

令和2年度 第4回 四万十町地域公共交通会議 議事録

- 開催日時：令和3年3月22日（月） 13時30分～15時30分
- 会場：四万十町役場本庁 西庁舎 3階 防災対策室
- 出席者：森武士（四万十町 副町長）、岡田哲也（高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課 課長）代理出席：宅間裕修、出海博史（四国運輸局高知運輸支局 総務・企画観光部門 首席運輸企画専門官）、山本圭（国土交通省四国運輸局高知運輸支局 輸送・監査部門 首席運輸企画専門官）、吉岡真佐人（株式会社四万十交通 代表取締役）、三浦ひろみ（有限会社丸三ハイヤー 専務取締役）、谷崎直子（十和地区代表）、津野修三（大正地区代表）
- 欠席委員：芝和寿（有限会社十和ハイヤー 代表）
- 事務局等：山本康雄・福留宏知・片岡真由子（四万十町役場 本庁企画課）
富田努・川下房代（四万十町役場 十和地域振興課 地域振興課）
土居貴之（えこ・まち研究室）

1. 開会

- (1) 事務局 開会の挨拶
- (2) 会長挨拶
- (3) 委員の自己紹介
- (4) 資料の確認
- (5) 会議の成立について

委員8名に対して出席者7名で過半数を超えていることから本会議が有効である。

2. 報告事項

(1) コミュニティバス利用状況について・・・資料1

（事務局）

資料1のA3の資料について。平成23年から令和3年2月までの利用者数をグラフ化したもの。窪川地域では平成27年の第2期から、一気に利用者数が増加して以来、一定して利用されている。令和2年の4月、新型コロナウイルスの第1波、最初の緊急事態宣言が発令された4月7日付近のデータでは窪川地区で前月の1,103人から208人減り895人となったことから、この頃特に新型コロナの影響が多少あったと思われる数字が出ている。そこから夏にかけては県内のコロナ感染者がゼロ人の時期もあり、利用者数がまた戻っている。

11月後半からは県内でもコロナウイルスの感染が増え始め12月頃から感染者がピークに、令和3年1月、2月には少し利用者数が減少傾向に、コミュニティバスは生活の足としての利用が地域住民に根付いているため、新型コロナウイルス感染症による大幅な利用減となる影響はなかったとこのデータから考えられる。

窪川地域の利用状況について。全体の利用状況は令和元年10月から令和3年2月までのデータとなっている。左側の期間計を見て、窪川地区10路線の中でも特に、道徳線、折合線、東北ノ川線、飯ノ川線の利用が多い。

2ページ目、月別1日当たりの利用者数についても同じことがいえる。3ページ目、こちらは

月別運行1回あたりの利用者数。1回運行とは上下線であれば1往復、循環線であれば1周ということになる。1回運行あたり2.0人以上の利用があることが、国のフィーダー補助対象となり、昨年9月から現在に至るまで神ノ川線で達成できていない。地区の人口減少もあるが、一度地区に入ってまだコミュニティバスを利用されていない人に利用を促していくべきと考える。4ページ目は便別利用者数について。このデータでは1便目上りで出かけて、3便目で帰る方が多くみられる。企画課によく寄せられる要望やご意見の中でも、午前中に出かけて昼前から昼過ぎには家に帰るといった生活スタイルの方が多いので、夕方の便より10時台、14時台の便を希望される方が多くみられる。5ページ以降は各停留所の利用状況。

大正地域の利用状況について。本会議の協議事項(5)にもある相去線の利用が最も多く4路線の中で唯一、1年間1,000人台の利用者数となっている。窪川地域では令和2年の4月に利用者が減少。逆に相去線では4月に100人台と多くなっている。2ページ目は1日当たりの利用者数。3ページ目は月別運行一回当たりの利用者。大正線については里川線と芳川線が1回運行あたり2.0人をきっている。4ページ目について、大正線の便別利用者数。下り便については里川線を除く3路線で3便目が最も多くなり、上り線については芳川線だけ5便目の上り線の利用者が多い。地域によっては午前中の便に利用者が集中していない所もあるということがこのデータからわかる。

今回の協議事項で新規路線やダイヤ変更が多くある十和地域。十和地域については期間計の欄を比較すると戸口・戸川線、地吉線、野々川線、古城線の利用者が多く、今回その野々川線のダイヤ変更について利用者の方からの意見等もあり、地域の方の活動時間に合わせてダイヤを前半に変更する予定。2ページ目、3ページ目をみても、十和地域でも4月に行ったアンケートでも回答の多かった買物や通院、美容院や喫茶店に行くなど、コミュニティバスを利用していることがわかる。4ページ目もついて、利用者が2便目にほぼ集中していて、午前中に活動されていることがわかる。

(2) バス停の更新について・・・資料2

(事務局)

バス停留所は地域の目印となる役割の他に、町民や土地勘がなく現地の交通手段を把握していない観光客の方がバス停掲示物から得られる情報を頼りに、迷うことなく目的地に移動する手段となる重要な役割を持つため積極的な整備を進める。

別紙①は令和2年度高知県公共交通活性化支援事業費補助金を受け、リストにあるように、毎年30基ほどずつ、バス停標識を新しくしている。別紙②にあるリストが、159カ所分のバス停留所掲示物の更新リスト。これは毎年バス停標識を30基ぐらいずつ更新していったものの累積が、全部で現在159カ所あり、次のページのような路線図と時刻表がわかりやすく表示された掲示物を貼っていく。この別紙③の掲示物も令和2年度高知県中山間地域生活支援総合補助金を活用して製作する。このように路線図と時刻表が一体となった掲示物は、シール状で日光や雨風にも強く劣化しにくいうえ、ラミネート加工で作成したものより丈夫で長持ちし、剥がした後にも跡に残らない素材で製作する。上記の他に丸三ハイヤーが運行する大正4路線のバス停について現地で確認した結果、時刻表の内容が確認できなくなっているものが多くあった。令和3年度はUVカットのラミネートで加工したもので4路線分の時刻表の貼り直しで対応し、今後バス停更新の計画の中にコミュニティバス大正線も利用者の多いバス停から入れていきたいと考えている。

【質疑応答及び意見の提示】

(山本委員)

停留所にはローマ字表記はしないか。主要なところは外国人向けにローマ字表記を入れることも検討したらどうか。

(事務局)

今回の新しい掲示物に関しては、バス停に大きな名称とローマ字があるので名称は入れていないが、現在はまだ外国語のサポートしていない。

(会長)

バスのウイルス感染対策について喚起など冬場しているのか。

(四万十交通)

窓を開けて喚起、ドライバーを守るため透明のクリアファイルと入口に除菌。マスクをつけていない方には無料で配布して協力をお願いしている。

(宅間委員)

利用者数の動向をみると、再感染の動向などもあったと思うが実際のところどうだったのか。とさでん交通など中心部ではよくても7割8割ぐらいになっていて、通勤は戻ってきているが、通院などの現金客が減っている。

(四万十交通)

毎日の日常の業務の中では、減った感じではなかった。

(津野委員)

大正地域で里川線は地域的には十和の地区だが、大正の方より十和へ行きたいから利用しないという人が多いことはないか。

(三浦委員)

里川から十和へ行きたいという人がいなかったわけではないが、住民の数がもともと少なく自分で自家用車で生活する方が多い地区。コミュニティバスがなくなったら困るから協力してこの日は農業に行く時に乗るなど、住民の方が努力して支えて下さっている路線。里川線が大正線だから乗らないということはない。

3. 協議事項

(1) 打井川方面(ホビー館行き)運行ダイヤの一部変更・・・資料4

(事務局)

打井川方面(ホビー館行き)運行ダイヤの変更について。これもJR予土線との列車の時間に合わせてほしい、打井川駅の上り下りの時間に合わせてほしいとの声があり、昨年10月に予土線ダイヤに合わせて日曜、祝日運行の大正駅発、路線バスのダイヤを改正したところ、3月13日の予土線ダイヤ改正による変更を今回の公共交通会議で提案する。

(2) 大正地域コミュニティバス「下道線」の試験運行について・・・資料5

(事務局)

資料5、下道線の試験運行について。下道地区は地形に高低差があり、現状のバス停から距離がある場所に集落がある。高齢化も進みバスを利用したい方も多く、夕方1便の路線バスも利用しづらい状況でコミュニティバスへ住民から強い要望が出されている。他の路線と合わせ週に1度大正地区中心部まで運行。大正駅で路線バスと接続し窪川の病院や大きなスーパーへも買い物に出かけられるような交通網を作るため、今回下道線の試験運行を提案する。試験運行期間中に利用者、住民からの意見を聞き取り、本格運行への移行の可否や本格運行移行時の運行概要をとりまとめていく。

実施概要2ページ目。令和3年5月10日の週から9月の最終週まで無料で毎週水曜日に運行し、10月から100円の運賃で同じく水曜日に本格運行する。

【質疑応答及び意見の提示】

(谷崎委員)

下道地区の路線バスについては、住民の皆さんの待望のバス路線になると思う。上組に住んでいる皆さんの一生懸命のお願いだったので本当に喜んでくれると思う。

(会長)

下道線は路線バスの選択肢もコミュニティバスもあるが将来的にはどうする予定か。

(事務局)

大正北部地域は下津井まで行く路線が毎日3便。中津川が平日と土曜日に3回運行している。利用者にとって、ちょっとした買物でも大正の町で待たないといけないという不満が寄せられており、3年前から地域で意見交換をした。下津井からは毎日バスが必要な方がいる。予算をかけずに便数を増やす方法を考えている。例えば月曜日と火曜日は下津井に直接いき、水曜日は下道まで行ってダムを渡って下津井へいく。火曜日と金曜日は今まで通り中津川から森が内に行き、森が内から回って裏から下津井へ走る路線などを検討している。四万十交通が2人体制の中津川・下津井方面を1.5人から2人で便数を1便増やして1日4回運行することも考えている。中津川の方では昨年度の意見交換で了承を得ている。将来的には今より便数を増やして便利をよくするが曜日は限られる。

(津野委員)

葛籠側線の利用者が廃線になったら困るからできるだけ利用しているが、%表示はできないか。10人しかいない部落で8人利用すれば、人数が少なくても努力して利用していることがわかるから。

(事務局)

集落単位の人口はわかるが、集落によってどの停留所がどの集落ではかるべきかの線引きが難しくなる。もう一つのやり方として人口分布を125mのメッシュで色付けし、人口が多いところはすぐわかるようになっている。それを使い利用の多い停留所を色変えるなど数値的ではなく視覚的整理することは可能。しかし、国勢調査の結果を基にメッシュを整理するので今できる国勢調査の結果は平成27年となり最新の国勢調査の結果を使うにはあと1年かかる。

(3) 十和地域コミュニティバス「小野線」の試験運行について・・・資料6

(事務局)

小野は四万十川に沿って幅の広い集落で、かなり高い場所に家やお寺などがある。路線バスを利用するには長い橋を渡って国道に出る必要があり、冬はこの橋が凍るため危険なため、地元からもコミュニティバスを走らせてほしいとの要望が出されていた。2ページ目の路線図では小野大橋前から集落に入って願成寺前や厄善様前などのバス停の付近はかなり高い位置にあり、狭い道の中に急カーブなどもあるため、使用する車両はハイエースでこの地区は運行する。

今回バス停の場所や名前を決める際には小野区長も同乗し、住民が覚えやすく親しみやすい名前のバス停名や停車位置などを一緒に考えた。こちらの地区も下道と同じく9月の最終週まで試験運行期間とし、車両の空き状況や周辺商店の営業日、診療所のバスの運行する曜日などを考慮して、水曜日・金曜日以外の曜日で運行したいと考えている。

協議の結果、小野線が火曜日運行となった。

【質疑応答及び意見の提示】

(谷崎委員)

久保川口に入って、小野大橋の国道に出る4サロが危険だということも聞いている。久保川口に入るようになったが、あまり商店の利用が無いと言われている。

(事務局)

鍋谷を経由する路線になった理由は、小野地区は四万十川の左岸を幅広く家が点在している。診療所の送迎バスが大橋を渡ったところから鍋谷を通って十川を回って診療所に行く経路を取っていることからそれを踏襲したほうが地区の皆さんに受け入れられやすいと考えた。商店の利用はつながりを考えた経路ではあったが、そこを走ったから買い物に行ってくれるかはその人の考え方になるので、走り始める前の地区の説明会の時にご意見いただきたい。来ていただく工夫などもできたらいいと考えている。

(4) 大正地域コミュニティバス「相去線」の運行概要変更について・・・資料7

(事務局)

相去線の終点は現在、相去集会所。その先は西の谷と東の谷に分かれていて、利用者は集会所まで移動してから、コミュニティバスを利用。

西の谷、集会所方向に向かって左側にはスクーターで集会所まで来て利用している高齢の方がいる。雨の日や荷物の多い日にスクーターで移動することに苦労しているとのこと。東谷の現状も普段は町外在住で車で時々帰ってきていること、その他の家は空き家や現在は車での移動手段があり、将来的には利用するが、今のところ利用予定がないなどの情報を現地で確認。距離にして1キロ、2分の追加を路線図に表したものが2ページ目。4月21日より経路変更と上り下りの時刻表に相去西谷を追加する。

(5) 十和地域コミュニティバス「大道線」「野々川線」の運行概要変更について・・・資料8

どちらの路線も現在十川橋を起終点。道の駅とおわに延伸することにより、今成地区住民の利便性の向上、乗務員用のトイレ確保や路上駐車を回避するなどの課題が改善されると考えた。また、野々川線については利用者から夕方の便にあまり人が乗っていないなどの情報を寄せられた結果、報告事項資料1などで説明したデータ等を見直したところ、午前中から昼前後にかけて移動をされている生活スタイルがこの路線にも反映されていたので、現行の16時台の便を14時台に変更し、9時から2便目を9時半から10時台の便に変更する。

(会長)

事務局提案の

(1) 打井川方面(ホビー館行き)運行ダイヤの変更について
原案のとおり承認される方の挙手を求めたい。

(全員挙手) 承認されました

(2) 大正地域コミュニティバス「下道線」の試験運行について
原案のとおり承認される方の挙手を求めたい。

(全員挙手) 承認されました

(3) 十和地域コミュニティバス「小野線」の試験運行について
原案のとおり承認される方の挙手を求めたい。

(全員挙手) 承認されました

(4) 大正地域コミュニティバス「相去線」の運行概要変更について
原案のとおり承認される方の挙手を求めたい。

(全員挙手) 承認されました

(5) 十和地域コミュニティバス「大道線」「野々川線」の運行概要変更について原案のとおり承認される方の挙手を求めたい。

(全員挙手) 承認されました

3. その他

路線バス「窪川-大正-十和」の運行概要変更について・・・資料3

(事務局)

現在、四万十交通が運行する窪川-大正間で大正駅を6時40分発、窪川駅に7時25分に到着する便を始め、17時16分ごろ大正駅に到着する3便がある。また、四万十交通大正営業所が運行する大正駅道の駅とおわ線が、6時40分大正駅を出て、道の駅十和に向かう便が1日5便運行。3月13日にJRのダイヤ改正があり、予土線が上り下りで1便ずつ、夕方の便が減便となった。

夕方高知方面から帰って来る特急列車に接続していた便の運行がなくなったことに加え、四万十高校、窪川高校に通う高校生の通学の足にも影響が出ている。各高校に確認したところ、四万十高校では十和地域で1・2年生が5名、窪川地域で1名。学校が機械警備で閉まってしまうこと、クラブ活動が6時半ぐらいまでで、帰りの便がなくなることを心配されていた。

また、窪川高校では、大正地域、十和地域から通学されている1、2年生が現在5名いるという回答。その他にも大正、十和地域から窪川への移動目的は買い物だけでなく、くぼかわ病院や大西病院などの大きな病院へ通院されている方も多く、くぼかわ・大西病院が運行しているバスとの連携も将来的に考えていく必要がある。今後は窪川駅から大西病院経由、窪川病院まで経路延長することも視野に入れて計画していきたいと考えている。路線バスだけで予土線の減便を完璧にカバーすることは難しいが、協議事項資料3については予土線のダイヤ改正に対応するためのダイヤ改正案。

以前は、朝から晩まで比較的にコンスタントに窪川と十和の行き来ができていたが、予土線が夕方高知から16時50分に窪川駅に到着する特急を受けた予土線の便がなくなったので、十和方面から高知に行く方の帰りの便が不便となる。帰って来る時は予土線で帰ると窪川駅で50分待つようになり高知方面との接続が難しくなっている。四万十交通の路線バスでどうやって予土線の減便をカバーできるか考えた。大正、十和方面からくぼかわ病院、大西病院へ行きたいというニーズに応える受け皿として重要になってくるため、病院までの移動も考えている。人員の確保、車両の確保がちょうどスクールバス運行の時間とバッティングするため難しい。これを調整するには教育委員会とも協議を重ね、スクールバスの時間を変えるか他の設定をするかなど調整をする必要がある。

【質疑応答及び意見の提示】

(会長)

大正から通う窪川高校生が自由区へ通塾している人もいるので、列車改正に伴い列車の時間が早くなって通塾を断念しなくてはならなくなっていると聞いた。16時50分着なら窪川駅で小一時間なので、後の便の18時の方に配慮する考えもある。

(事務局)

その特急は高知発16:50で、たたき台に書いてある特急列車よりも高知での滞在時間は確保できるが、早く帰りたいという意見には難しくなる。

(四万十交通)

地域住民の強い要望があれば、協力をしたいが車両がもう1台いることと、人員不足の厳しい状態にある。教育委員会等とも協議してこの件に関して対応していきたいと考えている。

閉会 15:15