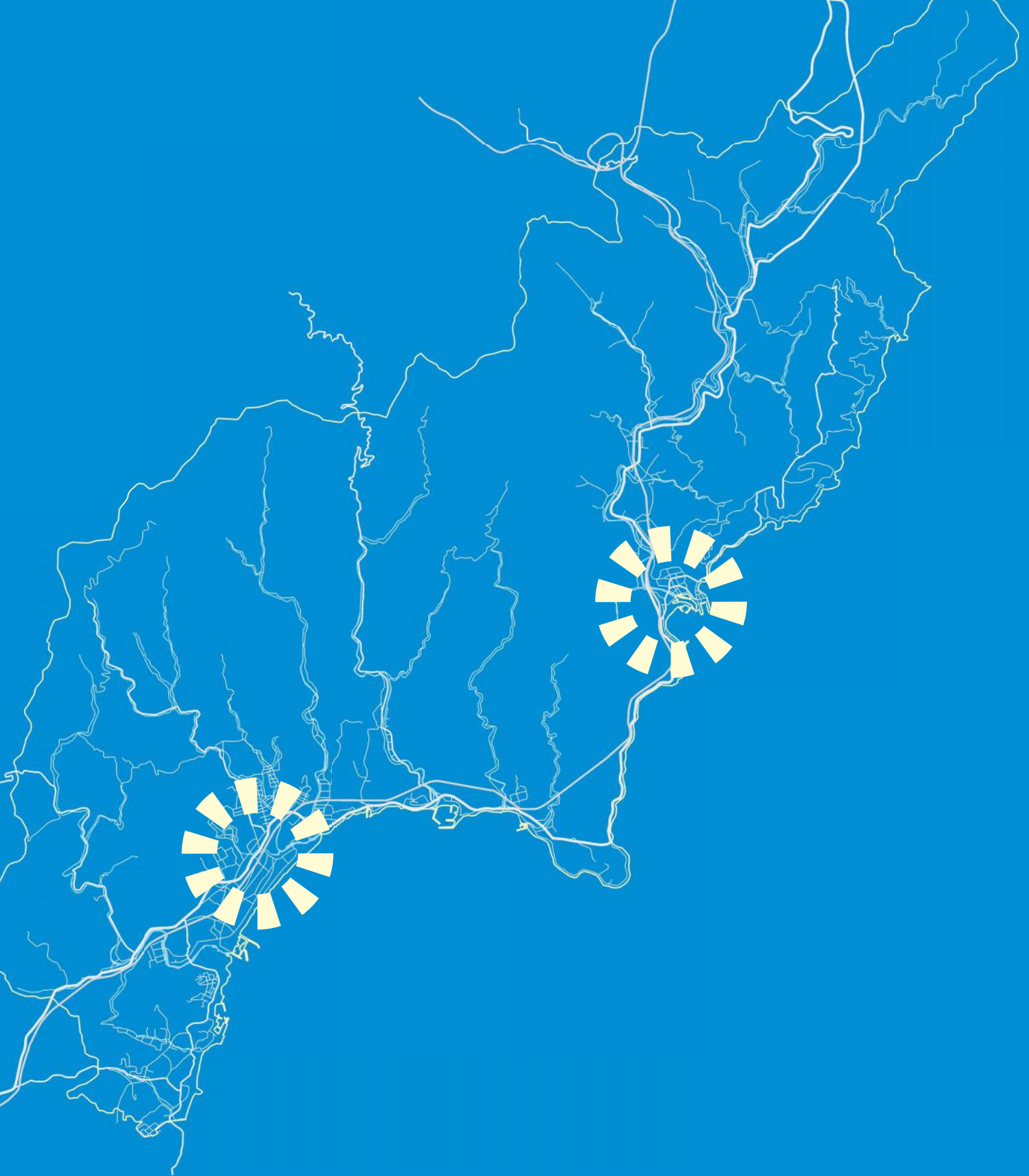




黒潮町地域公共交通計画

計画期間 令和4年度～令和8年度



黒潮町地域公共交通計画

高知県 黒潮町

令和4年3月策定

目 次

黒潮町地域公共交通計画

計画策定に向けて	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
第1章：本町の現況	2
第1節：社会的現況	3
1. 本町の概略	3
2. 人口及び世帯数	5
3. 主要集客施設	9
4. 町民の消費動向	15
5. 中心部の様子	16
第2節：公共交通の現況	18
1. 公共交通ネットワーク	18
2. 鉄道	19
3. 路線バス	23
4. タクシー	31
5. 公共交通の運行に関する情報	32
第3節：地域の交通安全	34
1. 運転免許の保有に関して	34
2. 交通事故	35
第2章：住民及び関係者の思い	36
第1節：住民ニーズアンケート調査	37
1. 住民ニーズアンケート調査の実施概要	37
2. 調査結果のとりまとめ	37
第2節：地域住民の意向	71
1. 地区別意見交換	71
2. 通学に関するアンケート調査	79
第3節：関係者の意向	84
1. 関係者ヒアリング	84
2. 路線バス乗務員アンケート調査	89

第3章：前提条件の整理	92
第1節：現状の検証	93
1. 社会的特性の検証	93
2. 移動手段確保の視点による検証	95
3. 住民の意識からの検証	100
第2節：上位計画及び関連計画より	101
1. 上位計画及び関連計画	101
2. 本計画の策定にあたり留意すべき事項の抽出	101
3. 上位計画及び関連計画から留意すべき事項	105
4. 黒潮町地域公共交通総合連携計画のふりかえり	106
第3節：課題の整理	109
1. 課題の整理	109
第4章：黒潮町地域公共交通計画	112
第1節：計画の基本事項	113
1. 計画の区域	113
2. 本町の公共交通が果たすべき役割	114
第2節：計画の目標	115
1. 本計画の基本理念と基本方針	115
2. 計画の目標	117
第3節：具体的に進める事業	119
1. 具体的施策の概要とその実施事業	119
第4節：計画の推進	150
1. 計画の期間	150
2. 計画の管理体制	151
資料編	資－1
1. 黒潮町地域公共交通活性化協議会設置規約	資－2
2. 黒潮町地域公共交通活性化協議会委員名簿	資－6
3. 黒潮町地域公共交通活性化協議会の開催概要	資－7

黒潮町地域公共交通計画策定に向けて

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。

第 1 章：本町の現況

第 1 節：社会的現況

第 2 節：公共交通の現況

第 3 節：地域の交通安全

第 1 節：社会的現況

1. 本町の概略

(1) 本町の位置

本町は高知県の西南部に位置し、北東部を四万十町、北西部は四万十市と隣接している。

県庁所在地（高知市）から本庁舎までは、直線距離で約 76 k m となっている。

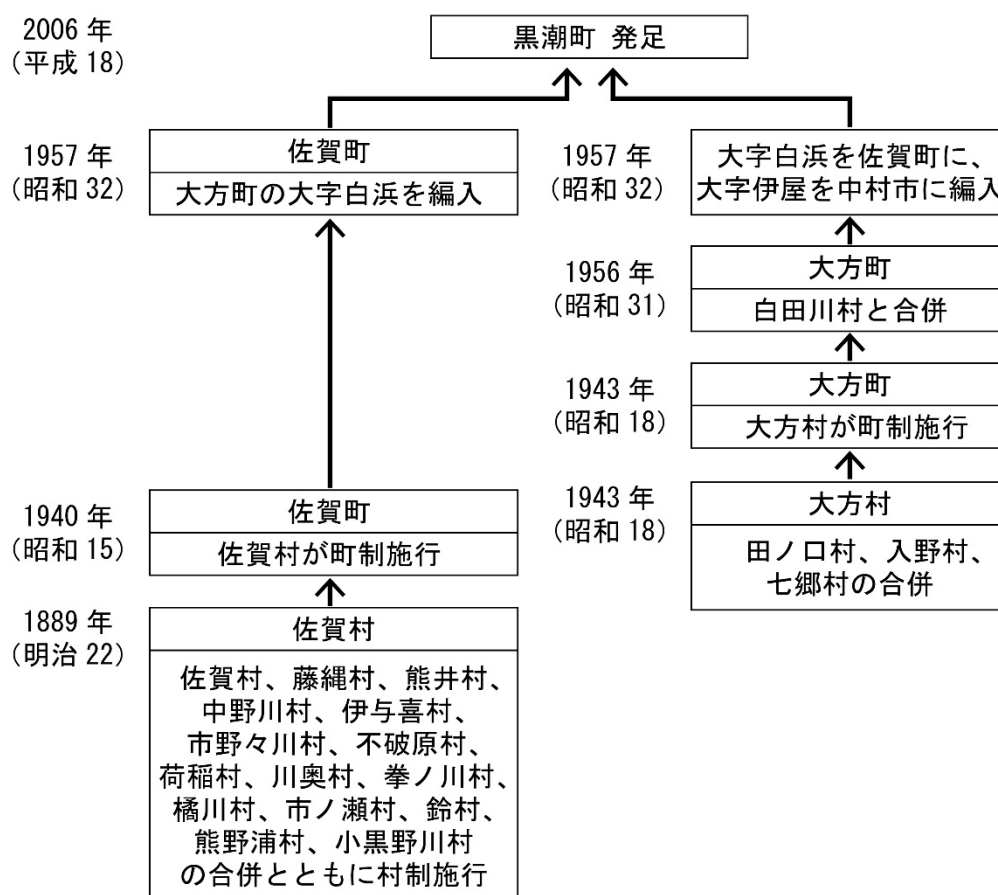


(2) 本町の沿革

本町は、2006（平成 18）年 3 月 20 日に幡多郡佐賀町と大方町が合併して発足した。それまでの自治体合併による変遷は次の通りである。

本計画では旧佐賀町を「佐賀地域」、旧大方町を「大方地域」と表現する。

図：本町の変遷



(3) 本町の地勢

本町は高知県の西南部に位置し、大小の連山により北東部を四万十町、北西部を四万十市と接している。

北東から南西にかけ細長い地形をなすため、東西で対照的な海岸線を有し、東側は断崖絶壁のリアス式海岸、西側は砂浜などのなだらかな海岸で形成されている。

町の面積は188.46平方メートル、そのうち約80%は森林が占めている。

海岸部の地域は大半が人家の密集した、比較的規模の大きな集落で形成されている一方で、山間部は小規模な集落が多くなっている。

気候は、過去5箇年（2017～2021年）の平均気温は17.0℃、平均降水量は2,919mmと高温多湿であり、植物の育成には良好な条件が整っているが、近年多発する豪雨や台風の進路となることも多く、災害を受けやすい地域であり、南海トラフ地震に関する津波高は日本一となる最大34m、震度分布は、最大震度7と想定されている。

図：本町の地勢

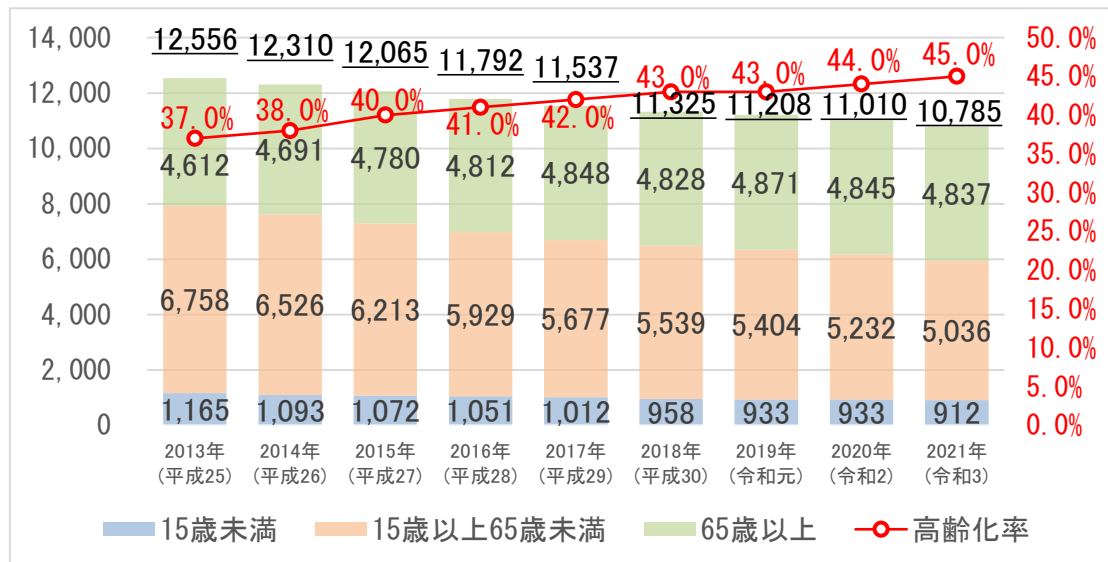


2. 人口及び世帯数

(1) 人口の推移と将来推計

人口は減少傾向が続いており、高齢化率は45%となっている。

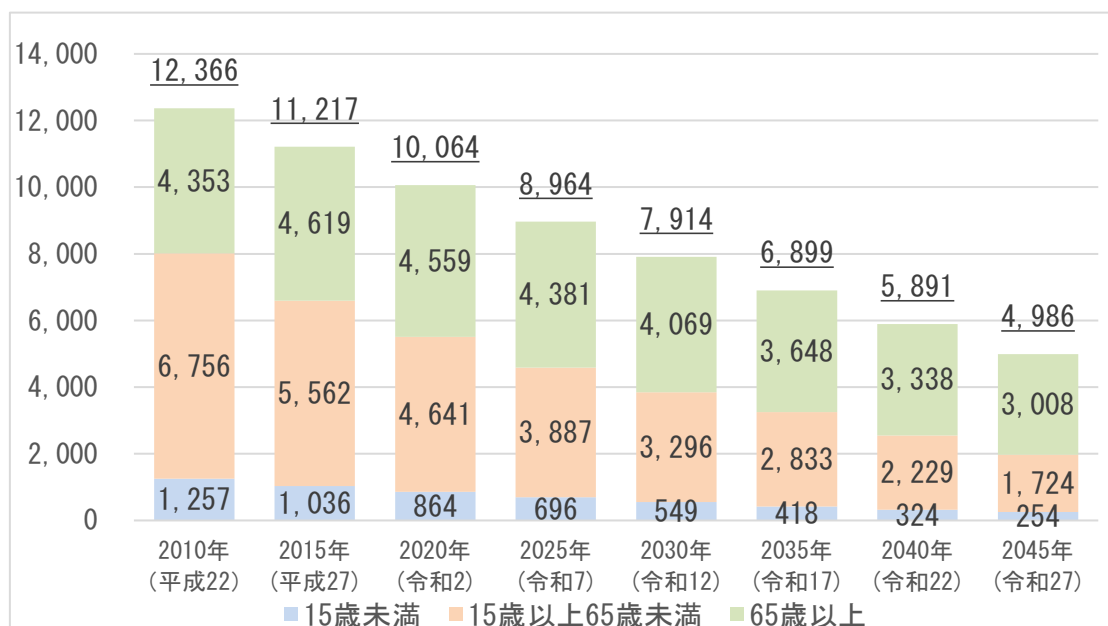
図：人口（年齢3区分）と高齢化率の推移（各年とも4月1日現在）



出典：黒潮町住民基本台帳

最新の人口将来推計では、およそ20年後となる2045年には本町の人口は現在の半分以下に減少することが示されている。その時の高齢化率は60%を超え、15歳未満の年少人口は254人（5.1%）と予測されている。

表：本町の将来人口推計



出典：国立社会保障・人口問題研究所

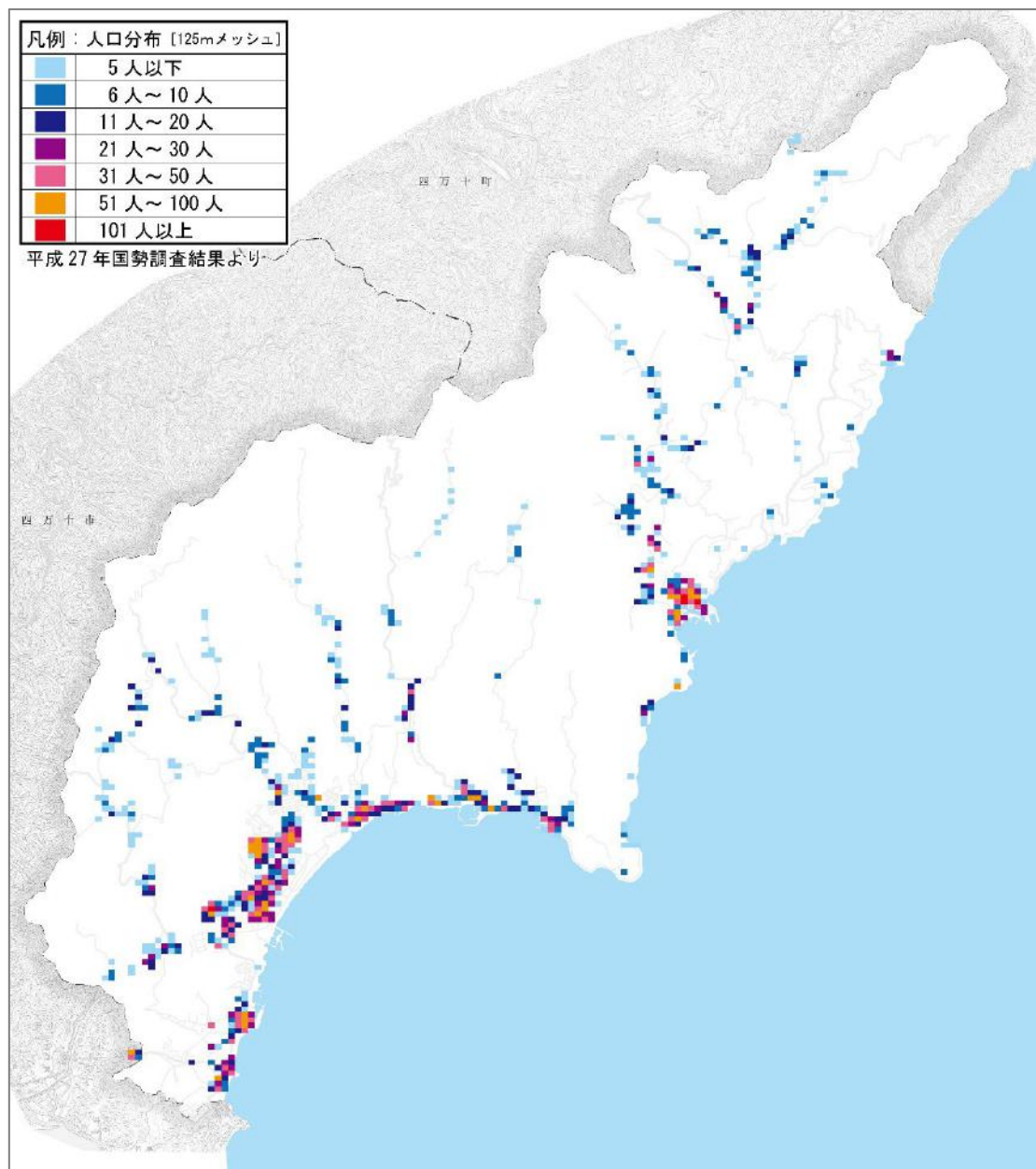
「日本の地域別将来推計人口（2018（平成30）年推計）」

(2) 人口分布

国道 56 号に沿って人口が分布しており、特に大方地域では入野地区、鞭地区、佐賀地域では佐賀地区にそれぞれ人口が集積している。

国道 56 号から谷筋に沿って山間部にも人口が点在していることが分かる。

図：人口分布



出典：2015（平成 27）年 国勢調査結果

(3) 行政区別に見た人口と世帯数

本町の2021（令和3）年4月の人口（住民基本台帳）は10,785人、世帯数は5,458世帯となっており、1世帯当たりの平均世帯構成人員数は1.98人と2.0人を下回っている。

表：本町の世帯数及び人口〔2021（令和3）年4月1日現在〕

世帯数及び人口：大方地域					世帯数及び人口：佐賀地域				
行政区	世帯数	男性	女性	人口	行政区	世帯数	男性	女性	人口
㉔ 灘	25	23	18	41	① 鈴	36	36	30	66
㉓ 伊田浦	123	101	112	213	② 市野瀬	18	12	19	31
㉒ 伊田郷	43	45	38	83	③ 佐賀橋川	37	34	37	71
㉑ 有井川	100	83	104	187	④ 拳ノ川	67	77	87	164
㉐ 上川口浦	138	128	131	259	⑤ 拳ノ川団地	9	11	13	24
㉏ 上川口郷	69	58	64	122	⑥ 荷稻	33	30	37	67
㉍ 王迎	83	96	105	201	⑦ 川奥	47	40	55	95
㉌ 王無	36	45	52	97	⑧ 小黒ノ川	10	11	12	23
㉋ 蟻川	120	117	124	241	⑨ 中ノ川	21	16	22	38
㉊ 浮津	76	64	71	135	⑩ 不破原	30	24	29	53
㉉ 鞭	333	317	338	655	⑪ 市野々川団地	9	4	8	12
㉈ 口湊川	26	34	25	59	⑫ 市野々川	39	29	42	71
㉇ 奥湊川	52	45	47	92	⑬ 伊与喜	55	56	61	117
㉆ 小川	47	53	48	101	⑭ 熊井	26	28	23	51
㉅ 田村	65	69	74	143	⑮ 藤縄	34	38	42	80
㉄ 加持本村	49	37	65	102	⑯ 熊野浦	25	24	26	50
㉃ 本谷	17	11	11	22	⑰ 上分	96	102	115	217
㉂ 大屋式	33	29	40	69	⑱ 坂折	88	107	110	217
㉁ 大井川	15	15	14	29	⑲ 馬地	42	46	50	96
㉔ 早咲	304	300	292	592	⑳ 下分	53	56	51	107
㉓ 浜の宮	126	124	124	248	㉑ 町分	76	66	81	147
㉒ 町	46	36	49	85	㉒ 大和田	66	54	74	128
㉑ 万行	271	248	265	513	㉓ 浜町	172	164	171	335
㉐ 入野本村	161	153	182	335	㉔ 明神	151	144	107	251
㉏ 錦野	332	315	384	699	㉕ 会所	110	108	101	209
㉍ 芝	128	126	127	253	㉖ 横浜	142	131	141	272
㉌ 馬荷	102	90	112	202	㉗ 白濱	38	34	33	67
㉋ 大方橋川	7	6	7	13	㉘ かしま荘	10	2	8	10
㉊ 御坊畑	49	49	49	98	佐賀地域計	1,540	1,484	1,585	3,069
㉉ 上田の口	106	83	102	185					
㉈ 緑野	104	128	131	259					
㉇ 下田の口	186	167	212	379					
㉆ 田野浦	294	286	300	586					
㉅ 出口	154	161	158	319					
㉄ シーサイドホーム	11	3	8	11					
㉃ 大方誠心園	58	37	22	59					
㉂ 大方生華園	29	22	7	29					
大方地域計	3,918	3,704	4,012	7,716					

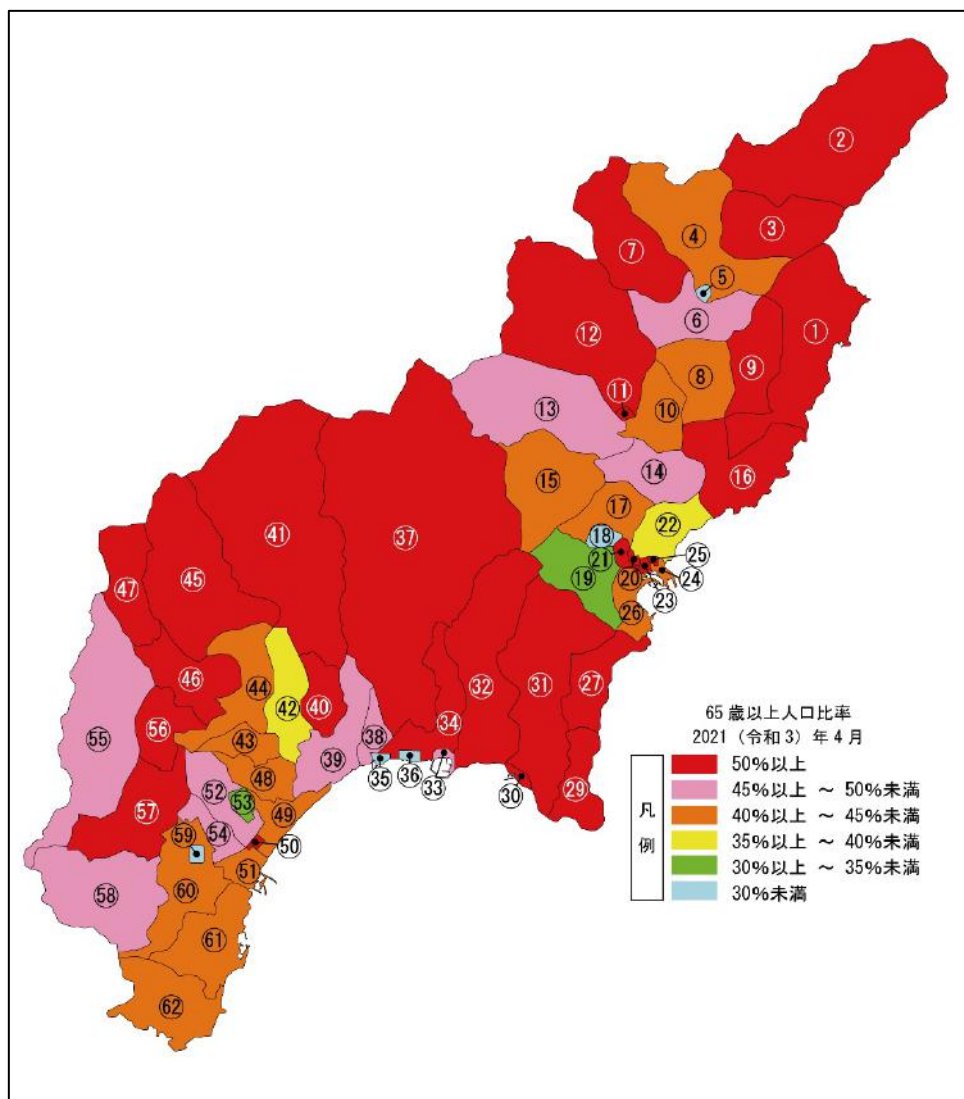
	世帯数	男性	女性	人口
黒潮町計	5,458	5,188	5,597	10,785

出典：黒潮町住民基本台帳

(4) 行政区別に見た高齢化率

高齢化率が 50%を超えた行政区（限界集落）が 27 地区となっている。

図：行政区別に見た高齢化率〔2021（令和 3）年 4 月 1 日現在〕



佐賀地域							
行政区	高齢化率	行政区	高齢化率	行政区	高齢化率	行政区	高齢化率
① 鈴	65.2%	⑧ 小黒ノ川	43.5%	⑮ 藤縄	43.8%	⑳ 大和田	39.8%
② 市野瀬	61.3%	⑨ 中ノ川	57.9%	⑯ 熊野浦	70.0%	㉑ 浜町	53.7%
③ 佐賀橋川	56.3%	⑩ 不破原	41.5%	⑰ 上分	41.9%	㉒ 明神	40.2%
④ 拳ノ川	40.2%	⑪ 市野々川団地	58.3%	⑱ 坂折	26.3%	㉓ 会所	51.2%
⑤ 拳ノ川団地	4.2%	⑫ 市野々川	53.5%	⑲ 馬地	34.4%	㉔ 横浜	41.5%
⑥ 荷稻	49.3%	⑬ 伊与喜	47.0%	㉀ 下分	54.2%	㉕ 白濱	59.7%
⑦ 川奥	57.9%	⑭ 熊井	47.1%	㉁ 町分	50.3%	㉖ かしま荘	100.0%

大方地域							
行政区	高齢化率	行政区	高齢化率	行政区	高齢化率	行政区	高齢化率
㉑ 灘	56.1%	㉙ 鞭	45.6%	㉗ 浜の宮	44.4%	㉓ 緑野	29.3%
㉒ 伊田浦	58.7%	㉚ 口湊川	52.5%	㉘ 町	51.8%	㉔ 下田の口	40.9%
㉓ 伊田郷	62.7%	㉛ 奥湊川	65.2%	㉙ 万行	42.1%	㉕ 田野浦	44.7%
㉔ 有井川	51.9%	㉜ 小川	37.6%	㉚ 入野本村	47.8%	㉖ 出口	44.5%
㉕ 上川口浦	46.7%	㉝ 田村	41.3%	㉛ 錦野	34.3%	㉗ シーサイドホーム	100.0%
㉖ 上川口郷	59.0%	㉞ 加持本村	43.1%	㉜ 芝	48.6%	㉘ 大方誠心園	10.2%
㉗ 王迎	23.4%	㉟ 本谷	72.7%	㉝ 馬荷	46.0%	㉙ 大方生華園	20.7%
㉘ 王無	18.6%	㊱ 大屋式	55.1%	㉞ 大方橋川	53.8%		
㉙ 蟻川	59.8%	㊲ 大井川	58.6%	㉟ 御坊畑	51.0%		
㊱ 浮津	48.9%	㊳ 早咲	43.6%	㊱ 上田の口	49.2%		

出典：黒潮町住民基本台帳

3. 主要集客施設

(1) 公共施設

大方地域に役場本庁が設置され、佐賀地域には支所が置かれている。

国道 56 号沿線に警察駐在所や保健福祉関連施設などが置かれ、山間部には集落活動センターが置かれている。

図：公共施設の分布



出典：黒潮町

(2) 学校施設・保育所

本町唯一の高等学校である大方高等学校が入野地区に立地している。

本町には 4 ケ所の保育所、8 ケ所の小学校、2 ケ所の中学校、そして高等学校が 1 ケ所それぞれあり、その大部分が国道 56 号沿線に立地している。

図：学校施設・保育所の分布



出典：黒潮町

(3) 病院・診療所

本町には診療所・クリニックの医療機関が4ヶ所、歯科医院等が5ヶ所立地している。

図：病院・診療所の分布



出典：タウンページ高知県版より、病院、医院、歯科を抽出

(4) 商業施設

入野地区と佐賀地区に量販店が立地している。多くの商業施設が国道 56 号の沿線に集まっていることがわかる。

図：主な商業施設(食料品を主に扱う)の分布



出典：タウンページ高知県版より、スーパー、食料品店、コンビニエンスストアを抽出
また、地区別ヒアリングの結果を追加記載

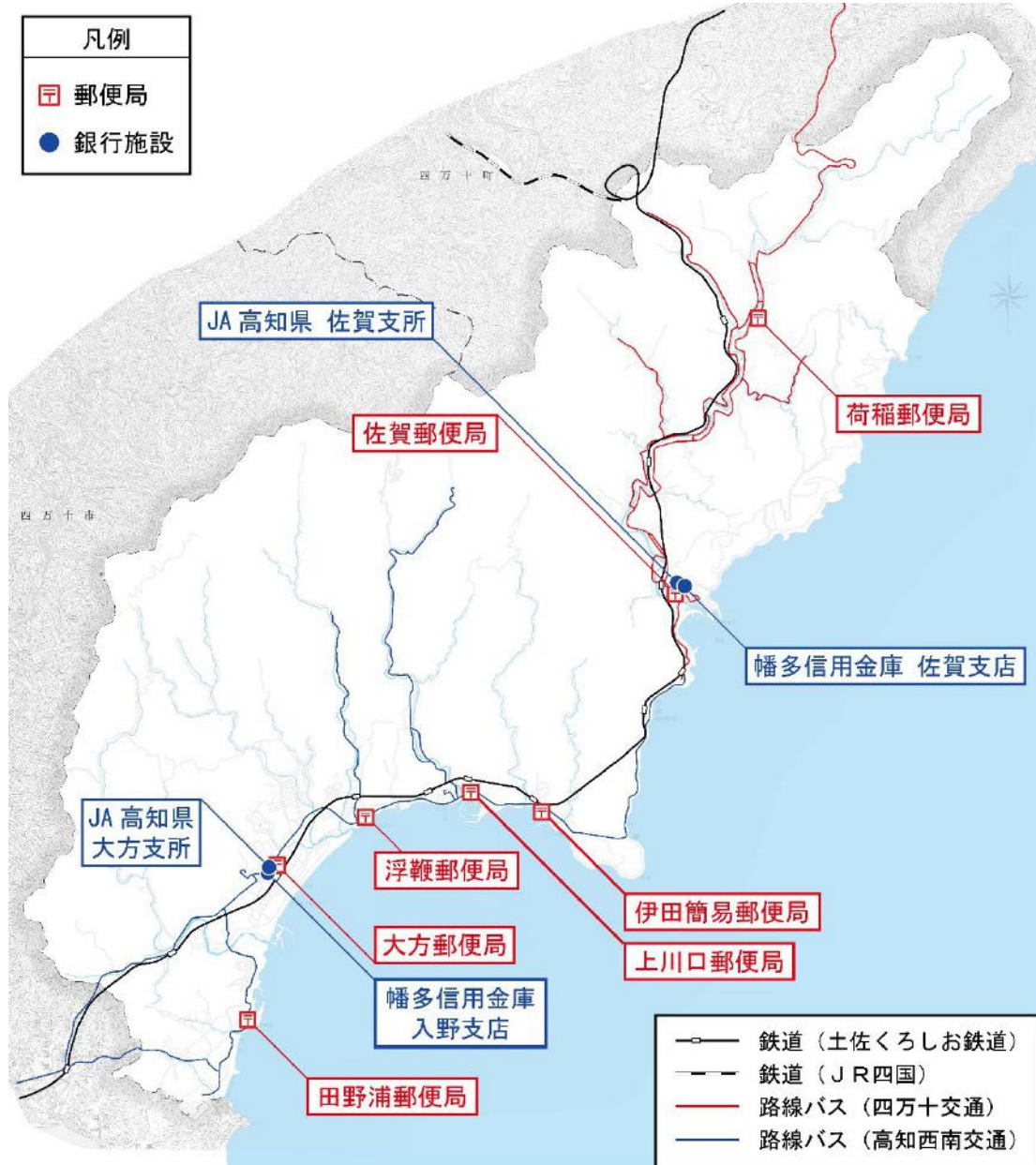
本町内の移動販売の概要

事業者	備考
とくし丸 (サニーマートFCみやたエイト窪川店) (サニーマート四万十店)	火曜・金曜：拳ノ川、荷稻、川奥、上田の口、馬荷、御坊畑 水曜：佐賀、伊与喜、市野々川、鈴、橘川、熊野浦、 上川口、蜷川、奥湊川、加持、田野浦、出口 金曜：入野、田野浦
野村商店	田野浦の野村商店が運営している。

(5) 郵便局・銀行施設

本町には7ヶ所の郵便局と4ヶ所の銀行施設が分布している。

図：郵便局・銀行施設の分布



出典：郵便局、JA 高知県、幡多信用金庫
ホームページを抽出

(6) 観光関連施設

町内各地の特徴を活かした観光地及び観光施設が立地している。

図：観光地・観光施設の分布



出典：黒潮町

4. 町民の消費動向

町内の消費ニーズの多くが町外に流出していることが分かる。

県内の他の自治体では、生鮮食品や最寄品は少なくとも自治体内で購入している例が多く見られるが、本町の地元購買率は最寄品が 35.3%、生鮮食品が 36.7%と、低い値になっている。なお、四万十市（最寄品 92.7%、生鮮食品 93.5%）、四万十町（最寄品 83.1%、生鮮食品 84.3%）と、地元購買率を隣接する自治体と比較しても、低くなっている。

本町から流出した消費ニーズの多くは四万十市に向かっていることが分かる。

表：黒潮町民の区分別購入の概要

購入する自治体	区分	量販店	ドラッグストア	大型の専門店	商店	直売店	その他	地元購買率
黒潮町内	最寄品	22.2%	5.1%	0.2%	1.8%	3.1%	2.9%	35.3%
	買回品	0.8%	—	—	1.8%	—	0.3%	2.8%
	中間品	1.3%	7.5%	0.3%	1.0%	—	1.0%	11.0%
	生鮮食品	25.5%	0.7%	—	1.8%	6.2%	2.5%	36.7%
四万十市	最寄品	44.6%	8.6%	0.4%	1.3%	0.4%	2.0%	
	買回品	24.3%	0.3%	23.3%	5.9%	—	4.1%	
	中間品	22.8%	17.0%	17.5%	6.8%	—	2.8%	
	生鮮食品	50.9%	0.7%	—	0.7%	0.7%	2.2%	
高知市	最寄品	—	—	—	—	—	—	
	買回品	14.2%	—	1.0%	—	—	0.5%	
	中間品	3.8%	—	0.3%	—	—	—	
	生鮮食品	—	—	—	—	—	—	
四万十町	最寄品	4.2%	0.9%	—	—	—	—	
	買回品	—	—	—	—	—	—	
	中間品	0.8%	1.8%	0.3%	0.8%	—	0.5%	
	生鮮食品	5.5%	—	—	—	—	—	

出典：2016（平成 28）年度 県民消費動向調査（高知県）

表の見方

- ・最寄品：生鮮食品、一般食料品、日用雑貨・台所用品の買い物先支持率の平均値
- ・買回品：紳士服、婦人服、くつ・カバンの買い物先支持率の平均値
- ・中間品：医薬品・化粧品、書籍・文具、シャツ・下着類の買い物先支持率の平均値
- ・生鮮食品：肉、魚、青果の買い物先支持率の平均値
- ・最寄品、買回品、中間品、生鮮食品の区分毎に、1 位の購入先を■、2 位の購入先を■で表示

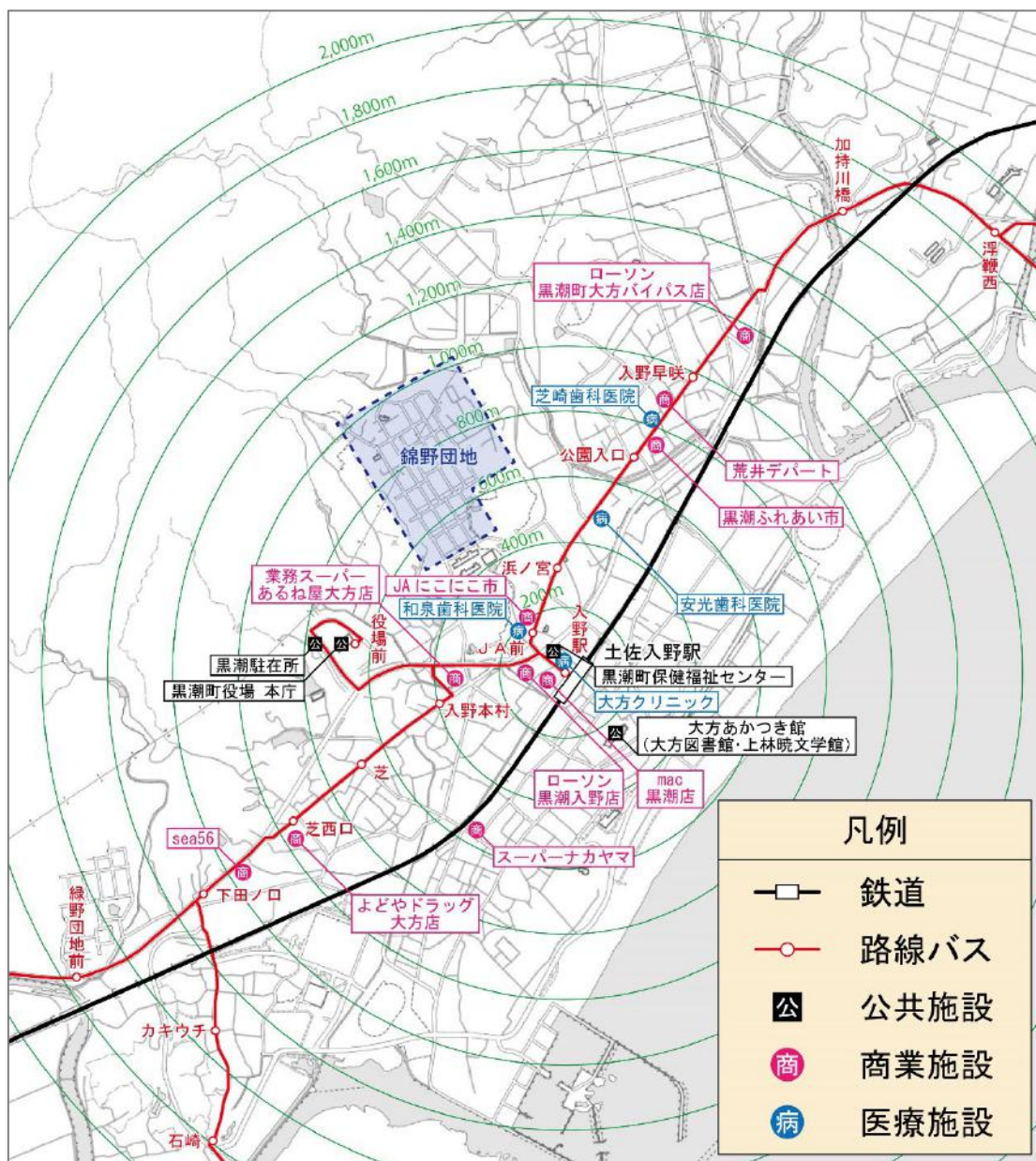
(1) 入野地区

旧国道 56 号の沿線に商業施設が点在しており、その範囲は 2k mを超えている。
この旧国道 56 号沿線を中心に路線バスが運行している。

土佐入野駅前には大方クリニックや mac 黒潮店、業務スーパーあるね屋などの集客施設が立地している。

1971（昭和 46）年より分譲が開始され、高台に 300 戸を超える錦野団地では、最も奥まった分譲地は高低差に加えて国道まで直線距離でおよそ 800mあるものの、路線バスなどの公共交通機関の乗り入れがされていない。

図：入野地区の拡大図〔地理院地図を加工〕



佐賀地区で多くの人が集まるみやた佐賀店前バス停を中心として、中心市街地の現況をまとめた。

図：佐賀地区の拡大図〔地理院地図を加工〕



第2節：公共交通の現況

1. 公共交通ネットワーク

(1) 広域公共交通網

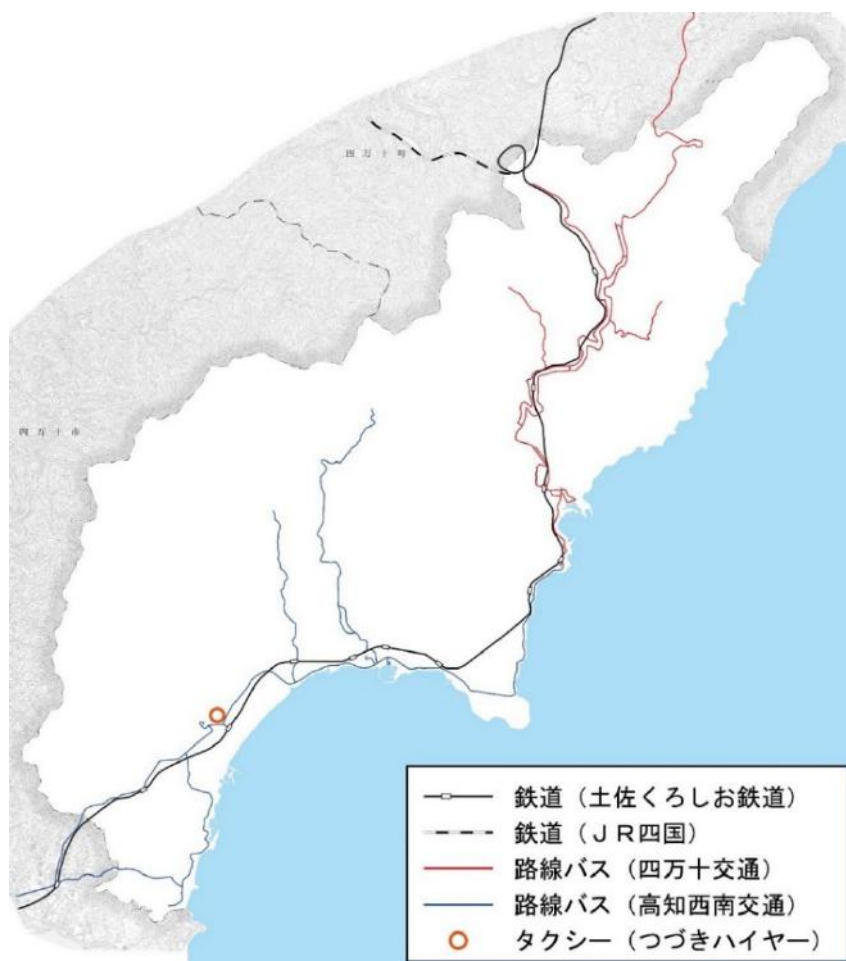
本町の広域公共交通網として、土佐くろしお鉄道の中村・宿毛線が運行している。また、高知西南交通の高速バス「しまんとブルーライナー（宿毛・中村－神戸・大阪・京都）」と「しまんとエクスプレス（宿毛・中村－新宿）※令和3年度の年末年始は運休」が運行しており、町内ではJA前（大方）と佐賀の各停留所にて乗降が可能となっている。

一部の路線バスも町境を超えて四万十町窪川方面や四万十市中村方面に延びている。

(2) 地域内公共交通網

本町の公共交通ネットワークを構成する乗合輸送機関として、鉄道（土佐くろしお鉄道）と路線バス（高知西南交通、四万十交通）が運行している。また、タクシーは入野地区の1事業者（つづきハイヤー）のみが営業を行っている。

図：公共交通ネットワーク



2. 鉄道

(1) 運行概要〔鉄道〕

本町における鉄道は、主に土佐くろしお鉄道の中村・宿毛線であり、町内に 11 の駅が設置されている。

土佐佐賀駅と土佐入野駅には全ての特急列車が停車しており、一部の特急列車が土佐上川口駅にも停車している。

図：鉄道路線図



(2) 運行ダイヤ〔鉄道〕

土佐くろしお鉄道中村・宿毛線は、普通列車が 9 往復、土佐入野駅と土佐佐賀駅そして一部の便が停車する土佐上川口駅の特急列車が 9 往復運行している。

土佐入野駅と高知駅を特急列車が、最速 1 時間 32 分でつないでいる。

表：中村・宿毛線 普通列車上り便運行ダイヤ

始発駅	西大方	土佐入野	浮鞭	海の王迎	土佐上川口	有井川	土佐白浜	佐賀公園	土佐佐賀	伊与喜	荷稲	行き先
宿毛	7:27	7:31	7:37	7:39	7:41	7:44	7:49	7:51	7:54	7:58	8:03	窪川
宿毛	8:09	8:13	8:17	8:20	8:22	8:25	8:29	8:32	8:51	8:55	9:00	窪川
中村	10:12	10:16	10:20	10:22	10:24	10:27	10:31	10:34	10:43	10:46	10:52	窪川
中村	12:11	12:14	12:18	12:21	12:23	12:25	12:30	12:32	12:35	12:38	12:44	窪川
中村	13:57	14:01	14:05	14:08	14:10	14:13	14:17	14:20	14:25	14:29	14:34	窪川
中村	15:39	15:43	15:47	15:49	15:51	15:54	15:58	16:00	16:03	16:07	16:12	窪川
宿毛	17:09	17:13	17:19	17:21	17:23	17:26	17:30	17:32	17:37	17:41	17:47	窪川
宿毛	19:06	19:10	19:16	19:19	19:21	19:23	19:28	19:31	19:34	19:37	19:43	窪川
宿毛	20:06	20:10	20:13	20:16	20:18	20:21	20:26	20:28	20:31	20:35	20:40	窪川

表：中村・宿毛線 普通列車下り便運行ダイヤ

始発駅	荷稲	伊与喜	土佐佐賀	佐賀公園	土佐白浜	有井川	土佐上川口	海の王迎	浮鞭	土佐入野	西大方	行き先
窪川	6:15	6:20	6:26	6:30	6:32	6:36	6:39	6:41	6:44	6:48	6:51	宿毛
窪川	7:07	7:12	7:18	7:21	7:24	7:28	7:31	7:33	7:37	7:40	7:44	宿毛
窪川	8:42	8:47	8:51	8:54	8:57	9:01	9:04	9:06	9:09	9:12	9:16	中村
窪川	10:29	10:35	10:39	10:42	10:44	10:48	10:51	10:53	10:56	11:00	11:03	中村
窪川	12:24	12:29	12:35	12:38	12:41	12:45	12:48	12:50	12:54	12:57	13:01	中村
窪川	14:16	14:21	14:25	14:28	14:31	14:35	14:38	14:40	14:44	14:47	14:51	中村
窪川	15:50	15:56	16:03	16:07	16:09	16:14	16:17	16:19	16:22	16:26	16:29	中村
窪川	17:28	17:33	17:37	17:41	17:43	17:47	17:50	17:52	17:57	18:00	18:04	宿毛
窪川	18:48	18:53	18:57	19:00	19:03	19:07	19:10	19:12	19:16	19:19	19:23	宿毛

2021（令和 3）年 11 月 20 日現在

表：土佐入野駅発列車の時刻表

窪川・高知行き		中村・宿毛行き	
6:15	高知行	6:48	宿毛行
7:07	高知行	7:40	宿毛行
7:31	窪川行	9:12	中村行
8:13	窪川行	9:57	中村行
9:31	高知行	11:00	中村行
10:16	窪川行	11:26	中村行
11:18	高知行	12:57	中村行
12:14	窪川行	13:17	中村行
13:31	高知行	14:47	中村行
14:01	窪川行	15:25	中村行
15:17	高知行	16:26	中村行
15:43	窪川行	17:21	中村行
16:55	高知行	18:00	宿毛行
17:13	窪川行	18:40	宿毛行
17:54	高知行	19:19	宿毛行
19:10	窪川行	20:42	中村行
19:41	高松行	21:33	中村行
20:10	窪川行	23:02	中村行

表：土佐佐賀駅発列車の時刻表

窪川・高知行き	中村・宿毛行き
6:26 高知行	6:26 宿毛行
7:18 高知行	7:18 宿毛行
7:54 窪川行	8:51 中村行
8:51 窪川行	9:45 中村行
9:45 高知行	10:39 中村行
10:43 窪川行	11:15 中村行
11:36 高知行	12:35 中村行
12:35 窪川行	13:06 中村行
13:43 高知行	14:25 中村行
14:25 窪川行	15:12 中村行
15:32 高知行	16:03 中村行
16:03 窪川行	17:10 中村行
17:10 高知行	17:37 宿毛行
17:37 窪川行	18:29 宿毛行
18:05 高知行	18:57 宿毛行
19:34 窪川行	20:31 中村行
19:53 高松行	21:22 中村行
20:31 窪川行	22:51 中村行

2021（令和3）年11月20日現在

(3) 運賃 [鉄道]

表：中村・宿毛線の普通旅客運賃表

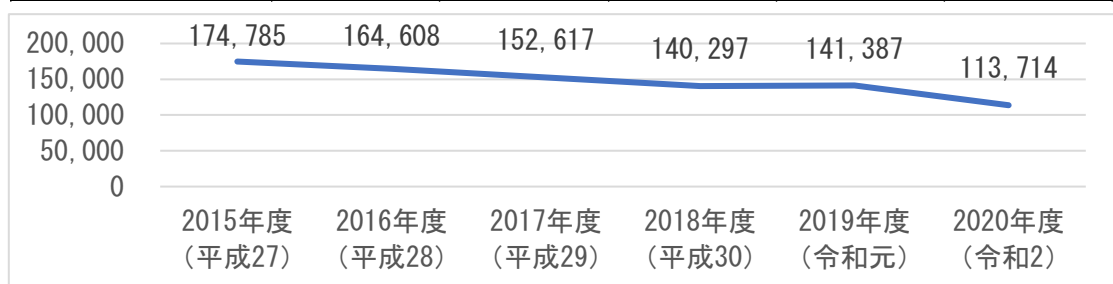
宿毛														
630	中村													
780	210	西大方												
880	260	170	土佐入野											
880	340	210	170	浮鞭										
1,000	410	260	210	170	海の王迎									
1,000	410	260	210	170	170	土佐上川口								
1,000	480	340	260	210	170	170	有井川							
1,110	550	410	340	260	210	210	210	土佐白浜						
1,110	550	410	340	260	260	260	210	170	佐賀公園					
1,220	630	480	410	340	340	260	260	210	170	土佐佐賀				
1,220	710	550	480	410	340	340	340	210	210	170	伊与喜			
1,350	780	630	550	480	480	480	410	340	340	260	210	荷稻		
1,630	1,110	1,000	880	880	880	780	780	710	630	550	550	410	窪川	

(4) 利用状況の推移 [鉄道]

緩やかに減少傾向にあった利用者数であるが、2020（令和2）年初頭より始まったコロナ禍の影響を受けて、2020年度の減少率が大きくなっている。

表：中村・宿毛線の年度別利用状況／下表：本町内の駅年度別利用状況

駅	2015年度 (平成27)		2016年度 (平成28)		2017年度 (平成29)		2018年度 (平成30)		2019年度 (令和元)		2020年度 (令和2)	
	乗降合計	1日平均	乗降合計	1日平均	乗降合計	1日平均	乗降合計	1日平均	乗降合計	1日平均	乗降合計	1日平均
宿毛	186,539	511	171,988	471	175,121	480	173,074	474	150,672	412	114,278	313
東宿毛	14,016	38	13,928	38	10,261	28	9,537	26	8,804	24	8,335	23
平田	46,830	128	41,805	115	36,857	101	33,448	92	36,753	100	32,140	88
工業団地	19,969	55	9,057	25	8,878	24	12,226	33	7,123	19	4,866	13
有岡	30,969	85	44,406	122	44,861	123	35,725	98	29,648	81	16,491	45
国見	1,413	4	867	2	1,089	3	4,333	12	4,011	11	2,378	7
具同	38,821	106	36,000	99	29,329	80	29,172	80	28,934	79	25,699	70
中村	361,310	990	342,722	939	357,139	978	336,883	923	307,998	842	207,400	568
古津賀	39,988	110	35,370	97	29,692	81	38,649	106	34,914	95	30,960	85
西大方	3,443	9	4,461	12	4,397	12	4,032	11	2,522	7	1,934	5
土佐入野	82,339	226	75,926	208	68,513	188	57,924	159	57,284	157	52,120	143
浮鞭	7,776	21	8,391	23	5,016	14	8,214	23	8,200	22	7,436	20
海の王迎	3,441	9	841	2	2,023	6	1,443	4	2,149	6	475	1
土佐上川口	6,750	18	8,467	23	5,817	16	4,183	11	5,406	15	4,117	11
有井川	4,875	13	6,033	17	3,279	9	3,961	11	3,668	10	2,191	6
土佐白浜	144	0	105	0	76	0	72	0	255	1	61	0
佐賀公園	974	3	956	3	1,206	3	1,331	4	756	2	382	1
土佐佐賀	48,936	134	45,710	125	49,955	137	44,692	122	48,085	131	35,801	98
伊与喜	7,753	21	6,103	17	7,141	20	7,655	21	5,966	16	4,079	11
荷稻	8,354	23	7,615	21	5,194	14	6,790	19	7,096	19	5,118	14
若井	9,344	26	7,794	21	7,668	21	6,372	17	6,222	17	6,681	18
窪川	109,103	299	106,319	291	118,514	325	111,722	306	110,250	301	67,367	185
本町計	174,785	479	164,608	451	152,617	418	140,297	384	141,387	386	113,714	312
年度計	1,033,087	3,309	974,864	2,671	972,026	2,663	931,438	2,552	866,716	2,368	630,309	1,727



出典：土佐くろしお鉄道資料より

3. 路線バス

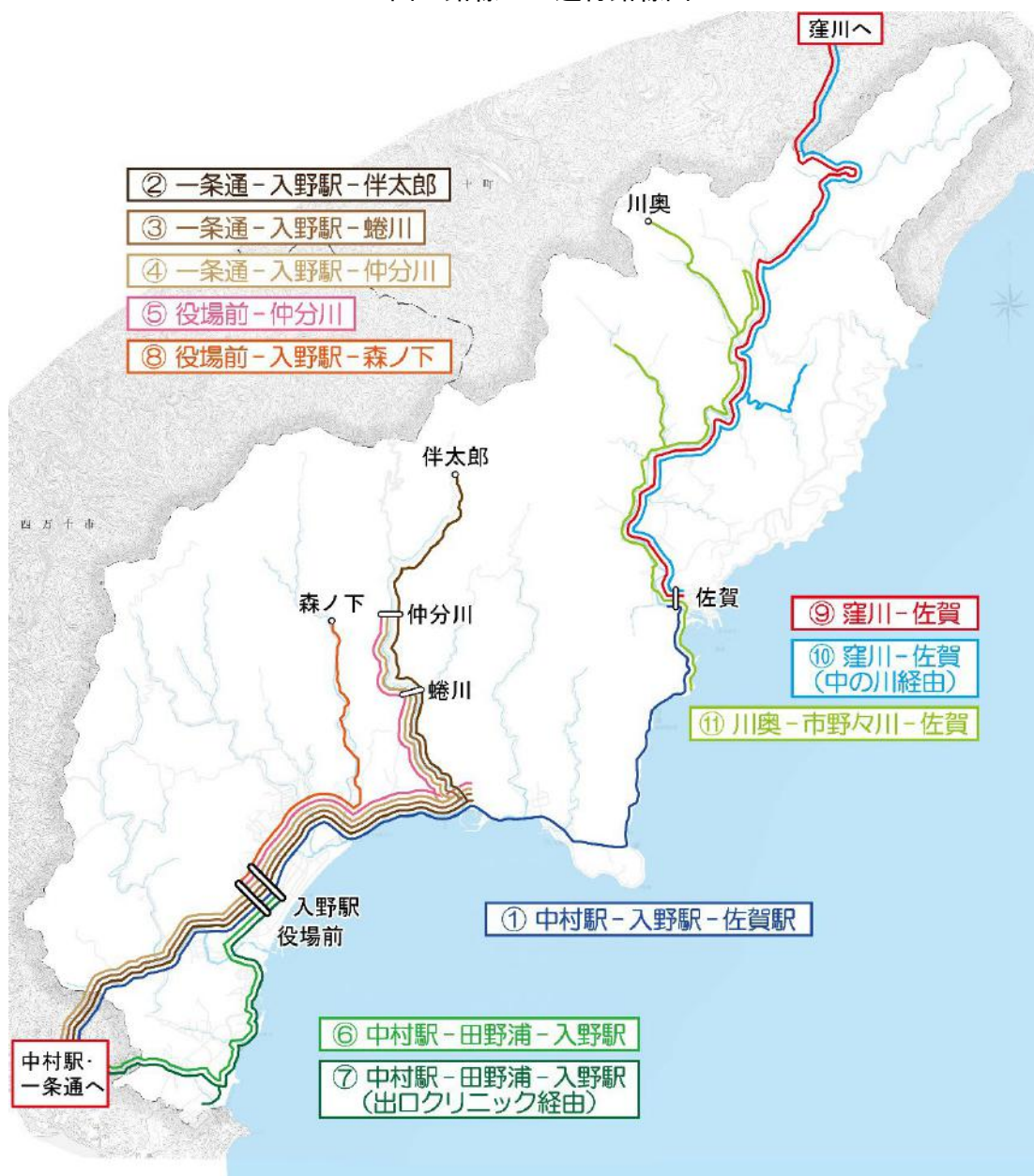
(1) 運行概要〔路線バス〕

本町における路線バスは、四万十町窪川に本社営業所を置く四万十交通と、四万十市中村に本社営業所を置く高知西南交通の2社が運行している。

四万十交通は主に窪川と佐賀の区間を運行しており、他の路線は高知西南交通が運行している。

2社ともに本町内に営業所や出張所などの運行管理上の拠点は設置していない。

図：路線バス運行路線図



(2) 運賃 [路線バス]

高知西南交通の路線バスについて、幹線となる「中村駅－入野駅－佐賀駅」と「中村駅－田野浦－入野駅」は 100 円区切りの運賃体系となっているが、その他の路線は 10 円単位の細かい区切りとなっており、同一区間であっても異なる運賃になる場合がある。

四万十交通の路線バスについては、「川奥－市野々川－佐賀（通称：対岸町道路線）」が実証運行期間中は 1 回乗車 100 円での利用が可能となっている。

表：入野駅バス停から主な行き先への運賃

中村駅－入野駅 －佐賀駅	一条通－入野駅 －伴太郎	中村駅－田野浦 －入野駅	役場前－入野駅 －森ノ下
佐賀駅 : 700 円	伴太郎 : 580 円	役場前 : 100 円	森ノ下 : 340 円
王無の浜 : 200 円	王無の浜 : 280 円	下田ノ口 : 100 円	役場前 : 130 円
役場前 : 100 円	役場前 : 130 円	田野浦 : 200 円	
下田ノ口 : 100 円	下田ノ口 : 180 円	一条通 : 600 円	
一条通 : 400 円	中村駅 : 410 円	中村駅 : 600 円	
中村駅 : 400 円	一条通 : 470 円		

表：佐賀駅前バス停から主な行き先への運賃

窪川－佐賀	川奥－市野々川－ 佐賀
伊与喜 : 270 円	1 回乗車 100 円
不破原 : 320 円	
拳ノ川 : 530 円	
市野瀬 : 640 円	
窪川駅 : 960 円	

(3) 運賃決済 [ＩＣカードですか]

高知西南交通、四万十交通ともに、運賃決済及び定期券として、ＩＣカードですかを導入している。



写真：ＩＣカードですか

表：黒潮町内のＩＣカードですか所有者
2022（令和４）年１月現在

大人用カード	37 人
小児用カード	3 人
ナイスエイジ用カード	19 人
合 計	59 人

出典：株式会社ですか

(4) 運行ダイヤ [路線バス]

2021 (令和 3) 年 3 月 31 日現在

表：入野駅バス停発の時刻表

□印：土曜日・休日運休
△印：学校都合で時刻変更有

①中村駅-入野駅-佐賀駅	
中村駅方面行き	佐賀方面行き
9:47	8:49
12:27	11:29
17:42	16:44

②一条通-入野駅-伴太郎	
中村方面行き	伴太郎行き
□ 7:36	12:28
13:32	

③一条通-入野駅-蜷川	
中村駅方面行き	
□ 8:24	

④一条通-入野駅-仲分川	
仲分川行き	
□ 16:14	

⑤役場前-仲分川	
役場前行き	仲分川行き
□ 17:00	□ 17:50

⑥中村駅-田野浦-入野駅	
中村方面行き	
□ 7:06	

⑦中村駅-田野浦-入野駅 (出口クリニック経由)	
中村駅方面行き	
□ 8:45	
□ 13:15	

⑧役場前-入野駅-森ノ下	
役場前行き	森ノ下行き
□ 7:37	□ 11:35
□ 12:12	□ 17:50

表：佐賀駅（佐賀駅前）バス停発の時刻表

①中村駅-入野駅-佐賀駅	
中村駅方面行き	
9:20	
12:00	
17:15	

⑨窪川-佐賀	
窪川方面行き	佐賀行き
13:07	13:00
17:07	17:02

⑩窪川-佐賀 (中の川経由)	
窪川方面行き	佐賀行き
8:07	8:00

⑪川奥-市野々川-佐賀(月・水・金)		
川奥方面行き	みやた佐賀店前行き	備考
9:43	8:44	
13:18	※ 11:36	※ 水曜日のみ、かしま荘経由
16:13	15:06	

表：始発バス停発の時刻表

□印：土曜日・休日運休
△印：学校都合で時刻変更有

①中村駅-入野駅-佐賀駅	
中村駅発	佐賀駅発
8:20	9:20
11:00	12:00
16:15	17:15

②一条通-入野駅-伴太郎	
一条通発	伴太郎発
12:03	7:04
	13:00

③一条通-入野駅-蜷川	
蜷川発	
□ 8:05	

④一条通-入野駅-仲分川	
一条通発	
□ 15:44	

⑤役場前-仲分川	
役場前発	仲分川発
□ 17:47	□ 16:38

⑥中村駅-田野浦-入野駅	
中村駅発	
□ 16:45	

⑦中村駅-田野浦-入野駅 (出口クリニック経由)	
中村駅発	
□ 8:00	
□ 12:30	

⑧役場前-入野駅-森ノ下	
役場前発	森ノ下発
□ 11:32	□ 7:20
□ 17:47	□ 11:55

⑨窪川-佐賀	
窪川発	
7:25	
12:25	

⑩窪川-佐賀 (中の川経由)	
窪川発	
16:15	

⑪川奥-市野々川-佐賀(月・水・金)	
川奥発	備考
7:50	※ 水曜日のみ、かしま荘経由
※ 10:42	
14:12	

北郷・加持エリアデマンドバス(月・水・金)	
北郷・加持エリア発	入野駅発
7:00	8:00
9:00	10:00
11:00	13:10
14:00	15:00
16:00	17:00

かきせエリアデマンドバス(月・水・金)	
馬荷発	入野駅発
9:15	12:00
13:15	15:10
16:25	18:10

(5) 利用状況及び収支〔路線バス〕

表：路線別利用状況及び運行経費

路線名			2018年度 (平成30)	2019年度 (令和元)	2020年度 (令和2)	2021年度 (令和3)
四万十交通	窪川－佐賀	運行経費	8,165,683	8,072,177	8,448,686	8,081,521
		利用者数	2,868	2,500	1,883	1,541
		利用1人当経費	2,847	3,229	4,487	5,244
	川奥－市野々川 －佐賀	運行経費	2,668,418	2,806,467	2,652,653	2,558,142
		利用者数	566	568	713	977
		利用1人当経費	4,715	4,941	3,720	2,618
	年度計	運行経費	10,834,101	10,878,644	11,101,339	10,639,663
		利用者数	3,434	3,068	2,596	2,518
		利用1人当経費	3,155	3,546	4,276	4,225
高知西南交通	中村駅－入野駅 －佐賀駅	運行経費	10,355,050	10,535,342	10,167,746	10,026,669
		利用者数	5,324	4,664	3,740	2,702
		利用1人当経費	1,945	2,259	2,719	3,711
	中村駅－田野浦 －入野駅	運行経費	4,317,014	4,483,690	4,156,908	4,087,991
		利用者数	2,179	2,410	1,362	1,391
		利用1人当経費	1,981	1,860	3,052	2,939
	一条通－入野駅	運行経費	1,984,052	2,003,076	1,875,301	1,878,325
		利用者数	501	541	493	525
		利用1人当経費	3,960	3,703	3,804	3,578
	役場前－入野駅 －森ノ下	運行経費	2,781,347	2,842,141	2,505,552	2,453,535
		利用者数	125	420	184	24
		利用1人当経費	22,251	6,767	13,617	102,231
	一条通－入野駅 －伴太郎	運行経費	5,701,750	5,609,516	5,455,418	5,472,116
		利用者数	2,049	2,433	1,119	1,265
		利用1人当経費	2,783	2,306	4,875	4,326
	入野駅－仲分川 ・伴太郎	運行経費	3,180,804	3,137,487	2,989,143	3,002,224
		利用者数	596	765	562	707
		利用1人当経費	5,337	4,101	5,319	4,246
	入野駅－上川口	運行経費	488,629	469,902	478,088	478,708
		利用者数	95	4	58	78
		利用1人当経費	5,143	117,476	8,243	6,137
	入野駅－福堂	運行経費	9,003,181	3,766,123	—	—
		利用者数	759	228	—	—
		利用1人当経費	11,862	16,518	—	—
	北郷エリア 大井川・大屋敷・本谷・ 加持本村・田村・小川	運行経費	3,554,822	3,610,781	3,805,674	3,981,604
		利用者数	1,125	715	771	912
		利用1人当経費	3,160	5,050	4,936	4,366
	かきせエリア 馬荷・大方橋川・ 御坊畑・上田の口	運行経費	474,058	4,854,072	2,723,272	3,063,238
		利用者数	11	158	43	163
		利用1人当経費	43,096	30,722	63,332	18,793
	年度計	運行経費	41,840,707	41,312,130	34,157,102	34,444,410
		利用者数	12,764	12,338	8,332	7,767
		利用1人当経費	3,278	3,348	4,100	4,435
合 計		運行経費	52,674,808	52,190,774	45,258,441	45,084,073
		運賃収入	4,355,296	4,131,849	3,326,938	2,936,035
		利用者数	16,198	15,406	10,928	10,285
		利用1人当経費	3,252	3,388	4,142	4,383
		収支率	8.3%	7.9%	7.4%	6.5%

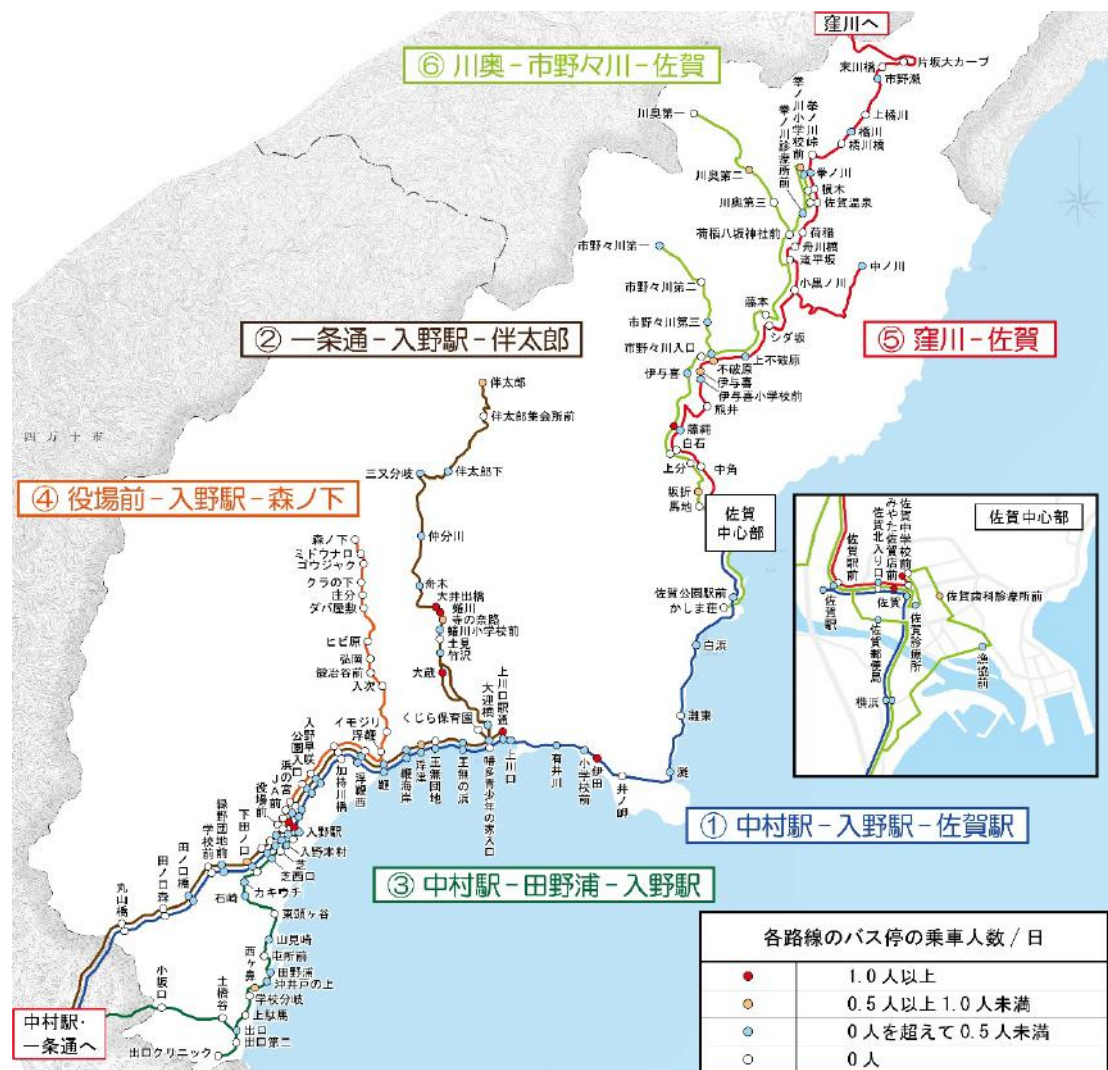
表：路線別運行経費及び運行補助

路線名			2018年度 (平成30)	2019年度 (令和元)	2020年度 (令和2)	2021年度 (令和3)
四万十交通	窪川－佐賀	運行経費	8,165,683	8,072,177	8,448,686	8,081,521
		国補助	—	—	—	—
		県補助	3,542,000	3,609,000	3,718,000	3,638,000
		町補助	3,542,000	3,609,000	3,718,000	3,638,000
	川奥－市野々川 －佐賀	運行経費	2,668,418	2,806,467	2,652,653	2,558,142
		国補助	258,000	—	2,444,000	2,248,000
		県補助	—	—	—	—
		町補助	2,307,000	2,679,000	—	—
	年度計	運行経費	10,834,101	10,878,644	11,101,339	10,639,663
		国補助	258,000	—	2,444,000	2,248,000
		県補助	3,542,000	3,609,000	3,718,000	3,638,000
		町補助	5,849,000	6,288,000	3,718,000	3,638,000
高知西南交通	中村駅－入野駅 －佐賀駅	運行経費	10,335,050	10,535,342	10,167,746	10,026,669
		国補助	—	—	—	—
		県補助	4,402,000	4,589,000	4,370,000	4,432,000
		町補助	4,403,000	4,589,000	4,370,000	4,432,000
	中村駅－田野浦 －入野駅	運行経費	4,317,014	4,483,690	4,156,908	4,087,991
		国補助	—	—	—	—
		県補助	1,997,000	2,054,000	1,862,000	1,869,000
		町補助	1,998,000	2,054,000	1,862,000	1,869,000
	一条通－入野駅	運行経費	1,984,052	2,003,076	1,875,301	1,878,325
		国補助	—	—	—	—
		県補助	—	—	—	—
		町補助	1,872,000	1,878,000	1,696,000	1,598,000
	役場前－入野駅 －森ノ下	運行経費	2,781,347	2,842,141	2,505,552	2,453,535
		国補助	—	—	—	—
		県補助	—	—	—	—
		町補助	2,763,000	2,711,000	2,418,000	2,245,000
	一条通－入野駅 －伴太郎	運行経費	5,701,750	5,609,516	5,455,418	5,472,116
		国補助	—	—	—	—
		県補助	—	—	—	—
		町補助	4,926,000	4,650,000	4,923,000	4,622,000
	入野駅－仲分川 ・ 伴太郎	運行経費	3,180,804	3,137,487	2,989,143	3,002,224
		国補助	—	—	—	—
		県補助	—	—	—	—
		町補助	2,956,000	2,909,000	2,805,000	2,575,000
	入野駅－上川口	運行経費	488,629	469,902	478,088	478,708
		国補助	—	—	—	—
		県補助	—	—	—	—
		町補助	453,000	467,000	438,000	422,000
	入野駅－福堂	運行経費	9,003,181	3,766,123	—	—
		国補助	—	—	—	—
		県補助	—	—	—	—
		町補助	8,890,000	3,713,000	—	—
	北郷エリア 大井川・大屋敷・本谷・ 加持本村・田村・小川	運行経費	3,554,822	3,610,781	3,805,674	3,981,604
		国補助	1,334,000	1,513,000	1,458,000	1,594,000
		県補助	—	—	—	—
		町補助	2,219,000	2,037,000	2,143,000	2,304,000
	かきせエリア 馬荷・大方橋川・ 御坊畑・上田の口	運行経費	474,058	4,854,072	2,723,272	3,063,238
		国補助	—	—	—	1,250,500
		県補助	236,000	2,419,000	—	—
		町補助	236,958	2,419,422	2,723,272	1,797,000
	年度計	運行経費	41,820,707	41,312,130	34,157,102	34,444,410
		国補助	1,334,000	1,513,000	1,458,000	2,844,500
		県補助	6,635,000	9,062,000	6,232,000	6,301,000
		町補助	30,716,958	27,427,422	23,378,272	21,864,000
合 計		運行経費	52,654,808	52,190,774	45,258,441	45,084,073
		国補助	1,592,000	1,513,000	3,902,000	5,092,500
		県補助	10,177,000	12,671,000	9,950,000	9,939,000
		町補助	36,565,958	33,715,422	27,096,272	25,502,000

(6) 方面別利用状況〔路線バス〕

本町内の路線バス利用状況について、停留所別に乗車人数の1日平均を算出し次のとおり整理した。

図：路線バス停留所別1日平均乗車人数（2021（令和3）年10月～11月）



※ 2021（令和3）年10月～11月の期間中、乗務員による停留所別乗降者数から算出

表：路線別1日平均乗車人数の利用が多いバス停留所

① 中村駅-入野駅-佐賀駅		② 一条通-入野駅-伴太郎		③ 中村駅-田野浦-入野駅	
停留所	平均乗車人数	停留所	平均乗車人数	停留所	平均乗車人数
入野駅	3.24人	大蔵	2.88人	西ヶ鼻	0.81人
伊田	1.16人	大井出橋	1.72人	入野駅	0.38人
浮鞭西	0.48人	上川口駅通	1.20人	カキウチ	0.14人
④ 役場前-入野駅-森ノ下		⑤ 窪川-佐賀		⑥ 川奥-市野々川-佐賀	
停留所	平均乗車人数	停留所	平均乗車人数	停留所	平均乗車人数
利用実績なし		佐賀中学校前	1.14人	みやた佐賀店前	2.56人
		伊与喜	0.76人	藤縄	1.19人
		不破原	0.54人	佐賀歯科診療所前	0.88人

(7) スクールバス

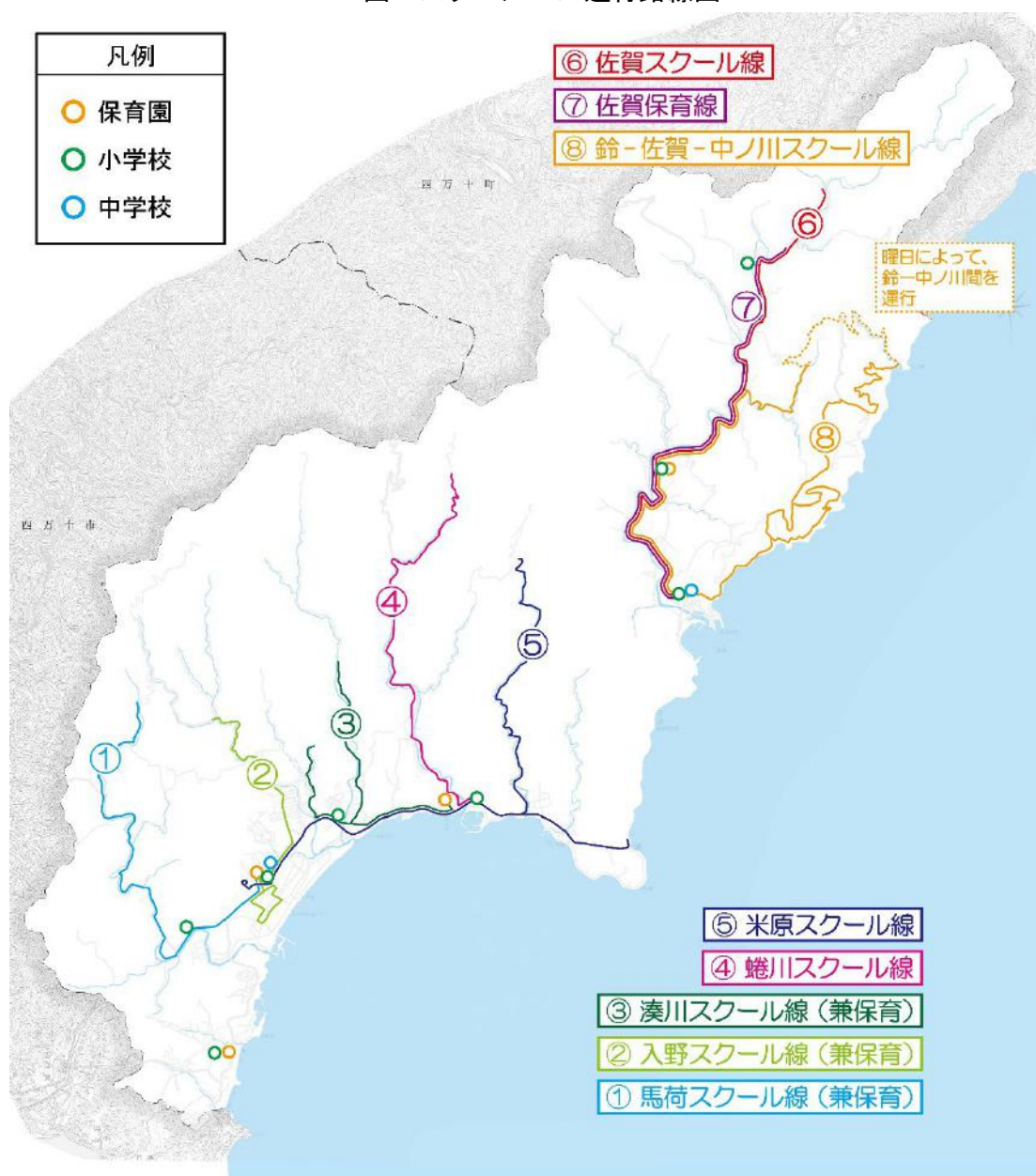
本町では通学用のスクールバスを一般混乗も可能として運行している。

しかし、通学を優先して運行するため、一般混乗での利用がしづらいケースも見受けられる。

〔スクールバスとしての運行が一般利用にとって利用しづらい事例〕

- ・朝の便上り便（学校方面行き）の次が夕方の下り便（学校からの帰り便）となるため、午前中に用事が終わった場合、長い時間帰り便を待つか、タクシーを利用することとなる。
- ・学校都合で運行が変更となる。また、長期休暇時に運行しない路線がある。

図：スクールバス運行路線図

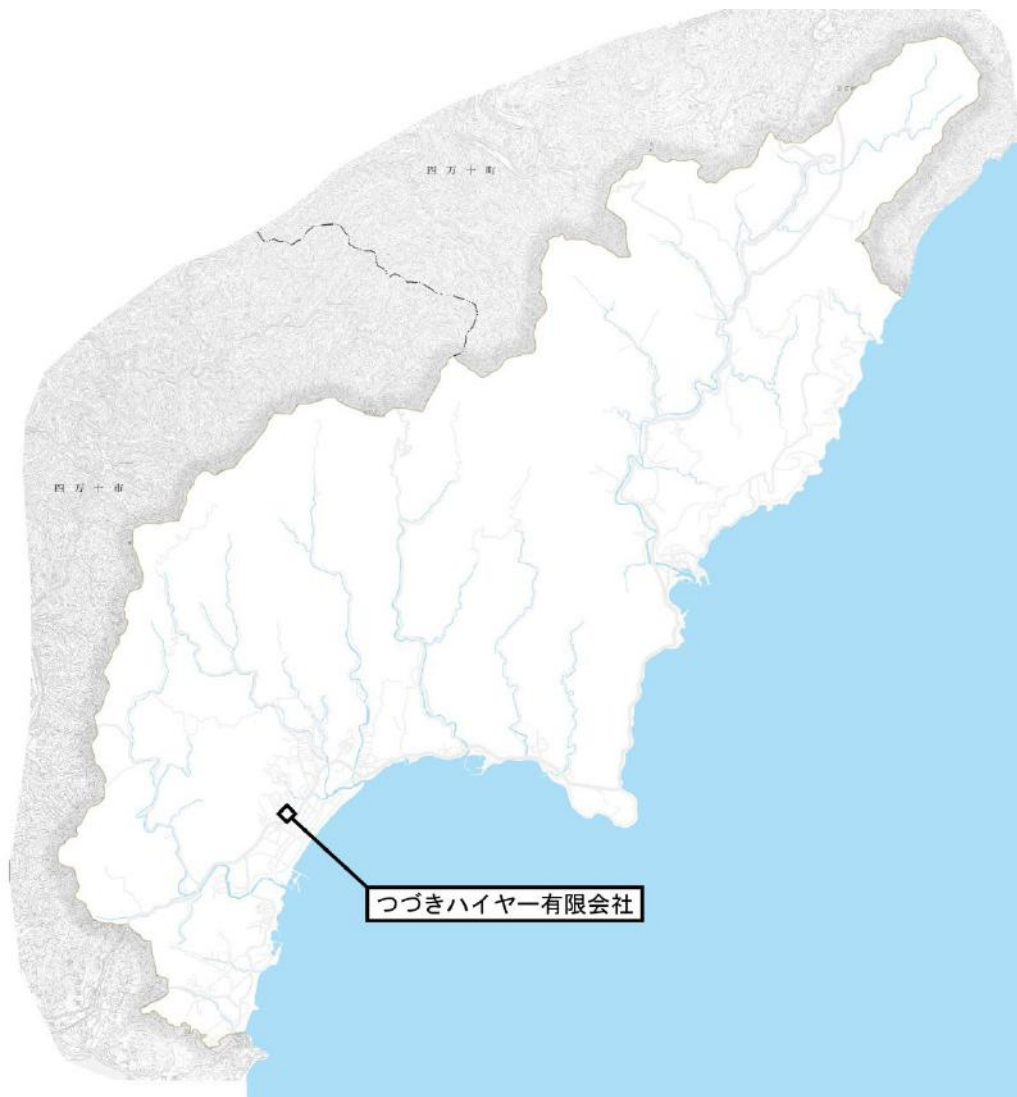


4. タクシー

本町内におけるタクシー事業者は、入野地区のつづきハイヤー有限公司 1 社のみであり、稼働する車両は 1 台となっている。

佐賀地域はタクシー営業所の空白地区となっている。

図：タクシー事業所



5. 公共交通の運行に関する情報

(1) 鉄道駅における掲示情報

土佐くろしお鉄道では、列車の発車時刻表と運賃表、中村・宿毛線の路線図、駅付近の津波避難誘導図などが掲示されている。



写真：浮鞆駅の情報掲示の様子

(2) 路線バス停留所における掲示情報

町内を運行するバス会社 2 社とも、バス停留所には時刻表が掲示されているものの、路線図の掲示は見られない。さらに両社ともに利用の少ない停留所の支柱は木製の古い支柱がそのまま利用されており、掲示情報が大きく限定される。



写真：入野駅バス停の掲示物

(3) 運行ダイヤ等の配布情報

土佐くろしお鉄道が「高知西南地域・主要交通 時刻表」を毎年発行し、無料で配布している。

土佐くろしお鉄道が運行する中村・宿毛線とごめん・なはり線の時刻表とその接続列車 (JR) の他、高知西南交通や宇和島自動車のバス時刻表が掲載されている。

ただし、路線バスの詳細な路線図は掲載されていない。



(4) ホームページによる情報発信

土佐くろしお鉄道、高知西南交通、四万十交通は各社でホームページを通じた情報発信を行っているが、地域の公共交通情報にワンストップでアクセスできるサイトは存在していない。

役場ホームページにおいても、町内の公共交通を案内するページは作られていない。



イメージ：黒潮町役場ホームページ（トップページ）

第3節：地域の交通安全

1. 運転免許の保有に関して

(1) 運転免許の種別保有者数とその推移

普通運転免許保有者数とその推移を見てみると、人口の減少と同じく免許保有者数も減少していることがわかる。四万十市及び土佐清水市も同様の傾向にあり、本町のみが減少傾向にあるというわけではない。

人口に占める運転免許保有者数の割合を見てみると、本町はおよそ 67% となっており、四万十市、土佐清水市などの近隣自治体と同様の傾向にある。

表：自治体別普通運転免許保有者数の推移（単位：人、%）

自治体	項目	2016 年 (平成 28)	2017 年 (平成 29)	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)
黒潮町	普通免許保有者数	7,705	7,628	7,564	7,491	7,357
	人口	11,792	11,537	11,325	11,208	11,010
	免許保有者の割合	65.3%	66.1%	66.8%	66.8%	66.8%
四万十市	普通免許保有者数	23,483	23,403	23,839	23,057	23,016
	人口	34,713	34,433	34,036	33,728	33,396
	免許保有者の割合	67.6%	68.0%	70.0%	68.4%	68.9%
土佐清水市	普通免許保有者数	8,963	8,869	8,706	8,498	8,312
	人口	14,171	13,844	13,530	13,155	12,790
	免許保有者の割合	63.2%	64.1%	64.3%	64.6%	65.0%

出典：中村警察署

(2) 運転免許返納の現状

運転免許の返納については、増加傾向にあることがわかる。

近年は人口に対して 0.5% 程度の返納者数の割合となっている。

表：自治体別運転免許返納者数の推移（単位：人、%）

自治体	項目	2016 年 (平成 28)	2017 年 (平成 29)	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)
黒潮町	返納者数	11	41	37	59	49	51
	返納者数の割合	0.09%	0.36%	0.33%	0.53%	0.45%	0.47%
四万十市	返納者数	94	130	102	192	149	142
	返納者数の割合	0.27%	0.38%	0.30%	0.57%	0.45%	0.43%
土佐清水市	返納者数	36	76	81	123	91	89
	返納者数の割合	0.74%	1.24%	1.03%	1.91%	1.55%	1.51%
計		141	247	220	374	289	282

出典：中村警察署

2. 交通事故

(1) 町内で発生する交通事故

本町で発生する交通事故は、減少傾向にあるものの年間 200 件を超えている。人身事故の大半と物損事故の約半数が国道 56 号の沿線で発生している。

表：関係する人の別事故の内訳（単位：件）

内訳	2016 年 (平成 28)	2017 年 (平成 29)	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)
人身事故発生件数	19	17	16	19	13	11
内、高齢者が関係する事故	9	9	10	12	7	5
内、子どもが関係する事故	0	0	0	2	2	0
物損事故発生件数	219	278	258	213	204	199
内、高齢者が関係する事故	57	67	74	63	71	68
年間交通事故発生件数	238	295	274	232	217	210

出典：中村警察署

表：発生場所別事故の内訳（単位：件、人）

内訳	2016 年 (平成 28)	2017 年 (平成 29)	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)
人身事故発生件数	19	17	16	19	13	11
国道 56 号沿線での事故	15	12	13	17	9	8
国道 56 号以外での事故	4	5	3	2	4	3
物損事故発生件数	219	278	258	213	204	199
国道 56 号沿線での事故	108	150	129	95	98	87
国道 56 号以外での事故	111	128	129	118	106	112
年間交通事故発生件数	238	295	274	232	217	210

出典：中村警察署

表：人身事故による死傷者数の推移（単位：件、人）

内訳	2016 年 (平成 28)	2017 年 (平成 29)	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)
人身事故発生件数	19	17	16	19	13	11
負傷者数	28	24	19	22	15	13
死者数	2	1	2	1	0	2

出典：中村警察署

第 2 章：住民及び関係者の思い

第 1 節：住民ニーズアンケート調査

第 2 節：地域住民の意向

第 3 節：関係者の意向

第 1 節：住民ニーズアンケート調査

1. 住民ニーズアンケート調査の実施概要

(1) 調査の実施方法

アンケート調査票に調査の主旨をまとめた依頼文章と返信用封筒を添えて、郵送により実施。

(2) 実施スケジュール

8 月 24 日	佐賀郵便局と大方郵便局より、対象者にアンケート一式を発送。
9 月 13 日	依頼文章にはこの日を締め切り日として記載した。ただし入力作業中に到着した分は締め切り後も有効回収数として処理した。(最終有効票は 10 月 18 日到着分)
10 月 19 日	最終締め切り。以降到着分は自由筆記回答を参考とする。

(3) 対象者

2021 (令和 3) 年 7 月 30 日時点で黒潮町に住所を置く 5,354 世帯から抽出した 2,507 世帯。

(4) 回収数と回収率

発送数			回収数	
佐賀地域	: 713 票		佐賀地域	: 238 票
大方地域	: 1,794 票		大方地域	: 633 票
2,507 票			無回答	: 1 票
			872 票	

回収率	
佐賀地域	33.4%
大方地域	35.3%

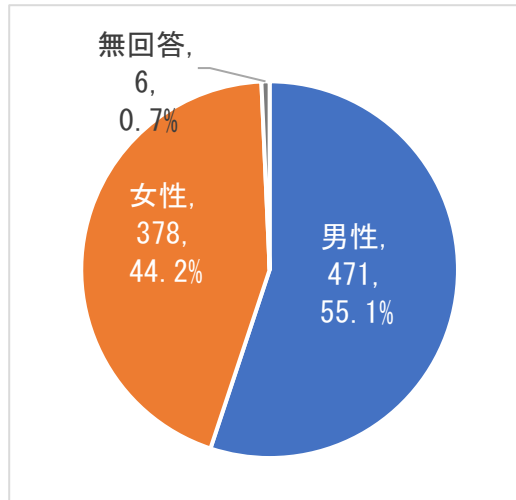
宛名不明等による返却が計 17 票
(佐賀地域:1、大方地域:16)

2. 調査結果のとりまとめ

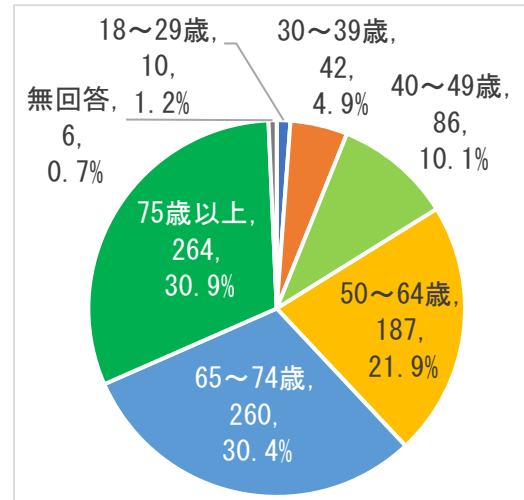
次頁より、アンケート調査結果をとりまとめる。

1) 回答者の属性

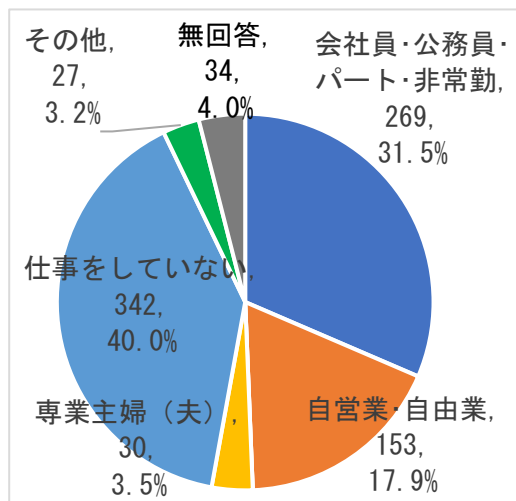
(1) 性別 (N=855)



(2) 年齢層 (N=855)



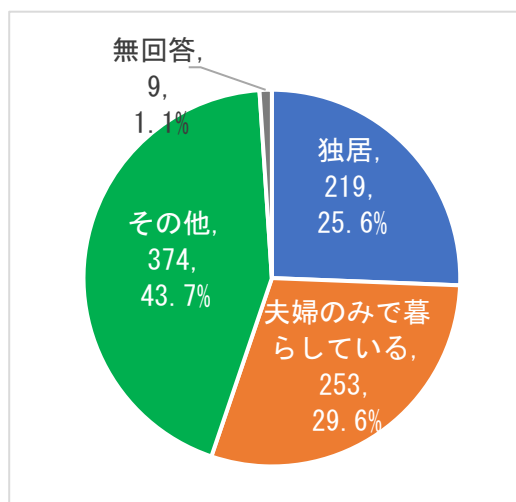
(3) 職業 (N=855)



【その他】

- ・建設業
- ・選果婦（野菜の選別）
- ・保育教諭
- ・会社役員
- ・会計年度用職員
- ・医療関係
- ・大工
- ・調理師

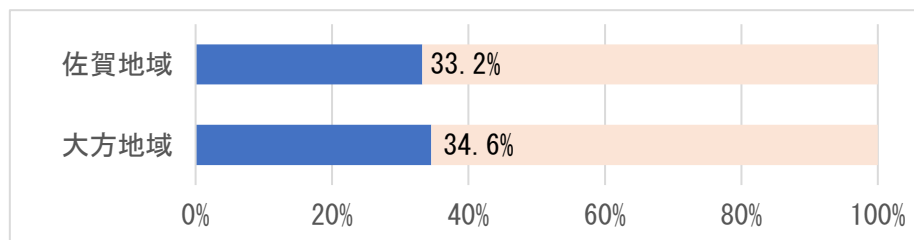
(4) 家族構成 (N=855)



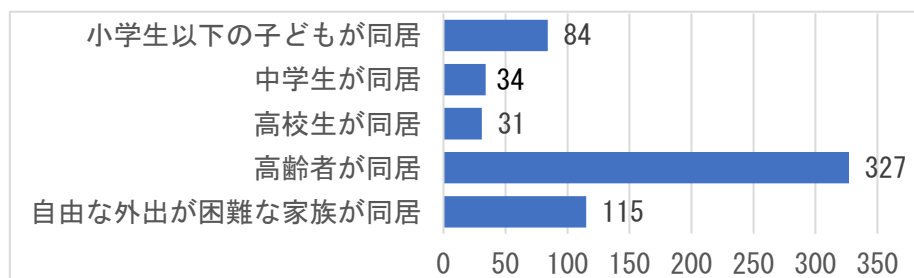
【その他】

- ・母と同居
- ・息子と同居
- ・夫婦と子供

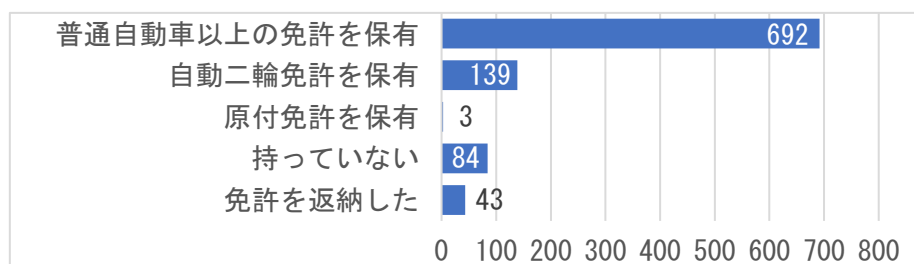
(5) 地域別に見た回収率



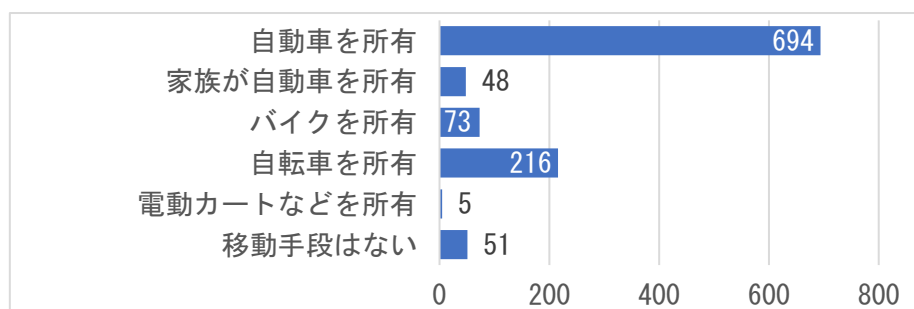
(6) 移動制約者との同居 (N=591)



(7) 所持する運転免許 (N=961)



(8) 所有する移動手段 (N=1,087)

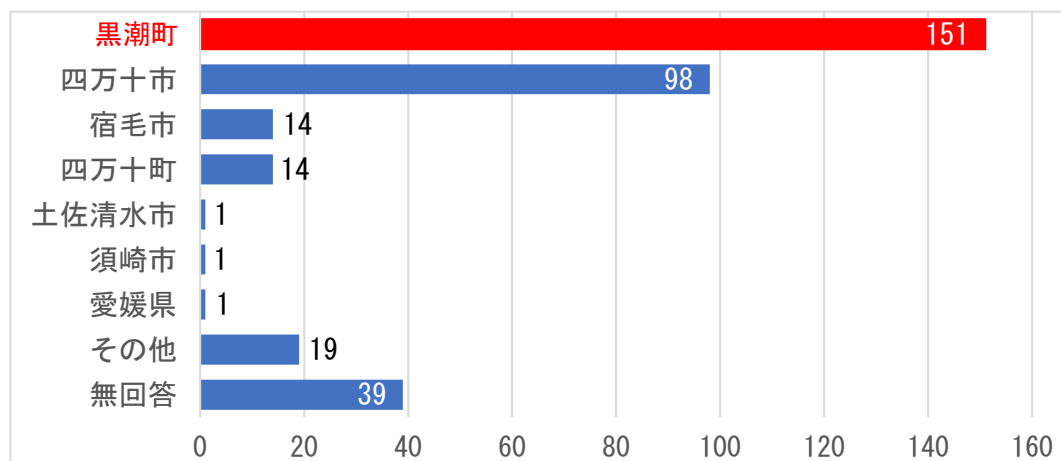


2) 日常の移動について

(1) 通勤

黒潮町内での通勤が 151 人で最も多い。続いて四万十市内への通勤が 98 人となっている。通勤の移動手段は総じて自動車の利用が多くなっている。

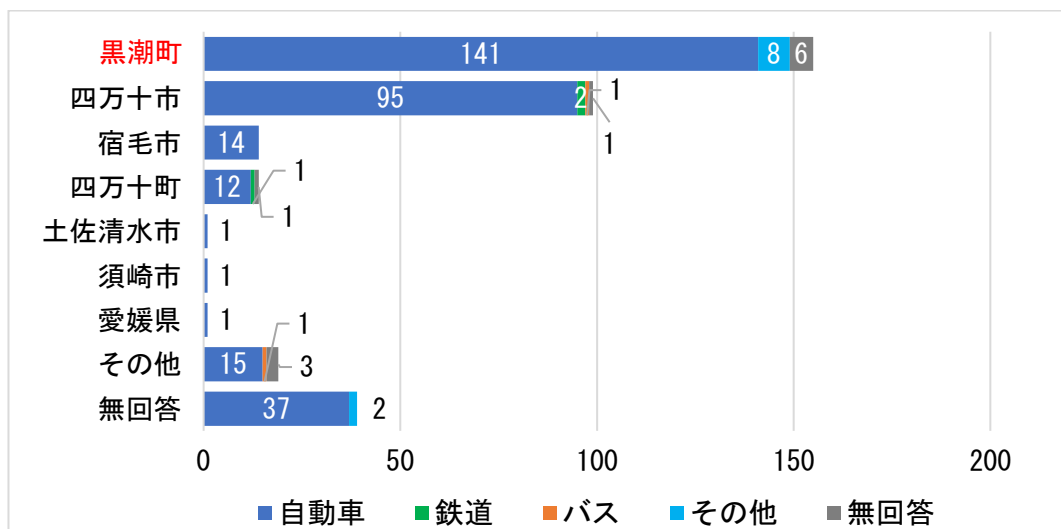
図：通勤の目的地のある自治体（N＝338）



【その他の内訳】

- ・ 田畑（農業、ハウスなど）
- ・ 港
- ・ 仕事場（各現場、パート仕事、銀行、役所）など

図：通勤の目的地への移動手段（N＝343）

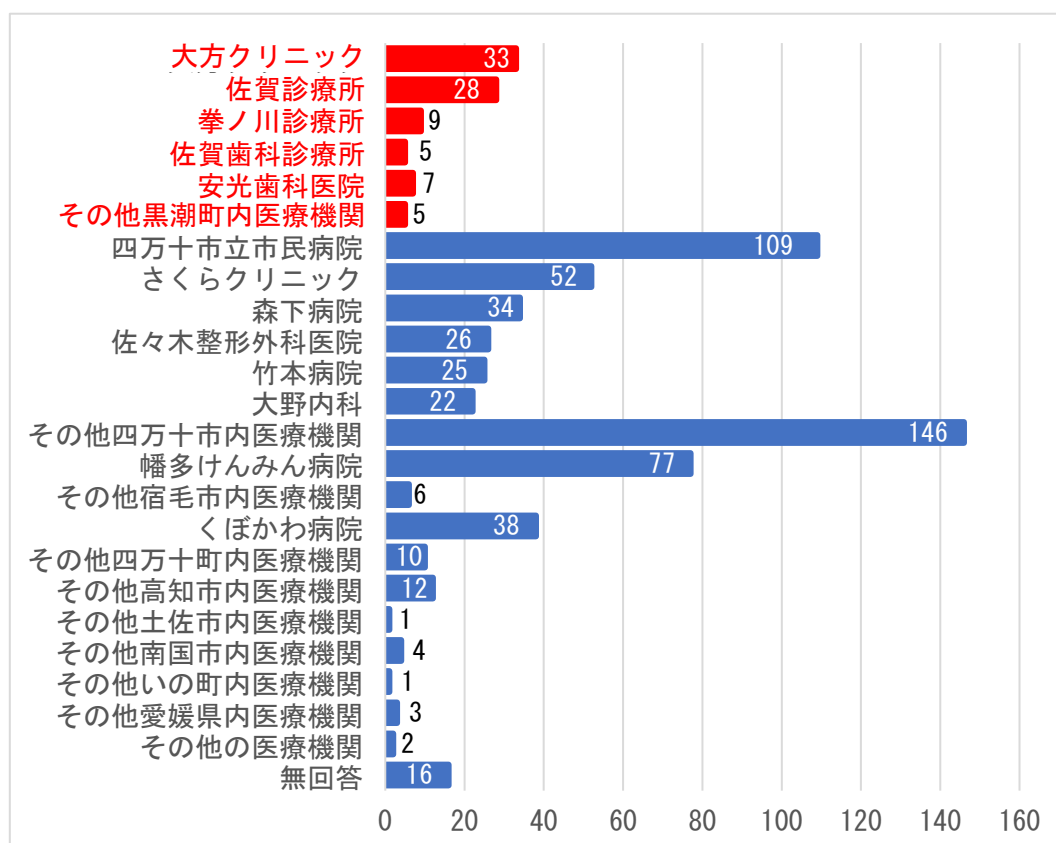


(2) 通院（複数回答）

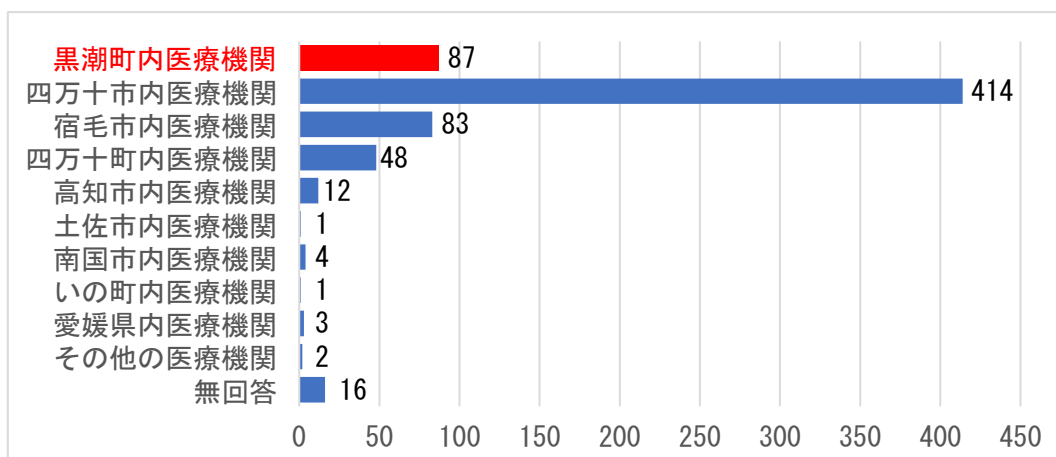
最もよく行く病院施設として「その他四万十市内医療機関」（146人）、続いて「四万十市立市民病院」（109人）となっている。町内の医療機関としては、「大方クリニック」（33人）、「佐賀診療所」（28人）、「拳ノ川診療所」（9人）と続いている。

通院先を自治体別に整理すると、「四万十市内の医療機関」が群を抜いて多くなっている。

図：よく行く病院施設（N＝671）



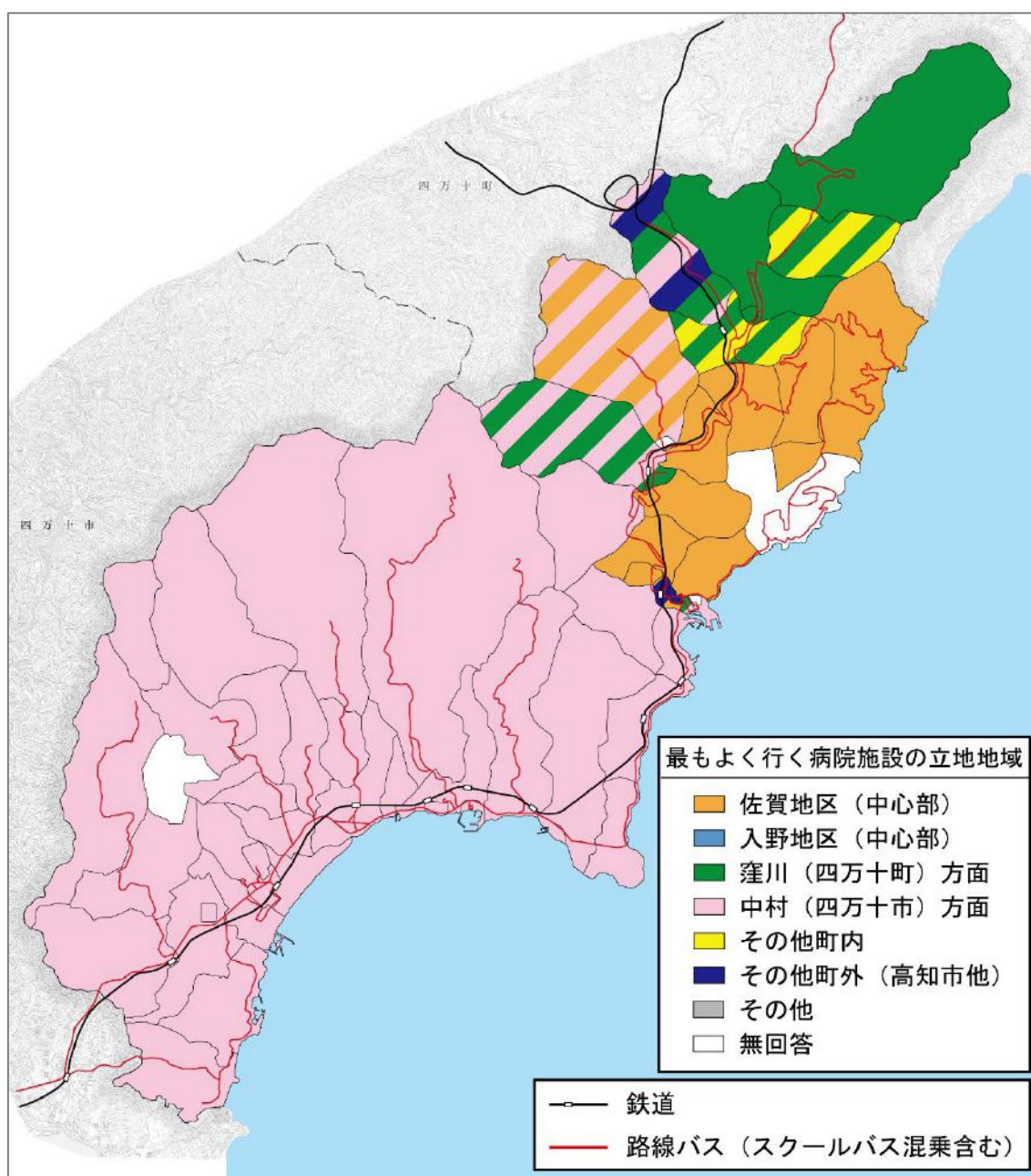
図：よく行く病院施設〔自治体別〕（N＝671）



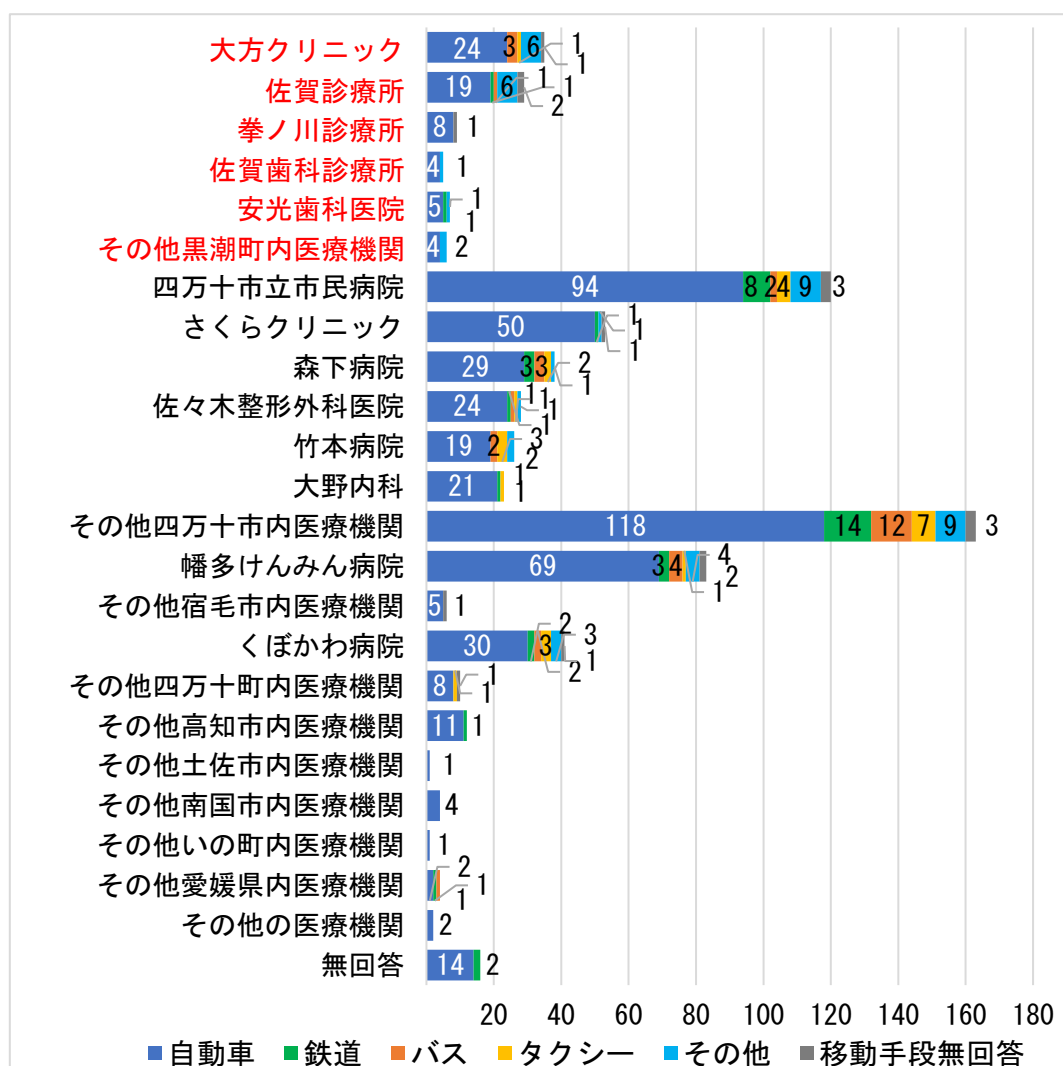
行政区別ごとに、そこに暮らしている人がよく行く病院施設が立地している地区（方面）を次のとおり整理した。

大方地域ではほぼ全域で「中村（四万十市）方面」に出かける人が多くなっており、佐賀地域南部では「佐賀地区」と「中村（四万十市）方面」が多くなり、佐賀地域北部では「窪川（四万十町）方面」が多くなっている。

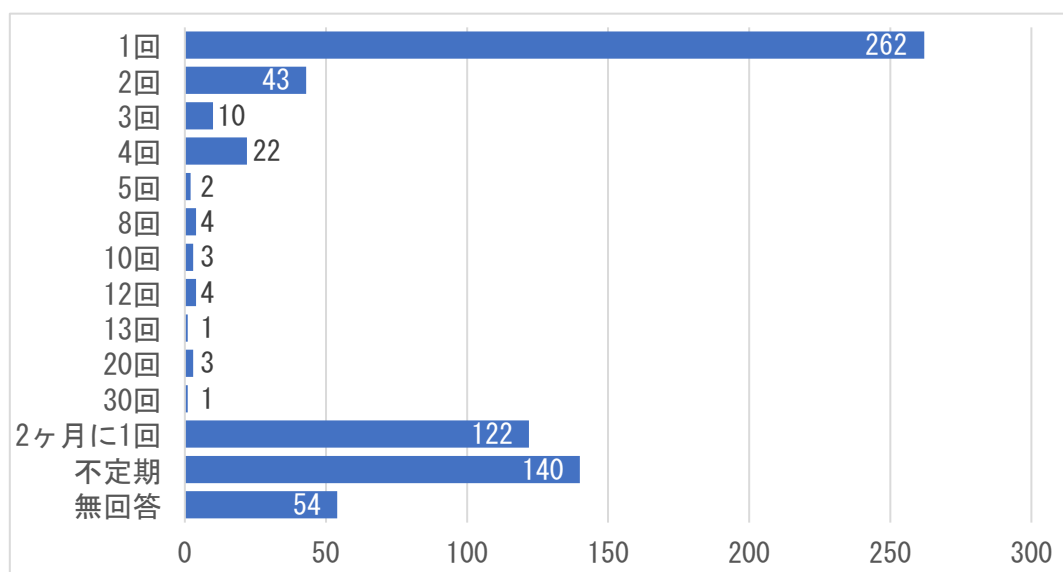
図：行政区別に見た最もよく行く病院施設の立地している行き先



図：よく行く病院施設への移動手段（N＝722）



図：1ヶ月間に行く通院の回数（N＝671）



通院に要する時間の傾向を見てみると、独自の移動手段を持つ人は午前から午後にかけて比較的自由に外出していることがうかがえる。一方で独自の移動手段を持たない人は午前中に集中する傾向にある。

図：独自の移動手段を持つ人の通院にかかる時間（N＝545）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

通院	帰着	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	午前	午後	不定期	無回答
出発	人	2	53	106	101	43	23	46	38	21	8	4	1				1	19	79
5時	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6時	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
7時	27	0	2	6	3	6	0	4	3	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0
8時	106	1	29	34	25	9	5	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
9時	140	1	22	48	47	12	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
10時	60	0	0	18	19	13	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
11時	11	0	0	0	7	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12時	8	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13時	33	0	0	0	0	0	3	19	9	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
14時	34	0	0	0	0	0	1	12	12	7	1	0	1	0	0	0	0	0	0
15時	15	0	0	0	0	0	0	0	7	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0
16時	8	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	2	0	0	0	0	0	0	0
17時	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
午前	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午後	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
不定期	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0
無回答	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79

図：独自の移動手段を持たない人の通院にかかる時間（N＝126）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

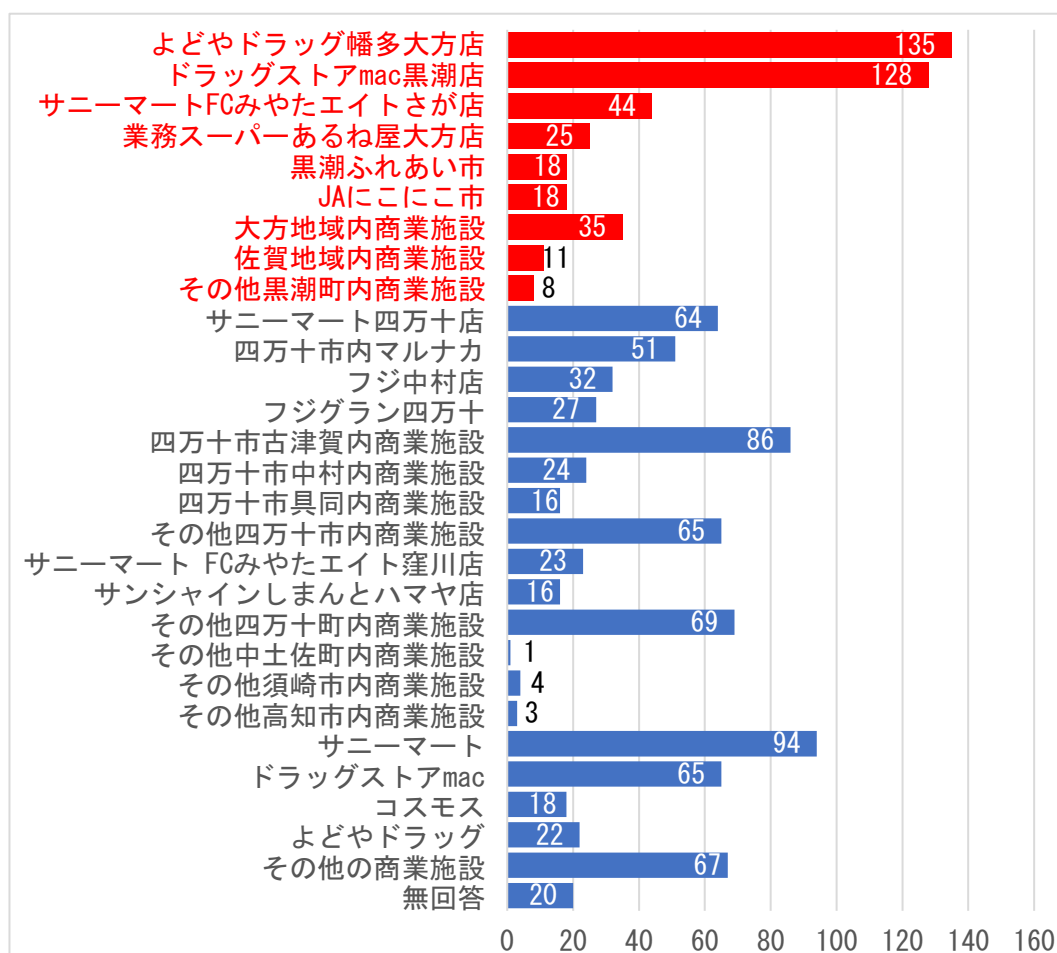
通院	帰着	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	午前	午後	不定期	無回答
出発	人		2	26	32	12	5	5	15	2	2				1			3	21
5時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6時	3	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
7時	12	0	0	1	5	3	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
8時	35	0	1	13	10	2	1	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
9時	33	0	1	12	13	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
10時	10	0	0	0	4	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13時	3	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14時	7	0	0	0	0	0	0	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午前		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午後		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不定期		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無回答	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21

(3) 買い物（複数回答）

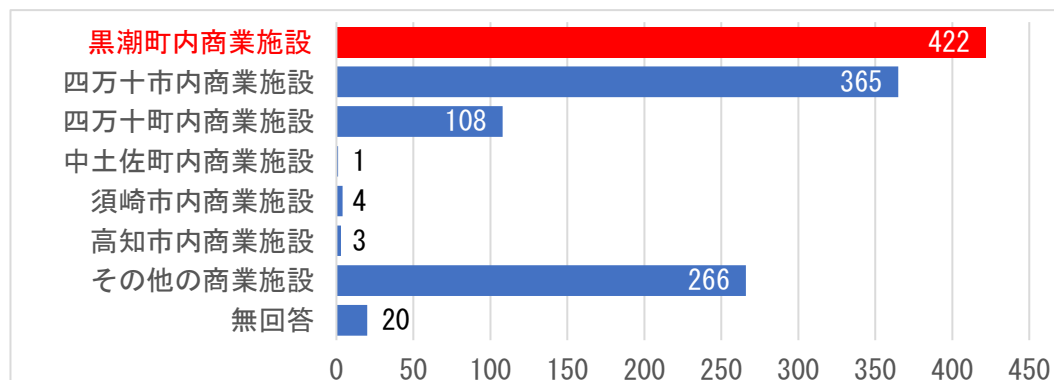
買い物先として最も多く回答が集まったのは「よどやドラッグ幡多大方店」(135 人)で、続いて「ドラッグストア mac 黒潮店」(128 人)と、町内の店舗が多くなっている。

買い物先を自治体別に見てみると、「黒潮町内」(422 人)、「四万十市内」(365 人)「その他の商業施設」(266 人)と続いている。

図：よく行く商業施設（N＝1,189）



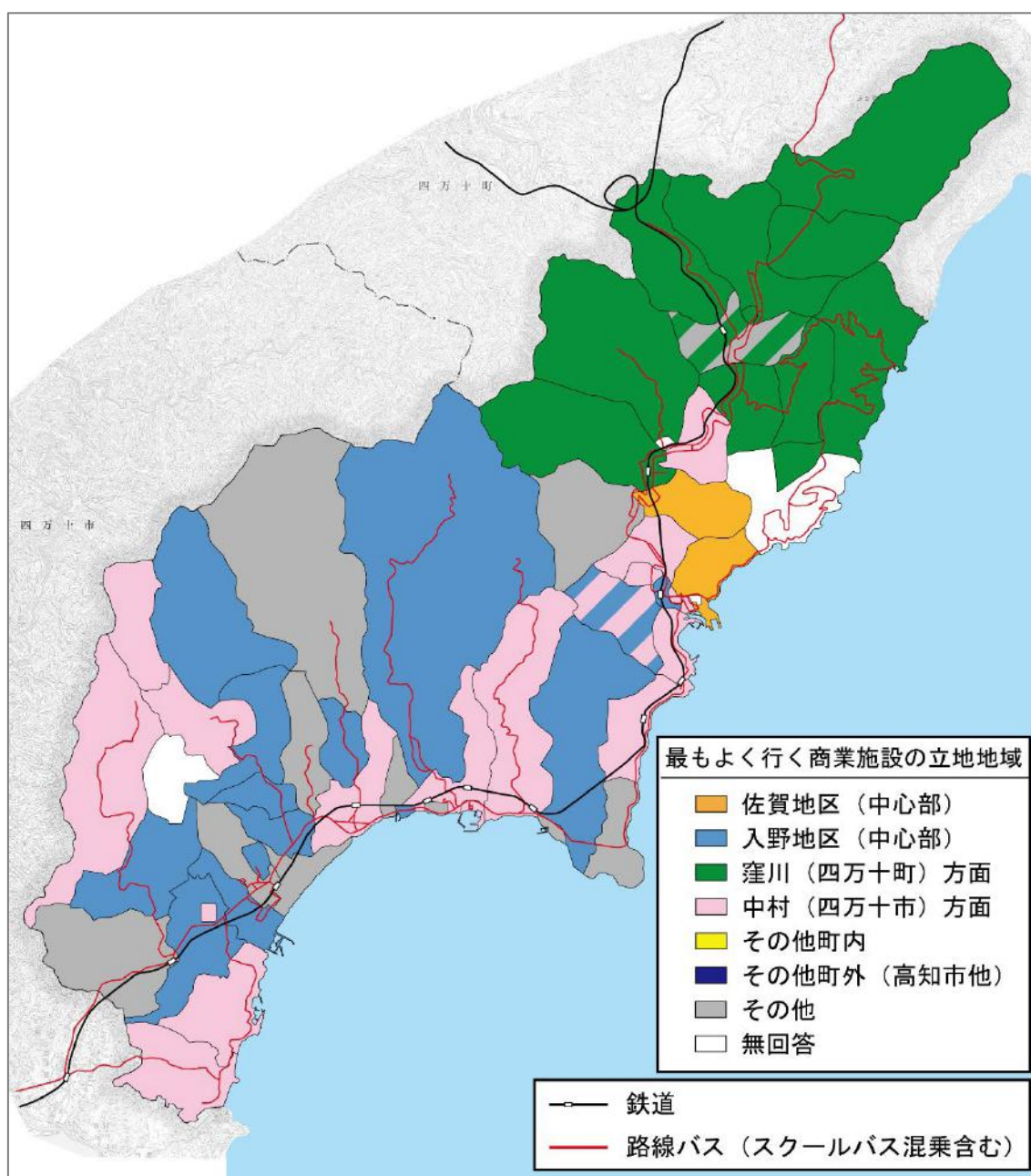
図：よく行く商業施設〔自治体別〕（N＝1,189）



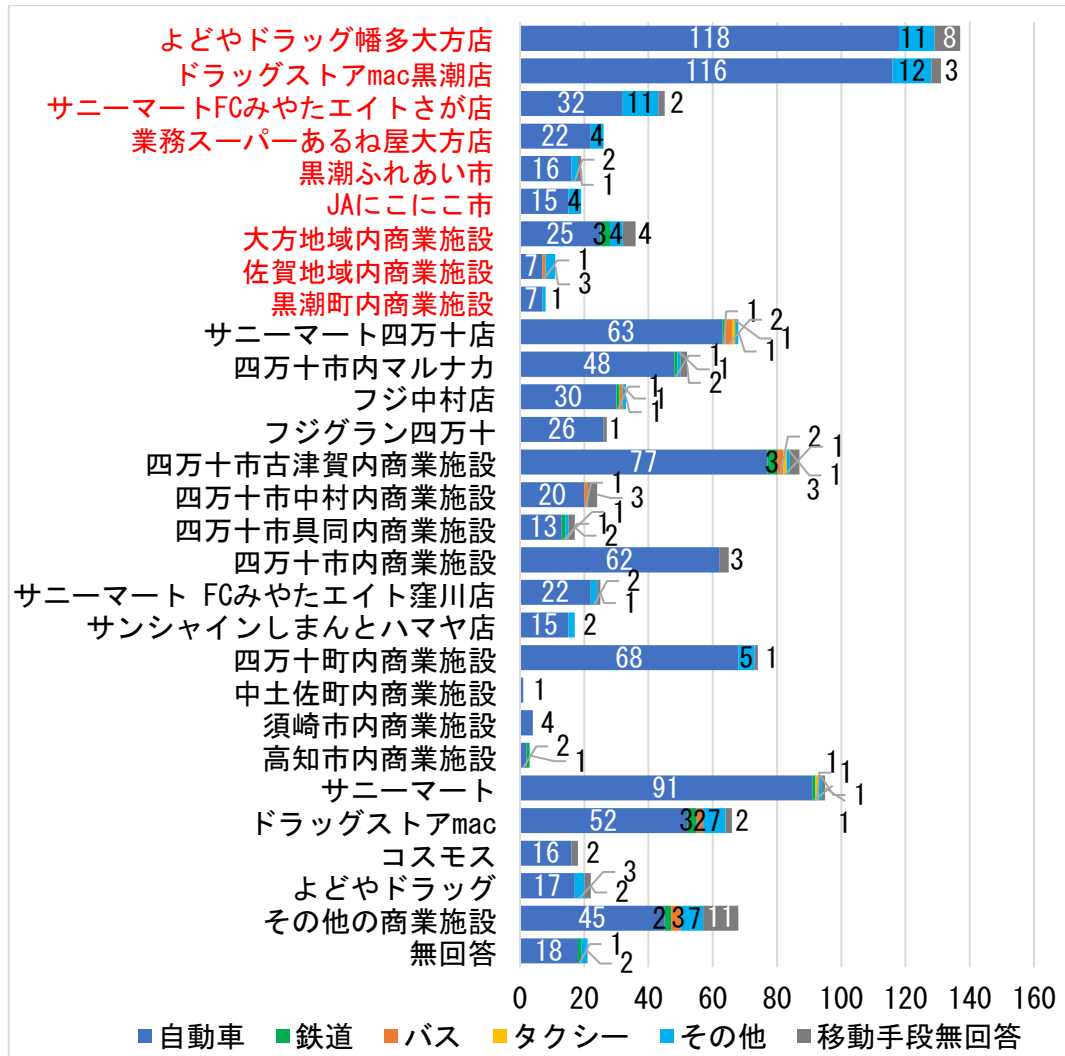
行政区別ごとに、そこに暮らしている人がよく買い物に行く商業施設が立地している地区（方面）を次のとおり整理した。

大方地域では「入野地区（中心部）」と「中村（四万十市）方面」に出かける人が多くなっている。佐賀地域では佐賀地区周辺で「佐賀地区（中心部）」が多くなっているが、全体的には「窪川（四万十町）方面」が最も多くなっている。

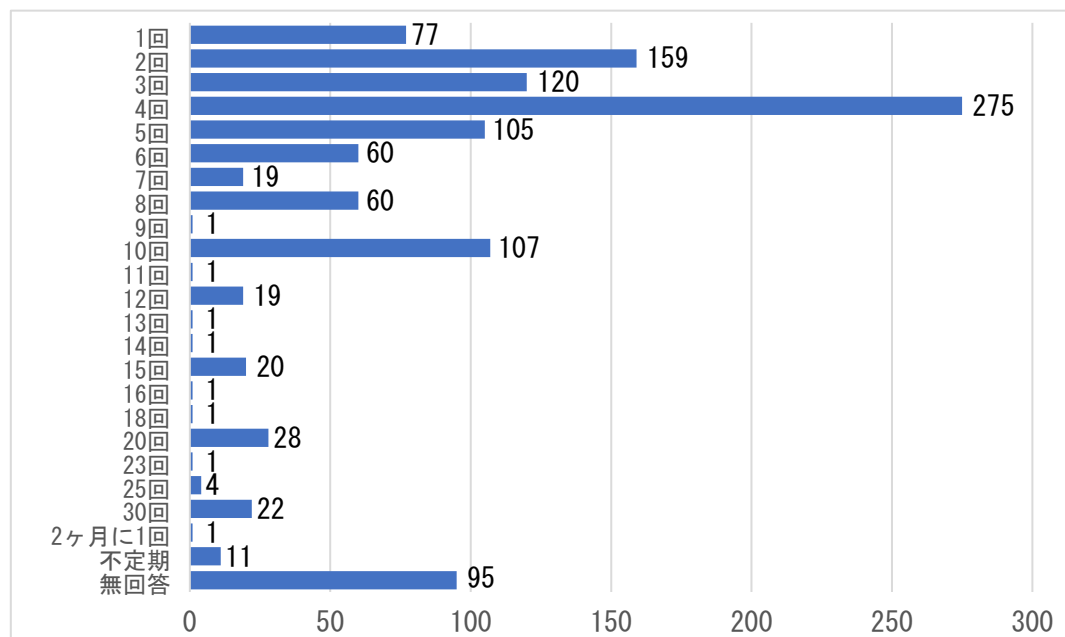
図：行政区別に見た最もよく行く買い物先



図：よく行く商業施設への移動手段（N＝1,219）



図：1ヶ月間に行く買い物の回数（N＝1,189）



買い物に要する時間の傾向を見てみると、独自の移動手段を持つ人は一日中自由に出かけていることがうかがえる。買い物に出かけて帰ってくるまではおよそ1時間から2時間程度となっている。

一方で独自の移動手段を持たない人は午前中に用事を済ませる傾向にある。

図：独自の移動手段を持つ人の買い物にかかる時間（N＝1,070）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

買い物 出発	帰着	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	午前	午後	不定期	無回答
人	人	1	3	1		8	50	157	154	42	55	77	74	57	66	29	12	3		12	85	184
5時	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6時	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7時	3	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
8時	21	0	0	0	0	2	3	12	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9時	139	0	0	0	0	6	32	47	42	2	3	2	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0
10時	235	0	0	0	0	0	15	91	85	20	10	4	2	2	5	0	0	0	0	0	1	0
11時	52	0	0	0	0	0	0	6	19	9	10	5	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
12時	16	0	0	0	0	0	0	0	4	5	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13時	80	0	0	0	0	0	0	0	0	6	25	27	16	6	0	0	0	0	0	0	0	0
14時	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	31	25	4	0	0	0	0	0	0	0	0
15時	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	19	11	6	0	2	0	0	0	0	0
16時	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	23	12	1	1	0	0	0	0	0
17時	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	22	3	0	0	0	0	1	0
18時	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	23	1	0	0	0	0	0
19時	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	0	0	2	0
20時	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	2	0
午前	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午後	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	1	0	0	12	0	0
不定期	76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	0
無回答	184	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	184

図：独自の移動手段を持たない人の買い物にかかる時間（N＝119）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

買い物 出発	帰着	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	午前	午後	不定期	無回答
人	人					1	5	17	26	10	4	7	2	4	2						11	30
5時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7時	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8時	2	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9時	16	0	0	0	0	0	4	2	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
10時	41	0	0	0	0	0	1	13	15	6	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0
11時	4	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
13時	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14時	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15時	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16時	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0
17時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
18時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午前		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午後		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不定期	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0
無回答	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30

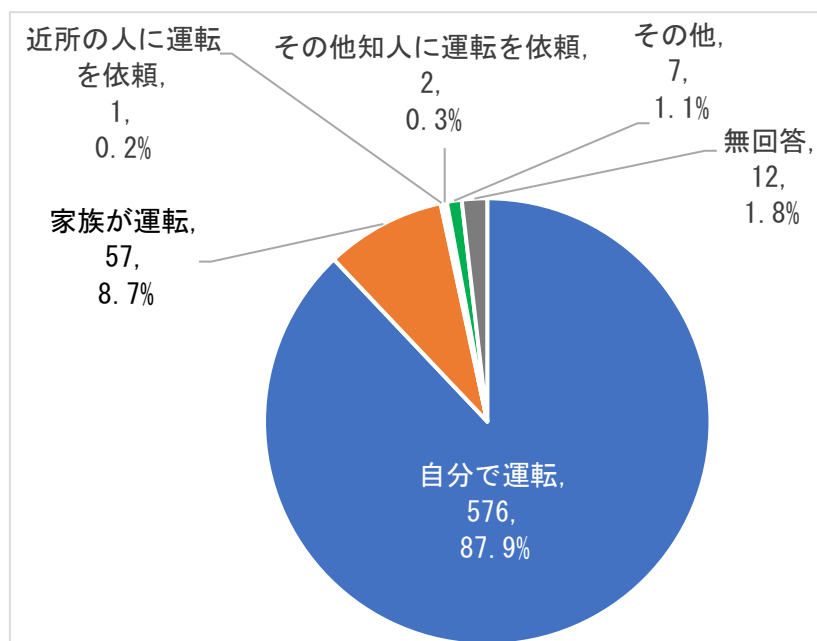
3) 日常的に自家用車を利用している人の概要

(1) 自動車利用について

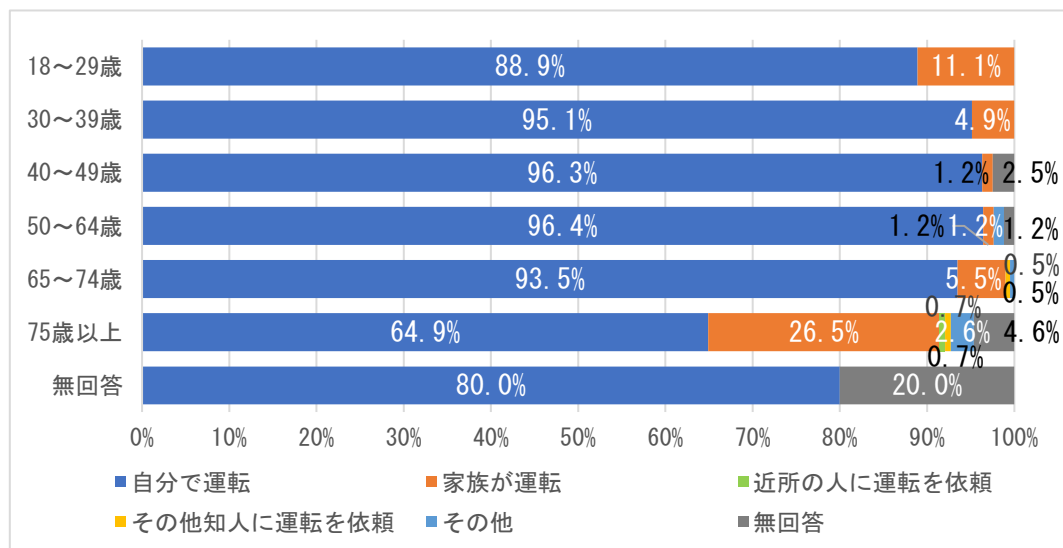
先の問いで日常的な移動に自動車を使っていると回答した人の内、「自分で運転」(576人)が最も多く、およそ9割近くを占めている。続いて「家族が運転」(57人)となっている。

年齢層別に見てみると、まだ自動車の運転ができない「18歳～29歳」で11.1%、そして後期高齢者となる「75歳以上」で26.5%となっている。

図：自動車利用について (N=655)



図：自動車利用について、年齢層別にクロス集計 (N=655)

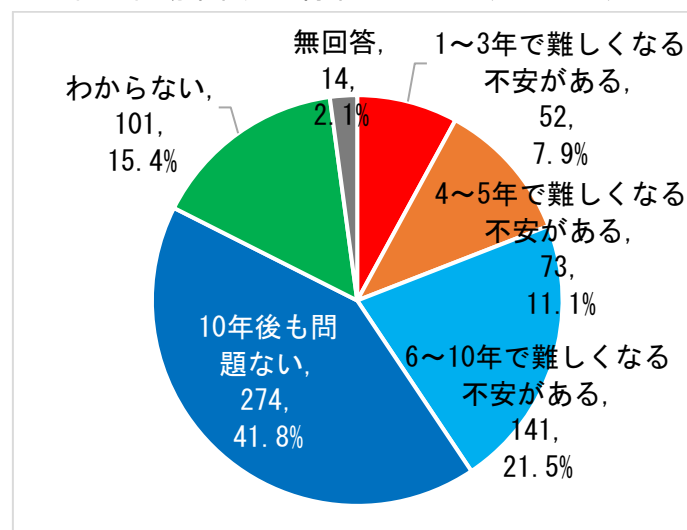


(2) 自動車利用の近い将来に対する不安

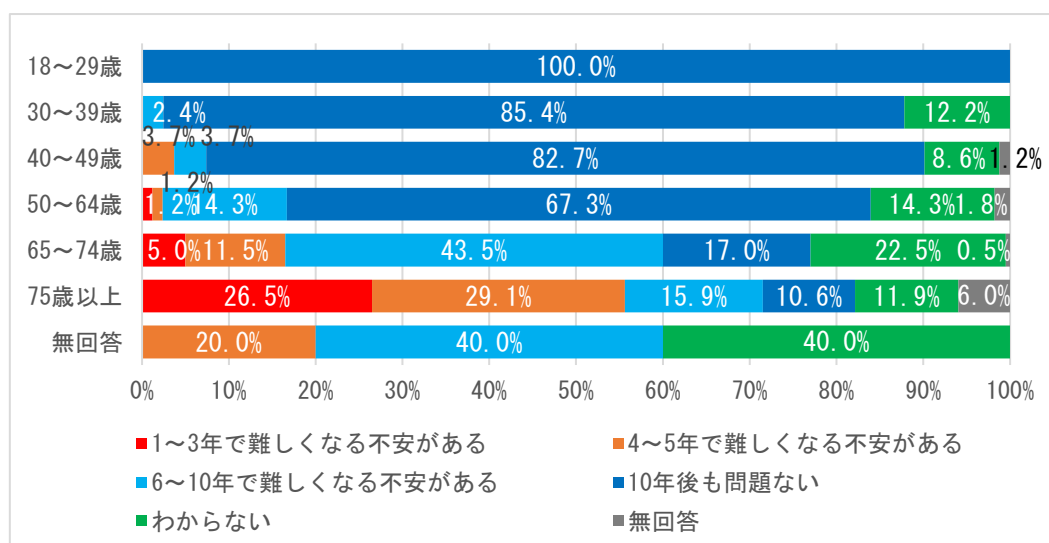
日常的に自動車を利用している人が、その自動車利用の近い将来に対してどう考えているか聞いたところ、「1～3年で難くなる不安がある」と回答した人が52人（7.9%）、「4～5年で難くなる不安がある」と回答した人が73人（11.1%）となっており、合わせて19%の人が5年以内に自動車利用が難くなる不安を抱えていることが分かる。

年齢層別に見ても、高齢になるにしたがって不安を感じる傾向が強まっていることが分かる。

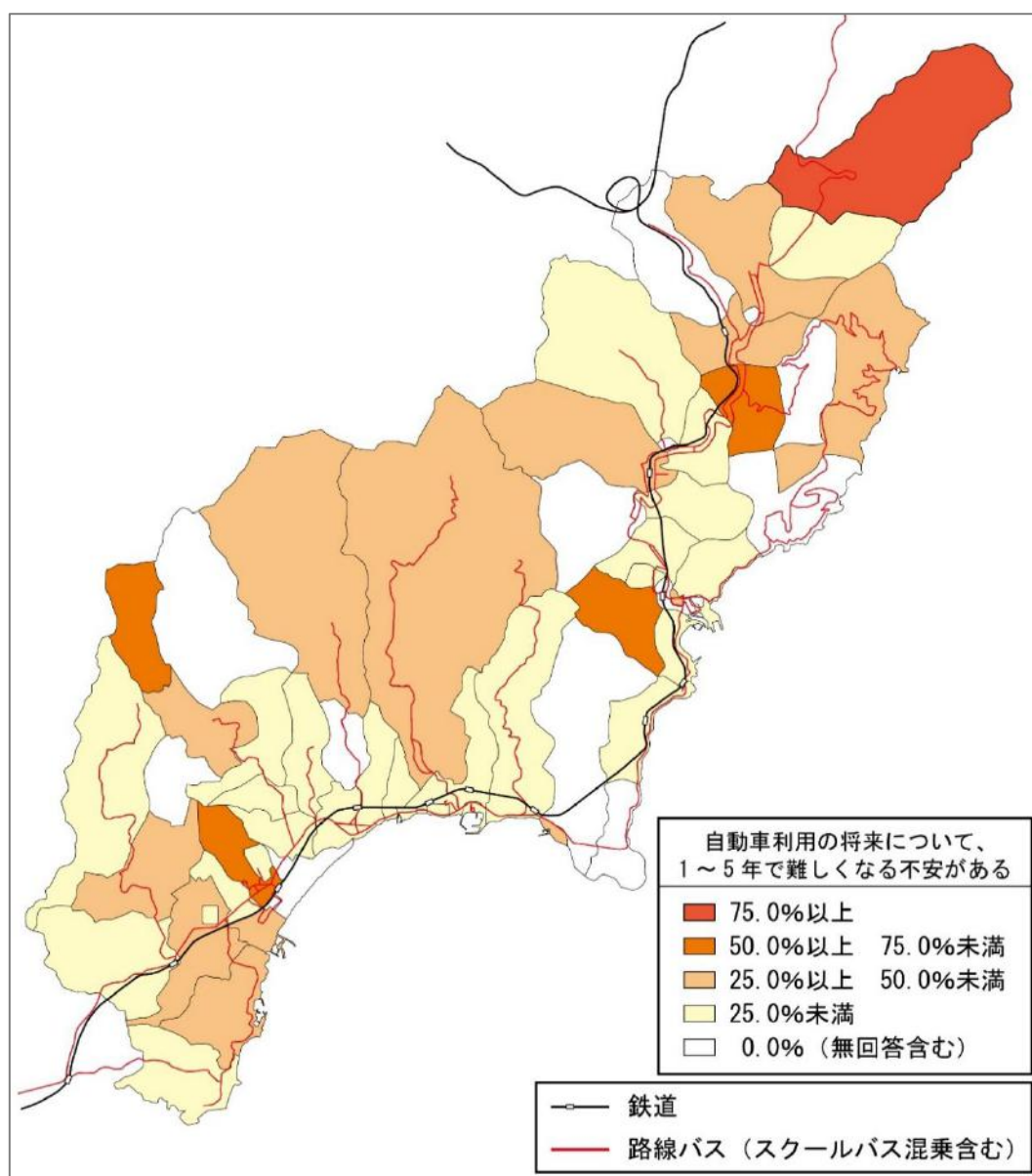
図：自動車利用の将来について（N＝655）



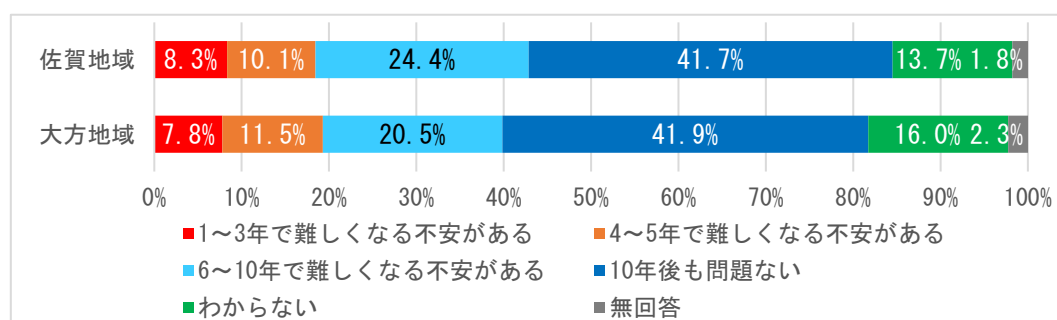
図：自動車利用の将来について、年齢層別にクロス集計（N＝655）



図：行政区別に見た今後5年以内に自動車利用が難しくなると回答した人の割合

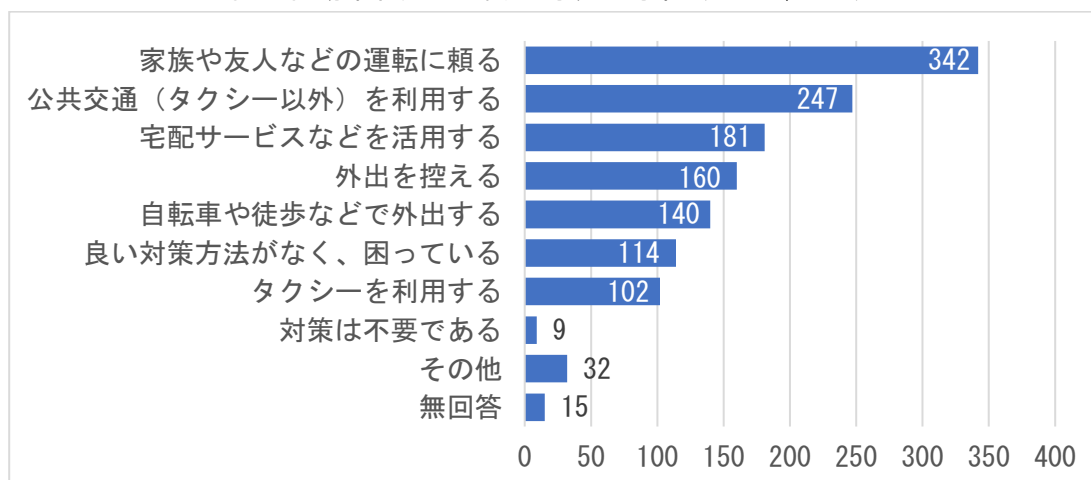


図：自動車利用の将来について、地区別にクロス集計（N=655）



(3) 自動車利用の不安に対する対策〔複数回答可〕

図：自動車利用の不安に対する対策（N＝1,342）



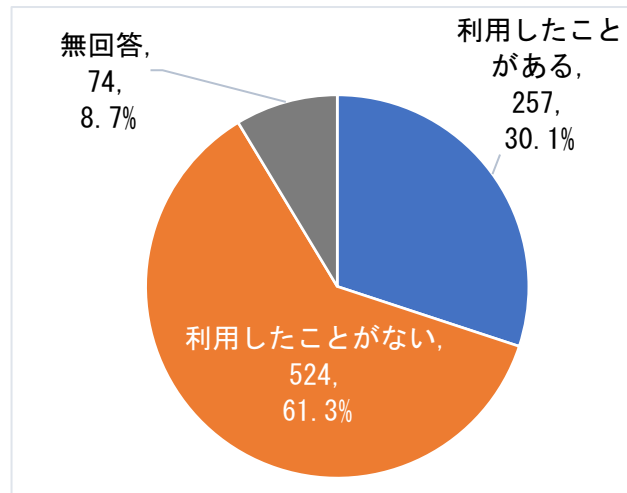
佐賀地域でタクシーを利用すると回答のあった地区	市野瀬（1）、佐賀橘川（1）、拳ノ川（1）、拳ノ川団地（1）、川奥（2）、伊與喜（1）、坂折（1）、下分（1）、町分（1）、浜町（1）、白濱（1）
-------------------------	---

【その他の回答例】	
佐賀地域	
・近い将来、転居を考えなくてはならない。〔拳ノ川，65～74歳，男性〕 ・同じ部落の親戚に依頼する。〔川奥，65～74歳，男性〕 ・デマンドバス。〔川奥，65～74歳，男性〕 ・とくし丸等の利用を考えている。〔市野々川，65～74歳，女性〕 ・子ども達に公共機関の利用方法を教える。〔坂折，40～49歳，女性〕	
大方地域	
・運転できない時は確実にやってくるが、まだ10年以上は大丈夫だと思うので、具体的に対策を検討していないのが現状である。 〔有井川，50～64歳，女性〕 ・移動販売を普及させてほしい。〔王迎，30～39歳，男性〕 ・集落での助け合いを検討。〔王迎，65～74歳，男性〕 ・公共交通が無くなれば、まったく部落（集落）から出ることが出来なくなる（家族が運転出来なくなった場合）。〔蜷川，65～74歳，男性〕 ・歩く事が出来なくなった時困る。病院や買い物に行くのに年金生活では交通費を使うことが出来ない。〔鞭，65～74歳，女性〕 ・引っ越し。〔馬荷，40～49歳，女性〕 ・介護タクシー。〔下田の口，75歳以上，女性〕 ・別居の家族に頼む。〔田野浦，75歳以上，男性〕 ・遠い将来自分や家族が運転できなくなれば、近くに商店がなく不安な地区なので、宅配サービスや移動販売などが必要になるだろう。 〔出口，30～39歳，男性〕 ・移動スーパー（とくし丸）に来てもらうよう働きかける。 〔出口，65～74歳，女性〕 ・自動車に乗れなくなったら、タクシーを利用するより良い方法がなく、転出も考えている最中である。〔出口，65～74歳，女性〕	

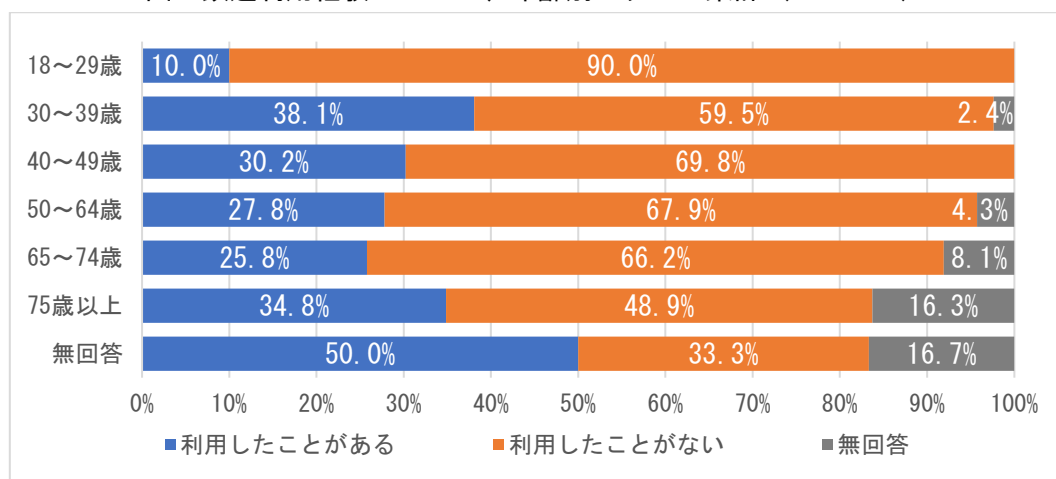
4) 本町の公共交通との関わりについて

(1) 公共交通の利用経験（過去3年以内に1回以上の利用と定義）

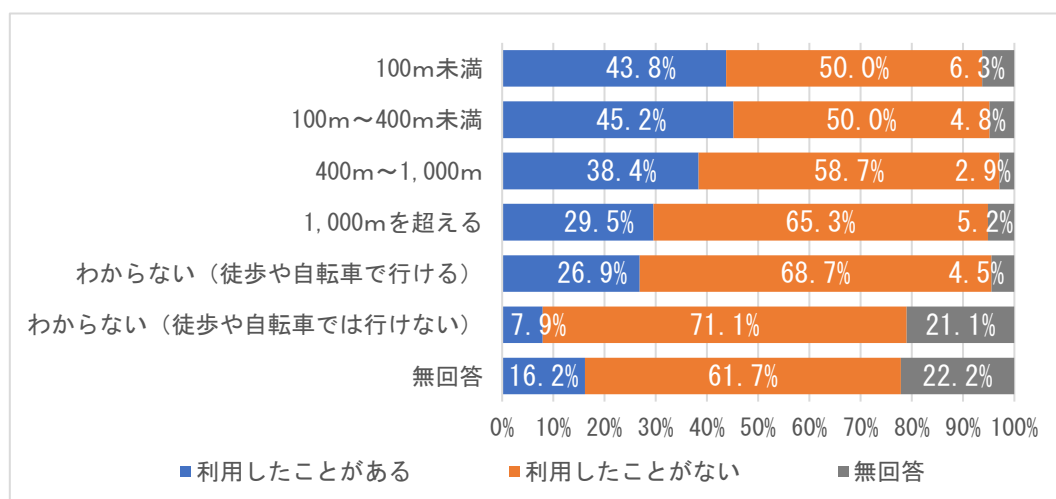
① 鉄道利用経験（N=855）



図：鉄道利用経験について、年齢別にクロス集計（N=855）



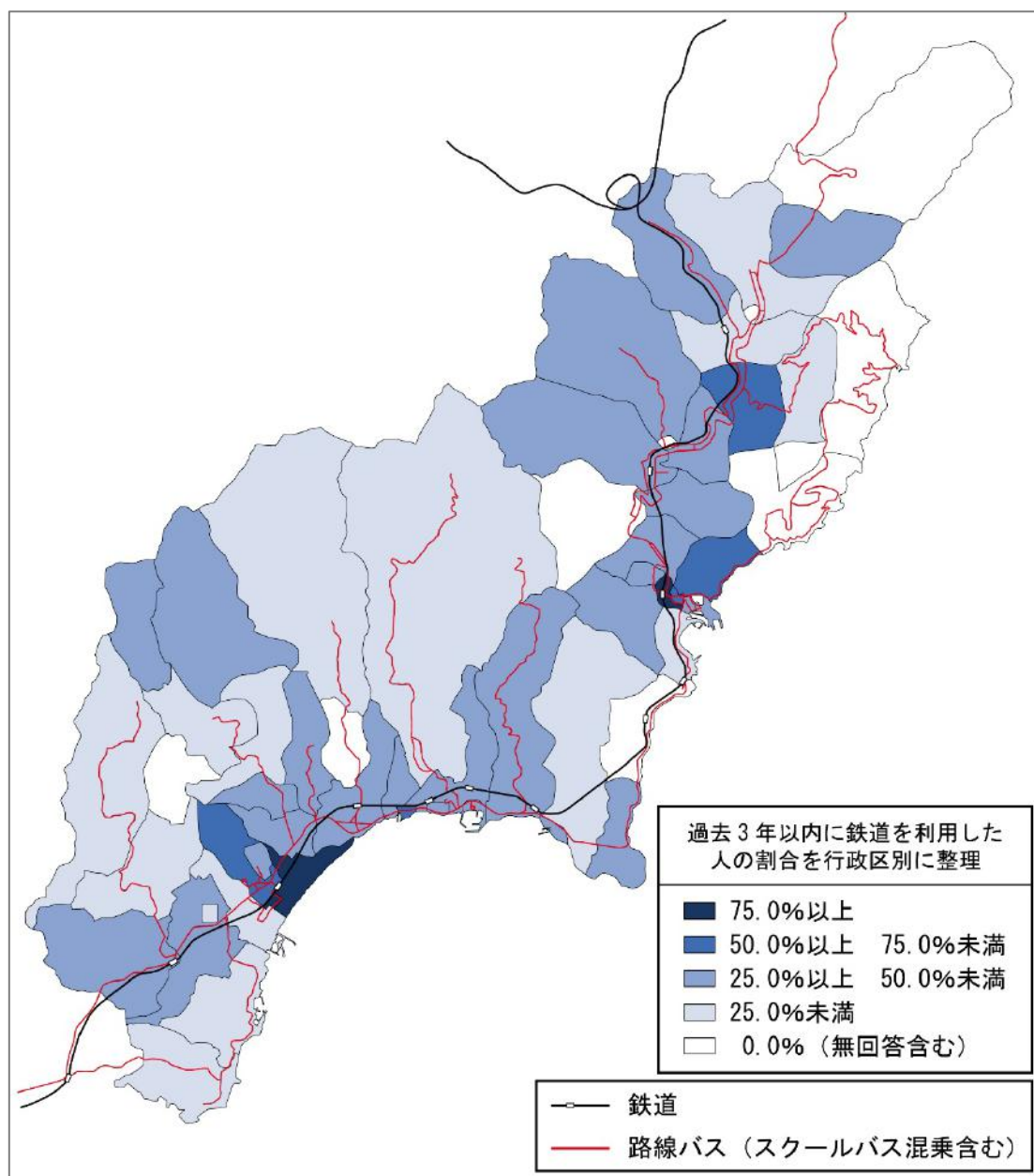
図：鉄道利用経験について、自宅から最寄りの鉄道駅までの距離とクロス集計（N=855）



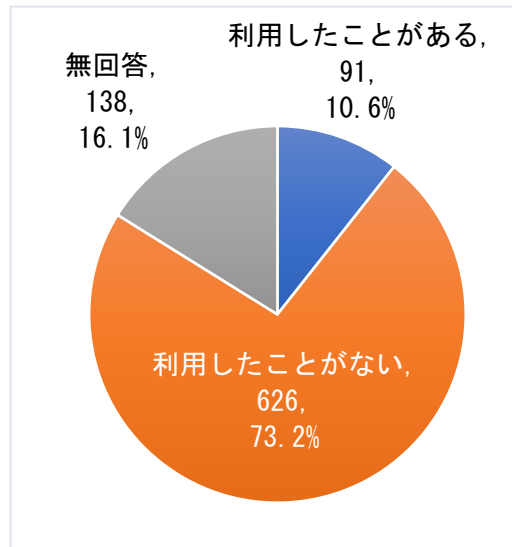
行政区別に鉄道の利用経験を見たところ、特急列車が停車する入野地区や佐賀地区で利用経験がある人の割合が高くなっている。

全般的に鉄道の沿線、駅が近い行政区では利用経験の割合が高くなっている。

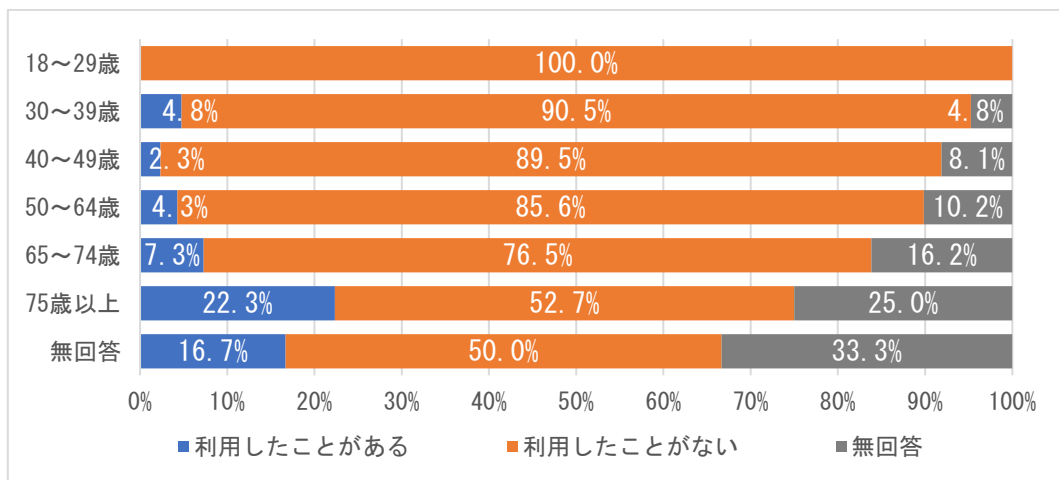
図：行政区別に見た鉄道を過去3年以内に利用したことがある人の割合



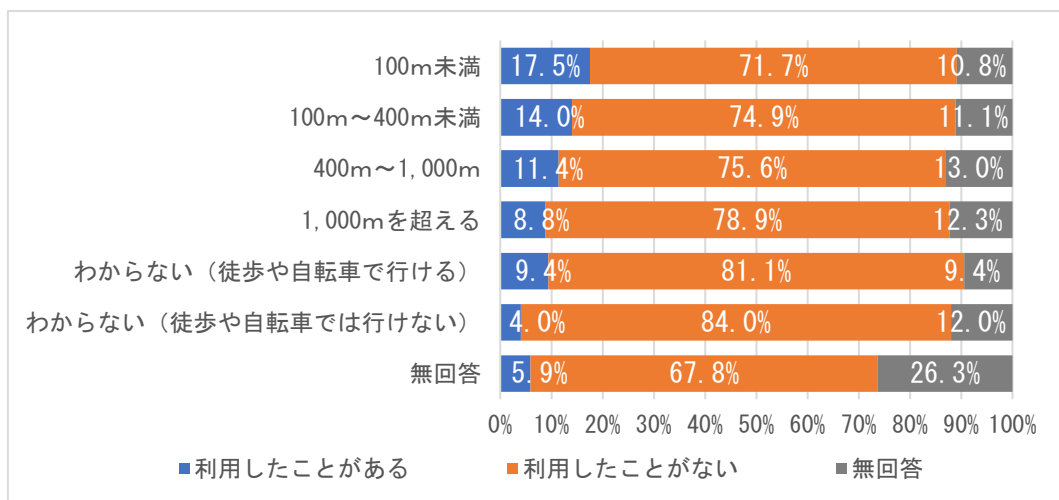
② 路線バス利用経験 (N=855)



図：路線バス利用経験について、年齢別にクロス集計 (N = 855)



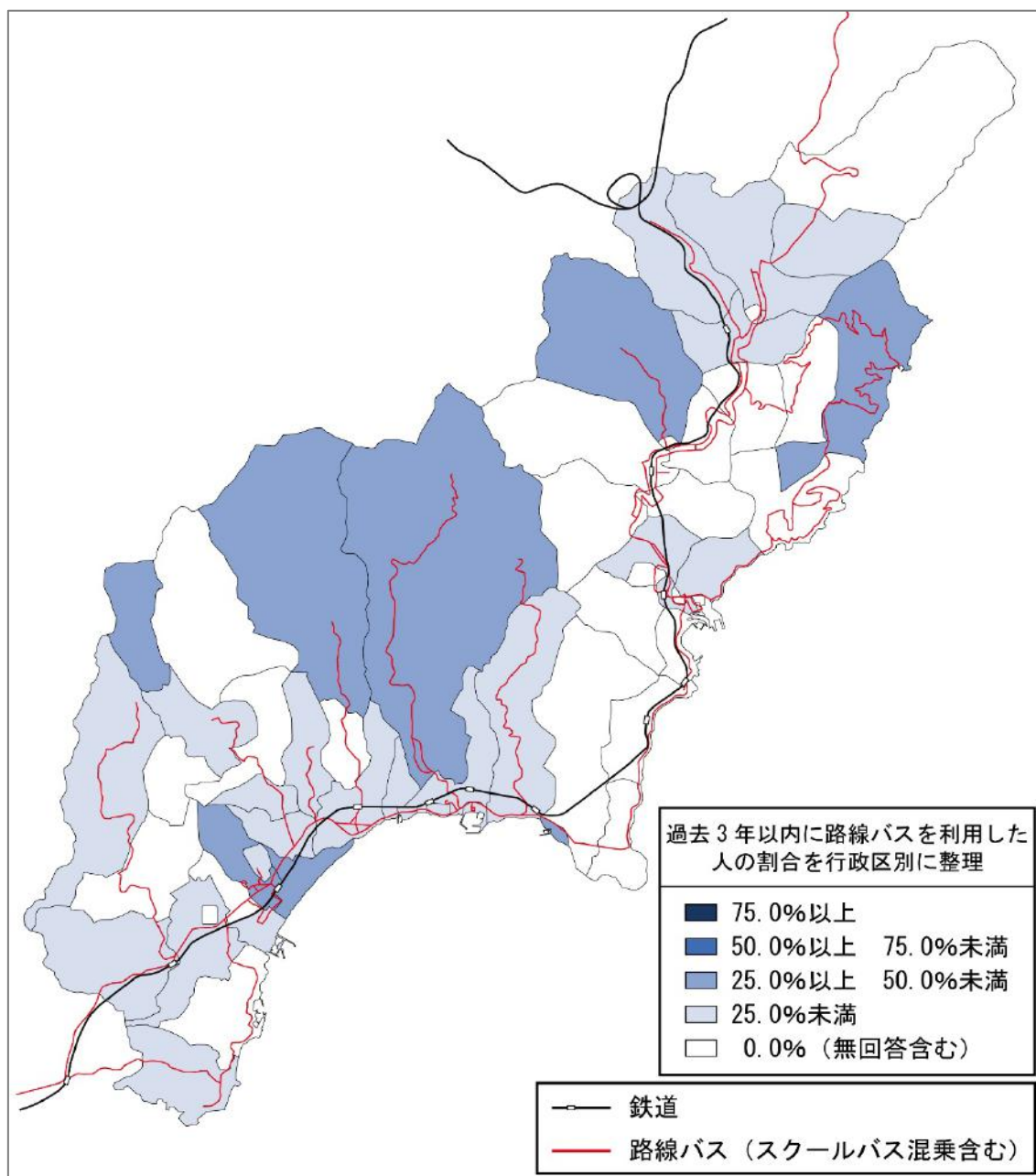
図：路線バス利用経験について、自宅から最寄りのバス停までの距離のクロス集計 (N = 855)



行政区別に路線バスの利用経験を見たところ、路線バスが運行している沿線行政区で利用経験の割合が高くなっている。

運行回数が平均して多くなる入野地区周辺部では全体的に利用経験が 25%を超えている。

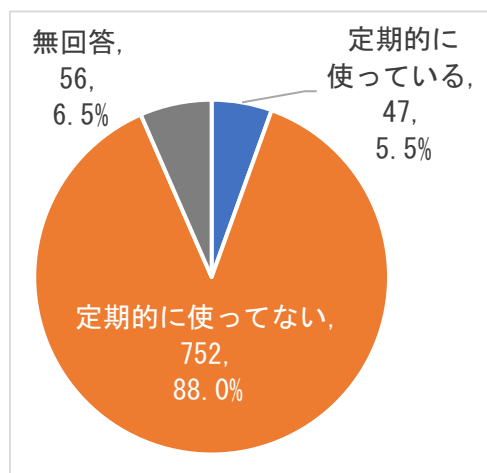
図：行政区別に見た路線バスを過去 3 年以内に利用したことがある人の割合



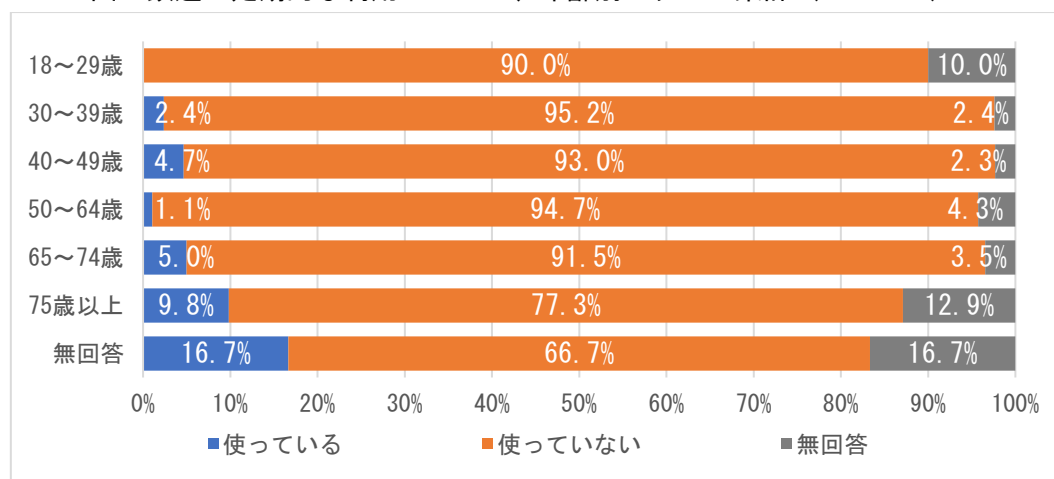
(2) 公共交通の定期的な利用

※平均して1ヶ月に1回以上の利用を定期的な利用と定義

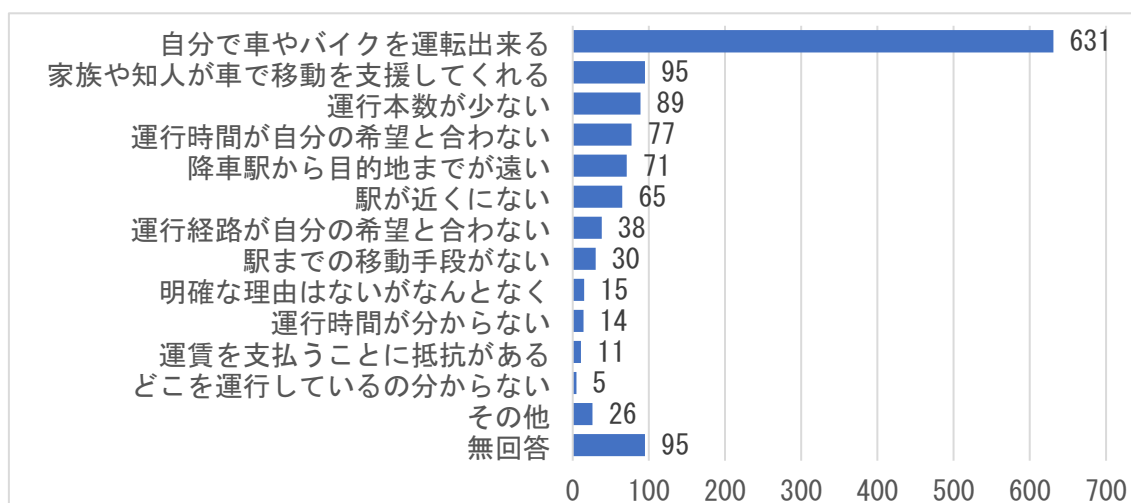
① 鉄道の定期的な利用（N＝855）



図：鉄道の定期的な利用について、年齢別にクロス集計（N＝855）



図：鉄道を定期的にご利用しない理由（N＝1,262）



【鉄道を定期的に利用しないその他の回答例】

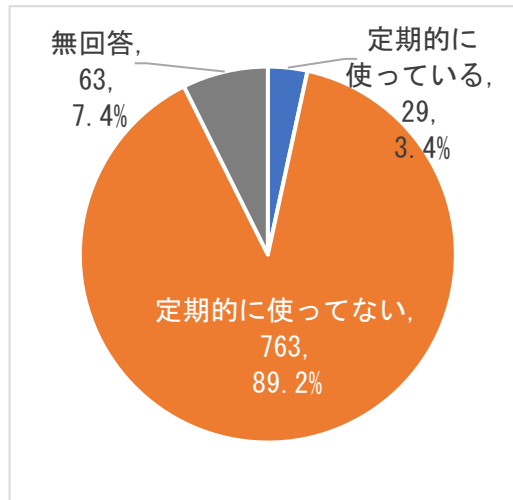
佐賀地域

- ・歩けないから。[拳ノ川, 75 歳以上, 女性]
- ・運賃が高い。[川奥, 30～39 歳, 女性]
- ・コロナで外出しない。[川奥, 65～74 歳, 女性]
- ・施設の送迎があるから。[熊井, 75 歳以上, 男性]
- ・仕事、生活に不必要である。[坂折, 65～74 歳, 男性]
- ・家から出る用がない。[坂折, 75 歳以上, 男性]
- ・現在の所、通院が 3 ヶ月に 1 回なので、その他の用で利用しても 1 ヶ月に 1 回は乗っていないと思う。[大和田, 65～74 歳, 女性]

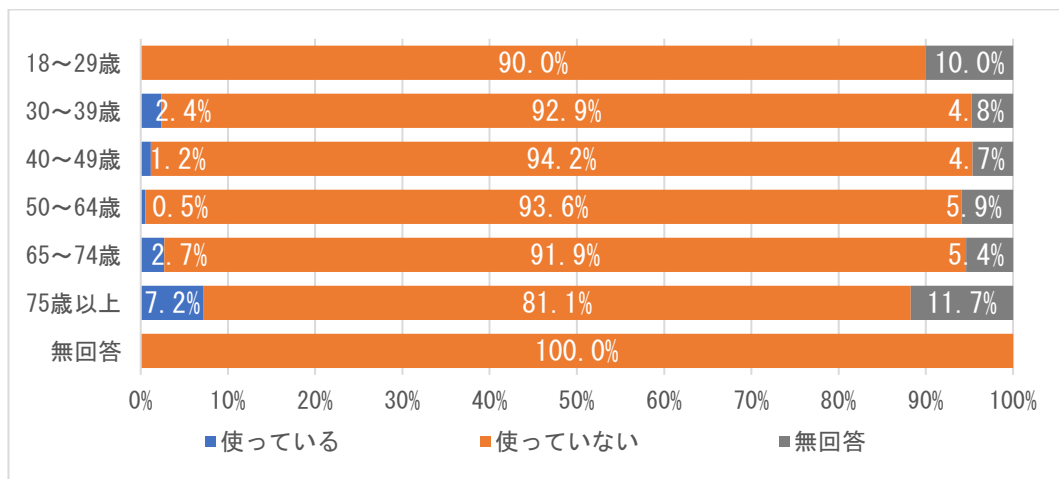
大方地域

- ・現在、自家用車で十分。[灘, 50～64 歳, 男性]
- ・高齢のため使えない。[上川口浦, 50～64 歳, 男性]
- ・自家用車を利用する。[上川口浦, 65～74 歳, 女性]
- ・3 ヶ月に 1 度利用、歯科への通院時。1 週間に 1 度の時もある。
[上川口浦, 65～74 歳, 女性]
- ・定期的に利用する必要なし。[上川口浦, 75 歳以上, 男性]
- ・往復運賃割引がない。[王迎, 65～74 歳, 男性]
- ・高齢の為、利用できない。[蜷川, 75 歳以上, 女性]
- ・浮鞭駅は高台にあり、階段の上り下りができない。
[浮津, 75 歳以上, 女性]
- ・駅からの移動、荷物の運搬に不都合、あと天候。[鞭, 50～64 歳, 男性]
- ・自家用車。[鞭, 50～64 歳, 女性]
- ・車イスの為、仕事以外で外出をほとんどしない。
[大屋式, 40～49 歳, 男性]
- ・時々を使う。[浜の宮, 75 歳以上, 女性]
- ・コロナでどこにも行かない。怖いので。[浜の宮, 50～64 歳, 女性]
- ・腰痛と右膝関節痛あり、現在使っていないが緩和すれば使いたい。
[町, 75 歳以上, 女性]
- ・自宅の近くで家庭菜園をしている。[上田の口, 75 歳以上, 女性]
- ・どこにも行かない。[下田の口, 75 歳以上, 女性]
- ・介助してもらわないと乗れない。[下田の口, 75 歳以上, 女性]
- ・空港へ行く時たまに利用する。[田野浦, 75 歳以上, 女性]
- ・高齢になって、出る事がない。[田野浦, 75 歳以上, 女性]

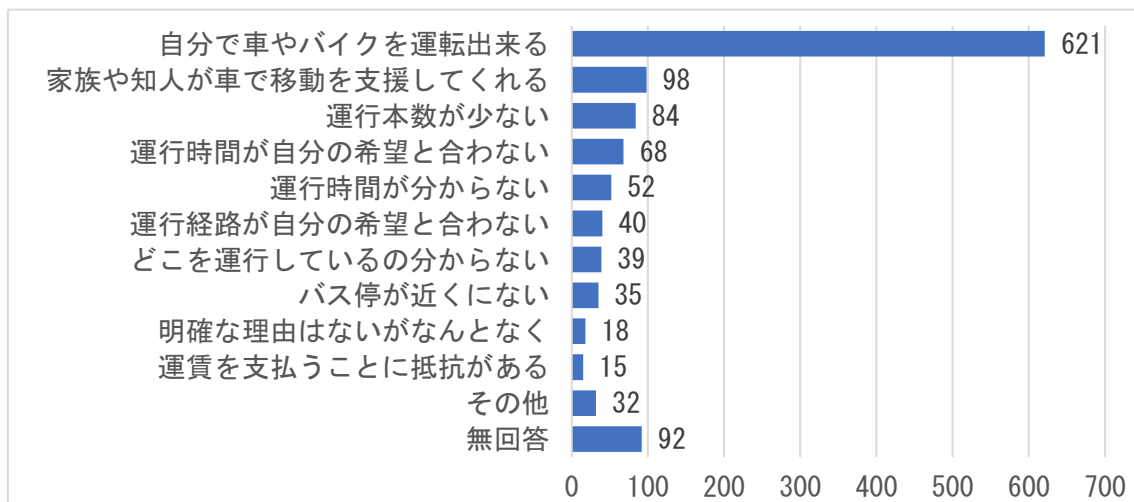
② 路線バスの定期的な利用（N＝855）



図：路線バスの定期的な利用について、年齢別にクロス集計（N＝855）

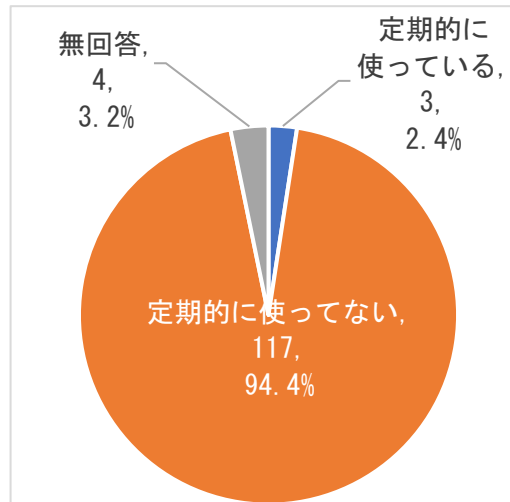


図：路線バスを定期的にご利用しない理由（N＝1,194）



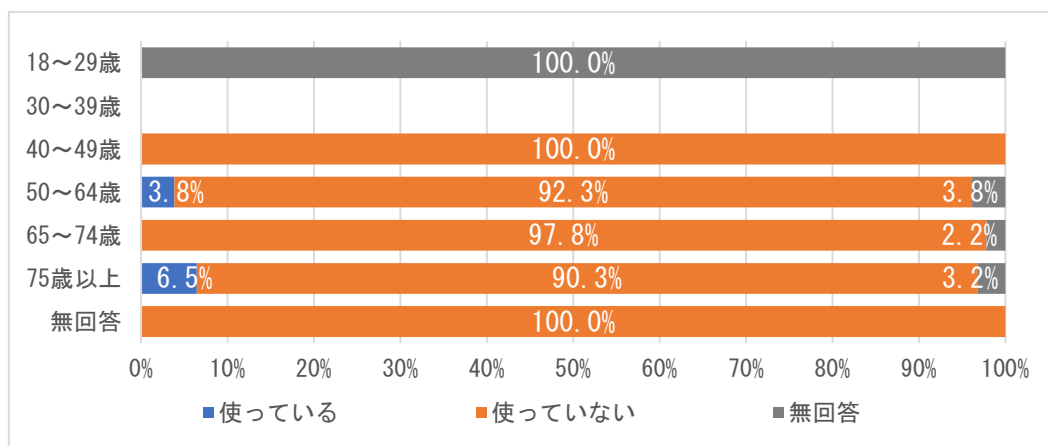
【路線バスを定期的に利用しないその他の回答例】	
佐賀地域	
・歩けないから。[拳ノ川, 75 歳以上, 女性] ・今の所必要がないから。[伊与喜, 50～64 歳, 男性] ・施設の送迎があるから。[熊井, 75 歳以上, 男性] ・町内でバスを利用して行く場所がない。[坂折, 40～49 歳, 女性] ・仕事、生活に不必要である。[坂折, 65～74 歳, 男性] ・家から出る用がない。[坂折, 75 歳以上, 男性] ・体力的に 1 人で乗ってられない。[馬地, 75 歳以上, 女性] ・鉄道が利用できているから。[大和田, 65～74 歳, 女性]	
大方地域	
・現在、自家用車で十分対応。[灘, 50～64 歳, 男性] ・料金が鉄道に比べて高い。[伊田浦, 65～74 歳, 女性] ・高齢のため使えない。[上川口浦, 50～64 歳, 男性] ・自分の車で行くより時間がかかる。[上川口郷, 50～64 歳, 男性] ・鉄道を使うので。[上川口郷, 65～74 歳, 女性] ・自家用車を利用する。[上川口浦, 65～74 歳, 女性] ・3 ヶ月に 1 度利用。歯科への通院時。1 週間に 1 度の時もある。 [上川口浦, 65～74 歳, 女性] ・定期的に利用する必要なし。[上川口浦, 75 歳以上, 男性] ・生活の中で利用する事はない。[上川口浦, 75 歳以上, 女性] ・自分 1 人で行動できない。[上川口郷, 75 歳以上, 女性] ・子どもに乗車方法を教えたいが、コロナで止めている。 [王迎, 30～39 歳, 男性] ・駅までが遠いから、天候不順の場合困る。[王無, 75 歳以上, 男性] ・到着バス停から目的地までの移動等。あと天候。[鞭, 50～64 歳, 男性] ・自家用車を使うから。[鞭, 50～64 歳, 女性] ・鉄道の方が安価である。[鞭, 75 歳以上, 女性] ・家の近くを通るバスがない。[加持本村, 50～64 歳, 女性] ・路線バスなし。[大屋式, 50～64 歳, 男性] ・車イスの為、仕事以外で外出をほとんどしない。 [大屋式, 40～49 歳, 男性] ・時々を使う。[浜の宮, 75 歳以上, 女性] ・コロナでどこにも行かない。怖いので。[浜の宮, 50～64 歳, 女性] ・役場に行く時は使っている。[町, 75 歳以上, 女性] ・鉄道駅とバス停同じ場所なので、鉄道ばかり利用。鉄道の方が安心で好き。[入野本村, 75 歳以上, 女性] ・家の周囲で作業を行う為。[上田の口, 75 歳以上, 女性] ・介助してもらう必要がある。[下田の口, 75 歳以上, 女性]	

③ デマンドバスの定期的な利用（N＝124）

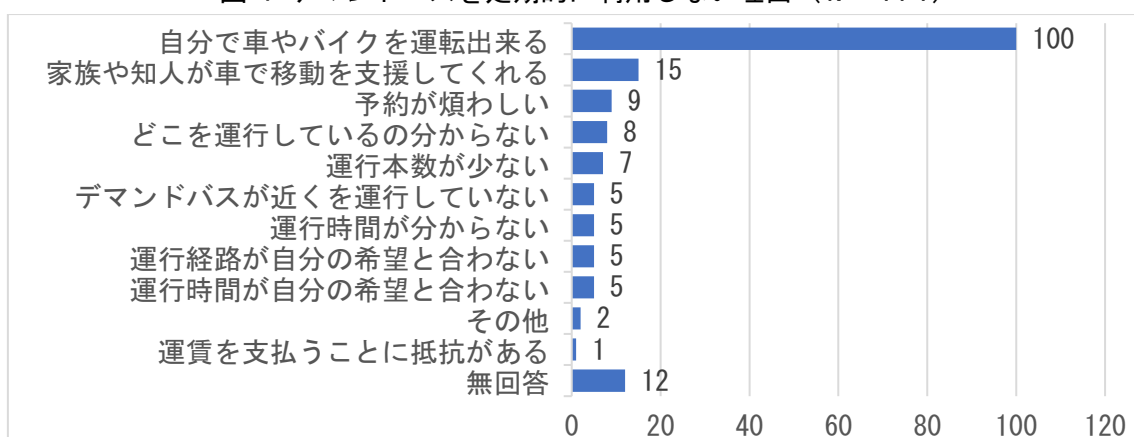


※回答者はデマンドバス運行地区の行政区に限定する。

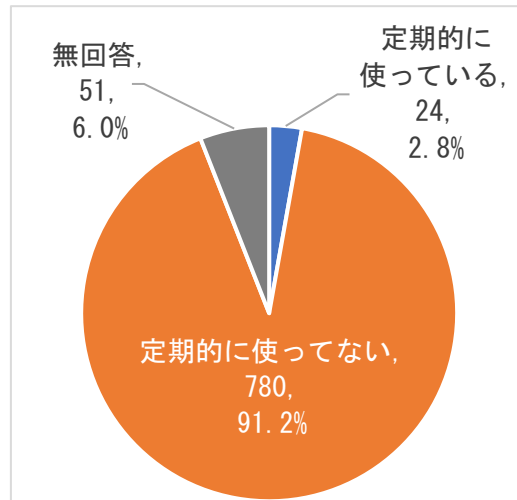
図：デマンドバスの定期的な利用について、年齢別にクロス集計（N＝124）



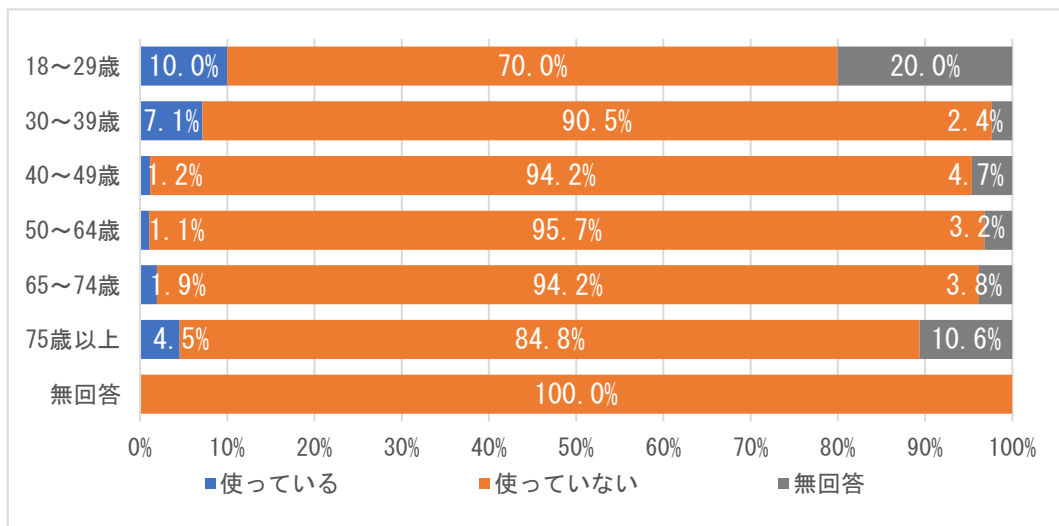
図：デマンドバスを定期的にご利用しない理由（N＝174）



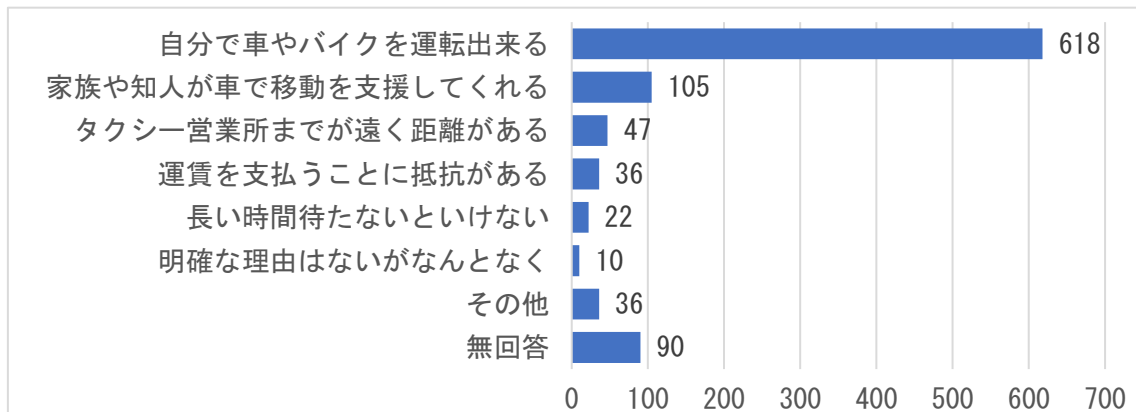
④ タクシーの定期的な利用（N＝855）



図：タクシーの定期的な利用について、年齢別にクロス集計（N＝855）



図：タクシーを定期的に利用しない理由（N＝964）



【タクシーを定期的に利用しないその他の回答例】

佐賀地域

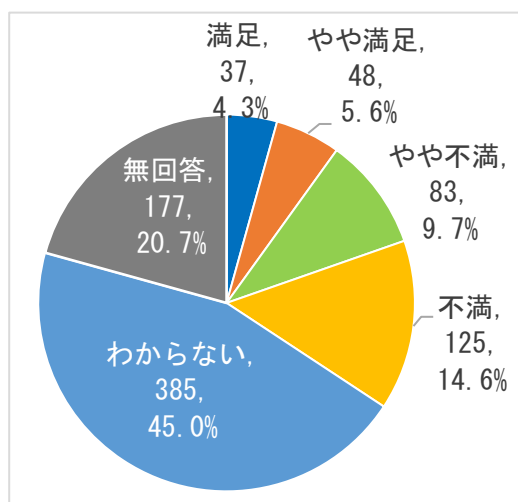
- ・ 必要ないから。[拳ノ川, 75 歳以上, 女性]
- ・ 四万十町のタクシーを利用。[荷稻, 75 歳以上, 女性]
- ・ 施設の送迎があるから。[熊井, 75 歳以上, 男性]
- ・ 家から出る用がない。[坂折, 75 歳以上, 男性]
- ・ 佐賀町内にはタクシーが無い事と、どうしても料金が高くなると思うから。[大和田, 65～74 歳, 女性]
- ・ 佐賀地域内にタクシーがない。[浜町, 75 歳以上, 男性]

大方地域

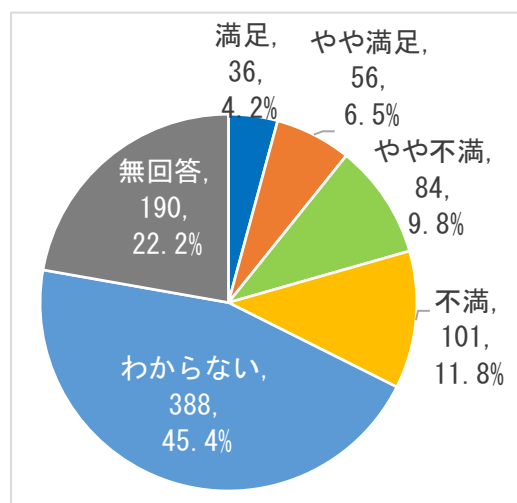
- ・ 現在、自家用車で十分。[灘, 50～64 歳, 男性]
- ・ 高齢のため使えない。[上川口浦, 50～64 歳, 男性]
- ・ 自家用車を使う。[上川口浦, 65～74 歳, 女性]
- ・ 知人が仕事の時は、つづきハイヤーを利用する。
[上川口浦, 65～74 歳, 女性]
- ・ 病院に鉄道で行き、帰路はタクシー。[上川口浦, 75 歳以上, 男性]
- ・ 運賃が高い。[王迎, 50～64 歳, 男性]
- ・ 年に 4～5 回、外出した時利用する。[王迎, 50～64 歳, 女性]
- ・ 運賃が高く感じる。[鞭, 65～74 歳, 女性]
- ・ 病院へ行く時は介護タクシーを使う。[鞭, 75 歳以上, 女性]
- ・ 夜間に営業していないため。[小川, 40～49 歳, 男性]
- ・ 運賃が高い。[加持本村, 75 歳以上, 女性]
- ・ 車イスの為、仕事以外で外出をほとんどしない。
[大屋式, 40～49 歳, 男性]
- ・ バスに乗る。[浜の宮, 75 歳以上, 女性]
- ・ 時々を使う。[浜の宮, 75 歳以上, 女性]
- ・ 目的地が近いと言にくい。[町, 75 歳以上, 女性]
- ・ 鉄道が近いので 1 番便利。[入野本村, 75 歳以上, 女性]
- ・ 料金が高くなるのではないか。[錦野, 65～74 歳, 男性]
- ・ 中村の病院予約日に雨であれば、中村からタクシーを呼ぶ。
[錦野, 75 歳以上, 女性]
- ・ 運賃が高いし、時間が希望通りでない。[芝, 50～64 歳, 男性]
- ・ 稼働しているタクシーは 1 台だけで間に合わない。
[上田の口, 65～74 歳, 男性]
- ・ 行きはバス利用、帰りはタクシー（中村）で。
[下田の口, 75 歳以上, 女性]
- ・ 飲食をした後タクシーを利用する時は、中村のタクシー（中村への行き来が多いから）。[出口, 65～74 歳, 女性]

(3) バスの満足度

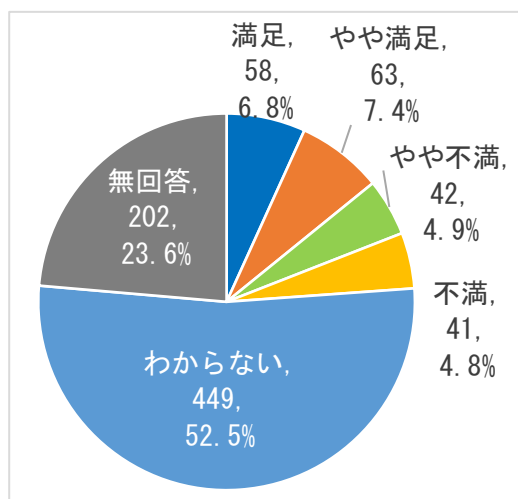
① 運行本（便）数（N＝855）



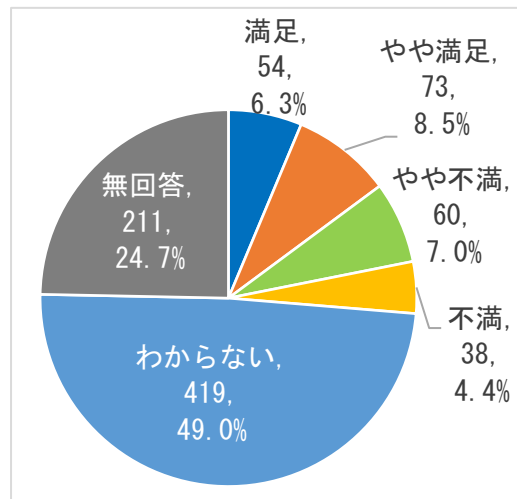
② 運行の時間帯（N＝855）



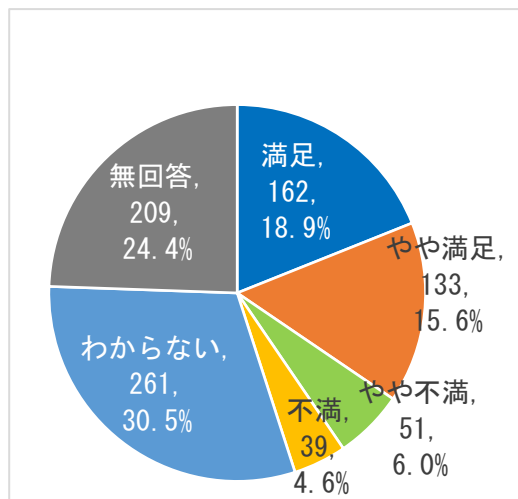
③ 運賃（N＝855）



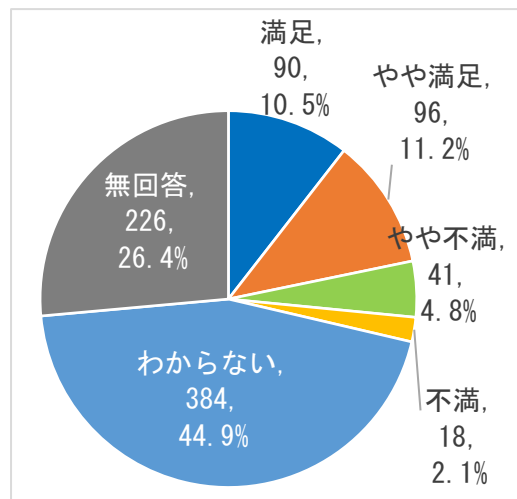
④ 運行経路や行き先（N＝855）



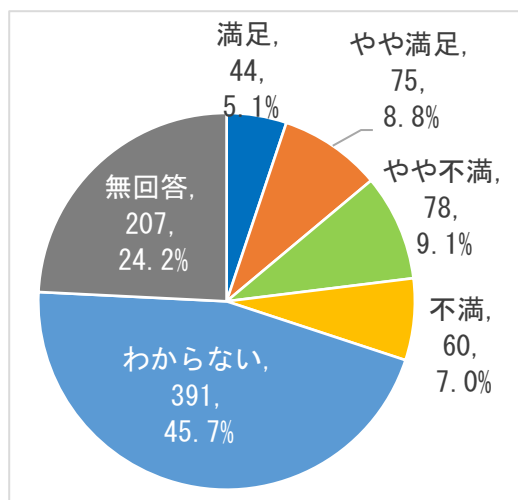
⑤ バス停までの距離（N＝855）



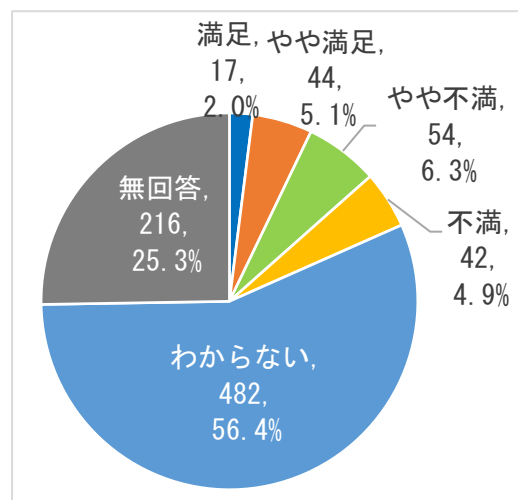
⑥ 所要時間（N＝855）



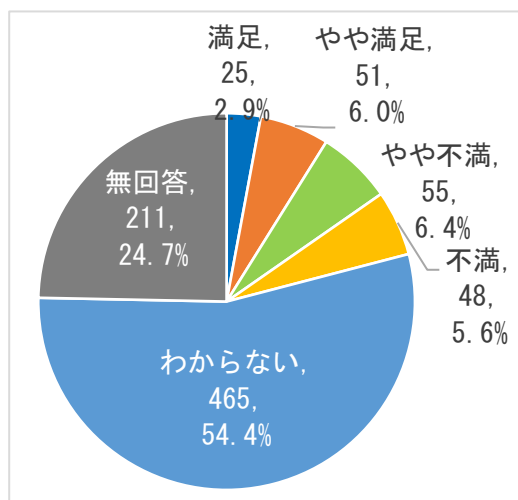
⑦ 時刻表等の周知やわかりやすさ
(N=855)



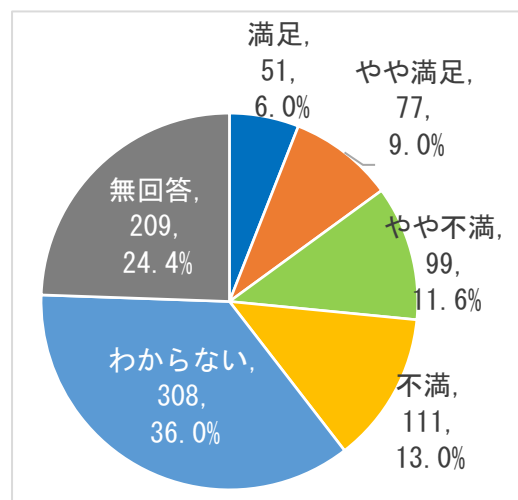
⑧ バスとの乗り継ぎ (N=855)



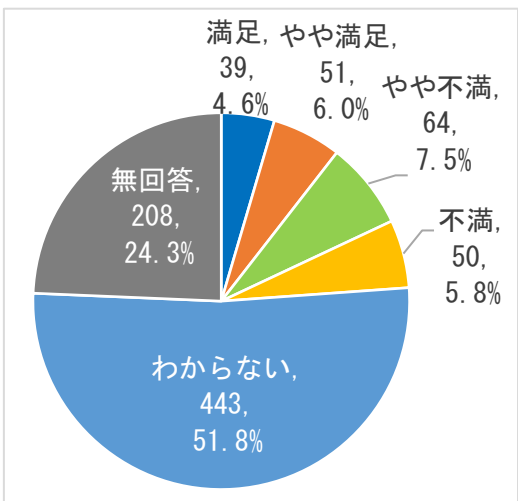
⑨ 鉄道との乗り継ぎ (N=855)



⑩ 停留所の環境 (N=855)



⑪ バス運行の定時性 (N=855)

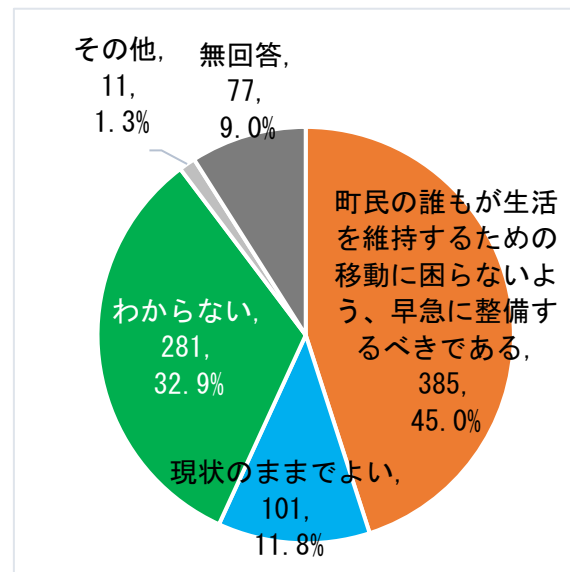


5) 移動手段確保のあるべき姿について

(1) 本町における公共交通整備について

「町民の誰もが生活を維持するための移動に困らないよう、早急に整備すべきである」と回答した人が全体の 385 人 (45.0%)、「わからない」が 281 人 (32.9%)「現状のままでよい」が 101 人 (11.8%) と続いている。

図：本町における公共交通整備について (N=855)



【その他の回答例】

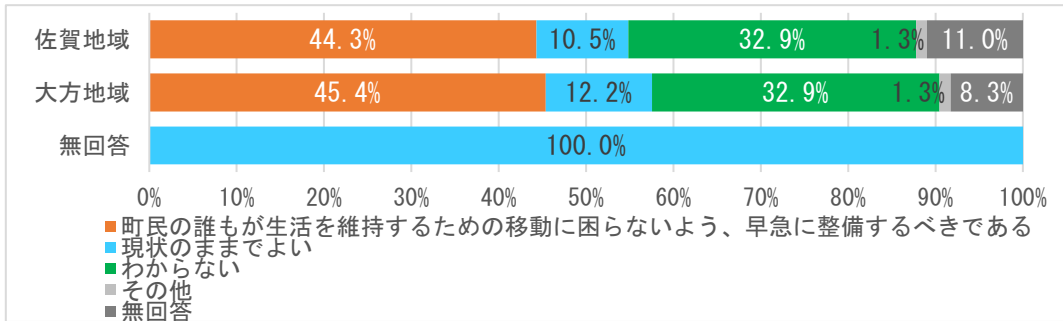
佐賀地域

- ・バスの時間表の見直しが必要。[荷稻, 75 歳以上, 女性]
- ・地震、津波のあと。[中ノ川, 50～64 歳, 女性]
- ・タクシーが近くにあると助かる。[馬地, 75 歳以上, 女性]

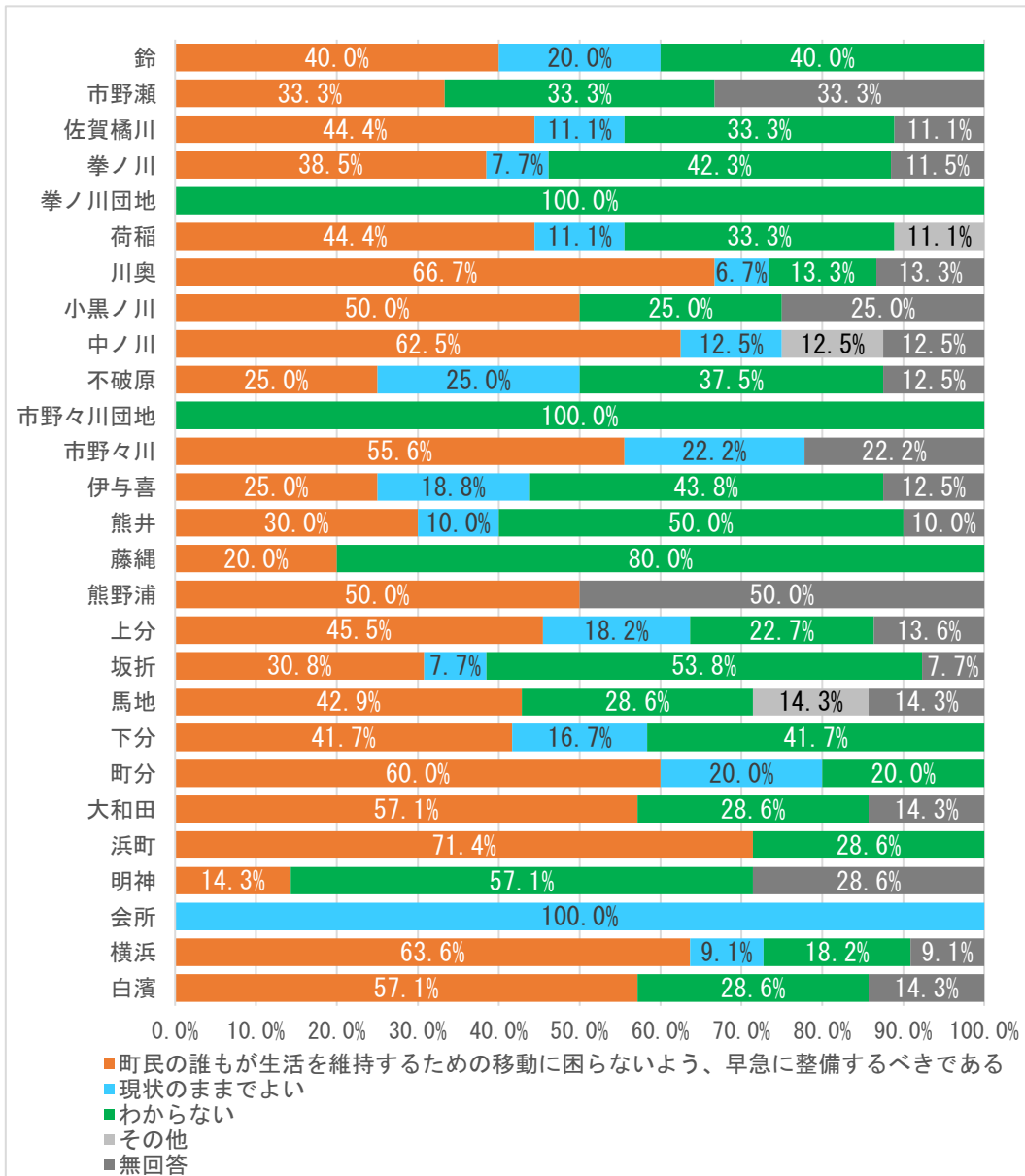
大方地域

- ・利用していないのでわからない。[上川口浦, 65～74 歳, 女性]
- ・車の免許証を返納した後が不安。[王迎, 65～74 歳, 男性]
- ・難しい問題だと思う。[王無, 75 歳以上, 男性]
- ・地域の実情に合わせた独自の新しい公共交通のスタイルを構築すべき。
[鞭, 50～64 歳, 男性]
- ・交通弱者を優先する。[町, 65～74 歳, 男性]
- ・中村まちバスのようなものがあればよい。[下田の口, 75 歳以上, 女性]
- ・現在自分の運転で移動している為、まだ考えた事がない。
[田野浦, 65～74 歳, 女性]
- ・もっと歳がいった自家用車に乗れなくなった時。
[出口, 65～74 歳, 女性]

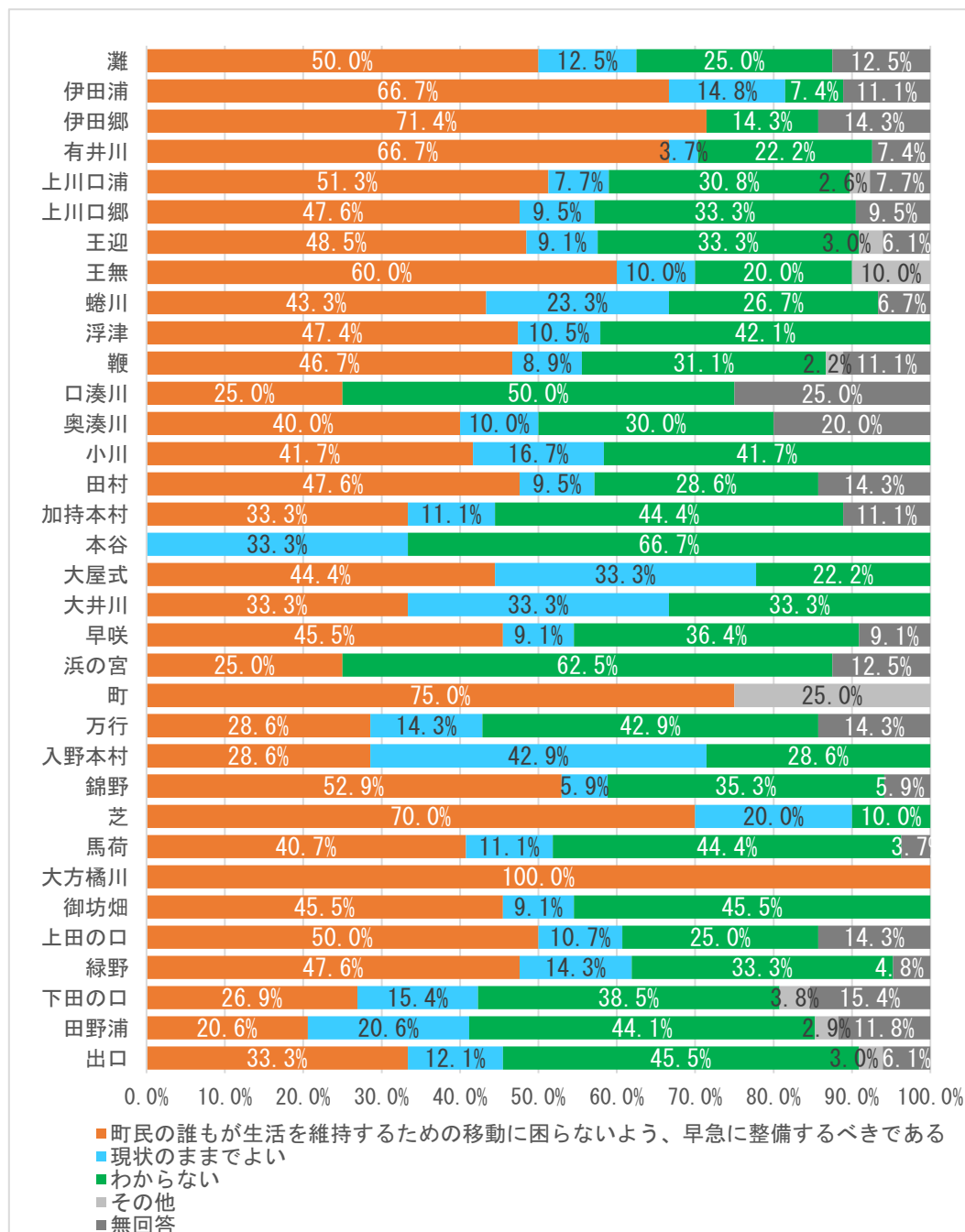
図：本町における公共交通整備について、地域別にクロス集計（N=855）



図：本町における公共交通整備について、佐賀地域の行政区別にクロス集計（N=237）



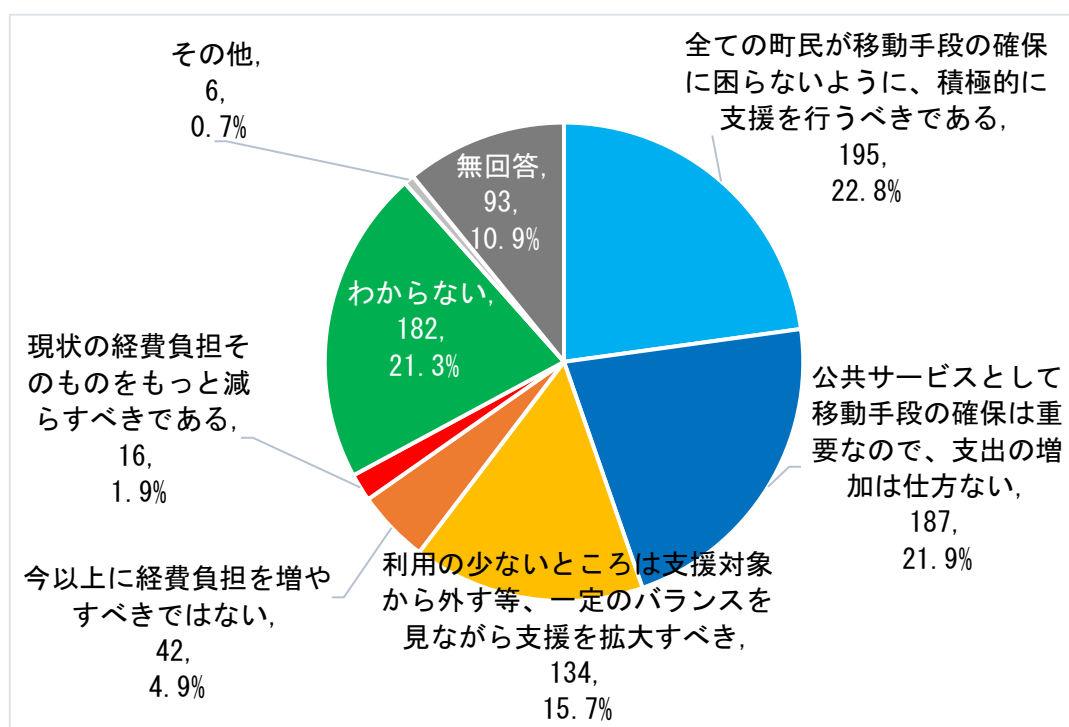
図：本町における公共交通整備について、大方地域の行政区別にクロス集計（N=617）



(2) 公共交通を便利にするために、行政が負担する経費の増加について

「全ての町民が移動手段の確保に困らないように、積極的に支援を行うべきである」が 195 人 (22.8%)、「公共サービスとして移動手段の確保は重要なので、支出の増加は仕方ない」が 187 人 (21.9%)、「利用の少ないところは支援対象から外す等、一定のバランスを見ながら支援を拡大すべき」が 134 人 (15.7%) となっている。

図：行政が負担する経費の増加について (N=855)



【その他の回答例】

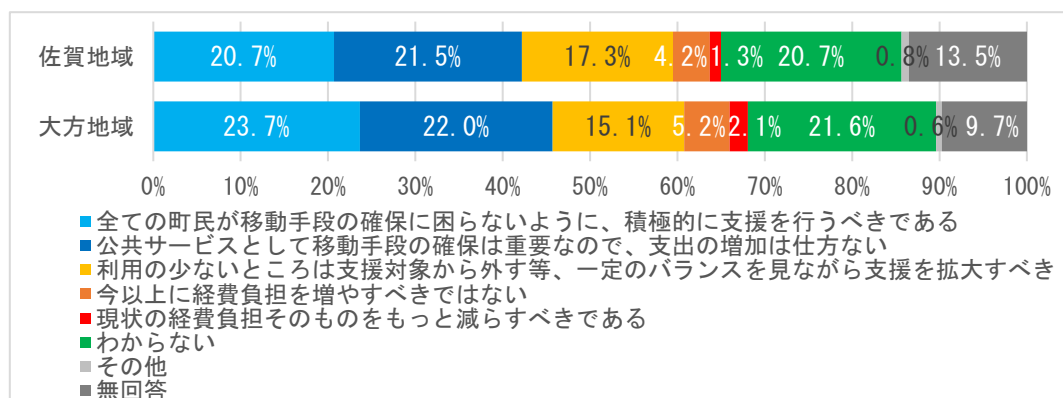
佐賀地域

- ・今のままでいいと思う。[市野々川団地，女性，65～74 歳]
- ・定期運行のバスではなく、タクシー等必要な時に必要なだけサービスを提供する。[大和田，男性，30～39 歳]

大方地域

- ・鉄道の利用者数が増えれば、経費負担増は少々仕方ない。
[王迎，女性，75 歳以上]
- ・難しい。[王無，男性，75 歳以上]
- ・根本的なところから発想を転換すべき。[鞭，男性，50～64 歳]
- ・経費負担が増えるのであれば、他の移動手段サービスを考えるべき。
[緑野，女性，50～64 歳]

図：行政が負担する経費の増加について、地域別にクロス集計（N＝855）



第2節：地域住民の意向

1. 地区別意見交換

(1) 地区別意見交換の実施概要

日常的な移動の現状と、近い将来の移動手段確保について意見交換を行った。

図：地区別意見交換の実施場所



表：地区別意見交換実施概要

2020（令和2）年度実施		2021（令和3）年度実施	
2月15日	馬荷地区	10月5日	錦野地区
	橘川地区		伊田地区
2月16日	加持川地区		田野浦地区
	口湊川地区	10月6日	早咲地区
	奥湊川地区		鞭地区
2月17日	鈴地区	10月7日	浜町地区
	蜷川地区		川奥地区
			佐賀地区
			市野々川地区
		10月8日	中ノ川地区
			大方地区
		11月15日	出口地区
			市野瀬地区
			米原地区
			熊野浦地区
		11月16日	伴太郎地区
		11月17日	

(2) 地区別意見交換のまとめ

[佐賀地域]

鈴地区 2020年 (令和2) 2月17日	・買い物は窪川方面、佐賀地区方面が多く、通院先は佐賀診療所、くぼかわ病院、中村の病院など。 ・スクールバス混乗便が無くなれば、若い人が地区から出ていくのではないかと不安になる。 ・スクールバス混乗便の朝の便で佐賀の町に行っても、昼の帰り便まで時間が余る。また、学校の都合により運行時間が変わるので不安になる。 ・デマンドバスなどで毎日でなくていいので、佐賀の町中まで出て行けるうえ、窪川や大方の方面にも行けるようにしてほしい。
浜町地区 2021年 (令和3) 10月6日	・買い物は佐賀地区内や中村の店舗。通院先はくぼかわ病院、大西病院など窪川地区が多い。 ・町中であっても土佐佐賀駅まで遠く、移動手段に困っている人がいる。中心部を運行している路線バスがあることは知られていない。また、具体的にいつどこを運行しているのか情報がない。運行情報を分かりやすく情報発信してもらいたい。 ・佐賀地区には既にタクシーが営業しておらず、緊急時には救急車以外の移動手段がない。 ・佐賀地区が寂れていくのを感じる。
川奥地区 2021年 (令和3) 10月7日	・買い物や病院などの日常のおでかけ先はほとんどが窪川になっており、この地区の生活圏は窪川であるといえる。 ・佐賀地区にタクシー事業者がなく、移動手段確保に不便を強いられている。 ・窪川行きの路線バスの便数が少なすぎる。対岸町道路線は枝線に出たり入ったりのお付き合い乗車がしんどい。結果として車が手放せない。せめて国道で窪川行き路線バスに接続してもらいたい。
佐賀地区 2021年 (令和3) 10月7日	・買い物は佐賀地区の店舗。通院は佐賀診療所やくぼかわ病院、中村地区の病院など。 ・今運行しているバスは帰りの便がちょうど時間にならない。佐賀の町中を回る便についても同様。バスで買い物に来て、20分後に帰り便があればバスを利用したい。今は便が無いので自分で移動せざるを得ない。病院は2時間必要である。 ・町が運行しているバス（対岸町道路線）は非常に良いことだと考える。町の中心部に駐車場を作るのには費用がかかると思われるが、町中に人が集まる場所をつくることにより、そこからバスを乗れるようにしてほしいと考える。

市野々川地区 2021 年 (令和 3) 10 月 7 日	・ 買い物先は佐賀地区、入野地区の店舗の他に窪川地区の店舗。通院先は佐賀診療所の他にくぼかわ病院、大西病院、幡多けんみん病院など。 ・ 対岸町道路線に乗ったことがあったら分かると思うが、バスが運行していることでとても生活が助かっている。今後も運行を継続してもらいたい。ただ、あちこち出たり入ったりする経路を改善してもらえたらと思う。 ・ 対岸町道路線は週に 3 日運行しているが、週に 2 日でも大丈夫である。その分、運行便数を増やして欲しい。また、佐賀の町で用事を済ませられる程度の佐賀地区内での滞在時間もしくは、選択できる運行便数の確保を望みたい。佐賀地区の街中を運行する分について、もう少し分かりやすく情報発信してもらいたい。
中ノ川地区 2021 年 (令和 3) 10 月 7 日	・ 買い物先は窪川地区内と入野地区内が多い。通院先は拳ノ川診療所や佐賀診療所、くぼかわ病院、竹本病院など。 ・ 中ノ川地区を運行する路線バスは、便数が少なすぎて利用できるものではない。しかもスクールバスを兼ねており、現在利用している子どもがいなくなれば公共交通としての運行がなくなることはなんとなく理解している。 ・ いつまでも車に乗れるとは考えていないが、現状の路線バスでは生活交通として使うことができない。毎日の運行は必要としていないので、もっと運行回数を増やして欲しい。また、大きなバスの必要はなく、小さな車両で細かく運行して欲しい。 ・ 佐賀地区のみやたに朝の 9 時頃到着し、用事を済ませてお昼ご飯を自宅でとれるように帰ることのできる路線バスが理想である。 ・ 自分たちの将来を考えると、今のうちに利用できるバス路線に再編してもらいたい。お試し運行中に利用して、改善につなげていくことに協力したい。
市野瀬地区 2021 年 (令和 3) 11 月 15 日	・ 買い物も通院も窪川地区が多く、窪川の町が生活圏であるといえる。本当は佐賀の町でも買い物したいが、商品の種類や量などを考えると仕方ない。 ・ 既存の路線バスは便数が少なすぎて、利用してみようという意識もなかった。窪川駅から窪川の町中のバス情報が全くない。そのため窪川駅からしまんとハマヤに行けるコミュニティバスやくぼかわ病院の駅送迎シャトルバスの存在を知らない。まずは時刻表（おでかけの目的別時刻表）があったらいいと思う。 ・ 文句ばかり言っても仕方ないので、今ある路線バスを余裕のあるときに乗ってみようと思う。

熊野浦地区 2021 年 (令和 3) 11 月 17 日	・ 買い物は佐賀地区内。通院は佐賀診療所や窪川方面。そのついでに窪川地区で買い物することもある。 ・ 対岸町道路線は月曜、水曜、金曜に運行しているようであるが、そのような路線がここに入ってきてくてもいいのではないかと考えている。 ・ 佐賀診療所が開いている曜日に合わせて火曜日と木曜日に新しい移動手段の試験的な運行をして欲しい。また、窪川方面や中村方面に接続して欲しい。 ・ 分かりやすい運行情報を配布して欲しい。 ・ 佐賀地区が生活圏であり、必要があれば佐賀地区から窪川方面や入野・中村方面に足を伸ばすことができればいいと考える。 ・ スクールバスを残すという考え方ではなく、より地区の移動ニーズを反映した新しい移動手段の整備をお願いしたい。
---	---

[大方地域]

馬荷地区 2020 年 (令和 2) 2 月 15 日	・ 買い物も通院も中村方面。 ・ デマンドバスに乗って入野地区に行っても買い物だけでも用事がすぐに終わってしまい、帰りの便まで長く待つ必要がある。結局、中村に行ってしまう。 ・ デマンドバスは、朝に出て用事を済ませ、昼までには自宅に帰れるような運行をしてもらいたい。また、中村の中心地まで直通にして欲しい。 ・ 午後に中村から帰ってくるバスがデマンドバスと接続していないので利用できない。 ・ 朝、その日の電話予約するときに、帰り便についても相談できればと思う。 ・ 週に 1 回でいいので、定時定路線での運行になればいいが、利用者が少なくデマンドバス運行になっている経緯があるので仕方ない。
橘川地区 2020 年 (令和 2) 2 月 15 日	・ 買い物は入野地区と中村方面。通院は中村方面。 ・ デマンドバスでは中村方面への乗り継ぎが悪く、中村の町中に行っても、さらにそこからの乗り継ぎが悪いので利用しづらい。 ・ 田ノ口橋バス停の中村方面行き側はベンチがなく、さらに乗り継ぎには国道を横断しないといけないので利用するのが難しい。 ・ デマンド運行より定期路線のほうが利用しやすい。 ・ 大事な内容は、広報誌だけでなく他の方法でも知らせてほしい。 ・ 月 1 回でもいいので、中村方面の病院を回る定期便をつくってほしい。 ・ 大方クリニックは待合室が狭いので、バスを待つ場所として黒潮町社会福祉協議会などを活用してはと考える。

加持川地区 2020 年 (令和 2) 2 月 16 日	・買い物も通院も入野地区と中村地区。 ・デマンドバスは家の近くまで来てくれる。運転手が優しく、利用していて不安なく助かっている。運行がなくなったら困るので、他の人にも利用してもらうよう促しているが、車を利用している人はなかなか応えてくれない。 ・デマンドバスは予約が必要なことが面倒くさい。 ・日により外出の時間が変わるが、デマンドバスを今より 1 便増やしてもらえれば使いやすくなる。 ・移動エリアを広げてもらいたい。入野だけでなく浮鞭の方にも行きたい。 ・中村方面への移動に鉄道は利用しない。中村駅から先の移動が不便である。 ・路線バスの中村行きは、市民病院の中まで運行して欲しい。
口湊川地区 2020 年 (令和 2) 2 月 16 日	・買い物は入野地区で、通院は中村方面が多い。 ・バスに乗っている人は見かけたことがない。バスを利用しない理由として、バスの待ち時間が一番の問題となる。自分が決められた時間で出かけられない。 ・この地区は家族がいる世帯が多く、自分が車を運転できなくても運んでもらえる。しかし将来的には困る人が増えてくるだろう。 ・路線バスについては、奥湊川地区を中心に考えてあげてほしい。 ・デマンドバスや、曜日を限定した運行もいいかもしれないが、総合的に良い方向に考えてもらいたい。
奥湊川地区 2020 年 (令和 2) 2 月 16 日	・買い物は入野地区と中村方面。通院は大方クリニックと中村地区の病院が多い。 ・バスの終点から先に暮らしている人がいる。今の車両では無理であるが、小型化して入って欲しい。 ・利用しやすいように運賃を安くしてほしい。 ・中村方面へ乗り継ぎが無く運行してほしい。そうでないと本数を増やしても意味がない。 ・新しい車両を導入するときは、車椅子が乗れる車両があればいいと考える。 ・10 年前にもこのような意見交換会をしている。その時のように立ち消えにならないようにしてほしい。

蜷川地区 2020 年 (令和 2) 2 月 17 日	・ 買い物は入野地区、中村方面。通院は大方クリニックや中村方面の病院が多い。中村の病院に行ったら、2～3 時間の滞在時間は必要。 ・ 朝の便は、病院に行くのにはいいが、買い物だけでは店が開くまで待たないといけないので利用しづらい。店が開く 9 時過ぎに入野に到着出来る便があればいいと考える。 ・ 便数を倍くらいに増やしてくれたら自由に出かけられるようになる。 ・ 今の大きいバスではなく、小型バスで運行したらいいのではないかな。 ・ 現在車に乗っている人が、バス利用の練習のために、運賃を安くしてくれたら良いと思う。 ・ 乗り換えについては、次の便までの待つ時間が苦痛であり、さらに間に合わなくなるのではと考えるのが不安である。 ・ 高齢者の事故が多く、自動車運転免許証を返納した方が良いとよく聞くが、返納した後の移動手段を考えてもらわないと困る。自由に動きやすいような移動手段を考えてほしい。
錦野地区 2021 年 (令和 3) 10 月 5 日	・ 買い物は入野地区内や窪川地区など。通院は佐賀診療所やくぼかわ病院、中村地区の病院など。 ・ この団地は国道から距離があり、しかも勾配もあり、徒歩での生活は厳しい。地区から買い物に行くには坂道を下りていくこととなり、帰りは荷物を持って登って来ないといけない。 ・ 地区内に公共交通が運行していない。利用したくても利用できない。 ・ 地区内からせめて入野地区中心部まで移動できる移動手段を検討してもらいたい。入野まで出られれば、買い物や医療機関、乗り換えて中村方面に移動することができる。 ・ 弱い立場の人のことを優先に考えてあげて欲しい。
伊田地区 2021 年 (令和 3) 10 月 5 日	・ 買い物は地区内の商店や入野地区、中村方面。通院は大方クリニックや中村方面、幡多けんみん病院などが多い。 ・ 入野、中村方面への路線バスは 1 日に 3 往復しか運行されておらず、バスだけの移動は難しい。入野方面へのおでかけ時はバスを利用できるが、帰り便は時間が合わない。そのため鉄道で帰っている。バスと鉄道両方使い分けて利用しないといけない。 ・ 鉄道を利用すると中村駅から目的地まで歩いて行かないといけない。 ・ 有井川駅へのアプローチが階段のみであり、車イスでは利用出来ない。今後、足腰が弱くなっていくと階段の上り下りが難しくなる。有井川駅のホームへの階段をなんとかしてもらいたい。 ・ 地区内の細い道路を突っ込んでくる車があり、危険を感じる。

田野浦地区 2021 年 (令和 3) 10 月 5 日	・買い物は中村方面。通院は中村方面と幡多けんみん病院がほとんどである。 ・この地区住民は生活が入野ではなく中村に向いている。路線バスは入野方面より、中村方面で時間を合わせてもらいたい。 ・乗務員が挨拶すら返してこない。それが嫌で路線バスを利用しなくなった人がある。乗務員の接遇を向上してもらいたい。 ・行きのバスと帰りのバスの時間の間隔をなんとかしてもらいたい。現状 4 時間の間隔があるが、買い物は長くても 2 時間くらいで済む。夏場や冬場などバス停で待つ時間を少しでも減らすようにしてもらいたい。 ・毎日運行するより、週 1 日運行で便数を増やしてもらった方が利用しやすいかもしれない。 ・路線バスにはサニーマート古津賀店に乗り入れて欲しい。現状では店舗からバス停が遠すぎである。
早咲地区 2021 年 (令和 3) 10 月 5 日	・買い物は入野地区内と中村方面。通院も大方クリニックや幡多けんみん病院、中村方面の病院が多い。 ・バスがどの経路を運行しているのか分からない。 ・バスに関する情報が届かない。バス停まで見に行ってもそこを運行しているバス路線しか確認できない。ましてや中村駅からの接続などの情報が分からない。 ・路線バスの便数が少なく、好きなように移動できないのでバスを使うことはない。 ・路線バスの午前中の運行便を増やして欲しい。 ・路線バスをお試しで利用できるきっかけとして、バス乗り方教室や地区を挙げてのおでかけイベントなどの開催、それらを支えるための時刻表の配布などをお願いしたい。
鞭地区 2021 年 (令和 3) 10 月 6 日	・買い物は入野地区内や中村方面、通院は大方クリニック、幡多けんみん病院、中村方面の病院が多い。 ・午前中に買い物などの用事を済ませ、午後は家の用事をしたい。遅い時間に出掛けたいとは思わない。 ・地区の高台部分に暮らしている人は、国道まで下りてバスに乗るより鉄道を利用する。直接駅に乗り入れることができ、便数も路線バスより多く便利。 ・鞭の高台部分に住んでいる人のために、デマンドバスなど、地区内を運行してもらえそうな新しい移動手段をお願いしたいと言われている。 ・公共交通に関する情報を出来るだけ大きな字でまとめて配布して欲しい。特に黒潮町内は路線情報をわかりやすくしたほうがいい。
大方地区 2021 年 (令和 3) 10 月 8 日	・買い物は入野地区内のドラッグストアや生協を利用。介護タクシーを使って中村の病院に通う。 ・入野万行地区には公共交通がないため、何か運行してもらえると嬉しい。 ・中村まちバスのような乗り物が入野地区に欲しい。 ・役場に行く移動手段が欲しい。 ・移動制約者のための移動手段がないことやまちのバリアフリーを考えると、黒潮町は高齢者には住みづらい。

出口地区 2021 年 (令和 3) 10 月 8 日	・買い物は中村方面が多く、入野地区も少々。病院は地元の出口病院か中村方面が多い。 ・ここは昔から生活圏が中村に向いており、入野方面にはあまり出かけない。 ・路線バスは 1 日に 3 便しか運行がなく、またそのダイヤも利用しやすいものではない。 ・車に乗れなくなったら家族や知人の車を頼る。路線バスは不便という意識があるため、時間を調べることにもつながらない。 ・古津賀のサニーマートにバスが入れるように検討して欲しい。
米原地区 2021 年 (令和 3) 11 月 16 日	・買い物は入野地区内や中村方面。通院は幡多けんみん病院と中村方面が多い。 ・現状のスクールバス一般混乗では朝と晚しか便がなく、まず使えるものではない。この地区には子どもがいなくなっているが、スクールバスのまま運行していることで使いづらいバスが残っている。 ・スクールバスに関しては、中学生になって部活をする子はまず使えず、自転車で通学することになる。保護者の送迎もあり、実態と合わないスクールバスのため子どもも保護者も負担を感じている。 ・下の地区の有井川や伊田地区では、商店が次々と閉店しており、入野方面に行くバスの便数も少なく買い物に困る高齢者が増えている。有井川地区にも話を聞いてあげてほしい。 ・今のバスでは今後も利用はないと思う。車に乗れなくなったらこの地区を出て子どものところに行かないといけないと思っていた。しかし、利用できる移動手段を検討してくれているのであれば、ここでの暮らしを続けられると思う。
伴太郎地区 2021 年 (令和 3) 11 月 17 日	・買い物は入野地区や中村方面。通院は幡多けんみん病院や中村方面。週に 3 日（火木土）中村の市民病院に透析に行く人がある。また、大方クリニックに通う振動病患者が 2 人いる。 ・実態と合わないスクールバス一般混乗により、便数が少なすぎて利用するのは困難である。また、バスの終点からさらに 2km 奥に車に乗れない人がある。 ・ここが気に入って皆暮らしている。できる限りここで暮らし続けたい。車だけに頼らなくても生活を続けられる移動手段確保をなんとかお願いしたい。 ・バスの運行経路や時刻が分かりやすく記載されたものを作成してもらいたい。

2. 通学に関するアンケート調査

若い世代（30歳～40歳台）の保護者及び子ども（小中高校生）を対象として、「通学の実態」、「通学する上での安全確保につなげる現状把握」、「将来の移動手段確保について親子で意識を持ってもらうきっかけづくり」をねらいとしたアンケート調査を実施した。

実施手法として、町内の小中高等学校と、町外の学校に通う児童・生徒に対して、学校を通じてアンケート調査票の配布と回収を依頼した。回収率は小学校（全8校）では84.6%、中学校（3校）で68.4%、高等学校（5校）で88.4%であった。

〔抜粋〕通学途中に危険を感じたことや、危険だと思われる場所について

① 小学校

学校名	危険な内容
拳ノ川小学校	・通学路の道が崩れそう。 ・民家がない通学路で、知らない黒い帽子を被った男の人にじっと見られたと言っていたことがある。
伊与喜小学校	・小学校から国道までに抜ける道に街灯がなく、冬場などは暗い。また草が多く道が狭い。
佐賀小学校	・佐賀駅裏の旧国道カーブ、見通しが悪く、歩車道の境界が近い。 ・国道と歩道に柵がない場所があり、車もスピードが出しやすい直線。もし車が突っ込んできた場合、歩道に乗り上げてしまうので怖い。 ・駅の下の特設トンネルが狭いので通る時に危なく感じる。 ・佐賀駅前の信号で、子供が渡ろうとした際に信号無視の車が通過し、非常に危険を感じた。 ・通学路でイノシシ、ヘビに遭遇。 ・佐賀小学校と佐賀中学校の間の道路が狭いので、歩行者も運転者も「危ない」と思うことがある。 ・坂折～馬地の坂。山側を歩いて子供が通学する際、馬地→坂折へ車で行く時に、対向車がくると山側に寄せて車を走らせるため、カーブの先に子供がいたら危ないと思う時がある。 ・佐賀ローソン前の道路。
上川口小学校	・上川口の河川プールから蜷川に入る道の河川プールの辺りが一部一車線になっている。狭くはないが、急カーブになっており、内側をスレスレに曲がってくる車もいて、中学生はそこを自転車通学しているので危ないと思う。高齢者のドライバーが多く、気づいてもすぐには対応出来ない場合もあると思う。二車線にするのが無理であれば、自転車専用の線を引くか、「通学路」と言う看板をつけるなりしていただきたい。

校名	危険な内容
つづき 上川口小学校	・王無団地の横断歩道、朝の通学路は特に子供が、止まってくれずに待っている所をよく見かける。気づいたら止まるようにしているが、急に止まったら後ろの車がぶつかってこないか心配。押しボタン信号等があれば子供が安心して渡れるのではないかと思う。 ・下り坂で緩いカーブになっている道路が通学区間であるが、ガードレールがないので、どうなのかと思う場所がある（旧あすなる前）。 ・王迎から下りる時の池のある所からお墓の辺りの所、端っこを歩いてはいるが危険。 ・歩道橋の老朽化。
南郷小学校	・通学路の国道は、結構スピードを上げて車が通るので、万が一子ども達の登下校中にとっても毎日心配。場所は点滅信号辺りの国道のカーブ。 ・旧道の細道を飛ばす車がいる。特にゴルフ関係の人、小さい子どもの動きを予測した運転ではない。 ・道幅が狭く、車とのすれ違い時に怖いと思うことがある。小川の入口の見通しが悪く、自転車と接触しそうになることもあり、怖い。 ・バス停付近に橋があり、走行車には死角になってしまう。 ・雨量が多い時、溝のふたから水があふれ出ている、坂道であった為、子どもが流されそうであった。
田ノ口小学校	・国道が緩いカーブなので事故が起きる。又、陸橋で小学校前の道が見えず、学校に右折待ちしていると後続車からは見えない。 ・道路の状態が悪い所があり、バスがはずんだ時に舌をかんでしまった。バスのスピードが速いときがあつて怖かったと聞いたことがあるため心配。 ・国道は事故など危険と不安、農道は冬場など街灯がなく暗いので不安（一人で歩かせたくない）。 ・大雨で帰宅困難になった。
入野小学校	・錦野団地全ての道路に歩道がほぼ無いので、小さい子ども達の通学などは、いつも危険は感じている。 ・小学校前の道路（視界が狭い、道路が狭い、上下からくる車がすれ違う際、危険）。大方高校裏側から小学校前へ行く曲がり角の道路（子どもや学生など歩行者が見えにくい）。 ・入野小学校から大方保育所の道が平日 7 時 30 分～8 時まで交通量が多くて怖い。また、大方高校のコンクリート塀が地震の時崩れてきそう。 ・通学路にガードレールが一部しかなく不安に思う。 ・コーナンの前の通りを通学しているが、入野郵便局の駐車場をバックで国道に出る車を見かける。対向車も歩道に近づく形でよけたりしているので、そのそばを子どもが通っていくのは少し怖いと思った。

学校名	危険な内容
つづき： 入野小学校	・早咲の四銀からコーナンまで歩道がないので、ダンプや少しスピードの出している車のギリギリを歩く時、特に雨天時に傘をさしている時は接触リスクがある。 ・音が鳴っても踏切が閉まる直前に走って渡っている子どもを見かける。 ・街灯があるにはあるが、明るくない。暗くて危険。 ・加持、田村地区体育館周辺で飼い犬を放して散歩させているため、追いかけられる。子どもが怖がって逃げ、道路の方へはみ出してしまい車と衝突しそうになる。
三浦小学校	・基本的に歩道が整備されている所が少ないので、常に車と近い所を通らざるを得ないので、危険ではあると思うが、田舎なので歩道を全部作るわけにはいかないから、子どもに危険であることを教育することが大切だと思う（飛び出さない、端っこを1列で歩く、反射するものを付けるなど）。 ・道路横の草が伸びた時などは、子ども達が線から車道側に出ていて、危ないカーブの所は視界が悪く、運転していても怖い。 ・近所の川沿いの道は、雨の時など崩れる時がある。石や大きな石の墓石。山を登る階段の道は、足下がすべり、転ぶ。横断歩道がないけど渡らなくてはいけない道（保育所下の分岐）。 ・新しくできた避難路、見通し悪くスピードある車がよく通っている。南部農協前のカーブが危険。

② 中学校

学校名	危険な内容
佐賀中学校	・佐賀駅前の国道信号機から佐賀町内へ下っていくカーブ（横断した後、小学生が歩く通学路）逆光で朝危険。 ・鉄道下のトンネルの所にミラーがあるのが、太陽の光の角度により見えない事があり、危ないので対策してほしい。部活動で遅くなると街灯が少ないので暗くて危ないので設置してほしい。 ・佐賀小学校と佐賀中学校の間の道路が狭いので危ない。 ・学校から幡多信用金庫までの間に街灯が少なく、冬場の夕刻など暗い気がする。 ・馬地のトンネルを出た所の大きなグレーチングが、とても滑りやすい。実際に自転車で転倒した事がある。 ・横浜ドック場の十字路。
大方中学校	・錦野団地、国道に出る道が少なく朝、夕は車の数が多い。保育園、高校等学校への送り迎えも多い(特に雨天時)。スピードが危ない。 ・危険に感じる場所は入野小前。田の口交差点に関しては実際、横断歩道にいても車が突っ込んで来る。

学校名	危険な内容
つづき： 大方中学校	・高知信用金庫前のＴ字の所と、高知新聞の配達所前のＴ字の所の両方とも、小道から大きい道に出る際、見えにくく危ない。 ・鞭地区を自転車で登下校している時に、車にクラクションを鳴らされたり、あおったりされる事が度々ある。 ・カーブとかに車のスピードを落とさず通る人がいるので危険だと感じる。雨上がりとか風が強い時とか不安に思う。 ・パレスからにこにこ市までに歩道がなく、歩行者などが歩く幅が狭いし、それ以外の場所でも、そういった場所がいくつかある。マックの近くの大きな交差点で右左折する車が歩行者を見ていない、歩行者よりも先に車が通っている（横断歩道の信号青なのに、歩行者の方が立ち止まり、車が優先のような状況）。パレス横の小さな道から出てきた車が、一旦停止せず（減速もせず）、いきなり曲がってくることがある。 ・通学ではないが、部活動の際に球場へ向かう（行き帰り）に通るプチドール前の交差点は危険だと思う。 ・上川口～浮津の坂で何度か自転車でこけた時がある。 ・部活後の帰り道、街灯が少ないので危ないと感じる。
中村中学校	・急発進してきた車とぶつかりそうになった。交差点でぶつかりそうになった。

③ 高等学校

学校名	危険な内容
大方高等学校	・入野小学校の校門前のカーブがすごく狭く感じる。自転車、歩行者の安全が確保されるスペースがないように思う。 ・業務用スーパーの前の信号無視をする車がいる。 ・街灯が少ない（国道 56 号）。 ・自転車通学しているがよくパンクする時があり、運転かもしれないが、パンクしやすい道なのではと思う事もある。 ・時々バイクで通学しているが、乗用車やダンプ、トラック等にトンネルで追い越しをかけられてひっかけられそうになる。 ・下田地区→古津賀駅までの竹島周辺の歩道が整備されていなく自転車と車道が同じで危ない。 ・旧消防屯所（田の口）の前辺りで、何回か車にぶつかりそうになった事がある。道が細いが、わりとスピードを出してくる車がある。
幡多農業高等学校	・通学途中、草が道路まではみ出て痛い。歩道の幅が狭いところがあるので危ない。 ・常に水がたまっている場所やコケの生えた場所がある。吉本建設の資材置き場より奥のカーブにはミラーが無くて見通せない場所がある。落ち葉や落石、草などで道が狭くなっている。

学校名	危険な内容
つづき： 幡多農業高等学校	・部活で朝晩の暗い時間に通学している。街灯が少なく、とても暗いので不安がっている。雨の日は特に見えづらいので、街灯の設置や道路の白線をしっかり塗って見えるようにしてほしい。白線は国道でも消えかけているところが多く、とても見にくい。 ・自転車で通学している人が、トンネルを抜けた古津賀側で信号もない所を右へ渡っているが、交通量も多く危険だと思う。 ・土佐佐賀駅から自宅まで、街灯が少なく、人通りも少ない。途中でイノシシに遭遇や、不審者情報も聞く。
中村高等学校	・普通自動車が無理矢理追い越してくる。 ・鉄道下のトンネルが暗く、ミラーも見にくい時があり、車とぶつかりそうになったりするので対策してほしい。 ・沢の峠は人家もなく、夜暗い時間に通るのが心配。街灯もなし。イノシシの出没もよくある路線のため、事故が心配。 ・雨天時、自転車のタイヤがグレーチングにさしかかると滑って転倒した。 ・カーブミラーのない曲がり角。 ・トンネルを越えた所の横断歩道（古津賀）、街灯はあるが危険。
宿毛工業高等学校	・原付通学中、カーブの多い道ですべることがある。 ・夜間、暗い道をお年寄りが車道を渡っている時、危険を感じる。 ・宿毛工業近くの交差点、信号無視で通過するトラックや車が多いそうで、怖い（朝）。 ・朝は特に車も急いでいるので、バイク通学は危険。 ・雨が強い時、遠いので送っていけない。鉄道、自転車で行くしかない。

第 3 節：関係者の意向

1. 関係者ヒアリング

(1) ヒアリングのねらい

公共交通の運行事業者及び移動の目的となる集客施設関係者などにヒアリングを行い、移動の目的と移動の手段の連携につなげることを目的として実施した。

(2) ヒアリングの実施

次のとおり、2021（令和 3）年に関係者ヒアリングを行った。

公共交通事業者		
10 月 4 日	四万十交通株式会社	路線バス
	高知西南交通株式会社	路線バス
	土佐くろしお鉄道株式会社	鉄道
関係者		
10 月 4 日	砂浜美術館	観光
10 月 6 日	拳ノ川診療所	医療機関
	サニーマート F C みやたエイト 佐賀店	商業施設
	J A 佐賀支所	金融機関、他
11 月 15 日	佐賀診療所	医療機関
	黒潮町社会福祉協議会	福祉機関
11 月 16 日	しいのみ	福祉機関
	大方クリニック	医療機関

(3) ヒアリング結果

■ 四万十交通株式会社

- ・路線バスとして窪川－佐賀線、対岸町道路線、そしてスクールバスの鈴方面、市野瀬－佐賀線（いずれも一般混乗可能）を運行している。
- ・対岸町道路線は運行開始当初はＩＣカードですかを導入していたが、ですかの利用者がいないことから外した。
- ・窪川－佐賀間の利用はとても少ない。
- ・佐賀地域にＩＣカードですかの所持者はいないのではないかと。
- ・対岸町道路線は一定の利用がされているが、窪川－佐賀線は利用が少なく、住人からの運行に対する要望もない。
- ・中村方面に行くための高知西南交通の路線バスとの接続が出来ていない。お互いに路線当たりの運行便数が少ない。
- ・中ノ川経由を（8:23）別の便に振り分けられないものか考えている。
- ・四万十交通の路線バスは土佐佐賀駅構内に乗り入れてない。今後のことを考慮すると乗り入れを申請すべき時期が来ていると考える。
- ・高知西南交通の路線バスとの接続がもっと実現すればいい。
- ・スクールバスの運営方法など、旧大方町と旧佐賀町のままであり、施策や考え方としてまだ大方町と佐賀町がひとつの自治体として機能していないと感じる。

■ 高知西南交通株式会社

- ・運行路線は基本的に国道以外はフリー乗降しているが、安全確保の面からフリーでの乗車は厳しくなっている。降車は問題無い。
- ・ＩＣカードですかの利用率は定期利用を入れても全体で 25% ほど。
- ・高知西南交通の定期券は 75% の割引率でお得である。一方でその割引があるためにＳＦ利用が定期券に流れてしまっている懸念はある。
- ・バス利用者の世代交代が出来ていない。車を手放す人が少なくなった。
- ・町内のデマンドバスは特にかきせ方面で大きく減っている。
- ・デマンドバスの利用が無くても収入につながっているとはいえ、乗務員不足の現状では、お金をいただけたとしても乗務員を無駄に拘束することがしんどくなっている。

■ 土佐くろしお鉄道株式会社

- ・中村・宿毛線の利用のピークは平成 11 年であった。
- ・鉄道の利用促進のためには二次交通手段の確保が大きな課題となる。中村駅ではタクシー利用も重要な位置づけになり得る。二次交通としてのバス利用については情報がうまく発信できていない部分もあり、ＧＴＦＳなどが浸透していないのがもったいなく感じる。
- ・コロナ禍前における特急列車利用の 25～27% は観光であり、26～29% はビジネスであった。しかしこれらはコロナ禍により激減している。
- ・高校生の通学利用が目立っている。そのため中村駅待ち合いのリニューアルについては、学校の図書室をイメージして評価されている。
- ・沿線の高校が定員割れの状況であり、通学利用が減少している。高知市内への通学が増加していることもその要因と考えられる。
- ・利用促進策として、「土佐くろしお駅シネマ」や「駅構内における運転体験」などの他「駅を降りてから先の旅行提案」が考えられる。

■ 大方クリニック

- ・休診は土日祝日と木曜日の午後。
- ・受付時間は 8 時 30 分開始、午後 13 時 30 分開始。17 時 00 分受付終了であるが、できれば 16 時 30 分に終了している。
- ・朝の 7 時 50 分には待ち合い室に入って待つことができる。
- ・来院者の平均的な院内滞在時間は、薬を渡すところまで考慮して早い時間で 15 分～30 分。混んだ時には 60 分。点滴などを行うと 90 分。
- ・路線バスの運行便数が少ないため、院内処方ができるでもすぐに帰れない人がある。帰りの便まで長すぎる人がいれば、短すぎるうえこれを逃すと帰れないという人もいる。特に枝線部分に暮らしている患者さん（加持方面、蜷川方面、湊川方面）。
- ・帰り便としてタクシーを呼んで欲しいという依頼には応えており、患者さんも待ってくれる。しかし町内にタクシーが 1 台しかないため、なかなか希望通りにならない。
- ・土佐入野駅が近いが、降りた駅からの二次交通がないため結局は鉄道は使うことができない。
- ・バスへの要望として、「患者が帰り便を長く待つことがないように運行時間を調整して欲しい」、「病院前で乗降できるようにして欲しい」
- ・病院として「バス時刻表の院内掲示」、「公共交通利用者の優先的な取り扱い（やむを得ず行っているが無理な場合もある）」、「バスを院内で待つことが可能」といったできるところは行っている。

■ 佐賀診療所

- ・休診は土日祝日と月曜日、木曜日。
- ・診察は午前 8 時 45 分～12 時 30 分、午後 13 時 30 分～17 時 15 分。
- ・来院者の平均的な院内滞在時間は、平均で 60 分程度。ただし、金曜日は予約制で長い人は 120 分程度になることがある。曜日でも異なる。
- ・バスの運行本数が少ないため帰り便と合わず、来院者が困っている。
- ・明らかに早発したり時間通りに来ない時がある。バス会社としてしっかりと確認、指導してもらいたい。
- ・対岸町道路線は、佐賀中心部の運行経路も停留所の位置も分からない。運行情報が一部バス停の時刻のみなので全く地区に浸透していない。
- ・乗務員に高齢者への対応が悪い人がある。会社にはしっかりと指導して欲しい。
- ・蜷川から目の不自由な人がタクシーで通院している。バスを蜷川から佐賀方面につなぐことはできないものか。
- ・対岸町道路線の運行時間で窪川行きの診療所発を 10 時くらいにしてもらいたい。それができれば通院者の帰り便に合わせられる。
- ・幡多けんみん病院、高橋皮膚科、森下病院などへ佐賀からの時刻表を作ってもらえれば、佐賀の人はバスを利用できるようになると思う。
- ・「バス時刻表の院内掲示」、「公共交通利用者の優先的な取り扱い（既に行っている）」、「バスを院内で待つことが可能（既に行っている）」に取り組むことができる。院内掲示物は A2～A1 サイズにして欲しい。
- ・また、配布できる情報も A4 サイズで作成して欲しい。

■ 拳ノ川療所

- ・常勤の医師はおらず、高知医療センターの医師の都合に合わせて開院している。開院する日は前月の広報でお知らせしている。
- ・診察は午前 9 時 30 分～12 時 00 分、午後 14 時 00 分～17 時 00 分。ただし月曜日のみ 12 時 30 分～14 時 00 分としている。
- ・来院者の平均的な院内滞在時間は、平均で 60 分～90 分程度。
- ・来院者は主に近所の人で、1 日当たり 10 人程度が訪れる。
- ・訪問診療も行っている。
- ・通院手段としては、自分で運転して来たり、家族の協力でなんとか来ている人もいる。あったかふれあいサロンの送迎を使う人もいる。
- ・送迎サービスについて、必要性は話題に上るが検討はしていない。
- ・第 1、第 2 火曜日に鈴診療所に出張し、10 人程度受診している。薬は後で配達。
- ・病院として「公共交通の敷地内乗り入れ」、「バス時刻表など院内掲示」、「公共交通利用者の優先的な取り扱い（可能な限り）」、「帰り便までの待ち合い利用（コロナ禍で部屋は空いている）」の取り組みは可能。
- ・地区の状況から、路線定期運行よりも路線も時間も自由に使えるタクシーのような移動手段があるといいと考える。

■ サニーマート F C みやたエイト佐賀店

- ・1 月 1 日以外は営業している。
- ・普段は 9 時 00 分～19 時 00 分に開けているが、年末年始は多少短くなる。（年末 8 時 00 分～18 時 00 分、年始 10 時 00 分～18 時 00 分）。
- ・来店者はほぼ佐賀地域の住民。
- ・店舗滞在時間は一般的には 15 分もあれば一回りする。おしゃべりしながら買い物を楽しむ人もおり、長い人では 60 分程度の時もある。
- ・客の来店手段は車が多く、あとは徒歩と自転車。一部の決まった人がバスを利用している。
- ・近頃はヘルパーの買い物代行サービスを使う人が増えた。
- ・自分たちは客の来店手段について具体的な取り組みは行っていない。実際に店舗の前を運行するバスの状況も知らない。

■ J A 佐賀支所

- ・高齢者のグループが帰りのバスを待つ間、A T M の前を塞ぐように留まっていたため一般の利用者からの評判が悪かったため、2009（平成 21）年頃に座ってバスを待てる建屋を造った。
- ・待ち合い所ができたならゴミを置かれ、夏は暑いと文句を言われる。
- ・待ち合い所の時刻表は四万十交通が作ってくれたものと思っている。
- ・現在は 2 人くらいがバスで J A やみやたに来ている。
- ・藤縄地区から 2～3 人程度が対岸町道路線を使って来ている。
- ・バス待ち合い所の設置以外の取り組みは行っていない。
- ・子どもがスクールバスを利用していない。
- ・路線バスの運行本数が少ないため使い勝手が悪く、高齢者はなんとしても車を利用するという悪循環に陥っていると感じる。

■ 砂浜美術館

- ・来訪者に提供しているサービスは「スポーツツーリズム」、「ホエールウォッチング」、「Tシャツアート展などのイベント運営」の他、公園管理など。
- ・年間約 10 万人のスポーツ利用がされている。
- ・来訪者の 9 割は車で来ている。
- ・土佐入野駅に 3 台のレンタサイクル配置を予定している。
- ・これまで移動を絡めた地域の新しい楽しみ方という考えがなかった。
- ・スポーツツーリズムなどで宿泊に来る人の宿（町内に点在）と運動施設の間をつなぐ移動手段確保が課題として挙げられる。特に指導者は夜は町に出て飲み会などに参加するが、帰りの便を確保するのが大変である。条件が合えば町にバス車両を出してもらっている。

■ しいのみ（あったかふれあいセンター：スタッフ 4 人）

- ・馬荷の人たちは病院に行きたいが、デマンドバスで直接中村方面行けず、乗り換えになる。せめて田の口橋停留所に乗り換えの待ち時間を過ごせる環境を整備してあげて欲しい。
- ・デマンドバスの仕組みは地域に浸透しているとは言い難い。
- ・路線定期運行は家がバス停から離れている人が困っている。フリー乗降にしてはどうかと思う。フリー乗降の情報が発信されていない。
- ・今の路線バスでは、病院まで行くことができても、便数が少なすぎて帰りの時間が合わない。結局バスででかけることにはならない。
- ・入野地区中心部に暮らす人でも、高齢で長い距離歩けない人にとっては、移動はしんどく感じている。近すぎてタクシーも呼びづらい。
- ・古津賀のサニーマートの敷地内まで路線バスを入れてあげて欲しい。帰りのバスに乗るために、すき家前のバス停までカートで移動して荷物を置き、そしてカートを戻しに行っている高齢女性がいる。
- ・高齢者がバスに乗降する時、乗務員は荷物の上げ下ろしをしてあげて欲しい。
- ・地域に福祉タクシーの整備も必要ではないか。
- ・役場本庁に路線バスが乗り入れているが、どこで乗ったらいいのか分からない。目印になるものも時刻表もない。誰にでも分かりやすいようにしてもらいたい。できれば西南バスロケを設置して欲しい。
- ・デマンドバスと路線バスの乗り換え情報を A 4 サイズくらいのチラシにまとめ、地域に配布してもらいたい。

■ 黒潮町社会福祉協議会

- ・中村の障がい者の作業所から送迎バスが来ているが、現状では、時間や便数に制限があるため、公共交通を利用することができれば、作業所の利用者の社会参画に繋がる。
- ・障がいのある人は外出を控え、引きこもりがちになる。社協として新しい移動サービスを始めたいという思いを持っているが、地域内にはタクシーがあり、利用者の奪い合いになることは避けたい。
- ・今後、バス乗り方教室やおでかけツアーなど呼びかけてみたい。

2. 路線バス乗務員アンケート調査

(1) 調査の実施概要

① 調査の目的

これからの路線再編や運行情報発信、利用啓発に活用していくため、現場のことを最もよく知る路線バス乗務員に対して、路線バスの運行概要と利用者の移動ニーズの整合や、運行中に危険を感じる箇所、利用者に啓発すべき事項などを聞いた。

② 調査の実施方法

高知西南交通と四万十交通の運行管理部門を通じて、封筒に入れたアンケート調査票を乗務員全員に手渡してもらい、再び会社を通じて回収した。

基本的に無記名式として実施した。

③ 回収数

高知西南交通乗務員から 25 票の回収、四万十交通乗務員から 13 票の回収となった。

(2) 調査結果より（重要事項や多数が挙げる事例を抜粋）

① 危険を感じる場所や事象

高知西南交通	・黒潮町役場から国道バイパスに出る交差点。信号設置の希望有り。 ・米原や伴太郎の路線は荒天後に落石や小さな崖崩れが発生する。また、季節によっては樹木が覆い被さってくる。 ・他、カーブミラーの設置や一時停止の指定を希望する意見有り。
四万十交通	・荷稻のバス停での降車後が非常に危険との指摘。 ・カーブ付近にあるバス停（特にミコノ川や荷稻）での乗降時停車が危険。 ・佐賀駅前や佐賀地区中心部における自転車（特に高齢者）や歩行者、他の車との輻輳。

② 利用者に守って欲しい行動

高知西南交通	・車両が停止する前に席を立つことや、走行中の席の移動を控えて欲しい。 ・走行中乗務員に過剰な話し掛けを控えて欲しい。 ・フリー乗降場所として危険な場所（信号の近く）での降車依頼を控えて欲しい。 ・車内での大きな声での会話や携帯電話での通話は控えて欲しい。 ・マスクを着用して欲しい。 ・一部のスクールバスへの乗車時間が守られない。学校に管理を促して欲しい。
四万十交通	・車両が停止する前に席を立つことや、走行中の席の移動を控えて欲しい。 ・バスが近づいたら手を挙げるなど乗車意思を示して欲しい。 ・走行中の両替は控えて欲しい。

③ 利用者から寄せられる要望や問い合わせ

高知西南交通	・デマンドバス馬荷線と中村方面行き路線バスを接続させて欲しい。 ・土日に路線バスが運行していない理由はなぜか。 ・運行本数を増やして欲しい。 ・佐賀線（中村駅－入野駅－佐賀駅）と他の路線の運賃が異なるため混乱する。 ・高齢者の運賃を無料にして欲しい。
四万十交通	・運行本数を増やして欲しい。 ・対岸町道線（川奥－市野々川－佐賀）を毎日運行にして欲しい。 ・佐賀地区で買い物をしても帰りに使える便がない。 ・中の川、鈴、熊野浦方面のスクールバス（一般混乗便）の運行時間確認（学校都合での変更の有無）。 ・たまに乗車する利用者から運行時間や運賃について聞かれる。

④ 本町内の路線バスをより良くするための取り組み案

高知西南交通	・入野駅を交通結節点としてダイヤと待合所整備。 ・入野地区の錦野団地や緑野団地をつなぐ循環バス。 ・高齢者に限定した運賃割引、もしくは無料化。 ・中村市街地への路線乗り入れ。 ・病院や量販店など集客施設への路線乗り入れ。
四万十交通	・運行ダイヤの調整。 ・曜日を限定した運賃割引。または無料の日の設定。 ・利用者のニーズを直接伺い、対応策を検討する。

第3章：前提条件の整理

第1節：現状の検証

第2節：上位計画及び関連計画より

第3節：課題の整理

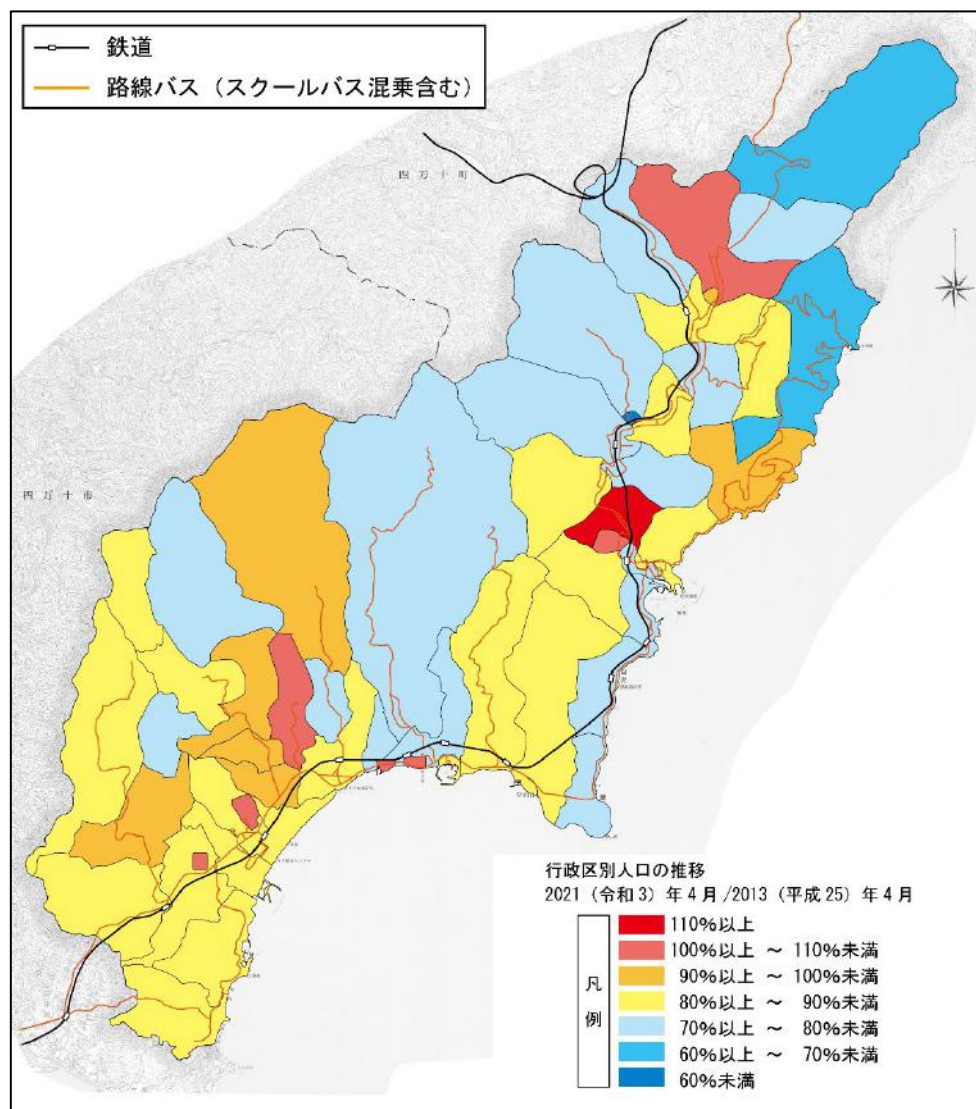
第1節：現状の検証

1. 社会的特性の検証

① 人口減少と高齢化の進行

- ・人口減少が続いており、限界集落（高齢化率が50%を超え、集落として共同生活の維持が困難である集落）の数が27となっている。2009（平成21）年の5集落から大きく増加している。
- ・町全体の高齢化率は45%に達しており、限界自治体（自治体の高齢化率が50%を超える）に近づいている。
- ・将来を担う子どもの数が減少を続けている。

図：行政区別に見た人口の変化
[2021（令和3）年4月 / 2013（平成25）年4月]



② 生活維持のために移動が必要

- ・佐賀地区、入野地区の各地区中心部や国道 56 号沿線に住民の多くが暮らしており、山間部の谷沿いや幹線から離れた海沿いにも集落が形成されている。
- ・商業施設や医療機関といった生活の維持に欠かすことのできない集客施設が、国道 56 号沿線及び佐賀地区、入野地区に立地している。このため、山間部での生活を維持するためには、移動が必ず必要な状況にある。

③ 消費ニーズの町外流出

- ・一般的に生鮮食品や最寄品は、地元で購入される傾向にあるものの、本町での地元購買率はわずか（最寄品 35.3%、生鮮食品 36.7%）となっており、消費ニーズが町外に流失していることがうかがえる。
- ・消費ニーズの最も大きな流出先は四万十市であり、四万十市の大型商業施設に近接していることや、就業地が四万十市や宿毛市の人が帰宅時に買い物をしていることなどが理由と考えられる。

④ 通院ニーズの町外流出

- ・消費ニーズと同じく、全般的に大方地域は四万十市方面へ、佐賀地域北部は四万十町窪川方面へ通院ニーズが流出している。診療科目や医師との相性などがあるため、一概に流出することが悪とはいえないものの、移動が負担になるケースも見受けられる。

⑤ 交通事故

- ・減少傾向にあるとはいえ、特に人身事故では高齢者が関わるものがおよそ半数を占めるなど多くなっている。また、国道 56 号沿線での事故の割合が高くなっていることも特徴であると言える。

⑥ 新型コロナウイルス感染症の影響

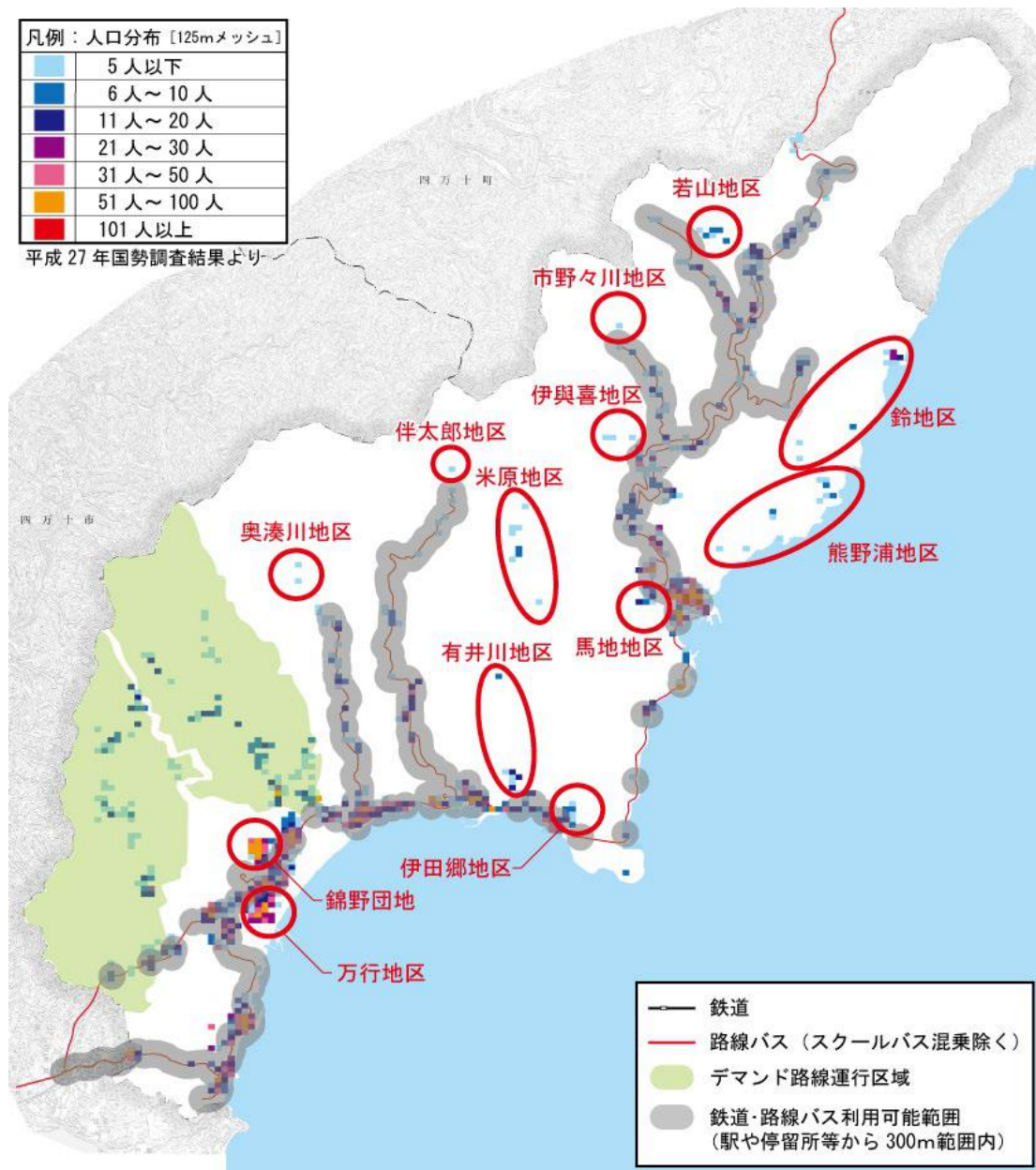
- ・新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大により、地方の経済や生活にもその影響が及んでいる。本町では観光流入の減少などにより、土佐佐賀温泉こぶしのさが休業したことや、公共交通網を構成する鉄道と路線バスの利用者数の急減といった影響を受けており、先の見通しが立てづらい状況となっている。

2. 移動手段確保の視点による検証

① 公共交通空白地区の存在

- ・入野地区中心部付近も含め、公共交通が極めて使いづらい（公共交通利用可能範囲から離れている）地区が存在している。
- ・公共交通を利用できるところから 300m 圏内であっても、運行便数が少なかったり、スクールバスの一般混乗便であるなど、公共交通の利便性が低い地区が存在している。
- ・公共交通空白地区でなくても、バスや鉄道を利用するまでに高低差があるなど、実際には利用しづらい地区が存在している。

図：公共交通空白地区の抽出



② 路線バスの利便性

- ・本町内の路線バスは、一路線当たりの運行回数が、平日 1 日当たり 2.0 回～3.0 回程度という路線が多くなっており、多様な移動を支える公共交通としては少なく、利便性が良いとはいえない。
- ・本町内の幹線となる入野地区と佐賀地区をつなぐ路線や、佐賀地区と四万十町窪川方面をつなぐ路線の平日 1 日当たりの運行回数が 3.0 回となっており、幹線としては運行回数が少ない。

図：平日 1 日当たりの運行回数（スクールバス混乗便は除く）



③ スクールバスの混乗設定による生活交通確保

- ・スクールバスへの一般混乗を可能とすることで、公共交通空白地区の解消につなげる例が見られるが、運行ダイヤがスクールバス設定となっているため、一般には使いづらいまま運行されている。
- ・スクールバス設定便には、「学校都合で時刻変更有」と記載されているが、学校都合に関する情報は積極的にバス利用者には発信されていない。

④ 鉄道と路線バスの接続設定

- ・土佐入野駅と土佐佐賀駅における鉄道と路線バスの接続は、高齢者などが余裕を持って乗り換えることができる設定便が少ない。

土佐入野駅における鉄道と路線バスの接続状況（赤字は特急列車）

（土佐入野駅を出発する列車と 30 分以内に接続する路線バス情報を整理）

■ 中村・宿毛⇒高知方面

入野駅				土佐入野駅		入野駅			
始発地	着時間	始発地	着時間	発着	発時間	行先	発時間	行先	
				6:15					
				7:07					
				7:31	7:36	一条通	7:37	役場前	
				8:13	8:24	一条通			
				9:31	9:47	中村駅			
				10:16					
				11:18	11:29	佐賀	11:35	森ノ下	
		森ノ下	12:12	12:14	12:27	中村駅	12:28	伴太郎	
		中村駅	13:14	13:31	13:32	一条通			
				14:01					
				15:17					
				15:43					
				16:55	17:00	役場前			
		中村駅	16:44	17:13	17:42	中村駅			
佐賀	17:42	役場前	17:50	17:54					
				19:10					
				19:41					
				20:10					

■ 高知方面⇒中村・宿毛

入野駅				土佐入野駅		入野駅			
始発地	着時間	始発地	着時間	発着	発時間	行先	発時間	行先	
				6:48	7:06	中村駅			
伴太郎	7:36	森ノ下	7:37	7:40					
		中村駅	8:49	9:12					
		佐賀駅	9:47	9:57					
				11:00					
				11:26	11:29	佐賀	11:35	役場前	
佐賀駅	12:27	一条通	12:28	12:57	13:15	中村駅			
				13:17	13:32	一条通			
				14:47					
				15:25					
		一条通	16:14	16:26	16:44	佐賀			
				17:21	17:42	中村駅	17:50	森ノ下	
佐賀	17:42	役場前	17:50	18:00					
				18:40					
				19:19					
				20:42					
				21:33					
				23:02					

土佐佐賀駅における鉄道と路線バスの接続状況（赤字は特急列車）

（土佐佐賀駅を出発する列車と 30 分以内に接続する路線バス情報を整理）

■ 中村・宿毛⇒高知方面

佐賀駅（佐賀駅前）				土佐佐賀駅		佐賀駅（佐賀駅前）			
始発地	着時間	始発地	着時間	発着	発時間	行先	発時間	行先	
				6:26					
				7:18					
				7:54	8:00	佐賀	8:07	窪川	
				8:51	9:20	中村駅			
		中村駅	9:16	9:45					
				10:43					
				11:36	12:00	中村駅			
				12:35	13:00	佐賀			
				13:43					
				14:25					
				15:32					
				16:03					
窪川	17:02	佐賀	17:07	17:10	17:15	中村駅			
		中村駅	17:11	17:37					
				18:05					
				19:34					
				19:53					
				20:31					

■ 高知方面⇒中村・宿毛

佐賀駅（佐賀駅前）				土佐佐賀駅		佐賀駅（佐賀駅前）			
始発地	着時間	始発地	着時間	発着	発時間	行先	発時間	行先	
				6:26					
				7:18					
				8:51	9:20	中村駅			
		中村駅	9:16	9:45					
				10:39					
				11:15					
				12:35	13:00	佐賀			
		窪川	13:00	13:06	13:07	窪川			
				14:25					
				15:12					
				16:03					
窪川	17:02	佐賀	17:07	17:10	17:15	中村駅			
		中村駅	17:11	17:37					
				18:29					
				18:57					
				20:31					
				21:22					
				22:51					

※ 川奥-市野々川-佐賀線は学校都合による運行時間変更があるため除外している。

⑤ デマンドバスと路線バスの接続設定

- ・馬荷方面の人が中村方面に出かけ、路線バスで帰ってきても接続するデマンドバスが限られているため、乗り継ぎ利用ができないことへの不満が示されている。

⑥ 路線バス停留所における案内

- ・停留所におけるバス運行情報として、路線図の掲示が無く時刻表だけとなっている。このため土地勘のない人には使いづらく、公共交通利用につながっていない例が予想される。
- ・役場本庁は市街地から離れた高台に整備されたため、付近を運行する路線バスは全て役場前停留所に乗り入れている。しかし、役場前にはバスの乗り場を示すもののや、路線図、時刻表といった情報掲示がされていない。



写真：最も情報が少ないバス停掲示の例

⑦ 路線バス停留所における安全確保



- ・交通量の多い国道 56 号沿線には、付近に横断歩道や信号機がないため、バス利用時（おでかけ時かおかえり時に一度は国道の横断が必要になる）に危険が伴う停留所が点在している。

写真：浮鞭バス停付近の様子
(横断歩道はない)

⑧ 公共交通に関する情報発信

- ・本町内を運行する鉄道や路線バス情報は、「高知西南地域・主要交通時刻表」にまとめられ、無料で配布されているが、全ての停留所情報までは掲載されていない。
- ・本町全体版及び幡多地域の主要区間を網羅する路線図が存在していない。

⑨ 運賃の設定

- ・高知西南交通の運賃設定において、「中村－入野駅－佐賀駅（通称：佐賀線）」と「中村駅－田野浦－入野駅」の2路線は100円刻みとなっているが、その他の路線は10円単位となっており、重複する区間では、同区間であるにも関わらず運賃が異なるという状況が発生している。
(例：入野駅－下田分岐間 佐賀線：300円、仲分川・伴太郎線：390円)

⑩ 中村駅からの二次交通確保

- ・路線バスより便数の多い鉄道であるが、中村駅からの二次交通となるバスの運行情報を得られなかったり、時刻表の見方が分からないため利用できない例が見受けられる。

⑪ タクシーが町内に1台のみ

- ・本町内でタクシー事業を行っているのは、入野地区のつづきハイヤーのみであり、車両も1台のみとなっている。そのため、利用が集中する時間帯には長い待ち時間が必要となっている。
- ・佐賀地域（旧佐賀町）にはタクシーが1台もないため、生活者の不安につながっている。

⑫ 来訪者の町内における移動手段

- ・町が推進しているスポーツツーリズムによる、町外からの来訪者（多くが宿泊を伴う）の移動手段が脆弱である。
- ・スポーツツーリズムの来訪者の宿泊施設と運動施設、宿泊施設と夜の食事の場などをつなぐ移動手段の確保が困難となっている。

⑬ 公共交通を移動手段として認識している人が少ない

- ・「路線バスは車に乗れなくなったら利用するもの」と思い込んでいるため、運転可能なぎりぎりの状態になるまで車を利用し、利用したことがないバスには結局乗ることがないまま外出が困難になるのではないかと危惧される例が見受けられる。

⑭ 路線バスの運行経費

- ・路線バスの路線別運行経費を見ると、1人を運ぶために大きな経費が係っているものが見受けられる。

3. 住民の意識からの検証

① 住民の移動傾向と意識

- ・住民ニーズアンケート調査結果の通院及び買い物に要する時間の傾向より、移動手段を持つ人は一日中外出が可能であるが、持たない人は午前中に移動が集中しており、独自の移動手段を持っていないことで、移動が制約されていると考えることができる。

② 近い将来の自動車利用に対する不安

- ・自動車利用の傾向として、自分以外に運転してもらっている人が 75 歳以上で急激に増加していることがわかる。また、同じ年齢層から近い将来の自動車利用に不安を抱える人も急激に増加している。これらは運転免許証返納のピークとなる年齢層と整合しており、今後も移動手段確保に困難を来す人が増加していくことがうかがえる。

③ 将来の移動手段確保に対する不安

- ・近い将来、自動車利用ができなくなった場合の対処法として、「家族や知人を頼る」、「公共交通（タクシー以外）を頼る」といった代替移動手段の確保があげられている一方で、「宅配サービスなどを活用する」、「外出を控える」、「良い対策方法がなく、困っている」という、外出を抑制する意向の人も相当数いる。外出を控えることで、認知機能や身体能力の低下につながるものが危惧される。また、タクシーが営業を行っていない佐賀地域に暮らす人で「タクシーを利用する」との回答が 12 名から提示されている。大方地域や窪川方面のタクシー事業者を視野に入れていると考えることもできるが、いずれにしても負担は大きい。

④ 公共交通整備を否定する意見は少ない

- ・住民ニーズアンケート調査結果の「公共交通を便利にするために、行政が負担する経費の増加」に対する回答として、「全ての町民が移動手段の確保に困らないように、積極的に支援を行うべきである」、「公共サービスとして移動手段の確保は重要なので、支出の増加は仕方ない」、「利用の少ないところは支援対象から外す等、一定のバランスを見ながら支援を拡大すべき」と、一部条件付きながらも公共交通整備に対する経費の増加について「許容的」と捉えられる人は 516 人（60.4%）と 6 割を超えている。残りの半数以上は「わからない」、「無回答」であり、「否定的」と捉えられる人は 58 人（6.8%）となっている。

⑤ 住み慣れた地区での暮らしを続けられない

- ・買い物や通院など、現状では移動をしないと生活を成り立たせるのが難しい状況である。公共交通が脆弱な地区では車が唯一の移動手段であり、車を運転出来なくなることは住み慣れた場所での暮らしを続けていくことが厳しくなることを意味している。

第2節：上位計画及び関連計画より

1. 上位計画及び関連計画

本計画を策定するにあたり、既に実行している上位計画や関連計画との整合を図るため、交通まちづくりに関連する分野について記載のある事項を整理する。

表：上位計画及び関連計画の一覧

計画名称（策定期間）	計画の期間
黒潮町総合戦略 黒潮町総合戦略アクションプラン 2018(平成30)年6月 2019(令和元)年6月	2018年～2023年 (平成30～34)
幡多圏域都市計画区域マスタープラン 2018(平成30)年3月	—
黒潮町地域福祉計画／黒潮町地域福祉活動計画 2017(平成29)年3月	2017年～2023年 (平成29～34)
高知県道路啓開計画 [Ver. 3] 2019(平成31)年3月	—
黒潮町地域公共交通総合連携計画 2010(平成22)年2月	2010年度～2019年度 (平成22～平成31)

2. 本計画の策定にあたり留意すべき事項の抽出

本計画の策定にあたって留意すべき事項を上位計画及び関連計画より抽出する。

(1) 黒潮町総合戦略（黒潮町総合戦略アクションプラン）

「黒潮町総合戦略」は、産業振興を中心とする創生基本計画に加え、福祉基本計画、教育基本計画、防災基本計画から構成されており、本町が将来の人口減少克服・地方創生を達成するために特に重要と考える4つの事業領域について、町の基本的な考え方、今後5ヵ年で重点的に取り組む政策・施策・事務事業として記述したものである。

【計画策定に留意すべき事項】

〔第一部 創生基本計画〕

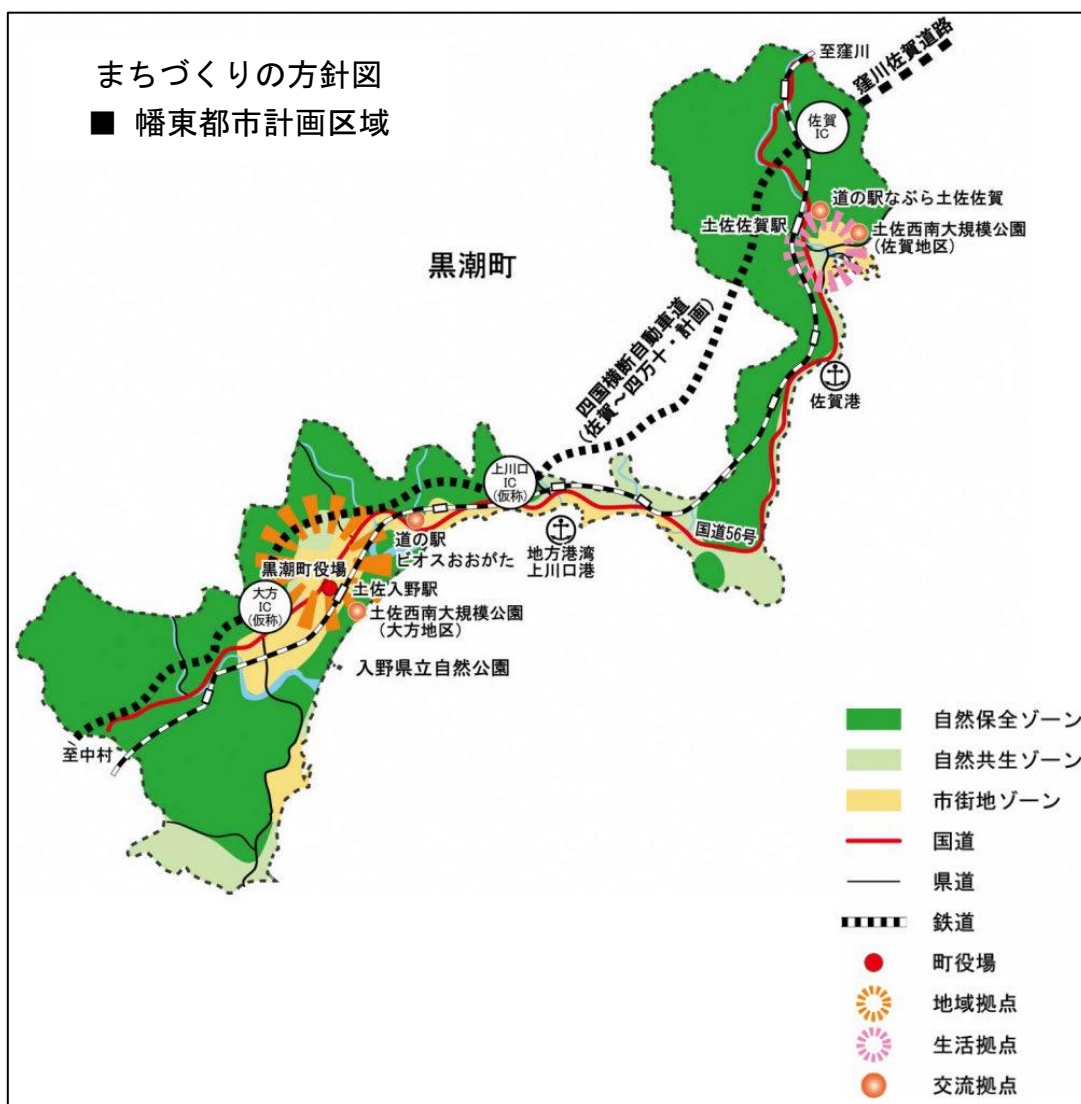
基本目標4 地域とともに安心して暮らし続けられる環境を作る

- ③ 今後、中山間地域を中心に交通弱者が多数生じてくることが見込まれていることから、市街地へのデマンドバスを新設することで、中山間地域においても安心して暮らし続けていける環境を確保していく。また、運賃の見直しなどにより利用者の増加を図るなど、公共交通全体の活性化に努める。

中山間地域から市街地へのデマンドバスと記載されているが、地域の現状を踏まえ、モードについては柔軟に検討をすすめ、計画に反映させる。

(2) 幡多圏域都市計画区域マスタープラン

「幡多圏域都市計画区域マスタープラン」とは、都市の発展の動向、人口、産業の現状及び将来の見通し等を勘案して、中長期の視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けての大きな道筋を明らかにする、都市計画の基本的な方針を示すものである。



【計画策定に留意すべき事項】

4-2 都市施設の整備に関する都市計画の方針

(1) 交通施設の都市計画の決定の方針

b) 公共交通

圏域拠点間や地域拠点内、また周辺の生活拠点などを結ぶ重要な移動手段、低炭素社会に寄与する環境負荷の低い移動手段として、持続可能で利便性の高い公共交通の実現に向け、運転免許返納支援制度の充実などの施策の実施による利用環境の充実を図り、公共交通の利用を促進します。

(3) 黒潮町地域福祉計画／黒潮町地域福祉活動計画

「黒潮町地域福祉計画／黒潮町地域福祉活動計画」とは、地域住民が主体となり、住み慣れた地域でいつまでも安心して暮らしていけるまちづくりを目指して平成 24 年 3 月に「第一期 黒潮町地域福祉計画／黒潮町地域福祉活動計画」を策定し、『おたがいさま』の心で彩る笑顔あふれるまちづくり」を基本理念に地域福祉活動を推進してきた。その後の大規模災害や経済不況など新たな課題への対応も踏まえ、今後一層地域での支え合い、助け合いが重要であり、本町における課題を再度整理し、「第二期 黒潮町地域福祉計画／黒潮町地域福祉活動計画」を策定したものである。

【計画策定に留意すべき事項】

〔第一期計画〕

重点目標 2 「みんなが安心できる」まちづくり

① 交通手段（移動手段）の確保

- ・デマンドバスの運行
- ・あったかふれあいセンター事業による町内の移動手段の確保

② 買い物支援

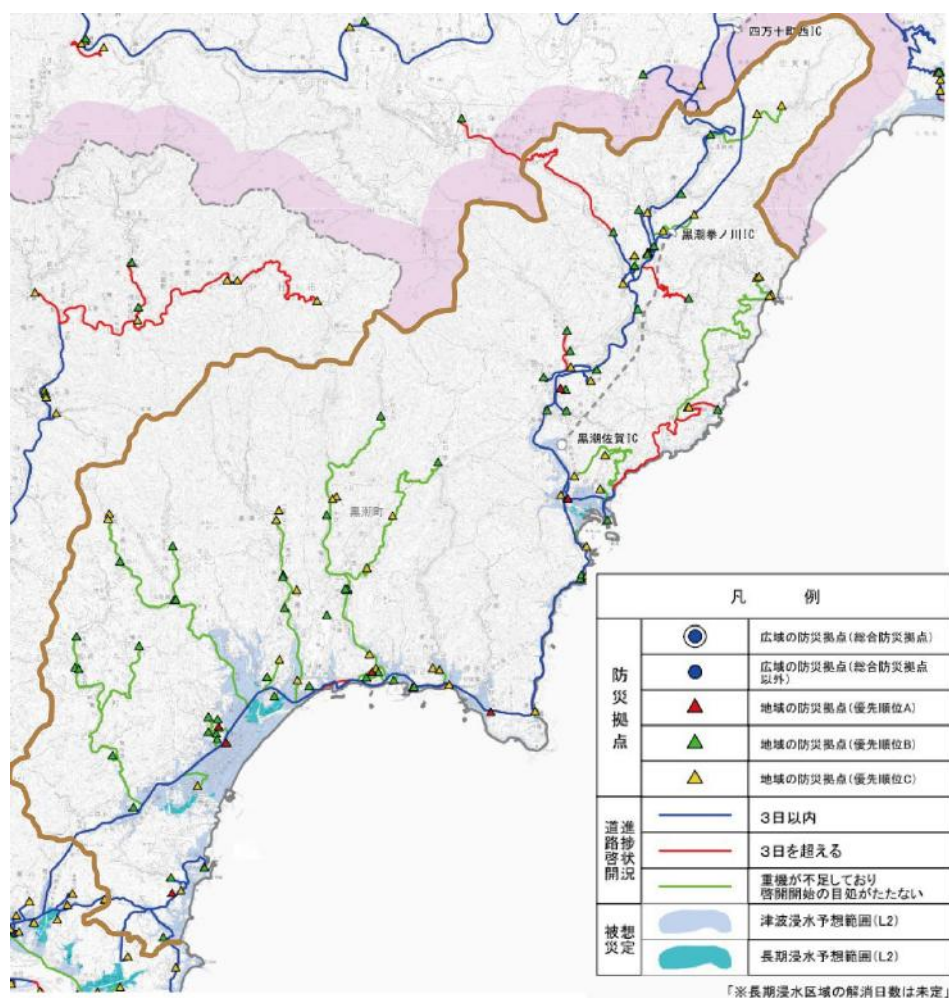
- ・あったかふれあいセンター事業による買い物代行、物品販売、移送支援を活用した地域の商店の活用



課題を精査し、第二期計画につなぐ

(4) 高知県道路啓開計画 [Ver. 3]

発生頻度は低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの地震（L2クラス）を想定し、優先して通行を確保すべき防災拠点やそこに至るルート、啓開を行う建設業者などを定めた「高知県道路啓開計画」を2016（平成28）年2月に策定した。



【計画策定に留意すべき事項】

最大クラスの地震・津波（L2）からの道路啓開（緊急車両等の通行のため、早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを開けること）に係る日数を想定。本町内の道路啓開の想定は、

- ・ 国道 56 号及び自動車専用道路：3 日以内
- ・ その他の道路：啓開開始の目途がたたない道路が大部分となっている。

3. 上位計画及び関連計画から留意すべき事項

上位計画及び関連計画より、本計画策定に留意すべき事項を次のとおり整理する。

黒潮町総合戦略より	・中山間地域における移動制約者への対応により、安心して暮らしを続けていける環境を確保する。 ・運賃の見直しなどにより利用者の増加を図る。 ※ この計画では、デマンドバスと明記されているが、地域のニーズを詳細に整理し、最適な交通モードの導入につなげる。
幡多圏域都市計画 区域マスタープラン より	・「圏域拠点間や地域拠点内、また周辺の生活拠点などを結ぶ重要な移動手段」「低炭素社会に寄与する環境負荷の低い移動手段」として、持続可能で利便性の高い公共交通を実現させる。 ・「運転免許返納支援制度の充実などの施策の実施」による利用環境の充実より、利用促進を図る。
黒潮町地域福祉計画 ／黒潮町地域福祉 活動計画より	・デマンドバスの運行 ・あったかふれあいセンター事業による町内の移動手段の確保 ・あったかふれあいセンター事業による買い物代行、物品販売、移送支援を活用した地域の商店の活用 ※ この計画では、デマンドバスと明記されているが、地域のニーズを詳細に整理し、最適な交通モードの導入につなげる。
高知県道路啓開計画 [Ver. 3] より	・国道 56 号以外では、ほとんどの道路の啓開開始の目途が立たない。  ・独自の取り組みによる大規模災害からの復興イメージを持つことが求められる。

4. 黒潮町地域公共交通総合連携計画のふりかえり

〔計画策定の背景〕

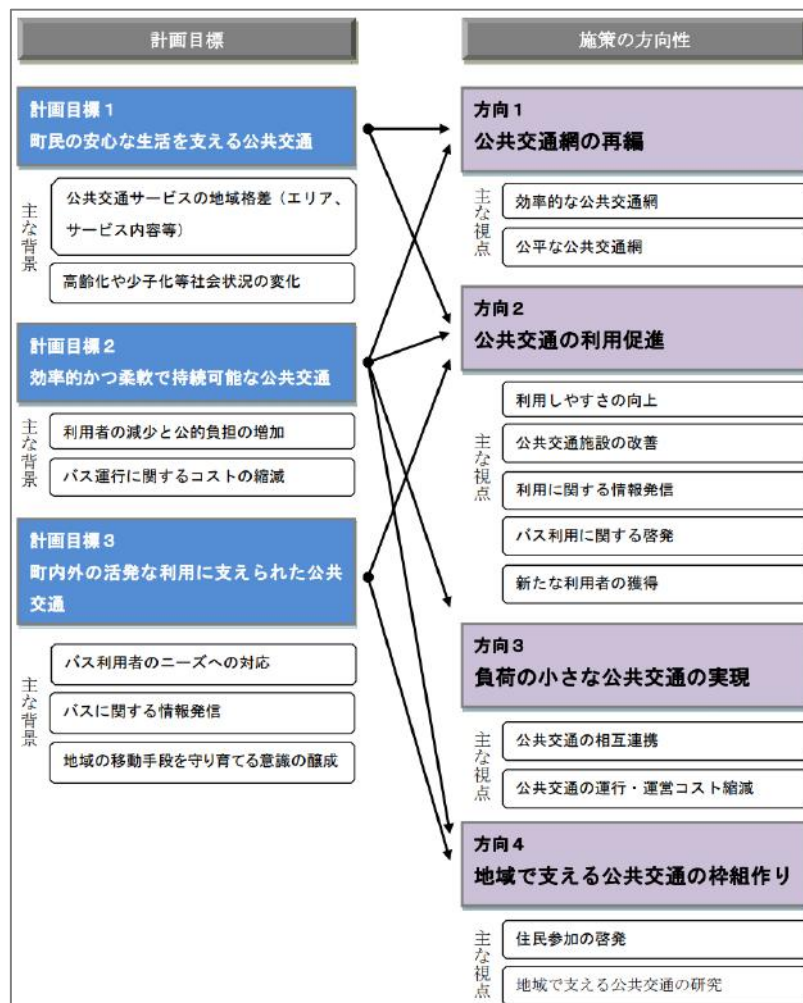
少子高齢化の進行や人口流出等の要因により、バス路線の利用者が年々減少していくことは否定できず、さらに高齢化が進行することにより、運転免許証の返納が増えてくることも想定した公共交通の在り方や、公共交通空白地区への対策も必要となってきた。

このため、各種調査で明らかになった問題点や課題、住民ニーズを基に、「路線バス運行事業者、タクシー事業者及びスクールバス等を活かした生活交通体系の構築」、「利用者に対する情報提供などソフト施策の実施」、「住民の移動ニーズを実現させる実証運行の実施」などに取り組み、本町に見合った公共交通の在り方を見いだす。

〔計画の基本理念〕

健全な町民生活を支え、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します

〔計画目標と施策の方向性との関連〕



[施策の内容]

方向性	視点	施策	
方向1 公共交通網 の再編	効率的な 公共交通網	バス路線の役割(幹線系路線、支線系路線等)の設定とこれに対応したサービスの提供	
		支線系路線における需要に応じたバス運行の見直し(利用者ゼロ便等)	
	公平な 公共交通網	「公平性」に関する評価指標の決定	
		公共交通空白地域の解消	
		町内における公共交通利用方法の統一	
方向2 公共交通 の利用促進	利用しやすい の向上	運賃制度 改善の検討	料金体系のわかりやすさの向上(ゾーン内均一運賃、100円刻み運賃等)
			運賃の上限額の設定
			免許返納者への運賃割引
		公共交通利用可能機会の拡大(バスの増便、夜間運行、タクシー活用等)	
		デマンド型公共交通の導入	
		ICカードの導入	
		商店等との連携	
	公共交通施設 の改善	バス車両の改善(低床化等)	
		バス停の整備	
	利用に関する 情報発信	公共交通マップや携帯可能な時刻表、路線図等の作成	
		経路案内システムの設置	
		公共交通に関する情報提供サイトの開設(ホームページ)	
	バス利用に 関する啓発	公共交通を利用したエコ活動の促進	
		車両のラッピングや愛称募集	
		バス利用推進のプロモーション活動	
	新たな利用者の 獲得	公共交通利用のツアー企画	
		観光施設とのタイアップによる公共交通利用観光客への各種サービス	
		観光地周遊が可能な移動手段の提供	
方向3 負荷の 小さな 公共交通 の実現	公共交通の 相互連携	土佐くろしお鉄道とバスの連携強化	
		タクシーの活用	
	公共交通の 運営コスト縮減	小型バスの導入	
		アイドリングストップ等エコ運転の実施	
方向4 地域で支える 公共交通の 枠組み作り	地域で支える 公共交通の 研究・調査	地域で支える公共交通の手法等について	
		住民、行政、交通事業者等の役割分担と導入プロセスについて	
		行政、交通事業者等による支援のあり方について	
	住民参加の啓 発	地域で支える公共交通の研究・調査結果に関する情報発信	
		過疎地有償運送の実証運行等によるデモンストレーション	

黒潮町地域公共交通総合連携計画に記載のある施策について、「施策の方向」ごとに検証し、本計画策定に留意すべき事項を整理する。

○ 施策の方向 1 : 公共交通網の再編

- ・バス路線の役割の設定とこれに対応したサービスの提供について、幹線系統と支線系統に分類するとともに、スクールバスの活用、運行の態様についても地域ニーズに合わせた取り組みを行ってきた。しかし、整備完了後の見直しや改善といった取り組みが十分にできていない。また、一部の区域については進捗が滞っており、結果として変化する移動ニーズを捉えきれず、提供する公共交通サービスと住民の移動ニーズとの乖離が顕在化している。
- ・公共交通空白地区は解消に至っていない。一方で1週間当たりの利用者数が0人となった路線については明確な対応手順が示されているが、機能していない。

○ 施策の方向 2 : 公共交通網の利用促進

- ・運賃体系について、100円刻みの運賃制度と既存の運賃制度が同じ運行経路上で混在する状況があり、利用者や乗務員の混乱につながっている。
- ・免許返納者への運賃割引について、高知西南交通や土佐くろしお鉄道が独自サービスとして取り組んでいる。
- ・運賃上限額の設定や公共交通利用可能機会の拡大については、具体的な事業に至っていない。一方でデマンド型公共交通の導入は、かきせエリアと北郷エリアで実現している。かきせエリアでは利用が少ない状況が続いている。
- ・ICカードの導入は町内のバス事業者2社全てで実現しているが、利用者は少なく、情報発信も行き渡っていない。
- ・バス停の整備や公共交通マップの制作、公共交通に関する情報提供サイトの開設といった情報発信についてはほぼ実施に至っていない。
- ・バス利用推進のプロモーション活動、公共交通利用のツアー企画、といった公共交通の体験を通じた利用促進への誘導策についても、ほぼ実現に至っていない。

○ 施策の方向 3 : 負荷の小さな公共交通の実現

- ・ほぼ全ての事業について、事業化されていない。

○ 施策の方向 4 : 地域で支える公共交通網の枠組づくり

- ・ほぼ全ての事業について、事業化されていない。

黒潮町地域公共交通 総合連携計画より 計画策定に留意すべき事項	・変化する地域の移動ニーズを把握するための情報収集手段と、変化に対応するための運行事業者との連携が求められる。 ・1週間に利用者数が0人という路線検証の基準とその手続きの仕組み。 ・公共交通と住民を体験を通じて近づける様々な利用促進の取り組みのメニュー化だけでなく、着実に実施していく体制構築が必須である。
--	---

第3節：課題の整理

1. 課題の整理

「現状の検証」と「上位計画及び関連計画から留意すべき事項」をもとに、今後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。

実現を目指す事項

- ▶ 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。

指す実現事項

- ▶ 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れると期待する。

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。

実現を目指す事項

- ▶ 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は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 実
指 現
す 現
事 現
項 現

- ▶ 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を期待できる。

指 実 す 現 事 を 項 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する。

実 現 を 目 指 す 事 項

- ▶ 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

第4章：黒潮町地域公共交通計画

第1節：計画の基本事項

第2節：計画の目標

第3節：具体的に進める事業

第4節：計画の推進

第1節：計画の基本事項

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。

図：計画の区域



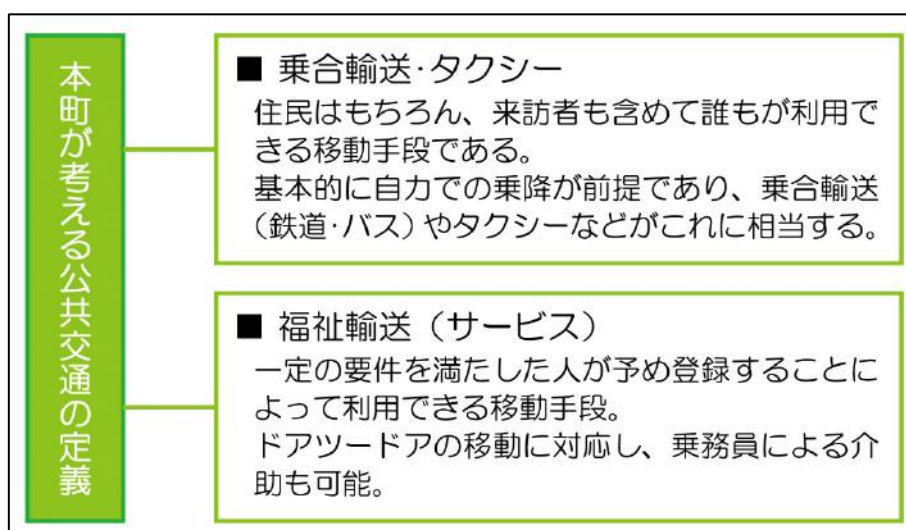
2. 本町の公共交通が果たすべき役割

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。
⑤ 福祉サービス [NPO しいのみ ・黒潮町社会福祉協議会]	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。

本町では、公共交通を次の2つの移動手段の総称として定義し、それぞれの特徴を活かした役割分担を通じて本町の移動サービスを担っていく。

図：本町が考える公共交通の定義



第2節：計画の目標

1. 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。

施策の 方向性

- ◎ 全ての町民が公共交通を使える環境整備
- ◎ 地域の移動ニーズを反映した運行ダイヤ及び運行回数の実現
- ◎ 分かりやすい運行情報
- ◎ 誰にでも利用しやすい公共交通網
- ◎ ハブ・アンド・スポークによる効率的な公共交通網整備
- ◎ 乗り換えを利用者の負担にしない



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。

施策の方向性	◎ 関係主体が地域の公共交通に関して情報共有する仕組みづくり ◎ 持続する公共交通網実現のための支援 ◎ 地域からのSOSを受け止める仕組みづくり
--------	---



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。

施策の方向性	◎ 地域住民の移動ニーズを的確に把握する取り組み ◎ 公共交通利用者の要望や意見を受け止める場づくり ◎ 公共交通利用のきっかけを創出する取り組み
--------	---



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。

施策の方向性	◎ 集客施設との連携による利便性向上 ◎ 交通安全への貢献 ◎ 来訪者の満足度向上につなげる仕組みづくり ◎ 環境負荷低減への貢献 ◎ 大規模災害への備え
--------	---

2. 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。 <u>現状値（令和 2 年度）：113,714 人 ⇒ 目標値（令和 8 年度）：150,000 人</u>
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。 <u>現状値（令和 2 年度）：10,928 人 ⇒ 目標値（令和 8 年度）：25,000 人</u>
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 人あたりに換算すると、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 人あ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 <u>現状値（令和 2 年度）：3,747 円 ⇒ 目標値（令和 8 年度）：2,500 円未満</u> □ 収支率 <u>現状値（令和 2 年度）：7.4% ⇒ 目標値（令和 8 年度）：8.0%を超える</u>
目標 4：IC カードですかを所持する人が増加する [目標値の定義] IC 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。 <u>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</u>
目標 5：住民との意見交換会を定期的開催 [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。 <u>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</u>

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
佐賀地域	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
	佐賀診療所	佐賀診療所	0.06	0.25
	佐賀歯科診療所	佐賀歯科診療所	0.88	1.06
	土佐佐賀駅、役場佐賀庁舎	佐賀駅・佐賀駅前	0.34	0.66
大方地域	よどやドラッグ大方店	芝西口	0.25	0.54
	業務スーパー大方店	入野本村	0.53	0.08
	mac 大方店、大方クリニック、土佐入野駅	入野駅	4.78	3.26
	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]

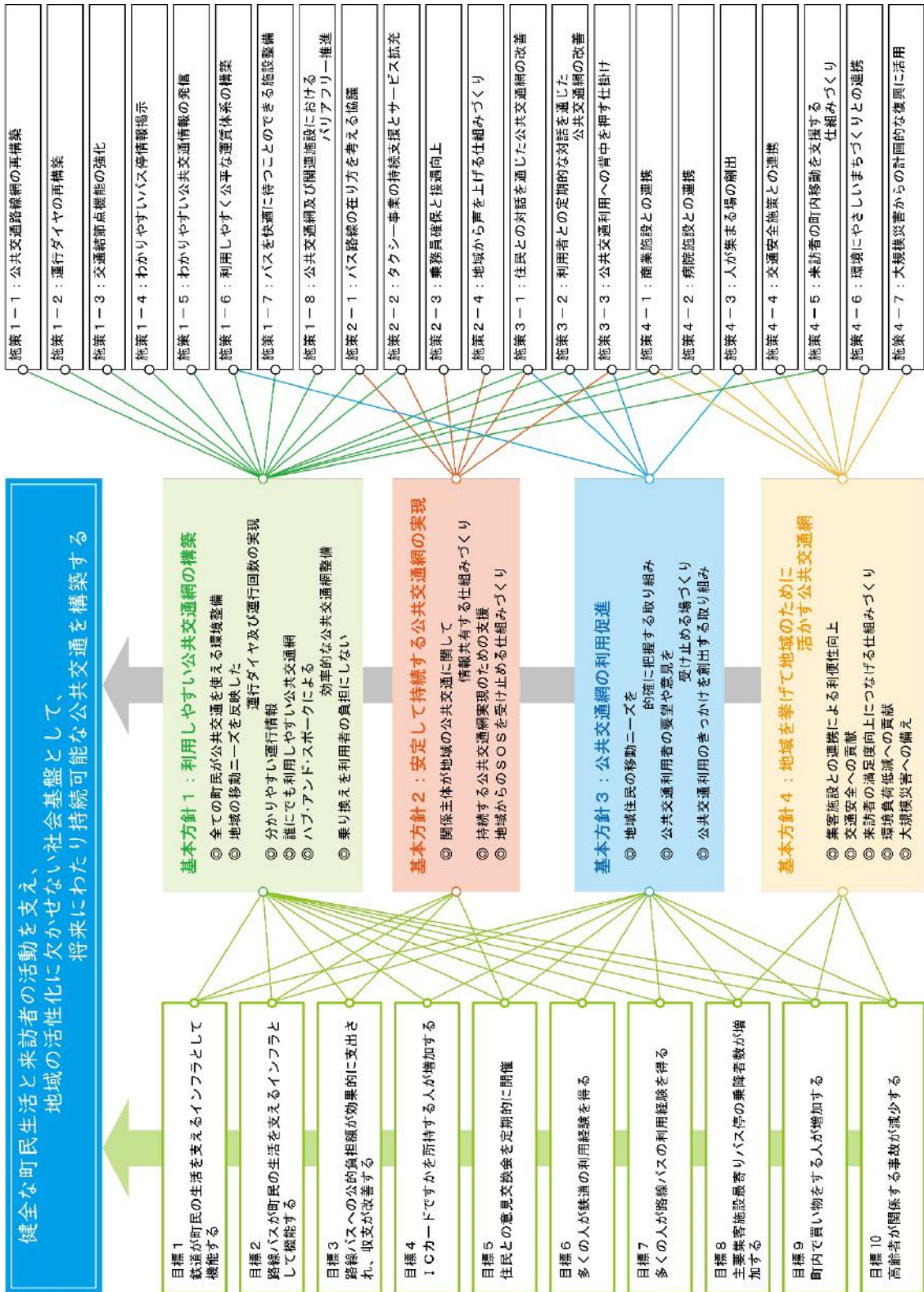
中村警察署のデータをもとに検証を行う。公共交通網の利便性向上と利用促進により、無理に車を利用しなくて済むため、高齢者が関係する交通事故（人身事故と物損事故）が減少する。

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

第3節：具体的に進める事業

1. 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 : 公共交道路線網の再構築
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揭示
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

【施策の概要】

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。

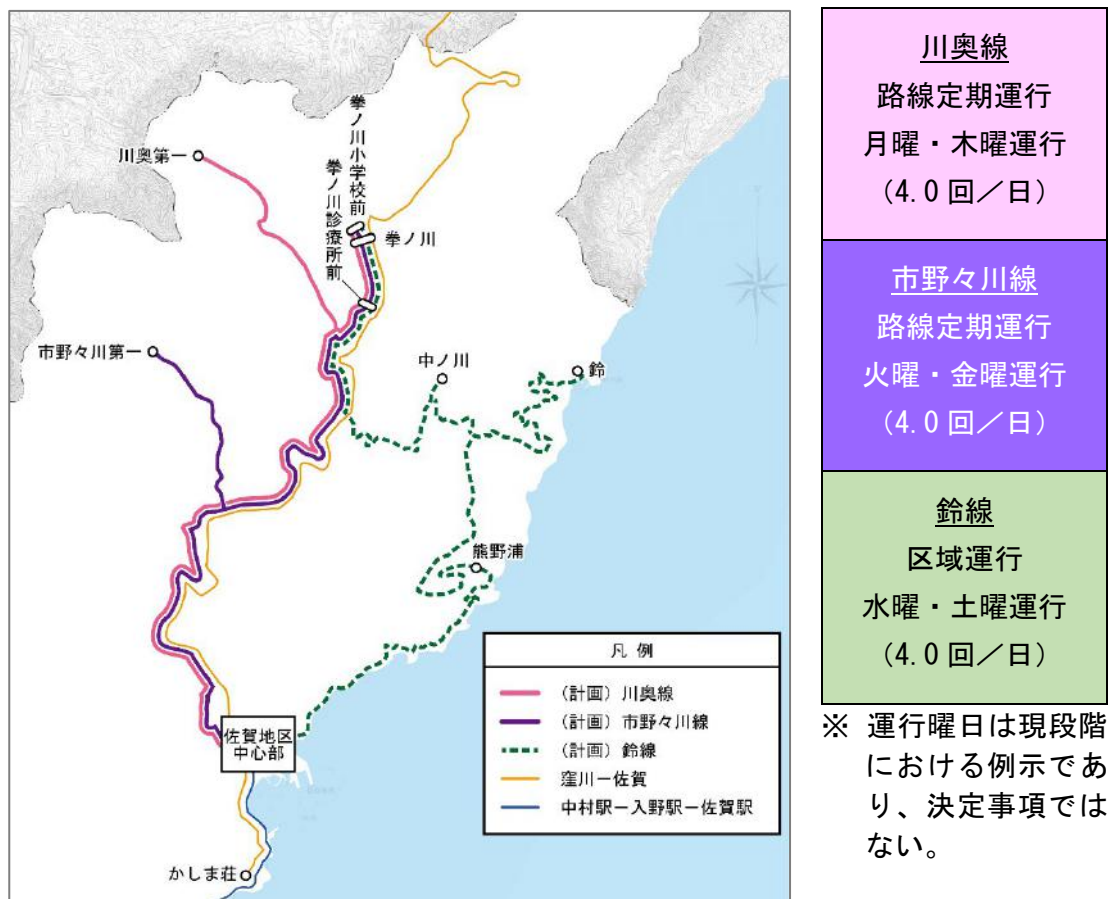
表：町内の公共交通空白地区解消につなげる検討内容

公共交通空白地区		公共交通空白地区解消につなげる方策案
佐賀地域	若山地区	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。
	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。
	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。
	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。
大方地域	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。
	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。
	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。
	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。

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－市野々川－佐賀線の再編



現在の「川奥－市野々川－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。

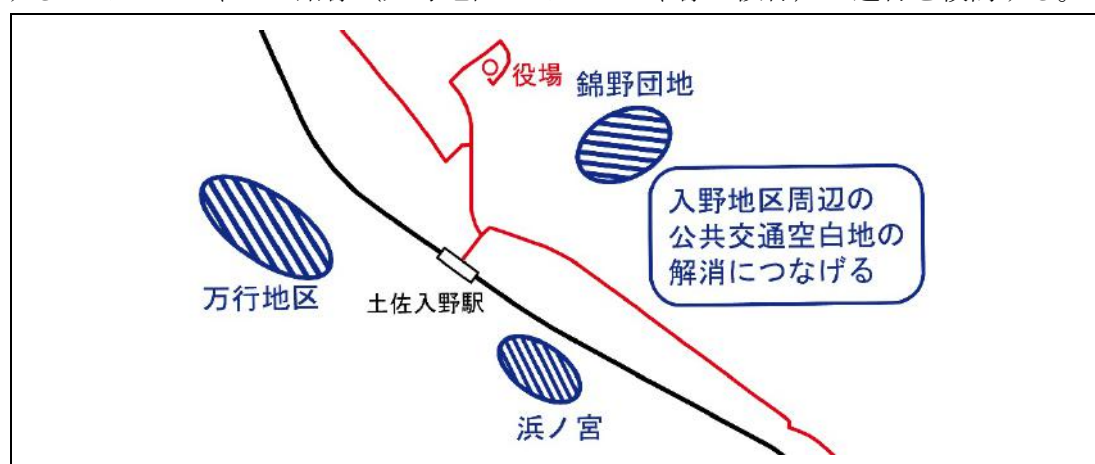
必ず入野駅もしくはその周辺の交通結節点にて、中村行きの路線バスと接続させる。

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。



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

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 運行概要	・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。
------------------	--

【事業の実施スケジュール】

具体的な 事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①	関係者、対象地区との協議				必要に応じて随時見直し					
②	関係者、対象地区との協議				必要に応じて随時見直し					
③	関係者、対象地区との協議				必要に応じて随時見直し					
④	関係者、対象地区との協議				必要に応じて随時見直し					
⑤		○	○	○	必要に応じて随時見直し					
⑥		○	○	○	必要に応じて随時見直し					

【事業実施主体】

高知西南交通 四万十交通 つづきハイヤー 福祉系 NPO、他	・町とともに路線再編を主体的に検討し、可能なものから実証運行を開始する。
黒潮町	・対象地区との意見交換やヒアリングを通じて、地区の移動ニーズを整理し、運行事業者との協議を経て路線再編案をとりまとめる。 ・スクールバスの一般混乗利用のためのルール整備。

施策 1－2：運行ダイヤの再構築

【施策の概要】

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。

対象は本町内を運行する全ての路線バスとし、路線バス（幹線）や鉄道に関しては所定の協議の場において要望を提示する。

移動ニーズの変化を把握する方法として、「施策 2-4：地域から声を上げる仕組みづくり」、「施策 3-1：住民との対話を通じた公共交通網の改善」からの検証を中心に、その他利用者から寄せられる意見や要望も含めて検討をすすめる。

【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）

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①	関係者、対象地区との協議				必要に応じて随時見直し					
②	県、四万十市、四万十町、交通事業者との協議				必要に応じて随時見直し					

【事業実施主体】

黒潮町	- 地域の移動ニーズと運行状況の整合を検証し、ダイヤ改正案を検討する。必要に応じて四万十市や四万十町との調整を行う。 - ダイヤ再編に関する広報に取り組む。 - 高知県や四万十市、四万十町などの関係者との調整。
高知西南交通 四万十交通	町の検討に対して運行事業者の立場から意見するとともに、再編に向けた調整や広報に協力する。

施策 1－3：交通結節点機能の強化

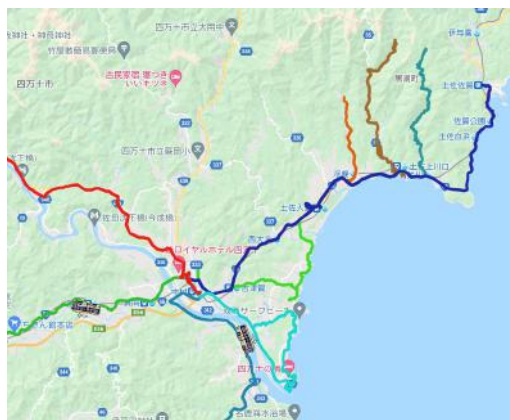
【施策の概要】

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。

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①	場所の選定、設置検討				施設の管理					
②	交通事業者との協議		再編	必要に応じて随時見直し（可能な限り毎年 10 月に再編）						
③			設置	設備の管理						
④	募集、配置（土佐佐賀駅）				サービスの拡充					

【事業実施主体】

黒潮町	・待合施設の整備と維持管理。
高知西南交通 四万十交通	・バスロケーションシステムのモニター設置。 ・四万十交通も含めたバスロケーションシステムの導入。 ・待合施設の運用開始後は、利用者への呼びかけなど利用者の積み残しにつながらない配慮を行う。

施策 1－4：わかりやすいバス停情報掲示

【施策の概要】

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

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①		○ (設置)	○ (設置)		○ (設置)		○ (設置)		○ (設置)	
②	作成	○ (掲示)	作成	○ (掲示)	作成	○ (掲示)	作成	○ (掲示)	作成	○ (掲示)
③	多言語化リスト作成				バス停掲示に反映					

【事業実施主体】

高知西南交通 四万十交通	- バス停の情報掲示物を所定のフォーマットによるものへの更新を進める。 - 乗務員は定期的にバス停掲示物を確認し、汚損があれば運行管理に報告する。報告を受けた運行管理者はすぐに補修や更新などの対応を行う。
黒潮町	- バス停標識の更新に対する支援。 - バス停での情報掲示についてフォーマットを作成する。

施策 1－5：わかりやすい公共交通情報の発信

【施策の概要】

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。

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022年度 (令和4)		2023年度 (令和5)		2024年度 (令和6)		2025年度 (令和7)		2026年度 (令和8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①		制作	完了・配布・備置			(路線再編に応じて発行)				
②	制作	完了・配布・備置				(路線再編に応じて発行)				
③		記載事項検討				(路線再編に応じて発行)				
④	制作	公開				(路線再編に応じて発行)				

【事業実施主体】

黒潮町	- 時刻表冊子、各種チラシ、ホームページなどの制作。 - 必要に応じた情報の更新。
土佐くろしお鉄道 高知西南交通 四万十交通	- 町が取り組む時刻表冊子、各種チラシ、ホームページなどの制作に共同で取り組む。 - ダイヤ改正が必要となる場合、早い段階で関係機関と情報共有を行う。

基本方針 1：利用しやすい公共交通網の構築

施策 1－6：利用しやすく公平な運賃体系の構築

【施策の概要】

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 I C T 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。

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①	交通事業者との協議		見直し完了							
②			導入に向けた関係者との協議と検討							
③			サービス開始		必要に応じて随時見直し					
④			導入に向けた交通事業者との協議と検討							

【事業実施主体】

黒潮町	・ 鉄道への I C T 運賃決済の導入に向けた調査研究。 ・ 国や高知県、関係市町村との協議。 ・ 新たな運賃制度及び定期券サービスなどの広報。
土佐くろしお鉄道 高知西南交通 四万十交通	・ 鉄道と路線バスで活用できる I C T 運賃決済の導入に向けた調査研究。 ・ 路線バスの運賃体系を整理する。（高知西南交通） ・ 黒潮町の住民を対象とする定期券サービスについて検討をすすめる。 ・ 路線バス地域内上限運賃の検討をすすめる。

基本方針 1：利用しやすい公共交通網の構築

施策 1－7：バスを快適に待つことのできる施設整備

【施策の概要】

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

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①				○						
	場所の選定		条件の整った場所に設置							
②				○						
	場所の選定		条件の整った場所に設置							

【事業実施主体】

高知西南交通 四万十交通	・ 建屋及びベンチを設置すべきバス停留所のリストアップ。 ・ 黒潮町及び道路管理者との協議を経て、設置に向けて事業をすすめる。
黒潮町	・ バス停へのベンチ設置に関する調査及び設置支援。 ・ バス停建屋の設置に関する調査及び設置支援。

基本方針 1：利用しやすい公共交通網の構築

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

【施策の概要】

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

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①				整備に向けた関係者との協議と検討						
②				利用者や地域からの要望に随時対応						

【事業実施主体】

土佐くろしお鉄道	・ 駅ホームへのアプローチについて、高齢者及び障がい者でも利用できる検討を行う。
黒潮町	・ 駅ホームへのアプローチについて、土佐くろしお鉄道とバリアフリー化の検討を行うとともに、実現につなげるための支援制度の検討を行う。

(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

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

【施策の概要】

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

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022年度 (令和4)		2023年度 (令和5)		2024年度 (令和6)		2025年度 (令和7)		2026年度 (令和8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①				再編	必要に応じて再編		必要に応じて再編		必要に応じて再編	
②					必要に応じて開催					
③		導入	試行	本格導入			運用			

【事業実施主体】

黒潮町	- バス路線情報共有会議を設置し、会議を進行する。 - バス利用者カウントツールの導入を支援する。
高知西南交通 四万十交通	- バス路線情報共有会議に参加し、情報共有に取り組む。 - バス路線情報共有会議で得た情報を自社の路線再編に反映させる。 - バス利用者カウントツールを導入する。

施策２－２：タクシー事業の持続支援とサービス拡充

【施策の概要】

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

イメージ：タクシーによる買い物代行サービスの実施例

株式会社さわやか交通〔茨城県〕



写真：毎日新聞 2020 年 4 月 10 日
ホームページより

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①	サービス拡充 関係者との協議									
②	関係者との協議		設置							

【事業実施主体】

つづきハイヤー	・タクシー事業の後継者を育成する。 ・タクシー事業のサービス拡充を目指し、主体的に取り組む。
黒潮町	・タクシー事業として実施が可能な新しいサービスの導入について支援する。 ・佐賀地域におけるタクシーの営業拠点整備を支援する。

基本方針２：安定して持続する公共交通網の実現

施策２－３：乗務員確保と接遇向上

【施策の概要】

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

イメージ：ゆすはら暮らふと（梶原町の仕事と住宅を合わせて紹介するサイト）



お問い合わせは

高知高陵交通株式会社 梶原営業所
〒785-0610 高知県高岡郡梶原町梶原1629番地2
電話 0889-65-0184 fax 0889-65-0180
[メールはこちらから](#)

高知高陵交通株式会社 梶原営業所
正

仕事内容	定期バス及び貸切バス乗務
応募資格	大型2種免許
勤務時間	一カ月単位の変形労働時間制・交代制
休日	月間6日＋年次有給休暇（法廷通り）
給与	基本給 月給16万円、諸手当有、昇給有、賞与有（※会社の経営状況により支給無しの場合有）
研修制度・待遇	社内研修有
勤務地	高知県高岡郡梶原町梶原1629番地2



代表者よりメッセージ

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022年度 (令和4)		2023年度 (令和5)		2024年度 (令和6)		2025年度 (令和7)		2026年度 (令和8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①		○			必要に応じて随時募集					→
②			○							→
					毎年、1回は実施					

【事業実施主体】

高知西南交通 四万十交通 つづきハイヤー	- 乗務員確保策について、行政の移住促進策と連携して取り組む。 - 乗務員の接遇向上につなげる研修を実施する。
黒潮町	- 移住策と連携した乗務員確保を支援する。 - 乗務員の接遇向上につなげる研修の実施を支援する。

施策 2－4：地域から声を上げる仕組みづくり

【施策の概要】

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

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①	→ 運用開始 仕組みの検討									

【事業実施主体】

黒潮町	- 地域からの情報を提示しやすい仕組みを構築する。 - 地域から通知を受け付けた場合、社会福祉協議会と連携して現地調査に入り、対応策を検討する。
地域	地区長や民生委員など、地域をよく知る立場から状況報告する。
黒潮町 社会福祉協議会	行政と連携して調査及び対応策の検討を行う。
交通事業者	行政及び社会福祉協議会と連携し、対応策の検討を行う。

(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

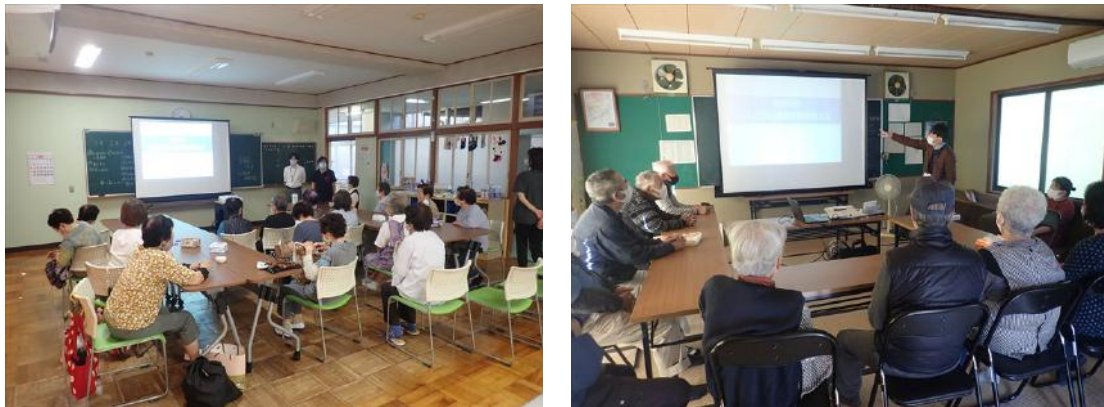
【施策の概要】

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



【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①			毎年、10 カ所以上で地区別意見交換会を開催							

【事業実施主体】

黒潮町	・ 運行する路線が変わる沿線地区であったり、利用状況が急に悪化する地区などに入り、直接意見交換を行う。 ・ 町が主導する路線については、明らかになった課題解決策の検討及び運行概要の調整に取り組む。
地域	・ 地区を運行する路線に課題がある場合は、町に意見交換の開催を要請し、運行事業者及び町とともに運行路線の改善のために取り組む。
交通事業者	・ 可能な場合は町とともに意見交換の場に赴き、運行事業者の立場から助言を行う。 ・ 意見交換の結果を踏まえ、町とともに改善策の検討及び調整を行う。

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

【施策の概要】

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

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①										

毎年、利用者懇談会を開催

【事業実施主体】

黒潮町	- 定期的に利用者懇談会を開催する。 - 町が主導する路線については、明らかになった課題解決策の検討及び運行概要の調整に取り組む。
利用者	利用者懇談会に参加し、日頃感じていることを伝える。
交通事業者	- 可能な場合は町とともに利用者懇談会に赴き、運行事業者の立場から助言を行う。 - 意見交換の結果を踏まえ、町とともに改善策の検討及び調整を行う。

施策 3－3：公共交通利用への背中を押す仕掛け

【施策の概要】

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）



【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①		○				随時開催				→
②		○				随時開催				→

【事業実施主体】

黒潮町	・ 鉄道やバスの乗り方教室を定期的に開催する。 ・ 公共交通事業者と調整し、実際に運行している乗り物を使ったおでかけイベントを開催する。 ・ 公共交通乗り方教室やおでかけイベントの開催に必要な調整を行う。
交通事業者	・ 公共交通乗り方教室では、実際に運行している車両を使って乗り方を体験してもらう。 ・ 公共交通利用についてアピールするとともに、利用上の注意点などマナーに関する講義を行う。
利用者	・ 地域の人を誘い合い、乗り方教室やおでかけイベントに参加する。

(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

【施策の概要】

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 F C 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

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①	対象施設の選定、協議				調整の整った商業施設から随時設置					
②	対象施設との協議				協議の整った場所から設置をすすめる					
③	仕組みの検討、商業施設への呼びかけ				調整の整った商業施設から運用開始					

【事業実施主体】

交通事業者	- バスロケーションシステムのモニターを設置する。 - 商業施設利用者にわかりやすく運行に関する情報掲示物を作成し、施設に掲示する。
町内の商業施設	- 公共交通利用者が帰り便を待てるようベンチを設置する。 - 交通事業者のバスロケーションシステムモニターの設置や情報掲示に協力する。 - バスロケーションシステムモニターの管理を担う。 - サイクルアンドショップライドの実現に向けた検討をすすめる。
黒潮町	- 交通事業者と商業施設の調整を支援する。 - 交通事業者の運行に関する情報掲示物の作成を支援する。

施策 4－2：病院施設との連携

【施策の概要】

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
 - ・ 帰りの時間に合わせて会計などを優先的に取り扱う

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①	対象施設の選定、協議				調整の整った病院施設から随時設置					
②	対象施設との協議				協議の整った場所から設置をすすめる					
③	病院施設への要請									

【事業実施主体】

交通事業者	- バスロケーションシステムのモニターを設置する。 - 病院施設利用者にわかりやすく運行に関する情報掲示物を作成し、施設に掲示する。
町内の病院施設	- 公共交通利用者が帰りを待てるようベンチを設置する。 - 交通事業者のバスロケーションシステムモニターの設置や情報掲示に協力する。 - バスロケーションシステムモニターの管理を担う。 - 公共交通での通院者が帰りに乗れるように、会計などを優先的に取り扱う。また、そのために他の通院者の理解を得る配慮を行う。
黒潮町	- 交通事業者と病院施設の調整を支援する。 - 交通事業者の運行に関する情報掲示物の作成を支援する。

施策 4－3：人が集まる場の創出

【施策の概要】

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

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①			場所の検討			設置				
②					準備		来場者が楽しめる仕掛け			

【事業実施主体】

黒潮町	・ 佐賀地域と大方地域のそれぞれ中心部に人が集まることができる場所（機能）を設置する。 ・ 黒潮町社会福祉協議会と調整し、その場所での催しやお楽しみにつながる仕掛けを行う。
-----	---

施策 4－4：交通安全施策との連携

【施策の概要】

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

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①	警察との協議				施策の可能な場所から実施					
②	リーフレット制作		高齢者の集まりなどで説明		記載内容を随時更新					
③	早期の対応				随時対策に取り組む					

【事業実施主体】

交通事業者	・行政、道路管理者及び警察との協議を行い、公共交通利用者の安全確保に取り組む。
黒潮町	・交通事業者、道路管理者及び警察との協議を行い、公共交通利用者の安全確保に取り組む。

施策 4－5：来訪者の町内移動を支える仕組みづくり

【施策の概要】

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

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①	情報の整理				随時情報を更新しつつ発信					
②	関係者との協議と検討			運行開始	必要に応じて随時見直し					
③	関係者との協議と検討				運用					

【事業実施主体】

黒潮町	- 来訪者向けに再構成した公共交通情報の発信を行う。 - 一定期間本町に滞在する団体向けに、町内に限定した輸送手段を検討する。
交通事業者 NPO	町内に限定した輸送手段の運行に関して、町とともに協議を行い、実現に向けた検討をすすめる。

施策 4－6：環境にやさしいまちづくりとの連携

【施策の概要】

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



写真：鞆の浦のアサヒタクシーのグリスロ
(国土交通省ホームページより)

グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。

電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス。

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①	関係者との協議と検討		導入		必要に応じて車両更新					
②					学校等における講義の実施					

【事業実施主体】

黒潮町	・ 車両更新においては環境への負荷の小さな車両を優先する。 ・ 公共交通の利用促進として、公共交通利用が環境への負荷を低減していることをアピールする。
-----	--

施策 4－7：大規模災害からの計画的な復興に活用

【施策の概要】

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

【事業の実施スケジュール】

具体的な事業	2022 年度 (令和 4)		2023 年度 (令和 5)		2024 年度 (令和 6)		2025 年度 (令和 7)		2026 年度 (令和 8)	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
①			計画策定				そのときに備える			

【事業実施主体】

黒潮町	- 大規模災害後の生活交通手段復旧計画を策定する。 - 計画策定後は、その内容を関係各所と共有し、必要な備えに取り組む。
-----	---

第4節：計画の推進

1. 計画の期間

(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

2. 計画の管理体制

(1) 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	・協議会の事務局 ・地域の移動ニーズの把握、整理 ・本計画の施策を主体的に実施 ・関係機関との調整 ・必要に応じた財政支出、支援 ・国、県、近隣自治体との必要に応じた調整
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

1. 黒潮町地域公共交通活性化協議会設置規約
2. 黒潮町地域公共交通活性化協議会委員名簿
3. 黒潮町地域公共交通活性化協議会の開催概要

1. 黒潮町地域公共交通活性化協議会規約

平成21年2月26日制定

平成24年6月25日改正

令和元年6月21日改正

令和3年6月18日改正

(目的)

第1条 黒潮町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）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。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うとともに、地域公共交通確保維持改善事業の実施に向け、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を黒潮町入野5893番地（黒潮町役場）内に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域の実情に応じた乗合旅客輸送のあり方に関すること。
- (5) 公共交通確保維持改善事業の目的を達成するために生活交通ネットワーク計画を策定すること。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

(協議会の委員)

第4条 協議会の委員は次に掲げる者のうちから25名以内で組織する。

- (1) 町長、教育長及び町長の指名する町職員
- (2) 住民又は利用者の代表
- (3) 関係する道路管理者、関係する警察署の職員、一般旅客自動車運送事業者、その他交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- (4) 国土交通省
- (5) 高知県
- (6) 公募委員
- (7) その他協議会が必要と認める者

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、次のとおりとする。

- (1) 前条の委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。
- (2) 前号以外の委員については、2年とする。ただし、欠員により新たな委員となった者の任期は前任者の残存期間とする。

(組織)

第6条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長1名
- (2) 副会長1名
- (3) 監査委員2名

2 会長、副会長及び監査委員は、相互に兼ねることはできない。

(役員の職務)

第7条 会長は、黒潮町長をもって充てる。

- 2 会長は協議会を代表し、その会務を総理する。
- 3 副会長及び監査委員は、委員のうちから会長が指名する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。
- 5 監査委員は、協議会の出納監査を行い、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

第8条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 協議会の決議の方法は、会議出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 4 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 協議会は、委員のほか、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第9条 協議会で協議が整った事項については、協議会の委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第10条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第11条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第12条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、黒潮町本庁企画調整室に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第13条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わるものとする。

2 各会計年度における歳出は、その年度の歳入をもって、これに充てなければならない。

3 前各項に定めるもののほか、協議会の予算編成及び現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第15条 委員等は、報酬及びその職務を行うために要する費用弁償を受けることができる。

2 前項に定める報酬及び費用弁償の額、支給方法等については、会長が会議に諮り別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第16条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第17条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

- 1 この規約は、平成21年2月26日から施行する。
- 2 協議会の設立初年度の会計年度については、第14条の規定にかかわらず、この規約の施行の日から平成21年3月31日までとする。
- 3 この規約は、平成24年6月25日から施行する。
- 4 この規約は、令和元年6月21日から施行する。
- 5 この規約は、令和3年6月18日から施行する。

2. 黒潮町地域公共交通活性化協議会委員名簿

区分	氏名	所属
会長	松本 敏郎	黒潮町長
	畦地 和也	黒潮町教育長
	佐田 幸	黒潮町健康福祉課長
	金子 伸	黒潮町まちづくり課長
	川村 稔	川奥区長
	打井 幸一	市野々川区長
	堀 孝	大屋式区長
	矢野 依伸	馬荷区長
	生駒 進	黒潮町老人クラブ連合会 会長
	秋田 篤子	黒潮町連合婦人会 会長
	矢野 貞夫	黒潮町身体障害者連盟 会長
	村上 健太郎	NPO砂浜美術館 理事長
	川崎 健太郎	NPOはらから 理事長
副会長	濱村 美香	NPOしいのみ 事務局長
	鬼谷 秀樹	高知西南交通株式会社 取締役 総務部長
	吉岡 真佐人	株式会社四万十交通 代表取締役
	下崎 定	つづきハイヤー有限公司 代表取締役
	沢近 昌彦	土佐くろしお鉄道株式会社 取締役 総務部長
	川越 雅俊	中村警察署 交通課長
	山本 圭	四国運輸局高知運輸支局 首席運輸企画専門官
	出海 博史	四国運輸局高知運輸支局 首席運輸企画専門官
	岡田 哲也	高知県 中山間振興・交通部 交通運輸政策課長
	西岡 正宣	高知県 幡多土木事務所 維持管理課長
	西内 裕晶	高知工科大学 システム工学群 准教授

3. 黒潮町地域公共交通活性化協議会の開催概要

本計画の策定に向けて、令和3年度黒潮町地域公共交通活性化協議会において、次のとおり協議を行った。

第1回 黒潮町地域公共交通活性化協議会 開催日時：令和3年6月18日 13時30分～15時35分 開催場所：黒潮町役場本庁舎3階大会議室	
協議事項	○ 地域公共交通計画の策定について －計画策定の目的と策定の進め方 －昨年度の事前調査結果について －計画策定に向けた取り組み －計画策定スケジュール
第2回 黒潮町地域公共交通活性化協議会 開催日時：令和3年12月23日 13時30分～15時03分 開催場所：黒潮町役場本庁舎3階中会議室	
協議事項	○ 黒潮町地域公共交通計画策定について －報告：地域の現況について －報告：公共交通の現況について －報告：住民ニーズアンケート調査結果について －報告：地区別意見交換について －報告：関係者ヒアリングについて －協議：現況の整理 －協議：計画策定に向けた今後の進め方
第3回 黒潮町地域公共交通活性化協議会 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、書面形式による開催として、令和4年1月28日付けで資料を委員に発送	
協議事項	○ 調査結果の報告 －報告：通学アンケート調査結果について －報告：路線バス乗務員アンケート調査結果について －報告：交通安全に係るデータ ○ 地域公共交通計画の策定について －協議：黒潮町地域公共交通計画（骨子案）について
第4回 黒潮町地域公共交通活性化協議会 開催日時：令和4年3月29日 13時30分～14時52分 開催場所：黒潮町役場本庁舎3階大会議室	
協議事項	○ 黒潮町地域公共交通計画の策定について〔協議の結果 策定〕 ○ 令和4年度の取り組み方針について



黒潮町地域公共交通計画

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