

資料 3：四万十町地域公共交通計画のとりまとめ方針

1. 各調査結果からの課題抽出

(1) 地区別意見交換からの考察

- ・窪川駅における路線バスと鉄道の接続、路線バスとコミュニティバスとの接続を、以前に比べて強く求められるようになっている。
- ・コミュニティバスの運行を週に1日から、せめて2日にして欲しいという要望が以前に比べて出されるようになっている。
- ・“バスやコミュニティバスを利用したことがない”ことが主な要因で、現在もバスやコミュニティバスを利用していないという人が潜在的に多数存在するものと考ええる。このような人たちは公共交通の利便性が向上したことや、関連する情報発信に対して自ら積極的に関与しない。しかし一方で、近い将来の移動手段確保に対する不安は感じている。
- ・車を利用している人は、公共交通（バス及びコミュニティバス）を使って生活することがイメージしづらい。そのため、車と同等の利便性を公共交通にも求める。一方で、車などの独自の移動手段を持たない人は、自分が利用できる公共交通に生活を合わせることができうるうえ、過剰な利便性を求めない。全体的にこのような傾向にある。
- ・興津地区や志和地区では、路線バスを100円で利用できる日に住民が利用を合わせている。その結果として、100円の日には利用が大幅に増加している。
- ・路線バス利用者は窪川駅で運行が停まるのではなく、コミュニティバスのように窪川中心部で乗降できるように運行してもらいたいという強い要望を持っている。特に行き先として要望が多いのは、“みやた”、“みどり市”、“四万十ハマヤ”、“石川ヘルスクリニック”などとなっている。
- ・仁井田地区でリニューアルした量販店“スーパーしまんと”など、地域に貢献する施設にバスの乗り入れやバス停の設置などを求める意見がある。地域の集客施設を地域で守ることにもつながるため前向きな検討が必要であると考ええる。
- ・フリー乗降範囲の拡大を要望する意見がある。また、フリー乗降について、乗務員によって対応が異なるという意見が寄せられているため、運行事業者に対して徹底を求める必要がある。

(2) コミュニティバス利用者アンケートからの考察

- ・移動の目的は地域の量販店や病院が多くなっている。また、十和地域ではコミュニティバスで喫茶店でのモーニングを楽しむなど、楽しみのためのおでかけに利用する動きがある。
- ・全体的に乗務員に対して信頼と感謝の気持ちを利用者が感じている。
- ・家からコミュニティバスに乗れる場所まで歩いて移動しづらい意見が多くなっている。
- ・全体的に運行経路、運賃に対する満足度は高い。運行ダイヤや乗り継ぎの満足度は大正地域及び十和地域が窪川地域に比べて低くなっており、地域間交通（鉄道、路線バス）との接続に不満を抱えていることが伺える。

(3) コミュニティバス利用者懇談会からの考察

- 全体的にコミュニティバス利用者は、現状の運行経路、運行時間等に生活を合わせて利用しているため、現状の運行形態を維持することを要望する意見が多い。一方で、打井川線利用者の窪川中心部における滞在時間（もっと長くして欲しい）や、奥呉地線の大本神社方面への乗り入れなど、地区や利用者の状況を反映した要望が提示されているので、検討を進める必要がある。
- 車内では楽しいおしゃべりの時間になっていることが伺える。
- 利用者から最も多く寄せられた要望は、運行の継続である。車の利用をやめた高齢者などがコミュニティバスで生活を維持していることが伺える。また、週に1日の運行を2日に増やして欲しいという要望も寄せられている。
- コミュニティバスの運行継続と地区住民の交流促進を兼ねて、コミュニティバス運行日に独自のおでかけイベントを開催している例がある。
- 大正地域と十和地域では、予土線や路線バスに接続して、窪川方面や宇和島方面への移動ができることへの要望が多数寄せられている。
- 特に十和地域では、十川地区中心部と昭和地区中心部に風雨や気温を気にすることなく座ってバスを待てる環境整備が求められている。最も多い要望は十川橋バス停である。
- まもなく車の運転を取り止め、コミュニティバスや路線バスなどの公共交通を利用する人は地域に多くいるが、そのような人たちに対するバス乗り方教室やおでかけイベントなど、公共交通を利用するきっかけになる取り組みが要望されている。

(4) 公共交通利用の現状整理からの考察

- 路線バス、コミュニティバスともに減少傾向にあるが、コロナ禍による外出控えや、対面による利用者懇談会、地区別意見交換会などが開催できなかったことによる利用促進の取り組み不足が影響しているものと考ええる。
- コミュニティバスは、コロナ禍の影響を超えて利用者数が減少していると考えられる路線があり、周辺地区における住民の高齢化と人口減少がその主な要因であると考えられる。
- 路線バスの利用者数は、I Cカードですか利用者、現金利用者、定期券利用者などの区分がある。四万十交通では、営業所（路線）により集計方法が統一されていないことから、利用者の詳細なバス利用実態の把握が困難となっている。

2. 地域公共交通計画におけるとりまとめ方針

(1) 公共交通網の再編を通じた利便性向上

鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーで構成する本町の公共交通網について、それぞれの役割に応じた利便性向上を行う。

玄関拠点や交通結節点における鉄道、路線バス、コミュニティバス同士の接続を拡充するとともに、引き続き公共交通空白地区の解消に取り組む。また、運賃制度の見直しや情報発信の拡充にも取り組む。

- 路線網の再編を通じた利便性向上
- 公共交通同士の接続強化
- 公共交通空白地区の解消
- 路線バス及びコミュニティバスの運賃制度の再構築
- 公共交通に関する情報発信の拡充
- 待合所の整備
- JR予土線の維持

(2) 公共交通の利用促進

公共交通が身近な移動手段であることを認識してもらうための取り組みを行う。

車しか移動手段がないと思い込んでいる人や、地域の子どもたちが公共交通（路線バス、コミュニティバス）を体験できる機会を創出する。また、対面による意見交換を通じて、利用者のニーズを把握し運行に反映するとともに、利用方法などを丁寧に説明する機会につなげる。

- 地区住民や公共交通利用者との対面による意見交換及び説明
- バス乗り方教室の開催
- 地域のイベントとの連携
- コミュニティバスの愛称

(3) 地域と公共交通網の連携

移動の目的となる集客施設と、移動の手段である公共交通が、サービスや利便性確保を目指して連携する。また、地域住民の声を迅速に把握し必要に応じた対応をとれる体制を引き続き推進する。

- 商業施設と公共交通網の連携
- 病院施設と公共交通網の連携
- 観光と公共交通網の連携
- 地域と公共交通網の連携

(4) 公共交通利用者の安心と安全の確保

公共交通利用者の公共交通利用時における安全の確保と、公共交通網が持続することで地域の安心につながる取り組みを推進する。

- バス停における安全確保
- 乗務員確保の支援
- 大規模災害時発生への備え
- 公共交通事業者のBCP作成支援

* その他

- ・ 公共交通（乗合旅客輸送）が利用できなくなった人の移動手段に関する検討

基本的に乗合で利用する公共交通が、高齢化や身体的な理由により使えない人に対し、生活を維持するための移動手段について、調査、研究、検討を行う。