

## 第3章：前提条件の整理

### 3-1. 地域公共交通網形成計画の検証

#### 3-1-1：実施事業の評価

評価	◎：適切な実施ができており、成果にもつながっている。 ○：適切に実施しているが、予定した成果にはつながっていない。 △：一部の事業実施に留まっている。 ▲：事業の実施に至っていない。
継続	○：地域公共交通計画において引き続き継続すべき事業 △：事業としては引き継がないが、一部の取り組みは引き続き継続 ■：他の事業で検討をすすめるべき事業

#### ■ 基本方針1：公共交通の利便性向上と利用促進

事業名称	評価	継続
① 公共交通空白地区解消への対応	◎	○
② 乗り換えを意識した路線バス運行ダイヤの設定	◎	○
③ 久礼地区中心部におけるサロン型バス待合所の検討	▲	■
④ 土佐久礼駅の快適性向上	○	△
⑤ 全ての公共交通を網羅した時刻表の作成	○	○
⑥ 地域の移動ニーズを反映した運行	◎	○
⑦ わかりやすいバス停掲示の工夫	◎	○

#### ■ 基本方針2：持続する公共交通

事業名称	評価	継続
① 地区別意見交換会の定期開催	◎	○
② 公共交通利用者懇談会の定期開催	▲	■
③ 高齢者を対象としたお出かけイベントの定期開催	△	○
④ 地区別に高齢者を対象としたバス乗り方教室の開催	△	○
⑤ 学校における公共交通の利用と交通安全教室の開催	▲	△
⑥ 車利用から公共交通利用に無理のない転換を促す講習会の開催	▲	△

#### ■ 基本方針3：地域と移動手段の連携

事業名称	評価	継続
① 高齢者の外出支援施策との連携	◎	○
② 高齢者及び子どもたちの見守り支援策の構築	▲	■
③ 運転免許返納に関する情報提供	△	△
④ 来訪者への公共交通情報の提供	○	△

### 3-1-2 : 目標達成状況の評価

#### (1) 基本方針 1 : 公共交通の利便性向上と利用促進

1-1 : 公共交通空白地区に暮らす移動制約者を出現させない	
評価指標	公共交通空白地区に暮らす独自の移動手段を持たない世帯の数を、毎年低減させるとともに、計画期間内に0とする。2020（令和2）年3月の数値を基準とする。
数値	当初（2020（令和2）年3月時点）：4人 現状（2023（令和5）年12月時点）：0人
検証	令和5年12月時点で対象地区において独自の移動手段を持たない住民（世帯）は発生していないので目標は達成している。

1-2 : 交通結節点における設定接続時間の回数が前年実績を下回らない	
評価指標	交通結節点の機能を有する土佐久礼駅及びバス停留所におけるそれぞれの乗り物間の接続時間を計測し、指標に合致する接続回数が前年実績を下回らない。2019（平成31）年3月末時点の数値とする。
数値	当初（2019（平成31）年3月末時点）：12.5回 ・土佐久礼駅-久礼駅前〔鉄道・バス-バス〕1.0回 ・土佐久礼駅〔鉄道-バス〕8.5回 ・大野見〔バス-コミュニティバス〕3.0回 現状（2023（令和5）年12月末時点）：11.5回 ・土佐久礼駅-久礼駅前〔鉄道・バス-バス〕3.0回 ・土佐久礼駅〔鉄道-バス〕7.5回 ・大野見〔バス-コミュニティバス〕1.0回
検証	前年度実績（13.5回）と比較すると目標は達成していない。 2022（令和4）年10月の四万十交通の路線再編により、土佐久礼駅-大野見間の所要時間が伸びたため、路線バスと鉄道間で乗り換えが難しくなった便が発生している。

1-3 : コミュニティバスの利用者数が前年度実績を下回らない	
評価指標	コミュニティバスの年間利用者数（4月～翌年3月）が、前年度実績を下回らない。2019（平成31）年3月末時点の数値とする。
数値	当初（2018（平成30）年4月～2019（平成31）年3月）：6,332人 ・コミュニティバス : 6,332人 現状（2022（令和4）年4月～2023（令和5）年3月）：7,332人 ・コミュニティバス : 7,332人
検証	前年度実績（6,944人）と比較すると増加していることから、目標は達成している。

## (2) 基本方針 2 : 持続する公共交通

2-1 : 町内の路線バス（コミュニティバス含む）利用者数が前年実績を下回らない	
評価指標	コミュニティバスと路線バスの町内における年間乗降者数（4月～翌年3月）が、前年度実績を下回らない。2019（平成31）年3月末時点の数値とする。
数値	当初（2018（平成30）年4月～2019（平成31）年3月）：47,511人 ・高知高陵交通 : 34,592人 ・四万十交通 : 6,587人 ・コミュニティバス : 6,332人 現状（2022（令和4）年4月～2023（令和5）年3月）：49,090人 ・高知高陵交通 : 32,999人 ・四万十交通 : 8,759人 ・コミュニティバス : 7,332人
検証	前年度実績（46,170人）と比較すると増加していることから、目標は達成している。

2-2 : イベント参加者数が前年実績より5%増加していく	
評価指標	取り組み 2-③：高齢者を対象としたお出かけイベントの定期開催の参加者数を毎年集計し、その参加者数が前年度と比較して5%を超えて増加していくことを目標とする。 初年度（2019（平成31）年4月～2020（令和2）年3月）に6地区で開催し、各地区の参加者を6人と設定し、初年度を36人と設定する。
数値	当初（2019（平成31）年4月～2020（令和2）年3月）：0人 現状（2022（令和4）年4月～2023（令和5）年3月）：8人
検証	前年度（0人）は実施出来ていないことから、前年度と比較すると目標は達成しているが、初年度の目標値から比較すると達成できていない。

2-3 : 町内で発生する交通事故を減少させる	
評価指標	町内で発生する交通事故発生件数（「子どもの事故」、「高齢者の事故」）が前年実績を上回らない。2018（平成30）年の数値「高齢者の事故：1」を基準とする。
数値	当初（2018（平成30）年12月末）：1 ・子どもの事故：0 ・高齢者の事故：1 現状（2023（令和5）年12月末）：1 ・子どもの事故：0 ・高齢者の事故：1
検証	前年度実績（子どもの事故：0、高齢者の事故：1）と比較すると目標は達成しているが、高齢者による車の単独事故が1件発生している。

### (3) 基本方針 3 : 地域と移動手段の連携

3-1 : ICカードですかを所持する人を増やす	
評価指標	町内でICカードですか(記名式)を所有する人の数が、前年度と比較して5%を超えて増加していくことを目標とする。基準値は2019(平成31)年2月15日現在の78人(内、ナイスエイジカード14人)。
数値	当初(2019(平成31)年2月15日) ・78人(内、ナイスエイジカード14人) 現状(2023(令和5)年12月末) ・98人(内、ナイスエイジカード11人)
検証	前年度実績(97人)から5%増加するためには、102人の所持であるべきところ、実績値は98人となっており目標は達成できていない。

3-2 : 町内の観光施設への入り込み客数等を増やす	
評価指標	中土佐町内の観光施設(中土佐町立美術館、久礼大正町市場、小草パークゴルフ場(町外利用者)、四万十源流の里)の入り込み客数を毎年度集計し、前年度と比較してマイナスにならないことを目標とする。2019(平成31)年3月末時点の数値とする。
数値	当初(2018(平成30)年4月~2019(平成31)年3月): 170,147人 ・中土佐町立美術館 : 3,861人 ・久礼大正町市場 : 148,204人 ・小草パークゴルフ場 : 14,466人 ・四万十源流の里 : 3,616人 現状(2022(令和4)年4月~2023(令和5)年3月): 236,094人 ・中土佐町立美術館 : 3,725人 ・久礼大正町市場 : 218,917人 ・小草パークゴルフ場 : 10,439人 ・四万十源流の里 : 3,013人
検証	前年度実績(138,927人)と比較すると全体では大きく増加していることから、目標は達成している。

### 3-2. 上位計画及び関連する計画から引き継ぐべき要素

#### (1) 第3次 中土佐町総合振興計画（令和4年度～令和11年度）

本計画に留意すべき事項
政策1 安全で快適な暮らしを築く、住み続けられるまち ～社会基盤・安全～
○ 施策2 快適な住環境・ネットワークの整備・充実
▶ 施策の展開：個別施策
1-2-1 立地適正化の検討
1-2-2 公共交通網の維持
▶ 施策の展開：主な関連事業
・廃止路線代替バス運行事業
・地域公共交通確保維持事業

#### (2) 第2期中土佐町 まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年度～令和6年度）

本計画に留意すべき事項
基本目標Ⅰ 地場産業の振興による安定した雇用の創出
○ 施策Ⅰ-3 観光関連産業の強化
外国人観光客の増加に対応したハード・ソフト両面の整備を推進する （K P I）② 外国人宿泊者数（本陣+源流）600人（年間）
基本目標Ⅳ 安心して誰もが地域で自分らしく暮らすことのできるまちづくり
○ 施策Ⅳ-4-① コミュニティバス運営支援
高齢者等の外出支援のツールになっているコミュニティバスを維持する。 （K P I）コミュニティバス利用者数 7,200人（令和6年度）
○ 施策Ⅳ-4-② コミュニティバスの利用促進
高齢者等の移動手段として、コミュニティバスの普及を図る。 （K P I）バスパス交付対象者の申請率 50%/年

#### (3) 中土佐町過疎地域持続的発展計画（令和3年度～令和7年度）

本計画に留意すべき事項
○ 公共交通は、通勤・通学的手段、高齢者等交通弱者の外出手段であり、移動手段の確保は重要な施策である。
○ 地域公共交通計画に沿った事業実施により、公共交通の利便性向上と利用促進を図り、持続可能な地域公共交通としていく。

(4) 中土佐町第4期障害者計画（令和3年度～令和8年度）

本計画に留意すべき事項
<ul style="list-style-type: none"><li>○ 障害のある人への公共交通利用サービスを継続する。</li><li>○ 移動制約者への対応として、乗り継ぎ時間に配慮するなど全ての人が利用できる公共交通網として機能させる。</li></ul>

(5) 中土佐町国土強靱化地域計画（令和2年度～令和6年度）

本計画に留意すべき事項
<ul style="list-style-type: none"><li>○ あらゆる大規模自然災害に対する備え</li><li>○ 交通事業者のBCP作成支援</li><li>○ 大規模自然災害時における関係機関の連携</li><li>○ 災害時における公共交通空白地区解消に向けた事業者の連携と備え</li><li>○ 土佐久礼駅の駅舎を含む、公共交通関連施設の耐震改修などの備え</li></ul>

(6) 高知県地域公共交通計画 2023（令和5）年度～2027（令和9）年度

本計画に留意すべき事項 （本町の主体的な取り組み、参画が見込まれるものを抽出）
事業1-1：バス路線維持のための継続的な支援
事業1-2：鉄道・路面電車維持のための継続的な支援
事業1-3：バス運転士等の人材確保
事業2-1：公共交通ネットワークの継続的な再編
事業2-2：利用しやすいダイヤの実現
事業2-3：利用しやすい運賃体系の実現
事業3-2：バス停、待合環境（駅舎、バス停）の整備
事業4-1：キャッシュレス決済の検討・導入
事業4-2：バスロケーションシステムの導入
事業5-1：生活交通の確保・維持
事業5-2：公共交通空白地域の解消
事業7-1：県民や来訪者に行動変容を促すプロモーションの実施
事業7-2：GTFSDデータのオープンデータ化
事業8-1：イベントの実施
事業8-2：多様な関係者・分野と連携した利用促進

### 3-3. 課題の整理

#### 地域の現状より

- ・人口の減少（特に若い世代の減少・地域からの流出）により、近い将来の地域の維持発展を担う世代が不足することが予想される。特に矢井賀地区と大野見地区における人口減少は著しい。
- ・本町の独居高齢者世帯（24.9%）や高齢者夫婦世帯（19.0%）の割合は、全国平均及び高知県平均より高くなっており、世帯数の43.9%が高齢者のみで構成される世帯となっている。
- ・矢井賀地区や大野見地区の中心部以外の地区では、生活に必要な食料品を扱う量販店や、医療施設が無く、生活維持のための移動が欠かせない状況となっている。

#### 課題 1

人口減少と高齢化の進行への対応と、住み慣れた場所で安心して暮らしを続けられることが求められている。

#### 地域の現状より

- ・余裕のあるモード間接続への改善と、接続回数の増加が求められている。
- ・現状では路線バスの運行経路と運行ダイヤ、乗り継ぎの利便性、運賃、路線などのわかりやすさについて満足度が高くなっている。
- ・町内各地から久礼地区や須崎市方面へのバス移動が多くなっている。
- ・大野見地区からのバス移動では、久礼地区中心部における滞在時間として60分～90分の確保を要望する意見が多い。
- ・中土佐町役場バス停の待合環境向上を求める要望が多く出されている。
- ・大野見地区北部のコミュニティバス（下ル川線、萩中線、高樋線）について、夕方の下り便も終点まで運行することを要望されている。
- ・バスパスの制度そのものが地域に浸透しており、路線バスやコミュニティバスの利用者増につながっている。マイナンバーカードを活用した新たな取り組みも利用者には好評である。

#### 課題 2

利便性の高い公共交通網の整備と維持が求められている。

地域の現状より

- ・ 自家用車を利用できるうちは、公共交通の利用を考えない人が多い。「自家用車を利用できるから公共交通は利用しない」「自家用車を利用できなくなったら公共交通を利用する」と、二者択一の意識となっている。
- ・ 路線バス及びコミュニティバスを利用していない(利用をためらっている)人への公共交通情報の周知や、そのような人たちが公共交通を体験し継続した利用につながる機会創出に取り組む必要がある。

課題3

公共交通の利用促進の取り組みが必要である。

地域の現状より

- ・ 高知高陵交通の矢井賀線が令和7年10月に路線再編が予定されている。このタイミングでの地域全体の路線見直しが可能である。
- ・ バスの利用者は時間とともに変化する。このため毎年地区や利用者の状況を把握し、それに対応した運行が求められる。
- ・ 地域住民の移動ニーズの把握に継続して取り組むとともに、地域からも移動手段確保に困窮する住民の情報を町に知らせる仕組みを新たに構築する必要がある。
- ・ バス路線には、利用者がいない路線や便、区間が見られる。
- ・ 土佐久礼駅を発着する普通列車の便数が減り、JRの利便性が低下している。
- ・ 久礼-大野見間を運行する路線バス(夏枯峠経由)は、奥分吉野橋~長沢間での乗降は無く、道路状況が悪いことから路線付け替えの検討が必要である。
- ・ 曜日を限定して運行するコミュニティバスでは、高頻度利用者がひとり乗らなくなるだけで、利用者数が大幅に減少する。

課題4

地域の変化と整合する移動手段として、公共交通の継続的な見直しが必要である。

地域の現状より

- ・ 公共交通の運行情報に限らず、町が公共交通の改善に取り組む意義、現状の運行のかたちに至った検討経緯などの情報発信に取り組む必要がある。
- ・ 公共交通の利便性向上に町が積極的に関与していくことに対して、町民の半数以上が賛同している。

課題5

町が推進する公共交通施策を発信し、町と町民、そして事業者が一体となった取り組み推進が必要である。

地域の現状より

- ・バス乗務員の確保が大きな課題となっており、運行管理部門の負担軽減や乗務員の処遇改善につながる取り組みや検討が必要である。
- ・路線バスの維持につなげる継続した支援が必要である。
- ・自治体間を跨いで運行する鉄道や路線バスについて、その利便性向上と維持のために自治体間で連携することが必要である。

#### 課題 6

公共交通網の維持のために町の関与が求められている。

地域の現状より

- ・公共交通のサービスや運行情報について、沿線の商業施設や医療施設などの集客施設と常に共有し、更新していく連携が必要である。
- ・増加傾向にある外国人旅行者への対応として、観光施設との連携が求められる。
- ・福祉施策との連携により、障害のある人や高齢者などの移動制約者にも使いやすい公共交通網の実現が求められる。

#### 課題 7

地域の集客施設と公共交通網の連携による地域全体の利便性向上と利用促進が求められている。

地域の現状より

- ・大規模な自然災害に対する備えが必要である。
- ・コミュニティバス事業について、BCPが未作成である。
- ・土佐久礼駅の耐震改修が必要である。

#### 課題 8

大規模自然災害への備えが求められている。



写真：四万十川の沈下バスを渡る路線バス



写真：路線バスの日常風景