津野町地域公共交通計画

［素案］

令和４年３月

高知県　津野町

津野町地域公共交通計画

令和４年３月

目　次

第１章：本町の交通まちづくりに関する現況 ····· 1

第１節：社会的現況の整理 ····· 2
１．本町の位置･地勢 ····· 2
２．人口と世帯数 ····· 4
３．主要集客施設等の分布 ····· 9
４．消費動向 ····· 13

第２節：公共交通の現況 ····· 14
１．本町の公共交通網 ····· 14
２．路線バス ····· 15
３．津野町コミュニティバス“つのバス” ····· 20
４．スクールバス ····· 30
５．タクシー ····· 31
６．福祉タクシー事業 ····· 32

第２章：公共交通に対する地域の意識について ····· 33

第１節：住民ニーズアンケート調査結果について ····· 34
１．住民ニーズアンケート調査の実施概要 ····· 34
２．調査結果のとりまとめ ····· 35

第２節：住民の意向 ····· 71
１．地区別意見交換の実施概要 ····· 71
２．地区別意見交換で出された意見 ····· 72

第３節：つのバス利用者アンケート調査結果について ····· 77
１．つのバス利用者アンケート調査の実施概要 ····· 77
２．つのバス利用者アンケート調査結果のとりまとめ ····· 77

第４節：関係者ヒアリング ····· 86
１．関係者ヒアリングの実施概要 ····· 86
２．関係者ヒアリングのとりまとめ ····· 86

第５節：路線バス乗務員アンケート ····· 94
１．路線バス乗務員アンケート調査の実施概要 ····· 94
２．路線バス乗務員アンケート調査結果のとりまとめ ····· 95

第３章：計画策定に向けた前提条件の整理 ····· 99

第１節：上位計画及び関連計画 ····· 100
１．上位計画及び関連計画等の整理 ····· 100
２．上位計画及び関連計画より留意すべき事項の抽出 ····· 100
３．津野町地域公共交通網形成計画（前身計画）の検証 ····· 106

第２節：課題の抽出から計画の基本方針として整理 ····· 111
１．現状の検証による課題抽出 ····· 111
２．計画の基本方針として整理 ····· 117

第４章：津野町地域公共交通計画 ····· 119

第１節：あるべき姿の実現に向けて ····· 120
１．目指す将来像と計画の基本理念 ····· 120
２．計画の目標 ····· 120
３．計画の区域と期間 ····· 123

第２節：具体的な取り組み ····· 124
１．具体的施策の考え方 ····· 124
２．具体的施策の概要 ····· 125
３．事業実施スケジュール ····· 137

第３節：計画推進のために ····· 138
１．計画の期間 ····· 138
２．計画の管理体制 ····· 139

資料編 ····· 資－1
１．津野町地域公共交通会議設置要綱 ····· 資－2
２．津野町地域公共交通会議における協議 ····· 資－5
３．津野町地域公共交通会議委員名簿 ····· 資－6

はじめに

１．本計画策定の背景と目的

広範な中山間地域に多くの集落を抱える本町では、生活に必要な移動を多くの人が自家用車に頼ってきた。しかし人口減少と高齢化の進行とともに、自助と共助で凌いできた生活のための移動手段の維持が困難となり、移動制約者の生活交通確保や限られた公共交通資源の確保と有効活用など、新たな課題が顕在化してきた。

そこで、平成 29 年 8 月に、地域全体の交通とまちづくりの将来像を定めた「津野町地域公共交通網形成計画」を策定し、まずは本町に点在する公共交通空白地区の解消と、既存の公共交通ネットワークの再構築、そして公共交通の利用につなげる広報などに取り組んできた。

この津野町地域公共交通網形成計画の計画期間が令和 3 年度に終了することや、国の新たな方針（地域公共交通計画策定の努力義務化）などを鑑み、刻々と変化する社会状況を踏まえた本町の交通まちづくりの在り方を定め、さらに前身計画の長所と反省点を考慮した具体的な取り組みを体系的にすすめる指針として、津野町地域公共交通計画をとりまとめる。

２．本計画の位置づけ

本計画は、前身計画である「津野町地域公共交通網形成計画」を引き継ぐものであり、本町の最上位計画である「津野町第Ⅱ期まちづくり計画 後期基本計画」に即し、「第２期津野町まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「高幡圏域都市計画区域マスタープラン」といった上位計画と、その他関連する計画との整合を図りつつ、本町の交通とまちづくりに係る計画として位置づける。

第１章：本町の交通まちづくりに関する現況

第１節：社会的現況の整理

第２節：公共交通の現況

第１節：社会的現況の整理

１．本町の位置･地勢

(1) 本町の位置

津野町（以降：本町）は高幡地域北部に位置しており、総面積は 197.85 ㎢である。須崎市、中土佐町、四万十町、梼原町、仁淀川町、越知町、佐川町、そして愛媛県久万高原町に隣接しているが、国道 197 号により特に須崎市及び梼原町との結びつきが強い。

図：本町の位置



(2) 本町の沿革

1889 年（明治 22 年）4 月 1 日の町村制施行に伴い、高岡郡に現在の津野町につながる上半山村、下半山村、東津野村の 3 村が発足した。

1956 年（昭和 31 年）9 月に、上半山村と下半山村が合併して葉山村が発足し、平成の大合併といわれる 2005 年（平成 17 年）2 月 1 日に、葉山村と東津野村が合併し、現在の津野町となった。

(3) 本町の地勢

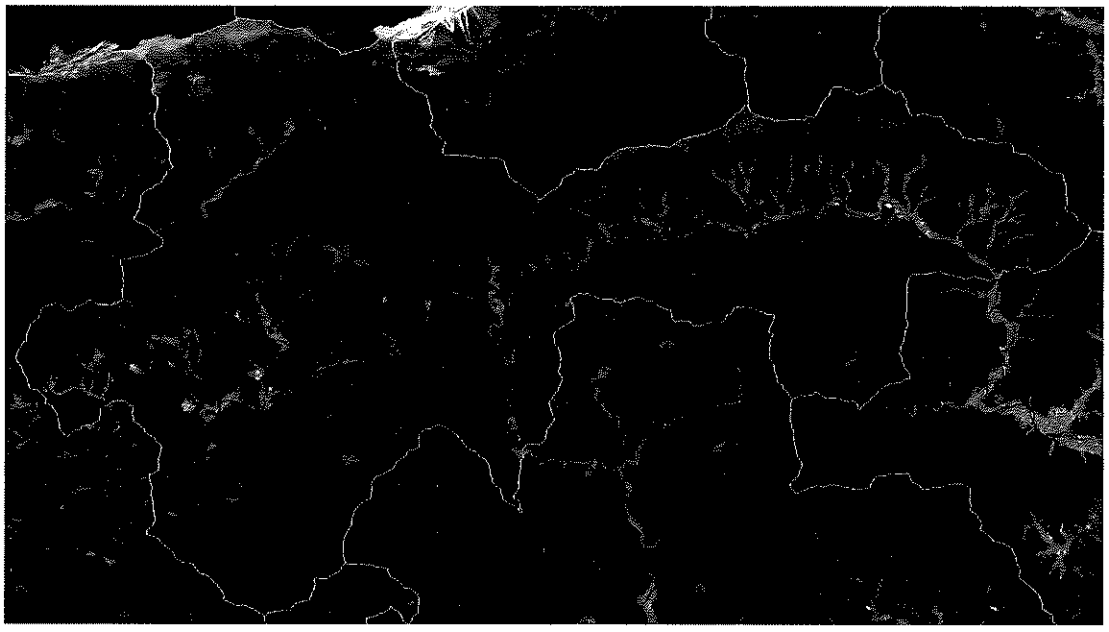
本町は、四国山地に抱えられた地域は急峻で、町域の約 90%が山林で占められ、農地や宅地の面積比率は低くなっている。

葉山地域（以降：東地区）は中央部を東西に新荘川が、東津野地域（以降：西地区）は東部を不入山を源流とする日本最後の清流四万十川、中央部を北川が流れ、どちらの地域も川沿いに集落が点在している。

気象条件は、較的穏やかな温暖な多雨の地域であり、年平均気温は東地区で約 15℃、西地区で約 13℃、年間降水量は東地区 3,173mm、西地区 3,414mmとなっている。

冬季には、東地区、西地区の平野部では数ｃｍ程度の積雪も見られ、北部山岳地域では 60cm 程度の積雪となることがある。

イメージ：本町の衛星写真（GoogleMap より）



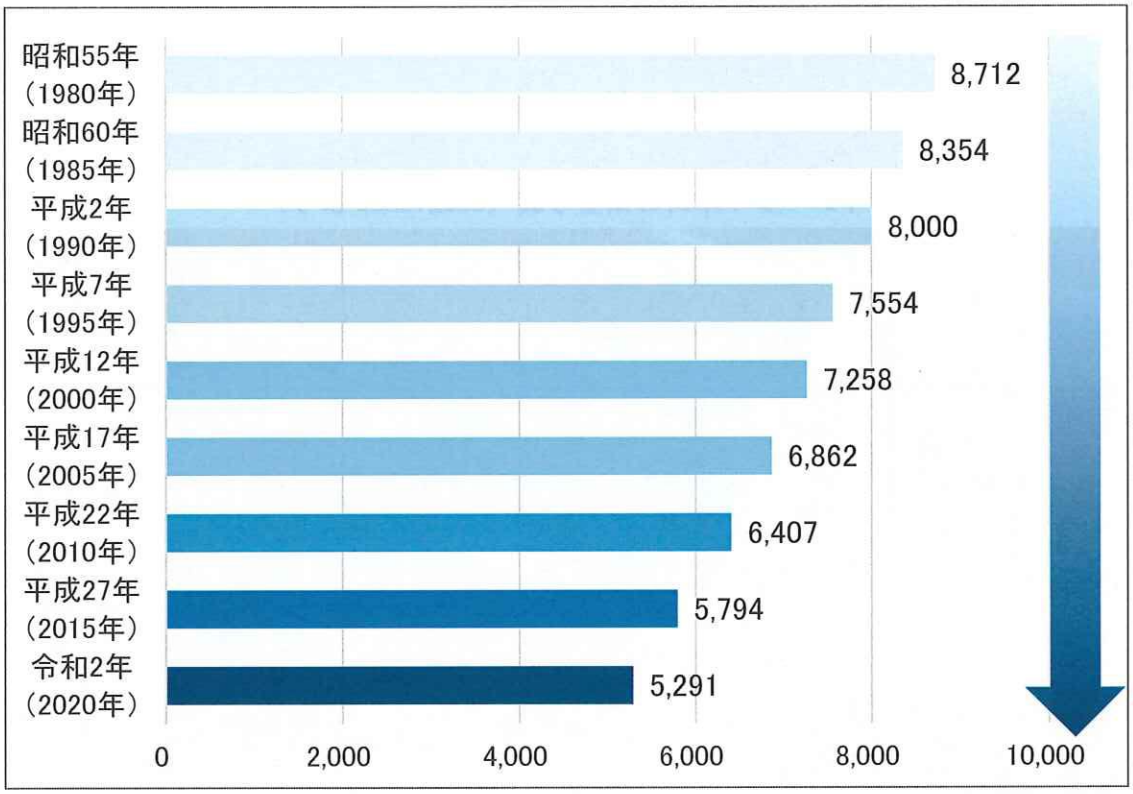
2．人口と世帯数

(1) 人口の推移

本町の人口は令和 2 年国勢調査結果では 5,291 人であり、5 年前（5,794 人）の前回調査から比較すると 503 人（約 9%）減少している。

平成 17 年（2005 年）2 月に、葉山村と東津野村が合併して津野町が誕生しており、現在の町域に相当する区域における人口のピークは昭和 25 年（1950 年）で、当時は 15,000 人を超える人口を抱えていた。（町資料より）

表：人口の推移



出典：国勢調査結果

(2) 年齢3区分別人口の推移

本町の人口を年齢3区分（年少人口：15歳未満、生産年齢人口：15～64歳、老齢人口：65歳以上）で分類して平成7年以降の推移を見てみると、年少人口と生産年齢人口が減少する一方、平成17年までは老齢人口が増加し続け、その後減少に転じている。

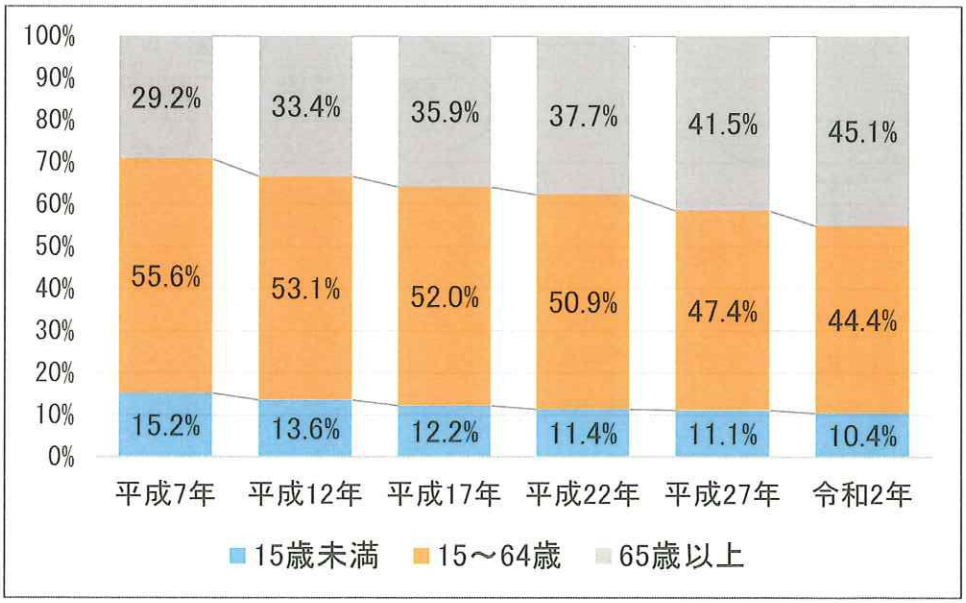
町の高齢化率は徐々に増しており、令和2年10月現在では45.1%となっている。

図：年齢3区分別人口の推移



出典：国勢調査結果

図：年齢3区分別人口割合の推移

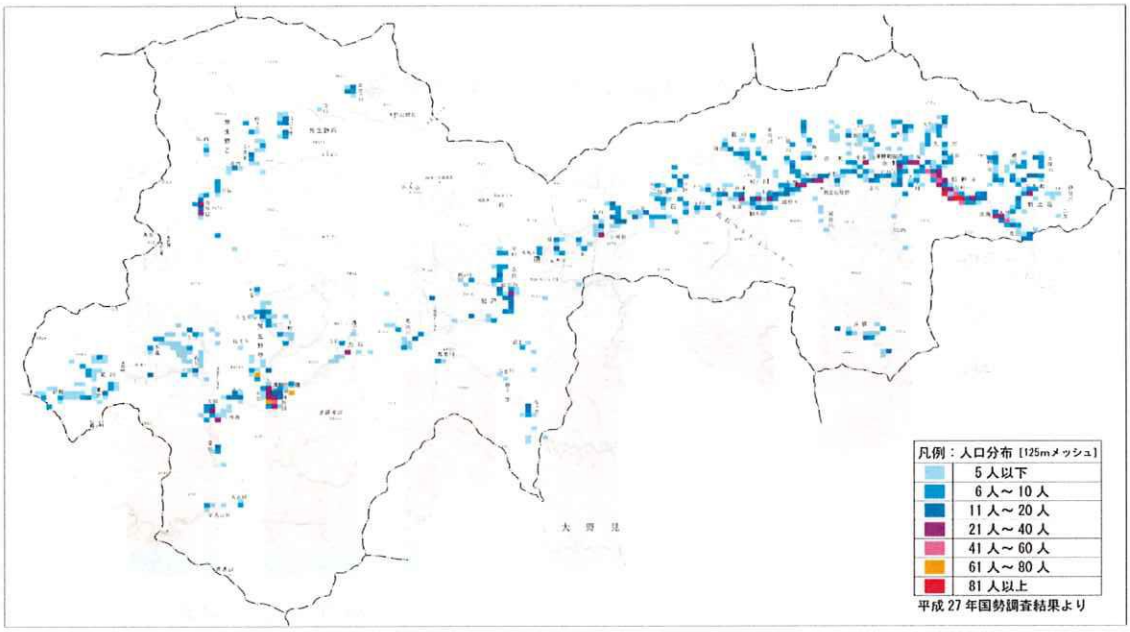


出典：国勢調査結果

(3) 人口の分布

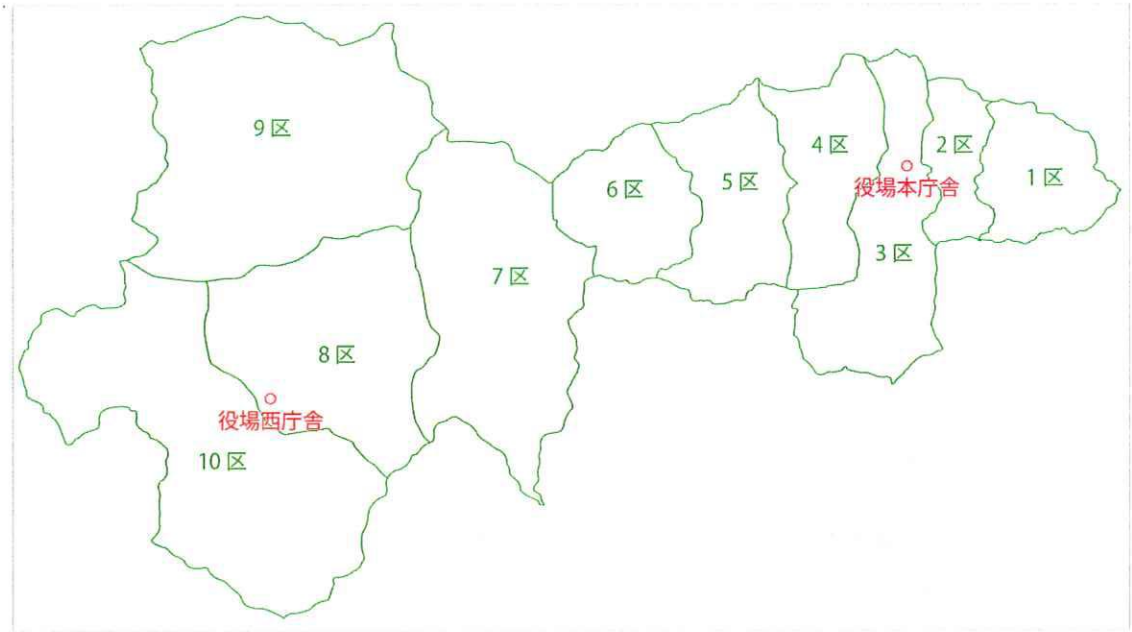
人口は国道（197 号、439 号）沿線に多く分布しており、そこから多くの谷筋にそって集落が展開していることが見てとれる。

図：人口の分布



出典：平成 27 年国勢調査結果

図：区の分布



表：区別に見た世帯数及び人口（令和３年10月現在）

世帯数及び人口：東地区					
行政区		世帯数	男性	女性	人口
1区	東部	14	14	16	30
	永林	66	70	81	151
	勝登呂	12	11	13	24
	宇津ヶ藪	38	42	47	89
	三間川	43	50	57	107
	樺ノ川	29	35	29	64
	西谷	49	55	55	110
		251	277	298	575
2区	山崎	22	31	32	63
	槙ノ谷	4	2	3	5
	下元	39	59	63	122
	橘本	11	14	14	28
	新町	41	43	48	91
	葉山荘	110	15	95	110
	中町	71	59	78	137
	東林	41	45	62	107
	姫上	71	94	86	180
	上井田	32	29	40	69
	久保川	57	70	64	134
		499	461	585	1,046
3区	本村	23	25	30	55
	日比原	16	14	17	31
	久保	16	22	32	54
	札場	20	23	28	51
	王子	33	36	35	71
	石神成	22	34	31	65
	正尺	20	26	24	50
	貝の川	31	32	36	68
	川の内	2	2	2	4
	床鍋	35	34	40	74
		218	248	275	523
4区	赤木	45	62	62	124
	桑の川中	26	24	29	53
	桑の川上	10	10	4	14
	船野	15	14	17	31
	梶足	34	34	38	72
	舞の川	26	31	25	56
	栗の木	41	47	38	85
	東倉川	8	7	7	14
	藤の川	34	43	38	81
	大野	47	57	40	97
		286	329	298	627
5区	鍵野々	25	20	20	40
	東黒川	15	17	17	34
	西黒川	48	53	41	94
	白河瀬	23	21	31	52
	石指	35	35	34	69
	楠木山	14	14	13	27
	本成	11	11	16	27
	日浦	26	27	27	54
	大谷	31	34	28	62
		228	232	227	459
6区	大川	23	23	26	49
	仲野	14	17	17	34
	中谷	10	6	9	15
	駄場	19	15	20	35
	桃の木	6	5	7	12
	竹の谷	3	2	6	8
	二ツ家	25	26	28	54
	重谷	30	44	41	85
	大西	31	22	39	61
		161	160	193	353
東地区計		1,643	1,707	1,876	3,583

世帯数及び人口：西地区					
行政区		世帯数	男性	女性	人口
7区	下桑ケ市	6	7	9	16
	上桑ケ市	14	14	16	30
	西倉川	8	7	10	17
	岩土	5	6	6	12
	桂	31	30	25	55
	船戸町	79	80	85	165
	船戸奈路	18	19	20	39
	中村	22	27	21	48
	西の川	18	20	15	35
	都	1	1	1	2
		202	211	208	419
8区	烏出川	21	26	20	46
	力石	22	22	26	48
	新田1	19	17	19	36
	新田2	22	18	20	38
	新田3	16	14	16	30
	新田4	31	30	32	62
	新田5	14	5	18	23
	新田6	24	14	19	33
	新田7	19	21	28	49
	新田8	27	29	29	58
	新田9	20	24	16	40
	高原荘	64	19	46	65
	保井川団地	28	26	35	61
	保井川	19	16	22	38
	下野	20	19	15	34
	芳生野奈路	43	48	43	91
		409	348	404	752
9区	古味口	33	37	51	88
	上古味口	0	0	0	0
	旧宮	16	14	16	30
	谷の内	9	9	6	15
	郷内	10	7	10	17
	王在家	19	16	16	32
	枝ケ谷	15	13	17	30
	口目ケ市	30	27	31	58
	日曽の川	16	16	15	31
	津野山開拓	1	1	0	1
		149	140	162	302
10区	北川上	51	46	57	103
	北川下	50	55	60	115
	大古味	10	12	8	20
	宮谷巾	20	25	23	48
	宮谷峰	10	11	15	26
	宮谷上谷	21	30	25	55
	木桑	11	8	12	20
	高野	78	75	88	163
		251	262	288	550
西地区計		1,011	961	1,062	2,023

	世帯数	男性	女性	人口
津野町計	2,654	2,668	2,938	5,606

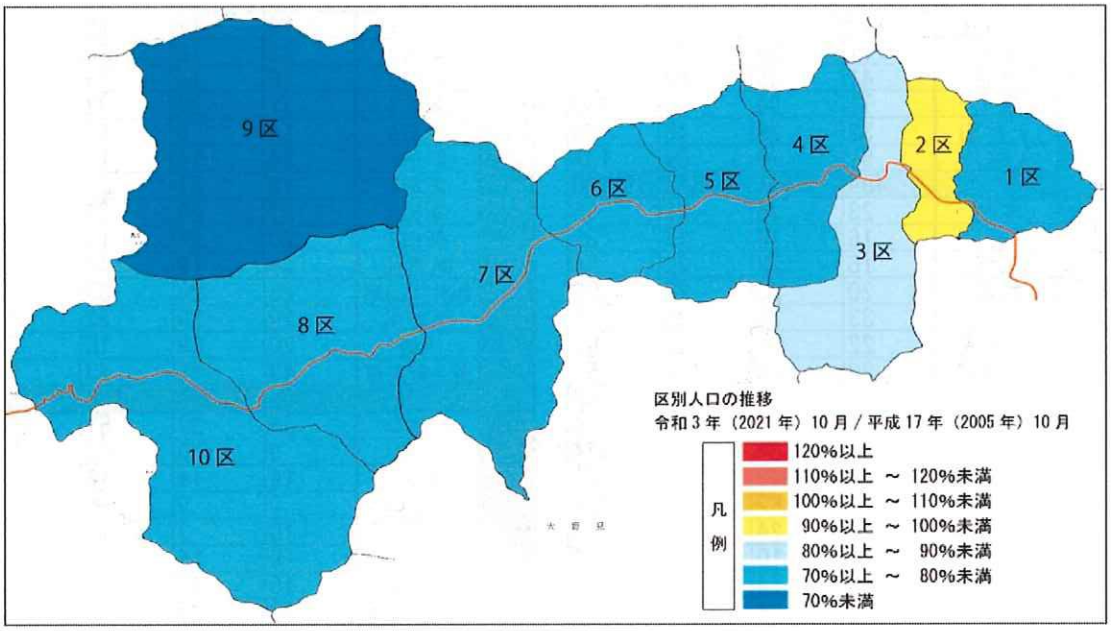
出典：津野町住民基本台帳

(4) 人口及び世帯数の推移の比較

本町の区別人口と世帯数を、平成 17 年（2005 年）と令和 3 年（2021 年）で比較してみると、いずれの区も人口が減少していることが分かる。特に国道 197 号から大きく離れている 9 区の減少率が大きくなっている。

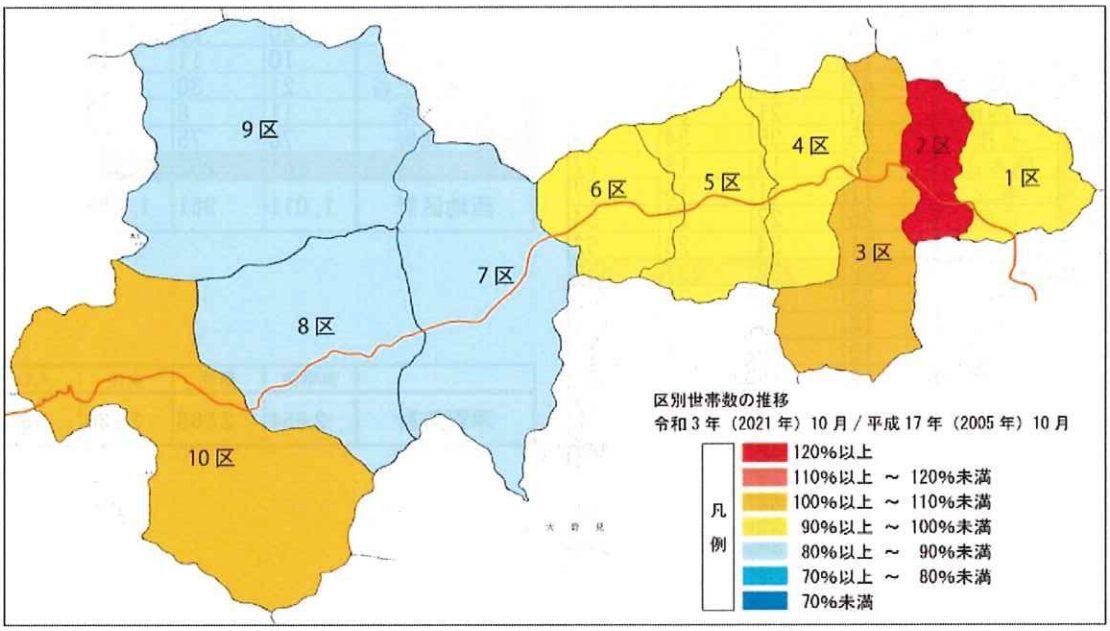
一方で世帯数については増加している区が見られる。人口減少のまま世帯数が増加しているということは、高齢世帯や独居世帯が増加していることではないかと推測される。

図：区別人口の推移（令和 3 年 10 月/平成 17 年 10 月）



出典：津野町住民基本台帳

図：区別世帯数の推移（令和 3 年 10 月/平成 17 年 10 月）



出典：津野町住民基本台帳

(5) 将来人口推計

およそ 20 年後となる 2045 年には、本町の人口は現在の半分程度に減少することが示されている。

その時点における高齢化率は 57.4%、15 歳未満の年少人口は 185 人（7.0%）と予測されている。

図：将来人口の推計



出典：国立社会保障・人口問題研究所
「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」

3．主要集客施設等の分布

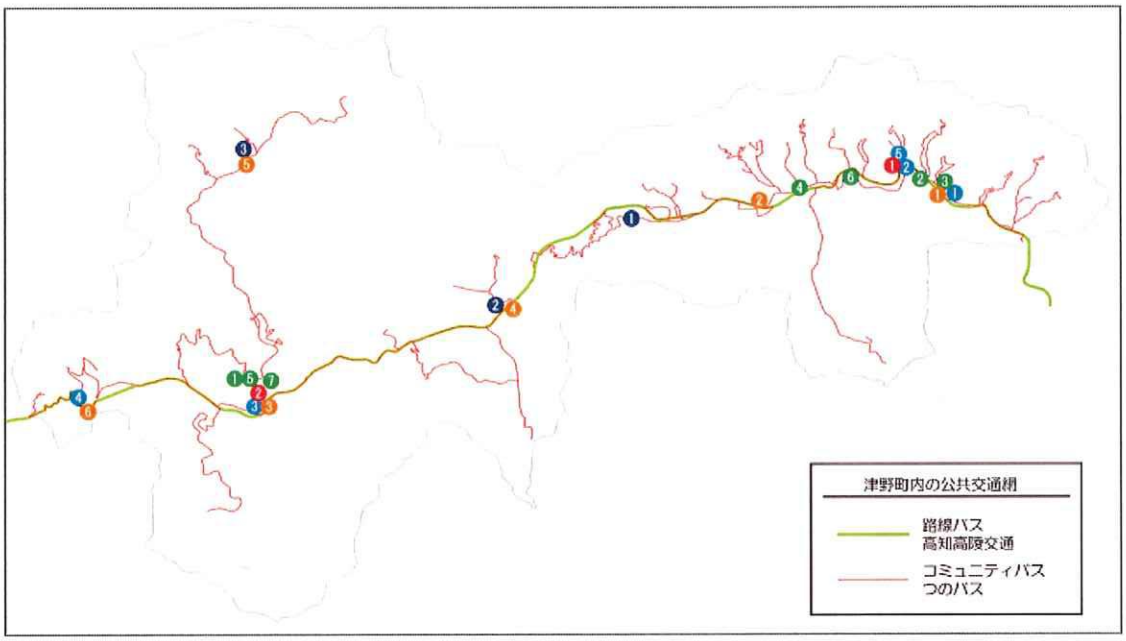
本町に立地する様々な集客施設の分布を次頁に整理した。

生活に必要な商業施設、医療機関、公共施設などは人口が集まっている国道 197 号沿線に集積している。

一方で、観光施設、観光地については、特に本町の自然環境を活かしているものが多いため、町部から離れたところに点在していることが分かる。

（1）公共施設･学校施設など

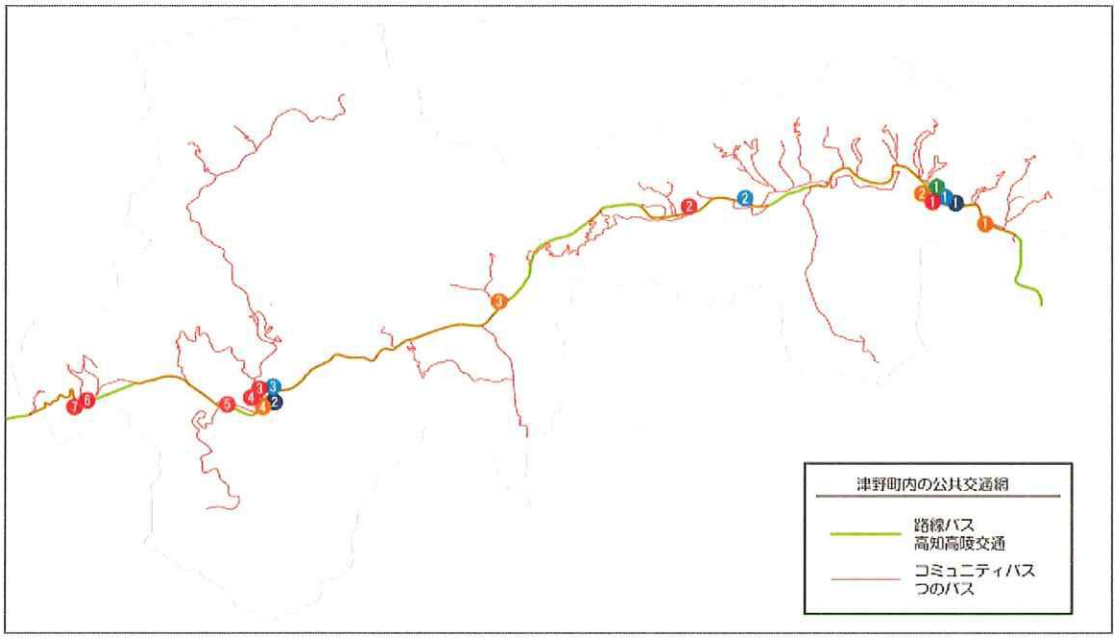
図：公共施設等の分布



施設名称一覧		備考
役場	❶ 津野町役場 本庁舎	
	❷ 津野町役場 西庁舎	
公共施設	❶ 総合保健福祉センター	
	❷ 須崎警察署葉山駐在所	
	❸ 須崎警察署東津野駐在所	
	❹ 高幡消防組合津野山分署	
	❺ 高幡消防組合津野山分署葉山出張所	
保育園･学校施設	❶ さくらんぼ園	
	❷ にじいろ園	
	❸ 葉山小学校	
	❹ 精華小学校	
	❺ 中央小学校	
	❻ 葉山中学校	
	❼ 東津野中学校	
郵便局	❶ 葉山郵便局	
	❷ 葉山西郵便局	
	❸ 東津野郵便局	
	❹ 船戸郵便局	
	❺ 郷郵便局	
	❻ 高野簡易郵便局	
集落活動センター	❶ 集落活動センター しらいし	
	❷ 集落活動センター ふなと	
	❸ 集落活動センター 奥四万十の郷	

(2) 主な商業施設･医療機関

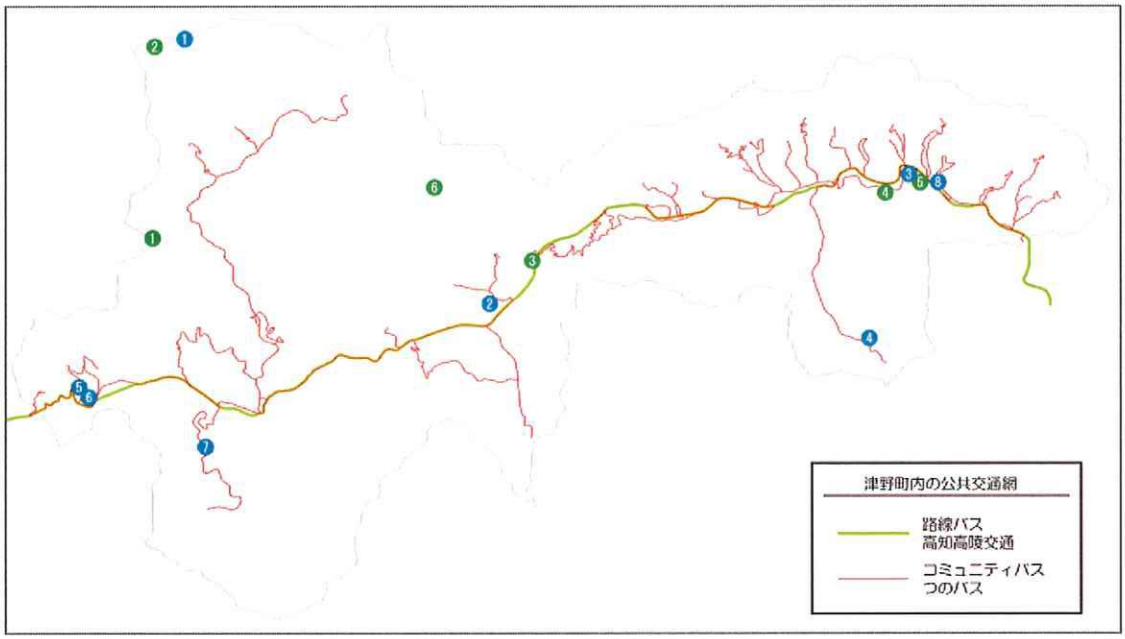
図：主な商業施設･医療機関の分布



施設名称一覧		備考
量販店	❶ サンシャインディスカ	
	❷ 西森商店	
	❸ 高原スーパー	
	❹ 新田フードセンター	
	❺ 小野商店	
	❻ 市川商店	
	❼ JA 津野山直販所（山の駅）	
ドラッグストア	❶ ドラッグセイムス 津野葉山店	
コンビニエンスストア	❶ ローソン津野町東店	
	❷ セブンイレブン 津野町葉山店	
	❸ Y ショップ東津野店	
	❹ Y ショップますや	
診療所･クリニック	❶ 津野町国民健康保険姫野々診療所	
	❷ 津野町国民健康保険杉ノ川診療所	
	❸ つのやまクリニック	
歯科	❶ 葉やまの歯いしゃさん	
	❷ 高橋歯科	

（3）主な観光施設（観光地）・宿泊施設

図：観光施設・宿泊施設の分布



施設名称一覧		備考
観光施設	❶ フォレストアドベンチャー・高知	2021年3月オープン
	❷ 四国カルスト・天狗高原	
	❸ 道の駅 布施ヶ坂	
	❹ 風車の駅 津野町ふるさとセンター	
	❺ かわうそ自然公園	
	❻ 四万十川源流点	
宿泊施設	❶ 星ふるヴィレッジTENGU	2021年7月 リニューアルオープン
	❷ 遊山四万十 せいらんの里	2021年7月 リニューアルオープン
	❸ 農村体験実習館 葉山の郷	
	❹ 農村交流施設 森の巣箱	
	❺ 民宿 玉川	
	❻ 民宿 天山	
	❼ 郷麓温泉	
	❽ 松山旅館	

4．消費動向

高知県がとりまとめている消費動向調査の結果によると、生活に最も身近な「最寄品」や「生鮮食品」であっても地元購買率が50%に届いておらず、須崎市に流出していることが分かる。また、買回品については高知市に流出している。

ただし、このデータが最新のものとはいえ、平成28年度に発表されたものであり、この調査以降、本町にはドラッグストアやコンビニエンスストアの新規出店、量販店のリニューアルなどが行われており、消費傾向に変化が出ているものと推測できる。

表：津野町民の区分別購入の概要

購入する自治体	区分	量販店	ドラッグストア	大型の専門店	商店	直売店	その他	地元購買率
津野町内	最寄品	18.2%	0.3%	－	10.8%	1.3%	4.5%	35.1%
	買回品	－	－	－	－	－	0.9%	0.9%
	中間品	－	－	－	0.4%	－	1.3%	1.7%
	生鮮食品	25.2%	－	－	16.1%	2.6%	3.9%	47.8%
須崎市	最寄品	35.0%	18.2%	1.3%	2.5%	0.6%	1.6%	
	買回品	14.6%	0.5%	4.1%	4.6%	－	3.7%	
	中間品	18.6%	28.3%	8.8%	5.8%	－	2.2%	
	生鮮食品	40.6%	1.9%	－	2.6%	1.3%	1.3%	
高知市	最寄品	1.0%	－	0.6%	－	－	－	
	買回品	45.2%	－	10.5%	3.7%	－	0.9%	
	中間品	20.4%	－	1.3%	1.3%	－	－	
	生鮮食品	－	－	－	－	－	－	

出典：平成28年度 県民消費動向調査（高知県）

表の見方

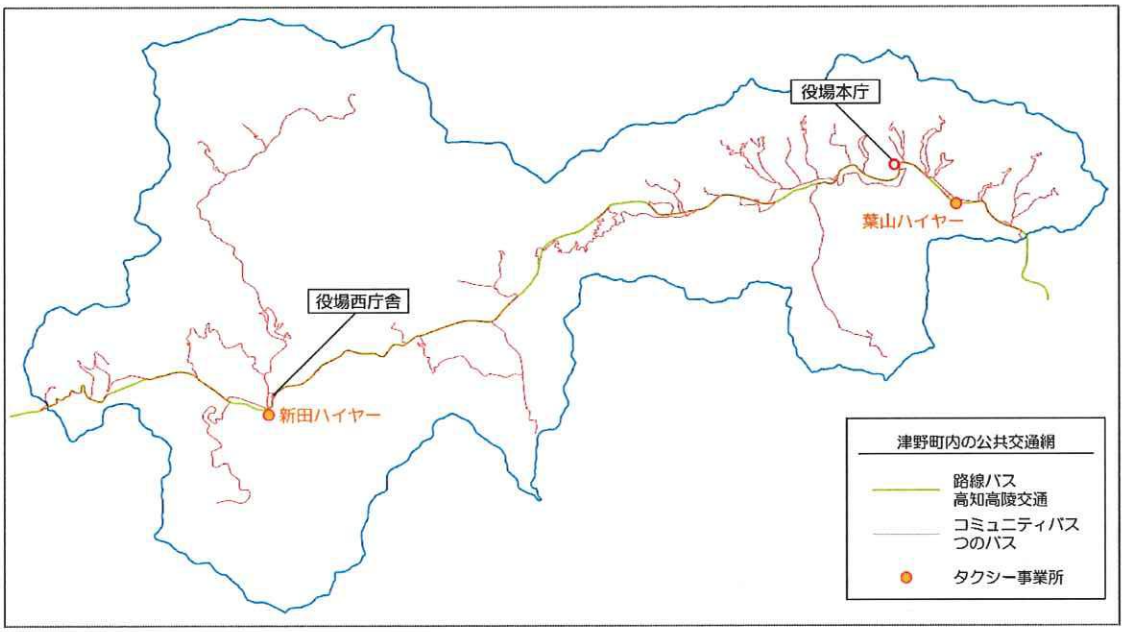
・最寄品：生鮮食品、一般食料品、日用雑貨・台所用品の買い物先支持率の平均値
・買回品：紳士服、婦人服、くつ・カバンの買い物先支持率の平均値
・中間品：医薬品・化粧品、書籍・文具、シャツ・下着類の買い物先支持率の平均値
・生鮮食品：肉、魚、青果の買い物先支持率の平均値
・最寄り品、買回品、中間品、生鮮食品の区分毎に、1位の購入先を■、2位の購入先を■で表示

第２節：公共交通の現況

１．本町の公共交通網

本町を運行する公共交通として、高知高陵交通株式会社（以降：高陵交通）の路線バス、津野町が運行主体となり町内のタクシー事業者に運行を委託しているコミュニティバス（愛称：つのバス）、そして東地区と西地区にそれぞれタクシー事業者（東地区：有限会社 葉山ハイヤー（以降：葉山ハイヤー）、西地区：有限会社 新田ハイヤー（以降：新田ハイヤー））があり、町内の公共交通網を構成している。

図：町内の公共交通網



表：町内のモード別公共交通

モード	運行事業者（主体）	備考
路線バス	高陵交通	梼原－須崎線
コミュニティバス（つのバス）	津野町	運行を葉山ハイヤーと新田ハイヤーに委託
タクシー	葉山ハイヤー	別事業として、主に東地区のコミュニティバスを運行
	新田ハイヤー	別事業として、主に西地区のコミュニティバスを運行

2．路線バス

(1) 路線バスの運行経路

本町を運行する路線バスは、高陵交通が国道 197 号を運行する椿原－須崎線のみとなっている。

以前は本町東地区と西地区の境に位置する布施ヶ坂において、バイパス経由と旧国道経由の 2 系統に分かれていたが、つのバス本格運行開始と同時に全ての運行便をバイパス経由に変更し、利用者の快適性及び定時性確保に貢献している。

図：高陵交通の椿原－須崎線



写真：高陵交通路線バスの様子





(2) 路線バスの運行ダイヤ及び高知方面への接続検証

椙原－須崎線は毎日 7.0 回（往復）運行している。

須崎市内で土佐市方面行きに乗り換えることが可能となっている。

各表の着色部（　、　）は、椙原－須崎線と須崎－高岡西芝線が 30 分以内に接続しているダイヤを表している。30 分を超えていても概ねほとんどの便が接続を意識したダイヤとして運行されていることが分かる。

表：椙原－須崎線の運行ダイヤ

椙原	新田	船戸	杉の川	葉山 小学校前	須崎駅前	須崎本社 営業所
6：23	6：40	6：50	7：01	7：09	7：32	7：34
6：47	7：04	7：14	7：25	7：33	7：56	7：58
8：20	8：37	8：47	8：58	9：06	9：29	9：31
11：00	11：17	11：27	11：38	11：46	12：09	12：11
14：00	14：17	14：27	14：38	14：46	15：09	15：11
15：50	16：07	16：17	16：28	16：36	16：59	17：01
17：20	17：37	17：47	17：58	18：08	18：29	18：31
須崎本社 営業所	須崎駅前	葉山 小学校前	杉の川	船戸	新田	椙原
6：45	6：47	7：10	7：18	7：30	7：40	7：57
8：22	8：24	8：47	8：55	9：07	9：17	9：34
10：35	10：37	11：00	11：08	11：20	11：30	11：47
13：20	13：22	13：45	13：53	14：05	14：15	14：32
15：30	15：32	15：55	16：03	16：15	16：25	16：42
17：38	17：40	18：03	18：11	18：23	18：33	18：50
19：07	19：09	19：32	19：40	19：52	20：02	20：19

表：土佐市・高知市方面との接続検証

高岡高校通　着			乗り 換え	高岡 高校通	須崎駅前	須崎本社 営業所
土佐道路･堺町経由	朝倉･堺町経由					
—	—	—	⇒	7：38	8：17	8：19
9：03	—	8：48	⇒	9：37	10：16	10：18
—	—	11：59	⇒	12：15	12：54	12：56
—	—	13：34	⇒	14：15	14：54	14：56
16：25	16：10	15：46	⇒	16：31	17：10	17：12
18：10	—	—	⇒	18：24	19：03	19：05
18：40	19：30	19：12	⇒	19：32	20：11	20：13

須崎本社 営業所	須崎駅前	高岡 高校通	乗り 換え	高岡高校通　発	
				朝倉･堺町･一宮	土佐道路･堺町･長浜
6：40	6：42	7：21	⇒	7：24	7：49
8：00	8：02	8：41	⇒	—	8：49
9：40	9：42	10：21	⇒	10：34	—
12：40	12：42	13：21	⇒	13：34	—
15：27	15：29	16：08	⇒	16：34	16：09
17：25	17：27	18：06	⇒	18：34	18：24
18：35	18：37	19：16	⇒	19：44	—

(3) 運賃

表：葉山小学校前バス停から
主な行き先への運賃

須崎方面	梼原方面
須崎駅前： 700 円	杉の川： 360 円 船戸 ： 750 円 新田 ：1,010 円 梼原 ：1,400 円

表：新田バス停から
主な行き先への運賃

須崎方面	梼原方面
船戸 ： 440円 杉の川 ： 780円 葉山小学校前:1,010円 須崎駅前 :1,470円	梼原：610 円

(4) ＩＣカードですか

高知高陵交通の全てのバス車両にて、ＩＣカードですかによる運賃決済が可能となっている。ＩＣカードですかを活用することで、両替や小銭の用意が不要となるうえ、利用に応じてポイント（ですかポイント）が貯まり運賃に還元できるなど、便利で経済的なことから利用者が増えている。令和４年１月現在の本町住民が所持するＩＣカードですか（記名式）は次の通りとなっている。

表：本町の住民が所持するＩＣカードですか（記名式）の数

券種	所有者数	備考
大人用ＩＣですか	110	
小児用ＩＣですか	5	
ナイスエイジ用ＩＣですか	116	65 歳以上
計	231	

(5) 高陵交通のバス停

高陵交通のバス停には路線図が掲示されていない。また、古い木柱の停留所標柱も使われており、掲示情報の容量に限りがある。

写真：（左）葉山役場前バス停、（右）石神奈路バス停





(6) 路線バスの利用状況

路線バスの利用状況は、現金利用者とＩＣカード利用者で集計されており、現在ではＩＣカード利用者数が現金利用者数を上回っていることが分かる。

令和２年（2020 年）の３月頃より、利用者数が目に見えて減少していることが分かるが、これは新型コロナウイルス感染症の影響から、住民が外出を控えていたことが影響していると推測される。

表：利用者数の詳細　梼原－須崎線［現金乗車人員］

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
平成30年（2018年）	741	603	741	767	695	678	586	842	661	743	692	647	8,396
令和元年（2019年）	556	598	716	652	594	596	708	730	641	718	689	764	7,962
令和2年（2020年）	570	588	515	379	470	420	424	514	518	545	480	546	5,969

表：梼原－須崎線［ＩＣカード利用乗車人員］

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
平成30年（2018年）	780	750	810	886	877	840	725	851	800	863	817	857	9,856
令和元年（2019年）	753	775	922	860	928	890	923	830	794	845	800	876	10,196
令和2年（2020年）	721	698	619	576	594	708	682	740	672	771	689	714	8,184

表：梼原－須崎線［現金乗車人員とＩＣカード利用乗車人員の合計］

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
平成30年（2018年）	1,521	1,353	1,551	1,653	1,572	1,518	1,311	1,693	1,461	1,606	1,509	1,504	18,252
令和元年（2019年）	1,309	1,373	1,638	1,512	1,522	1,486	1,631	1,560	1,435	1,563	1,489	1,640	18,158
令和2年（2020年）	1,291	1,286	1,134	955	1,064	1,128	1,106	1,254	1,190	1,316	1,169	1,260	14,153

(7) 路線バスの収支

高陵交通が運行する椙原－須崎線は、高知県の補助金を受けつつ、沿線の須崎市、本町、椙原町の3市町で協調して運行を支えている。

須崎市、本町、椙原町による協定書と覚書により、負担割合を次のように運用している。

表：3市町で取り決めた補助対象額の支出比率

区分	比率	算定割合
1. 均等割	30%	構成市町補助対象額の 30%を構成市町で案分して算出
2. 延長割	35%	構成市町補助対象額の 35%を構成市町別に実車走行キロ数で案分して算出
3. 利用割	35%	構成市町補助対象額の 35%を構成市町利用率で案分して算出

※ 3. 利用割の算出方法

① 椙原町内の移動	高知高陵交通が一定期間における①～⑥の利用実態を整理し、それをもとに利用割合を算出している。
② 津野町内の移動	
③ 須崎市内の移動	
④ 椙原町内－津野町内の移動	
⑤ 椙原町内－須崎市内の移動	
⑥ 津野町内－須崎市内の移動	

上記路線バス維持の負担額割合をもとに、平成30年度以降の支出は次のとおりとなっている。町内の運行距離が長い分、本町の負担額が他の自治体に比較して大きくなっていることがわかる。

表：椙原－須崎線の収支等

	2018年度（平成30年度）	2019年度（令和元年度）	2020年度（令和2年度）	2021年度（令和3年度）
利用者数	20,864人	20,368人	19,126人	19,737人
運賃収入	14,449,502	13,746,001	11,579,292	11,638,594
補助金額	22,426千円	27,586千円	28,889千円	32,656千円
高知県	11,214千円	13,794千円	14,813千円	16,683千円
津野町	6,110千円	8,009千円	8,293千円	9,517千円
須崎市	2,600千円	2,745千円	2,722千円	2,988千円
椙原町	2,502千円	3,038千円	3,061千円	3,468千円
利用1人当補助金額	1,075円	1,354円	1,510円	1,655円

3．津野町コミュニティバス“つのバス”

(1) つのバスの概要

津野町コミュニティバス（以降：つのバス）は、町内の公共交通空白地区を解消し、町民の最低限の生活交通手段として、平成29年から本格運行を行っている。

利用状況の変化や利用者からの要望、地域の意見などを踏まえ、これまでに柔軟に路線再編を行っている。

運行主体は本町で、東地区の運行を葉山ハイヤー、西地区の運行を新田ハイヤーにそれぞれ委託している。

また、国の地域公共交通確保維持改善事業による地域フィーダー系統確保維持費国庫補助金を受けている。

表：つのバスのこれまでの再編状況

年度	再編の概要
平成29年度 (2017年度)	◎ 10月から、全25路線で本格運行開始。
平成30年度 (2018年度)	◎ 4月から、新たな車両導入によりさらに細やかな運行を実現させるために西地区の一部路線を再編。 ・下野線を循環線として再構築 ・日曽の川線にて、口目が市及び日曽の川奥まで延伸 ・大古味線にて、土居越地区経由として延伸 ・高野線にて、本谷奥まで延伸
令和元年度 (2019年度)	◎ 10月から、利用の少ない路線同士を統合させて効率化を図るとともに、利用が定着している路線についてはダイヤ等を地域の声を反映するなどして再編を実施。 東地区が16路線から10路線に。西地区が9路線から7路線にそれぞれ運行路線数が減少したが、運行が無くなった地区は発生していない。
令和2年度 (2020年度)	◎ 道路改良による路線の付け替えや、地区からの要望を踏まえた路線再編を実施。 ・桑ノ川・赤木・西谷線の一部を樺ノ川方面に延伸。 ・西倉川線について、新たに整備された岩土トンネル経由に変更。
令和3年度 (2021年度)	—

(2) 運行経路

東地区は里楽・ディスカを基点として、全 10 路線を 2 台の車両で運行している。西地区は新田役場を基点として、全 7 路線を東地区と同じく 2 台の車両で運行している。

東地区と西地区の間は高陵交通の路線バス“梼原－須崎線”が運行しており、東地区ではディスカ（高陵交通：葉山小学校前）で、西地区では新田役場（高陵交通：東津野役場前）で接続しており、利用者の乗り換え利用につながることを期待している。

図：運行経路図

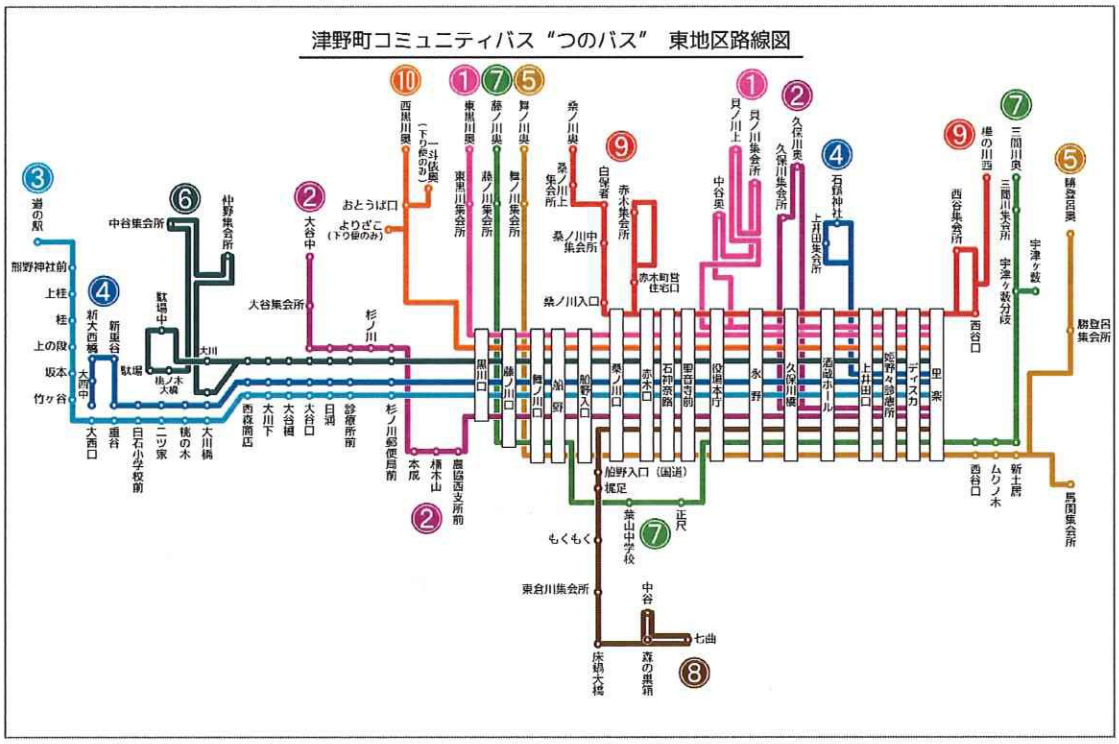


写真：つのバスの様子



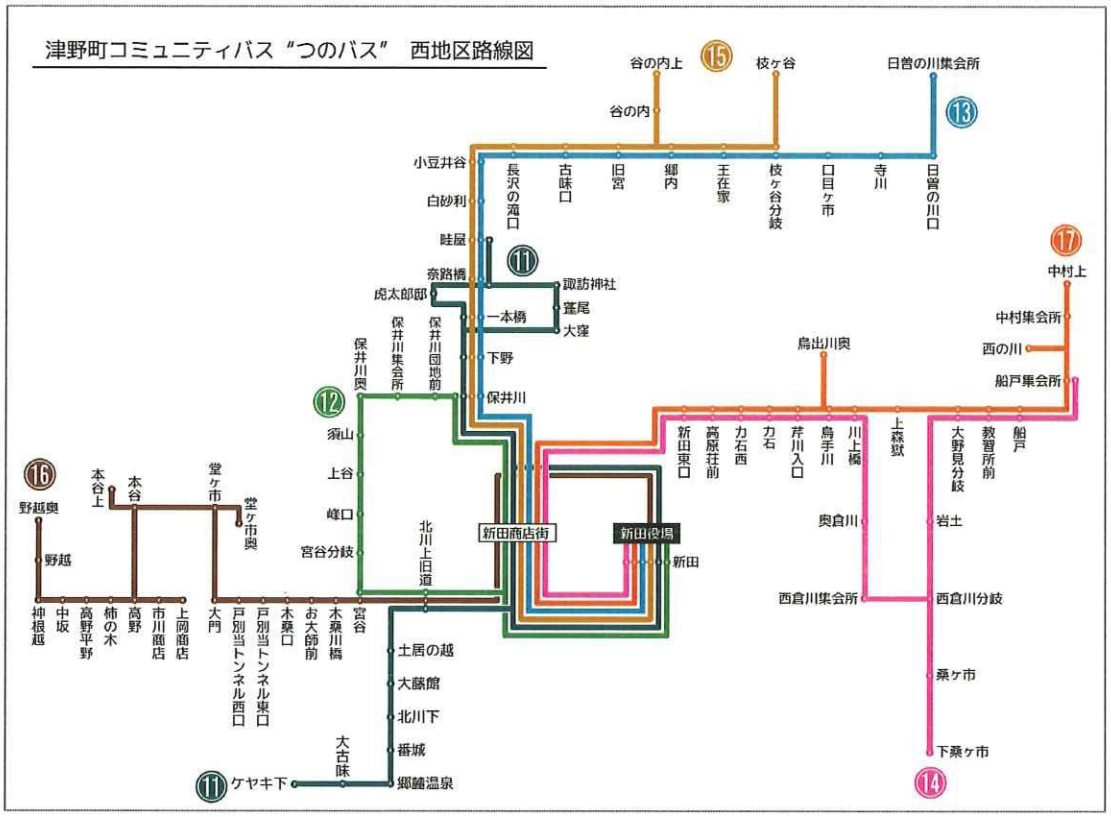


図：つのバス簡易系統図“東地区”



番号	路線名称	運行曜日	備考
①	貝ノ川・東黒川線	月曜日	
②	久保川・大谷線	月曜日	
③	桂線	月曜日・金曜日	
④	大西・上井田線	火曜日	
⑤	勝登呂・舞ノ川線	火曜日	
⑥	駄馬線	水曜日	
⑦	三間川・藤ノ川線	水曜日	
⑧	床鍋線	木曜日	
⑨	桑ノ川・赤木・西谷線	木曜日	
⑩	西黒川線	金曜日	

図：つのバス簡易系統図“西地区”



番号	路線名称	運行曜日	備考
⑪	大古味・芳生野線	月曜日・木曜日	
⑫	上谷・保井川線	火曜日	
⑬	日曽の川線	火曜日・金曜日	
⑭	西倉川線	水曜日	
⑮	枝ヶ谷線	水曜日	
⑯	高野線	木曜日	
⑰	中村線	金曜日	

(3) つのバスの運賃

つのバスの運賃は1回当たり100円（小学生以上）、未就学児は無料としている。また、100円券12枚綴りを1,000円で販売（役場本庁舎、役場西庁舎、里楽、つのバス車内）している。

(4) つのバスの運行ダイヤ

つのバスは基本的に1路線当たり週に1日、3.5回～4.0回（往復）の運行としている。

西地区の日曽の川方面行きと大古味方面行きは元々町営バスが毎日運行していたこともあり、週2日運行となっている。また、東地区の桂線は利用が多いことから、当初は週に1日であった運行日数が週に2日に増えている。

(5) つのバスの停留所及び待合所

つのバスの停留所標柱は、本格運行開始時から新たに製作して活用している。

また、令和3年には、東地区のサンシャインディスカ敷地内に、町の補助事業を導入した待合所が整備されており、特につのバスを利用する買い物客が帰り便を快適に待つことができる施設として喜ばれている。

写真：（左）舞ノ川口バス停、（右）ディスカ待合所の様子







(6) つのバス［東地区］の利用状況（令和 2 年 10 月 1 日～令和 3 年 9 月 30 日）

つのバス［東地区］では、週に 2 日運行する桂線が最も多く 981 人/年（1 日平均 9.5 人）となっている。続いて西黒川線が 835 人/年（1 日平均 16.4 人）、勝登呂･舞ノ川線が 538 人（1 日平均 10.3 人）と続いている。

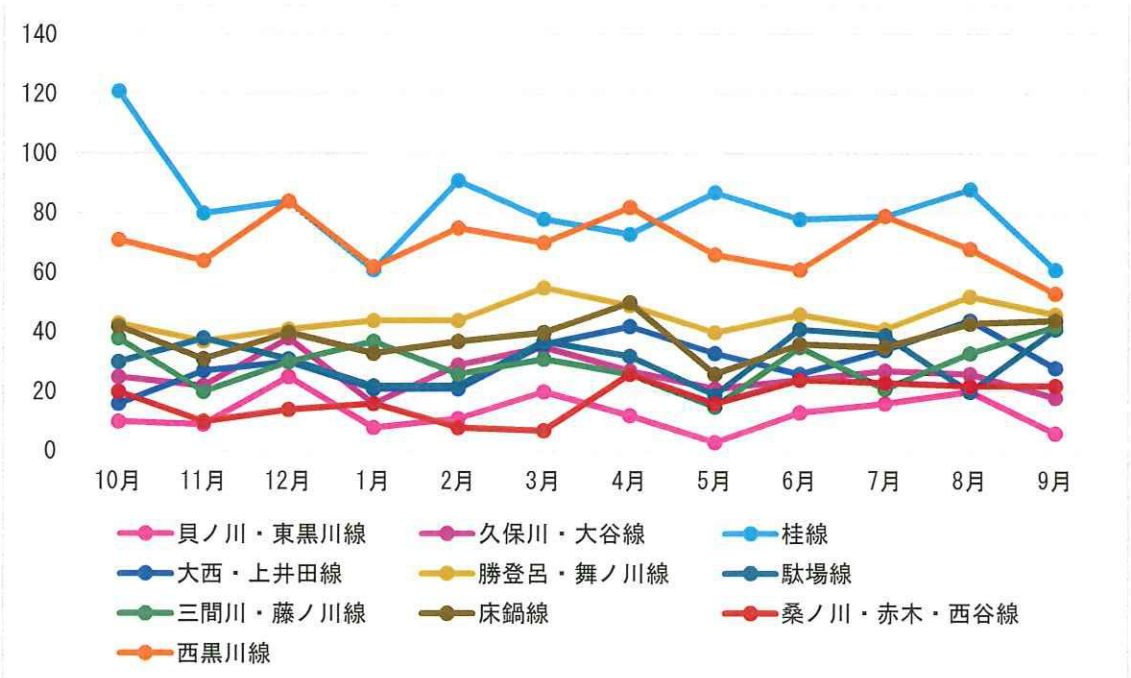
利用が少ないのは貝ノ川･東黒川線（153 人/年）、桑ノ川･赤木･西谷線（208 人/年）、久保川･大谷線（308 人/年）などとなっている。

国からの補助を得られる 1 回（往復）運行当たり 2.0 人の利用者数という基準を満たしているのは西黒川線、桂線、勝登呂･舞ノ川線、床鍋線の 4 路線となっている。

表：つのバス［東地区］の月別利用状況

	期間計	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
貝ノ川･東黒川線	153	10	9	25	8	11	20	12	3	13	16	20	6
久保川･大谷線	308	25	22	38	16	29	35	27	21	24	27	26	18
桂線	981	121	80	84	61	91	78	73	87	78	79	88	61
大西･上井田線	358	16	27	30	21	21	36	42	33	26	34	44	28
勝登呂･舞ノ川線	538	43	37	41	44	44	55	49	40	46	41	52	46
駄場線	372	30	38	31	22	22	37	32	19	41	39	20	41
三間川･藤ノ川線	354	38	20	30	37	26	31	26	15	35	21	33	42
床鍋線	457	42	31	40	33	37	40	50	26	36	35	43	44
桑ノ川･赤木･西谷線	208	20	10	14	16	8	7	26	16	24	23	22	22
西黒川線	835	71	64	84	62	75	70	82	66	61	79	68	53
合計	4564	416	338	417	320	364	409	419	326	384	394	416	361

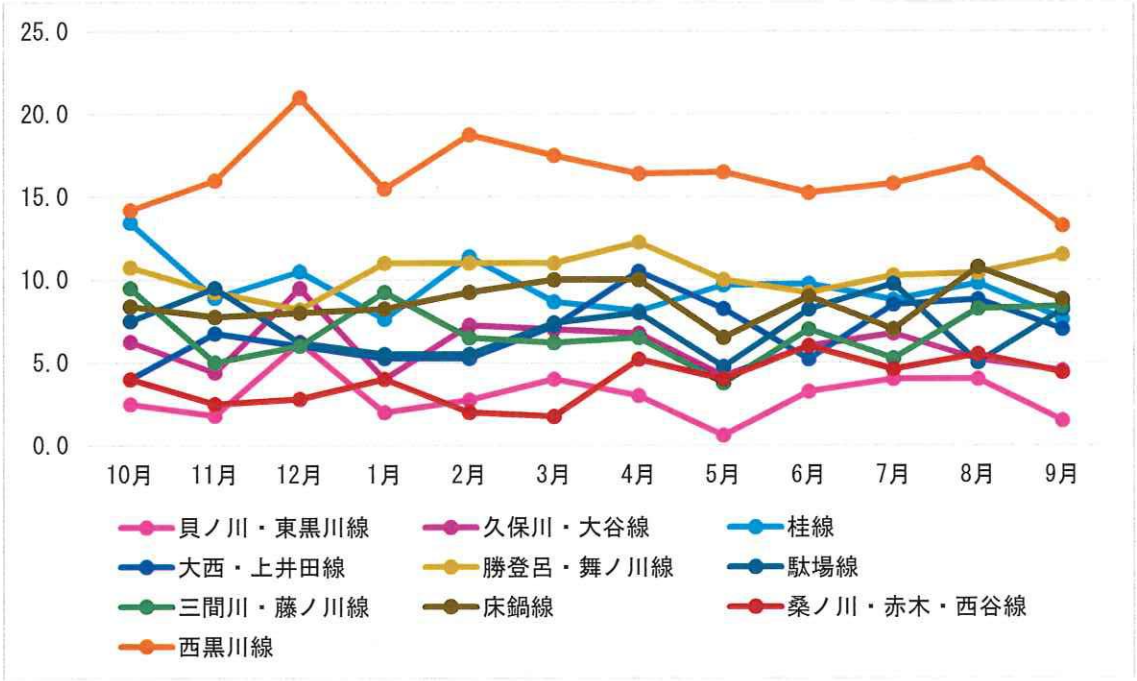
図：つのバス［東地区］の月別利用状況



表：つのバス［東地区］の運行１日当たりの利用状況

	期間平均	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
貝ノ川・東黒川線	2.9	2.5	1.8	6.3	2.0	2.8	4.0	3.0	0.6	3.3	4.0	4.0	1.5
久保川・大谷線	5.9	6.3	4.4	9.5	4.0	7.3	7.0	6.8	4.2	6.0	6.8	5.2	4.5
桂線	9.5	13.4	8.9	10.5	7.6	11.4	8.7	8.1	9.7	9.8	8.8	9.8	7.6
大西・上井田線	6.9	4.0	6.8	6.0	5.3	5.3	7.2	10.5	8.3	5.2	8.5	8.8	7.0
勝登呂・舞ノ川線	10.3	10.8	9.3	8.2	11.0	11.0	11.0	12.3	10.0	9.2	10.3	10.4	11.5
駄場線	7.2	7.5	9.5	6.2	5.5	5.5	7.4	8.0	4.8	8.2	9.8	5.0	8.2
三間川・藤ノ川線	6.8	9.5	5.0	6.0	9.3	6.5	6.2	6.5	3.8	7.0	5.3	8.3	8.4
床鍋線	8.6	8.4	7.8	8.0	8.3	9.3	10.0	10.0	6.5	9.0	7.0	10.8	8.8
桑ノ川・赤木・西谷線	3.9	4.0	2.5	2.8	4.0	2.0	1.8	5.2	4.0	6.0	4.6	5.5	4.4
西黒川線	16.4	14.2	16.0	21.0	15.5	18.8	17.5	16.4	16.5	15.3	15.8	17.0	13.3

図：つのバス［東地区］の運行１日当たりの利用状況



(7) つのバス［西地区］の利用状況（令和 2 年 10 月 1 日～令和 3 年 9 月 30 日）

つのバス［西地区］では、週に 2 日運行する日曽の川線の利用が最も多く 714 人/年（1 日平均 6.91 人）となっている。続いて中村線が 486 人/年（1 日平均 9.59 人）、週に 2 日運行する大古味･芳生野線 306 人（1 日平均 2.91 人）と続いている。

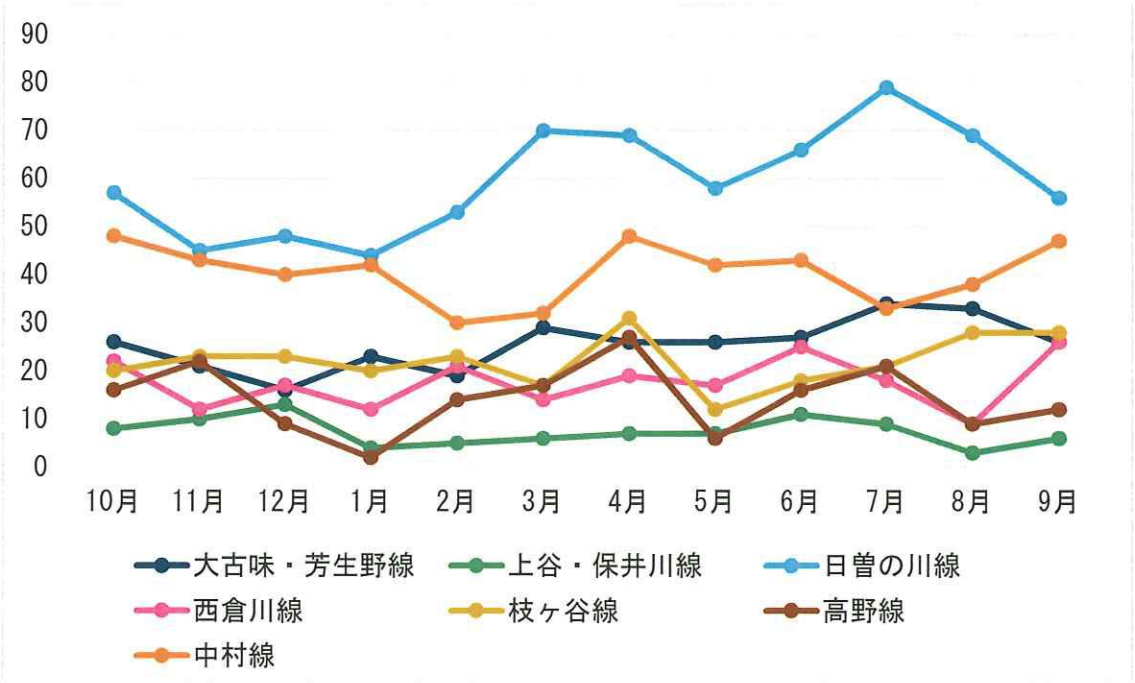
利用が少ないのは上谷･保井川線（89 人/年）、高野線（171 人/年）、西倉川線（212 人/年）などとなっている。

国からの補助を得られる 1 回（往復）運行当たり 2.0 人の利用者数という基準を満たしているのは中村線のみとなっている。

表：つのバス［西地区］の月別利用状況

	期間計	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
大古味･芳生野線	306	26	21	16	23	19	29	26	26	27	34	33	26
上谷･保井川線	89	8	10	13	4	5	6	7	7	11	9	3	6
日曽の川線	714	57	45	48	44	53	70	69	58	66	79	69	56
西倉川線	212	22	12	17	12	21	14	19	17	25	18	9	26
枝ヶ谷線	264	20	23	23	20	23	17	31	12	18	21	28	28
高野線	171	16	22	9	2	14	17	27	6	16	21	9	12
中村線	486	48	43	40	42	30	32	48	42	43	33	38	47
合計	2242	197	176	166	147	165	185	227	168	206	215	189	201

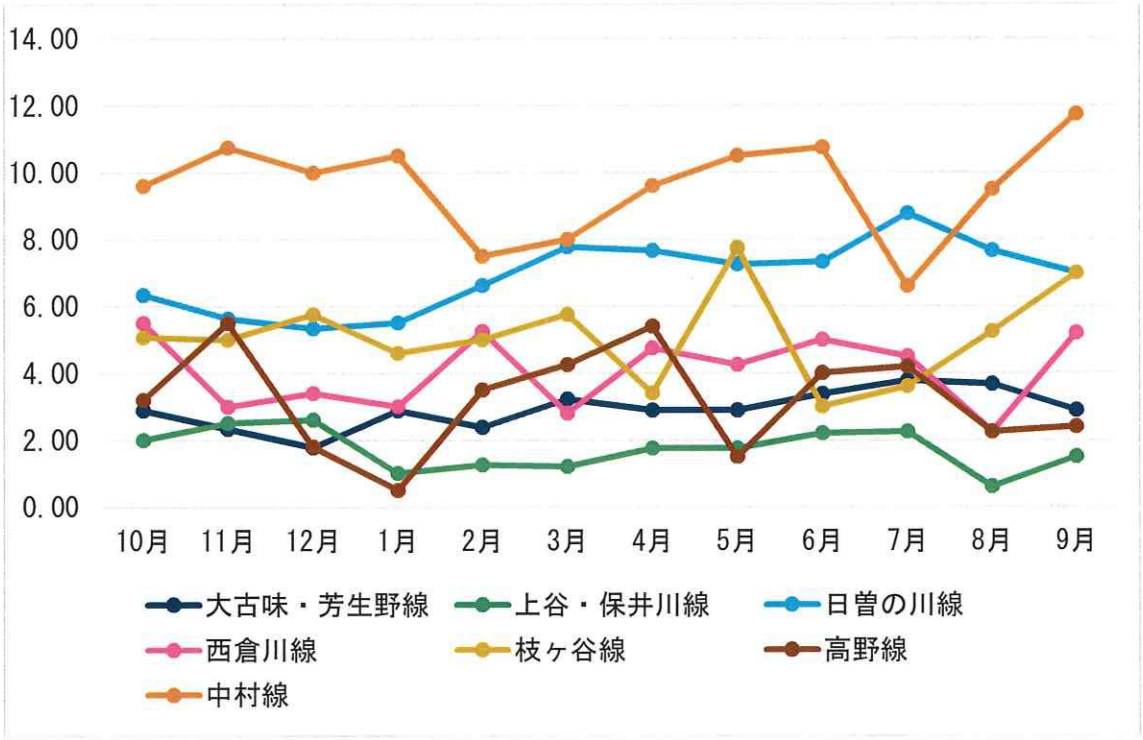
図：つのバス［西地区］の月別利用状況



表：つのバス［西地区］の運行１日当たりの利用状況

	期間平均	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
大古味・芳生野線	2.91	2.89	2.33	1.78	2.88	2.38	3.22	2.89	2.89	3.38	3.78	3.67	2.89
上谷・保井川線	1.72	2.00	2.50	2.60	1.00	1.25	1.20	1.75	1.75	2.20	2.25	0.60	1.50
日曽の川線	6.91	6.33	5.63	5.33	5.50	6.63	7.78	7.67	7.25	7.33	8.78	7.67	7.00
西倉川線	4.08	5.50	3.00	3.40	3.00	5.25	2.80	4.75	4.25	5.00	4.50	2.25	5.20
枝ヶ谷線	5.10	5.08	5.00	5.75	4.60	5.00	5.75	3.40	7.75	3.00	3.60	5.25	7.00
高野線	3.21	3.20	5.50	1.80	0.50	3.50	4.25	5.40	1.50	4.00	4.20	2.25	2.40
中村線	9.59	9.60	10.75	10.00	10.50	7.50	8.00	9.60	10.50	10.75	6.60	9.50	11.75

図：つのバス［西地区］の運行１日当たりの利用状況



(8) つのバスの車両

つのバスは東地区で2台、西地区で2台の計4台にて運行を行っている。

それぞれの車両に愛称を付けており、路線ごとに運用車両を固定しているため、地域住民からの呼称はつのバスやコミュニティバスよりも、「るんるんバス」、「にこにこバス」などの愛称で親しまれている。

なお、愛称については、本格運行移行前に地域の子どもたちから学校を通じた愛称募集を行い、決定している。

運行地区	愛称	運行路線
東地区	にこにこバス	①貝ノ川・東黒川線、③桂線（金曜）、 ④大西・上井田線、⑥駄場線、⑧床鍋線、
	らくらくバス	②久保川・大谷線、⑤勝登呂・舞ノ川線、⑦三間川・藤ノ川線、⑨桑ノ川・赤木・西谷線、⑩西黒川線
西地区	るんるんバス	③桂線（月曜）、⑫上谷・保井川線、⑭西倉川線、⑯高野線、⑰中村線
	あいあいバス	⑪大古味・芳生野線、⑬日曽の川線、⑮枝ヶ谷線

(9) つのバスの収支

つのバスの運行に係る収支は次のとおりとなっている。

利用者数が少しずつではあるものの、増加しつつあったが、コロナ禍により令和3年度は微減となっており、運賃収入、町の収支等が悪化している。

利用者1人当たりに係る運行経費は令和3年度で3,483円となっている。

表：つのバスの運行に係る収支等（各年度は10月～9月で整理）　単位：千円、人

	2018年度 （平成30年度）	2019年度 （令和元年度）	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）
利用者数	5,617人	7,048人	7,226人	6,806人
運行委託費	23,436千円	23,665千円	23,738千円	23,704千円
利用者1人当	4,172円/人	3,358円/人	3,285円/人	3,483円/人
運賃収入	561千円	704千円	722千円	680千円
国庫補助金	1,643千円	2,275千円	6,295千円	3,390千円
町の収支	▲21,232千円	▲20,686千円	▲16,721千円	▲19,634千円
町の収支率	2.6%	3.3%	4.1%	3.3%

※ 令和3年度国庫補助金は予定額

※ 町の収支＝運行委託費－（運賃収入＋国庫補助金）で算出

※ 町の収支率＝運賃収入÷（運行委託費－国庫補助金）で算出

4．スクールバス

(1) スクールバスの概要

本町では、床鍋ー姫野々方面（東地区）と桑ヶ市ー新田方面（西地区）の 2 路線のスクールバスを運行しており、床鍋ー姫野々方面の路線については有料にて一般混乗が可能となっている。

図：スクールバス路線



スクールバス路線	対象となる学校	備考
床鍋ー姫野々方面	葉山小学校、葉山中学校	一般混乗可
桑ヶ市ー新田方面	中央小学校、東津野中学校	

(2) スクールバス一般混乗の利用者数

スクールバス一般混乗の利用者数（床鍋ー姫野々方面）は、令和 2 年度以降 0 人となっている。

表：スクールバスの一般混乗利用者数

路線	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度	令和 3 年度
床鍋（森の巣箱付近）ー姫野々方面	1	4	0	※ 0

※ 年度途中令和 3 年 12 月までの利用状況

出典：津野町教育委員会

５．タクシー

(1) タクシー事業者

本町には、葉山ハイヤー（東地区）と新田ハイヤー（西地区）の２社が、それぞれ東地区と西地区を拠点に営業を行っている。

	乗務員数 車両数	営業時間	備考
葉山ハイヤー	２名 ２台	8:00～23:30 休：日曜	
新田ハイヤー	３人 １台	8:00～17:00 休：日曜	コロナ禍のため、現在時短営業中。 本来は 8:00～22:30 の営業時間。

写真：葉山ハイヤー営業所と車庫



写真：新田ハイヤー営業所と車庫



６．福祉タクシー事業

(1) 福祉タクシー事業の概要

本町では、高齢者や障がい者の通院等における移動手段として、タクシー料金の助成を行う「福祉タクシー事業」を行っている。

福祉タクシー事業は、事前に申請を行った町民が、１枚 100 円相当のタクシー券を年間 144 枚（14,400 円相当）交付されるものである。

(2) 福祉タクシー事業の対象者

福祉タクシー事業の対象者は、本町に住所を有し、以下のいずれかを満たす者となっている。

福祉タクシー事業 対象者の要件	・80 歳以上の高齢者 ・身体障害者手帳１級・２級・３級所持者 ・療育手帳Ａ1・Ａ2 所持者 ・精神障害者手帳所持者

(3) 福祉タクシー事業の交付件数

福祉タクシー事業の交付件数は次のとおりとなっている。

表：福祉タクシー事業交付件数

	交付件数	対象者	交付者	備考
平成 30 年度	7,184 枚	1,229 人	592 人	400 円/枚×24 枚（9,600 円分）
令和元年度	7,309 枚	1,232 人	607 人	
令和２年度	81,924 枚	1,239 人	593 人	100 円/枚×144 枚（14,400 円分）

第２章：公共交通に対する地域の意識について

第１節：住民ニーズアンケート調査結果について

第２節：住民の意向

第３節：つのバス利用者アンケート調査結果について

第４節：関係者ヒアリング

第５節：路線バス乗務員アンケート

第１節：住民ニーズアンケート調査結果について

１．住民ニーズアンケート調査の実施概要

（1）調査の実施方法

アンケート調査票に調査の主旨をまとめた依頼文章と返信用封筒を添えて、郵送により実施。

（2）実施スケジュール

8月 20 日	葉山郵便局より、対象者にアンケート一式を発送
9月 13 日	依頼文章にはこの日を締め切り日として記載した。ただし入力作業中に到着した分は締め切り後も有効回収数として処理した。（最終有効票は 10 月 14 日到着分）
10 月 15 日	最終締め切り

（3）対象者

令和３年７月末現在で津野町に住所を置く全世帯より、高齢者施設に暮らす 178 人を除く 2,457 世帯の世帯主。

ただし、世帯主が回答できない（地域外に居住、体調不良など）状況であれば、同居する家族が回答することを可能とする。

（4）回収数と回収率

発送数	
東地区　：1,523 票	2,457 票
西地区　：　934 票	



回収数	
東地区　：　671 票	1,095 票
西地区　：　424 票	

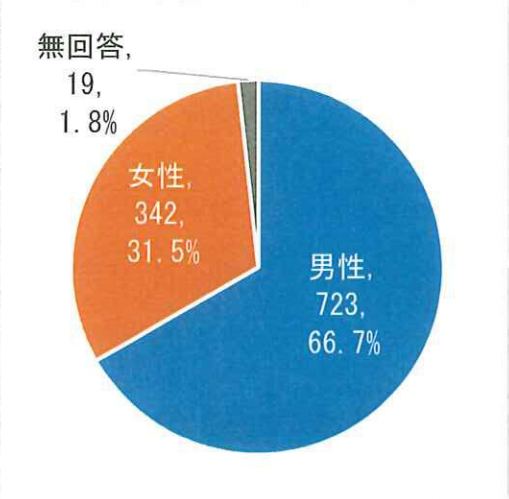
回収率	
東地区	44.1%
西地区	45.4%

宛名不明等による返却が計 11 票
（東地区：4、西地区：7）

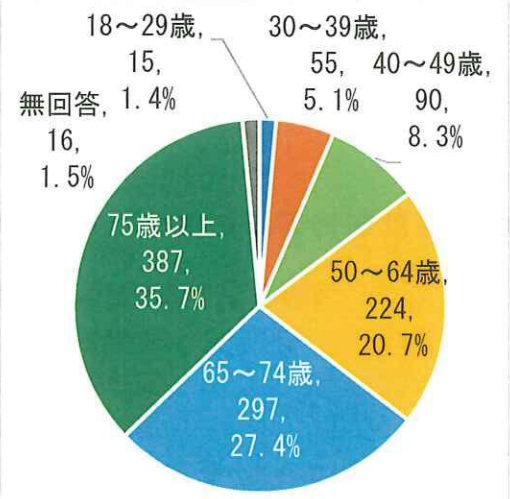
２．調査結果のとりまとめ

１）回答者の属性

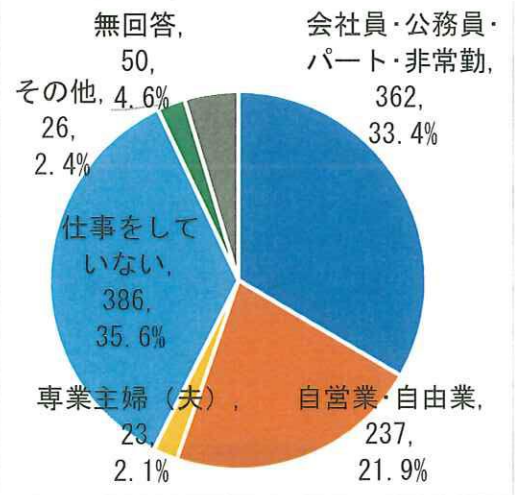
（1）性別（N＝1,084）



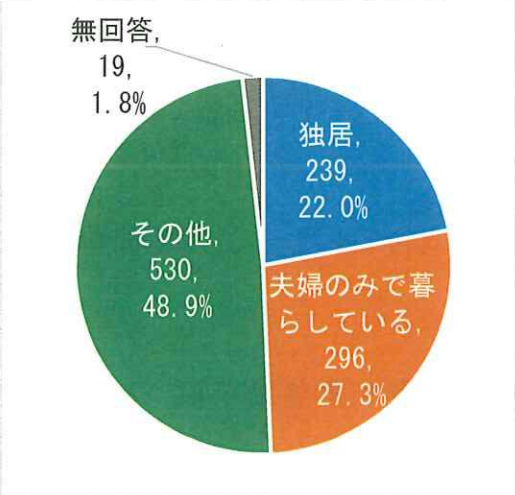
（2）年齢層（N＝1,084）



（3）職業（N＝1,084）



（4）家族構成（N＝1,084）



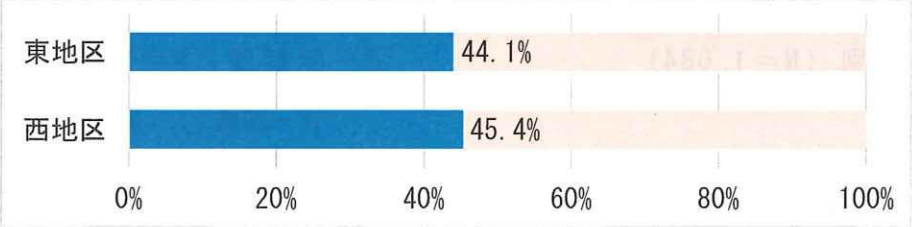
【その他の回答】

・建設業
・林業
・フリー編集者
・会社役員
・団体職員
・医療関係
・大工

【その他の回答】

・母と同居
・兄と同居
・娘と同居
・長男夫婦と同居

（5）地区別での回収率比較



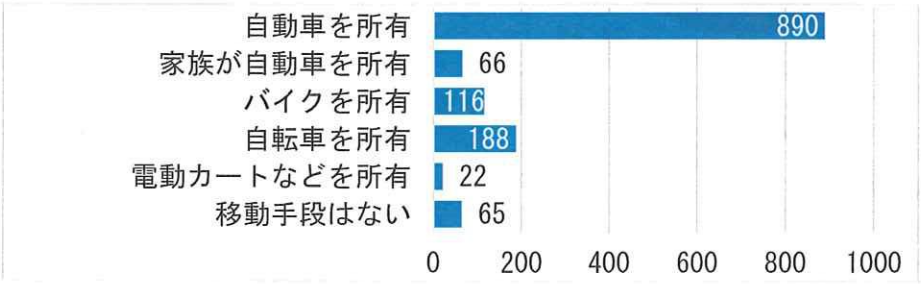
（6）移動制約者との同居（N＝870）



（7）所持する運転免許（N＝1,242）



（8）所有する移動手段（N＝1,347）

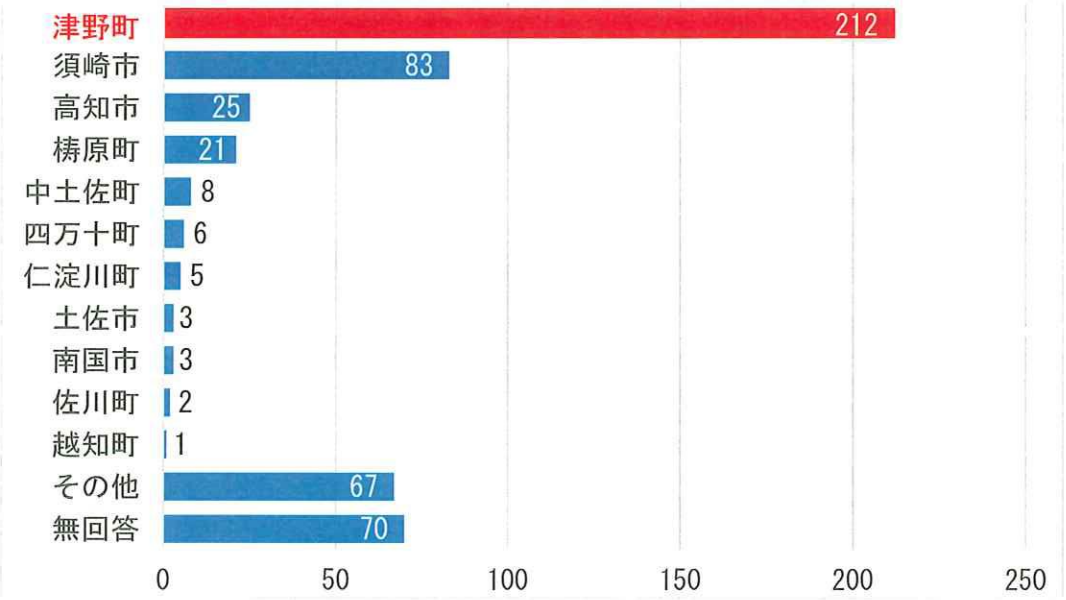


２）日常の移動について

（1）通勤

通勤先で最も多いのは「津野町（212)」、続いて「須崎市（83)」、「高知市（25)」となっている。「その他」は田畑や仕事場など、具体的に場所が特定できないものである。

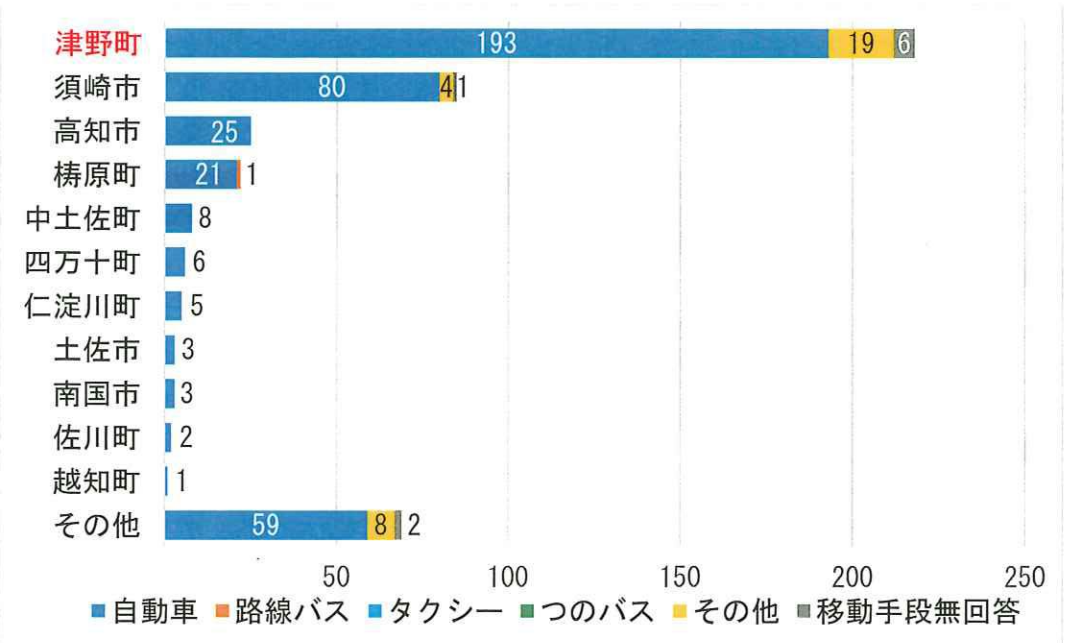
図：通勤の目的地のある自治体（N＝506）



【その他の回答】

・田畑（農地、農作業、水田など）
・仕事場（工事現場、セイムス、JA など）

図：通勤の目的地への移動手段（N＝517）

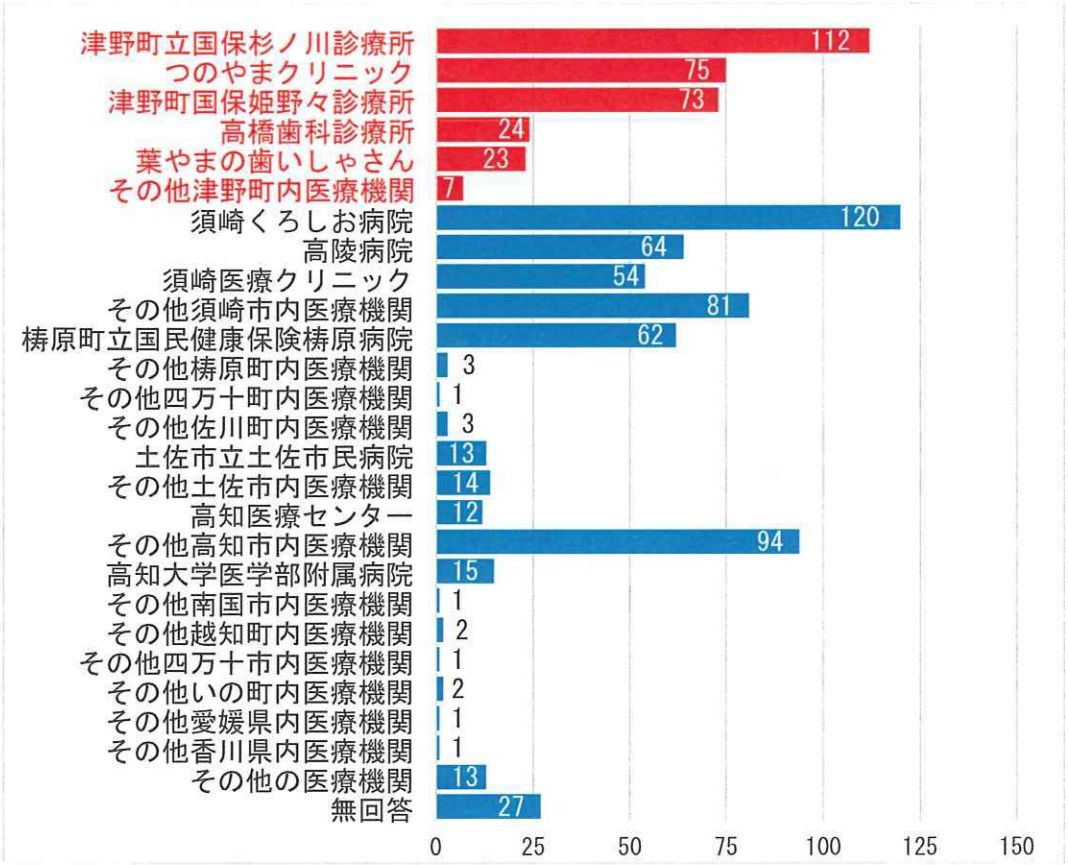


（2）通院（複数回答）

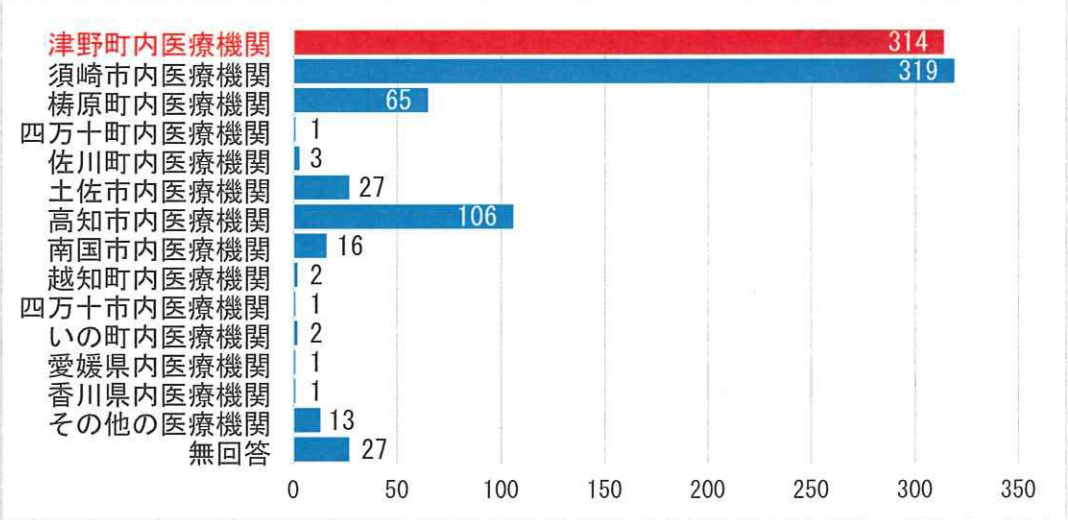
通院先で最も多いのは「須崎くろしお病院（120)」、続いて「津野町立国保杉ノ川診療所（112)」、「その他高知市医療機関（94)」となっている。

津野町内だけでなく、須崎市内や高知市方面などの医療機関にも多くの町民が通院していることがわかる。

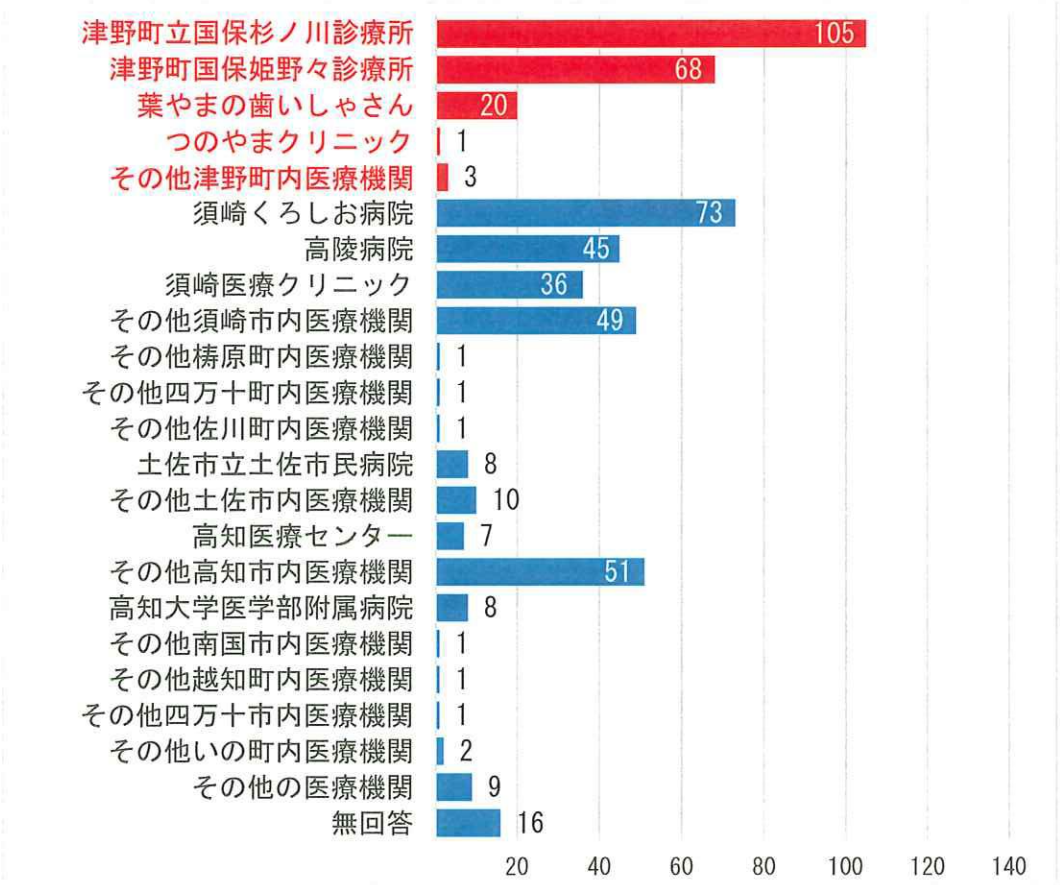
図：よく行く病院施設（N＝898）



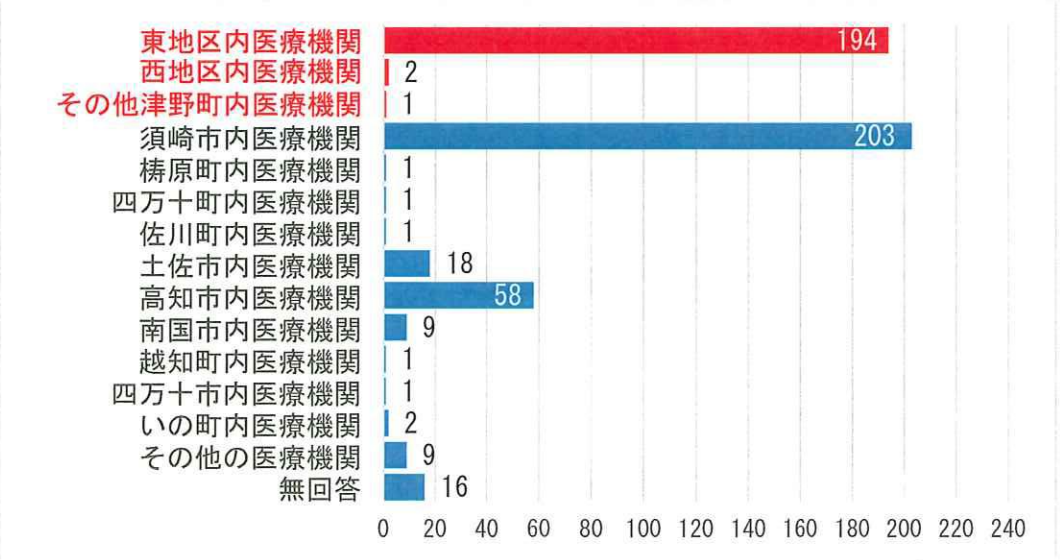
図：よく行く病院施設［自治体別］（N=898）



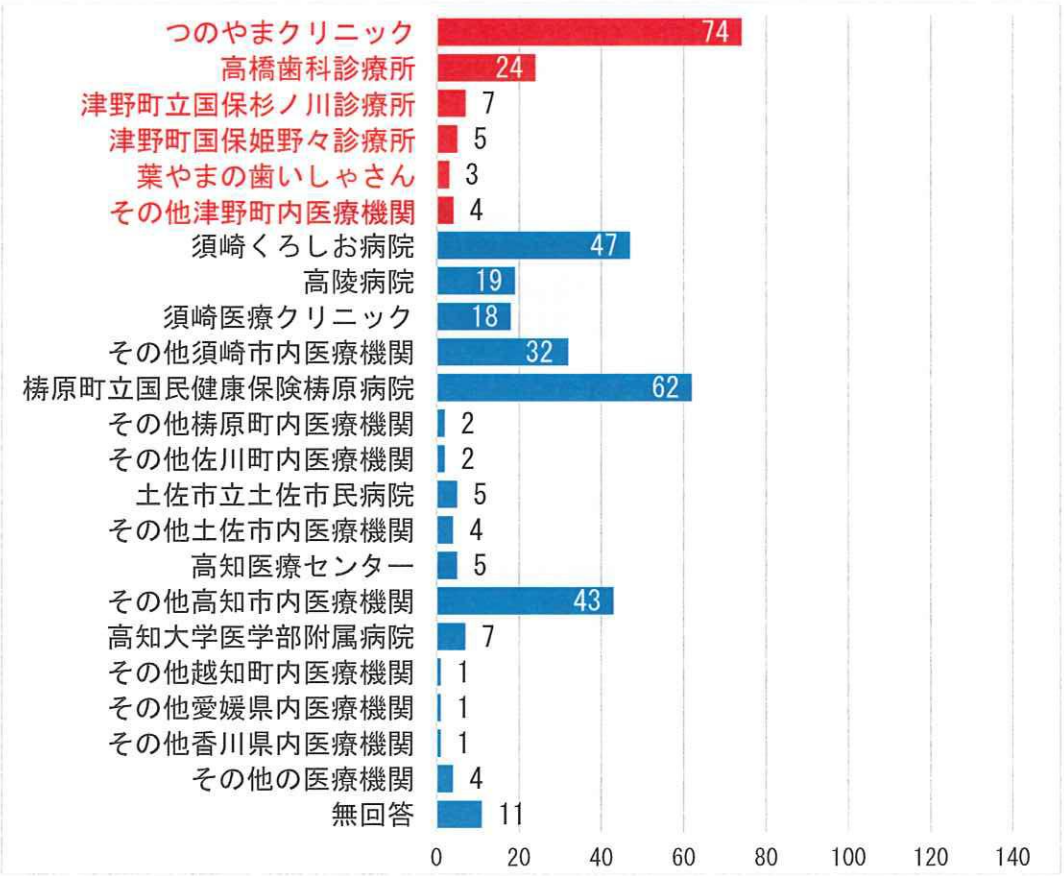
図：東地区の人がよく行く病院施設（N＝517）



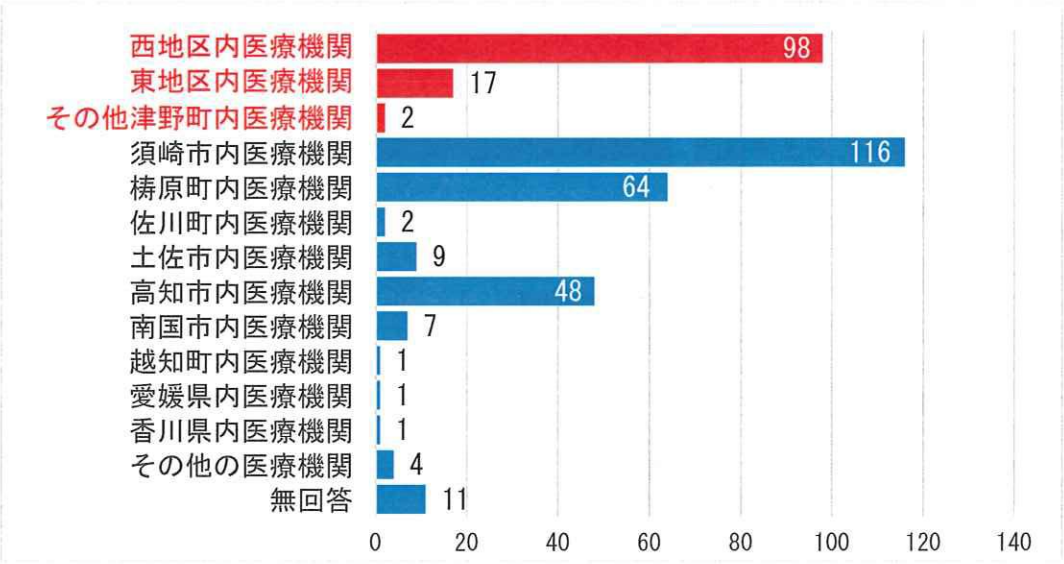
図：東地区の人がよく行く病院施設［自治体別］（N＝517）



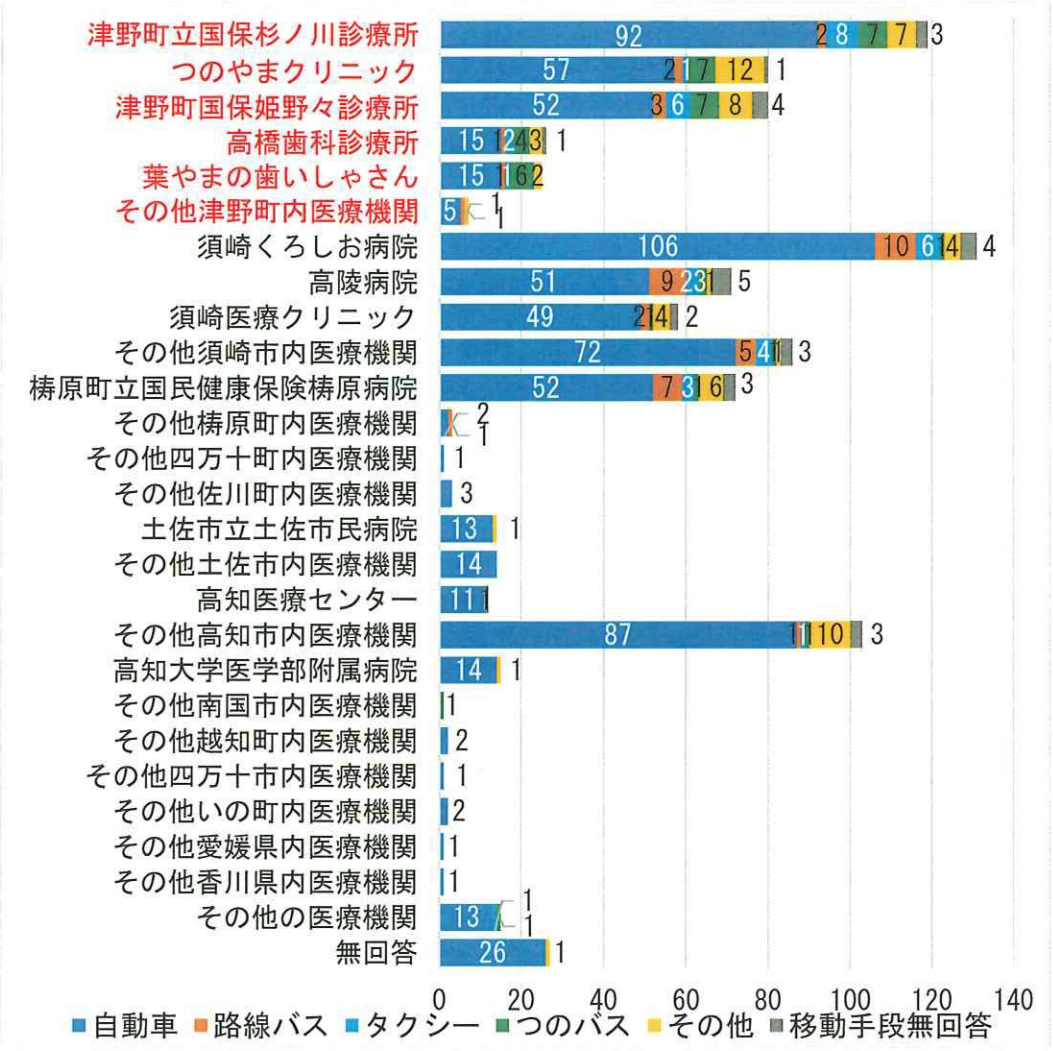
図：西地区の人がよく行く病院施設（N＝381）



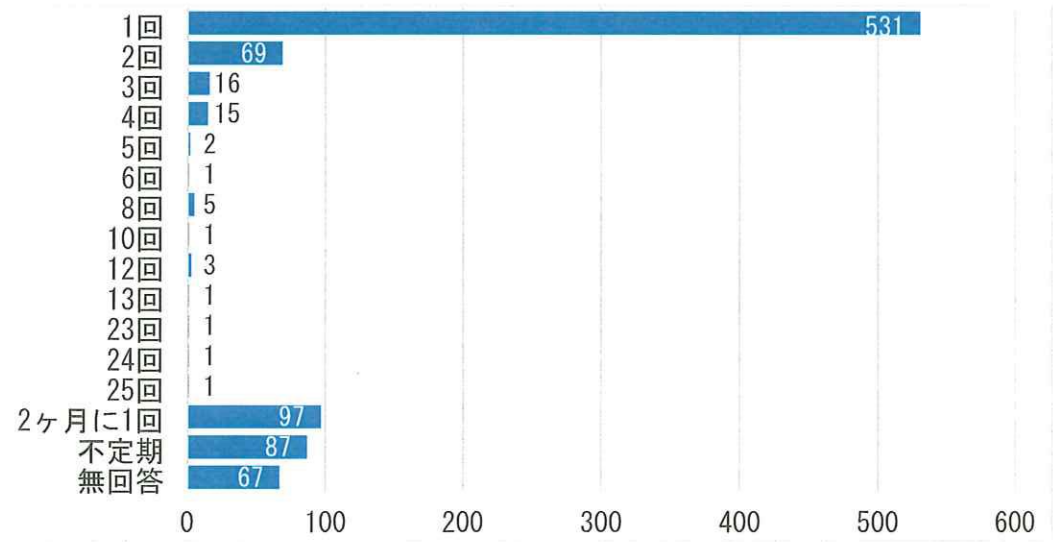
図：西地区の人がよく行く病院施設［自治体別］（N＝381）



図：よく行く病院施設への移動手段（N＝970）



図：1ヶ月間に行く通院の回数（N＝898）



「独自の移動手段を持つ人」と「独自の移動手段を持たない人」の移動時間を含めた通院にかかる時間を比較した。

「独自の移動手段を持つ人」は多くの人は午前中に通院しているが、午後にも通院している傾向が見られる。

一方で「独自の移動手段を持たない人」は大部分が午前中に固まっていることが分かる。

図：独自の移動手段を持つ人の通院にかかる時間（N＝739）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

通院	帰着	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	午前	午後	不定期	無回答
出発	人 / 人	2	18	92	168	172	37	49	58	48	45	12	3		1	2	2	40	149
1時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5時	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6時	7	0	0	0	2	0	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7時	52	0	1	5	6	11	5	6	5	4	4	3	0	0	0	0	0	2	0
8時	179	2	14	27	45	37	9	17	14	4	3	1	0	0	0	0	0	6	0
9時	253	0	3	57	71	61	15	13	11	5	7	1	1	0	0	0	0	8	0
10時	103	0	0	3	38	45	4	5	2	3	1	0	0	0	0	0	0	2	0
11時	29	0	0	0	4	16	3	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0
12時	11	0	0	0	0	0	0	1	4	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0
13時	28	0	0	0	0	0	0	3	12	6	5	0	1	0	0	0	0	1	0
14時	17	0	0	0	0	0	0	1	6	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0
15時	25	0	0	0	0	0	0	0	2	12	8	1	0	0	0	0	0	2	0
16時	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0
17時	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
18時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
午前	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
午後	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
99時	23	0	0	0	1	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	18	0
時	149	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	149

図：独自の移動手段を持たない人の通院にかかる時間（N＝159）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

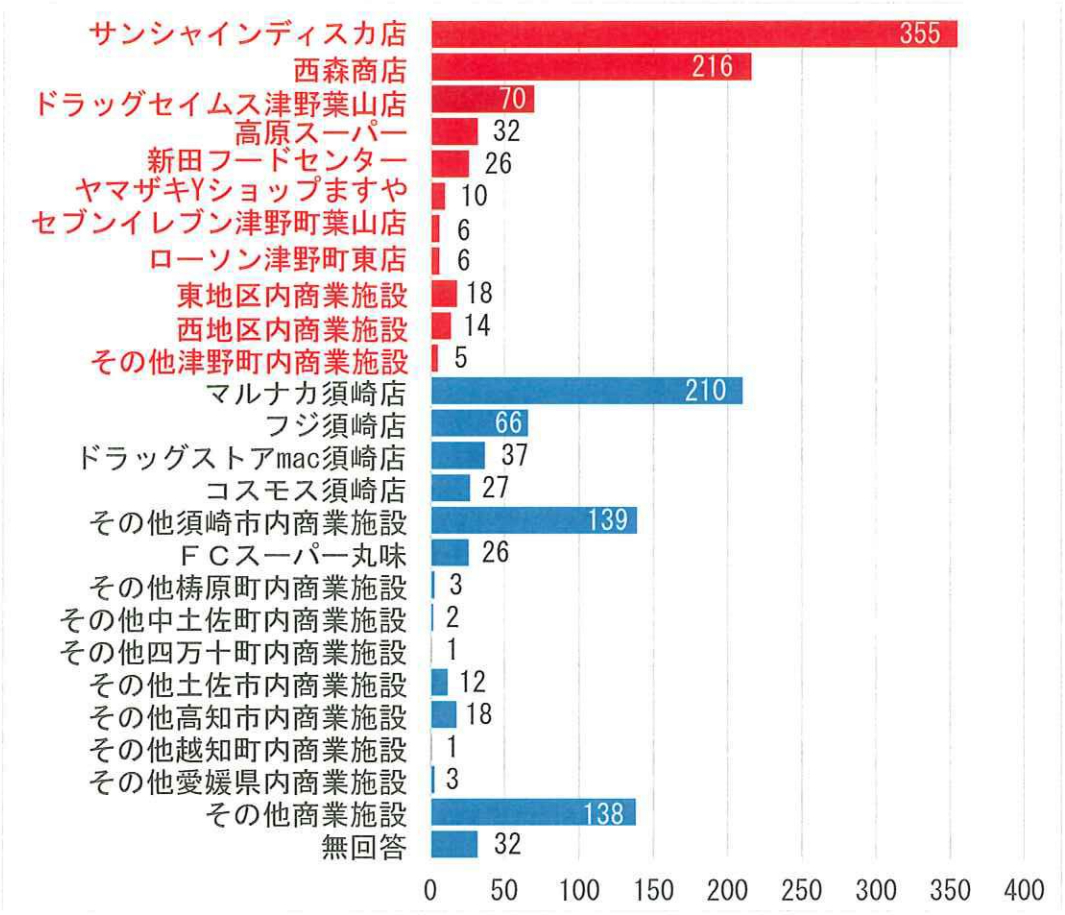
通院	帰着	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	午前	午後	不定期	無回答
出発	人 / 人		1	14	33	39	11	13	9	5	7		1					6	20
1時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7時	6	0	0	0	1	0	2	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
8時	45	0	1	7	7	14	3	6	2	2	1	0	0	0	0	0	0	2	0
9時	44	0	0	6	14	12	2	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
10時	26	0	0	1	10	13	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11時	5	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
12時	5	0	0	0	0	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
14時	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15時	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
16時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午前		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午後		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不定期	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
無回答	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20

（3）買い物（複数回答）

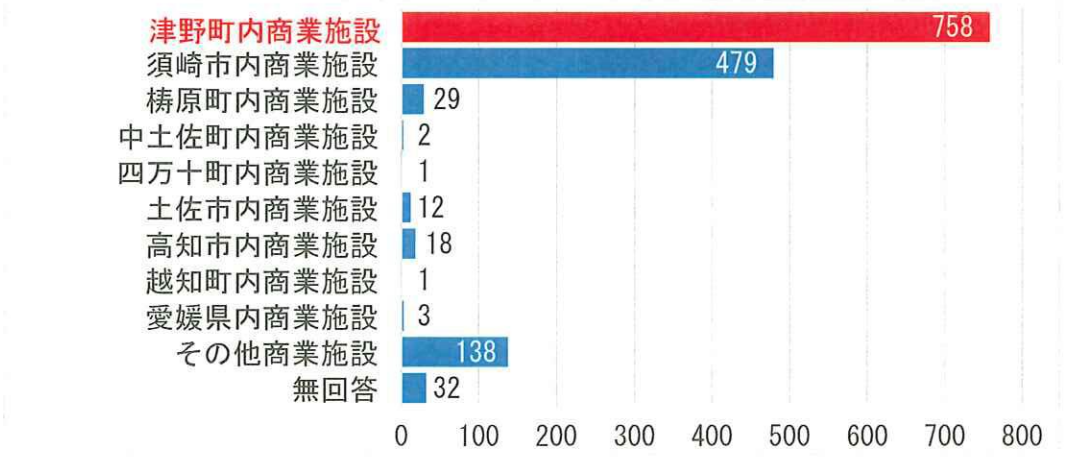
買い物でよく行く行き先で最も多いのは、「サンシャインディスカ店（355）」、続いて「西森商店（216）」、「マルナカ須崎店（210）」となっている。

その他商業施設は具体的な店舗名の記載がなかったため、立地する地区を特定できないが、ホームセンターやドラッグストア、コンビニエンスストアなど回答されている。

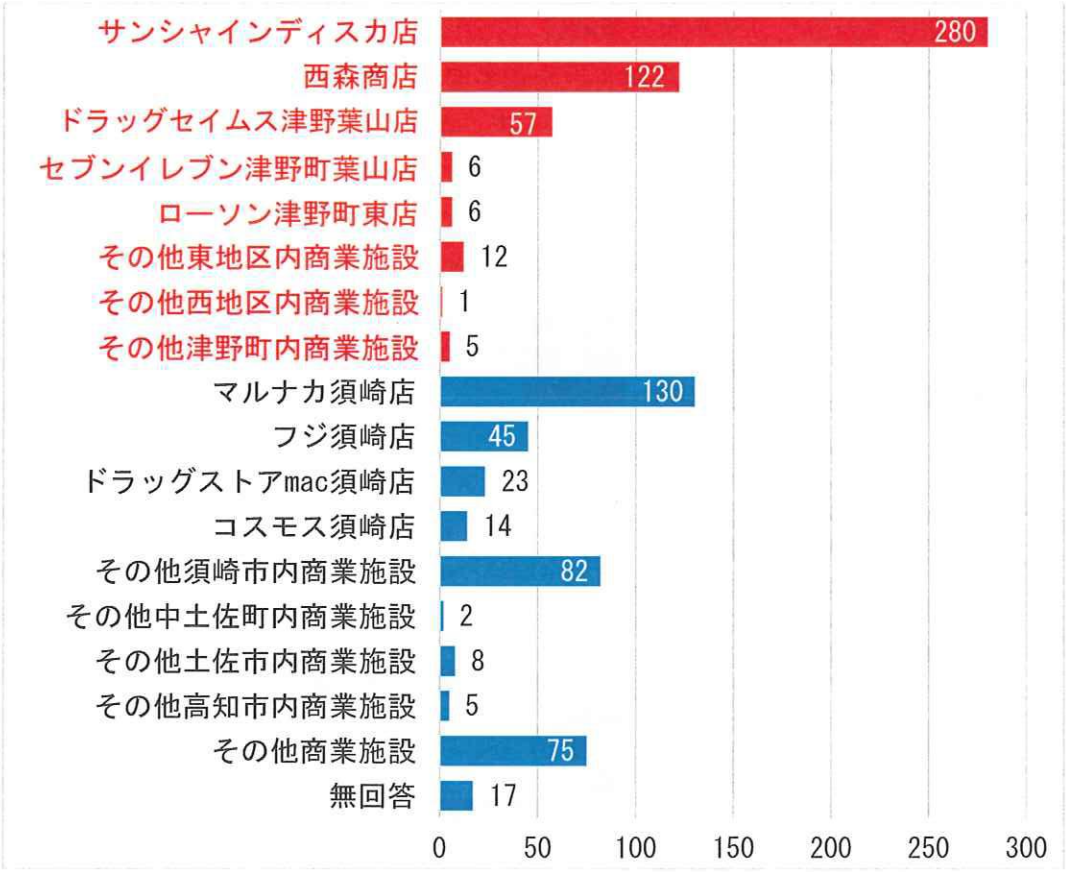
図：よく行く商業施設（N＝1,473）



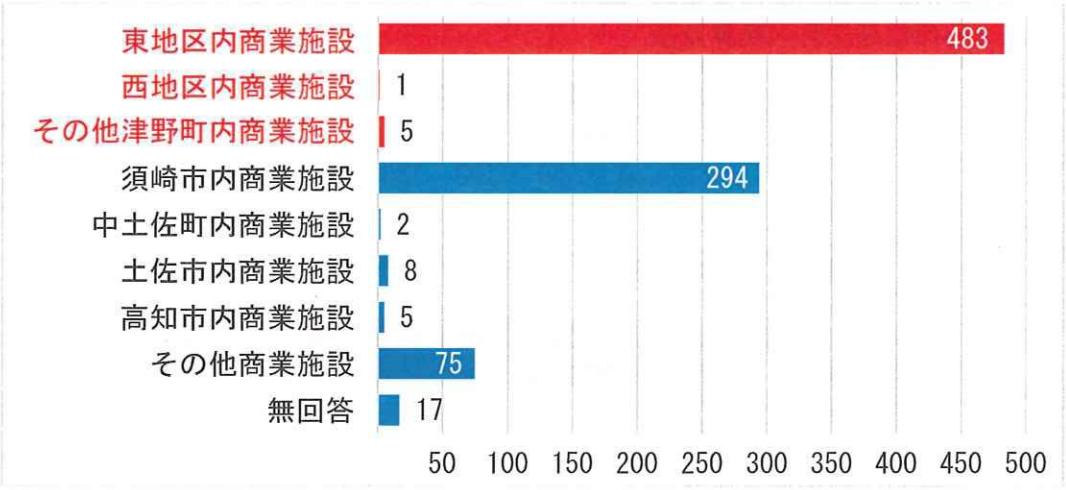
図：よく行く商業施設［自治体別］（N＝1,473）



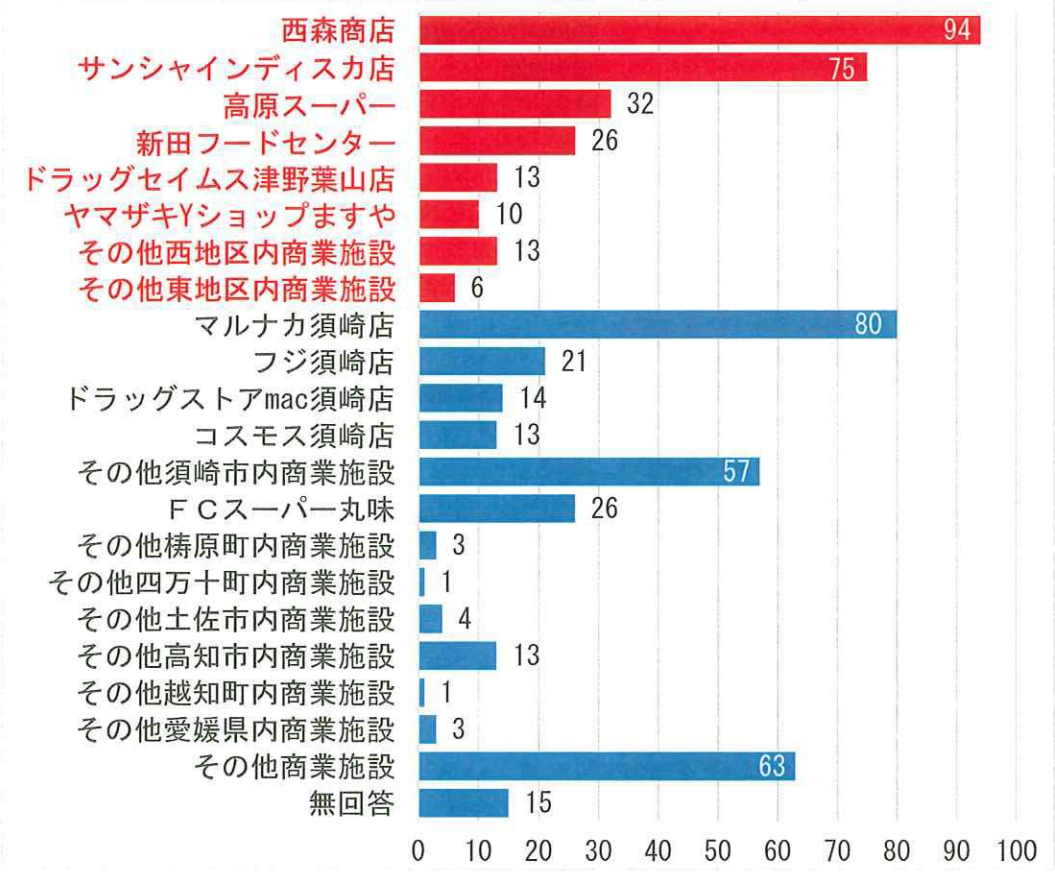
図：東地区の人がよく行く商業施設（N＝890）



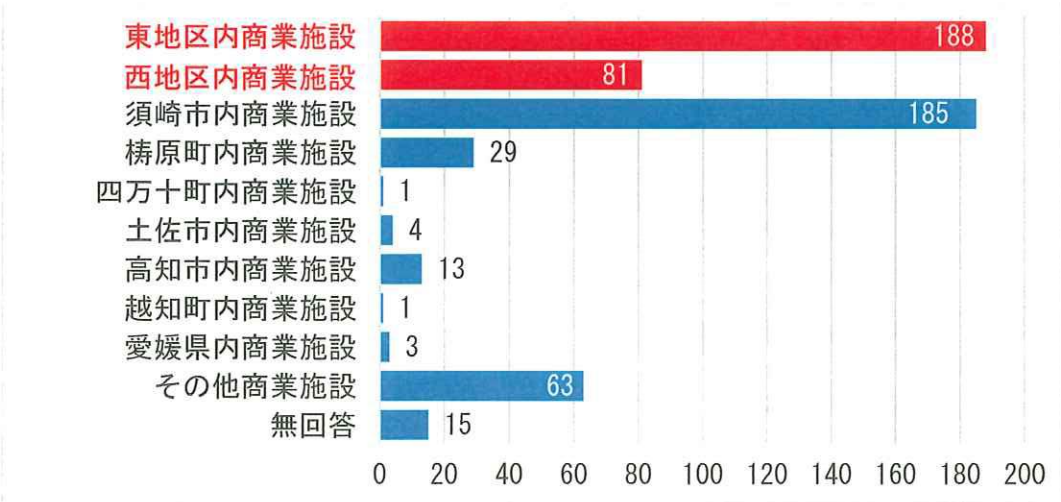
図：東地区の人がよく行く商業施設［自治体別］（N＝890）



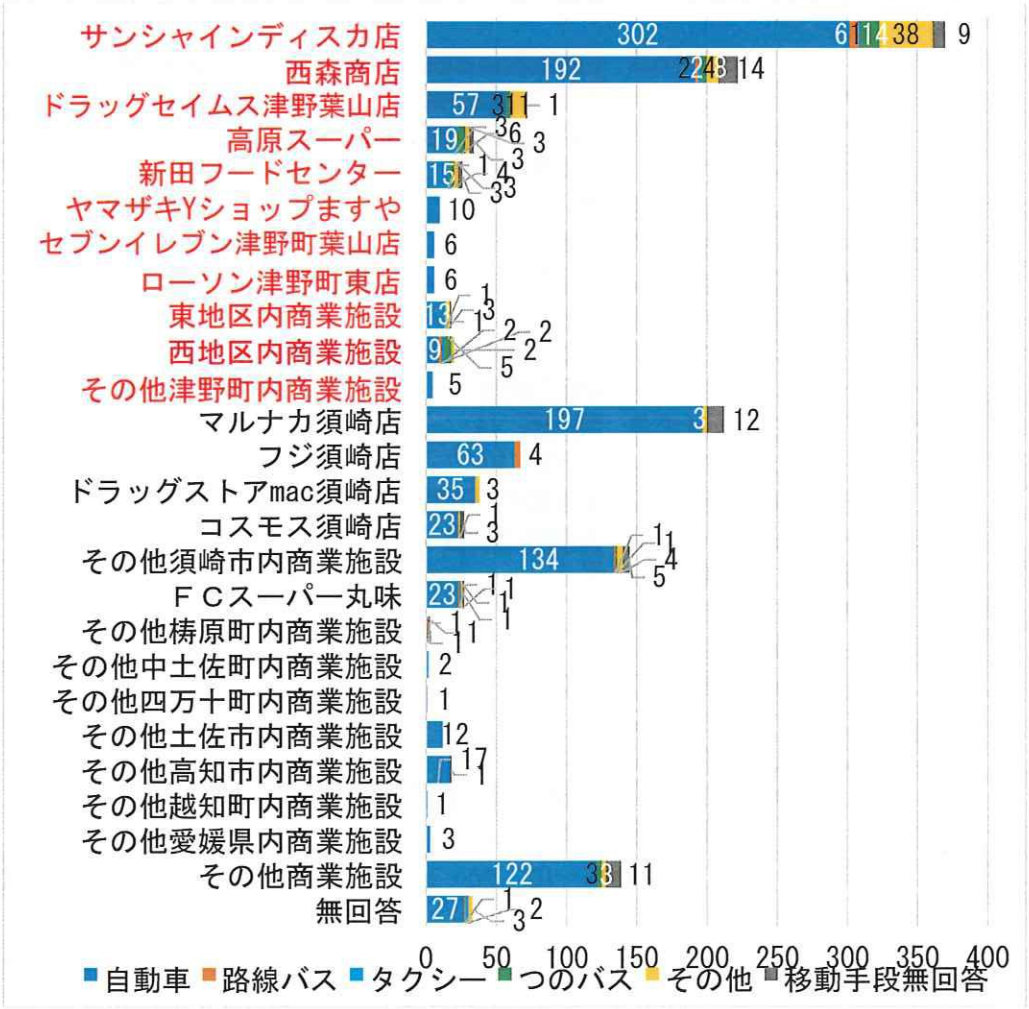
図：西地区の人がよく行く商業施設（N＝583）



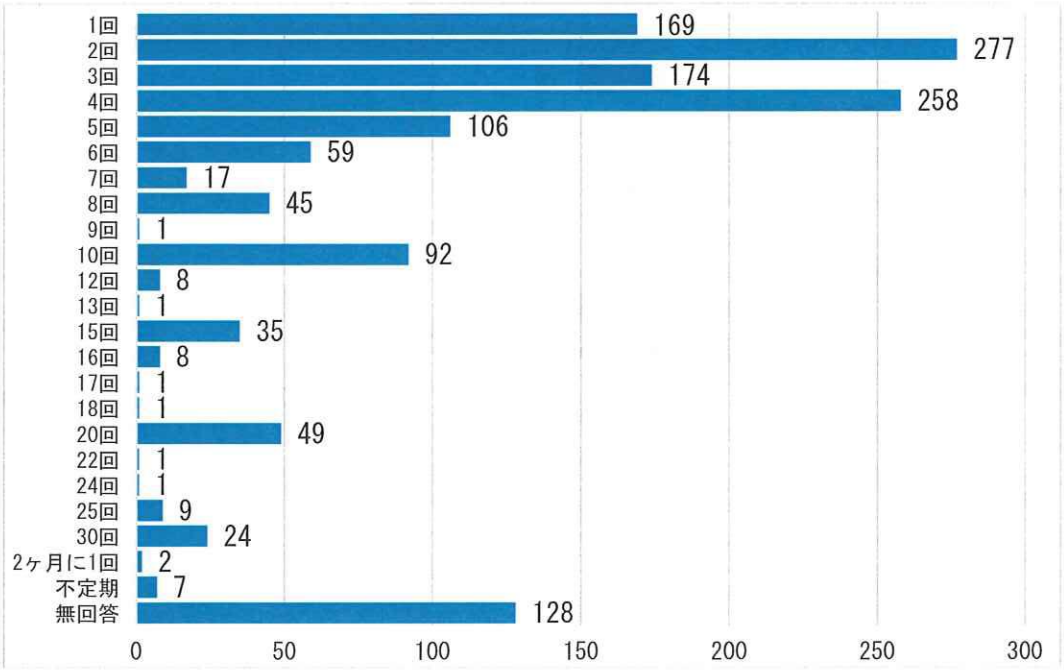
図：西地区の人がよく行く商業施設［自治体別］（N＝583）



図：よく行く商業施設への移動手段（N＝1,518）



図：1ヶ月間に行く買い物の回数（N＝1,473）



「独自の移動手段を持つ人」と「独自の移動手段を持たない人」の移動時間を含めた買い物にかかる時間を比較した。

「独自の移動手段を持つ人」は午前中から午後まで比較的幅広い時間帯に出かけている傾向が見られる。

一方で「独自の移動手段を持たない人」は午前中に買い物に出かける人が多くなっている。

図：独自の移動手段を持つ人の買い物にかかる時間（N＝1,334）

［出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間］

買い物	帰着	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	午前	午後	不定期	無回答
出発	人／人	1	3	4	9	41	115	148	58	72	87	119	92	70	29	10	1	2	21	113	339
5時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
6時	5	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
7時	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
8時	34	0	0	3	2	4	6	8	3	0	1	5	1	0	0	0	0	0	0	1	0
9時	176	0	0	0	7	23	48	51	13	10	17	0	3	2	0	0	0	0	0	2	0
10時	202	0	0	0	0	14	52	62	19	20	19	8	4	1	1	0	0	0	0	2	0
11時	64	0	0	0	0	0	9	21	11	8	3	2	2	5	0	0	0	0	0	3	0
12時	22	0	0	0	0	0	0	4	6	5	1	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0
13時	78	0	0	0	0	0	0	0	6	21	15	20	10	6	0	0	0	0	0	0	0
14時	63	0	0	0	0	0	0	0	0	6	24	22	9	0	0	0	0	0	0	2	0
15時	57	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	41	8	2	0	0	0	0	0	0	0
16時	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	25	4	0	0	0	0	0	1	0
17時	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	26	3	1	1	0	0	2	0
18時	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	16	3	0	0	0	0	0
19時	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	3	0	0	0	0	0
20時	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
午前	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0
午後	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	21	0	0
不定期	106	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	3	1	0	1	0	0	0	97	0
無回答	339	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	339

図：独自の移動手段を持たない人の買い物にかかる時間（N＝139）

［出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間］

買い物	帰着	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	午前	午後	不定期	無回答
出発	人／人					11	30	24	2	9	13	7	1	2						8	32
5時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8時	14	0	0	0	0	2	6	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9時	16	0	0	0	0	8	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10時	44	0	0	0	0	1	16	18	0	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
11時	7	0	0	0	0	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
12時	3	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13時	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
14時	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15時	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0
16時	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17時	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
18時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午前		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午後		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不定期	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0
無回答	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32

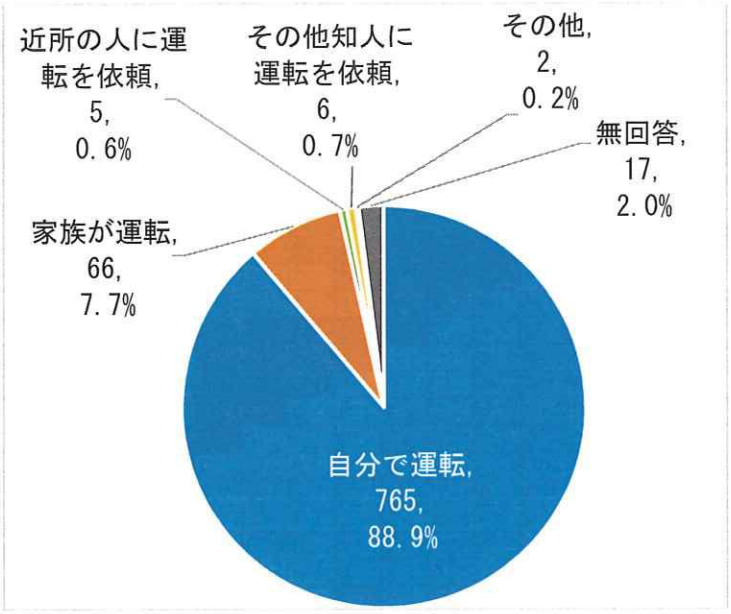
3）日常的に自家用車を利用している人の概要

（1）自動車利用について

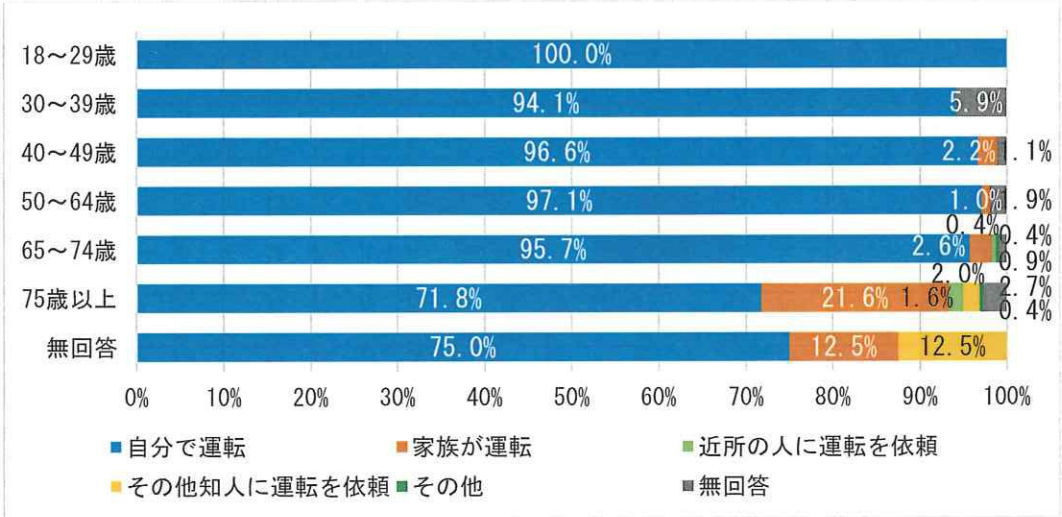
先の問いで日常的な移動に自動車を使っていると回答した人の内、「自分で運転」している人が765人（88.9%）で最も多く、続いて「家族が運転」で66人（7.7%）となっている。

自動車利用のかたちを年齢別にクロス集計すると、75歳を超えると、「家族が運転」などの自分以外の運転による自動車利用が増加していく傾向が見てとれる。

図：自動車利用について（N＝861）



図：自動車利用について、年齢別にクロス集計（N＝861）

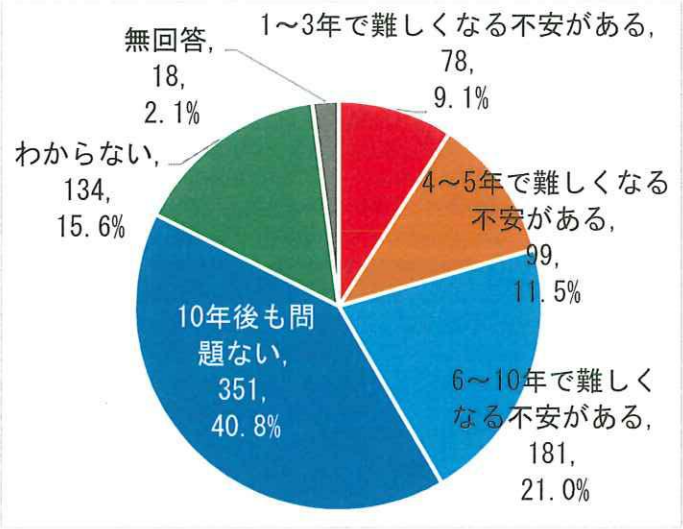


（2）自動車利用の近い将来に対する不安

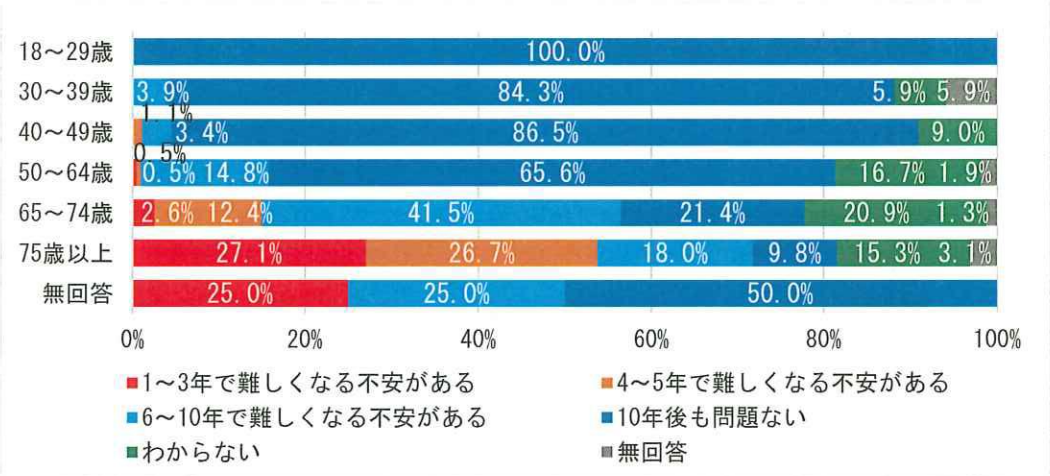
自動車利用の将来について聞いたところ、「1～3年で難しくなる不安がある」と回答した人が78人（9.1%）、「4～5年で難しくなる不安がある」が99人（11.5%）となっている。この両者回答の合計を見てみると177人（20.6%）となっている。

回答者の年齢層が高くなるにつれて不安が強くなっている傾向が見てとれる。

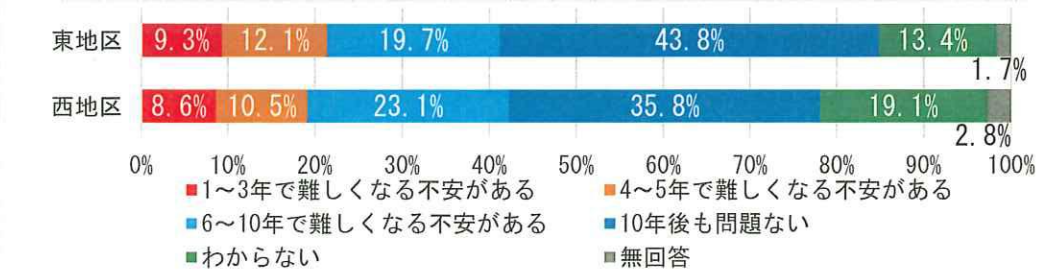
図：自動車利用の将来について（N＝861）



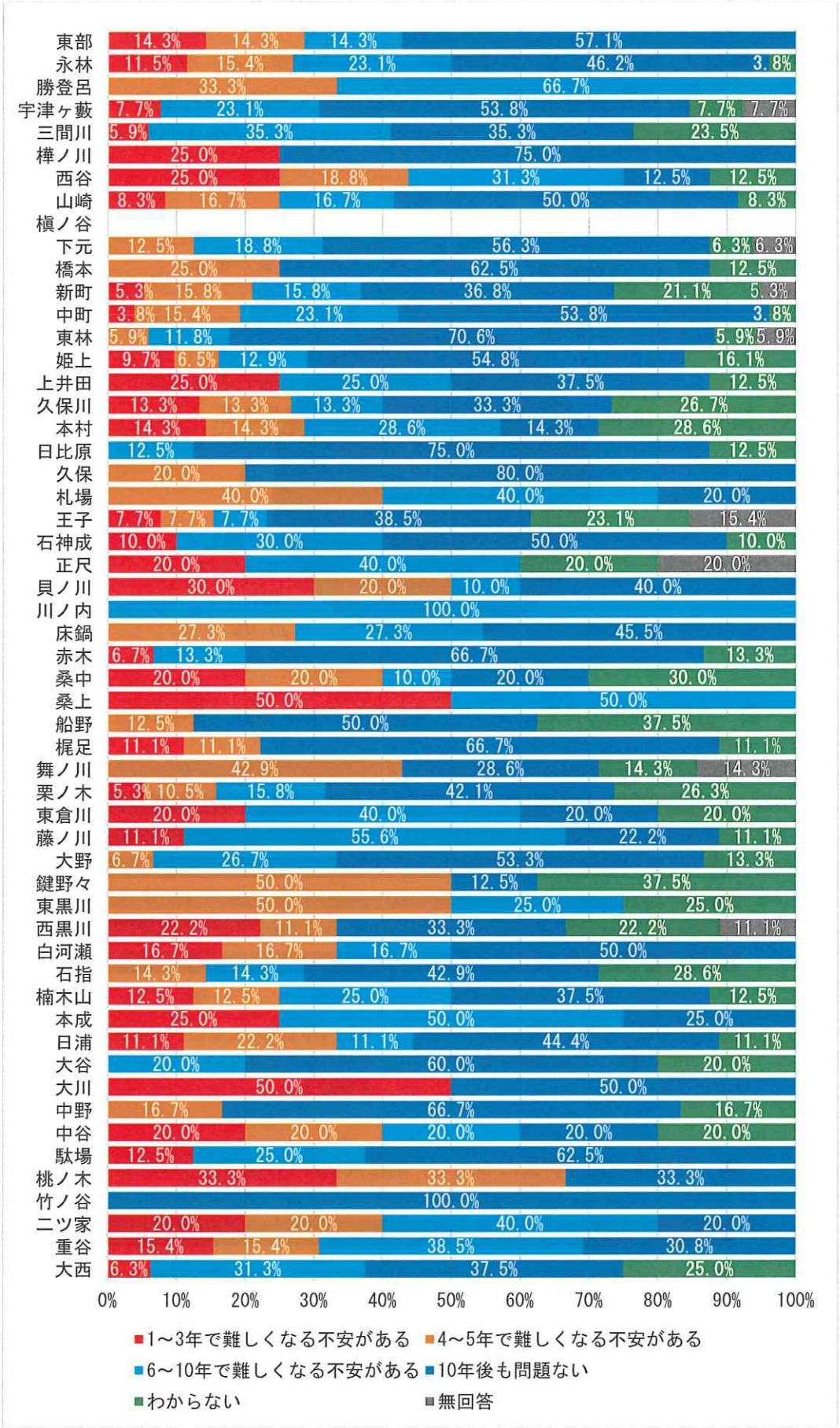
図：自動車利用の将来について、年齢別にクロス集計（N＝861）



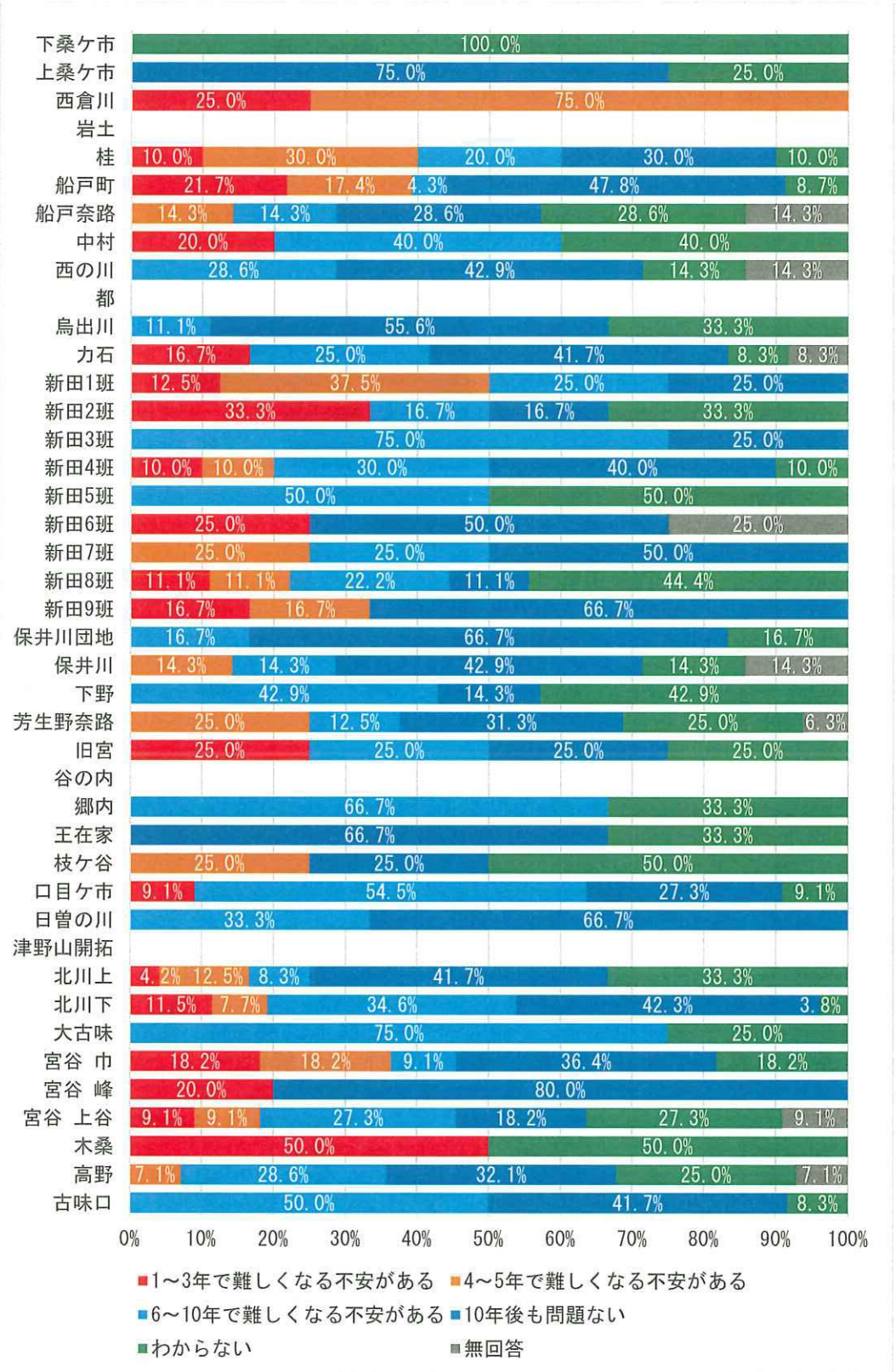
図：自動車利用の将来について、地区別にクロス集計（N=861）



図：自動車利用の将来について、東地区の集落別にクロス集計（N＝537）



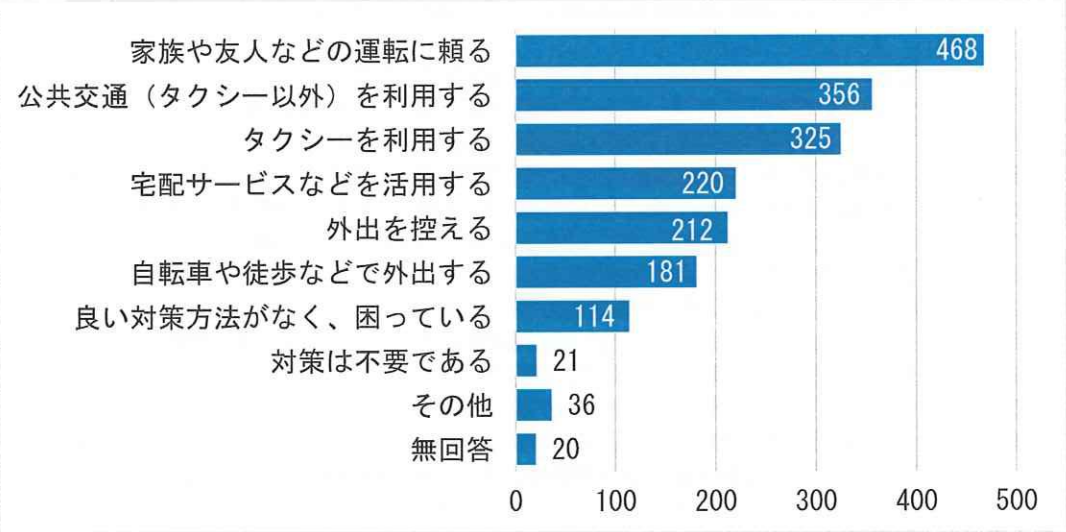
図：自動車利用の将来について、西地区の集落別にクロス集計（N＝324）



（3）自動車利用の不安に対する対策［複数回答可］

将来の自動車利用に不安を持っている人が、どのような対策をしている（検討している）のかを聞いたところ、「家族や友人などの運転に頼る（468）」で最も多く、続いて「公共交通（タクシー以外）を利用する（356）」、「タクシーを利用する（325）」、「宅配サービスなどを活用する（220）」となっている。

図：自動車利用の不安に対する対策（N＝1,953）



【その他の回答】

東地区

・子供。［勝登呂，65～74歳，女性］
・電動カート。［宇津ヶ藪，65～74歳，男性］
・娘に乗せてもらう。［橘本，65～74歳，男性］
・住む地域を替える。引っ越し。［新町，40～49歳，女性］
・具体的に対策を考えたことが無かった。［東林，40～49歳，女性］
・電動シニアカーを利用する。［姫上，75歳以上，男性］
・車に乗って移動できることは、今の所ストレス解消法にもなっている。これができなくなった場合、良い対策方法がなく困ってしまう。［貝ノ川，65～74歳，女性］
・対策を検討していない。［床鍋，50～64歳，男性］
・車を必要としない所へ転居する。［床鍋，75歳以上，男性］
・首都圏内に戻る。［栗ノ木，50～64歳，女性］
・今の所想定することはないと思っている。［東倉川，75歳以上，男性］
・タクシーは利用したくてもできない事が多い。タクシーが少ない。［鍵野々，65～74歳，女性］
・子供の家に行く。［東黒川，75歳以上，女性］
・一人では動けない。［石指，75歳以上，女性］
・電動カート買うのが良いかと考えている。［二ツ家，75歳以上，男性］
・家族。［重谷，50～64歳，男性］

【その他の回答】

西地区

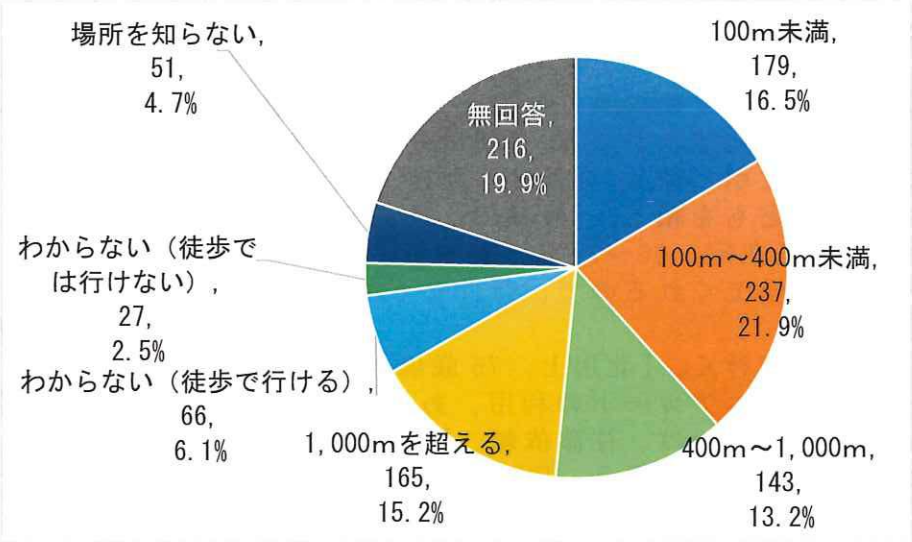
・将来の事はあまり考えたくない。[桂，65～74歳，男性]
・老後は病院やスーパーなどが近い所（市内）などに引っ越すことも検討。[船戸町，30～39歳，男性]
・病院、買物、歳を取り車の運転が出来なくなるとどうしたら良いか考え中。[船戸町，75歳以上，女性]
・公共交通を利用したくても、この地域の現状では利用という言葉が当てはまらない。回数が少ない。自家用車をやめたくても、やめた後の移動を考えると憂鬱である。[船戸町，75歳以上，女性]
・交通機関の便利な場所への引っ越し。[新田1班，40～49歳，女性]
・乗り物酔いがひどく他の乗り物を利用するのが困難。酔った後病院受診をする位、嘔吐他症状がでる。[新田5班，65～74歳，女性]
・便利の良い所に引っ越し。[保井川団地，50～64歳，男性]
・町外にいる子どもを頼る。[保井川，75歳以上，男性]
・転出する。[王在家，65～74歳，男性]
・いつも妻が行ってくれるので、行けなくなれば子供に頼る。[口目ケ市，65～74歳，男性]
・遠い所はバスで行く。[北川上，75歳以上，女性]
・スクーターやシニアカートの利用、あるいは電動自転車。病気になった時の救急対応あるいは、往診依頼。[高野，65～74歳，男性]
・食品の買い物に困ると思う。[古味口，40～49歳，女性]

4）本町の公共交通との関わりについて

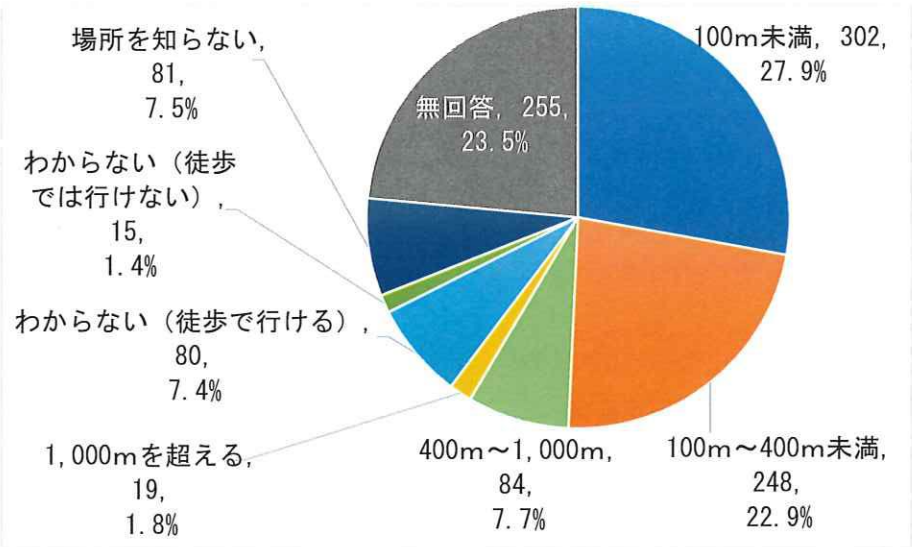
（1）自宅から最寄りのバス停までの距離

回答者の自宅から最寄りのバス停までの距離を聞いたところ、バス停が徒歩圏内と考えられる「400m未満」が「高陵交通 416 人(38.4%)」、「つのバス 550 人(50.8%)」となっている。

① 最寄りの「高陵交通」バス停との距離（N＝1,084）

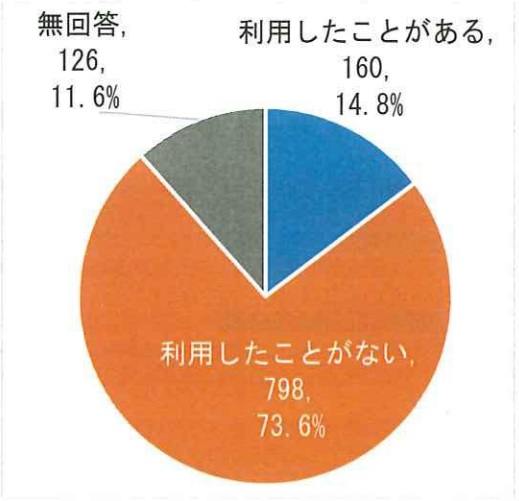


② 最寄りの「つのバス」バス停との距離（N＝1,084）

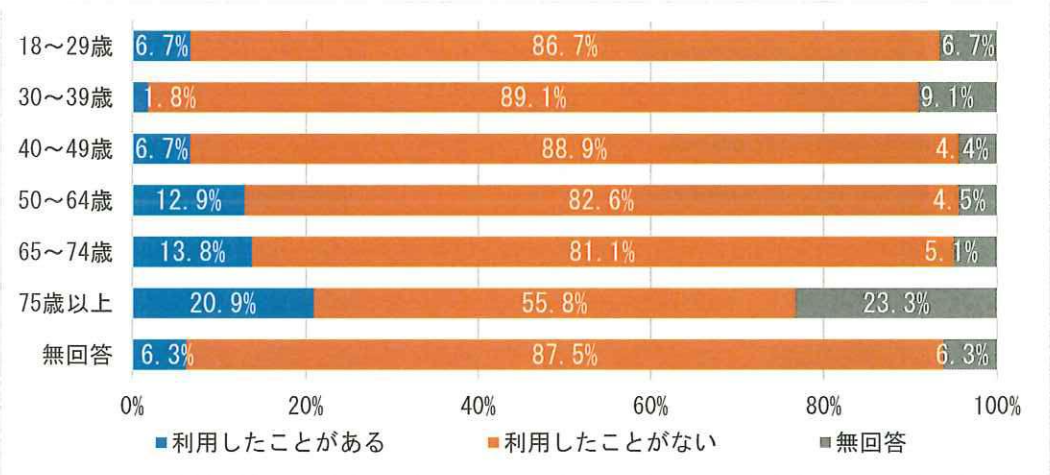


（2）公共交通の利用経験（過去3年以内に1回以上の利用と定義）

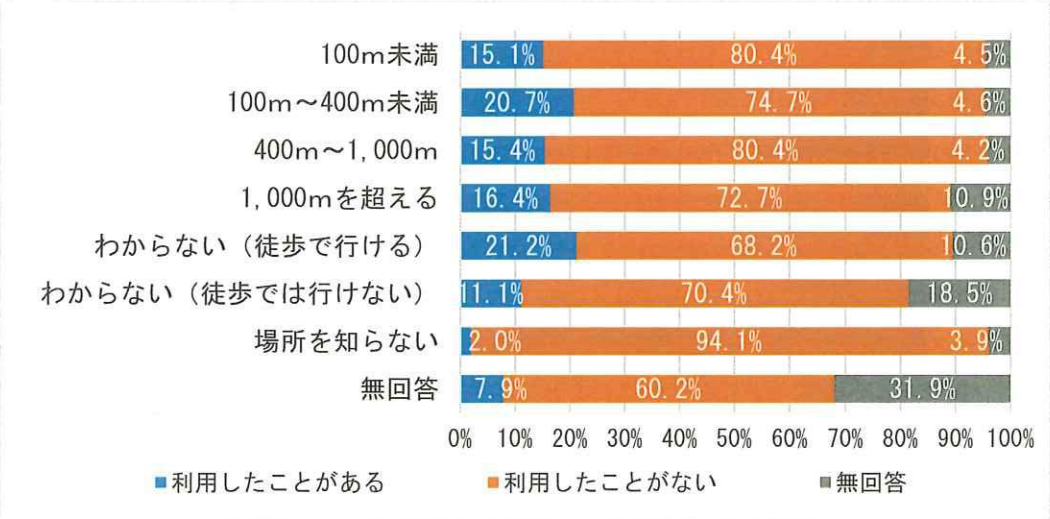
① 高陵交通利用経験（N＝1,084）



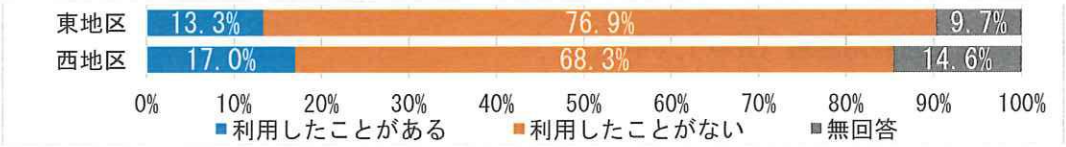
図：高陵交通利用経験について、年齢別にクロス集計（N＝1,084）



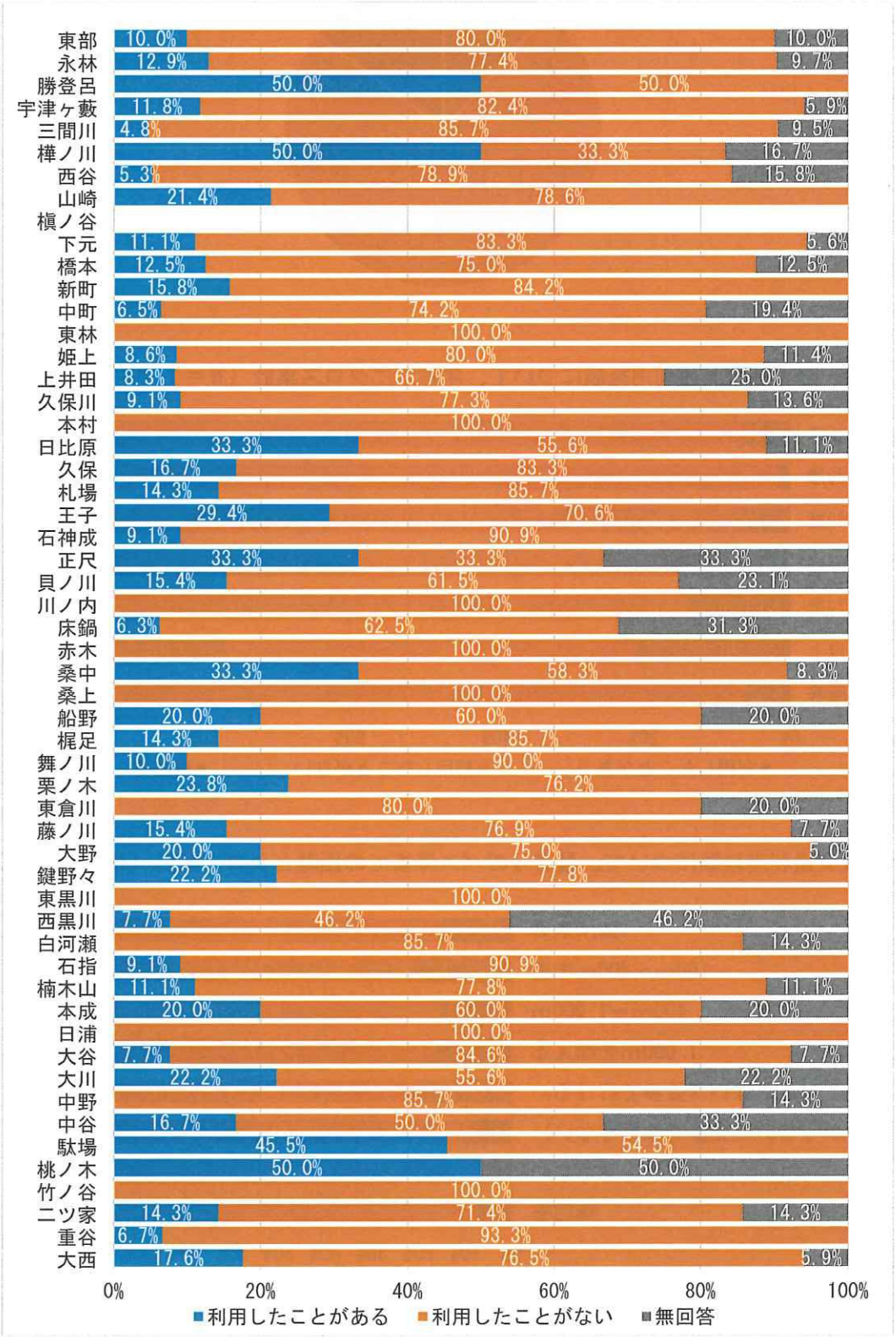
図：高陵交通利用経験について、最寄りのバス停までの距離とクロス集計（N＝1,084）



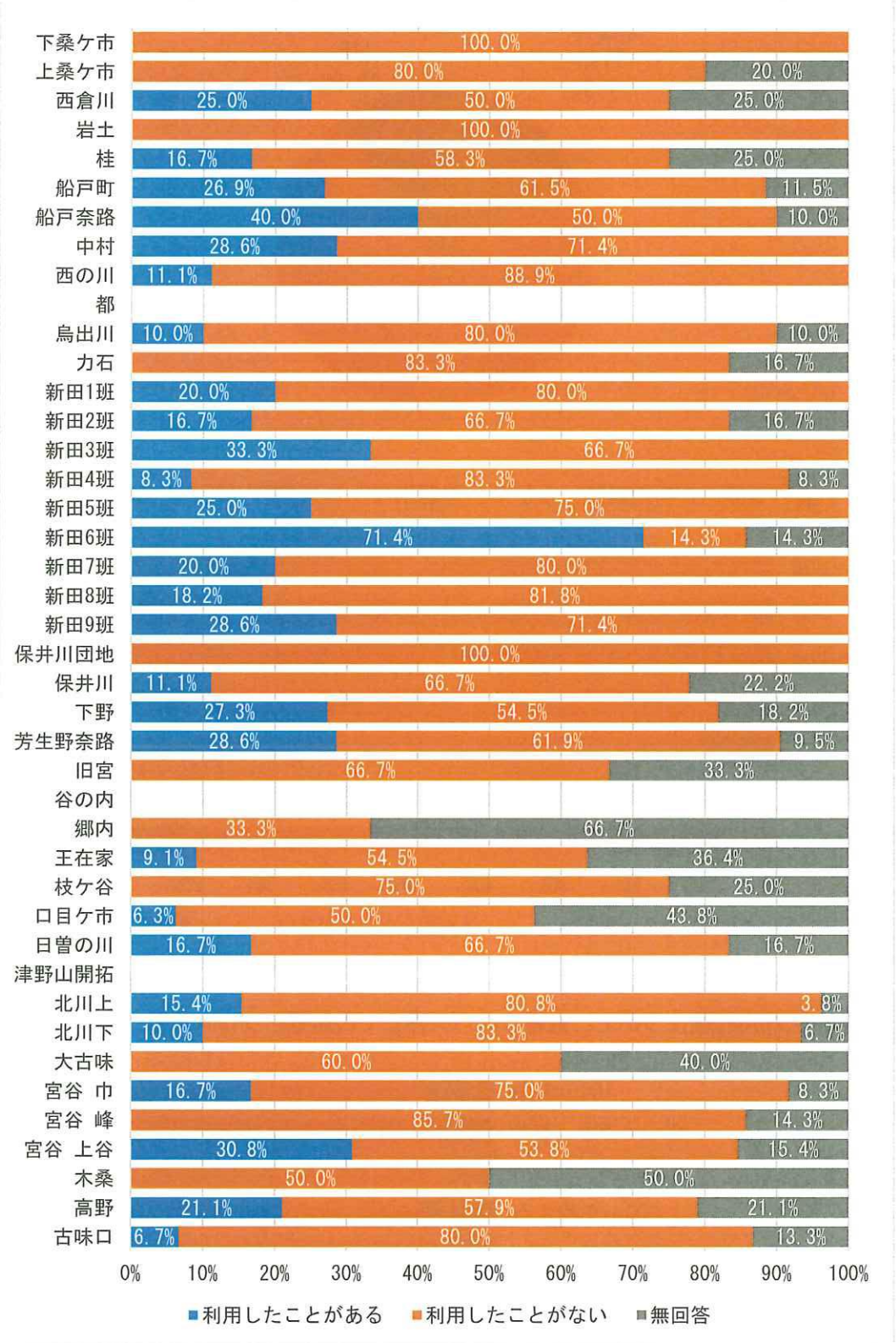
図：高陵交通利用経験について、地区別にクロス集計（N=1,084）



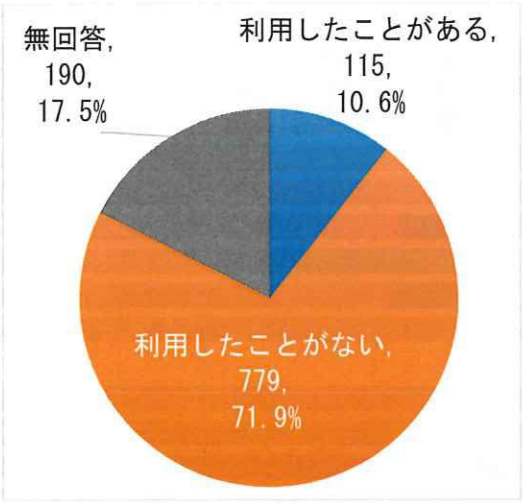
図：高陵交通利用経験について、東地区別にクロス集計（N=677）



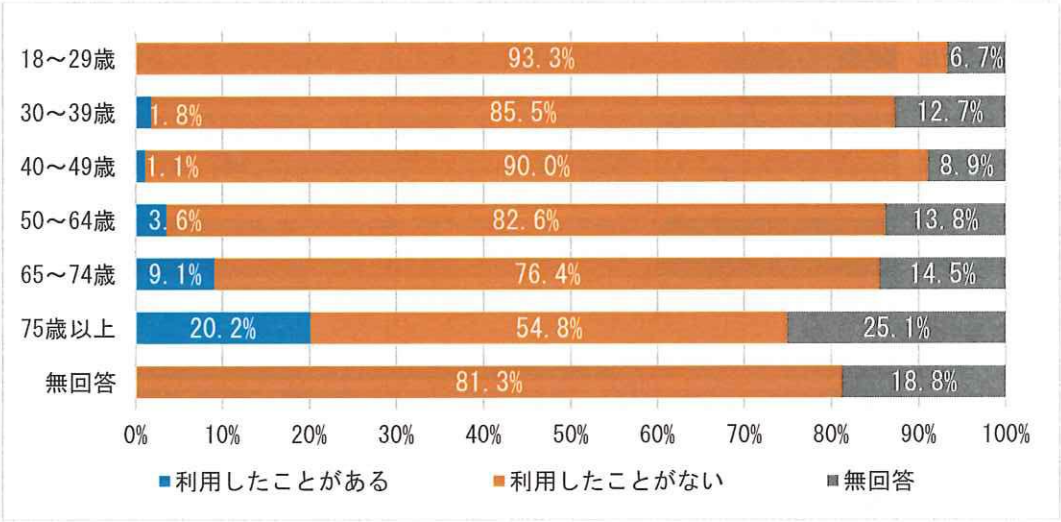
図：高陵交通利用経験について、西地区別にクロス集計（N=417）



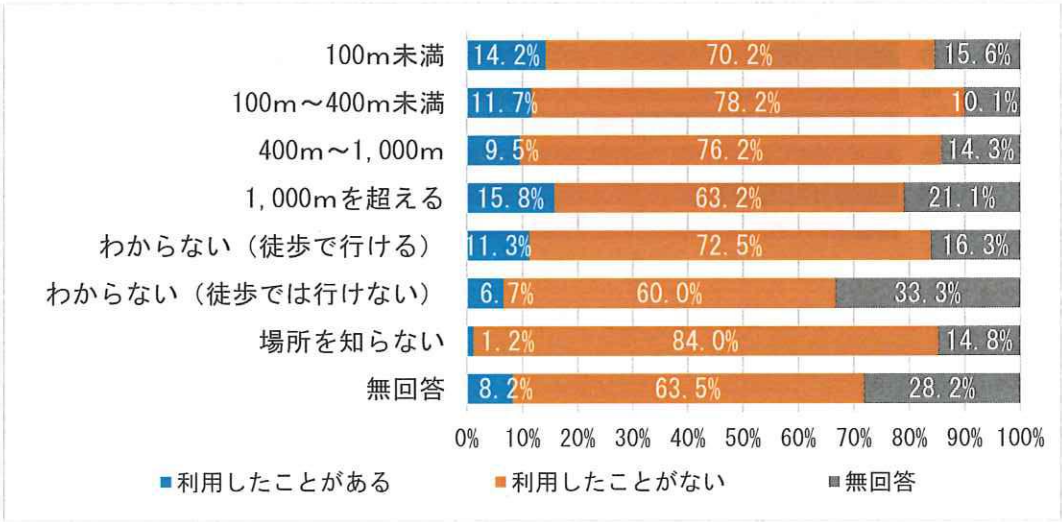
② つのバス利用経験（N＝1,084）



図：つのバス利用経験について、年齢別にクロス集計（N＝1,084）



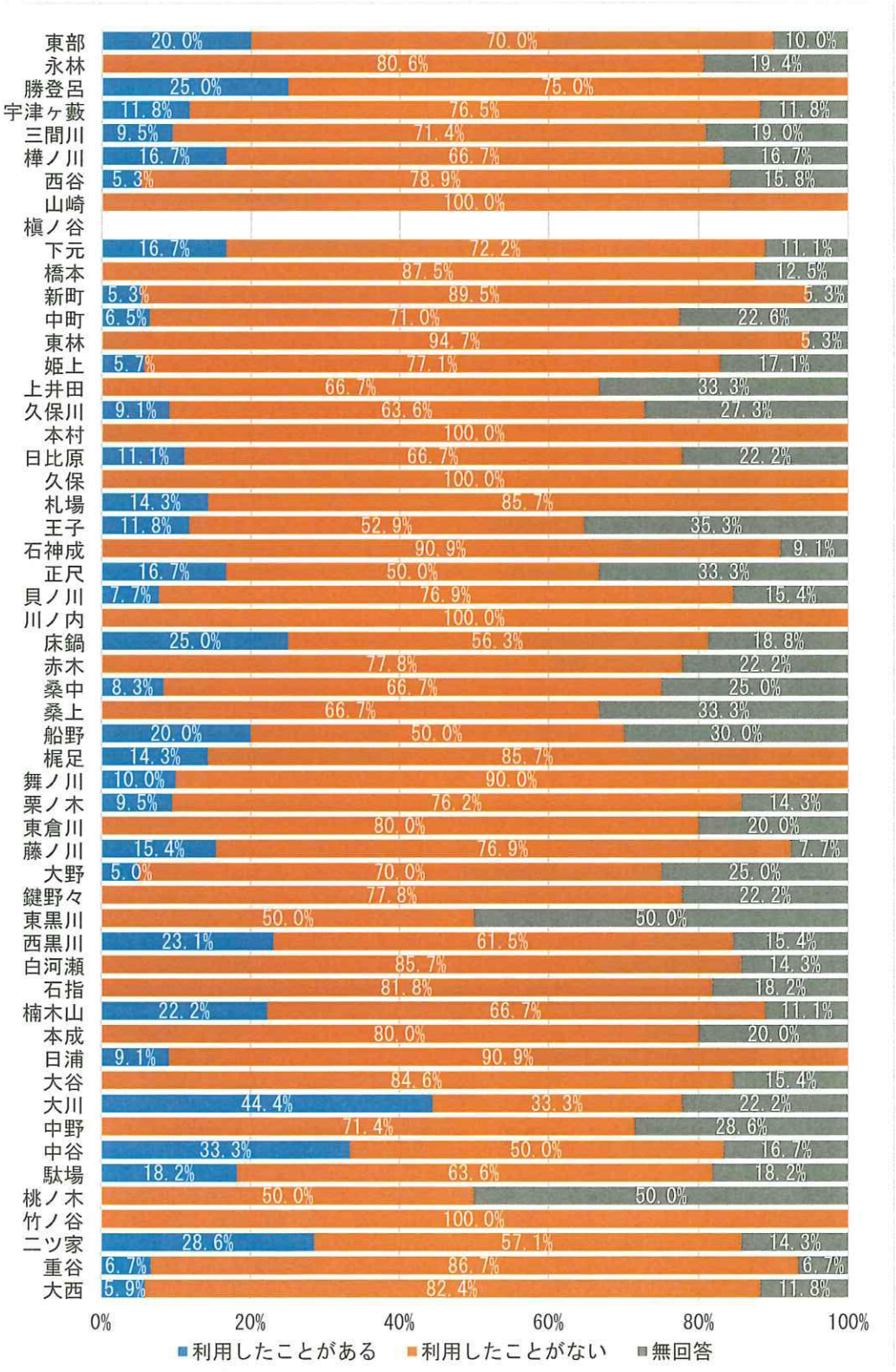
図：つのバス利用経験について、最寄りのバス停までの距離とクロス集計（N＝1,084）



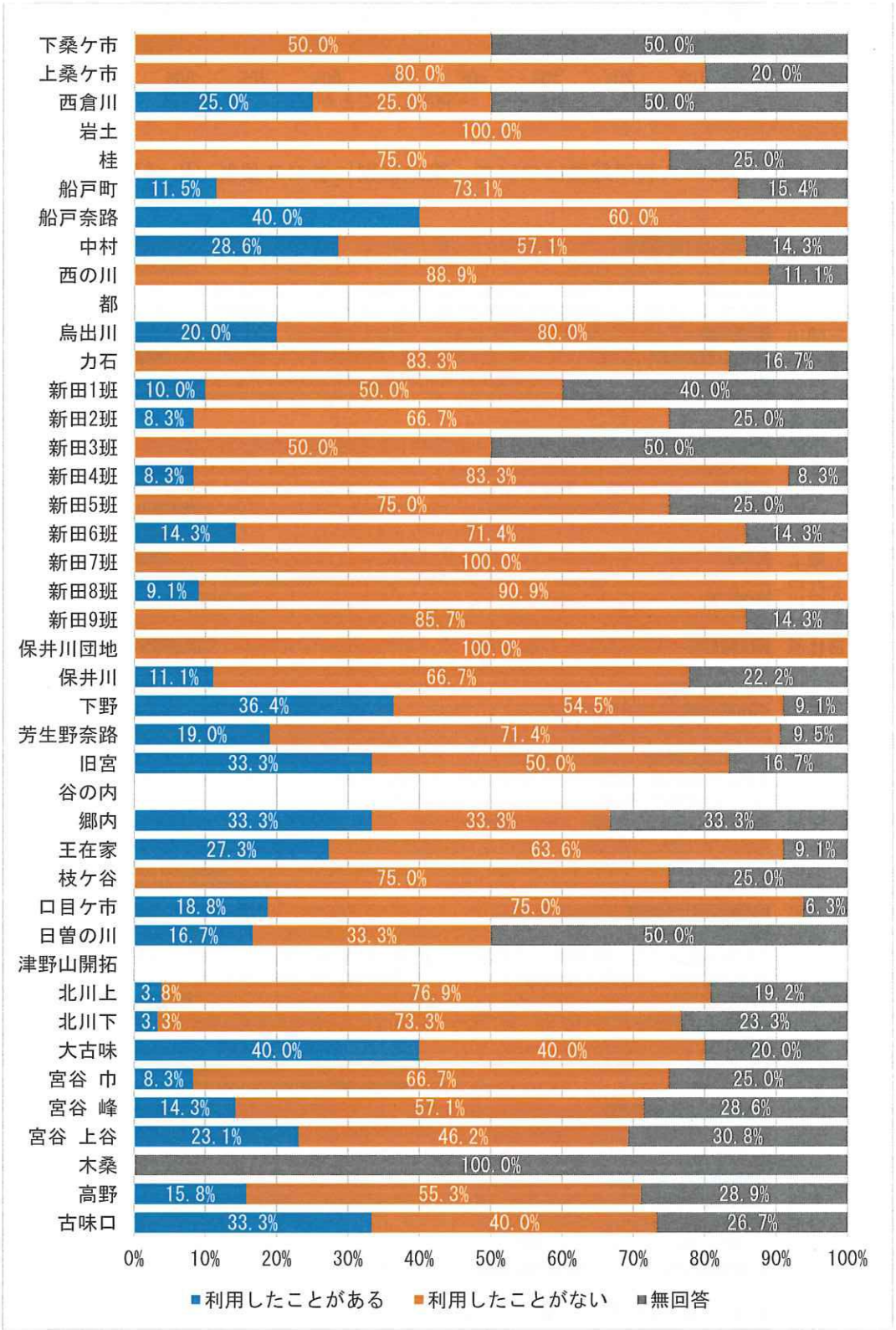
図：つのバス利用経験について、地区別にクロス集計（N=1,084）



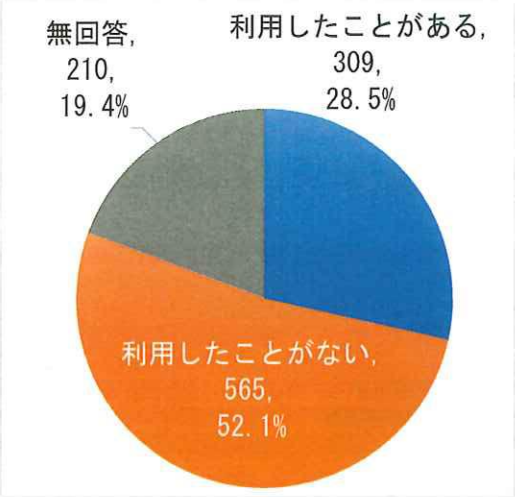
図：つのバス利用経験について、東地区別にクロス集計（N=677）



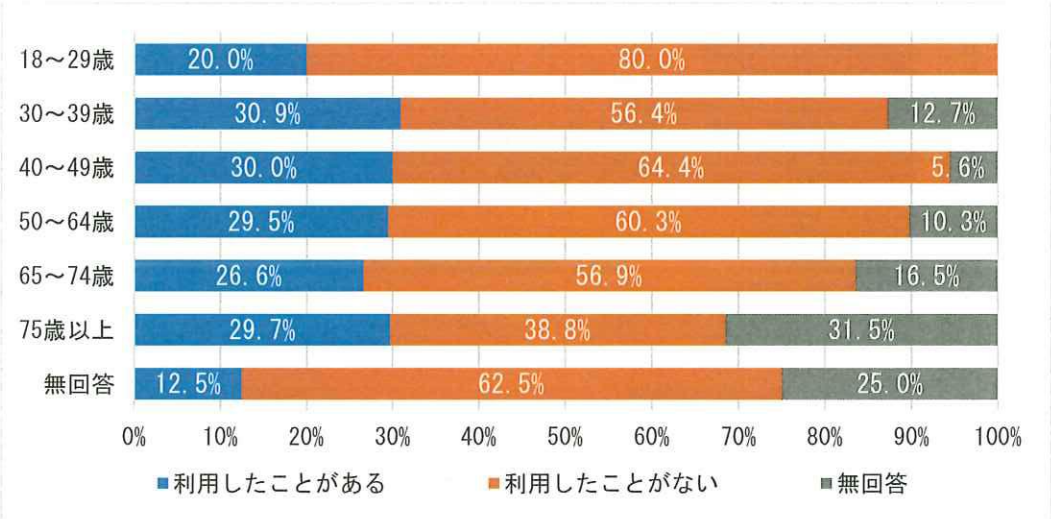
図：つのバス利用経験について、西地区別にクロス集計（N=417）



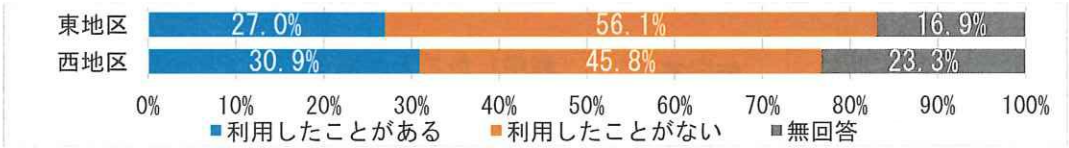
③　タクシー利用経験（N＝1,084）



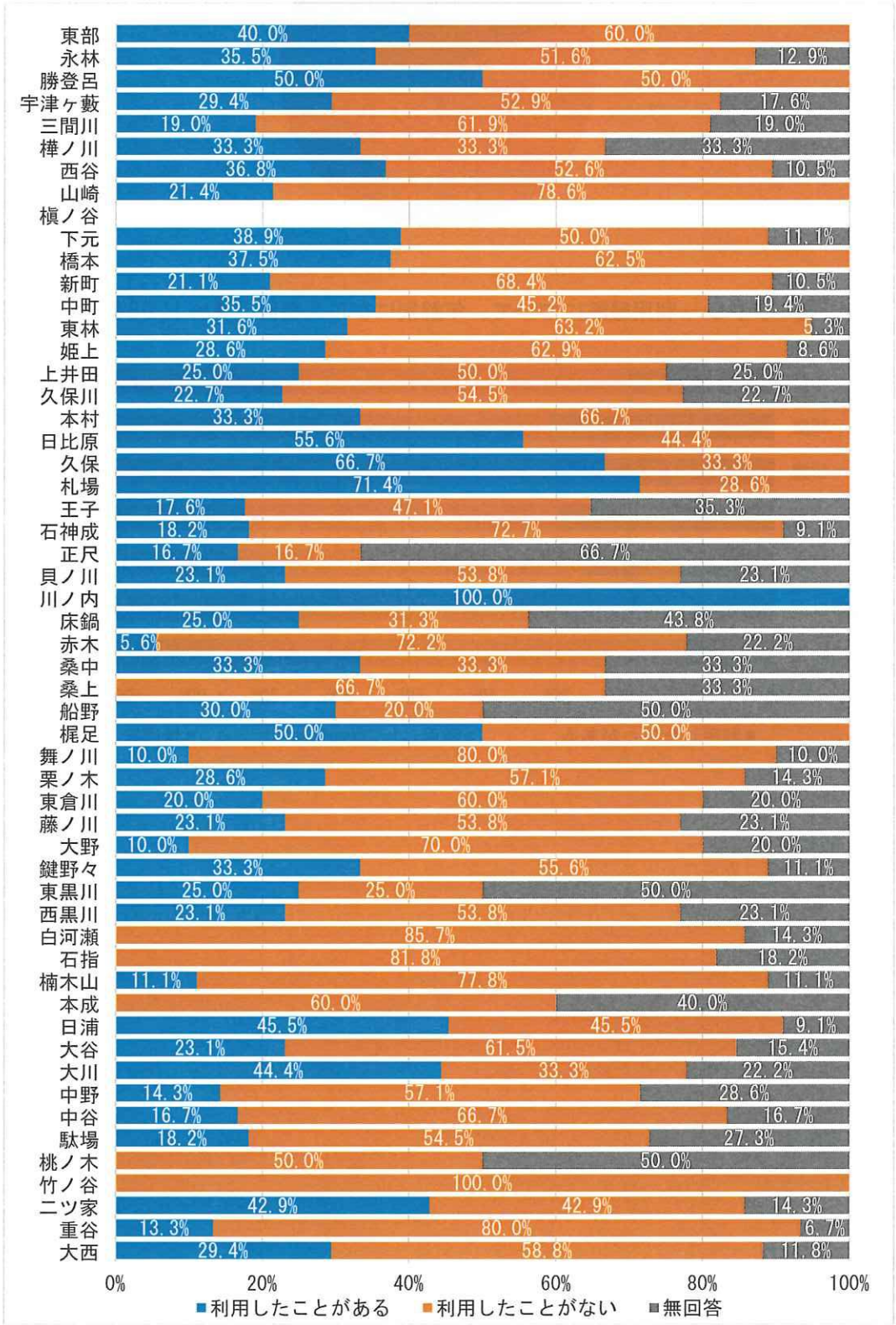
図：タクシー利用経験について、年齢別にクロス集計（N＝1,084）



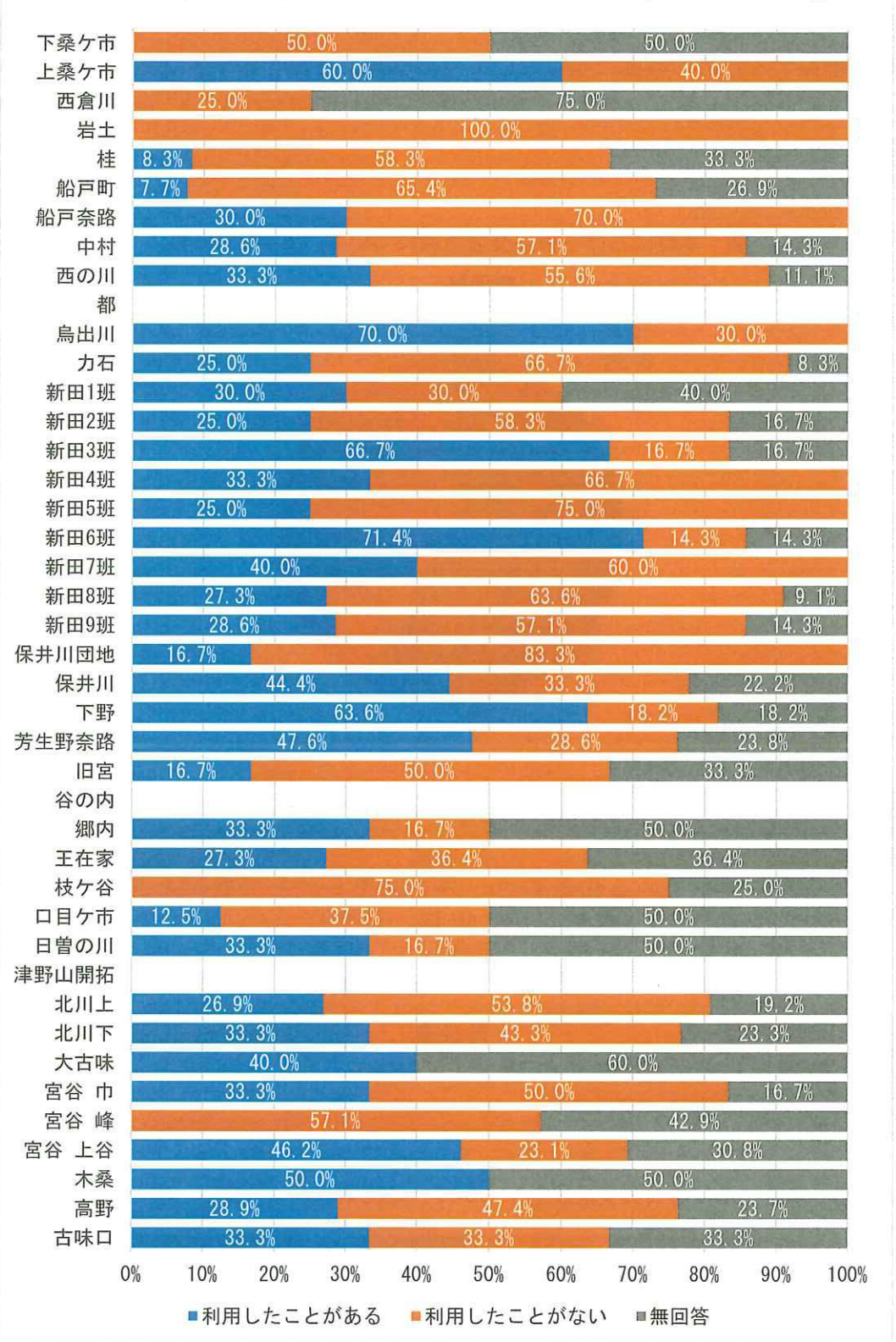
図：タクシー利用経験について、地区別にクロス集計（N=1,084）



図：タクシー利用経験について，東地区別にクロス集計（N=677）



図：タクシー利用経験について、西地区別にクロス集計（N=417）

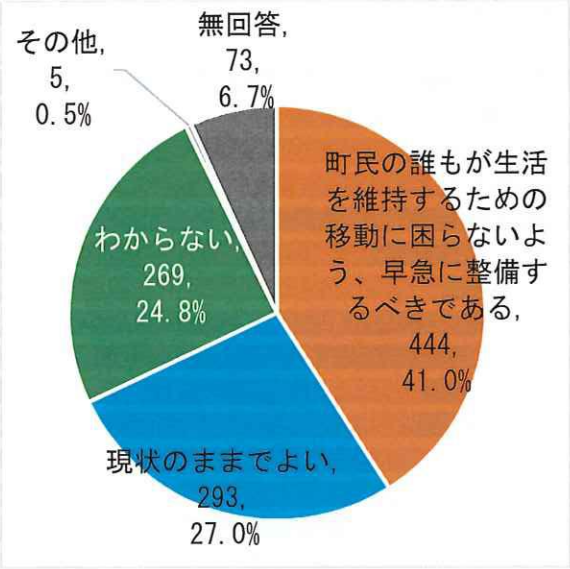


５）移動手段確保あるべき姿について

（1）本町における公共交通整備について

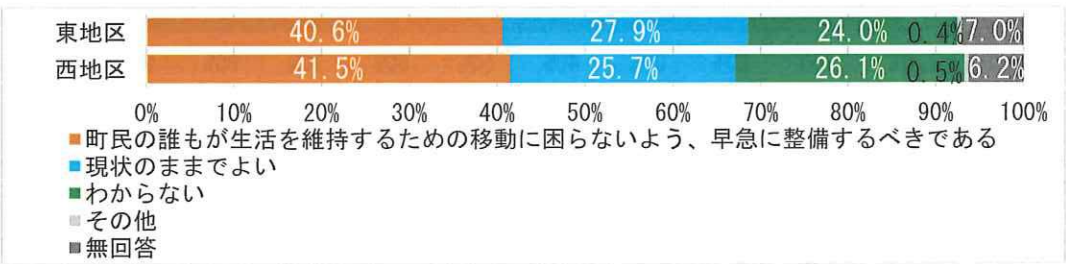
町内における公共交通整備がどうあるべきか聞いてみたところ、「町民の誰もが生活を維持するための移動に困らないよう、早急に整備するべきである」が 444 人（41.0%）で最も多く、続いて「現状のままでよい」が 293 人（27.0%）となっている。

図：本町における公共交通整備について（N＝1,084）

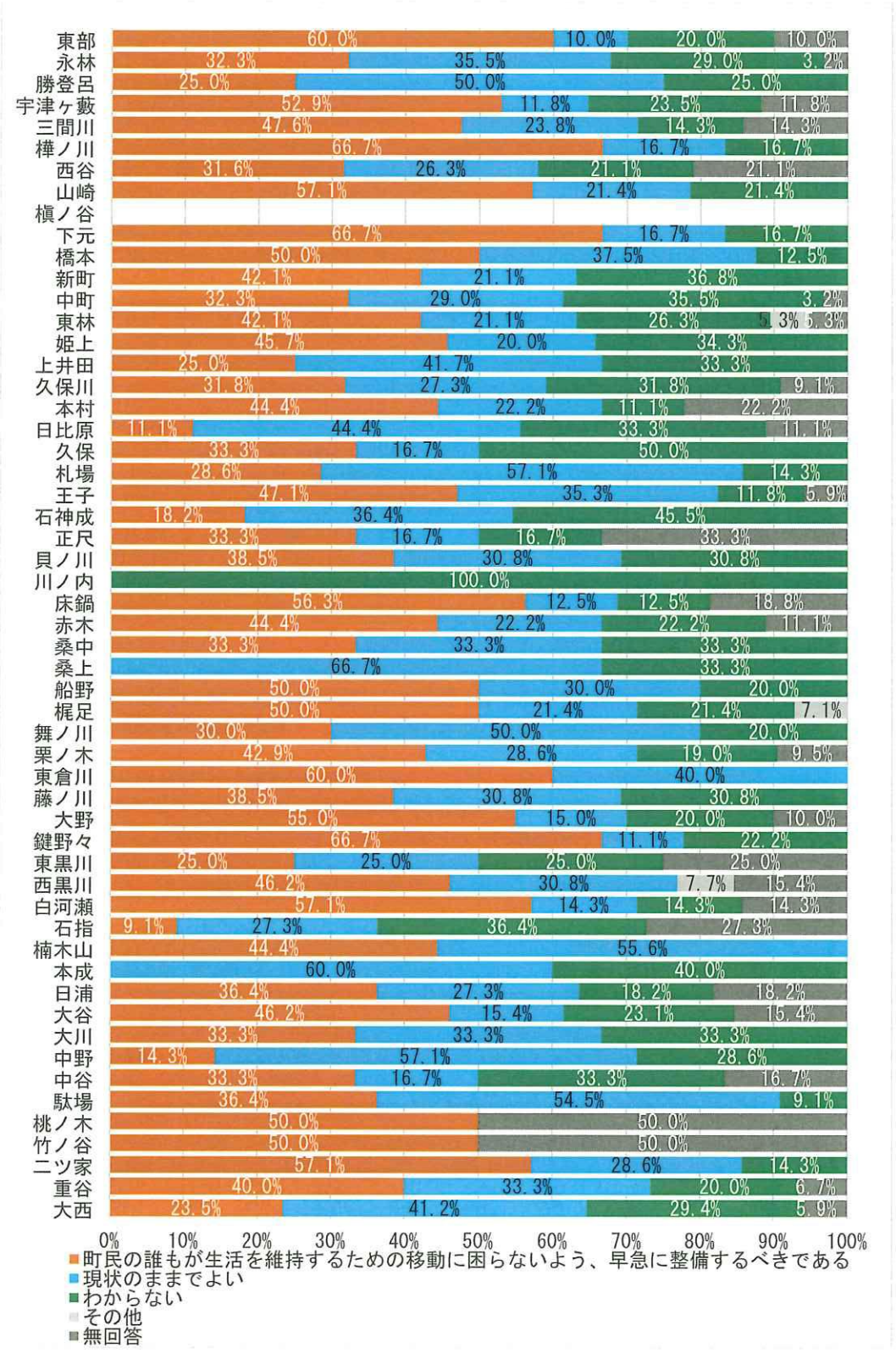


【その他の回答】
東地区
・移動手段に困っている住民のニーズを調査した上で検討を進めていくことが大切だと思う。［東林，40～49 歳，男性］ ・バランスを見ながら。［梶足，75 歳以上，男性］ ・つのバスは生活にとても助かっている。［西黒川，75 歳以上，女性］
西地区
・概ね不満はない。［高野，75 歳以上，男性］ ・利用効率性を追求。［古味口，50～64 歳，男性］

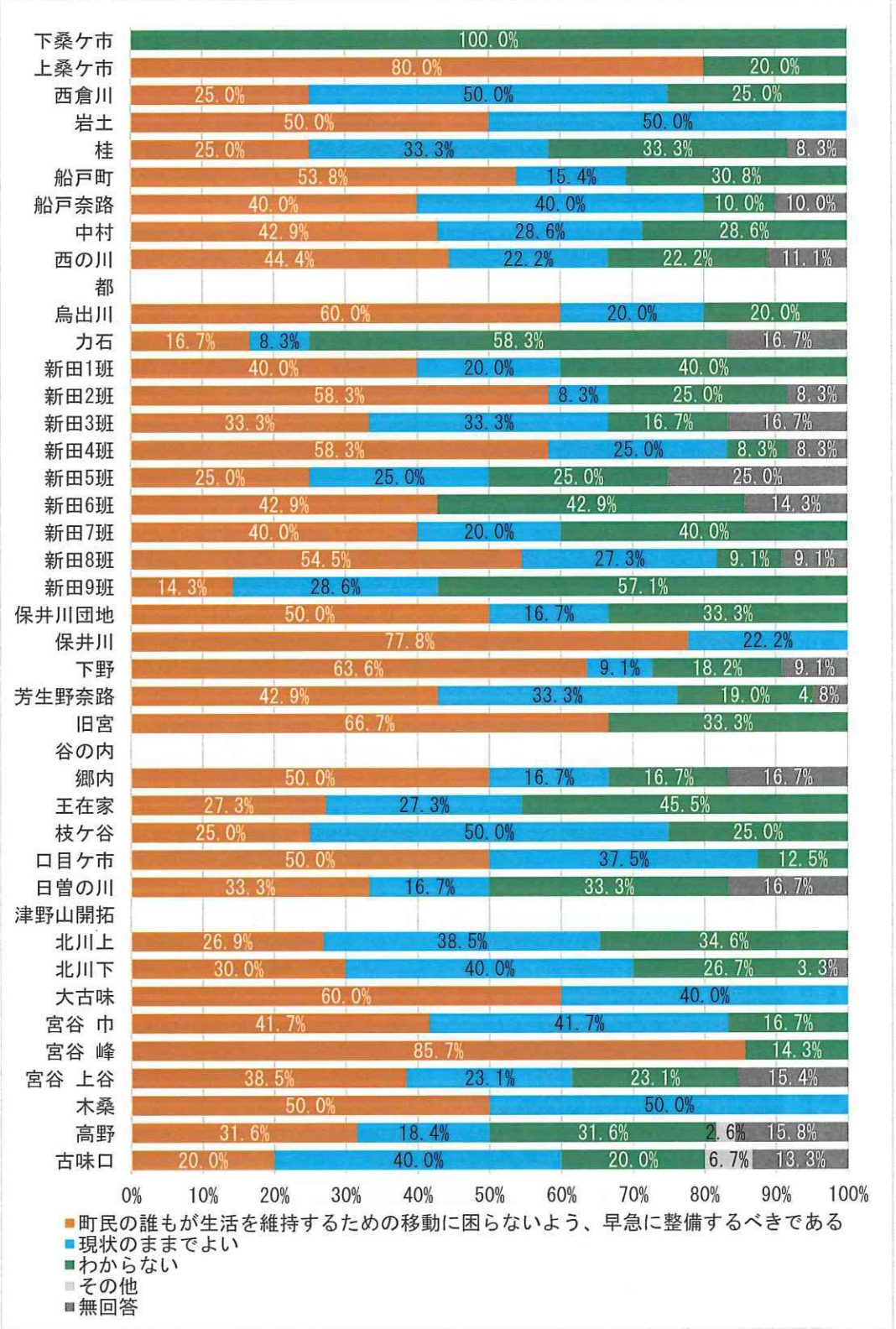
図：本町における公共交通整備について、地区別にクロス集計（N=1,084）



図：本町における公共交通整備について、東地区別にクロス集計（N＝667）



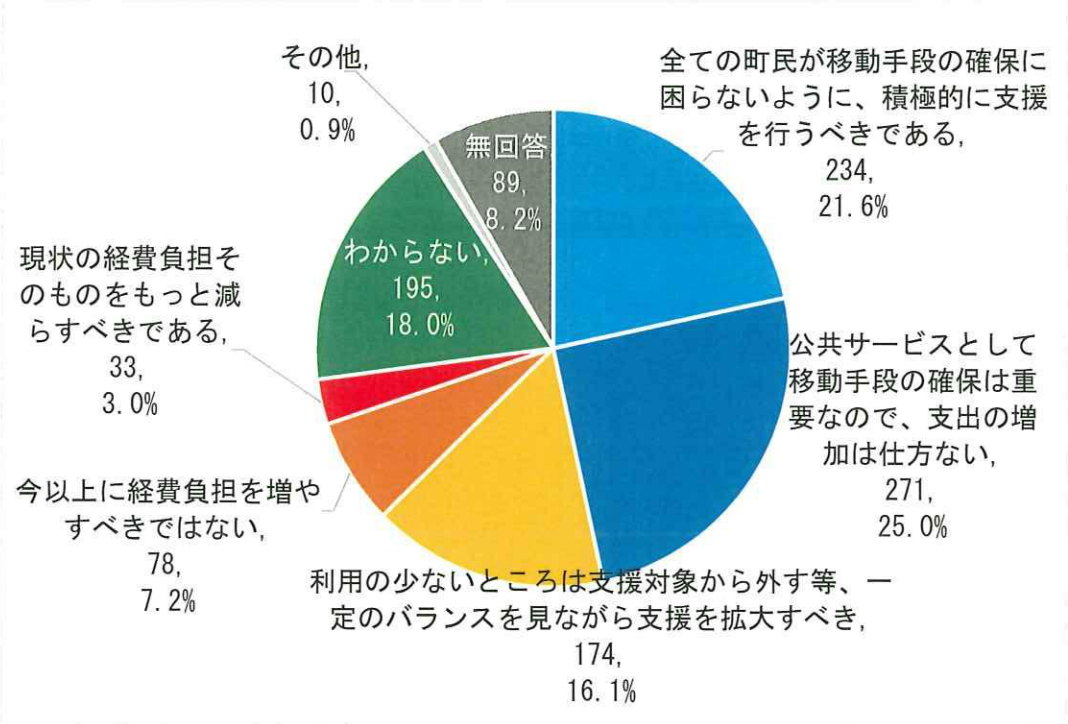
図：本町における公共交通整備について、西地区別にクロス集計（N=417）



（2）公共交通を便利にするために、行政が負担する経費の増加ついて

「公共サービスとして移動手段の確保は重要なので、支出の増加は仕方ない」が271人（25.0%）で最も多く、続いて「全ての町民が移動手段の確保に困らないように、積極的に支援を行うべきである」が234人（21.6%）、「利用の少ないところは支援対象から外す等、一定のバランスを見ながら支援を拡大すべき」が174人(16.1%)を合計して見ると679人（62.7%）となっている。

図：行政が負担する経費の増加ついて（N＝1,084）



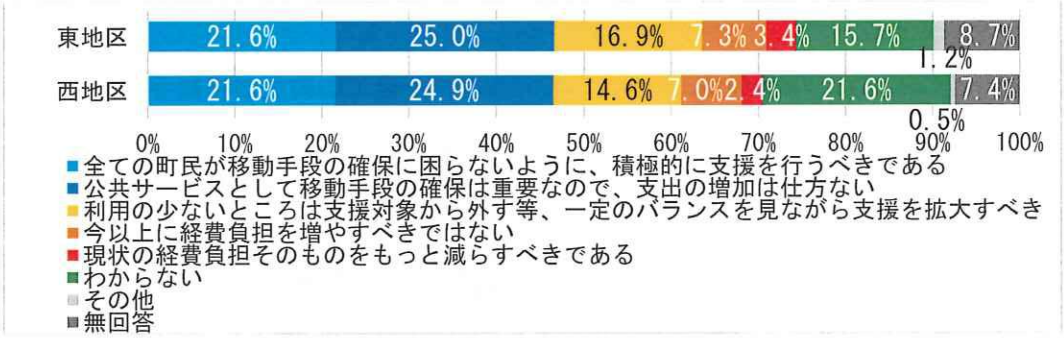
【その他の回答】

東地区

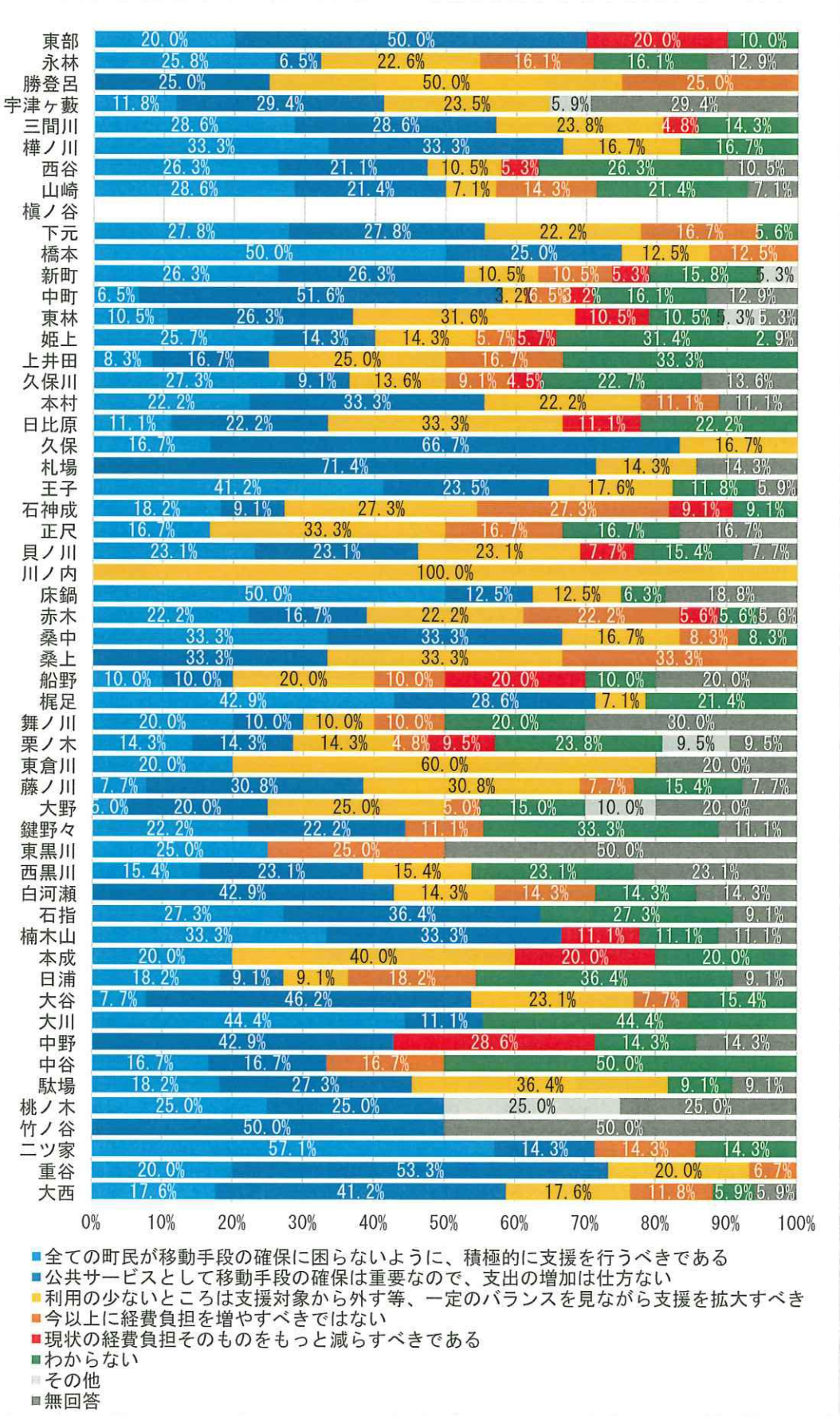
・利用率を公表すべき。不要な人件費は無駄遣いになる。
［宇津ヶ藪，65～74歳，男性］
・つのバス運行経費が高いか、安いかでなく運行内容を見直すべきと考える。委託に問題あり。［新町，65～74歳，男性］
・経費負担の増減の問題ではない。［東林，40～49歳，男性］
・タクシー券を必要な人へ。［栗ノ木，40～49歳，男性］
・需要が少ないのであれば、現状のままで良いと思う。
［栗ノ木，50～64歳，女性］
・受益者負担を増やす。［大野，50～64歳，男性］
・本当に大切な事に支援を上手に行うのが行政の仕事。生活交通手段を充実させる為に経費が増大するのであれば、かわうそ公園のキャンプ場を有料にする等、徴収できる場所から少しでも財源を確保し、税金をもっと上手に使うべき。［大野，50～64歳，女性］
・1年で、そんなに要らないので、増大は必要ないと思う。
［桃ノ木，40～49歳，男性］

【その他の回答】
西地区
・タクシーチケットにし、必要な人に配る。［北川下，40～49歳，男性］ ・町の支出が増大し続けると継続が難しくなるので、支出を増やさず移動手段を継続させる方法を考えていかないといけないと思う。 ［宮谷　上谷，50～64歳，女性］

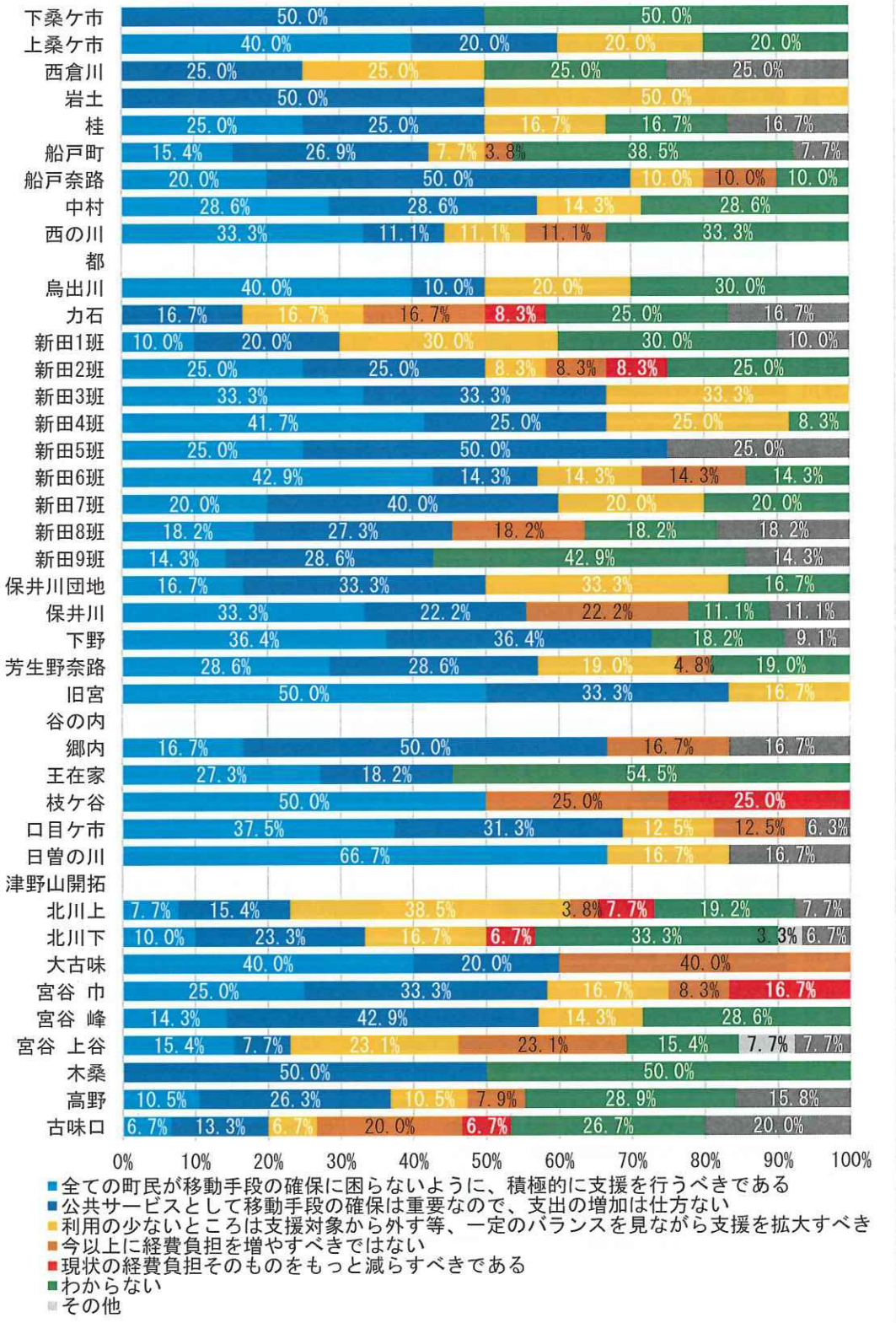
図：行政が負担する経費の増加ついて、地区別にクロス集計（N=1,084）



図：行政が負担する経費の増加ついて、東地区別にクロス集計（N＝667）



図：行政が負担する経費の増加ついて、西地区別にクロス集計（N＝417）



第２節：住民の意向

１．地区別意見交換の実施概要

(1) 地区別意見交換の目的

つのバスの利用が減少している地区や、人口の割に利用が低迷している地区などを抽出し、その地区での住民の集まりを訪ねて意見交換を行い、アンケートでは把握しきれない生の声から、現状における問題点や近い将来に対する課題などを地区別に整理するために実施する。

また、意見交換と同時に既存の公共交通の利用方法などを説明し、「(公共交通を) まずは使ってみる」という機運と、「公共交通は利用されなくなると無くなる」という危機感を持ってもらう。

(2) 地区別意見交換の実施一覧

次の地区において意見交換を実施した。

地区	名称	実施日
東地区	貝ノ川地区	令和３年 11 月９日
	床鍋地区	令和３年 11 月９日
	久保川地区	令和３年 11 月 10 日
	大谷地区	令和３年 11 月 10 日
	西黒川地区	令和３年 11 月 10 日
	桑ノ川地区	令和３年 11 月 10 日
西地区	船戸地区	令和３年 11 月４日
	桂地区	令和３年 11 月４日
	桑ヶ市・倉川地区	令和３年 11 月５日

２．地区別意見交換で出された意見

地区別意見交換にて地域から出された意見をとりまとめる。

船戸地区［9人（男性：4人、女性：5人）］

［日常的な移動について］

・車を運転できる人は3人。他の人は同居家族が車を出してくれたり、離れて暮らす子どもが週末に訪ねてきて用事をしてくれたりしている。
・つのバスを利用している人は3人。タクシーチケットでタクシーを使う人もいる。

［公共交通について］

・つのバスに生活が助けられている。
・以前、中村線が満席で積み残しが発生したことがあった。そのため予約した医療機関に行けなくなった。
・そろそろつのバスのお世話にならないといけないと思っている。
・つのバスを使うのはだいたい医療機関に行く時。買い物もついでに行くが、サンプラザの移動販売が入ってくるのでそちらで済ましている。
・岩土上には4軒の家があり、道路が良くなったものの、車に乗るのがしんどくなってきた高齢者がいる。つのバスに岩土上にも入ってもらいたい。

［その他］

・火曜日と水曜日にサンプラザや果物屋の移動販売が地区に入ってきている。

桂地区［7人（男性：2人、女性：5人）］

［日常的な移動について］

・車を運転できる人は3人。他の人は同居家族が車を出してくれている。同居家族が用事をしてくれるので、出かけることがないという女性も。
・つのバスを利用している人は3人。

［公共交通について］

・現在は車を利用しているが、近いうちに車の利用も出来なくなる。つのバスのお世話にならないといけないと考えている。その時に備えてお楽しみで利用してみたいと考える。
・つのバスと高知高陵交通の路線バスが乗り換えできるように接続していることを知らなかった。また、知らない人が多い。しっかりと広報してもらいたい。
・つのバスの桂線を船戸まで延伸してあげてほしい。つのバスに乗るために船戸から徒歩（シニアカー）で道の駅まで行っている人がいる。

［その他］

・サンプラザと須崎の長山さんの移動販売が地区に入ってきている。

桑ヶ市・倉川地区［11 人（男性：5 人、女性：6 人）］

［日常的な移動について］

・車を運転できる人は 8 人。内 7 人は 3 年後の移動手段確保に不安を抱えている。
・車を運転しない人の内、2 人はつのバスを定期的に利用している。他は同居家族の運転に頼っている。
・つのバスを定期的に利用している人は、新田のつのやまクリニックへの通院に使っている。また、高知高陵交通の路線バスに乗り換えて須崎に行く時がまれにある。

［公共交通について］

・つのバスには車に乗れなくなったらお世話になるつもりである。そのような考えの人が多い。
・つのバスを利用したことのある人は 5 人で、内 2 人が現在も定期的に利用しており、つのバスの運行によって生活を維持している。
・つのバスの運行が月曜日から水曜日に変わったことで、より利用しやすくなったと喜ばれている。
・中土佐町の大野見地区を運行するコミュニティバスとの接続が認識されていない。情報発信をもっと分かりやすくして欲しいと要望あり。
・車に乗れる者のわがままという前提で、月に一回でいいので葉山のサンシャインをまわるバスを運行して欲しいとの要望あり。
・桑ヶ市地区の一部には、つのバスに乗るまでに 10 分歩かないといけない場所がある。経路変更が可能であればお願いしたい。
・新田地区での滞在時間が短い。用事を済ますためにもできれば 60 分は欲しい。

［その他］

・新田地区の商店は商品の種類やアイテム数が少なく不満を感じている。地元での買い物を大切にしたいが車に乗れる人は姫野々のサンシャインに行ってしまう。
・地区長を集めて意見交換を行うよりも、今回のように地区に出向いて意見交換を行ってくれる方が好感ある。

貝ノ川地区［16 人（開始当初は 16 人でその後大幅に増えた）］

［日常的な移動について］

・車に乗れる人は車を利用している。
・車を利用できない人は、家族などの車に乗せてもらっている。
・将来的な移動手段確保に対する不安は半数以上が持っている。対策としてはタクシーをお願いするという意見が多い。

［公共交通について］

・以前はつのバスを利用している人がいたが、今は利用がほとんど無くなっている。
・町内の公共交通維持にかかる経費負担（行政負担）がどのくらいなのか知りたい。
・つのバスには須崎市内まで乗り入れて欲しい。
・頻繁に運行ダイヤを変更すると、特に高齢の利用者は混乱するだけである。運行ダイヤを変えすぎるのはよくない。
・貝ノ川地区は利用も少ないので、デマンド運行にしてはどうか。

床鍋地区［1 人（集落活動センターのお世話役にヒアリング）］

［日常的な移動について］

・車に乗れる人は車を利用している。地区内で 90 歳過ぎても運転している人がいる。
・地区内は高齢者の独居や高齢者のみの世帯が大半である。あと 10 年もすれば移動手段の確保に困難を来す世帯が確実に増える。森の巣箱付近で 3 世帯、森の巣箱から北･東方面で 4 世帯、下の方面で 1 世帯、大橋から西方面で 3 世帯がすでに想定できる。

［公共交通について］

・地区内にて定期的につのバスを利用している人はいる。今後は明らかに必要とする人は増えるので、運行を持続させる必要がある。

［その他］

・車に乗れる人は葉山を経由せずに直接須崎市のマルナカなどに買い物に行っている。仕事などの帰りに買い物を済ませる人が多いのではないか。
・買い物先として西森商店に行きたい人もいる。

久保川地区［10 人（男性：0 人、女性 10 人）］

［日常的な移動について］

・日常的に車を運転している人は 6 人、家族などに乗せてもらっている人は 3 人。つのバスを利用している人は 1 人。
・地区内につのバスを定期的に利用している人は 2 人いる。

［公共交通について］

・つのバス利用者にとって、現状のつのバスは、月曜日は診療所の曜日と合うので良い。また、ダイヤについても、診療所の始まりが 8:30 で、帰り便の設定も現状のままでちょうど良い。
・つのバスで買い物に行く場合、2 便目のダイヤがちょうどいい。
・つのバスで西森商店にも行けるようにして欲しい。
・車利用者にとって、時刻表冊子の見方が難しく分かりづらい。特に循環線が 2 列表示になっている路線についてはわかりづらい。
・行き先（目的）別の時刻表があると外出しやすくなる。また、それを必要な人や役場や里楽（ディスカにも近いので訪ねやすい）で受け取れるようにしてもらいたい。
・車に乗っている人も含め、将来はつのバスを使わないといけないので、今から練習を兼ね、つのバスを利用してみる。まずはお楽しみのためのおでかけをしてみようと思う。

［その他］

・ディスカでの買い物にかかる時間は長くても平均して 30 分程度。

大谷地区［6人（男性：1人、女性5人）］

［日常的な移動について］

・車を運転しているのは女性3人。他の女性2人は車に乗せてもらっており、男性1人はつのバスを定期的に利用している。
・車に乗せてもらっている女性1人は運転免許返納したばかりであり、現在車に乗っている女性も来年には運転免許を返納する予定である。その後はシルバーカートを利用する意向を持っており、つのバスの利用は考えていない。その理由は乗ったことがないことで抵抗感を感じている。
・葉山のタクシーをお願いしたところ、自宅まで回送で来てから行き先がブルーメ（約2kmほど）であったため、タクシー乗務員が次から来てくれなくなった。

［公共交通について］

・つのバスを定期的に利用している男性は、大谷上から歩いて乗車可能場所まで移動して買い物などに利用している。国道まで出れば木曜日と週末以外は毎日利用できることを喜んでくれているが、国道から自宅までが遠いためいつまで続けられるか不安を持っている。
・以前は利用がなかったアゾ川方面であるが、ひとり移動手段確保に困っている人が出ている。また、大谷上にも運行経路を延ばして欲しい。
・ディスカだけでなく西森商店にも行きたい。
・以前つのバスで西森商店に行き、乗務員から言われた場所で帰り便を待っていたが、2時間待っても来なかったことがある。それからつのバスを利用しなくなっている。
・つのバスはしばしば早発しているのを見かける。また、そのような経験をしている利用者は結構いる。
・ディスカで買い物をした後、つのバスの帰り便の時間が合わない。
・つのバスの時刻表はわかりづらい。余白もなく、非常に見づらい。
・地区のみんなとつのバスを使って楽しいおでかけをしてみようと思う。そしてつのバスの利用に慣れて、運転免許返納後も不自由を感じないようにしたい。
・つのバスの乗務員には、荷物を持ってくれたり、雨の日に傘を差して乗降を手伝ってくれる人がいる一方、挨拶をしても無言の人もいる。せめて挨拶くらいはしっかりとして欲しい。
・つのバスから高知高陵交通の路線バスに乗り換えるのは、お互いに遅れなどが出てしまうため厳しいものがある。

西黒川地区［9 人（男性：4 人、女性 5 人）］

［日常的な移動について］

・車やバイクを運転しているのは男性全員と女性 2 人の 6 人。他の人はつのバスを定期的に利用している。つのバスに乗ったことがある人は 4 人。

［公共交通について］

・つのバスには生活を支える移動手段としてとても良くしてもらっている。
・ある乗務員は乗降の手伝いや気持ちのいい挨拶など、至れり尽くせりに感じているが、他の乗務員は挨拶をしても返ってこない。
・ディスカにできた新しい待合所がとても嬉しい。あまりにもありがたいのでお店や補助をした行政にお礼の気持ちを伝えた。
・つのバスによるおでかけそのものが楽しみのひとつとなっている。
・つのバスは金曜日だけでなくもう 1 日は運行してもらいたい。個人的な都合からいうと火曜日がありがたい。
・西黒川線は利用者が多いため、車を運転できる自分が利用することで、下の地区に暮らす人が利用できなくなるのではないかと思い、定期的に利用していない。
・杉ノ川の診療所や西森商店に行きたいと思うことはある。
・今は大丈夫であるが、近い将来西黒川地区内の黒川大本五社神社の周囲を回るような運行経路にしてもらいたい。その区間に必要とする人が出てくると思われる。
・車両を増やし、2 台は今までどおりの運行で、新しい 1 台をデマンド運行として、利用したい人が利用したい時に利用できるものを考えるべきではないか。
・夜に葉山の町に出て食事をした後に家に帰ることができる便が欲しい。自分の車で飲みに行き、車はおいてつのバスで帰りたい。
・役場本庁と姫野々診療所やディスカの間は徒歩では厳しい距離である。この間の移動手段確保としてつのバスがもう少し運行してもらうことができないか。

［その他］

・タクシーチケットにも生活をたすけてもらっている。

桑ノ川地区［5 人（男性：1 人、女性 4 人）］

［日常的な移動について］

・車を運転しているのは 3 人。車に乗せてもらっている人は 2 人。1 人は昨年運転免許を返納してつのバスを定期的に利用している。

［公共交通について］

・車に乗れるのでつのバスは今使うことにはならない。
・つのバスを利用しようとすると、国道まで出れば平日は毎日利用できるので便利はいい。桑ノ川線に限る必要はない。
・葉山のタクシーが日曜日に休むのが困る。

第３節：つのバス利用者アンケート調査結果について

１．つのバス利用者アンケート調査の実施概要

（1）調査の目的

つのバスの利用者から、つのバスの利用状況や項目別満足度、つのバスに対する意見や要望などを直接聞くことを目的として実施。

（2）調査の実施方法

返信用封筒（料金後納郵便）にアンケート調査票（A4 サイズ両面）を入れたものを、つのバス乗務員から利用者に直接手渡してもらい、記入後に最寄りの郵便局やポストに投函してもらった。

（3）調査の実施期間

令和 3 年 11 月 15 日頃～12 月 3 日を締め切りとして配布。
締め切り日を過ぎたものであっても、入力期間中であれば採用した。

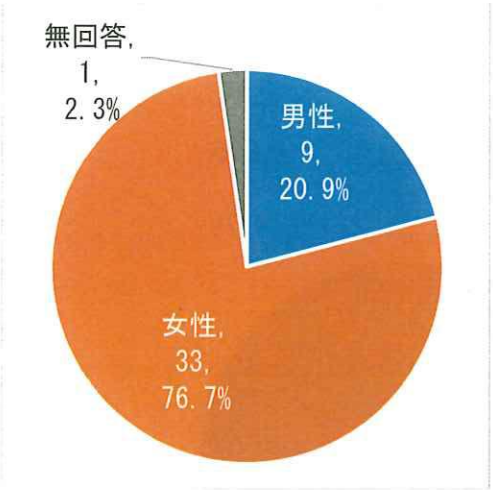
（4）回収数

43 票の回収となった。

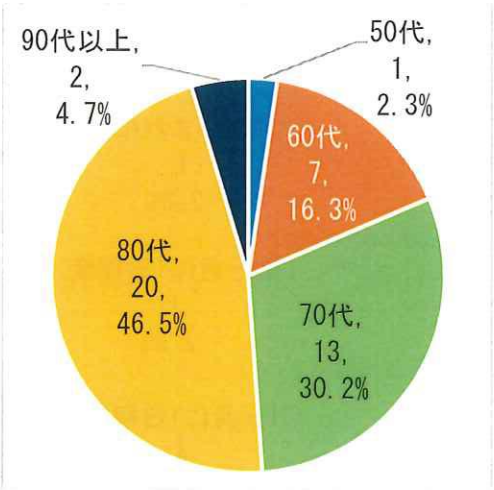
２．調査結果のとりまとめ

１）回答者の属性

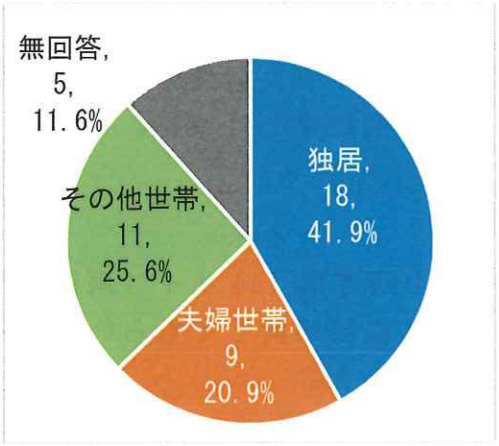
（1）性別（N＝43）



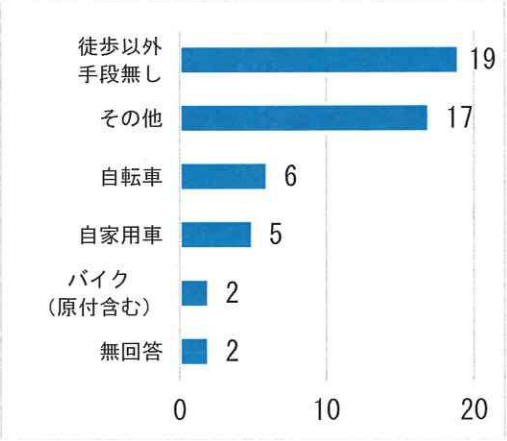
（2）年齢層（N＝43）



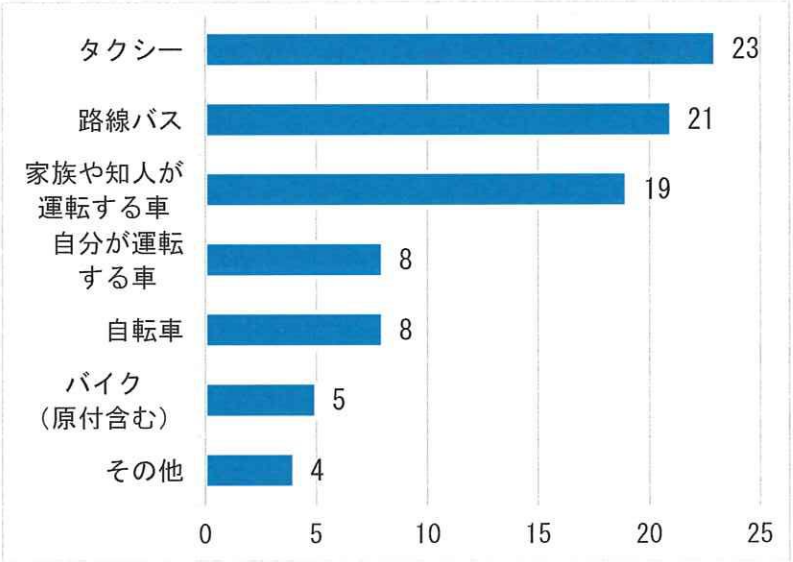
（3）家族構成（N＝43）



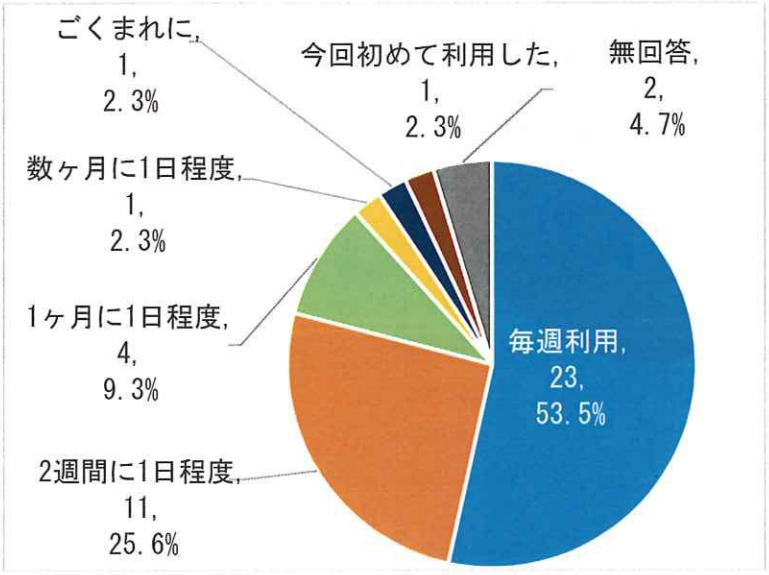
（4）回答者が使える移動手段
複数回答可（N＝51）



（5）つのバスを利用する前の移動手段　複数回答可（N＝88）

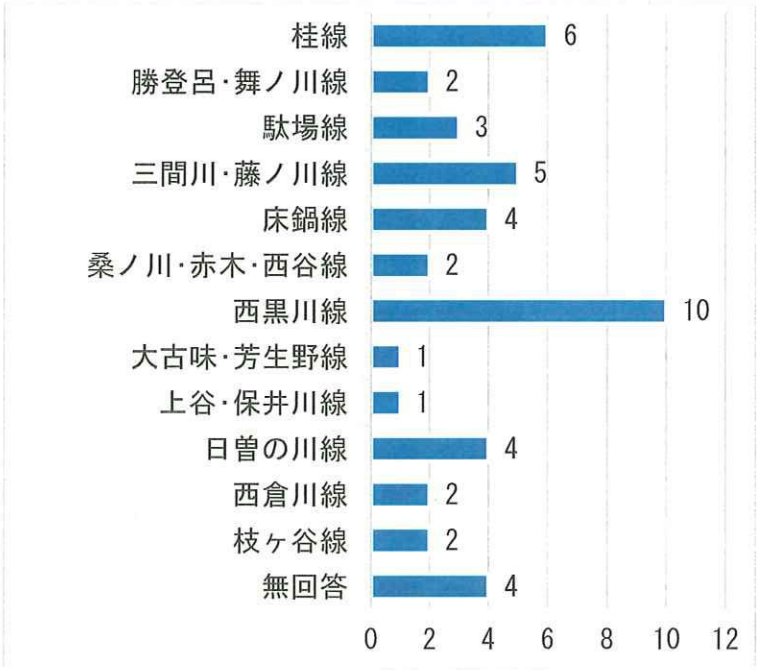


（6）つのバスの利用頻度（N＝43）

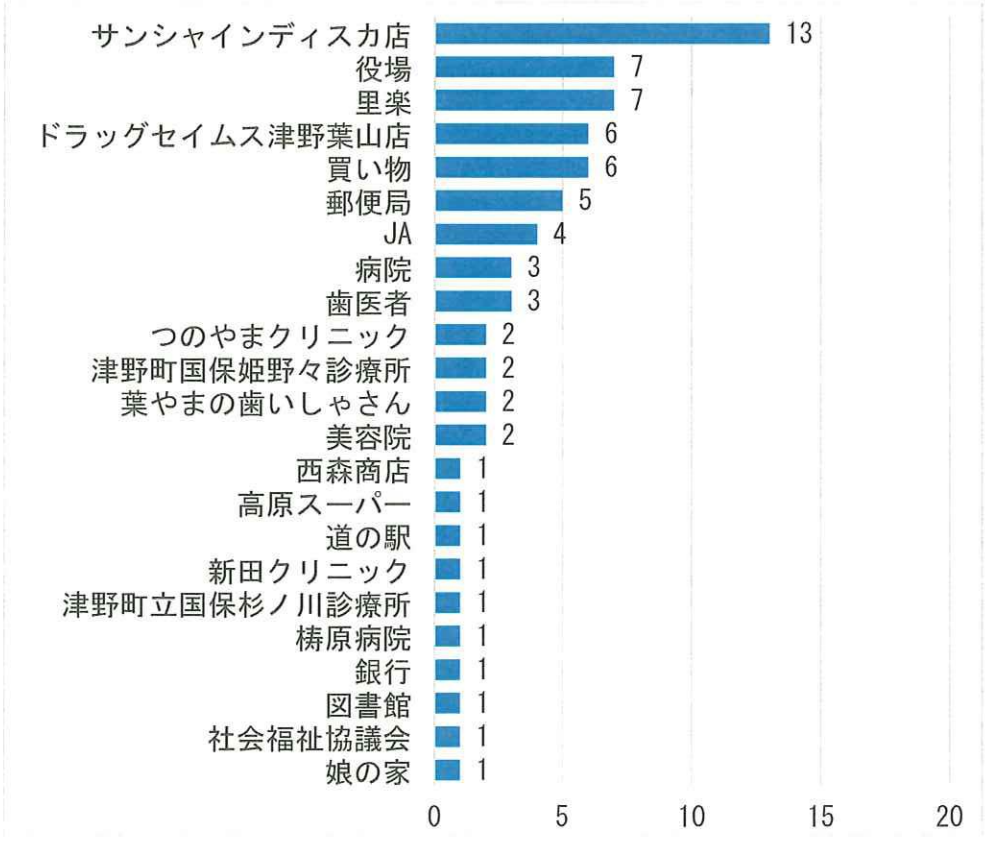


２）回答者のつのバスを利用した状況

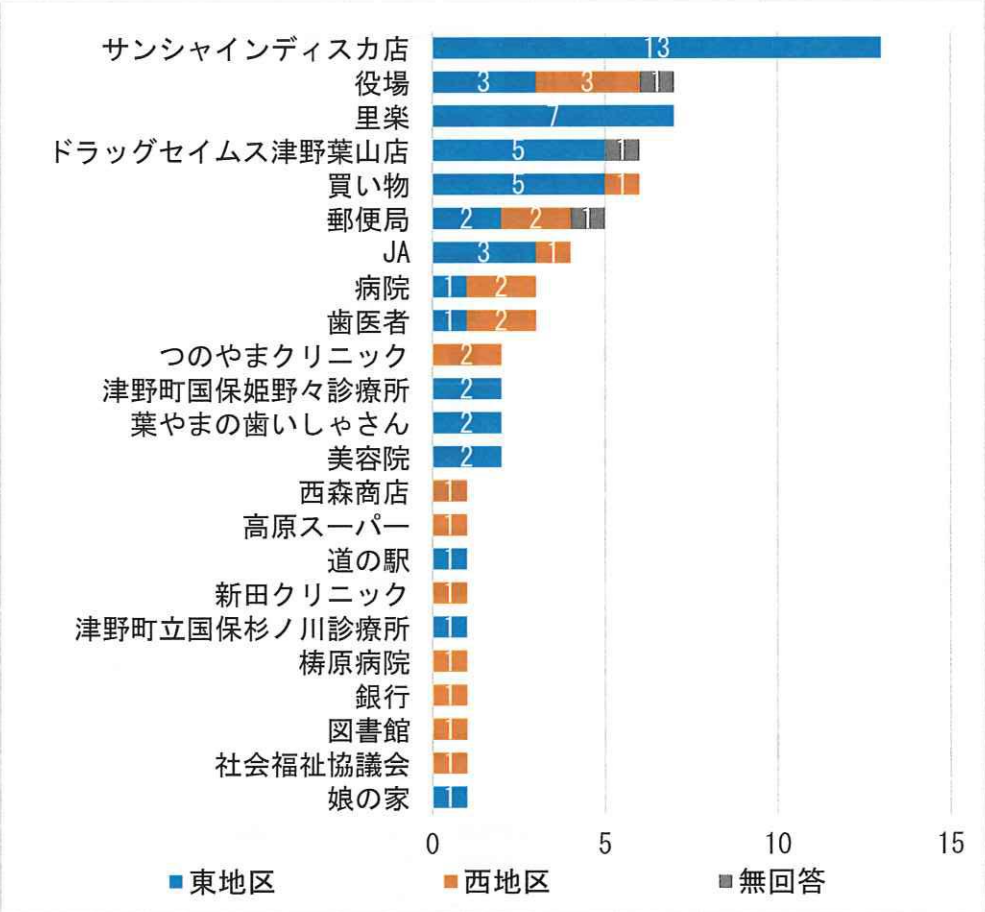
（1）利用した路線　複数回答可（N＝46）



（2）つのバス利用者の主な行き先　複数回答可（N＝72）

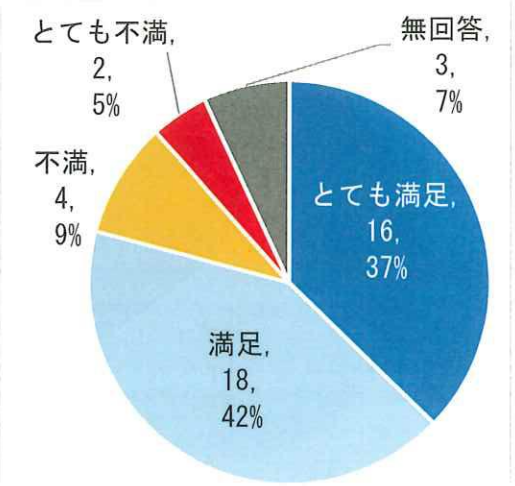


図：つのバス利用者の主な行き先、地区別でクロス集計（N＝72）

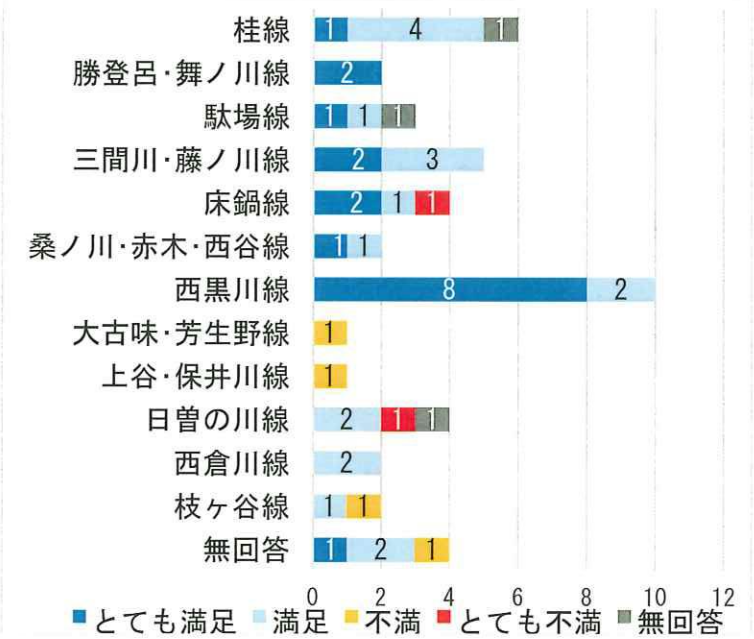


３）つのバス利用の満足度

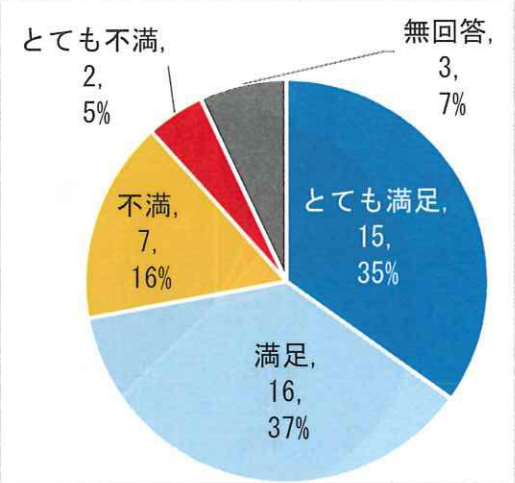
（1）運行経路及びダイヤの満足度（N＝43）



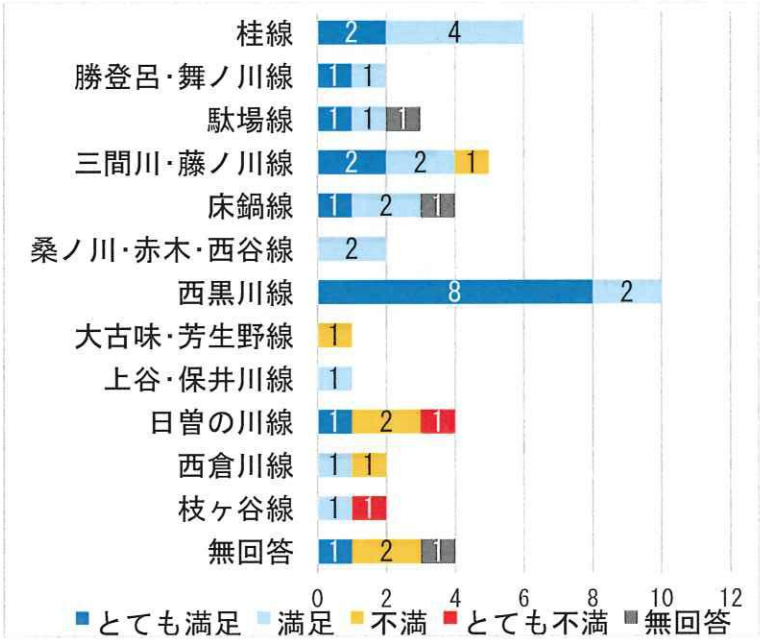
図：運行経路及びダイヤの満足度について、
利用した路線でクロス集計（N＝46）



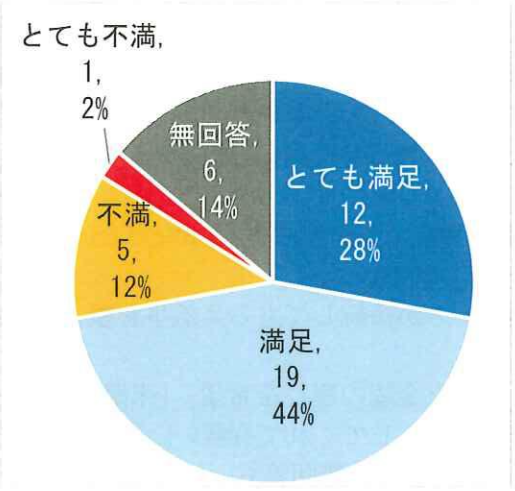
（2）運行ダイヤや運行回数の設定に対する満足度（N＝43）



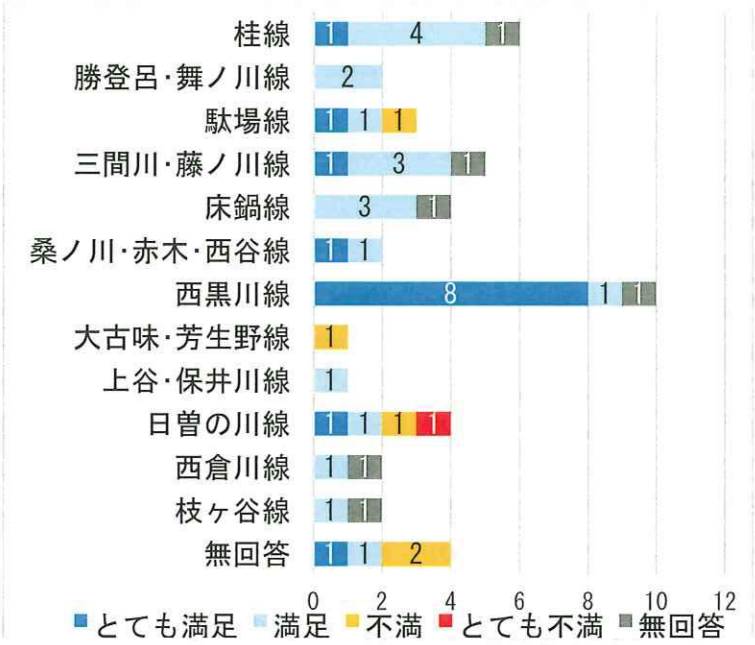
図：運行ダイヤや運行回数の設定に対する満足度について、利用した路線でクロス集計（N＝46）



（3）情報発信に対する満足度（N＝43）



図：情報発信に対する満足度について、
利用した路線でクロス集計（N＝46）



４）つのバスに対する要望や意見など［自由筆記］

東地区	・高齢者が多く、運転免許証を返納したときにはバスが必要になる。 ［宇津ヶ藪，70 代，女性］ ・予約制であれば、無駄に歩かなくてもよいのではと思っている。今はすごく無駄にガソリンを使っていないだろうか。つのバスが無ければ私たちも困るが、無駄なものは無くせば良いと思う。 ［宇津ヶ藪，80 代，女性］ ・夏の間は朝 7 時頃。冬の間は 8 時頃などと、利用出来る時間を変えても良い。［宇津ヶ藪，80 代，女性］ ・このままつのバスが持続してもらえる事を願っている。 ［床鍋，60 代，女性］ ・毎週 2 回、火曜と金曜の運行を希望。［床鍋，70 代，男性］ ・運転手がとても良くしてくれて有難い。運行を続けて頂きたい。お願いしたい。［赤木，90 代以上，無回答］ ・月に一回でいいので、日曜日に運行してほしい。 ［栗ノ木，80 代，女性］ ・もう少しで利用するだろうという人がたくさんいると思う。今は利用者が少ないと思う。［栗ノ木，90 代以上，女性］ ・自分のことだけ考えてもいけない。皆の事を考えてやってもらっているので、私も行き先の時間に合わせて利用している。よろしくお願いしたい。 ［藤ノ川，80 代，女性］ ・文化祭や産業祭等、イベントの時にも運行してもらうと有難い。 ［大野，80 代，女性］ ・今の所、自分が運転出来なくなってもつのバスがある為、安心できとても有難く思っている。午後には便が少なく、午後 3 時過ぎには運行が無いことが残念である。午後 4 時以降になるとタクシーも無いため、困ることがある。今後もつのバスの運行をお願い申し上げたい。［大野，80 代，女性］ ・時間もゆっくりあるし、病院や役場、買い物に歩いて行く。坂道が多く不便な地域のため、つのバスの運行を有難く御礼申し上げる。益々歳をとっていくので、これから先も続けて欲しい。お願いしたい。［黒川，60 代，男性］ ・買い物や、病院通いに本当に助かっている。歳をとっても皆優しく言葉をかけてくれ、様々な人たちと会う事が出来て本当に嬉しく、楽しみながら買い物など出来るので今では楽しみのひとつになっているす。いつまでも運行を続けて欲しいと思う。［黒川，80 代，女性］ ・これ以上は無理を言えない。［黒川，80 代，女性］ ・障がいのある人や運転出来なくなった人の話によると、ここは便利の悪い地区であるが、つのバスが運行してくれたおかげでここでの暮らしが助かっている。自分も月に 3 回位は利用したいと思っている。将来利用すると思われる多くの若い人たちも喜んでいる。［西黒川，60 代，女性］ ・利用したい。便利で、いつまでも。［西黒川，70 代，男性］ ・課題ない。足腰弱くなり助かっている。［西黒川，70 代，男性］ ・よくつのバスを利用させてもらっており、有難く思っている。運転手も安全運転で最高である。持続してもらえることを願う。 ［西黒川，70 代，男性］

東地区	・週2回走って頂きたい。[西黒川，70代，女性] ・つのバスに本当に助けられ、利用している私達。いつも皆と沢山話をし、明るい笑顔で買い物が出来る。つのバスで会うのが嬉しい時間となっている。つのバスがいつまでも持続してくれることをお願いしたい。運転手も急な坂道も上手で親切である。[西黒川，80代，女性]
西地区	・自家用車の運転を止めたら、つのバスのお世話になると言っている人も、つのバスの利用に慣れるためにたまには乗って欲しい。利用の無い地区では、地区の人に聞いてみたら課題が出されると思う。[西倉川，70代，女性] ・老人のために色々と考え支援してくれ、津野町に住むことができて大変ありがたいことだと思う。誰にお礼を言ったら良いのかと思いつつ、平気で甘えている。「皆さんありがとうございます」。若い人々のおかげで、高齢になってもずっと津野町で人生を全うさせてもらいたいと願っている。アンケートでは不満を書くことが多いが、このアンケートは希望を含めてこうなれば良いなという思いである。運行経費も必要であろうし、老人のためばかりに使うのも限りがあると思うが、どうか津野町全体のため、全町民の幸せな津野町が発展する事を祈っている。先に立ってやってくれているリーダーが何よりの頼りである。よろしくお願いしたい。 [下野，80代，女性] ・日和の時はいいが、雨の時は国道まで長い距離を歩かなければいけない。旧道へまわってもらえたら嬉しい。 [芳生野奈路，80代，女性] ・現在は週3回しか運行がない。毎日3〜4回の運行が欲しい。 [旧宮，70代，男性] ・バスはいつまでも持続してほしい。移動手段がないので、どうか運行を持続してほしい。[郷内，80代，女性] ・須崎や高知に出る時、現状の口目ヶ市8:06発では新田8:37発須崎行きにしか乗れない。もう少し早い便に乗りたい時に困っている。 [口目ケ市，80代，女性] ・以前のように右回り、左回りの運行をして欲しい（上谷・保井川線）。 [宮木，80代，女性]
地区無回答	・是非やめないで続けて欲しい。運転手がとても優しくて良い。 [地区無回答，70代，男性] ・月に一度、土曜か日曜にも運行があれば有難い。 [地区無回答，80代，女性]

第４節：関係者ヒアリング

１．関係者ヒアリングの実施概要

（1）関係者ヒアリングの目的

移動の手段を担う交通事業者へのヒアリングを通じて、利用者の移動ニーズの変化や、現場からの声をもとに今後の地域の移動手段のあり方、移動手段を担うシーズとして近い将来のあり方を把握・検討するための素材を把握する。

（2）関係者ヒアリングの実施一覧

次の関係者にてヒアリングを実施した。

カテゴリー	名称	備考
医療関係	姫野々診療所	
	つのやまクリニック	
	杉ノ川診療所	
	クオール薬局杉ノ川店	
商業関係	サンシャインディスカ	
	西森商店	
	ヤマザキＹショップますや	
	高原スーパー	
	新田フードセンター	
福祉関係	生活支援コーディネーター	
	津野町社会福祉協議会	
交通事業者	高陵交通	
	葉山ハイヤー	
	新田ハイヤー	

２．関係者ヒアリングのとりまとめ

次頁から、関係者ヒアリングをとりまとめる。

① 医療関係

姫野々診療所

［利用者の滞在時間］

・概ね 60 分以内。混み具合と診察内容にもよるが、120 分程度かかることもある。

［利用者の公共交通利用の状況について］

・利用者自身がつのバスに合わせて来院している。
・診療所及び薬局が終わった後にディスカに買い物に行くながれができている。
・診療所への来院時はつのバスで来やすいが、帰り便と時間が合わないという声をよく聞く。

［公共交通利用者への対応］

・つのバス利用者を帰り便に間に合うよう優先的に扱うことはすでに行っている。
・つのバス利用者用に施設内に時刻表を掲示している。
・診察の終わった利用者が、つのバスの運行時間まで施設内で待つことは可能としている。

［公共交通への改善要望や意見など］

・時刻表がわかりづらい。“上り線”“下り線”は山に向かって行くのを“上り”、山から下ってくるのを“下り”と認識している人が多いので、“○○行き”という表現に変えた方が良いと考える。
・14 時過ぎの便はもっと遅い運行にした方が帰り便として利用しやすい（診療所の午後は 14 時始まりのため）と考える。

つのやまクリニック

［利用者の公共交通利用の状況について］

・数名程度であるが、つのバスの運行曜日に合わせて来院している人はいる。今のダイヤでつのバスで来院し、帰宅することが出来ている。
・中村線での来院者が多いと感じる。

［公共交通利用者への対応］

・つのバス利用者のために施設内に時刻表などを掲示することは可能である。
・つのバス利用者を帰り便に間に合うよう優先的に扱うことはすでに行っている。

［公共交通への改善要望や意見など］

・クリニックの外でつのバスの帰り便を待っていた人の前をそのままつのバスが走り去っていったことが何度かある。確かに家族の車を待っている人もいるので乗務員にはわかりにくいかも知れないが、人が待っているようであれば、一声かけてあげてほしい。クリニック側もつのバス利用者には、バスが近づいてきたら手を挙げるようにアドバイスしている。
・クリニック利用者で、高原スーパーなど商店街に歩いて行けない高齢者もいる。新田地区内の利用しやすさを向上して欲しい。

杉ノ川診療所

［利用者の滞在時間］

・概ね 30 分程度。混雑している時など滞在時間の長い時間になると 60 分程度の時もある。

［利用者の公共交通利用の状況について］

・数名程度であるが、つのバスの運行曜日に合わせて来院している人はいる。

［公共交通利用者への対応］

・利用者のカルテに“つのバス”と記載し、診察など可能な限り帰りの便に間に合うように対応している。
・利用者のために施設内に運行情報を掲示している。運行が再編されるのであれば、職員もしっかりと利用者に説明できるようにしたいので運行情報をまとめた掲示物を用意してもらいたい。

［公共交通への改善要望や意見など］

・つのバス路線は枝線区間から国道（幹線区間）に出て、役場本庁及び姫野々地区中心部に向かうように設定されているため、床鍋や黒川、舞ノ川などの枝線区間に暮らす人がつのバスを使って来院できない状況となっている。
・診察後の利用者の状況（帰り便の利用）は診療所よりも薬局に聞く方がいい。

クオール薬局杉ノ川店

［公共交通利用者への対応］

・利用者のために独自にとりまとめた専用時刻表を掲示している。
・公共交通で帰宅する人に、時間が近づいていることを伝えたり、タクシーの連絡をしたりするなど、公共交通利用の支援をしている。

［公共交通への改善要望や意見など］

・つのバス利用者が所定の待ち合いで待っているにも関わらず、つのバスがそのまま走り去ってしまう例がある。診療所前のバス停では、西行きはコンクリートの待合所前で中をのぞき込み確認し、東行きの待合所では減速して確認するなどして欲しい。利用者は高齢者であり、乗ろうとしていたバスが目の前を走り去って行かれるのはかわいそうである。

② 商業関係

サンシャインディスカ

［基本情報］
・9時00分～20時00分の営業。

［利用者の滞在時間］
・概ね30分程度。

［利用者の公共交通利用の状況について］
・午前中に買い物を済まし、お昼までに家に帰っていくながれが多いと感じる。

［公共交通利用者への対応］
・町の補助を導入して、待合施設を設置した。つのバスの帰り便を待つ人たちからとても喜ばれている。おしゃべりの場にもなっており、以前は待ち時間に対する不満の声があったが消えていった。

［公共交通への改善要望や意見など］
・つのバスの乗務員は、利用者に対する接遇をもっと磨くべきである。特に高齢者には気配りをしてあげて欲しい。「挨拶などの声かけ」、「乗降時に荷物を持ってあげる」、「ありがとう」この3つはしてあげて欲しい。
・高齢になっても、自分で歩いて商品を見て回り、自分の目で商品を選ぶというのは健康のためにも効果がある。

西森商店

［基本情報］
・8時30分～20時00分の営業。定休日は元旦のみ。

［利用者の滞在時間］
・概ね30分以内。

［利用者の公共交通利用の状況について］
・数は多くないが、つのバスで買い物に来てくれる人はいる。

［公共交通利用者への対応］
・つのバスを利用して買い物に来てくれる人には、帰り便の回数券をサービスしている。以前行っていた配達の替わりとして。
・店舗の外にベンチを置いており、公共交通利用者も含めて誰でも買い物後に座って待てる場所としている。また、時刻表などの公共交通情報を店内掲示している。

［公共交通への改善要望や意見など］
・床鍋など、枝線区間の住民から、つのバスで西森商店に行きたいが路線がないので行けないという話を聞いた。東地区と西地区でつのバスがつながっていないことへの不満も聞いたことがある。
・西森商店を交通結節点に、高陵交通とつのバスを乗り継げるようにして欲しい。

ヤマザキＹショップますや

［基本情報］

・7 時 00 分～22 時 00 分の営業。

［利用者の滞在時間］

・概ね 10 分～15 分。

［利用者の公共交通利用の状況について］

・高知高陵交通の利用者は、須崎行きを待つ人が多い。旅行者であり、天狗高原の観光後に立ち寄っているようである。
・つのバスを利用する人は、帰り便は当店ではなく役場西庁舎前で待つ人が多いようである。
・つのバスの時間問い合わせなどから、郷方面の人が多いようである。

［公共交通利用者への対応］

・店内及び店舗前にテーブルとイスを設置し、休憩に利用してもらっている。
・店舗入口につのバス及び高知高陵交通の時刻表を掲示している。

［公共交通への改善要望や意見など］

・観光地である天狗高原へのバスが運行していないことに驚く来訪者がいる。その場合はタクシーを案内している。

高原スーパー

［基本情報］

・8 時 30 分～19 時 00 分の営業。土曜日や雨の日、冬期は早めに閉めることがある。

［利用者の公共交通利用の状況について］

・つのバスの運行曜日に合わせて買い物に来てくれている。
・１週間分をまとめ買いになるため、買い物の量は多くなる。

［公共交通への改善要望や意見など］

・郷方面の人で、朝と晩の便と時間が合わなくなったため、タクシー利用に切り替えた人がいる。
・大古味･芳生野線の時刻表の見方が難しい。

新田フードセンター

［基本情報］

・8 時 40 分～18 時 00 分の営業。

［利用者の公共交通利用の状況について］

・つのバスの運行曜日に合わせて買い物に来てくれている。
・１週間分をまとめ買いになるため、買い物の量は多くなる。
・口目ヶ市方面の人が、買い物後に帰り便を待つために１時間程度座って待っている。

［公共交通利用者への対応］

・店舗の風除室部分に、誰でも座って休憩できるようにベンチを設置した。つのバス利用者が帰り便を待つために使ってくれている。

［公共交通への改善要望や意見など］

・つのバスの乗務員が、おでかけ時の乗客を覚えており、おかえり便として利用する人を気にかけてくれているのでありがたいと感じる。

③ 福祉関係

生活支援コーディネーター

［公共交通に対する意見･要望など］

・サロンの開催日とつのバスの運行日が同じ曜日であり、つのバスの利用が難しいという意見がある。
・船戸地区では、姫野々方面や布施ヶ坂の道の駅まで、つのバスの運行を延ばしてもらいたいという要望がある。住民には長いトンネルを歩いたり、シルバーカートに乗って船戸から道の駅まで移動して、つのバスを利用している人がいる。
・つのバスの乗車場所が分からないという意見がある。フリー乗降の仕組みがしっかりと伝わっていないのではないか。
・東地区のつのバスについて、一部の便で買い物に出かけても、サンシャインディスカで十分な買い物時間を確保出来ず、帰り便に乗車できないことがある。もっと余裕のある運行ダイヤとして欲しい。買い物時間としては 60 分は欲しい。
・時刻表冊子の見方が分からないという意見がよく聞かれる。
・西地区の社会福祉協議会西支所の入口前までつのバスに入ってもらうことはできないか。社協の活用増にも寄与するのではないか。
・現在の高原荘の敷地内につのバスが入ることはできないかという要望が届いている。停留所での乗降となると、必ず行きか帰りに国道を横断する必要があり、高齢者にとっては非常に危険である。
・つのバスに乗車している間に、車内での滞在時間を楽しむことができる仕掛けはできないものだろうか。例えば、利用者に俳句を出してもらい、それらを車内に掲示するなど。高齢者の生きがいや楽しみにもつながり、車内での会話のきっかけにもなる。

津野町社会福祉協議会

［公共交通について］

・時刻表冊子の利用方法が難しい。ダイヤ表から移動をおって見ていくということに慣れていないため、理解してもらえない。

・つのバスの利用に踏み切れない人の中には、なにかの理由で帰り便に乗れず、置いて行かれたらどうしようと不安があるという人もいるようである。

［今後の公共交通について］

・車両正面をもっと目立つデザインにできないものか。遠くからでも一目で分かるようにしてもらいたい。

・つのバス利用者の中には、特に用事はないものの車窓からの景色や、普段あまり行くことの無い地区の様子を見に行ったりして楽しんでいる人がいる。このような利用への誘導も有効ではないだろうか。移動そのものを楽しむことができれば、つのバスの利用に誘導することができる。

・狭い範囲ではあるものの、姫野々地区の高齢者で運動することがブームとなっている。八幡の体育館への移動ニーズもあるのではないか。

・つのバスの利用にためらいを持っている人たちには、乗車体験につなげるような仕掛けや、実際の利用につなげる背中を押す役が必要である。

［その他］

・あったかふれあいセンターにおいて、つのバスに関する相談に答えたり、個人の移動ニーズに合わせた時刻表を作成して渡したりしている。このような取り組みをもっと多くの人に知ってもらいたい。

④ 公共交通関係

高陵交通

［路線バスの現状について］

・新型コロナウイルスの影響を受け、2割ほど減少していた。最もひどかったのは令和2年4月頃であり、今は戻ってきている。

・津野町を運行する梼原－須崎線は1日7回運行しているが、これを今以上減便することは考えていない。

・津野町の路線に関して、梼原町と須崎市に挟まれているため、どうしても出発と到着の時間に影響を受けてしまう。申し訳無く思っている。

・ＩＣカードですかの利用率は、土佐市方面よりも津野町や梼原方面の方が高くなっている。津野町において、貯まったですかポイントを年に1回チャージ券にして還元する実証実験を行ったことなどが影響しているのかもしれない。

・梼原－須崎線の利用者は、須崎駅－営業所間で土佐市方面行きへの乗り換えが多くなっている。

・町の施策により、学生の通学利用（定期券利用者）が9名に増加している。

［利用促進の取り組みについて］

・実際のバス車両を現地に持ち込んで、バス乗り方教室の取り組みを行っている。津野町でも産業祭にて数回実施している。連携できる催しがあれば検討可能である。

［今後の取り組みなどについて］

・土佐市行きの路線との料金システムの見直し（運賃料率の一本化）を行う必要がある。

・高齢者の運転免許返納について、呼びかけなどを自治体に主導してもらいたい。路線バスの乗り方を知らない人や利用をためらっている人たちへの広報は大切である。

タクシー会社2社（葉山ハイヤー、新田ハイヤー）

［つのバスの現状について］

・つのバスの利用に慣れてくると、行きと帰りにタクシーも交えて上手に使っている。このような人たちが増えてくるといい。

・つのバスに新たに乗るようになった人がいれば、乗らなくなった（乗れなくなった）人もいる。

［つのバス利用者へのお願い］

・乗車する人はしっかりと意思表示をして欲しい。ただ見ているだけであったり、目があったのにおしゃべりを続ける人がいるが、乗務員としてははっきりと乗る意思表示をしてくれないと困惑する。

［つのバスの再編について］

・人口の少ない集落では、車に乗らなくなった人が公共交通を使い出す一方、施設に入ったり、亡くなったりして人の入れ替わりが早い。変化する移動ニーズに合わせたコミュニティバスの再編は必要である。

第５節：路線バス乗務員アンケート

１．路線バス乗務員アンケート調査の実施概要

(1) 調査の目的

現場のことを最もよく知る路線バス乗務員より、路線バスの運行概要と利用者の移動ニーズの整合や、運行中に危険を感じる箇所、利用者に啓発して欲しい内容などを聞いた。

(2) 調査の実施方法

高陵交通を通じて封筒に入れたアンケート調査票を乗務員全員（梅原営業所も含む）に手渡してもらい、再び会社を通じて回収した。

基本的に無記名式として実施した。

(3) 回収数

全乗務員（15人）から15票の回収となった。

２．路線バス乗務員アンケート調査結果のとりまとめ

(1) 津野町内をバスで運行しているときに、運行経路上や運行する時間帯によって危険を感じる場所はあるか。

・特に夕方から夜間にかけて見づらくなる箇所が指摘されている。
・葉山小学校前バス停と大川橋第一バス停、新田バス停については、他の交通との輻輳や歩行者の道路横断などから予測される危険性が指摘されている。

全体	・バス停が夜間走る時、暗いので見にくい。 ・主に国道を走行するため、特にありません。
東地区	・暗くなった時間帯にバス停が見にくい箇所が多くある。葉山小学校周辺の車の出入りが多い。 ・葉山小学校前、大川第一バス停付近駐車場より出入りが多く、いきなり横断する人が多い、夕方暗くなってからは、大変危険で対向車のライトと重なって歩行者が見えなくなる。 ・津野町役場、本庁舎前の交差点が、梼原側にも予告信号があれば嬉しい。朝の時間帯によっては、カーブを曲がった瞬間に長い車列が見えてハッとする時がある（見通しが少し悪い）。
西地区	・新田ヤマザキショップ前の横断歩道にて、横断者がいたため停車したところ、後続車が追い越ししていく事がある。 ・新田ヤマザキショップ前バス停と店の駐車場が近いため、車の出入りが多い。 ・新田の上りバス停（バスが停車時、横断歩道あり）。 ・新田のバス停、利用者が横断歩道の所で待っている為、小学生が横断する時、バスが死角になって他の車が見えないかも、小学生には注意を促してはいる。 ・高野、中坂バス停の梼原行き乗り場ガードレールの切れ目で乗車していただいているが、側溝に板を置いているだけで危険なので、蓋をしてください。 ・中坂バス停で乗車される利用者（須崎→梼原）、道幅が狭く、大型車が対向してきていたら、左側に寄せないといけないが、側溝があるため危険である。実際に利用者が転倒したこともある。
須崎市	・シンボルロードの街灯が暗く見えづらい

(2) 津野町内を運行していてバス利用者から、運行概要やサービスについて問い合わせされる内容や要望

・コミュニティバスと路線バスの接続検証が必要である。
・天狗高原へのアクセス方法が指摘されている。

・高知方面への乗り継ぎ方法。
・いつも言われることは、コミュニティバスとの連絡が出来ていない。
・津野町コミュニティバスの接続等について聞かれることがある。
・新田から天狗高原行きのバスは出ているかと聞かれる事がある。

(3) 安定した運行のためにバス利用者に守ってもらいたい内容

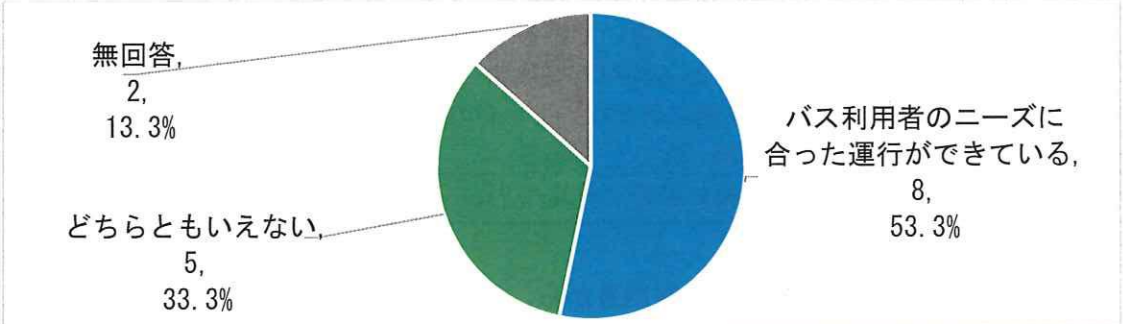
・バス走行中に席を立つ行為や乗務員への話し掛け、バスを待つ時の合図や姿勢について指摘されている。

・走行中の両替と席の移動。
・バス停に着く寸前に立ち上がる事が危ない。
・しきりに話しかけてくる。お客様が多い時は、特に遠慮していただきたい。
・バスの時間が近くなったら、運転手から見える所に出てきて欲しい。
・危険な場所での降車や乗車の依頼は、事故につながる為避けてほしい。
・走行中の席の移動。赤信号で停車中の両替。降車ボタンを押してもらいたい。
・夜間は見えにくい事がある。できれば明るい服装でライト等あればなおいい。
・走行中に立たないようにしてほしい。
・早朝、夜間に自由乗降区間で乗車の利用者には、遠目にわかる様にライト等を振って合図していただきたい。
・フリー乗降区間で乗る際、早めに手を上げてほしい。
・バス走行中の席の移動を遠慮していただきたい。信号待ちの際の両替を遠慮していただきたい。

(4) 津野町内を運行するバス路線について、バス利用者が求める移動ニーズに合ったサービスができているか

① 運行経路について（N＝15）

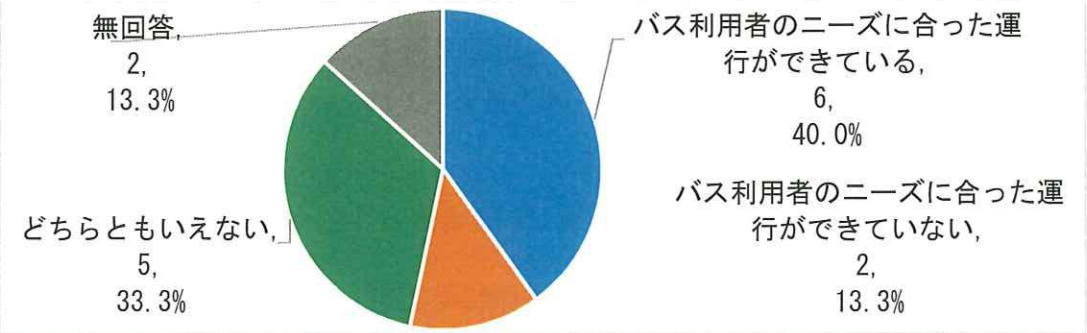
・運行経路については、概ね利用者の移動ニーズを満たしていると考えることができる。



バス利用者のニーズに合った運行ができている
意見なし
バス利用者のニーズに合った運行ができていない
意見なし
どちらともいえない
・町内の移動は、ほとんどコミュニティバスを利用している為わかりづらい。路線バス利用者はほとんどの人が須崎市内へ行く人で、だいたい目的の近くを運行している。 ・天狗高原へ行くバスはないのかとたまに聞かれる。

② 運行ダイヤについて（N＝15）

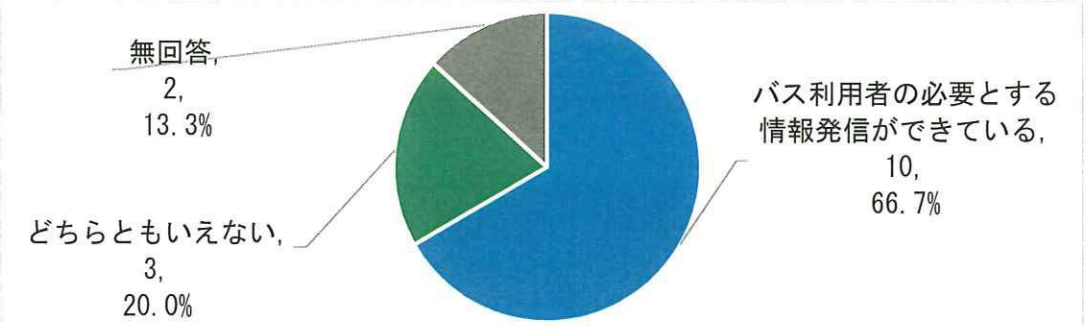
・運行ダイヤについては、一部の便で移動ニーズとの整合ができていない可能性が指摘されている。



バス利用者のニーズに合った運行ができている
意見なし
バス利用者のニーズに合った運行ができていない
・朝１番のバスの時間は早すぎとは言われている。 ・高知市への直通便がほしい（乗り継ぎが多い）。
どちらともいえない
・昼間、乗れない便もあり。

③ 情報発信について（N＝15）

・情報発信については、概ね利用者の求めるニーズに合っていると考えることができる。



バス利用者の必要とする情報発信ができている
意見なし
バス利用者の必要とする情報発信ができていない
意見なし
どちらともいえない
意見なし

(5) 津野町内を運行するバス路線（特に運行経路、運行ダイヤ、バス停情報、その他情報発信などについて）をより良くするための取り組み

・路線バスとコミュニティバスとの接続、天狗高原へのアクセス方法整備などが主に指摘されている。

・津野町内を走る時間帯を詳しく知らない。観光の人が天狗高原に行きたい時困っている様子が多くあり。利用者の声からは、乗り継ぎができない。曜日に分かれており、行きたい時に行きにくい。
・運行本数があと少しあればいいとは思うが、ダイヤにしてもコミュニティバスと連絡が出来てないと意味がないと思う。これは利用者がいつもバスに乗車した時言われる。
・町営バス（つのバス）との連絡ができていればいいと思う。
・ほとんど利用者がいない時間帯の運行ダイヤは減便しても良いと思う。

(6) 津野町が運行しているコミュニティバス（つのバス）と高知高陵交通の路線バスを乗り継ぎ利用しているバス利用者について、どこの停留所でどの時間帯で利用しているのか

・新田での乗り換え事例が多いようであるが、そもそも乗り継ぎ出来ていないとの意見もある。

・葉山小学校前（ディスカ前）で、昼頃の時間帯。
・16 時台、郷行き、以前は大古味線の人もいた。
・新田 8 時 35 分発須崎行。新田 16 時 47 分着梼原行。
・新田バス停～梼原。梼原病院に通っているとのこと。
・新田バス停（昼の時間帯）。
・ほとんどない。まず乗り継ぎできないとの事。

(7) バス利用者に運行情報や新しいサービスをお知らせするために最も効果的であると感じる手法

・チラシや車内掲示の活用などが提案されているが、高齢者が多いため繰り返し伝える必要があるとの指摘もある。

・バス内でのわかりやすいポスターと運転手からの説明。
・チラシなど印刷物、案内の運転手による手渡し。
・乗務員が利用者に直接口頭で言う。バス車内へお知らせを貼る。利用者は高齢者が多い為、中々伝わりにくい。バス車内でパンフレットを配ったりしているが、とにかくその都度何回も言うしかないか。
・車内掲示板を使う。
・町内放送、広報の利用。
・町内回覧板。
・車体のラッピングが効果的だと思う。
・町内放送を使ったアナウンス。

第３章：計画策定に向けた前提条件の整理

第１節：上位計画及び関連計画

第２節：課題の抽出から計画の基本方針として整理

第１節：上位計画及び関連計画

１．上位計画及び関連計画等の整理

(1) 本町の施策との整合

「暮らし」、「まちづくり」、「福祉」、「観光」等、本町における生活者や来訪者が必要とする移動手段確保に関する施策を上位計画及び関連する計画から抽出し、他の施策と整合し、一体性を確保できる計画として策定するための留意事項としてとりまとめる。

また、本計画の前身となる「津野町地域公共交通網形成計画」について、5年間の計画期間内における取り組みを検証し、本計画に引き継ぐべき事項を抽出する。

(2) 上位計画及び関連計画の一覧

本町の移動及びまちづくり等に関する上位計画及び関連計画は次のとおりである。

表：上位計画及び関連計画の一覧

	計画の名称	計画の期間
上位計画	津野町第Ⅱ期まちづくり計画 後期基本計画 策定：令和2年3月	令和2年度 ～ 令和6年度
	第2期津野町まち・ひと・しごと創生総合戦略 策定：令和2年3月	平成27年度 ～ 令和6年度
	高幡圏域都市計画区域マスタープラン 策定：平成30年3月	概ね令和20年後を展望しつつ、具体的整備は令和10年を目標とする
関連計画	津野町観光振興計画 策定：平成30年7月	平成30年度 ～ 令和4年度
	高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画［第8期］	令和3年度 ～ 令和5年度
前身計画	津野町地域公共交通網形成計画 策定：平成29年8月	平成28年度 ～ 令和3年度

２．上位計画及び関連計画より留意すべき事項の抽出

(1) 上位計画及び関連計画の別に留意すべき事項を抽出

次頁より、各計画別に本計画策定に留意すべき事項を抽出、整理する。

津野町第Ⅱ期まちづくり計画 後期基本計画

図：施策の体系



計画に留意すべき項目

■ 基本目標：地域資源を活用した豊かなまちづくり

（5）観光レクリエーションの振興

⑥ 交通インフラと ICT 環境の整備
観光客が快適に移動できる環境整備を検討します。また、情報の受発信をする観光客や訪日外国人に対応するため Wi-Fi の整備に努めます。

■ 基本目標：自然と調和するまちづくり

（12）地域公共交通

① バスの運行を PR して、利用促進に取り組みます。
② 福祉タクシー事業により高齢者等の移動手段に対して助成します。
③ 運転免許自主返納者を対象に「つのバス」回数券を交付します。

ＫＰＩ コミュニティバスの年間利用者数
［現況値］令和元年：6,347 人 ⇒ ［目標値］令和 6 年：6,665 人

◎ 交通インフラとＩＣＴ環境の整備
◎ 運転免許自主返納者への「つのバス」回数券交付

第２期津野町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画に留意すべき項目

■ 基本目標１：地域における雇用の創出

⑧ 宿泊・滞在・体験型観光の強化と広域観光の推進

四季を通じた豊かな自然、歴史・文化、食の地域資源を生かし、四国カルストを観光拠点とし、本町に点在する観光資源を有機的につなぐ観光ルートの提供やツアー造成、体験メニューの企画開発、星空観光の創出、新たな観光名所づくり、地域イベント、伝統行事、農村体験やグリーンツーリズム、ストーリーツーリズム等の実施など、観光消費額の増加につながる宿泊・滞在・体験型観光を強化し、観光・交流の中心となる観光ガイドや指導者の人材を育成する。～（以下略）

[具体的な事業（抜粋）]

・四国カルストの観光拠点化　　・観光施設整備及び道路整備

ＫＰＩ 年間宿泊客

[実績値] 平成 30 年度：10,950 人 ⇒ [目標値] 令和 6 年に：13,000 人

■ 基本目標２：人の流れをつくる

① 子育て支援・少子化対策の推進

（以前略）～ 子育て世帯が抱く将来の不安を緩和し、3 人目以降の子どもを安心して生み育てられるよう、医療、保育、教育、高等教育、就労などの各段階に応じた施策を提供するとともに、地域と行政が一体となって支援する環境を整える。

[具体的な事業（抜粋）]

・通学支援の充実

ＫＰＩ 18 歳未満の子どもを持つ世帯数

[実績値] 平成 30 年度：377 世帯 ⇒ [目標値] 令和 6 年までに：395 世帯

■ 基本目標３：安全な暮らしと地域の連携

② 地域公共交通の再編

町民の移動手段を確保するため、津野町地域公共交通会議を中心に、地域に適した公共交通網として、中心地域と周辺地域をつなぐ交通ネットワークを形成する。

[具体的な事業]

・高齢者の運転免許の返納支援　　・地域内交通の利便性向上

・福祉との連携

ＫＰＩ コミュニティバスの年間利用者数

[実績値] 平成 30 年：6,347 人 ⇒ [目標値] 令和 6 年：6,665 人

◎ 四国カルストの観光拠点化

◎ 通学支援の充実

◎ 地域内交通の利便性向上と高齢者の運転免許返納支援

高幡圏域都市計画区域マスタープラン



計画に留意すべき項目

生活拠点として津野町中心部

圏域拠点や地域拠点など、近隣の他地域との連携により都市機能を強化し、日常生活を支える生活関連機能を維持・集積する区域として整備。

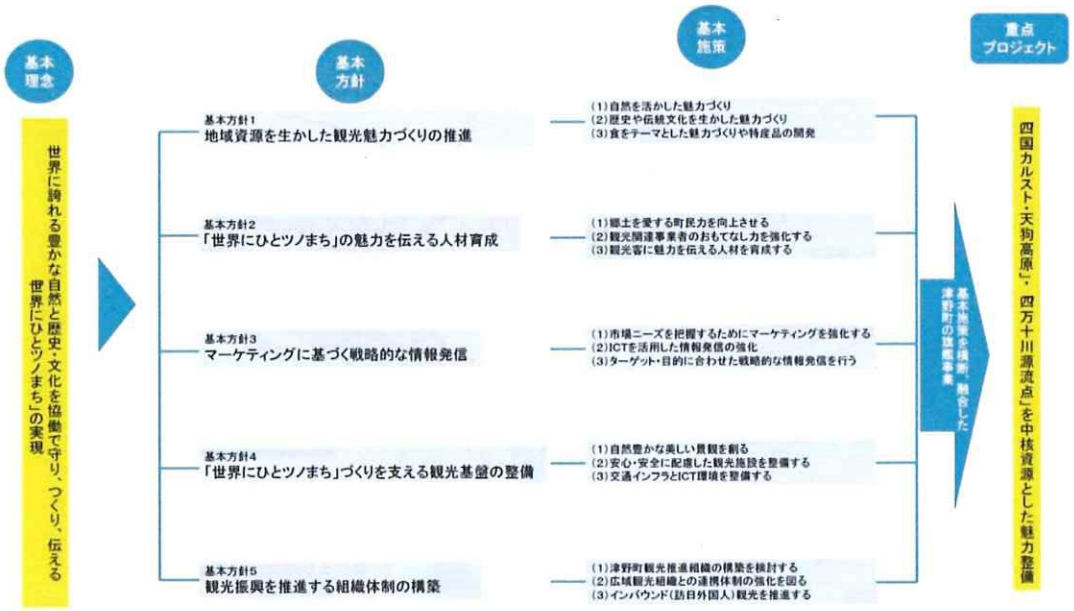
圏域連携軸として国道 197 号、県道窪川船戸線

主に圏域内の各拠点や各都市における都市活動や産業活動などの相互補完・機能分担を支援・連携する道路として整備。

◎ 姫野々地区を生活関連機能を維持･集積する区域として整備

津野町観光振興計画

図：基本方針と施策の展開



計画に留意すべき項目

■ 基本目標３：「世界にひとツノまち」づくりを支える観光基盤の整備

基本施策（3）交通インフラと ICT 環境を整備する

観光地において、観光客が快適に移動できる環境 は重要 です 。「四国カルスト・天狗高原」までの二次交通の整備など、来訪者の満足度の向上に努めます。また旅先でスマートフォンやタブレットなどの端末で 、ＳＮＳを 利用したリアルタイムな情報を受発信する観光客が増加していることや 、訪日外国人 観光客への対応も視野に入れ 、Wi-Fi が利用できる環境の整備に努めます。

[主な取り組み]

- 観光地を結ぶ移動手段への対応
- Wi-Fi 環境の整備
- 訪日外国人観光客向けのキャッシュレス決済の整備
- わかりやすい交通案内板の整備
- 観光地へのアクセス路の整備と改良

◎ 観光地を結ぶ移動手段確保
◎ Wi-Fi 環境の整備
◎ わかりやすい交通案内版の整備

計画に留意すべき項目

■ 基本目標２：住み慣れた地域で暮らせる生活支援が整ったまちづくり

(2) 福祉タクシー利用事業

重度心身障がい者や 80 歳以上の高齢者の方が通院等にタクシーを利用する場合、その料金の一部をタクシー券にて助成し、移動手段を確保すること及び社会活動の範囲を広げることを目的としています。
高齢化の進行やタクシー料金の値上げ等を踏まえ、2020 年度より 100 円券×144 枚綴りに変更し、補助の増額と利便性の向上を図っています。

［今後の取り組み］
・制度を知らない人がいないよう、今後も広報等を積極的に行い、利用率の向上に努める

ＫＰＩ　利用者数
［現況値］令和３年度：660 人　⇒　［目標値］令和５年度：680 人

(3) コミュニティバス

高齢者等の地域における移動手段の確保を目的として、平成 29 年 10 月よりコミュニティバスが運行されており、高齢者の加齢や運転不安による運転免許返納により利用増加が見込まれています。

［今後の取り組み］
・高齢者の運転免許返納の契機となるよう、利用促進に向けての周知に取り組む。
・路線バスとの接続等、適宜、ダイヤの見直し検討を行うとともに、利用の目的となる公共施設や地域内の商店、医療機関等と共同で広報・周知を行うなど、さらなる利用拡大を目指す。

ＫＰＩ　コミュニティバス月平均乗車数
［現況値］令和３年度：650 人　⇒　［目標値］令和５年度：750 人

◎ 福祉タクシー利用事業の利便性向上と周知の徹底
◎ つのバスの周知徹底と利用促進による利用拡大

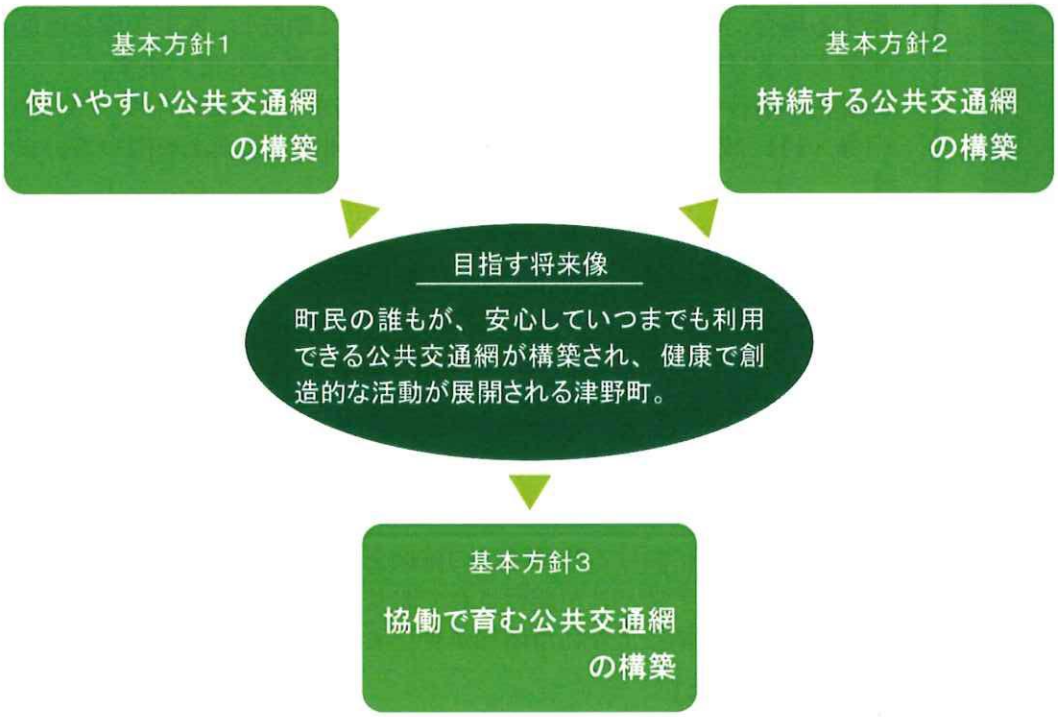
３． 津野町地域公共交通網形成計画（前身計画）の検証

(1) 前身計画の基本方針

本計画の前身であり、平成 28 年度に策定された「津野町地域公共交通網形成計画」に基づき、様々な取り組みを推進してきた。

この成果を検証し、本計画に引き継ぐべき事項などを精査を行う。

図：津野町地域公共交通網形成計画の目指す将来像と基本方針



(2) 実施内容ごとの評価

基本方針ごとに整理されている実施事業と計画の目標について、その事業推進と成果を検証する。事業推進については、適正に実施できているかどうかを基本に検証し、計画の目標についてはその成果が目標を達成できているかどうかを判断する。

表：実施事業の評価項目

評価基準	説明
④	事業が適正に実施されている
③	一部実施できていない項目があるものの、事業が実施されている
②	事業の一部（一定期間）のみ実施されている
①	事業として全く実施されていない

基本方針１：使いやすい公共交通網の構築

(1) 生活を支える公共交通網の構築

実施内容	成果の検証
① 公共交通空白地区の解消 コミュニティバスとデマンド交通の地区の特性に応じた配置により、公共交通空白地区を本町から解消させる。	④ つのバスの運行により、地域の公共交通空白地区はほぼ解消できている。
② 地域内交通の利便性向上 コミュニティバスやデマンド交通の運行について、地域住民が利用しやすい運賃設定や情報発信などに取り組む。	④ 適正に実施出来ている。

(2) 公共の乗り物のネットワーク化

実施内容	成果の検証
③ 路線やダイヤ、サービスを通じた乗り継ぎ設定 須崎市や梼原町などの近隣自治体をつなぐ広域交通ネットワークである路線バスと、地域内交通を担うコミュニティバスやデマンド交通を、東地区では姫野々、西地区では新田にて接続させる。	③ 路線再編により、一部の地区からの便が路線バスに接続出来ていない。
④ 乗り換え拠点の整備 姫野々及び新田において、バス路線を快適に待つことができ、安全に乗り換えができる乗り換え拠点をそれぞれ整備する。	③ 姫野々地区においては整備できているが、新田地区ではに着手である。

(3) 運行事業者とともに取り組む利便性向上

実施内容	成果の検証
⑤ 事業者とともに取り組む利便性向上 路線バス運行事業者やタクシー事業者とともに考え、待ち合い所の快適性向上や掲示情報の改善など、利用者の利便性向上につなげる取り組みを行う。	④ 乗務員との意見交換による再編に取り組んできている。

基本方針２：持続する公共交通網の構築

(1) 公共交通網の維持

実施内容	成果の検証
① 継続的な運行支援 路線バスの運行支援として、必要に応じて財政支出を伴う運行補助を行う。	④ 適正に取り組まれている。
② 国や県による支援制度の積極的な活用 国や県などによる地域公共交通を支援する制度を積極的に活用し、公共交通網の持続した運行を支える。また、そのための情報収集活動に取り組む。	④ 生活交通確保維持事業の導入を継続している。

(2) 利用促進につなげる啓発

実施内容	成果の検証
③ 広報紙を通じた啓発 広報紙を通じて利用促進につながる啓発を行うとともに公共交通網の維持につなげる周知を図る。	② 本格運行開始当初は取り組んできたが継続した取り組みに至っていない。
④ 公共交通利用促進の啓発 既存イベントへのブース出展などを通じて公共交通を使った外出支援の啓発や情報発信を行う。	③ コロナ禍以前は毎年産業祭にブース出展に取り組んでいた。

(3) 公共交通網の持続を目指した住民との対話

実施内容	成果の検証
⑤ 利用者との対話を通じた利用促進 公共交通を利用していない人も含め、町内の移動手段確保について意見交換を行い、公共交通再編のヒントを得る機会とする。	③ コロナ禍以前は毎年課題のある地区での意見交換に取り組んでいた。

基本方針３：協働で育む公共交通網の構築

(1) 福祉との連携

実施内容	成果の検証
① 移動制約者の見守り活動 運転業務の支障とならない範囲で、コミュニティバス乗務員が利用者へ声かけを行うとともに、不審な点があれば役場担当課を通じて対応できる仕組みを構築する。	① 実施に至っていない。
② 外出支援を促すミニイベントの開催 高齢者に喜んでもらえる映画の上映会や演奏会などを企画実行し、高齢者などの外出機会創出につなげる。	① 実施に至っていない。
③ 自動車運転免許返納者への優遇制度創出 自動車運転免許返納者の代替移動手段として、地域公共交通網を活用してもらえる特典を検討する。	④ つのバス回数券12,000 円分を提供している。

(2) 子どもたちの公共交通利用機会創出

実施内容	成果の検証
④ 学校を通じた子どもたちへの啓発 町内の小中学校の児童・生徒を対象として、公共交通の意義を学び、関心を持ってもらう企画を夏休み期間などに実施する。	② 当初2ヵ年のみ実施した。
⑤ 学校行事における公共交通の活用 町内の小中学校の校外活動などの移動において、可能な範囲で公共交通を活用し、公共交通を体験する機会につなげる。	① 実施に至っていない。

(3) 観光まちづくりとの連携

実施内容	成果の検証
⑥ 来訪者への情報発信 インターネットを通じて、津野町内の公共交通網に関する情報を得ることができる仕組みを構築する。	② GTFS 対応のみ完了している。
⑦ イベントなどと連携した柔軟な運行体制構築 津野町内で開催される祭やイベント、観光シーズンに対応した移動手段を検討する。	① 町内のイベントや天狗高原への観光来訪者対応を目指したが、実施に至っていない。

(3) 計画の目標の成果検証

基本方針ごとに設定した計画の目標について、その成果を検証する。

表：津野町地域公共交通網形成計画における計画の目標

▸ 指標：コミュニティバス利用者数　2.0 人／回 ［数値目標］2.0 人／回を維持
コミュニティバス利用者数（令和 2 年 10 月～令和 3 年 9 月）について、運行回数 1 回当たりの利用者数 2.0 人を超えている路線は東地区では西黒川線（4.09 人）、桂線（2.72 人）、勝登呂･舞ノ川線（2.59 人）、床鍋線（2.16 人）の 4 路線であり、東地区平均では 2.04 人となっている。同様に西地区では中村線（2.38 人）のみで西地区平均は 1.23 人となっている。 町内の全路線の平均は 1.68 人となる。
▸ 指標：公共交通利用者を対象とした意見交換会を開催 ［数値目標］平成 29 年度以降、毎年 10 地区以上開催する
地区別に意見交換を行った回数は、平成 29 年度：0 地区、平成 30 年度：8 地区、令和元年度：2 地区、令和 2 年度：0 地区、令和 3 年度：9 地区となっている。
▸ 指標：高齢者を対象としたミニイベントを年間 6 回以上開催 ［数値目標］平成 30 年度以降、毎年 6 回以上開催する
高齢者を対象としたミニイベントは、津野町社会福祉協議会を中心に実施した事例はあるものの、毎年 6 回以上の開催には至っていない。

(4) 総合的な検証

公共交通空白地区解消の取り組みや、地域の実情に応じたつのバスの路線再編、イベント出展や時刻表冊子の作成などを通じた利用促進策には着実に取り組んできている。特に人口が少ない西地区においては利用状況が目標に至っていない部分もあるが、利用している人からは評価する意見も寄せられていることから、生活を守る移動手段として定着していると考えられる。

一方で、基本方針 3：協働で育む公共交通網の構築については、着手に至ることができなかった事業もあるなど、計画としてまとめた事業が実施可能な容量を越えていたことも考えられる。

◎ 引き続き公共交通網の利便性向上の取り組みを推進
◎ 着実な事業推進のための体制整備

第２節：課題の抽出から計画の基本方針として整理

１．現状の検証による課題抽出

(1) 今後も引き継いでいくべきと考える事項

現状の検証から、本町の交通まちづくり分野において取り組むべき課題を抽出し、計画策定に留意すべき事項として整理する。

① 地域の移動ニーズの変化に対応した柔軟な路線再編

津野町コミュニティバス「つのバス」は、これまでも利用状況のモニタリングや地区から寄せられる声に対応し、現地での確認作業を経た上で柔軟に路線再編を行い、その結果として利用者の維持につなげている。このような取り組みの積み重ねが町民（特に利用者）からの信頼醸成にもつながっているものと考えられる。

⇒ 01. 地域情報の把握と変化に対応する路線再編

② 利用者が少なくても生活交通手段の提供に重点を置く姿勢

これまで本町は、路線別に見た利用者数が少なくても、独自の移動手段を持たない人が定期的に利用している状態であれば、運行休止の対象とせず、運行を維持してきた。今後は、抜本的な再編（運行の態様から考える等）を通じた運行の効率化を考える必要もあるが、移動制約者の状況を加味し、移動手段確保に困る人を新たに生み出すことのない再編の在り方を検討し、備えておくべきと考える。

⇒ 02. 移動制約者への配慮
⇒ 03. 地域情報の把握

③ 民間事業者との連携による待ち合い施設整備

サンシャインディスカにおいて、令和 3 年度に町と連携した公共交通利用者の待ち合い施設が完成し、利用者からとても喜ばれている。町内には他にも独自に帰りのバス便を待てるようにベンチを設置している商業施設や医療機関があり、このような民間事業者との連携を深め、移動の目的地と移動の手段の連携を進めるべきである。

⇒ 04. 地域の民間事業者・集客施設との連携
⇒ 05. バス利用者の待ち合い施設整備

(2) 対応が求められる事項及び今後改善が必要になると危惧する事項

① 人口減少と高齢化のさらなる進行とそれに伴う移動手段確保策

令和 2 年国勢調査の結果は、10 年前と比較して人口で 1,116 人、率にしておよそ 17%減少している。特に西地区での人口減少が大きくなっている。

高齢化率は 37.7%であったものが 45.1%に拡大しており、限界自治体の基準となる 50%に近づきつつある。一方で将来を担う子ども（15 歳未満）の数が減少を続けている。

⇒ 06. 人口減少対策の確実な推進
⇒ 07. 地域への愛着醸成

② 買い物ニーズの町外流出

平成 28 年度に県がとりまとめた消費動向調査によると、生活に身近な最寄品や生鮮食品など購入先が須崎市などに流出している。一方で今回実施した住民ニーズアンケート調査結果では、新たな店舗の立地などにより、町内での買い物も増えていることがわかった。買い物は生活に欠かすことのできない必要不可欠な行動であり、必ず移動を伴うことから、地域の生活交通手段と商業施設との連携などが今後求められる。

⇒ 08. 公共交通網と集客施設の連携
⇒ 09. 公共交通の利便性向上

③ 通院ニーズの町外流出

住民ニーズアンケート調査及び地区別意見交換から、医療機関への通院ニーズが主に須崎市に流出している。診療科目や医師との相性など、様々な要因があるため一概に地域外への流出が悪いと考えることはできないが、町民にとってそのための移動が負担になるケースが見受けられる。

⇒ 08. 公共交通網と集客施設の連携
⇒ 09. 公共交通の利便性向上

④ 独自の移動手段を持たない人の移動に特徴が見られる

住民ニーズアンケート調査結果より、独自の移動手段を持たない人の通院や買い物といった主な外出時間がほぼ午前中に集中している。これは地区別意見交換においても出された意見と合致しており、特に高齢者は午前中に外出を伴う用事を済ませ、午後は自宅で過ごす傾向にあると考えられる。現在はその移動ニーズに対応するダイヤにてつのバスは運行しているが、今後は午後にも移動が必要となる町民が現れる可能性がある。

⇒ 10. 住民が行政や公共交通事業者に要望できる仕組み構築

⑤ 公共交通空白地区への対応及びその備え

本町では公共交通空白地区解消を目的として、平成 29 年 10 月よりつのバスの本格運行を開始している。限られた輸送資源を有効に活用するため、ニーズのない地区への運行を休止するなど、地区の状況に応じて柔軟に路線再編を行い今に至っている。しかしその結果として、現状では自家用車を利用しているため公共交通のニーズはないものの、近い将来には公共交通の運行を求められる可能性がある。

住民ニーズアンケート調査結果より、「5 年以内に自動車利用が難しくなる不安がある」と回答している人が 2 割を超えていることから、今後は注意深く町民の生活交通手段の確保についてモニターしていく必要がある。

⇒ 10. 住民が行政や公共交通事業者に要望できる仕組み構築
⇒ 11. 住民からのＳＯＳを把握できる仕組み構築

⑥ スクールバス混乗便の在り方検証

床鍋地区や桑ヶ市地区で運行しているスクールバスは一般の混乗が可能となっているが、令和元年度以降利用されていない。運行曜日が限定されるものの、つのバスが運行していることもその要因と考えられるが、利用できることを知らないことがその要因である可能性もあるため、改めて周知を行うなどの取り組みが求められる。

⇒ 12. 地域の移動手段に関する情報発信

⑦ 利用者のニーズにあった路線バスのダイヤ調整

高陵交通の須崎行き路線バスは、葉山小学校前にて 9:06 の次が 11:46 の便となっており、特に午前中に外出して用事を済ませたい高齢者にとっては、選択肢の限られる状況となっている。

⇒ 13. 路線バス運行ダイヤの調整

⑧ 須崎市から土佐市及び高知市方面への接続

以前は高知市内まで直通できるバス路線があったものの、現在は須崎市内と土佐市内で 2 度の乗り換えが必要となっている。それでも多くの運行便で乗り換えを意識したダイヤ設定が実現している。今後は、さらに乗り換えがしやすい運行ダイヤ調整と、乗り換え利用をしやすい運賃体系の検討、そして丁寧な情報発信が求められる。

⇒ 14. 路線バス同士の接続を意識した運行ダイヤの再検討
⇒ 15. 乗り換えをしやすい運賃体系の再検討

⑨ 路線バス停留所における情報掲示

高陵交通の停留所では路線図の掲示が無く、行き先とその運行時刻のみの記載となっている。このため土地勘のない人にとって路線バスが使いづらく、利用につながっていないことが予想される。

⇒ 16. 分かりやすいバス停掲示情報

⑩ 路線バスとつのバスの競合回避

本町の地形や道路事情から、高陵交通の路線バスとつのバスが同じ道路を運行する区間が多くなっている。高陵交通の路線バスを本町の幹線公共交通、つのバスを枝線公共交通と設定して運行ダイヤを調整しているが、つのバスの方が運賃が安いため、路線バスの利用者がつのバスにシフトしている例が見られる。

⇒ 17. 高陵交通の路線バスに関する広報
⇒ 18. 路線バスとつのバスの両方を利用できる仕組みの検討

⑪ 乗り換え及び帰り便の待ち合い施設

姫野々地区においては、サンシャインディスカが町の補助を活用してバス待ち合い施設を整備し、利用者からたいへん好評を得ている。他にも西森商店や新田フードセンターなどでも独自にベンチを構えるなど利用者の環境整備に取り組んでいる。

西地区の乗り換え拠点（高陵交通 ⇔ つのバス）となる新田役場周辺についても、役場開庁時間外に利用が可能となる待ち合い施設の整備が求められる。また、独自に整備されている商業施設や医療機関などの環境整備をバックアップし、より快適にバスを待つことができる高度な環境整備も求められる。

⇒ 19. バス待ち合い（乗り換え）施設の整備推進

⑫ 公共交通に関するワンストップ情報発信

高陵交通は自社のホームページ、つのバスは町のホームページでそれぞれ情報発信されているが、本町の公共交通網（路線バス、コミュニティバス、タクシー）に関する情報をワンストップで入手できるツールが存在していない。WEB 上では平成 29 年に運行廃止となった町営バス天狗荘行きの情報が未だ閲覧可能な状態にあるなど、地域の状況に明るくない人にとっては混乱の元になることが危惧される。

⇒ 20. ホームページや時刻表冊子による公共交通情報の発信

⑬ 天狗高原～四国カルストへの観光アクセス

本町にとって大きな観光の目玉といえる天狗高原～四国カルストには、平成 29 年 9 月の町営バス廃止以降、公共交通による運行がされていない。宿泊を伴う来訪者へのタクシー補助は実施されているが、アクセス方法が基本的には個々の自家用車に頼っている状況にある。

⇒ 21. 天狗高原～四国カルストへの公共交通による観光アクセス構築

⑭ つのバスを認識しつつ、利用につながらない町民が多い

地区別意見交換より、つのバスの運行については認知されており、特に高齢者にはつのバスや路線バスの利用を意識している人がいるものの、実際の利用にはつながっていない例が多々あると考えられる。路線バスやつのバスの実際の車両を活用したバス乗り方教室や、公共交通を使ったお楽しみの外出イベントといった仕掛けを通じて、公共交通を身近に感じてもらい、利用につなげていく地道な取り組みが求められる。

⇒ 22. 対話を通じた公共交通利用の啓発
⇒ 23. 公共交通利用のきっかけを提供する仕組み構築

⑮ つのバスに対する町民の不満

地区別意見交換及び関係者ヒアリングより、つのバスを利用しようとして停留所でバスを待っているにも関わらず、そのまま走り去ってしまう例が報告されている。利用者離れの要因にもなりかねないため、早急な改善が求められる。

⇒ 24. 乗務員への周知徹底
⇒ 25. 利用者に対するバス利用の意思表示に関する周知

⑯ タクシー事業の維持

本町には東地区と西地区に各 1 社ずつタクシー事業者が営業を行っており、コミュニティバスの運行も担っている。タクシー事業についてはコミュニティバスと相互に補完する関係にあるものの、関係者ヒアリングからタクシーの稼働が極端に少ない日もあるなど、タクシー事業の継続策の検討が求められる。

⇒ 26. タクシーサービスの拡大

⑰ 路線バスへの補助負担の低減のために

高陵交通の路線バスに対する須崎市、梼原町との支援割合について、運行距離の割合のみに応じる負担額の算出から、均等割りや利用率割りも含めた算出方法に改善されているものの、他の 2 市町と比較して本町における運行距離が長い分、本町の負担割合が大きくなっている。また、つのバスと路線バスを乗り継ぐことで全体的な利用率向上に取り組んでも、利用率割合が高まるため、その分負担も増加するといった状況も改善につなげたいと考える。

⇒ 27. 持続する路線バス支援の在り方検討

⑱ 事業実施体制の構築

本計画の前身計画となる津野町地域公共交通網形成計画では、公共交通網の再編及び公共交通空白地区解消の取り組みは着実に推進してきたものの、利用促進につなげるための、イベントの実施や様々な体制構築がうまく機能していなかった。行政のみで計画に係る事業を推進するのではなく、交通事業者はもちろんのこと、さらに多様な主担が参画した計画推進体制の構築が求められると考える。

⇒ 28. 計画の推進体制の構築

２．計画の基本方針として整理

「上位計画及び関連計画」と「現状の検証による課題抽出」にて整理した留意事項を、その対象者や特性から分類し、本計画における取り組みの基本方針としてとりまとめる。

上位計画及び関連計画より	◎ 交通インフラとＩＣＴ環境の整備 ◎ 運転免許自主返納者への「つのバス」回数券交付 ◎ 地域内交通の利便性向上と高齢者の運転免許返納支援 ◎ 観光地を結ぶ移動手段確保 ◎ Wi-Fi 環境の整備 ◎ わかりやすい交通案内版の整備 ◎ 福祉タクシー利用事業の利便性向上と周知の徹底 ◎ つのバスの周知徹底と利用促進による利用拡大 ◎ 引き続き公共交通網の利便性向上の取り組みを推進 ◎ 着実な事業推進のための体制整備
現状の検証による課題抽出より	01. 地域情報の把握と変化に対応する路線再編 02. 移動制約者への配慮 05. バス利用者の待ち合い施設整備 09. 公共交通の利便性向上 12. 地域の移動手段に関する情報発信 13. 路線バス運行ダイヤの調整 14. 路線バス同士の接続を意識した運行ダイヤの再検討 15. 乗り換えをしやすい運賃体系の再検討 16. 分かりやすいバス停掲示情報 17. 高陵交通の路線バスに関する広報 18. 路線バスとつのバスの両方を利用できる仕組みの検討 19. バス待ち合い（乗り換え）施設の整備推進 20. ホームページや時刻表冊子による公共交通情報の発信 24. 乗務員への周知徹底 25. 利用者に対するバス利用の意思表示に関する周知 26. タクシーサービスの拡大 27. 持続する路線バス支援の在り方検討 28. 計画の推進体制の構築

基本方針１：公共交通網が地域住民や来訪者にとって使いやすいものへ

本町の公共交通網は、幹線となる高陵交通の路線バス（椿原ー須崎線）と、東地区と西地区に分かれて運行体系を構築している津野町コミュニティバス「つのバス」、そして各地域に１社ずつ営業を行っているタクシー事業者で構成されている。これらが接続し、ネットワークを構築することで、公共交通網として利便性が高まる。

これまでも本町では積極的に取り組んできた分野ではあるが、情報発信や情報掲示、公共交通利用のきっかけづくりといったソフト面の取り組みも踏まえ、さらに利便性の高いものとして、地域住民や来訪者の移動を支えていくことが求められている。

現状の検証による課題抽出より	03. 地域情報の把握 10. 住民が行政や公共交通事業者に要望できる仕組み構築 11. 住民からのＳＯＳを把握できる仕組み構築 22. 対話を通じた公共交通利用の啓発 23. 公共交通利用のきっかけを提供する仕組み構築

基本方針２：公共交通網が利用者の移動ニーズと整合し、そして持続する

公共交通網の利便性を向上させるためには、地域の移動のニーズを的確に把握することが必要不可欠である。行政や交通事業者の側から地域を訪ねて意見交換したり、地域住民から地域の状況を行政や交通事業者に直接伝え、再編を促すことができたりするなど、移動ニーズを把握するための双方向によるチャンネル構築を目指す必要がある。

また、公共交通を使ったことがない人にとっては、適切なタイミングで公共交通利用のきっかけを得ることが、公共交通利用の最初の挑戦となる。そのような機会を戦略的に提供できる方策が求められる。

移動ニーズの的確な把握と、小さな催しを通じた公共交通利用のきっかけ提供により、地域の移動手段として持続することが可能になると考える。

上位計画及び関連計画より	◎ 四国カルストの観光拠点化 ◎ 通学支援の充実 ◎ 姫野々地区を生活関連機能を維持･集積する区域として整備 ◎ 観光地を結ぶ移動手段確保
現状の検証による課題抽出より	04. 地域の民間事業者・集客施設との連携 06. 人口減少対策の確実な推進 07. 地域への愛着醸成 08. 公共交通網と集客施設の連携 21. 天狗高原～四国カルストへの公共交通による観光アクセス構築

基本方針３：公共交通網の利用を通じて、人や組織そして地域が元気になる

つのバスの運行開始より、運行を取り止めている天狗高原への公共交通によるアクセス方法を改めて検討し、来訪者の満足度向上につなげる。

このように、「観光の施策」、「福祉の施策」、「教育の施策」などを移動手段として支えることにより、「移動の目的」と「移動の手段（公共交通網）」が連携を通じた地域の活性化につなげていくことが期待できる。

また、地域の子どもたちに地域の生活を支える移動手段を肌で感じてもらい、さらに公共交通を使って地域のあちらこちらを訪ねることにより、地域に対する愛着を醸成してもらえることも期待したい。

移動の手段である公共交通網が、地域のインフラとして機能することにより、地域のあらゆる分野が活性化することを目指す。

第４章：津野町地域公共交通計画

第１節：あるべき姿の実現に向けて
第２節：具体的な取り組み
第３節：計画推進のために

第１節：あるべき姿の実現に向けて

１．目指す将来像と計画の基本理念

前身計画である津野町地域公共交通網形成計画の目指す将来像は、『町民の誰もが、安心していつまでも利用できる公共交通網が構築され、健康で創造的な活動が展開される津野町』と設定されている。

前身計画が策定された 2017 年度（平成 29 年度）と比較し、人口減少や地域の高齢化がさらに進んでいることや、明らかになった地域課題への対応策を加味した上で、目指す将来像とその将来像を実現につなげるための基本理念を次のとおり設定する。

目指す将来像

津野町で暮らす地域住民と、津野町への来訪者が、
安心して利用できる利便性の高い公共交通網を活用し、
健康的で創造的な生活と活動がいつまでも展開される。

［計画の基本理念］

① 公共交通は本町の社会基盤（インフラ）のひとつとして機能する。

② 地域の移動ニーズの変化に応じて、公共交通も変化し、持続して機能し続ける。

③ 地域住民及び来訪者は、公共交通をひとつの移動手段として認識し、移動の目的に応じて移動の手段を選択する。

２．計画の目標

目指す将来像を実現に導く筋道をつけるために、計画の目標を設定する。

目標１：公共交通利用者数を増加させる

［設定の考え方］

本町の公共交通（路線バス：高陵交通、コミュニティバス：つのバス）の利用者数が、利便性向上や利用促進の取り組みを経て増加していく。

［検証方法］

毎年１月１日から 12 月末日までの１年間に、町内で乗車及び降車した利用者数を積算する。高陵交通の利用者数はＩＣカードですか所持者のみカウントし、つのバスに関しては全路線の利用者とする。

［現況値（令和２年）］	［目標値（令和８年）］
高陵交通：10,561 人	高陵交通：15,842 人（50％増加）
つのバス： 7,172 人	つのバス：10,041 人（40％増加）

目標２：公共交通網の公的負担額の改善につなげる

［設定の考え方］

本町の公共交通（路線バス：高陵交通、コミュニティバス：つのバス）の運行委託や運営支援（補助金）など公的負担額について、支出の多寡のみで評価するのではなく、支出に見合った利用者数から評価する。

［検証方法］

毎年、公共交通補助年度（10 月から翌年 9 月まで）において支出した公的負担額の合計を、そのモードの利用者数で除し、利用者 1 人当たりの公的負担額で評価する。

［現況値（令和 3 年度）］	［目標値（令和 8 年度）］
高陵交通：1,655 円/人 つのバス：3,483 円/人	高陵交通：1,200 円/人 つのバス：2,500 円/人

目標３：つのバスの収支率を改善させる

［設定の考え方］

つのバスは生活維持のための最低限度の移動手段として運行を継続してきた。今後は利用拡大と平行して運行を持続させることも視野に入れ、利用状況に運行のかたちを合わせて変化させるなど、収支率の改善につなげる。

［検証方法］

公共交通の補助年度（10 月－9 月）ごとにつのバスの収支率を算出

［現況値（令和 3 年度）］	［目標値（令和 8 年度）］
つのバスの収支率：3.3%	最寄品の地元購買率：8.0%

目標４：交通結節点における路線バス乗降者数が増加する

［設定の考え方］

公共交通網の利便性が向上し、さらに待合施設の設置や路線バスの利用を支援する情報発信などの取り組みにより、路線バス利用者数の増加に加え、つのバスと路線バスを乗り継いで移動する人も増加する。

［検証方法］

毎年 1 月から 12 月までの 1 年間に、町内の交通結節点（東地区：葉山小学校前、西地区：新田･東津野役場前）で乗車及び降車した高陵交通の利用者数を積算する。利用者数はＩＣカードですか所持者のみの数値となる。

［現況値（令和 2 年）］	［目標値（令和 8 年）］
■ 葉山小学校前：787 人 （乗車：423 人、降車：364 人） ■ 新田･東津野役場前：1,373 人 （乗車：713 人、降車：660 人）	■ 葉山小学校前：1,102 人 （乗車：― 人、降車：― 人） ■ 新田･東津野役場前：2,060 人 （乗車：― 人、降車：― 人）

目標５：地域の移動ニーズを把握する

［設定の考え方］

公共交通を使っていない人への対応も含め、公共交通利用を直接伝えるとともに、使われていない理由を再編につなげる意見要望として整理する。

［検証方法］

地区別意見交換を開催した数をカウントする。

［現況値（令和３年度）］	［目標値（令和８年度）］
８地区で開催	毎年：10 地区以上で開催

目標６：ＩＣカードですかの所持者数が増加する

［設定の考え方］

住民を対象とした意見交換や情報発信を通じて、ＩＣカードですかの利便性や経済的にお得になることが周知され、住民が所持するＩＣカードですかが増加する。

初年度は路線再編などとリンクした取り組みができず、情報発信による成果として現状維持とし、２年目以降毎年前年比 20%ずつ増加していくと設定する。

［検証方法］

毎年、１月時点におけるＩＣカードですか（記名式）の所持者数を株式会社ですかに確認し、評価する。

［現況値（令和３年１月）］	［目標値（令和８年度）］
合計：231 枚 大人カード　：110 枚 小児カード　：　５枚 ナイスエイジ：116 枚	令和５年１月：231 枚 令和６年１月：277 枚 令和７年１月：332 枚 令和８年１月：398 枚 令和９年１月：478 枚

目標７：年間宿泊客数を増加させる

［設定の考え方］

四国カルストへの公共交通による移動手段整備を通じて、来訪者の天狗高原及び町内への観光アクセスが充実することで観光来訪者と宿泊客が増加するものと期待する。

［検証方法］

町が毎年とりまとめている町内宿泊者数を整理する。

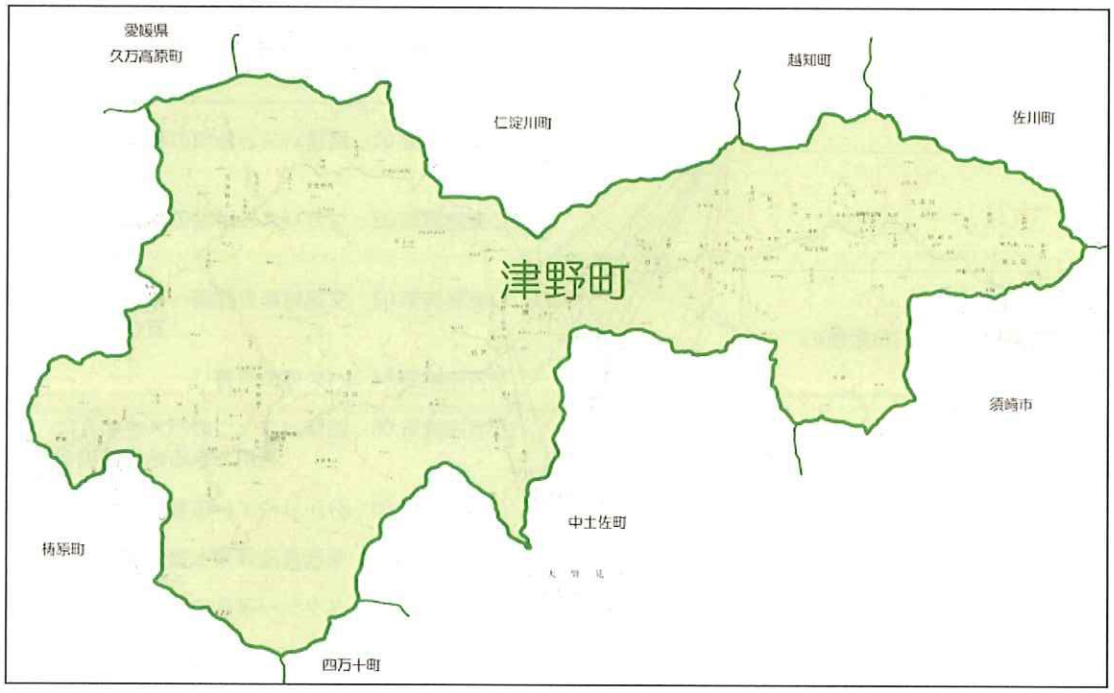
［現況値（令和２年度）］	［目標値（令和８年度）］
令和２年度：4,425 人	令和６年度に 13,000 人 令和８年度に 15,000 人

３．計画の区域と期間

(1) 本計画が対象とする区域

本計画の対象区域は津野町全域とする。

図：本計画の対象区域（津野町全域）



(2) 計画の期間

本計画の計画期間は令和４年度（令和４年４月）から令和８年度（令和９年３月）までの５年間とする。

計画最終年度末には、目指す将来像の実現に向けた筋道が明らかになることと、計画の目標として設定した指標を達成していることを目指し、計画期間内に具体的な取り組みを進める。

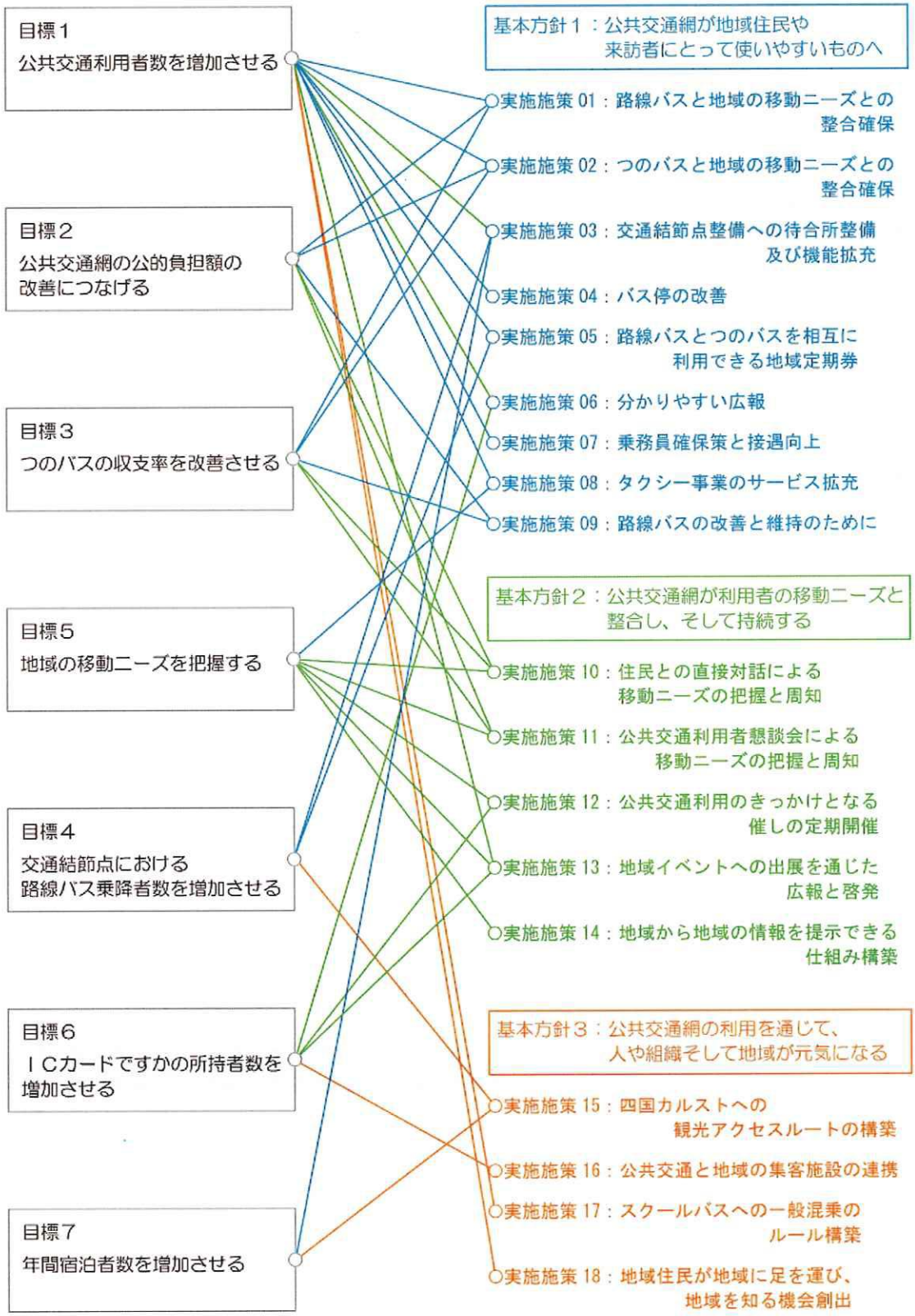
令和４年度 (2022 年度)	令和５年度 (2023 年度)	令和６年度 (2024 年度)	令和７年度 (2025 年度)	令和８年度 (2026 年度)

第２節：具体的な取り組み

１．具体的施策の考え方

今後計画期間内に地域を挙げて取り組む具体的な施策について、基本方針の別に整理する。

図：計画の目標と施策



2．具体的施策の概要

(1) 基本方針１：公共交通網が地域住民や来訪者にとって使いやすいものへ

基本方針１：公共交通網が地域住民や来訪者にとって使いやすいものへ

実施施策 01：路線バスと地域の移動ニーズとの整合確保
実施施策 02：つのバスと地域の移動ニーズとの整合確保
実施施策 03：交通結節点整備への待合所整備及び機能拡充
実施施策 04：バス停の改善
実施施策 05：路線バスとつのバスを相互に利用できる地域定期券
実施施策 06：分かりやすい広報
実施施策 07：乗務員確保策と接遇向上
実施施策 08：タクシー事業のサービス拡充
実施施策 09：路線バスの改善と維持のために

実施施策 01：路線バスと地域の移動ニーズとの整合確保

[施策の概要]

本町の幹線となる高陵交通が運行する路線バスの運行ダイヤについて、地域住民と来訪者の移動ニーズとの整合を維持する。地域住民の移動ニーズについては、地区別意見交換や公共交通利用者懇談会の開催を通じて整理し、来訪者の移動ニーズについては乗務員を通じた要望やアンケート調査等から把握する。

路線バスのダイヤ再編については須崎市及び梼原町も含めて協議を行い、高陵交通とともに検討をすすめる。

■ 現状の運行ダイヤ

梼原	新田	葉山	須崎駅
6:23	6:40	7:09	7:32
6:47	7:04	7:33	7:56
8:20	8:37	9:06	9:29
11:00	11:17	11:46	12:09
14:00	14:17	14:46	15:09
15:50	16:07	16:36	16:59
17:20	17:37	18:08	18:29

須崎駅	葉山	新田	梼原
6:47	7:10	7:40	7:57
8:24	8:47	9:17	9:34
10:37	11:00	11:30	11:47
13:22	13:45	14:15	14:32
15:32	15:55	16:25	16:42
17:40	18:03	18:33	18:50
19:09	19:32	20:02	20:19

■ 再編要望ダイヤ

梼原	新田	葉山	須崎駅
6:40	6:57	7:07	7:18
8:20	8:37	8:47	8:58
9:10	9:27	9:37	9:48
11:00	11:17	11:27	11:38
14:00	14:17	14:27	14:38
15:50	16:07	16:17	16:28
17:20	17:37	17:47	17:58

須崎駅	葉山	新田	梼原
6:47	7:10	7:18	7:30
8:32	8:55	9:03	9:15
10:52	11:15	11:23	11:35
13:22	13:45	13:53	14:05
15:42	16:05	16:13	16:25
17:42	18:05	18:13	18:25
19:09	19:32	19:40	19:52

◎ 高齢者などが利用したい午前中の上り便ダイヤを充実させる。
◎ 早ければ令和４年 10 月からの再編に向けて関係機関と調整をすすめる。

[実施主体]

・津野町、梼原町、須崎市、高陵交通

実施施策 02：つのバスと地域の移動ニーズとの整合確保

[施策の概要]

本町の役場や集客施設、幹線バスなどに接続するフィーダー系統として運行するつのバスについて、変化しやすい周辺部の移動ニーズに対応した柔軟な運行を持続させる。地域住民の移動ニーズについては、地区別意見交換や公共交通利用者懇談会の開催を通じて整理し、可能な限り毎年 10 月に再編を行う。

令和 4 年 10 月には沿線地区との調整が整った路線から次の再編に取り組む。

[具体的な整備内容]

① 運行ダイヤの調整

貝ノ川･東黒川線のダイヤを調整し、地区住民から要望されている市街地での滞在時間確保を行う。

② 久保川･大谷線の運行経路変更

アゾ川地区と大谷の上地区が公共交通空白地区となっており、さらに地区からの運行を要望されている。久保川･大谷線の運行経路を変更して対応する。

③ 桂線の運行経路変更

桂線の上の段ー竹ヶ谷の運行区間では、現状は利用者がほぼいない状態であるが、異なる経路に暮らす高齢者が毎回利用している。地区との協議を経て運行経路を付け替える検討をすすめる。

④ 杉ノ川診療所前への乗入れ

杉ノ川診療所の玄関前につのバスを乗り入れる。

⑤ 四万十ふれあい住宅（旧高原荘）の敷地内乗入れの検討

西倉川線と中村線について、四万十ふれあい住宅の敷地内で乗降ができるように運行経路を変更する。

⑥日曽の川線、枝ヶ谷線のダイヤ調整及び口目ヶ市地区の経路変更

日曽の川線と枝ヶ谷線のダイヤを調整し、新田発着時間を統一させる。また、口目ヶ市地区の運行経路を旧道経由に変更する。

⑦ 大古味･芳生野線

地区別意見交換を重ねてきた土居の越地区であるが、利用が改善されていないため運行経路を変更して地区内の運行を休止する。また、大古味地区では集落の別経路（高低差有り）にも運行する変更を行う。

⑧ 上谷･保井川線

利用者が施設に入所した以降、全く利用がされていない区間（保井川ー新田間）の運行を取り止め、運行要望が出されている須山ー宮谷分岐間への運行に付け替える。

⑨ 西地区の全ての路線を津野町老人福祉センター経由とする

西地区を運行する全ての路線を老人福祉センター経由とする。

⑩ その他

複数の路線について、停留所間ダイヤの調整などを行う。

[実施主体]

・津野町、葉山ハイヤー、新田ハイヤー、地域住民

表：津野町コミュニティバス「つのバス」運行路線一覧

地区	路線名称	今後の対応
東地区	貝ノ川・東黒川線	運行ダイヤの変更。地区との協議が整うことを前提にデマンド運行への移行を検討
	久保川・大谷線	令和４年10月に路線再編を実施
	桂線	令和４年10月に路線再編を実施
	大西・上井田線	
	勝登呂・舞ノ川線	
	駄馬線	
	三間川・藤ノ川線	
	床鍋線	
	桑ノ川・赤木・西谷線	運行ダイヤの変更。地区との協議が整うことを前提にデマンド運行への移行を検討
	西黒川線	
西地区	大古味・芳生野線	令和４年10月に路線再編を実施
	上谷・保井川線	令和４年10月に路線再編を実施
	日曽の川線	令和４年10月に路線再編を実施
	西倉川線	令和４年10月に路線再編を実施
	枝ヶ谷線	令和４年10月に路線再編を実施
	高野線	令和４年10月に路線再編を実施
	中村線	令和４年10月に路線再編を実施

■地区との協議が整うことを前提にデマンド運行への移行を検討する

利用が極端に少ない路線については、運行対象地区での意見交換や現状における利用者との協議を経て、デマンド運行への移行を検討する。

［デマンド運行導入選択時に留意すべき事項］

葉山ハイヤー、新田ハイヤーともに乗務員が電話対応を担っており、現状の体制では電話による予約受付業務が難しい。また、東地区と西地区で広範囲に集落が分布しているため、町内で土地勘のあるスタッフによる予約受付業務と入力された情報が乗務員と共有できるシステムの導入が求められる。



実施施策 03：交通結節点への待合所整備及び機能拡充

[施策の概要]

幹線となる路線バスと、フィーダー路線となるつのバスのネットワークにより地域の公共交通網を機能させている。

現状では東地区のサンシャインディスカに待合所が完成し、特に買い物が終わって帰り便を待つつのバス利用者に喜ばれている。西地区においても同様に快適に待つことができ、乗り換えに必要な情報が整備された待合所の整備が求められる。

[具体的な整備内容]

- 快適にバスを待つことができる待合所
- 乗り換えやその先で利用する公共交通情報を取得できる情報掲示
- 高陵バスロケのモニター設置
- Wi-Fi が利用できる環境整備
- 来訪者用の地域情報（観光情報など）の備置

[実施主体]

- 津野町、高陵交通

実施施策 04：バス停の改善

[施策の概要]

つのバスのバス停には路線図と時刻表をセットにした情報掲示ができているが、路線図が簡易な路線図であり、地図ベースとなっていない。また、高陵交通のバス停は時刻表のみであり路線図の掲示がされていない。

土地勘のない利用者であっても現在地を確認してバスを利用できるよう、地図ベースによる路線図と時刻表を組み合わせた掲示を進めていく。

また、高陵交通のバス停標柱について、更新が促進させるよう町としても支援を行う。

[具体的な整備内容]

- わかりやすいバス停掲示物への更新
- 高陵交通のバス停標柱の更新支援

[実施主体]

- 津野町、高陵交通

実施施策 05：路線バスとつのバスを相互に利用できる地域定期券

[施策の概要]

高陵交通の路線バスとつのバスを乗り継ぐ場合、両方の運賃を支払うこととなり、特に高陵交通の運賃は高く感じてしまう。

そこで、津野町民に限定した路線バスとつのバスの両方を利用できる定期券サービスを検討する。

定期券の仕組みにより、路線バスとつのバスが重複する区間において、運賃が理由で高陵交通の路線バスを避ける必要がなくなり、沿線住民にとっては使えるモードが格段に増えることになる。

[具体的な整備内容]

- 津野町民に限定する定期券サービスの開始。
- ＩＣカードですかの仕組みを活用し、カード裏面に津野町民限定定期券である旨をシールで添付する。
- 先行して取り組んでいる高知県安田町の事例を参考に仕組み構築の検討をすすめる。

[実施主体]

- 津野町、高陵交通、（場合によって梼原町、須崎市）

実施施策 06：分かりやすい広報

[施策の概要]

町内を運行する公共交通網の運行に係る情報を様々な場面用に作成して展開する。基本的にワンストップで町内の公共交通に係る全ての情報が入手できることと、おでかけ時に携帯して持ち運べる時刻表冊子、そして家の玄関や冷蔵庫に貼付て必要に応じて確認できる時刻表チラシなどを制作する。

[具体的な整備内容]

- ＷＥＢを通じて本町への公共交通によるアクセス紹介や、町内の公共交通に関する情報整理。ワンストップで本町の公共交通情報を得られる場とする。
- 時刻表冊子による高陵交通路線バスとつのバス、タクシー事業者の各情報を整理する。
- 路線別に時刻表をチラシとして作成して配布する。
- おでかけ時刻表として、地区別におでかけのシーン別時刻表（例：□□地区の人が▲▲へ買い物に行くのに○：○○のつのバスに乗れば、○：○○のおかえり便まで滞在時間が○○分ある。）を作成する。まずは要望のあった地区を対象としてとりまとめる。
- 利便性は劣るものの、スクールバス（床鍋－姫野々方面）の利用が可能であることを知らせるチラシの作成と配布。

[実施主体]

- 津野町、高陵交通

実施施策 07：乗務員確保策と接遇向上

[施策の概要]

高陵交通、つのバス、そしてタクシーの乗務員確保について、町として協働できる内容に取り組む。また、乗務員への接遇向上研修を行う。

[具体的な整備内容]

・運行事業者からの要請があれば、乗務員確保と本町への移住施策をリンクさせた求人情報を発信する。
・乗務員（特につのバス）を対象とした接遇向上につなげる研修を開催する。

[実施主体]

・津野町、高陵交通

実施施策 08：タクシー事業のサービス拡充

[施策の概要]

外出が困難になった住民への買い物代行や、少量農作物の庭先集荷など、本来のタクシー事業では対応できなかった小荷物輸送がコロナ禍対策の規制緩和により可能となっている。小さいながらもこのような事業を開始し、新たな収入源を獲得することでタクシー事業の安定化にも貢献できると考える。

[具体的な整備内容]

・タクシー事業者による新たなサービスメニューの検討
・国土交通省への届出
・新たなサービスの周知の取り組み

[実施主体]

・津野町、葉山ハイヤー、新田ハイヤー

実施施策 09：路線バスの改善と維持のために

[施策の概要]

高陵交通の路線バスについて、路線を共有する須崎市、梼原町とともに利便性向上や利用促進の取り組み、協調して取り組む支援の在り方について協議する体制構築を呼びかける。

[具体的な整備内容]

・路線バスを持続させるための協議を通じた取り組みの実施
・協調して取り組んでいる路線バス支援の負担割合について、持続可能な形を協議の上検討する。

[実施主体]

・津野町、須崎市、梼原町

(2) 基本方針２：公共交通網が利用者の移動ニーズと整合し、そして持続する

基本方針２：公共交通網が利用者の移動ニーズと整合し、そして持続する

実施施策 10：住民との直接対話による移動ニーズの把握と周知
実施施策 11：公共交通利用者懇談会による移動ニーズの把握と周知
実施施策 12：公共交通利用のきっかけとなる催しの定期開催
実施施策 13：地域イベントへの出展を通じた広報と啓発
実施施策 14：地域から地域の情報を提示できる仕組み構築

実施施策 10：住民との直接対話による移動ニーズの把握と周知

[施策の概要]

地域住民との膝をつき合わせた対話を通じて得られる意見や要望から、反映できるものを公共交通の再編に取り込み利便性向上につなげる。

また、公共交通利用時に利用者として守るべき事項（乗車するバスが近づいてきた時には手を挙げて意思表示をする。バスが停車するまで席を立たない。運転中の乗務員にむやみに話し掛けない。など）を周知し、マナー向上にもつなげる。

[写真：地区別意見交換の様子]





[具体的な整備内容]

・地区別意見交換を毎年複数の地区で開催する。特につのバスの利用状況に課題が見られる地区や、要望が出されている地区を対象とする。
・公共交通を利用していない住民に対して、バス利用のきっかけにつながる情報を提供する。
・バス利用時に利用者が守るべき事項を周知する。

[実施主体]

・津野町、葉山ハイヤー、新田ハイヤー

実施施策 11：公共交通利用者懇談会による移動ニーズの把握と周知

[施策の概要]

高陵交通の路線バスやつのバスの利用者に呼びかけ、バス利用者が集まり今後のバスに対する意見や要望を意見交換する場を設ける。

ここで得られた意見や要望の内、取り組むべきと判断されるものについては再編に反映させる。

[具体的な整備内容]

・バス利用者に対して直接利用者懇談会への参加を呼びかけ、利用者懇談会を開催する。
・得られた意見や要望について、可能なものは実際の運行に反映させる。

[実施主体]

・津野町、葉山ハイヤー、新田ハイヤー

実施施策 12：公共交通利用のきっかけとなる催しの定期開催

[施策の概要]

日常的に運行しているバスを活用したおでかけイベントを企画･実施し、バス利用に踏み切れない人への、バス利用のきっかけを提供する。

[具体的な整備内容]

・既存の公共交通網を活用したおでかけイベントの企画と実施。
・いきいきふれあいサロン事業と連携したおでかけイベントの企画と実施。

[実施主体]

・津野町、津野町社会福祉協議会

実施施策 13：地域イベントへの出展を通じた広報と啓発

［施策の概要］

定期的に開催される地域の催しへの出展を通じた公共交通利用啓発に取り組む。

［写真：津野町産業祭への出展によるつのバス利用啓発］





［具体的な整備内容］

・津野町産業祭等、定期的に開催される催しへの出展を通じて公共交通の利用啓発に取り組む。

［実施主体］

・津野町、高陵交通

実施施策 14：地域から地域の情報を提示できる仕組み構築

［施策の概要］

地域（地区長や民生委員など）から、車を使えなくなりそうな人の情報や、既に生活交通手段の確保に困っている人の情報を通知してもらい、通知を受けた行政はまずは調査に取り組み、対応策の検討、公共交通網の再編への反映といった取り組みにつなげる仕組みを構築する。

［具体的な整備内容］

・地域からの情報を提示しやすい仕組みを構築する。
・地域から通知を受け付けた場合、社会福祉協議会と連携して現地調査に入り、対応策を検討する。

［実施主体］

・津野町、津野町社会福祉協議会、地域住民（地区長や民生委員）

(2) 基本方針３：公共交通網の利用を通じて、人や組織そして地域が元気になる

基本方針３：公共交通網の利用を通じて、人や組織そして地域が元気になる

実施施策 15：四国カルストへの観光アクセスルートの構築
実施施策 16：公共交通と地域の集客施設の連携
実施施策 17：スクールバスへの一般混乗のルール構築
実施施策 18：地域住民が地域に足を運び、地域を知る機会創出

実施施策 15：四国カルストへの観光アクセスルートの構築

［施策の概要］

新田地区を本町における四国カルストへの玄関拠点として、観光アクセスを向上させ、自家用車に頼らなくても四国カルストを楽しむことができる観光アクセスバスの構築に取り組む。

－ 観光アクセスルートのイメージ －

高陵交通の路線バスや自家用車での来訪者が、新田地区にて新しい観光アクセスバスで四国カルストへ移動できる。

四国カルストでは、観光アクセスバスが定期的に運行しており、ハイキングを楽しみながら体調や疲労に合わせてバス移動も可能となる。また、隣接する椿原町の取り組みと連携することで高陵交通の路線バスで新田－椿原間も移動が可能となり、四国カルストの多様な楽しみ方が増えることが期待できる。



写真：四国カルスト（本町ホームページより）



［具体的な整備内容］

・まずは土日曜に限り、新田と四国カルスト間を運行する観光アクセスバスの検討。合わせて広報にも重点的に取り組む。

［実施主体］

・津野町、椿原町、新田ハイヤー、高陵交通

実施施策 16：公共交通と地域の集客施設の連携

［施策の概要］

移動の手段である公共交通網と、移動の目的となる集客施設との連携を通じて、利用者（消費者、通院者、来訪者など）の利便性を向上させ、満足度向上につなげる。

集客施設においては、帰り便のバスを快適に待てる場所（待合所の整備、ベンチや建屋の設置）の確保や、運行に関する情報の掲示や備置、それぞれのサービスと連携した取り組み（例：商業施設では公共交通利用で割引、医療機関では公共交通利用者を優先的に扱い帰り便のバスに間に合わせる）を依頼する。

［具体的な整備内容］

- 商業施設や医療機関へのバス待合施設及びベンチ等の設置に対する支援制度の設定。
- 商業施設、観光施設と連携可能なサービスの検討。
- 医療機関で提供可能なサービスの検討。
- 連携可能なサービスに関する広報。

［実施主体］

- **津野町、町内の商業施設、町内の医療機関、観光施設**
  高陵交通、葉山ハイヤー、新田ハイヤー

実施施策 17：スクールバスへの一般混乗のルール構築

［施策の概要］

スクールバスの一般混乗については、利便性は高くないものの、朝のおでかけ便だけでも良いという人にとっては貴重な移動手段となる。

一方で、学校都合により運行概要が変更となってもその情報が事前に送られないため、生活交通手段としては信頼度が低くなってしまう。

そこで、スクールバスの一般混乗利用を希望する人に、事前に登録してもらうことで、学校都合による運行概要変更を知らせることが可能となる。

このようなスクールバスの一般混乗利用に対するルールを設定し、地域の移動手段のひとつとして機能させる。

［具体的な整備内容］

- スクールバス一般混乗利用のルールとりまとめ。
- 対象地区に対する周知活動。

［実施主体］

- **津野町、地域住民**

実施施策 18：住民が地域に足を運び、地域を知る機会創出

[施策の概要]

外から見ると魅力ある自然に恵まれた津野町であっても、町内で生まれ育った人にはその魅力があたりまえになってしまい、不便な点ばかりが印象として残ってしまう。

そこで、特に子どもたちを対象とした町内のあちらこちらを公共交通を使って訪問し、地域の魅力を再発見する機会を創出する。

この取り組みを通じて本町の魅力を実感し、いつまでも故郷との関わりを大切にする人が増加することを期待する。

[具体的な整備内容]

・地域住民を対象とした公共交通を活用した地域の魅力を訪ねる催しの企画と実施。

[実施主体]

・津野町、地域住民

３．事業実施スケジュール

（1）事業の実施スケジュール

実施施策	1年目 令和4年度	2年目 令和5年度	3年目 令和6年度	4年目 令和7年度	5年目 令和8年度
01. 路線バスと地域の移動ニーズとの整合確保	10月再編	10月見直し	10月見直し	10月見直し	10月見直し
02. つのバスと地域の移動ニーズとの整合確保	10月再編	10月見直し	10月見直し	10月見直し	10月見直し
03. 交通結節点整備への待合所整備及び機能拡充	整備方針整理	新田地区整備	機能拡充	維持	維持
04. バス停の改善	整備方針整理	改善実施	改善実施	改善実施	改善実施
05. 路線バスとつのバスを相互に利用できる地域定期券	方針整理	関係者と調整	サービス開始	維持	維持
06. 分かりやすい広報	実施	実施	実施	実施	実施
07. 乗務員確保と接遇向上	関係者と調整	実施	実施	実施	実施
08. タクシー事業のサービス拡充	関係者と調整	運用	運用	運用	運用
09. 路線バスの改善と維持のために	関係者と調整	体制構築	維持	維持	維持
10. 住民との直接対話による移動ニーズの把握と周知	実施	実施	実施	実施	実施
11. 公共交通利用者懇談会による移動ニーズの把握と周知	実施	実施	実施	実施	実施
12. 公共交通利用のきっかけとなる催しの定期開催	実施	実施	実施	実施	実施
13. 地域イベントへの出展を通じた広報と啓発	実施	実施	実施	実施	実施
14. 地域から地域の情報を提示できる仕組み構築	関係者と調整	仕組みの構築	運用	運用	運用
15. 四国カルストへの観光アクセスルートの構築	関係者と調整	ルート構築	見直し	見直し	見直し
16. 公共交通と集客施設の連携	関係者と調整	サービス開始	見直し	見直し	見直し
17. スクールバスへの一般混乗のルール構築	関係者と調整	ルール構築	運用	運用	運用
18. 住民が地域に足を運び、地域を知る機会創出	関係者と調整	催し開催	催し開催	催し開催	催し開催

第３節：計画推進のために

１．計画の期間

(1) 計画の期間

本計画は令和４年（2022 年）４月１日から実施施策に取りかかり、令和９年（2027 年）３月末までの５年間までに一定の成果につなげる計画の期間とする。

(2) 計画期間内における検証

計画の期間中は、基本方針と計画の目標、実施施策の実施状況などについて、PDCA サイクルによる検証と改善に取り組み、計画を推進する。

計画開始から２年目となる令和５年６月に開催する津野町地域公共交通会議において、それまでの取り組みを検証し、必要に応じて改善の取り組みの検討、軌道修正のための取り組み実施につなげる。

計画最終年度となる令和８年度末には５年間の総合的な検証を行うとともに、社会状況などを考慮しつつ、本計画の更新について協議を行う。

図：計画の期間



（3）検証を行う協議体

本計画における実施事業の進捗等については、津野町地域公共交通会議において行う。

会議	時期	主な協議内容
第１回	６月	・事業進捗に関する報告と検証 ・検証結果に基づく改善の取り組みについて協議
第２回	10 月	・次年度の予算措置を伴う取り組みに関する協議 ・取り組みの中間報告

２．計画の管理体制

（1）計画推進の実施主体

本計画の推進に参画する主体を次のとおり整理する。各主体はその特性に応じた役割を担う。

参画主体	組織としての役割
津野町 地域公共交通会議	・事業の進捗管理 ・目標の達成状況に係る検証と評価 ・事業の推進に関する企画及び改善策のとりまとめ
津野町	・地域公共交通会議の事務局 ・地域の移動ニーズの把握、整理 ・本計画の施策を主体的に実施 ・関係機関との調整 ・必要に応じた財政支出、支援 ・国、県、近隣自治体との必要に応じた調整
運行事業者 ・高陵交通 ・葉山ハイヤー ・新田ハイヤー	・本計画に係る施策の推進及び協力 ・安全で快適な運行サービスの提供、維持 ・協議会への関連事項の報告、提案
福祉輸送事業者	・本計画に係る事業の推進及び協力 ・安全で快適な運行サービスの提供、維持
地域住民	・利用者の視点、地区及び町民からの視点による意見、要望の積極的な提示 ・公共交通網の構築、維持対する理解 ・計画に沿った意見交換、イベントなどへの参加 ・積極的な公共交通網の利用

資料編

１．津野町地域公共交通会議設置要綱

２．津野町地域公共交通会議における協議

３．津野町地域公共交通会議委員名簿

１．津野町地域公共交通会議設置要綱

（設置）

第１条　津野町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183　号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため設置する。

（協議事項）

第２条　交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

（１）　地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項

（２）　市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項

（３）　交通計画の策定及び変更に関する事項

（４）　交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項

（５）　交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事項

（６）　交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

（交通会議の委員）

第３条　交通会議の委員（以下「委員」という。）は、次に掲げる者の中から町長が委嘱又は任命する。

（１）町長又はその指名する者

（２）一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者

（３）一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者

（４）住民又は地域公共交通を利用する者の代表

（５）四国運輸局高知運輸支局長又はその指名する者

（６）高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課長又はその指名する者

（７）道路管理者又はその指名する者

（８）高知県警察交通課長又はその指名する者

（９）関係行政職員

(10) その他交通会議が必要と認める者

（委員の任期）

第４条　委員の任期は、２年とする。ただし、補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

２　委員の再任は妨げない。

（会長及び副会長）

第５条　交通会議に会長及び副会長１名を置く。

２　会長は、第３条第１号に掲げる者とし、副会長は委員のうちから会長が指名する。

３　会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

４　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（交通会議の運営）

第６条　交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が必要に応じて招集し、会長が議長となる。

２　会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。

３　委員は、都合により会議を欠席する場合は、あらかじめ会長に届け出ることにより代理の者を出席させることができる。この場合において、委員は、当該代理の者に対し、欠席する会議における委員の権限を委任したものとする。

４　会議の議決の方法は、出席委員の過半数で決し、可否同数の場合は、会長の決するところによる。

５　会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な運営に支障が生じると認められるものについては、非公開で行うことができる。

６　会議において、委員の招集が困難な場合等においては、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向確認を行うこと及びその公表を行うことを条件として、会議の開催に代えて書面の郵送または持ち回りにより意見の聴取及び議決を行うことができるものとする。なお、会議の議決要件は同条第４項に準ずるものとする。

（オブザーバー）

第７条　会長は、交通会議にオブザーバーを置くことができる。

２　オブザーバーは、会長の要請に応じて会議に出席し、意見を述べるものとする。

（資料提供その他の協力等）

第８条　交通会議は、その協議事項を遂行するため必要があると認められるときは、委員以外の者に対し、資料の提出、意見の表明、説明、助言その他必要な協力を求めることができる。

（協議結果の取り扱い）

第９条　交通会議は、会議において協議が調った事項についてはその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（幹事会）

第 10 条　交通会議は、協議事項の具体的な検討及び交通会議の運営に必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

２　幹事会の委員は、第３条に定める委員の中から、会長が指名する。

３　前項に掲げる委員のほか、交通会議が必要と認めた者を委員とする。

４　幹事会は、必要に応じて委員以外の者に対し、資料の提出及び意見等を求めることができる。

５　幹事会において審査した事項については、交通会議へ報告するものとする。

（庶務）

第 11 条　交通会議の庶務は、企画調整課において処理する。

（その他）

第 12 条　この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附　則

この要綱は、平成 20 年６月１日から施行する。

附　則

この要綱は、平成 28 年９月１日から施行する。

附　則

この要綱は、平成 29 年４月１日から施行する。

附　則

（施行期日）

１　この要綱は、令和元年６月１日から施行する。

（任期の特例）

２　第４条の規定にかかわらず、この要綱施行後最初に委嘱される委員の任期は令和３年３月３１日までとする。

附　則

この要綱は、令和３年７月２９日から施行する。

２．本計画の策定までの協議内容

本計画の策定に向けて、津野町地域公共交通会議及び地域公共交通会議事務局会等において、次のとおり協議を行った。

第１回　津野町地域公共交通会議

■ 開催日時：令和３年７月29日　13時30分～15時30分
■ 開催場所：津野町役場　本庁舎２階　第２会議室

○ 津野町地域公共交通計画の策定について
　① 計画策定の趣旨
　② 計画策定に向けた具体的調査事項
　③ 策定に向けたスケジュール

第１回　津野町地域公共交通会議 事務局会

新型コロナウイルス感染症防止のため、役場関係課及び町内の公共交通事業者の現場担当者（乗務員等）との協議の場を設けた。

■ 開催日時：令和４年１月13日　16時00分～15時03分
■ 開催場所：黒潮町役場本庁舎３階中会議室

○ 津野町地域公共交通計画策定に向けて
［報告事項］
　① 地域の現況について
　② 公共交通の現況について
　③ 住民ニーズアンケート調査結果について
　④ つのバス利用者アンケートについて
　⑤ 地区別意見交換について
　⑥ 関係者ヒアリングについて
　⑦ 高知高陵交通路線バス乗務員アンケートについて
［協議事項］
　① 課題の整理

第２回　津野町地域公共交通会議

新型コロナウイルス感染症防止のため、書面形式による開催として令和４年３月15日付けで資料を委員に発送。

○ パブリックコメントの開始について
○ 津野町地域公共交通計画素案について

第３回　津野町地域公共交通会議（予定）

■ 開催日時：令和４年３月25日
■ 開催場所：

○ パブリックコメントの結果報告
○ 黒潮町地域公共交通計画の策定について

３．津野町地域公共交通会議委員名簿

	要綱第３条に規程する構成員	所属機関・役職	氏名
1	(1) 町長又はその指名する者	副町長	岡﨑 光明
2	(2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	高知高陵交通（株） 代表取締役	戸田 政克
3	(3) 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	（有）葉山ハイヤー 代表取締役	高橋 潤一
4		（有）新田ハイヤー 代表取締役	谷渕 千鶴
5	(4) 住民又は地域公共交通を利用する者の代表	新土居地区代表	嶋崎 優臣
6		白石総地区長	西森 兼二
7		船戸総地区長	高橋 昌宏
8		郷会議長	大窪 健児
9		北川郷中会長	玉木 和彦
10	(5) 四国運輸局高知運輸支局長又はその指名する者	四国運輸局高知運輸支局 首席運輸企画専門官 (総務・企画観光部門)	出海 博史
11		四国運輸局高知運輸支局 首席運輸企画専門官 (輸送・監査部門)	山本 圭
12	(7) 高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課長又はその指名する者	高知県中山間振興・交通部 交通運輸政策課長	岡田 哲也
13	(8) 道路管理者又はその指名する者	建設課長	吉村 伸一
14	(9) 高知県警察交通課長又はその指名する者	須崎警察署地域課 東津野駐在所	岡田 洋平
15	(10) 関係行政職員	介護福祉課長	下元 丈夫
16		健康福祉課長	片岡 毅司
17	(11) その他交通会議が必要と認める者	津野町社会福祉協議会	高橋 保章

18	オブザーバー	四国運輸局　交通企画課	山本 悟史
19	〃	四国運輸局　交通企画課	北濱 賢悟

20	事務局	企画調整課長	三本 修司
21	〃	企画調整課課長補佐	橋田 佐智

津野町地域公共交通計画
2022 年（令和 4 年）3 月

発行：高知県津野町
〒785-0201　高知県高岡郡津野町永野 471-1
津野町企画調整課