

# 日高川町地域公共交通計画

日高川町  
(令和6年6月)

## 目次

1. はじめに	1
1-1. 計画作成の背景と目的及び位置づけ	
1-2. 計画の区域	
1-3. 計画の期間	
2. 地域の現状等	4
2-1. 地勢・地理	
2-2. 社会状況・経済状況	
3. 上位・関連計画の整理	8
3-1. 第2次日高川町長期総合計画	
4. 地域公共交通の現状等	9
4-1. 地域公共交通の現状等	
5. 交通将来像	14
5-1. 日高川町の交通将来像	
6. 基本的な方針	15
6-1. 地域公共交通の基本的方針	
6-2. 公共交通の機能分類	
7. 地域公共交通の役割と課題整理	18
7-1. 地域公共交通の役割	
7-2. 地域公共交通の課題整理	
8. 計画の目標	19
9. 目標達成のための施策・事業	21
10. 地域公共交通確保維持改善事業について	22
11. 計画の達成状況の評価	23

## 1. はじめに

### 1-1. 計画策定の背景と目的及び位置づけ

#### (1) 背景と目的

日高川町の公共交通には、広域移動を支える鉄道(JR紀勢本線)、路線バス(熊野御坊南海バス・有田鉄道)、町内の移動を支えるコミュニティバスがあります。これらの公共交通は、普段の生活の移動手段として、通学や通勤、通院などに利用されています。

これらの地域公共交通の利用者は年々減少しており、令和2年の新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛などもあいまって、減少傾向の一途を辿っています。さらには、全国的な少子高齢化や地方から都市部への人口流出などの問題は、本町においても例外なく加速しており、人口減少に歯止めが掛からず、特に山間部地域の人口減少が顕著であり、人の移動自体の減少や自家用車の普及等により、地域公共交通を取り巻く環境は、ますます厳しくなっています。

そうした状況の中、自動車免許を返納した高齢者や町外へ通学する高校生など、公共交通機関の利用を余儀なくされている方も多く存在しています。

そういった背景を踏まえ、地域・交通事業者・行政の連携のもと、地域公共交通を安定的・発展的に維持、継続していくための計画として、本計画を策定します。

#### (2) 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画に位置付けます。日高川町では、長期的な総合計画を第2次日高川町長期総合計画後期基本計画に定めており、以下の5つの基本目標を定め、町づくりの道標としています。

- 1 住みたい・住み続けたい基盤が整ったまち
- 2 活力と交流に満ちた元気産業のまち
- 3 豊かな心を育む教育・文化のまち
- 4 だれもが元気になる健康福祉のまち
- 5 自然と共生する快適・安全なまち
- 6 とともに創る自立したまち

第2次日高川町長期総合計画では、地域公共交通の役割から鑑み、本計画が全ての基本目標に関係してきますが、その基本目標の中でも特に『1 住みたい・住み続けたい基盤が整ったまち』中で、3.道路・交通ネットワークの整備として、路線バスの維持・確保、コミュニティバスの充実を目標に位置付けていることから、第2次日高川町長期総合計画後期基本計画を本計画の上位計画と定め、御坊市の計画とも連携を図るものとします。

## 1-2. 計画の区域

日高川町地域公共交通計画の対象は、日高川町全域とします。



## 1-3. 計画の期間

本計画の期間は、第2次日高川町長期総合計画後期基本計画の計画期間と整合を図りつつ、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

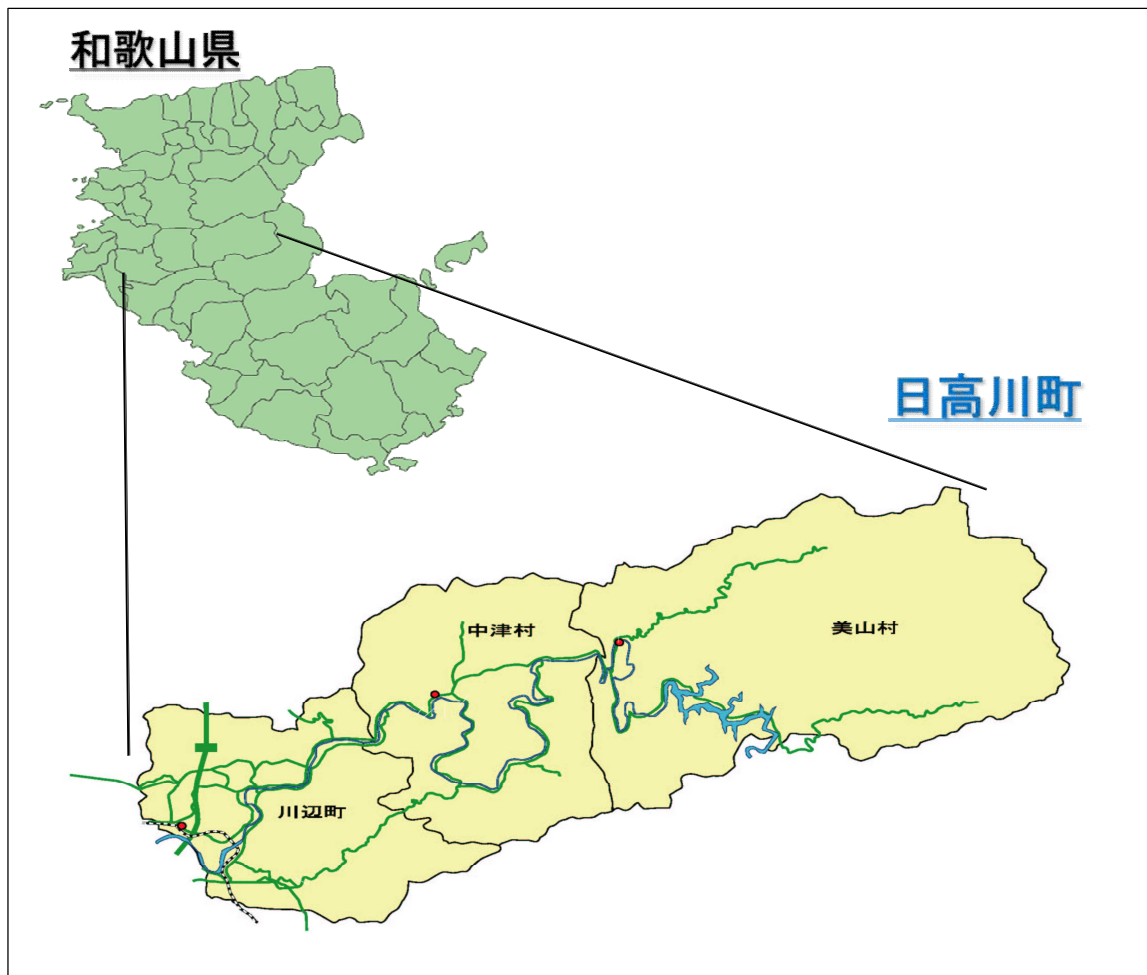
## 2. 地域の現状等

### 2-1. 地勢・地理

#### (1) 地勢

日高川町は和歌山県のほぼ中央部に位置し、北部には白馬山脈、東南部には真妻山脈が連なり、森林が総面積の約9割を占めています。また、中央部には日高川が東西に蛇行して流れ、その支流を含めてうるおいのある水辺空間を形成しており、水と緑の美しく豊かな自然が息づいています。

本町は、平成17年に川辺町、中津村、美山村が合併した成り立ちから、大きく川辺地区、中津地区、美山地区の3つの地区に区分されます。



## (2) 地理

和歌山県は紀北と紀中、田辺・西牟婁、新宮・東牟婁の南部に分別することができますが、日高川町は紀中にあります。

和歌山県のほぼ中央部にある日高川町は、和歌山市から約50km、大阪市から約100km、関西国際空港から約80kmの距離にあり、北は有田郡広川町、有田川町、南は印南町、東は田辺市、西は御坊市と接しています。

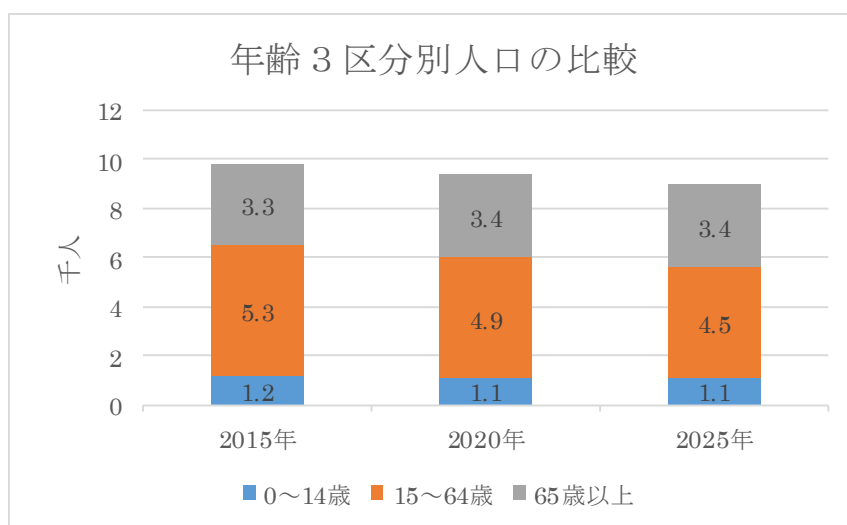


## 2-2. 社会状況・経済状況

### (1) 人口

令和2年の国勢調査では、本町の総人口は9,219人となっており、平成7年から12年にかけて微増がみられましたが、それ以降は減少が続いています。また高齢化率は令和2年で36.8%と3人に1人以上が高齢者となっています。

第2次日高川町まち・ひと・しごと創生総合戦略の人口の動向を反映した推計では、2015年時点の総人口9,833人から、減少傾向で推移し、10年後の2025年(令和7年)には8,984人となり、10年間で約850人減少することが予想されており、人口流出の減少や移住の増加を図っています。



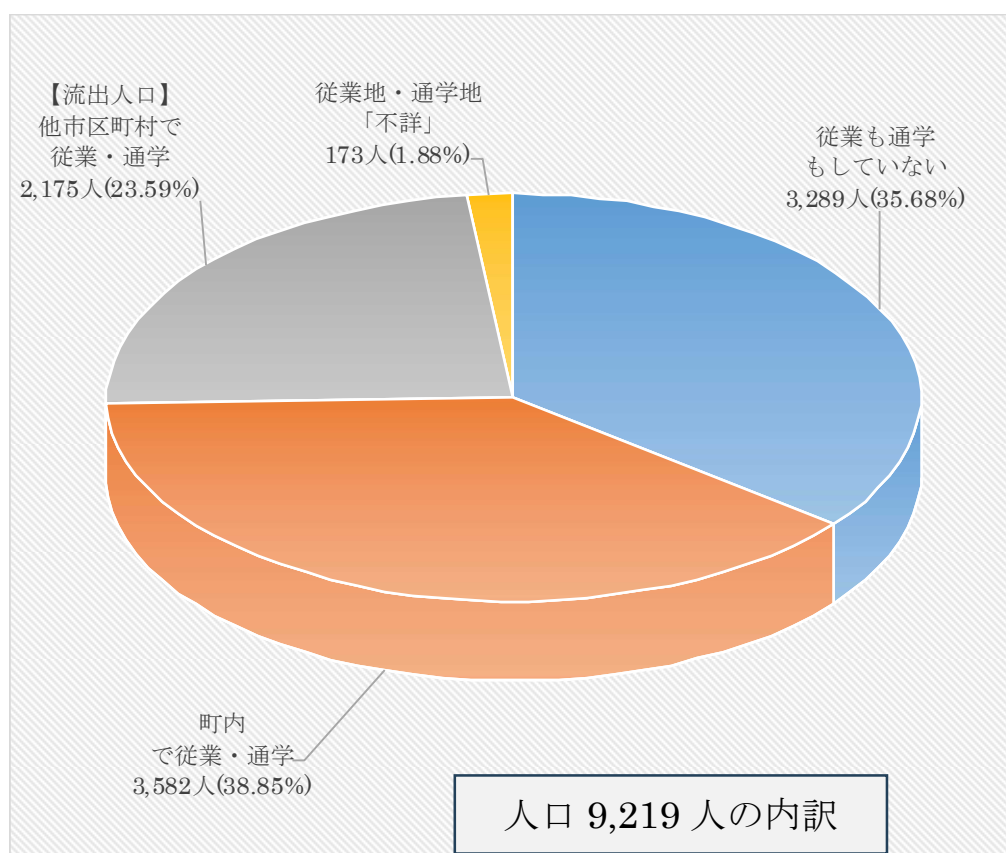
## (2) 従業・通学の流動

令和2年度の国勢調査によると、人口数9,219人の内、従業も通学もしていない人口は3,289人(35.68%)で、町内で従業・通学している人は3,582人(38.85%)となっています。また、流出人口(県内他市区町村及び県外へ従業・通学する人口)は2,175人に対して、流入人口(県内他市区町村及び県外から従業・通学する人口)は1,525人となっており、流出超過人口は650人で昼夜間人口比率が93.3%となっています。

流出超過が起こる要因の一つは、町外に高等学校が多く、就業する企業が少なくなることにより、中学校を卒業した後、町外へ通学・通勤する人口が多くなっていることが挙げられます。

令和2年度国勢調査より

人口	従業も通学もしていない	町内で従業・通学	【流出人口】 他市区町村で 従業・通学	従業地・ 通学地 「不詳」	【流入人口】 県内他市町村 に常住	【流入人口】 他県に常住	昼間人口	昼夜間 人口比 率
9,219人	3,289人	3,582人	2,175人	173人	1,471人	54人	8,597人	93.3%



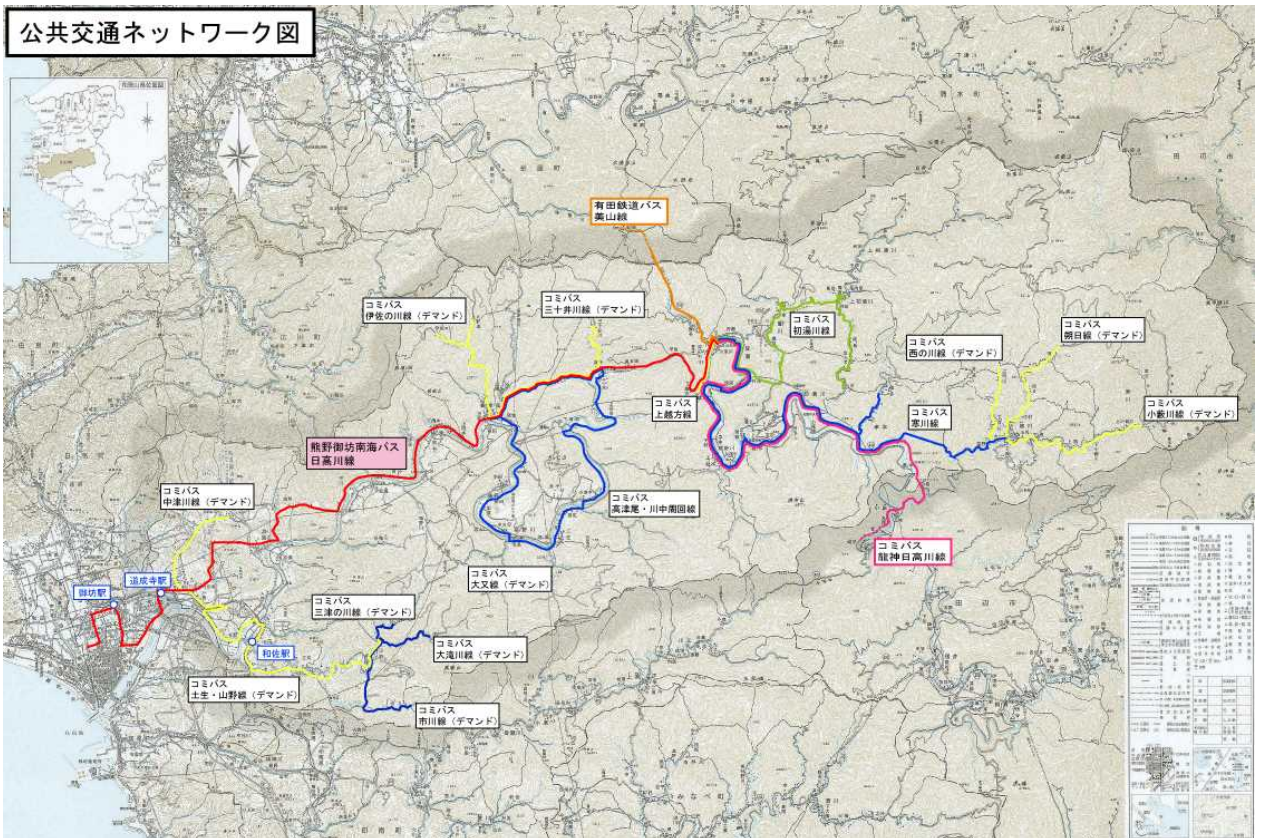


### (3) 公共交通

本町の公共交通は、紀勢本線が西南部を走り、御坊駅や道成寺駅、和佐駅、藤並駅が利用されているほか、民間の路線バス(熊野御坊南海バス、有田鉄道)やコミュニティバスが運行しており、広域的な移動手段として、また住民の日常生活における身近な交通手段として大きな役割を果たしています。

路線バスは、熊野御坊南海バスが美山地区の川原河から中津地区の高津尾、御坊駅を経由し、南海バス前まで「日高川線」を運行しており、有田鉄道が運行する「美山線」は、美山地区の川原河から有田川町を経由し、和歌山市駅まで運行しています。

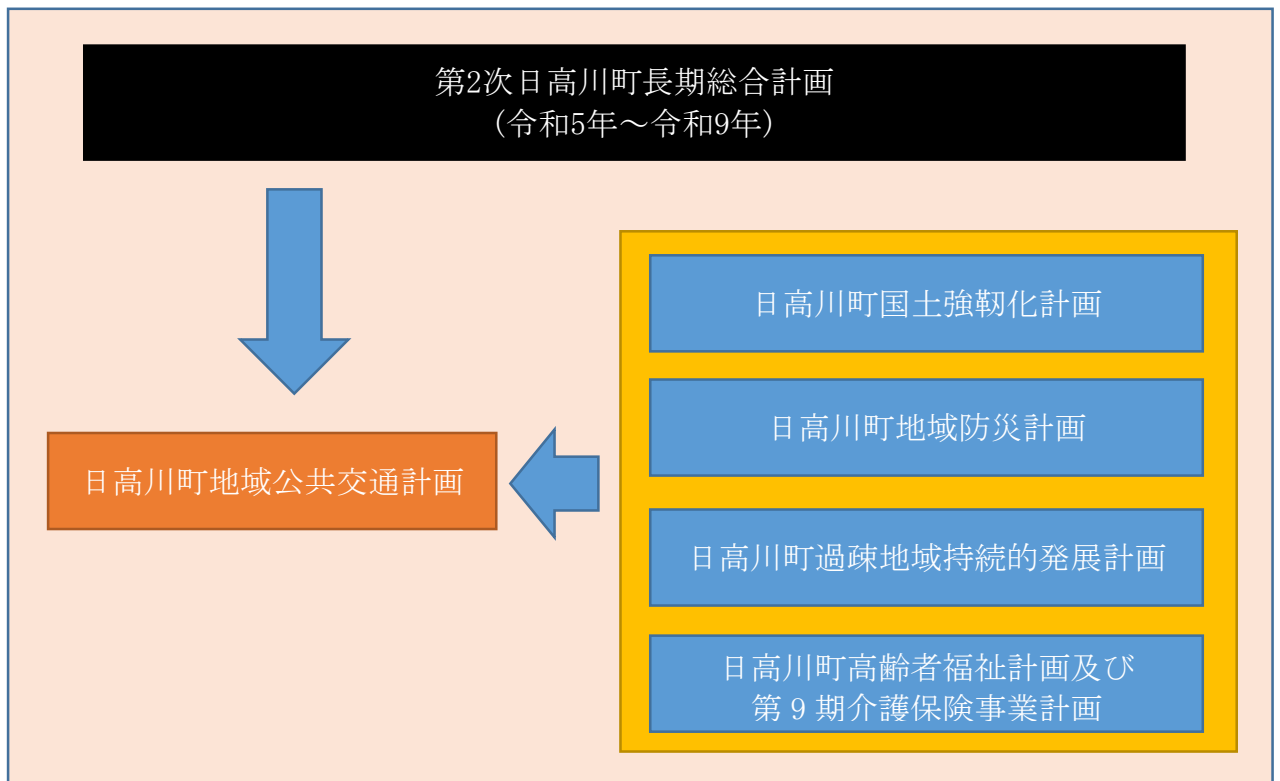
コミュニティバスは、定時運行4路線とデマンド運行11路線を町内に本社を有する港タクシーが受託し運行しています。定時運行路線は、中津地区で「高津尾・川中周回線」、美山地区で「初湯川線」、「上越方線」「寒川線」があり、デマンド運行路線は、川辺地区で「土生・山野線」の他、「中津川線」「三津の川線」「大滝川線」「市川線」、中津地区で「三十井川線」「伊佐の川線」「大又線」、美山地区で「西の川線」「朔日線」「小藪川線」を運行しています。また、田辺市が運行するコミュニティバス「龍神日高川線」が、美山地区のぬかごえから川原河間を運行しています。



### 3. 上位・関連計画の整理

#### 3-1. 第2次日高川町長期総合計画

本計画は、下図に示す上位計画や関連計画等と連携・整合を図っています。



#### 4. 地域公共交通の現状等

##### 4-1. 地域公共交通の現状等

###### (1) 鉄道

日高川町では、JR西日本が在来線として紀勢本線を運行しています。町内には、無人駅ですが和佐駅が設置されており、普通列車が停車します。隣接する御坊市には、道成寺駅が設置されているほか、日高地域の中心的な役割となる御坊駅があります。

紀勢本線には、途中の和歌山駅に、天王寺駅まで全長61.3kmを運行する阪和線が接続し、都心部への移動を可能にしています。

JR紀勢本線における御坊駅、道成寺駅、和佐駅の利用者数推移をみると、近年一貫して減少しており、令和元年度までの20年間で32%減（御坊駅32.7%減、道成寺駅32.8%減、和佐駅7.7%減）となっています。加えて、令和2年度は、コロナ禍の影響により、前年度比で16.0%減（御坊駅15.9%減、道成寺駅16.3%減、和佐駅16.7%減）となっています。

###### ○1日当たり乗車人員

(単位：人)

	H10	H20	H30	R1	R2	R3	R4
御坊駅	2,341	1,854	1,675	1,575	1,324	1,286	1,333
道成寺駅	119	109	82	80	67	67	67
和佐駅	78	85	77	72	60	65	64
計	2,538	2,048	1,834	1,727	1,461	1,418	1,464

出展：和歌山県統計年鑑より

(2) 路線バス

日高川町内では、民間企業である熊野御坊南海バス株式会社が1路線（2系統）、有田鉄道株式会社が1路線（1系統）をそれぞれ運行しています。

i) 熊野御坊南海バス株式会社

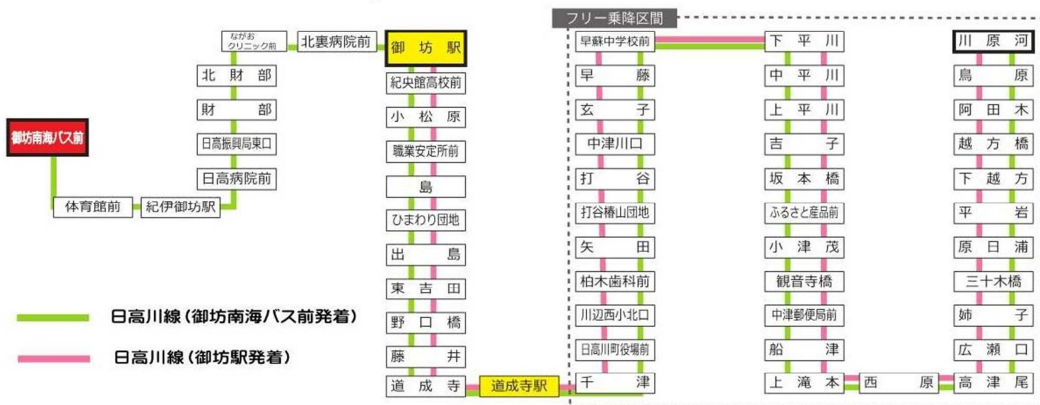
日高川町の川原河（美山地区）から御坊市の御坊南海バス前までの32.9km、55停留所に停車するルート（日高川線）を運行しています（御坊駅発着の系統は30.6km）。所要時間は全体で65分で、1日に上りで6本（御坊南海バス前～川原河）と1本（御坊駅～川原河）、下りで6本（川原河～御坊南海バス前）と1本（川原河～御坊駅）を運行しています。

この日高川線は、日高川町・御坊市を走り、紀勢本線の道成寺駅、御坊駅に停留所があることから、鉄道利用者の利便性を担保しています。

■熊野御坊南海バス（日高川線）の運行状況(令和5年4月1日現在)

運行区間	営業キロ(km)	所要時間	運行回数		運行時間帯		運賃
			往路	復路	始発	終発	
川原河～御坊南海バス前	32.9	65分	6本	6本	6:55 川原河	17:00 御坊南海バス前	距離制
川原河～御坊駅	30.6	55分	1本	1本		19:20 御坊駅前	

◆運行系統図（日高川線）◆





◆路線地図（日高川線）◆



ii) 有田鉄道株式会社

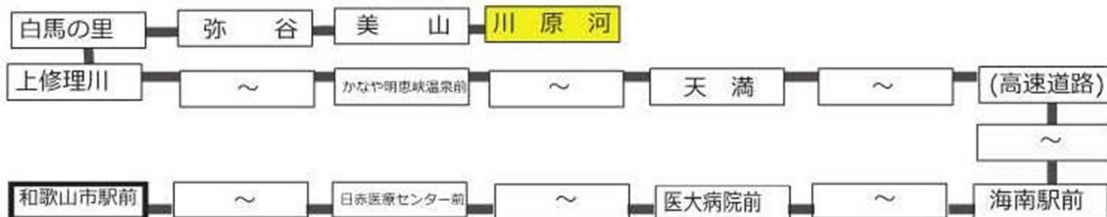
川原河（美山地区）から有田川町の修理川を經由し、和歌山市の和歌山市駅前までの42停留所に停車するルート(美山線)を運行しています。所要時間96分で全ての停留所を通り、1日に上り(和歌山市駅前～川原河)、下り(川原河～和歌山市駅前)でそれぞれ2本運行しています。

この美山線は、海南市を運行する際に、紀勢本線の駅(海南駅前)に停留所を持ち、鉄道利用者の利便性を担保しています。

■有田鉄道(美山線)の運行状況(令和5年4月1日現在)

運行区間	営業キロ(km)	所要時間	運行回数		運行時間帯		運賃
			往路	復路	始発	終発	
川原河 ~ 和歌山市駅前	50.4	96分	2本	2本	7:14 川原河	15:15 和歌山市駅前	距離制

◆運行系統図（美山線）◆



### (3) コミュニティバス

港タクシー株式会社が受託し運行するコミュニティバスは、定時運行とデマンド運行の2種類を運行しています。定時運行路線は、本郷から三十木、田尻を經由し、本郷までを運行する「高津尾・川中周回線」、方串から上初湯川を經由し、川原河までを運行する「初湯川線」、川原河から上越方までを運行する「上越方線」、寒川から平橋、滝頭、打尾を經由し、川原河までを運行する「寒川線」の4路線を運行しています。デマンド運行路線は、川辺地区では、山野公園から和佐駅を經由しAコープ川辺店までを運行する「土生・山野線」の他、「中津川線」「三津の川線」「大滝川線」「市川線」があり、中津地区では、「三十井川線」「伊佐の川線」「大又線」が、美山地区では、「西の川線」「朔日線」「小藪川線」の計11路線を運行しています。

これらのコミュニティバスは、町内での移動や、町外へ通じる路線バスへの接続路線として、地域住民の利便性を担保しています。

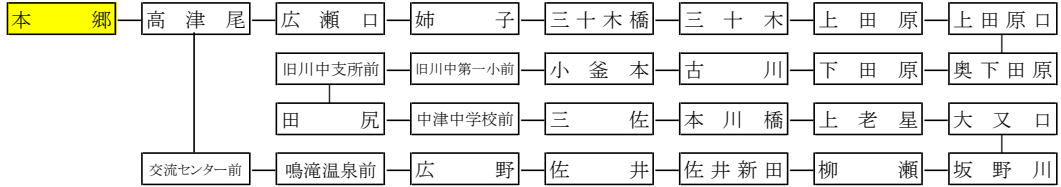
#### ■ コミュニティバスの運行状況(令和5年4月1日現在)

路線名	運行形態	運行区間	キロ程(km)	所要時間	運行回数		運賃(円)
					往路	復路	
高津尾・川中周回線	定時	本郷～本郷	21.9	32分	3	3	200円
初湯川線	定時	方串～川原河	14.9	43分	2	2	
上越方線	定時	川原河～上越方	2	4分	1	—	
寒川線	定時	寒川～川原河	26.5	43分	5	5	
土生・山野線	デマンド	山野公園～Aコープ	10.9	22分	2	2	
中津川線	デマンド	中津川～Aコープ	3.3	6分	月・金1	月・金1	
三津の川線	デマンド	三津の川～山野公園	1.6	4分	水・土1	水・土1	
大滝川線	デマンド	大滝川～山野公園	3.0	5分	火・金1	火・金1	
市川線	デマンド	市川～山野公園	4.0	6分	月・木1	月・木1	
小藪川線	デマンド	小藪川～寒川	5.5	12分	火1	火1	
朔日線	デマンド	滝の上～寒川	4.5	13分	水1	水1	
西の川線	デマンド	上西の川～寒川	4.5	14分	金1	金1	
三十井川線	デマンド	三十井川～本郷	4.7	14分	月1	月1	
伊佐の川線	デマンド	伊佐の川～本郷	6.6	15分	月1	月1	
大又線	デマンド	大又～本郷	8.6	14分	月1	月1	

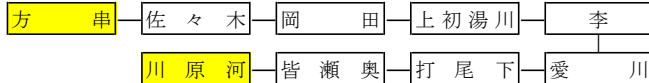
◆運行系統図（コミュニティバス）◆

○定時運行

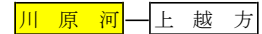
【高津尾・川中周回線】



【上初湯川線】

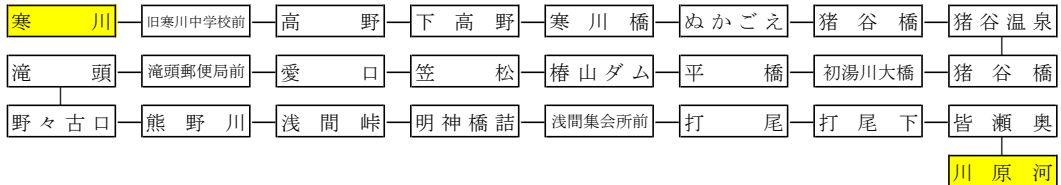


【上越方線】



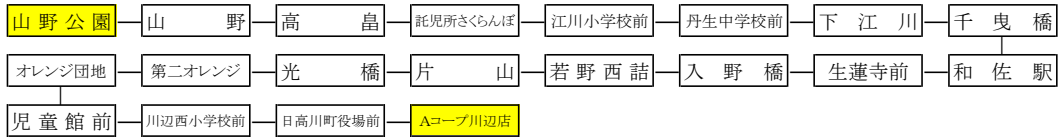
【寒川線】

※田辺市運行の龍神日高川線は「ぬかごえ」から「川原河」まで(猪谷温泉除く)



○デマンド運行

【土生・山野線】



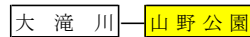
【中津川線】



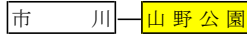
【三津の川線】



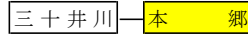
【大滝川線】



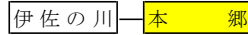
【市川線】



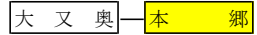
【三十井川線】



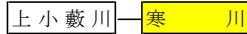
【伊佐の川線】



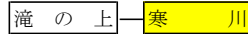
【大又線】



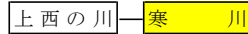
【小藪川線】



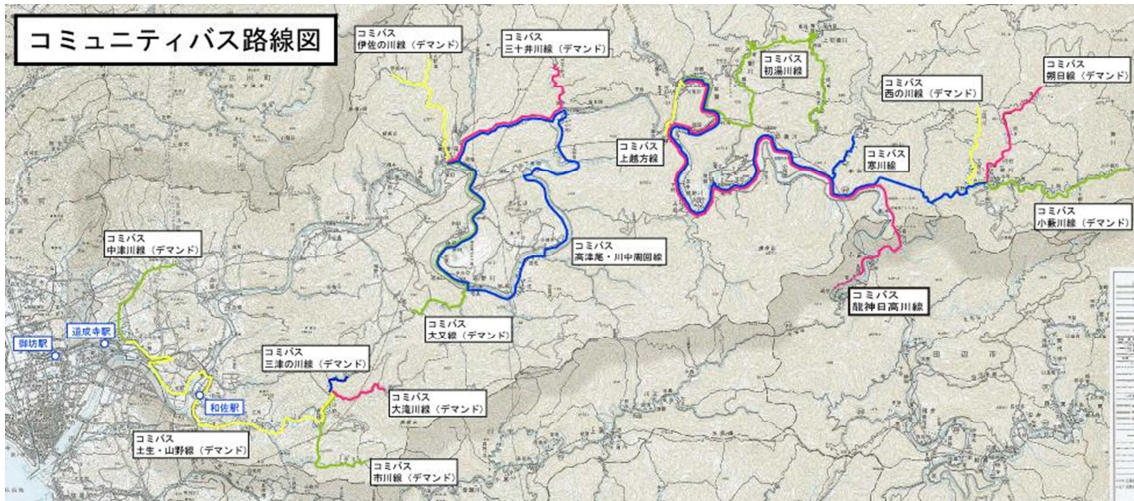
【朔日線】



【西の川線】



◆路線地図（コミュニティバス）◆



## 5. 交通将来像

### 5-1. 日高川町の交通将来像

日高川町の最上位計画である第2次日高川町長期総合計画では、「住みたい・住み続けたい基盤が整ったまち」を目指し、住環境の維持・向上、道路・交通ネットワークの整備などを推進しています。

しかしながら、人口は、市町村合併時の平成17年国勢調査（11,305人）と令和2年国勢調査（9,219人）を比較すると、約2,000人減少しており、高齢化率は、町全体で37%と高く、高齢化の進行が顕著です。路線バスやコミュニティバスの利用者は、日高川上流部地域の住民が多いですが、山間部の人口減少、町内における人口偏在が進み、地域公共交通機関の利用者は年々減少を続けています。

このような中、地域や利用者、交通事業者、行政が互いに連携しながら、地域公共交通の利用を促進し、地域公共交通の維持確保改善や地域活性化を図ることで、使いたいサービスへと再構築することを目指します。また、地域課題としての認識を地域住民に持ってもらえるよう互いに協力して解決していき、住みたい・住み続けたいまちづくりを目指します。

そして、この交通の将来像を実現するため、紀勢本線、熊野御坊南海バス、有田鉄道、コミュニティバス運行事業者の連携に加え、スクールバスやタクシー等、二次交通を確保し、その関係者との連携も図りながら、環境に配慮した電気自動車等の導入や急速充電器なども整備し、日高川町の地域公共交通の活性化及び再生を推進します。



## 6. 基本的な方針

### 6-1. 地域公共交通の基本方針

日高川町における地域公共交通の現状等及び交通将来像を踏まえ、以下の3つの基本方針を定め、住民が安心して暮らせるまちづくりを目指します。

#### 基本方針1

隣接市町を含め、皆で連携し、使い守り育てる地域公共交通

#### 基本方針2

多様な公共交通手段の導入の検討

#### 基本方針3

維持確保と利便性向上で移動を支える

#### 基本方針1 隣接市町を含め、皆で連携し、使い守り育てる地域公共交通

平成17年に誕生した日高川町は、これまで、移住定住などの人口減少対策や少子化対策など、あらゆる施策を展開してきましたが、人口減少や高齢化は歯止めがかからず、特に日高川上流部地域の人口減少が顕著です。

高等学校や大規模な商店、病院等といった施設は、主に、隣接する御坊市にあることから、日高川町民の生活圏は御坊市にまで及んでおり、今後も日高川町の将来的な生活の構造は、現在と変わらず御坊市や周辺町との広域的な連携・交流が必要です。

また、西日本旅客鉄道の紀勢本線には、主に観光目的で利用される道成寺駅や、地域住民の身近な移動手段として利用される和佐駅がありますが、特急停車駅でもある御坊駅を利用する客が多いのが現状であり、今後も大きく変化することはないと予想されます。

そのため、地域・交通事業者・行政の「関係者間」と、御坊市・日高郡内・有田川町などの「地域間」という2つの視点で、連携・役割分担に取り組み、現在の路線と現在のニーズを照らし合わせ、路線の再編を検討し、実行していきます。

## 基本方針 2 多様な公共交通手段の導入の検討

日高川町の生活圏は隣接市町にまで及ぶため、地域の移動ニーズに対応した交通手段が必要です。

住民の移動手段として必要不可欠となる既存の公共交通の維持・確保はもちろんのこと、より快適で利便性の高い公共交通手段の導入を検討する必要があります。そのため、今現在運行している路線バス、コミュニティバスに加え、多様な公共交通手段の導入を検討し、公共交通の利用割合・利用機会の増加を図り、利用者の満足度を向上させる取り組みも必要となっています。

## 基本方針 3 維持確保と利便性向上で移動を支える

自家用車での移動が多い本町にあっても、地域公共交通は、学生や車を運転できない高齢者等を中心に重要な機能を持っています。移動の選択肢を将来に引き継ぐとともに、キャッシュレス決済の導入を図るなど、より利用しやすいものに再構築していきます。

また、環境に配慮した電気で走行する車両の導入や急速充電施設の整備に取り組み、持続可能なまちづくりを推進していきます。

## 6-2. 公共交通の機能分類

日高川町における公共交通体系を効率的なものとするため、現在運行している公共交通の役割分担（公共交通の機能）を明確にし、以下のように設定します。

表 日高川町の公共交通の機能について

	機能	運行主体	該当する路線
鉄道	県内外の交通需要に対応する公共交通の基盤であるとともに、日高川町から県外等広域圏への移動に対応した交通であり、需要に応じたサービス水準を確保すべき交通	西日本旅客鉄道株式会社	〈鉄道〉 紀勢本線
路線バス	町内外の鉄道駅、商業、医療機関、高等学校、公共施設等の主要施設を結ぶ役割として、需要に応じたサービス水準を確保すべき交通	熊野御坊南海バス株式会社 有田鉄道株式会社	〈路線バス〉 日高川線（南海） 美山線（有鉄）
コミュニティバス	町内の医療機関、商店、公共施設等を結ぶ移動手段として、また、町外へ通じる路線バスへの引継ぎ手段として、需要に応じたサービス水準を確保すべき交通	港タクシー株式会社	（コミュニティバス） 【定時定路線】 高津尾・川中周回線、寒川線、初湯川線、上越方線 【デマンド運行】 土生・山野線、市川線、大滝川線、三津の川線、中津川線、三十井川線、伊佐の川線、大又線、小藪川線、朔日線、西の川線
個別輸送	上記の路線交通では、時間的・場所的に対応が困難な移動需要に対応するとともに、身体的な制約により対応が難しい移動需要に対応する手段として、個別の需要に対応したサービス水準を確保すべき移動手段	交通事業者	〈タクシー〉 一般タクシー

## 7. 地域公共交通の役割と課題整理

### 7-1. 地域公共交通の役割

本町内の地域公共交通は、主に自動車(路線バス、コミュニティバス、タクシー)であり、利用者は通勤や通学、通院が主目的となっています。また、高齢化が進む中、免許返納者は増加傾向にあり、各路線バス事業者においては、料金の割引などの免許返納者向けサービスを実施しており、町内の年齢層から考慮して、今後も必要性は高くなると予想されます。

さらに、JR紀勢本線で日高川町を訪れる観光客の町内の移動手段として、路線バスやコミュニティバス、タクシーといった自動車の旅客運送サービスは必須となっています。

### 7-2. 地域公共交通の課題整理

現在の路線バスやコミュニティバスの状況については、課題が多く、なによりもまず、山間部の人口減少に伴い利用客が減少傾向にあり、学校や病院が休校、休診日等の土日などは乗客も少ないため、利用住民の需要と路線バスの供給のマッチングがうまく機能していないことが挙げられます。

また、今後の免許返納者の増加により新規利用者が増加することも考えられますが、世帯増地域と日高川上流部地域には、隣接市等への距離感などによる公共交通への意識の乖離があり、新規利用者の獲得に課題があります。

## 8. 計画の目標

### 1. 地域公共交通計画の目標

#### 目標1 町内路線バス、コミュニティバスの利便性確保

本町には、JR紀勢本線の鉄道と路線バス、コミュニティバスが運行しており、町民が主に通勤通学や通院といった移動手段として、それぞれの公共交通を利用していています。運行本数や運行日数が減少すると、現利用者の利便性を欠くだけではなく、新規の利用者獲得も厳しくなり、継続運行も難しくなります。今後も引き続き、行政とバス運行会社が協力して、運行本数や日数の維持を図っていきます。

#### 目標2 公共交通手段の確保

自家用車の普及や高齢化社会等による人口減少などによる利用者の減少により、各路線バス会社は運行に必要な経費を賄うための収入が十分に得られず、物価高、働き方改革等も相まって、地域公共交通の運行は厳しい状況にあります。

今後、免許返納者の増加や過疎化の加速などが懸念される中、誰もが目的の場所へ移動できる手段を確保することは行政や公共交通機関の使命です。町内を運行するバス運行会社としては、鉄道と路線バス、路線バスとコミュニティバスの連携を考えた時刻表の見直しや、各社による免許返納者や年齢による利用料金の値下げなどの利用促進策を講じ、収支の改善を目指しながら公共交通の維持改善を図ります。行政としては、路線バスの継続的運行に係る各種補助金や間接的な支援を行うことで、地域公共交通の維持・確保を図ります。

#### 目標3 公共交通の利用促進

公共交通の役割は、移動手段を持たない方々の日常的な交通手段だけではなく、地域の様々な活動を支える機能を持っています。また、観光客の出入りによるまちの活性化や、環境に寄与する交通手段として、また、交通事故のリスク抑制としての役割もあります。

現在の利用者の満足度を高めていくことはもちろんのことですが、新たな公共交通の利用者はまだまだ潜在していることから、広報誌、ホームページなどあらゆる媒体を活用した情報発信を充実し、地域の各種会合でのワークショップやバスの乗り方教室など、モビリティマネジメントを推進することで、まずは使ってみる機会をつくることで、利用障壁を低減し、公共交通全体の利用者数の増加を図ります。

## 2. 計画目標における評価指数の設定

本計画における3つの目標に対する評価指数として、以下の定量的な指標を設定します。

指標1 1日の運行本数		
めざす目標のKPI	現状値(R4年度)	目標値(R10年度)
熊野御坊南海バスの運行本数	往復7本/日	往復7本/日
有田鉄道の運行本数	往復2本/日	往復2本/日
コミュニティバスの運行本数	定時運行：往復10本/日 デマンド：往復3本/日	定時運行：往復10本/日 デマンド：往復3本/日

指標2 町の負担額及び路線バスの収支			
めざす目標のKPI		現状値(R4年度)	目標値(R10年度)
日高川町負担額	有田鉄道	559千円	559千円
日高川町負担額	熊野御坊南海バス	10,277千円	10,277千円
めざす目標のKPI		現状値(R4年度)	目標値(R10年度)
		収支率	収支率
熊野御坊南海バス		14.0%	19.0%

指標3 公共交通全体の利用者数(鉄道、路線バス、コミュニティバスの年間輸送人員等)		
めざす目標のKPI	現状値(R4年度)	目標値(R10年度)
紀勢本線輸送人員(区間：白浜～和歌山)	6,797人/日	8,601人/日
熊野御坊南海バスの年間輸送人員	24,858人	60,988人
コミュニティバスの年間輸送人員	8,118人	10,415人

## 9. 目標達成のための施策・事業

設定したK P Iの目標を達成させるため、交通事業者や行政が行う各種取り組みを進めていきます。

### ○鉄道の利用促進

県等の関係機関との連携強化のもと、J R紀勢本線の運行継続と利便性確保・改善を図り、日高川町だけでなく日高地域全体のP Rに努めながら、広域的な移動（生活、観光等）の利用促進に努めます。

### ○熊野御坊南海バス「日高川線」の維持・確保

熊野御坊南海バス路線は、利用者の減少により、事業者の負担が増えつつあるため、継続的運行が喫緊の課題となっています。利用している住民の生活圏（駅、高校、買い物、病院）は御坊市に所在していることから、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、町としても支援（費用負担）や利用促進につながる事業を行い、路線を維持し、安定的な確保維持を目指します。（「10 地域公共交通確保維持事業について」参照）

### ○有田鉄道路線「美山線」の維持・確保

美山線が本町内を運行する区間は短く日高川町民の利用は少ないものの、美山地域から和歌山市内の病院等へ通じる利便性の高い路線であるため、町としても支援（費用負担）を行い、路線を維持し、安定的な確保維持を目指します。

### ○コミュニティバス路線の維持・確保

町内の公共施設、駅、診療所などへの交通手段として、また、生活圏でもある御坊市の駅や病院、高校等等へ通じる路線バスへの接続路線として重要な路線であるため、利用促進につながる事業も検討し、利便性の向上に努めます。

## 10. 地域公共交通確保維持改善事業について

### ① 補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
広域フィーダー	日高川線	町内外の鉄道駅、商業、医療機関、高等学校、公共施設等の主要施設を結ぶ	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。

### ② 地域公共交通確保維持事業の必要性

日高川線は、町内外の鉄道駅、商業、医療機関、高等学校、公共施設等の主要施設を結ぶ路線であり地域の移動手段としての重要な役割を担っています。一方、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

### ③ 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
日高川線	御坊南海バス前 (御坊市)	高津尾	川原河	4条乗合	路線定期	交通事業者	フィーダー補助
	御坊駅 (御坊市)						



## 1.1 計画の達成状況の評価

本計画での基本理念や基本方針に位置付けた事項を推進し、数値目標を達成することで、目指す地域公共交通の姿を将来に実現することが肝要です。本計画は、進捗状況や社会情勢の変化等にあわせ、日高川町地域公共交通活性化協議会において、PDCAサイクルによる計画・実行・評価・改善の継続実施を図ります。

計画全体については、概ね年度毎に数値目標の達成状況を検証して、計画の見直しや、次期計画の策定につなげます。

各施策については、進捗状況を関係者間で適宜協議・調整しつつ、内容やスケジュール、役割分担等を適切に見直します。

### ○PDCAサイクル

	概 要
P(Plan)計画	・ 本計画におけるの施策の策定（内容、実施主体、スケジュール 等）
D(Do)実行	・ 計画に基づく施策の推進
C(Check)評価	・ 施策の進捗管理・数値目標の管理
A(Action)改善	・ Check結果に基づいた施策の改善