

中土佐町地域公共交通計画

2024（令和6）年3月策定



目 次

第1章：計画策定に向けて	1
1-1. 計画策定に向けて	1
1-2. 本計画の位置付けと関係する計画	4
第2章：現状の整理	11
2-1. 地域の現状	11
2-2. 住民及び公共交通利用者へのアンケート	27
2-3. 住民及び関係者の意向	36
2-4. 地域の公共交通	46
2-5. 地域の交通安全	59
2-6. 現状の整理	60
第3章：前提条件の整理	63
3-1. 地域公共交通網形成計画の検証	63
3-2. 上位計画及び関連する計画から引き継ぐべき要素	67
3-3. 課題の整理	69
第4章：中土佐町地域公共交通計画	73
4-1. 目指す将来像	73
4-2. 計画の基本方針	76
4-3. 計画の目標	78
4-4. 具体的な実施事業	83
4-5. 計画の推進	96
参考資料	参考資料-1
1. 計画策定に向けた協議の経緯	参考資料-1
2. 中土佐町地域公共交通会議設置要綱	参考資料-2
3. 中土佐町地域公共交通会議委員名簿	参考資料-4

第 1 章：計画策定に向けて

1-1. 計画策定に向けて

1-1-1. 計画策定の社会的背景

中土佐町（以下：本町）では、高齢者や障害者であっても積極的に外出することでいきいきと生活を続けられることを目的として、2010（平成 22）年に「中土佐町高齢者等外出支援・路線バス無料化事業（以下：バスパス）」を開始した。また、町内の公共交通空白地区の解消と、住民の外出支援のために、2013（平成 25）年にコミュニティバスの運行を開始するとともに、既存の路線バス再編に取り組んできた。

2019（平成 31）年 3 月に策定した中土佐町地域公共交通網形成計画（以下：網計画）に基づいた公共交通利用促進の取り組み及び路線網の拡充により、路線バスとコミュニティバスは沿線の人口減少にも関わらず一定の利用状況を維持していた。

しかし 2020（令和 2）年 1 月に新型コロナウイルス感染症が国内で初めて確認されて以降、人々の生活様式が大きく様変わりし、公共交通（特に路線バス）の利用者は激減し、その影響から未だに回復しきれていない。

その他にも高齢者人口も減少局面に入ったことや、近い将来に必ず発生するとされる南海トラフ地震といった大きな課題への対応、I T S や A I の技術革新とそれに伴う公共交通の新しい展開への対応など、地域と公共交通を取り巻く社会状況は大きく変化している。

このような社会的変化に対応し、将来の憂いに対する備えを行いつつ、地域住民と本町を訪れる移動サービスの拡充と維持は必要不可欠なものと考えている。



写真左：上ノ加江地区中心部における路線バス（高知高陵交通）

写真右：久礼地区中心部における路線バス（四万十交通）とコミュニティバス

1-1-2. 計画策定の目的

地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）」に基づき、“地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿”を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものである。

中土佐町地域公共交通計画（以下：本計画）は、2024（令和6）年3月末に計画期間の満了を迎える網計画の実績や評価を踏まえ、地域の特性に応じた生活交通の確保を推進するとともに持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るため、網計画の後続計画として策定する。



写真：大野見停留所での乗り換え

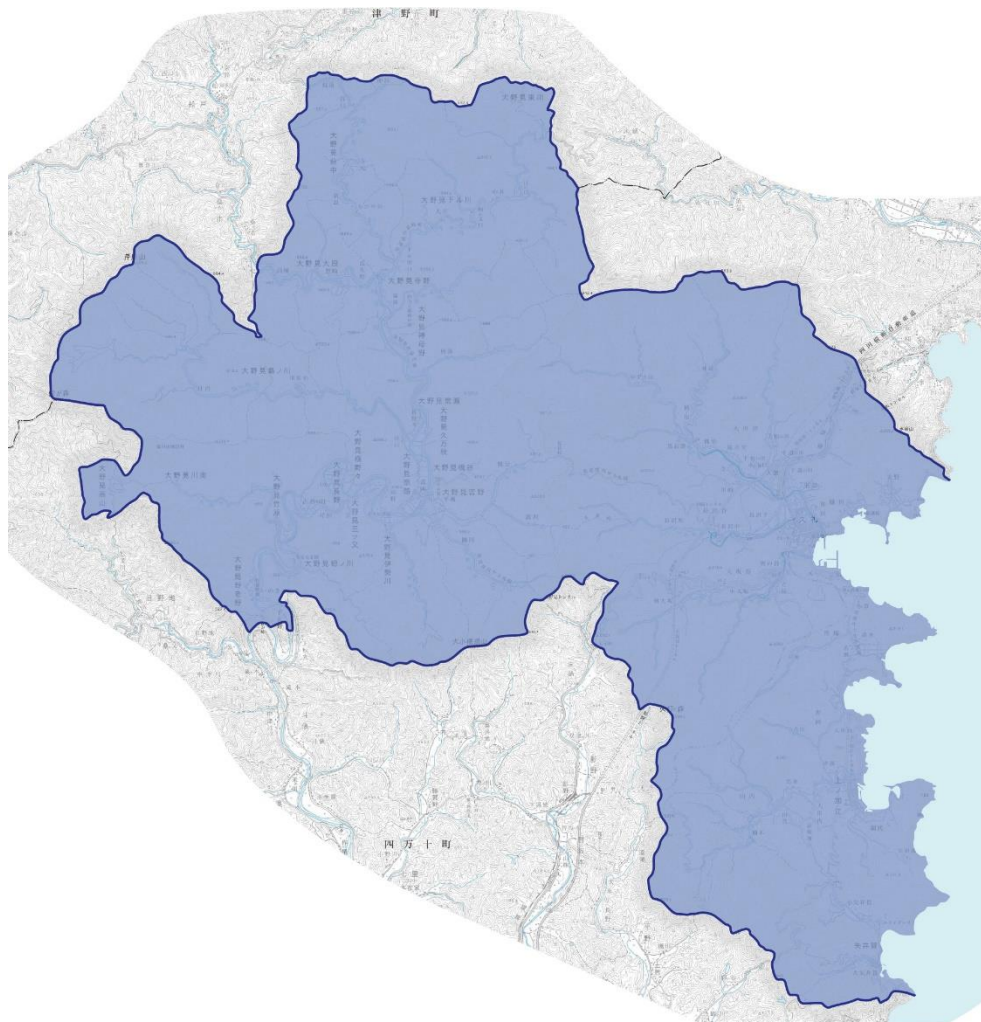
大野見停留所では、四万十交通の路線バス（久礼方面・窪川方面）と、大野見地区のコミュニティバス（大野見北部方面）の乗り換えができる設定としている。

同じ場所で乗り換え、接続するダイヤを調整したことで余計な待ち時間が無く、利用者の感じる負担感を小さくなるよう設定している。

1-1-3. 計画の区域

本計画の対象区域は中土佐町全域とする。

図：本計画の対象区域（中土佐町全域）



1-1-4. 計画の期間

本計画は、2019（平成 31）年 3 月に策定し、本町の公共交通のマスタープランとして機能してきた“中土佐町地域公共交通網形成計画”の計画期間終了を受け、2024（令和 6）年 4 月から 5 年間を計画の期間としてとりまとめる。

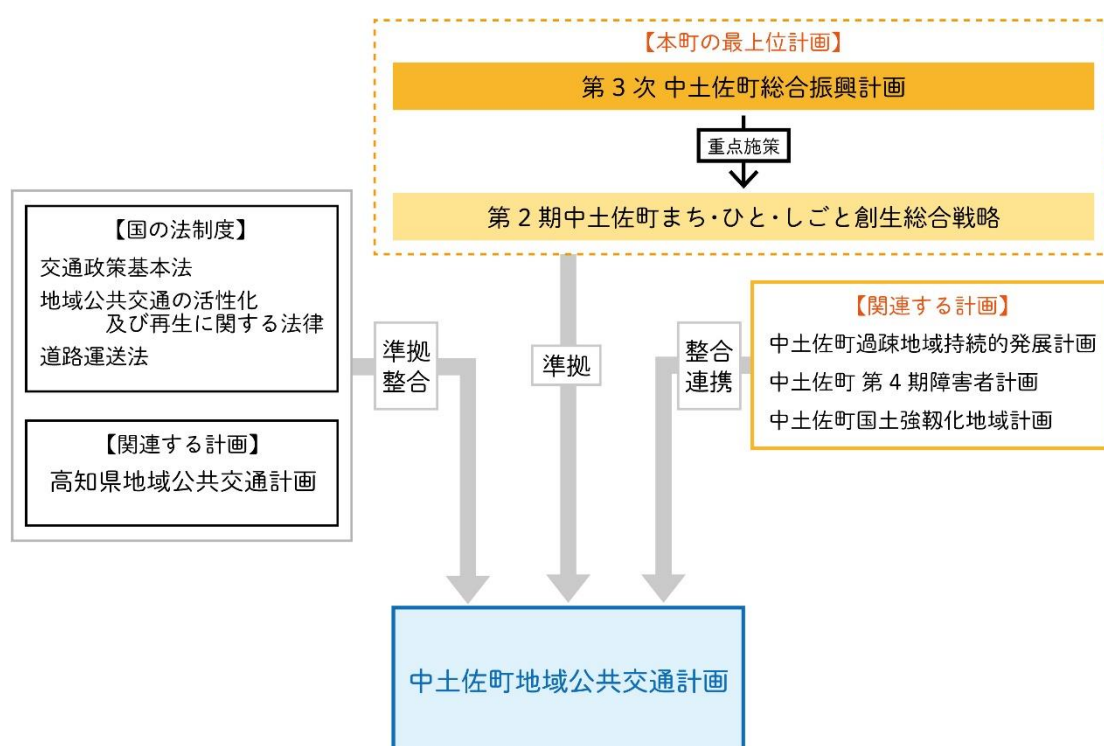
2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
令和 元年度	2 年度	3 年度	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度
中土佐町地域公共交通網形成計画					中土佐町地域公共交通計画				

1-2. 本計画の位置付けと関係する計画

1-2-1. 本計画の位置付け

本計画は、国の“地域公共交通の活性化及び再編に関する法律”に基づく公共交通における基本計画であり、本町の最上位計画である“中土佐町総合振興計画”に即し、高知県や本町の関連する計画との整合と連携を図りつつ、公共交通に関する施策の指針となるものである。

図：本計画の位置付け



1-2-2. 上位計画及び関連計画の整理

(1) 第3次 中土佐町総合振興計画（令和4年度～令和11年度）

第3次 中土佐町総合振興計画は、基本構想・基本計画の2層構造を基本とし、事業に関する具体的な取り組み内容については各分野における個別計画に定める。なお、総合振興計画における重点施策として「中土佐町まち・ひと・しごと創生総合戦略」として位置づける。

図：計画の構成



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

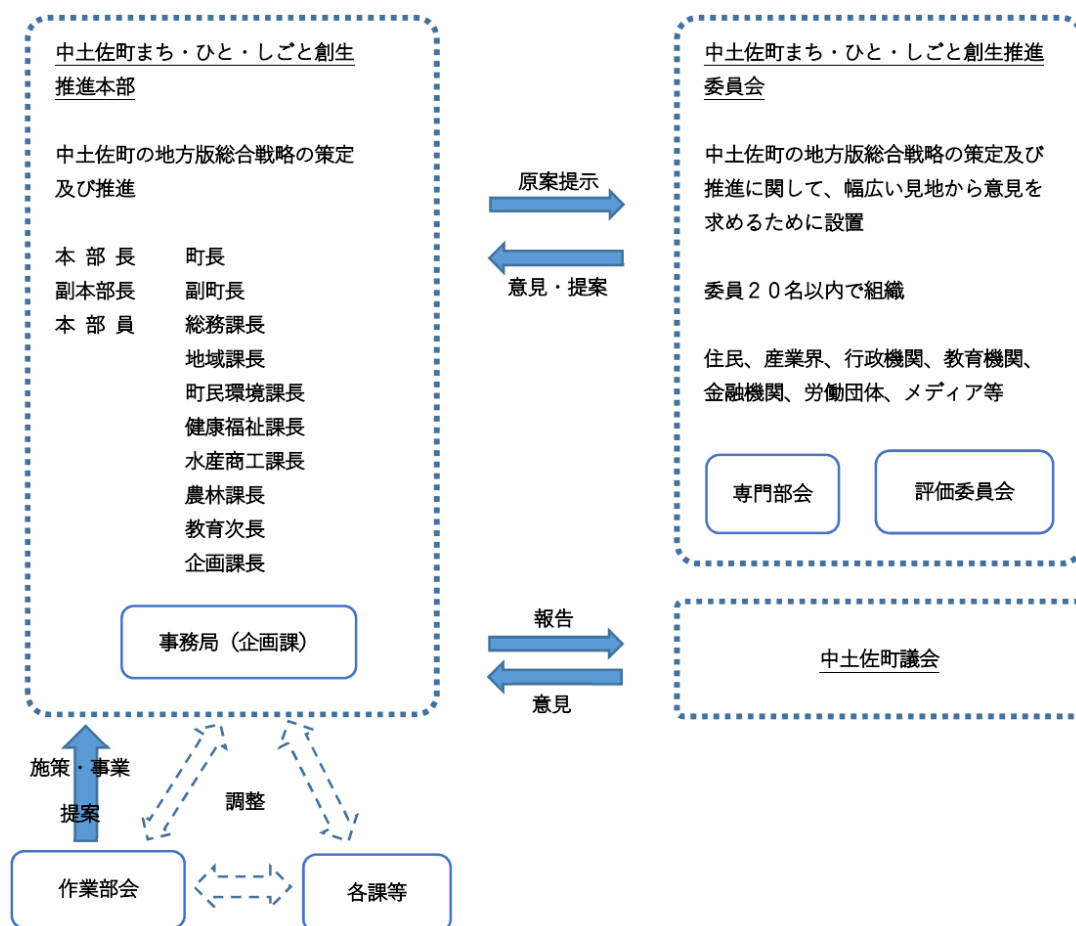
・廃止路線代替バス運行事業

・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）

中土佐町まち・ひと・しごと創生総合戦略は、第3次 中土佐町総合振興計画における重点施策として位置づけられており、総合振興計画の基本計画を具体的に実施していくための重要業績評価指標（K P I）とともに推進体制等についても整理している。

図：中土佐町まち・ひと・しごと創生総合戦略 推進体制



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）

令和5年9月（変更）

「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」に基づき、本町の過疎地域の総合的かつ持続的な発展施策を推進するために、令和3年度から令和7年度までの5年間を計画期間として策定している。令和5年9月に一部変更を行った。

5 交通施設の整備、交通手段の確保

(1) 交通施設の整備、交通手段の確保の方針

（前略）高齢者等を中心に移動手段としての公共交通やコミュニティバス等の利便性の確保するための有効な手立ての推進を図ります。

(2) 現況と問題点

（前略）本町の交通機関は、JRと民間会社の路線バス及びコミュニティバスの運行により、地域の拠点を結び、交通弱者の唯一の交通手段となっていますが、利用者が少なく、路線バスの運行については多額の補助金で運営を維持している状況となっています。

② 交通確保対策

中土佐町には、広域公共交通網（他の自治体と結ぶ公共交通網）として、JR四国が運営する鉄道のほかに矢井賀・久礼と須崎市を結ぶ高知高陵交通の路線バス、大野見と四万十町を結ぶ四万十交通の路線バス、宿毛市と高知龍馬空港を結ぶ高速バスが運行されています。町内における公共交通網は、矢井賀と久礼を結ぶ高知高陵交通の路線バス、大野見と久礼を結ぶ四万十交通の路線バス、町内の公共交通空白地区を解消する取り組みとして運行しているコミュニティバスがあります。

公共交通の利用状況は、JR四国の土佐久礼駅の利用者は年々減少傾向となっています。高陵交通、四万十交通の運行する路線バスについても利用者数は減少傾向となっています。また、コミュニティバスの利用状況は、利用者との意見交換会を繰り返し、路線及びダイヤの改定を行いながら最適な運用形態を常に模索し続けており、利用者数は路線によって増減しています。

(3) その対策

② 交通確保対策

JR等の公共交通機関の確保・維持は、間接的であっても若者の定住に寄与します。また、町内から町外への通勤・通学手段、高齢者等の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す。

町内を運行する路線バスは住民の生活を支える基盤としての役割が大きいため、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必要があります。

本計画に留意すべき事項

- 公共交通は、通勤・通学の手段、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）

障害のある人を取り巻く状況の変化に対し、障害者手帳所持者を対象にアンケート調査の実施、団体等へのヒアリング調査を進め、地域課題の把握に努めてきた。障害者や家族の高齢化等に伴う福祉サービスのニーズの多様化・複雑化への対応等、障害者支援においても新しいニーズを考慮した施策が求められており、これらの状況を踏まえ、障害者（児）福祉を充実させるために、「中土佐町第4期障害者計画」、「中土佐町第6期障害福祉計画」及び「中土佐町第2期障害児福祉計画」を策定した。

□ アンケート調査より

③ 外出時に困ること

外出時に困ることについて、「公共交通機関（バス・汽車等）の便が少ない、接続が悪い」が挙げられており、「通院で困っていること」としても最も多く挙げられています。

□ 6 基本目標3 総合的な地域生活支援

⑤ 移動支援の充実

- 障害者の外出を支援するため、バス無料乗車券や福祉タクシーチケットの交付、障害者外出応援事業を継続して行います。
- 移動に困難がある障害者について、外出のための支援を行うことにより、社会生活上必要不可欠な外出や余暇活動等の社会参加の推進を図ります。

（健康福祉課）

□ 10 基本目標7 生活環境の整備

④ 交通環境の整備と安全の確保

- 交通弱者に配慮した公共交通の再編について検討していきます。

（健康福祉課、まちづくり課）

本計画に留意すべき事項

- 障害のある人への公共交通利用サービスを継続する。
- 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。

(5) 中土佐町国土強靱化地域計画（令和２年度～令和６年度）

近年、全国的にゲリラ豪雨等による大規模な水害や土砂災害が発生し、大規模自然災害に対する事前の備えを行うことの重要性が広く認識されつつある。本町は、南海トラフ地震に伴う津波の発生により人的・物的被害の発生が想定されていること、台風や集中豪雨による度重なる被害が発生していることから、あらゆるリスクに対して「強靱な中土佐町」をつくりあげていくため、国土強靱化に関する施策を計画的に推進することを目的に「中土佐町国土強靱化地域計画」を策定した。

□ “６－３ 地域交通ネットワークが分断する事態” への備えとして

６－３－① 地域公共交通機能の確保

- 生活に欠くことのできない生活交通を確保するため、公共交通の利便性の向上と利用促進を図るとともに、災害時においても交通機能が麻痺することがないように努めます。
- 災害発生時においても持続が可能な公共交通の運営体制を構築するとともに、事業者のＢＣＰ（業務継続計画）の策定を支援します。
- 地域に存在する各交通機能の連携を図り、交通空白地帯の発生を防ぎます。
- 交通機能維持のために必要な施設の耐震改修等により、住民が安心して使用できる施設の整備を行います。

本計画に留意すべき事項
○ あらゆる大規模自然災害に対する備え ○ 交通事業者のＢＣＰ作成支援 ○ 大規模自然災害時における関係機関の連携 ○ 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 ○ 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

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

高知県地域公共交通計画は、本県の公共交通に関するマスタープランとして、広域的かつ幹線的な公共交通を中心として、将来にわたって安心して利用できる持続可能な公共交通ネットワークを確立することを目的として高知県が主導して策定された。

この計画における基本方針・目標は、「公共交通経営対策検討委員会の答申書」（平成24年2月）及び「県議会公共交通問題調査特別委員会からの提言」（平成24年7月）を基に整理された理念及び方向性を念頭に、市町村・事業者アンケートなどの結果も考慮して次のとおり整理されている。

高知県地域公共交通計画における基本方針

- ① 公共交通を**地域社会の維持に最低限必要な生活インフラ**としてとらえる
- ② 県民の**日常生活をはじめ、産業や中山間の振興**を支える基本政策として、公共交通の活性化を強力に推進する
- ③ **地域の実情に応じた持続可能な公共交通システム**の確立を目指す

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：G T F S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

第 2 章：現状の整理

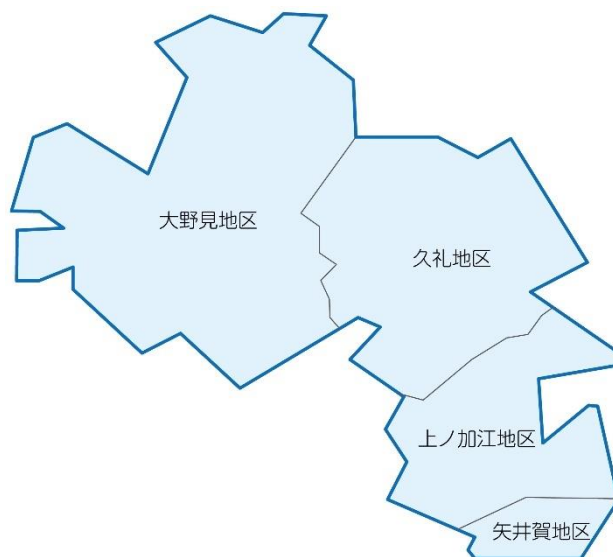
2-1. 地域の現状

2-1-1. 沿革と地勢

(1) 沿革

現在の本町は、2006（平成 18）年 1 月に当時の中土佐町と大野見村が合併して発足している。

図：本町の現在の地区



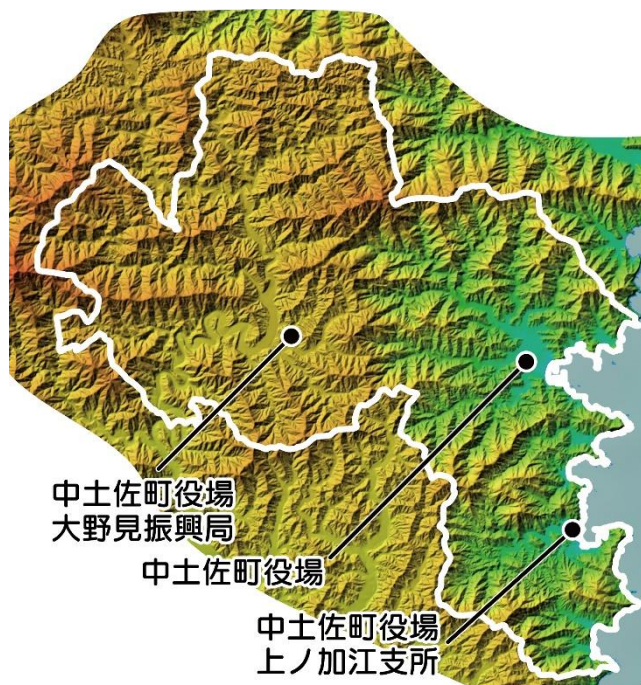
(2) 位置と地勢

図：本町の位置



本町は、太平洋岸に面した高知県の中西部に位置し、東は須崎市、北は津野町、西南方向は四万十町と接している。県庁所在地の高知市からは国道 56 号を西へ 47km の距離にあり、東西 20.0km、南北 20.7km、面積は 193.21 km²である。

地形としては、海岸部の中土佐地区（久礼地区・上ノ加江地区・矢井賀地区）と山々に囲まれた海拔 300m以上の台地部の大野見地区とに大きく二分されている。中土佐地区は、北西及び西南に山嶺が連立し、尾根の先端は土佐湾に突出して岬となり、壁状の海岸線を形成している。また、これらの山嶺に源を発する数本の中小



河川が土佐湾に流れ込んでおり、河口域は漁港、河川流域には平野が散在して、農耕地を形成している。一方、大野見地区は四万十川上流域に開けた地区であり、地区内を蛇行する四万十川が地区をほぼ東西に二分し、その両岸に耕地が開け、集落が点在している。

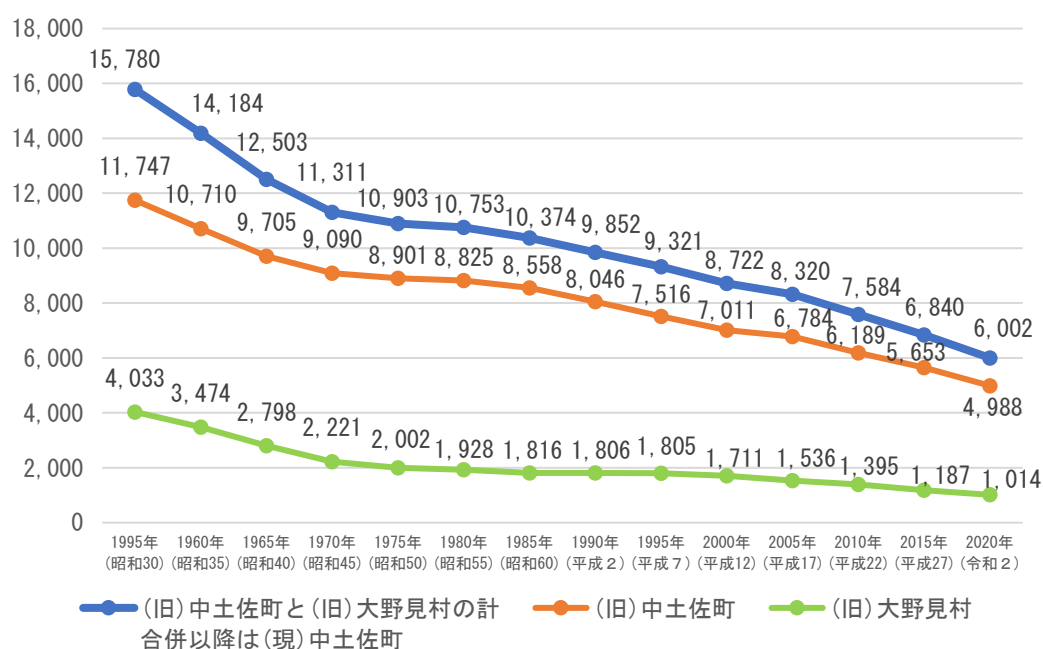
日本最後の清流四万十川、緑豊かな山野、青い海、土佐湾に展開するリアス式の海岸線などの変化に富む風致を備える自然環境に恵まれた町である。

図：本町の地形

2-1-2. 人口

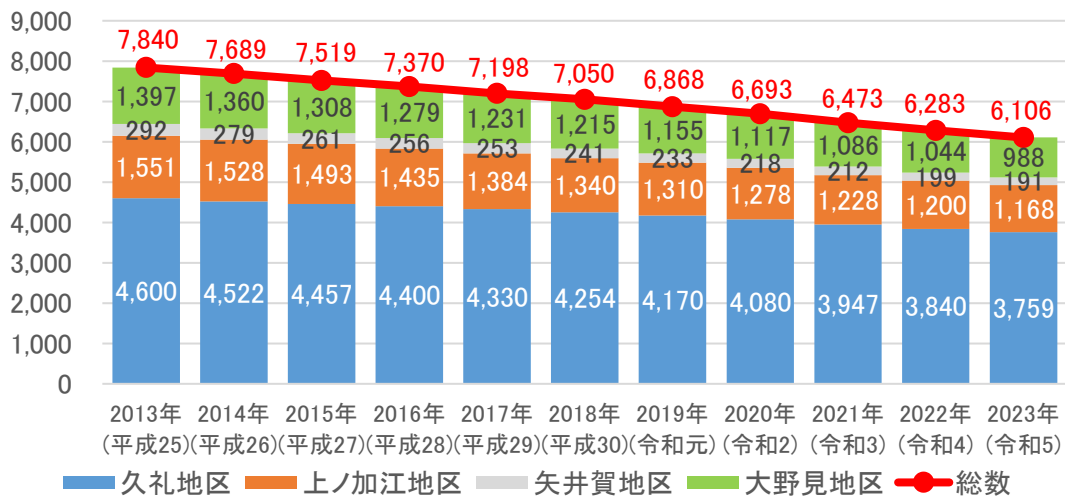
(1) 人口及び世帯数の推移

図：人口別の推移（人）

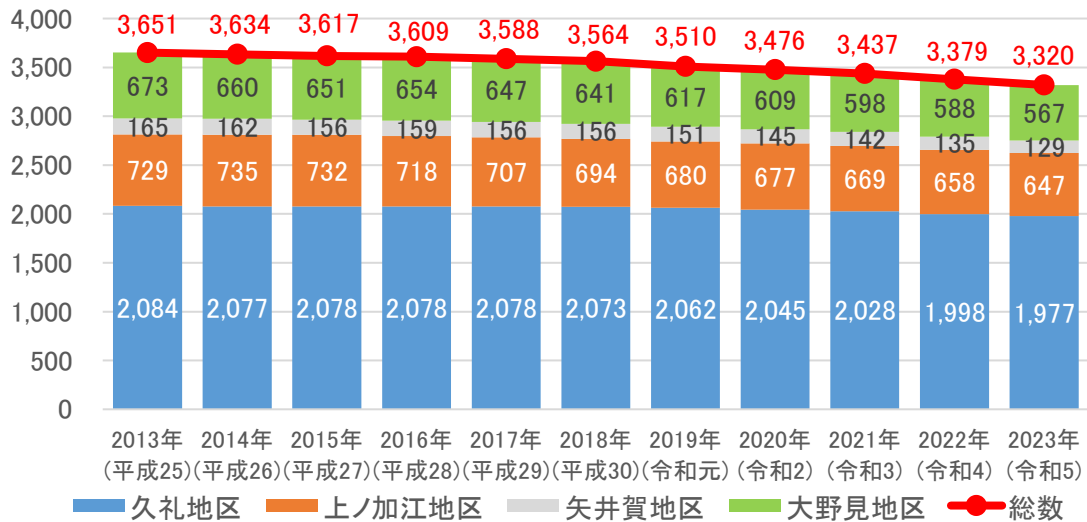


出典：国勢調査結果

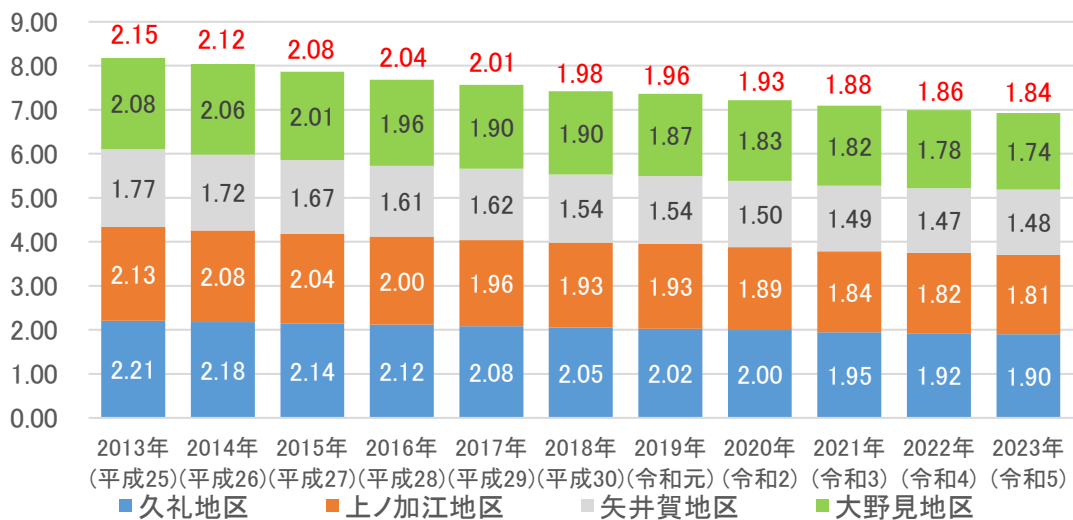
図：地区別人口推移（人）



図：地区別世帯数の推移（世帯）



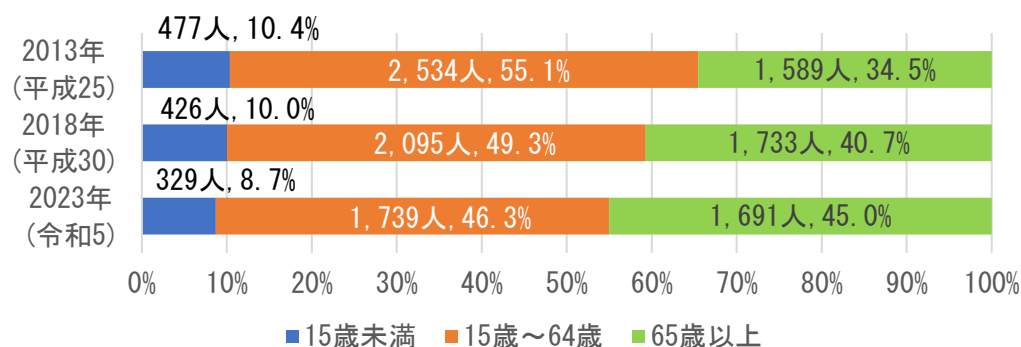
図：一世帯当たりの構成員の推移（人）



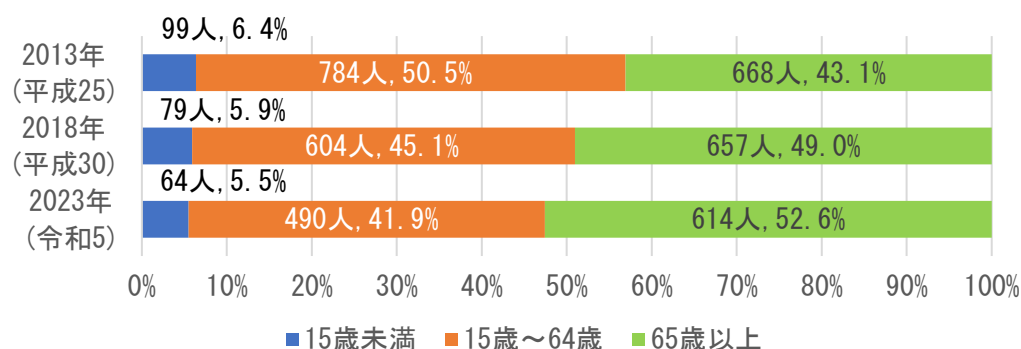
出典：中土佐町住民基本台帳（各年1月1日時点）

(2) 地区別年齢三区分人口の推移

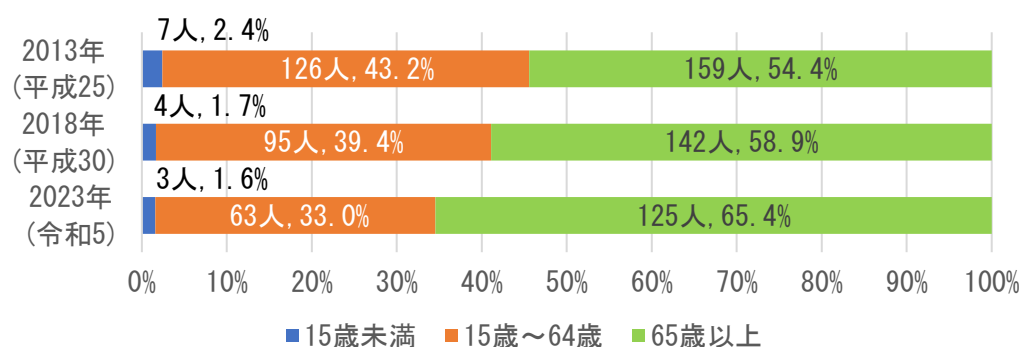
□ 久礼地区



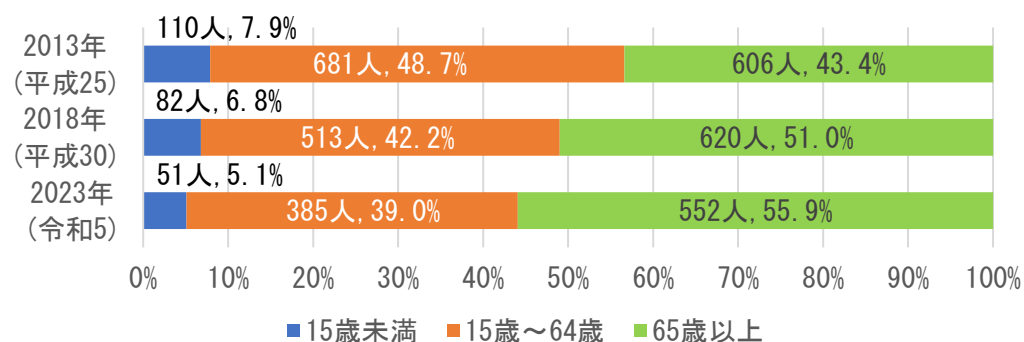
□ 上ノ加江地区



□ 矢井賀地区



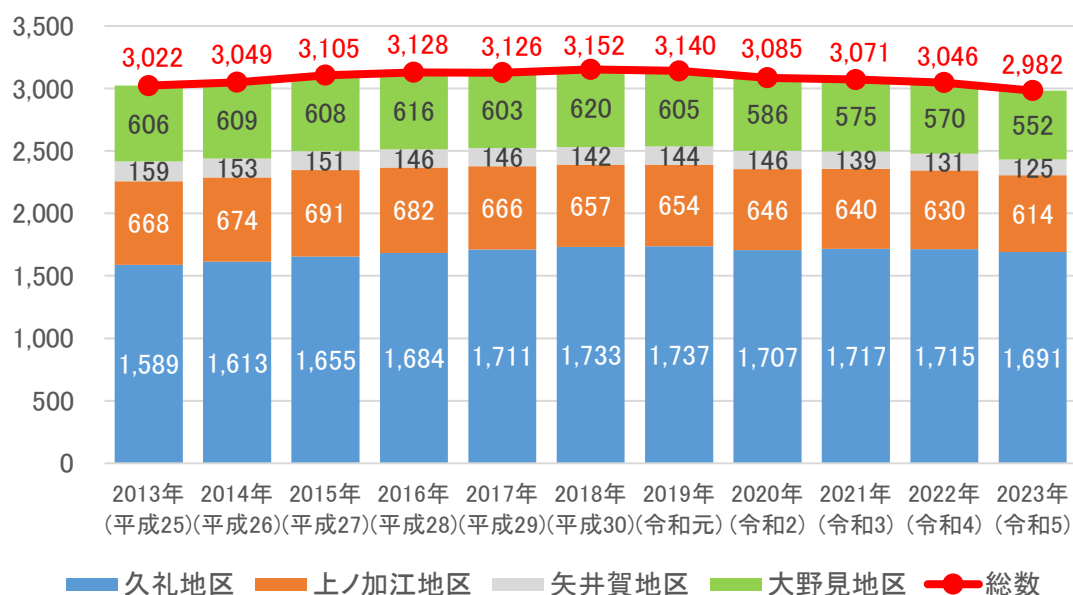
□ 大野見地区



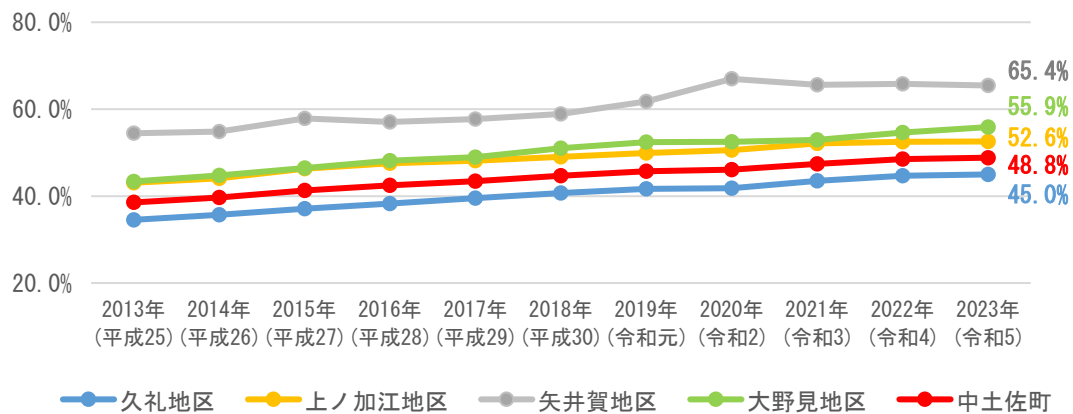
出典：中土佐町住民基本台帳（各年1月1日時点）

(3) 地域の高齢化

図：地区別 65 歳以上人口推移（人）



図：地区別高齢化率



出典：中土佐町住民基本台帳（各年 1 月 1 日時点）

表：高齢夫婦世帯及び高齢独居世帯

	一般世帯数	高齢夫婦世帯		高齢独居世帯	
			割合		割合
全国	55,704,949	6,533,895	11.7%	6,716,806	12.1%
高知県	314,330	42,705	13.6%	55,958	17.8%
中土佐町	2,692	511	19.0%	669	24.9%

※ 高齢夫婦世帯は、夫 65 歳以上、妻 60 歳以上の夫婦のみの世帯

出典：令和 2 年国勢調査結果

(4) 行政区別人口

表：久礼地区の行政区別人口の推移（人）

2013（平成25）年－2023（令和5）年

番号	久礼地区	2013年 (平成25)	2023年 (令和5)	増減率
1	伊屋北	137	103	-24.8%
2	伊屋南	22	16	-27.3%
3	古谷	51	47	-7.8%
4	奥の谷	16	13	-18.8%
5	元	63	44	-30.2%
6	新元町	43	29	-32.6%
7	寿町	49	39	-20.4%
8	中大坂	91	68	-25.3%
9	奥大坂	45	30	-33.3%
10	長沢奥	18	12	-33.3%
11	長沢中上	63	64	1.6%
12	長沢中下	140	165	17.9%
13	長沢下	102	83	-18.6%
14	常賢寺	224	201	-10.3%
15	大新改	194	130	-33.0%
16	川崎	68	44	-35.3%
17	芝	35	27	-22.9%
18	ゆづりは	5	2	-60.0%
19	楠の川	20	16	-20.0%
20	黒石野	50	35	-30.0%
21	桃浦	25	15	-40.0%
22	観音堂	24	18	-25.0%
23	松の川上	24	26	8.3%
24	松の川下	57	46	-19.3%
25	大堀	53	46	-13.2%
26	道の川上一	61	54	-11.5%
27	道の川上二	35	21	-40.0%
28	道の川下	41	25	-39.0%
29	萩原	73	62	-15.1%
30	的場	29	19	-34.5%
31	上和田	64	50	-21.9%
32	小鎌田	50	35	-30.0%
33	鎌田西	118	88	-25.4%
34	鎌田東	84	70	-16.7%
35	築港西	31	15	-51.6%
36	築港東	46	37	-19.6%
37	大野	67	51	-23.9%
38	永久町	132	114	-13.6%
39	横町	23	22	-4.3%
40	北町	39	33	-15.4%
41	上町	23	21	-8.7%
42	旭町	24	14	-41.7%
43	仲の町	15	15	0.0%
44	栄町	52	48	-7.7%
45	札場西	18	23	27.8%
46	札場東	26	32	23.1%
47	駅前町	62	56	-9.7%

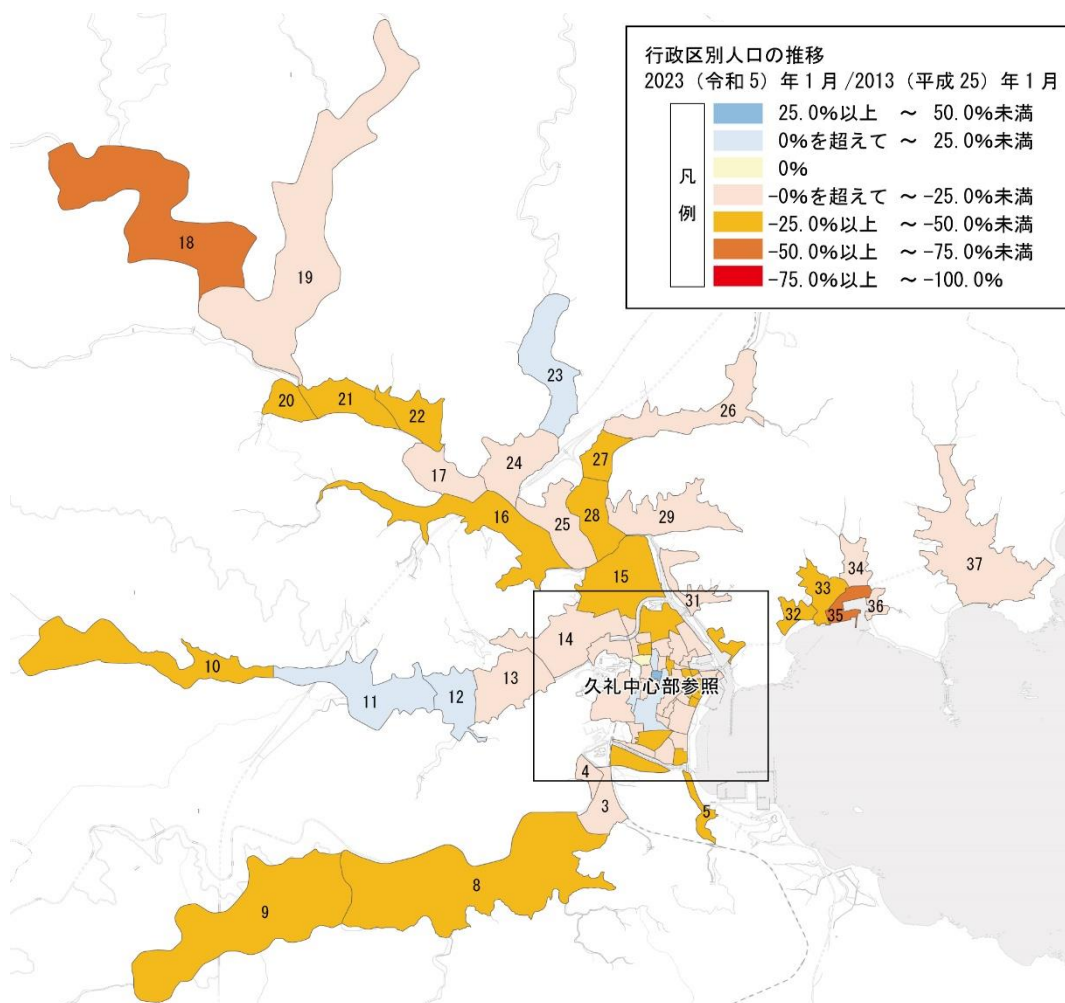
番号	久礼地区	2013年 (平成25)	2023年 (令和5)	増減率
48	駅前新町	49	50	2.0%
49	南新町	28	32	14.3%
50	神山東	41	36	-12.2%
51	神山西	60	52	-13.3%
52	新開町	96	86	-10.4%
53	西町	41	35	-14.6%
54	八幡西	103	85	-17.5%
55	八幡東	25	19	-24.0%
56	宮の下	33	29	-12.1%
57	八幡前	78	66	-15.4%
58	天神町	33	23	-30.3%
59	曙町	50	37	-26.0%
60	恵美須町（久）	66	40	-39.4%
61	港西	34	28	-17.6%
62	港東	30	26	-13.3%
63	大正東一	25	16	-36.0%
64	大正東二	24	14	-41.7%
65	大正西一	32	26	-18.8%
66	大正西二	41	29	-29.3%
67	住吉東	60	47	-21.7%
68	住吉西	61	49	-19.7%
69	駅前通東一	48	35	-27.1%
70	駅前通東二	29	21	-27.6%
71	駅前通西	18	15	-16.7%
72	中島西	43	45	4.7%
73	中島南	23	19	-17.4%
74	末広町	109	94	-13.8%
75	中島北	34	25	-26.5%
76	中島東表	25	20	-20.0%
77	中島東裏一	45	43	-4.4%
78	中島浦二	195	153	-21.5%
79	港橋通り	138	124	-10.1%
施設	双名園	91	76	-16.5%
80	桜町	60	40	-33.3%
	久礼地区小計	4,600	3,759	-18.3%

凡 例

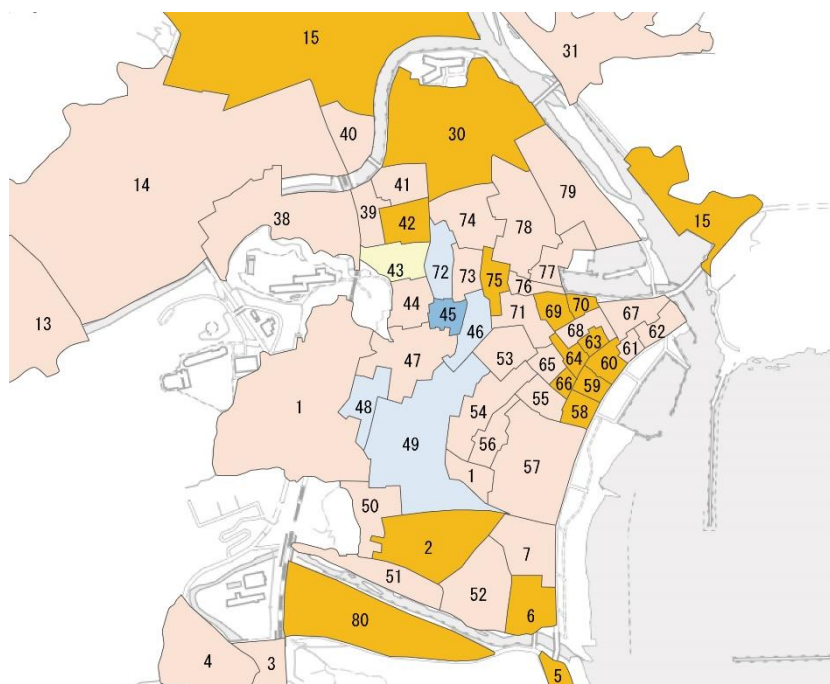
	25.0%以上 ～ 50.0%未満
	0%を超えて ～ 25.0%未満
	0%
	-0%を超えて ～ -25.0%未満
	-25.0%以上 ～ -50.0%未満
	-50.0%以上 ～ -75.0%未満
	-75.0%以上 ～ -100.0%

出典：中土佐町住民基本台帳（各年1月1日時点）

図：久礼地区の行政区別に見た人口の変化



図：久礼中心部の行政区別に見た人口の変化

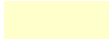
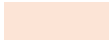


表：上ノ加江地区の行政区別人口の推移（人）

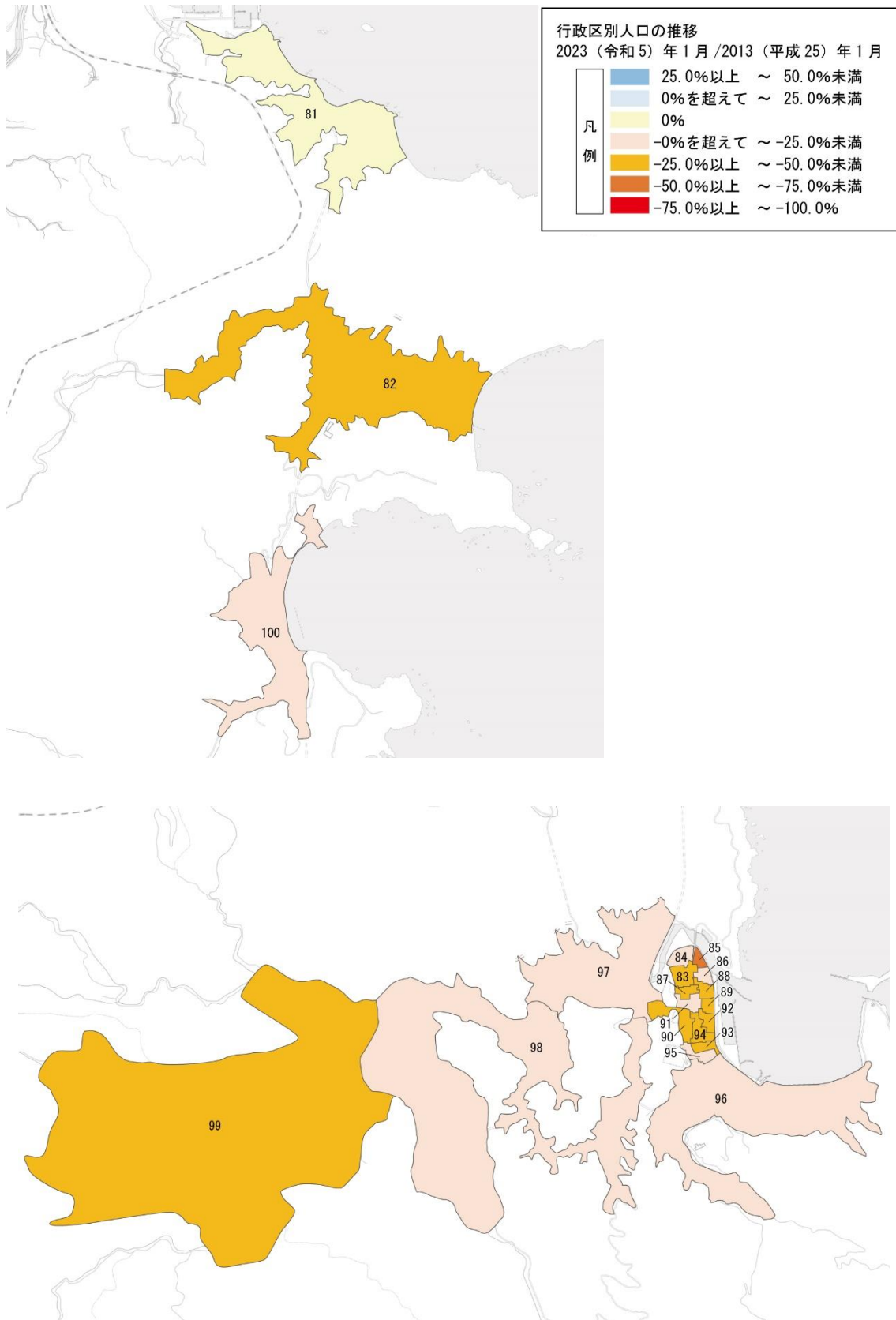
2013（平成25）年－2023（令和5）年

番号	上ノ加江地区	2013年 (平成25)	2023年 (令和5)	増減率
81	小草	13	13	0.0%
82	笹場	254	188	-26.0%
83	魁町	47	34	-27.7%
84	両栄町	29	25	-13.8%
85	日の出町	36	18	-50.0%
86	港町	34	27	-20.6%
87	丸の内	38	26	-31.6%
88	恵美須町（上）	78	58	-25.6%
89	天王町	30	19	-36.7%
90	朝日町	69	45	-34.8%
91	鏡町	27	23	-14.8%
92	常盤町	46	28	-39.1%
93	8区	43	30	-30.2%
94	9区	66	45	-31.8%
95	10区	92	84	-8.7%
96	網代	265	208	-21.5%
	矢田部	0	0	
97	下大川内	93	83	-10.8%
98	上大川内	109	82	-24.8%
99	山内	125	88	-29.6%
100	押岡	57	44	-22.8%
	上ノ加江地区小計	1,551	1,168	-24.7%

出典：中土佐町住民基本台帳（各年1月1日時点）

凡 例	
	25.0%以上 ～ 50.0%未満
	0%を超えて ～ 25.0%未満
	0%
	-0%を超えて ～ -25.0%未満
	-25.0%以上 ～ -50.0%未満
	-50.0%以上 ～ -75.0%未満
	-75.0%以上 ～ -100.0%

図：上ノ加江地区の行政区別に見た人口の変化



表：矢井賀、大野見地区の行政区別人口の推移（人）

2013（平成25）年－2023（令和5）年

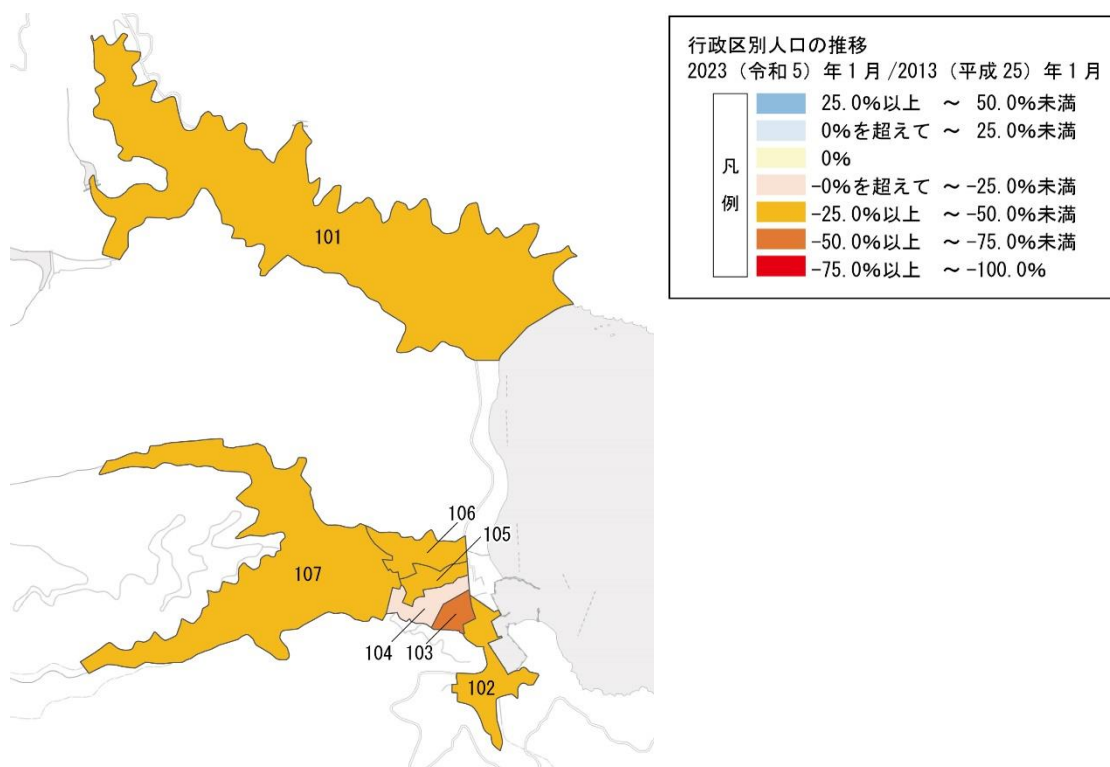
番号	矢井賀地区	2013年 (平成25)	2023年 (令和5)	増減率
101	小矢井賀	67	48	-28.4%
102	矢井賀1区	41	21	-48.8%
103	矢井賀2区	32	16	-50.0%
104	矢井賀3区	43	34	-20.9%
105	矢井賀4区	26	18	-30.8%
106	矢井賀5区	37	24	-35.1%
107	矢井賀6区	46	30	-34.8%
	矢井賀地区小計	292	191	-34.6%

番号	大野見地区	2013年 (平成25)	2023年 (令和5)	増減率
108	野老野	38	23	-39.5%
109	竹原	75	49	-34.7%
110	楯ノ川	18	8	-55.6%
施設	せせらぎ園	33	30	-9.1%
111	芹田	20	12	-40.0%
112	川奥	8	5	-37.5%
113	長野	16	11	-31.3%
114	三ツ又	10	7	-30.0%
115	楨野々	76	57	-25.0%
116	伊勢川	37	28	-24.3%
117	奈路	120	74	-38.3%
118	官行	5	2	-60.0%
119	喜田	96	90	-6.3%
120	奈路団地	59	34	-42.4%
121	島ノ川	2	0	-100.0%
122	吉野	269	194	-27.9%
施設	大野見荘	50	43	-14.0%
123	橋谷	11	3	-72.7%
124	久万秋	50	34	-32.0%
125	荒瀬	27	19	-29.6%
126	神母野	63	46	-27.0%
127	寺野	37	31	-16.2%
128	大股	66	42	-36.4%
129	萩中下	42	33	-21.4%
130	萩中団地	36	22	-38.9%
131	萩中上	75	52	-30.7%
132	下ル川	58	39	-32.8%
	大野見地区小計	1,397	988	-29.3%

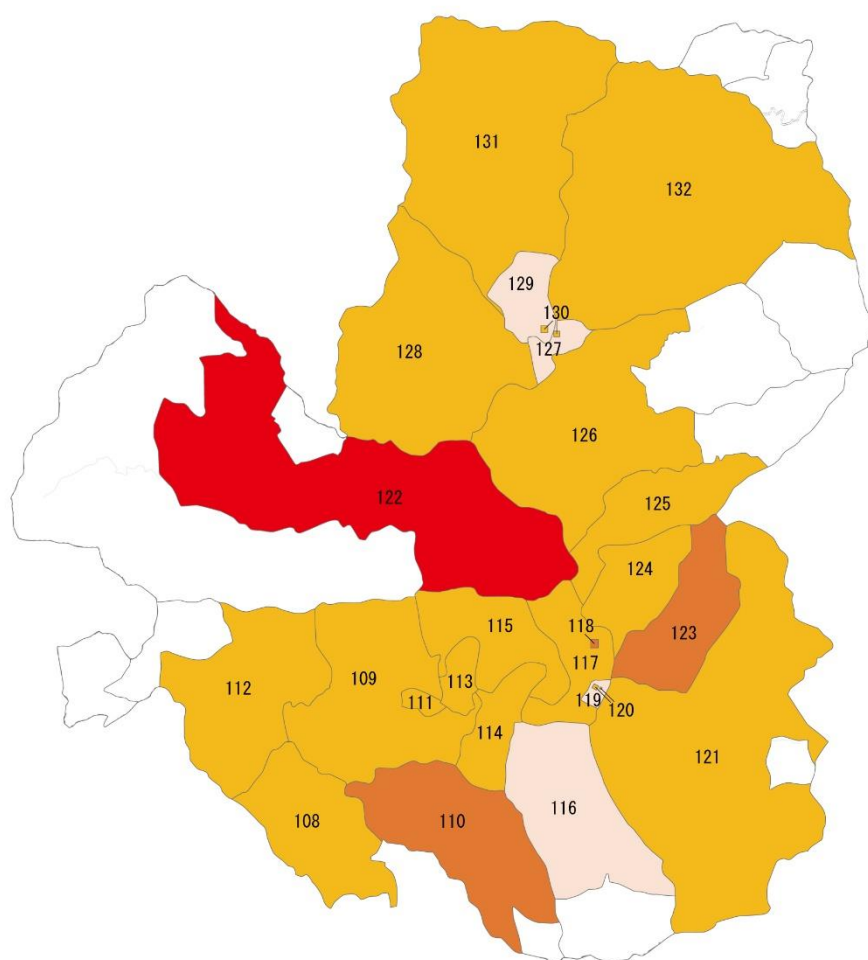
凡 例			
	25.0%以上	～	50.0%未満
	0%を超えて	～	25.0%未満
	0%		
	-0%を超えて	～	-25.0%未満
	-25.0%以上	～	-50.0%未満
	-50.0%以上	～	-75.0%未満
	-75.0%以上	～	-100.0%

出典：中土佐町住民基本台帳（各年1月1日時点）

図：矢井賀地区の行政区別に見た人口の変化

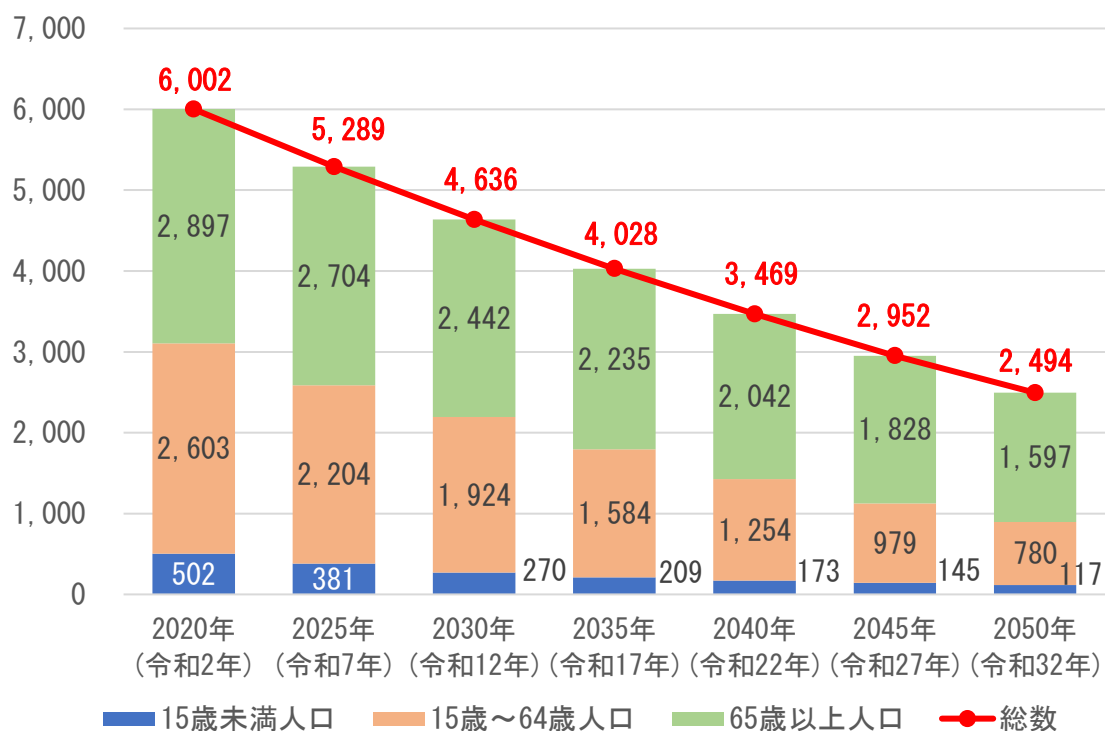


図：大野見地区の行政区別に見た人口の変化



(5) 人口の将来推計

図：年齢区分別将来人口の推移



出典：国立社会保障・人口問題研究所
「日本の地域別将来推計人口（2023（令和5）年推計）」

2-1-3. 通勤・通学流動

(1) 昼夜間人口比

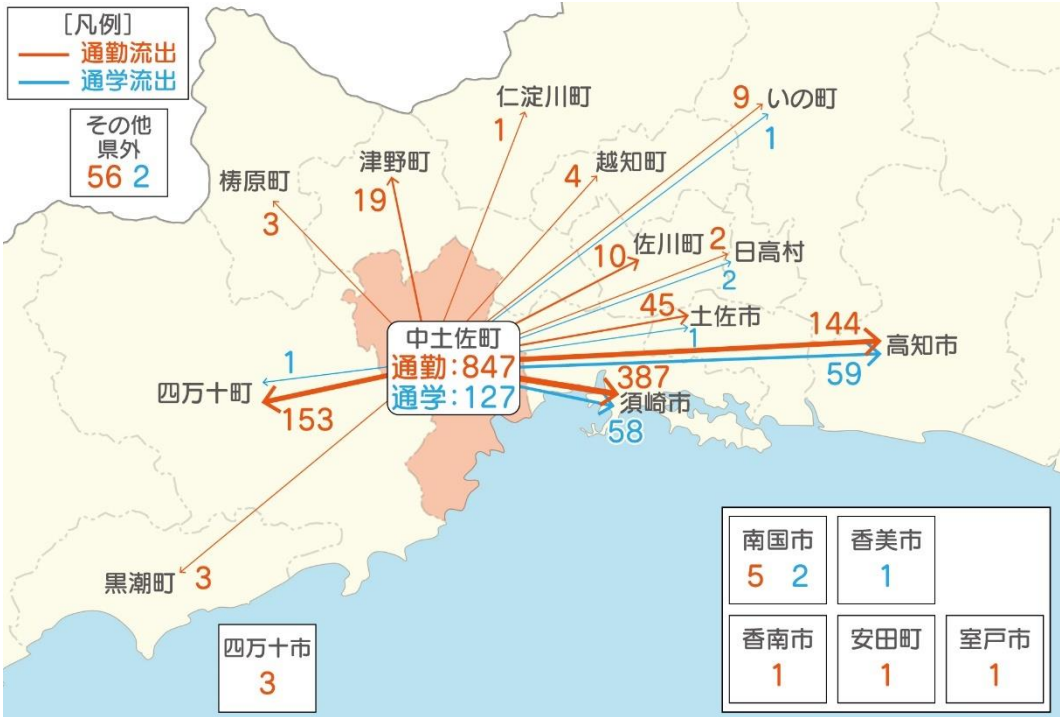
表：本町の昼夜間人口の比較

常住人口	昼間人口	昼夜間人口差	昼夜間人口比率
6,002 人	5,614 人	▲388 人	93.5%

出典：2020（令和2）年国勢調査結果

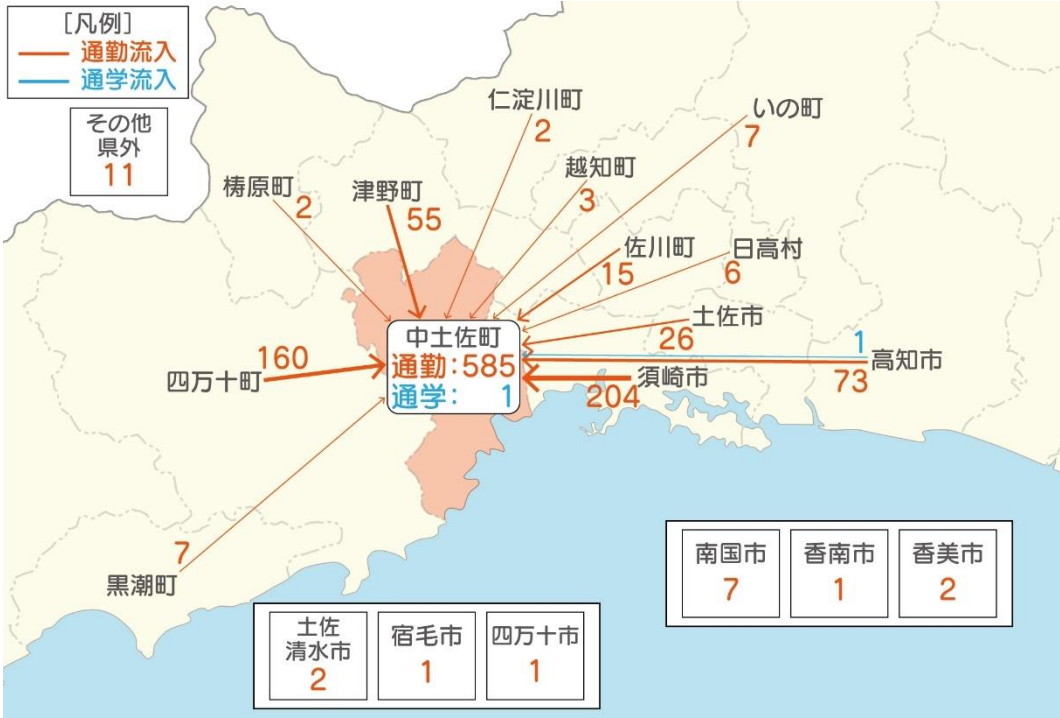
(2) 通勤・通学流動

図：本町からの通勤・通学流出



出典：2020（令和2）年国勢調査結果

図：本町への通勤・通学流入

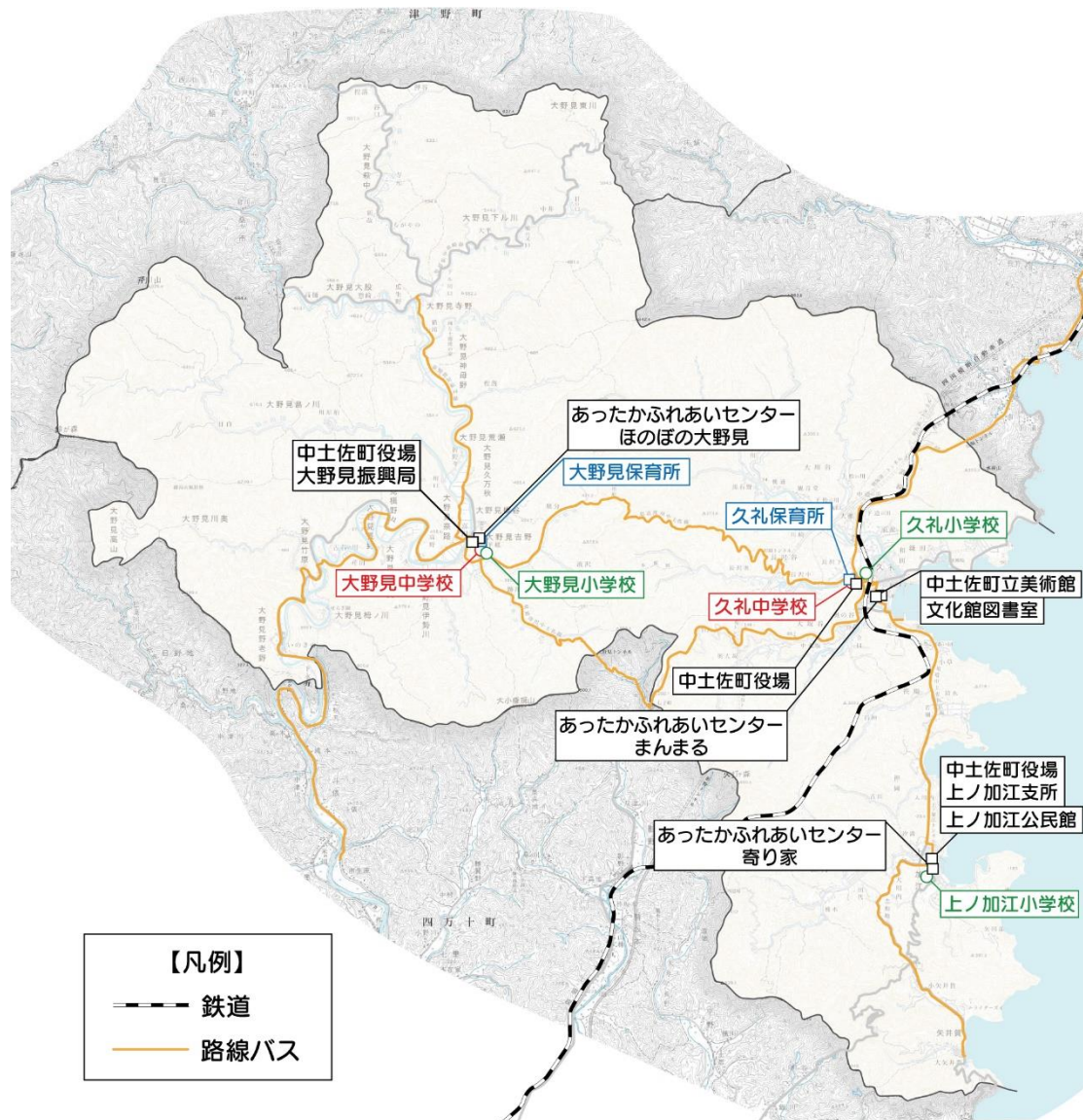


出典：2020（令和2）年国勢調査結果

2-1-4. 主要集客施設

(1) 公共施設

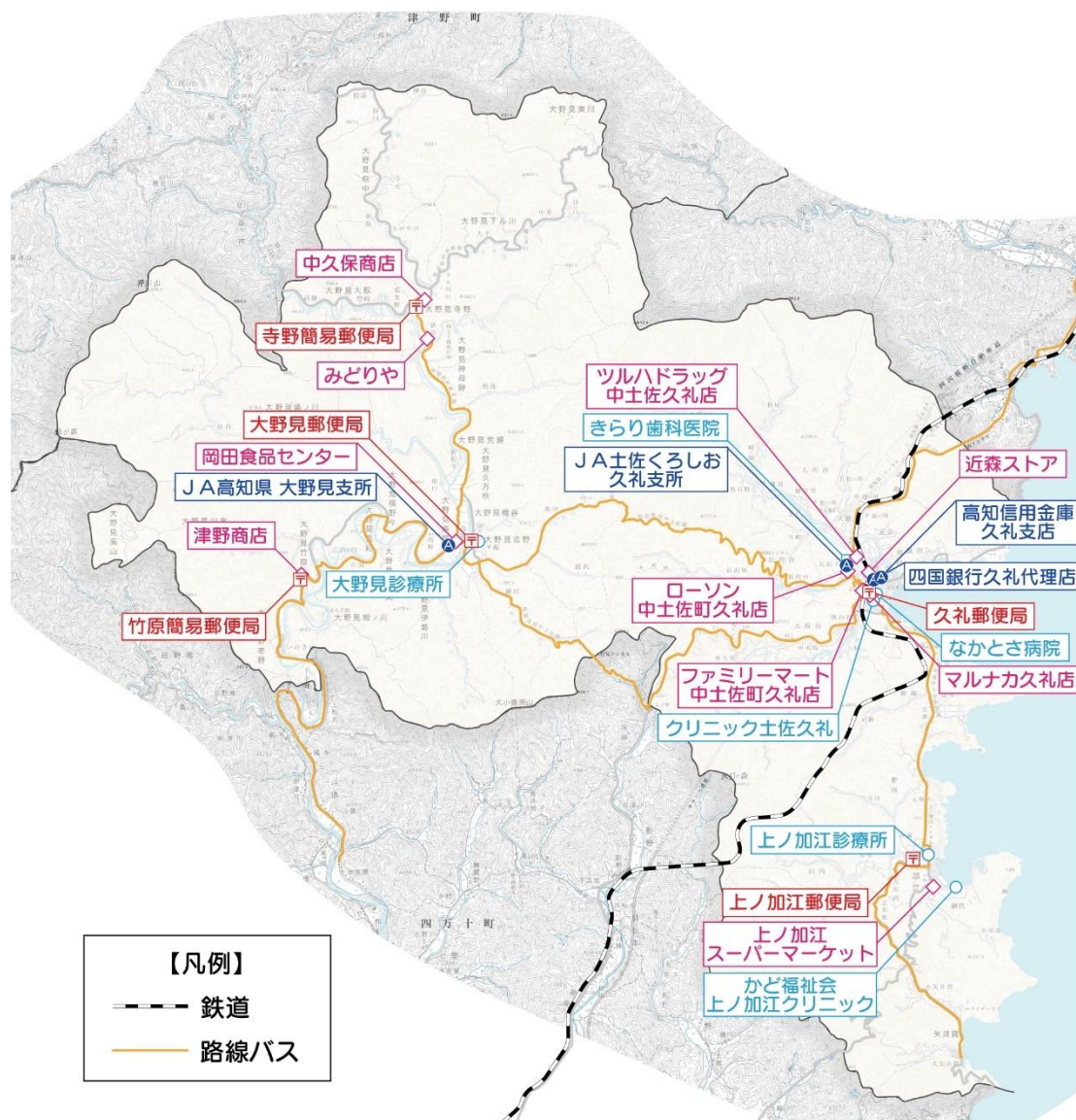
図：公共施設・学校施設・保育所



出典：中土佐町

(2) 商業施設・病院施設

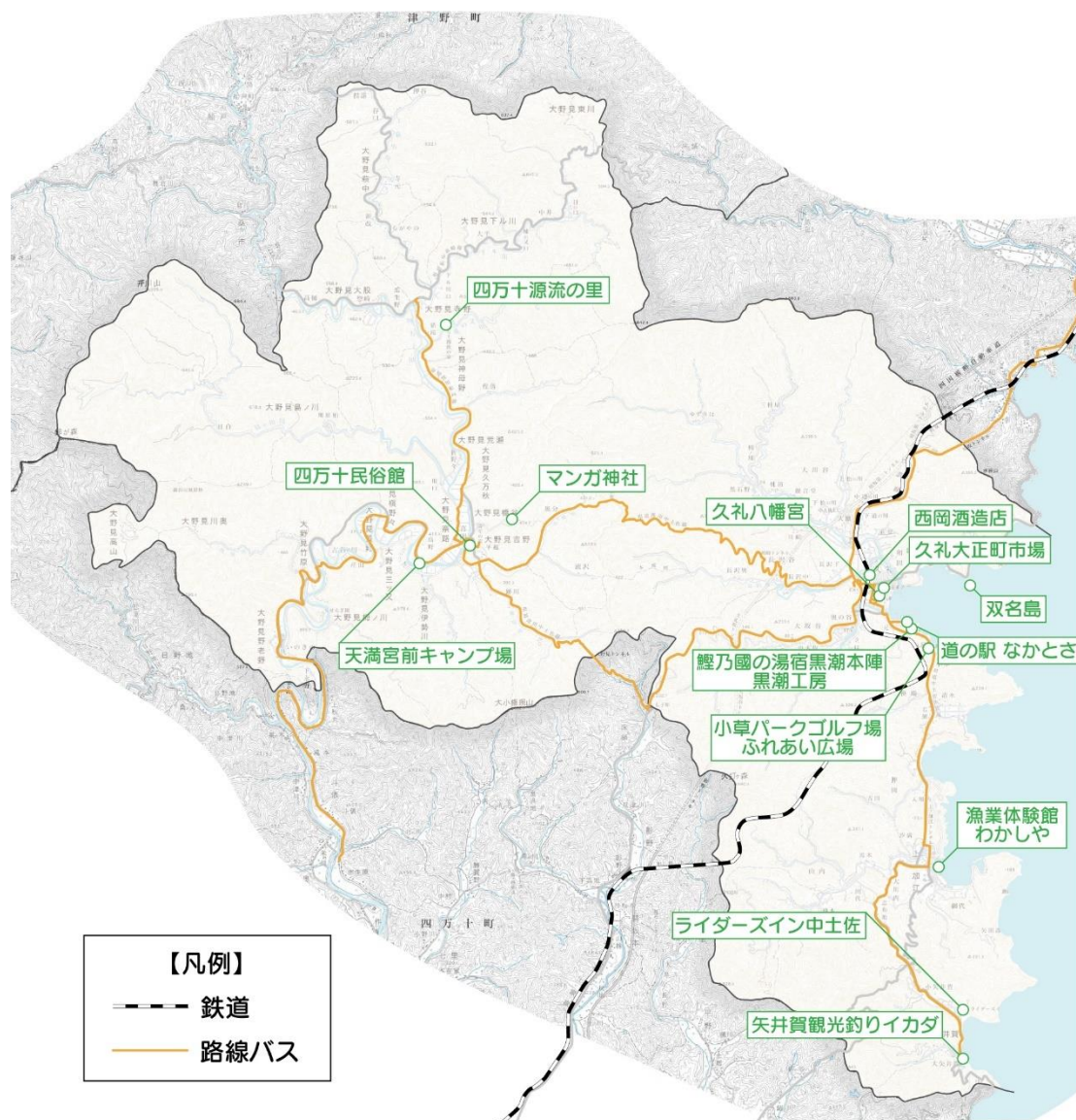
図：商業施設・郵便局・銀行・病院・診療所



出典：タウンページ高知県版より

(3) 観光関連施設

図：観光地・観光施設



出典：中土佐町

2-2. 住民及び公共交通利用者へのアンケート

2-2-1. 住民アンケート調査

(1) 実施概要

□ 調査対象者

令和5年7月1日時点で中土佐町に住所を置く全世帯（3,106世帯）の世帯主。

□ 調査手法

アンケート対象者に調査票及び調査の趣旨をまとめた依頼文書、返信用封筒を添えて郵送法にて実施。

□ 回収数と回収率

地区名	発送数	有効 発送数	回収数	有効 回収数	回収率
久礼地区	1,904	1,887	667	663	35.1%
上ノ加江地区	582	569	234	233	40.9%
矢井賀地区	129	118	37	37	31.4%
大野見地区	491	485	196	196	40.4%
合計	3,106	3,059	1,134	1,129	36.9%

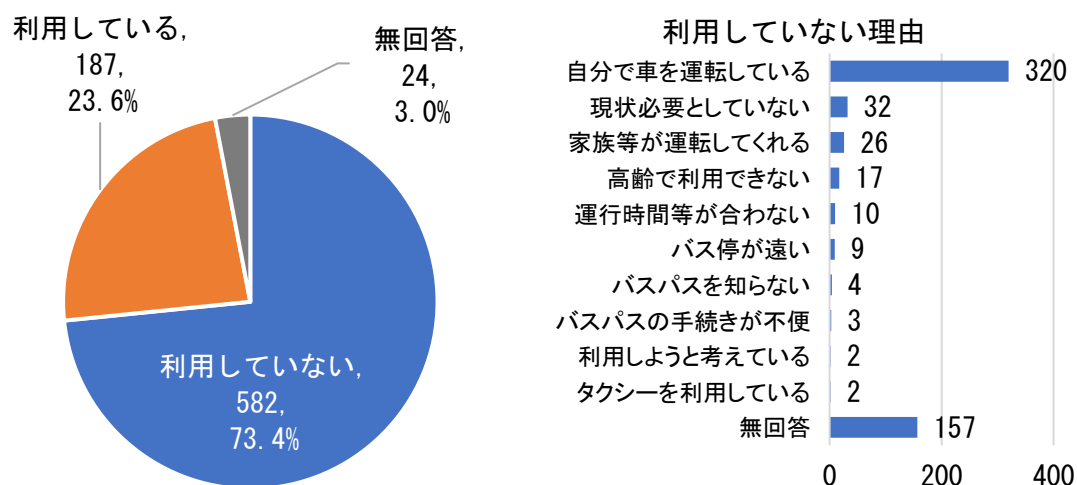
※ 発送数の内、宛名不明等による返却が47票（発送数より除外）

※ 回収数の内、全面未記入が5票（回収数より除外）

※ 回収率：有効回収数/有効発送数

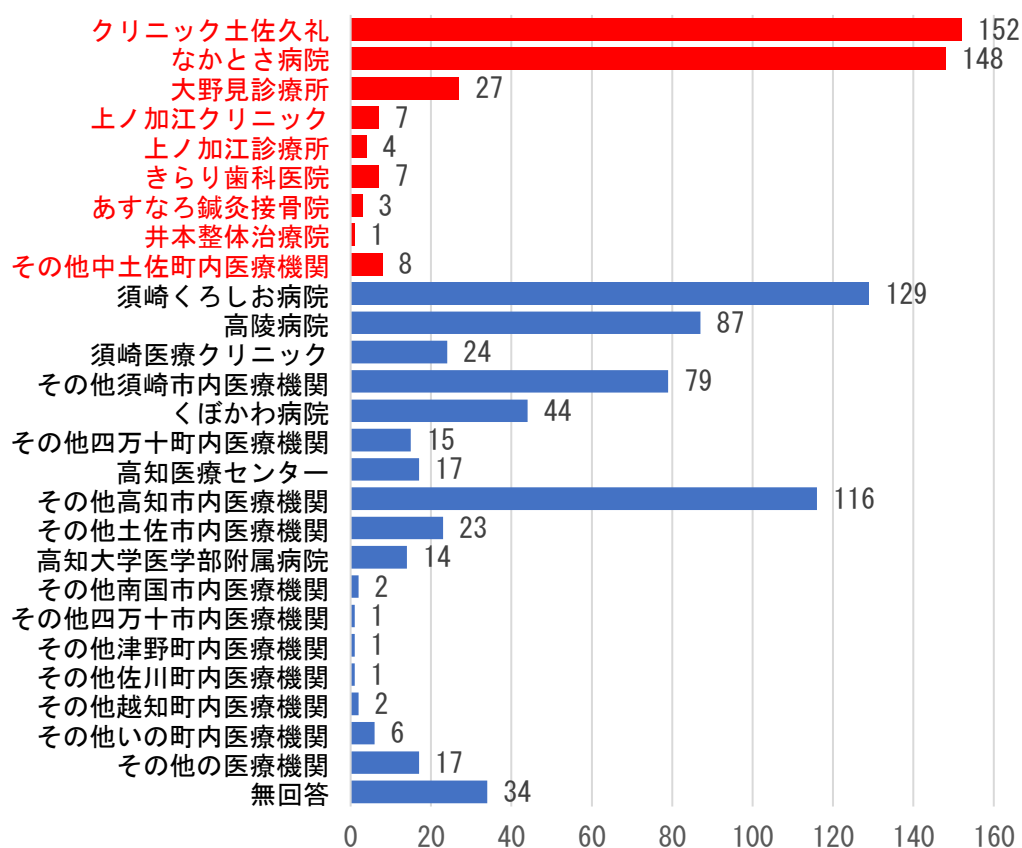
(2) 調査結果（抜粋）

① 中土佐町高齢等外出支援・路線バス無料化事業（通称：バスパス）の 利用について [65歳以上] (N=793)

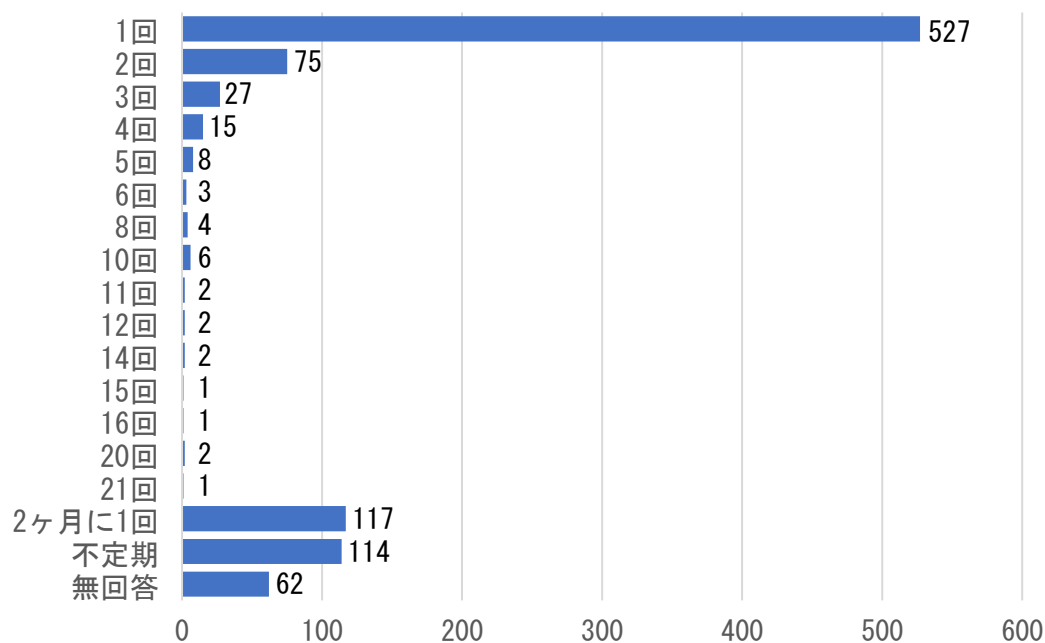


② 日常的な移動について：通院について

図：よく行く病院施設（N=969）



図：1ヶ月間の通院回数（N=969）



図：独自の移動手段を持つ人の通院にかかる時間（N＝686）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

通院	帰着	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	21時	不定期	無回答
出発	人	1	14	79	125	108	48	39	37	37	31	13	2	1	19	132
5時	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
6時	4	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
7時	38	0	0	6	7	7	3	6	8	0	0	0	0	0	1	0
8時	133	1	8	24	30	29	16	6	7	4	4	3	0	1	0	0
9時	184	0	6	42	54	41	17	12	6	2	2	1	0	0	1	0
10時	79	0	0	7	32	15	10	5	2	5	3	0	0	0	0	0
11時	22	0	0	0	1	15	2	2	0	1	0	1	0	0	0	0
12時	9	0	0	0	0	0	0	1	3	1	4	0	0	0	0	0
13時	19	0	0	0	0	0	0	5	4	5	4	1	0	0	0	0
14時	27	0	0	0	0	0	0	0	7	11	6	2	1	0	0	0
15時	13	0	0	0	0	0	0	0	0	7	3	3	0	0	0	0
16時	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	1	0	0	0	0
17時	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
不定期	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0
無回答	132	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	132

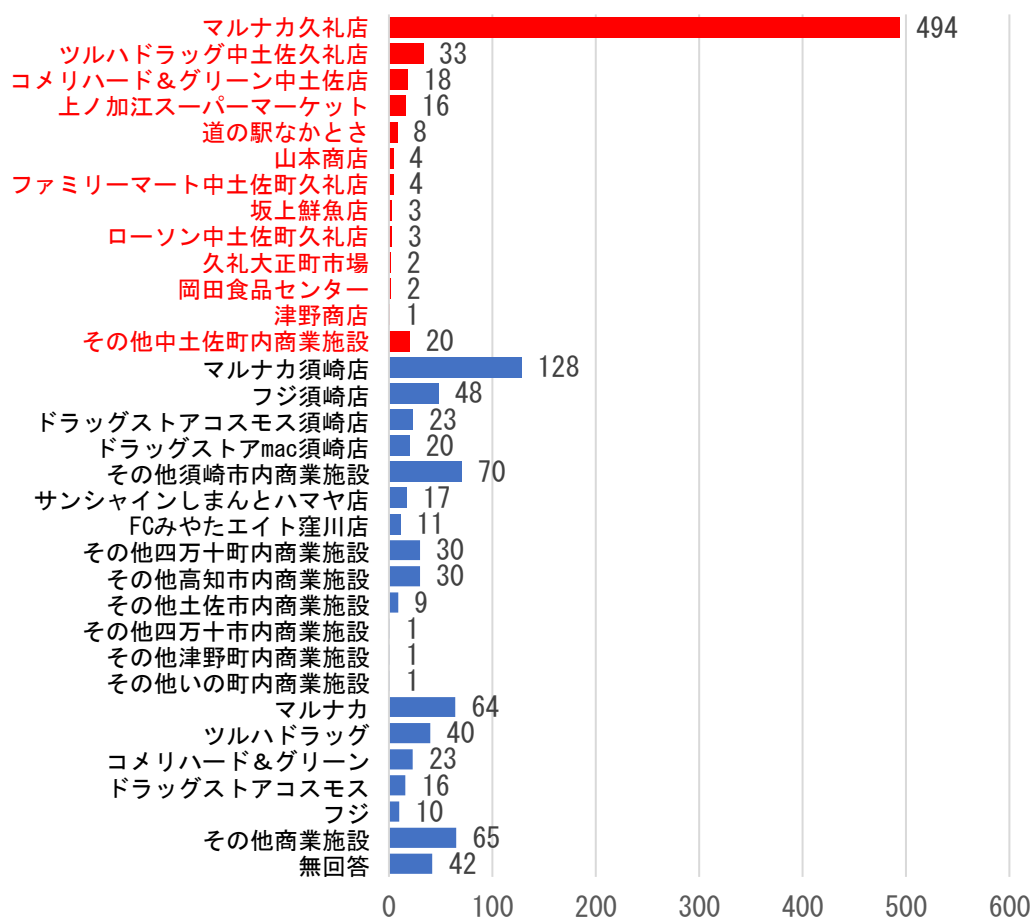
図：独自の移動手段を持たない人の通院にかかる時間（N＝283）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

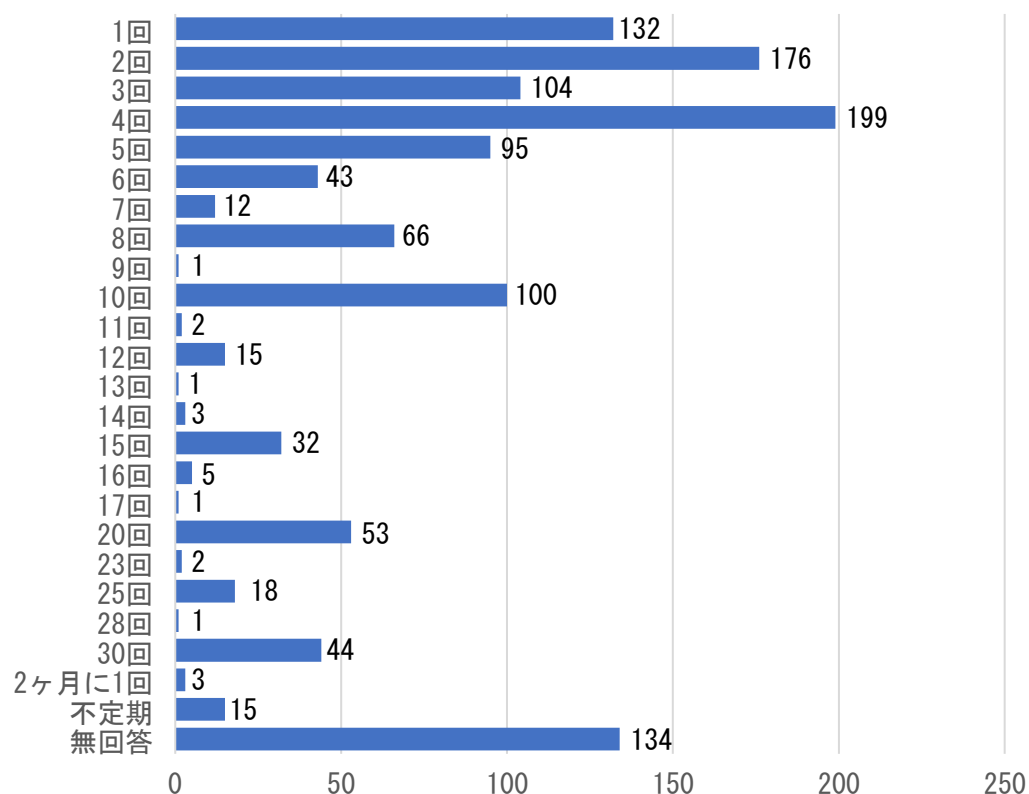
通院	帰着	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	21時	不定期	無回答
出発	人		2	15	50	37	29	34	13	10	12	1	1		15	64
5時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6時	7	0	0	0	0	2	0	2	0	0	3	0	0	0	0	0
7時	8	0	0	1	1	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
8時	75	0	2	7	17	10	10	20	4	1	2	0	0	0	2	0
9時	77	0	0	6	26	12	12	8	4	3	2	0	0	0	4	0
10時	23	0	0	1	6	9	4	1	0	1	0	0	0	0	1	0
11時	4	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12時	5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	2	0	0	0	0	0
13時	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
14時	7	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	1	1	0	0	0
15時	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0
16時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不定期	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0
無回答	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64

③ 日常的な移動について：買い物について

図：よく行く商業施設（N=969）



図：1ヶ月間の買い物回数（N=969）



図：独自の移動手段を持つ人の買い物にかかる時間（N=997）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

買い物	帰着	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	午後	不定期	無回答
出発	人	5	8	49	120	101	33	44	65	53	72	75	21	9	5	10	76	251
6時	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
7時	4	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8時	18	3	1	3	2	4	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	2	0
9時	112	0	7	25	33	21	9	3	4	2	5	1	0	0	0	0	2	0
10時	195	0	0	21	75	50	13	9	7	3	5	9	1	2	0	0	0	0
11時	43	0	0	0	9	20	6	2	2	1	1	0	1	0	0	0	1	0
12時	14	0	0	0	0	6	2	2	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0
13時	54	0	0	0	0	0	3	22	16	8	3	1	0	0	1	0	0	0
14時	40	0	0	0	0	0	0	5	23	8	0	4	0	0	0	0	0	0
15時	47	0	0	0	0	0	0	0	10	20	14	3	0	0	0	0	0	0
16時	40	0	0	0	0	0	0	0	0	9	25	3	1	0	2	0	0	0
17時	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	30	3	0	0	0	1	0
18時	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	11	1	0	0	0	0
19時	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0
20時	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0
午後	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	10	0	0
不定期	73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	70	0
無回答	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	251

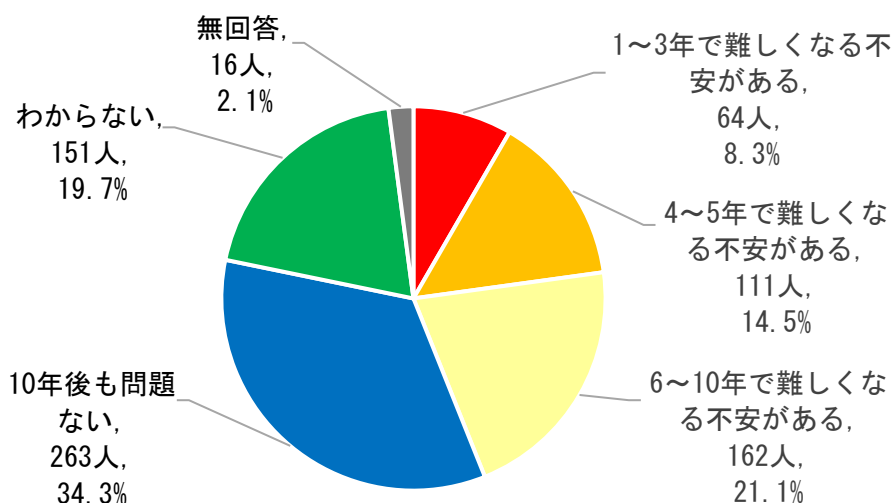
図：独自の移動手段を持たない人の買い物にかかる時間（N=260）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

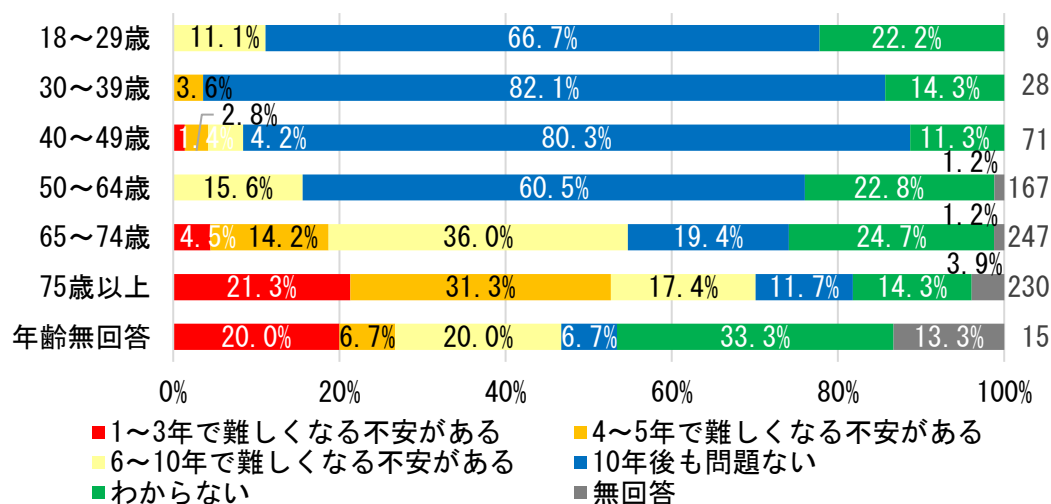
買い物	帰着	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	午後	不定期	無回答
出発	人		1	11	43	30	14	31	17	13	8	2	3	2		2	20	63
6時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
7時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8時	37	0	0	4	11	5	1	8	1	4	3	0	0	0	0	0	0	0
9時	44	0	1	4	17	8	1	8	2	1	0	0	0	0	0	0	2	0
10時	37	0	0	3	15	10	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0
11時	27	0	0	0	0	7	8	7	3	0	0	0	0	0	0	0	2	0
12時	6	0	0	0	0	0	0	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
13時	6	0	0	0	0	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14時	9	0	0	0	0	0	0	0	4	4	1	0	0	0	0	0	0	0
15時	5	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0
16時	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0
17時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
18時	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
19時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午後	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
不定期	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	14	0
無回答	63	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	63

④ 自動車利用の近い将来に対する不安

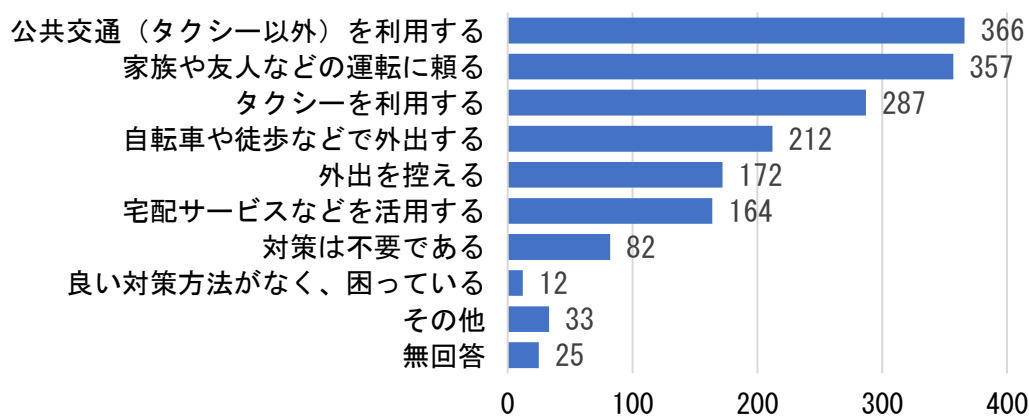
図：自動車利用の将来について（N=767）



図：自動車利用の将来について、年齢別にクロス集計（N=767）

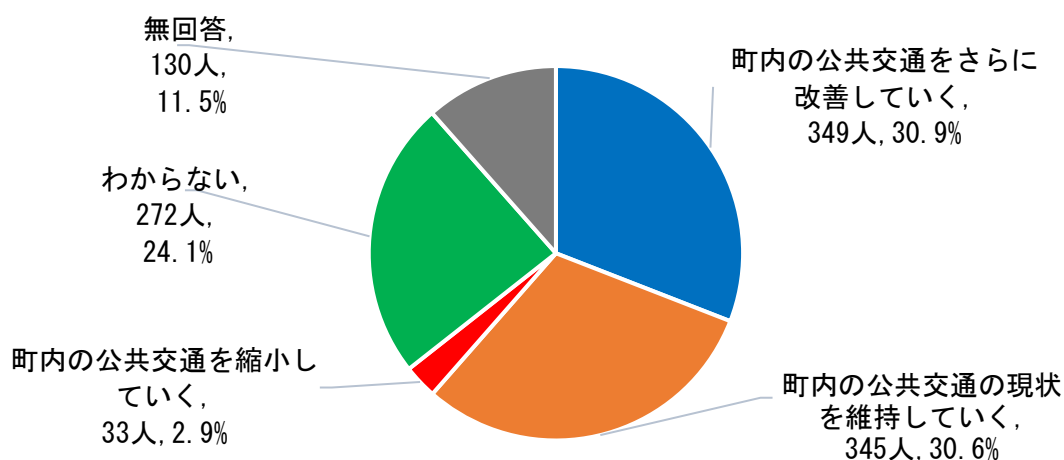


図：自動車利用の不安に対する対策（N=1,710）

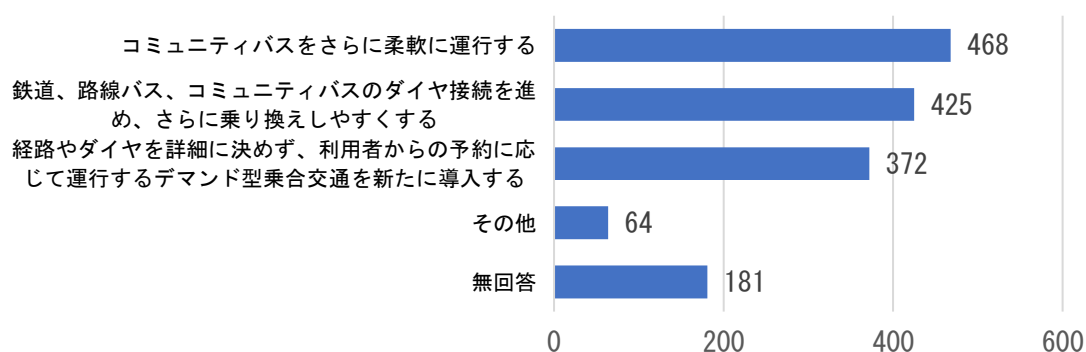


⑤ 今後の中土佐町の公共交通の在るべき姿について

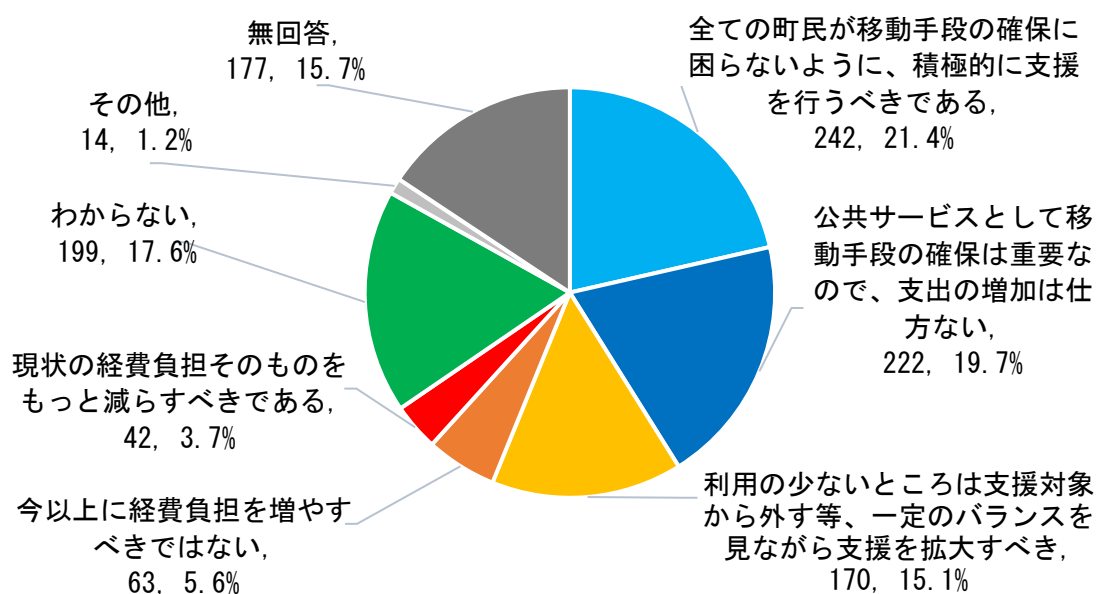
図：今後の中土佐町の公共交通について（N=1,129）



図：乗合輸送の利便性を高める方策について {2 つまで回答可 (N=1,510)}



図：行政が負担する経費の増加について（N=1,129）



2-2-2. バス利用者への意向（アンケート）調査

(1) 実施概要

□ 調査対象者

対象期間内にバス（高知高陵交通、四万十交通、コミュニティバス）を利用した全ての利用者を対象として配布。

□ 調査手法

依頼文書とアンケート調査票を返信用封筒（料金別納郵便）に同封し、調査期間中にバスに乗車した全ての利用者に乗務員を通じて配布。既に配布した利用者には重複して回答を依頼しない。

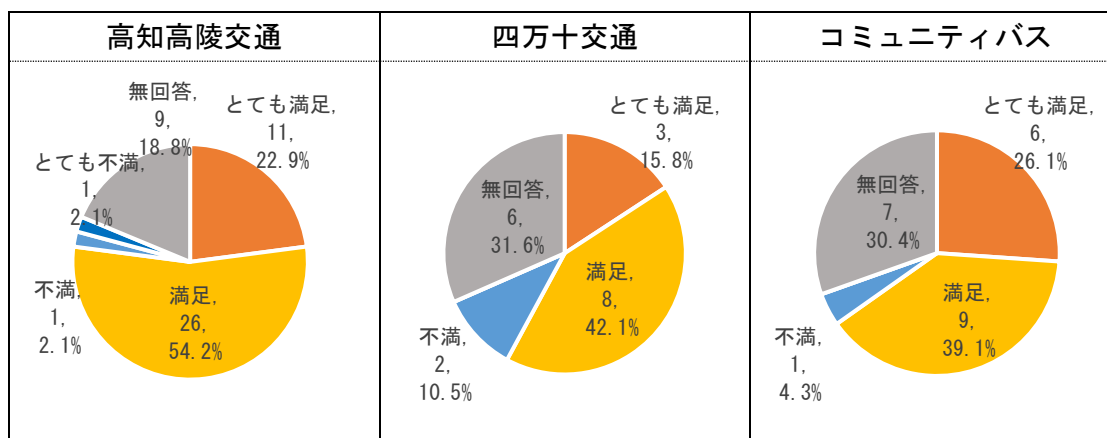
回答者は調査票への記入後に、返信用封筒に入れてそのまま郵送。

□ 回収数

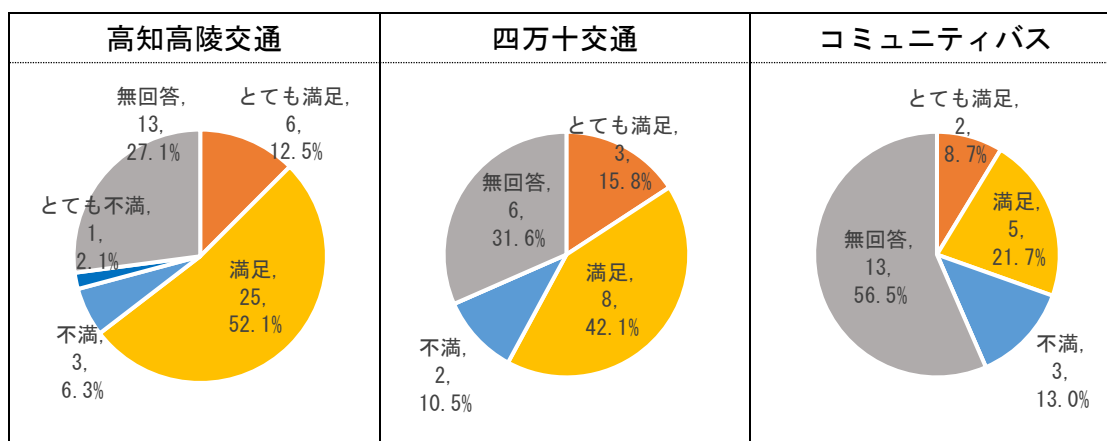
運行事業者名	回収数	備考
高知高陵交通	48	
四万十交通	19	
中土佐ハイヤー	23	コミュニティバス利用者のみ

(2) 調査結果（抜粋）

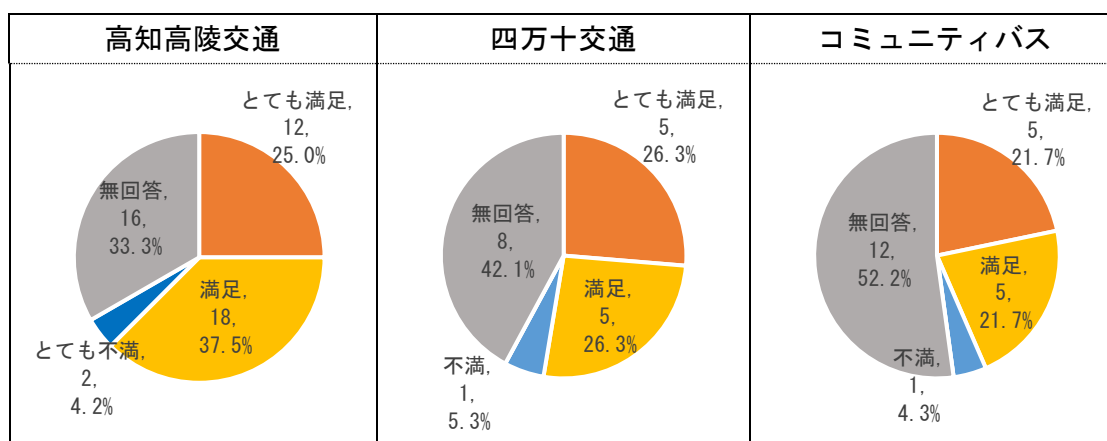
① 路線の運行経路に対する満足度



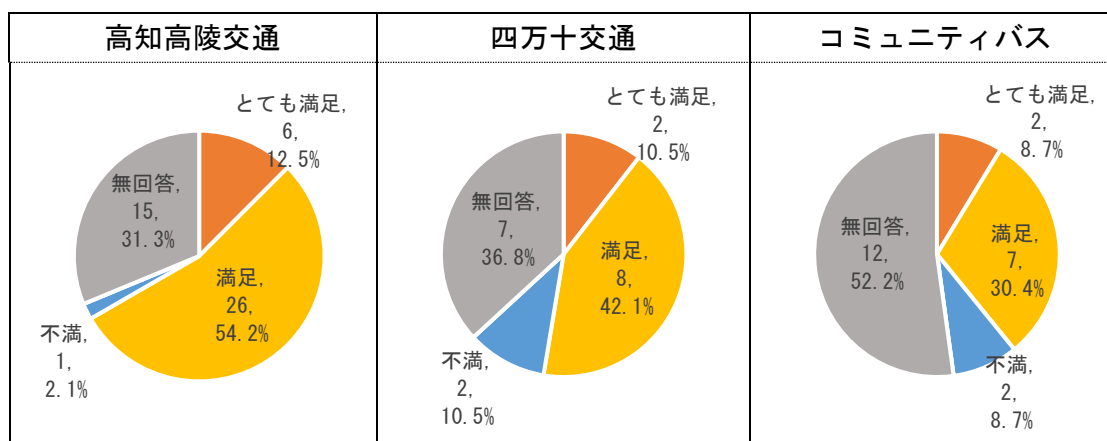
② 路線の運行ダイヤや乗り継ぎの利便性に対する満足度



③ 運賃に対する満足度



④ 路線と運行ダイヤのわかりやすさに対する満足度



2-3. 住民及び関係者の意向

2-3-1. 地区別意見交換の実施

(1) 実施概要

□ 意見交換を実施した地区

	地区	参加者数	備考
久礼地区	久礼浦分地区	12 人	
	大野地区	2 人	
	鎌田地区	3 人	個別訪問として聞き取り
上ノ加江地区	上ノ加江地区	8 人	
	山内地区	4 人	
大野見地区	大野見地区	10 人	
	寺野地区	7 人	

(2) 得られた意見

□ 久礼地区

久礼浦分地区	・バスでおでかけしても帰り便と時間が合わない場合、時間をつぶすことがなく、結局車で出かけてしまう。 ・もう少しバスの運行便数が増えてほしい。 ・バスに乗ったことがないため、バスパスの制度も知らなかった。 ・バスパスの機能がマイナンバーカードに追加されても、なかなか使用しづらいのではないかな。無くしたら大事である。 ・バスに乗り慣れた人と一緒に、バスでおでかけしてみようと思う。
大野地区	・バスはバス停まで歩かなければいけないし、降車してから目的地まで歩かなければいけない。結局タクシーを利用してしまう。 ・マイナンバーカードでバスパスが使えるようになって、マイナンバーカードの利用そのものに抵抗がある。
鎌田地区	・コミュニティバスで久礼に行くのはいいが、帰るのに2時間程度待たなければいけない。どうにかならないかな。 ・これから先、乗り方もわかったので近所の方を誘って利用する。 ・現在は車に乗るが、そろそろ怖いので練習で利用してみる。

□ 上ノ加江地区

上ノ加江地区	・高知高陵交通のバスを利用し、須崎くろしお病院に行っているが1便目の通過時間が早いので病院が始まるまで1時間程待たなければいけない。2便目では遅い。 ・バスの乗降箇所が高いため乗りづらい。バスを低床仕様にしてほしい。 ・本町の65歳以上のバスパス制度や、80歳以上のタクシーチケットには本当にありがたいと感じている。現状で満足しており、自分たちがバスの時刻に合わせ行動すれば問題ない。
--------	--

山内地区	・今年の2月に運転免許証を自主返納し、コミュニティバスと路線バスを利用している。バスを利用し始める時には不安であったが、一度乗ってみると簡単で不安もなくなった。以降、運行日は毎日利用している。 ・コミュニティバスの運転手の運転がとても優しく、安全運転なので安心して利用できる。 ・南新町など久礼地区で60分～120分の滞在時間が必要。買い物はゆっくり60分あればいい。帰り便は60分くらいであれば待つことができる。 ・高知高陵交通の須崎くろしお病院からの帰り便を待ちやすいように、西崎町バス停にベンチを設置してほしい。 ・バス時刻表の見方が分からなかった。本日、時刻表の見方を直接教えてもらって分かりやすいと思った。午後の便で久礼におでかけできることも分かった。 ・今は車を利用できるが、将来に向けてバスに乗ってみようと思った。コミュニティバスの運行が無くなったら大変である。
------	---

□ 大野見地区

大野見地区	・自分は車を運転できなくなる日がそう遠くないと考え、バスに乗って外出する練習をしている。 ・現在、久礼のマルナカの前で乗降できるようにバスの運行経路が変わっていることを知らなかった。 ・コミュニティバスは、土佐久礼駅にて高知行き列車に、もう少し余裕を持って接続して欲しい。 ・隣人などの車に乗れない人から、「乗せて欲しい」と言われることがあるが、事故などになったときのことを考えると困る。 ・時刻表を一緒に見ながら教えてもらえるとよく分かる。
寺野地区	・高知方面に行くJRの普通列車が激減して使いづらくなった。 ・いの町の病院に行くために、午前6時30分のバスをまだ暗い冬に待つのはつらい。 ・午前中のバスで出かけると、久礼のマルナカで買い物できる時間が30分程度しかない。これでは満足な買い物はできない。また、午後に久礼方面に出かけられるダイヤ設定となっていない。出かけても帰って来られない。午前11時台に大野見北地区から久礼地区に行けるダイヤを強く要望したい。 ・高知高陵交通の路線バスは遅れる時があり、鉄道に乗り継げない時がある。運行ダイヤがあるのにこの状況は受け容れがたい。 ・中土佐町役場が乗り換え場所に設定されているが、休日は開いていないため、トイレも使えず、座るベンチもない。バス停に座って待てるようにベンチを置いて欲しい。また、休日にも役場に入り、トイレを使えるようにしてほしい。 ・マイナンバーカードによるバスパスの実証運用が10月から始まるが、高齢者にマイナンバーカードを持ち歩かせるのはどうかと考える。紛失するのではないかと不安がある。 ・本町の65歳以上のバスパス制度や、80歳以上のタクシーチケット制度には本当にありがたいと感じている。

2-3-2. 関係者ヒアリング

(1) ヒアリングのねらい

交通事業者（鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー）や医療機関、商業施設など、地域の移動手段と移動の目的をとりまく関係者へのヒアリングを実施し、住民の移動や消費等に関する変遷やニーズの変化、訪問の手段等を把握する。

(2) ヒアリングの結果

高知高陵交通（バス事業者）

□ バス事業について

- ・矢井賀線運行車両：3台の車両を活用しており、内1台は予備車としている。
- ・乗務員数（会社全体）：16人（本社：9人、梶原：6人）。本社では貸切運行は無し。

□ 路線バス矢井賀線の利用状況について

- ・バスパスのおかげでコロナ禍において、他の地域の路線バスに比べて落ち込みが小さく済んでいる。矢井賀線の利用者数は大きく落ち込んでいない。
- ・道の駅なかとさへの利用者が増加傾向にある。特に久礼地区からの利用が増えている。

□ 今後の乗務員確保について

- ・現状では働き方改革（いわゆる2024年問題）への対応も含めて、乗務員数は充足している。しかし近い将来どうなるかは不明である。特に梶原営業所に所属する貸切バス乗務員は高齢化が進んでいる。定期的に若い乗務員の確保が必要であるが、難しい状況にある。
- ・会社の基本給が低く、乗務員を集めることが難しい状況にある。高知高陵交通の40代前半乗務員（男性）の年収は、40代前半男性の全国平均（国税庁2021年調査）の約55%に留まっている。改善したいがそのためには沿線自治体の理解も必要になってくる。

□ 中土佐町内の路線バスの今後について

- ・須崎－梶原線と須崎－高岡西芝線を令和6年10月に統合させる予定である。同時に矢井賀線のダイヤ改正も行えれば良いが、会社のマンパワーが足らず同時に対応することは難しい。
- ・矢井賀線の始発のために須崎本社車庫を午前5時39分に出発している。この始発便に利用者はいるものの、学校への登校時間に合わせるなどもう少し遅くすることを検討したい。梶原－須崎－高岡の路線統合後に矢井賀線のダイヤ調整に取り組みたい。
- ・矢井賀線の運行経路について、須崎本社営業所に2回入っている須崎市中心部をサンプルに再編したいと考えている。（例）矢井賀－久礼－多ノ郷－須崎駅－営業所。

四万十交通（バス事業者）

□ バス事業について

- ・車両数（会社全体）：路線バス 22 台（窪川 14 台、大正 8 台）
貸切バス 11 台（窪川 9 台、大正 2 台）
- ・乗務員数（会社全体）：32 人（窪川 23 人、大正 9 人）。路線バスと貸切バスは乗務員が交替で対応している。

□ 路線バスの利用状況について

- ・働き方改革（いわゆる 2024 年問題）への対応は可能と考えている。
- ・路線バスのみでは経営が難しく、貸切運行からの利益確保がないと乗務員への給与が少なくなってしまう。実際、貸切バスによく乗務する者と路線バスだけに乗務する者では収入に大きな差が出てくる。

□ 今後の乗務員確保について

- ・現在は充足しているが、3 年後には不足に転じることが確実である。
- ・女性にもドライバーをやってもらっているが、更衣室やトイレ、休憩室などが男性仕様のみであり、福利厚生が困難な状況である。なんとかしてあげたい。
- ・乗務員や運行管理者の負担軽減策として、遠隔点呼の導入を前向きに検討している。本社と大正営業所、十川車庫、大野見車庫をつなぎたいと考えている。
- ・乗務員の待遇改善として、収入だけでなく休みの確保（ゴールデンウィークなどに家族と過ごせるように）も考える必要がある。
- ・四万十交通の 50 歳乗務員の年収は、全国平均（令和 3 年分民間給与実態統計調査：国税庁）の約 60% となっている。なかなか若い人には入ってきてもらえない。

□ 中土佐町内の路線バスの今後について

- ・夏枯峠経由は全て七子峠経由に変えていいと考える。奥分地区については、奥分ー大野見ー七子峠ー久礼という運行に変えることで利便性は大きく損なわれず快適性が向上する。
- ・令和 7 年 10 月を目指して町内の路線バスのダイヤ接続を見直すことは可能と考える。
- ・乗務員が利用者の声をよく聞いており、利用者のことをよく知っている。このような利用者からの意見を会社として共有する仕組みを構築すべきと考える。
- ・中土佐町で県がすすめているマイナンバーカードの交通 IC カードについて、乗務員のミスでシステムやカードに不具合が生じないか不安がある。また、利用者がマイナンバーカードを紛失してしまうのではないかという心配もある。

中土佐ハイヤー（タクシー事業者・コミュニティバス事業者）

□ タクシー事業について

- ・ 営業時間：午前 8 時～午後 10 時 45 分
- ・ 車両数と乗務員数：普通車が 3 台、ジャンボタクシー（9 人乗り）が 1 台
4 人の乗務員が交替で常時 2 人体制（繁忙期には 3 人）
- ・ 経営状況：午前中には利用されているが、午後には動かなくなる。
特に夜の稼働は大幅に減っている。経営的には最悪の状況である。

□ コミュニティバスの利用状況について

- ・ 長沢地区での利用がほぼ無くなっており、現在でも利用してくれているのは国道近くに暮らす人となっている。
- ・ 大野見地区では引き続き安定した利用がされている。マイナンバーカードを活用した IC カード利用者も多い。乗務員が他のバス会社路線も乗り継いで須崎まで行けることなどを具体的に教えることで利用につながった例もある。
- ・ 再編以降利用がなかった鎌田地区の奥での利用が見られるようになってきた。
- ・ 大坂地区では、コミュニティバスを利用してくれていた人が身体を壊して久礼地区中心部に引っ越した例もあり、人口そのものが減少している。

□ コミュニティバスの今後について

- ・ これまで路線再編に取り組んできたことから、現状のコミュニティバスで対応すべき範囲には一部の地域ニーズの変化を除き運行ができていると考える。ただし、再編を行うのであれば、長沢地区への乗り入れを中断し、大新改から久礼地区中心部に至る運行に切り替えることが考えられる。
- ・ さらに利便性を高めるためには、高知高陵交通、四万十交通も含めて大野見から須崎まで利用者が無理することなく繋がるダイヤ編成が必要であると考えます。

上ノ加江スーパー（量販店：上ノ加江地区）

□ 基本情報

- ・営業時間 平日は午前9時～午後5時50分、土日は午前9時30分～午後5時30分 早く閉めることもある。
- ・休業日 水曜と第一日曜が休業日であるが、地域のイベントに合わせて不定休
- ・スタッフは社長を含めて5人で対応している。

□ 来店者の移動手段

- ・山内方面の人がコミュニティバスに乗って10時過ぎに来店し、11時過ぎの便で帰って行く。午後の便は少ないものの上ノ加江地区の人がコミュニティバスに乗って買い物に来てくれているようである。
- ・以前は山内方面からシニアカーに乗って3～4人の高齢者が買い物に来てくれていたが、今は1人になっている。
- ・ビコットが閉店し、久礼地区の人が車に乗って惣菜などを買い物に来てくれるようになった。

□ 量販店のサービスについて

- ・魚は一本売りしている。
- ・11時頃までには惣菜が揃うように作業している。コミュニティバスが到着する10時過ぎではまだ惣菜が揃っていない。
- ・商品を減らしてできたスペースに、誰でも座って利用できるスペースを作っている。帰りのバス待ち用に外にもベンチを置いている。

□ 量販店経営について

- ・人口が減少しており、買い物客も減ってきた。7月以降でこの近隣だけでも3～4人亡くなっている。
- ・人材不足でもあるが、スタッフを増やしたところで経営は成り立たない。今は売り上げを値上げでなんとか維持している状況。
- ・魚と惣菜と野菜でなんとか売り上げにつながっている。日用品は売れない。
- ・いつでも廃業できるように、建物のメンテナンスや車両の更新を行っていない。本音では自由にいつでも気持ちがきれたら廃業にするつもりである。

□ 行政への要望

- ・ない。補助金をもらって事業を継続することより、自由に仕事し、自由に廃業したいと考えている。

マルナカ久礼店（量販店：久礼地区）

□ 基本情報

- ・営業時間 午前9時～午後10時まで
- ・休業日 年中無休
- ・スタッフは社長を含めて5人で対応している。

□ 来店者の状況

- ・車での来店が多い。午前11時過ぎ頃と午後5時頃に来店者数のピークを迎えている。
- ・お客さんの滞在時間はだいたい15分程度ではないだろうか。
- ・大野見方面からも来てくれている。
- ・お客さんからしょっちゅう「タクシーを呼んで欲しい」と要望される。昼間ならすぐに来てもらえるが、午前中であるとなかなかすぐには来てもらえない。
- ・少ないが店内にベンチを設置しており、そこで帰りのバス便を待っている人がいる。

□ 行政との連携について

- ・店舗前の南新町にも大野見からの路線バスが乗り入れ、久礼地区中心部を回っていることを知らなかった。大野見方面からの来店者が喜んでいるのではないだろうか。バスの運行情報など、A3サイズ2枚程度であれば、掲示物として店舗で紹介することが可能である。
- ・南新町バス停でバスを待つために店舗内のベンチで座って待つのはかまわない。違う場所に新たにベンチを設置することになると、本部との調整が必要になってくる。

なかとさ病院（医療施設：久礼地区）

□ 基本情報

- ・診療科目 内科、消化器内科、人工透析内科、脳神経外科
- ・外来受付時間 月曜～金曜 午前8時30分～午後0時、午後0時～午後5時
土曜 午前8時30分～午前11時30分
- ・休診日 日曜祝日、12月31日～1月3日

□ 公共交通利用者への情報掲示

- ・待合に病院から利用できるバスやコミュニティバスの時刻表を掲示している。町のホームページからダウンロードして利用している。
- ・路線図も入ったさらに見やすいものを作成してもらえるのであれば、掲示したい。令和6年4月にダイヤ改正が実行される場合、掲示物を作成する。
- ・事前に患者さんより申し出があれば、帰りのバス便に間に合うように可能な範囲で優先的な扱いをしている。状況によりできない場合はある。

□ 行政に対する要望

- ・患者さんにとって便利になることであれば協力できる。バスの運行情報の掲示などは可能である。
- ・大野見線が久礼地区内を周回運行していることを知らなかった。このような情報の共有もできるようにしてもらいたい。

大野見診療所（医療施設：大野見地区）

□ 基本情報

- ・診療科目 内科、消化器内科
- ・外来受付時間 月曜火曜木曜 午前9時～午後0時、午後1時～午後4時30分
金曜土曜 午前9時～午後0時
- ・休診日 水曜日曜祝日、12月30日～1月1日、1月3日

□ 来院者の公共交通での移動について

- ・コミュニティバスで来院してきている人はいるが、コミュニティバスの運行曜日と本人の診察希望日が合わず、来られないという人がいる。また、新型コロナのワクチン接種の予約が午後になったものの、午前中からコミュニティバスで来て、会場で待っていたという例もある。ここまで人口が減ってしまったら、全ての移動が希望どおりになることは難しいと感じる。
- ・いつも決まった人がコミュニティバスを使って来院している。使い慣れた人はさらに乗り継いで久礼や須崎にも出かけている。一方で、コミュニティバスを意識しているものの利用するまで至っていない人もたくさんいる。その差が大きいと感じている。
- ・コミュニティバスでの帰り便で、みどりやに寄って買い物をしたい人がいるようである。

□ 公共交通利用者への情報掲示

- ・路線図も入ったさらに見やすいものを作成してもらえるのであれば、掲示したい。
- ※ 令和6年4月にダイヤ改正が実行される場合、掲示物を町で作成し、診療所に提供する。

□ 行政に対する要望

- ・町内の公共交通時刻表冊子があることを知らなかった。こういうものを共有してもらえと、患者さんからの問い合わせにも対応しやすくなる。
- ・バス乗り方教室は効果があると思う。その際には、時刻表の見方も説明してあげてほしい。

クリニック土佐久礼（医療施設：久礼地区）

□ 基本情報

- ・診療科目 内科、消化器内科
- ・外来受付時間 月曜火曜水曜金曜 午前9時～午後0時、午後1時30分～午後5時
土曜 午前9時～午後0時
- ・休診日 木曜日曜祝日、12月30日～1月1日、1月3日

□ 来院者の公共交通での移動について

- ・来院にタクシーやバスを使っている人はいる。特に上ノ加江、矢井賀、大野見など離れた地区に暮らす人で車に乗れなくなった人が公共交通で来院している。
- ・大野地区からの来院者から、大野地区のバスが不便であるという意見を聞いたことがある。
- ・大野見方面からの来院者が増えている。

□ 公共交通利用者への情報掲示

- ・路線図も入ったさらに見やすいものを作成してもらえれば、掲示したい。
A3サイズタテ×2枚までなら掲示可能である。見やすいものにしてあげて欲しい。
- ※ 令和6年4月にダイヤ改正が実行される場合、掲示物を町で作成し、クリニックに提供する。

□ 行政に対する要望

- ・上ノ加江診療所の移転に伴うバスの新診療所への乗入れを要望している。
- ・クリニック土佐久礼の前にバス停を設置してもらいたい。フリー乗降であってもそのことを知らない人もいる。わざわざ南新町から歩いている来院者もいる。目印にもなるのでバス停を設置してもらいたい。
- ・車イスでの移動がしやすくなるように検討をしてもらいたい。足腰が弱った特に高齢者が外出できるように。

道の駅なかとさ マルシェなかとさ（商業・観光施設）

□ 基本情報

- ・営業時間 午前 9 時～午後 5 時（年末年始は短縮営業）
- ・休業日 不定休

□ 施設の情報

- ・道の駅には他にもテナント店舗があり、営業時間や休業日などが異なる。
- ・ビコットがなくなったためか、久礼の町からお惣菜や野菜、魚を買いに来てくれる人が増えた。
- ・店舗として、お惣菜に力を入れるようにしている。また、新鮮な野菜や魚を買いに来てくれる地元リピーターを獲得するようにしている。地元の買い物客から「こんなに安いとは知らなかった」と言われる。
- ・久礼の人が仕事終わりなど夕方にふらりとやってきて、景色を楽しみながらのんびりと息抜きをしてもらえるような施設にしていきたい。

□ 来訪者の公共交通での移動について

- ・コミュニティバスが道の駅への運行を取り止めていたことを認識していなかった。コミュニティバスに乗って花を買いに来てくれていた人たちが来なくなったなど思っていた。
- ・久礼の町からバスに乗ってきてくれる人が増えていると認識している。中土佐町にはバスパスがあることが大きく影響していると考える。

□ 公共交通利用者への情報掲示

- ・高知高陵交通のバスロケサイネージを設置している。表示に不具合がある場合はすぐに高知高陵交通に連絡している。

□ 行政に対する要望

- ・大野見の人たちから、道の駅に来たいという要望が寄せられている。高知高陵交通だけでなく四万十交通やコミュニティバスにも施設に乗り入れて欲しい。
- ・バスに乗って、この施設からの風景、施設の雰囲気や買い物を楽しんでもらいたい。車に乗れなくなった人でもバスに乗ってふらりと訪れることができるようにしてもらいたい。

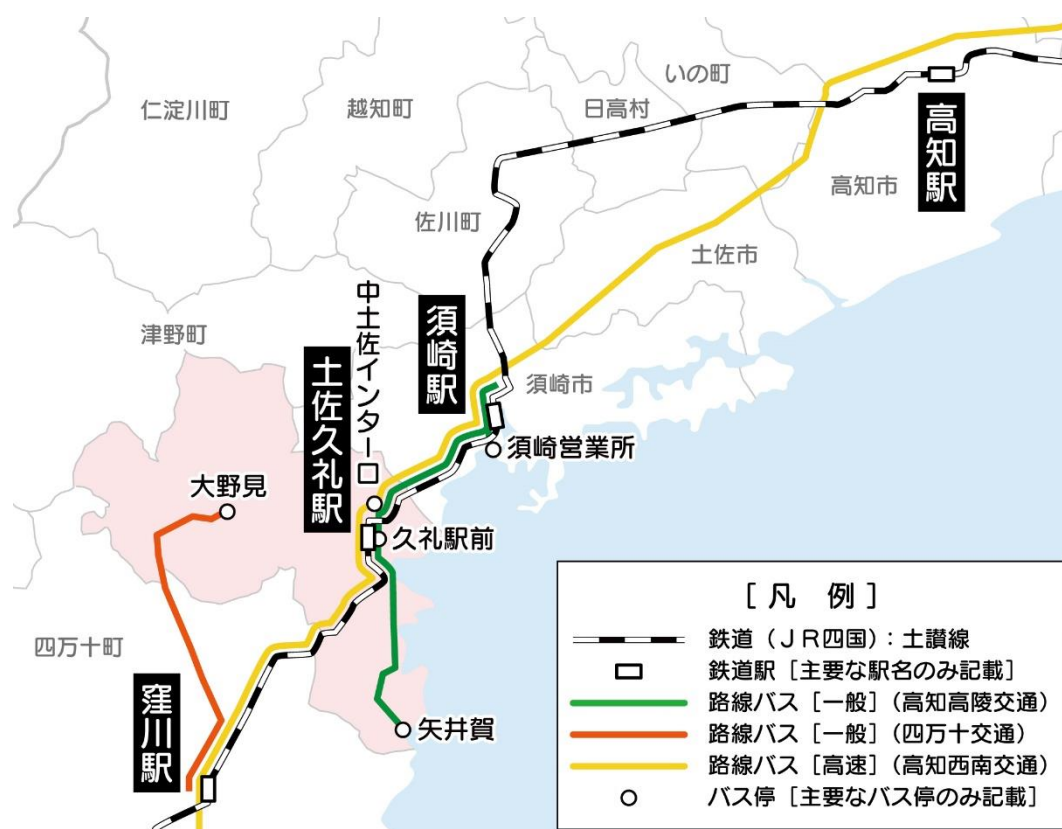
2-4. 地域の公共交通

2-4-1. 広域公共交通網

本町の広域公共交通網（他の自治体と結ぶ公共交通網）として、鉄道は、高知方面から窪川方面を結ぶＪＲ四国、路線バスの矢井賀から須崎方面を結ぶ高知高陵交通と、大野見から窪川方面を結ぶ四万十交通が運行している。

高速バスは、高知西南交通が中土佐インターチェンジ入口に専用のバス停を設置している。

図：本町から見た広域公共交通網



表：本町の広域公共交通一覧（2023（令和5）年12月現在）

種類	路線 等	運行事業者	備考
鉄道	土讃線（窪川-高知）	J R 四国	
路線バス〔一般〕	矢井賀-上ノ加江-久礼-須崎線	高知高陵交通	
	窪川-大野見線	四万十交通	
路線バス〔高速〕	しまんとブルーライナー （宿毛駅-神戸・大阪・京都）	高知西南交通 他	季節運行
	しまんとエクスプレス （宿毛駅-新宿）		

2-4-2. 本町の公共交通網

(1) 公共交通網

本町内の公共交通として、鉄道（ＪＲ四国）、路線バス（高知高陵交通・四万十交通）、コミュニティバス、そしてタクシー事業者（１社）が事業を行っている。

図：本町の公共交通網



表：本町の公共交通一覧（2023（令和５）年12月現在）

種類	路線 等		運行事業者
鉄道	土讃線（窪川－高知）		J R 四国
路線バス	矢井賀-上ノ加江-久礼-須崎線		高知高陵交通
	土佐久礼駅-大野見線（七子峠・夏枯峠） 窪川-大野見線、大野見-萩中線、大野見-奥分吉野線		四万十交通
コミュニティバス	久礼地区	萩原・大野線、楠ノ川線、 長沢・大坂線	中土佐ハイヤー
	大野見地区	下ル川線、萩中線、高樋線	
	上ノ加江地区	上ノ加江線	
タクシー	中土佐町全域		中土佐ハイヤー

(2) 鉄道

J R 四国の土讃線が本町を運行しており、特急列車も停車する土佐久礼駅が町内唯一の駅となっている。

図：本町内を運行する土讃線



表：土佐久礼駅の年度別利用者数（人）

2018（平成30）年4月1日～2023（令和5）年3月31日

	2018年度 (平成30)	2019年度 (令和元)	2020年度 (令和2)	2021年度 (令和3)	2022年度 (令和4)
年間乗降客	103,236	102,572	91,652	78,104	75,744
内、普通乗降者数	11,190	10,810	7,464	6,688	6,674
内、定期券による乗降者数	92,046	91,762	84,188	71,416	69,070

出典：J R 四国高知企画部

上り方面である須崎・高知方面に特急列車が9本、普通列車が5本運行されており、下りの中村・宿毛方面では特急列車が9本、窪川までの普通列車が5本運行されている。

表：土佐久礼駅発列車の時刻表（2023（令和5）年3月12日 改正）

窪川・中村・宿毛 行き			須崎・高知 行き		
時	分・行き先		時	分・行き先	
6			6	18 高知	
7	30 窪川		7	<u>04 高知</u>	30 高知 <u>56 高知</u>
8			8		
9	<u>11 中村</u>		9		
10	<u>40 中村</u>		10	<u>20 高知</u>	
11			11		
12	<u>32 中村</u>		12	<u>12 高知</u>	
13	31 窪川		13	31 高知	
14	<u>38 中村</u>		14	<u>17 高知</u>	
15			15		
16	<u>35 中村</u>	58 窪川	16	<u>06 高知</u>	58 須崎
17			17	<u>44 高知</u>	
18	<u>04 宿毛</u>		18	<u>40 高知</u>	
19	05 窪川	<u>53 中村</u>	19	05 高知	
20	<u>47 中村</u>		20	<u>47 高知</u>	
21	13 窪川		21		
22	<u>16 中村</u>		22		

赤字下線付きの便は特急列車

表：土佐久礼駅からの主な駅までの大人運賃（2023（令和5）年3月12日 改正）

	宿毛駅	中村駅	窪川駅	土佐久礼駅	須崎駅	高知駅	高松駅	岡山駅
運賃	2,060	1,540	430	—	330	1,240	4,400	4,840
自由席 特急料金	1,080	870	450	—	450	1,200	2,420	2,420

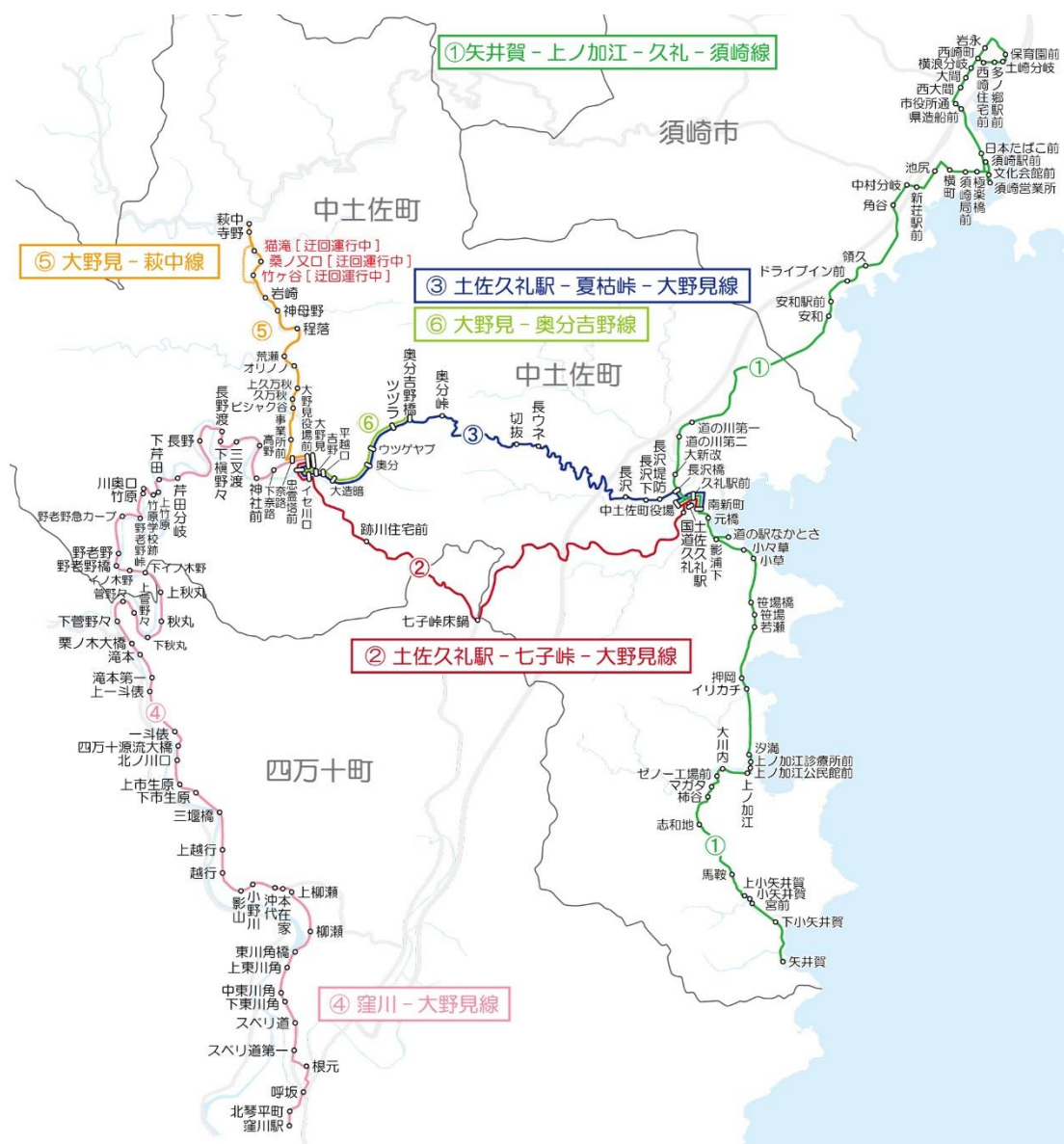
(3) 路線バス

町内の路線バスとして、高知高陵交通と四万十交通の2社が運行している。

高知高陵交通は、須崎方面と矢井賀間を久礼駅前バス停経由にて運行している。

四万十交通は、土佐久礼駅と大野見間、大野見と窪川間、大野見と萩中間を運行している。

図：本町内を運行するバス路線網



□ 高知高陵交通の運行回数と利用状況（単位：回）

表：高知高陵交通の運行回数（2023（令和5）年9月時点）

	運行回数 平日・土日祝	備考
須崎-久礼-矢井賀	1.0	
久礼駅-矢井賀	1.0	
須崎-多ノ郷-矢井賀	4.0	

表：高知高陵交通年度別利用者数（単位：人）

2018（平成30）年10月1日～2023（令和5）年9月30日

	2019年度 (令和元)	2020年度 (令和2)	2021年度 (令和3)	2022年度 (令和4)	2023年度 (令和5)
須崎-久礼-矢井賀	1,451	1,012	1,184	1,309	1,311
久礼駅-矢井賀	751	576	456	569	558
須崎-多ノ郷-矢井賀	33,717	30,201	29,299	29,705	29,920
年度別計	35,919	31,789	30,939	31,583	31,789

□ 四万十交通の運行回数と利用状況（単位：回）

表：四万十交通の運行回数（2023（令和5）年9月時点）

	運行回数		備考
	平日	土日祝	
久礼駅-七子峠-大野見	5.0	5.0	
久礼駅-夏枯峠-大野見	2.0	2.0	
窪川-芹田-大野見	4.0	4.0	
萩中-大野見	1.5	2.5	
大野見-奥分吉野橋	2.0	2.0	

表：四万十交通年度別利用者数（単位：人）

2018（平成30）年10月1日～2023（令和5）年9月30日

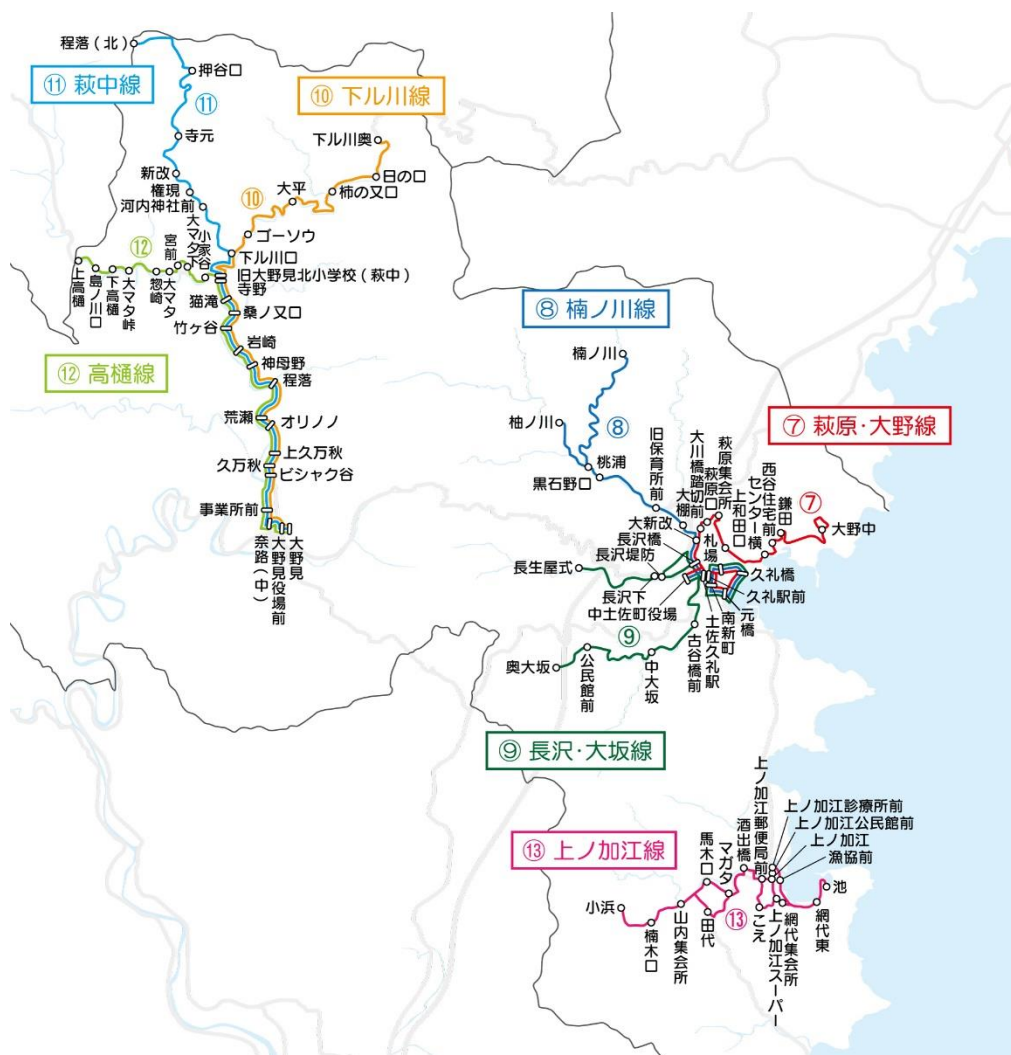
	2019年度 (令和元)	2020年度 (令和2)	2021年度 (令和3)	2022年度 (令和4)	2023年度 (令和5)
久礼駅-七子峠-大野見	3,431	2,864	2,368	2,549	2,681
久礼駅-夏枯峠-大野見	1,690	1,340	1,299	1,794	1,980
窪川-芹田-大野見	15,549	14,933	13,625	12,164	8,789
萩中-大野見	725	749	717	888	1,103
大野見-奥分吉野橋	126	74	131	228	145
年度別計	21,521	19,960	18,140	17,623	14,698

(4) コミュニティバス

町内の公共交通空白地区を解消する施策として、2013（平成 25）年 10 月から久礼地区と大野見地区で本格運行を開始、2022（令和 2）年 10 月より上ノ加江地区で本格運行を開始し、現在町内 7 路線運行している。

これまでに地域のニーズに合わせて毎年再編を行ってきている。

図：本町内を運行するコミュニティバス路線網



表：町内のコミュニティバス路線一覧（2023（令和 5）年 9 月時点）

地区	路線名	運行曜日	運行の態様	運行事業者
久礼地区	萩原・大野線	月曜・木曜	路線定期	中土佐ハイヤー
	楠ノ川線	火曜・金曜		
	長沢・大坂線	水曜・土曜		
大野見地区	下ル川線	月曜・金曜		
	萩中線	火曜・木曜		
	高樋線	水曜・土曜		
上ノ加江地区	上ノ加江線	月曜・木曜		

表：中土佐町コミュニティバス年度別利用者数（人）

2018（平成30）年10月1日～2023（令和5）年9月30日

路線名	2019年度 （令和元）	2020年度 （令和2）	2021年度 （令和3）	2022年度 （令和4）	2023年度 （令和5）
萩原・大野線	539	307	668	676	821
楠ノ川線	1,257	1,440	1,109	1,053	984
長沢・大坂線	818	757	505	412	417
下ル川線	1,434	1,263	1,275	1,636	1,774
萩中線	1,412	1,403	1,406	1,438	1,297
高樋線	757	769	602	956	694
上ノ加江線	—	491	1,069	1,053	1,248
年度別計	6,217	6,430	6,634	7,224	7,235

※ 上ノ加江線は、2020年4月から実証運行開始、10月より本格運行に移行。

表：中土佐町コミュニティバスの利用状況詳細

（2022（令和4）年10月1日～2023（令和5）年9月30日）

路線名	運行 日数 （日）	日運行 回数 （回/日）	運行 回数 （回）	利用者数（人）		
					1日 平均	1回 平均
萩原・大野線	103	4.0	412.0	821	7.97	1.99
楠ノ川線	104	3.5	364.0	984	9.46	2.70
長沢・大坂線	105	4.0	420.0	417	3.97	0.99
下ル川線	103	4.5	463.5	1,774	17.22	3.83
萩中線	104	4.5	468.0	1,297	12.47	2.77
高樋線	105	4.5	472.5	694	6.61	1.47
上ノ加江線	103	5.0	515.0	1,248	12.12	2.42
計	727	—	3,115.0	7,235	9.95	2.32

写真：中土佐町コミュニティバス



(5) タクシー

本町内のタクシー事業者は、中土佐ハイヤーの1事業者のみとなっている。



中土佐ハイヤーの営業概要

■ 営業時間

午前8時00分～ 午後10時45分

■ 所有車両

普通車：3台

ジャンボタクシー（9人乗り）：1台

■ 乗務員数

乗務員4人の交替で常時2人体制（繁忙期には3人）

2-4-3. 公共交通利用者を支える支援制度

(1) 中土佐町高齢者等外出支援・路線バス無料化事業（バスパス）

平成 22 年より、本町独自の事業として、「中土佐町高齢者等外出支援・路線バス無料化事業」を実施している。

この制度は、町内在住の 65 歳以上の高齢者や障害者等の移動困難者が、役場での事前手続きを経たうえで、高知高陵交通、四万十交通、中土佐ハイヤーが運行するバス路線（コミュニティバスを含む）を無料で利用できる制度であり、高齢者や障害者等の社会活動の範囲を広め、生活の質及び福祉の向上を図り、介護予防に寄与することを目的としている。

令和 5 年 10 月よりマイナンバーカードを活用した乗降システムを導入し、バス利用者の利便性向上とバス事業者の事務負担軽減を図ることを目的として県事業による実証運行を行っている。

バスパスの適用範囲は、本町内で乗車もしくは降車できる路線に限っており、例として久礼駅前で乗車し、須崎市内で降車しても運賃は無料となる。

記入式バスパス	バスパス利用者は、乗車停留所と降車停留所をバスパス利用報告書に記入し、降車時に無料乗車証を提示するとともに、報告書を運賃箱に投入する。		
マイナンバーカード活用	マイナンバーカードに ID 登録を行うことで、乗降時に読み取り機にかざすだけで利用可能となる。		

表：バスパス対象者数の内、申請者数（令和 6 年 1 月 1 日現在）

	令和 6 年 1 月 1 日における状況			
			内、障害者用 等 (令和 5 年 12 月末時点)	
対象者数	3, 293 人		内、503 人	
バスパス申請者数	1, 157 人	35. 1%	内、189 人	37. 6%
マイナカード登録者数	538 人	46. 5%	内、86 人	45. 5%

(2) 中土佐町高齢者等外出支援・福祉タクシー事業

平成 22 年より、本町独自の事業として、「中土佐町高齢者等外出支援・福祉タクシー事業」を実施している。

高齢者や障害者等の社会活動の範囲を広め、生活の質及び福祉の向上を図り、介護予防に寄与することを目的として、通院、買い物及び訪問等にタクシーを利用する場合、その料金の一部を助成する制度である。事前の手続きを経て助成対象として認められると、中土佐ハイヤーや介護タクシーを利用できるチケット（580 円券）を、役場庁舎からの距離に応じた枚数を交付される。

住所から庁舎までの距離	5km 未満	5km 以上 10km 未満	10km 以上
チケット交付枚数	20 枚	30 枚	40 枚

(3) 高等学校等生徒通学費等助成事業

平成 22 年より、本町独自の事業として、「高等学校等生徒通学費等助成事業」を実施している。

対象者は町内に住所を有し、高等学校または高等専門学校に在学している生徒（未成年に限る）を養育している方で、町税及び国民健康保険税を滞納していない方。高等専門学校に在学している生徒は 3 年生在学までが対象となり、次のとおり助成される。

- 自宅から通学している場合、公共交通機関の定期乗車券購入費用の 3 分の 2 以内で、一ヶ月 10,000 円を上限として助成される。
- 寮及び下宿、または賃貸住宅等を借り上げている場合、その費用の 3 分の 2 以内で、一ヶ月 10,000 円を上限として助成される。ただし、食費は含まれない。

2-4-4. バスの運行に係る収支

(1) 路線別に見た運行に係る収支

表：路線バスの収支

(2022(令和4)年10月1日～2023(令和5)年9月30日)

		運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	収支 (千円)	収支率 (%)
高知 高陵 交通	須崎-久礼-矢井賀	4,348	69	▲ 4,279	1.6
	久礼駅-矢井賀	2,192	24	▲ 2,168	1.1
	須崎-多ノ郷-矢井賀	22,191	2,159	▲ 20,032	9.7
	小 計	28,731	2,252	▲ 26,479	7.8
四万十 交通	久礼駅-七子峠-大野見	11,547	1,169	▲ 10,378	10.1
	久礼駅-夏枯峠-大野見	4,530	805	▲ 3,725	17.8
	窪川-芹田-大野見	16,122	3,246	▲ 12,876	20.1
	萩中-大野見	1,568	241	▲ 1,327	15.4
	大野見-奥分吉野橋	1,147	45	▲ 1,102	3.9
	小 計	34,914	5,506	▲ 29,408	15.8
路線バス 計		63,645	7,758	▲ 55,887	12.2

表：コミュニティバスの収支

(2022(令和4)年10月1日～2023(令和5)年9月30日)

		運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	収支 (千円)	収支率 (%)
コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス	萩原・大野線	2,029	96	▲ 1,933	4.7
	楠ノ川線	1,970	112	▲ 1,858	5.7
	長沢・大坂線	2,807	55	▲ 2,752	2.0
	下ル川線	2,981	191	▲ 2,790	6.4
	萩中線	3,245	142	▲ 3,103	4.4
	高樋線	2,541	82	▲ 2,459	3.2
	上ノ加江線	2,212	138	▲ 2,074	6.2
コミュニティバス 計		17,785	816	▲ 16,969	4.6

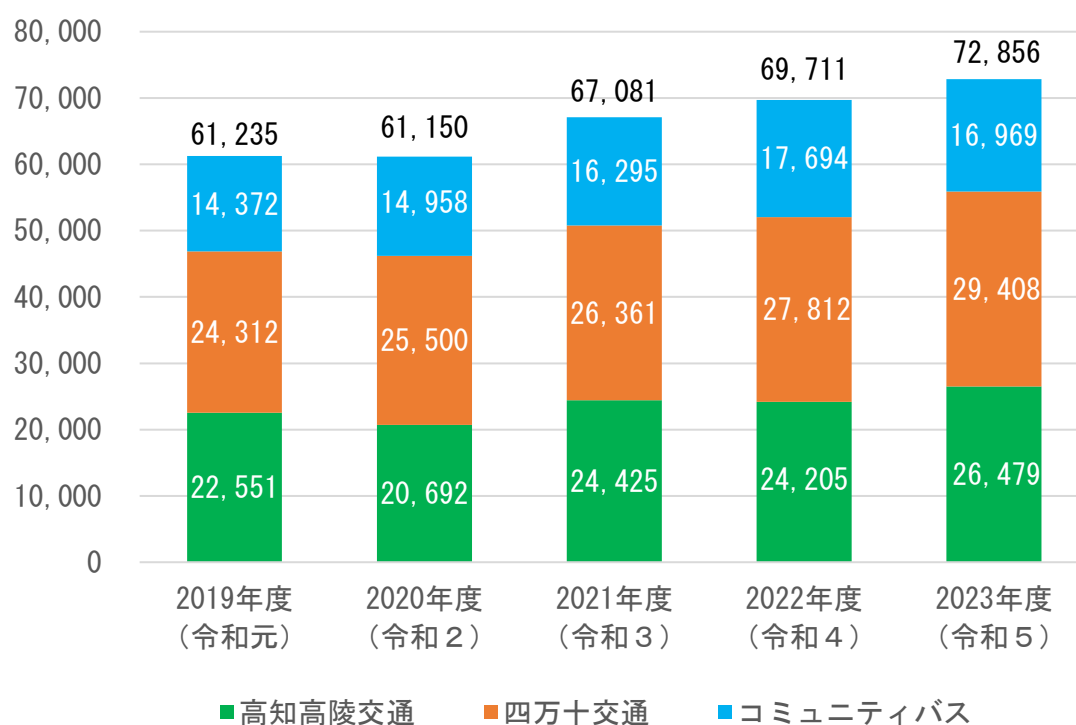
(2) バスの運行に係る公的資金投入額とその推移

表：バスの運行に対する公的資金投入額（単位：千円）

2018（平成30）年10月1日～2023（令和5）年9月30日

	2019年度 (令和元)	2020年度 (令和2)	2021年度 (令和3)	2022年度 (令和4)	2023年度 (令和5)
高知高陵交通	22,551	20,692	24,425	24,205	26,479
四万十交通	24,312	25,500	26,361	27,812	29,408
コミュニティバス	14,372	14,958	16,295	17,694	16,969
計	61,235	61,150	67,081	69,711	72,856

図：公的資金投入額の推移（単位：千円）



表：利用者一人当たりの公的資金投入額（単位：円）

2018（平成30）年10月1日～2023（令和5）年9月30日

	2019年度 (令和元)	2020年度 (令和2)	2021年度 (令和3)	2022年度 (令和4)	2023年度 (令和5)
高知高陵交通	628	651	789	766	833
四万十交通	1,130	1,278	1,453	1,578	2,001
コミュニティバス	2,312	2,326	2,456	2,449	2,345

2-5. 地域の交通安全

2-5-1. 町内の事故発生状況

表：人身事故による関係する人の推移（単位：件）

内訳	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)	2022 年 (令和 4)
人身事故発生件数	2	4	5	5	2
内、高齢者が関係する事故	1	3	4	3	1
内、子どもが関係する事故	0	0	0	0	0

出典：須崎警察署

表：事故の発生場所の内訳（単位：件）

内訳	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)	2022 年 (令和 4)
人身事故発生件数	2	4	5	5	2
内、国道 56 号沿線での事故	1	2	1	2	1
内、国道 56 号以外での事故	1	2	4	3	1

出典：須崎警察署

表：人身事故による死傷者数の推移（単位：件、人）

内訳	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)	2022 年 (令和 4)
人身事故発生件数	2	4	5	5	2
事故による死者数	0	1	0	0	0
事故による負傷者数	2	3	5	5	2

出典：須崎警察署

2-5-2. 自動車運転免許証

表：普通運転免許保有者数の推移（単位：人、%）

項目	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)	2022 年 (令和 4)
普通免許保有者数	4,388	4,310	4,182	4,106	4,033
人口	7,050	6,868	6,693	6,473	6,283
免許保有者の割合	62.2%	62.8%	62.5%	63.4%	64.2%

出典：須崎警察署

表：運転免許返納者数の推移（単位：人、%）

項目	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)	2022 年 (令和 4)
返納者数	14	16	16	19	15
返納者数の割合	0.32%	0.37%	0.38%	0.46%	0.37%

出典：須崎警察署

2-6. 現状の整理

2-6-1. 地域の現状から

1. 人口の動態より

- 1-① 人口の減少が続いており、1955（昭和 30）年（旧中土佐町と旧大野見村の合計）と比較して、2020（令和 2）年には当時の約 38%まで減少している。
- 1-② 一世帯当たりの構成人員数が 2017（平成 29）年（2.01 人/世帯）を最後に、2.0 人/世帯を下回っており、2023（令和 5）年には 1.859 人/世帯となっている。このことから、町内の独居世帯数が増加していると判断できる。
- 1-③ 高齢化率の上昇が続いているが、高齢者の数そのものはすでに減少局面に入っている。また、高齢者の数より働き手や子どもの減少数がさらに大きくなっている。
- 1-④ 久礼地区と大野見地区の中心部には様々な生活に必要となる機能が集積している。一方で、矢井賀地区や大野見地区の北部、南部には立地していない。

2. 住民アンケート調査より

- 2-① バスパスを利用していない理由として、自家用車を利用できることが突出しているが、「自家用車を利用できるから公共交通を利用しない」、「自家用車を利用できなくなったら公共交通」と二者択一のように考えられているのではないかと推測される。
- 2-② タクシー事業者が撤退してしばらく経つ大野見地区では、デマンド交通の導入を要望する声が多くなっている。また、大野見地区内でコミュニティバスを利用し、久礼地区に行くためには路線バス（四万十交通）への乗り換えが必要な状況への不満が寄せられている。
- 2-③ 車やバイクといった独自の移動手段を使える人と、そうでない人の通院や買い物といった行動には明確な違いがあり、独自の移動手段を使えない人の移動の範囲や時間帯は制約があることが分かる。
- 2-④ 自身以外の運転を含む自動車やバイクといった独自の移動手段を持つ人は買い物を自由な時間に済ませているが、独自の移動手段を持たない人は、午前中に済ませる傾向が強い。
- 2-⑤ バス車両の小型化やデマンド運行（予約方式）が、即経費節減につながるという提案が数多く寄せられている。実際は経費節減につなげるのは難しい現状があり、公共交通に対する思い込みや誤った情報が拡散されていることが危惧される。
- 2-⑥ 全体的に鉄道、路線バス、コミュニティバスの異なるモード間における接続できる回数が少ないことや、実際に接続できていない状況について不満や改善要望がだされている。

3. バス利用者アンケート調査より

- 3-① 路線バス（高知高陵交通、四万十交通）は、「運行経路」、「運行ダイヤや乗り継ぎの利便性」、「運賃設定」、「路線とダイヤのわかりやすさ」の全項目で満足傾向にあることが示されている。
- 3-② コミュニティバスは運行経路について満足度は高いが、ダイヤや乗り継ぎについては満足度が低くなり不満も提示されている。また、バス停掲示物に対する不満が寄せられている。

4. 地区別意見交換より

- 4-① 路線バスやコミュニティバスで外出した際、目的地では 60 分～90 分程度の滞在時間が欲しいとの要望が複数寄せられている。帰り便を待つ時間が長すぎるのも困るという意見もある。
- 4-② 中土佐町役場バス停が路線バス同士や路線バスとコミュニティバスの乗り換え設定場所になっているが、座って待てるベンチがなく、休日には役場が開いていないためトイレが使えず不満につながっている。
- 4-③ バスパスの制度に対して感謝の気持ちを持つ高齢者が多い。
- 4-④ 土佐久礼駅から須崎市や高知市方面に向かう普通列車が大幅に減少し、利用しづらくなっている。便数が限られた鉄道とバスとの接続は、時間に余裕をもって設定してもらいたいとの要望が示されている。
- 4-⑤ 大野見地区コミュニティバスの夕方の下り便について、旧大野見北小学校前で止めず、終点まで運行してもらいたいとの要望が出されている。

5. 関係者ヒアリングより

- 5-① バス乗務員の年収は同年齢平均の半分を少し超えた程度にとどまっている。加えて数年後には乗務員不足が予測されている。
- 5-② 高知高陵交通は令和 6 年 10 月に路線再編を予定しており、令和 7 年 10 月に矢井賀線の再編が想定されている。
- 5-③ 上ノ加江地区唯一の量販店である上ノ加江スーパーは事業規模を縮小しており、廃業を視野に入れている。ビコット久礼店に続いて上ノ加江スーパーも廃業となると、上ノ加江地区の特に高齢者への影響が大きい。
- 5-④ タクシーのニーズは午前中に集中しており、要請してもすぐには対応できない場合がある。お昼を過ぎるとタクシーの要請も減っており、夜のニーズはほぼなくなっている。
- 5-⑤ 量販店や医療施設では、付近を運行する公共交通のダイヤなどについてはある程度理解はあるものの、運行再編や運行サービスの詳しい情報などは知らない例が見られる。

2-6-2. 公共交通の現状から

1. 公共交通路線網の現状より

- 1-① 本町における公共交通空白地区はほぼ解消できている。残る公共交通空白地区においては、独自の移動手段を持たず移動に困窮している住民は現状では存在していない。
- 1-② 久礼―大野見間を運行する路線バス（久礼駅―夏枯峠―大野見）の県道 41 号線は、奥分吉野橋から長沢まで長距離にわたって人家が無く、カーブが多い単車線であり、乗務員にとって過酷な状況となっている。
- 1-③ 大野見地区にタクシーの営業拠点が無くなり、住民の利便性低下といざという時の移動手段確保に対する不安につながっていることが伺える。
- 1-④ 鉄道の 2023（令和 5）年 3 月改正にて、普通列車の運行回数が上下各 5 本ずつとなっており、5 年前（上り：6 本、下り：7 本）と比較して減少している。特急列車は運行本数を維持している。

2. 公共交通の利用状況より

- 2-① 公共交通利用者の流れとして、久礼地区や須崎市方面への移動が多くなっている。
- 2-② 路線バスの利用者数はコロナ禍の影響を大きく受けており、コロナ禍前に比べて全体的に減少している。令和5年に新型コロナウイルス感染症が5類に移行してから利用者数が戻りつつあり、一部にはコロナ禍前を上回る利用がされている路線もある。
- 2-③ 大野見北部の路線バス萩中―大野見線は利用者数が増加傾向にあるが、日曜日の昼間の便は利用が低迷している。一ヶ月に利用者数が0人という月も複数確認できる。
- 2-④ コミュニティバスは全体的に見るとコロナ禍のさなかであっても徐々に利用者数は増加しており、2023（令和5）年度は7千人を超えて過去最高の利用者数となっている。
- 2-⑤ コミュニティバス長沢・大坂線では、長沢区間の末端である長生屋式で令和5年度中に利用者が0人となっている。一方で大坂区間の末端である奥大坂では、以前は利用が少なかったものの現在では多くの利用がされている。
- 2-⑥ 大野見地区のコミュニティバス3路線（下ル川線、萩中線、高樋線）は令和5年6月から7月以降に利用者数が減少している。詳細な聞き取りを行った結果、コミュニティバスを高頻度で利用していた利用者の利用が無くなったことが確認された。
- 2-⑦ 大野見地区のコミュニティバス3路線が共有している区間の内、程落―上久万秋の区間では利用者が極端に少ない状況となっている。

3. 公共交通利用者を支える支援制度より

- 3-① マイナンバーカードを活用したバスパスの運用について、利用者及び乗務員から歓迎されている。これまでの筆記式バスパスも併用していることにより、運行事業者の事務作業がさらに増加していることが伺える。

4. バスの運行に係る収支より

- 4-① 路線別に見た収支率は、路線バスが平均すると12.2%、コミュニティバスが4.6%となっている。コミュニティバスは運賃が大人で100円と低額に抑えられていることがその理由と考えられる。
- 4-② バス利用者数が減少傾向にある一方で、バスの運行を支える公的資金投入額は増加し続けている。
- 4-③ 利用者一人当たりの公的資金投入額も増加傾向にある。

5. 地域の交通安全より

- 5-① 町内で発生する人身事故のほとんどが高齢者が関わっている。また、過去5年間の人身事故は全てが単独事故であると推測される。
- 5-② 自動車運転免許証の自主返納者数は、ここ5年間でわずかな変動が見られるものの、年平均で16人となっている。

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・バスーバス〕1.0回 ・土佐久礼駅〔鉄道ーバス〕8.5回 ・大野見〔バスーコミュニティバス〕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・バスーバス〕3.0回 ・土佐久礼駅〔鉄道ーバス〕7.5回 ・大野見〔バスーコミュニティバス〕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：I Cカードですかを所持する人を増やす	
評価指標	町内でI C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・通学の手段、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
○ 障害のある人への公共交通利用サービスを継続する。 ○ 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。

(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
○ あらゆる大規模自然災害に対する備え ○ 交通事業者のBCP作成支援 ○ 大規模自然災害時における関係機関の連携 ○ 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 ○ 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

(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：GTF S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：四万十川の沈下橋を渡る路線バス



写真：路線バスの日常風景

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の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。中土佐町に訪れる人も、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。

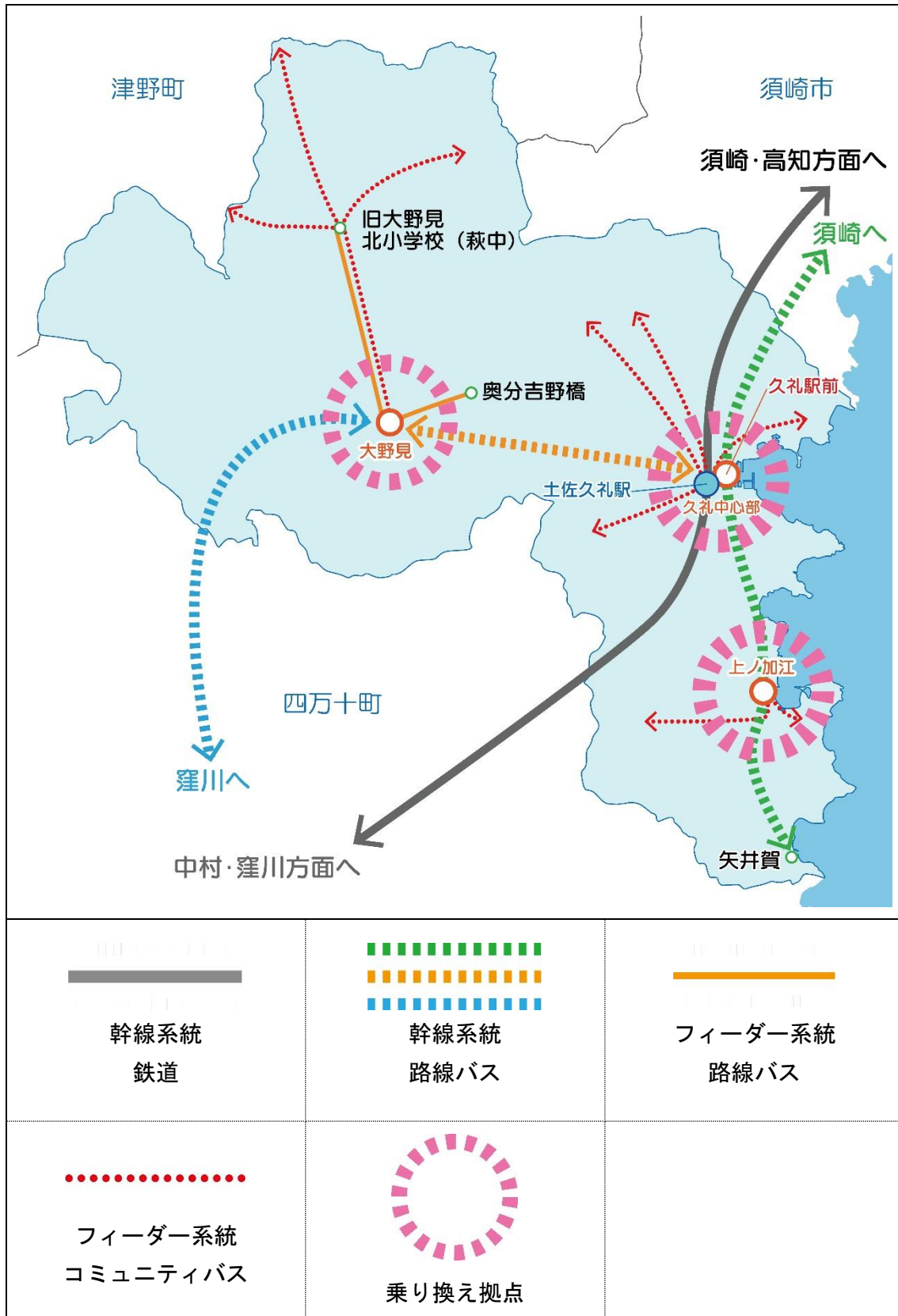
イメージ

- ▶ 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)	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。
路線バス (高知高陵交通)	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。
路線バス (四万十交通)	[久礼－大野見線] - 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。 [窪川－大野見線] - 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。 [萩中－大野見・大野見－奥分吉野橋] - 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。
コミュニティバス (中土佐ハイヤー)	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。
タクシー (中土佐ハイヤー)	- 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。 - 住民の生活を支える移動手段として機能する。

関連する設定	果たすべき役割								
乗り換え拠点	- 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。 - 久礼中心部は、久礼駅前、土佐久礼駅を設定する。 <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> - 大野見方面の路線バスと須崎方面の路線バス - コミュニティバスと須崎方面の路線バス - 大野見方面の路線バスと鉄道(須崎方面) </td></tr> <tr> <td>上ノ加江</td><td> - コミュニティバスと久礼・須崎方面の路線バス </td></tr> <tr> <td>大野見</td><td> - コミュニティバスと久礼方面の路線バス - 窪川方面の路線バスと久礼方面の路線バス </td></tr> </tbody> </table>	接続拠点	特に配慮すべき接続	久礼中心部	- 大野見方面の路線バスと須崎方面の路線バス - コミュニティバスと須崎方面の路線バス - 大野見方面の路線バスと鉄道(須崎方面)	上ノ加江	コミュニティバスと久礼・須崎方面の路線バス	大野見	- コミュニティバスと久礼方面の路線バス - 窪川方面の路線バスと久礼方面の路線バス
接続拠点	特に配慮すべき接続								
久礼中心部	- 大野見方面の路線バスと須崎方面の路線バス - コミュニティバスと須崎方面の路線バス - 大野見方面の路線バスと鉄道(須崎方面)								
上ノ加江	コミュニティバスと久礼・須崎方面の路線バス								
大野見	- コミュニティバスと久礼方面の路線バス - 窪川方面の路線バスと久礼方面の路線バス								

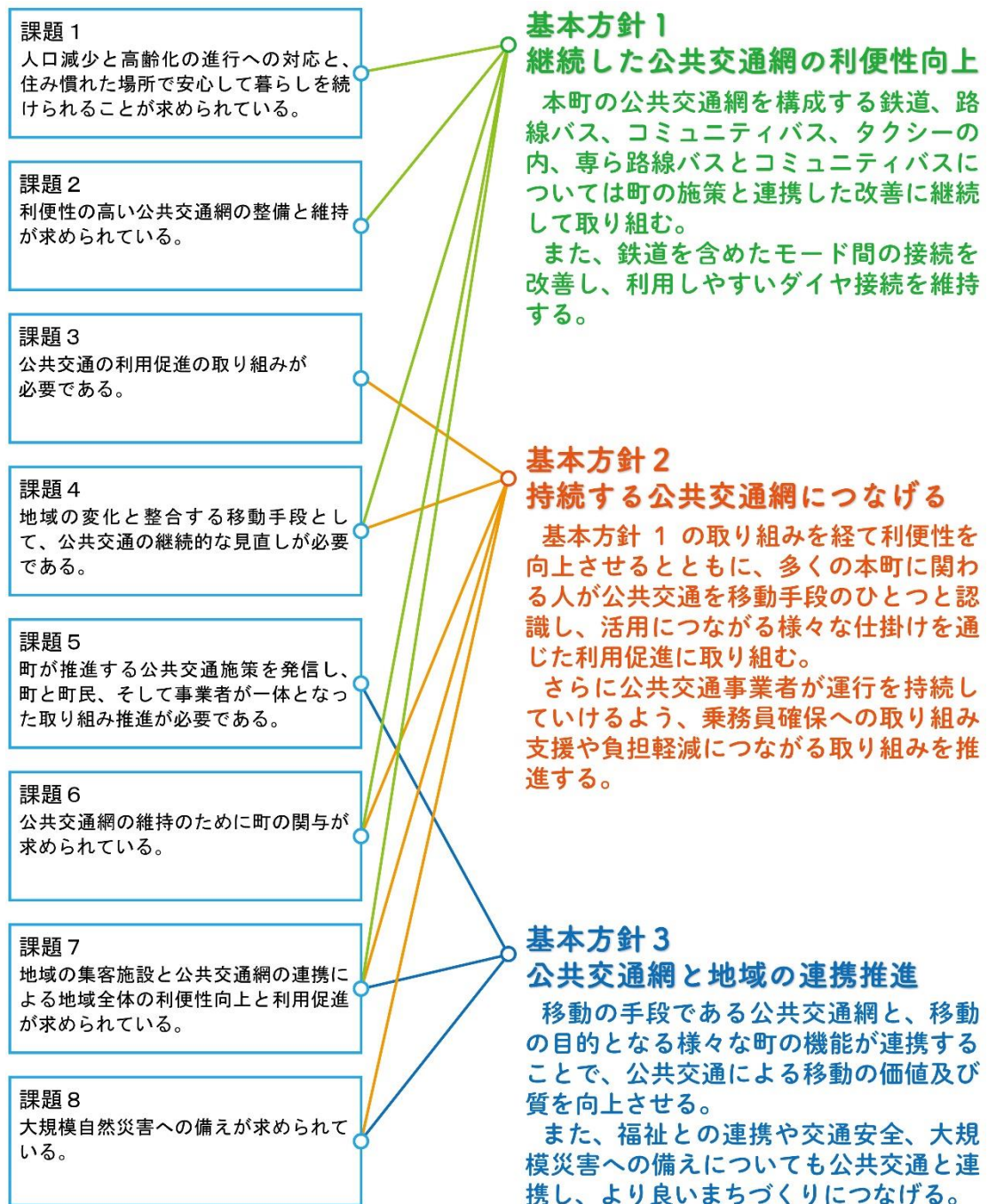
4-2. 計画の基本方針

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開催する	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。

想定される 停留所

- ・ 南新町（マルナカ久礼店前の停留所）
- ・ 久礼駅前（消防署跡地の活用との連携も視野に入れる）

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	- 公共交通の路線情報や運行ダイヤなどを発信する。 - 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。
SNS	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。

■ 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に行う。
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。

I C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

■ 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：I T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	・計画及び事業の進捗管理 ・目標の達成状況に係る検証と評価 ・事業の推進に関する企画及び改善策の作成 ・構成員による取り組み
中土佐町	・中土佐町地域公共交通会議の事務局 ・計画を主体的に推進 ・国や県、その他団体との調整 ・必要に応じた財政支出、支援 ・隣接自治体との必要に応じた調整
高知高陵交通 四万十交通 中土佐ハイヤー	・安全で快適な運行サービスの提供 ・中土佐町地域公共交通会議への関連事項の報告 ・計画に係る事業の推進及び協力
須崎警察署	・交通安全の確保の取り組みに対する協力 ・関連する取り組みへの情報提供
中土佐町社会福祉協議会	・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
町民・来訪者	・積極的な公共交通の利用 ・公共交通網の確保・維持の取り組みに対する理解 ・利用者の視点、住民の視点、来訪者の視点による意見、要望 ・公共交通の利用促進につながる取り組みへの参加

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。

参考資料

1. 計画策定に向けた協議の経緯

□（令和5年6月20日）令和5年度 第1回 中土佐町地域公共交通会議

報告1：中土佐町内の路線バスに関する報告
報告2：中土佐町コミュニティバスに関する報告
報告3：バスパス事業へのマイナンバーカードの活用
協議1：中土佐町地域公共交通網形成計画（現地域公共交通計画）に係る評価指標の検証
協議2：中土佐町地域公共交通網形成計画（現地域公共交通計画）に係る取り組み
協議3：中土佐町コミュニティバスの再編について
協議4：中土佐町生活交通確保維持改善計画について
協議5：中土佐町地域公共交通計画の策定について
その他1：今年度の事業推進について
その他2：本町の公共交通について

□（令和5年11月21日）令和5年度 第2回 中土佐町地域公共交通会議

報告1：中土佐町内の路線バスに関する報告
報告2：中土佐町コミュニティバスに関する報告
報告3：バスパス事業へのマイナンバーカードの活用
協議1：中土佐町地域公共交通計画に係る調査及びとりまとめ方針について
・地域の人口推移
・住民アンケート調査
・通学に関するアンケート調査
・バス利用者の意向調査
・地区別意見交換
・関係者ヒアリング
・計画のとりまとめ方針

□（令和6年2月6日）令和5年度 第4回 中土佐町地域公共交通会議

協議1：中土佐町地域公共交通計画（素案）について
その他1：今後のスケジュールについて

□ 中土佐町地域公共交通計画（案）のパブリックコメント実施

・実施期間：令和6年2月14日～2月28日

□（令和6年3月12日）令和5年度 第5回 中土佐町地域公共交通会議

報告1：中土佐町地域公共交通計画案に対するパブリックコメントの結果
協議1：中土佐町地域公共交通計画の策定について

2. 中土佐町地域公共交通会議設置要綱

中土佐町地域公共交通会議設置要綱

平成 19 年 12 月 27 日

告示第 31 号

(目的)

第 1 条 中土佐町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)は、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項及び地域公共交通確保維持改善事業に関する事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)の作成及び実施に関し必要な協議を行うため設置する。

(位置付け)

第 2 条 交通会議は、高知県地域交通協議会の高陵ブロック会及び高幡西部ブロック会の分科会としての位置付けを有する。

(協議事項)

第 3 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金に関する事項
- (2) 市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事項
- (4) 交通計画の策定及び変更に関する事項
- (5) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (6) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (7) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(構成員)

第 4 条 交通会議の委員は、次に掲げる者により構成する。

- (1) 中土佐町長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (4) 一般社団法人高知県バス協会
- (5) 住民又は利用者の代表
- (6) 高知運輸支局長又はその指名する者
- (7) 高知県須崎土木事務所長又はその指名する者
- (8) 高知県警察本部須崎警察署長又はその指名する者
- (9) (2)の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表
- (10) その他交通会議が必要と認める者

2 前項第 5 号及び第 8 号に掲げる者の任期は 2 年とする。ただし、再任を妨げない。

(運営)

第 5 条 交通会議に会長を 1 名置き、前条第 1 項第 1 号に掲げる者をもって充てる。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

(会議)

第6条 交通会議は、必要に応じて会長が招集し、会議の議長となる。

- 2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
 - 3 委員は、都合により交通会議を欠席する場合は、代理の者を出席させることができる。この場合において、委員は、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告しなければならない。
 - 4 前項の規定により代理の者を交通会議に出席させたときは、その代理の者の出席をもって当該委員が出席したものとみなす。
 - 5 交通会議の議決は、出席委員の過半数をもって決するものとし、可否同数のときは、議長の決するところによるものとする。
 - 6 交通会議は原則として公開とする。ただし、交通会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
 - 7 交通会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者に、資料を提出させ、又は、交通会議に出席させ、助言等を求めることができる。
 - 8 前各項に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。
- (幹事会)

第7条 交通会議は、その運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会をおく。

- 2 幹事会は、第4条に定める構成員のうち、交通会議が必要と認めた者によって構成する。
- 3 幹事会は、必要に応じて関係者から意見を聴くことができる。

(協議結果の取り扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務、窓口)

第9条 交通会議の庶務は、中土佐町まちづくり課において処理する。

- 2 地域公共交通に関する相談、苦情、その他に対応するため、中土佐町まちづくり課に連絡・通報窓口を設置する。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この要綱は、公布の日から施行する。

附 則(平成25年4月1日告示第29号)

この要綱は、平成25年5月27日から施行する。

附 則(平成30年6月15日告示第72号)

この要綱は、平成30年6月15日から施行する。

附 則(令和2年12月21日告示第121号)

この告示は、令和3年1月12日から施行する。

附 則(令和2年12月25日告示第123号)

この告示は、公布の日から施行する。

3. 中土佐町地域公共交通会議委員名簿

構成員	氏名	所属・役職
中土佐町長又はその指名する者	池田 洋光	中土佐町長
一般乗合旅客自動車運送事業者	戸田 政克	高知高陵交通（株） 代表取締役社長
	吉岡 真佐人	（株）四万十交通 代表取締役
一般乗用旅客自動車運送事業者	岡 幸正	（有）中土佐ハイヤー 取締役
一般社団法人高知県バス協会	松山 明夫	（社）高知県バス協会 専務理事
住民又は利用者の代表	井上 利彦	中土佐町久礼地区利用者
	吉原 恵子	中土佐町上ノ加江地区利用者
	中沢 孝子	中土佐町矢井賀地区利用者
	井口 和香子	中土佐町大野見地区利用者
	北島 静	中土佐町大野見地区利用者
高知運輸支局長又はその指名する者	山本 圭	四国運輸局 高知運輸支局 首席運輸企画専門官
	宮野 広至	四国運輸局 高知運輸支局 首席運輸企画専門官
高知県須崎土木事務所長又はその指名する者	佐野 幸一郎	高知県須崎土木事務所 維持管理課長
高知県警察本部須崎警察署長又はその指名する者	楠永 晋也	高知県警察本部 須崎警察署 交通課長
その他交通会議が必要と認める者	横山 厚史	高知県中山間振興・交通部 交通運輸政策課 チーフ
	坂井 貞嗣	中土佐町社会福祉協議会

中土佐町地域公共交通計画

中土佐町地域公共交通会議

事務局

中土佐町役場まちづくり課

高知県高岡郡中土佐町久礼 6663-1

電 話 : 0889-52-2365

<https://www.town.nakatosa.lg.jp/>



中土佐町