

## 第4章：中土佐町地域公共交通計画

### 4-1. 目指す将来像

#### 4-1-1. 目指す将来像の設定

本計画が目指す本町が目指す将来像について、「第3次 中土佐町総合振興計画」に記載のある“安全で快適な暮らしを築く、住み続けられるまち”との整合が図られているとともに、前項で示した課題とも合致することから、「中土佐町地域公共交通網形成計画」の目指す将来像を引き継ぐものとする。

#### 【目指す将来像】

つながる公共交通を上手に活用して、中土佐町に暮らす誰もがいきいきと生活を楽しむことができる。中土佐町を訪れる人も、町内での活動を楽しむことができる。

「ここに暮らしてよかった」

「ここを訪れてよかった」があふれる中土佐町。

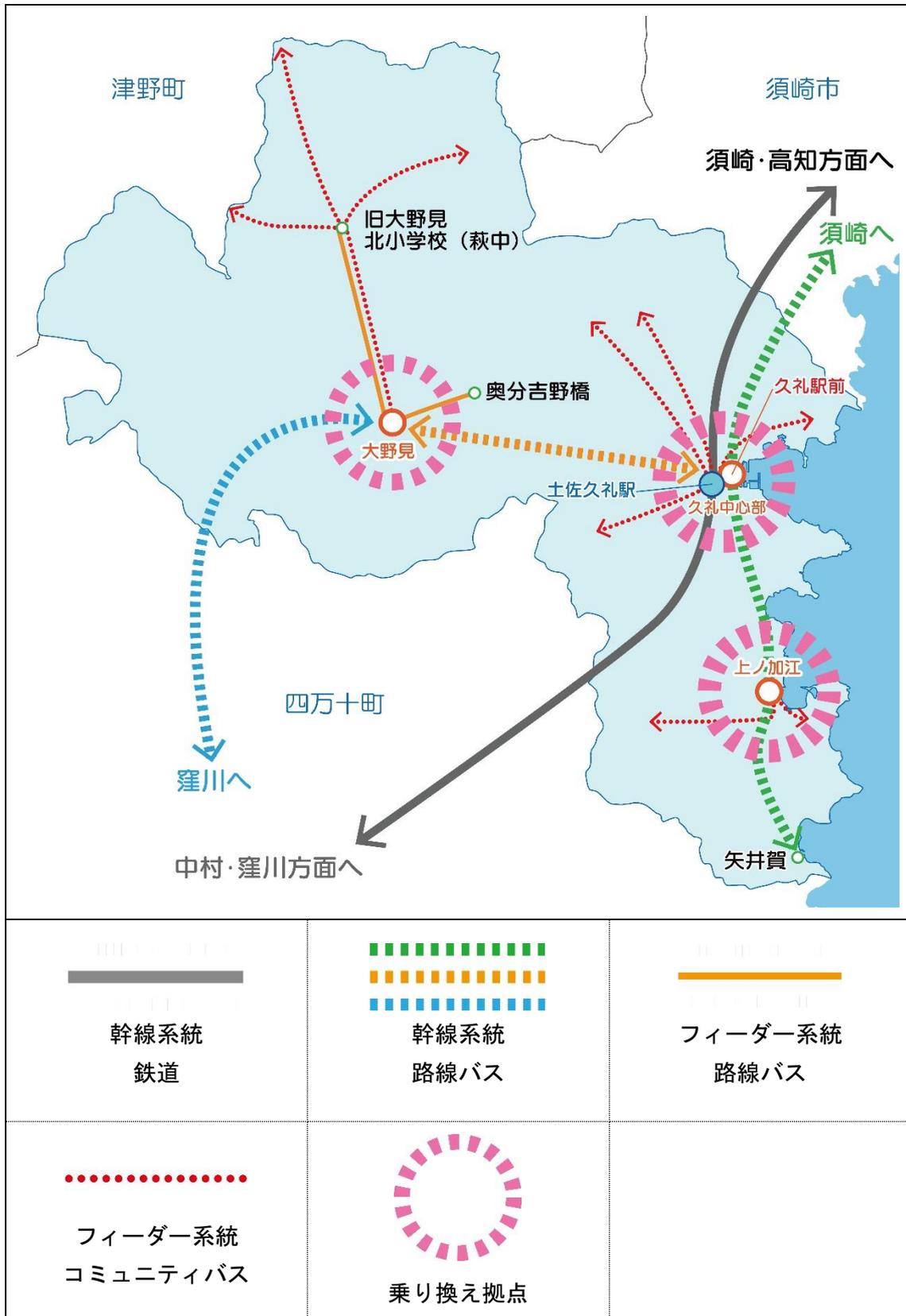
イメージ

- ▶ 町内の公共交通がネットワークとして機能し、乗り換えの負担も小さく、町内のどこにでも移動でき、町外にもおでかけできる。
- ▶ 自動車に頼らずとも、公共交通だけで生活が維持できることで、暮らし慣れた場所での生活をいつまでも続けられる。
- ▶ 公共交通を活用した自由なおでかけを通じて、人々がいきいき生活している。
- ▶ 公共交通を活用して、町内外との交流が活発になり、地域が元気になっている。



#### 4-1-2. 地域公共交通が果たすべき役割

地域の公共交通網がネットワークとして機能するために、それぞれのモードが得意とする機能で補完し合い、次のとおり役割を分担する。



公共交通	果たすべき役割
鉄道 土讃線 (JR四国)	<ul style="list-style-type: none"> <li>本町と須崎市、高知市方面をつなぐ幹線系統として機能する。特急列車も利用可能であり、高松や岡山、本州方面への移動にも活用できる。</li> </ul>
路線バス (高知高陵交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>矢井賀と上ノ加江、久礼、須崎市方面をつなぐ幹線系統として機能する。</li> </ul>
路線バス (四万十交通)	<p>[久礼－大野見線]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>七子峠経由と夏枯峠経由の2系統あり、大野見地区と久礼地区をつなぐ幹線系統(地域内)として機能する。将来的に路線を一本化させることも視野に入れ検討を進める。</li> </ul> <p>[窪川－大野見線]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大野見地区と窪川地区(四万十町)をつなぐ幹線系統として機能する。</li> </ul> <p>[萩中－大野見・大野見－奥分吉野橋]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大野見地区を基点として萩中方面と奥分方面にそれぞれ運行するフィーダー系統として機能する。</li> </ul>
コミュニティバス (中土佐ハイヤー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民の生活を支えるフィーダー線として機能する。一部の便は幹線系統と接続し、乗り換えて久礼地区や須崎市方面に移動できる。</li> </ul>
タクシー (中土佐ハイヤー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>土佐久礼駅を基点として、鉄道や路線バス、コミュニティバスを補完して運行する。</li> <li>住民の生活を支える移動手段として機能する。</li> </ul>

関連する設定	果たすべき役割								
乗り換え拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>久礼中心部、上ノ加江、大野見にそれぞれ乗り換え拠点を設定し、幹線系統とフィーダー系統をダイヤで接続させる。乗り換えは可能な限り同じ場所で行えるようにする。</li> <li>久礼中心部は、久礼駅前、土佐久礼駅を設定する。</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>接続拠点</th> <th>特に配慮すべき接続</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>久礼中心部</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>大野見方面の路線バスと須崎方面の路線バス</li> <li>コミュニティバスと須崎方面の路線バス</li> <li>大野見方面の路線バスと鉄道(須崎方面)</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>上ノ加江</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスと久礼・須崎方面の路線バス</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>大野見</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスと久礼方面の路線バス</li> <li>窪川方面の路線バスと久礼方面の路線バス</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	接続拠点	特に配慮すべき接続	久礼中心部	<ul style="list-style-type: none"> <li>大野見方面の路線バスと須崎方面の路線バス</li> <li>コミュニティバスと須崎方面の路線バス</li> <li>大野見方面の路線バスと鉄道(須崎方面)</li> </ul>	上ノ加江	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスと久礼・須崎方面の路線バス</li> </ul>	大野見	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスと久礼方面の路線バス</li> <li>窪川方面の路線バスと久礼方面の路線バス</li> </ul>
接続拠点	特に配慮すべき接続								
久礼中心部	<ul style="list-style-type: none"> <li>大野見方面の路線バスと須崎方面の路線バス</li> <li>コミュニティバスと須崎方面の路線バス</li> <li>大野見方面の路線バスと鉄道(須崎方面)</li> </ul>								
上ノ加江	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスと久礼・須崎方面の路線バス</li> </ul>								
大野見	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスと久礼方面の路線バス</li> <li>窪川方面の路線バスと久礼方面の路線バス</li> </ul>								

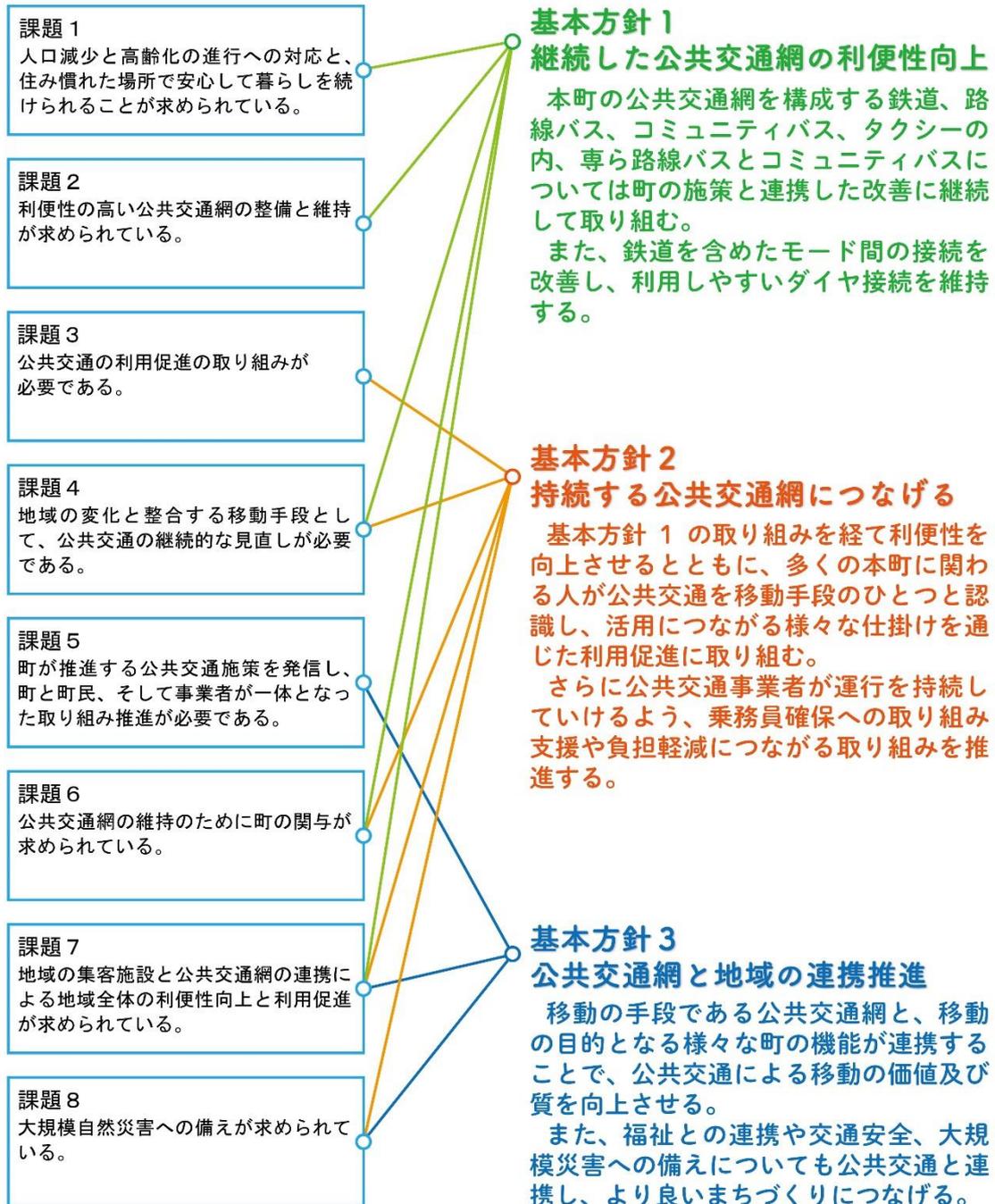
## 4-2. 計画の基本方針

### 4-2-1. 基本方針の設定

先に整理した課題を解決するために、3つの計画の基本方針を整理する。

この3つの基本方針に即して具体的な事業に取り組み、目指す将来像を実現させていく。

図：計画の基本方針の設定



## 4-2-2. 3つの基本方針

### 基本方針1：継続した公共交通網の利便性向上

本町の公共交通網を構成する鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーの内、専ら路線バスとコミュニティバスについては町の施策と連携した改善に継続して取り組む。

また、鉄道を含めたモード間の接続を改善し、利用しやすいダイヤ接続を維持する。

- 取り組みの方向性 1-1：必要とする町民が公共交通を利用できる環境整備
- 取り組みの方向性 1-2：公共交通網の接続確保
- 取り組みの方向性 1-3：公共交通の利用促進に寄与する運賃制度
- 取り組みの方向性 1-4：快適な待ち合い環境整備
- 取り組みの方向性 1-5：わかりやすい運行情報の提供

### 基本方針2：持続する公共交通網につなげる

基本方針1の取り組みを経て利便性を向上させるとともに、多くの本町に関わる人が公共交通を移動手段のひとつと認識し、活用につながる様々な仕掛けを通じた利用促進に取り組む。

さらに公共交通事業者が運行を持続していけるよう、乗務員確保への取り組み支援や負担軽減につながる取り組みを推進する。

- 取り組みの方向性 2-1：地域の移動ニーズの把握と運行への反映
- 取り組みの方向性 2-2：地域の公共交通に関する正しい情報の提供
- 取り組みの方向性 2-3：公共交通体験の機会創出
- 取り組みの方向性 2-4：運行事業者の負担軽減

### 基本方針3：公共交通網と地域の連携推進

移動の手段である公共交通網と、移動の目的となる様々な町の機能が連携することで、公共交通による移動の価値及び質を向上させる。

また、福祉との連携や交通安全、大規模災害への備えについても公共交通と連携し、より良いまちづくりにつなげる。

- 取り組みの方向性 3-1：集客施設（商業、医療、観光、他）との連携
- 取り組みの方向性 3-2：福祉施策との連携
- 取り組みの方向性 3-3：地域の安心と安全確保

## 4-3. 計画の目標

### 4-3-1. 計画の目標一覧

目標	計画の指標	
	現状値	目標値
基本方針1：継続した公共交通網の利便性向上		
目標1 町内における路線バス利用者数を増加させる	46,487人	50,375人
目標2 コミュニティバス利用者数を増加させる	7,235人	8,000人
目標3 バスパス交付対象者の所持率を高める	35.1%	50.0% を超える
目標4 路線バスの公的資金投入額を維持する	1,202円/人	1,202円/人 を維持
目標5 コミュニティバスの公的資金投入額を維持する	2,345円/人	2,345円/人 を維持
目標6 路線バスの収支率を改善させる	12.2%	12.2% より改善
目標7 コミュニティバスの収支率を改善させる	4.6%	4.6% より改善
目標8 暮らしの満足度を高める	満足傾向が 50%を超える	満足傾向が 60%を超える
基本方針2：持続する公共交通網につなげる		
目標9 地区別意見交換を定期的に行う	毎年6地区以上で開催する	
目標10 乗務員が不足する事態に陥らない	乗務員が充 足している	乗務員が充 足している
基本方針3：公共交通網と地域の連携推進		
目標11 中心部でのコミュニティバス乗降数を維持する	6,746人	6,746人
目標12 コミュニティバス事業のBCP作成と訓練実施	—	BCP作成 毎年訓練

## 4-3-2. 計画の目標と評価指標（個別）

### (1) 基本方針 1：継続した公共交通網の利便性向上

目標 1：町内における路線バス利用者数を増加させる			
[考え方] 公共交通網の利便性向上により、路線バス（高知高陵交通と四万十交通）の利用者数が増加し、コロナ禍前（57,440人）まで戻ることを目標としたい。しかし、5年間で人口が12.3%減少していることを加味して50,375人を目標値とする。			
[指標の検証方法] 毎年10月～翌9月の路線バス利用者数（路線単位）から検証する。町内の停留所のみ抽出することが困難であることから、路線単位での検証とする。			
現状値	46,487人	目標値	50,375人

目標 2：コミュニティバス利用者数を増加させる			
[考え方] 公共交通網の利便性向上により、コミュニティバスの利用者数が増加し、現状より10%程度増加する。			
[指標の検証方法] 毎年10月～翌9月のコミュニティバス利用者数を運行事業者より提供してもらい確認する。			
現状値	7,235人	目標値	8,000人

目標 3：バスパス交付対象者の所持率を高める			
[考え方] 公共交通網の利便性向上に加え、マイナンバーカードとバスパスの連携によるメリットが認識されることで、バスパスの交付を申請する対象者（65歳以上の町民）が増加することを目標とする。目標値として、交付対象者の50%を超える人がバスパスを所持する。 障害者用のバスパスについては、障害の内容によってバスの利用そのものが難しい人も想定されることから、この目標の対象には含まない。			
[指標の検証方法] 毎年12月1日時点における住民基本台帳から算出するバスパス交付対象者数と、その内実際に所持する人の割合を算出する。			
現状値	35.1%	目標値	50%を超える

#### 目標 4 : 路線バスの公的資金投入額を維持する

##### [考え方]

公共交通網の利便性向上により、路線バス（高知高陵交通と四万十交通）の利用者数が増加する。これにより、利用者1人当たりの公的資金投入額が縮小していくことを目指す。ただし、人口減少を考慮して現状値（1,202円/人）を維持することを目標とする。

##### [指標の検証方法]

毎補助年度における公的資金投入額と利用者数データを活用し、利用者1人当たりの公的資金投入額を算出する。  
路線バスについては町内の停留所における乗降に特化した算出が難しいため、本町を運行する全ての路線単位で算出する。

現状値	1,202円/人	目標値	1,202円/人を維持する
-----	----------	-----	---------------

#### 目標 5 : コミュニティバスの公的資金投入額を維持する

##### [考え方]

公共交通網の利便性向上により、コミュニティバスの利用者数が増加する。これにより、利用者1人当たりの公的資金投入額が縮小していくことを目指す。ただし、人口減少を考慮して現状値を維持することを目標とする。

##### [指標の検証方法]

毎補助年度における公的資金投入額と利用者数データを活用し、コミュニティバス利用者1人当たりの公的資金投入額を算出する。

現状値	2,345円/人	目標値	2,345円/人を維持する
-----	----------	-----	---------------

#### 目標 6 : 路線バスの収支率を改善させる

##### [考え方]

公共交通網の利便性向上により、路線バスの利用者が増加することで収支率が改善していくことを目標とする。

##### [指標の検証方法]

毎補助年度における、町内を運行する路線バスの収支率（最終的に高知高陵交通と四万十交通を合算）を算出し、現状値より悪化しないことを目標とする。  
路線バスについては町内の停留所における乗降に特化した算出が難しいため、本町を運行する全ての路線単位で算出する。

現状値	12.2%	目標値	12.2%より悪化しない
-----	-------	-----	--------------

### 目標 7 : コミュニティバスの収支率を改善させる

#### [考え方]

公共交通網の利便性向上により、コミュニティバスの利用者が増加することで収支率が改善していくことを目標とする。

#### [指標の検証方法]

毎補助年度における、コミュニティバスの収支率を算出し、現状値より悪化しないことを目標とする。

現状値	4.6%	目標値	4.6%より悪化しない
-----	------	-----	-------------

### 目標 8 : 暮らしの満足度を高める

#### [考え方]

公共交通網が町民の生活を支える仕組みのひとつとして十分に機能し、車のみに頼ることなく生活が送れ、その結果として、暮らしの満足度が高まることを目標とする。住民を対象としたアンケート調査を行い、暮らしの満足度が高いとする回答が過半数を超えることを目標とする。

#### [指標の検証方法]

計画期間の3年目（2026年（令和8）年度）と最終年度（2028（令和10）年度）に住民を対象としたアンケート調査を実施し、暮らしの満足度について検証する。アンケートの実施手法として、広く意見を収集するとともに、広報紙を活用するなど実施にかかる負担を軽減できる手法を採用する。

中間値	満足傾向が50%を超える	目標値	満足傾向が60%を超える
-----	--------------	-----	--------------

## (2) 基本方針 2 : 持続する公共交通網につなげる

### 目標 9 : 地区別意見交換会を定期的を開催する

#### [考え方]

公共交通の利用促進策として、住民との対面による地区別意見交換会を定期的を開催し、持続する公共交通網につなげる。

#### [指標の検証方法]

毎年6地区で開催することを目標とする。

目標値	毎年6地区以上を対象として実施する
-----	-------------------

### 目標 10：乗務員が不足する事態に陥らない

#### [考え方]

公共交通網は乗務員が十分に確保された上で成立する移動サービスであり、乗務員不足に陥らないことが求められる。運行事業者は乗務員不足が予想される場合、中土佐町と情報共有しその対応に取り組む。

#### [指標の検証方法]

毎年6月の公共交通会議において、高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤーの各社が乗務員の充足数を報告し、検証を行う。

現状値	乗務員が充足している	目標値	乗務員が充足している
-----	------------	-----	------------

### (3) 基本方針 3：公共交通網と地域の連携推進

### 目標 11：中心部でのコミュニティバス乗降数を維持する

#### [考え方]

公共交通網の利便性向上により、公共交通を使った外出が増加するとともに、広域公共交通（鉄道や町外への路線バス）に乗り換えてさらに広域に移動する利用者も増加すると考える。そこで、コミュニティバスの各地区中心部における乗降者数について、人口が減少していることを加味して令和5年度実績を維持することを目標とする。

#### [指標の検証方法]

中土佐町役場、土佐久礼駅、久礼駅前、南新町、札場、久礼橋、元橋の区間  
大野見、大野見役場、奈路（中）の区間  
上ノ加江郵便局前、上ノ加江公民館前、上ノ加江、上ノ加江スーパーの区間  
上記区間（フリー乗降含む）を補助年度で算出する。

現状値	6,746 人	目標値	6,746 人
-----	---------	-----	---------

### 目標 12：コミュニティバス事業のBCP作成と訓練実施

#### [考え方]

コミュニティバス事業のBCPを作成するとともに、大規模自然災害の発生に備えた訓練を毎年実施する。

#### [指標の検証方法]

本計画3年目となる2026（令和8）年度までにコミュニティバス事業のBCPを作成し、毎年1回BCPに則った訓練を行う。毎年3月の公共交通会議においてその会計年度に実施した訓練の報告を行う。

現状値	未作成	目標値	計画3年目までにBCPを作成し、それ以降は毎年1回訓練を実施する
-----	-----	-----	----------------------------------

## 4-4. 具体的な実施事業

### 4-4-1. 事業の一覧

基本方針 1：継続した公共交通網の利便性向上	
事業名称	主たる実施主体
1-①：公共交通の適正配置と運行	中土佐町
1-②：コミュニティバスネットワークの再編と維持	中土佐町
1-③：周辺部におけるタクシー配置の検討	中土佐町
1-④：バス停の新設を含む適正配置	中土佐町
1-⑤：全てのモード間接続とその維持	中土佐町
1-⑥：ITを活用した運賃決済システムの導入検討	中土佐町
1-⑦：待ち合い施設の整備	中土佐町
1-⑧：待ち合い施設における情報掲示の更新と充実	中土佐町
1-⑨：バスロケーションシステムの整備推進	交通事業者
1-⑩：公共交通時刻表冊子の製作	中土佐町
1-⑪：WEBを通じた情報発信	交通事業者
基本方針 2：持続する公共交通網につなげる	
事業名称	主たる実施主体
2-①：バスの利用状況の常時把握	中土佐町
2-②：地区別意見交換の定期的な開催	中土佐町
2-③：地域からの情報提供制度の構築	中土佐町
2-④：広報紙を活用した情報提供	中土佐町
2-⑤：地域の集まり等における説明会開催	中土佐町
2-⑥：バス乗り方教室の開催	中土佐町
2-⑦：おでかけイベントの企画・開催	中土佐町
2-⑧：地域の催しと公共交通の連携	地域・中土佐町
2-⑨：乗務員確保の取り組み支援	中土佐町
2-⑩：遠隔点呼システムの導入支援	中土佐町
基本方針 3：公共交通網と地域の連携推進	
事業名称	主たる実施主体
3-①：集客施設への公共交通情報の掲示	中土佐町
3-②：運転免許証の自主返納に関する情報提供	中土佐町
3-③：公共交通利用者への多言語化による案内充実	中土佐町
3-④：交通安全の確保	中土佐町
3-⑤：公共交通事業者のBCP作成支援	中土佐町

## 4-4-2. 事業の個別整理

### (1) 基本方針1：継続した公共交通網の利便性向上

#### 1-①：公共交通の適正配置と運行

##### ■ 事業概要

高知高陵交通、四万十交通、そしてコミュニティバスの三者が町と連携し、路線バス及びコミュニティバスの適正配置に向けて取り組みを推進する。

2025（令和7）年度に予定されている高知高陵交通矢井賀線のダイヤ改正等に合わせ、地域全体の路線再編の検討をすすめる。

##### ■ 実施主体

中土佐町、高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤー

#### 1-②：コミュニティバスネットワークの再編と維持

##### ■ 事業概要

コミュニティバスの利便性を地域の移動ニーズに合わせて再編し、運行を維持していく。

2024（令和6）年度の再編方針として、次の検討をすすめる。

- ・ 中土佐町役場への運行回数を調整
- ・ 久礼地区中心部における運行経路の付け替え
- ・ 長沢・大坂線の長沢下ー長生屋式間の運行休止
- ・ 大野見地区3路線の夕方運行便について、各路線の終点までの運行
- ・ 各路線のダイヤ調整

##### ■ 実施主体

中土佐町、中土佐ハイヤー

#### 1-③：周辺部におけるタクシー配置の検討

##### ■ 事業概要

大野見地区におけるタクシー車両の常駐策を検討する。  
実施する場合は、取り組みの周知にも取り組む。

##### ■ 実施主体

中土佐町、中土佐ハイヤー

#### 1-④：バス停の新設を含む適正配置

##### ■ 事業概要

路線バス及びコミュニティバスの停留所について、利用者のニーズに合わせて新設を含む再配置の検討をすすめる。

フリー乗降可能区間であっても、停留所が設置されていることで乗降場所の目印となることから、次の停留所新設について関係者との検討を行う。

・クリニック土佐久礼前（南新町一元橋）

##### ■ 実施主体

中土佐町、高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤー

#### 1-⑤：全てのモード間接続とその維持

##### ■ 事業概要

鉄道、路線バス、コミュニティバスの接続を、利用者が乗り換えしやすく設定し、シームレスな路線網を構築する。

- ・鉄道と路線バス・コミュニティバス間の接続は高齢者であっても余裕を持ってできる時間を確保する。また、可能な限り土佐久礼駅構内に乗り入れる。
- ・路線バスとコミュニティバスの接続を設定する停留所は、乗り換え便の到着まで座って待てる停留所として指定する。もしくはそのために必要な整備を実施する。

##### ■ 実施主体

中土佐町、高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤー

#### 1-⑥：ITを活用した運賃決済システムの導入検討

##### ■ 事業概要

マイナンバーカードを活用したバスパス運賃決済を検証するとともに、利用状況や利用者の意見を踏まえ、マイナンバーカード等のITを活用した運賃決済システムの導入の可能性について検討する。

##### ■ 実施主体

中土佐町、高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤー

## 1-⑦：待ち合い施設の整備

### ■ 事業概要

接続設定のある停留所や、利用が多い停留所について、利用者が快適にバスを待つことができるよう、建屋やイスなどを整備する。

<b>想定される 停留所</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 南新町（マルナカ久礼店前の停留所）</li><li>・ 久礼駅前（消防署跡地の活用との連携も視野に入れる）</li></ul>
----------------------	---



なお、中土佐町役場停留所については、休日のトイレ使用の要望が多く出されており、その件についても検討を行う。



写真：上ノ加江公民館のバス待ち用のイス

### ■ 実施主体

中土佐町、高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤー
---------------------------

## 1-⑧：待ち合い施設における情報掲示の更新と充実

### ■ 事業概要

全ての停留所における運行情報を、時刻表と路線図、運行事業者の連絡先をセットにして掲示する。

停留所の掲示面が小さく、掲示することが困難な場合は、その標柱の更新も含めて更新する。

### ■ 実施主体

中土佐町、高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤー
---------------------------

## 1-⑨：バスロケーションシステムの整備推進

### ■ 事業概要

県がすすめるバスロケーションシステムの更新事業を、路線バス及びコミュニティバスに導入する。

また、スマートフォンを持ってない人であっても、バスのリアルタイム運行情報を得られる環境整備（デジタルサイネージの設置など）に取り組む。



バスロケーションシステム  
デジタルサイネージ  
(中土佐町道の駅なかとさ)



バスロケーションシステムの表示  
(スマートフォン画面)  
(高知東部交通いちごロケ)

### ■ 実施主体

高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤー、中土佐町

## 1-⑩：公共交通時刻表冊子の製作

### ■ 事業概要

町が主導して製作している“中土佐町公共交通時刻表”を、ダイヤ改正のある時には事前に情報を更新し、製作する。



図：中土佐町公共交通時刻表

### ■ 実施主体

中土佐町

## 1-⑪：WEBを通じた情報発信

### ■ 事業概要

本町の公共交通に関する情報を、WEBを活用して様々な場面を想定した発信を行う。

ホームページ	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の路線情報や運行ダイヤなどを発信する。</li> <li>バスロケーションシステムも掲載し、リアルタイム運行情報も確認できる。</li> </ul>
SNS	<ul style="list-style-type: none"> <li>SNSグループ（例としてLINEグループなど）を作成し、あらかじめ利用者登録しておくことで、運休情報や大幅な遅れなどを発信する。</li> </ul>

### ■ 実施主体

高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤー、中土佐町

## (2) 基本方針 2 : 持続する公共交通網につなげる

### 2-① : バスの利用状況の常時把握

#### ■ 事業概要

I T技術を活用した路線バス及びコミュニティバスの利用者数の把握を行う。  
システムの運用により、乗務員の記録時の負担が軽減されるほか、集計作業も効率化されることから、集計に要する事務作業を大幅に軽減する。

#### ■ 実施主体

中土佐町、高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤー

### 2-② : 地区別意見交換の定期的な開催

#### ■ 事業概要

地区に入って住民との対面による意見交換を定期的で開催する。  
年間6地区以上開催していくことにより、2～3年で一巡する。  
この場で得られた意見から可能なものは路線再編に反映していく他、公共交通利用を直接啓発していくことにもつなげる。  
また、公共交通利用者との意見交換も必要に応じて開催する。



写真 : 久礼地区浦分にて実施した意見交換会

#### ■ 実施主体

中土佐町

## 2-③：地域からの情報提供制度の構築

### ■ 事業概要

地区の住民が移動手段確保に困窮し始めたといった情報を、地区から町に通知することで、これまでより短時間での移動制約者への対応が可能となる。

常会長や民生委員と町担当課との間で、通知するルールをとりまとめ、体制を構築する。

### ■ 実施主体

中土佐町、常会長（地区長）、民生委員、集落活動センター

## 2-④：広報紙を活用した情報提供

### ■ 事業概要

町広報紙にて定期的に公共交通施策を発信し、誤った情報の一人歩きを防ぐとともに、町の公共交通施策の理解を深めてもらう。

### ■ 実施主体

中土佐町

## 2-⑤：地域の集まり等における説明会開催

### ■ 事業概要

地域の集まりなどに町から公共交通担当者が出向き、町内の公共交通利用の啓発や、時刻表冊子の見方説明などを行う。

また、このような取り組みが可能であることを地域に知ってもらうための広報にも取り組む。

### ■ 実施主体

中土佐町

## 2-⑥：バス乗り方教室の開催

### ■ 事業概要

実際に運行している車両を持ち込み、学校や地区の集まりを対象としたバス乗り方教室を開催する。

ICカードですかやマイナンバーカードを活用したバスパス、実際に運行している車両の体験などを通してバスのことを知ってもらい、利用につなげていく。



写真：久礼地区で高知高陵交通と町で実施したバス乗り方教室の様子

### ■ 実施主体

中土佐町、高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤー

## 2-⑦：おでかけイベントの企画・開催

### ■ 事業概要

公共交通の利用に慣れていない人などを対象とした、バスを使ったおでかけイベントを企画し開催する。

イベント名目ではあるものの、貸切ではなく通常運行しているバスを活用することでバスを体験する機会にもなり、バスの利用につながっていくことが期待できる。



写真：おでかけイベント

(2022年5月実施)

久礼中心部のグループがコミュニティバスで道の駅までおでかけ体験した。車内でのおしゃべりが盛り上がり、乗降ステップや車内手すりを確認し、特に高齢の参加者に好評であった。

### ■ 実施主体

中土佐町、中土佐町社会福祉協議会、高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤー

## 2-⑧：地域の催しと公共交通の連携

### ■ 事業概要

町内で開催される既存のイベントや集団検診、講演会や研修会といった人の集まる催しについて、主催者は参加者が公共交通を利用して参加できることを広報（チラシに明記する等）する。町はアクセス方法として公共交通を明記することを催しの主催者等に要請する。

### ■ 実施主体

催し主催者、中土佐町

## 2-⑨：乗務員確保の取り組み支援

### ■ 事業概要

町内の公共交通事業者の乗務員確保に対する支援を行う。

公共交通事業者からの支援要請をもとに、高知県が運営している移住ポータルサイトや民間サイトへの登録、移住相談会への出展など、可能な取り組みを行う。

また、根本的な課題である乗務員の処遇改善についても、路線を共有する自治体との協議を通じて、可能な取り組みを行う。



どらなびホームページより  
(高知県バス運転手求人特集)

### ■ 実施主体

中土佐町

## 2-⑩：遠隔点呼システムの導入支援

### ■ 事業概要

四万十交通が遠隔点呼システムの導入に取り組む際に、町は可能な支援を行う。

### ■ 実施主体

中土佐町、四万十交通

(3) 基本方針3：公共交通網と地域の連携推進

3-①：集客施設への公共交通情報の掲示

■ 事業概要

量販店や医療施設などに公共交通情報を掲示してもらい、その施設を訪れる人が公共交通を使って行きやすいようにする。

■ 実施主体

中土佐町、集客施設

3-②：運転免許証の自主返納に関する情報提供

■ 事業概要

自動車を手放すことができず、自身の運転技術が低下しても運転を続ける人や、自動車の代替となる移動手段が分からず運転を続ける人などに、運転免許証の自主返納と地域の公共交通の情報をまとめた冊子を提供する。

冊子はわかりやすく情報を整理して作成する。

運転免許証の自主返納については、あくまでも自身の判断で行うものであり、その判断材料を本事業にて提供する。特定の住民に対して返納を迫ることを目的としない。

運転免許証自主返納に関する広報チラシ：警察庁・都道府県警察

おじいちゃん車の運転は大丈夫？

そろそろ考えてみるか返納のこと…

運転免許を自主返納する  
高齢ドライバーが増えています

高齢者の交通安全について、家族で話し合ってみませんか？

運転免許証の自主返納制度

「高齢のため、運転が不安…」という方が、運転免許を自主的に返納できる制度です。

返納後は、安全運転に努めた証として「運転経歴証明書」を交付してもらいましょう

運転免許証の全部を有効期限内に返納すると、公的年金が証明書として使える「運転経歴証明書」の交付を受けることができます。(交付には申請料がかかります。)(運転経歴証明書)を所持していると、バス・タクシーの乗車運賃割引など、さまざまな特典が受けられます。

運転経歴証明書を提示して受けられる各種特典のご案内▶ <http://www.zensiren.or.jp/kourei/>

運転経歴証明書の申請窓口のご案内

高齢や病気で運転を続けることができない方や、その運転の方のための補修工口を併設しています。詳しくは、最寄りの警察署または運転免許センターまでお問い合わせください。

<https://www.npa.go.jp/>

自主返納しても高齢者が安心して暮らせる環境を社会全体でつくりましょう

警察庁・都道府県警察

高齢ドライバー(70歳以上)による交通事故が社会問題化しています

加齢による「運転リスク」とは？

視野障害や身体機能低下、聴力の衰えなどにより、運転時の操作ミスが取りやすくなります。ハンドルやブレーキなど不適切な操作による交通事故の割合は、75歳以上の高齢者は一般ドライバーの約2倍！(2015年)

視野障害の進行例

視界や標識が見えなくなっています

【視野について】特に運転には目からの情報が重要ですが、安全運転のためには「直線視力」だけでなく「十分な視野(見えている範囲)」が必要です。加齢とともに「視野」が狭くつたり部分的に見えなくなる病状になる人が増加しますが、自覚症状がほとんどなく、視力が良くても視野が狭くなっていることがあります。

「こんな症状」が出た時に要注意!

お左折のウインカーを間違えて出したり  
歩行者、障害物、他の車に注意が  
忘れられる  
カーブをスムーズに曲がれないことがある  
車線入れの時、踏ん張ることを増えた

歩行者、障害物、他の車に注意が  
いかないことがある  
車線入れの時、踏ん張ることを増えた

「若い頃とちょっと違うな」「おかしいな」と感じたら、自主返納の時期です。

運転免許証の「自主返納制度」とは？

運転免許が不安になったら、運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーの方が、自主的に運転免許証の全部または一部を返納することができる制度です。

自主返納後は「運転経歴証明書」の交付が受けられます

運転経歴証明書は、運転免許を返納した日から5年以内の有効期間に限り、運転免許証の返納に代わる有効性を証明するもので、これまで安全運転に努めたことを証明する品とされています。

平成24年4月1日に施行された運転経歴証明書は、運転免許証に代わる有効な本人確認書類として、永年、利用することが可能です。

運転経歴証明書を所持していると、「さまざまな特典」が受けられます

自主返納後の高齢者生活が不安という高齢ドライバーとそのご家族が、マイカーに依存することなく充実した生活を送られるよう、自治体や事業者等による地域の活性化に向けた支援の物が広がっています。

タクシー、バスの運賃割引  
商品券の贈呈  
百貨店の優待料金の割引  
美術館、飲食店の料金割引

自主返納手続き窓口のご案内

各都道府県の警察署、運転免許センター、試験場へお問い合わせください。

<http://www.npa.go.jp/link/prefectural.html>

■ 実施主体

中土佐町、須崎警察署

### 3-③：公共交通利用者への多言語化による案内充実

#### ■ 事業概要

増加しつつある外国人観光客に対応するため、時刻表や路線図など公共交通に関する情報を多言語化するとともに、WEB上にて情報発信を行う。

#### ■ 実施主体

中土佐町、黒潮本陣、四万十源流の里

### 3-④：交通安全の確保

#### ■ 事業概要

公共交通利用者が安全に移動できるように、交通量の多い道路にあるバス停付近に横断歩道の設置を警察とともに検討する。

また、バス乗り方教室などの対面による説明時に、利用者として交通安全に配慮した公共交通利用を呼びかける。

#### ■ 実施主体

中土佐町、須崎警察署

### 3-⑤：公共交通事業者のBCP作成支援

#### ■ 事業概要

近い将来発生が予想されている南海トラフ大地震や大雨による洪水など、大規模な自然災害発生時の対応や、その後の復旧に向けたBCPの作成、それらに則った定期的な訓練などの取り組みを支援する。

#### ■ 実施主体

中土佐町、高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤー

#### 4-4-2. 事業のスケジュール

	2024	2025	2026	2027	2028
1-①：公共交通の適正配置と運行	調整	実施	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し
1-②：コミュニティバス ネットワークの再編と維持	実施	検証 実施	検証 実施	検証 実施	検証 実施
1-③：周辺部における タクシー配置の検討	検討	検討	検討	検討	検討
1-④：バス停の新設を含む 適正配置	調整	実施	検証	検証	検証
1-⑤：全てのモード間接続と その維持	調整	実施	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し
1-⑥：ITを活用した 運賃決済システムの導入検討	検討	検討	検討	検討	検討
1-⑦：待ち合い施設の整備	実施	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し
1-⑧：待ち合い施設における 情報掲示の更新と充実	実施	実施	実施	実施	実施
1-⑨：バスロケーションシステム の整備推進	調整	実施	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し
1-⑩：公共交通時刻表冊子の製作	実施	実施	実施	実施	実施
1-⑪：WEBを通じた情報発信	調整	実施	実施	実施	実施
2-①：バスの利用状況の常時把握	調整	実施	運用 検証	運用 検証	運用 検証
2-②：地区別意見交換の 定期的な開催	実施	実施	実施	実施	実施
2-③：地域からの情報提供制度の 構築	実施	運用 検証	運用 検証	運用 検証	運用 検証
2-④：広報紙を活用した 情報提供	実施	実施	実施	実施	実施
2-⑤：地域の集まり等における 説明会開催	実施	実施	実施	実施	実施
2-⑥：バス乗り方教室の開催	実施	実施	実施	実施	実施
2-⑦：おでかけイベントの 企画・開催	実施	実施	実施	実施	実施
2-⑧：地域の催しと公共交通の連携	実施	実施	実施	実施	実施
2-⑨：乗務員確保の取り組み支援	実施	実施	実施	実施	実施
2-⑩：遠隔点呼システムの 導入支援	検討	検討	検討	検討	検討
3-①：集客施設への 公共交通情報の掲示	実施	実施	実施	実施	実施
3-②：運転免許証の自主返納に 関する情報提供	実施	実施	実施	実施	実施
3-③：公共交通利用者への 多言語化による案内充実	検討	実施	運用 検証	運用 検証	運用 検証
3-④：交通安全の確保	検討	検討	検討	検討	検討
3-⑤：公共交通事業者の BCP作成支援	調整	実施	運用 検証	運用 検証	運用 検証

## 4-5. 計画の推進

### 4-5-1. 計画の推進体制

表：計画推進に関わる主体とその役割

計画の推進に関わる主体	役割
中土佐町地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"><li>・計画及び事業の進捗管理</li><li>・目標の達成状況に係る検証と評価</li><li>・事業の推進に関する企画及び改善策の作成</li><li>・構成員による取り組み</li></ul>
中土佐町	<ul style="list-style-type: none"><li>・中土佐町地域公共交通会議の事務局</li><li>・計画を主体的に推進</li><li>・国や県、その他団体との調整</li><li>・必要に応じた財政支出、支援</li><li>・隣接自治体との必要に応じた調整</li></ul>
高知高陵交通 四万十交通 中土佐ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"><li>・安全で快適な運行サービスの提供</li><li>・中土佐町地域公共交通会議への関連事項の報告</li><li>・計画に係る事業の推進及び協力</li></ul>
須崎警察署	<ul style="list-style-type: none"><li>・交通安全の確保の取り組みに対する協力</li><li>・関連する取り組みへの情報提供</li></ul>
中土佐町社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"><li>・計画の推進に対し、特に高齢者への対応など組織の強みを生かした協力</li></ul>
町民・来訪者	<ul style="list-style-type: none"><li>・積極的な公共交通の利用</li><li>・公共交通網の確保・維持の取り組みに対する理解</li><li>・利用者の視点、住民の視点、来訪者の視点による意見、要望</li><li>・公共交通の利用促進につながる取り組みへの参加</li></ul>

#### 4-5-2. 地域公共交通確保維持事業のフィーダー路線と位置づけるもの

中土佐ハイヤーが運行している中土佐町コミュニティバスは、国の地域公共交通確保維持事業を導入して運行している。

フィーダー路線と位置づける路線	久礼地区	萩原・大野線 楠ノ川線 長沢・大坂線
	上ノ加江地区	上ノ加江線
	大野見地区	下ル川線 萩中線 高樋線
フィーダー路線が接続する幹線系統	土佐久礼駅（JR土讃線） 高知高陵交通（須崎-多ノ郷-矢井賀） 四万十交通（窪川-芹田-大野見）	
地域公共交通確保維持事業を導入する理由	本町が中土佐ハイヤーの運行を補助しており、その一部を国からの支援を受けることで、運行を持続させていくことが可能となる。 また、事業評価における客観的な指摘を基に、コミュニティバスの適正な見直しに反映させていく。	

図：フィーダー路線と接続する幹線系統



### 4-5-3. 事業の検証

計画期間内は、次の表の通り毎年6月に開催する地域公共交通会議において事業評価を行い、必要に応じて改善の取り組みを推進する。

表：計画期間における事業推進

	4月～6月	7月～9月	10月～12月	1月～3月
2024年度 (令和6) [計画1年目]	事業の実施			
2025年度 (令和7) [計画2年目]	事業の実施	評価と改善	事業の実施	改善の取り組み
2026年度 (令和8) [計画3年目]	事業の実施	評価と改善	事業の実施	改善の取り組み
2027年度 (令和9) [計画4年目]	事業の実施	評価と改善	事業の実施	改善の取り組み
2028年度 (令和10) [計画最終年]	事業の実施	評価と改善	事業の実施	改善の取り組み
				総合的な検証

表：計画期間における事業推進の概要説明

事業の実施	計画に沿って各関係者がその役割分担に従い、事業を推進する。
評価と改善	毎年6月に開催する中土佐町地域公共交通会議において、それまでの事業成果をとりまとめるとともに、目標の達成状況をチェックする。その評価結果を踏まえ、改善の必要なものについてはその場で改善案を協議し、取りまとめる。
改善の取り組み	目標の達成に向けて、改善の取り組みを行う。
総合的な検証	計画最終年度の取りまとめ時に、計画期間を振り返り総括するとともに、次の計画とその実現に向けた協議を行う。