

黒潮町地域公共交通総合連携計画

平成 22 年 2 月

黒潮町地域公共交通活性化協議会

計画策定の背景

黒潮町における廃止代替バス路線（旧 21 条路線）は地域人口の減少や自動車の利便性に依存する生活習慣の進展等により、年々利用者の減少が続く状況にある。

また、利用者の減少とともに、町の財政負担も年々増す状況にあり、現状のバス路線等を維持し続けることは困難な状況になりつつある。

このような現状にあっても、廃止代替バス路線（旧 21 条路線）は、自動車等の移動手段を有しない住民にとって、通学・通院・買い物を主な目的とし生活に密着する必要不可欠な移動手段となっている。

今後も、少子高齢化の進展や人口流出等の要因により、各バス路線の利用者が年々減少していくことは否定できない状況にある。しかしながら、高齢化が進展することにより、運転免許証を返上する者が増えてくることも想定した公共交通の在り方を考えるとともに公共交通空白遅滞に対する対策も必要となってきた。このため、現状の地域公共交通の問題点を調査整理し、地域の人々が求めるニーズ等を把握することにより、将来に渡り維持していくことが可能な公共交通体系を模索していくことが必要となっている。

各種調査で明らかにされた、問題点、課題、住民ニーズを基に、当町においてバス路線を運行する事業者、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と利用者に対する情報提供などソフト施策の実施、住民ニーズを実現させるための実証運行等を実施することにより、当町に見合った公共交通の在り方を見出したいと考える。

これらのことを早期に実現するため、地域公共交通総合連携計画を策定するものである。

目 次

1. 地域の概況	P. 1
1-1 位置、地勢等	P. 1
1-2 人口	P. 2
1-3 交通	P. 4
1-4 主要施設	P. 8
1-5 産業	P. 11
2. 公共交通の現状	P. 13
2-1 公共交通体系の概況	P. 13
2-2 バス交通	P. 14
2-3 鉄道	P. 21
2-4 公共交通空白地帯	P. 23
3. バス利用実態調査	P. 24
4. 世帯アンケート調査	P. 35
5. 地区別懇談会（ワークショップ）	P. 63
6. 現状に関する取りまとめ	P. 65
6-1 地域の現状	P. 65
6-2 公共交通の現状	P. 66
6-3 バス利用の実態	P. 67
6-4 住民の公共交通に関する意向	P. 69
6-5 地区懇談会（ワークショップ）における意見	P. 72
7. 地域公共交通の課題	P. 73
7-1 公共交通に関する課題の総括と相互関係	P. 73
7-2 公共交通の課題	P. 74
8. 地域公共交通の再生と活性化における基本方針	P. 79
8-1 基本理念	P. 79
8-2 取り組み方針	P. 81
8-3 計画区域及び計画期間	P. 81
8-4 計画目標	P. 82
9. 目標達成のための施策	P. 83
9-1 施策の方向性	P. 83
9-2 施策体系	P. 84
9-3 施策内容	P. 85
9-4 実施スケジュール	P. 100



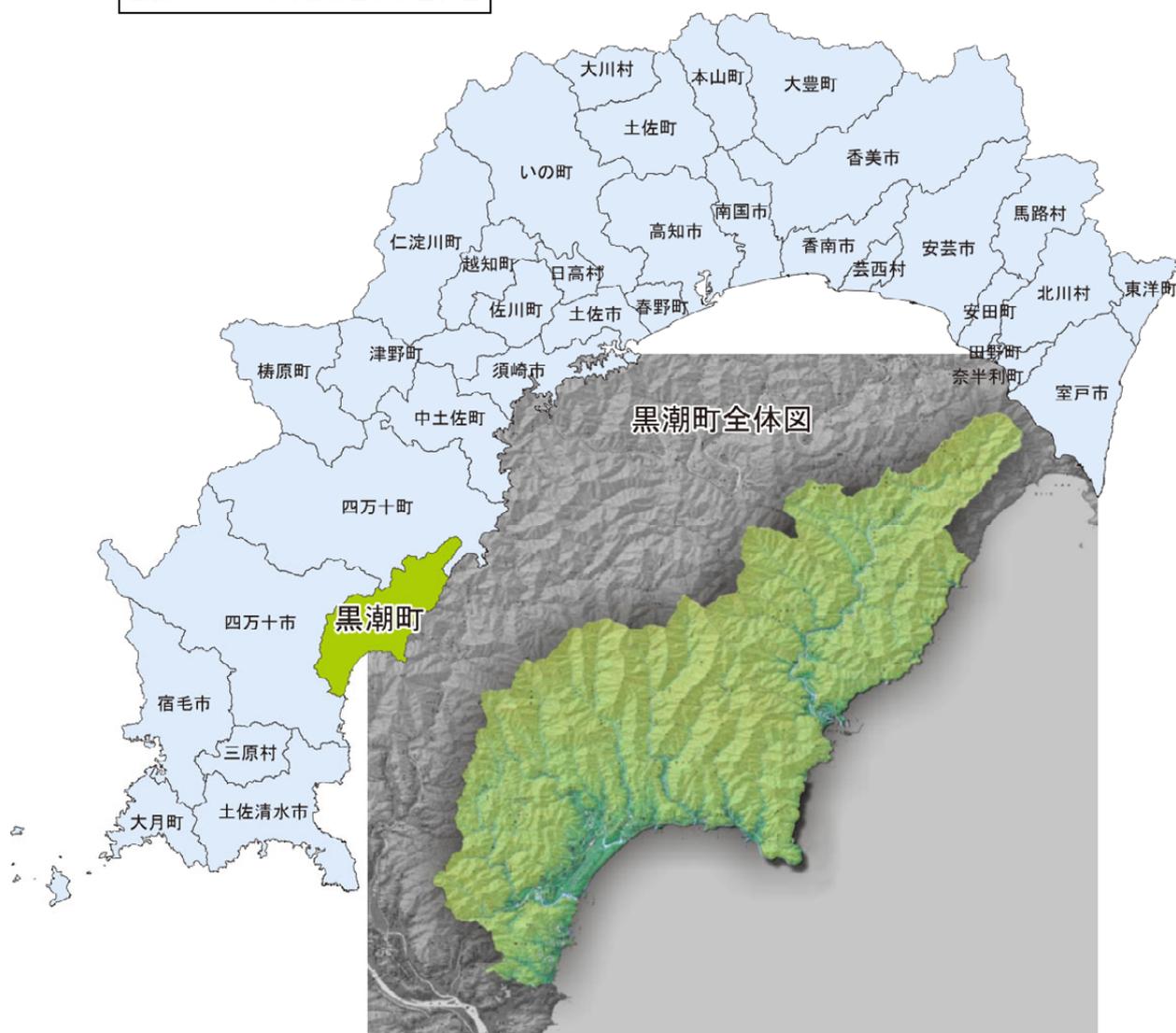
1. 地域の概況

1-1 位置、地勢等

高知県幡多郡黒潮町は、高知県西南地域、幡多郡の東部に位置し、東は四万十町、西は四万十市に接する。太平洋に面した海岸線に沿って南西から北東方向に長く伸びる形をしており、東西は18.42km、南北は23.57km。面積は188.46平方kmであるが、その79.5%を山林が占め、経営耕地面積はわずかに2.7%である。南国特有の温暖な気候で、年間平均気温17度、降雨量2800mm前後と、雨が多く、こうした気候を活かして、施設園芸や花卉、葉たばこ、ラッキョウ、菌茸類、水稻等を中心に農業の盛んな町となっている。また、一本釣りカツオ漁の町として全国的に知られている。

もとは、高知県幡多郡大方町、高知県幡多郡佐賀町という2町であったが、平成18年3月20日の合併によって黒潮町となった。高知県では、四万十町とともに、中土佐町に次いで新しい市町村合併である。

図表 1-1 黒潮町位置図及び全体図

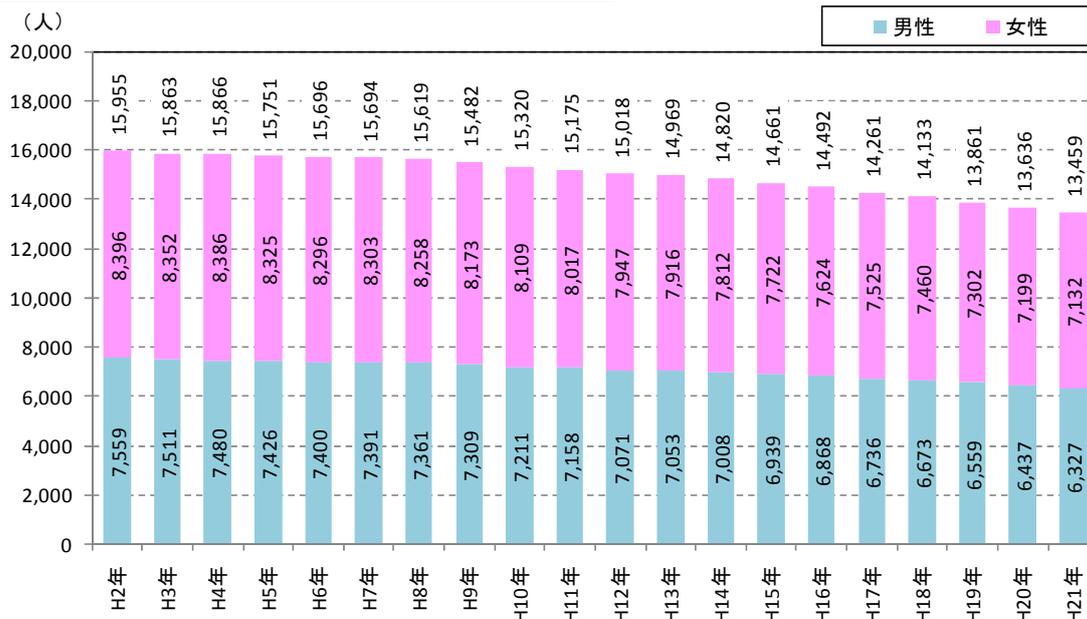


1-2 人口

1) 人口の推移

黒潮町の人口は、平成 21 年 3 月末時点で 13,459 人であり、平成 2 年から平成 21 年までの 20 年間に 2,496 人の人口減少がみられる。人口の減少傾向は近年において一層顕著で、最近の 10 年間(平成 12 年～平成 21 年)の減少量である 1,559 人と、その前の 10 年間(平成 2 年～平成 11 年)の減少量である 780 人を比較すると、人口の減少量が倍増している。

図表 1-2 人口の推移(平成 2 年～平成 21 年の 20 年間)

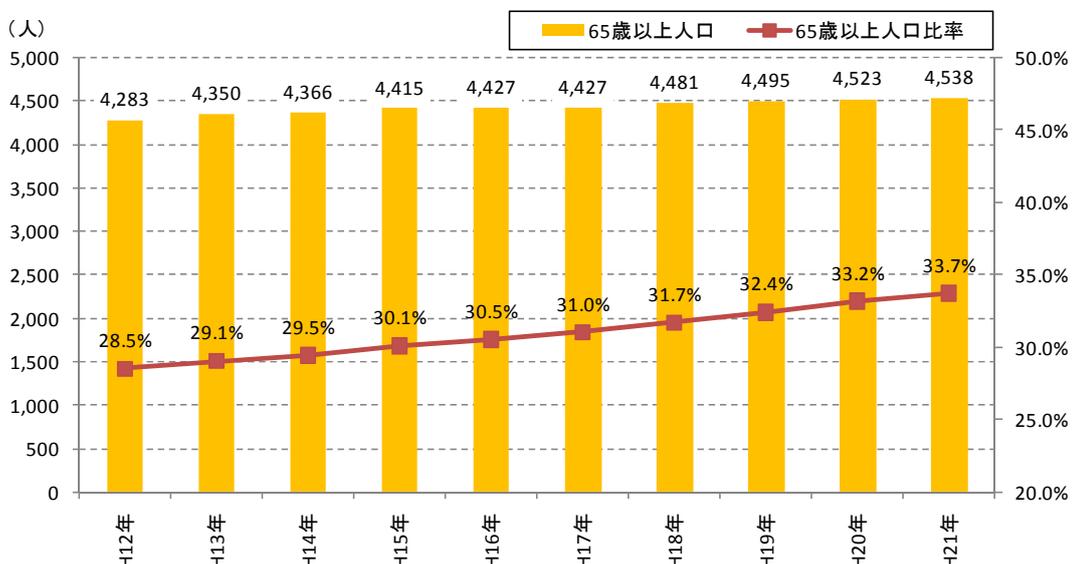


出典：住民基本台帳の各年 3 月末日値

2) 高齢化の推移

黒潮町の 65 歳以上人口は、平成 21 年 3 月末時点で 4,538 人であり、平成 12 年から平成 21 年までの 10 年間に 255 人増加し、その比率も 28.5%から 33.7%に上昇している。高知県全体における 65 歳以上人口の比率は 2009 年 2 月末時点で 27.6%であるので、これを 6.1 ポイント上回っている。

図表 1-3 65 歳以上の人口及び比率の推移(平成 12 年～平成 21 年の 10 年間)

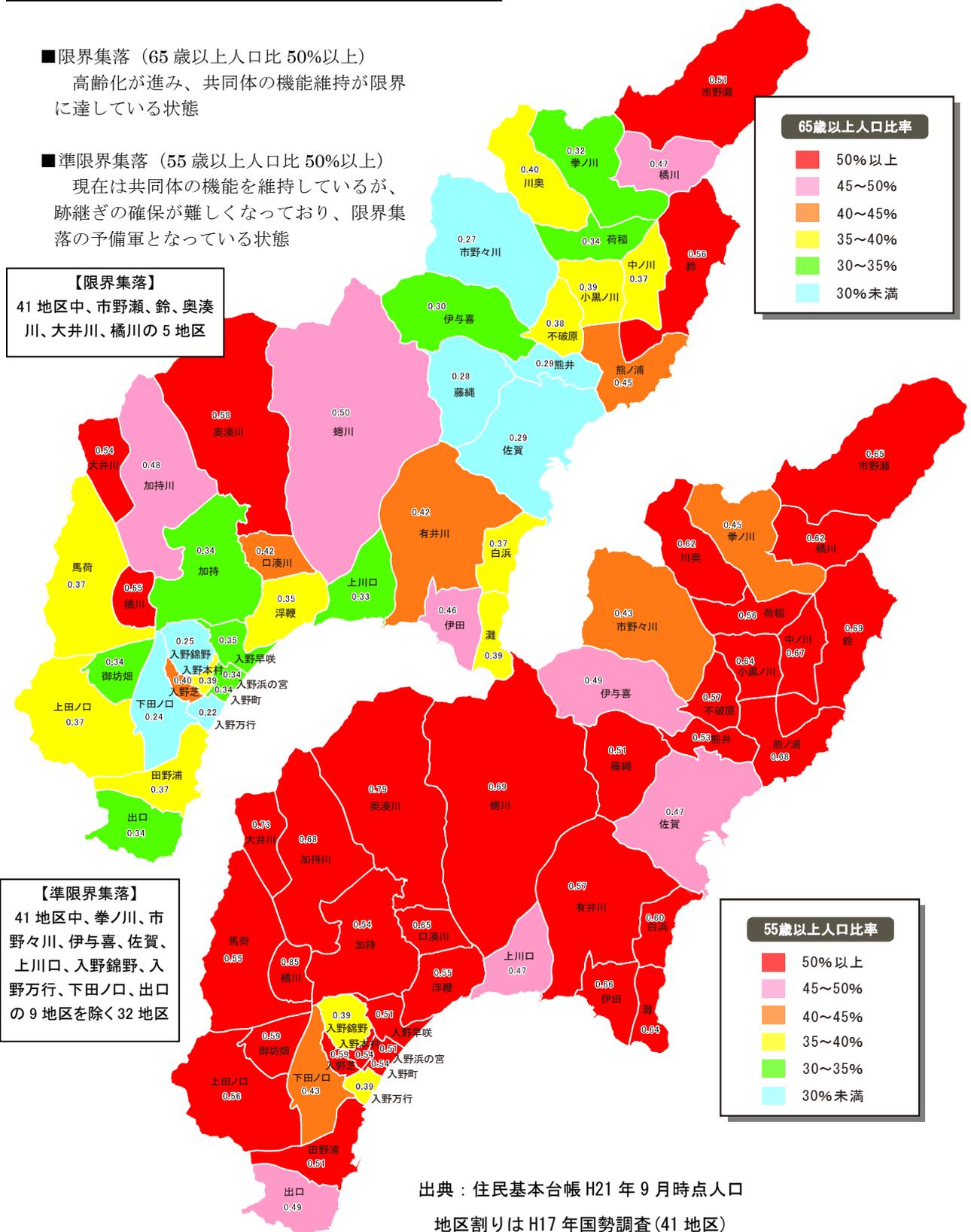


出典：住民基本台帳の各年 3 月末日値

3) 限界集落、準限界集落

黒潮町の限界集落（65歳以上人口比50%以上）を国勢調査区別にみると、全41地区中5地区（市野瀬、鈴、橘川、大井川、橘川）である。また、その予備軍といえる準限界集落（55歳以上人口比50%以上）は全41地区中32地区を占める。

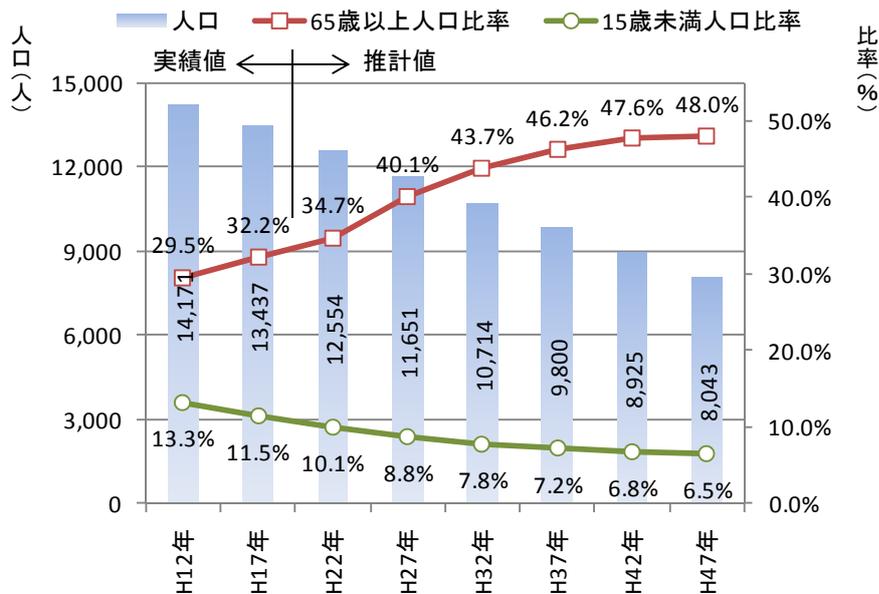
図表 1-4 地区別の65歳以上人口比率、55歳以上人口比率



4) 将来推計人口

黒潮町の人口は、平成17年の国勢調査結果では13,437人であり、10年後の平成27年で11,651人、20年後の平成37年では9,800人と、一万人を下回ることが予測されている。高齢化率については平成17年の32.2%から、10年後の平成27年で7.9ポイント上昇して40.1%、20年後の平成37年では46.2%と、住民の約半数が65歳以上の高齢者になることが予測されている。

図表 1-5 黒潮町における将来推計人口



出典：国立社会保障・人口問題研究所『日本の市区町村別将来推計人口』（平成20年12月推計）
 ※H12年、H17年の値は各年国勢調査実績値

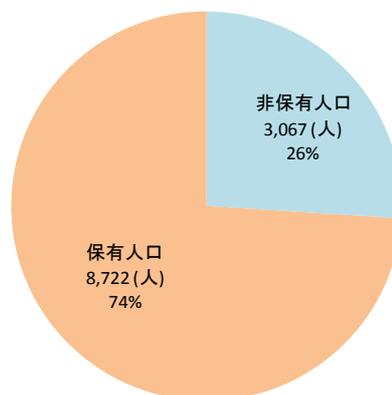
注記：国勢調査の人口と、前掲図表 1-2 の住民基本台帳人口とは集計方法が異なるため一致しない。

1-3 交通

1) 免許保有の状況

黒潮町の運転免許保有の割合は74%で、4人のうち3人は免許保有者となっている。

図表 1-6 免許保有人口の割合

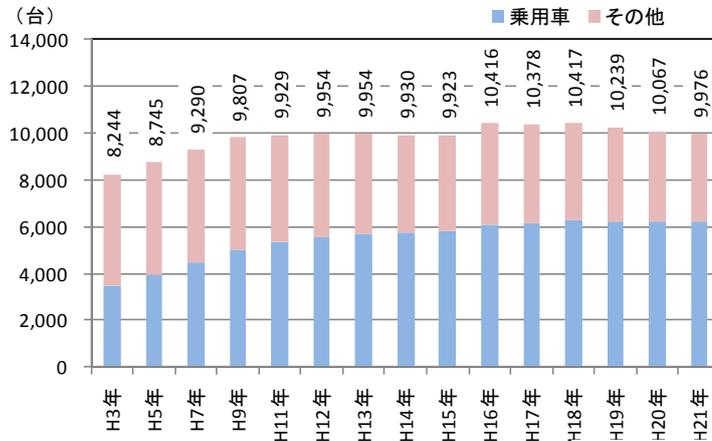


出典：高知県警調べ

2) 自動車保有状況

黒潮町における自動車数は、乗用車の増加に下支えされ増加傾向であったが、平成16年をピークに減少に転じている。先に述べた高齢化の進行や人口減少がその一因であると考えられる。

図表 1-7 黒潮町における自動車数の推移



出典：四国運輸局「自動車数の推移」各年3月末時点

3) 道路網の整備状況

黒潮町内では、国道1路線（一般国道56号）、県道9路線（県道25号、42号、55号、329号、334号、336号、337号、339号、367号の9路線）、及び町道が整備されている。また、国道の交通環境改善のため、以下に示す大規模改良事業が実施中である。

図表 1-8 道路整備状況

区分	路線数	実延長(km)	摘要
国道	1	35.48	一般国道56号
県道	9	58.61	
町道(大方)	310	147.27	
町道(佐賀)	167	86.63	

(H20.4.1現在)

出典：黒潮町町勢要覧 2009

図表 1-9 黒潮町における大規模道路改良事業

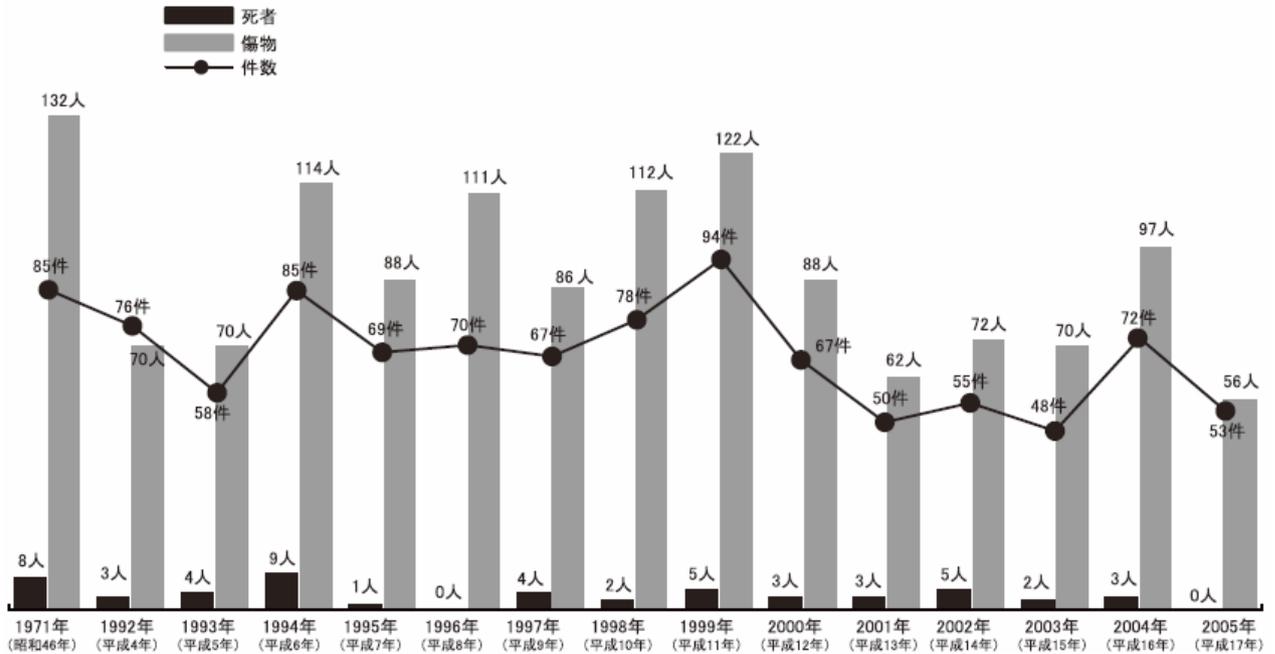
大方改良	区間	自)高知県幡多郡黒潮町入野字立石 至)高知県幡多郡黒潮町入野字神ノ前
	延長	2.6km
	構造規格	第4種第1級
	設計速度	60km/h
概要		黒潮町(旧大方町)の市街地部を通過する国道56号は、非常に交通量の多い道路であり、道路幅員が狭く歩道も未整備のため交通安全上の課題が多い区間となっています。そこで、これらの課題を解消するため現道に近接するバイパス整備を行う事により市街地部の交通混雑の緩和と交通安全の確保を図ります。
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> 歩道未整備による自転車、歩行者を巻き込んだ交通事故を大幅に減らすことができます。 住宅密集地を回避し、人車分離や幅員の確保により、交通混雑の緩和、走行時間の短縮、交通の快適性が得られます。 	
片坂バイパス	区間	自)高知県高岡郡四万十町金上野 至)高知県幡多郡黒潮町拳ノ川
	延長	6.1km
	構造規格	自動車専用道路
	設計速度	80km/h
概要		国道56号片坂地区は急カーブと急勾配のため、事故危険箇所となっています。線形不良箇所や防災危険箇所の回避および代替路線として整備を進めます。この事業により、安全で円滑な通行が可能となります。また将来は、高知西南地域の高速交通ネットワークの一翼を担うバイパスとなります。
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> 当該道路の供用により、線形不良箇所および防災危険箇所がなくなり、死傷事故の減少も見込まれます。 当該道路の供用により、四万十町から黒潮町間の交通所要時間が約6分短縮されます。 災害時の人命救助・救援物資輸送のための安全・確実な代替道路が確保されます。 	

出典：国土交通省四国地方整備局 中村河川国道事務所HP

4) 交通事故の発生状況

黒潮町の交通事故発生件数は、平成 11 年をピークとして減少傾向である。死傷者数に関しても同様な傾向であるが、死者数に関しては平成 17 年にゼロとなったものの、毎年複数名以上が死亡している状況である。

図表 1-10 交通事故の発生状況（昭和 46 年～平成 17 年）



出典：黒潮町町勢要覧 2009

5) 通勤通学流動

黒潮町の通勤流動においては、旧佐賀町、旧大方町相互の流動は比較的少なく、旧大方町は四万十市と、旧佐賀町は旧窪川町との流動の方がそれぞれ多くなっている。通学においても同様の傾向である。

図表 1-11 常住地による従業・通学市町村別就業者数及び通学者数（旧佐賀町、旧大方町）

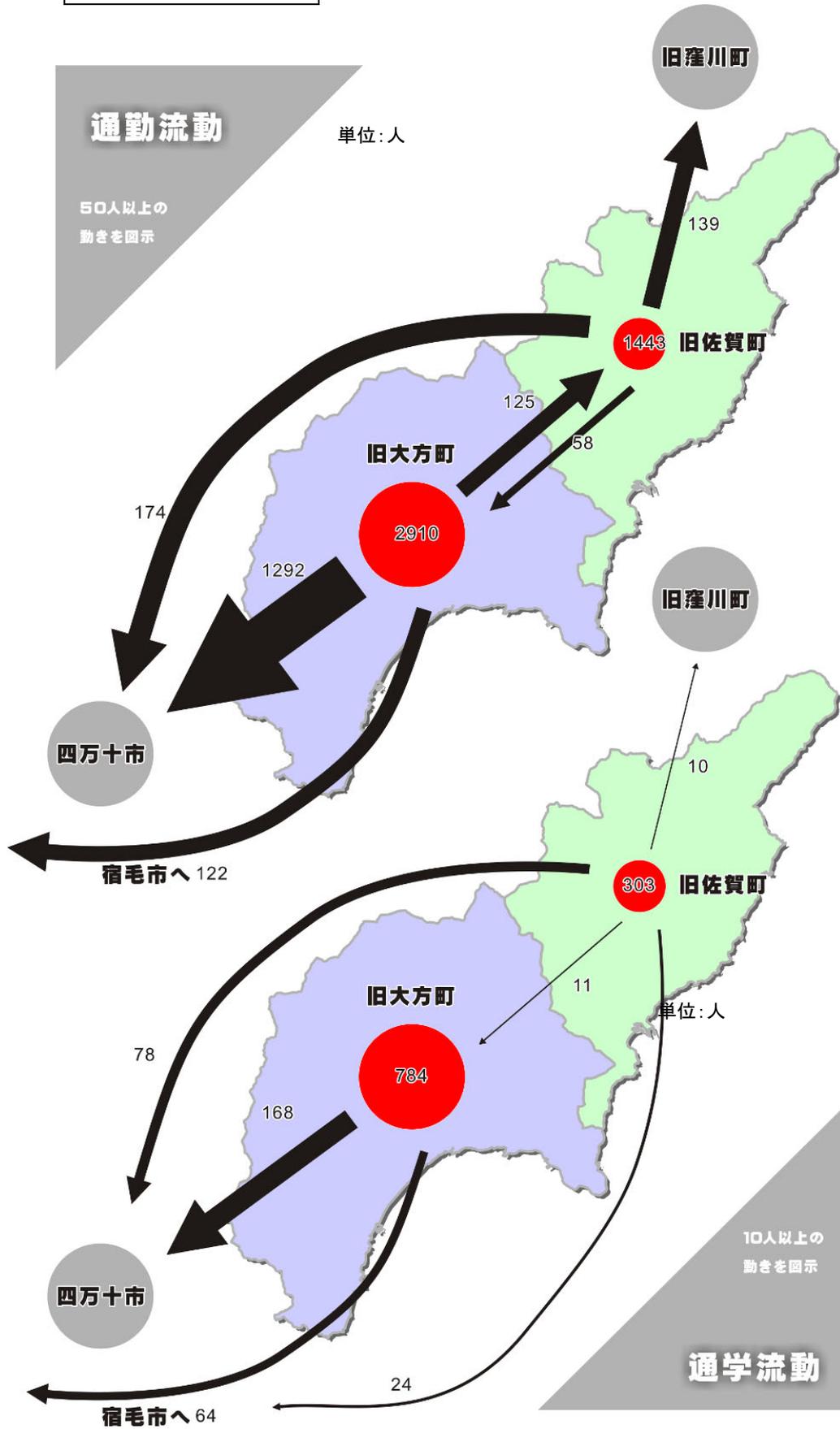
※旧佐賀・大方町における移動のうち、通勤者については50人以上、通学者については10人以上を赤字で示す。単位：人

通勤者：15歳以上就業者 通学者：15歳未満を含む通学者			通勤通学先										
			黒潮町		高知市	宿毛市	四万十市	旧窪川町	大正町	土佐清水市	他の県内市町村	他県	合計
			旧佐賀町	旧大方町									
常住地	旧佐賀町	通勤者	1,443	58	0	16	174	139	13	0	32	50	1,925
		通学者	303	11	0	24	78	10	2	0	0	0	428
		計	1,746	69	0	40	252	149	15	0	32	50	2,353
	旧大方町	通勤者	125	2,910	16	122	1,292	28	11	28	16	16	4,564
		通学者	2	784	4	64	168	5	0	0	5	0	1,032
		計	127	3,694	0	186	1,460	33	11	28	21	16	5,596
	計	通勤者	4,536		16	138	1,466	167	24	28	48	66	6,489
		通学者	1,100		4	88	246	15	2	0	5	0	1,460
		合計	5,636		0	226	1,712	182	26	28	53	66	7,949

上表を基にした黒潮町の通勤通学流動図を次頁の図表 1-12 に示す。

出典：H17年国勢調査

図表 1-12 通勤通学流動図

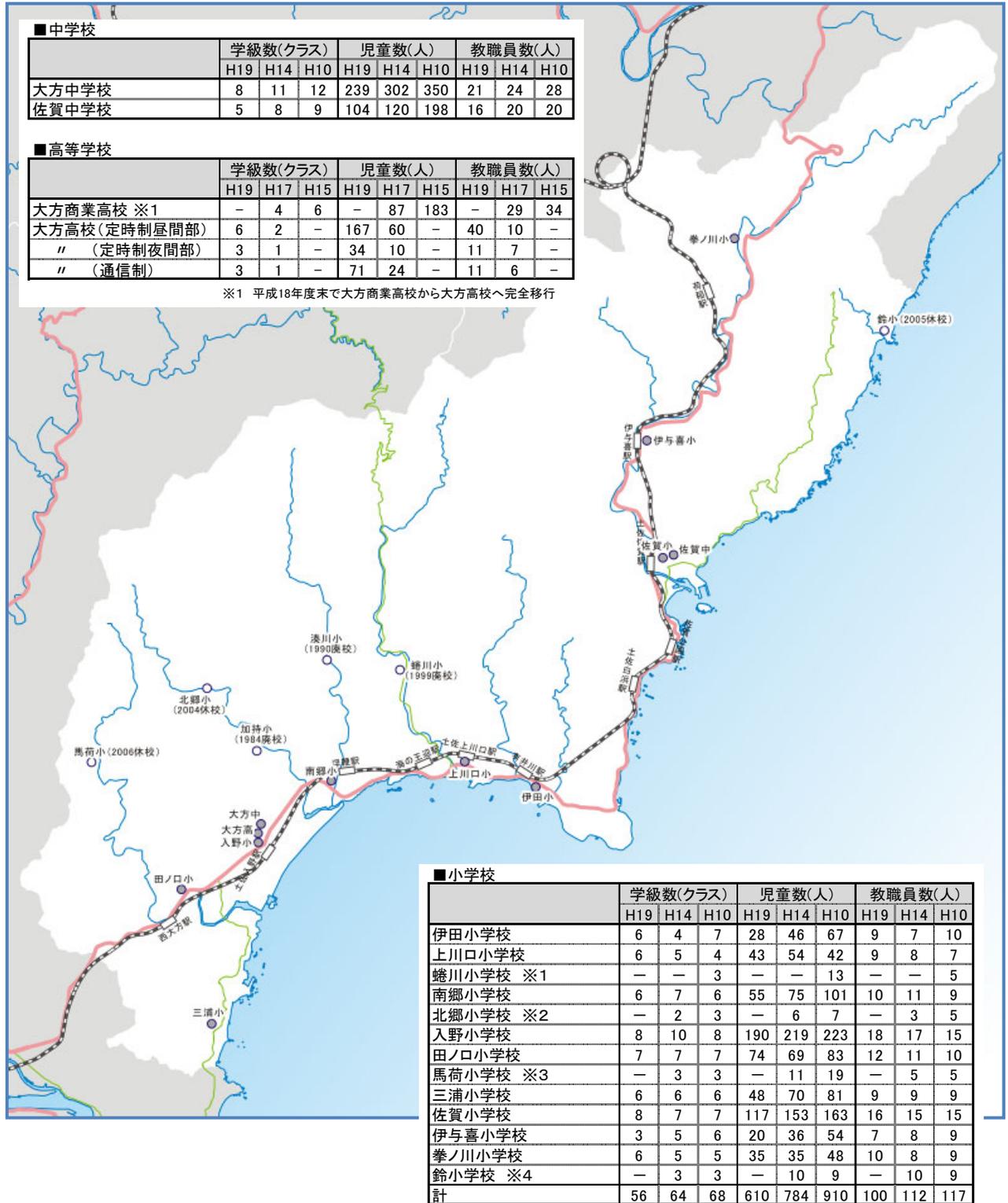


1-4 主要施設

1) 学校

黒潮町の学校は、小学校9校、中学校2校、高校1校であるが、生徒数は急激な減少傾向であり、小学校の児童数は、平成10年から平成19年までの10年間で910人から610人と、300人減少している。

図表 1-13 学校位置と生徒数の変化



※1 蛭川小学校は平成11年3月で廃校

※2 北郷小学校は平成16年3月で休校

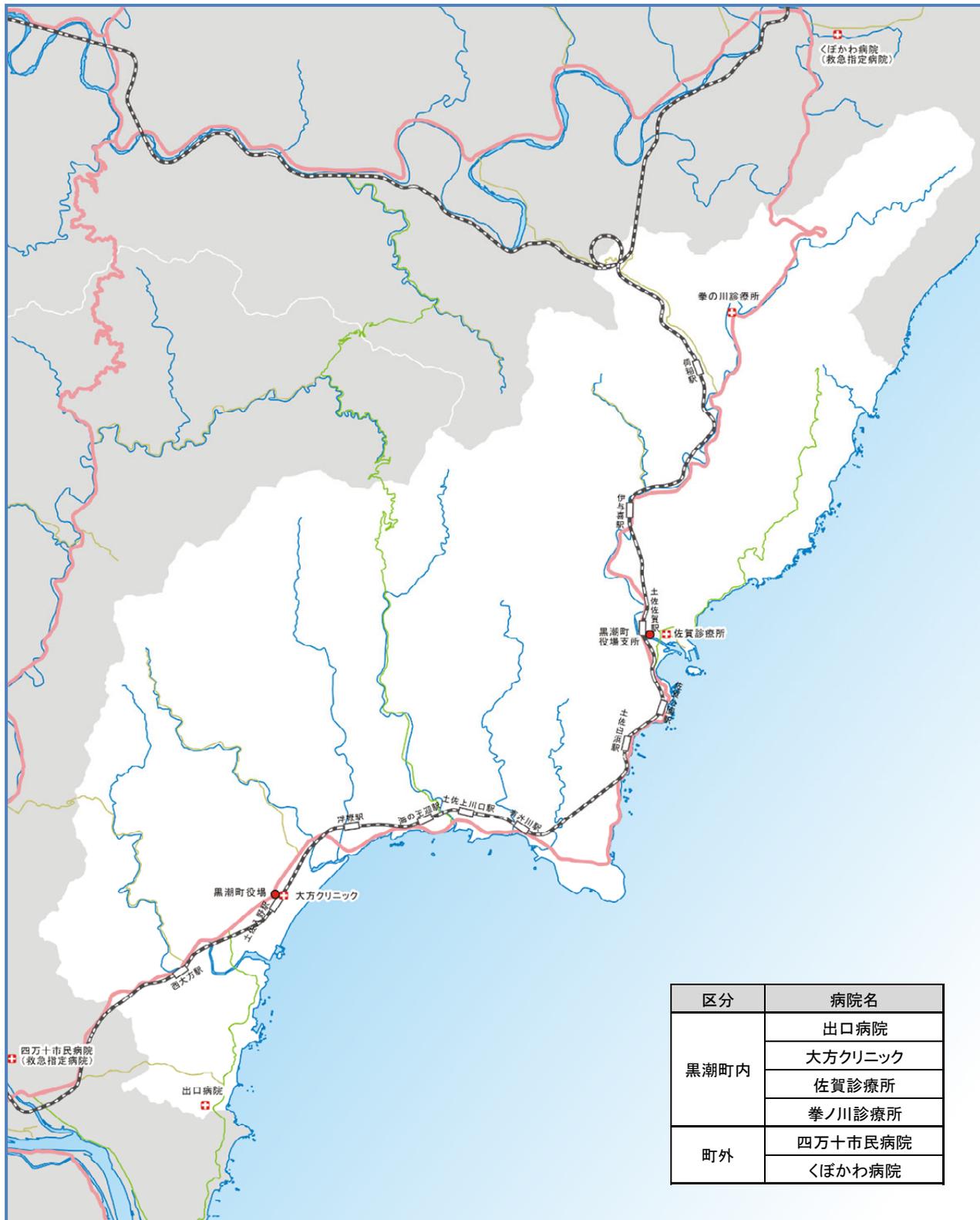
※3 馬荷小学校は平成18年3月で休校

※4 鈴小学校は平成17年3月で休校

2) 公共施設、病院

黒潮町の病院施設は医院、診療所を含めても町内に4病院しかなく、また規模も小さいため、緊急、重篤な患者の処置は四万十市、四万十町の病院に頼らざるを得ない状況である。

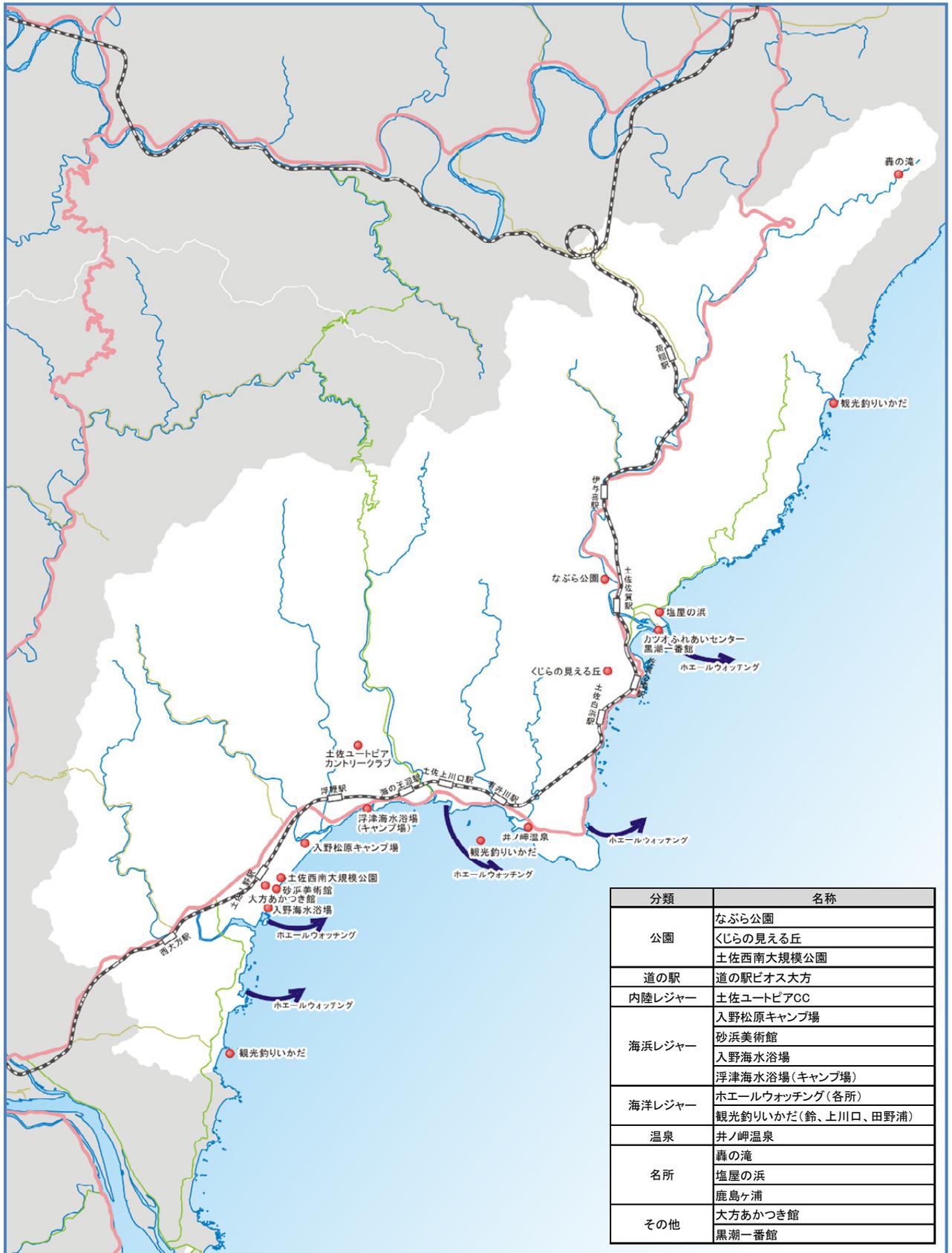
図表 1-14 公共施設及び病院の配置



3) 観光・レジャー施設

黒潮町の観光レジャー施設は、太平洋の雄大な景観、海とのふれあい体験を活かしたものが数多くあり、主に沿岸部に沿って所在している。

図表 1-15 観光・レジャー施設の配置

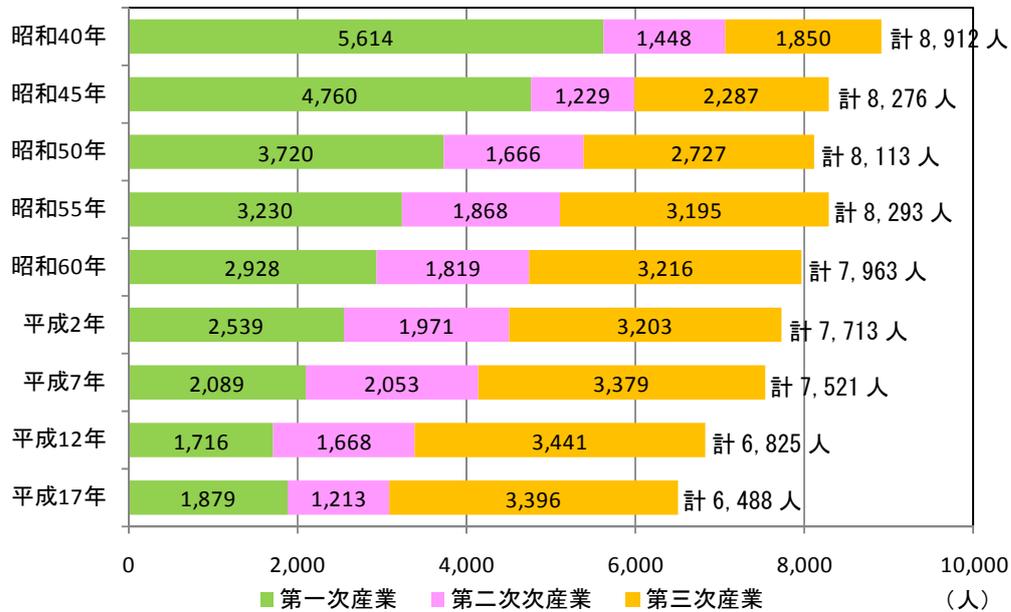


1-5 産業

1) 第一次から第三次産業の概況

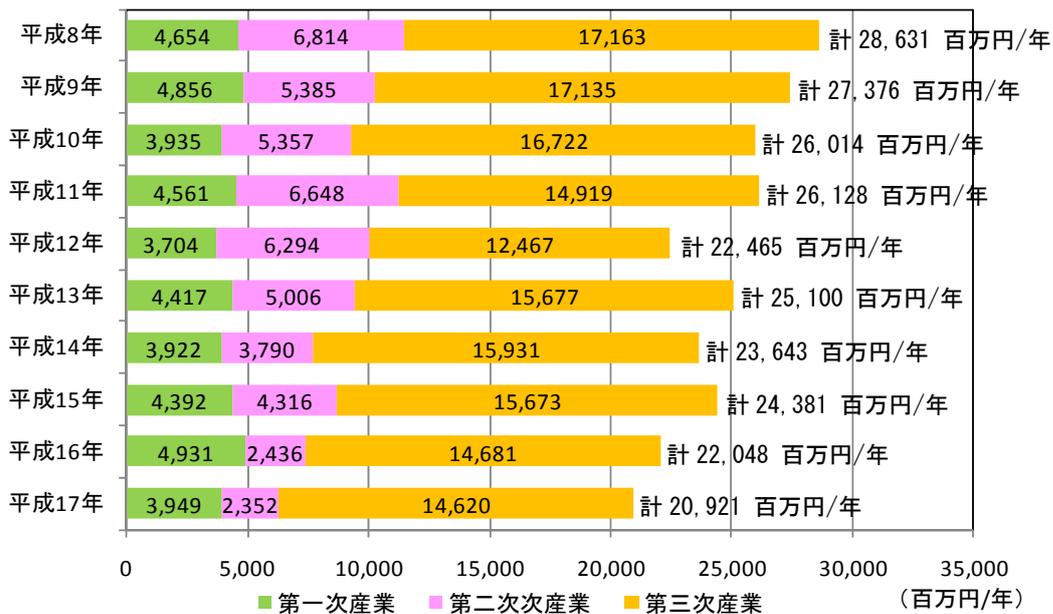
黒潮町の産業別就業人口は、第一次産業が減少し、第三次産業が増加しながら、全体としての就業人口は減少している。

図表 1-16 産業別就業人口の推移



出典：黒潮町町勢要覧 2009

図表 1-17 産業別町内純生産額の推移



出典：黒潮町町勢要覧 2009

2) 観光

黒潮町の観光客入り込み数は、海水浴場、入野松原、砂浜美術館、佐賀地区のタタキ体験、塩作り体験の増加により全体としては増加傾向であるが、ホエール（くじら）ウォッチングのように大幅な減少となっているものもある。

図表 1-18 観光客入り込みならびに町内施設利用状況の推移

●観光客等の入り込み状況

単位：人

	大方地域											大方地域計	
	ホエールウォッチング		修学旅行		ゴルフ場	浮津・入野海水浴場	入野松原	砂浜美術館	観光 おさかな祭り	はだし マラソン	観光釣り筏 上川口・田野浦		キャンプ・ サーフィン
	船主数	乗船客数	学校数	人数									
平成6年	55	16,436	7	576	50,000	11,779	150,000	25,000					253,791
平成7年	59	18,494	5	968	57,000	15,103	150,000	30,000					271,565
平成8年	63	13,113	7	928	55,000	22,842	150,000	29,359		641			271,883
平成9年	63	11,248	9	1,405	48,180	24,101	150,000	29,624		703			265,261
平成10年	63	10,315	10	1,314	46,000	28,342	150,000	28,440		680			265,091
平成11年	59	7,758	7	709	40,634	19,819	150,000	31,217	2,000	642	1,738		254,517
平成12年	51	8,380	15	1,883	35,233	19,014	150,000	31,938	3,000	639	1,875	60,000	311,962
平成13年	50	6,961	18	2,610	33,890	7,323	170,000	30,844	4,000	636	1,371	60,000	317,635
平成14年	47	5,171	9	1,250	32,886	9,300	210,000	31,000	3,000	522	2,102	40,000	335,231
平成15年	38	5,599	9	1,500	34,000	9,500	250,000	32,000	3,200	557	2,100	45,000	383,456
平成16年	31	4,100	11	1,287	30,100	13,121	250,000	20,000	5,000	578	582	50,000	374,768
平成17年	35	3,350	35	2,190	29,474	15,757	250,000	33,500	5,000	567	630	50,000	390,468
平成18年	30	2,624	14	1,041	29,835	12,010	250,000	30,000	-	599	602	50,000	376,711
平成19年	25	2,461	11	760	31,802	16,550	250,000	30,000	-	625	690	60,000	392,888

単位：人

	佐賀地域				佐賀地域計
	タタキ体験	塩作り体験	くじら ウォッチング	釣り筏 釣	
平成6年			2,422		2,422
平成7年			2,660		2,660
平成8年			1,276		1,276
平成9年			645		645
平成10年			666	909	1,575
平成11年			367	1,106	1,473
平成12年			270	1,489	1,759
平成13年	487	116	348	982	1,933
平成14年	800	414	316	1,418	2,948
平成15年	1,779	356	444	1,161	3,740
平成16年	2,097	550	248	1,064	3,959
平成17年	3,001	550	139	1,135	4,825
平成18年	2,631	664	100	1,100	4,495
平成19年	2,857	570	91	380	3,898

	黒潮町合計
平成6年	256,213
平成7年	274,225
平成8年	273,159
平成9年	265,906
平成10年	266,666
平成11年	255,990
平成12年	313,721
平成13年	319,568
平成14年	338,179
平成15年	387,196
平成16年	378,727
平成17年	395,293
平成18年	381,206
平成19年	396,786

※産業振興課商工観光係「黒潮町の観光客等の入り込み状況調査資料」より

●各施設の利用状況

	大方あかつき館		佐賀 図書館	土佐西南大規模公園						県立幡多青少年の家		
	文学館	図書館		ふるさと総 合センター	西南大規 模体育館	テニス コート	サッカー 場	多目的 広場	パーク ゴルフ場	陸上 競技場	団体数	利用者数
平成6年				40,003	2,747	3,975	5,498				599	25,455
平成7年				36,436	8,245	6,412	8,315				713	25,036
平成8年				26,419	9,113	8,920	7,230				694	24,450
平成9年				24,534	18,398	7,298	4,915	6,088			616	24,108
平成10年	4,057	28,679		21,245	11,011	10,249	2,610	7,901			321	24,341
平成11年	1,284	24,244		21,637	11,377	12,862	3,712	7,889			236	19,638
平成12年	1,206	24,708		17,338	7,864	13,018	3,101	7,103			310	24,144
平成13年	936	24,939	2,266	15,107	9,697	14,529	4,657	10,360			299	28,039
平成14年	872	23,502	3,029	16,535	7,977	12,213	5,178	6,156			362	25,994
平成15年	734	25,085	3,595	17,000	10,093	14,148	5,708	3,760			391	30,089
平成16年	1,236	27,326	4,150	17,599	10,091	14,151	3,534	7,302			502	32,205
平成17年	760	27,018	4,065	11,849	13,747	15,942	5,806	9,029	1,368		486	30,395
平成18年	653	27,089	5,531	11,397	9,645	14,190	4,488	8,267	3,557		694	33,382
平成19年	439	24,512	5,420	9,939	10,112	16,021	5,237	7,986	3,878	439	617	32,401

※各施設の実績資料より

出典：黒潮町町勢要覧 2009



2. 公共交通の現状

2-1 公共交通体系の概況

黒潮町内で利用可能な公共交通としては、バス（スクールバスを含む）、鉄道、タクシーの3種であり、それぞれの概要は下記のとおり。

【バス交通】

高知西南交通株式会社

(みなし4条(旧21条)バス路線数：6、4条バス路線数：1、委託スクールバス路線数：3)

有限会社高南観光自動車

(みなし4条(旧21条)バス路線数：2、4条バス路線数：0、委託スクールバス路線数：2)

直営スクールバス（路線数：2）

【鉄道】

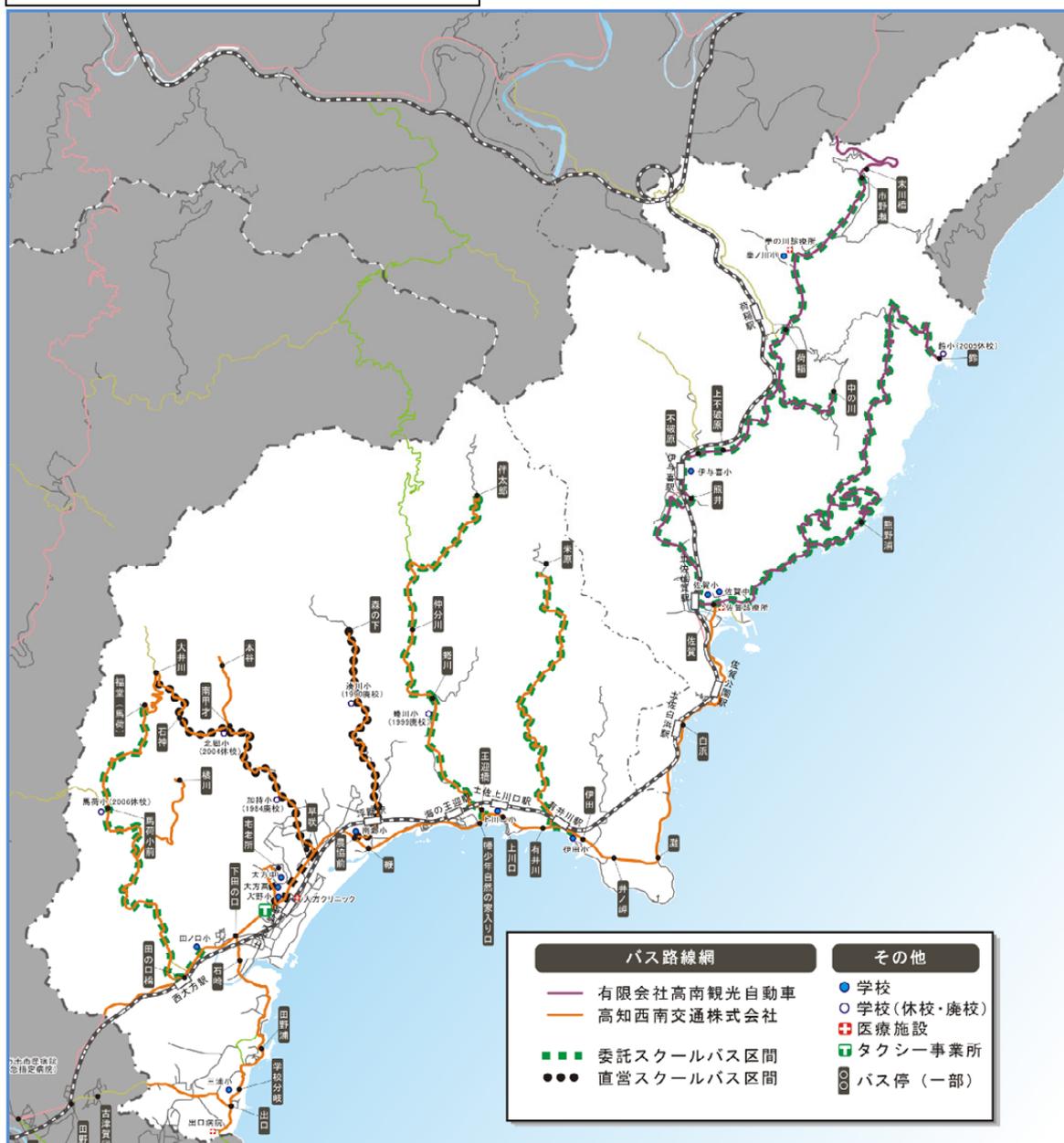
土佐くろしお鉄道株式会社（町内駅数：11、うち特急停車駅：3）

【タクシー】

つづきハイヤー（事業所：黒潮町入野、車両台数：2）

※佐賀地区にタクシー会社は無い

図表 2-1 黒潮町における公共交通体系一覧図

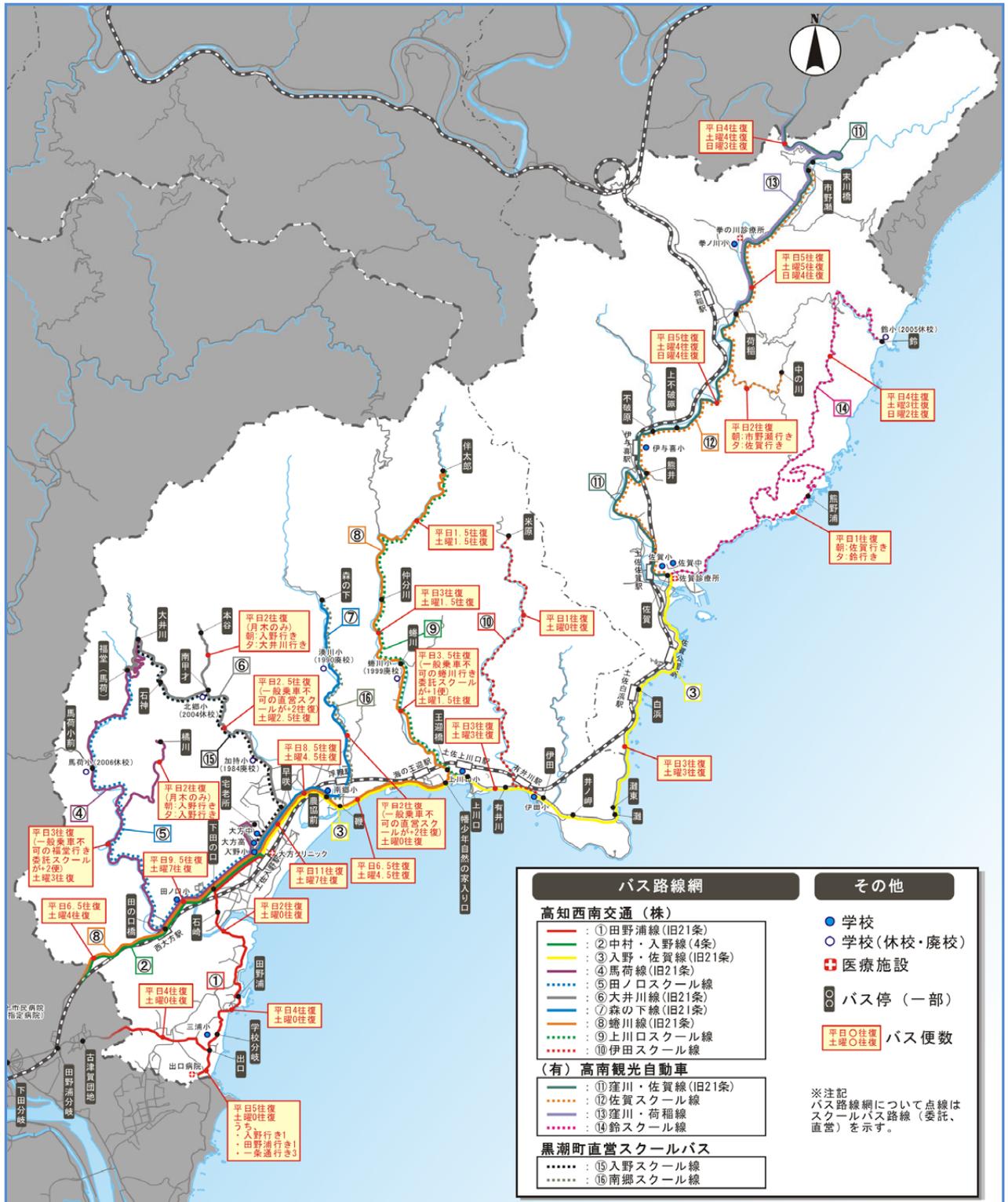


2-2 バス交通

1) 路線網

旧大方町のエリアを高知西南交通株式会社（下図①～⑩）、旧佐賀町のエリアを有限会社高南観光自動車（下図⑪～⑭）が路線バスを運行しており、町からの委託スクールバスもこの地区割に準じている。また、黒潮町直営のスクールバスは旧大方町内の2路線（下図⑮、⑯）となっている。

図表 2-2 黒潮町におけるバス路線網図



2) バス時刻表

1. 高知西南交通バス路線

※ 赤字は、旧21条路線において、1週間を通しての利用者がゼロであった運行系統を示す(H21年10月 乗り込み調査結果より)

路線図 番号	路線名称 (仮称)	起終点・経路	運行系統番号		発時刻	着時刻	所要 時間	運行日							備考(重複路線区分、経由地等)
			時刻表 ペース	路線区分 で細分				月	火	水	木	金	土	日	
①	田野浦線(旧21条)	一条通-田野浦-入野駅	1	1	6:46	7:17	0:31	■	■	■	■	■			出口病院経由 出口病院経由 出口病院経由 出口病院経由 出口病院経由
			2	2	12:29	13:04	0:35	■	■	■	■	■			
		入野駅-田野浦-一条通	3	3	7:20	7:55	0:35	■	■	■	■	■			
			4	4	13:07	13:42	0:35	■	■	■	■	■			
		一条通-田野浦	5	7	8:29	8:55	0:26	■	■	■	■	■			
			6	5	17:45	18:07	0:22	■	■	■	■	■			
		田野浦-一条通	7	8	8:58	9:24	0:26	■	■	■	■	■			
			8	6	18:10	18:32	0:22	■	■	■	■	■			
②、③	中村・入野線(4条)、 入野・佐賀線(旧21条)	中村駅-入野駅-佐賀駅	9	9.50	8:20	9:12	0:52	■	■	■	■	■	■		中村駅~入野駅の間は4条路線 中村駅~入野駅の間は4条路線 中村駅~入野駅の間は4条路線 中村駅~入野駅の間は4条路線 中村駅~入野駅の間は4条路線 中村駅~入野駅の間は4条路線 中村駅~入野駅の間は4条路線 中村駅~入野駅の間は4条路線
			10	10.51	11:00	11:52	0:52	■	■	■	■	■	■		
			11	11.52	16:15	17:07	0:52	■	■	■	■	■	■		
			12	12.53	9:17	10:09	0:52	■	■	■	■	■	■		
		佐賀駅-入野駅-中村駅	13	13.54	11:58	12:50	0:52	■	■	■	■	■	■		
			14	14.55	17:10	18:02	0:52	■	■	■	■	■	■		
			15	42	7:35	8:13	0:38	■	■	■	■	■	■		
			16	19	9:01	9:36	0:35	■	■	■	■	■	■		
④、⑤	馬荷線(旧21条)、 田ノ口スクール線	福堂(馬荷)-入野駅	17	20	9:01	9:46	0:45	■	■	■	■	■	■		委託スクール、保育所経由 宅老所経由 橘川、宅老所経由 橘川経由 委託スクール、保育所経由 保育所経由 委託スクール、一般乗車不可 委託スクール、一般乗車不可
			18	17	16:51	17:18	0:27	■	■	■	■	■	■		
			19	18	17:01	17:38	0:37	■	■	■	■	■	■		
			20	15	8:31	8:58	0:27	■	■	■	■	■	■		
		入野駅-福堂(馬荷)	21	16	12:25	12:52	0:27	■	■	■	■	■	■		
			22	43	12:25	12:58	0:33	■	■	■	■	■	■		
			23	21	17:40	18:13	0:33	■	■	■	■	■	■		
			24	44	不定期(帰宅便:下級生)			■	■	■	■	■	■		
田ノ口小-福堂(馬荷)	25	45	不定期(帰宅便:上級生)			■	■	■	■	■	■				
	26	22	8:25	8:43	0:18	■	■	■	■	■	■				
	27	27	16:22	16:45	0:23	■	■	■	■	■	■				
	28	29	16:22	16:55	0:33	■	■	■	■	■	■				
⑥	大井川線(旧21条)	(宅老所)-入野駅-大井川	29	26	8:46	9:09	0:23	■	■	■	■	■	■		宅老所から 宅老所から、本谷立ち寄り 宅老所まで 宅老所まで、本谷立ち寄り
			30	28	8:46	9:19	0:33	■	■	■	■	■	■		
			31	23	12:58	13:16	0:18	■	■	■	■	■	■		
			32	24	13:04	13:22	0:18	■	■	■	■	■	■		
		大井川-入野駅(宅老所)	33	25	18:19	18:37	0:18	■	■	■	■	■	■		
			34	30	11:35	11:52	0:17	■	■	■	■	■	■		
			35	31	17:50	18:07	0:17	■	■	■	■	■	■		
			36	32	7:23	7:40	0:17	■	■	■	■	■	■		
⑦	森の下線(旧21条)	入野駅-森の下	37	33	11:55	12:12	0:17	■	■	■	■	■	■		
			38	34	12:03	12:56	0:53	■	■	■	■	■	■		
		伴太郎-入野駅-一条通	39	40.46	7:09	8:01	0:52	■	■	■	■	■	■		一部委託スクール 一部委託スクール、入野駅まで
			40	41.46	7:09	7:41	0:32	■	■	■	■	■	■		
		一条通-入野駅-仲分川	41	35	12:56	13:49	0:53	■	■	■	■	■	■		
			42	37	15:44	16:34	0:50	■	■	■	■	■	■		
		仲分川-入野駅	43	36	17:28	18:12	0:44	■	■	■	■	■	■		
			44	38	16:34	16:56	0:22	■	■	■	■	■	■		
鱈川-入野駅-一条通	45	39	8:05	8:45	0:40	■	■	■	■	■	■				
	46	47	不定期(帰宅便)			■	■	■	■	■	■				
上川口小-鱈川	47	49	16:30	16:55	0:25	■	■	■	■	■	■				
	48	48	7:27	7:52	0:25	■	■	■	■	■	■				
⑩	伊田スクール線	伊田-米原	47	49	16:30	16:55	0:25	■	■	■	■	■	■		
		米原-伊田	48	48	7:27	7:52	0:25	■	■	■	■	■	■		

合計便数 41 41 41 41 41 20 0 一週間の合計 = 225 便

2. 高南観光自動車バス路線

路線図 番号	路線名称 (仮称)	起終点・経路	運行系統番号		発時刻	着時刻	所要 時間	運行日							備考(重複路線区分、経由地等)
			時刻表 ペース	路線区分 で細分				月	火	水	木	金	土	日	
⑪、⑫	窪川・佐賀線(旧21条)、 佐賀スクール線	窪川駅-市ノ瀬-荷福-佐賀	49	56.72	6:40	7:15	0:35	■	■	■	■	■	■		★平日のみ運行、一部委託スクール ◎日祝日、土曜、学休日のみ ◎日祝日、土曜、学休日のみ ★平日のみ運行、中の川経由、一部委託スクール ★平日のみ運行、一部委託スクール ★平日のみ運行、一部委託スクール ◎日祝日、土曜、学休日のみ ◎日祝日、土曜、学休日のみ ★平日のみ運行、一部委託スクール ★平日のみ運行、一部委託スクール ★平日のみ運行、委託スクール ◎日祝日、土曜、学休日のみ ★平日のみ運行、中の川経由、委託スクール ◎日祝日、土曜、学休日のみ ●土曜、学休日のみ運行 ●土曜、学休日のみ運行 この便のみ佐賀役場発、委託スクール 委託スクール 熊野浦経由、委託スクール 熊野浦経由、委託スクール 委託スクール 委託スクール 委託スクール 熊野浦経由、委託スクール 委託スクール 委託スクール 委託スクール 委託スクール 委託スクール 委託スクール
			50	62	6:45	7:20	0:35	■	■	■	■	■	■		
			51	63	12:25	13:00	0:35	■	■	■	■	■	■		
			52	64	15:50	16:25	0:35	■	■	■	■	■	■		
			53	57.78	16:15	17:00	0:45	■	■	■	■	■	■		
			54	58.74	17:35	18:10	0:35	■	■	■	■	■	■		
			55	59.75	8:15	8:50	0:35	■	■	■	■	■	■		
			56	65	8:35	9:10	0:35	■	■	■	■	■	■		
			57	66	13:00	13:35	0:35	■	■	■	■	■	■		
			58	67	16:25	17:00	0:35	■	■	■	■	■	■		
		59	60.76	17:00	17:35	0:35	■	■	■	■	■	■			
		60	61.77	18:10	18:45	0:35	■	■	■	■	■	■			
		61	73	7:45	8:06	0:21	■	■	■	■	■	■			
		62	68	8:14	8:35	0:21	■	■	■	■	■	■			
		63	79	7:15	7:45	0:30	■	■	■	■	■	■			
		64	69	7:53	8:14	0:21	■	■	■	■	■	■			
		⑬	窪川・荷福線	窪川駅-市ノ瀬-荷福	65	70	17:05	17:25	0:20	■	■	■	■	■	
66	71				17:25	17:45	0:20	■	■	■	■	■	■		
荷福-市ノ瀬-窪川駅	67			87	6:45	7:10	0:25	■	■	■	■	■	■		
	68			89	11:30	11:55	0:25	■	■	■	■	■	■		
	69			94	16:30	17:05	0:35	■	■	■	■	■	■		
	70			95	14:55	15:30	0:35	■	■	■	■	■	■		
	71			92	18:00	18:25	0:25	■	■	■	■	■	■		
	72			88	7:35	8:00	0:25	■	■	■	■	■	■		
	73			90	12:30	12:55	0:25	■	■	■	■	■	■		
	74			91	16:30	16:55	0:25	■	■	■	■	■	■		
75	93	7:10	7:45	0:35	■	■	■	■	■	■					
76	81	11:55	12:20	0:25	■	■	■	■	■	■					
77	83	17:05	17:30	0:25	■	■	■	■	■	■					
78	84	15:30	15:55	0:25	■	■	■	■	■	■					
79	86	18:25	18:50	0:25	■	■	■	■	■	■					
80	80	8:00	8:25	0:25	■	■	■	■	■	■					
81	82	12:55	13:25	0:30	■	■	■	■	■	■					
82	85	16:55	17:25	0:30	■	■	■	■	■	■					

合計便数 18 18 18 18 18 16 12 一週間の合計 = 118 便

3. 黒潮町直営スクールバス路線

路線図 番号	路線名称 (仮称)	起終点・経路	運行系統番号		発時刻	着時刻	所要 時間	運行日							備考(重複路線区分、経由地等)
			時刻表 ペース	路線区分 で細分				月	火	水	木	金	土	日	
⑮	入野スクール線	北郷地域-加持-入野小学校	83	96	不定期(登校便)	不明		■	■	■	■	■	■		直営スクール 直営スクール 直営スクール、補助員1名が同乗 直営スクール、補助員1名が同乗 直営スクール
			84	97	不定期(帰宅便)	不明		■	■	■	■	■	■		
			85	98	不定期(朝便)	不明		■	■	■	■	■	■		
			86	99	不定期(夕便)	不明		■	■	■	■	■	■		
			87	100	不定期(登校便)	不明		■	■	■	■	■	■		
⑯	南郷スクール線	南郷小学校-湊川	88	101	不定期(帰宅便)	不明		■	■	■	■	■	■		直営スクール 直営スクール、補助員1名が同乗 直営スクール、補助員1名が同乗 直営スクール、補助員1名が同乗
			89	102	不定期(朝便)	不明		■	■	■	■	■	■		
			90	103	不定期(夕便)	不明		■	■	■	■	■	■		
			90	103	不定期(夕便)	不明		■	■	■	■	■	■		

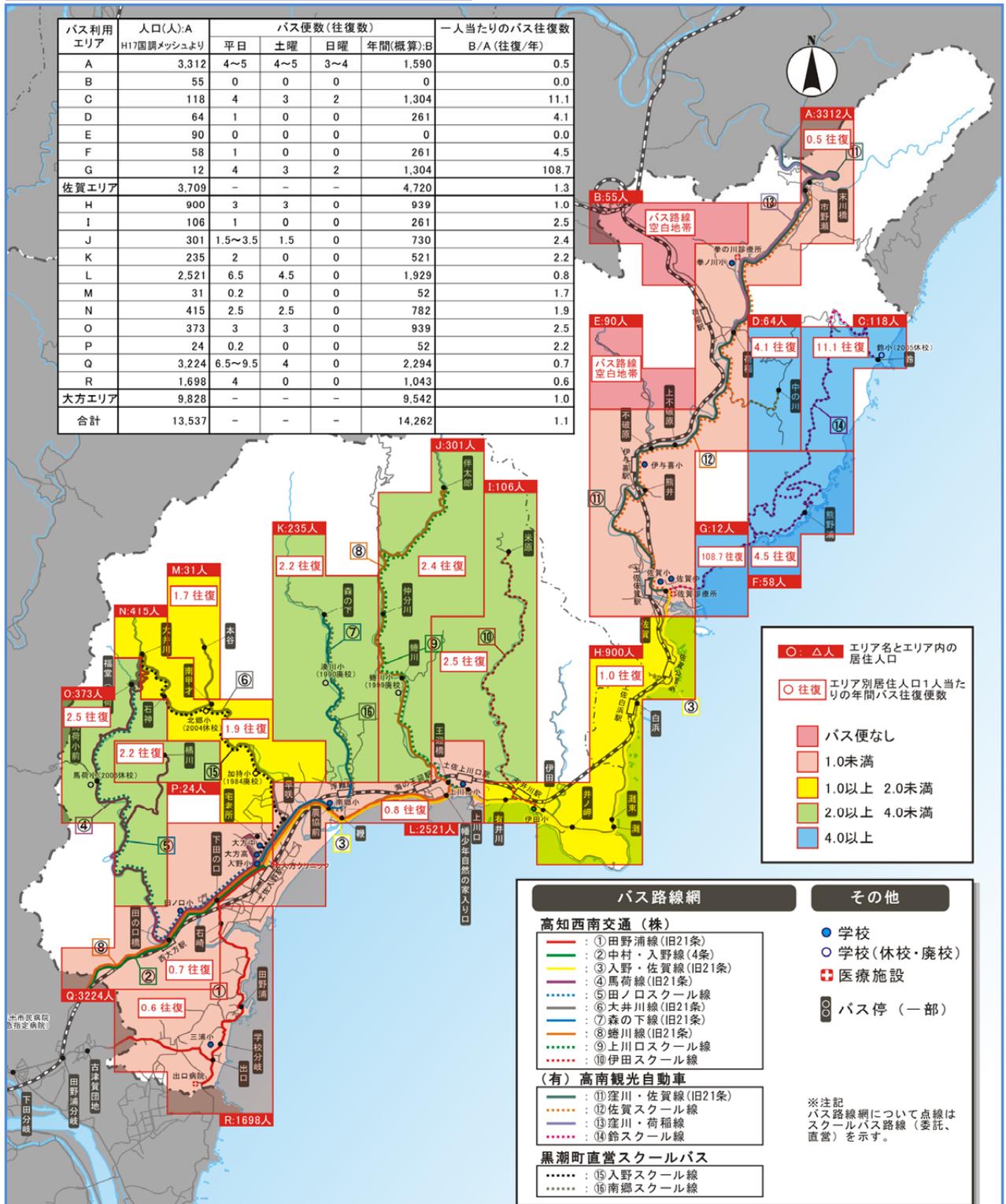
合計便数 8 8 8 8 8 0 0 一週間の合計 = 40 便

3) エリア別バス運行状況

黒潮町におけるバス交通の運行状況や公平性を考える一つの指標として、町内をバス路線系統に準じてA~Rの18エリアに分割し、各エリアにおける居住人口とバスの便数（平均年間往復数）から、居住人口一人当たりの年間バス往復数を算出した。

人口一人当たり年間バス往復数の全町平均値は1.1である。この全町平均を下回るエリアは、人口が多い国道路線付近の5エリア(A,H,L,Q,R)とバス便のない2エリア(B,E)であり、これら7エリアの合計人口は町人口の約87%を占める。鈴便に関連するエリア(C,D,F)は4.1~11.1便と高い水準で、また、大方地区の各支線便に関連するエリア(I,J,K,M,N,O,P)は1.7~2.5便と概ね同レベルの高水準となっている。

図表 2-3 エリア別に見た一人当たり年間バス往復数



4) 便数・利用者数

黒潮町におけるみなし4条（旧21条）路線の利用者は、平成17年度の57,493人から減少傾向であったことに加え、比較的用户の多い路線が委託スクールバスに区分変更されたこと等から、平成21年度では20,694人と大幅に減少している。（約75%減少）

また、現状において黒潮町内で運行されている全てのバスについての一週間当たりの便数と利用者数は、それぞれ、455便、1,589人である。

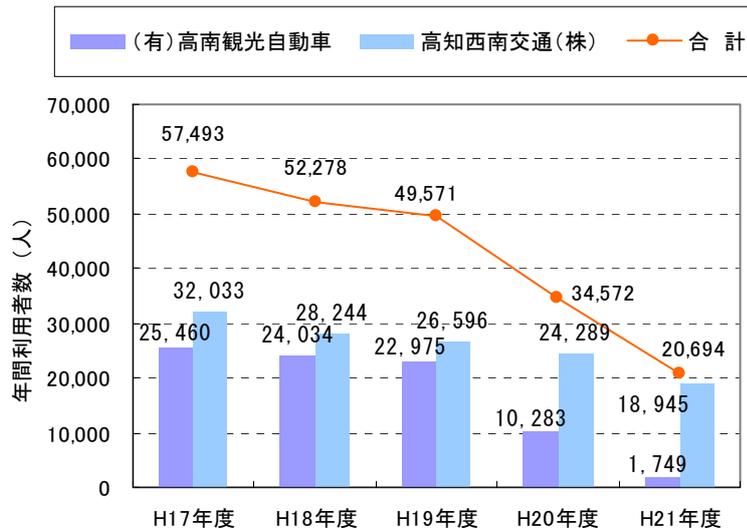
- ・高知西南交通 便数：267便／週、利用者数：686人／週
- ・高南観光自動車 便数：148便／週、利用者数：403人／週
- ・直営スクールバス 便数：40便／週、利用者数：500人／週

合計 455便／週 1,589人／週

※現状のバス利用者数は、H21年10月の乗り込み調査実績値より。なお、調査対象外であった一般人の乗降ができないスクールバス便（帰宅便）の利用者については、調査を行った朝のスクールバス便（登校便）における学生利用者数から推計した。直営スクールバス便の利用者数は、黒潮町ヒアリングによる推計値。

※バス利用者が路線区分を超えて乗り越した場合は、区分の境界となるバス停で区切って、乗降者数を二重に計上している。

図表 2-4 みなし4条(旧21条)路線における利用者の経年変化



出典：各年運行費補助金申請資料（黒潮町）

※高南観光自動車において、H19～H20・H20～H21に急激に利用者数が減少した理由は、スクールバスとしての運行委託に変更した系統があるため

図表 2-5 バス便数と利用者数（次頁の参考資料より）

運営主体	バス路線区分	路線図番号	曜日別の便数 (H21年10月時点)							利用者数(H21年10月調査結果) ※[]内は推計値(乗り込み調査未実施)含む								
			月	火	水	木	金	土	日	週計	月	火	水	木	金	土	日	週計
高知西南交通(株)	みなし4条(旧21条)	①③④⑥⑦⑧	35	35	35	35	35	18	0	193	74	60	52	55	61	21	0	323
	委託スクールバス 4条	⑤⑨⑩	7	7	7	7	7	3	0	38	[52]	[53]	[50]	[55]	[59]	9	0	[278]
	小計	①～⑩	48	48	48	48	48	27	0	267	[143]	[125]	[115]	[126]	[137]	40	0	[686]
(有)高南観光自動車	みなし4条(旧21条)	⑪⑬	8	8	8	8	8	10	8	58	6	0	7	4	10	18	48	93
	委託スクールバス	⑫⑭	16	16	16	16	16	6	4	90	64	64	44	55	63	16	4	310
	小計	⑩～⑭	24	24	24	24	24	16	12	148	70	64	51	59	73	34	52	403
黒潮町直営	直営スクールバス	⑮⑯	8	8	8	8	8	0	0	40	[100]	[100]	[100]	[100]	[100]	0	0	500
	小計	⑮⑯	8	8	8	8	8	0	0	40	[100]	[100]	[100]	[100]	[100]	0	0	500
合計			80	80	80	80	80	43	12	455	[313]	[289]	[266]	[285]	[310]	74	52	[1,589]

参考資料：黒潮町におけるバス路線の現状総括表（バス路線を路線区分や路線系統に準じて細分化し、利用者数や補助金概算額等を加えたもの）

みなし4条路線(旧21条路線)において、1週間の利用者がゼロであった運行系統:計14運行系統

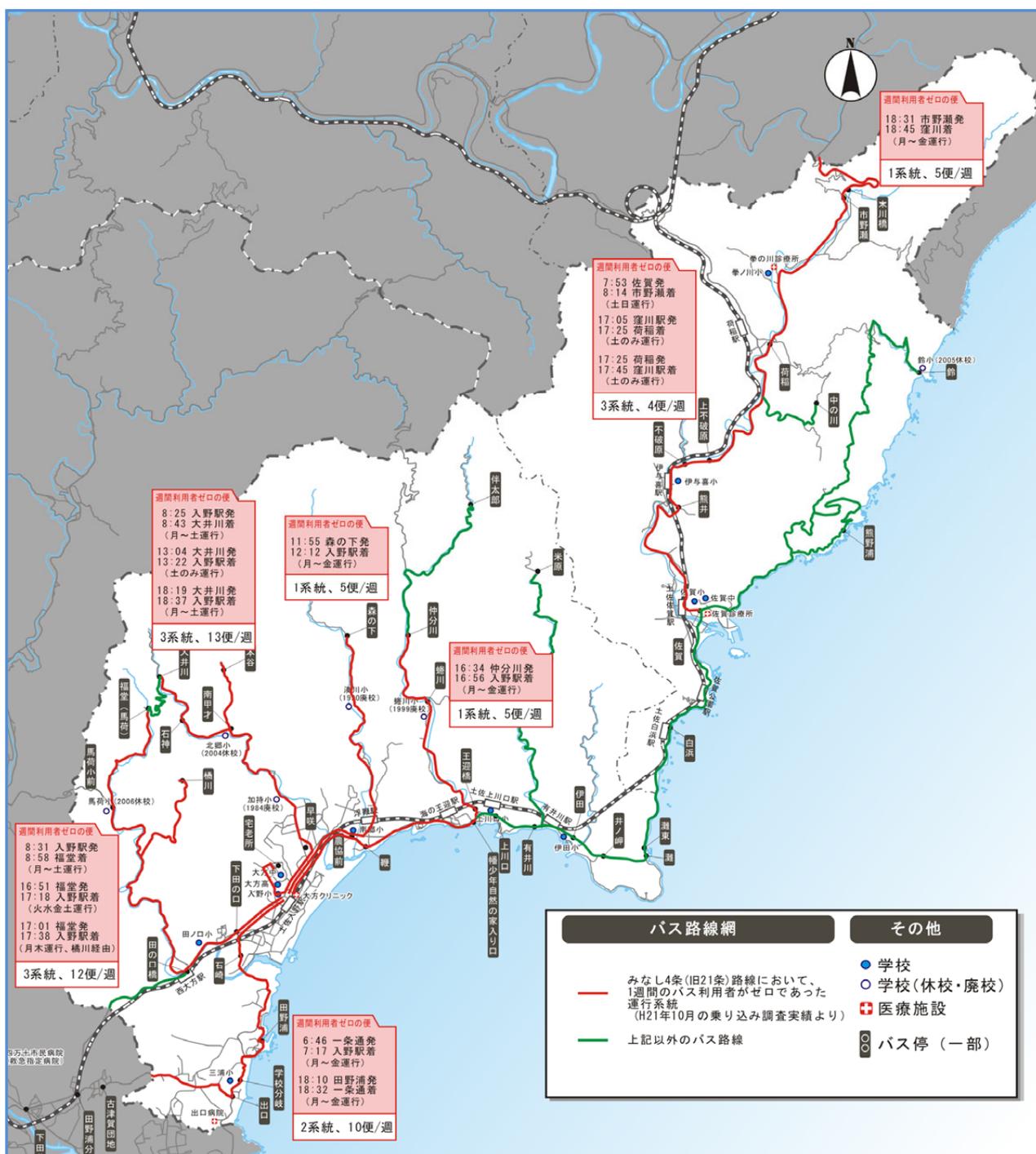
運営主体	路線区分	路線 (全16路線)		路線系統 (全39系統)				運行系統 (全103系統、455便/週)												バス利用者数(H21年10月調査結果)							運行費補助金またはスクールバス委託費用											
		路線名称(仮称)	路線図番号	起終点	経由地	系統キロ程(km)	路線系統番号	方向	運行日と便数(H21年10月時点)							発着時刻・所要時間					運行系統番号		※〔〕内は推計値(乗り込み調査未実施)							運行費補助金(千円/年)	委託費用(千円/年) ※H21年度実績							
									月	火	水	木	金	土	日	計(便/週)	発時刻	着時刻	所要時間	時刻表ページ	路線区分で細分(本表)	月	火	水	木	金	土	日	計(人/週)									
高知西南交通(株)	みなし4条(旧21条)	田野浦線	①	一条通～入野駅	---	14.1	1	一条通発	1	1	1	1	1	1	1	5	6:46	7:17	0:31	1	0	0	0	0	0	0	0	850	※対象外									
								一条通発	1	1	1	1	1	1	5	12:29	13:04	0:35	2	2	3	2	2	1	1	10	700											
								入野駅発	1	1	1	1	1	1	5	7:29	7:55	0:35	3	3	2	1	3	1	1	8	750											
								入野駅発	1	1	1	1	1	1	5	13:07	13:42	0:35	4	4	3	0	1	1	1	5	820											
		入野・佐賀線	③	入野駅～佐賀駅	---	14.9	5	入野駅発	1	1	1	1	1	1	6	8:45	9:12	0:27	9	0	2	1	1	0	0	4	1,030	※対象外										
								入野駅発	1	1	1	1	1	1	6	11:25	11:52	0:27	10	10	2	4	4	3	6	4	23		820									
								佐賀駅発	1	1	1	1	1	1	6	16:40	17:07	0:27	11	11	0	1	1	0	0	1	3		1,040									
								佐賀駅発	1	1	1	1	1	1	6	9:17	9:44	0:27	12	12	4	1	1	3	4	6	19		870									
		馬荷線	④	福堂(馬荷)～入野駅	---	11.7	6	入野駅発	1	1	1	1	1	1	6	8:31	8:58	0:27	20	15	0	0	0	0	0	0	0	860	※対象外									
								福堂(馬荷)発	1	1	1	1	1	1	6	12:25	12:52	0:27	21	16	9	1	1	2	3	16	690											
福堂(馬荷)発	1							1	1	1	1	1	4	16:51	17:18	0:27	18	17	0	0	0	0	0	0	0	610												
福堂(馬荷)発	1							1	1	1	1	1	4	17:01	17:38	0:37	19	18	0	0	0	0	0	0	0	420												
大井川線	⑥	大井川～入野駅	---	7.9	11	大井川発	1	1	1	1	1	1	6	8:31	8:58	0:27	20	15	0	0	0	0	0	0	0	860	※対象外											
						大井川発	1	1	1	1	1	1	5	12:58	13:16	0:18	31	23	0	0	0	1	0	0	1	470												
						大井川発	1	1	1	1	1	1	4	13:04	13:22	0:18	32	24	0	0	0	0	0	0	0	130												
						大井川発	1	1	1	1	1	1	6	18:19	18:37	0:18	33	25	0	0	0	0	0	0	0	630												
森の下線	⑦	入野駅～森の下	---	7.6	14	入野駅発	1	1	1	1	1	1	6	8:46	9:09	0:23	29	26	2	0	0	1	0	0	3	430	※対象外											
						入野駅発	1	1	1	1	1	1	5	16:22	16:45	0:23	27	27	0	1	2	2	0	0	5	470												
						入野駅発	1	1	1	1	1	1	2	8:46	9:19	0:33	30	28	0	0	1	1	0	0	3	320												
						入野駅発	1	1	1	1	1	1	2	16:22	16:55	0:33	28	29	3	0	0	0	1	3	330													
蟻川線	⑧	伴太郎～一条通	---	25.5	15	伴太郎発	1	1	1	1	1	1	6	11:35	11:52	0:17	34	30	1	0	0	0	1	2	440	※対象外												
						伴太郎発	1	1	1	1	1	1	5	17:50	18:07	0:17	35	31	1	0	0	0	0	0	1		450											
						伴太郎発	1	1	1	1	1	1	5	7:23	7:40	0:17	36	32	0	0	0	0	0	0	0		460											
						伴太郎発	1	1	1	1	1	1	6	12:03	12:56	0:53	38	34	5	4	7	8	4	4	32		1,560											
委託スクールバス	田ノロスクール線	⑤	馬荷(福堂)～入野駅	保育所	11.7	22	福堂(馬荷)発	1	1	1	1	1	1	6	7:35	8:13	0:38	15	42	24	25	24	23	25	4	125	※対象外	4,816										
							入野駅発	1	1	1	1	1	1	1	12:25	12:58	0:33	22	43	0	0	0	0	0	4	4			4									
		⑨	伴太郎～王迎橋	---	不明	24	24	伴太郎発	1	1	1	1	1	1	6	7:09	7:31	0:22	39,40	46	7	6	6	9	8	1	1	37	※対象外	3,812								
								上川口小発	1	1	1	1	1	1	5	16:30	16:55	0:25	47	48	2	3	4	2	5	2	128											
		⑩	米原～伊田小学校	---	不明	26	26	米原発	1	1	1	1	1	1	6	7:27	7:52	0:25	48	49	1	1	1	1	2	5	7	17	※対象外	4,304								
								伊田小発	1	1	1	1	1	1	5	16:30	16:55	0:25	47	49	1	1	1	1	2	5	17											
		4条	中村・入野線	②	中村駅～入野駅	---	11.7	27	中村駅発	1	1	1	1	1	1	6	8:20	8:45	0:25	9	50	0	1	1	0	0	0	0	2	※4条バス路線であり、別途補助(今回調査の対象外)	※対象外							
									中村駅発	1	1	1	1	1	1	6	11:00	11:25	0:25	10	51	4	5	4	5	5	0	5	28									
									入野駅発	1	1	1	1	1	1	6	16:15	16:40	0:25	11	52	0	3	2	0	2	1	8										
									入野駅発	1	1	1	1	1	1	6	9:44	10:09	0:25	12	53	5	2	3	10	9	4	33										
入野駅発	1								1	1	1	1	1	6	12:25	12:50	0:25	13	54	7	1	1	1	1	0	11												
入野駅発	1								1	1	1	1	1	6	17:37	18:02	0:25	14	55	1	0	2	0	0	0	0	3											
高知西南交通(株) 計	路線系統数: 27								便数: 48 48 48 48 48 27 0 267	運行系統数(細分後): 55	利用者数: 143 125 115 126 137 40 0 686	28,820	12,932																									
(有) 高南観光自動車	みなし4条(旧21条)								窪川・佐賀線	⑪	窪川～市野瀬	---	8.9	28	窪川発	1	1	1	1	1	1	5	6:40	6:54	0:14	49	56	0	0			2	0	0	0	2	380	※対象外
															窪川発	1	1	1	1	1	1	5	16:15	16:30	0:15	53	57	3	0			0	1	0	1	4	370	
															市野瀬発	1	1	1	1	1	1	5	17:35	17:49	0:14	54	58	0	0			0	0	1	1	1	390	
		市野瀬発	1	1	1	1	1	1							5	8:36	8:50	0:14	55	59	1	0	1	1	2	5	360											
		窪川・佐賀線	⑫	窪川～佐賀	---	22.3	29	窪川発	1	1	1	1	1	1	7	6:45	7:20	0:35	50	62	0	0	1	1	3	1	0	6	1,420	※対象外								
								窪川発	1	1	1	1	1	1	2	15:50	16:28	0:35	51	63	0	0	1	1	3	1	0	6	380									
								佐賀発	1	1	1	1	1	1	2	8:35	9:10	0:35	52	64	2	1	1	1	2	0	2	2	380									
								佐賀発	1	1	1	1	1	1	7	13:00	13:35	0:35	57	66	2	0	3	1	1	6	1	14	1,360									
		窪川・荷福線	⑬	窪川～荷福	---	12.9	31	窪川発	1	1	1	1	1	1	6	16:25	17:00	0:35	58	67	1	0	3	1	1	24	25	220	※対象外									
								窪川発	1	1	1	1	1	1	2	8:14	8:35	0:21	62	68	0	0	0	0	5	2	7	190										
委託スクールバス	佐賀スクール線	⑭	市野瀬～佐賀	---	13.4	32	市野瀬発	1	1	1	1	1	1	5	7:53	8:14	0:21	64	69	0	0	0	0	0	0	0	230	※対象外										
							市野瀬発	1	1	1	1	1	1	2	17:05	17:25	0:20	65	70	0	0	0	0	0	0	0	120											
							佐賀発	1	1	1	1	1	1	1	17:25	17:45	0:20	66	71	0	0	0	0	0	0	0	120											
							佐賀発	1	1	1	1	1	1	1	7:15	7:45	0:30	63	79	4	0	1	3	4	12	380												
		⑮	鈴～佐賀小中学校	---	不明	34	鈴発	1	1	1	1	1	1	5	8:00	8:25	0:25	80	80	0	0	1	0	0	0	1	1,360	※対象外										
							鈴発	1	1	1	1	1	1	2	11:55	12:20	0:25	76	81	0	0	1	1	0	7	2	9		220									
							鈴発	1	1	1	1	1	1	4	12:55	13:25	0:30	81	82	0	0	0	0	1	0	2	1		190									
							鈴発	1	1	1	1	1	1	1	17:05	17:30	0:25	77	83	0	0	0	0	1	0	0	0		230									
							鈴発	1	1	1	1	1	1	1	15:30	15:55	0:25	78	84	0	0	0	0	0	0	0	0		190									
							鈴発	1	1	1	1	1	1	1	16:55	17:25	0:30	82	85	0	0	0	0	0	0	0	0		120									
⑯	熊野浦	不明	35	鈴発	1	1	1	1	1	1	5	18:25	18:50	0:25	79	86	0	0	1	0	0	0	1	220	※対象外													
				佐賀発	1	1	1	1	1	1	2	6:45	7:10	0:25	67	87	0	1	0	0	0	0	0	380														
				佐賀発	1	1	1	1	1	1	2	7:35	8:00	0:25	72	88	0	1	0	0	0	0	0	1,360														
				佐賀発	1	1	1	1	1	1	5	11:30	11:55	0:25	68	89	2	2	0	0	2	6	6															
高南観光自動車 計	路線系統数: 8	便数: 24 24 24 24 24 16 12 148	運行系統数(細分後): 40	利用者数: 70 64 51 59 73 34 52 403	6,910	13,513																																
黒潮町直営	直営スクールバス	⑰	北郷地域～入野小学校	---	不明	36	北郷地域発	1	1	1	1	1	1	5	不定期(登校便)	83	96	[18]	[18]	[18]	[18]	[18]	[90]	※対象外	直営での運営コストについては未調査													
							入野小発	1	1	1	1	1	1	5	不定期(帰宅便)	84	97	[18]	[18]	[18]	[18]	[18]	[90]															
							加持発	1	1	1	1	1	1	5	不定期(朝便)	85	98	[11]	[11]	[11]	[11]	[11]	[55]															
							加持発	1	1	1	1	1	1	5	不定期(夕便)	8																						

5) バス利用者がゼロの運行系統について

H21年10月の乗り込み調査実績値より、みなし4条(旧21条)路線において、一週間の合計利用者がゼロ人であった路線は下図に示す7路線の14運行系統で、これら運行系統における便数の合計は、54便/週であった。このような状況は、夕刻の市街方面行きや昼間時といった利用者ニーズの少ない運行に多く見られる。

一週間の合計利用者が非ゼロ人であっても、1~3人と極めて少ない運行系統もあることから、町内のバス路線における多くの路線で非効率な運行系統が存在することが伺える。このような現状から、バス事業の効率化を図る為には、利用者の少ない非効率な運行系統をどのように取り扱うかが当面の検討課題となる。

図表 2-6 一週間の合計バス利用者がゼロの運行系統について



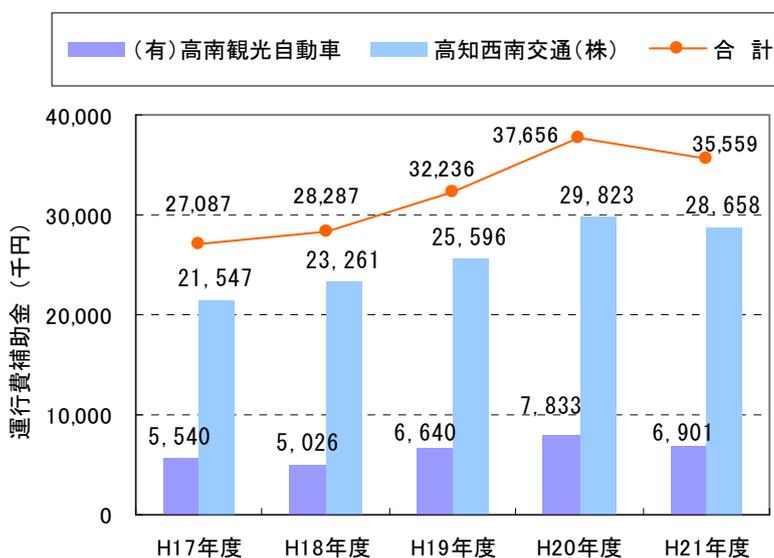
6) バス運行に係わる費用について

黒潮町におけるみなし4条(旧21条)路線についての運行費補助金は年々増加傾向にあり、平成20年度で約3,770万円である。平成21年度では、路線の見直しやスクールバスへの移行に伴い約3,560万円に減少している。

また、運行費補助金ならびにスクールバス委託費用の合計額は、平成21年度実績で約6,200万円となり、これより、人口や世帯数、バス利用回数当たりの補助金額を試算すると以下のようになる。

- ・黒潮町の人口一人当たり：約4,600円/年
- ・黒潮町の一セ帯当たり：約10,700円/年
- ・バス利用一回当たり：約1,200円

図表 2-7 運行費補助金の経年変化



出典：各年運行費補助金申請資料（黒潮町）

図表 2-8 運行費補助金ならびにスクールバス委託費用（平成21年度実績）

	運行費補助金 (千円)	スクールバス 委託費用 (千円)	計 (千円)
(有) 高南観光自動車	6,901	13,513	20,414
高知西南交通 (株)	28,658	12,932	41,590
合計	35,559	26,445	62,004

出典：各年運行費補助金申請資料（黒潮町）

図表 2-9 人口、世帯、バス利用当たり費用の試算

	合計額(千円) [H21年度実績]	人口一人当たり (円/年)	一世帯当たり (円/年)	バス利用一回当たり (円)
運行費補助金+スクールバス委託費	62,004	4,627	10,690	1,184

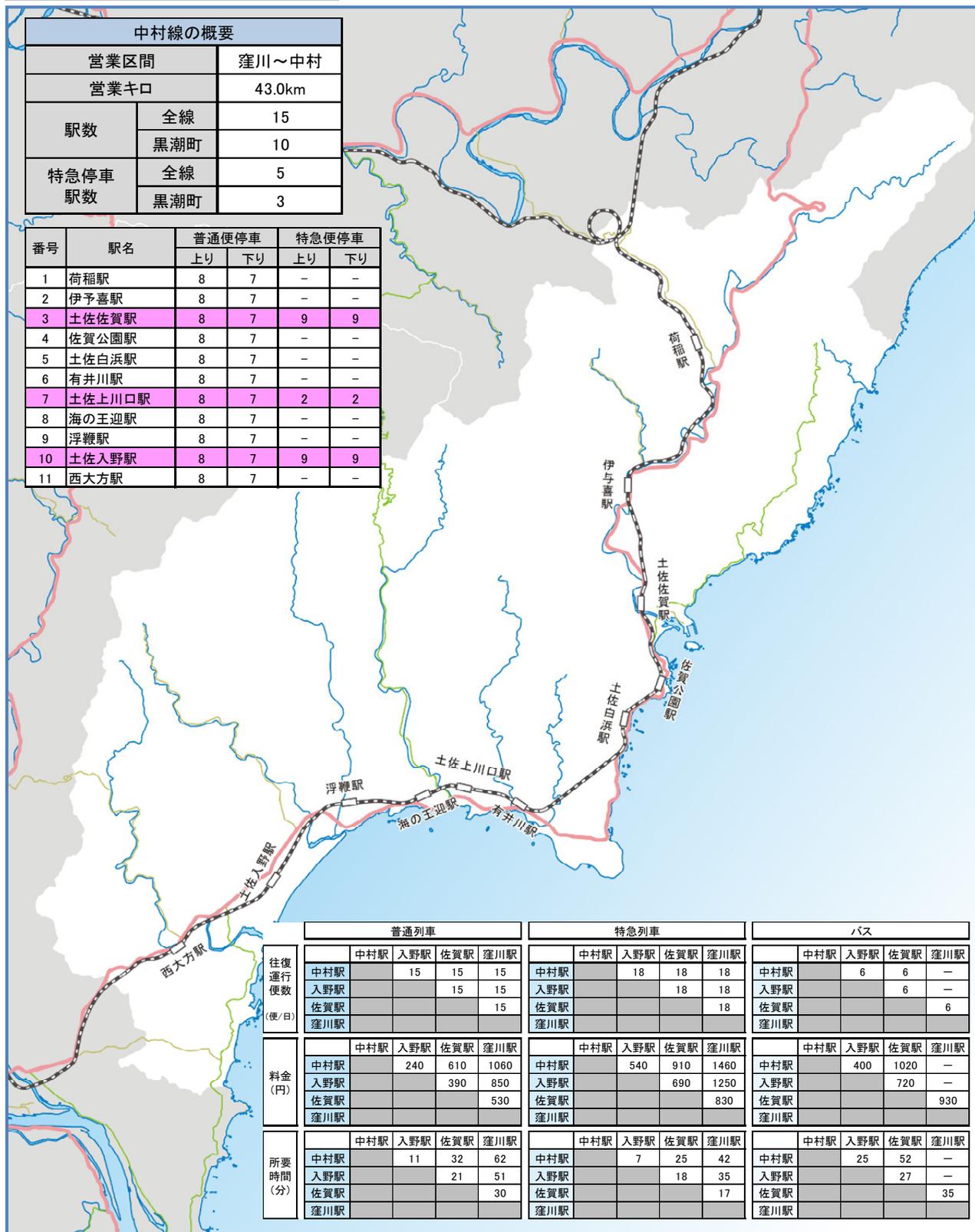
※町人口ならびに世帯数はH21年4月値（13400人、5800世帯）で算出、バス利用回数は旧21条バスと委託スクールバスの利用者調査実績（1004人/週）から年間利用者を推計して算出した。

2-3 鉄道

1) 概要

黒潮町内では、土佐くろしお鉄道 中村・宿毛線が、第三セクターとして営業を行っている。町内の駅数は11駅、うち3駅が特急停車駅である。普通列車は、上下15便/日、特急列車は上下18便/日運行されており、便数、料金、所要時間のどれにおいてもバスより「速く、安く、便数が多く」なっている。

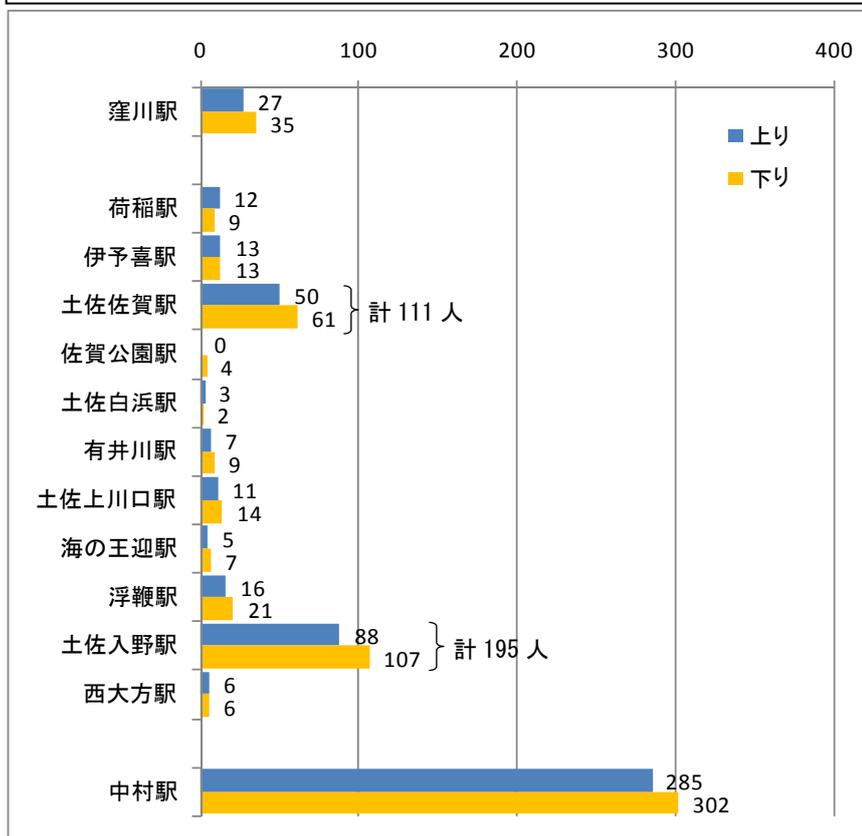
図表 2-10 黒潮町における鉄道の概要



2) 乗降客数

土佐くろしお鉄道 中村・宿毛線の町内鉄道駅別乗降客数（上り下り合計）は、「土佐入野駅」で 195 人/日、「土佐佐賀駅」では 111 人/日とこの 2 駅が突出して多い。また、町外の近隣鉄道駅と比較すると、これら 2 駅での乗降客数は、「中村駅」程ではないが、両駅共に「窪川駅」での乗降客数を大きく上回っている。

図表 2-11 黒潮町における鉄道駅別乗降客数（平成 20 年 5 月 21 日の 1 日、単位：人）



注) 窪川駅における JR 乗降客数は含まれていない

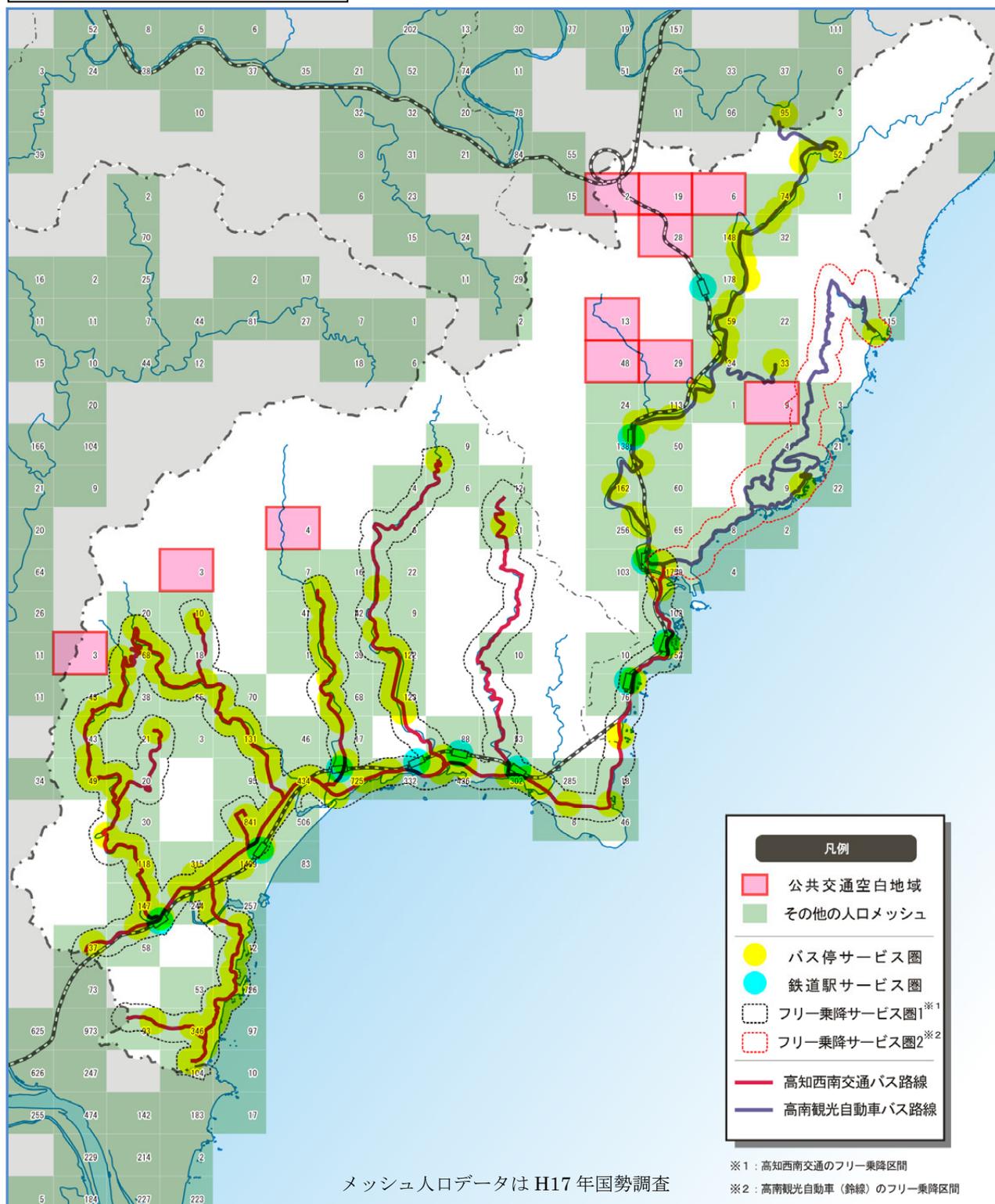
資料：土佐くろしお鉄道調べ

2-4 公共交通空白地帯

黒潮町における公共交通の空白地帯を考える一つの指標として、町内を約1km四方の区域に分割し、それぞれの区域のうち、バス停・鉄道駅・フリー乗降可能路線から300m以上の距離にある区域を抽出した。

抽出された区域は全110区域のうち11区域で、区域数では全体の約1割になるが、対象となる11区域に居住している人口総数は164人であり、これは全町人口の約1.2%である。

図表 2-12 公共交通空白地帯について





3. バス利用実態調査

○調査目的

黒潮町におけるバスの利用状況や乗降客数、ならびに、バス利用者の意見や要望を収集することを目的として調査を実施した。

○調査方法

調査対象の全バス便に調査員が乗り込み、始発から終発までの全利用客数を対象として、バス停毎の乗降客数調査ならびにバス停 OD 調査を目視により実施する。また、可能な範囲でバス利用者に対して聞き取り調査を実施した。

○調査期間

平成 21 年 10 月 19 日（月曜）から平成 21 年 10 月 25 日（日曜）の 7 日間

○調査対象

一般客の乗降が出来ない黒潮町直営スクールバスを除く町内全てのバス便で全 328 便/週。なお、委託スクールバス路線であっても時刻表に未掲載のものは調査対象外とした。詳細については、下表のとおり。

図表 3-1 調査対象バス路線一覧

1. 高知西南交通バス路線

時刻表番号	路線経路	便番号	発時刻	着時刻	走行時間	運行日							備考
						月	火	水	木	金	土	日	
西南1上	一条通-田野浦-入野駅	1	6:46	7:17	0:31	■	■	■	■	■			
		2	12:29	13:04	0:35	■	■	■	■	■			
西南1下	入野駅-田野浦-一条通	1	7:20	7:55	0:35	■	■	■	■	■			出口病院経由 出口病院経由
		2	13:07	13:42	0:35	■	■	■	■	■			
西南2上	福堂(馬荷)-入野駅	1	7:35	8:13	0:38	■	■	■	■	■			スクール便、保育所経由 宅老所経由 橋川、宅老所経由 橋川経由
		2	9:01	9:36	0:35	■	■	■	■	■			
		3	9:01	9:46	0:45	■	■	■	■	■			
		4	16:51	17:18	0:27	■	■	■	■	■			
		5	17:01	17:38	0:37	■	■	■	■	■			
西南2下	入野駅-福堂(馬荷)	1	8:31	8:58	0:27	■	■	■	■	■			スクール便、保育所経由 保育所経由
		2	12:25	12:52	0:27	■	■	■	■	■			
		3	12:25	12:58	0:33	■	■	■	■	■			
		4	17:40	18:13	0:33	■	■	■	■	■			
西南3上	(宅老所)-入野駅-大井川	1	8:25	8:43	0:18	■	■	■	■	■			宅老所から 宅老所から、本谷立ち寄り 宅老所まで 宅老所まで、本谷立ち寄り
		2	16:22	16:45	0:23	■	■	■	■	■			
		3	16:22	16:55	0:33	■	■	■	■	■			
西南3下	大井川-入野駅(宅老所)	1	8:46	9:09	0:23	■	■	■	■	■			
		2	8:46	9:19	0:33	■	■	■	■	■			
		3	12:58	13:16	0:18	■	■	■	■	■			
		4	13:04	13:22	0:18	■	■	■	■	■			
		5	18:19	18:37	0:18	■	■	■	■	■			
西南4上	中村駅-入野駅-佐賀駅	1	8:20	9:12	0:52	■	■	■	■	■			
		2	11:00	11:52	0:52	■	■	■	■	■			
		3	16:15	17:07	0:52	■	■	■	■	■			
西南4下	佐賀駅-入野駅-中村駅	1	9:17	10:09	0:52	■	■	■	■	■			
		2	11:58	12:50	0:52	■	■	■	■	■			
		3	17:10	18:02	0:52	■	■	■	■	■			
西南5上	一条通-田野浦	1	8:29	8:55	0:26	■	■	■	■	■			出口病院経由
		2	17:45	18:07	0:22	■	■	■	■	■			
西南5下	田野浦-一条通	1	8:58	9:24	0:26	■	■	■	■	■			出口病院経由
		2	18:10	18:32	0:22	■	■	■	■	■			
西南6上	入野駅-森の下	1	11:35	11:52	0:17	■	■	■	■	■			
		2	17:50	18:07	0:17	■	■	■	■	■			
西南6下	森の下-入野駅	1	7:23	7:40	0:17	■	■	■	■	■			
		2	11:55	12:12	0:17	■	■	■	■	■			
西南7上	伊田-米原	1	16:30	16:55	0:25	■	■	■	■	■			スクール便
西南7下	米原-伊田	1	7:27	7:52	0:25	■	■	■	■	■			スクール便
西南8上	一条通-入野駅-伴太郎	1	12:03	12:56	0:53	■	■	■	■	■			一部スクール便 一部スクール便、入野駅まで
		2	7:09	8:01	0:52	■	■	■	■	■			
		3	12:56	13:49	0:53	■	■	■	■	■			
西南8下	伴太郎-入野駅-一条通	1	15:44	16:34	0:50	■	■	■	■	■			くじら保育園経由
		2	17:28	18:12	0:44	■	■	■	■	■			
		3	16:34	16:56	0:22	■	■	■	■	■			
西南9上	一条通-入野駅-仲分川	1	15:44	16:34	0:50	■	■	■	■	■			くじら保育園経由
2	17:28	18:12	0:44	■	■	■	■	■					
西南9下	仲分川-入野駅	1	16:34	16:56	0:22	■	■	■	■	■			くじら保育園経由
西南10下	橋川-入野駅-一条通	1	8:05	8:45	0:40	■	■	■	■	■			

※時刻表に載っていない委託スクール便として、田ノ口小学校~福堂(馬荷)便が平日に2便、上川口小学校~蟻川便が平日に1便ある。(調査対象外)

2. 高南観光自動車バス路線

時刻表番号	路線経路	便番号	発時刻	着時刻	走行時間	運行日							備考
						月	火	水	木	金	土	日	
高南1上	窪川駅-市ノ瀬-荷福-佐賀	1	6:40	7:15	0:35	■	■	■	■	■			★平日のみ運行、一部スクール便 ◎日祝日、土曜、学休日のみ
		2	6:45	7:20	0:35	■	■	■	■	■			
		3	12:25	13:00	0:35	■	■	■	■	■			
		4	15:50	16:25	0:35	■	■	■	■	■			
		5	16:15	17:00	0:45	■	■	■	■	■			
高南1下	佐賀-荷福-市ノ瀬-窪川駅	1	7:35	8:10	0:35	■	■	■	■	■			◎日祝日、土曜、学休日のみ ★平日のみ運行、中の川経由、一部スクール便 ★平日のみ運行、一部スクール便 ★平日のみ運行、一部スクール便 ◎日祝日、土曜、学休日のみ
		2	8:35	9:10	0:35	■	■	■	■	■			
		3	13:00	13:35	0:35	■	■	■	■	■			
		4	16:25	17:00	0:35	■	■	■	■	■			
		5	17:00	17:35	0:35	■	■	■	■	■			
		6	18:10	18:45	0:35	■	■	■	■	■			
高南2上	市ノ瀬-荷福-佐賀	1	7:45	8:06	0:21	■	■	■	■	■			★平日のみ運行、スクール便 ◎日祝日、土曜、学休日のみ
		2	8:14	8:35	0:21	■	■	■	■	■			
高南2下	佐賀-荷福-市ノ瀬	1	7:15	7:45	0:30	■	■	■	■	■			★平日のみ運行、中の川経由、スクール便 ◎日祝日、土曜、学休日のみ
		2	7:53	8:14	0:21	■	■	■	■	■			
高南3上	窪川駅-市ノ瀬-荷福	1	17:05	17:25	0:20	■	■	■	■	■			●土曜、学休日のみ運行
高南3下	荷福-市ノ瀬-窪川駅	1	17:25	17:45	0:20	■	■	■	■	■			●土曜、学休日のみ運行
高南4上	佐賀-鈴	1	6:45	7:10	0:25	■	■	■	■	■			この便のみ佐賀後場発、スクール便 スクール便 熊野浦経由、スクール便 熊野浦経由、スクール便 スクール便 スクール便 スクール便 スクール便
		2	11:30	11:55	0:25	■	■	■	■	■			
		3	16:30	17:05	0:35	■	■	■	■	■			
		4	14:55	15:30	0:35	■	■	■	■	■			
		5	18:00	18:25	0:25	■	■	■	■	■			
		6	7:35	8:00	0:25	■	■	■	■	■			
		7	12:30	12:55	0:25	■	■	■	■	■			
		8	16:30	16:55	0:25	■	■	■	■	■			
高南4下	鈴-佐賀	1	7:10	7:45	0:35	■	■	■	■	■			熊野浦経由、スクール便 スクール便 スクール便 スクール便 スクール便 スクール便 スクール便 スクール便
		2	11:55	12:20	0:25	■	■	■	■	■			
		3	17:05	17:30	0:25	■	■	■	■	■			
		4	15:30	15:55	0:25	■	■	■	■	■			
		5	18:25	18:50	0:25	■	■	■	■	■			
		6	8:00	8:25	0:25	■	■	■	■	■			
		7	12:55	13:25	0:30	■	■	■	■	■			
		8	16:55	17:25	0:30	■	■	■	■	■			

合計便数 18 18 18 18 18 16 12 一週間の合計 = 118 便



1. バス利用実態調査の概要

1-1 バス利用実態調査の実施方法

- 平成21年10月19日(月曜)から平成21年10月25日(日曜)の7日間
- 黒潮町内を運行する全てのバス便(黒潮町直営スクールバス路線を除く)に調査員が乗り込み
- バスを利用した方全員にご協力をお願いします、聞き取り調査を実施しました。



1. バス利用実態調査の概要

1-2 バス利用実態調査の調査内容

バス利用状況調査およびバス利用実態ヒアリング調査 調査票

路線番号	西南1上	便番号	1	2	3	4	5	6	7
バス停No.	バス停名称								
1		17		33		34		35	
2		18		36		37		38	
3		19		39		40		41	
4		20		42		43		44	
5		21		45		46		47	
6		22		48					
7		23							
8		24							
9		25							
10		26							
11		27							
12		28							
13		29							
14		30							
15		31							
16		32							

※高知西南交通バス路線は、黒潮町内ではフリー乗降の為、乗客リバス停を記入。また、(+)は黒潮町外バス停
 性別 1. 男性 2. 女性 乗車券種 1. 現金 2. 回数券 3. 定期券 4. 無料区間
 ※乗車したバス停番号、降車したバス停番号にそれぞれ「O」を付けて下さい。 こまごまの調査は必須

問1. 年齢 これよりヒアリング調査

1. 小学生未満 2. 小学生 3. 中学生 4. 18歳未満 5. 18~29歳 6. 30歳台 7. 40歳台 8. 50歳台
 9. 60~65歳 10. 66~69歳 11. 70歳台 12. 80歳以上

問2. 今回の移動の目的

乗車目的 1. 通勤 2. 通学 3. 通院 4. 見舞い・付添看護 5. 買い物 6. 趣味・娯楽、観光
 7. 役場・福祉施設等 8. 銀行・郵便局・農協等 9. 帰宅 10. その他 []

問3. 移動の出発地と目的地

出発地は 地区名 [] 1. 自宅 2. 非自宅 [施設名称:]
 行き先は 地区名 [] 1. 自宅 2. 非自宅 [施設名称:]

問4. このバスに乗る前と降りた後の移動交通手段について

乗る前(アクセス)	交通手段 (下表-Aから番号を回答)	所要時間(バス停まで)
降りた後(イグレス)		[] 分

問5. 行きですか帰りですか 下表-Aから番号で

行き帰り 1. 行き 2. 帰り 行き又は帰りの交通手段もバスですか [] 1. はい 2. いいえ []

問6. バスの利用回数

回 / 月・週 月曜日以降、利用した日数 [] 日

問7. バスを利用する理由 (2つまで○)

1. 便利 2. 安全 3. 安い 4. 早い 5. 他に手段がない 6. その他 []

問8. 今回はバスをご利用ですが、同じ目的、同じ行き先でバス以外の交通手段を利用することがありますか

1. 全くない(問10へ) 2. 殆どない 3. まあまあ使う 4. よく使う

問9. 上の問8. でバス以外の交通手段は何ですか、又それを使う場合はどんな場合ですか

バスに替わる交通手段 下表-Aから選んで回答 []

バス以外を 1. 普段からバスは使わない 2. 天候によって 3. 健康、体調によって 4. 急ぐ
 使う場合 5. 車・バイクの都合 6. 家族や知人の誘い 7. 物や荷物を運ぶ 8. 他にも乗る所がある

問10. バスに関するご意見やご要望、バスに乗って普段感じていること等をお答え下さい。

表-A 1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク(本人) 4. 車(本人) 5. 車(家族運転) 6. 車(親類・知人・施設)
 7. タクシー 8. 鉄道 9. バス 10. その他 []

黒潮町におけるバス利用状況調査へのご協力、ありがとうございました。



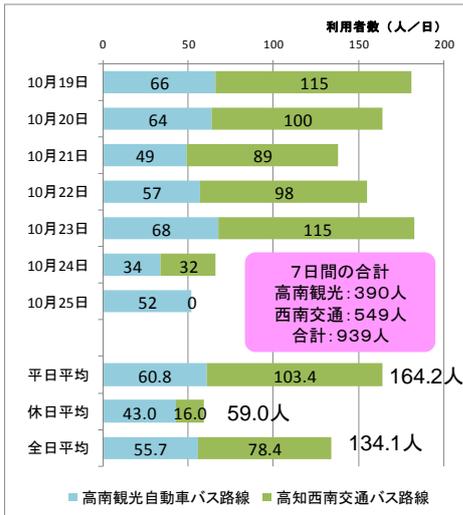
2. バス路線、バス停の使い方

2-1. 全体概要

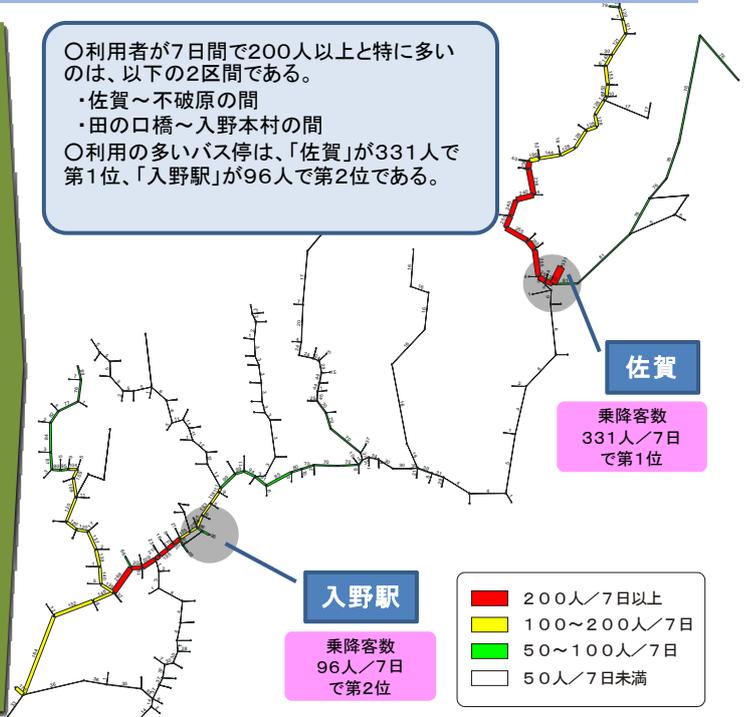
○7日間の総利用者数は939人
 ○平日平均の164人/日に対して、休日は59人/日と概ね1/3近くまで減少する。

○利用者が7日間で200人以上と特に多いのは、以下の2区間である。
 ・佐賀～不破原の間
 ・田の口橋～入野本村の間
 ○利用の多いバス停は、「佐賀」が331人で第1位、「入野駅」が96人で第2位である。

日別のバス利用者数

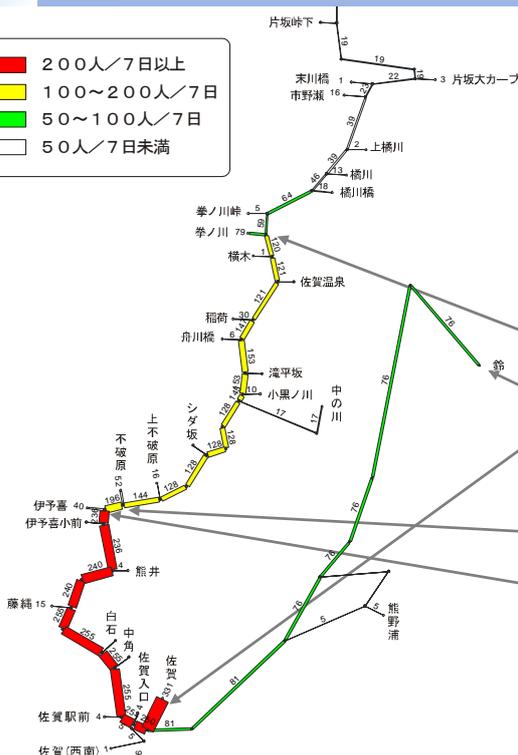


路線区間ごとのバス利用者数



日別のバス利用者数

■ 200人/7日以上
 ■ 100～200人/7日
 ■ 50～100人/7日
 □ 50人/7日未満



2. バス路線、バス停の使い方

2-2 高南観光自動車の営業区間

○利用者が7日間で200人以上と特に多いのは、
 ・佐賀～伊予喜の間
 次いで100～200人の利用があるのは、以下の区間である
 ・伊予喜～拳ノ川の間
 ○利用の多いバス停は、以下に上位5位を示した。

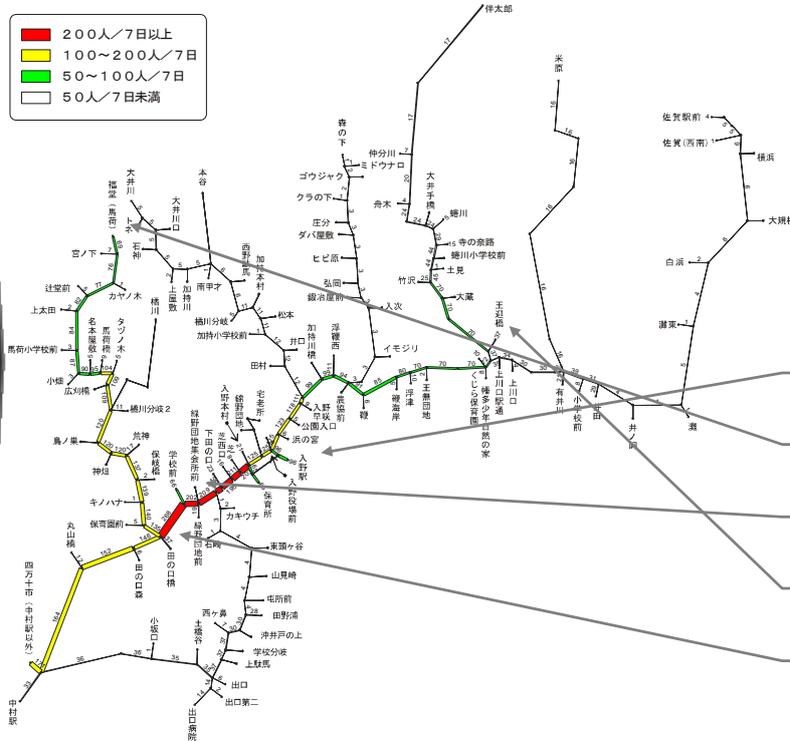
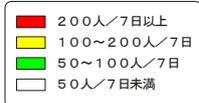
利用の多いバス停上位5位

佐賀	乗降客数331人/7日で第1位
拳ノ川	乗降客数79人/7日で第2位
鈴	乗降客数76人/7日で第3位
不破原	乗降客数52人/7日で第4位
伊予喜	乗降客数40人/7日で第5位



2-3 高知西南交通の営業区間

日別のバス利用者数



○利用者が7日間で200人以上と特に多いのは、
 ・田の口橋～入野本村の間
 次ので100～200人の利用があるのは、以下の3区間である
 ・入野本村～入野早咲、田の口橋～馬荷橋、田の口橋～中村方面の間
 ○利用の多いバス停は、以下に上位5位を示した。

利用の多いバス停上位5位	
入野駅	乗降客数96人/7日で第1位
福堂(馬荷)	乗降客数69人/7日で第2位
小学校前	乗降客数66人/7日で第3位
王迎橋	乗降客数37人/7日で第4位
田の口橋	乗降客数37人/7日で第4位



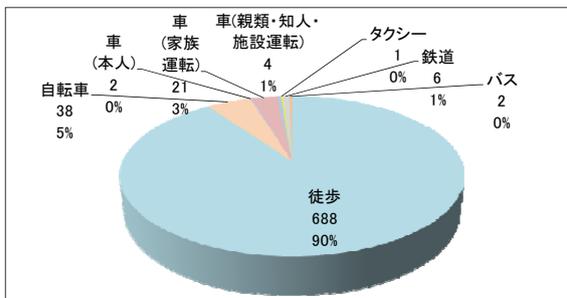
2-4 バス停までの交通手段等

アクセスの状況

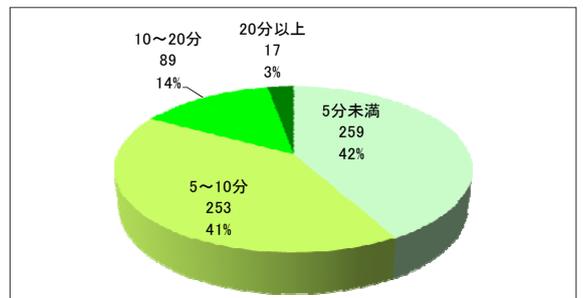
○バス停までの交通手段は、「徒歩」が全体の90%を占める。
 ○徒歩以外の交通手段では、「自転車」が5%で最も多くなっている。

○バス停までの所要時間は、「5分未満」が最も多く42%、次いで「5～10分」が41%となっており、この合計(10分未満)で80%以上を占める。

バス停までの交通手段



バス停までの所要時間



	徒歩	自転車	車(本人)	車(家族)	車(親類・知人・施設)	タクシー	鉄道	バス	無回答	合計
平日	582	36	2	20	4	1	5	1	170	821
休日	106	2	0	1	0	0	1	1	7	118
合計	688	38	2	21	4	1	6	2	177	939

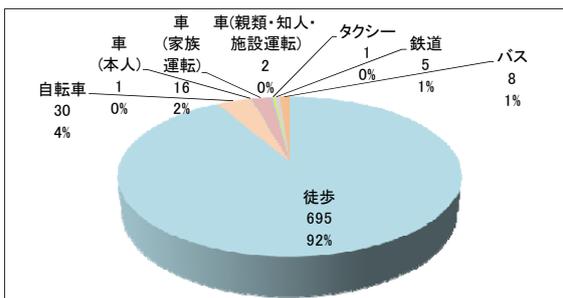
	5分未満	5～10分	10～20分	20分以上	無回答	合計
平日	214	237	87	16	267	821
休日	45	16	2	1	54	118
合計	259	253	89	17	321	939



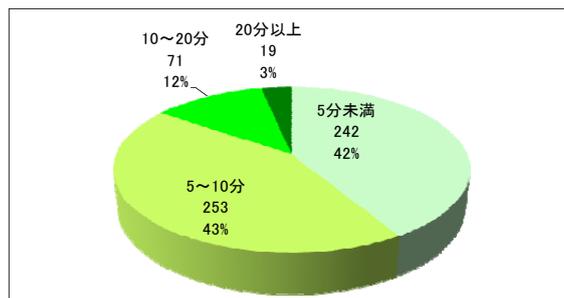
2-5 バス停からの交通手段等

イグレスの状況

○バス停からの交通手段は、「徒歩」が全体の92%を占める。
 ○徒歩以外の交通手段では、「自転車」が4%で最も多くなっている。
 ○「バス停まで」の結果と概ね同傾向である。



○バス停までの所要時間は、「5～10分」が最も多く43%、次いで「5分未満」が42%となっており、この合計(10分未満)で80%以上を占める。
 ○「バス停まで」の結果と概ね同傾向である。



バス停からの交通手段

バス停からの所要時間

	徒歩	自転車	車(本人)	車(家族運転)	車(親類・知人・施設運転)	タクシー	鉄道	バス	無回答	合計
平日	587	29	1	15	1	1	5	8	174	821
休日	108	1	0	1	1	0	0	0	7	118
合計	695	30	1	16	2	1	5	8	181	939

	5分未満	5～10分	10～20分	20分以上	無回答	合計
平日	196	238	65	19	303	821
休日	46	15	6	0	51	118
合計	242	253	71	19	354	939

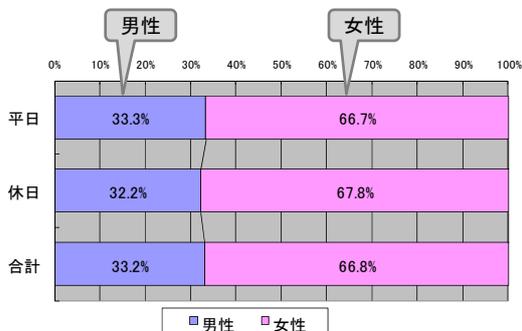


3. 平日・休日の別でみたバスの使い方

3-1 バスを利用されている人々

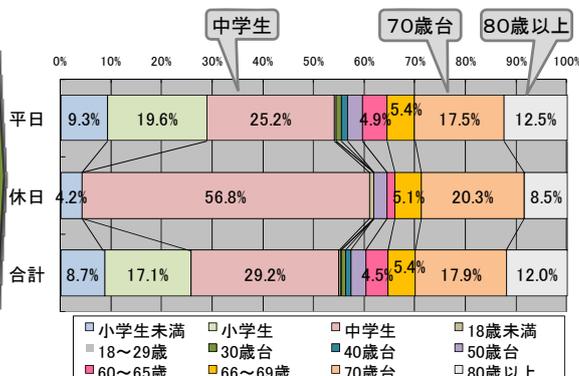
個人属性

○平日、休日ともにバス利用の男女比は、男性:女性=1:2程度であり、曜日による大きな変動はない。



	男性	女性	無回答	合計
平日	273	546	2	821
休日	38	80	0	118
合計	311	626	2	939

○平日、休日とも中学生以下の利用が5割以上、70歳以上が3割程度を占める。
 ○上記以外の年齢層(16～69歳)は、2割未満で極めて少なくなっている。



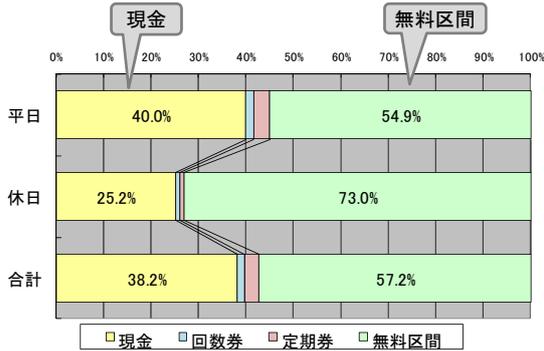
	小学生未満	小学生	中学生	18歳未満	18～29歳	30歳台	40歳台	50歳台	60～65歳	66～69歳	70歳台	80歳以上	無回答	合計
平日	76	160	205	2	1	8	10	24	40	44	143	102	6	821
休日	5	0	67	1	0	0	0	3	2	6	24	10	0	118
合計	81	160	272	3	1	8	10	27	42	50	167	112	6	939

性別

年齢

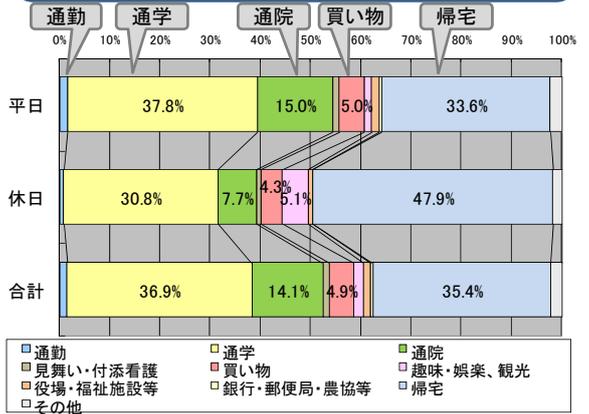
3-2 バスの利用のされ方(①乗車券種・目的)

○過合計では、無料区間利用が最も多く57%、次いで現金の38%であり、回数券、定期券は5%程度しか利用されていない。
○休日は平日に比べて無料区間の利用が18ポイント程度多くなる。



	現金	回数券	定期券	無料区間	無回答	合計
平日	326	13	28	447	7	821
休日	29	1	1	84	3	118
合計	355	14	29	531	10	939

○過合計では、通学目的が37%で最も多く、次いで通院の14%となっている。(帰宅は除く)
○休日でも通学は31%で第1位であり、部活等での通学に利用されているものと考えられる。
※平日の帰宅が33.6%と低いのは、帰宅の交通手段がバス以外の場合があること、ならびに、本調査対象外の帰宅用スクールバスの利用による。



	通勤	通学	通院	見舞い・付添看護	買い物	趣味・娯楽・観光	役場・福祉施設等	銀行・郵便局・農協等	帰宅	その他	無回答	合計
平日	13	305	121	11	40	12	12	4	271	18	14	821
休日	1	36	9	1	5	6	1	0	56	2	1	118
合計	14	341	130	12	45	18	13	4	327	20	15	939

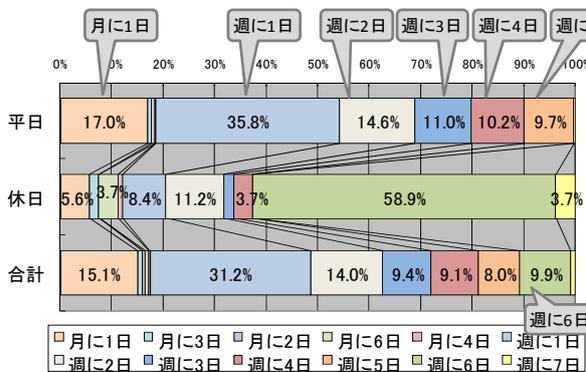
乗車券の種類

利用目的



3-2 バスの利用のされ方(②利用頻度)

○過合計では、「週に1日」が最も多く31%、次いで「月に1日」が15%を占める。
○休日では、「週に6日」「週に7日」というバスの常用者が60%以上を占めている。

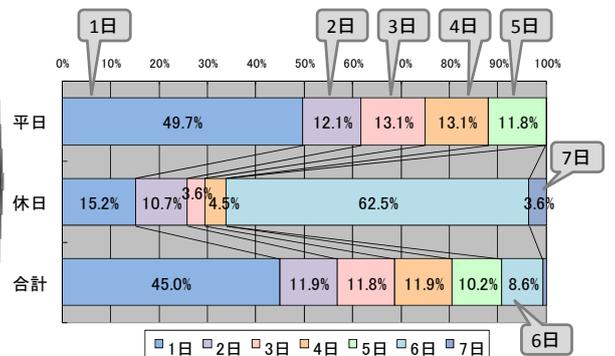


	月に1日	月に2日	月に3日	月に4日	月に6日	週に1日	週に2日	週に3日	週に4日	週に5日	週に6日	週に7日	無回答	合計
平日	90	3	4	0	1	189	77	58	54	51	0	1	293	821
休日	6	2	0	4	1	9	12	2	4	0	63	4	11	118
合計	96	5	4	4	2	198	89	60	58	51	63	5	304	939

月または週の利用日数

月曜日以降の利用日数

○過合計では、「1日」が最も多く50%、次いで「2日」「3日」「4日」がほぼ同率で12%を占める。
○休日では、「6日」「7日」というバスの常用者が60%以上を占めている。



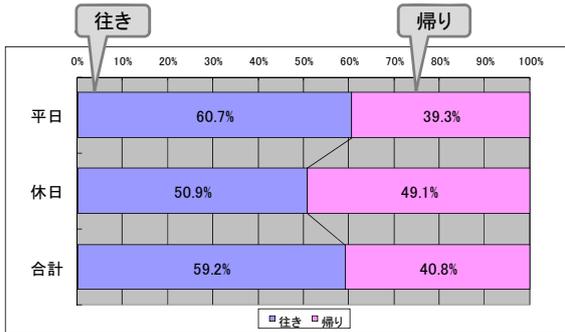
	1	2	3	4	5	6	7	無回答	合計
平日	349	85	92	92	83	0	1	119	821
休日	17	12	4	5	0	70	4	6	118
合計	366	97	96	97	83	70	5	125	939



3-2 バスの利用のされ方(③往復別、往路(復路)の交通手段)

往きの利用か、帰りの利用か

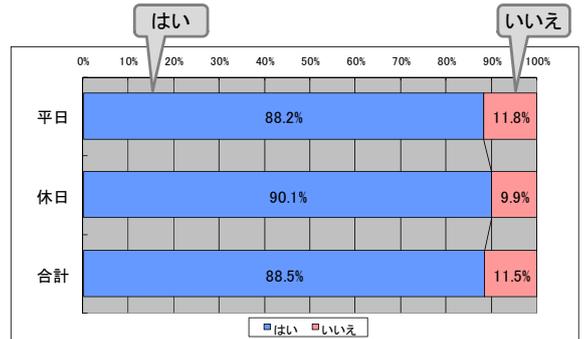
○過合計では、往き:帰りの比率は、概ね6:4の割合となっており、「往き」の方がやや多くなっている。
○休日は、往き:帰りの比率が、概ね5:5でほぼ同数である。



	往き	帰り	無回答	合計
平日	401	260	160	821
休日	58	56	4	118
合計	459	316	164	939

往きまたは帰りの交通手段もバスですか

○過合計では、概ね9割往復ともバスを利用している。
○上記の傾向は、平日休日とも大きな変動はないが、休日では、「はい」(往復ともバス)の比率がわずかに増加している。



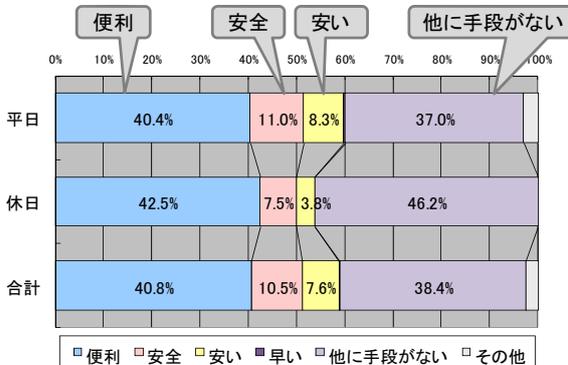
	はい	いいえ	無回答	合計
平日	525	70	226	821
休日	100	11	7	118
合計	625	81	233	939



3-3 バス利用の理由

バスを利用する理由

○過合計では、「便利」が最も多く41%、次いで「他に手段がない」が38%を占める。
○平日、休日での差はあまり大きくない。



	便利	安全	安い	早い	他に手段がない	その他	無回答	合計
平日	235	64	48	2	215	17	240	821
休日	45	8	4	0	49	0	12	118
合計	280	72	52	2	264	17	252	939

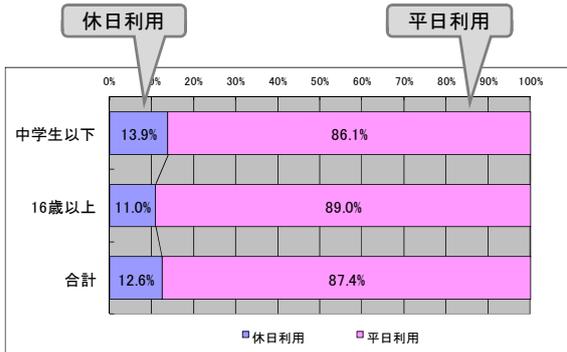


5-3 中学生以下のバス利用特性

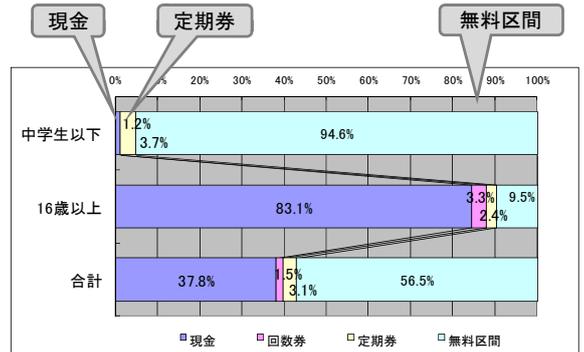
○平日、休日における利用については、中学生以下もそれ以外も大きな差はない。
○中学生以下は、休日においても比較的バスを利用して、部活動等による通学需要が発生しているものと考えられる。

○中学生以下の乗車は、95%が無料乗車となっている。

バスの利用日



乗車券種



	休日利用	平日利用	合計
中学生以下	72	447	519
16歳以上	46	374	420
合計	118	821	939

	現金	回数券	定期券	無料区間	無回答	合計
中学生以下	6	0	19	491	3	519
16歳以上	349	14	10	40	7	420
合計	355	14	29	531	10	939

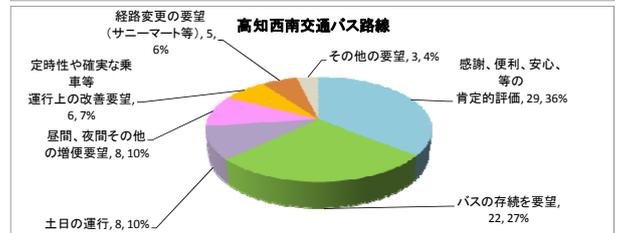
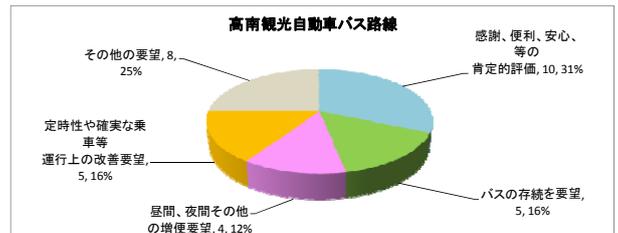
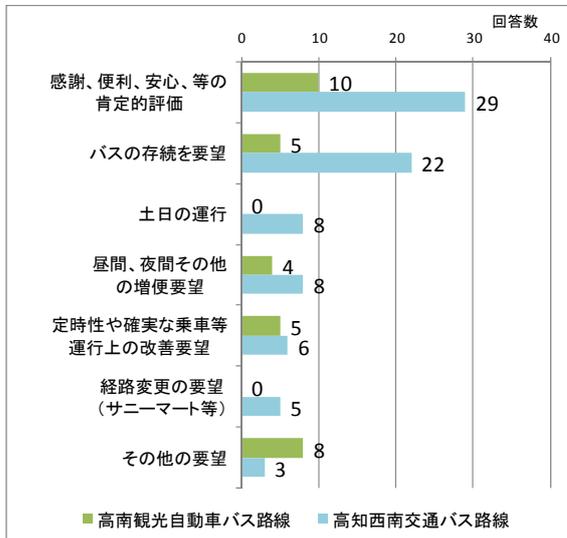


6. バス運営に対する意見・要望等

自由意見

○バスに対する感謝や存続に対する強い要望といった肯定意見が全体の6割近くを占める。
○改善要望としては、「土日の運行」及び「昼間、夜間その他の増便」というように需要にマッチした運行サービスの実施に関する意見が比較的多くなっている。

自由意見の内容





4. 世帯アンケート調査

○調査目的

- ・黒潮町民の移動実態の把握（バスやタクシー、鉄道の他、全交通手段）
- ・移動に係わる問題点や要望、公共交通の利用意向の把握
- ・公共交通空白地帯における移動動向の把握 等

○調査対象

黒潮町の全世帯を対象とするが、本調査を交通弱者や交通空白地帯における実態調査を兼ねるものと位置づけ、世帯主の意見だけではなく世帯員（中学生以上）も対象とした。

- ・①世帯調査票：「世帯主アンケート」
- ・②個人調査票：「ご家族アンケート」

○配布回収方法

- ・配布方法：区長便
- ・回収方法：郵送または役場、支所への持参

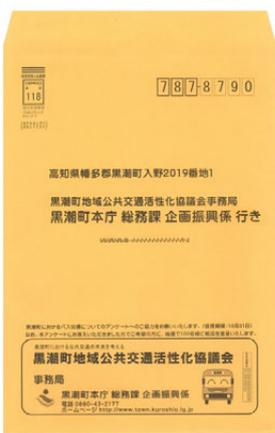
○実施期間

平成21年10月中旬～10月末

○黒潮町全体での配布・回収状況

- ・配布数：5,522世帯
- ・回収数：①世帯調査票1,243世帯、②個人調査票2,574人
- ・回収率：22.5%（配布世帯数に対する世帯票の回収率）

世帯アンケート配布内容





1. 移動実態並びに公共交通(バス)に関する意識調査の概要

1-1 調査の概要

- 平成21年10月中旬から10月末までの間、黒潮町内の全ての世帯に配布した。
- 世帯主だけでなく世帯員(中学生以上)も対象とした。
- 回収は、郵送または支所への持参。
- 調査結果の集計は、基本的には右に示す61の行政地区について行い、適宜、国勢調査区(41地区)やWS開催地区(19地区)で集計を行った。

調査対象地域

【加持川】
本谷、大屋式の
2行政地区に分割

【加持】
小川、田村、加持本村の
3行政地区に分割

【下田ノ口】
緑野、下田ノ口の2行政
地区に分割



【市野々川】
市野々川団地、市野々川の
2行政地区に分割

【拳ノ川】
拳ノ川、拳ノ川団地の
2行政地区に分割

【佐賀】
上分、坂折、馬地、下分、
町分、大和田、浜町、明神、
会所、横浜
の10行政地区に分割

【伊田】
伊田浦、伊田郷の
2行政地区に分割

【上川口】
上川口浦、上川口郷、
王迎、王無の
4行政地区に分割

【浮漚】
浮漚、漚の
2行政地区に分割



1. 移動実態並びに公共交通(バス)に関する意識調査の概要

1-2 調査票 (①世帯調査票)

1枚目

世帯主アンケート (世帯主様がお答えください)

I あなたの世帯の現状についてお聞きします

問1 あなたの住居はどちらですか (地区名を記入) 地区 _____

問2 あなたの世帯人数は何人ですか (同居者である世帯主様ご本人を含む世帯人数を記入) _____人

問3 あなたのご自宅では、携帯電話の利用は可能ですか (1つだけ○)

1. 携帯電話はあり利用可能 2. 携帯電話はあり利用できない 3. よくわからない

問4 あなた、又はご家族が、自宅でパソコンによるインターネットを利用していますか (1つだけ○)

1. インターネットを利用していない 2. インターネットを利用していない 3. よくわからない

問5 あなたのご自宅からのタクシー利用についてお聞きします

1. 利用、日に利用されるタクシー会社は _____

2. 依頼してからタクシーが自宅へ来るまでの時間はどれくらいですか (約) _____分

問6 あなたの世帯で自動車やバイク、自転車を何台お持ちですか (それぞれの台数を記入)

1. 自動車 _____台 2. バイク _____台 3. 自転車 _____台

問7 あなたの世帯から最も近いバス停までの距離はどれくらいですか (1つだけ○)

1. 100メートル以内 2. 100メートル以上 3. 500メートル以内 4. 500メートルより遠い

問8 あなたのご家族全員が合符すると、路線バスはどれくらい利用されていますか

1. ほとんど毎日利用 2. 週に1~2回程度利用 3. 週に1回程度利用 4. 月に1~2回程度利用 5. 月に1回程度利用 6. 月に1回程度利用しない 7. その他 _____

問9 上の「問8」で4.5.6.に答えられた方のみお答え下さい。路線バスを利用しない理由は何ですか。(あてはまるもの全てに○)

1. バスでの行き方が不明瞭 2. 利用したい時間帯のバス停が遠いから
3. 乗り場が遠いから 4. 乗車料が高いから
5. 時刻が合わないから 6. 自動車や自転車等で移動したほうが便利だから
7. 利用したい時間帯がないから 8. その他 _____

問10 ご家族に小学生、中学生、高校生がおられる場合、その人数、通学生、通学時の主な交通手段をお答え下さい。また、ご家族に65歳以上の高齢者がおられる場合、その人数、非外出車上での主な交通手段をお答え下さい。(対象のご家族がない場合は、人数に0を入れてその他の欄は記入しないで下さい)

対象者	人数	小学校	中学校	高校	通学手段	65歳以上	人数	交通手段
小学生	0	0	0	0	0	0	0	0
中学生	0	0	0	0	0	0	0	0
高校生	0	0	0	0	0	0	0	0
65歳以上	0	0	0	0	0	0	0	0

問11 各に黒潮町内のバス路線を乗止ることができる状況になったと仮定してお答えください。下記の①~④の各世帯バスにどれくらいバス路線を乗止ることができるか、あなたの世帯から乗止可能なバス路線を身からお選び下さい。(1つだけ○)

乗止可能なバス路線 (下表から選択)

バス路線	乗止可能なバス路線 (下表から選択)
1. 町内内の全てのバス路線を乗止ることができる	1. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
2. 町内内の一部のバス路線を乗止ることができる	2. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
3. 町内内の一部のバス路線を乗止ることができる	3. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8
4. 町内内の一部のバス路線を乗止ることができる	4. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8

【調査票】町内全てのバス路線を乗止ることができる場合は、年間1000円程度は負担もよいと思われる場合
 ①町内全てのバス路線を乗止ることができるために 1, 2, ④, 5, 6, 7, 8
 ②町内の一部のバス路線を乗止ることができるために 1, 2, ④, 5, 6, 7, 8
 ③町内の一部のバス路線を乗止ることができるために 1, 2, ④, 5, 6, 7, 8
 ④町内の一部のバス路線を乗止ることができるために 1, 2, ④, 5, 6, 7, 8

2枚目

II あなたご自身のことについてお聞きします

問1 あなたの年齢はどれくらいですか (満年齢でお答えください)

問2 あなたの性別はどちらですか (1つだけ○)

1. 男性 2. 女性

問3 あなたの職業は何ですか (1つだけ○)

1. 自営業 2. 会社員、団体職員 3. 公務員 4. 家事従事者 5. パート・アルバイト
6. 中学生 7. 高校生 8. 大学生 9. 無職 10. その他 _____

問4 あなたご自身が持っている運転免許について (該当するものを全てに○)

1. 普通自動車免許 2. 普通自動車第二種免許 3. 二輪免許(原付免許を含む) 4. 運転免許なし

問5 あなたご自身が自由に利用できる自動車、バイク、自転車等がありますか (該当するものを全てに○)

1. 自動車あり 2. バイクあり 3. 自転車あり 4. なし

問6 あなたご自身の専ら携帯電話をお持ちですか (1つだけ○)

1. 携帯電話を持っている 2. 持っていない

問7 あなたの普段の生活のなかでのお出かけの目的別、主な行き先、手段、回数、時間などについてお聞きします
 あなたのそれぞれのお出かけの目的についてお答えください

目的	1 (1つだけ○)	2 (複数選択)	3 (1つだけ○)	4 (所要時間 15分以内)
3 通院	1. 通院 2. 通院 3. 通院	1. 通院 2. 通院 3. 通院	1. 通院 2. 通院 3. 通院	約 [20] 分
① 通勤	1. 通勤 2. 通勤 3. 通勤	1. 通勤 2. 通勤 3. 通勤	1. 通勤 2. 通勤 3. 通勤	約 [15] 分
2 通学	1. 通学 2. 通学 3. 通学	1. 通学 2. 通学 3. 通学	1. 通学 2. 通学 3. 通学	約 [15] 分
3 通院	1. 通院 2. 通院 3. 通院	1. 通院 2. 通院 3. 通院	1. 通院 2. 通院 3. 通院	約 [15] 分
4 買い物・付 属者運	1. 買い物 2. 買い物 3. 買い物	1. 買い物 2. 買い物 3. 買い物	1. 買い物 2. 買い物 3. 買い物	約 [15] 分
5 買い物	1. 買い物 2. 買い物 3. 買い物	1. 買い物 2. 買い物 3. 買い物	1. 買い物 2. 買い物 3. 買い物	約 [15] 分
6 趣味・娯楽	1. 趣味 2. 趣味 3. 趣味	1. 趣味 2. 趣味 3. 趣味	1. 趣味 2. 趣味 3. 趣味	約 [15] 分
7 役職、福祉 施設等	1. 役職 2. 役職 3. 役職	1. 役職 2. 役職 3. 役職	1. 役職 2. 役職 3. 役職	約 [15] 分
8 銀行、郵便 局等	1. 銀行 2. 銀行 3. 銀行	1. 銀行 2. 銀行 3. 銀行	1. 銀行 2. 銀行 3. 銀行	約 [15] 分

【調査票】2. 普通自動車免許あり(1. 普通自動車免許あり) 3. 普通自動車免許あり(1. 普通自動車免許あり) 4. 普通自動車免許あり(1. 普通自動車免許あり) 5. 普通自動車免許あり(1. 普通自動車免許あり) 6. 普通自動車免許あり(1. 普通自動車免許あり) 7. 普通自動車免許あり(1. 普通自動車免許あり) 8. 普通自動車免許あり(1. 普通自動車免許あり) 9. 普通自動車免許あり(1. 普通自動車免許あり) 10. 普通自動車免許あり(1. 普通自動車免許あり)

世帯調査票(その1)



1. 移動実態並びに公共交通(バス)に関する意識調査の概要

1-2 調査票 (①世帯調査票)

3枚目

4枚目

あなたが外出時に困った時の対応などについてお聞きします

① 外出時に交通手段がなくて困る事がありますか (1つだけ)

1. 困る () 2. 困る () 3. そのままの2と3についてお答えください

② どのような目的で外出する時に困りますか (2つまで)

1. 通院 2. 買い物 3. 公共施設の利用 4. 通学 5. 通学 6. 遊び・趣味等 7. 習い事・塾 8. その他 (具体的に)

③ 困っている時は、どのようにしていますか (1つだけ)

1. 外出を控える 2. 家族・知人などに送迎してもらう 3. 不便だが、バスや鉄道などの公共交通を利用している 4. タクシーを利用している 5. 自転車・徒歩で移動している 6. その他 (具体的に)

III あなたのバスの利用についてお伺いします

① あなたの家族のどのくらいがバスを利用していますか (1つだけ)

1. 利用回数が多い () 2. 週に1-2回程度利用 () 3. 週に1-2回程度利用 () 4. 月に2-3回程度 () 5. 月に1回程度 () 6. ほとんど利用しない ()

② バス利用の時の移動目的は何ですか (2つまで)

1. 通院 2. 買い物 3. 公共施設の利用 4. 通学 5. 通学 6. 遊び・趣味等 7. 習い事・塾 8. その他 (具体的に)

③ 主に利用するバス停名を教えてください

1. 自宅の最寄りバス停名称 () 2. 目的地の最寄りバス停名称 ()

④ あなたが自宅から利用できるバスについて、どの程度満足されていますか (0項目それぞれ1つだけ)

次の1-8のそれぞれの項目について、満足状況を1-5で○を付けて下さい

1. 運行時刻について	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
2. 運行経路について	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
3. 運行時刻の便について	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
4. 運行時刻の便について	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
5. バス停までの距離、バス停からの距離	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
6. 乗車時間について	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
7. 利用目的のバス停までの乗降の便について	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
8. 運行時刻や乗降の便の便りやわかりやすさ	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない

⑤ あなたが自宅から利用できるバスにおいて、具体的に改善すべきと思うものの上3つを選んでください

なお、改善に伴って発生する新たな支出及び事業者や利用者の負担は問いません

1. 運行本数を増やす (夜間を除外)
2. 運行時刻を早める (始発を早く、終発を遅くする)
3. 運賃を安くする
4. 利用の仕方や地域別などによる多様な運賃制度を導入
5. 運行経路や発着地を見直す
6. バス同士の乗降との乗り継ぎ利便性を改善する
7. 自宅から目的地まで(行けから行け) 乗れるバスの導入
8. なかむらまちバスのように呼んだら乗れるバスの導入
9. 時刻表、路線図、運賃等の情報提供の充実
10. 運行時刻の利便性を向上させる
11. 低価格バスやフリーター、車イス乗り込み可能な改善
12. バス停施設を改善する (屋根やベンチ)
13. バス停付近に駐輪場や自転車を完備させる
14. その他 (具体的に)

上記1-14より3つを選んで番号を記入下さい

⑥ 満足/問題点が全て改善された場合、あなたがバスを利用する回数はどうなりますか (1つだけ)

1. ほぼ毎日利用 () 2. 週に1-2回程度利用 () 3. 週に1-2回程度利用 () 4. 月に2-3回程度 () 5. 月に1回程度 () 6. ほとんど利用しない ()

バスは住民生活を支える重要な公共交通手段ですが、マイカーの普及等により利用者は年々減少を続けています。市内に於けるバス路線は、運賃収入だけでは維持することができない。取年取年500万円程度の補助金を投入している状況にあります。これは住民一人当たり換算すると約4000円になります。このように現状を踏まえて、次のような問いにお答え下さい。

⑦ 路線内のバス交通のありかたについてどのようにお考えですか (1つだけ)

1. マイカー等の普及に際しては、現状のバス路線や便数を維持していくべき () 2. 今以上にバス交通の路線や便数を充実させて、バスの利便性を向上させるべき () 3. マイカー等の普及により、バスの路線や便数を縮小していくのはやむを得ない () 4. 乗合タクシー等の新たな公共交通サービスを確保していくべき ()

⑧ 上記の「問5」で「1」または「2」を回答された方にお聞きします

① 自分あるいは家族が利用しているから () 2. 乗降利用はしていないが、使いたいときに無いと困るから () 3. 地域の高齢者や学生などマイカーを利用できない人にとって必要だから () 4. マイカー利用にならず、地域に対する負担が少なくなるから () 5. 今利用していないが、将来的には自分も利用することと考えると考えられるから ()

⑨ バス交通を維持・充実させていくためには、費用が必要ですが、その費用負担についてどのような方法が望ましいとお考えですか (1つだけ)

1. 行政(税金)で不足分を負担する () 2. 地域(市町村や企業など)で不足分を負担する () 3. バス利用者(乗客)に不足分を負担する () 4. 行政(税金)と地域(市町村や企業など)で不足分を負担する () 5. 行政(税金)とバス利用者(乗客)に不足分を負担する () 6. 地域(市町村や企業など)とバス利用者(乗客)に不足分を負担する () 7. 行政(税金)と地域(市町村や企業など)とバス利用者(乗客)に不足分を負担する () 8. 現在、行政や利用者が負担している金額以上の負担はすべきではない () 9. その他 (具体的に) ()

IV ご意見・公共交通の維持や利用促進に関して、アイデアなどがあればお書き下さい

公共交通(バス)を将来にわたって維持・確保するためのアイデアやご意見、バス利用者を増やすためのアイデアやご意見、バスについて感想を感じていること等について、ご自由にお書き下さい。

以上で世帯主用アンケートは終わります。ご協力ありがとうございました。

本アンケートにお答えいただきました方に、抽選で100名様に図書カード(500円分)をお送りいたします。抽選におきましては、お答えいただきました全ての方を対象としておりますので、是非ともご家族の方(中学生以上)につきましても、「ご家族アンケート」にお答えいただきますようお願いいたします。

【抽選をご希望の方はご住所氏名をお書き下さい。以下の情報は抽選への発送目的以外には利用いたしません】

〒 高知市 番地 丁目 番 号 氏名

回答者の発表は、回答カードの再送をもってかえさせていただきます。

世帯調査票(その2)



1. 移動実態並びに公共交通(バス)に関する意識調査の概要

1-2 調査票 (②個人調査票)

1枚目

2枚目

ご家族アンケート (世帯主以外で中学生以上のご家族の方がお答え下さい)

I あなたご自身のこと等についてお聞きします

① あなたの年齢はおいくつですか (満年齢でお答えください)

1. 歳 ()

② あなたの性別はどちらですか (1つだけ)

1. 男 () 2. 女 ()

③ あなたの職業は何ですか (1つだけ)

1. 自営業 2. 会社員・団体職員 3. 公務員 4. 家事従事者 5. パート・アルバイト 6. 中学生 7. 高校生 8. 無職 9. その他 ()

④ あなたご自身が持っている運転免許について (該当するもの全てに○)

1. 普通自動車免許 () 2. 普通自動車免許(種別) () 3. 軽自動車免許(普通型) () 4. 運転免許なし ()

⑤ あなたご自身が自由に利用できる自動車、バイク、自転車等がありますか (該当するもの全てに○)

1. 自動車 () 2. バイク () 3. 自転車 ()

⑥ あなたご自身の車の運転免許はお持ちですか (1つだけ)

1. 運転免許を持っている () 2. 持っていない ()

⑦ あなたの普段の生活のなかでのお出かけの目的別に、主な行き先、手段、回数、時間帯についてお聞きします

次の1-8のそれぞれのお出かけの目的についてお答え下さい

お出かけの目的	1. 行き先	2. 手段	3. 回数	4. 時間帯	5. 利用頻度
① 通院	1. 自宅から近い () 2. 自宅から遠い () 3. その他 ()	1. 徒歩 () 2. バイク () 3. 自転車 () 4. 自動車 () 5. その他 ()	1. 毎日 () 2. 週に1-2回 () 3. 週に1回 () 4. 月に1回 () 5. その他 ()	1. 平日 () 2. 平日・土曜 () 3. 平日・土曜・日曜 () 4. その他 ()	約 2 0 5 分
② 通学	1. 自宅から近い () 2. 自宅から遠い () 3. その他 ()	1. 徒歩 () 2. バイク () 3. 自転車 () 4. 自動車 () 5. その他 ()	1. 毎日 () 2. 週に1-2回 () 3. 週に1回 () 4. 月に1回 () 5. その他 ()	1. 平日 () 2. 平日・土曜 () 3. 平日・土曜・日曜 () 4. その他 ()	約 1 5 分
③ 通院	1. 自宅から近い () 2. 自宅から遠い () 3. その他 ()	1. 徒歩 () 2. バイク () 3. 自転車 () 4. 自動車 () 5. その他 ()	1. 毎日 () 2. 週に1-2回 () 3. 週に1回 () 4. 月に1回 () 5. その他 ()	1. 平日 () 2. 平日・土曜 () 3. 平日・土曜・日曜 () 4. その他 ()	約 1 5 分
④ 買い物・付帯的用途	1. 自宅から近い () 2. 自宅から遠い () 3. その他 ()	1. 徒歩 () 2. バイク () 3. 自転車 () 4. 自動車 () 5. その他 ()	1. 毎日 () 2. 週に1-2回 () 3. 週に1回 () 4. 月に1回 () 5. その他 ()	1. 平日 () 2. 平日・土曜 () 3. 平日・土曜・日曜 () 4. その他 ()	約 1 5 分
⑤ 遊び・娯楽	1. 自宅から近い () 2. 自宅から遠い () 3. その他 ()	1. 徒歩 () 2. バイク () 3. 自転車 () 4. 自動車 () 5. その他 ()	1. 毎日 () 2. 週に1-2回 () 3. 週に1回 () 4. 月に1回 () 5. その他 ()	1. 平日 () 2. 平日・土曜 () 3. 平日・土曜・日曜 () 4. その他 ()	約 1 5 分
⑥ 学校、福祉施設等	1. 自宅から近い () 2. 自宅から遠い () 3. その他 ()	1. 徒歩 () 2. バイク () 3. 自転車 () 4. 自動車 () 5. その他 ()	1. 毎日 () 2. 週に1-2回 () 3. 週に1回 () 4. 月に1回 () 5. その他 ()	1. 平日 () 2. 平日・土曜 () 3. 平日・土曜・日曜 () 4. その他 ()	約 1 5 分
⑦ 銀行、郵便局、散歩等	1. 自宅から近い () 2. 自宅から遠い () 3. その他 ()	1. 徒歩 () 2. バイク () 3. 自転車 () 4. 自動車 () 5. その他 ()	1. 毎日 () 2. 週に1-2回 () 3. 週に1回 () 4. 月に1回 () 5. その他 ()	1. 平日 () 2. 平日・土曜 () 3. 平日・土曜・日曜 () 4. その他 ()	約 1 5 分

⑧ あなたが自宅から利用できるバスについて、どの程度満足されていますか (0項目それぞれ1つだけ)

次の1-8のそれぞれの項目について、満足状況を1-5で○を付けて下さい

1. 運行時刻について	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
2. 運行経路について	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
3. 運行時刻の便について	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
4. 運行時刻の便について	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
5. バス停までの距離、バス停からの距離	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
6. 乗車時間について	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
7. 利用目的のバス停までの乗降の便について	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない
8. 運行時刻や乗降の便の便りやわかりやすさ	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満	5. わからない

⑨ あなたが自宅から利用できるバスにおいて、具体的に改善すべきと思うものの上3つを選んでください

なお、改善に伴って発生する新たな支出及び事業者や利用者の負担は問いません

1. 運行本数を増やす (夜間を除外)
2. 運行時刻を早める (始発を早く、終発を遅くする)
3. 運賃を安くする
4. 利用の仕方や地域別などによる多様な運賃制度を導入
5. 運行経路や発着地を見直す
6. バス同士の乗降との乗り継ぎ利便性を改善する
7. 自宅から目的地まで(行けから行け) 乗れるバスの導入
8. なかむらまちバスのように呼んだら乗れるバスの導入
9. 時刻表、路線図、運賃等の情報提供の充実
10. 運行時刻の利便性を向上させる
11. 低価格バスやフリーター、車イス乗り込み可能な改善
12. バス停施設を改善する (屋根やベンチ)
13. バス停付近に駐輪場や自転車を完備させる
14. その他 (具体的に)

上記1-14より3つを選んで番号を記入下さい

⑩ 満足/問題点が全て改善された場合、あなたがバスを利用する回数はどうなりますか (1つだけ)

1. ほぼ毎日利用 () 2. 週に1-2回程度利用 () 3. 週に1-2回程度利用 () 4. 月に2-3回程度 () 5. 月に1回程度 () 6. ほとんど利用しない ()

個人調査票(その1)



1-2 調査票 (②個人調査票)

3
枚目

個人調査票(その2)

バスは住民生活を支える重要な公共交通手段ですが、マイカーの普及等により利用者は年々減少を続けています。町内におけるバス路線は、運賃収入だけでは維持することができず、町が年間6,500万円程度の補助金を投入している状況にあります。これは住民一人当たり換算すると約4,900円になります。このみなさんのお考えを伺って、次からの問いにお答え下さい。

問6. 黒潮町内のバス交通のありかたについてどのようにお考えですか (1つだけ○)

1. マイカー等の普及に問わず、現状のバス路線や便数を維持していくべき	→問6へ
2. 今以上にバス交通の路線や便数を充実させて、バスの利用促進を図るべき	→問7へ
3. マイカー等の普及により、バスの路線や便数を削減していくのはやむを得ない	
4. 集合タクシー等の新たな公共交通サービスを開発していくべき	
5. その他	

問6. 上記の「問5」で「1」または「2」を回答された方にお聞きします
どのような理由でバスを維持・充実させるべきとお考えですか (1つだけ○)

1. 自分あるいは家族が利用しているから
2. 普段利用していないが、使いたいときに無いと困るから
3. 地域の高齢者や学生などマイカーを利用できない人にとって必要だから
4. マイカー利用に比べて、環境に対する負担が少ないから
5. 今は利用していないが、将来的には自分も利用することになると考えられるから
6. その他

問7. バス交通を維持・充実させていくためには、費用が必要ですが、その費用負担についてどのような方法が望ましいとお考えですか (1つだけ○)

1. 行政(税金)で不足分を負担する
2. 地域(店舗など)や企業などが不足分を負担する
3. バス利用者(運賃に上乗せ)で不足分を負担する
4. 行政(税金)と地域(店舗など)や企業などが不足分を負担する
5. 行政(税金)とバス利用者(運賃に上乗せ)で不足分を負担する
6. 地域(店舗など)や企業などが不足分を負担する
7. 行政(税金)と地域(店舗など)や企業などがバス利用者(運賃に上乗せ)の両方で不足分を負担する
8. 現在、行政が利用者が負担している金額以上の負担はできません
9. 利用者の運賃だけで維持する。維持できないのであれば路線廃止もやむを得ない
10. その他

III ご意見・公共交通の維持や利用促進に関して、アイデアなどがあればお書き下さい

公共交通(バス)を将来にわたって維持・確保するためのアイデアやご意見、バス利用者を増やす為のアイデアやご意見、バスについて重視していること等について、ご自由にお書き下さい。

以上で世帯主用アンケートは終わりです。ご協力ありがとうございました。

本アンケートにお答えいただきました方に、抽選で100名様に図書カード(500円分)をお送りします。

抽選につきましては、お答えいただきました全ての方を対象としておりますので、是非とも他のご家族の方(中学生以上)につきましても、「ご家族アンケート」にお答えいただきますようお願いいたします。

【抽選をご希望の方は「世帯主用アンケート」の最後に、ご住所と氏名をお書き下さい。】



1-3 配布及び回収の状況

配布・回収状況

○黒潮町全体での配布・回収状況は以下のとおり。

- ・配布数 5,522世帯
- ・回収数
世帯調査票: 1,243世帯
個人調査票: 2,574人
- ・回収率は 22.5%

○アンケート配布内容は以下のとおり



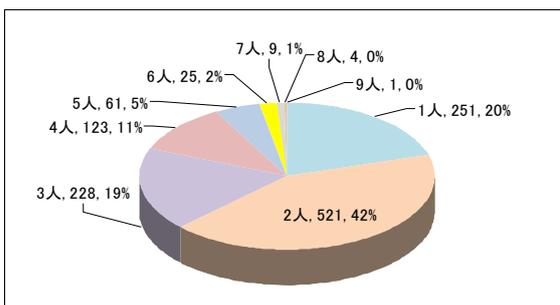


2. 世帯票の集計

世帯票
集計

2-1. 調査世帯の構成人数

○1世帯あたりの家族数は、「2人」が最も多く42%、次いで「1人」が20%となっており、2人以下の世帯が60%を上回る。
○平均家族数は、2.49人/世帯である。



平均 2.49人/世帯

	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人	9人	無回答	合計
度数	251	521	228	123	61	25	9	4	1	12	1,243
構成比1	20.2%	41.9%	18.3%	10.5%	4.9%	2.0%	0.7%	0.3%	0.1%	1.0%	100.0%
構成比2	20.4%	42.3%	18.5%	10.6%	5.0%	2.0%	0.7%	0.3%	0.1%		

世帯の人数



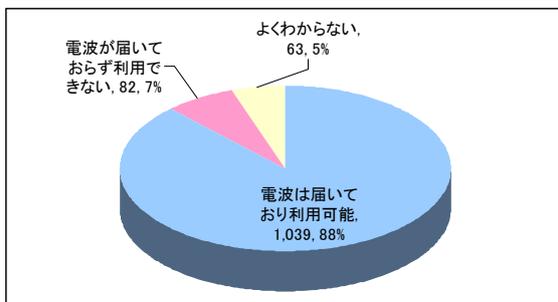
2. 世帯票の集計

世帯票
集計

2-2. IT環境に関する状況

携帯電話、インターネット

○携帯電話の利用に関しては、88%が「電波は届いており利用可能」としているが、7%の人は、「利用できない」としている。

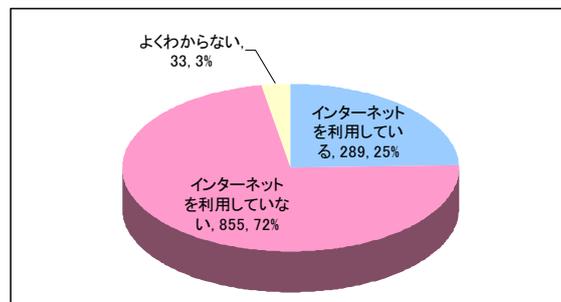


	電波は届いており利用可能	電波が届いておらず利用できない	よくわからない	無回答	合計
度数	1,039	82	63	59	1,243
構成比1	83.6%	6.6%	5.1%	4.7%	100.0%
構成比2	87.8%	6.9%	5.3%		

携帯電話の利用の可否

インターネットの利用

○インターネットの利用は25%にとどまり、インターネットをまだ利用していない世帯が73%を占めている。



	インターネットを利用している	インターネットを利用していない	よくわからない	無回答	合計
度数	289	855	33	66	1,243
構成比1	23.3%	68.8%	2.7%	5.3%	100.0%
構成比2	24.6%	72.6%	2.8%		



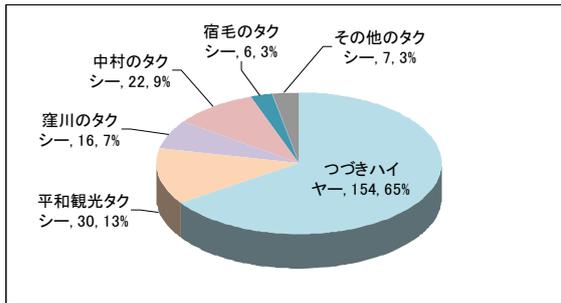
2-3. 利用可能な交通手段(1)

タクシーの利用



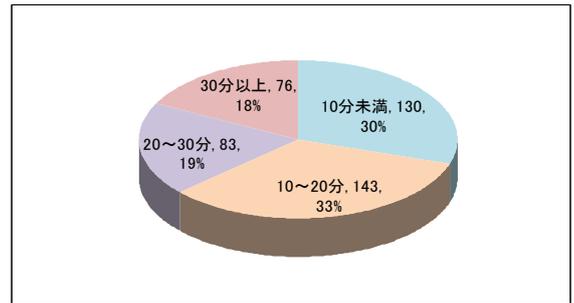
主に利用されるタクシー会社

○普段、主に利用しているタクシー会社としては、入野の「つづきハイヤー」が65%で最も多く、次いで鈴、入野の「平和観光タクシー」が13%となっている。
○町外のタクシーも



タクシー到着までの時間

○タクシーの到着時間で最も多いのは、「10～20分」の33%、次いで「10分未満」の30%である。
○到着時間の平均値は、15.1分である。



平均 15.1分

	10分未満	10～20分	20～30分	30分以上	無回答	合計
度数	130	143	83	76	811	1,243
構成比1	10.5%	11.5%	6.7%	6.1%	65.2%	100.0%
構成比2	30.1%	33.1%	19.2%	17.6%		



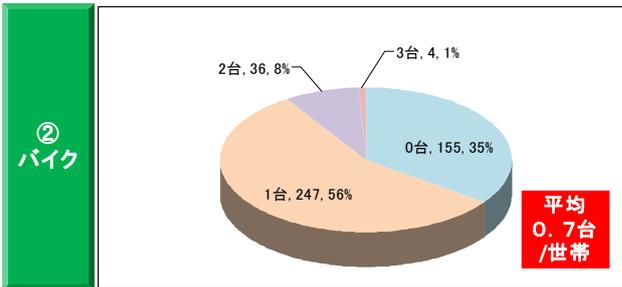
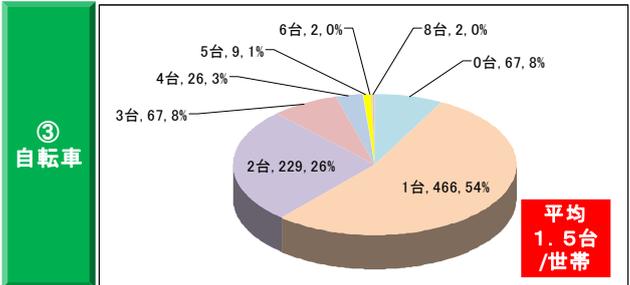
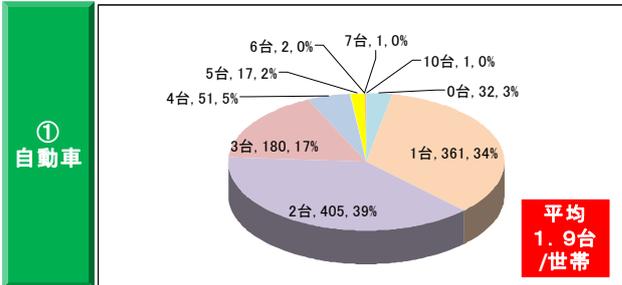
2-3. 利用可能な交通手段(2)

世帯保有の交通手段



世帯で保有している交通手段

○世帯で保有している交通手段としては、自動車が平均1.9台/世帯と最も多く、次いで自転車の1.5台/世帯となっている。
○バイクの保有率は0.7台/世帯で、世帯に1.0台未満となっている。



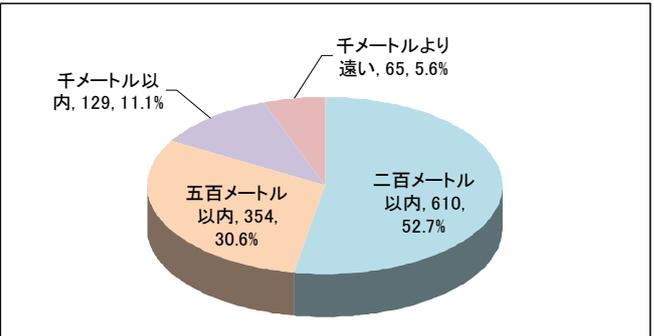


2-4. バスの利用について(1)

バス停、バス利用

自宅から最も近いバス停までの距離

○バス停までの距離は、「200m以内」が最も多く53%、次いで「500m以内」が31%を占めるが、500mを超える世帯も17%存在する。
 ○右表から、高齢者の歩行速度を概ね60m/分程度と考えれば、500mの歩行には8.3分を要する。高齢者の場合、歩行時間の増加は転倒リスクの上昇につながるのと指摘もあり、高齢者の徒歩によるバス停到達は500m程度を上限とすることが適当と考えられる。



	二百メートル以内	五百メートル以内	千メートル以内	千メートルより遠い	無回答	
度数	610	354	129	65	85	1,243
構成比1	49.1%	28.5%	10.4%	5.2%	6.8%	100.0%
構成比2	52.7%	30.6%	11.1%	5.6%		

①一般的な高齢者の5m歩行所要時間

年齢(歳)	できるだけ速く歩いたとき		普段の速さで歩いたとき	
	男性(秒)	女性(秒)	男性(秒)	女性(秒)
65～69	1.5～3.1	1.8～3.7	3.2～5.0	3.5～5.5
70～74	1.8～3.6	2.2～4.4	3.5～5.6	4.0～6.8
75～79	2.1～4.1	2.6～5.1	3.8～6.2	4.5～8.1
80～84	2.4～4.6	3.0～5.8	4.1～6.8	5.0～9.4
85～89	2.7～5.1	3.4～6.5	4.4～7.4	5.5～10.7

※東京都老人総合研究所による高齢者歩行速度の目安

<http://www.tmg.or.jp/J-TMI6/kouenkai/koza/6ikoza.1.html>

②上記の平均値

年齢(歳)	できるだけ速く歩いたとき		普段の速さで歩いたとき	
	男性(秒)	女性(秒)	男性(秒)	女性(秒)
65～69	2.30	2.75	4.10	4.50
70～74	2.70	3.30	4.55	5.40
75～79	3.10	3.85	5.00	6.30
80～84	3.50	4.40	5.45	7.20
85～89	3.90	4.95	5.90	8.10

②歩行速度(m/min)

年齢(歳)	できるだけ速く歩いたとき		普段の速さで歩いたとき	
	男性	女性	男性	女性
65～69	130.4	109.1	73.2	66.7
70～74	111.1	90.9	65.9	55.6
75～79	96.8	77.9	60.0	47.6
80～84	85.7	68.2	55.0	41.7
85～89	76.9	60.6	50.8	37.0

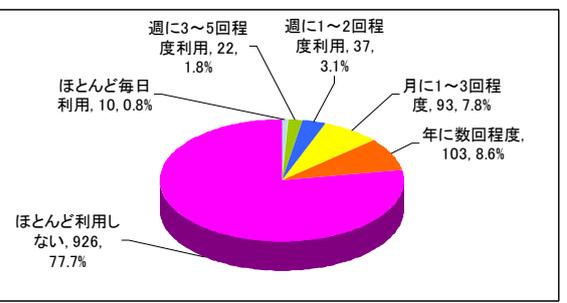


2-4. バスの利用について(2)

バスを利用しない理由

家族合計での路線バス利用頻度

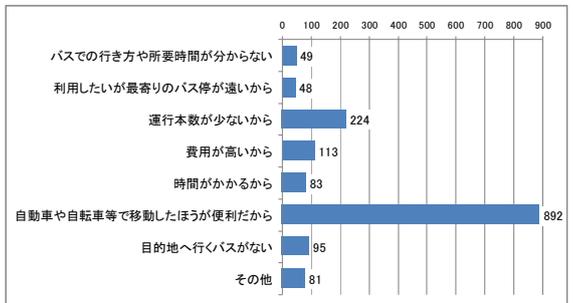
○バスの利用頻度では、「ほとんど利用しない」が78%を占め、最も多い。
 ○また「ほとんど毎日」「週に3～5回程度」「週に1～2回程度」利用しているのは、合計でも6%程度に過ぎない。



	ほとんど毎日利用	週に3～5回程度利用	週に1～2回程度利用	月に1～3回程度	年に数回程度	ほとんど利用しない	無回答	合計
度数	10	22	37	93	103	926	52	1,243
構成比1	0.8%	1.8%	3.0%	7.5%	8.3%	74.5%	4.2%	100.0%
構成比2	0.8%	1.8%	3.1%	7.8%	8.6%	77.7%		

路線バスを利用しない理由

○バスを利用しない理由としては、「自動車や自転車で移動の方が便利」が最も多く、次いで「運行本数が少ないから」、「費用が高いから」の順となっている。



	バスでの行き方や所要時間が分からない	利用したいが最寄りのバス停が遠いから	運行本数が少ないから	費用が高いから	時間がかかるから	自動車や自転車等で移動したほうが便利だから	目的地へ行くバスがない	その他	合計
度数	49	48	224	113	83	892	95	81	1,585
構成比	3.1%	3.0%	14.1%	7.1%	5.2%	56.3%	6.0%	5.1%	100.0%



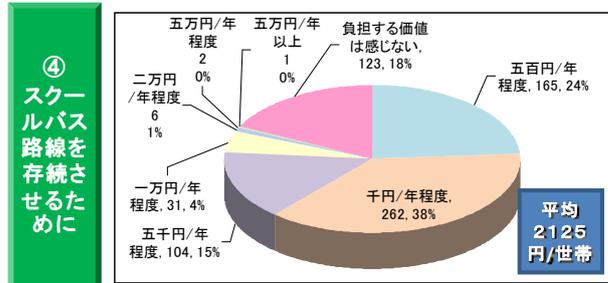
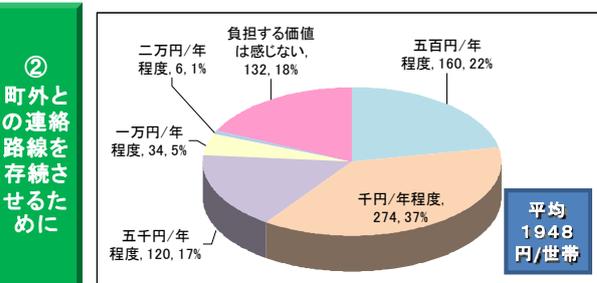
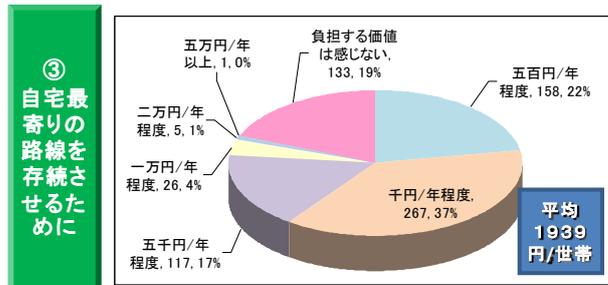
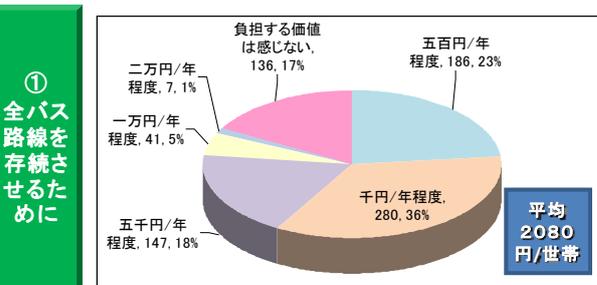
2-5. バスの価値について

可能負担意志額

世帯票集計

路線バスを存続させるために負担可能な額

○路線バスの存続のために負担可能な額は、①全バス路線維持～④スクールバス路線維持まで大きな傾向の変化はみられず、それぞれのケースにおける平均は、年間2,000円/世帯程度。
○どの路線維持の場合においても、「千円/年程度」以下の負担額が60%前後を占めている。
○どの路線維持の場合においても、「負担する価値は感じない」が17～19%を占めている。



3. 個人票の集計

3-1. 個人属性について(1)

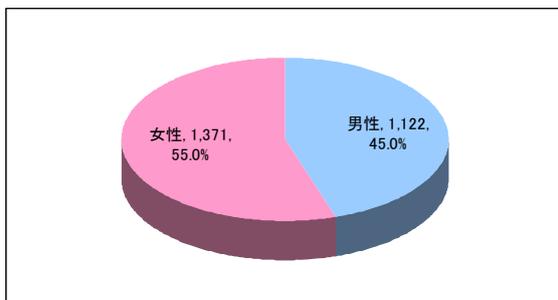
性別、年齢

個人票集計

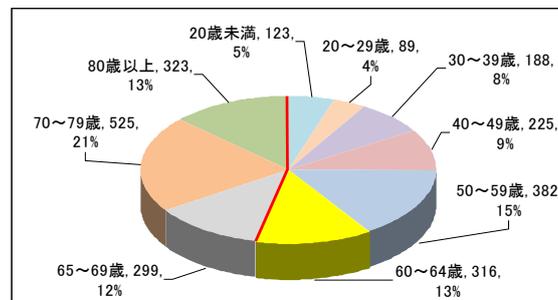
○「男性」45%、「女性」55%であり、やや女性が多い。

○65歳以上が47%と半数近くを占めており、そのなかでも「70～79歳」が21%と最も多い。

性別



年齢



	男性	女性	無回答	合計
度数	1,122	1,371	81	2,574
構成比1	43.6%	53.3%	3.1%	100.0%
構成比2	45.0%	55.0%		

	20歳未満	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～79歳	80歳以上	無回答	合計
度数	123	89	188	225	382	316	299	525	323	104	2,574
構成比1	4.8%	3.5%	7.3%	8.7%	14.8%	12.3%	11.6%	20.4%	12.5%	4.0%	100.0%
構成比2	5.0%	3.6%	7.6%	9.1%	15.5%	12.8%	12.1%	21.3%	13.1%		

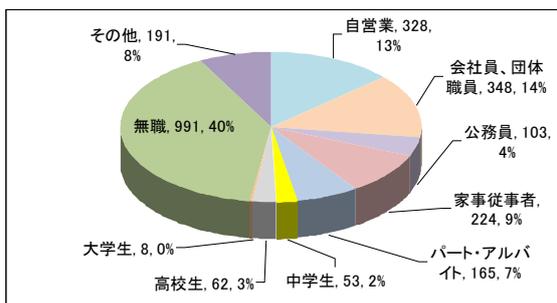


3-1. 個人属性について(2)

職業、免許保有

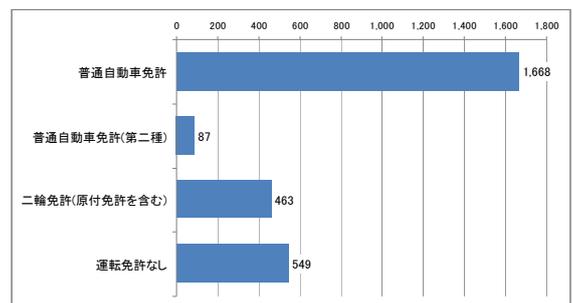
個人票集計

○「無職」が40%で最も多く、次いで「会社員、団体職員」が14%、「自営業」が13%となっている。



	自営業	会社員、団体職員	公務員	家事従事者	パート・アルバイト	中学生	高校生	大学生	無職	その他	無回答	合計
度数	328	348	103	224	165	53	62	8	991	191	101	2,574
構成比1	12.7%	13.5%	4.0%	8.7%	6.4%	2.1%	2.4%	0.3%	38.5%	7.4%	3.9%	100.0%
構成比2	13.3%	14.1%	4.2%	9.1%	6.7%	2.1%	2.5%	0.3%	40.1%	7.7%		

○「普通自動車免許」の保有数が最も多く、次いで「二輪免許(原付免許含む)」である。



	普通自動車免許	普通自動車免許(第二種)	二輪免許(原付免許を含む)	運転免許なし	合計
度数	1,668	87	463	549	2,767
構成比	60.3%	3.1%	16.7%	19.8%	

職業

運転免許の保有

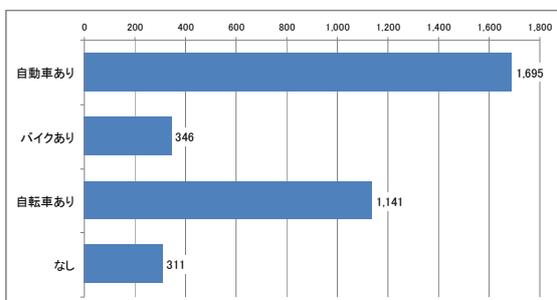


3-1. 個人属性について(3)

利用可能交通手段、携帯電話の保有

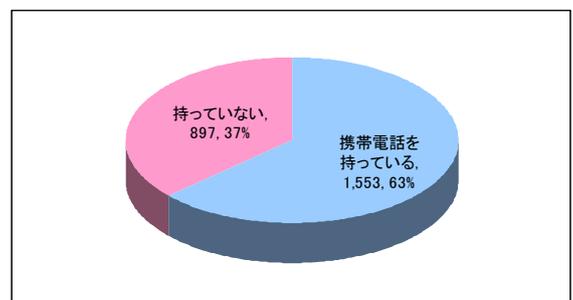
個人票集計

○「自動車あり」が49%、「自転車あり」が33%である。
○交通手段を持たないのは約9%程である。



	自動車あり	バイクあり	自転車あり	なし	合計
度数	1,695	346	1,141	311	3,493
構成比	48.5%	9.9%	32.7%	8.9%	

○37%の人が「携帯電話を持っていない」と答えている。



	携帯電話を持っている	持っていない	無回答	合計
度数	1,553	897	124	2,574
構成比1	60.3%	34.8%	4.8%	100.0%
構成比2	63.4%	36.6%		

自由に利用できる交通手段の有無

携帯電話の保有

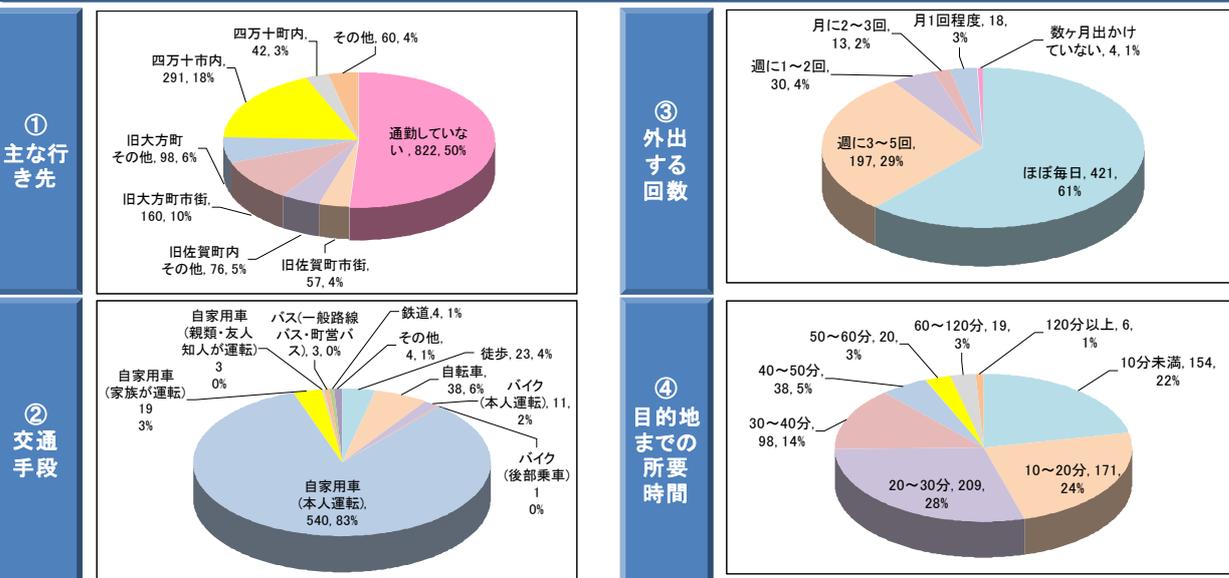


3-2. 目的別の外出状況について(1)

通勤目的

- 通勤目的の外出の合計は49%であり、「四万十市内」が18%と最も多い。
- 交通手段は、「自家用車(本人運転)」が83%と最も多く、次いで「自転車」が6%となっている。
- 外出回数は、「ほぼ毎日」が61%である。
- 目的地までの所要時間は、「20～30分」が28%と最も多い。

通勤目的の外出の状況

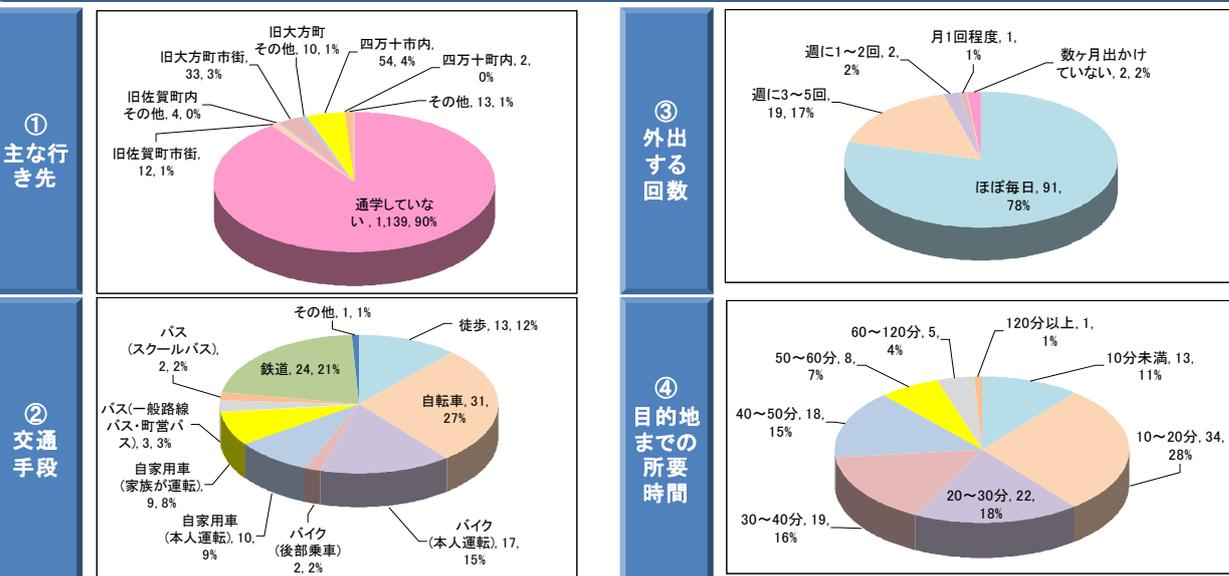


3-2. 目的別の外出状況について(2)

通学目的

- 通学目的の外出の合計は10%であり、「四万十市内」が4%と最も多い。
- 交通手段は、「自転車」が27%と最も多く、次いで「バイク(本人運転)」が15%となっている。
- 外出回数は、「ほぼ毎日」が78%である。
- 目的地までの所要時間は、「10～20分」が28%と最も多い。

通学目的の外出の状況





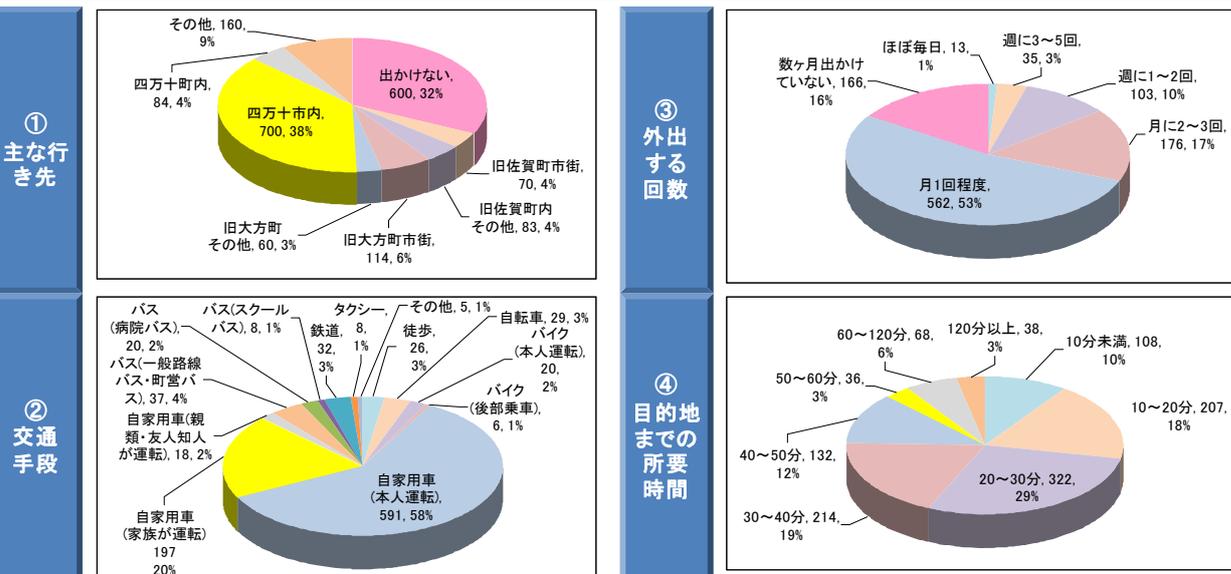
3-2. 目的別の外出状況について(3)

通院目的

個人票集計

- 通院目的の外出の合計は68%であり、「四万十市内」が38%と最も多い。
- 交通手段は、「自家用車(本人運転)」が58%と最も多く、次いで「自家用車(家族が運転)」が20%となっている。
- 外出回数は、「月に1回程度」が53%である。
- 目的地までの所要時間は、「20～30分」が29%と最も多い。

通院目的の外出の状況



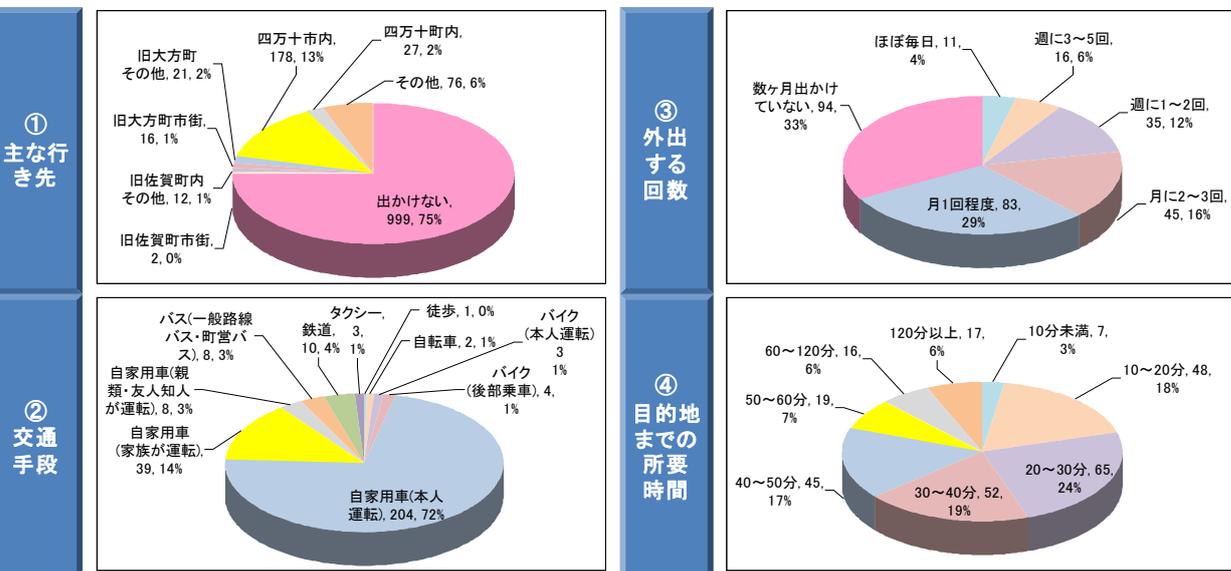
3-2. 目的別の外出状況について(4)

見舞・看護目的

個人票集計

- 見舞・看護目的の外出の合計は25%であり、「四万十市内」が13%と最も多い。
- 交通手段は、「自家用車(本人運転)」が72%と最も多く、次いで「自家用車(家族が運転)」が14%となっている。
- 外出回数は、「月に1回程度」が29%である。
- 目的地までの所要時間は、「20～30分」が24%と最も多い。

見舞・看護目的の外出の状況





3-2. 目的別の外出状況について(5)

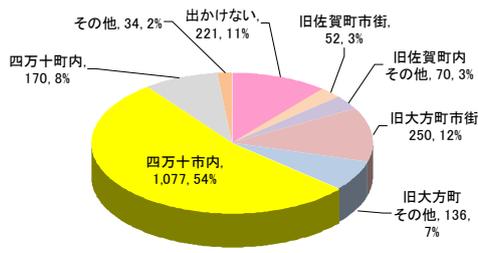
買い物目的

個人票集計

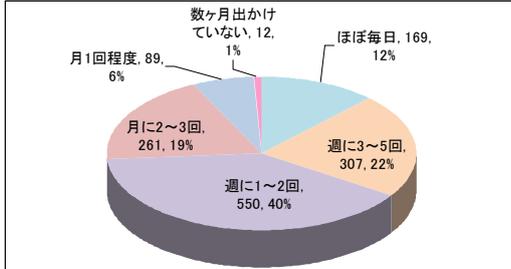
- 買い物目的の外出の合計は89%であり、「四万十市内」が54%と最も多い。
- 交通手段は、「自家用車(本人運転)」が69%と最も多く、次いで「自家用車(家族が運転)」が14%となっている。
- 外出回数は、「週に1~2回」が40%である。
- 目的地までの所要時間は、「20~30分」が30%と最も多い。

買い物目的の外出の状況

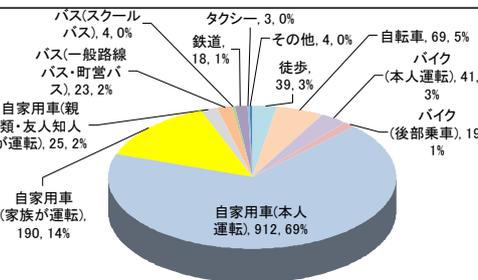
① 主な行き先



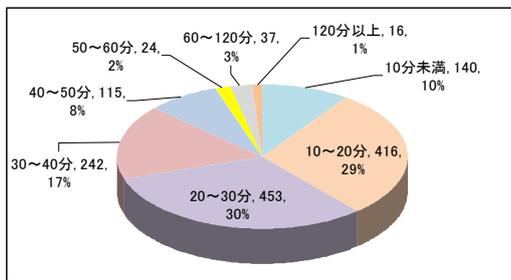
③ 外出する回数



② 交通手段



④ 目的地までの所要時間



3-2. 目的別の外出状況について(6)

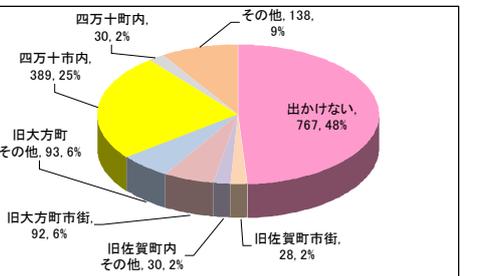
趣味・娯楽目的

個人票集計

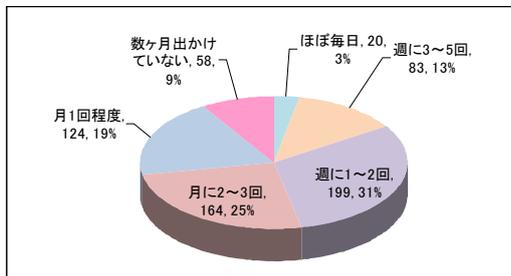
- 買い物目的の外出の合計は52%であり、「四万十市内」が25%と最も多い。
- 交通手段は、「自家用車(本人運転)」が72%と最も多く、次いで「自家用車(家族が運転)」が8%となっている。
- 外出回数は、「週に1~2回」が31%である。
- 目的地までの所要時間は、「20~30分」が26%と最も多い。

趣味・娯楽目的の外出の状況

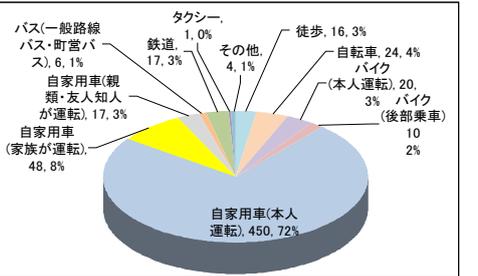
① 主な行き先



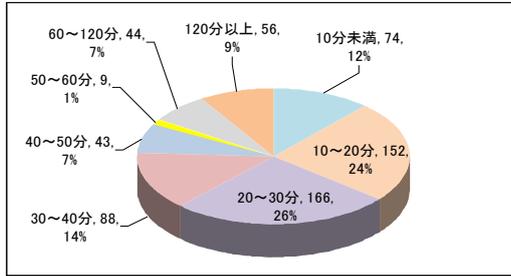
③ 外出する回数



② 交通手段



④ 目的地までの所要時間





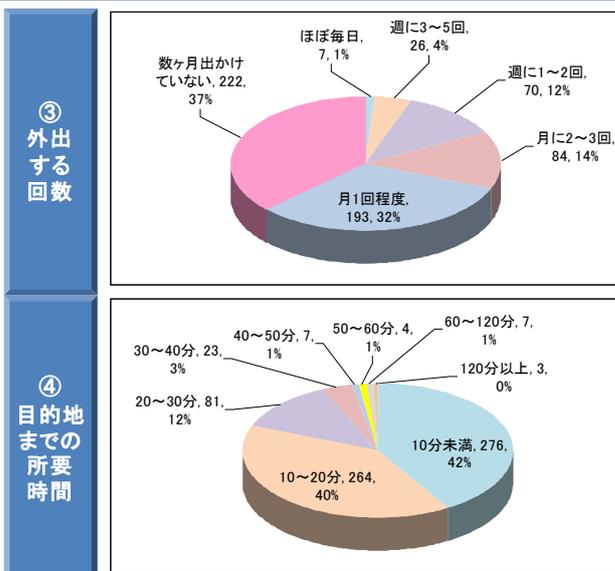
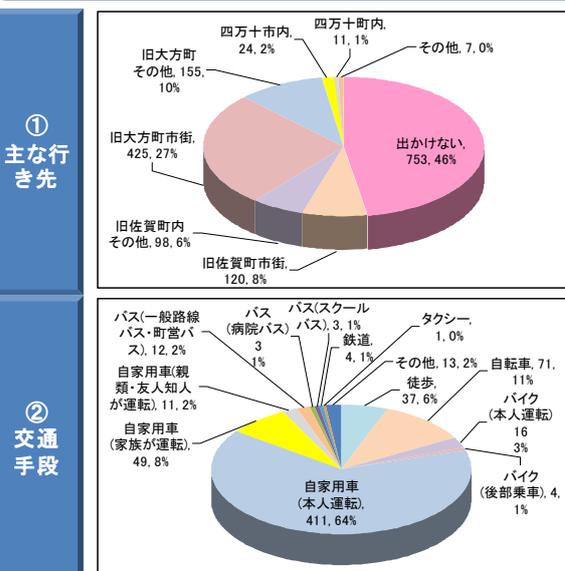
3-2. 目的別の外出状況について(7)

役場・福祉施設目的

個人票集計

- 役場・福祉施設目的の外出の合計は54%であり、「旧大方町市街」が27%と最も多い。
- 交通手段は、「自家用車(本人運転)」が64%と最も多く、次いで「自家用車(家族が運転)」が8%となっている。
- 外出回数は、「月1回程度」が32%である。
- 目的地までの所要時間は、「10分未満」が42%と最も多い。

役場・福祉施設目的の外出の状況



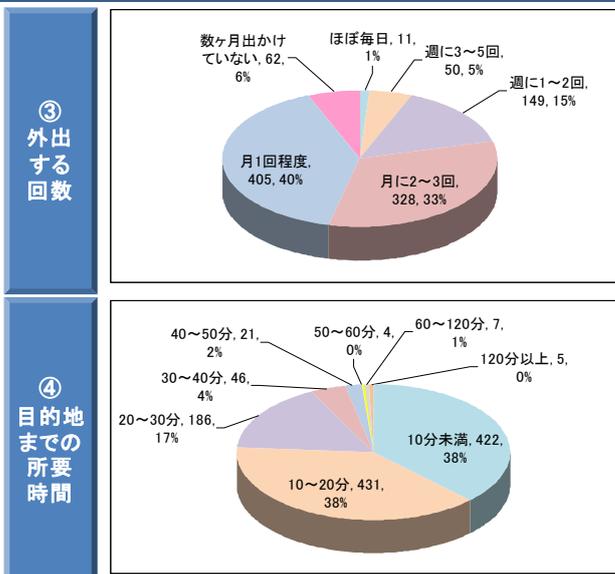
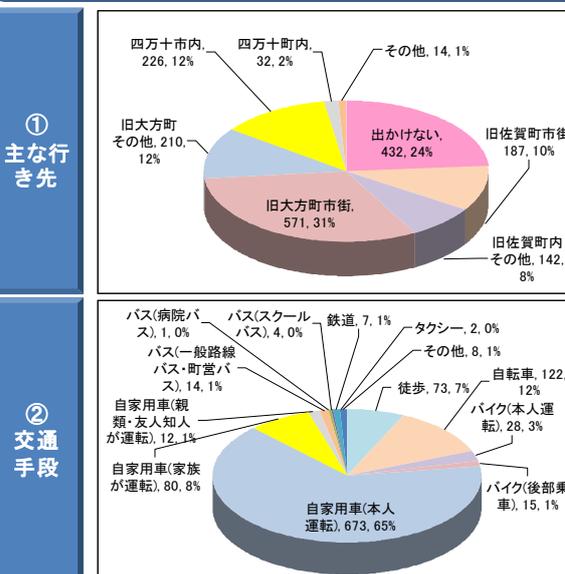
3-2. 目的別の外出状況について(8)

銀行・郵便局・農協目的

個人票集計

- 銀行・郵便局・農協目的の外出の合計は76%であり、「旧大方町市街」が31%と最も多い。
- 交通手段は、「自家用車(本人運転)」が65%と最も多く、次いで「自転車」が12%となっている。
- 外出回数は、「月1回程度」が40%である。
- 目的地までの所要時間は、「10~20分」が38%と最も多い。

銀行・郵便局・農協目的の外出の状況



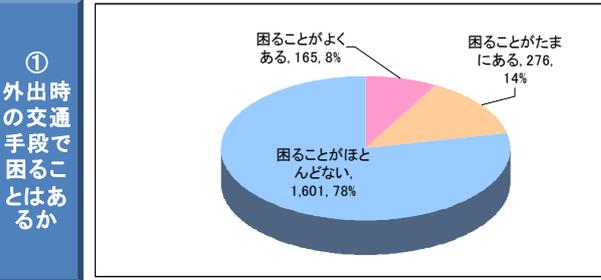


3-3. 外出において困ったときの対応(1)

①困ったことの有無

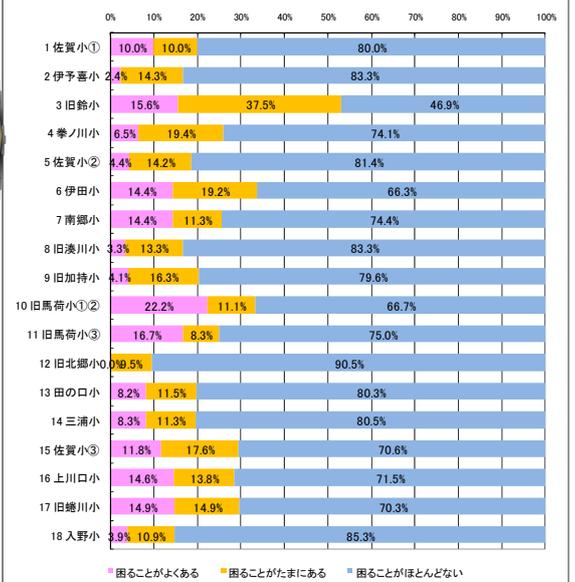
○外出時の交通手段で困ることについては、「困ることがほとんどない」が78%で最も多い。
 ○困ることが「よくある」「たまにある」の合計を地区別でみた場合には、旧鈴小学校地区が53.1%で突出して多く、次いで伊田小学校区、旧馬荷小学校区①②(馬荷地区)の順となっている。

外出において困ったときの対応



開催地区別でみる

集計単位(19地区)	WS開催地区(19地区)	国勢調査区(41地区)
1	①佐賀小学校区(その1)	熊ノ浦
2	②伊予喜小学校区	戸城原、市野々川、伊予喜、熊井、藤縄
3	③旧鈴小学校区	鈴
4	④拳ノ川小学校区	市野瀬、橋川、拳ノ川、奇稲、川奥、小黒ノ川、中ノ川
5	⑤佐賀小学校区(その2)	佐賀(の一部)、白浜
6	⑥伊田小学校区	田、伊田、有井川
7	⑦南郷小学校区	浮瀬、加持(の一部)
8	⑧旧湊川小学校区	奥湊川、口湊川
9	⑨旧加持小学校区	加持(の一部)
10	⑩旧馬荷小学校区(その1)	馬荷(の一部)
11	⑪旧馬荷小学校区(その2)	馬荷(の一部)
12	⑫旧馬荷小学校区(その3)	橋川
13	⑬旧北郷小学校区	加持川、大井川
14	⑭田ノ口小学校区	御坊畑、上田ノ口、下田ノ口
15	⑮三浦小学校区	田野瀬、出口
16	⑯佐賀小学校区(その3)	佐賀(の一部)
17	⑰上川口小学校区	上川口
18	⑱旧徳川小学校区	徳川
19	⑲入野小学校区	入野草味、入野浜の宮、入野町、入野万行、入野入野本村、入野錦野、入野芝

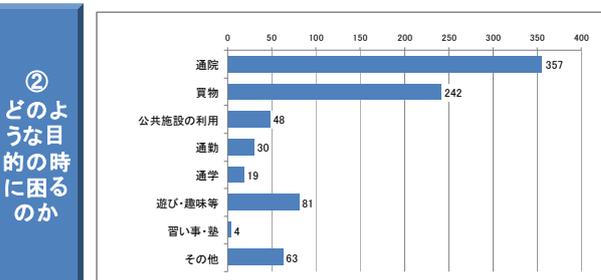


3-3. 外出において困ったときの対応(2)

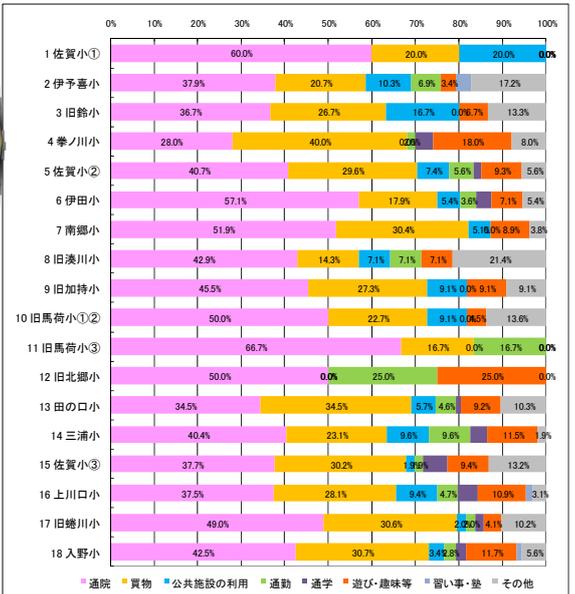
②困ったときの目的

○どのような目的のときに困っているかについては、「通院」、次いで「買物」の順番で、それ以外の目的では多くない。
 ○地区別にみた場合、通院で困ることが多いのは、旧馬荷小③(大方橋川)、佐賀小①(熊野浦)が60%を超えて多くなっている。買物の場合は、拳ノ川小が40%、田ノ口小が35%で多くなっている。

外出において困ったときの対応



開催地区別でみる





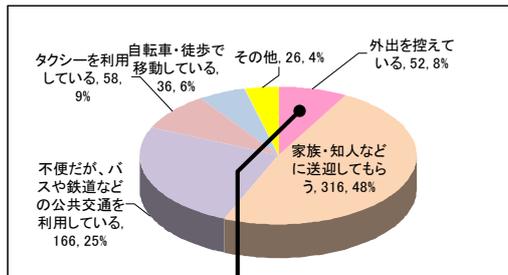
3-3. 外出において困ったときの対応(3)

③困ったときの対応

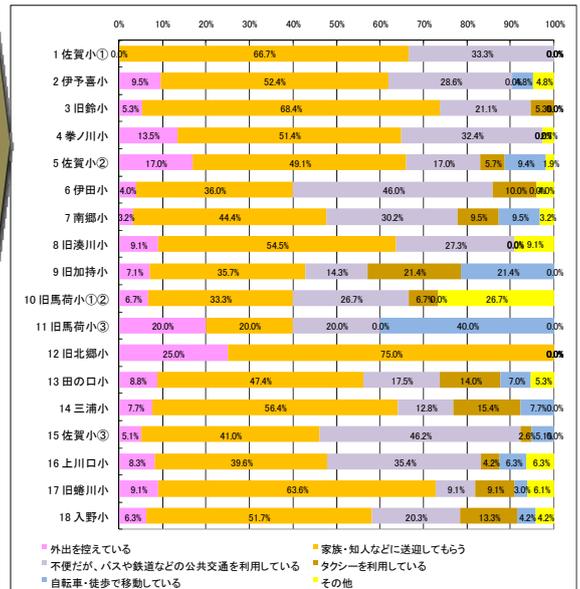
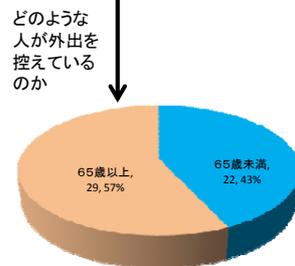
○困ったときは「家族・知人などに送迎してもらう」が48%と最も多い。
 ○「外出を控えている」を地区別にみた場合、旧北郷小(本谷、大屋式、大井川)、旧馬荷小③(大方橋川)が20%を超えて多くなっている。また外出を控える人の年齢構成は、65歳以上が約60%を占めている。

外出において困ったときの対応

③ 困ったときの対応



開催地区別でみると





4. バス利用に関する集計

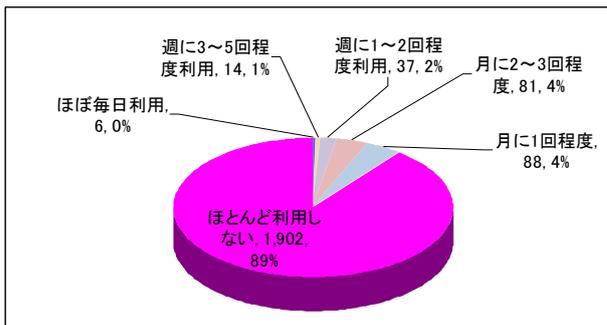
4-1. 普段のバス利用について

頻度、目的

バス
利用
集計

○利用回数では「ほとんど利用しない」が89%を占める。「ほぼ毎日利用」は1%に満たない。
○グループ計の利用目的は、「通院」が最も多く38%、次いで「買物」の22%、「遊び・趣味」の15%となる。

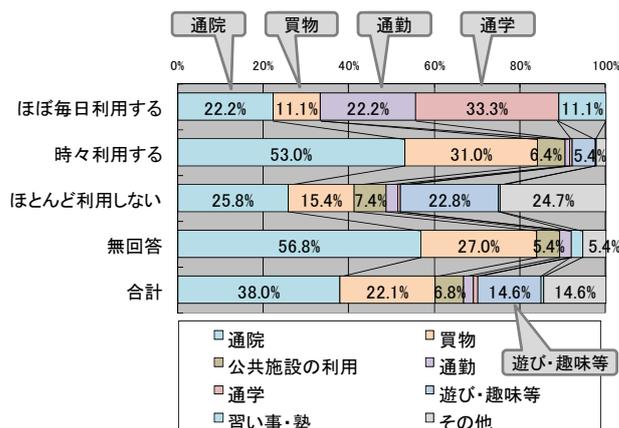
①利用回数



カテゴリー	グループ
ほぼ毎日利用	ほぼ毎日利用する
週に3~5回程度利用	ほぼ毎日利用する
週に1~2回程度利用	時々利用する
月に2~3回程度	時々利用する
月に1回程度	時々利用する
ほとんど利用しない	ほとんど利用しない
無回答	無回答

※)以降の集計では、利用回数の回答によって左表のようなグループ分けを行い、このグループごとの集計結果を示している。

②利用目的(2つまで選択)



普段のバス利用について



4. バス利用に関する集計

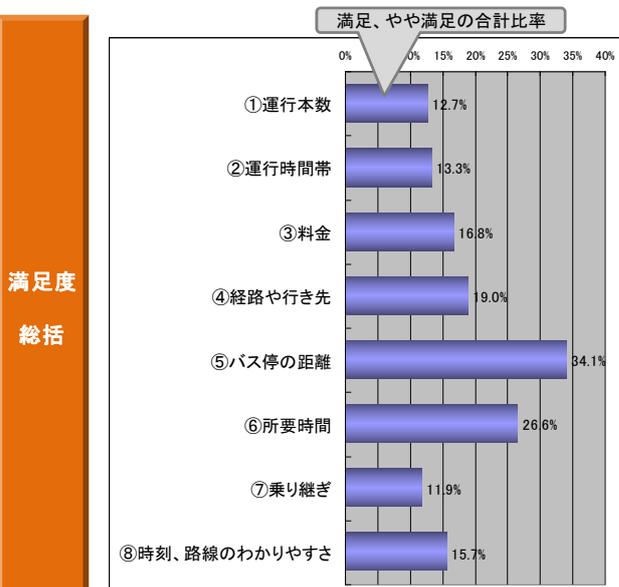
4-2. バス利用の満足度について(1)

密度、料金、経路

バス
利用
集計

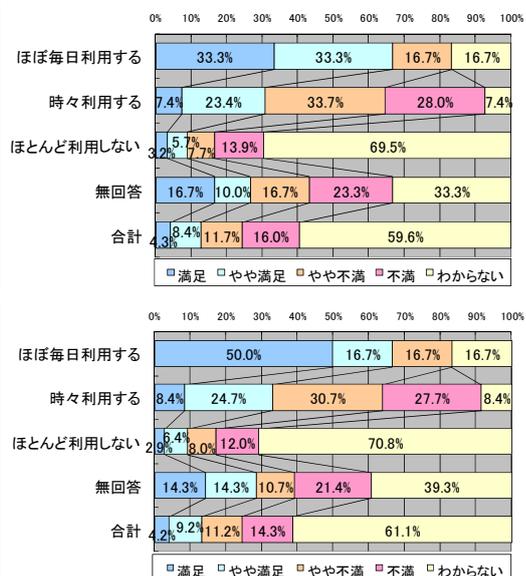
○全項目を通して最も満足度(「満足」「やや満足」の合計比率)が高いのは「バス停まで(から)の距離」で34.1%、逆に最も低いのは「乗り継ぎ」で11.9%である。(→満足度総括のグラフ)
○どの項目も、バスの利用頻度の低いグループほど満足度が低下する。(→各項目別のグラフ①~⑧)

バス利用における満足度



①
運行
本数

②
運行
時間帯





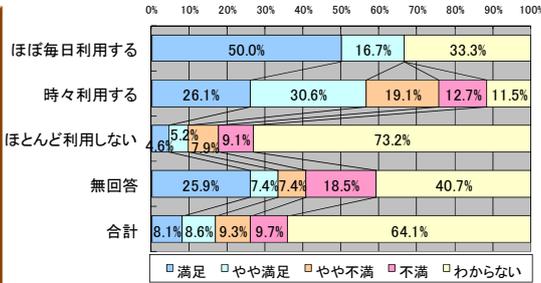
4-2. バス利用の満足度について(2)

密度、料金、経路

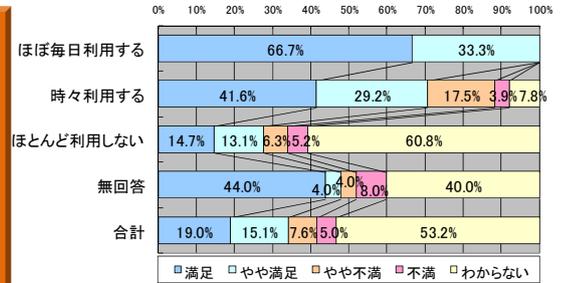
バス
利用
集計

バス利用における満足度

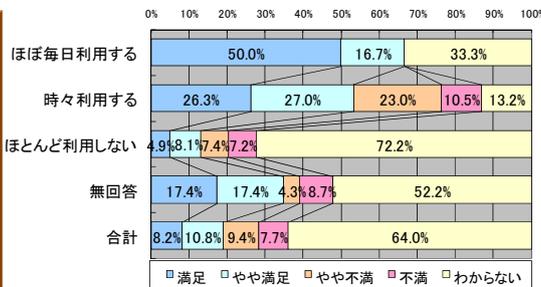
③
利用
料金



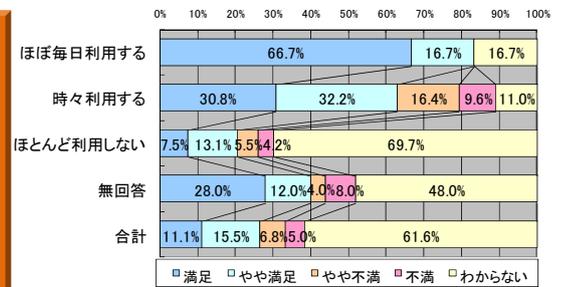
⑤
バス停
までの
距離



④
経路
や
行き先



⑥
所要
時間



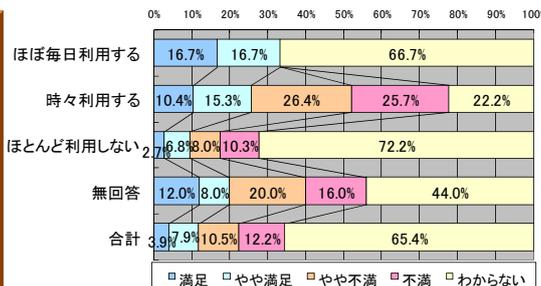
4-2. バス利用の満足度について(3)

乗り継ぎ、わかりやすさ

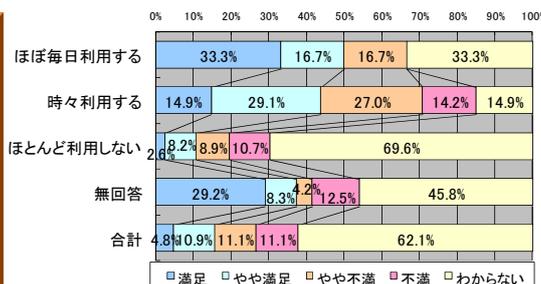
バス
利用
集計

バス利用における満足度

⑦
乗り
継ぎ



⑧
時刻表
や
路線図





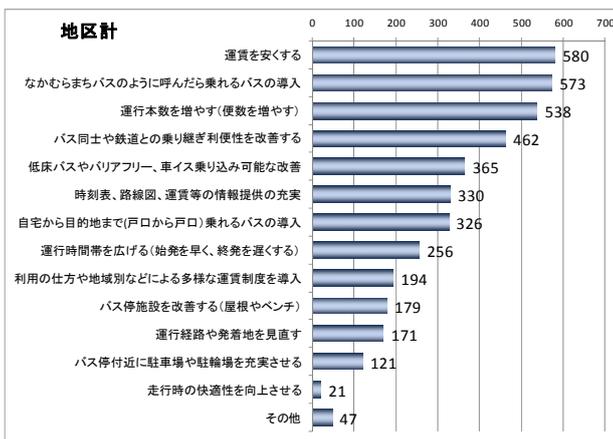
4-3. バスに関する改善の要望(1)

①地区別にみた回答傾向

バス
利用
集計

〇黒潮町全体でみた場合には、「運賃を安くする」(580)が最も多く、次いで「なかむらまちバスのようなデマンドバス」(573)、「運行本数を増やす」(538)の順となっている。

黒潮町全体での回答



集計単位 (18地区)	WS開催地区 (19地区)	国勢調査区 (41地区)
1	①佐賀小学校区(その1)	熊ノ浦
2	②伊与喜小学校区	不破原、市野々川、伊与喜、熊井、藤縄
3	③旧鈴小学校区	鈴
4	④拳ノ川小学校区	市野瀬、橋川、拳ノ川、荷福、川奥、小黒ノ川、中ノ川
5	⑤佐賀小学校区(その2)	佐賀(の一部)、白浜
6	⑥伊田小学校区	灘、伊田、有井川
7	⑦南郷小学校区	浮鞆、加持(の一部)
8	⑧旧湊川小学校区	奥湊川、口湊川
9	⑨旧加持小学校区	加持(の一部)
10	⑩旧馬荷小学校区(その1)	馬荷(の一部)
11	⑪旧馬荷小学校区(その2)	馬荷(の一部)
12	⑫旧馬荷小学校区(その3)	橋川
13	⑬旧北郷小学校区	加持川、大井川
14	⑭田ノ口小学校区	御坊畑、上田ノ口、下田ノ口
15	⑮三浦小学校区	田野浦、出口
16	⑯佐賀小学校区(その3)	佐賀(の一部)
17	⑰上川口小学校区	上川口
18	⑱旧嶽川小学校区	嶽川
18	⑲入野小学校区	入野早咲、入野浜の宮、入野町、入野万行、入野入野本村、入野錦野、入野芝

次ページからは上表の18地区
について改善要望の回答
を示しています

バスに関する改善点

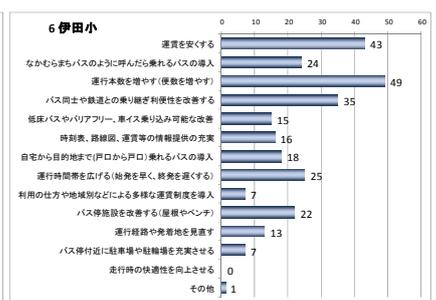
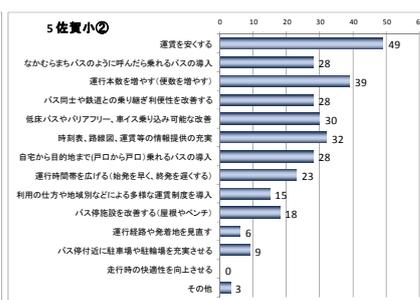
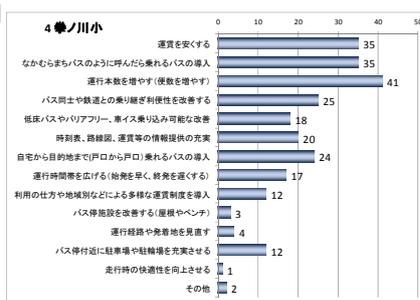
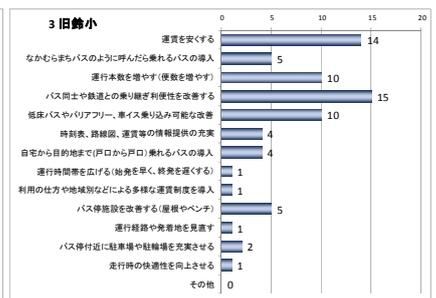
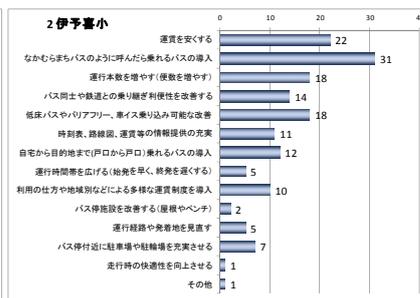
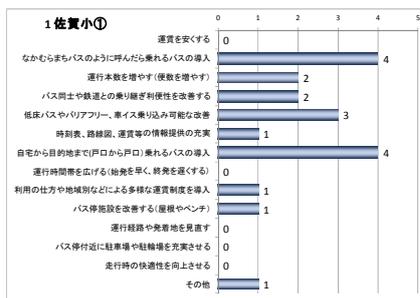


4-3. バスに関する改善の要望(2)

①地区別にみた回答傾向

バス
利用
集計

バスに関する改善点

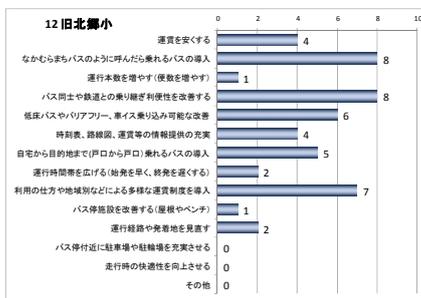
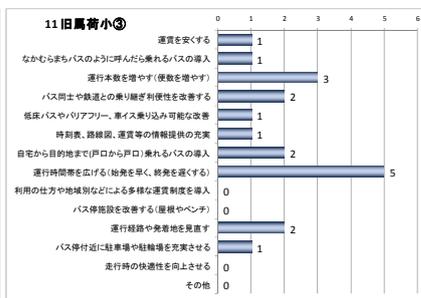
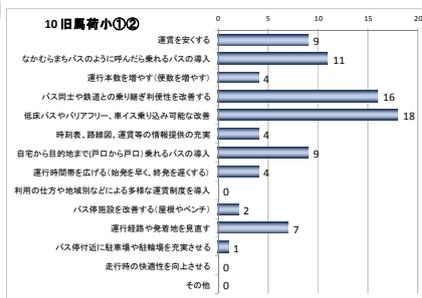
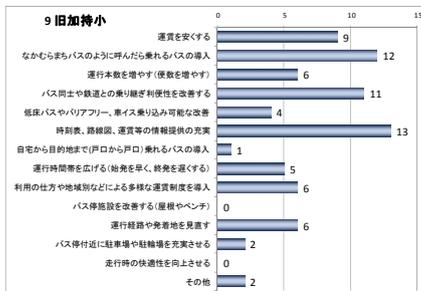
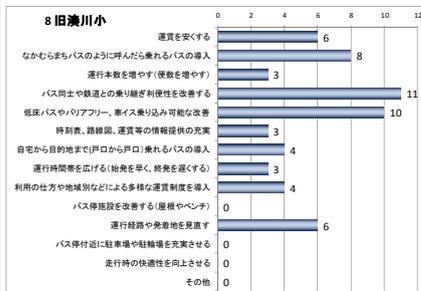
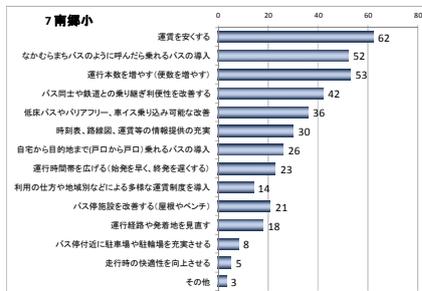




4-3. バスに関する改善の要望(3)

①地区別にみた回答傾向

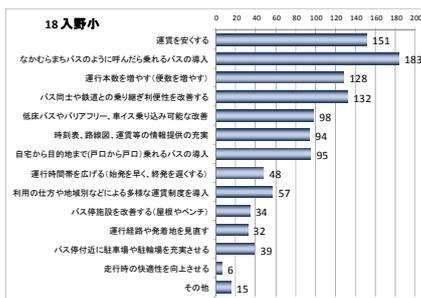
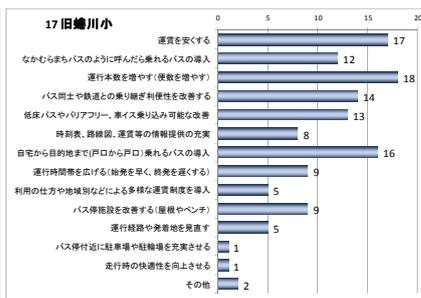
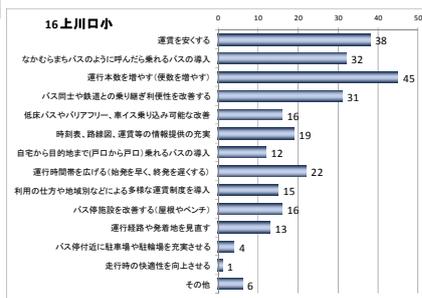
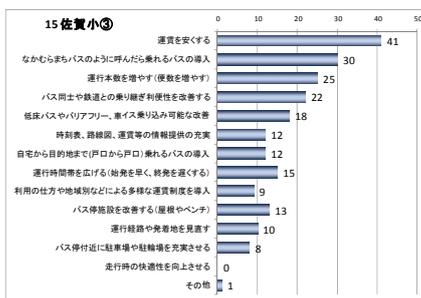
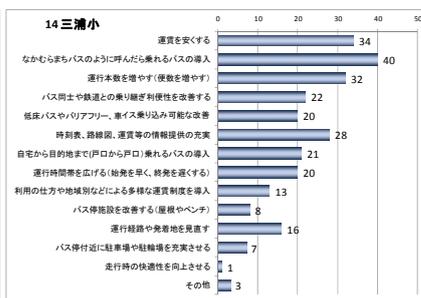
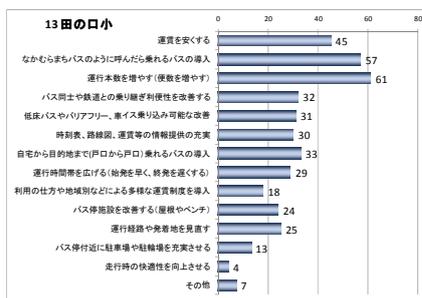
バスに関する改善点



4-3. バスに関する改善の要望(4)

①地区別にみた回答傾向

バスに関する改善点





4-3. バスに関する改善の要望(5)

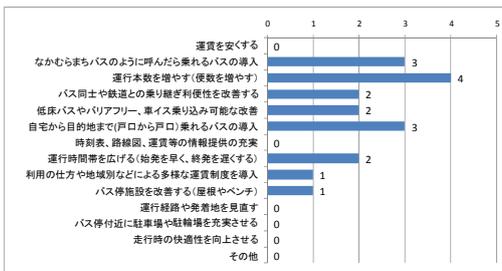
②バス利用頻度別にみた回答傾向

バス
利用
集計

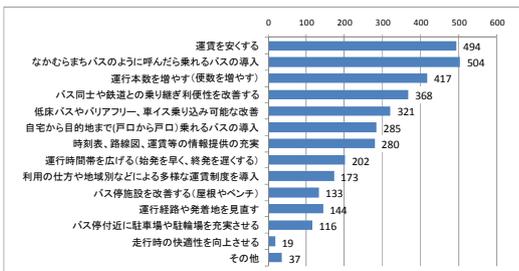
○ほぼ毎日利用のグループ、時々利用のグループでは共通して、「運行本数の増加」が第1位となっている。
○ほとんど利用しないグループでは、「デマンドバス」「料金の引き下げ」に対する要望が多い。

バスに関する改善点

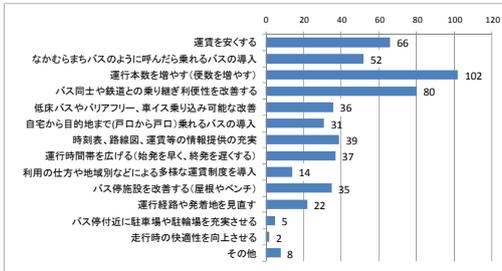
①
ほぼ
毎日
利用
する
人の
回答



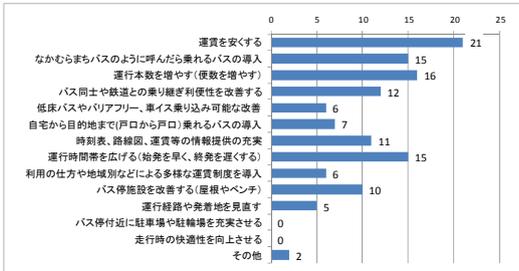
③
ほとん
ど利
用し
ない
人の
回答



②
時々
利用
する
人の
回答



④
頻度
無の
回答
人の
回答



4-3. バスに関する改善の要望(6)

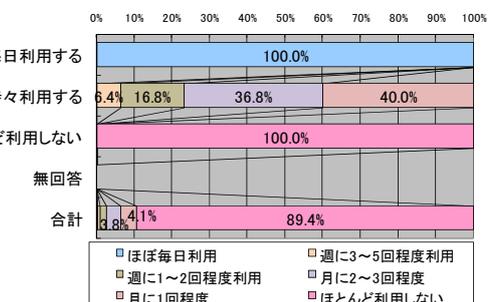
改善された場合の利用

バス
利用
集計

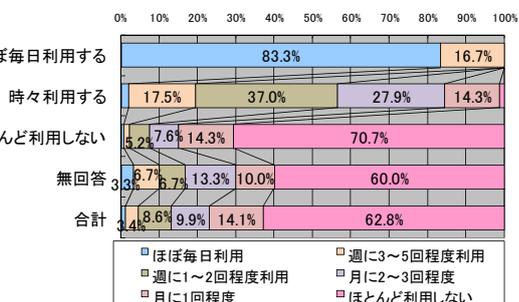
○改善された場合の利用動向は、「ほとんど利用しない」グループのバス利用を掘り起こせる可能性を示している。
(ほとんど利用しなかった人のうち、29%が月に1回程度以上の利用に変わる可能性がある)

改善された場合の利用動向

改善前

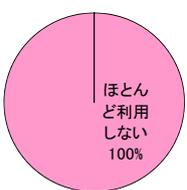


改善後

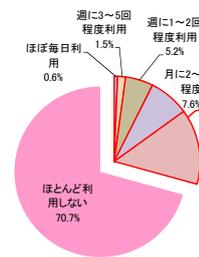


「ほとんど利用しない」
グループの変化

改善前



改善後



	ほぼ毎日利用	週に3~5回程度利用	週に1~2回程度利用	月に1回程度	ほとんど利用しない	無回答	合計
ほぼ毎日利用する	5	1	0	0	0	0	6
時々利用する	3	27	57	43	22	2	162
ほとんど利用しない	8	19	66	96	192	391	612
無回答	1	2	2	4	3	18	416
合計	17	49	125	143	205	911	1,124

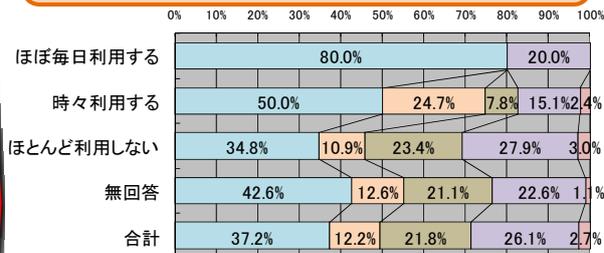


4-4. 今後のバスのあり方について(1)

維持の要否とその理由

バス
利用
集計

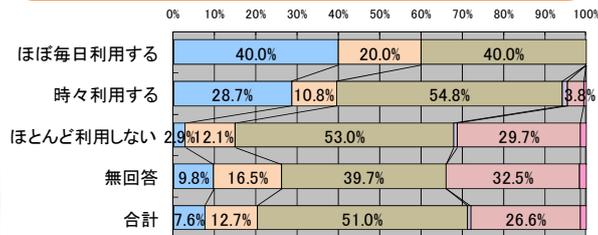
○バスサービスの維持・拡大を望む割合は、バスをよく利用するグループほど高くなっているが、グループ合計では49%程度と50%を下回っている。



- マイカー等の普及に係わらず、現状のバス路線や便数を維持していくべき
- 今以上にバス交通の路線や便数を充実させて、バスの利用促進を図るべき
- マイカー等の普及により、バスの路線や便数等が縮小していくのはやむを得ない
- 乗合タクシー等の新たな公共移動サービスを確保していくべき
- その他

	マイカー等の普及に係わらず、現状のバス路線や便数を維持していくべき	今以上にバス交通の路線や便数を充実させて、バスの利用促進を図るべき	マイカー等の普及により、バスの路線や便数等が縮小していくのはやむを得ない	乗合タクシー等の新たな公共移動サービスを確保していくべき	その他	無回答	合計
ほぼ毎日利用する	4	0	0	1	0	1	6
時々利用する	83	41	13	25	4	54	220
ほとんど利用しない	547	171	368	438	47	331	1,902
無回答	115	34	57	61	3	176	446
合計	749	246	438	525	54	562	2,574

○どのグループにおいても、「地域の高齢者や学生などマイカーを利用できない人にとって必要だから」が最も多く、概ね50%前後を占める。



- 自分あるいは家族が利用しているから
- 普段利用していないが、使いたいときに無いと困るから
- 地域の高齢者や学生などマイカーを利用できない人にとって必要だから
- マイカー利用に比べて、環境に対する負荷が少ないから
- 今は利用していないが、将来的には自分も利用することになると考えられるから
- その他

理由を回答

	自分あるいは家族が利用しているから	普段利用していないが、使いたいときに無いと困るから	地域の高齢者や学生などマイカーを利用できない人にとって必要だから	マイカー利用に比べて、環境に対する負荷が少ないから	今は利用していないが、将来的には自分も利用することになると考えられるから	その他	無回答	合計
ほぼ毎日利用する	2	1	2	0	0	0	1	6
時々利用する	45	17	86	2	6	1	63	220
ほとんど利用しない	24	100	438	7	246	12	1,075	1,902
無回答	19	32	17	0	63	3	252	446
合計	90	150	603	9	315	16	1,391	2,574

今後のバスのあり方

維持・充実させる理由

維持・充実させるための費用負担のありかた

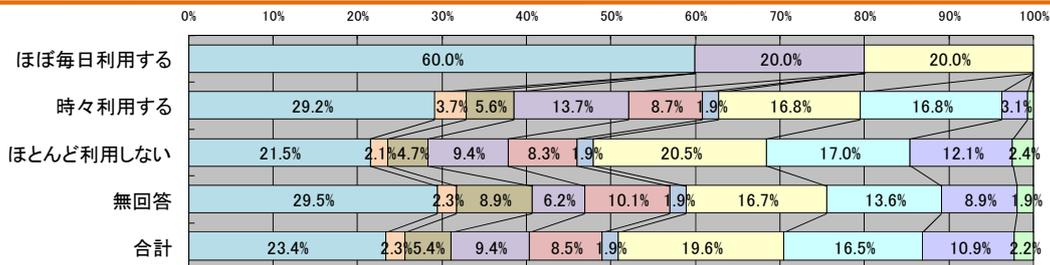
4-4. 今後のバスのあり方について(2)

維持・充実の費用負担

バス
利用
集計

○合計においては、「行政(税金)で不足分を負担する」が23%で最も多く、次いで「行政と地域とバス利用者の3者で不足分を負担する」が20%となっている。

○「行政(税金)で不足分を負担する」の選択率は、バス利用の頻度が高い人ほど高くなる傾向がある。



- 行政(税金)で不足分を負担する
- 地域(沿線住民や企業など)で不足分を負担する
- バス利用者(運賃に上乗せ)で不足分を負担する
- 行政(税金)と地域(沿線住民や企業など)で不足分を負担する
- 行政(税金)とバス利用者(運賃に上乗せ)で不足分を負担する
- 地域(沿道住民や企業など)とバス利用者(運賃に上乗せ)で不足分を負担する
- 行政(税金)と地域(沿線住民や企業など)とバス利用者(運賃に上乗せ)の3者で不足分を負担する
- 現在、行政や利用者が負担している金額以上の負担はすべきではない
- 利用者の運賃だけで維持する。維持できないのであれば路線廃止もやむを得ない
- その他

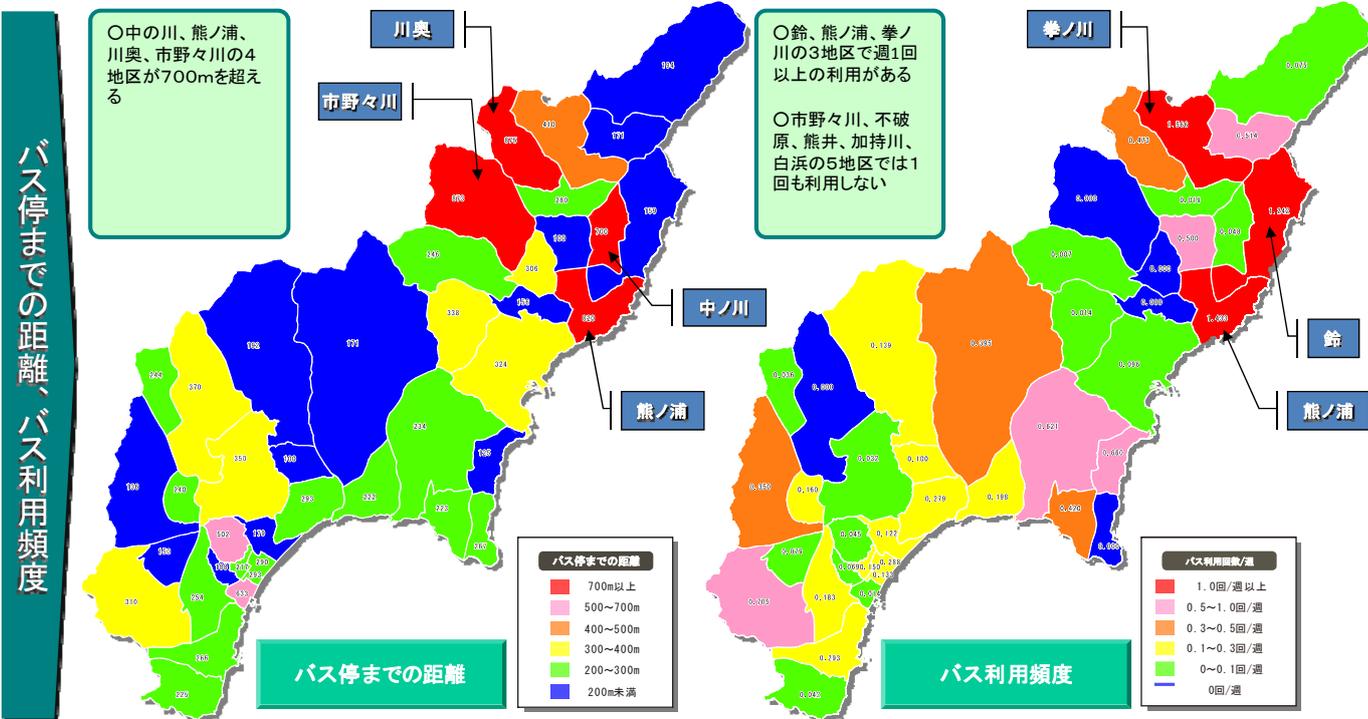
	行政(税金)で不足分を負担する	地域(沿線住民や企業など)で不足分を負担する	バス利用者(運賃に上乗せ)で不足分を負担する	行政(税金)と地域(沿線住民や企業など)で不足分を負担する	行政(税金)とバス利用者(運賃に上乗せ)で不足分を負担する	地域(沿道住民や企業など)とバス利用者(運賃に上乗せ)で不足分を負担する	行政(税金)と地域(沿線住民や企業など)とバス利用者(運賃に上乗せ)の3者で不足分を負担する	現在、行政や利用者が負担している金額以上の負担はすべきではない	利用者の運賃だけで維持する。維持できないのであれば路線廃止もやむを得ない	その他	無回答	合計
ほぼ毎日利用する	3	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	6
時々利用する	47	6	9	22	14	3	27	5	1	59	220	
ほとんど利用しない	313	31	69	137	120	28	247	176	33	446	1,902	
無回答	78	6	23	16	26	5	35	24	5	188	446	
合計	439	43	101	176	160	36	369	309	204	41	696	2,574



5. 国勢調査地区別集計

地区別集計

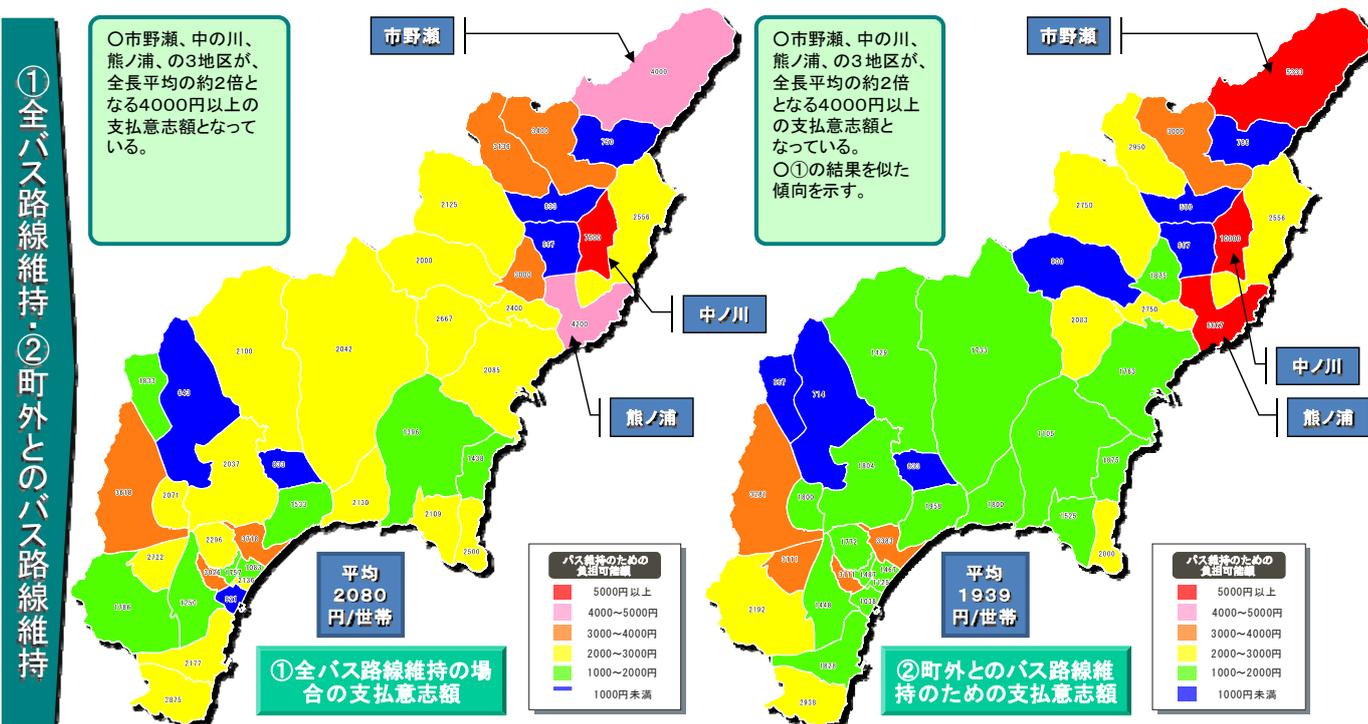
5-1. バス停までの距離、バス利用頻度



5. 国勢調査地区別集計

地区別集計

5-2. バス路線維持のための支払意志額



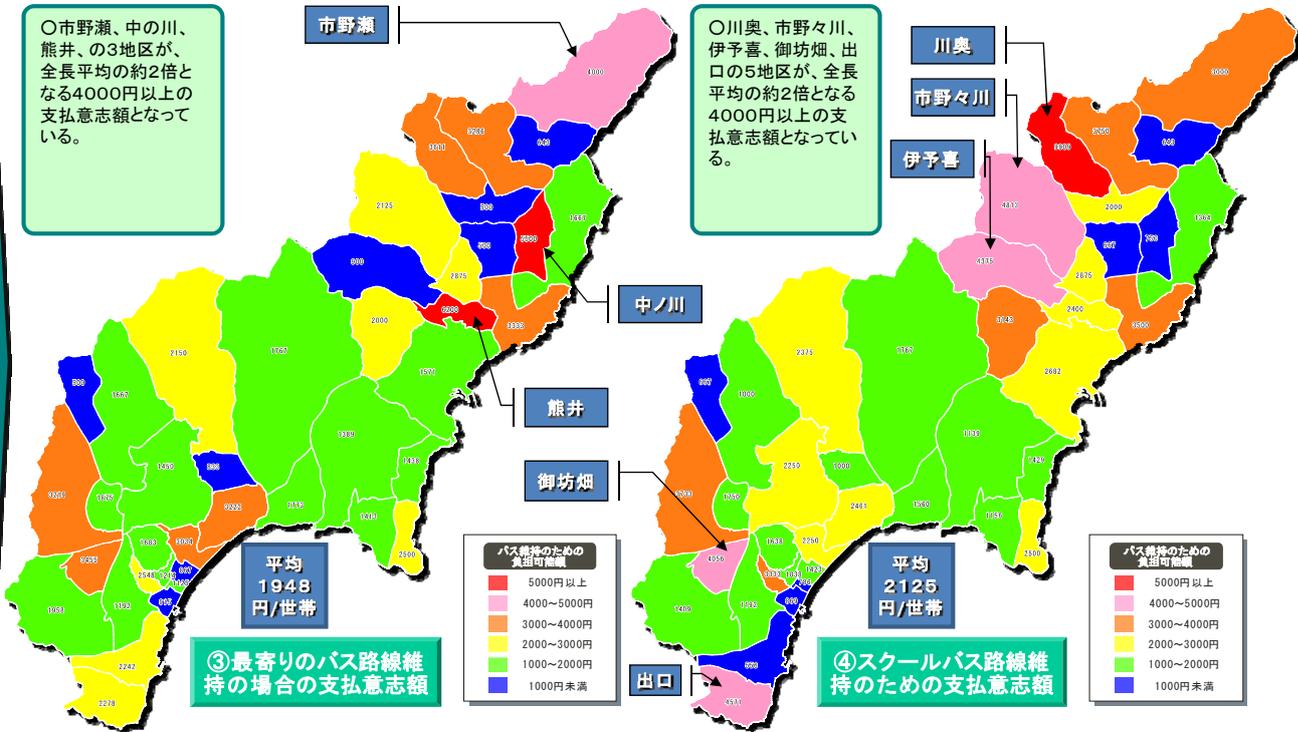


5-2. バス路線維持のための支払意志額

③最寄りバス路線維持・④スクールバス路線維持

○市野瀬、中の川、熊井、の3地区が、全長平均の約2倍となる4000円以上の支払意志額となっている。

○川奥、市野々川、伊予喜、御坊畑、出口の5地区が、全長平均の約2倍となる4000円以上の支払意志額となっている。



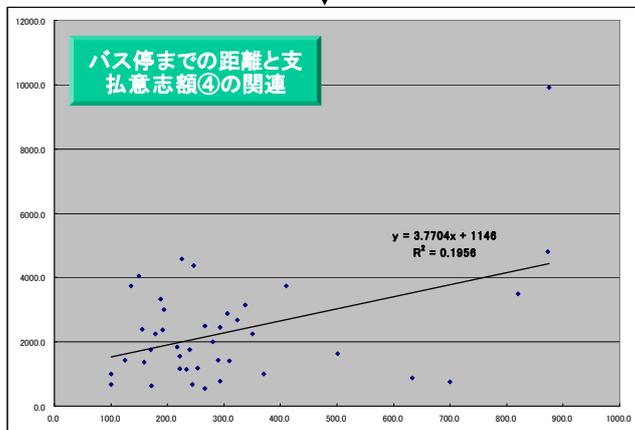
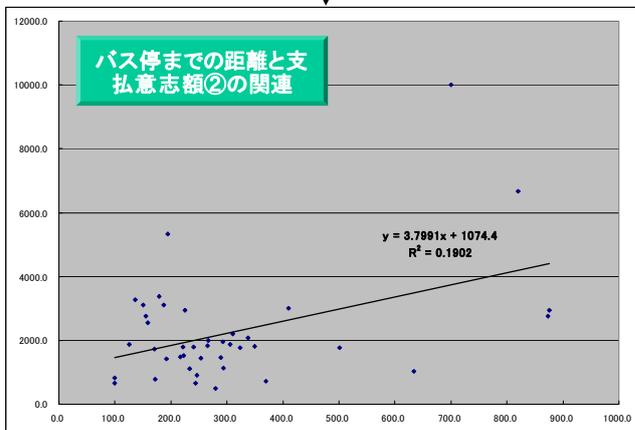
5-3. 支払意志額との関連分析

○右表は、各支払意志額とバス利用回数、バス停までの距離の相関を示したものである。「普段よく利用しているから負担してもよい」のか、「バスを利用できる環境が整っているから負担してもよい」のかをみたものであるが、全体としては「バス停までの距離」との関連性が高い結果となっている。
○ただし、特に強い相関があるわけではなく、右表のうち相関値の高い2ケースを以下に図示したが、いずれも分散した状況である。

支払意志額とバス利用、バス利用環境との相関表

	支払意志額①	支払意志額②	支払意志額③	支払意志額④
バス利用回数/週	0.108	0.190	0.045	0.048
バス停までの距離	0.355	0.436	0.248	0.442

支払意志額との関連分析



支払意志額①: 全てのバス路線を存続させるために払ってもよいと思える金額
 支払意志額②: 町外と連絡するバス路線を存続させるために払ってもよいと思える金額
 支払意志額③: 自宅の最寄りのバス路線を存続させるために払ってもよいと思える金額
 支払意志額④: スクールバス路線を存続させるために払ってもよいと思える金額



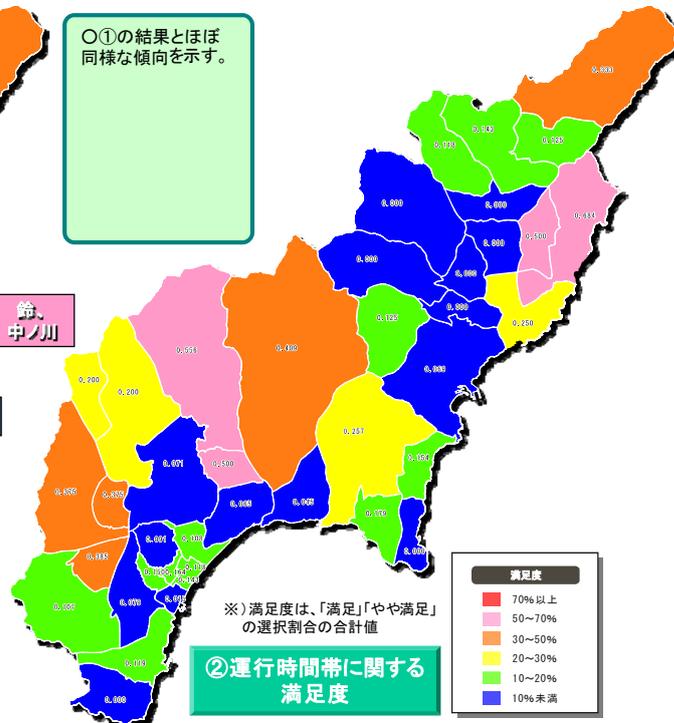
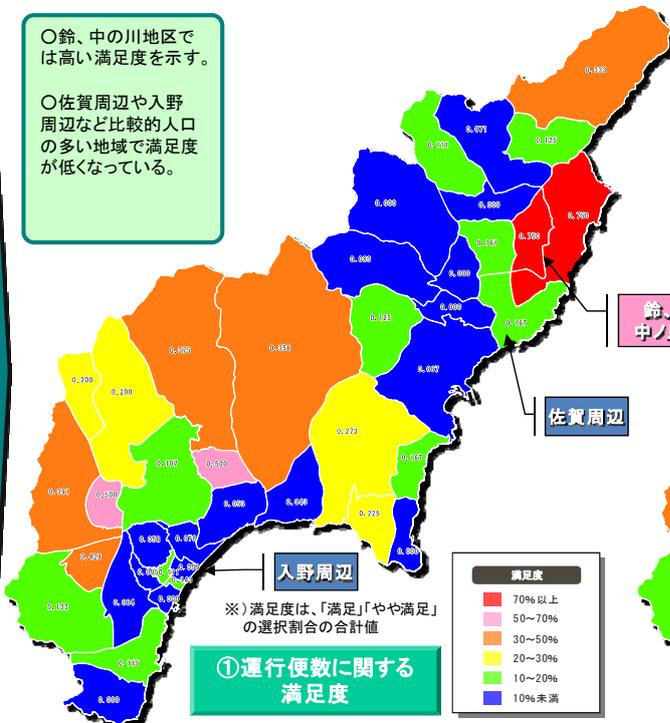
5-4. バス運行に関する満足度

① 運行便数
② 運行時間帯

○鈴、中の川地区では高い満足度を示す。

○佐賀周辺や入野周辺など比較的人口の多い地域で満足度が低くなっている。

○①の結果とほぼ同様な傾向を示す。



5-4. バス運行に関する満足度

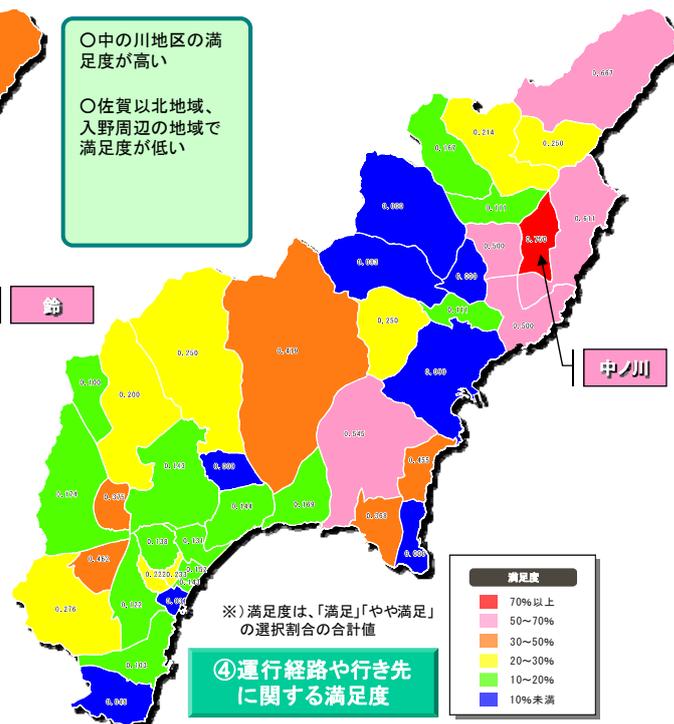
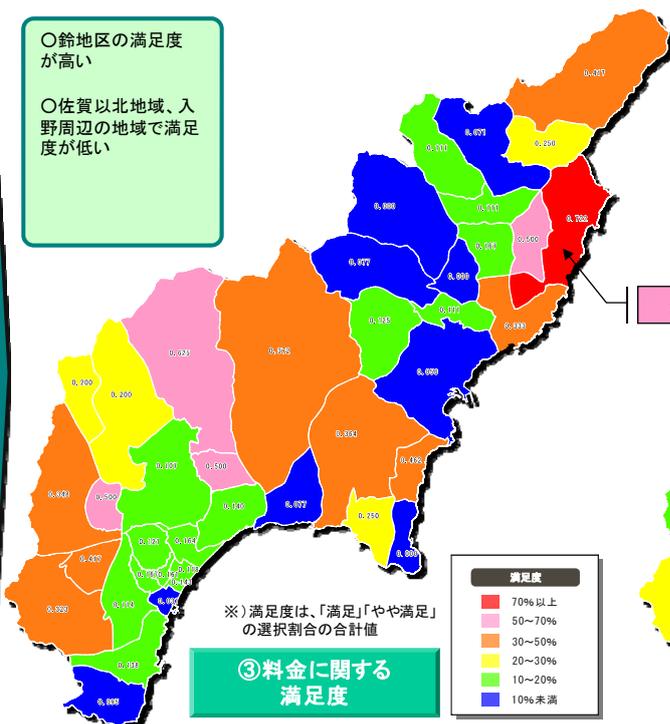
③ 料金
④ 運行経路や行き先

○鈴地区の満足度が高い

○佐賀以北地域、入野周辺の地域で満足度が低い

○中の川地区の満足度が高い

○佐賀以北地域、入野周辺の地域で満足度が低い



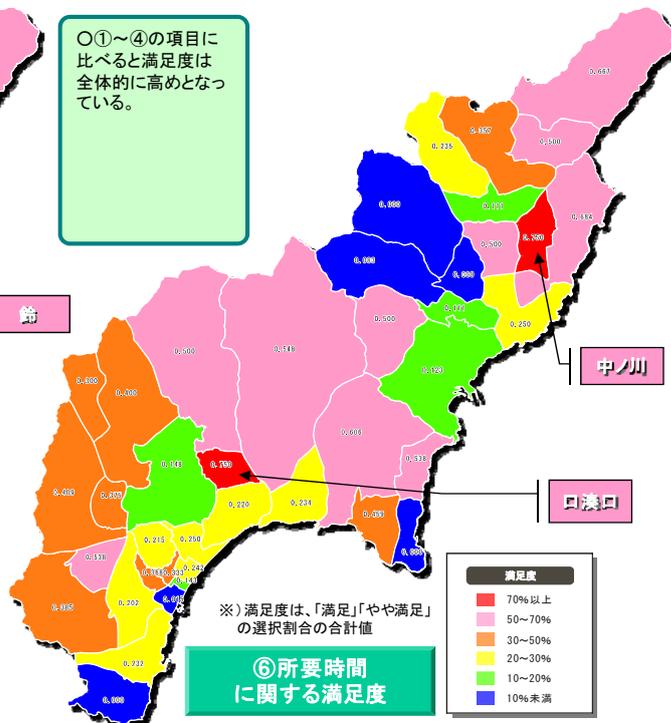
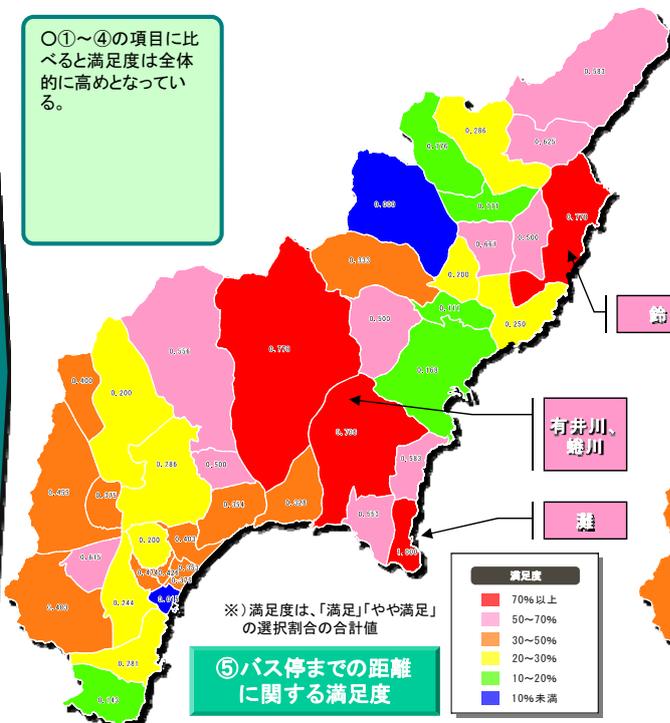


5-4. バス運行に関する満足度

⑤ バス停までの距離
⑥ 所要時間

○①～④の項目に比べると満足度は全体的に高めとなっている。

○①～④の項目に比べると満足度は全体的に高めとなっている。

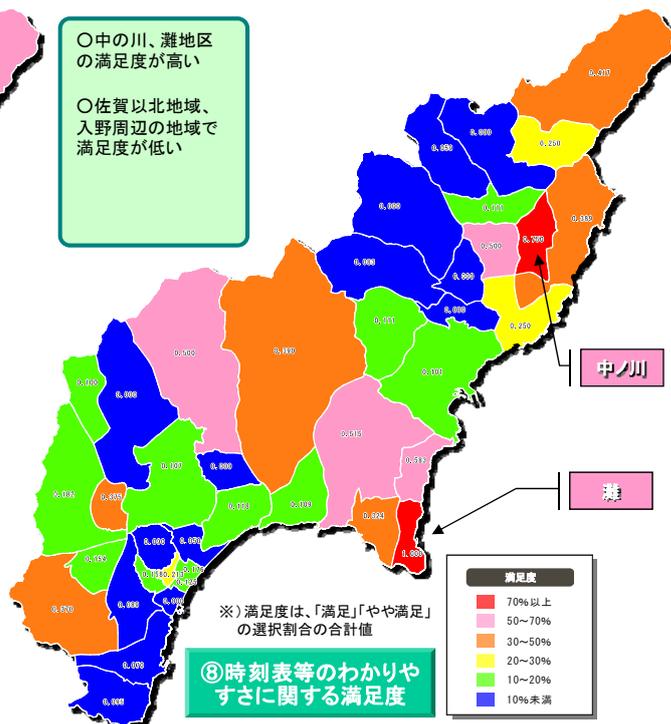
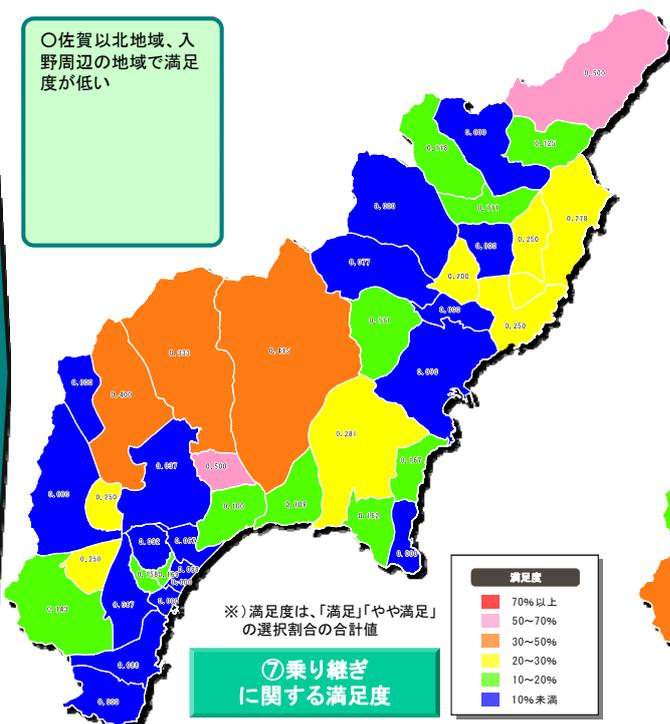


5-4. バス運行に関する満足度

⑦ 乗り継ぎ
⑧ 時刻表等のわかりやすさ

○佐賀以北地域、入野周辺の地域で満足度が低い

○中の川、澁地区の満足度が高い
○佐賀以北地域、入野周辺の地域で満足度が低い





5-4. バス運行に関する満足度

⑨特に満足度の低い地区

- 市野々川、入野万行地区では、**全ての項目**で満足度が10%未満
- 伊予喜、出口地区では、**8項目中7項目**で満足度が10%未満
- 不破原、灘地区では、**8項目中6項目**で満足度が10%未満

市野々川

8項目全てで満足度が10%未満

伊予喜

8項目中7項目で満足度が10%未満

不破原

8項目中6項目で満足度が10%未満

入野万行

8項目全てで満足度が10%未満

灘

8項目中6項目で満足度が10%未満

出口

8項目中7項目で満足度が10%未満

※) 満足度は、「満足」「やや満足」の選択割合の合計値

⑨満足度10%未満の項目が6項目以上あった地区(全8項目中)

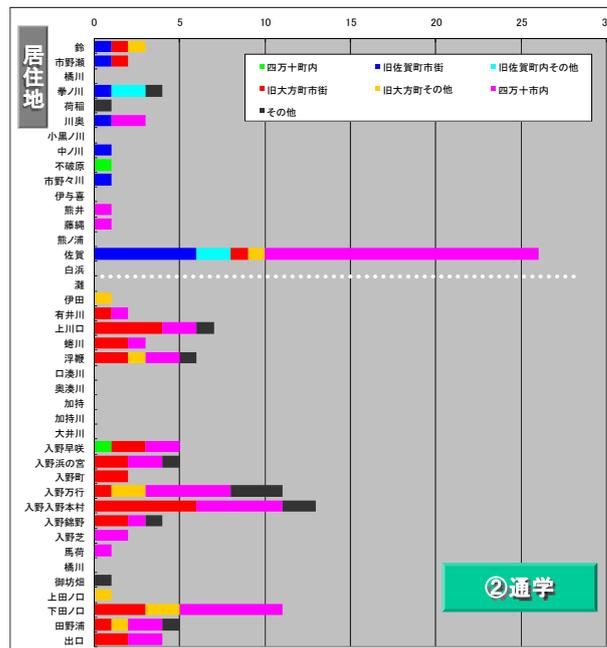
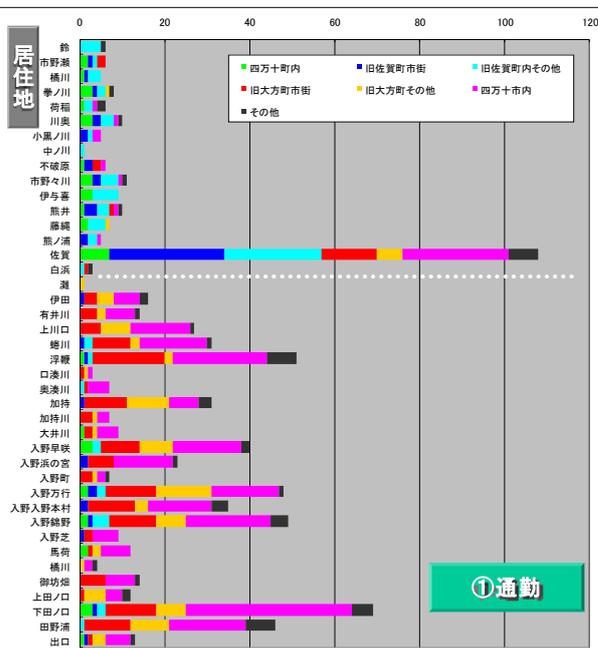


5-5. 目的別の行き先

①通勤
②通学

○基本的には旧町内内の流動が主体であるが、四万十市への流動も多くなっている。

○通勤と同様、基本的には旧町内内の流動が主体であるが、四万十市への流動も多く、特に佐賀地区から四万十市方向が多くなっている。



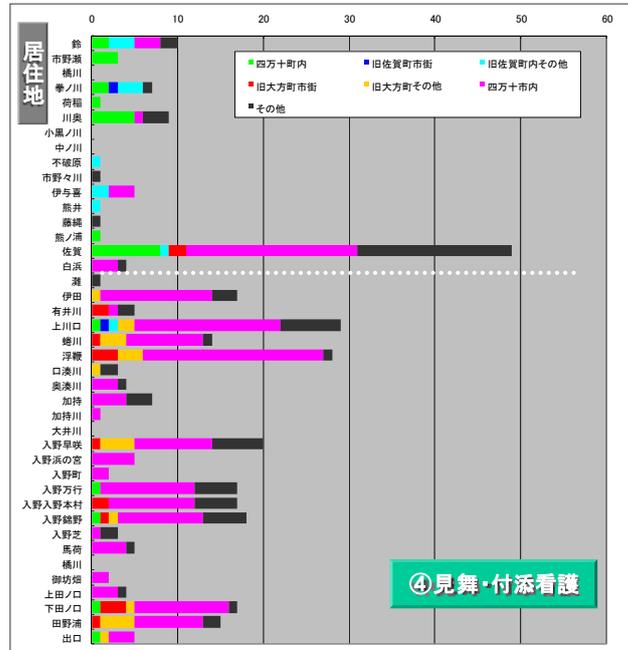
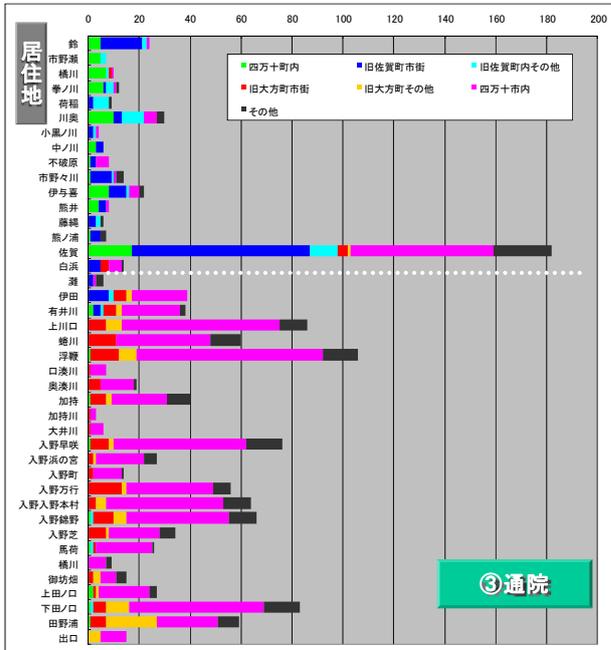


5-5. 目的別の行き先

○町内での完結性は低く、四万十市や四万十町への流動が多くなっているが、佐賀地区、鈴地区では旧佐賀市街への流動も多い。

○四万十市、四万十町、その他等、町外への流動が多くなっている。

③通院
④見舞・付添看護

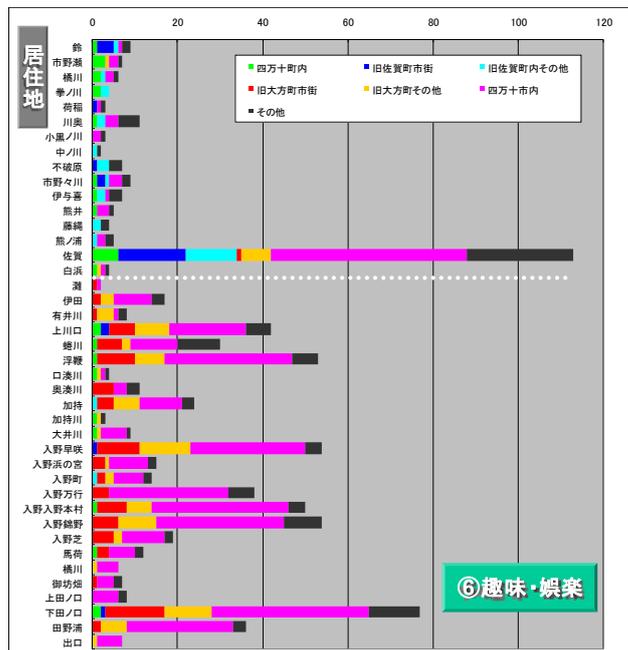
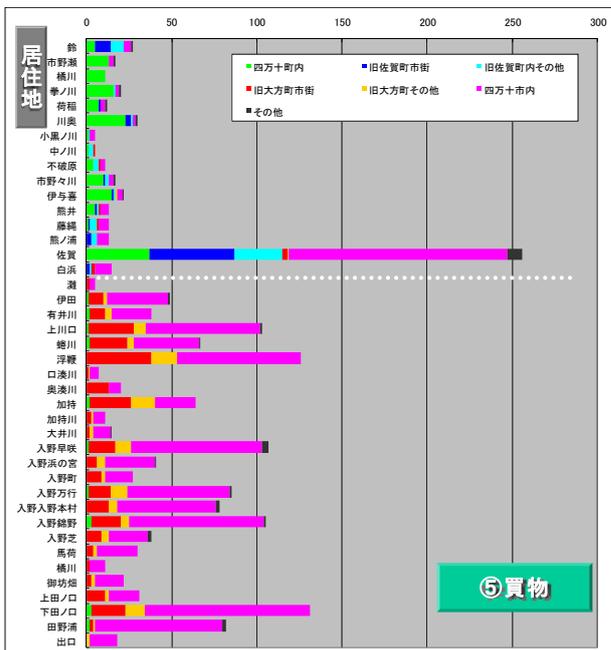


5-5. 目的別の行き先

○佐賀地区以西において、四万十市への流動が非常に多くなっている。

○買物と同様な傾向であり、佐賀地区以西での四万十市への流動が多い。また買物に比べるとその他も多く、移動距離が長くなっている。

⑤買物
⑥趣味・娯楽



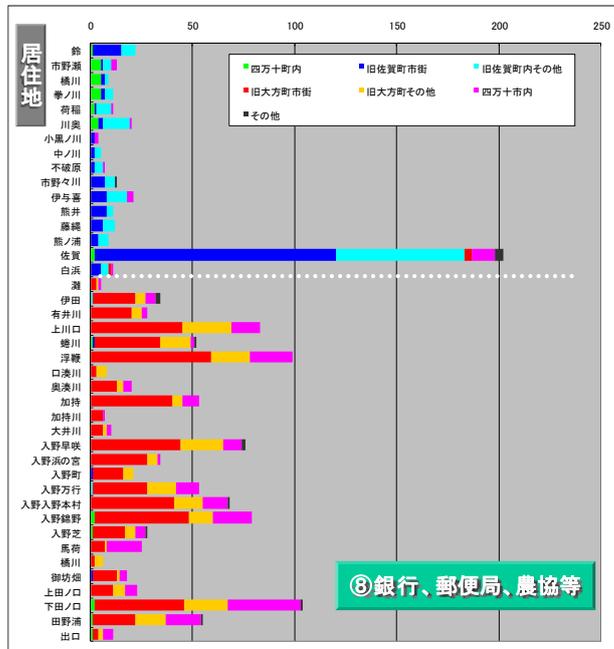
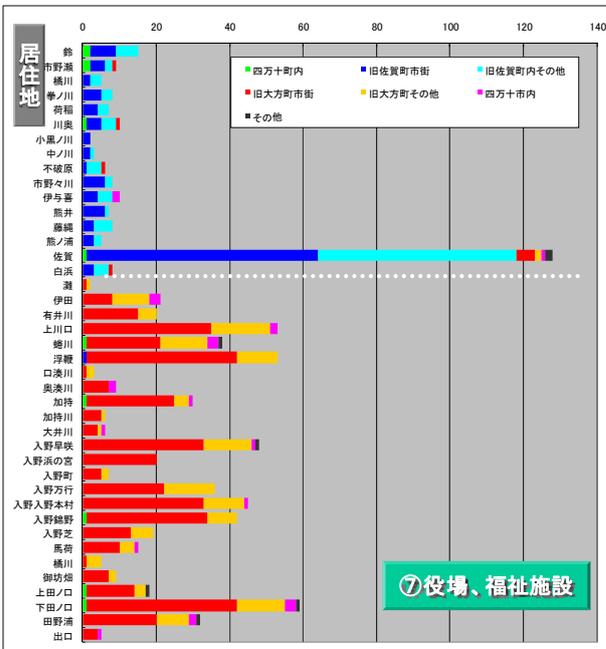


5-5. 目的別の行き先

○町外への移動はほとんどない。また旧佐賀町内、旧大方町内の内々でほぼ完結した動きとなっている。

○旧佐賀町内、旧大方町内の内々でほぼ完結した動きとなっているが、旧大方町を中心として四万十市への流動も生じている。

⑦ 役場、福祉施設
⑧ 銀行、郵便局、農協等





5. 地区懇談会（ワークショップ）

○地区別懇談会の目的

バス乗り込み調査や住民アンケート調査結果だけでは得られなかった地域住民の意見（生の声）やアイデアを幅広く収集する。また、本懇談会を通して、町のバス事業の現状に対する理解や認識を深めていただく。

○開催地区

黒潮町内の旧小学校区(15 小学校区)を基本として、地域の状況に応じて細分化し、最終的には 19 会場に分けて実施した。

○開催日

平成 21 年 11 月 19 日～12 月 5 日

○参加者

地区内の全町民を対象とし、区長ならびに地区内放送による呼びかけで参加者の募集を行った。全参加者数は全 214 人（1 会場当たり平均 11.2 人）。

○実施プログラム

地区懇談会（ワークショップ）のプログラム

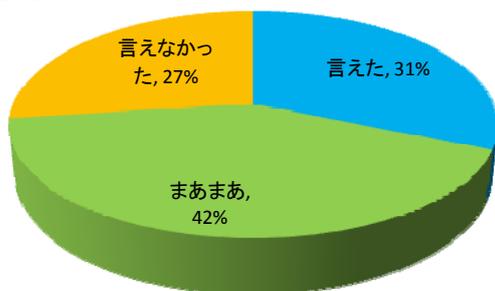
1. 事務局説明
 - 1)黒潮町地域公共交通総合連携計画について
 - 2)ワークショップ(懇談会)の目的について
 - 3)黒潮町のバス利用実態について(乗り込みアンケート調査結果)
 - 4)黒潮町の移動実態について(住民アンケート調査結果[中間])
 - 5)地区の現状と課題について
2. 懇談会(ワークショップ)
 - 1)参加者アンケート(その1)
 - 2)バスに係わる問題や課題についての意見交換
(本人や家族が移動で困ったこと、バスの利用状況、バスを利用しない理由、今と将来)
 - 3)地域として望まれるバス等の公共交通サービスへの改善要望(路線経路,ダイヤ,料金,車両,乗り継ぎ 等)
 - 4)将来のバス交通や公共交通全般のありかたについて
(地域として、黒潮町としてのありかた、地域や個人でできること 等)
 - 5)参加者アンケート(その2)
3. 意見の取りまとめ
4. 振り返りアンケート

○実施結果

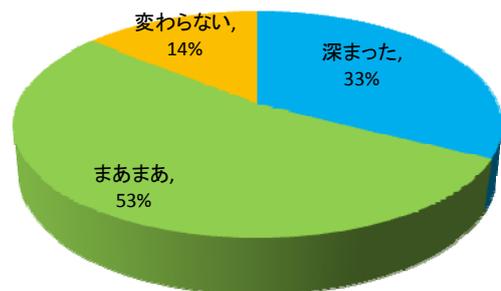
実施結果の概要に関しては、「6-5 地区懇談会（ワークショップ）における意見」に記載。この結果ならびに開催後に実施した振り返りアンケート結果（図表 5-1）より、概ねの目的は達成できた。

図表 5-1 地区懇談会（ワークショップ）後における参加者の感想

1. ご意見は言えましたか



2. バスへの理解は深まりましたか



図表 5-2 地区懇談会（ワークショップ）の開催結果

旧小学校区 (全15校区)	地区懇談会(ワークショップ)開催地区(全19地区)			開催日	参加者数		
	開催地区名(数字は開催順序)	地区人口	開催場所		合計	行政地区名	参加者
旧鈴小学校区	③旧鈴小学校区	109人	漁民研修センター	H21.11.30(月)	17名	1 鈴	17名
拳ノ川小学校区	④拳ノ川小学校区	657人	デイサービスセンター こぶし	H21.11.30(月)	6名	2 市野瀬	-
						3 佐賀橋川	1名
						4 拳ノ川	2名
						5 拳ノ川団地	1名
						6 荷稻	1名
						7 川奥	1名
						8 小黒ノ川	-
						9 中ノ川	-
						伊与喜小学校区	②伊与喜小学校区
11 市野々川団地	1名						
12 市野々川	4名						
13 伊与喜	6名						
14 熊井	2名						
15 藤縄	-						
佐賀小学校区	①佐賀小学校区(その1)	56人	熊野浦集会所	H21.11.19(木)	13名	16 熊野浦	13名
						17 上分	-
						18 坂折	1名
	⑤佐賀小学校区(その2)	1524人	黒潮町総合センター	H21.12.1(火)	17名	19 馬地	1名
						20 下分	9名
						21 町分	4名
						22 大和田	1名
	⑥佐賀小学校区(その3)	979人	漁民研修センター	H21.12.5(土)	15名	26 横浜	-
						27 白濱	-
						他地区(明神)	1名
伊田小学校区	⑥伊田小学校区	701人	有井川集会所	H21.12.1(火)	15名	23 浜町	7名
						24 明神	6名
						25 会所	2名
						28 灘	1名
						29 伊田浦	3名
上川口小学校区	⑦上川口小学校区	710人	上川口小学校体育館	H21.12.5(土)	17名	30 伊田郷	4名
						31 有井川	5名
						不明	2名
						32 上川口浦	10名
						33 上川口郷	2名
旧蟻川小学校区	⑧旧蟻川小学校区	355人	旧蟻川小(であいの里)	H21.12.5(土)	15名	34 王迎	3名
旧湊川小学校区	⑧旧湊川小学校区	207人	湊川ふれあいセンター	H21.12.2(水)	13名	35 王無	2名
南郷小学校区	⑦南郷小学校区	1131人	南郷小学校体育館	H21.12.2(水)	9名	36 蟻川	15名
						37 浮津	1名
						38 鞭	7名
旧加持小学校区	⑨旧加持小学校区	297人	加持ふれあいセンター	H21.12.2(水)	2名	41 小川	1名
						42 田村	1名
						43 加持本村	1名
旧北郷小学校区	⑬旧北郷小学校区	155人	旧北郷小学校体育館	H21.12.4(金)	15名	44 本谷	4名
						45 大屋敷	9名
						46 大井川	2名
入野小学校区	⑰入野小学校区	3204人	保険福祉センター	H21.12.12(土)	11名	47 早咲	-
						48 浜の宮	1名
						49 町	-
						50 万行	-
						51 入野本村	2名
						52 錦野	6名
						53 芝	1名
						他地区	1名
旧馬荷小学校区	⑩旧馬荷小学校区(その1)	255人	中馬荷集会所	H21.12.3(木)	7名	54 馬荷	15名
	⑪旧馬荷小学校区(その2)		福堂公会堂	H21.12.3(木)	8名		
	⑫旧馬荷小学校区(その3)		橋川集会所	H21.12.3(木)	7名		
田ノ口小学校区	⑭田ノ口小学校区	1051人	田ノ口小学校体育館	H21.12.4(金)	8名	55 大方橋川	7名
						56 御坊畑	2名
						57 上田の口	-
						58 緑野	3名
						59 下田の口	3名
三浦小学校区	⑮三浦小学校区	1209人	三浦小学校体育館	H21.12.4(金)	5名	60 田野浦	3名
						61 出口	-
						他地区	2名

合計 214名



6. 現状に関する取りまとめ

《計画策定の背景》

6-1 地域の現状

町内の平地部は、町面積の 2.7%しかなく、町民の多くはこれら平地部に居住するが、中山間部の河川沿いにも小規模な集落が点在している。このため公共交通は、低密かつ広域なサービス圏を有し、これが効率的な事業運営の阻害要因となっている。

また、人口の減少や自動車への依存によって公共交通利用者は減少し続けており、公共交通の事業収入の減少につながっている。公共交通サービスを維持するため、事業経費の節減には限度があり、公共交通事業者の安定的な経営維持は極めて困難な状況にある。

一方、高齢化が進展し 10 年後には黒潮町の中山間部のほとんどが限界集落化して、自動車の利用が困難な人口が増えるの見込まれることや、学校の統廃合に伴い児童・生徒の通学範囲が広がることなどから、公共交通の役割は重要度を増しており、公共交通サービスの維持が地域の重要な課題となっている。

図表 6-1 地域の現状に関する総括表

項目	概要
①位置・地勢等	<ul style="list-style-type: none">・高知県西南地域に位置し、平成 18 年の 2 町合併（大方町、佐賀町）によって誕生。・温暖、多雨な気候で農業が盛ん。一本釣りカツオ漁の町として知られる。・面積は 188.46 平方 km、平地面積はその 2.7%。限られた可住地。
②人口	<ul style="list-style-type: none">・総人口は減少傾向で平成 21 年 3 月時点で 13,459 人。この 20 年間(平成 2 年～平成 21 年)での減少は 2,496 人、減少率は-16%。また、直近の 10 年間で人口の減少量が倍増している。・高齢化の進展も顕著。この 10 年間(平成 12 年～平成 21 年)で 65 歳以上人口は 255 人増加、65 歳以上人口比率は 28.5%から 33.7%に上昇。・限界集落（65 歳以上人口比 50%以上）は、41 地区中 5 地区（市野瀬、鈴、奥湊川、大井川、橘川）。準限界集落（55 歳以上人口比 50%以上）は 41 地区中 32 地区を占める。・将来推計人口では、平成 37 年には町人口が一万人を下回ると予測されている。
③交通	<ul style="list-style-type: none">・町人口の 74%が免許保有者。自動車の保有台数は増加傾向。・自動車保有台数は平成 16 年をピークに減少に転じており、平成 21 年で 9,976 台。・町内主要道路は、国道 1 路線（L=35.48km）、県道 9 路線（L=58.61km）。・交通事故の発生件数は H11 以降、緩やかな減少傾向。・通勤通学は、旧佐賀町、旧大方町相互間の流動は比較的少ない。それぞれの旧町内々、及び旧大方町は四万十市と、旧佐賀町は旧窪川町との流動の方が多い。
④主要施設	<ul style="list-style-type: none">・小学校 9 校、中学校 2 校、高校 1 校であるが、生徒数は急激な減少傾向。小学校の児童数は、H10 から H19 の 10 年間で 910 人から 610 人となり、300 人減少。・黒潮町の病院施設は医院、診療所を含めて町内に 4 病院。緊急、重篤な患者の処置は四万十市、四万十町の病院に依存。・観光レジャー施設は、太平洋の雄大な景観、海とのふれあい体験を活かしたものが主に沿岸部に多数所在。
⑤産業	<ul style="list-style-type: none">・産業別就業人口は、第一次産業は減少、第三次産業は増加、総就業人口は減少。・観光客入り込み数は、海水浴場、入野松原、砂浜美術館、佐賀地区のタタキ体験、塩作り体験の増加により全体としては増加傾向。

6-2 公共交通の現状

黒潮町内のバスは、旧大方町エリアを高知西南交通(株)、旧佐賀町エリアを(有)高南観光自動車が事業運営を行い、その他一部路線では、黒潮町が両社に委託したスクールバスと黒潮町直営のスクールバスが運行している。

バスの利用者数は年々減少しており、これに伴って町が負担する運営費補助金は増加傾向にあり、町の財政を圧迫している。

バス路線は、広域な町内をほぼカバーする形で配置されており、現状における人口カバー率は 98.8%であるが、市野々川地区、川奥地区にはまとまった公共交通空白地域が存在する。

しかし、このように広域なサービス圏を維持することは、非効率なバス運営にもつながっており、スクール以外の一般路線では 1 便当たり利用者が 2~3 人、一部路線では全く利用者のいない便もあり、バス事業の収支を悪化させる一因となっている。

鉄道は、第 3 セクター土佐くろしお鉄道(株)が中村・宿毛線として営業しており、町内の駅数は 11 駅、営業キロは 43.0km である。四万十市や四万十町との連絡は、便数、料金、所要時間のいずれにおいてもバスより有利な条件となっている。

図表 6-2 公共交通の現状に関する総括表

項目		概要
① バス	路線	<ul style="list-style-type: none"> 旧大方町のエリアを高知西南交通(株)、旧佐賀町のエリアを(有)高知西南交通が路線バスを運行。 みなし 4 条(旧 21 条)のバス路線は旧大方町で 6 路線、旧佐賀町で 2 路線。 4 条のバス路線は旧大方町で 1 路線、旧佐賀町では運行していない。 黒潮町委託スクールバスは旧大方町で 3 路線、旧佐賀町で 2 路線。 黒潮町直営スクールバスは旧大方町内で 2 路線。
	便数、利用者数	<ul style="list-style-type: none"> みなし 4 条(旧 21 条)バスの利用者数は減少傾向で、平成 21 年 10 月の調査では、一週間のバス利用者数がゼロの運行系統は 14 で、これらの合計便数は 54 便/週あった。 高知西南交通 便数：267 便/週、利用者数：686 人/週 (委託スクールバス含む) 1 便当たり利用者数 2.6 人 高南観光自動車 便数：148 便/週、利用者数：403 人/週 (委託スクールバス含む) 1 便当たり利用者数 2.7 人 直営スクールバス 便数：40 便/週、利用者数：約 500 人/週 1 便当たり利用者数 12.5 人
	補助金	<ul style="list-style-type: none"> みなし 4 条(旧 21 条)路線における運行費補助金は年々増加傾向で、平成 20 年度は約 3,770 万円、平成 21 年度ではスクールバスへの移行等により 減少し、3,560 万円。 運営費補助金ならびにスクールバス委託費用の合計額は、平成 21 年度で約 6,200 万円。 これは、黒潮町の人口一人当たり 算で：約 4,600 円 黒潮町の一世代当たり 算で：約 10,700 円 バス利用一回当たり 算で：約 1,200 円
	公共交通空白地域	<ul style="list-style-type: none"> 300 以内に利用可能な鉄道駅、バス停・鉄道駅・フリー乗降可能路線が存在しない集落を公共交通空白地域と定 公共交通空白地域内の居住人口は 164 人で、町人口の約 1.2%。
② 鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 黒潮町内では、土佐くろしお鉄道・中村線が、第三セクターとして営業。 町内の駅数は 11 駅、うち 3 駅が特急停車駅。 普通列車は、上下 15 便/日、特急列車は上下 18 便/日、運行 便数、料金、所要時間のどれにおいても、バスより速く、安く、かつ便数が多い。 	

6-3 バス利用の実態

町営スクールバスを除く一般乗降可能な黒潮町内のバス利用者数は、7日間で 939 人(1 日平均 134 人)と少なく、またこのうちの 56%は中学生以下の生徒・児童である。このため、有料乗車の人数は 398 人/週(全利用者の 42.8%で、1 日平均では 57 人)と非常に少ない状況である(委託スクールバスへ乗降は、一般利用者、学生を問わず無料)。

バス停の利用状況は、バス停まで、バス停からのいずれにおいても、交通手段は、徒歩が 90%以上を占め、所要時間は、10 分未満が 80%以上を占める。

利用の多いバス停は、以下のとおりである。

《全利用者の場合》

- ・旧佐賀町エリア:佐賀、拳ノ川、鈴、不破原、伊予喜が上位 5 位
- ・旧大方町エリア:入野駅、福堂、小学校前、王迎橋、田の口橋が上位 5 位

《中学生以下を除いた利用者の場合》

- ・旧佐賀町エリア:佐賀、鈴、拳ノ川峠、市野瀬、佐賀駅前が上位 5 位
- ・旧大方町エリア:入野駅、田野浦、井田、伴太郎、有井川が上位 5 位

バスによる移動状況は、旧佐賀町、旧大方町の内々での動きがほとんどで、旧町の相互間は、5 人/週と極めてわずかである。また、町外への移動は、旧佐賀町と四万十町の動きが 19 人/週しかいないのに比べて、旧大方町と四万十市は 200 人/週と多くなっている。移動状況を、各旧町別、年齢層別にみた場合、以下の特徴がみられる。

- ・旧佐賀町内々のバス利用は、89%が中学生以下の利用
- ・旧大方町内々のバス利用は、57%が中学生以下の利用

次 「図表 6-3 バス利用の実態に関する総表」参

図表 6-3 バス利用の実態に関する総括表（バス利用実態調査結果より）

分類	区分	項目	概要	
バス路線、バス停の使われ方	全体概要	日別のバス利用者数	全年齢計	○7日間の総利用者数は 939人 ○平日平均の164人/日に対して、休日は59人/日と概ね1/3近くまで減少する。
			16歳以上	○7日間の総利用者数は 420人 ○平日平均の75人/日に対して、休日は23人/日と概ね1/3以下まで減少する。
		路線区間ごとのバス利用者数	全年齢計	○利用者が7日間で200人以上と特に多いのは、佐賀～不破原の間・田の口橋～入野本村の間 ○利用の多いバス停は、「佐賀」が 331人 で第1位、「入野駅」が 96人 で第2位である。
			16歳以上	○利用者が7日間で100人以上と特に多いのは、入野早咲～四万十市の間 ○利用の多いバス停は、「入野駅」が 95人 で第1位、「佐賀」が 36人 で第2位である。
	旧佐賀町エリア	区間別、バス停別のバス利用者数	全年齢計	○利用者が7日間で200人以上と特に多いのは、佐賀～伊予喜の間、次いで100～200人の利用があるのは、伊予喜～拳ノ川の間 ○利用の多いバス停は、佐賀、拳ノ川、鈴、不破原、伊予喜が上位5位。
			16歳以上	○利用者は年齢計に比べて極端に少なく、7日間で20人以上は、佐賀～鈴の間ののみ ○利用の多いバス停は、佐賀(36)、鈴(29)、拳ノ川峠(5)、市野瀬(4)、佐賀駅前(4)が上位5位。
	旧大方町エリア	区間別、バス停別のバス利用者数	全年齢計	○利用者が7日間で200人以上と特に多いのは、田の口橋～入野本村の間、次いで100～200人の利用があるのは、入野本村～入野早咲、田の口橋～馬荷橋、田の口橋～中村方面の間 ○利用の多いバス停は、入野駅、福堂(馬荷)、小学校前(田の口)、王迎橋、田の口橋が上位5位。
			16歳以上	○利用者が7日間で100人以上と特に多いのは、入野早咲～四万十市の間 ○利用の多いバス停は、入野駅(95)、田野浦(28)、井田(24)、伴太郎(17)、有井川(17)が上位5位。
	バス停までの交通手段等	バス停までの交通手段	バス停までの交通手段	○バス停までの交通手段は、「徒歩」が 全体の90% を占める。 ○徒歩以外の交通手段では、「自転車」が5%で最も多くなっている。
			バス停までの所要時間	○バス停までの所要時間は、「5分未満」が 最も多く42% 、次いで「5～10分」が 4% となり、この合計(10分未満)で80%以上を占める。
バス停からの交通手段等	バス停からの交通手段	バス停からの交通手段	○バス停からの交通手段は、「徒歩」が 全体の92% を占める。 ○徒歩以外の交通手段では、「自転車」が4%で最も多くなっている。 ○「バス停まで」の結果と概ね同傾向である。	
		バス停からの所要時間	○バス停までの所要時間は、「5～10分」が 最も多く43% 、次いで「5分未満」が 4% となり、この合計(10分未満)で80%以上を占める。 ○「バス停まで」の結果と概ね同傾向である。	
平日・休日の別でみたバスの使われ方	バスを利用されている人々	性別	○平日、休日ともにバス利用の男女比は、男性:女性=1:2程度であり、曜日による大きな変動はない。	
		年齢	○平日、休日とも 中学生以下の利用が5割以上、70歳以上が3割程度 を占める。 ○上記以外の年齢層(16～69歳)は、2割未満で極めて少なくなっている。	
	バスの利用のされ方	乗車券の種類	○週合計では、 無料区間利用が最も多く57% 、次いで 現金の38% であり、回数券、定期券は5%程度しか利用されていない。 ○休日は平日に比べて無料区間の利用が18ポイント程度多くなる。	
		利用目的	全年齢計	○週合計では、 通学目的が37% で最も多く、次いで 通院の14% となっている。(帰宅は除く) ○休日でも通学は31%で第1位であり、部活等での通学に利用されているものと考えられる。
			16歳以上	○週合計では、 通院目的が31% で最も多く、次いで 買物の11% となっている。(帰宅は除く) ○休日では、 通院目的が20% で最も多く、次いで 趣味・娯楽・観光の13% となっている。(帰宅は除く)
		月または週の利用日数	○週合計では、「 週に1日 」が最も多く 31% 、次いで「 月に1日 」が 15% を占める。 ○休日では、「 週に6日 」「 週に7日 」というバスの常用者が 60%以上 を占めている。	
		月曜日以降の利用日数	○週合計では、「1日」が最も多く 50% 、次いで「2日」「3日」「4日」がほぼ同率で 12% を占める。 ○休日では、「6日」「7日」というバスの常用者が 60%以上 を占めている。	
		往きの利用か、帰りの利用か	○週合計では、往き:帰りの比率は、概ね 6:4 の割合となり、「往き」の方がやや多くなっている。 ○休日は、往き:帰りの比率が、概ね 5:5 でほぼ同数である。	
	往きまたは帰りの交通手段もバスですか	○週合計では、 概ね9割往復ともバス を利用している。 ○上記の傾向は、平日休日とも大きな変動はないが、休日では、「はい」(往復ともバス)の比率がわずかに増加している。		
	バス利用の理由	バスを利用する理由	○週合計では、「 便利 」が 最も多く41% 、次いで「 他に手段がない 」が 38% を占める。 ○平日、休日での差はあまり大きくない。	
バス以外の交通手段等	同じ行き先、目的でバス以外を利用するか	○週合計では、「 全くない 」「 ほとんどない 」がそれぞれ 36% を占め、 合計では70%以上 と多くなっている。 ○休日はこの傾向がさらに強く、「全くない」「ほとんどない」の合計は 90% 近くになる。休日の利用者の方がバスを日常的に利用していることが伺える。		
	バス以外の交通手段は	○週合計では、「車(家族運転)」が 65% で最も多く、次いで「車(親類・知人・施設運転)」が 16% となるが、これらの合計(=車での送迎)は 80% を超える。 ○平日に比べて休日の場合は、「車での送迎」はさらに多くなり、 94% となる。		
バスによる地区相互の移動	バス利用による地区相互の移動	○ 旧佐賀町、旧大方町の内々での動きがほとんど で、この相互間は、1週間で5人のみと極めてわずかである。 ○旧佐賀町と四万十町の動きが19人しかいないのに対して、 旧大方町と四万十市は1週間で200人と多 くなっている。		
年齢層別にみたバスの使われ方(中学生以下、16歳以上)	地区相互のバス移動	バス利用の地区間OD表(利用者数)	中学生以下	○ 旧佐賀町、旧大方町の内々での動きが全て であり、この相互間は、1週間で一人もいない。 ○また、黒潮町外への動き(四万十町や四万十市へ)もほとんどない。 ○参考までに、各地区(国勢調査区、黒潮町全41地区)ごとの15歳未満人口を示した。 ○最も15歳未満人口の多いのは、佐賀地区の269人 ○次いで入野錦野の107人であるが、入野地区(早咲、錦野、浜の宮、芝、万行、入野町、入野の7地区)の合計は、369人で、佐賀地区を上回る。 ○上記人口の合計は、638人で、黒潮町全体の48%が、これらの地区に集中している。
			16歳以上	○中学生以下と同様、 旧佐賀町、旧大方町の内々での動きがほとんど であり、この相互間は、1週間で5人しかいない。 ○また、黒潮町外への動きは、「旧大方町～四万十市」の移動が比較的多くとなっている。
	地区相互バス移動に占める割合	バス利用の地区間OD表(年齢層別の比率)	中学生以下	○中学生以下の占める割合は、 旧佐賀町内々で特に高く、ほとんどの移動ペアで100% となっている。 ○旧大方町では逆に非常に低い値であり、ほとんどのペアで0%と対照的な結果となっている。
			16歳以上	○16歳以上の占める割合は、 旧大方町内々で特に高く、ほとんどの移動ペアで100% となっている。 ○旧大方町では逆に非常に低い値であり、ほとんどのペアで0%と対照的な結果となっている。
中学生以下のバス利用特性	バスの利用日	バス利用日	○平日、休日における利用については、中学生以下もそれ以外も大きな差はない。 ○中学生以下は、休日においても比較的バスを利用しており、部活動等による通学需要が発生しているものと考えられる。	
		乗車券種	○ 中学生以下の乗車は、95%が無料乗車 となっている。	
バス運営に関する意見・要望等	自由意見	自由意見の内容	○バスに対する 感謝や存続に対する強い要望 といった 肯定意見が全体の6割 近くを占める。 ○改善要望としては、「 土日の運行 」及び「 昼間、夜間その他の増便 」というように 需要にマッチした運行サービスの実施 に関する意見が比較的多くとなっている。	

6-4 住民の公共交通に関する意向

【世帯集計から】

- ・バスの利用頻度は、「ほとんど利用しない」が約8割を占める。利用しない理由としては、「自動車や自転車の方が有利」が圧倒的に多く、次いで「運行本数が少ない」「費用が高い」があげられている。
- ・バスの存続のために負担可能な金額は、存続させる対象が「全てのバス路線」「最寄りのバス路線」「町外と連絡するバス路線」「スクールバス路線」のどのケースにおいても、一世帯当たり平均2,000円/年程度。また、2割近くが「負担する価値は感じない」と答えている。

【個人票集計から】

- ・自由に利用できる交通手段の有無では、「自動車あり」が49%、「自転車あり」が33%で、交通手段を持たないのは9%である。
- ・目的別の利用交通手段では、通学を除く全ての目的で「自家用車(本人運転)」が最も多く、各目的で58%(通院)～83%(通勤)を占めている。バスの利用は、最も多い通院目的でも6%、通学目的で5%と非常に低い値である。
- ・外出時の交通手段で困ることについては、「困ることがほとんどない」が78%で最も多い。困ることが「よくある」「たまにある」の合計を地区別でみた場合では、旧鈴小学校地区が53.1%で突出して多い。どのような目的のときに困っているかについては、「通院」、次いで「買物」の順で、それ以外の目的では多くない。なお、困ったときに外出を控える人の年齢構成は、65歳以上が約60%を占めている。

【バス利用に関する集計から】

- ・バス利用は、「ほとんど利用しない」が89%を占める。利用目的は、「通院」が最も多く38%、次いで「買物」の22%である。
- ・バスの満足度(「満足」「やや満足」の合計比率)が高いのは「バス停まで(から)の距離」で34.1%、逆に最も低いのは「乗り継ぎ」で11.9%である。これを地区別にみると市野々川、入野万行地区では、全ての項目で満足度が10%未満で低くなっている。
- ・バスの改善要望は、「運賃を安くする」(580)が最も多く、次いで「なかむらまちバスのようなデマンドバス」(573)、「運行本数を増やす」(538)の順となっている。改善された場合の利用については、ほとんど利用しなかった人のうち、29%が月に1回程度以上の利用に変わる可能性がある。
- ・今後のバスのあり方では、バスサービスの維持・拡大を望む割合が49%と半数を下回る。また、維持・充実させるための費用負担のありかたは、「行政(税金)で不足分を負担する」が23%で最も多く、次いで「行政と地域とバス利用者の3者で不足分を負担する」が20%となっている。

次 「図表 6-4、6-5 住民の公共交通に関する意向の総表」 参

図表 6-4 住民の公共交通に関する意向の総括表（アンケート結果より）その1

分類	区分	項目	概要	
世帯票の集計	調査世帯の構成人数	世帯の人数	○1世帯あたりの家族数は、「2人」が最も多く42%、次いで「1人」が20%となっており、 2人以下の世帯が60% を上回る。 ○平均家族数は、2.49人/世帯である。	
	IT環境に関する状況	携帯電話の利用の可否	○携帯電話の利用に関しては、88%が「電波は届いており利用可能」としているが、7%の人は、「利用できない」としている。	
		インターネットの利用	○インターネットの利用は25%にとどまり、インターネットをまだ利用していない世帯が73%を占めている。	
	利用可能な交通手段	主に利用されるタクシー会社	○普段、主に利用しているタクシー会社としては、 入野の「つづきハイヤー」が65%で最も多く 、次いで鈴、入野の「平和観光タクシー」が13%となっている。 ○町外のタクシー利用も20%程度存在する。	
		タクシー到着までの時間	○タクシーの到着時間で最も多いのは、「10～20分」の33%、次いで「10分未満」の30%である。 ○到着時間の 平均値は、15.1分 である。	
		世帯で保有している交通手段	○世帯で保有している交通手段としては、 自動車 が平均 1.9台/世帯と最も多く 、次いで 自転車 の 1.5台/世帯 となっている。 ○バイクの保有率は0.7台/世帯で、世帯に1.0台未満となっている。	
	バスの利用について	自宅から最も近いバス停までの距離	○バス停までの距離は、「 200m以内 」が 最も多く53% 、次いで「 500m以内 」が 31%を占める が、500mを超える世帯も17%存在する。 ○右表から、高齢者の歩行速度を概ね60m/分程度と考えれば、500mの歩行には8.3分を要する。高齢者の場合、歩行時間の増加は転倒リスクの上昇につながるのと指摘もあり、高齢者の徒歩によるバス停到達は500m程度を上限とすることが適当と考えられる。	
		家族合計での路線バス利用頻度	○バスの利用頻度では、「 ほとんど利用しない 」が 78%を占め、最も多い 。 ○また「ほとんど毎日」「週に3～5回程度」「週に1～2回程度」利用しているのは、合計でも6%程度に過ぎない。	
		路線バスを利用しない理由	○バスを利用しない理由としては、「 自動車や自転車で移動した方が便利 」が 最も多く 、次いで「 運行本数が少ないから 」、「 費用が高いから 」の順となっている。	
	バスの価値について	路線バスを存続させるために負担可能な額	○路線バスの存続のために負担可能な額は、存続させる対象が「全てのバス路線」「最寄りのバス路線」「町外と連絡するバス路線」「スクールバス路線」のどのケースにおいても大きな傾向の変化は見られず、 一世帯当たり平均2,000円/年程度 。 ○どの路線維持の場合においても、「 千円/年程度 」以下の負担額が 60%前後を占める 。 ○どの路線維持の場合においても、「負担する価値は感じない」が17～19%を占めている。	
個人票の集計	個人属性について	性別	○「男性」45%、「女性」55%であり、やや女性が多い。	
		年齢	○65歳以上が47%と半数近くを占めており、そのなかでも「70～79歳」が21%と最も多い。	
		職業	○「無職」が40%で最も多く、次いで「会社員、団体職員」が14%、「自営業」が13%となっている。	
		運転免許の保有	○「普通自動車免許」の保有数が最も多く、次いで「二輪免許(原付免許含む)」である。	
		自由に利用できる交通手段の有無	○「自動車あり」が49%、「自転車あり」が33%である。 ○ 交通手段を持たないのは約9% 程である。	
		携帯電話の保有	○37%の人が「携帯電話を持っていない」と答えている。	
	目的別の外出状況について	通勤目的の外出の状況	○通勤目的の外出の合計は49%であり、「 四十万市内 」が 18% と最も多い。 ○交通手段は、「 自家用車(本人運転) 」が 83% と最も多く、次いで「 自転車 」が 6% となっている。 ○外出回数は、「ほぼ毎日」が61%である。 ○目的地までの所要時間は、「 20～30分 」が 28% と最も多い。	
		通学目的の外出の状況	○通学目的の外出の合計は10%であり、「 四十万市内 」が 4% と最も多い。 ○交通手段は、「 自転車 」が 27% と最も多く、次いで「 バイク(本人運転) 」が 15% となっている。 ○外出回数は、「ほぼ毎日」が78%である。 ○目的地までの所要時間は、「 10～20分 」が 28% と最も多い。	
		通院目的の外出の状況	○通院目的の外出の合計は68%であり、「 四十万市内 」が 38% と最も多い。 ○交通手段は、「 自家用車(本人運転) 」が 58% と最も多く、次いで「 自家用車(家族が運転) 」が 20% となっている。 ○外出回数は、「月に1回程度」が53%である。 ○目的地までの所要時間は、「 20～30分 」が 29% と最も多い。	
		見舞・看護目的の外出の状況	○見舞い・看護目的の外出の合計は25%であり、「 四十万市内 」が 13% と最も多い。 ○交通手段は、「 自家用車(本人運転) 」が 72% と最も多く、次いで「 自家用車(家族が運転) 」が 14% となっている。 ○外出回数は、「月1回程度」が29%である。 ○目的地までの所要時間は、「 20～30分 」が 24% と最も多い。	
		買い物目的の外出の状況	○買い物目的の外出の合計は89%であり、「 四十万市内 」が 54% と最も多い。 ○交通手段は、「 自家用車(本人運転) 」が 69% と最も多く、次いで「 自家用車(家族が運転) 」が 14% となっている。 ○外出回数は、「週に1～2回」が40%である。 ○目的地までの所要時間は、「 20～30分 」が 30% と最も多い。	
		趣味・娯楽目的の外出の状況	○買い物目的の外出の合計は52%であり、「 四十万市内 」が 25% と最も多い。 ○交通手段は、「 自家用車(本人運転) 」が 72% と最も多く、次いで「 自家用車(家族が運転) 」が 8% となっている。 ○外出回数は、「週に1～2回」が31%である。 ○目的地までの所要時間は、「 20～30分 」が 26% と最も多い。	
		役場・福祉施設目的の外出の状況	○役場・福祉施設目的の外出の合計は54%であり、「 旧大方町市街 」が 27% と最も多い。 ○交通手段は、「 自家用車(本人運転) 」が 64% と最も多く、次いで「 自家用車(家族が運転) 」が 8% となっている。 ○外出回数は、「月1回程度」が32%である。 ○目的地までの所要時間は、「 10分未満 」が 42% と最も多い。	
		銀行・郵便局・農協目的の外出の状況	○銀行・郵便局・農協目的の外出の合計は76%であり、「 旧大方町市街 」が 31% と最も多い。 ○交通手段は、「 自家用車(本人運転) 」が 65% と最も多く、次いで「 自転車 」が 12% となっている。 ○外出回数は、「月1回程度」が40%である。 ○目的地までの所要時間は、「 10～20分 」が 38% と最も多い。	
		外出において困ったときの対応	外出時の交通手段で困ることはあるか	○外出時の交通手段で困ることについては、「 困ることがほとんどない 」が 78% で最も多い。 ○困ることが「よくある」「たまにある」の合計を地区別でみた場合には、 旧鈴小学校地区が53.1%で突出して多く 、次いで伊田小学校区、旧馬荷小学校区①②(馬荷地区)の順となっている。
			どのような目的の時に困るのか	○どのような目的の時に困っているかについては、「 通院 」、次いで「 買物 」の順番で、それ以外の目的では多くない。 ○地区別にみた場合、通院で困ることが多いのは、旧馬荷小③(大方橋川)、佐賀小①(熊野浦)が60%を超えて多くになっている。買物の場合は、拳ノ川小が40%、田の口小が35%で多くになっている。
			困ったときの対応	○困ったときは「 家族・知人などに送迎してもらう 」が 48% と最も多い。 ○「外出を控えている」を地区別にみた場合、旧北郷小(本谷、大屋式、大井川)、旧馬荷小③(大方橋川)が20%を超えて多くになっている。また 外出を控える人の年齢構成は、65歳以上が約60%を占めている 。

図表 6-5 住民の公共交通に関する意向の総括表（アンケート結果より）その2

分類	区分	項目	概要
バス利用に関する集計	普段のバス利用について	頻度、目的	○利用回数では「ほとんど利用しない」が89%を占める。「ほぼ毎日利用」は1%に満たない。 ○グループ計の利用目的は、「通院」が最も多く38%、次いで「買物」の22%、「遊び・趣味」の15%となる。
	バス利用の満足度について	満足度総括	○全項目を通して最も満足度（「満足」「やや満足」の合計比率）が高いのは「バス停まで（から）の距離」で34.1%、逆に最も低いのは「乗り継ぎ」で11.9%である。
		項目別の満足度	○どの項目も、バスの利用頻度の低いグループほど満足度が低下する。
	バスに関する改善の要望	バスに関する改善点総括	○黒潮町全体でみた場合には、「運賃を安くする」(580)が最も多く、次いで「なかむらまちバスのようなデマンドバス」(573)、「運行本数を増やす」(538)の順となっている。
		利用頻度によるグループ別の傾向	○ほぼ毎日利用のグループ、時々利用のグループでは共通して、「運行本数の増加」が第1位となっている。 ○ほとんど利用しないグループでは、「デマンドバス」「料金の引き下げ」に対する要望が多い。
		改善された場合の利用動向	○改善された場合の利用動向は、「ほとんど利用しない」グループのバス利用を振り起こせる可能性を示している。 （ほとんど利用しなかった人のうち、29%が月に1回程度以上の利用に変わる可能性がある）
	今後のバスのあり方について	今後のバスのあり方	○バスサービスの維持・拡大を望む割合は、バスをよく利用するグループほど高くなってきているが、グループ合計では49%程度と50%を下回っている。
		維持・充実させる理由	○どのグループにおいても、「地域の高齢者や学生などマイカーを利用できない人にとって必要だから」が最も多く、概ね50%前後を占める。
		維持・充実させるための費用負担のありかた	○合計においては、「行政(税金)で不足分を負担する」が23%で最も多く、次いで「行政と地域とバス利用者の3者で不足分を負担する」が20%となっている。 ○「行政(税金)で不足分を負担する」の選択率は、バス利用の頻度が高い人ほど高くなる傾向がある。
	国勢調査地区別集計	バス停までの距離、バス利用頻度	バス停までの距離
バス利用頻度			○鈴、熊ノ浦、拳ノ川の3地区で週1回以上の利用がある ○市野々川、不破原、熊井、加持川、白浜の5地区では1回も利用しない
バス路線維持のための支払意志額		全バス路線維持	○市野瀬、中の川、熊ノ浦、の3地区が、全町平均の約2倍となる4000円以上の支払意志額となっている。
		町外とのバス路線維持	○市野瀬、中の川、熊ノ浦、の3地区が、全町平均の約2倍となる4000円以上の支払意志額となっている。 ○①の結果を似た傾向を示す。
		最寄バス路線維持	○市野瀬、中の川、熊井、の3地区が、全町平均の約2倍となる4000円以上の支払意志額となっている。
		スクールバス路線維持	○川奥、市野々川、伊予喜、御坊畑、出口の5地区が、全町平均の約2倍となる4000円以上の支払意志額となっている。
支払意志額との関連分析		支払意志額との関連分析	○右表は、各支払意志額とバス利用回数、バス停までの距離の相関を示したものである。「普段よく利用しているから負担してもよい」のか、「バスを利用できる環境が整っているから負担してもよい」のかをみたものであるが、全体としては「バス停までの距離」との関連性が高い結果となっている。 ○ただし、特に強い相関があるわけではなく、右表のうち相関値の高い2ケースを以下に図示したが、いずれも分散した状況である。
		バス運行に関する満足度	運行便数
運行時間帯			○①の結果とほぼ同様な傾向を示す。
料金			○鈴地区の満足度が高い ○佐賀以北地域、入野周辺の地域で満足度が低い
運行経路や行き先			○中の川地区の満足度が高い ○佐賀以北地域、入野周辺の地域で満足度が低い
バス停までの距離			○①～④の項目に比べると満足度は全体的に高めとなっている。
所要時間			○①～④の項目に比べると満足度は全体的に高めとなっている。
乗り継ぎ			○佐賀以北地域、入野周辺の地域で満足度が低い
時刻表等のわかりやすさ			○中の川、灘地区の満足度が高い ○佐賀以北地域、入野周辺の地域で満足度が低い
特に満足度の低い地区			○市野々川、入野万行地区では、全ての項目で満足度が10%未満 ○伊予喜、出口地区では、8項目中7項目で満足度が10%未満 ○不破原、灘地区では、8項目中6項目で満足度が10%未満
目的別の行き先			通勤
		通学	○通勤と同様、基本的には旧町内内の流動が主体であるが、四万十市への流動も多く、特に佐賀地区から四万十市方向が多くなっている。
		通院	○町内での完結性は低く、四万十市や四万十町への流動が多くなっているが、佐賀地区、鈴地区では旧佐賀市街への流動も多い。
		見舞・付添看護	○四万十市、四万十町、その他等、町外への流動が多くなっている。
	買物	○佐賀地区以西において、四万十市への流動が非常に多くなっている。	
	趣味・娯楽	○買物と同様な傾向であり、佐賀地区以西での四万十市への流動が多い。また買物に比べるとその他も多く、移動距離が長くなっている。	
	役場、福祉施設	○町外への移動はほとんどない。また旧佐賀町内、旧大方町内の内々でほぼ完結した動きとなっている。	
	銀行、郵便局、農協等	○旧佐賀町内、旧大方町内の内々でほぼ完結した動きとなっているが、旧大方町を中心として四万十市への流動も生じている。	

6-5 地区懇談会（ワークショップ）における意見

バス交通や公共交通全般に対する意見としては、公共交通が今後とも必要であるということは全ての地域で共通した意見であった。そして、公共交通を維持するためにはバスに拘らず、実際の利用状況やニーズにあわせて効率化や新たなサービスの検討を行い、公平性を保ちつつ、最低でも現状と同等の公共交通サービスを続けていくことが殆どの地域で望まれていた。

具体の提案や要望の総括は下表に示したとおりであるが、代表的なものを抽出し、要約すると以下のとおりである。

- 1)バス運営の効率化やコストの縮減を進める
- 2)バス路線網の拡充(バスの来ていない地域の解消、利用者の目的に応じた便数やバス停)
- 3)バス車両の小型化、低床化、バリアフリーの推進
- 4)バスの利用者の利便性向上(料金体系や路線網・時刻表を分かり易く、乗り継ぎ等)
- 5)バスに関する情報発信の充実
(利用促進の為の施策やPR、時刻表や路線網の情報発信、行き先や経路の見える化)

図表 6-6 地区懇談会（ワークショップ）における意見の総括（全19地区総括）

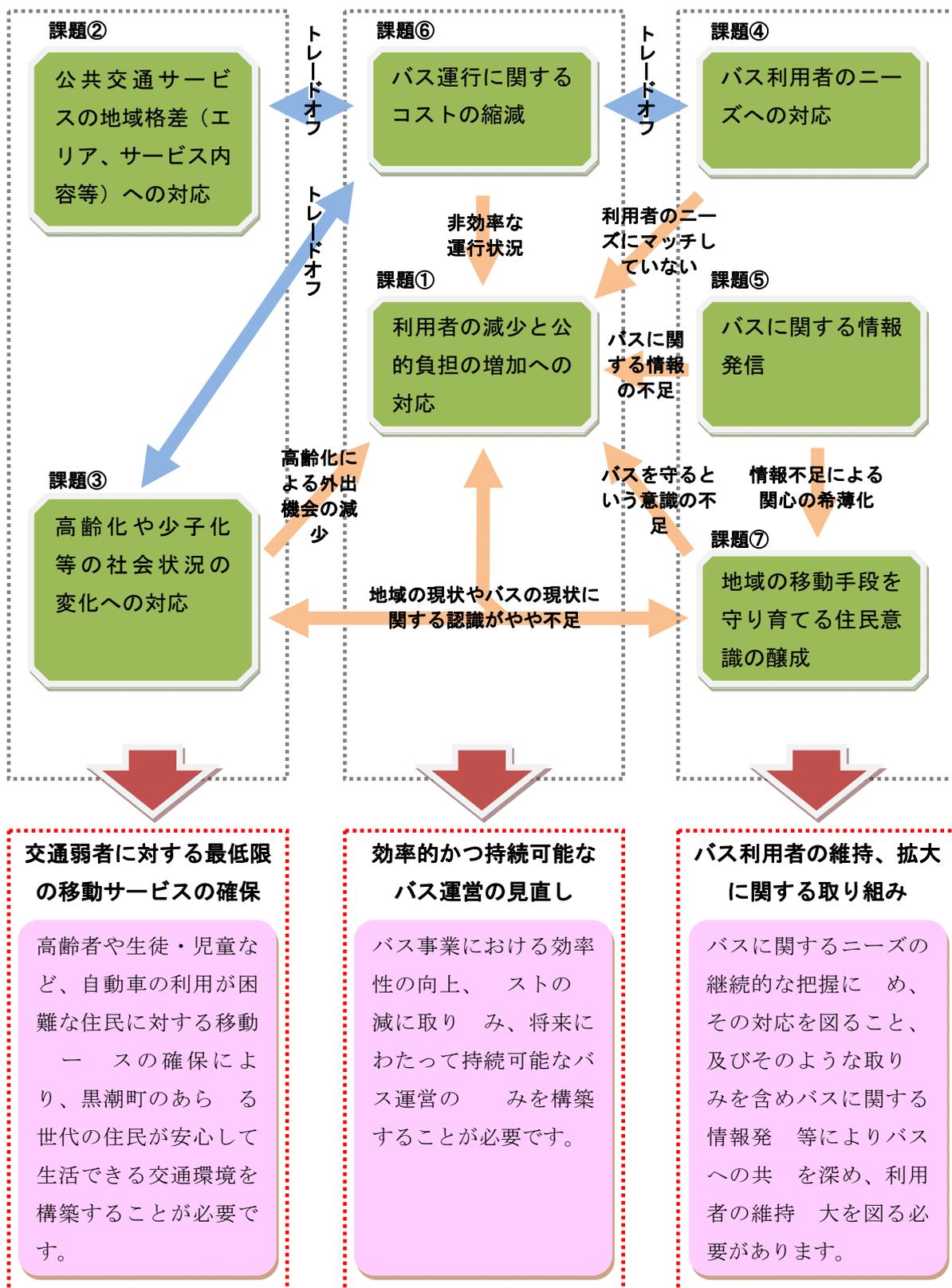
意見種別	懇談会における意見
バス(公共交通)のありかた	今後、高齢化が進み、運転できなくなる者が増える為、公共交通は必要。
	現状のバス路線や便数を維持し、バス以外の新たな公共移動サービスも検討する。
	実際の利用者のニーズに合わせたバスの運行形態(経路、ダイヤ、バス停、運賃)を作っていく。
	必要な時に必要なだけのサービスを提供するような弾力的な運用(公共交通サービス提供)により、コスト縮減、利用者増、利用者満足度向上を図る。
	スクールバスは、今後も維持存続させる。
	デマンド型や乗り合いタクシーなどの新しいシステムの導入も検討する。
	町内におけるバス運行サービスは、地域による格差を少なくする。
	バス事業者に任せるのではなく、町が主体となったバスの運営を検討する。 公共交通については、バスだけで考えず、くろしお鉄道との連携など、様々な方法を検討する。
効率化・コスト縮減	公共交通全体のコスト縮減を図る。
	スクールバスの活用方策を検討する。
	2つのバス事業者が連携し、バス運営を効率化する。
	バスの運営経費の削減を徹底する。(例えば、企業努力、車両の小型化、停車時のアイドリングストップ等)
	バスを空で走らせることがないように多目的に使えるようにしてはどうか。(例えば、バス等を利用した農作物の集配・出荷など)
路線・便数	バスが走っていない地区にもバスを走らせる。
	バス便数の増便、土日の運行。
	需要によっては、バスの便数は毎日でなく1週間に数回でもよい。
	利用者の目的やコストの縮減を考慮したバス路線・バス停位置の再編を行う。
	公共公益施設へのバスの運行は存続させる。 高齢者の通院を考えたダイヤにする。
バス車両	安全安心な乗車ができるように、バス車両の低床化、バリアフリー化を推進する。
	実際に走っているバスを見て行き先や経路が分かるようにする。
料金	町内均一料金の導入、無料化、公平化、有償化など、バスの料金制度の見直しを検討する。
	商品券でバスに乗れるような制度の導入について検討する。
利便性向上	バス同士や鉄道との乗り継ぎ利便性を向上させる。
	スクールバスにも気兼ねなく乗れるような施策を検討する。
	バスの運転手が乗降が不便な障害者や高齢者に対して手助けできないか。
	佐賀地区のスクールバスでも幼稚園児が利用できるような方策を検討する。
情報発信	バス利用を促進するための施策やPRを、民間・行政が一体となって行う。
	時刻表や路線、バス停位置などの情報を各家に配布する。
	時刻表の字を大きく分かりやすくするとともに、一般の人が乗りやすいようにもってPRする。



7. 地域公共交通の課題

7-1 公共交通に関する課題の総括とその相互関係

図表 7-1 公共交通に関する課題の相互関係イメージ



7-2 公共交通の課題

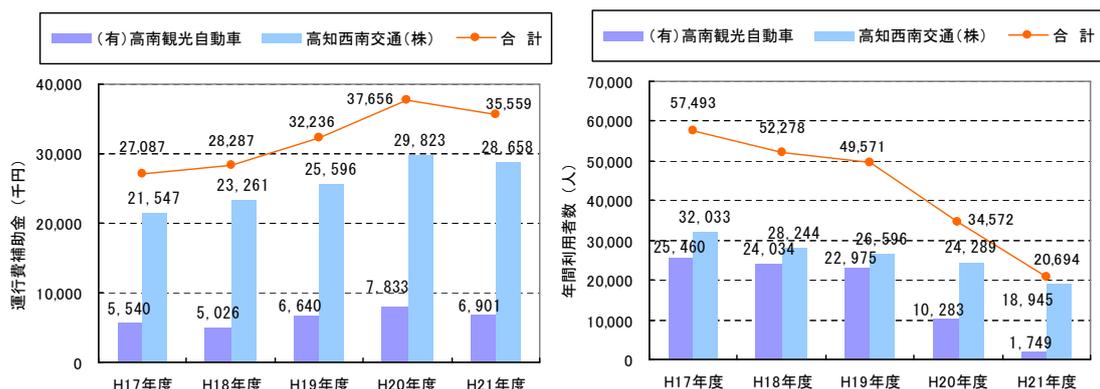
1. 利用者の減少と公的負担の増加への対応

バス交通の利用者は年々減少し、逆に町による補助負担は増加している。町の人口も減少している中で、バス利用者の自然増を見通すことは困難であり、このまま放置すると、補助額は今後も増加し続けるものと考えられる。

アンケート結果からは、行政単独、または行政、地域、バス事業者の3者が赤字を負担しつつバスを維持する意見が半数近くを占めるが、その一方で、「今以上の負担はすべきでない」「運賃のみで維持できなければ廃止も仕方ない」という意見が合計で27.4%と、すでに住民の1/4を超えている。今以上の補助負担となった場合における町民の同意は、いつまでも担保できないとの前提に立って、バス運営に関する負担の軽減を検討すべきものと考えられる。

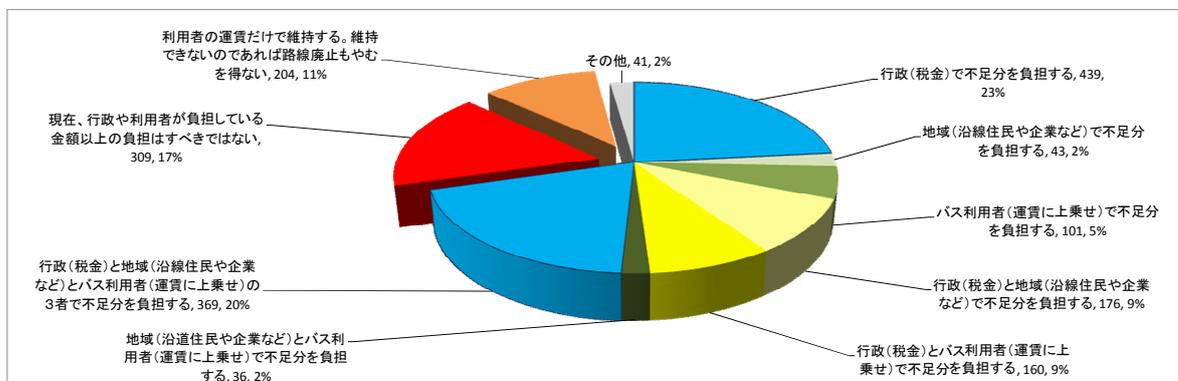
「利用者減少→公的負担増加」という負の連鎖を断ち切り、「利用者増加→公的負担軽減」という好循環に変化させるべく、利用しやすいバス交通のあり方を模索するなど、多方面からの検討が必要と考えられる。

図表 7-2 黒潮町におけるみなし4路線(旧21条)の運行費補助金ならびに年間利用者数の変化



出典：各年運行費補助金申請資料

図表 7-3 バス維持のための費用負担のあり方



出典：世帯アンケート調査結果(平成21年10月実施)

2. 公共交通サービスの地域格差（エリア、サービス内容等）への対応

黒潮町においては、バス停や駅までの距離が極めて長く、公共交通の利用が困難な「公共交通空白地帯」が存在する。これらの中でも比較的規模の大きなまとまりとしては川奥地区、市野々川地区があり、こうした地域における生活の維持のため、バスまたはバスに代わる公共交通サービスの提供について検討を行うべきと考えられる。

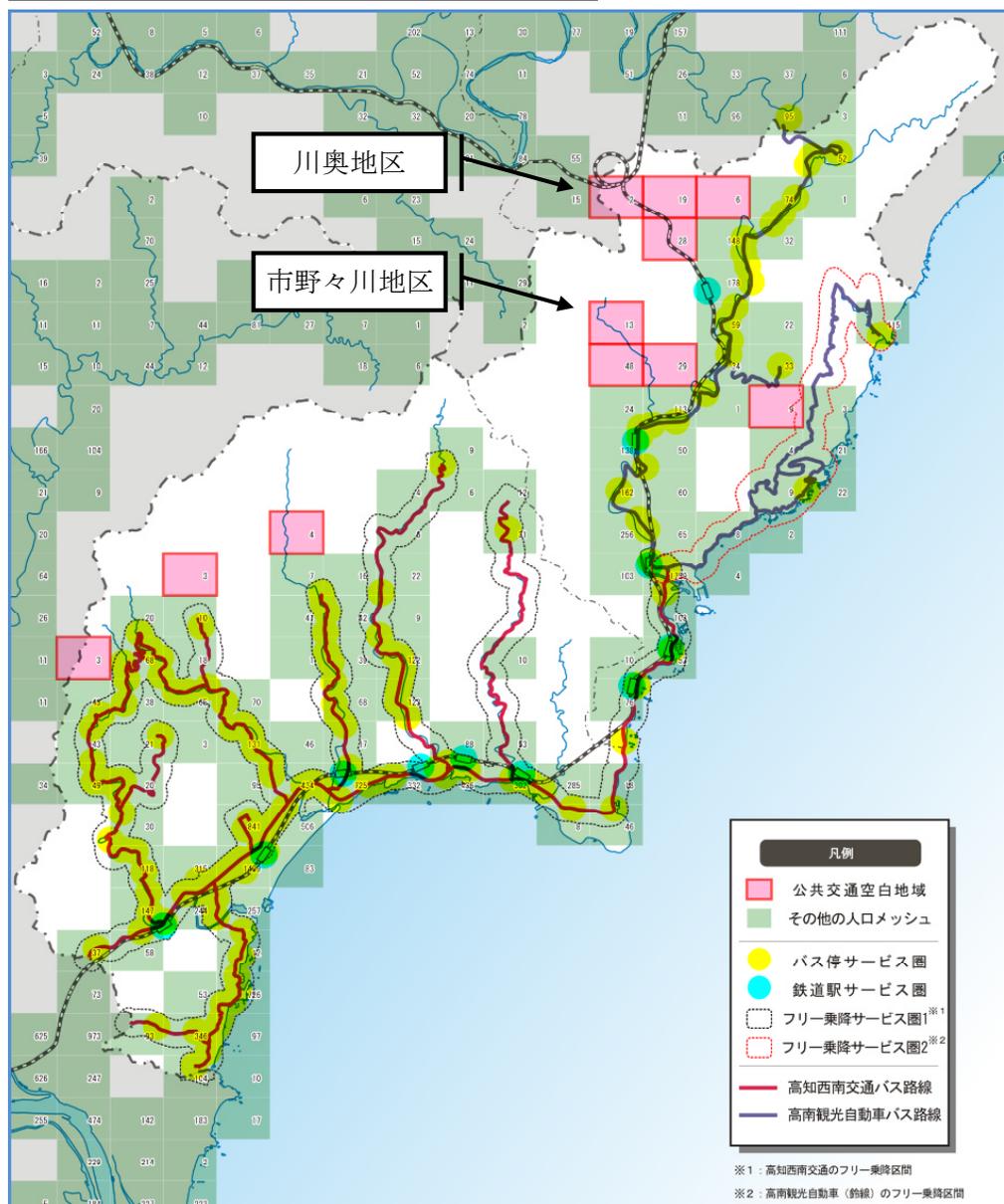
また、サービスエリアの問題以外でも、便数や運賃の格差をはじめ、例えば旧佐賀町内ではスクールバスへの保育園児の単独乗車はできないが、旧大方町内では添乗員がスクールバスに同乗し、保育園児の単独利用が可能となっているなど、利用面での地域格差も存在する。

町民の公平性の維持の観点からも、こうした公共交通サービスの地域格差については是正を図っていくことが必要と考えられる。

※公共交通空白地帯

バスの乗降が可能な地点（フリー乗降区間においてはバス路線上の任意のポイント、それ以外の区間についてはバス停）までの距離が300m程度以上の居住地域。（人の居住しない山林等は含めない）

図表 7-4 公共交通空白地帯（図中赤の四角が該当）



3. 高齢化や少子化等の社会状況の変化への対応

現在、65歳以上人口比が50%を超える限界集落は、5地区程度であるが、準限界集落は、町内41の国勢調査地区のうち、32地区にのぼる。

高齢化により、利用可能な交通手段が限られてくる中で、バスは高齢者の生活維持において欠かせない交通手段である。また、アンケートでは、「外出時の交通手段で困ったときに外出を取りやめる」と答えた人の約6割が高齢者であったことから、バスサービスが維持できなければ、高齢者の外出、社会参加の妨げとなり、ひいて地域の活力そのものを大きく損なうことも懸念される。

バスサービスの維持はもとより、高齢者にとってより利用しやすいサービス提供のあり方を検討しつつ、高齢者の利用拡大によるバスの活性化をも視野に入れた対応が必要である。

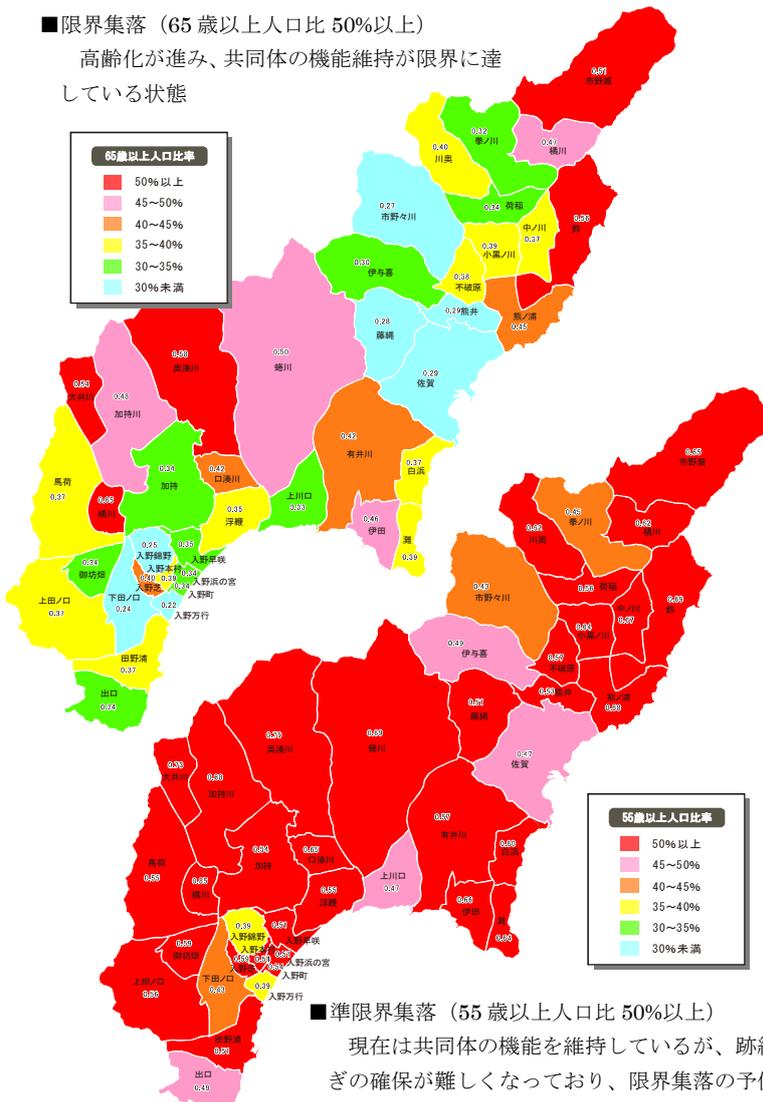
また、高齢化とともに進展する少子化による小学校、保育所の統廃合に伴い、学校ごとの児童・生徒の通学範囲が広域化することなどから、通学手段としての公共交通も極めて大きな役割を担っている。

このような今後の社会状況の変化に、公共交通としてどのように対応していくかについて、十分な検討が必要である。

図表 7-5 地区別の65歳以上、55歳以上人口比率（前掲図表 1-4）

■限界集落（65歳以上人口比50%以上）

高齢化が進み、共同体の機能維持が限界に達している状態



■準限界集落（55歳以上人口比50%以上）

現在は共同体の機能を維持しているが、跡継ぎの確保が難しくなっており、限界集落の予備軍となっている状態

図表 7-6 生徒数の変化（前掲図表 1-12）

■生徒数の変化

少子化にともない、生徒数の減少が著しい。また小学校の統廃合により、ここ10年間で4校が廃校または休校となっている。（今後は保育所の統廃合も予定されている）

■中学校

	学級数(クラス)			児童数(人)			教職員数(人)		
	H19	H14	H10	H19	H14	H10	H19	H14	H10
大方中学校	8	11	12	239	302	350	21	24	28
佐賀中学校	5	8	9	104	120	198	16	20	20

■高等学校

	学級数(クラス)			児童数(人)			教職員数(人)		
	H19	H17	H15	H19	H17	H15	H19	H17	H15
大方商業高校 ※1	-	4	6	-	87	183	-	29	34
大方高校(定時制昼間部)	6	2	-	167	60	-	40	10	-
〃(定時制夜間部)	3	1	-	34	10	-	11	7	-
〃(通信制)	3	1	-	71	24	-	11	6	-

※1 平成18年度末で大方商業高校から大方高校へ完全移行

■小学校

	学級数(クラス)			児童数(人)			教職員数(人)		
	H19	H14	H10	H19	H14	H10	H19	H14	H10
伊田小学校	6	4	7	28	46	67	9	7	10
上川口小学校	6	5	4	43	54	42	9	8	7
鱈川小学校 ※1	-	-	3	-	-	13	-	-	5
南郷小学校	6	7	6	55	75	101	10	11	9
北郷小学校 ※2	-	2	3	-	6	7	-	3	5
入野小学校	8	10	8	190	219	223	18	17	15
田ノ口小学校	7	7	7	74	69	83	12	11	10
馬荷小学校 ※3	-	3	3	-	11	19	-	5	5
三浦小学校	6	6	6	48	70	81	9	9	9
佐賀小学校	8	7	7	117	153	163	16	15	15
伊与喜小学校	3	5	6	20	36	54	7	8	9
拳ノ川小学校	6	5	5	35	35	48	10	8	9
鈴小学校 ※4	-	3	3	-	10	9	-	10	9
計	56	64	68	610	784	910	100	112	117

※1 鱈川小学校は平成11年3月で廃校

※2 北郷小学校は平成16年3月で休校

※3 馬荷小学校は平成18年3月で休校

※4 鈴小学校は平成17年3月で休校

出典：黒潮町町勢要覧

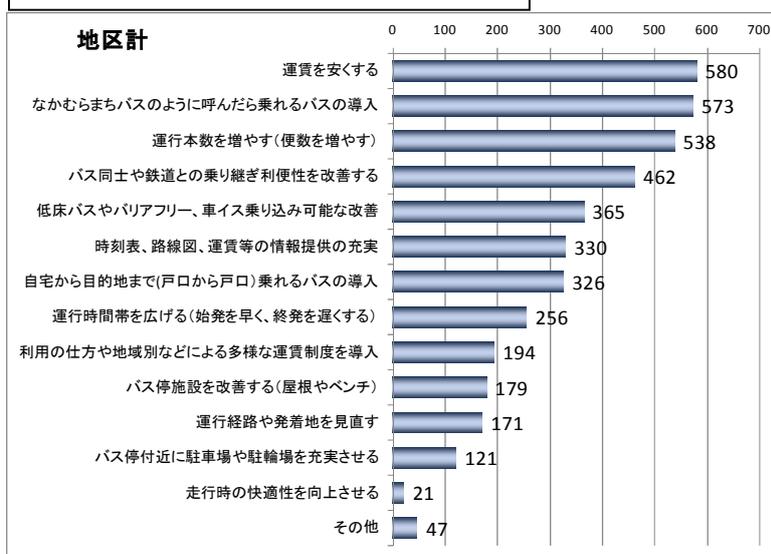
4. バス利用者のニーズへの対応

アンケート調査結果からは、バスに関する改善の要望として、

- ・運賃を安くする
- ・なかむらまちバスのようなデマンドバスの運行
- ・運行本数を増やす

等が、上位にあがっている。地区別懇談会においても新規路線の開設や増便の要望があったが、これらの要望に安易にこたえることは、バス事業経営をさらに圧迫することにもつながりかねないので、慎重な対応が求められる。しかしながら、このような利用者ニーズへの対応をとおして、バス利用者の維持・拡大を図ることが重要である。

図表 7-7 バス交通の改善に関する住民の要望

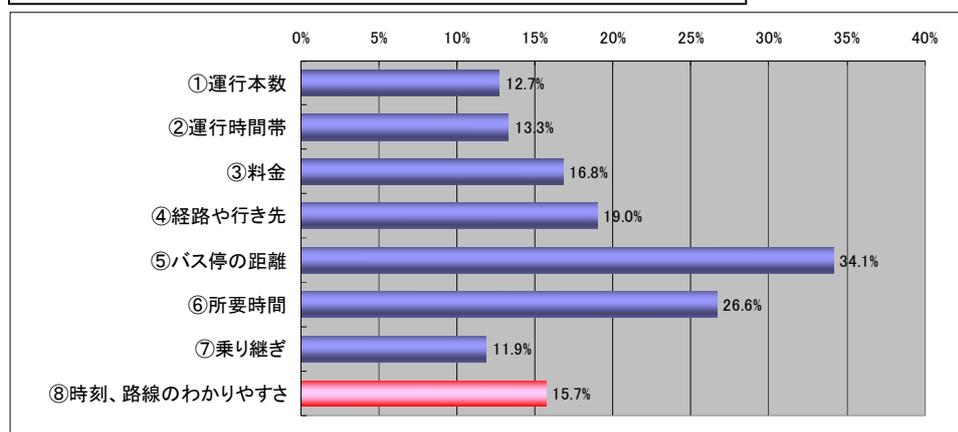


出典：世帯アンケート調査結果（平成 21 年 10 月実施）

5. バスに関する情報発信

バスに関する満足度において、「時刻表、路線のわかりやすさ」に関しては、15.7%の満足度でしかない。また、各地で開催した地区別懇談会（ワークショップ）において、バスに関する諸情報、例えばフリー乗降の可否等を知らない住民も多かったことなどを踏まえ、バスに関する情報発信の内容充実と発信方法の検討が必要と考えられる。

図表 7-8 バスに関する住民の満足度（満足、やや満足の合計比率）



出典：世帯アンケート調査結果（平成 21 年 10 月実施）

6. バス運行に関するコストの縮減

バス事業に関しては、利用の拡大を通じて増収を図ることも重要ではあるが、いっそうのコスト削減によって支出を軽減することで、運営状況の改善を図ることも重要となってくる。また、このような取組が住民の目に触れる、あるいは事業者からの情報発信によって、周知されることにより、バスサービスの維持、及びそのための財政支出について住民の賛同を得ることに役立つという側面も有する。

バスの小型化、一部路線のタクシーによる代行、需要密度（時間帯や地域など）に応じた運行体系の見直し等、コストの縮減につながる施策について、その適用の可否、条件、導入方法等についての整理を踏まえ、可能なものについては積極的に導入を図ることが必要である。

7. 地域の移動手段を守り育てる住民意識の醸成

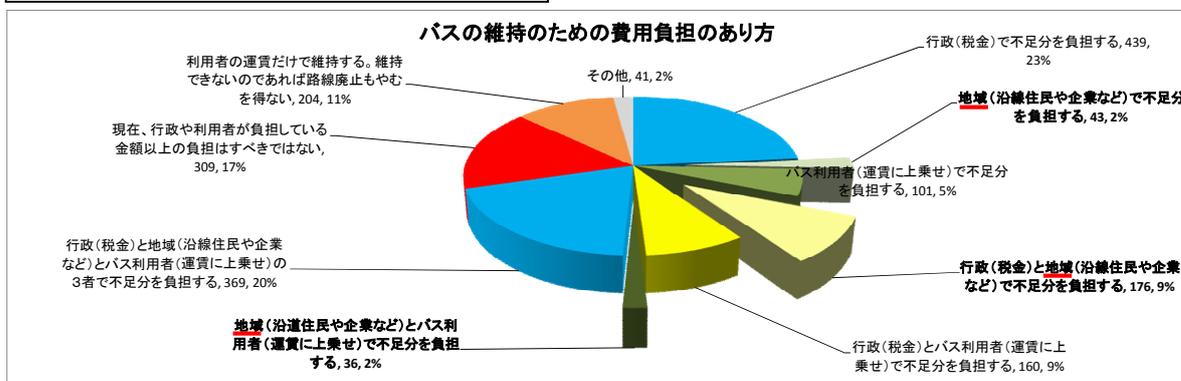
地域の移動支援交通として鉄道やバスのみをその担い手とすることには、事業性や法的な規定等により一定の限界があるものと考えられる。また本町の場合、町内におけるタクシー事業者も1社しかなく、タクシーの活用にも相当の工夫を要する。

一方、2006年の法改正で、NPO、農協、生協、商工会等の団体や個人による有償旅客輸送の実施が比較的容易に行えるようになり、地域や住民自らの手による地域支援交通の構築が可能な状況となっている。

しかしながら、公共交通の維持について、地域が支えるという住民意識は、必ずしも高いとはいえない。アンケート調査の費用負担のあり方において、「地域で」というキーワードの含まれた選択肢の回答率は合計でも13%程度しかないことがその一端を示している。

このような住民意識は、自動車への依存性の高さもその一因であるが、高齢化少子化といった地域の現状や住民参加による地域生活支援交通の構築に関する情報の不足も大きな要因であるものと考えられる。地域、行政、交通事業者の連携下において、こうしたシステムの研究や適用可能性の検討を行い、その結果を町内の住民に広く情報提供していくことで、住民意識の醸成に取り組むことが必要である。

図表 7-9 バス維持のための費用負担のありかた





8. 地域公共交通の再生と活性化における基本方針

8-1 基本理念

基本理念とは、黒潮町におけるこれからの公共交通のあり方を計画として取りまとめるうえでの基本的な考え方を示したものであり、地域の現状や住民の意向等を踏まえ以下のように設定した。

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

誰もが

◇公共交通は、高齢者や児童・生徒など、自動車の運転が困難な人々が安心して暮らせるために欠かせない交通手段であるとともに、やむを得ず送迎を行う家族の負担を軽減し、また、高齢者の社会参加をうながすなど、健全な町民生活を支える根幹的な社会基盤であると考えます。

利用しやすい

◇公共交通利用者の拡大は、バス事業の収支改善ばかりではなく、町内においては、町民の移動機会の増加で、買物やレジャー活動による「まちの活気」の形成をうながし、町外利用者の獲得は、観光レジャー目的での来訪者の拡大が期待できるなど、地域の活性化においても欠かせない課題であると考えます。

健全な

◇効率性の向上、運行コストの縮減、利用者の拡大による収益性の向上等によって、事業収支の改善と運営補助金負担の軽減を図ることが、「将来にわたり持続可能な公共交通」の実現につながるものと考えます。

まちの交通手段

◇上記の実現においては、町民、行政、交通事業者の協力・連携、及び創意工夫が欠かせない。公共交通がこの地域にとって無くてはならないものとの認識を共有しつつ、三者の英知を結集して、公共交通のある安心な生活を守ることが、ひいては「人が元気、自然が元気、地域が元気な黒潮町」（黒潮町総合振興計画）の実現にもつながるものと考えます。
(次ページは総合振興計画策定時の住民要望を踏まえ、これに対する地域公共交通の貢献を示したものである)

図表 8-1 公共交通が住民意向に対して寄与できることについて

「今後、どのような施策に力を入れてほしいか」

平成19年度住民意向調査より

項目	順位	人数[割合]
雇用の場の創出	1	302[11.50%]
高齢者福祉の充実	2	256[9.70%]
保健・医療の充実	3	243[9.30%]
道路の整備	3	243[9.30%]
子育て環境と福祉の充実	5	163[6.20%]
防災・消防の充実	6	144[5.50%]
農業の振興	7	133[5.10%]
計画的・効率的な行政運営	8	117[4.50%]
下水処理施設の整備(下水道や合併浄化槽の整備)	9	91[3.50%]
学校教育の充実	10	85[3.20%]
防犯と交通安全の推進	11	84[3.20%]
公共交通網の整備	12	82[3.10%]
環境に配慮したごみ対策(資源ごみの活用など)	13	75[2.90%]
水産業の振興	14	62[2.40%]
観光の振興	15	60[2.30%]
障がい者(児)福祉の充実	16	57[2.20%]
青少年の健全育成	17	52[2.00%]
住民の参画によるまちづくりの推進	18	51[1.90%]
地域活動の推進とその活動に対する支援体制の充実	19	49[1.90%]
スポーツ・レクリエーションの振興	20	46[1.80%]
人権の尊重	21	43[1.60%]
商工業の振興	22	35[1.30%]
林業の振興	23	33[1.30%]
保育事業の充実	24	25[1.00%]
生涯学習の推進	25	22[0.80%]
男女共同参画社会の確立	26	16[0.60%]
道州制を想定した市町村合併の推進	27	14[0.50%]
文化財保護の充実	28	10[0.40%]
その他	29	9[0.30%]
未記入		25[1.00%]

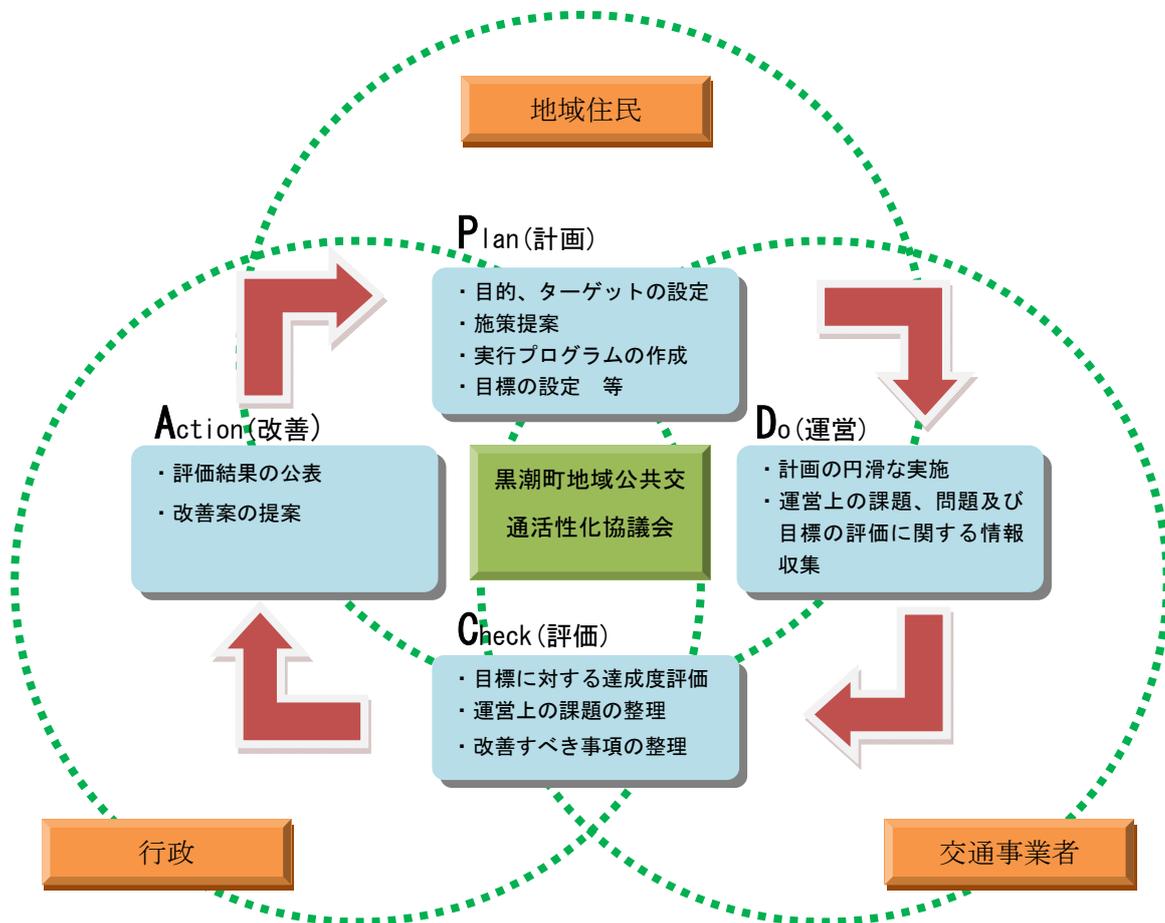
将来にわたり持続可能な公共交通の構築

- ・ 高齢者の移動手段の確保
- ・ 児童生徒の移動手段の確保
- ・ バス運営の健全化による補助金負担の軽減
- ・ 公共交通空白地帯の解消
- ・ 町内外における公共交通利用者の拡大 等

8-2 取り組み方針

計画の実施に向けては、住民、行政、交通事業者の連携による取り組みを基本とする。また、以下に示すようにPDCAの改善サイクルを取り入れ、必要に応じて検証、見直しを重ねながら継続的に改善を行うものとする。

図表 8-2 計画の実施に向けての取り組み方針イメージ

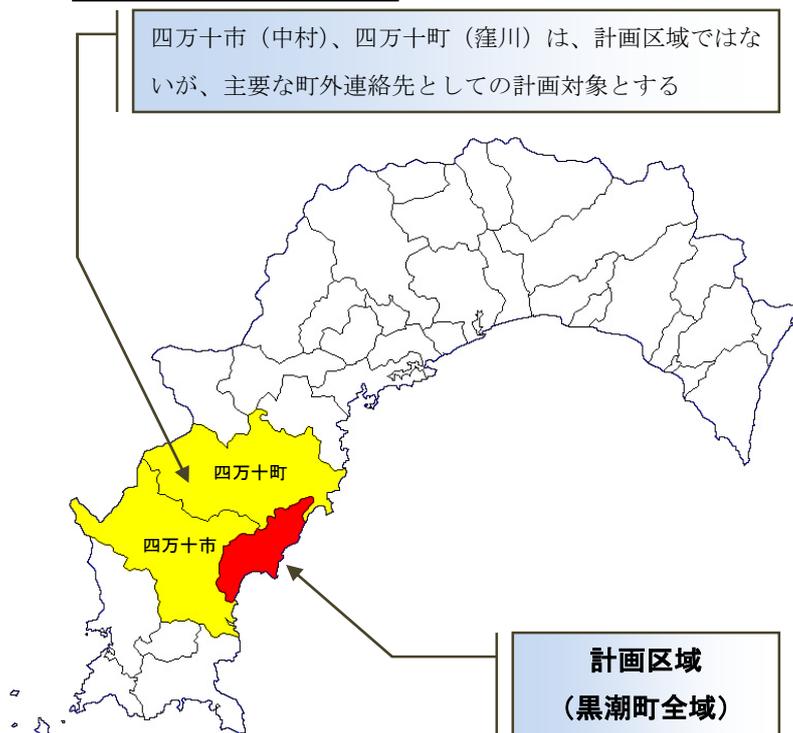


8-3 計画区域及び計画期間

計画区域は、黒潮町全域とする。ただし、四万十市（中村）、四万十町（窪川）については、黒潮町の主要な町外連絡先であるため、この連携においてのみ計画対象とする。

また、本計画の計画期間は、平成22年度から平成31年度までの10年間とする。ただし、このうち平成22年から24年までの3年間で「短期」とし、一定の目標を定めた上で、その達成度を評価するものとした。

図表 8-3 計画区域について



8-4 計画目標

本計画において目指す地域公共交通の姿として、以下の3つを目標とする。また、それぞれの目標ごとに達成度を測る評価指標とその達成目標値を定めた。

計画目標1 町民の安心な生活を支える公共交通

評価 指標	鉄道、バスに乗降可能な場所から300m以上離れた地域に居住する人口の比率
達成 目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3年後目標：0.5% ・ 10年後目標：0.0% <div style="float: right; background-color: #e67e22; color: white; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> 現況値 1.2% </div>

黒潮町内には、駅、バス停までの距離が遠く（300m以上）、公共交通の利用が困難な地域が存在する。このような地域の居住者の割合を0%とすることを達成目標とする。

計画目標2 効率的かつ柔軟で持続可能な公共交通

評価 指標	みなし4条（旧21条）路線における週間利用者数が0人の運行系統
達成 目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3年後目標：7系統（現況の半分） ・ 10年後目標：0系統 <div style="float: right; background-color: #e67e22; color: white; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> 現況値 14系統 </div>

効率的かつ将来的な社会環境の変化にも対応可能な公共交通を目指す。この評価のために週間利用者数がゼロの運行系統をなくすことを達成目標とする。（利用者の確保・増加や運行の再編等による）

計画目標3 町内外の活発な利用に支えられた公共交通

評価 指標	バス停留所の整備率（整備済＝ポール＋バス停名プレート＋時刻表プレートの3点が整備されたもの）
達成 目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3年後目標：50% ・ 10年後目標：100% <div style="float: right; background-color: #e67e22; color: white; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> 現況値 24%[※] </div>
評価 指標	バス情報に関する広報（路線、系統、時刻表、料金等の基本情報＋ニュース、協議会、収支、利用状況等の拡張情報）
達成 目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3年後目標：基本情報の整備、HP立ち上げ ・ 10年後目標：拡張情報＋3回/年以上の更新 <div style="float: right; background-color: #e67e22; color: white; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> 現況値 （未整備） </div>

町の内外における利用者の維持・拡大を図る上で、利便性の向上や公共交通に関する情報発信は欠かせない。バス停整備に関しては可能な限り黒潮町らしさを表現可能な統一形式とする。

※）バス停整備の現況値は、全バス停136のうち、32バス停を整備済（ポール＋バス停名プレート＋時刻表プレートの3点が整備）として算出している。

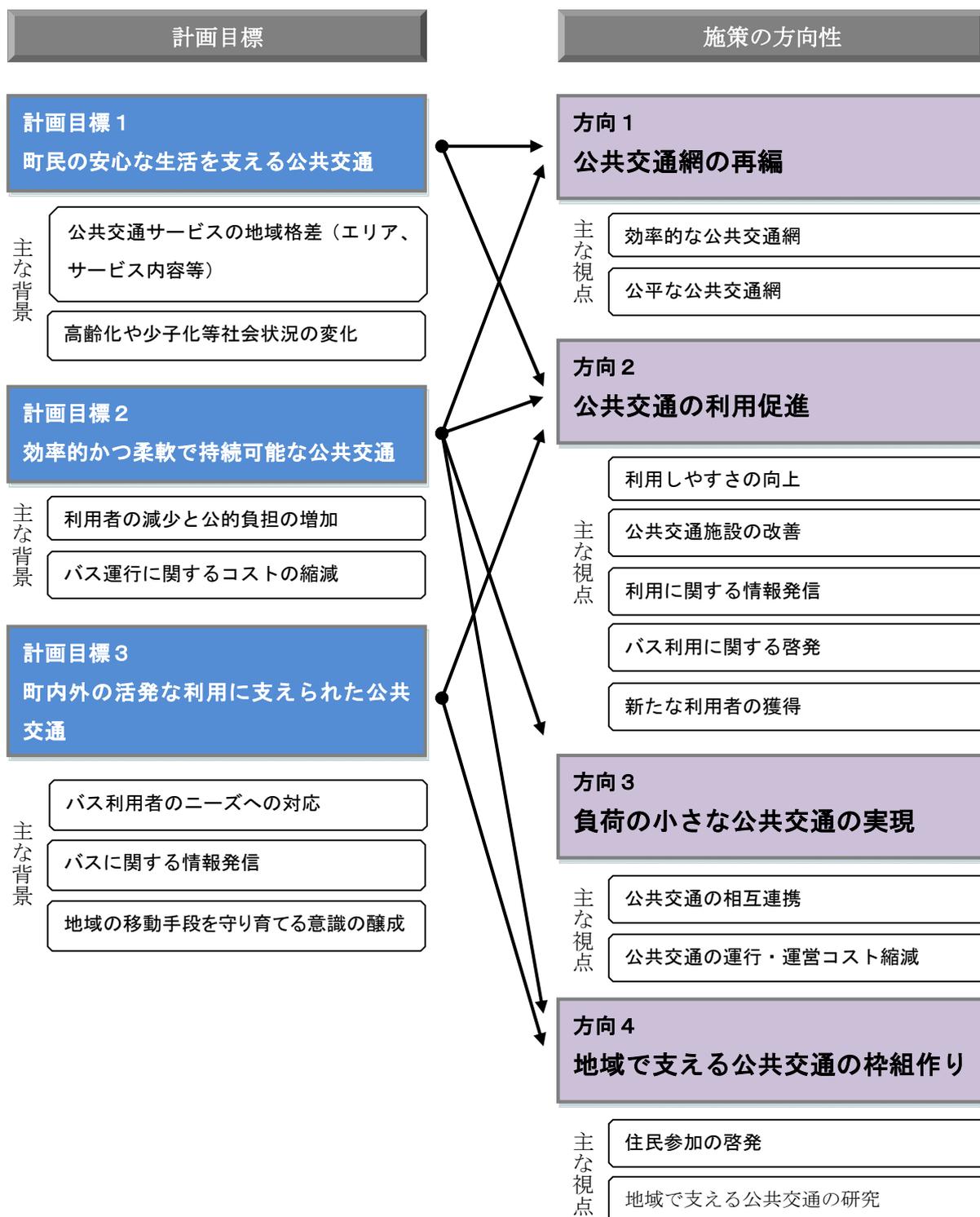


9. 目標達成のための施策

9-1 施策の方向性

計画目標、及びその設定の背景となった地域公共交通の課題を踏まえ、施策の方向性を以下のように設定した。

図表 9-1 計画目標と施策の方向性との関連



9-2 施策体系

施策の方向性及びその視点を踏まえ、黒潮町における公共交通の計画目標の達成に向けた施策を下表のとおり設定した。

図表 9-2 黒潮町地域公共交通連携計画における施策体系

方向性	視点	施策	施策番号	短期の実施	
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	1	△	
		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)	2	△	
	公平な公共交通網	「公平性」に関する評価指標の決定	3	○	
		公共交通空白地域の解消	4	△	
		町内における公共交通利用方法の統一	5	○	
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)	6	△
			運賃の上限額の設定	7	△
			免許返納者への運賃割引	8	△
		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)	9	△	
		デマンド型公共交通の導入	10	△	
		ICカードの導入	11	—	
		商店等との連携	12	△	
	公共交通施設の改善	バス車両の改善(低床化等)	13	—	
		バス停の整備	14	○	
	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	15	○	
		経路案内システムの設置	16	—	
		公共交通に関する情報提供サイトの開設(ホームページ)	17	○	
	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	18	○	
		車両のラッピングや愛称募集	19	—	
		バス利用推進のプロモーション活動	20	○	
	新たな利用者の獲得	公共交通利用のツアー企画	21	—	
		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	22	—	
		観光地周遊が可能な移動手段の提供	23	—	
	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	24	△
			タクシーの活用	25	○
		公共交通の運営コスト縮減	小型バスの導入	26	—
			アイドリングストップ等エコ運転の実施	27	○
	方向4 地域で支える公共交通の枠組作り	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	28	○
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			29	○	
行政、交通事業者等による支援のあり方について			30	○	
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	31	○	
		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	32	○	

○: 短期(平成22年度から24年度までの概ね3年間)で実施を目指す施策

△: 関係機関や地域との調整や合意が可能であれば短期での実施を目指す施策

—: 基本的に中長期での対応を目指す施策

9-3 施策内容

(1) 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

方向性	公共交通網の再編	視点	効率的な公共交通網
概要	<p>公共交通網の再編イメージ</p> <p>公共交通網の再編イメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線路線 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道 幹線バス路線 支線路線 <ul style="list-style-type: none"> 支線バス路線 新たな移動手段 公共交通空白地域 <p>公共交通空白地帯 新規バス路線、乗合タクシー、または地域主導型の移動サービスの導入等あらゆる手段を検討して、その解消を図る</p> <p>支線バス路線（旧大方町中山間地域）</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆スクールバス便については現状どおりの運行維持を目指す。その他の便に関しては、基本的に最寄り駅までのシャトル運行とし、運行距離を短くすることで、経費の節減、もしくは運行密度の向上を図る。 ◆運行効率の悪い「週間利用者0人便」については、廃止、または、デマンド方式や曜日指定運行への切り替えを検討する。 ◆過疎地有償運送や既存タクシーの活用、介護タクシー事業の新規導入等について積極的に検討し、地域や交通事業者の合意に基づいて新たな移動サービスへの移行を図る。 <p>週間利用者数0人区間 デマンド方式等への切り替えを検討</p> <p>支線バス路線（旧佐賀町鈴地域）</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆スクールバス便については現状どおりの運行維持を目指す。「週間利用者0人便」については、廃止またはデマンド方式への切り替えを検討する。 ◆熊ノ浦経由便の設定を行う。 ◆地域や交通事業者の合意に基づいて新たな移動サービスへの移行を図る。 <p>拠点ターミナル（土佐佐賀駅） バスと鉄道の乗り換え利便性の向上や待合環境の向上等によりターミナル機能の強化を図る</p> <p>支線バス路線（旧大方町田野浦地域）</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆基本的には現状どおりの運行維持を目指す。 ◆過疎地有償運送や既存タクシーの活用、介護タクシー事業の新規導入等について積極的に検討し、地域や交通事業者の合意に基づいて新たな移動サービスへの移行を図る。 <p>幹線バス路線（窪川駅～中村駅） 基本的には、現状のバス車両を使用して、運行便数の増加等により、一層の利便性向上を図る路線と位置づける。このためには、高南観光自動車、高知西南交通の相互乗り入れ等についても積極的に検討するものとする。ただし、鉄道の乗り換え利便性の向上のために、ダイヤ調整等を行う。</p> <p>公共交通空白地帯 新規バス路線、乗合タクシー、または地域主導型の移動サービスの導入等あらゆる手段を検討して、その解消を図る</p> <p>公共交通網の再編イメージ</p> <ul style="list-style-type: none"> バス路線と連携しながら、黒潮町と四万十市、四万十町の連絡を行う。 支線バス路線と連携して黒潮町内外の縦断的な連絡を行う。バス事業者の相互乗り入れによる利便性向上も検討する。 スクールバスは、現状運行を維持。他の路線は、効率化（デマンド化、シャトル化、曜日指定運行、ゼロ便の見直し等）と利用拡大を図るが、バスでの対応が困難な場合は、新たな移動手段（乗合タクシー、自家用車有償運送等）の導入を検討する。 バスや新たな移動手段等あらゆる手法の適用を視野に入れながら、その積極的な解消を図っていく。 		
効果	<ul style="list-style-type: none"> ○運行が効率化されることで、運行本数の維持・増便、ダイヤの調整が容易になる。 ○利用者にとってのわかりやすさが向上する。 ○定時性の向上が期待できる。 		
留意点	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の移動ニーズを把握するとともに、十分なコンセンサスが得られるよう留意する ○幹線バス路線（または土佐くろしお鉄道）と支線バス路線の結節部においては、待合機能、情報提供機能、等の整備について検討を行う ○幹線バス路線全線の4条路線化を検討する。（現状は中村駅～入野駅間のみが4条路線） ○交通事業者間及び地域との調整事項や課題、その対応策について検討を要する。 		
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ○黒潮町、バス事業者、（場合によっては地域住民） 		

(2) 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）

方向性	公共交通網の再編	視点	効率的な公共交通網
概要	<p>○利用者が0人/週のバス便に関して、以下の視点からフィルタリングを行う。</p> <p>①比較的需要の多い便の「折り返し便」であって、バス運行上欠かせない便であるか</p> <p>②上記①に該当する便であっても、地域の需要に対して過大または全町的な公平感を損なう程度に過大となっていないか</p> <p>③便としてのゼロ便と言うだけでなく、路線の区間としてゼロ区間を構成してはいないか</p> <p>④タクシーやその他の移送手段による機能補完はできないか</p> <p>④当該路線、便に対して利用拡大の方向性はないか</p> <p>○フィルタリングを経て、抽出された便に関しては以下の見直しを行う。</p> <p>①当該便の廃止、または他路線への振り替えの検討</p> <p>②タクシーの活用や自家用車有償運送、ボランティア輸送等への切り替えの検討</p> <p>③デマンド方式や曜日指定運行の適用の検討</p> <p>○ただし、上記の見直しは、その結果において新たな公共交通空白地域を生じないことを前提とする。</p>		
効果	<p>○非効率なバス便の解消により、バス事業運営の健全化及び運営補助金の削減が可能となる。</p> <p>○公共交通空白地域等への輸送機能の振り替えが可能となる。</p>		
留意点	<p>○廃止やバス以外の輸送手段とされた便の運行対象地域における適正な運行密度の設定と合意形成</p> <p>○バス、タクシー等交通事業者及び利用者における意見調整</p> <p>○上記フィルタリングの的確な実施</p> <p>○バス事業者における雇用調整、労務管理、安全管理の状況等を勘案しつつ、着実かつ段階的な実施を図る。</p> <p>○現状で把握している「利用者ゼロ便」が、特異値であるか否かの判断のため、1年間程度の継続的な調査が必要である。(利用者ゼロの便のみ運行記録に注記しておく程度の内容で可)</p>		
実施主体	○黒潮町、交通事業者		

(3) 「公平性」に関する評価指標の決定

方向性	公共交通網の再編	視点	公平な公共交通網
概要	<p>○地域公共交通における「公平性」を考える上では概ね次の4つの視点が考えられる。</p> <p>①行政負担の公平性。(例えば地域住民1人当たりの行政負担額等)</p> <p>②住民負担の公平性。(例えば移動距離当たりの経費額等)</p> <p>③移動サービスの特性における公平性。(例えば便数や利用方法等)</p> <p>④活動の保障における公平性。(例えば通学、通院、買物といった活動が可能であること)</p> <p>○上記のうち①～③に関しては、都市構造と居住地との関連によっては、公共交通の効率性との両立が困難となる場合もあり、本町の現状等も考慮し、④を公平性の主要な視点とするものとし、具体的には以下の3点を目指すものとした。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #e6f2ff;">①通学機会の保障</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #e6f2ff;">②通院機会の保障</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #e6f2ff;">③買物機会の保障</div> </div> <p>○あわせて、効率性との両立を図りながら、利用方法の統一等にも留意するものとし、利用者の実感としての公平性の向上に努める。</p>		
効果	<p>○公平な公共交通サービスを検討する上での指針となる。</p> <p>○様々な検討結果としての公共交通政策の住民への説明性が向上し、合意の形成に役立つ。</p>		
留意点	○地域の活動機会に関するニーズを踏まえ、これに応じたサービス提供のあり方（運行方法、ダイヤ、便数等）を検討する必要がある。		
実施主体	○黒潮町		

(4) 公共交通空白地域の解消

方向性	公共交通網の再編	視点	公平な公共交通網
概要	<p>○右図において赤のメッシュで示した「公共交通空白地域」の解消を図る。解消の検討にあたっては特に以下の点に留意する。</p> <p>①特に 50 人以上の人口を有する「川奥地区」「市野々川地区」への対応を優先とする。</p> <p>②解消の手法としては、以下を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他路線のバス便の振り替え ・タクシーの活用 ・新規バス路線の設定 ・自家用車有償運送 ・ボランティア輸送等（助け合いによる無償運送） <p>なお、手法検討の優先順位も概ね上記記載順のとおりとする。</p> <p>③提供するサービス水準の設定のため、当該地域の移動需要について詳細な調査を行う。</p>		
効果	○公共交通空白地域の解消により、町民の移動需要に対する基本的な公平性が確保できる。		
留意点	<p>○当該地区の移動需要にマッチした手法の提供</p> <p>○バス、タクシー等交通事業者及び利用者における意見調整</p> <p>○公共交通空白地域は、概ね人口密度が低密であり、既存のバス事業での対応は困難なことが予想される。タクシーの活用はもとより、地域主導型の新たな移動サービスについても十分に検討する必要がある。</p>		
実施主体	○黒潮町、交通事業者、（場合によっては地域住民）		

(5) 町内における公共交通利用方法の統一

方向性	公共交通網の再編	視点	公平な公共交通網
概要	<p>○現状における利用方法の不一致の解消を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降方法（フリーか否か）の統一。 ただし、全町的な統一が困難な場合においては、ルールの特例化（例えば国道路線はバス停乗降、他の路線はフリー乗降等）とそれに関する情報発信を行う。 ・園児（3歳以上）の搭乗方法の統一。 添乗者を要する場合においては、ボランティア、地域輪番制、有償契約制等の検討を行ったうえで、添乗者の条件に関しても統一を図る。 ・利用料金の統一 特に無料か有料かの地域による不均衡を生じないことを主眼とする。 		
効果	<p>○バス利用におけるわかりやすさの向上につながる</p> <p>○公平感の向上とともに地域公共交通への住民の理解、共感が深まる。</p>		
留意点	○施策の実施状況に応じた積極的な情報発信が必要。		
実施主体	○黒潮町、交通事業者		

(6) 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）

方向性	公共交通の利用促進	視点	利用しやすさの向上
概要	○黒潮町内、または町内を数ゾーンに分けた均一運賃制度の導入を行う。 (例) ・町内均一300円 ・旧町内均一200円 ・国道路線均一200円、支線路線均一200円等 ○100円刻み運賃の導入を行う ・現状では中村駅～入野駅間は100円刻み運賃となっているので、町全域への拡大を図る		
効果	○料金体系がわかりやすくなり利便性の向上、利用者の拡大が期待できる。 ○料金負担が軽減され、利用者の拡大が期待できる。 ○フリー乗降との相性がよい		
留意点	○短距離の利用者にとっては実質的な値上げとなる場合もある。		
実施主体	○交通事業者		

(7) 運賃の上限額の設定

方向性	公共交通の利用促進	視点	利用しやすさの向上
概要	○バス運賃に上限額をもうける。		
効果	○料金負担の軽減とともに料金体系のわかりやすさも改善され、利用者の拡大が期待できる。		
留意点	○短距離の利用者にとっては実質的な値上げとなる場合もある。		
実施主体	○交通事業者		

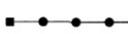
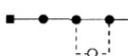
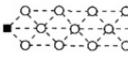
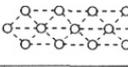
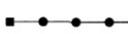
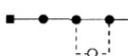
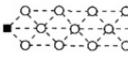
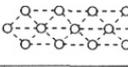
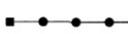
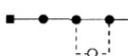
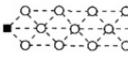
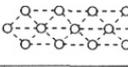
(8) 免許返納者への運賃割引

方向性	公共交通の利用促進	視点	利用しやすさの向上
概要	○高齢により自動車の運転免許を返納した人を対象に公共交通料金の割引を実施する。 ○現在、土佐くろしお鉄道(窪川～宿毛間)、高知西南交通バス(全線)では運転免許返納者に定期的な半額割引を実施中であり、この制度の黒潮町全域への拡大を図る。		
効果			○高齢者の活動機会の保護、及び利用の拡大が期待できる。 ○高齢者による交通事故の減少が期待できる。
留意点			○現在の高知西南交通バスの実施内容は、返納から1年以内の割引であり、継続的に料金を割り引く制度とはなっていない。 ○交通事業運営上の負担が過大にならないよう、事前に十分な検討を要する。
実施主体	○交通事業者		

(9) 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)

方向性	公共交通の利用促進	視点	利用しやすさの向上
概要	○バスの増便や夜間運行、またはタクシーによるバスの機能補完により、公共交通の利用機会を拡大する。		
効果	○公共交通の利便性向上による利用者の拡大が期待できる。 ○夜間の利用時間帯が拡大できれば、通勤者等の利用においても拡大が期待できる。		
留意点	○公共交通の効率性、公平性との整合を図る必要がある。 ○地域の移動ニーズに基づく計画検討が必要である。		
実施主体	○交通事業者		

(10) デマンド型公共交通の導入

方向性	公共交通の利用促進	視点	利用しやすさの向上																															
概要	<p>○利用者の需要 (デマンド) による公共交通の運行により、利便性の向上と移動効率化によるコストの削減を図る。</p> <p>○バスに限らず、乗合タクシーの導入等によっても可能となる。</p> <p>○デマンド交通の運行体系は、概ね下表のように分類できる。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">分類</th> <th colspan="3">路線設定のイメージ</th> <th rowspan="2">時刻表</th> <th rowspan="2">予約受付方法</th> </tr> <tr> <th>概略図</th> <th>起終点</th> <th>路線・経路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">簡易型</td> <td>路線固定型 (Fixed) </td> <td>固定</td> <td>固定</td> <td>固定 (予約が入ったときのみ運行)</td> <td>起点出発時刻より前に予約</td> </tr> <tr> <td>迂回型 (Route Deviation) </td> <td>固定</td> <td>固定 + 迂回経路</td> <td>固定 (迂回経路は予約が入ったときのみ運行)</td> <td>迂回経路の停留所を通過する前までに予約</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">エリア型</td> <td>起終点固定デマンド型 (Semi-Dynamic) </td> <td>固定</td> <td>起終点間を予約に沿って運行</td> <td>起点出発時刻 (終点到着時刻のみ固定)</td> <td>起点出発時刻より前に予約</td> </tr> <tr> <td>完全デマンド型 (Dynamic) </td> <td>非固定</td> <td>非固定</td> <td>非固定</td> <td>任意の時刻に予約受付が可能</td> </tr> </tbody> </table> <p>凡例： ■ 起点(終点) ● 停留所 ○ 停留所(予約に応じ停車) — 路線 - - - - 路線(予約に応じ運行)</p> <p style="text-align: right;">出典：「生活支援の地域公共交通」(2009.4 秋山哲男、吉田 樹)</p> <p>○黒潮町においては、上表における「簡易型」を基本としながら、移動需要に応じた適切なデマンド運行の体系を採用するものとする。</p> <p>○適用路線の候補としては、施策(1)で示した「支線バス路線」とするものとし、このうち特に週間バス利用者が0人である「便または路線区間」を重点的に検討するものとする。</p>			分類	路線設定のイメージ			時刻表	予約受付方法	概略図	起終点	路線・経路	簡易型	路線固定型 (Fixed) 	固定	固定	固定 (予約が入ったときのみ運行)	起点出発時刻より前に予約	迂回型 (Route Deviation) 	固定	固定 + 迂回経路	固定 (迂回経路は予約が入ったときのみ運行)	迂回経路の停留所を通過する前までに予約	エリア型	起終点固定デマンド型 (Semi-Dynamic) 	固定	起終点間を予約に沿って運行	起点出発時刻 (終点到着時刻のみ固定)	起点出発時刻より前に予約	完全デマンド型 (Dynamic) 	非固定	非固定	非固定	任意の時刻に予約受付が可能
分類	路線設定のイメージ				時刻表	予約受付方法																												
	概略図	起終点	路線・経路																															
簡易型	路線固定型 (Fixed) 	固定	固定	固定 (予約が入ったときのみ運行)	起点出発時刻より前に予約																													
	迂回型 (Route Deviation) 	固定	固定 + 迂回経路	固定 (迂回経路は予約が入ったときのみ運行)	迂回経路の停留所を通過する前までに予約																													
エリア型	起終点固定デマンド型 (Semi-Dynamic) 	固定	起終点間を予約に沿って運行	起点出発時刻 (終点到着時刻のみ固定)	起点出発時刻より前に予約																													
	完全デマンド型 (Dynamic) 	非固定	非固定	非固定	任意の時刻に予約受付が可能																													
効果	○適切な運用によって、利便性の向上と効率よく低コストの運行の両立が期待できる。 ○利便性の向上により利用者の拡大が期待できる。																																	
留意点	○初期投資に過大な費用がかからないことに留意が必要である。 ○タクシーの活用も考慮し、柔軟な対応を図る。																																	
実施主体	○交通事業者																																	

(11) ICカードの導入

方向性	公共交通の利用促進	視点	利用しやすさの向上
概要	<p>○公共交通運賃の支払いに使用可能な IC カードの導入を行う。</p> <p>■ポイントサービス【by Point】 積み増し購入時の金額100円毎に1ポイント。1ポイントあたり3円換算で、次回積み増し購入時に加算。</p> <p>■乗り継ぎ割引【by Joint】 ICカードを使用し、1時間以内に乗り継いだ場合、2回目の運賃を一律30円(小児20円)定額割引。</p>  <p>山梨交通における IC カードの事例</p>		
効果	<p>○公共交通運賃の支払いが簡素化され、利便性の向上による利用者の拡大が期待できる。</p> <p>○乗り継ぎ運賃の導入やポイント制度による利用者優遇制度の導入には不可欠なシステムである。</p> <p>○交通事業者にとっても事務処理の簡素化等のメリットがある。</p>		
留意点	<p>○初期投資が大きいため、事前に十分な検討を要する。</p> <p>○鉄道のみ、またバスのみでは十分な効果と普及が見込めないことも考えられるので、地域の交通事業者が連携して取り組むことが望ましい。</p>		
実施主体	○交通事業者		

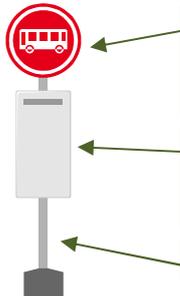
(12) 商店等との連携

方向性	公共交通の利用促進	視点	利用しやすさの向上
概要	<p>○公共交通と地域商店との連携によって以下の実施を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス利用との連携によって商品が割引かれる等のサービス ・定期券と商品券の同時購入によって店舗の駐車場が利用できる等のサービス（パークアンドバスライド） 		
効果	<p>○公共交通利用者の複合的な目的（例えば通院と買物）に対応できるようになる。</p> <p>○地域の商業振興にも好影響が期待できる。</p> <p>○通勤目的の自動車利用の減少が期待できる。</p>		
留意点	○地域の商店と交通事業者の十分なコンセンサスを要する。		
実施主体	○地域の商店、交通事業者		

(13) バス車両の改善（低床化、小型化等）

方向性	公共交通の利用促進	視点	公共交通施設の改善
概要	<p>○バス車両の更新時期にあわせて、順次バス車両の低床化、小型化を図る。</p> <p>高知西南交通による小型低床バス導入の事例→ (入野駅～三原線、実験運行中)</p> 		
効果	<p>○《低床化》高齢者や障害者の乗降が安全・容易になり、利用者の拡大が期待できる。</p> <p>○《小型化》大型バスでは進入が難しい地域へのサービス提供、運行経費の縮減が可能となる。</p> <p>○事業者の経費節減努力を目に見える形で地域に示すことができる。</p>		
留意点	○事業運営上、過大な初期投資とならないよう留意が必要である。		
実施主体	○交通事業者		

(14) バス停の整備

方向性	公共交通の利用促進	視点	公共交通施設の改善
概要	<p>○極めてわかりにくい現在のバス停について、黒潮町の統一様式での整備を図る。</p> <p>○可能な場合には、待合環境（上屋、ベンチ等）の改善もあわせて行う。</p>		
	 <p>黒潮町のバス停の現状</p>	 <p>バス停整備イメージ</p>	<p>名称板 (シンボリックで視認性が良好なもの、名称にはふりがなを記載する)</p> <p>時刻表板 (時刻表に加えて、タクシー連絡先、札所や観光地までの距離を記載する)</p> <p>支柱+基礎</p>
効果	<p>○「いつでもどこに行けばバスが利用可能か」という基本的な情報の提供によるわかりやすさの向上で利用者の拡大が期待できる。</p> <p>○地域住民のバスに対する認知、理解、共感の深化が期待できる。</p>		
留意点	<p>○住民参加による制作、設置、維持管理の方向を検討することで、整備効果を一層高めることが可能と考えられる。全ての過程を住民参加で行うことが困難な場合には、可能な部分だけでも実施することが望ましい。(例えばデザインの公募等)</p> <p>○広告掲載等による整備費の補填等についても検討が必要である。</p>		
実施主体	○交通事業者、地域住民		

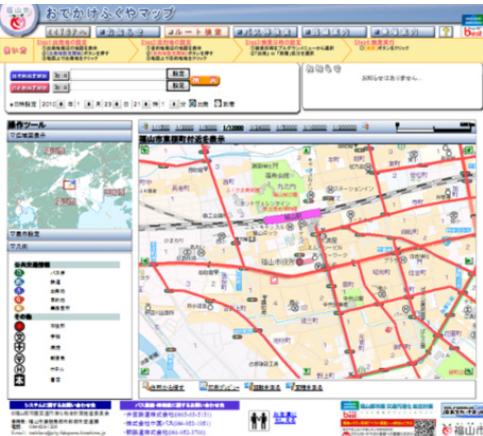
(15) 公共交通マップや携帯可能な時刻表、路線図等の作成

方向性	公共交通の利用促進	視点	利用に関する情報発信
概要	<p>○いつでも携帯可能な紙媒体による、公共交通の総合的な情報発信を実施する。</p> <p>○情報内容としては以下のものが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線図、時刻表、料金表 ・バスの利用の仕方（フリー乗降区間や接続情報及び主要な割引の制度等） ・黒潮町、及び交通事業者の窓口 ・主要施設や観光地の情報 その他 		
	 <p>岡崎市公共交通マップ</p>	 <p>豊橋市公共交通マップ</p>	
効果	<p>○わかりやすさの向上により利用者の拡大が期待できる。</p> <p>○地域情報の発信にも活用が可能である。</p>		
留意点	<p>○公共交通全般に関わる情報発信であるため、黒潮町が作成し、交通事業者が広告掲載等で経費の一部を負担する等の形態が想定される。また、交通事業者以外のスポンサー広告を取り入れることで、更新費用に充てることなどについても考慮しておく必要がある。</p> <p>○紙面に関する住民の反応などをフィードバックしながら改善していく必要がある。</p>		
実施主体	○黒潮町、交通事業者		

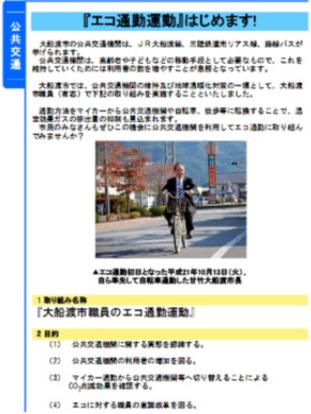
(16) 経路案内システムの設置

方向性	公共交通の利用促進	視点	利用に関する情報発信
概要	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通利用に関する乗り換え情報、運賃情報を検索可能なシステムを構築する。 ○黒潮町における公共交通網は、それほど複雑ではないが、以下の点を踏まえながら黒潮町の特性を反映したシステムとする。 <ul style="list-style-type: none"> ・土佐くろしお鉄道とバスの連携利用を推奨する ・自家用車有償運送（利用登録者）、乗合タクシーを含めた総合的案内 ・乗り換え待ち時間が長い場合は、タクシー利用を推奨する 		 <p>「アクセスこうち」高知県</p>
効果	○目的地が観光地等の場合は、関連情報へのリンクを掲載する。		
留意点	○乗り継ぎ情報や料金が容易に検索できることで、わかりやすさが向上し、利用者の拡大が期待できる。		
留意点	○初期投資が比較的大きいことへの対処、また更新費用を少なくできるためのメンテナンスの容易なシステムの構築に留意する必要がある。		
実施主体	○黒潮町、交通事業者		

(17) 公共交通に関する情報提供サイトの開設（ホームページ）

方向性	公共交通の利用促進	視点	利用に関する情報発信
概要	<ul style="list-style-type: none"> ○以下に関する情報提供（オリジナルコンテンツ、またはリンク）をホームページ上で実施する。なお、以下のうち基本情報に関しては、早急な実施を目指すものとするが、拡張情報に関してはアクセス情報増容赦の反応等を確認しつつ、中長期的な対応を行うものとする。 《基本情報》 <ul style="list-style-type: none"> ・路線図、時刻表、料金表（土佐くろしお鉄道、高知西南交通、高南観光自動車） 《拡張情報》 <ul style="list-style-type: none"> ・運行状況（悪天候や事故等に伴う運休について） ・公共交通と関連したイベント等に関する情報 ・経路案内システム（前項参照） ・鉄道、バス以外の移動サービスに関連する情報 ・各種の運賃割引に関する情報 ・観光地その他の地域情報 等 		 <p>おでかけふくやマップ（福山市） 経路探索システムを軸にした総合的な情報提供も可能なサイトとなっている</p>
効果	○上記とあわせて、黒潮町で実施中の「情報基盤整備事業」の進捗とあわせて、告知端末やコミュニティチャンネルを利用した情報提供も行うものとする。		
留意点	<ul style="list-style-type: none"> ・利用の呼びかけや、各種イベント情報、運休情報等 		
留意点	○過剰に複雑、高機能なサイトとすることは避け、最小限の費用で基本情報を発信することから開始し、時間をかけて充実させる。		
留意点	○高知県の公共交通案内システム「アクセスこうち」の活用も検討する。		
実施主体	○黒潮町、交通事業者		

(18) 公共交通を利用したエコ活動の促進

方向性	公共交通の利用促進	視点	バス利用に関する啓発
<p>概要</p>	<p>○公共交通を利用した「エコ通勤」の促進を図る。</p>  <p>豊田市交通まちづくり推進協議会</p>		 <p>大船渡市職員のエコ通勤運動</p>
<p>効果</p>	<p>○天ぷら油等を燃料としたエコバスの導入を検討する。</p> <p>○自動車への依存を緩和し、交通渋滞や地球環境問題の改善への寄与が期待できる。</p> <p>○行政による率先で、住民に対する公共交通利用をアピールすることができる。</p> <p>○間接的には、住民の健康増進や交通事故の抑制等についても期待できる。</p>		
<p>留意点</p>	<p>○行政による率先が望まれる。</p>		
<p>実施主体</p>	<p>○黒潮町、地域住民</p>		

(19) 車両のラッピングや愛称募集

方向性	公共交通の利用促進	視点	バス利用に関する啓発
<p>概要</p>	<p>○車両のラッピング（塗装デザイン）や愛称を募集することで「地域の移手段」という意識を高め、バス利用の拡大を広く呼びかける。</p>   <p>中村まちバス（四万十市） http://www.kochi-seinan.co.jp/machif.html</p> <p>よさこいぐるりんバス（高知市） http://www.cciweb.or.jp/kochi/tokusuru/gururin/gururin.ht</p>		
<p>効果</p>	<p>○町民がバスを一層身近に感じることによる利用の拡大が期待できる。</p> <p>○「地域で守り育てる」という意識の醸成に役立てられる。</p>		
<p>留意点</p>	<p>○ラッピング、愛称ともに「黒潮町らしさの表現」に留意する。</p> <p>○公募によることが最も望ましい。あらゆる機会を捉えて住民と公共交通機関の接点を広げていく取り組みが必要である。</p> <p>○外観だけではなく車両内においても、例えば「掲示板」の設置などを行い、バス利用者相互の情報交換が可能になるなどの工夫をすることで、地域とバスとの一体感の向上が図られる。</p>		
<p>実施主体</p>	<p>○黒潮町、交通事業者</p>		

(20) バス利用推進のプロモーション活動

方向性	公共交通の利用促進	視点	バス利用に関する啓発
概要	<p>○様々なプロモーション活動を通じてバス利用の促進を呼びかける。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広報誌でのバス関連記事の掲載 ・小中学校の写生、作文の題材に公共交通機関を取り入れ ・利用促進のキャッチフレーズ、俳句、川柳などの募集 ・公共施設に加え、商店や医療機関等におけるポスターの掲示 ・バスから接近を知らせるメロディを流す（山間地） ・ユニークデザインの切符や定期を販売 (http://www.engan-bus.co.jp/moekko/index.html) <p style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block;">沿岸バス株式会社の萌えっ子フリーきっぷ→</p>		
効果	<p>○バスをより身近なものとして感じてもらうことに役立ち、利用の拡大が期待できる。</p> <p>○交通事業者の熱心な取り組みが、目に見える形で地域に伝わることで、公共交通に対する住民の理解、共感が得られやすくなる。</p>		
留意点	<p>○地域や住民からの意見を取り入れられる、及びプロモーションに関する様々なフィードバックを発信可能な態勢を構築しておくことが望ましい。</p>		
実施主体	○黒潮町、交通事業者		

(21) 公共交通利用のツアー企画

方向性	公共交通の利用促進	視点	新たな利用者の獲得
概要	<p>○町外にむけた公共交通利用のツアーを企画・販売する。</p> <p>《町外の人向け》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスで行く四万十川（潜水橋めぐり） ・くろしお満喫くじらツアー ・いかだでのんびり おさかなづくしツアー ・バスでめぐる「文学の道」 		
効果	<p>○町外の人々による新たな公共交通利用の掘り起こしが可能となる。</p> <p>○黒潮町の観光振興に寄与することが期待できる。</p>		
留意点	<p>○旅行業法に基づく、旅程管理主任者、旅行業務取扱管理者の育成または雇用による確保（現在、高南観光自動車、高知西南交通ともに条件を満たしている）</p> <p>○ツアーに関する需要の把握</p>		
実施主体	○交通事業者		

(22) 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

方向性	公共交通の利用促進	視点	新たな利用者の獲得
概要	<p>○公共交通を利用した観光客に対して、観光施設とタイアップしたサービスを提供する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設利用料金の割引 ・お土産や記念品の提供 等 		
効果	○町外からの観光客の増加が期待でき、バス利用の拡大、地域産業の振興に寄与する。		
留意点	○公共交通と地域の観光施設や商店との協働体制の構築が必要。		
実施主体	○交通事業者、地域の観光施設及び商店		

(23) 観光地周遊が可能な移動手段の提供

方向性	公共交通の利用促進	視点	新たな利用者の獲得
概要	<p>○バス、タクシーによる黒潮町内観光地の周遊コースの設定</p> <p>○バスや鉄道による来訪者がタクシーを利用しやすい環境の整備（国道上のバス停や駅へのタクシー連絡先の表示等）</p>		
効果	○町外からの観光客の増加が期待でき、バス利用の拡大、地域産業の振興に寄与する。		
留意点	<p>○タクシーを活用する場合には、一般業務の支障とならないよう調整が必要である。</p> <p>○バス停への表示に関してはバス事業者との調整が必要である。</p>		
実施主体	○交通事業者		

タクシー連絡先の表示イメージ→

(24) 土佐くろしお鉄道とバスの連携強化

方向性	負荷の小さな公共交通の実現	視点	公共交通の相互連携																																																																																																												
概要	<p>○鉄道とバスの接続を考慮したダイヤ編成を行う。</p> <p>○鉄道とバスの連携強化対象駅における待合環境の向上を図る。（当面の整備目標は、上屋、ベンチ、鉄道・バスの相互時刻表）</p> <p>○乗り継ぎ運賃の導入を検討する。</p> <p>○駅における高齢者の乗降に支障がないよう、駅構造のバリアフリー化を検討する。</p>																																																																																																														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>番号</th> <th>駅名</th> <th>鉄道便数 (往復/日)</th> <th>接続可能な 支線/バス路 線の有無</th> <th>バスによる アクセスの 難易</th> <th>バスの停 車・待機ス ペース</th> <th>バスから駅までの徒歩経路</th> <th>鉄道・バス 連携強化 対象駅</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>荷福駅</td> <td>15</td> <td>—</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>県道から徒歩400m程度</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>伊予喜駅</td> <td>15</td> <td>—</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>階段(H=3.0m)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>土佐佐賀駅</td> <td>33</td> <td>鈴方面</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>フラット</td> <td>○</td> <td>・駅前にバス停あり ・バス停に屋根、ベンチ等無し</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>佐賀公園駅</td> <td>15</td> <td>—</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>階段(H=4.0m)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>土佐白浜駅</td> <td>15</td> <td>—</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>白浜バス停から徒歩100m +階段(H=5.0m以上)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>有井川駅</td> <td>15</td> <td>米原方面</td> <td>×</td> <td>×</td> <td>国道から徒歩100m +階段(H=5.0m)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>土佐上川口駅</td> <td>19</td> <td>滝川方面</td> <td>△</td> <td>×</td> <td>王迎橋バス停から徒歩300m +階段(H=5.0m)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>海の王迎駅</td> <td>15</td> <td>—</td> <td>△</td> <td>×</td> <td>国道から徒歩100m +スロープ(H=5.0m)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>浮鞆駅</td> <td>15</td> <td>森の下 方面</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>バス停から徒歩100m +階段(H=4.0m)</td> <td>○</td> <td>・直近はイモジバス停(100m) ・バス停に屋根、ベンチ等無し</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>土佐入野駅</td> <td>33</td> <td>大井川 方面</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>フラット</td> <td>○</td> <td>・駅前にバス停あり ・バス停に屋根、ベンチ設置済み</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>西大方駅</td> <td>15</td> <td>福堂馬荷 方面</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>バス停から徒歩150m +階段(H=2.0m)</td> <td>○</td> <td>・直近は田の口橋バス停(150m) ・バス停に屋根、ベンチ設置済み</td> </tr> </tbody> </table>			番号	駅名	鉄道便数 (往復/日)	接続可能な 支線/バス路 線の有無	バスによる アクセスの 難易	バスの停 車・待機ス ペース	バスから駅までの徒歩経路	鉄道・バス 連携強化 対象駅	備考	1	荷福駅	15	—	×	×	県道から徒歩400m程度			2	伊予喜駅	15	—	○	×	階段(H=3.0m)			3	土佐佐賀駅	33	鈴方面	○	○	フラット	○	・駅前にバス停あり ・バス停に屋根、ベンチ等無し	4	佐賀公園駅	15	—	○	○	階段(H=4.0m)			5	土佐白浜駅	15	—	×	×	白浜バス停から徒歩100m +階段(H=5.0m以上)			6	有井川駅	15	米原方面	×	×	国道から徒歩100m +階段(H=5.0m)			7	土佐上川口駅	19	滝川方面	△	×	王迎橋バス停から徒歩300m +階段(H=5.0m)			8	海の王迎駅	15	—	△	×	国道から徒歩100m +スロープ(H=5.0m)			9	浮鞆駅	15	森の下 方面	○	×	バス停から徒歩100m +階段(H=4.0m)	○	・直近はイモジバス停(100m) ・バス停に屋根、ベンチ等無し	10	土佐入野駅	33	大井川 方面	○	○	フラット	○	・駅前にバス停あり ・バス停に屋根、ベンチ設置済み	11	西大方駅	15	福堂馬荷 方面	○	×	バス停から徒歩150m +階段(H=2.0m)	○	・直近は田の口橋バス停(150m) ・バス停に屋根、ベンチ設置済み
番号	駅名	鉄道便数 (往復/日)	接続可能な 支線/バス路 線の有無	バスによる アクセスの 難易	バスの停 車・待機ス ペース	バスから駅までの徒歩経路	鉄道・バス 連携強化 対象駅	備考																																																																																																							
1	荷福駅	15	—	×	×	県道から徒歩400m程度																																																																																																									
2	伊予喜駅	15	—	○	×	階段(H=3.0m)																																																																																																									
3	土佐佐賀駅	33	鈴方面	○	○	フラット	○	・駅前にバス停あり ・バス停に屋根、ベンチ等無し																																																																																																							
4	佐賀公園駅	15	—	○	○	階段(H=4.0m)																																																																																																									
5	土佐白浜駅	15	—	×	×	白浜バス停から徒歩100m +階段(H=5.0m以上)																																																																																																									
6	有井川駅	15	米原方面	×	×	国道から徒歩100m +階段(H=5.0m)																																																																																																									
7	土佐上川口駅	19	滝川方面	△	×	王迎橋バス停から徒歩300m +階段(H=5.0m)																																																																																																									
8	海の王迎駅	15	—	△	×	国道から徒歩100m +スロープ(H=5.0m)																																																																																																									
9	浮鞆駅	15	森の下 方面	○	×	バス停から徒歩100m +階段(H=4.0m)	○	・直近はイモジバス停(100m) ・バス停に屋根、ベンチ等無し																																																																																																							
10	土佐入野駅	33	大井川 方面	○	○	フラット	○	・駅前にバス停あり ・バス停に屋根、ベンチ設置済み																																																																																																							
11	西大方駅	15	福堂馬荷 方面	○	×	バス停から徒歩150m +階段(H=2.0m)	○	・直近は田の口橋バス停(150m) ・バス停に屋根、ベンチ設置済み																																																																																																							
																																																																																																															
効果	○連携強化により、総合的な公共交通の利便性が向上する。また、鉄道とバスの併走区間を鉄道に一本化できれば、バスにとっての大幅な効率化につながる。																																																																																																														
留意点	<p>○交通事業者間の十分な調整、及び必要に応じて周辺地域との合意形成が必要である。</p> <p>○乗り継ぎ運賃の導入には、ICカード導入の検討を要する。</p>																																																																																																														
実施主体	○交通事業者																																																																																																														

(25) タクシーの活用

方向性	負荷の小さな公共交通の実現	視点	公共交通の相互連携
概要	<p>○バス機能の一部をタクシーにより補完する。具体的な内容は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシー（デマンドタクシー）の導入 ・駅からの夜間、深夜（バスの非運行時間帯）におけるタクシー利用に対する補助 <p>※）乗合タクシー（デマンドタクシー）について</p> <p>乗合タクシーとは、定員 11 人未満の営業用車両で行う乗合旅客運送である。一般的なタクシーとの相違は、「乗合」という点にあり、タクシー（一般）が旅客との 1 契約に基づいて 1 運行を実施するのに対して、乗合タクシーでは同時に複数の契約に基づいて運行できる。H18 の道路運送法の改正以前では、法 4 条と法 21 条に基づいて成立していたが、改正後には法 4 条の一般乗合旅客自動車運送事業として一本化されている。タクシー（一般）も法 4 条許可であるが、一般乗用旅客自動車運送事業である点で異なる。</p> <p>デマンドタクシーは、乗合タクシーをデマンド（需要）に応じて運行する形態である。ただし、この場合でも定時定路線を基本としながら、予約に基づく需要のない便は運行しないといった対応が多いようである。</p>		 <p>デマンド型乗合タクシー（高知県大豊町） 85 の集落を 14 グループに集約、目的地を以下の 4 地域に設定して月曜日、水曜日、金曜日の週 3 回運行</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 大豊町役場周辺（役場、大杉中央病院等） b) 総合ふれあいセンター周辺（センター、診療所等） c) 本山町役場周辺（嶺北中央病院等） d) 高知市（日赤病院等） <p>出典：「タクシー事業者の様々な取り組み事例」（国土交通省自動車交通局）</p>
効果	<p>○ドアツードアの運送が可能となる。</p> <p>○小型車両のため運行経費の節減につながる。（セダンタイプでも運行可能）</p>		
留意点	<p>○デマンド型とする場合は、予約センターとしての機能（人員、機材等）が必要となる。</p> <p>○事前に地域の移動ニーズについて十分な把握を行うことが必要である。</p>		
実施主体	<p>○（場合により黒潮町）、交通事業者</p>		

(26) 小型バスの導入

方向性	負荷の小さな公共交通の実現	視点	公共交通の運営コストの削減
概要	<p>○小型バスの導入によるバス運行費用の節減を図る。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>← 中板ナンバープレート</p>  <p>小型バス 全長7m以下かつ 定員29人以下</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>大板ナンバープレート（定員 30 人以上のバス）</p>  <p>中型バス 全長9m以下かつ 定員40人以下</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>大型バス 全長9m以上 又は定員50人以上</p> </div> </div> <p style="text-align: center; border: 1px solid red; padding: 5px;">バス車両の区分（鹿児島交通観光バス株式会社） http://www.carlease.co.jp/bus/about/index.html</p> <p>○さらに小型の方が適性が高いと判断できる場合には、乗合タクシーの導入もあわせて検討する。</p>		
効果	<p>○需要に応じた効率のよいバス運行の実現が期待できる。</p> <p>○狭隘な道路への進入が容易になる。</p>		
留意点	<p>○新規導入には多額の費用を要するため、車両の更新時期に合わせて導入を検討する等の配慮が必要である。</p>		
実施主体	<p>○交通事業者</p>		

(27) アイドリングストップ等エコ運転の実施

方向性	負荷の小さな公共交通の実現	視点	公共交通の運営コストの削減
概要	<p>○運転手によるマニュアルでのアイドリングストップの励行、または自動的にアイドリングストップするバス車両の導入。(現在販売中の大型、中型バスはほとんどが自動的なアイドリングストップの仕様を搭載)</p>		
			
	<p>自動アイドリングストップバス (日野町営バス) http://mantetsu.s10.xrea.com/busphoto/ohmi/KK-RX4JFEA_hi2.html</p>		<p>アイドリングストップ PR うちわ (芸陽バス) http://www.geiyo.co.jp/Shop/Shop-Page-Uchiwa.htm</p>
効果	<p>○燃料費の節減や環境問題への取り組みを明示することによる企業イメージの向上が期待できる。 ○このような取り組み姿勢を地域住民にアピールすることで、バスに対する理解・共感が得られやすくなり、各種施策の円滑な推進や利用の拡大が期待できる。</p>		
留意点	<p>○新規車両の場合は、多額の導入費用を要する。 ○単にアイドリングストップを行うだけではアピール不足であり、車両への明示等によって地域への露出性を高めることが必要である。</p>		
実施主体	<p>○交通事業者</p>		

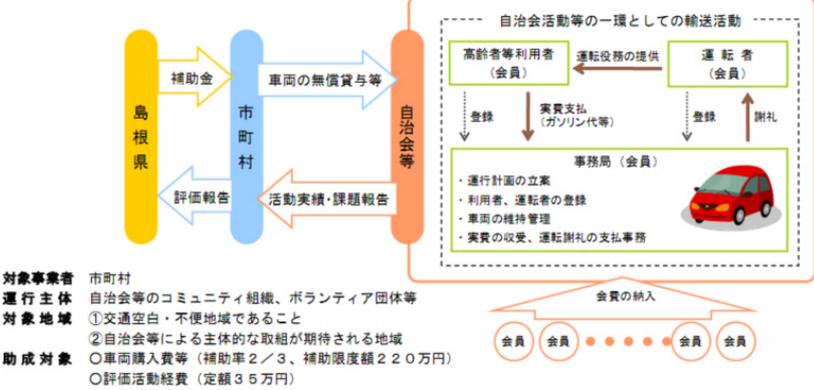
(28) 地域で支える公共交通の手法等について

方向性	地域で支える公共交通の枠組作り	視点	地域で支える公共交通の研究・調査																																	
概要	<p>○地域で支える公共交通にどのような手法があるのかについて、法的措置や各地の事例なども踏まえながら研究・調査を行う。 ○現状で適用可能性のある手法としては以下が考えられる。</p> <table border="1" data-bbox="379 1435 1449 1821"> <thead> <tr> <th colspan="2">分類</th> <th>道路運送法</th> <th>合意形成</th> <th>利用者</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">自家用車有償運送</td> <td rowspan="2">市町村有償運送</td> <td>交通空白輸送</td> <td>78条、79条</td> <td>地域公共交通会議等</td> <td>登録不要 定員11人以上のバス車両も利用可能</td> </tr> <tr> <td>市町村福祉輸送</td> <td>78条、79条</td> <td></td> <td>要介護者(登録制)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">過疎地有償運送</td> <td>78条、79条</td> <td rowspan="2">運営協議会</td> <td>登録制</td> <td>定員11人以上のバス車両も利用可能</td> </tr> <tr> <td colspan="2">福祉有償運送</td> <td>78条、79条</td> <td>要介護者(登録制)</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">無償運送</td> <td>無し</td> <td>不要</td> <td>規定無し</td> <td>容認される無償運送の範疇を逸脱しないことが必要、また事故時の対応等も含め様々な問題点も多い</td> </tr> </tbody> </table> <p>※過疎地(福祉)郵送運送の主体となることが可能なのは、NPO、一般社団(財団)法人農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会である。</p>			分類		道路運送法	合意形成	利用者	備考	自家用車有償運送	市町村有償運送	交通空白輸送	78条、79条	地域公共交通会議等	登録不要 定員11人以上のバス車両も利用可能	市町村福祉輸送	78条、79条		要介護者(登録制)	過疎地有償運送		78条、79条	運営協議会	登録制	定員11人以上のバス車両も利用可能	福祉有償運送		78条、79条	要介護者(登録制)		無償運送		無し	不要	規定無し	容認される無償運送の範疇を逸脱しないことが必要、また事故時の対応等も含め様々な問題点も多い
分類		道路運送法	合意形成	利用者	備考																															
自家用車有償運送	市町村有償運送	交通空白輸送	78条、79条	地域公共交通会議等	登録不要 定員11人以上のバス車両も利用可能																															
		市町村福祉輸送	78条、79条		要介護者(登録制)																															
	過疎地有償運送		78条、79条	運営協議会	登録制	定員11人以上のバス車両も利用可能																														
	福祉有償運送		78条、79条		要介護者(登録制)																															
無償運送		無し	不要	規定無し	容認される無償運送の範疇を逸脱しないことが必要、また事故時の対応等も含め様々な問題点も多い																															
効果	<p>○地域の移動ニーズに柔軟に対応することが可能となる。 ○地域の取り組みや、自治体の支援によっては持続可能な移動サービスとなりうる。</p>																																			
留意点	<p>○既存の交通事業者との合意を要する。 ○自治体による適切な支援のあり方を検討する必要がある。</p>																																			
実施主体	<p>○黒潮町、交通事業者、地域住民</p>																																			

(29) 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

方向性	地域で支える公共交通の枠組作り	視点	地域で支える公共交通の研究・調査
概要	<p>○地域で支える公共交通の構築に向けた役割分担と構築までのプロセスについて研究・調査を行う。</p> <p>○調査・研究結果がとりまとまった段階で、適用可能性が高いと判断された手法に関して、その手順書を作成し、その各段階において、以下を明記する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該手順の概要、留意点、関係する機関 ・「自治体」「交通事業者」「地域住民」の3者がどのような役割を果たすべきか ・大まかなスケジュール 		
	   <p><手順書の作成イメージ></p>		
効果	○実施までのプロセスと役割が明確になることで、住民にもより具体的にイメージでき、有効な判断材料とすることができる。		
留意点	○自治体として、また交通事業者としてどこまでの分担が可能かについて十分な調整が必要である。 ○自治体においては、議決または条例化の必要なプロセスが存在しないか検証を要する。		
実施主体	○黒潮町、交通事業者、地域住民		

(30) 行政、交通事業者等による支援のあり方について

方向性	地域で支える公共交通の枠組作り	視点	地域で支える公共交通の研究・調査
概要	<p>○地域で支える公共交通の導入において、金銭的、人的、及び情報提供等の支援のあり方についての調査・研究を行う</p> <p>○現状における金銭的な導入支援は、概ね以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金（国） ・高知県中山間地域生活支援総合補助金（高知県） <p>○また、導入時の支援だけでなく運営支援に関しても十分な検討を行う。</p> <p>《参考》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鳥取県過疎地有償運送導入・運行支援事業費補助金（鳥取県） ・自治会等輸送活動支援モデル事業（島根県、下図参照） 		
	 <p>対象事業者 市町村 運行主体 自治会等のコミュニティ組織、ボランティア団体等 対象地域 ①交通空白・不便地域であること ②自治会等による主体的な取組が期待される地域 助成対象 〇車両購入費等（補助率2/3、補助限度額220万円） 〇評価活動経費（定額35万円）</p>		
効果	○各種支援によって、地域で支える公共交通の導入が容易となる。		
留意点	○黒潮町全体としての公平性が保たれるよう留意するとともに、住民への説明を通じて、理解と協力が得られるように努める必要がある。 ○各種支援が、既存交通事業者の妨げとなるものではないことを十分に確認しておく必要がある。		
実施主体	○黒潮町、交通事業者		

(31) 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

方向性	地域で支える公共交通の枠組作り	視点	住民参加の啓発
概要	○地域で支える公共交通に関する調査・研究の結果に関して、ホームページ、広報誌を通じて住民への情報発信を行う。		
効果	○「地域で支える」意識の醸成につながる。		
留意点	○情報発信とともに地域住民の意見を採取できるシステムとしておく。		
実施主体	○黒潮町		

(32) 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

方向性	地域で支える公共交通の枠組作り	視点	住民参加の啓発
概要	○過疎地有償運送等、実行可能なものに関しては、実証運行を実施する。		
効果	○住民が実際に利用、または運行状況を見ることで、「地域で支える」意識の一層の喚起を図る。 ○運行データや運行に関する住民意向の収集により、以降の改善における情報を得ることができる。		
留意点	○運行状況、住民の意見や反応等を随時情報発信し、地域への露出度を高める必要がある。		
実施主体	○黒潮町、地域住民		

9-4 実施スケジュール

○:短期(平成22年度から24年度までの概ね3年間)で実施を目指す施策
 △:関係機関や地域との調整や合意が可能であれば短期での実施を目指す施策
 -:基本的に中長期での対応を目指す施策

方向性	視点	施策	施策番号	短期の実施	実施主体			スケジュール				備考	
					地域	黒潮町	交通事業者	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度以降		
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	1	△	△	○	○	方針決定	調整の整った区間から順次実施				
		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)	2	△		○	○	路線抽出	方針決定・調整		継続的な実施		
	公平な公共交通網	「公平性」に関する評価指標の決定	3	○		○		方針決定					
		公共交通空白地域の解消	4	△	△	○	○		優先対応地域への対応		他地域への拡大		
		町内における公共交通利用方法の統一	5	○		○	○	方針決定	実施				
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							調査・調整		実施または試行		
		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)	6	△			○						
		運賃の上限額の設定	7	△			○		調査・調整		実施または試行		
		免許返納者への運賃割引	8	△			○		調査・調整		実施または試行		
		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)	9	△			○		調査・調整		実施または試行		
		デマンド型公共交通の導入	10	△			○		調査・調整		実施または試行		
		ICカードの導入	11	-			○		調査・調整		実施または試行		
	公共交通施設の改善	商店等との連携	12	△	○		○		調査・調整		実施または試行		
		バス車両の改善(低床化等)	13	-			○				車両更新時期に検討		
	バス停の整備	バス停の整備	14	○	○		○	モデル整備	実施可能なバス停から順次実施				
		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	15	○		○	○	制作・配布	必要に応じて情報の更新			
			経路案内システムの設置	16	-		○	○		調査・調整		実施または試行	
	バス利用に関する啓発	公共交通に関する情報提供サイトの開設(ホームページ)	17	○		○	○	開設	情報更新・拡張情報の配信				
		公共交通を利用したエコ活動の促進	18	○	○	○		町職員の実施	継続				
		車両のラッピングや愛称募集	19	-		○	○		調査・調整		実施または試行		
新たな利用者の獲得	バス利用推進のプロモーション活動	20	○		○	○	方針決定	調整の整った区間から順次実施					
	公共交通利用のツアー企画	21	-			○	企画	可能なものから順次実施					
	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	22	-	○		○	企画	可能なものから順次実施					
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	観光地周遊が可能な移動手段の提供	23	-			○	企画	可能なものから順次実施				
		土佐くろしお鉄道とバスの連携強化	24	△			○	調整	調整の整った施策から順次実施				
	公共交通の運営コスト縮減	タクシーの活用	25	○		△	○	調整・準備	実証運行	本格運行への移行			
		小型バスの導入	26	-			○		車両更新時期に検討				
	アイドリングストップ等エコ運転の実施	27	○			○	実施	地域の反応等を確認しながら継続実施					
方向4 地域で支える公共交通の枠組作り	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	28	○	○	○	○	実施					
		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	29	○	○	○	○	実施					
		行政、交通事業者等による支援のあり方について	30	○	○	○	○	実施					
	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	31	○		○			実施				
		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	32	○	○	○		調整・準備	運行		登録更新して運行		

注)事業主体において「地域」とは、NPO、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、及び場合により地域住民を指すものである。