

四万十町地域公共交通網形成計画の検証

1. 「具体的な実施事業」の状況

「四万十町地域公共交通網形成計画」にて設定している具体的な実施事業の計画期間 4 年目における状況を整理する。

当初設定した目標ごとの達成状況を次のとおり整理する。

 : 完了している（継続含む）

 : 事業着手済（一部を実施済、実施に向けた検討中も含む）

 : 未実施

①：全ての人が便利に利用できる公共交通網の構築

1－①－01：公共交通空白地区の解消

⇒ 下道線と打井川線のコミュニティバス化完了、他の残る路線、地区の状況把握や、再編案検討は進めている。一方で、当該地区に公共交通を必要としていた人がいなくなるなど、状況も変化している。

1－①－02：窪川地域中心部と大正地域中心部における移動制約者への対応

⇒ 窪川、大正、十和の各地域版のコミュニティバス、路線バス及び JR 予土線の時刻をまとめた情報冊子として作成。また、窪川中心部においても意見交換の場を設け、周知に取り組んでいる。

1－①－03：興津地区における新しい移動手段の導入検討

⇒ 当初計画に記載のあるグリーンスローモビリティの導入については、地区との意見交換にて不要との回答が得られている。一方で、現状の路線バスをコミュニティバス化し、興津地区内を細やかに運行できるよう検討をすすめている。

1－①－04：地域の移動ニーズを反映した路線の適正配置

⇒ 打井川線のコミュニティバス化により、打井川方面からのバス利用者が増加している。その他の地区においても、引き続き再編に向け、検討をすすめている。

1－①－05：地域の移動ニーズを反映した運行ダイヤ

⇒ 路線バス興津線及び志和線のダイヤ再編は実現していないが、コミュニティバスへの移行も含め、再編案のとりまとめを行っている。

②：公共交通網の連携による利便性向上

1－②－01：乗り換え拠点におけるダイヤ連携

⇒ 興津・志和方面、大正北部地域方面の路線バスと JR 線との接続は実現していないが、再編案のとりまとめをすすめている。

1－②－02：窪川－大正－十和間における高度な連携

⇒ J R 四国と沿線の路線バスが連携した運賃の共有化などの利便性向上事業を令和 5 年 7 月～11 月に実証事業として行っている。また、道の駅とおわ－江川崎間のバス輸送手段確保に向けた協議を四万十市と行った。

③：分かりやすい公共交通網の情報発信

1－③－01：分かりやすい施設掲示

⇒ これまで観光施設や駅施設と連携した施設掲示はできていないが、時刻表冊子を道の駅や刊行施設、駅等に備置している。

1－③－02：分かりやすいバス停掲示

⇒ 町内のバス停標柱の更新を県補助金を活用して行っている。更新時には掲示物を路線図と時刻表等をセットにしたものに置き換えている。今年度は合わせて 15 ヶ所の更新を予定。

1－③－03：分かりやすい情報冊子の作成

⇒ 窪川地域、大正地域、十和地域の各地域版の路線バス、予土線、コミュニティバスの時刻表冊子を作成し、町内の主要施設やバス車内で配布している。

1－③－04：WEBを通じた情報発信

⇒ 路線変更やダイヤ改正があった場合は町ホームページに掲載している。また、GTFS データ整備の完了により、路線検索サイトへ対応している。

④：安全・快適に利用できる公共交通網

1－④－01：待ち合い所の整備

⇒ 十川地区における待合所整備に向けて必要な検討をすすめている。

1－④－02：駅の利便性及び快適性確保

⇒ 予土線駅における対応について協議を行ったが、管理方法などの課題をクリアできないため事業化できていない。

(2) 基本方針 2：持続する公共交通網の確立

①：地域との定期的な対話を通じた利用促進

2－①－01：地区別意見交換会の定期開催

⇒ 定期開催には至っていないものの、路線再編に関連する地区などを対象とした意見交換を行い、下道線や打井川線のコミュニティバス化を実現し、利用者の拡大につなげている。今後地域の状況把握のため、定期的を開催していく。

2－①－02：利用者懇談会の定期開催

⇒ 定期開催には至っていないが、令和 5 年 8 月から 9 月に掛けて全路線利用者に呼びかけ実施し、意見や要望等を把握した。今後地域の状況把握のため、定期的を開催していく。

②：多様な世代が地域の公共交通に関わる機会の創出

2－②－01：バス乗り方教室の開催

⇒ 松葉川、日野地、栗ノ木地区及び大正中心部の地区の 2 か所で実施。路線バスの乗り方や IC カード「ですか」の利用方法について講習を行った。今後希望のある地区を中心に定期的を開催していく。

2－②－02：集客イベントなどへの出展

⇒ ウルトラトレイン号のラストランに合わせ、JR 四国が主体となり予土線 FunFun 祭りを実施。(令和 4 年 5 月)

2－②－03：高齢者を対象としたおでかけイベントの開催

⇒ コロナ禍の影響により積極的に高齢者が集まる催しは控えてきた。今後は実施が可能であると考え、地区別意見交換会や利用者懇談会において共同での開催を呼びかけている。

③：運行の担い手確保

2－③－01：乗務員確保への支援

⇒ 四万十町ホームページの求人情報ページに掲載している。

(3) 基本方針 3 : まちづくりと連携する公共交通網

① : 地域から地域情報や要望事項を行政に伝える仕組みづくり	
3-①-01 : 地域から地域情報を知らせる仕組みづくり	⇒ 民生委員を通じて、公共交通担当課に移動手段確保に困窮する住民の情報を届ける仕組みを構築した。今後はさらに細やかに運用できるよう周知に取り組む。
② : 公共交通以外の移動手段との連携	
3-②-01 : 福祉輸送サービスが展開できる仕組みづくり	⇒ 令和 5 年度より十和地域を中心に支援を拡充。生活支援と一体的に、通院や買い物等の移動支援を行う。
3-②-02 : 通院送迎バスとの連携	⇒ 病院バスの運行状況について確認。現行の通院送迎バスの運行状況や患者利用の実態から実施は難しい状況。
3-②-03 : スクールバスとの連携	⇒ 現状のスクールバスの運行状況を確認済。学校側の都合に合わせて運行するスクールバスを一般利用に活用することは難しい状況。路線の見直しに合わせ、住民のニーズ調査を行いながら、適切な路線配置を検討していく。
3-②-04 : 貨客混載の可能性検討	⇒ 四万十交通と協議を行い、J A が独自に園芸作物の出荷体制を構築していることを確認。その他 J A を介さないものについて、貨客混載を行う場合、荷物の積み下ろしに係ることや、物品の管理等に課題があり、一定経費もかかってくるため、検討が進んでいない。
③ : 観光との連携	
3-③-01 : 公共交通を使って地域を楽しむ提案	⇒ 予土線利用促進対策協議会において、SNS を活用し情報発信を行っている。また、J R 四国と町が協力して実施する「四国家のお宝」や町おこし応援団が行う観光企画により、地域の魅力発信を行った。
3-③-02 : 風景を造る	⇒ 大正地域のリバーパークにある「よんでんの森」の中で、四国電力及び町内の小学生が広葉樹（紅葉・銀杏）を植栽。J R 予土線の沿線上かつ国道の対岸に位置するため、数年後バス及び鉄道からの景色づくりに資することが期待される。

④：学校との連携

3－④－01：公共交通を使った学習機会の提供

⇒ 実施できていない。

⑤：福祉との連携

3－⑤－01：運転免許証返納に関する正しい情報の継続的発信

⇒ 自動車運転免許証の自主返納に関する広報冊子の作成には至っていないが、地区別意見交換において周知を行っている。また、従前から高齢者支援課にて、免許返納者を含む対象者に対し、四万十町福祉タクシー・バス利用券に関する情報発信を行っている。

2. 前計画の目標と評価指標の検証

前計画の「目標ごとの達成状況」を踏まえ、基本方針ごとに評価を行い次の計画に引き継ぐべき事項を整理する。

基本方針 1：利便性の高い公共交通網の整備

目標 1：公共交通空白地区に暮らす移動制約者を出現させない

〔目標の設定〕

鉄道駅、路線バス停留所（フリー乗降可能便については路線）から、半径 400 m を超える範囲を公共交通空白地区と設定し、その公共交通空白地区で暮らす独自の移動手段を持たない世帯の数を毎年低減させる。

□ 当初（令和 2 年 3 月）の実績

- ・公共交通空白地区内の世帯：347 世帯
- ・内、独自の移動手段を持たない世帯：54 世帯

□ 現状（令和 5 年 3 月）の実績

- ・公共交通空白地区内の世帯：220 世帯
- ・内、独自の移動手段を持たない世帯：26 世帯

〔検証〕

コミュニティバスの新規路線や運行頻度の低い路線バスのコミュニティバス化などを通じて、本町における公共交通空白地区は減少傾向にある。実際に公共交通空白地区内の世帯数及びその内独自の移動手段を持たない世帯数はいずれもこの 3 年間で大きく減少してきている。

しかし、実際は人口の減少によるところも大いに影響しており、空白地区内において独自の移動手段を持たない世帯の割合は 15.4%（令和 3 年度）から 11.8% と世帯数の実数の減少ほど改善していないのが現状である。

引き続き、特に生活に支障が生じるような状況が発生しないよう現状の把握及びその対応に取り組む必要があると考える。

目標２：町内の鉄道、路線バス及びコミュニティバスの年間利用者数が前年実績を維持していく

〔目標の設定〕

乗り換え拠点となる鉄道駅（窪川駅、土佐大正駅、土佐昭和駅、十川駅）の年間利用者数と路線バス及びコミュニティバスの路線別年間利用者数を算定し、前年度実績を維持することを目標とする。

□ 当初（平成 31 年 3 月までの 1 年間）の実績

- ・利用者数の合計：171,113 人
（鉄道：84,315 人、路線バス：66,013 人、コミュニティバス：20,785 人）

□ 現状（令和 5 年 3 月までの 1 年間）の実績

- ・利用者数の合計：159,063 人
（鉄道：74,460 人、路線バス：64,049 人、コミュニティバス：20,554 人）

〔検証〕

公共交通全体で減少しており、目標は達成できていない。

特に大きな減少となっているのが鉄道であり、コロナ禍の影響からまだ回復し切れていないことがうかがえる。一方で、当時と比較すると予土線の運行便数が大幅に減少していることや、人口の減少などの影響も考えられる。

今後は地区別意見交換や利用者ヒアリング、バス乗り方教室や公共交通を使ったおでかけイベントの仕組みづくりなど、住民との対面時における啓発を重ねていく必要がある。

基本方針２：持続する公共交通網の確立

目標１：路線バス（定期外）とコミュニティバスの利用者数を増やす

〔目標の設定〕

公共交通利用促進の取り組みを通じて、新たなバス利用者の掘り起こしや利用者数の増加を期待する。その結果、路線バス（定期外）とコミュニティバスの利用者数が前年実績を下回らず、維持していくことを目指す。

利用者数はバスの補助年度（毎年 10 月～翌年 9 月）で算定する。

□ 当初（令和元年 9 月までの 1 年間）の実績

・利用者数の合計：47,592 人

（路線バス（定期外）：25,883 人、コミュニティバス：21,709 人）

□ 現状（令和 4 年 9 月までの 1 年間）の実績

・利用者数の合計：42,933 人

（路線バス（定期外）：21,902 人、コミュニティバス：21,031 人）

〔検証〕

主に町内の移動手段として機能している路線バスとコミュニティバスの利用者が減少傾向にあり、目標値を達成できていない。

人口減少とさらなる高齢化、そしてコロナ禍による外出を控える傾向などが主な要因を考えられる。また、コロナ禍前には定期的に地区に入り込み、対面による意見交換や利用者懇談会などを実施していたが、3 年ほど対面実施できていないことから、バス利用者の世代交代が滞っていることが影響しているのではないかと考える。

今後は地区別意見交換や利用者ヒアリング、バス乗り方教室や公共交通を使ったおでかけイベントの仕組みづくりなど、住民との対面時における啓発を重ねていく必要がある。

目標 2 : 町内の乗務員数（バス・タクシー）が必要数を下回らない

〔目標の設定〕

町内の公共交通ネットワークを維持させるため、バス乗務員とタクシー乗務員の安定確保に向けた取り組みをサポートする。

四万十交通の乗務員数（貸切運行を除く）と、町内のタクシー事業者の乗務員数についてヒアリングを行い、必要乗務員数と現在乗務員数を整理する。

□ 当初（令和 3 年度）の実績

- ・ 四万十交通 必要乗務員数：29 人、現在乗務員数：28 人
- ・ タクシー事業者 必要乗務員数： 6 人、現在乗務員数： 5 人

□ 現状（令和 4 年度）の実績

- ・ 四万十交通 必要乗務員数：26 人、現在乗務員数：26 人
- ・ タクシー事業者 必要乗務員数：10 人、現在乗務員数：10 人

〔検証〕

バス、タクシーともに当初はわずかに必要乗務員数に届いていなかったが、現在は充足できている。計画期間中はコロナ禍の影響もあり、乗務員不足に陥ることがなく、行政が主導する取り組みが求められることもなかった。

今後はコロナ禍の終息による貸切バスや観光タクシーの需要増加に加え、働き方改革法案による乗務員の労働時間がこれまで以上に制限されることから、必要に応じて乗務員の募集を行うなど、臨機応変な対応が求められる。

基本方針３：まちづくりと連携する公共交通網

目標１：ＩＣカードですかを所持する人が前年度より１０％を超えて増加する

〔目標の設定〕

町内の路線バスで利用できる“ＩＣカードですか”は、バスを利用する頻度が高いほど所持するメリットにつながるため、ＩＣカードですかの所持者が毎年１０％を超えて増加するとともに、バスの利用者増にもつなげる好循環を目指す。

□ 当初（令和元年１月）の実績

- ・所持者数：１７６人（内、ナイスエイジカード所持者数：３０人）

□ 現状（令和５年５月）の実績

- ・所持者数：２２５人（内、ナイスエイジカード所持者数：３７人）

〔検証〕

毎年１０％を超えてＩＣカードですか所持者が増加していくと、令和５年度には２５７人を超えている必要があり、当初設定した目標値には届いていない。

これまではコロナ禍の影響により地区別意見交換会など対面による質疑を含めた説明や、バス乗り方教室での体験を通じた周知活動ができなかったが、コロナ禍が終息しつつある今後は、積極的な活動を行い、まずは知ってもらう、体験してもらう取り組みが求められる。

目標 2 : 鉄道の利用者数（定期外）を増やす

〔目標の設定〕

本町における観光まちづくりと連携し、本町への来訪者数の増加を目指す。特に公共交通での来訪者数は、鉄道利用者数がリンクすると設定し、本町の玄関拠点である窪川駅における定期外の年間利用者数を積算し、年間利用者数が増加していくことを目指す。

□ 当初（令和元年度）の実績

- ・ 窪川駅利用者数（定期外）：25,393 人

□ 現状（令和 4 年度）の実績

- ・ 窪川駅利用者数（定期外）：20,440 人

〔検証〕

コロナ禍の影響を大きく受ける目標設定であり、最も深刻な時期であった令和 3 年度は 16,790 人となっていた。この数値からすると令和 4 年度は回復傾向にある。

当初の目標値は達成できていないが、コロナ禍が終息しつつある今後は、さらに回復していくものと期待する。そこで、今後は二次交通としての路線バスやコミュニティバスとの接続等を進めていく必要がある。