

香美市地域公共交通計画 (案)

令和6年1月

香美市

目次

| | |
|---|-----------|
| 第1章 はじめに | 1 |
| 1.1 計画策定の目的 | 1 |
| 1.2 計画の位置づけ | 2 |
| 1.3 計画の区域 | 2 |
| 1.4 計画の期間 | 2 |
| 第2章 香美市の現状 | 3 |
| 2.1 位置・地勢 | 3 |
| 2.2 人口・世帯状況 | 4 |
| (1) 人口及び年齢3区分別人口の推移 | 4 |
| (2) 地域別人口及び高齢化率の推移 | 5 |
| 2.3 移動状況 | 7 |
| 2.4 土地利用状況 | 9 |
| 2.5 施設立地状況 | 10 |
| 2.6 観光資源の状況 | 11 |
| 2.7 自動車運転免許の保有状況 | 13 |
| 第3章 上位・関連計画の概要 | 14 |
| 3.1 香美市の計画 | 14 |
| (1) 第2次香美市振興計画後期基本計画（令和4年3月策定） | 14 |
| (2) 香美市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和4年3月改定） | 16 |
| (3) 香美市都市計画マスタープラン（令和2年10月策定） | 17 |
| (4) 香美市まちづくり計画（令和2年9月変更） | 20 |
| (5) 香美市第9期高齢者福祉計画介護保険事業計画（令和6年3月策定予定） | 21 |
| 3.2 高知県及び周辺市町の地域公共交通計画 | 22 |
| (1) 高知県地域公共交通計画（令和4年度策定） | 22 |
| (2) 高知県嶺北地域公共交通網形成計画（平成30年度策定） | 23 |
| (3) 高知市地域公共交通計画（令和3年度策定） | 24 |
| (4) 南国市地域公共交通計画（令和4年度策定） | 25 |
| (5) 香南市地域公共交通計画（令和3年度策定） | 26 |
| 第4章 香美市における地域公共交通の現状 | 28 |
| 4.1 地域公共交通の概要（市内を運行する公共交通） | 28 |
| 4.2 鉄道（土讃線） | 29 |
| (1) 運行状況 | 29 |

| | |
|------------------------------|----|
| (2) 駅別乗降客数..... | 30 |
| 4.3 路線バス..... | 31 |
| (1) 山田駅～龍河洞線..... | 31 |
| (2) 田井～北岸・本山～大杉駅・医大病院線..... | 32 |
| (3) 大栃線..... | 33 |
| 4.4 市営路線バス..... | 34 |
| (1) 概要..... | 34 |
| (2) 運行状況（運行本数・運賃・運行ダイヤ）..... | 34 |
| (3) 年間利用者数の推移..... | 36 |
| 4.5 市営エリア型デマンドバス..... | 37 |
| (1) 概要..... | 37 |
| (2) 運行形態（運行曜日・時刻・運賃・予約）..... | 37 |
| (3) 登録者数..... | 38 |
| (4) 年間利用者数の推移..... | 39 |
| 4.6 タクシー..... | 39 |
| 4.7 介護タクシー..... | 40 |
| 4.8 福祉タクシー制度..... | 40 |
| 4.9 通学支援..... | 41 |
| 4.10 本市の公共交通への公的負担金..... | 42 |
| 4.11 交通結節点の整備状況..... | 43 |
| (1) 駅周辺の施設整備状況..... | 43 |
| (2) 主要バス停留所の整備状況..... | 44 |
| 4.12 公共交通空白地域..... | 45 |
| 4.13 公共交通に対する住民ニーズ..... | 46 |
| (1) 目的..... | 46 |
| (2) 調査概要..... | 46 |
| (3) 調査結果（概要）..... | 46 |
| 4.14 交通事業者・関係事業者ヒアリング..... | 53 |
| (1) 交通事業者..... | 53 |
| (2) 社会福祉協議会..... | 61 |
| (3) 医療施設..... | 64 |
| (4) 商業施設..... | 65 |
| 4.15 住民ヒアリング..... | 66 |
| (1) 土佐山田町（岩積地区）..... | 67 |
| (2) 土佐山田町（繁藤駅前地区）..... | 68 |
| (3) 土佐山田町（東本町旭町2丁目地区）..... | 69 |
| (4) 香北町（清爪、日比原地区）..... | 70 |
| (5) 香北町（岩改、萩野地区）..... | 71 |
| (6) 香北町（新田地区）..... | 72 |

| | |
|---|------------|
| (7) 物部町（五王堂地区） | 73 |
| (8) 物部町（押谷地区） | 74 |
| (9) 物部町（大柝地区） | 75 |
| 第5章 地域公共交通に関する現状・問題点・役割の整理 | 76 |
| 5.1 現状・問題点の整理 | 76 |
| 5.2 役割の整理 | 80 |
| 第6章 地域公共交通に関する課題・基本方針の整理 | 81 |
| 6.1 課題の整理 | 81 |
| 6.2 地域公共交通が目指す将来像 | 83 |
| 6.3 基本方針の整理 | 83 |
| 6.4 地域公共交通の将来イメージ | 84 |
| 6.5 地域公共交通の位置づけ | 85 |
| (1) 交通手段の位置づけ | 85 |
| (2) 交通結節点の位置づけ | 85 |
| 第7章 基本方針を実現するための目標・事業 | 86 |
| (1) 計画の目標 | 86 |
| (2) 具体的に実施する事業 | 91 |
| 第8章 計画の進捗管理 | 111 |
| (1) 計画の実施 | 111 |
| (2) 計画の進捗管理 | 111 |

第1章 はじめに

1.1 計画策定の目的

本市では、現在、高齢者の通院・買い物や市内外への通勤・通学等、日常生活における移動を支える公共交通として、鉄道（土讃線）、路線バス（とさでん交通、嶺北観光自動車、ジェイアール四国バス）、市営路線バス（13路線）、市営エリア型デマンドバス（3エリア）、タクシーなどの公共交通が運行されていますが、少子高齢化、人口減少の進行や自家用車への依存、新型コロナウイルス感染症の拡大やそれに伴う生活スタイルの変化などから、今後の利用者の減少を見据えた更なる効率的で効果的な運行や、増大する公共交通関連支出の抑制に取り組みつつ、住民のライフスタイルや利用実態などに見合った見直しが求められています。

一方、国においては平成25年12月に交通に関する基本理念や国・自治体・事業者等の責務などを定めた『交通政策基本法』が施行され、さらに、令和2年11月には『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』の一部改正が行われました。

これにより、自治体が先頭に立ち、関係者との合意のもと、「地域公共交通ネットワークの形成」に加え、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保するための基本計画となる「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されることになりました。

これらの状況を踏まえ、目指す将来像として「みんなで考え、みんなで作って、みんなが乗れる公共交通」を掲げ、香美市地域公共交通計画を策定します。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「高知県地域公共交通計画（令和4年度策定予定）」、「第2次香美市振興計画後期基本計画（令和4年3月策定）」、「香美市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和4年3月改定）」を上位計画とし、「香美市都市計画マスタープラン（令和2年10月策定）」、「香美市まちづくり計画（令和2年9月変更）」、「香美市第9期高齢者福祉計画介護保険事業計画（令和6年3月策定予定）」等の関連計画と整合・連携を図りながら、本市における地域公共交通の基本方針とその具体的な施策を示すものであり、地域公共交通政策を推進する際のマスタープランとして位置づけることとします。

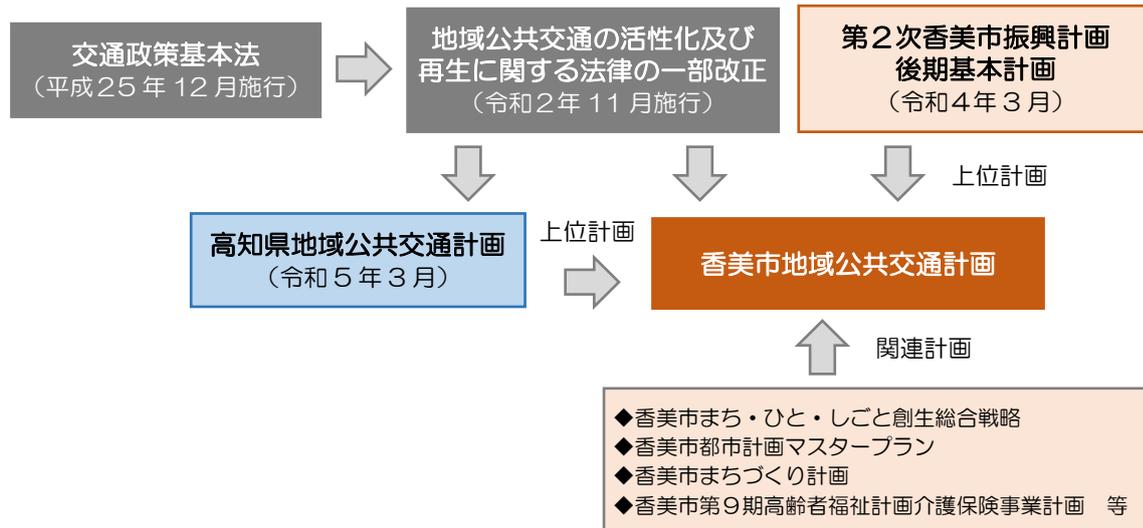


図 1-1 計画の位置づけ

1.3 計画の区域

本計画の対象区域は、香美市全域とします。

1.4 計画の期間

本計画の期間は、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間とします。

第2章 香美市の現状

2.1 位置・地勢

本市は、高知県の東北部に位置し、四国山地から高知平野に至り、南国市、香南市、安芸市、大豊町、本山町、徳島県三好市、那賀町に接しています。

本市は、物部川、国分川の源流域から高知平野に至る変化に富んだ市域を有し、東北部は1,000～1,800mの急峻な四国山地が広がり、山間部は秩父古生層からなり、市域を貫く物部川の源流域となっています。

気候は比較的温暖ですが、平野部から山間部の標高による寒暖差は大きく、高地では亜寒帯の植物もみられます。降水量は、山間部で多くなっており、森林資源の形成や農作物の育成に適した地域となっています。

市域の約9割を森林が占め、物部川上流域には天然林も残され、べい峡、轟の滝をはじめとする景観が広がり、アメゴ、アユ、カワセミ、ホタル等の多様な生物を抱える貴重な自然が残っています。

上流域から、剣山国定公園、奥物部県立自然公園、龍河洞県立自然公園などに指定される豊かな自然を有しています。

高知龍馬空港から車で15分、鉄道ではJR高知駅から特急で15分、岡山から2時間20分、高速道路の南国インターチェンジから15分の距離にあります。

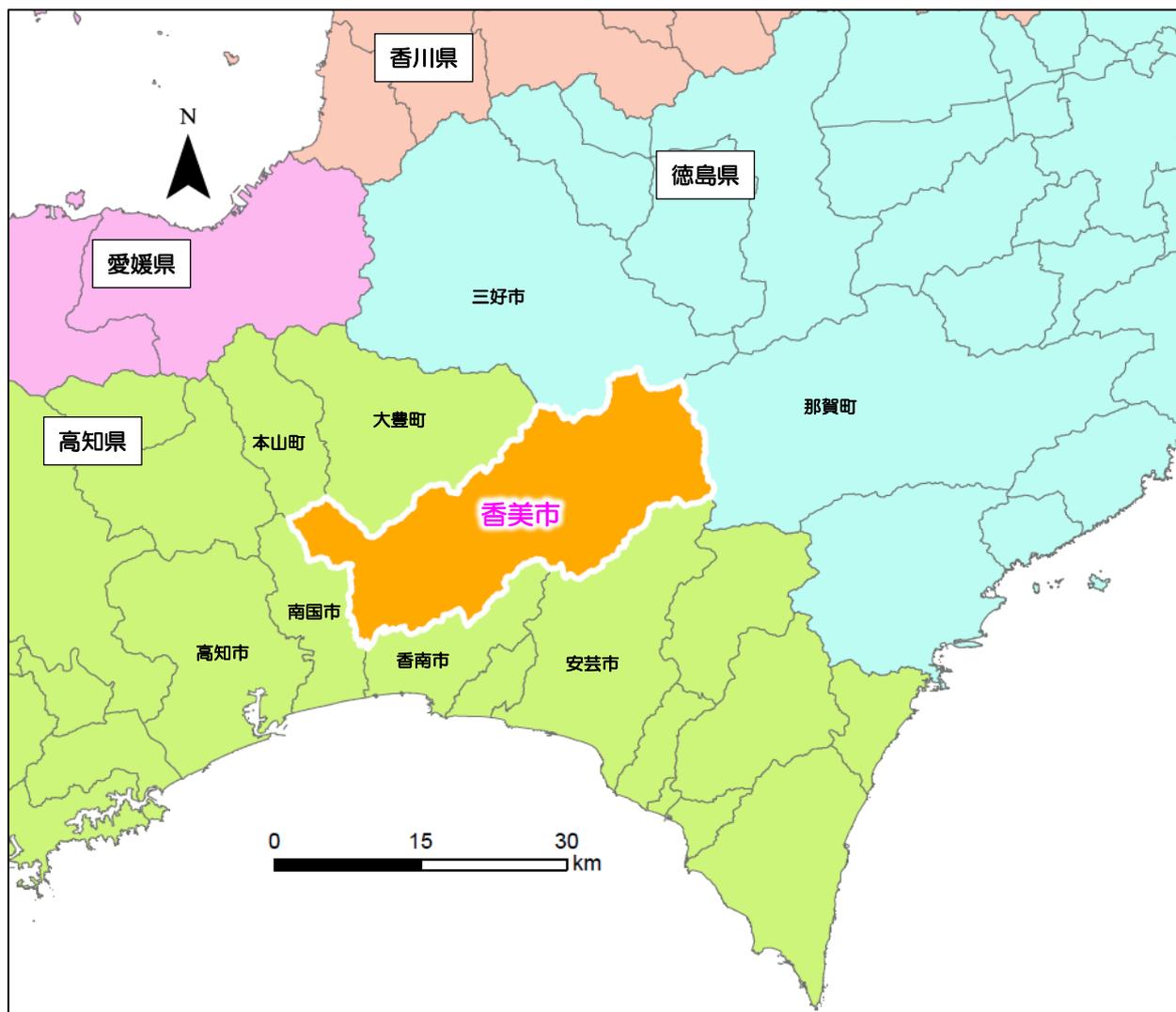


図 2-1 本市の位置図

2.2 人口・世帯状況

(1) 人口及び年齢3区分別人口の推移

近年、本市の人口は減少傾向しており、令和2（2020）年には26,513人となっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和32（2050）年の本市の人口は17,253人と推定され、令和2（2020）年と比べて65%にまで減少すると想定されます。

年齢3区分別人口をみると、生産年齢人口（15～64歳）は今後も減少傾向で推移すると想定されます。また、年少人口（15歳未満）は緩やかに減少し、その割合は10%前後で推移すると想定されます。

一方、高齢者人口（65歳以上）は、令和2（2020）年をピークにその後減少すると想定され、その割合は40%前後で推移すると想定されます。

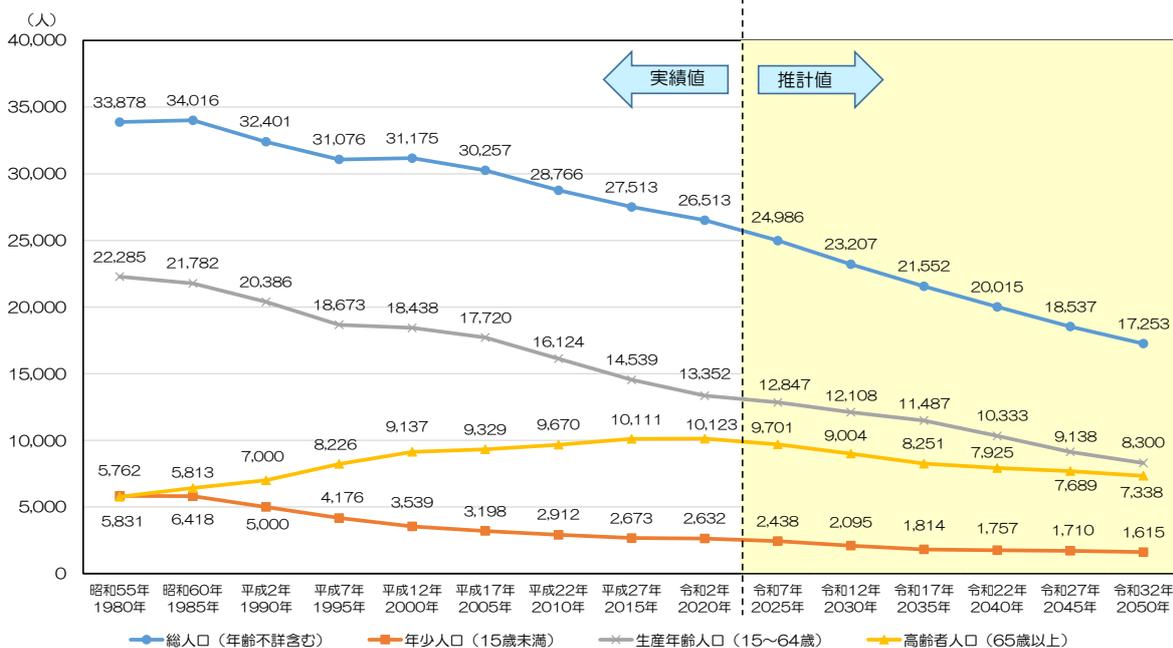


図2-2 人口の推移

出典：令和2年までは国勢調査、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の「日本の地域別将来推計人口」（令和5（2023）年推計）

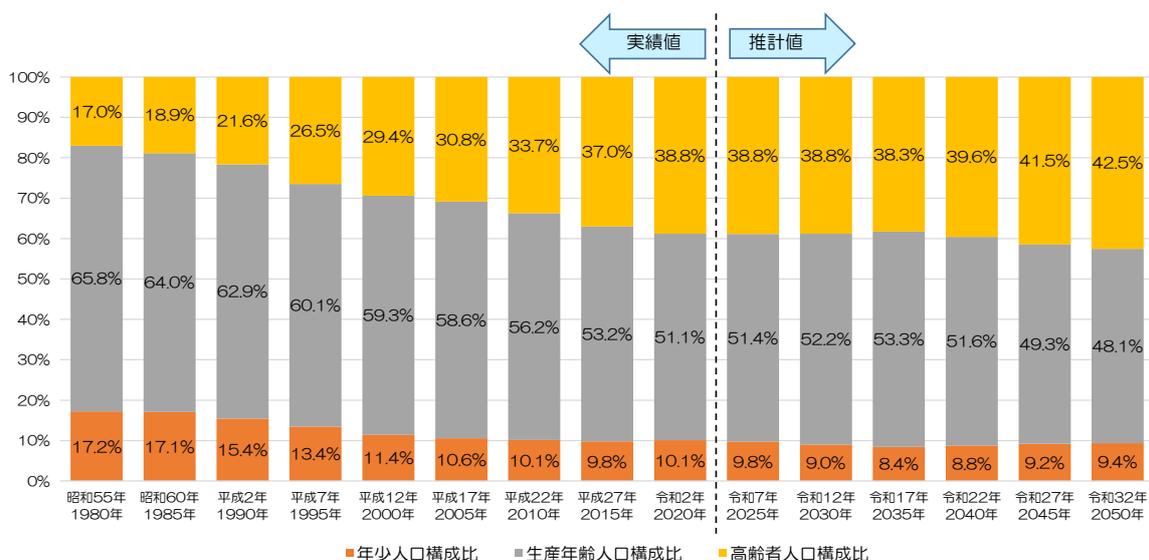


図2-3 年齢3区分別人口割合の推移

出典：令和2年までは国勢調査（年齢不詳を除いた割合）、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の「日本の地域別将来推計人口」（令和5（2023）年推計）

(2) 地域別人口及び高齢化率の推移

平成12（2000）年から令和2（2020）年までの地域別人口の推移をみると、土佐山田中央地域が97人（0.6%）増加していますが、それ以外の地域では減少しており、中でも物部地域の減少率は52.8%と最も多くなっています。

令和2（2020）年の地域別の65歳以上の高齢化率をみると、最も高い地域が物部地域で62.1%となっており、次いで香北地域（50.4%）、土佐山田北地域（43.7%）の順となっています。

表2-1 地域別人口の推移

（単位：人、%）

| 地域名 | 平成12年 2000年 A | 平成17年 2005年 | 平成22年 2010年 | 平成27年 2015年 | 令和2年 2020年 B | 増減 C B-A | 増減率 C/A |
|--------|---------------------|----------------|----------------|----------------|--------------------|-------------|------------|
| 土佐山田北 | 2,277 | 2,086 | 1,949 | 1,740 | 1,518 | △ 759 | △ 33.3 |
| 土佐山田中央 | 16,520 | 16,692 | 16,371 | 16,309 | 16,617 | 97 | 0.6 |
| 土佐山田東 | 3,630 | 3,404 | 3,155 | 3,022 | 2,709 | △ 921 | △ 25.4 |
| 香北 | 5,596 | 5,341 | 5,036 | 4,591 | 4,182 | △ 1,414 | △ 25.3 |
| 物部 | 3,152 | 2,734 | 2,255 | 1,851 | 1,487 | △ 1,665 | △ 52.8 |
| 合計 | 31,175 | 30,257 | 28,766 | 27,513 | 26,513 | △ 4,662 | △ 15.0 |

出典：国勢調査（年齢不詳も含む）

表2-2 地域別の小学校区

| 地域 | 小学校区 |
|----------|----------------------|
| 土佐山田北地域 | 香長小学校区 |
| 土佐山田中央地域 | 山田小学校区、舟入小学校区、楠目小学校区 |
| 土佐山田東地域 | 片地小学校区 |
| 香北地域 | 大宮小学校区 |
| 物部地域 | 大栃小学校区 |

表2-3 地域別高齢化人口、高齢化率の推移

（単位：人（上段）、%（下段））

| 地域名 | 平成12年 2000年 A | 平成17年 2005年 | 平成22年 2010年 | 平成27年 2015年 | 令和2年 2020年 B | 増減 C B-A |
|--------|---------------------|-----------------|-----------------|------------------|--------------------|-----------------|
| 土佐山田北 | 726 (31.9) | 707 (33.9) | 706 (36.2) | 691 (39.7) | 660 (43.7) | △ 66 (11.7) |
| 土佐山田中央 | 3,966 (24.1) | 4,213 (25.3) | 4,618 (28.3) | 5,127 (31.8) | 5,414 (33.3) | 1,448 (9.2) |
| 土佐山田東 | 974 (26.8) | 987 (29.0) | 998 (31.7) | 1,046 (34.7) | 1,031 (38.3) | 57 (11.5) |
| 香北 | 2,092 (37.4) | 2,109 (39.5) | 2,157 (42.8) | 2,158 (47.0) | 2,095 (50.4) | 3 (13.0) |
| 物部 | 1,379 (43.8) | 1,313 (48.0) | 1,191 (52.8) | 1,089 (58.9) | 923 (62.1) | △ 456 (18.3) |
| 合計 | 9,137 (29.4) | 9,329 (30.8) | 9,670 (33.7) | 10,111 (37.0) | 10,123 (38.8) | 986 (9.4) |

出典：国勢調査

高齢化率は地域の65歳以上人口を地域の総人口（年齢不詳を除く）で除して算出している。

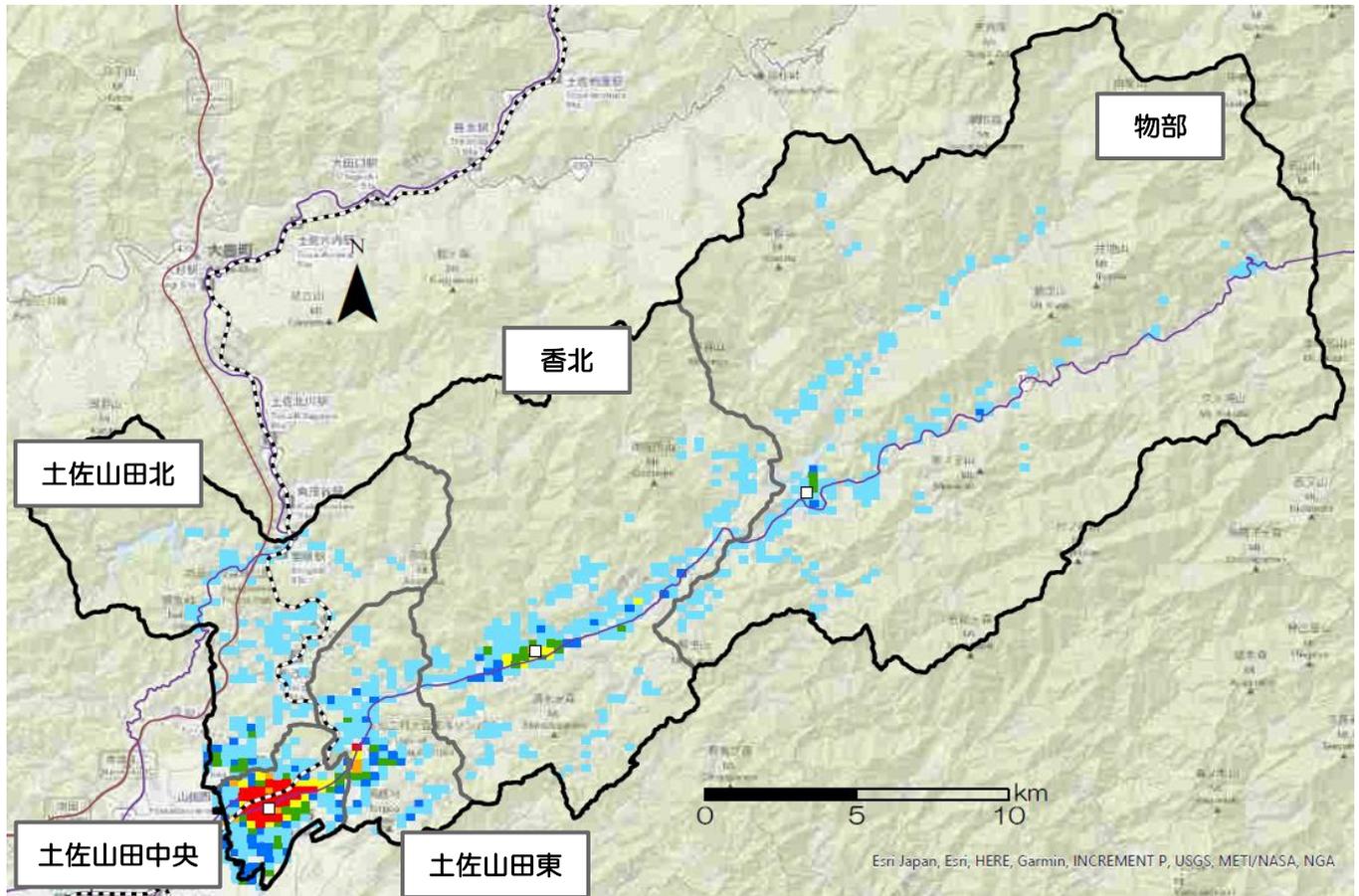
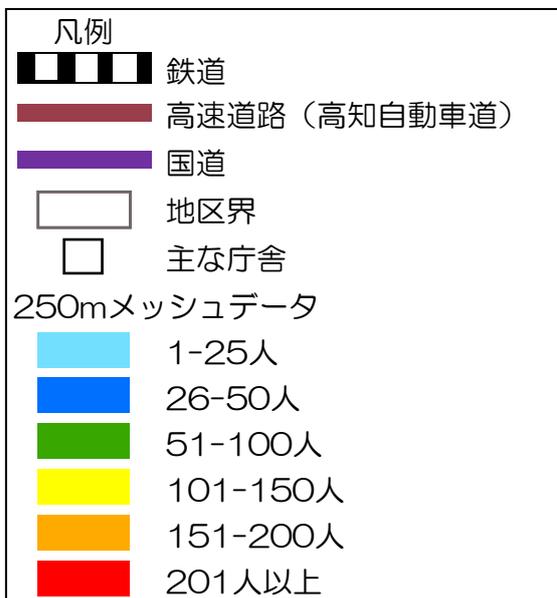


図 2-4 総人口分布図

出典：令和2年国勢調査 250mメッシュデータ



2.3 移動状況

市内常住の15歳以上の通勤者・通学者13,610人の従業・通学地をみると、市内に通勤・通学している人が8,089人(59.4%)、他市町村に通勤・通学している人が5,521人(40.6%)となっています

他市町村に通勤・通学している人(流出人口)の内訳をみると、最も多いのは高知市の2,488人(45.1%)であり、次いで南国市の1,675人(30.3%)となっています。

一方、他市町村に住みながら本市に通勤・通学している人(流入人口)の内訳をみると、最も多いのは高知市の1,490人(32.9%)であり、次いで南国市の1,221人(26.9%)となっています。

表2-4 通勤・通学の状況

(単位：人、%)

| | 通勤・通学 | | | |
|------------|--------|--------------|--------|--------------|
| | 流入 | 市外の流入 構成比 | 流出 | 市外の流出 構成比 |
| 合計 | 12,624 | 100% | 13,610 | 100% |
| 香美市内で通勤・通学 | 8,089 | 64.1% | 8,089 | 59.4% |
| 香美市外 | 4,535 | 35.9% | 5,521 | 40.6% |
| 香美市外計 | | 100% | | 99% |
| 高知市 | 1,490 | 32.9% | 2,488 | 45.1% |
| 南国市 | 1,221 | 26.9% | 1,675 | 30.3% |
| 香南市 | 1,166 | 25.7% | 683 | 12.4% |
| 安芸市 | 84 | 1.9% | 120 | 2.2% |
| 大豊町 | 50 | 1.1% | 44 | 0.8% |
| 芸西村 | 35 | 0.8% | 34 | 0.6% |
| いの町 | 34 | 0.7% | 23 | 0.4% |
| 土佐市 | 19 | 0.4% | 30 | 0.5% |
| 本山町 | 18 | 0.4% | 15 | 0.3% |
| 佐川町 | 15 | 0.3% | 3 | 0.1% |
| 田野町 | 8 | 0.2% | 12 | 0.2% |
| 須崎市 | 7 | 0.2% | 13 | 0.2% |
| その他市町村 | 388 | 8.6% | 348 | 6.3% |

出典：令和2年国勢調査
通勤、通学は15歳以上。その他市町村には、「不詳」も含む。

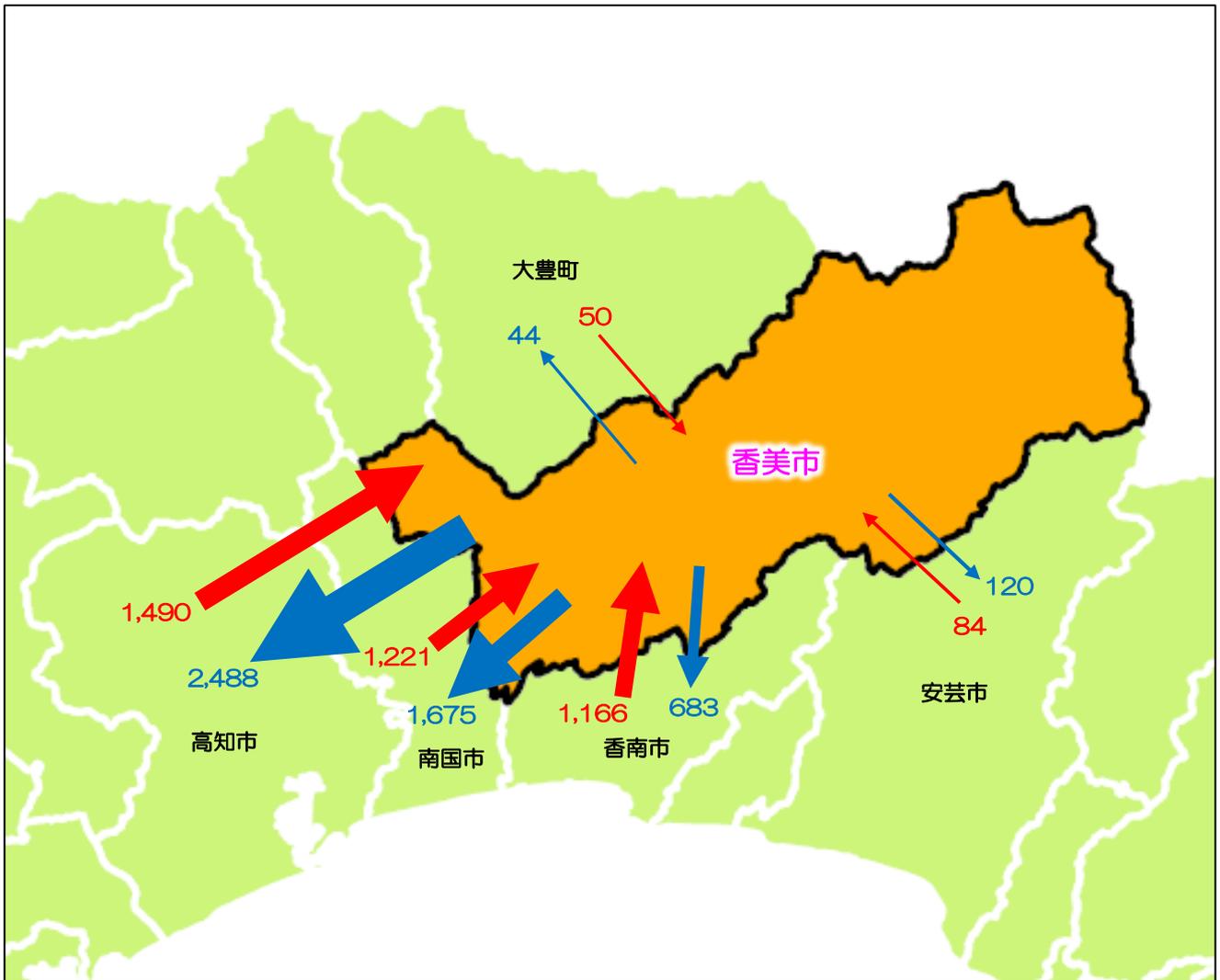


図 2-5 主な通勤者（15 歳以上）・通学者（15 歳以上）の状況【上位 5 市町】

出典：令和 2 年国勢調査

自宅以外の香美市内に通勤・通学している人及び他市町に通勤・通学している人の利用交通手段の割合をみると、自家用車が最も多く 67.3%を占めており、次いで自転車（13.7%）が多くなっています。

一方、鉄道・電車は 5.0%、乗合バスは 1.4%にとどまっています。

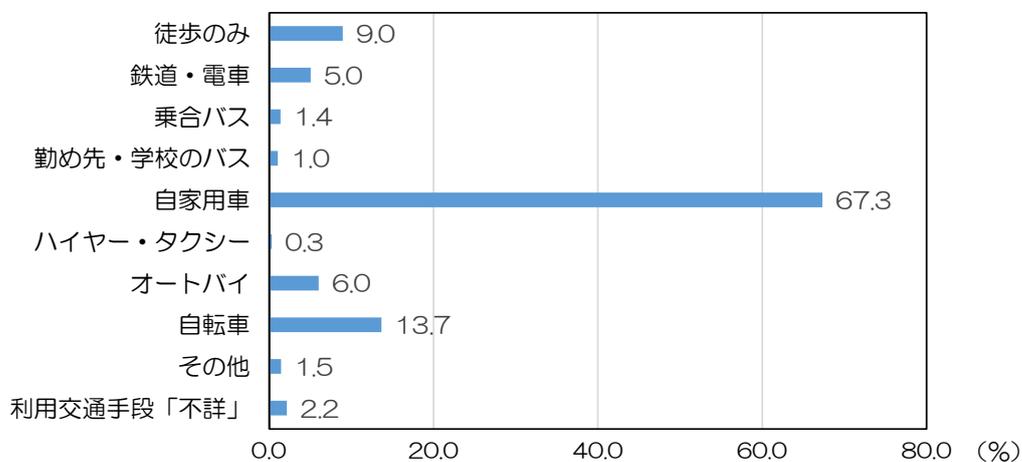


図 2-6 通勤・通学の利用交通手段

出典：令和 2 年国勢調査

通勤、通学は 15 歳以上。利用交通手段については、複数回答のため「総数」とは一致しない。

2.4 土地利用状況

本市の土地利用の状況は、森林が市域面積の約9割を占めており、建物用地（宅地）は市域の南西部（香美市役所の周辺部）や香北支所・物部支所の周辺部を中心に広がっています。

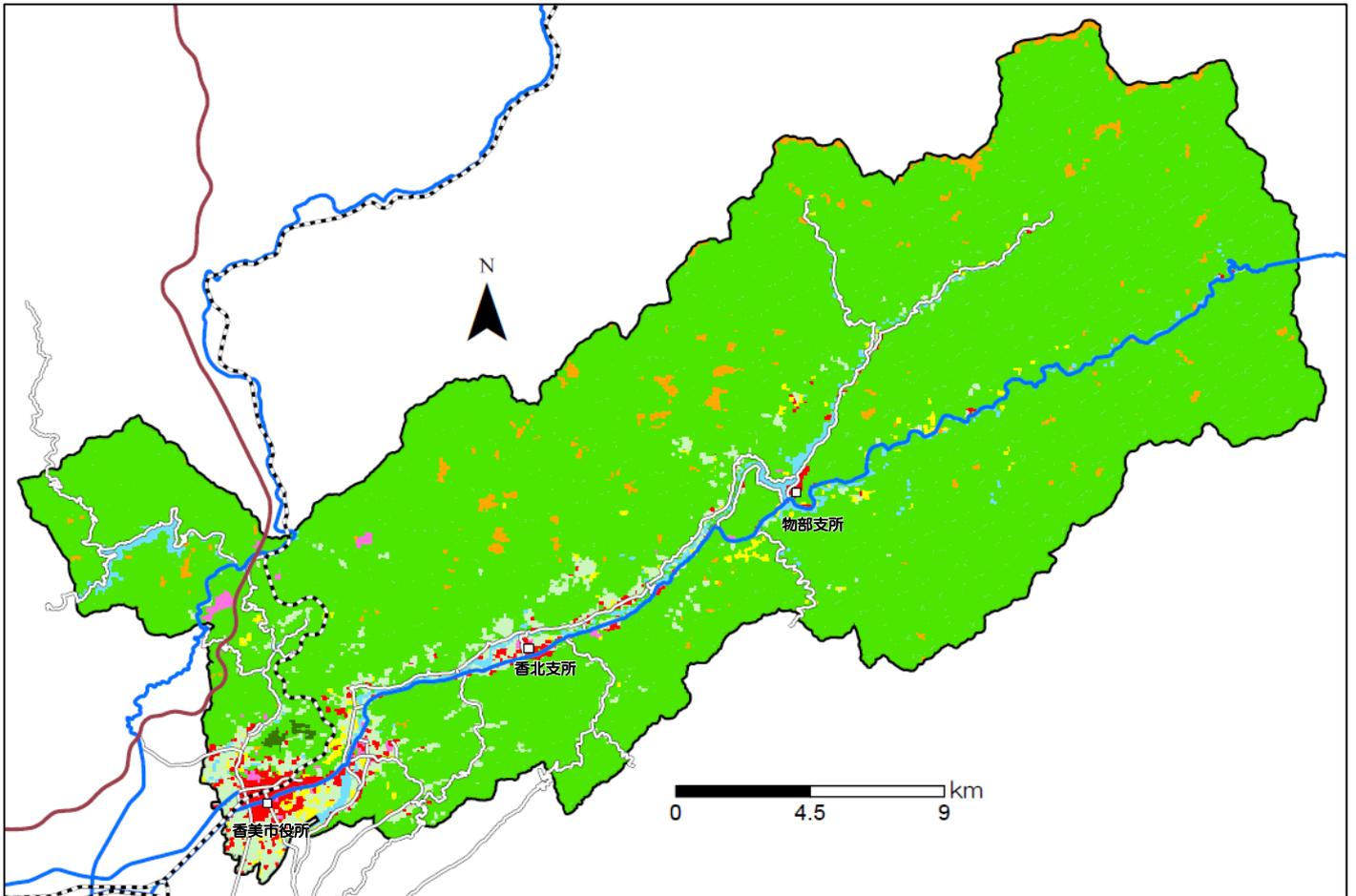


図 2-7 土地利用状況図

出典：令和3年度国土数値情報（土地利用細分メッシュデータ（100mメッシュ））

| 凡例 | |
|----|--------------|
| | 田 |
| | その他の農用地 |
| | 森林 |
| | 荒地 |
| | 建物用地 |
| | 道路 |
| | 鉄道 |
| | その他の用地 |
| | 河川及び湖沼 |
| | ゴルフ場 |
| | 鉄道 |
| | 高速道路（高知自動車道） |
| | 国道 |
| | 県道 |
| | 主な庁舎 |

| 種 別 | 構成比 (%) |
|---------|---------|
| 田 | 4.0% |
| その他の農用地 | 0.8% |
| 森林 | 90.0% |
| 荒地 | 1.5% |
| 建物用地 | 1.6% |
| 道路 | 0.0% |
| 鉄道 | 0.0% |
| その他の用地 | 0.3% |
| 河川及び湖沼 | 1.6% |
| ゴルフ場 | 0.1% |
| 合計 | 100.0% |

2.5 施設立地状況

施設立地の状況をみると、土佐山田中央地域に多く分布していることがわかります。

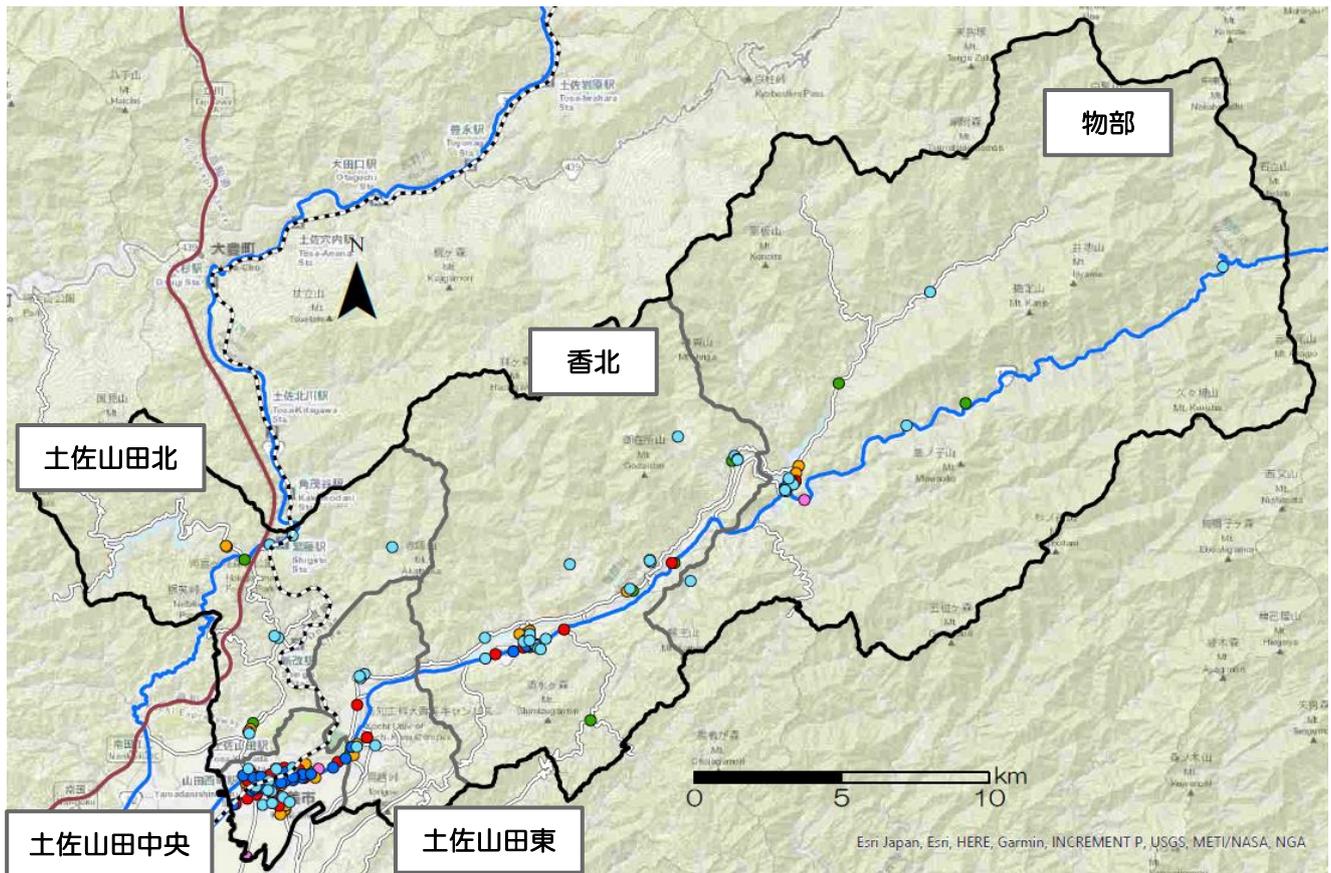
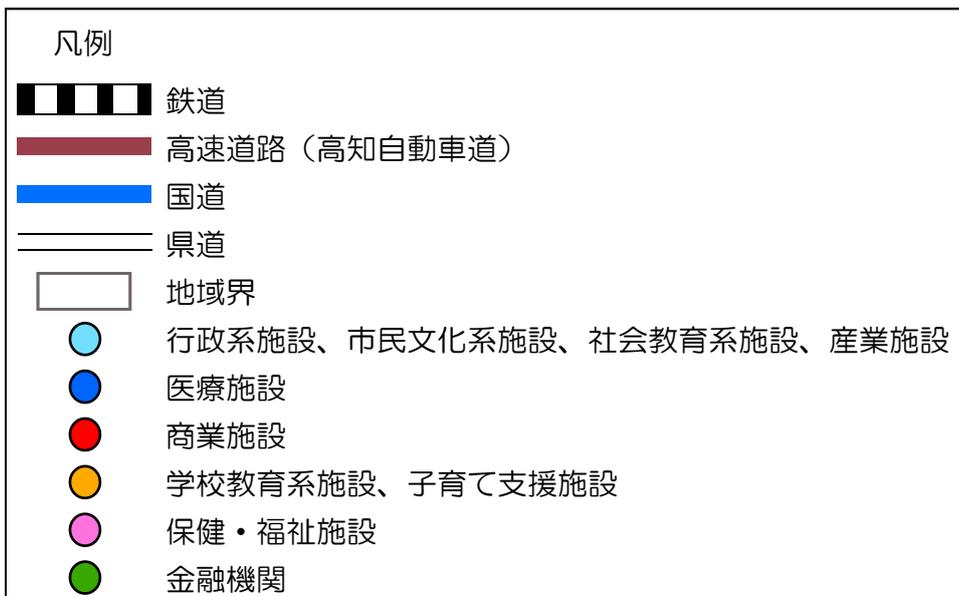


図 2-8 施設の位置図

出典：香美市公共施設等総合管理計画、iタウンページ、各コンビニエンスストアホームページ



2.6 観光資源の状況

令和4年の本市の主な観光施設への入込客数をみると、道の駅「美良布」が最も多く、次いで龍河洞、アンパンマンミュージアムの順となっています。

入込客数の推移をみると、アンパンミュージアムは、平成元年までは10万人以上の来訪者ありましたが、令和2年から令和3年にかけて新型コロナウイルス感染症の影響で減少傾向にありましたが、令和4年には再び10万人以上（100,572人）の来訪者が訪れました。

表 2-5 観光入込客数の推移

(単位：人)

| No | 主要観光施設名 | 平成29年 (2017年) | 平成30年 (2018年) | 令和元年 (2019年) | 令和2年 (2020年) | 令和3年 (2021年) | 令和4年 (2022年) |
|----|--------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1 | アンパンマンミュージアム | 135,043 | 123,528 | 133,717 | 68,223 | 73,734 | 100,572 |
| 2 | 龍河洞 | 103,481 | 95,673 | 126,690 | 76,509 | 77,887 | 113,068 |
| 3 | 土佐山田ゴルフクラブ | 49,753 | 49,168 | 50,401 | 36,212 | 37,529 | 38,106 |
| 4 | へふ峡温泉 | 21,261 | 15,390 | 17,681 | 15,272 | 14,139 | 12,563 |
| 5 | 甫喜ヶ峰森林公園 | 56,700 | 56,052 | 50,487 | 75,123 | 58,777 | 56,823 |
| 6 | 香美市美術館 | 15,624 | 8,849 | 13,750 | 5,239 | 6,660 | 10,155 |
| 7 | 道の駅「美良布」 | 156,508 | 142,624 | 164,810 | 147,349 | 153,539 | 150,384 |
| 8 | 奥物部ふるさと館 | 35,163 | 22,021 | 1,184 | 15,791 | 44,096 | 40,085 |
| 9 | 刃物まつり | 16,000 | 20,000 | 14,000 | | | 12,000 |
| 10 | 土佐山田まつり | 5,000 | 6,000 | 5,000 | | | 100 |
| 11 | 奥物部湖湖水祭 | 4,000 | 10,000 | 2,000 | | | 3,000 |
| 合計 | | 598,533 | 549,305 | 579,720 | 439,718 | 466,361 | 536,856 |

出典：香美市資料

令和2年及び令和3年の刃物まつり、土佐山田まつり、奥物部湖湖水祭は、中止のため計上していない。

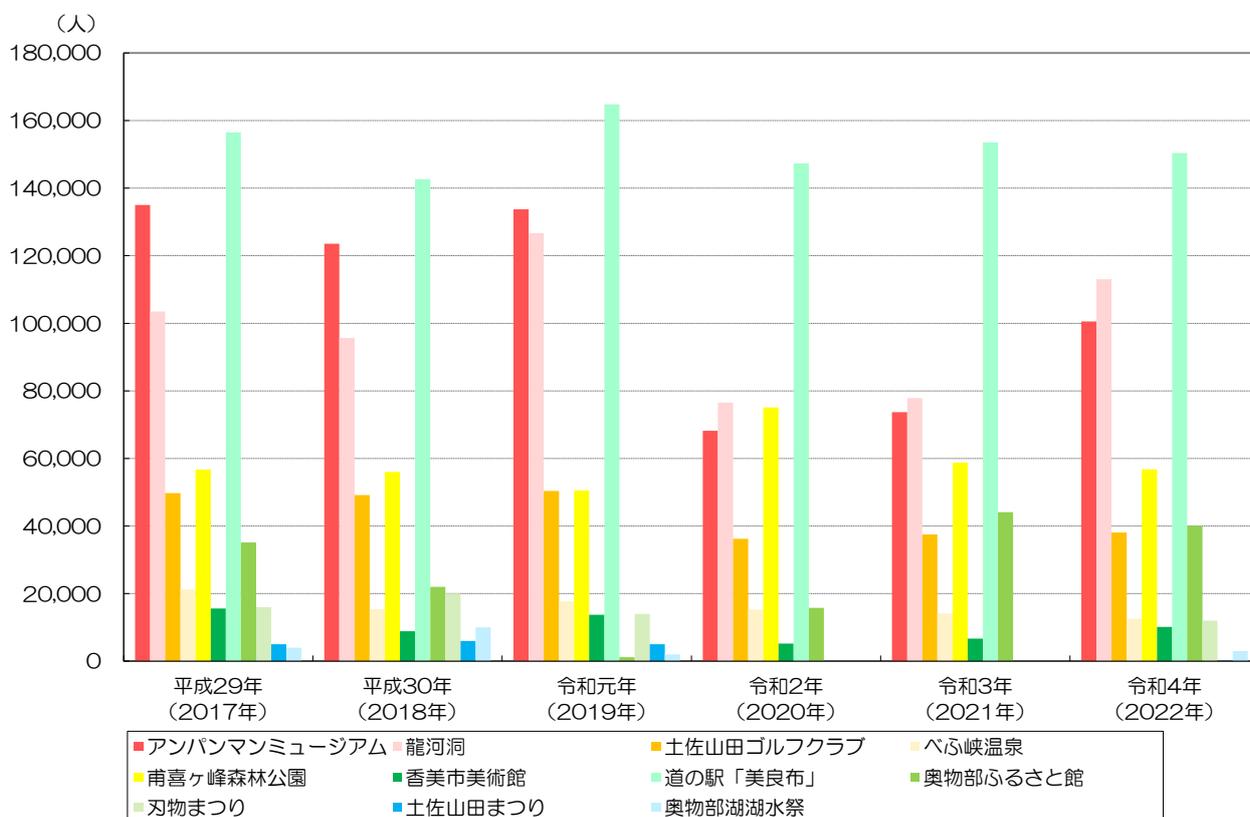


図 2-9 観光入込客数の推移

出典：香美市資料

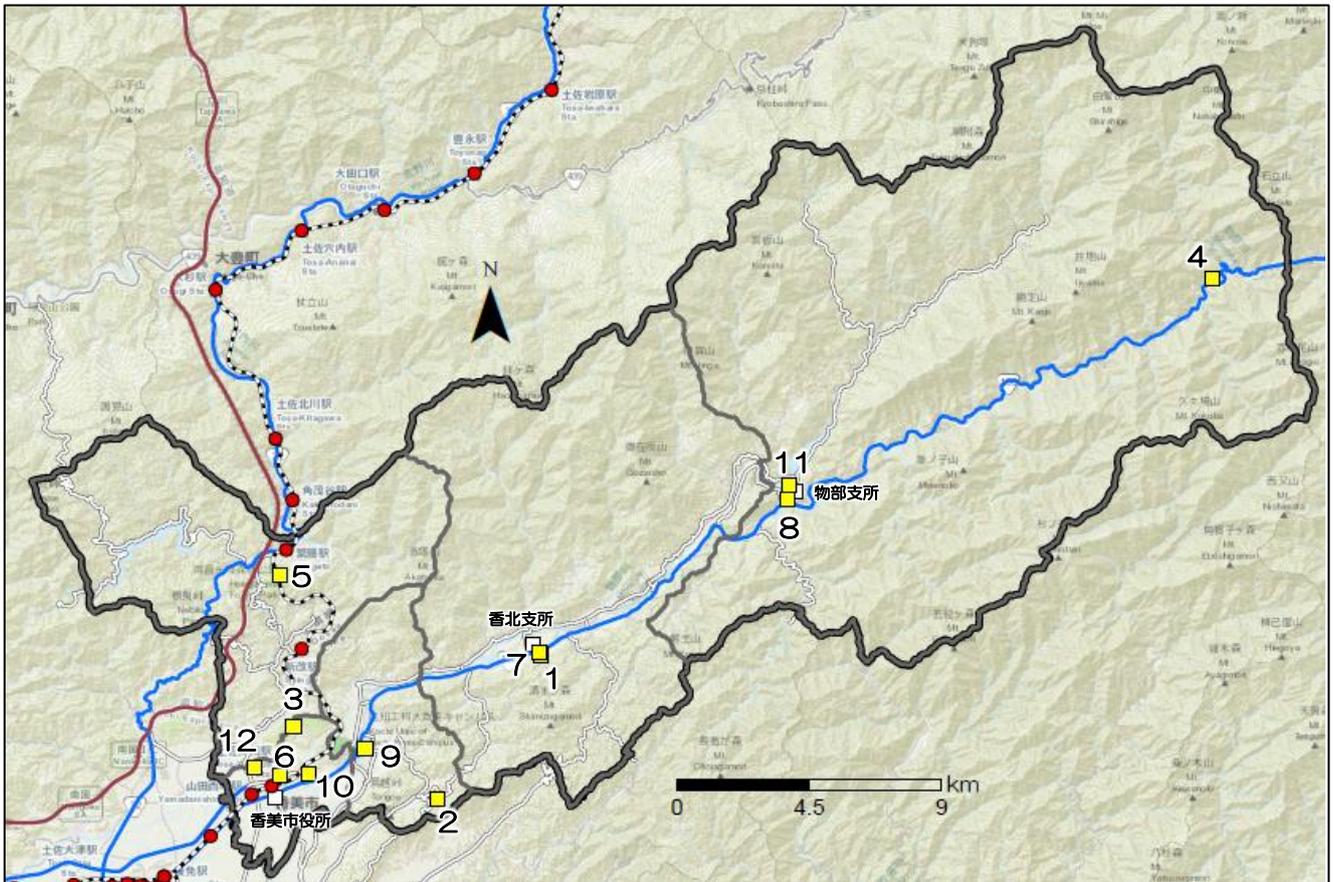


図 2-10 観光施設の位置図

出典：香美市資料

| 凡例 | |
|---|--------------|
| ● | 鉄道駅 |
| | 鉄道 |
| | 高速道路（高知自動車道） |
| | 国道 |
| | 県道 |
| | 地区界 |
| | 主な庁舎 |
| | 観光施設 |

| No | 主要観光施設名 |
|----|--------------|
| 1 | アンパンマンミュージアム |
| 2 | 龍河洞 |
| 3 | 土佐山田ゴルフクラブ |
| 4 | べふ峡温泉 |
| 5 | 甫喜ヶ峰森林公園 |
| 6 | 香美市美術館 |
| 7 | 道の駅「美良布」 |
| 8 | 奥物部ふるさと館 |
| 9 | 刃物まつり |
| 10 | 土佐山田まつり |
| 11 | 奥物部湖湖水祭 |
| 12 | 秦山公園こども広場 |

2.7 自動車運転免許の保有状況

本市の65歳以上の運転免許の保有及び返納の状況をみると、65歳以上の人口は10,178人に対して、免許保有者数は5,907人(58.0%)ですが、免許返納者数は114人(1.1%)にとどまっています。

表 2-6 65歳以上の運転免許の保有者数及び返納者数

(単位：人)

| 年齢区分 | 免許保有者数 | 割合 | 免許返納者数 | 割合 | 人口 |
|-------|--------|-------|--------|------|--------|
| 65歳以上 | 1,612 | 84.6% | 6 | 0.3% | 1,906 |
| 70歳以上 | 3,185 | 74.4% | 55 | 1.3% | 4,282 |
| 80歳以上 | 1,110 | 27.8% | 53 | 1.3% | 3,990 |
| 合計 | 5,907 | 58.0% | 114 | 1.1% | 10,178 |

出典：免許保有者数、免許返納者数は、香美市による。人口は、令和4年1月1日住民基本台帳年齢階級別人口（日本人住民）による。

免許保有者数は、令和3年12月時点の数値である。免許返納者数は、令和3年中の数値である。

第3章 上位・関連計画の概要

3.1 香美市の計画

香美市の計画について整理します。

(1) 第2次香美市振興計画後期基本計画（令和4年3月策定）

| 計画の概要 | |
|-------|--|
| 計画期間 | 令和4年度（2022年度）から令和8年度（2026年度）までの5年間 |
| 基本理念 | 輝き・やすらぎ・賑わいをみんなで築くまちづくり |
| 将来都市像 | 美しく豊かな自然に育まれ、共に支えあう 進化する自然共生文化都市・香美市 |
| 基本方針 | <p>基本方針1 まちのかたちを創る</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画的な土地利用の推進 市街地や集落の整備 交流・生活基盤の整備 都市イメージの形成 <p>基本方針2 みどりを保つ</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全・安心なまちづくり 自然資源の保全と活用の推進 水資源の安定的な確保と利用 自然と共生する地域づくりの推進 <p>基本方針3 やすらぎを守る</p> <ul style="list-style-type: none"> 支えあいのまちづくり 保健、医療の充実 高齢者福祉の充実 障害者福祉の充実 <p>基本方針4 賑わいを興す</p> <ul style="list-style-type: none"> 交流によるまちづくりの推進 農林業の振興 商工業の振興 観光の振興 地域産業の振興と就業機会確保の総合的な推進 <p>基本方針5 未来を拓く</p> <ul style="list-style-type: none"> 子育て支援の充実 未来を拓く子どもの育成 心豊かな生涯学習・生涯スポーツ活動の振興 人権尊重の地域づくりの推進 地域文化の保護・継承と創造 <p>基本方針6 みんなで築く</p> <ul style="list-style-type: none"> 合理的、効率的行財政運営の推進 |

| | |
|-----------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> 行政職員の資質向上と適正配置 市民と共に歩むまちづくりの推進 高知工科大学と共に歩むまちづくりの推進 |
| 公共交通に関する施策 | |
| 政策3 交流・生活基盤 の整備 | <p>施策8 公共交通手段の維持・充実</p> <p>(1) 公共交通手段の維持・充実</p> <p>➤ 路線バス等の利用促進を図るとともに、運行維持が困難となっている路線に対し「香美市生活バス路線運行維持補助金」を交付し、移動手段の確保を図ります。</p> <p>このほか、香美市地域公共交通会議で、運行ルートの変更等を必要に応じて検討します。</p> |
| | <p>施策9 公共交通手段の維持・充実</p> <p>(1) 交通ターミナルの整備と活用</p> <p>➤ JR土佐山田駅とその周辺は、交通結節点として列車とバス・タクシー等の円滑な乗換え環境を整備するとともに、市民や観光客の行き交う賑わいのある交流拠点として整備しながら、地域資源を活用した賑わいのある市街地整備につなげます。</p> <p>(2) 交通ターミナル等の整備と管理</p> <p>➤ その他の駅や路線バスターミナル及び路線・市営バス停留所等については、安全で円滑な移動等に向けた適切な整備・管理に努めます。</p> |
| 政策9 支えあいのまち づくり | <p>施策22 長寿社会を支える体制づくり</p> <p>(3) 高齢者がいきいきと暮らせるまちづくりの推進</p> <p>➤ 高齢者を地域の担い手として積極的に位置づけ、その経験や知恵や技術、時間、特性を活かせる仕組みづくりを引き続き進めます。併せて、高齢者の健康づくり、生きがいづくり活動を促進し、老人クラブ、シルバー人材センターの充実、様々な産業、教育、地域活動等、各分野において一層活躍できるような場づくりを進めます。また高齢者の自立支援となる福祉タクシーなど移動手段の確保に努めます。</p> |

(2) 香美市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和4年3月改定）

| 計画の概要 | | | | | |
|----------------------|--|-------------|------------|-----------|-----------|
| 計画期間 | 令和2年度（2020年度）から令和6年度（2024年度）までの5年間 | | | | |
| 施策の方向性 | <p>人口減少を抑制し、将来的にわたり持続可能な地域を実現していくために、第2期においても国の「まち・ひと・しごと創生」政策5原則の趣旨を踏まえて、効果的に施策を推進していきます。</p> <p>また、取組の際には、官民協働を基本とし、高知県と連携協調すると同時に、近隣市町村と連携して進めていきます。</p> <p>さらに、国が掲げる第2期総合戦略の新たな視点に重点を置いて施策を推進することとしています。</p> | | | | |
| 基本目標 | <p>基本目標1：地域に根差した産業を振興し、安定した雇用を創出する《数値目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ■就業者数：5年間で75人 ■起業数：5年間で31件 <p>基本目標2：香美市への新しいひとの流れをつくる</p> <p>《数値目標》 ■市外からの移住者数：5年間で115組</p> <ul style="list-style-type: none"> ■転入超過数：年間30人以上 <p>基本目標3：子どもを産み育てやすい環境をつくり、若い世代の結婚・妊娠・出産の希望をかなえる</p> <p>《数値目標》 ■合計特殊出生率：1.59以上</p> <p>基本目標4：時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する</p> <p>《数値目標》 ■「小さな拠点」の形成数：3箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> ■「私は自分の住んでいる地域が好きである」肯定群：小学6年生92%、中学3年生78% | | | | |
| 公共交通に関する施策 | | | | | |
| 基本目標4 ③市営バスの利便性向上 | <p>今後、人口減少による市営バス利用者数減少が予想されるが、道路交通網の変化や、公共施設等の設立、民間バス路線の見直しに伴い、地域住民のニーズを調査し、市営バスの路線や運行形態の見直しを行うことにより、利用者の利便性向上を図る。</p> <p>【具体的な事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市営バス運行委託事業 <p>【重要業績評価指標（KPI）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市営バス利用者数 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>基準値（平成30年度）</th> <th>目標値（令和6年度）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間32,000人</td> <td>年間32,069人</td> </tr> </tbody> </table> | 基準値（平成30年度） | 目標値（令和6年度） | 年間32,000人 | 年間32,069人 |
| 基準値（平成30年度） | 目標値（令和6年度） | | | | |
| 年間32,000人 | 年間32,069人 | | | | |

(3) 香美市都市計画マスタープラン（令和2年10月策定）

| 計画の概要 | |
|----------|---|
| 計画期間 | 令和21年度（2039年度）まで |
| 基本理念 | 輝き・やすらぎ・賑わいをみんなで築くまちづくり |
| 将来都市像 | 美しく豊かな自然に育まれ、共に支えあう 進化する自然共生文化都市 |
| まちづくりの目標 | 1) コンパクトな中心部と地域の拠点をネットワークで結ぶまちづくり 2) 活力ある産業と快適で魅力あるまちづくり 3) 安心して暮らせる防災・減災まちづくり 4) 自然と歴史・文化にあふれるまちづくり |
| ゾーンの設定 | <p>自然環境保全ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> 本市の87.6%を占める山林は、本市を貫流する物部川をはじめとする多数の河川の源流域となっており、その一部は自然公園に指定されるなど、豊かな自然環境、景観を有しています。このような区域を自然環境保全ゾーンと位置づけます。 <p>田園環境ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> 本市の基幹産業である農業の重要な生産基盤となっている連たんしている農地や中山間に広がる農地等を田園環境ゾーンと位置づけます。 <p>市街地ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> 土地の整形化を図るとともに道路や公園等の公共施設が一体的に整備された土佐山田土地区画整理事業区域を含んだ市街化区域を市街地ゾーンと位置づけます。 |
| エリアの設定 | <p>都市拠点エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政系施設や教育・文化施設、住宅、商業施設の立地に伴い市街地が形成されている市役所周辺及び交通結節点である土佐山田駅周辺を都市拠点エリアと位置づけます。 <p>地域拠点エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> 合併前の旧町村の中心地として学校教育施設、医療施設、商業施設、住宅等が集積している支所周辺を地域拠点エリアと位置づけます。 <p>地域コミュニティエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街化調整区域の小学校では生徒数が年々減少しており、学校の存続が出来なくなる恐れがあります。このことから小学校やコミュニティセンターを中心とした一定の範囲を地域コミュニティエリアと位置づけます。 <p>自然ふれあいエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊かな自然の中でリラックスした時間を過ごすとともに、自然とのふれあいや観賞、体験等が行える空間を自然ふれあいエリアと位置づけます。 <p>産学連携・研究学園交流エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> 大学が立地する地域特性を生かしたまちづくりを進めるために、高知工科大学を中心とした一定の範囲を産学連携・研究学園交流エリアと位置づけます。 |

| | |
|--------------|---|
| | <p>産業地区計画検討エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 産業振興、雇用の創出を推進するために、市街化調整区域内の交通利便性が高い主要な幹線道路等の沿道を産業地区計画検討エリアと位置づけます。 <p>伝統産業振興エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 本市の発展とともに成長してきた伝統産業を後世に伝えていけるよう、伝統工芸品を製造する工場等が立地する区域を伝統産業振興エリアと位置づけます。 <p>既存集落エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 市街化区域の周辺部において建築物が連たんし、従来から集落を形成している区域（高知県都市計画法施行条例第2条2項に基づく区域）は、市街化調整区域に位置するものの市街化区域と一体的な生活圏を有していることから既存集落エリアと位置づけます。 <p>集落エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 人口減少が進む中において、地域の人口を維持するために、比較的まとまって集落が形成されコミュニティ活動が行われている地域を集落エリアと位置づけます。 <p>清流保全エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 環境保全や生態系の維持を図る必要がある良好な自然環境と多様な生態系を形成している河川を清流保全エリアと位置づけます。 |
| <p>拠点の設定</p> | <p>研究学園交流拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域の生涯学習や教育、研究開発の場の中心であり、学生による地域での活動や住民との交流がある高知工科大学を研究学園交流拠点と位置づけます。 <p>産業研究拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 本市の持続的発展に必要な産業振興を推進するために、研究、技術開発等を行う施設を産業研究拠点と位置づけます。 <p>伝統産業振興拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 土佐打刃物は、本市の重要な伝統産業の一つですが、従業者の高齢化が進行しており、若い職人の育成が急務となっています。土佐打刃物を未来へと伝承する中心的な役割を担う土佐刃物流通センターを伝統産業振興拠点と位置づけます。 <p>観光拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 交流人口の拡大による賑わいづくりや地域活性化を推進するために、多くの人が訪れている交流施設や観光名所等を観光拠点と位置づけます。 <p>歴史文化拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 本市の歴史や文化を知り、理解を深めるために、重要な史跡、建造物等を歴史文化拠点と位置づけます。 <p>みどりの拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 人々の絆や交流を深め、散歩や体を動かすことができる公園、キャンプ場等をみどりの拠点と位置づけます。 |

公共交通に関する施策

3 道路・公共交通の整備方針

(3) 公共交通の整備

1) 公共交通利用環境の向上

- バス路線網は、幹線系統とフィーダー系統との接続や、地域拠点エリアと都市拠点エリア間の結節性の強化を図るとともに、交通空白地域の解消に向けた運行ルートの検討も進め、利便性の向上を図ります。
また、バスターミナルや停留所は、安全性に配慮した乗り継ぎや待ち合わせ場所となるよう利用環境の向上に努めます。

2) 土佐山田駅周辺の整備

- 土佐山田駅周辺は、自家用車、自転車、徒歩等の様々な移動手段に対応し、さらには、バス、タクシー等への乗り換えをスムーズにするために、交通結節点として駅前広場の整備や駅南北間を結ぶ連絡通路の整備について検討します。

3) モビリティマネジメントの推進

- 環境負荷の低減につながる公共交通の利用を促進するために、行政自らが通勤時に公共交通や自転車等を利用する「ノーカーデー」の実施に取り組むとともに、市民や民間事業者に対しても同様の取組みを促します。
また、次代の利用者となる小学生に対する啓発活動や、転入者、新大学生には利用に向けた情報提供を行い、モビリティマネジメントの推進を図ります。

(4) 香美市まちづくり計画（令和2年9月変更）

| 計画の概要 | |
|--|---|
| 計画期間 | 合併後20年間 |
| 基本理念 (まちづくりの 姿勢) | <p>輝き・やすらぎ・賑わいをみんなで築くまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ■地域の良さを大切に作るまちづくり ■みんなが元気に暮らせるまちづくり ■みんなでともに進めるまちづくり |
| 基本目標 | <p>輝きを守る</p> <p>—中山間地域の維持・保全と環境対策—</p> <p>やすらぎの中で暮らす</p> <p>—地域の誰もが住み良いまちづくり—</p> <p>賑わいを保つ</p> <p>—地域全体の連携による産業振興—</p> <p>みんなで築く</p> <p>—まちづくり活動の活性化、連携・支援体制の構築—</p> |
| 公共交通に関する施策 | |
| <p>1 みどりが息 づき、安全で快 適な生活環境を 育むまちづくり</p> <p>(3) 公共交通の 充実</p> | <p>①バス交通の維持、利便性の向上</p> <p>➤ バス交通は、地域住民の生活に密着した交通手段として重要な役割を担うとともに、観光拠点の周遊や様々なイベントへの参加を促進する機能もあることから、バスルートや運行本数の検討などにより利便性の向上を促進します。</p> <p>【推進をめざす事業の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公営（代替）バス車輛の更新 ・路線バス、公営バスルートの維持 ・バスルートや運行本数等の検討 <p>②JR土佐山田駅周辺の機能充実</p> <p>➤ 新市の玄関口であるJR土佐山田駅の周辺は、駅北側駅前広場などの整備を検討するとともに、日常生活の利便性向上や観光振興のためJR線とバス・タクシーなどの連携機能の強化を図ります。</p> <p>【推進をめざす事業の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR土佐山田駅周辺整備の検討等 |

(5) 香美市第9期高齢者福祉計画介護保険事業計画（令和6年3月策定予定）

| 計画の概要 | |
|----------------------|---|
| 計画期間 | 令和6年度（2024年度）から令和8年度（2026年度） |
| 基本理念 | ～ともに支え合い、いきいきとした暮らしを育むまちづくり～ |
| 7つの施策の柱 | <ul style="list-style-type: none"> （1）地域包括ケアの深化・推進 （2）認知症高齢者等にやさしい地域づくり （3）権利擁護の取組の充実 （4）安全で快適な暮らしやすいまちづくり （5）介護保険サービスの充実 （6）高齢者の活躍できる場の充実 （7）介護予防・健康づくり施策の推進 |
| 公共交通に関する施策 | |
| 4. 安全で快適な暮らしやすいまちづくり | <p>福祉タクシー料金助成事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 高齢者を主な対象として、タクシーの利用料金の一部を助成しています。 ➤ 事業内容が周知されてきたことや、最寄りの量販店等の減少に伴い、タクシー利用が必要な場面が増加し、利用者数は増加傾向にあります。 ➤ タクシーは高齢者の重要な移動手段となっており、経済的負担の軽減だけでなく、外出の機会を増やし、社会参加や生活支援を促進することにより、保健福祉の向上を図ります。 |
| （2）福祉事業の推進 | <p>公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 市営バス事業（路線バス・デマンドバス）や民間路線バス支援等により、公共交通の充実に取り組んでいます。 ➤ 移動手段を持たない高齢者にとって、公共交通は通院や買い物など、日常生活に欠かすことができない生活を支えるための基盤です。 ➤ 今後も持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を行うため、香美市地域公共交通計画に基づき様々な施策を行います。 |

3.2 高知県及び周辺市町の地域公共交通計画

高知県や周辺市町の交通計画について整理します。

(1) 高知県地域公共交通計画（令和4年度策定）

| 計画の概要 | |
|----------------------------------|---|
| 計画期間 | 2023年度（令和5年度）～2027年度（令和9年度）までの5年間 |
| 対象地域 | 高知県 |
| 計画主体 | 高知県地域公共交通活性化協議会 |
| 基本方針 | ① 公共交通を地域社会の維持に最低限必要な生活インフラとしてとらえる ② 県民の日常生活をはじめ、産業や中山間の振興を支える基本政策として、公共交通の活性化を強力に推進する ③ 地域の実情に応じた持続可能な公共交通システムの確立を目指す |
| 香美市に関する施策 | |
| 目標1 様々なモード間・事業者間の連携による移動手段の確保 | 施策①：公共交通ネットワークの維持・確保 事業①-1：バス路線維持のための継続的な支援 事業①-2：鉄道・路面電車維持のための継続的な支援 事業①-3：バス運転士の確保 施策②：モビリティミックスの推進 事業②-1：公共交通ネットワークの継続的な再編 事業②-2：利用しやすいダイヤの最適化 事業②-3：利用しやすく公平な運賃体系の実現 |
| 目標2 安全安心で使い勝手の良さを実感 | 施策③：安全安心で使いやすい環境整備 事業③-1：パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進 事業③-2：バス停、待合環境（駅舎、バス停）の整備 事業③-3：バリアフリー化の推進 施策④：新技術の導入 事業④-1：キャッシュレス決済の検討・導入 事業④-2：バスロケーションシステムの導入 |
| 目標3 中山間地域でのきめ細かな移動サービスを確保 | 施策⑤：すべての人が利用できる公共交通網の構築 事業⑤-1：生活交通の確保・維持 事業⑤-2：公共交通空白地域の解消 施策⑥：地域の実情に合った輸送資源の選択 事業⑥-1：公共交通以外の輸送手段の活用 事業⑥-2：移動手段の効率化 |
| 目標4 公共交通を意識してもらうための啓発活動を強化 | 施策⑦：情報発信 事業⑦-1：県民や来訪者に行動変容を促すプロモーションの実施 事業⑦-2：GTFISのオープンデータ化 施策⑧：利用促進 事業⑧-1：イベントの実施 事業⑧-2：多様な分野・関係者と連携した利用促進 |

(2) 高知県嶺北地域公共交通網形成計画（平成 30 年度策定）

| 計画の概要 | |
|------------------|---|
| 計画期間 | 2019 年度（平成 31 年度）～2023 年度（令和 5 年度）までの 5 年間 |
| 対象地域 | 本山町、大豊町、土佐町、大川村 |
| 計画主体 | 嶺北地域公共交通協議会 |
| 基本方針 | <p>基本方針 1 嶺北地域内で自家用車に頼らずに暮らしていけるための公共交通手段を整えます</p> <p>基本方針 2 嶺北地域外と便利に行き来できるように幹線及び乗り継ぎ拠点の整備を行います</p> <p>基本方針 3 公共交通の利用を促進し、持続可能な公共交通を目指します</p> |
| 計画目標 | <p>計画目標 1 連携した交通手段による嶺北地域内の公共交通ネットワークの形成</p> <p>計画目標 2 移動のしやすさを目指した嶺北地域外との公共交通体系の整備</p> <p>計画目標 3 誇りと愛着のある公共交通となるための取組みの推進</p> <p>計画目標 4 暮らしを支える公共交通の利用環境の整備</p> |
| 施策 | |
| 計画目標を達成するための主要施策 | <p>施策 1：公共交通を使った嶺北地域内の移動がより便利になるよう、公共交通ネットワークを見直します</p> <p>施策 2：公共交通を使って嶺北地域から（へ）の移動のしやすさを確保します</p> <p> 施策 2-1：大杉駅に停車する特急列車の本数を増やし、併せて路線バスを接続する社会実験を行います</p> <p> 施策 2-2：大豊バスストップで高知から（へ）の高速バスを乗り降りできる社会実験を行います</p> |
| 主要施策を支える補助施策 | <p>施策 1：ここに来れば公共交通で「おでかけしたくなる」スポットをつくります</p> <p>施策 2：地域の皆さんと一緒に「利用したくなる」バスをつくります</p> <p> 施策 2-1：地域の子どもたちとともにバスマップをつくり、バスを「知り」、バスを「利用しやすく」します</p> <p> 施策 2-2：皆さんに分かりやすいバス停にします</p> <p> 施策 2-3：地域の皆さんにバスを知ってもらうよう取り組みます</p> <p> 施策 2-4：公共交通を使って嶺北地域に観光に来てもらえるよう情報発信します</p> <p>施策 3：皆さんに公共交通をより「利用してもらえる」よう取り組みます</p> <p> 施策 3-1：嶺北地域内の公共交通のことが分かるホームページをつくります</p> <p> 施策 3-2：地域内バスを気軽に利用できるような運賃にします</p> <p> 施策 3-3：特急がより利用しやすくなるような料金にします</p> <p> 施策 3-4：様々なニーズに応えられるようバス車両を改善します</p> <p>施策 4：地域交通を担うバス・タクシー運転者の確保に取り組みます</p> <p>施策 5：家からバス停・JR の駅まで来てもらえるよう、パークアンドライドやコミュニティバス・タクシーなどの移手段等を整備します</p> |

(3) 高知市地域公共交通計画（令和3年度策定）

| 計画の概要 | |
|-------|--|
| 計画期間 | 2022年度（令和4年度）～2026年度（令和8年度）までの5年間 |
| 対象地域 | 高知市 |
| 計画主体 | 高知市地域公共交通会議 |
| 基本方針 | 市民とともに、支え・育み、次世代へつなぐ公共交通 |
| 基本目標 | 基本目標1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築 基本目標2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供 基本目標3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成 基本目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進 |
| 施策 | |
| 基本目標1 | 施策1：総合的な地域公共交通ネットワークの構築 事業1：地域ぐるみで支える仕組みづくり 事業2：バス路線の再編 事業3：鉄道を活用した広域幹線の機能強化 事業4：コミュニティ交通の導入 施策2：交通結節機能の強化 事業5：交通結節ポイントの機能強化 |
| 基本目標2 | 施策3：利便性の高い運行サービスの提供 事業6：運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し 施策4：サイクルアンドライド・パークアンドライドの推進 事業7：サイクルアンドライドの推進 事業8：パークアンドライドの推進 |
| 基本目標3 | 施策5：生活交通の確保・維持 事業9：バス路線の確保・維持 事業10：乗合タクシーの確保・維持 施策6：バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 事業11：バス停・電停等の利用環境の改善 事業12：バス・電車車両の改善 |
| 基本目標4 | 施策7：利用促進・広報活動の実施 事業13：路面電車を活かした魅力づくり 事業14：多様な情報サービスの提供 事業15：イベント等における広報活動 |

(4) 南国市地域公共交通計画（令和4年度策定）

| 計画の概要 | |
|-------|--|
| 計画期間 | 2023年度（令和5年度）～2027年度（令和9年度）までの5年間 |
| 対象地域 | 南国市 |
| 計画主体 | 南国市地域公共交通会議 |
| 基本方針 | 誰もが安心して心豊かに過ごすことのできるまちを支える持続可能な公共交通 |
| 基本目標 | 基本目標1：地域ニーズに即した利便性の高い公共交通 基本目標2：まちづくりと連携し、ひとの交流を促す公共交通 基本目標3：多様な主体が協働することによる持続可能な公共交通 |
| 施策 | |
| 基本目標1 | 施策1：地域公共交通の再編、強化 事業①：定期的な利用者調査 事業②：公共交通空白地域（不便地域）に対する新たな交通手段の検討 事業③：コミュニティバス、デマンド交通の利用促進と強化 施策2：交通結節点の強化 事業④：交通結節点の乗継ダイヤ調整・見直し 事業⑤：ICカード「ですか」の利用促進 施策3：地域と連携した事業の推進 事業⑥：運転免許自主返納者への利用促進 |
| 基本目標2 | 施策4：快適に利用できる環境づくり 事業⑦：利用しやすい環境の整備（駅周辺施設） 事業⑧：利用しやすい環境の整備（関連施設） 施策5：観光施設との連携、強化 事業⑨：高知龍馬空港と市街地間の空港連絡線運行の検討 |
| 基本目標3 | 施策6：市民にわかりやすい情報提供 事業⑩：円滑に乗降・乗継が可能な情報提供と改善 事業⑪：ICT技術やデータを活用した一体的サービスの展開、強化 施策7：地域公共交通利用のための意識醸成 事業⑫：地域移動におけるモデルコースの作成 事業⑬：地域・企業・学校等と連携したモビリティマネジメントの実施 |

(5) 香南市地域公共交通計画（令和3年度策定）

| 計画の概要 | |
|-------|---|
| 計画期間 | 2022年度（令和4年度）～2027年度（令和9年度）までの6年間 |
| 対象地域 | 香美市 |
| 計画主体 | 香南市地域公共交通会議 |
| 基本的理念 | 暮らしの安心と豊かなまちづくりを支える地域公共交通 ～みんなで支え未来へつなぐ香南市の地域公共交通～ |
| 基本方針 | 基本方針1 生活に困ることのなく暮らし続けられるための交通ネットワークの形成 基本方針2 利用しやすく使いたくなるような交通環境づくり 基本方針3 公共交通の利用促進と情報発信の強化 基本方針4 多様な主体が一緒に考え支えていく持続可能な公共交通 |
| 目標 | 目標1 公共交通利用者数の増加 目標2 公共交通利用者の満足度の向上 目標3 交通結節点の接続率向上 目標4 居住地と拠点を繋ぐ交通体系の構築 目標5 適正な財政運営 目標6 広域アクセス向上による定住・交流人口の増加 目標7 誰もが移動しやすい環境の充実 目標8 乗り継ぎしやすい環境の充実 目標9 わかりやすい運行情報の提供 目標10 公共交通を利用する機会の向上 目標11 地域公共交通に対する市民の参画度の向上 |
| 施策 | |
| 基本方針1 | 施策1：拠点間を結ぶ利便性の高い地域公共交通への再編と乗り継ぎ機能の強化 事業1：わかりやすく利便性の高い市営バスネットワークの形成 事業2：市営バス利用者数の少ない地区や交通空白地域に対する新たな交通手段の導入 事業3：ごめん・なはり線や高知東部交通安芸線、市営バス等の乗り継ぎの円滑化 事業4：定期的な利用者調査 施策2：通学利用のためのスクールバスの維持存続 事業5：スクールバスの維持存続 施策3：広域的取組の検討 事業6：のいち駅と高知龍馬空港を結ぶ乗合タクシー認知拡大と新たな輸送方法の検討 事業7：のいち駅-土佐山田駅を結ぶ交通モードの検討 |

| | |
|-------------------------|---|
| <p>基本方針 2</p> | <p>施策 4：誰もが利用しやすい交通環境づくり 事業 8：手押し車やベビーカーの方でも利用できる市営バス環境づくり 事業 9：駅のバリアフリー化の検討 事業 10：主要バス停における待合環境の改善 事業 11：市営バス乗務員の研修会の実施</p> <p>施策 5：交通結節点の強化 事業 12：のいち駅の機能充実 事業 13：サイクル&バス（シヨップ）ライドの推進 事業 14：パーク&ライドの推進</p> |
| <p>基本方針 3</p> | <p>施策 6：総合的な公共交通活用ガイドの作成・発信 事業 15：公共交通案内（運行時刻表）の更新・充実 事業 16：地域移動マップ・お出かけプランの作成 事業 17：公共交通利用促進にむけた情報発信の強化</p> <p>施策 7：利用したいと感じてもらえる環境整備 事業 18：運賃体系・運賃割引サービスの改善 事業 19：市営バスパスポートの導入の検討 事業 20：市営バス運賃のキャッシュレス化の検討 事業 21：市営バスの車両デザインや愛称のリニューアル</p> <p>施策 8：公共交通利用のきっかけづくり 事業 22：市営バス利用お試しセットの配布の継続 事業 23：地域での集まりを活用したお出かけイベントの開催 事業 24：「クルマときどき公共交通」の利用に向けた公共交通利用促進イベント 事業 25：ファミリー向け割引制度等の導入</p> |
| <p>基本方針 4</p> | <p>施策 9：地域との協働やまちづくりと連携した事業の推進 事業 26：地域住民・地域団体との連携 事業 27：医療施設・商業施設との連携 事業 28：観光産業と連携した魅力ある交通体系の構築 事業 29：産官学連携の取組の推進</p> <p>施策 10：各部局と連携した事業の推進 事業 30：交通事業者と連携した雇用促進対策 事業 31：市民の移動手段に関わる市職員や事業者の定期的な情報交換会等の開催 事業 32：福祉施策との連携 事業 33：市職員に対する公共交通利用の促進</p> |
| <p>香美市に関する施策</p> | |
| <p>施策 3</p> | <p>事業 7：のいち駅-土佐山田駅を結ぶ交通モードの検討 ○香南市には山田高校へ通学する生徒が多いことや、市民のなかでは香美市の商業施設や医療施設への移動手段を望む声も多くある。そのため、香美市と連携しながら、本市の交通結節点であるのいち駅と土佐山田駅を結ぶ交通モードについて検討する。</p> |

第4章 香美市における地域公共交通の現状

4.1 地域公共交通の概要（市内を運行する公共交通）

市内を運行している公共交通は次のとおりです。

表 4-1 市内を運行する公共交通

| 種類 | 運行事業者 | 路線名・駅名等 |
|--------------|---|--|
| 鉄道（土讃線） | 四国旅客鉄道 | 山田西町駅、土佐山田駅、新改駅、繁藤駅 |
| 路線バス | とさでん交通 | 山田駅～龍河洞線 |
| | 嶺北観光自動車 | 田井～北岸・本山～大杉駅・医大病院線 |
| | ジェイアール四国バス | 大柘線 |
| 市営路線バス | 土佐山田町地区：あけぼの街道線は香北観光タクシー、それ以外は天坪観光 香北町地区及び美良布・大柘線：香北観光 物部町地区：大柘観光タクシー | 【13路線】 土佐山田町区間の不寒冬線、西又線、町田線、佐岡線、あけぼの街道線、香北町区間の蕨野線、白川線、谷相線、物部町区間の柘本線、神池線、別府線、影線、香北町・物部町間の美良布・大柘線 |
| 市営エリア型デマンドバス | 第二さくら交通 | やまださくら号 |
| | 香北観光 | かほくあじさい号 |
| | 大柘観光タクシー | ものべゆず号 |
| タクシー | 第二さくら交通、大柘観光タクシー、香北観光、天坪観光、平和ハイヤー、香北観光タクシー、美良布ハイヤー | 市内 (令和5年4月1日時点) |
| 介護タクシー | 介護タクシー香美、オーケー介護タクシー、ささえあい福祉タクシー、介護タクシーポテト、あさがお24時介護タクシー | 市内 (令和5年4月1日時点) |
| 通学支援 | 香北観光タクシー、大柘観光タクシー、石川農林 | 香長小学校、大宮小学校、大柘小学校、香北中学校、大柘中学校、大宮小学校 (令和4年3月31日時点) |

4.2 鉄道（土讃線）

（1）運行状況

本市内の駅別の鉄道運行状況をみると、特急の停車駅となっている土佐山田駅の運行本数が最も多くなっています。

土佐山田駅の1時間当たりの運行本数をみると、高知方面（5時台から23時台までの19時間）では、約2.2本/時間となっており、阿波池田方面（5時台から20時台までの16時間）では、約1.3本/時間となっています。

表 4-2 駅別鉄道運行状況

（単位：本/日）

| 方 面 | 山田西町駅 | 土佐山田駅 | 新改駅 | 繁藤駅 |
|--------|-------|-------|-----|-----|
| 高知方面 | 25 | 41 | 3 | 5 |
| （うち特急） | 0 | (16) | 0 | 0 |
| 阿波池田方面 | 22 | 21 | 3 | 5 |
| （うち特急） | 0 | (16) | 0 | 0 |

出典：四国旅客鉄道株式会社ホームページ（令和4年3月12日改正）
土日運休も含む本数である。

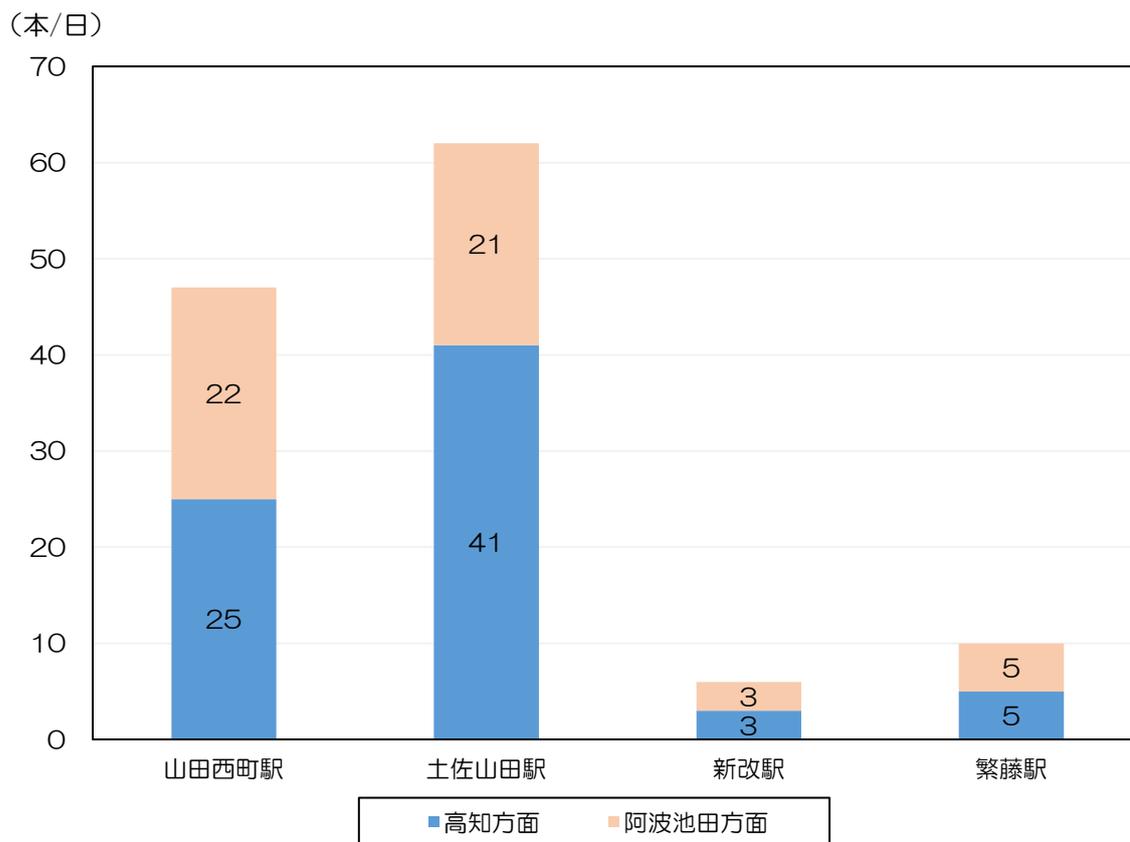


図 4-1 駅別運行本数

出典：四国旅客鉄道株式会社ホームページ（令和4年3月12日改正）
土日運休も含む本数である。

(2) 駅別乗降客数

駅別乗降客数の推移を見ると、山田西町駅、土佐山田駅、新改駅ともに平成29年と比べて減少しています。なかでも、新改駅は、52.0%減少しています。

一方、繁藤駅は、一旦減少しましたが、令和4年には再び増加しています。

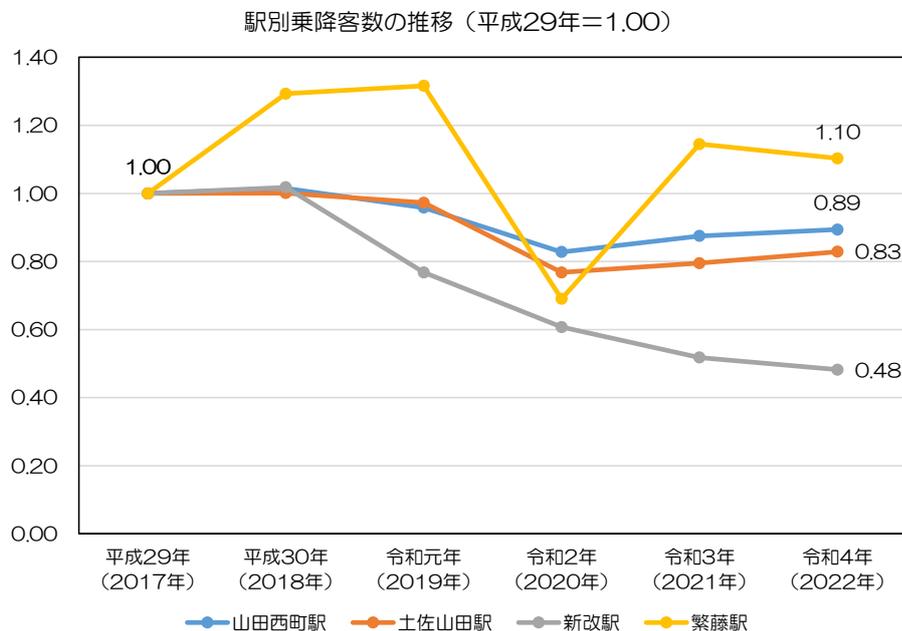


図 4-2 駅別乗降客数の推移（平成 29 年=1.00）

表 4-3 駅別乗降客数の推移

（単位：人）

| | 平成29年 (2017年) | 平成30年 (2018年) | 令和元年 (2019年) | 令和2年 (2020年) | 令和3年 (2021年) | 令和4年 (2022年) |
|-------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 山田西町駅 | 192,720 | 195,640 | 184,690 | 159,576 | 168,630 | 172,280 |
| 土佐山田駅 | 697,880 | 698,610 | 678,900 | 535,824 | 554,800 | 578,160 |
| 新改駅 | 112 | 114 | 86 | 68 | 58 | 54 |
| 繁藤駅 | 2,840 | 3,672 | 3,738 | 1,960 | 3,252 | 3,132 |

出典：四国旅客鉄道株式会社

4.3 路線バス

(1) 山田駅～龍河洞線

1 概要

山田駅～龍河洞線は、令和2年10月1日より運行を開始し、香美市の土佐山田駅から龍河洞を結ぶ路線であり、運行事業者はとさでん交通です。以前はとさでん交通の潮見台線の一部でした。令和4年度の年間利用者数は14,056人となっています。

2 運行状況（運行本数・運賃・運行ダイヤ）

運行本数は、平日・土日祝ともに土佐山田駅から龍河洞行5本、龍河洞から土佐山田駅行5本が運行されています。

運賃は、最大金額 420 円（土佐山田駅-龍河洞）、最小金額 140 円（1 区間）となっています。

表 4-4 路線バスの運行本数と運賃（令和2年10月1日現在）

| 起点 | 起点 | 土佐山田駅行 | 龍河洞行 | 運賃 | |
|-------|-----|--------|--------|-------------------|---------------|
| | | 平日・土日祝 | 平日・土日祝 | 最大金額 | 最小金額 |
| 土佐山田駅 | 龍河洞 | 5 | 5 | 土佐山田駅-龍河洞 420円 | (1区間) 140円 |

出典：とさでん交通（令和2年10月1日現在）
※運賃は片道

(2) 田井～北岸・本山～大杉駅・医大病院線

1 概要

田井～北岸・本山～大杉駅・医大病院線は、土佐町の田井から南国市の医大病院を結ぶ路線であり、令和3年9月30日まではとさでん交通が運行事業者でしたが、利用者数の減少等の理由で令和3年10月1日より、嶺北観光自動車に移管されました。

香美市内のバス停は、国道32号沿いに追廻し、繁藤駅前、甫喜ヶ峰入口、繁藤橋、笹ヶ奈呂、天坪滝本、根曳の7箇所があります。

2 運行状況（運行本数・運賃・運行ダイヤ）

運行本数は、平日・土日祝ともに田井から医大病院行3本、医大病院行から田井行3本が運行されています。

運賃は、最大金額 1,310 円（田井-医大病院）、最小金額 120 円（1 区間）となっています。

表 4-5 路線バスの運行本数と運賃（令和4年10月1日現在）

| 起点 | 起点 | 田井行 | 医大病院行 | 運賃 | |
|-------------|---------------|--------|--------|---|-----------------|
| | | 平日・土日祝 | 平日・土日祝 | 最大金額 | 最小金額 |
| 田井 (土佐町) | 医大病院 (南国市) | 3 | 3 | 田井-医大病院 1,310 円 【香美市内のみ】 追廻し-根曳 210 円 | (1 区間) 120 円 |

出典：嶺北観光自動車（令和4年10月1日現在）
※運賃は片道

3 年間輸送人員の推移

田井～北岸・本山～大杉駅・医大病院線の年間輸送人員は、令和4年度において 7,028 人となっています。

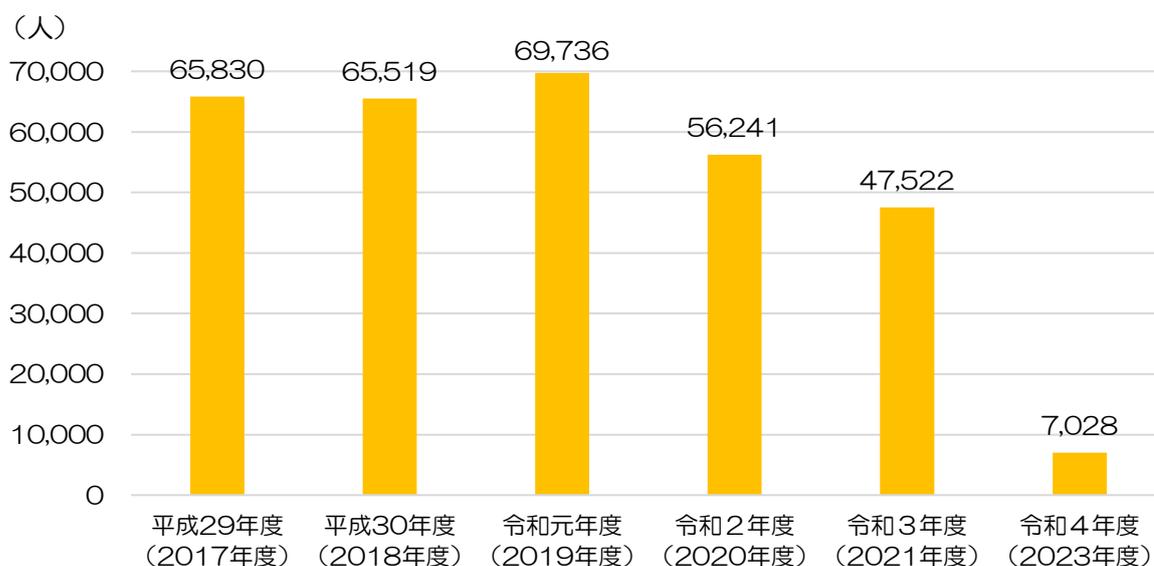


図 4-3 年間輸送人員の推移

出典：とさでん交通

(3) 大柘線

1 概要

大柘線は、香美市の土佐山田駅から美良布を結ぶ路線であり、運行事業者はジェイアール四国バスです。令和2年3月31日までは土佐山田駅から大柘まで運行されていましたが、利用者数の減少等の理由で令和2年4月1日より、美良布から大柘までの区間が廃止となり、同区間を市営路線バスの美良布・大柘線に移管されました。

2 運行状況（運行本数・運賃・運行ダイヤ）

運行本数は、平日の上下ともに13本、土日祝の上下ともに12本が運行されています。

運賃は、最大金額550円（土佐山田駅-美良布）、最小金額130円（1区間）となっています。

表 4-6 路線バスの運行本数と運賃（令和3年10月1日現在）

| 起点 | 起点 | 土佐山田駅行 | | 美良布行 | | 運賃 | |
|-------|-----|--------|-----|------|-----|-------------------|---------------|
| | | 平日 | 土日祝 | 平日 | 土日祝 | 最大金額 | 最小金額 |
| 土佐山田駅 | 美良布 | 13 | 12 | 13 | 12 | 土佐山田駅-美良布 550円 | (1区間) 130円 |

出典：ジェイアール四国バス

3 年間輸送人員の推移

大柘線の年間輸送人員は、減少傾向にあり、令和4年度においては57,063人となり、平成29年度と比べて27.4%減少しています。

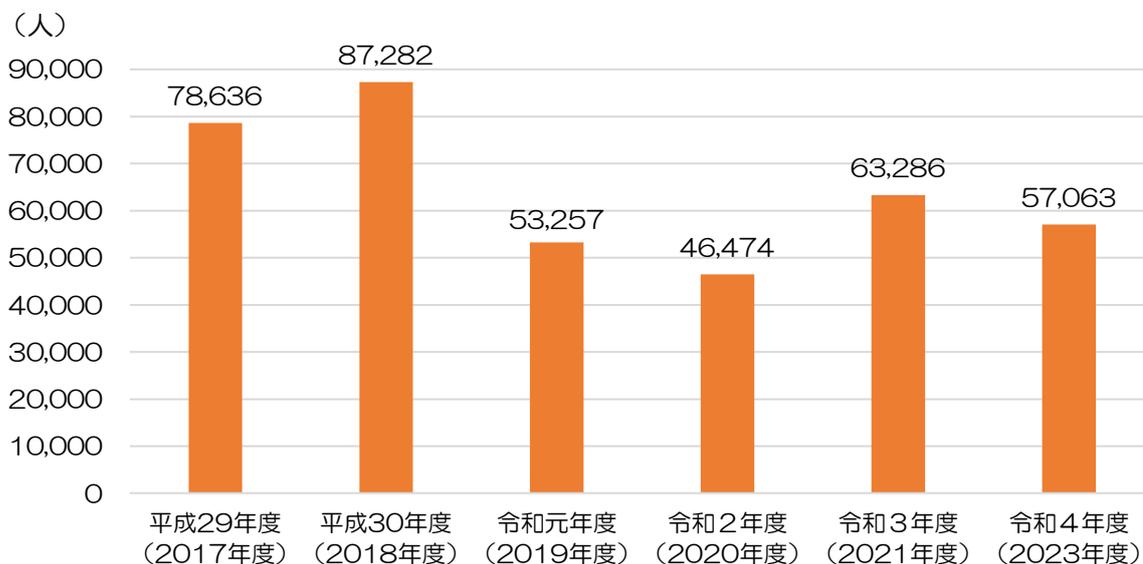


図 4-4 年間輸送人員の推移

出典：ジェイアール四国バス

4.4 市営路線バス

(1) 概要

香美市の市営路線バスは、土佐山田町区間の「不寒冬線、西又線、町田線、佐岡線、あけぼの街道線」、香北町区間の「蕨野線、白川線、谷相線」、物部町区間の「栃本線、神池線、別府線、影線」、香北町・物部町間の「美良布・大栃線」の13路線を運行しています。

(2) 運行状況（運行本数・運賃・運行ダイヤ）

運行本数は、次ページのとおり運行されています。

運賃は、全線全区間一律1回の利用で200円となり、香美市内在住の満75歳以上は無料となっています。

また、下記表のとおり路線ごとにフリー乗降区間を設けています。また、栃本線、神池線はデマンド運行となり、利用するためには電話予約が必要になります。

表 4-7 市営路線バスのフリー乗降区間・デマンド運行について（令和4年11月1日現在）

| 路線名 | フリー乗降区間 | デマンド運行について |
|---------|---------|-----------------|
| 不寒冬線 | 新改～不寒冬 | — |
| 西又線 | 新改～西又 | — |
| 町田線 | 談議所～下ノ村 | — |
| 佐岡線 | 談議所～稲葉橋 | — |
| あけぼの街道線 | — | — |
| 蕨野線 | 全区間 | — |
| 白川線 | 全区間 | — |
| 谷相線 | 全区間 | — |
| 栃本線 | 全区間 | デマンド運行（電話予約が必要） |
| 神池線 | 全区間 | デマンド運行（電話予約が必要） |
| 別府線 | 全区間 | — |
| 影線 | 全区間 | — |
| 美良布・大栃線 | 全区間 | — |

出典：香美市資料（令和4年11月1日現在）

表 4-8 市営路線バスの運行本数（令和4年 11 月 1 日現在）

| 路線名 | 起点① | 起点② | 運行本数 | | 運行日 | 備考 |
|---------|----------|----------|------------------|------------------|---------------------------|-------------------|
| | | | 起点①→ 起点② | 起点②→ 起点① | | |
| 不寒冬線 | 繁藤駅 | 土佐山田駅 | 1 | 0 | 月・水・金 (▲) | 「鏡野中学校前」経由 |
| | 繁藤駅 | 土佐山田駅 | 1 | 1 | | |
| | 不寒冬 | 土佐山田駅 | 2 | 2 | | |
| | 繁藤駅 | 鏡野中学校前 | 0 | 1 | | |
| | 不寒冬 | 鏡野中学校前 | 0 | 1 | | |
| 西又線 | 繁藤駅 | 土佐山田駅 | 1 | 0 | 火・木 (▲) | 「若藤保育園」「鏡野中学校前」経由 |
| | 繁藤駅 | 土佐山田駅 | 1 | 1 | | |
| | 西又 | 土佐山田駅 | 2 | 2 | | |
| | 繁藤駅 | 鏡野中学校前 | 0 | 1 | | 「若藤保育園」経由 |
| | 繁藤駅 | 鏡野中学校前 | 0 | 1 | | |
| 町田線 | 下ノ村 | 土佐山田駅 | 3 | 3 | 火・木 (▲) | |
| 佐岡線 | 稲葉橋 | 土佐山田駅 | 2 | 2 | 月・火・水・ 木・金 (▲) | 「片地小学校」経由 |
| | 稲葉橋 | 土佐山田駅 | 3 | 2 | | |
| あけぼの街道線 | 土佐山田駅 | 土佐山田駅 | 8 | | 火・木・土 (▲) | |
| 蕨野線 | 蕨野 | 保健福祉センター | 1 | 0 | 月・火・水・ 木・金・土・ 日 (●) | 北岸線 |
| | 保健福祉センター | 保健福祉センター | 1 | | | 北岸線 |
| | 保健福祉センター | 美良布 | 1 | | | 北岸線→南岸線 |
| 白川線 | 保健福祉センター | 白川 | 2 | 2 | 月・火・水・ 木・金 (▲) | |
| 谷相線 | 保健福祉センター | 谷相上ノダ | 3 | 3 | 月・火・水・ 木・金 (▲) | |
| 栃本線 | 物部支所 | 栃本 | 1 | 2 | 月・水・金 (▲) | 「栃谷」経由 |
| | 物部支所 | 栃本 | 2 | 1 | | |
| 神池線 | 大栃 | プラザ前 | 3 | | 火 (◎) | |
| 別府線 | 大栃 | 別府 | 4 | 4 | 月・火・水・ 木・金・土・ 日 (●) | |
| 影線 | 大栃 | 影 | 4 | 0 | 月・火・水・ 木・金・土・ 日 (●) | |
| | プラザ前 | 影 | 0 | 4 | | |
| 美良布・大栃線 | 美良布 | 大栃 | 10(平日) 7(土日祝) | 10(平日) 7(土日祝) | 月・火・水・ 木・金・土・ 日 (●) | |

出典：香美市資料（令和4年 11 月 1 日現在）

▲：運行日が祝日の場合は運休

●：元旦運休

◎：運行日が祝日の場合は、翌日（水曜日）に運行

(3) 年間利用者数の推移

年間利用者数は、平成28年度以降は減少傾向にありましたが、令和2年度より美良布・大栃線の運行が始まり、増加傾向にあります。

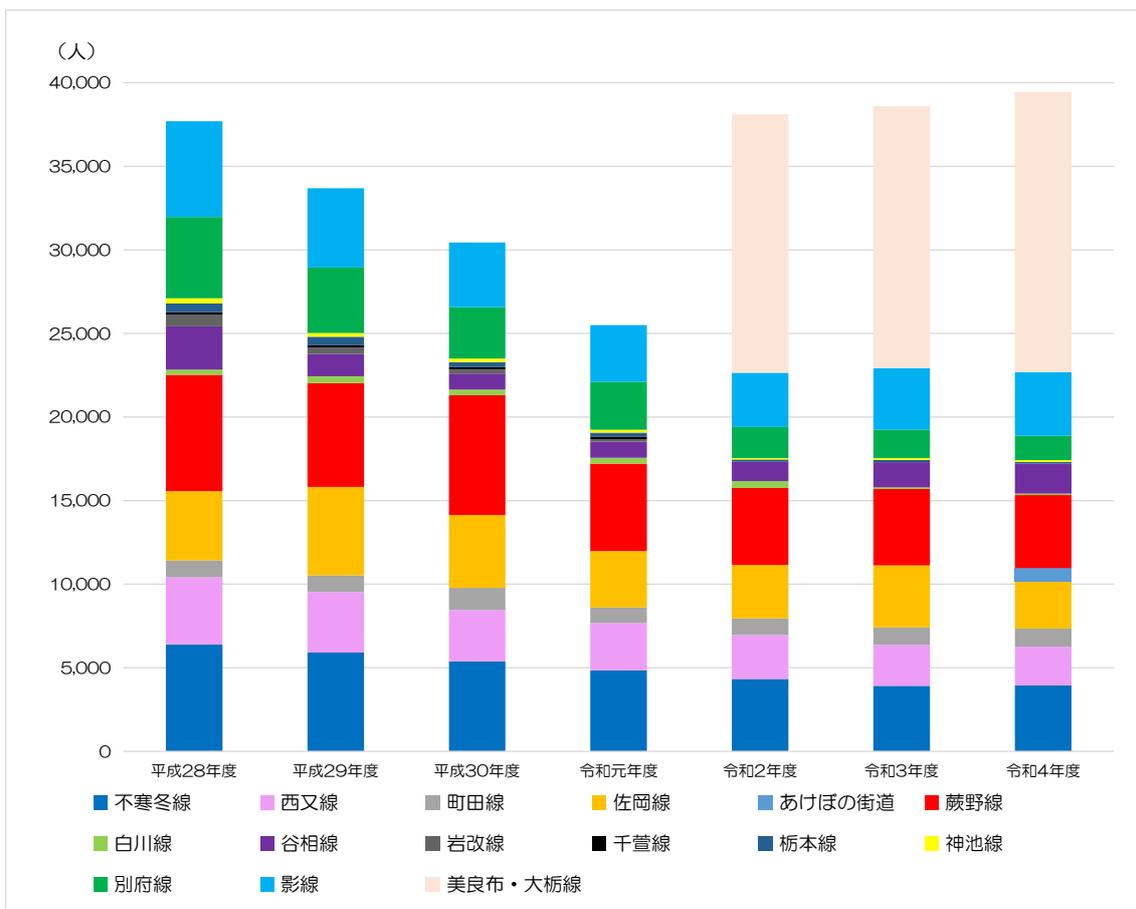


図 4-5 年間利用者数の推移

出典：香美市資料

表 4-9 年間利用者数の推移

| | 平成28年度 | 平成29年度 | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和2年度 | 令和3年度 | 令和4年度 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 不寒冬線 | 6,391 | 5,905 | 5,384 | 4,847 | 4,322 | 3,913 | 3,946 |
| 西又線 | 4,025 | 3,620 | 3,059 | 2,823 | 2,634 | 2,454 | 2,309 |
| 町田線 | 1,000 | 997 | 1,342 | 933 | 991 | 1,043 | 1,090 |
| 佐岡線 | 4,147 | 5,297 | 4,353 | 3,377 | 3,204 | 3,708 | 2,812 |
| あけぼの街道 | | | | | | | 802 |
| 蕨野線 | 6,966 | 6,210 | 7,167 | 5,225 | 4,598 | 4,573 | 4,366 |
| 白川線 | 311 | 406 | 342 | 350 | 416 | 103 | 88 |
| 谷相線 | 2,591 | 1,333 | 949 | 960 | 1,160 | 1,505 | 1,803 |
| 岩改線 | 674 | 390 | 270 | 158 | | | |
| 千菅線 | 170 | 163 | 118 | 159 | | | |
| 栃本線 | 524 | 479 | 300 | 234 | 131 | 136 | 91 |
| 神池線 | 311 | 229 | 207 | 175 | 92 | 113 | 115 |
| 別府線 | 4,867 | 3,919 | 3,080 | 2,856 | 1,851 | 1,685 | 1,462 |
| 影線 | 5,717 | 4,747 | 3,872 | 3,405 | 3,246 | 3,689 | 3,804 |
| 美良布・大栃線 | | | | | 15,460 | 15,673 | 16,756 |
| 合計 | 37,694 | 33,695 | 30,443 | 25,502 | 38,105 | 38,595 | 39,444 |

出典：香美市資料

4.5 市営エリア型デマンドバス

(1) 概要

香美市の市営エリア型デマンドバスは、エリア型デマンドバス土佐山田（やまださくら号）、エリア型デマンドバス香北（かほくあじさい号）、エリア型デマンドバス物部（ものべゆず号）の3エリアを運行しています。

(2) 運行形態（運行曜日・時刻・運賃・予約）

運行形態は下記表のとおりに行われています。

表 4-10 市営エリア型デマンドバスの運行形態

| | やまださくら号 | | かほくあじさい号 | | ものべゆず号 | |
|------|--|-------|---------------|-------|---------------|-------|
| 運行曜日 | 月～土曜日（日祝は運休） | | 月～金曜日（土日祝は運休） | | 月～金曜日（土日祝は運休） | |
| | ※運行曜日は集落によって異なる | | | | | |
| 時刻 | 集落地発車 | 目的地発車 | 集落地発車 | 目的地発車 | 集落地発車 | 目的地発車 |
| | 08：00 | 09：30 | 08：00 | 09：30 | 07：00 | 08：00 |
| | 10：00 | 12：00 | 10：30 | 11：30 | 09：00 | 10：00 |
| | 14：00 | 15：30 | 14：30 | 15：30 | 11：00 | 13：00 |
| | 16：30 | 18：00 | 16：30 | 17：30 | 14：00 | 15：00 |
| | | | | 16：00 | 17：00 | |
| 運賃 | 1回の利用（片道）で200円。香美市内在住の満75歳以上は無料 | | | | | |
| 予約 | <ul style="list-style-type: none"> ・予約がない場合は運休。 ・朝1便は、前日17：00までに電話予約。 ・2便以降は、発車時刻2時間前までに電話予約。 | | | | | |

(3) 登録者数

登録者数は、やまださくら号が133人、かほくあじさい号が160人、ものべゆず号が251人となっています。

表 4-11 登録者情報

| 年代 | 登録者数 | | | | | |
|--------|---------|----|----------|----|--------|-----|
| | やまださくら号 | | かほくあじさい号 | | ものべゆず号 | |
| | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 |
| 0～9歳 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 10～19歳 | 0 | 1 | 2 | 2 | 0 | 2 |
| 20～29歳 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 |
| 30～39歳 | 1 | 0 | 4 | 1 | 1 | 0 |
| 40～49歳 | 3 | 3 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 50～59歳 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 |
| 60～69歳 | 5 | 10 | 4 | 8 | 10 | 13 |
| 70～79歳 | 13 | 24 | 24 | 35 | 25 | 30 |
| 80～89歳 | 18 | 25 | 20 | 34 | 40 | 81 |
| 90～99歳 | 7 | 15 | 9 | 10 | 13 | 23 |
| 100歳以上 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| 合計（性別） | 51 | 82 | 66 | 94 | 94 | 157 |
| 合計 | 133 | | 160 | | 251 | |

出典：香美市資料
令和4年8月1日現在

(4) 年間利用者数の推移

年間利用者数は、令和3年度までは増加傾向にありましたが、令和4年度からは減少傾向にあり1,566人が利用しています。

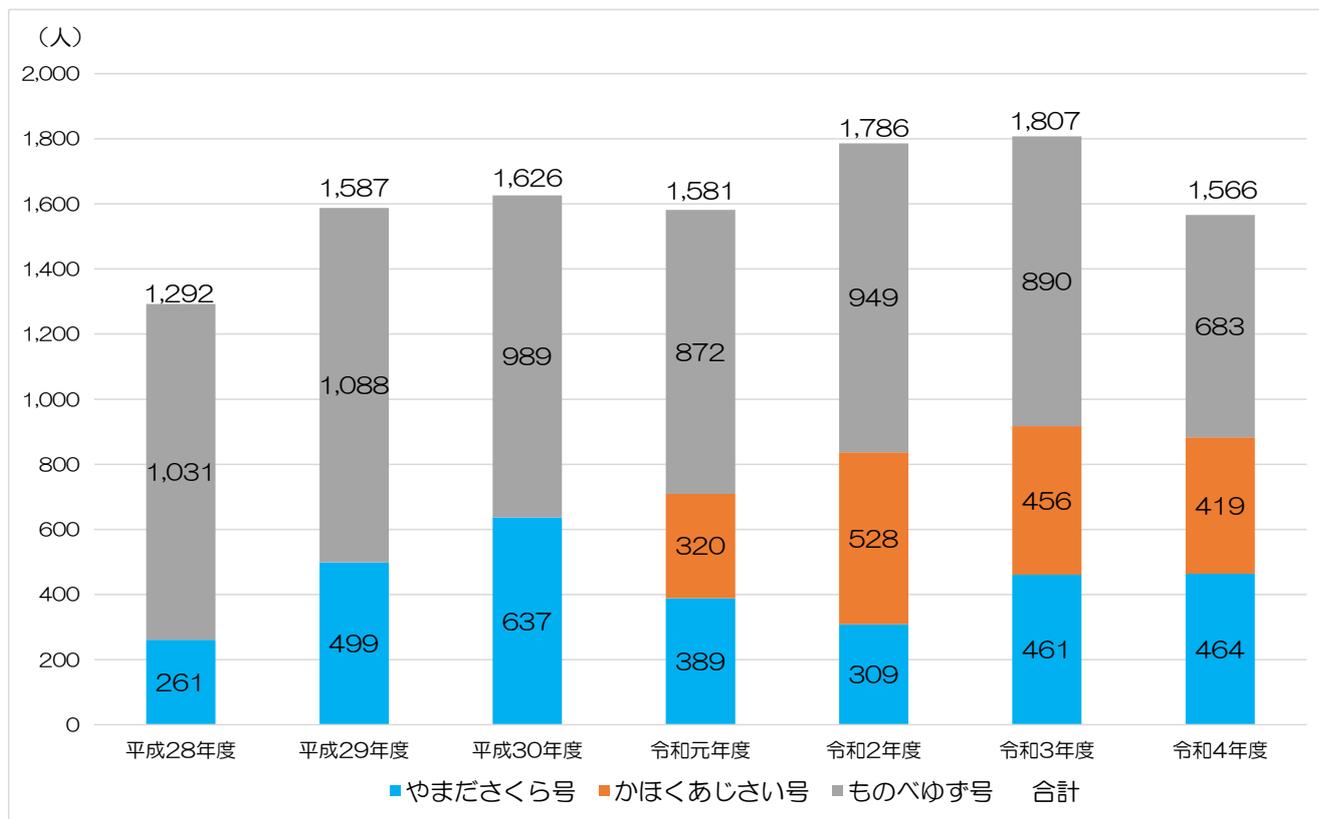


図 4-6 年間利用者数の推移

出典：香美市資料
 ※令和元年度よりかほくあじさい号の運行を開始

4.6 タクシー

タクシーは、『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』において、地域公共交通の一部であると位置づけられており、本市におけるタクシー事業者は、介護タクシーを除いて7事業者が営業しています。

なお、保有車両数の多い事業者では12台保有しています。

表 4-12 タクシー事業者一覧

(単位：台)

| No. | 事業者名 | 保有車両数 |
|-----|-------------|-------|
| 1 | (株)第二さくら交通 | 12 |
| 2 | (有)大栃観光タクシー | 5 |
| 3 | (有)香北観光 | 6 |
| 4 | (有)天坪観光 | 3 |
| 5 | (有)平和ハイヤー | 6 |
| 6 | (有)香北観光タクシー | 5 |
| 7 | 美良布ハイヤー | 1 |

出典：香美市資料
 ※令和5年4月1日時点

4.7 介護タクシー

本市内で介護タクシーを運行している事業者は、5事業者です。

なお、保有車両数の多い事業者では2台保有しています。

表 4-13 介護タクシー事業者一覧

(単位：台)

| No. | 事業者名 | 保有車両数 |
|-----|---------------|-------|
| 1 | 介護タクシー香美 | 1 |
| 2 | オーケー介護タクシー | 1 |
| 3 | ささえあい福祉タクシー | 1 |
| 4 | 介護タクシーポテト | 1 |
| 5 | あさがお24時介護タクシー | 2 |

出典：香美市資料
※令和5年4月1日時点

4.8 福祉タクシー制度

本市では「福祉タクシー制度」を設けており、高齢の方や重度の心身障害のある方が、タクシーを利用して、市内の医療機関への通院や買い物等をされる場合の移動に対する助成を行っています。

近年では新型コロナウイルス感染症の影響で申請者数が一時的に減少したものの、令和4年度では増加に転じ、延べ435人の利用申請がありました。

表 4-14 福祉タクシー制度申請実績

(単位：人)

| 申請者地区 | 平成28年度 (2016年度) | 平成29年度 (2017年度) | 平成30年度 (2018年度) | 令和元年度 (2019年度) | 令和2年度 (2020年度) | 令和3年度 (2021年度) | 令和4年度 (2022年度) |
|-------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 山田 | 78 | 74 | 109 | 126 | 79 | 92 | 107 |
| 繁藤 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 4 | 5 |
| 香北 | 145 | 169 | 149 | 150 | 153 | 141 | 156 |
| 物部 | 158 | 179 | 198 | 203 | 179 | 152 | 157 |
| 合計 | 381 | 422 | 457 | 480 | 413 | 389 | 425 |

出典：香美市資料
※1/2助成と全額助成の合計の数値である。

4.9 通学支援

本市では、香長小学校、大宮小学校、大栃小学校、香北中学校、大栃中学校、大宮小学校において通学支援を行っています（令和4年3月31日時点）。

遠方から大栃小学校へ通学する児童の交通手段を確保するため、無料の通学バスを運行していましたが、児童の卒業に伴い令和4（2022）年度からは運行していない状況です。

表 4-15 通学支援の概要

| スクールバス等の名称 | 対象となる学校名 | 事業者 | 事業の形態 | 運行事業者 | 運行エリア | 運行時間帯 | 運行状況 | | | 一般者利用の可否 |
|-------------------|----------------|----------|----------|----------|-------------------|--------------------|---------------|-------|-------|----------|
| | | | | | | | 運行頻度（回/日（時間）） | | | |
| | | | | | | | 平日 | 土曜 | 日・祝 | |
| 香長小学校児童往路通学タクシー | 香長小学校 | 香美市教育委員会 | 交通事業者に委託 | 香北観光タクシー | 旧紫藤小学校校区・旧平山小学校校区 | 7時半～8時 | 登校1回、下校1回 | 授業日のみ | 授業日のみ | 不可 |
| 香美市通学バス（大栃・神池線） | 大栃小学校 大栃中学校 | 香美市教育委員会 | 交通事業者に委託 | 大栃観光タクシー | 香美市物部町大栃学区 | 7時半～8時 16時半～17時 | 登校1回、下校1回 | 授業日のみ | 授業日のみ | 不可 |
| 大宮小学校・香北中学校児童送迎事業 | 大宮小学校 香北中学校 | 香美市教育委員会 | 交通事業者に委託 | 香北観光タクシー | 岩改方面 | 7時半～8時 16時半～17時 | 登校1回、下校1回 | 授業日のみ | 授業日のみ | 不可 |
| 大宮小学校児童送迎事業 | 大宮小学校 | 香美市教育委員会 | 交通事業者に委託 | 石川農林 | 久保川方面 | 7時半～8時 16時半～17時 | 登校1回、下校1回 | 授業日のみ | 授業日のみ | 不可 |

出典：香美市資料
※令和4年3月31日時点

表 4-16 通学バスの概要（大栃小学校）

| | 利用者数 | ルート |
|--------------------|-------------------------|--|
| 平成29年度 （2017年）度 | 5名 | 朝：黒代～安丸程野～上池大日前～楮佐古～大栃小学校 夕：大栃小学校～楮佐古～上池大日前～安丸程野～黒代～五王堂～大西～久保高井 |
| 平成30年度 （2018年）度 | 4名 | 朝：安丸程野～大栃小学校 夕：大栃小学校～安丸程野～五王堂～大西 |
| 令和元年度 （2019年）度 | 4名 | 朝：安丸程野～大栃小学校 夕：大栃小学校～安丸程野～五王堂～大西 |
| 令和2年度 （2020年）度 | 3名 | 朝：安丸程野～大栃小学校 夕：大栃小学校～安丸程野～五王堂～大西 |
| 令和3年度 （2021年）度 | 2名（4月～9月） 1名（10月～3月） | 朝：安丸程野～大栃小学校 夕：大栃小学校～安丸程野～五王堂～大西 |

出典：香美市資料
※バス停はない。通学バスの乗車定員は15人である。

4.10 本市の公共交通への公的負担金

本市の公共交通への公的負担金は、年々増加傾向にあり、令和4年度は約1億2,077万円となっています。

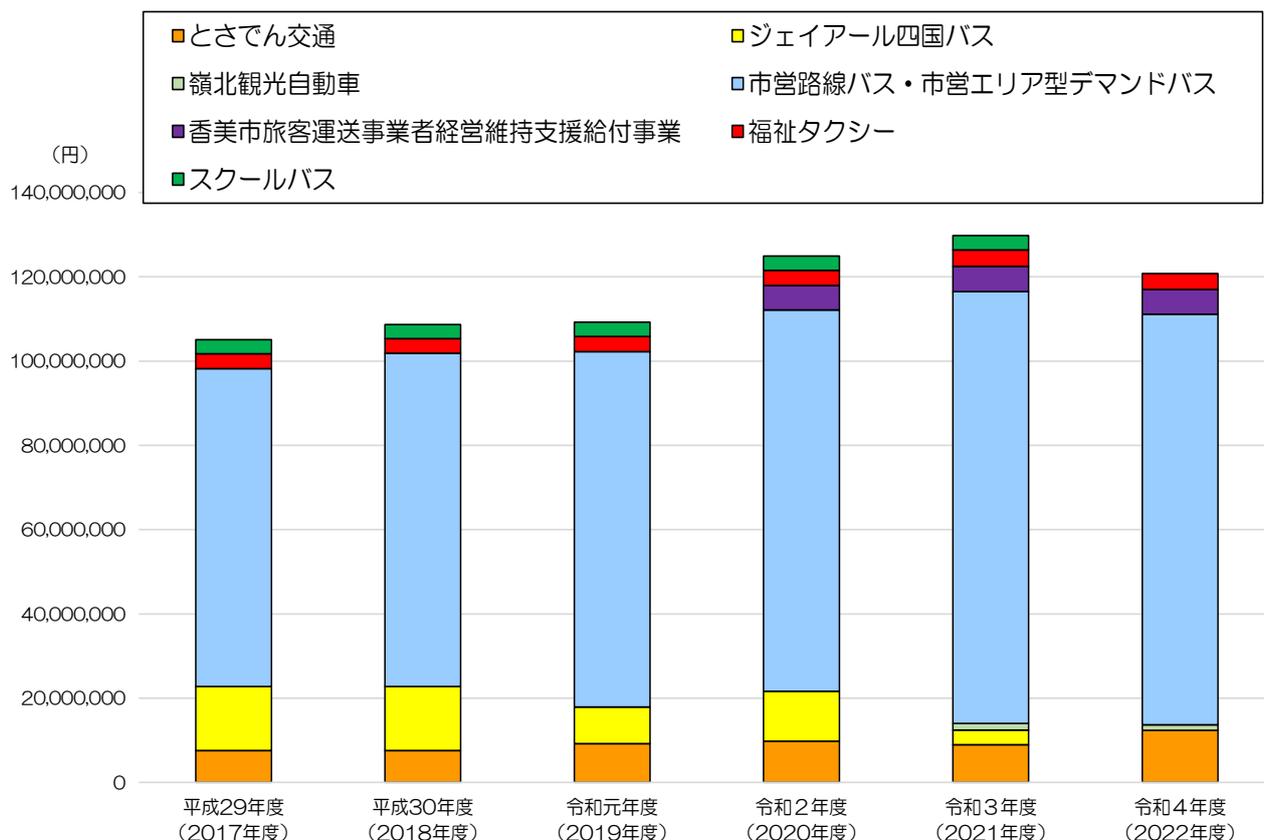


図 4-7 本市の公共交通への公的負担金の推移

出典：香美市資料

表 4-17 本市の公共交通への公的負担金の推移

(単位：円)

| 年度 | 平成29年度 (2017年度) | 平成30年度 (2018年度) | 令和元年度 (2019年度) | 令和2年度 (2020年度) | 令和3年度 (2021年度) | 令和4年度 (2022年度) |
|----------------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| とさでん交通 | 7,601,000 | 7,606,000 | 9,235,000 | 9,760,000 | 8,972,322 | 12,378,953 |
| ジェイアール四国バス | 15,139,000 | 15,146,000 | 8,708,000 | 11,864,000 | 3,431,000 | 0 |
| 嶺北観光自動車 | | | | | 1,606,000 | 1,333,000 |
| 市営路線バス・市営エリア型デマンドバス | 75,447,190 | 79,138,811 | 84,276,877 | 90,524,098 | 102,479,489 | 97,407,689 |
| 香美市旅客運送事業者経営維持支援給付事業 | | | | 5,800,000 | 6,000,000 | 5,900,000 |
| 福祉タクシー | 3,541,700 | 3,448,480 | 3,615,120 | 3,564,020 | 3,909,720 | 3,757,090 |
| スクールバス | 3,360,000 | 3,360,000 | 3,391,200 | 3,422,100 | 3,422,100 | 0 |
| 合計 | 105,088,890 | 108,699,291 | 109,226,197 | 124,934,218 | 129,820,631 | 120,776,732 |

出典：香美市資料

4.11 交通結節点の整備状況

(1) 駅周辺の施設整備状況

土佐山田駅は、鉄道（土讃線）、路線バス、市営路線バスの発着場所となっており、タクシーの乗降場所でもあります。

また、鉄道（土讃線）利用者向けのパークアンドライド（車 de トレイン）が整備されており、公共交通の結節点となっています。

今後は、土佐山田駅の北側、南側において駅前広場整備が予定されており、円滑な乗継環境の向上が期待されます。

表 4-18 土讃線各駅の施設整備状況

| 駅名 | 駅前広場 | P&R 駐車場 | 駐輪場 | バスアクセス | バス待機場所 | タクシー乗り場 | トイレ | バリアフリー |
|-------|------|---------|-----|--------|--------|---------|-----|--------|
| 山田西町駅 | — | — | ○ | — | — | — | ○ | ○ |
| 土佐山田駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | — |
| 新改駅 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 繁藤駅 | — | — | ○ | ○ | ○ | — | — | — |

出典：現場調査より作成

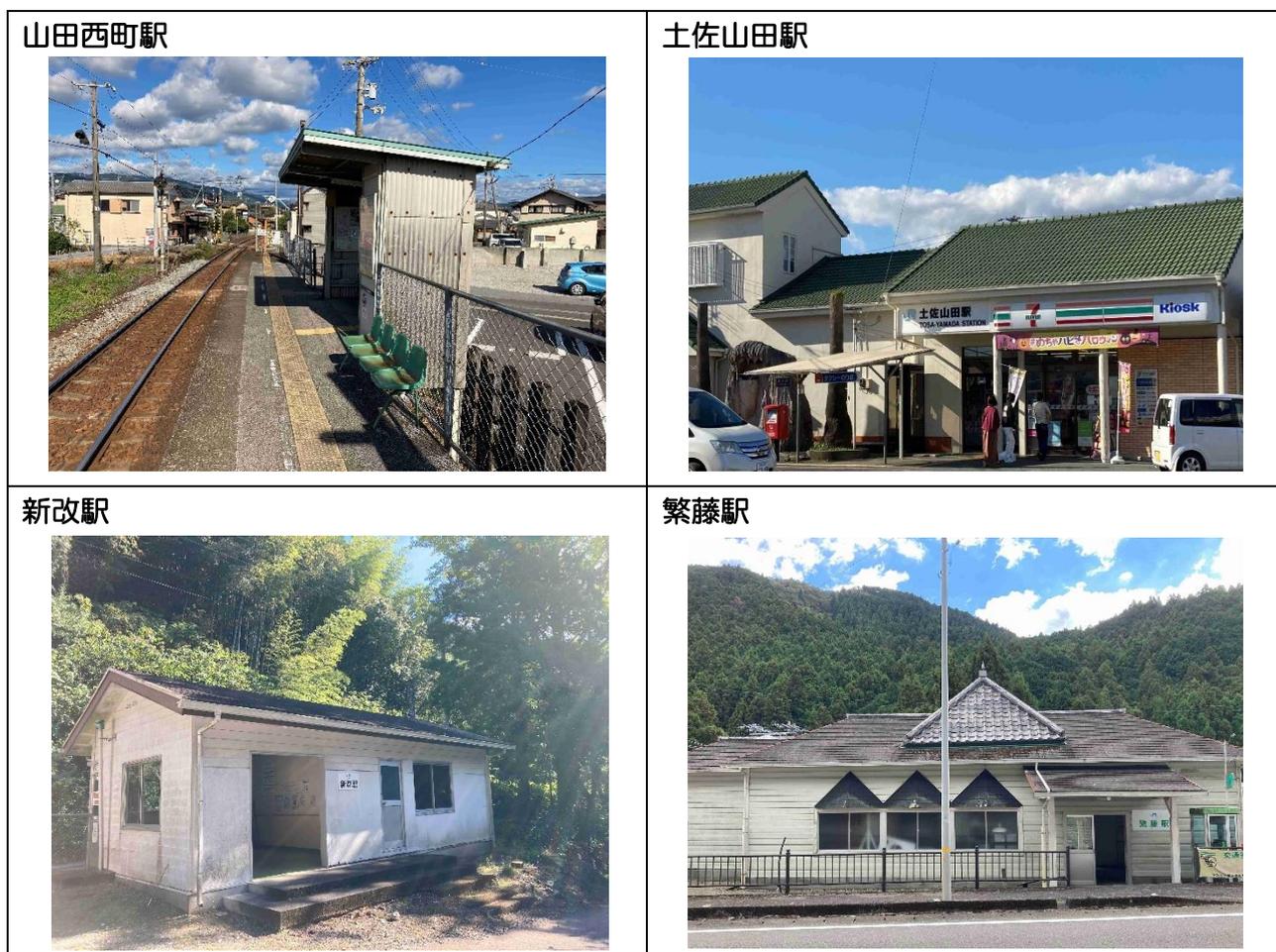


図 4-8 土讃線各駅の様子

(2) 主要バス停留所の整備状況

主要バス停留所として、香北町の美良布、物部町の大栃が整備されています。

表 4-19 主要バス停留所の施設整備状況

| バス停留所名 | 待合室 | ベンチ | P&R 駐車場 | 駐輪場 | バス 待機場所 | タクシー 乗り場 | トイレ | バリア フリー |
|--------|-----|-----|------------|-----|------------|-------------|-----|------------|
| 美良布 | ○ | ○ | — | ○ | ○ | — | ○ | — |
| 大栃 | ○ | ○ | — | — | ○ | — | ○ | — |

出典：現場調査より作成

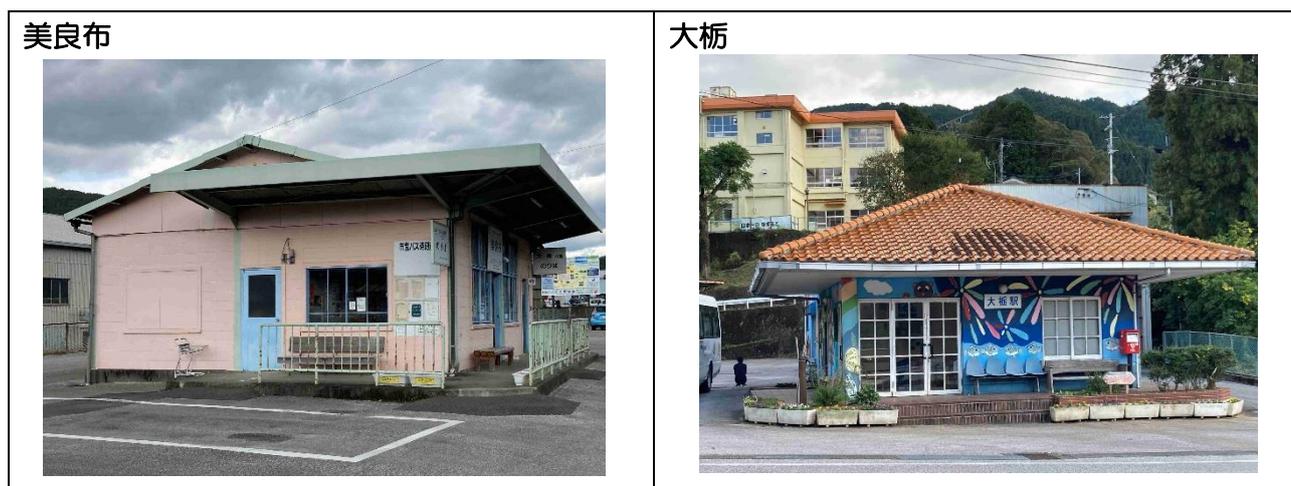


図 4-9 主要バス停留所の様子

4.12 公共交通空白地域

本市の公共交通空白地域の人口は、4,101人（総人口の15.5%）になります。

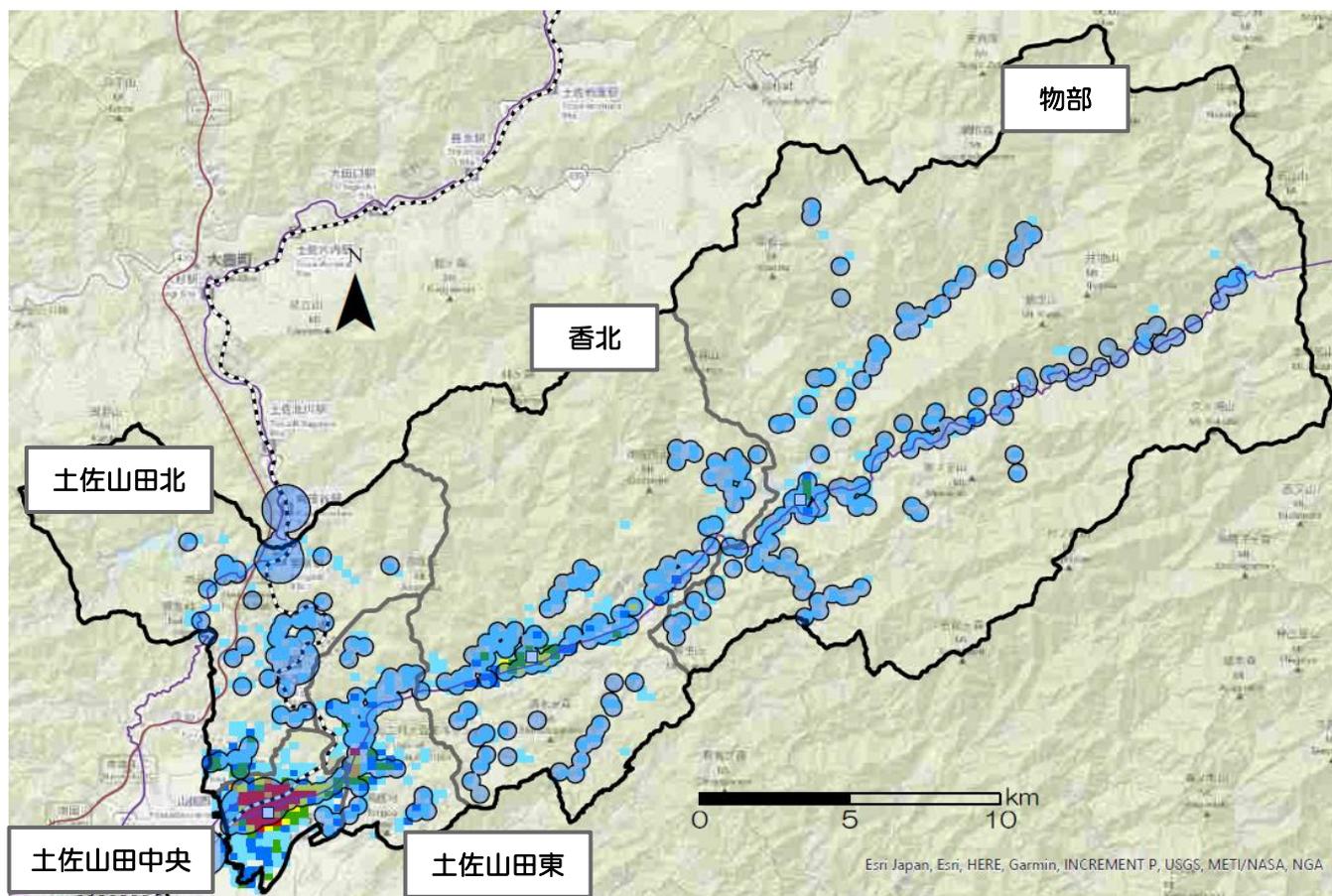
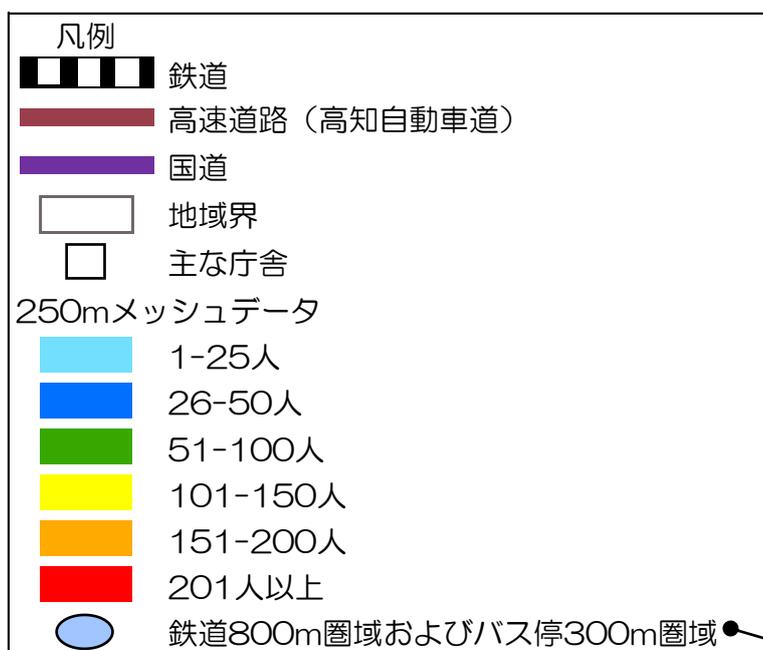


図 4-10 公共交通空白地域

出典：令和2年国勢調査 250mメッシュデータ



※公共交通空白地域の人口とは

- ・鉄道駅から800m圏域内及びバス停から300m圏域内に重心が含まれる250mメッシュの令和2年国勢調査の人口を公共交通カバー人口とし、令和2年国勢調査の本市の合計人口から公共交通カバー人口を引いたものを公共交通空白地域の人口とした。

この範囲以外が公共交通空白地域となる。

4.13 公共交通に対する住民ニーズ

(1) 目的

「香美市地域公共交通計画」の策定に際して、本市における公共交通の利用実態や住民ニーズ等を把握し、今後の地域公共交通の方向性を検討するための基礎資料を得ることを目的として住民アンケート調査を実施しました。

(2) 調査概要

表 4-20 調査概要

| | |
|--------|--|
| ① 調査対象 | 15 歳以上 |
| ② 調査期間 | 令和4年 12 月 28 日～令和 5 年 1 月 23 日 |
| ③ 配布方法 | 郵送 |
| ④ 回収方法 | 郵送・インターネット回答 |
| ⑤ 配布数 | (全体) 送付数 2,000 通 |
| ⑥ 回収状況 | (全体) 回収数 インターネット回答：83 通 紙回答：693 通 合計回収数：776 通 有効回収率：38.8% |

※比率(%)はすべて百分率で表し、表示単位未満を四捨五入しているため、比率の数値の合計が100.0%にならない場合があります。

※複数選択の設問の場合、回答は選択肢の有効回答数に対し、それぞれの割合を示しています。そのため、合計が100.0%を超える場合があります。

※n：質問に対する回答者数で、100%が何人の回答に相当するかを示す比率算出の基数

(3) 調査結果(概要)

1 現在、外出時の移動手段は確保できていますか(回答1つ)

◇現在、希望どおりの外出(通院や買い物など日常生活の移動)について、「十分できている・おおむねできている」方が92.2%、「あまりできていない・できていない」方が7.9%。

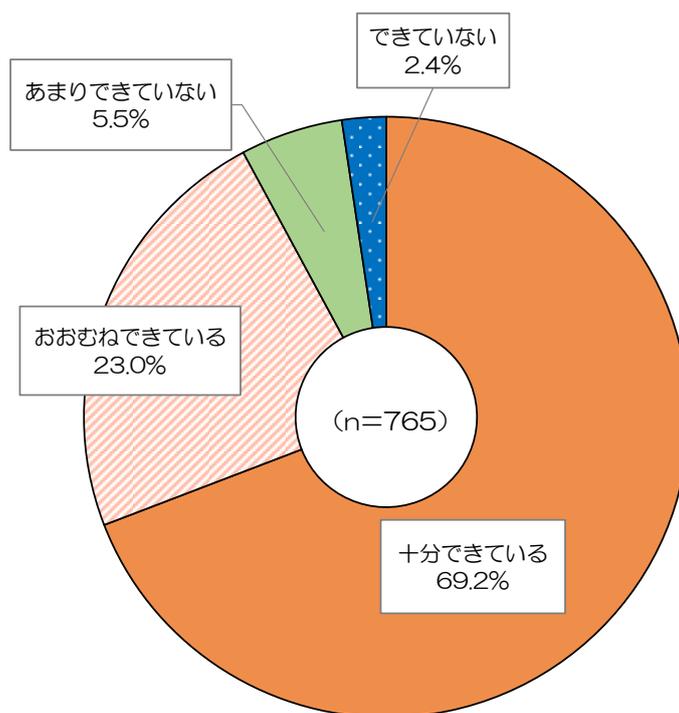


図 4-11 現在、外出時の移動手段は確保できていますか

2 通勤・通学時の交通手段（あてはまるもの全て回答）

◇通勤・通学時の交通手段は、「自分で自家用車を運転」が80.0%で最も多い。「鉄道」は5.1%。「路線バス」は3.2%。「市営路線バス」は1.3%。「タクシー」は1.9%。「市営エリア型デマンドバス」は0.0%。

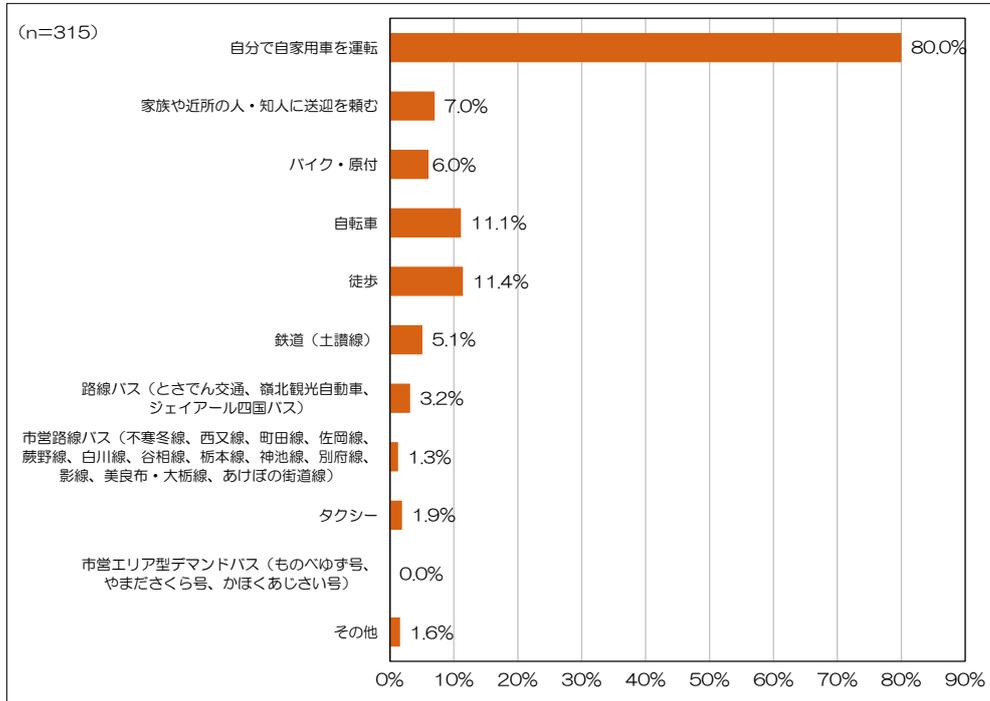


図 4-12 通勤・通学時の交通手段

3 通院時の交通手段（あてはまるもの全て回答）

◇通院時の交通手段は、「自分で自家用車を運転」が66.3%で最も多い。「鉄道」は1.5%。「路線バス」は3.6%。「市営路線バス」は3.9%。「タクシー」は9.5%。「市営エリア型デマンドバス」は1.2%。「医療機関の送迎」は1.7%。

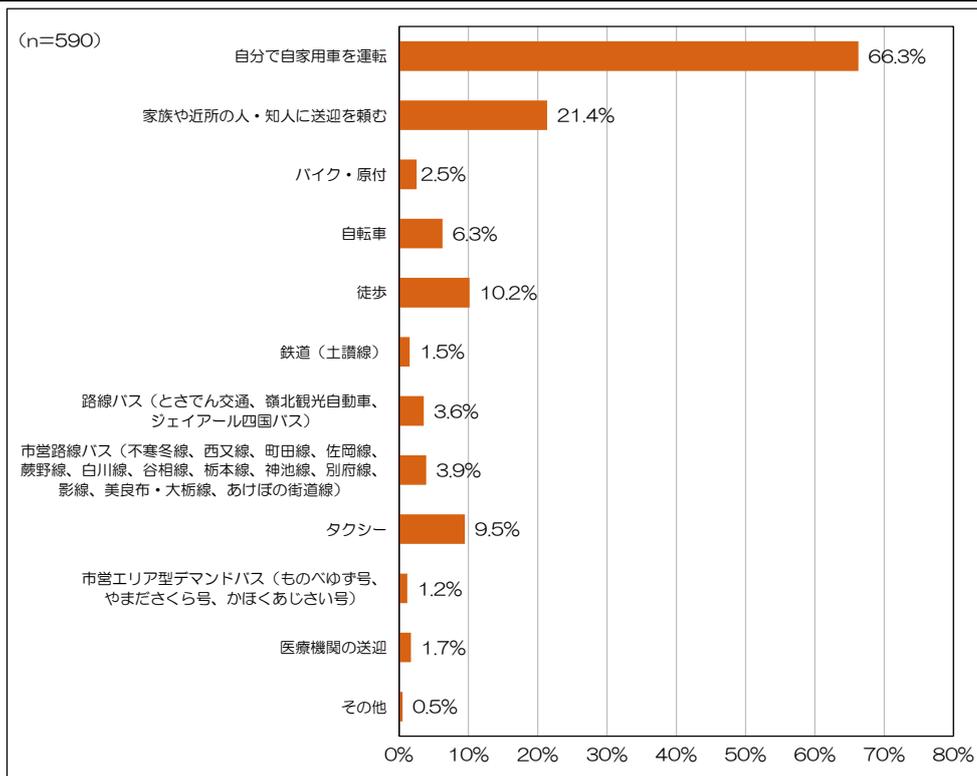


図 4-13 通院時の交通手段

4 買い物時の交通手段（あてはまるもの全て回答）

◇買い物時の交通手段は、「自分で自家用車を運転」が74.9%で最も多い。「鉄道」は1.0%。「路線バス」は2.0%。「市営路線バス」は3.3%。「タクシー」は5.5%。「市営エリア型デマンドバス」は1.2%。

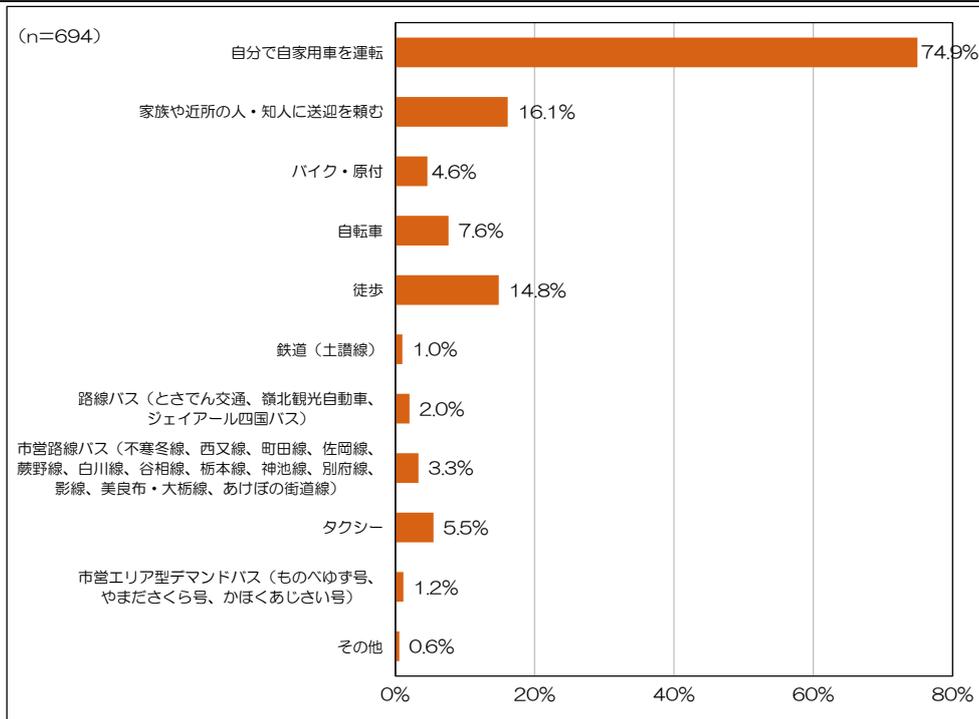


図 4-14 買い物時の交通手段

5 鉄道（土讃線）の利用頻度（回答1つ）

◇鉄道（土讃線）の利用頻度は、「全く利用しない」が62.6%で最も多い。

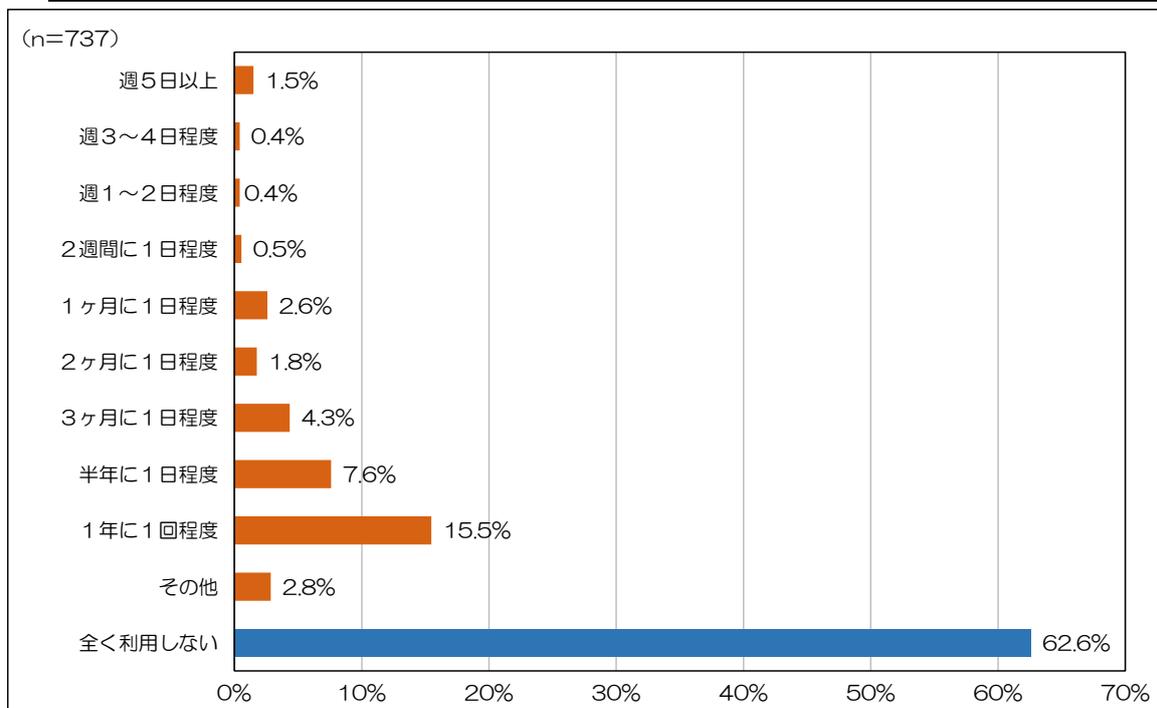


図 4-15 鉄道（土讃線）の利用頻度

6 バス（民間・市営）の利用頻度（回答1つ）

◇バス（民間・市営）の利用頻度は、「全く利用しない」が79.3%で最も多い。

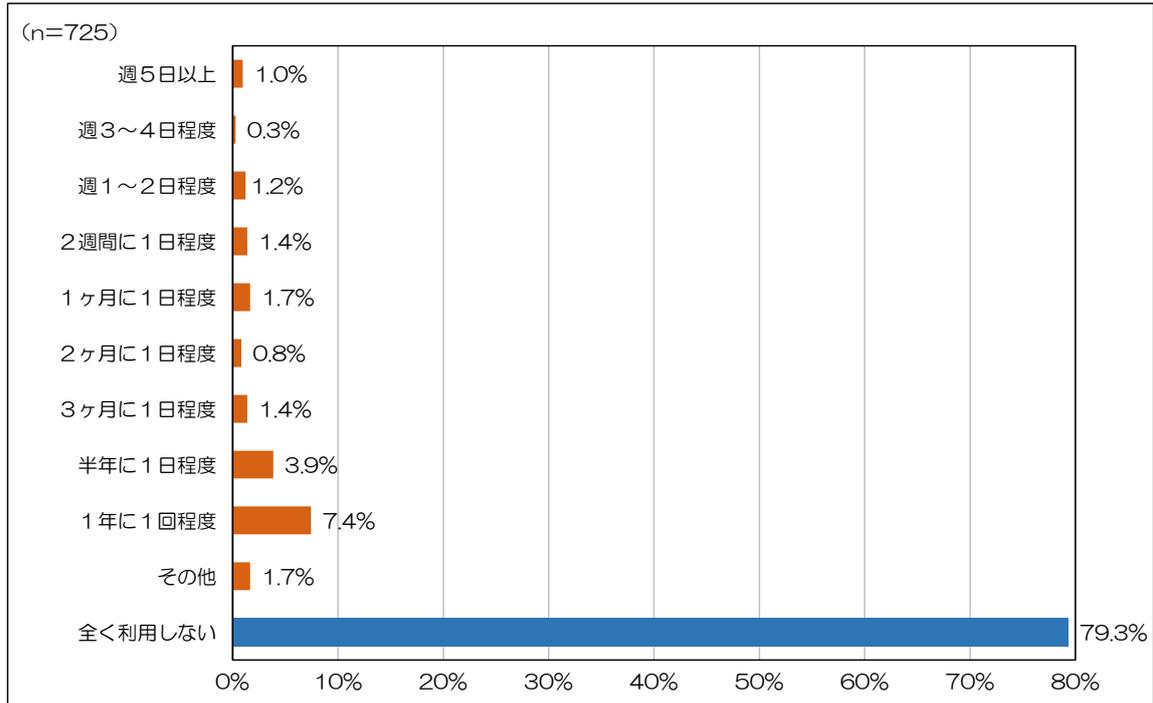


図 4-16 バス（民間・市営）の利用頻度

7 タクシーの利用頻度（回答1つ）

◇タクシーの利用頻度は、「全く利用しない」が61.2%で最も多い。

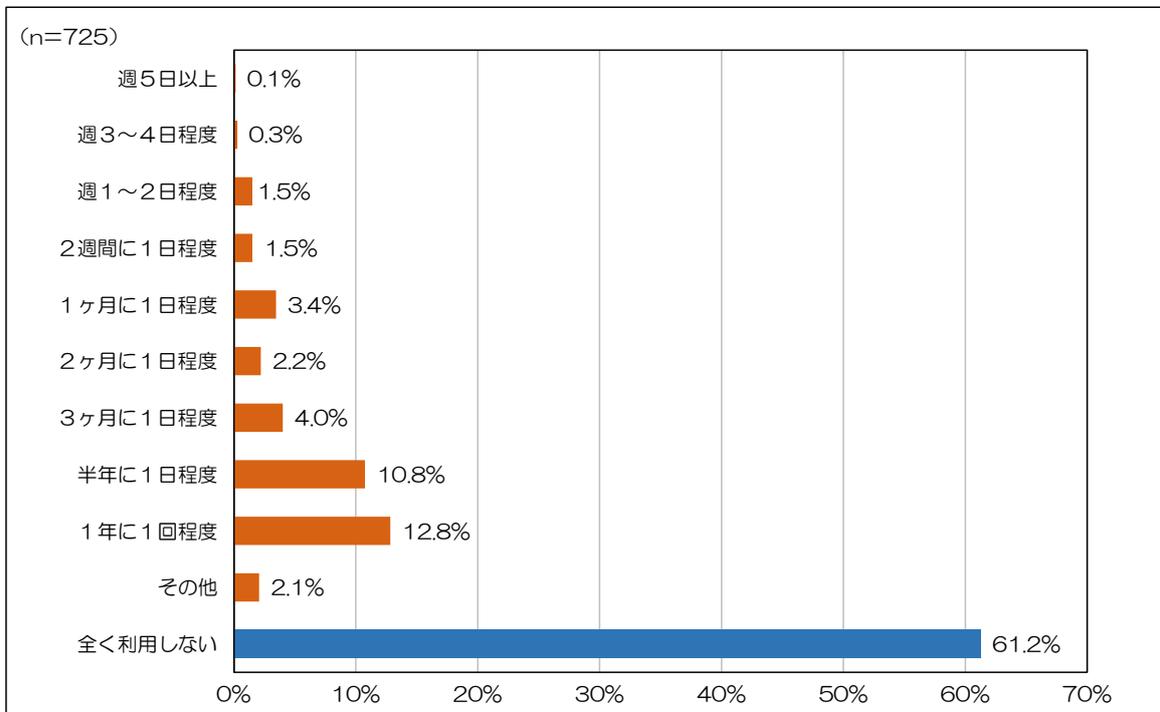


図 4-17 タクシーの利用頻度

8 公的負担金への考え方（回答1つ）

◇公的負担金への考えた方は、「市の公的負担は現状のままで、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」が29.9%で最も多い。次いで「市の公的負担を増やしてでも、今以上に公共交通サービスの向上を図るべき」が12.9%、「市の公的負担は現状のままで、現在と同様の公共交通サービスを維持していくべき」が12.6%。

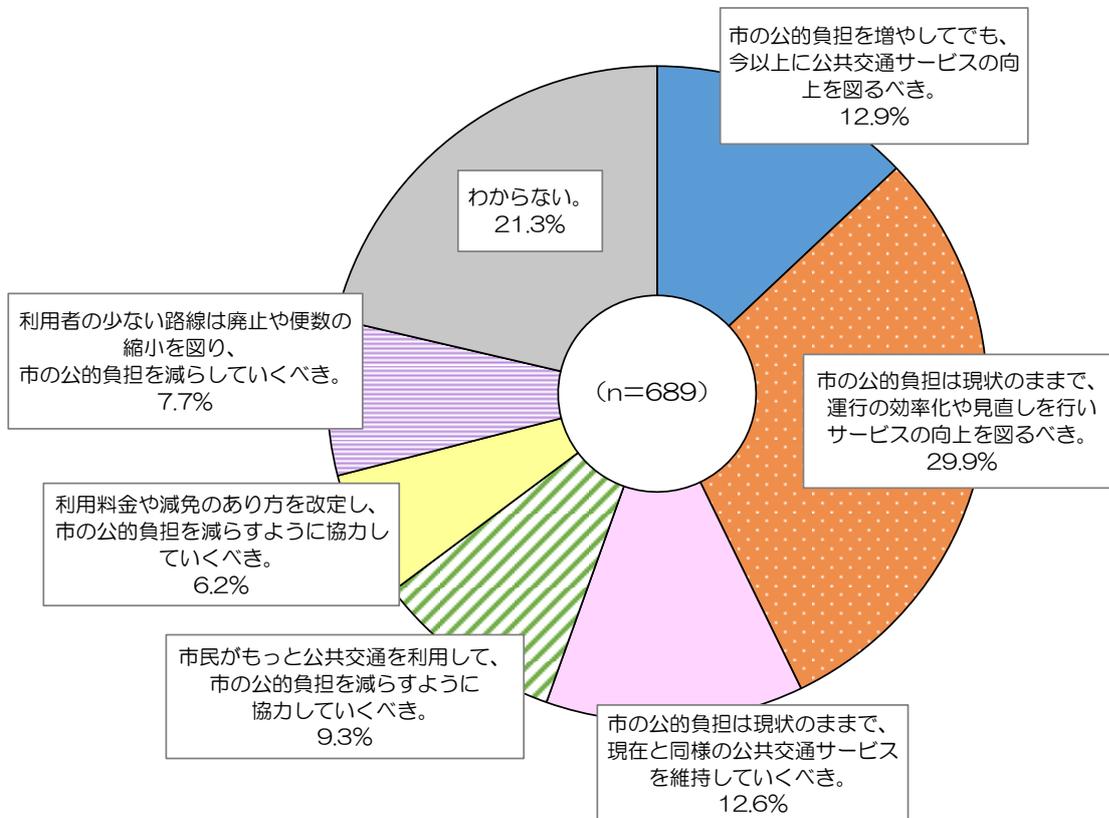


図 4-18 公的負担金への考え方

9 あなたは、公共交通は今後も必要であると考えていますか（回答1つ）

◇「公共交通は今後も必要である」と考える方が94.9%。

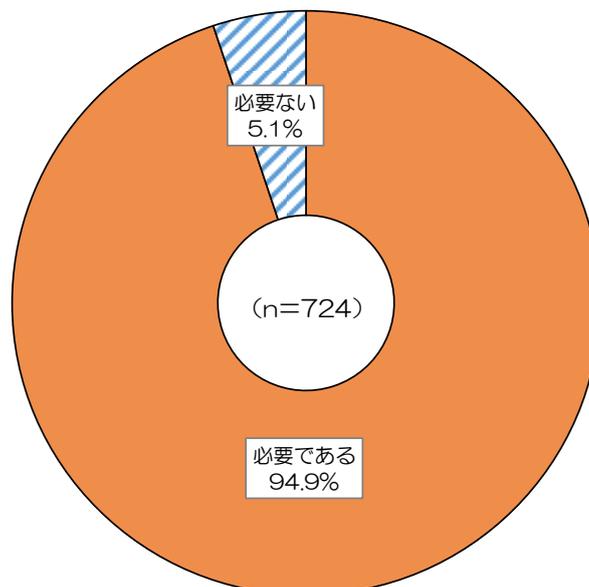


図 4-19 あなたは、公共交通は今後も必要であると考えていますか

10 今後、自分だけでも将来のために公共交通を積極的に利用しようと思いますか。】（回答1つ）

■ 「とても思う」「思う」が54.8%。「あまり思わない」「思わない」が45.2%。

11 少しぐらい面倒でも公共交通を利用した生活をしてみたいと思いますか。】（回答1つ）

■ 「とても思う」「思う」が45.4%。「あまり思わない」「思わない」が54.6%。

12 自分だけが公共交通を利用しなくても公共交通は無くならないと思いますか。】（回答1つ）

■ 「とても思う」「思う」が49.0%。「あまり思わない」「思わない」が51.0%。

13 今後、地方都市では公共交通が無くなると思いますか。】（回答1つ）

■ 「とても思う」「思う」が52.9%。「あまり思わない」「思わない」が47.1%。

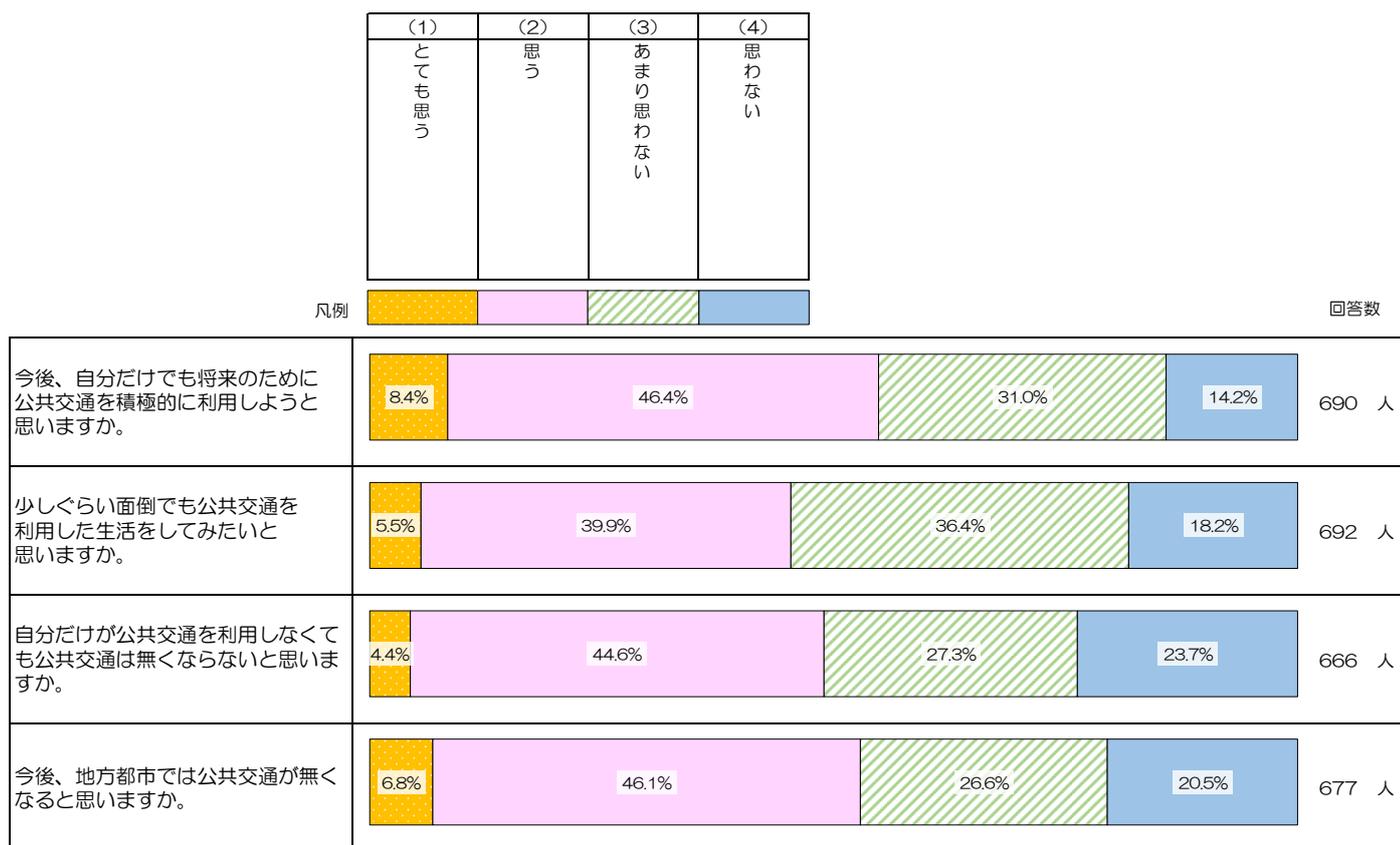


図 4-20 公共交通に対する考え方

14 公共交通の満足度（回答1つ）

◇公共交通の満足度は、「満足・やや満足」が16.6%。「やや不満・不満」が19.4%。「どちらともいえない」が64.1%。

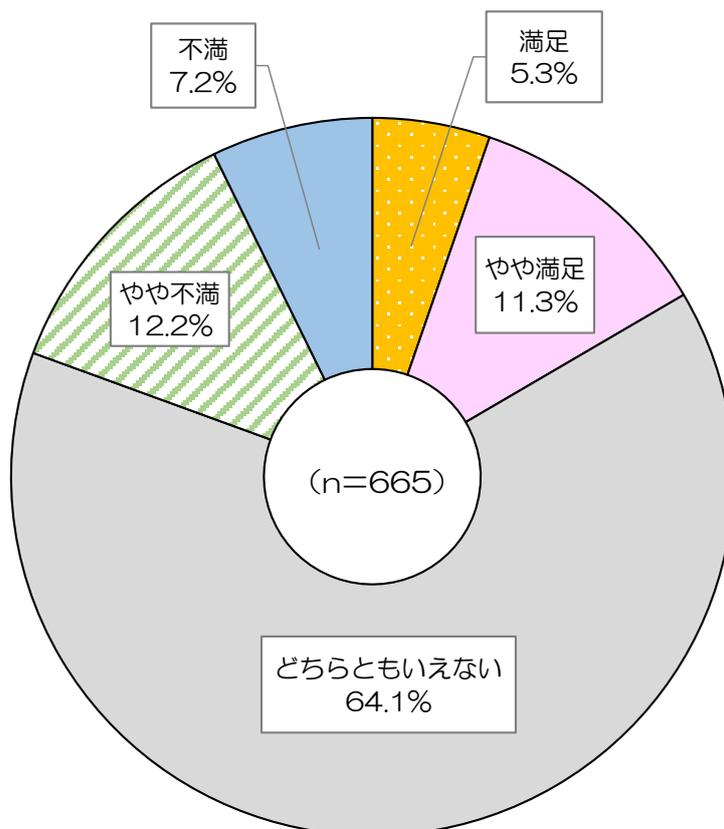


図 4-21 公共交通の満足度

※詳細については住民アンケート調査報告書を参照。

4.14 交通事業者・関係事業者ヒアリング

(1) 交通事業者

1 四国旅客鉄道

- ① 鉄道とバスとの連携のあり方について（土讃線）
- ㊦ アクセス性・乗り換え
- ◇2021年3月ダイヤ改正より、土讃線土佐山田駅～高知駅間でパターンダイヤ（9:00～15:30）を導入した。お客様にとって分かやすいダイヤとなるだけでなく、バス等二次交通との接続も考えやすくなるものと認識している。
- ㊧ 運行ダイヤ（時刻表）
- ◇例年3月にダイヤ改正を実施している。ダイヤ改正をする際は、沿線市町への個別説明を実施してきた。今後ともダイヤ改正を実施する際にはダイヤ改正の情報（時刻等）について事前周知を行いたい。
- ② 運行における改善点
- ◇列車の設定については、お客様のご利用状況を調査検討し、決定しているが、将来の利用者減少やアフターコロナを見据えたより効率的な輸送体系の構築は必要であると認識している。5ヶ年推進計画による利用促進・利便性向上の取組と並行し、鉄道のみならず、バス等、他交通モードとの連携により、四国に最適で持続可能な「公共交通ネットワークの四国モデル」構築を目指していきたい。
- ③ 利用促進
- ◇2000年10月に土讃線アンパンマン列車・大柘線アンパンマン路線バスの誕生以来、アンパンマンのラッピング車両を走らせ、観光客及び、お子様・父母・祖父母3世代にわたる利用促進に取り組んでいる。ジェイアール四国バスの大柘線は日中、特急列車の土佐山田駅着に合わせた運行ダイヤとなっており、JR特急列車・アンパンマンバスを利用してアンパンマンミュージアムを訪れていただくことを目的とした企画商品も販売している。
- ④ コロナ禍の影響
- ◇モータリゼーションの進展や少子高齢化による利用減少に加え、近年のコロナ禍により、非常に厳しい収益状況となっている。利用の少ない列車の減便や、ワンマン化、車両の減車などのコスト削減を実施してきたが、安全確保に資する修繕や設備更新など、削減不可避なコストもある。また、アフターコロナにおける新しい生活様式の定着により、ご利用数もコロナ前の水準には戻らないとの予測もあり、今後当社を取り巻く経営環境は厳しさを増す可能性がある。
- ◇当社としては、5ヶ年推進計画による利用促進・利便性向上の取組みと並行し、鉄道のみならず、バス等、他交通モードとの連携により、四国に最適で持続可能な「公共交通ネットワークの四国モデル」構築を目指していくとともに、アフターコロナも見据えた、地域にとって望ましいモビリティのあり方について、地域の関係者と一体で議論・検討を進めていきたいと考えている。

2 とさでん交通

- ① 山田駅～龍河洞線の問題点・課題について
- ㊦ 運行ルートの変更について
◇お客様から運行ルートの変更の要望はない。
 - ㊧ 割引制度
◇山田駅～龍河洞線に限った割引制度の導入は難しい。
 - ㊨ バス停
◇バス停の時刻表が古くなり表記文字が見えないものについては、市が直している。
 - ㊩ 待合環境（上屋、ベンチ等）
◇上屋はほぼ自社で設置しているものはない。国土交通省土佐国道事務所が設置している。ベンチについてもほぼ自社で設置しているものはない。
 - ㊪ バスロケーションシステム
◇バス利用者の「バスこっち」の認知度はある程度ある。ただし、バスを利用しない人の認知度は低いと思う。
- ② 山田駅～龍河洞線の将来計画等について
- ㊦ 利用促進
◇今まで山田駅～龍河洞線で乗り方教室等は開催したことはないが、市からの要望があれば開催は可能である。当社の実績としては小学生を対象に行っていたが、今後は高齢者にも行いたい。大学生を対象とすることは考えていない。
 - ㊧ 運転手の確保
◇募集はかけているが確保が厳しい状況である。理由としては給料等の条件面かもしれない。また運転する時間は長くはないが、待機時間が長くなり、若い人には敬遠されているのかもしれない。
 - ㊨ 車両購入
◇基本的には自社で購入し、国庫補助金をいただいている。
 - ㊩ コロナ禍の影響
◇当社の他の路線で言えば、コロナ禍のピーク時にはコロナ禍前の7～8割切っていた（ICカードの利用者数）。今は回復してコロナ禍前の8～9割程度になった。山田駅～龍河洞線においても同じような傾向にあると思う。

3 嶺北観光自動車

- ① 田井～北岸・本山～大杉駅・医大病院線に係る問題点・課題について
- ㊦ 運行ルートの変更について
 - ◇運行ルートを変更する予定はない。あるとしても病院に立ち寄るなどで香美市区間はない。そもそも運行するための道路は限られている。
 - ㊧ 運行ダイヤ（時刻表）について
 - ◇ダイヤ改正を実施するおおむね 1 ヶ月前には、自治体に伝達している。改正前には自治体と協議している。
 - ㊨ 料金・割引制度
 - ◇バス自体の料金をもっと安くならないだろうかと言われたことがある。利用者がほとんど高齢者（年金暮らし）のため安ければ安いほど良いと思う。とさでん交通から当社へ移管した際には料金は下がったが、利用者としてはもう少し安い料金を望まれている。
 - ◇とさでん交通と連携し、1日乗車券を発行しているが、（利用者の）ほとんどが高齢者である。休みの日は学生が利用している。
 - ◇ICカードはとさでん交通が運行していたときは導入されていたが、当社に移管されてからは無くなり利用者からは不便になったと聞くことがある。ただ移管によって料金が下がったため、喜んでいただいている利用者もいる。ICカードの導入は検討しているが難しい。理由は導入コストもちろん発生するが、ランニングコストがかかるためである。
 - ㊩ バス停
 - ◇香美市内のバス停は6本あり、配置場所の変更・名称変更の予定はない。
 - ◇バス停の更新については会の中で協議していく。会社単独で実施するのは難しい。香美市内で更新するものはないと思うが具体的には決まっていない。
 - ㊪ バスロケーションシステム
 - ◇バスロケーションシステムの導入は、コストの問題があるため今のところはない。便利さから言えば導入したい気持ちはあるが、コストの面を考えると難しい。
- ② 田井～北岸・本山～大杉駅・医大病院線の将来計画等について
- ㊦ 利用促進
 - ◇乗り方教室は香美市からの要望があれば協力可能である。
 - ㊧ 運転手の確保
 - ◇難しい状況である。移住者で興味がある方が居られるが、できれば地元の方と考えている。ただ近年では役場の公務員でも人がなかなか集まらなると聞く。
 - ㊨ 車両購入
 - ◇県等の補助金で車両を購入している。
 - ㊩ コロナ禍の影響
 - ◇令和3年10月1日から当社で運行しているため影響度合いが分からない。ただ、とさでん交通が運行していたときよりも大杉駅～医大病院間を中心に利用者は減っていると思う。

4 ジェイアール四国バス

- ① 大柘線の問題点・課題について
- ㊦ 運行ルートの変更について
 - ◇運行ルートの変更予定はない。
 - ㊧ 運行ダイヤ（時刻表）について
 - ◇ダイヤ改正の際はJR土佐山田駅の特急に合わせて決めている。市の要望に合わせて決めることも可能である。大柘線の利用者の多くが高知工科大学生のため、意見を聞き決めている。
 - ◇住民には1ヶ月前にダイヤ改正の周知を行っている。市については事前に協議を行っているため、1ヶ月前には周知している。
 - ㊨ 料金・割引制度
 - ◇利用者の定期券の割合は、約87%がスマホ定期券（バスもり！）、通常の定期券が約8%、ICカード定期券（ですか）が約5%である。
 - ◇スマホ定期券は鉄道で導入していた経緯があり、鉄道で使用していたシステムを当社にも導入した。通常の定期券であれば、営業所で購入しなければならないが、スマホ定期券はネットでいつでも購入できる。
 - ㊩ バス停
 - ◇バス停の設置・更新は当社で行っている。現在は新しいものを置いてあるため、バス停の表記文字が見えないものはない。
 - ㊪ 待合環境（上屋、ベンチ等）
 - ◇当社で上屋、ベンチを設置している箇所はない。バス停「美良布」にコンクリートの待合所があるが、地元の方が設置してくれた。
 - ㊫ バスロケーションシステム
 - ◇とさでん交通が運営するバスこっちに大柘線を導入する予定はない。
- ② 大柘線の将来計画等について
- ㊦ 利用促進
 - ◇1日フリーパスを650円、1日フリーパス5枚回数券を1セット3,000円（1枚当たり600円小児同額）、1日乗り放題きっぷを700円で販売している。
 - ◇市からの要望があれば、乗り方教室は実施可能である。
 - ◇高知工科大学生以外にも利用していただくために、病院や企業、ホテル、工業団地、道の駅に時刻表や大柘線の資料を置くようにした。
 - ㊧ 運転手の確保
 - ◇当社の場合、コロナ禍の影響で利用者が減り、高速バスが減便となった。今は戻りつつあるが、この先の動向が不透明である。
 - ㊨ 車両購入
 - ◇国・県の補助を使い車両を購入している。
 - ㊩ コロナ禍の影響
 - ◇コロナ禍前（2019年4～10月）と比較し、利用者は現在（2022年4～10月）減少している。この背景には高知工科大学生の授業がWeb方式になったことが考えられる。しかし今年度は昨年度と比べると、高知工科大学生とアンパンマンミュージアムの利用者数が増えている（戻りつつある）。

5 天坪観光

① 不寒冬線、西又線、町田線、佐岡線に係る問題点・課題について

㊦ 運行ルート

◇利用者のご意見は、市職員や乗務員にいただいている。ご意見としては、市役所から南へ延伸、もっと細い道を通ったルートにできないか等がある。

◇延伸した場合、運行時間が長くなり、労働時間8時間を超えてしまう可能性がある。路線バスの運行時間が長くなると、別業務の小中学校の送迎が間に合わない可能性もあるため難しい。

㊧ 料金

◇料金については安くて申し訳ないという意見が多いと思う。

㊨ バス停

◇現在、利用者から位置の変更の要望はないが、中心部のスーパーに近い場所に欲しいと言われることがある。

㊩ 利用者からの声

◇利用者からの要望としては、タクシーのように近くまで行きたいという声がある。運転手の立場で言えば、どこでも乗れるというのは、利用者と利用者以外を見分けるのが難しい。

② 不寒冬線、西又線、町田線、佐岡線の将来計画等について

㊦ 運転手の確保

◇ケースバイケースで募集をかけて来ることもあれば、来ない場合もある。

◇仮に市から増便の依頼があっても対応は厳しい。

㊧ コロナ禍の影響

◇路線バスへの影響はほとんどない。

6 香北観光

- ① 蕨野線、白川線、谷相線、美良布・大栃線に係る問題点・課題について
- ア 運行ルート
◇運行ルートの変更に対する要望はない。
 - イ 料金
◇料金が高いと言われたことはない。
 - ウ バス停
◇個人の車両を駐車する際に蕨野線のバス停の場所が悪いため、変えてほしいといった要望はあった。
 - エ 利用者からの声
◇JRとの接続が悪いとなど、時間（ダイヤ）に対する要望はあった。
 - オ 蕨野線・白川線・谷相線について
◇小学校前の利用者が多く、スクールの利用者が多い。
- ② 蕨野線、白川線、谷相線、美良布・大栃線の将来計画等について
- ア 運行における改善点
◇道路幅員が狭いなど、危険な場所がある。
 - イ 運転手の確保
◇募集をかけても賃金等の面から集まらない。また、山田地区から当該地区まで20分程度離れているので、時間・距離的な面もあるのではないかと。
 - ウ コロナ禍の影響
◇コロナの影響はある。
- ③ かほくあじさい号に係る問題点・課題について
- ア 料金
◇料金が高いと言われたことはない。
 - イ 利用者からの声
◇事業者としては、運行頻度が高いほどよいと思う。具体的な声はない。
- ④ かほくあじさい号の将来計画等について
- ア 利用促進
◇乗り方教室を開催したことはない。市からの依頼があれば、乗り方教室の開催は可能である。
 - イ 運転手の確保
◇「蕨野線、白川線、谷相線、美良布・大栃線」と同じ。
 - ウ コロナ禍の影響
◇多少影響があると感じているが、利用者は戻ってきている状況である。
- ⑤ その他
- ◇市への要望としては、人手を集めるためのフォローもお願いしたい。自社の運転手を他社へ出向させているが、地域で運転手を育てるような仕組みも必要である。

7 大柘観光タクシー

- ① 柘本線、神池線、別府線、影線に係る問題点・課題について
- ア 運行ルート
 - ◇5～6年前には、子供がバス停まで歩かなければいけないため、もっと自宅近く(奥)まで運行してほしいという要望はあった。道が細く、夜間は暗くなるため実現はしていない。それ以降の要望はない。
 - イ 料金
 - ◇料金が高いと言われたことはない。
 - ウ バス停
 - ◇バス停はあるが、令和4年10月から当社が運行する全ての路線バスはフリー乗降となっている。バス停の場所等に対するよう要望は特にない。
 - エ 利用者からの声
 - ◇改善等の要望はない。
 - オ 柘本線
 - ◇月・水・金のみ運行している理由は、元々利用者が少なかったため、曜日を限定した運行方法を市に提案した。病院が開いている日を運行日としているわけではない。
- ② 柘本線、神池線、別府線、影線の将来計画等について
- ア 運行における改善点
 - ◇県道区間は、林の中を走行し、冬の夕方は真っ暗になるため危険はあるが、この場所が特に危険というところはない。
 - イ 運転手の確保
 - ◇65歳以上の人が多いため、健康面・体力面で心配な点が多い。募集をかけても集まらないと思われる。賃金の面では問題ないと思っているが、当該地域のことを理解していないと運転が難しいいため、高知市等の人では難しいと思われる。
 - ウ コロナ禍の影響
 - ◇特にこの地域ではコロナの影響は感じない。
- ③ ものべゆず号に係る問題点・課題について
- ア 料金
 - ◇料金が高いと言われたことはない。
 - イ 利用者からの声
 - ◇バス停の位置を移動してほしいとの要望があり、市へ伝えて改善している。目的地の追加要望はない。
- ④ ものべゆず号の将来計画等について
- ア 利用促進
 - ◇乗り方教室を開催したことはない。市からの依頼があれば、乗り方教室の開催は可能である。
 - イ 運転手の確保
 - ◇「柘本線、神池線、別府線、影線」と同じ
 - ウ コロナ禍の影響
 - ◇コロナの影響は特にない。

8 第二さくら交通

① やまださくら号に係る問題点・課題について

㊦ 料金・割引制度

◇料金が高いと言われたことはない。安い料金でタクシーが利用出来てありがたいといった声はある。

② 利用者からの声

◇要望等に関する利用者からの意見はない。

◇市街地を目的地としているため、乗降場所の追加は必要ないと思う。

② やまださくら号の将来計画等について

㊦ 運行における改善点

◇令和4年4月から運行しており、前年度運行していた会社から引き継いだ際にはパンクの頻度が高いことを聞いていたが、現在までにはない。

㊧ 利用促進

◇今までに乗り方教室等は開催したことはないが、市からの要望があれば開催は可能である。

㊨ 運転手の確保

◇募集は随時実施しているが集まりにくい。

◇タクシー事業の話にはなるが、さくらグループに応募される方はより多く稼ぎたい方が来られるため、運転機会（お客さん）の少ない山田方面に行きたいという人は少ない。

㊩ コロナ禍の影響

◇令和4年4月から運行しているため、詳細については不明であるが、8月頃は利用者が減少したもののそれ以外は利用していただいている状況である。

◇コロナ禍ではあるが行動の規制緩和によって、アンパンマン・ミュージアムへの観光や大学入試等もあり、利用者は増えているように思われる。

③ その他

◇市から高齢者の自宅へ訪問等をされているが、公共交通の利用方法を教えることによって、高齢者が自ら市役所に来ていただくようにしたり、集会所に集まって健康促進活動を実施するなど、外出機会の増加を図り、その移動手段として公共交通を利用していただくような仕組づくりができないかと考える。

◇自社としても出かける場所を提供し、その移動手段として、やまださくら号を利用していただくような取り組みを始めている。高知市、南国市ではデイサービスの事業所と提携し、従来、デイサービスの事業所の職員が行っていた通所者の送迎を自社で代行することにより、職員の負担軽減に役立っている。

◇自社の社名にあやかって、入試の際に受験生を松山市、岡山市へ送迎するなどのサービスを行っている。コロナの関係で電車等を利用しづらいために、限られた空間となるタクシーを利用していただくこともある。

(2) 社会福祉協議会

1 本所

① 公共交通の利用状況について

◇社会福祉協議会本所に来られる方の7～8割は自家用車を利用する。タクシーの利用者は数名であり、市営バスあけぼの街道線の利用者も何名かいるがわずかである。

◇社会福祉協議会の事業に参加される方に対して、隔週に送迎車両を出しているが、送迎車両がない場合は市営バスあけぼの街道線を利用される方が数名いる。送迎車両の乗り降りの際には、簡単な補助を行っている。

◇土佐山田町にお住まいの方の通院は医大病院や高知市に行く人もいる。香美市内の通院先は把握できていない。

◇土佐山田町にお住まいの方の買い物先はバリューが多い。社会福祉協議会の事業に参加している方（70歳後半）は市外に買い物に行く人はいない。

② 公共交通に対する苦情について

◇土佐山田駅から美術館までバスが今まで無かったため、観光客から苦情があった。

◇市営バスあけぼの街道線は、火曜・木曜・土曜だけでなく、毎日の運行があれば良いと思う。

◇図書館「かみーる」や社会福祉協議会本所（プラザ八王子）のバス停にベンチがなく、冬場は寒い施設内でバスを待っている人がいるが、運転手によっては外で待っていないため、そのまま発車してしまい、乗り過ごしてしまったことがあった。

◇繁藤の人は公共交通の便数が少ないため、車がないと移動できない。公共交通を利用したい時間については把握できていない。

③ 公共交通の運行の改善点について

◇バス停に行くまでの移動手段がない。

◇社会福祉協議会の事業で、週1回～月1回程度集まる自主活動グループが30箇所あり、自主活動グループの活動で自宅から公民館に行くまでの移動が難しい方がいる。タクシーを毎回利用するのは費用的に厳しい。バスが自分の家の近くまで来てくればと聞く。

◇社会福祉協議会に来られる人で地域にバスを走らせてほしいという要望は聞いたことはない。

◇市役所より南側の地域は公共交通が走っていないが、地域から公共交通を走らせてほしいという要望は聞いたことはない。

④ 望ましい公共交通のあり方について

◇現在、75歳以上の方は市営バスを無料で利用できるが、自由に移動できる車を運転している。80歳になると体が弱り運転ができなくなる。

◇例えば月5,000円でタクシーを乗り放題した場合、繁藤の人は利用するかもしれない。ただし、使い放題や回数制限の設定など複数のプランを選べるようにしてほしい。

◇仮に料金1回200円でドアツードアの公共交通を運行させた場合、利用者は一定数いると思うが、費用面で利用しない人もいると思う。そもそも移動にお金をかけたくない方もいる。

2 香北支所

① 公共交通の利用状況について

- ◇移動先は、土佐山田町や南国市の医大病院が多く、香北町内の移動は少ない。
- ◇町外の買い物先はバリューや野市が多い。
- ◇香北町の買い物先は mac 美良布店が多い。
- ◇山間部はJAの移動販売の利用者が多いが今年の3月に無くなってしまう。
- ◇離れて暮らす子どもが親のために週に1回買い物に行ってくれている事例もある。
- ◇市営デマンドバスは香北町にお住まいの方にかなり認知されていると思う。
- ◇社会福祉協議会の事業に参加される方に公共交通を利用しない理由を聞いたところ、①介護タクシーを利用している、②自宅からバス停が遠い、③利用したい時間に公共交通がない、④膝が痛くてバスの段差が上がれない、⑤土佐山田町の医療施設に行くのに乗継があるためしんどいなどの意見を貰っている。

② 公共交通に対する苦情について

- ◇市営デマンドバスは利用の仕方がわからないと聞くことがある。
- ◇市営デマンドバスは集落地を10:30に出発し、目的地には11:00ごろ到着するが、次の目的地を出発する時間が11:30のため、30分間で用事を済ませる必要があるため、もう少し余裕がほしい。
- ◇市営デマンドバスで集落地を8:00に出発し、目的地（美良布）に8:30に到着するが、お店等が開く時間が9時以降のため、30分以上待たないといけない。
- ◇市営路線バスの美良布・大栃線とジェイアール四国バスの大栃線の連携を図ってほしい。乗継のために1時間近く待つことがある。接続が悪く、大栃から土佐山田駅まで直通のバスがあれば良いと思う。

③ 公共交通の運行の改善点について

- ◇利用者からは市営路線バスは曜日が限定されている路線があるため、使いたい曜日に使えないと聞く。また、便数を増やしてほしい。特に昼にもう1本ほしい。
- ◇市営デマンドバスの目的地を増やしてほしいといった要望は聞いていない。それよりも曜日、運行時間を見直してほしい。また利用するためには電話予約が必要で、耳が遠い人は利用できない。家族等誰かと住んでいれば他の人に予約してもらえが、今後一人暮らしの高齢者が増えることが予想され、今後の課題だと思う。また、曜日によって使えないときがある。香北町内は広く、現在は全ての集落をバスが回ることはできていないため、複数の集落を回ることができたらと思う。
- ◇国道195号沿い以外にお住まいの方は、公共交通から離れているため、そういった地域の方への支援が今後必要になると思う。
- ◇タクシーチケットを配布してほしい。
- ◇高齢者になるとステップがあるバスの利用は難しくなるため、バスはノンステップバスにしてほしい。他の利用者に迷惑をかけていると感じている。
- ◇民生委員からは、共働きの家庭も多く通学の送迎は大変だと思うので、大栃から土佐山田駅まで通学時間帯に市営バスを運行できないかと言われる。

④ 望ましい公共交通のあり方について

- ◇市営デマンドバスの利便性を向上させてほしい。自宅前まで来てくれて、自由に乗れる公共交通があればいい。月5,000円でタクシーを乗り放題はありだと思う。

3 物部支所

① 公共交通の利用状況について

- ◇物部町にお住まいの方は、市営路線バスや市営デマンドバスを利用して大柵診療所に来ている。
- ◇物部町にお住まいの方が、町内でよく行く商業施設は信崎食料品店。医療機関は大柵診療所。
- ◇自家用車を運転される方は町外へ買い物に行っている。医療機関についても町外へ行き、そのついでに町外で買物を済ませている。商業施設は土佐山田町のバリューや香北町の mac 美良布店が多い。医療機関は土佐山田町の坂本内科が多い。
- ◇社会福祉協議会物部支所に来られる方は、自家用車、市営路線バス、市営デマンドバス、タクシー、徒歩で来ている。社会福祉協議会の事業によっては送迎車両を出しており、簡単な介助を行っている。
- ◇移動販売は、信崎食料品店、サンプラザ（土佐市）、JA（令和5年4月からは無くなる）が実施している。

② 公共交通に対する苦情について

- ◇市営路線バスの美良布・大柵線からジェイアール四国バスの大柵線に乗り換える際、全ての路線がスムーズに乗り換えができていない。ただし昨年から美良布・大柵線が2便増便しているため、少しずつ解消されている。大柵から土佐山田駅まで乗り換えなしで利用したいという声も聞く。
- ◇土日祝にバスを利用して土佐山田駅から大柵まで帰る場合、土佐山田駅発（ジェイアール四国バスの大柵線）15:35 に乗らないと市営路線バスの美良布・大柵線の最終便に間に合わない（美良布で乗り換えが必要）。土日祝の美良布・大柵線の最終便の時間が早いため、もう少し遅い時間に運行させることはできないか。
- ◇市営デマンドバスの停留所を増やしてほしいという声も聞く。停留所まで歩いて行くのが遠く、もう少し自宅近くに停留所があればよいと聞いている。
- ◇物部町の市営路線バスや市営デマンドバスは、利用できる曜日が決められているため、利用したい曜日に使えないことがある。

③ 公共交通の運行の改善点について

- ◇公共交通の便数が増えたらいいが現実的には難しいと思う。
- ◇今まではバス停まで歩いていたが、高齢化により歩けなくなった方が居られ、移動販売も自宅近くまで来るようになった。

④ 望ましい公共交通のあり方について

- ◇福祉タクシーは1,000円以上超えた分を市が2分の1補助を行っているが、そういった形の補助があれば、好きなときに利用できるようになる。
- ◇例えば月5,000円でタクシーを乗り放題のプランは良いと思うが、福祉タクシーと比べてどちらが良いか検討する必要はある。福祉タクシーは満70歳以上の人に年間36枚の券を貰っている。

(3) 医療施設

1 坂本内科

① 通院者の特性について

㊦ 性別、年齢等

◇通院者の性別は男性が4割、女性が6割となり、年齢は10～100歳となる。通院者の大半は高齢者であるが、10～20歳の学生も通院している。

◇通院者の居住地域は、土佐山田町が3割、香北町・物部町が4割、その他が3割である。

㊧ 利用時間

◇受付時間は7:30～17:30。

◇ピーク時間帯は、午前の部は11:30前後、午後の部は16:00前後。

② 通院者の交通手段について

㊦ 通院者の交通手段

◇通院者は自家用車、タクシー、バス（民間・市営）、自転車、徒歩、バイクで来られる。5割は自家用車で通院している。

◇バスを利用して通院される人は1日20人前後である。

◇タクシーは各自で呼んでいるため、当院では人数を把握していない。

◇行きは家族の自家用車の送迎、帰りは市営バスに乗って帰られる人もいる。

◇繁藤駅から土佐山田駅までJRを利用し、そこから徒歩や市営バスを利用して当院に通院される方もいる。

㊧ 交通手段で問題になっていることについて

◇物部町にお住まいの高齢者が、自宅からバスで9:00過ぎに来られて、13:30に診療が終わるが、13:30のバスに間に合わないため、当院から15:30のバスで帰り、17:00過ぎに帰宅し、通院するのに1日かかっている。また、美良布で乗り換えるための待ち時間がかかなりあると聞いている。その人は月1回当院へ通院し、他の医療機関も利用している。

③ 公共交通について

㊦ 通院者利用者からの改善の声

◇バス（民間・市営）の運行時間が少ないと利用者から聞いている。

◇現在、民間バスのみ国道195号沿いを走っているため、市営バスも走らせてほしいと聞いている。

◇利用者から市営バスの運行ルートを変更してほしいと聞いている。具体的にはあけぼの街道線を利用して東本町5丁目で降り、そこから歩いて当院に通院している人からは、当院の近くまでルートを変更できないかと言われている。

㊧ 公共交通に対する改善要望

◇美良布以東へのバスの運行が少なく、朝と夕方のみとなっている。

㊨ バス停の位置・待合環境等についての改善要望

◇バス停の位置・待合環境等についての改善要望はない。

◇ノンステップバスの要望も聞いている。

㊩ 通院者の送迎

◇当院は通院者の送迎を行っていない。通院者から当院に対して送迎要望はない。

(4) 商業施設

1 山田ショッピングセンター（バリュー）

- ① 利用者の特性について
- ㊦ バリューノア
◇利用者は60歳以上の利用が多い。利用者が多い時間帯は11:00~12:00、14:00~18:00。
 - ㊧ バリューかがみの
◇利用者は女性が多く、日中から仕事帰りに利用する。夕方から夜間は若い方から学生が比較的多い。利用者が多い時間帯は11:00~13:00、16:00~19:00。
 - ㊨ バリューあけぼの
◇利用者は女性、高齢者の利用が多い。利用者が多い時間帯は11:00~12:00、16:30~18:00。
- ② 利用者の交通手段について
- ㊦ 利用者の交通手段
◇車、自転車、徒歩、バイク、バス、タクシーで来られる。感覚的に車が7割、自転車・バイク2割、徒歩1割。
 - ㊧ 交通手段で問題になっていることについて
◇駐車場ではないところに車を止める人がいる【バリューノア】。
- ③ 公共交通について
- ㊦ 利用者からの改善の声
◇具体的に聞いていない。
 - ㊧ 公共交通に対する改善要望
◇10:00~12:00、15:00~17:00の間でお店にバスを走らせてほしい。
◇自家用車の利用が少なくなる時間帯はおよそ13:00~16:00ごろである。
 - ㊨ バス停の位置・待合環境等についての改善要望
◇バス停を道路外ではなく、店舗内に置くことはできないか【バリューあけぼの】。
◇バス停は上り下りどちらも店の前に置いてあるので、問題はないが、利用者が上りのバス停へ行くとき、信号の横断歩道を通らずに横切って渡る方（特に年配）は危ないと思う【バリューかがみの】。
- ④ 利用者の送迎
- ◇利用者の送迎車両はない。ただし今後まちなかにお住まいの方でも歩けず、買い物難民になられている方が居られると思うので、対策は考えていきたい。
 - ◇利用者から送迎の要望はない。
- ⑤ その他
- ◇コロナ禍になる前から1日2回来ていた人が1回に、1週間に3回来ていた人が2回になり、買い物に行く頻度は減ってきている。一時期コロナの影響で大きく客数は減ったが、その代わり1度に多くの商品を買われて客単価が上がったが、現在は物価高騰の影響で必要以上のものは買わないようになってきている。今後人口減少や買い物難民が増える影響によって買い物の利用者が増えることはないと思う。

4.15 住民ヒアリング

下記のように住民ヒアリングを実施しました。

◇実施日：令和5年7/18～7/27

◇ヒアリング内容

- 回答者の属性
- 日常の移動について（通勤・通学、通院、買い物、その他の目的）
- 移動手段の確保に対する不安について
- どのような移動手段を要望するか

| 旧町 | 自治会名 | 実施日 | 時間 | 場所 | 参加人数 (人) |
|-------|------------|-----------------|-------|----------------|-------------|
| 土佐山田町 | 岩積地区 | 令和5年 7/19（水） | 13:30 | 岩積公民館 | 10 |
| | 繁藤駅前地区 | 令和5年 7/19（水） | 10:00 | 繁藤地区コミュニティセンター | 2 |
| | 東本町旭町2丁目地区 | 令和5年 7/21（金） | 10:30 | 土佐山田中央集会所 | 9 |
| 香北町 | 清爪、日比原地区 | 令和5年 7/18（火） | 10:00 | 個人宅 | 9 |
| | 岩改、萩野地区 | 令和5年 7/18（火） | 13:30 | 個人宅 | 1 |
| | 新田地区 | 令和5年 7/25（火） | 13:30 | コミュニティセンター新田 | 16 |
| 物部町 | 五王堂地区 | 令和5年 7/25（火） | 10:00 | 五王堂分団屯所 | 5 |
| | 押谷地区 | 令和5年 7/27（木） | 13:30 | 押谷公会堂 | 5 |
| | 大栃地区 | 令和5年 7/21（金） | 19:00 | 大栃区長事務所 | 23 |

(1) 土佐山田町（岩積地区）

◇移動手段の確保に対する不安について

①移動手段の確保に対する不安について

- ・特に考えていない。

②自由意見

- ・将来、車を運転できなくなるとタクシーを利用するようになると思われる。その時に地区にバスが運行しているとありがたい。
- ・当該地区から土佐山田駅までのバスがあるとよい（そこから徒歩で佐野内科に行く、飲酒のために車が運転できない場合など）
- ・毎日でなくてもよいので、週に2～3日で、多くの便で運行してほしい（1日に2～3便では少ない）。

◇どのような移動手段を要望するか

①自由意見

- ・公共交通における高知市までの直通の交通手段については、自家用車を利用しているため、必要性等は分からない
- ・「カミカ」を利用して公共交通に乗車できるとよい。
- ・バスロケーションシステムは、高齢者が多い地区なので、使いこなせないのではないか。
※スマホを利用している世代が、5年後から10年後に必要となることは考えられる。
- ・市営バスの料金は、一回200円で分かりやすいが、JR、バス等の料金体系については、距離によって決まっているのであれば、分かると思われる。
- ・サブスクによる公共交通の利用は、あまり需要がないように思われる。
- ・手を挙げると乗車できるようなフリー乗降があればよい。
※土佐山田町のまちなかや交差点付近での乗降はできないが、他の場所ではフリー乗降が可能となっている。
- ・自動運転はシンプルな道であれば信用できるが、複雑な道等は信用できない。
- ・空港等へのバスの必要性は感じない。
- ・香南市へ行くようなバスがあるとよい。

(2) 土佐山田町（繁藤駅前地区）

◇移動手段の確保に対する不安について

①移動手段の確保に対する不安について

- ・自分の運転に不安があり、あまり交通量の多い道路は避けて車を運転している。

②自由意見

- ・知人に買い物や送迎を依頼する。子どもに送迎を依頼する。
- ・免許を返納するとなると公共交通の充実が必要である。

（高知市内までバスが運行していたが、医大までしかいけなくなった。JRの便数も減少している。）

◇どのような移動手段を要望するか

①どこへ行きたいか

- ・香美市の中心部（土佐山田）

②時間帯

- ・午前中に行き、昼に帰ってくる。又は、午後から行って夕方に帰ってくる。

③1週間の内のお出かけ頻度

- ・週1回程度

④デマンド運行の可能性の対応度

- ・デマンドバスもあれば便利である。

⑤自由意見

- ・公共交通を使っていないので、具体的なことは分からない。
- ・乗り換えなしに高知市へ行ける手段があればよい。
- ・スマホ決済でコンビニの支払いもしており、スマホで公共交通の料金の支払いができれば便利である。
- ・スマホ等を利用したバスロケーションシステムは、不要である。
- ・近い距離で小刻みな料金体系より、ある一定の距離までは同一料金の方が分かりやすい。
- ・1枚の定期で全てが乗れるとしても、乗り切れないので不要である。
- ・自動運転は、どのようになるかイメージが湧かない。また、無人であるため信用ができない。
- ・香南市、空港へのバスについては、需要がないため不要である。
- ・市営バス（西又・不寒冬線）は、通学で乗車できないことがあるため、便数を増やすなどを図ってほしい。

(3) 土佐山田町（東本町旭町 2 丁目地区）

◇移動手段の確保に対する不安について

①移動手段の確保に対する不安について

- ・現在、自身で運転をしている層については現時点では不安はない。免許返納の年齢になったら、鉄道やバスの駅や停留所への徒歩移動も大変になるだろうから、タクシーを重宝しそう。安く利用できればありがたい。

②自由意見

- ・JR 土佐山田駅の跨線橋について、現在も高齢層の方々は上り下りが大変。さらに高齢になったらという不安がある。エレベーターを設置してもらいたい。

◇どのような移動手段を要望するか

①自由意見（公共交通新しいシステムについての反応について）

- ・高知市内への移動手段（鉄道以外）については 2 名程度が希望。
- ・乗り換え案内を分かり易くすることについて、自身の乗り換えについて把握しているので現在では不自由していないという回答。
- ・キャッシュレス系については、「カミカ」などを導入してもらえれば便利だと思う。
- ・期間を定めた定額料金や異なるモードでの定期券共有については、2 名程度が便利そうなので導入を希望する反応。
- ・自動運転について、最初は安全面で不安ではあるが、一般乗用車等でも十分普及が進めば、抵抗が無くなるのではないかと。
- ・スマホ等による乗り換え案内や予約システムについて、反応薄い。
- ・分かり易い料金体系について、JR 土讃線について土佐山田駅と山田西町駅からそれぞれ高知市等に行くのに大きく料金が異なる事について違和感があるという意見。
- ・香南市や南国市の空港への公共交通については、数名が希望する反応だった。ごめん奈半利線で野市町に行くのは時間がかかる。

◇その他

- ・主に市営バスあけぼの街道線について、200 円の料金が安いという意見。回数券や定期券があれば良いという意見があったので、現在の制度の説明を行って、制度周知の改善を行うという回答を行った。
- ・JR 土佐山田駅の跨線橋について、あらためて要望。高齢者の苦勞だけでなく、観光でアンパンマンミュージアム等への来客でベビーカー使用の方が居る場合など、旅行の荷物と併せてベビーカーを持ち上げて跨線橋の階段上り下りをしたら、観光客としてリピートをしてもらえなくなるのではないかと心配。
→香美市と JR 四国側の協議や検討の現状を説明した（市）。

(4) 香北町（清爪、日比原地区）

◇移動手段の確保に対する不安について

①移動手段の確保に対する不安について

- ・今現在不安を抱えている。

②自由意見

- ・デマンドバスの運行を希望する。デマンドバスは、移動販売（サンブラザ）が木曜日に来てくれているため、それ以外の日を希望する（火、金でも可）。また、午前中の出発（8時、10時頃など）を希望する。
- ・交通手段を上手く使えば、不安が解消される。
- ・サンブラザだよりになっている人もいる。

◇どのような移動手段を要望するか

①自由意見

- ・支払いはスマホを利用したキャッシュレスより、現金がよい。スマホは、利用方法が分からない。
- ・スマホ等を利用したバスロケーションシステムは、スマホの利用方法が分からないため必要と思わない。
- ・サブスク（例：月額1万円でタクシー乗り放題）については、使いきることができないのではないか。また、イメージが分からない。
- ・公共交通の乗り換えが辛いために、タクシーを利用している。
- ・香南市、空港等へ行く用事はない。
- ・公共交通の料金体系等についても、利用していないため分からない。
- ・デマンドバスを運行した場合の予約については、パソコンやスマホ等による予約は利用方法が不明のため、電話での予約を望む。
- ・膝が悪い人はmacにいけない。
- ・Aコープが香北町から無くなった。

(5) 香北町（岩改、萩野地区）

◇移動手段の確保に対する不安について

①移動手段の確保に対する不安について

- ・本人、地区住民：車が乗れなくなる5年～10年後に不安を抱えている。

②自由意見

- ・その不安に対する対策としては、バス等の移動手段が充実しても、高齢者だけで生活するのが困難となるため、子どもの家に引越す。施設に入居する。子どもが同居してくれるなどが考えられる。

◇どのような移動手段を要望するか

①自由意見

- ・自動運転はカートのような簡易な車であれば、考えられるのではないかな。
- ・地域住民の移動や買い物等を助け合うコミュニティや仕組・体制が構築できればよいと考える。
- ・高齢者にとって、スマホを利用したキャッシュレスは、需要が無いのではないかな。
- ・「カミカ」を使った支払いの需要はあるのではないかな。
- ・スマホ等でバスの移動情報や時刻表がみることができるとのサービス（アプリ）は、利用されるのではないかな。
- ・サブスク（例：月額1万円でタクシー乗り放題）については、定期的に病院に行っているような人であればニーズがあるかもしれないが、車を運転している人は利用しないのではないかな。アンパンマンミュージアム、龍河洞等を巡る観光のための1日周遊券であれば、観光客のニーズがあるのではないかな。
- ・子どもが気軽に利用できるような公共交通サービスについては、子どもの人数も少ないためニーズが無いのではないかな。
- ・岩改口に駐車場を整備し、そこまで自家用車で移動し、そこから公共交通（バス）を利用するといった環境整備は考えられるかもしれない。
- ・デマンドに対するニーズやさらに利用するための要望等も特にない。
- ・タクシーチケットの配布はどうか。

(6) 香北町（新田地区）

◇移動手段の確保に対する不安について

①移動手段の確保に対する不安について

- ・今は特に不安はないが、将来、車が運転できなくなれば不安になると思う。

②自由意見

- ・現在対策までは考えていない。
- ・mac が移転するなどの噂もあり、買い物ができる場所などを考えてほしい。
- ・買い物に行くための行政支援をお願いできないか。

◇どのような移動手段を要望するか

①時間帯

- ・大柘線（ジェイアール四国バス）は、午前 11 時台から 12 時 46 分までのバスがないため、昼頃の便数が増えるとよい。
- ・JR にて香美市（土佐山田駅）まで帰ってきて、土佐山田駅から美良布までのバスがない（時間が限られている）。

②自由意見

- ・毎日の運行でなくていいので、朝の時間帯に高知市方面への移動手段を確保してほしい。
- あればよい（参加者の 8 割程度）。
- ・乗り換えの場合でも接続している便の案内をもっと分かりやすくしてほしい。
- 土佐山田駅の階段を歩いてホームを渡るのが大変である。
- ・IC カード「ですか」「カミカ」による支払方法を導入してほしい。
- あればよい（参加者の内、4~5 人）。
- ・車の交通量が少ない地域であれば運転手無しの自動運転などの導入も検討してほしい。
- いきなりの導入は怖い。広く普及して安全が証明されれば、利用すると思う。
- ・運転手付きであれば自動運転車（カートのような簡易な乗り物）の導入も検討してほしい。
- 短い距離の移動で簡易なものであれば、徒歩の代わりに利用すると思う。
- ・毎日の運行でなくていいので、香南市までのアクセス・移動手段を確保してほしい。
- 香南市の空港乗合タクシーのような空港までのアクセス・移動手段を確保してほしい。
- 香南市及び空港までのアクセス・移動手段があればよい（参加者の内、5~6 人）。

◇その他

- ・大柘線（ジェイアール四国バス）の増便は可能であるか。
- ジェイアール四国バスと協議しないと分からない。運転手の昼休み時間の関係もあり、増便のために運転手の増員となると費用がかかることになる。
- ・土佐山田町（杉田付近）で通行止めとなった際に、物部川の北岸が渋滞して通れなくなり、陸の孤島となった。道路の拡幅をお願いしたい。

(7) 物部町（五王堂地区）

◇移動手段の確保に対する不安について

①移動手段の確保に対する不安について

- ・今は特に不安はないが、将来、車が運転できなくなれば不安になると思う。

②自由意見

- ・将来の対策等については、現時点では考えていない。

◇どのような移動手段を要望するか

①自由意見

- ・乗り換えの場合でも接続している便の案内をもっと分かりやすくしてほしい。
- バスに乗ったことが無いため不明である。
- ・子どもが気軽に乗れる公共交通のサービスを検討してほしい（運賃、頻度、新経路等）。
- 地区の子どもは少ない。子どもは親と行動を共にするため、あまり需要はない。
- ・JR やバス等の公共交通の料金をもっと分かりやすくしてほしい。
- 100 円単位やワンコインとするなど、分かりやすい方がよい。
- ・運行している事業者が異なる場合でも同じ運賃や定期などで乗れるようにしてほしい。
- 共通の定期などがあればよい。
- ・車の交通量が少ない地域であれば運転手無しの自動運転などの導入も検討してほしい。
- 怖い印象がある。安全性が示され当たり前のようなになれば利用も考えられる。
- ・運転手付きであれば自動運転車（カートのような簡易な乗り物）の導入も検討してほしい。
- あればよい。
- ・毎日の運行でなくていいので、香南市までのアクセス・移動手段を確保してほしい。
- 香南市の空港乗合タクシーのような空港までのアクセス・移動手段を確保してほしい。
- 香南市及び空港までのアクセス・移動手段があればよい。
- ・19 時以降の市営バスの便数を増やしてほしい。

◇その他

- ・福祉タクシーを利用した際の助成額は、1 回の利用につき支払った料金から 1,000 円を差し引いた額の 2 分の 1 で上限があるが、タクシー代も高くなる傾向にあるため、助成を高くしてほしい。

(8) 物部町（押谷地区）

◇移動手段の確保に対する不安について

①移動手段の確保に対する不安について

- ・今は特に不安はないが、将来、車が運転できなくなれば不安になると思う。

②自由意見

- ・将来の対策等については、現時点では考えていない。

◇どのような移動手段を要望するか

①どこへ行きたいか

- ・物部支所に行くのに時間が合わないためにタクシーで行っている。帰りは午前12時台のバスで帰ってきている。仮に午後から行っても午後16時台まで帰りのバスがない。もう少し便があればよい。

②自由意見

- ・ICカード「ですか」「カミカ」による支払方法を導入してほしい。
- あればよい（参加者の内、1人～2人）。お金を落とさなくてよい。年寄りも、スマホより「カミカ」等のカードの方が利用しやすい。
- ・様々な端末（モニター・スマホ）で全ての公共交通車両の場所が分かるようにしてほしい。
- 使わないと思われる。
- ・運転手付きであれば自動運転車（カートのような簡易な乗り物）の導入も検討してほしい。
- 当該周辺地区ではイメージできない。土佐山田町などであれば走行できるのかもしれない。
- ・毎日の運行でなくていいので、香南市までのアクセス・移動手段を確保してほしい。香南市の空港乗合タクシーのような空港までのアクセス・移動手段を確保してほしい。
- JA高知病院（南国市）まで行く人が様々な交通手段を乗り換えているので、そのような人は直通があれば便利と思われる。

◇その他

- ・土佐山田駅で陸橋を渡らなければならないため年寄りもつらい。また、バスへの乗り継ぎの時間がない。エレベーター等の設置を望む。
- ・市営バス（別府線）は、廃止となるのか。
- 今のところ廃止するような考えはない。
- ・廃止するのであれば、デマンドを利用しやすくしてほしい。現在は、バス停から近い場所では乗ることができないため、足の悪い人や高齢者は困っている。
- ・大柘駅のトイレを洋式にしてほしい。和式では体が不自由な人が使いづらい。
- ・路線検索への対応として、スマホ等での路線検索に押谷（別府線）が対応していない。googleなど、一般的に広く利用されているものから対応をお願いしたい。
- ・キャッシュレスへの対応として、「カミカ」に対応してもらいたい。期間限定のポイントなど利用できるとありがたい。

(9) 物部町（大柘地区）

◇移動手段の確保に対する不安について

①移動手段の確保に対する不安について

- ・現在、自身で運転をしている層について現時点では問題無いが、運転免許返納が具体的に見えてきたら不安になるだろう。（10年後～20年後なのか分からない）
- ・どのような対応ができるかも分からない。

②自由意見

- ・デマンドバス（ものべゆす号）の充実（乗降場所の充実や予約時間の締切時間緩和）を要望
- ・市営バス美良布・大柘線の土日祝の早朝・夕方の増便の早期実現を要望

◇どのような移動手段を要望するか

（参加者多数のため、それぞれ概要説明の後、利用してみたいと思うものに挙手をし
てもらう）

- ・乗り換えなしの土佐山田方面・高知市方面への移動手段・・・多数挙手
- ・キャッシュレス・・・6人挙手
- ・スマホ等端末での車両位置情報・・・0人挙手
- ・子どもが気軽に乗れる公共交通・・・0人挙手
- ・分かり易い料金体系・・・0人挙手
- ・自動運転・・・条件無しだと挙手なし。技術が一般普及後であれば挙手多数。
- ・香南市や南国市（空港）方面への移動手段・・・半数程度が挙手

第5章 地域公共交通に関する現状・問題点・役割の整理

5.1 現状・問題点の整理

本市の現状・問題点を以下のように整理します。

1. 地勢・社会的特性

①地勢、土地利用等

- ・本市の面積は、537.9km²と広大な市域を有する。（例えば市役所からバス停大栃まで自家用車を使用した場合、移動時間は約30分、距離は約23kmとなる（Googleマップより））
- ・市中心部の土佐山田中央地域に総人口の約53.0%が居住している一方、土佐山田北・土佐山田東・香北・物部地域の中山間地域には広く薄く人口が分布している。
- ・主な医療・商業施設などは概ね土佐山田中央地域に立地している一方で、香北地域の香北病院・前田メディカルクリニック・佐々木歯科診療所・ドラッグストア（mac美良布店）、物部地域の大栃診療所・物部歯科診療所・信崎食料品店などは、地域の人にとって利用が多い重要な目的地となっている。（アンケートより）

②人口構造の変化

- ・高齢者人口の割合は増加傾向で推移し、2050（令和32）年には約42.5%に達すると見込まれている。
- ・高齢者人口の構成比が高いのは、物部地域62.1%（923人）、香北地域50.4%（2,095人）であり、高齢化が進んでいる。また、高齢者人口が最も多い地域は土佐山田中央地域で5,414人（33.3%）となっている。
- ・年少人口・生産年齢人口は減少傾向で推移することが想定される。

③中山間地域の移動手段の維持・確保

- ・中山間地域（特に香北・物部地域）において、日常生活を維持していくための移動手段の確保が望まれる。

2. 地域公共交通の現状

①公共交通の利用状況

- ・高知市・南国市方面への広域幹線となるJR土讃線（市内には4駅）があり、広域移動を担っている。
- ・民間バスの大栃線と市営バス的美良布・大栃線は、土佐山田中央地域と香北・物部地域を結ぶ地域内幹線である。
- ・民間バスの山田駅～龍河洞線は、高知工科大学生や観光客の移動手段となっている。
- ・市営路線バスは、小学生・中学生の通学手段として利用されている。（通学支援として、市営路線バス以外の支援（通学タクシーなど）も実施している。）
- ・市営路線バスの白川線は88人（令和4年度）と少ない。

- ・市営路線バスの栃本線は 91 人（令和 4 年度）、神池線は 115 人（令和 4 年度）と少ない。
- ・市営エリア型デマンドバスの年間利用者数は、令和 3 年度までは増加傾向にあったが、令和 4 年度からは減少傾向にあり 1,566 人が利用している。
- ・タクシーは、深夜営業をしておらず、一人暮らしの高齢者などは、病院へ行きたくても行けないことがある（香美市地域公共交通活性化協議会より）。

②移動実態（アンケートより）

- ・通勤・通学時の交通手段は、「自分で自家用車を運転」が 80.0%で最も多い。「鉄道」は 5.1%。「路線バス」は 3.2%。「市営路線バス」は 1.3%。「タクシー」は 1.9%。「市営エリア型デマンドバス」は 0.0%。
- ・通院時の交通手段は、「自分で自家用車を運転」が 66.3%で最も多い。「鉄道」は 1.5%。「路線バス」は 3.6%。「市営路線バス」は 3.9%。「タクシー」は 9.5%。「市営エリア型デマンドバス」は 1.2%。「医療機関の送迎」は 1.7%。
- ・買い物時の交通手段は、「自分で自家用車を運転」が 74.9%で最も多い。「鉄道」は 1.0%。「路線バス」は 2.0%。「市営路線バス」は 3.3%。「タクシー」は 5.5%。「市営エリア型デマンドバス」は 1.2%。
- ・鉄道（土讃線）の利用頻度は、「全く利用しない」が 62.6%で最も多い。
- ・バス（民間・市営）の利用頻度は、「全く利用しない」が 79.3%で最も多い。
- ・タクシーの利用頻度は、「全く利用しない」が 61.2%で最も多い。

③公共交通空白地域

- ・公共交通空白地域の人口は、4,101 人（総人口の 15.5%）。公共交通空白地域は、土佐山田北・土佐山田東・香北・物部地域の中山間地域や土佐山田北地域の市役所から南部に広がっている。
- ・公共交通空白地域外（公共交通カバー地域）でも、バスを利用するまでに高低差があるなど、実際には利用しづらい地域もある。

④公的負担金

- ・公共交通への公的負担金は、年々増加傾向にあり、令和 4 年度は約 1 億 2,077 万円となっている。

⑤公共交通ネットワークの整備

- ・市内には、JR 土讃線、民間路線バス、市営路線バス・エリア型デマンドバス、タクシーがあり、各交通モードが互いに補完しながら地域の移動手段としての役割を担っている。

⑥公共交通の利便性・利用促進

- ・主要な交通結節点における快適な駅・バス待合環境の整備が求められている。
- ・市営路線バスでは交通系 IC カードを利用することができない。
- ・誰もが利用しやすくするために、低床バスなどバリアフリー対応が求められている。

⑦情報提供

- ・公共交通マップやインターネットで公共交通の情報は整備されているが、市営路線バスは GTFS データが未整備のため、Google マップ等で時刻を確認する

ことができない。また、公共交通マップは時刻表が掲載されておらず、わかりにくい。

3. 住民のニーズ（アンケートより）

①住民の移動の実態

- ・住民全体の傾向として、通勤・通学・医療・商業施設の目的地は、土佐山田中央地域が多くなっているが、高知市・香南市・南国市にも移動ニーズがある。
- ・通勤・通学先では、高知市が23.3%、香南市が7.2%、南国市が18.0%。
- ・通院先では、高知市が29.4%、香南市が4.8%、南国市が27.7%。
- ・買い物先では、高知市が8.3%、香南市が8.1%、南国市が14.9%。
- ・香北地域の目的地として、香北病院・前田メディカルクリニック・佐々木歯科診療所・ドラッグストア（mac 美良布店）など、自地域の移動ニーズがある。
- ・物部地域の目的地として、大柵診療所・物部歯科診療所・信崎食料品店など自地域の移動ニーズがある。

②住民の意識

- ・公共交通が必要と考えている方は94.9%であるものの、将来のために公共交通を積極的に利用しようと思う方が54.8%、自分だけが公共交通を利用しなくても公共交通は無くならないと思う方が49.0%となっており、公共交通は必要だが自分自ら利用して公共交通を残そうという意識が弱く、公共交通に対して他人事を感じている傾向にある。

4. まちづくりと連携した公共交通の整備

- ・公共交通による市街化区域への移動手段の確保が求められている。（特に香北・物部地域）

5. 観光と連携した公共交通の整備

- ・2025年度前期に連続テレビ小説「あんぱん」の放送が予定されており、放送期間中の市内の観光客の増加が予測される。
- ・龍河洞やアンパンマンミュージアム、べふ峡、鏡野公園など季節によっては交通が集中することによって、市内の道路が混雑する。

6. 福祉タクシー制度

- ・「福祉タクシー制度」は、新型コロナウイルス感染症の影響で申請者数が一時的に減少したものの、令和4年度では増加に転じ、延べ435人の利用申請がある。

7. 交通事業者・関係事業者ヒアリング

- ・運転手の確保がどの交通事業者も難しい状況である。
- ・利用者から市営路線バスの料金を高いと言われたことはない。
- ・シェイアール四国バスの大柵線と市営路線バスの美良布・大柵は乗り換えの時間調整が重要である。

- ・市営路線バス・市営エリア型デマンドバスは、曜日指定（平日は毎日使えない）のものがあり、利用したい曜日に使えないことがある。
- ・高齢者はバス停近くまで歩くことが難しく、自宅近くまでの送迎を望む声がある。
- ・市営路線バス（西又・不寒冬線）は、通学利用者が多く、一般利用者が乗車できないことがある。
- ・タクシーチケットをもっと配布してほしいという声がある。

8. 住民ヒアリング

- ・定額制（サブスクリプション）はあまり必要とされていない。
- ・「カミカ」をはじめキャッシュレスに関しては、一定の要望がある。
- ・短い距離で人が乗っていれば、自動運転もそれなりの社会受容性がある。
- ・生活圏については、南国市・香南市との接続があったらよいという意見もある。
- ・土佐山田駅はエレベーター等が未整備であるため、市民・駅利用者などから整備を望む声がある。

9. 他分野との連携

①高知工科大学

- ・高知工科大学生は通学のために民間バスの山田駅～龍河洞線などを利用しており、公共交通への関心があると考えられる。また、高知工科大学は公共交通や様々な分野に関連する研究をしており、地域の課題解決のための連携が求められている。

②医療・商業施設等

- ・関係事業者ヒアリングより、現状、他分野との連携が弱く、共創に向けた取組が求められている。

10. 新しい技術・取組

- ・他自治体では、自動運転の実証実験やグリーンスローモビリティ、MaaS、貨客混載、デマンド型乗合交通のAI配車など新しい技術・取組を行っており、本市においても取り組んでいくことが求められている。

5.2 役割の整理

本市における地域公共交通の役割を以下のように整理します。

役割① 市内・市外への移動を円滑に進める

市民の移動ニーズは市内のみならず、市外への移動もあるため、公共交通が移動するための手段としての役割を担います。本市の市域は広く^{※1}、山間部の道路においては坂が急であるため、円滑に市民が移動できるようにします。市外へは高知市や南国市、香南市など^{※2}県内の複数の市町村に移動しており、市外へ行くための広域的な移動を支援します。

また、都市の骨格となる市内の拠点間を円滑に移動できるようにします。

※1：例えば香美市役所からバス停大栃まで自家用車を使用した場合、移動時間は約 30 分、距離は約 23km となる（Google マップより）。

※2：住民アンケートをみると、通勤・通学先は高知市 23.3%、南国市 18.0%、香南市 7.2% となっている。通院先は高知市 29.4%、南国市 27.7%、香南市 4.8% となっている。買い物先は高知市 8.3%、南国市 14.9%、香南市 8.1% となっている。

役割② 誰もが必要なときに必要な移動ができる

自家用車は便利な交通手段ですが、全ての市民が自家用車を所有または運転できるわけではありません。特に中学生・高校生や高齢者、心身障害のある方などは公共交通に頼る機会が多く、これらの人々が通学や社会生活に参加する機会を広げていくために、必要なときに必要な移動ができるようにします。

また、中学生・高校生や高齢者、心身障害のある方以外の方も公共交通を利用できるようにし、誰もが必要なときに公共交通での移動ができるようにします。

役割③ お出かけの機会を増やし、まちの賑わいや交流を促進する

生活機能の集積する拠点や目的地となる医療・商業施設等へのアクセシビリティを強化し、利便性を高め、お出かけの機会を増やし、まちの賑わいや交流を促進します。

役割④ 自家用車から公共交通への利用を転換する

近年では高齢者による交通事故が増えており、事故抑制のためにも自家用車から公共交通への転換を促進します。

また、公共交通は自家用車よりも二酸化炭素の排出量が少なく、環境に与える負荷が少ないことから自家用車から公共交通への転換を促進します。

役割⑤ 観光促進を支援する

市内には多くの観光資源があることから、観光ニーズに適切に対応し、回遊性を高め、公共交通を利用して訪れることができるようにします。

第6章 地域公共交通に関する課題・基本方針の整理

6.1 課題の整理

本市の課題を以下のように整理します。

※課題1～6は、“香美市だから”解決すべき課題

※課題7～8は、解決できるとより良くなる課題

1. 市民の公共交通への当事者意識の醸成

- 公共交通が必要と考えている方は多いものの、公共交通の存続に対して当事者意識が低く、他人事になっている。
- 普段は自家用車を利用していても、公共交通を移動手段の一つとして認識しておけば、自家用車を利用できないときの移動の選択肢になる。そして利用者が少しずつ増えていけば公共交通の運行を継続させることができ、高齢者や通学者、障がい者などの交通弱者の生活を間接的に支えることにつながる。
- 「公共交通を利用して残す」意識を醸成し、市民と公共交通を近づける取組が必要である。（前提条件として、利用しやすい公共交通サービスがあること）

2. 収支や人材確保などの視点を踏まえた持続可能な地域公共交通の構築

- 本市の公共交通に対する公的負担金は約1億2,077万円（令和4年度）であり、限りある財政状況を踏まえ、できるだけ負担を増やさず、利用実態やニーズに考慮した効率的・効果的な運行によってサービス水準を維持・向上していくことが必要である。
- 現状、運転手の確保がどの交通事業者も難しい状況であることから、確保等に向けた対策が必要である。

3. 利用しやすい公共交通サービスの提供

- 既存の公共交通は維持・確保し、利用状況や地域特性・利用者ニーズ、収支の状況などを確認しながら、効率的・効果的な運行方式の見直しや改善が必要である。
- 市内の一部には公共交通空白地域が存在するため、既存の公共交通を活かしながら、地域との協働の取組による公共交通空白地域の解消が必要である。

4. 近隣自治体への広域移動の確保

- 市民の移動実態より、市外へも移動しており、広域移動ニーズにも対応するため、近隣自治体と協力・連携して広域移動について検討していく必要がある。
- JR土讃線は、高知市・南国市に行くための移動手段であり、地域内幹線（民間バスの大柵線、市営バスの美良布・大柵線）と連携しながら、乗継ぎしやすいダイヤや交通環境の整備が必要である。

5. 高知工科大学との連携

- 高等教育機関である高知工科大学との連携を図り、新たな課題の把握や施策・事業につながり、本市の公共交通の発展が期待できる。

6. 観光との連携

- 今後、一時的に観光客の増加が見込まれているため、移動手段の確保や待合環境の整備などが必要である。
- 観光客に対する情報発信の強化が必要である。

7. 利用しやすい公共交通の環境整備や医療・商業施設など他分野との共創

- 誰もが利用しやすい環境を整えることが求められており、そのために交通結節点となる駅や待合環境等のバリアフリー化や、待ち時間を快適に過ごせる環境整備が必要である。
- 移動の目的地である医療・商業施設との連携が弱く、強化が必要である。また、連携強化を行うことで目的地の利用者が増えることにつながり、まちの活性化にもなる。
- 福祉やまちづくりなどと整合・連携を図り、公共交通が社会基盤として重要な役割を担う必要がある。

8. わかりやすい情報発信の強化

- 「公共交通を利用して残す」意識を醸成し、公共交通の運行を継続させるために、公共交通への関心を促し、積極的に利用促進を図っていく必要があり、そのために情報発信の強化が求められている。
- GTFS データの整備や既存の公共交通マップの更新などを実施し、積極的な公共交通の周知が必要である。

6.2 地域公共交通が目指す将来像

上位・関連計画の基本目標などを踏まえ、香美市の地域公共交通の役割や課題より、本計画が目指す将来像を設定します。

みんなで考え、みんなでつくり、みんなが乗れる公共交通

今後、地域公共交通サービスは運転手不足などによって、維持・確保が厳しくなることが想定されます。

これから持続可能な地域公共交通を構築するためには、利用者のニーズを満たす公共交通をつくとともに、公共交通を支える主体は市民であるという認識が必要です。

市民の公共交通に対する当事者意識を醸成させながら、様々な主体が関わり公共交通を支える仕組みを構築し、「香美市や交通事業者、市民など」みんなで考え、みんなでつくり、みんなが乗れる公共交通を目指します。

6.3 基本方針の整理

本市の基本方針を以下のように整理します。

基本方針① 市民と一緒につくる公共交通

- ◆市民にとって公共交通が交通手段として認知され、移動の選択肢になるために、市民の当事者意識の醸成を図り、一緒につくる環境を整えます。

基本方針② 様々な主体が関わり、一緒につくる持続可能な公共交通

- ◆公共交通を多方面において支える環境を構築するために、医療・商業施設など連携しながら、他分野との共創を図ります。
- ◆観光客の増加が見込まれるため、移動手段の確保などを図ります。
- ◆運転手不足に対応するために、確保に向けた取組を実施します。

基本方針③ 生活を支える利用しやすい公共交通ネットワークの再構築

- ◆広域幹線（JR土讃線）や地域内路線（民間路線バス・市営路線バス・市営エリア型デマンドバス）、タクシーや福祉政策の移動支援と役割分担を図りながら、市民の生活を支える利用しやすい公共交通ネットワークを再構築します。
- ◆見直しにあたっては、既存の公共交通は維持・確保することを基本としながら、利用状況や地域特性・利用者ニーズ、収支の状況などを確認し、国や県の補助を活用しながら、効率的・効果的な運行方式の見直しや改善を図ります。また、公共交通空白地域の解消を目指します。

基本方針④ 利用しやすい公共交通の環境づくり

- ◆誰もが移動できるようにするために、公共交通に関連する施設や車両などを利用しやすい環境に整えます。
- ◆待合や乗継ぎに対する負担を軽減させ、交通結節点の利用環境を整えます。
- ◆高知工科大学との連携を強化します。

基本方針⑤ わかりやすい公共交通の情報発信の強化

- ◆公共交通を利用してもらい身近なものにするために、既存の情報発信に加えて、情報環境を整えながら、わかりやすく情報を発信します。

6.4 地域公共交通の将来イメージ

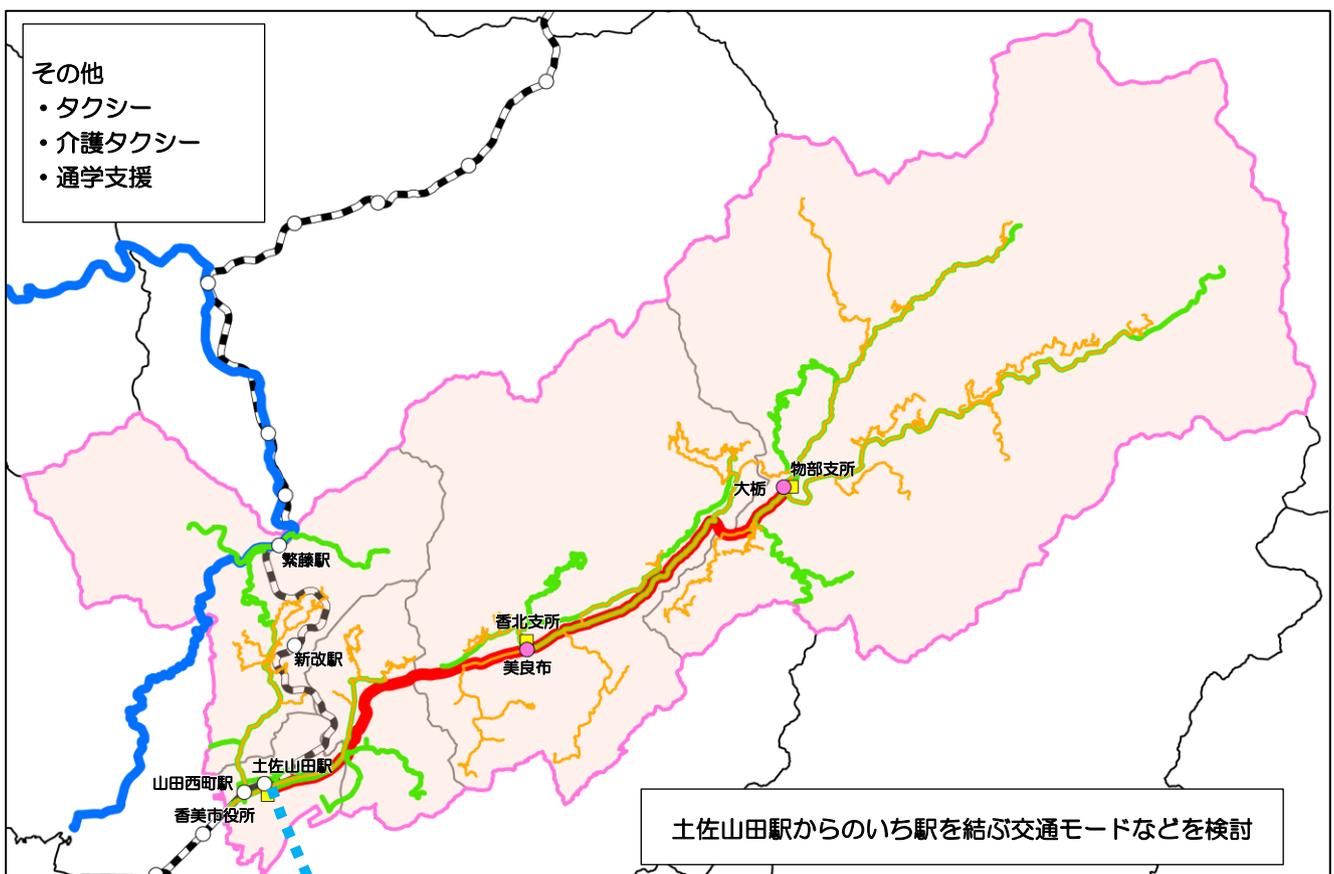
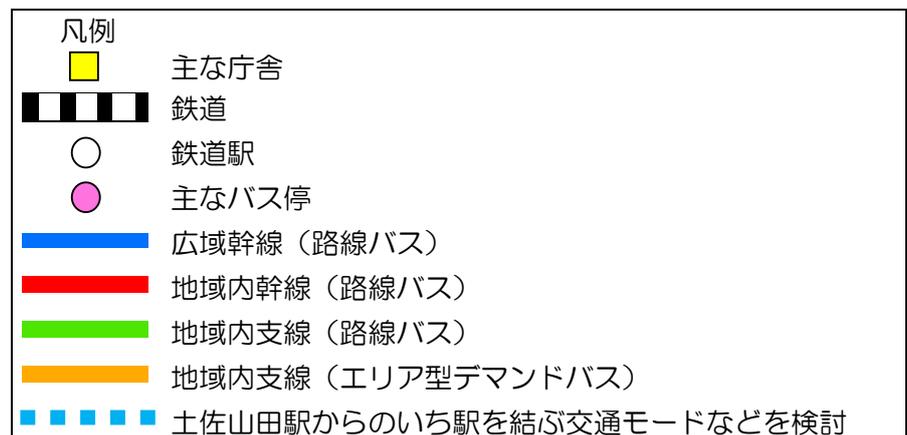


図 6-1 地域公共交通の将来イメージ図



6.5 地域公共交通の位置づけ

(1) 交通手段の位置づけ

| 機能の分類 | 交通手段 | 位置づけ |
|---------------------------|---|---|
| 広域幹線 (鉄道) | ○鉄道(土讃線) | ◇土佐山田駅等を経由し、高知市や南国市など他都市への広域移動に対応する定時性のある交通手段。地域内幹線(路線バス)などと連携し、広域移動を担う。 |
| 広域幹線 (路線バス) | ○田井～北岸・本山～大杉駅・医大病院線(嶺北観光自動車) | ◇主に南国市や大豊町などへの広域移動に対応する交通手段。 |
| 地域内幹線 (路線バス) | ○大柘線 (ジェイアール四国バス) ○美良布・大柘線 (市営路線バス) | ◇主に香北町、物部町から土佐山田駅をつなぎ、市内の移動の幹線となる交通手段。鉄道(土讃線)と連携し、スムーズな市内間の移動を担う。【補助対象系統(幹線補助)】 |
| 地域内支線 (路線バス) | 【土佐山田町】 ○山田駅～龍河洞線 (とさでん交通) ◆市営路線バス ○不寒冬線、西又線、町田線、佐岡線、あけぼの街道線 【香北町】 ◆市営路線バス ○蕨野線、白川線、谷相線 【物部町】 ◆市営路線バス ○柘本線、神池線、別府線、影線 | ◇市内の移動を支援する交通手段。身近な交通として、市内間の移動を担う。 |
| 地域内支線 (エリア型 デマンドバス) | ◆市営エリア型デマンドバス ○やまださくら号【土佐山田町】 ○かほくあじさい号【香北町】 ○ものべゆず号【物部町】 | ◇市内の移動を支援する交通手段。身近な交通として、市内間の移動を担う。【補助対象系統(フィーダー補助)】 |
| その他 | タクシー | ◇鉄道や路線バスなどでは対応が難しい少量の移動需要などに対し、よりきめ細かいサービスを提供する交通手段。主に自宅から目的地までの移動を担う。 |
| | 介護タクシー | ◇介護サービスにおける「通院等のための乗車または降車の介助」を行う交通手段。福祉公共交通手段としての役割を担う。 |
| | 福祉タクシー | ◇高齢者や重度心身障害者、介護認定を受けている方等が、通院や買い物等をされる場合の交通手段。 |
| | 通学支援 | ◇小学生・中学生の通学を目的とした交通手段。通学における移動を担う。 |

(2) 交通結節点の位置づけ

| 機能の分類 | 交通結節点 | 位置づけ |
|----------|---------------------|---|
| 広域交通結節点 | 土佐山田駅、山田西町駅、繁藤駅、新改駅 | ◇高知市や南国市など他都市への広域移動するための交通結節点。特に土佐山田駅は本市の核となる交通結節点。 |
| 地域内交通結節点 | 美良布、大柘 (バス停) | ◇香北町、物部町の核となるバス停であり、市内の円滑な移動を支える交通結節点。 |

第7章 基本方針を実現するための目標・事業

(1) 計画の目標

将来像・基本方針を実現するために、達成すべき事項を計画の目標として設定します。

| 目標① 公共交通が移動手段として機能する | | |
|---|----------------|-----------------|
| 評価指標 | 現状値 (令和4年度) | 目標値 (令和10年度) |
| 公共交通の利用者数 | 872,783人 | 900,000人 |
| <p>【目標値の考え方】</p> <p>公共交通の利用者数の増加を目指す。</p> <p>※鉄道、山田駅～龍河洞線、田井～北岸・本山～大杉駅・医大病院線、大柘線、市営路線バス、市営エリア型デマンドバスの合計</p> | | |

| 目標② 公共交通への公的負担金を抑え、収支率を維持する | | |
|--|----------------------|--------------------------|
| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (令和10年度) |
| 香美市の公的負担金 | 120,776千円 (令和4年度) | 140,100千円以下 |
| 利用者1人あたりの香美市の公的負担金 | 873円 (令和5年度見込) | 1,013円 |
| 収支率 | 山田駅～龍河洞線 | 22.5% (令和4年度) 現状維持 |
| | 大柘線 | 84.7% (令和4年度) 現状維持 |
| | 市営路線バス・エリア型デマンドバス | 2.3% (令和4年度) 現状維持 |
| <p>【目標値の考え方】</p> <p>公的負担金は人件費等の増加が見込まれおり、現状値より16%（年間3%）増加以内で抑えることを目指す。</p> <p>収支率は、利用者数の増加による収益増や効率的な運行の見直しを行い、現状維持を目指す。</p> | | |

| 目標③ 市民が公共交通の利用経験を得る | | |
|---|----------------|-----------------|
| 評価指標 | 現状値 (令和4年度) | 目標値 (令和10年度) |
| 鉄道を利用したことがある方の割合【「全く利用しない」と回答された方以外の割合】(アンケート) | 37.4% | 40.0% |
| 路線バスを利用したことがある方の割合【「全く利用しない」と回答された方以外の割合】(アンケート) | 20.7% | 25.0% |
| <p>【目標値の考え方】</p> <p>情報発信や乗り方教室、地域座談会などの取組を通して、市民の公共交通への当事者意識を向上させ、公共交通の利用経験者を増やすことを目指す。</p> | | |

| 目標④ 公共交通空白地域を解消させる | | |
|---|------------------|-----------------|
| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (令和10年度) |
| 路線バスの新規系統数 | 0本 (令和5年度) | 1本 |
| 公共交通空白地域の人口の割合 | 15.5% (令和2年度) | 14.1% |
| <p>【目標値の考え方】</p> <p>新規路線バスの開設により、公共交通空白地域の解消を目指す。</p> | | |

| 目標⑤ 市民の利用頻度を向上させる | | |
|--|----------------|-----------------|
| 評価指標 | 現状値 (令和4年度) | 目標値 (令和10年度) |
| 鉄道の利用頻度が1ヶ月に1日以上の方の割合 (アンケート) | 5.4% | 6.0% |
| 路線バスの利用頻度が1ヶ月に1日以上の方の割合 (アンケート) | 5.6% | 6.5% |
| <p>【目標値の考え方】</p> <p>情報発信や乗り方教室、地域座談会などの取組を通して、市民の公共交通への当事者意識を向上させ、市民の利用頻度を向上させることを目指す。</p> | | |

| 目標⑥ 市民の公共交通への満足度を向上させ、公共交通への当事者意識を醸成させる | | |
|--|----------------|-----------------|
| 評価指標 | 現状値 (令和4年度) | 目標値 (令和10年度) |
| 「公共交通の満足度」に対して「満足・やや満足」と回答された方の割合（アンケート） | 16.6% | 20.0% |
| 「今後、自分だけでも将来のために公共交通を積極的に利用しようと思いますか」の設問に対して「とても思う・思う」と回答された方の割合（アンケート） | 54.8% | 65.0% |
| <p>【目標値の考え方】</p> <p>公共交通空白地域の解消や公共交通の利用経験者を増やし、当事者意識を醸成させるとともに公共交通への満足度を向上させることを目指す。</p> | | |

| 目標⑦ 市民と一緒に公共交通をつくる | | |
|--|----------------|-------------------|
| 評価指標 | 現状値 (令和5年度) | 目標値 (令和10年度) |
| 地域座談会を開催した地区数 | 0地区 | 通算10地区 (毎年2地区) |
| 乗り方教室の開催 | 0回 | 通算5回 (毎年1回) |
| <p>【目標値の考え方】</p> <p>新たに地域座談会や乗り方教室を開催し、市民と一緒に公共交通をつくる機会を増やすことを目指す。</p> | | |

| 目標⑧ 様々な主体と公共交通をつくる | | |
|---|----------------|-----------------|
| 評価指標 | 現状値 (令和5年度) | 目標値 (令和10年度) |
| 高知工科大学（西内研究室）との協議 | 0回 | 通算10回 (毎年2回) |
| 医療機関との協議 | 0回 | 通算5回 (毎年1回) |
| 商業施設との協議 | 0回 | 通算5回 (毎年1回) |
| <p>【目標値の考え方】</p> <p>様々な主体との情報共有や協議を通じて、様々な主体とともに公共交通をつくる環境を整えることを目指す。</p> | | |

| 目標⑨ 観光客に公共交通を利用してもらう | | |
|--|----------------|-----------------|
| 評価指標 | 現状値 (令和4年度) | 目標値 (令和10年度) |
| 観光入込客数 | 536,856 人 | 540,000 人 |
| 公共交通を利用した観光客数 (観光場所で観光客に観光場所までのアンケートを実施) | — | 10.0% |
| <p>【目標値の考え方】 公共交通の満足度を向上させることを通じて、観光入込客数の増加や、公共交通を利用する観光客数の増加を目指す。</p> | | |

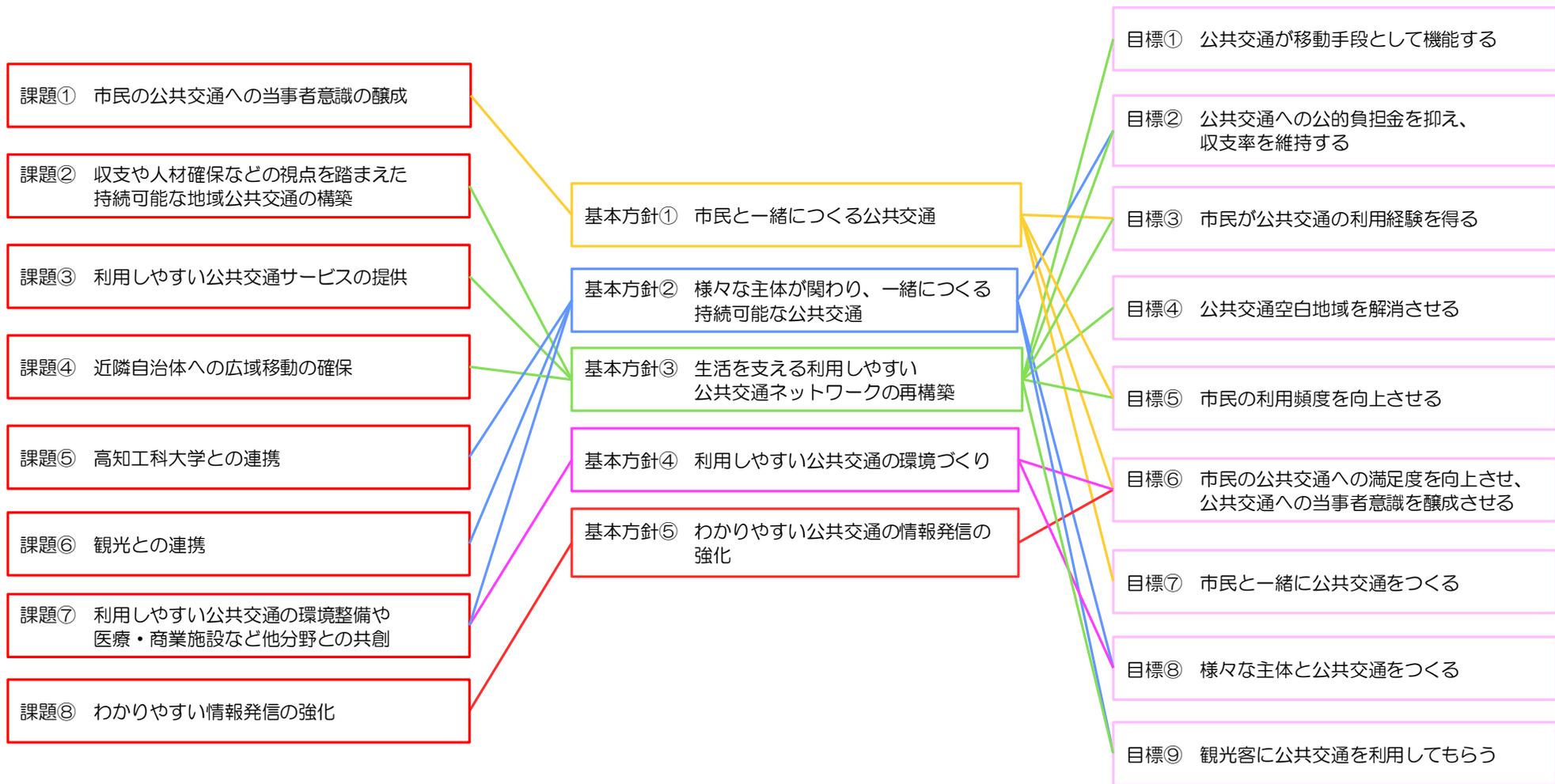


図 7-1 課題・基本方針・目標の関係図

(2) 具体的に実施する事業

今後、計画期間内で実施する具体的な事業を基本方針ごとに整理します。

| 基本方針 | 施策 | 事業 |
|-----------------------------|--------------------------|--|
| ①市民と一緒に作る公共交通 | ①市民との協働 | ①乗り方教室・出前講座の実施 ②施設やイベントとの連携 ③公共交通無料デーの検討 ④地域公共交通の見直しに向けた地域座談会 ⑤市民が主体となる取組 |
| ②様々な主体が関わり、一緒に作る持続可能な公共交通 | ②他分野との連携・共創 | ⑥他分野との共創による公共交通の活性化 ⑦観光まちづくりと連携した公共交通の活用推進 ⑧福祉タクシー制度の継続 |
| | ③地域公共交通を支える人材確保 | ⑨移住・定住促進施策と連携した担い手確保支援 ⑩多様な働き方の検討 ⑪自動運転に向けた勉強会 |
| | ④協働による地域公共交通の見直し | ⑫香美市地域公共交通活性化協議会の開催 |
| ③生活を支える利用しやすい公共交通ネットワークの再構築 | ⑤わかりやすく利便性の高い交通ネットワークの形成 | ⑬わかりやすく利便性の高いバスネットワークの形成 ⑭鉄道とバスの乗り継ぎの円滑化 ⑮市営エリア型デマンドバスの見直し ⑯定期的な利用者調査 ⑰通学支援の維持・継続 ⑱土佐山田駅からのいち駅を結ぶ交通モードの検討 |
| ④利用しやすい公共交通の環境づくり | ⑥待合環境の整備 | ⑲駅・待合室・バス停の整備 |
| | ⑦高知工科大学（西内研究室）との取組 | ⑳高知工科大学（西内研究室）との連携 |
| ⑤わかりやすい公共交通の情報発信の強化 | ⑧わかりやすい公共交通の情報提供 | ㉑広報紙による情報提供 ㉒ホームページによる情報提供 ㉓公共交通マップの作成 |
| | ⑨ICTを活用した利便性の向上 | ㉔公共交通オープンデータ（GTFS）の整備・更新 ㉕キャッシュレス化の推進 |

| | |
|-------|--|
| 基本方針① | 市民と一緒に作る公共交通 |
| 施策① | 市民との協働 |
| 目的 | 「公共交通を利用して残す」意識を醸成するため、市民と公共交通を近づける取組を実施します。 |

| | | | | | |
|-------|--|-------|-------|-------|--------|
| 事業名① | 乗り方教室・出前講座の実施 | | | | |
| 事業の概要 | 公共交通の乗り方教室・出前講座を実施します。 【検討案】 ・学校や地域で乗り方教室を開催 ・「時刻表の読み方」「交通系ICカードの使い方」を教える | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者、市民 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | あり方を検討・実施 | 継続的实施 | | | |



図 7-2 事例：乗り方教室（岡山県玉野市）

| | | | | | |
|-------|--|-------|----------|-------|--------|
| 事業名② | 施設やイベントとの連携 | | | | |
| 事業の概要 | 施設利用や香美市が主催・協賛するイベントについては、公共交通の利用を呼びかけ、案内には路線バスのダイヤなどを掲載します。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者、各施設の関係者 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | → | | | | |
| | | | 毎年1回以上実施 | | |

イベントのチラシなどに
路線バスの時刻表やルートに記載



図 7-3 イベント時に公共交通の利用を呼びかけ

| | | | | | |
|-------|--|-------|------------|-------|--------|
| 事業名③ | 公共交通無料デーの実施 | | | | |
| 事業の概要 | 普段、公共交通を利用していない市民に、公共交通を利用してもらうために、無料デーを実施します。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 市のイベントで実施 | 効果検証 | 各種のイベントで実施 | 随時実施 | |

2021年11月～2022年1月に無料デーを実施し、利用者の増加が見られた。

乗ろう! 公共交通!

路面電車・路線バス 無料デー

期間中、対象路線の運賃が無料!
この機会にぜひ公共交通をご利用ください

対象期間: 2021年11/3～2022年1/30の日曜・祝日と12/30～1/3
土曜日は対象ではありません

対象路線

- とさでん交通(株)
 - 路面電車 全線
 - 路線バス 山形線～高知線を除く 全線
- (株)県交北部交通
 - 路線バス 全線
- 高知東部交通(株)
 - 路線バス 安芸中高知線のみ
- 高知市デマンド型乗合タクシー
 - 香野地域 (有) 第一さくら交通 ☎0120-03-1241
 - 鏡地域 (有) さくらハイヤー ☎0120-03-1241
 - 土佐山・円行寺・久重・三豊・一宮・大津地域 (株) 第二さくら交通 ☎0120-03-1241
- 香野地域 (有) 第一さくら交通 ☎0120-03-1241
- 御堂津・瀬戸地域 土佐ハイヤー(株) ☎0120-17-1313
- 行川地域 (有) 福井タクシー ☎0120-18-0015

※高速バス、空海連絡バス、MY 遊バスは対象外です。
※当事業は、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を活用した高知市の補助金を受けて上記各社が実施します。

とさでん交通 株式会社 はりまや橋サービスセンター
TEL.088-882-0119
とさでん交通 営業時間/8:00～19:00(年中無休)

乗車バスのイベントもあるよ! 詳しくは乗車へ

図 7-4 事例：とさでん交通の無料デー

| | | | | | |
|-------|--|-------|-----------|-------|--------|
| 事業名④ | 地域公共交通の見直しに向けた地域座談会 | | | | |
| 事業の概要 | <p>路線・市営路線バスのダイヤ改正や市営エリア型デマンドバスの運行内容の改善など、市民ニーズを正しく認識するために毎年、地域座談会を開催します。</p> <p>開催にあたっては、市民に香美市の公共交通の現状を共有し、公共交通の確保・維持に向けた当事者意識の醸成を図ります。</p> <p>また、移動する際の困りごとなどを収集し、公共交通への反映を検討します。</p> | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者、市民 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| |  | | | | |
| | | | 毎年2地区以上実施 | | |



図 7-5 地域座談会のイメージ

| | | | | | |
|-------|---|-------|-------|-------|--------|
| 事業名⑤ | 市民が主体となる取組 | | | | |
| 事業の概要 | 市民が主体となり、公共交通との関わりを創出・連携した取組を支援します。 【検討案】 ・地域で運行に関わってくださる方の発掘 ・地域の利用ニーズの把握 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者、市民 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| |  調査・検討・支援の実施 | | | | |

| | |
|--------|---|
| 運行形態 | 交通空白地有償運送（自家用有償旅客運送） |
| 実施主体 | うなみの里創生プロジェクト |
| 運転者 | 講習を受けた地域住民 |
| 利用対象者 | 宇波地域住民（1地区） |
| 運行範囲 | 自宅から地域内の最寄りのバス停 自宅から宇波交流センター |
| 運行開始時期 | 実証運行（1回目）：平成26年12月 ※1回目は3か月間のみ運行 実証運行（2回目）：平成27年10月 本格運行：平成28年3月 |
| 運賃 | 無償 |
| 利用方法 | 利用者（利用登録者）は前日までの電話予約によって利用可能 |
| 運行日 | 平日・休日ともに予約に応じて運行 |
| 使用車両 | 市から無償貸与された軽自動車（1台） |

図 7-6 市民が主体となる取組の事例（島根県安来市）

公共交通のサービスが充足できていない山間地の宇波地区では、住民が運転者となって乗客を輸送する住民主体の移動サービスが運行している。

開始当初は、道路運送法によらないボランティア輸送の取組を行っていたが、現在は運転者への報酬を確保するため、交通空白地有償運送（自家用有償旅客運送）の登録を受けて運行している。

| | |
|-------|--|
| 基本方針② | 様々な主体が関わり、一緒につくる持続可能な公共交通 |
| 施策② | 他分野との連携・共創 |
| 目的 | 公共交通を多方面において支える環境を構築するために、他分野との連携・共創を図ります。 |

| | | | | | |
|-------|---|-------|-------|-------|--------|
| 事業名⑥ | 他分野との共創による公共交通の活性化 | | | | |
| 事業の概要 | <p>目的地となる施設や他分野（医療・福祉・教育・商業・観光など）と連携し、利用者や収入の確保を図り、公共交通を活性化するための施策を支援します。</p> <p>【検討例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業施設や観光施設と連携した割引サービスやイベントの実施 ・目的地となる施設からの協賛金・協力金 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者、関係者 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | | | | | |

農産物やデパート商品の貨客混載・販売によるバス事業者の運賃外収入確保や郊外団地の活性化

「交通」×「買い物」（兵庫県神戸市）

国土交通省

事業実施主体

【共創プラットフォーム】既存のバス路線を活用した貨客混載事業
【運送事業主体】神姫ゾーンバス
【共創パートナー】兵庫六甲農業協同組合、神戸市
エキソアール西神中央（ショッピングモール事業）等

地域課題

- ・人口減少による郊外団地の生活利便性低下・地域コミュニティの衰退
- ・郊外団地周辺を運行する路線バスの輸送需要・運賃収入の減

実証事業の内容

- ・兵庫六甲農業協同組合が運営する農産物直売所の野菜・米や、ターミナル駅のショッピングモールで販売する商品を神姫ゾーンバスの車内に混載し、運搬することで、運賃外収入を確保。
- ・ショッピングモールの商品については、マルシェバスとして改造した車両を用いて運搬、郊外の月が丘団地で販売イベントを開催することで、団地の活性化にも貢献。
- ・神戸市は、販売場所として市有地を提供する等、後方支援。

今後の展開

- ・他地域での貨客混載に対するニーズを踏まえたサービス拡大の検討。

事業スキーム

事業実施区域

ショッピングセンターから協賛金を得て運行するAIオンデマンド交通による高齢者の移動手段確保

「交通」×「買い物」（福島県石川町）

国土交通省

事業実施主体

【共創プラットフォーム】石川町交通不便地域解消プロジェクト
【運送事業主体】石川町
※福島交通（バス事業）に運行委託
【共創パートナー】アクティファム（スーパーマーケット事業）

地域課題

- ・バス路線が充実する幹線道路から離れた地域の交通不便
- ・交通不便地域に在住の高齢者の買い物等外出機会の減少

実証事業の内容

- ・5箇所の交通不便地域において、自宅から町内の大型スーパーであるメガステージ石川（町役場に隣接）を結ぶAIオンデマンド交通を運行し、**買い物を含めた高齢者の移動手段を確保**。
- ・メガステージ石川は、**乗降場所の提供や事業の告知協力のほか、協賛金を支出**することで、デマンド交通の運行経費を支援。

今後の展開

- ・デマンド交通と既存路線バスの接続強化等を通じた、更なる外出範囲の拡大。

事業スキーム

- ・Y地域よりX月〇日に買い物に行く方を募集し、行きと帰りの便を確定してもらう
- ・Y地域内のお迎えから目的地までの最速ルートを選択させ、運転士をナビゲートする
- ・帰りも、M地区からY地域内のお届け最速ルートを選択し、運転士をナビゲートする
- ・予約は、コールセンターへ電話で予約する

事業実施区域

事業実施区域：交通不便地域 5地域

図 7-7 他分野との共創の事例

| | | | | | |
|-------|--|-------|----------|-------|--------|
| 事業名⑦ | 観光まちづくりと連携した公共交通の活用推進 | | | | |
| 事業の概要 | <p>観光と連携した公共交通の活用を推進します。</p> <p>【検討案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客が利用しやすい運行形態 ・観光施設のホームページに公共交通の情報を掲載 ・観光施設と連携した割引サービスの実施【再掲】 ・「香美市版 MaaS」の検討（公共交通や各種サービスをシームレスに利用できる環境を目指す） ・香美市のPR を推進 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者、観光施設 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 朝ドラの対応準備 | | 朝ドラの対応実施 | | 適宜実施 |

| | | | | | |
|-------|-----------------------|-------|-------|-------|--------|
| 事業名⑧ | 福祉タクシー制度の継続 | | | | |
| 事業の概要 | 今後も福祉タクシー制度を継続していきます。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 適宜実施・継続的取組 | | | | |

| | |
|-------|---|
| 基本方針② | 様々な主体が関わり、一緒につくる持続可能な公共交通 |
| 施策③ | 地域公共交通を支える人材確保 |
| 目的 | 現在、地域公共交通を支える人材の確保が難しい状況であるため、公共交通サービスレベルや継続性に影響を与えないように、新しい採用方法の導入や待遇の見直しを行い、人材を確保します。 |

| | | | | | |
|-------|--|-------|-------|-------|--------|
| 事業名⑨ | 移住・定住促進施策と連携した担い手確保支援 | | | | |
| 事業の概要 | 香美市及び高知県が運営する移住ポータルサイトや移住相談会などを活用し、公共交通の担い手確保を支援します。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | | | | | |

| | | | | | |
|-------|---|-------|-------|-------|--------|
| 事業名⑩ | 多様な働き方の検討 | | | | |
| 事業の概要 | 働きやすさの向上や女性活躍といった観点から、時短勤務制の導入や女性乗務員の積極採用等を検討します。 | | | | |
| 実施主体 | 交通事業者 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | | | | | |

| | | | | | |
|-------|--------------------------------------|-------|-------|-------|--------|
| 事業名⑪ | 自動運転に向けた勉強会 | | | | |
| 事業の概要 | 今後、レベル4自動運転の導入に向けた調査研究、勉強会への参加を行います。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者、関係者、市民 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | | | | | |

| | |
|-------|---|
| 基本方針② | 様々な主体が関わり、一緒につくる持続可能な公共交通 |
| 施策④ | 協働による地域公共交通の見直し |
| 目的 | 香美市や交通関連事業者、関連者、市民の協働によって、公共交通の持続的な運営や利便性を向上させます。 |

| | | | | | |
|-------|---|-------|----------|-------|--------|
| 事業名⑫ | 香美市地域公共交通活性化協議会の開催 | | | | |
| 事業の概要 | 毎年1回以上は、香美市地域公共交通活性化協議会を開催し、本計画の進捗状況や評価を行います。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者、関係者、市民 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | | | 毎年1回以上実施 | | |



図 7-8 香美市地域公共交通活性化協議会

| | |
|-------|---|
| 基本方針③ | 生活を支える利用しやすい公共交通ネットワークの再構築 |
| 施策⑤ | わかりやすく利便性の高い交通ネットワークの形成 |
| 目的 | 不便なく生活することができるように、わかりやすく利便性の高い交通ネットワークを形成します。 |

| 事業名⑬ | わかりやすく利便性の高いバスネットワークの形成 | | | | | | | | | | |
|----------------|--|----------------|-------|-----------|-------|--------|----------------|--|----------------|--|-----------|
| 事業の概要 | <p><路線バス> 路線バス（山田駅～龍河洞線、田井～北岸・本山～大杉駅・医大病院線、大栃線）は、継続して運行してもらうために支援します。 また、要望や必要に応じて、下記の内容を検討します。 【検討案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者のニーズを把握し、ダイヤ改正（運行便数の調整） ・車両サイズの変更 ・市営路線バスとのダイヤ調整 <p><市営路線バス> 市営路線バスは、現在の運行を継続します。 また、要望や必要に応じて、下記の内容を検討します。 【検討案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者や目的地の状況によって、増便、ルート変更、路線の統合 ・利用者人数を把握し、市営エリア型デマンドバスへ変更（栃本線は、神池線など） ・路線バスとのダイヤ調整 | | | | | | | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者 | | | | | | | | | | |
| 実施時期 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">→ ダイヤ改正等の検討</td> <td colspan="2">→ ダイヤ改正等の実施</td> <td>→ 適宜実施</td> </tr> </tbody> </table> | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | → ダイヤ改正等の検討 | | → ダイヤ改正等の実施 | | → 適宜実施 |
| 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | | | | | | | |
| → ダイヤ改正等の検討 | | → ダイヤ改正等の実施 | | → 適宜実施 | | | | | | | |

| | | | | | |
|-------|-----------------------------------|-------|-----------|-------|--------|
| 事業名⑭ | 鉄道とバスの乗り継ぎの円滑化 | | | | |
| 事業の概要 | 鉄道とバスが乗り継ぎしやすくなるよう運行ダイヤの見直しを行います。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | ダイヤ改正等の検討 | | ダイヤ改正等の実施 | 適宜実施 | |

| | | | | | |
|-------|--|-----------|-------|-------|--------|
| 事業名⑮ | 市営エリア型デマンドバスの見直し | | | | |
| 事業の概要 | <p>やまださくら号・かほくあじさい号・ものべゆず号を継続して運行させます。また、市民への周知を図ります。</p> <p>また、要望や必要に応じて、下記の内容を検討します。</p> <p>【検討案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行エリアの拡大 ・新たな目的地の追加 ・運行時間の変更 ・配車システムの導入 ・既存・新規利用者へのルールの周知 | | | | |
| | 実施主体 | 香美市、交通事業者 | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 運行エリア等の見直し | | 適宜実施 | | |

| | | | | | |
|-------|---|-------|-------|-------|--------|
| 事業名⑯ | 定期的な利用者調査 | | | | |
| 事業の概要 | <p>交通体系の改善に向けた検討材料や利便性向上のために、利用者のニーズや満足度を把握することを目的とした利用者調査を定期的実施します。併せて乗降調査を実施し、必要に応じて路線・ダイヤの見直しを検討します。</p> | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 毎年、利用者調査を実施 | | | | |

| | | | | | |
|-------|--|-------|-------|-------|--------|
| 事業名⑰ | 通学支援の維持・継続 | | | | |
| 事業の概要 | 現状と同様に通学支援を維持し、通学の安全を確保します。通学支援については教育機関と協議しながら対応します。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者、教育機関 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| |  | | | | |

| | | | | | |
|-------|--|-------|--|-------|---|
| 事業名⑱ | 土佐山田駅からのいち駅を結ぶ交通モードの検討 | | | | |
| 事業の概要 | 市民のなかでは、香南市の商業施設などへの移動手段を望む声も多くあります。そのため、香南市と連携しながら、本市の交通結節点である土佐山田駅と、香南市にあるのいち駅を結ぶ交通モードについて検討します。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者、高知県、香南市 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| |  | |  | |  |

表 7-1 土佐山田駅からのいち駅を結ぶ交通モードの概要イメージ

| | |
|----------|-------------------------------------|
| 路線 | 土佐山田駅（香美市）～のいち駅（香南市） |
| 乗降方式 | 定時定路線（想定） |
| 車両 | バス車両（想定） |
| 運賃 | 利用二ーズを踏まえ香南市及び交通事業者等と協議 |
| 運行時間帯・便数 | 市民の利用二ーズを調査し、検討 |
| 乗降場所 | 土佐山田駅、のいち駅、商業施設および医療施設の二ーズに応じて設定を検討 |

| | |
|-------|------------------------------|
| 基本方針④ | 利用しやすい公共交通の環境づくり |
| 施策⑥ | 待合環境の整備 |
| 目的 | 誰もが安心・安全に利用できるよう、待合環境を整備します。 |

| | | | | | |
|-------|---|-------|-------|-------|--------|
| 事業名⑱ | 駅・待合室・バス停の整備 | | | | |
| 事業の概要 | 市民からの要望があるため、土佐山田駅のバリアフリー化を検討します。 また、バス待合室のある美良布・大栃は快適にバスを待つことができるように整備します。 必要に応じて、バス停の更新・改修を検討します。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 美良布（バス待合室）の整備 | | 適宜実施 | | |

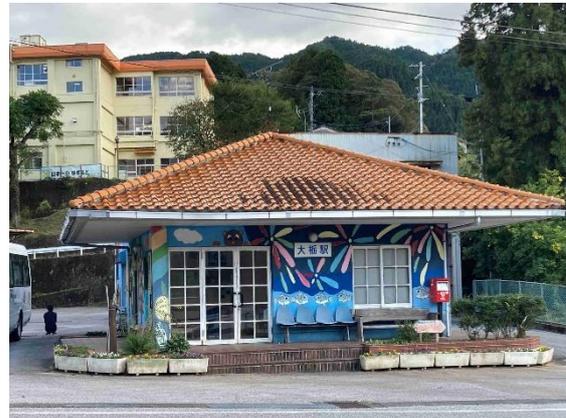


図 7-9 土佐山田駅、バス待合室（美良布、大栃）などの待合環境の整備

| | |
|-------|--------------------------------|
| 基本方針④ | 利用しやすい公共交通の環境づくり |
| 施策⑦ | 高知工科大学（西内研究室）との取組 |
| 目的 | 高知工科大学（西内研究室）との取組を強化し、連携を図ります。 |

| | | | | | |
|-------|--------------------------------------|-------|-------|-------|--------|
| 事業名⑳ | 高知工科大学（西内研究室）との連携 | | | | |
| 事業の概要 | 新たな公共交通の課題把握や課題を解決する施策・事業の取組などを行います。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者、高知工科大学（西内研究室） | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | システムの調査 | 試験導入 | 効果検証 | 本格導入 | |

NEWS RELEASE



高知工科大学
KOCHI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

2021年4月20日

高知県土佐清水市のデマンド交通『おでかけ号』をIT活用により効率化

土佐清水市役所、運行事業者（有限会社足摺交通、龍串見残観光ハイヤー有限会社）、高知工科大学 地域連携機構 地域交通研究室（室長 重山 陽一郎）、一般社団法人シンギュラリティ・ソサエティ（代表：中島 聡）が連携して、乗合タクシー（デマンド交通『おでかけ号』）の仕組みをIT化した運行管理システムを開発し、2021年4月から本格運用を開始しました。
 これにより、過疎化が進む地域交通に対してIT技術による利便性の向上が期待できます。

【ポイント】

- ・これまで土佐清水市役所が負担していた予約受付の外部委託費用が削減された。
- ・従来の紙の書類による情報伝達が不要となったため、手間とコスト、ヒューマンエラーが削減された。
- ・運転手の記憶のみに頼っていた、乗客の自宅や乗降場所の位置情報（緯度経度）などがデータ化され、近い将来の運転手の高齢化による世代交代などの対応を容易にした。
- ・タクシーの現在位置をGPSで把握可能になり、タクシーの遅れに対する問い合わせ応答が容易となった。
- ・各種書類手続きが大幅に省力化された。

【概要】

地方の過疎地域では路線バス利用者は年々減少しており、定時定路線の運行が大きな負担となっています。そのため、高知県土佐清水市では利用者が電話予約する乗合タクシー（デマンド交通『おでかけ号』）を導入しています。これまででは、予約情報や運行記録をFAXで送るなど、手間がかかり不具合も発生していました。そこで今回は、電話予約できる利便性は維持したまま、情報のオンライン化とクラウドでの一元管理によって、運転手用タブレット、運行事業者の事務用パソコン、市役所用パソコンで、簡便かつ間違いの無い情報を即時に共有可能としました。さらに、タクシーの位置をGPSで把握できるため利用者と運行事業者双方の利便性が向上し、また、紙の書類の削減によって、運行事業者から市役所への報告等の書類作成業務の省力化も可能となりました。



【研究に関するお問い合わせ先】
 高知工科大学 地域連携機構 地域交通研究室
 室長／教授 重山 陽一郎
 TEL:0887-57-2743
 E-mail: renkei@ml.kochi-tech.ac.jp

【広報に関するお問い合わせ先】
 ■土佐清水市役所 企画財政課 政策企画係 新谷、山崎
 TEL:0880-82-1217 / E mail: kikaku-ig@city.tosashimizu.lg.jp
 ■高知工科大学 入試・広報課 岡花、石川
 TEL:0887-53-1080 / E-mail: kouhou@ml.kochi-tech.ac.jp

図 7-10 事例：土佐清水市との連携

| | |
|-------|---|
| 基本方針⑤ | わかりやすい公共交通の情報発信の強化 |
| 施策⑧ | わかりやすい公共交通の情報提供 |
| 目的 | 公共交通の情報を市民や移住者・観光客にわかりやすく提供し、利用促進を図ります。 |

| | | | | | |
|-------|--|-------|-------|-------|--------|
| 事業名⑳ | 広報紙による情報提供 | | | | |
| 事業の概要 | 「広報香美」において、継続的に公共交通に関する特集記事を掲載し、公共交通の現状や利用するメリット、利用の仕方などの情報を提供します。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 毎年1回以上実施 | | | | |

4ページにわたって、公共交通の現状・メリット・運行先についてわかりやすく情報提供

市営バスのご案内

■問い合わせ先
定住推進課 ☎53-1061

土佐山田町地区

◆路線バス ※祝日運休
不妻名線(美穂駅～不妻名～土佐山田駅) 月・水・金運行
高文線(美穂駅～高文～土佐山田駅) 火・木運行
佐間線(土佐山田駅～佐間路環線) 月～金運行
町田線(土佐山田駅～町田～下ノ村) 火・金運行

◆デマンドバス運行エリア
曾我部川・平山・東川・大法寺・大平・西後入・大後入・中後入・有谷・佐竹

香北町地区

◆路線バス ※慶野線以外は祝日運休
白川線(保健福祉センター～白川) 月～金運行
慶野線(保健福祉センター～慶野) 毎日運行
谷相線(保健福祉センター～谷相上ノタ) 月～金運行

◆デマンドバス運行エリア
五百蔵・有源・大井平・福久保・猪野々・大谷・久保川・佐敷・萩野・北岩改・南岩改

物部町地区

◆路線バス
別府線(大板～別府) 毎日運行
影線(大板～影) 毎日運行
神池線(大板～神池～奥物部ふれあいプラザ) 火曜のみ運行
※運行日が祝日の場合は翌日運行
板本線(大板～板本) 月・水・金運行(祝日運休)
※神池線・板本線は運行に際して電話予約が必要です。

◆デマンドバス運行エリア
久保・大西・竜・市宇・別役・岡ノ内・根木屋・小浜・押谷・小川・影仙嶺・磯定・中谷川・庄谷根・拓

香北町・物部町間

◆路線バス
美良布・大板線(美良布～大板) 毎日運行

※時刻表・ご利用方法は、香美市公式ホームページで公開しています。
また、市役所総合案内や各支所で配布しています。

図 7-11 「広報香美」(2021年12月号)

特集 乗って守る地域公共交通

～三島市の地域公共交通の今～

問合せ 地域協働・安全課 ☎983-2701

■苦しい地域公共交通の現状
皆さんは最近、バス、タクシー、鉄道を利用していますか。三島市内の地域公共交通がコロナの影響もあり、利用者が減少し、現状の交通網を維持することが困難となつていいます。各事業者は人口減少社会を見据えて、将来的な利用者減少に備えてきましたが、突然の利用客数の大幅な減少に直面し、このままの状況が続くと地域公共交通の存続に影響を及ぼしかねません。この特徴は、私たちの暮らしに欠かせない存在である地域公共交通の魅力や必要性について改めて考えます。

■地域公共交通は街の血液
「学校に行く」「病院に行く」「買い物をする」といったように、人が何かをするには移動が伴います。地域の人の移動が活発になれば街はうるおい、魅力の向上にもつながりますが、反対に停滞してしまふと、街全体が衰退してしまいます。そうした流れを作る地域公共交通は人間で例えると血液のような重要な役割を担っていると言えます。

公共交通機関を利用しよう
バスや鉄道などの公共交通機関は、通学・通院・買い物など、日常生活における重要な移動手段であり、その路線の減便や廃止は私たちの日常生活に大きな影響を与えることとなります。利用の減少が続くと路線の維持が困難になってきます。今後もバスや鉄道などを維持するためにも公共交通機関の積極的な利用をお願いします。

地域公共交通の負のスパイラル
公共交通利用者の減少 → 悪循環 → 公共交通サービスの低下 → 交通事業者の収益の悪化 → 公共交通利用者の減少

三島市コミュニティバスの乗車人数の推移
乗車人数(千人) 年々減少
150 155 160 165 170 175
1320 1325 1330 1335 1340 1345 1350 1355 1360 1365 1370 1375
年度 年度

2020.10.15 | 広報みしま 6

図 7-12 事例:「広報みしま」
2020年10月15日号(静岡県三島市)

| | | | | | |
|-------|--|-------|------------|-------|--------|
| 事業名② | ホームページによる情報提供 | | | | |
| 事業の概要 | <p>香美市・交通事業者のホームページにおいて、公共交通に関する情報を市民にわかりやすく提供します。</p> <p>また、観光に関する情報も一緒に掲載し、観光客にもわかりやすく情報を提供します。</p> <p>また、SNSを活用し、駅やバス停近くの施設などの情報を提供します。</p> | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| |  香美市 HP 更新 | | 適宜実施・継続的取組 | | |



図 7-13 香美市ホームページ

| 香美市営バス時刻表（あけぼの街道線） | | | | | | | | |
|---------------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2022/11/1 内容現在 | | | | | | | | |
| 【運賃】全区间一律200円・市内在住の満75歳以上無料 | | | | | | | | |
| 【時刻表】(火)・(木)・(土)の週3日のみ運行。運行日が祝日の場合は運休 | | | | | | | | |
| 停留所名 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 土佐山田駅 | 8:30 | 9:30 | 10:30 | 11:30 | 13:30 | 14:30 | 15:30 | 16:30 |
| 市役所 | 8:31 | 9:31 | 10:31 | 11:31 | 13:31 | 14:31 | 15:31 | 16:31 |
| 東本町2丁目 | 8:33 | 9:33 | 10:33 | 11:33 | 13:33 | 14:33 | 15:33 | 16:33 |
| 東本町5丁目 | 8:34 | 9:34 | 10:34 | 11:34 | 13:34 | 14:34 | 15:34 | 16:34 |
| 百石町2丁目 | 8:35 | 9:35 | 10:35 | 11:35 | 13:35 | 14:35 | 15:35 | 16:35 |
| かみーる | 8:36 | 9:36 | 10:36 | 11:36 | 13:36 | 14:36 | 15:36 | 16:36 |
| フラスハエ子 | 8:38 | 9:38 | 10:38 | 11:38 | 13:38 | 14:38 | 15:38 | 16:38 |
| 東本町2丁目 | 8:40 | 9:40 | 10:40 | 11:40 | 13:40 | 14:40 | 15:40 | 16:40 |
| 西本町2丁目 | 8:41 | 9:41 | 10:41 | 11:41 | 13:41 | 14:41 | 15:41 | 16:41 |
| 西本町4丁目 | 8:42 | 9:42 | 10:42 | 11:42 | 13:42 | 14:42 | 15:42 | 16:42 |
| 栄町東 | 8:44 | 9:44 | 10:44 | 11:44 | 13:44 | 14:44 | 15:44 | 16:44 |
| 栄町 | 8:50 | 9:50 | 10:50 | 11:50 | 13:50 | 14:50 | 15:50 | 16:50 |
| 中組 | 8:52 | 9:52 | 10:52 | 11:52 | 13:52 | 14:52 | 15:52 | 16:52 |
| 秦山町3丁目 | 8:54 | 9:54 | 10:54 | 11:54 | 13:54 | 14:54 | 15:54 | 16:54 |
| 新町 | 8:56 | 9:56 | 10:56 | 11:56 | 13:56 | 14:56 | 15:56 | 16:56 |
| 北本町1丁目 | 8:56 | 9:56 | 10:56 | 11:56 | 13:56 | 14:56 | 15:56 | 16:56 |
| フラザハエ子 | 8:58 | 9:58 | 10:58 | 11:58 | 13:58 | 14:58 | 15:58 | 16:58 |
| かみーる | 9:02 | 10:02 | 11:02 | 12:02 | 14:02 | 15:02 | 16:02 | 17:02 |
| 百石町2丁目 | 9:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 14:03 | 15:03 | 16:03 | 17:03 |
| 東本町5丁目 | 9:04 | 10:04 | 11:04 | 12:04 | 14:04 | 15:04 | 16:04 | 17:04 |
| 東本町2丁目 | 9:05 | 10:05 | 11:05 | 12:05 | 14:05 | 15:05 | 16:05 | 17:05 |
| 市役所 | 9:07 | 10:07 | 11:07 | 12:07 | 14:07 | 15:07 | 16:07 | 17:07 |
| 土佐山田駅 | 9:11 | 10:11 | 11:11 | 12:11 | 14:11 | 15:11 | 16:11 | 17:11 |



市営路線バスのあけぼの街道線を利用して
図書館「かみーる」に行けることを情報発信

図 7-14 SNSを活用

| | | | | | |
|-------|---|-------|-------|-------|--------|
| 事業名②③ | 公共交通マップの作成 | | | | |
| 事業の概要 | <p>既存の公共交通マップの更新を行い、交通事業者、交通モードに関わらず、市内公共交通に関するすべての情報を網羅したわかりやすく携帯可能な公共交通マップやパンフレットを作成し、配布を強化します。</p> <p>また、転入手続きなどに公共交通マップなどを配布し、情報を提供します。</p> | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 適宜実施・継続的取組 | | | | |

随時、更新。
携帯可能な公共交通マップ作成などを検討。

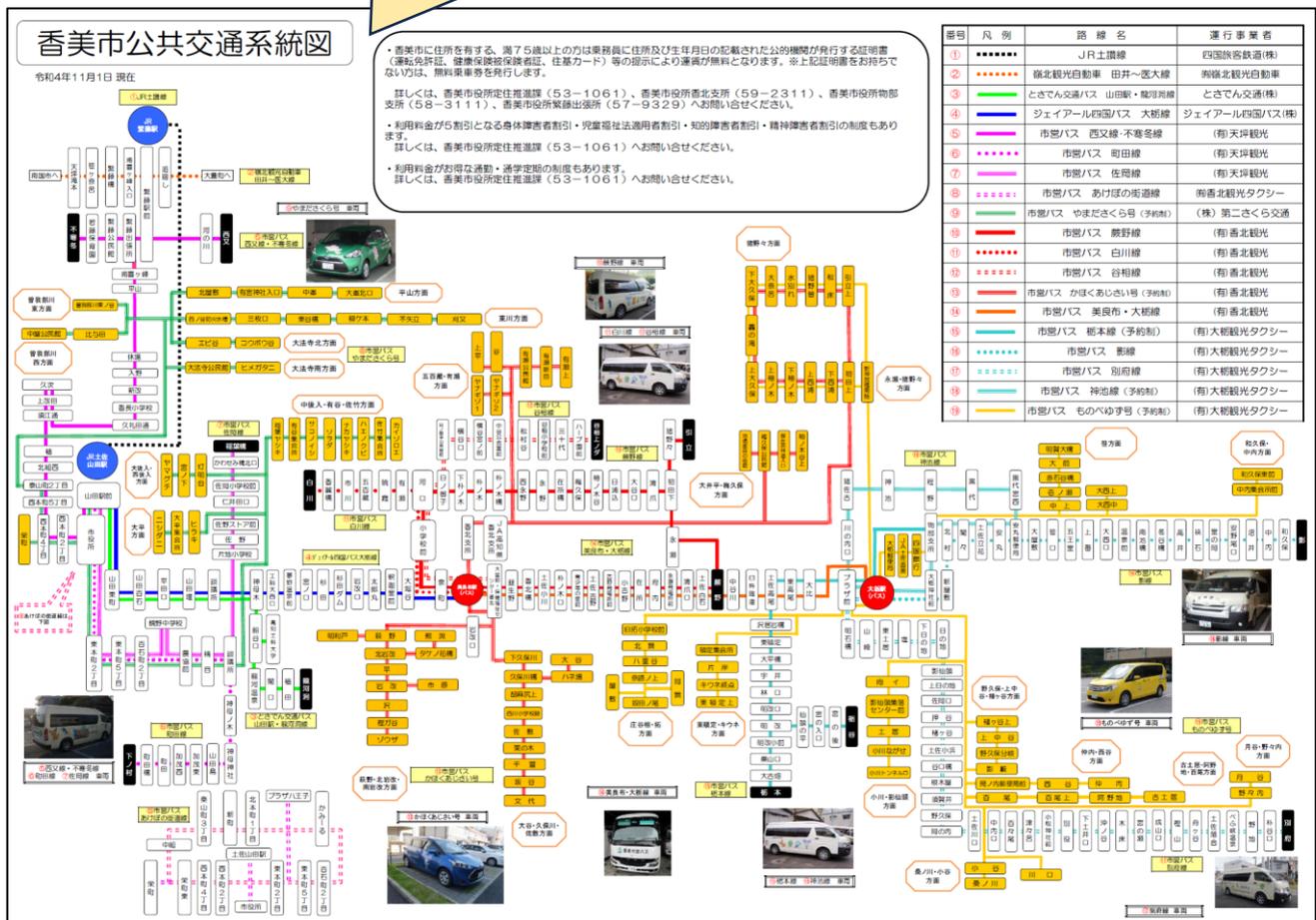


図 7-15 既存の香美市公共交通系統図 (公共交通マップ)

| | |
|-------|-----------------------------|
| 基本方針⑤ | わかりやすい公共交通の情報発信の強化 |
| 施策⑨ | ICTを活用した利便性の向上 |
| 目的 | ICTを活用し、利便性を向上させ、利用促進を図ります。 |

| | | | | | |
|-------|--------------------------------------|------------|-------|------------|--------|
| 事業名⑭ | 公共交通オープンデータ（GTFS）の整備・更新 | | | | |
| 事業の概要 | 公共交通オープンデータ（GTFS）の整備・更新に向けた取組を実施します。 | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者 | | | | |
| 実施時期 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 |
| | 市営バスのデータ整備・オープンデータ化 | バスロケシステム検討 | | バスロケシステム実証 | システム運用 |

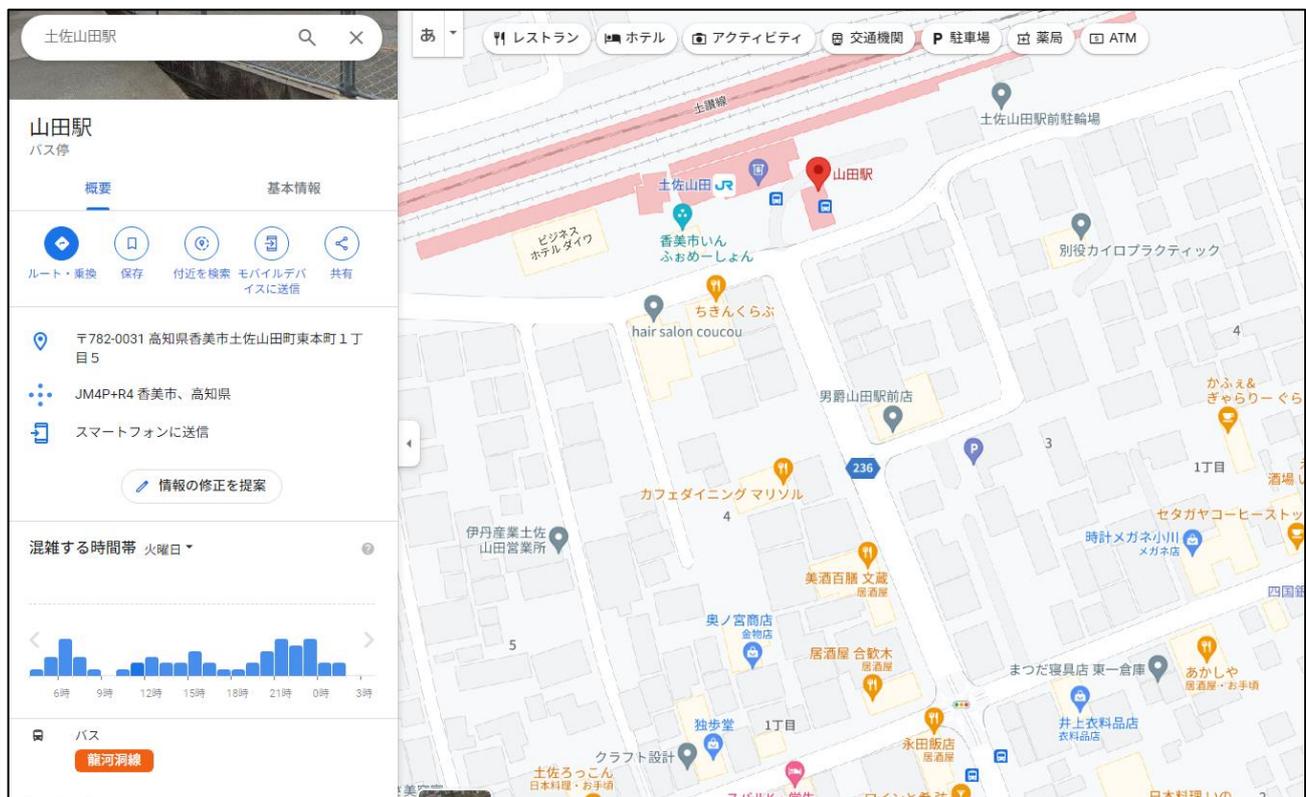


図 7-16 検索結果のイメージ

| 事業名⑳ | キャッシュレス化の推進 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-------|-------|-------|--------|--------|-------|-------|-------|--------|---|--|--|--|--|------|--|-------|------|
| 事業の概要 | <p>交通系ICカード「ですか」等を導入し、利用者の利便性の向上を図ります。</p> <p>【検討案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ICカードの所有者を増やすために、新規購入者にはポイントを付与 ・利用実態の把握や施策・事業の効果を検証するために、ICカードデータを活用 ・乗り方教室・出前講座の実施の際に、ICカードを販売 ・乗継割引や商業施設等と連携したポイント制度 <p>※利用の希望が多かった「カミカ」は、支払い手続きの時間がかかるため、技術的課題（時間が短縮）が解消された場合、導入を検討する。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施主体 | 香美市、交通事業者 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施時期 | <table border="1" style="width:100%; text-align:center;"> <tr> <th style="width:20%;">令和6年度</th> <th style="width:20%;">令和7年度</th> <th style="width:20%;">令和8年度</th> <th style="width:20%;">令和9年度</th> <th style="width:20%;">令和10年度</th> </tr> </table> | | | | | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | | | | | | | | | |
| | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1" style="width:100%; text-align:center;"> <tr> <td style="width:20%;">民間路線バス</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align:right; padding-right: 50px;">→</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>運用・更新</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | | | | 民間路線バス | | | | | → | | | | | | | 運用・更新 | |
| 民間路線バス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 運用・更新 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width:100%; text-align:center;"> <tr> <td style="width:20%;">市営バス</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align:right; padding-right: 50px;">→</td> </tr> <tr> <td></td> <td>仕様検討</td> <td></td> <td>実証</td> <td>実装運用</td> </tr> </table> | | | | | 市営バス | | | | | → | | | | | | 仕様検討 | | 実証 | 実装運用 |
| 市営バス | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| → | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 仕様検討 | | 実証 | 実装運用 | | | | | | | | | | | | | | | |

第8章 計画の進捗管理

(1) 計画の実施

計画の進捗状況の報告・評価は、PDCA サイクルにもとづき、毎年度実施する香美市地域公共交通活性化協議会において実施します。

また、計画の進捗状況を踏まえて庁内関係各課との調整や、交通事業者等による意見交換会を開催し、施策・事業の実効性の向上や実態に合った計画の見直しを図ります。

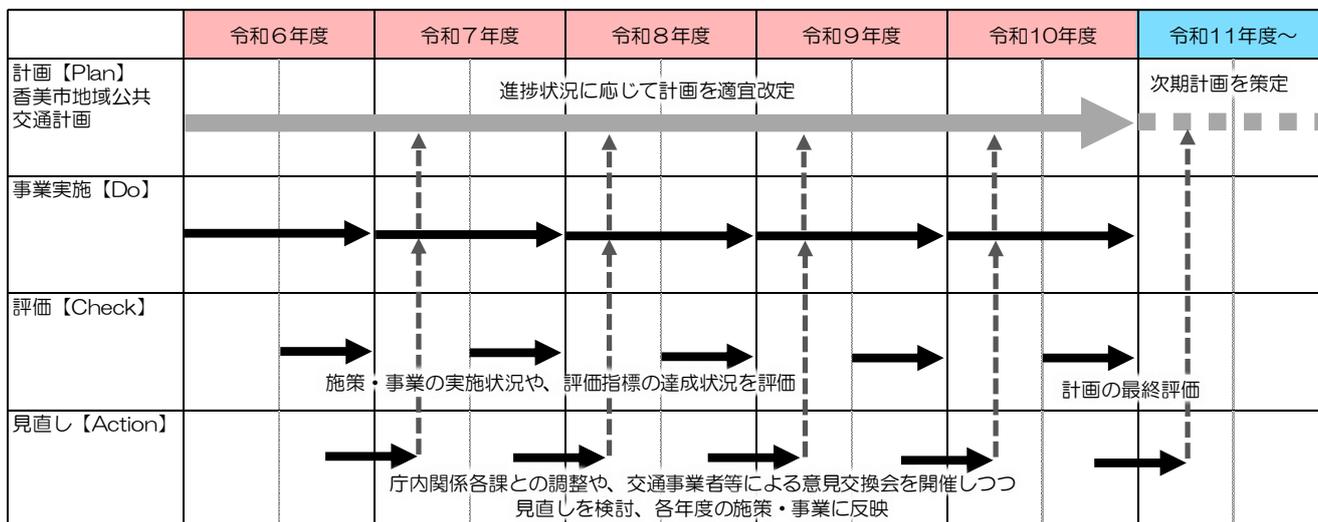


図 8-1 PDCA サイクルのイメージ

(2) 計画の進捗管理

本計画の進捗管理は、香美市地域公共交通活性化協議会において行います。

表 8-1 計画の進捗管理

| 協議体 | 主な協議内容 |
|-----------------|--|
| 香美市地域公共交通活性化協議会 | <ul style="list-style-type: none"> ・本計画の進捗状況や評価 ・評価に基づく改善の取組について協議 |

