

(別紙)

平成 30 年 1 月 19 日

四国運輸局長 殿

協議会名 四万十町地域公共交通会議
会長 四万十町副町長 森 武士

地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

標記について、別添のとおり実施しましたので報告します。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

平成30年1月19日

協議会名:	四万十町地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本町は、高知県の西南部に位置し、町の東南部は土佐湾に面し、北部は愛媛県との県境に接しています。総面積は642.09km²で、総面積のうち林野面積が87.1%を占めています。人口推移は、昭和35年に38,584人であった本町の総人口は、現在に至るまで減少を続け、平成22年には18,733人となっており、この50年間で51.4%の減少となっています。</p> <p>高齢化率は昭和35年の8.4%に対し、平成22年には38.5%に増加し、若年者人口比率は、昭和35年の20.1%に対し、平成22年には8.6%と減少しています。</p> <p>また、高齢化の進行等により、高齢者等の移動が困難な状況になっており、広域的な対応を含め、公共交通網の再編に取り組む必要があります。</p> <p>このような状況において、住民の生活および移動の実態を踏まえた公共交通網の再構築を行い、高齢化が進む中山間地域等の移動手段を確保し、地域での生活を守ることを目的として、既存のバス路線を改善する作業と並行して、地域間交通ネットワークに接続する公共交通の確保に取り組むことが重要となっている。</p>

四万十町基礎データ

合併状況:平成18年3月に3町村が合併
人口:17,826人(平成29年1月現在)
面積:642.09平方キロメートル

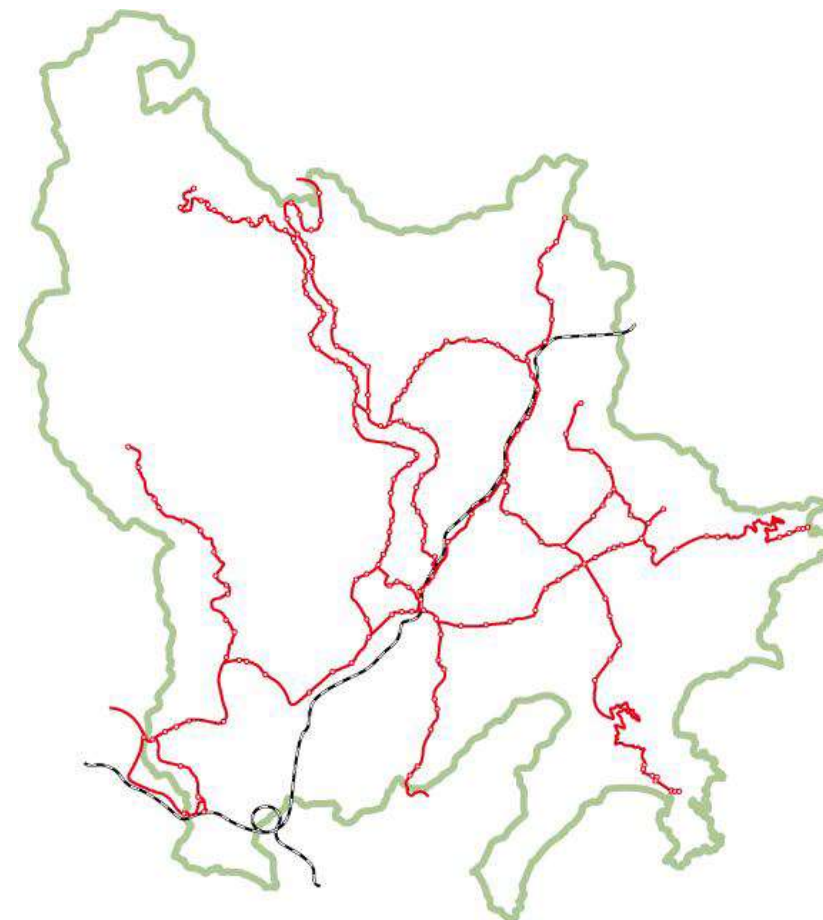
地域の交通の目指す姿(事業実施の目的・必要性)

別添1-2参照

四万十町における主な公共交通概要

- 鉄道 JR土讃線、JR予土線、土佐くろしお鉄道
- バス (株)四万十交通(旧(有)高南観光自動車)
(幹線)
 - ・窪川駅を起点とし、旧大正町と旧十和村主要施設を經由する民間事業路線(フィーダー)
 - ・旧窪川町の中心部である窪川駅を起点とし、公共交通空白地域にコミュニティバスを運行
 - ・旧大正町の中心部である土佐大正駅を起点とし、公共交通空白地域にコミュニティバスを運行
 - ・旧十和村の中心部である土佐昭和駅を起点とし、公共交通空白地域にコミュニティバスを運行

四万十町の公共交通ネットワーク図



四万十町地域公共交通会議

地域内フィーダー系統
事業評価(平成29年度)

協議会の構成員

四国運輸局高知運輸支局 四万十町
(株)四万十交通 丸三ハイヤー 窪川ハイヤー
新生タクシー 十和ハイヤー 住民代表

前年度の事業評価における課題

ニーズに合った路線への再編には、バス路線を維持して
いくうえで民間の病院バスやタクシー、スクールバス等と
の連携により、無駄のない生活交通体系を構築していく必
要がある。
またコミュニティバスと他の移動手段における料金格差の
是正も課題となっている。

定量的な目標・効果

(目標)

・各路線の1日当たり利用者数を以下のとおりとする。

- ①若井川線／17人 ②払川線／7人 ③奥呉地線／25人
- ④川ノ内線／23人 ⑤神ノ川線／24人 ⑥東北ノ川線／34人
- ⑦道徳線／29人 ⑧折合線／30人 ⑨床鍋線／17人 ⑩飯ノ川線
／31人

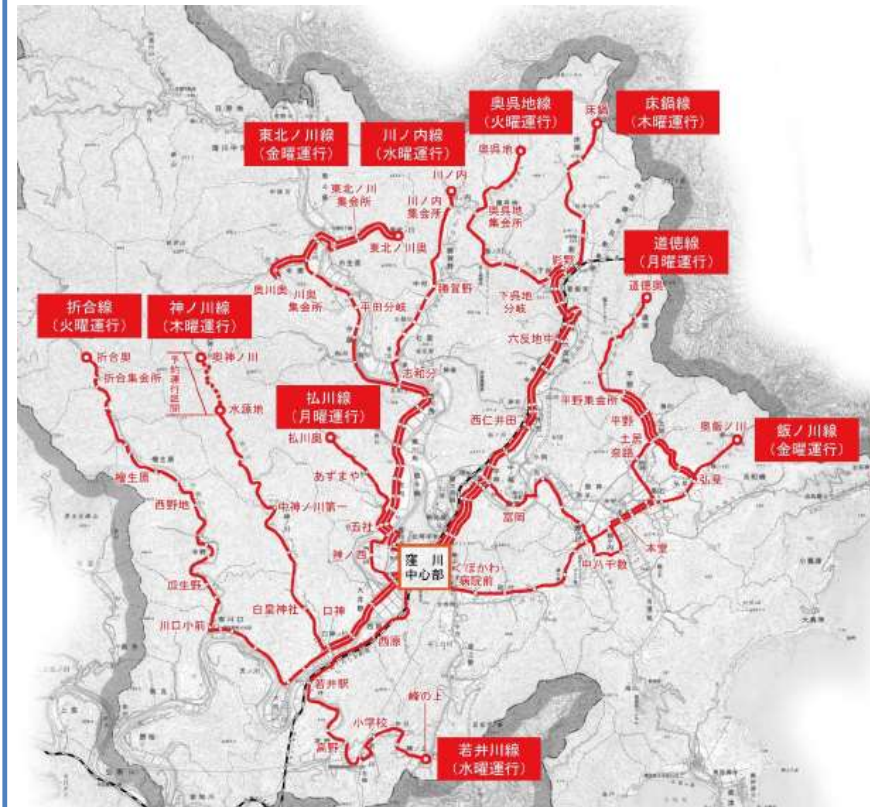
(効果)

・これまで買い物や通院の移動手段確保に苦勞していた高齢者
等が、曜日の制約はあるものの、誰に気兼ねすることなく街まで
出られるようになる。

コミュニティバス車内では、利用者同士の会話等を通じて高齢
者の横のつながりが醸成されるため、地区のコミュニティ強化、
ひきこもり対策などにつながることを期待される。

フィーダー系統図

※フィーダー系統の位置が分かるように地図を添付してください。



「定量的な目標・効果」達成のための取組

- ・地域内フィーダーとして運行する10路線の関係地域に対して住民説明会を行い、要望等のヒアリングを行った。
- ・ケーブルテレビや全戸への運行ダイヤの配布により、住民に対して利用促進への啓発を図った。
- ・協議会を開催し、フィーダー路線のダイヤ変更や更なる交通再編について協議を行った。

自己評価

事業実施の適切性

公共交通空白地域へのコミュニティバス運行により、これまで移動が困難であった高齢者等の移動手段の確保につながった。また定期的な利用者との懇談により、利用ニーズに合った運行を心がけ、利用者の拡大につながっている。コミュニティバス車内では、利用者同士の会話等を通じて横のつながりが醸成され、特に高齢者においては外出機会の拡大にもつながっている。

「定量的な目標・効果」の達成状況

※各路線における1日当たりの利用者数は、おおむねの路線で目標を達成しており、生活路線として定着していると思われる。

- ①若井川線／18.08人(目標17人) ②払川線／6.51人(目標7人) ③奥呉地線／24.69人(目標25人)
④川ノ内線／23.87人(目標23人) ⑤神ノ川線／23.87人(目標24人) ⑥東北ノ川線／33.56人(目標34人)
⑦道徳線／29.67人(目標29人) ⑧折合線／30.78人(目標30人) ⑨床鍋線／18.30人(目標17人) ⑩飯ノ川線／33.0人(目標31人)

事業の今後の改善点

今後も引き続き既存バス路線を見直し、ニーズに合った路線への再編を行っていくが、バス路線を維持していくうえで民間の病院バスやタクシー、スクールバス等との連携により、無駄のない生活交通体系を構築していく必要がある。
またコミュニティバスと他の移動手段における料金格差の是正も課題となっている。

その他PRポイント

集落から主要駅をつなぐだけの運行ではなく、病院やスーパーなど生活に必要な施設を経由することで、利便性を向上するとともに町内商店街の活性化にもつながっている。
毎年実施している利用者との懇談では路線継続の声が聞かれるとともに、ニーズに合った運行へ随時変更することで、利用者の拡大につながっている。