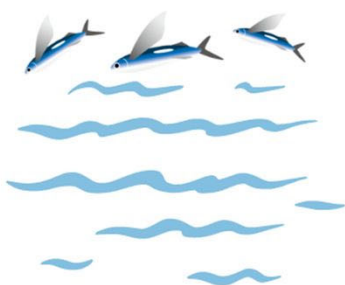


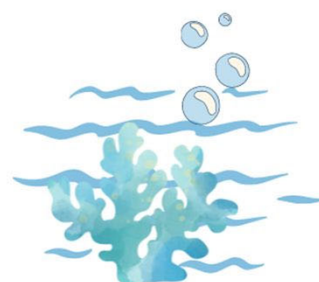
 串本町
地域公共交通計画



令和6（2024）年●月



串本町



目次

第1章	計画の概要	
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-2	計画の位置付け	2
1-3	計画の区域	2
1-4	計画期間	2
第2章	地域の現状	
2-1	位置・地勢	3
2-2	人口の推移	4
2-3	土地利用と施設の立地状況	6
2-4	人の移動の状況	9
2-5	観光動態	16
2-6	上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性	18
第3章	公共交通の現状	
3-1	公共交通ネットワーク	23
3-2	鉄道	25
3-3	コミュニティバス	29
3-4	乗合タクシー	33
3-5	タクシー	35
3-6	観光及びその他交通	36
3-7	多様な輸送資源の状況	41
3-8	公共交通の利用実態・ニーズ	44
第4章	公共交通の問題点と課題	
4-1	公共交通の現状と問題点	49
4-2	取り組むべき課題	52
第5章	計画の基本的な方針と目標	
5-1	基本方針と目標	54
5-2	地域公共交通の将来ネットワーク	57
第6章	目標達成のための施策・事業	60
第7章	計画の達成状況の評価	
7-1	評価指標	76
7-2	評価方法	79

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

串本町では、鉄道、コミュニティバス、タクシーなどの地域公共交通が運行されており、学生や車を運転できない高齢者等にとって地域公共交通は欠かせない移動手段となっています。これまで、町民意見を取り入れたコミュニティバス運行方法の見直しや、利用需要に応じた乗り合いタクシーの運行などにも取り組んできました。これらの地域公共交通には、通勤・通学・買い物・通院等の町民生活の確保・維持や、高齢化の進展・運転免許証返納者の増加等に伴う公共交通の利用需要増加への対応が求められています。

一方で、人口減少に伴う公共交通利用者の減少や担い手不足の影響により、不採算性の拡大による今後のサービスレベルの低下や財政負担の増加、交通事業者の運転手不足などの様々な課題を有しています。また、串本町には様々な歴史・観光資源があることで町外からの来訪者も多く、更なる町の魅力向上に向けて観光客の交通手段確保といった課題もあります。

このような状況を踏まえ、各公共交通機関の連携体制を確立し、町民及び地域公共交通利用者にとって利便性が高い持続可能な交通網整備を行うために、地域公共交通計画を策定しました。本計画は、地域の輸送資源を活かし、地域特性に合わせた利便性の高い持続可能な公共交通体系を位置付ける地域公共交通のマスタープランであり、串本町地域公共交通の将来像およびその実現に向けた施策体系を示すものです。

1-2 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、串本町における地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものです。計画の策定にあたっては、上位計画である「第2次串本町長期総合計画」に即するとともに、「串本町第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略」などの関連計画と整合・連携を図ります。

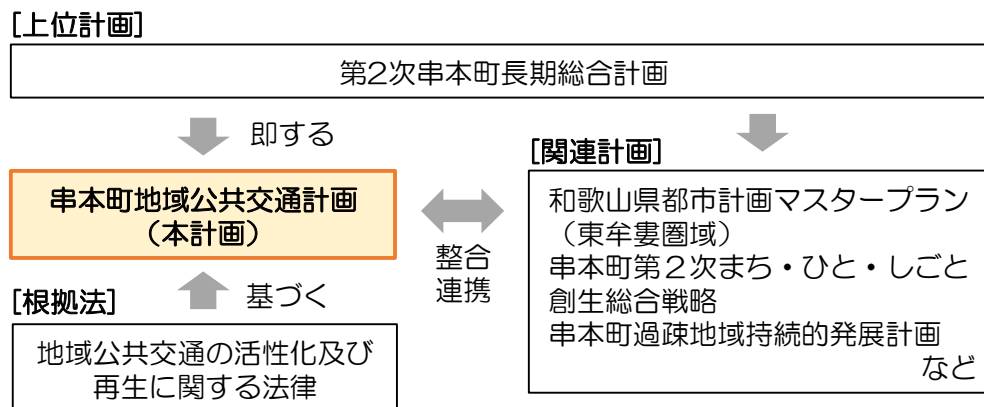


図 計画の位置づけ

1-3 計画の区域

本計画の区域は、串本町の全域とします。

1-4 計画期間

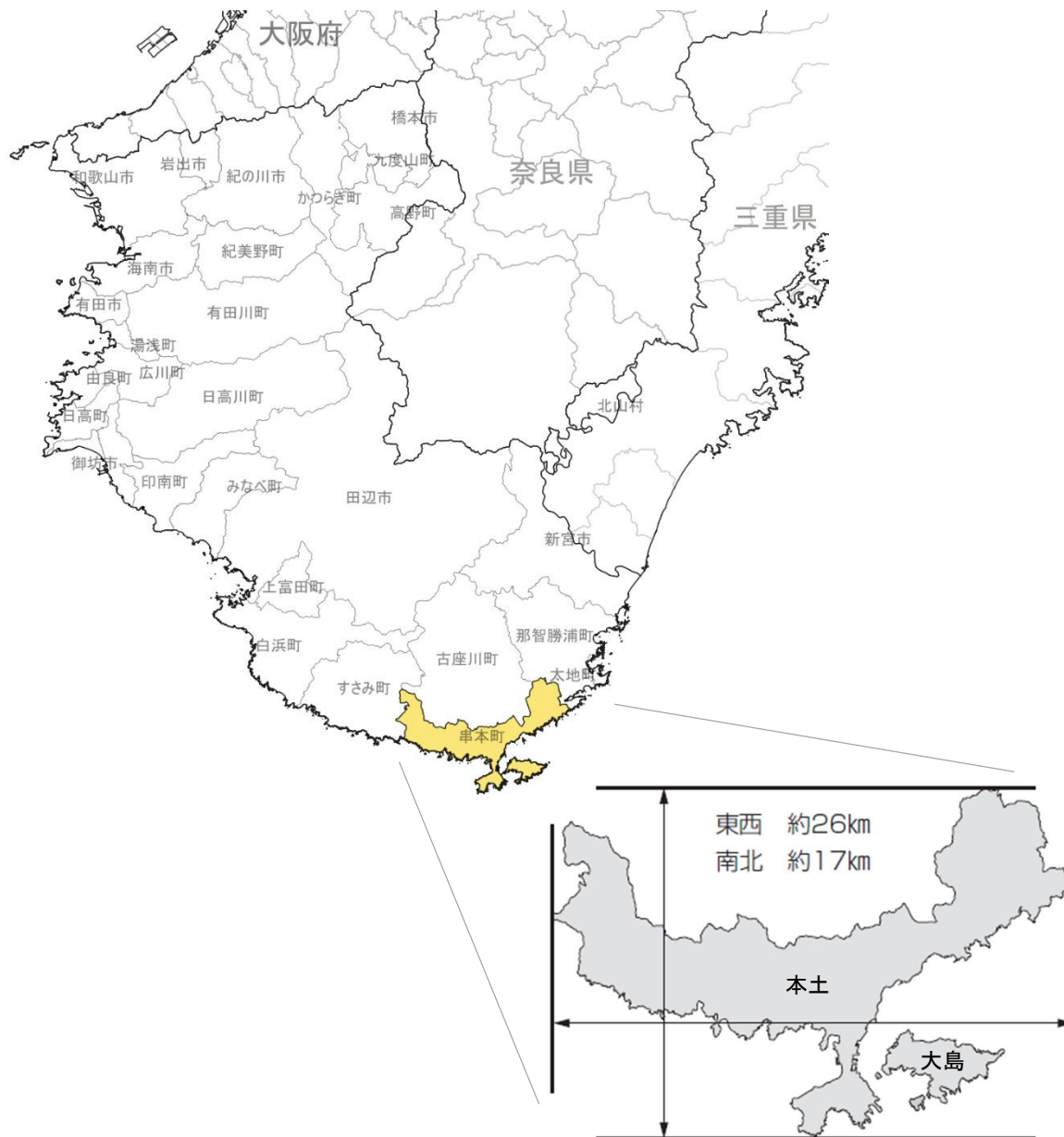
本計画の期間は、令和6年●月から令和11年3月までの5年間とします。

第2章 地域の現状

2-1 位置・地勢

串本町は、紀伊半島の和歌山県南部に位置し、本土と大島（紀伊大島）から構成される本州最南端の町です。

面積は135.80km²であり、地形は、東西延長が約26km、南北延長が約17kmと東西に細長い地形となっています。



出展：串本町町勢要覧

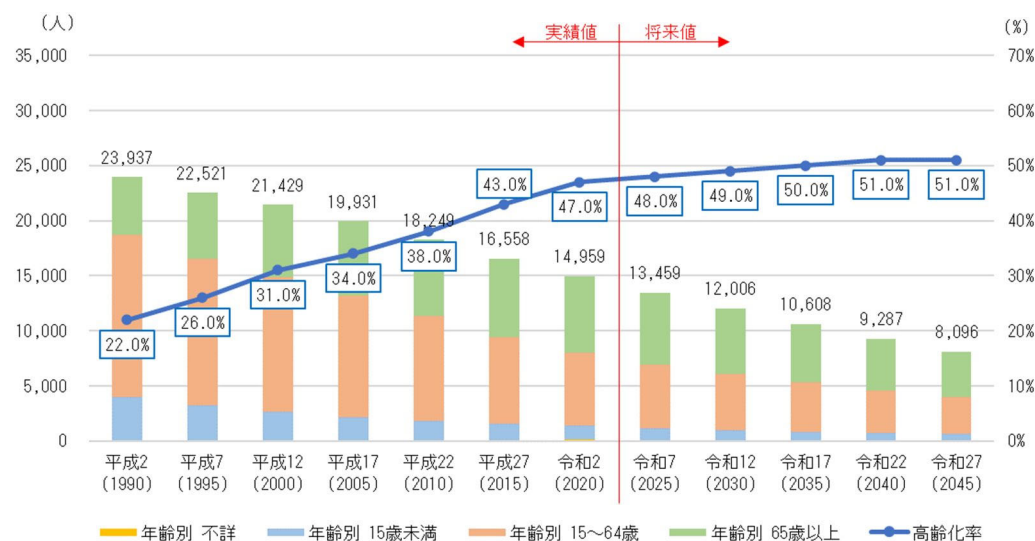
図 串本町の位置

2-2 人口の状況

(1) 人口・世帯数の推移

串本町の人口は、平成2（1990）年以前より減少しており、令和2（2020）年には1.5万人を下回りました。令和22（2040）年には、1万人を下回ると推計されています。

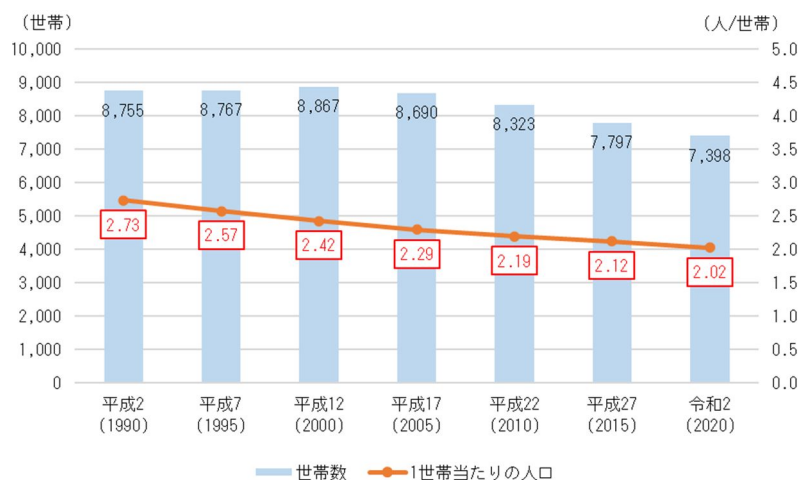
高齢化率は、平成2（1990）年以前より上昇しており、令和2（2020）年には47.0%になりました。令和17（2035）年には50%を超えると推計されています。



出典：国勢調査（～令和2（2020）年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7（2025）年～）

図 人口の推移と将来推計

串本町の世帯数は、平成12（2000）年まで微増傾向にありましたが、平成17（2005）年以降は減少傾向にあります。一方で、1世帯当たりの人口は、平成2（1990）年以前より減少傾向にあり、核家族化が進んでいるものと想定されます。

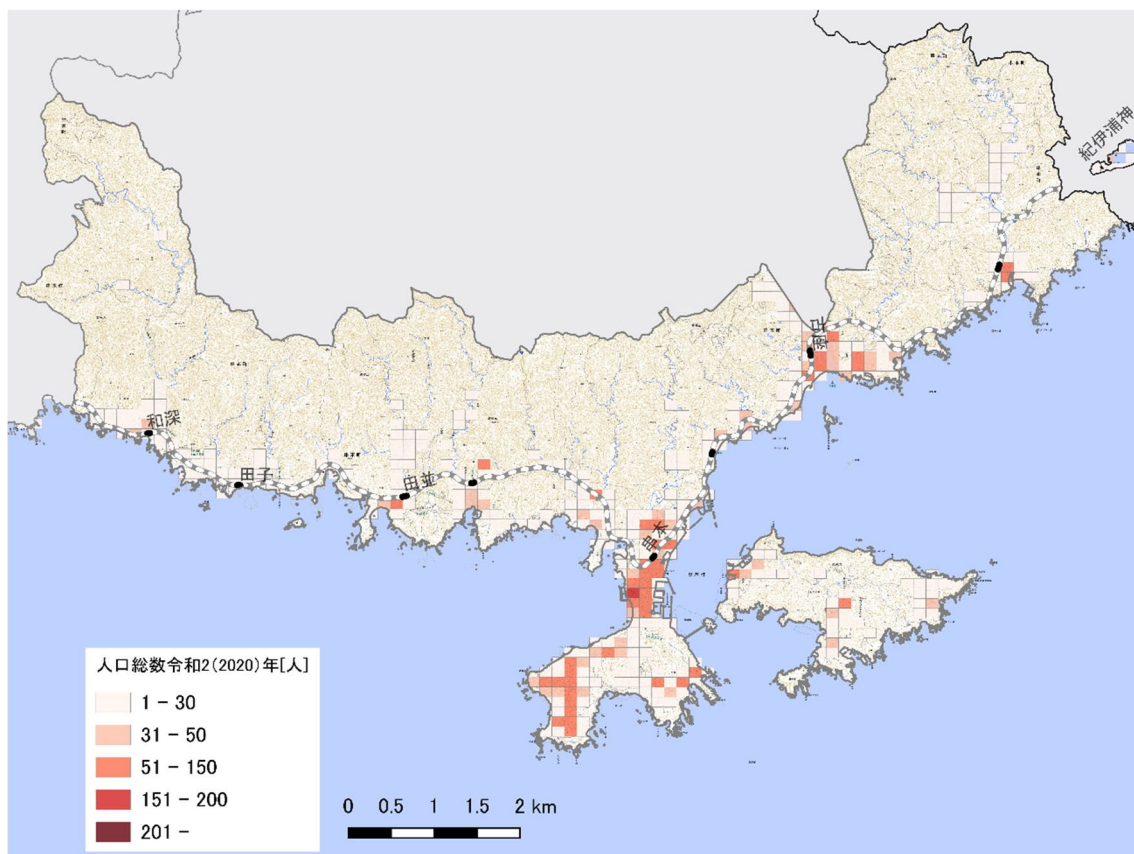


出典：国勢調査（～令和2（2020）年）

図 世帯数と1世帯あたりの人口の推移

(2) 人口分布

串本町の人口分布は、串本駅周辺に人口が集まっているほか、町南部の半島の西側、古座駅周辺に多く居住していることがわかります。その他、JR 紀勢本線沿線や紀伊大島内に居住範囲が点在しています。



出典：国勢調査（令和2（2020）年）

図 人口の分布状況

2-3 土地利用と施設の立地状況

(1) 土地利用状況

串本町域の70%以上を森林が占めており、その他は建物用地が多くなっています。

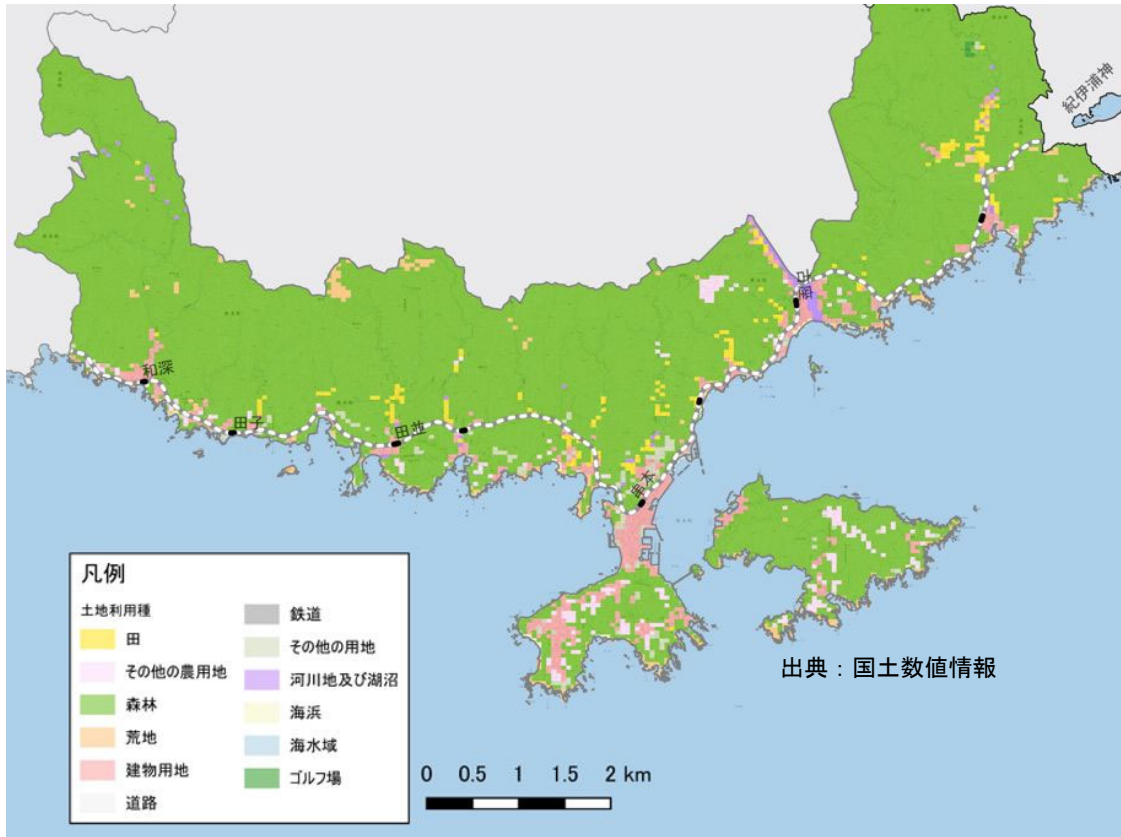


図 土地利用状況図

(2) 従業人口分布

従業人口は、串本駅周辺、次いで古座駅周辺に多く集まっています。

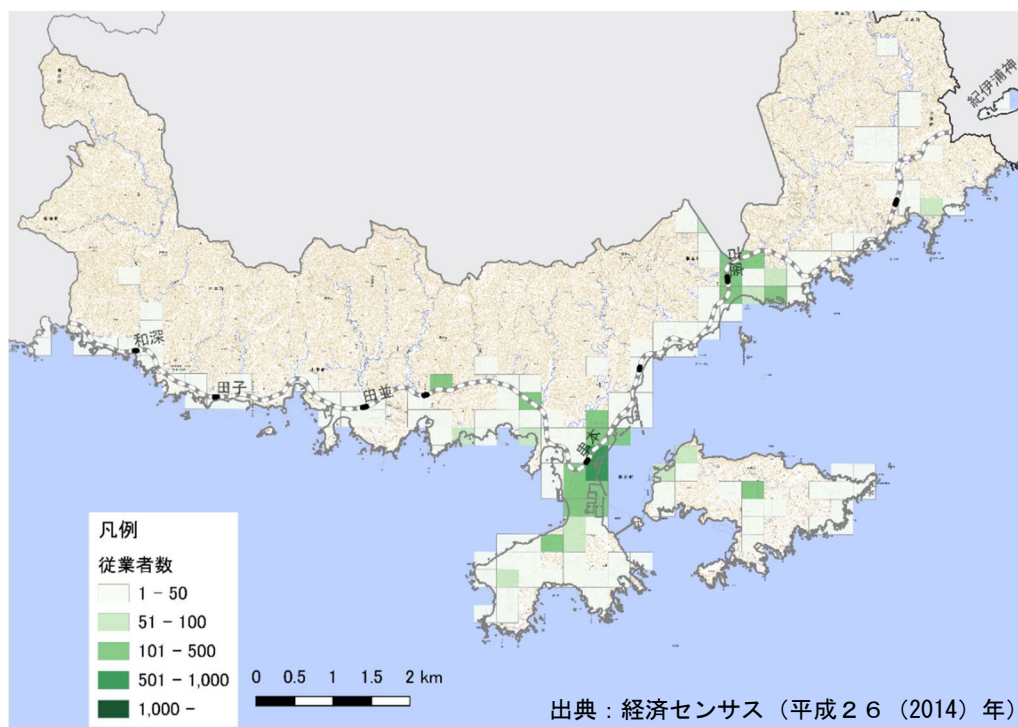


図 従業人口の分布状況

(3) 生活関連施設の立地状況

公共施設、病院、商業施設は、串本駅周辺に集積しています。

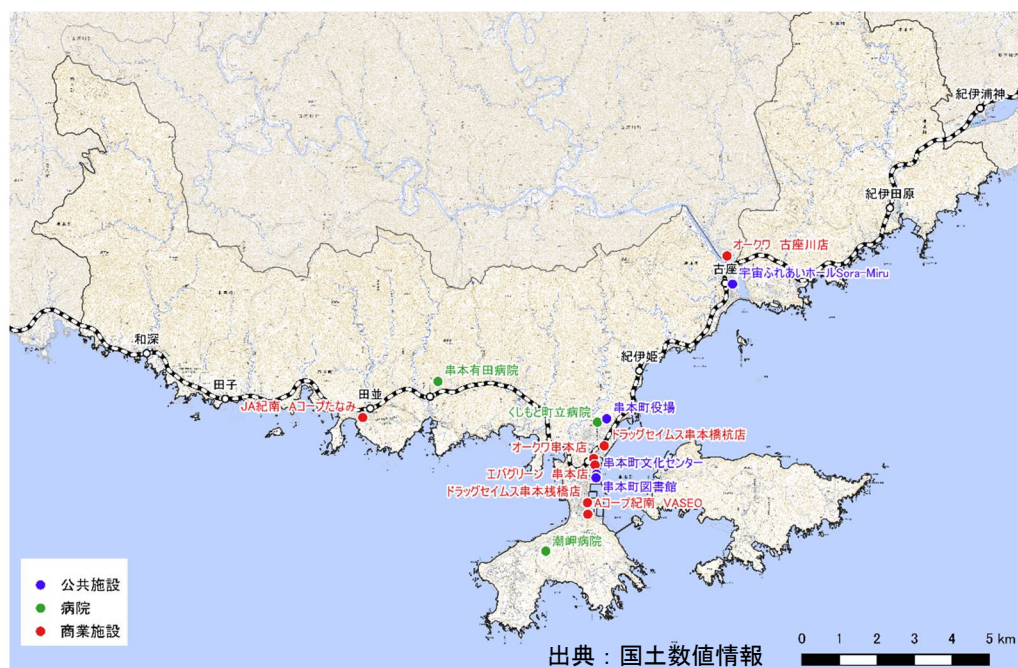


図 生活関連施設の立地状況

(4) 学校教育・児童福祉施設の立地状況

児童福祉施設が3箇所、小学校9校、中学校4校、高等学校1校があります。



図 学校教育・児童福祉施設の立地状況

(5) 観光資源の分布状況

串本町内の観光資源は、本土と大島（紀伊大島）の海沿いに分布しています。



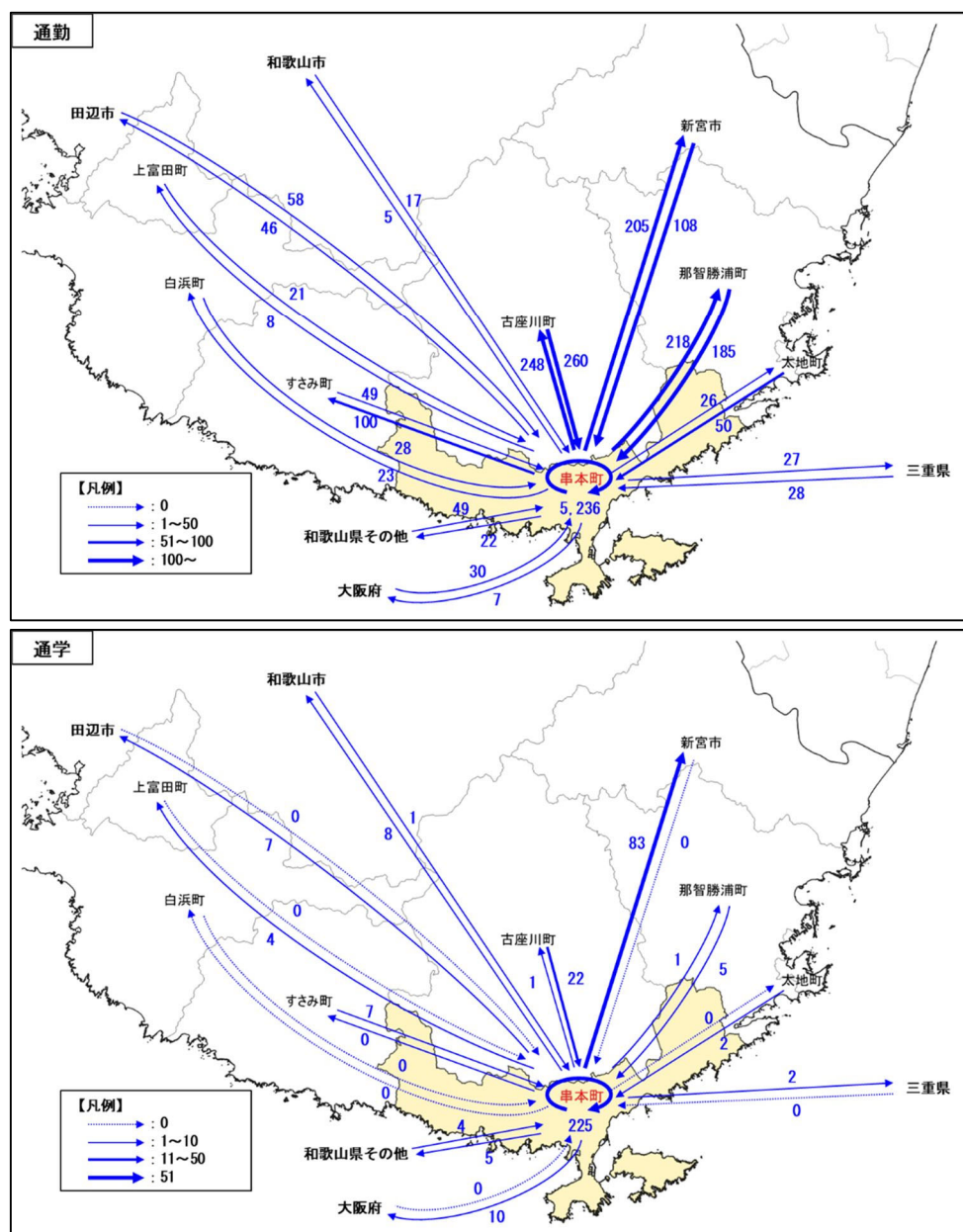
図 観光資源の分布状況

2-4 人の移動の状況

(1) 通勤・通学流動

通勤流動は、串本町内が最も多く、町外については隣接する古座川町や那智勝浦町、新宮市との流動が多くなっています。那智勝浦町や新宮市に対しては、流入量よりも流出量の方が多く傾向にあります。

通学流動は、串本町内が最も多く、町外については隣接する古座川町からの流入、新宮市への流出が多くなっています。



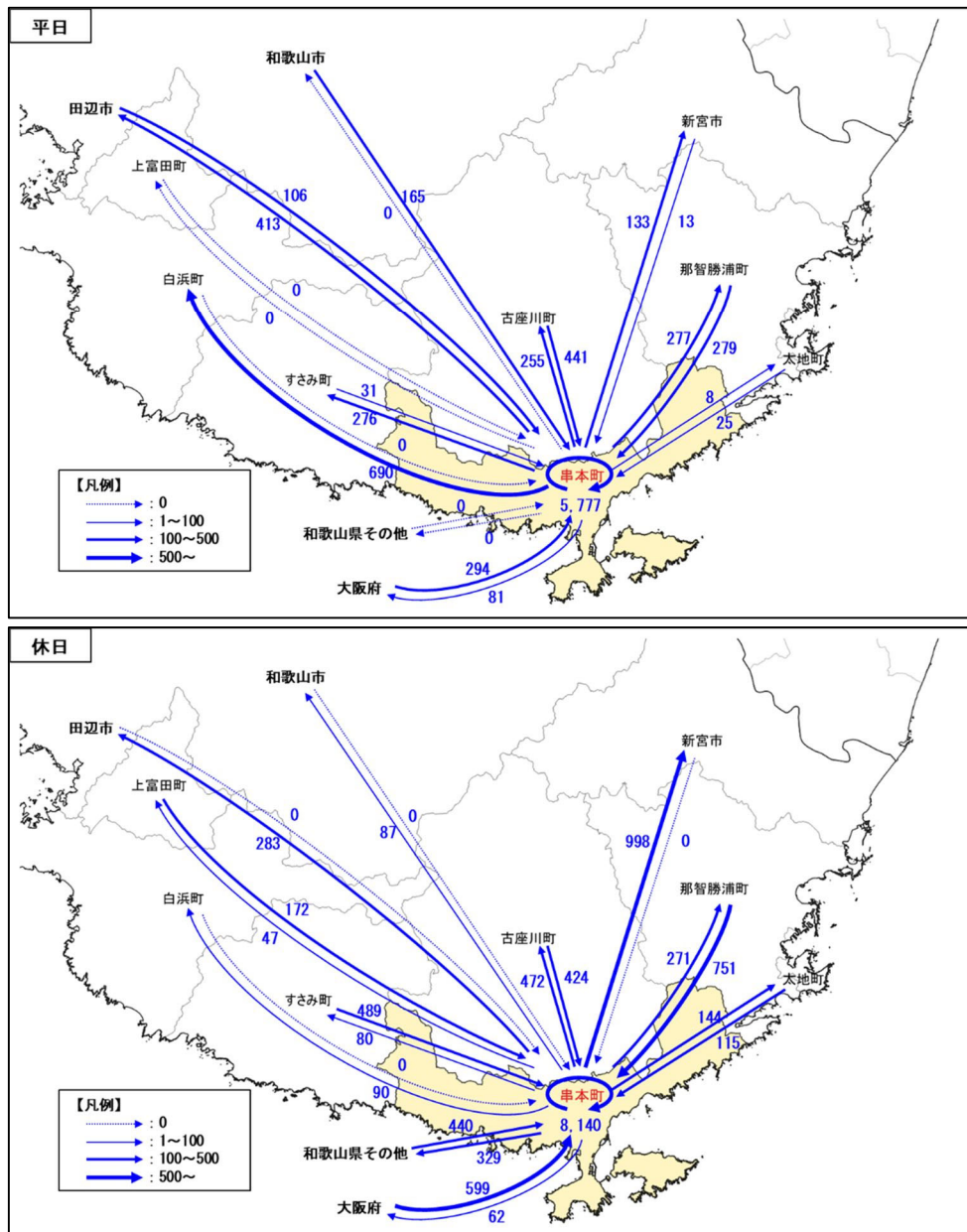
出典：国勢調査（令和2（2020）年）

図 通勤通学の流動量[単位：人/日]

(2) 自由目的での流動

平日における自由目的の流動は、串本町内が多く、町外については隣接する古座川町、那智勝浦町との流動量が多いほか、遠方である白浜町や田辺町への流出、大阪府からの流入が多くなっています。

休日における自由目的の流動は、串本町内が多く、町外については隣接する古座川町との流動や那智勝浦町からの流入、新宮市への流出、和歌山県内のその他地域や大阪府からの流入が多くなっています。また全体的に、平日よりも休日の流動量が多くなっています。



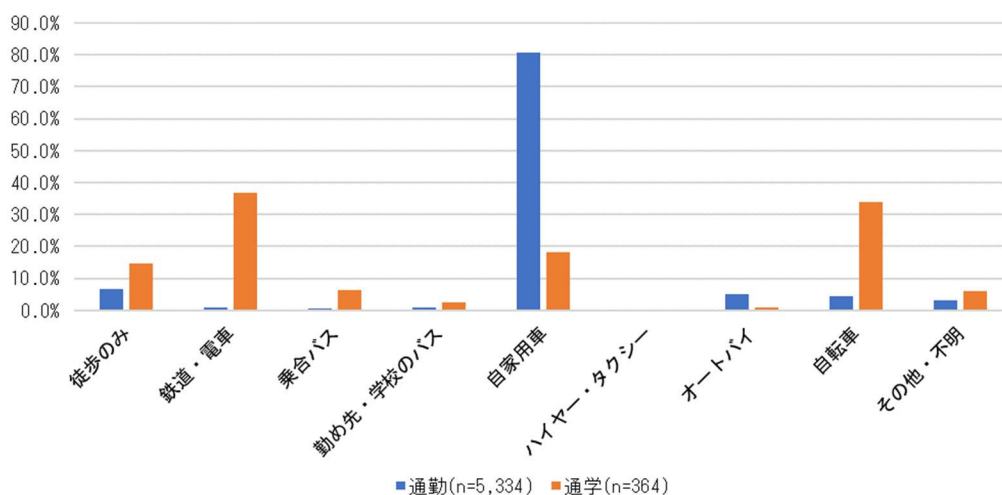
出典：近畿圏パーソントリップ調査（令和3（2021）年）

図 自由目的の流動量[単位：人/日]

(3) 交通分担率

通勤における交通手段は、自家用車が約 80%と最も高く、次いで徒歩のみ、オートバイ、自転車となっています。

通学における交通手段は、鉄道・電車が 40%弱と最も高く、次いで自転車、自家用車となっています。



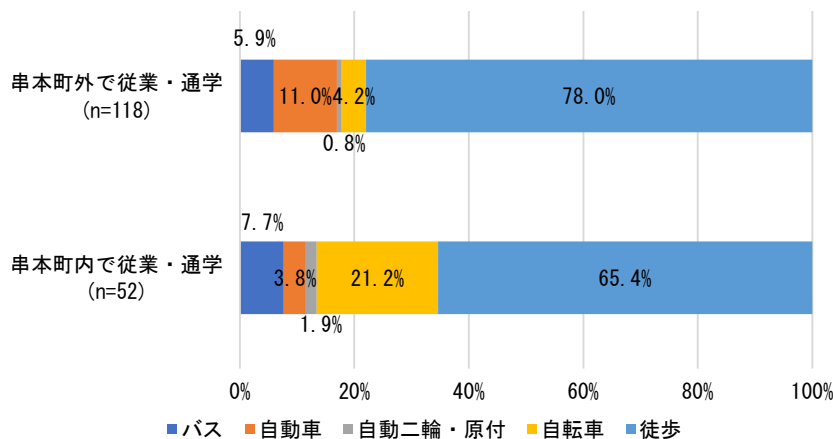
出典：国勢調査（令和2（2020）年）

図 通勤・通学の交通手段利用率

(4) 駅端末の交通手段分担率

串本町外への通勤・通学の駅端末における交通手段分担率は、徒歩が 78%と最も多く、次いで自動車が 11%となっています。

串本町内への通勤・通学の駅端末における交通手段分担率は、徒歩が 65%と最も多く、次いで自転車が 21%と多くなっています。

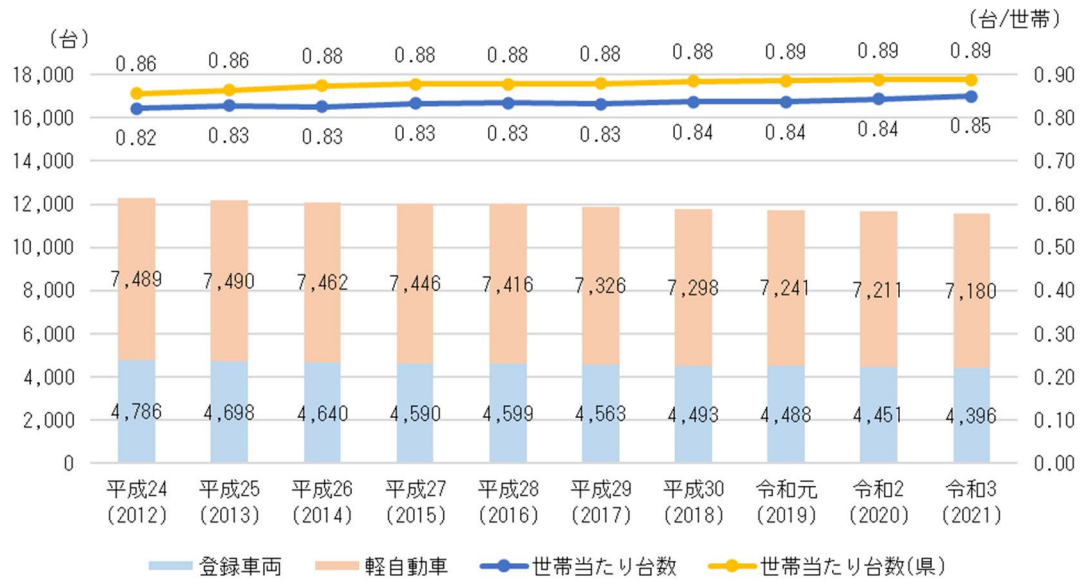


出典：国勢調査（令和2（2020）年）

図 駅端末の交通手段分担率（通勤・通学目的）

(5) 自家用車等保有台数

串本町の自動車保有台数は平成26(2014)年より微減傾向ですが、1世帯当たりの自動車保有台数は微増傾向にあります。また、1世帯当たりの自動車保有台数は県全体と比較すると低くなっています。



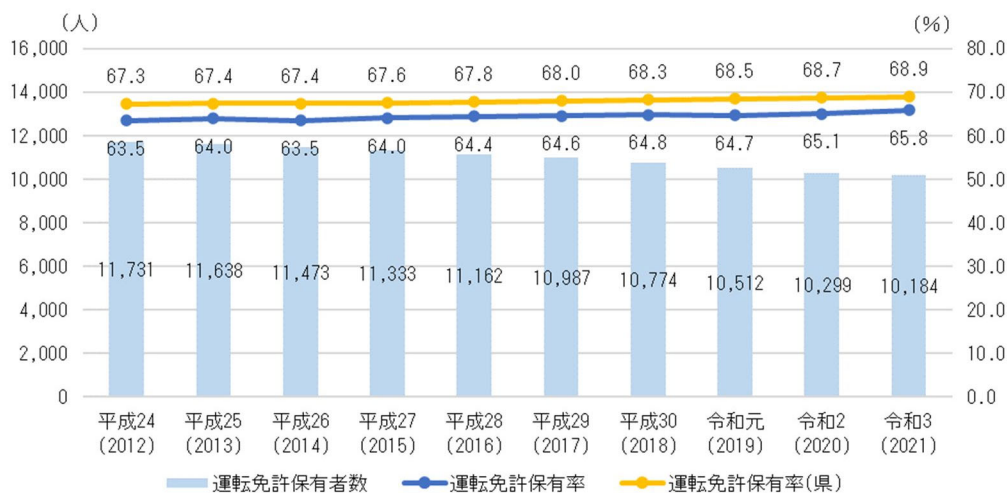
※世帯当たり台数の分母となる世帯数は住民基本台帳に基づく

出典：和歌山県統計年鑑（～令和4（2022）年）

図 自動車保有台数の推移

(6) 運転免許証保有状況

串本町の自動車運転免許保有者数は1万人程度であり、居住者のうち約65%が自動車運転免許を保有しています。運転免許保有率は、和歌山県全体の運転免許保有率よりも3%ほど低くなっています。



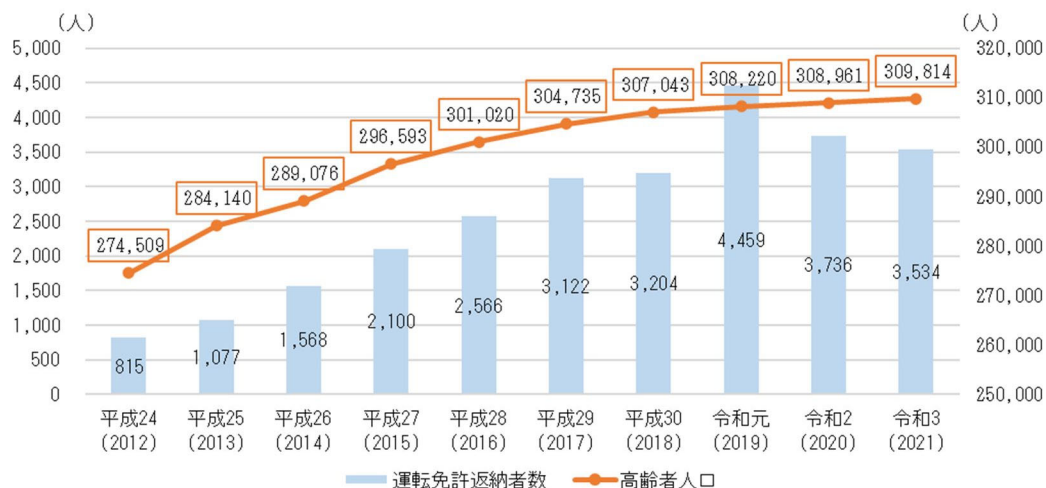
※運転免許保有率の分母となる高齢者人口は住民基本台帳に基づく

出典：和歌山県警察 交通年鑑（～令和4（2022）年）

図 運転免許保有者数および運転免許保有率の推移

(7) 運転免許証返納者数

和歌山県全体の運転免許返納者数は、令和元（2019）年度までは高齢者人口に比例するように増加傾向にありましたが、直近3年間は減少傾向にあります。



※高齢者人口は住民基本台帳に基づく

出典：和歌山県統計年鑑（令和4（2022）年）

図 運転免許返納者数の推移（和歌山県全体）

(8) 道路ネットワーク

国道 42 号が町内の幹線道路となっており、周辺道路に比べ交通量が多く、混雑度が高くなっています。また、国道 42 号を東西軸として、国道 371 号や県道などが南北方向を結んでいます。



図 主要道路ネットワークと交通量



出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査

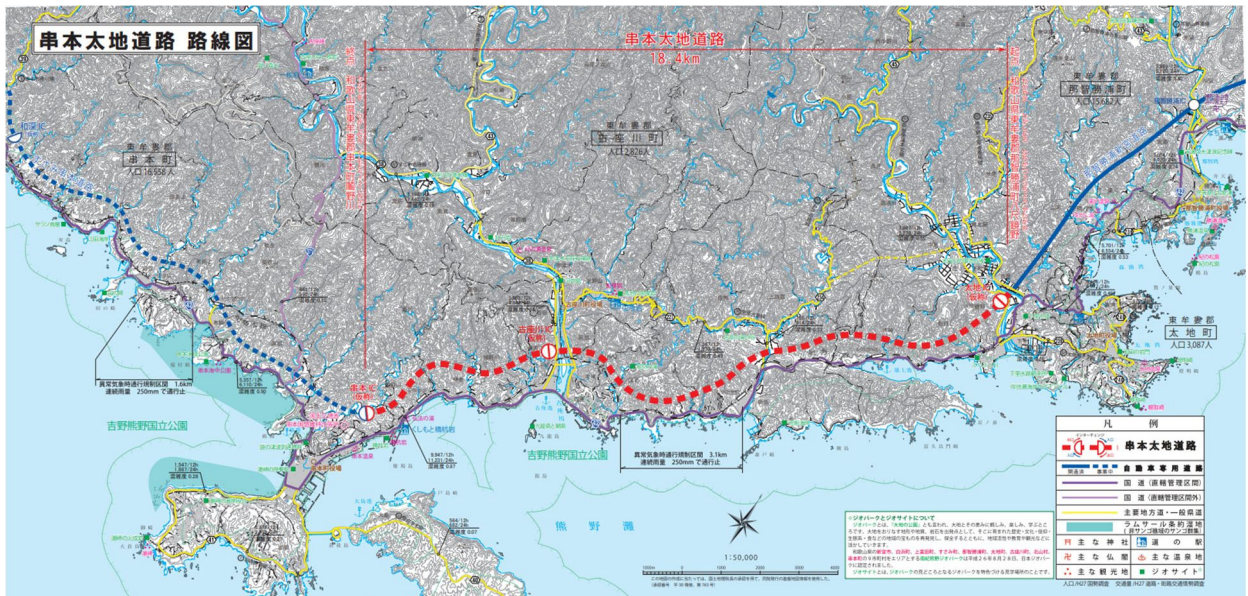
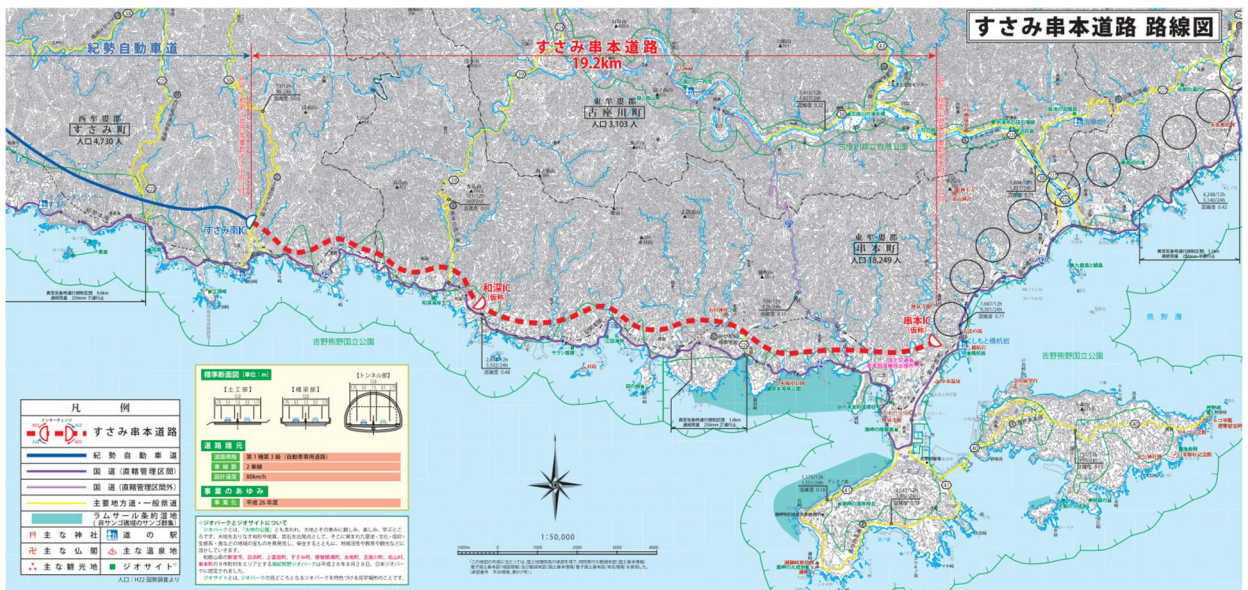
図 町内の主要道路ネットワークと混雑度

(9) 道路整備計画

近畿自動車道紀勢線と那智勝浦新宮道路を結ぶ自動車専用道路として、一般国道42号すさみ串本道路、一般国道42号串本太地道路が整備されています。

すさみ串本道路の整備延長は19.2kmであり、令和7（2025）年に開通予定です。

串本太地道路の整備延長は18.4kmであり、平成30（2018）年に新規事業化、令和3（2021）年に着工されましたが開通時期は未定です。



出典：国土交通省近畿地方整備局 紀南河川国道事務所

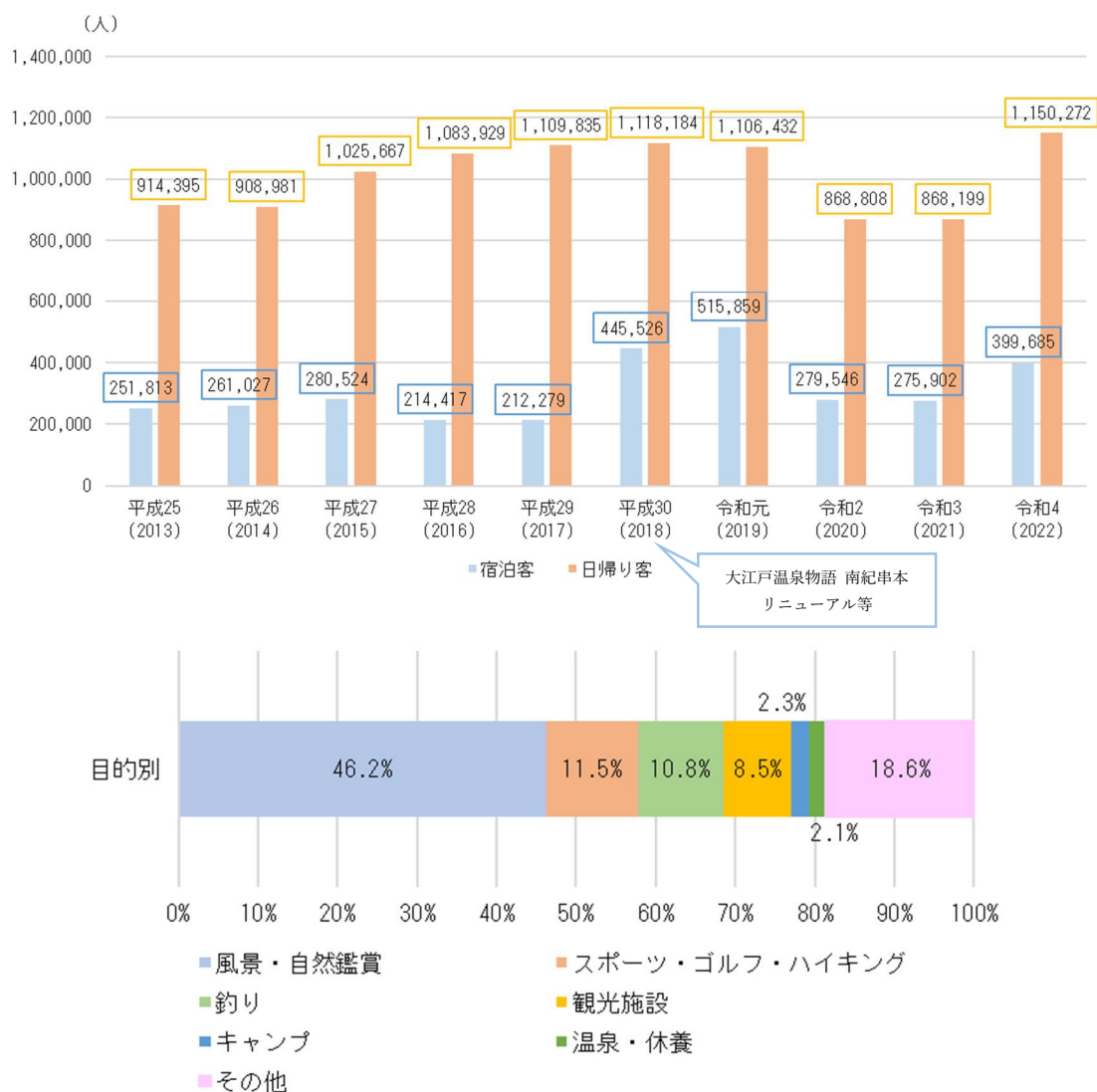
図 一般国道42号すさみ串本道路・串本太地道路の概要

2-5 観光動態

(1) 観光客数の推移

串本町の観光客は、平成 30（2018）年度に宿泊客の大幅な増加が見られるとともに、日帰り客が緩やかに増加傾向を示していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2（2020）年度には宿泊客が前年比で約半減、日帰り客は前年比で約 2 割減少しています。令和 4（2022）年度には観光客数は回復傾向にあります。

令和 4（2022）年度の観光客の目的別では、風景・自然鑑賞が最も多く、次いでスポーツ・ゴルフ・ハイキング、釣りが多くなっています。

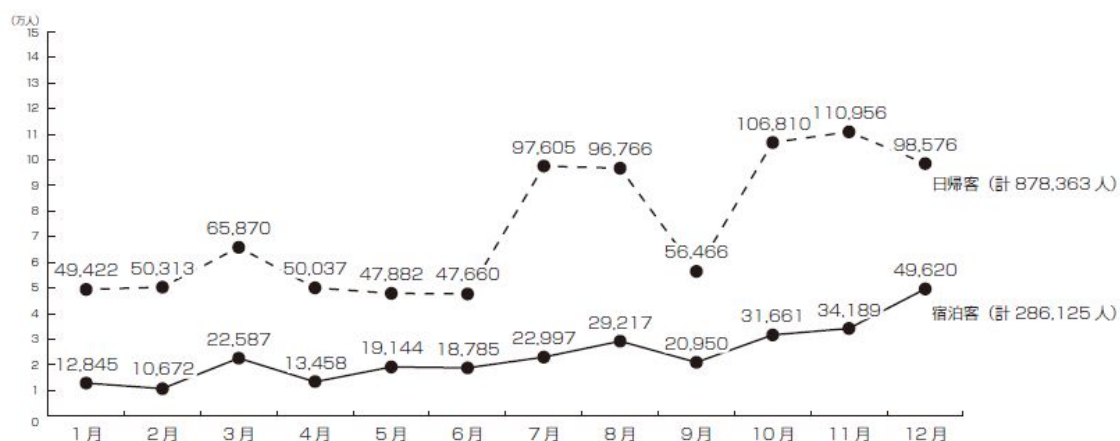


出典：和歌山県 観光動態調査報告書（令和 4（2022）年度）

図 観光客数の推移と観光目的

(2) 主要観光施設の観光客数推移

串本町には、年間で約 88 万人の日帰り客、約 29 万人の宿泊客が訪れています。月別の推移をみると、日帰り客数のピークは 10 月～11 月にかけて、宿泊客数のピークは 12 月となっています。



出典：串本町資料 町勢要覧統計資料編

図 月別観光客数 (令和3 (2021) 年 観光協会調べ)

表 主な観光施設

■主な観光施設

施設(地)名	所在地	解 説
トルコ軍艦遭難慰霊碑	檜野	明治23年9月トルコ皇帝の特使が乗った軍艦エルトゥールル号が修交の使命を果たした後、横浜を出港。本国への帰途に暴風雨に遭い、檜野崎沖で遭難。乗組員656名のうち死亡したオスマン・パシャ以下587名の霊を祀っている。
トルコ記念館	檜野	トルコ軍艦乗組員の霊の供養行事を機にトルコ国と友好が深まり、昭和49年12月に和歌山県、トルコ国援助のもとに建てられた。館内にはエルトゥールル号の模型、当時の遺品などが展示されている。
日米修交記念館	檜野	ペリーの浦賀来航より62年前、米商船レイディ・ワシントン号とグレイス号が寄港したのを記念して建てられた。館内には同船の模型やアメリカから贈られた資料が展示されている。
檜野釣り公園センター	檜野	自然礁を利用した釣り堀で手軽に天然のタイやハマチ、グレ(メジナ)釣りが楽しめる。同レストランでは地元で獲れる季節ごとの新鮮な素材を使った料理を提供している。
串本海中公園	有田	日本で第1号の海中公園。海中展望塔、海中観光船から自然のままのサンゴ群落や亜熱帯性の魚が見られるほか、マリンバピリオン内の水中トンネル式大水槽ではサメやエイ、マグロの遊泳が観察できる。
応挙芦雪館	串本	無量寺境内に円山応挙、長沢芦雪の作品を中心に室町、桃山、江戸時代の絵画96点を展示した美術館、ほかに串本の笠崎遺跡からの出土品も展示している。
潮岬観光タワー	潮岬	潮岬望楼の芝のそばに建つ高さ38m、直径17mの円柱形タワー。
古座観光物産拠点施設	西向	JR古座駅舎内にあるこの施設では、観光案内はもとより地元産品の販売コーナーや清流古座川でのレンタルカメラも行っている。
道の駅「くしもと橋杭岩」	麓野川	国道42号沿いにある本州最南端の道の駅。眼前に名勝「橋杭岩」が一望できる観光拠点。農産物や水産物などのお土産が豊富なほか、串本町や熊野地方の情報提供の場にもなっている。
潮風の休憩所	潮岬	町内の自然を紹介するパネル展示や、明治から昭和初期にかけて町内出身者らが白蝶貝採取のためオーストラリア北部の木曜島に渡った歴史などを紹介するスペースが設けられている。
紀州なぎさの駅 水門まつり	串本	県道41号線沿いにある都市交流海洋施設。施設名は、毎年2月に串本町大島で行われる伝統的な例祭に由来する。2階は地魚を活かした海鮮丼など、地元ならではのメニューを提供するレストランで、1階では、地元南紀の特産品を販売している。

出典：串本町資料 町勢要覧統計資料編

2-6 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性

上位・関連計画における公共交通に関連したまちづくりの方向性を以下に整理し、本計画ではこれらの内容を踏まえ、各計画の実現及び連携を図っていきます。

(1) 第2次串本町長期総合計画

第2次串本町長期総合計画		
計画期間	平成28(2016)年度から令和7(2025)年度までの10年間 基本計画(前期)：平成28(2016)年度から令和2(2020)年度 基本計画(後期)：令和3(2021)年度から令和7(2025)年度	
目指すべき将来像	本州最南端 感動のまち 串本	
基本目標	I 安全・安心のまち II 健やかで笑顔あふれるまち III 郷土愛あふれる教育のまち	IV いきいきと活力あふれるまち V 自然と共生やさしいまち VI 手を取りあい共に歩むまち
公共交通に関する事項(公共交通関連を抜粋)		
基本目標I-4 地域交通網の充実		
【現状と課題】		
◆平成27(2015)年に民間の路線バスに代わってコミュニティバスを導入し、町民の日常の交通手段として定着しつつあります。高齢化が進展する中で、町民の移動手段として重要性がますます高まってくると考えられます。		
◆JRは、本町の沿線地域を走り、通勤通学など町民の日常の交通手段であるとともに、和歌山市、大阪や名古屋方面への重要な輸送手段です。近年、日常の交通手段として自家用車が主流となる中で、乗降客数は減少しています。しかしながら、JRの地域における役割は重要なものであり、利用促進へつながる取組みを進めていく必要があります。		
◆観光振興の面においても交通網の構築は重要な課題として存在し、高齢化が進む中で、その重要性はますます高まってくるものと考えられます。周辺の観光地をつなぐ地域交通ネットワークづくりの検討も必要です。		
【基本方針】		
◆町民のニーズに対応した利便性の高いコミュニティバスの運行を継続します。また、JRの利用促進の啓発に努め、運行本数や快適性向上などの要望につなげていきます。		
◆日常生活の利便性向上と観光振興の両面から社会を支える基盤として、地域交通ネットワークづくりを推進します。		
【主要施策】		
交通手段の維持 と利便性向上	●コミュニティバス等の運行継続	企画課
	●JRの利用促進の啓発	企画課

(2) 和歌山県都市計画マスタープラン（東牟婁圏域）

和歌山県都市計画マスタープラン（東牟婁圏域）	
計画対象	東牟婁圏域：新宮市・串本町・太地町・古座川町・北山村・串本町
計画期間	20年後（2035年）の将来を見据えながら、道路、公園や市街地の整備等の概ね10年後（2025年）の整備目標とする。
将来見通し	平成22（2010）年：7.4万人、平成37（2025）年：5.8万人（▲1.6万人）
都市づくりの基本理念	<ol style="list-style-type: none"> 1 集約拠点ネットワーク型のまちづくり 2 交流による活力あるまちづくり 3 安全・安心な（南海トラフ地震等を見据えた）まちづくり 4 環境共生のまちづくり 5 ひと・コミュニティを育むまちづくり
公共交通に関する事項（公共交通関連を抜粋）	
<h3>2-3 交通に関する方針</h3> <p>【基本的な考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆拠点市街地等を連携する公共交通システムの充実 <p>超高齢社会における移動や環境負荷の軽減等のために、生活拠点となる「新宮」「那智勝浦」「串本」の市街地が連携するとともに農山村集落における高齢者の移動手段を確保するよう、鉄道・広域バス路線・コミュニティバス等の地域公共交通システムの充実を促します。</p> ◆自動車へ過度に依存しない交通体系の形成 ◆多様な交通手段の結節システムの整備 <p>【主要な施設の配置の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●道路（駅前広場） <p>駅前広場は、交通結節点としての円滑な交通処理はもちろんのこと、都市の印象を決定する主要な都市施設です。誰もが使いやすく、美しく魅力あるアメニティ豊かな駅前広場の配置に努めます。特に新宮駅、紀伊勝浦駅、太地駅、串本駅等については、都市の中心部に位置し、主要な公共交通網の結節点であることから、駅前広場の整備に努めます。</p> ●鉄道 <p>JR紀勢本線は、海沿いの都市を南北に貫き、圏域外・県外との広域的な交流・連携を支える公共交通網の主軸です。駅舎・路線等の鉄道施設や運行本数の維持・充実、並びに高速化を図るよう誘導します。</p> ●バス <p>高齢者などの移動が制約されることのない安全で快適な都市環境の形成のため、都市高速バス、路線バスなどの移動手段の充実を誘導します。</p> 	

【都市機能分担関連図】

図 都市機能分担関連図（東牟婁圏域）

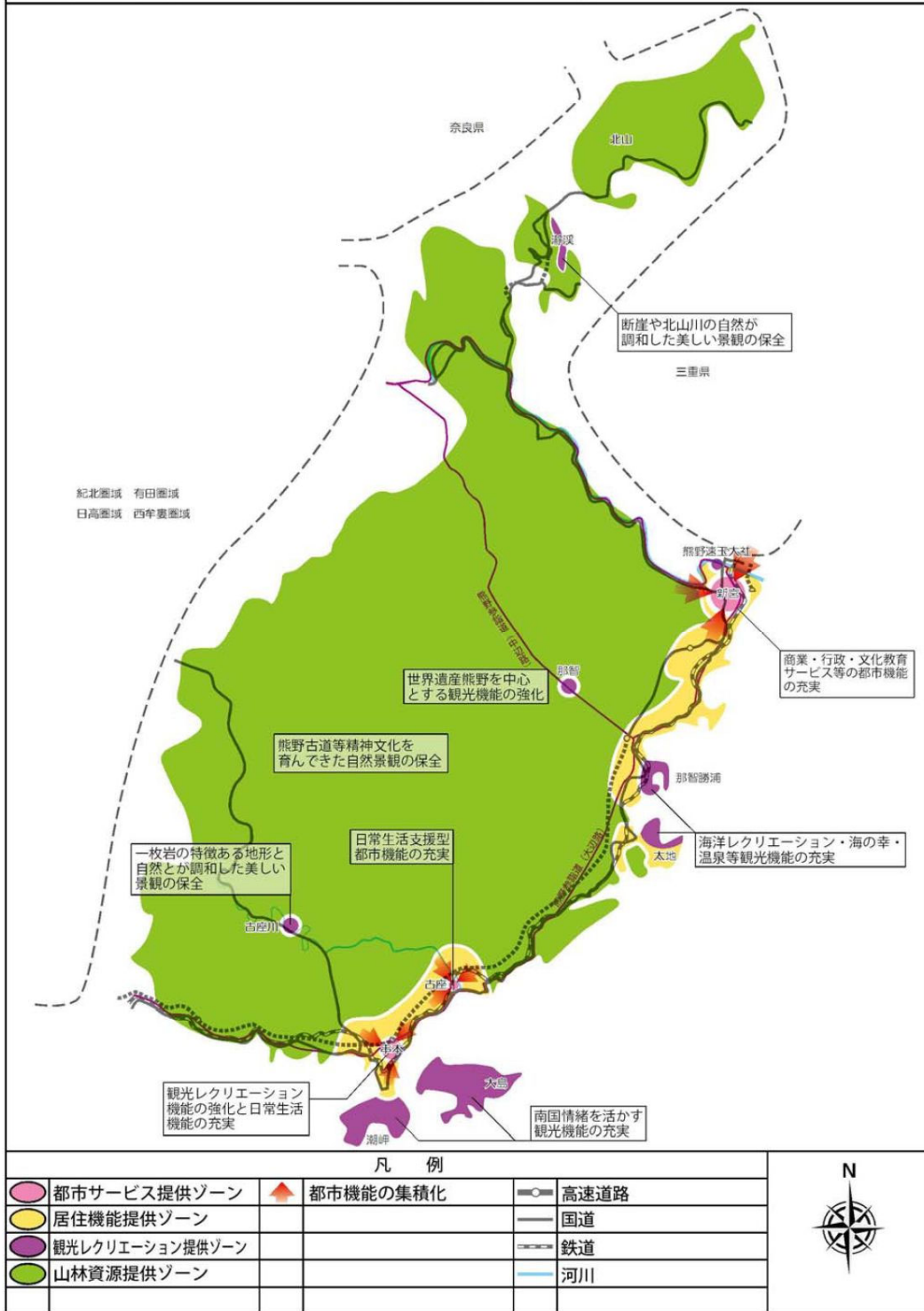


図 都市機能分担関連図（東牟婁圏域）

(3) 串本町第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略

串本町第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略								
計画期間	令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度までの5年間							
人口の将来展望	「串本町人口ビジョン」に基づく長期的な総人口の減少抑止（2060年に人口8,000人台の維持）を目指す							
基本目標	基本目標Ⅰ 安全・安心のまち 基本目標Ⅱ 健やかで笑顔あふれるまち 基本目標Ⅲ 郷土愛あふれる教育のまち 基本目標Ⅳ いきいきと活力あふれるまち 基本目標Ⅴ 自然と共生やさしいまち 基本目標Ⅵ 手を取りあい共に歩むまち ※第2次串本町長期総合計画の基本目標に基づき、設定されています							
公共交通に関する事項（公共交通関連を抜粋）								
基本目標Ⅰ－4 地域交通網の充実 【現状と課題】 ◆平成27（2015）年に民間の路線バスに代わってコミュニティバスを導入し、町民の日常の交通手段として定着しつつあります。高齢化が進展する中で、町民の移動手段として重要性がますます高まってくると考えられます。 ◆JRは、本町の沿線地域を走り、通勤通学など町民の日常の交通手段であるとともに、和歌山市、大阪や名古屋方面への重要な輸送手段です。近年、日常の交通手段として自家用車が主流となる中で、乗降客数は減少しています。しかしながら、JRの地域における役割は重要なものであり、利用促進へつなげる取組みを進めていく必要があります。								
【基本方針】 ◆町民のニーズに対応した利便性の高いコミュニティバスの運行を継続します。また、JRの利用促進の啓発に努め、運行本数や快適性向上などの要望につなげていきます。 ◆日常生活の利便性向上と観光振興の両面から社会を支える基盤として、地域交通ネットワークづくりを推進します。								
【主要施策】 <table border="1" style="width: 100%;"> <tbody> <tr> <td style="width: 30%;">交通手段の維持</td> <td style="width: 40%;">●コミュニティバス等の運行継続</td> <td style="width: 30%;">企画課</td> </tr> <tr> <td>と利便性向上</td> <td>●JRの利用促進の啓発</td> <td>企画課</td> </tr> </tbody> </table>			交通手段の維持	●コミュニティバス等の運行継続	企画課	と利便性向上	●JRの利用促進の啓発	企画課
交通手段の維持	●コミュニティバス等の運行継続	企画課						
と利便性向上	●JRの利用促進の啓発	企画課						

(4) 串本町過疎地域持続的発展計画

串本町過疎地域持続的発展計画			
計画期間	令和3（2021）年度から 令和7（2025）年度までの5年間		
基本方針	① 活力と豊かさにあふれるまちづくり ② 自然環境にやさしいまちづくり ③ 自然資源を活用したまちづくり ④ 安心・安全のまちづくり ⑤ 地域コミュニティを主体としたまちづくり		
基本目標	第2次串本町長期総合計画の基本目標および串本町第2次まち・ひと・しごと創生総合戦略・人口ビジョンの人口計画を踏まえ施策区分毎に設定		
公共交通に関する事項（公共交通関連を抜粋）			
5 交通施設の整備、交通手段の確保 【現況と問題点】 <ul style="list-style-type: none"> ・町内の公共交通は鉄道とコミュニティバス等の路線バスがあるが、鉄道については、近畿自動車道紀勢線の南伸の影響もあり、利用者数が減少している。 ・また、コミュニティバスについては、路線等の改善を図っているものの、人口減少の影響から、利用者数が減少傾向にある。高齢化の著しい本町では、自動車を運転できない年配者などの移動手段として公共交通の重要性は増すばかりであり、その確保は必要である。ただし、現状では利用者数が横ばい、もしくは減少傾向で推移しており、財政収支は赤字である。令和3年度に役場庁舎の移転に合わせて、路線等の変更を実施したが、今後も引き続き、費用対効果を考慮しながら、利便性の向上に努める必要がある。 【その対策】 今後高齢化が進むと、自家用車の運転が困難となる方が増加することは確実であり、高齢者の日常生活における交通手段として、公共交通はますます大きな意味を持つと考えられる。民間路線バスの撤退により、町営コミュニティバスの運行が始まったが、JRの運行本数の増便や運行時刻の改善を働きかけ、乗合タクシー運行事業の実施など、公共サービスの質が低下しないよう取り組むとともに、交通空白地域の解消に努める。			
【計画】			
持続的発展施策区分	事業名	事業内容	事業主体
交通施設の整備、 交通手段の確保	自動車等	コミュニティバス購入事業	串本町
	過疎地域持続的 発展特別事業	コミュニティバス運行事業	串本町

第3章 公共交通の現状

3-1 公共交通ネットワーク

(1) 串本町内の公共交通ネットワーク

串本町の公共交通ネットワークは、鉄道による広域交通と、コミュニティバス及び乗合タクシー、民間タクシーによる地域内交通、その他に観光周遊バスや民間事業者による送迎バス等の観光交通から構成されています。

広域交通である鉄道は、町内に8駅あり、東西に細長い串本町を貫き他地域と繋ぐ役割を果たしています。地域内交通のコミュニティバスは、串本町役場やJR串本駅を起点として、大島を含む町内全域を結んでいます。

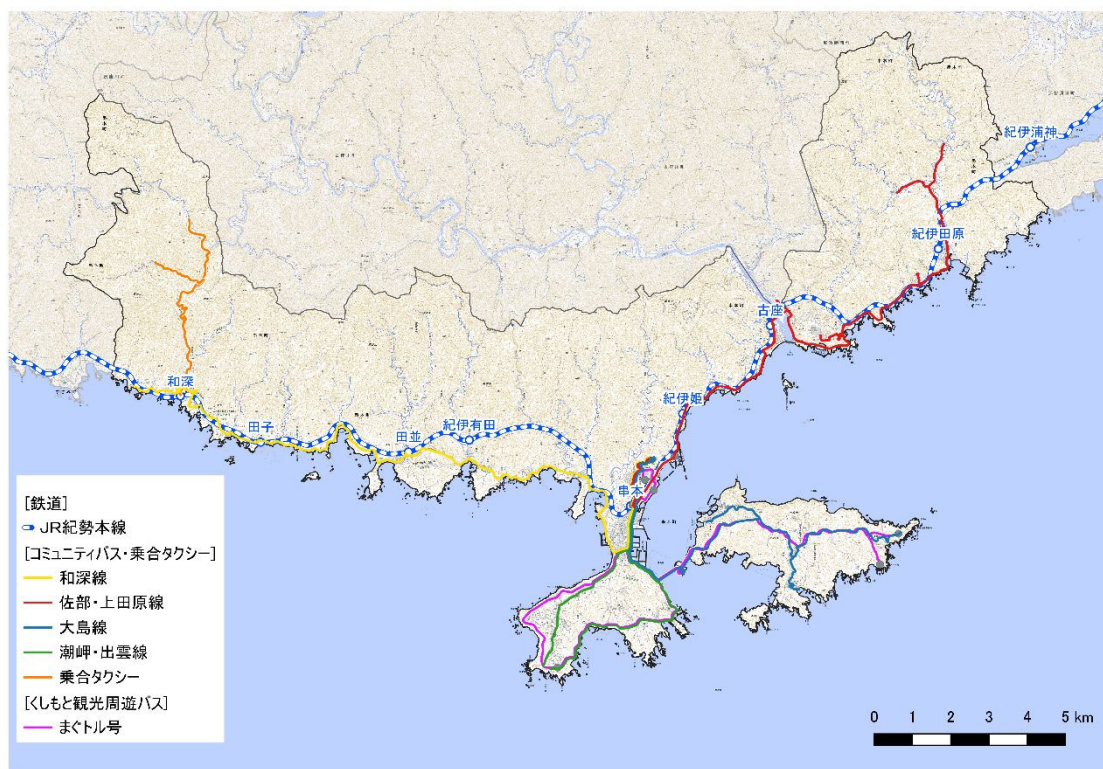


図 串本町の公共交通ネットワーク

(2) 公共交通利用可能地域

「鉄道駅から1km、バス停から300m」の範囲を「公共交通利用可能地域」と定義し、町内の全人口に対する公共交通利用可能地域の人口割合である「人口カバー率」をみると、80.5%となっています。

公共交通利用可能地域に含まれていない居住地域としては、JR 紀勢本線より北側の山間部に点在する集落や、町南部の半島の西側及び中央部などが見られます。

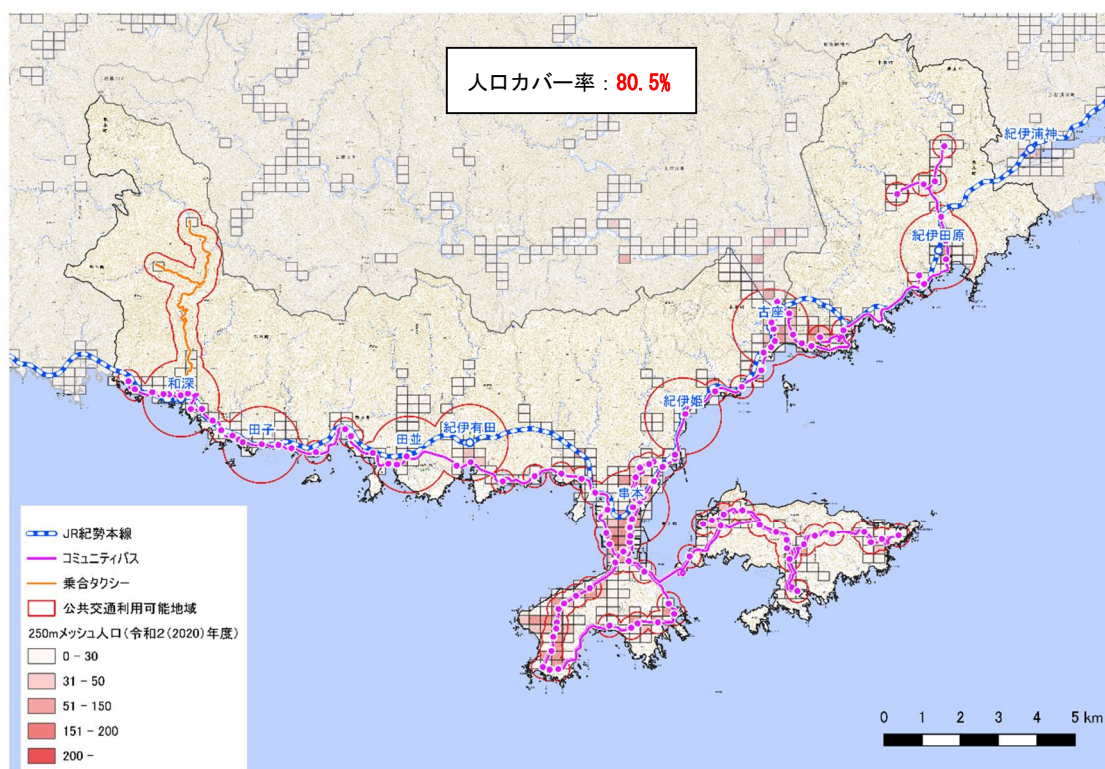


図 串本町の公共交通利用可能地域

3-2 鉄道

(1) 運行概要

JR きのくに線は、西日本旅客鉄道(株)が運行する新宮駅と和歌山駅を結ぶ路線であり、串本町内には和深、田子、田並、紀伊有田、串本、紀伊姫、古座、紀伊田原の8駅があります。

串本駅および古座駅には特急「くろしお」と普通列車が停車しており、それ以外の6駅には普通列車のみ停車します。



図 鉄道路線および駅的位置図

表 串本駅・古座駅から主要都市の駅までの所要時間・料金

串本駅から新宮方面

	普通		特急		
	所要時間	運賃	所要時間	料金	
				通常のきっぷ	eチケットレス
古座	9分	200円	8分	1,290円	650円
紀伊勝浦	39分	510円	33分	1,290円	650円
新宮	65分	770円	52分	1,290円	650円

古座駅から新宮方面

	普通		特急		
	所要時間	運賃	所要時間	料金	
				通常のきっぷ	eチケットレス
紀伊勝浦	29分	330円	24分	1,290円	650円
新宮	55分	590円	44分	1,290円	650円

串本駅から和歌山方面

	普通		特急		
	所要時間	運賃	所要時間	料金	
				通常のきっぷ	eチケットレス
周参見	40分	590円	32分	1,290円	650円
白浜	75分	990円	54分	1,730円	1,090円
紀伊田辺	89分	1,170円	72分	1,730円	1,090円
和歌山		2,640円	148分	2,730円	2,090円
新大阪		4,070円	210分	2,950円	2,310円

古座駅から和歌山方面

	普通		特急		
	所要時間	運賃	所要時間	料金	
				通常のきっぷ	eチケットレス
周参見	55分	680円	41分	1,290円	650円
白浜	87分	1,170円	63分	1,730円	1,090円
紀伊田辺	105分	1,340円	81分	1,730円	1,090円
和歌山		3,080円	154分	2,730円	2,090円
新大阪		4,070円	218分	2,950円	2,310円

※特急列車利用時は運賃 + 料金。特急列車の料金は通常期の金額

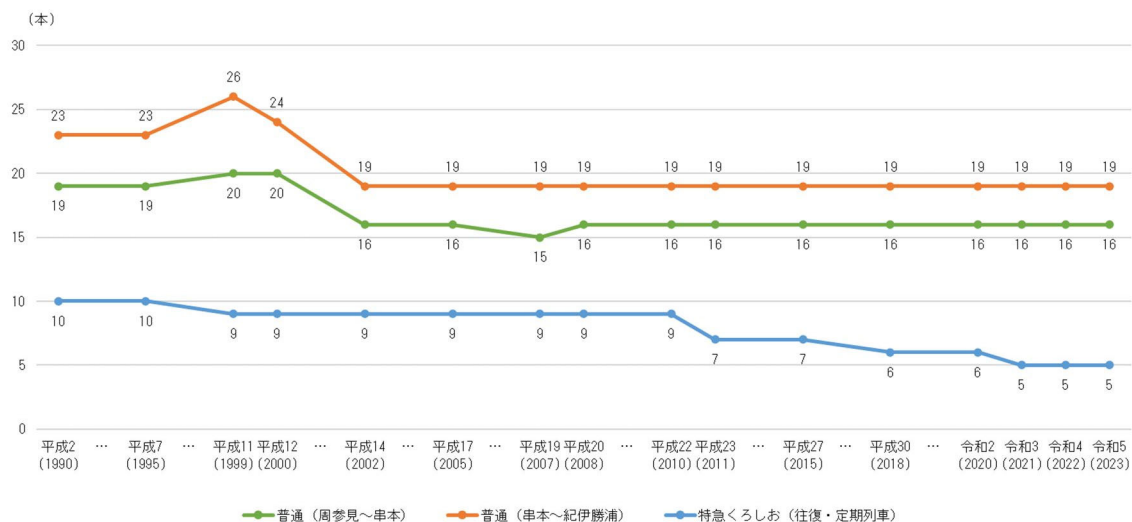
※普通列車は和歌山・新大阪への直通なし（運賃のみ記載）

※料金のeチケットレスはJ-WESTカード会員が利用可能

出典：JR 時刻表・JR 西日本おでかけネット

(2) 運行状況

- 令和5（2023）年現在の特急「くろしお」は、新大阪～新宮間で平日10本/日（5往復/日、ただし金・土日祝は6往復/日）が運行されています。普通列車は、周参見～串本間で16本/日、串本～紀伊勝浦間で19本/日が運行されています。
- 運行本数の推移を見ると、平成11（1999）年には増便されてピークを迎えるものの、平成14（2002）年には大幅に普通列車の運行本数が減少しました。



出典：和歌山県公共交通機関等資料集（令和3（2021）年度）

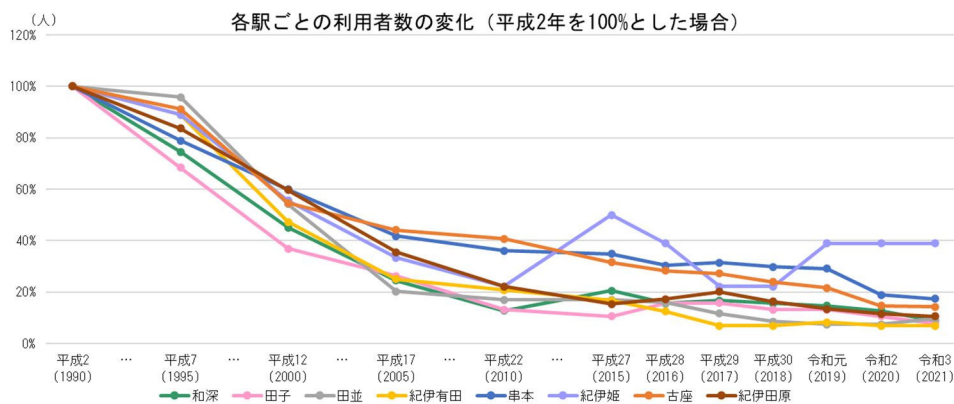
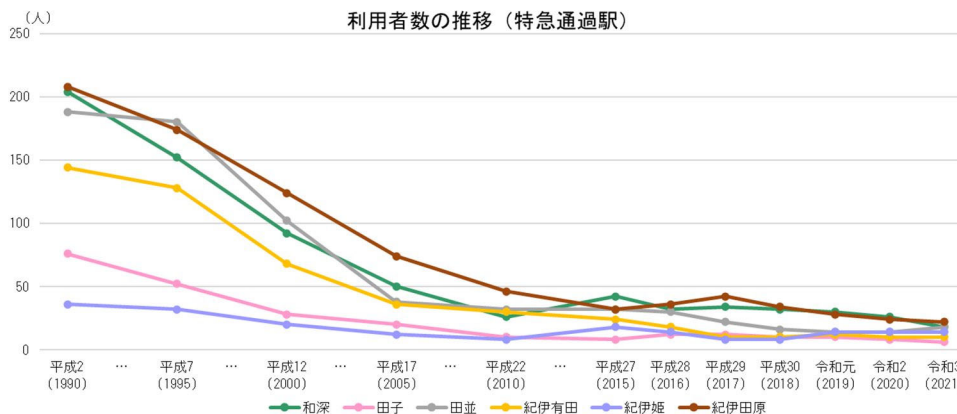
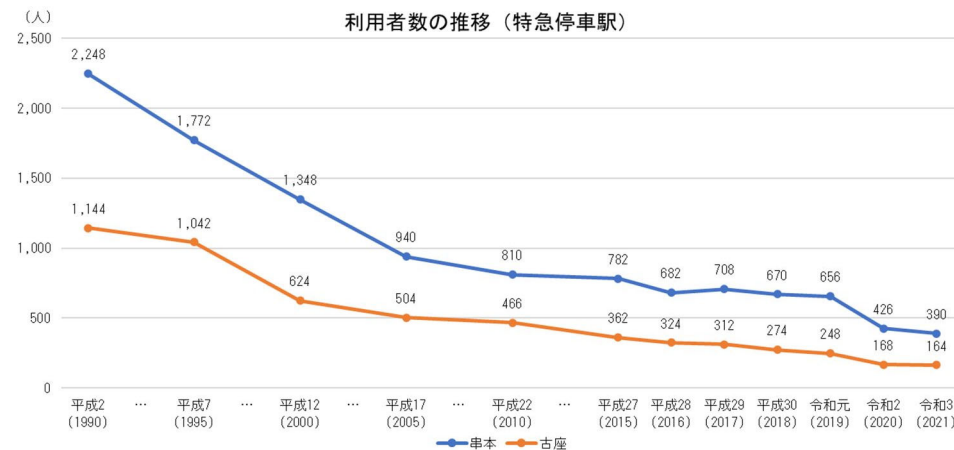
JTB時刻表（～令和5（2023）年度）

図 JR 紀勢本線の運行本数の推移

(3) 利用状況

各駅の利用者数は、特急停車駅、特急通過駅ともに年々減少しており、令和2（2020）年には新型コロナウイルス感染症の影響から更に減少傾向が強くなっています。

また、平成2（1990）年時点と令和3（2021）年時点の利用者数と比べると、約30年間でほとんどの駅が2割以下となっています。



出典：和歌山県公共交通機関等資料集（令和2（2020）年度）

図 各駅の利用者数（乗車数）の推移

(4) 経営状況

JR 西日本が令和 5（2023）年 11 月に公表した「輸送密度 2,000 人/日未満の線区別経営状況に関する情報開示」によると 2020-2022 の 3 か年平均による JR きのくに線新宮～白浜間の収支率は 11.9%、線区営業係数は 838、線区営業損益は▲28.5 億円となっており、経営状況が開示された 30 線区中 2 番目に損益額が多くなっています。



【別紙】 2019年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（2020-2022平均）

区間 ※	営業種	2020-2022平均				平均通過人員【人/日】			
		線区運輸収入 (A) 【億円】	線区営業費用 (B) 【億円】	収支率 (A)/(B)	線区営業係数 100*(B)/(A) 【円】	1987	2022	2022/1987比	
小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	2.2	17.4	12.6%	792	2,712	864	32%
越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	0.5	8.5	5.3%	1,892	772	318	41%
大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	0.2	6.1	2.6%	3,835	987	108	11%
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	1.0	10.5	9.5%	1,053	4,966	721	15%
	浜坂～鳥取	32.4	0.8	8.4	10.1%	991	4,878	768	16%
	出雲市～益田	129.9	5.6	38.7	14.4%	694	2,779	860	31%
	益田～長門市	85.1	0.6	12.0	5.2%	1,939	1,663	231	14%
	長門市～小串・仙崎	52.8	0.6	8.9	6.9%	1,457	2,424	273	11%
関西線	亀山～加茂	61.0	1.7	17.5	9.6%	1,046	4,294	864	20%
紀勢線	新宮～白浜	95.2	3.9	32.4	11.9%	838	4,123	793	19%

(以下略)

出典：輸送密度 2,000 人/日未満の線区別経営状況に関する情報開示（令和 5（2023）年 11 月）

図 JR きのくに線（紀勢本線）の経営状況

3-3 コミュニティバス

(1) 運行概要

串本町コミュニティバスは、平成 27 (2015) 年 10 月 1 日から運行されており、串本町役場を起点とした和深線、潮岬・出雲線、大島線、佐部・上田原線の 4 つの路線に分かれています。平成 22 (2010) 年 2 月から導入の検討が開始され、多数の関係機関協議や合計 3 回にわたる住民説明会を経てダイヤやルートを決め、1 年間の試行運行を経て本格運行に至りました。運行開始後も 2 回の住民説明会や役場庁舎移転を踏まえて、ダイヤやルートの改正を積み重ね、現在に至ります。

表 コミュニティバス運行概要

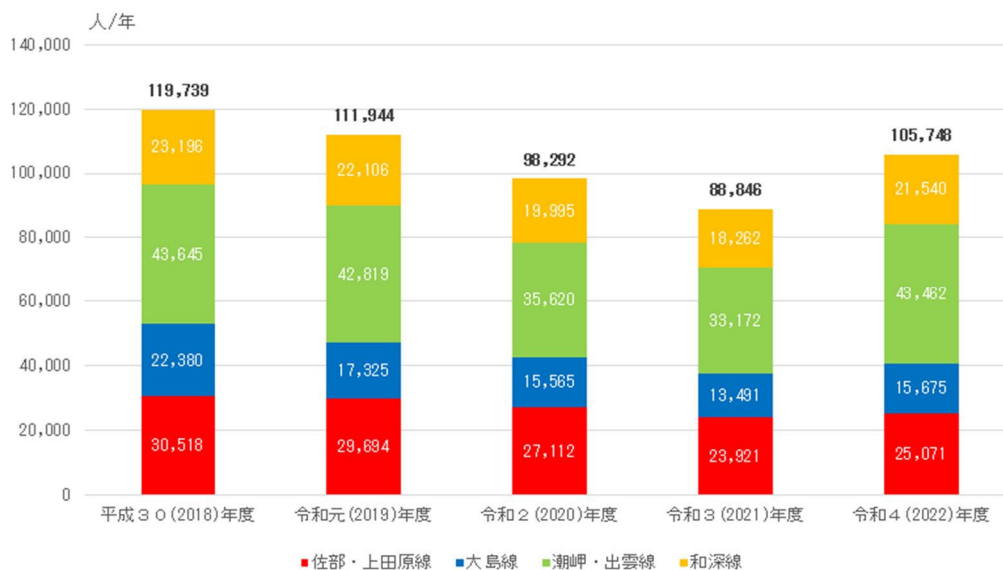
事業主体	串本町 (自家用有償旅客運送)
運行主体	串本タクシー(株)
運行本数	和深線 : 6 便 (往復) 潮岬・出雲線 : 潮岬まわり 5 便 出雲まわり 5.5 便 大島線 : 6 便 (往復) 佐部・上田原線 : 6.5 便 (往復)
運賃	200 円 (串本駅～串本町役場の間の利用は 100 円)
運賃割引	乗車証を提示した町内居住の小・中学性 : 無料 小学生未満 : 無料 障害者手帳等を提示した方・同乗する介護者 : 100 円 要介護者等の介護保険被保険者証を提示した方・同乗する介護者 : 100 円
その他	回数券 : 200 円/11 枚綴り 1 組 2,000 円 200 円/11 枚綴り 1 組 2,000 円 乗継券 : 串本駅で佐部・上田原線⇄潮岬・出雲線の乗り継ぎ希望者に配布

(2) 利用状況

平成30(2018)年度～令和3(2021)年度の4年間は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、各路線とも利用者数が減少しています。一方で、令和4(2022)年度は、各路線とも大幅に利用者数が増加しています。

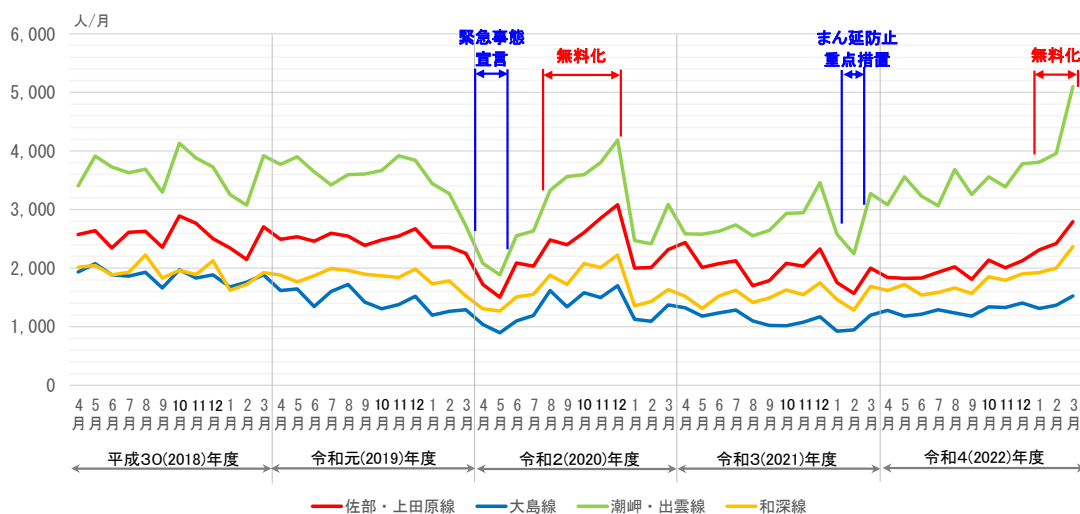
月間利用者数の推移を見ると、新型コロナウイルス感染拡大による緊急事態宣言及び蔓延防止重点措置期間であった令和2(2022)年4～5月、令和4(2022)年2～3月にかけて利用者数が大きく減少しています。

一方で、コミュニティバス無料化を行った令和2(2020)年8～12月及び令和5(2023)年1～3月においては、月間利用者数が大きく増加しています。



出典：串本町資料

図 年間利用者数の推移

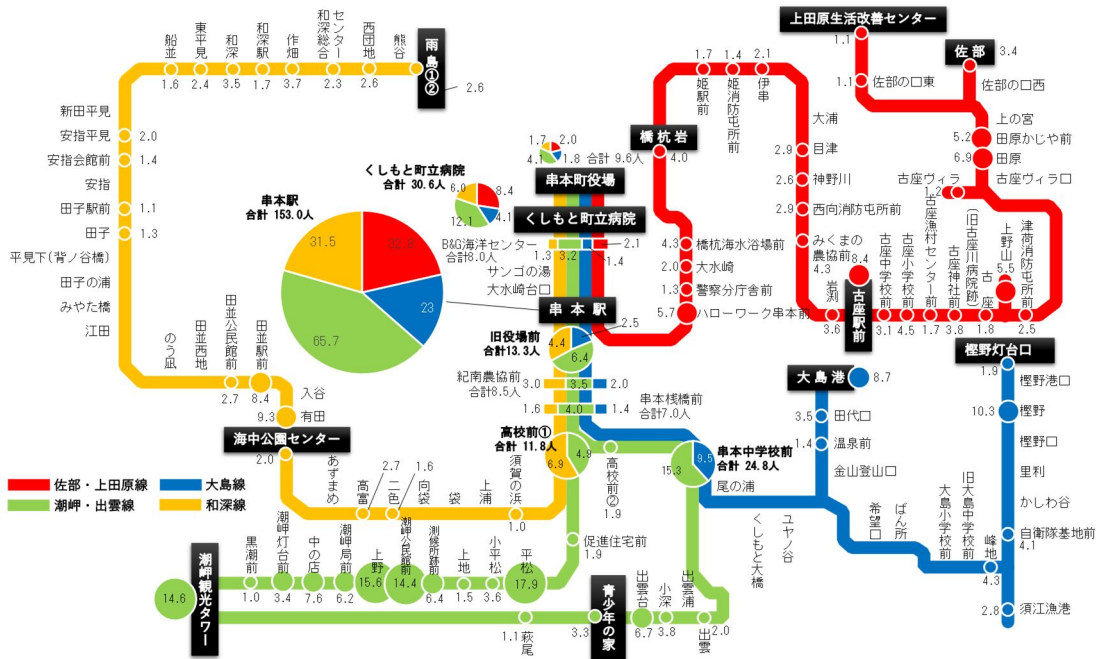


出典：串本町資料

図 月間利用者数の推移

1日あたりの平均乗降者数をみると、最も利用が多いのは串本駅で4路線合計が約153.0人、次いでくしもと町立病院が30.6人となっています。

そのほか、コミュニティバス利用者の主要目的地になっていると想定される停留所は、串本中学校前 24.8人、旧役場前 13.3人、高校前① 11.8人などがあります。



出典：串本町資料

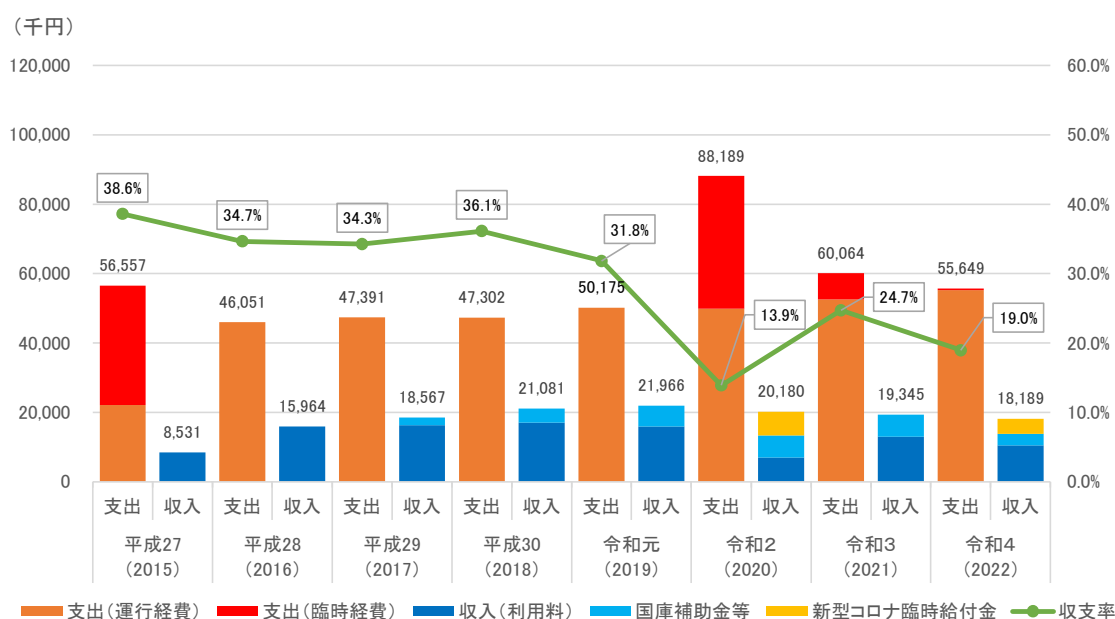
図 停留所別の1日あたり平均乗降者数 [令和4(2022)年度]

(3) 収支状況

運行経費が年々増加していることに伴って、収支率も年々低下しています。

一方、利用料は、令和元（2019）年度まで横ばい傾向でしたが、令和2（2020）年度に新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大幅に減少しているとともに、令和2（2020）年度と令和4（2022）年度は無料化施策を実施したため、これらも利用料の低下と収支率の低下に大きく影響しています。

このほか、平成27（2015）年と令和2（2020）年はバス車両購入に係る臨時経費が掛かっています。



		平成27 (2015)	平成28 (2016)	平成29 (2017)	平成30 (2018)	令和元 (2019)	令和2 (2020)	令和3 (2021)	令和4 (2022)
支出	運行経費	22,092	46,051	47,391	47,302	50,175	49,900	52,543	55,206
	臨時経費	34,465	-	-	-	-	38,289	7,521	443
	合計	56,557	46,051	47,391	47,302	50,175	88,189	60,064	55,649
収入	利用料	8,531	15,964	16,243	17,095	15,976	6,931	12,986	10,470
	国庫補助金等	-	-	2,324	3,986	5,990	6,359	6,359	3,346
	新型コロナ臨時給付金	-	-	-	-	-	6,890	-	4,373
	合計	8,531	15,964	18,567	21,081	21,966	20,180	19,345	18,189

注1) 平成27（2015）年度の運行期間は約半年間です

注2) 支出（臨時経費）は、車両購入、バス停設置、時刻表変更等に係る費用を計上しています

注3) 収支率は、収入（利用料）を支出（運行経費）で除した値です

出典：串本町資料

図 コミュニティバスの収支状況と推移

3-4 乗合タクシー

(1) 運行概要

里川地区乗合タクシーは、民間バス路線の廃止に伴う代替交通手段として、平成 14 (2002) 年 3 月から運行しています。元々は路線定期運行の乗合タクシーとして運行していましたが、路線不定期運行に変更することで運行日や運行回数を増加させることができるため、令和 5 (2023) 年 6 月からデマンド方式に移行しました。

表 里川地区乗合タクシー運行概要

事業主体	串本町
運行主体	串本タクシー(株)、大島タクシー(有)
運行方式	デマンド方式(定路線型・固定ダイヤ型) 週 3 回(月曜日・水曜日・金曜日)運行 ※デマンド方式への移行前 週 2 回運行
運行本数	3 便(往復) ※デマンド方式への移行前 2 便(往復)
利用料	里川地区内のみ利用 : 100 円 小河口・下地地区内のみ利用 : 100 円 } 両地区をまたぐ利用 : 300 円

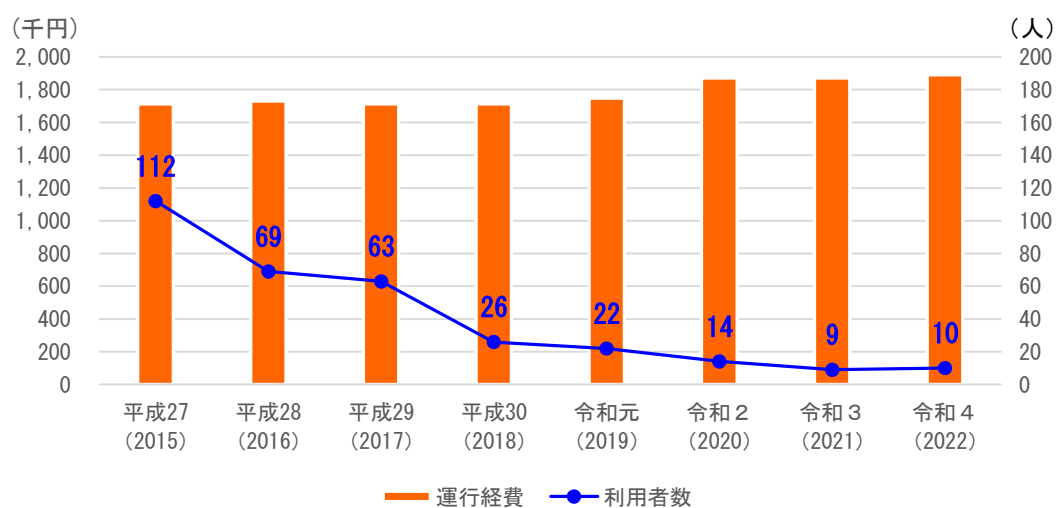


出典：串本町資料

図 里川地区乗合タクシー運行区間(全区間フリー乗降)

(2) 支出状況及び利用状況

運行経費は微増傾向にある一方で、利用者数は年々減少傾向にあり、令和4（2022）年度の利用者数は10人となっています。なお、令和5（2023）年6月からデマンド方式に移行したため、令和5（2023）年度の運行経費は縮小する見込みです。



出典：串本町資料

図 里川地区乗合タクシーの支出状況と推移

3-5 タクシー

(1) 運行概要

串本町内には、串本タクシー(株)、大島タクシー(有)、古座川タクシー(有)があり、それぞれ串本駅付近、大島、古座駅付近に営業拠点を構えています。

特に串本タクシー(株)は、コミュニティバスやくしもと観光周遊バス、乗合タクシーの運行も担っており、観光交通としての役割も果たす重要な交通事業者となっています。

表 串本タクシー 事業概要 (令和5 (2023) 年11月現在)

事業者	串本タクシー(株)
従業員数	41名
車両数	タクシー：16台 貸切バス：4台
業務内容	一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー業) 一般乗合旅客自動車運送事業(乗合タクシー、まぐトル号) 一般貸切旅客自動車運送事業(貸切バス) 介護保険法による指定訪問介護事業(介護サービス) 労働者派遣事業

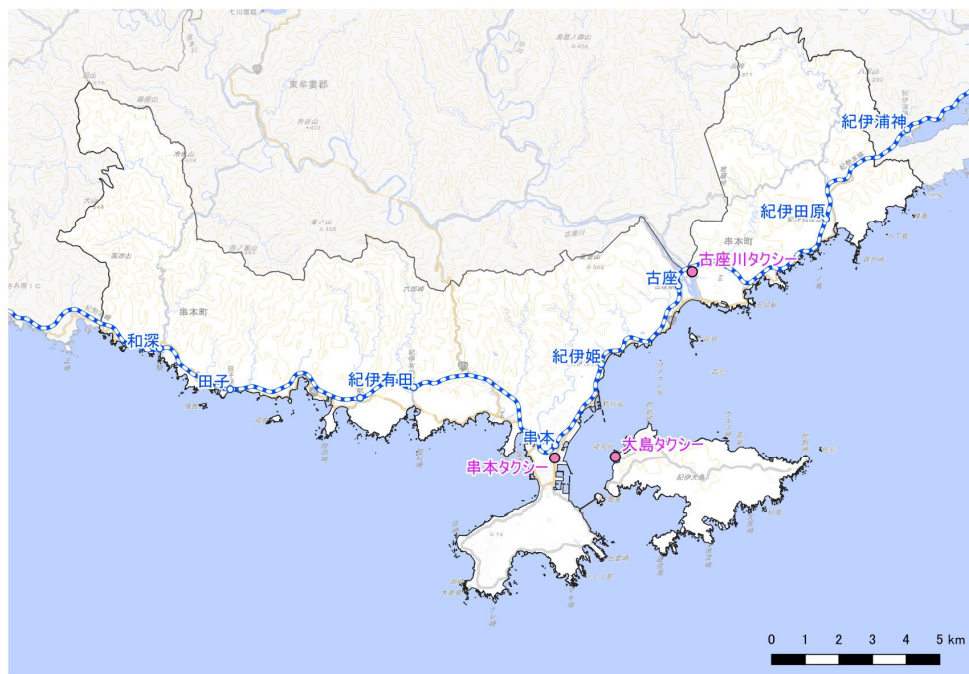


図 タクシーの営業拠点

3-6 観光及びその他交通

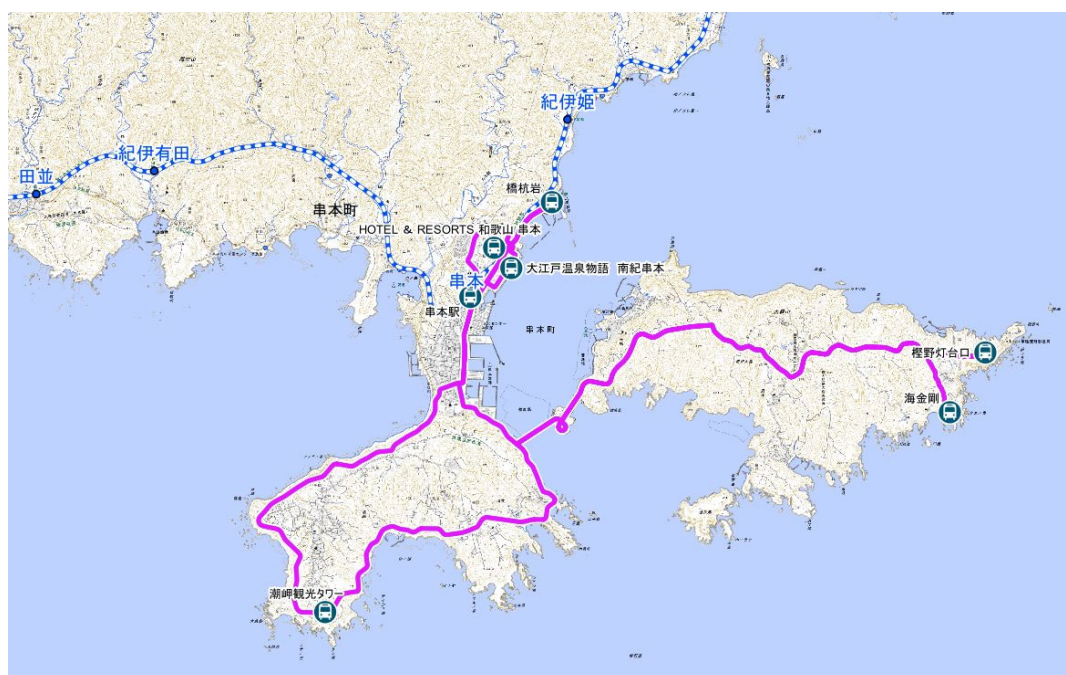
(1) くしもと観光周遊バス まぐトル号

くしもと観光周遊バス「まぐトル号」は、主に鉄道利用による観光客の移動手段として、観光周遊バス推進協議会（構成員：和歌山県、串本町、JR西日本、地元の団体・事業者）が令和元(2019)年7月27日より運行しています。

1日5便運行しており、特急「くろしお」と接続する時刻設定がされています。

表 くしもと観光周遊バス運行概要

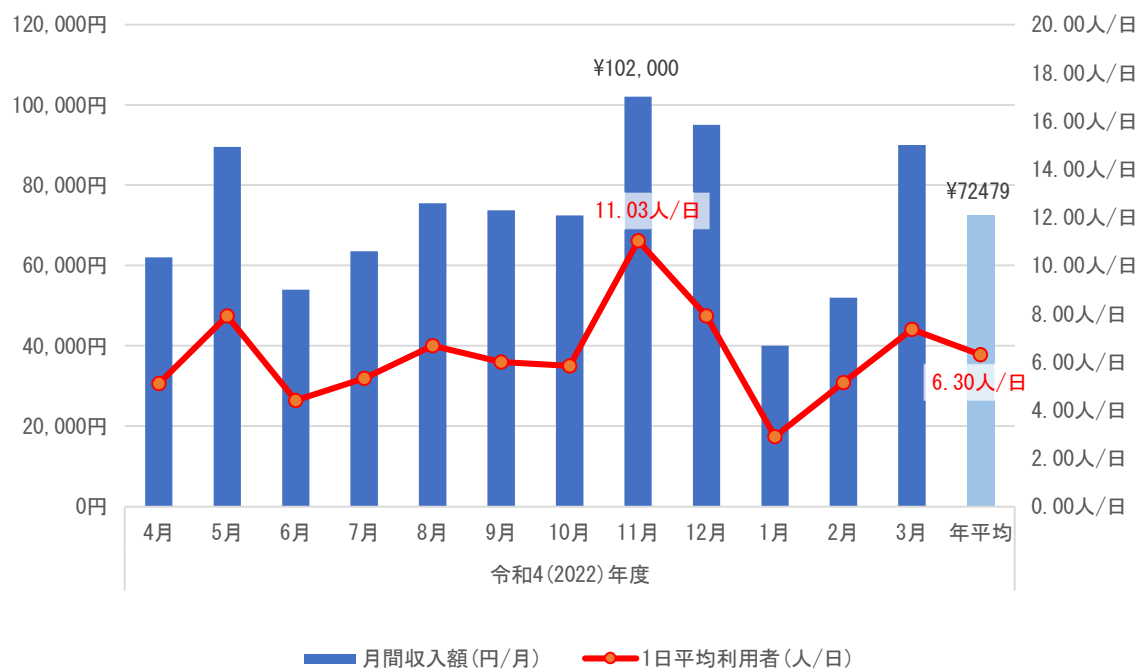
事業主体	くしもと観光周遊バス推進協議会 (構成員：和歌山県、串本町、JR西日本、地元の団体・事業者)
運行主体	串本タクシー(株)
運行本数	5便
運賃	2日間券1,000円(1乗車につき500円) ※小学生半額 ※串本町コミュニティバスにも乗車可能
乗車定員	13名/台
主な立寄先	串本駅、ホテル&リゾート和歌山串本、大江戸温泉物語 南紀串本、 橋杭岩、潮岬観光タワー、南紀熊野ジオパークセンター、 トルコ記念館、日米修交記念館



出典：串本町オープンデータ（コミュニティバス GTFS-JP 情報ファイル）

図 くしもと観光周遊バス運行ルート

令和4(2022)年度の利用状況は、1日平均6.3人が利用しており、月別に見ると11月が最も利用者が多くなっています。



出典：串本町資料より

図 くしもと観光周遊バス運行ルート利用状況



図 くしもと観光周遊バス「まぐトル号」(現地撮影)

(2) 観光列車 WEST EXPRESS 銀河

観光列車 WEST EXPRESS 銀河は、令和3（2021）年から紀南コースの運行を始め、令和6（2024）年3月まで運行していた観光列車であり、夜行列車は串本駅、昼行列車は串本駅・古座駅に停車していました。停車駅では、地域ならではの物販や食のふるまい、お出迎えやお見送り等おもてなしが行われていました。

直近の令和5（2023）年度の運行期間には、特別グッズがもらえる銀河×くしもと観光周遊バスまぐトル号のコラボ企画の実施や、串本駅から橋杭岩までのまぐトル号臨時便も運行されました。

表 観光列車 WEST EXPRESS 銀河 運行概要

事業者	西日本旅客鉄道(株)
運行区間	京都～新宮間（新宮方面行：夜行列車、京都方面行：昼行列車）
運行本数	2往復/週程度（夜便2便、昼便2便）
運行期間	令和3（2021）年 7月16日～12月22日
	令和4（2022）～5（2023）年 10月3日～3月8日
	令和5（2023）～6（2024）年 9月1日～11月22日、1月22日～3月3日



図 WEST EXPRESS 銀河停車時の串本駅の様子（現地撮影）

(3) 南紀白浜空港リムジンバス

南紀白浜空港リムジンバスは、令和元（2019）年に運行を開始しました。南紀白浜空港から新宮市まで運行しており、串本町内では3箇所に停車します。

表 南紀白浜空港リムジンバス 運行概要

事業者	熊野御坊南海バス(株)
運行区間	南紀白浜空港～新宮駅
運行本数	2 便
所要時間	南紀白浜空港～串本間 70 分
料金	南紀白浜空港～串本間 2,000 円



出典：熊野御坊南海バス HP

図 南紀白浜空港リムジンバス 運行区間



図 南紀白浜空港リムジンバスの車両（現地撮影）

(4) 串本街中チョイのリサイクリング

南紀串本観光協会では、観光者の交通手段として電動アシスト自転車の貸出を行っています。

表 串本街中チョイのリサイクリング 運営概要

事業者	一般社団法人 南紀串本観光協会
貸出場所	2箇所 ・ 南紀串本観光協会 ・ 南紀串本観光協会古座
返却場所	5箇所 ・ 南紀串本観光協会 ・ 南紀串本観光協会古座 ・ 串本海中公園センター ・ 潮岬観光タワー ・ ホテル&リゾート和歌山串本
料金	3時間まで：1,500円 1日：2,000円 1泊2日：3,000円



図 チョイのリサイクリング貸出場所（現地撮影）

3-7 多様な輸送資源の状況

(1) スクールバス

串本町内には、小学校9校、中学校4校、高等学校1校がありますが、そのうち小学校5校、中学校2校において通学手段確保のためにスクールバスが運行されています。

表 スクールバスの運行概要

管理者	串本町教育委員会		
運行区域	古座小学校	第1経路	津荷→上野山→古座小学校
	串本西小学校	第1経路	和深→田子→江田→田並→串本西小学校
		第2経路	田並→串本西小学校
	串本小学校	第1経路	高富→向袋→串本小学校
	大島小学校	第1経路	大島港→須江→大島小学校
		第2経路	檜野灯台口→須江→大島小学校
	西向小学校	第1経路	姫→伊串→西向小学校
	串本中学校	第1経路	檜野→須江→大島→串本中学校
	串本西中学校	第1経路	和深→田子→江田→串本西中学校
		第2経路	有田→串本西中学校
料金	無料		

出典：串本町立小中学校スクールバス管理運行に関する規則

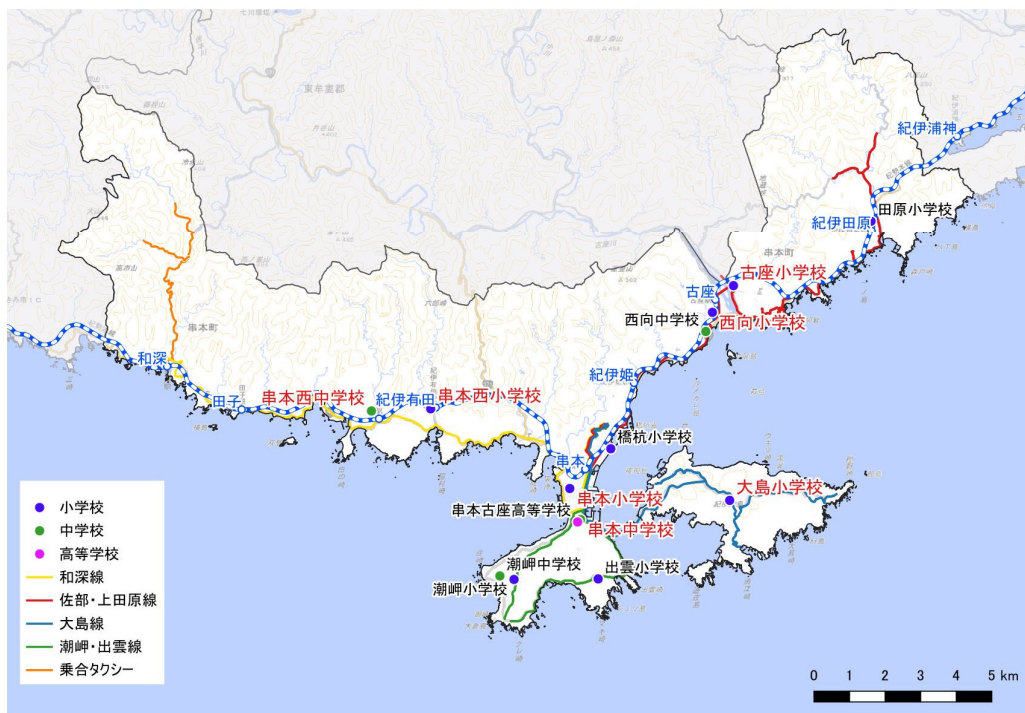


図 スクールバスを運行している学校の立地（赤字表記）

(2) 串本海中公園送迎シャトルバス

串本海中公園では、J R 串本駅から無料の送迎シャトルバスを運行しています。

表 串本海中公園送迎シャトルバス 運行概要

事業者	株式会社 串本海中公園センター
運行区間	J R 串本駅～串本海中公園 (一部便においてホテル&リゾート和歌山串本、大江戸温泉物語への送迎も実施)
運行本数	海中公園行 6 便 串本駅行 6 便
所要時間	12 分
乗車定員	28 名



図 串本海中公園送迎シャトルバス (現地撮影)

(3) 宿泊施設送迎バス

ホテル&リゾート和歌山串本及び大江戸温泉物語南紀串本では、JR串本駅から無料の送迎バスを運行しています。

※ホテル&リゾート和歌山串本は、令和6(2024)年4月から『メルキュール和歌山串本リゾート&スパ』に名称変更予定

表 宿泊施設送迎バス 運行概要

事業者	DAIWA ROYAL HOTEL (大和リゾート株式会社)	大江戸温泉物語ホテルズ&リゾート 株式会社
運行区間	JR串本駅～ ホテル&リゾート和歌山串本	JR串本駅～ 大江戸温泉物語 南紀串本
運行本数	ホテル行 5便 串本駅行 7便	ホテル行 2便 串本駅行 2便
料金	無料	無料
所要時間	5分	5分



図 ホテル&リゾート和歌山串本 無料送迎バス (現地撮影)

3-8 公共交通の利用実態・ニーズ

(1) 公共交通利用者・観光客へのアンケート調査概要

串本町内の公共交通利用者、観光客を対象に、移動実態や移動ニーズを把握するアンケート調査を行いました。

表 アンケート調査概要

調査対象	日常利用者 ※公共交通を日常の移動で利用されている方（移動目的：通勤、通学、買い物、通院、趣味・娯楽他）	観光客 ※観光、出張・ビジネスなど、地域外からの移動の方（外国人含む）
調査箇所	串本駅前	串本駅前 道の駅くしもと橋杭岩 潮岬観光タワー周辺 【計3箇所】
調査方法	各調査箇所において、調査員が調査対象者に直接インタビューを実施	
実施期間	平日：10/10（火）、10/11（水） 休日：10/8（日）、10/9（月・祝） 【計4日間】 ※道の駅くしもと橋杭岩、潮岬観光タワー周辺は、10/8（日）、10/9（月・祝）の2日間のみ調査を実施	
調査時天候	10/8・10/9は雨、10/10・10/11は晴れ	
回収状況	回収数 356 人 （平日 229 人、休日 127 人）	回収数 466 人 （日本人 439 人、外国人 27 人）

表 アンケート調査設問内容

調査対象	日常利用者	観光客
属性	職業、居住地、性別、年代	職業、居住地、性別、年代
設問	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の移動（往路・復路）、目的地、移動頻度、移動経路・交通手段（経路）、この交通手段を選んだ理由 ・日常のコミュニティバス利用経験、使わない理由、利用条件 ・日常の鉄道利用経験、使わない理由、利用条件 ・運転免許証保有状況、交通 IC カード保有・利用状況 	<ul style="list-style-type: none"> （日本人） ・旅行目的、旅行期間、串本町内の宿泊の有無・立ち寄り地、同行人数・同行者の関係、串本までの移動交通手段、町内の移動交通手段、交通手段選択理由・非選択理由 ・公共交通に対するニーズや意見（外国人） ・町内の目的、町外の立ち寄り先 ・串本町までの移動交通手段、町内の移動交通手段

(2) 日常利用者の公共交通利用状況とニーズ

①コミュニティバス

- ・コミュニティバスを日常的に「よく使う」「たまに使う」と回答した方は、10代以下で42%、20～50代で54%、60代以上で74%であり、年代が高いほど多く利用されています。
- ・コミュニティバスを日常的に「ほぼ使わない」「使ったことが無い」と回答した方の利用しない理由は、「使う場面がない」が最も多く、次いで「乗継が面倒」「利用したい時間帯に無い」「自宅からバス停／目的地からバス停が遠い」が多くなっています。
- ・コミュニティバスを日常的に「ほぼ使わない」「使ったことが無い」と回答した方が利用する条件は、「バス停が自宅・目的地に近い」「便利なダイヤ」「運行時間帯の改善」「ICカード利用可」が多くなっています。

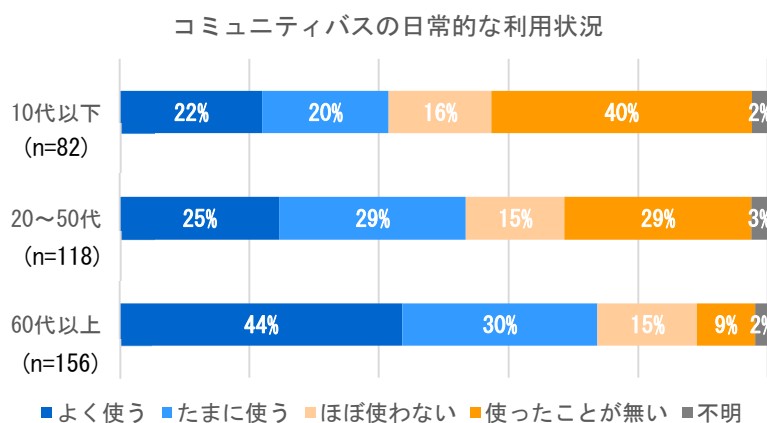
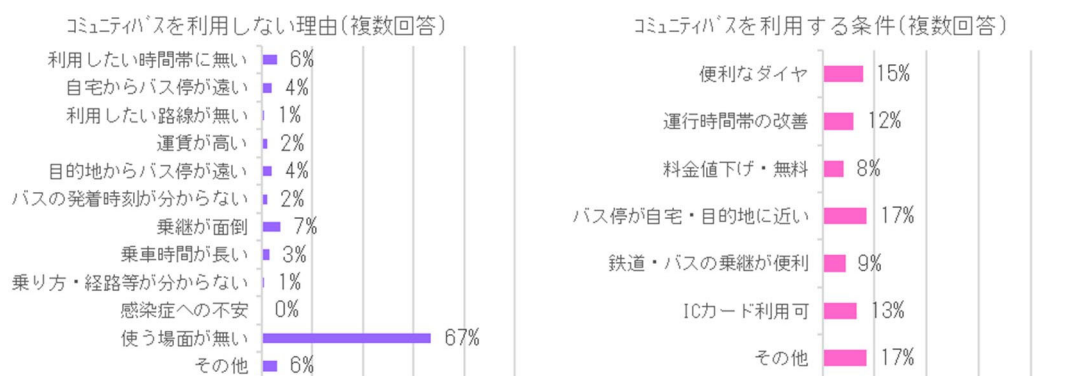


図 コミュニティバスの利用状況（年代別）



※日常的に「ほぼ使わない」「使ったことが無い」と回答した方(n=136)のみ

図 コミュニティバスに対するニーズ

②鉄道

- ・鉄道を日常的に「よく使う」「たまに使う」と回答した方は、10代以下で85%、20～50代で60%、60代以上で42%であり、年代が低いほど多く利用されています。
- ・鉄道を日常的に「ほぼ使わない」「使ったことが無い」と回答した方の利用しない理由は、「使う場面がない」が最も多く、次いで「乗継が面倒」「利用したい時間帯に無い」が多くなっています。
- ・鉄道を日常的に「ほぼ使わない」「使ったことが無い」と回答した方が利用する条件は、「便利なダイヤ」「運行時間帯の改善」「駅にアクセスするバスが便利」「鉄道・バスの乗継が便利」が多くなっています。

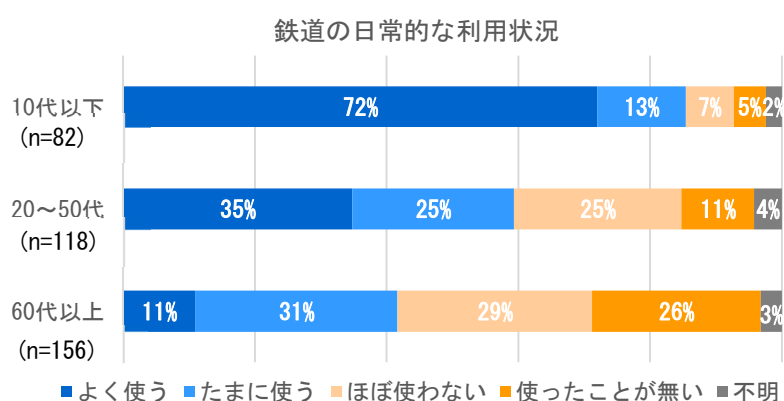
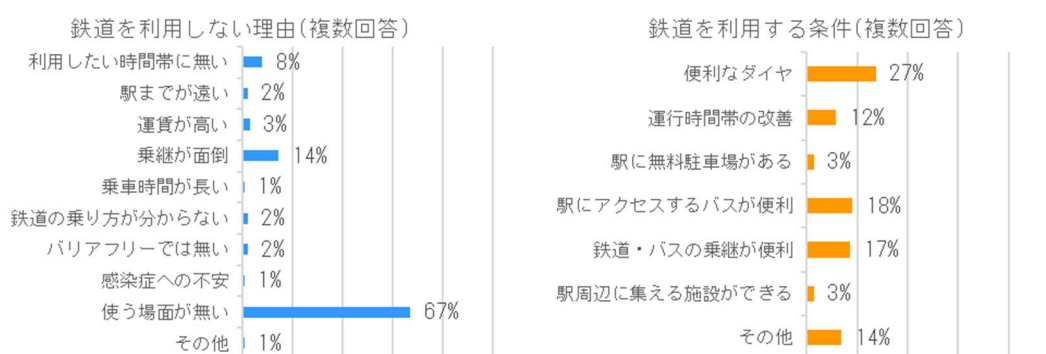


図 鉄道の利用状況（年代別）



※日常的に「ほぼ使わない」「使ったことが無い」と回答した方(n=139)のみ

図 鉄道に対するニーズ

(3) 観光客の移動状況と交通手段選択理由

- ・串本駅前では、串本町まで鉄道を利用して訪れた回答者が多く、串本町内でも公共交通を利用していません。コミュニティバス利用は26%、観光周遊バス利用は11%、タクシー利用は14%、送迎バス利用は9%であり、多様な交通手段が利用されています。
- ・道の駅くしもと橋杭岩、潮岬観光タワーでは、ほとんどの方が串本町まで／串本町内ともに自家用車を利用していません。
- ・串本町内で自家用車を利用している回答者が公共交通を利用しない理由は、「そもそも選択肢に無かった」「串本町までの移動が大変」「移動範囲が限られている」が多くなっています。

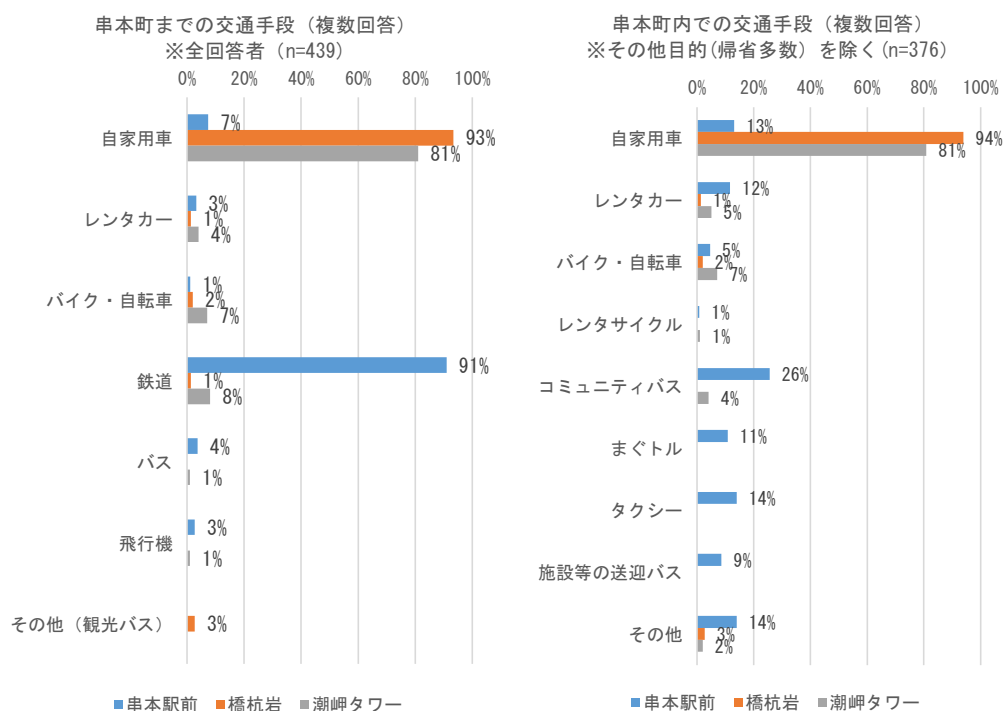


図 串本町まで／串本町内での交通手段 (調査地点別)

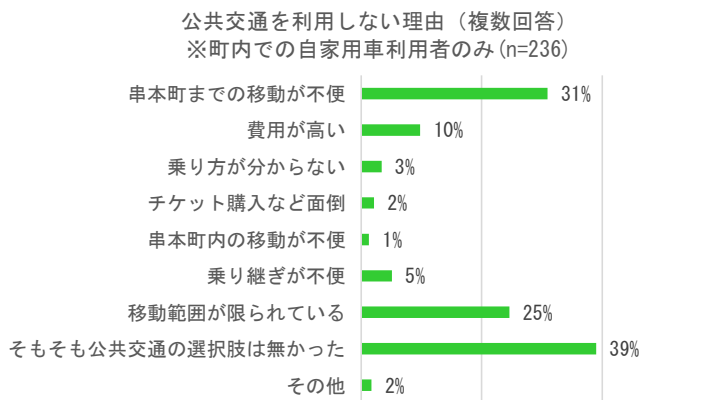


図 公共交通を利用しない理由

(4) 観光客の公共交通に対するニーズ

- 自由回答において、以下のような公共交通に対するニーズや意見がありました。

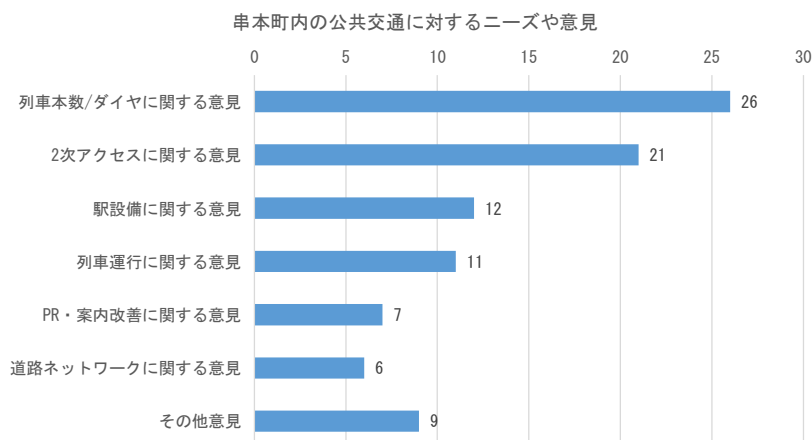


図 観光客の公共交通に対するニーズや意見（自由回答を分類）

表 観光客の公共交通に対するニーズや意見（自由回答を一部抜粋）

列車本数/ダイヤに関する意見 (26)
22時までなので帰り電車、イベント時は1本でもあれば助かります。
17時台のピーク時は電車の本数を増やして欲しい。
くろしおの早めの時間帯での本数を増やしてほしい。
2次アクセスに関する意見 (21)
待ち時間が長かったと思うので、次回は乗り継ぎがスムーズなプランで来たい。
コミュニティバスが200円ならとても得だと思います。
コミュニティバスと電車の待ち時間と接続時間の悪さが気になる。
レンタカーと鉄道の組み合わせがちょうど良い。
学校に通う平日、6~7時台のちょうど良いダイヤがなく困っています。
今回は銀河からまぐトルにスムーズに乗れた。
駅設備に関する意見 (12)
駅によってコインロッカーがないので増やしてほしい。
串本駅にエレベーターを設置するなどバリアフリーを強化して欲しい。いつも隣の駅で降りる。
券売機を増やして欲しい。券売機の対応をしっかりして欲しい。車内の特急券の対応が良くない。車内の対応に臨機応変さが欲しい。
列車運行に関する意見 (11)
車内販売等をまたつくってほしい。
電車、バス等をまとめたフリーバスがあれば値段によっては検討する。
子供、お年寄りに対するサービスがもっとあれば。
PR・案内改善に関する意見 (7)
地元として観光地としては、駅、バスのPRが控えめなのでもっとアプローチしても良い。
外国人にもわかりやすくしてほしい。（案内標識等）
交通機関の各駅の英語放送が欲しい。切符を買うのが難しい。
道路ネットワークに関する意見 (6)
高速道路が串本町までつながってほしい。
その他意見 (9)
子供、お年寄りに対するサービスがもっとあれば。
本日のような動物事故が多いので、JRは安全面に気をつけて欲しい。
タクシードライバーの言葉使いがかなり荒く、嫌な思いをする。（4、5回あり）

第4章 公共交通の問題点と課題

4-1 公共交通の現状と問題点

(1) 地勢・土地利用

- ・串本町は東西に細長い地形であり、串本駅周辺、町南部の半島の西側、古座駅周辺に人口と主要施設が集中しています。また、観光地は潮岬や大島などに集中しています。
- ・このため、各地区から串本駅周辺などに至る東西方向の移動手段の確保、串本駅周辺から半島・紀伊大島に連絡する移動手段の確保が必要です。
- ・なお、海岸部から山地部に至る南北方向には谷筋が複数あり、公共交通での移動確保を行にくい状況となっています（公共交通の人口カバー率は80.5%）。

(2) 人口動向

- ・串本町は人口減少が続く、令和2年は1.5万人を下回り、高齢化率は47.0%と増加しています。今後もこの傾向が続くことが予想されることから、高齢者の増加に伴い公共交通の重要性が増しています。
- ・一方で、生産年齢人口の減少により、運転手など公共交通を担う人材の確保も難しくなっています。

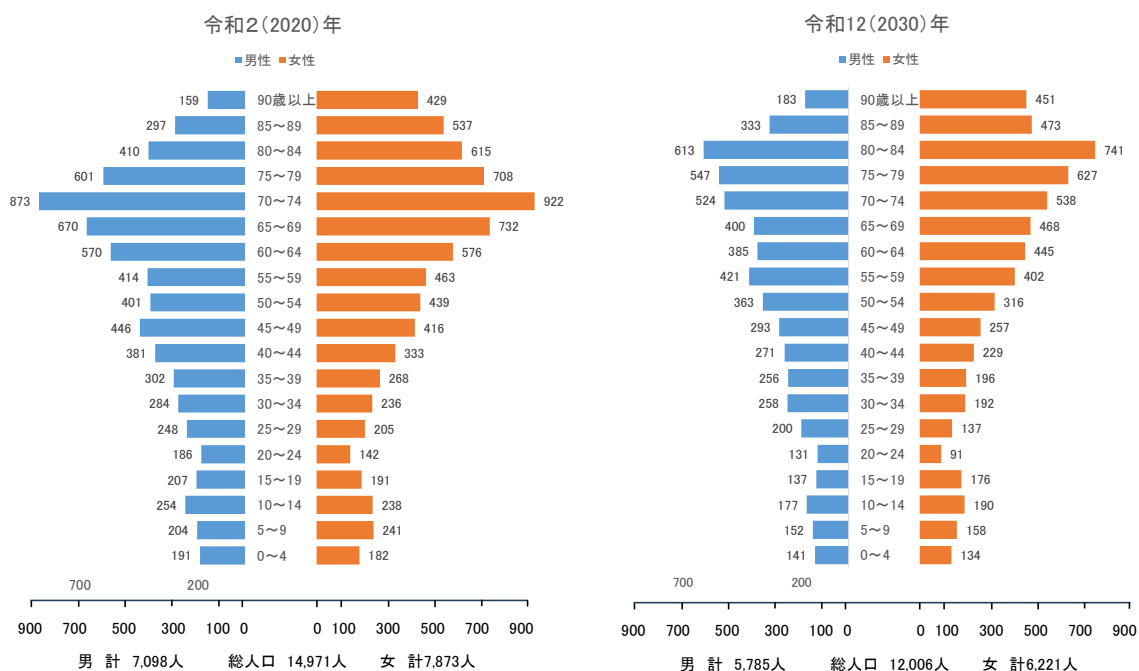


図 串本町の5歳階級別人口の推移

(3) 人の移動状況

- ・通勤・通学では、古座川町や新宮市への移動が多く、移動交通手段は80%が自動車利用であり、公共交通利用率は低い状況です。
- ・公共交通を使っている高校生などからは、より便利な鉄道ダイヤ、鉄道とバス乗り継ぎの利便性の向上が望まれています。

(4) 交通手段の状況

- ・JR、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー、まぐトル号、白浜空港リムジン、民間のシャトルバスなど多様な交通が運行されていますが、同一ルートを通るバスがあるなど、相互に重複している状況が見受けられます。
- ・JRは経年的な利用者数の減少で厳しい経営状況となり、コミュニティバス収支も赤字額が年々増加しているなど、交通手段の維持確保が難しくなっています。
- ・里川地区乗合タクシーは、令和4（2022）年度の利用者数が年間10人と少なく、現在はデマンド方式で運行しているものの、今後の利用状況によっては見直しが必要です。

(5) 観光交通の状況

- ・今回実施したインタビュー調査結果によると、橋杭岩や潮岬タワーへの観光客の約9割が自家用車を利用していますが、串本駅前の調査結果では鉄道利用者も数多く見受けられます。この鉄道利用による串本町への観光客の町内移動は、コミュニティバス・観光周遊バス利用は約3割、タクシー利用は約1割、無料送迎バス利用は約1割となっています。
- ・観光客からは、「鉄道の運行本数増加・ダイヤ利便性向上」、「バス・2次アクセスの利便性向上・乗継改善、交通手段増加」、「駅設備の充実・BF化」「案内・PRの充実」などが望まれています。

(6) 交通事業者の動向

- ・全国的なバス業界、タクシー業界が抱える深刻な問題として、乗務員不足があります。串本町においても、今後の公共交通の維持のためには、運転手をはじめとする人材の確保が必要となってきます。

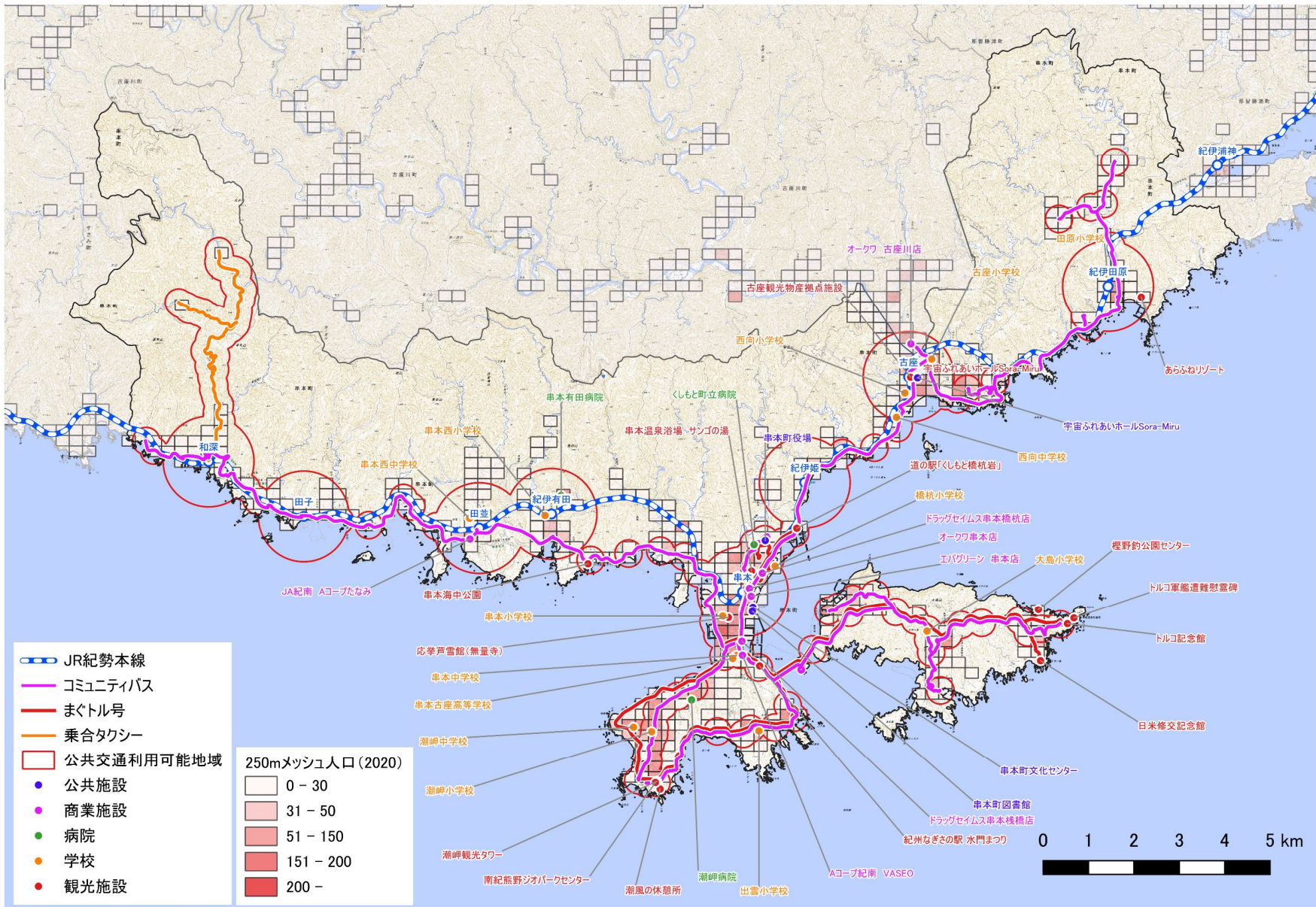


図 串本町の公共交通ネットワークと人口分布及び主要施設

4-2 取り組むべき課題

串本町の公共交通の現状と問題点を踏まえると、今後の地域公共交通の維持・活性化に向けては、次の課題に取り組んでいく必要があります。

課題1：多様な地域の輸送資源を活用した地域公共交通の維持・確保

- ・JR、コミュニティバスをはじめとする公共交通と、スクールバス、観光施設や商業施設の無料送迎など業態の異なる輸送資源を活用し、持続可能な地域公共交通を維持・確保していくことが必要です。

課題2：高齢者等の利用ニーズに応じた運行サービスの改善

- ・高齢者等の自動車を利用できない人々の増加に対応していくため、買い物、通院などの移動を支援する利用しやすい公共交通としていくことが必要です。
- ・谷筋などの交通不便地域の町民の移動手段を確保していくことが必要です。

課題3：通学者等の利用ニーズに応じた運行サービスの改善

- ・町内在住の高校生等が、引き続き公共交通を利用できるように鉄道やバスの公共交通サービスを改善していくことが必要です。
- ・この改善は、年少人口の流出を防ぎ、人口減少を抑制する観点からも重要です。

課題4：観光客利用を取り込める運行サービスの改善

- ・現在、観光客に対応した公共交通や民間送迎バスなどが運行されていますが、地域公共交通の維持・利用促進の視点から、観光客ニーズを踏まえた更なるJRとの連携や利用しやすい公共交通サービスの改善を進めていく必要があります。

課題5：複数の公共交通機関の相互連携と利用促進

- ・地域公共交通の維持・確保と合わせて、相互の連携強化を具体化するための運行ダイヤ、運賃体系、乗換環境の改善などを進めていく必要があります。
- ・高齢者、高校生、観光客などの異なる利用者ニーズを踏まえつつ、案内情報提供などによる利用促進を図っていくことが必要です。

課題6：乗務員不足を緩和する方策の検討

- ・全国的なバス業界、タクシー業界が抱える深刻な問題である乗務員不足への対応については、地域の交通事業者への支援方策の検討や、多様な地域の輸送資源の活用による運転手の効率的な運用方策の検討が必要です。

表 多様な地域の輸送資源の一覧表

分類	交通手段	概要
公共交通	JR きのくに線	・ 町内に 8 駅あり（特急停車駅は串本駅、古座駅の 2 駅、和深駅、田子駅、田並駅、紀伊有田駅、紀伊姫駅、紀伊田原駅は普通停車駅）
	コミュニティバス	・ 4 路線（和深線、潮岬・出雲線、大島線、佐部・上田原線）
	乗合タクシー	・ 里川地区乗合タクシー（デマンド方式（週 3 回、3 便/日）で運行）
	串本観光周遊バス まぐトル号	・ 串本駅周辺・潮岬・大島方面を連絡 ・ 5 便運行（特急くろしおと接続）
	南紀白浜空港リムジンバス	・ 串本町内に 3 バス停あり（串本駅、串本大水崎、橋杭岩マリオット）、2 便/日
	タクシー	・ 3 社（串本タクシー、大島タクシー、古座川タクシー）
公的交通	スクールバス	・ 古座小学校、串本西小学校(2 ルート)、串本小学校、大島小学校(2 ルート)、西向小学校 ・ 串本中学校、串本西中学校(2 ルート)
送迎便	串本海中公園送迎シャトルバス	・ 海中公園行き 6 便、串本駅行 6 便 ・ 無料
	ホテル&リゾート和歌山串本 無料シャトルバス	・ ホテル行 5 便、串本駅行 7 便 ・ 無料
その他	レンタカー	・ 3 社（JR 駅レンタカー、トヨタレンタカー、カースタレンタカー）
	レンタサイクル	・ 串本街中チョイのリサイクリング
	移動販売など	・ 移動スーパー「とくし丸」（JA みくまの） ・ 移動スーパー（JA 紀南）

第5章 計画の基本的な方針と目標

5-1 基本方針と目標

(1) 地域公共交通計画における基本方針

串本町の最上位計画である「第2次串本町長期総合計画」の目指すべき将来像、「和歌山県都市計画マスタープラン（東牟婁圏域）」の都市づくりの基本理念を踏まえ、本計画における基本方針を次のように設定します。

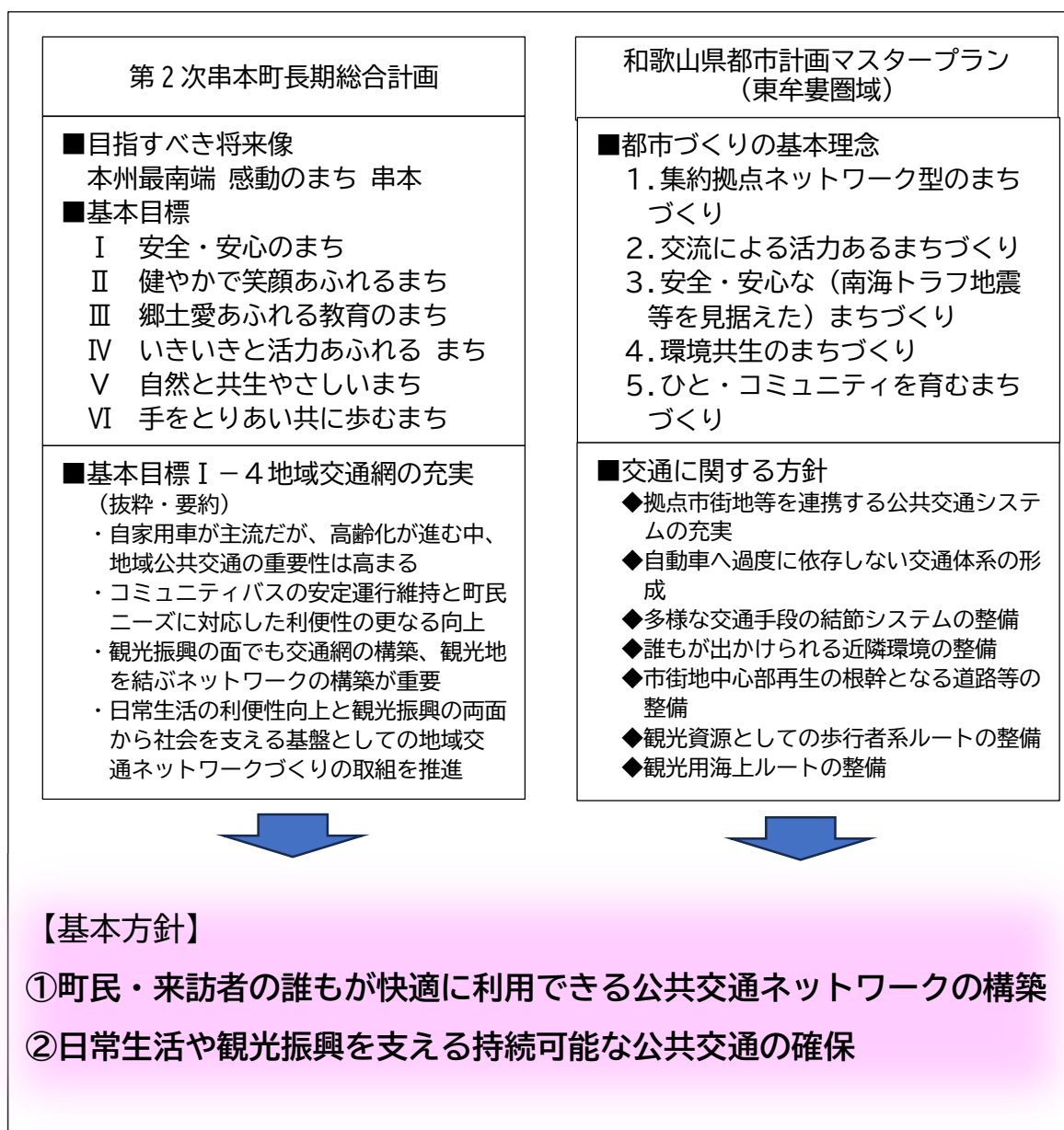


図 地域が目指すべき将来像

(2) 目指すべき目標

基本方針を踏まえ、串本町の取り組むべき課題を解決し、町民や来訪者にとってより良い地域公共交通であり続けるために、地域公共交通計画の目指すべき目標を次のとおり設定します。

<p>【基本方針】</p> <p>①町民・来訪者の誰もが快適に利用できる公共交通ネットワークの構築</p> <p>②日常生活や観光振興を支える持続可能な公共交通の確保</p>
--

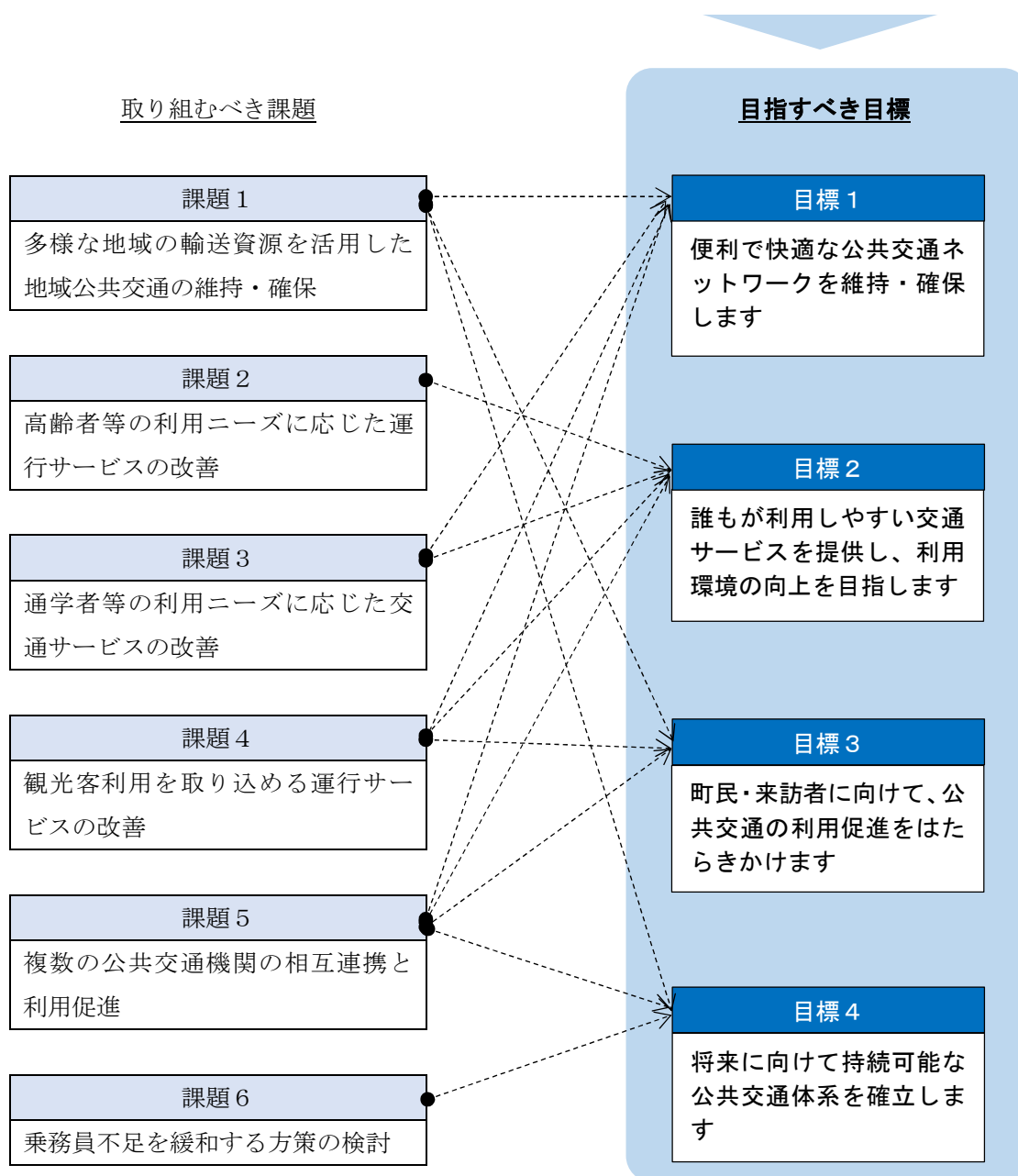


図 課題との関係性から見た地域公共交通計画における目指すべき目標

それぞれの目指すべき目標の考え方は次のとおりです。

目標 1 便利で快適な公共交通ネットワークを維持・確保します

- ・「町内外だけでなく、京阪神地域へのアクセスを可能とする JR きのくに線」「町内の交通拠点の他、町役場やくしもと町立病院、各商業施設、観光資源・施設を結ぶコミュニティバスや観光周遊バス」は、町民や来訪者にとって貴重な交通資源です。
- ・クルマ社会の拡大とともに、令和 7（2025）年のすさみ串本道路および串本 IC・和深 IC 開通を控える一方で、町民の移動を支える地域公共交通を維持・確保することは非常に重要です。
- ・町民や来訪者に快適に移動してもらうためにも、利便性が高く、身近な存在となりうる公共交通を維持・確保していきます。

目標 2 誰もが利用しやすい交通サービスを提供し、利用環境の向上を目指します

- ・学生から高齢者まで幅広い世代の町民に加え、観光客をはじめとする串本町への来訪者も含めて、便利で使いやすい移動環境を提供します。
- ・町民にとってより利用しやすい交通サービスを目指すとともに、まちの拠点であり交通結節点である鉄道駅周辺の魅力向上を図るために必要な施策を進めます。

目標 3 町民・来訪者に向けて、公共交通の利用促進をはたらきかけます

- ・地域公共交通を維持するためには、町民や来訪者に公共交通を利用してもらうことが最も重要です。
- ・幅広い世代の町民や来訪者に対する PR、公共交通を利用してもらうための仕掛けづくり、鉄道・バスなど多様な交通資源相互の連携などにより、公共交通利用促進にむけたはたらきかけを進めます。

目標 4 将来に向けて持続可能な公共交通体系を確立します

- ・コミュニティバスや観光周遊バスを維持するための運行経費の負担、ドライバー不足など、地域公共交通の持続可能性を向上させるために、様々な課題に取り組みます。
- ・激甚化・頻発化する自然災害に備え、災害発生時の交通の混乱への対応、迅速かつ臨機応変な復旧に取り組む必要があります。
- ・通常時・異常時を含めた持続可能な公共交通体系の確立に向けた取組みを進めます。

5-2 地域公共交通の将来ネットワーク

(1) 将来ネットワークの設定

串本町の地域特性として、細長い地域構造に対して JR きのくに線や国道 42 号が東西を貫く広域ネットワークを形成しており、主要駅である串本駅周辺や古座駅周辺に地域拠点が存在するとともに、地域拠点や東西軸周辺に居住地が集積しています。また、潮岬や橋杭岩などを代表として、ポテンシャルの高い観光資源や観光拠点が広い範囲に点在しています。

このような特性を踏まえ、日常生活と観光振興を支える利便性の高い地域公共交通を目指し、生活拠点と主要居住ゾーン、鉄道駅など交通結節点と観光拠点を連絡するとともに、相互に連携可能な将来ネットワークを設定します。既存の公共交通ネットワークをベースに、今後の多様な輸送資源の連携も踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に努めます。

表 串本町内の拠点・ゾーン区分

区分	内容
地域拠点	日常生活施設が集積し、かつ観光振興の拠点となる串本駅周辺地区
副地域拠点	日常生活施設が集積する古座駅周辺地区
主要居住ゾーン	一定人口集積のある住居や日常生活関連施設が集中している地区
観光集積ゾーン	潮岬、大島、橋杭岩など観光地・観光施設が集積している地区

表 ネットワークを構成する公共交通の位置づけ

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	JR きのくに線 空港リムジンバス	串本町と周辺都市間の 広域交通を担う	交通事業者と協調して運行水 準を確保する
支線 (生活交通)	佐部・上田原線 大島線 和深線	地域拠点から主要居住 ゾーンを連絡するとと もに、一部の観光集積ゾ ーンにも連絡する	地域公共交通確保維持事業(フ ィーダー補助)を継続して活用 し、持続可能な運行を目指す
	潮岬・出雲線		利便性向上と効率化のバラ ンスを取りながら持続可能な運 行を目指す
支線 (観光交通)	まぐトル号	地域拠点から観光集積 ゾーンを連絡する	利便性向上を図りながら持続 可能な運行を目指す
支線 (区域運行)	タクシー等	広域幹線と支線から形 成されるネットワーク を補完する	交通事業者と協調して持続可 能な運行体系確保を目指す

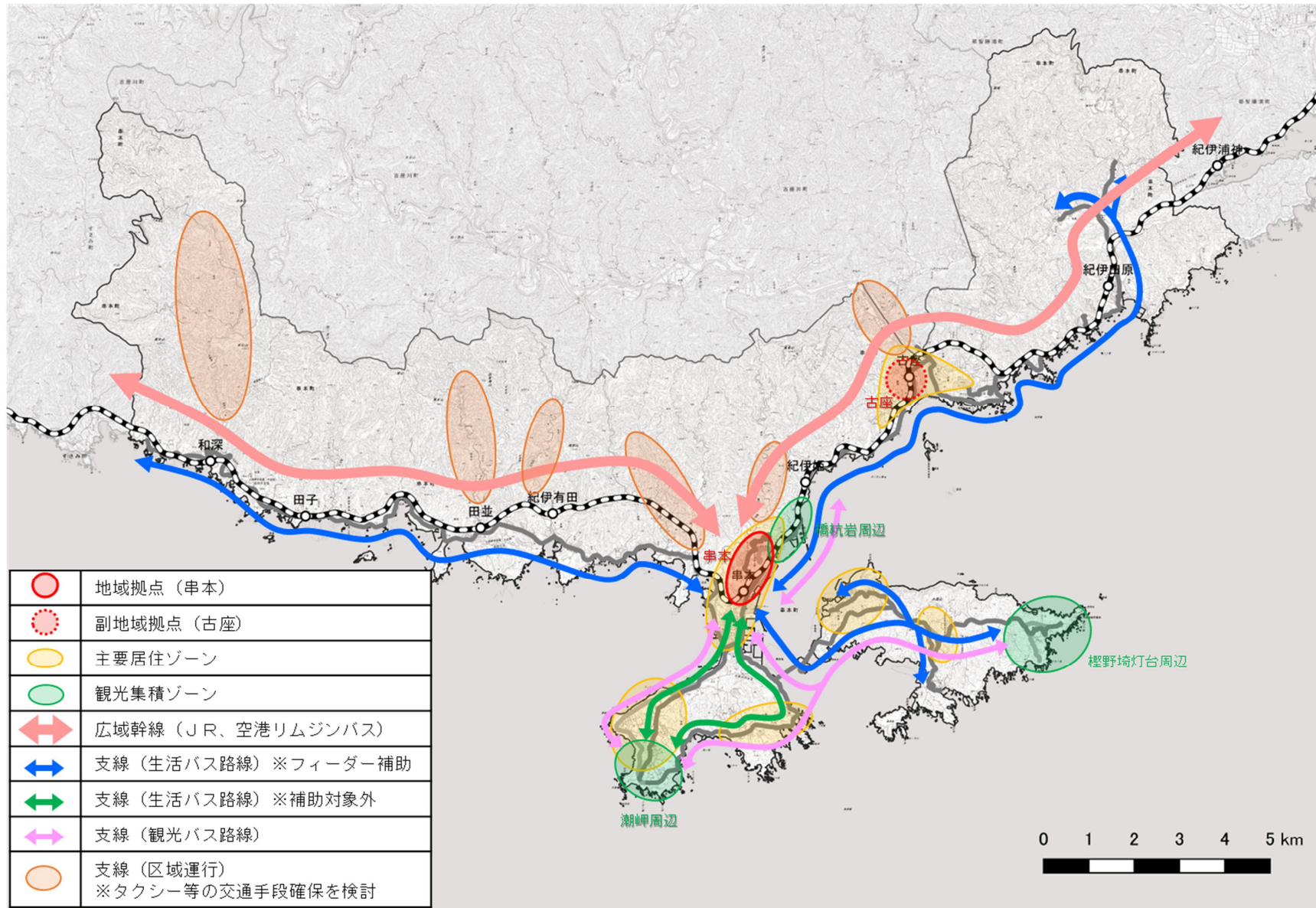


図 地域公共交通の将来ネットワーク

(2) 将来ネットワークにおける地域公共交通確保維持事業の必要性

串本町コミュニティバスは、地域拠点である JR 串本駅や串本町役場周辺を起点として、主要居住ゾーンや病院、商業施設、観光施設など結んでおり、広域幹線である JR きのくに線と接続する地域内支線として重要な役割を担っています。

コミュニティバス路線のうち、佐部・上田原線、大島線、和深線については、町民の日常的な移動を支える必要不可欠な路線として、本町の財政負担と国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統補助）によって路線維持しています。将来ネットワークにおいても、本町や交通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改善事業費補助金（地域内フィーダー系統補助）により運行を維持・確保する必要があります。

表 コミュニティバス等の運行に係る事業

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
佐部・上田原線	串本町役場	町立病院、串本駅、橋杭岩、古座駅前、佐部	上田原生活改善センター	4条乗合	路線定期運行	串本町（交通事業者へ委託）	フィーダー補助
大島線	串本町役場	町立病院、串本駅、大島港	樫野崎灯台口	4条乗合	路線定期運行	串本町（交通事業者へ委託）	フィーダー補助
和深線	串本町役場	町立病院、串本駅、海中公園センター	雨島	4条乗合	路線定期運行	串本町（交通事業者へ委託）	フィーダー補助
潮岬・出雲線	串本町役場	町立病院、串本駅、潮岬観光タワー、青少年の家	串本町役場	4条乗合	路線定期運行	串本町（交通事業者へ委託）	—
乗合タクシー	和深駅	水源地、宮原橋	里川集会所	4条乗合	路線不定期運行	串本町（交通事業者へ委託）	—
観光周遊バス まぐトル号	串本駅	橋杭岩、潮岬観光タワー、樫野崎灯台口	串本駅	4条乗合	路線定期運行	くしもと観光周遊バス推進協議会（交通事業者へ委託）	—

第6章 目標達成のための施策・事業

取り組むべき目標の達成に向けて、以下の施策・事業に取り組みます。

表 施策・事業の主な内容

取り組むべき目標	施策	事業
〔目標1〕 便利で快適な公共交通ネットワークを維持・確保します	(1) 地域公共交通の維持と利便性向上	①コミュニティバスの運行継続 ②地域の輸送資源の連携 ③観光客の周遊・滞在行動を踏まえたダイヤ設定 ④串本 IC の設置に合わせたコミュニティバス延伸
	(2) 交通不便地域の移動手段確保	⑤乗合タクシーに替わるタクシー利用促進策の実施
〔目標2〕 誰もが利用しやすい交通サービスを提供し、利用環境の向上を目指します	(3) 公共交通の利用環境向上	⑥多様な輸送資源をとりまとめた共通時刻表の作成 ⑦コミュニティバスにおける割引制度の拡充 ⑧交通系 IC カード決済の導入 ⑨串本駅・古座駅の機能向上の検討
	(4) 串本駅・古座駅周辺の拠点化による中心エリアの魅力向上	⑩交通結節点における待合環境の改善 ⑪町民や観光客が集う空間整備に向けた仕掛けづくり
〔目標3〕 町民・来訪者に向けて、公共交通の利用促進をはたらかせます	(5) 町民に対する公共交通利用促進	⑫町内イベントでの公共交通利用への配慮と案内 ⑬公共交通利用による外出機会創出の啓発活動 ⑭高校進学時の公共交通利用に対する働きかけ ⑮小学生向けのモビリティマネジメント
	(6) 観光客に対する公共交通利用促進	⑯観光資源のPRと公共交通利用の啓発 ⑰きのくに線サイクルトレインとの更なる連携 ⑱銀河の運行継続の働きかけと更なる観光連携 ⑲ロケット打ち上げ前後の対策
〔目標4〕 将来に向けて持続可能な公共交通体系を確立します	(7) 持続可能な仕組みづくり	⑳公共交通の維持に向けた町民一人当たりの公共交通利用回数増加 ㉑公共交通の担い手確保の取り組み ㉒災害時の公共交通に関する連絡体制確保

施策(1) 地域公共交通の維持と利便性向上

① コミュニティバスの運行継続

実施内容	コミュニティバスは、高齢者の買物・通院などの重要な生活交通手段となっています。引き続き、地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金を活用してコミュニティバス運行を継続するとともに、学生等の幅広い世代に向けた利便性向上及び効率的な運行形態についても検討します。				
実施主体	◎国・串本町 ○串本タクシー(株)				
補助事業	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	継続実施				

② 地域の輸送資源の連携

実施内容	<p>串本町内の定時定路線型の交通手段としては、コミュニティバス4路線の他、スクールバスやまぐトル号、串本海中公園の送迎バス、宿泊施設の送迎バス等があります。串本駅を結節点としてこれらの多様な輸送資源のダイヤ連携を図ることで、公共交通を利用可能な時間帯の拡大（タクシー不足時間帯への対応など）や、交通事業者の運転要員の効率化を図ります。</p> <div style="text-align: center;"> <p>くろしお到着時刻 11:06</p> <p>串本駅</p> <p>串本海中公園</p> <p>同一区間で競合 ⇒ 役割分担</p> <p>同一区間で競合 ⇒ 相互の調整</p> <p>タクシー輸送力不足気味時間帯</p> <p>— 青線 — コミュニティバス和深線 運行時間帯 — オレンジ線 — 串本海中公園送迎バス 運行時間帯</p> </div> <p>また、施設送迎バス（白ナンバー）の利用者をコミュニティバスやまぐトル号利用に転換する方法や仕組みについて、関係事業者間で検討・協議を行います。</p>				
実施主体	◎串本町 ○串本タクシー(株)・くしもと観光周遊バス推進協議会・関係事業者等				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
ダイヤ連携	検討	実施			
送迎バス 転換	ニーズ調査	検討・事業者協議		必要に応じて実施	

[参考] 自動車教習所送迎バスを事業者間連携により路線バス転換した事例（兵庫県尼崎市）

— 無料送迎バスのご案内 —

お申込み・講習等で来校される方へ

お申込み・講習等で来校される方は、あまドラ送迎バス又は阪神バスAD1・AD2・AD3路線をご利用ください。阪神バス運賃については教習所にてご返金させていただきます。（運転士より乗車証明書を受け取りください。）



阪神バス 乗り放題スタート!!
 教習生限定
 教習所への通学以外もOK!
在校生期間（※最長9ヵ月）なら
全路線 無料で乗り放題。
※一般路線に限ります。

阪神バス路線全線無料!

在校生の方は、阪神バス運行路線が全て無料で乗車することができます。お買い物やレジャー・通学にもご利用いただけます。

 [阪神バス路線図を開く](#)

▲無料でご利用いただける路線は上記ボタンからご確認ください。

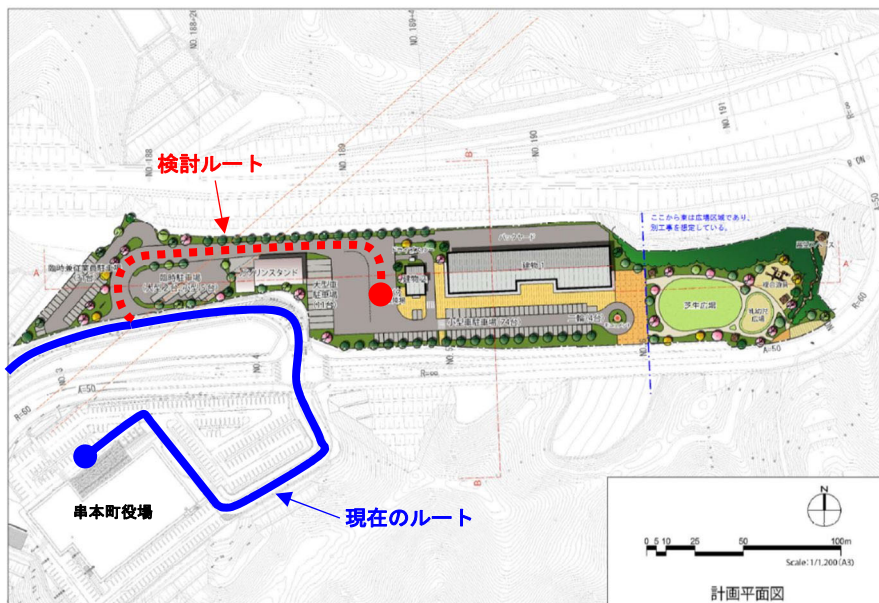
出典：尼崎ドライブスクールHP

③ 観光客の周遊・滞在行動を踏まえたダイヤ設定					
実施内容	<p>まぐトル号の立ち寄り先になっている観光地において、公共交通を利用する観光客の周遊時間や滞在時間を踏まえて、ダイヤ調整を図ります。コミュニティバス各路線とも連携することで、各観光地で公共交通を利用可能な時間帯の拡大や乗車機会の増加を検討します。</p> <p>またコミュニティバスも利用しながら町内周遊を行う観光客も一定数いるため、コミュニティバスの休日用ダイヤ・ルート変更についても検討します。</p>				
実施主体	◎くしもと観光周遊バス推進協議会 ○串本町・串本タクシー(株)				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	検討	実施			

④ 串本 I C の設置に合わせたコミュニティバス延伸

実施内容

令和 7 (2025) 年春にはすさみ串本道路の開通に合わせて串本 I C の設置が予定されており、これに併設する地域活性化施設の整備が計画されています。現在、コミュニティバスルートは 4 路線とも串本町役場を起点としていますが、地域活性化施設の交通結節機能、地域拠点機能を高めるために地域活性化施設までの延伸、乗り入れを検討します。



出典：串本 I C 周辺地域活性化施設 事業概要 (令和 4 年 6 月 串本町)

実施主体

◎串本町 ○串本タクシー(株)・地域活性化施設事業者

実施時期

R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
検討	実施			

施策(2) 交通不便地域の移動手段確保

⑤ 乗合タクシーに替わるタクシー利用促進策の実施

実施内容	町内の交通不便地域において、高齢者等の運転免許非保有者を対象に、タクシーチケットの配布またはタクシー助成制度の導入を検討します。タクシー事業者の供給力や一当たりの財政支出等を踏まえて、事業内容や対象地域・対象者を検討します。				
実施主体	◎串本町、串本タクシー(株)				
実施時期	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
	検討	必要に応じて実施			

施策(3) 公共交通の利用環境向上

⑥ 多様な輸送資源をとりまとめた共通時刻表の作成

実施内容	各交通手段の情報を集約した携帯用の共通時刻表(ダイヤ、マップ、ルート、乗換案内などを記載)を作成し、観光客等に向けて駅や観光案内所、観光施設で配布することにより、多様な輸送資源の情報をわかりやすく集約して提供します。				
実施主体	◎串本町 ○各交通事業者				
実施時期	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
		検討	実施		

[参考] 公共交通ガイドブックによる共通時刻表の作成例(愛知県田原市)



⑦ コミュニティバスにおける割引制度の拡充					
実施内容	高齢者対策としての割引制度の導入を実施します。また、JR等の他の交通機関との乗継割引等について検討します。				
実施主体	◎串本町 ○各交通事業者				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
高齢者割引	実施				
乗継割引	検討・協議	必要に応じて実施			

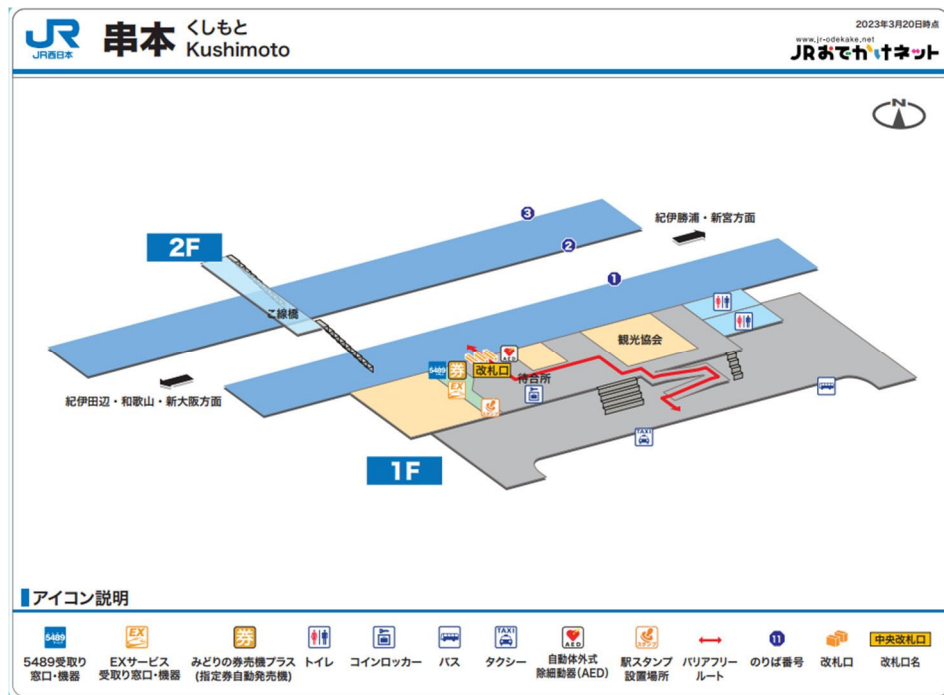
⑧ 交通系 ICカード決済の導入																									
実施内容	<p>コミュニティバス及びまぐトル号に ICカード決済サービスを導入することにより、運賃支払いにおける利便性向上と運行事業者の運賃收受負担の軽減を図ります。</p> <p>コミュニティバスやデマンドタクシーなどでも ICサービスをより低コストで導入いただけます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現行の IC車載機との機能比較<○ 対応可/× 対応不可> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現行の IC車載機 (乗車用) (降車用)</th> <th>簡易型 IC端末 (今回開発)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外観</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>定期券</td> <td>○</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>均一運賃精算</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>多区間運賃精算</td> <td>○</td> <td>△ (手入力による精算)</td> </tr> <tr> <td>任意額精算</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>乗継割引</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>ICチャージ</td> <td>○ (注)</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 運賃箱型式等により、一部非対応 ※機能は変更となる場合があります。</p> <p>出典：JR 西日本プレス資料</p>		現行の IC車載機 (乗車用) (降車用)	簡易型 IC端末 (今回開発)	外観			定期券	○	×	均一運賃精算	○	○	多区間運賃精算	○	△ (手入力による精算)	任意額精算	○	○	乗継割引	○	○	ICチャージ	○ (注)	○
	現行の IC車載機 (乗車用) (降車用)	簡易型 IC端末 (今回開発)																							
外観																									
定期券	○	×																							
均一運賃精算	○	○																							
多区間運賃精算	○	△ (手入力による精算)																							
任意額精算	○	○																							
乗継割引	○	○																							
ICチャージ	○ (注)	○																							
実施主体	◎串本町 ○串本タクシー(株)・西日本旅客鉄道(株)																								
補助事業	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金 (交通サービス利便向上促進事業)																								
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>R6 年度</th> <th>R7 年度</th> <th>R8 年度</th> <th>R9 年度</th> <th>R10 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">検討・実証・関係者間協議</td> <td colspan="3">実施</td> </tr> </tbody> </table>	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	検討・実証・関係者間協議		実施																
R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度																					
検討・実証・関係者間協議		実施																							

⑨ 町内主要駅の機能向上の検討

実施内容

串本駅において、高齢者や障害者、大きな荷物を持つ観光客等の利便性向上・移動円滑化を目的として、ホームから駅舎までのバリアフリー経路の確保可能性について検討します。

また、観光客からは、切符購入に関する利便性向上やコインロッカーの増設、観光・交通等に関する案内・情報提供に関するニーズが多くあります。これらのニーズに応じた切符購入支援（インターネット購入の促進）の取り組みや、駅設備等の利用環境向上に取り組めます。



出典：JR おでかけネット

実施主体

◎串本町 ○西日本旅客鉄道(株)

補助事業

地域における受入環境整備促進事業

実施時期

R6 年度

R7 年度

R8 年度

R9 年度



R10 年度

検討・関係者間協議

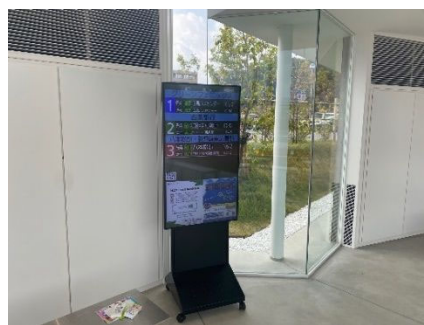
必要により実施

施策(4) 串本駅・古座駅周辺の拠点化による中心エリアの魅力向上

⑩ 交通結節点における待合環境の改善

実施内容	<p>地域内外及び観光の交通結節点となっている串本駅や古座駅において、地域内外の交流促進と旅行者の受け入れ環境整備に向けて、快適で安全・安心に過ごせる待合空間確保に取り組みます。</p> <p>串本駅・古座駅へのアクセス性を高めるため、パーク＆ライド促進のための駐車場整備を検討するとともに、待合環境整備（テーブル・イス、WiFi 空間、PC・スマホ電源、リモートワーク環境など）の検討を行います。</p>				
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">写真 串本駅の状況</p>				
実施主体	◎串本町 ○西日本旅客鉄道(株)				
補助事業	地域における受入環境整備促進事業				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	検討・実証・関係者間協議			必要により実施	

[参考] 広島大学前バス停 バス待ち環境整備の事例（広島県東広島市）



[参考] JR 御所駅 利用環境改善と交流の場の整備事例（奈良県御所市）



⑪ 町民や観光客が集う空間整備に向けた仕掛けづくり

実施内容

串本町内の拠点である串本駅、古座駅において、串本町民や周辺市町からの来訪者を対象としたマルシェ開催の実証実験を行います。地元の特産物や名物の販売、町内事業者や町民を巻き込むイベント企画などの定期的な実施により、駅周辺の賑わい創出や鉄道利用促進に向けた機運醸成を図ります。



出典：きのくに線駅マルシェ実行委員会 広告資料

実施主体

◎串本町・西日本旅客鉄道(株) ○南紀串本観光協会・町内事業者・住民

実施時期

R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
検討・実証		必要により継続		

検討・実証

必要により継続

施策(5) 町民に対する公共交通利用促進

⑫ 町内イベントでの公共交通利用への配慮と案内

実施内容

町内で開催される催事において、公共交通の時間を意識した開催時間とするとともに、来場方法として鉄道・バスの発着時刻を周知する案内を行うことにより、公共交通利用を促進する取り組みを行います。

スポーツの日
2023年10月9日(月・祝)
13:30~17:00

ダンサー・のばなしコン / 木皮成による
からだのワークショップ。

和歌山県紀南地方にゆかりのあるダンスアーティスト2名によるスペシャルワークショップを開催します。ダンサーの目線で経験を問わず、生活にも活かせる身体の動かし方をレクチャーします。年齢・経験は問いません。この機会に身体の悩みも相談してみませんか。ご参加お待ちしております。

クラス1: 13:30 - 15:00 「大人も子供もどうぶつ体操」 講師: のばなし
クラス2: 15:30 - 17:00 「ダンサーに聞くラクな身体の動き方」 講師: 木皮

料金: 1講座 600円 2講座 通し 1000円 定員: 1講座あたり 10名程 (年齢制限なし)

※交通情報補足 きのくに線(紀伊田辺行) JR 田並駅 13:13着 串本町コミュニティバス 和深線(串本方面) 田並駅前 17:14発

田並劇場 5th
〒649-3515 和歌山県東牟婁郡串本町田並 1547
TEL 0735-70-1046 or 0735-66-0557 (林自宅)
お問合せ Mail tacota@tanami.jp

※駐車場は、田並劇場駐車場及び臨時駐車場(田並グラウンド)となります。他の場所での駐車はご近隣のご迷惑になりますので、ご注意ください。

出典：田並劇場広告資料

実施主体

◎串本町 ○町内事業者

実施時期

R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
		実施		

⑬ 公共交通利用による外出機会創出の啓発活動					
実施内容	町内の高齢者に対して、広報誌等を通じてJRやコミュニティバス、タクシーを利用した町内催事への参加や、買い物・通院時間に合わせた公共交通の運行時刻などを啓発し、公共交通利用による外出機会の確保と健康寿命延伸を呼び掛けます。				
実施主体	◎串本町				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	実施				

⑭ 高校進学時の公共交通利用に対する働きかけ					
実施内容	本計画に位置付ける高校生の通学に対する公共交通利用促進の取り組みについて、中学生やその保護者に対して啓発・情報提供を行うことで、JR・コミュニティバスを利用して高校通学できることを認知してもらい、保護者の送迎負担軽減に向けた働きかけを行います。また中学生の頃から公共交通利用を呼び掛けることで、高校生における通学、成人後の日常的な移動において公共交通利用の意識を醸成します。				
実施主体	◎串本町・教育委員会 ○町内の中学校				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	実施				

⑮ 小学生向けのモビリティマネジメント					
実施内容	町内の小学生に対するモビリティマネジメントを実施し、将来を担う子供たちが公共交通の重要性を理解し、自ら利用できるようになるための働きかけを行います。				
実施主体	◎串本町・教育委員会 ○小学校・各交通事業者				
補助事業	公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 教育支援制度				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	検討・調整		実施		

施策(6) 観光客に対する公共交通利用促進

⑬ 観光資源のPRと公共交通利用の啓発

実施内容 串本町内の観光資源のPRを強化するとともに、公共交通を利用した観光周遊の魅力を発信することで、公共交通利用促進と観光誘客を図ります。

<検討例>

- ・串本町内公共交通利用観光案内の作成
- ・トンボロ散策マップ（徒歩1時間圏内）等の作成
- ・きのくに線活性化プロジェクトとの連携
- ・多言語案内への対応

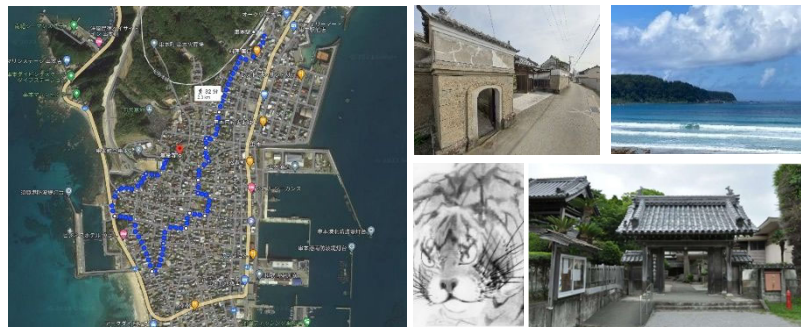





図 トンボロ散策マップの素材イメージ




図 和歌山大学きのくに線活性化プロジェクト制作広告（発行：西日本旅客鉄道株）

実施主体	◎和歌山県・串本町・南紀串本観光協会 ○和歌山大学・西日本旅客鉄道株				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	「きの活プロジェクト」継続				
	まちあるきマップ等の作成・配布				

⑰ きのくに線サイクルトレインとの更なる連携					
実施内容	きのくに線サイクルトレインと連携として、町内のサイクルコース、休憩施設、宿泊施設、駐輪スペース、観光施設などの案内によるサイクルトレイン利用促進と観光誘客を図ります。				
実施主体	◎串本町・南紀串本観光協会 ○西日本旅客鉄道(株)・町内事業者				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	実施				

⑱ WEST WXPRESS 銀河の運行継続の働きかけと更なる観光連携					
実施内容	<p>令和3年から運行していた観光列車 WEST EXPRESS 銀河の運行継続を働きかけます。</p> <p>WEST EXPRESS 銀河の運行が継続する場合には、串本町内への観光誘客効果をより大きなものにするため、引き続き車内や停車駅におけるおもてなしや観光PRに取り組みます。</p>				
					
					
	出典：WEST EXPRESS 銀河 HP				
	図 令和5年度の観光連携の取り組みの様子				
実施主体	◎串本町・南紀串本観光協会・西日本旅客鉄道(株)				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	実施				

⑱ ロケット打ち上げ前後の対策					
実施内容	<p>新たな観光資源として期待されている「スペースポート紀伊」からのロケット打ち上げにおいて、観光客の集中への対応策を検討するとともに、各交通機関相互の連携及び宿泊施設や観光施設等との連携に取り組みます。</p> <p><想定される対応策></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ロケット打ち上げの見学者の公共交通利用への誘導策 ・JR利用者の増大への対応策検討、紀伊田原駅から会場への案内誘導、串本駅・古座駅からのJR利用者のアクセス方法検討 				
実施主体	◎スペースポート紀伊周辺地域協議会 ○関係団体・交通事業者・町内事業者				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
					

施策(7) 持続可能な仕組みづくり

⑳ 公共交通の維持に向けた町民一人当たりの公共交通利用回数増加

実施内容	町民に年1回でも多く公共交通を利用してもらうために、串本町ホームページや広報誌などを通じて公共交通利用啓発を行います。コミュニティバスやJRきのくに線の利用状況・収支状況、各交通事業者の取り組みなどを公表し、地域公共交通の維持・活性化に向けて町民ひとりひとりの利用が大事であることの認知を促し、公共交通利用の意識を醸成します。また高齢者向けの公共交通の乗り方教室の開催などにより、利用機会の創出を図ります。				
実施主体	◎串本町 ○交通事業者				
実施時期	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
	実施				

㉑ 公共交通の担い手確保の取り組み

実施内容	広報誌等を活用してコミュニティバスやタクシー、観光事業の職業案内・就業募集を行うとともに、各事業者における職業体験や説明会を開催します。				
実施主体	◎串本町・タクシー事業者				
実施時期	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
	検討・調整	実施			

【参考】公共交通の担い手確保の取り組み事例（岡山県岡山市、熊本県熊本市）

市民の暮らしを支える地域公共交通の担い手になりませんか

2023年12月27日 | ID: 83803

地域公共交通の運転手募集について

市民の重要な移動手段である公共交通を守るためには、運転手の確保が必要不可欠です。市内の公共交通事業者の多くは、運転手不足の問題を抱えており、路線の減便等をせざるを得ない状況に陥っています。

市民の暮らしを支える、地域公共交通の担い手「運転手」になってみませんか。

運転手不足に関する現状

コロナ禍における減便・廃止状況

- 岡山市内の路線バスの便数は、コロナ前と比較して18%減少し、各方面で減便・廃止が発生しています。
- 路面電車は、東山線が21%、清輝線が29%減便されています。
- タクシーにおいて全運賃帯の予約に制限が多くなり、運賃状況に悪影響を及ぼしています。

これからの状況はコロナだけでなく、運転手不足も大きく影響しています。

路線バス（岡山市関連系統）

<便数（平日1日あたり/両方向）>

種別	R01 (コロナ前)	R03 (コロナ後)
便数	2,814	2,295
変化率		-18%

路面電車

<便数（平日1日あたり/両方向）>

種別	R2.3	R2.9~
東山線	358便	282便
清輝線	172便	122便

出典：岡山市HP

バス運転体験 会社説明会 参加無料

この機会にバスの運転士に挑戦しませんか？

日時 8月19日(土) 10:00~13:00

会場 西部車庫

参加企業


- 熊本県内バス(株)
- 熊本バス(株)
- 熊本県内バス(株)
- 九州産交バス(株)
- 熊本バス(株)
- 熊本県内バス(株)

各会社説明

体験試乗

九州産交バス(株) 運行課 096-325-8244

出典：九州産交バスHP

⑫ 災害時の公共交通に関する連絡体制確保					
実施内容	激甚化・頻発化する自然災害への対応策として、行政と交通事業者が相互に連絡・連携する体制を整えることで、町民に対して代替輸送や運行情報などの情報を円滑に伝えられる仕組みづくりを検討します。				
実施主体	◎串本町 ○交通事業者				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
					

第7章 計画の達成状況の評価

7-1 評価指標

(1) 評価の視点

目標達成に向けた事業の実施による達成状況を定量的に検証するために本計画の評価を行う必要があります。各事業から発現する効果とその関連性を踏まえた評価の視点は次のとおりです。

表 評価の視点

<施策・事業>	<評価の視点>
(1) 地域公共交通の維持と利便性向上 ①コミュニティバスの運行継続 ②地域の輸送資源の連携 ③観光客の周遊・滞在行動を踏まえたダイヤ設定 ④串本 IC の設置に合わせたコミュニティバス延伸 (2) 交通不便地域の移動手段確保 ⑤乗合タクシーに替わるタクシー利用促進策の実施	<div data-bbox="1059 958 1358 992" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1. 公共交通の利用者数</div> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス ・まぐトル号 ・JR 紀勢本線 (串本・古座駅) <div data-bbox="1059 1319 1369 1352" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2. 公共交通利用可能地域</div> <ul style="list-style-type: none"> ・人口カバー率 <div data-bbox="1059 1547 1246 1581" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">3. 持続可能性</div> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス収支 状況 (町の財政負担額)
(3) 公共交通の利用環境向上 ⑥多様な輸送資源をとりまとめた共通時刻表の作成 ⑦コミュニティバスにおける割引制度の拡充 ⑧交通系 IC カード決済の導入 ⑨串本駅・古座駅の機能向上の検討 (4) 串本駅・古座駅周辺の拠点化による中心エリアの魅力向上 ⑩交通結節点における待合環境の改善 ⑪町民や観光客が集う空間整備に向けた仕掛けづくり	
(5) 町民に対する公共交通利用促進 ⑫町内イベントでの公共交通利用への配慮と案内 ⑬公共交通利用による外出機会創出の啓発活動 ⑭高校進学時の公共交通利用に対する働きかけ ⑮小学生向けのモビリティマネジメント (6) 観光客に対する公共交通利用促進 ⑯観光資源の PR と公共交通利用の啓発 ⑰きのくに線サイクルトレインとの更なる連携 ⑱銀河の運行継続の働きかけと更なる観光連携 ⑲ロケット打ち上げ前後の対策	
(7) 持続可能な仕組みづくり ⑳公共交通の維持に向けた町民一人当たりの公共交通利用回数増加 ㉑公共交通の担い手確保の取り組み ㉒災害時の公共交通に関する連絡体制確保	

(2) 評価指標の設定

評価の視点を踏まえ、各評価指標の数値目標を設定しました。

【評価の視点 1. 公共交通利用者数】

評価指標① コミュニティバス利用者数	
定義	コミュニティバス4路線の年間利用者数
現状値と目標値	現状値 105,748人(令和4年度) 目標値 100,000人(令和10年度)
考え方	人口減少が進む中でも、路線の運行維持とともに利便性向上や利用促進を図ることにより、利用者数の維持を目指す

評価指標② まぐトル号利用者数	
定義	観光周遊バスまぐトル号の年間利用者数
現状値と目標値	現状値 2,301人(令和4年度) 目標値 2,500人(令和10年度)
考え方	現状値は新型コロナウイルス感染症の影響を多少受けている期間の数値であること、観光入込客数は経年的に増加傾向にあることを踏まえ、利便性向上や利用促進を図ることにより、現状値+10%程度の利用者数増加を目指す

評価指標③ JR串本駅・古座駅利用者数	
定義	JR串本駅・古座駅の1日あたり利用者数(乗車数)
現状値と目標値	現状値 串本駅390人/日 古座駅164人/日 (令和4年度) 目標値 串本駅390人/日 古座駅164人/日 (令和10年度)
考え方	人口減少が進む中でも、コミュニティバス等の2次交通の利便性向上や駅機能の向上、利用促進を図ることにより、利用者数の維持を目指す

【評価の視点 2. 公共交通利用可能地域】

評価指標④ 人口カバー率	
定義	町内の全人口に対する公共交通利用可能地域の人口割合(人口カバー率)
現状値と目標値	現状値 80.5%(令和4年度) 目標値 80.5%(令和10年度)
考え方	鉄道駅1km圏域、バス停300m圏域を公共交通利用可能地域としており、これらの圏域を維持するとともに、圏域外の町民に対してはタクシー利用促進策の実施によるカバーを行っていく

【評価の視点 3. 持続可能性】

評価指標⑤ コミュニティバス等の町の財政負担額	
定義	<p>年間のコミュニティバス・乗合タクシー事業費における町の財政負担額</p> <p>※財政負担額＝運行経費－（利用料＋補助金等）とし、車両更新費用等の臨時支出等は除く</p>
現状値と目標値	<p>現状値 38.9 百万円（令和 4 年度） 目標値 37 百万円（令和 10 年度）</p>
考え方	<p>人件費・燃料費等が高騰する中でも、利用者数の維持とともに運行効率化を図ることにより、コミュニティバス等の導入前の町の財政負担額（約 37 百万円）の維持を目指す</p>

7-2 評価方法

評価指標の数値目標に対して、地域公共交通活性化協議会によりPDCAサイクルを実行し、継続的にその経過・達成状況を確認するとともに、事業の実施や継続について議論を行い、必要に応じて計画を見直していきます。

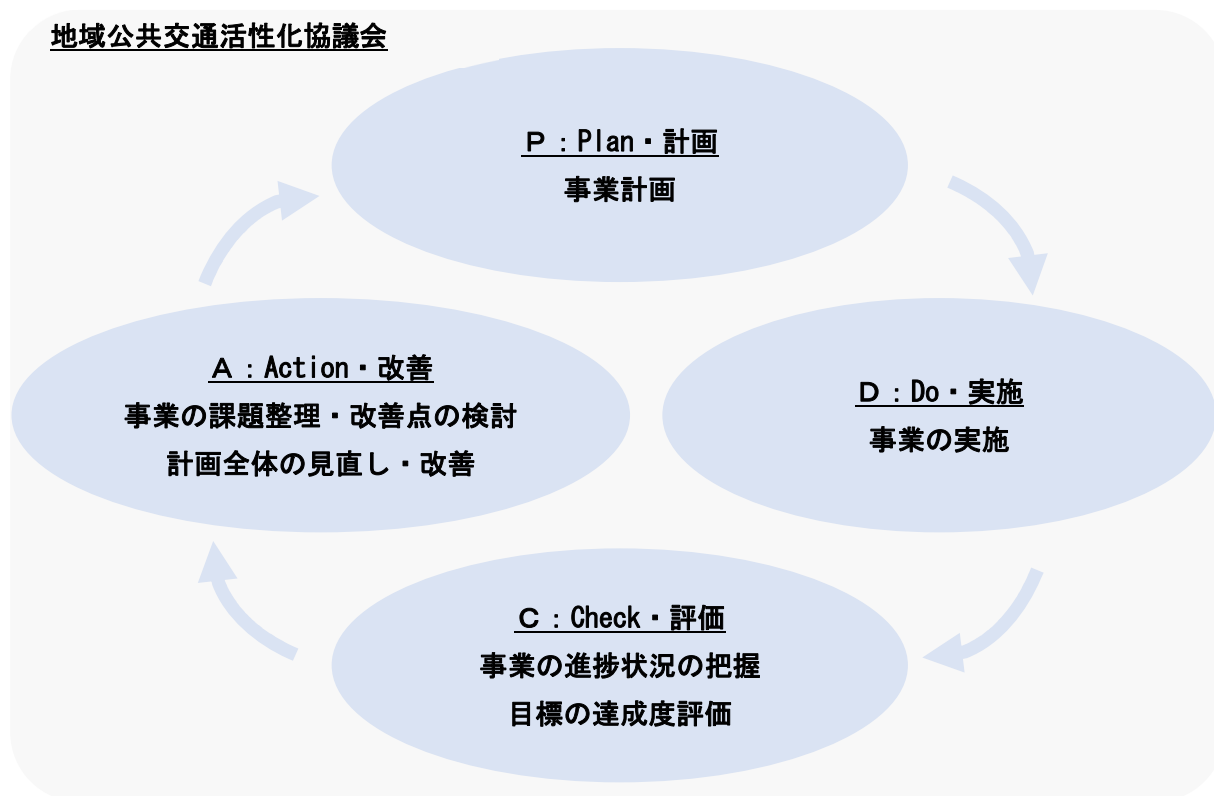
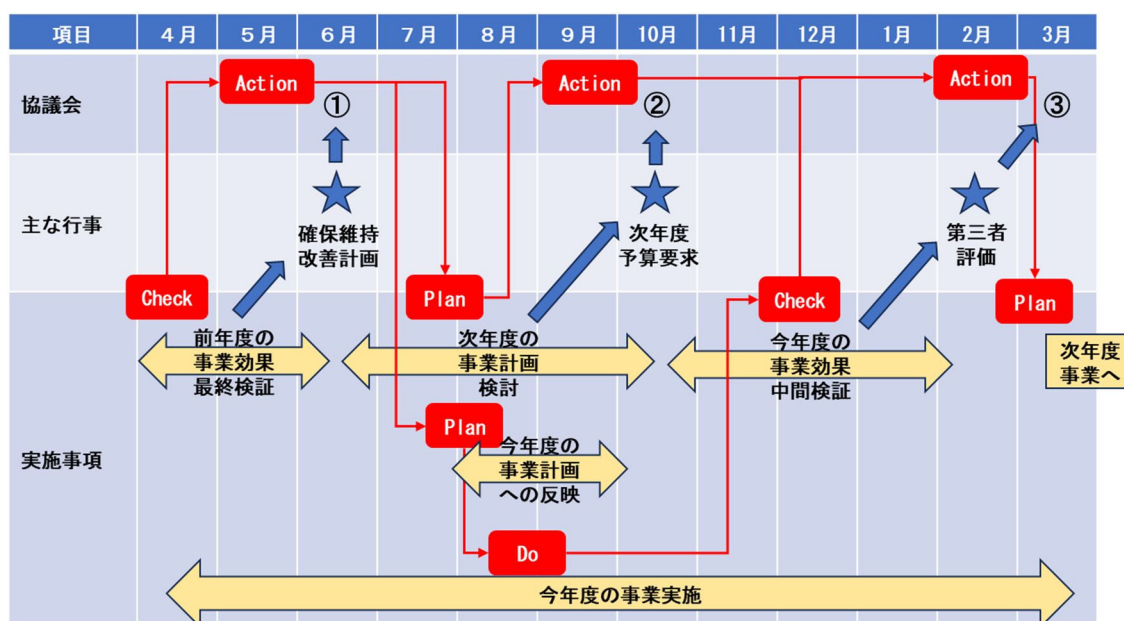


表 年度ごとのPDCAサイクルのイメージ





串本町

串本町地域公共交通計画

発 行：串本町

発行年月：令和6（2024）年●月

住 所：〒649-3592 和歌山県東牟婁郡串本町サンゴ台690番地5

電 話：0735-62-0556

F A X：0735-62-6970