

中土佐町地域公共交通会議

地域内フィーダー系統
事業評価(令和7年度)

中土佐町基礎データ

合併状況:平成18年1月に1町1村が合併
人口:5,663人(令和7年11月現在)
面積:193.21平方キロメートル

地域の交通の目指す姿(事業実施の目的・必要性)

別添1-2参照

中土佐町における主な公共交通概要

○鉄道:JR四国(土讃線)

○バス
(幹線)

- ①窪川駅を起点とし、四万十町と中土佐町主要施設を
経由する民間事業路線
- ②須崎を起点とし、中土佐町矢井賀を経由する民間事
業路線

(フィーダー)

- ・令和7年度地域内フィーダー系統として町内を運行して
いるコミュニティバスは、全7路線。
- 久礼地区では、土佐久礼駅を起点に3路線が運行。
- 大野見地区では、大野見保健福祉センターを起点に3
路線が運行している。
- 上ノ加江地区では、上ノ加江診療所前を起点に1路線
が運行している。

- ①萩原・大野線
- ②楠ノ川線
- ③長沢・大坂線
- ④下ル川線
- ⑤萩中線
- ⑥高樋線
- ⑦上ノ加江線

中土佐町の公共交通ネットワーク図



中土佐町地域公共交通会議

地域内フィーダー系統
事業評価(令和7年度)

協議会の構成員

高知県 中土佐町 町内利用者代表 高知高陵交通(株)
(株)四万十交通 (有)中土佐ハイヤー (社)高知県バス協会
高知運輸支局 須崎警察署

前年度の事業評価における課題

新たな利用者を生み出す取り組みとして、移動手段確保に困窮しそうな住民に対する個別訪問など、ピンポイントで必要な情報を届け、さらに利用者のニーズを把握する。

また、引き続き意見交換会で公共交通にどのくらいの予算がかかっている状況なのか、公共交通に対する意識を深めてもらい、利用してもらえるように、福祉部門や関係団体との協働による利用者のすそ野を広げる取り組みを展開していく必要がある。

定量的な目標・効果

【定量的な目標】

目標2: コミュニティバス利用者数を増加させる。

・萩原・大野線: 900人、楠ノ川線: 1,080人、長沢・大坂線: 840人、
下ル川線: 1,950人、萩中線: 1,430人、高樋線: 940人、
上ノ加江線: 1,370人

目標3: バスパス交付対象者の所持率を高める。

・バスパスの交付を申請する対象者が50%を超える。

目標5: コミュニティバスの公的資金投入額を維持する。

・2,345円/人を維持する。

目標7: コミュニティバスの収支率を改善させる。

・4.6%(令和5年度)を改善させる。

目標11: 中心地でのコミュニティバス乗降数を維持する。

・6,746人:(令和5年度)を維持する。

【効果】

各系統の運行を維持することで、中山間地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。幹線系統の路線バスと連携することにより、広域的な移動における利便性が向上する。

フィーダー系統図



「定量的な目標・効果」達成のための具体的な取組

- ・地区別意見交換会及び個別訪問を行い、地域のニーズの調査、公共交通に係る取り組みの説明を行った。
- ・お出かけイベントを地域の協力を得て行うことができた。
- ・地域公共交通会議を令和7年6月に開催し、今後のフィーダー系統各路線の維持・再編、令和8年度からの地域公共交通計画について協議を行った。

自己評価

事業実施の適切性

- ・地区別意見交換会の6地区以上の開催、地区への個別訪問を行った。
- ・地区別意見交換会で把握したニーズに合わせダイヤ等を改正、すべての公共交通を網羅した時刻表冊子の作成を行った。
- ・高齢者の買い物・通院等への移動手段として機能した。
- ・お出かけイベントを開催し、既利用者及び未利用者への利用促進を行った。

「定量的な目標・効果」の達成状況

目標2(コミュニティバス利用者数を増加させる)は、目標8,510人に対して実績7,077人となり目標が達成できていない。

路線別に目標未達成の要因は以下のとおり。

①萩原・大野線(目標900人、実績618人)②楠ノ川線(目標1,080人、実績690人)は、頻繁に利用していた方の利用がなくなったことが主な要因となり利用者が減少している。③長沢・大坂線(目標840人、実績499人)は自家用車を利用する方が多く、意見交換会等でバス利用を促している。毎年利用者数が少ない状況ではあるが、今年度は前年度と比較して+165人となっており目標には達成できなかったが、取り組みの効果が一部でてきている状況。④下ル川線(目標1,950人、実績2,223人)⑤萩中線(目標1,430人、1,463人)は目標を達成できている。⑥高樋線(目標940人、実績616人)は、目標は未達成だが、前年度に比べ+160となっており、長沢・大坂線同様、取り組みの効果が一部出てきている状況。⑦上ノ加江線(目標1,370人、実績968人)は、上ノ加江地区唯一のスーパーマーケットが4月に閉店したことが大きな要因となり利用者が減少している。

目標3(バスパス交付対象者の所持率を高める)は、目標50%に対して実績30.5%(対象者3,084人申請者942人)

目標5(コミュニティバスの公的資金投入額を維持する)は、目標1人当たり2,345円に対して、実績1人当たり2,513円。利用者数の減少及び燃料費等の増が主な要因である。

目標7(コミュニティバスの収支率を改善させる)は、目標4.6%(R5年実績より悪化させない)に対して実績3.8%となっており、利用者数の減少及び燃料費等の増が主な要因である。

目標11(中心部でのコミュニティバス乗降数を維持する)は、目標6,746人(R5実績を維持する)に対して、実績7,131人となっており、目標を達成できている。

今後の事業に向けた改善点

地域との意見交換会や個別訪問から得られた情報をもとに、路線再編を行ってきた。この取り組みにより当該路線の利用者数は増加もしくは横ばい状況となっている。しかし、高頻度で利用している住民が(死亡したり引っ越したりして)利用できなくなったことによる利用者の減少は全体的に当てはまる。

このことから、令和5年度から導入を行った高齢者等外出支援事業(バスパス)デジタル化のさらなる周知を通じて、未利用者に公共交通を知ってもらい、まずは体験してもらえよう啓発するとともに、地域のお楽しみとの連携など、新たな利用者層の獲得に向けた取り組みを展開する。

その他PRポイント

町内を運行するすべての路線バス(コミュニティバスを含む)を網羅した時刻表冊子の作成をおこなった。
高齢者等外出支援路線バス無料化事業のデジタル化による運行をおこなっている。