

仁淀川町地域公共交通計画

自 2025（令和07）年4月
至 2035（令和17）年3月

高知県
仁淀川町

はじめに

－ 計画策定の背景 －

本町には、民間の事業者が運行する近隣の他町と本町中心地を結ぶ広域路線バス及び本町が自家用有償旅客運送により町内を運行する町民バス並びにコミュニティバスが運行している。他にもスクールバス、患者送迎バス、タクシーなどがあり、町民や来訪者の移動を支えている。

しかし、急速に進行する少子高齢化や車社会の進展により公共交通機関の利用者は減少を続け、その経営はどれも厳しく、運行に対する補助や委託費用が1億円を超える状態となっている。もともと本町の地形が公共交通が効率的に運行することが難しい状況であるなど、やむを得ない要因も考えられる。その結果、高齢化社会により多くの交通弱者が増加しているが、多額な財政負担により、その必要なニーズを満たせていない状況にあり、町内全体の公共交通体系を見直し、持続可能な公共交通ネットワークを再構築する必要に迫られている。

－ 計画策定の目的 －

上記のとおり、人の移動そのものに対して様々な課題を抱える本町において、公共交通が町民及び来訪者への公共サービスとして持続して機能するとともに、その効果が福祉や観光、経済、教育など多方面に波及することを目指し、交通まちづくりの根幹となり、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして地域公共交通計画を策定する。

－ 計画計画の位置づけ －

本計画は、公共交通に関する法律に留意しつつ、本町の最上位計画である「仁淀川町まちづくり計画」に即し、他の計画との整合、連携を確保した上で策定するものであり、本町における公共交通政策の基本計画として位置づける。

－ 本計画における記載内容の注意点 －

- ・ 仁淀川町地域公共交通計画は、「本計画」と記載する。
- ・ 仁淀川町は、「仁淀川町」または「本町」と記載する。
- ・ サニーマートF Cコスモス吾川店は、「コスモス吾川店」と記載する。
- ・ サニーマートF Cコスモス池川店は、「コスモス池川店」と記載する。

その他、固有名詞で表現する事業者や施設などの組織の種類(法人格等)は省略する。

目 次

第 1 章：地域の現況	1
1. 位置と地勢	1
2. 沿革	2
3. 人口の動態	3
4. 主要施設の分布	6
5. 消費動向	8
6. 公共交通ネットワーク	9
7. 人の流動	19
8. 町内の運転免許保有者数	20
第 2 章：前提条件の整理	21
1. 各種調査結果から得られた現状の整理	21
2. 上位計画及び関連計画の整理	26
3. 現状を踏まえた課題の整理	28
第 3 章：仁淀川町地域公共交通計画	31
1. 計画の区域	31
2. 計画の期間	31
3. 地域公共交通に対する基本的な考え方	32
4. 計画の目標	32
5. 計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体	34
6. 計画の目標と評価指標	52
7. 地域公共交通特定事業の導入について	56
8. 計画の推進	57

第1章：地域の現況

1. 位置と地勢

本町は高知県の北西部に位置し、県庁所在地の高知市から役場本庁のある大崎地区までは国道33号で約43km、車で約1時間の距離となっている。

吾川郡いの町、高岡郡越知町、津野町、そして愛媛県久万高原町と隣接しており、特に越知町や佐川町との結びつきが強くなっている。

図：本町の位置



地形は標高約 100m～1,800mと標高差が大きく、集落は川沿いや急峻な斜面等にも点在している。

本町は、2005（平成17）年8月1日に高知県の池川町、吾川村、仁淀村の3町村が合併して誕生した。

2005 年
(平成 17)

仁淀川町 発足

1955 年
(昭和 30)

吾川村
仁淀村の一部久喜地区・
加枝地区を編入

1955 年
(昭和 30)

吾川村
大崎村と名野川村が合併

1955 年
(昭和 30)

仁淀村
仁淀村の一部久喜地区・
加枝地区を吾川村に分離合併

1954 年
(昭和 29)

仁淀村
別府村と長者村が合併

1954 年
(昭和 29)

長者村
長者村の
一部堂林
地区を越
知町に分
離合併

1943 年
(昭和 18)

池川町
大崎村の一部北浦地区を編入

1943 年
(昭和 18)

大崎村
大崎村の
一部北浦
地区を池
川町に分
離合併

1941 年
(昭和 16)

池川町
池川町と富岡村が合併

1943 年
(昭和 18)

池川町
町制施行

1939 年
(昭和 14)

池川町
池川町と富岡村が合併

1913 年
(大正 2)

池川町
町制施行

1889 年
(明治 22)

池川村

1889 年
(明治 22)

富岡村

1889 年
(明治 22)

大崎村

1889 年
(明治 22)

名野川村

1889 年
(明治 22)

長者村

1889 年
(明治 22)

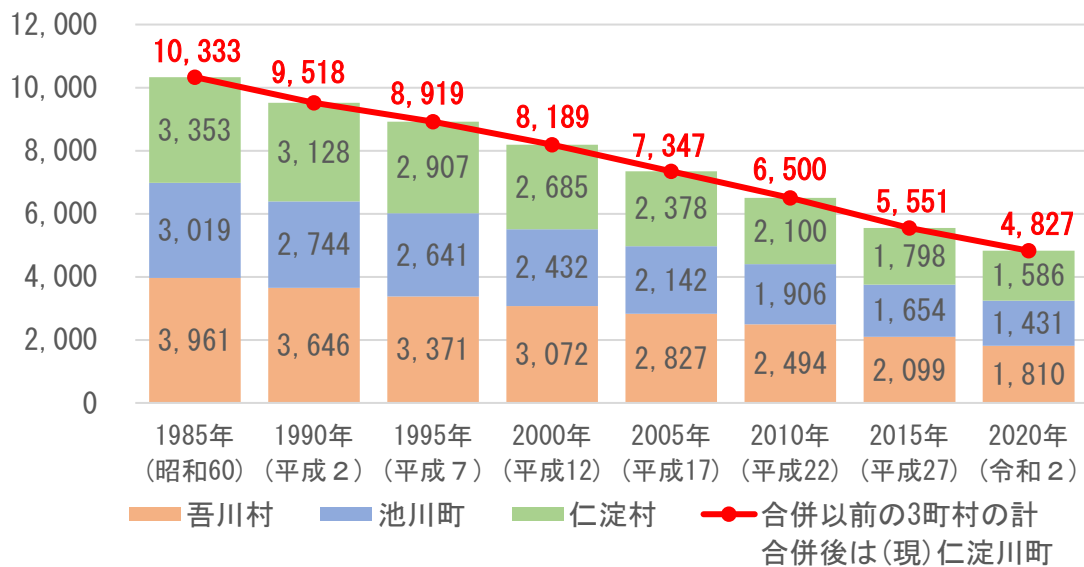
別府村

3. 人口の動態

(1) 人口と世帯数の推移

- 総人口及び世帯数ともに減少傾向にある。合併当初の人口から比較するとおよそ6割に減少している。
- 一世帯当たりの人員数が2020年調査から2.0人を下回るようになっている。

図：旧町村別の人口推移



表：人口推移と一般世帯数の推移

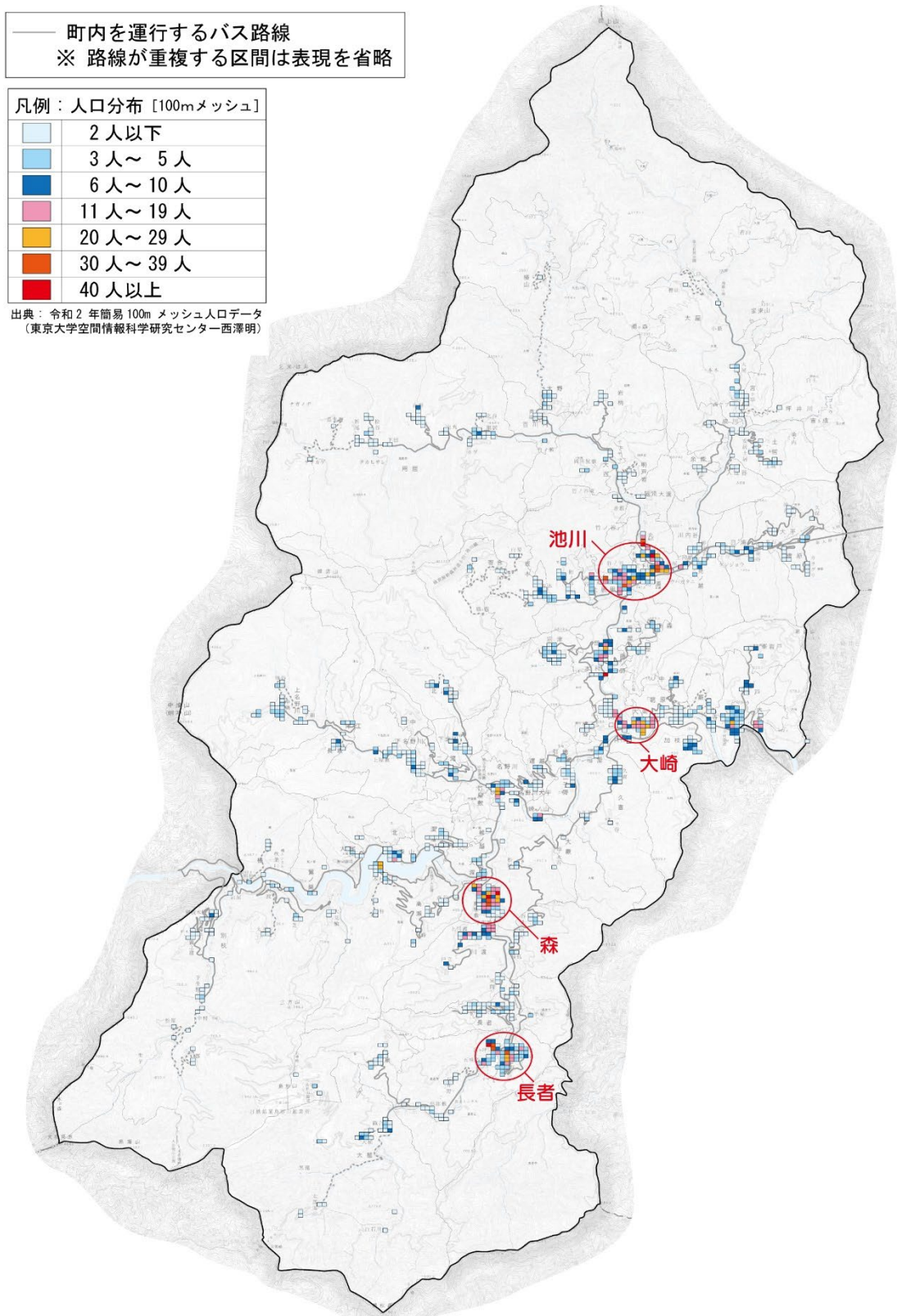
	1985年 (昭和60)	1990年 (平成2)	1995年 (平成7)	2000年 (平成12)	2005年 (平成17)	2010年 (平成22)	2015年 (平成27)	2020年 (令和2)
総人口 (人)	10,333	9,518	8,919	8,189	7,347	6,500	5,551	4,827
一般世帯数 (世帯)	3,994	3,784	3,690	3,640	3,368	3,063	2,752	2,445
世帯当人員 (人)	2.59	2.52	2.42	2.25	2.18	2.12	2.02	1.97

出典：国勢調査

(2) 町内の人口分布の様子

- 町内の至るところに人口が分布している。
- 特に池川、大崎、森、長者の旧自治体中心部に人口が集積している。

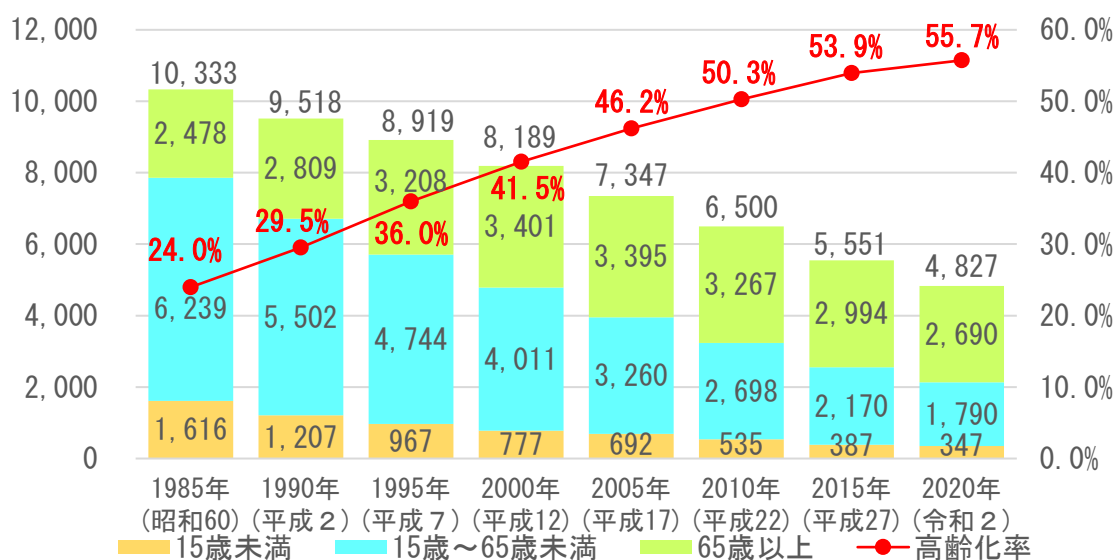
図：人口分布



(3) 地域の高齢化と将来の人口推計

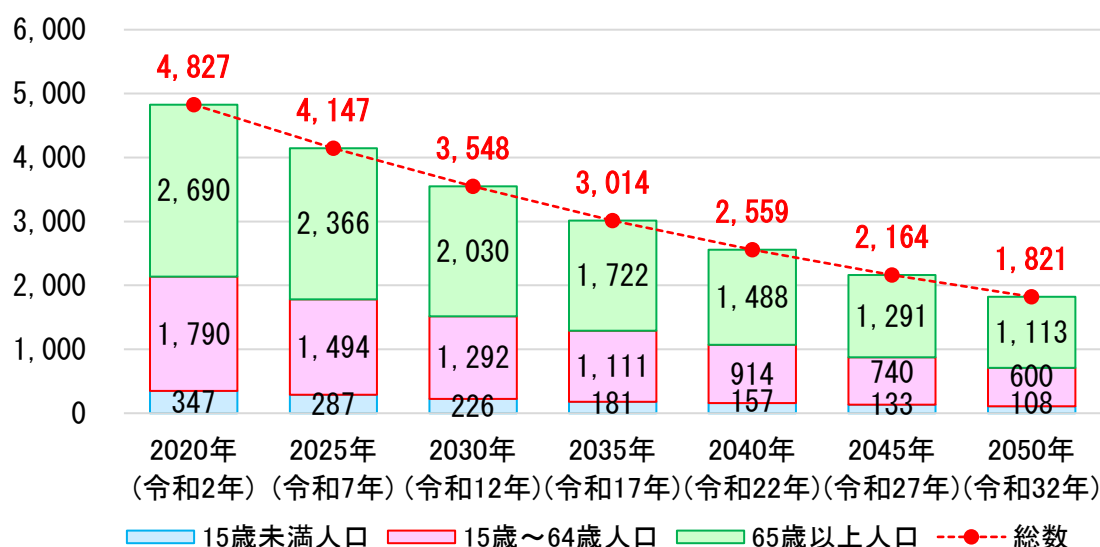
- 地域の高齢化率は上昇し続け 55.7%となっている。しかし 65 歳以上人口も 2000 年調査以降は減少を続けている。
- 15 歳未満の子ども人口は最新の値で 347 人となっている。
- 将来も人口が減少を続ける予測となっており、20 年後（2045 年）には総人口が 2,164 人と現在のほぼ半分になる推計値となっている。

図：年齢別人口推移と高齢化率



出典：国勢調査

図：本町の将来人口推計



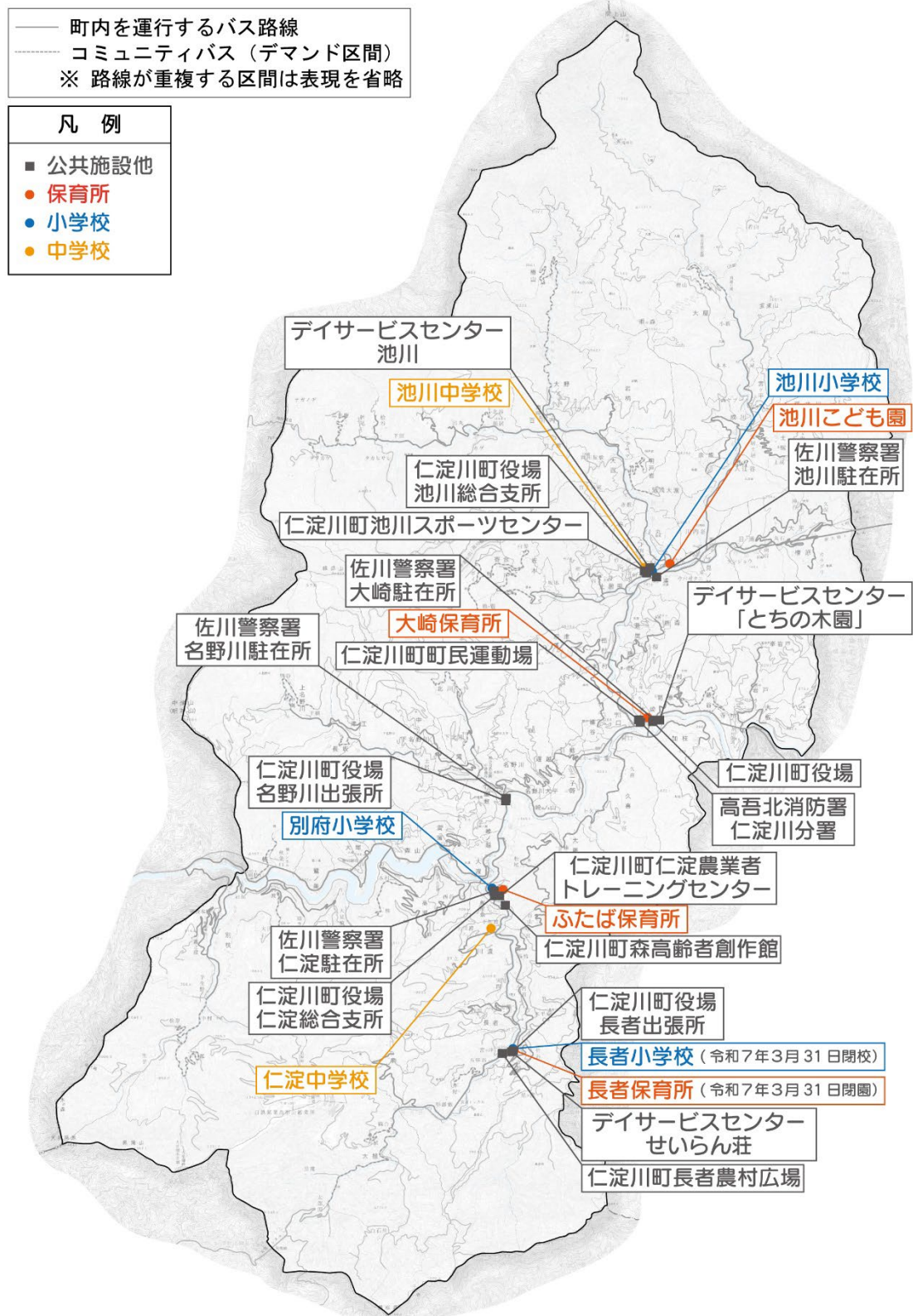
出典：国立社会保障・人口問題研究所

「日本の地域別将来推計人口（2023（令和5）年推計）」

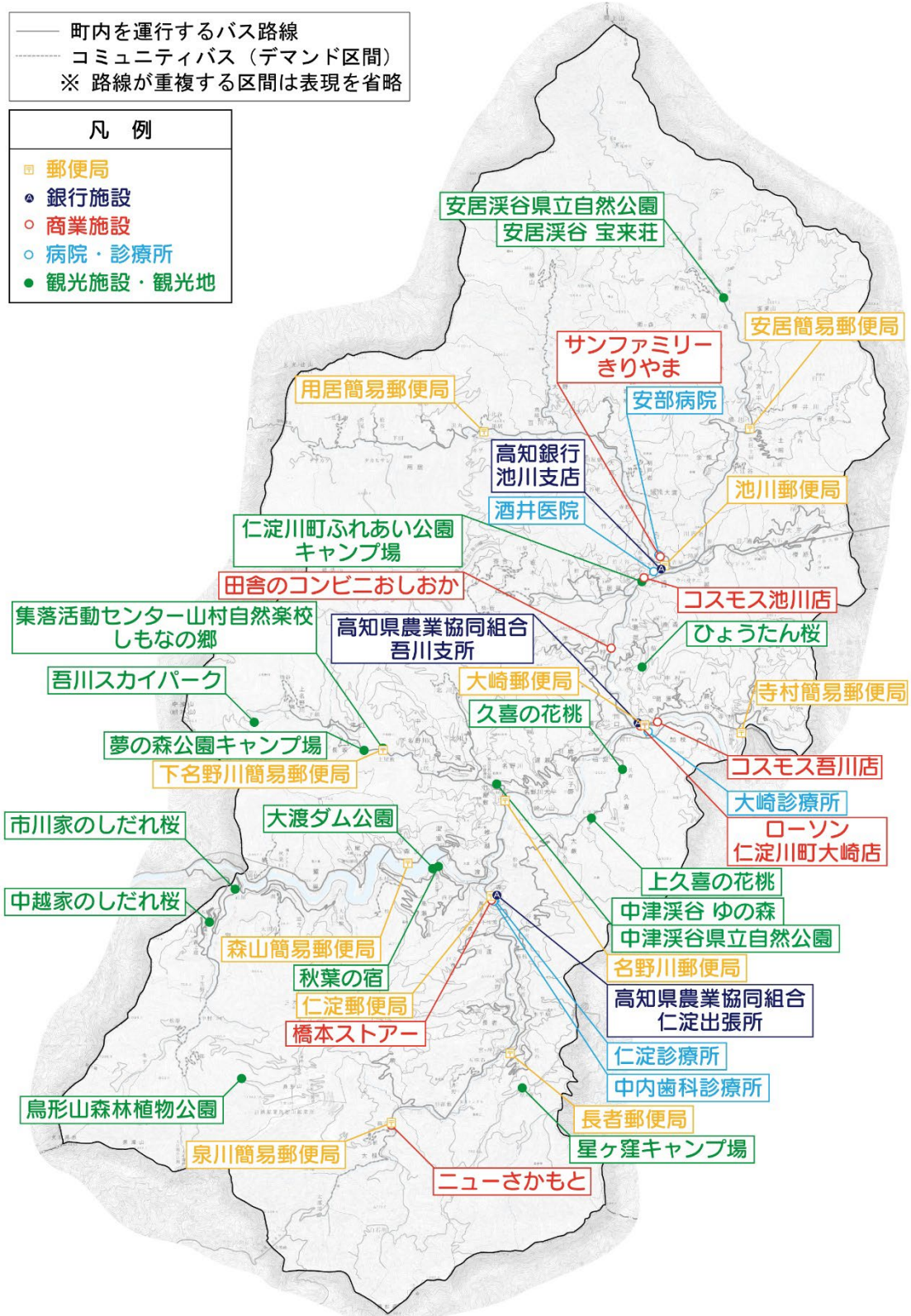
4. 主要施設の分布

- 学校や主要公共施設、商業施設は旧自治体中心部やその付近に集積している。
- 観光施設及び観光地は町内各地に点在している。

図：公共施設・学校施設・保育所



図：商業施設・郵便局・銀行・病院・診療所・観光地・観光施設



5. 消費動向

- 県民消費動向調査の最終版（県による継続調査は終了）であり、資料として古い内容となっているが、目安のひとつとして有効と考え分析対象とした。
- 本町内での購入は最寄品、生鮮食品でも 20%弱となっており、消費が町外に大きく流出していることが分かる。最寄品や生鮮食品は佐川町へ、買回品や中間品の購入は高知市に最も多く流出している。

表：仁淀川町民の区分別購入の概要

購入する自治体	区分	量販店	ドラッグストア	大型の専門店	商店	直売店	その他	地元購買率
仁淀川町内	最寄品	3.9%	—	—	13.5%	0.3%	1.8%	19.5%
	買回品	—	—	—	1.3%	—	—	1.3%
	中間品	0.4%	—	—	5.5%	—	—	5.9%
	生鮮食品	4.8%	—	—	12.0%	0.6%	1.2%	18.6%
越知町	最寄品	7.8%	—	—	—	—	—	
	買回品	—	—	—	0.9%	—	—	
	中間品	—	—	—	—	—	—	
	生鮮食品	9.6%	—	—	—	—	—	
佐川町	最寄品	43.5%	8.7%	0.6%	1.2%	—	0.9%	
	買回品	3.9%	0.9%	4.7%	—	—	0.4%	
	中間品	10.5%	20.3%	4.2%	1.3%	—	1.3%	
	生鮮食品	49.4%	0.6%	—	1.2%	—	1.2%	
いの町	最寄品	7.2%	—	—	—	—	—	
	買回品	0.9%	—	—	—	—	—	
	中間品	3.8%	0.4%	1.3%	—	—	0.4%	
	生鮮食品	8.4%	—	—	—	—	—	
高知市	最寄品	1.8%	0.6%	0.6%	0.6%	—	1.2%	
	買回品	42.1%	—	15.5%	0.9%	—	3.4%	
	中間品	25.3%	1.7%	5.9%	0.4%	—	3.8%	
	生鮮食品	1.2%	—	—	0.6%	—	1.2%	

出典：平成 28 年度 県民消費動向調査（高知県）

表の見方

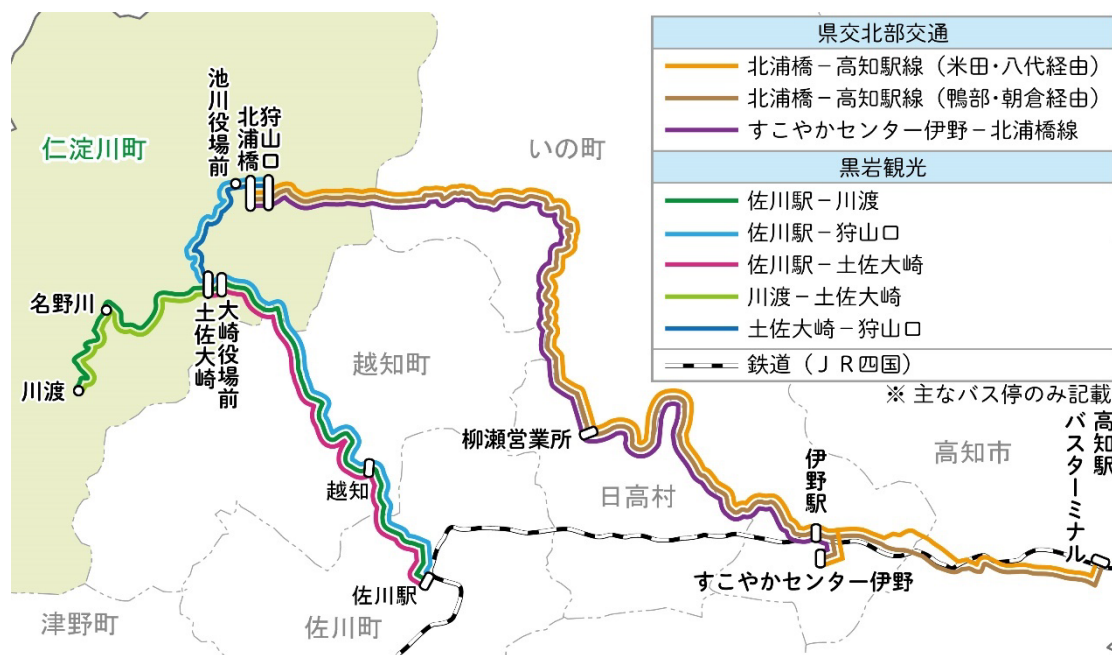
- 最寄り品、買回品、中間品、生鮮食品の区分毎に、第 1 位の購入先を■、第 2 位の購入先を■で表示
- 区分の説明は以下のとおり
 - ・最寄品：生鮮食品、一般食料品、日用雑貨・台所用品の買い物先支持率の平均値
 - ・買回品：紳士服、婦人服、くつ・カバンの買い物先支持率の平均値
 - ・中間品：医薬品・化粧品、書籍・文具、シャツ・下着類の買い物先支持率の平均値
 - ・生鮮食品：肉、魚、青果の買い物先支持率の平均値

6. 公共交通ネットワーク

(1) 広域公共交通ネットワーク

○ 町外の自治体と本町をつなぐバス路線として、県交北部交通と黒岩観光の2社が運行している。

図：広域公共交通ネットワーク



県交北部交通

系統名	平日	土曜	日曜	備考
北浦橋－高知駅線 （米田・八代経由）	1.0回	1.0回	1.0回	
北浦橋－高知駅線 （鴨部・朝倉経由）	1.5回	1.5回	1.5回	
すこやかセンター伊野 －北浦橋線	0.5回	0.5回	0.5回	

黒岩観光

系統名	平日	土曜	日曜	備考
佐川駅－川渡	3.5回	3.5回	2.0回	祝日運休
佐川駅－狩山口	5.5回	5.0回	5.0回	平日運行の一部は、長期 小中学校休校日は運休
佐川駅－土佐大崎	1.0回	1.5回	0.0回	祝日運休
川渡－土佐大崎	0.5回	0.5回	0.0回	日曜・祝日運休
土佐大崎－狩山口	0.5回	0.0回	0.0回	学校休日は運休

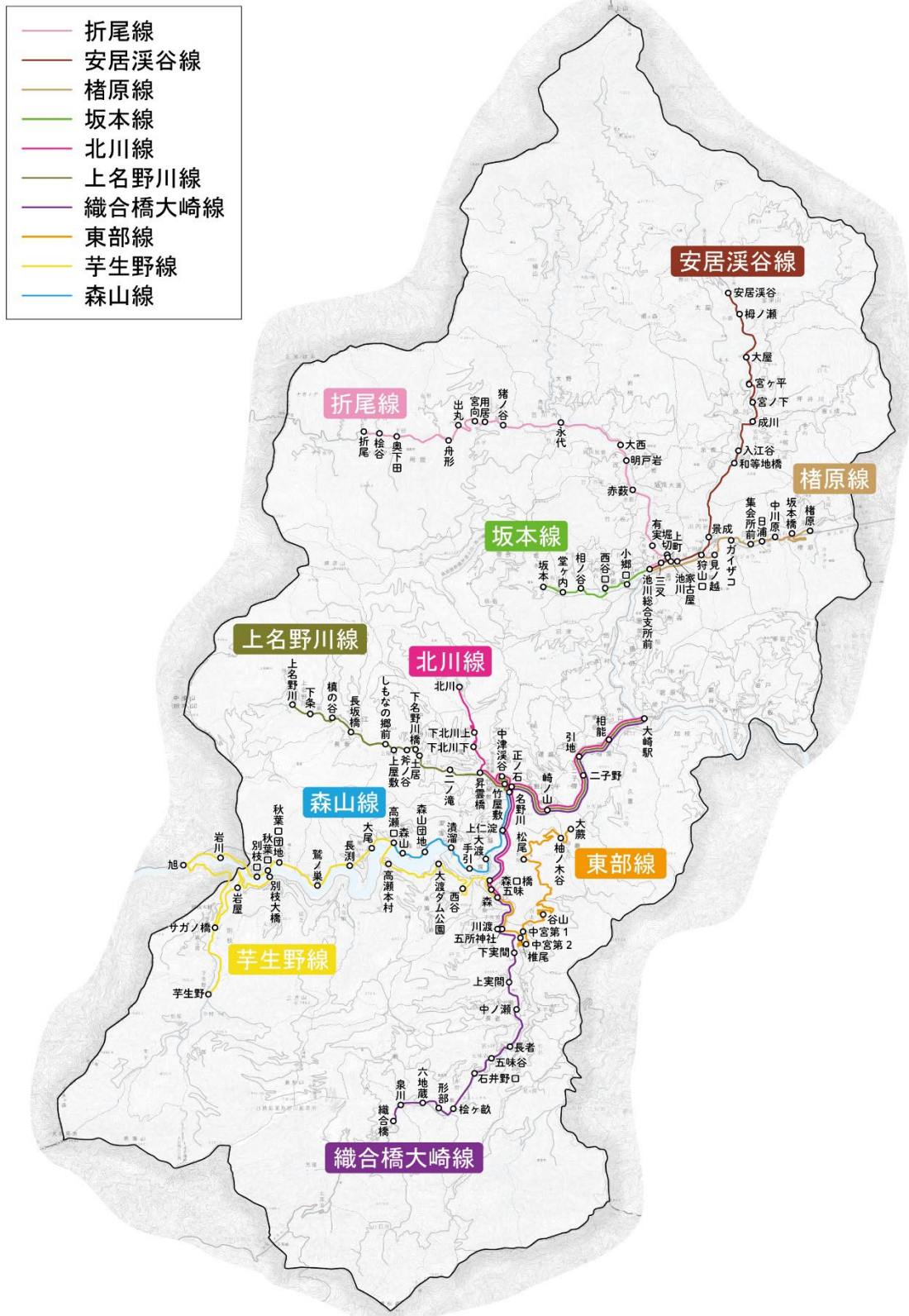
(2) 町内の公共交通ネットワーク

- 町内の公共交通ネットワークは、スクールバスとしての運行も兼ねる“町民バス”と、周辺の集落と各地区中心部をつなぐ“コミュニティバス”の2種類が運行している。
- 町民バスは、一部の路線を除き平日は毎日運行している。運行の様子は全て路線定期運行である。
- コミュニティバスは、周辺集落の公共交通空白地区を解消することを目的として、曜日を限定して運行している。運行の様子は路線定期運行と区域運行があり、同じ路線でも路線端部を区域運行として運行するものもある。

表：町民バスの一覧

路線名称	運行の様子	運行曜日	運行回数	備考
折尾線	路線定期	月曜～金曜、火曜のみ2便目運休	3.0回	土曜・日曜・祝日運休
安居溪谷線	路線定期	月曜～金曜、火曜のみ2便目運休	3.0回	土曜・日曜・祝日運休
楮原線	路線定期	月曜～土曜	2.0回	日曜・祝日・学校休業日運休
坂本線	路線定期	月曜～土曜	2.0回	日曜・祝日・学校休業日運休
北川線	路線定期	月曜～土曜	2.0回	日曜・祝日・学校休業日運休
上名野川線	路線定期	月曜～金曜、火曜のみ2便目運休	3.0回	土曜・日曜・祝日運休
織合橋大崎線	路線定期	月曜～土曜	5.0回	日曜・祝日運休
東部線	路線定期	火曜と金曜のみ運行	2.0回	祝日運休
芋生野線	路線定期	月曜～金曜、月曜と木曜のみ2便目運行	3.0回	土曜・日曜・祝日運休
森山線	路線定期	月曜～金曜	3.0回	土曜・日曜・祝日運休

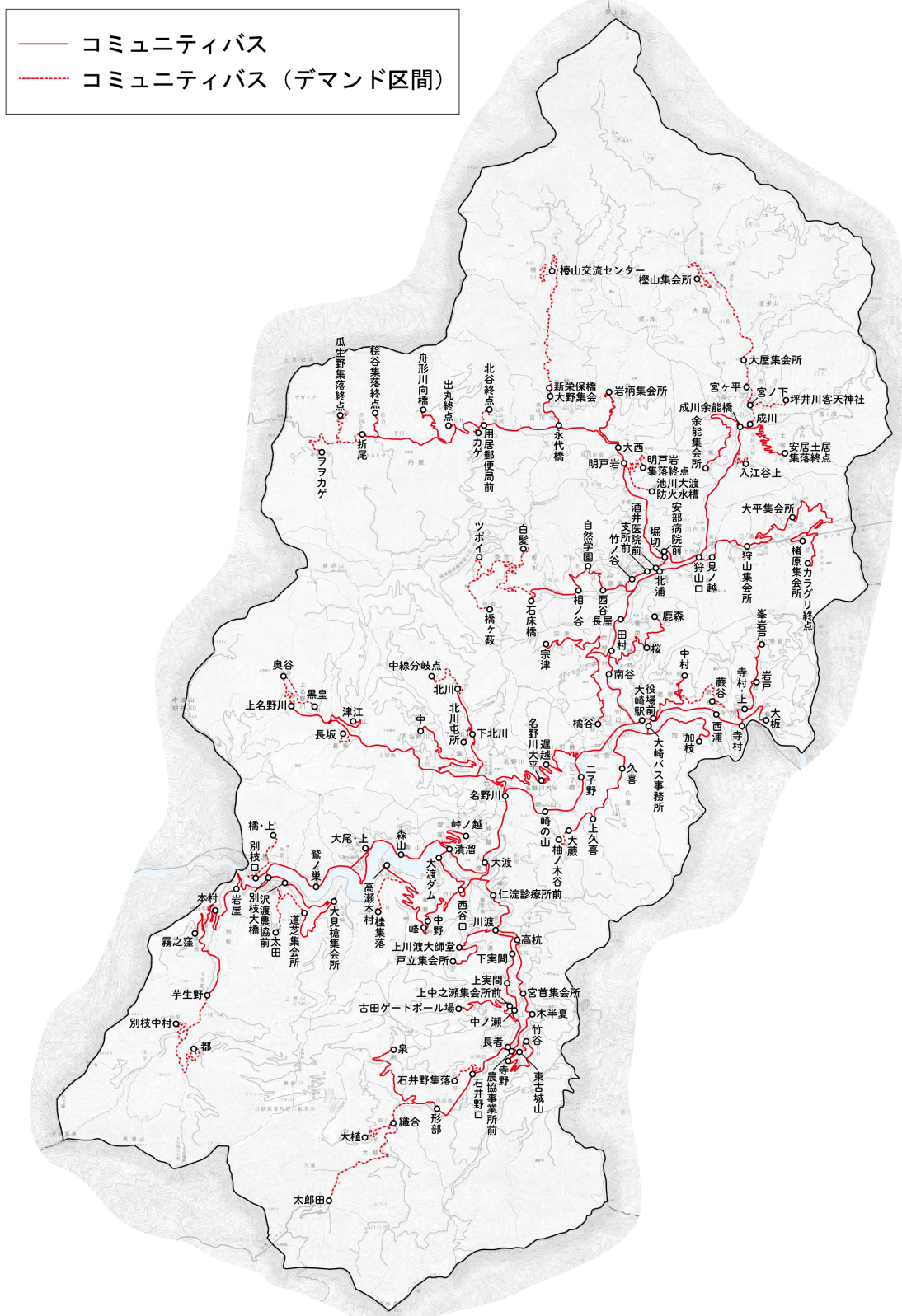
図：公共交通ネットワーク：町民バス



表：コミュニティバスの一覧

路線名称	運行の態様	運行曜日	運行回数	備考
瓜生野松谷線	路線定期一部区域運行	月曜	1.0回	祝日運休
舟形線	路線定期一部区域運行	火曜	1.0回	祝日運休
余能線	路線定期一部区域運行	水曜	1.0回	祝日運休
坂本線・長屋線	路線定期一部区域運行	水曜	1.0回	祝日運休
岩柄線	路線定期一部区域運行	木曜	1.0回	祝日運休
楮原大平線	路線定期	木曜	1.0回	祝日運休
安居線	路線定期一部区域運行	金曜	1.0回	祝日運休
椿山線	路線定期一部区域運行	金曜	1.0回	祝日運休
上久喜線	路線定期一部区域運行	月曜	1.0回	祝日運休
中線	路線定期	月曜	1.0回	祝日運休
上名野川線	路線定期一部区域運行	火曜	1.0回	祝日運休
大板線	路線定期	火曜	1.0回	祝日運休
加江線	路線定期	火曜	1.0回	祝日運休
橘・上線	路線定期一部区域運行	水曜	1.0回	祝日運休
中村線	路線定期一部区域運行	水曜	1.0回	祝日運休
北川線	路線定期一部区域運行	木曜	1.0回	祝日運休
峯岩戸線	路線定期	木曜	1.0回	祝日運休
橘谷線	路線定期	木曜	1.0回	祝日運休
宗津線	路線定期	金曜	1.0回	祝日運休
桜鹿森線	路線定期	金曜	1.0回	祝日運休
峠ノ越線	路線定期	第1・3金曜	1.0回	祝日運休
寺野竹谷線	路線定期	月曜	1.0回	祝日運休
別枝線	路線定期端部区域運行	火曜	1.0回	祝日運休
大植・泉線	路線定期端部区域運行	火曜	1.0回	祝日運休
古田線	路線定期一部区域運行	水曜	1.0回	祝日運休
高瀬線	路線定期一部区域運行	第1・3木曜	1.0回	祝日運休
戸立線	路線定期	木曜	1.0回	祝日運休
沢渡線	路線定期端部区域運行	金曜	1.0回	祝日運休

図：公共交通ネットワーク：コミュニティバス



(5) 公共交通の利用状況

① 県交北部交通

表：県交北部交通の仁淀川町内でのみの年度別利用者数（人）

2021（令和3）年4月1日～2024（令和6）年3月31日

	2021 年度 （令和3）	2022 年度 （令和4）	2023 年度 （令和5）
北浦橋-丸石間（本町内利用者）	801	808	832

② 黒岩観光

表：黒岩観光の年度別利用者数（人）

2021（令和3）年4月1日～2024（令和6）年3月31日

	2021 年度 （令和3）	2022 年度 （令和4）	2023 年度 （令和5）
広域線	29,351	30,921	34,674
内、土佐大崎－川渡間	3,579	3,608	4,209
内、土佐大崎－狩山口間	5,182	5,687	6,545
内、本町内利用者合計	8,761	9,295	10,754

③ 町民バス

表：町民バスの年度別利用者数（人）

2019（平成31）年4月1日～2024（令和6）年3月31日

	2019 年度 (令和元)	2020 年度 (令和2)	2021 年度 (令和3)	2022 年度 (令和4)	2023 年度 (令和5)
折尾線	845	747	630	383	345
内、スクール	—	3	—	3	—
若山橋線	500	433			
内、スクール	1	—			
安居溪谷線			298	295	299
内、スクール			—	—	—
楮原線	652	678	429	14	16
内、スクール	641	666	422	4	3
坂本線	1,768	1,086	1,028	1,319	955
内、スクール	1,765	1,081	1,028	1,317	955
北川線	1,983	1,705	2,146	2,393	1,854
内、スクール	1,958	1,673	2,115	2,362	1,836
上名野川線	2,953	3,221	3,887	3,761	3,732
内、スクール	2,513	2,874	3,157	3,007	3,008
織合橋大崎線	2,999	3,360	2,694	2,592	2,801
内、スクール	886	1,484	645	561	600
東部線	213	194	230	177	175
内、スクール	—	—	—	—	—
芋生野線	297	193	150	230	245
内、スクール	136	—	—	4	—
森山線	116	79	100	598	638
内、スクール	1	—	—	493	590
年度別計	12,326	11,696	11,592	11,762	11,060
内、一般	4,425	3,915	4,225	4,011	4,068
内、スクール	7,901	7,781	7,367	7,751	6,992

④ コミュニティバス

表：コミュニティバスの年度別利用者数（人）

2019（平成31）年4月1日～2024（令和6）年3月31日

	2019 年度 (令和元)	2020 年度 (令和2)	2021 年度 (令和3)	2022 年度 (令和4)	2023 年度 (令和5)
瓜生野松谷線	226	192	232	155	196
舟形線	339	195	196	172	105
余能線	115	102	85	111	138
坂本線・長屋線	181	86	62	73	76
岩柄線	354	353	309	338	383
楮原大平線	219	170	158	159	149
安居線	106	67	105	78	69
椿山線	447	407	408	302	293
上久喜線	123	153	163	221	171
中線	266	276	266	203	211
上名野川線	286	208	229	249	233
大板線	189	80	58	36	18
加江線	163	156	201	168	108
橘・上線	213	207	311	263	212
中村線	89	55	48	33	18
北川線	165	187	164	250	280
峯岩戸線	607	541	604	641	628
橘谷線	333	338	344	339	278
宗津線	294	248	194	257	263
桜鹿森線	80	58	66	46	13
峠ノ越線	7	2	6	13	2
寺野竹谷線	106	133	93	174	293
別枝線	123	101	211	142	163
大植・泉線	191	174	104	117	109
古田線	123	122	79	56	36
高瀬線	22	1	1	8	3
戸立線	199	159	174	155	99
沢渡線	246	220	284	275	157
年度別計	5,812	4,991	5,155	5,034	4,704

(6) タクシー

本町では、池川地区、吾川地区、仁淀地区の各地区に1社ずつタクシー事業者が事業を行っている。



池川交通ハイヤー	・ 営業時間：7:00～23:30（営業時間外も可能であれば対応する） ・ 定休日 不定休
吾川タクシー	・ 営業時間：7:00～23:30（営業時間外も可能であれば対応する） ・ 定休日：不定休
高木ハイヤー	・ 営業時間：6:30～23:30（営業時間外も可能であれば対応する） ・ 定休日 不定休

(7) バス事業への公的支出

表：利用者1人当たりの公的資金投入状況（令和5年度）

町内を運行するバス	公的資金投入額 (千円)	利用者数 (人)	利用者1人 当たり費用 (円)
県交北部交通	2,410	832	2,897
黒岩観光	3,772	10,754	351
町民バス	23,413	4,068	5,755
コミュニティバス	22,029	4,704	4,683
スクールバス	77,920	12,298	6,336

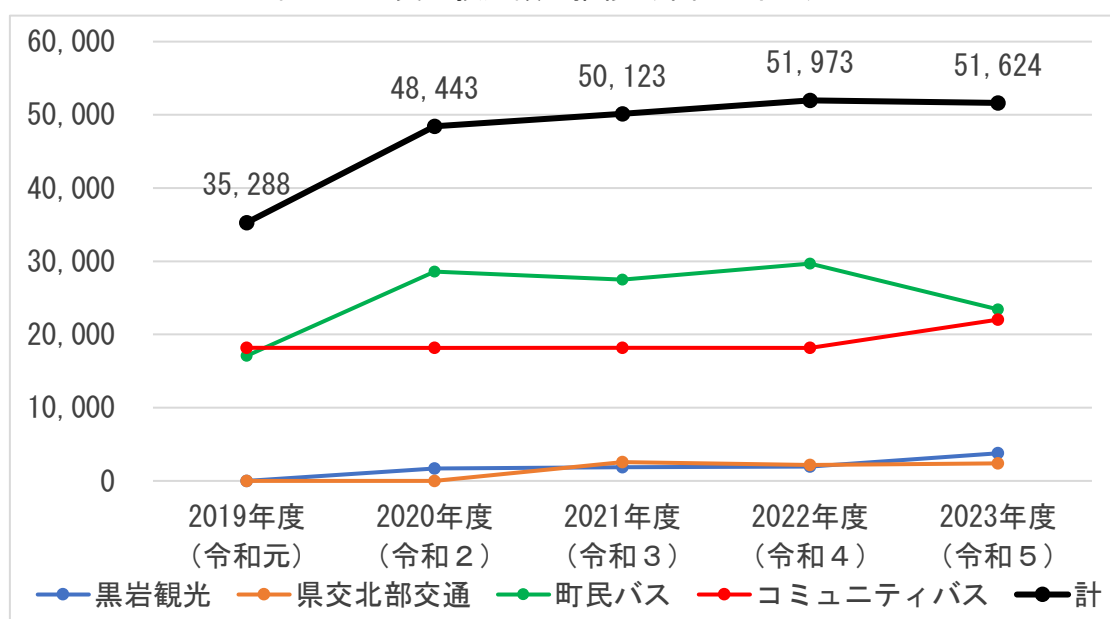
表：バスの運行に対する公的資金投入額の推移（単位：千円）

2019（平成31）年4月1日～2024（令和6）年3月31日

	2019年度 (令和元)	2020年度 (令和2)	2021年度 (令和3)	2022年度 (令和4)	2023年度 (令和5)
県交北部交通	0	0	2,565	2,179	2,410
黒岩観光	0	1,696	1,889	1,951	3,772
町民バス	17,093	28,583	27,494	29,679	23,413
コミュニティバス	18,195	18,164	18,175	18,164	22,029
計	35,288	48,443	50,123	51,973	51,624

※ コロナ禍の燃料費高騰対策費用等は含まず

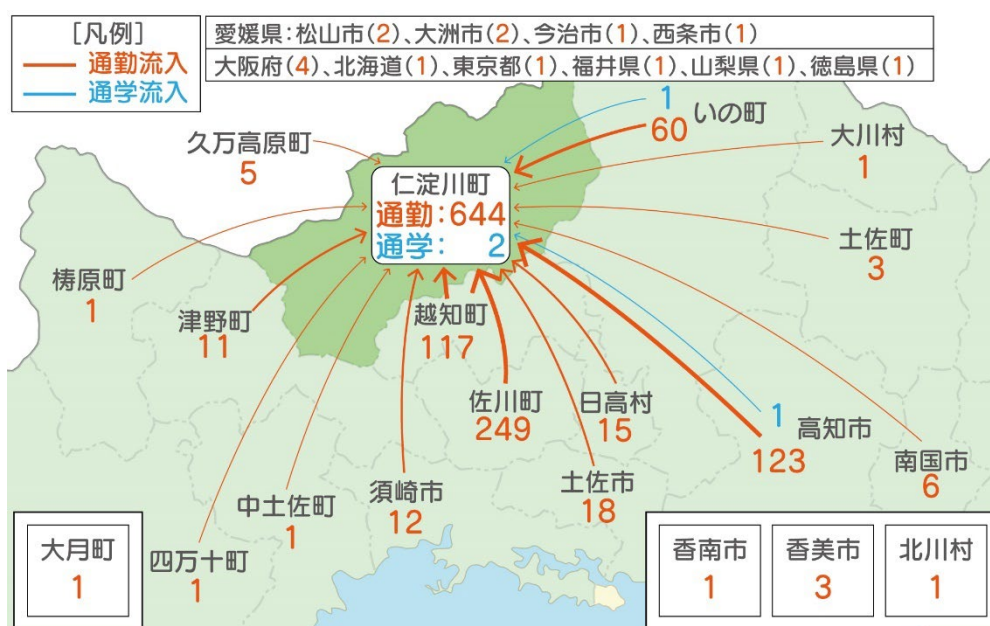
図：公的資金投入額の推移（単位：千円）



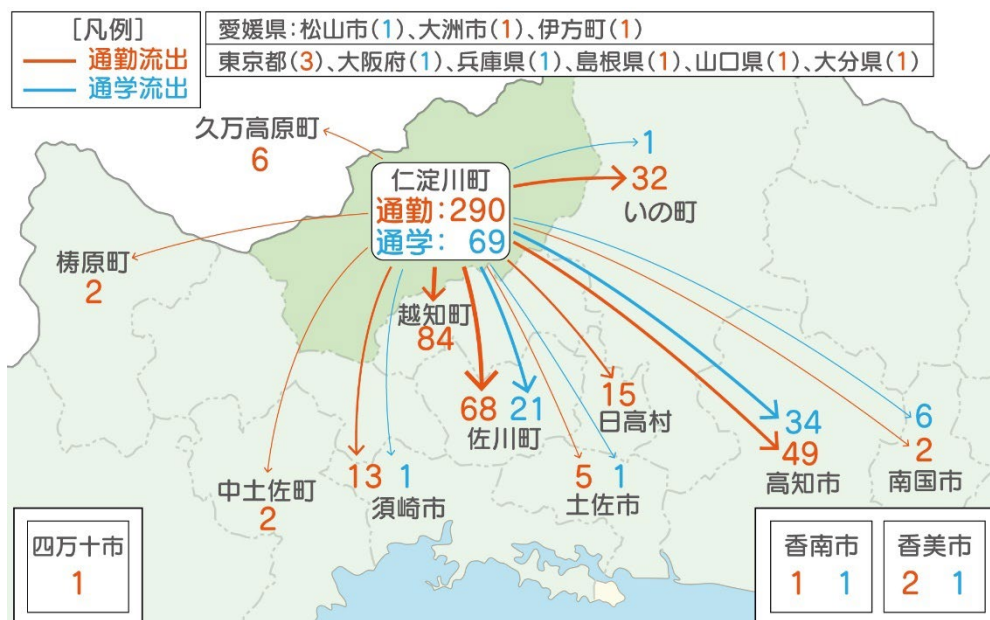
7. 人の流動

- 本町への通勤流入は通勤流出を上回っている。
- 本町に高等学校が無くなったことから、高知市や佐川町への通学流出が大きくなっている。
- 本町の昼夜間人口比率は 100%を超えている。

図：本町への通勤及び通学流入



図：本町への通勤及び通学流出



表：昼夜間人口とその比率

常住人口	昼間人口	昼夜間人口差	昼夜間人口比率
4,827 人	5,114 人	287 人	105.9%

出典：国勢調査結果

8. 町内の運転免許保有者数

- 全ての運転免許証の保有者数であり重複する例も想定されるが、本町の運転免許保有者数の約半数が 65 歳以上の高齢者となっている。
- 運転免許証の自主返納者数は過去 5 年間で毎年平均 23.0 人となっている。

図：本町の住民が保有する運転免許証の推移（単位：人）

	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)	2022 年 (令和 4)	2023 年 (令和 5)	2024 年 (令和 6)
運転免許保有者数	3,193	3,147	3,059	2,995	2,913
内 65 歳以上 (%)	1,467 (45.9%)	1,476 (46.9%)	1,486 (48.6%)	1,479 (49.4%)	1,472 (50.5%)
自主返納者数	25	28	18	24	20

出典：佐川警察署

※ 二輪車も含む全ての運転免許証の保有者数及び返納者数

※ 毎年 1 月 1 日から 12 月 31 日までの数値として整理

第2章：前提条件の整理

1. 各種調査結果から得られた現状の整理

(1) 地域の現状より

○ 地域の様子

- ・合併前の各町村の中心部である旧吾川村の大崎地区、旧池川町の土居地区、旧仁淀村の森地区に人口の集中が見られる。また周辺部にも様々な規模の集落が点在しており、中には谷筋の道路から相当上った斜面地への集落の形成も見られ、生活圏の標高差が大きくなっている。既に1年間を通して人が定住していないと見られる集落（檜山、椿山、瓜生野、ヲヲカゲ等）も存在している。

写真：道芝集落



写真：椿山集落



- ・全体的に険しい地形であり、その中を縦横に町道や林道が整備されている。中には落石が非常に多い場所があり、通行の妨げになっている。



写真：山間部における落石

山間部の道路が多い本町では、大雨の後に斜面が崩壊して落石につながる例が多く見られる。

※ 写真の様子はバスの運行経路ではない。

○ 人口等の推移

- ・町の人口は減少しており、直近の国勢調査（2020（令和2）年）結果では、4,827人と、合併した2005（平成17）年の同調査結果の7,347人と比較しておよそ三分の二（65.7%）に減少している。また、世帯数も減少しており、2020（令和2）年には2,445世帯と、合併時（3,368世帯）の72.6%となっている。そして一世帯当りの構成人員数は1.97人で2.0を下回った。
- ・高齢化率は2020（令和2）年時点で55.7%となっている。これは県内（県平均36.3%）では大豊町に次いで2番目に高い値であり、全国平均（28.8%）と比較しても高いものとなっている。また、15歳未満の子ども人口が347人で7.2%と少ない。
- ・人口の将来推計では、2040（令和22）年には2,559人にまで減少し、高齢化率は58.1%になると推計されている。

○ 住民の外出

- ・外出の移動手段として最も利用されているのは自動車である。18歳以上の住民を対象とした移動ニーズアンケート調査結果（有効発送者：4,126人の内、有効回答者：1,407人）より、独自の移動手段（自動車、バイク）を持たない人は105人であり、その内独居世帯は66人となっている。
- ・通勤では佐川町、高知市、越知町、いの町からの流入が多くなっている。逆に仁淀川町からの通勤流出は越知町が最も多く、佐川町、高知市、いの町と続いているが、総じて通勤流入（644人）が通勤流出（290人）を上回っている。通学では本町への流入は2人となっており、逆に高知市や佐川町などへの流出が69人となっている。生活圏としては佐川町や越知町との結びつきが強くなっている。
- ・通学において晴れた日には徒歩や自転車で移動しているが、雨の日などには保護者による送迎に替わっている。この傾向はスクールバス利用者の一部にも当てはまる。
- ・地域の商業施設や病院施設の来客者（通院者）数は人口減少と連動して縮小傾向にある。また、コロナ禍で一度離れた来客が戻りきれてないとも指摘されている。
- ・一ヶ月に買い物に行く回数は、自動車など独自の移動手段を持たない人は4回以下と、平均すると一週間に1回以下が多くなっている。
- ・買い物先は町内の商業施設のほか、佐川町、越知町のそれぞれに立地する量販店が多くなっている。町内の商業施設は吾川地区（コスモス吾川店、ローソン仁淀川町大崎店）、池川地区（コスモス池川店）、仁淀地区（橋本ストアー）とそれぞれに食料品から生活雑貨まで扱う店舗があり、それぞれの地域住民が利用している。

写真：コスモス池川店



写真：森地区中心部



- ・通院先として町内の病院施設のほか、越知町、高知市、佐川町のそれぞれに立地する病院施設が多くなっている。町内の病院施設は吾川地区（大崎診療所）、池川地区（安部病院、酒井医院）、仁淀地区（仁淀診療所、中内歯科診療所）があり、それぞれの地域住民が通院している。
- ・通院回数は一ヶ月に1回が最も多くなっている。
- ・自動車など独自の移動手段を持たない人は午前中に外出する傾向にあり、外出の時間も短い傾向にあることから、外出を町内で完結させる人（せざるを得ない人）が多いのではないかと推測される。
- ・町内に在住し、車を運転できない者で入院や施設入所していない75歳以上の者は、タクシー券（500円券×20枚／年間）が交付される「仁淀川町地域タクシー券交付事業」が実施されている。居住地区を考慮した交付枚数の変動はなく、一部の住人から不満が寄せられている。

○ 来訪者の動向

- ・観光目的の来訪者が安居溪谷や中津溪谷、岩屋川溪谷を訪れている。コロナ禍終息以降は公共交通を利用する外国人の来訪者も増加傾向にある。
- ・仁淀川町観光協会へのヒアリングより、外国人は積極的にバスを使っている（G T F Sを活用）ようである。

(2) 公共交通の現状より

○ 公共交通ネットワーク

- ・地域内を毎日運行する町民バスと、その沿線から入りこんだ集落をつなぐコミュニティバスは、多くの区間で運行経路の重複が見られる。
- ・町民バスの多くはスクールバスの設定で運行しており、朝と夕の通学時間の設定で運行している。また、ほとんどの路線がその朝夕に昼間の便を合わせて1日に3.0回の運行となっている。コミュニティバスは1日に1.0回の運行となっている。
- ・大崎（土佐大崎）や池川総合支所前（池川役場前）、仁淀診療所前（森）のバス停には、ベンチ付きの建屋が整備されている。特に大崎は専用のバス転回場も有しており、交通結節点機能のポテンシャルを十分に有している。森は老朽化が進んでいるがトイレを併設している。

写真：大崎（土佐大崎）のバス待合



写真：朝の様子



- ・町民バス、コミュニティバスともに1日の運行回数が少ないため、おでかけ便、帰り便ともに限定される状況となっている。
- ・現状の公共交通ネットワークは、公共交通空白地区を発生させないきめ細やかな運行ができているように見えるが、週に1日だけの運行や1日に一往復だけの運行のものがほとんどとなっており、決して利便性の高い状態であるとは言えない。
- ・町民バス及びコミュニティバスによる町内のフィーダー系統について、すでに人の居住がなくなった集落を未だに運行対象としている例が見られる。そのため、デマンド区間の調整時間が必要以上に長くなっている。
- ・通学に合わせて大崎（土佐大崎）バス停を結節点として、佐川高校方面行き、池川小中学校方面行きが接続し合っている。しかし、本町から高知市方面の学校に間に合う時間設定の便は運行していない。
- ・町民バス、コミュニティバスともに交付税措置を抜きにすると利用1人当たり4,000円を超える公的資金投入額となっている。
- ・バス運行事業者、タクシー事業者ともに乗務員の担い手確保に不安を抱えている。

○ 停留所

- ・同じバス停であっても路線バスと町民バス、コミュニティバスでそれぞれ名称が異なる場所が多く見受けられる。
- ・町民バスは大半のバス停で情報が掲示されているが、中には現地で探さないと掲示物が見つからないバス停もある。また、旧町村時のバス停標柱を現在もそのまま利用しているところの大半であり、規格やデザインが統一されていない。

写真：ガードレールに貼られた掲示物



写真：朽ちたバス停標柱



- ・コミュニティバスのバス停はほぼ設置されていない。たとえ路線定期運行区間であってもバス停が設置されていないところの大半となっている。
- ・路線バス、町民バスともに停留所の情報掲示としてバスの運行曜日と通過時間、運行事業者の連絡先のみ掲示されており、運行経路や地域の路線図は掲示されていない。また、日本語のみの掲示であり多言語化には対応していない。

○ 運行に関する情報発信

- ・黒岩観光、県交北部交通、町民バス、コミュニティバスのそれぞれが別個に運行ダイヤや運行経路に関する情報発信を行っており、地域の公共交通情報にワンストップでアクセスできる状況にはなっていない。
- ・地図をベースとした路線図が作成されておらず、町民バスとコミュニティバスに関しては系統図のみが整理されたものであり、土地勘がないと利用が難しい。

○ 町民バス及びコミュニティバスの利用

- ・町民バス及びコミュニティバスについて、大人運賃が1回乗車200円に設定されていることが利用者から喜ばれている。
- ・運行回数が少ないため、外出先での用事が終わっても帰り便まで人によっては長い時間を待つ必要がある。そのため、外出時はバスを利用し、帰宅時はタクシーや家族、知人の便を使うという例が多く見られる。
- ・大崎地区のコスモス吾川店は最寄りのバス停（大崎役場前・役場前）から約200m離れており、場合によっては交通量の多い国道33号を横断しなければならない。この間及び店舗前に横断歩道は設置されていない。

(3) 町民の意識

○ 町民の公共交通に対する意識

- ・町民の多くが、生活に必要な移動手段を自動車と考えており、公共交通としてのバスは自動車を利用できなくなってから利用するものと思いこんでいることが伺える。自動車の運転免許証の返納がバス利用のきっかけとなるが、そのタイミングの見極めが非常に難しくなっている。
- ・町民の多くが実際に運行している地域の公共交通について、無意識に無関心となっている。このため自身が暮らす地区にバスが運行していることすら知らない、知っていてもその運行概要（運行曜日、運行ダイヤ、運行経路）を知らない。
- ・住民の移動ニーズアンケート調査結果より、現在の自動車利用が5年以内に難しくなる不安を抱えている人が回答者全体の21.4%（241人）であった。また、自動車を運転できなくなった場合の対応策として「外出を控える」「良い対策方法がなく、困っている」といったフレイルに陥ることが危惧される回答が457人（複数回答可）となっている。

2. 上位計画及び関連計画の整理

(1) 仁淀川町まちづくり計画

計画の概要	池川町、吾川村、仁淀村の合併後の新しいまちの建設を総合的かつ効率的に推進することを目的としてまとめたものであり、計画の期間は 2006 年度から 2025 年度までの 20 年間としている。
本計画の策定に留意すべき事項	計画に設定されている 4 つの基本目標より、本計画に留意すべきと考える事項。 (2) 安心・安全な生活環境づくり b：公共交通機関の機能充実 交通手段を持たない高齢者などの移動の利便性を高めるため、現存の公共交通の利便性を高め、その維持・強化に努めます。また、代替交通手段などの整備の検討を行います。

(2) 第 2 期 仁淀川町まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画の概要	国の「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を受け、地方版総合戦略を策定している。 計画の期間は 2020 年度から 2024 年度までであるが、期間を延長して 2025 年度までとしている。
本計画の策定に留意すべき事項	4 つの基本目標より、本計画の策定に留意すべき事項。 ○ 基本目標 2：仁淀川町らしい観光の推進による移住・交流の促進 ○ 基本目標 4：みんながつながる安心安全なまちづくり

(3) 仁淀川町過疎地域持続的発展計画

計画の概要	過疎地域に指定されている本町の持続的発展を図るための施策を体系的に整理した計画である。 計画の期間は 2021 年度から 2025 年度までとしている。
本計画の策定に留意すべき事項	5 交通施設の整備、交通手段の確保 ② 交通確保対策 公共交通においては、既存の町営バス及びコミュニティバスの運行を継続するとともに、デマンド方式による交通機関の検討のほか、民間交通機関との連携による交通機会の確保など、高齢者の利便性を支える公共交通網の確立を目指す。

(4) 高知県地域公共交通計画

計画の概要	高知県の公共交通に関するマスタープランとして、広域的かつ幹線的な公共交通を中心とした、将来にわたり安心して利用できる持続可能な公共交通ネットワークを確立することを目的として策定している。計画の期間は2023年度から2027年度までの5年間としている。 仁淀川町地域公共交通計画は、地域内の交通網を中心に検討を進めることで、県計画（幹線交通網を中心に整理）と内容について整合及び連携を図るものである。
本計画の策定に留意すべき事項	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 高知県地域公共交通計画における基本方針に沿った具体的な施策及び事業をまとめている。この内、本町に関連すると考えられるものを以下に整理する。 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①-3：バス運転士等の人材確保 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実現 事業②-3：利用しやすい運賃体系の実現 施策③：安全安心で使いやすい環境整備 事業③-2：バス停、待合環境の整備 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④-2：バスロケーションシステムの導入 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⑥-2：移動手段の効率化 施策⑦：情報発信 事業⑦-2：GTFSデータ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：多様な関係者・分野と連携した利用促進

3. 現状を踏まえた課題の整理

① 人口減少への対策が求められる

- ・高齢化による人口減少が進行している。せめて高齢になってもこれまで暮らしてきた環境にて安心して生活が続けられるサポートが必要である。
- ・子どもの高等学校進学がもうひとつの人口減少の要因となっている。町内から高等学校が無くなったことから、子どもの高等学校進学を機に、高等学校が立地する高知市や佐川町に家族とともに（もしくはどちらかの保護者が一緒に）転出していることが伺える。実際に通学アンケート調査及び住民の移動ニーズアンケート調査結果には、子どもの通学及び親の通学サポートの負担を考慮して転出している、もしくは転出を検討しているという意見が多数見受けられる。また、様々な理由から転出できない世帯では、子どもの高等学校進学が保護者にとって非常に大きな負担の始まり（早朝夜間に西佐川駅までの送迎など）となっていることが伺える。

② 住民の移動ニーズの把握とそれに対応する運行が求められる

- ・乗合バスは利用者となる住民の移動ニーズ（どこに、いつ、行きたいのか、滞在時間はどのくらいか、帰りはいつか、乗り換えに必要な時間はどのくらいか・・・）を把握するとともに、それに対応する運行概要の改善が常に求められる。
- ・住民の移動ニーズは、住民の状況変化（自動車運転免許証の返納、転入・転出、施設入所、死亡、その他）により一定期間で変遷するものである。このため、長くても3年毎に移動ニーズの把握と整理が必要である。

③ 分かりやすい公共交通ネットワークへの再編

- ・地域の移動ニーズを踏まえた路線再編に加え、これまでの乗合バスの枠に納まらない地域の状況に応じた新しい乗合旅客サービスも検討することが求められる。
- ・路線バス、町民バス、コミュニティバスの乗り物ごとに異なっている停留所名称の統一、全ての乗り物が整理された路線図の作成が求められる。
- ・ITを活用した運行情報検索（例：G T F Sの活用）を全ての乗合バスに対応させるとともに、全ての人がその情報を活用できる環境整備を通じて利便性向上を実感できることが求められる。

④ 地域の公共交通を全ての町民に、正しく知ってもらい、使ってもらい

- ・地域の公共交通について、まずは正しく知ってもらい、その先に利用してもらうための取り組みが求められる。
- ・地域の公共交通全般に関する正しい情報を、使用場面に応じて戦略的に整備し、発信（配布）が求められる。
- ・乗合バスを利用するきっかけとなるイベントを企画し、地区や学校などを対象として積極的に実施していくなど、バス利用の体験を通じて、バスの利用が非日常的なものから徐々に日常的なものにシフトさせていく環境が必要と考える。

⑤ 公共交通ネットワークの維持

- ・公共交通ネットワークの維持に町が支出する額（公的資金投入額）は他の自治体との人口比からは相当高くなっていると言えるが、本町の地形や集落の状況、そして社会的特性から仕方がない部分もあると考える。適正な資金投入には適正な利用が伴うよう利便性向上と利用促進の取り組みをバランス良く実施していくことが求められる。
- ・町内の交通事業者が適正に持続できるよう、事業者間連携を通じた取り組み体制の再構築が求められる。
- ・町が単独で支出してきた運行経費について、国や県などから導入可能な事業を積極的に導入し、町の単独支出経費の縮減につなげる必要がある。

⑥ 高校進学を町外転出のきっかけにしない

- ・通学による高知市方面への鉄道利用駅である西佐川駅と本町をつなぐ通学定期便が求められている。（例として、西佐川駅を 6:56 に発車する普通列車（高知駅着 7:41）に接続できる便を登校便として設定し、夕方以降は黒岩観光の路線バスとの連携、もしくは部活対応便として夜間便の運行を検討する。）

⑦ 地域の子どもたちにバスを利用してもらう

- ・夏休みや冬休みなどの長期休暇時に、バスを使ってプールや図書館、学習塾などへのおでかけをしやすくする仕組みが求められる。
- ・長期休暇時のバス利用については、特に保護者からの要望が出されており、子どもたちだけでバスに乗って外出することを安心して見守ることができる環境整備が求められている。この結果、保護者は安心して自身の仕事に集中できる。

⑧ 来訪者の満足度向上

- ・安居溪谷や中津溪谷への多くの来訪者に対するわかりやすく、利便性の高い公共交通ネットワークの再構築が求められる。

⑨ 住民（生活者）が地域に愛着を持つ

- ・「自動車がなければ生活ができない不便なところ」「楽しみの少ないところ」「やがては都市部に移住していくことが前提」・・・と、自分たちが暮らす地域についてネガティブな思いを多くの人を持っていることが明らかになった。「自分たちで自分たちの地域を良くしていく」取り組みを通じて、地域に対する愛着や誇りを持ち、その結果地域に残る人が増えていくながれをつくる必要があると考える。

第3章：仁淀川町地域公共交通計画

1. 計画の区域

本計画の対象とする区域を、仁淀川町全域とする。

なお、町内を運行するバス路線を共有する高岡郡の越知町と佐川町、吾川郡いの町と高知市、そして乗り継ぎによる移動が可能となる愛媛県上浮穴郡久万高原町とは、必要に応じて協議を行う自治体とする。

2. 計画の期間

本計画の期間を10年とする。

本町の最上位計画（仁淀川町まちづくり計画、仁淀川町まちづくり実行計画、仁淀川町まち・ひと・しごと創生総合戦略）の現計画最終年度が計画期間の延長により令和7年度となっており、仁淀川町まちづくり実行計画と仁淀川町まち・ひと・しごと創生総合戦略を統合して令和8年度から新計画が開始される予定であることから、この計画との連携・整合を図り、事業を推進すること、さらに本計画に則った路線再編の実施が令和9年度以降になることが想定されるため、再編後の事業期間として5年以上を確保するため、本計画の計画期間を2035（令和17）年3月までの10年間とする。

なお、計画5年度目となる2029（令和11）年度には計画の総合的な検証を行い、必要に応じた計画内容の見直しを行うものとする。

年度	2025 (R07)	2026 (R08)	2027 (R09)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	2031 (R13)	2032 (R14)	2033 (R15)	2034 (R16)
まちづくり計画	→									
まちづくり実行計画	延長 →	統合								
まち・ひと・しごと創生総合戦略	延長 →	統合								
地域公共交通計画計画期間					検証 見直し					総合 検証
地域公共交通利便増進計画		→	路線 再編							

3. 地域公共交通に対する基本的な考え方

基本理念：ひとりひとりが輝き 誇りが持てる あたたかいまち

地域の恵まれた宝を活かし、そこに暮らす一人ひとりが、そこに住んでいてよかったと思える、そこに住んでいることに誇りを持てる地域社会を目指し、子どもから高齢者にいたるまで、自然とともに輝き心の豊かさと潤いに満ちた健康で活気あふれる、自主的な町の創造を目指します。

上記の基本理念は、本町の最上位計画（仁淀川町まちづくり計画、仁淀川町まちづくり実行計画、仁淀川町まち・ひと・しごと創生総合戦略）における基本理念として定義されているものであり、本計画においてもこの基本理念の実現に向けた目標及び実施事業を整理する。

まずは、本計画策定に係る調査から得られた成果や明らかになった課題を加味し、本計画の基本的な考え方（目指すこと）を次のとおり設定する。

本計画が目指すこと

- 公共交通ネットワークが信頼できるものであること。
- 地域住民が交通まちづくりを自分ごととして捉え、自身の将来のことも考慮した上で高い意識を有すること。
- 地域を守るものであり、人々の生活を支えるものであり、その結果安心して仁淀川町での暮らしを続けられること。
- 仁淀川町を訪れる人が仁淀川町に満足し、仁淀川町を好きになること。

4. 計画の目標

「本計画が目指すこと」の実現のために、達成すべき目標を次頁に整理する。

表：計画の目標

【目標 1】 町内を運行するバスの地域ニーズに合わせた利便性向上	
▶	具体的実施施策 1：公共交通ネットワークの利便性向上 本町の公共交通である路線バス、町民バス、コミュニティバス、そしてタクシーがそれぞれ抱える問題点を解決するとともに、それらの特色を活かした連携を深め、公共交通ネットワークとしての利便性向上を実現させる。
▶	具体的実施施策 2：公共交通に関する戦略的な情報発信 地域の公共交通ネットワークについてまずは知ってもらい、そして自分たちが使えるものとして認識できる戦略的な情報発信を行う。
【目標 2】 住民の意識に変化をもたらし、公共交通が移動手段として認識される	
▶	具体的実施施策 3：町民の公共交通利用に対する意識向上 公共交通に対する無意識の壁を取り払うとともに、安心して利用できる公共交通ネットワークであることを啓発し、まずは“使ってみる”から利用を促していく。
【目標 3】 各分野の施策との連携を通じ、移動手段の確保に困窮する人を出現させない	
▶	具体的実施施策 4：教育施策との連携 本町の教育施策との連携による公共交通ネットワークの利便性向上と、児童・生徒と保護者の負担軽減を実現させる。
▶	具体的実施施策 5：福祉施策との連携 身体的制約や高齢などの理由により、乗合旅客輸送サービスの利用が難しくなった人に対する個別輸送サービスの検討をすすめる。
▶	具体的実施施策 6：まちづくりとの連携 公共交通ネットワーク及び施策との連携を通じて、本町が目指す魅力あるまちづくりの実現につなげる。また、移動の目的となる集客施設と移動の手段である公共交通ネットワークの連携により、利便性が高くさらに経済的な効果をもたらされる。
【目標 4】 地域の良さを磨き上げ、住民や来訪者の満足度を向上させる	
▶	具体的実施施策 7：地域の魅力向上を通じた関係人口の拡大 地域の魅力を活かす取り組みを推進する。その事業を通じて地域内の人が繋がり合い、地域を大切にする意識が醸成される。また、来訪者の満足度が高まることで再訪につながり、それがますます地域住民の意識を刺激する。
【目標 5】 安心して使い続けられる公共交通網	
▶	具体的実施施策 8：持続する公共交通網 本町において人々の移動手段を担う路線バス、町営バス（現状における町民バス・コミュニティバス）、そしてタクシーの各事業が人々の生活や活動を助け、豊かな生活に貢献する。そしていつまでもその運行を持続させる。

5. 計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

具体的実施施策 1：公共交通ネットワークの利便性向上	
事業 1-1：町内を運行するバス路線の役割分担	
事業 1-2：路線バスの路線再編（運行経路・運行ダイヤ）	
事業 1-3：町内を運行するバスの路線再編（運行経路・運行ダイヤ）	
▶ 1-3-①：町が主体となるバスの路線再編（運行経路・運行ダイヤ）	
▶ 1-3-②：コスモス吾川店への乗入れ検討	
事業 1-4：路線バスと町営バスの接続強化とその維持	
事業 1-5：交通結節点機能の拡充	
事業 1-6：バス停名称の統一と管理	
▶ 1-6-①：バス停名称の統一	
▶ 1-6-②：バス停の管理	
事業 1-7：町営バスの運賃体系再構築	
▶ 1-7-①：運賃体系再構築の検討	
▶ 1-7-②：町営バス定期券サービスの検討	
事業 1-8：ニーズに応じた車両の適正配置	
具体的実施施策 2：公共交通に関する戦略的な情報発信	
事業 2-1：利用につなげるわかりやすい情報発信	
▶ 2-1-①：広報紙やWEBを通じた情報発信	
▶ 2-1-②：公共交通ガイド（総合時刻表冊子）の作成と配布	
▶ 2-1-③：停留所における情報掲示	
▶ 2-1-④：バス車内における情報掲示	
事業 2-2：地区住民に直接公共交通利用を説明する場づくり	
事業 2-3：SNSと防災無線を活用した運行情報のリアルタイム発信	
事業 2-4：発信する情報及び掲示物における多言語表記の推進	
事業 2-5：町営バスの全路線GTF S化とその活用	
具体的実施施策 3：町民の公共交通利用に対する意識向上	
事業 3-1：膝をつき合わせた意見交換を通じた啓発	
事業 3-2：地域の活動と連携したおでかけイベントの実施検討	
事業 3-3：地域住民を対象としたバス乗り方教室の開催	
事業 3-4：学校におけるバス乗り方教室の開催	

具体的実施施策４：教育施策との連携	
事業４－１：町内小中学校へのスクールバス運行	
事業４－２：自宅から町外の学校にも通うことのできる環境整備の検討	
具体的実施施策５：福祉施策との連携	
事業５－１：移動制約者への移動支援サービスの検討	
事業５－２：仁淀川町地域タクシー券交付事業の見直し検討	
具体的実施施策６：まちづくりとの連携	
事業６－１：バス停付近への横断歩道の設置	
事業６－２：集客施設への運行情報掲示	
事業６－３：道路の異常に即座に対応できる体制整備	
具体的実施施策７：地域の魅力向上による関係人口の拡大	
事業７－１：町内の観光地へのアクセス向上	
事業７－２：町内公共交通網の来訪者向け一括サービスの導入検討	
事業７－３：地域の催しやお祭りへのアクセス便の運行	
事業７－４：町内を巡るミニツアーの企画と実施	
具体的実施施策８：持続する公共交通網	
事業８－１：定期的な地域住民の移動ニーズの把握と整理	
事業８－２：地域の移動ニーズに合わせる定期的な運行見直しへの反映	
事業８－３：新たな事業との連携によるタクシー事業の活性化	
事業８－４：バス及びタクシーの乗務員確保の取り組み支援	
▶ ８－４－①：乗務員募集に対する行政支援の検討	
▶ ８－４－②：町営バス乗務員確保に向けた住民登録プログラムの導入検討	
▶ ８－４－③：役場職員の登録プログラム導入検討	
事業８－５：災害への備え	
事業８－６：様々な主体の参画による公共交通の成長	

具体的実施施策 1：公共交通ネットワークの利便性向上

事業 1-1：町内を運行するバス路線の役割分担

本町を運行するバスを、地域間交通ネットワーク（幹線系統）と地域内交通ネットワーク（フィーダー系統）に分類して位置付け、それぞれの特色に応じた役割分担を明確にする。

地域間幹線バス 系統	町外の拠点と本町をつなぎ、毎日運行する系統。関係自治体と協調して路線の維持、活性化に取り組む。
フィーダー系統	町内の交通結節点にて幹線系統と接続し、町内での用事や町外に出かける際に利用できる住民の生活を直接支える系統。国からの支援を受け、ニーズに合わせて変化させつつ運行を維持する。
その他	愛媛県側とつなぐ唯一の路線である久万高原町営バスとの接続を設定する。

イメージ図：本町におけるバスネットワーク



- ・方針の整理（仁淀川町）
- ・考え方への助言（県交北部交通、黒岩観光、仁淀川マネジメントサービス、仁淀川観光、吾川タクシー、池川交通ハイヤー、高木ハイヤー）

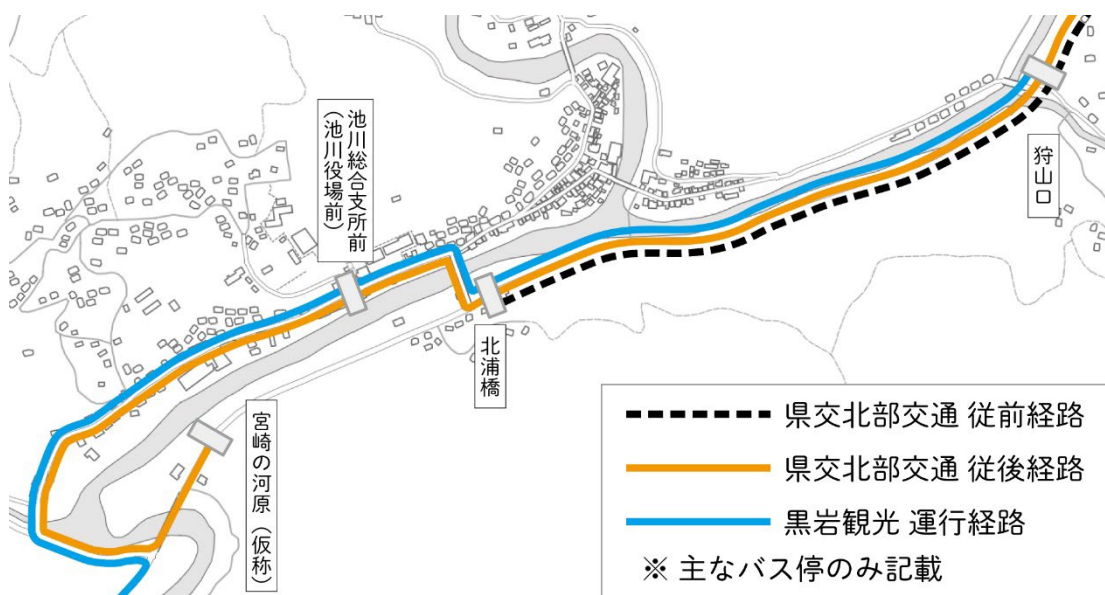
参考：フィーダー系統の他地域事例

路線定期運行	区域運行
本山町コミュニティバス“さくらバス” (高知県本山町)  町内の公共交通空白地区解消を目的として、町による自家有償旅客運送事業による運行を行っている。町内を全5路線にて曜日を限定して定時定路線（月曜日のみデマンド運行）にて運行。	一戸町デマンド交通“いくべ号” (岩手県一戸町)  行政の他、町内のタクシー事業者やバス事業者などが共同出資して運行事業体を立ち上げ運行している。乗合によるデマンド方式で乗車希望便の出発1時間前まで予約可能。

事業1-2：路線バスの路線再編（運行経路・運行ダイヤ）

県交北部交通が運行する池川地区内の運行経路について、利用者が現状より主要施設や家の近くでバスに乗降できるよう、池川中心部の運行経路を延伸する。これに伴い新たなバス停（終点）を設置する。

イメージ図：池川地区中心部の路線バス再編（地理院地図を加工）



- ・池川地区内運行経路を池川総合支所前を通過する経路に延伸（県交北部交通）
- ・運行経路変更に関する地域住民への説明と周知（仁淀川町・県交北部交通）
- ・仁淀川アウトドアセンター駐車場に新たにバス停（仮称：宮崎の河原）を設置するとともにバスの時間調整待機を可能とする（仁淀川町・県交北部交通）

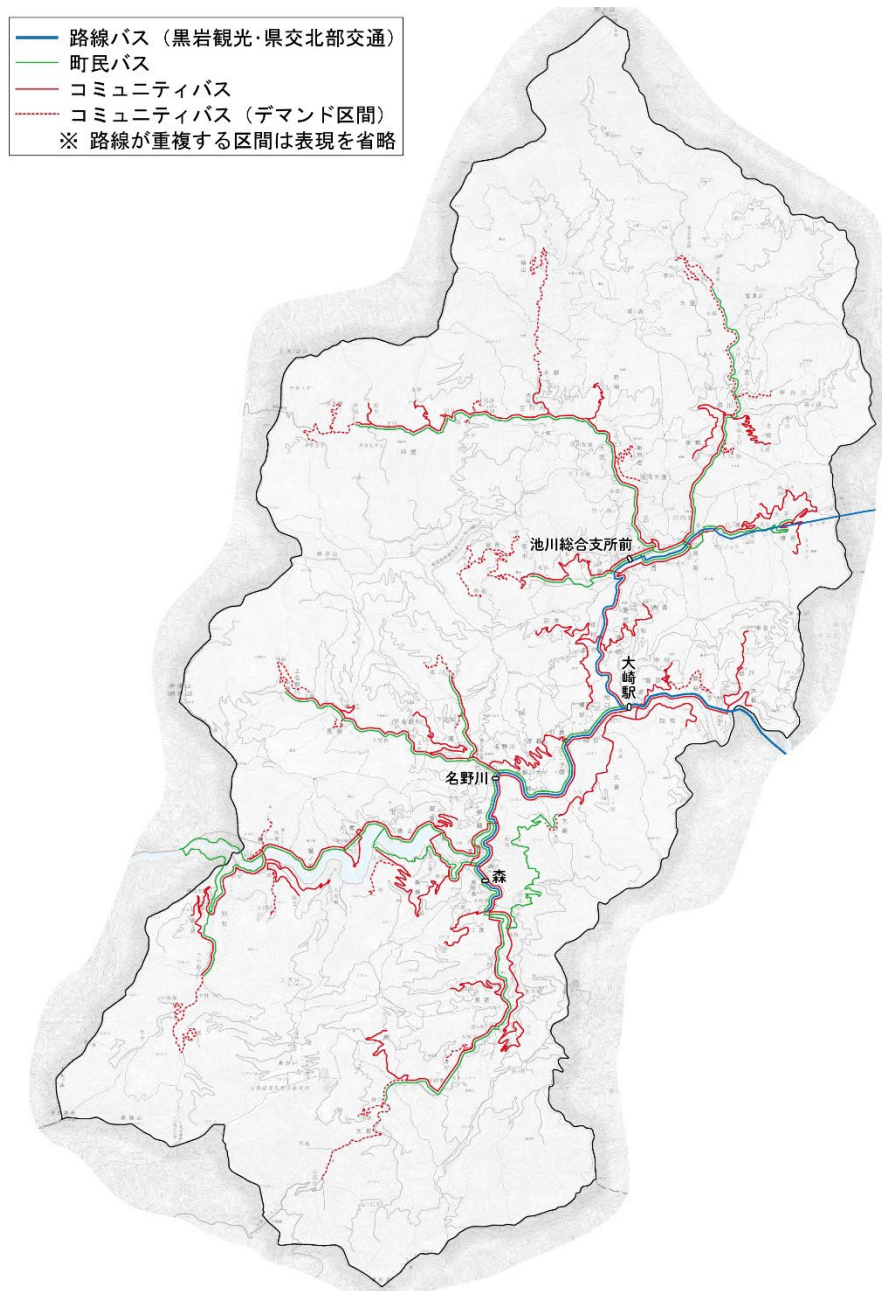
事業1-3：町内を運行するバスの路線再編（運行経路・運行ダイヤ）

▶ 1-3-①：町が主体となるバスの路線再編（運行経路・運行ダイヤ）

仁淀川町が運行主体となるバス（町民バス、コミュニティバスをまとめて、以後“町営バス”）の重複する区間の見直しや地域の特徴に応じた運行への切り替えを実現させる。

大崎（大崎駅）、池川（池川総合支所前）、森、名野川のそれぞれの交通結節点において、町営バスと地域間幹線バス系統を乗り換えしやすいように接続させる。町営バスは地域特性に応じて、柔軟に運行の態様や車両を工夫して運行させる。

図：仁淀川町が運行主体となるバス路線の現状



- ・町営バス路線再編への助言（県交北部交通、黒岩観光、仁淀川マネジメントサービス、仁淀川観光、吾川タクシー、池川交通ハイヤー、高木ハイヤー）
- ・町営バスの路線再編の実施（仁淀川町）
- ・町営バス路線再編に関する広報、周知（仁淀川町）

▶ 1-3-②：コスモス吾川店への乗入れ検討

吾川地区唯一の量販店であるコスモス吾川店へのアクセス線として、吾川地区の交通結節点となる大崎駅にて路線バス（地域間交通ネットワーク）や他の町営バスと接続もしくは延伸することで、コスモス吾川店に直接乗入れできる運行を検討する。利用者の買い物に要する時間（20分程度）を考慮した運行とする。

イメージ図：コスモス吾川店への乗入れ



- ・乗入れに向けた調整（仁淀川町、J A高知県 吾川支所、コスモス吾川店）
- ・乗入れの実施（仁淀川町、運行事業者）

事業1-4：路線バスと町営バスの接続強化とその維持

地域間幹線バス系統と位置づける各路線（県交北部交通、黒岩観光）と、町営バスのダイヤ接続を維持する。

- ・運行ダイヤの変更が明らかになった段階で仁淀川町に通知する（県交北部交通、黒岩観光）
- ・通知を受けて町営バスとの接続を確認し、必要に応じて町営バスのダイヤ変更を行う（仁淀川町、町営バス運行事業者）
- ・利用者及び住民に対してダイヤ変更の周知に取り組む（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者）

事業1-5：交通結節点機能の拡充

地域間幹線バス系統と町営バスの交通結節点となる大崎駅（土佐大崎）、池川総合支所前（池川役場前）、森、名野川の各バス停待合所について、利用者が安心して快適にバスの乗り換えやバス待ちに利用できるよう施設の改善及び拡充に取り組む。

- ・情報掲示物（全体路線図、時刻表、運賃案内、バス停周辺案内）をわかりやすくとりまとめ掲示する。また、英語による併記も行う（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光）
- ・老朽化が進んでいる森バス停待合所の改修を検討する（仁淀川町、黒岩観光）

事業 1-6 : バス停名称の統一と管理

▶ 1-6-① : バス停名称の統一

現状において同じ位置であっても名称が異なるバス停について、沿線住民に馴染みがあり、わかりやすい名称に統一する。

- ・バス停名称の統一について関係者の協議を通じて決定する（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光、地域住民）

▶ 1-6-② : バス停の管理

バス停標柱が朽ちていたり、情報掲示が明確でないなど汚損のある停留所について、標柱や情報掲示の更新をすすめる。

- ・乗務員からバス停標柱及び掲示物の汚損を通知する仕組み構築（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者）
- ・汚損が確認されたバス停について、修繕及び更新に取り組む（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者）

事業 1-7 : 町営バスの運賃体系再構築

▶ 1-7-① : 運賃体系再構築の検討

町営バスの運賃体系について、現状の一回利用 200 円（大人）を維持するが、乗り継ぎ割り引きの再検討を行う。これにより民間バスも加えた運賃収入の曖昧さを解消するとともに、乗り継ぎ券の発行作業を省略し、乗務員の負担軽減につなげる。利用者には運賃負担が増すことへの不安を持たれることが予想されるが、事業 1-7-② : 町営バス定期券サービスの検討により、その負担感の低減につなげる。

- ・町営バスの運賃体系の一部変更（仁淀川町）

▶ 1-7-② : 町営バス定期券サービスの検討

町営バス専用の定期券サービスを検討する。この定期券は利用する路線や区間を限定するものではなく、町営バス全路線が期間内に利用可能となるものとする。この定期券のサービス開始により、町営バスを頻繁に利用する人や町営バスの利用に踏み切れなかった人が利用しやすくなる。

- ・町営バス定期券サービスの検討（仁淀川町）
- ・サービス開始に関する周知（仁淀川町、町営バス運行事業者）
- ・定期券の発行手続き（仁淀川町役場及び支所の窓口）

事業1-8：ニーズに応じた車両の適正配置

町営バスの車両について、利用者の規模と運行経路の道路状況などを考慮した大きさへの転換（小型化）をすすめる。運行車両に普通自動車（乗車定員：10人以下）が
増強されることで、乗務員確保にも貢献することが期待できる。

例：マイクロバス・ワゴン車両（14人乗り）⇒ 10人乗り普通車など



佐川町コミュニティバス
さかわぐるぐるバス
ハイエース（10人乗り）



室戸市コミュニティバス
むろはぴ号
ハイエース（8人乗り）

- ・町営バスの車両更新のタイミングに合わせた車両の小型化（仁淀川町）

具体的実施施策 2：公共交通に関する戦略的な情報発信

事業 2-1：利用につなげるわかりやすい情報発信

町内に暮らす住民や本町への来訪者が、本町の公共交通に関する情報を、様々な場面で得られるよう戦略的に発信、掲示する。

▶ 2-1-①：広報紙やWEBを通じた情報発信

町が発行する広報紙やWEBを活用し、幅広く本町の公共交通に関する情報を発信する。

広報紙では、町内在住者を対象として公共交通利用の意義やメリット、再編方針や利用方法などを発信し、正しい情報を住民に届ける。また、WEBを通じて本町の公共交通情報を発信することで、町内の住民だけでなくこれから本町を訪れようとする来訪者もワンストップで交通関連情報を検索できるようにする。

- ・町広報紙にて町内の公共交通情報を定期的に発信する（仁淀川町）
- ・町及び観光協会ホームページに、町内の公共交通ネットワークのワンストップ検索が可能な掲示を行う（仁淀川町、仁淀川町観光協会）

▶ 2-1-②：公共交通ガイド（総合時刻表冊子）の作成と配布

主に町内に暮らす住民が、行き先や時間を確認しやすいように、町内に関連する全てのモードの情報（路線図、時刻表、運賃、他）を整理した総合時刻表冊子を取りまとめる。

- ・主に町内在住者が利用できる総合時刻表冊子を作成する（仁淀川町）
- ・冊子の配布場所を工夫し、必要な人に行き渡るよう備置する（仁淀川町、公共施設、県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者）

▶ 2-1-③：停留所における情報掲示

町内のバス停における情報掲示として、路線図と時刻表、運行事業者の連絡先を必ず記載するようにする。また、交通結節点（大崎駅、池川総合支所前、森、名野川）では、町内バスの利用方法なども加え、掲示情報を拡充する。

- ・バス停掲示情報の更新時に最低でも路線図と時刻表をセットにした情報掲示を行う（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者）
- ・交通結節点における掲示はさらに周辺情報なども合わせ充実させる（仁淀川町）

▶ 2-1-④：バス車内における情報掲示

町内を運行するバス車内において、地域の路線ネットワーク図や運行に関する情報、運賃情報を掲示する。また、年末年始の運休情報や、乗降者の多い病院や公共施設、量販店などの情報（休診、休業、緊急連絡など）を掲示する。掲示方法については運行の支障にならない工夫を行う。

- ・バス車内掲示の活用（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者）

事業2-2：地区住民に直接公共交通利用を説明する場づくり

町内の地区や集落を対象とした集まりにおいて、バスの運行概要や利用方法、時刻表の見方などの説明を行う。合わせて意見交換も行い、地域の公共交通に対する要望や意見を把握し、次の路線再編の判断材料とする。

また、地区を対象とすることで、公共交通を利用していない住民への利用啓発の場として活用する。

- ・意見交換で得られた住民の要望や意見を整理し、必要なものは実際の運行に反映させる（仁淀川町、町営バス運行事業者）

事業2-3：SNSと防災無線を活用した運行情報のリアルタイム発信

町内を運行するバスに、運休や大きな遅れが発生した時の緊急連絡用ツールとして、町が設置するホームページ（事業2-1-①：広報紙やWEBを通じた情報発信）での発信に加え、あらかじめ登録するSNSを通じたプッシュ型通知や、防災無線を活用した周知を行う。

- ・自社のバスに運休や大きな遅れが生じた場合、早急に町と情報共有を行う（県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者）
- ・町ホームページにて、バスの運休や大きな遅れの情報発信を行う（仁淀川町）
- ・あらかじめ登録するSNS（LINE など）を活用したプッシュ型通知による情報発信（仁淀川町）
- ・防災無線を通じた周知（仁淀川町）

事業2-4：発信する情報及び掲示物における多言語表記の推進

バス停における情報掲示について、英語による併記を行う。英語表記の方法については日本バス協会のガイドライン（訪日外国人旅行者のバス利用を想定した多言語対応に関するガイドライン）に準じるものとする。

- ・バス停掲示物を英語併記する（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光）

事業2-5：町営バスの全路線GTFS化とその活用

すでに完了している路線バス（県交北部交通、黒岩観光）と合わせ、路線再編後の全ての町営バスのGTFS化を完了させる。また、GTFSを活用した利便性の高い情報発信の検討をすすめる。

- ・全ての町営バスのGTFS化の推進（仁淀川町、高知県）
- ・GTFSを活用した情報発信の検討（仁淀川町）

具体的実施施策３：町民の公共交通利用に対する意識向上

事業３-１：膝をつき合わせた意見交換を通じた啓発

“事業２-２：地区住民に直接公共交通利用を説明する場づくり”と同様に、地区や集落を対象とした集まりに足を運び、地域の公共交通や交通まちづくりに対する意見や要望を聞く意見交換を行う。

ここで得られた内容を整理し、路線再編等に反映する。また、バス利用に踏み切れない人には公共交通利用のメリットや意義、将来への備えとしての利用啓発を行い、新たな利用喚起につなげる。

- ・地区別意見交換の定期開催（仁淀川町）

事業３-２：地域の活動と連携したおでかけイベントの実施検討

地域住民がバスを利用するきっかけを得る機会として、通常運行する公共交通の乗り物（バス、鉄道）を活用したおでかけイベントの企画、実施を検討する。

- ・地区を対象とするおでかけイベントの企画検討（仁淀川町、仁淀川町社会福祉協議会、地区住民の組織）

事業３-３：地域住民を対象としたバス乗り方教室の開催

地域住民を対象として、バス乗り方教室を開催する。地域を運行するバスについて紹介するほか、時刻表の見方やバス車内でのマナー、乗降時の注意事項などを実際に運行する車両を用いて学習する。県交北部交通が運行する池川地区では“ＩＣカードですか”についても体験する。

- ・地区の集まりを対象としたバス乗り方教室の企画及び実行（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者）

事業３-４：学校におけるバス乗り方教室の開催

町内の小学校及び中学校における授業の一環として、実際に運行するバス車両を持ち込んだバス乗り方教室を開催する。バスの利用方法を学ぶだけでなく、バスを含む公共交通が地域に果たす役割についても学習する。

- ・町内の学校におけるバス乗り方教室の企画及び実行（仁淀川町、仁淀川町教育委員会、県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者）

具体的実施施策 4：教育施策との連携

事業 4-1：町内小中学校へのスクールバス運行

町内の小中学校への通学用として、必要に応じたスクールバスの運行を継続する。座席に余裕がある路線に限り沿線住民の混乗利用も可能とする。

利用する児童・生徒の変化に合わせて、車両や運行態様の見直しを行う。

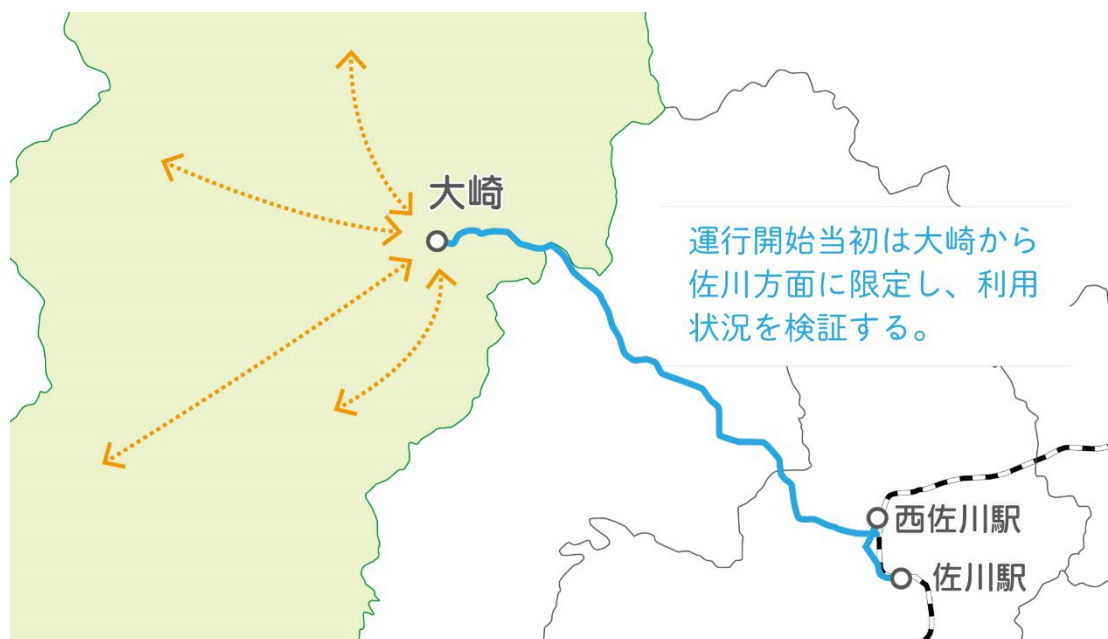
- ・町内の小中学校へのスクールバス運行を継続する（仁淀川町教育委員会）
- ・スクールバス利用者について 3 年先まで整理し、車両配置計画及び一般混乗の可否を検討する（仁淀川町、仁淀川町教育委員会）

事業 4-2：自宅から町外の学校にも通うことのできる環境整備の検討

町内の自宅から高知市内の学校に公共交通で通えることを目指し、大崎を起点として、朝と夕の西佐川駅及び佐川駅を発着する列車に接続できる便を独自に運行することの検討をすすめる。

また、この便に佐川町から仁淀川町内への通勤利用が可能とするか検討をすすめる。

図：大崎から西佐川駅、佐川駅への経路図



- ・利害関係者（黒岩観光）や沿線の越知町、佐川町との協議を通じて運行を検討する（仁淀川町、仁淀川町教育委員会）
- ・通学利用以外の一般利用の可否について、そのニーズを整理するとともに、利害関係者及び沿線自治体と協議を行う。（仁淀川町、仁淀川町教育委員会）

具体的実施施策 5：福祉施策との連携

事業 5-1：移動制約者への移動支援サービスの検討

誰もが外出できる環境整備として、タクシー車両を活用した移動支援サービスを検討する。平日の午後にタクシーの稼働率が低下する傾向にあることから、タクシー車両の空き時間の有効活用につなげる。

また、介助付き移動手段への要望もあることから、町内の団体や事業者等に福祉有償旅客輸送サービスの開設や、介護タクシーサービスの開設、誘致などの検討をすすめる。

- ・タクシー車両を活用した移動制約者の移動支援サービス検討（仁淀川町）
- ・タクシー車両による移動制約者の移動支援サービスの継続（仁淀川町、町内のタクシー事業者）
- ・介護タクシーサービスの町内への開設、誘致、もしくは利用しやすさの向上を目指す施策の検討（仁淀川町）

事業 5-2：仁淀川町地域タクシー券交付事業の見直し検討

本計画の実施により、日常的なバスの利用が可能となる集落と、曜日を限定して運行するバス路線沿線の集落で交付するタクシーチケット枚数の見直しを行い、外出可能回数による公平性確保の実現に向けた検討をすすめる。

- ・地域タクシー券交付事業内容の再検討（仁淀川町）

具体的実施施策6：まちづくりとの連携

事業6-1：バス停付近への横断歩道の設置

交通量が多い道路のバス停利用者が、安全に道路を横断しバスを利用できるよう、横断歩道の設置など関係機関への要望を行う。



写真：安田町の唐の浜東バス停

交通量が多い国道 55 号に立つバス停で、過去には死亡事故も発生している。

令和 5 年 11 月に、横断歩道の設置とバス停の移設が実現した。

- ・ 国道 33 号沿線のバス停付近への横断歩道設置要望（仁淀川町）

事業6-2：集客施設への運行情報掲示

町内の公共施設や病院施設、量販店などに、町内の公共交通情報の掲示をすすめる。掲示する内容は、最寄りバス停の時刻表、地域の全体路線図、運賃情報、運行事業者の連絡先などを想定する。

- ・ バス情報掲示物の製作（仁淀川町）
- ・ 町内の集客施設への掲示の依頼と情報改正時の掲示物更新（仁淀川町）

事業6-3：道路の異常に即座に対応できる体制整備

山間部や川沿いなど様々な環境に集落が形成されている本町では、落石や生き物の影響などにより路肩の崩壊や路面の悪化が見られる。バスが運行する経路上でも同様の状況が見られるため、乗務員がそのような場面を発見した場合はすぐに役場担当課に連絡を入れ、役場担当課が補修などの対応に即応する体制を整備する。

- ・ 道路の異常に対応する連絡体制の整備（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者、吾川タクシー、池川交通ハイヤー、高木ハイヤー）

具体的実施施策 7：地域の魅力向上による関係人口の拡大

事業 7-1：町内の観光地へのアクセス向上

公共交通網による町内の観光地へのアクセス向上策として、休日の運行回数の増加を図る。公共交通による来訪者が、安居溪谷、中津溪谷を一日で巡ることができる運行回数の確保を目指す。

- ・町営バスの運行回数確保及び休日の運行（仁淀川町）

事業 7-2：町内公共交通網の来訪者向け一括サービスの導入検討

来訪者が町内でのバス旅行に満足できる一括サービス（例：町営バスの一日乗車券購入で民間路線バスの割引サービス、路線図や時刻表が一体となった情報紙、町内施設における割引サービスなどが受けられる）の導入を検討する。

- ・一括サービスの導入検討（仁淀川町、仁淀川町観光協会、県交北部交通、黒岩観光、町内の飲食店や観光施設など）

事業 7-3：地域の催しやお祭りへのアクセス便の運行

町内で催されるお祭りやイベントなどに自動車が集まるのを避け、自動車を持たない人（地域住民、来訪者）でも楽しめるよう、臨時のアクセス便を運行する。

対象とする催しやお祭り	アクセス便のイメージ
秋葉まつり	池川中心部－大崎－森－別枝間をシャトル輸送
ひょうたん桜	大崎－ひょうたん桜間をシャトル輸送
上久喜の花桃	大崎－上久喜－森－大崎をシャトル輸送



写真：上久喜の花桃

開花の時期には自動車通行を一方通行に規制して円滑な交通を維持している。公共交通では行きづらい場所となっている。

- ・アクセス便の運行（仁淀川町、町営バス運行事業者）
- ・当日の来訪者の誘導（仁淀川町観光協会）

事業 7-4：町内を巡るミニツアーの企画と実施

来訪者に向けた町内の魅力を巡る既存の公共交通網を活用したミニツアーを企画、実行する。

- ・ミニツアーの企画と実施（仁淀川町観光協会）

具体的実施施策 8：持続する公共交通網

事業 8-1：定期的な地域住民の移動ニーズの把握と整理

定期的に住民の移動ニーズを把握し、実際の運行概要に反映することで利用の継続と実際に利用する人の増加につなげる。住民の移動ニーズを把握する手法として“事業 3-1：膝をつき合わせた意見交換を通じた啓発”の他、バス利用者を対象としたアンケート調査や、地域住民を対象としたアンケート調査を実施する。

また、適正な利用者数のカウントと集計が今後の路線再編における重要なデータとなる。このデータを乗務員や事務員の負担とならないように整理できるツールの導入も検討する。

図：バス利用者カウントシステム（高知工科大）活用イメージ

乗客数カウントシステム

操作は超簡単！



乗務員は利用者の乗車と降車に合わせて“+”と“-”をタップするだけで、乗降場所はGPSで確認、処理する。終点でサーバーと入力情報を共有し、瞬時に利用情報が整理される。

- ・バス利用者を対象としたアンケート調査（仁淀川町）
- ・地域住民を対象としたアンケート調査（仁淀川町）
- ・乗務員の負担を軽減したバス乗降者数のカウントと集計（仁淀川町）

事業 8-2：地域の移動ニーズに合わせる定期的な運行見直しへの反映

“事業 8-1：定期的な地域住民の移動ニーズの把握と整理”の結果、提供する町内の公共交通網と住民の移動ニーズに乖離が見られる場合、運行概要の見直しを行い、移動ニーズとの整合を確保する。

- ・町営バスの路線再編を実行する（仁淀川町）
- ・再編の対象が県交北部交通、黒岩観光の路線である場合は、運行事業者のほか、関係する自治体との協議も行う（仁淀川町）
- ・再編対象地区の住民への周知に取り組む（仁淀川町）

事業 8-3：新たな事業との連携によるタクシー事業の活性化

町営バス事業との連携や地区内の短距離旅客輸送手段の運行など、これまでのタクシー事業の枠外の新しい事業にも取り組む。

- ・町の公共交通事業との連携（吾川タクシー、池川交通ハイヤー、高木ハイヤー）
- ・乗務員の確保（吾川タクシー、池川交通ハイヤー、高木ハイヤー）

事業8-4：バス及びタクシーの乗務員確保の取り組み支援

▶ 8-4-①：乗務員募集に対する行政支援の検討

町内を運行する民間バス事業者（県交北部交通、黒岩観光）や町営バス運行事業者、そしてタクシー事業者の乗務員不足に対応するため、乗務員募集に前向きに取り組もうとする事業者に対して、高知県が運営している移住ポータルサイト“高知家で暮らす”やバストライバーnavi“どらなび”への登録、移住相談会や合同就職説明会などへの参加について町が支援できる仕組みを検討する。

- ・WEBの募集サイトへの登録（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者、吾川タクシー、池川交通ハイヤー、高木ハイヤー）
- ・乗務員確保のイベントに参加する（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者、吾川タクシー、池川交通ハイヤー、高木ハイヤー）

▶ 8-4-②：町営バス乗務員確保に向けた住民登録プログラムの導入検討

町営バスの乗務員確保の一環として、一定の要件を満たす住民が参加できる登録制度の導入を検討する。

登録するための要件として、普通自動車第一種運転免許証もしくは大型自動車第一種運転免許証を所持しており、事故歴や年齢なども規定し、“市町村運営有償運送等運転者講習”を修了した者とする。

町が主導する制度への登録により、町営バスの乗務員が不足する日の代理運転を依頼できるほか、正規乗務員への登用の可能性も考えられる。

- ・町営バス乗務員の登録制度を検討するとともに制度の周知に努める（仁淀川町）
- ・要件を満たす住民は高知中央自動車学校での市町村運営有償運送等運転者講習を受講する。必要な手続きや費用は仁淀川町が負担する（住民、仁淀川町）
- ・登録乗務員の研修を行うとともに、一定期間ごとに実際に乗務して運転技術の向上と維持に努める（町営バス運行事業者、登録乗務員）

▶ 8-4-③：役場職員の登録プログラム導入検討

町営バス乗務員の突然の病欠などへの対応として、“事業8-4-②：町営バス乗務員確保に向けた住民登録プログラムの導入検討”を有効に活用するが、それでも対応しきれない場合に備え、役場職員から一定数をあらかじめ登録しておき、非常時に対応できる体制構築を検討する。

- ・要件を満たす役場職員が高知中央自動車学校での市町村運営有償運送等運転者講習を受講する。必要な手続きや費用は仁淀川町が負担する（仁淀川町）
- ・登録乗務員の研修を行うとともに、一定期間ごとに実際に乗務して運転技術の向上に努める（町営バス運行事業者、登録乗務員）

事業8-5：災害への備え

独自の災害対応マニュアルを持たない（本町内を運行する路線を有する）交通事業者の「発災時・直後」から「復旧・復興段階」に至る、乗務員及び運行管理者、そして運行事業者、行政としての対応や他の主体と協働する内容をあらかじめ取りまとめ、関係者が共有する。

また、災害への備えとして定期的に訓練を実施する。

- ・災害対応マニュアルの作成及び助言（仁淀川町、県交北部交通、黒岩観光、町営バス運行事業者、吾川タクシー、池川交通ハイヤー、高木ハイヤー）
- ・災害対応マニュアルの共有と定期的な訓練（交通事業者の乗務員、運行管理者）

事業8-6：様々な主体の参画による公共交通の成長

行政と交通事業者に加え、地域の移動手段確保に関連する主体や、意見や要望を持つ主体など、様々な人々が参画して将来の本町の公共交通を成長に導くための意見交換を交わす場を設置する。

意見交換の場で提示された意見や要望などに対して、参加者全員で協議を行い、必要に応じて地域公共交通会議や地域公共交通活性化協議会などの上位協議体にその内容を諮る。

- ・意見交換の場づくりと参加呼びかけ（仁淀川町）
- ・意見交換の場への参画（交通事業者、仁淀川町社会福祉協議会、仁淀川町観光協会、仁淀川町商工会、地域住民、その他町内の組織、学識経験者）

6. 計画の目標と評価指標

計画の目標の進捗について毎年検証を行うための評価指標を次のとおり設定する。
 毎年の事業検証は、6月に地域公共交通活性化協議会を開催して協議を行い、国にその成果と進捗状況を報告する。

目標1：町内を運行するバスの地域ニーズに合わせた利便性向上

- ▶ 指標1：バス利用者数が増加する
- ▶ 指標2：交通結節点における乗降者数が増加する
- ▶ 指標4：町営バスの収支率が改善する
- ▶ 指標5：住民の移動に変化をもたらす

目標2：住民の意識に変化をもたらし、公共交通が移動手段として認識される

- ▶ 指標1：バス利用者数が増加する
- ▶ 指標5：住民の移動に変化をもたらす

目標3：各分野の施策との連携を通じ、移動手段の確保に困窮する人を出現させない

- ▶ 指標2：交通結節点における乗降者数が増加する
- ▶ 指標6：自動車運転免許証を自主返納できる環境

目標4：地域の良さを磨き上げ、住民や来訪者の満足度を向上させる

- ▶ 指標2：交通結節点における乗降者数が増加する
- ▶ 指標5：住民の移動に変化をもたらす

目標5：安心して使い続けられる公共交通網

- ▶ 指標3：利用者一人当たり公的資金投入額の適正化
- ▶ 指標7：町内の公共交通に関与する交通事業者数を維持する

評価指標	評価指標	
	現状値	目標値
指標1：バス利用者数が増加する	20,358人 (2023年度)	26,638人 (2034年度)
指標2：交通結節点における乗降者数が増加する	再編実施後に指標を設定する	
指標3：利用者一人当たりの公的資金投入額の適正化	モード別に2023年度実績を元に設定する	
指標4：町営バスの収支率が改善する	町営バスへの再編実施後に設定。それまでは既存の3.3%を維持する	
指標5：住民の移動に変化をもたらす	アンケート調査を通じて住民の移動の変化を指標として設定する	
指標6：自動車運転免許証を自主返納できる環境	23人 (2023年度)	23人を維持 (2033年度)
指標7：町内の公共交通に関与する交通事業者数を維持する	7社 (2024年度)	7社以上 (2033年度)

指標 1 : バス利用者数が増加する

■ 指標設定の考え方

町内を運行するバスの利便性向上により利用者数が増加する。利便性向上につなげる路線再編の実施は、2027（令和 9）年 10 月を予定している。

現状値は 2023（令和 5）年度とし、計画初年度から路線再編実施予定である 2027 年度までは利用促進の取り組み効果により毎年 2 % 増加する。路線再編実施後の 2028 年度と 2029 年度は 10% 増加するものの、その後は人口減少も考慮して利用者数が維持するものとして目標を設定する。

■ 指標の定義

- ・ 県交北部交通、黒岩観光の町内における利用者数（乗車もしくは降車のみでも 1 人とカウントする）と町営バスの利用者数（乗車と降車の和の半分とする）を集計する。スクールバス利用者は一般混乗も含めて集計から除外する。
- ・ 毎年 4 月～翌年 3 月末までの利用者数を各社から提供してもらい検証する。

項目	年度	数値（人）	備考
現状値	2023 年度	20,358	スクールバスの利用者は除外
中間目標値	2029 年度	26,638	本計画の見直し
目標値	2034 年度	26,638	計画最終年度

指標 2 : 交通結節点における乗降者数が増加する

■ 指標設定の考え方

異なる事業者のバスであっても、それぞれが連携し合い、公共交通網として機能することで、乗り換えてさらに遠方に移動することが可能となる。その結果、町内のバス利用が活性化することで交通結節点（大崎駅、池川総合支所前、森、名野川）での乗り換えのための乗降が増加すると期待する。

現状において、バス停を指定した乗降者数のピックアップ集計ができないことから、“事業 8-1：定期的な地域住民の移動ニーズの把握と整理”の集計する仕組みの構築後に検証を開始する。

検証初年度の交通結節点 4 ヶ所の乗車人数と降車人数の合計から、2033 年度（計画最終年度の前年度）には 30% を超えて増加することを目標とする。

■ 指標の定義

- ・ 交通結節点（大崎駅、池川総合支所前、森、名野川）における乗車人数と降車人数の合計の値で検証する。
- ・ 対象とするバスは、県交北部交通、黒岩観光、町営バスとし、これら以外のスクールバスなどは含まない。また、スクールバスの一般混乗利用者数もこの集計からは除外する。

指標 3：利用者一人当たりの公的資金投入額の適正化

■ 指標設定の考え方

適正な支出（公的資金投入額）であれば、適正な利用者数がついてくるものと考え、指標を利用者1人当たりの公的資金投入額で検証を行う。

2023年度の実績を現状値（下の表）とし、これらの利用者1人当たりの金額が現状値を超えないことを目標とする。また、さらに現状値において2,000円を超えているものについては、2,000円以下にすることも目指す。

■ 指標の定義

- ・運行事業者別に、町が公的資金を投入した金額（補助・委託）を、年間利用者数（指標1）で除し、利用者1人当たりの公的資金投入額を算出して検証を行う。
- ・交付税措置は算定には含まず、仁淀川町が直接支払う金額（補助・委託）のみにて検証を行う。
- ・町外での運行も含む県交北部交通と黒岩観光については、乗車もしくは降車だけでもカウントを1人とするため、実際の数値とは乖離が生じるがあくまでも目安として検証の素材とする。

□ 現状値の算出と目標値の設定

運行事業	公的資金投入額 (千円)	利用者数 (人)	現状値 (円/人)	目標値 (円/人)
県交北部交通	2,410	832	2,897	2,000円以下
黒岩観光	3,772	10,754	351	351円を維持
町民バス	23,413	4,068	5,755	2,000円以下
コミュニティバス	22,029	4,704	4,683	

指標 4：町営バスの収支率が改善する

■ 指標設定の考え方

町営バスの収支率改善を目指す指標とする。ただし、運賃を安価に設定することで利用しやすさにつながっていることから、収支のみに特化して改善を目指すものとはしない。バスの利用者が増加することで、収支率が改善していくことを目標とし、路線再編実施（2027年10月予定）後に改めて目標値を設定する。

■ 指標の定義

- ・町営バスの収支率で算定する。
- ・支出を公的資金投入額とし、収入は運賃収入のみとする。
- ・導入を目指す地域公共交通確保維持事業のフィーダー補助金や交付金などは算定に加えない。

□ 現状値の算出

運行事業	運行経費	運賃収入	現状値 (収支率)
町民バス	24,093,800	680,800	2.8%
コミュニティバス	22,904,900	875,900	3.8%
計	46,998,700	1,556,700	3.3%

指標 5：住民の移動に変化をもたらす

■ 指標設定の考え方

町内の住民を対象としたアンケート調査を行い、“移動の目的地”、“移動手段”、“移動の頻度”、“行動範囲”、そして“移動に対する満足度”を整理する。公共交通網の整備を通じて人々の移動が活性化するとともに公共交通の利用率（分担率）が高まること、さらにその満足度が高まっていくことを目標とする。

アンケート調査は 2026 年度（路線再編実施前）、2029 年度（路線再編実施後）及び 2033 年度（計画最終年度の前年度）の 3 回実施する。

■ 指標の定義

- ・アンケート調査票は 2024 年度に実施した住民移動ニーズアンケート調査票をベースに設計し、回収率目標を 40% とする。

指標 6：自動車運転免許証を自主返納できる環境

■ 指標設定の考え方

自動車運転免許証の自主返納を強く要請するのではなく、車の運転に不安を感じる人がバスなどの公共交通利用にシフトし、自らすすんで免許証を自主返納できる環境になることを目指す。そのためには公共交通が利用しやすくなる利便性向上と利用促進の取り組みが重要であり、これらを実現していくことで自ずと自主返納できる人が増えてくるものとする。

2020 年～2024 年の年間平均返納者数（現状値：23 人）と比較して、2033 年度（計画最終年度の前年度）の返納者数が下回らないことを指標として設定する。

■ 指標の定義

- ・仁淀川町内に住所を持つ人の運転免許証自主返納者数を佐川警察署にヒアリングし、その値を検証する。毎年 1 月から 12 月末までの数値を活用する。
- ・対象は全ての運転免許証（二輪を含む）とする。

指標 7：町内の公共交通に関与する交通事業者数を維持する

■ 指標設定の考え方

本町における公共交通が事業として確立し、事業の維持もしくは発展していくことを目指す。

現在、本町内で公共交通事業に関与する事業者が 8 社（県交北部交通、黒岩観光、仁淀川マネジメントサービス、仁淀川観光、吾川タクシー、池川交通ハイヤー、高木ハイヤー、仁淀交通）があるが、この内仁淀交通は特定旅客自動車運送事業であり、利用者が限定されることからこの算定には含まないこととする。

従って、現状値である 7 社が 2033 年度（計画最終年度の前年度）も維持されている（7 社以上である）ことを目指す。

■ 指標の定義

- ・7 社が維持する。もしくは 7 社から増加する。

7. 地域公共交通特定事業の導入について

本計画の策定後、地域公共交通利便増進実施計画を策定し、計画に基づいた路線再編を実施する。そして地域公共交通利便増進事業を導入して本町の交通まちづくりの活性化につなげる。

また、町内を運行するフィーダー系統の各路線について、地域公共交通確保維持事業のフィーダー路線として以下のとおり位置づける。

フィーダー路線として位置づける路線	
仁淀川町が運行主体となる バス路線	■ 町民バス 折尾線、安居溪谷線、楮原線、坂本線、北川線、上名野川線、織合橋大崎線、東部線、芋生野線、森山線 ■ コミュニティバス 瓜生野桧谷線、舟形線、余能線、坂本線、長屋線、岩柄線、楮原大平線、安居線、椿山線、上久喜線、中線、上名野川線、大板線、加江線、橘・上線、中村線、北川線、峯岩戸線、橘谷線、宗津線、桜鹿森線、峠ノ越線、寺野竹谷線、別枝線、大植・泉線、古田線、高瀬線、戸立線、沢渡線、
フィーダー路線が接続する 幹線系統	・ 佐川駅－狩山口線（黒岩観光） ・ 佐川駅－川渡線（黒岩観光）
地域公共交通確保維持事業 を導入する理由	・ 事業評価等において客観的な視点からの事業検証と提言をもとに、町営バス運営の適正な見直しにつなげていくため。 ・ 国からの支援を受け、本町が単独で支出する経費を軽減させる。その成果として町内公共交通を持続させる。

8. 計画の推進

(1) 事業の検証

計画期間内は、次の表の通り毎年6月に地域公共交通活性化協議会を開催し、事業の進捗状況の確認を行うとともに前年度の事業評価を行い、必要に応じて改善の取り組みを検討する。

表：計画期間における事業推進

	4月～6月	7月～9月	10月～12月	1月～3月
2025年度 [計画1年目]	事業の実施			
2026年度 [計画2年目]	→	評価と改善	事業の実施	→
			改善の取り組み	→
2027年度 ～ 2033年度 [計画3～9年目]	→	評価と改善	事業の実施	→
	→		改善の取り組み	→
2034年度 [計画最終年]	→	評価と改善	事業の実施	→
	→		改善の取り組み	→
				総合検証

表：計画期間における事業推進の概要説明

事業の実施	計画に沿って各関係者がその役割分担に従い、事業を推進する。
評価と改善	毎年6月に開催する仁淀川町地域公共交通活性化協議会において、それまでの事業成果をとりまとめるとともに、目標の達成状況をチェックする。その評価結果を踏まえ、改善の必要なものについてはその場で改善案を協議し、取りまとめる。
改善の取り組み	目標の達成に向けて、改善の取り組みを行う。
総合検証	計画最終年度の取りまとめ時に、計画期間を振り返り総括するとともに、次の計画とその実現に向けた協議を行う。

(2) 事業推進スケジュール（計画期間）

	2025（令和7）	2026（令和8）	2027（令和9）
事業1-1：町内を運行するバス路線の役割分担		事業者と調整	再編実施
事業1-2：路線バスの路線再編	調整	再編実施	継続
事業1-3：町内を運行するバスの路線再編			
▶1-3-①：町が主体となるバスの路線再編	地域住民と調整	事業者と調整	再編実施
▶1-3-②：コスモス吾川店への乗入れ検討	関係者と調整	事業者と調整	実施決定
事業1-4：路線バスと町営バスの接続強化とその維持			実施
事業1-5：交通結節点機能の拡充		方針整理	実施
事業1-6：バス停名称の統一と管理			
▶1-6-①：バス停名称の統一	変更のリスト化	関係者と調整	実施
▶1-6-②：バス停の管理	方針整理	実施	実施
事業1-7：町営バスの運賃体系再構築			
▶1-7-①：運賃体系再構築の検討		関係者と調整	実施
▶1-7-②：町営バス定期券サービスの検討		関係者と調整	実施決定
事業1-8：ニーズに応じた車両の適正配置		関係者と調整	実施
事業2-1：利用につなげるわかりやすい情報発信			
▶2-1-①：広報紙やWEBを通じた情報発信	方針整理	実施	実施
▶2-1-②：公共交通ガイド（総合時刻表冊子）の作成と配布		簡易に実施	作成と配布
▶2-1-③：停留所における情報掲示	一部実施	一部実施	実施
▶2-1-④：バス車内における情報掲示	一部実施	一部実施	実施
事業2-2：地区住民に直接公共交通利用を説明する場づくり	実施	実施	実施
事業2-3：SNSと防災無線を活用した運行情報のリアルタイム発信	実施	実施	実施
事業2-4：発信する情報及び掲示物における多言語表記の推進	一部実施	一部実施	実施
事業2-5：町営バスの全路線GTF S化とその活用		方針整理	実施
事業3-1：膝をつき合わせた意見交換を通じた啓発	実施	実施	実施
事業3-2：地域の活動と連携したおでかけイベントの実施検討		方針整理	実施決定
事業3-3：地域住民を対象としたバス乗り方教室の開催		実施	実施
事業3-4：学校におけるバス乗り方教室の開催		実施	実施
事業4-1：町内小中学校へのスクールバス運行	継続	継続	継続
事業4-2：自宅から町外の学校にも通うことのできる環境整備の検討	方針検討	関係者と調整	実施決定
事業5-1：移動制約者への移動支援サービスの検討	方針検討	方針検討	実施決定
事業5-2：仁淀川町地域タクシー券交付事業の見直し検討	方針検討	方針検討	実施決定
事業6-1：バス停付近への横断歩道の設置	要望箇所の整理	要望	要望
事業6-2：集客施設への運行情報掲示			実施
事業6-3：道路の異常に即座に対応できる体制整備	方針整理	方針整理	体制整備
事業7-1：町内の観光地へのアクセス向上			実施
事業7-2：町内公共交通網の来訪者向け一括サービスの導入検討			実施決定
事業7-3：地域の催しやお祭りへのアクセス便の運行	一部実施	一部実施	実施
事業7-4：町内を巡るミニツアーの企画と実施			実施
事業8-1：定期的な地域住民の移動ニーズの把握と整理			実施
事業8-2：地域の移動ニーズに合わせる定期的な運行見直しへの反映			実施
事業8-3：新たな事業との連携によるタクシー事業の活性化	方針整理	関係者と調整	実施
事業8-4：バス及びタクシーの乗務員確保の取り組み支援			
▶8-4-①：乗務員募集に対する行政支援の検討	実施決定	実施	実施
▶8-4-②：町営バス乗務員確保に向けた住民登録プログラムの導入検討		実施決定	実施
▶8-4-③：役場職員の登録プログラム導入検討		実施決定	実施
事業8-5：災害への備え	方針整理	マニュアル作成	訓練
事業8-6：様々な主体の参画による公共交通の成長	方針整理	協議の場設置	実施

仁淀川町地域公共交通計画

2025（令和 7）年 3 月 14 日策定

仁淀川町地域公共交通活性化協議会

事務局：仁淀川町企画振興課

高知県仁淀川町大崎 200

kikaku@town.niyodogawa.lg.jp

