

# 那智勝浦町 地域公共交通計画 (素案)

令和6年2月20日 時点

那智勝浦町  
那智勝浦町地域公共交通活性化協議会



## 目 次

|     |                           |    |
|-----|---------------------------|----|
| 1   | はじめに                      | 1  |
| 1.1 | 計画策定の背景と目的                | 1  |
| 1.2 | 計画の位置づけと概要                | 2  |
| 2   | 地域公共交通や地域の現状              | 3  |
| 2.1 | 那智勝浦町の地域公共交通の現状           | 3  |
| 2.2 | 那智勝浦町における地域の現状            | 17 |
| 3   | 地域公共交通利用者等の意向             | 26 |
| 3.1 | 概要                        | 26 |
| 3.2 | 路線バス・町営バス利用者アンケート         | 27 |
| 3.3 | JR 紀勢本線利用者アンケート           | 33 |
| 3.4 | 那智勝浦町民との意見交換会             | 40 |
| 3.5 | 日本人観光客へのアンケート             | 45 |
| 3.6 | 外国人観光客へのアンケート             | 54 |
| 4   | 地域公共交通に求められる方向性           | 60 |
| 4.1 | 概要                        | 60 |
| 4.2 | 各計画書の記載内容                 | 61 |
| 5   | 地域公共交通の課題整理               | 72 |
| 5.1 | 地域公共交通の現状や上位・関連計画における位置づけ | 72 |
| 5.2 | 那智勝浦町の地域公共交通を取り巻く課題       | 75 |
| 6   | 地域公共交通の基本方針               | 80 |
| 6.1 | 基本理念と基本方針                 | 80 |
| 6.2 | 目指すべき将来ネットワーク             | 81 |
| 6.3 | 計画の掲げる数値目標                | 83 |
| 7   | 実施施策                      | 86 |
| 8   | 計画の推進体制                   | 96 |



# 1 はじめに

## 1.1 計画策定の背景と目的

### (1) 背景

那智勝浦町には、地域公共交通として、JR 紀勢本線（愛称：きのくに線）、路線バス（熊野御坊南海バス 2 路線）、町営バス、乗用タクシー等が運行しています。

広域的にみると、JR 紀勢本線が、通学をはじめとする南紀地域内での移動に加え、特急くろしお、特急南紀により、大阪、名古屋という 2 つの大都市とダイレクトにつながっており、生活や観光、ビジネス等の移動を広域的に支えています。また、路線バスの熊野御坊南海バス新勝線が概ね 30 分間隔で、那智勝浦町と、東牟婁地域の中心的な都市である新宮市を結んでいます。

町内をみると、熊野御坊南海バス那智山線や町営バスが生活、観光等の移動を支えているほか、こうした交通では支えきれない移動を乗用タクシーが細やかに対応しています。

こうした地域公共交通は、少子高齢化の進展や自家用車の普及、令和 2(2020)年 1 月頃からのコロナ禍等により、利用者が減少しています。加えて、交通事業者では、担い手不足等が生じており、いわゆる 2024 年問題（令和 6(2024)年 4 月の改善基準告示改正）による働き方改革の進展により、更なる深刻化が見込まれています。

### (2) 目的

那智勝浦町の生活や社会経済を支える地域公共交通について、那智勝浦町のまちづくりと連携を図りつつ、将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークを構築することにより、目指すまちの将来像“住んでよかった・住み続けたい・住んでみたいまちの実現（第 10 次那智勝浦町長期総合計画 令和 3(2021)年 3 月）”を人の移動の面から支えることを目的とします。

## 1.2 計画の位置づけと概要

### (1) 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく地域公共交通計画として位置づけます。

また、第 10 次那智勝浦町長期総合計画を上位計画とし、那智勝浦町都市計画マスタープラン等の関連計画と連携を図ります。また、福祉、環境等の関連計画との整合を図ります。

### (2) 計画の概要

計画の区域及び期間は、次のとおりとします。

**計画の区域** 那智勝浦町全域

ただし、那智勝浦町を超えて運行する鉄道・バス路線は対象とします。

**計画の期間** 令和 6(2024)年度から令和 10(2028)年度（5 年間）

# 2 地域公共交通や地域の現状

## 2.1 那智勝浦町の地域公共交通の現状

### 2.1.1 概要

#### (1) 地域公共交通ネットワーク

那智勝浦町の地域公共交通ネットワークは、鉄道、路線バス、町営バス、乗用タクシー等で構成されています。

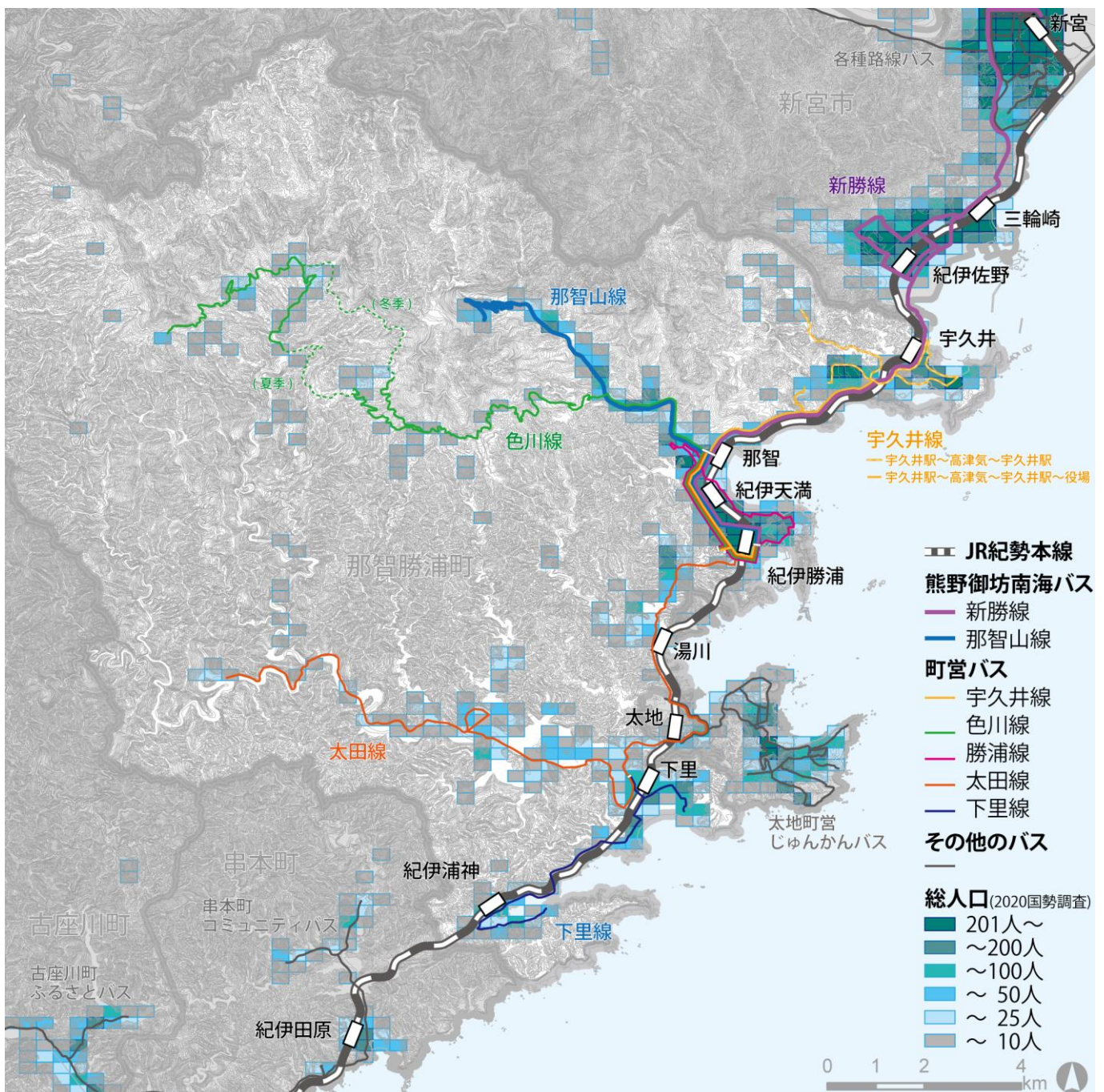


図 那智勝浦町の地域公共交通ネットワーク

## 2.1.2 JR 紀勢本線（きのくに線）

## (1) 運行概要

JR 紀勢本線は、三重県の亀山駅から紀伊半島沿岸部を經由して和歌山市駅に至る、384.2km の路線です。設備は、町内を含め単線（紀伊田辺駅～和歌山駅間は複線）となっています。また、新宮～和歌山市駅間のみが電化、亀山～新宮間は非電化となっています。

町内には、7 駅（宇久井、那智、紀伊天満、紀伊勝浦、湯川、下里、紀伊浦神）が整備されています。

町内を經由する普通列車は、新宮駅から紀伊勝浦駅、串本駅、紀伊田辺駅までの区間を運行する便がそれぞれ設定されています。

特急列車は、和歌山市、大阪方面を結ぶ「特急くろしお」と、三重、名古屋方面を結ぶ「特急南紀」が那智勝浦町に乗り入れ、広域的な移動を支えています。

表 JR 紀勢本線 運行概要

| 種別       | 便数 |    | 停車駅  |  | 所要時分    |   |
|----------|----|----|------|--|---------|---|
|          | 平日 | 休日 | 町内   | その他(主要)  | 紀伊勝浦～新宮 | その他区間   |
| 普通列車 計   | 23 | 19 | 全駅   |  | 22～35 分 | 新宮～紀伊田辺<br>140～179 分                            |
| 新宮～紀伊勝浦  | 4  | 0  |      |  |         |   |
| 新宮～串本    | 6  |    |      |  |         |   |
| 新宮～紀伊田辺  | 13 |    |      |  |         |   |
| 特急くろしお 計 | 26 |    | 紀伊勝浦 | 新宮 太地 古座 串本 周参見<br>白浜 紀伊田辺 南部 御坊 湯浅<br>藤並 箕島 海南 和歌山<br>和泉砂川 日根野 和泉府中<br>天王寺 大阪 新大阪 | 16～24 分 | 新宮～紀伊田辺<br>117～129 分<br><br>新宮～新大阪<br>255～274 分 |
| 大阪方面～和歌山 | 5  |    |      |  |         |   |
| 大阪方面～海南  | 1  |    |      |  |         |   |
| 大阪方面～白浜  | 14 |    |      |  |         |   |
| 大阪方面～新宮  | 10 |    |      |  |         |   |
| 特急南紀 計   | 8  |    | 紀伊勝浦 | 名古屋 桑名 四日市 鈴鹿<br>津 松阪 多気 三瀬谷<br>紀伊長島 尾鷲 熊野市 新宮                                     | 17～21 分 | 新宮～名古屋<br>218～246 分                             |
| 名古屋～紀伊勝浦 | 6  |    |      |  |         |   |
| 名古屋～新宮   | 2  |    |      |  |         |   |

※普通列車は町内を經由しない便を掲載していない ※特急の便数は臨時便を除く ※特急の斜体は町内を經由しない便  
資料：JR 時刻表（令和 5(2023)年 4 月時点）



写真 那智駅に停車する普通列車

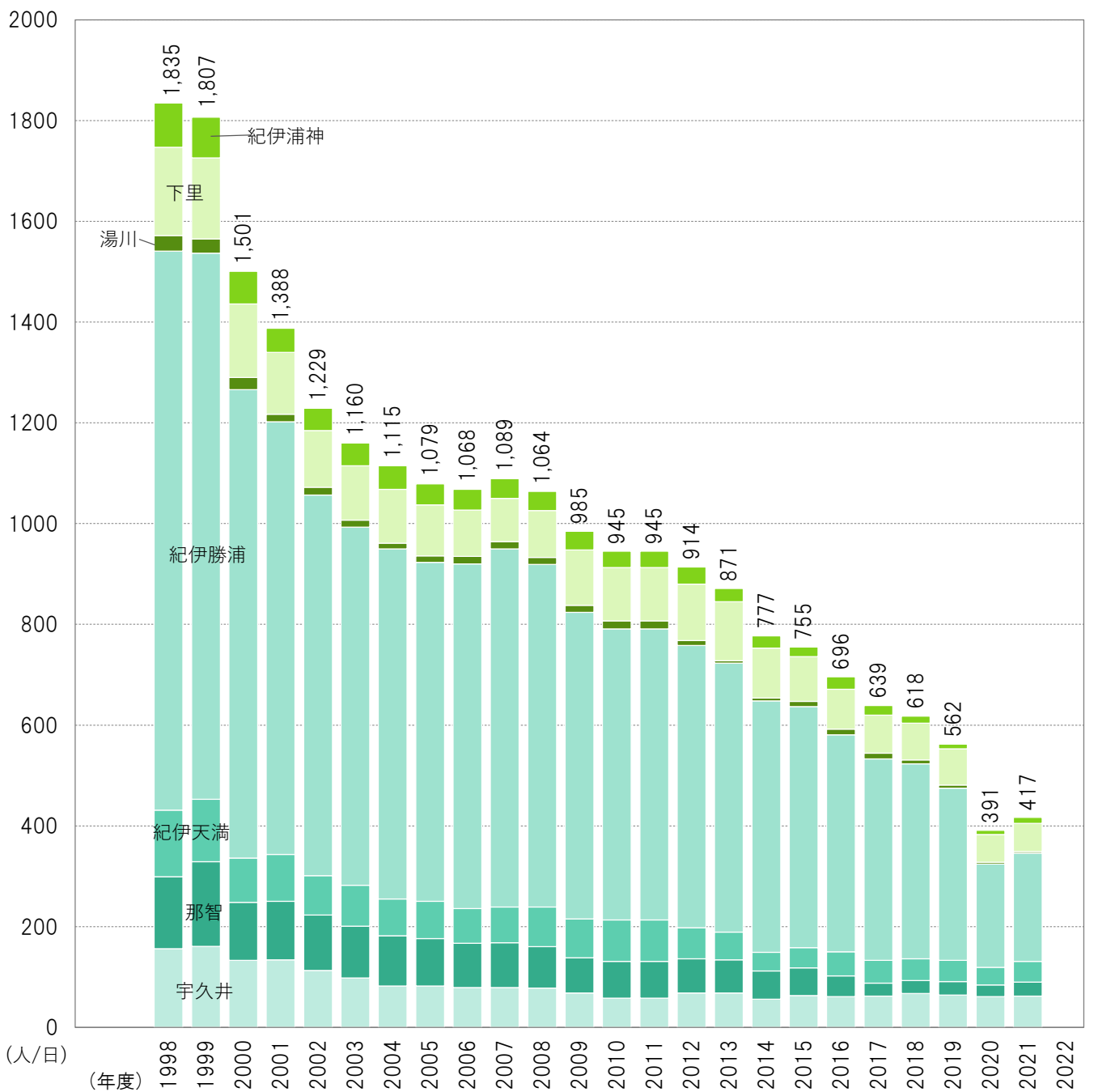


写真 下里～紀伊浦神駅間の車窓

## (2) 利用状況 (駅別)

## ①那智勝浦町内駅の乗車人員推移

利用状況の推移をみると、町内では紀伊勝浦駅が最も多く、コロナ禍前の令和元(2019)年度には、町内の利用者数 562 人/日のうち、約 60.9%が紀伊勝浦駅となりました。一方で、同年度には、湯川駅、紀伊浦神駅で利用者数が 10 人/日を下回っている状況にあります。このほか、推移をみると、平成 10(1998)年度から令和元(2019)年度の約 69.4%も減少しています。

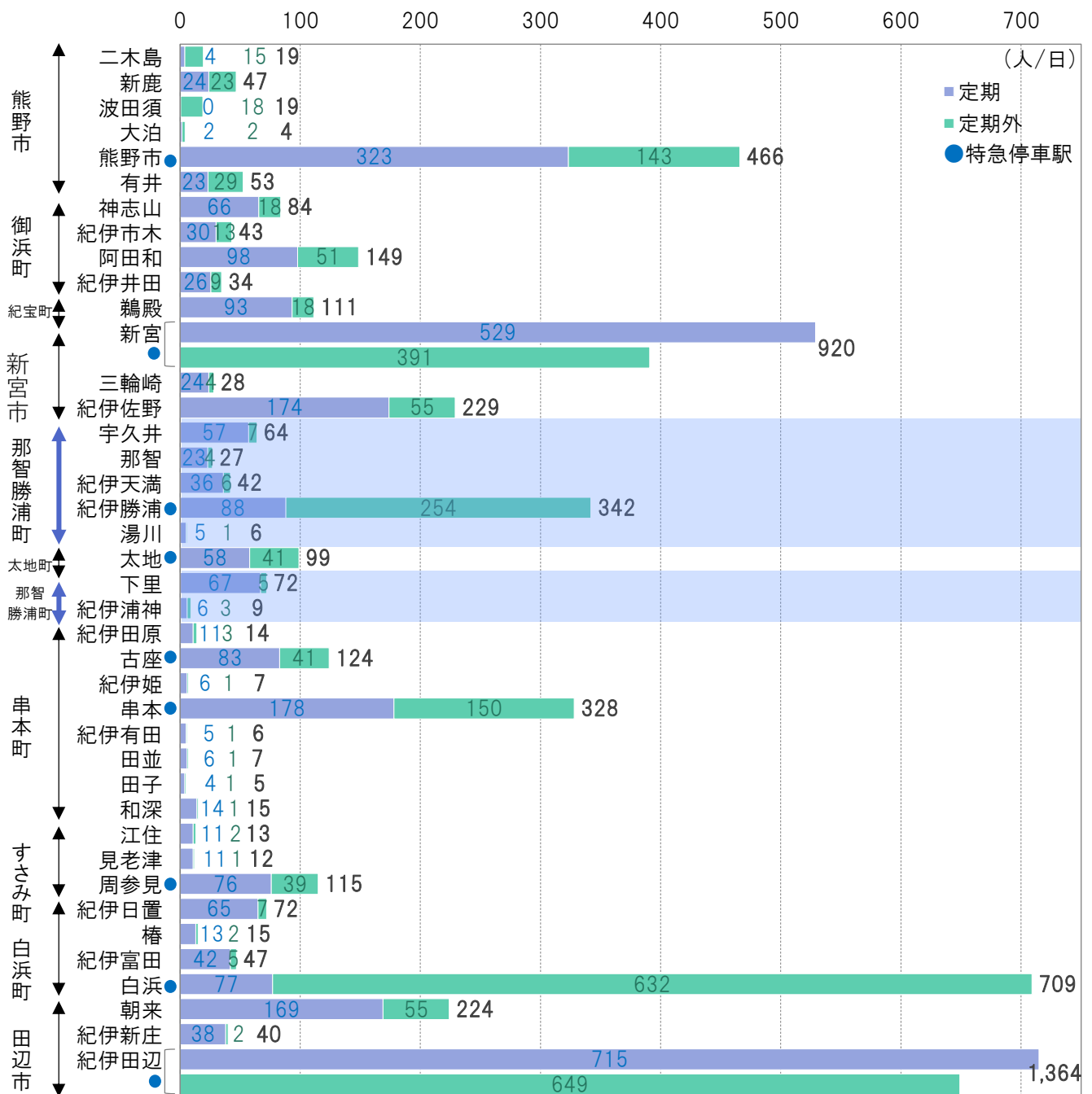


資料：和歌山県統計年鑑

図 JR 紀勢本線 駅別乗車人員推移

②那智勝浦町周辺の乗車人員分布

利用状況の分布をみると、新宮駅で920人/日にのぼり、和歌山県の紀伊田辺以南では最も多くなっています。このほか、特急停車駅を中心に利用の多い駅が分布しています。



資料：和歌山県統計年鑑、三重県統計書

※三重県内各駅は年間乗車人員計を365で除して算出

図 那智勝浦町及び周辺の各駅乗車人員（令和元(2019)年度）

## (3) 利用状況（輸送密度）

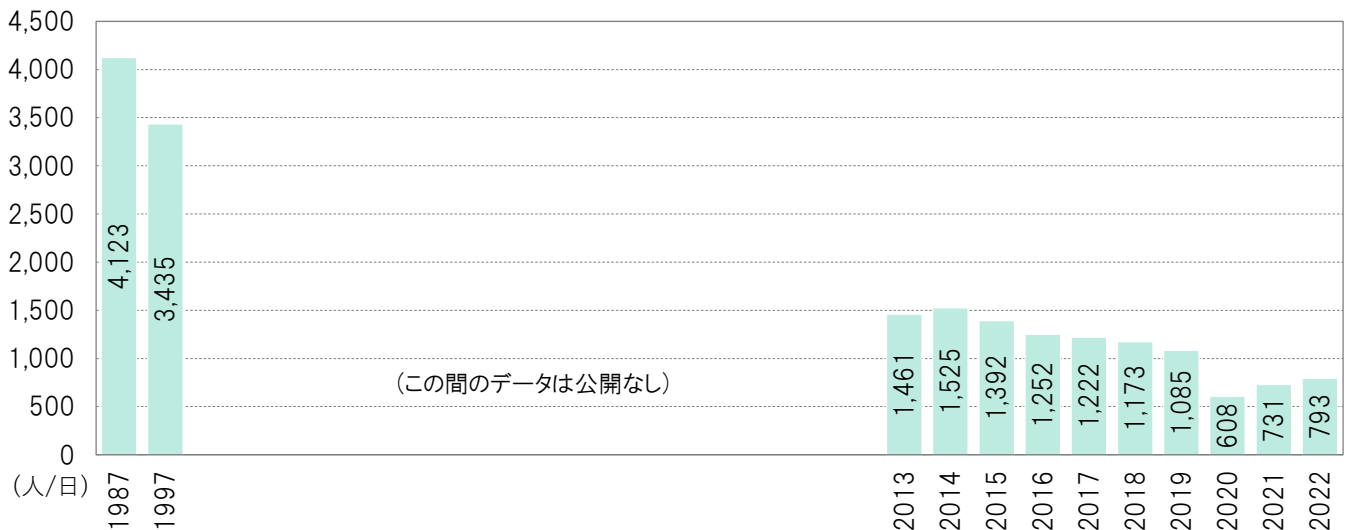
新宮～白浜間線区でみると、利用状況を示す輸送密度は、国鉄民営化時の昭和 62(1987)年度に 4,123 人/日であったものが、コロナ禍前の令和元(2019)年度には 1,085 人/日まで減少し、コロナ禍の影響が残る令和 4(2022)年度には、793 人/日となっています。

券種別にみると、特急は約 5 割を占め、区間別にみると、新宮から和歌山方面にむけて増加しています。通学定期は約 3 割で、新宮～串本間と周参見～白浜間で利用が分かれています。

通勤定期は全区間で内訳が最も少なくなっています。

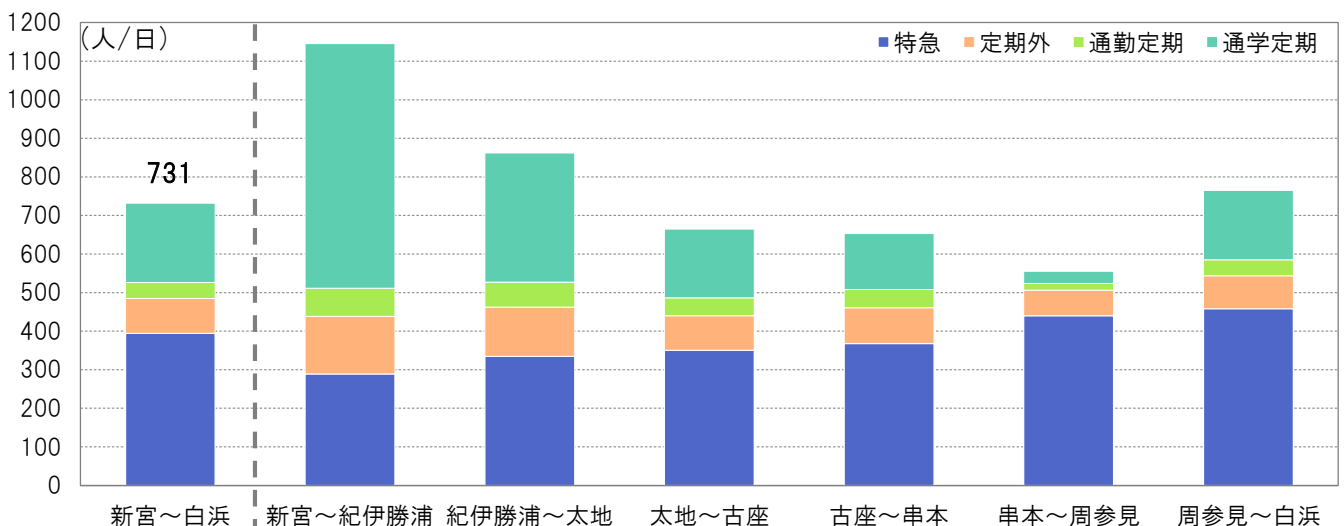
定期外は、新宮から周参見にかけて減少し、周参見以北で増加に転じています。

区間別にみると、新宮～紀伊勝浦間で最も利用が多く、1,100 人/日を超えますが、JR 西日本が“鉄道の特性を十分に発揮できていない”とする基準のひとつである 2,000 人/日を下回っています。



資料：データで見る JR 西日本、ローカル線に関する課題認識と情報開示について（令和 4(2022)年 4 月 11 日 JR 西日本）  
 ※輸送密度：1 日 1km あたり利用者数＝旅客輸送人キロ÷営業キロ÷営業日数/年

図 JR 紀勢本線 輸送密度推移（新宮～白浜）



資料：紀勢本線活性化推進協議会 新宮白浜区間部会（令和 5(2023)年 2 月）配布資料（JR 西日本）  
 ※輸送密度：1 日 1km あたり利用者数＝旅客輸送人キロ÷営業キロ÷営業日数/年

図 JR 紀勢本線 輸送密度の内訳（区間別、券種別）（令和 3(2021)年度）

## (3) 収支状況

収支をみると、コロナ禍前の平成 29(2017)～令和元(2019)年度平均で、収支率 19.0%、年間赤字額 28.6 億円とされました。コロナ禍により、運輸収入は減少しており、営業費用の削減を図っているものの、営業損益は拡大しています。

こうしたことから、令和 4(2022)年 10 月に、沿線 8 市町村と県、JR 西日本、和歌山大学により「紀勢本線活性化促進協議会 新宮白浜区間部会」を設置しています。

表 新宮～白浜線区の収支

|      | 2017～2019 年度平均 | 2018～2020 年度平均 | 2019～2021 年度平均 | 2020～2022 年度平均 |
|------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 運輸収入 | 6.7 億円         | 5.4 億円         | 4.4 億円         | 3.9 億円         |
| 営業費用 | 35.4 億円        | 34.7 億円        | 33.9 億円        | 32.4 億円        |
| 営業損益 | -28.6 億円       | -29.3 億円       | -29.5 億円       | -28.5 億円       |
| 営業係数 | 525            | 647            | 769            | 838            |
| 収支率  | 19.0%          | 15.5%          | 13.0%          | 11.9%          |

出典：ローカル線に関する課題認識と情報開示について

(令和 4(2022)年 4 月 11 日、11 月 30 日、令和 5(2023)年 11 月 28 日 JR 西日本)

※営業係数：100 円の運輸収入を得るために必要な営業費用（100 を超えると営業赤字）

## 参考 紀勢本線の収支状況

那智勝浦町内を運行する JR 紀勢本線は、三重県の亀山駅から新宮駅、那智勝浦駅、紀伊田辺駅等を経て和歌山駅・和歌山市駅に至る 384.2km の路線です。このうち、**新宮～白浜間は、輸送密度 2,000 人未満**の線区として**“大量輸送という観点で鉄道の特性が十分に発揮できていない**（令和 4(2022)年 4 月 11 日 JR 西日本）” “地域のまちづくりや線区の特長・移動ニーズをふまえて、鉄道の上下分離を含めた地域旅客運送サービスの確保に関する議論や検討を幅広く行いたい（同）” とされ、収支等が公表されました。

## 2019年度 輸送密度

- 8,000人/日以上以上の線区
- 4,000人/日以上～8,000人/日未満の線区
- 2,000人/日以上～4,000人/日未満の線区
- 2,000人/日未満の線区 **今回の開示対象**

※輸送密度：「データで見る JR 西日本」では「区間別平均通過人員」と表記



出典：ローカル線に関する課題認識と情報開示について（令和 4(2022)年 4 月 11 日 JR 西日本）

※輸送密度：1 日 1km あたり利用者数＝旅客輸送人キロ÷営業キロ÷営業日数/年

図 線区別の輸送密度

## 2.1.3 路線バス

## (1) 運行概要

路線バスは、熊野御坊南海バスが新勝線（4系統）、那智山線の2路線5系統を運行しています。

新勝線は、紀伊勝浦駅と新宮駅の間を運行しています。速度はJRに劣るものの、運行頻度は概ね30分毎とJRより多く、沿岸地域の幹線として機能しています。

那智山線は、紀伊勝浦駅から那智駅を経由して熊野那智大社、那智山青岸渡寺、那智の滝、大門坂（熊野古道）までを運行しています。概ね40分毎の運行であり、観光移動のほか、地域住民の生活や通学等にも利用されています。

表 路線バス概要

| 路線名称        | No | 起点               | 経由                                  | 終点               | 営業キロ                     | 所要<br>時分 | 運行回数  |       | 運行<br>開始     | 平均<br>乗車<br>密度 | 補助          |
|-------------|----|------------------|-------------------------------------|------------------|--------------------------|----------|-------|-------|--------------|----------------|-------------|
|             |    |                  |                                     |                  |                          |          | 往路    | 復路    |              |                |             |
| 新<br>勝<br>線 | 11 | 新宮駅<br>(新宮市)     | 新宮高校前<br>黒潮公園前                      | 紀伊勝浦駅<br>(那智勝浦町) | 往路: 16.6km<br>復路: 16.7km | 37分      | 8(9)便 | 6(7)便 | H 4.<br>4.11 | 1.6            | 国・県<br>[幹線] |
|             | 17 |                  | 新宮高校前<br>新翔高校前<br>上地                |                  | 往路: 17.4km<br>復路: 17.5km | 39分      | 4(7)便 | 6(9)便 | S60.<br>3.14 | 1.6            | 国・県<br>[幹線] |
|             | 15 |                  | 新宮高校前<br>新翔高校前<br>市立医療センター          |                  | 往路: 19.4km<br>復路: 19.5km | 48分      | 8(5)便 | 7(4)便 | H13.<br>5.7  | 1.8            | 国・県<br>[幹線] |
|             | 25 | 近大新宮<br>高校前      | 新宮駅<br>新宮高校前<br>三輪崎郵便局前<br>市立医療センター |                  | 往路: 23.2km<br>復路: 23.0km | 63分      | 7(6)便 | 7(6)便 | R 3.<br>10.1 | 1.1            | 国・県<br>[幹線] |
| 那智山線        | 31 | 紀伊勝浦駅<br>(那智勝浦町) | 那智駅、大門坂                             | 那智山              | 11.3km                   | 26分      | 17便   | 17便   |              | 2.4            | —           |

資料：県公共交通機関等資料集

※()は休日 ※新勝線はいずれも地域間幹線系統



写真 紀伊勝浦駅に停車中のバス



写真 那智山に停車中のバス

## (2) 利用状況

輸送人員の推移をみると、町内を運行する2路線で、令和2(2020)年度にコロナ禍の影響により大きく減少しています。特に那智山線では、外国人をはじめとする観光客の減少により、新勝線に比して令和3(2021)年度以降の回復が鈍い傾向にあります。

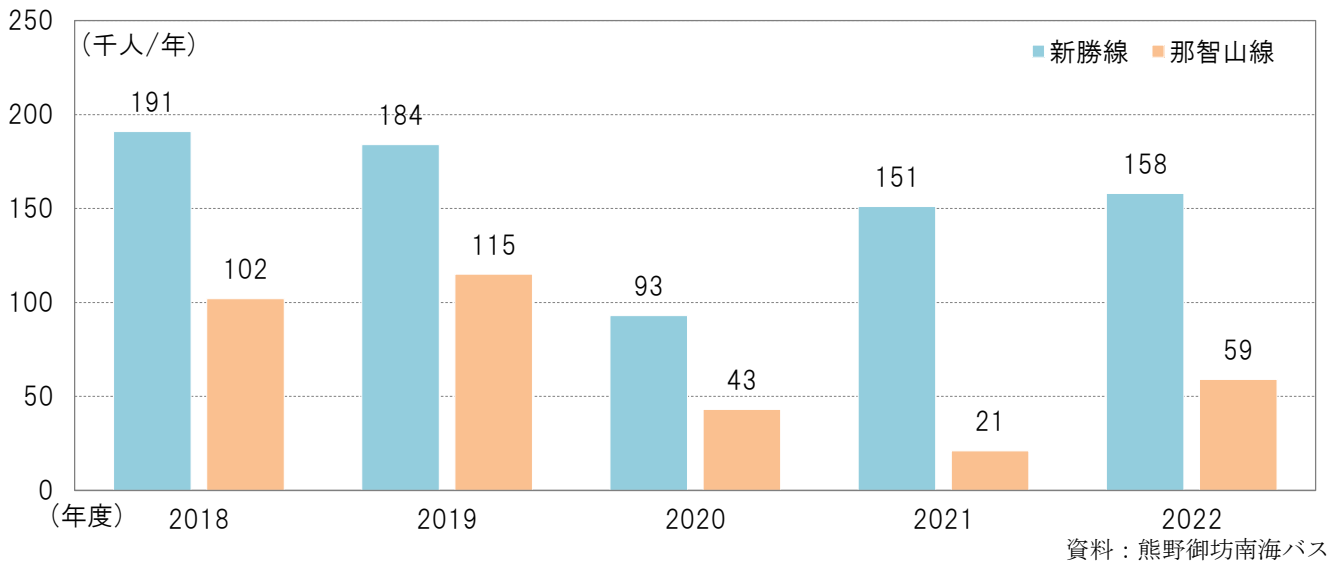


図 輸送人員推移

## (3) 公的補助状況 (新勝線)

新勝線は、那智勝浦町と新宮市を連絡する「地域間幹線系統」として、国庫をはじめとする補助を受けています。令和2(2020)年度以降は、コロナ禍を受けた経常欠損の拡大に伴い、補助額が大きくなっています。

令和4(2022)年度には、那智勝浦町、新宮市からも補助を開始しています。

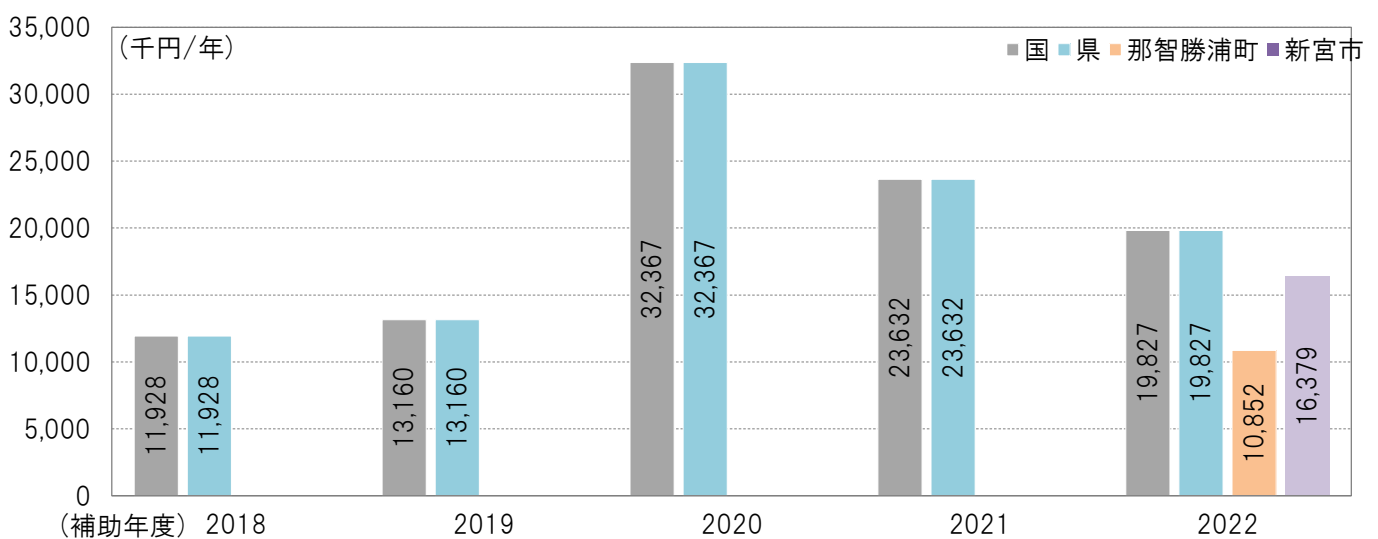


図 新勝線に対する公的補助 推移

## 2.1.4 町営バス

### (1) 運行概要

町営バスは、紀伊勝浦駅を拠点に5路線を運行しています。色川線、太田線は、旧 熊野交通(株)の路線廃止をうけ、代替路線として導入したことに端を発しており、これ以降、他地域でも利便性向上のために路線の拡充を進めてきています。

法的な位置づけは、町を事業主体とした自家用有償旅客運送事業であり、運行は、熊野第一交通と熊野御坊南海バス、クリスタルタクシーに委託しています。



写真 色川地区を運行する町営バス

表 町営バス概要

| 路線<br>名称 | 起点   | 経由                         | 終点        | 営業キロ   | 所要<br>時分 | 運行回数 |    | 運行<br>開始      | 運賃<br>(円)   | 利用<br>者数<br>(人/年) | 運行                |
|----------|------|----------------------------|-----------|--------|----------|------|----|---------------|-------------|-------------------|-------------------|
|          |      |                            |           |        |          | 往路   | 復路 |               |             |                   |                   |
| 色川線      | 籠    | 町立温泉病院                     | 役場        | 31.2km | 66分      | 3便   | 3便 | H14.<br>4. 1  | 100～<br>350 | 3,707             | 熊野第一<br>交通        |
| 太田線      | 小丘   | 役場<br>町立温泉病院               | 那智駅       | 24.9km | 39分      | 3便   | 3便 | H14.<br>4. 1  | 100～<br>350 | 6,334             | 熊野御坊<br>南海バス      |
| 下里線      | 浦神東  | 下里天満                       | 下里<br>出張所 | 9.3km  | 22分      | 5便   | 5便 | H29.<br>11. 1 | 100         | 5,222             | クリスタ<br>ルタクシ<br>ー |
| 勝浦線      | 役場   | 紀伊勝浦駅<br>町立温泉病院            | 役場        | 9.3km  | 25分      | 3便   | 3便 | R 1.<br>10. 1 | 150         | 1,012             | 熊野御坊<br>南海バス      |
| 宇久井線     | 宇久井駅 | 高津気区民会館<br>県営住宅前           | 宇久井駅      | 11.7km | 25分      | 1便   | -  | R 1.<br>10. 1 | 100         | 441               | 熊野御坊<br>南海バス      |
|          | 宇久井駅 | 高津気区民会館<br>県営住宅前<br>町立温泉病院 | 役場        | 22.6km | 45分      | 2便   | 2便 | R 1.<br>10. 1 | 100～<br>350 | 489               |                   |

資料：県公共交通機関等資料集

※名称に下線を付した路線は、令和5(2023)年10月1日時点で国庫補助「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フイーター系統)」対象

※その他2路線は、令和6(2024)年10月1日より新たに同補助金対象に追加を予定

表 町営バス推移

| 年度     | 月       | 出来事                            |
|--------|---------|--------------------------------|
| 平成14年度 | 2002 4  | 町営バス 熊野交通の路線廃止に伴い、色川線、太田線の運行開始 |
| 27年度   | 2015 10 | 9月末で熊野交通潮岬線廃止(勝浦駅～串本町間)        |
| 29年度   | 2017    | 町営バス 車両1台購入                    |
|        | 11      | 町営バス 下里線運行開始                   |
| 30年度   | 2018    | 町営バス 車両1台購入                    |
| 令和元年度  | 2019    | 町営バス 車両1台購入                    |
|        | 4       | 町営バス 運賃値下げ                     |
|        | 10      | 町営バス 勝浦線、宇久井線運行開始              |
| 2年度    | 2020    | 町営バス 車両1台購入                    |
| 3年度    | 2021 10 | 町営バス 勝浦線周遊化、宇久井線路線延長           |
| 4年度    | 2022 10 | 町営バス 75歳以上町民、各種手帳所持者無料化        |



(2) 利用状況

利用状況を見ると、令和 2(2020)年度にコロナ禍の影響により減少しているほかは、概ね利用が増加傾向にあります。これには、車両数を増加させ、新規路線開設等による運行規模の拡大を図ってきた背景が影響しているほか、令和 4(2022)年度には、75 歳以上町民及び各種手帳所持者の運賃を無償化していることが影響しているものと想定されます。

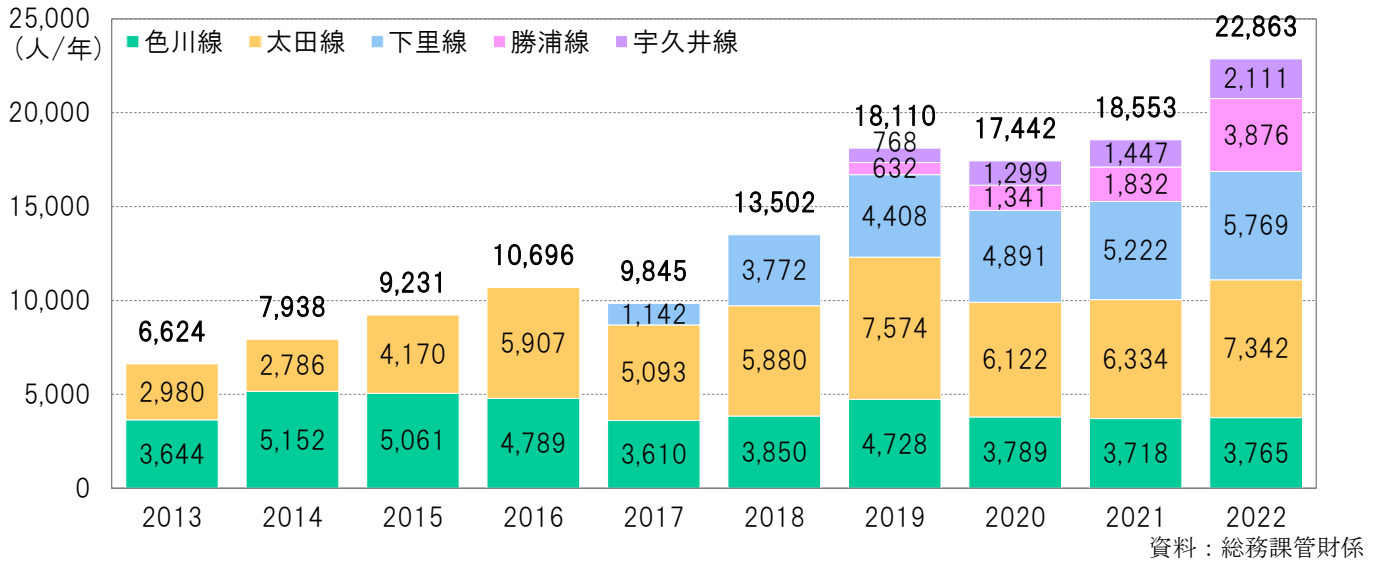


図 町営バスの利用状況 推移

(3) 収支状況

収入をみると、概ね 3~400 万円/年で推移してきたところ、令和 4(2022)年度には、運賃無償化により、利用者が増加する一方で運賃収入が減少しています。このほか、令和元(2019)年度からは、国庫補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用を開始しています。

歳出は、平成 29(2017)年度の下里線開設以降の路線数増加にあわせて徐々に増加傾向にあり、伴って収支率は悪化の一途をたどっています。

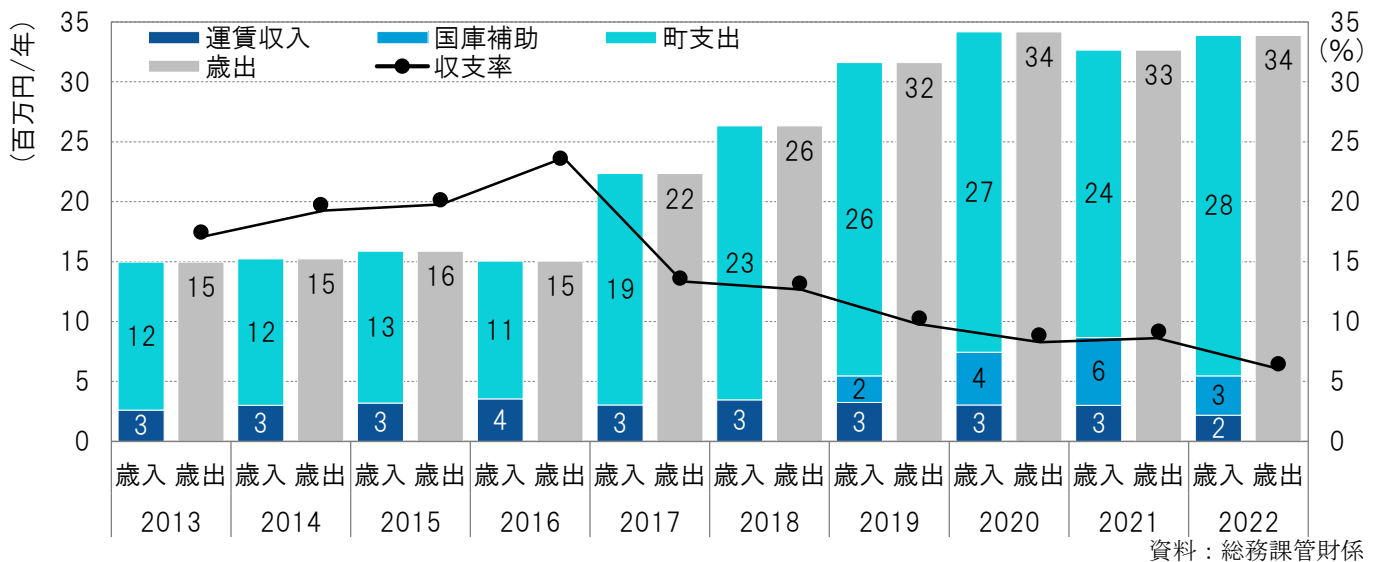


図 町営バスの収支状況 推移

## 2.1.5 乗用タクシー

### (1) 概要

乗用タクシーは、町内に3事業者が営業所をおくほか、数社が町内での配車に対応しています。

那智勝浦町は、「紀南交通圏」として営業区域が設定されています。この交通圏には、田辺市、新宮市、みなべ町と、西牟婁郡、東牟婁郡が含まれます。

なお、本計画策定時点では、特定地域・準特定地域（特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法）のいずれにも指定されていません。

表 那智勝浦町に営業所をおくタクシー事業者

| 事業者名称        | 市内の営業所住所  | 車両数    |
|--------------|---|--------|
| 熊野第一交通(株)    | 新宮本社：新宮市あけぼの2-21<br>勝浦営業所：和歌山県東牟婁郡那智勝浦町築地4-11     | 勝浦：18台 |
| (株)クリスタルタクシー | 本社：和歌山県新宮市船町3-2-6<br>勝浦営業所：和歌山県東牟婁郡那智勝浦町大字築地6-5-8 | 勝浦：11台 |
| (有)色川タクシー    | 本社：和歌山県東牟婁郡那智勝浦町大字小阪2258-4                        | 1台     |
| 那智勝浦町内 計     |   | 26台    |

車両数資料：熊野第一交通は(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会HP、クリスタルタクシーは事業者HP、色川タクシーは事業者資料、那智勝浦町内計は和歌山県公共交通機関等資料集（令和3年度 R4.1.31時点）※資料出典の違いにより、台数の計は一致しない



写真 紀伊勝浦駅前に停車する乗用タクシー

## 2.1.6 その他交通

### (1) 白浜空港リムジンバス

南紀白浜空港は、白浜町内に整備された空港で、日本航空が東京定期便を3往復/日運行しています。

この空港へのアクセスとして、熊野御坊南海バスが新宮駅～南紀白浜空港間で1日2往復を運行しています。



路線図出典：熊野御坊南海バス HP

図 路線図

### (2) 高速バス（関東方面）

高速バスは、西武バスと三重交通が平成2(1990)年12月6日から、埼玉県大宮市から池袋、横浜等を経由して那智勝浦町に至る1路線を設定しており、1日1往復を運行しています。

キロ程は634.91～637.01kmで、所要時間は11時間37～47分、運賃は大人片道12,300円となっています。



路線図出典：西武バス HP

図 路線図

### (3) 定期観光バス

定期観光バスは、熊野御坊南海バスが予約制により2コースを運行しています。町内の熊野那智大社、那智山青岸渡寺、那智の滝、大門坂等の観光資源のほか、新宮市や田辺市の観光地を巡るコース設定となっています。

表 定期観光バス概要

| 路線<br>名称                      | 起点               | 経由                                 | 終点               | 営業キロ    | 所要<br>時分 | 運行<br>回数 | 運行<br>開始     | 平均<br>乗車<br>密度 | 車両             |
|-------------------------------|------------------|------------------------------------|------------------|---------|----------|----------|--------------|----------------|----------------|
| 世界遺産<br>熊野三山めぐり<br>コース        | 紀伊勝浦駅<br>(那智勝浦町) | 熊野本宮大社<br>熊野速玉大社<br>那智の滝<br>熊野那智大社 | 紀伊勝浦駅<br>(那智勝浦町) | 124.7km | 400分     | 1便       | H17.<br>4. 1 | 5.1            | 貸切<br>車両       |
| 世界遺産<br>熊野古道大門坂と<br>那智山めぐりコース |                  | 大門坂<br>那智の滝<br>熊野那智大社              | 紀伊勝浦駅<br>(那智勝浦町) | 22.5km  | 154分     | 1便       | H17.<br>4. 1 | 5.0            | 一般<br>路線<br>車両 |

資料：県公共交通機関等資料集

### (4) 施設送迎バス

紀伊勝浦駅を拠点に、周辺の宿泊施設が独自に送迎バス・送迎車を運行している例があるほか、自動車教習所が新宮～那智勝浦町間等で送迎バスを運行しています。

### (5) 福祉交通

福祉分野にかかる移動手段としては、福祉有償運送等の移動サービスがあるほか、地域公共交通と連携した以下の施策を実施しています。

表 福祉分野と地域公共交通との連携

| 名称        | 概要                             | 対象者  | 実施主体                        |
|-----------|--------------------------------|--|-----------------------------|
| バス運賃の無料化  | 高齢者等の外出支援のためにバス運賃を無償化          | ・75歳以上の町民<br>・障害者手帳等所持者  | 那智勝浦町<br>熊野御坊南海バス<br>(那智山線) |
| バス運賃の半額割引 | 運転免許返納者のバス運賃半額<br>(さらに同伴者1名半額) | ・運転経歴証明書所持者<br>(年齢制限、居住地制限なし)                                  | 熊野御坊南海バス                    |
| 福祉乗車券助成事業 | バスやタクシーの利用券を交付し移動手段を確保         | 以下を満たす人<br>・4月1日時点で満70歳以上<br>・町内に1年以上住所を有する人<br>・前年度の住民税が非課税世帯 | 那智勝浦町                       |

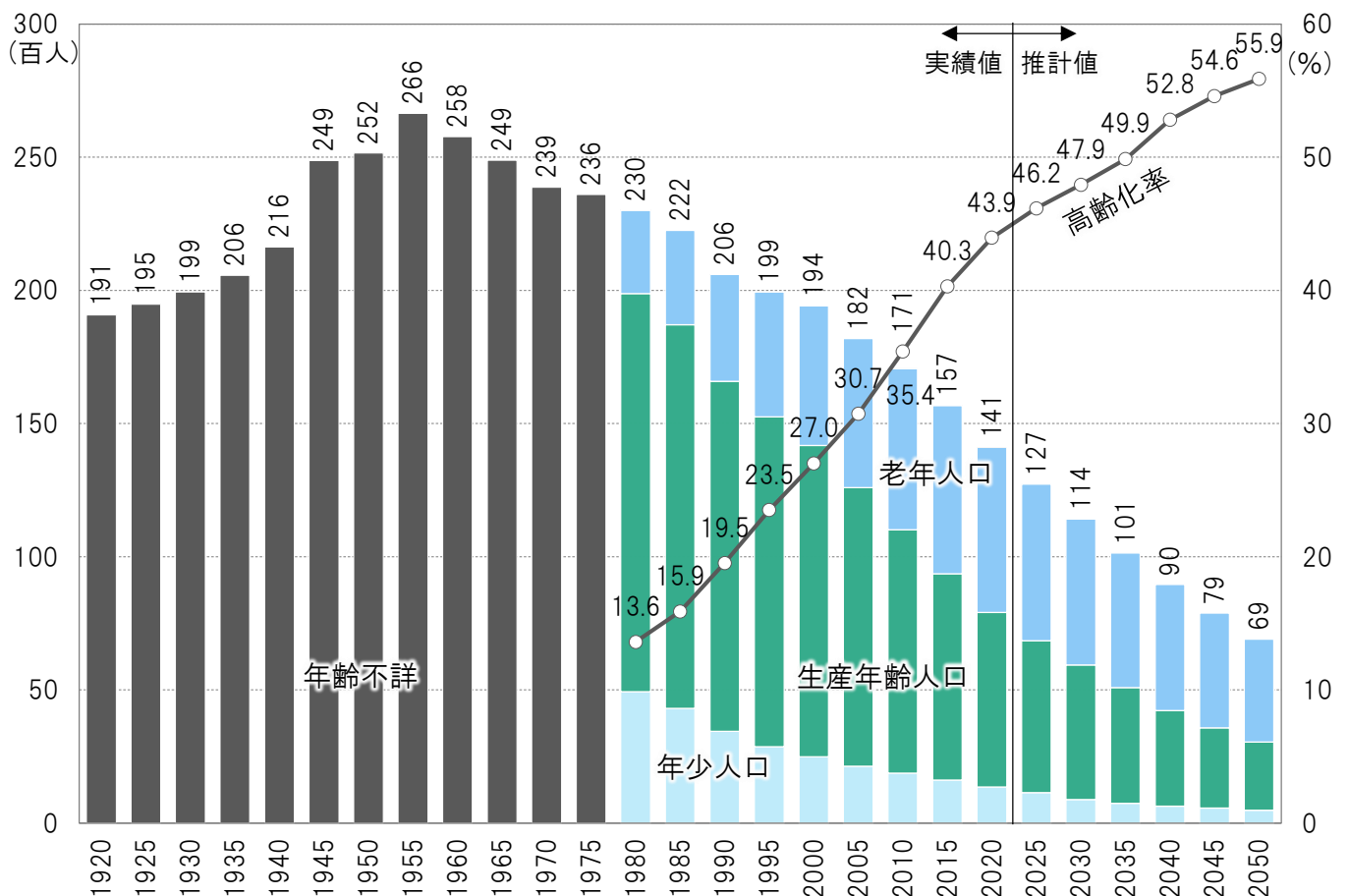
## 2.2 那智勝浦町における地域の現状

### 2.2.1 人口

#### (1)人口推移

那智勝浦町の人口推移をみると、昭和 30(1955)年を境に一貫して減少している一方、高齢化率は一貫して増加しています。令和 2(2020)年には、人口 14,137 人、高齢化率 43.9%に達しています。このほか、増加傾向にあった高齢者数は、平成 27(2015)年をピークに減少に転じています。

将来推計をみると、今後も人口減少と少子高齢化の進展が予測されています。



資料：国勢調査、推計値は国立社会保障・人口問題研究所（令和 5(2023)年推計）

図 那智勝浦町の人口推移

## 2.2.2 人の動き

## (1) 通勤・通学

通勤先をみると、町内が最も多いほか、新宮市との往来も多くみられます。このほか、太地町、串本町、紀宝町で流入超過となっています。

通学先をみると、新宮市への移動が最も多くなっています。これは、町内に高校がなく、新宮市の2校（県立新翔高校、県立新宮高校）への通学が多くみられるためと推察されます。また、串本方面の流動は少なく、県立串本古座高校に通学する生徒の数の少なさが推察されます。

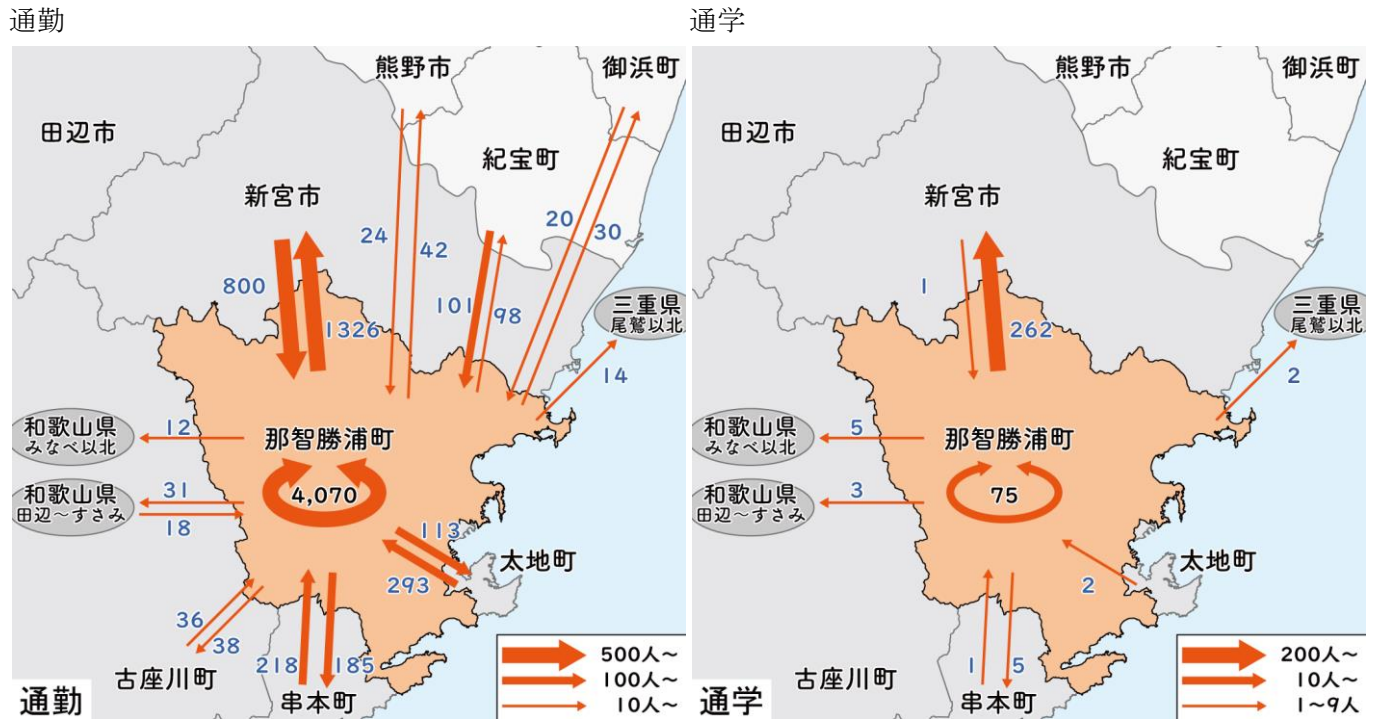
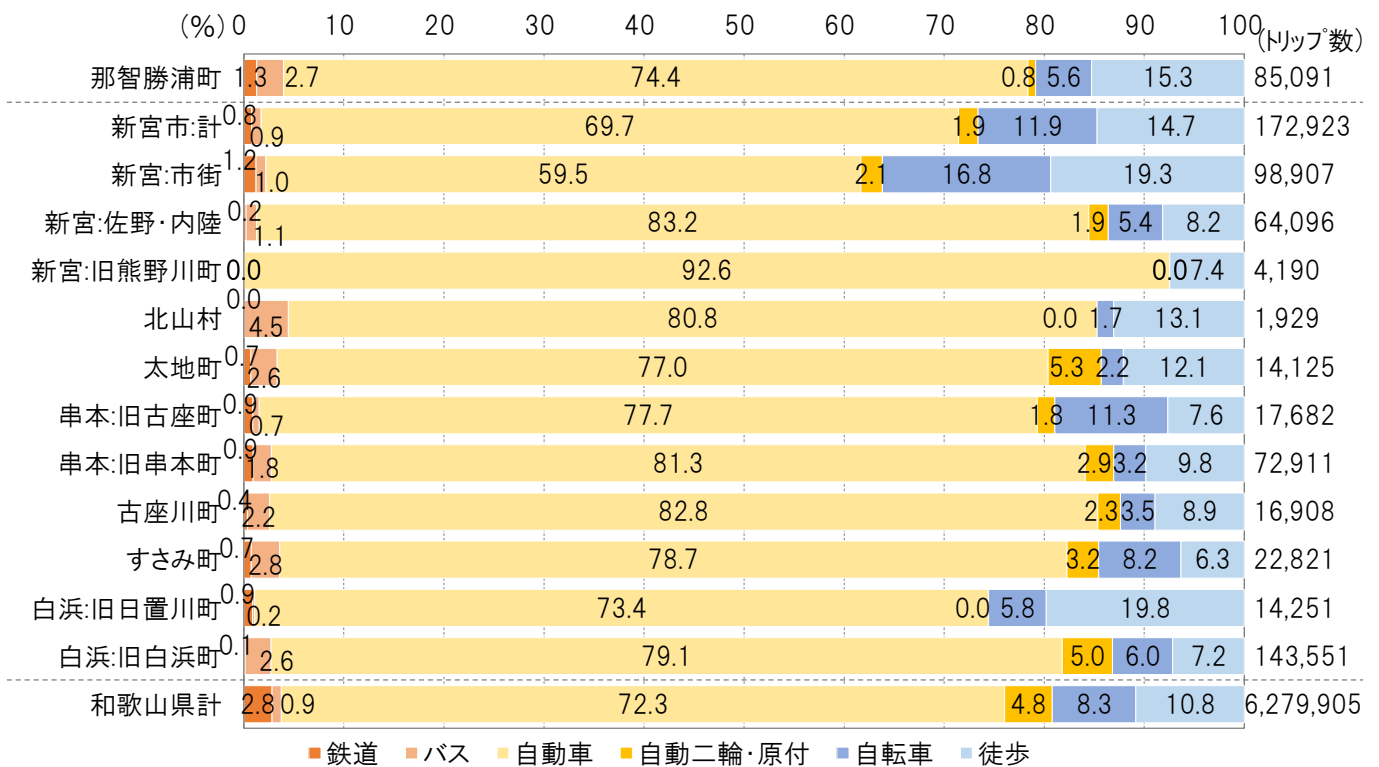


図 人の動き（通勤・通学）

(2) 移動手段

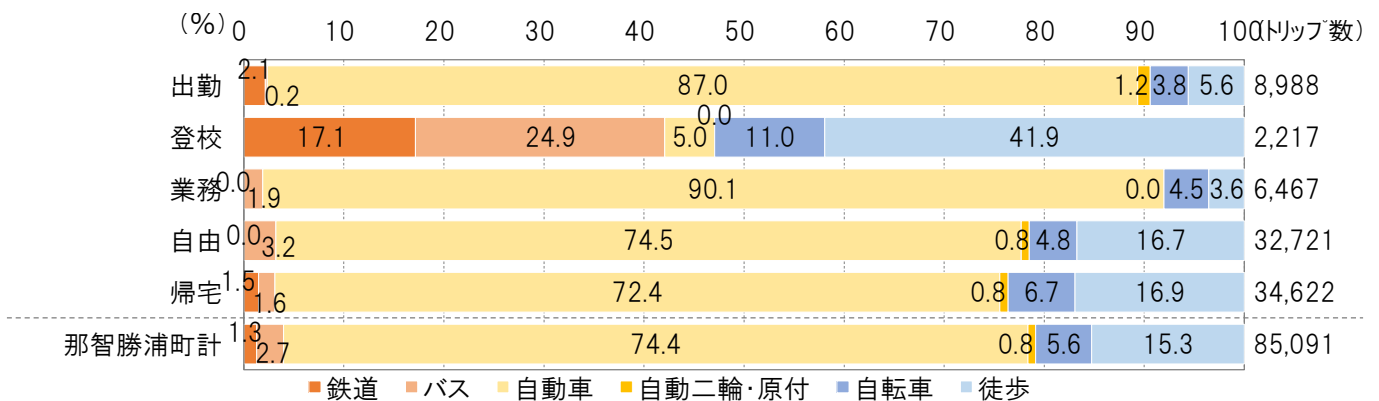
地域別にみると、いずれの地域でも「自動車」が最も多く、地域公共交通の分担率は5%に届きません。「鉄道」をみると、那智勝浦町では新宮市街に次いで分担率が高く、紀南地域では比較的多く鉄道が利用されている様子が窺えます。

目的別にみると、登校で鉄道やバス利用が多くなっているほか、出勤でも鉄道利用が見られます。業務目的、自由目的では、鉄道の利用がほぼ見られず、バス利用が多くなっています。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査(令和3(2021)年実施)

図 交通手段分担率：地域別



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査(令和3(2021)年実施)

図 交通手段分担率：那智勝浦町 目的別

## 2.2.3 人口や施設等の分布

### (1) 地形

地形をみると、沿岸部で僅かに平地が分布するほか、内陸では、新宮市との境界部にある大雲取山にかけて標高が高くなっています。

JR 紀勢本線や新勝線等の路線は沿岸部の標高の低い地域を運行しています。また、町営バス色川線は、那智地域から尾根を越えて運行しているほか、太田線は太田川沿岸部の谷沿いを運行しています。

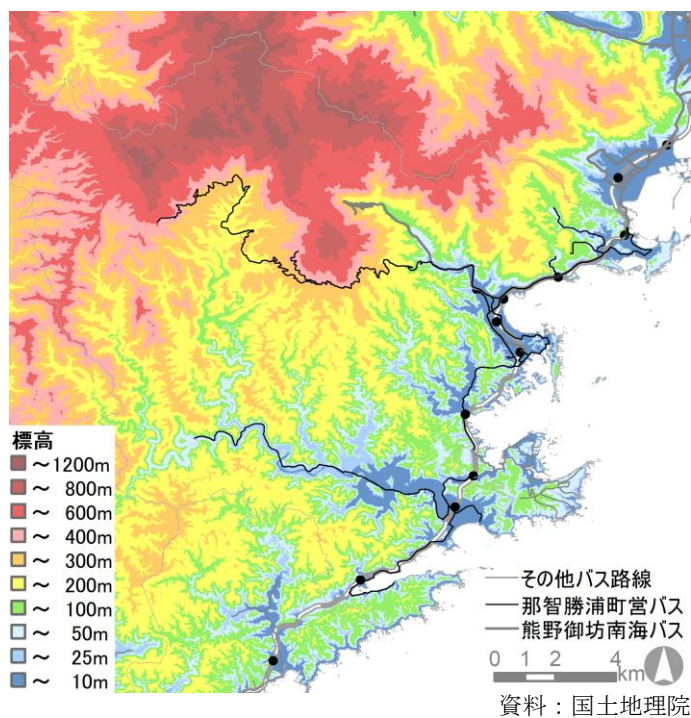
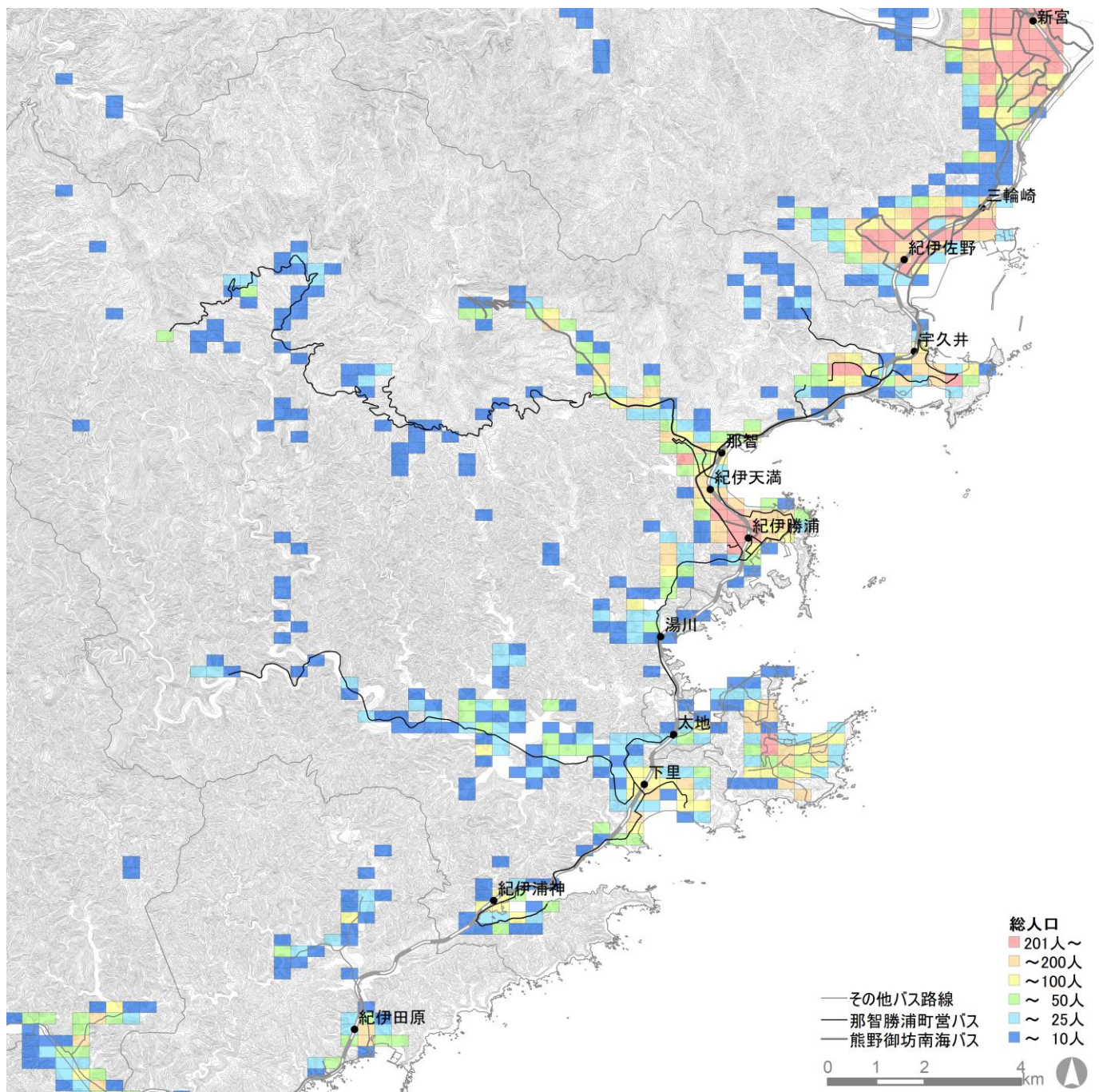


図 標高

## (2)人口

人口は、沿岸部を中心に分布しており、特に紀伊勝浦駅から那智駅にかけて、また宇久井駅周辺で多くみられます。この他、那智川と太田川沿岸部や、内陸部の色川地域等で人口の低密な分布が見られます。



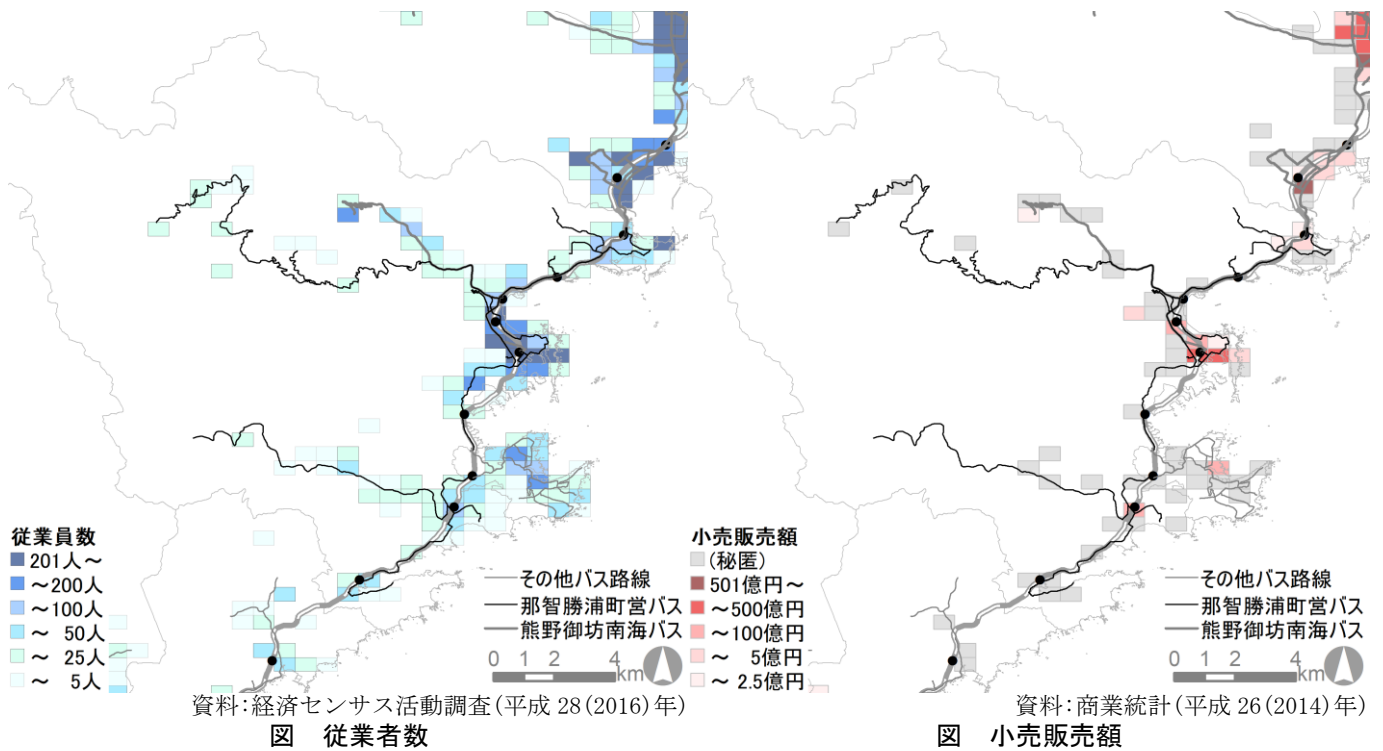
資料：令和2(2020)年国勢調査 250mメッシュ

図 人口分布

(3) 目的地

従業者数の分布をみると、町内では紀伊勝浦駅～那智駅にかけて集中しているほか、新宮市内でも集積がみられます。

買物先（小売販売額）の分布をみると、紀伊勝浦駅周辺に集中しているほか、新宮市内でも集積が見られます。



## 2.2.4 自動車交通

### (1) 道路交通

交通量をみると、沿岸部の道路を中心に多い傾向にあり、特に那智勝浦町と新宮市間で多くなっています。

混雑度をみると、沿岸部を走る国道 42 号の那智～新宮市区間で、ピーク時に混雑がみられるほか、一般県道 235 号南平野下里停車場線でも、道路の狭隘さからピーク時に混雑が見られます。しかしながら、主要渋滞箇所指定された区間や交差点はなく、概ね円滑な道路交通となっています。



### (2) 自家用車普及状況

自家用車普及状況をみると、町内では軽自動車を中心に増加傾向にあります。人口あたり台数は、令和 4(2022)年度時点で約 0.58 台/人にのびります。

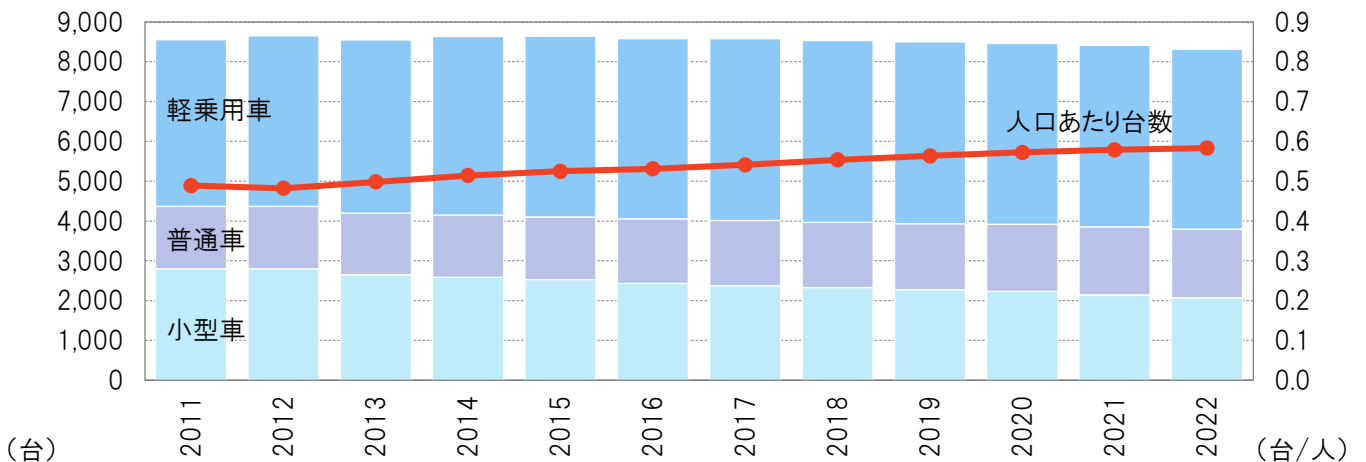
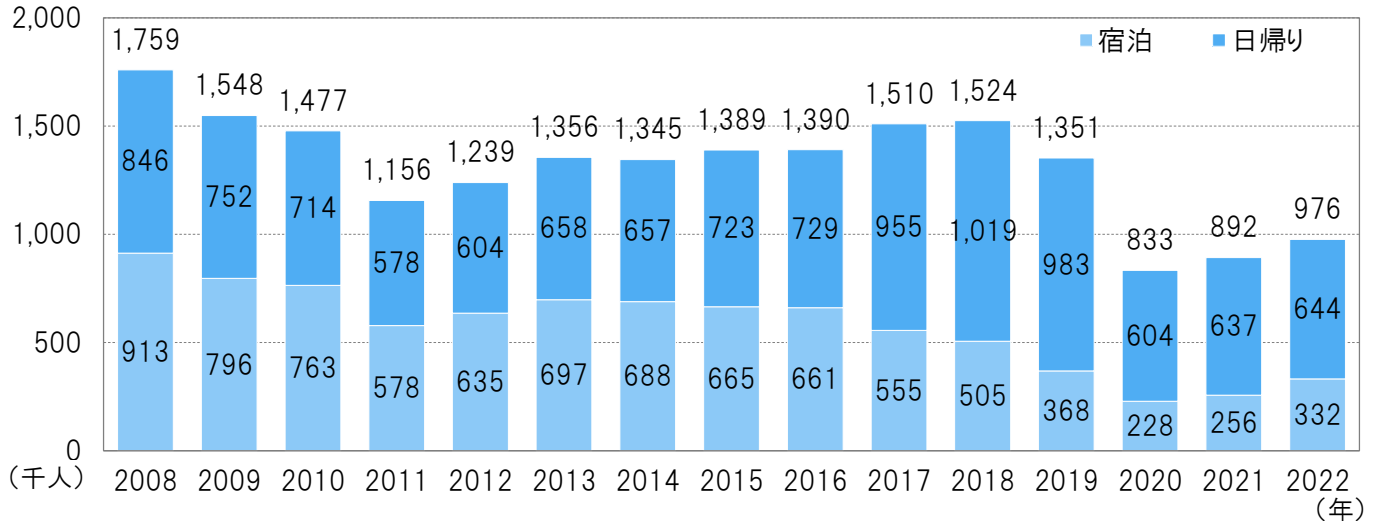


図 那智勝浦町内の自家用車数 推移

## 2.2.5 観光交通

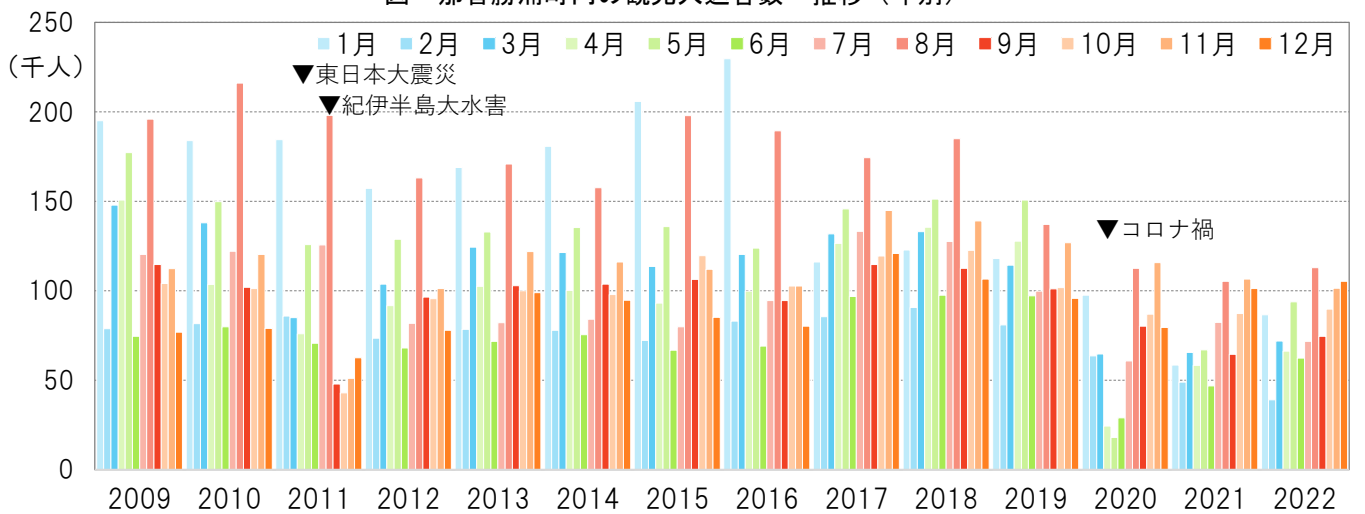
観光入込客数をみると、平成 23(2011)年に東日本大震災や紀伊半島大水害の影響等により大きく落ち込んで以降、日帰り観光客を中心に増加傾向にありました。こうしたなか、令和 2(2020)年には、コロナ禍の影響で大きく減少しており、令和 4(2022)年時点でもコロナ禍前までの回復には至っていません。月別にみると、那智の火祭り（7月 14 日）が開催される 7 月を中心に多くなっています。

宿泊者の交通手段をみると、自家用車の割合が増加しており、伴って鉄道やバスの割合が減少傾向にあります。特に令和 2(2020)年以降は、コロナ禍の影響から自家用車利用の割合が増加しています。



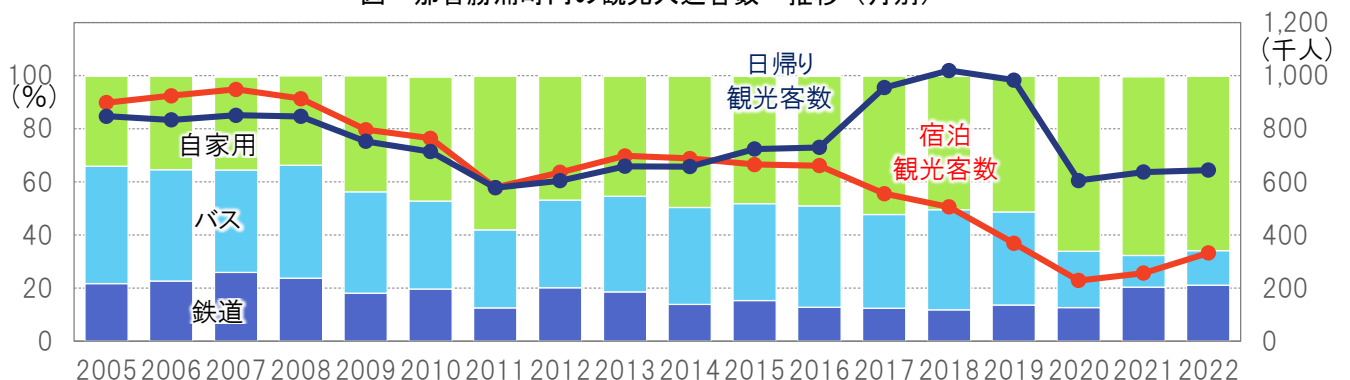
資料：和歌山県観光動態調査

図 那智勝浦町内の観光入込客数 推移（年別）



資料：和歌山県観光動態調査

図 那智勝浦町内の観光入込客数 推移（月別）



資料：那智勝浦町統計書

図 那智勝浦町の宿泊観光客の交通手段 推移（年別）

## 2.2.6 行財政

那智勝浦町の歳入出推移をみると、おおむね70~90億円/年の規模で推移しています。令和2(2020)年度以降は、コロナ禍対応のために財政規模が大きくなっています。支出では、民生費が年々増加傾向にあります。

行財政の健全度を示す指標の一つである財政力指数をみると、県内の同程度の財政規模をもつ市町と同程度ないしわずかに高い傾向がある一方で、推移をみると年度を追うごとに悪化している傾向にあります。

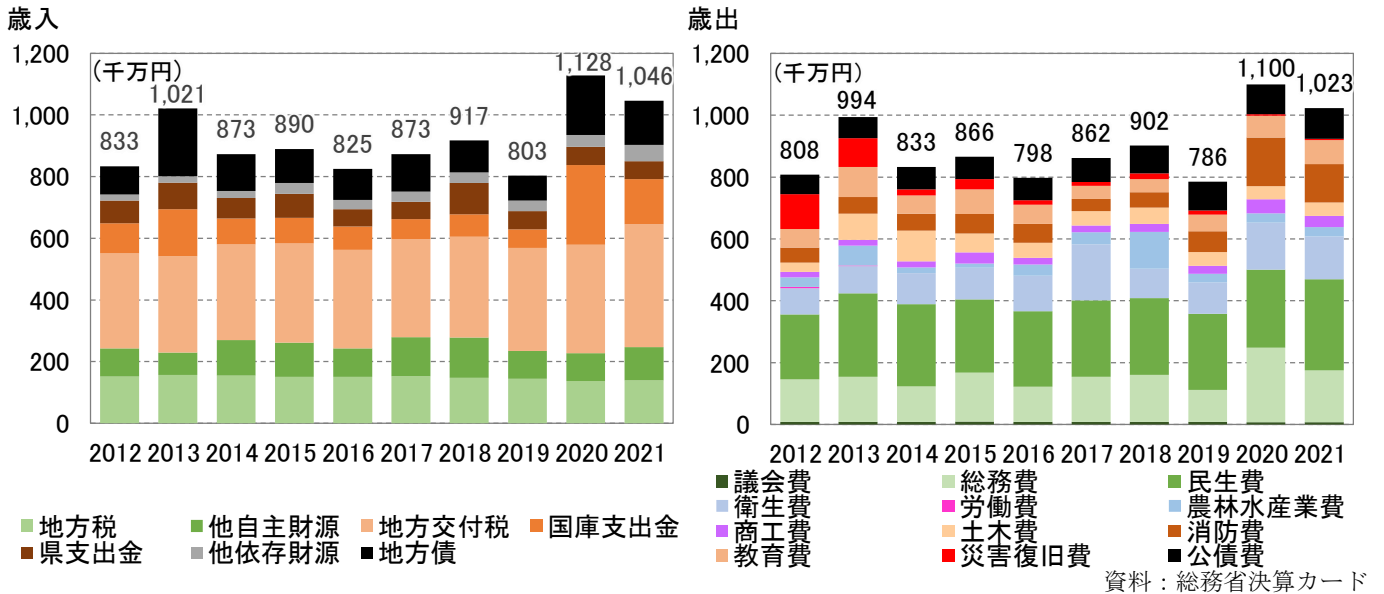
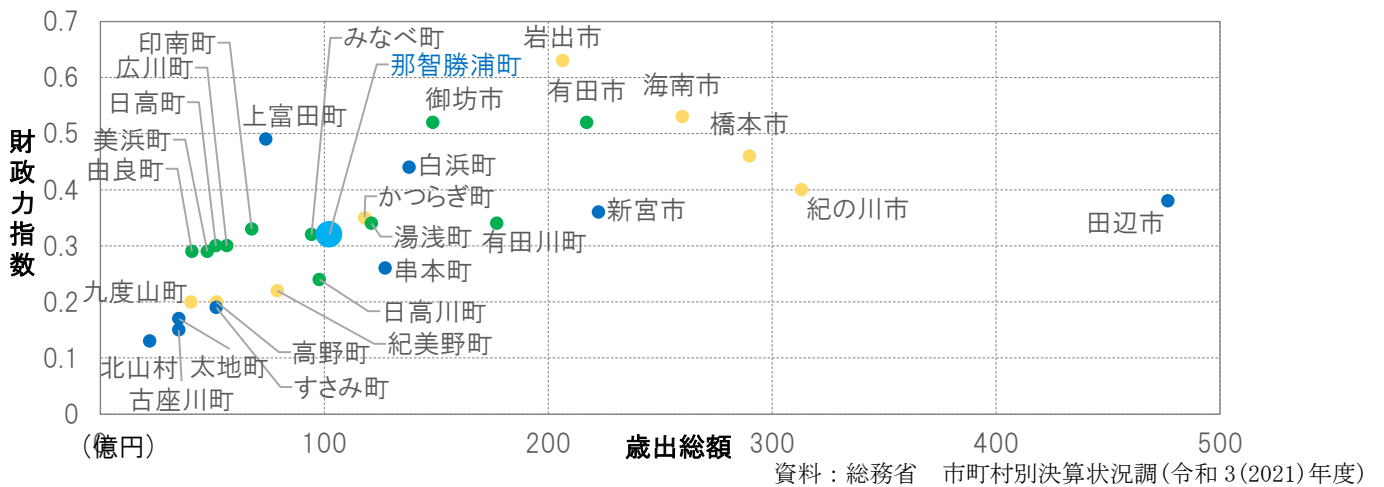


図 那智勝浦町の歳入 推移



※歳出規模の大きな和歌山市は図から除いた(歳出総額1695億円、財政力指数0.81)

図 和歌山県内の自治体別支出規模と財政力指数

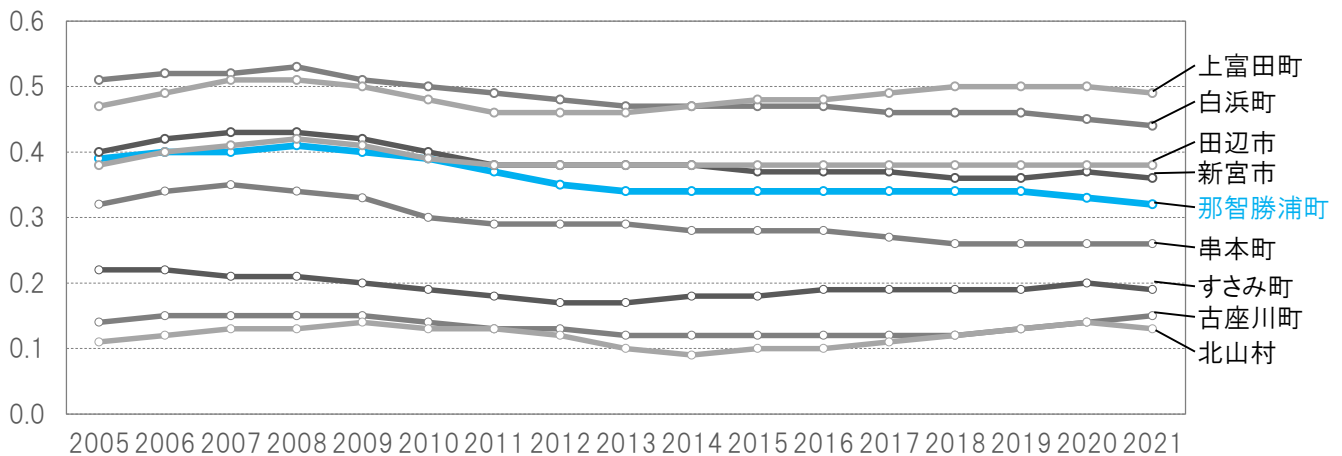


図 財政力指数の推移(紀南地域)

# 3 地域公共交通利用者等の意向

## 3.1 概要

地域公共交通に対する利用者等の意向把握のため、以下のとおり調査を実施しました。

表 各種調査 概要

| 視点  | 対象                | 調査方法  | 路線等   |
|-----|-------------------|---|---|
| 利用者 | バス利用者             | <ul style="list-style-type: none"> <li>調査員の目視による OD 調査</li> <li>一部利用者へのヒアリング</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>熊野御坊南海バス 那智山線</li> <li>町営バス 全路線</li> </ul>     |
|     | JR 利用者            | <ul style="list-style-type: none"> <li>調査員による調査票配布及び駅への据え付け</li> </ul>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>調査員配置は紀伊勝浦駅のみ</li> <li>調査票据え付けは町内全駅</li> </ul> |
| 住民  | 那智勝浦町民            | <ul style="list-style-type: none"> <li>町内 6 地域別に意見交換会を実施</li> </ul>                     | —   |
| 観光客 | 那智勝浦町への観光訪問経験者    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Web を通じた調査</li> </ul>                            | —   |
|     | 那智勝浦町への観光訪問者（外国人） | <ul style="list-style-type: none"> <li>紀伊勝浦駅前観光案内所で回答を依頼</li> </ul>                     | 紀伊勝浦駅前観光案内所訪問者  |

## 3.2 路線バス・町営バス利用者アンケート

### 3.2.1 概要

地域公共交通（路線バス、町営バス）に対する利用者の意向把握のため、以下のとおりアンケートを実施しました。

表 地域公共交通利用者意向調査（路線バス、町営バス） 概要

| 項目    | 内容   | 備考  |
|-------|--|---|
| 目的    | 利用実態や利用意向等を把握し、今後の路線バス・町営バスのあり方等を検討する基礎資料とする |   |
| 対象    | 右記のバス路線の利用者                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・熊野御坊南海バス</li> <li>那智山線</li> <li>・町営バス 全5路線</li> </ul> |
| 時期    | 令和5年7月14日（金）<br>7月15日（土）                     |   |
| 方法    | バス車内及び停留所での聞き取り                              | 乗降停留所（OD）は全数を把握、その他は可能な限り聞き取り   |
| 有効回収数 | ・OD調査：1,166部                                 |   |

### 3.2.2 回答者属性

回答者の性別をみると、男女ともに回答が見られます。

回答者の年齢をみると、勝浦線、太田線、下里線は高齢者、宇久井線や色川線は児童・生徒や高齢者の利用が多くみられます。那智山線では、30～50歳代の利用が多くなっています。

表 回答者の性別

| (択一回答) | (%) | 宇久井線 | 勝浦線  | 色川線  | 太田線  | 下里線  | 那智山線 | 計    |
|--------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 男性     |     | 44.4 | 9.4  | 40.0 | 21.1 | 13.0 | 47.1 | 43.6 |
| 女性     |     | 55.6 | 90.6 | 60.0 | 78.9 | 87.0 | 52.9 | 56.4 |
|        | n   | 18   | 32   | 25   | 38   | 46   | 979  | 1138 |

表 回答者の年齢

| (択一回答)        | (%) | 宇久井線 | 勝浦線  | 色川線  | 太田線  | 下里線  | 那智山線 | 計    |
|---------------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 就学前児童(小学校入学前) |     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 1.3  | 1.2  |
| 小学生           |     | 21.1 | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 4.7  | 4.4  |
| 中学・高校生        |     | 10.5 | 0.0  | 30.4 | 0.0  | 0.0  | 0.7  | 1.4  |
| 10～20歳代(学生除く) |     | 5.3  | 3.1  | 8.7  | 6.3  | 0.0  | 11.1 | 10.1 |
| 30歳代          |     | 0.0  | 3.1  | 8.7  | 6.3  | 2.4  | 26.5 | 23.3 |
| 40歳代          |     | 10.5 | 0.0  | 0.0  | 12.5 | 0.0  | 22.7 | 20.1 |
| 50歳代          |     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 7.1  | 13.2 | 11.6 |
| 60～64歳        |     | 10.5 | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 9.9  | 8.7  |
| 65～74歳        |     | 5.3  | 0.0  | 17.4 | 6.3  | 23.8 | 5.5  | 6.4  |
| 75～84歳        |     | 31.6 | 65.6 | 8.7  | 40.6 | 50.0 | 3.8  | 9.4  |
| 85歳以上         |     | 5.3  | 28.1 | 26.1 | 28.1 | 16.7 | 0.4  | 3.5  |
|               | n   | 19   | 32   | 23   | 32   | 42   | 889  | 1037 |

### 3.2.3 移動状況

#### (1) 自動車運転免許

自動車運転免許は、町営バスの多くで「取得経験なし」が多くなっている一方、那智山線では、「所持」が多くなっています。

表 回答者の運転免許所持状況

| (択一回答) | (%) | 宇久井線 | 勝浦線  | 色川線  | 太田線  | 下里線  | 那智山線 | 計    |
|--------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 所持     |     | 10.5 | 3.2  | 13.6 | 7.1  | 8.3  | 65.8 | 41.7 |
| 返納検討中  |     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.5  | 0.3  |
| 返納済    |     | 15.8 | 67.7 | 4.5  | 32.1 | 27.8 | 3.2  | 15.3 |
| 取得経験なし |     | 73.7 | 29.0 | 81.8 | 60.7 | 63.9 | 30.5 | 42.6 |
|        | n   | 19   | 31   | 22   | 28   | 36   | 190  | 326  |

## (2) 地域公共交通による外出目的

外出目的は、宇久井線と色川線で通学利用が見られるほか、町営バス各路線で買物や通院等が多くなっています。那智山線では、旅行・観光目的が多くみられます。

表 回答者の外出目的

| (複数回答)    | (%) | 宇久井線 | 勝浦線  | 色川線  | 太田線  | 下里線  | 那智山線 | 計    |
|-----------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 通勤        |     | 5.6  | 12.9 | 0.0  | 2.9  | 2.4  | 0.0  | 1.2  |
| 通学        |     | 33.3 | 0.0  | 28.0 | 2.9  | 0.0  | 1.2  | 3.4  |
| 業務        |     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 5.7  | 2.4  | 0.2  | 0.7  |
| 買い物       |     | 27.8 | 38.7 | 32.0 | 54.3 | 56.1 | 2.4  | 13.7 |
| 通院・見舞い・通所 |     | 11.1 | 32.3 | 12.0 | 28.6 | 36.6 | 0.7  | 7.6  |
| 娯楽・飲食等    |     | 11.1 | 3.2  | 4.0  | 0.0  | 4.9  | 0.0  | 1.1  |
| 習い事・塾等    |     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 2.9  | 0.0  | 0.0  | 0.2  |
| スポーツ・レジャー |     | 5.6  | 0.0  | 8.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.5  |
| 旅行・観光     |     | 0.0  | 3.2  | 32.0 | 5.7  | 0.0  | 93.7 | 70.7 |
| 知人宅等訪問    |     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 5.7  | 2.4  | 1.0  | 1.2  |
| その他       |     | 11.1 | 9.7  | 16.0 | 2.9  | 12.2 | 0.7  | 3.2  |
|           | n   | 18   | 31   | 25   | 35   | 41   | 414  | 564  |

## (3) 移動手段

利用する交通手段をみると、町営バスでは、JRや路線バスとあわせた利用が見られます。また、色川線では、家族等による送迎も多くみられます。

那智山線では、鉄道と路線バスをあわせた利用が多くみられます。

表 回答者の利用交通手段

| (複数回答)         | (%) | 宇久井線 | 勝浦線  | 色川線  | 太田線  | 下里線  | 那智山線 | 計    |
|----------------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 鉄道(JR)         |     | 8.3  | 17.2 | 25.0 | 10.3 | 2.8  | 54.7 | 29.5 |
| 路線バス(熊野御坊南海バス) |     | 16.7 | 13.8 | 12.5 | 3.4  | 0.0  | 47.7 | 24.5 |
| 町営バス           |     | 83.3 | 96.6 | 75.0 | 93.1 | 83.3 | 11.6 | 55.5 |
| 乗用タクシー         |     | 0.0  | 10.3 | 0.0  | 6.9  | 2.8  | 8.1  | 6.5  |
| 施設等の送迎サービス     |     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  |
| 自家用車等(自分で運転)   |     | 0.0  | 0.0  | 12.5 | 0.0  | 0.0  | 5.8  | 3.0  |
| 家族・知人等による送迎    |     | 0.0  | 0.0  | 25.0 | 0.0  | 5.6  | 0.0  | 2.0  |
| バイク・原付         |     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 2.8  | 0.0  | 0.5  |
| 自転車            |     | 8.3  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 11.1 | 1.2  | 3.0  |
|                | n   | 12   | 29   | 8    | 29   | 36   | 86   | 200  |

## (4) 交通手段の利用頻度

JRをみると、色川線利用者でJRの利用頻度が比較的高いことを除き、その他の全路線で「全く利用なし」との回答が多くみられます。

路線バスをみると、宇久井線や勝浦線等利用者で利用頻度が比較的高くなっています。

町営バスをみると、通学利用のある宇久井線や色川線のほか、勝浦線で週3日以上の利用が比較的多くなっており、定期的・固定的な利用者数の存在が推察されます。那智山線利用者は、町営バスを全く利用しない人も多くみられます。

乗用タクシーでは、勝浦線利用者で「月に1日未満」とする人が見られるほかは、「まったく利用なし」との回答が多くなっています。

表 交通手段の利用頻度：JR

| (単一回答) | (%) | 宇久井線 | 勝浦線  | 色川線  | 太田線  | 下里線  | 那智山線 | 計    |
|--------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 週6～7日  |     | 0.0  | 0.0  | 11.1 | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.5  |
| 週3～5日  |     | 0.0  | 0.0  | 22.2 | 0.0  | 0.0  | 5.6  | 3.0  |
| 週1～2日  |     | 0.0  | 6.3  | 11.1 | 0.0  | 10.5 | 1.4  | 4.0  |
| 月1～3日  |     | 5.3  | 0.0  | 22.2 | 3.6  | 5.3  | 11.1 | 7.1  |
| 月に1日未満 |     | 10.5 | 25.0 | 11.1 | 3.6  | 21.1 | 5.6  | 12.1 |
| 全く利用なし |     | 84.2 | 68.8 | 22.2 | 92.9 | 63.2 | 76.4 | 73.2 |
| n      |     | 19   | 32   | 9    | 28   | 38   | 72   | 198  |

表 交通手段の利用頻度：路線バス

| (単一回答) | (%) | 宇久井線 | 勝浦線  | 色川線  | 太田線  | 下里線  | 那智山線 | 計    |
|--------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 週6～7日  |     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 2.6  | 1.4  | 1.0  |
| 週3～5日  |     | 15.8 | 15.6 | 0.0  | 0.0  | 15.8 | 9.7  | 10.6 |
| 週1～2日  |     | 5.3  | 15.6 | 11.1 | 0.0  | 5.3  | 4.2  | 6.1  |
| 月1～3日  |     | 36.8 | 15.6 | 0.0  | 3.6  | 31.6 | 12.5 | 17.2 |
| 月に1日未満 |     | 10.5 | 37.5 | 11.1 | 3.6  | 5.3  | 2.8  | 10.1 |
| 全く利用なし |     | 31.6 | 15.6 | 77.8 | 92.9 | 39.5 | 69.4 | 55.1 |
| n      |     | 19   | 32   | 9    | 28   | 38   | 72   | 198  |

表 交通手段の利用頻度：町営バス

| (単一回答) | (%) | 宇久井線 | 勝浦線  | 色川線  | 太田線  | 下里線  | 那智山線 | 計    |
|--------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 週6～7日  |     | 47.4 | 28.1 | 0.0  | 0.0  | 7.9  | 1.4  | 11.1 |
| 週3～5日  |     | 15.8 | 50.0 | 33.3 | 25.0 | 23.7 | 5.6  | 21.2 |
| 週1～2日  |     | 31.6 | 15.6 | 33.3 | 21.4 | 26.3 | 5.6  | 17.2 |
| 月1～3日  |     | 5.3  | 0.0  | 11.1 | 39.3 | 10.5 | 11.1 | 12.6 |
| 月に1日未満 |     | 0.0  | 0.0  | 11.1 | 3.6  | 10.5 | 1.4  | 3.5  |
| 全く利用なし |     | 0.0  | 6.3  | 11.1 | 10.7 | 21.1 | 75.0 | 34.3 |
| n      |     | 19   | 32   | 9    | 28   | 38   | 72   | 198  |

表 交通手段の利用頻度：乗用タクシー

| (単一回答) | (%) | 宇久井線 | 勝浦線  | 色川線   | 太田線  | 下里線  | 那智山線 | 計    |
|--------|-----|------|------|-------|------|------|------|------|
| 週6～7日  |     | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  |
| 週3～5日  |     | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 1.4  | 0.5  |
| 週1～2日  |     | 5.3  | 3.1  | 0.0   | 0.0  | 7.9  | 0.0  | 2.5  |
| 月1～3日  |     | 15.8 | 15.6 | 0.0   | 3.6  | 5.3  | 9.7  | 9.1  |
| 月に1日未満 |     | 5.3  | 43.8 | 0.0   | 0.0  | 15.8 | 1.4  | 11.1 |
| 全く利用なし |     | 73.7 | 37.5 | 100.0 | 96.4 | 71.1 | 87.5 | 76.8 |
| n      |     | 19   | 32   | 9     | 28   | 38   | 72   | 198  |

## (5) 目的地

移動の目的地をみると、町営バスでは町内が中心となっています。特に、勝浦地域への移動が多くみられます。

那智山線では、那智地域内陸部の観光地への移動が多くみられます。

表 外出の目的地

| (複数回答)         | (%)  | 宇久井線 | 勝浦線  | 色川線  | 太田線  | 下里線  | 那智山線 | 計   |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| 宇久井地域          | 41.2 | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 3.4 |
| 那智地域臨海部        | 5.9  | 3.1  | 12.5 | 0.0  | 2.9  | 1.1  | 2.5  |     |
| 那智地域内陸部        | 0.0  | 3.1  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 85.6 | 38.2 |     |
| 勝浦地域           | 41.2 | 56.3 | 12.5 | 9.1  | 2.9  | 4.4  | 16.2 |     |
| 湯川地域           | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 9.1  | 0.0  | 0.0  | 1.0  |     |
| 下里地域           | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 28.6 | 0.0  | 4.9  |     |
| 太田地域           | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 5.7  | 0.0  | 1.0  |     |
| 浦神地域           | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 8.6  | 0.0  | 1.5  |     |
| 色川地域           | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  |     |
| 役場・図書館・市民会館    | 5.9  | 3.1  | 12.5 | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 1.5  |     |
| 町立温泉病院         | 17.6 | 15.6 | 0.0  | 31.8 | 2.9  | 0.0  | 7.8  |     |
| エバグリーン勝浦店      | 0.0  | 6.3  | 25.0 | 9.1  | 2.9  | 1.1  | 3.9  |     |
| Aコープ那智店        | 0.0  | 31.3 | 0.0  | 18.2 | 8.6  | 3.3  | 9.8  |     |
| その他            | 0.0  | 9.4  | 50.0 | 40.9 | 40.0 | 6.7  | 17.6 |     |
| 新翔・新宮高校        | 0.0  | 0.0  | 25.0 | 0.0  | 0.0  | 1.1  | 1.5  |     |
| 串本古座高校         | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  |     |
| オークワ南紀店(新宮市佐野) | 0.0  | 6.3  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 1.0  |     |
| イオン新宮店         | 0.0  | 3.1  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.5  |     |
| 新宮市立医療センター     | 0.0  | 6.3  | 0.0  | 0.0  | 5.7  | 0.0  | 2.0  |     |
| 新宮市            | 0.0  | 3.1  | 12.5 | 0.0  | 2.9  | 10.0 | 5.9  |     |
| 三重県・名古屋方面      | 0.0  | 0.0  | 12.5 | 0.0  | 0.0  | 2.2  | 1.5  |     |
| 太地町            | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 9.1  | 0.0  | 0.0  | 1.0  |     |
| 串本・すさみ周辺       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 1.1  | 0.5  |     |
| 白浜・田辺・みなべ周辺    | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 2.2  | 1.0  |     |
| 御坊・和歌山・大阪方面    | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 1.1  | 0.5  |     |
| n              |      | 17   | 32   | 8    | 22   | 35   | 90   | 0   |

### 3.2.4 地域公共交通への意向

#### (1) 地域公共交通の利用理由

地域公共交通の利用理由は、いずれの路線でも「他に移動手段がない」が最多となっています。町営バス路線では、勝浦線の「安心・安全に利用できる」、宇久井線の「目的地に早く着ける」、色川線の「送迎を頼まなくてよい」が比較的多くなっています。

那智山線では、「行きたいとき・場所に運行している」が比較的多くなっています。

表 地域公共交通の利用理由

| (複数回答) (%)       | 宇久井線 | 勝浦線  | 色川線  | 太田線  | 下里線  | 那智山線 | 計    |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| 他に移動手段がない        | 47.4 | 65.6 | 55.6 | 85.2 | 89.2 | 58.8 | 68.2 |
| 行きたいとき・場所に運行している | 26.3 | 28.1 | 0.0  | 7.4  | 21.6 | 29.4 | 22.9 |
| 安心・安全に移動できる      | 15.8 | 43.8 | 22.2 | 7.4  | 29.7 | 16.2 | 22.4 |
| 送迎を頼まなくてよい       | 26.3 | 28.1 | 33.3 | 7.4  | 24.3 | 4.4  | 16.1 |
| 目的地に早く着ける        | 36.8 | 15.6 | 11.1 | 14.8 | 5.4  | 11.8 | 14.1 |
| バスが好き            | 10.5 | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 5.9  | 3.1  |
| 健康によい            | 5.3  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 2.7  | 0.0  | 1.0  |
| n                | 19   | 32   | 9    | 27   | 37   | 68   | 192  |

#### (2) 今後のバスで重視すること

今後のバスで重視する事項は、「今後も運行し続けること」が最多となっています。次いで、「運賃が安いこと」や「運行本数が多いこと」等が続きます。町営バスで運行本数の多い下里線利用者では、特に「運行本数」への重視度が高くなっています。また、長大路線である色川線では「目的地に早く着けること」「運行時間帯が広いこと」の割合も高くなっています。

表 今後のバスで重視すること

| (複数回答) (%)        | 宇久井線 | 勝浦線  | 色川線  | 太田線  | 下里線  | 那智山線 | 計    |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| 今後も運行し続けること       | 36.8 | 62.5 | 42.9 | 14.8 | 77.5 | 62.3 | 55.7 |
| 運賃が安いこと           | 52.6 | 62.5 | 42.9 | 63.0 | 40.0 | 31.9 | 45.4 |
| 運行本数が多いこと         | 15.8 | 21.9 | 42.9 | 11.1 | 72.5 | 42.0 | 38.1 |
| バス停・駅から目的地等が近いこと  | 47.4 | 50.0 | 0.0  | 14.8 | 7.5  | 13.0 | 21.1 |
| 予約しなくても利用できること    | 10.5 | 40.6 | 14.3 | 11.1 | 5.0  | 20.3 | 18.0 |
| 地域公共交通が乗継ぎやすいこと   | 5.3  | 6.3  | 14.3 | 37.0 | 22.5 | 13.0 | 16.5 |
| 目的地に早く着けること       | 26.3 | 9.4  | 42.9 | 14.8 | 5.0  | 15.9 | 14.4 |
| 運行時間帯が広いこと(早朝・夜間) | 0.0  | 3.1  | 42.9 | 7.4  | 17.5 | 11.6 | 10.8 |
| 乗換無しに目的地に行けること    | 15.8 | 9.4  | 0.0  | 11.1 | 0.0  | 7.2  | 7.2  |
| 路線や時刻表が分かりやすいこと   | 5.3  | 3.1  | 0.0  | 0.0  | 10.0 | 8.7  | 6.2  |
| 駅・バス停で安全・快適に待てること | 10.5 | 9.4  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 10.1 | 6.2  |
| バス停周辺のまちに活気があること  | 5.3  | 3.1  | 14.3 | 0.0  | 0.0  | 1.4  | 2.1  |
| 運行経費が安いこと         | 0.0  | 6.3  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 1.4  | 1.5  |
| オンラインで予約・支払できること  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 3.7  | 0.0  | 0.0  | 0.5  |
| その他               | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 7.4  | 2.5  | 1.4  | 2.1  |
| n                 | 19   | 32   | 7    | 27   | 40   | 69   | 194  |

### 3.3 JR 紀勢本線利用者アンケート

#### 3.3.1 概要

地域公共交通（路線バス、町営バス）に対する利用者の意向把握のため、以下のとおりアンケートを実施しました。

表 地域公共交通利用者意向調査（JR 紀勢本線） 概要

| 項目    | 内容   | 備考        |
|-------|--|-----------|
| 目的    | 利用実態や利用意向等を把握し、今後の JR 紀勢本線のあり方等を検討する基礎資料とする  |           |
| 対象    | JR 紀勢本線の利用者  | 町内全駅に据え付け |
| 時期    | 令和 5 年 7 月設置   |           |
| 方法    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・紀伊勝浦駅前での調査票配布</li> <li>・調査票の据え置き配布、郵送回収</li> </ul> |           |
| 有効回収数 | 105 部  |           |

### 3.3.2 回答者属性

回答者の性別をみると、男女ともに回答が見られます。

回答者の年齢をみると、那智勝浦町民では幅広い世代の回答が、町外では30歳以上が、回答の中心となっています。

表 回答者の性別

| (択一回答) | (%) | 那智勝浦町 | 和歌山県 | 関西圏  | 中京圏  | 圏外   | 計    |
|--------|-----|-------|------|------|------|------|------|
| 男性     |     | 44.0  | 80.0 | 55.2 | 35.7 | 61.5 | 53.8 |
| 女性     |     | 56.0  | 20.0 | 44.8 | 64.3 | 38.5 | 46.2 |
| n      |     | 25    | 10   | 29   | 14   | 26   | 104  |

表 回答者の年齢

| (択一回答)        | (%) | 那智勝浦町 | 和歌山県 | 関西圏  | 中京圏  | 圏外   | 計    |
|---------------|-----|-------|------|------|------|------|------|
| 就学前児童         |     | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  |
| 小学生           |     | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 3.8  | 1.0  |
| 中学・高校生・高専生    |     | 12.5  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 2.9  |
| 10～20歳代(学生除く) |     | 8.3   | 0.0  | 10.3 | 0.0  | 3.8  | 5.8  |
| 30歳代          |     | 4.2   | 10.0 | 10.3 | 14.3 | 11.5 | 9.7  |
| 40歳代          |     | 0.0   | 40.0 | 3.4  | 21.4 | 11.5 | 10.7 |
| 50歳代          |     | 16.7  | 30.0 | 20.7 | 35.7 | 19.2 | 22.3 |
| 60～64歳        |     | 8.3   | 20.0 | 17.2 | 7.1  | 23.1 | 15.5 |
| 65～74歳        |     | 20.8  | 0.0  | 24.1 | 14.3 | 15.4 | 17.5 |
| 75～84歳        |     | 16.7  | 0.0  | 13.8 | 7.1  | 11.5 | 11.7 |
| 85歳以上         |     | 12.5  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 2.9  |
| n             |     | 24    | 10   | 29   | 14   | 26   | 103  |

### 3.3.3 移動状況

#### (1) 自動車運転免許

町民では、「取得経験なし」が比較的多い一方で、町外からの来訪者では「所持」が多くみられます。

表 回答者の運転免許所持状況

| (択一回答) | (%) | 那智勝浦町 | 和歌山県  | 関西圏  | 中京圏  | 圏外   | 計    |
|--------|-----|-------|-------|------|------|------|------|
| 所持     |     | 40.0  | 100.0 | 75.9 | 85.7 | 96.2 | 76.0 |
| 返納検討中  |     | 0.0   | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  |
| 返納済    |     | 16.0  | 0.0   | 6.9  | 7.1  | 0.0  | 6.7  |
| 取得経験なし |     | 44.0  | 0.0   | 17.2 | 7.1  | 3.8  | 17.3 |
| n      |     | 25    | 10    | 29   | 14   | 26   | 104  |

## (2) 地域公共交通による外出目的

外出目的は、町民で買物や通院等の日常生活や、通勤・通学等が多いほか、町民以外の和歌山県在住者では、通勤利用が多くなっています。

和歌山県外からの来訪者では、旅行・観光目的が多くなっています。

表 回答者の外出目的

| (複数回答)    | (%)  | 那智勝浦町 | 和歌山県 | 関西圏  | 中京圏  | 圏外   | 計   |
|-----------|------|-------|------|------|------|------|-----|
| 通勤        | 19.2 | 50.0  | 3.4  | 14.3 | 0.0  | 12.4 |     |
| 通学        | 15.4 | 10.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 4.8  |     |
| 業務        | 3.8  | 0.0   | 3.4  | 0.0  | 0.0  | 1.9  |     |
| 買い物       | 42.3 | 0.0   | 3.4  | 7.1  | 7.7  | 14.3 |     |
| 通院・見舞い・通所 | 19.2 | 10.0  | 0.0  | 7.1  | 0.0  | 6.7  |     |
| 娯楽・飲食等    | 0.0  | 10.0  | 10.3 | 7.1  | 3.8  | 5.7  |     |
| 習い事・塾等    | 3.8  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 1.0  |     |
| スポーツ・レジャー | 0.0  | 10.0  | 3.4  | 7.1  | 0.0  | 2.9  |     |
| 旅行・観光     | 0.0  | 20.0  | 82.8 | 85.7 | 96.2 | 60.0 |     |
| 知人宅等訪問    | 11.5 | 0.0   | 3.4  | 0.0  | 0.0  | 3.8  |     |
| その他       | 3.8  | 10.0  | 3.4  | 0.0  | 7.7  | 4.8  |     |
| n         |      | 26    | 10   | 29   | 14   | 26   | 105 |

## (3) 移動手段

町民では、鉄道のほかに路線バスも多くみられます。

町外在住者では、路線バスや送迎サービス、徒歩の割合が比較的高くなっています。

表 回答者の利用交通手段

| (複数回答)         | (%)   | 那智勝浦町 | 和歌山県  | 関西圏   | 中京圏   | 圏外    | 計   |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 鉄道(JR)         | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |     |
| 路線バス(熊野御坊南海バス) | 19.2  | 20.0  | 34.5  | 35.7  | 56.0  | 34.6  |     |
| 町営バス           | 7.7   | 0.0   | 24.1  | 21.4  | 8.0   | 13.5  |     |
| 乗用タクシー         | 7.7   | 0.0   | 3.4   | 0.0   | 20.0  | 7.7   |     |
| 施設等の送迎サービス     | 0.0   | 10.0  | 24.1  | 28.6  | 12.0  | 14.4  |     |
| 自家用車等(自分で運転)   | 11.5  | 10.0  | 3.4   | 0.0   | 4.0   | 5.8   |     |
| 家族・知人等による送迎    | 11.5  | 10.0  | 0.0   | 0.0   | 8.0   | 5.8   |     |
| バイク・原付         | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0   |     |
| 自転車            | 3.8   | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 1.0   |     |
| 徒歩             | 7.7   | 10.0  | 13.8  | 28.6  | 4.0   | 11.5  |     |
| n              |       | 26    | 10    | 29    | 14    | 25    | 104 |

## (4) 交通手段の利用頻度

那智勝浦町民では、JR や路線バスの利用頻度が比較的高くなっています。

町外在住者では、和歌山県在住者で JR 利用が比較的高いことを除き、多くが「全く利用なし」となっています。

表 交通手段の利用頻度：JR

| (択一回答) | (%) | 那智勝浦町 | 和歌山県 | 関西圏  | 中京圏  | 圏外   | 計    |
|--------|-----|-------|------|------|------|------|------|
| 週6～7日  |     | 11.5  | 0.0  | 3.4  | 7.1  | 0.0  | 4.8  |
| 週3～5日  |     | 26.9  | 20.0 | 0.0  | 7.1  | 0.0  | 9.6  |
| 週1～2日  |     | 11.5  | 0.0  | 3.4  | 0.0  | 0.0  | 3.8  |
| 月1～3日  |     | 26.9  | 40.0 | 10.3 | 7.1  | 0.0  | 14.4 |
| 月に1日未満 |     | 23.1  | 20.0 | 17.2 | 21.4 | 12.0 | 18.3 |
| 全く利用なし |     | 0.0   | 20.0 | 65.5 | 57.1 | 88.0 | 49.0 |
| n      |     | 26    | 10   | 29   | 14   | 25   | 104  |

表 交通手段の利用頻度：路線バス

| (択一回答) | (%) | 那智勝浦町 | 和歌山県 | 関西圏  | 中京圏  | 圏外    | 計    |
|--------|-----|-------|------|------|------|-------|------|
| 週6～7日  |     | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  |
| 週3～5日  |     | 19.2  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 4.8  |
| 週1～2日  |     | 3.8   | 0.0  | 0.0  | 7.1  | 0.0   | 1.9  |
| 月1～3日  |     | 19.2  | 10.0 | 6.9  | 0.0  | 0.0   | 7.7  |
| 月に1日未満 |     | 7.7   | 30.0 | 13.8 | 7.1  | 0.0   | 9.6  |
| 全く利用なし |     | 50.0  | 60.0 | 79.3 | 85.7 | 100.0 | 76.0 |
| n      |     | 26    | 10   | 29   | 14   | 25    | 104  |

表 交通手段の利用頻度：町営バス

| (択一回答) | (%) | 那智勝浦町 | 和歌山県 | 関西圏  | 中京圏  | 圏外    | 計    |
|--------|-----|-------|------|------|------|-------|------|
| 週6～7日  |     | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  |
| 週3～5日  |     | 7.7   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 1.9  |
| 週1～2日  |     | 3.8   | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 1.0  |
| 月1～3日  |     | 7.7   | 0.0  | 3.4  | 0.0  | 0.0   | 2.9  |
| 月に1日未満 |     | 3.8   | 20.0 | 0.0  | 7.1  | 0.0   | 3.8  |
| 全く利用なし |     | 76.9  | 80.0 | 96.6 | 92.9 | 100.0 | 90.4 |
| n      |     | 26    | 10   | 29   | 14   | 25    | 104  |

表 交通手段の利用頻度：乗用タクシー

| (択一回答) | (%) | 那智勝浦町 | 和歌山県 | 関西圏   | 中京圏   | 圏外    | 計    |
|--------|-----|-------|------|-------|-------|-------|------|
| 週6～7日  |     | 0.0   | 0.0  | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0  |
| 週3～5日  |     | 0.0   | 0.0  | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0  |
| 週1～2日  |     | 0.0   | 0.0  | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 0.0  |
| 月1～3日  |     | 3.8   | 0.0  | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 1.0  |
| 月に1日未満 |     | 23.1  | 20.0 | 0.0   | 0.0   | 0.0   | 7.7  |
| 全く利用なし |     | 73.1  | 80.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 91.3 |
| n      |     | 26    | 10   | 29    | 14    | 25    | 104  |

## (5) 切符の買い方

切符の買い方をみると、那智勝浦町民では、「駅の券売機」や「ICOCA等のカード」が多くなっています。

町外在住者でも同様の傾向が見られますが、「駅の有人窓口」や「e5489」の利用もみられます。

表 切符の買い方

| (複数回答)     | (%) | 那智勝浦町 | 和歌山県 | 関西圏  | 中京圏  | 圏外   | 計    |
|------------|-----|-------|------|------|------|------|------|
| 駅の券売機      |     | 61.5  | 40.0 | 27.6 | 71.4 | 52.2 | 49.0 |
| ICOCA等のカード |     | 57.7  | 80.0 | 51.7 | 21.4 | 39.1 | 49.0 |
| 車内精算       |     | 15.4  | 10.0 | 3.4  | 0.0  | 4.3  | 6.9  |
| 駅の有人窓口     |     | 11.5  | 30.0 | 34.5 | 35.7 | 13.0 | 23.5 |
| e5489      |     | 7.7   | 20.0 | 24.1 | 0.0  | 13.0 | 13.7 |
| 定期券        |     | 7.7   | 0.0  | 3.4  | 21.4 | 4.3  | 6.9  |
| 自分では購入しない  |     | 0.0   | 0.0  | 6.9  | 0.0  | 8.7  | 3.9  |
| n          |     | 26    | 10   | 29   | 14   | 23   | 102  |

### 3.3.4 地域公共交通への意向

#### (1) JRの利用理由

JRの利用理由は「安心・安全に移動できる」が最多となり、「他に移動手段がない」を上回りました。従って、自家用車等と鉄道が比較のうえで鉄道を選択されている状況が推察されます。

このほか、町外在住者を中心に「目的地に早く着ける」「鉄道が好き」の回答も多い傾向にあります。

表 地域公共交通の利用理由

| (複数回答)<br>(%)        | 那智勝浦町 | 和歌山県 | 関西圏  | 中京圏  | 圏外   | 計    |
|----------------------|-------|------|------|------|------|------|
| 安心・安全に移動できる          | 44.0  | 70.0 | 25.0 | 35.7 | 42.3 | 39.8 |
| 他に移動手段がない            | 36.0  | 50.0 | 35.7 | 28.6 | 26.9 | 34.0 |
| 行きたいとき、行きたい場所に運行している | 32.0  | 10.0 | 21.4 | 14.3 | 34.6 | 25.2 |
| 送迎を頼まなくてよい           | 32.0  | 10.0 | 7.1  | 14.3 | 0.0  | 12.6 |
| 目的地に早く着ける            | 28.0  | 20.0 | 39.3 | 28.6 | 42.3 | 34.0 |
| 鉄道が好き                | 4.0   | 10.0 | 35.7 | 42.9 | 26.9 | 24.3 |
| 健康によい                | 0.0   | 0.0  | 7.1  | 7.1  | 3.8  | 3.9  |
| n                    | 25    | 10   | 28   | 14   | 26   | 103  |

#### (2) 駅で鉄道を待つ空間に求めること

那智勝浦町民では「わかりやすい時刻表等の掲示」「ベンチ」「冷暖房」と続きます。

町外の利用者では「お手洗い」や「冷暖房」が比較的多いほか、町民と比較して「喫茶・お土産屋等商店」の割合も高くなっています。

表 駅で鉄道を待つ空間に求めること

| (複数回答)<br>(%)        | 那智勝浦町 | 和歌山県 | 関西圏  | 中京圏  | 圏外   | 計    |
|----------------------|-------|------|------|------|------|------|
| わかりやすい時刻表・路線図・運賃表の掲示 | 50.0  | 20.0 | 41.4 | 28.6 | 50.0 | 41.9 |
| ベンチ                  | 46.2  | 50.0 | 34.5 | 21.4 | 42.3 | 39.0 |
| 冷暖房                  | 38.5  | 30.0 | 31.0 | 50.0 | 26.9 | 34.3 |
| 鉄道の遅れや待ち時間の案内        | 34.6  | 20.0 | 20.7 | 14.3 | 30.8 | 25.7 |
| お手洗い                 | 23.1  | 60.0 | 51.7 | 35.7 | 42.3 | 41.0 |
| Wi-Fi                | 19.2  | 20.0 | 13.8 | 14.3 | 23.1 | 18.1 |
| 自動販売機                | 19.2  | 20.0 | 6.9  | 0.0  | 19.2 | 13.3 |
| バスへの乗継情報案内           | 11.5  | 10.0 | 10.3 | 7.1  | 11.5 | 10.5 |
| 証明                   | 7.7   | 0.0  | 3.4  | 7.1  | 0.0  | 3.8  |
| 荷物置きや作業机             | 7.7   | 0.0  | 3.4  | 7.1  | 3.8  | 4.8  |
| 喫茶・お土産屋等商店           | 3.8   | 10.0 | 31.0 | 14.3 | 26.9 | 19.0 |
| 観光案内所                | 0.0   | 0.0  | 10.3 | 21.4 | 7.7  | 7.6  |
| レンタサイクル              | 0.0   | 0.0  | 6.9  | 7.1  | 0.0  | 2.9  |
| n                    | 26    | 10   | 29   | 14   | 26   | 105  |

## (3) 今後の JR で重視すること

今後の JR で重視することをみると、那智勝浦町民では「今後も運行しつづけること」が回答の 9 割を超えます。このほか、普通列車を中心とした運行本数の多さも高位となっています。

町外在住者では、このほかに「駅周辺に活力があること」や「駅の窓口が有人なこと」の回答が比較的多いほか、中京圏在住者では特急南紀の運行本数を重視する人が多くなっています。

表 今後の JR で重視すること

| (複数回答)<br>(%)            | 那智勝浦町 | 和歌山県 | 関西圏  | 中京圏  | 圏外   | 計    |
|--------------------------|-------|------|------|------|------|------|
| 今後も運行し続けること              | 92.0  | 70.0 | 65.5 | 64.3 | 60.0 | 70.9 |
| 普通電車の運行本数が多いこと           | 64.0  | 50.0 | 34.5 | 35.7 | 24.0 | 40.8 |
| 特急電車「くろしお」の運行本数が多いこと     | 40.0  | 50.0 | 34.5 | 35.7 | 36.0 | 37.9 |
| 特急電車「南紀」の運行本数が多いこと       | 28.0  | 30.0 | 17.2 | 78.6 | 36.0 | 34.0 |
| 駅でバスやタクシーに乗り継げること        | 20.0  | 20.0 | 34.5 | 21.4 | 20.0 | 24.3 |
| 運行時間帯が広いこと(早朝・夜間の運行)     | 20.0  | 20.0 | 24.1 | 21.4 | 8.0  | 18.4 |
| 駅で安全・快適に待てること            | 20.0  | 20.0 | 20.7 | 14.3 | 16.0 | 18.4 |
| 駅周辺に活力があること(スーパー、病院等がある) | 16.0  | 30.0 | 44.8 | 14.3 | 40.0 | 31.1 |
| 駅の窓口が有人なこと               | 16.0  | 40.0 | 17.2 | 14.3 | 16.0 | 18.4 |
| 鉄道による観光やイベント等があること       | 12.0  | 30.0 | 20.7 | 14.3 | 16.0 | 17.5 |
| 列車に自転車を持ち込めること(サイクルトレイン) | 12.0  | 0.0  | 0.0  | 7.1  | 4.0  | 4.9  |
| JR・路線バス両方に乗れるきっぷがあること    | 4.0   | 10.0 | 3.4  | 28.6 | 16.0 | 10.7 |
| 駅周辺の駐車場があること             | 4.0   | 30.0 | 0.0  | 0.0  | 4.0  | 4.9  |
| 駅や周辺がバリアフリーなこと           | 4.0   | 0.0  | 6.9  | 7.1  | 0.0  | 3.9  |
| 駅周辺に駐輪場があること             | 4.0   | 10.0 | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 1.9  |
| オンラインできっぷ等が購入・予約できること    | 0.0   | 10.0 | 6.9  | 7.1  | 24.0 | 9.7  |
| その他                      | 8.0   | 10.0 | 6.9  | 7.1  | 4.0  | 6.8  |
| n                        | 25    | 10   | 29   | 14   | 25   | 103  |

## 3.4 那智勝浦町民との意見交換会

### 3.4.1 概要

那智勝浦町内における「移動」について、現状やお困りごとを把握するとともに、改善や利用促進等について住民、行政等の関係者で意見を交わすことで、ニーズにあった実効性のある施策検討につなげるため、以下のとおり意見交換会を実施しました。

表 観光客へのアンケート 概要

| 項目   | 内容   | 備考                |
|------|--|-------------------|
| 実施場所 | 町内6地区  | 事前申込制 12月5日回覧にて募集 |
| 方法   | 集合形式による実施  | 各回1.5時間程度         |
| 開催日時 | 令和5(2023)年12月19日(火)、20日(水)   |                   |
| 内容   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・開会・趣旨説明</li> <li>・地域公共交通に関する情報提供</li> <li>・「移動」や「地域公共交通」にかかる問題やお困りごとにかかる意見交換</li> <li>・改善や利用促進にむけた意見やアイデアにかかる意見交換</li> </ul> |                   |

表 地区別の開催状況

| 地区   | 実施日       | 開始時間   | 場所            | 参加者数 |
|------|-----------|--------|---------------|------|
| 色川   | 12月19日(火) | 10:00～ | 口色川区民会館       | 15人  |
| 那智谷  |           | 13:30～ | 市野々コミュニティセンター | 12人  |
| 宇久井  |           | 16:30～ | 宇久井区民会館       | 9人   |
| 太田   | 12月20日(水) | 10:00～ | 交流センター太田の郷    | 10人  |
| 下里   |           | 13:30～ | 下里青年研修所       | 13人  |
| 市街地部 |           | 16:30～ | 那智勝浦町役場       | 14人  |

宇久井



那智谷



色川



市街地



下里



太田



講評

和歌山大学  
西川教授



写真 当日の風景

## 3.4.2 移動実態

通勤では、町内を中心とした動きがみられます。

買物では、町内の市街地周辺（A コープなち店、エバグリーン那智勝浦朝日店等）や、新宮市（スーパーセンターオークワ南紀店）を中心とした動きがみられます。また、下里・太地方面での動きもみられます。

病院では、町立温泉病院や、新宮市立医療センターのほか、各地の医院・診療所で広く動きがみられます。

お金の引き出しでは、郵便局を中心に、JA や銀行・信金の利用が見られるほか、役場や商業施設（ATM）利用も見られます。

表 移動先と手段

| 目的 | 行先                     | マイカー | バス・タクシー | 電車 | 徒歩・自転車 | 計  |
|----|------------------------|------|---------|----|--------|----|
| 通勤 | 田畑                     | 6    | 0       | 0  | 7      | 13 |
|    | いきいきサロン                | 5    | 0       | 0  | 1      | 6  |
|    | 町内                     | 21   | 0       | 0  | 7      | 28 |
|    | 東牟婁内・町外                | 7    | 0       | 0  | 0      | 7  |
|    | 東牟婁以遠                  | 1    | 0       | 2  | 0      | 3  |
| 買物 | Aコープなち店                | 40   | 3       | 0  | 2      | 45 |
|    | エバグリーン勝浦店              | 19   | 0       | 0  | 2      | 21 |
|    | ドラッグセイムス那智勝浦朝日店        | 6    | 2       | 0  | 0      | 8  |
|    | コーナンホームストック勝浦店         | 2    | 2       | 0  | 1      | 5  |
|    | 道の駅なち 農産物直売所           | 2    | 0       | 0  | 0      | 2  |
|    | 勝浦市街地                  | 1    | 0       | 0  | 4      | 5  |
|    | 下里hati                 | 8    | 0       | 0  | 4      | 12 |
|    | 下里市街地                  | 6    | 1       | 0  | 0      | 7  |
|    | 交流センター太田の郷             | 3    | 0       | 0  | 0      | 3  |
|    | 移動販売                   | 0    | 0       | 0  | 2      | 2  |
|    | スーパーセンターオークワ南紀店周辺<新宮市> | 44   | 2       | 0  | 0      | 46 |
|    | イオン新宮店周辺<新宮市>          | 11   | 0       | 0  | 0      | 11 |
|    | 太地漁協スーパー<太地町>          | 6    | 0       | 0  | 0      | 6  |
|    | 東牟婁以遠                  | 1    | 0       | 1  | 0      | 2  |
| 病院 | 町立温泉病院                 | 18   | 2       | 0  | 0      | 20 |
|    | 町内・市街地                 | 14   | 2       | 1  | 2      | 19 |
|    | 町内・宇久井                 | 3    | 0       | 0  | 0      | 3  |
|    | 色川診療所                  | 1    | 0       | 0  | 0      | 1  |
|    | 町内・下里                  | 6    | 1       | 0  | 6      | 13 |
|    | 新宮市立医療センター<新宮市>        | 10   | 1       | 0  | 0      | 11 |
|    | 新宮市その他                 | 6    | 0       | 1  | 0      | 7  |
|    | 太地町                    | 3    | 0       | 0  | 0      | 3  |
|    | 東牟婁内・町外                | 1    | 0       | 0  | 0      | 1  |
|    | 東牟婁以遠                  | 3    | 0       | 1  | 0      | 4  |
|    | 病院・医院(場所不明)            | 5    | 2       | 0  | 0      | 7  |
| お金 | 郵便局                    | 18   | 1       | 0  | 9      | 28 |
|    | 紀陽銀行                   | 10   | 1       | 0  | 3      | 14 |
|    | JA                     | 9    | 4       | 0  | 0      | 13 |
|    | 那智勝浦町役場                | 5    | 1       | 0  | 1      | 7  |
|    | 新宮信用金庫                 | 4    | 0       | 0  | 1      | 5  |
|    | 太地町                    | 7    | 0       | 0  | 0      | 7  |
|    | スーパーセンターオークワ南紀店周辺<新宮市> | 2    | 0       | 0  | 0      | 2  |

## 3.4.3 お困りごとや解決へのアイデア

## (1) 既存の地域公共交通の改善にかかる事項

バス路線やダイヤについては、改善を求める声が見られました。

バス運賃は、町営バス等で75歳以上の町民を無料としていることを踏まえ、一定の運賃を取るべきとの声が見られました。

バス車両は、小型化による効率化や、バス車内での娯楽の提供等の声がありました。

バス運転手は、利用者から評価する声があがっています。

JRについては、「残して欲しい」という声や、利便性向上を求める声があるほか、駅の拠点化等、JRとまちづくりとの連携へのアイデアが上がっています。

表 主な意見・アイデア（既存の地域公共交通の改善にかかる事項）

| 項目     | 内容  | 色川 | 那智谷 | 宇久井 | 太田 | 下里 | 市街地 |
|--------|---|----|-----|-----|----|----|-----|
| バスの路線  | ・自宅や目的地からバス停までの距離があり、利用しづらい                               | ○  | ○   | ○   | ○  | ○  | ○   |
|        | ・路線バスが町立温泉病院や役場に乗り入れてほしい                                  |    | ○   |     |    |    |     |
|        | ・曜日や往路・復路により、一部便で集落内をまわってはどうか                             |    | ○   |     |    |    |     |
|        | ・利用が少ない一部の便を市街地への直通に切り替えてはどうか                             |    |     |     |    | ○  |     |
| バスのダイヤ | ・高速バス（関東～紀伊勝浦駅）の到着と町営バス色川線の発車を調整して乗り継げるようにしてはどうか          | ○  |     |     |    |    |     |
|        | ・市街地で病院、買物をして帰宅できるダイヤ設定にしてほしい                             | ○  |     |     | ○  | ○  |     |
|        | ・運行本数を増加させてほしい  | ○  |     | ○   | ○  | ○  | ○   |
|        | ・乗継ぎ改善が重要（地域公共交通どうし、自家用車・二輪とJR等）                          | ○  |     | ○   |    | ○  |     |
|        | ・夜間の交通手段がない（タクシーが少ない）                                     |    | ○   |     |    |    |     |
| バスの運賃  | ・運賃はちゃんと取って欲しい（無料では利用に気を遣う／子どもからは運賃を取るのに...）              |    |     |     | ○  |    | ○   |
|        | ・地域公共交通は維持が重要。運賃をとってもよい                                   |    |     |     |    |    | ○   |
| バスの車両  | ・車両のサイズを小さくしてはどうか   |    |     | ○   |    |    |     |
|        | ・カラオケができるバスはどうか   |    |     | ○   |    |    |     |
|        | ・太田線・下里線乗継ぎの際のステップがづらい                                    |    |     |     |    | ○  |     |
| バスの運転手 | ・運転手がみな良い人なので楽しく利用できている                                   |    |     | ○   |    |    |     |
|        | ・運転手が利用者の顔を覚えて気遣いをしておりすごい                                 |    |     |     |    | ○  |     |
| JR     | ・JRを残してほしい  |    |     |     | ○  |    | ○   |
|        | ・切符が買いにくい（無人駅／券売機の難しさ）                                    |    |     |     |    | ○  |     |
|        | ・列車の運行本数が少ない  |    |     |     |    |    | ○   |
|        | ・駅をまちの拠点としてはどうか（宇久井駅のカフェ開業／紀伊勝浦駅2階への観光案内所スタッフ配置と切符購入サポート） |    |     | ○   |    |    | ○   |
|        | ・列車の待ち時間やくろしお乗車時間をビジネスチャンスに                               |    |     |     |    |    | ○   |

## (2) 地域公共交通にかかる全般的な事項

地域公共交通への考え方については、「残して欲しい」という声のほか、「全てを良くするのは難しい」という考えのもと、「利用者を優先する」「生活をバスにあわせる」というアイデアがあがっています。また、「行政、地域の連携」を挙げる声も上がりました。

地域公共交通の情報案内については、PRが必要との声があがりました。

まちづくりについては、駅・バス停周辺で“歩ける”環境整備を求める声のほか、“地域が元気になる”ためにバスを活用すべきとのアイデアが上がりました。

利用促進については、積極的な利用に向けた声のほか、実際に町営バスを利用したおでかけをした経験をご紹介いただく場面もありました。

交通モード再編の視点では、「予約制導入」や「乗用タクシーの乗り合い」「地域住民による輸送」「まちなかの移動支援」などのアイデアが上がりました。

表 主な意見・アイデア（地域公共交通にかかる全般的な事項）

| 項目          | 内容  | 色川 | 那智谷 | 宇久井 | 太田 | 下里 | 市街地 |
|-------------|---|----|-----|-----|----|----|-----|
| 地域公共交通への考え方 | ・今のままで十分。残してほしい。感謝している。                                   | ○  |     |     | ○  | ○  |     |
|             | ・「今」は困っていない。「将来」は困ると思う                                    |    |     | ○   |    |    | ○   |
|             | ・全てを良くするのは無理なので、「良く使っている人（高校生、高齢者等）」を優先してはどうか             | ○  |     | ○   |    |    |     |
|             | ・「生活をバスにあわせる」ことも必要  |    |     |     | ○  |    |     |
|             | ・「役場で頑張る。地域でも頑張る。」という連携が必要                                | ○  |     |     |    | ○  |     |
| 地域公共交通の情報案内 | ・PRが必要（乗り方やフリー乗降の周知／目立つ車両へのラッピング）                         | ○  |     | ○   | ○  | ○  | ○   |
|             | ・外国人向けの対応が必要（外国語表記の充実）                                    |    |     |     | ○  |    | ○   |
|             | ・市街地では町営バスの本数が多い。案内を分かりやすくすればまちなかの移動に利用できるのではないか。         |    | ○   |     |    |    |     |
| まちづくり       | ・バス停周辺を歩きやすくしてほしい（段差／まちの明るさ）                              |    |     | ○   |    |    | ○   |
|             | ・バス停環境を改善してほしい（屋根）  |    |     | ○   |    |    |     |
|             | ・地域公共交通の路線設定とあわせ、狭隘道路の部分的な拡幅等のインフラ整備との連携が必要               | ○  |     |     |    |    |     |
|             | ・地域が元気になるバスにすることが必要                                       |    |     | ○   |    |    |     |
|             | ・高齢者がもっと外に出たくなるように！                                       |    |     | ○   |    |    |     |
| 利用促進        | ・地域公共交通の便利のよい地域こそ積極的に利用を！                                 | ○  |     |     |    |    |     |
|             | ・乗っていないのはもったいない！  | ○  |     | ○   |    |    |     |
|             | ・町営バスでのツアーを実施した（色川線ツアー／買い物ツアー）                            |    |     |     |    | ○  |     |
| 交通モード再編     | ・利用の少ないバスは予約制運行にしてはどうか（ITによるシステムは高齢者に使いこなせるか不安はある）        |    |     | ○   | ○  |    |     |
|             | ・乗用タクシーの乗合い利用を推進してはどうか                                    |    |     | ○   |    |    |     |
|             | ・市街地と地域の拠点まではバス、地域内は住民で輸送してはどうか（運転手は地域住民／車両は公共施設の空き時間を活用） | ○  |     |     | ○  |    |     |
|             | ・まちなかの移動は小型の乗り物のシェアサービスがよいのでは                             |    | ○   |     |    |    |     |

## 3.5 日本人観光客へのアンケート

### 3.5.1 概要

観光客の公共交通利用実態や意向等の把握のため、以下のとおりアンケートを実施しました。

表 日本人観光客へのアンケート 概要

| 項目    | 内容  | 備考  |
|-------|---|---|
| 目的    | 利用実態や利用意向等を把握し、今後の地域公共交通のあり方等を検討する基礎資料とする |   |
| 対象    | 過去5か年程度以内に、那智勝浦町へ観光目的で来訪した人               | 国内在住者   |
| 時期    | 令和5年9月下旬                                  |   |
| 方法    | Web調査会社のモニターへのweb上での調査                    | 割付は、以下を満たすよう調整<br>・地域公共交通利用者：非利用者＝1：1<br>・近畿圏在住者：非在住者＝1：1 |
| 有効回収数 | 500人                                      |   |

※アンケート表頭は、以下の属性の人としている。

- ・近畿利用 : 近畿圏の在住者で、那智勝浦町訪問時に地域公共交通を利用した人
- ・近畿非利用 : 近畿圏の在住者で、那智勝浦町訪問時に地域公共交通を利用しなかった人
- ・圏外利用 : 近畿圏外の在住者で、那智勝浦町訪問時に地域公共交通を利用した人
- ・圏外非利用 : 近畿圏外の在住者で、那智勝浦町訪問時に地域公共交通を利用しなかった人

### 3.5.2 回答者属性

回答者の性別をみると、男性を中心とした回答となっています。

回答者の年齢をみると、50～74歳が中心となっています。

表 回答者の性別

| (択一回答) | (%) | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|--------|-----|------|-------|------|-------|------|
| 男性     |     | 72.7 | 72.9  | 66.7 | 71.2  | 70.9 |
| 女性     |     | 27.3 | 27.1  | 33.3 | 28.8  | 29.1 |
|        | n   | 132  | 118   | 117  | 132   | 499  |

表 回答者の年齢

| (択一回答) | (%) | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|--------|-----|------|-------|------|-------|------|
| 30歳未満  |     | 3.0  | 1.7   | 12.7 | 3.0   | 5.0  |
| 30歳代   |     | 10.6 | 4.2   | 20.3 | 6.1   | 10.2 |
| 40歳代   |     | 10.6 | 13.6  | 17.8 | 9.1   | 12.6 |
| 50歳代   |     | 28.8 | 30.5  | 19.5 | 22.0  | 25.2 |
| 60-64歳 |     | 16.7 | 18.6  | 6.8  | 15.9  | 14.6 |
| 65-74歳 |     | 22.7 | 24.6  | 18.6 | 33.3  | 25.0 |
| 75歳以上  |     | 7.6  | 6.8   | 4.2  | 10.6  | 7.4  |
|        | n   | 132  | 118   | 118  | 132   | 500  |

### 3.5.3 観光状況

#### (1) 来訪回数

来訪回数は、「1回」が最も多くなっています。

表 回答者の那智勝浦町への来訪経験回数

| (択一回答) | (%) | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|--------|-----|------|-------|------|-------|------|
| 1回     |     | 52.3 | 45.8  | 64.4 | 72.0  | 58.8 |
| 2回     |     | 24.2 | 18.6  | 18.6 | 13.6  | 18.8 |
| 3回以上   |     | 23.5 | 35.6  | 16.9 | 14.4  | 22.4 |
|        | n   | 132  | 118   | 118  | 132   | 500  |

#### (2) 宿泊状況

宿泊状況は、「1泊2日」が最も多くなっています。近畿在住者では、「地域公共交通利用者」が、「地域公共交通非利用者」より宿泊者の割合が高くなっています。

表 回答者の那智勝浦町での宿泊状況

| (択一回答) | (%) | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|--------|-----|------|-------|------|-------|------|
| 日帰り    |     | 12.1 | 29.7  | 15.3 | 16.7  | 18.2 |
| 1泊2日   |     | 68.9 | 55.9  | 51.7 | 52.3  | 57.4 |
| 2泊3日以上 |     | 18.9 | 14.4  | 33.1 | 31.1  | 24.4 |
|        | n   | 132  | 118   | 118  | 132   | 500  |

#### (3) 来訪者数とその属性

来訪者数は、「2人」が最も多くなっています。特に、近畿在住者の地域公共交通非利用者では、「1人」の割合が少なくなっています。

同行者の属性をみると、地域公共交通非利用者で「夫婦・恋人」が最も多い一方で、地域公共交通利用者では「家族・親戚・親子」が多い傾向にあります。

表 回答者の那智勝浦町への来訪人数

| (択一回答) | (%) | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|--------|-----|------|-------|------|-------|------|
| 1人     |     | 15.9 | 8.5   | 18.6 | 14.4  | 14.4 |
| 2人     |     | 43.2 | 48.3  | 33.1 | 48.5  | 43.4 |
| 3人     |     | 16.7 | 16.9  | 21.2 | 14.4  | 17.2 |
| 4人     |     | 16.7 | 10.2  | 11.9 | 11.4  | 12.6 |
| 5人以上   |     | 7.6  | 16.1  | 15.3 | 11.4  | 12.4 |
|        | n   | 132  | 118   | 118  | 132   | 500  |

表 回答者の那智勝浦町への同行者の属性

| (択一回答)    | (%) | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|-----------|-----|------|-------|------|-------|------|
| 夫婦・恋人     |     | 29.5 | 39.8  | 25.4 | 39.4  | 33.6 |
| 家族・親戚・親子  |     | 36.4 | 30.5  | 31.4 | 26.5  | 31.2 |
| 友人・知人     |     | 15.9 | 16.9  | 22.9 | 13.6  | 17.2 |
| 1人で       |     | 15.9 | 8.5   | 18.6 | 14.4  | 14.4 |
| 職場・学校等の団体 |     | 2.3  | 4.2   | 1.7  | 6.1   | 3.6  |
|           | n   | 132  | 118   | 118  | 132   | 500  |

## (4) 観光来訪目的

来訪目的をみると、「名所・観光施設・旧跡・社寺参詣」が最も多く、次いで「温泉」が続きます。

表 回答者の那智勝浦町への来訪目的

| (複数回答)<br>(%)          | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|------------------------|------|-------|------|-------|------|
| 名所・観光施設・旧跡・社寺参詣        | 75.8 | 84.7  | 61.0 | 83.2  | 76.4 |
| 温泉                     | 63.6 | 51.7  | 46.6 | 42.7  | 51.3 |
| 自然鑑賞・散策・ハイキング(熊野古道等)   | 22.7 | 18.6  | 30.5 | 24.4  | 24.0 |
| グルメ・ショッピング             | 27.3 | 22.9  | 23.7 | 16.8  | 22.6 |
| 町歩き・町並み鑑賞              | 15.9 | 7.6   | 21.2 | 6.9   | 12.8 |
| ドライブ                   | 2.3  | 21.2  | 2.5  | 12.2  | 9.4  |
| 海水浴・川泳ぎ                | 5.3  | 3.4   | 8.5  | 0.8   | 4.4  |
| スポーツアクティビティ・キャンプ・釣り    | 2.3  | 1.7   | 9.3  | 3.8   | 4.2  |
| 文化等体験型(文化、ものづくり、農業体験等) | 1.5  | 0.0   | 8.5  | 3.1   | 3.2  |
| 祭事・イベント                | 3.0  | 0.0   | 0.0  | 3.1   | 1.6  |
| その他                    | 1.5  | 3.4   | 0.0  | 0.8   | 1.4  |
| n                      | 132  | 118   | 118  | 131   | 499  |

## (5) 観光来訪場所

来訪場所をみると、町内では「熊野那智大社・那智山青岸渡寺・那智の滝」が最も多くなっています。町外では、串本町や白浜町等とあわせた訪問が多くみられます。特に地域公共交通非利用者では、町外への訪問割合が高くなっています。

表 回答者の那智勝浦町への来訪場所

| (複数回答)<br>(%)          | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|------------------------|------|-------|------|-------|------|
| 熊野那智大社・那智山青岸渡寺・那智の滝    | 86.4 | 87.3  | 69.5 | 86.3  | 82.6 |
| 南紀勝浦温泉                 | 40.9 | 32.2  | 37.3 | 35.1  | 36.5 |
| その他の熊野古道               | 18.9 | 19.5  | 18.6 | 27.5  | 21.2 |
| 勝浦漁港にぎわい市場             | 25.8 | 22.0  | 19.5 | 11.5  | 19.6 |
| 大門坂                    | 16.7 | 8.5   | 16.9 | 19.8  | 15.6 |
| 補陀洛山寺・浜の宮王子            | 9.8  | 7.6   | 28.8 | 8.4   | 13.4 |
| 生まぐる市場(競り)             | 13.6 | 8.5   | 20.3 | 7.6   | 12.4 |
| 紀の松島めぐり(遊覧船)           | 15.9 | 0.8   | 17.8 | 6.9   | 10.4 |
| 串本町(潮岬、橋杭岩等)           | 28.8 | 37.3  | 17.8 | 27.5  | 27.9 |
| 白浜町(アドベンチャーワールド、白浜温泉等) | 23.5 | 33.9  | 23.7 | 27.5  | 27.1 |
| 新宮市(熊野速玉大社等)           | 19.7 | 16.1  | 28.0 | 22.1  | 21.4 |
| 田辺市本宮町(熊野本宮大社等)        | 20.5 | 20.3  | 20.3 | 16.0  | 19.2 |
| 太地町(くじらの博物館等)          | 18.9 | 22.9  | 16.9 | 14.5  | 18.2 |
| その他                    | 0.8  | 2.5   | 0.8  | 1.5   | 1.4  |
| n                      | 132  | 118   | 118  | 131   | 499  |

## (6) 観光情報の入手方法

情報の入手方法をみると、「ガイドブック」や「那智勝浦町 web サイト」が多くなっています。地域公共交通利用者では、非利用者と比較して情報を「特に入手しなかった」割合が小さくなっています。

表 回答者の那智勝浦町にかかる観光情報の入手方法

| (複数回答)<br>(%)     | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|-------------------|------|-------|------|-------|------|
| ガイドブック            | 34.1 | 18.6  | 36.4 | 29.5  | 29.8 |
| 那智勝浦町webサイト       | 34.1 | 17.8  | 36.4 | 20.5  | 27.2 |
| 交通事業者の発信(HP、チラシ等) | 16.7 | 14.4  | 19.5 | 6.8   | 14.2 |
| 観光施設・宿泊施設         | 16.7 | 12.7  | 11.0 | 8.3   | 12.2 |
| 地域の観光案内所          | 16.7 | 5.1   | 17.8 | 8.3   | 12.0 |
| 家族・知人             | 11.4 | 10.2  | 22.0 | 4.5   | 11.8 |
| SNS               | 11.4 | 11.0  | 16.1 | 6.1   | 11.0 |
| 旅行業者              | 12.1 | 1.7   | 16.9 | 11.4  | 10.6 |
| ポスター・パンフレット       | 7.6  | 3.4   | 15.3 | 6.1   | 8.0  |
| 新聞・雑誌             | 4.5  | 4.2   | 12.7 | 3.8   | 6.2  |
| 駅・バス停             | 12.9 | 0.0   | 10.2 | 0.8   | 6.0  |
| テレビ・ラジオ           | 2.3  | 6.8   | 9.3  | 3.0   | 5.2  |
| その他               | 0.8  | 0.8   | 0.8  | 4.5   | 1.8  |
| 特に入手しなかった         | 15.9 | 40.7  | 10.2 | 33.3  | 25.0 |
| n                 | 132  | 118   | 118  | 132   | 500  |

## (7) 観光来訪時の支出額

支出額をみると、地域公共交通利用者で宿泊費や交通費への支出が多い傾向にあります。また、利用総額は、非利用者と比較して利用者で多くなっています。

一方で、飲食費は非利用者のほうが多い傾向にあります。これは、利用者に1泊以上の宿泊者が多く、飲食費が宿泊費に含まれていることが一因として推察されます。

表 回答者の那智勝浦町観光における支出額

| 平均値<br>(千円) | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|-------------|------|-------|------|-------|------|
| 宿泊費         | 13.1 | 12.1  | 13.4 | 11.5  | 12.5 |
| 飲食費         | 6.2  | 6.6   | 7.0  | 8.0   | 6.9  |
| 交通費         | 9.2  | 5.8   | 12.6 | 5.7   | 8.3  |
| その他         | 5.1  | 4.0   | 6.2  | 4.9   | 5.0  |
| 計           | 33.5 | 28.6  | 39.1 | 30.1  | 32.8 |
| n           | 100  | 84    | 78   | 83    | 345  |

## 3.5.4 観光時の交通手段利用状況

## (1) 利用した交通手段

交通手段は、地域公共交通利用者の多くが特急くろしお又は南紀を中心とした利用がみられます。また、近畿圏外の地域公共交通利用者で、JR普通列車や路線バスの利用が多い傾向にあります。

地域公共交通非利用者では、自家用車や貸切バス、レンタカーの利用が多くみられます。

表 回答者の那智勝浦町来訪時の交通手段

| (複数回答)    | (%) | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|-----------|-----|------|-------|------|-------|------|
| 特急くろしお    |     | 81.1 | 0.0   | 60.2 | 0.0   | 35.7 |
| 特急南紀      |     | 10.6 | 0.0   | 33.1 | 0.0   | 10.6 |
| JR紀勢線     |     | 15.2 | 0.0   | 28.8 | 0.0   | 10.8 |
| 路線バス      |     | 20.5 | 0.0   | 31.4 | 0.0   | 12.9 |
| 町営バス      |     | 7.6  | 0.0   | 10.2 | 0.0   | 4.4  |
| 貸切バス      |     | 6.1  | 9.3   | 6.8  | 20.8  | 10.8 |
| ホテル等の送迎バス |     | 8.3  | 0.0   | 11.9 | 0.8   | 5.2  |
| タクシー      |     | 8.3  | 0.0   | 19.5 | 5.4   | 8.2  |
| 自家用車      |     | 12.1 | 82.2  | 10.2 | 53.8  | 39.2 |
| レンタカー     |     | 6.1  | 5.9   | 17.8 | 14.6  | 11.0 |
| バイク       |     | 2.3  | 5.9   | 3.4  | 1.5   | 3.2  |
| レンタサイクル   |     | 0.8  | 0.0   | 7.6  | 0.0   | 2.0  |
| 自分の自転車    |     | 1.5  | 2.5   | 1.7  | 4.6   | 2.6  |
| その他       |     | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.8   | 0.2  |
|           | n   | 132  | 118   | 118  | 130   | 498  |

※その他：「ヨット」

## (2) 各交通手段を利用した理由

交通手段の利用理由をみると、「都合のいい時に移動できる」が鉄道や自家用車等で多くなっています。また、その選択の割合は、地域公共交通に比して自家用車やレンタカー等で高くなっています。

鉄道や路線バスでは「観光地までアクセスしやすい」「移動コストが安い」「到着時刻が予想できる」ことも比較的多くなっています。

表 回答者が那智勝浦町来訪時に各交通手段を利用した理由

| (複数回答)         | (%) | 特急くろしお | 特急南紀 | JR紀勢線 | 路線バス | 町営バス | タクシー | 貸切バス | 送迎バス | 自家用車 | レンタカー | バイク  | レンタサイクル | 自分の自転車 |
|----------------|-----|--------|------|-------|------|------|------|------|------|------|-------|------|---------|--------|
| 都合のいい時に移動できる   |     | 32.6   | 20.8 | 31.5  | 20.3 | 4.5  | 24.0 | 34.1 | 11.3 | 70.8 | 61.8  | 56.3 | 40.0    | 30.8   |
| 観光地までアクセスしやすい  |     | 26.4   | 20.8 | 14.8  | 28.1 | 27.3 | 8.0  | 26.8 | 26.4 | 23.1 | 30.9  | 18.8 | 0.0     | 23.1   |
| 移動コストが安い       |     | 11.8   | 9.4  | 24.1  | 25.0 | 18.2 | 36.0 | 4.9  | 11.3 | 14.9 | 12.7  | 18.8 | 20.0    | 7.7    |
| 到着時刻が予想できる     |     | 20.8   | 15.1 | 13.0  | 10.9 | 4.5  | 4.0  | 2.4  | 5.7  | 1.0  | 3.6   | 0.0  | 10.0    | 0.0    |
| 途中で立ち寄りができる    |     | 8.4    | 17.0 | 25.9  | 10.9 | 13.6 | 4.0  | 14.6 | 9.4  | 48.7 | 49.1  | 18.8 | 40.0    | 30.8   |
| 快適に移動できる       |     | 18.5   | 13.2 | 3.7   | 6.3  | 4.5  | 8.0  | 14.6 | 7.5  | 12.8 | 18.2  | 18.8 | 0.0     | 0.0    |
| 所要時間が短い        |     | 13.5   | 11.3 | 3.7   | 4.7  | 4.5  | 4.0  | 12.2 | 3.8  | 4.1  | 5.5   | 18.8 | 0.0     | 0.0    |
| 乗り換え回数が少ない     |     | 11.8   | 9.4  | 3.7   | 4.7  | 9.1  | 0.0  | 7.3  | 11.3 | 3.6  | 0.0   | 0.0  | 0.0     | 0.0    |
| それ以外に交通手段がない   |     | 5.6    | 9.4  | 7.4   | 17.2 | 4.5  | 4.0  | 9.8  | 0.0  | 1.0  | 5.5   | 0.0  | 10.0    | 0.0    |
| 同行者がいる(親、子ども等) |     | 5.6    | 9.4  | 9.3   | 4.7  | 27.3 | 32.0 | 7.3  | 3.8  | 16.9 | 14.5  | 6.3  | 10.0    | 0.0    |
| 荷物が多い          |     | 3.9    | 5.7  | 5.6   | 7.8  | 18.2 | 16.0 | 19.5 | 7.5  | 15.9 | 7.3   | 0.0  | 10.0    | 30.8   |
| その移動手段が好き      |     | 5.6    | 5.7  | 7.4   | 9.4  | 0.0  | 0.0  | 4.9  | 3.8  | 7.2  | 7.3   | 43.8 | 0.0     | 7.7    |
| 経路情報が調べやすい     |     | 3.9    | 7.5  | 7.4   | 6.3  | 13.6 | 0.0  | 0.0  | 1.9  | 2.6  | 1.8   | 0.0  | 10.0    | 0.0    |
| 他に選択肢がない       |     | 0.6    | 5.7  | 3.7   | 1.6  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 45.3 | 0.0  | 1.8   | 0.0  | 10.0    | 7.7    |
| その他            |     | 0.0    | 0.0  | 0.0   | 1.6  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 1.9  | 1.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0     | 7.7    |
|                | n   | 178    | 53   | 54    | 64   | 22   | 41   | 53   | 25   | 195  | 55    | 16   | 10      | 13     |

## 3.5.5 地域公共交通への意向

## (3) 那智勝浦町の地域公共交通への重視事項

地域公共交通へ重視する事項をみると、いずれの属性でも「目的地に行く便があること」「運休や遅延がないこと」が多くなっています。

地域公共交通利用者では、「乗り継ぎのしやすさ」や「運行路線・本数の増加」が比較的多く、サービスの利便性向上が求められています。

一方で、非利用者では、「駅・バス停の環境整備」「車内のWi-Fi等の通信設備の整備」「周遊バスの運行」「周辺観光情報の提供」が多く、観光分野のサービスや快適性の向上が求められています。

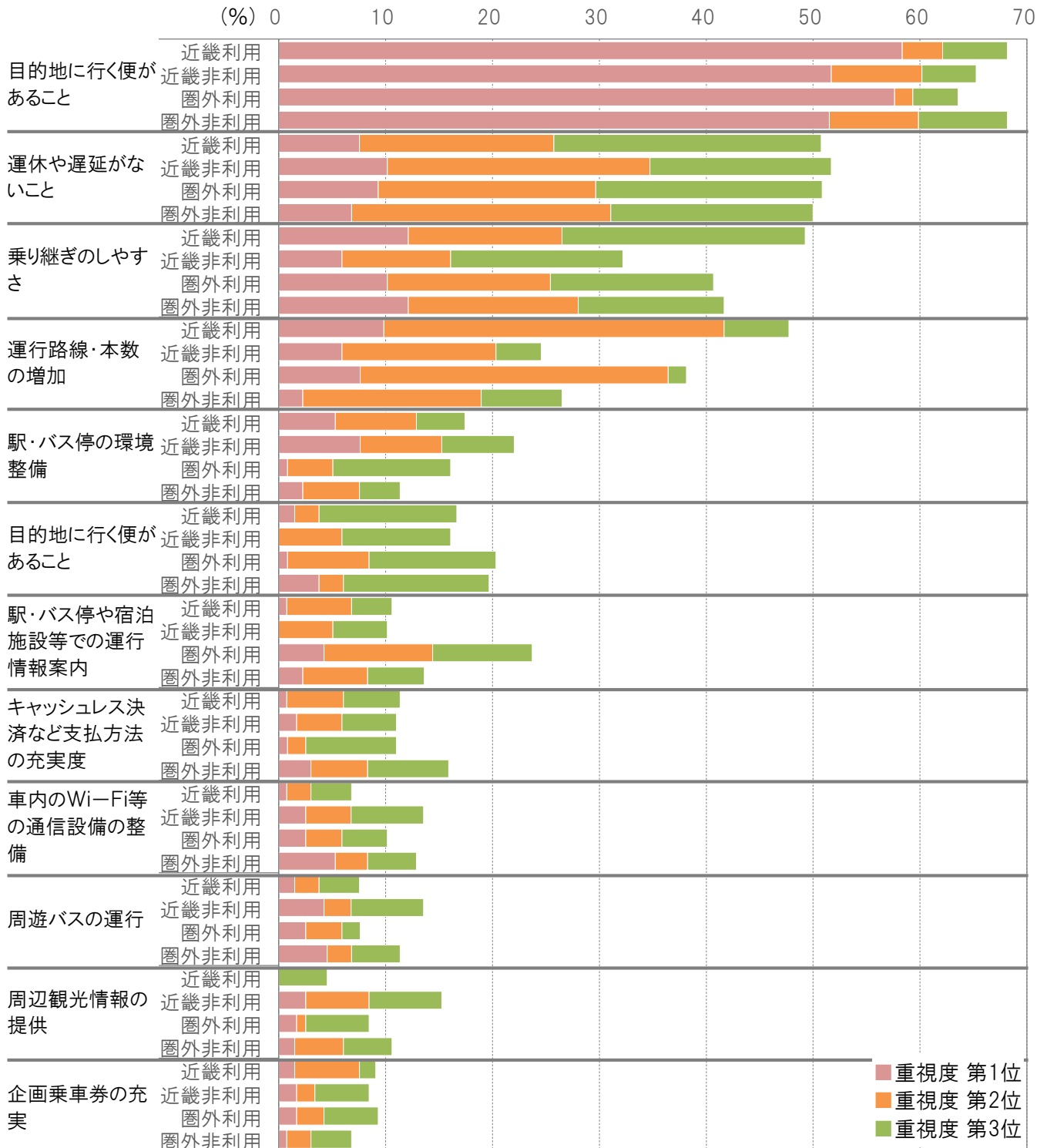


図 回答者が那智勝浦町の地域公共交通で重視する事項

## (4) 自家用車及び地域公共交通への不満や不安

自家用車移動時の不満や不安をみると、「ガソリン代が高い」「交通渋滞が多い」との回答が多い傾向にあります。近畿在住者の地域公共交通利用者では「運転が疲れる」の選択が最も多くなっています。

地域公共交通による移動時の不満や不安をみると、「運行本数が少ない」ことが最も多く、次いで「自分の行きたい目的地に行く便がない」ことが続きます。一方で、「特に不満・不安はない」人も多くみられます。

表 移動に感じる不満や不安：自家用車

| (複数回答)<br>(%) | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|---------------|------|-------|------|-------|------|
| ガソリン代が高い      | 45.8 | 46.5  | 34.5 | 37.1  | 41.6 |
| 交通渋滞が多い       | 33.3 | 35.6  | 31.0 | 38.2  | 35.8 |
| 運転が疲れる        | 58.3 | 26.7  | 31.0 | 27.0  | 30.5 |
| 交通事故を起こさないか心配 | 29.2 | 31.7  | 34.5 | 20.2  | 27.6 |
| 駐車料金が高い       | 16.7 | 25.7  | 31.0 | 27.0  | 25.9 |
| 食事の際に飲酒ができない  | 37.5 | 20.8  | 34.5 | 22.5  | 24.7 |
| 目的地周辺に駐車場が少ない | 20.8 | 17.8  | 31.0 | 22.5  | 21.4 |
| 特に不満・不安はない    | 16.7 | 16.8  | 27.6 | 18.0  | 18.5 |
| その他           | 4.2  | 0.0   | 3.4  | 0.0   | 0.8  |
| n             | 24   | 101   | 29   | 89    | 243  |

表 移動に感じる不満や不安：地域公共交通

| (複数回答)<br>(%)         | 近畿利用 | 近畿非利用 | 圏外利用 | 圏外非利用 | 計    |
|-----------------------|------|-------|------|-------|------|
| 運行本数が少ない(待ち時間が長い)     | 32.6 |       | 31.4 |       | 32.0 |
| 自分の行きたい目的地に行く便がない     | 16.7 |       | 22.0 |       | 19.2 |
| 運賃が高い                 | 24.2 |       | 11.0 |       | 18.0 |
| 利用したい曜日や時間帯に走っていない    | 13.6 |       | 21.2 |       | 17.2 |
| 目的地までの所要時間が長い(遠回りをする) | 17.4 |       | 16.1 |       | 16.8 |
| 他の公共交通機関との乗り継ぎがよくない   | 9.8  |       | 22.9 |       | 16.0 |
| 行きたい目的地に運行されているか分からない | 13.6 |       | 16.9 |       | 15.2 |
| 駅や停留所の待ち環境がよくない       | 8.3  |       | 9.3  |       | 8.8  |
| キャッシュレスでの支払いに対応していない  | 5.3  |       | 11.0 |       | 8.0  |
| 車両の乗り心地がよくない          | 6.1  |       | 8.5  |       | 7.2  |
| 公共交通を利用した行き方を調べるのが面倒  | 6.1  |       | 5.9  |       | 6.0  |
| 公共交通手段の利用方法に不安がある     | 6.8  |       | 5.1  |       | 6.0  |
| 特に不満・不安はない            | 31.1 |       | 22.0 |       | 26.8 |
| その他                   | 0.8  |       | 0.8  |       | 0.8  |
| n                     | 132  | 0     | 118  | 0     | 250  |

## (5) JR 紀勢本線廃止時（路線バス転換時）の那智勝浦町への来訪機会の変化

鉄道の観光分野への影響を検討するため、「もし将来、和歌山県南部の鉄道（くろしお、南紀など、紀勢本線）が廃止になり、同じ経路を運行する路線バスになったとき、あなたが那智勝浦町へ訪れる機会は変化しますか。」という設問を設定しました。

いずれの属性の人でも、来訪頻度が「減少すると思う」人が「多くなると思う」人を上回っており、鉄道が地域にもたらす影響の大きさが窺い知れます。

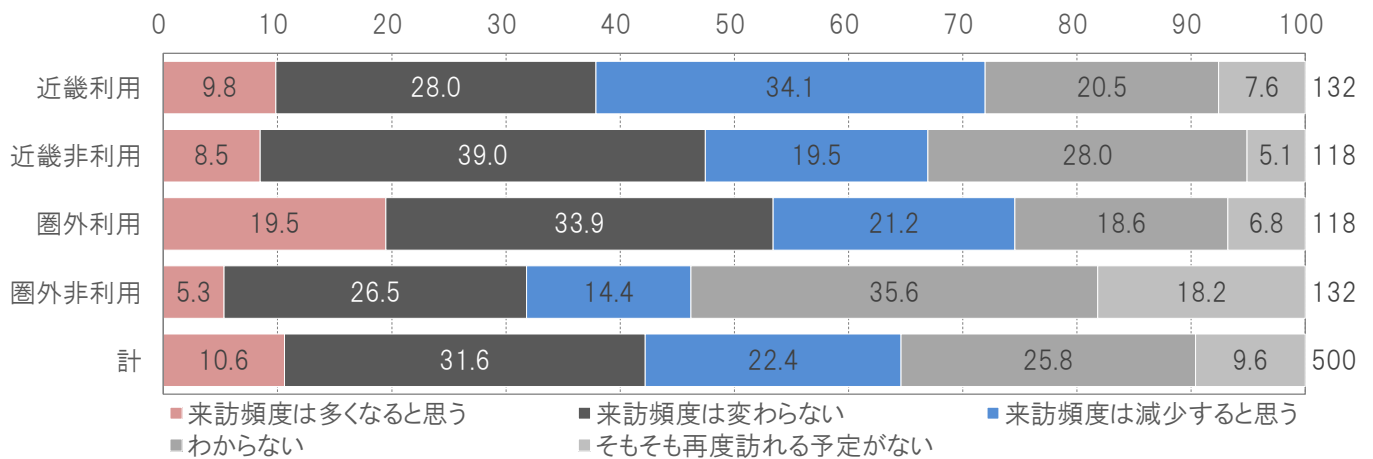


図 JR 紀勢本線廃止時（路線バス転換時）の那智勝浦町への来訪機会の変化

## 3.6 外国人観光客へのアンケート

### 3.6.1 概要

外国人観光客の来訪実態や地域公共交通をはじめとする町内の観光での満足度等の把握のため、以下のとおりアンケートを実施しました。

表 外国人観光客へのアンケート 概要

| 項目    | 内容  | 備考                          |
|-------|---|-----------------------------|
| 目的    | 外国人観光客の来訪実態や地域公共交通をはじめとする町内の観光での満足度等を把握し、今後の地域公共交通のあり方等を検討する基礎資料とする |                             |
| 対象    | 那智勝浦町へ観光目的で訪問した外国人  | 紀伊勝浦駅前観光案内所訪問者              |
| 時期    | 令和5(2023)年7月～令和6(2024)年3月   |                             |
| 方法    | 対面により web 画面への回答を依頼   | 紀伊勝浦駅前の観光案内所で回答を依頼          |
| 有効回収数 | 340 人   | 令和6(2024)年1月13日<br>回収分までを集計 |

## 3.6.2 回答者属性

回答者の性別をみると、女性を中心とした回答となっています。

回答者の年齢をみると、30歳代を中心に20～60歳代の回答が中心となっています。アジア・中台韓、欧州では20～50歳代が中心となっているのに対し、北米・大洋では60歳代以上の回答も比較的多くなっています。

回答者の食習慣をみると、制限なしとする回答が多くなっています。北米、大洋では、何らかの制限のある人が約2割と他地域と比較して多くなっています。

表 回答者の性別（在住地域別）

| 択一回答(%) | アジア  | 中台韓  | 欧州   | 北米   | 大洋   | 計    |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| 男性      | 41.8 | 48.3 | 44.7 | 38.8 | 47.2 | 44.4 |
| 女性      | 58.2 | 51.7 | 55.3 | 61.2 | 49.1 | 55.0 |
| 答えない    | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 3.8  | 0.6  |
| n       | 55   | 58   | 123  | 49   | 53   | 340  |

表 回答者の年齢（在住地域別）

| 択一回答(%) | アジア  | 中台韓  | 欧州   | 北米   | 大洋   | 計    |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| 10歳代    | 5.5  | 1.7  | 3.3  | 6.1  | 9.4  | 4.7  |
| 20歳代    | 12.7 | 20.7 | 20.3 | 20.4 | 15.1 | 18.5 |
| 30歳代    | 23.6 | 34.5 | 33.3 | 22.4 | 17.0 | 27.6 |
| 40歳代    | 30.9 | 17.2 | 17.1 | 12.2 | 5.7  | 16.8 |
| 50歳代    | 12.7 | 17.2 | 17.9 | 10.2 | 5.7  | 13.8 |
| 60歳代    | 7.3  | 3.4  | 7.3  | 20.4 | 35.8 | 13.2 |
| 70歳代    | 5.5  | 3.4  | 0.0  | 8.2  | 11.3 | 4.4  |
| 80歳代    | 1.8  | 1.7  | 0.8  | 0.0  | 0.0  | 0.9  |
| n       | 55   | 58   | 123  | 49   | 53   | 340  |

表 回答者の食習慣（在住地域別）

| 択一回答(%) | アジア  | 中台韓  | 欧州   | 北米   | 大洋   | 計    |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| 制限なし    | 88.9 | 96.4 | 89.2 | 81.3 | 80.4 | 88.0 |
| ヴィーガン   | 1.9  | 0.0  | 0.8  | 4.2  | 0.0  | 1.2  |
| ベジタリアン  | 3.7  | 0.0  | 10.0 | 6.3  | 2.2  | 5.5  |
| グルテンフリー | 0.0  | 3.6  | 0.0  | 2.1  | 2.2  | 1.2  |
| ハラール    | 5.6  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 2.2  | 1.2  |
| ペスカタリアン | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 6.3  | 13.0 | 2.8  |
| その他     | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.0  |
| n       | 54   | 56   | 120  | 48   | 46   | 326  |

### 3.6.3 那智勝浦町内の観光での「満足」と「不満」

#### (1) 那智勝浦町内で「満足した」事項

満足した事項をみると、「風景・滝」や「寺社仏閣」等の観光地や、「案内所サービス」「地元の人々のもてなし」といった交流で評価が高い傾向にあります。「交通（鉄道・バス）」の評価は、比較的低くなっています。

在住地域別に「交通（鉄道・バス）」の項目をみると、アジア圏と比較して、欧州・北米・大洋での評価が高い傾向にあります。

年齢別に「交通（鉄道・バス）」の項目をみると、60歳代での評価が高い傾向にあります。

表 那智勝浦町内で「満足した」事項（在住地域別）

| 複数回答(%)    | アジア  | 中台韓  | 欧州   | 北米   | 大洋   | 計    |
|------------|------|------|------|------|------|------|
| 風景・滝       | 81.1 | 69.0 | 79.2 | 85.7 | 83.0 | 79.4 |
| 案内所サービス    | 64.2 | 62.1 | 80.8 | 67.3 | 71.7 | 71.3 |
| 神社仏閣       | 73.6 | 58.6 | 74.2 | 67.3 | 71.7 | 69.9 |
| 地元の人々のもてなし | 71.7 | 51.7 | 69.2 | 79.6 | 71.7 | 68.4 |
| 食べ物        | 52.8 | 55.2 | 59.2 | 75.5 | 69.8 | 61.5 |
| 温泉         | 45.3 | 67.2 | 48.3 | 65.3 | 52.8 | 54.0 |
| 宿泊         | 41.5 | 41.4 | 50.8 | 55.1 | 60.4 | 49.9 |
| 交通（鉄道・バス）  | 43.4 | 29.3 | 52.5 | 65.3 | 58.5 | 49.6 |
| 那智勝浦町の雰囲気  | 47.2 | 24.1 | 37.5 | 61.2 | 56.6 | 43.0 |
| その他        | 1.9  | 1.7  | 2.5  | 10.2 | 3.8  | 3.6  |
| 特になし       | 3.8  | 0.0  | 0.8  | 2.0  | 0.0  | 1.2  |
| n          | 53   | 58   | 120  | 49   | 53   | 335  |

表 那智勝浦町内で「満足した」事項（年齢別）

| 複数回答(%)    | 10～29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60歳代 | 70歳以上 | 計    |
|------------|--------|------|------|------|------|-------|------|
| 風景・滝       | 71.8   | 82.6 | 87.5 | 76.6 | 80.0 | 76.5  | 79.4 |
| 案内所サービス    | 60.3   | 70.7 | 69.6 | 80.9 | 88.9 | 58.8  | 71.3 |
| 神社仏閣       | 67.9   | 71.7 | 76.8 | 74.5 | 55.6 | 70.6  | 69.9 |
| 地元の人々のもてなし | 62.8   | 67.4 | 64.3 | 80.9 | 77.8 | 52.9  | 68.4 |
| 食べ物        | 61.5   | 52.2 | 53.6 | 76.6 | 73.3 | 64.7  | 61.5 |
| 温泉         | 48.7   | 58.7 | 53.6 | 51.1 | 53.3 | 64.7  | 54.0 |
| 宿泊         | 51.3   | 50.0 | 37.5 | 48.9 | 57.8 | 64.7  | 49.9 |
| 交通（鉄道・バス）  | 48.7   | 48.9 | 37.5 | 48.9 | 66.7 | 52.9  | 49.6 |
| 那智勝浦町の雰囲気  | 46.2   | 41.3 | 32.1 | 42.6 | 51.1 | 52.9  | 43.0 |
| その他        | 5.1    | 2.2  | 1.8  | 4.3  | 6.7  | 0.0   | 3.6  |
| 特になし       | 1.3    | 1.1  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 11.8  | 1.2  |
| n          | 78     | 92   | 56   | 47   | 45   | 17    | 335  |

## (2) 那智勝浦町内で「不満だった」事項

不満だった事項をみると、「決済」「無料 Wi-Fi」等の基礎的なサービスや「飲食店」「係員との会話」等の不満が多い傾向にあります。

在住地域別に「情報入手（駅・バス停）」をみると、アジア圏で比較的不満が多い傾向にあります。これは、駅・停留所の多言語化が英語中心であることが一因と推察されます。

年齢別に「情報入手（駅・バス停）」をみると、50～60歳代で比較的不満が多い傾向にあります。

表 那智勝浦町内で「不満だった」事項（在住地域別）

| 複数回答(%)       | アジア  | 中台韓  | 欧州   | 北米   | 大洋   | 計    |
|---------------|------|------|------|------|------|------|
| 決済(クレジットカード等) | 20.4 | 14.8 | 10.4 | 20.5 | 22.9 | 16.2 |
| 飲食店           | 12.2 | 18.5 | 10.4 | 18.2 | 6.3  | 12.5 |
| 無料Wi-Fi       | 6.1  | 11.1 | 4.7  | 15.9 | 8.3  | 8.3  |
| 係員との会話        | 10.2 | 11.1 | 4.7  | 6.8  | 4.2  | 6.9  |
| 情報入手(商店)      | 4.1  | 9.3  | 2.8  | 15.9 | 0.0  | 5.6  |
| 情報入手(駅・バス停)   | 8.2  | 13.0 | 0.0  | 4.5  | 2.1  | 4.6  |
| ATM・両替        | 4.1  | 5.6  | 0.9  | 2.3  | 4.2  | 3.0  |
| 情報入手(観光)      | 4.1  | 0.0  | 0.9  | 4.5  | 4.2  | 2.3  |
| その他           | 8.2  | 13.0 | 15.1 | 18.2 | 18.8 | 14.9 |
| 特になし          | 57.1 | 38.9 | 75.5 | 43.2 | 60.4 | 58.7 |
| n             | 49   | 54   | 106  | 44   | 48   | 303  |

表 那智勝浦町内で「不満だった」事項（年齢別）

| 複数回答(%)       | 10～29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60歳代 | 70歳以上 | 計    |
|---------------|--------|------|------|------|------|-------|------|
| 決済(クレジットカード等) | 13.7   | 17.5 | 13.7 | 20.5 | 19.5 | 7.1   | 16.2 |
| 飲食店           | 19.2   | 10.0 | 17.6 | 11.4 | 4.9  | 0.0   | 12.5 |
| 無料Wi-Fi       | 15.1   | 10.0 | 2.0  | 4.5  | 2.4  | 14.3  | 8.3  |
| 係員との会話        | 4.1    | 7.5  | 11.8 | 6.8  | 4.9  | 7.1   | 6.9  |
| 情報入手(商店)      | 6.8    | 8.8  | 3.9  | 6.8  | 0.0  | 0.0   | 5.6  |
| 情報入手(駅・バス停)   | 1.4    | 1.3  | 5.9  | 11.4 | 9.8  | 0.0   | 4.6  |
| ATM・両替        | 2.7    | 2.5  | 2.0  | 4.5  | 0.0  | 14.3  | 3.0  |
| 情報入手(観光)      | 1.4    | 1.3  | 5.9  | 2.3  | 0.0  | 7.1   | 2.3  |
| その他           | 12.3   | 20.0 | 11.8 | 9.1  | 12.2 | 35.7  | 14.9 |
| 特になし          | 53.4   | 58.8 | 58.8 | 63.6 | 61.0 | 64.3  | 58.7 |
| n             | 73     | 80   | 51   | 44   | 41   | 14    | 303  |

### 3.6.4 参考 観光の概況

#### (1) 那智勝浦町内への宿泊状況

那智勝浦町内で宿泊する人が比較的多くみられます。宿泊数をみると、1～2泊程度が多くなっています。

表 那智勝浦町内での宿泊有無（在住地域別）

| 択一回答(%) | アジア  | 中台韓  | 欧州   | 北米   | 大洋   | 計    |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| 日帰り     | 36.4 | 29.8 | 12.2 | 6.1  | 11.3 | 18.0 |
| 宿泊      | 63.6 | 70.2 | 87.8 | 93.9 | 88.7 | 82.0 |
| n       | 55   | 57   | 123  | 49   | 53   | 339  |

表 那智勝浦町内での宿泊数（在住地域別）

| 択一回答(%) | アジア  | 中台韓  | 欧州   | 北米   | 大洋   | 計    |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| 1泊      | 25.7 | 40.0 | 31.5 | 41.3 | 40.4 | 35.6 |
| 2泊      | 51.4 | 40.0 | 47.2 | 45.7 | 40.4 | 45.0 |
| 3泊      | 17.1 | 10.0 | 19.4 | 8.7  | 4.3  | 13.3 |
| 4泊      | 2.9  | 5.0  | 0.9  | 4.3  | 12.8 | 4.3  |
| 5泊以上    | 2.9  | 5.0  | 0.9  | 0.0  | 2.1  | 1.8  |
| n       | 35   | 40   | 108  | 46   | 47   | 278  |

#### (2) 那智勝浦町内での消費金額

在住地域別にみると、アジアや欧州で「1～2万円」が多いほか、中台韓・大洋では「3～4万円」、北米では「4万円以上」とする回答が多く、地域によって多くの消費を行っている様子が見えます。

年齢別にみると、高齢になるほど消費金額が大きくなる傾向にあります。

表 那智勝浦町内での消費金額（在住地域別）

| 択一回答(%) | アジア  | 中台韓  | 欧州   | 北米   | 大洋   | 計    |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| 1万円未満   | 7.3  | 5.2  | 9.1  | 8.3  | 11.3 | 8.6  |
| 1～2万円   | 30.9 | 24.1 | 31.4 | 18.8 | 20.8 | 26.7 |
| 2～3万円   | 18.2 | 12.1 | 19.8 | 12.5 | 9.4  | 15.4 |
| 3～4万円   | 10.9 | 27.6 | 13.2 | 6.3  | 24.5 | 16.0 |
| 4万円以上   | 21.8 | 24.1 | 15.7 | 33.3 | 17.0 | 20.8 |
| わからない   | 10.9 | 6.9  | 10.7 | 20.8 | 17.0 | 12.5 |
| n       | 55   | 58   | 121  | 48   | 53   | 337  |

表 那智勝浦町内での消費金額（年齢別）

| 択一回答(%) | 10～29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60歳代 | 70歳以上 | 計    |
|---------|--------|------|------|------|------|-------|------|
| 1万円未満   | 15.2   | 11.7 | 5.5  | 2.1  | 2.3  | 5.6   | 8.6  |
| 1～2万円   | 39.2   | 26.6 | 27.3 | 27.7 | 9.1  | 11.1  | 26.7 |
| 2～3万円   | 19.0   | 18.1 | 18.2 | 8.5  | 9.1  | 11.1  | 15.4 |
| 3～4万円   | 7.6    | 18.1 | 16.4 | 17.0 | 22.7 | 22.2  | 16.0 |
| 4万円以上   | 7.6    | 16.0 | 23.6 | 38.3 | 29.5 | 27.8  | 20.8 |
| わからない   | 11.4   | 9.6  | 9.1  | 6.4  | 27.3 | 22.2  | 12.5 |
| n       | 79     | 94   | 55   | 47   | 44   | 18    | 337  |

## (3) 那智勝浦町への訪問理由

在住地域別にみると、「ウェブサイト」が多い傾向にあります。中台韓・北米では、「知人のすすめ」の回答も多くみられます。

年齢別にみると、「ウェブサイト」のほか、10～40歳代で「SNS」の回答が比較的多くみられるほか、50歳以上では「知人のすすめ」の回答が比較的多くみられます。

表 那智勝浦町内への訪問理由（在住地域別）

| 複数回答(%) | アジア  | 中台韓  | 欧州   | 北米   | 大洋   | 計    |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| ウェブサイト  | 51.0 | 23.6 | 55.3 | 34.3 | 44.7 | 44.7 |
| 知人のすすめ  | 27.5 | 38.2 | 22.3 | 40.0 | 26.3 | 28.9 |
| SNS     | 31.4 | 34.5 | 13.6 | 17.1 | 15.8 | 21.5 |
| 旅行会社    | 0.0  | 5.5  | 5.8  | 2.9  | 7.9  | 4.6  |
| 新聞・雑誌・本 | 0.0  | 1.8  | 8.7  | 5.7  | 2.6  | 4.6  |
| その他     | 11.8 | 5.5  | 23.3 | 48.6 | 52.6 | 24.6 |
| n       | 51   | 55   | 103  | 35   | 38   | 284  |

表 那智勝浦町内への訪問理由（年齢別）

| 複数回答(%) | 10～29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60歳代 | 70歳以上 | 計    |
|---------|--------|------|------|------|------|-------|------|
| ウェブサイト  | 34.8   | 41.7 | 57.7 | 45.9 | 62.1 | 23.1  | 44.7 |
| 知人のすすめ  | 36.2   | 23.8 | 23.1 | 35.1 | 20.7 | 46.2  | 28.9 |
| SNS     | 21.7   | 31.0 | 23.1 | 8.1  | 10.3 | 15.4  | 21.5 |
| 旅行会社    | 1.4    | 4.8  | 3.8  | 5.4  | 10.3 | 7.7   | 4.6  |
| 新聞・雑誌・本 | 4.3    | 1.2  | 1.9  | 10.8 | 10.3 | 7.7   | 4.6  |
| その他     | 17.4   | 19.0 | 13.5 | 29.7 | 58.6 | 53.8  | 24.6 |
| n       | 69     | 84   | 52   | 37   | 29   | 13    | 284  |

## (4) 那智勝浦町以外の訪問先

熊野本宮大社・熊野速玉大社（新宮市）への訪問が多くなっています。このほか、アジア圏では白浜（白浜町）への、欧州・北米・大洋では高野山（高野町）への訪問も比較的多く見られます。

表 那智勝浦町以外の訪問箇所（在住地域別）

| 複数回答(%) | アジア  | 中台韓  | 欧州   | 北米   | 大洋   | 計    |
|---------|------|------|------|------|------|------|
| 熊野本宮大社  | 69.4 | 75.9 | 88.7 | 81.8 | 85.4 | 81.5 |
| 熊野速玉大社  | 51.0 | 50.0 | 50.9 | 65.9 | 50.0 | 52.5 |
| 高野山     | 26.5 | 13.0 | 45.3 | 29.5 | 35.4 | 32.7 |
| 白浜      | 30.6 | 48.1 | 8.5  | 15.9 | 20.8 | 22.1 |
| 伊勢神宮    | 22.4 | 11.1 | 22.6 | 9.1  | 10.4 | 16.5 |
| n       | 45   | 57   | 110  | 41   | 47   | 301  |

# 4 地域公共交通に求められる方向性

## 4.1 概要

以下の上位・関連計画より、地域公共交通に求められる方向性を整理しました。

- (1) 第10次那智勝浦町長期総合計画
- (2) 第2期那智勝浦町まち・ひと・しごと創生総合戦略
- (3) 那智勝浦町まち・ひと・しごと創生事業人口ビジョン
- (4) 那智勝浦町都市計画マスタープラン
- (5) 那智勝浦町バリアフリー基本構想
- (6) 那智勝浦町地域福祉計画
- (7) 第9期高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画
- (8) 那智勝浦町国土強靱化地域計画
- (9) 那智勝浦町公共施設等総合管理計画
- (10) 那智勝浦町医療・健康福祉基本構想
- (11) 和歌山県都市計画マスタープラン
- (12) 和歌山県都市計画マスタープラン（東牟婁圏域）
- (13) 和歌山県新広域道路交通ビジョン
- (14) 和歌山県新広域道路交通計画

## 4.2 各計画書の記載内容

### 4.2.1 上位計画

#### (1) 第10次那智勝浦町長期総合計画

|   | 記載内容抜粋   |   |   |  |   |  |   |    |     |    |   |    |            |                  |                     |              |                      |                    |   |   |   |   |  |   |
|---|--|---|---|--|---|--|---|----|-----|----|---|----|------------|------------------|---------------------|--------------|----------------------|--------------------|---|---|---|---|--|---|
| 概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 策定：令和3年3月</li> <li>・ 構想期間：令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までの5年間</li> </ul>   |   |   |  |   |  |   |    |     |    |   |    |            |                  |                     |              |                      |                    |   |   |   |   |  |   |
| 基本計画  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● まちの将来像<br/>着実にわがらで創る笑顔のまち 那智勝浦</li> <li>● 計画を貫く視点<br/>住んでよかった・住み続けたい・住んでみたいまちの実現<br/>(1) 防災・減災対策の推進 (2) 福祉施策の充実 (3) 観光による活性化</li> <li>● 施策体系（基本指針）</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>I</th> <th>II</th> <th>III</th> <th>IV</th> <th>V</th> <th>VI</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>災害に強いまちづくり</td> <td>快適で安心して暮らせるまちづくり</td> <td>活気ある産業で雇用が生まれるまちづくり</td> <td>福祉が充実したまちづくり</td> <td>豊かな心と地域文化を大切にするまちづくり</td> <td>みんなの知恵と力を結集したまちづくり</td> </tr> <tr> <td>1. 災害に強い環境の整備<br/>2. 地域防災体制の強化<br/>3. 消防体制の整備</td> <td>1. <b>交通体系の整備</b><br/>2. 都市基盤の整備<br/>3. 環境衛生の推進<br/>4. 生活安全の推進</td> <td>1. <b>観光業の振興</b><br/>2. 農林業の振興<br/>3. 水産業の振興<br/>4. 商工業の振興と雇用機会の創出</td> <td>1. <b>高齢者福祉</b>の充実<br/>2. <b>子ども・子育て支援</b>の充実<br/>3. 障がい児者支援と社会保障の充実<br/>4. 保健・医療の充実</td> <td>1. 教育環境の充実<br/>2. 生涯学習の推進と人権意識の高揚<br/>3. 文化財保護・保存と文化振興</td> <td>1. <b>町民と対話</b>する行政の推進<br/>2. 移住・定住の推進<br/>3. <b>行財政の効率化</b><br/>4. <b>広域連携</b>の推進</td> </tr> </tbody> </table> |   |   |  |   |  | I | II | III | IV | V | VI | 災害に強いまちづくり | 快適で安心して暮らせるまちづくり | 活気ある産業で雇用が生まれるまちづくり | 福祉が充実したまちづくり | 豊かな心と地域文化を大切にするまちづくり | みんなの知恵と力を結集したまちづくり | 1. 災害に強い環境の整備<br>2. 地域防災体制の強化<br>3. 消防体制の整備 | 1. <b>交通体系の整備</b><br>2. 都市基盤の整備<br>3. 環境衛生の推進<br>4. 生活安全の推進 | 1. <b>観光業の振興</b><br>2. 農林業の振興<br>3. 水産業の振興<br>4. 商工業の振興と雇用機会の創出 | 1. <b>高齢者福祉</b> の充実<br>2. <b>子ども・子育て支援</b> の充実<br>3. 障がい児者支援と社会保障の充実<br>4. 保健・医療の充実 | 1. 教育環境の充実<br>2. 生涯学習の推進と人権意識の高揚<br>3. 文化財保護・保存と文化振興 | 1. <b>町民と対話</b> する行政の推進<br>2. 移住・定住の推進<br>3. <b>行財政の効率化</b><br>4. <b>広域連携</b> の推進 |
| I   | II   | III   | IV  | V  | VI  |  |   |    |     |    |   |    |            |                  |                     |              |                      |                    |   |   |   |   |  |   |
| 災害に強いまちづくり                                  | 快適で安心して暮らせるまちづくり   | 活気ある産業で雇用が生まれるまちづくり   | 福祉が充実したまちづくり  | 豊かな心と地域文化を大切にするまちづくり                                 | みんなの知恵と力を結集したまちづくり  |  |   |    |     |    |   |    |            |                  |                     |              |                      |                    |   |   |   |   |  |   |
| 1. 災害に強い環境の整備<br>2. 地域防災体制の強化<br>3. 消防体制の整備 | 1. <b>交通体系の整備</b><br>2. 都市基盤の整備<br>3. 環境衛生の推進<br>4. 生活安全の推進  | 1. <b>観光業の振興</b><br>2. 農林業の振興<br>3. 水産業の振興<br>4. 商工業の振興と雇用機会の創出 | 1. <b>高齢者福祉</b> の充実<br>2. <b>子ども・子育て支援</b> の充実<br>3. 障がい児者支援と社会保障の充実<br>4. 保健・医療の充実 | 1. 教育環境の充実<br>2. 生涯学習の推進と人権意識の高揚<br>3. 文化財保護・保存と文化振興 | 1. <b>町民と対話</b> する行政の推進<br>2. 移住・定住の推進<br>3. <b>行財政の効率化</b><br>4. <b>広域連携</b> の推進 |  |   |    |     |    |   |    |            |                  |                     |              |                      |                    |   |   |   |   |  |   |
| 公共交通関連                                      | <p>II. 快適で安心して暮らせるまちづくり 1. 交通体系の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 目指す方向性<br/>◇主要幹線道路が整備され、広域移動の利便性が向上するとともに災害にも強いまち<br/><b>◇生活道路・公共交通が整備され、日常の移動が安全かつスムーズなまち</b></li> <li>● 実施する主な施策（公共交通関連を抜粋）<br/>(4) 公共交通の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町民の生活の利便性向上と移動手段の確保のため、<b>町内のバス路線の維持</b>に努めます。</li> <li>・ <b>運行本数の維持・増便</b>等、<b>鉄道の利便性向上</b>のための要望を行います。</li> </ul> </li> </ul> <p>III. 活気ある産業で雇用が生まれるまちづくり 1. 観光業の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 目指す方向性<br/>◇関係機関と連携し、積極的に<b>観光資源の活用</b>や本町の<b>魅力発信</b>等を行うまち<br/>◇多くの観光客が豊かな自然や人々の温かさを感じられ、<b>何度でも訪れたい</b>まち</li> <li>● 実施する主な施策（公共交通関連を抜粋）<br/>(5) 「道の駅なち」の運営 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR那智駅に隣接する「道の駅なち」の敷地内の温泉入浴施設「丹敷の湯」や農産物直売所、熊野那智世界遺産情報センター、日本サッカーゆかりの地の情報発信拠点を生かし、「道の駅なち」を<b>観光客に魅力ある施設として運営</b>します。</li> </ul> </li> </ul>  |   |   |  |   |  |   |    |     |    |   |    |            |                  |                     |              |                      |                    |   |   |   |   |  |   |

## (2) 第2期那智勝浦町まち・ひと・しごと創生総合戦略

| 記載内容抜粋  |   |   |  |
|---|---|---|--|
| 概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>策定：令和3年3月</li> <li>計画期間：令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までの5年間</li> </ul>  |   |  |
| 改定の視点   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>本計画の見直しの視点</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>①新たな視点の追加</li> <li>②魅力ある“まち”の発信と移住・定住の推進</li> <li>③社会情勢の変化への対応</li> <li>④施策・事業の重点化</li> </ul> </li> </ul> |   |  |
| 目指す方向   | ● <b>施策体系図</b>  |   |  |
|   | 基本指針と達成指標   | 施策項目  | 施策名  |
|   | I. 災害に強いまちづくり<br>◆「南海トラフの津波・地震対策」に関する町民満足度<br>◆「消防・防火体制の整備」に関する町民満足度  | 1. 災害に強い環境の整備   | ①地震・津波対策の推進  |
|   |   | 2. 地域防災体制の強化  | ①防災意識の高揚   |
|   |   | 3. 消防体制の整備  | ①消防団員の育<br>②防火意識の高揚  |
|   | II. 快適で安心して暮らせるまちづくり<br>◆「上下水道・合併浄化槽の整備」に関する町民満足度<br>◆「ごみ処理・資源循環利用対策」に関する町民満足度  | 1. 都市基盤の整備  | ①水道事業の維持・健全化<br>①新グリーンセンター建設推進と現グリーンセンターの維持管理<br>②循環型社会の形成<br>③地域循環共生圏の将来ビジョンに基づく取組の推進 |
|   |   | 2. 環境衛生の推進  |  |
|   | III. 活気ある産業で雇用が生まれるまちづくり<br>◆「観光PR活動」に関する町民満足度<br>◆「農林水産業の後継者育成」に関する町民満足度<br>◆「空き店舗の活用等による商店街の活性化」に関する町民満足度   | 1. <b>観光業の振興</b>  | ①「稼いで潤す」観光地域づくりの推進<br>②観光資源の活用<br>③水産業・飲食業・宿泊業等との連携強化                                  |
|   |   | 2. 農林業の振興   | ①農業の担い手の育成<br>②林業の担い手の育成<br>③鳥獣害対策の推進  |
|   |   | 3. 水産業の振興   | ①勝浦地方卸売市場の強化   |
|   |   | 4. 商工業の振興   | ①中小企業・商店等の振興   |
|   | IV. 福祉が充実したまちづくり<br>◆「高齢者のための福祉サービス」に関する町民満足度<br>◆「子育て支援体制」に関する町民満足度<br>◆「障がい児者のための福祉サービス」に関する町民満足度   | 1. <b>高齢者福祉</b> の充実                                       | ①地域共生社会の実現<br>②介護予防・健康づくりの推進   |
| 2. <b>子ども・子育て支援</b> の充実   |   | ①子ども・子育て支援の推進   |  |
| 3. 障がい児者支援と社会保障の充実  |   | ①在宅福祉の充実<br>①生活習慣病対策の充実<br>②医療体制の確保<br>③健康づくりの推進と医療費増加の抑制 |  |
| 4. 保健・医療の充実   |   |   |  |
| V. 豊かな心と地域文化を大切にす<br>るまちづくり<br>◆「学校教育の充実や環境の整備」に関する町民満足度<br>◆「公民館活動や生涯学習・文化活動の充実」に関する町民満足度        | 1. 教育環境の充実  | ①学校教育環境の充実<br>②生徒指導の充実                                    |  |
|   | 2. 生涯学習の推進と人権意識の高揚  | ①各種教室・講座等の充実  |  |
| VI. みんなの知恵と力を結集したまちづくり<br>◆「行政と住民の協働」に関する町民満足度<br>◆「今後も住み続ける予定の方のうち“住み続ける+おそらく住み続ける”の回答割合（18～29歳） | 1. <b>町民と対話する行政</b> の推進   | ①広報活動の充実  |  |
|   | 2. 移住・定住の推進   | ①移住・定住者の受け入れの推進   |  |
|   | 3. 行財政の効率化  | ① <b>効率的な財政運営</b> の推進                                     |  |

## (3) 那智勝浦町まち・ひと・しごと創生事業人口ビジョン

| 記載内容抜粋  |  |        |       |        |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|---------|--|--------|-------|--------|-------|-----|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 概要      | <ul style="list-style-type: none"> <li>策定：平成 28 年 3 月</li> <li>対象期間：長国の長期ビジョンの期間（2060 年）。中期的（2040 年）な将来人口推計に重点を置く</li> </ul>   |        |       |        |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 人口の将来展望 | <p>● <b>基本的な視点</b></p> <p>視点 1 継続性を重視した長期的なビジョンを描く<br/>         視点 2 実効性の確保のための裏付け<br/>         視点 3 柔軟性のある臨機応変な対応</p> <p>● <b>目指すべき将来の方向</b></p> <p>(1) 地域に根差した産業、多様な雇用の創出<br/>         (2) 誰もが希望する子ども数を実現するための支援<br/>         (3) 安心して住み続けられる良好な生活環境の確保</p> <p>● <b>人口の将来展望</b></p> <p>・パターン 4（那智勝浦町独自推計）：2040 年で 11,335 人、2060 年では 8,825 人となり、パターン 1（社人研推計準拠）と比較して 2060 年でパターン 4 では約 2,500 人の人口減少が抑制される</p> <p>● <b>那智勝浦町のあるべき将来人口を実現するために</b></p> <p>(1) 出生数の維持<br/>         (2) 毎年平均 30 人の転出抑制・転入促進</p> <p>(人) <b>那智勝浦町独自の人口推計</b></p> <table border="1"> <caption>那智勝浦町独自の人口推計 (人)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>0～14歳</th> <th>15～64歳</th> <th>65歳以上</th> <th>総人口</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010年</td><td>1,880</td><td>9,148</td><td>6,049</td><td>17,080</td></tr> <tr><td>2015年</td><td>1,622</td><td>7,959</td><td>6,424</td><td>16,004</td></tr> <tr><td>2020年</td><td>1,427</td><td>7,177</td><td>6,366</td><td>14,970</td></tr> <tr><td>2025年</td><td>1,342</td><td>6,665</td><td>5,963</td><td>13,970</td></tr> <tr><td>2030年</td><td>1,361</td><td>6,142</td><td>5,537</td><td>13,041</td></tr> <tr><td>2035年</td><td>1,382</td><td>5,637</td><td>5,147</td><td>12,166</td></tr> <tr><td>2040年</td><td>1,348</td><td>5,204</td><td>4,783</td><td>11,335</td></tr> <tr><td>2045年</td><td>1,275</td><td>4,888</td><td>4,400</td><td>10,563</td></tr> <tr><td>2050年</td><td>1,203</td><td>4,696</td><td>4,002</td><td>9,900</td></tr> <tr><td>2055年</td><td>1,164</td><td>4,583</td><td>3,581</td><td>9,328</td></tr> <tr><td>2060年</td><td>1,152</td><td>4,432</td><td>3,242</td><td>8,825</td></tr> </tbody> </table> <p>※参考：平成 27 年国勢調査速報値は 15,681 人</p> | 年      | 0～14歳 | 15～64歳 | 65歳以上 | 総人口 | 2010年 | 1,880 | 9,148 | 6,049 | 17,080 | 2015年 | 1,622 | 7,959 | 6,424 | 16,004 | 2020年 | 1,427 | 7,177 | 6,366 | 14,970 | 2025年 | 1,342 | 6,665 | 5,963 | 13,970 | 2030年 | 1,361 | 6,142 | 5,537 | 13,041 | 2035年 | 1,382 | 5,637 | 5,147 | 12,166 | 2040年 | 1,348 | 5,204 | 4,783 | 11,335 | 2045年 | 1,275 | 4,888 | 4,400 | 10,563 | 2050年 | 1,203 | 4,696 | 4,002 | 9,900 | 2055年 | 1,164 | 4,583 | 3,581 | 9,328 | 2060年 | 1,152 | 4,432 | 3,242 | 8,825 |
| 年       | 0～14歳  | 15～64歳 | 65歳以上 | 総人口    |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 2010年   | 1,880  | 9,148  | 6,049 | 17,080 |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 2015年   | 1,622  | 7,959  | 6,424 | 16,004 |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 2020年   | 1,427  | 7,177  | 6,366 | 14,970 |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 2025年   | 1,342  | 6,665  | 5,963 | 13,970 |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 2030年   | 1,361  | 6,142  | 5,537 | 13,041 |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 2035年   | 1,382  | 5,637  | 5,147 | 12,166 |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 2040年   | 1,348  | 5,204  | 4,783 | 11,335 |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 2045年   | 1,275  | 4,888  | 4,400 | 10,563 |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 2050年   | 1,203  | 4,696  | 4,002 | 9,900  |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 2055年   | 1,164  | 4,583  | 3,581 | 9,328  |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 2060年   | 1,152  | 4,432  | 3,242 | 8,825  |       |     |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |        |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |



(5) 那智勝浦町バリアフリー基本構想

| <p>記載内容抜粋</p>     | <p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>策定：平成 24 年 3 月</li> <li>目標年次：短期 平成 26 年度までに事業を実施<br/>中期 平成 29 年度までに事業を実施<br/>長期 平成 32 年度までに事業を実施</li> </ul>   | <p>● 重点整備地区と生活関連経路</p>  |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|-------------------|--|---|---------|----|------|----|---------|---|------------|---------------------|------------|---------------------------|--------|-----------------------|-------|----------|--|------|--|--------|-----------------------|--|-----|---|----|------|--------|--|-----|---|--|--|
| <p>基本的な方針</p>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>基本理念</b><br/>だれもが安心、安全、快適に暮らせる、人にやさしいまちづくりを進めます。</li> <li>● <b>基本方針</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>①安心、安全、快適に暮らせるまちづくりへの取り組みを進めます</li> <li>②おもいやり、支え合う、心のバリアフリー社会の実現に向けた取り組みを進めます</li> <li>③多様な人々に配慮した社会の実現に向けた取り組みを進めます</li> <li>④多様な関係者の参加・参画による取り組みを進めます</li> <li>⑤段階的、継続的な取り組みを進めます</li> </ol> </li> <li>● <b>重点整備地区</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 紀伊勝浦駅周辺</li> </ul> </li> </ul>   | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">凡 例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">特定旅客施設等</td> <td>鉄道駅</td> <td></td> <td>重点整備地区</td> </tr> <tr> <td>バス停</td> <td></td> <td>生活関連経路</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">公共公益施設等</td> <td>官公庁施設</td> <td></td> <td>準生活関連経路</td> </tr> <tr> <td>福祉施設</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>医療施設</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>文化施設</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>商業業務施設</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>学校教育施設</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | 凡 例     |    |      |    | 特定旅客施設等 | 鉄道駅   |            | 重点整備地区              | バス停        |                           | 生活関連経路 | 公共公益施設等               | 官公庁施設 |          | 準生活関連経路                                | 福祉施設 |  |        | 医療施設                  |  |     | 文化施設  |    |      | 商業業務施設 |  |     | 学校教育施設  |  |  |
| 凡 例               |  |   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
| 特定旅客施設等           | 鉄道駅  |   | 重点整備地区  |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|                   | バス停  |   | 生活関連経路  |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
| 公共公益施設等           | 官公庁施設  |   | 準生活関連経路 |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|                   | 福祉施設   |   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|                   | 医療施設   |   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|                   | 文化施設   |   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|                   | 商業業務施設   |   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|                   | 学校教育施設   |   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
| <p>実施すべき特定事業等</p> | <p>2. 特定事業</p> <p>2-1 公共交通特定事業</p> <p>(1) <b>紀伊勝浦駅</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>経路</th> <th>項目</th> <th>事業内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">経路</td> <td>エレベーター</td> <td>・ 屋外から改札階までを結ぶエレベーターの設置<br/>・ 跨線橋からホームを結ぶエレベーターの設置</td> </tr> <tr> <td>スロープ (改札内)</td> <td>・ 改札内と跨線橋を結ぶスロープの設置</td> </tr> <tr> <td>スロープ (改札外)</td> <td>・ 駅前広場から観光協会入口階を結ぶスロープの設置</td> </tr> <tr> <td>改札口</td> <td>・ 車いす使用者に対応した拡幅改札口の設置</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">施設・設備</td> <td>階段 (改札外)</td> <td>・ 自由通路階段両側手すりの 2 段式手すりへの改善、手すりへの点字案内表示</td> </tr> <tr> <td>トイレ</td> <td>・ 高齢者や障がいのある方、乳幼児を連れた方などに配慮した多機能トイレの設置</td> </tr> <tr> <td>自動ドア改修</td> <td>・ 自由通路から改札階入口の自動ドアの改修</td> </tr> <tr> <td></td> <td>券売機</td> <td>・ バリアフリー化された券売機に更新<br/>(今後の機器開発の動向も踏まえ、設備更新時期にあわせて実施を検討)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※スロープ (改札外) は、西日本旅客鉄道と那智勝浦町が協議をして、事業主体を決定</p> <p>※多機能トイレは設置スペースの調整を図り、設置の検討</p> <p>(2) バス車両・バス停</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>事業内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス車両</td> <td>・ <b>低床車両バス</b>の導入<br/>(バスの更新時期にあわせて低床車両バス導入を検討)</td> </tr> <tr> <td>バス停</td> <td>・ <b>ベンチの設置</b><br/>(ベンチの設置に必要な幅員を除き歩道の有効幅員が 2m 以上確保できる路線、民地への設置に協力が得られる場合、道路管理者等との協議により実施を検討)</td> </tr> </tbody> </table> |   | 経路      | 項目 | 事業内容 | 経路 | エレベーター  | ・ 屋外から改札階までを結ぶエレベーターの設置<br>・ 跨線橋からホームを結ぶエレベーターの設置 | スロープ (改札内) | ・ 改札内と跨線橋を結ぶスロープの設置 | スロープ (改札外) | ・ 駅前広場から観光協会入口階を結ぶスロープの設置 | 改札口    | ・ 車いす使用者に対応した拡幅改札口の設置 | 施設・設備 | 階段 (改札外) | ・ 自由通路階段両側手すりの 2 段式手すりへの改善、手すりへの点字案内表示 | トイレ  | ・ 高齢者や障がいのある方、乳幼児を連れた方などに配慮した多機能トイレの設置 | 自動ドア改修 | ・ 自由通路から改札階入口の自動ドアの改修 |  | 券売機 | ・ バリアフリー化された券売機に更新<br>(今後の機器開発の動向も踏まえ、設備更新時期にあわせて実施を検討) | 項目 | 事業内容 | バス車両   | ・ <b>低床車両バス</b> の導入<br>(バスの更新時期にあわせて低床車両バス導入を検討) | バス停 | ・ <b>ベンチの設置</b><br>(ベンチの設置に必要な幅員を除き歩道の有効幅員が 2m 以上確保できる路線、民地への設置に協力が得られる場合、道路管理者等との協議により実施を検討) |  |  |
| 経路                | 項目   | 事業内容  |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
| 経路                | エレベーター   | ・ 屋外から改札階までを結ぶエレベーターの設置<br>・ 跨線橋からホームを結ぶエレベーターの設置   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|                   | スロープ (改札内)   | ・ 改札内と跨線橋を結ぶスロープの設置   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|                   | スロープ (改札外)   | ・ 駅前広場から観光協会入口階を結ぶスロープの設置   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|                   | 改札口  | ・ 車いす使用者に対応した拡幅改札口の設置   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
| 施設・設備             | 階段 (改札外)   | ・ 自由通路階段両側手すりの 2 段式手すりへの改善、手すりへの点字案内表示  |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|                   | トイレ  | ・ 高齢者や障がいのある方、乳幼児を連れた方などに配慮した多機能トイレの設置  |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|                   | 自動ドア改修   | ・ 自由通路から改札階入口の自動ドアの改修   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
|                   | 券売機  | ・ バリアフリー化された券売機に更新<br>(今後の機器開発の動向も踏まえ、設備更新時期にあわせて実施を検討)   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
| 項目                | 事業内容   |   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
| バス車両              | ・ <b>低床車両バス</b> の導入<br>(バスの更新時期にあわせて低床車両バス導入を検討)   |   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |
| バス停               | ・ <b>ベンチの設置</b><br>(ベンチの設置に必要な幅員を除き歩道の有効幅員が 2m 以上確保できる路線、民地への設置に協力が得られる場合、道路管理者等との協議により実施を検討)  |   |         |    |      |    |         |   |            |                     |            |                           |        |                       |       |          |  |      |  |        |                       |  |     |   |    |      |        |  |     |   |  |  |

## (6) 那智勝浦町地域福祉計画

| 記載内容抜粋                    |   |      |    |                          |   |                         |  |                           |  |                           |   |
|---------------------------|---|------|----|--------------------------|---|-------------------------|--|---------------------------|--|---------------------------|---|
| 概要                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>策定：令和2年3月</li> <li>計画期間：令和2年度から令和6年度までの5年間</li> </ul>  |      |    |                          |   |                         |  |                           |  |                           |   |
| 基本的な考え方・施策の展開             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>基本理念</b> わがらで支え合う 笑顔あふれる 住みやすいまち 「自助」「共助（互助）」「公助」</li> <li>● <b>地域福祉に必要な3つの視点</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) <b>多様な主体の協働</b></li> <li>(2) 「自助」「共助（互助）」「公助」の関係性</li> <li>(3) 重層圏域の設定</li> </ol> </li> <li>● <b>基本目標と施策体系</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基本目標</th> <th>施策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>基本目標1<br/>地域丸ごと支え合いのまちづくり</td> <td>(1) 地域福祉ネットワークの強化・拡充<br/>(2) 町民を主体とした地域づくりに向けた支援</td> </tr> <tr> <td>基本目標2<br/>福祉を担う人を育むまちづくり</td> <td>(1) 地域福祉に関する知識の普及・啓発<br/>(2) 福祉の推進を担う人材の確保・育成</td> </tr> <tr> <td>基本目標3<br/>福祉サービスが充実したまちづくり</td> <td>(1) 相談支援・情報提供の充実<br/>(2) 各種サービスの提供体制の整備<br/>(3) 誰もが生きがいを持って生活するための社会参加支援</td> </tr> <tr> <td>基本目標4<br/>安心・安全で住みやすいまちづくり</td> <td>(1) 権利擁護施策の推進<br/>(2) 安心・安全に暮らすための防犯・防災体制の整備<br/>(3) 誰もが過ごしやすい生活環境の整備</td> </tr> </tbody> </table> </li> </ul> | 基本目標 | 施策 | 基本目標1<br>地域丸ごと支え合いのまちづくり | (1) 地域福祉ネットワークの強化・拡充<br>(2) 町民を主体とした地域づくりに向けた支援 | 基本目標2<br>福祉を担う人を育むまちづくり | (1) 地域福祉に関する知識の普及・啓発<br>(2) 福祉の推進を担う人材の確保・育成 | 基本目標3<br>福祉サービスが充実したまちづくり | (1) 相談支援・情報提供の充実<br>(2) 各種サービスの提供体制の整備<br>(3) 誰もが生きがいを持って生活するための社会参加支援 | 基本目標4<br>安心・安全で住みやすいまちづくり | (1) 権利擁護施策の推進<br>(2) 安心・安全に暮らすための防犯・防災体制の整備<br>(3) 誰もが過ごしやすい生活環境の整備 |
| 基本目標                      | 施策  |      |    |                          |   |                         |  |                           |  |                           |   |
| 基本目標1<br>地域丸ごと支え合いのまちづくり  | (1) 地域福祉ネットワークの強化・拡充<br>(2) 町民を主体とした地域づくりに向けた支援   |      |    |                          |   |                         |  |                           |  |                           |   |
| 基本目標2<br>福祉を担う人を育むまちづくり   | (1) 地域福祉に関する知識の普及・啓発<br>(2) 福祉の推進を担う人材の確保・育成  |      |    |                          |   |                         |  |                           |  |                           |   |
| 基本目標3<br>福祉サービスが充実したまちづくり | (1) 相談支援・情報提供の充実<br>(2) 各種サービスの提供体制の整備<br>(3) 誰もが生きがいを持って生活するための社会参加支援  |      |    |                          |   |                         |  |                           |  |                           |   |
| 基本目標4<br>安心・安全で住みやすいまちづくり | (1) 権利擁護施策の推進<br>(2) 安心・安全に暮らすための防犯・防災体制の整備<br>(3) 誰もが過ごしやすい生活環境の整備   |      |    |                          |   |                         |  |                           |  |                           |   |
| 公共交通関連                    | <p>基本目標4 安心・安全で住みやすいまちづくり (3) 誰もが過ごしやすい生活環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住み慣れた地域で自分らしい暮らしを続けられる、誰もが安心・安全で快適に暮らせるまちづくり</li> <li>・ <b>公共交通の整備</b>や<b>移動支援施策の充実</b>によって、誰もが<b>気軽に外出できる環境</b>整備</li> <li>・ <b>バリアフリー化</b>推進など、誰もが安心して過ごしやすい生活環境の整備</li> </ul> <p>取組①安心・安全な生活に向けた生活環境整備←公共施設、公共交通機関、建物等のバリアフリー化<br/>②誰もが利用しやすい公共交通の整備←移動支援の充実、主要施設への交通手段の確保、外出支援事業</p>  |      |    |                          |   |                         |  |                           |  |                           |   |

## (7) 第9期高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画

| 記載内容抜粋               |  |     |    |               |                                     |                    |                            |                      |   |            |                           |
|----------------------|--|-----|----|---------------|-------------------------------------|--------------------|----------------------------|----------------------|---|------------|---------------------------|
| 概要                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>策定：令和3（2021）年3月</li> <li>計画期間：令和3（2021）年度から令和5（2023）年度までの3年間</li> </ul>   |     |    |               |                                     |                    |                            |                      |   |            |                           |
| 計画の理念と体系             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>基本理念</b> 誰もが笑顔かがやく 支え合いのまちづくり</li> <li>● <b>計画の方向性</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>方向性</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 地域共生社会実現の視点</td> <td>年齢や障害に関わらず、<b>みんなで地域を創</b>ることができる</td> </tr> <tr> <td>2 地域包括ケアシステムの深化・推進</td> <td>介護が必要になっても地域で安心して暮らすことができる</td> </tr> <tr> <td>3 介護予防、自立支援・重度化防止の推進</td> <td>要介護状態にならない、または、要介護状態になっても重度化防止や自立した生活ができる</td> </tr> <tr> <td>4 認知症施策の推進</td> <td>認知症になっても地域で変わらずに過ごすことができる</td> </tr> </tbody> </table> </li> </ul> | 方向性 | 内容 | 1 地域共生社会実現の視点 | 年齢や障害に関わらず、 <b>みんなで地域を創</b> ることができる | 2 地域包括ケアシステムの深化・推進 | 介護が必要になっても地域で安心して暮らすことができる | 3 介護予防、自立支援・重度化防止の推進 | 要介護状態にならない、または、要介護状態になっても重度化防止や自立した生活ができる | 4 認知症施策の推進 | 認知症になっても地域で変わらずに過ごすことができる |
| 方向性                  | 内容   |     |    |               |                                     |                    |                            |                      |   |            |                           |
| 1 地域共生社会実現の視点        | 年齢や障害に関わらず、 <b>みんなで地域を創</b> ることができる  |     |    |               |                                     |                    |                            |                      |   |            |                           |
| 2 地域包括ケアシステムの深化・推進   | 介護が必要になっても地域で安心して暮らすことができる   |     |    |               |                                     |                    |                            |                      |   |            |                           |
| 3 介護予防、自立支援・重度化防止の推進 | 要介護状態にならない、または、要介護状態になっても重度化防止や自立した生活ができる  |     |    |               |                                     |                    |                            |                      |   |            |                           |
| 4 認知症施策の推進           | 認知症になっても地域で変わらずに過ごすことができる  |     |    |               |                                     |                    |                            |                      |   |            |                           |
| 施策の展開                | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>施策の展開</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 地域共生社会の実現に向けて</li> <li>(2) 介護保険サービスの充実</li> <li>(3) <b>高齢者が安心して暮らせる</b>住まいの確保</li> <li>(4) <b>介護を取り巻く環境づくり</b></li> <li>(5) 介護予防の推進</li> <li>(6) 認知症になっても安心できる地域づくり</li> <li>(7) 自立支援・重度化防止に向けた取組</li> <li>(8) 町独自事業の実施</li> <li>(9) 災害・感染症への対策</li> </ol> </li> </ul> <div style="text-align: center;"> <p>地域包括ケアの理念に基づいて、分野を横断する包括的支援を強化</p> </div>   |     |    |               |                                     |                    |                            |                      |   |            |                           |
| 公共交通関連               | <p>(4) <b>介護を取り巻く環境づくり：移動手段の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通院や買い物等、移動に関する課題を抱える高齢者が増加</li> <li>・ 町営バスを含めた<b>公共交通機関の整備</b>について、交通担当部署と連携</li> <li>・ <b>地域の支え合い</b>による移動手段といった互助や民間サービスを含め、総合的な観点から移動手段を確保</li> </ul>   |     |    |               |                                     |                    |                            |                      |   |            |                           |

## (8) 那智勝浦町国土強靱化地域計画

| 記載内容抜粋  |   |  |                            |      |   |  |  |  |   |  |
|---|---|--|----------------------------|------|---|--|--|--|---|--|
| 概要  | <ul style="list-style-type: none"> <li>策定：平成28年3月【改訂：令和5年3月】</li> <li>推進期間：概ね10年</li> </ul>   |  |                            |      |   |  |  |  |   |  |
| 基本目標  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>めざすべき地域の姿</b><br/>悠久の歴史と雄大な自然に 人がつどい・くらす レジリエンス・タウン 那智勝浦町</li> <li>● <b>地域強靱化の基本目標</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 基本目標の設定 <ol style="list-style-type: none"> <li>① 町民の生命の保護が最大限図られること</li> <li>② 本町及び地域社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること</li> <li>③ 町民の財産及び公共施設に係る被害の最小化が図られること</li> <li>④ 本町の迅速な復旧復興を可能にすること</li> </ol> </li> <li>(2) 事前に備えるべき目標 <ol style="list-style-type: none"> <li>① 大規模自然災害が発生したときでも人命の保護が図られる</li> <li>② 大規模自然災害発生直後から救助・救急、医療活動等が迅速に行われる<br/>(それがなされない場合の必要な対応を含む)</li> <li>③ 大規模自然災害発生直後から必要不可欠な行政機能は確保する</li> <li>④ 大規模自然災害発生直後から必要不可欠な情報通信機能は確保する</li> <li>⑤ 大規模自然災害発生後であっても、経済活動（サプライチェーンを含む）を機能不全に陥らせない</li> <li>⑥ 大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要な最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、<b>交通ネットワーク</b>等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る</li> <li>⑦ 制御不能な二次災害を発生させない</li> <li>⑧ 大規模自然災害発生後であっても、地域社会・経済が迅速に再建・回復できる条件を整備する</li> </ol> </li> </ol> </li> <li>● <b>基本的な方針</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 地域強靱化の取組姿勢</li> <li>(2) 適切な施策の組み合わせ</li> <li>(3) 効率的な施策の推進</li> <li>(4) 地域特性に応じた施策の推進</li> </ol> </li> </ul>                             |  |                            |      |   |  |  |  |   |  |
| 公共交通関連の施策   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>施策プログラムごとの推進方針</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事前に備えるべき目標</th> <th>プログラムにより回避すべき起きてはならない最悪の事態</th> <th>推進方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6. 大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要な最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、<b>交通ネットワーク</b>等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る</td> <td>6-1 <b>地域交通ネットワーク</b>が<b>分断</b>する事態</td> <td>           施策分野【交通・物流】           <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 広域及び地域緊急交通路の整備</li> <li>2) 幹線道路等の分断による影響は多岐に渡ることが想定されることから、国、県、町の関係部署の連携強化</li> <li>3) 道路の分断において、代替ルートの確保の検討、<b>バス事業者等の関係機関との連携強化</b></li> </ol>           施策分野【リスクコミュニケーション】           <ol style="list-style-type: none"> <li>4) 被害者の救援・救護活動や緊急物資の輸送に対応するため、警察等の関係機関と連携強化を図り、緊急輸送ネットワーク等の整備</li> <li>5) 道路の分断において、代替ルートの確保の検討、<b>バス事業者等の関係機関との連携強化</b></li> </ol> </td> </tr> <tr> <td>8. 大規模自然災害発生後であっても、<b>地域社会・経済が迅速に再建・回復</b>できる条件を整備する</td> <td>8-2 <b>鉄道</b>、道路等の基幹インフラの<b>損壊</b>により<b>復旧・復興が大幅に遅れる</b>事態</td> <td>           施策分野【リスクコミュニケーション】           <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <b>JR等との防災協定締結</b></li> </ol> </td> </tr> </tbody> </table> </li> </ul> | 事前に備えるべき目標   | プログラムにより回避すべき起きてはならない最悪の事態 | 推進方針 | 6. 大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要な最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、 <b>交通ネットワーク</b> 等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る | 6-1 <b>地域交通ネットワーク</b> が <b>分断</b> する事態 | 施策分野【交通・物流】 <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 広域及び地域緊急交通路の整備</li> <li>2) 幹線道路等の分断による影響は多岐に渡ることが想定されることから、国、県、町の関係部署の連携強化</li> <li>3) 道路の分断において、代替ルートの確保の検討、<b>バス事業者等の関係機関との連携強化</b></li> </ol> 施策分野【リスクコミュニケーション】 <ol style="list-style-type: none"> <li>4) 被害者の救援・救護活動や緊急物資の輸送に対応するため、警察等の関係機関と連携強化を図り、緊急輸送ネットワーク等の整備</li> <li>5) 道路の分断において、代替ルートの確保の検討、<b>バス事業者等の関係機関との連携強化</b></li> </ol> | 8. 大規模自然災害発生後であっても、 <b>地域社会・経済が迅速に再建・回復</b> できる条件を整備する | 8-2 <b>鉄道</b> 、道路等の基幹インフラの <b>損壊</b> により <b>復旧・復興が大幅に遅れる</b> 事態 | 施策分野【リスクコミュニケーション】 <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <b>JR等との防災協定締結</b></li> </ol> |
| 事前に備えるべき目標  | プログラムにより回避すべき起きてはならない最悪の事態  | 推進方針   |                            |      |   |  |  |  |   |  |
| 6. 大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要な最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、 <b>交通ネットワーク</b> 等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る | 6-1 <b>地域交通ネットワーク</b> が <b>分断</b> する事態  | 施策分野【交通・物流】 <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 広域及び地域緊急交通路の整備</li> <li>2) 幹線道路等の分断による影響は多岐に渡ることが想定されることから、国、県、町の関係部署の連携強化</li> <li>3) 道路の分断において、代替ルートの確保の検討、<b>バス事業者等の関係機関との連携強化</b></li> </ol> 施策分野【リスクコミュニケーション】 <ol style="list-style-type: none"> <li>4) 被害者の救援・救護活動や緊急物資の輸送に対応するため、警察等の関係機関と連携強化を図り、緊急輸送ネットワーク等の整備</li> <li>5) 道路の分断において、代替ルートの確保の検討、<b>バス事業者等の関係機関との連携強化</b></li> </ol> |                            |      |   |  |  |  |   |  |
| 8. 大規模自然災害発生後であっても、 <b>地域社会・経済が迅速に再建・回復</b> できる条件を整備する                                  | 8-2 <b>鉄道</b> 、道路等の基幹インフラの <b>損壊</b> により <b>復旧・復興が大幅に遅れる</b> 事態   | 施策分野【リスクコミュニケーション】 <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <b>JR等との防災協定締結</b></li> </ol>   |                            |      |   |  |  |  |   |  |

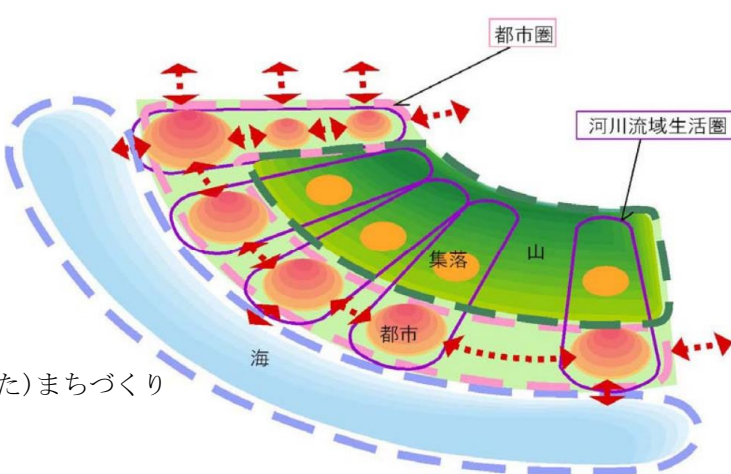
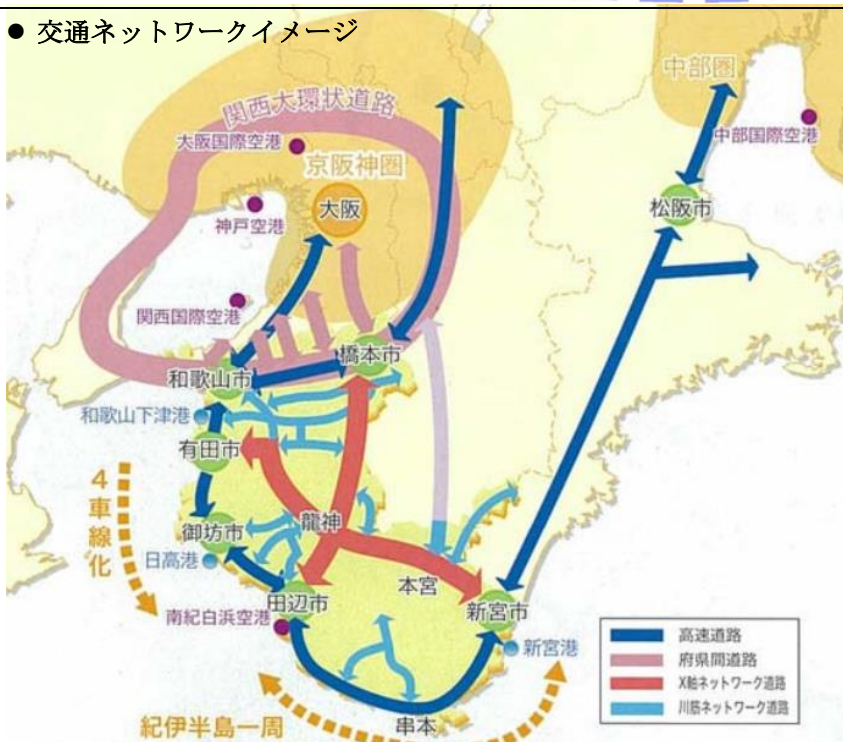
## (9) 那智勝浦町公共施設等総合管理計画

| 記載内容抜粋            |  |              |            |                   |              |            |                             |           |  |
|-------------------|--|--------------|------------|-------------------|--------------|------------|-----------------------------|-----------|--|
| 概要                | <ul style="list-style-type: none"> <li>策定：平成 28 年 3 月</li> <li>計画期間：2016 年度（平成 28 年度）から 2035 年度（平成 47 年度）までの 20 年間。</li> </ul>   |              |            |                   |              |            |                             |           |  |
| 基本方針              | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共施設等の管理に関する基本原則               <ol style="list-style-type: none"> <li>1：施設総量の適正化</li> <li>2：長寿命化の推進</li> <li>3：民間活力の導入</li> </ol> </li> <li>● 公共施設等の管理に関する基本的な考え方               <table border="0"> <tr> <td>①点検・診断等の実施方針</td> <td>⑤長寿命化の実施方針</td> </tr> <tr> <td>②維持管理・修繕・更新等の実施方針</td> <td>⑥統合や廃止等の推進方針</td> </tr> <tr> <td>③安全確保の実施方針</td> <td>⑦総合的かつ計画的な管理を実現するための体制の構築方針</td> </tr> <tr> <td>④耐震化の実施方針</td> <td></td> </tr> </table> </li> <li>● 公共施設等の数量に関する数値目標の設定               <ul style="list-style-type: none"> <li>・40 年間で必要な公共施設（建築）の削減量：約 35%</li> <li>・計画期間 20 年での公共施設（建築）の削減量：約 18%</li> </ul> </li> </ul> | ①点検・診断等の実施方針 | ⑤長寿命化の実施方針 | ②維持管理・修繕・更新等の実施方針 | ⑥統合や廃止等の推進方針 | ③安全確保の実施方針 | ⑦総合的かつ計画的な管理を実現するための体制の構築方針 | ④耐震化の実施方針 |  |
| ①点検・診断等の実施方針      | ⑤長寿命化の実施方針   |              |            |                   |              |            |                             |           |  |
| ②維持管理・修繕・更新等の実施方針 | ⑥統合や廃止等の推進方針   |              |            |                   |              |            |                             |           |  |
| ③安全確保の実施方針        | ⑦総合的かつ計画的な管理を実現するための体制の構築方針  |              |            |                   |              |            |                             |           |  |
| ④耐震化の実施方針         |  |              |            |                   |              |            |                             |           |  |

## (10) 那智勝浦町医療・健康福祉基本構想

| 記載内容抜粋   |  |  |                    |               |  |   |  |
|--|--|--|--------------------|---------------|--|---|--|
| 概要   | <ul style="list-style-type: none"> <li>策定：平成 23 年 1 月</li> </ul>   |  |                    |               |  |   |  |
| 理念   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 基本理念 みんな すこやか 安心の町 那智勝浦</li> <li>● 基本方針           <table border="1"> <thead> <tr> <th>①健康づくり・保健対策の推進</th> <th>②だれもが安心して暮らせる体制の確立</th> <th>③持続可能な医療体制の整備</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフステージ毎の健康づくり</li> <li>・生活習慣病対策の充実</li> <li>・こころの健康づくり</li> <li>・母子保健・児童保健対策の充実</li> <li>・認知症対策の充実</li> <li>・国民健康保健対策の充実</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・保健・医療・福祉の連携</li> <li>・地域ケア体制の充実</li> <li>・在宅医療の充実</li> <li>・地域リハビリテーションの充実</li> <li>・介護サービスの充実</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新宮保健医療圏内の医療機関との連携</li> <li>・医療に対する情報化の推進</li> <li>・救急医療体制の充実</li> <li>・災害時医療の整備</li> <li>・<b>交通対策</b></li> <li>・町立温泉病院の充実</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table> </li> </ul> | ①健康づくり・保健対策の推進   | ②だれもが安心して暮らせる体制の確立 | ③持続可能な医療体制の整備 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフステージ毎の健康づくり</li> <li>・生活習慣病対策の充実</li> <li>・こころの健康づくり</li> <li>・母子保健・児童保健対策の充実</li> <li>・認知症対策の充実</li> <li>・国民健康保健対策の充実</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・保健・医療・福祉の連携</li> <li>・地域ケア体制の充実</li> <li>・在宅医療の充実</li> <li>・地域リハビリテーションの充実</li> <li>・介護サービスの充実</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・新宮保健医療圏内の医療機関との連携</li> <li>・医療に対する情報化の推進</li> <li>・救急医療体制の充実</li> <li>・災害時医療の整備</li> <li>・<b>交通対策</b></li> <li>・町立温泉病院の充実</li> </ul> |
| ①健康づくり・保健対策の推進   | ②だれもが安心して暮らせる体制の確立   | ③持続可能な医療体制の整備  |                    |               |  |   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフステージ毎の健康づくり</li> <li>・生活習慣病対策の充実</li> <li>・こころの健康づくり</li> <li>・母子保健・児童保健対策の充実</li> <li>・認知症対策の充実</li> <li>・国民健康保健対策の充実</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・保健・医療・福祉の連携</li> <li>・地域ケア体制の充実</li> <li>・在宅医療の充実</li> <li>・地域リハビリテーションの充実</li> <li>・介護サービスの充実</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・新宮保健医療圏内の医療機関との連携</li> <li>・医療に対する情報化の推進</li> <li>・救急医療体制の充実</li> <li>・災害時医療の整備</li> <li>・<b>交通対策</b></li> <li>・町立温泉病院の充実</li> </ul> |                    |               |  |   |  |
| 公共交通関連   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■保健・医療・福祉が連携した包括ケアの提供</li> <li>③持続可能な医療体制の整備</li> <li>● 交通対策           <ul style="list-style-type: none"> <li>【目標】</li> <li>・高齢者等の <b>交通手段を持たない人々</b> に配慮した効率的・効果的な <b>運行システムの構築</b></li> <li>・今後ますます重要となる <b>公共交通の維持活性化</b></li> <li>・広報を活用した <b>利用促進</b> に向けた啓発</li> <li>・ <b>地域みんなで支え合う</b> 意識を醸成</li> <li>【目指すべき方向】</li> <li>・ <b>鉄道・乗合バス</b> は、運行本数・運行時間の見直し等を関係機関に要望し、 <b>利便性向上</b></li> <li>・鉄道・民間バス <b>事業者と町営バスとの路線の調整</b> を図り、総合的な住民の <b>移動手段の確保</b></li> <li>・バスの運行時刻、接続等利便性の向上を図り、より <b>少ない経費</b> でより <b>効率的な交通手段</b> を提供</li> <li>・地域住民の交通手段の確保を図るため、病院の移転時には新たな交通アクセスを検討</li> <li>・病院までの交通手段は自家用車が多いため、病院移転時は職員・業者や患者等の数に見合った駐車場整備</li> </ul> </li> </ul>  |  |                    |               |  |   |  |


(11) 和歌山県都市計画マスタープラン～和歌山県の都市計画の基本方針～

| 記載内容抜粋    |  |     |    |    |   |    |   |      |   |      |  |
|-----------|--|-----|----|----|---|----|---|------|---|------|--|
| 概要        | <ul style="list-style-type: none"> <li>策定：平成27年5月</li> <li>目標年次：20年後（2035年）の将来を見据えながら、概ね10年後（2025年）</li> </ul>   |     |    |    |   |    |   |      |   |      |  |
| 和歌山県の将来像  | <p style="text-align: center;"><b>県土構造のイメージ図</b></p> <p>● <b>将来像</b><br/>未来に羽ばたく愛着ある郷土 元気な和歌山</p> <p>● <b>将来像を実現するための目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自立する都市圏</li> <li>緊密に連携する都市ネットワークとコミュニティ</li> <li><b>自然環境と共生</b>し相互に補完する都市圏</li> </ul> <p>● <b>基本理念</b><br/>きのくらしい持続可能なまちづくり</p> <p>● <b>持続可能なまちづくりの5つの条件</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①集約拠点ネットワーク型のまちづくり</li> <li>②交流による活力あるまちづくり</li> <li>③安全・安心な(南海トラフ地震等を見据えた)まちづくり</li> <li>④環境共生のまちづくり</li> <li>⑤ひと・コミュニティを育むまちづくり</li> </ol>    |     |    |    |   |    |   |      |   |      |  |
| 公共交通関連の方針 | <p>● <b>交通への基本的な考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 拠点市街地等を連携する <b>公共交通システムの充実</b></li> <li>◆ <b>自動車へ過度に依存しない</b> 交通体系の形成</li> <li>◆ 多様な <b>交通手段の結節</b> システムの整備</li> <li>◆ 誰もが出かけられる 近隣環境の整備</li> <li>◆ 市街地中心部再生の根幹となる 道路等の整備</li> <li>◆ 観光資源としての <b>歩行者系ルート</b>の整備</li> </ul> <p>● <b>交通ネットワークイメージ</b></p>  <p>● <b>交通ネットワーク</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>モード</th> <th>方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道は、大量輸送性や定時性に優れ、環境に対する負荷も少ない移動手段</li> <li>・<b>鉄道を本県の骨格となる交通施設</b>として<b>運行の維持</b>を誘導</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>バス</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・都市高速バス、路線バスなどの<b>移動手段の充実</b>を誘導</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>海の交通</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・グローバル化の進展、船舶の大型化、物流の構造変化や多様な観光ニーズに対応した国内外の航路ネットワークの維持・拡充</li> <li>・港湾や漁港は、物流・観光拠点、災害時等の緊急輸送拠点として海と陸のアクセス機能強化</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>空の交通</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ビジネス、観光、物流の空輸拠点として、南紀白浜空港の整備拡充及び国内外とのネットワーク機能の強化</li> <li>・南紀白浜空港や関西国際空港へのアクセス向上</li> <li>・拠点都市には緊急時に対応したヘリポートを整備し空の交通の機能強化</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table> | モード | 方針 | 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道は、大量輸送性や定時性に優れ、環境に対する負荷も少ない移動手段</li> <li>・<b>鉄道を本県の骨格となる交通施設</b>として<b>運行の維持</b>を誘導</li> </ul> | バス | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・都市高速バス、路線バスなどの<b>移動手段の充実</b>を誘導</li> </ul> | 海の交通 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・グローバル化の進展、船舶の大型化、物流の構造変化や多様な観光ニーズに対応した国内外の航路ネットワークの維持・拡充</li> <li>・港湾や漁港は、物流・観光拠点、災害時等の緊急輸送拠点として海と陸のアクセス機能強化</li> </ul> | 空の交通 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ビジネス、観光、物流の空輸拠点として、南紀白浜空港の整備拡充及び国内外とのネットワーク機能の強化</li> <li>・南紀白浜空港や関西国際空港へのアクセス向上</li> <li>・拠点都市には緊急時に対応したヘリポートを整備し空の交通の機能強化</li> </ul> |
| モード       | 方針   |     |    |    |   |    |   |      |   |      |  |
| 鉄道        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道は、大量輸送性や定時性に優れ、環境に対する負荷も少ない移動手段</li> <li>・<b>鉄道を本県の骨格となる交通施設</b>として<b>運行の維持</b>を誘導</li> </ul>  |     |    |    |   |    |   |      |   |      |  |
| バス        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・都市高速バス、路線バスなどの<b>移動手段の充実</b>を誘導</li> </ul>  |     |    |    |   |    |   |      |   |      |  |
| 海の交通      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・グローバル化の進展、船舶の大型化、物流の構造変化や多様な観光ニーズに対応した国内外の航路ネットワークの維持・拡充</li> <li>・港湾や漁港は、物流・観光拠点、災害時等の緊急輸送拠点として海と陸のアクセス機能強化</li> </ul>  |     |    |    |   |    |   |      |   |      |  |
| 空の交通      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ビジネス、観光、物流の空輸拠点として、南紀白浜空港の整備拡充及び国内外とのネットワーク機能の強化</li> <li>・南紀白浜空港や関西国際空港へのアクセス向上</li> <li>・拠点都市には緊急時に対応したヘリポートを整備し空の交通の機能強化</li> </ul>   |     |    |    |   |    |   |      |   |      |  |

(12) 和歌山県都市計画マスタープラン（東牟婁圏域）

|           | 記載内容抜粋   |     |    |      |   |    |   |    |  |  |
|-----------|--|-----|----|------|---|----|---|----|--|--|
| 概要        | <ul style="list-style-type: none"> <li>策定：平成27年5月</li> <li>目標年次：20年後(2035年)の将来を見据えながら、概ね10年後(2025年)</li> </ul>   |     |    |      |   |    |   |    |  |  |
| 都市計画の目標   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市づくりの基本理念                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 集約拠点ネットワーク型のまちづくり</li> <li>2. 交流による活力あるまちづくり</li> <li>3. 安全・安心な(南海トラフ地震等を見据えた)まちづくり</li> <li>4. <b>環境共生</b>のまちづくり</li> <li>5. ひと・コミュニティを育むまちづくり</li> </ol> </li> </ul>   |     |    |      |   |    |   |    |  |  |
| 公共交通関連の方針 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通の基本的な考え方                     <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 拠点市街地等を連携する <b>公共交通システムの充実</b></li> <li>◆ <b>自動車へ過度に依存しない</b> 交通体系の形成</li> <li>◆ 多様な <b>交通手段の結節システム</b>の整備</li> <li>◆ 誰もが出かけられる近隣環境の整備</li> <li>◆ 市街地中心部再生の根幹となる道路等の整備</li> <li>◆ 観光資源としての歩行者系ルートの整備</li> <li>◆ <b>観光用海上ルート</b>の整備</li> </ul> </li> <li>● 基本方針                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 紀伊半島南部の広域交流を支える交通体系形成実現のため、海沿いの都市を連結する広域交通網とそれを補完する河川沿いの都市間や都市内の交通網を配置</li> <li>2. 安全・安心な都市生活確保のため、海の交通も含めた災害時・緊急時の避難・輸送ルートの確保（特に港湾とのネットワーク形成促進）</li> <li>3. 快適で利便性の高い生活基盤として、市街地の道路網を機能的に配置し、良好な環境や景観形成と <b>バリアフリー化</b></li> <li>4. 熊野川沿いの優れた名勝、歴史資源や観光地へのアクセス機能向上による熊野 <b>観光振興</b>に資する交通網形成と、駅前広場の交流の玄関口としてのアメニティ豊かな整備</li> </ol> </li> <li>● 主要な施設の配置の方針</li> </ul>   |     |    |      |   |    |   |    |  |  |
|           | <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="177 1529 268 1568">モード</th> <th data-bbox="268 1529 1409 1568">方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="177 1568 268 1720">駅前広場</td> <td data-bbox="268 1568 1409 1720"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通結節点としての円滑な交通処理に加え、都市の印象を決定する主要な都市施設</li> <li>・ 使いやすく、美しくて魅力あるアメニティ豊かな駅前広場の配置</li> <li>・ 特に新宮駅、<b>紀伊勝浦駅</b>、太地駅、串本駅等は、都市中心部に位置し、主要な公共交通網の結節点であることから、<b>駅前広場を整備</b></li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="177 1720 268 1794">鉄道</td> <td data-bbox="268 1720 1409 1794"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 紀勢本線は、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軸</li> <li>・ 駅舎・路線等の <b>鉄道施設や運行本数の維持・充実</b>、並びに <b>高速化</b>を図るよう誘導します。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="177 1794 268 1870">バス</td> <td data-bbox="268 1794 1409 1870"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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 <b>移動手段の充実</b>を誘導します。</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table> | モード | 方針 | 駅前広場 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通結節点としての円滑な交通処理に加え、都市の印象を決定する主要な都市施設</li> <li>・ 使いやすく、美しくて魅力あるアメニティ豊かな駅前広場の配置</li> <li>・ 特に新宮駅、<b>紀伊勝浦駅</b>、太地駅、串本駅等は、都市中心部に位置し、主要な公共交通網の結節点であることから、<b>駅前広場を整備</b></li> </ul> | 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 紀勢本線は、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軸</li> <li>・ 駅舎・路線等の <b>鉄道施設や運行本数の維持・充実</b>、並びに <b>高速化</b>を図るよう誘導します。</li> </ul> | バス | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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 <b>移動手段の充実</b>を誘導します。</li> </ul> |  |
| モード       | 方針   |     |    |      |   |    |   |    |  |  |
| 駅前広場      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通結節点としての円滑な交通処理に加え、都市の印象を決定する主要な都市施設</li> <li>・ 使いやすく、美しくて魅力あるアメニティ豊かな駅前広場の配置</li> <li>・ 特に新宮駅、<b>紀伊勝浦駅</b>、太地駅、串本駅等は、都市中心部に位置し、主要な公共交通網の結節点であることから、<b>駅前広場を整備</b></li> </ul>  |     |    |      |   |    |   |    |  |  |
| 鉄道        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR 紀勢本線は、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軸</li> <li>・ 駅舎・路線等の <b>鉄道施設や運行本数の維持・充実</b>、並びに <b>高速化</b>を図るよう誘導します。</li> </ul>  |     |    |      |   |    |   |    |  |  |
| バス        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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 <b>移動手段の充実</b>を誘導します。</li> </ul>   |     |    |      |   |    |   |    |  |  |

## (13) 和歌山県新広域道路交通ビジョン

|           | 記載内容抜粋   |
|-----------|--|
| 概要        | <ul style="list-style-type: none"> <li>策定：令和3年3月</li> <li>計画期間：概ね20～30年間</li> </ul>  |
| 将来像       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 和歌山県の目指すべき姿「和歌山県長期総合計画（2017.4）における将来像」<br/>「世界とつながる 愛着ある元気な和歌山」～県民みんなが楽しく暮らすために～</li> <li>● 将来像 <ul style="list-style-type: none"> <li>1：未来を拓くひとを育む和歌山</li> <li>2：たくましい産業を創造する和歌山</li> <li>3：安全・安心で、尊い命を守る和歌山</li> <li>4：暮らしやすさを高める和歌山</li> <li>5：魅力のある地域を創造する和歌山</li> </ul> </li> </ul>  |
| 広域的な交通の取組 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 和歌山県の広域的な交通の取組</li> <li>(1) 交通ネットワーク <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路や県内の幹線道路網を早期に整備し、県内主要都市間の2間移動を実現</li> <li>・ 県内各地から概ね3時間で移動できる「県内3時間移動」実現</li> <li>・ 関西国際空港の利用促進、南紀白浜空港や各港湾の機能強化、空港・港湾と県内各地とのアクセス向上で「世界と直接つながる和歌山」実現</li> </ul> </li> <li>(2) ICTや自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取組 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ストレスフリーで移動できる交通アクセスの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光地を快適に周遊できるよう、県内各地を概ね3時間で移動できる道路網の整備</li> <li>・ 都市内の円滑な交通・物流を担う都市計画道路整備による渋滞緩和や中心部へのアクセス機能の向上</li> <li>・ 鉄道やバスの<b>スムーズな乗降・乗換え実現</b>による<b>利便性向上</b>（IC決済システムの導入促進）</li> <li>・ <b>大都市圏からの直結バスルート</b>新設促進</li> <li>・ 鉄道・空港などの一次交通拠点と地域内の観光地間を結ぶ二次交通の円滑な接続を図るため、観光客のニーズに応じた<b>移動手段の利用環境整備促進</b>（バス、タクシー、レンタカー、レンタサイクル等）</li> </ul> </li> <li>○ 渋滞対策・交通安全対策 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地や主要観光地等におけるETC2.0と民間保有データとの相互利用</li> <li>・ <b>ICT等の技術</b>を積極的に活用した効果的な渋滞対策や交通事故対策の立案・効果検証</li> <li>・ ETC2.0等のデータの活用による潜在的な危険箇所の特定、生活道路の交通安全対策</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> |
| 基本方針      | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域的な道路交通の基本方針</li> <li>1 広域道路ネットワーク <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路ネットワークの早期整備</li> <li>・ 県内外の一体的発展に寄与する幹線道路の整備推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市内道路及び基本的生活に不可欠な道路の整備推進</li> <li>・ 構想路線の具体化</li> <li>・ 救助・救援に資するルートの確保</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>2 交通・防災拠点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関西国際空港の利用促進</li> <li>・ <b>南紀白浜空港の利用促進</b></li> <li>・ 港湾の機能強化</li> <li>・ 地域活性化の視点からの拠点整備</li> <li>・ 救助・救援に資するルートの確保</li> </ul> </li> <li>3 ICT交通マネジメント <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域モビリティサービスの強化</li> <li>・ 都市部や観光地周辺の渋滞対策、中山間地域の人流・物流の確保</li> <li>・ 道路交通情報提供の充実</li> <li>・ <b>推進体制の強化</b></li> </ul> </li> </ul>   |

# 5 地域公共交通の課題整理

地域公共交通の課題は、「地域公共交通に求められる方向性」に対する「地域公共交通や地域の現状」及び「地域公共交通利用者等の声」のギャップから抽出しました。

## 5.1 地域公共交通の現状や上位・関連計画における位置づけ

### 5.1.1 地域公共交通や地域の現状 まとめ

地域公共交通や地域の現状は、以下のように整理しました。

表 地域公共交通や地域の現状

| 視点     | 項目   | 内容  |
|--------|--|---|
| 地域公共交通 | JR 紀勢本線  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR が町内を運行するが、利用者数は減少傾向にあり営業赤字を計上</li> <li>✓ JR が特急や普通列車を運行</li> <li>✓ JR 利用は町内では紀伊勝浦駅が最多で、宇久井、下里と続く</li> <li>✓ JR 新宮～白浜線区の輸送密度は 2,000 人/日を下回る</li> <li>✓ JR 新宮～白浜線区の輸送密度は特急が約 5 割、通学が約 3 割</li> <li>✓ JR 利用者数はコロナ禍により大きく減少</li> <li>✓ JR 新宮～白浜線区の営業赤字は約 30 億円/年</li> </ul> |
|        | 路線バス   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バスは新勝線、那智山線の 2 路線が運行</li> <li>・ 新勝線は新宮～那智勝浦町間の都市間連絡、那智山線は観光地への連絡として機能</li> <li>・ 路線バス利用者数はコロナ禍により大きく減少</li> <li>・ 新勝線は路線維持に国・県・町より公的補助を実施</li> </ul>   |
|        | 町営バス   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町営バスは紀伊勝浦駅を拠点に 5 路線を運行</li> <li>・ 町営バス利用者数は路線増加や高齢者等の運賃無料化等により増加傾向</li> <li>・ 町営バス収入は高齢者等運賃無料化等により減少し、国や町で約 3 千万円/年を負担</li> </ul>  |
|        | 乗用タクシー   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗用タクシーは町内に 3 事業者が営業所を置き、町内に 26 台が在籍</li> </ul>   |
|        | その他交通  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 白浜空港リムジンバスが新宮駅～空港間を運行</li> <li>・ 高速バスが那智勝浦町～関東方面を運行</li> <li>・ 定期観光バスが紀伊勝浦駅を拠点に運行</li> <li>・ 宿泊施設や自動車教習所等が送迎バスを運行</li> <li>・ 福祉施策と連携してバス運賃割引等を実施</li> </ul>  |
| 地域     | 人口   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口は昭和 30(1955)年以降一貫して減少する一方で高齢化率は一貫して増加</li> <li>・ 今後は高齢者を含めて減少</li> </ul>   |
|        | 人の動き   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通勤・通学先は、町内のほか、新宮市との結びつきが強い</li> <li>・ 移動手段は自動車が多勢を占め、地域公共交通はわずか</li> <li>・ 移動手段は近隣市町と比較すると鉄道利用が多い</li> </ul>   |
|        | 分布   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口は沿岸の平野部を中心に分布するほか、内陸部にも分散</li> <li>・ 従業者数は紀伊勝浦駅～那智駅にかけ分布</li> <li>・ 買物先は紀伊勝浦駅周辺に集積</li> </ul>  |
|        | 自動車交通  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路交通は沿岸部（那智勝浦町～新宮市間等）で多く、ピーク時には混雑</li> <li>・ 人口あたり自家用車台数は増加傾向</li> </ul>   |
|        | 観光交通   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宿泊者の交通手段は自家用車割合が増加傾向で、鉄道やバスが減少傾向</li> </ul>  |
| 行財政    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町財政は民生費が増大傾向で、財政力指数は悪化傾向</li> </ul> |   |

## 5.1.2 地域公共交通利用者等の意向 まとめ

地域公共交通利用者等の意向は、以下のように整理しました。

表 地域公共交通利用者等の意向

| 視点     | 項目         | 内容   |
|--------|------------|--|
| バス利用者  | 移動状況       | <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車運転免許は、町営バスで「取得経験なし」が多く、那智山線では「所持」が多い</li> <li>町営バスは通学のほか買物、通院等で利用</li> <li>那智山線では旅行・観光目的等で利用</li> <li>町営バスはバスのみ利用、那智山線は JR とあわせた利用が多い</li> <li>町営バスは宇久井線や勝浦線で利用頻度が高い</li> <li>町営バスを利用した移動の目的地は町内（特に勝浦地域）が多い</li> <li>那智山線を利用した移動の目的地は那智山停留所周辺の観光地が多い</li> </ul>                  |
|        | 地域公共交通への意向 | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の利用理由は「他に移動手段がない」が最多</li> <li>今後のバスで重視する事項は「運行継続」「安い運賃」「運行本数」の順で多い</li> </ul>   |
| JR利用者  | 移動状況       | <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車運転免許は、町民で「取得経験なし」が多く、町外在住者では「所持」が多い</li> <li>地域公共交通による外出目的では、町民は買物・通院等や通勤・通学、県民では通院、県外在住者では旅行・観光目的が多い</li> <li>移動手段は、鉄道のほか路線バスの利用が比較的多い</li> <li>町民の地域公共交通利用頻度は JR や路線バスで比較的高い</li> <li>JR 切符の買い方は町外在住者で「駅の有人窓口」や「e5489」が多い</li> </ul>   |
|        | 地域公共交通への意向 | <ul style="list-style-type: none"> <li>JR 利用理由は「安心・安全に移動できる」が最多で「他に移動手段がない」を上回る</li> <li>JR 利用理由は町外在住者で「目的地に早く移動できる」「鉄道が好き」も多い</li> <li>駅に求めるものは町民で「分かりやすい情報案内」「ベンチ」「冷暖房」が挙がる</li> <li>駅に求めるものは町外在住者で「お手洗い」や「冷暖房」、「商店」が多い</li> <li>JR への重視事項は、「運行継続」が多いほか、「運行本数」や「駅周辺の活気」等が多い</li> </ul>                                   |
| 住民     | 移動実態       | <ul style="list-style-type: none"> <li>買物、病院の移動先は、町内や新宮市を中心に広く分布</li> <li>お金の引き出しは、郵便局を中心に JA・金融機関、ATM の利用が見られる</li> </ul>   |
|        | 地域公共交通の改善  | <ul style="list-style-type: none"> <li>路線やダイヤへの改善を求める声</li> <li>バス運賃は無料化見直しへの声</li> <li>バス車両は小型化へのアイデア</li> <li>バス運転手への評価の声</li> <li>JR は利便性向上や駅の活用へのアイデア</li> </ul>   |
|        | 全般的な事項     | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通を「残して欲しい」「感謝している」との声</li> <li>行政、地域の連携による移動手段確保へのアイデア</li> <li>地域公共交通の PR や情報案内の改善へのアイデア</li> <li>駅・バス停周辺を“歩きやすくなる”環境整備へのアイデア</li> <li>“地域が元気になる”ためのバス活用へのアイデア</li> <li>利用促進にむけ、町営バスによるツアー等のアイデア</li> <li>今後の地域公共交通について、予約制導入や乗用タクシー乗り合い、地域住民による輸送、まちなかの移動支援等のアイデア</li> </ul> |
| 日本人観光客 | 観光状況       | <ul style="list-style-type: none"> <li>宿泊数は地域公共交通利用者が非利用者より多い</li> <li>同行者は地域公共交通利用者で「家族等」、自家用車で「夫婦・恋人」が多い</li> <li>観光来訪目的は熊野那智大社等の観光地や温泉が多い</li> <li>観光情報は地域公共交通利用者が非利用者より事前に調べて入手する傾向</li> <li>観光来訪時の支出額は地域公共交通利用者のほうが多い傾向</li> </ul>  |
|        | 観光時の交通手段   | <ul style="list-style-type: none"> <li>観光客は特急を中心とした利用</li> <li>近畿圏外の地域公共交通利用者で JR 普通列車や路線バスの利用が多い</li> <li>地域公共交通の利用理由は「観光地へのアクセス」「移動コスト」「到着時刻の予測」等</li> </ul>   |
|        | 地域公共交通への意向 | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通への重視事項は「目的地へ行く便の存在」「運休・遅延の少なさ」が多い</li> <li>地域公共交通利用者が重視するのは「乗り継ぎしやすさ」「運行路線・本数増加」</li> <li>地域公共非利用者が重視するのは「駅・バス停環境」「車内の通信設備」「周遊バス」等</li> <li>自家用車移動への不満は「ガソリン代の高さ」「交通渋滞の多さ」</li> <li>地域公共交通移動への不満は「運行本数の少なさ」「行きたい目的地に行く便が無い」等</li> <li>JR 廃止・バス代替時には「来訪頻度が減少」する人が多い</li> </ul> |
| 外国人観光客 | 満足・不満      | <ul style="list-style-type: none"> <li>「交通（鉄道・バス）」への満足は他項目と比較して低いなか、英語圏より高評価</li> <li>「情報入手（駅・バス停）」への不満はアジア圏で高い</li> </ul>   |

## 5.1.3 地域公共交通に求められる方向性 まとめ

地域公共交通に求められる方向性（上位・関連計画による位置づけ）は、以下のように整理しました。

表 地域公共交通に求められる方向性（上位・関連計画における位置づけ）

| 視点   | 項目       | 内容   | 出所        |
|--|----------|--|-----------|
| 地域公共交通                                       | JR       | ・鉄道の維持、利便性向上(本数維持・充実、高速化 等)                    | ① ④ ⑪⑫⑬   |
|  |          | ・JR 紀伊勝浦駅前の空間整備(駅前広場、交流・滞在拠点、歩いて楽しむ空間、バリアフリー化) | ④⑤ ⑫      |
|  |          | ・JR 那智駅に隣接した「道の駅なち」の観光等での活用                    | ①         |
|  |          | ・JR 等との防災協定締結                                  | ⑧         |
|  | バス       | ・バス路線の維持、利便性向上                                 | ① ⑦ ⑩⑪⑫⑬  |
|  |          | ・バス停の機能向上(ベンチ設置等)                              | ⑤         |
|  |          | ・バス車両の機能向上(低床車両等)                              | ⑤         |
|  |          | ・バス事業者等との連携強化(接続性向上、災害対策等)                     | ⑧ ⑩       |
|  | 利用促進     | ・地域公共交通の利用促進                                   | ④         |
|  | 観光       | ・観光資源活用や魅力発信                                   | ①② ⑫      |
|  |          | ・観光移動手段確保(バス、タクシー、レンタカー、レンタサイクル等)              | ⑬         |
|  |          | ・観光用海上ルート整備                                    | ⑫         |
|  | 移動       | ・移動の安全・快適性向上                                   | ① ⑥ ⑫     |
| ・様々な移動形態を用いた公共交通網の充実                         |          | ④ ⑥⑦ ⑩⑪⑫⑬                                      |           |
| ・南紀白浜空港、港湾の機能強化(ビジネス、観光、物流、災害拠点)やアクセス確保、利用促進 |          | ⑪⑬   |           |
| まちづくり  | 人口       | ・人口は2025年に13,970人、2060年に人口8千人台の維持              | ①②③       |
|  | 福祉       | ・高齢者や子ども等への福祉充実                                | ①② ④ ⑥    |
|  | 都市空間     | ・歩いて楽しめる空間整備                                   | ④⑤ ⑪      |
|  |          | ・バリアフリーの推進                                     | ④⑤⑥ ⑫     |
|  |          | ・公共施設を20年間で約2割削減                               | ⑨         |
|  |          | ・ICT等の技術の積極活用                                  | ⑬         |
|  | 環境       | ・環境との共生  | ⑪⑫        |
|  |          | ・自動車依存の軽減                                      | ⑪⑫        |
|  | 体制       | ・市民と行政の連携                                      | ①② ⑥⑦ ⑩ ⑬ |
|  |          | ・事業者等と行政の連携                                    | ⑧ ⑩ ⑬     |
| ・広域連携  |          | ① ⑬  |           |
| 行財政  | ・行財政の効率化 | ①② ⑩   |           |

※出典略称 ① 第10次那智勝浦町長期総合計画  
 ② 第2期那智勝浦町まち・ひと・しごと創生総合戦略  
 ③ 那智勝浦町まち・ひと・しごと創生事業人口ビジョン  
 ④ 那智勝浦町都市計画マスタープラン  
 ⑤ 那智勝浦町バリアフリー基本構想  
 ⑥ 那智勝浦町地域福祉計画  
 ⑦ 第9期高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画

⑧ 那智勝浦町国土強靱化地域計画  
 ⑨ 那智勝浦町公共施設等総合管理計画  
 ⑩ 那智勝浦町医療・健康福祉基本構想  
 ⑪ 和歌山県都市計画マスタープラン  
 ⑫ 和歌山県都市計画マスタープラン(東牟婁圏域)  
 ⑬ 和歌山県新広域道路交通ビジョン

## 5.2 那智勝浦町の地域公共交通を取り巻く課題

那智勝浦町の地域公共交通を取り巻く課題は、以下のように整理しました。

### <那智勝浦町の地域公共交通を取り巻く課題>

- ・広域的な地域公共交通の持続的な運行と利便性確保
- ・町内における地域公共交通の持続的な運行と利便性確保
- ・観光振興等と連携した移動手段の確保と利便性向上
- ・まちの拠点としての鉄道駅や主要停留所の利便性向上
- ・地域公共交通の「持続性」を高める仕組みづくり

### 課題

## 広域的な地域公共交通の持続的な運行と利便性確保

那智勝浦町にとって、通勤や通学、観光等の移動を中心に、町域を超えた移動がみられ、広域的な地域公共交通の確保が生活や経済活動にとってなくてはならないものになっています。こうした広域移動を支えるのは、JR 紀勢本線、路線バス新勝線、リムジンバスや高速バスがあります。

このうち、JR 紀勢本線や新勝線では、利用者数の減少から営業赤字が生じており、現在の利用状況や体制のままでは、近い将来に維持確保が不可能になる可能性まで推察されます。

利用者にとっては、「地域公共交通以外に移動手段がない」人もいるほか、自家用車等と比較して鉄道を利用する人もみられ、安全・安定的な運行継続を大前提に、利便性確保を求める声があがっています。また、那智勝浦町の一大産業である観光にとっても、鉄道が欠かせない役割を果たしています。

こうした広域的な交通については、利用促進や維持確保体制の確立により、維持確保と利便性向上が目指されています。

| 地域公共交通等の現状   | 地域公共交通利用者等の意向  | 地域公共交通の方向性  |
|--|--|---|
| <b>[地域公共交通]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR が町内を運行するが、利用者数は減少傾向にあり営業赤字を計上</li> <li>・新勝線は新宮～那智勝浦町間の都市間連絡として機能</li> <li>・新勝線は路線維持に国・県・町より公的補助を実施</li> <li>・白浜空港リムジンバスが新宮駅～空港間を運行</li> <li>・高速バスが那智勝浦町～関東方面を運行</li> </ul> <b>[地域]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学先は、町内のほか、新宮市との結びつきが強い</li> <li>・移動手段は近隣市町と比較すると鉄道利用が多い</li> </ul> | <b>[JR利用者]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 利用理由は「安心・安全に移動できる」が最多で「他に移動手段がない」を上回る</li> <li>・JR 利用理由は町外在住者で「目的地に早く移動できる」「鉄道が好き」も多い</li> <li>・JR への重視事項は、「運行継続」が多いほか、「運行本数」や「駅周辺の活気」等が多い</li> </ul> <b>[住民]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・買物、病院の移動先は、町内や新宮市を中心に広く分布</li> </ul> <b>[日本人観光客]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宿泊数は地域公共交通利用者が非利用者より多い</li> <li>・観光来訪時の支出額は地域公共交通利用者のほうが多い傾向</li> <li>・地域公共交通の利用理由は「観光地へのアクセスしやすさ」「移動コスト」「到着時刻の予測」等</li> <li>・地域公共交通への重視事項は「目的地へ行く便の存在」「運休・遅延の少なさ」が多い</li> <li>・地域公共交通利用者が重視するのは「乗り継ぎしやすさ」「運行路線・本数増加」</li> <li>・JR 廃止・バス代替時には「来訪頻度が減少」する人が多い</li> </ul> | <b>[地域公共交通]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の維持、利便性向上</li> <li>・JR 等との防災協定締結</li> <li>・地域公共交通の利用促進</li> <li>・移動の安全・快適性向上</li> <li>・様々な移動形態を用いた公共交通網の充実</li> <li>・南紀白浜空港、港湾の機能強化(ビジネス、観光、物流、災害拠点)やアクセス確保、利用促進</li> </ul> <b>[まちづくり]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者等と行政の連携</li> <li>・広域連携</li> </ul> |

## 課題

## 町内における地域公共交通の持続的な運行と利便性確保

那智勝浦町内の移動には、JR 紀勢本線のほか、路線バス・町営バスが利用されています。町内の人口分布をみると、沿岸部に人口が集積する一方で内陸部にも広く分布がみられ、こうした JR 駅や路線バス新勝線から離れた地域にとって、路線バス那智山線や町営バスが自家用車以外の唯一の移動手段となる地域も見られます。このほか、乗用タクシーがきめ細やかに移動を支えています。

一方で、町営バスでは路線拡大や一部の利用者の無料化等とあいまって赤字が拡大しているほか、那智山線ではコロナ禍で利用が大きく減少しています。また、地域によっては、施設の送迎サービスが相互に、あるいは地域公共交通と類似した機能を果たしている場面もみられます。

利用者にとっては、那智山線や町営バスが免許を持たない子どもや高齢者の通学や買物・通院等になくしてはならないサービスであり、運行継続を求める声があがっています。また、那智山線では、観光移動にも欠かせない機能を発揮しています。

こうした町内の地域公共交通については、行財政支援の効果的・効率的な継続実施のもとで維持確保するとともに、利便性向上を図ることで、自家用車が運転できなくても町内で住み続けることのできる環境を維持し、人口減少を軽減することが求められています。

## 地域公共交通等の現状

## [地域公共交通]

- ・路線バスは新勝線、那智山線の2路線が運行
- ・新勝線は新宮～那智勝浦町間の都市間連絡、那智山線は観光地への連絡として機能
- ・路線バス利用者数はコロナ禍により大きく減少
- ・町営バスは紀伊勝浦駅を拠点に5路線を運行
- ・町営バス利用者数は路線増加や高齢者等の運賃無料化等により増加傾向
- ・町営バス収入は高齢者等運賃無料化等により減少し、国や町で約3千万円/年を負担
- ・乗用タクシーは町内に3事業者が営業所を置き、町内に26台が在籍
- ・宿泊施設や自動車教習所等が送迎バスを運行
- ・福祉施策と連携してバス運賃割引等を実施

## [地域]

- ・人口は昭和30(1955)年以降一貫して減少する一方で高齢化率は一貫して増加
- ・今後は高齢者を含めて減少
- ・人口は沿岸の平野部を中心に分布するほか、内陸部にも分散
- ・町財政は民生費が増大傾向で、財政力指数は悪化傾向

## 地域公共交通利用者等の意向

## [バス利用者]

- ・自動車運転免許は、町営バスで「取得経験なし」が多い
- ・町営バスは通学のほか買物、通院等で利用
- ・町営バスはバスのみ利用、那智山線はJRとあわせた利用が多い
- ・町営バスは宇久井線や勝浦線で利用頻度が高い
- ・町営バスを利用した移動の目的地は町内(特に勝浦地域)が多い
- ・地域公共交通の利用理由は「他に移動手段がない」が最多
- ・今後のバスで重視する事項は「運行継続」「安い運賃」「運行本数」の順が多い

## [住民]

- ・お金の引き出しは、郵便局を中心にJA・金融機関、ATMの利用が見られる
- ・路線やダイヤへの改善を求める声
- ・バス運賃は無料化見直しへの声
- ・バス運転手への評価の声
- ・今後の地域公共交通について、予約制導入や乗用タクシーの乗り合い、地域住民による輸送、まちなかの移動支援等のアイデア

## 地域公共交通の方向性

## [地域公共交通]

- ・バス路線の維持、利便性向上
- ・バス停の機能向上(ベンチ設置等)
- ・バス車両の機能向上(低床車両等)
- ・バス事業者等との連携強化(接続性向上、災害対策等)
- ・地域公共交通の利用促進
- ・移動の安全・快適性向上
- ・様々な移動形態を用いた公共交通網の充実

## [まちづくり]

- ・人口は2025年に13,970人、2060年に人口8千人台の維持
- ・高齢者や子ども等への福祉充実
- ・公共施設を20年間で約2割削減
- ・市民と行政の連携
- ・事業者等と行政の連携
- ・行財政の効率化

## 課題

## 観光振興等と連携した移動手段の確保と利便性向上

那智勝浦町の産業は、建設業に次いで「宿泊・飲食サービス業」が多く、地域経済にとって観光振興はなくてはならないものです。観光には、JRで特急を中心に利用があるほか、路線バス那智山線が紀伊勝浦駅と那智山停留所周辺の世界遺産を結ぶ役割を果たしています。

一方で、町内宿泊者の交通手段は鉄道・バスから自家用車にシフトしつつあるほか、コロナ禍で観光客自体が大きく減少しています。

JRを利用する観光客は、自動車運転免許を持っているが「目的地に早く移動できる」等の理由で自家用車より鉄道を選好しており、JR廃止時には那智勝浦町への来訪頻度減少が予想されます。

こうした観光交通の維持確保にむけては、鉄道駅等での各種地域公共交通の結節やレンタサイクル等の交通手段の確保といった移動支援とともに、観光資源活用や魅力発信等をまちづくり・産業分野と地域公共交通が連携して観光振興を図ることが求められています。

| 地域公共交通等の現状  | 地域公共交通利用者等の意向  | 地域公共交通の方向性   |
|---|--|--|
| <p><b>[地域公共交通]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JRが町内を運行するが、利用者数は減少傾向にあり営業赤字を計上</li> <li>・新勝線は新宮～那智勝浦町間の都市間連絡、那智山線は観光地への連絡として機能</li> <li>・定期観光バスが紀伊勝浦駅を拠点に運行</li> </ul> <p><b>[地域]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宿泊者の交通手段は自家用車割合が増加傾向で、鉄道やバスが減少傾向</li> </ul> | <p><b>[バス利用者]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那智山線では旅行・観光目的等で利用</li> </ul> <p><b>[JR利用者]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通による外出目的では、県外在住者で旅行・観光目的が多い</li> <li>・JR利用理由は町外在住者で「目的地に早く移動できる」「鉄道が好き」も多い</li> </ul> <p><b>[住民]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通のPRや情報案内の改善へのアイデア</li> <li>・“地域が元気になる”ためのバス活用へのアイデア</li> </ul> <p><b>[日本人観光客]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光情報は地域公共交通利用者が非利用者より事前に調べて入手する傾向</li> <li>・観光客は特急を中心とした利用</li> <li>・近畿圏外の地域公共交通利用者でJR普通列車や路線バスの利用が多い</li> <li>・地域公共交通の利用理由は「観光地へのアクセスしやすさ」「移動コスト」「到着時刻の予測」等</li> <li>・JR廃止・バス代替時には「来訪頻度が減少」する人が多い</li> </ul> <p><b>[外国人観光客]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「交通（鉄道・バス）」への満足は他項目と比較して低いなか、英語圏より高評価</li> <li>・「情報入手（駅・バス停）」への不満はアジア圏で高い</li> </ul> | <p><b>[地域公共交通]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR那智駅に隣接した「道の駅なち」の観光等での活用</li> <li>・観光資源活用や魅力発信</li> <li>・観光移動手段確保（バス、タクシー、レンタカー、レンタサイクル等）</li> <li>・観光用海上ルート整備</li> <li>・南紀白浜空港、港湾の機能強化やアクセス確保、利用促進</li> </ul> <p><b>[まちづくり]</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民と行政の連携</li> <li>・事業者等と行政の連携</li> <li>・広域連携</li> </ul> |

## 課題

## まちの拠点としての鉄道駅や主要停留所の利便性向上

紀伊勝浦駅は、JRの特急が停車するほか、路線バスや町営バス等の運行の拠点となっており、地域公共交通の結節拠点として機能しています。また、駅周辺の市街地は、町役場や町立病院等の公共施設、買物先、従業員等が集積しています。

バス利用者にとっては、こうした駅周辺が主要な目的地となっているほか、JR利用者や観光客からは、駅の機能向上を求める声が多く挙がっています。

那智勝浦町の玄関口となる紀伊勝浦駅では、その機能向上により、地域公共交通の利便性を向上させるとともに、生活や観光の拠点として、まちの核となる役割の発揮が求められているところです。このほか、那智駅前の道の駅なちや主要停留所でも機能向上等が求められています。以上を踏まえると、まちづくりと連携しつつ、主要な駅・停留所の機能向上により、都市の機能を向上させていくことが求められています。

## 地域公共交通等の現状

## [地域公共交通]

- ・JRが町内を運行するが、利用者数は減少傾向にあり営業赤字を計上
- ・新勝線は新宮～那智勝浦町間の都市間連絡、那智山線は観光地への連絡として機能
- ・町営バスは紀伊勝浦駅を拠点に5路線を運行
- ・定期観光バスが紀伊勝浦駅を拠点に運行

## [地域]

- ・従業者数は紀伊勝浦駅～那智駅にかけ分布
- ・買物先は紀伊勝浦駅周辺に集積

## 地域公共交通利用者等の意向

## [バス利用者]

- ・町営バスを利用した移動の目的地は町内（特に勝浦地域）が多い

## [JR利用者]

- ・JR切符の買い方は町外在住者で「駅の有人窓口」や「e5489」が多い
- ・駅に求めるものは町民で「分かりやすい情報案内」「ベンチ」「冷暖房」が挙がる
- ・駅に求めるものは町外在住者で「お手洗い」「冷暖房」「商店」が多い
- ・JRへの重視事項は、「運行継続」が多いほか、「運行本数」や「駅周辺の活気」等が多い

## [住民]

- ・JRは利便性向上や駅の活用へのアイデア
- ・駅・バス停周辺を“歩きやすくなる”環境整備へのアイデア

## [日本人観光客]

- ・地域公共非利用者が重視するのは「駅・バス停環境」「車内の通信設備」「周遊バス」等

## [外国人観光客]

- ・「情報入手（駅・バス停）」への不満はアジア圏で高い

## 地域公共交通の方向性

## [地域公共交通]

- ・JR紀伊勝浦駅前の空間整備（駅前広場、交流・滞在拠点、歩いて楽しむ空間、バリアフリー化）
- ・JR那智駅に隣接した「道の駅なち」の観光等での活用
- ・バス停の機能向上（ベンチ設置等）

## [まちづくり]

- ・歩いて楽しめる空間整備
- ・バリアフリーの推進
- ・市民と行政の連携
- ・事業者等と行政の連携

## 課題

## 地域公共交通の「持続性」を高める仕組みづくり

那智勝浦町の鉄道や路線バスは、人口減少やコロナ禍等により利用が減少しているほか、町営バスは赤字で運行しており、維持確保に課題を抱えています。一方で、町の人口は今後高齢者を含めて減少しつづけると推計されます。また、自家用車利用は増加傾向にあります。

地域公共交通利用者にとっては、JRやバスの運行継続を求める声大きいほか、JR廃止時には、那智勝浦町の生活に加え、観光をはじめとした産業にも大きな悪影響が予測されるところです。

こうした地域公共交通の維持にむけては、環境の視点からの自家用車利用の適正化や、技術革新の視点からのICT、IoT技術等の活用による運行の効率化が求められます。また、地域、交通事業者、行政等の連携・役割分担のもとで、地域公共交通の利用促進や、地域公共交通を支える体制の構築（担い手確保や適切な受益者負担等）を進める必要があります。

## 地域公共交通等の現状

## [地域公共交通]

- ・ JR や路線バスの利用者数は減少傾向
- ・ 町営バス収入は減少
- ・ 宿泊施設や自動車教習所等が送迎バスを運行
- ・ 福祉施策と連携してバス運賃割引等を実施

## [地域]

- ・ 人口は昭和 30(1955)年以降一貫して減少する一方で高齢化率は一貫して増加
- ・ 今後は高齢者を含めて減少
- ・ 移動手段は自動車が多勢を占め、地域公共交通はわずか
- ・ 道路交通は沿岸部（那智勝浦町～新宮市間等）で多く、ピーク時には混雑
- ・ 人口あたり自家用車台数は増加傾向
- ・ 町財政は民生費が増大傾向で、財政力指数は悪化傾向

## 地域公共交通利用者等の意向

## [バス利用者]

- ・ 今後のバスで重視する事項は「運行継続」「安い運賃」「運行本数」の順が多い

## [JR利用者]

- ・ JR への重視事項は、「運行継続」が多いほか、「運行本数」や「駅周辺の活気」等が多い

## [住民]

- ・ バス車両は小型化へのアイデア
- ・ 地域公共交通を「残して欲しい」「感謝している」との声
- ・ 行政、地域の連携による移動手段確保へのアイデア
- ・ 利用促進にむけ、町営バスによるツアー等のアイデア
- ・ 今後の地域公共交通について、予約制導入や乗用タクシーの乗り合い、地域住民による輸送、まちなかの移動支援等のアイデア

## [日本人観光客]

- ・ JR 廃止・バス代替時には「来訪頻度が減少」する人が多い

## 地域公共交通の方向性

## [地域公共交通]

- ・ 鉄道の維持、利便性向上(本数維持・充実、高速化 等)
- ・ バス路線の維持、利便性向上
- ・ 地域公共交通の利用促進
- ・ 様々な移動形態を用いた公共交通網の充実

## [まちづくり]

- ・ 人口は 2025 年に 13,970 人、2060 年に人口 8 千人台の維持
- ・ ICT 等の技術の積極活用
- ・ 環境との共生
- ・ 自動車依存の軽減
- ・ 市民と行政の連携
- ・ 事業者等と行政の連携
- ・ 広域連携
- ・ 行財政の効率化

# 6 地域公共交通の基本方針

## 6.1 基本理念と基本方針

那智勝浦町における地域公共交通の基本理念と基本方針は、次のとおりとします。

### 基本理念

まちと人を結ぶ地域公共交通で「住みたい・また来たい」那智勝浦へ  
～わがらの地域公共交通はわがらで創る～

第10次那智勝浦町長期総合計画で定めるまちの将来像「着実にわがらで創る笑顔のまち 那智勝浦～住んで良かった・住み続けたい・住んでみたいまちの実現～」の実現を、主に施策「公共交通の確保」の面から推進します。

本計画では、地域公共交通を、住民の生活や、観光客等の移動手段としてなくてはならないものと位置付けます。さらに、地域公共交通の役割は、人の移動だけでなく、人とまち（学校、病院、観光地、など）を結ぶ、まちづくりになくてはならない要素であることから、こうしたまちづくりと連携のうえで、継続的な維持・確保・改善を目指します。

また、この実現にあたっては、地域、交通事業者、行政等がそれぞれ「わがら」となり、地域公共交通を支える体制を構築します。

### 課題

|                         |                           |                         |                          |                        |
|-------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------|
| 広域的な地域公共交通の持続的な運行と利便性確保 | 町内における地域公共交通の持続的な運行と利便性確保 | 観光振興等と連携した移動手段の確保と利便性向上 | まちの拠点としての鉄道駅や主要停留所の利便性向上 | 地域公共交通の「持続性」を高める仕組みづくり |
|-------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------|

### 基本方針

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <b>国土軸としてのJR紀勢本線等の広域交通の活性化</b><br>那智勝浦町域を超える移動手段を確保、改善し、人の出入りを活発にすることで、生活の向上や産業振興を図ります。また、これにより、JR紀勢本線等の維持確保を図ります。 | <b>「住みたい・また来たい」町内ネットワークの再構築</b><br>町民や来街者のため、町内の移動手段を確保することで、“住み続けられる”環境を整えます。 | <b>まちづくりや観光施策と連携した地域公共交通の改善</b><br>まちづくりと連携しつつ、交通機関どうし、あるいは人とまちを結節する拠点整備等により、まちと人を結びます。また、観光振興等と連携して、来街者の移動環境を確保します。 | <b>「わがら」で支える共創体制再構築</b><br>“わがらの地域公共交通をわがらで創る”体制の構築のため、地域交通事業者、那智勝浦町、近隣市町や県、国等との連携・役割分担体制を再構築します。 |
| <b>実施施策</b><br>・1 JR紀勢本線の活性化<br>・2 広域的なバス路線（地域間幹線）の活性化   | <b>実施施策</b><br>・1 町内のバス路線の活性化<br>・2 多様な分野・多様な主体との共創                            | <b>実施施策</b><br>・1 まちづくりや観光施策と連携した地域公共交通の改善   | <b>実施施策</b><br>・1 地域公共交通を支える利用促進や担い手確保<br>・2 地域公共交通を支える連携・役割分担強化                                  |

## 6.2 目指すべき将来ネットワーク

### (1) 那智勝浦町の目指すネットワーク

那智勝浦町が維持・確保を目指す地域公共交通ネットワークの考え方は、次のとおりとします。



図 那智勝浦町の目指す将来ネットワーク

## (2) 地域公共交通の階層的ネットワーク

地域公共交通の役割分担は、次のとおり定めます。

表 地域公共交通の階層構造

| 機能    | 役割  | モード        | 該当する路線等                    |
|-------|---|------------|----------------------------|
| 国土軸   | 紀伊半島南部の骨格を形成し、交通ネットワークの根幹となる唯一にして第一の「幹の根元」の交通。和歌山・大阪方面や新宮・名古屋方面へ広域のかつ速達性を確保した移動を支える。                                    | 鉄道         | ・JR 紀勢本線                   |
| 地域間幹線 | 東牟婁地域の骨格となる路線で、新宮市と那智勝浦町間の都市間連絡を担う「幹」の交通。国土軸が広域・速達連絡を担うのに対し、本機能は日常生活の細やかな移動ニーズにも対応する。<br><br>(地域間幹線系統確保維持改善事業費補助金活用を想定) | 路線バス       | ・熊野御坊南海バス<br>新勝線           |
|       | このほか、国土軸や地域間幹線軸等と連携しつつ、広域的な移動を補助する路線をあわせて地域間幹線軸に位置付ける。  | その他<br>バス  | ・白浜空港リムジンバス<br>・高速バス（関東方面） |
| 補助幹線  | 中心拠点と周辺地域の拠点を連絡する「太い枝」の交通で、一定程度以上の輸送需要を担う。<br><br>(町営バスは、<br>地域内フィーダー系統確保維持改善事業費補助金活用を想定)                               | 路線バス       | ・熊野御坊南海バス<br>那智山線          |
|       |   | 町営バス       | ・太田線のうち、<br>下里出張所以北        |
| 地域内支線 | 居住地から拠点等を連絡する「細い枝」の交通。主に居住者向けの移動を担う。<br><br>(地域内フィーダー系統確保維持改善事業費補助金活用を想定)   | 町営バス       | ・補助幹線以外の路線                 |
| 面的カバー | 「幹」や「枝」ではカバーできない、時間的・空間的にニーズの小さな移動を支える「葉」の交通。ドアツードアにより、高齢者等のための生活移動から、観光・業務用途の移動まできめ細やかに担う。                             | 乗用<br>タクシー | 数社                         |
| 観光交通  | 観光輸送に特化して、世界遺産等の観光資源の周遊を促進する役割を担う。  | 定期観光<br>バス | ・熊野御坊南海バス<br>全2系統          |

表 拠点等の考え方

| 機能            | 考え方                                  | 該当する場所等   |
|---------------|--------------------------------------|---|
| 中心拠点          | 商業、医療、行政等の都市機能が高次に集積し、周辺地域の生活の核となる地区 | ・紀伊勝浦駅周辺<br>・新宮駅周辺<br>・紀伊佐野駅周辺                                  |
| 地域拠点          | 周辺地域の日常生活を支える地区                      | ・宇久井駅周辺<br>・下里駅周辺<br>・紀伊浦神駅周辺<br>・太田地区中心部<br>・色川地区中心部<br>・太地駅周辺 |
| 観光・レクリエーション拠点 | 観光やレクリエーションといった非日常活動の場となる地区          | ・勝浦港周辺<br>・世界遺産エリア周辺<br>・那智駅周辺<br>・旧浦神小学校周辺                     |

### 6.3 計画の掲げる数値目標

本計画における数値指標と目標値は、次のように定めます。

表 計画で掲げる数値指標と令和 10(2028)年度の目標値 (JR 紀勢本線)

| 指標                         | 考え方  | 実績値と目標値   |
|----------------------------|--|---|
| <b>利用者数</b>                |  |   |
| 町内 JR 7 駅の乗車人員             | 人口減少下にあるが、路線の維持・確保にむけ、コロナ禍前への回復を図る<br>※和歌山県統計年鑑, JR 西日本資料により計測                         | <p>(人/日)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p>   |
| JR 紀勢本線 輸送密度 (新宮～白浜)       | 人口減少下にあるが、路線の維持・確保にむけ、コロナ禍前への回復を図る<br>※「データで見る JR 西日本」により計測                            | <p>(人/日)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p>   |
| (参考) 町内人口あたりの町内 JR7 駅の乗車回数 | 紀伊勝浦駅等では、町民以外の観光等での利用も多いが、仮に上記の目標を町民のみで達成する場合は、人口減少も相俟って大きな努力が必要<br>※乗車人員(人/日)×365÷町人口 | <p>(回/年・人)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p> |

表 計画で掲げる数値指標と令和10(2028)年度の目標値(路線バス)

| 指標  | 考え方   | 実績値と目標値  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
|---|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----|------|------|------|------|------|------|------|-----|----|-----|-----|-----|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|
| <b>利用者数</b>                                 |   |  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 路線バス<br>2路線の<br>乗車人員                        | 人口減少下にあるが、路線の維持・確保にむけ、コロナ禍前への回復を図る<br>※熊野御坊南海バス資料により計測  | <p>(千人/年)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td><td>2022</td><td>目標</td></tr> <tr><th>新勝線</th><td>191</td><td>102</td><td>184</td><td>115</td><td>93</td><td>43</td><td>151</td><td>21</td><td>172</td><td>158</td><td>299</td></tr> <tr><th>那智山線</th><td>24</td><td>23</td><td>19</td><td>12</td><td>12</td><td>12</td><td>13</td><td>32</td><td>24</td><td>20</td><td>115</td></tr> </table>   | 年度   | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 目標 | 新勝線  | 191  | 102  | 184  | 115  | 93   | 43   | 151 | 21 | 172 | 158 | 299 | 那智山線  | 24 | 23 | 19 | 12 | 12 | 12 | 13 | 32 | 24 | 20 | 115 |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 年度  | 2013  | 2014   | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 目標   |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 新勝線   | 191   | 102  | 184  | 115  | 93   | 43   | 151  | 21   | 172  | 158  | 299  |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 那智山線  | 24  | 23   | 19   | 12   | 12   | 12   | 13   | 32   | 24   | 20   | 115  |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| (参考)<br>町人口<br>あたりの<br>路線バス<br>2路線の<br>乗車回数 | 新勝線では新宮市民の、那智山線では町民以外の観光等での利用も多いなど、利用のすべてを町民で支えるわけではないが、仮に上記の目標を町民のみで達成する場合は、人口減少も相俟って大きな努力が必要<br>※乗車人員(人/年)÷町人口          | <p>(回/年・人)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td><td>2022</td><td>目標</td></tr> <tr><th>乗車回数</th><td>19.8</td><td>20.7</td><td>9.6</td><td>12.3</td><td>15.8</td><td>24.9</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>   | 年度   | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 目標 | 乗車回数 | 19.8 | 20.7 | 9.6  | 12.3 | 15.8 | 24.9 |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 年度  | 2013  | 2014   | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 目標   |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 乗車回数  | 19.8  | 20.7   | 9.6  | 12.3 | 15.8 | 24.9 |      |      |      |      |      |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| <b>収支率</b>                                  |   |  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 路線バス<br>新勝線の<br>収支率                         | 利用者減により補助要件を満たせない系統が生まれる可能性もあることから、特に重点的に利用者数の回復を目指すこととし、令和元(2019)年度水準への回復を目指す。<br>※「和歌山県地域公共交通計画」と整合<br>※熊野御坊南海バス資料により計測 | <p>(%)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td><td>2022</td><td>目標</td></tr> <tr><th>収支率</th><td>55.9</td><td>53.2</td><td>39.2</td><td>41.9</td><td>45.4</td><td>53.2</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>   | 年度   | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 目標 | 収支率  | 55.9 | 53.2 | 39.2 | 41.9 | 45.4 | 53.2 |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 年度  | 2013  | 2014   | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 目標   |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 収支率   | 55.9  | 53.2   | 39.2 | 41.9 | 45.4 | 53.2 |      |      |      |      |      |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| <b>行政負担額</b>                                |   |  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 路線バス<br>新勝線への<br>行政負担額                      | 利用者減により補助要件を満たせない系統が生まれる可能性もあることから、特に重点的に利用者数の回復を目指すこととし、令和元(2019)年度水準への回復を目指す。<br>※「和歌山県地域公共交通計画」と整合<br>※熊野御坊南海バス資料により計測 | <p>(百万円)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td><td>2022</td><td>目標</td></tr> <tr><th>新勝線</th><td>48</td><td>47</td><td>39</td><td>24</td><td>23</td><td>24</td><td>26</td><td>65</td><td>47</td><td>67</td><td>67</td></tr> <tr><th>那智勝浦町</th><td>24</td><td>23</td><td>19</td><td>12</td><td>12</td><td>12</td><td>13</td><td>32</td><td>24</td><td>20</td><td>16</td></tr> <tr><th>新宮市</th><td>24</td><td>23</td><td>19</td><td>12</td><td>12</td><td>12</td><td>13</td><td>32</td><td>24</td><td>20</td><td>16</td></tr> <tr><th>県</th><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>20</td></tr> <tr><th>国</th><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>20</td></tr> </table> | 年度   | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 目標 | 新勝線  | 48   | 47   | 39   | 24   | 23   | 24   | 26  | 65 | 47  | 67  | 67  | 那智勝浦町 | 24 | 23 | 19 | 12 | 12 | 12 | 13 | 32 | 24 | 20 | 16  | 新宮市 | 24 | 23 | 19 | 12 | 12 | 12 | 13 | 32 | 24 | 20 | 16 | 県 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 20 | 国 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 20 |
| 年度  | 2013  | 2014   | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 目標   |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 新勝線   | 48  | 47   | 39   | 24   | 23   | 24   | 26   | 65   | 47   | 67   | 67   |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 那智勝浦町                                       | 24  | 23   | 19   | 12   | 12   | 12   | 13   | 32   | 24   | 20   | 16   |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 新宮市   | 24  | 23   | 19   | 12   | 12   | 12   | 13   | 32   | 24   | 20   | 16   |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 県   |   |  |      |      |      |      |      |      |      |      | 20   |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |
| 国   |   |  |      |      |      |      |      |      |      |      | 20   |      |      |    |      |      |      |      |      |      |      |     |    |     |     |     |       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |    |

※地域間幹線系統として国庫補助をうける「新勝線」は、利用者数、収支率、行政負担額ともに「和歌山県地域公共交通計画」で位置付ける。ただし、那智勝浦町にとっても重要な路線であることから、県で設定した数値指標について、那智勝浦町でもモニタリングを行う。

※国庫補助対象ではない那智山線は、維持確保にむけて利用者数のみを位置付ける。

表 計画で掲げる数値指標と令和10(2028)年度の目標値(町営バス)

| 指標             | 考え方   | 実績値と目標値  |
|----------------|---|--|
| <b>利用者数</b>    |   |  |
| 町営バス5路線の乗車人員   | 路線増加や高齢者無料化等によりこれまで増加傾向にあったが、今後は人口減少に伴い減少基調が予測されることから、路線毎に過去5か年で利用者数が最多となった年度の利用者数の維持を図る<br>※町資料により計測 | <p>(千人/年)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p> |
| <b>収支率</b>     |   |  |
| 町営バス5路線の収支率    | 利用者数の維持・微増による運賃収入を確実に確保しつつ、燃料費・物価高騰や担い手確保等を考慮し。<br>※町資料により計測  | <p>(%)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p>    |
| <b>行政負担額</b>   |   |  |
| 町営バス5路線への行政負担額 | 利用者数の維持・微増による運賃収入を確実に確保しつつ、燃料費・物価高騰や担い手確保等を考慮し。<br>※町資料により計測  | <p>(百万円)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 目標</p>  |

表 計画で掲げる数値指標と目標値(参考)

| 指標        | 考え方  | 実績値と目標値   |
|-----------|--|---|
| <b>参考</b> |  |   |
| 那智勝浦町人口   | ※住民基本台帳に基づく各年4月1日時点人口 和歌山県統計年鑑より<br>※将来値は社人研推計 | <p>(百万円)</p> <p>(年度) 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 推計</p> |

# 7 実施施策

那智勝浦町の地域公共交通を将来にわたり維持確保改善していくための施策は、次のように設定します。

## A 国土軸としての JR 紀勢本線等の広域交通の活性化

### 1 JR 紀勢本線の活性化

#### 概要

- 那智勝浦町や周辺地域における唯一かつ第一の幹線である「国土軸」である JR 紀勢本線は、通学をはじめとする生活や、観光等にいたる多様な移動を支える重要な役割を担っていますが、利用者数の減少等から厳しい状況にあります。
- JR 西日本・JR 東海や沿線自治体等の関係機関と連携しつつ、サービスの維持・改善を図ります。
- 観光や教育分野をはじめとする移動の活性化とあわせて、利用促進を図ります。

#### 実施主体

- JR西日本・東海 運行、改善
- 町・沿線自治体 事業者と連携して推進
- バス・タクシー事業者 連携
- 住民、観光客等 積極利用
- 沿線施設 施設利用者への地域公共交通利用推奨

#### スケジュール

| 2023      | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 長期 |
|-----------|------|------|------|------|------|----|
| R5        | R6   | R7   | R8   | R9   | R10  |    |
| 継続施策推進・改善 |      |      |      |      |      |    |
| 新規施策検討・着手 |      |      |      |      |      |    |

### JR 紀勢本線の利便性確保

- 継続 紀伊勝浦駅からの特急列車の2方向アクセス（大阪/名古屋）確保
- 継続 特急・普通列車の運行便数維持
- 継続 紀伊勝浦駅周辺の拠点性向上による駅の目的地化（紀伊勝浦駅周辺整備、駅への観光案内所整備 等）
- 継続 各駅周辺の拠点性向上（那智駅併設の道の駅機能維持確保、待合環境確保 等）

### 鉄道に対する二次交通との連携

- 継続 駅を拠点とした路線バス、町営バスの運行
- 継続 自転車との連携（駅への駐輪場整備、レンタサイクル、サイクルトレイン 等）
- 継続 自動車との連携（駅への駐車場整備、駅レンタカー、駅へのキスライド車両整序化 等）
- 新規 新宮～紀伊勝浦駅間の地域公共交通での移動量の増加（JR、バスの連携時刻表作成 等）

### 鉄道の利用促進

- 継続 通学における鉄道利用促進（中学生やその保護者向けの利用案内 等）
- 継続 鉄道を利用した通勤・業務移動の促進（町職員等の通勤・出張での鉄道利用、地域公共交通の時刻表にあわせた企業の始業・終業時刻設定 等）
- 継続 鉄道を利用した観光移動の促進（WEST EXPRESS 銀河への協力 等）
- 継続 事業者や沿線市町等での連携体制確保（紀勢本線活性化促進協議会 新宮白浜区間部会への参画、和歌山大学きのくに線活性化プロジェクト「きの活」との連携 等）

**新規** 新宮～紀伊勝浦駅間の地域公共交通での移動量の増加（JR、バスの連携時刻表作成）

JR 紀勢本線では、地域説明会等で「便数が少ない」「なくなったら困る」との声が聞かれました。一方で、新宮～紀伊勝浦駅間では、平行する新勝線が30分間隔で運行しています。

こうした地域公共交通を一体的に情報提供する「鉄道・バス共通時刻表」の取り組みが全国で見られ始めています。こうしたことにより、「便数」にかかる利用抵抗感を地域公共交通全体で軽減していきます。



表 JR紀勢本線（新宮～紀伊勝浦間）と熊野御坊南海バス新勝線の比較

| 路線              | JR紀勢本線  | 新勝線            |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
|-----------------|---|----------------|------|----|----|-----|--------|------|----|--------|------|----|--------|------|----|-----|---------|-------|----|---------|-------|----|---------|-------|----|--|--|--|--|--|------|----|-----|--------|------|--------|------|-----|---------|-------|---------|-------|
| 位置づけ            | 地域内支線   | 補助幹線           |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
| 経路              | 新宮～那智～紀伊勝浦  | 新宮～那智～紀伊勝浦     |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
| 便数<br>(新宮発/勝浦発) | 普通 平日 11/12(計 23 便)<br>休日 9/10(計 19 便)  | 27/26 (計 53 便) |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
|                 | 特急 8/8(計 16 便)  |                |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
| 所要時分            | 22～35 分 (特急 17 分)   | 37～55 分        |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
| 運賃・料金           | 240 円 (特急 1,330 円)  | 630 円          |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
| 紀伊勝浦駅発頻度        | 0～2 便/時間  | 2 便/時間         |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
| 時間帯             | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>紀伊勝浦</th> <th>新宮</th> <th>種別</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">始発便</td> <td>6:46 ◀</td> <td>6:29</td> <td>特急</td> </tr> <tr> <td>7:15 ◀</td> <td>6:53</td> <td>普通</td> </tr> <tr> <td>7:16 ▶</td> <td>7:40</td> <td>普通</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">終発便</td> <td>22:45 ◀</td> <td>22:22</td> <td>普通</td> </tr> <tr> <td>22:36 ▶</td> <td>22:59</td> <td>普通</td> </tr> <tr> <td>23:30 ▶</td> <td>23:47</td> <td>特急</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> |                | 紀伊勝浦 | 新宮 | 種別 | 始発便 | 6:46 ◀ | 6:29 | 特急 | 7:15 ◀ | 6:53 | 普通 | 7:16 ▶ | 7:40 | 普通 | 終発便 | 22:45 ◀ | 22:22 | 普通 | 22:36 ▶ | 22:59 | 普通 | 23:30 ▶ | 23:47 | 特急 |  |  |  | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>紀伊勝浦</th> <th>新宮</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">始発便</td> <td>7:55 ◀</td> <td>7:00</td> </tr> <tr> <td>7:00 ▶</td> <td>7:53</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">終発便</td> <td>20:00 ▶</td> <td>20:35</td> </tr> <tr> <td>21:35 ◀</td> <td>21:00</td> </tr> </tbody> </table> |  | 紀伊勝浦 | 新宮 | 始発便 | 7:55 ◀ | 7:00 | 7:00 ▶ | 7:53 | 終発便 | 20:00 ▶ | 20:35 | 21:35 ◀ | 21:00 |
|                 | 紀伊勝浦  | 新宮             | 種別   |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
| 始発便             | 6:46 ◀  | 6:29           | 特急   |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
|                 | 7:15 ◀  | 6:53           | 普通   |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
|                 | 7:16 ▶  | 7:40           | 普通   |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
| 終発便             | 22:45 ◀   | 22:22          | 普通   |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
|                 | 22:36 ▶   | 22:59          | 普通   |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
|                 | 23:30 ▶   | 23:47          | 特急   |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
|                 |   |                |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
|                 | 紀伊勝浦  | 新宮             |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
| 始発便             | 7:55 ◀  | 7:00           |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
|                 | 7:00 ▶  | 7:53           |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
| 終発便             | 20:00 ▶   | 20:35          |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |
|                 | 21:35 ◀   | 21:00          |      |    |    |     |        |      |    |        |      |    |        |      |    |     |         |       |    |         |       |    |         |       |    |  |  |  |  |  |      |    |     |        |      |        |      |     |         |       |         |       |

表 那智勝浦町の「鉄道・バス共通時刻表」のイメージ

| 種別       | JR   | バス   | バス   | バス   | JR   | バス   | 特急   |
|----------|------|------|------|------|------|------|------|
| 新宮駅      | 6:53 | 7:00 | 7:30 | 7:53 | 7:55 | 8:30 | 8:32 |
| 市立医療センター |      | 7:32 |      | 8:18 |      | 9:02 |      |
| 宇久井駅     | 7:06 | 7:41 | 7:53 | 8:27 | 8:08 | 9:11 | レ    |
| 那智駅      | 7:11 | 7:46 | 7:58 | 8:32 | 8:13 | 9:16 | レ    |
| 汐入橋      |      | 7:49 | 8:01 | 8:35 |      | 9:19 |      |
| 紀伊天満駅    | 7:13 |      |      |      | 8:15 |      | レ    |
| 紀伊勝浦駅    | 7:15 | 7:55 | 8:07 | 8:41 | 8:18 | 9:25 | 8:49 |

JR 線と路線バスの時刻を一緒に記載する例（山口市）▶

阿東地区 列車・バス共通時刻表(山口駅・県庁前)

| 交通機関 | 列車  | 列車  | バス  | バス  | 列車   | 列車   | 列車   | 新    |
|------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|
| 始発   | ..  | ..  | ..  | ..  | ..   | ..   | ..   | ..   |
| 山口駅  | 628 | 655 | 827 | 848 | 910  | 911  | 912  | 1050 |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 913  | 914  | 915  | 1112 |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 916  | 917  | 918  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 919  | 920  | 921  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 922  | 923  | 924  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 925  | 926  | 927  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 928  | 929  | 930  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 931  | 932  | 933  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 934  | 935  | 936  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 937  | 938  | 939  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 940  | 941  | 942  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 943  | 944  | 945  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 946  | 947  | 948  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 949  | 950  | 951  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 952  | 953  | 954  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 955  | 956  | 957  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 958  | 959  | 960  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 961  | 962  | 963  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 964  | 965  | 966  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 967  | 968  | 969  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 970  | 971  | 972  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 973  | 974  | 975  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 976  | 977  | 978  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 979  | 980  | 981  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 982  | 983  | 984  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 985  | 986  | 987  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 988  | 989  | 990  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 991  | 992  | 993  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 994  | 995  | 996  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 997  | 998  | 999  | ..   |
| 山口駅前 | ..  | ..  | ..  | ..  | 1000 | 1001 | 1002 | ..   |

**継続** 紀伊勝浦駅からの特急列車の2方向アクセス（大阪/名古屋）確保

JR 紀勢本線の輸送密度内訳をみると、約 5 割が特急列車の利用者です。本地域における特急列車の重要性は、生活、観光等の多分野で認識されるところです。この機能を継続的に維持します。



## A 国土軸としての JR 紀勢本線等の広域交通の活性化

## 2 広域的なバス路線（地域間幹線）の活性化

## 概要

- 広域的な移動を支える「地域間幹線」としては、熊野御坊南海バス新勝線、白浜空港リムジンバス、高速バス（関東方面）があります。新勝線は通学、その他は業務や観光を中心とした移動を支える重要な役割を担っています。
- 運行事業者や沿線自治体等の関係機関と連携しつつ、サービスの維持・改善を図ります。
- 観光や教育分野をはじめとする移動の活性化とあわせて、利用促進を図ります。

## 実施主体

- JR西日本・東海 連携
- 町・沿線自治体 事業者と連携して推進
- バス・タクシー事業者 運行・改善
- 住民、観光客等 積極利用
- 沿線施設 施設利用者への地域公共交通利用推奨

## スケジュール

| 2023<br>R5 | 2024<br>R6 | 2025<br>R7 | 2026<br>R8 | 2027<br>R9 | 2028<br>R10 | 長期 |
|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|----|
| 継続施策推進・改善  |            |            |            |            |             |    |
|            |            |            | 新規施策検討・着手  |            |             |    |

## 熊野御坊南海バス新勝線の活性化

**新規** 新宮～紀伊勝浦駅間の地域公共交通での移動量の増加（JR、バスの連携時刻表作成 等）【再掲】

**新規** 県立新宮高校・新翔高校の統合（令和 8(2026)年 4 月頃）に向けたバス活用の協議

**継続** 紀伊勝浦駅・那智駅における町営バスや JR 等との接続確保

**継続** 維持・確保にむけた行政からの補助（国、県、新宮市、那智勝浦町）

※国庫補助は「地域公共交通確保維持改善事業費補助金 地域間幹線系統補助」を活用。

「和歌山県地域公共交通計画（令和 6(2024)年策定）」への位置づけにより実施

## 白浜空港リムジンバスの活性化

**継続** 南紀白浜空港の活性化（南紀白浜空港利用促進実行委員会による取組への協力 等）

**継続** 南紀白浜空港から那智勝浦町への移動手段確保（熊野御坊南海バスによる白浜空港リムジンバス運行、那智勝浦町が発行する時刻表への「白浜空港リムジンバス」の掲載 等）

## 高速バス（関東方面）の活性化

**新規** 高速バス（関東方面）と町営バス色川線の接続検討

**新規** 那智勝浦町が発行する時刻表への「高速バス（関東方面）」の掲載

**新規** 県立新宮高校・新翔高校の統合（令和 8(2026)年 4 月頃）に向けたバス活用の協議

那智勝浦町の高校生は、主に新宮市の県立新宮高校・新翔高校へ通学しています。この 2 校は、令和 8(2026)年度の統合が決定しています。「再編整備(案)(令和 5(2023)年 9 月)」では、新宮高校を「神倉校舎（国社数理英 5 教科や芸術・体育等、教養科目）」、新翔高校を「佐野校舎（建設土木や IT ビジネス、福祉等、専門科目）」とする構想です。また“神倉・佐野両校舎間にシャトルバスを運行”と整理しています。

一方で、両校舎前には各校の名称を冠した熊野御坊南海バス新勝線の停留所が設置され、両校を概ね 30 分間隔で結んでいます（片道 11 分 運賃 300 円）。バス事業の担い手不足のなかには、「輸送資源の総動員」の視点から、既存路線バスのシャトルバスへの活用を検討します。

## B 「住みたい・また来たい」町内ネットワークの再構築

## 1 町内のバス路線の活性化

## 概要

- 町内の移動を支える「補助幹線」「地域内支線」としては、熊野御坊南海バス那智山線、町営バス各路線があります。那智山線は観光や生活、町営バスは生活や通学を中心とした移動を支えています。
- 国土軸（鉄道）や地域間幹線（広域的なバス路線）に対する二次交通として、紀伊勝浦駅等の主要拠点まで、また拠点間の輸送を確保します。
- 住民と連携した利便性向上や再編、利用促進による移動手段の維持・確保を図ります。

## 実施主体

- 町・沿線自治体 事業者と連携して推進
- 国 経費補助
- バス・タクシー事業者 運行・改善
- 住民、観光客等 積極利用
- 沿線施設 施設利用者への地域公共交通利用推奨

## スケジュール

| 2023<br>R5 | 2024<br>R6 | 2025<br>R7 | 2026<br>R8 | 2027<br>R9 | 2028<br>R10 | 長期 |
|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|----|
| 継続施策推進・改善  |            |            |            |            |             |    |
| 新規施策検討・着手  |            |            |            |            |             |    |

## 熊野御坊南海バス那智山線の活性化

**継続** 観光振興とあわせた那智山線の利用促進

**継続** 生活利用の促進(市野々・宇久井小学校や高校等への通学への活用、町営バスとあわせた運賃割引 等)

## 町営バスの活性化

**継続** 運行・利用状況のモニタリングと改善（利用実態調査、路線・ダイヤの見直し 等）

**継続** 維持・確保にむけた行政からの補助（国、那智勝浦町）

※那智勝浦町：主体となり運行（自家用有償旅客運送事業）

国：国庫補助「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」を活用。

## 乗用タクシーの活性化

**継続** 紀伊勝浦駅を中心とした待機による移動手段確保

**新規** 多様な情報提供（公共交通利用案内への予約電話番号の掲載 等）

**継続** 観光振興とあわせた那智山線の利用促進

那智山線は、紀伊勝浦駅と那智山エリアを概ね 40 分間隔で結ぶ路線で、特急列車到着時やハイシーズンには、外国人を含む利用者で賑わいます。

アフターコロナを見据え、観光部局や交通事業者等で連携し、観光客数増加や、紀伊勝浦駅でのバスへの動線改善、那智駅等の立ち寄り案内等による周遊改善等に取り組みます。

**継続** 運行・利用状況のモニタリングと改善

町営バスの運行にあたっては「利用者の立場から見える改善点（ダイヤ、バス停位置 等）」や「運行側の立場から見える制約条件（運転手の労務管理、運行安全性、他の利用者から寄せられた意見の考慮 等）」のすり合わせにより、最適解を探り続けることが必要です。利用者数の把握だけでなく、実態調査（アンケート、OD 調査等）等を継続し、常に改善を図ります。



継続

維持・確保にむけた行政からの補助（国、那智勝浦町）  
地域公共交通確保維持事業により確保・維持を目指すバス路線

表 「地域公共交通確保維持事業」による維持確保を目指す系統の概要（那智勝浦町営バス）

| 路線               | 色川線   | 宇久井線  | 勝浦線   | 下里線   | 太田線   |            |
|------------------|---|---|---|---|---|------------|
| 位置づけ             | 地域内支線   |   |   |   |   |            |
|                  | 補助幹線  |   |   |   |   |            |
|                  | （[6.2 目指すべき将来ネットワーク]のとおり）   |   |   |   |   |            |
| 役割               | 地域内支線 居住地から拠点等を連絡する「細い枝」の交通。主に居住者向けの移動を担う。<br>補助幹線 中心拠点と周辺地域の拠点を連絡する「太い枝」の交通で一定程度以上の輸送需要を担う。<br>（[6.2 目指すべき将来ネットワーク]のとおり） |   |   |   |   |            |
| 地域公共交通確保維持事業の必要性 | 国土軸（JR）や地域間幹線（新勝線）の支線。通学（高校生）、生活移動を中心に機能。<br>継続した運行が必要な一方、町の努力のみでは維持が難しく、本事業で運行維持・確保が必要。                                  | 国土軸（JR）や地域間幹線（新勝線）の支線。通学（小中学生）、生活移動を中心に機能。<br>継続した運行が必要な一方、町の努力のみでは維持が難しく、本事業で運行維持・確保が必要。 | 国土軸（JR）や地域間幹線（新勝線）の支線。市街地の生活移動や観光周遊を中心に機能。<br>継続した運行が必要な一方、町の努力のみでは維持が難しく、本事業で運行維持・確保が必要。 | 国土軸（JR）や補助幹線（太田線）の支線。地域内の生活移動を中心に機能。<br>継続した運行が必要な一方、町の努力のみでは維持が難しく、本事業で運行維持・確保が必要。 | 国土軸（JR）や地域間幹線（新勝線）の支線。地域内の生活移動に加え、補助幹線で拠点間を連絡。<br>継続した運行が必要な一方、町の努力のみでは維持が難しく、本事業で運行維持・確保が必要。 |            |
| 目標・効果            | （[6.3 計画の掲げる数値目標]のとおり）  |   |   |   |   |            |
| 事業概要             |   |   |   |   |   |            |
| 運営主体             | 那智勝浦町（町営バス）   |   |   |   |   |            |
| 運行主体             | 熊野第一交通  | 熊野御坊南海バス  | 熊野御坊南海バス  | クリスタルタクシー   | 熊野御坊南海バス  |            |
| 起点               | 籠   | 宇久井駅  | 役場  | 浦神東   | 小匠  |            |
| 経由               | 町立温泉病院  | 高津気区民会館、<br>県営住宅前<br>—<br>宇久井駅、<br>町立温泉病院   | [左回り]<br>紀伊<br>勝浦駅、<br>町立温泉病院   | [右回り]<br>町立温泉<br>病院、<br>紀伊<br>勝浦駅   | 下里天満<br><br>役場、<br>町立温泉病院   |            |
| 終点               | 役場  | 宇久井駅  | 役場  | 下里出張所   | 那智駅   |            |
| 営業キロ             | 31.2km  | 11.7km  | 22.6km  | 9.3km   | 24.9km  |            |
| 所要時分             | 66分   | 25分   | 45分   | 25分   | 39分   |            |
| 運行回数             | 3/復3  | 往1/復0   | 往2/復2   | 3   | 3   |            |
| 運行開始             | H14.4.1   | R1.10.1   | R1.10.1   | H29.11.1  | H14.4.1   |            |
| 運賃               | 100～350円  | 100円  | 100～350円  | 150円  | 100円  |            |
| 時間帯              | 6:35～18:41  | 7:05～7:30   | 7:35～16:45  | 8:30～14:55<br>10:20～15:55   | 7:45～17:27  | 7:50～17:19 |
| 運行態様             | 路線定期運行（決まった時刻表とルートに基づき、停留所間を運行）   |   |   |   |   |            |
| 事業区分             | 道路運送法 第79条 自家用有償旅客運送事業  |   |   |   |   |            |
| 運行日              | 毎日  |   |   |   |   |            |
| 車両               | ワゴン車両   |   |   |   |   |            |
| 備考               | JR 紀勢本線の駅または地域間幹線系統（熊野御坊南海バス新勝線）に接続<br>（那智勝浦町は全域が過疎地域・半島振興対策実施地域。色川村・太田村域が振興山村地域。）  |   |   |   |   |            |
| 補助事業             | 地域内フィーダー系統、那智勝浦町単費  |   |   |   |   |            |

※宇久井線、勝浦線、下里線は、令和5(2023)年10月1日時点で国庫補助「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）」対象。色川線、太田線は、令和6(2024)年10月1日より新たに同補助金対象に追加を予定  
※国庫補助のうち「地域間幹線系統（熊野御坊南海バス新勝線）」の補助申請は「和歌山県地域公共交通計画」に基づき行う



## B 「住みたい・また来たい」町内ネットワークの再構築

## 2 多様な分野・多様な主体との共創

## 概要

- 地域公共交通は、利用者数の減少等により維持・確保が難しい状況にあります。
- こうした背景から、町営バスでは3～5往復/日程度の運行便数となっており、住民からは「増便」を求める声や、より自宅・目的地等に近い位置への停留所設置を求める声が上がっています。
- 地域公共交通だけでなく、多様な分野（旅客運送に加え、貨物運送、教育分野等）や多様な主体（交通事業者に加え、行政、地域等）での共創による最適解を探ります。

## 実施主体

- 町・沿線自治体 推進
- バス・タクシー事業者 連携
- 住民、観光客等 積極利用
- 他分野・主体 連携・協力、実施

## スケジュール

| 2023<br>R5 | 2024<br>R6 | 2025<br>R7 | 2026<br>R8 | 2027<br>R9 | 2028<br>R10 | 長期 |
|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|----|
| 継続施策推進・改善  |            |            |            |            |             |    |
|            |            | 新規施策検討・着手  |            |            |             |    |

## 多様な分野・多様な主体との共創

**新規** 貨物輸送分野との共創（町営バスによる「貨客混載」の実施）

**継続** 教育分野との共創（小学校や高校通学への鉄道・バス活用、高校統合にあわせた路線バス活用摸索 等）

**新規** 地域との共創（地域の共助による移動手段の導入 等）

**新規** 貨物輸送分野との共創（町営バスによる「貨客混載」の実施）

例えば役場からの移動には、自動車で色川地区まで4～50分、太田の郷まで20分程度を要します。この区間では、新聞や宅配等を各事業者が個別に輸送しています。こうした輸送について、町営バスの回送車両や空き座席を活用して“人とモノを一緒に運ぶ（貨客混載）”ことを検討します。

加えて、太田の郷や那智駅（道の駅なち）では、農産物直売所が営業していることから、各集落からこうした直売所への出荷、あるいは直売所間の商品輸送において町営バスを活用することを検討します。



太田の郷の直売所

**新規** 地域との共創（地域の共助による移動手段の導入 等）

中山間に集落が点在する色川・太田地区を中心に、より自宅に近い位置にバス停を設置することへの希望が聞かれます。一方で、町営バスは「路線」を設定して運行する性格上、一筆書きでの経路設定が前提となります。また、一定の道路幅員がなければ、安全性が確保できず、運行や停留所設置が難しくなります。

したがって、「ニーズ」に対し、現在の町営バスという「シーズ」では対応が困難な状況にあります。

地域意見交換会では、「地域内の移動は住民によるボランティア輸送、地域外への移動はバス」との意見が上がったことを踏まえ、こうした新たな輸送モード導入を検討します。

**[地区別意見交換会での意見]**

- ・バスは地区中心部までとし、便数を増やしたい
- ・地区内移動は住民が運転する助け合い交通（NPO等）としてはどうか
- ・車両は地区内にある福祉施設のものを日中だけ活用できないか

## C まちづくりや観光施策と連携した地域公共交通の改善

## 1 まちづくりや観光施策と連携した地域公共交通の改善

## 概要

- 鉄道、バス等の多くが「紀伊勝浦駅」で結節しており、地域公共交通の乗継拠点として、またまちの顔として重要な役割を果たしています。こうした背景から、観光客の地域公共交通利用も多く見られます。
- 紀伊勝浦駅をはじめとする交通結節点について、まちづくりと連携しつつ、より使いやすく、安全で、快適な空間への強化を図ります。
- 地域公共交通の利用促進と、観光振興の相乗効果を図ります。

## 実施主体

- JR西日本・東海 連携、実施
- 町・沿線自治体 連携、実施
- バス・タクシー事業者 連携、実施
- 住民、観光客等 積極利用
- 観光施設 施設利用者への地域公共交通利用推奨

## スケジュール

| 2023<br>R5 | 2024<br>R6 | 2025<br>R7 | 2026<br>R8 | 2027<br>R9 | 2028<br>R10 | 長期        |
|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-----------|
| 継続施策推進・改善  |            |            |            |            |             |           |
|            |            |            |            |            |             | 新規施策検討・着手 |

## 交通結節点の拠点機能強化

- 継続** 紀伊勝浦駅の拠点機能向上（紀伊勝浦駅への観光案内所設置、足湯整備 等）
- 新規** 紀伊勝浦駅の拠点機能強化（駅前広場の再整備、周辺商店街の活性化 等）
- 継続** 那智駅の拠点機能向上（道の駅なら併設[熊野那智世界遺産情報センター、農産物直売所、丹敷の湯] 等）
- 継続** 主要駅・停留所における待合環境確保（待合室、上屋、ベンチ、情報案内 等）

## 地域公共交通による観光周遊の促進

- 継続** バスによる観光商品の開発（定期観光バス運行、熊野御坊南海バス那智山線の案内強化 等）
- 継続** 自転車との連携（駅への駐輪場整備、レンタサイクル、サイクルトレイン 等） **【再掲】**
- 継続** 鉄道を利用した観光移動の促進（WEST EXPRESS 銀河への協力 等） **【再掲】**

**新規** 紀伊勝浦駅の拠点機能強化

紀伊勝浦駅前広場は、バス、タクシーや送迎車、自転車、歩行者の動線が交錯しています。安全性確保と利便性向上にむけた改良を令和5(2023)年度より検討を開始しており、この検討・改良を推進します。

あわせて、周辺商店街の活性化（空き店舗活用、リニューアル等）を推進し、地区の魅力向上を図ります。



改良が検討されている紀伊勝浦駅前

**継続** 那智駅の拠点機能向上

那智駅は、JR、路線バス、町営バスが乗り入れ、紀伊勝浦駅に次ぐ交通結節点としての役割を担っています。この施設活性化について令和5(2023)年度内に検討されているところです。連携をとりつつ、バスの待合・乗り継ぎ環境の維持・改善を図ります。



JR、熊野御坊南海バス、町営バスが停車する那智駅

## D 「わがら」で支える共創体制再構築

## 1 地域公共交通を支える利用促進や担い手確保

## 概要

- 町内の地域公共交通は、利用者が減少傾向、あるいは少ない傾向にあることから、収支率は低く、維持確保に黄信号が灯っている路線が多く見られます。また、運転手をはじめとする担い手不足が深刻化しています。
- 利用促進や、費用負担のあり方検討をとおして、持続可能な姿へ近づけます。
- 担い手確保にむけ、多様な手法を模索します。

## 実施主体

- JR西日本・東海 実施
- 町・沿線自治体 協力、実施
- バス・タクシー事業者 実施
- 住民、観光客等 積極利用、担い手としての参画

## スケジュール

| 2023<br>R5 | 2024<br>R6 | 2025<br>R7 | 2026<br>R8 | 2027<br>R9 | 2028<br>R10 | 長期 |
|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|----|
| 継続施策推進・改善  |            |            |            |            |             |    |
| 新規施策検討・着手  |            |            |            |            |             |    |

## 地域公共交通の利用促進：情報提供・PRの強化

- 継続 多様な情報提供の実施（「町内路線バス案内」の発行、町HPでの案内、多言語表記への対応 等）
- 継続 インターネット上での経路検索へのバスの対応  
（標準的なバス情報フォーマット[GIFS-JP]の継続的なメンテナンス 等）
- 継続 親しみやすく、目につきやすい町営バス車両デザインの検討

## 地域公共交通の利用促進：モビリティ・マネジメント

- 継続 子どもと交通事業者との交流（小学生等の社会科見学、中学生の職業体験 等）
- 新規 「スマートフォン体験教室」での地域公共交通検索周知  
（Googleマップによる検索、e5489による切符購入 等）
- 継続 「地域公共交通によるおでかけ」体験の実施（色川線ツアー、買物ツアー 等）

## 持続可能な費用負担のあり方検討

- 新規 バス運賃無料化施策（令和4(2022)年10月）の検証とあり方の検討

## 地域公共交通の担い手確保

- 継続 交通事業者毎の採用活動の実施  
（乗務員等の養成、二種運転免許取得支援、消防等の定年退職後の再就職先としてのアプローチ 等）
- 新規 行政による採用活動への協力（時刻表や町広報紙等での担い手募集 等）
- 継続 子どもと交通事業者との交流（小学生等の社会科見学、中学生の職業体験 等） 【再掲】



運転士（JR西日本）



運転士（JR東海）



運転士（熊野御坊南海バス）



運転士（町営バス）

### 新規 バス運賃無料化施策の検証とあり方の検討

高齢者等の外出支援を目的としたバス運賃無償化で、利用者数は増加しています。一方、地区別意見交換会では、利用者より「子どもが支払うのに大人が無料なのは気を遣う」といった声も聞かれました。今後は、施策のあるべき姿を検討し、必要に応じ見直します。

#### [施策概要]

- ・対象者 75歳以上の町民や障害者
- ・対象路線 町営バス、熊野御坊南海バス那智山線
- ・時期 令和4(2023)年10月1日より



### 継続 「地域公共交通によるおでかけ」体験の実施

#### [コラム 色川線ツアーの事例]

地区別意見交換会では、こんな声が聞かれました。

町営バスで色川ツアーしました！

4人でお弁当を持って。

運転手さんがお客さんを覚えていてすごい！

運転手さんが色川ガイドしてくれました！

無料で乗れた！でもちょっと気の毒…

乗り方教室にもなった！

次は春に小匠ツアーします！

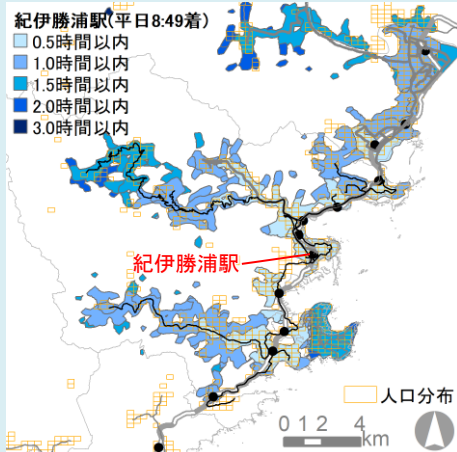
買物ツアーをやってもいいかも。



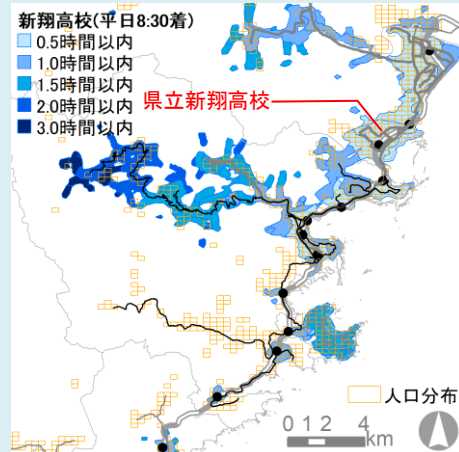
### 継続 インターネット上での経路検索へのバスの対応（標準的なバス情報フォーマット[GTFIS-JP]）

標準的なバス情報フォーマット[GTFIS-JP]は、国土交通省が定めるバスの路線や時刻等のデータ様式です。このデータがあれば、路線・町営バス等の情報をGoogleマップ等の経路検索へ表示可能です。加えて、このデータは県・町のホームページでオープンデータとして公開されており、例えば「地域公共交通で〇〇へたどり着けるか？」という検討など、地域公共交通と地域を関連させた分析を誰もが試すことができます。

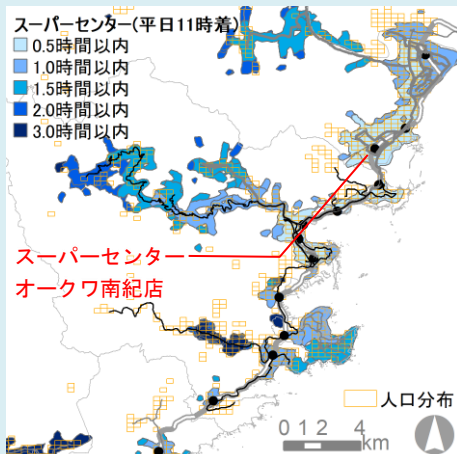
紀伊勝浦駅  
平日 8:49 着  
(特急くろしお  
大阪方面発時刻)



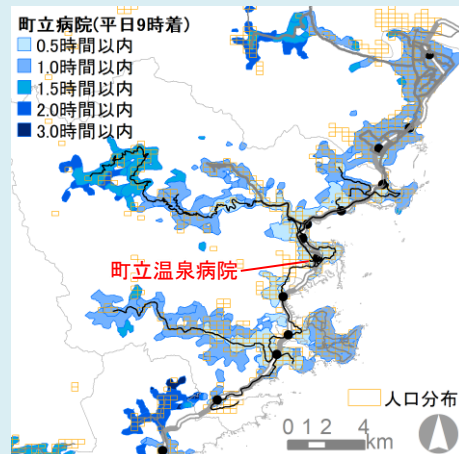
県立新翔高校  
平日 8:30 着



スーパーセンター  
オークワ南紀店  
平日 11:00 着



町立温泉病院  
平日 9:00 着



## D 「わがら」で支える共創体制再構築

## 2 地域公共交通を支える連携・役割分担強化

## 概要

- 地域公共交通は、運行によって地域全体が様々な恩恵を受けています。一方、町内を運行する多くの地域公共交通は赤字であり、運行事業者のみでは維持確保が難しくなっています。
- 恩恵を受けている「わがら」で、地域公共交通を支えていくべく、関係者間での連携の場を確保します。

## 実施主体

- JR西日本・東海 連携、運行
- 町・沿線自治体 連携、支援
- バス・タクシー事業者 連携、運行
- 住民、観光客等 積極利用

## スケジュール

| 2023<br>R5  | 2024<br>R6 | 2025<br>R7 | 2026<br>R8 | 2027<br>R9 | 2028<br>R10 | 長期 |
|-------------|------------|------------|------------|------------|-------------|----|
| 継続施策推進・改善 → |            |            |            |            |             |    |

## 町内における連携・役割分担体制の確保

継続 那智勝浦町地域公共交通活性化協議会の継続開催

継続 那智勝浦町と各交通事業者、地域住民等との意見交換の適時実施

## 広域的な連携・役割分担体制の確保

継続 地域公共交通全般にかかる体制の確保（和歌山県地域公共交通活性化協議会での連携 等）

継続 JRにかかる体制の確保（紀勢本線活性化促進協議会 新宮白浜区間部会での連携 等）

継続 路線バスにかかる体制の確保（熊野外国人観光客交通対策受入推進協議会での連携 等）



那智勝浦町地域公共交通活性化協議会の様子

# 8 計画の推進体制

## (1) 進捗管理の考え方

那智勝浦町地域公共交通計画で策定した交通まちづくりの実現には、計画期間において、着実な取組みと、継続的な評価・見直しが必要です。そのため、施策の達成状況を、定期的に調査・分析及び評価する仕組みづくりが重要です。本計画では、PDCA サイクルに基づく計画の進捗管理を実施するとともに、上位・関連計画の策定・改定や、社会情勢等の変化等と本計画との整合性を踏まえながら、適宜見直しに取り組みます。

## (2) 計画の推進体制

本計画の推進にむけては、本計画策定後も継続して「那智勝浦町地域公共交通活性化協議会」を開催します。この協議会では、計画の評価、検証を行うとともに、地域、交通事業者、行政等の関係者間での意見交換を行い、必要に応じて計画を見直します。



心に染まる悠久の地・熊野

和歌山県 **那智勝浦町**

Nachikatsuura Town

---

## 那智勝浦町地域公共交通計画（素案）

発行年月 : 令和 6(2023)年 3 月 策定予定

編集・発行 : 那智勝浦町・那智勝浦町地域公共交通活性化協議会

事務局 : 那智勝浦町役場 観光企画課

〒649-5392 和歌山県東牟婁郡那智勝浦町大字築地 7-1-1

T E L : 0735-29-2007

F A X : 0735-52-3011

M A I L : kikaku01@town.nachikatsuura.lg.jp

---