

第 5 章：前提条件の整理

1. 上位計画及び関連計画の整理

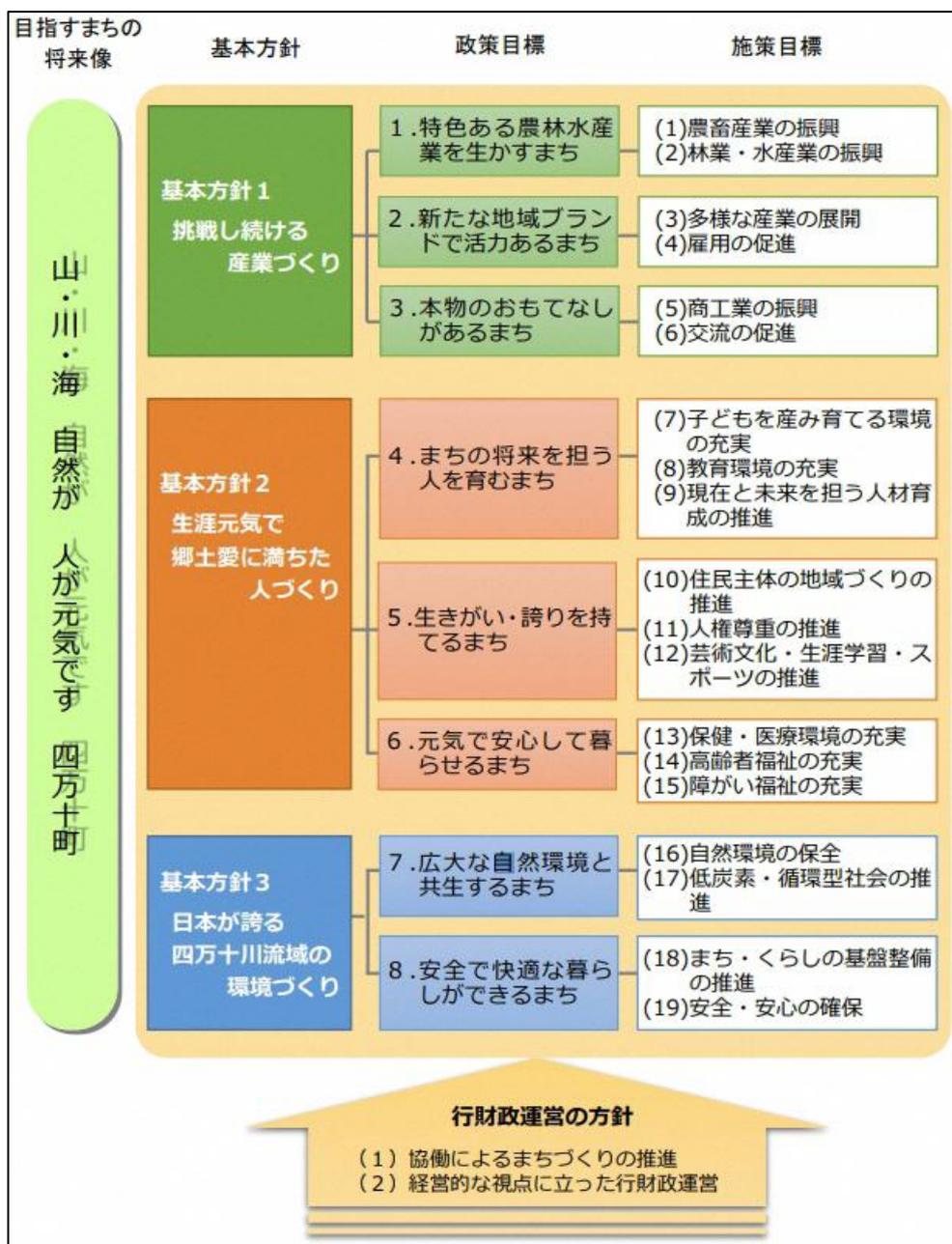
1) 第2次四万十町総合振興計画

(1) 計画の概要

四万十町総合振興計画は、基本構想・基本計画の2本柱で構成し、本町が目指す「まちの姿」を描くとともに、その実現に向けた基本方針を定めたものである。

基本構想は平成29年（2017年）から令和8年（2026年）までの10年間、基本計画はその期間内の前期・後期で5年ずつを計画期間としている。

(2) 基本計画の施策体系



(3) 留意すべき施策・取り組み

<p>施策目標 (14) 高齢者福祉の充実</p>	<p>○ 一般介護予防事業の推進</p> <p>介護予防に資する運動教室などを行う住民主体の通いの場を充実するため、介護予防に関するボランティア等の人材育成や地域活動組織の育成・支援を行います。また、地域における介護予防の取り組みを強化するため、推進拠点の整備や専門職等の関与を促進します。</p>
<p>施策目標 (17) 低炭素・循環型社会の推進</p>	<p>○ 地球温暖化防止の推進</p> <p>町全域から排出する温室効果ガスの排出量を把握するとともに、温室効果ガスの排出抑制に向けて、様々な場面での環境学習等を通じて、誰もがすぐ実践できる取り組みについて広く周知、啓発を図り、それを実践・継続できる環境を整えます。</p>
<p>施策目標 (18) まち・くらしの 基盤整備の推進</p>	<p>○ 総合的な公共交通網の確立</p> <p>他の公共交通事情や利用状況に応じた路線バス網に再編し、公共交通サービスが届き難い地域においては、移動制約者の生活に必要なコミュニティバスを運行するとともに、タクシー等とも連携した総合的な公共交通網の整備に努めます。また、既存の輸送サービスが確保できない場合には、自家用有償旅客運送制度を活用した住民サービスの導入について検討します。</p> <p>○ 住民ニーズに合った住宅施策の推進</p> <p>誰もが安心して快適に住み続けることができるよう、住生活基本計画に基づき、多様な生活スタイルに合わせた住宅施策を推進します。</p>



計画において留意すべき施策・取り組み

- ◎ 高齢者の介護予防事業との連携
- ◎ 環境学習による温室効果ガス排出抑制
- ◎ 様々なモードの活用による移動制約者対策
- ◎ 地域での生活を続けられる住宅施策

2) 四万十町 まち・ひと・しごと 創生総合戦略

(1) 戦略の概要

四万十町まち・ひと・しごと創生総合戦略は、まち・ひと・しごと創生法に基づき、四万十町人口ビジョン（以下「人口ビジョン」という。）を踏まえ、人口減少社会においても将来にわたって安定した活力ある地域社会の実現を目指し、目標や施策の基本的方向、具体的な施策をまとめるものである。

平成 27 年度（2015 年度）から令和元年度（2019 年度）までの 5 年間を計画期間としている。

(2) 総合戦略の基本目標

人口減少時代に適応した「しごと」「ひと」「まち」の好循環の確立を目指したまちづくりを戦略的に進めるため、基本目標を以下のとおり設定。

基本目標 1
地域の特性を生かした雇用を創出する
<国の基本目標①> 地方における安定した雇用を創出する <県の基本目標①> 地産外商により安定した雇用を創出する
基本目標 2
四万十町への新しい人の流れをつくる
<国の基本目標②> 地方への新しい人の流れをつくる <県の基本目標②> 新しい人の流れをつくる
基本目標 3
若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
<国の基本目標③> 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる <県の基本目標③> 若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえる、女性の活躍の場を拡大する
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
<国の基本目標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 <県の基本目標④> コンパクトな中心部と小さな拠点との連携により人々の暮らしを守る

(3) 留意すべき施策・取り組み

<p>基本的な方向 4-1 中山間地域の維持・創生</p> <p>(2) 小さな拠点づくり</p>	<p>集落連携等による、地域の支え合いや活性化に向けた仕組みづくりを担う小さな拠点づくりを支援するとともに、<u>中心街の活性化を目指すコンパクトなまちづくりの推進</u>と、<u>中山間地域のコミュニティ機能の再興</u>に向けた取り組みを支援していきます。</p> <p>[K P I]</p> <p>◎ 自立した集落活動センター：5 地域（令和元年度）</p>
<p>基本的な方向 4-2 安心してらせるまちづくり</p> <p>(1) 高齢者等にやさしいまちづくり</p>	<p>地域で生涯にわたって健康で安心してらせる生活環境づくりを進めるため、<u>生活不安のある独居高齢者への対策や公共交通の確保</u>、<u>医療や福祉の充実と健康づくり事業を推進</u>し、<u>生きがいつくりや社会参加の促進</u>、必要な日常生活の支援体制を構築していきます。</p> <p>[K P I]</p> <p>◎ コミュニティバス 1 路線乗車人数 ： 10 人/日（平成 26 年度） ： 20 人/日（令和元年度）</p> <p>◎ 福祉タクシー・バス利用券使用率（80 歳以上） ： 40%（平成 26 年度） ： 60%（令和元年度）</p>



計画において留意すべき施策・取り組み	
<ul style="list-style-type: none"> ◎ 中心市街地の活性化を目指すコンパクトなまちづくりの推進 ◎ 中山間地域のコミュニティ機能の再興 ◎ 移動制約者対策としての公共交通の確保 ◎ 高齢者の健康づくり ◎ 生きがいつくりや社会参加の促進 	

3) 四万十町市街地再生基本構想

(1) 基本構想の概要

四万十町市街地再生基本構想は、「第2次四万十町総合振興計画」並びに「四万十町まちづくり計画」を補完し、本町の市街地再生に向け、現況と課題を明らかにするとともに、今後の整備方針として位置付けるものである。

また、本構想は窪川・大正・十和地域の旧町村ごとに策定し、町としてそれぞれの地域の生活や商業の基盤として必要な整備方針を示すことにより、高齢化や災害対策に対応し、かつ利便性や文化的に優れたまちづくりを目指すものである。

(2) 基本構想における市街地の範囲と考え方

市街地名		市街地設定の考え方
窪川市街地		公共交通・道路の要所であり、役場本庁、各種公共施設・金融機関・病院・商店、宿泊施設、学校などが集積しており、窪川地域において特に計画的な再整備が必要な市街地である。
大正市街地		公共交通・道路の要所であり、役場地域振興局、各種公共施設・金融機関・商店、診療所、学校などが集積しており、大正地域において特に計画的な再整備が必要な市街地である。
十和市街地	十川エリア	公共交通・道路の要所であり、役場地域振興局、各種公共施設・金融機関・商店・宿泊施設、学校などが集積しており、十和地域において特に計画的な再整備が必要である市街地である。
	昭和エリア	公共交通・道路の要所であり、各種公共施設・金融機関・商店、診療所、学校などが集積しており、十和地域において特に計画的な再整備が必要な市街地である。

(3) 留意すべき施策・取り組み

窪川市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街振興ゾーンは窪川地域の市街地において、商業、観光の機能性を高め、<u>市街地のにぎわい交流拠点（交通拠点、ビジネス拠点、観光拠点）として整備を進めることで、駅前から市街地への人の流れを作り、市街地に人が集まり楽しんでもらえるような機会や場所、環境を整えます。</u>また、駅前開発については商店街振興ゾーンの中で特に重要な位置付けとして、官民協働も視野に入れた計画的な整備を行います。 ・高齢化が進むなか、住み慣れた地域で暮らしていけるよう保健・医療・福祉が連携した環境整備を展開していく必要があり、<u>福祉充実ゾーンは、医療と高齢者福祉などの連携を図りながらサービスの提供を行う福祉拠点を目指します。</u>
-------	---

大正市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前開発ゾーンは、大正地域の中心部であり、市街地のにぎわいエリアとして人の流れを作り、市街地に人が集まりにぎわいが生まれるような環境の整備が必要です。同ゾーンには、JR土佐大正駅、四万十交通営業所、駅前にぎわい拠点、ゲストハウスなどがあり、公共交通や宿泊施設、観光施設案内などの機能充実を図り、<u>にぎわいにつながる駅前の開発・整備を進めます。</u>
十和市街地	<p>[十川エリア]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・十川エリアの駅前開発ゾーンにはJR十川駅があり、特に自家用車を持たない高齢者等の地域外移動の拠点となっていますが、当駅は国道から数十メートル高い位置にあるため、<u>高齢者や障がい者等に利用しやすい駅の改修等が求められています。</u>また、近年、ゲストハウスへの宿泊目的にJRを利用する観光客も増えつつあり、<u>観光客をターゲットとした駅及び駅前の開発等も検討していく必要があります。</u> <p>[昭和エリア]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昭和エリアの駅前開発ゾーンにはJR土佐昭和駅があり、特に自家用車を持たない高齢者等の地域外移動の拠点となっていますが、当駅は国道から数十メートル高い位置にあり、<u>高齢者や障がい者等に利用しやすい駅の改修等が求められています。</u>また、隣接する両ゾーンとの連携を図りながら、旧昭和中学校の活用策を検討します。 ・医療・福祉充実ゾーンには、国保十和診療所やこいのぼり荘があり、<u>十和地域の住民の医療・福祉の拠点</u>となっています。高齢化の進行等によりこれらの充実が求められる一方、施設の老朽化等が課題となっており、今後も段階的な改修を図っていきます。

計画において留意すべき施策・取り組み

- 
- ◎ 窪川商店街振興ゾーンは商業、観光の機能性を高め、市街地のにぎわい交流拠点として整備
 - ◎ 大正駅前開発ゾーンはにぎわいにつながる駅前の開発・整備を推進
 - ◎ 十川駅、土佐昭和駅は高齢者や障がい者等に利用しやすい駅への改修が求められている
 - ◎ 十川エリア駅前開発ゾーンは観光客をターゲットとした駅及び駅前開発等の検討
 - ◎ 昭和エリア医療・福祉充実ゾーンは十和地域の住民の医療・福祉の拠点

4) 四万十町高齢者福祉計画・第7期介護保険事業計画

(1) 計画の概要

高齢者福祉計画・第6期介護保険事業計画が2017年度で終了することを受け、第6期計画の検証及び見直しを行いながら、「地域包括ケアシステムの強化のための介護保険法等の一部を改正する法律」の趣旨等に沿って、本町における「地域包括ケアシステム」の強化、高齢者の自立支援や重度化防止等の取り組みを推進することを目指して策定するものである。

(2) 留意すべき施策・取り組み

<p>基本目標2：地域で安心して暮らし続けるための医療・介護・福祉の充実</p> <p>第4節：在宅福祉サービスの充実</p>	<p>(3) 外出支援サービス</p> <ul style="list-style-type: none">・大正・十和地域で一人暮らしの高齢者、高齢者世帯、高齢者と障がい者のみの世帯で、<u>公共交通機関を利用することが困難な方に対して、自宅から医療機関までの送迎を行う事業</u>です。 <p>⇒ 医療機関から離れた山間地域の集落で、公共交通機関の利用が困難な一人暮らし高齢者や高齢者のみの世帯も多く、これまで利用の実績もあることから、事業を継続して実施していきます。</p> <p>(4) 福祉タクシー・バス事業</p> <ul style="list-style-type: none">・<u>高齢者及び重度障がい者が住み慣れた地域で社会活動を広め、閉じこもりによる体力低下や認知症の発症を予防するため、タクシー及び路線バス利用券を交付する事業</u>です。高齢者の対象者については、80歳以上の方全員とし、2017年度からは65歳以上の運転免許証返納者を追加しました。受給者にとっては利便性の高いタクシー利用が圧倒的に多くなっていますが、バス利用者も徐々に増加しています。 <p>⇒ 対象者を拡大したことで、受給者が増加しましたが、利用率も上がっているため、今後も継続して事業を行います。交付枚数等については今後検討していきます。</p>
---	---



計画において留意すべき施策・取り組み

- ◎ 公共交通機関の利用が困難な人への送迎サービス
- ◎ 移動制約者に対する外出支援制度

2. 地域と生活交通に関する検証

1) 社会的特性からの検証

(1) 人口減少による地域運営持続への懸念

本町の人口減少が進行している。その主な要因は少子高齢化であり、特に小さな集落では人の数が疎らになっていき、家族内や隣近所の助け合いの維持が困難になることや、集落運営の担い手不足といった課題に直面することが予想される。

一方で、町内に移住してくる世帯も見られ、子どもの声が再び聞こえるようになるなど、地区の活力となる事例も見られるようになっている。

- ・ 周辺部の集落では、近所の車に頼った買い物などのおでかけや人のつながりで支え合ってきた集落運営の仕組み崩壊の危機。
- ・ 人口減少による各種サービスの縮小や撤退の可能性。

(2) 徒歩圏内での生活維持が困難になりつつある

特に高齢者では通院と買い物が日常における主な移動の目的となる。病院施設は各地域（窪川、大正、十和）の中心部に立地しており、買い物の場である規模の大きな量販店に至っては窪川地域のみで立地となっている。十和地域では愛媛県への買い物ニーズの流出が見られる。

町域の大部分が山間部である本町では、車で移動して生活を維持することが普通であり、車の利用を止めた人たちの買い物ニーズを補足するサービスとして、移動販売に取り組む民間事業者が増加している。



写真：大正地域での移動販売の様子

(3) 通勤・通学の範囲が広範

通勤及び通学の流動より、通勤での流入が流出を上回っているが、通学では流出が流入を大きく上回っている。通学における流出先は主に高知市や須崎市となっている。

- ・ 平成 27 年の町内における J R の定期券利用者数は 185 名であり、町外に通学している学生数より少ない。
- ・ 多くの交流人口を抱えているものの、鉄道、路線バスの利用にはつながっていない。

(4) 生活維持のために中心部への移動が必要

窪川地域、大正地域、十和地域ともに、各地域の中心部に病院や診療所、商業施設が立地しており、生活を維持するためには各地域の中心部に移動することが必要となっている。

- ・ 集落によっては、通院や通学に 40 分以上の移動が必要な場所もある。
- ・ 集落には規模の小さな商店が営業している例もあるが、品揃えやアイテム数には限りがある。

(5) 買回品消費ニーズの町外流出

買回品は、店舗を回り様々な角度から比較して購入するものであり、一般的に最寄品より価格が高めとなっている。高知県消費動向調査（平成 28 年度）より、この買回品の町内購買率がわずか 2.8%となっている。店舗が多く集積する高知市（45.3%）などに流出していることがわかる。

(6) 交通事故に絡む高齢者の割合が高くなっている

令和元年（1月1日～9月末）に発生した町内の人身事故件数（10件）の内、9件が高齢者によるものであった。また、交通事故により2人が死亡しているが、2人とも高齢者となっている。

交通事故（人身事故）の発生件数自体は減少傾向にあるものの、高齢者が絡む割合は高くなっているものと考えられる。

2) 移動手段の現状からの検証

(1) 地域内幹線〔十和―大正―窪川（国道381号沿線）〕の公共交通網

十和地域から大正地域を経て窪川に至る経路を見てみると、窪川―大正間に比べて、大正―十和間は四万十交通のバス便数が多いことがわかる。また、窪川―大正間では、家地川を経由する便と非経由の便が混在しており、家地川地区の住民にとっては特に午前中に窪川方面に出かける便が少なくなっている。

この区間は鉄道とバスを目的に合わせて使い分けることができれば、比較的移動の選択肢は充実していると考えられる。

表：十和―大正―窪川間の平日における運行便の概要

上り方面	十川駅	土佐昭和駅	土佐大正駅	家地川駅	窪川駅
四万十交通			6:40	7:02	7:25
J R 予土線	7:28	7:33	7:42	7:56	8:09
四万十交通	7:22	7:38	8:00		
四万十交通	8:48	8:59	○9:21		
四万十交通			○9:25	—	10:00
J R 予土線	11:03	11:08	11:18	11:31	11:45
四万十交通	12:27	12:38	13:00		
J R 予土線	13:06	13:11	13:47	14:03	14:22
四万十交通	14:43	14:54	○15:16		
四万十交通			○15:20	—	15:55
J R 予土線	17:05	17:11	17:23	17:37	17:50
四万十交通	17:13	17:24	17:46		
四万十交通				18:08	18:31
J R 予土線	18:52	18:57	19:10	19:25	19:38
J R 予土線	19:58	20:03	20:14	20:29	20:43
下り方面	窪川駅	家地川駅	土佐大正駅	土佐昭和駅	十川駅
J R 予土線	6:22	6:35	6:48	6:57	7:02
四万十交通			6:40	7:02	7:13
四万十交通	7:25	—	○8:00		
四万十交通			○8:05	8:27	8:38
J R 予土線	9:40	9:54	10:08	10:16	10:22
四万十交通			10:45	11:07	11:18
四万十交通	12:30	12:53	○13:15		
四万十交通			○13:20	13:42	13:53
J R 予土線	13:19	13:34	13:48	13:57	14:02
J R 予土線	15:01	15:16	15:30	15:41	15:47
四万十交通			16:30	16:52	17:03
四万十交通	16:30	16:53	17:15		
J R 予土線	16:58	17:11	17:24	17:32	17:37
四万十交通	17:45	18:08			
J R 予土線	18:43	18:56	19:10	19:19	19:24

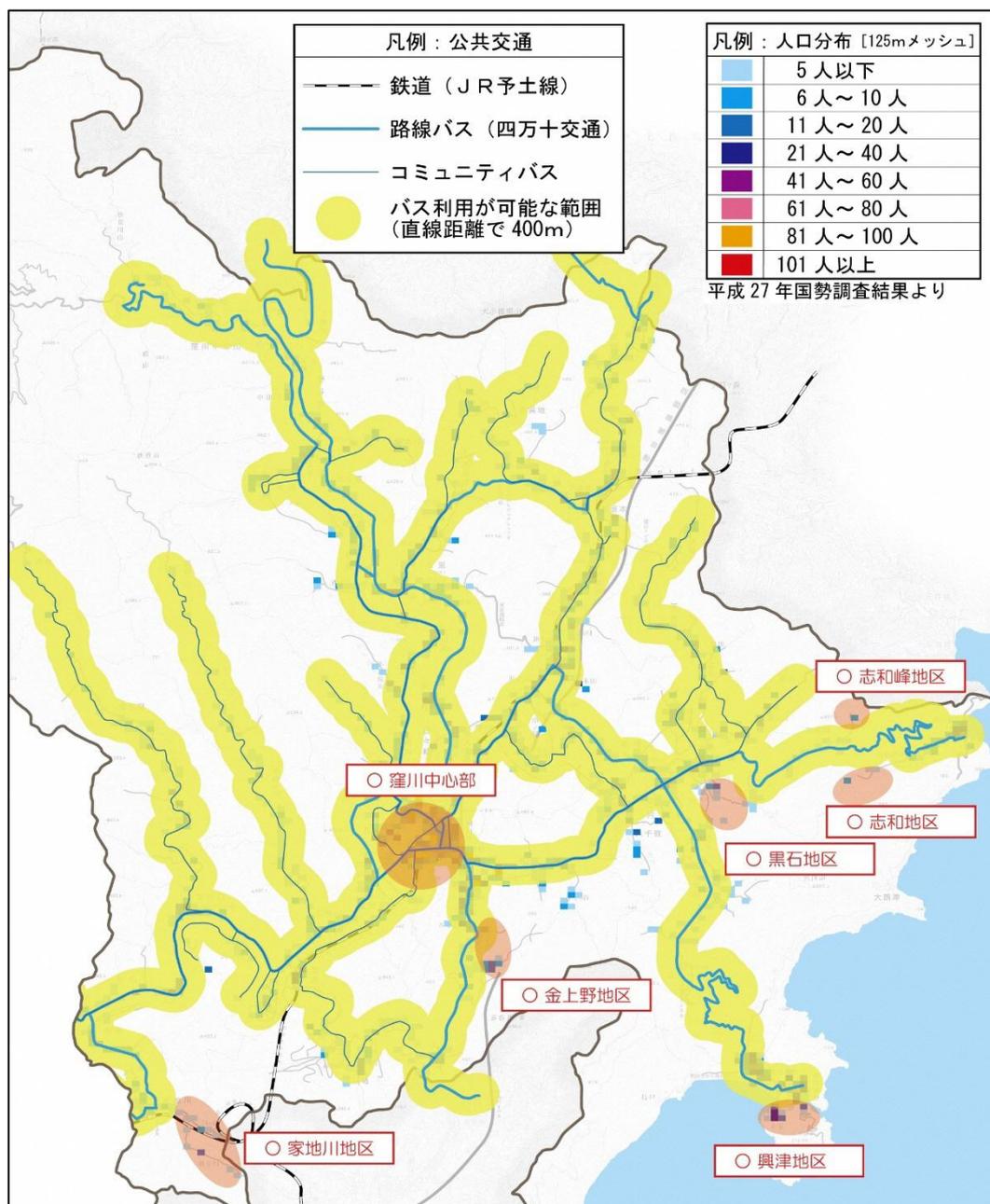
※ 令和元年12月時点の運行ダイヤを使用。トロッコ列車の運行時間変更は反映せず。

※ ○：四万十交通路線バスの大正駅での乗り換え設定

(2) 公共交通空白地区の確認

① 窪川地域における公共交通空白地区

図：窪川地域における公共交通空白地区（地区から改善が要望されている部分）

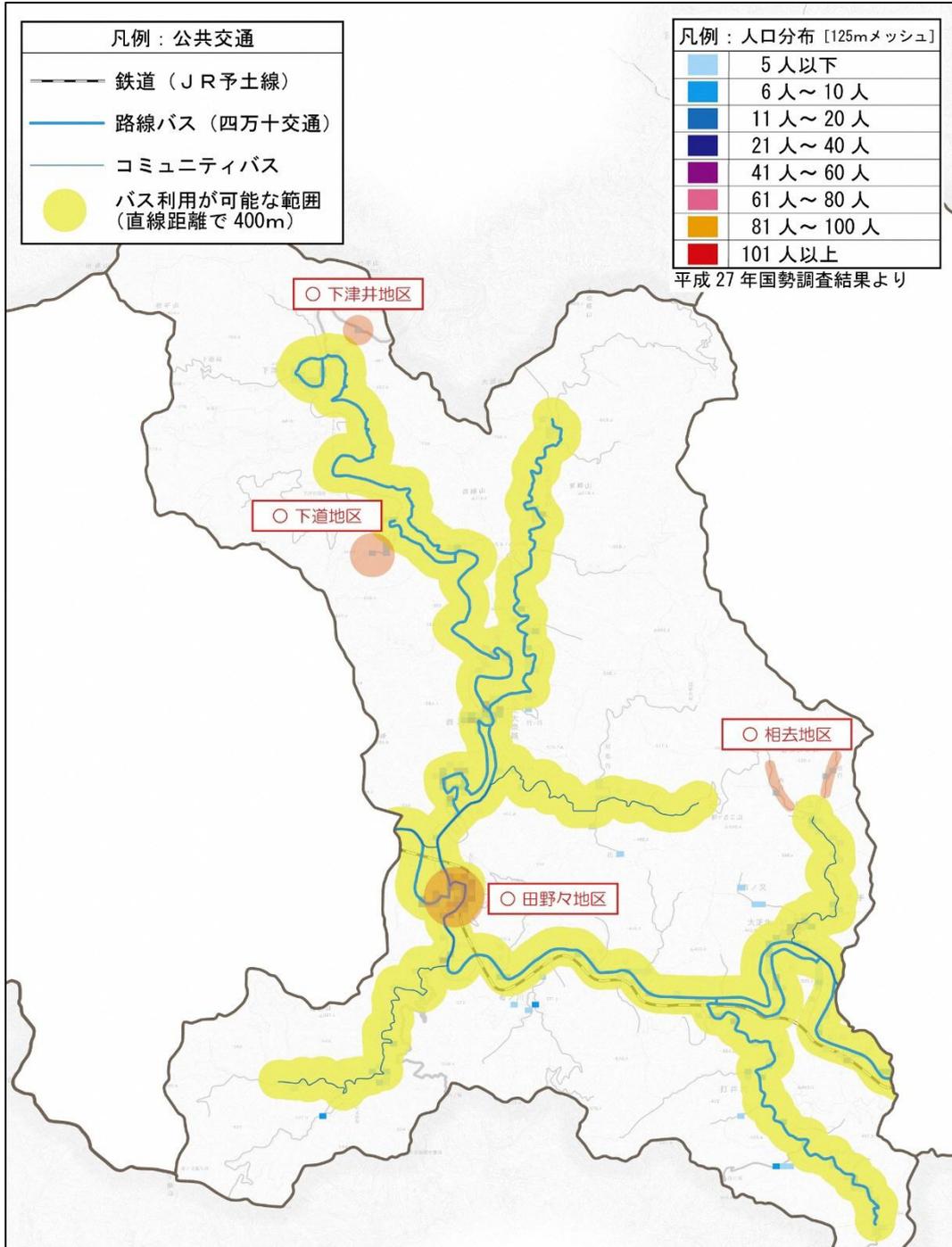


表：窪川地域の公共交通空白地区の概要

<p>窪川地域中心部</p>	<p>窪川駅があり、窪川駅をターミナルとしている路線バス及びコミュニティバスも多く運行している。しかし、人口が最も集中する地区であり、多くの高齢者が生活をしていることから、地区中心部における移動手段の確保について要望されている。</p>
<p>黒石地区</p>	<p>地区の南部が路線バスを利用できる範囲から遠く離れている。比較的人口も集中している。</p>
<p>志和峰地区</p>	<p>志和峰地区の奥に路線バスから遠く離れた住宅が数軒集まっており、住人が高齢であることから、新たな移動手段の確保を要望されている。</p>
<p>志和地区</p>	<p>志和郷地区が路線バスを利用できる範囲から遠く離れている。対象となる郷地区には数件の住宅があるだけであるが、県道との分岐から最奥部の住宅まで道のりで約 1.8 k m 距離がある。窪川方面から県道を下ってきた後、鋭角的に郷地区方面にバス車両を方向転換することは不可能である。</p>
<p>興津地区</p>	<p>興津地区の中心部から突き出した地形の先にある興津浦分地区が路線バスを利用できる範囲から遠く離れている。興津地区は全体的に人口が集中しており、高齢化も進行している。 窪川地域中心部とつなぐ幹線道路を除くと、細い路地が多い漁村風景となっている。</p>
<p>金上野地区</p>	<p>国道 56 号に沿って集落が点在している。国道には四万十交通の路線バスが運行しているものの、一部の集落(成川神社付近など)では最も奥の住宅から約 1.0 k m 距離がある。</p>
<p>家地川地区</p>	<p>地区には J R 予土線の家地川駅が立地しているほか、四万十交通の路線バスも運行している。しかし、家地川駅から川奥方面(東南方向)にも住宅が立地しており、家地川駅前から最奥の住宅までは約 2.6 k m の距離がある。</p>

② 大正地域における公共交通空白地区

図：大正地域における公共交通空白地区（地区から改善が要望されている部分）

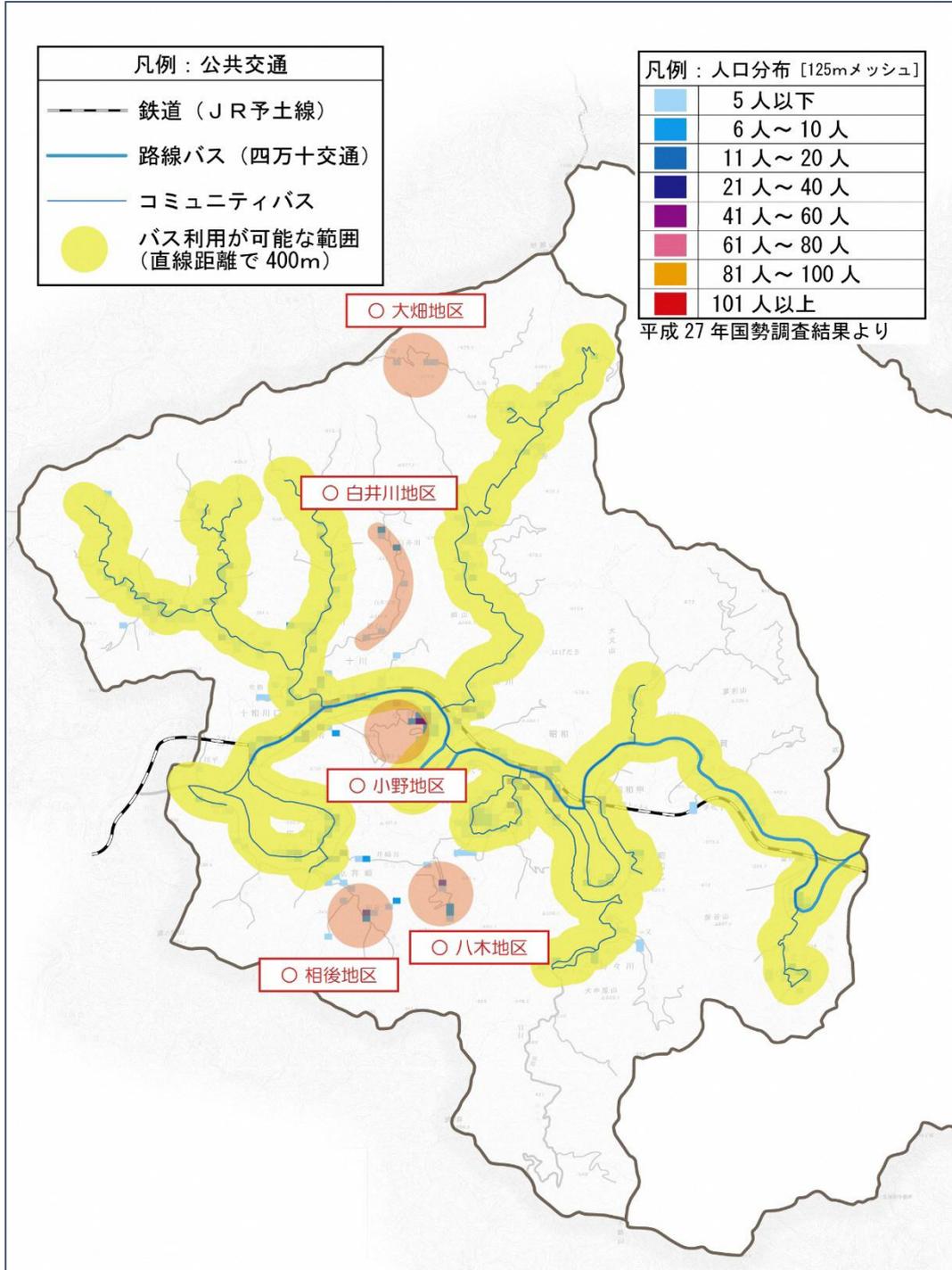


表：大正地域の公共交通空白地区の概要

<p>田野々地区</p>	<p>土佐大正駅があり、大正駅を中心とする路線バス及びコミュニティバスが運行しているものの、国道や駅入り口からJR予土線を挟んで反対側となる大正中学校周辺部などから田野々地区中心部における移動手段確保の要望が寄せられている。</p> <p>大正地域振興局、国保大正診療所、土佐大正駅、大正フードセンターなどの田野々地区の集客施設間には、高齢者が歩いて移動するには厳しい距離がある。</p>
<p>相去地区</p>	<p>コミュニティバス相去線の終点部分から右の谷と左の谷の2方向に分岐しており、いずれの谷にも住宅が点在している。東側の谷は奥が深く、住宅も多い。</p>
<p>下道地区</p>	<p>路線バス（1日に1回運行）が大正駅との間を運行しているが、終点のバス停から集落まで高低差のある道路を約1.8km上らなければならない。</p> <p>地区住民の高齢化が進んでおり、集落内部までの新しい移動手段が強く要望されている。</p>
<p>下津井地区</p>	<p>下津井の中心部から県道を梶原町に向かって移動した宗海橋付近に小さな集落が県道に沿って立地している。集落から下津井橋まで2.0km以上距離が離れている。現状では住民は自力で移動をしているものの将来に対する不安を抱えている。</p>

③ 十和地域における公共交通空白地区

図：十和地域における公共交通空白地区（地区から改善が要望されている部分）



表：十和地域の公共交通空白地区の概要

<p>小野地区</p>	<p>地区とバスが運行する国道 381 号との間に四万十川が流れており、地区内でバスを利用できる人は橋の近くに住む人が中心となっている。川に沿って上下流方面に宅地が広がっており、端部に公共交通利用を必要とする住民が暮らしている。 地区内には高低差があり、高齢化も進んでいる。</p>
<p>八木地区</p>	<p>谷に沿って住宅が点在している。奥に行くに従って緩やかに上っていく地形となっている。 地区に暮らす人々の高齢化が進んでおり、地区内への新しい移動手段の確保が強く要望されている。</p>
<p>相後地区</p>	<p>谷が枝分かれしたような地形になっており、比較的人家が集まっている。地区の高齢化が進んでいる。</p>
<p>白井川地区</p>	<p>谷に沿って公共交通空白地区が伸びている。人口は少なく、地区に暮らす人へのヒアリングにおいても、地区内の助け合いで生活を維持している。</p>
<p>大畑地区</p>	<p>コミュニティバス大道線の終点よりさらに奥の地区であり、愛媛県との県境に近い。住民は車を利用しているが、高齢者もおおり、近い将来公共交通が必要となることが予想される。</p>

(3) 現状の公共交通網と移動ニーズとの運行ダイヤにおける整合

① 志和地区、志和峰地区

志和地区には四万十交通の路線バスが毎日 3 回運行している。窪川行きは通学利用の時間設定となっているため、志和地区の住民が利用して 8 時に窪川に到着しても、商業施設や病院などの開業時間まで待たなくてはならない。短時間で終わる用事で外出しても、帰り便出発まで相当の時間待ちが必要となるため、志和地区の住民からは午前中に運行を追加する要望が出されている。

下り志和行き		上り窪川行き	
窪川	志和 (着)	志和 (発)	窪川
6:40	7:15	7:15	7:56
12:35	13:10	13:15	13:55
17:50	18:27	18:27	19:03

② 興津地区

興津地区には四万十交通の路線バスが 2 系統で毎日合わせて 4 回運行している。窪川行きは通学利用の時間設定となっているため、興津地区の住民が利用して 8 時に窪川に到着しても、商業施設や病院などの開業時間まで待たなくてはならない。

また、興津地区内においてバス停まで距離があるため、特に高齢者がバスを利用しづらいという意見が寄せられている。

下り興津行き			上り窪川行き		
窪川	仁井田	興津 (着)	興津 (発)	仁井田	窪川
6:40	—	7:14	7:15	7:53	8:03
12:30	12:38	13:09	13:15	13:52	14:00
15:20	15:28	16:46	16:05	—	16:00
17:50	17:53	19:03	18:27	—	18:26

③ 大井野地区

大井野地区は影野線(窪川-(大井野)-影野)だけが運行している地区となっているが、その影野線は午後の 1.0 回運行のみ大井野地区に乗り入れ、他の便は別系統となっている。そのため、大井野地区の住民はバス使って外出してもバスで帰宅できない状況であり、実際にこの区間では利用者はいない。

下り影野行き			上り窪川行き		
窪川	大井野	影野 (着)	影野 (発)	大井野	窪川
6:25	—	6:55	6:55	—	7:25
13:00	13:05	13:35	13:45	14:17	14:20
17:45	—	18:15	18:15	—	18:45

④ 奥打井川地区

奥打井川地区には、1便目の北の川行きが運行している。奥打井川地区から外出に利用出来る便は実質この便だけであり、16:37と18:02に北の川を出発する便が帰宅用に利用する便となる。さらに学校が休みの日は運休し、春夏冬の長期休みには便がなくなる。

路線途中の学校上停留所は海洋堂 ホビー館 四万十の最寄りバス停となっており、休日には多くのバスが運行するが、ここで折り返して大正駅に至る経路となっている。

沿線の住民からは、毎日でなくてもいいので、買い物や通院に利用しやすい運行が切実に求められている。

下り奥打井川方面行き				上り大正方面行き			
大正駅	学校上	奥打井川	北の川	北の川	奥打井川	学校上	大正駅
6:47	7:09	7:17	7:43	—	—	—	—
—	—	—	—	16:37	17:03	17:11	17:33
—	—	—	—	18:02	18:28	18:36	18:58

⑤ 下道地区

下道地区には大正駅から夕方に1便だけバスが運行されている。

以前は学校からの帰り便として利用されていたとのことであるが、現在では利用する子どももおらず、そもそも下道から外出に利用できる便もないことから利用が極端に少ない地区となっている。

また、下道のバス停（終点）は、集落から高低差のある道路を約1.8km下った場所にあり、高齢者の多い集落内部へのバス乗り入れを強く要望されている。

下り下道行き		上り大正駅行き	
大正駅	下道（着）	下道（発）	大正駅
16:18	16:45	16:45	17:12

⑥ その他の路線

上記路線以外にも、利用するためには運行ダイヤをしっかりと理解する必要がある路線が運行しており、利用者の移動ニーズ及び希望と整合しているのか検証が必要と考える。

窪川駅－松葉川	： 滝本経由（0.5回）、米奥経由（5.5回）
窪川駅－土佐興津	： 仁井田経由（2.5回）、見付経由（1.5回）
大正駅－森ヶ内	： 江師経由（2.0回）、江師非経由（1.0回）
大正駅－大奈路	： 江師経由（0.5回）、江師非経由（0.5回）

(6) 公共交通利用者に対する情報発信

① バス停掲示

路線バスについて、地図にプロットされた路線図を使った情報発信がされていないため、特に土地勘の無い利用者にとっては分かりづらくなっていることが予想される。また、一部の停留所における情報掲示には工夫が求められる状況となっている。



十和役場前バス停

ワイド版の停留所掲示板に時刻表が路線別に掲示されているだけで、路線図などの情報は無い。



昭和

座って待てる停留所であるが、停留所名は柱に、時刻表は路線別に壁に貼られている。路線図は無い。



江師橋

古いバス停掲示物があるまま利用されている。情報掲示部が小さいため、掲示できる情報に限りがある。



大正診療所

染料印刷のため、太陽光で色飛びが発生している。また、鋸の打ち込み部から水が染み込み、一部が読めない。

② 駅における情報の掲示

全ての駅において、鉄道に関する情報は常に最新情報が掲示されている。しかし、二次交通となるバスやタクシーの情報が更新されておらず、中には数年前の情報がそのまま掲示されており、新しい情報と古い情報が同じ駅内に場所を変えていずれも掲示されたままという例もあり、情報を必要としている利用者の立場で考えられていない、もしくは管理体制が機能していないのではないかと考えられる。



写真：十川駅に掲示されたままの古い情報

例：十川駅の掲示物の問題点

- “よどせん” の掲示物
 - ・バス会社名が古いままとなっている。
 - ・すでに営業を取り止めたタクシー会社が掲示されている。
- “四万十交通” の掲示物
 - ・会社名及び路線情報、ダイヤ情報などが古いまま（2011年当時）となっている。

③ 時刻表冊子等配布物：コミュニティバス

コミュニティバスの時刻表を町が作成（A3 サイズ両面フルカラー）し、区長便にて全戸配布を行っている。また、窪川地域では、携帯ししやすいA5サイズによる時刻表冊子も制作しており、他の地区版も制作中である。



イメージ：町が発行しているコミュニティバス情報

④ WEB情報

WEBを通じた情報発信はJR四国、四万十交通、町が行っている。現場で利用できる情報ツールであるスマートフォン対応が完了しているのはJR四国のみとなっている。

四万十交通のホームページでは、掲載されている路線図や時刻表が運行実態と合っていない。また、タクシーも含めた町内の公共交通網に関する情報がワンストップで入手できるサイトが存在していないため、来訪者に対する情報発信としては脆弱である。



図：ホームページ 四万十交通（左）、高知県予土線利用促進対策協議会（右）

(7) 鉄道駅からの二次交通が脆弱

町内の鉄道を通勤や通学に使おうとしても、自宅と駅をつなぐ二次交通が脆弱であるため、鉄道の定期的な利用につながっていない状況がある。

(8) 鉄道駅施設の利便性

町内の全ての鉄道駅に、雨よけの建屋があり、座って列車を待つことのできるイスが整備されている。鉄道の時刻表などの情報掲示が充実している。

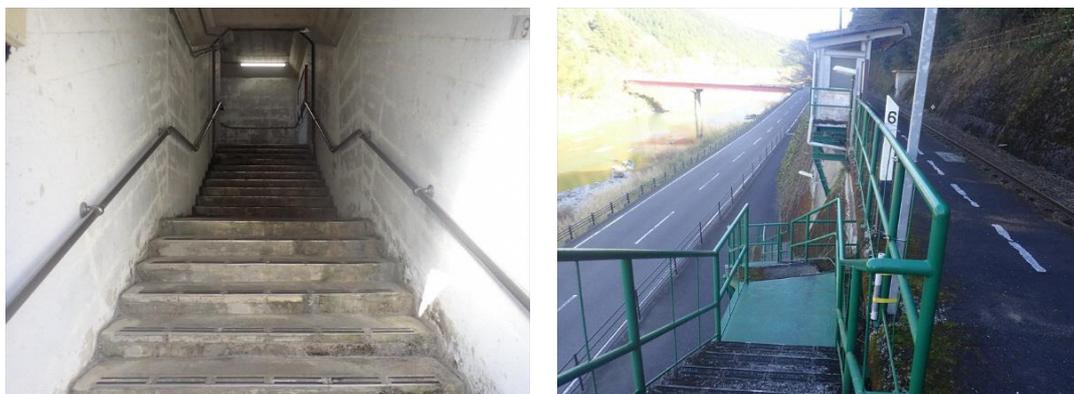


写真：鉄道駅施設のイス

(9) 一部の駅の階段が利用を阻害している

窪川駅も含めほぼ全ての駅でホームまでに階段を乗降する必要があり、特に予土線の打井川駅と十川駅は高い階段を上らなければホームに辿りつくことができない。

沿線の高齢者からは、窪川駅における跨線橋と予土線各駅（特に十川駅）の階段が利用を遠ざける理由になっていると意見されている。



写真：JR予土線十川駅（左）と打井川駅（右）の階段

(10) 利用者がコミュニティバスを残すために利用する事例

大正地域の葛籠川地区には、火曜日にコミュニティバスが地区と大正駅の間を運行している。葛籠川地区の住民にとっては念願の路線であり、利用が少なく休止になることを避けるため、地区内で声を掛け合い、車を利用できる人であっても運行日には可能な限りコミュニティバスを利用している。

(11) 公共交通（乗合輸送）では移動しづらい高齢者が増加している

これまでは、路線バスやコミュニティバスなどの乗合輸送を利用できていた高齢者が、身体の衰えのため時間を合わせて不特定多数の人が利用する乗合輸送を利用出来なくなっている事例が散見されるようになった。

同様に車いすで利用できる移動手段を探す高齢者も見られる。

(12) 路線バス、コミュニティバスともに待ち時間の過ごし方

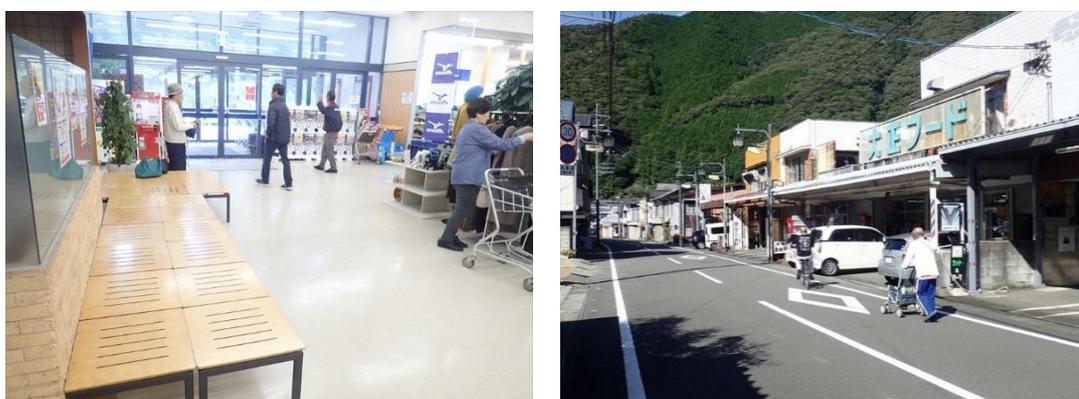
大正地域中心部と十川地区中心部において、病院や買い物などの用事を済ませた後、特に寒い日や暑い日、雨の日などに帰り便を快適に待てる場所が無い。その時間の過ごし方に苦痛を感じているという意見が出されている。

(13) 民間の商店や量販店が高齢者の見守りに貢献している

窪川地域のしまんとハマヤでは、高齢者が買い物をした後の時間調整をしたり、友人とのおしゃべりを楽しんだり自由に利用できる場所を整備している。窪川地域の全てのコミュニティバスがしまんとハマヤに乗り入れていることもあり、買い物が終わってバスを待つ高齢者が多く利用している。

大正フードセンターでは、地区を挙げてコミュニティバスを利用してやってくる利用者にお茶をサービスするなど、来店者との良好なコミュニケーションが築かれている。

十和地域のスーパー彦市では、買い物をした高齢者が郵便局やJAなどに別の用事に向かう際に荷物を一時的に預かったり、乗り遅れにならないようにコミュニティバスと利用者に注意を払ったりするなど、高齢者の見守りに取り組んでいる。



写真：しまんとハマヤ（左）、大正フードセンター（右）

(14) 通院送迎バスと路線バスが一部区間で近い時間に運行している

例として、くぼかわ病院の志和行き通院送迎バス（水曜・土曜運行）が13:10にくぼかわ病院を出発するが、12:35に四万十交通の路線バス志和行きが窪川駅を出発し、くぼかわ病院の前を通過して運行するため、近い時間帯に同じ方向に向かって運行することとなっている。

(15) スクールバスの運行に対する期待と要望

通学している子どもを抱える保護者からの要望として、スクールバスの運行を希望する意見が多く出されている。

- ・クラブ活動に参加しているため、路線バスを利用できないため。
- ・アンケート結果より、自転車通学者は荒天時には保護者の送迎に頼る例が多い。
- ・自転車通学者の通行環境（道路が凸凹している。街灯が少なく暗い。など）に不安を抱いている保護者が多い。

(16) タクシーが稼働しない日が発生している

窪川地域においては、地元のタクシー会社3社が営業しているが、3社が同じ日に定休日となる時があり、タクシーが全く稼働しない日（特定の日曜日）が発生している。急な外出に利用できない不安と不満を抱えた町民から意見が出されている。

また、タクシーの営業所がなくなった大正地域では、住民からタクシーが自由に使えなくなったことで不安を感じている意見が寄せられている。

(17) 乗務員不足の不安

路線バス及びタクシー共に乗務員が不足している。特にタクシー会社では、乗務員の高齢化も進んでいるものの、求人を出してもなかなか応募が来ない状況であり、事業の継続にもつながる大きな問題となっている。

3) 町民の意識からの検証

(1) 町内の公共交通に関する正しい情報が行き渡っていない可能性がある

町内の公共交通網について正確な情報を得ていない人が存在している。例として、「コミュニティバスは対象とする地区以外の人には利用してはいけないものだ」、「路線バスは利用者が少ないので、小さな車両に替えて経費削減につなげたらいい」などという意見が挙げられる。実際に地区別意見交換会においても同様の意見及び提案が出された。

(2) 車及び運手免許証を手放すことに躊躇する高齢者が多い

車を使っている人が車もしくは運転免許証を手放すと、生活を支える移動手段を失うことに直結すると考えている高齢者が多くいる。

住まいの地区に少なくともコミュニティバスが運行していても、曜日を限定して運行している現状に不安を拭いきれないようである。

(3) 車を利用できない人の外出には特徴が見いだせる

アンケート調査結果より、通院と買い物の両方とも、車を利用していない人は午前中に外出して用事を済ませ、お昼頃に戻る傾向が強い。また、午前中に比べると少なくなるが、お昼過ぎに外出して用事を済ませ、夕方に戻る傾向もあることから、半日単位による移動ニーズが多いことが分かる。

(4) 将来の移動手段確保について不安を抱く町民が存在している

アンケート調査結果より、回答者の約1/4は5年以内に現状の車利用が難しくなる不安を抱いていることがわかった。

その対策については、「家族や友人などの運転に頼る」、「公共交通を利用する」、「タクシーを利用する」といった案が多くなっている一方で、「良い対策がなく、困っている」と回答した人が110人（複数回答可）となっている。

車の利用には不安を持っているが、車を手放すと生活に必要な移動手段確保に困難を来すこととなり、生活の質そのものが低下することを不安視し、結局はそのまま車を利用し続けることにつながっている。

(5) 公共交通の利用経験の有無で満足傾向と不満足傾向の割合に差が生じている

アンケート調査結果より、回答者数に大きな違いがあるものの、公共交通を利用したことのある人の「とても満足」と「満足」の合計（満足傾向）と「とても不満」と「不満」の合計（不満足傾向）の割合を比較すると、路線バスとコミュニティバス、タクシーでは利用経験のある人は利用経験の無い人に比べて満足傾向が高まっていることが分かる。

逆に鉄道では、利用経験のある人の方が利用経験の無い人より割合として縮小している。

利用する前に持っていたイメージと利用した後の満足度の差異とも受け取ることができ、この割合をそのまま満足度の変化として整理することはできないが、特にコミュニティバスとタクシーについては、利用そのものを前向きに捉えてもらっていると考える。

また、利用した上で不満傾向にある人は、その不満の内容がそのまま改善のための課題につながるものと考えられる。

表：満足傾向と不満足傾向の利用経験の有無による比較

公共交通	利用経験	満足傾向 (%)	不満足傾向 (%)	満足 / 不満足	有り-無し
鉄道	有り	41.4	41.4	0.00	▲1.50
	無し	48.6	33.3	1.50	
路線バス	有り	38.3	27.6	1.39	0.64
	無し	10.0	13.4	0.75	
コミュニティバス	有り	69.6	17.9	3.89	2.44
	無し	12.9	8.9	1.45	
タクシー	有り	75.0	11.4	6.58	4.61
	無し	22.5	11.4	1.97	

3. 検証結果から課題を整理

「地域と生活交通の検証」を踏まえ、解決していくべき事項を「地域運営の視点」、「移動手段確保の視点」から、「地域の交通まちづくりに関する課題」として整理する。

1) 地域運営の視点より

(1) 人口減少の影響を最小限に留める

活力のある若い担い手世代が減少し、支援を必要とする高齢者が増加している。これがさらに進行すると、家族内や集落内、隣近所同士で支え合ってきた身近な仕組みが崩壊し、集落の運営や伝統文化の継承、さらには生活そのものが困難に直面する。周辺部から人がいなくなれば、公共交通利用者の減少にも直結するため、定期的に運行する公共交通を軸に地域のコミュニティ維持に貢献できる仕組みが求められる。

例として、「移動手段確保（公共交通網の説明、通院送迎バス情報 など）」や「生活維持を支援する情報（移動販売情報 など）」を切り口とする集会所を定期的に開催するなど、集落内における住民同士のつながりを深め、地区内で支え合えるコミュニティに展開させる。時には公共交通を使って大勢で楽しみのために出かけるなど、イベント要素も取り入れる。

課題①：人が減ることから生じる不安を払拭できる取り組み

(2) 公共交通網維持のために住民が主体的に参画できる仕組みづくり

公共交通網維持のために、住民が取り組みに参画出来る仕組みが求められる。まずは住民に公共交通に関する正しい情報を伝えるとともに、公共交通網維持のために住民にも役割があることを伝え、地域と共に地域公共交通網を育てていく啓発及び仕組みが求められる。

課題②：地域との対話を通じて公共交通網を便利に高めていく仕掛け

(3) 高齢者が持つ移動手段喪失の不安に備える

高齢化率の高い本町では、自動車の運転に不安を感じたり運転自体を諦めたりすることで、今後移動手段確保に困難を来す人が一気に増加することが懸念される。その対応として、自動車に替わる移動手段の整備や、運転免許証返納に対して過度に不安を持たなくて済むように、継続的に正しい情報を発信していくことが必要である。

また、乗合輸送サービスの利用が困難な人のために、個別に自由度の高い福祉輸送サービスが公共交通網と競合せずに展開できる仕組みづくりも求められる。

課題③：誰もが利用しやすい移動手段の確保

課題④：誰もが公共交通に慣れることができる仕組みづくり

2) 移動手段確保の視点より

(1) 公共交通を利用したくても使うことができない地区への対応

公共交通を使いたくても使うことのできない地区（公共交通空白地区）を解消し、誰もが公共交通を利用できる環境を整備する。また、継続的な移動ニーズの把握とそれに伴う路線再編を通じて、公共交通空白地区解消を維持していくことも目指す。

課題⑤：公共交通空白地区解消とその維持

課題⑥：運行ダイヤの沿線の移動ニーズとの整合

(2) 異なるモードや異なる運行主体の連携及び利便性向上

鉄道と路線バス、コミュニティバス、タクシー、そしてスクールバスや通院送迎バスが体系的に、路線、ダイヤ、運賃、情報発信などの各分野で連携し、地域の移動手段ネットワークとして、より利便性の高いサービスの提供を目指す。

特に窪川駅、土佐大正駅、土佐昭和駅、十川駅は乗り換え拠点として鉄道とバス、バスとバスのダイヤ連携が重要な場所であり、そのために施設の環境整備も求められる。

課題⑦：乗り換え拠点における移動手段同士の連携強化

課題⑧：乗り換え時間を快適に過ごせる場所の整備

課題⑨：鉄道駅における利用環境の改善

(3) 公共交通網に関する情報の体系的な発信

土地勘のない来訪者や、（IT機器を使えないなど）入手できる情報に限りがある人であっても、移動のために必要な情報が必要な時に必要な場所で得られるように、体系的な情報発信の仕組みを構築する。

課題⑩：誰もが分かりやすいと感じる情報発信（施設掲示、バス停掲示、冊子）

課題⑪：公共交通網に関する情報のワンストップ拠点の整備

(4) 持続する公共交通網のために

公共交通網は地域のかたちに合わせて変化しながら持続することが求められる。そのためには便利な公共交通網を整備するだけでなく、次の利用者世代を育て、地域を挙げて利用を支えていくための仕組みづくりが重要である。また、平行して乗務員確保の取り組みも求められる。

課題⑫：公共交通利用者の意見や要望を受け取る仕組みづくり

課題⑬：多様な世代が公共交通を利用する機会の創出

課題⑭：乗務員の安定した確保

4. 地域公共交通網形成計画に引き継ぐべき事項

先に整理した課題と、上位計画及び関連計画から計画に引き継ぐべき施策・取り組みを整理し、四万十町の交通まちづくりにおける「目指す将来像」を考える。

地域の現況から計画に引き継ぐべき課題
課題①：人が減ることから生じる不安を払拭できる取り組み
課題②：地域との対話を通じて公共交通網を便利に高めていく仕掛け
課題③：誰もが利用しやすい移動手段の確保
課題④：誰もが公共交通に慣れることができる仕組みづくり
課題⑤：公共交通空白地区解消とその維持
課題⑥：運行ダイヤの沿線の移動ニーズとの整合
課題⑦：乗り換え拠点における移動手段同士の連携強化
課題⑧：乗り換え時間を快適に過ごせる場所の整備
課題⑨：鉄道駅における利用環境の改善
課題⑩：誰もが分かりやすいと感じる情報発信（施設掲示、バス停掲示、冊子）
課題⑪：公共交通網に関する情報のワンストップ拠点の整備
課題⑫：公共交通利用者の意見や要望を受け取る仕組みづくり
課題⑬：多様な世代が公共交通を利用する機会の創出
課題⑭：乗務員の安定した確保

上位計画及び関連計画から計画において留意すべき施策・取り組み
◎ 高齢者の介護予防事業との連携
◎ 環境学習による温室効果ガス排出抑制
◎ 様々なモードの活用による移動制約者対策
◎ 地域での生活を続けられる住宅施策
◎ 中心市街地の活性化を目指すコンパクトなまちづくりの推進
◎ 中山間地域のコミュニティ機能の再興
◎ 移動制約者対策としての公共交通の確保
◎ 高齢者の健康づくり
◎ 生きがいづくりや社会参加の促進
◎ 窪川商店街振興ゾーンは商業、観光の機能性を高め、市街地のにぎわい交流拠点として整備
◎ 大正駅前開発ゾーンはにぎわいにつながる駅前の開発・整備を推進
◎ 十川駅、土佐昭和駅は高齢者や障がい者等に利用しやすい駅への改修が求められている
◎ 十川エリア駅前開発ゾーンは観光客をターゲットとした駅及び駅前の開発等の検討
◎ 昭和エリア医療・福祉充実ゾーンは十和地域の住民の医療・福祉の拠点
◎ 公共交通機関の利用が困難な人への送迎サービス
◎ 移動制約者に対する外出支援制度