

平成20年度第4回 四万十町地域公共交通会議 会議次第

日時：平成21年3月24日（火）13:30～

場所：四万十町役場（3F）委員会室

1 開会あいさつ（会長）

2 議 題

（1）四万十町生活交通再編基本方針（案）について 【資料2】

（2）四万十町生活交通再編行動計画の策定について 【資料3】

（3）その他

(案)

四万十町生活交通再編基本方針

平成 21 年 月

四 万 十 町

目 次

第1章 計画の策定にあたって

- I 計画策定の背景と目的
- II 計画の構成と期間
- III 計画の策定体制
- IV 計画策定フロー
- V 生活交通再編スケジュール
- VI 上位計画における位置付け

第2章 四万十町の生活交通の現況

- I 地域の概要と主要施設の状況
 - 1 位置及び地勢
 - 2 人口の概要
 - 3 道路網
 - 4 主要施設の分布
 - 5 移動の状況
- II 生活交通の状況
 - 1 路線バス
 - 2 鉄道
 - 3 タクシー
 - 4 スクールバス・通学補助金
 - 5 国保診療所バス
 - 6 病院及び民間診療所バス
 - 7 その他

第3章 利用実態及び意向調査

- I アンケート調査の実施
 - 1 高齢者調査
 - 2 通院者調査
 - 3 通勤者調査
- II 地域座談会
 - 1 実施手法
 - 2 実施地区と実施日
 - 3 実施内容

Ⅲ 利用実態及び意向調査からの考察

- 1 公共交通の利便性
- 2 住民のライフスタイルにおける移動ニーズについて
- 3 まちづくりの視点からみた公共交通網

第4章 交通事業所等ヒアリング調査

I ヒアリング調査の概要

- 1 実施手法
- 2 実施日
- 3 事業所ヒアリングの対象者

II 結果（まとめ）

第5章 現況の課題

I 課題整理の考え方

- 1 各調査結果から俯瞰できる現状と課題

II 現況の課題整理を踏まえた検討方針

第6章 四万十町生活交通再編基本方針

I 生活交通に関する基本的な考え方

- 1 四万十町の公共交通網のあるべき姿の模索

II 基本方針

第1章 計画の策定にあたって

I 計画策定の背景と目的

現在、四万十町には、JR四国土讃線、JR予土線及び土佐くろしお鉄道中村・宿毛線の3つの鉄道路線と、町が依頼運行している高南観光自動車及び北幡観光自動車の路線バス、町が運営する国保診療所の通院バス、遠距離通学者を対象にしたスクールバスなどの公共交通機関があります。また、他にも民間病院が運行する通院バスや4つのタクシー会社、農産物集出荷をはじめとするモノの輸送など多様な生活交通が存在します。

これらは、住民が通勤や通学、通院などの日常生活で利用する身近な交通手段ですが、利便性の優れたマイカーの普及や少子高齢化、過疎化が進むなかで、ほとんどの利用者が年々減少しています。

一方で、自宅からバス停までも移動できない高齢者が増加しており、誰でも気軽に利用できる生活交通の再編が課題となっています。

本計画は、こうした課題を踏まえ、利用者及び交通事業所等の実態と意向を把握し、現況の課題を明らかにしたうえで、本町の生活交通のあるべき姿を模索し、その実現に向けた活性化策と具体的な行動計画を定めるものです。

II 計画の構成と期間

本計画は、前段で利用者及び交通事業所等の実態と意向、現況の課題等を整理し、後段で「四万十町生活交通再編基本方針」と「四万十町生活交通再編行動計画」を定めています。

① 四万十町生活交通再編基本方針

四万十町の生活交通再編の指針となるものです。町内の公共交通網のあるべき姿と、公共交通活性化策（方策の方向性、具体的なイメージ）を明らかにしています。

計画期間は、10年間（平成21年度～30年度）とします。

② 四万十町生活交通再編行動計画

基本方針に基づき策定するもので、具体的な行動内容と役割等を定めています。

計画期間は、短期行動計画期間を3年間（平成21年度～23年度）、中長期行動計画期間を10年間（平成21年度～30年度）とします。

なお、本計画の取組の状況や社会情勢の変化に合わせて、必要に応じて見直しをします。

※『生活交通』とは

本計画書のなかの『生活交通』とは、買い物、通学、通院など、町民の日常生活のために利用される交通機関であり、かつ、一度に多くの人々を輸送する公共交通機関を捉えています。また、乗り合いタクシーなどの新たな交通サービスや、公共交通機関を活用した物流も含んでいます。

Ⅲ 計画の策定体制

計画策定にあたっては、生活交通対策は関係者が多岐にわたるため、下記のとおり「四万十町地域公共交通会議」を設置するとともに、利用者及び交通事業所等の実態と意向の把握、現況の課題等の整理をコンサルタントへ委託し、町の管理職以上で組織する庁議等で情報共有を図りながら協議・調整を行いました。

① 四万十町地域公共交通会議構成員

組 織 名	氏 名	備 考	
道路運送法9条で定める必要のある委員	四万十町（副町長）	高瀬 満 伸	
	高知運輸支局	一宮 軌 善	
	（有）高南観光自動車	生田 則 明	
	（有）北幡観光自動車	津野 常 信	
	（有）窪川ハイヤー	山崎 健 一	
	新生タクシー	佐竹 憲 雄	
	丸三ハイヤー	三浦 ひろみ	
	十和ハイヤー	芝 恒 雄	
	住民または旅客（窪川地区）	檜本 利 一	
	住民または旅客（大正地区）	下本 治 男	
	住民または旅客（十和地区）	谷崎 直 子	
くぼかわ病院	芝 司		
大西病院	藤原 満 子		
田辺医院	田辺 博 之		
高橋内科・呼吸器科・消化器科	高橋 美 華		
高知大学（准教授）	藤塚 吉 浩		
しまんと町社会福祉協議会	八木 雅 昭		
四万十農業協同組合	国 廣 純 一		
高知はた農業協同組合（北幡ブロック）	藤本 憲 一		
合 計	19名		

（事務局）

四万十町企画課

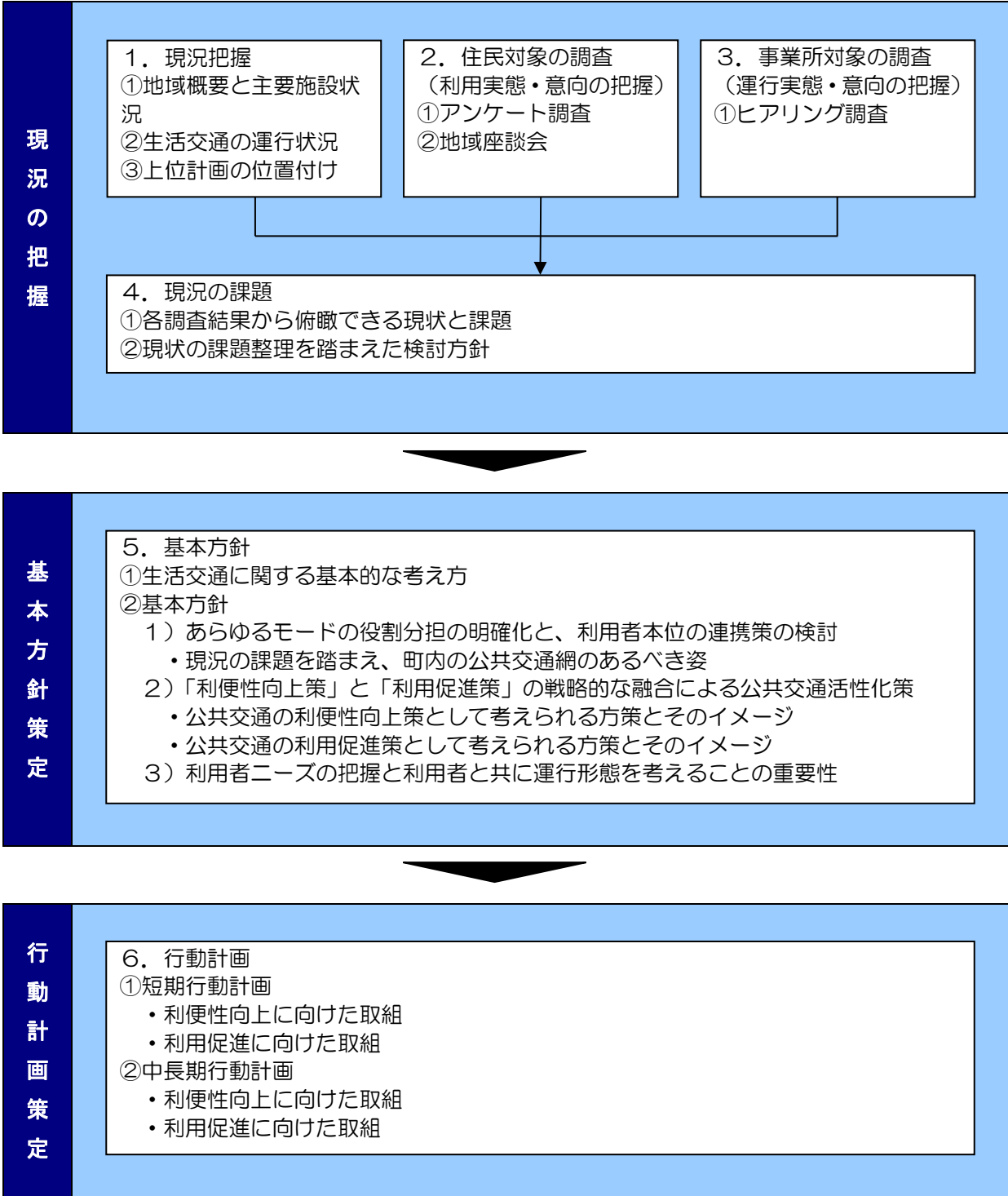
（その他協力者）

高知県地域支援企画員

② 調査等委託業者

株式会社くろしお地域研究所

IV 計画策定フロー



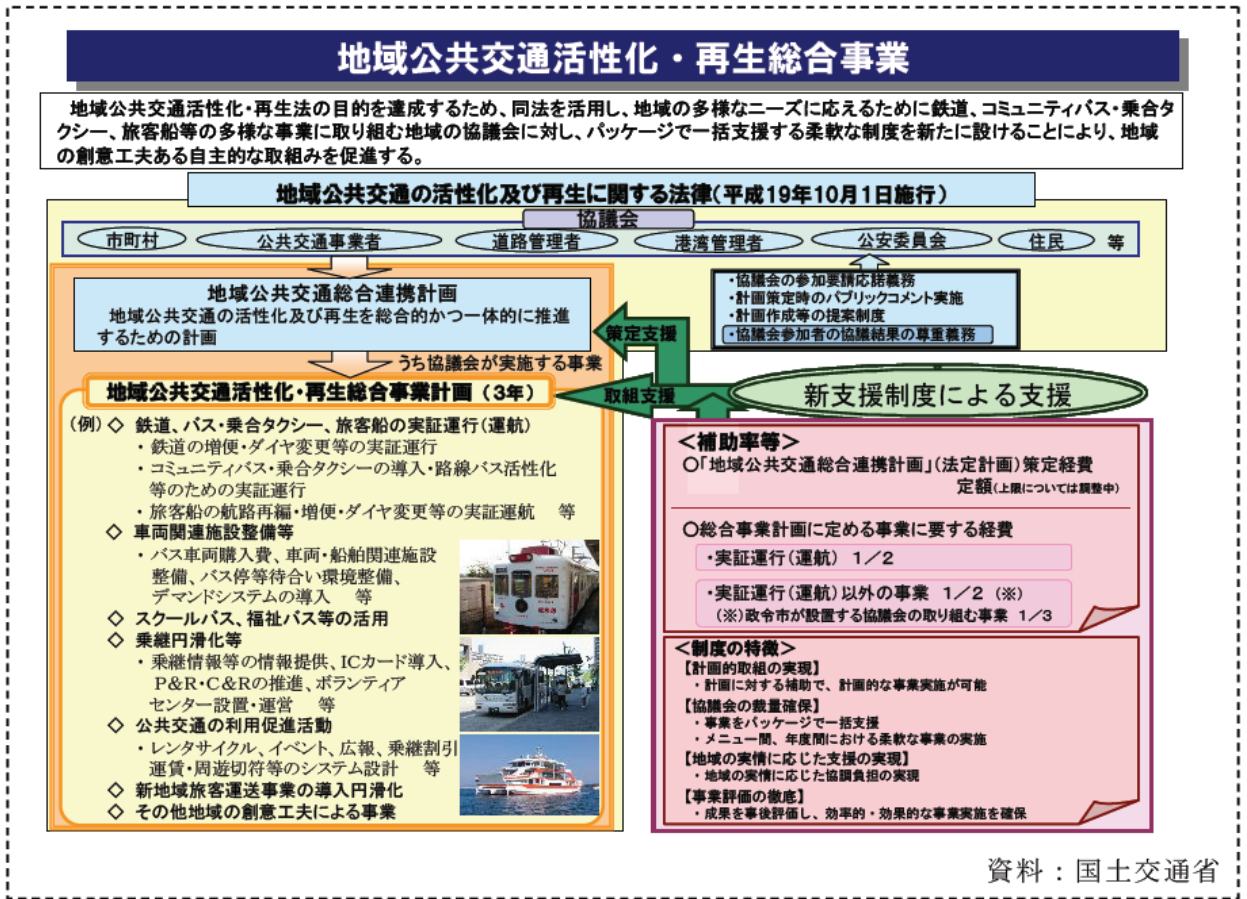
※ 基本方針に定めた方策のなかで、特に急がれるもの（短期行動計画）については行動計画策定作業と平行して取組を開始します。

V 生活交通再編スケジュール

項 目	H20	H21	H22	H23	H24~	H30
四万十町生活交通再編基本方針 策定	→					
四万十町生活交通再編行動計画 策定 (地域公共交通総合連携計画 策定)		→				
基本方針・行動計画に基づく実施 (地域公共交通活性化・再生総合事業計画 申請)		(→)				
短期行動計画に基づく実施				→		
中長期行動計画に基づく実施						→

※ () 書きは、地域公共交通活性化・再生総合事業を実施した場合のスケジュール。

【参考】



高知県中山間地域生活支援総合事業

中山間地域で高齢者が安心して暮らせる生活環境づくり。

<補助率等>

補助率：2 / 3

補助先：市町村

内 容：

①生活支援

- ・ 日用生活品の確保
- ・ 生活水の確保
- ・ 移動手段を確保 など

②集落の維持・再生活動

- ・ 地域の課題や将来像などの話し合い
- ・ その他具体的な対策への実践的活動 など

<事業の特徴>

目 的：中山間対策（過疎集落の維持）

意 識：地域の主体的な活動の必要なし

主 体：条件が厳しい過疎集落、コミュニティ活動が維持できない元気のない集落

エリア：中山間地域の過疎集落

対象事業：

- ・ 集落を維持するための対策やその実践活動

高知県地域づくり支援事業

市町村の課題解決に向けた取り組みへの支援。
地域の元気づくり活動への支援。

<補助率等>

補助率：1 / 2（上限 20,000 千円）

補助先：市町村

内 容：

- ・ 地域の団体、グループ等の地域の活性化に向けた取り組み

<事業の特徴>

目 的：地域づくり活動の推進

意 識：地域住民の主体性が条件

主 体：元気な団体、グループ、集落

エリア：全地域

対象事業：

- ・ 住民、団体主体の地域づくり活動や故コミュニティ活動
- ・ 市町村の地域振興の取り組み

VI 上位計画における位置付け

本計画は、上位計画である「四万十町総合振興計画」に基づき策定するものです。以下のとおり、四万十町総合振興計画の生活交通に関する事項を抜粋しました。

① 交通手段の確保に関する事項について掲載している頁〈抜粋〉

②環境との調和を考慮した基盤整備・生活環境づくり	総務・民生・産業・建設 【建設・企画・上下水道・町民環境】
--------------------------	----------------------------------

(現況と課題)
 本町では、地形・地理条件、住民の年齢や家族構成、人口密度など地区の状況に応じて、自然環境との調和を考慮しながら、交通・情報通信、公営住宅・分譲宅地、公園・緑地、水道用水供給・下水処理施設、消防・防災施設等社会基盤、生活基盤の整備を計画的に行います。

(主な施策)
ア. 交通基盤・機能の整備
 本町においては、物流基盤と地域内外の交通機能を強化するため、高規格道路をはじめ国道や県道の整備促進を図るとともに、地域の生活道路である町道等の整備を推進します。
 また、誰でもが気軽に外出ができる環境づくりに向けて、高齢者、障害者や児童・生徒などの交通手段を確保し、かつ交通安全施設の整備に取り組みます。

(四万十町総合振興計画P 3 4より)

② 生活サポート機能拠点について掲載している頁〈抜粋〉

② 四万十町の拠点とゾーニング及び都市軸

四万十町のゾーニングは、5つのゾーンと4つの生活サポート機能拠点で構成されます。四万十町の骨格を視覚的に表現するために河川と道路を元にした都市軸を表示しています。

愛媛県 高知市

十和地区 大正地区 窪川地区

十川 昭和 街分

四万十市 大正

■ 山の恵みゾーン
 ■ 海の恵みゾーン
 ■ 四万十川本流ゾーン
 ↔ 四万十風格形成軸
■ 台地の恵みゾーン
 ■ 市街地形成ゾーン
 ★ 生活サポート機能拠点
 - - - - 四万十交流形成軸

(四万十町総合振興計画P 1 3より)

第2章 四万十町の生活交通の現況

I 地域の概要と主要施設の状況

1 位置及び地勢

四万十町は、平成18年3月20日、旧窪川町、大正町、十和村が合併して誕生しました。

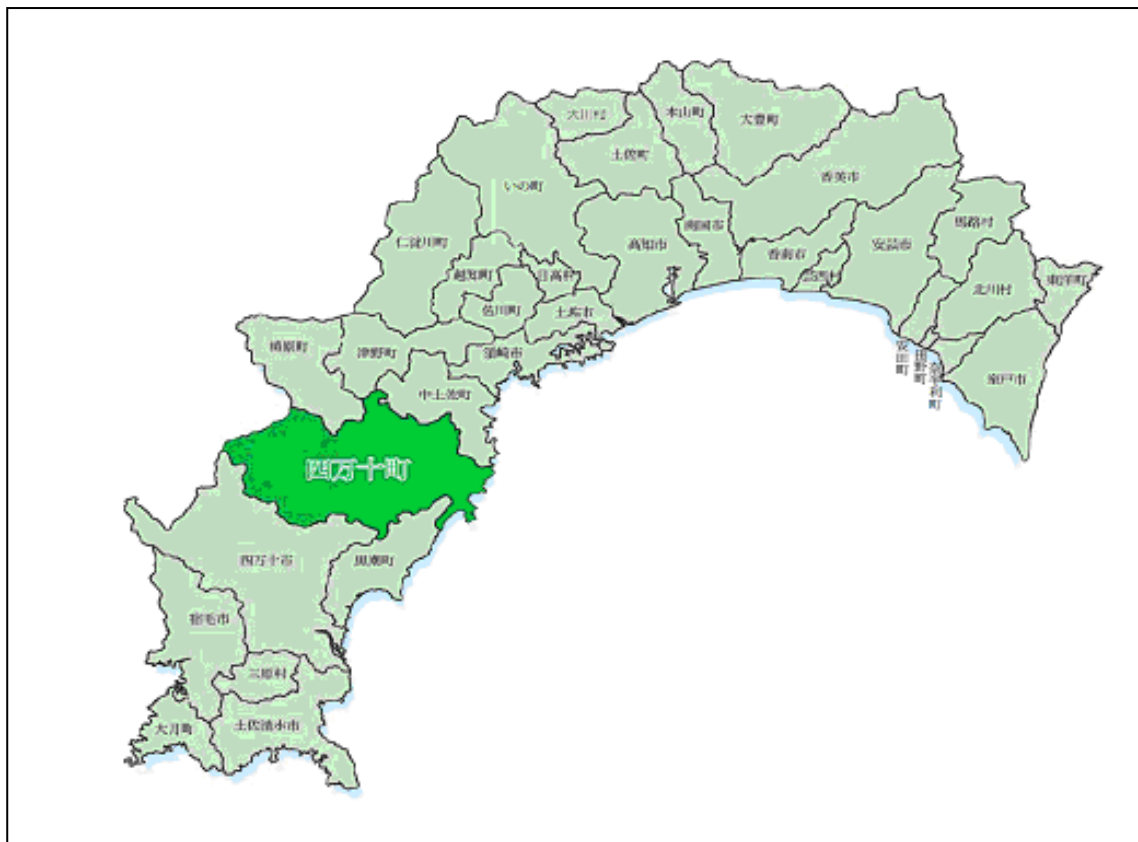
高知県の中西部、東西へ流れる四万十川中流域に位置し、町域は東西43.7km、南北26.5km、総面積642.06km²で淡路島を超える広さを有しています。そのうち林野が87.1%を占めており、田畑は4.8%を占めるに過ぎません。また、集落の多くは四万十川とその支流の河川沿いや台地上にあり、一部は土佐湾に面する海岸部にあります。

窪川地域（旧窪川町）は、中央部を南流する四万十流域の標高230mの高南台地に位置し、ここには約2,000haの農地が広がっています。

大正地域（旧大正町）は、平野は四万十川、梶原川沿いにわずかに見られますが、そのほとんどを山林が占めています。

十和地域（旧十和村）は、中心部を東から西に四万十川が蛇行して流れ、流域沿いに農地が点在していますが、総面積の約9割は山林が占めています。

〈四万十町の位置〉



2 人口の概要

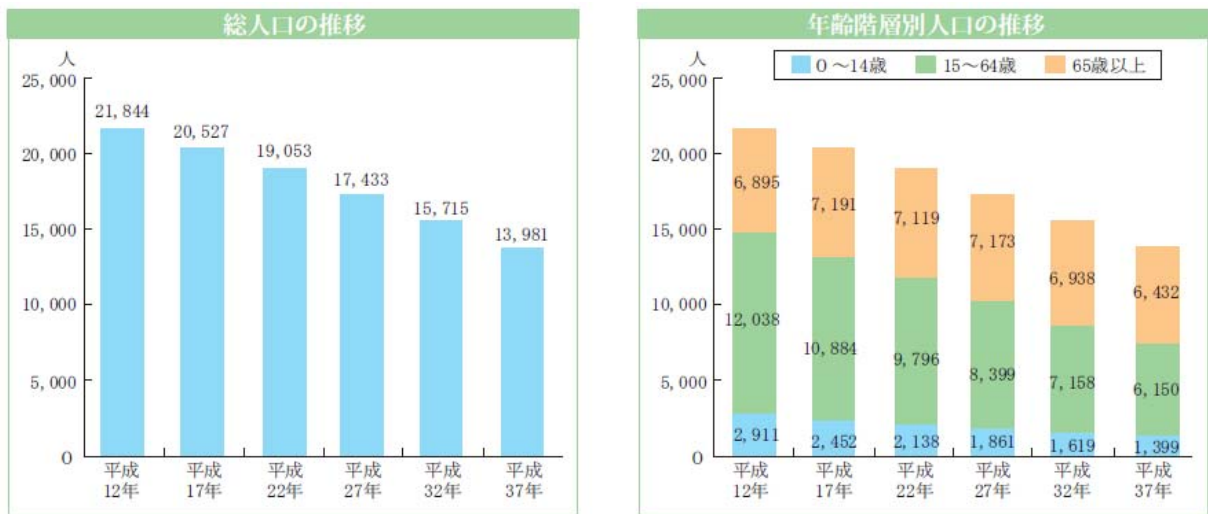
① 人口の推移

本町の総人口は、平成 17 年国勢調査で 20,527 人となっており、平成 12 年国勢調査と比較すると 1,314 人減少しています。

また、高齢化率は、平成 12 年国勢調査で 31.56%でしたが、平成 17 年度国勢調査では 35.03%まで進行しています。

本町では、四万十町総合振興計画で「今後重視すべき推進課題」を定め、これらを少しでも緩和するように取り組んでいます。今後も人口減少や少子高齢化は益々進むことが予想されます。

〈総人口及び年齢階層人口の推移〉



② 地域別人口及び高齢化の状況

住民基本台帳（平成 21 年 3 月現在）で見ると、地域別の人口は窪川地域の街分に最も集積しています。また、街分の高齢化率は他よりも低くなっていますが、昔からの商店街周辺等、地区によっては高いところもあります。

街分以外では、四万十川やその支流沿い、台地部の広範囲に人家が点在しています。また、一部、土佐湾に面している地区では高齢化が著しく進行しています。

大正地域及び十和地域でも、四万十川やその支流沿いに人家が点在しており、高齢化率は比較的新しい公営住宅等のある地区は低く、支流沿いの山間地区は高い傾向にあります。

〈地域別人口及び高齢化率〉

平成 21 年 3 月現在

地 域 名	世帯数	人口	64 歳以下	65 歳以上	高齢化率
窪川地域	6,271	13,920	8,947	4,973	35.7
大正地域	1,245	3,032	1,961	1,071	35.3
十和地域	1,306	3,312	2,031	1,281	38.7
合 計	8,822	20,264	12,939	7,325	36.1

【参考】

(窪川地域)

単位：世帯、人、%

地区名(旧町村名)	世帯数	人口	64歳以下	65歳以上	高齢化率
街分	1,655	3,670	2,653	1,017	27.7
郷分	1,216	2,893	1,865	1,028	35.5
立西	382	904	548	356	39.4
松葉川	667	1,499	903	596	39.8
仁井田	865	1,876	1,201	675	36.0
東又	917	2,005	1,215	790	39.4
興津	569	1,073	562	511	47.6
小計	6,271	13,920	8,947	4,973	35.7

※窪川地域は地区数が多いため、窪川町への合併前の旧町村別に区分

(大正地域)

単位：世帯、人、%

地区名	世帯数	人口	64歳以下	65歳以上	高齢化率
大正橋	71	185	135	50	27.0
西本町	50	148	126	22	14.9
本町(大正)	32	80	55	25	31.3
土場	32	64	54	10	15.6
貯木場	5	10	10	0	0.0
東山	109	216	130	86	39.8
中町	48	106	68	38	35.8
新町	68	164	117	47	28.7
南町	106	241	157	84	34.9
四万十荘	21	21	0	21	100.0
轟崎	35	70	39	31	44.3
つづら川	27	62	27	35	56.5
瀬里	13	38	25	13	34.2
希ノ川	11	22	8	14	63.6
下岡	8	22	12	10	45.5
上岡	25	62	39	23	37.1
口打井川	16	56	39	17	30.4
中打井川	14	45	26	19	42.2
奥打井川	39	108	59	49	45.4
上宮	39	115	75	40	34.8
弘瀬本村	17	57	35	22	38.6
弘瀬	17	32	17	15	46.9
大正北ノ川	65	197	150	47	23.9
市ノ又	6	13	7	6	46.2
烏手	15	42	29	13	31.0
相去	25	74	50	24	32.4
芳川	13	28	18	10	35.7
江師	49	124	83	41	33.1
小石	12	33	22	11	33.3
川ノ内(大正)	8	18	9	9	50.0
西ノ川(大正)	26	62	47	15	24.2
西ノ川事業所	10	29	29	0	0.0
大正大奈路	86	218	135	83	38.1
大正中津川	39	83	43	40	48.2
木屋ケ内	28	58	34	24	41.4
下道	14	26	9	17	65.4
下津井	46	103	43	60	58.3
小計	1,245	3,032	1,961	1,071	35.3

(十和地域)

単位：世帯、人、%

地区名	世帯数	人口	64歳以下	65歳以上	高齢化率
里川	29	62	33	29	46.8
浦越	28	70	44	26	37.1
茅吹手	16	41	22	19	46.3
津賀	14	28	17	11	39.3
昭和	210	493	305	188	38.1
野々川	26	60	32	28	46.7
大井川	170	417	267	150	36.0
河内	39	113	74	39	34.5
小野	91	225	128	97	43.1
久保川	61	143	80	63	44.1
口大道	27	67	39	28	41.8
奥大道	42	98	53	45	45.9
十川	179	467	297	170	36.4
戸川	51	161	103	58	36.0
地吉	53	154	96	58	37.7
古城	75	191	110	81	42.4
十和川口	84	226	158	68	30.1
広瀬	51	126	66	60	47.6
井崎	60	170	107	63	37.1
小計	1,306	3,312	2,031	1,281	38.7

写真（高齢者の生活又は活動の様子）

3 道路網

本町には、国道3路線、主要県道5路線、一般県道10路線、これら幹線道路の途中または起終点から山間地区へ向けて複数の町道、林道等の生活道路が走っています。

国道56号は、窪川地域を南北に貫通しており、中土佐町方面から平行して走る高規格道路の開通を平成20年代半ばに控えています。

国道381号は、窪川地域から四万十川沿いを西に伸び、大正地域及び十和地域を経て愛媛県宇和島市まで走っています。

国道439号は、大正地域を南北に貫通しており、梶原町から梶原川沿いに大正地域に入り、轟崎地区から四万十市へと抜けています。

《窪川地域の道路網の特徴》

国道56号が南北に貫通しており、人口集積地の街分から四万十川沿いに381号が伸びています。四万十川兩岸には県道が走り、うち1本は国道381号に繋がっています。また、農地の広がる高南台地では放射線状に道路網が走っています。海岸部にある2集落へは、台地部からそれぞれ1本の県道が繋がっています。

《大正地域の道路網の特徴》

国道381号と国道439号が人口集積地の大正地区で交差しています。この2つの国道から支流沿いの地区に向けて複数の県道、町道、林道が走っています。

《十和地域の道路網の特徴》

地域内を東西に流れる四万十川沿いに国道381号が走り、そこから支流沿いの地区に向けて複数の県道、町道、林道が走っています。

〈路線一覧（国道、主要県道、一般県道、町道）〉

路線分類	路線数	路 線 名
国道	3路線	56号、381号、439号
主要県道	5路線	19号（窪川船戸線）、25号（中土佐佐賀線）、41号（窪川中土佐線）、52号（興津窪川線）、55（大方大正線）
一般県道	10路線	106号（十和吉野線）、322号（松原窪川線）、323号（作屋影野停車場線）、324号（七里仁井田線）、325号（上ノ加江窪川線）、326号（志和仁井田線）、328号（小味野々川口線）、329号（秋丸佐賀線）、332号（昭和中村線）、367号（住次郎佐賀線）
町道	756路線	※省略
林道	34路線	※省略 生活道（多数の住民が使用する道）は2路線

1) 道路路線図

P〇 参照

4 主要施設の分布

① 医療施設

本町には、病院が2施設、診療所（医院）が17施設あり、施設の多くは窪川地域の街分に集積しています。大正地域及び十和地域の国保診療所は町営ですが、その他は民間事業所の経営する医療施設です。

医療施設への通院が困難な通院者のために、2つの病院と4つの診療所で通院バスを運行しています。（詳細はP〇参照）

〈地域別医療施設一覧〉

地域名	病院名	診療所名
窪川地域	くぼかわ病院、大西病院	石川ヘルスクリニック、興津診療所、高橋内科消化器科、武田医院、田辺医院、土居診療所、ファミリークリニック四万十、かつみ歯科、こうなん歯科、小島歯科医院、どい歯科クリニック、長山歯科医院、矢野歯科
大正地域	—	国保大正診療所、いわさき歯科
十和地域	—	国保十和診療所、土居歯科医院

※病院とは、医師又は歯科医師が、公衆又は特定多数人のため医業又は歯科医業を行う場所であって、20人以上の患者を入院させる為の施設を有するものをいう。

1) 医療施設位置図

P〇 参照

写真（診療施設）

② 商業施設

本町の主な商業施設には、スーパーマーケット・ホームセンターが窪川地域の街分にそれぞれ3施設、コンビニエンスストアが国道沿いに3施設あります。また、日配食品等を販売している小売店は、窪川地域に14施設、大正地域に7施設、十和地域に8施設あります。

銀行や農協、漁協、また郵便局等の金融機関は、窪川地域に16施設、大正地域に6施設、十和地域に3施設あります。ガソリンスタンド等は、窪川地域は15箇所、大正地域には4箇所、十和地域には3箇所あります。

〈商業施設別一覧〉

施設区分	窪川地域	大正地域	十和地域
スーパーマーケット	(株)サンシャイン四万十、プラザ高南、(株)みやた窪川店	—	—
ホームセンター	コーナンホームストック窪川店、ホームセンターダイワ高南店、ホームセンターマルニ窪川店	—	—
コンビニエンスストア	Yショップ窪川中央店、Yショップ北村、スリーエフ窪川替坂店	—	—
小売店	松井商店、浜田商店、長山鮮魚店、樋口商店、藤原商店、センター山口、上岡商店、佐藤商店、コンビニエンスストア三崎、おきつすとあ、中延商店、美町屋、(有)山岡商店、谷脇ストア	ショッピングみたに、やたて商店、(有)島井百貨店、(有)明神食品、西村商店、大正マート(有)、若鮎商店(有)	太田食品店、松下商店、(有)ライフショップ松下、竹内商店、(有)ショップしらかわ、森野商店、上田商店、(株)彦市
金融機関	郵便局(窪川、川口、松葉川、中津川簡易、仁井田、影野簡易、東又、志和、興津)、四万十農協(本所、興津)漁協(興津、志和)、金融機関(四国銀行、高知銀行、高知信用金庫)	郵便局(大正、大奈路、北の川)、はた農協(大正)、金融機関(高知銀行、高知信用金庫)	郵便局(十川、土佐昭和)はた農協(十川)
ガソリンスタンド	生田石油、岩本商店(有)石油部、岡石油、岡山石油店、さたけ石油店窪川給油所、さたけ石油店松葉川給油所、JA四万十窪川給油所、JA四万十興津給油所、オレンジベア、橋本石油店、ビッグ・ウェーブ窪川、藤原石油店、森光石油店、渡辺石油店	武内商店(有)大正給油所、武内商店(有)轟崎給油所、玉川石油店、渡川建設(株)瀬里給油所	JA高知はた十川支所川口給油所、芝石油店、戸田石油店

※小売店は、生活するために必要な肉・魚・豆腐を販売している店を掲載

1) 商業施設位置図

PO 参照

③ 教育施設

本町には、小学校 18 校、中学校 6 校、高等学校 2 校があります。そのうち、窪川地域には、小学校 13 校、中学校 2 校、高等学校が 1 校あります。

うち小学校 4 校及び中学校 3 校でスクールバスを運行し、中学校 4 校で路線バス利用者への定期券補助を行っています（詳細は P○参照）、平成 20 年度に策定した「四万十町学校適正配置計画」に基づき統合がされると、新たな通学支援の取組が必要になります。

〈地域別学校一覧〉

地域名	小学校（町立）	中学校（町立）	高等学校（県立）
窪川地域	窪川小学校、丸山小学校、川口小学校、口神ノ川小学校、家地川小学校、若井川小学校、七里小学校、米奥小学校、仁井田小学校、影野小学校、東又小学校、志和小学校、興津小学校	窪川中学校、興津中学校	窪川高等学校
大正地域	田野々小学校、北ノ川小学校、大奈路小学校	大正中学校、北ノ川中学校	四万十高等学校
十和地域	昭和小学校、十川小学校	昭和中学校、十川中学校	—

1) 学校施設位置図

P○ 参照

写真（教育施設）

【参考】

(学校適正化計画の概要)

(1) 中学校 (拠: 地域の拠点校位置)

地域	中学校名	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
窪川	窪川(拠)	→						
	興津	→						
大正	大正(拠)	→						
	北ノ川	→						
十和	十川(拠)	→						
	昭和	→						

(2) 小学校 (拠: 地域の拠点校位置)

地域	小学校名	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	進学先
仁井田	仁井田(拠)	→							窪川 地域
	影野	→							
松葉川	七里(拠)	→							
	米奥	→							
東又	志和	→							
	東又(拠)	→							
興津	興津(拠)	→							
窪川	丸山	→							
	窪川(拠)	→							
	若井川	→							
	口神ノ川	→							
	川口	→							
四万十 中部	家地川	→							
	北ノ川(拠)	→							大正 地域
大正	田野々(拠)	→							
	大奈路	→							
十和西部	十川(拠)	→							十和 地域
十和東部	昭和(拠)	→							

* 当面の間、家地川小は、窪川地域の中学校も選択可能な調整区域とする

④ 公共施設等

本町では、窪川地域に四万十町役場の本庁舎、大正地域及び十和地域にそれぞれ総合支所を設置しています。また、海岸部の興津地区には出張所を設置しています。

その他、各地域の主な公共施設等には以下のようなものがあります。

〈公共施設等地区別一覧〉

施設区分	窪川地域	大正地域	十和地域
役場	四万十町役場（本庁舎） 興津出張所	大正総合支所	十和総合支所
会議施設・ 文化施設・ 体育施設	農村環境改善センター、四万十町図書館、四万十町立美術館、窪川四万十会館、窪川ふるさと未来館、窪川運動場、窪川勤労者体育センター、窪川B&G海洋センター	大正公民館、四万十町民族資料館、四万十町郷土資料館、大正テニスコート、きらら大正	十和公民館、十和総合開発センター、十和体育館、十和保健センター、十和隣保館
道の駅	道の駅「めぐり窪川」	道の駅「四万十大正」	道の駅「四万十とおわ」
温泉施設	松葉川温泉	一の又溪谷温泉、大正温泉、下津井温泉	十和温泉、柳瀬温泉
観光施設	岩本寺、興津県立自然公園、一斗俵沈下橋、ひろはちしゃの木	轟公園、旧竹内家住宅、下津井めがね橋、久木の森山風景林	こいのぼり公園、地吉の夫婦杉、三島、ふるさと交流センター

1) 公共施設等位置図

P〇 参照

写真（公共施設）

5 移動の状況

① 通勤・通学の状況

本町では、地域内での就業が大多数となっていますが、窪川地域においては道路網の発達から、須崎市や高知市へ通勤している人もいます。大正地域では、窪川地域へ通勤している人が 17.9% と多く、十和地域では四万十市へ通勤している人もいます。

通学状況については、窪川地域と大正地域はそれぞれに高校があるため地域内での移動が多く、高知市まで J R 土讃線の特急列車で 1 時間程度の位置にある窪川地域では、高知市も比較的高い割合をしめています。十和地域は地域内に高等学校がないため、隣地域の大正地域への通学が 57.3% と高くなっています。

〈窪川地域・大正地域・十和地域の通勤状況（平成 17 年国勢調査）〉

単位：人、%

	地域内		地 域 外								
			第 1 位			第 2 位			第 3 位		
窪川地域	6,201	89.9	須崎市	186	2.7	中土佐町	104	1.5	高知市	80	1.2
大正地域	1,076	78.4	窪川	193	17.9	その他	36	3.3	十和	28	2.6
十和地域	1,627	86.6	大正	96	5.1	窪川	60	3.2	四万十市	49	2.6

地図（通勤及び通学の流入・流出状況）

〈窪川地域・大正地域・十和地域の通学状況（平成17年国勢調査）〉

単位：人、%

	地域内		地域外								
			第1位			第2位			第3位		
窪川地域	289	60.0	高知市	100	20.7	須崎市	38	7.9	四万十市	24	5.0
大正地域	86	75.4	高知市	15	13.2	窪川	7	6.1	その他	4	3.5
十和地域	29	28.2	大正	59	57.3	その他	6	5.8	窪川	5	4.9

※ 通学状況は、15歳以上の通学者（高校生以上）を対象に集計。

② 商圈の状況

最寄品は、各地域とも地域内での購入が半数を超えています。大正・十和地域については窪川地域での購入も20～30%と高くなっています。

一方、買回品の購入は、各地域とも旧高知市が最も多く、第2位以降はそれぞれの地域から近隣市街地までの距離や道路事情によって異なるといえます。

〈商圈・最寄品（平成17年県民消費動向調査）〉

単位：%

	地域内		地域外					
			第1位		第2位		第3位	
窪川地域	窪川	87.6	旧高知市	2.8	須崎市	1.3	中土佐町	0.7
大正地域	大正	53.7	窪川	30.6	旧中村市	4.1	旧高知市 須崎市	4.1
十和地域	十和	51.3	窪川	21.3	旧広見町	5.3	宇和島市	4.7

※ 最寄品（代表的品目である生鮮食料品、一般食料品、日用雑貨の平均）

〈商圈・買回品（平成17年県民消費動向調査）〉

単位：%

	地域内		地域外					
			第1位		第2位		第3位	
窪川地域	窪川	24.6	旧高知市	47.9	旧中村市	5.9	須崎市	3.9
大正地域	大正	12.9	旧高知市	36.7	旧中村市	15.6	窪川	8.8
十和地域	十和	12.7	旧高知市	25.3	窪川	16.7	旧宇和島市	13.3

※ 買回品（代表的品目である紳士服、婦人服、靴・カバンの平均）

地図（商圈の状況）

II 四万十町の生活交通の状況

本町で、定時の路線運行を行う生活交通には、主に以下のようなものがあります。

また、これ以外にもタクシー（4社）や、社会福祉協議会・民間病院等が行う福祉輸送等があります。

物の輸送についても複数の事業所が行っていますが、公共性の高い学校給食運搬や農作物の集出荷等は、生活交通の再編にあたり人の輸送と併せて検討していく必要があります。

〈定時路線運行を行う事業所等一覧〉

分類	運行主体	既存の運行地域
1 路線バス	(有)高南観光自動車	窪川地域及び大正地域(一部)
	(有)北幡観光自動車	大正地域及び十和地域
2 鉄道	J R 四国	土讃線（影野駅－窪川駅） 予土線（窪川駅－十川駅）
	土佐くろしお鉄道(株)	中村宿毛線（窪川駅－若井駅）
3 スクールバス及び定期券補助	四万十町教育委員会	①スクールバス 大正地域及び十和地域 ②定期券補助 窪川地域及び大正地域(一部)
4 国保診療所バス	国保大正診療所	大正地域及び十和地域(一部)
	国保十和診療所	十和地域
5 病院及び民間診療所バス（略称）	くぼかわ病院	窪川地域、大正地域及び十和地域
	大西病院	窪川地域、大正地域及び十和地域
	田辺医院	窪川地域
	高橋内科	窪川地域及び大正地域

写真（ ）

1 路線バス

本町には、高南観光自動車と北幡観光自動車の2つのバス会社があり、高南観光自動車が窪川地域及び大正地域の一部、北幡観光自動車が大正地域及び十和地域を、町が依頼する廃止代替路線として路線運行しています。

また、窪川地域の一部は国庫路線が運行しています。

※ 道路運送法における路線バス運行形態の分類

路線バスの運行は道路運送法に基づいて行っていますが、平成18年10月1日に法改正が行われました。

この改正を受けて、旧21条乗合は4条に統合されましたが、本計画ではこれまでの馴染みもあることから、旧4条路線を「国庫路線」、旧21条路線を「廃止代替路線」ということにします。

〈道路運送法の改正点〉

改正前	改正後
<p>■4条乗合 (内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通大臣の許可を受けた、一般旅客自動車運送事業者によって路線を定めて運行する路線 <p>(運行例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 定時刻定路線の乗合バス、4条コミュニティバス 	<p>■4条乗合 (内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通大臣の許可を受けた、一般旅客自動車運送事業者によって乗合旅客を運送する路線 <p>(運行例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、乗合タクシー
<p>■21条乗合 (内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> 市町村などが一般貸切旅客自動車運送事業者に委託し、貸切バスの乗合運送許可を受けて、廃止代替路線等を運行する路線 <p>(運行例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 廃止代替バス コミュニティバス、デマンド交通、乗合タクシー等 	
<p>■80条 (内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体が自家用バスの有償輸送許可を受けて、廃止代替及び交通空白路線や福祉目的路線等を運行する路線 <p>(運行例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 廃止代替バス 福祉有償輸送 	<p>■78条 (内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体や特定非営利活動法人等が自家用バスの有償輸送の登録を行い、区域内の住民の運送のために運行する路線 <p>(運行例)</p> <ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス、福祉有償輸送等

① 高南観光自動車の運行状況

1) 運行区間、系統キロ及び運行回数

ア. 廃止代替路線

町が高南観光自動車に依頼して運行している路線の運行区間、系統キロ及び運行回数は以下のとおりです。

〈廃止代替路線（20年度実績）〉

区分	運行区間	系統キロ	運行回数	乗車密度	1日当 輸送量
1	窪川～滝本～松葉川温泉	18.8 km	0.5	3.7	7.3
2	窪川～米奥～松葉川温泉	18.7 km	5.5	3.5	57.0
3	窪川～佐賀	22.3 km	4.0	1.4	6.2
4	窪川～荷稻	12.9 km	1.0	0.4	1.1
5	窪川～香月が丘～影野	15.0 km	2.0	2.8	14.8
6	窪川～折合	15.6 km	4.0	1.8	18.1
7	窪川～北の川	13.0 km	3.0	2.0	20.0
8	窪川～家地川～北ノ川	19.0 km	2.0	2.4	19.9
9	窪川～見付～飯の川	8.7 km	2.0	1.3	8.5
10	窪川～仁～奈～平～飯ノ川	13.8 km	2.0	1.4	12.2
11	窪川～床鍋	13.2 km	3.0	9.1	98.1
12	窪川～志和	17.3 km	3.0	2.4	41.9
13	窪川～仁井田～土佐興津	22.2 km	2.5	2.7	23.4
14	窪川～見付～土佐興津	19.1 km	1.5	2.4	12.6
15	窪川～窪川中学校	1.1 km	17.0	0.1	4.2
16	窪川～大井野～影野	17.0 km	1.0	1.5	5.5

イ. 国庫路線

国の補助対象路線として運行している路線の、運行区間、系統キロ及び運行回数は以下のとおりです。

ただし、平成20年度は国庫補助の要件を満たすことが出来なかったため、町が廃止代替路線補助を行いました。

〈国庫路線（20年度実績）〉

区分	運行区間	系統キロ	運行回数	乗車密度	1日当 輸送量
1	窪川～芹田～大野見役場前	27.1km	3.0	1.5	25.4
2	窪川～北芹田～大野見役場前	28.3km	1.0	1.4	7.9

2) 利用者の状況

利用者は、過疎化や少子高齢化等の影響を受けて年々減少しています。

利用者の傾向は、世代別にみると中学生が最も高く、これは町が遠距離通学者に対して定期券補助を行っているためと思われます。

また、このことから、時間帯では中学生が通学する朝夕の利用が最も高く、利用目的も通学が最も高くなっています。

〈利用状況等一覧（廃止代替路線・国庫路線）〉

利用者数 (うち四万十町)		H18	180,862 人
		H19	167,496 人
		H20	143,327 人 (118,439 人)
利用者の傾向	世代	1位	中学生 (60%)
		2位	高齢者 (20%)
		3位	高校生 (20%)
	町民割合	町民	(95%)
		その他	(5%)
	時間帯	1位	午前7時頃 (45%)
		2位	午後5時頃 (45%)
		3位	午後1時頃 (10%)
	目的	1位	通学 (60%)
		2位	通院 (20%)
		3位	買物 (20%)

3) 所有車両の状況

廃止代替路線バスについては、所有車両の老朽化が進んできたため、平成17年度から計画的な見直しを行ってきましたが、本計画の策定にあたり平成20年度以降の買い替えは保留しています。

〈所有車両数一覧（平成20年4月1日時点）〉

区分	台数	買換を急がれる台数	備考
廃止代替	11台 (29人乗：7台) (54人乗：4台)	5台 (29人乗：1台) (54人乗：4台)	
国庫	3台 (29人乗：1台) (34人乗：2台)	—	
貸切	7台 (小型：1台) (中型：2台) (大型：4台)	—	

4) 従業員の状況

従業員は、貸切も含めて合計24名で、全員が正規の常勤雇用となっています。

年齢別にみると40歳代が最も多く、55歳以上が7名います。24名中20名がバス運転に携わっており、完全に運転のみの従業員が17名います。

5) 停留所の状況

停留所については、利用の極端に少ない箇所を除き、停留所名と時刻を記載した支柱を設置しています。

また、停留所の無い場所においても、交通量の多い一部の地域を除きフリー乗降を実施しています。

写真（高南バス停留所）

6) 補助金の状況

高南観光自動車に運行を依頼している4町（中土佐町、津野町、黒潮町、四万十町）では、経常経費から経常収益を差し引いた赤字額に対して、一定の要件で100%の補助金を交付していますが、利用者の減少に伴い、補助金額は年々増加しています。

なお、町が交付した補助金に対して、国から約80%の特別交付税措置がされています。例えば、平成20年度の実質的な四万十町の負担は約9,404千円ということになります。

〈過去3年の補助金一覧（廃止代替路線・国庫路線）〉

年度	補助金（4町合計）	補助金（四万十町分）
H18	53,140,000 円	
H19	67,341,000 円	
H20	78,878,000 円	47,023,000 円

7) 主要バス停の発着時刻

PO 参照

8) 運賃表

PO 参照

9) 運行路線図

PO 参照

② 北幡観光自動車の運行状況

1) 運行区間、系統キロ及び運行回数

ア. 廃止代替路線

町が北幡観光自動車に依頼して運行している路線の運行区間、系統キロ及び運行回数は以下のとおりです。

〈廃止代替路線（20年度実績）〉

区分	運行区間	系統キロ	運行回数	乗車密度	1日当 輸送量
1	診療所前～（国道）～北の川	12.9km	2.5	0.0	0.0
2	診療所前～（上宮）～北の川	14.0km	1.0	0.2	0.2
3	診療所前～（奥打井川・上宮） ～北の川	31.8km	1.5	0.5	0.4
4	大正駅～（健管セ・大正駅・診 療所）～下津井	20.5km	3.0	1.0	3.0
5	大正駅～（健管セ・大正駅・診 療所）～下道	13.8km	1.0	0.2	0.1
6	大正駅～（健管セ・大正駅・診 療所）～大奈路	6.1km	0.5	2.1	1.0
7	大正駅～（健管セ・大正駅・診 療所・江師）～大奈路	7.2km	0.5	0.9	0.4
8	大正駅～（健管セ・大正駅・診 療所）～森ケ内	17.9km	1.0	1.3	1.0
9	大正駅～（健管セ・大正駅・診 療所・江師）～森ケ内	19.0km	2.0	0.6	0.9
10	大正駅～（診療所）～十川橋	22.7km	5.0	0.2	0.8
11	十川橋～奥大道落合	14.3km	2.0	0.1	0.1
12	十川駅～下広瀬	5.8km	1.5	0.0	0.0
13	十川橋～下広瀬	5.1km	1.5	0.2	0.2

2) 利用者の状況

利用者は、過疎化や少子高齢化等の影響を受けて年々減少しています。

利用者の傾向は、世代別にみると中高年（50歳～70歳）が最も高くなっています。

また、利用時間帯は午前7～8時頃が80%を占めていることから、行きの便は路線バスを利用して、帰りは別の便を利用する人が多いと思われます。

利用の目的は通院が80%と多く、診療所バスの運行していない地域のニーズの高さがうかがえます。

〈利用状況等一覧（廃止代替路線）〉

利用者数 (うち四万十町)		H18	21,431人
		H19	18,008人
		H20	17,058人
利用者の傾向	世代	1位	中高年 50～70歳 (70%)
		2位	高齢者 70～80歳 (20%)
		3位	中学生 (10%)
	町民割合	町民	(100%)
		その他	(0%)
	時間帯	1位	午前7～8時頃 (80%)
		2位	午後12～15時頃 (15%)
		3位	午後17時頃 (0%)
	目的	1位	通院 (80%)
2位		買物 (15%)	
3位		通学 (5%)	

3) 所有車両の状況

廃止代替路線バスについては、所有車両の全てが平成3年に購入したもので老朽化が進んでおり、早急な買い替えが求められています。

〈所有車両数一覧（平成20年4月1日時点）〉

区分	台数	買換を急がれる台数	備考
廃止代替	6台 (29人乗:6台)	6台 (29人乗:6台)	
貸切	5台 (小型:1台) (中型:1台) (大型:3台)	—	

4) 従業員の状況

従業員は貸切も含めて合計12名で、うち7名が正規の常勤従業員となっています。

高南観光自動車と比較すると、再雇用や臨時雇用が多く、平均年齢も高くなっています。

5) 停留所の状況

停留所については、利用の極端に少ない箇所を除き、停留所名と時刻を記載した支柱を設置しています。

また、停留所の無い場所においても、交通量の多い一部の地域を除きフリー乗降を実施しています。

写真（北幡バス停留所）

6) 補助金の状況

町では、経常経費から経常収益を差し引いた赤字額に対して 90%の補助金を交付していますが、利用者の減少に伴い、補助金額は年々増加しています。

なお、町が交付した補助金に対して、国から約 80%の特別交付税措置がされています。例えば、平成 20 年度の実質的な四万十町の負担は約 7,160 千円ということになります。

〈過去3年の補助金一覧（廃止代替路線）〉

年度	町からの補助金
H18	32,300,000 円
H19	33,891,000 円
H20	35,802,000 円

7) 主要バス停の発着時刻

PO 参照

8) 運賃表

PO 参照

9) 運行路線図

PO 参照

10) 情報発信

町内の住民に対する路線バス情報は利用啓発のみならず、実際に利用していただくことを想定した場合、きめ細かな情報提供が求められます。また、地域の情報に乏しい来訪者には、発地で

得られる情報はとても貴重です。その代表的なものがインターネットを通じた地域の公共の乗り物を紹介です。

高南観光自動車はそのようなサイトを運営していませんが、北幡観光自動車は高知県代替バス事業者共同組合の運営するホームページにおいて、簡単なながらも路線図と時刻表を参照できるようにしています。

また、県内にも行政が積極的にインターネットを活用して地域公共交通の情報発信をおこなっている例もありますが、本町ではそのような情報発信は実施しておりません。

〈本町に関連するバス情報を提供している情報サイト〉

サイト名（上段） 運 営 者（下段）	URL
高知県代替バス事業者共同組合 同上	http://www.k5.dion.ne.jp/~daigae/Dinfo.html
四国バス Net 四国バス協会	http://www.sikoku-bus.net/

写真（高南バス）

写真（北幡バス）

2 鉄道

本町には、窪川駅を基点にＪＲ四国土讃線、予土線、土佐くろしお鉄道中村・宿毛線の３つの鉄道が運行していますが、過疎化や少子高齢化の影響を受けて、利用者は年々減少しています。

① 駅名及び駅別利用状況

1) ＪＲ土讃線

1日当り、平成19年度実績

駅名	利用者数	内定期券	利用者の傾向
影野	21	16	須崎方面への通学定期旅客が多い
六反地	6	4	須崎方面への通学定期旅客が多い
仁井田	11	6	須崎方面への通学定期旅客が多い
窪川	244	115	高知・須崎方面への通学定期旅客が多い

2) ＪＲ予土線

1日当り、平成19年度実績

駅名	利用者数	内定期券	利用者の傾向
家地川	2	1	
打井川	4	4	四万十高校への通学定期旅客が占める
土佐大正	73	56	四万十高校への通学定期旅客が多い
土佐昭和	20	18	四万十高校への通学定期旅客が多い
十川	36	32	四万十高校への通学定期旅客が多い

3) 土佐くろしお鉄道中村・宿毛線

1日当り、平成19年度実績

駅名	利用者数	内定期券	利用者の傾向
窪川	389	81	高校生の通学定期旅客が多い
若井	26	22	高校生の通学定期旅客が多い

② 駅の状況

鉄道会社の社員が常駐している駅はＪＲ窪川駅のみで、ＪＲ土佐大正駅が町を通じて北幡観光自動車へ、土佐くろ窪川駅が高南観光自動車へそれぞれ切符販売を委託しており、その他は無人駅となっています。

特に、ＪＲ予土線の各駅は、道路からホームまでの高低差があり、高齢者等にとっては使用し難いものになっています。

③ 町内主要駅の発着時刻

1) J R土讃線・土佐くろしお鉄道中村宿毛線

〈時刻表〉

平成 21 年 3 月 14 日改正

上 り					下 り				
土佐くろ		土 讃 線			土 讃 線			土佐くろ	
始 発	窪川着	窪川発	須崎着	高知着	高知発	須崎発	窪川着	窪川発	行先着
		6:00	6:35	7:43				6:03	7:50 宿
						5:40	6:23		
6:12 中	6:47	6:49	7:13	7:58				6:57	8:31 宿
		7:04	7:42	8:54	5:51	7:14	7:53		
6:45 中	7:57							8:04	9:03 中
8:04 中	8:46	8:53	9:20	10:00	6:35	8:06	8:44		
		9:05	9:46	10:58	8:21	9:01	9:26	9:27	10:04 中
7:18 宿	9:44								
9:06 宿	10:02	10:04	10:28	11:05	9:52	10:31	10:55	10:57	11:32 中
					9:33	11:11	11:49		
								12:08	13:09 中
11:11 中	11:55	11:57	12:21	13:03	11:34	12:22	12:47	12:48	13:24 中
12:03 中	13:05				11:59	13:12	13:55		
		13:08	13:44	14:55					
13:24 中	14:00	14:01	14:26	15:03	13:50	14:28	14:53	14:54	15:31 中
		15:00	15:37	17:28	12:48	14:38	15:22		
15:10 中	15:49	15:51	16:15	17:00				15:30	16:37 中
15:31 中	16:29				15:44	16:24	16:49	16:51	17:26 中
		16:31	17:09	18:48				17:07	18:11 中
16:46 中	17:26	17:29	17:53	18:31	15:11	16:36	17:18		
16:11 宿	18:02				16:52	17:32	17:59	18:05	19:03 宿
17:46 中	18:21	18:23	18:47	19:26				18:55	20:48 宿
		18:44	19:20	20:46	17:03	18:20	19:05		
18:12 宿	19:54				18:58	19:41	20:07	20:09	21:03 宿
19:15 宿	20:09	20:11	20:35	21:14					
		20:20	21:14	22:26	19:50	20:36	21:01	21:07	21:42 中
		21:10	21:47	23:02	19:06	20:46	21:32		
19:47 宿	21:25								
21:09 宿	22:47				21:50	22:33	22:58	23:00	23:35 中
					21:17	22:43	23:22		

2) J R予土線

〈時刻表〉

平成 21 年 3 月 14 日改正

上 り									
発 時 刻									着時刻
宇和島	江川崎	半家	十川	土佐昭和	土佐大正	打井川	家地川	若井	窪川
	6:51	6:56	7:06	7:11	7:20	7:28	7:34	7:42	7:47
6:11	7:40	7:44	7:52	7:58	8:07	8:14	8:20	8:29	8:34
9:38	10:54	10:58	11:06	11:11	11:20	11:28	11:33	11:41	11:47
11:32	12:39	12:45	12:53	12:59	13:21	13:30	13:36	13:45	13:51
15:28	16:52	16:57	17:05	17:10	17:23	17:30	17:36	17:44	17:49
17:09	18:43	18:48	19:01	19:06	19:15	19:23	19:29	19:37	19:43
18:25	19:45	19:49	19:57	20:03	20:12	20:19	20:25	20:33	20:39

下り									
発時刻								着時刻	
窪川	若井	家地川	打井川	土佐大正	土佐昭和	十川	半家	江川崎	宇和島
6:28	6:33	6:40	6:46	6:53	7:01	7:06	7:14	7:20	8:30
10:04	10:09	10:16	10:22	10:29	10:37	10:42	10:49	10:53	12:11
13:28	13:33	13:44	13:49	13:56	14:04	14:09	14:17	14:21	15:27
15:02	15:07	15:17	15:23	15:31	15:41	15:47	15:55	16:00	17:51
16:57	17:03	17:10	17:15	17:23	17:31	17:36	17:44	17:49	19:00
18:23	18:29	18:35	18:41	18:48	18:56	19:01	19:08	19:13	20:15
20:16	20:22	20:32	20:38	20:45	20:53	20:58	21:06	21:10	22:15

④ 運賃表

1) JR土讃線・土佐くろしお鉄道中村宿毛線

〈時刻表〉 単位：円、()書は特別料金

								高知
								830 (1,240)
							須崎	440 (1,240)
						影野	160	440 (1,240)
					六反地	160	200	540 (1,240)
			仁井田	200	210	210	540 (1,240)	1,410 (1,660)
	窪川	200	400	410	410	740 (1,240)	1,610 (1,660)	
	若井	950	1,060 (600)	1,260 (600)	1,270 (600)	1,270 (600)	1,600 (1,840)	2,470 (2,260)
中村								

2) JR予土線

〈時刻表〉 単位：円

								窪川
								200
							若井	410
						家地川	210	460
					打井川	200	260	550
			土佐大正	210	260	350	540	740
			土佐昭和	210	350	440	640	840
	十川	200	260	440	540	640	1,580	1,780
宇和島		1,060	1,060	1,240	1,410	1,410		

⑤ 運行路線図

PO 参照

3 スクールバス及び定期券補助等

本町では、遠距離通学の小中学生を対象に、スクールバスの無料運行や路線バス利用者への定期券補助等をしています。その多くが、過去に実施した学校統合を受けて開始した支援措置です。

① スクールバス

スクールバスは、大正地域及び十和地域で以下のとおり運行しています。

1) 学校別利用状況等

〈大正地域〉

平成 20 年 4 月 1 日現在

学校名	路線名	車両No.	乗車定員	利用人数	備 考
田野々小	打井川線	652	26 人乗	1 人	
	つづら川線	111	15 人乗	1 人	
	中津川線	111	15 人乗	0 人	登校時は路線バス利用
大奈路小	中津川線	111	15 人乗	2 人	登校時は路線バス利用
	下津井線	112	15 人乗	3 人	登校時は路線バス利用
大正中	打井川線	652	26 人乗	2 人	
	中津川線	111	15 人乗	8 人	登校時は路線バス利用
	下津井線	112	15 人乗	6 人	登校時は路線バス利用

〈十和地域〉

平成 20 年 4 月 1 日現在

学校名	路線名	車両No.	乗車定員	利用人数	備 考
十川小	大道線	151	29 人乗	18 人	
	古城線	152	26 人乗	13 人	
	広井線	294	15 人乗	10 人	
昭和小	里川線	258	26 人乗	6 人	
	野々川線	357	15 人乗	1 人	
十川中	大道線	151	29 人乗	3 人	
昭和中	里川線	258	26 人乗	5 人	

2) 運転手の状況

大正地域及び十和地域ともに、委託料及び賃金で大型免許取得者に運行を依頼しています。

運転手の多くは 50 代で、朝夕の運転の合間は、大正地域は学校給食運搬と自営業、十和地域は全員が農業に従事しています。

3) 運行経費の状況

町のスクールバス運行経費は、大正地域と十和地域合計で約14,000千円（平成19年度実績）となっています。

ただし、スクールバス運行経費には1台当り5,621千円（8台で約45,000千円）の普通交付税が措置されるため、実質はスクールバスを運行することで31,000千円の黒字になっています。

〈大正地域（3台）〉

平成19年度実績

項目	金額	備考
賃金	680,200円	
委託料	3,245,000円	
その他維持費	1,652,568円	燃料、修繕、車検代等
合計	5,577,768円	

〈十和地域（5台）〉

平成19年度実績

項目	金額	備考
賃金	288,000円	
委託料	5,399,000円	
その他維持費	2,730,000円	燃料、修繕、車検代等
合計	8,417,000円	

4) 運行路線図

PO 参照

写真（スクールバス）

② 定期券補助等

窪川地域では、路線バスを利用して遠距離通学をする中学生に対して定期券補助を行っています。また、大正地域でも、スクールバスで通学をした一部の地域の小中学生を対象に、帰りの便のみ定期券補助を行っています。

窪川地域の志和地区から通学する中学校児童に対しては、帰りの便の確保のためタクシー利用の補助を行っています。

これらの合計約21,317千円（平成19年度実績）を町は補助していますが、各学校の児童生徒数を踏まえて約50%の特別交付税が措置されているため、実質の町の負担額は約10,658千円となっています。

〈窪川地域〉

平成19年度実績

学校名	路線名	利用人数	年間補助金額	備 考
窪川中	松葉川温泉線	13人	2,478,750円	
窪川中	上秋丸線	17人	2,650,440円	
窪川中	床鍋線	27人	4,435,620円	
窪川中	影野五社前線	10人	1,849,650円	
窪川中	飯ノ川仁井田線	11人	1,659,660円	
窪川中	飯ノ川本堂線	12人	1,693,950円	
窪川中	志和線	9人	1,216,570円	帰りの便はタクシー補助
窪川中	興津線	2人	373,470円	
窪川中	北ノ川家地川線	6人	1,365,360円	
窪川中	折合南川口線	10人	1,803,390円	
窪川中	回数券代		800,000円	春・夏休みの部活等対応
合 計		117人	20,326,860円	

〈大正地域〉

平成19年度実績

学校名	路線名	利用人数	年間補助金額	備 考
大正中	中津川線	3人	267,335円	
大正中	下津井線	11人	396,050円	
大奈路中	中津川線	2人	49,510円	
大奈路中	下津井線	3人	99,010円	
北ノ川中	打井川線	4人	178,220円	
北ノ川中	打井川線	0人	0円	
合 計		23人	990,125円	

4 国保診療所バス

本町には2つの国保診療所があり、それぞれが周辺地域に路線バスを運行しています。

① 国保大正診療所

大正地域と十和地域（一部）の北幡観光自動車の路線バスが運行していない地域へ、以下のとおり路線バスを運行しています。

1) 運行先及び利用人数

〈曜日別一覧〉		平成19年度実績
曜日	行先	1日平均利用者数
月	つづらがわ、里川	3.5人
第1火	弘瀬、上宮	0.9人
第2火	中津川、大奈路、西の川	1.3人
第3火	中津川	7.3人
第4火	下道、西の川	5.8人
水	打井川	4.4人
木	相去	4.3人
金	下道、西の川	5.8人

2) バス及び運転手の状況

9人乗りのバス1台を使用し、委託による運転手1名で運行にあたっています。

午前中の診察のみ対応しているため、運転手の1日当りの勤務時間は4時間となっています。

3) 運行経費の状況

年間で約1,171千円の運行経費を要しています。

国保大正診療所のバスは、患者輸送車として購入したものではないため、運行経費への交付税の措置はされていません。

〈経費一覧〉		平成19年度実績
項目	金額	備考
委託料	864,000円	72,000円×12月
その他維持費	306,944円	燃料、修繕、車検代等
合計	1,170,944円	

② 国保十和診療所

十和地域の北幡観光自動車の路線バスが運行していない地域へ、以下のとおり路線バスを運行しています。

1) 運行先及び利用人数

〈曜日別一覧〉

平成 19 年度実績

曜日	行先	1日平均利用者数
月	十川、津賀、茅吹手	10.0人
火	井崎、十川	8.0人
水	十川	8.0人
木	地吉、十川	12.0人
金	戸川、十川	8.0人

2) バス及び運転手の状況

15人乗りのバス1台を使用し、委託による運転手1名で運行にあたっています。

午後の診察にも対応しているため、運転手の1日当りの勤務時間は8時間となっています。

3) 運行経費の状況

年間で約2,231千円の運行経費を要しており、このうち特別交付税が1,000千円措置されています。

〈経費一覧〉

平成 19 年度実績

項目	金額	備考
委託料	1,800,000円	150,000円×12月
その他維持費	431,082円	燃料、修繕、車検代等
合計	2,231,082円	

5 病院及び民間診療所バス

本町には、病院が2施設、民間診療所が17施設あり、窪川地域にある病院2施設と民間診療所2施設がそれぞれの施設まで路線バスを運行しています。

① くぼかわ病院

1) 運行方面

〈車両別・曜日別運行一覧〉

平成20年度運行

車両No.	運 行 方 面					
	月曜	火曜	水曜	木曜	金曜	土曜
198(29乗)	興津	大野見 松葉川	志和	興津	大正	十和
4089(23乗)	大方 佐賀	大正 (大奈路)	北ノ川	鈴	大野見 松葉川	—
705(29乗)	十和 大正	大方 佐賀	上ノ加江 久礼	大方 佐賀	十和	志和
3467(10乗)	七里	七里	七里	七里	七里	七里
6243(10乗)	十和 大正	窪川町内 久礼	十和	窪川町内 久礼	十和	窪川町内 久例
6321(4乗)	興津	大野見 志和	興津	大野見 志和	興津	大野見 志和

2) 運行路線図

P〇 参照

② 大西病院（外来のみ）

1) 運行方面

〈車両別・曜日別運行一覧〉

平成20年度運行

車両No.	運 行 方 面					
	月曜	火曜	水曜	木曜	金曜	土曜
32-25(20乗)	大野見	—	志和	東又	大正	—
204(26乗)	仁井田 東又	十川	興津	大正	志和	—
41-83(20乗)	大正	影野	大正	床鍋	仁井田 東又	—
89-01(4乗)	松葉川	松葉川	松葉川	—	—	松葉川
68-11(6乗)	—	東又	—	松葉川	松葉川	若井川
89-04(4乗)	—	—	—	—	—	東又

2) 運行路線図

P〇 参照

③ 田辺医院

1) 運行方面

〈車両別・曜日別運行一覧〉

平成 20 年度運行

車両No.	運 行 方 面					
	月曜	火曜	水曜	木曜	金曜	土曜
9879(10 乗) ※1 台の車で 往復運行	①東又 ②床鍋 ③松葉川	①東又 ②床鍋 ③川角	①東又 ②床鍋 ③秋丸	①東又 ②床鍋 ③奥呉地	①東又 ②床鍋 ③仁井田	①東又 ②床鍋

2) 運行路線図

P○ 参照

④ 高橋内科

1) 運行方面

〈車両別・曜日別運行一覧〉

平成 20 年度運行

車両No.	運 行 方 面					
	月曜	火曜	水曜	木曜	金曜	土曜
(10 乗)	志和	興津	大正	松葉川	興津	—

2) 運行路線図

P○ 参照

写真 (病院バス)

6 その他

- ① タクシー
- ② 福祉輸送
- ③ 農産物の集出荷
- ④ 学校給食運搬

第3章 利用実態及び意向調査

I アンケート調査の実施

1 高齢者調査

(1) 調査の実施概要

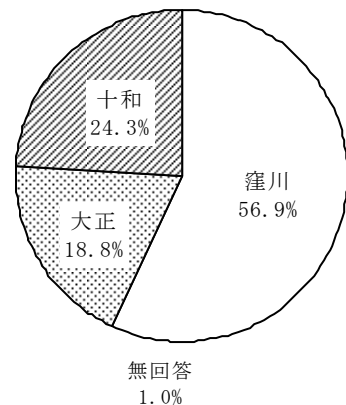
高齢者調査は、次の要領で実施しました。

調査時期	2008年12月～2009年1月
調査手法	調査員による訪問調査
調査対象者	60歳以上の町民
配布数	475票（5票×調査員95人）
有効回収数	383票（回収率80.6%）

(2) 回答者の属性

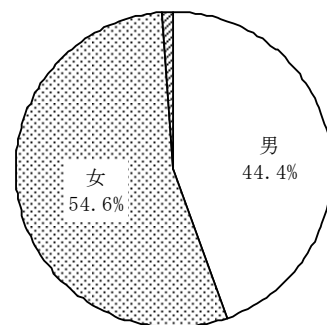
① 居住地区別

回答者の居住地区は、窪川地区が218人（56.9%）で最も多く、ついで十和地区93人（24.3%）、大正地区が72人（18.8%）となっています。



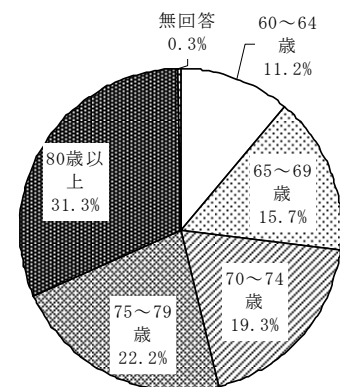
② 性別

回答者の性別は男性170人（44.4%）、女性209人（54.6%）と、女性の回答が多くなっています。



③ 年齢別

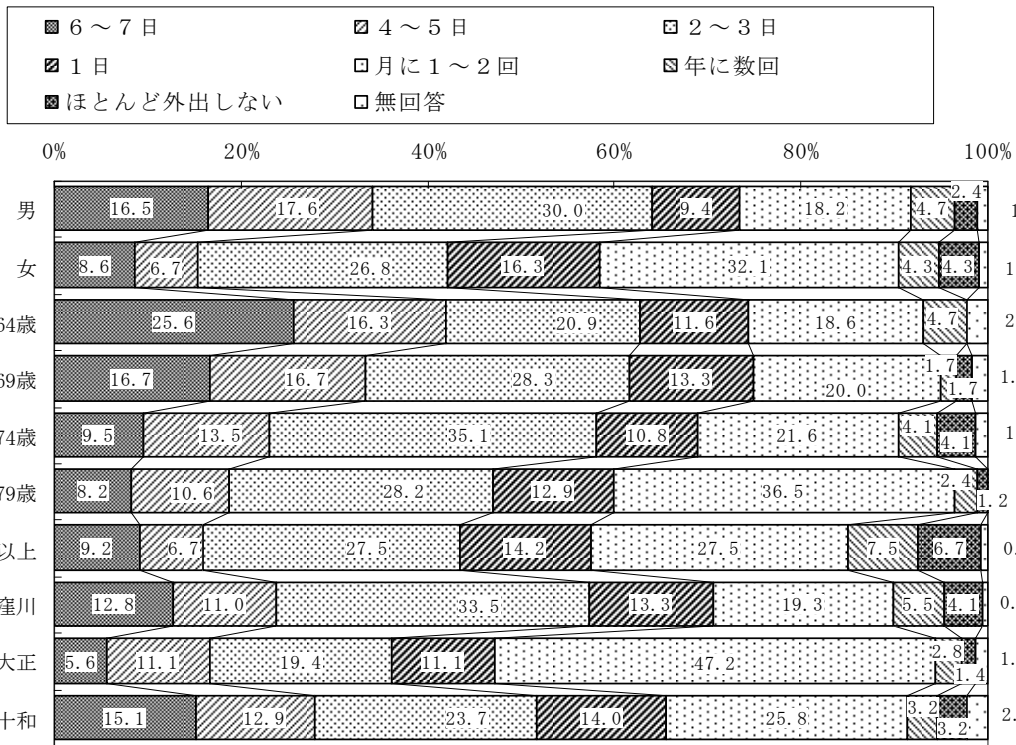
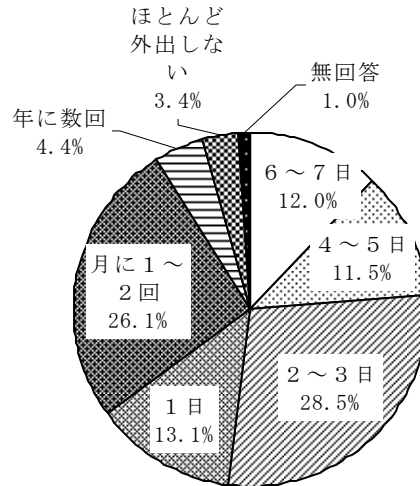
回答者の年齢は、「80歳以上」が120人（31.3%）、「75～79歳」が85人（22.2%）、「70～74歳」が74人（19.3%）、「65～69歳」が60人（15.7%）、「60～64歳」が43人（11.2%）と、高齢者ほど割合が高くなっています。



(3) 回答者の意見

① 外出の頻度について (どれか1つに○)

居住地区外に出かける頻度は、【週に1回以上】が65.1%と約3分の2を占め、【週に1回未満】が30.5%となっています。



【性別外出頻度】

性別に外出頻度をみると、男性は【週に1回以上】が73.5%、【週に1回未満】が25.3%であるのに対し、女性は【週に1回以上】が58.4%、【週に1回未満】が40.7%と、男性の方が女性よりも外出頻度が多くなっています。

【年齢別外出頻度】

年齢別に【週に1回以上】外出するという人の割合をみると、60~64歳が74.4%、65~69歳が75.0%、70~74歳が68.9%、75~79歳が59.9%、80歳以上では57.6%となっています。

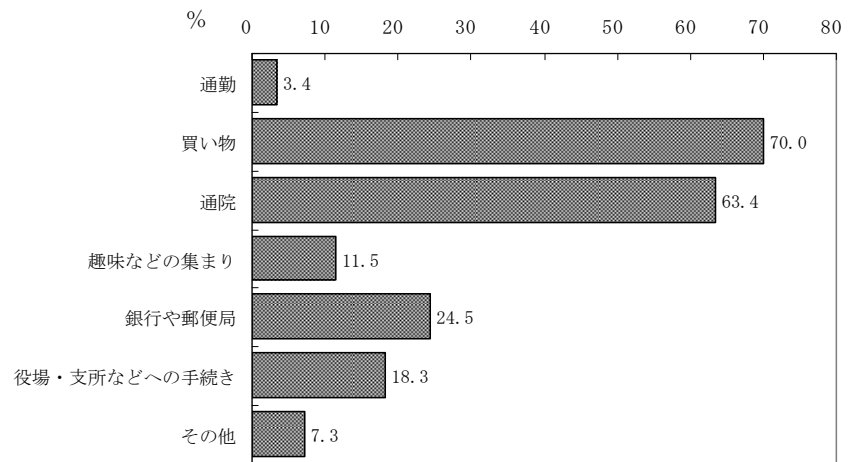
【居住地区別外出頻度】

居住地区別に外出頻度をみると、【週に1回以上】外出するという人の割合は、窪川地区が70.6%と7割を超え、十和地区も65.7%と6割を超えていますが、大正地区では47.2%と、他の地区に比べて外出頻度が低くなっています。

② 外出の理由について（当てはまるもの全てに○）

外出の理由は、「買い物」が70.0%、「通院」が63.4%と、これら2つの比率が突出して高くなっています。

そのほか、「銀行や郵便局」が24.5%、「役場・支所などへの手続き」が18.3%、「趣味などの集まり」が11.5%などとなっています。



単位：人、%

区分	N	通勤	買い物	通院	趣味などの集まり	銀行や郵便局	役場・支所などへの手続き	その他	
計	383	13	268	243	44	94	70	28	
		3.4	70.0	63.4	11.5	24.5	18.3	7.3	
性別	男	170	7	117	99	18	40	33	13
			4.1	68.8	58.2	10.6	23.5	19.4	7.6
性別	女	209	6	148	142	26	53	35	15
			2.9	70.8	67.9	12.4	25.4	16.7	7.2
年齢別	60～64歳	43	4	33	19	3	13	14	8
			9.3	76.7	44.2	7.0	30.2	32.6	18.6
	65～69歳	60	2	47	30	7	17	9	5
			3.3	78.3	50.0	11.7	28.3	15.0	8.3
	70～74歳	74	2	60	43	10	20	18	4
			2.7	81.1	58.1	13.5	27.0	24.3	5.4
年齢別	75～79歳	85	5	58	54	7	19	10	3
			5.9	68.2	63.5	8.2	22.4	11.8	3.5
年齢別	80歳以上	120	0	69	96	17	25	19	8
			0.0	57.5	80.0	14.2	20.8	15.8	6.7
地区別	窪川	218	9	159	134	34	51	39	15
			4.1	72.9	61.5	15.6	23.4	17.9	6.9
	大正	72	2	44	46	4	16	7	3
地区別			2.8	61.1	63.9	5.6	22.2	9.7	4.2
	十和	93	2	65	63	6	27	24	10
		2.2	69.9	67.7	6.5	29.0	25.8	10.8	

【性別外出理由】

通院の比率は女性が男性を10ポイント近く上回っていますが、そのほかの理由では性別に大きな差はみられません。

【年齢別外出理由】

年齢別には、概して75歳以上では「買い物」や「銀行や郵便局」の比率が下がり、逆に、年齢を増すほど「通院」の比率が高くなっています。

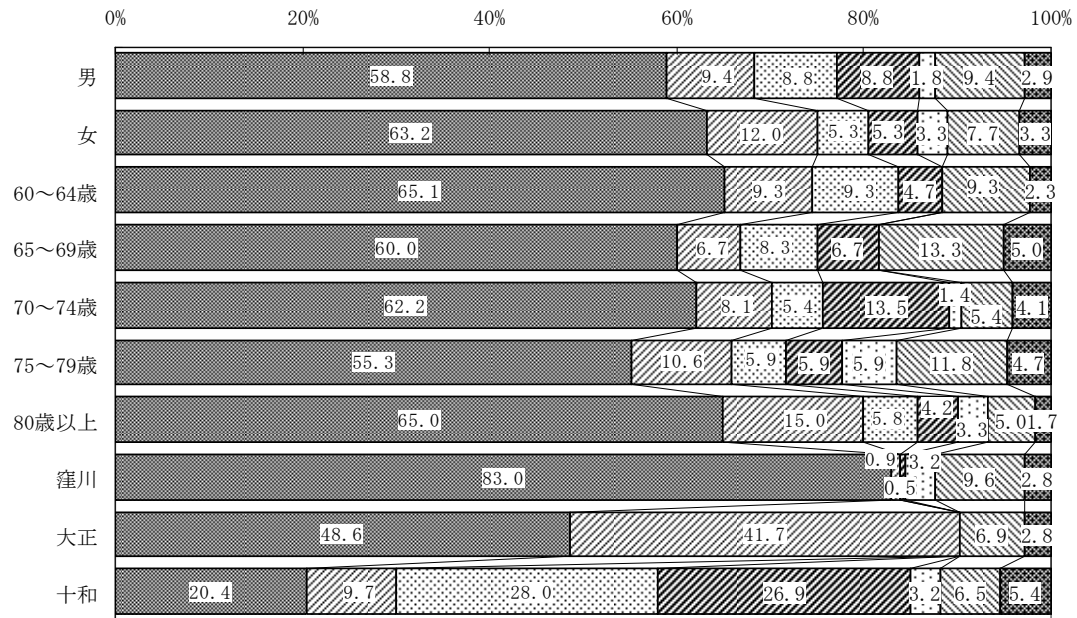
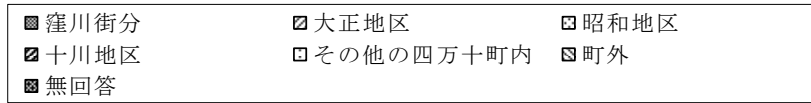
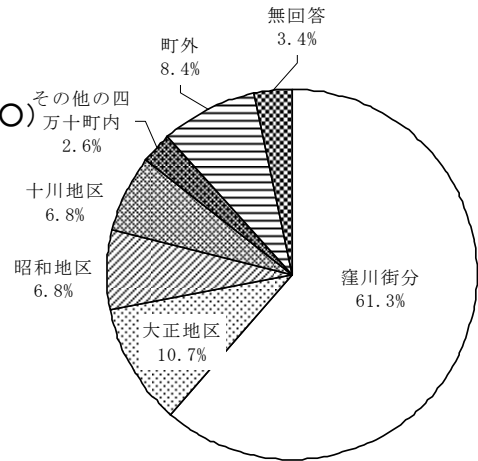
【居住地区別外出理由】

居住地区別にみると、窪川地区では他の地区に比べて「買い物」や「趣味などの集まり」が高く、反面「通院」の比率は低くなっています。

大正地区では「役場・支所などへの手続き」が他の地区と比べ極端に低くなっています。

③ 外出の主な行き先について（どれか1つに○）

外出の主な行き先は、「窪川街分」が61.3%と6割を超えています。



【性別主な外出先】

主な外出先については、性別に大きな差はみられません。

【年齢別主な外出先】

主な外出先が町外という人の割合は、65~69歳が13.3%、75~79歳が11.8%と10%を超えていますが、他の年齢階層では10%未満となっています。

【居住地区別主な外出先】

居住地区別に主な外出先が町外であるという人の割合をみると、窪川地区 9.6%、大正地区 6.9%、十和地区 6.6%と、いずれも 10%未満であり、四万十町内を外出先とする人が 90%前後を占めています。

窪川地区では「窪川街分」が 83.0%と 80%を超え、町内他地区を主な外出先とする人は少なくなっています。

大正地区では「大正地区」を主な外出先とする人が 41.7%と半数未満で、「窪川街分」を主な外出先とする人が 48.6%と半数近くを占めています。

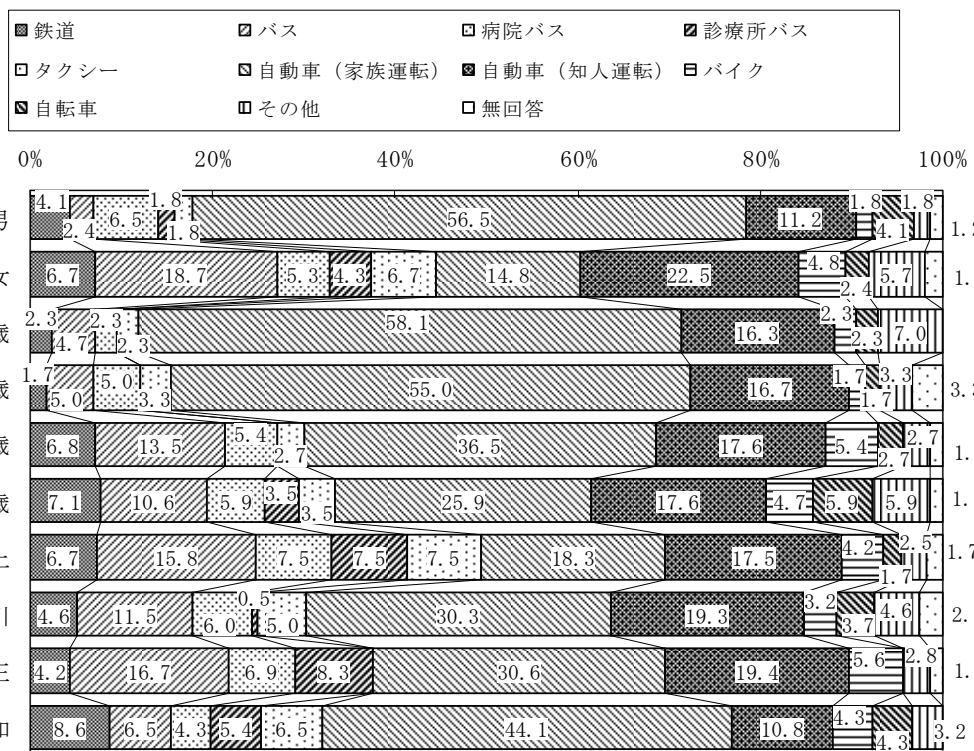
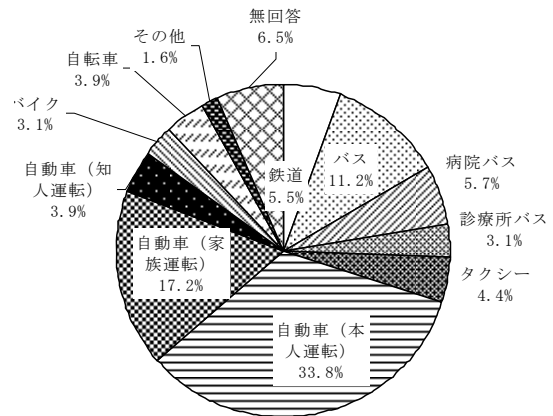
十和地区では「昭和地区」または「十川地区」が 54.9%と半数を超え、「窪川街分」を主な外出先とするは 20.4%となっています。

十和地区では大正地区を主な外出先とする人は 9.7%と 10%未満ですが、大正地区では「昭和地区」または「十川地区」という人はいませんでした。

④ 地区外に出かける時の移動手段について（どれか1つに○）

地区外に出かける時の移動手段モード別にみると、【自動車】（「自動車(本人運転)」と「自動車(家族運転)」の計）が半数を超えています。

そのほかは、「バス」が 11.2%、【通院バス】（「病院バス」と「診療所バス」の計）が 8.8%、「鉄道」が 5.5%、「タクシー」が 4.4%などとなっています。



【性別にみた移動手段】

「自動車（本人運転）」は、男性 56.5%に対し女性 14.8%となっており、大きな違いがみられます。女性は、自分で自動車を運転しない分、「鉄道」や「バス」といった公共交通、「病院バス」、「診療所バス」、「タクシー」、「自動車（家族運転）」、「自動車（知人運転）」の割合が高くなっています。「自転車」利用の割合が高いのも女性の特徴となっています。

【年齢別にみた移動手段】

高齢になるほど「自動車（本人運転）」の割合が低くなっており、その分「バス」、「病院バス」、「診療所バス」、「タクシー」の割合が高くなっています。

【居住地区別にみた移動手段】

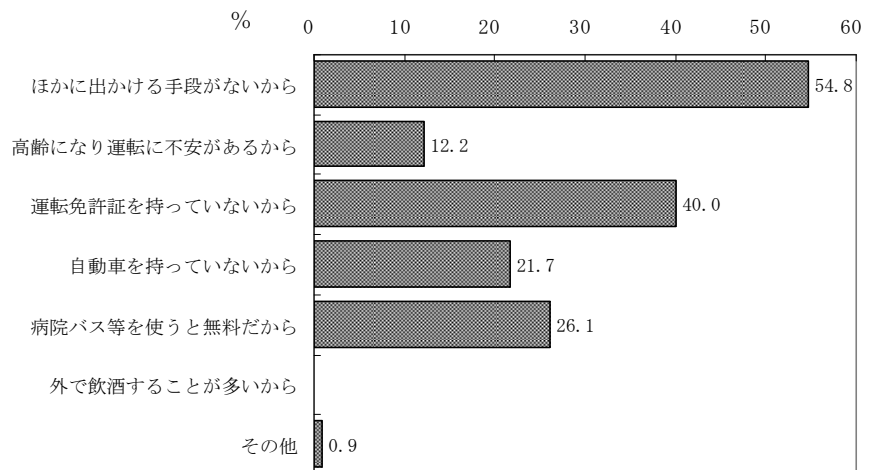
窪川地区では、「自動車（本人運転）」の割合が最も低くなっています。

大正地区では、「タクシー」の割合が0となっています。

十和地区では、「鉄道」の割合が高く、「バス」の割合が低くなっています。「自動車（本人運転）」の割合が最も高いが、「自動車（家族運転）」の割合が低いのも特徴です。

⑤ 公共交通を利用する理由について（当てはまるもの全てに○）

「ほかに出かける手段がない」が 54.8%、「運転免許を持っていない」が 40.0%、「自動車を持っていない」が 21.7%で、これらネガティブユーザーの割合が高くなっています。そのほか、「病院バスを使うと無料だから」が 26.1%となっています。



単位：人、%

区分	N	ほかに出かける手段がないから	高齢になり運転に不安があるから	運転免許証を持っていないから	自動車を持っていないから	病院バス等を使うと無料だから	外で飲酒することが多いから	その他
計	115	63 54.8	14 12.2	46 40.0	25 21.7	30 26.1	0 0.0	1 0.9
性別	男	28 39.3	6 21.4	9 32.1	9 32.1	9 32.1	0 0.0	0 0.0
	女	87 59.8	8 9.2	37 42.5	16 18.4	21 24.1	0 0.0	1 1.1
年齢別	60～64歳	5 60.0	3 0.0	3 60.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0
	65～69歳	9 66.7	6 22.2	2 22.2	4 44.4	3 33.3	0 0.0	0 0.0
	70～74歳	21 47.6	10 4.8	1 42.9	9 23.8	5 23.8	0 0.0	0 0.0
	75～79歳	26 50.0	13 0.0	0 42.3	11 7.7	2 19.2	5 0.0	0 0.0
	80歳以上	54 57.4	31 20.4	11 38.9	21 22.2	12 29.6	16 0.0	1 1.9
地区別	窪川	60 50.0	30 11.7	7 38.3	23 20.0	12 21.7	13 0.0	1 1.7
	大正	26 57.7	15 15.4	4 42.3	11 23.1	6 34.6	9 0.0	0 0.0
	十和	29 62.1	18 10.3	3 41.4	12 24.1	7 27.6	8 0.0	0 0.0

【性別にみた公共交通利用の理由】

「ほかに出かける手段がない」と「運転免許を持っていない」は男性よりも女性が高くなっています。

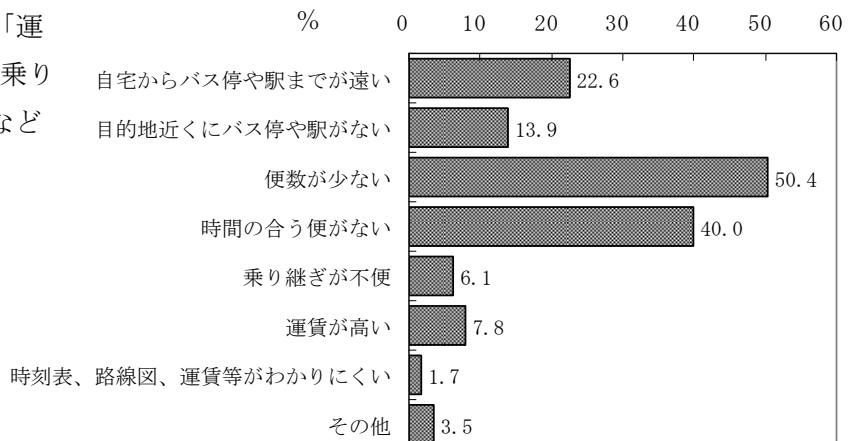
【年齢別にみた公共交通利用の理由】

【居住地別にみた公共交通利用の理由】

大正地区、十和地区では窪川地区に比べて、「ほかに出かける手段がないから」、「病院バスを使うと無料だから」が高くなっています。

⑥ 公共交通を利用して不便に感じたことについて（当てはまるもの全てに○）

「便数が少ない」が50.4%と半数を超え、「時間の合う便がない」も40.0%となっています。そのほか、「自宅からバス停や駅までが遠い」が22.6%、「目的地近くにバス停や駅がない」が13.9%、「運賃が高い」が7.8%、「乗り継ぎが不便」が6.1%などとなっています。



単位：人、%

区分	N	自宅からバス停や駅までが遠い	目的地近くにバス停や駅がない	便数が少ない	時間の合う便がない	乗り継ぎが不便	運賃が高い	時刻表、路線図、運賃等がわかりにくい	その他	
計	115	26	16	58	46	7	9	2	4	
		22.6	13.9	50.4	40.0	6.1	7.8	1.7	3.5	
性別	男	28	7	4	10	10	2	2	0	1
			25.0	14.3	35.7	35.7	7.1	7.1	0.0	3.6
性別	女	87	19	12	48	36	5	7	2	3
			21.8	13.8	55.2	41.4	5.7	8.0	2.3	3.4
年齢別	60～64歳	5	1	1	4	2	0	0	0	0
			20.0	20.0	80.0	40.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	65～69歳	9	0	0	4	3	0	2	0	0
			0.0	0.0	44.4	33.3	0.0	22.2	0.0	0.0
	70～74歳	21	4	3	11	9	0	2	0	0
			19.0	14.3	52.4	42.9	0.0	9.5	0.0	0.0
75～79歳	26	3	2	11	7	1	2	0	0	
		11.5	7.7	42.3	26.9	3.8	7.7	0.0	0.0	
80歳以上	54	18	10	28	25	6	3	2	4	
		33.3	18.5	51.9	46.3	11.1	5.6	3.7	7.4	
地区別	窪川	60	17	13	34	26	2	5	1	3
			28.3	21.7	56.7	43.3	3.3	8.3	1.7	5.0
	大正	26	2	0	12	13	2	2	0	0
			7.7	0.0	46.2	50.0	7.7	7.7	0.0	0.0
十和	29	7	3	12	7	3	2	1	1	
		24.1	10.3	41.4	24.1	10.3	6.9	3.4	3.4	

【性別にみた公共交通利用の理由】

男女とも「便数が少ない」と「時間の合う便がない」が高い比率であり、なかでも女性では「便数が少ない」が55.2%と半数を超えています。

【年齢別にみた公共交通利用の理由】

どの年齢階層も「便数が少ない」と「時間の合う便がない」が高い比率となっています。

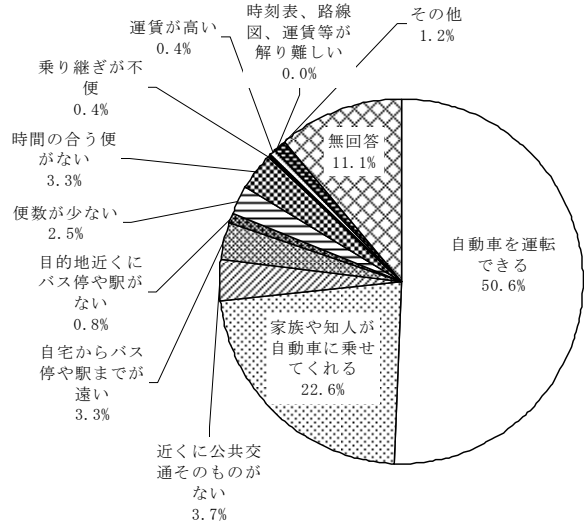
【居住地区別にみた公共交通利用の理由】

どの居住地区でも「便数が少ない」と「時間の合う便がない」が高い比率となっています。

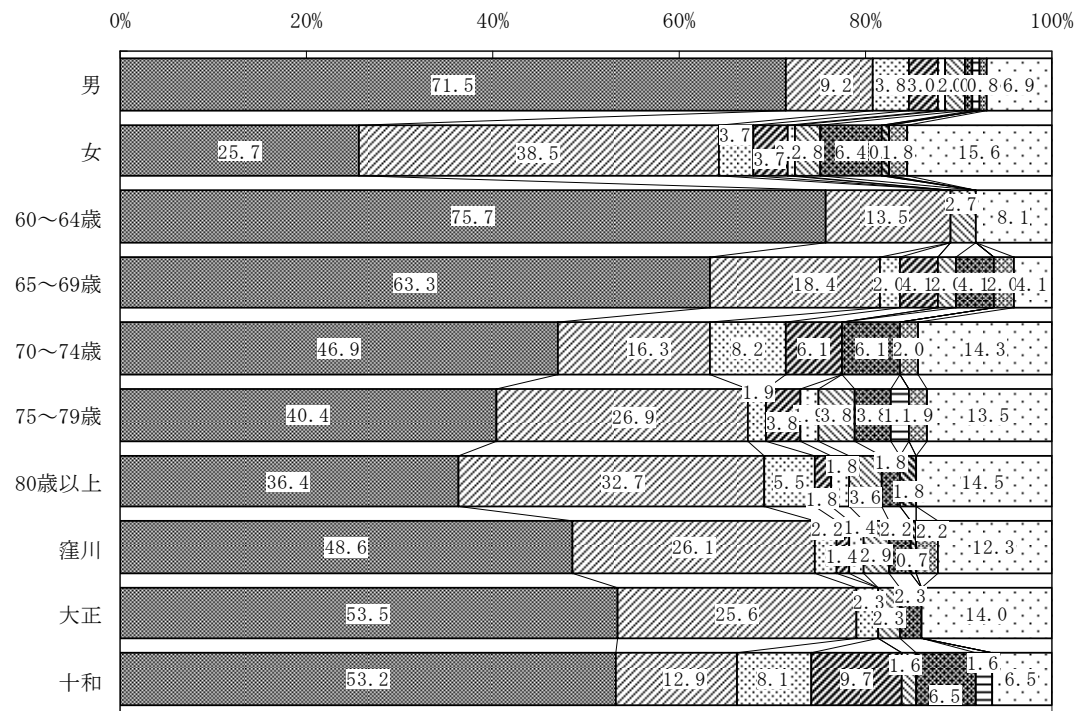
大正地区では、「自宅からバス停や駅までが遠い」、「目的地近くにバス停や駅がない」という比率が他地区に比べて低くなっています。

⑦ 公共交通を使わない一番の理由について（どれか1つに○）

「自動車を運転できる」が50.6%と半数を超え、これに「家族や知人が自動車で乗せてくれる」を加えると、70%を超えます。



- 自動車を運転できる
- 家族や知人が自動車で乗せてくれる
- 近くに公共交通そのものがない
- 自宅からバス停や駅までが遠い
- 目的地近くにバス停や駅がない
- 便数が少ない
- 時刻表、路線図、運賃等が解り難い
- 乗り継ぎが不便
- 運賃が高い
- 無回答



【性別にみた公共交通を使わない一番の理由】

「自動車を運転できる」という割合は、男性が71.5%、女性が25.7%と、男性が女性の3倍近い高さとなっています。しかし、これに「家族や知人が自動車で乗せてくれる」という割合を加えると、男性が80.7%、女性が64.2%と、男女間の差が縮まります。

【年齢別にみた公共交通を使わない一番の理由】

高齢者ほど「自動車を運転できる」という割合が低くなっており、その分「家族や知人が自動車で乗せてくれる」という割合が高くなっています。

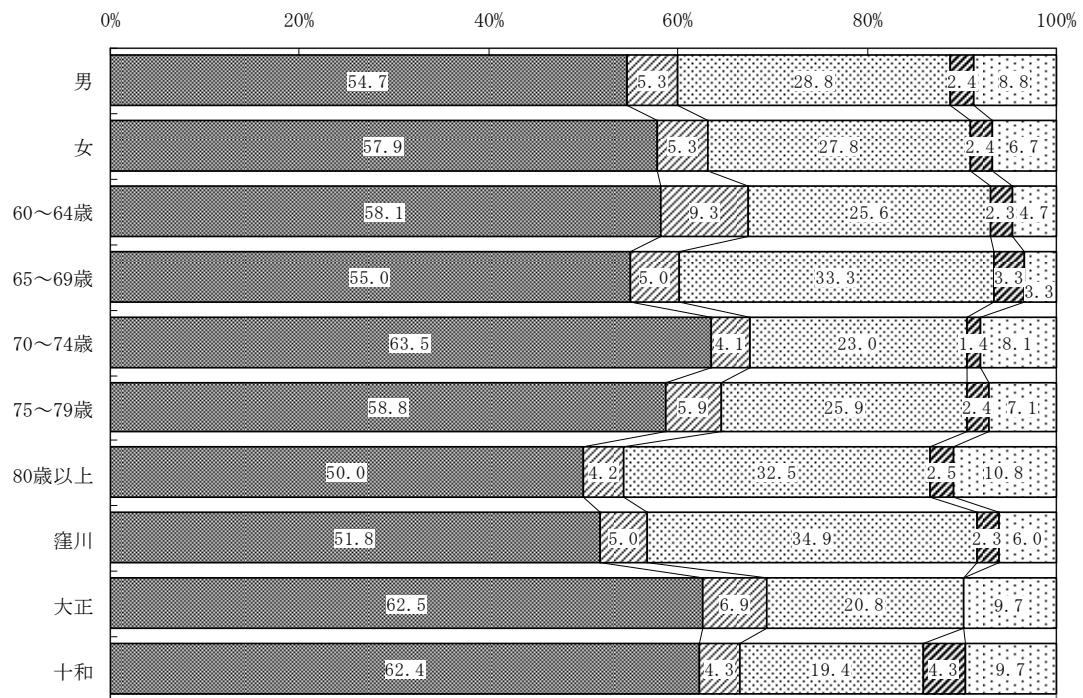
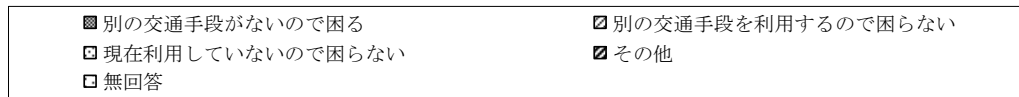
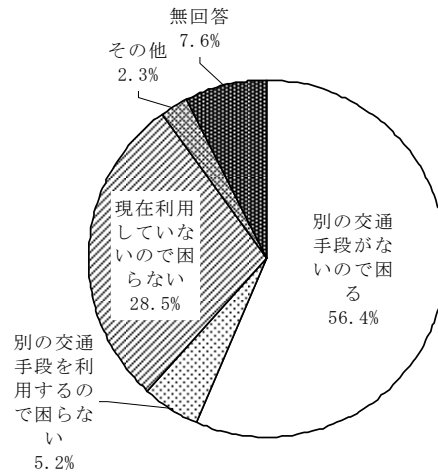
【居住地別にみた公共交通を使わない一番の理由】

十和地区では、他の地区に比べて「近くに公共交通そのものがない」、「自宅からバス停や駅までが遠い」及び「時間の合う便がない」という割合が高くなっています。

⑧ 乗合バスがなくなったら困るかについて

(どれか1つに○)

「別の交通手段がないので困る」が半数を超えています。一方、「現在利用していないので困らない」と「別の交通手段を利用するので困らない」を合わせた【困らない】が3割を超えています。



【性別にみた公共交通を使わない一番の理由】

性別には大きな差はみられません。

【年齢別にみた公共交通を使わない一番の理由】

80歳以上は他の年齢層と比較して「別の交通手段がないので困る」という割合が小さ

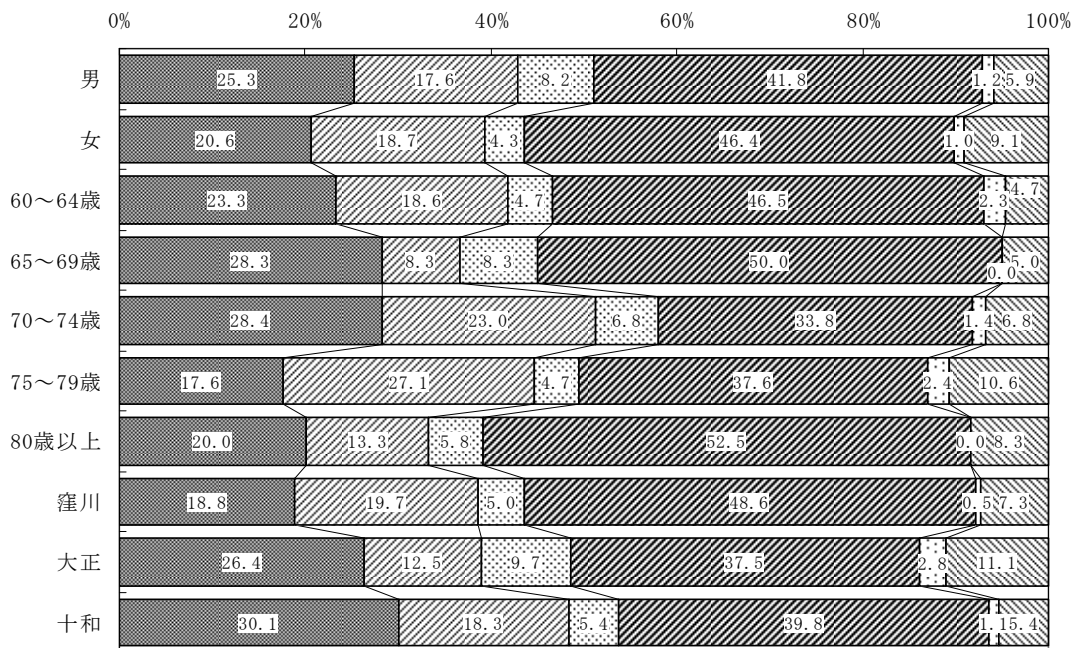
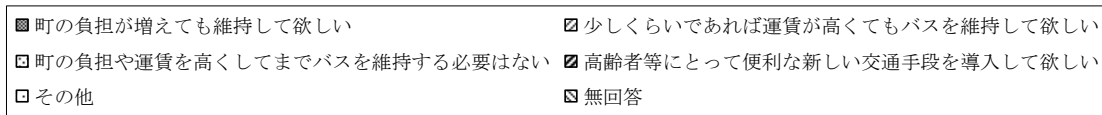
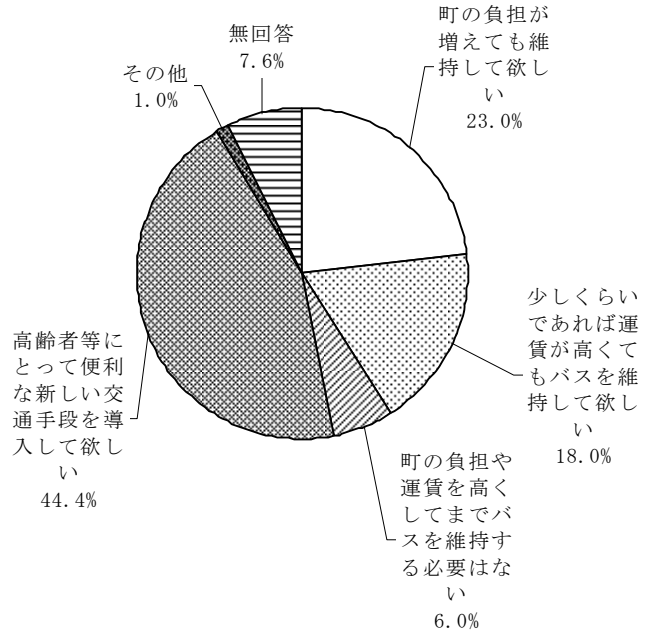
く、その分「現在利用していないので困らない」が高くなっています。

【居住地別にみた公共交通を使わない一番の理由】

窪川地区では他の地区と比較して「別の交通手段がないので困る」という割合が小さく、その分「現在利用していないので困らない」が高くなっています。

⑨ 乗合バスを維持することについて（どれか1つに○）

「高齢者等にとって便利な新しい交通手段を導入して欲しい」が最も多く、ついで「町の負担が増えても維持して欲しい」、「少しくらいであれば運賃が高くてもバスを維持して欲しい」と、乗合バスの存続要望が80%を超えています。一方、「町の負担や運賃を高くしてまでバスを維持する必要はない」は10%未満です。



【性別にみたバスを維持することについて】

性別には大きな差はみられません。

【年齢別にみたバスを維持することについて】

75～79歳と80歳以上では他の年齢層と比較して「町の負担が増えてでも維持して欲しい」という割合が小さく、また、80歳以上では「少くからであれば運賃が高くてもバスを維持して欲しい」という割合も小さくなっています。一方で80歳以上では「高齢者にとって便利な新しい交通手段を導入してほしい」が他の年齢階層と比べて割合が高くなっています。

【居住地別にみたバスを維持することについて】

窪川地区は他の地区と比較して「町の負担が増えてでも維持して欲しい」という割合が低く、「高齢者にとって便利な新しい交通手段を導入してほしい」が高くなっています。

⑩ 意見・要望・提案

高齢者調査での主な意見・要望・提案は、下記のとおりです。

【意見】

- ・お年寄りばかりといっても過言ではない現在、各部落から出て来られる方達はバスしかならないと思います。
- ・今は自分で運転できるから不自由に思わないが、何らかの事情で車に乗れなくなったから公共交通はなくてはならないものになってくるでしょう
- ・病院通いなのでバスがなくなったら困ります。
- ・ちょうどの時間の便がないので不便です。
- ・駅が高いところにあり不便。
- ・タクシー代が上がらないように。

【乗合バス維持の要望】

- ・現在は自分で運転しているが、運転できなくなったら少々高くてもバスは欲しい。
- ・できるだけ維持するように努めてほしい。
- ・当地区にもバスが来てほしい。

【利便性向上策の提案】

- ・もう少し便数を増やしてほしい。
- ・庭先まで入れるような、小型車を。

【その他の提案】

- ・バス会社が経営を維持できなくなった場合は、応急処置として診療所、病院バスを少し増便して、一般の人も運賃を払って利用できるようにしてほしい。少々であれば、行政も一部負担してほしい。

(4) 調査員の意見

以下は、高齢者調査で訪問調査を担当していただいた調査員の方々からの感想及び意見です。

- ・一人暮らし高齢者や高齢者のみの世帯がこれから増加していくので公共交通は将来のためにも維持してほしい。(北琴)
- ・便数は少ないし、国道しか走らないバス。高齢になり、足腰が弱っている人達にとってバスを利用したい気持はあるが、不便だと感じている人が多いように思われる。主な利用目的は買い物ようです。行きはバス、帰りは重い荷物を持っては歩けないとタクシーを利用している人がほとんどです。無料の病院バスが盛況なのに比べ、空のまま走っているのをみると寂しさがつります。もっと料金を引き下げ、高齢者の利用促進を図ってほしい。大豊町の無料化の記事を読み考えさせられました。(金上野)
- ・アンケートをお願いした女性から、「路線バスの存続は是非お願いしたい。足がないから。」、「利用して感じること：運行時間を守ってほしい。時間を見て行っているのに、時間前に通過していて乗れなかった。手を挙げているのに無視された。」、「料金を受ける人がいるが、いいのか。」、「特急列車との接続を考えてもらえないか。」、「国道だけでなく、細い道も走ってくれればいい。」といった意見をうかがった。(金上野)
- ・自動車の運転ができなくなった高齢者の一番の悩みは交通の不便、バスの出ない病院（歯医者）や買い物に行くのにタクシーを利用することがあるようです。1日でも早く交通に困らないことを願っていました。(勝賀野)
- ・病院の車が住宅まで来てくれるのはありがたい。ほんとうにそう思います。(作屋)
- ・やはり病院の車があればよい。(作屋)
- ・現在でも交通の便数が少なく利用していない人が多い。高齢者や身体が不自由な人にはワンマンバスは不向きだと思う。小人数の乗車で良いから便数を増やすことや乗降に便利な車を希望する人も多い。町からの交通手段が無くなると過疎化が進むと思う。(黒石)
- ・同居または近くに子ども等身近な人がいる人はほとんど必要ない。つまり利用していないと思われれます。独り暮らしの人にとっては必要だと感じました。でも今のままの大型バス急行では、いくら町が負担または個人が負担して維持したとしても利用者は増えないと思います。(藤ノ川)
- ・私も汽車通の孫を迎えに度々仁井田駅に行きますが、汽車の時間とも関係なくバスが駅に入って出て行くのみ、しかも1年のうちにバスに人が乗っているのを見たのはたった一度（1人）だけで、他は全部空っぽでした。(藤ノ川)
- ・通学にはスクールバスがあるとすれば、高齢者に便利な新しい交通手段を考えるしか仕方がないのではないかと思います。(藤ノ川)
- ・高齢者は主に通院、買い物、趣味等に出かけることです。地域へ細かく入れる大型タ

- クシー程度の車を病院、店等と連携して何とか走らせる方法はないのでしょうか。
(藤ノ川)
- ・今は必要なくても、なくなったら困るという意見がほとんどでした。(藤ノ川)
 - ・1月に91歳になる高齢者に聞き取り調査をしたが、病院、お墓参りに行って乗り遅れたりすると次の便までほとんど半日待たなければならないという話を聞き、冬は寒く、夏は暑い所で待たなければならないのは大変だと思いました。今は車を運転して出掛けている方も年を取ってくると公共交通機関を利用しなければならないので、なんとか残してほしいという強い要望がありました。バスを小型化し、介護タクシーのような高齢の方が利用しやすいシステムづくりをしたらどうでしょうか。(奈路)
 - ・乗り遅れたら次の便を待つまで半日、待たなければならないので大変。今は運転して出掛けられるが年を取って運転出来なくなると、公共の交通機関を利用しなければならないので、なくなったら本当に困る。(奈路)
 - ・皆さんが高齢者ばかりでやがて運転もできなくなったらどうしようかと心配している人ばかりです。買い物にも行きたいし、町にも出てみたいし・・・と①バスを利用するにはバス停までが遠すぎて困るし、便利が悪い。②庭先まで来てもらえるような小型車を走らせてもらえたらと思う。③他人には迷惑がかけられないし、タクシーを利用することになる。④診療所バスが週1回しかないので、2回に増やしてほしい。⑤身体の不自由な者にはバスは高さがあるので乗り降りが大変。⑥そうかと云って毎回カラで走っているバスを見ると維持して行くことは大変だと思うし・・・。(瀬里)
 - ・年配の女性が、ヘルパーさんの病院への送迎も中止になり、タクシーを利用しているが、すぐには連絡がつかないことが多いと話していました。60歳以上の女性は運転免許をもっておられない方も多く、尚独り暮らしはほとんど女性の方なので家族にも運転を依頼できない人が多いということをお知らせします。(大正)
 - ・就録用紙に書いているように、日常的な買い物さえままならない人達が多くなってきている。別居、老夫婦の世帯が次第に多くなり、ほとんどの人が病院などに行く手段を心配しているようである。(小野)
 - ・今現在は主要道路迄出かけて病院バスなど利用しているが、近い将来それもできなくなるのでは？という心配がある。(小野)
 - ・日用品、食料品などの買い物をする所まで足が悪くなって行くことができないので、移動スーパーのような車が来てくれるといいのに。(小野)
 - ・調査中 自筆をできない人が多い割には公共交通に関して、これほどの意見を持っているのかと、しかも、しっかりとした意見、要望の多いことに勉強させられた。調査用紙に書ききれないほど多かった。(昭和西)
 - ・バスが窪川まで直通でないことへの不便さ強調し、毎日どのバスも空席ばかりの不経済さも指摘された。(昭和西)
 - ・旧十和村を走る診療所往復のバスを月に1回でも曜日を決めて全集落を運行して欲しい。タクシーへの助成を望む地元交通手段の共存の案はすばらしいと聞いた。(昭和

西)

- ・ 鉄道利用の要望が強く出たが、高齢者が買い物の荷物を背負って窪川駅の階段を上り下りするのが大変なので、朝倉駅のように線路を渡る方策の要望もあった。(昭和西)
- ・ 日時を決めて各集落を走る小型のグルリンバスの提案は特記すべき事項と思う。(昭和西)
- ・ 他人の車へ便乗する人の意見：他人の親切には有難いが、タダという訳にもいかず、返礼のことなど気が重いが、甘えるより仕方がない。でもいつまでも甘える訳にもいかないから、何かよい交通手段を望みたい。(昭和西)
- ・ JR駅までのタクシー利用シルバー割引券の発行。例えば、高知市へ行くとする。朝早く、夜遅くに帰る。そんな時、空のバスを連日走らせるよりその補助金でシルバー割引券50%引きでもよいので1人何枚までと決めて発行できないか。(昭和西)
- ・ 消化拡大、弱者のストレス解消、寝たきりにならない等のために月1回でも町外、町内に出る機会を持ちたいが、それを出来る交通手段がない事は淋しい。合併したのだから中心も大切だが外まわりも心を配ってもらいたい。(昭和西)
- ・ タクシーを雇ってまで、支所まで行っても用事が済まない内容がある。税金や福祉など仕事の内容に精通した人材を配置しておいてもらいたい。Iターンなど町の地理も内容もわからない臨時の職員を雇わないで欲しい。(昭和西)
- ・ 自宅から公共交通を利用するために駅まで行くのに困る。病院に行く時、病院専用バスを利用しているが、回数が少ないので専用バスが走らない時に町が通院バスを出してくれるといい。(大井川東部)
- ・ 調査をお願いした全員の方が、さらに高齢となると、近くの駅まで行くのが不安であり、タクシー等を利用すると、お金がかかると言われていた。多くの方が、独居か、老夫婦世帯であり、いつも他人や近所の人をお願いできないし、できれば自宅のすぐ側まで週に1回でも、行政の運行する乗り物があればいい、といった切実な思いが伝わってきました。町の財源事情もあるとは思いますが、国道のみの運行ではなく、状況によっては町道、生活道のような小さな道路にも運行できるような対応を検討していただきたい。(大井川東部)
- ・ 今後は各集落に診療所バスを運行し、それを地域住民に利用することを強く要望します。または、スクールバスなども自由に一般住民が利活用できる利便性を考えて欲しい。小さい集落には活用する公共交通機関がないし、四万十町の行政内で十分に考えていただくことを強く要望します。小さい集落の住民の声にも行政は耳を傾け、また限界集落に行政は特に力を入れてほしい。(野々川)
- ・ 外出はほとんどが病院通いのためという高齢者が多く、診療所行、病院行のバスは本当に助かるが、病院行のバスは毎日ではないため、受診する科によって運転する人を雇って行かなければならず、経済的に負担で2回のところを1回にする時もある。(十川)
- ・ 自動車は時々利用するが、駅の階段がとても負担で自然に控えるようになる。(十川)

- ・病気がちになり乗り物の足が不便だと外出も億劫になり家にこもりがちになり、ますます病気が悪化する。(十川)
- ・路線バスがなくなったら、これから先本当に外出することはなくなると思う。(十川)
- ・今は自分の車で乗って行くことができているが、今後どうしたらよいか分からないという人が多かった。また、乗せてもらいたい(相乗り)という人もいたが、事故があった時など、大変難しい問題だと思う。日常の買い物等はバスを利用している人が多いが、窪川方面の買い出しが多い。病院へは各病院等がバスを出しているようで、あまり問題はないようです。(上宮)
- ・病院バスの乗り合わせについて、通院の曜日が違うため、乗り合わせが難しい。また、通院時に10時のバスを利用するときがあるが、大奈路までのため、それ以降は歩きとなる。(歩いて40~50分はかかる)なかなか厳しい。(木屋ヶ内)
- ・アンケートとかよりも、普段の生活の中(病院、農協、銀行、郵便局、役場など)で聞いた方が、意見がいろいろ出るのはないかと思いました。うまく意見が聞き出せなかったかも知れません。(木屋ヶ内)
- ・個人的には、もう少しコンパクトなバスにした方がいいように思います。人が乗っているところをほとんど見ないので、無駄のないような運行ができればいいのではと思います。(木屋ヶ内)
- ・興津地区のバスは、毎日運行しているが、ほとんど乗っている人は少なく、バスが大型でもったいない気がする(マイクロバスで十分です)。また、病院から迎えるのマイクロバスが来て(病院のバスに全部乗客をもっていかれて)おり、どう考えても無駄があるような気がする。(興津)
- ・見付地域は、買い物に行くのに3kmくらいなので、自転車で行けるし、歩いても1時間以内ですから、公共交通がなくてもあまり不自由を感じない範囲だと思います。通院も病院のバスを利用することもあるようですが、道路が狭いために、病院から近くてもタクシーを利用することがあり、交通費がかかるとなげいています。足が悪くなると、県道まで出るのが問題だと思います。公共交通を維持するには、個人に協力してもらい、年会費とか寄付を募ったりしてはどうかと思います。(見付)
- ・若井川地区は、昔から公共交通機関、すなわちバス、汽車などが走っていません。学生は自転車で、通勤、通院は自家用車で、または病院バスで……。免許、車のある人はよいが、何も持たない老人は自転車で買い物また病院などに行っている光景をよく見ます。このアンケートからも考えられます。(高野)
- ・若井川小学校は後2年くらいで廃校になるように聞いています。ぜひこれを機に地区の足として交通機関の運行をお願いします。(高野)
- ・駅やバス停が遠く、そこへ行くまでが大変になってくるので、病院のバスのようなきめ細かなサービスがない限り、1日の本数が増え料金が安くなっても利用できないのではないかと思います。(替坂)
- ・調査する中で、現在はなんとか自分でできているが、年齢を増すごとに自分でできな

くなる時がくるので、どうしたらよいか不安であるということも多く聞かされた。(大道)

- ・この調査を通じて感じたのは、山間部に住む住民の総意を知るには、5名のアンケートでは調査にならないということです。この地域から、普段、交通手段は、自家用車以外という人、60歳以上という中で、世代が偏らないよう、アンケートをとったが、山間部は特に、車に頼らざるを得ない地域のため、5名だけの少数では、今後を考えていくための調査にはならないと強く思いました。四万十町全域では、全戸のアンケートは膨大になり、困難であろうが、今後の交通弱者をどう助けていくか、スマートな交通手段を考えるためにも、直に地域を巡り生の声を聞く、地域公共交通会議の方も必要ではないかと思う。多忙ではあろうが、数名のアンケートを集約するデスクワークのみでなく、汗をかくことで、本当の高齢者が求める交通手段の策が見えると思いました。(打井川)
- ・現に、地域の方が「空気を運ぶバス」を見ていることや、やはりバスが必要な時もあるが、普段は空バスがもったいないと感じている方も多い。北川村地域のような運営が望ましいと思うが、深い調査(山間部中心で)をするべきだと思う。各地域の高齢者率を基に、調査件数を調整すべきであったと思う。表面的な数値をあてにした結果で結論を見いだすことは中途半端な検討になると感じた。(打井川)
- ・最後に、平等であるためには、町の負担を多くしてでも交通弱者を守るのか、本当に難しい課題だと思う。けれど、住民が納得する平等な策を講じていただくことを願います。大変ですが、頑張ってください。(打井川)

2 通院者調査

(1) 調査の概要

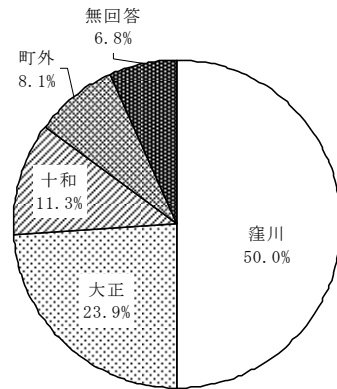
通院者調査は、病院や診療所への通院者を調査対象として、次の要領で実施しました。

調査時期	2009年1月下旬～2月上旬
調査手法	病院・診療所での調査員による面接調査 一部、病院経由での留置調査（受付での調査票の配布・回収）
調査対象者	町内の病院・診療所への外来患者
有効回収数	310票

(2) 回答者の属性

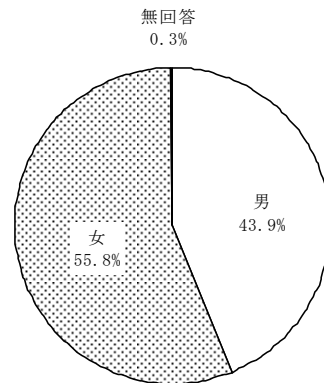
① 居住地区別

回答者の居住地区は、窪川地区が155人(50.0%)で最も多く、ついで大正地区74人(23.9%)、十和地区が35人(11.3%)であり、町外の人25人(8.1%)となっています。



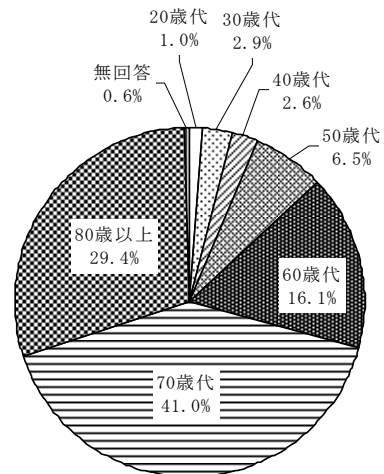
② 性別

回答者の性別は、男性136人(43.9%)、女性174人(55.8%)と、女性の回答が多くなっています。



③ 年齢別

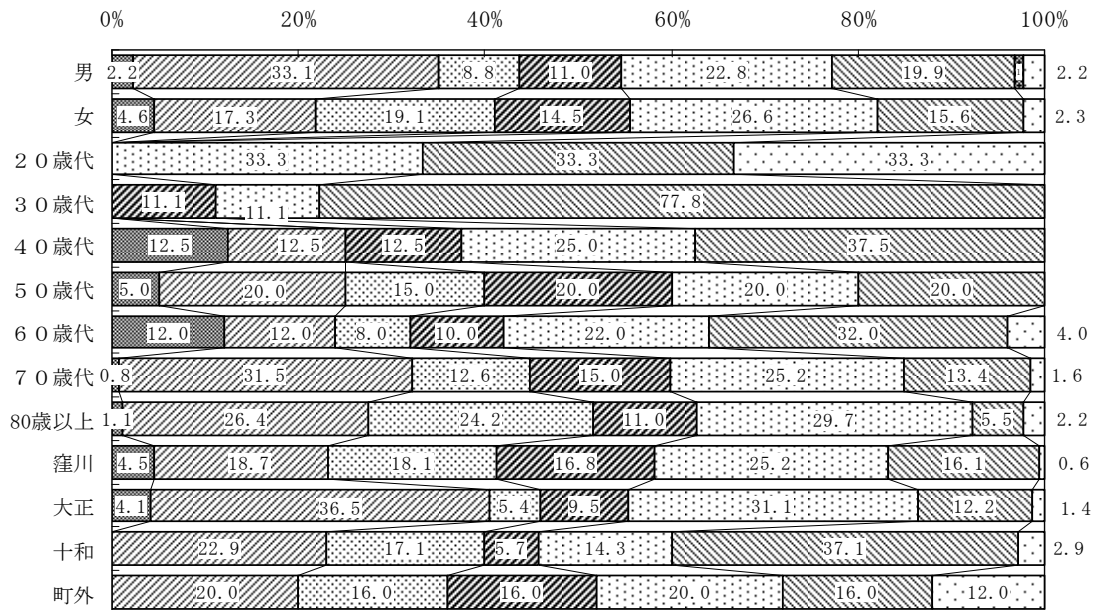
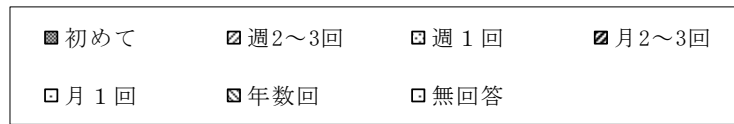
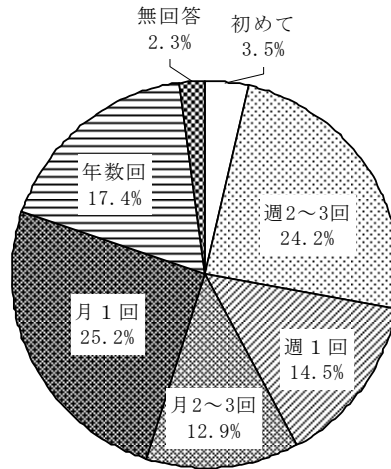
回答者の年齢は、「70歳代」が127人(41.0%)で最も多く、ついで「80歳以上」が91人(29.4%)、「60歳代」が50人(16.1%)、「50歳代」が20人(6.5%)となっています。「10歳代」は0人でした。



(3) 通院者の状況

① この病院(診療所)に、どの程度通院されていますか。(どれか1つに○)

「週2～3回」が24.2%、「週1回」が14.5%と、週1回以上の通院者が38.7%となっています。これに「月1回」25.2%、「月2～3回」12.9%を加えると、月1回以上の通院者が76.8%となります。そのほか、「年数回」が17.4%、「初めて」が3.5%などです。



【性別】

週1回以上の割合は男性の方が高いが、月1回以上の割合では女性の方が高くなっています。

【年齢別】

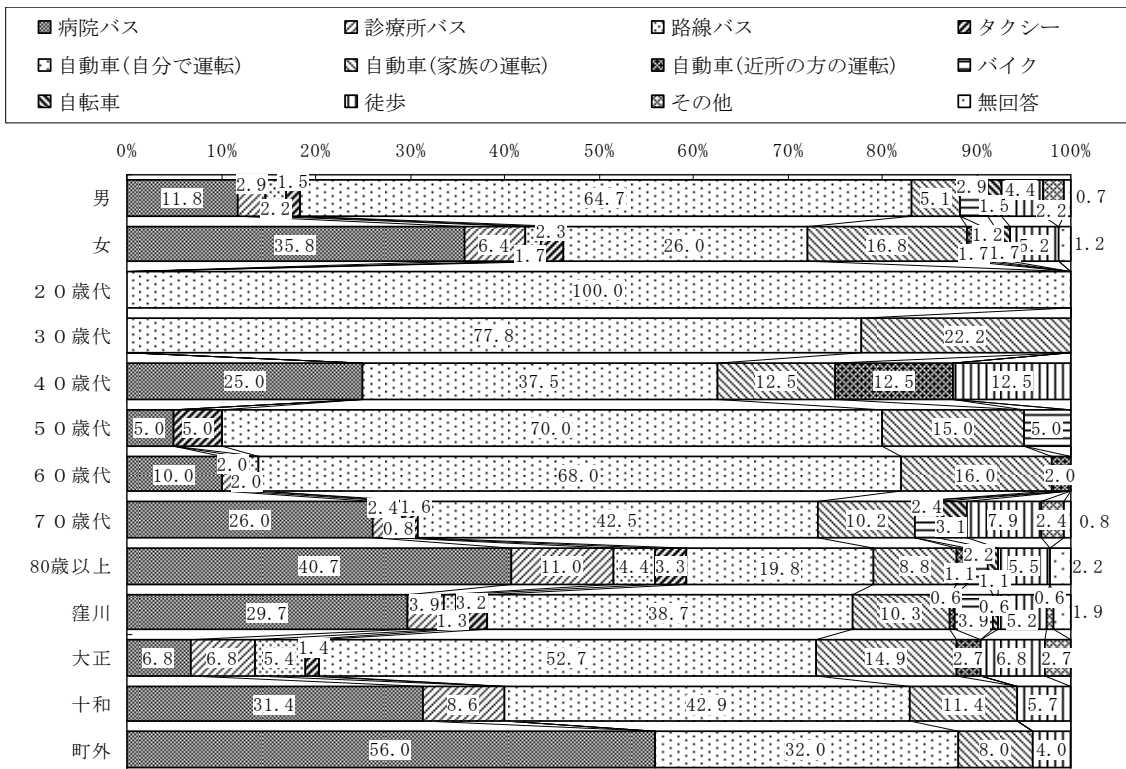
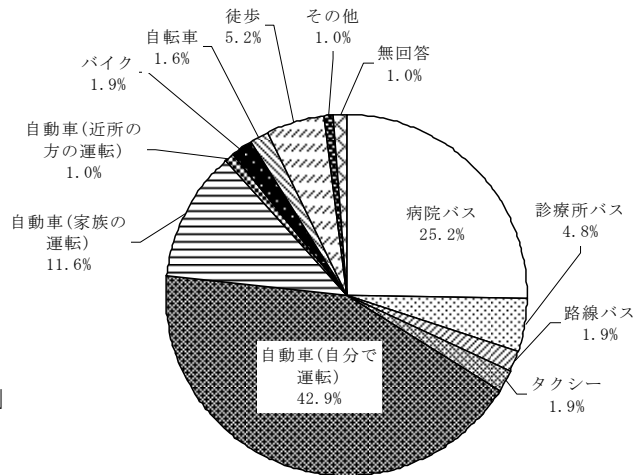
60歳以上の年齢層では年齢階層が高いほど、週1回以上の割合、月1回以上の割合とも高くなっています。50歳代では週1回以上の割合、月1回以上の割合とも60歳代よりも高くなっています。

② 主にどのような交通手段で通院されていますか。(どれか1つに○)

「自動車(自分で運転)」が42.9%と最も多く、これに「自動車(家族の運転)」(11.6%)、「自動車(近所の方の運転)」(1.0%)を加えると、55.5%と半数を超えます。

「病院バス」が25.2%、「診療所バス」が4.8%で、【通院バス】は30.0%となります。

そのほか「路線バス」と「タクシー」はいずれも1.9%でした。



【性別】

【通院バス】(「病院バス」+「診療所バス」)と「自動車(家族の運転)」の割合は女性の方が男性よりも高く、「自動車(自分で運転)」の割合は男性の方が高くなっています。

【年齢別】

概して年齢が増すほど、【通院バス】の割合が高くなり、「自動車(自分で運転)」の割合が低くなる傾向がみられる。

【居住地区別】

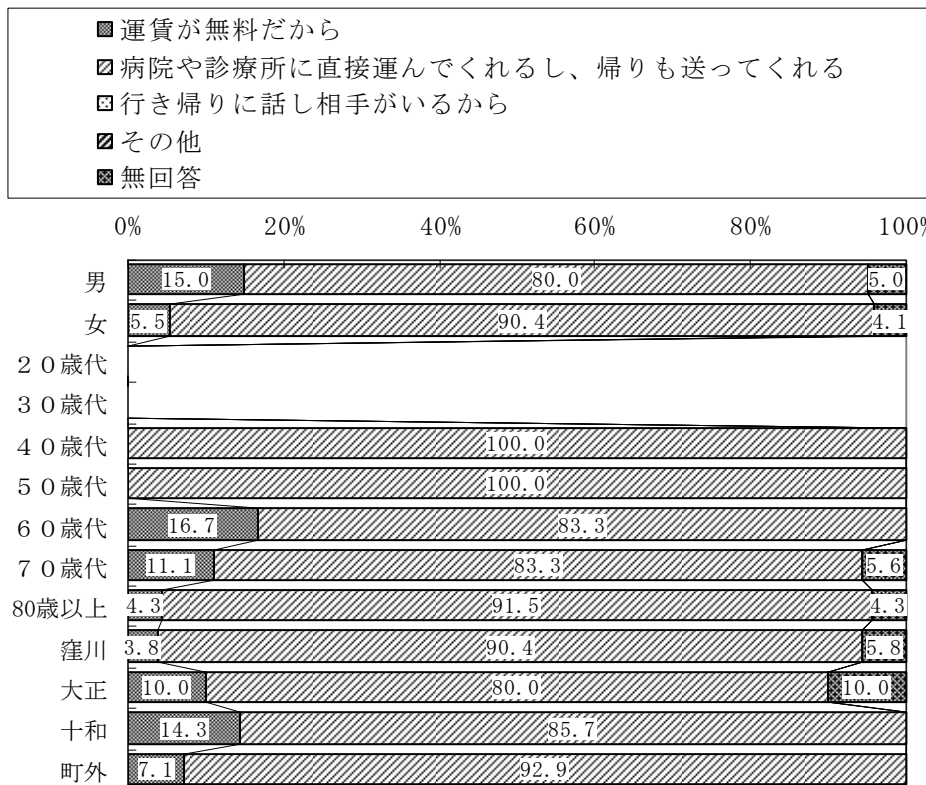
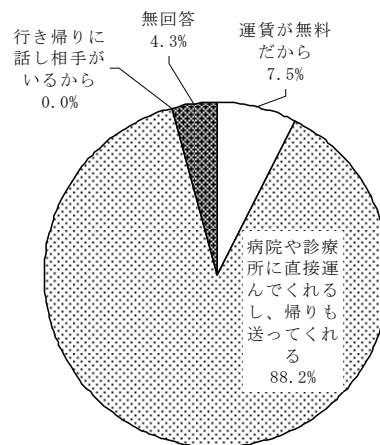
大正地区は、他地区に比べて、【通院バス】の割合が低く、「自動車(自分で運転)」の割

合が高くなっています。

③ 病院バスや診療所バスを利用される理由はなんですか。(どれか1つに○)

「病院や診療所に直接運んでくれるし、帰りも送ってくれる」が88.2%と9割近くになっています。

ほかは「運賃が無料だから」が7.5%、「行き帰りに話し相手がいるから」はゼロでした。

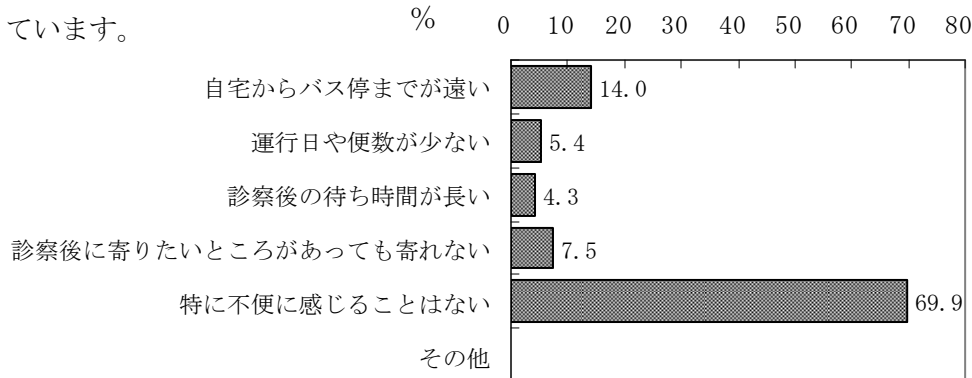


【性別】

男女とも「病院や診療所に直接運んでくれるし、帰りも送ってくれる」が高い割合ですが、なかでも女性が男性よりも10ポイント余り高くなっています。逆に「運賃が無料だから」では男性が10ポイント近く高くなっています。

④ 公共交通を利用して不便に感じたことは何ですか。(当てはまるもの全てに○)

「特に不便を感じることはない」が69.9%と70%近くで、ほかは「自宅からバス停までが遠い」が14.0%、「診療後に寄りたところがあっても寄れない」が7.5%などとなっています。



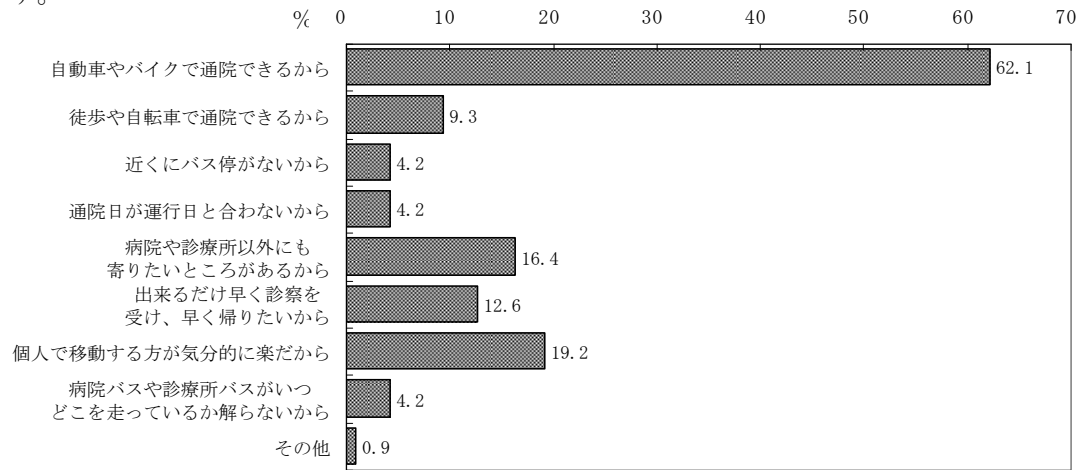
単位:人、%

区分	N	自宅からバス停までが遠い	運行日や便数が少ない	診察後の待ち時間が長い	診療後に寄りたところがあっても寄れない	特に不便を感じることはない	その他	
計	93	13	5	4	7	65	0	
		14.0	5.4	4.3	7.5	69.9	0.0	
性別	男	20	2	2	0	1	13	0
			10.0	10.0	0.0	5.0	65.0	0.0
性別	女	73	11	3	4	6	52	0
			15.1	4.1	5.5	8.2	71.2	0.0
年齢別	10歳代	0	0	0	0	0	0	0
	20歳代	0	0	0	0	0	0	0
	30歳代	0	0	0	0	0	0	0
	40歳代	2	0	0	1	1	0	0
			0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	50歳代	1	1	0	0	0	0	0
			100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	60歳代	6	0	0	0	0	6	0
		0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	
年齢別	70歳代	36	6	3	1	2	21	0
			16.7	8.3	2.8	5.6	58.3	0.0
	80歳以上	47	6	2	2	4	37	0
		12.8	4.3	4.3	8.5	78.7	0.0	
地区別	窪川	52	4	3	3	5	39	0
			7.7	5.8	5.8	9.6	75.0	0.0
	大正	10	1	0	0	0	6	0
			10.0	0.0	0.0	0.0	60.0	0.0
	十和	14	3	1	1	0	10	0
		21.4	7.1	7.1	0.0	71.4	0.0	
地区別	町外	14	4	1	0	2	8	0
			28.6	7.1	0.0	14.3	57.1	0.0

⑤ 病院バスや診療所バスを利用されていない理由はなんですか。(どれか3つまで○)

「自動車やバイクで通院できる」が62.1%と60%を超え、これに「徒歩や自転車で通院できる」9.3%を合わせると、独自に移動手段を確保できるという理由が71.4%となります。

そのほか、「病院や診療所以外にも寄りたいところがある」が16.4%、「出来るだけ早く診察を受け、早く帰りたい」が12.6%、「近くにバス停がない」が4.2%、「通院日が運行日と合わない」が4.2%、「病院バスや診療所バスがいつどこを走っているか分からない」が4.2%で、これら病院バス・診療所バスの利便性による理由が41.6%となっています。



単位：人、%

区分	N	自動車やバイクで通院できるから	徒歩や自転車で通院できるから	近くにバス停がないから	通院日が運行日と合わないから	病院や診療所以外にも寄りたいところがあるから	出来るだけ早く診察を受け、早く帰りたいから	個人で移動する方が気分的に楽だから	病院バスや診療所バスがいつどこを走っているのか解らないから	その他	
計	214	133	20	9	9	35	27	41	9	2	
性別	男	115	82	8	7	2	20	13	25	3	1
		71.3	7.0	6.1	1.7	17.4	11.3	21.7	2.6	0.9	
性別	女	98	51	11	2	7	15	14	16	6	1
		52.0	11.2	2.0	7.1	15.3	14.3	16.3	6.1	1.0	
年齢別	10歳代	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	20歳代	3	2	0	0	0	0	0	0	0	1
		66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3
	30歳代	9	6	0	0	0	1	0	0	0	1
		66.7	0.0	0.0	0.0	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	11.1
	40歳代	6	2	1	0	0	0	0	1	1	0
		33.3	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	16.7	0.0
	50歳代	19	15	0	1	0	1	1	1	0	0
78.9		0.0	5.3	0.0	5.3	5.3	5.3	0.0	0.0		
60歳代	44	33	0	4	1	5	6	11	0	0	
	75.0	0.0	9.1	2.3	11.4	13.6	25.0	0.0	0.0		
70歳代	90	56	11	1	3	22	16	17	3	0	
	62.2	12.2	1.1	3.3	24.4	17.8	18.9	3.3	0.0		
80歳以上	42	18	8	3	5	6	4	11	5	0	
	42.9	19.0	7.1	11.9	14.3	9.5	26.2	11.9	0.0		
地区別	窪川	100	68	10	4	3	21	9	24	5	1
		68.0	10.0	4.0	3.0	21.0	9.0	24.0	5.0	1.0	
	大正	64	36	5	2	2	7	11	9	3	0
		56.3	7.8	3.1	3.1	10.9	17.2	14.1	4.7	0.0	
	十和	21	13	2	3	2	2	3	3	0	1
61.9		9.5	14.3	9.5	9.5	14.3	14.3	0.0	4.8		
町外	11	8	1	0	1	3	1	3	0	0	
	72.7	9.1	0.0	9.1	27.3	9.1	27.3	0.0	0.0		

【性別】

「自動車やバイクで通院できる」の割合は、男性が女性を20ポイント近く上回っています。

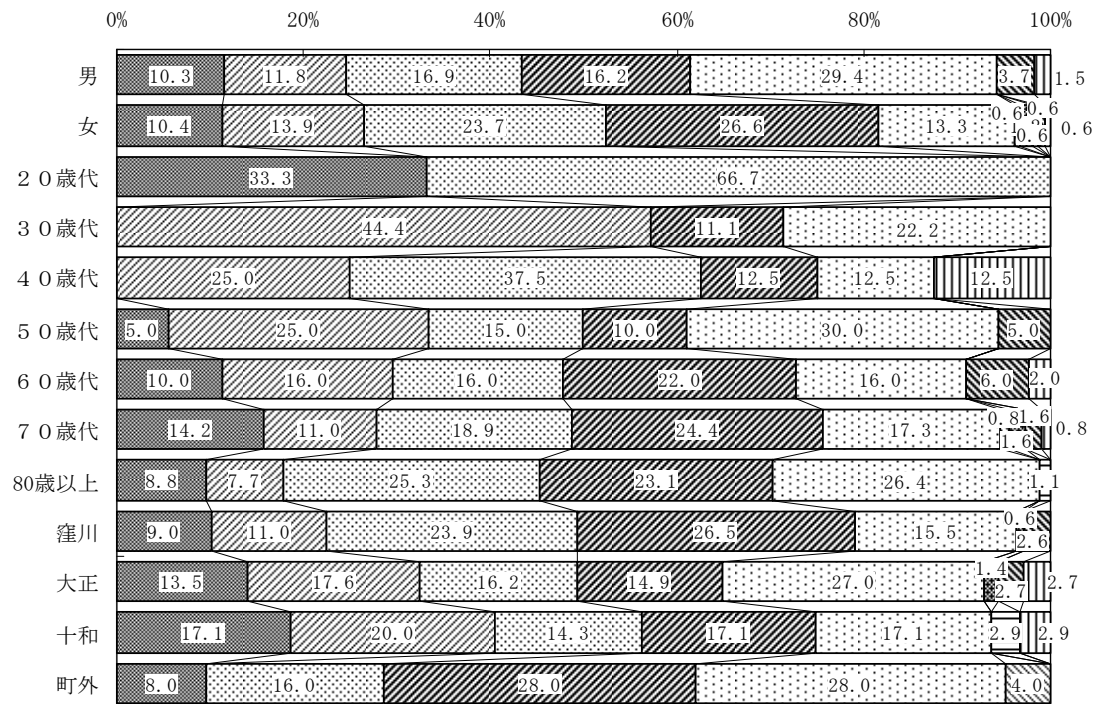
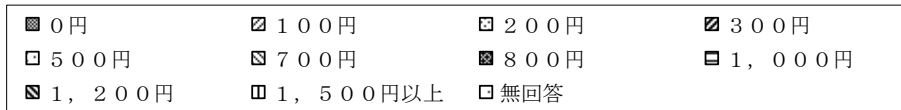
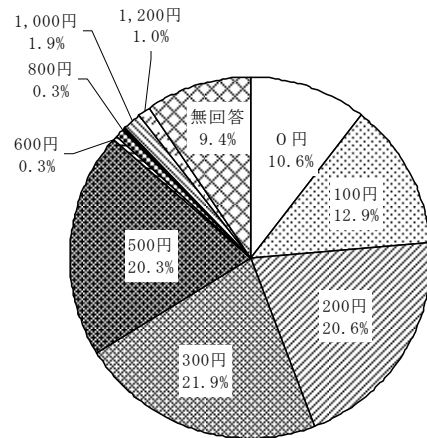
【年齢別】

50歳以上の年齢階層では、年齢が増すほど「自動車やバイクで通院できる」の割合が低くなっています。

⑥ 病院バスや診療所バスを有料にするとしたら、通院（片道）にいくら負担できると思いますか（どれか1つに○）

回答の割合が高いものから、「300円」が21.9%、「200円」が20.6%、「500円」が20.3%、「100円」が12.9%となっています。

「0円」も10.6%となっており、最も高額な「1,200円」は1.0%でした。



【性別】

男女とも「0円」、つまり無料を期待する人は約10%で、負担してもよいという金額は、

男性の方が女性よりも高くなる傾向がうかがえます。

【年齢別】

40歳代以上の年齢階層では、「200円」～「500円」の負担を選んだ人が半数以上を占めており、60歳代以上の年齢階層では年齢が増すほど、その割合が高くなっています。

【居住地区別】

居住地区別に「200円」～「500円」の負担を選んだ人の割合をみると、窪川地区が65.9%、大正地区が58.1%、十和地区が48.5%で、「町外」は72.0%となっています。

⑩ 意見・要望・提案

下記は、調査に回答していただいた方の主な意見・要望・提案を整理したものです。

【意見】

- ・運転手さんがとても親切で感謝しております。
- ・病院バスで大変助かっています。続けて下さい。
- ・廃止になると不便ですから続けて運行して下さい。
- ・無料バスで助かっています。助かっています。
- ・なるべく無料をお願いします。
- ・病院へ行くのにお金がかかるようになると、少ない年金で子どもに負担をかけるので、行くことができなくなると思う。

【要望】

- ・もっと便数がほしい。
- ・車椅子の方が乗れるタクシーやバスがもっと増え、簡単に利用できたらと思います。
- ・病院バス停迄4km位あります、家の近く迄来てほしい
- ・今でも通院バスは途中で「みやた」に寄っているそうです。負担するとしたら、現在の公共交通（鉄道、バス）よりも少し安ければありがたい。
- ・駐車場を広げて下さい。
- ・小児科を毎日お願いしたい
- ・路線バスを、低床にするカリフトがあれば、利用する。

3 通勤者調査

(1) 調査の実施概要

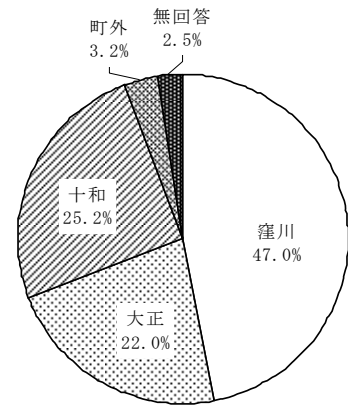
通勤者調査は、町役場をはじめ町内の団体に勤務する役職員を調査対象として、次の要領で実施しました。

調査時期	2009年1月下旬～2月上旬
調査手法	対象事業所経由で通勤している役職員に調査票を配布・回収
調査対象者	町内の農業協同組合、森林組合、商工会、観光協会、社会福祉協議会及び町役場（本庁、支所）の役職員
有効回収数	440票

(2) 回答者の属性

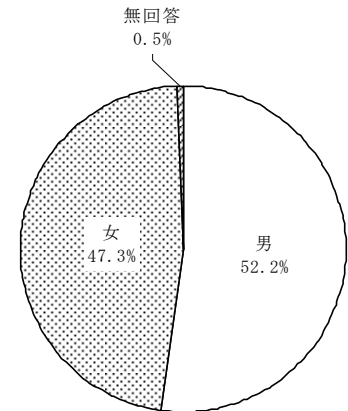
① 居住地区別

回答者の居住地区は、窪川地区が207人（47.0%）で最も多く、ついで十和地区111人（25.2%）、大正地区が97人（22.0%）、町外が14人（3.2%）となっています。



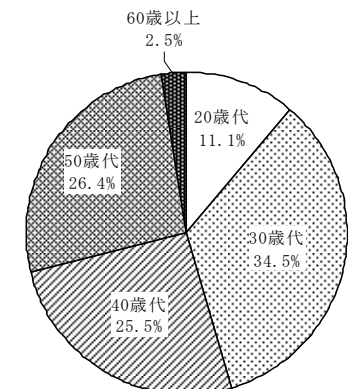
② 性別

回答者の性別は、男性230人（52.3%）、女性208人（47.3%）と、男性の回答が多くなっています。



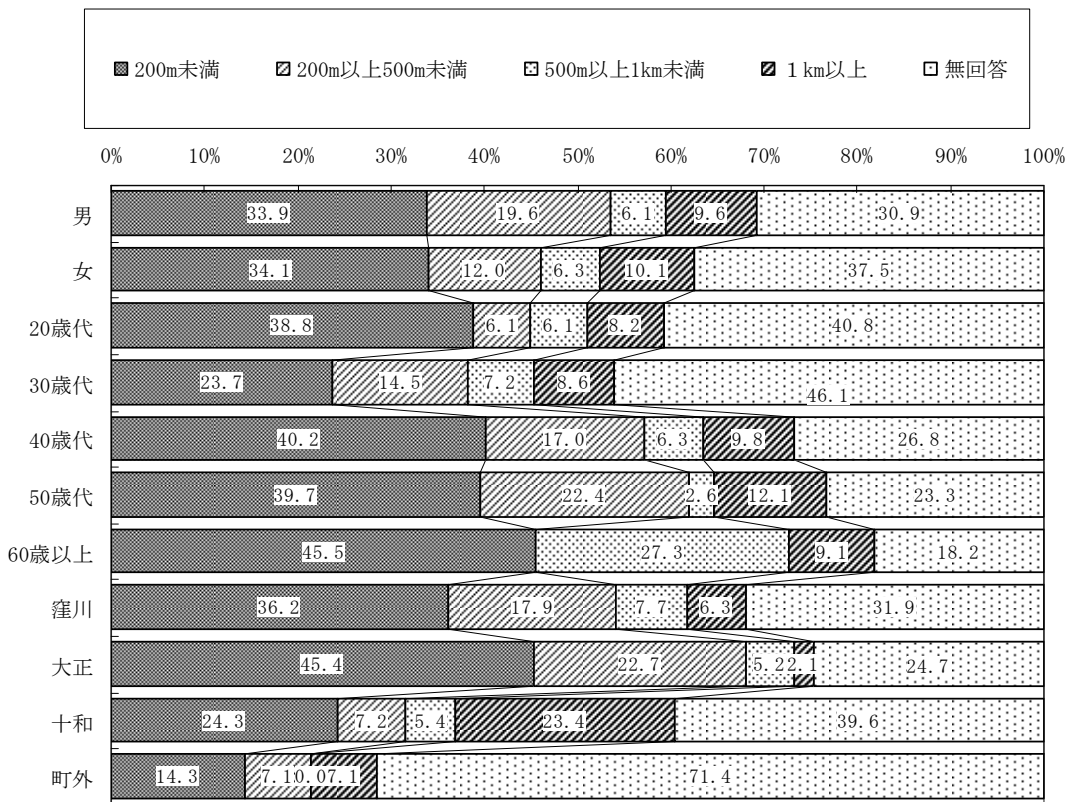
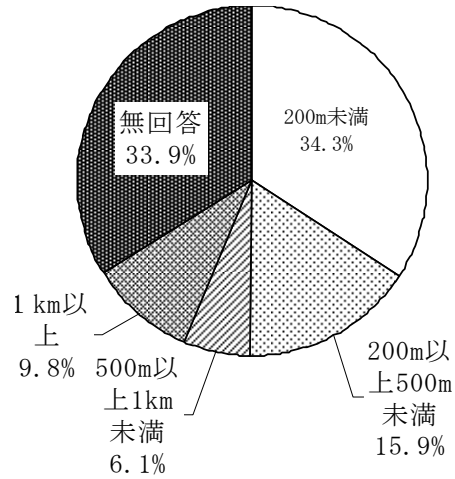
③ 回答者の年齢

回答者の年齢は、「30歳代」が152人（34.5%）で最も多く、次いで「50歳代」が116人（25.4%）、「40歳代」が112人（25.5%）、「20歳代」が49人（11.1%）、「60歳以上」は11人（2.5%）となっています。



④ 最寄りのバス停まで距離はどれくらいありますか。(どれか1つに○)

「200m未満」が34.3%と最も多く、次いで「200m～500m」が15.9%、「1km以上」が9.8%となっています。

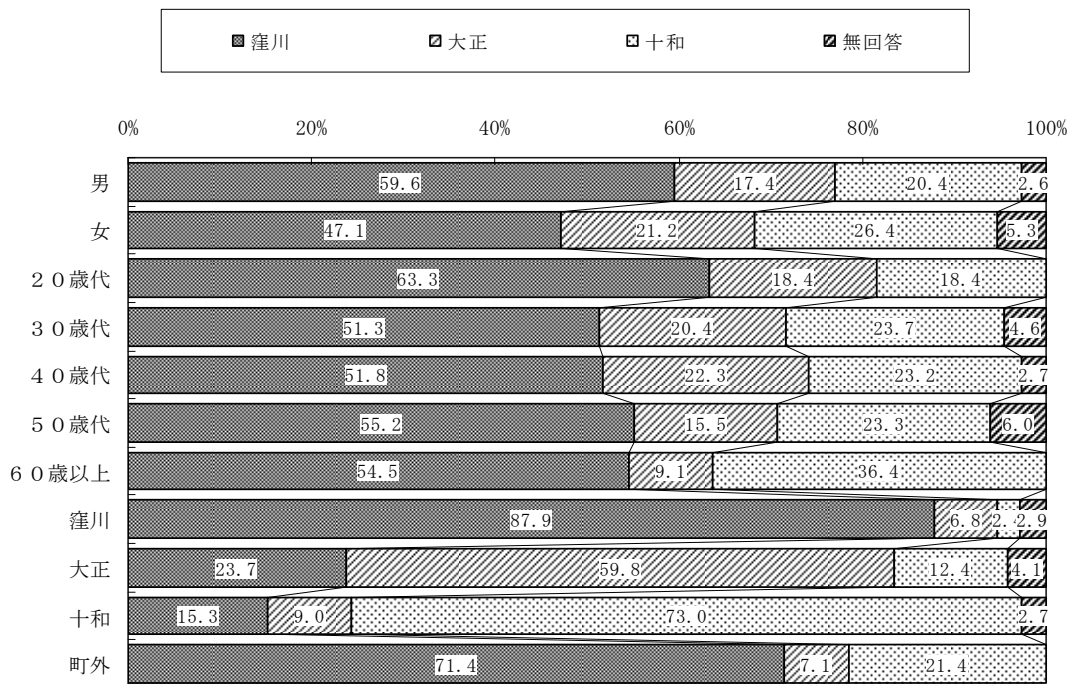
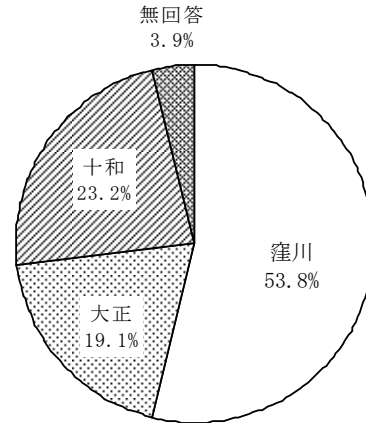


【居住地区別】

「200m未満」の割合、「200m未満」～「500m未満」の割合とも、大正地区が順に45.4%、68.1%と最も高く、次いで、窪川地区が同じく36.2%、54.1%、十和地区が同じく24.3%、31.5%となっています。

⑤ 勤務先のある地区名（集落名など）を記入してください。

勤務先のある地区名（集落名など）で答えてもらったものを3つの地区区分で集計した結果、「窪川」が53.8%と半数を超え、次いで「十和」が23.2%、「大正」が19.1%となっています。



【居住地区別】

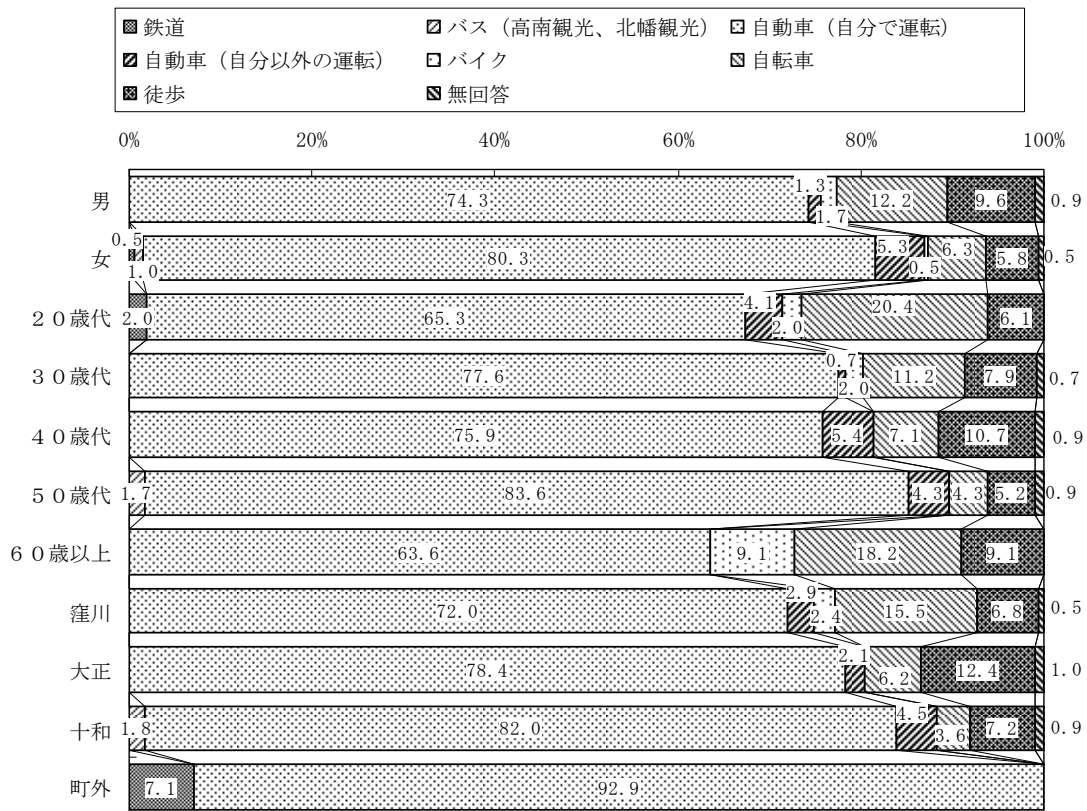
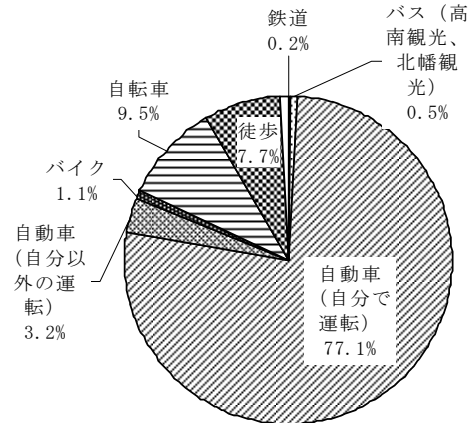
居住地区内に勤務先がある人の割合は、窪川地区が87.9%、十和地区が73.0%、大正地区が59.8%となっています。

3地区間の移動状況を見ると、窪川地区と大正地区及び十和地区との間では、窪川地区から大正・十和地区への移動(流出)よりも、大正・十和地区から窪川地区への移動(流入)の方が高くなっています。また、大正・十和両地区間については、大正地区から十和地区への移動の方が十和地区から大正地区への移動よりも高くなっています。

⑥ 主にどのような交通手段で通勤されますか。(どれか1つに○)

「自動車（自分で運転）」が77.1%と7割を超え、これに「自動車（自分以外の運転）」の3.2%を加えると、自動車による通勤が80%を超えています。

「バス」は0.5%、「鉄道」は0.2%と、公共交通による通勤は1%に満たない状況です。



【性別】

「自動車(自分で運転)」と「自動車(自分以外の運転)」の割合は男性よりも女性の方が高く、「自転車」や「徒歩」などの割合は男性の方が高くなっています。

【年齢別】

30歳代～50歳代では「自動車(自分で運転)」の割合が70%台～80%台で、20歳代と60歳以上（サンプル数が少ない）では60%台となっています。

【居住地区別】

「自動車(自分で運転)」の割合は、十和地区が82.0%、大正地区が78.4%、窪川地区が72.0%となっており、「自転車」は窪川地区で、「徒歩」は大正地区で、他の地区に比

べて割合が高くなっています。

⑦ 通勤で鉄道やバスを利用される理由は何ですか。(どれか1つに○)

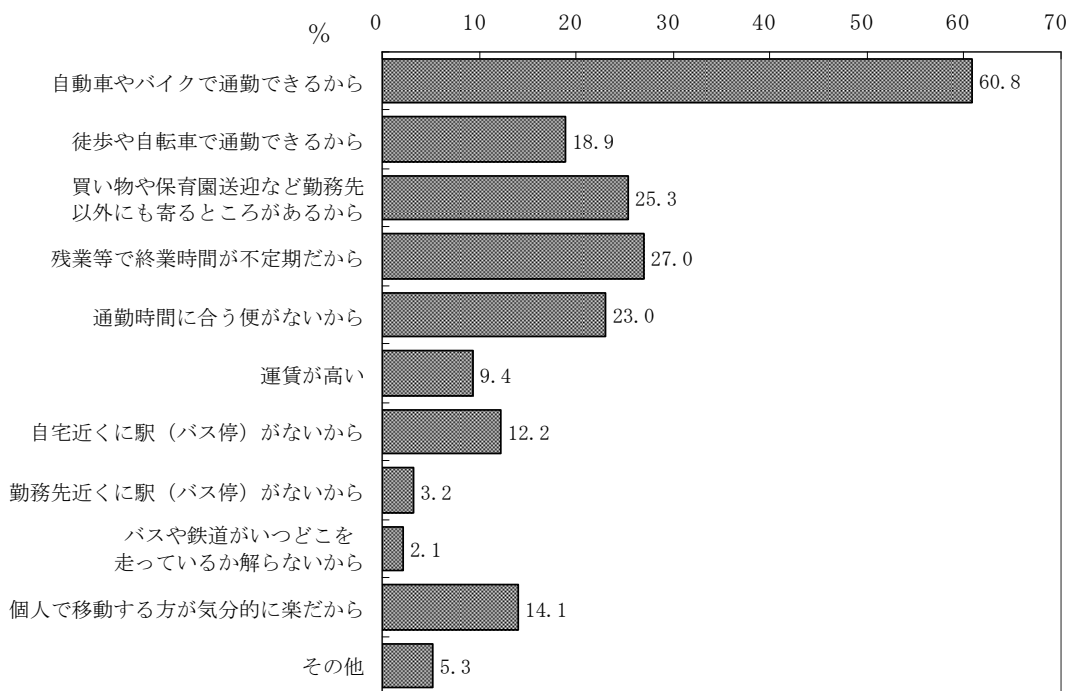
鉄道やバスを利用する3人の理由は、「鉄道やバスの方が楽だから」が2人で、残りの1人は「無回答」でした。

⑧ 通勤で鉄道やバスを利用して不満に感じることはありますか。(どれか2つまで○)

「便数が少ない」と「運賃が高い」がそれぞれ1人で、残りの1人は「無回答」でした。

⑨ 通勤で鉄道やバスを利用されていない理由は何ですか。(どれか3つまで○)

「自動車やバイクで通勤できるから」が60.8%と約60%、ついで「残業等で就業時間が不定期だから」が27.3%、「買い物や保育園送迎など勤務先以外にも寄るところがあるから」が25.3%、「通勤時間に合う便がないから」が23.0%などとなっています。



【性別】

「自動車やバイクで通勤できるから」や「残業等で就業時間が不定期だから」はほとんど差がないが、「買い物や保育園送迎など勤務先以外にも寄るところがあるから」は女性が男性を8ポイント余り上回っており、「徒歩や自転車で通勤できるから」は男性が12ポイント余り、「通勤時間に合う便がないから」も男性が4ポイント余り上回っています。

【年齢別】

30歳代は「買い物や保育園送迎など勤務先以外にも寄るところがあるから」が他の年齢階層よりも高く、40歳代と50歳代は「残業等で就業時間が不定期だから」が高くなっ

ています。また、20歳代は「徒歩や自転車で通勤できるから」が高くなっています。

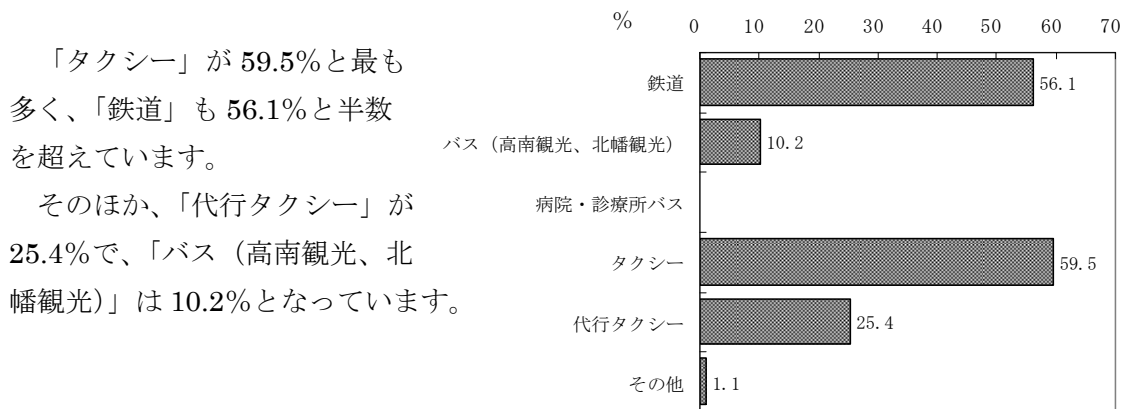
【居住地区別】

「自動車やバイクで通勤できるから」はどの居住地区も60%前後で大きな差はないが、「買い物や保育園送迎など勤務先以外にも寄るところがあるから」や「徒歩や自転車で通勤できるから」は窪川地区が、「残業等で就業時間が不定期だから」や「通勤時間に合う便がないから」は大正地区が、「自宅近くに駅（バス停）がないから」が、最も高くなっています。

単位：人、%

区分	N	自動車やバイクで通勤できるから	徒歩や自転車で通勤できるから	買い物や保育園送迎など勤務先以外にも寄るところがあるから	残業等で就業時間が不定期だから	通勤時間に合う便がないから	運賃が高い	自宅近くに駅（バス停）がないから	勤務先近くに駅（バス停）がないから	バスや鉄道がいつでも走っているか解らないから	個人で移動する方が気分的に楽だから	その他	
計	434	264	82	110	117	100	41	53	14	9	61	23	
		60.8	18.9	25.3	27.0	23.0	9.4	12.2	3.2	2.1	14.1	5.3	
性別	男	228	137	57	38	60	57	17	26	7	5	34	15
			60.1	25.0	16.7	26.3	25.0	7.5	11.4	3.1	2.2	14.9	6.6
性別	女	204	127	25	71	56	42	23	27	7	4	27	8
			62.3	12.3	34.8	27.5	20.6	11.3	13.2	3.4	2.0	13.2	3.9
年齢別	10歳代	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	20歳代	48	30	12	11	8	8	7	5	1	2	11	2
				62.5	25.0	22.9	16.7	16.7	14.6	10.4	2.1	4.2	22.9
	30歳代	151	100	30	52	32	34	12	18	4	5	19	8
				66.2	19.9	34.4	21.2	22.5	7.9	11.9	2.6	3.3	12.6
	40歳代	111	64	21	26	41	29	11	12	3	2	13	7
				57.7	18.9	23.4	36.9	26.1	9.9	10.8	2.7	1.8	11.7
50歳代	113	63	16	20	34	26	11	17	5	0	17	6	
			55.8	14.2	17.7	30.1	23.0	9.7	15.0	4.4	0.0	15.0	5.3
60歳以上	11	7	3	1	2	3	0	1	1	0	1	0	
		63.6	27.3	9.1	18.2	27.3	0.0	9.1	9.1	0.0	9.1	0.0	
地区別	窪川	206	124	52	64	51	39	21	12	6	5	31	13
				60.2	25.2	31.1	24.8	18.9	10.2	5.8	2.9	2.4	15.0
	大正	96	56	18	21	34	29	8	5	3	2	12	4
				58.3	18.8	21.9	35.4	30.2	8.3	5.2	3.1	2.1	12.5
	十和	108	68	12	21	27	20	8	28	4	2	13	5
			63.0	11.1	19.4	25.0	18.5	7.4	25.9	3.7	1.9	12.0	4.6
町外	13	9	0	2	4	6	4	4	0	0	3	1	
		69.2	0.0	15.4	30.8	46.2	30.8	30.8	0.0	0.0	23.1	7.7	

⑩ この1年間に四万十町内で、通勤時間帯以外（休日含む）で公共交通を利用したことはありますか。（あるものすべてに○）



【性別】

「タクシー」や「代行タクシー」を利用する割合は男性の方が女性よりも高く、「バス（高南観光、北幡観光）」は女性の方が高くなっています。

【年齢別】

どの年代も「鉄道」と「タクシー」の割合が高く、全体と同様の傾向となっています。

【居住地区別】

「タクシー」の割合は窪川地区が最も高く、次いで十和、大正の順であり、「鉄道」は大正地区が最も高く、十和、窪川と続いています。「代行タクシー」は十和、窪川、大正の順となっています。

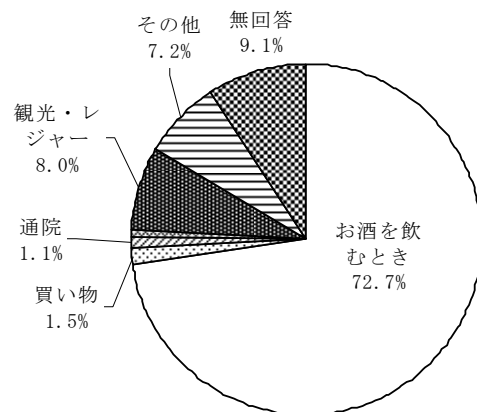
単位：人、%

区分		N	鉄道	バス(高南観光、北幡観光)	病院・診療所バス	タクシー	代行タクシー	その他
計		264	148	27	0	157	67	3
			56.1	10.2	0.0	59.5	25.4	1.1
性別	男	162	92	12	0	105	44	3
			56.8	7.4	0.0	64.8	27.2	1.9
性別	女	101	55	15	0	51	23	0
			54.5	14.9	0.0	50.5	22.8	0.0
年齢別	10歳代	0	0	0	0	0	0	0
	20歳代	30	17	2	0	19	5	0
			56.7	6.7	0.0	63.3	16.7	0.0
	30歳代	89	45	7	0	56	28	1
			50.6	7.9	0.0	62.9	31.5	1.1
	40歳代	65	42	9	0	33	14	2
		64.6	13.8	0.0	50.8	21.5	3.1	
年齢別	50歳代	74	40	8	0	46	19	0
			54.1	10.8	0.0	62.2	25.7	0.0
年齢別	60歳以上	6	4	1	0	3	1	0
			66.7	16.7	0.0	50.0	16.7	0.0
地区別	窪川	144	69	13	0	103	37	0
			47.9	9.0	0.0	71.5	25.7	0.0
	大正	51	38	5	0	19	8	2
			74.5	9.8	0.0	37.3	15.7	3.9
地区別	十和	56	34	7	0	32	19	1
			60.7	12.5	0.0	57.1	33.9	1.8
地区別	町外	7	4	1	0	1	1	0
			57.1	14.3	0.0	14.3	14.3	0.0

⑪公共交通を利用した主な理由は何ですか。(どれか1つに○)

通勤時間帯以外(休日含む)に) 公共交通を利用した主な理由としては、「お酒を飲むとき」が72.7%と70%を超えています。

そのほか「観光・レジャー」が8.0%で、「買い物」や「通院」はわずかです。



【性別】

男女とも「お酒を飲むとき」が60%を超えて最も高い割合で、なかでも男性は約80%

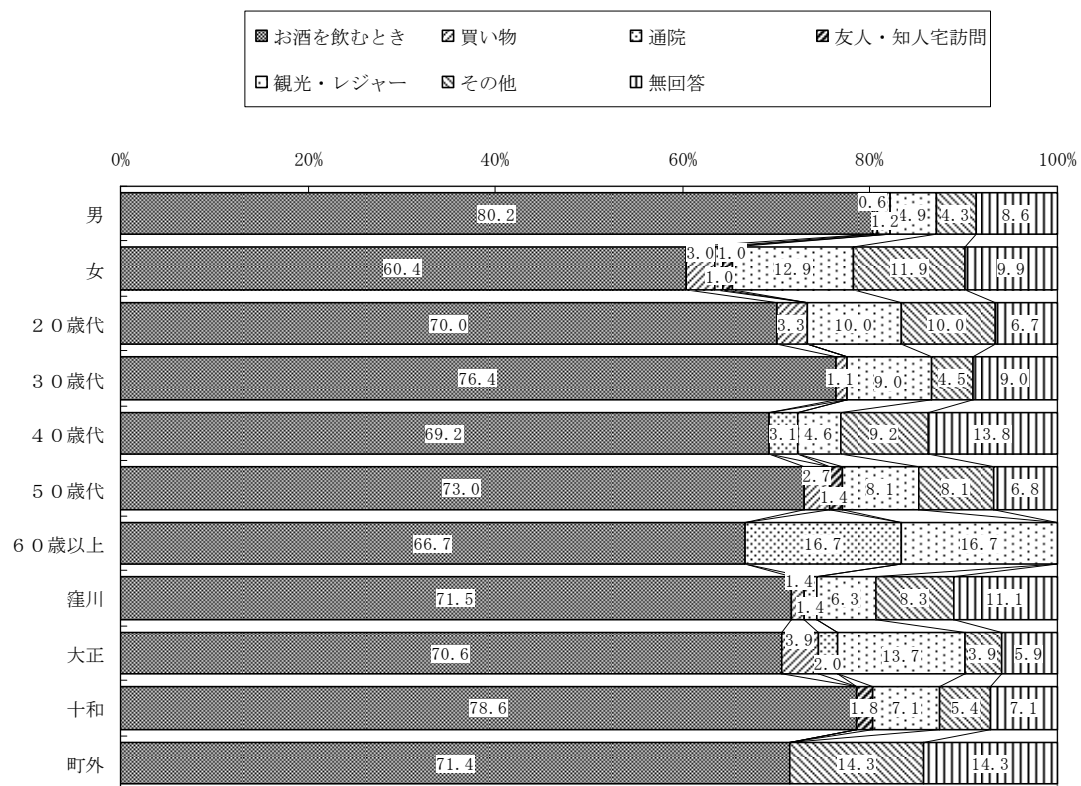
となっています。このほか「観光・レジャー」と「その他」は女性の方が高くなっています

【年齢別】

「お酒を飲むとき」はどの年代も最も高いが、30歳代、50歳代及び20歳代では70%を超えています。

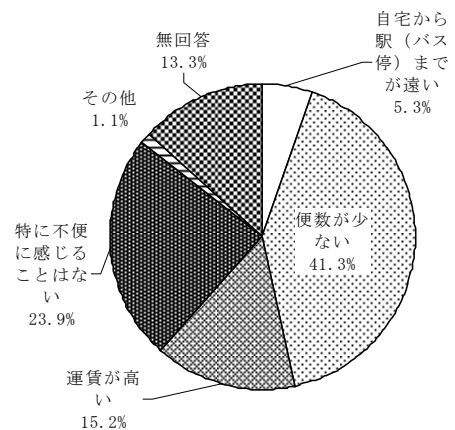
【居住地区別】

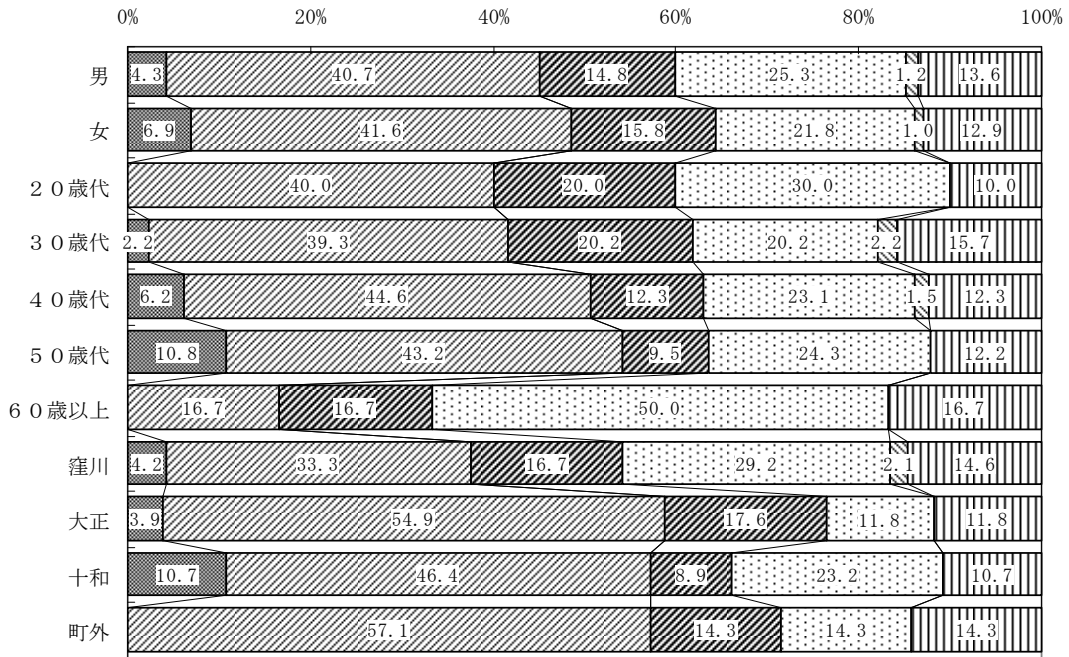
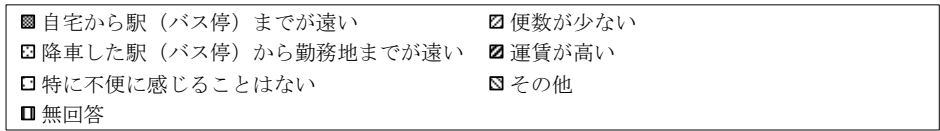
「お酒を飲むとき」は十和地区の78.6%をはじめどの居住地区でも70%を超え最も高くなっています。「観光・レジャー」は大正地区が13.7%と10%を超えていますが、十和と窪川の両地区では10%未満となっています。



⑫ 公共交通を利用して不満に感じたことはありますか。(どれか1つに○)

「便数が少ない」が最も多く41.3%、次いで「特に不便に感じることはない」が23.9%、「運賃が高い」が15.2%、「自宅から駅(バス停)までが遠い」が5.3%などとなっています。





【性別】

男女とも全体とほぼ同様で、男女間に大きな違いはみられません。

【年齢別】

50歳代までのどの年齢階層でも「便数が少ない」が最も割合となっています。そのほか「運賃が高い」という割合は20歳代と30歳代が約20%で他の年代よりも高いが、「自宅から駅（バス停）までが遠い」という割合は年齢が増すほど高くなっており、50歳代では10.8%を占めています。

【居住地区別】

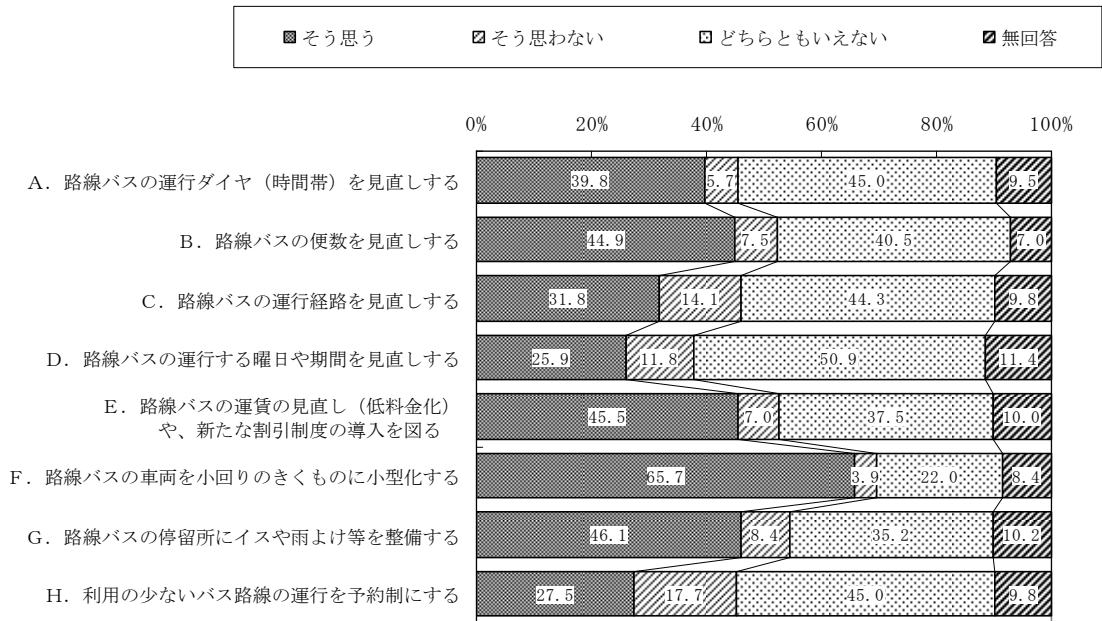
どの地区も「便数が少ない」が最も割合となっていますが、窪川地区ではその割合が33.3%と他の地区よりも10ポイント以上低く、「不便に感じることはない」という割合では他の地区よりも高くなっています。「運賃が高い」は大正・窪川両地区の割合が高く、「自宅から駅（バス停）までが遠い」は十和地区が高くなっています。

- ⑬ 現在、四万十町では、バス路線を始とする公共交通の維持・確保のために多大な財政支援を行っていますが、利用者が減少するなか利用実態やニーズにあわせた見直しが求められています。見直しの具体的な方法には以下のようなことが考えられますが、どのように思いますか。(A～Uそれぞれどれか1つに○)

《路線バスの利便性を向上させる仕組みづくり》

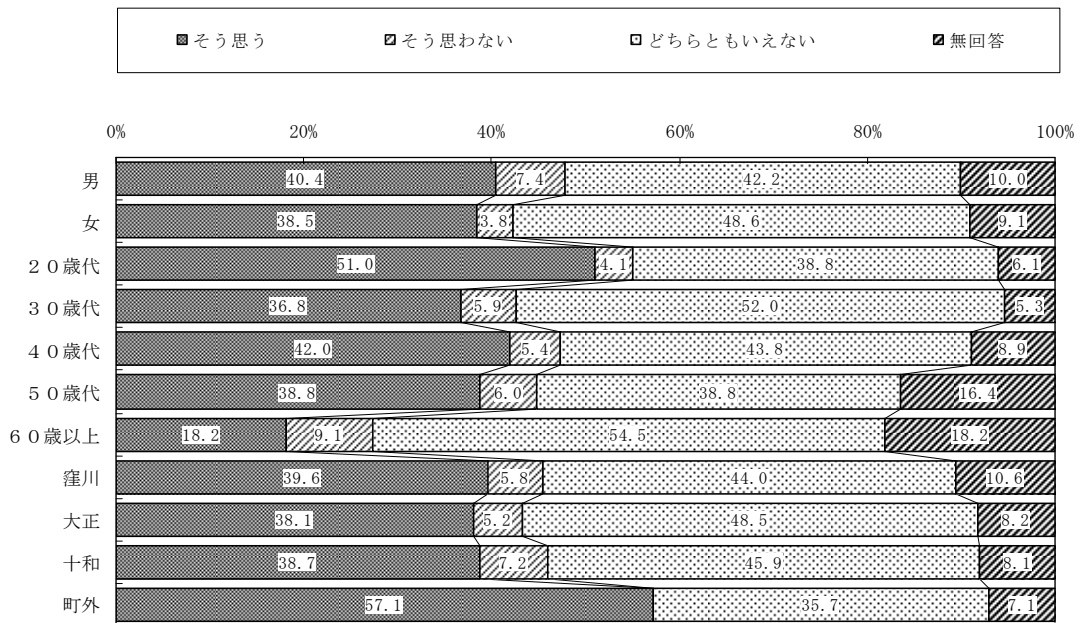
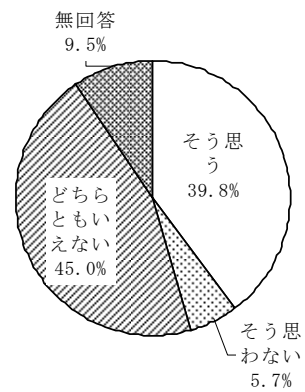
『路線バスの車両を小回りのきくものに小型化する』、『路線バスの停留所にイスや雨よけ等を整備する』、『路線バスの運賃の見直し（低料金化）や、新たな割引制度の導入を図る』及び『路線バスの便数を見直しする』については、「そう思う」という割合が最も高く、なかでも『路線バスの車両を小回りのきくものに小型化する』は65.7%と60%を超えています。

『路線バスの運行する曜日や期間を見直しする』、『路線バスの運行ダイヤ（時間帯）を見直しする』、『利用の少ないバス路線の運行を予約制にする』及び『路線バスの運行経路を見直しする』については、「どちらともいえない」という割合が最も高く、なかでも『路線バスの運行する曜日や期間を見直しする』は50.9%と半数を超えています。



A. 路線バスの運行ダイヤ（時間帯）を見直しする

「どちらともいえない」が45.0%と40%を超えて最も多いが、「そう思う」も39.8%と約40%となっています。「そう思わない」は5.7%と10未満です。



【性別】

男女とも全体とほぼ同様の傾向となっています。

【年齢別】

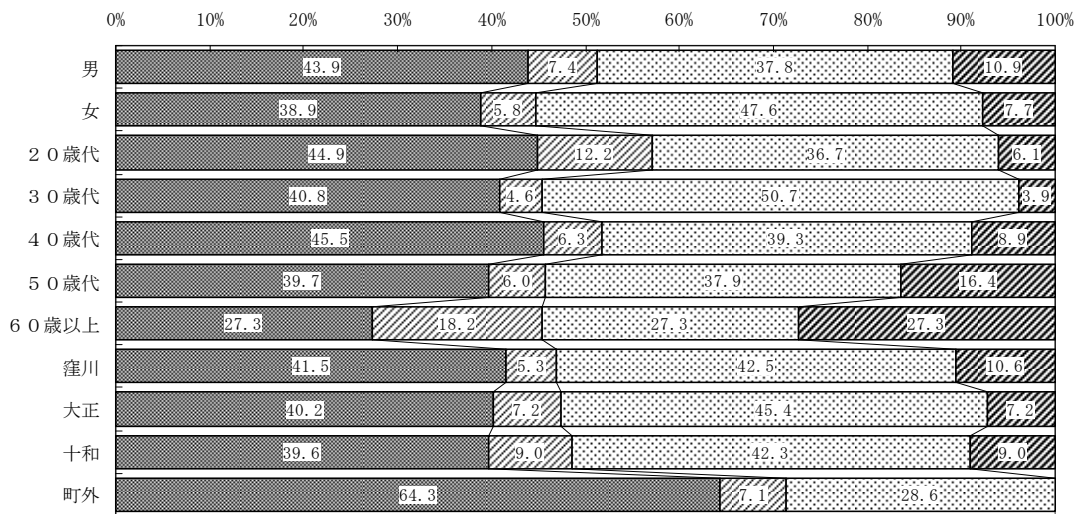
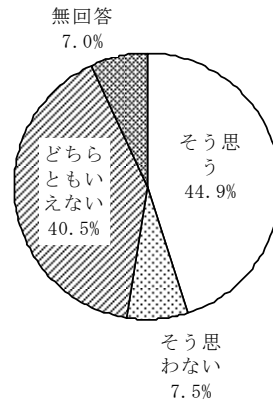
20歳代では「そう思う」が半数を超えており、50歳代では「そう思う」と「どちらともいえない」が同率ですが、そのほかの年齢階層では「どちらともいえない」が最も高くなっており、なかでも30歳代と60歳以上ではその割合が半数を超えています。

【居住地区別】

どの居住地区も全体とほぼ同様の傾向となっています。

B. 路線バスの便数を見直す

「そう思う」が44.9%と最も高いが、「どちらともいえない」も40.5%と40%を超えています。「そう思わない」は7.5%と10%未満です。



【性別】

男性は「そう思う」とい割合が最も高いが、女性は「どちらともいえない」が最も高くなっています。

【年齢別】

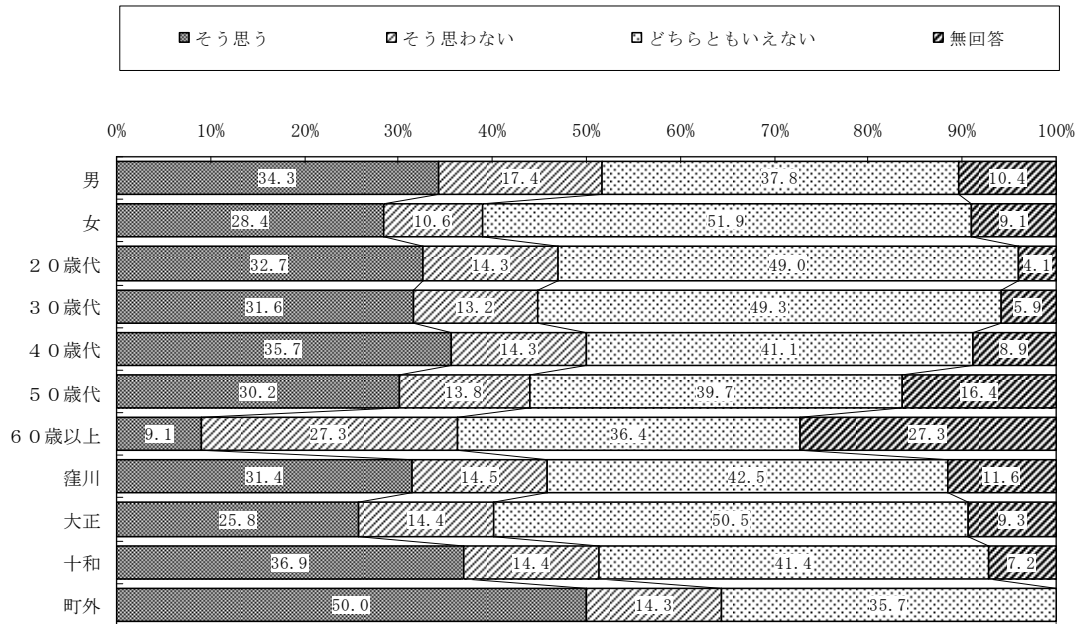
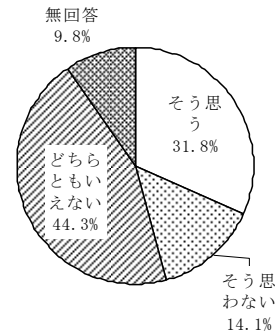
30歳代では「どちらともいえない」が半数を超えて最も高いが、「そう思う」も40%を超えています。20歳代、40歳代及び50歳代では「そう思う」が最も高い割合を占めています。

【居住地区別】

窪川、大正及び十和とも「どちらともいえない」が最も高い割合を占めているが、「そう思う」も40%前後となっています。

C. 路線バスの運行経路を見直しする

「どちらともいえない」が44.3%と最も高いが、
 「そう思う」も31.8%と30%を超えています。
 「そう思わない」は14.1%となっています。



【性別】

男女とも「どちらともいえない」が最も高い割合を占めており、なかでも女性ではその割合が半数を超えています。

【年齢別】

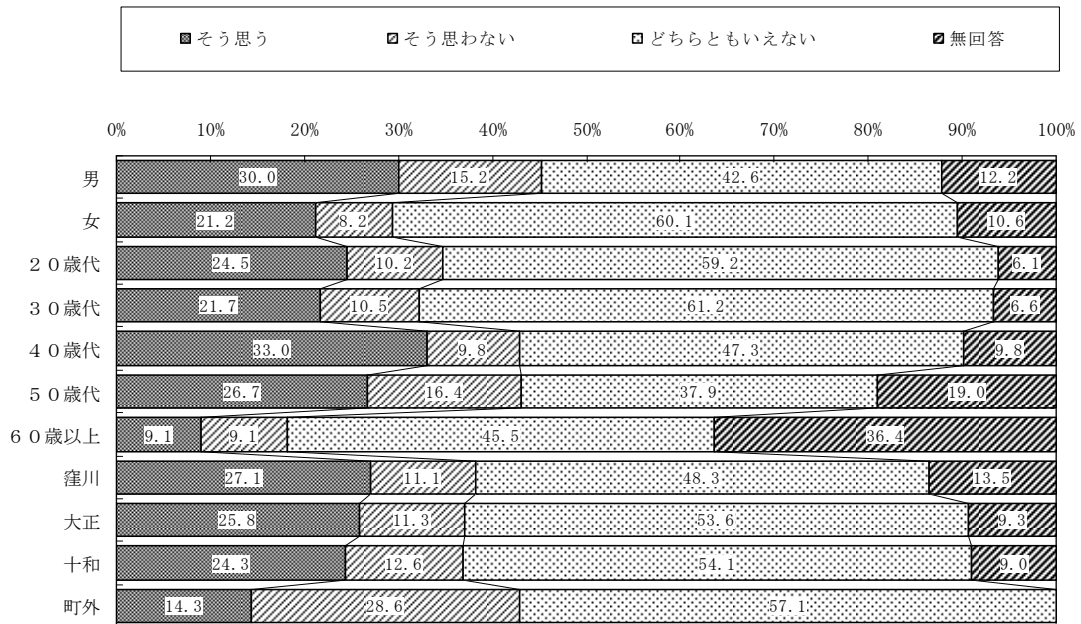
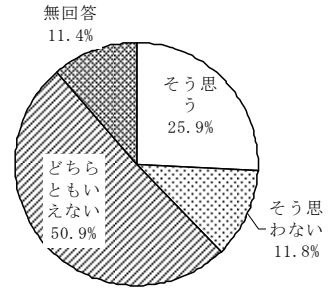
どの年齢階層も「どちらともいえない」が最も高い割合を占めています。

【居住地区別】

窪川、大正及び十和とも「どちらともいえない」が最も高い割合を占めており、なかでも大正地区ではその割合が半数を超えています。

D. 路線バスの運行する曜日や期間を見直する

「どちらともいえない」が50.9%と半数を超えており、「そう思う」が25.9%、「そう思わない」が11.8%となっています。



【性別】

男女とも「どちらともいえない」が最も高い割合を占めており、なかでも女性ではその割合が60%を超えています。

【年齢別】

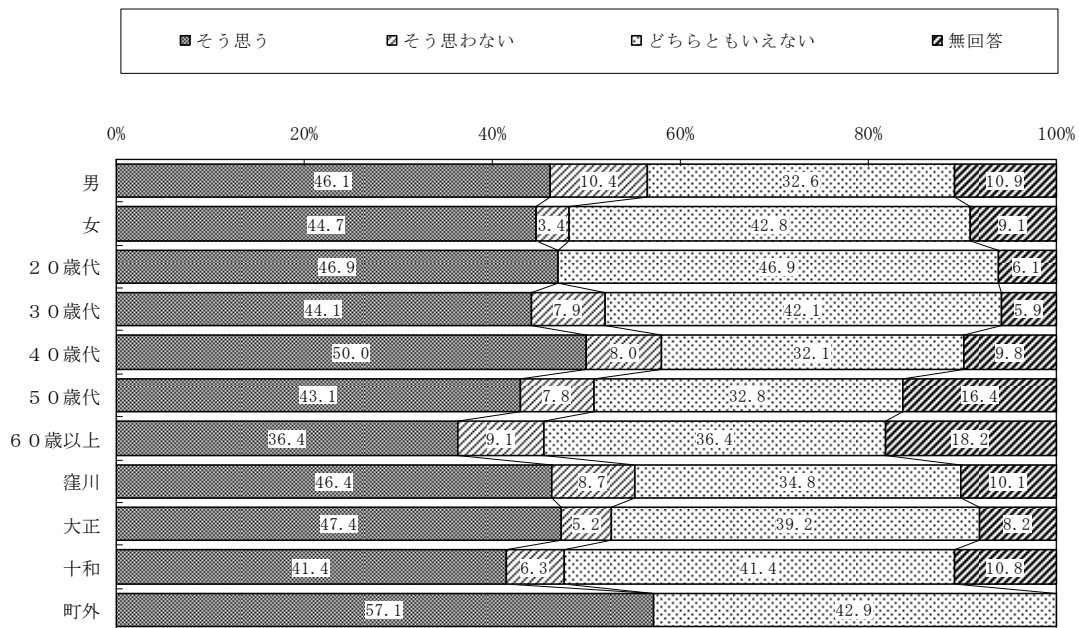
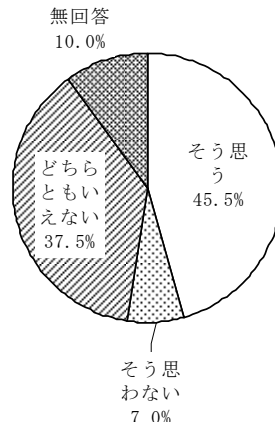
どの年齢階層も「どちらともいえない」が最も高い割合を占めており、なかでも30歳代と20歳代ではその割合が60%前後となっています。

【居住地区別】

窪川、大正及び十和とも「どちらともいえない」が最も高い割合を占めており、なかでも十和地区と大正地区ではその割合が半数を超えています。

E. 路線バスの運賃の見直し（低料金化）や、新たな割引制度の導入を図る

「そう思う」が45.5%と最も高いが、「どちらともいえない」も37.5%と30%を超えています。
 「そう思わない」は7.0%と10%未満です。



【性別】

男女とも「そう思う」が40%を超え最も高い割合となっていますが、女性は「どちらともいえない」も40%を超えています。

【年齢別】

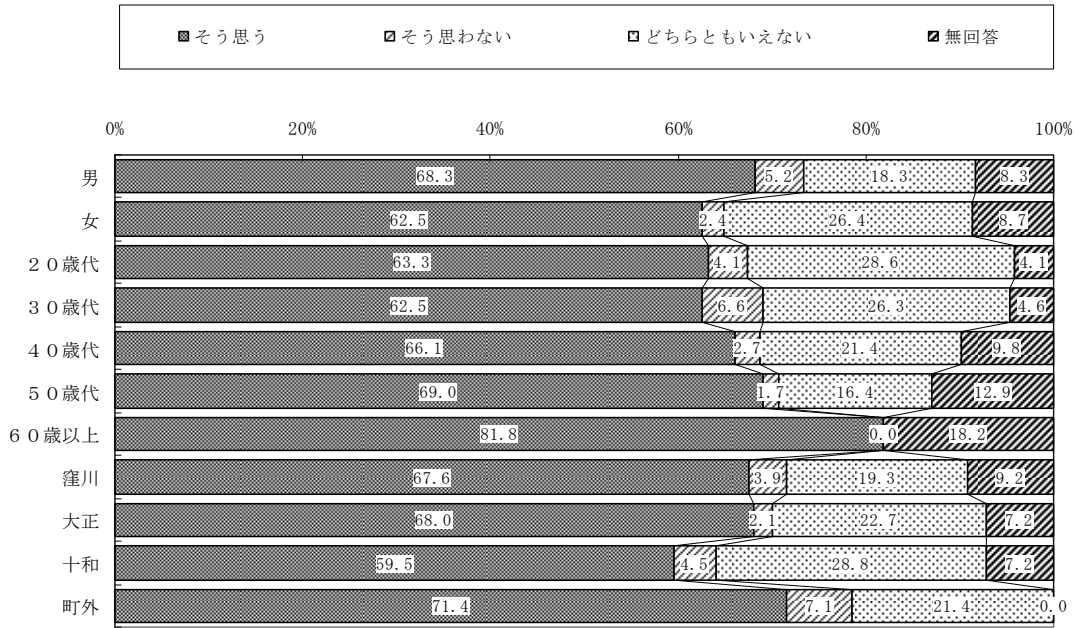
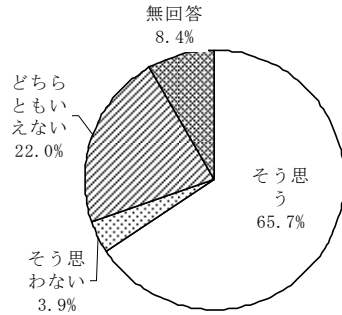
30歳代～50歳代では「そう思う」が40%を超えて最も高く、40歳代ではその割合が半数を超えているが、30歳代では「どちらともいえない」も40%を超えています。20歳代と60歳以上では「そう思う」と「どちらともいえない」が同率となっています。

【居住地区別】

窪川地区と大正地区では「そう思う」が最も高い割合を占めていますが、十和地区では「そう思う」と「どちらともいえない」が同率で最も高くなっています。

F. 路線バスの車両を小回りのきくものに小型化する

「そう思う」が65.7%と60%を超え、「そう思わない」は3.9%と10%未満で、「どちらともいえない」は22.0%となっています。



【性別】

男女とも「そう思う」が60%を超え最も高くなっています。

【年齢別】

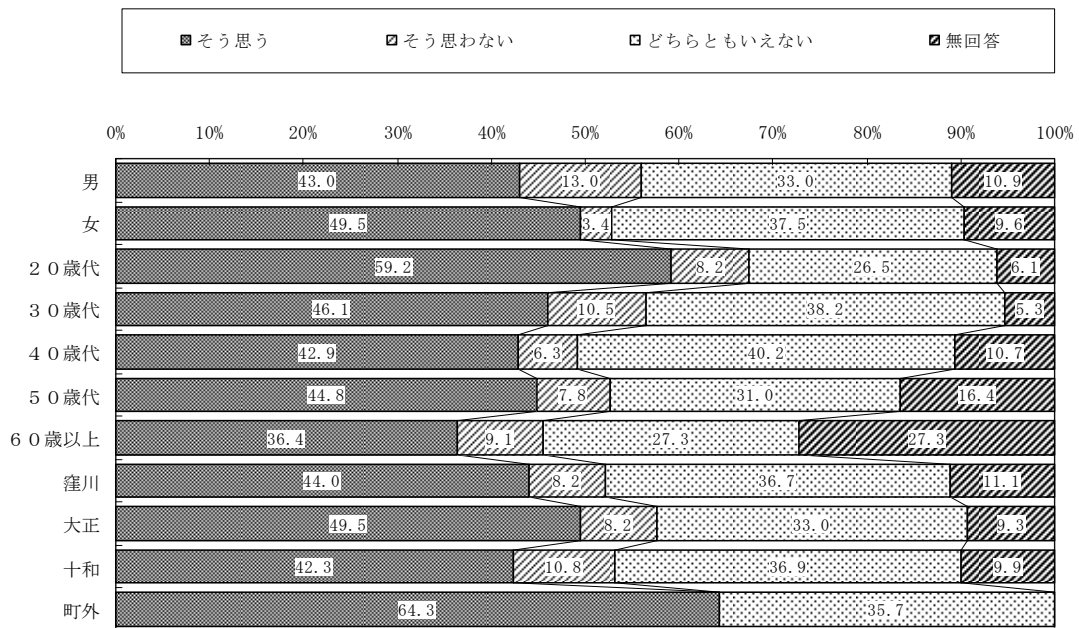
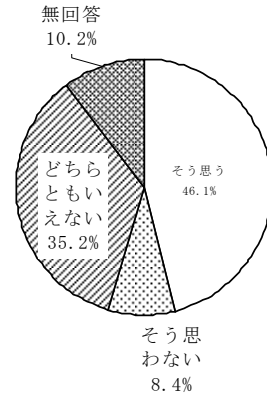
どの年齢階層でも「そう思う」が60%を超えて最も高く、しかも年齢階層が高いほどその割合が高くなる傾向がみられ、なかでも60歳以上では80%を超えています。

【居住地区別】

窪川、大正及び十和のどの地区も「そう思う」が半数を超えて最も高く、なかでも窪川地区と大正地区ではその割合が60%を超えています。

G. 路線バスの停留所にイスや雨よけ等を整備する

「そう思う」が46.1%と最も高いが、「どちらともいえない」も35.2%と30%を超えています。
 「そう思わない」は8.4%と10%未満です。



【性別】

男女とも「そう思う」が40%を超え最も高いが、「どちらともいえない」も30%を超えています。

【年齢別】

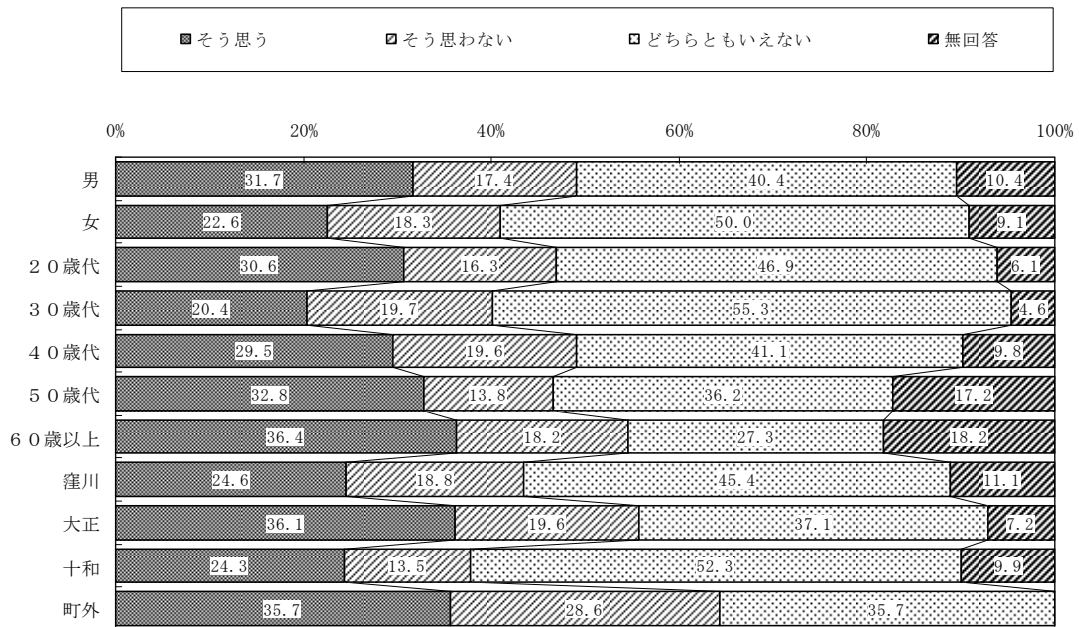
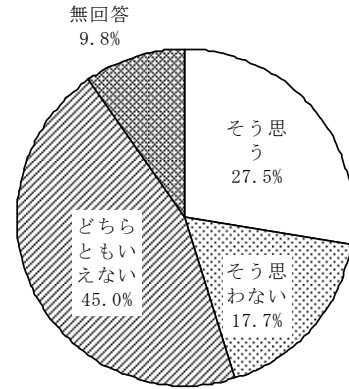
どの年齢階層でも「そう思う」が最も高く、しかも年齢階層が低いほどその割合が高くなる傾向がみられ、20歳代では半数を超えています。

【居住地区別】

窪川、大正及び十和とも「そう思う」が40%を超えて最も高いが、「どちらともいえない」も30%を超えています。

H. 利用の少ないバス路線の運行を予約制にする

「どちらともいえない」が45.0%と最も多く、「そう思う」が27.5%、「そう思わない」が17.7%となっています。



【性別】

男女とも「どちらともいえない」が40%を超えて最も高いが、なかでも女性はその割合が半数に達しています。

【年齢別】

20歳代～50歳代のどの年齢階層も「どちらともいえない」が最も高く、なかでも30歳代ではその割合が半数を超えています。

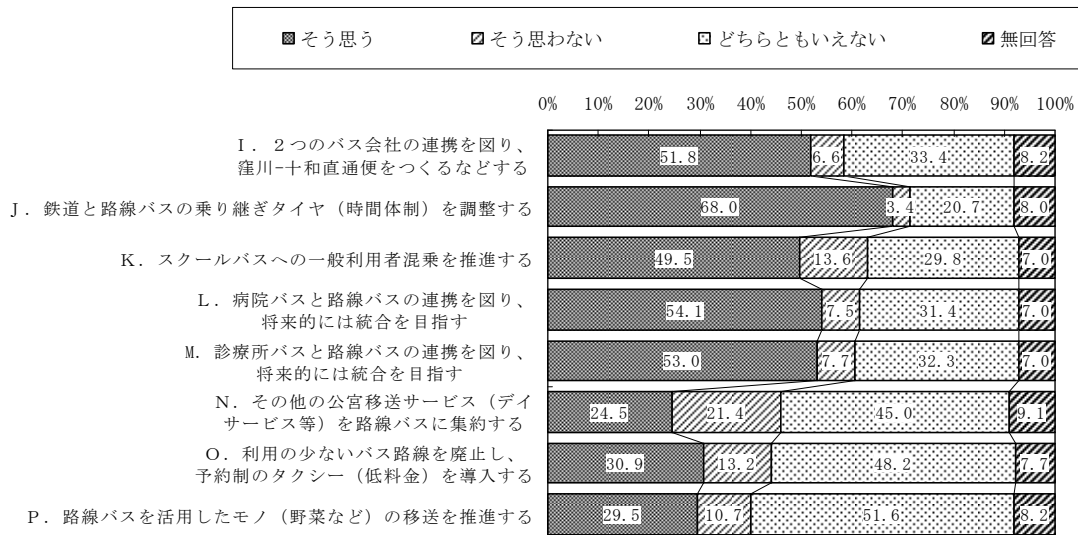
【居住地区別】

窪川、大正及び十和とも「どちらともいえない」が最も高く、なかでも十和地区ではその割合が50%を超えています。

《各公共交通が連携して取り組む仕組みづくり》

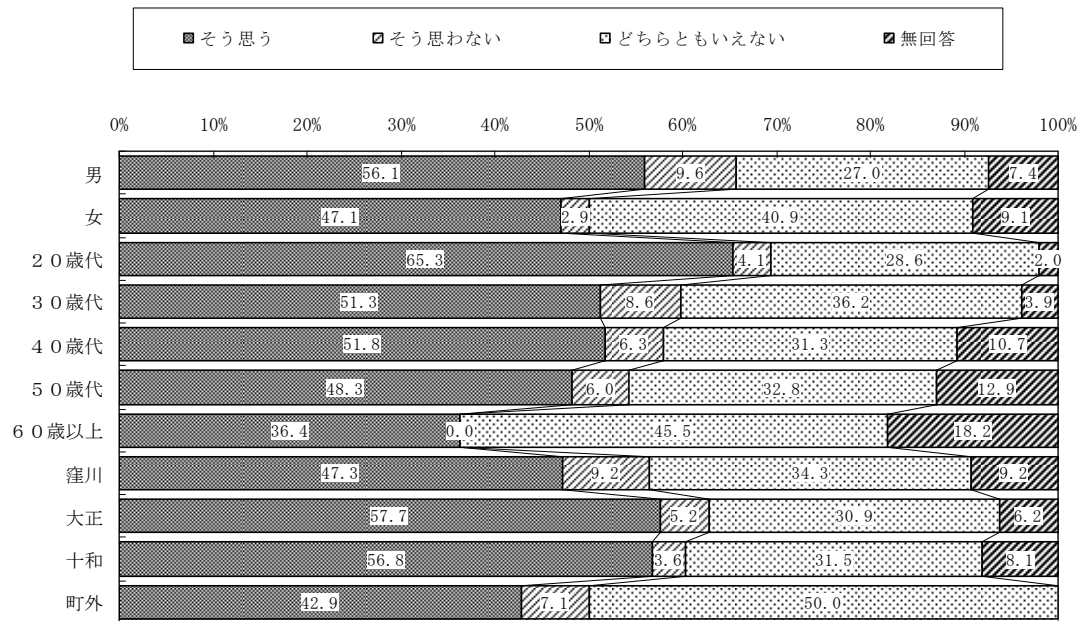
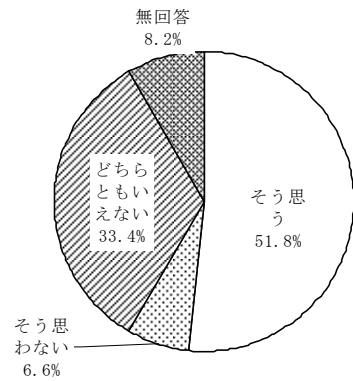
『鉄道と路線バスの乗り継ぎタイヤ（時間体制）を調整する』については「そう思う」が68.0%と60%を超え、また『病院バスと路線バスの連携を図り、将来的には統合を目指す』、『診療所バスと路線バスの連携を図り、将来的には統合を目指す』及び『2つのバス会社の連携を図り、窪川-十和直通便をつくるなどする』はいずれも「そう思う」が50%を超えています。さらに『スクールバスへの一般利用者混乗を推進する』は「そう思う」が約半数を占めています。

『路線バスを活用したモノ（野菜など）の移送を推進する』については「どちらともいえない」が半数を超えており、また『利用の少ないバス路線を廃止し、予約制のタクシー（低料金）を導入する』及び『その他の公官移送サービス（デイサービス等）を路線バスに集約する』が40%台で最も高くなっています。



1. 2つのバス会社の連携を図り、窪川―十和直通便をつくるなどする

「そう思う」が51.8%と半数を超えているが、「どちらともいえない」も33.4%と30%を超えています。「そう思わない」は6.6%と10%未満となっています。



【性別】

男女とも「そう思う」が最も高く、男性ではその割合が半数を超えています。

【年齢別】

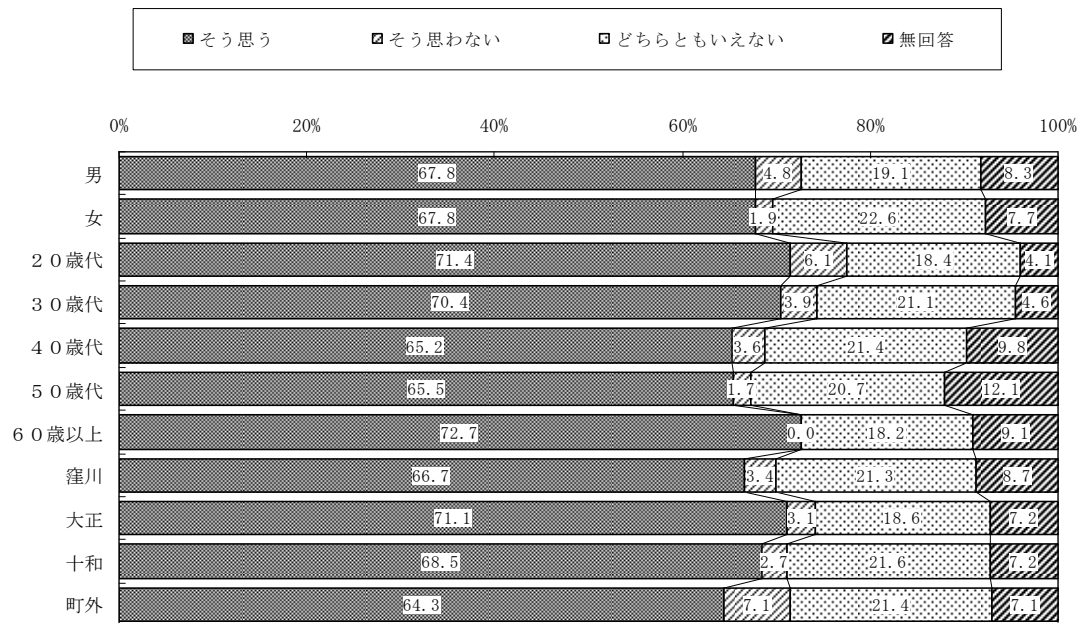
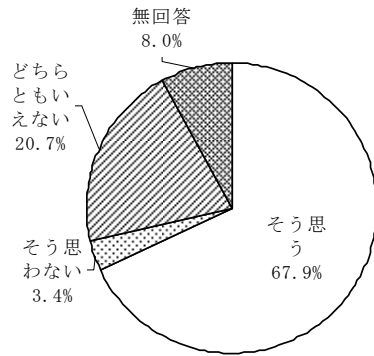
「そう思う」という割合は年齢階層が低いほど高くなる傾向がみられ、20歳代～50歳代ではいずれもその割合が最も高く、20歳代では60%を超えています。60歳以上では「どちらともいえない」が40%を超え最も高くなっています。

【居住地区別】

窪川、大正及び十和とも「そう思う」が最も高く、なかでも大正・十和両地区ではその割合が50%を超えています。

Ⅱ. 鉄道と路線バスの乗り継ぎタイヤ（時間体制）を調整する

「そう思う」が67.9%と60%を超えており、「そう思わない」が3.4%と10%未満であり、「どちらともいえない」は20.7%となっています。



【性別】

男女とも「そう思う」が最も高く、その割合が60%を超えています。

【年齢別】

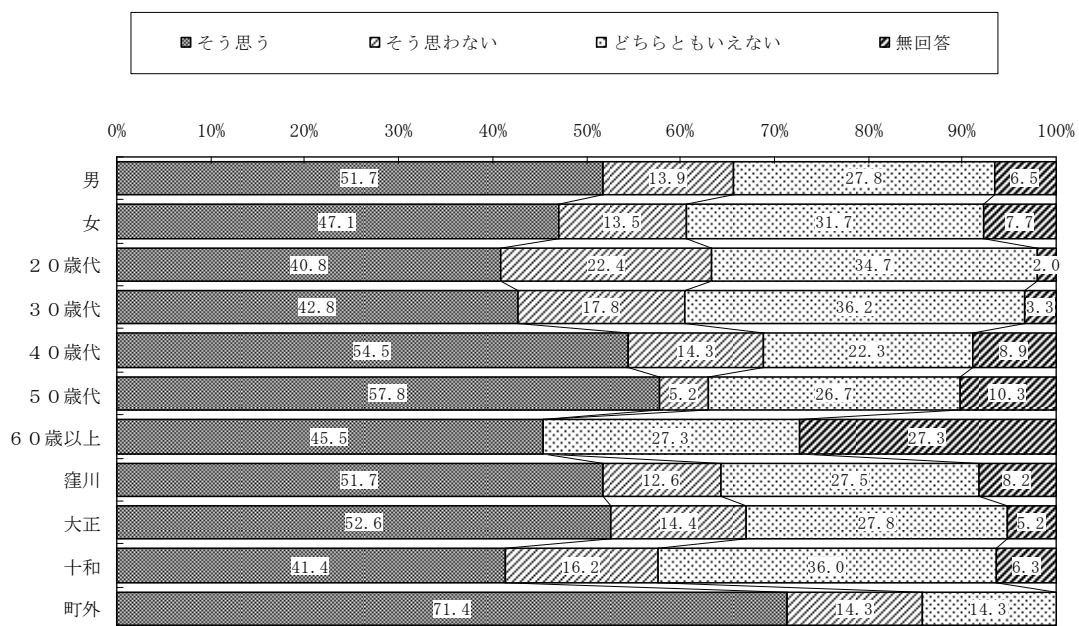
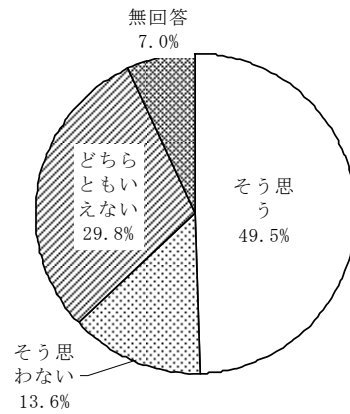
どの年齢階層でも「そう思う」が60%を超えて最も高く、なかでも60歳以上、20歳代及び30歳代ではその割合が70%を超えています。

【居住地区別】

窪川、大正及び十和とも「そう思う」が60%を超えて最も高く、なかでも大正地区ではその割合が70%を超えています。

K. スクールバスへの一般利用者混乗を推進する

「そう思う」が49.5%と半数近くを占めていますが、「どちらともいえない」も29.8%と約30%であり、「そう思わない」は13.6%となっています。



【性別】

男女とも「そう思う」が40%を超えて最も高く、なかでも男性はその割合が半数を超えています。

【年齢別】

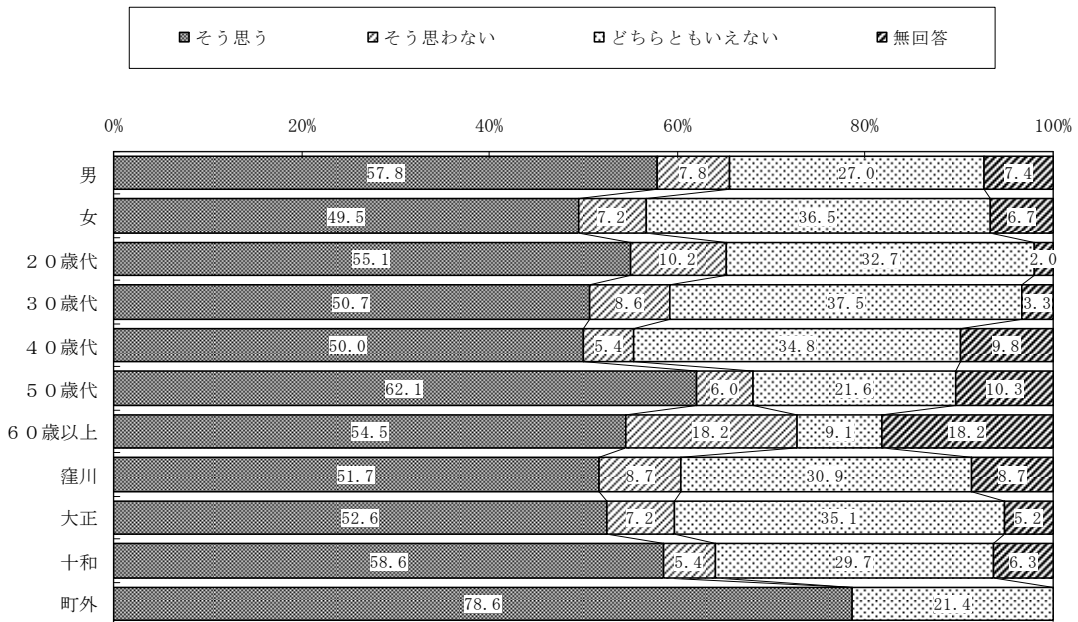
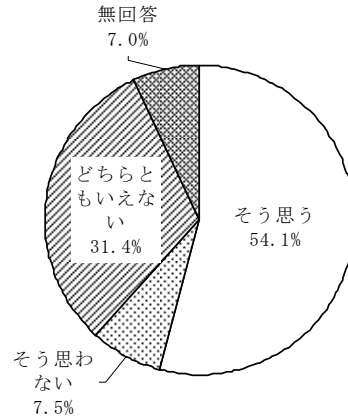
どの年齢階層でも「そう思う」が40%を超えて最も高く、なかでも50歳代と40歳代ではその割合が半数を超えています。

【居住地区別】

窪川、大正及び十和とも「そう思う」が40%を超えて最も高く、なかでも大正・窪川両地区ではその割合が半数を超えています。

L. 病院バスと路線バスの連携を図り、将来的には統合を目指す

「そう思う」が54.1%と半数を超えています、
「どちらともいえない」も31.4%と30%を超えています。「そう思わない」は7.5%と10%未満となっています。



【性別】

男女とも「そう思う」が40%を超えて最も高く、なかでも男性はその割合が半数を超えています。

【年齢別】

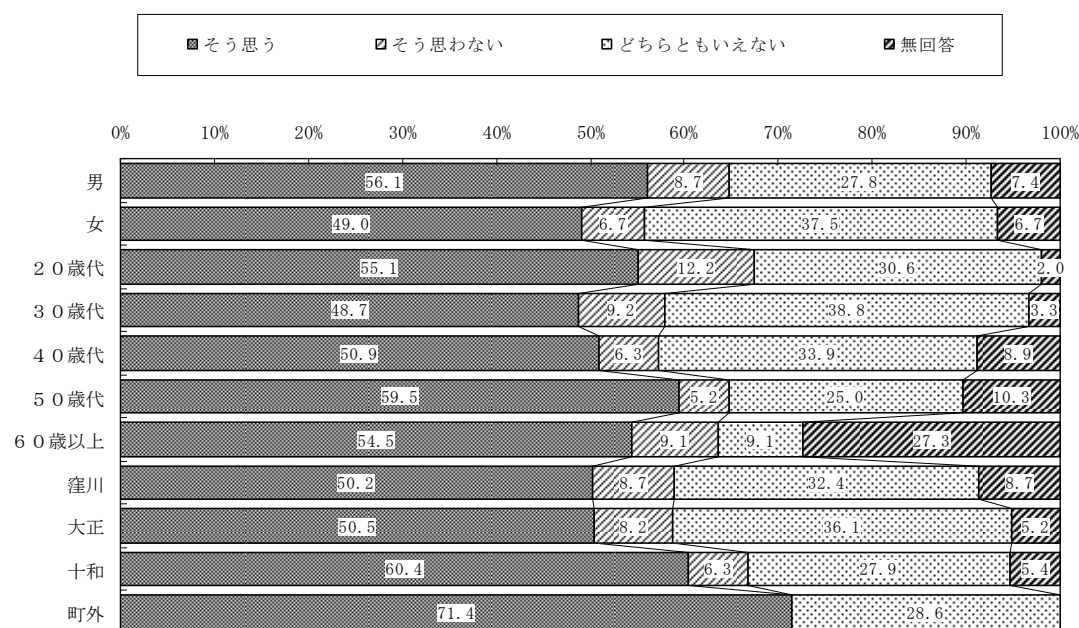
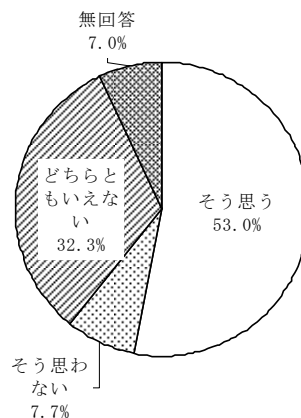
どの年齢階層でも「そう思う」が半数を超えて最も高く、なかでも50歳代ではその割合が60%を超えています。

【居住地区別】

十和、大正及び窪川地区とも「そう思う」が半数を超えています。

M. 診療所バスと路線バスの連携を図り、将来的には統合を目指す

「そう思う」が53.0%と半数を超えています、
「どちらともいえない」も32.3%と30%を超えています。「そう思わない」は7.7%と10未満となっています。



【性別】

男女とも「そう思う」が40%を超えて最も高く、なかでも男性はその割合が半数を超えています。

【年齢別】

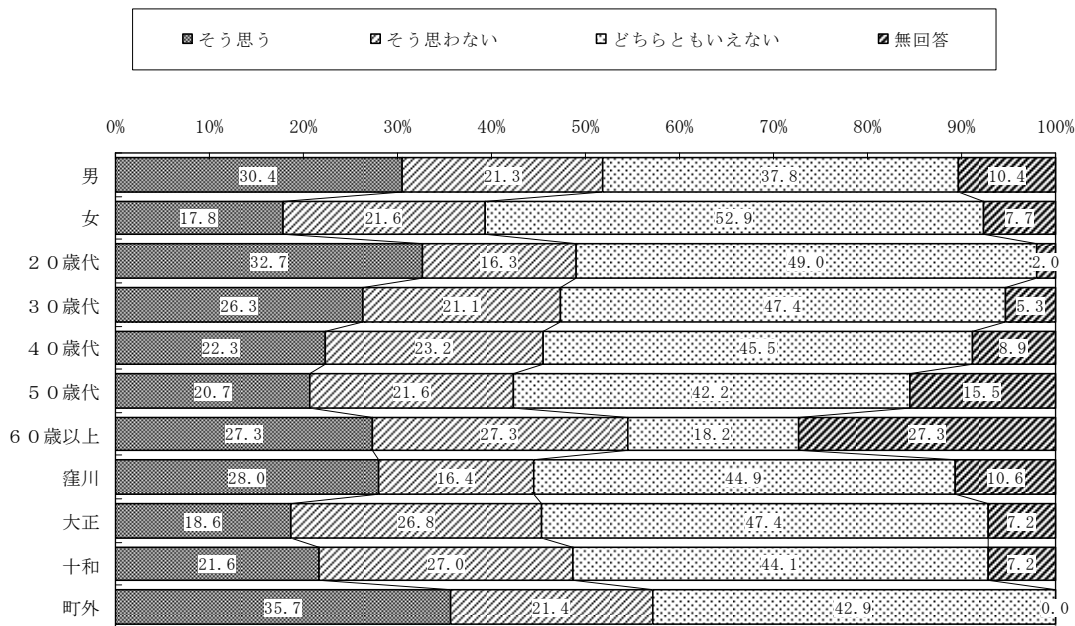
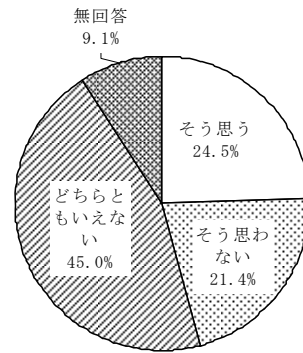
どの年齢階層でも「そう思う」が40%を超えて最も高く、30歳代を除く年齢階層ではいずれもその割合が半数を超えています。

【居住地区別】

十和、大正及び窪川地区とも「そう思う」が半数を超えており、なかでも十和地区では60%を超えています。

N. その他の公営移送サービス（デイサービス等）を路線バスに集約する

「どちらともいえない」が45.0%と最も高く、
 しかも「そう思う」が24.5%、「そう思わない」が21.4%
 %と、両者の割合が接近しています。



【性別】

男女とも「どちらともいえない」が最も高く、なかでも女性はその割合が半数を超えています。

【年齢別】

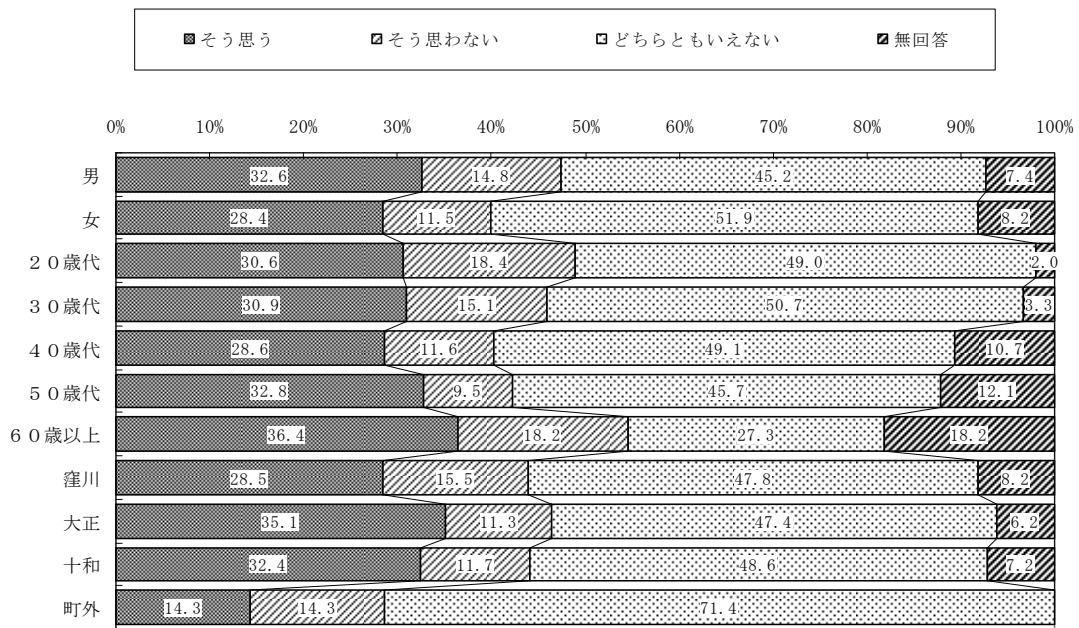
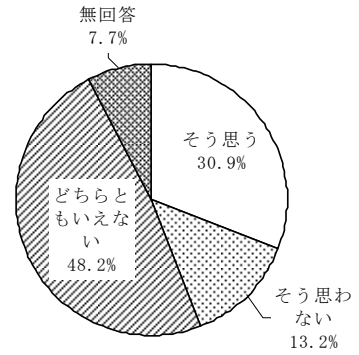
20歳代～50歳代では「どちらともいえない」が40%を超えて最も高くなっており、60歳以上では「そう思う」と「そう思わない」が同じ割合となっています。

【居住地区別】

大正、窪川及び十和地区とも「どちらともいえない」が40%を超えて最も高くなっていきます。

○. 利用の少ないバス路線を廃止し、予約制のタクシー（低料金）を導入する

「どちらともいえない」が48.2%と半数近くを占めていますが、「そう思う」も30.9%と30%を超えています。「そう思わない」は13.2%となっています。



【性別】

男女とも「どちらともいえない」が40%を超え最も高く、なかでも女性はその割合が半数を超えています。

【年齢別】

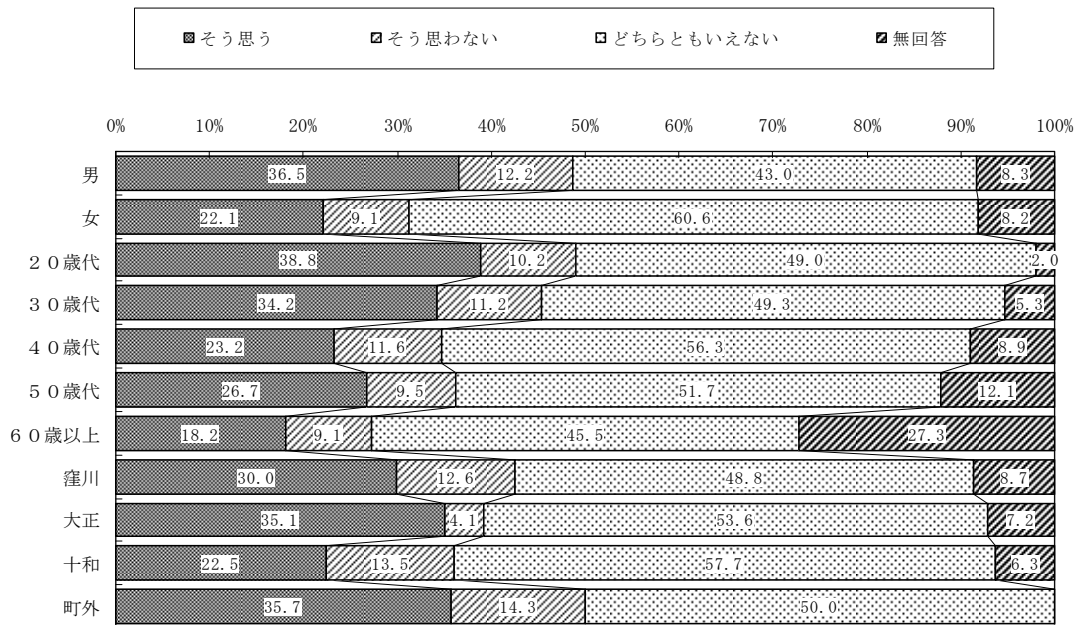
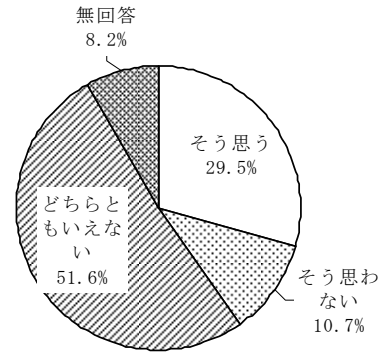
20歳代～50歳代では「どちらともいえない」が40%を超えて最も高く、30歳代ではその割合が半数を超えています。60歳以上では「そう思う」が30%を超え最も高くなっています。

【居住地区別】

十和、窪川及び大正地区とも「どちらともいえない」が40%を超えて最も高くなっています。

P. 路線バスを活用したモノ（野菜など）の移送を推進する

「どちらともいえない」が51.6%と半数を超え、
 ており、「そう思う」が29.5%、「そう思わない」が
 10.7%となっています。



【性別】

男女とも「どちらともいえない」が40%を超え最も高く、なかでも女性はその割合が60%を超えています。「そう思う」という割合は男性が女性よりも高くなっています。

【年齢別】

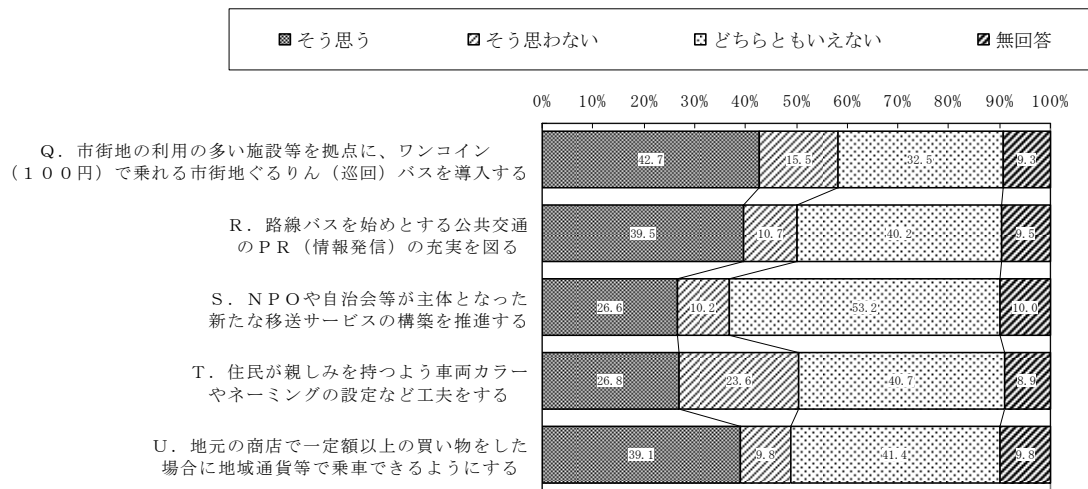
20歳代～50歳代では「どちらともいえない」が40%を超えて最も高く、40歳代と50歳代ではその割合が半数を超えています。また、「そう思う」という割合は年齢階層が低いほど高くなる傾向がみられます。

【居住地区別】

十和、大正及び窪川地区とも「どちらともいえない」が40%を超えて最も高く、十和・大正両地区では半数を超えています。

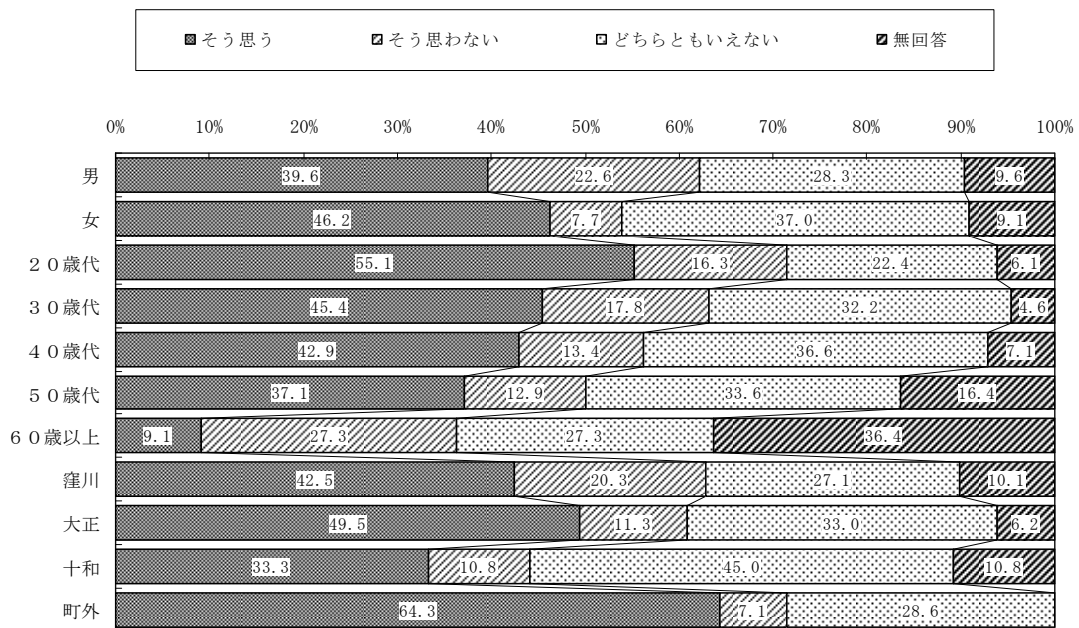
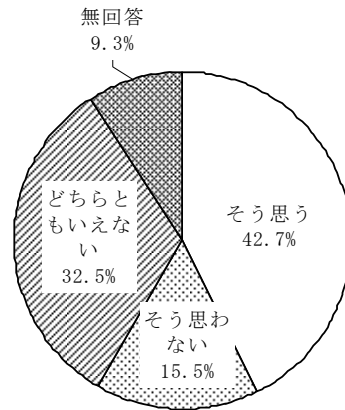
《その他の仕組みづくり》

『市街地の利用の多い施設等を拠点に、ワンコイン(100円)で乗れる市街地ぐるりん(巡回)バスを導入する』については、「そう思う」が42.7%と最も高いが、『NPOや自治会等が主体となった新たな移送サービスの構築を推進する』については「どちらともいえない」が半数を超え、また『地元の商店で一定額以上の買い物をした場合に地域通貨等で乗車できるようにする』、『住民が親しみを持つよう車両カラーやネーミングの設定など工夫をする』及び『路線バスを始めとする公共交通のPR(情報発信)の充実を図る』についてはいずれも「どちらともいえない」が40%を超え、最も高くなっています。



Q. 市街地の利用の多い施設等を拠点に、ワンコイン（100円）で乗れる市街地ぐるりん（巡回）バスを導入する

「そう思う」が42.7%と最も高いが、「どちらともいえない」も32.5%と30%を超えており、「そう思わない」は15.5%となっています。



【性別】

男女とも「そう思う」という割合が最も高いが、女性では「どちらともいえない」が30%を超え、男性では「そう思わない」が20%を超えています。

【年齢別】

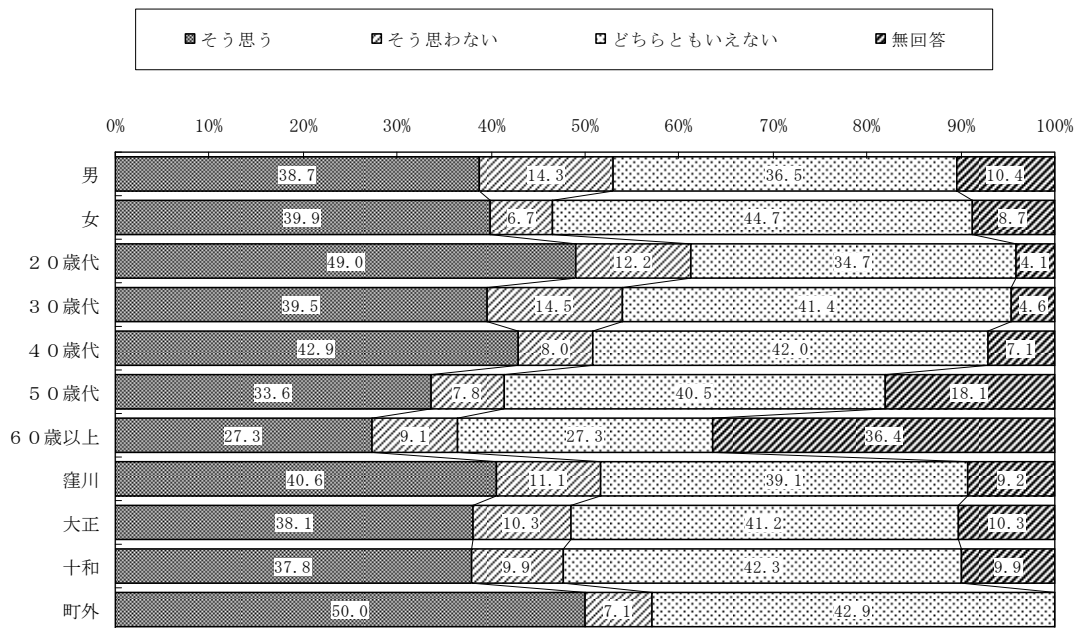
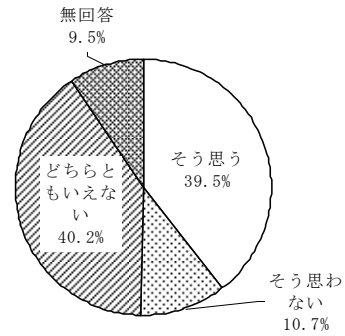
20歳代～50歳代では「そう思う」が30%を超えて最も高く、その割合は年齢階層が低いほど高くなる傾向がみられます。60歳以上では「そう思わない」と「どちらともいえない」が同率となっています。

【居住地区別】

大正と窪川地区では「そう思う」が最も高いが、十和地区では「どちらともいえない」が最も高くなっています。

R. 路線バスを始めとする公共交通のPR（情報発信）の充実を図る

「どちらともいえない」が40.2%と最も高いが、「そう思う」も39.5%と約40%で、「そう思わない」は10.7%となっています。



【性別】

男性は「そう思う」が38.7%で最も高いものの、「どちらともいえない」も36.5%を占めており、女性では逆に、「どちらともいえない」が44.7%で最も高いものの、「そう思う」も39.9%と約40%を占めています。

【年齢別】

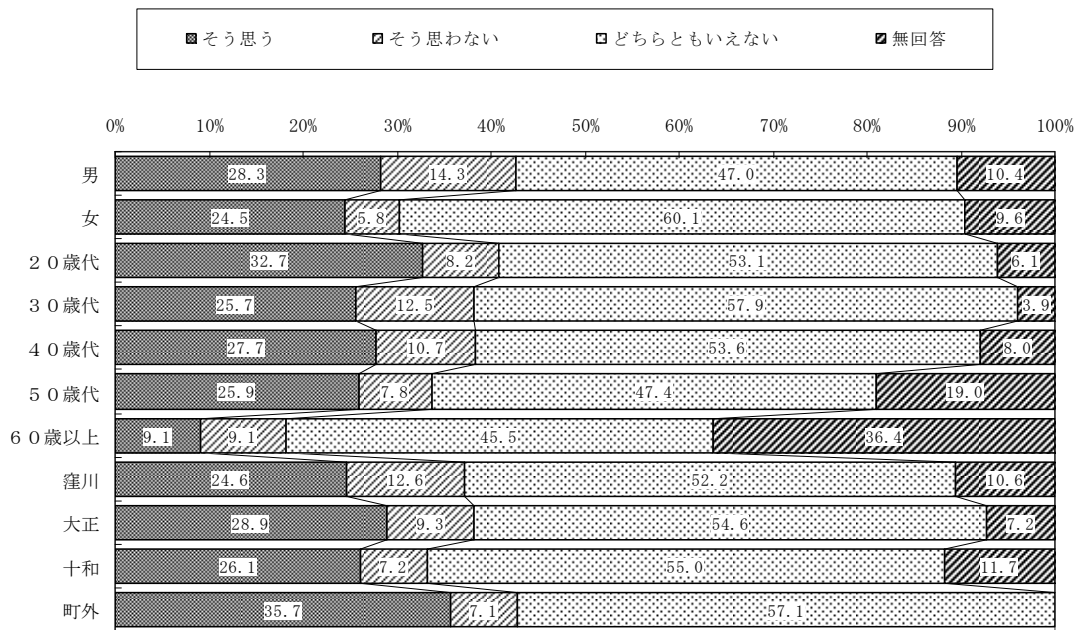
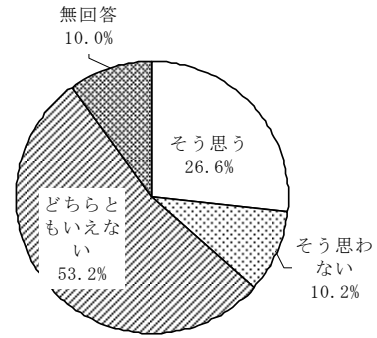
20歳代では「そう思う」が最も高いが、30歳代～50歳代では「どちらともいえない」が最も高く、60歳以上では「そう思う」と「どちらともいえない」が同率となっています。

【居住地区別】

窪川地区では「そう思う」が最も高いものの、「どちらともいえない」との差は小さく、また大正・十和両地区では逆に、「どちらともいえない」が最も高いものの、「そう思う」との差は小さくなっています。

S. NPOや自治会等が主体となった新たな移送サービスの構築を推進する

「どちらともいえない」が53.2%と半数を超え、
 ているが、「そう思う」が26.6%、「そう思わない」
 が10.2%となっています。



【性別】

男女とも「どちらともいえない」が最も高く、なかでも女性はその割合が60%を超えています。

【年齢別】

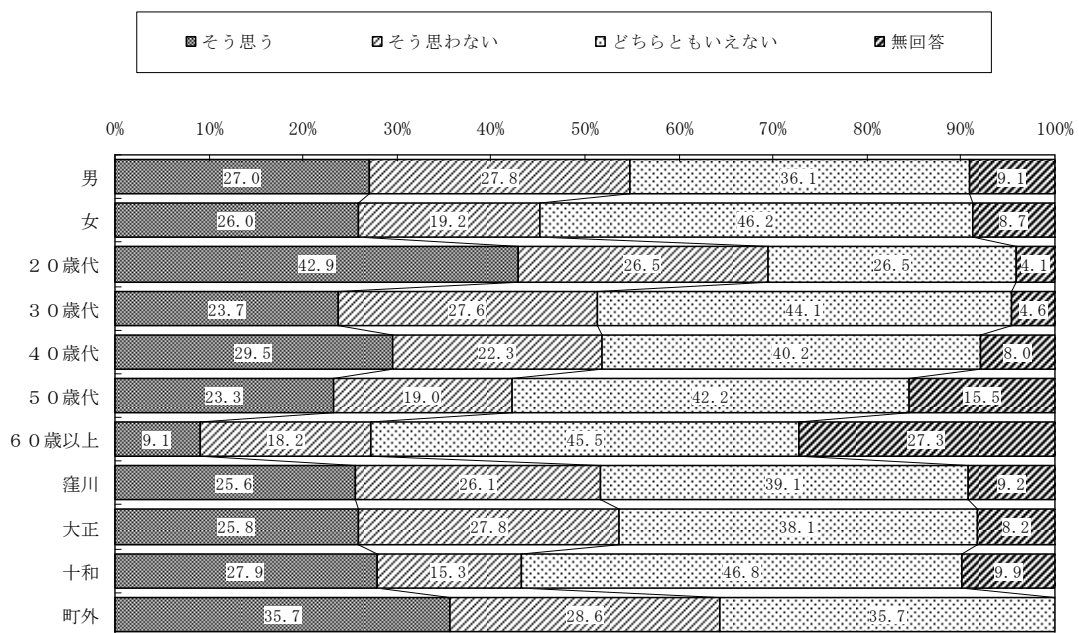
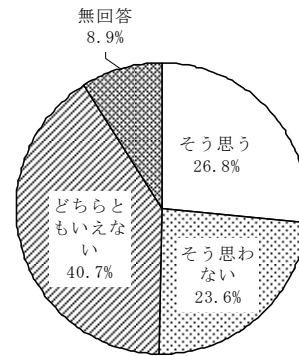
どの年齢階層も「どちらともいえない」が最も高く、かつ年齢階層が低いほどその割合が高くなる傾向がうかがわれます。

【居住地区別】

十和、大正及び窪川地区とも「どちらともいえない」が半数を超えて最も高くなっています。

T. 住民が親しみを持つよう車両カラーやネーミングの設定など工夫をする

「どちらともいえない」は40.7%と最も高いが、「そう思う」が26.8%、「そう思わない」が23.6%となっています。



【性別】

男女とも「どちらともいえない」が最も高いものの、男性では「そう思わない」が「そう思う」よりもやや高くなっています。

【年齢別】

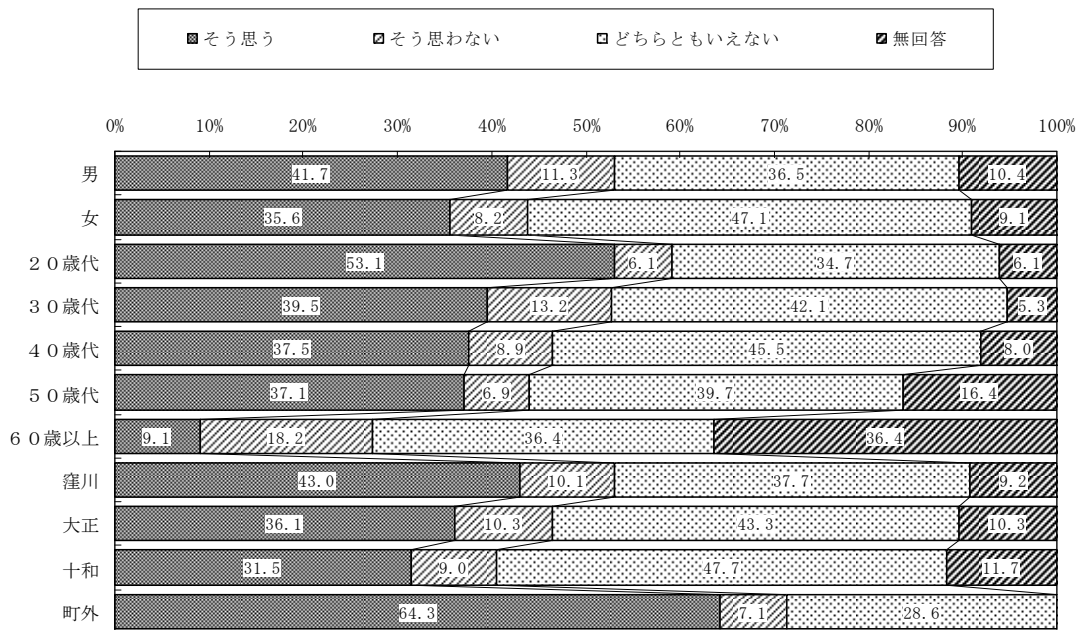
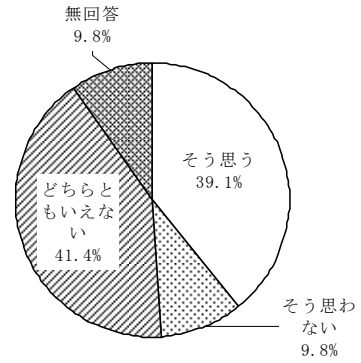
20歳代では「そう思う」が、そのほかの年齢階層では「どちらともいえない」が、いずれもその割合が40%を超えて最も高くなっています。

【居住地区別】

十和、窪川及び大正地区とも「どちらともいえない」が最も高くなっています。

U. 地元の商店で一定額以上の買い物をした場合に地域通貨等で乗車できるようにする

「どちらともいえない」が41.4%と最も高いが、「そう思う」も39.1%と約40%であり、「そう思わない」は9.8%と10%未満となっています。



【性別】

男性では「そう思う」が、女性では「どちらともいえない」が、それぞれ最も高くなっています。

【年齢別】

20歳代では「そう思う」が、そのほかの年齢階層では「どちらともいえない」が、それぞれ最も高くなっており、かつ「そう思う」という割合は年齢階層が低いほど高くなる傾向がみられます。

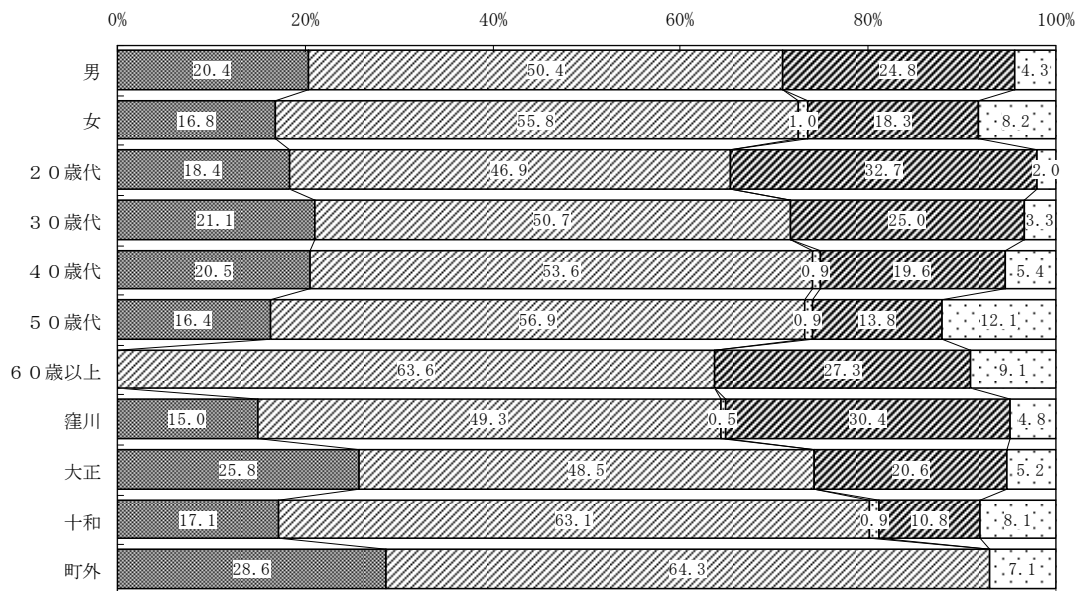
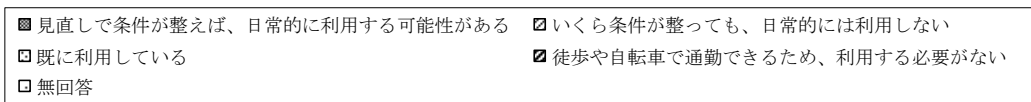
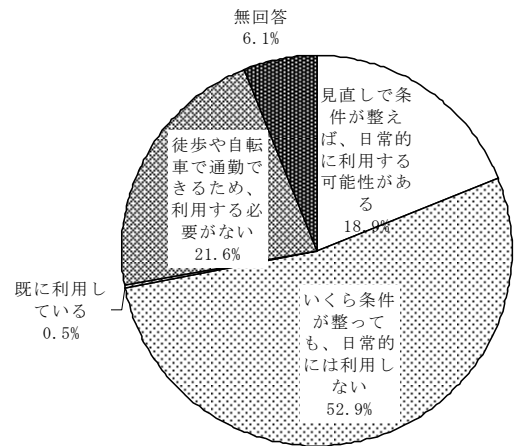
【居住地区別】

窪川地区では「そう思う」が、十和・大正両地区では「どちらともいえない」が、最も高くなっています。

問14 あなた自身は、今後通勤でバスを利用する可能性はありますか。(どれか1つに○)

「既に利用している」は0.5%とわずかで、「見直して条件が整えば、日常的に利用する可能性がある」は18.9%であり、これらを合わせても20%に達しません。

一方、「いくら条件が整っても、日常的には利用しない」が53.0%と半数を超えており、「徒歩や自転車で通勤できるため、利用する必要がない」は21.6%となっています。



【性別】

「見直して条件が整えば、日常的に利用する可能性がある」という割合は男性が女性よりも高く、逆に「いくら条件が整っても、日常的には利用しない」という割合は女性の方が高くなっています。

【年齢別】

「見直して条件が整えば、日常的に利用する可能性がある」という割合は、30歳代が21.1%と最も高く、これに40歳代が20.5%、20歳代が18.4%、50歳代が16.4%と続き、60歳以上はゼロとなっています。

【居住地区別】

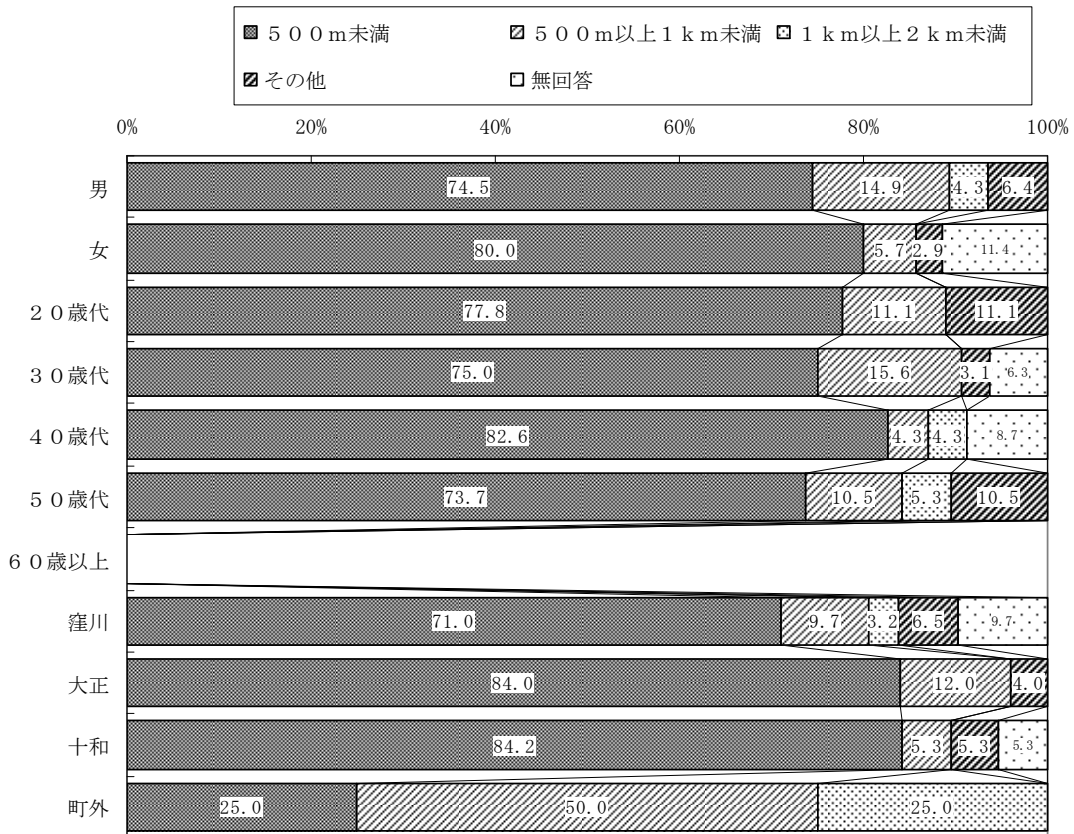
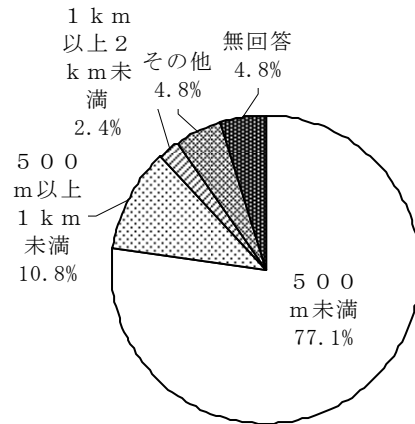
「見直して条件が整えば、日常的に利用する可能性がある」という割合は、大正地区が25.8%、十和地区が17.1%、窪川地区が15.0%となっています。

なお、町外は28.6%となっています。

問15 あなたが通勤で日常的に路線バスを利用するための「条件」を教えてください。(A～Fそれぞれどれか1つに○)

A. 自宅から最寄りのバス停までの距離

「500m未満」が77.1%と4分の3を超えており、このほか「500m以上1km未満」が10.8%、「1km以上2km未満」が2.4%などとなっています。



【性別】

男女とも「500m未満」が70%を超えており、なかでも女性は80%に達しています。

【年齢別】

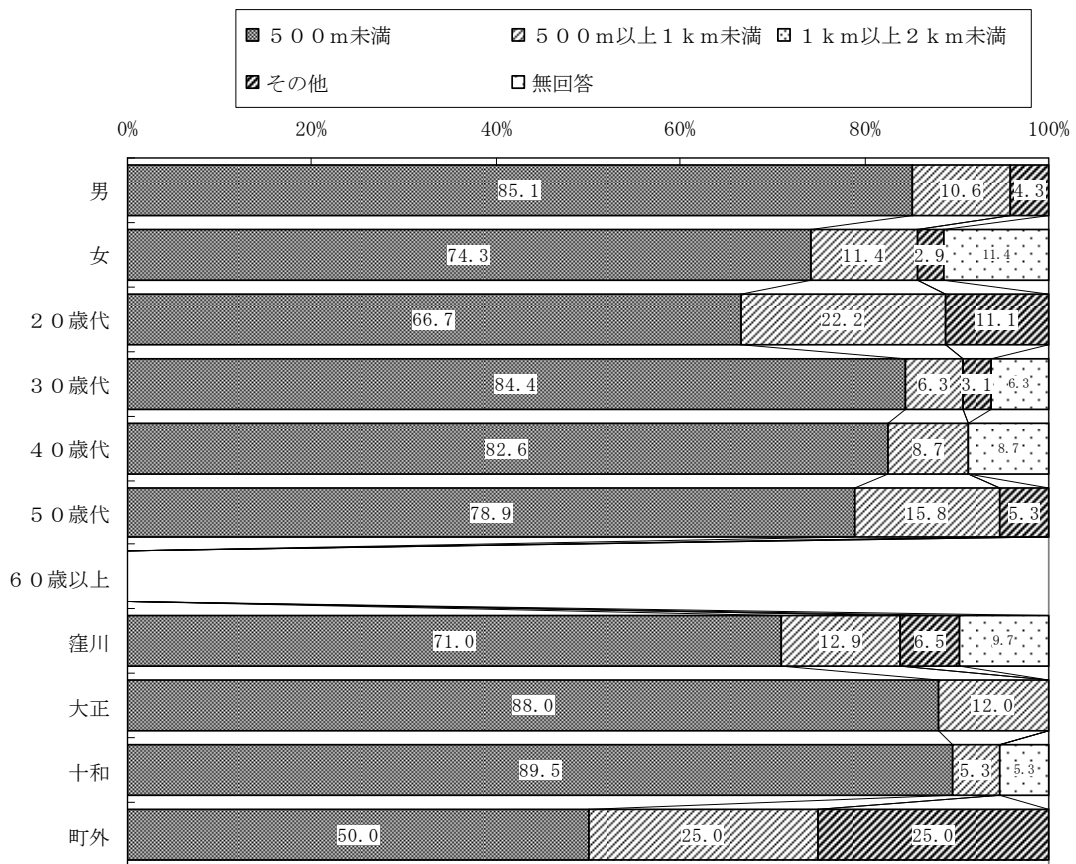
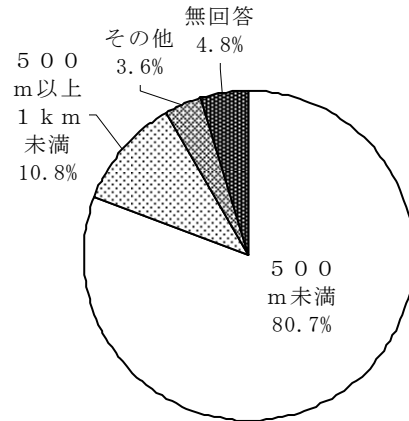
50歳代までのどの年齢階層でも「500m未満」が70%を超えており、なかでも40歳代は82.6%と80%を超えています。

【居住地区別】

「500m未満」という割合は、十和地区と大正地区が約84%であるのに対して、窪川地区は71%と13ポイントの開きがみられます。

B. 降車後バス停から通勤先までの距離

「500m未満」が80.7%と80%に達しており、「500m以上1km未満」が10.8%となっています。



【性別】

男女とも「500m未満」という割合は、男性85.1%に対して、女性74.35と、約10ポイントの開きがみられます。

【年齢別】

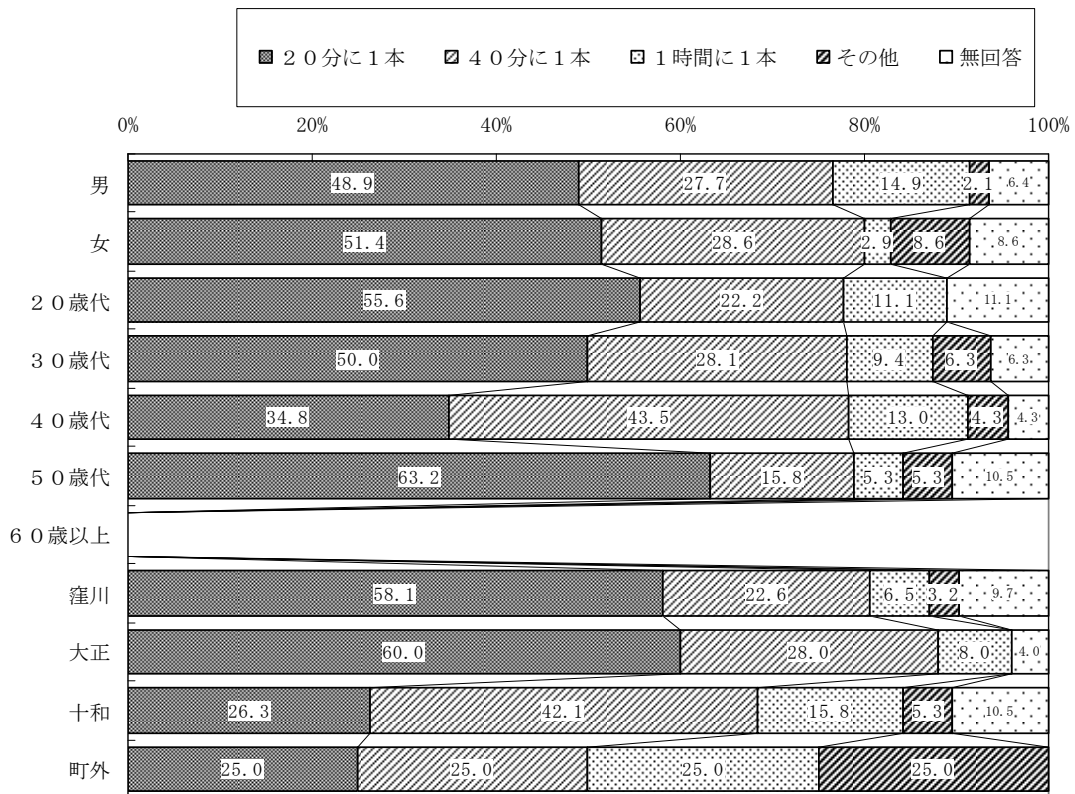
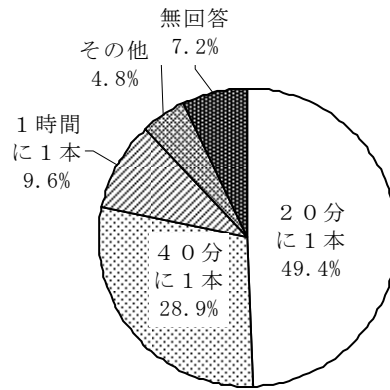
30歳代と40歳代では「500m未満」が80%を超えており、50歳代も80%に近いが、20歳代は66.7%と60%台に止まっています。

【居住地区別】

「500m未満」という割合は、十和地区と大正地区が88%以上であるのに対して、窪川地区は71%と17ポイント以上の開きがみられます。

C. 通勤時間（朝夕）の運行便数

「20分に1本」が49.4%、「40分に1本」が28.9%、「1時間に1本」が9.6%等となっています。



【性別】

男女とも全体とほぼ同様ですが、「20分に1本」と「40分に1本」とも女性の方が男性よりもやや高い割合になっています。

【年齢別】

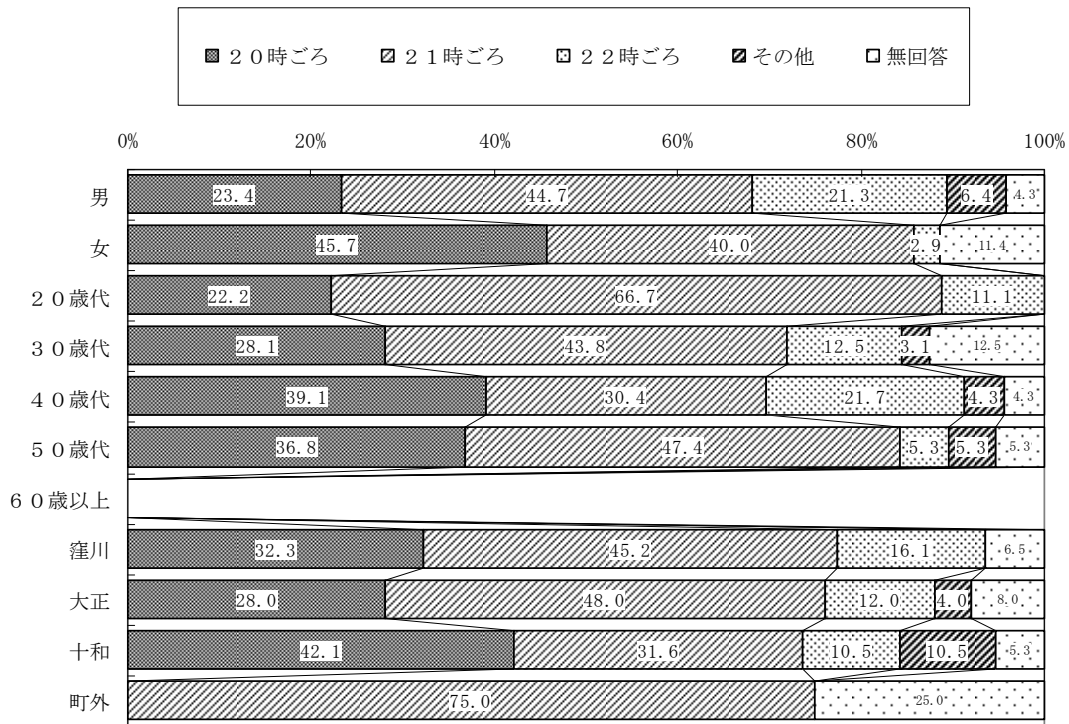
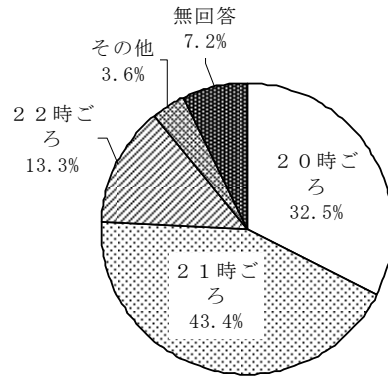
「20分に1本」という割合は、50歳代が63.2%と最も高く、20歳代と30歳代が50%台、40歳代は34.8%となっており、50歳代と40歳代では30ポイント近い差がみられます。これに「40分に1本」を合わせた割合は20歳代～50歳代のどの年齢階層でも78%前後となります。

【居住地区別】

「20分に1本」という割合は、大正地区が60.0%、窪川地区が58.1%であるのに対して、十和地区は26.3%と他地区に比べて30ポイント以上の開きが見られるが、その分「40分に1本」や「1時間に1本」の割合は他地区よりも高くなっています。

D. 通勤先の最寄りのバス停を出発する最終時刻

「21時ごろ」が43.4%と最も多く、ついで「20時ごろ」が32.5%、「22時ごろ」が13.3%などとなっています。



【性別】

女性では「20時ごろ」が45.7%、「21時ごろ」が40.0%と、最終時刻が20時～21時であるのに対して、男性では「21時ごろ」が44.7%と最も高く、ついで「20時ごろ」23.4%、「22時ごろ」21.3%となっており、男性の方が女性よりも最終時刻の幅が広がっています。

【年齢別】

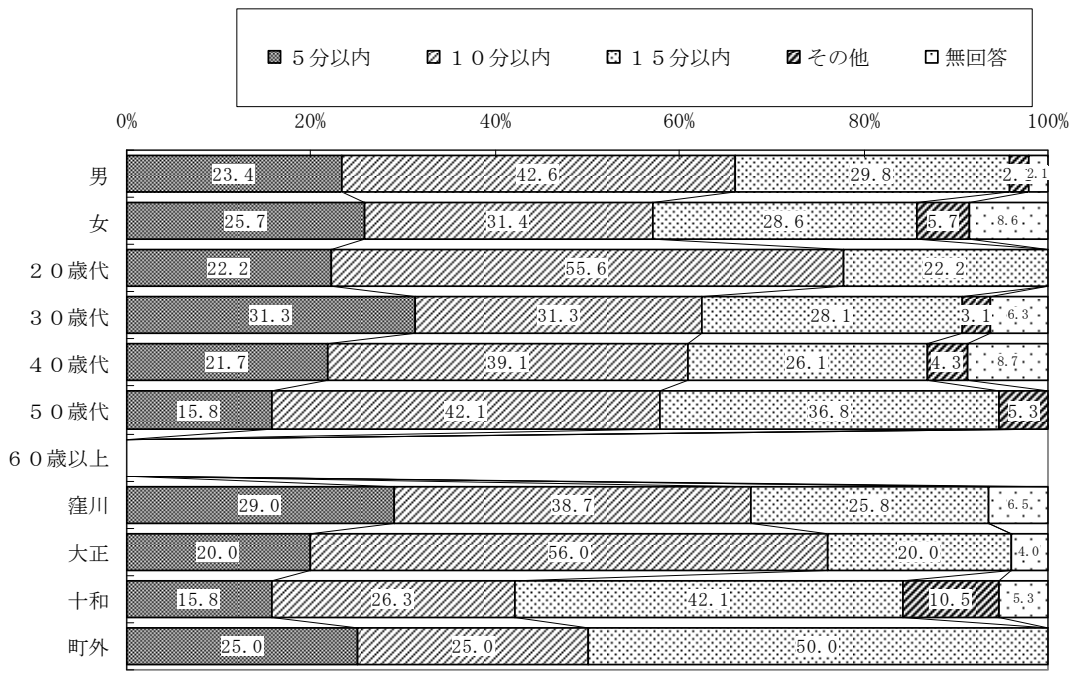
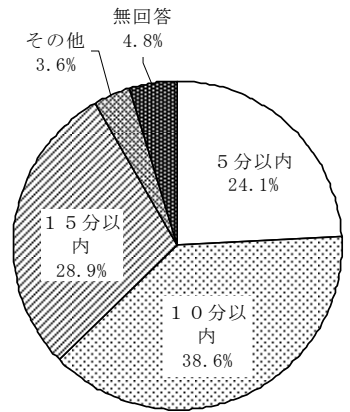
「20時ごろ」と「21時ごろ」を合わせた割合をみると、20歳代が88.9%と最も高く、これに、50歳代が84.2%、30歳代が71.9%、40歳代が69.5%で続いており、20歳代と40歳代では約20ポイントの差がみられます。

【居住地区別】

「20時ごろ」という割合は、十和地区が42.1%、窪川地区が32.3%、大正地区が28.0%と、十和地区と大正地区との間には14ポイント余りの開きがあるが、これに「21時ごろ」を合わせた割合でみると、開きは小さくなっています。

E. バス停への停車や経路等の関係で自動車と比較して余分にかかる通勤時間

「10分以内」が38.6%と最も多く、ついで「15分以内」が28.9%、「5分以内」が24.1%などとなっています。



【性別】

「5分以内」という割合は女性の方がやや高いが、「10分以内」という割合は男性の方が10ポイント以上高くなっており、男性の方が女性よりも通勤時間が余分にかかることへの許容度が高いようにみえます。

【年齢別】

「5分以内」と「10分以内」を合わせた割合をみると、年齢が低いほど高くなる傾向がみられ、20歳代では77.8%となっています。

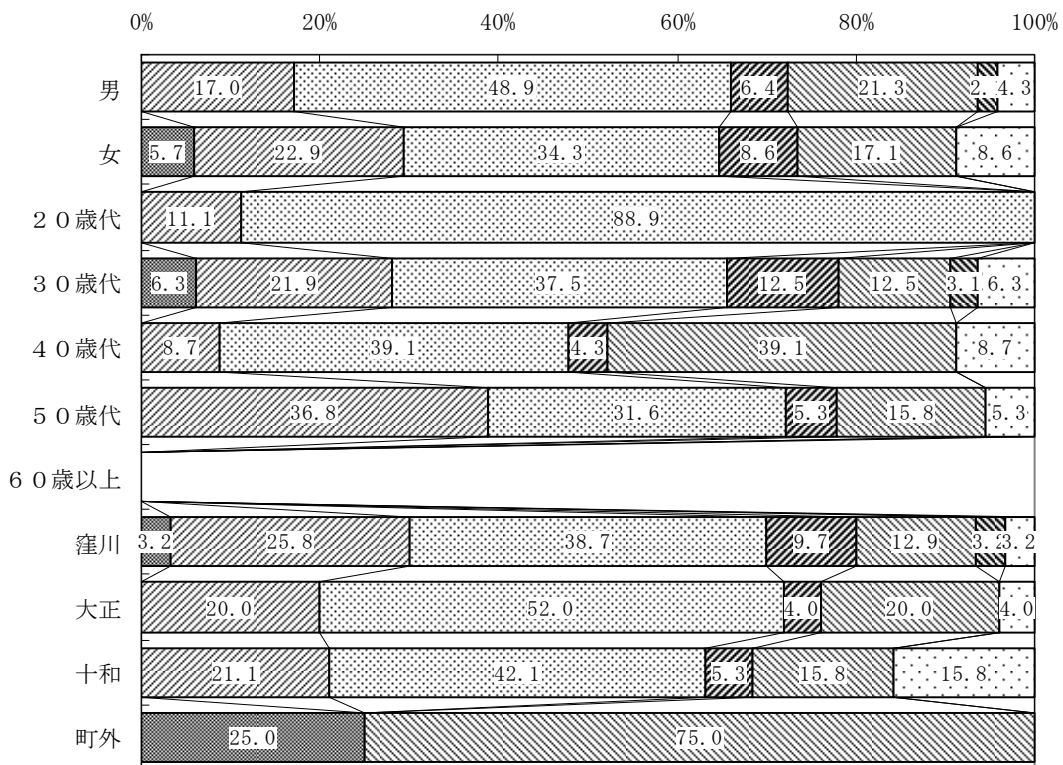
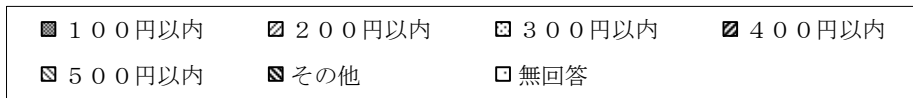
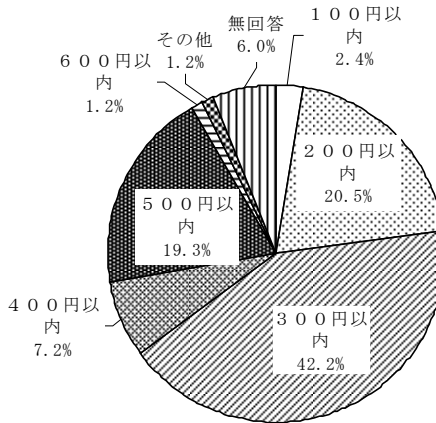
【居住地区別】

「5分以内」では窪川地区が、「10分以内」では大正地区が、「15分以内」では十和地区が、最も高い割合となっています。

F. 仮に役場の本庁及び総合支所を起終点とした場合の運賃（片道分）

① 本庁（窪川）⇔大正総合支所

「300円以内」が42.2%、「200円以内」が20.5%、「500円以内」が19.3%、「400円以内」が7.2%などとなっています。



【性別】

男女とも「300円以内」という割合が最も高く、なかでも男性のそれは48.9%となっています。

【年齢別】

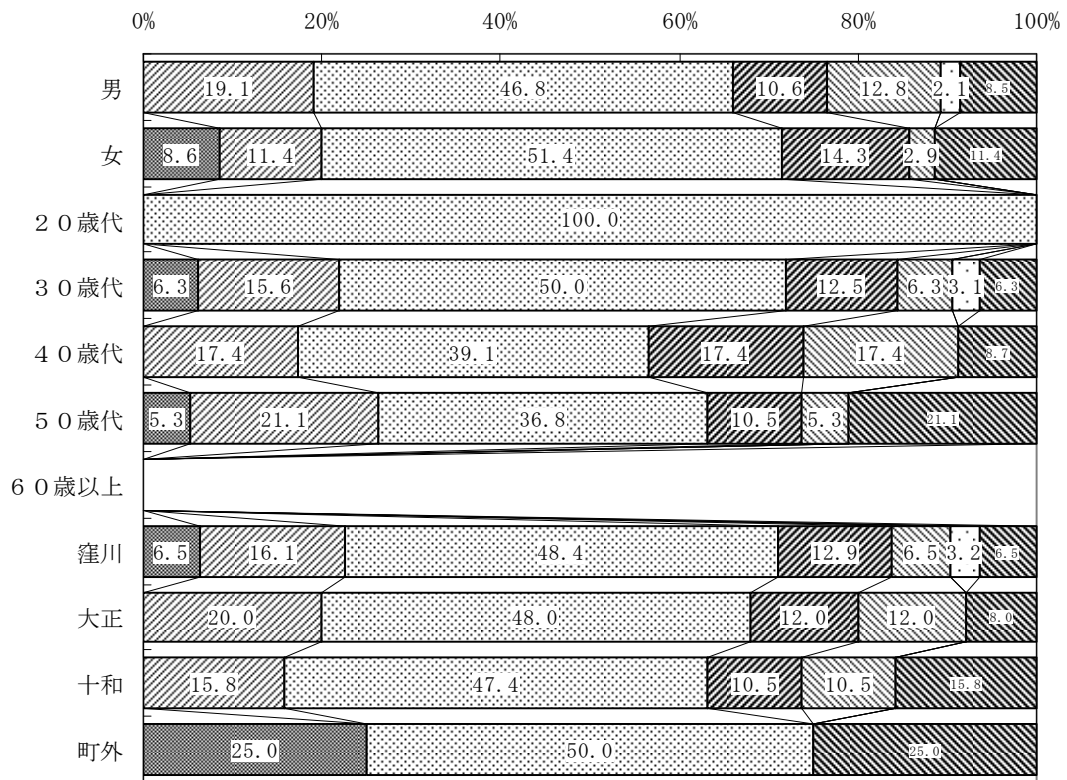
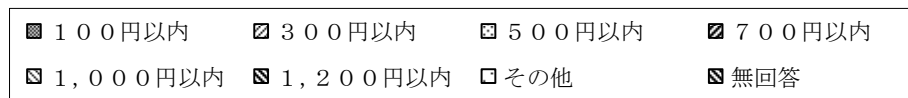
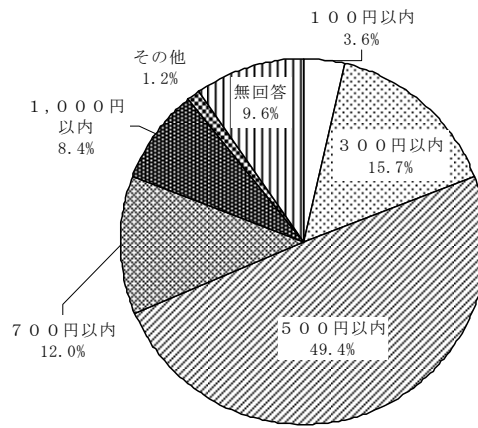
20歳代と30歳代では「300円以内」が、50歳代では「200円以内」が最も高い割合を占めていますが、40歳代では「300円以内」と「500円以内」が同率で最も高くなっています。

【居住地区別】

窪川、大正、十和の3地区とも「300円以内」が最も高い割合となっています。

② 本庁（窪川）⇔十和総合支所

「500円以内」が49.4%と最も多く、
 ついで「300円以内」が15.7%、「700
 円以内」が12.0%、「1,000円以内」が
 8.4%などとなっています。



【性別】

男女とも「500円以内」という割合が最も高くなっています。

【年齢別】

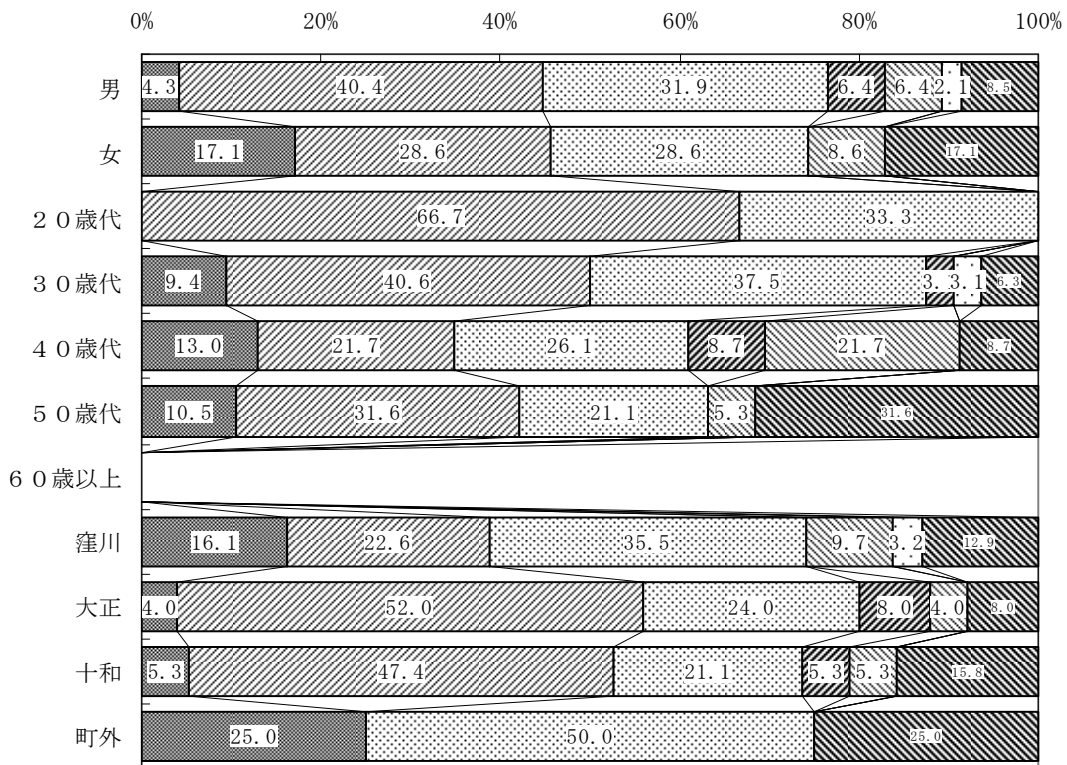
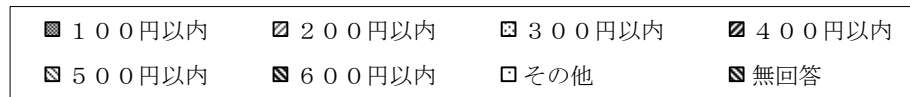
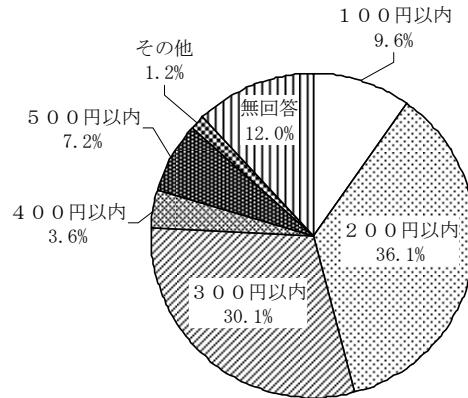
どの年代も「500円以内」が最も高い割合となっています。

【居住地区別】

窪川、大正、十和の3地区とも「500円以内」が最も高い割合となっています。

③ 大正総合支所⇔十和総合支所

「200円以内」が36.1%、「300円以内」が30.1%、「500円以内」が7.2%、「400円以内」が3.6%などとなっています。



【性別】

男性は「200円以内」という割合が最も高いが、女性は「200円以内」と「300円以内」がともに最も高くなっています。

【年齢別】

20歳代と30歳代、50歳代では「200円以内」が最も高く、40歳代では「300円以内」が最も高くなっています。

【居住地区別】

窪川、大正、十和の3地区とも「500円以内」が最も高い割合となっています。

意見等
○電子マネー化(スイカとかパスモみたいな)。○通勤時間に合わせた時刻表(20~30分に1本はほしい)。○飲み会后(22時位)にバスがあれば、絶対利用する。○7~8人乗り位で十分だと思
今は無料の病院、診療バスがあるので、路線バスの利用は難しいと思います。病院、診療バスが運行しない所を路線バスが運行してあげれば、利用者も増えるのではないのでしょうか。
運行票(鉄道と合わせたもの)を年に2,3回全戸に配布してもらいたい。1回だけだったら、無くした時など、わざわざ調べるのが面倒で自家用車を使う。定期的にダイヤが来たら、少しは利用しようと思う機会が増えるかも。運行表は詳しくしかも分かりやすく。
核家族化が進み、老夫婦や独居世帯が増加している中、公共交通機関は、高齢者にとって重要な役割を果たしていると思う。住民の意見を反映させて、ニーズにあった対策を考えてほしいと思う(特に病院や買い物等への利用に対して)。
環境を優先させるべきとは分かっているけど、現状ではとても無理。何とか方策はないのでしょうか。たまにバスで遠出すると楽しいけれど、日常的には難しい。日常でバスを楽しく出来る方法は?例えば、ペットも一緒に移動できるバスとか・・・(うちのはダメですけどね)ドイツの公共交通事情をちょっとうらやましいかな。
車の運転が出来なくなっても生活が整う手段を考えてほしい。小さい車でもいい、通学のように通院・通買・通銭が確保できるよう、小さな部落にも気配りしてください。
現在、自家用車での通勤であり、公共交通の利用が少ないが、将来、年老いた時の交通手段としては、大変重要なものになる。経営は厳しいと思われるが、存続はお願いしたい。存続に向けた住民運動(協力)も考えなければならぬとも思う。
公共交通は、中学生、高校生等利用している人は必要だと思います。娘は毎日、大正~窪川間を汽車で学校に通っています。朝は、昭和から乗った学生が下車すると、車中は4~6人になっています。利用人数は少ないですが、通学するためには大変助かっています。今後も通学、仕事で利用するためにも、バス、鉄道は残していただきたいです。路線バスについては、個人的な意見だけど、病院、診療所バスがなかった頃は、路線バス、汽車で病院に受診していた方がいました。バスの時間に合わせて、病院が終わったりしていました。今は病院が無料で送迎してくれていますが、利用する方はいいのですが、路線バスを利用しなくなった原因の一つではないのでしょうか。バスを存続するのは大変だと思いますが、残していけるものなら残していただきたいです。
高齢になれば自動車運転も出来なくなります。そうなれば公共交通は生活する上でかかせません。利用者としては、便数の増により待ち時間が短くなればと思います。田舎ではバス等廃止になれば暮らせなくなります。
子どもの送迎や買い物があるので、バスや汽車を利用することはほとんどありません。近所のお年寄りも病院バスを利用し、買い物などで荷物が重たくなればタクシーで帰ることになると言っていました。駅や停留所までの距離や運行時間、乗降の際の安全、そして運賃・・・と、病院バスを利用した方が便利のようです。以前は公共交通機関の利用が当たり前で、それに合わせて用事を済ませていたのですが、その頃には戻れないと思います。
これから先高齢化に伴い、交通の不便な方が増えると思います。すでに園芸品を出荷するのに便がないという声を聞きます。JAでの集荷も全期間ではなく、園芸品を作りたくても便がない、仕事が出来ても便がない・・・ということが増えてくると思います。バスは1日1便でもその地区へ入るのなら、時間を決めてでも園芸品の配送をお願いします。(すでに大正の方ではやっているようですが、十和ではあまり知らないように思うのですが、・・・)自分はJAで、西土佐より異動となり、十和支所で仕事をさせてもらいますが、夏頃よりおもっていました。
自宅近くで公共交通が走っていないので、回答しづらい。また走ったとしても、利用者がいるか疑問である。(現在ないところは)
実際、バス停があっても、どこをまわって行きたい所に着くのが分からず、調べるのが面倒くさくなって、自家用車やバイクで移動してしまいます。高知に行く時は汽車を使いますが、バスが必要な人には大事な交通手段なので、なくすことなく利益が出るようになることを願います。160円とかのお金を用意するのに、両替したりが面倒と思うので、150円で50円割引券配布等はいかがでしょうか?次回は100円と券ですむとか。
社長が同じ集落で大変でしょうが、がんばって下さい。
職員(通勤者)の自転車利用と公共交通の利用を推進したいです。自転車通勤には通勤手当を2倍に、自動車の場合は現状の半分に。CO2の削減からも全町的に取り組んでほしい。また公共交通を利用する場合も、料金を減額(補助)するなど思い切った改革をしてはどうでしょう。人にも環境にも優しい四万十町を目指してほしいと思います。
診療所行きバスが地吉センターまでなので、もっと奥の方へ(奥組)来てくれたら、一人暮らしの方などいるので、助かるのではないのでしょうか。
スクールバスへの一般利用者の混乗等は父兄及び住民の理解が必要です。厳しい財政状況ではありますが、住民と行政の意見・思いが一致する結果を期待します。
祖母が興津に住んでいますが、窪川の街で買い物や病院へ行く用事があっても、バスは便数が少ないし、運賃が高いと言っています。(年金生活者には苦しいとのこと)どうしても早く自宅に帰りたい時、バスがちょうど時間に無かったら、やむをえずタクシーを使うそうですが、1人で乗ると5千円ぐらいいるので、仲間がいれば乗り合わせて帰るとのこと。バスを予約制にするのに賛成です。もっと車を小型化し、低料金にしてほしい。単にバス停⇄窪川駅の往復だけでなく、サンシャイン前や病院前で停車してあげるとかすると、お年寄りには好評と思う。

意見等
例えば、高知市内で「デスカ」のカードができていますが、はっきり行って、そんなことにお金をかけるなら、別の利用者のためになるようなこと(停車場を屋根付等)をできないのかと思う。市内だけしか使えない、郡部の人間にとっては全く意味のないこと、不要。どう考えても会社側の便利のためにつくっているとしか思えない。日本の国会と同じ。本当に必要なことをしてほしい。
たぶん乗らんろうね。
中学生の通学バス(混乗バス)で通勤しようとする、ほぼ同時刻に2,3台が発車してしまう。しかたないと思うが・・・。(窪川～浜の川の帰りバスを利用しようとする時、床鍋行き、興津行きなど複数のバスへの乗り込みが可能であるが、同時刻の駅発車でありもったいない)行きも同様。
通勤にバスを利用することはないが、高齢になって自動車の運転ができなくなった時に、不便でないようにしてもらいたい。
デイサービス送迎を路線バスで行うとすれば、すべての運転手さんに介助の心得が必要となりますし、補助の職員をつけることも必要になりますね。
問14で問16へとありますが、問16がありません。実態が分からない人が、改善のためのアンケートに記入することがいいのか、それもわかりません。
問16がどこにあるのか分かりませんでした。たとえ、利用者が少なくなっても、その地域に住民がいる限りは、公共交通機関の廃止はしないで下さい。自分もいつ出身地に戻って、利用するようになるか分からないんですから。
問16がない
十和と窪川間のバスがないのは不便。秋丸にバス停はあるが、西向きの便がないので利用しづらい。
どの公共交通でも分煙と禁煙を同一視し、禁煙化をつとめているように見受けられます。勝手な言い分ですが、拒まれてまで利用する必要がないため、極力利用することはないに等しいが今の気持ちです。
なかなか困難だとは思いますが、ある程度の便数がないと利用は難しいと思います。1便乗り遅れると、次は何時間も後になるとか、この時間にここに行きたいと思っても、ちょうど良い時間帯の便がないとなると、だれかに乗せて行ってもらおうか・・・になってしまうような。利用者が少ないと便が減り、便が減ると、やっぱり不便で利用者が減り・・・の繰り返しかと。小さな車両でこまめに走ってくれた方が便利で、利用者も増えていくのではないのでしょうか。
何でみんなが病院バスに乗るか考えればいいと思う。無料だからでは?時間は制約があるが。低料金で時間都合がつけば、もっといいと思います。乗らないので分からないけど、イメージは高く便数がないとしか思えません。小型化して(病院バスみたいに)経費節減できたらいいのでは(利用者が多い時間帯を除いて)?
バスの利用は、やはり低価格であれば多少時間がかかっても、利用するのではないのでしょうか。今にない路線を作ったり、また改めて高齢者の多い山間部に目を向けていただきたいです。病院・診療所・役所のバスなど低価格だと利用者が喜ぶと思います。
病院、診療所バスとスクールバスの乗り合わせは、世代を超えた交流ができ、重複する便を減らすこともでき良いアイデアであると思うが、風邪等の感染の心配があると思った。統合できるところは統合し、効率化を進めるのは大切であると思う。
病院バス(診療所バス)の見直しについては、廃止も視野に入れた協議を望みます。
免許を持っていないお年寄りも多く、少ない数のバスでも大切な交通手段です。突然利用しなければならぬこともあり、予約制では不便が多くなると思うので、配慮して下さい。
予土線はローカル線の味があって好きです。出来るだけ利用しています。もっとPR出来ればいいですね。
利用人数は少ないと思われるので(低料金でも)コメントも難しい。
路線バス(民間)とスクールバス(行政)等の融合的な抜本改革を行い、町内外の住民のための(低料金)足となってほしいものですが・・・。
私たちが利用する場合(事業所等へのサラリーマン)、出勤時(停留所に限らず、フリー乗降とし、市街地内はフリー乗降区間とグリーンバスのようなコースを設定し、学生の始業時間や事業所の勤務時間を配慮した運、行体制を確保したら。場合によっては町内事業所で一定の就業時間を調整し、公共交通利用の町宣言を行い、全町的な利用促進を推進したら。
若い人は、バス等公共機関があってもほとんど使わない。年配の方々は、買い物や病院に出かける時にバス停が遠い、時間が合わない等でいろいろな問題があって、有効利用ができていない。タクシーをもっと低賃金化して(何らかの割引サービス等)、バスのみ鉄道のみでは補えきれない細かい面のサポートがあればいいと思う。

II 地域座談会の実施

1 実施手法

町の担当者とコンサルタントがアポイントメントを取った上でヒアリング対象地区を訪問し、座談会形式による意見交換、ヒアリングを実施した。

2 実施地区と実施日

集落(地区)名		座談会実施日	実施場所
奥呉地	窪川地区	平成 21 年 2 月 10 日 19:00～20:30	奥呉地集会所
野々川	十和地区	平成 21 年 2 月 12 日 19:00～20:30	野々川生活改善センター
下津井	大正地区	平成 21 年 3 月 9 日 19:00～20:50	下津井公民館

3 実施内容

次頁以降を参照

公共交通 地域座談会（結果）

地 域 名	奥呉地
日 時	平成 21 年 2 月 10 日 19 : 08 ~ 20 : 30
場 所	奥呉地集会所
出 席 者	【地 域】区長 岡 幸作 外 6 名
	【事務局】敷地副課長、冨田主幹、吉田社長、土居（委託業者）

【移動手段の現状】

- ・そろそろ車の運転がきつくなってきた世帯がある。県からここは限界集落といわれている。
- ・田辺医院の病院バスのみがやってくる（ふたりくらいが使っている）。大西病院などは老健関係。買い物などで使いたいけど・・・。タクシーでの相乗りはない。窪川からタクシーだと 2,000 円くらいかかる。
- ・元気な人は車で出かけるしかない。週に 3 回程度の移動スーパーがくる（ただしお得意さんところのみ訪問）。
- ・この集落には仕事がないため、昼間の移動ニーズを満たす自家用車（運転できる人）がない。
- ・小学生 5 人（3 軒）：小学 3 年以上は自転車通学が OK。塾やスポーツ少年団などへの送りは親がする。※父兄の負担は大きい。
- ・運んでもらうのはいいが、お礼をしないと次がなくなりそう・・・。
- ・農協がお金を運んでくれるシステムはできている。
- ・路線バスが入ってきたら使う人（免許を持たない高齢者）はいる。ただし、バスでの買い物では買った荷物を運ぶのがたいへん。
- ・バス路線は昔から同じ路線を空で走っている。もう少し勉強すべきではないか！
- ・将来を考えると、町に住んで畑仕事に通ってくるということもありかもしれない。

【地域の現状】

- ・農業で作っているものは、米（17～18 町）、生姜（約 8 町、内 6 町は浅野に貸している）、露地野菜（1 町）、大豆は一軒のみ。耕作放棄地はなし。耕作放棄地対策としてアサノに貸している（返ってくるのが心配）。
- ・I ターンはいない。受け入れる余地もない。喜んで受け入れる風土ではない。空き家は 1 軒あり。
- ・結いの精神の強い地域である。
- ・自己完結型の営農形態を営んできたために、農地を集積するなどといった小回りの効く運営に移行できない。米は窪川でも一番うまい。

【地域活動について】

- ・花見を若い者が計画したり、収穫祭を実施したりしている。
- ・集落活性化委員（総代、副総代、民生委員など）による“声かけ運動”。みんなが周囲に声を掛け、助け合う体制づくり。支えあいの地域づくり。
- ・全部で11灯の街路灯（防犯灯）を2008年度に設置した。（県、町、四国電力の協力）
- ・本地域を含む影野地域が、全国で6箇所の生活支援員（サポーター）事業に選ばれた。奥呉地では5名（うち女性1名）が事業に取り組んでいる。
- ・ほぼ毎日地区を出て行く。系統出荷は大奈路に朝持っていく。須崎に出荷の人は夕方持っていく。買い物の人はそのときによる。集荷に来るということはない。

【要望】

- ・福祉券を80歳以上全員がもらえるようになり、お世話になった人（送迎してくれた人）にお返しとして使えるようにならないか。
- ・地域住民の支え合いで交通を担った場合に、事故対応等が問題となる。もしもの時には、町の補助を受け地域が加入している自治会活動保険を使えないか。
- ・支えあいの地域づくりと地域交通が融合できないものか。
- ・出荷を助け合うことや、地域内の役割分担（栽培、出荷）などの支え合いが可能か……。
- ・スクールバスを出すくらいであれば、一般の人でも利用できるようにしてもらいたい。

【小学校統合について】

- ・スクールバスが走るとして、家庭が対応できるのか！？

【その他】

- ・地域エゴがあるから地域が成り立つ。

【まとめ】

- ・地域の皆さんが主体となって、自分たちにどう行政に協力してもらおうか。自分たちで考えてみる。また次回、皆さんで話し合いましょう！

公共交通 地域座談会（結果）

地 域 名	野々川
日 時	平成21年2月12日 19:00~20:30
場 所	野々川生活改善センター
出 席 者	【地 域】区長 岩本 幸 外8名
	【事務局】敷地副課長、冨田主幹、吉田社長、土居（委託業者）

【移動手段の現状】

- ・ 北幡観光自動車の路線バス及び診療所バスは運行していない。
- ・ 小学生1名、中学生1名、高校生2名が通学しており、小学生を対象にスクールバスを運行している。
- ・ 地域には、移動販売が週に2日（火・土曜日）来ている。
- ・ 野々川から昭和までタクシーを利用すれば片道1,700円程度が必要。
- ・ 地域のなかで、まったく足（車）のない家は1件のみ。その方は、毎日、自転車で診療所に通っている。雨の日には合羽を着て行っている。

【地域の現状】

- ・ 野々川は、戸数23戸（実質は21戸）、人口60人の地域。
- ・ 昔は、営林署（140~150人）があり、部落の人数も100人はいて栄えていたし、営林署の関係で購買もあった。
- ・ ほとんどの人が地域外で仕事をしている。農業は家で食べる程度を行っている。
- ・ 地域の自慢と言えば、ウルトラマラソンのコースにもなっている溪谷。

【地域活動について】

- ・ 地域ではお祭りなどは行っているが、新たに何かの取り組みをやろうとしても、みんな外で仕事を行っており集まらない。ただ、20代の若い人も部落会には参加している。
- ・ 花とり踊りは、S38年頃まで行っており、それから途絶えている。その後、一度復活したがまた途絶えてしまった。

【その他の意見】

- ・ いまはまだ元気に運転もするけど、もうしばらくしていたら電動の車椅子みたいのに乗らないといけんね、と昨日のこと家族と話し合っていた。現在80歳だが、今度の

免許の書き換えで通るかどうかな…。

- ・ バスを入れてもらえれば便利ではあるが。
- ・ 今度、小学生になる子どもが地域にいる。まだ、しばらくはスクールバスも存続されると思うが、そのスクールバスに相乗りは出来ないだろうか。
- ・ 診療所バスには来てほしい。ただ、いまのところは振動病患者3名を除き、定期的に通院している人はほとんどいない。だから診療所バスも来ていないのかも。
- ・ 10年経ったら、更に戸数も減ってくるし、車に乗れない人も半分以上になるだろう。10年どころから5年でもそういった状況がでてくる。年とともに診療所通いをする人も増えてくるだろう。
- ・ 外で定年を迎えて、この地域に戻ってくる人はいないだろう。
- ・ まずは道路がよくなってほしい。道路がよくなれば運転もしやすくなる。
- ・ 道が悪くカーブが多いため、タイヤの損耗が激しいし、燃費も悪い。
- ・ からっぽ路線バスが、かみしも走っているのはもったいない。
- ・ 路線バスに使うお金があれば、タクシー利用をした時の補助などに充ててほしい。
- ・ もし公共交通が入ることになれば、例えお金がかかっても車に乗れない状況になれば利用する。
- ・ 往復でガソリン1～2リットルを消費していることを考えれば、片道100～200円程度であれば利用するだろう。
- ・ いまのところ、予土線はまず使わない。切符の買い方すら解らない。
- ・ もし、いま車が無くなれば、地域外に出る時にどうしても必要になるのは、買い物や通院のための足の確保だろう。

【まとめ】

- ・ 今のところは、ほとんどの家庭が車での移動が可能のため、足の確保よりも道路整備を望む声が多い。
- ・ しかし、今回の会議においても出席者のほとんどが60代～80代という状況のなかで、5年後や10年後は、このままではいけないという思いを持っている。
- ・ 車に乗れなくなった時に、買い物は移動販売でどうにかなっても、通院については例え若干有料になっても通院バスの運行などを希望している。

公共交通 地域座談会（結果）

地 域 名	下津井
日 時	平成 21 年 3 月 9 日 19 : 00 ~ 20 : 50
場 所	下津井公民館
出 席 者	【地 域】区長 北村 明三 外 8 名
	【事務局】敷地副課長、冨田主幹、吉田社長（委託業者）

【移動手段の現状】

- ・ 北幡観光自動車の路線バスが 1 日 3 便運行している。（片道 740 円）
- ・ 地域のなかで 2 人がいつも路線バスを利用している。
- ・ 路線バス利用の目的は、大正診療所への通院がほとんどである。
- ・ ただし、車を持たない者が、遠くの病院へ通院する場合には誰かにお願いすることもある。
- ・ また、行きのバスを利用しても帰りは誰かの便で帰る人もいる。その理由としては、少しでもお金を出したくない、少しでも早く帰りたいためである。
- ・ 一方で、以前は人を乗せて帰っていたが、事故をした時のことや北幡観光の営業圧迫を懸念し、今では極力乗せないようにしているという人も多い。
- ・ 診療所バスや病院バスは運行していない。以前は運行していたが、利用しないため来なくなった。
- ・ 買い物はまとめ買いが原則で、通院を兼ねていく人が多い。一応、移動スーパー（魚屋）が来ている。
- ・ 地域の人が、バスを利用して十和方面に行くことはまずない。
- ・ 下津井地区は、バスがぐるっと一周できる地形でそこに人家が存在しているため、利用者は自宅の近くから路線バスに乗ることができる。そういった面では恵まれている。

【地域の現状】

- ・ 下津井地区には約 40 の世帯があり、誰も車に乗れない独居老人だけの世帯が 6 戸ある。
- ・ 10 年経ったら、半分以上の世帯が車に乗れなくなるだろう。
- ・ 地域のメインはホテルまつり。宿泊施設も存在し、秘境をイメージした観光的な要素がある。

【その他の意見】

- ・ 午前7時15分に下津井を出発すると、午後2時45分まで戻ってくることが出来ない。そうすると、外で昼食を食べる必要があり出費が嵩む。午前中にもう一便欲しい。
- ・ あと何年かすると自分も車に乗れなくなる。町の経費がかからないようにバスを小型化するなどして、路線バスを維持してほしい。(複数意見)
- ・ 病院及び診療所バスを廃止して路線バス一本にして、利用者の状態(ランク)に応じて補助をする仕組みにしてはどうか。例えば、他から補助を受けている振動病患者等からは普通に料金をいただき、他の高齢者等が利用する場合は補助をするなどしてはどうか。
- ・ 強制はできないが、振動病患者の方にもっと利用してもらえば利用率があがる。
- ・ バスが入らなくなると、国道439号の改良が進まなくなるという懸念がある。
- ・ 窪川地区の病院は遠方まで来なくても、窪川駅までのピストン輸送に特化した方がいい。病院は、本来の目的である診察等に必要な経費を使うべきである。
- ・ 交通体系の見直しは、商工会も一緒になって町ぐるみで行ってはどうか。

【まとめ】

- ・ 地域住民全員が、バスを小型化するなどしてでも既存の路線バスの維持を希望している。
- ・ 路線バスを維持できれば、地形の利もあって、10年後に自宅からバス停まで来ることが出来ない高齢者が増えても途中乗車・下車で対応ができる。
- ・ ダイヤについては、お昼前に下津井に戻ってこられる便の増便を希望する声が多い。

Ⅲ 利用実態及び意向調査からの考察

1 公共交通の利便性について

(1) 公共交通網全般について

- ・鉄道と乗合バス、タクシーといったモード間の連携（乗り継ぎダイヤの設定など）が日常生活レベルで達成されていないことがうかがえます。特急列車に乗合バスが接続していても普通列車との接続がないため、ドアツードアのシームレスな公共交通網が実現していません。
- ・公共交通利用に関する情報（使い方、路線図、運賃など）が、分かりやすく使いやすいサービスとして住民に行き渡っていないことがうかがえます。
- ・乗合バスや通院バス（病院バス、診療所バス）が運行していない地域では、移動サービスを求める声は切実であり、スクールバスへの混乗などこれまでにない方策が求められています。

(2) 鉄道について

- ・鉄道を日常的に利用している人は限られていることがうかがえます。しかし、全く利用したことがないという割合は乗合バスよりも低かったことから、特別な時（特急の利用など）に利用していることが推測されます。
- ・JR予土線の鉄道駅に関して、道路から駅までの高低差による階段が利用を阻害する要因になっています。

(3) 乗合バスについて

- ・運行本数（便数）などダイヤに関する不満が突出しています。一本乗り過ごすことにより、次のバスまで数時間待たなければならない路線があり、そのリスク回避のために他の移動手段を利用せざるを得なくなっているものと推測されます。
- ・自宅や目的地と最寄りのバス停の距離が利用を阻害する要因の一つとなっています。
- ・特に山間部において運行路線が住民のニーズにあったものとして機能していないことがうかがわれます。
- ・“行政負担や運賃を高くしてまで乗合バスを残す必要はない”と回答した人がごくわずか（6.0%）であったことから、乗合バスの移動サービスの存在は必要視されているものと考えられます。

(4) 通院バス（病院バス・診療所バス）について

- ・長距離を利用しても無料であること、確実に帰りの便も確保されるなどの理由から、通院バス（病院バス・診療所バス）の利用が定着していることがうかがえます。利用

者の中には当たり前のサービスになってしまった人もおり、病院や診療所の負担が増えています。

- ・利用者のニーズとして、病院や診療所への通院だけでなく、ついでに買い物や他の用事も済ませられることが求められています。
- ・通院バスの有料化については、200円～300円と500円の負担を受け止めるという患者が60%を超えることがうかがえます。

2 住民のライフスタイルにおける移動ニーズについて

- ・80歳以上で4割を超える人が地区外に出かけることが月に1～2回以下となっているなど、特に高齢者が地区外に出かける機会が極端に少なくなっています。本調査のみでは、“出掛けたくても移動手段がないために断念している”のかどうかを推測できませんが、移動手段の確保が難しいのであれば対策が求められます。
- ・住民の移動ニーズは自動車中心に満たされており、自動車が使えない場合であってもそれを家族間、知人間で補完できる仕組みができあがっているとみられます。
- ・自動車が利用できる間は、公共交通（鉄道、乗合バス）の利用はイメージされていません。しかし、将来的に高齢化が進み、自動車を運転できなくなった時に対する不安を抱いている人は少なくないことがうかがえます。
- ・自動車を利用して通勤している人が80%にのぼっています。
- ・通勤で乗り合いバスを利用する可能性については、「条件を整えば、日常的に利用する可能性がある」という人は20%弱であり、利用するための条件としては、①自宅から最寄りバス停までが500m未満、降車後バス停から通勤先までが500m未満、②通勤時間(朝夕)の運行本数は「20分に1本」～「40分に1本」、③通勤先から最寄りのバス停を出発する最終時刻は20時頃～22時頃、④自動車通勤をバス通勤に切り替えることによって余分にかかる通勤時間は5分以内～15分以内、といったことが求められており、また、運賃(片道)については、①町役場(本庁)～大正総合支所間が200円～500円、②町役場(本庁)～十和総合支所間が300円～700円、③大正総合支所～十和総合支所間が200円～400円といった負担には応じるものと思われる。

3 まちづくりの視点からみた公共交通網

- ・人の集まる病院や買い物の場、公共施設なども窪川街分に集積していることから、窪川街分が四万十町の中心部として機能していることがうかがえます。アンケート結果からも人の移動が窪川地区方面に向いていることがわかります。
- ・大正地区は中心部に診療所や行政、公共施設が集積しているとみることができます。対照的に十和地区では十川、昭和などの主だった集落に分散（診療所は昭和地区に、行政は十川地区）しています。

第4章 交通事業所等ヒアリング調査

I ヒアリング調査の概要

1 実施手法

町の担当者とコンサルタントがアポイントメントを取った上でヒアリング対象事業者を訪問し、担当者への質問形式による聞き取り。

2 実施日

平成21年1月8日～9日、2月9日～10日

3 事業所ヒアリングの対象者

【バス事業者】

- ・北幡観光自動車
- ・高南観光自動車

【タクシー事業者】

- ・丸三ハイヤー
- ・窪川ハイヤー
- ・新生タクシー
- ・十和ハイヤー

【病院関係者】

- ・高橋内科
- ・大正診療所
- ・十和診療所
- ・くぼかわ病院

【農業関係団体】

- ・四万十農協
- ・おかみさん市
- ・JA高知はた

【福祉関係団体】

- ・四万十町社会福祉協議会

Ⅱ 結果（まとめ）

① バス事業者

- ・通院バスに利用者を大幅に奪われていると認識している。
- ・北幡地域と窪川地域を直接バスで移動するニーズはほとんどない。
- ・学生の朝夕の利用がメインであるため、それに合わせた運行ダイヤになっている。
- ・北幡地域は鉄道を柱として、フィーダーの役割を路線バスが担うような再構築が有効である。
- ・現状の補助金頼みの運行から抜け出すための、具体的な利便性向上策や利用促進策は持ち合わせていない。利用者のニーズ調査も客観的なかたちで実施していないのが現状。

② タクシー事業者

- ・昨年のサブプライム問題以降、利用者が激減しており、事業の維持でさえままならない状況にある。
- ・通院バスなどが入らないさらに末端部の住民や、移動に介護の必要な人などの足をして稼働している。
- ・地域の交通網を再編し、利便性向上につなげるための取り組みには賛同するが、私たちの事業が行き詰まる内容であれば受け入れることはできない。
- ・介護タクシーへのシフトも考えているが、行政の補助が必要である。

③ 病院関係者

- ・通院バスの運行は、特に高齢の来院者の病院へのアクセスを考えたものであり、公共交通手段が脆弱であるために開始したサービスである。
- ・通院バスの運行が病院選定の基準になるほど浸透しているため、通院バスの運行競争に陥っている。
- ・通院バスを目的外利用している人がいることは認識しており、発見次第注意をしている。
- ・病院側の本音としては、経費負担が多いため通院バスを縮小もしくは運行の取りやめをしたい。その場合は地域の病院全てが同時に取り組む必要がある。
- ・町の交通ターミナルと病院を結ぶ路線に特化して通院バスを走らせることは検討の余地があるが、そのためにも既存の公共交通網の利便性が向上する必要がある。
- ・公共交通利用による来院者への交通費補助は検討の余地がある。

④ 農業関係団体

- ・事業所職員の通勤に公共交通を利用するには、現状の路線バス網のダイヤが不便である。
- ・規模が大きいことから、路線バスを使った生産物の集荷には多大な設備投資を伴い、現実的ではない。規模の小さな部分では検討の余地はある。

⑤福祉関係団体

- ・特に高齢者の外出は介護予防にもつながるため、高齢者の移動サービスは重要である。
- ・路線バスを幹線に、枝葉の部分はタクシーや乗り合いサービスなどが複合して支えていくような新しい仕組みが必要である。
- ・四万十町の介護事業は黒字なので、そこからの収益を、介護予防を目指した“外出支援”として活用したい。

第5章 現況の課題

I. 課題整理の考え方

1 各調査結果から俯瞰できる現状と課題

【地域の概要と主要施設の状況より】

- ・地域の少子高齢化が国の平均をはるかに上回る速度で進行しており、それに伴い人口も減少しています。
- ・近い将来高規格道路の整備に伴い、本町から高知市や四万十市方面に向かう都市間移動においても自動車の利用が促進されることが想像できます。その結果ますます公共輸送機関の利用者が奪われることが懸念されます。
- ・公共施設や病院、商業施設、業務施設といった集客施設がそれぞれの地域の中心部に集積しています。
- ・近い将来の学校統合に伴い、平均通学距離が延びることから、スクールバスの新たな運行や再編の検討が必要となります。
- ・地域別の通勤状況及び通学状況を見てみると、町内で完結する移動が各地域とも通勤で平均9割、通学では窪川地域が6割、大正地域で8割、十和地域では9割に達しています。日常的な町内移動でも、町内の地域内移動と町内の地域間移動別の移動ニーズが存在しています。



《課題》

- ・進行する少子高齢化、そして人口減に対応する公共輸送サービスが求められます。人口の減少（希薄化）は従来型の輸送サービスにとっては不効率化につながる要因であり、地域の現状に即した運営方法が要求されることとなります。
- ・公共交通機関はこの先もますます自動車とのニーズの奪い合いとなります。自動車のドアツードアの利便性に準じながらも自動車とは違った利便性と快適性による特徴を出しつつ、さらに地域で公共交通機関を維持することの意義を啓発する必要があります。
- ・スクールバスに、一般の混乗が可能とすることにより朝夕の移動時間帯に乗合可能なバスがそれぞれ増加することにつながります。路線配置や運行時間と併せた検討が求められます。
- ・広い本町の特徴に即した公共輸送サービスが求められます。大きく分類すると、町内の『地域内移動ニーズ』と『地域間移動ニーズ』の二つが考えられます。
- ・まちづくりと連動した公共交通サービス網の配置検討が必要です。

【四万十町の生活交通の状況より】

- ・現在運行されている路線バスは全てが廃止代替バスであり、もともと交通事業者のみによる運営が行き詰まった路線です。それらから、路線バスとしての運営は条件的に厳しい路線であることが言えます。しかし全体的な乗車密度の低さを考えると、現状の運行は住民の移動ニーズに対応しているとはいえません。
- ・同じ町内で廃止代替バスの運行を担っている高南観光自動車と北幡観光自動車に対して、赤字補填となる補助金の割合がちがっています。
- ・高南観光自動車の路線バス路線全てが窪川を始発としており、窪川地域のターミナルとして機能していることがうかがえます。同じように北幡観光自動車の始発が大正地域と十和地域であり、そこから周辺の集落を結んでいることから、それぞれの地域性にあった始発点の配置になっっていると考えます。
- ・各路線バスの運行回数が平均して2～3回となっており、生活者が気軽に路線バスで出掛けて帰って来られる運行回数が確保されているとはいえません。
- ・窪川～荷稻線や窪川～佐賀線などには、鉄道と平行して運行する箇所が多くあり、しかも生活圏が異なることなどから乗車密度も低くなっています。
- ・各路線バス運行者が所有するバスは、老朽化がすすみ早急な買い換えが必要なものがあります。
- ・利用者の少ない停留所については位置を示す案内すらないなど、必要な情報提供ができていません。また、各地域の交通結節点となる場所にも交通案内のみならず地域の紹介などの多様な情報があるべきですが、それらは今のところ統一された仕様があるわけでもありません。
- ・路線バスの利用が少ない割りに、運行に対しては多大な補助金が投入されています。平成20年度の実質的補助金額は本町分全体で8000万円を超えています。しかも利用者が減ったため運行を維持するために補助金を増加させるという悪循環に陥っているなど、何らかの改善が早急に求められます。このままでは、多大な補助金を使って温暖化物質を増加させているだけ(空気を運んでいる)になりかねません。
- ・JRや土佐くろしお鉄道が運行する鉄道は、生活交通を支える普通列車の本数があまりにも少なくなっています。これは各社の損失を減らすための最大限の努力の結果であることは理解できるものの、その結果として利便性が低下し、利用者の減少につながるという悪循環に陥っていることが読み取れます。ただし、運行の中心となっている特急列車についても、近い将来の高規格道路完成後には大幅に利用者を奪われることが考えられるため、対策が必要となります。
- ・診療所バス、病院バスともに路線バスと運行が競合しています。
- ・インターネットを活用した地域の公共交通網の紹介が不足しています。これは発地で得られる情報が貴重な来訪者に対する案内の不足につながります。役場ホームページにおいても「アクセス」の中には自動車利用者のみを対象にしているような表現となっています。



《課題》

- ・路線バスの利用拡大のためにも、住民の移動ニーズを的確に把握し、そのニーズに合った運行に取り組む必要があります。鉄道などから比較すると、柔軟な路線配置と運行が可能なので、その長所を活かす必要があります。
- ・生活者のみではなく、来訪者にもわかりやすい路線配置とその案内方法を再検討する必要があります。また、路線配置について鉄道など他のモードとの役割分担を考慮することも重要です。
- ・停留所での案内項目を検討し、利用者側が必要とする情報を盛り込むことが求められます。また、このときに初めてバスを利用する人や、地域のことを知らない来訪者であっても安心してバスを利用できる情報量であることが必要です。
- ・利用者に対する停留所での情報や案内を、四万十町で統一したものとして再整備する必要があります。
- ・JR、土佐くろしお鉄道ともに日常的な利用につながる定期旅客がいるため、その利用者の移動を自宅から目的地までシームレスにつなぐことにより、利便性が向上します。そのためにも各駅と集客施設、そして住宅をつなぐ路線配置が必要となります。まずはその前に鉄道と路線バスが連携できる仕組みを検討することが求められると考えます。
- ・近い将来の高規格道路供用開始までに鉄道と路線バスの連携により、生活者のニーズを取り込んでおく必要があります。
- ・病院バス、診療所バスの運行路線について、一般の路線バスと共存できる方策の検討が急がれます。
- ・地域の公共交通網を系統別路線図と時刻表、そして沿線の観光地や各種施設への案内などを網羅した情報発信が求められます。また、役場ホームページには早急に公共交通利用者に対する地域内移動方法の紹介が求められます。

【高齢者アンケート調査より】

- ・自動車を持つか持たないかで、外出頻度にまで影響していることがうかがえます。これは裏を返すと、移動制約者のニーズを公共の乗り物がカバーできていないことを表しています。
- ・自動車を利用できる人であっても、自動車を運転できない状況に対する不安を抱えています。
- ・高齢者の移動の主たる目的地は町内の病院や診療所への通院と買い物です。このふたつは生活する上でなくてはならないものですが、通院バスでは基本的に買い物をすることが不可能になります。
- ・公共の乗り物については、可能な限り自宅近くから利用でき、目的地の近くでも利用できることが望まれています。



《課題》

- ・人口の希薄な集落などにも確実に移動ニーズが存在します。また、そのような地区には高齢者が多いため、公共の移動サービスの必要性が高まります。このような地区の移動ニーズを満足させるためにも地区の状況等を的確に把握し、それに対応する移動サービスの展開が求められます。
- ・自動車を利用できる環境にある人についても、移動の目的別に公共の乗り物を利用するなど、移動手段を選択できる感覚を住民に持ってもらう必要があります。

【通院者アンケート調査より】

- ・通院者が通院バス、診療所バスを利用するメリットは、自宅近くから利用でき、帰りの便も確保され、しかも無料であることとなっています。その一方で病院側の負担に対する認識は見受けられません。



《課題》

- ・通院バス、診療所バスは利用目的の限定された移動手段であり、ついでに買い物をするなどといったことは本来あるべき姿でなく、このことにより一般路線バスの利用者を食っている現状があるのであれば、何らかの規制が必要と考えます。通院バス、診療所バスを利用する人にも相応のモラルが求められます。
- ・通院バス、診療所バスと、一般の路線バス、鉄道などといった公共の乗り物が連携し、利用者の移動ニーズ、生活ニーズも満足させることができる方策の検討が必要です。

【通勤者アンケート調査より】

- ・通勤者の8割が自動車による通勤となっています。その理由が「自動車やバイクで通勤できるから」が突出しており、この人たちの意識の中にはすでに公共交通での通勤はありません。このようなひとたちに公共の乗り物で通勤してもらうためには相当な理由付けが必要であろうと考えます。
- ・通勤で公共の乗り物を使えない人の理由の中には「残業等で終業時間が不規則だから」、「買い物や保育園送迎など通勤以外で寄るところがあるから」、「通勤時間に合う便がないから」、「自宅や勤め先近くに停留所がないから」などがあり、公共交通網の利便性向上の仕方では通勤手段のシフトにつながる可能性も考えられます。
- ・運賃に関する不満が他の不満よりも低位置にあります。このことから想像できるのは、「現状でも日常的な利用をしていないため、そこまで想像が及ばないこと」であり、実際に現在よりも公共の乗り物への比重を増していく先には、必ず運賃などの経済的な面に関する不満が顕在化すると予想されます。
- ・路線バスの車両を小型化すると運行がさらに機動的になりますが、人件費の割り外が高い路線バスでは、経費的な効率化には寄与しません。ただし、これまで路線バスが入らなかった集落などへの運行が可能となり、新たなニーズを掘り起こすことにつながられることが期待できます。



《課題》

- ・徹底した通勤に関わる詳細なニーズの把握を経て、それらに対応した公共交通の利便性向上を目指す必要があります。
- ・これまでに公共の乗り物が入らなかった集落などへ新たな路線バスを運行させる場合、集落単位による事前のPRと住民が路線バスの運行をささえるという意識形成、そして徹底的なニーズ把握とその反映がもとめられます。
- ・東西に広い本町では、通勤者のニーズを反映した路線網を構築しようとする場合、路線バスのみならず鉄道との連携によるより広範囲な路線網が求められます。また、この場合当初より少ない移動ニーズを取り合いするような競合区間を極力存在させない路線配置が求められます。
- ・一定しない終業時間やその後のつきあいなど、通勤者には様々な時間的不一致が生じます。これらに対応する方策として、パーク&ライドやサイクル&ライド、タクシーとの連携などの方策の検討も求められます。
- ・通勤と通学は近い時間帯での居住地からの移動であることから、スクールバスへの一般客混乗は一定の効果が得られると考える。利用者のニーズを把握した上での検討が求められる。

【地域座談会より】

- ・子供たちの学校以外の移動ニーズを保護者が補完している現状があり、それは直接保護者の負担増につながっています。
- ・近い将来に計画されている学校統合のため、子供たちの移動手段の確保が、保護者の悩みとなっています。
- ・山間部の集落における移動サービスの存在は非常に重要であり、特に高齢化の進んだ地区では福祉面での貢献を期待する声もあります。現状では人口が少ない地域ほど路線バスの利用も少なく運営が成り立たない状況にありますが、果たして現状の移動サービスの運行が利用者のニーズを反映できているのかどうか検証が必要です。
- ・現状では自動車を利用できているため深刻な悩みには至っていませんが、10年後に自動車が使えなくなったとき、移動手段をどうするかは非常に大きな問題となっています。
- ・路線バスの維持よりも地区の存続が切実な喫緊の現実問題として存在しています。



《課題》

- ・特に人口の希薄な地域では、路線バスへの過剰な期待をするのではなく、タクシーの経済的な利用方法、福祉的な移動手段との連携、スクールバスへの一般客混乗、パーク&ライドといった様々な視点からの検討が必要です。
- ・地区の移動手段を考えることと平行して、地区の将来像についても地区住民が真剣に向かい合える話し合いが必要です。

【事業者ヒアリングより】

- ・代替バスを運行している事業者は、利用者の低迷に反比例した多額の補助金が支払われているにもかかわらず、詳細なニーズ調査を実施しておらず、またホームページを活用した情報発信にも取り組んでいません。
- ・お年寄りや障害のある人に対して乗降が楽な低床車両への車両更新は、経済的な理由から難しいとの回答です。
- ・タクシー事業者は景気に大きく左右されており、利用者の減少にともない売上が大きく落ち込んでいます。
- ・地域間は鉄道で、地区内は路線バスやその様々なモードとの連携による公共交通網による利便性向上が提案されています。
- ・タクシーがこれまで帰宅の移動を担ってきた夜の街で飲んだ人が減っている上に、代行運転業が台頭しています。タクシーは家族経営がほとんどであり深夜の営業が難しいため、代行運転

の深夜営業には対抗できない状況となっています。

- ・路線バスへの補助金をタクシーなどへも分配できる仕組みがあれば、路線バスで回れない山間部の高齢者などへの対応が可能なタクシー事業者もいます。
- ・タクシー事業者は収入が保証されるのであれば、地域を挙げた交通サービスの見直しに参加可能であるとのこと。
- ・病院は顧客獲得競争のために病院バス、診療所バスを運行していますが、経営への大きな負担にもなっています。そもそも地域の公共交通網がしっかりと機能していれば、運行させる必要のないものであり、本音ではバス用の予算を本来の病院用にまわしたいとのこと。
- ・病院バス、診療所バスの運行を縮小できれば、これまでにかかっていた経費の一部を、患者への移動費補助として使用することも可能との見解です。
- ・路線バスの運転手にはそれなりの技術や接客態度、環境に対する意識が求められます。
- ・農産物の輸送には様々な条件があり、公共の乗り物で農産物等を輸送する場合、路線バス車両へのハード整備が必要と考えられます。



《課題》

- ・代替バスである以上、もともと運営が厳しい路線であることは事実ですが、交通事業者にはバス事業のプロフェッショナルな立場としての利用促進策と可能な範囲での利便性向上策が求められます。
- ・行政が代替バスの運行委託先を決定し、さらに運行を管理できる上下分離方式による事業運営を視野に入れることも検討すべきと考えます。
- ・現状で無料である病院バス、診療所バスから、一般の路線バスに乗り換えていただく必要ができた場合、これまでのサービスに慣れてしまったお年寄りがすぐに対応できるように、旧な変化ではなく、ステップを見ながらの対応が必要です。また、一部の病院バスのみ休止させるのではなく、取り組むのであれば地域の病院や診療所が同時に取り組む必要があります。
- ・四万十町にはケーブルテレビ網がすでに整備されており、このインフラを活用したデマンド機能付きバスなどが検討可能です。
- ・農産物の路線バスでの輸送は可能ではあるが、実際の運行のためには時期毎、農産物毎の内容把握が必要です。

II. 現況の課題整理を踏まえた検討方針

【公共交通網の在り方】

- ・モード間の乗り継ぎによる利用者特典が存在していません。それ以前に地域の事業者の中に“乗り継ぎ”などのモード間連携による利便性向上策がイメージされていないことが問題であると考えます。地域と地域を結ぶ幹線（大量輸送が可能）と、その幹線と周辺の集落を結ぶ支線（フィーダー線）を交通結節点で効果的に繋ぐ方法により、路線の簡略化と頻発運行による利便性向上策が求められます。
- ・通院バス（診療所バス）の在り方の検証が求められます。病院（診療所）は顧客獲得のために通院バス（診療所バス）を運行しており、そのために多大な経費が投入されています。その結果、本来は路線バスや鉄道、タクシーなどの移動ニーズが病院バスに吸収されており、公共交通網の維持が難しくなっています。通院バス（診療所バス）と公共交通がお互いを補完できる仕組みを検討する時期にきています。
- ・路線バスの運行は、住民の移動ニーズに対応できるべきであり、そのためには、地域にどのような移動ニーズが存在しているのかを詳細に把握する必要があります。
- ・人々の移動ニーズを満たすツールとして、提供される移動サービスが持続可能であることが必須条件です。このことから、地域間の移動は路線バスや鉄道などの利用者が対価を払って利用する有償サービスであることが望まれます。また、自動車のために道路整備が行政負担で実施されるのと同様に、福祉や環境、まちづくりの観点から公共交通網に対する行政の負担も一定確保されるべきと考えます。

【公共交通の利便性向上のために】

- ・自動車を動かせる人ほど自由に外出できる環境にあり、逆に自動車を動かせない人は外出の機会が減っています。自動車を動かせない人でも出掛けたいときに掛けられるきめ細かな公共交通網の充実が求められます。
- ・交通結節点となる停留所やターミナルなどには、雨避けやベンチなどを設置し、路線バスを快適に待てるように工夫する必要があります。
- ・車輛の更新時に合わせて小型化するなど、山間部の集落でも運行可能にし、できるだけ自宅近くから路線バスを利用できる取り組みが求められます。
- ・公共交通の運行を支える情報として、“地域全体を把握した路線図”、“全てのモードの時刻表・運賃表”などが利用者の手に届きやすい場所（停留所、公共施設、量販店、自宅）に求められます。また、路線バスなどの車内にも全ての停留所が掲載された路線図と分かりやすい運賃表などが求められます。

- ・地域内住民や来訪者などに発地で入手可能な地域内公共交通に関する情報と、その沿線案内などを統合したインターネットを通じた情報発信が求められます。
- ・公共の乗り物だけでなく、自動車や自転車などとも連携できる仕組みが求められます。特に山間部の路線バスが運行できない場所などから、自動車や自転車で出て来て、途中から路線バスや鉄道に乗り換える“パークアンドライド”、“パークアンドサイクルライド”が有効です。また、主要ターミナルにレンタサイクルを設置することにより、住民のみならず観光目的で訪れた来訪者の利用も期待できます。
- ・路線バスの“早発”、“停留所での無視”のためにバスを利用できなかった人がいます。時間通り運行するのが公共交通の鉄則であり、道路事情により遅発はあっても早発はあってはならないものです。運転手と運行管理者の技量向上と、サービス向上が求められます。
- ・高齢化の進む本町にとって、公共の乗り物のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化は住民サービスの一環として取り組むべき方策です。

【公共交通とまちづくり】

- ・住民が移動したくなる目的を、意識的につくりあげることも必要です。例えば“趣味などの集まり”の場を交通結節点の近くに設けることにより、高齢者の生きがいにもつながり、介護予防に果たす役割も大きくなります。
- ・公共施設や量販店などを訪れた人に、帰り便も公共交通の利用をうながす情報を提供するとともに、公共交通の利用者が優遇されるサービス展開が期待されます。そのためには地元の商工会や農協、量販店など、公共交通とは直接関係ない主体とも積極的に連携していくことが求められます。

【公共交通の利用促進のために】

- ・公共交通網は自動車を使えない人にとっては道路と同等に重要なインフラであるため、地域全体で維持していくことが求められます。自動車利用者にもこのことを認識してもらい、積極的に公共交通を利用してもらうための啓発が必要と考えます。多くの自動車利用者は公共交通のことに無関心であるため、まずは公共交通利用の意義を知ってもらうことから取り組みをスタートさせる必要があります。
- ・学校教育の中に公共交通の必要性を学ぶ取り組みが求められます。環境や福祉のテーマと絡めることが有効であり、子供の内から公共の乗り物に親しむことにより、大人になっても公共交通の利用に対する無関心が取り除かれます。
- ・環境保全を目的として、自動車の利用規制につながる施策を行政などから率先して取り組んでい

くことが望まれます。ただし、残業などによる帰宅時間が不規則な人のニーズも対応できる利便性向上策が同時に求められます。

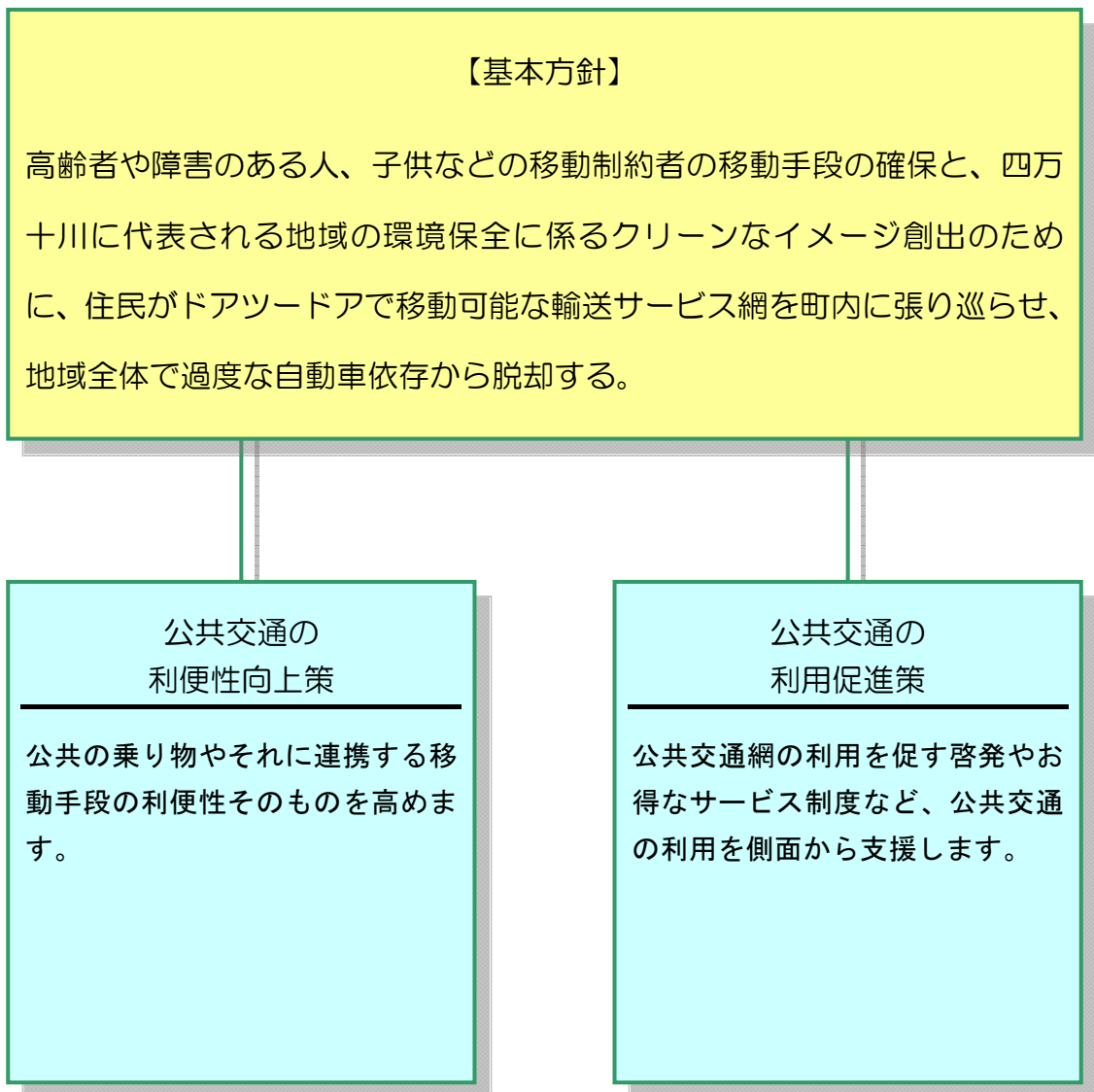
【住民参加】

- ・住民を公共交通利用者に変身させるために、まずは地域や地区内の公共交通網を知ってもらう必要があります。特に住民しか知り得ない移動ニーズを的確に把握し、反映した運行体系を築くためには、その検討段階から地域の住民を交えて協働による計画検討が有効であると考えます。

第6章 四万十町生活交通再編基本方針

I 生活交通に関する基本的な考え方

本町の生活交通網を維持・促進させていくために、次のような基本的な方針をもとに検討をすすめて参ります。

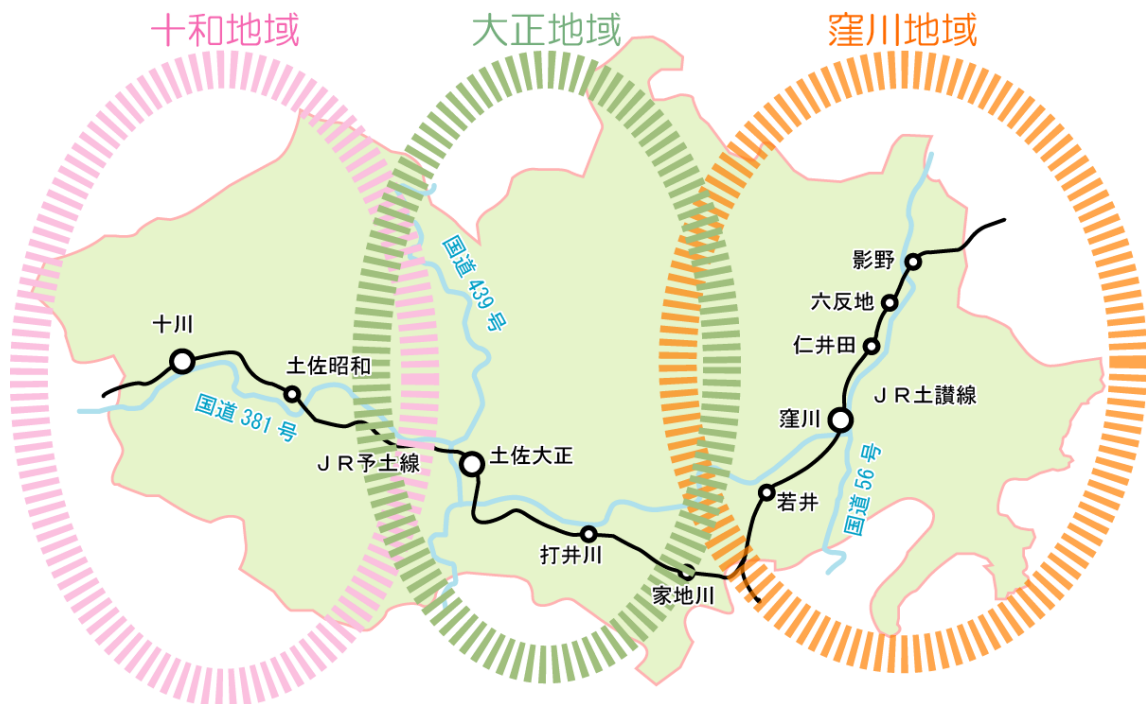


II 基本方針

1 四万十町の公共交通網のあるべき姿の模索

① “あらゆるモード” の役割分担の明確化と、利用者本位の連携策の検討

“利用実態及び意向調査”や“交通事業所等ヒアリング”等を踏まえ、町内の公共交通網のあるべき姿を検討。



《大正地域・十和地域の連携イメージ》

- ・ JR予土線を地域間交通の柱とし、駅を各地域の交通結節点として位置付ける。
- ・ 域内交通網（主に路線バス）は町の交通結節点を起点に周辺の集落と公共施設を繋ぐフィーダー路線として運行する。路線バスはこれまでの長い距離の運行を見直すことにより、ターミナルと各集落をこれまで以上の頻度で結ぶことが可能となる。
- ・ 通院バスは最寄りの町の交通結節点と診療所を結ぶ路線に特化する。
- ・ 路線バスの運行が希薄な地域には乗り合いタクシーのデマンド運行や“割り勘タクシー”にてカバーする。
- ・ 公共交通網を活用した物流については引き続き検討する。

《窪川地域の連携イメージ》

- ・ JR窪川駅を四万十町の交通結節点として整備し、JRと幹線となる路線バスの連携を骨格とする。
- ・ 路線バスの路線配置について住民ニーズを正確に把握した上で再構築する。
- ・ 通院バスは域内の病院全てが同時に全ての路線を整理し、JR窪川駅（交通結節点）と各病院を結ぶ路線に特化する。もしくは全面的に路線バスに転換させる。
- ・ 路線バスでカバーできない地区については、タクシーや住民主体の乗り合いなど新しい仕組みとの連携を構築する。
- ・ 公共交通網を活用した物流については引き続き検討する。

② “利便性向上策”と“利用促進策”の戦略的な融合による公共交通活性化策

【利便性向上策】

公共交通網そのものを便利にさせる方策。ダイヤ編成や路線配置、運行頻度に加え、運賃收受方法や乗り継ぎ情報などの案内方法、車輛のバリアフリー化なども含まれる。

特にダイヤ編成や路線配置については、利用者のライフスタイルがそのまま反映されるため、きめ細かなニーズの把握につとめることが重要である。

【利用促進策】

公共交通を利用してもらうための啓発や利用補助など、住民を公共交通の利用に転換させるように誘導する方策。

◇ 公共交通の利便性向上策として考えられる方策とそのイメージ

方策の方向性	具体的イメージ
■ 様々なモードとの連携策の検討	<ul style="list-style-type: none"> 事業者間の連携を調整 鉄道、路線バス、通院バス、タクシー、福祉乗り合い等、様々なモードを地域別に役割分担させ、乗り継ぎ利便も含めた連携を検討
■ 運行ダイヤ（本数・頻度）の検討	<ul style="list-style-type: none"> ニーズ調査を踏まえた運行ダイヤの検討
■ 路線配置の検討	<ul style="list-style-type: none"> ニーズ調査を踏まえた路線配置の検討 路線バスの長距離路線を短距離頻発運行型のフィーダー路線化
■ 運賃制度の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎを前提とし、乗り換えても初乗り運賃がダブルカウントされない制度の検討 生活圏をベースに町内を複数のゾーンに分割したゾーン制運賃の検討
■ 車両の更新	<ul style="list-style-type: none"> 長期的視点に立った整備計画の検討
■ 駅やバス停施設の改善	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点における乗り継ぎ利便性向上の検討 長期的視点に立った整備計画の検討 自転車駐輪場の整備
■ 情報提供の充実	<ul style="list-style-type: none"> どこでも活用でき、利用者の乗り継ぎをサポートする冊子やWebによる情報提供 路線バスなどの車内における路線図などの情報提供 停留所、交通結節点における路線図などの情報提供 四万十町における情報発信のモデルを構築
■ 病院バス、診療所バスの在り方の検討	<ul style="list-style-type: none"> 通院バスの役割を明確にし、他のモードと連携できる運用方針を検討
■ 自動車、自転車利用に対する公共交通利用シフト策の検討	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車との連携（パーク＆ライド）を含めた検討 交通結節点へのレンタサイクル設置

◇ 公共交通の利用促進策として考えられる方策とそのイメージ

方策の方向性	具体的イメージ
■ 地域で路線を支える仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・“域内公共交通網”は地域住民のための重要なインフラであり、財産であることを住民が認識し、積極的に利用できる仕組みの構築 ・集落単位のワークショップを通じたフィーダーバス等運行計画作成
■ 新たな用途とのコラボレーション	<ul style="list-style-type: none"> ・公共の乗り物で地区の農産物などを輸送する仕組みの検討
■ 意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ・“域内公共交通網”は地域住民のための重要なインフラであり、財産であることを住民が認識できる啓発の取り組み ・“環境”や“福祉”の観点から住民に対する意識啓発
■ 利用者がお得に感じる特典の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用のインセンティブにつながる運賃サービスの検討
■ 公共交通利用に対する合理的な特典の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用から公共交通利用に転換した人に対する懸賞など、利用転換のインセンティブにつながる取り組み
■ 自動車利用に対する合理的な誘導及び規制	<ul style="list-style-type: none"> ・（行政など）一定以上の職員を抱える事業所に対して、公共交通利用の通勤にシフトさせる規制
■ イベント、ツアーの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民が地域の公共交通網に親しみを持てるイベントの実施 ・来訪者が地域を公共交通で巡るツアーの実施
■ 移動の目的づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・お年寄りが趣味のために集まれるサークルや活動の場を交通結節点近くに設ける。

③ 利用者ニーズ把握と利用者と共に運行形態を考えることの重要性

公共交通網は人の移動を支える重要なインフラであるため、住民のライフスタイルを的確に把握し、その移動状況に合わせたサービスが展開されるべきである。

また、特に郊外の集落を巡るフィーダーバスを検討するにあたり、ワークショップなどを通じて地域住民とともに運行路線やダイヤを考えることにより、運行がはじまる前から“おらんくの路線”という意識醸成と、“運行ダイヤ”、“運行路線”の記憶につながるため、出かける際の移動手段選択の対象になることが期待される。

今後のスケジュール（予定）

■ 今後の取組方針

- ① 基本方針に基づき「行動計画」を策定する。
- ② 行動計画（短期計画）に盛り込む実施項目のなかで、特に急がれるものについて、計画策定作業と平行して「行動」に移る。

1. 行動計画策定の流れ

- ① 幹事会で、下記のとおり行動計画（案）を作成（4月～6月）

別紙1…別紙2を一覧化した資料

別紙2…実施項目別に作成する個表

基本方針のどれに基づき、どんな内容で、誰がどれくらいの期間をかけて議論し、誰によって実施され、経費がどれくらいかかると、どんな効果があるのか等を整理

- ② 行動計画の策定

第5回四万十町地域公共交通会議を開催し、幹事会で作成した（案）について協議する。
一度の会議で計画が確定しない場合は、日を改め続けて協議。

【計画策定後の本会議の役割】

- ・ 基本方針及び行動計画の進行管理
- ・ 行動計画の役割分担のなかで、「地域公共交通会議」として位置づけた実施項目の実施

2. 計画策定作業と平行して行動に移したいと考えている実施項目

- 当面の課題を踏まえた乗継ダイヤの改善など、「至急見直しが可能なもの」の実施。
- 幹事会による案づくりと連携した、「実施項目の実施者別の話し合い」の開始。
- 「地域で路線を支える仕組みづくりのモデル事業」の実施検討。 など

これらについては、計画策定までに実施（開始）しても、中長期行動計画へマイナス影響を与えないことが前提。バスの買い替え等は、将来を見据えた買い替え台数やサイズの検討が必要。