

計画期間 令和4年度~令和8年度

## 目 次

### 黒潮町地域公共交通計画概要版

1. はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
1)本計画策定の背景と目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2)本計画策定の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2. 課題の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	2
3.黒潮町地域公共交通計画 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	5
1)計画の区域 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	5
2)町の公共交通が果たすべき役・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	5
3) 本計画の基本理念と基本方針	
4)計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
5)具体的施策の概要とその実施事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	
(1) 基本方針 1:利用しやすい公共交通網の構築	
(2) 基本方針 2:安定して持続する公共交通網の実現	
(3) 基本方針3:公共交通網の利用促進	
(4) 基本方針4:地域を挙げて地域のために活かす公共交通網	20
4. 計画の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	23
1)計画の期間 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	23
2)計画期間内における検証・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	23
3)検証を行う協議体⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯⋯	23
4) 計画推進の実施主体・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	24



#### 1. はじめに

#### 1) 本計画策定の背景と目的

本町では、平成 21 年度に今回策定を目指す地域公共交通計画の元となる黒潮町地域公共交通総合連携計画を策定し、この計画に則った施策として佐賀地域北部のコミュニティバスの運行や、大方地域における利用の少ない路線バスのデマンドバスへの置き替え、スクールバスへの一般混乗化の推進などに順次取り組んできた。

しかし、人口減少と少子高齢化、高齢ドライバーの増加と公共交通利用への不転換、公共交通の担い手不足といった様々な要因により、公共交通網の運行と維持そのものが厳しい状況となりつつある。

今後は、自動車のみを移動手段として頼るのではなく、公共交通を含めて複数の移動手段を活用できる町民を増やしていき、自動車の運転が難しくなっても公共交通を活用して生活を続けられる社会の実現を目指していく必要に迫られている。

そこで、既存の公共交通網の利便性向上はもちろんのこと、住民や来訪者に対する 利用促進の取り組みも体系的に整備することが不可欠と考え、本町における地域公共 交通計画を策定するものである。

#### 2) 本計画策定の位置づけ

本計画は、本町の最上位計画である「黒潮町総合戦略」に即し、関連する計画との整合を図りながら、本町の交通まちづくり分野に係る計画として位置づける。

#### 2. 課題の整理

本計画本編における様々な調査を経て、本町が交通まちづくり分野において取り組むべき課題を次のとおり整理する。

#### 課題1:もっと使いやすい公共交通への転換

本町の公共交通網の現状は決して利便性の高いものとはなっていない。

スクールバスの一般混乗便を配置して、子どもがいなくなってもそのままスクールバスとして運行を続けている例や、何年間もダイヤ改正さえされていない放置された路線などが実際に運行しており、これらの影響を受けているのはそこに暮らしている住民であり、特に独自の移動手段を持たなくなった高齢者などが取り残されることにつながっている。

その一方で、町が積極的に関与することで沿線住民から好評を得ているバス路線やデマンドバスも運行している。

今後は、地域の移動ニーズをしっかりと把握した上で、移動ニーズの変化に対応 しながら移動手段も変化させて(育てて)いくという意識を持って公共交通網の構 築・再編に取り組む必要がある。

実現を目指す事

- ▶ 本当の意味での公共交通空白地区の解消
- ▶ 経済的に利用しやすい公共交通網の実現
- ▶ 誰もが使いやすい公共交通網
- ▶ わかりやすい公共交通網の実現
- ▶ 異なるモード間の連携による利便性向上
- ▶ 移動ニーズとともに変化できる公共交通運営体制
- ▶ タクシーの活用と維持

#### 課題2:町民と公共交通を近づける

地域の公共交通を風景の一部にしてしまい、自分が利用することをイメージしていない住民は意外なほど多数派であると考えられる。日頃から公共交通を移動手段のひとつとして認識し、その時々の都合に合わせて移動手段を選択することで、もしもの時にも公共交通による移動が可能となる。そして利用者が定着することで公共交通は運行を持続させることができ、さらに、地域の高齢者や子どもたち、障がい者などの移動制約者の生活を間接的に支えることにもつながる。

人々に公共交通への意識を持ってもらい、行動にうつしてもらうために、地道で 長期的な視点からの取り組みが欠かせない。

# 指す事項 実現を目

- ▶ 住民との直接対話を通じた移動ニーズの把握
- ▶ 公共交通の意義に気付いてもらうきっかけの場づくり
- ▶ 公共交通の情報に触れられる機会創出
- ▶ 住民と公共交通運営体制による信頼関係の醸成

#### 課題3:公共交通そのもののイメージアップ

現状では「公共交通は、通学のためか車など独自の移動手段を持たない人が利用するもの。」と、捉えられており、移動の選択肢として認識されていない状況と言える。

公共交通の利用が快適になり、さらに地域に果たしている役割を身近に感じてもらえることができれば、人々が公共交通に対して抱いているイメージにも変化が起こると期待する。

まずは公共交通利用そのものの快適性を向上させるとともに、地域に果たす役割の周知を行い、移動手段の選択肢のひとつとなるように、様々な視点から公共交通利用のイメージアップを図っていく。

# 実現を目指す事

#### ▶ 乗り物の快適性向上

- ▶ 停留所や待合施設の快適性向上
- ▶ 公共交通利用だからこその楽しみ方の提案
- ▶ 乗務員の接遇向上
- ▶ 公共交通網そのものの環境負荷低減
- ▶ 環境施策との連携による地域のイメージアップ
- ▶ 交通安全施策(警察)との連携による交通安全性向上
- ▶ 大規模災害からの復旧に貢献する体制づくり

#### 課題4:収支の視点も踏まえた公共交通網の改善

公共交通を運行に係る経費と運賃収入の比較のみで評価するのではなく、公共交通を利用することで、独自の移動手段が無くても外出できる元気な住民が増え、その結果として医療費や保険料の低減、まちの賑やかさや経済効果につながるという考え方(クロスセクター効果)を持って、公共交通は評価されるべきである。

一方で、利用者が極端に減少したり、いなくなった路線が現れれば、その要因を明らかにし、地域の移動ニーズを検証した上で路線の在り方を検討する。結果として路線の再編(モードそのものの変更、運行経路やダイヤの変更など)や運行の休止も考えられるが、「適正な支出には適正な利用が伴う」かたちを目指し、再編検討の基準とする。その検討を開始する指標として、「黒潮町地域公共交通総合連携計画」に記載のある路線1週間当たりの利用者数が0人を引き継ぐことが望ましいと考える。また、利用者の数がその路線の在り方検討につながる重要な指標となる以上、利用者数を正確に把握することが重要となるが、利用者数のカウント作業が乗務員の新たな負担につながることのないかたちを模索すべきとも考える。

国や県による公共交通支援制度を活用しながら、町の負担を低減させることで町内の公共交通網を持続させていく。

# 指す事項 実現を目

- ▶ 収支と利用状況のバランスからの検証による改善
- ▶ 正しく利用状況を把握できる仕組みの導入
- ▶ 国や県による支援制度をフルに活用

#### 課題5:様々な主体との連携による利便性と魅力の向上

公共交通は「移動の手段」であり、移動には必ず「移動の目的」が存在する。その目的となる様々な主体と連携することで、「移動の目的」を支える「移動の手段」として両者が噛み合い、利用者のおでかけの満足度向上に寄与すると考える。

「移動の手段」としての公共交通網には、目的地となる場所(施設)にアクセスできる時間、乗降場と目的地の近接性、そして乗降場の快適性と安全性の確保といった取り組みが求められる。

また、「移動の目的」としての施設(施設運営主体)には、運行事業者との連携のための協議を通じて、公共交通運行情報の掲示や発信、帰り便や乗り換え便を快適に待つことが出来る環境整備、公共交通利用者への特典サービスや配慮などに取り組んでいただくことを期待したい。

さらに、「移動の目的」となる各施設が本業のサービスを拡充することで、現在 はその大半が町外に流出している消費ニーズや通院ニーズが、町内で用事を済ませ られるようになり、結果として町民の負担軽減につながることが期待できる。

# 指す事項実現を目

- ▶ 商業施設との連携による利便性向上
- ▶ 病院施設との連携による利便性向上
- ▶ 観光施策、施設との連携による本町滞在の満足度向上
- ▶ 福祉施策、施設との連携による本町での暮らしの満足度向上

#### 課題6:隣接する自治体との広域連携

本町は四万十市及び四万十町と一部のバス路線を共有しており、それらの路線は 県からの補助を受けて運行している。また、土佐くろしお鉄道の中村・宿毛線を幡 多地域を挙げて支えている。

広域運行する路線バスを本町の思いだけで再編することは不可能であるが、運行を支える自治体同士に再編によるメリットが享受されるよう日頃から運行や利用状況に関する情報及び課題を共有し、必要に応じて意見交換を行う関係を維持していくことが求められる。これは地域公共交通活性化協議会や地域公共交通会議、複数の自治体によるブロック会などといった特定の議題を中心に集まる協議体ではなく、担当者レベルで自由に情報交換できる場として実施を呼びかけていくべきものと考える。

# 実現を目

- ▶ 隣接自治体との情報共有の場づくり
- ▶ 隣接自治体での路線再編に関する要望伝達
- ▶ 広域路線の再編における連携
- ▶ 広域連携で取り組む公共交通の利便性向上
- ▶ 広域連携で取り組む公共交通の利用促進

#### 3. 黒潮町地域公共交通計画

#### 1)計画の区域

本計画が対象とする区域 は、黒潮町全域とする。

また、本町と隣接し、鉄道や路線バスを共有している四万十市と四万十町については、 共有する公共交通網の情報共 有を図る町外連絡先として計 画対象に含める。



#### 2) 町の公共交通が果たすべき役割

本町で運行する公共交通が、公共交通網(ネットワーク)を構成することでより大きな成果につながるよう、それぞれに次の役割を設定する。

本町の公共交通	地域のために果たすべき役割	
① 鉄道 [土佐くろしお鉄道]	平田駅(宿毛市)から窪川駅(四万十町)の範囲内における生活交通手段及び高知市方面や県外への移動手段として多様な目的の移動を支える。	
② 路線バス (幹線) [高知西南交通·四万十交通]	窪川-佐賀(四万十交通)、中村-入野駅-佐賀(高 知西南交通)を乗合旅客輸送の幹線と位置づけ、 地域外への移動及び地域内における移動といった 多様な目的の移動を支える。	
③ 路線バス (フィーダー) [高知西南交通・四万十交通]	地域内における乗合旅客輸送の移動手段として、沿線の移動ニーズに合わせて柔軟に機能する。	
④ タクシー [つづきハイヤー]	地域内における移動手段として、町民の生活を柔軟に支える。	
<ul><li>⑤ 福祉サービス</li><li>[NPO しいのみ・ ・黒潮町社会福祉協議会]</li></ul>	乗合旅客輸送の利用が厳しいものの、生活のため に移動が必要な人の移動手段として、柔軟に機能 する。	

#### 3) 本計画の基本理念と基本方針

公共交通整備の在り方として「黒潮町地域公共交通総合連携計画」の基本理念を踏襲し、現状及び将来を見据えて新たに整理した課題への対応方針をまとめる。

#### 本町のこれからの公共交通の在り方を整理した基本理念

「健全な町民生活と来訪者の活動を支え、

地域の活性化に欠かせない社会基盤として、 将来にわたり持続可能な公共交通を構築する」

#### 【目指す将来像】

黒潮町の公共交通網は、地域住民や来訪者の移動ニーズに対応し、本町の社会基盤のひとつとして機能している。

生活に必要な都市機能がコンパクトに集積した市街地と、生活の場である 周辺地区を、その公共交通網が確実につなげており、地域住民は住み慣れた場 所での生活をいつまでも続けることができる。また、来訪者は本町での滞在に 高い満足感を得て、リピーターとして再び訪れる人が増加する。

賑やかな街の風景と、本町に関わる全ての人の充実した生活を、公共交通網が支える。この姿がいつまでも必要な変化を繰り返しながら持続していく。

#### 基本方針1:利用しやすい公共交通網の構築

公共交通として町内を運行する全てのモードの利便性が向上し、住民や来訪者の町内を基点とする移動手段として機能する。また、鉄道やバスといった乗り物だけでなく運行に関して分かりやすい情報発信に取り組んだり、経済的に利用しやすい運賃設定を実現させるなど、ソフト面の利便性向上にも取り組む。

#### 基本方針2:安定して持続する公共交通網の実現

鉄道、路線バス、タクシー、その他の公共交通モードが、利用者がいる限り 確実に運行が持続するために必要となる取り組みを推進する。

#### 基本方針3:公共交通網の利用促進

公共交通利用者の移動ニーズを定期的に捉え、変化する移動ニーズに対応できる公共交通サービスである必要がある。そのために必要となる住民との膝をつき合わせての意見交換や、直接対話による公共交通情報の周知などに取り組む。また、住民にとって公共交通利用のきっかけとなる機会の創出にも取り組み、公共交通利用促進につなげる。

#### 基本方針4:地域を挙げて地域のために活かす公共交通網

町内の様々な施設や主体が地域内を運行する公共交通をうまく活用することで、移動の目的と手段による連携の歯車がかみ合い、相乗的なメリットの享受につなげていく。また、公共交通が地域の交通安全や来訪者の利便性、環境にやさしいまちづくり、そして大規模災害からの復旧に貢献できる仕組みにつなげる。

#### 4) 計画の目標

本町が目指す将来像を実現するために達成すべき事項を計画の目標として設定する。

#### 目標1:鉄道が町民の生活を支えるインフラとして機能する

#### [目標値の定義]

町内の駅利用者数(土佐くろしお鉄道)の合計。

現状値 (令和2年度):113,714人 ⇒ 目標値 (令和8年度):150,000人

#### 目標2:路線バスが町民の生活を支えるインフラとして機能する

#### [目標値の定義]

町内を運行する路線バス(デマンドバス含む)利用者数の合計。

現状値 (令和 2 年度): 10,928 人 ⇒ 目標値 (令和 8 年度): 25,000 人

#### 目標3:路線バスへの公的負担額が効果的に支出され、収支が改善する

#### [目標値の定義]

令和 2 (2020) 年度に路線バスに支出された公的負担額は全体で 40,948 千円であり、利用者 1 人当たりに換算すると、3,747 円/人となる。「適正な支出には適正な利用が伴う」という考え方より、目標値としては、1 人当たりに係る公的負担額を現状値より低減させることを目指す。

また、収支率についてもコロナ禍という特殊事情ではあるものの、直近 4 年間 は悪化の一途であることから、改善につなげることを目標とする。

□ 公的負担額

現状値 (令和2年度): 3,747円 ⇒ 目標値 (令和8年度): 2,500円未満

□ 収支率

現状値(令和2年度):7.4% ⇒ 目標値(令和8年度):8.0%を超える

#### 目標4: I Cカードですかを所持する人が増加する

#### [目標値の定義]

I Cカードですかを所持する人が、令和5年1月に20%、令和6年1月に50%、 翌年度以降は毎年20%増加する。

現状値(令和4年1月):59人 ⇒ 目標値(令和9年1月):222人を超える

#### 目標5:住民との意見交換会を定期的に開催

#### 「目標値の定義〕

住民との生活交通手段に関する意見交換会を定期的に開催し、そこで得られた 意見や要望を再編に反映させる。計画期間の初年度から毎年 10 ヶ所以上で開催 する。

課題のある地区に対しては複数回連続して開催することも視野に入れる。

現状値(令和4年1月): 未着手 ⇒ 目標値(令和9年1月): 通算 50 ヶ所以上

#### 目標6:多くの人が鉄道の利用経験を得る

#### [目標値の定義]

住民アンケート調査より、過去3年以内に町内の駅にて鉄道を利用(乗車または降車)したことがある人の割合が増加する。

現状値(令和3年度):30.1% ⇒ 目標値(令和8年度):50.0%を超える

#### 目標7:多くの人が路線バスの利用経験を得る

#### [目標値の定義]

住民アンケート調査より、過去3年以内に町内で路線バスを利用(乗車または 降車)したことがある人の割合が増加する。

現状値(令和3年度):10.6% ⇒ 目標値(令和8年度):40.0%を超える

#### 目標8:主要集客施設最寄りバス停の乗降者数が増加する

#### [目標値の定義]

本町中心部の主要集客施設と公共交通網の連携が進み、最寄りバス停の乗降者数が増加する。対象停留所の1日当たり乗降者数の合計にて評価する。

地域	主要集客施設	バス停	乗車	降車
仕	サニーマート FC みやたエイトさが店	みやたさが店前	2. 56	2. 19
佐賀地域	佐賀診療所	佐賀診療所	0.06	0. 25
地	佐賀歯科診療所	佐賀歯科診療所	0.88	1. 06
坦	土佐佐賀駅、役場佐賀庁舎	佐賀駅·佐賀駅前	0. 34	0.66
+	よどやドラッグ大方店	芝西口	0. 25	0. 54
大		入野本村	0. 53	0.08
地域	mac 大方店、大方クリニック、土佐入野駅	入野駅	4. 78	3. 26
以	役場本庁舎	役場前	0. 16	0.50
計			18.	10

現状値(令和2年):18.10人/日 ⇒ 目標値(令和8年):30.0人/日を超える

#### 目標9:町内で買い物をする人が増加する

#### 「目標値の定義]

県民消費動向調査(高知県)より、本町の最寄品の地元購買率が上昇する。

現状値 (平成 28 年度): 35.3% ⇒ 目標値 (令和 8 年度): 60.0%を超える

#### 目標 10: 高齢者が関係する事故が減少する

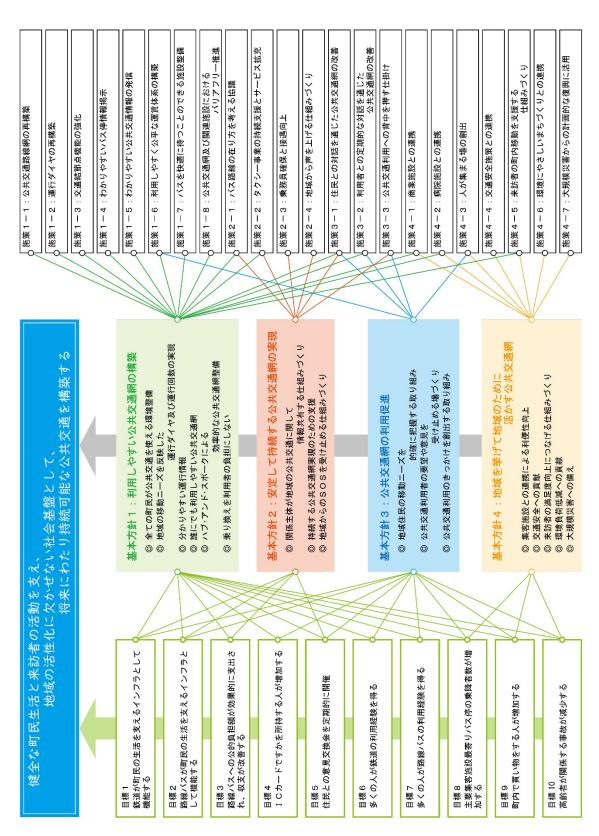
#### 「目標値の定義]

中村警察署のデータをもとに検証を行う。公共交通網の利便性向上と利用促進 により、無理に車を利用しなくて済むため、高齢者が関係する交通事故(人身 事故と物損事故)が減少する。

現状値 (令和3年1月): 73件 ⇒ 目標値 (令和9年1月): 36件 (50%減)

#### 5) 具体的施策の概要とその実施事業

今後計画期間内に地域を挙げて取り組む具体的な施策について、基本方針の別に整理する。



#### (1) 基本方針 1: 利用しやすい公共交通網の構築

既存の公共交通網の利便性を高め、利用者から「使える移動手段」として認識されることを目指す。

#### 基本方針1:利用しやすい公共交通網の構築

施策1-1:公共交通路線網の再構築

施策1-2:運行ダイヤの再構築

施策1-3:交通結節点機能の強化

施策1-4:わかりやすいバス停情報掲示

施策1-5:わかりやすい公共交通情報の発信

施策1-6:利用しやすく公平な運賃体系の構築

施策1-7:バスを快適に待つことのできる施設整備

施策1-8:公共交通網及び関連施設におけるバリアフリー推進

#### 施策1-1:公共交通路線網の再構築

路線バスの路線再編及び路線の新設により、全ての町民が公共交通を利用できる環境整備を実現する。

#### [具体的な事業]

- ① バス路線等の再配置による公共交通空白地区の解消
- ② 佐賀地域における路線再編
- ③ 大方地域における路線再編
- ④ 入野地区中心部におけるコミュニティバス路線の検討
- ⑤ 福祉輸送の整備
- ⑥ スクールバスの一般混乗利用のルール整備

#### ① バス路線等の再配置による公共交通空白地区の解消

路線バスの運行経路及び運行ダイヤの再構築を行い、公共交通空白地区解消への検討をすすめる。対象となる地区との意見交換や対象世帯への直接ヒアリングなどを通じて、具体的な実施内容及び手順をかためる。

表:町内の公共交通空白地区解消につなげる検討内容

公共	共交通空白地区	公共交通空白地区解消につなげる方策案
若山地区 対象		対象世帯との意見交換を経て再編計画路線の延伸。
,_	市野々川地区	対象世帯との意見交換を経て再編計画路線の延伸。
佐賀	伊與喜地区	対象世帯との意見交換を経て再編計画路線の延伸。
地域	馬地地区	対象世帯との意見交換を経て再編計画路線の延伸。
-24	鈴地区	スクールバス一般混乗からデマンド路線に切り替え。
	熊野浦地区	スクールバス一般混乗からデマンド路線に切り替え。
	伊田郷地区	対象世帯との意見交換を経て再編計画路線の延伸。
	有井川地区	スクールバス一般混乗から再編路線に切り替え。
大 大	米原地区	スクールバス一般混乗から再編路線に切り替え。
方地	伴太郎地区	対象世帯との意見交換を経て再編計画路線の延伸。
域	奥湊川地区	対象世帯との意見交換を経て再編計画路線の延伸。
	錦野団地	新たに入野地区中心部を運行する計画路線にて運行。
	万行地区	新たに入野地区中心部を運行する計画路線にて運行。

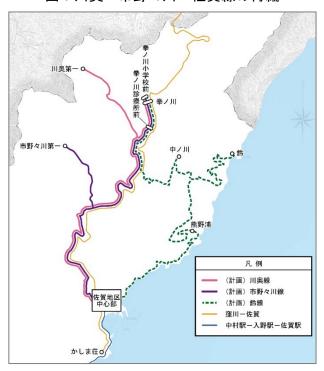
#### 本計画における再編後の路線一覧

路線名称	運行事業者	導入する支援制度など
(既存)中村駅-入野駅-佐賀駅	高知西南交通	高知県公共交通活性化支援事
		業費補助金
(既存)中村駅-田野浦-入野駅	高知西南交通	高知県公共交通活性化支援事
		業費補助金
(既存)窪川-佐賀	四万十交通	高知県公共交通活性化支援事
		業費補助金
(既存) 北郷・加持デマンドバス	高知西南交通	国:確保維持事業
(既存)かきせデマンドバス	高知西南交通	国:確保維持事業
(計画)川奥線	未定	国:確保維持事業導入予定
(計画) 市野々川線	未定	国:確保維持事業導入予定
(計画)鈴線	未定	国:確保維持事業導入予定
(計画)米原線	未定	国:確保維持事業導入予定
(計画)伴太郎線	未定	国:確保維持事業導入予定
(計画)湊川線	未定	国:確保維持事業導入予定
(計画) 入野地区コミュニティ線	未定	国:確保維持事業導入予定

#### ② 佐賀地域における路線再編

佐賀地域の路線再編として、現在運行している「川奥-市野々川-佐賀線(通称:対岸町道線)」を川奥線(拳ノ川-川奥-佐賀)、市野々川線(拳ノ川-市野々川-佐賀)、鈴線(拳ノ川-中ノ川・鈴-佐賀)の3路線に分割し、それぞれ週に2日運行とすることで、運行回数を現状の3.0回から4.0回以上に増やすことを目指す。

図:川奥一市野々川一佐賀線の再編

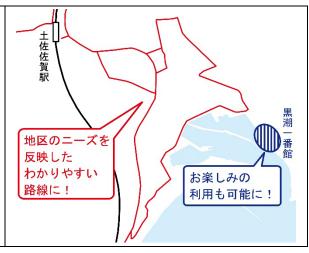


川<u>奥線</u> 路線定期運行 週に2日運行 (4.0回/日)

<u>市野々川線</u> 路線定期運行 週に2日運行 (4.0回/日)

<u>鈴線</u> 区域運行 週に2日運行 (4.0回/日)

現在の「川奥一市野々川一佐賀線」が佐賀地区中心部を運行しており、計画路線となる川奥線、市野々川線の2路線についても、運行経路をより移動ニーズに近づけつつ、佐賀地区中心部の運行概要の検討を行う。



#### ③ 大方地域における路線再編

大方地域の米原線、伴太郎線、湊川線の3路線を、現在の毎日運行から週に2日運行とし、さらに一部の便が中村まで運行しているものを入野駅までの運行とすることで、運行日には4.0回以上の運行回数を確保する。

必ず入野駅もしくはその周辺の交通結節点にて、中村行きの路線バスと接続させる。

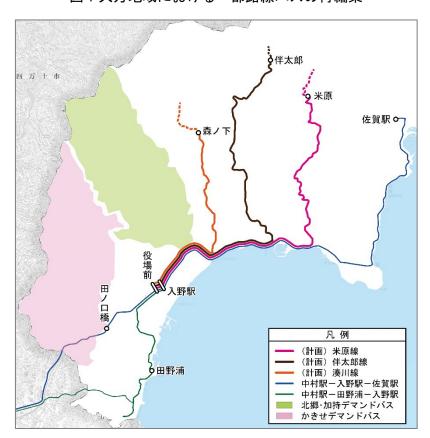
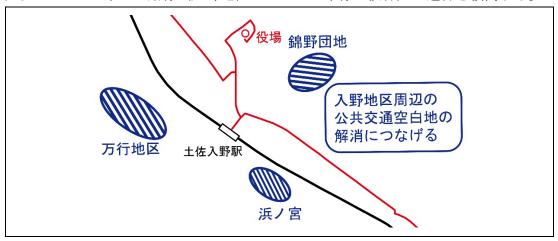


図:大方地域における一部路線バスの再編案

#### ④ 入野地区中心部におけるコミュニティバス路線の検討

入野地区中心部の主要施設や公共交通空白地区となっている場所をつないで運行するコミュニティバス路線(入野地区コミュニティ線:仮称)の運行を検討する。



#### ⑤ 福祉輸送の整備

鉄道や路線バス、デマンド交通といった乗合旅客輸送が利用できない人や、曜日運行に切り替わるため移動が制約される人等を対象として、一定の基準を設けた上で乗合輸送を補完する仕組みとして福祉輸送の整備を検討する。

利用可能とする 基準例	・独自の移動手段を持たない。 ・乗合旅客輸送の乗り物を利用できない。 ・その他、過度な利用につながらないための基準設定。
福祉輸送の	・利用者からの要請に応じて予約方式による運行で、ドア・ツー・ドアでの利用が可能。
運行概要	・運行の担い手として、タクシー事業者、福祉系 NPO、社会福祉協議会などが考えられる。

#### ⑥ スクールバスの一般混乗利用のルール整備

スクールバスの一般混乗については、地域の移動資源総動員の視点から有効に活用する。一方ですでに明らかになっている課題解決に向けたルール整備に取り組むこととする。

本事業にて
解決すべき課題

・学校行事等による運行概要変更の事前周知方法の検討。

#### 施策1-2:運行ダイヤの再構築

様々な要因により変化する移動ニーズに対応して、運行回数を含めてダイヤを定期的に見直す。特に路線バス(幹線)はフィーダー路線(枝線)との接続など、その役割に応じた運行回数を確保する。

#### [具体的な事業]

- ① 地域の移動ニーズを反映した運行ダイヤへの見直し
- ② 路線バス運行回数の見直し

幹線については、現状より運行回数が増えることが望ましいが、県や隣接自治体 と協調して補助している路線でもあり、系統の調整や鉄道も含めた検討を行うな ど、調整を経た上で見直しにつなげる。

その他の路線については、運行事業者との調整を経て、利便性を高める運行回数 (午前中を中心に 4.0 回以上)の確保を目指す。

•[幹線] 窪川-佐賀(四万十交通)、中村-入野-佐賀(高知西南交通)

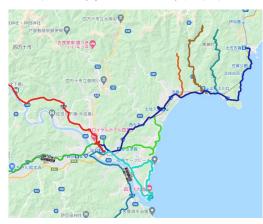
#### 施策1-3:交通結節点機能の強化

通院ニーズを有する中村・宿毛(平田)方面と窪川方面への移動を円滑化するため、町内のフィーダー路線(枝線)利用者が快適に乗り換えることができる施設及び環境を整備する。

#### [具体的な事業]

- ① 安心して快適に乗り換えできる待合所機能の整備
- ② モード間の接続強化
- ③ バスロケーションシステムのモニター及び Wi-Fi 設備の設置
- ④ 鉄道を中心とした地域活性化(土佐佐賀駅)

#### 図:西南バスロケの表示画面



#### バスロケーションシステム

バス車両にGPS端末を装備することで、バスの現在地を表示できる機能。利用者にとっては、既にバスが行ってしまったのか、遅れているのか確認をできるほか、バスの現在地を確認した上で余裕を持った行動などにつなげられる。

#### ※ 鉄道を中心とした地域活性化(土佐佐賀駅)

土佐佐賀駅を拠点として、駅からの二次交通の案内や地域の紹介、観光案内に 取り組む。令和4年度に地域おこし協力隊を配置予定。

#### 施策1-4:わかりやすいバス停情報掲示

バス利用に不慣れな地域住民や土地勘のない来訪者であっても、安心してバスを利用できるように、路線図と時刻表、そしてスマートフォンとリンクしたバスの現在地情報 (バスロケーションシステム) や地域情報、多言語表示にリンクできるようにする。そして、これらの掲示が可能となるワイド型標識への更新を長期的に進める。

また、掲示物の汚損が生じた際には、すぐに補修及び更新を行う。

#### [具体的な事業]

- ① バス停標識 (掲示板) の更新
- ② わかりやすいバス停情報の掲示
- ③ バス停情報の多言語化

#### 施策1-5:わかりやすい公共交通情報の発信

本町の公共交通に関する情報(運行事業者情報、運行情報、乗り換え検索 他)を、 多様な利用者が様々な場面で活用できるそれぞれに対応した媒体で発信する。

特に役場ホームページにおける町内の公共交通情報の集約化(ワンストップ検索) はその情報更新も含めて率先して取り組む。

#### [具体的な事業]

- ① 本町住民の生活圏を対象とする時刻表冊子の制作
- ② 路線別時刻表チラシの制作
- ③ おでかけシーン別時刻表チラシの制作
- ④ WEBを活用した公共交通情報の集約(ワンストップ検索)

時刻表冊子	本町住民の生活圏内の公共交通情報を冊子として作成。
路線別時刻表チラシ	冷蔵庫など目につく場所に貼ることができる時刻表。
シーン別時刻表チラシ	買い物や病院など、外出の目的別にまとめた時刻表。
公共交通情報集約	役場ホームページに全ての公共交通情報を集約。

#### 施策1-6:利用しやすく公平な運賃体系の構築

本町の地域特性から、鉄道と路線バスを移動の目的に応じて使い分けることで利便性の高い公共交通網が実現する。また、運賃決済も鉄道と路線バスで同一の仕組みを導入することで、運行情報を合わせて利便性が向上する。長期的な検討となるが、路線バスと土佐くろしお鉄道中村・宿毛線へのICT運賃決済の導入を検討する。

また、本町住民の公共交通による移動を活性化するため、定期券サービスや地域内 上限運賃の検討をすすめる。

#### [具体的な事業]

- ① 路線バス運賃体系の整理(一部区間における同一区間で異なる運賃の解消)
- ② 鉄道と路線バスへの両方で利用できる I C T 運賃決済の導入検討
- ③ 町民を対象とする定期券サービスの検討
- ④ 路線バスの地域内上限運賃の検討

路線バス運賃体系整理	高知西南交通の路線バスについて、佐賀-入野-中村線
	と他の路線の運賃が異なる事例の解消に取り組む。
ICT 運賃決済導入検討	将来を意識してスマートフォン決済等も意識する。
町民対象定期券の検討	町内の公共交通網を対象とした定期券サービスの検討。
路線バス上限運賃の検討	1回乗車当たりの運賃の上限を設定し利用しやすくする。

#### 施策1-7:バスを快適に待つことのできる施設整備

バス停での待ち時間を快適に過ごすことができる整備として、利用の多いバス停留 所へのベンチや建屋の設置をすすめる。

#### [具体的な事業]

- ① バス停におけるベンチの設置
- ② バス停における建屋の設置

#### 施策1-8:公共交通網及び関連施設におけるバリアフリー推進

物理的、心理的な障害が元で、公共交通利用の妨げにつながっている例に対して、 可能なところからバリアフリー化をすすめる。

#### [具体的な事業]

- ① 駅ホームへのアプローチ整備の検討
- ② 利用者や地域から要望されるバリアフリーへの対応

#### (2) 基本方針2:安定して持続する公共交通網の実現

社会状況の変化とともにサービスと仕組みを見直し、持続可能な移動手段を確立する。

#### 基本方針2:安定して持続する公共交通網の実現

施策2-1:バス路線の在り方を考える協議

施策2-2:タクシー事業の持続支援とサービス拡充

施策2-3:乗務員確保と接遇向上

施策2-4:地域から声を上げる仕組みづくり

#### 施策2-1:バス路線の在り方を考える協議

地域の移動ニーズの変化に応じて、運行するバス路線も変化(再編)する。また、 事業者間及び行政が路線再編に関する情報を共有し、各々のバス事業者が接続を維持 できるように調整をすすめるなど、常に移動ニーズに対応した公共交通網を持続させ る。

その前提となる利用状況の把握については、乗務員の負担を軽減しながら集計まで 自動化できるバス利用者カウントツールの導入を検討する。

#### [具体的な事業]

- ① 定期的な運行見直し
- ② バス路線の情報共有会議の設置
- ③ バス利用者数カウントツールの導入

#### 施策2-2:タクシー事業の持続支援とサービス拡充

社会基盤のひとつとしてタクシー事業を継続してもらうため、活用可能なタクシーのサービス拡充メニューから地域の移動ニーズと整合するものの導入を支援する。

また、既にタクシー事業者の撤退により、タクシー空白地域となっている佐賀地域にて、タクシー事業の拠点を再配置する方策を検討し、その設置を支援する。

#### [具体的な事業]

- ① タクシー事業のサービス拡充
- ② 佐賀地域へのタクシー拠点の設置支援

#### 施策2-3:乗務員確保と接遇向上

本町への移住促進策と連携し、住宅と乗務員確保をセットにした広報・求人活動を 行う。また、研修を通じてバス事業の利用者に対する接遇向上につなげる。

#### [具体的な事業]

- ① 移住施策と連携した乗務員募集
- ② 乗務員を対象とする接遇向上の研修

#### 施策2-4:地域から声を上げる仕組みづくり

地域(地区長や民生委員など)から、車を使えなくなりそうな人の情報や、既に生活交通手段の確保に困難を来している人の情報を通知してもらい、通知を受けた行政 は調査、対応策の検討、公共交通網の再編への反映といった取り組みにつなげる仕組 みを構築する。

#### [具体的な事業]

① 地域から声を届ける仕組みの構築

#### (3) 基本方針3:公共交通網の利用促進

地域の公共交通網を利用する人が増え、移動手段のひとつとして認識される仕掛けを展開する。

#### 基本方針3:公共交通網の利用促進

施策3-1:住民との対話を通じた公共交通網の改善

施策3-2:利用者との定期的な対話を通じた公共交通網の改善

施策3-3:公共交通利用への背中を押す仕掛け

#### 施策3-1:住民との対話を通じた公共交通網の改善

地区住民との対話を通じて得られる意見や要望から反映できるものを公共交通の 再編に取り込み、利便性向上につなげる。また、公共交通利用時に利用者として守る べき事項(バスが停車するまで席を立たない、運転中の乗務員にむやみに話し掛けな い)を周知し、マナー向上にもつなげる。

#### [具体的な事業]

① 地区別意見交換会の定期開催

写真:本町で実施した意見交換会の様子





#### 施策3-2:利用者との定期的な対話を通じた公共交通網の改善

路線別に利用者と直接対話を行い、利用を通じて感じている問題点や改善して欲しい要望などを聞き、可能なものから実行していく。

#### [具体的な事業]

① 公共交通利用者を対象とする利用者懇談会の定期開催

#### 施策3-3:公共交通利用への背中を押す仕掛け

車の利用しか考えてこなかった人や、これから公共交通を利用してみたいものの、 きっかけが無いために利用につながってこなかった人に対し、公共交通を体験する機 会を提供し、実際の利用を意識してもらう取り組みを継続的に行う。

#### [具体的な事業]

- ① 公共交通乗り方教室の開催
- ② おでかけイベントの企画と実施

#### 写真:高知西南交通によるバス乗り方教室(土佐清水市で実施)





#### (4) 基本方針4:地域を挙げて地域のために活かす公共交通網

地域の様々な主体が、地域をより良くするためのツールとして公共交通を積極的に 活用する。

#### 基本方針4:地域を挙げて地域のために活かす公共交通網

施策4-1:商業施設との連携

施策4-2:病院施設との連携

施策4-3:人が集まる場の創出

施策4-4:交通安全施策との連携

施策4-5:来訪者の町内移動を支援する仕組みづくり

施策4-6:環境にやさしいまちづくりとの連携

施策4-7:大規模災害からの計画的な復興に活用

#### 施策4-1:商業施設との連携

町内の商業施設への移動手段として、公共交通を利用しやすくするツールの導入や新しいサービスを実施する。

ここでは、佐賀地区のサニーマートFCみやたエイト佐賀店、大方地区のよどやドラッグ大方店、ドラッグストア Mac 黒潮店を対象としている。

#### [具体的な事業]

- ① バスやタクシーを快適に待てるベンチの設置
- ② バスロケーションシステムのモニター設置
- ③ サイクルアンドショップライドの検討

#### 施策4-2:病院施設との連携

町内の病院施設への移動手段として、公共交通を利用しやすくするツールの導入や 公共交通での通院者への配慮を明確にする。

ここでは、佐賀地区の佐賀診療所、拳ノ川診療所、大方地区の大方クリニックを対象としている。

#### [具体的な事業]

- ① バスやタクシーを快適に待てるベンチの設置
- ② バスロケーションシステムのモニター設置
- ③ 公共交通での通院者に対する配慮
  - 帰り便の時間に合わせて会計などを優先的に取り扱う

#### 施策4-3:人が集まる場の創出

佐賀地域と大方地域の中心部に、様々な催しを行ったり、公共交通利用者が時間調整をしたり、特に用事がなくても集まることができる交流の場を設置する。

#### [具体的な事業]

- ① 人が集まる場(機能)の設置
- ② 人が集まる場(機能)にて楽しく過ごす仕掛け

#### 施策4-4:交通安全施策との連携

路線バス乗務員から指摘されている指摘事項や、バス利用者の国道横断における安全確保策等について警察との協議を行い、対応策の検討をすすめる。また、高齢者の 運転免許返納に関してわかりやすくまとめた情報発信を行う。

#### [具体的な事業]

- ① バス利用者の国道横断における安全確保策
- ② 高齢者等の運転免許返納に関する情報発信
- ③ 子どもたちを通学時における事故やトラブルから守る

#### 施策4-5:来訪者の町内移動を支える仕組みづくり

公共交通を使って本町を訪れる来訪者に対して、来訪者のために地域情報を整理した地域情報を発信するツールを制作する。

また、スポーツ合宿など一定期間本町に滞在する利用者には、宿泊施設と体育施設等の間の移動に利用できる新しい輸送手段を整備する。

#### [具体的な事業]

- ① 公共交通を利用する来訪者を意識した情報発信
- ② 来訪者向け周遊バスの休日運行の検討
- ③ 一定期間本町に留まる団体向けの輸送手段の検討

#### 施策4-6:環境にやさしいまちづくりとの連携

本町が目指す環境負荷低減の取り組みと連携し、公共交通の利用を促進する。車両 更新について本町が主導できる部分については、積極的に環境配慮型車両を導入する。

#### [具体的な事業]

- ① 環境に負荷をかけない車両の導入
- ② 環境保全の視点による公共交通利用促進

#### 施策4-7:大規模災害からの計画的な復興に活用

大規模災害からの復興をイメージした計画を策定する。

東日本大震災において、移動手段の再開に早く取り組めた地区ほど復興が早かった という事例より、災害後に生活を維持するための移動手段の在り方をどのように確保 していくのかをとりまとめる。

#### [具体的な事業]

① 道路啓開計画と連動した生活交通復旧計画の策定

#### 4. 計画の推進

#### 1)計画の期間

本計画は2022 (令和4) 年4月1日から各種事業に着手し、2027 (令和9) 年3月 末までの5年間までに一定の成果につなげる計画の期間とする。

#### 2) 計画期間内における検証

計画の期間中は、PDCA サイクルによる検証と改善に取り組み、計画を推進する。 初年度6月の黒潮町地域公共交通活性化協議会にて、本計画に係る取り組み方針を 確認し、その後毎年同協議会においてそれまで一年間の取り組みを検証する。検証結 果から必要に応じて改善の取り組み策の検討、軌道修正のための取り組み実施につな げる。

計画最終年度となる令和8年度末には5年間の総合的な検証を行うとともに、社会 状況などを考慮しつつ、本計画の更新について協議を行う。



図:計画の期間

#### 3)検証を行う協議体

本計画における実施事業の進捗等については、黒潮町地域公共交通活性化協議会に おいて行う。

会議開催	開催時期	主な協議内容
第1回	6月	・事業進捗に関する報告と検証
		・検証結果に基づく改善の取り組みについて協議
第2回	1月	・次年度の予算措置を伴う取り組みに関する協議
		・取り組みの中間報告

#### 4) 計画推進の実施主体

本計画の推進に参画する主体を次のとおり整理する。各主体はその特性に応じた役割を担う。

参画主体	組織としての役割
黒潮町地域公共交通 活性化協議会	・事業の進捗管理 ・目標の達成状況に係る検証と評価 ・事業の推進に関する企画及び改善策のとりまとめ ・構成員は関連する施策への取り組みを推進
黒潮町	<ul> <li>・協議会の事務局</li> <li>・地域の移動ニーズの把握、整理</li> <li>・本計画の施策を主体的に実施</li> <li>・関係機関との調整</li> <li>・必要に応じた財政支出、支援</li> <li>・国、県、近隣自治体との必要に応じた調整</li> </ul>
運行事業者 ・土佐くろしお鉄道 ・高知西南交通 ・四万十交通 ・つづきハイヤー	・本計画に係る施策の推進及び協力 ・安全で快適な運行サービスの提供、維持 ・協議会への関連事項の報告、提案
福祉輸送事業者	・本計画に係る事業の推進及び協力 ・安全で快適な運行サービスの提供、維持
地域住民	・利用者の視点、地区及び町民からの視点による意見、要望の積極的な提示 ・公共交通網の構築、維持の取り組みに対する理解 ・計画に沿った意見交換、イベントなどへの参加 ・積極的な公共交通網の利用



### 黒潮町地域公共交通計画 [概要版]

高知県 幡多郡 黒潮町 入野 5893 黒潮町役場 企画調整室

TEL: 0880-43-2177 (直通)

高 知 県 黒 潮 町 令和4年3月