四国一小さくて、四国一魅力的なまち

# 田野町 地域公共交通計画

田野町

令和４年３月

# 目　　次

第１章　はじめに ..... 1
1.1 計画策定の背景・目的 ..... 2
1.2 計画の位置づけ ..... 2
1.3 計画対象区域 ..... 2
1.4 計画期間 ..... 2
1.5 計画の対象 ..... 2

第２章　地域の現状等 ..... 3
2.1 位置及び地勢 ..... 4
2.2 人口・世帯数の推移 ..... 5
2.3 将来推計人口 ..... 6
2.4 高齢者人口及び高齢者がいる世帯の推移 ..... 7
2.5 地区別人口、地区別高齢化率 ..... 8
2.6 施設分布状況 ..... 10
2.7 運転免許証保有者数、返納者数の推移 ..... 12
2.8 通勤通学流動 ..... 13
2.9 観光 ..... 14

第３章　公共交通の現状等 ..... 15
3.1 公共交通網 ..... 16
3.2 公共交通の運行及び利用者状況 ..... 17
3.3 鉄道・バスへの補助等の状況 ..... 23
3.4 公共交通の利用圏域 ..... 26
3.5 その他の交通手段、移動支援等 ..... 27

第４章　住民・交通事業者意向把握 ..... 31
4.1 住民アンケート調査 ..... 32
4.2 交通事業者ヒアリング調査 ..... 53

第５章　前計画目標の達成度評価 ..... 57
5.1 前計画における数値目標 ..... 58
5.2 目標達成度評価の手法・評価区分 ..... 59
5.3 目標達成度の評価 ..... 60

第６章　上位関連計画の整理 ..... 67
6.1 上位関連計画..... 68

第７章　地域公共交通の課題整理 ..... 71
7.1 現況整理..... 72
7.2 課題整理..... 73

第８章　基本方針及び目標の設定 ..... 81
8.1 田野町地域公共交通の将来像と各交通手段の位置付け・役割..... 82
8.2 基本方針の設定..... 83
8.3 基本方針に基づく目標の設定..... 84
8.4 目標達成に向けた施策の方向性..... 85
8.5 各施策の方向性における事業実施内容及び実施主体..... 86
8.6 事業の実施スケジュール..... 88

第９章　計画・事業の実施方針 ..... 89
9.1 計画・事業の実施体制..... 90
9.2 検証・評価のための指標及び数値目標の設定..... 91
9.3 計画の進捗管理、見直しの方針（PDCA サイクル）..... 92

参考資料..... 93
参考資料１　田野町地域公共交通会議設置要綱..... 94
参考資料２　田野町地域公共交通会議委員名簿..... 97
参考資料３　田野町地域公共交通会議議事内容..... 98

# 第１章　はじめに

# 第１章　はじめに

## 1.1 計画策定の背景・目的

現在、田野町では、町内外を結ぶ公共交通として土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線及び高知東部交通（株）による路線バスが運行されているほか、町内移動を担う公共交通としてコミュニティーバス「たのくるバス」が平成 29 年 10 月より運行されています。

町内及び町外ともに、公共交通による移動手段が一定確保されてはいるものの、人口減少や少子高齢化が進む本町においては、今後とも持続可能な移動手段を確保していくことは重要なテーマとなっており、平成 29 年 3 月に策定した「田野町地域公共交通網形成計画」も、計画期間となる 5 か年が経過し、見直し時期を迎えています。

このため、地域における交通ニーズや本町の特性を把握し、今後も持続可能な旅客運送サービスの提供の確保について検討していくための新たな計画として、令和 2 年 11 月 27 日に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)に基づき、「田野町地域公共交通計画」を策定します。

## 1.2 計画の位置づけ

本計画は、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進する」ために一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を根拠法令とし、田野町総合計画・総合戦略（令和 2 年 7 月策定）等、地域公共交通と関りの強い上位・関連計画と連携・整合を図り、本町の地域公共交通に関する新たなマスタープランとして策定します。

## 1.3 計画対象区域

本計画は、田野町全域を対象とします。

## 1.4 計画期間

本計画の計画期間は令和 4 年度（2022 年度）～令和 8 年度（2026 年度）までの 5 年間とします。

## 1.5 計画の対象

本計画では、町内を発着する公共交通を基本とし、その他町民や観光客及び来訪者の町内移動を担う移動手段全般についても考慮しますが、具体的な方針・施策等については、計画期間内での実現性にも考慮し、本町単独での事業実施が可能となる、コミュニティーバス「たのくるバス」及びその他の移動（外出）支援事業等を中心に検討を行うものとします。

# 第２章　地域の現状等

# 第２章　地域の現状等

## 2.1 位置及び地勢

本町は県都高知市から東に約 55km の海岸沿いに位置しており、周辺の安田町、奈半利町、北川村、馬路村との５町村で消防や介護保険等の一部業務において中芸広域連合を構成しています。

総面積は 6.53 ㎢と四国で最も面積の小さい自治体でありますが、人口密度は 382.5 人/㎢（令和２年国勢調査結果）と、高知市に次いで県下で２番目となっています。

町北部の山地では概ね 200～400m 程度の中小起伏山地が形成されており、町東部は奈半利川に面しています。また町南部は太平洋に面しており、山・川・海の豊かな自然環境に恵まれています。

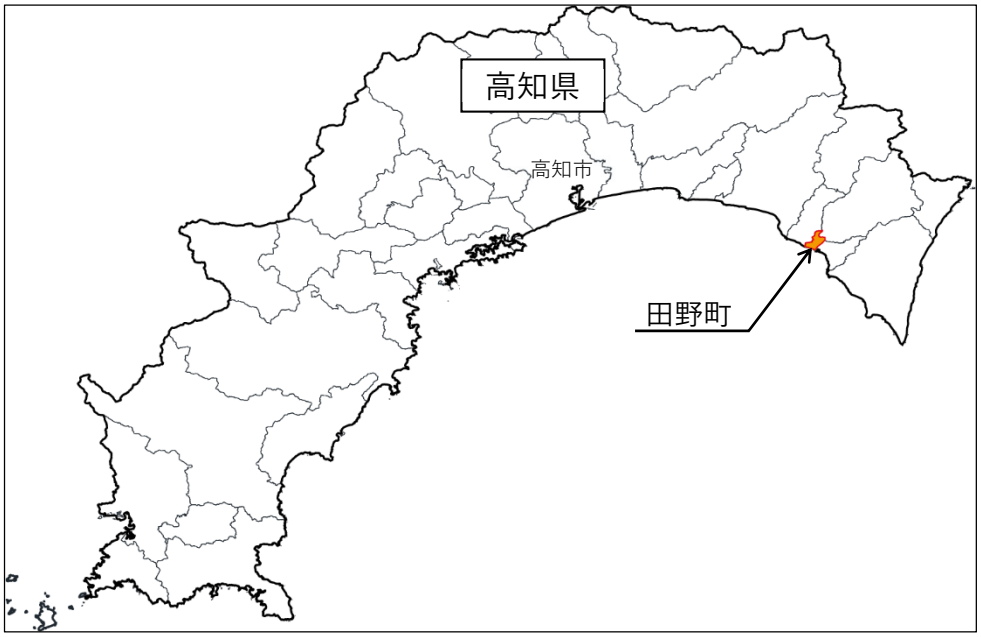



図 2.1　位置図　　資料：国土数値情報

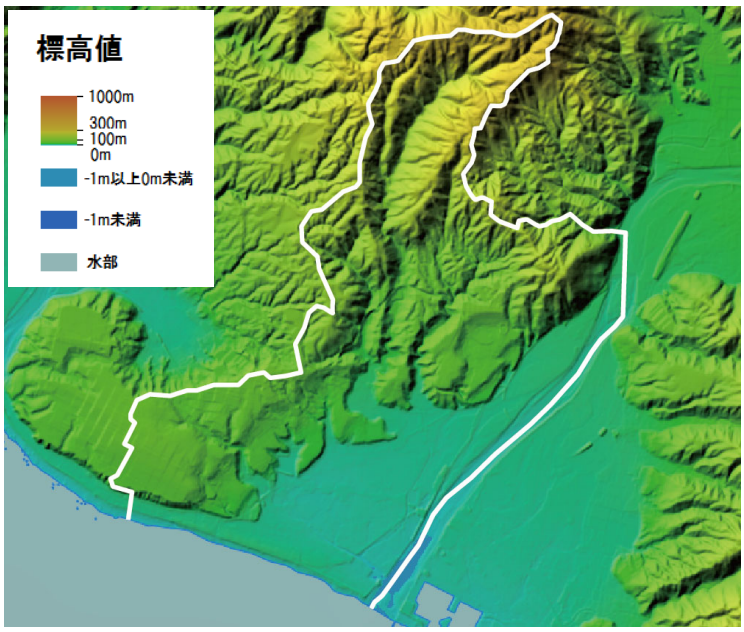



図 2.2　標高図　　資料：国土地理院

## 2.2 人口・世帯数の推移

本町の人口は 2,498 人（令和 2 年国勢調査）であり、下図における掲載期間には含まれていませんが、昭和 35 年（5,124 人）をピークに減少が続いています。

世帯数についても、平成 7 年の 1,342 世帯をピークに減少に転じており、令和 2 年には 1,170 世帯まで減少しています。

また、本町の高齢化率（65 歳以上人口比率）は 42.9%（令和 2 年国勢調査）であり、こちらは増加傾向が続いており、年少（15 歳未満）人口の減少と併せ、少子高齢化の傾向がますます顕著となっています。

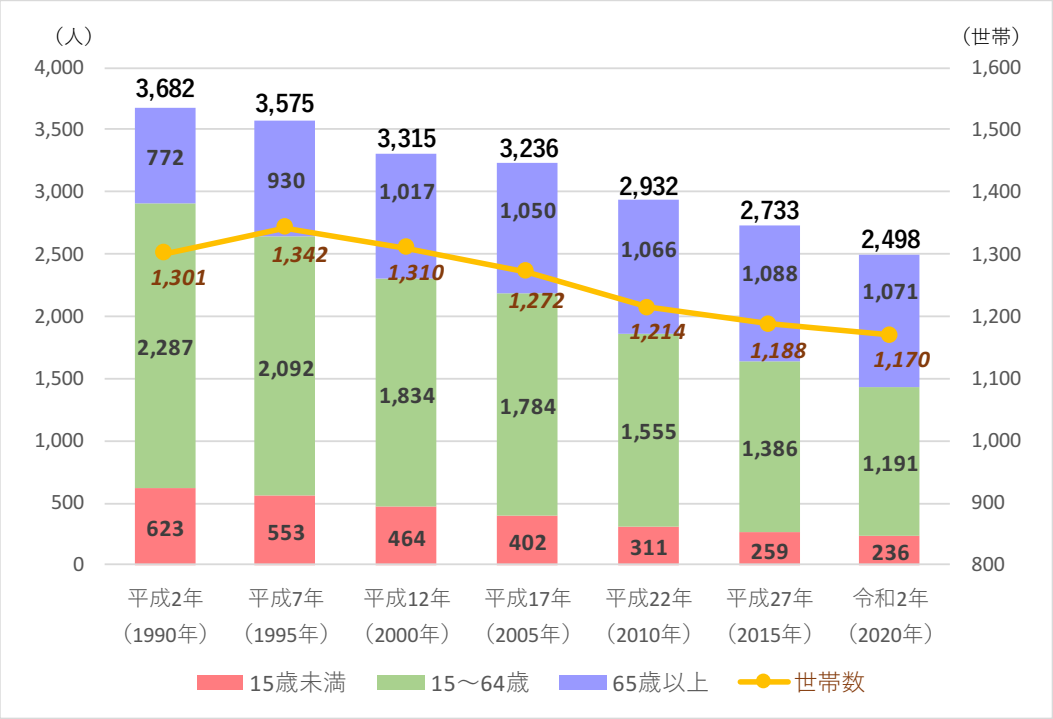



図 2.3　総人口・年齢 3 区分人口・世帯数の推移　　資料：国勢調査結果

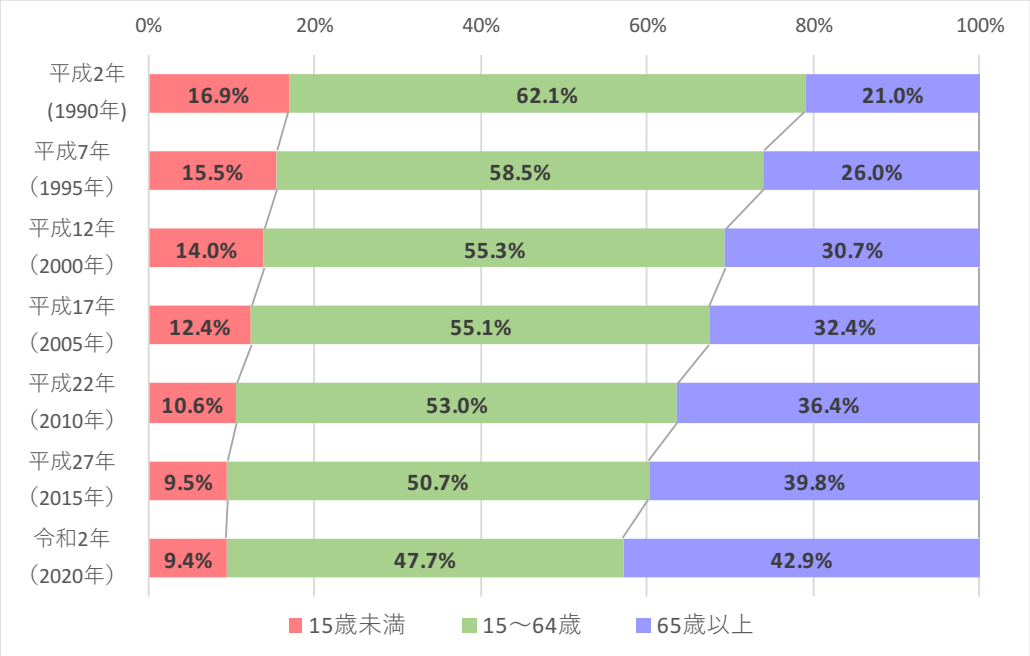



図 2.4　年齢 3 区分構成比の推移　　資料：国勢調査結果

## 2.3 将来推計人口

本町の将来的な人口については、本計画の上位・関連計画となる「第２期田野町人口ビジョン（令和２年７月策定）」において田野町独自の推計を実施しており、今後も人口減少が続くものの、合計特殊出生率の上昇と、転入者の増加と転出者の減少を図ることで、令和 22 年（2040 年）で 2,059 人、令和 42 年（2060 年）で 1,811 人となる見込みとなっており、これを本町の目標人口と定めています。

一方、国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」）による「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」によると、令和 27 年（2045 年）で 1,449 人まで大きく減少し、高齢化率も 48.2%まで上昇する推計結果となっています。

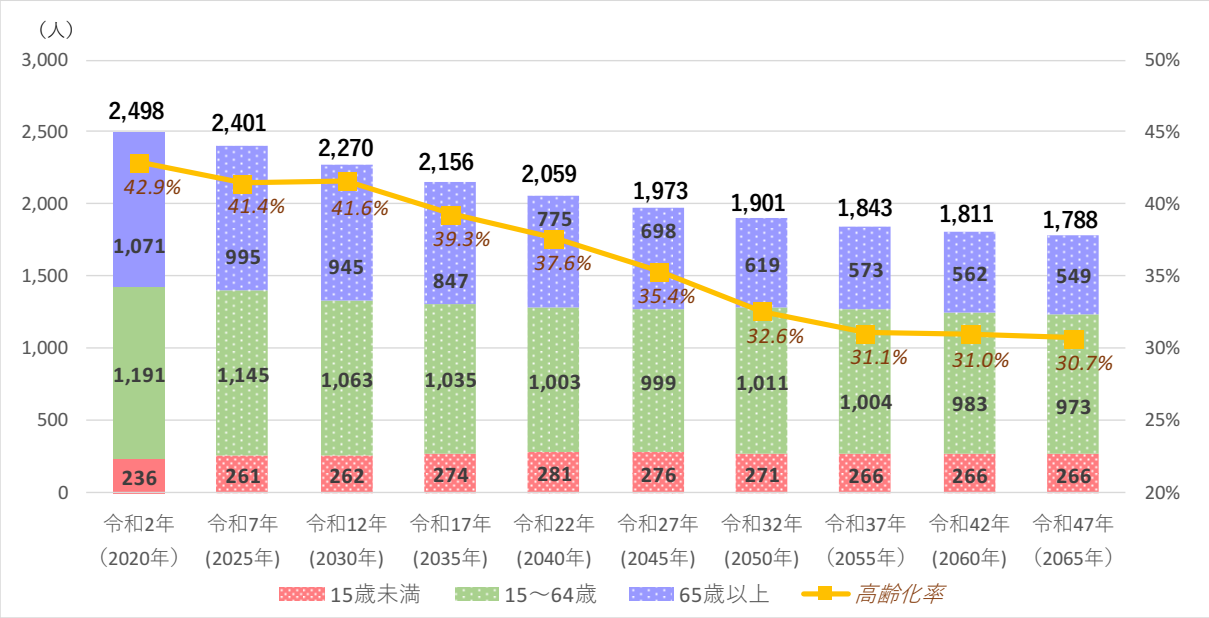



図 2.5　第２期田野町人口ビジョンによる将来推計人口

資料：令和２年は国勢調査結果
令和７年～令和 47 年は
「第２期田野町人口ビジョン」

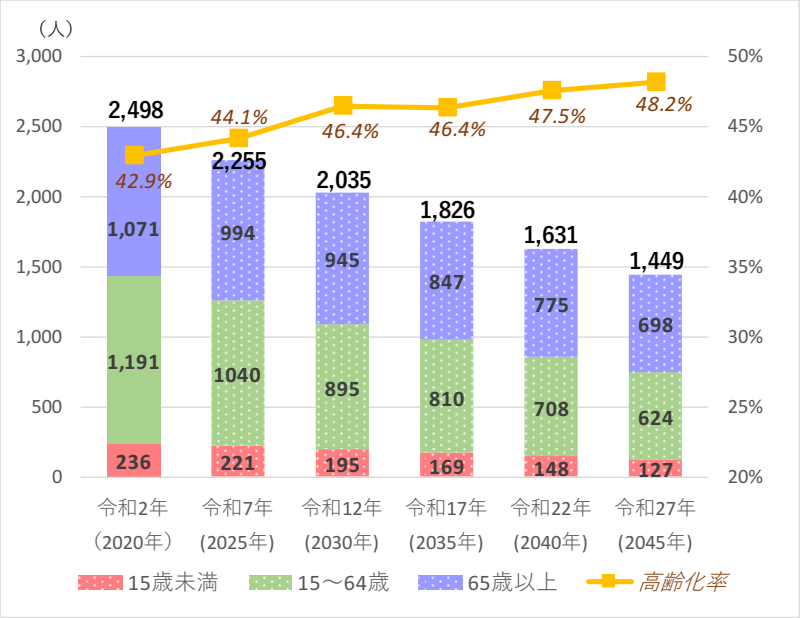



図 2.6　社人研による将来推計人口

資料：令和２年は国勢調査結果
令和７年～令和 27 年は社人研
「日本の地域別将来推計人口
（平成 30（2018）年推計）」

## 2.4 高齢者人口及び高齢者がいる世帯の推移

本町の高齢者（65 歳以上）人口は、平成 27 年まで増加が続いていましたが、令和 2 年に減少に転じています。

高齢者人口の推移を年齢別に見ると、平成 12 年から令和 2 年の 20 年間で、「65～74 歳」は減少傾向にありますが、「75 歳以上」は 176 人の増加（約 39%増）となっています。

また、高齢者のいる世帯のうち「高齢者単独世帯」に着目すると、同じく平成 12 年から令和 2 年の 20 年間で 54 世帯の増加（約 28%増）となっており、人口減少・少子高齢化が進行する中、このような傾向は今後も続くことが想定されます。

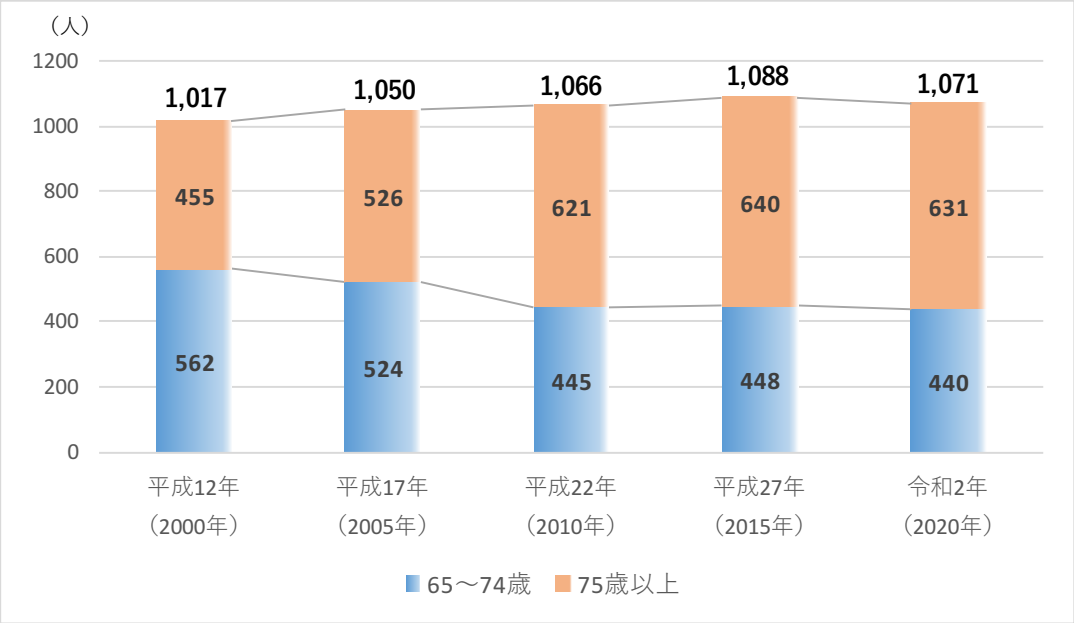



図 2.7　高齢者人口の推移　　資料：国勢調査結果

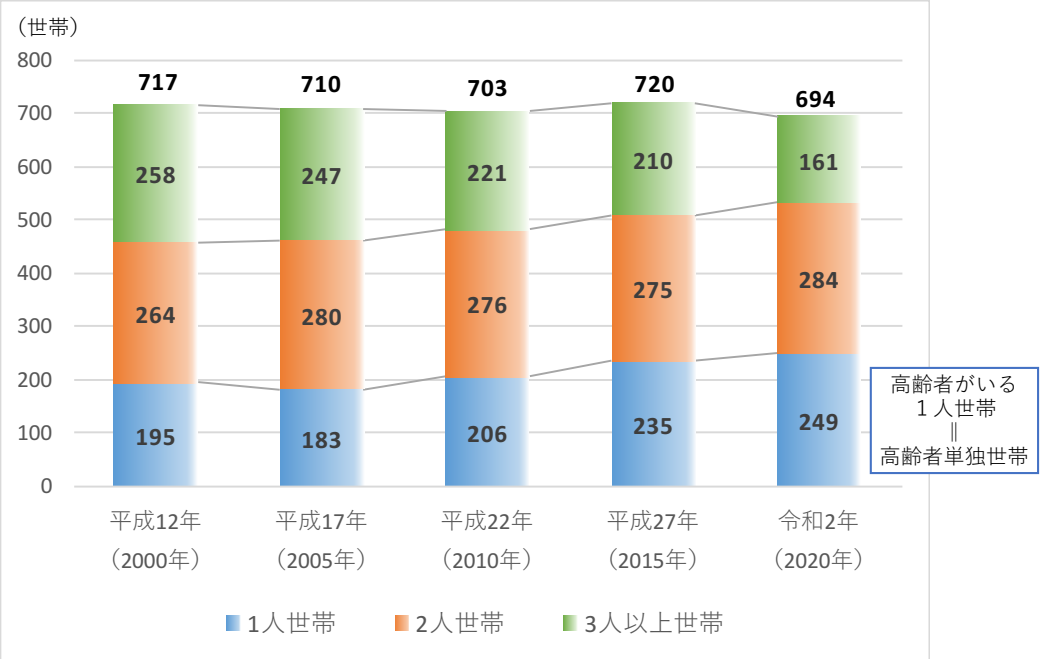



図 2.8　高齢者がいる世帯数の推移　　資料：国勢調査結果

## 2.5 地区別人口、地区別高齢化率

### 1）地区別人口推移

本町の地区別人口は下表のとおりであり、住民の多い地区は「淌涛地区」、「新町地区」、「浜田地区」といった海沿いの地区、次いで田野駅北側の「千福地区」となっています。

平成 30 年から令和 3 年にかけての地区別人口増減率では、新興住宅地となる「上ノ岡地区」で大幅に増加しているほか、町の中心部付近の「西町地区」「立町地区」等で微増となっていますが、その他の地区では人口は減少しており、特に「開・立岡地区」及び「千福地区」における減少率が大きくなっています。

表 2.1　地区別人口の推移・増減率

| 地区名 | 地区別人口（人） | | | | H30年→R３年 人口増減率 |
|---|---|---|---|---|---|
| | 平成30年 | 平成31年 | 令和２年 | 令和３年 | |
| 芝地区 | 166 | 160 | 153 | 151 | -9.0% |
| 北町地区 | 116 | 114 | 112 | 109 | -6.0% |
| 立町地区 | 65 | 67 | 64 | 67 | +3.1% |
| 西町地区 | 60 | 59 | 63 | 63 | +5.0% |
| 新町地区 | 341 | 336 | 330 | 330 | -3.2% |
| 浜田地区 | 270 | 280 | 282 | 275 | +1.9% |
| 淌涛地区 | 540 | 515 | 504 | 507 | -6.1% |
| 大野地区 | 184 | 184 | 181 | 172 | -6.5% |
| 北張地区 | 48 | 47 | 46 | 46 | -4.2% |
| 中野地区 | 45 | 42 | 46 | 44 | -2.2% |
| 千福地区 | 317 | 305 | 288 | 270 | -14.8% |
| 上地地区 | 141 | 137 | 136 | 138 | -2.1% |
| 日野地区 | 60 | 59 | 58 | 56 | -6.7% |
| 開・立岡地区 | 163 | 150 | 144 | 134 | -17.8% |
| 土生岡地区 | 40 | 39 | 40 | 39 | -2.5% |
| 上ノ岡地区 | 101 | 128 | 164 | 195 | +93.1% |

資料：田野町住民基本台帳（各年３月 31 日時点のデータ）

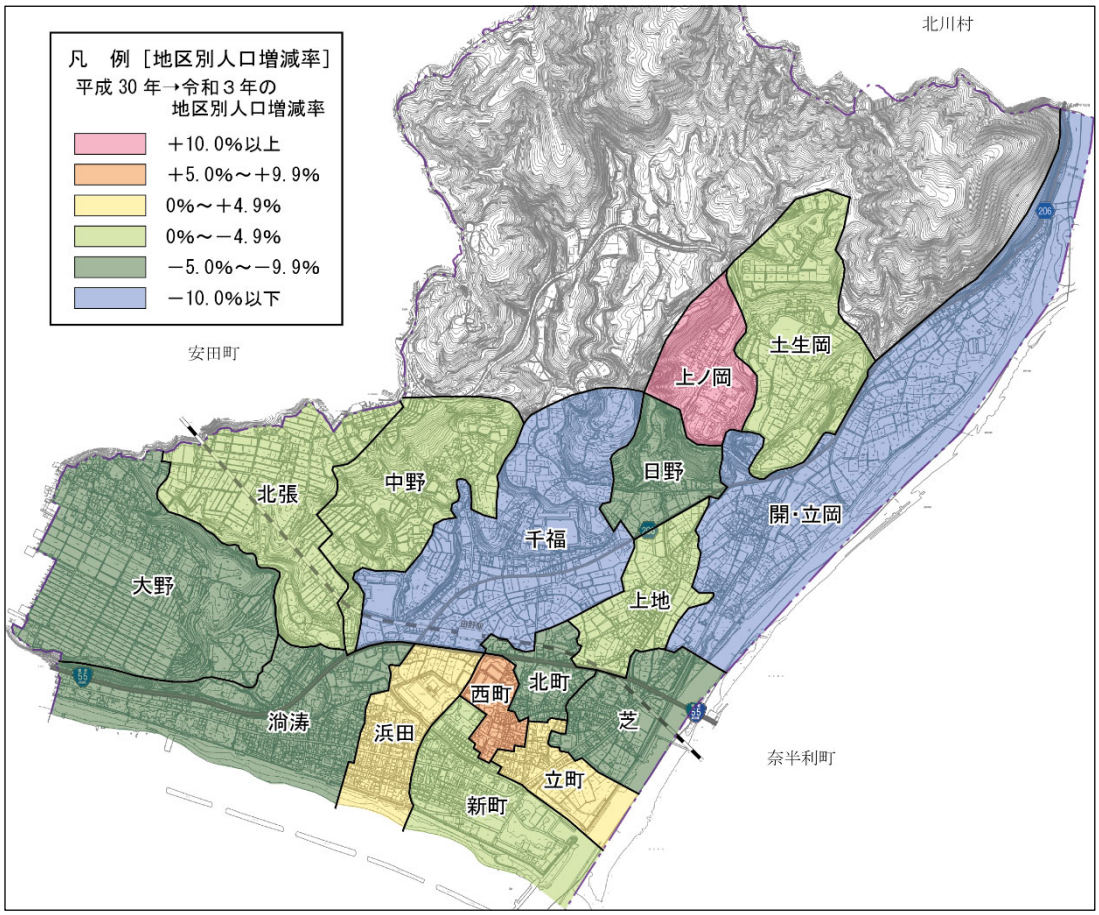



図 2.9　地区別人口の増減率

2）地区別高齢化率

地区別の高齢者人口も、概ね地区人口に比例し「淌涛地区」、「浜田地区」、「新町地区」及び「千福地区」で多くなっています。

地区別の高齢化率を整理すると、「土生岡地区」で 66.7%と最も高くなっており、その他「立町地区（53.7%）」、「上地地区（52.2%）」「芝地区（51.0%）」、「西町地区（50.8%）」で高齢化率が 50%を超えています。

また、75 歳以上の割合では、「立町地区」で 43.3%と最も高くなっています。

表 2.2　地区別高齢者人口・高齢化率

| 地区名 | 令和３年地区別人口（人） | | | 地区別高齢化率（65歳以上割合） | 75歳以上割合 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | うち65歳以上 | うち75歳以上 | | |
| 芝地区 | 151 | 77 | 43 | 51.0% | 28.5% |
| 北町地区 | 109 | 43 | 28 | 39.4% | 25.7% |
| 立町地区 | 67 | 36 | 29 | 53.7% | 43.3% |
| 西町地区 | 63 | 32 | 24 | 50.8% | 38.1% |
| 新町地区 | 330 | 132 | 82 | 40.0% | 24.8% |
| 浜田地区 | 275 | 136 | 74 | 49.5% | 26.9% |
| 淌涛地区 | 507 | 200 | 118 | 39.4% | 23.3% |
| 大野地区 | 172 | 82 | 42 | 47.7% | 24.4% |
| 北張地区 | 46 | 19 | 12 | 41.3% | 26.1% |
| 中野地区 | 44 | 20 | 7 | 45.5% | 15.9% |
| 千福地区 | 270 | 111 | 65 | 41.1% | 24.1% |
| 上地地区 | 138 | 72 | 35 | 52.2% | 25.4% |
| 日野地区 | 56 | 25 | 21 | 44.6% | 37.5% |
| 開・立岡地区 | 134 | 62 | 30 | 46.3% | 22.4% |
| 土生岡地区 | 39 | 26 | 13 | 66.7% | 33.3% |
| 上ノ岡地区 | 195 | 10 | 4 | 5.1% | 2.1% |

資料：田野町住民基本台帳（令和３年３月 31 日時点のデータ）

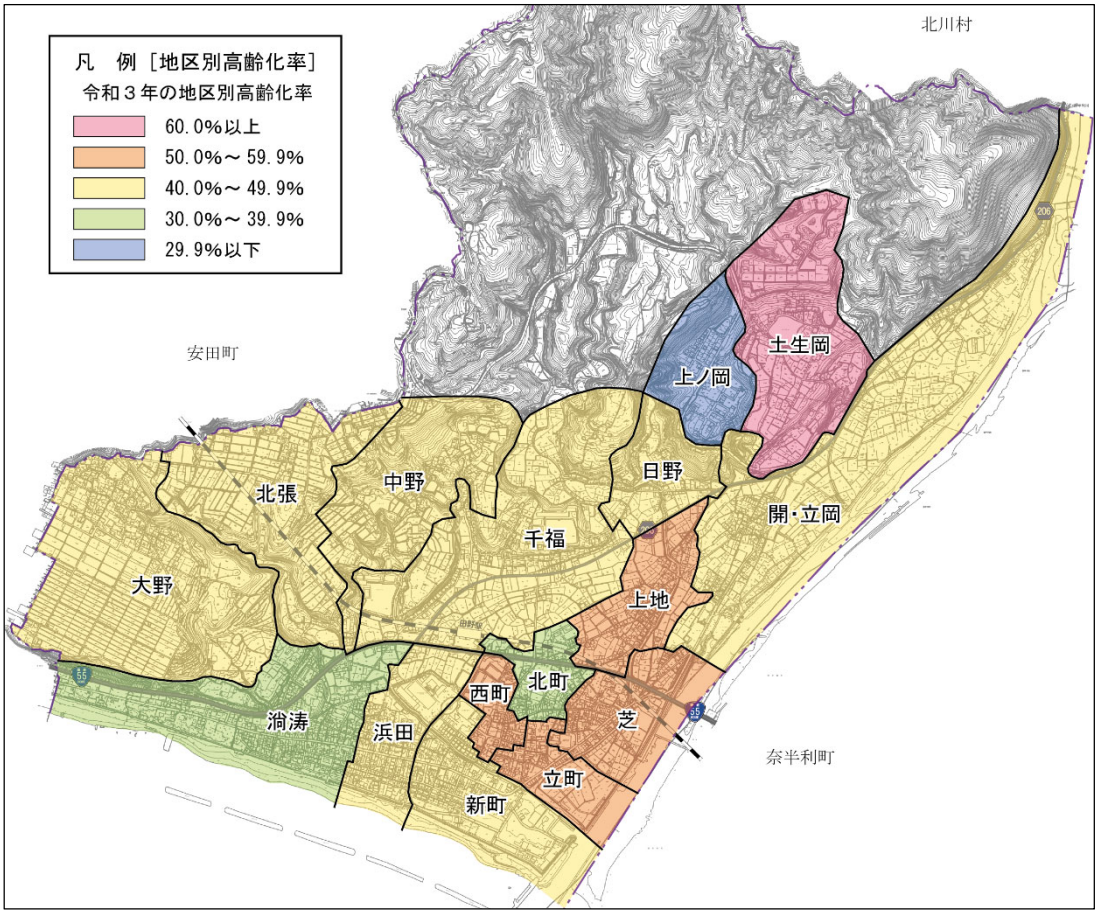



図 2.10　地区別高齢化率

## 2.6 施設分布状況

本町における住民の日常的な外出目的先となる、役場等公共施設、商業店舗・金融機関、病院・診療所等の主要施設は、そのほぼすべてが町の中心部（田野駅周辺）に固まるように分布しており、町の中心部に出ることができれば、日常生活に必要となる施設がほぼすべて揃っている状況となっています。

町の中心部周辺に分布する学校・教育施設を含め、概ね田野駅から半径 500m圏内にこれら主要施設が立地しており、その他の娯楽・観光施設等が町内にいくつか点在しています。

なお、日常の外出先に関する住民アンケート調査結果によると、通勤・通学、買い物、通院における主な外出先は田野町内となっており、移動手段としては自動車が最も多い（55%～60%）ものの徒歩・自転車の割合も 30%以上を占めています。

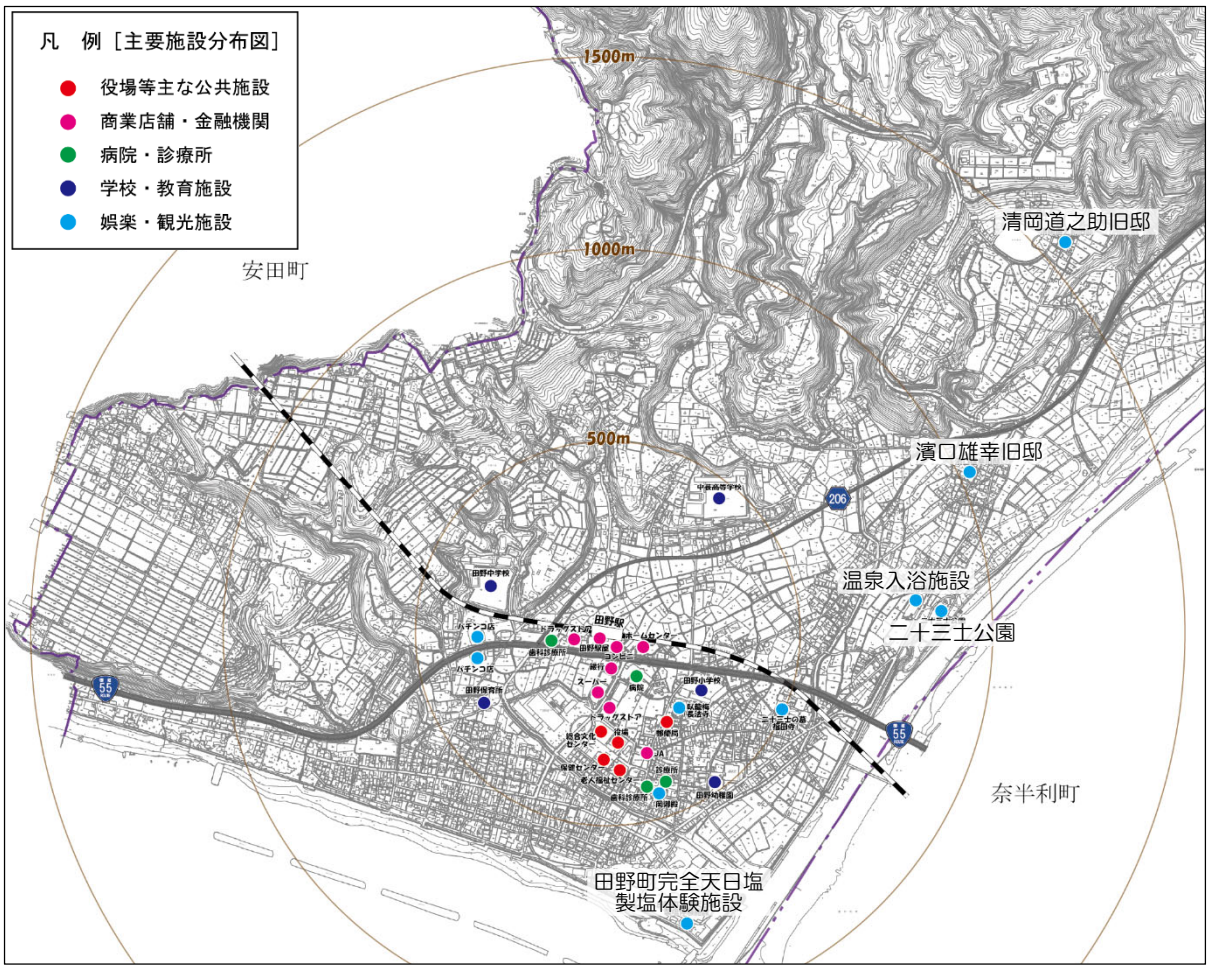



図 2.11　町内の主要施設分布図（令和 4 年 3 月現在）

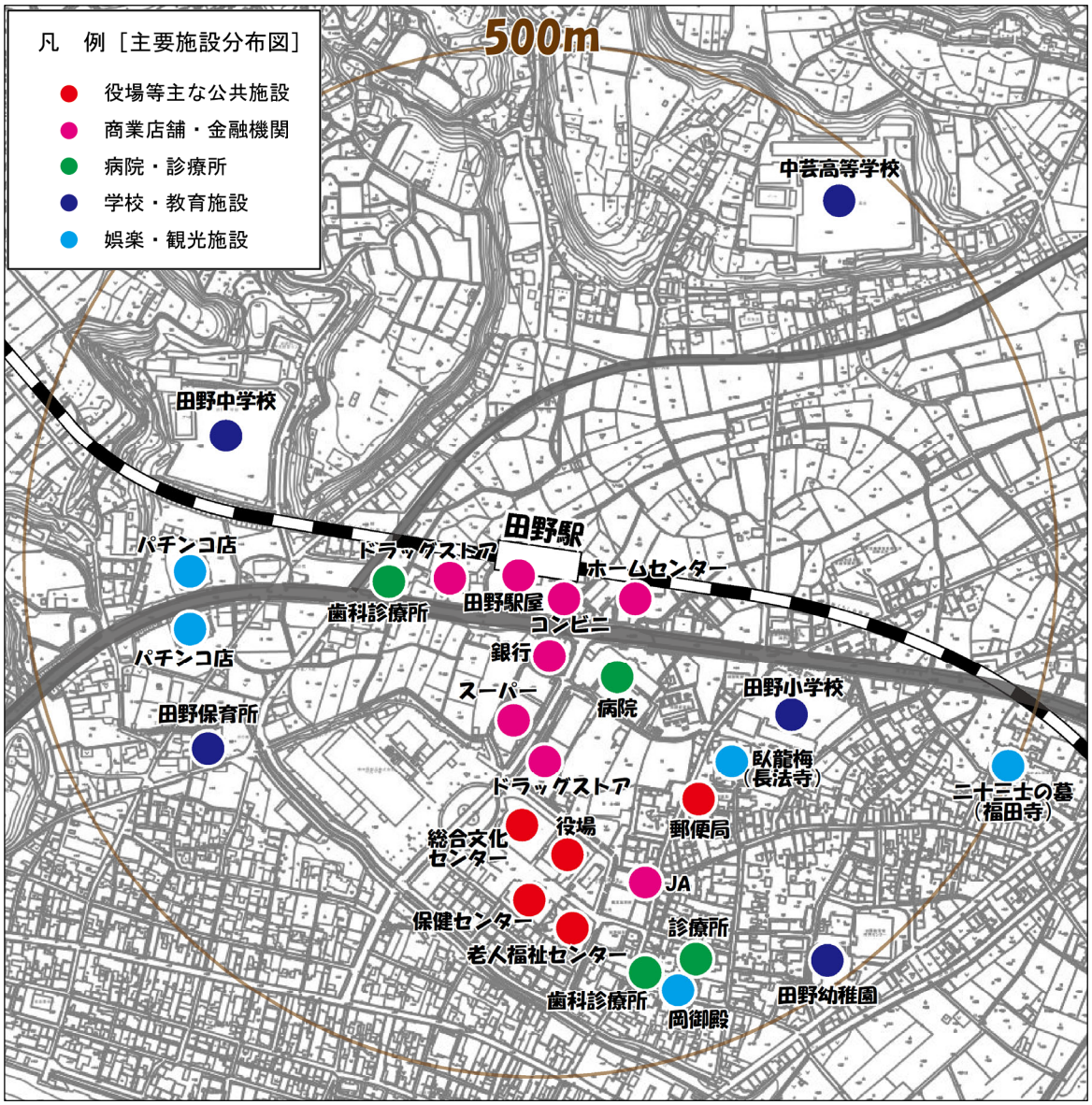



図 2.12　田野駅から半径 500ｍエリアの主要施設分布図（令和４年３月現在）

## 2.7 運転免許証保有者数、返納者数の推移

本町における運転免許証保有者数は、人口減少に伴い年々減少傾向にあります。また、運転免許証の自主返納者の数は横ばいからやや増加傾向にあり、今後はさらに増加傾向が進むものと考えられることから、町内における公共交通に対する需要の高まりが予想されます。

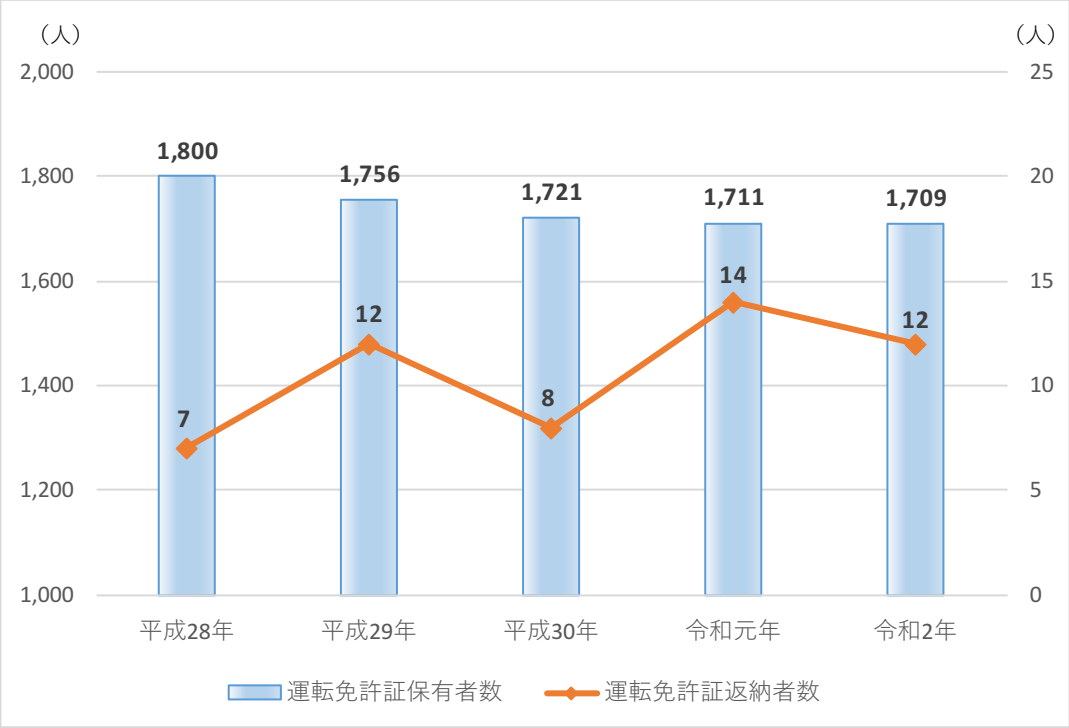
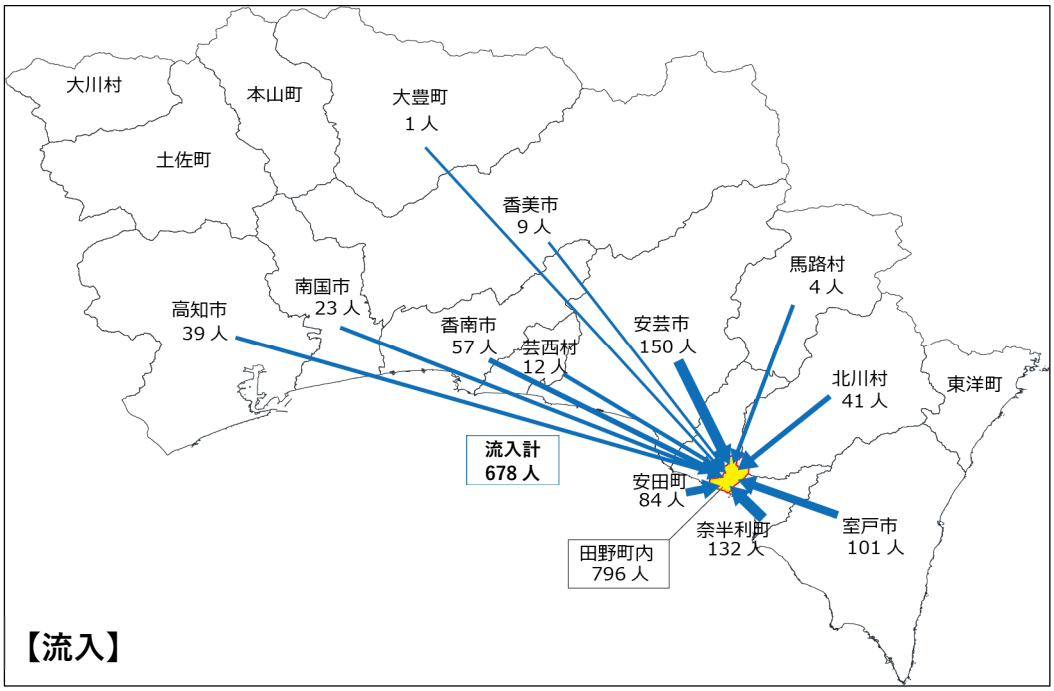



図 2.13　運転免許証保有者数・返納者数の推移　　資料：安芸警察署

## 2.8 通勤通学流動

周辺地域から本町への通勤通学による流入状況を見ると、本町への流入がもっとも多いのは安芸市の 150 人、次いで奈半利町の 132 人、室戸市の 101 人となっています。次に本町から周辺地域への流出状況を見ても、安芸市が 166 人、次いで奈半利町の 117 人、室戸市の 68 人となっており、特にこの 3 市町との結びつきが強いことがわかります。

また流入計（678 人）が流出計（559 人）を上回っており、本町は周辺地域において、通勤通学のために人が集まるまちとなっています。



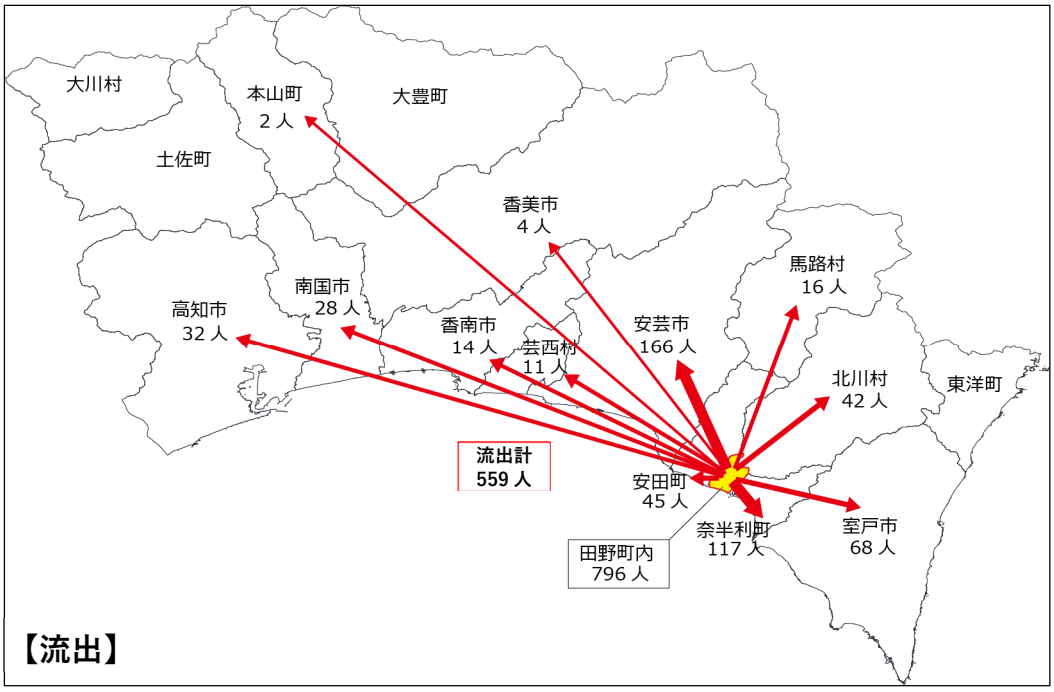




図 2.14　通勤通学流動　　資料：平成 27 年国勢調査

## 2.9 観光

本町における主要観光施設では、田野駅に隣接する「道の駅田野駅屋」の利用者数が年間27 万人以上（平成 28 年度～令和元年度）、また、温泉入浴施設である「たのたの温泉」の利用者数が年間 3 万人以上（同）となっていますが、これらの施設については、地元住民等による日常的な利用が多く見られる施設でもあります。

一方で、観光来訪者による利用が主と考えられる「岡御殿」や「田野町完全天日塩製塩体験施設」の利用者数は伸び悩んでおり、本町へ観光目的で来訪する方が、まだまだ少ない状況にあるといえます。

なお、令和 2 年度における利用者数が全施設で軒並み減少していますが、これは新型コロナウイルス感染症の影響によるものと考えられます。

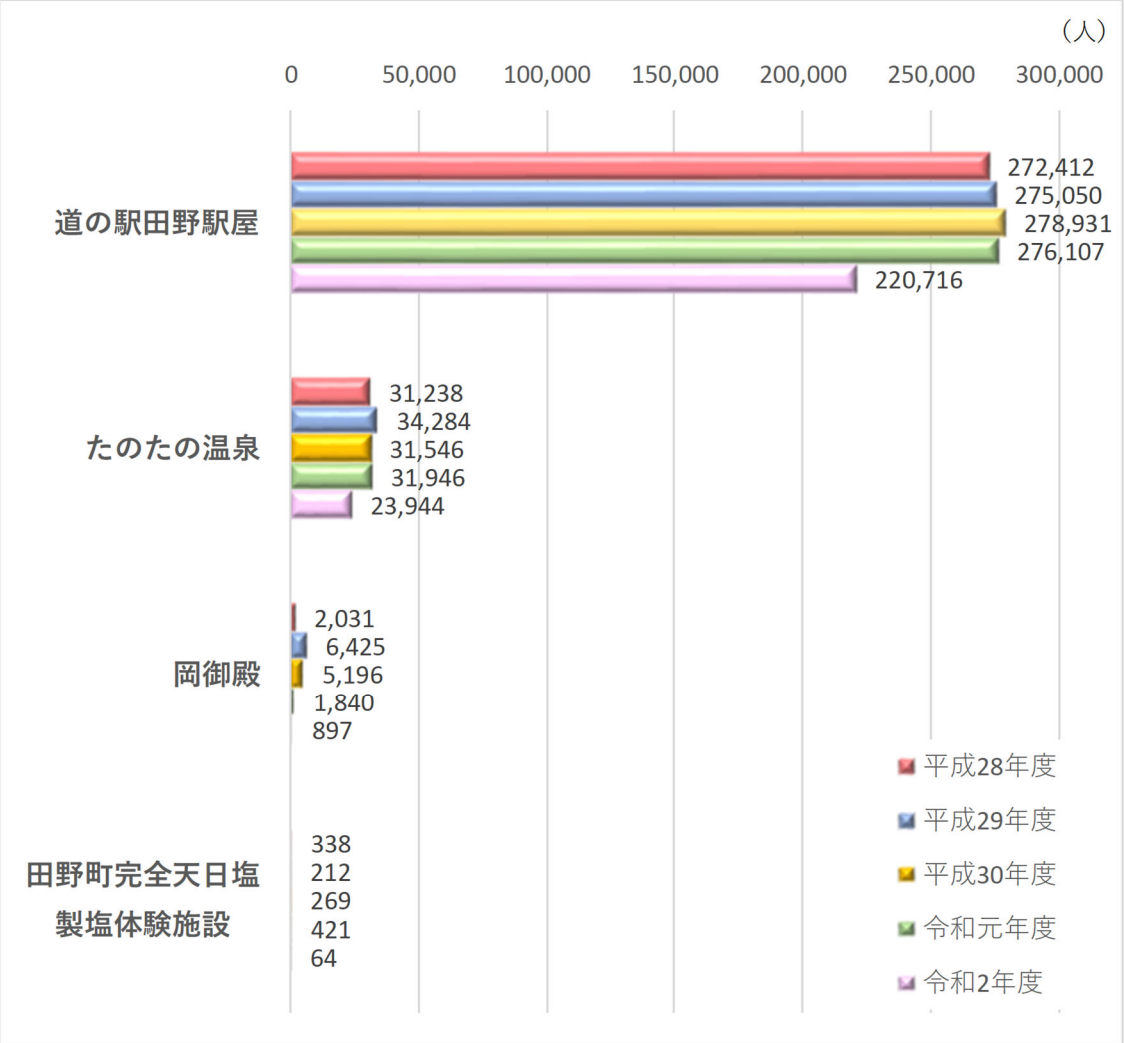



図 2.15　主要観光施設利用者数実績

資料：田野町資料

# 第３章　公共交通の現状等

# 第３章　公共交通の現状等

## 3.1 公共交通網

本町の公共交通網は、周辺市町村間を結ぶ鉄道として、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線が東西に通過しており、本町内には１駅（田野駅）が設置されています。

バス路線は、安芸市～室戸市間を結ぶ基幹路線バスとして、高知東部交通（株）による安芸－ジオパーク線が運行されており、本町内にはバス停が５か所設置されています。

また、平成 29 年 10 月からは、町内を走るコミュニティーバス「たのくるバス」の運行が開始されており、令和４年３月時点では、２路線でそれぞれ週２日の運行となっています。

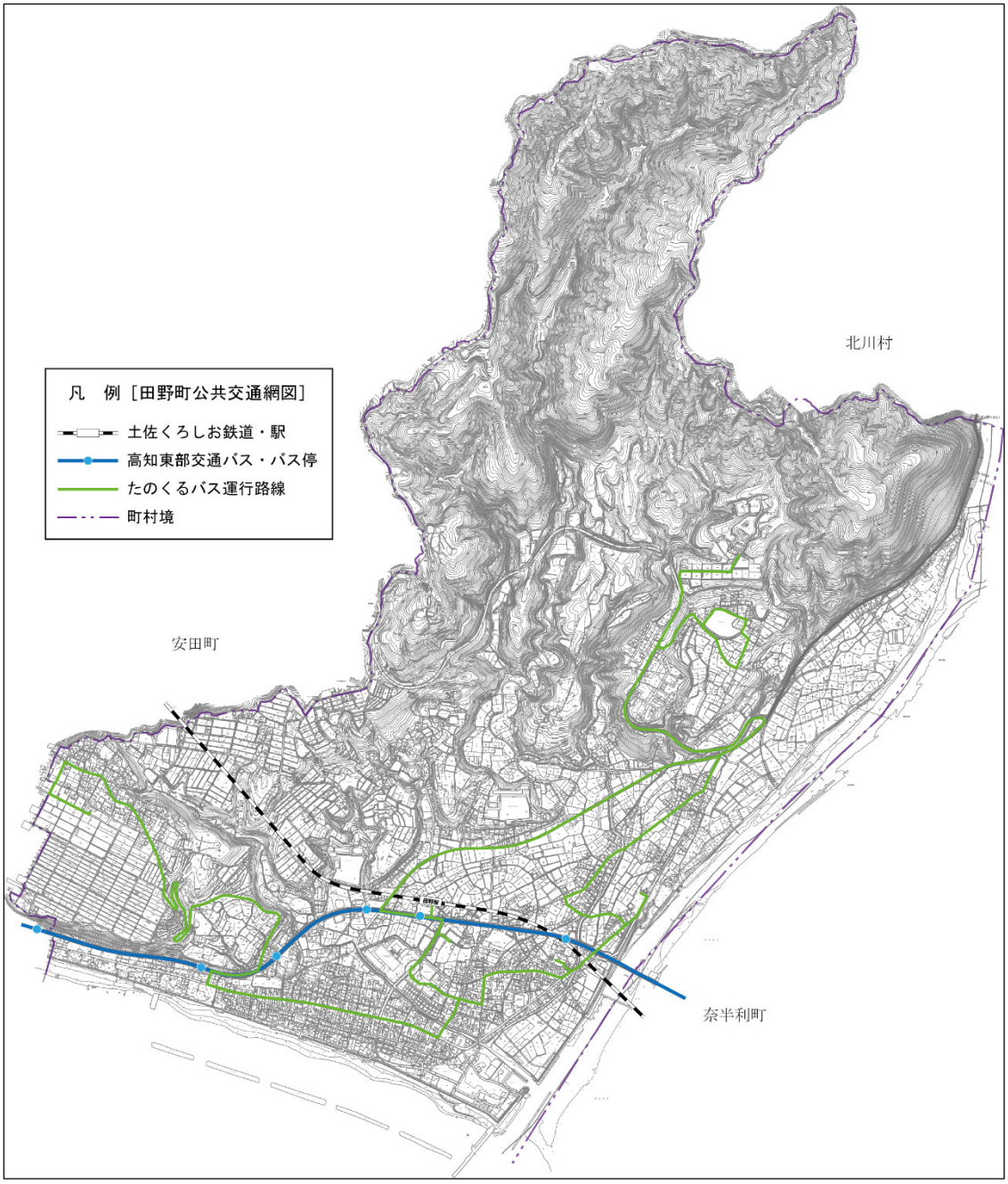



図 3.1　田野町の公共交通網図

## 3.2 公共交通の運行及び利用者状況

### 1）鉄道

#### （1）運行状況

土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の田野駅においては、快速・普通の全車両が停車し、平日の後免方面行では、快速 3 便（すべて高知駅行）、普通 17 便（高知駅行：8 便、後免駅行：3 便、安芸駅行：6 便）で 20 便、奈半利方面行でも、普通 20 便（すべて奈半利駅行）が運行されています。

また、高架式となっている田野駅では、平成 31 年 3 月 16 日にエレベーターが設置され、これに伴い、早朝の奈半利方面行の 2 便を除き、上下線ともすべてエレベーターが設置されたホーム（1 番のりば）に停車することとなり、駅ホームへの昇降負担が軽減され、特に高齢者等への利便性向上につながっています。

表 3.1　土佐くろしお鉄道　田野駅発時刻表（令和 4 年 3 月現在）

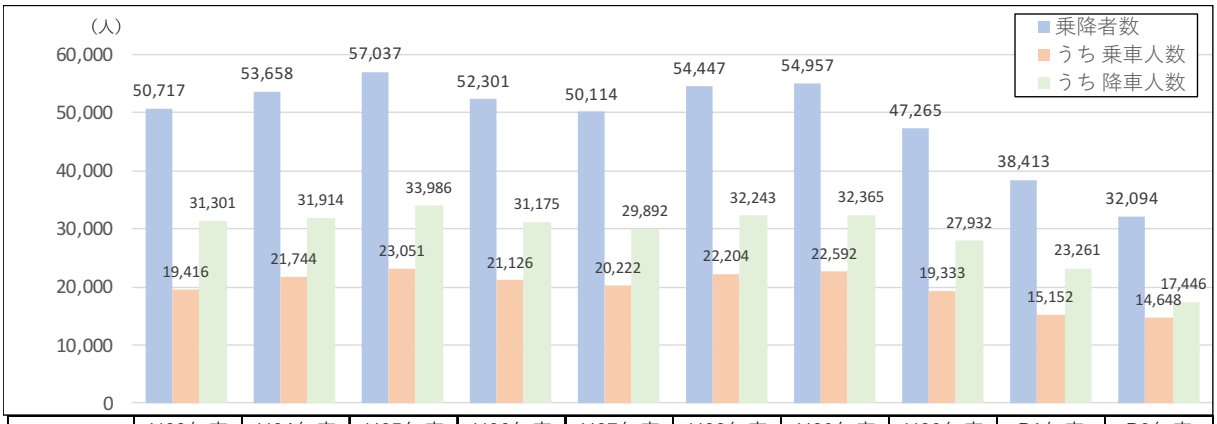
| 高知・後免・安芸方面 | | 奈半利方面 | |
|---|---|---|---|
| 平日 | 土曜・休日 | 平日 | 土曜・休日 |
| 05：55 高知 普通 | 05：55 高知 普通 | 05：44 奈半利 普通 | 05：44 奈半利 普通 |
| 06：26 高知 普通 | 06：26 高知 普通 | 06：15 奈半利 普通 | 06：15 奈半利 普通 |
| 07：05 後免 普通 | | 06：46 奈半利 普通 | |
| 07：38 高知 快速 | 07：38 高知 快速 | 07：26 奈半利 普通 | 07：26 奈半利 普通 |
| 08：57 高知 普通 | 08：57 高知 普通 | 08：19 奈半利 普通 | 08：19 奈半利 普通 |
| 09：52 高知 普通 | 09：52 高知 普通 | 09：40 奈半利 普通 | 09：40 奈半利 普通 |
| 10：58 安芸 普通 | 10：58 安芸 普通 | 10：48 奈半利 普通 | 10：48 奈半利 普通 |
| 12：34 安芸 普通 | 12：34 安芸 普通 | 12：02 奈半利 普通 | 12：02 奈半利 普通 |
| 13：22 安芸 普通 | 13：22 安芸 普通 | 12：57 奈半利 普通 | 12：57 奈半利 普通 |
| 13：53 高知 普通 | 13：53 高知 普通 | 13：44 奈半利 普通 | 13：44 奈半利 普通 |
| 15：03 高知 快速 | 15：03 高知 快速 | 14：51 奈半利 普通 | 14：51 奈半利 普通 |
| 16：06 高知 快速 | 16：06 高知 快速 | 15：44 奈半利 普通 | 15：44 奈半利 普通 |
| 17：15 安芸 普通 | 17：15 安芸 普通 | 16：42 奈半利 普通 | 16：42 奈半利 普通 |
| 17：50 高知 普通 | 17：50 高知 普通 | 17：36 奈半利 普通 | 17：36 奈半利 普通 |
| 18：34 後免 普通 | 18：34 後免 普通 | 18：12 奈半利 普通 | 18：12 奈半利 普通 |
| 19：11 高知 普通 | 19：11 高知 普通 | 18：56 奈半利 普通 | 18：56 奈半利 普通 |
| 20：08 後免 普通 | 20：08 後免 普通 | 19：48 奈半利 普通 | 19：48 奈半利 普通 |
| 21：03 高知 普通 | 21：03 高知 普通 | 20：29 奈半利 普通 | 20：29 奈半利 普通 |
| 21：50 安芸 普通 | 21：50 安芸 普通 | 21：39 奈半利 普通 | 21：39 奈半利 普通 |
| 23：02 安芸 普通 | 23：02 安芸 普通 | 22：53 奈半利 普通 | 22：53 奈半利 普通 |

図 3.2　田野駅に設置されたエレベーター

## (2) 利用者状況

土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の田野駅における年間乗降客数は、平成 25 年度の 57,037 人まで増加傾向にありましたが、平成 27 年度にかけて減少に転じました。その後は再び増加傾向となり、平成 29 年度には 54,957 人となりましたが、以降は減少傾向が続いており、令和 2 年度には 32,094 人（平成 25 年度比約 44%減）まで減少しています。

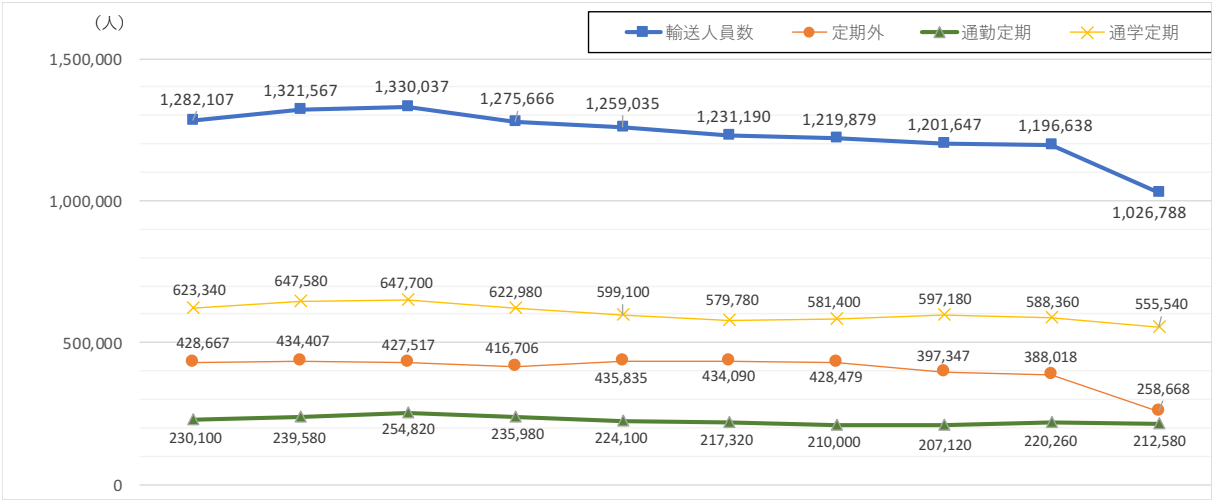
なお、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線全体の輸送人員数では、平成 25 年度の約 133 万人がピークで、それ以降は減少傾向が続いており、令和 2 年度には新型コロナウイルス感染症の影響もあり、約 103 万人（平成 25 年度比約 23%減）まで減少しています。




| | | H23年度 | H24年度 | H25年度 | H26年度 | H27年度 | H28年度 | H29年度 | H30年度 | R1年度 | R2年度 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 乗降者数 | | 50,717 | 53,658 | 57,037 | 52,301 | 50,114 | 54,447 | 54,957 | 47,265 | 38,413 | 32,094 |
| うち | 乗車人数 | 19,416 | 21,744 | 23,051 | 21,126 | 20,222 | 22,204 | 22,592 | 19,333 | 15,152 | 14,648 |
| | 降車人数 | 31,301 | 31,914 | 33,986 | 31,175 | 29,892 | 32,243 | 32,365 | 27,932 | 23,261 | 17,446 |

図 3.3　土佐くろしお鉄道　田野駅の年間乗降客数推移

資料：土佐くろしお鉄道（株）提供資料




| | | H23年度 | H24年度 | H25年度 | H26年度 | H27年度 | H28年度 | H29年度 | H30年度 | R1年度 | R2年度 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 輸送人員数 | | 1,282,107 | 1,321,567 | 1,330,037 | 1,275,666 | 1,259,035 | 1,231,190 | 1,219,879 | 1,201,647 | 1,196,638 | 1,026,788 |
| 内訳 | 定期外 | 428,667 | 434,407 | 427,517 | 416,706 | 435,835 | 434,090 | 428,479 | 397,347 | 388,018 | 258,668 |
| | 定　期 | 853,440 | 887,160 | 902,520 | 858,960 | 823,200 | 797,100 | 791,400 | 804,300 | 808,620 | 768,120 |
| | うち 通　勤 | 230,100 | 239,580 | 254,820 | 235,980 | 224,100 | 217,320 | 210,000 | 207,120 | 220,260 | 212,580 |
| | うち 通　学 | 623,340 | 647,580 | 647,700 | 622,980 | 599,100 | 579,780 | 581,400 | 597,180 | 588,360 | 555,540 |

図 3.4　土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の年間輸送人員推移

資料：土佐くろしお鉄道（株）提供資料

## 2）基幹路線バス

### （1）運行状況

田野町を経由する基幹路線バスとしては、高知東部交通（株）により、令和元年度（～令和元年９月）まで「甲浦線」及び「高岡第一線」の２路線が運行されてましたが、令和２年度（令和元年 10 月～）からは路線再編により「高岡第一線（現：安芸－ジオパーク線)」に１本化されています。

本町内にはバス停が５か所設置されており、その中でも田野駅の前面国道沿いに設置されている「田野役場通」バス停で乗降する利用者が多くなっています。

平日の運行便数は、安芸営業所方面が 19 便（高校休校の場合は１便減)、室戸世界ジオパークセンター方面が 18 便となっており、特に朝夕の時間帯における運行便が多くなっています。

表 3.2　基幹路線バス（安芸－ジオパーク線）田野役場通発時刻表（令和４年３月現在）

| 安芸市（安芸営業所）方面 | | 室戸市（室戸世界ジオパークセンター）方面 | |
|---|---|---|---|
| 平日 | 土曜・日曜・祝日 | 平日 | 土曜・日曜・祝日 |
| 06：48 | 06：48 | 06：56 | 06：56 |
| 07：31 | 07：31 | 07：40 | 07：40 |
| 07：36 | | 08：39 | 08：39 |
| (高校休校運休)07：40 | | 09：49 | 09：49 |
| 07：47 | 07：47 | 10：19 | |
| 08：15 | 08：15 | 10：59 | 10：59 |
| 09：03 | | 12：18 | 12：18 |
| 09：21 | 09：21 | 13：03 | 13：03 |
| 10：33 | 10：38 | 13：29 | 13：29 |
| 11：48 | 11：53 | 14：49 | 14：49 |
| 12：35 | 12：35 | 15：49 | 15：49 |
| 13：48 | 13：43 | 16：49 | 16：49 |
| 14：33 | 14：33 | 17：19 | |
| 15：48 | 15：48 | 17：44 | 17：44 |
| 17：03 | 17：03 | 18：30 | 18：30 |
| 17：40 | 17：40 | 19：09 | 19：09 |
| 18：17 | 18：17 | 19：56 | |
| 19：00 | | 20：34 | 20：34 |
| 19：59 | 19：59 | | |

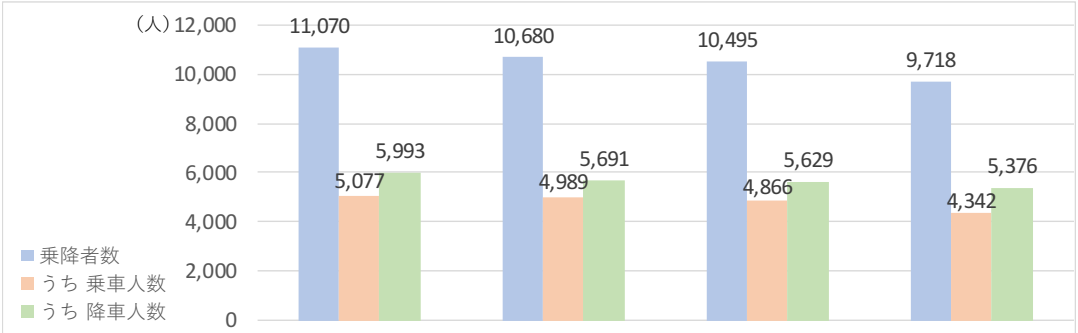
図 3.5　基幹路線バス（安芸－ジオパーク線）のバス停位置図

## (2) 利用者状況

高知東部交通（株）基幹路線バスの本町内バス停における年間乗降客数（※IC カード「ですか」利用者のみ）は、平成 29 年度の 11,070 人から毎年減少傾向にあり、令和 2 年度には 9,718 人（平成 29 年比約 12%減）となっています。

バス停別でみると、「田野役場通」及び「田野中学校通」においては、令和元年度まで乗降者数は増加傾向にあり、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響もあって、やや減少していますが、これらは町内でも比較的利用者の多いバス停となっています。その他 3 か所のバス停では、乗降客数は減少傾向が続いており、利用者数も少ない状況となっています。

なお、田野町を経由する基幹路線バス全体での利用者数推移をみても、平成 28 年度以降は毎年減少傾向が続いている状況です。

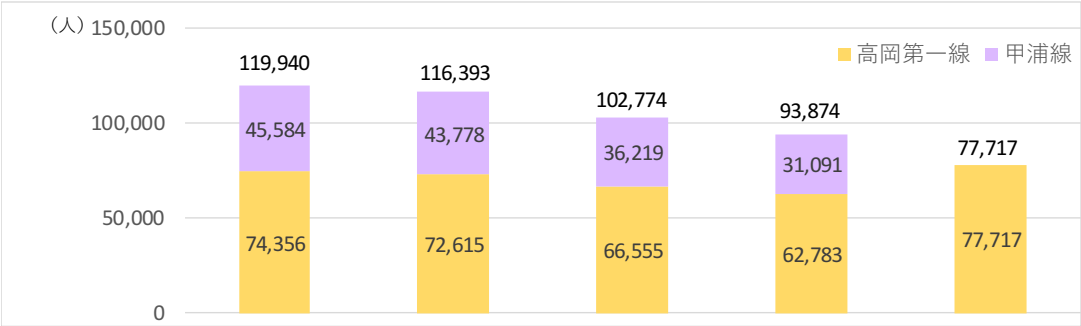



| | | H29年度 (H28.10～H29.9) | H30年度 (H29.10～H30.9) | R1年度 (H30.10～R1.9) | R2年度 (R1.10～R2.9) |
|---|---|---|---|---|---|
| 乗降者数 | | 11,070 | 10,680 | 10,495 | 9,718 |
| うち | 乗車人数 | 5,077 | 4,989 | 4,866 | 4,342 |
| | 降車人数 | 5,993 | 5,691 | 5,629 | 5,376 |

図 3.6　基幹路線バス町内バス停別の乗降者数推移（「ですか」利用者のみ）

表 3.3　基幹路線バス町内バス停別の乗降者数推移（「ですか」利用者のみ）

| バス停別乗降者数（人） | H29年度 (H28.10～H29.9) | H30年度 (H29.10～H30.9) | R1年度 (H30.10～R1.9) | R2年度 (R1.10～R2.9) |
|---|---|---|---|---|
| 田野西入口 | 537 | 419 | 169 | 177 |
| 田野八幡前 | 580 | 687 | 503 | 242 |
| 田野中学校通 | 704 | 832 | 937 | 834 |
| 田野役場通 | 6,916 | 7,265 | 7,999 | 7,705 |
| 田野芝入口 | 2,333 | 1,477 | 887 | 760 |




| | | H28年度 (H27.10～H28.9) | H29年度 (H28.10～H29.9) | H30年度 (H29.10～H30.9) | R1年度 (H30.10～R1.9) | R2年度 (R1.10～R2.9) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 利用者数 | | 119,940 | 116,393 | 102,774 | 93,874 | 77,717 |
| うち | 高岡第一線 | 74,356 | 72,615 | 66,555 | 62,783 | 77,717 |
| | 甲浦線 | 45,584 | 43,778 | 36,219 | 31,091 | － |

図 3.7　田野町を経由する基幹路線バス全体の利用者数推移

資料：高知東部交通（株）提供資料

### 3）田野町コミュニティーバス「たのくるバス」

#### （1）運行状況

田野町コミュニティーバス「たのくるバス」は、町内の公共交通空白地区の解消と、「町内の誰もが何らかの移動手段を持ち、生活に必要な移動が可能となる」ことを目的として、平成 29 年 10 月より本格運行を開始しました。

本格運行開始時は、町内で 4 路線、各週 2 日（各路線 4.5 往復/日、開循環線は 5 周/日）での運行となっていましたが、その後は実際の利用状況や住民の意向把握、利用促進戦略等も踏まえ、毎年、運行体系の見直しを実施し、令和 4 年 3 月現在は町内 2 路線、各週 2 日（大野線 5 往復/日、土生岡線 4 往復/日）で運行しています。

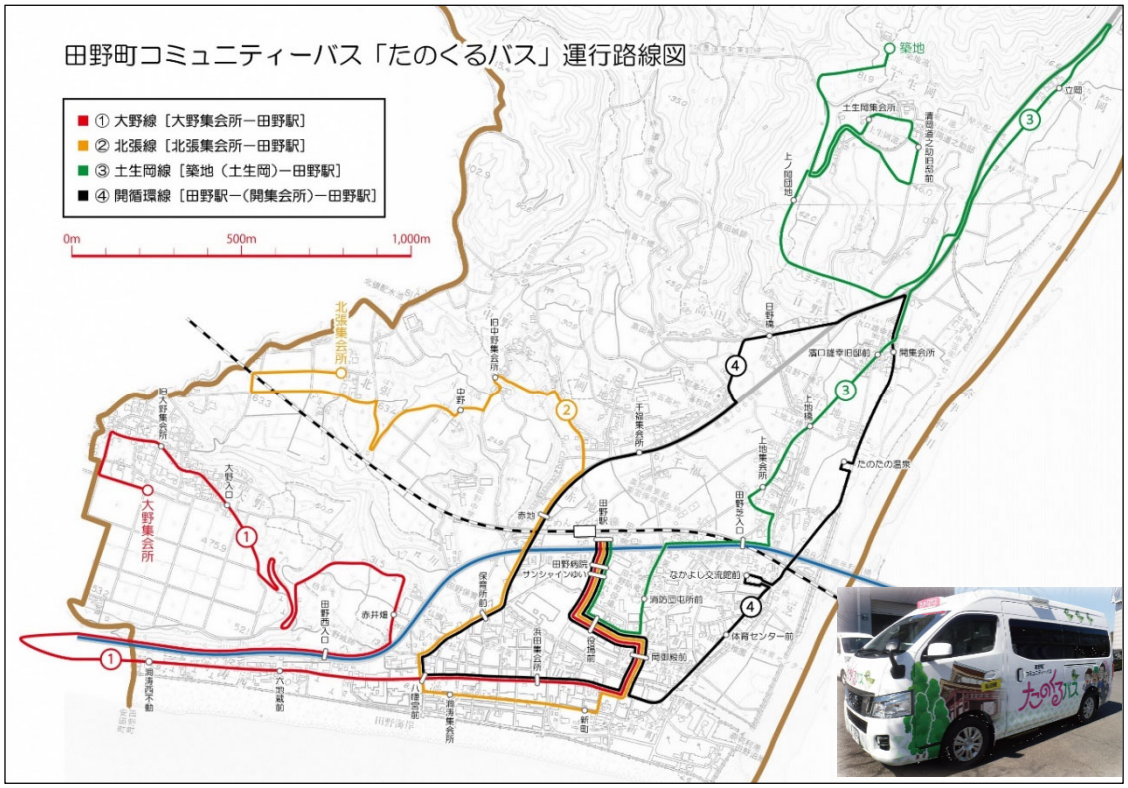



図 3.8　本格運行開始時のたのくるバス運行路線図（平成 29 年 10 月時点）

表 3.4　たのくるバス運行体系見直しの変遷

| 見直し等の時期 | 見直し理由・見直し概要 | 路線数・便数 |
|---|---|---|
| 平成 29 年 10 月～ | ※当初の運行体系 | 4 路線・各週 2 日<br>各 4.5～5 往復/日 |
| 平成 30 年 10 月～ | 低利用区間の運行休止により北張線全線休止<br>その他路線も路線短縮・延伸等の見直しを実施し、３路線すべてが「たのたの温泉」を経由 | 3 路線・各週 2 日<br>各 4.5～5 往復/日 |
| 令和元年 10 月～ | 前年度の見直しにより、大野線と重複する区間が多くなり、利用者減となった開循環線を休止 | 2 路線・各週 2 日<br>各 4.5 往復/日 |
| 令和 2 年 10 月～ | 土生岡線の運行曜日を水・土から月・水に変更<br>利用者要望により大野線に下り 1 便を追加 | 2 路線・各週 2 日<br>各 4.5～5 往復/日 |
| 令和 3 年 10 月～ | 鉄道・路線バスとの乗継のためダイヤを改正<br>利用者が少ない土生岡線最終上り 1 便を廃止 | 2 路線・各週 2 日<br>各 4～5 往復/日 |

資料：田野町資料

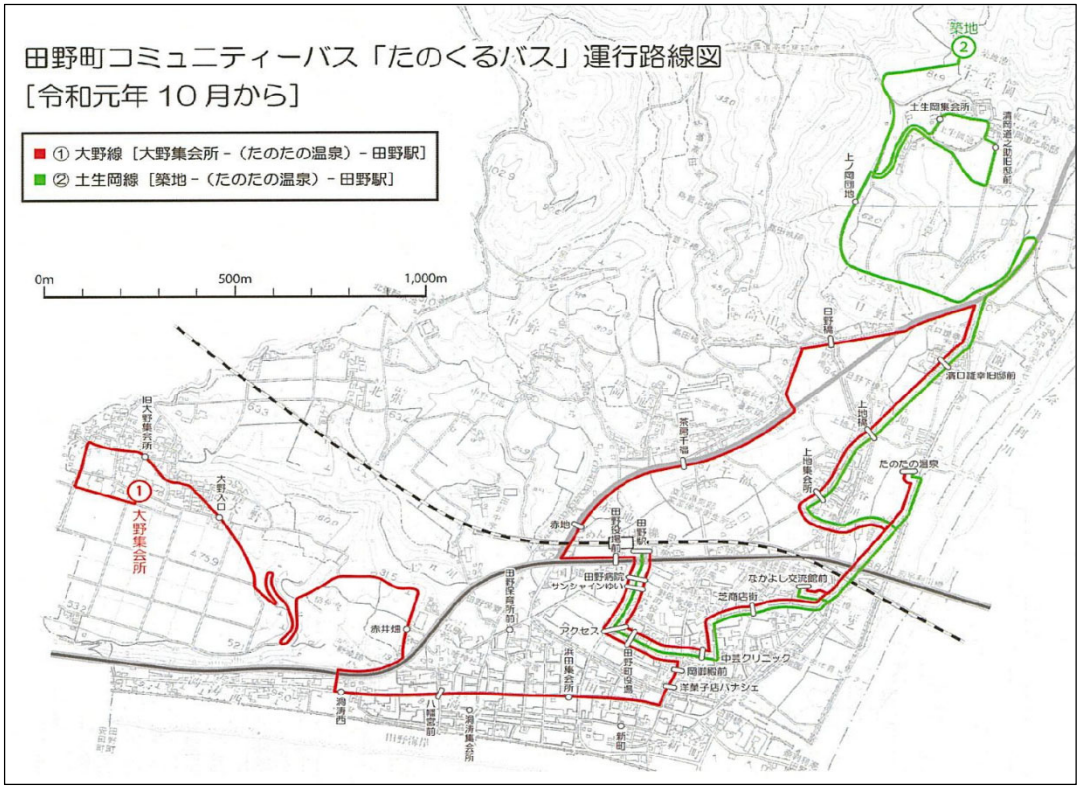
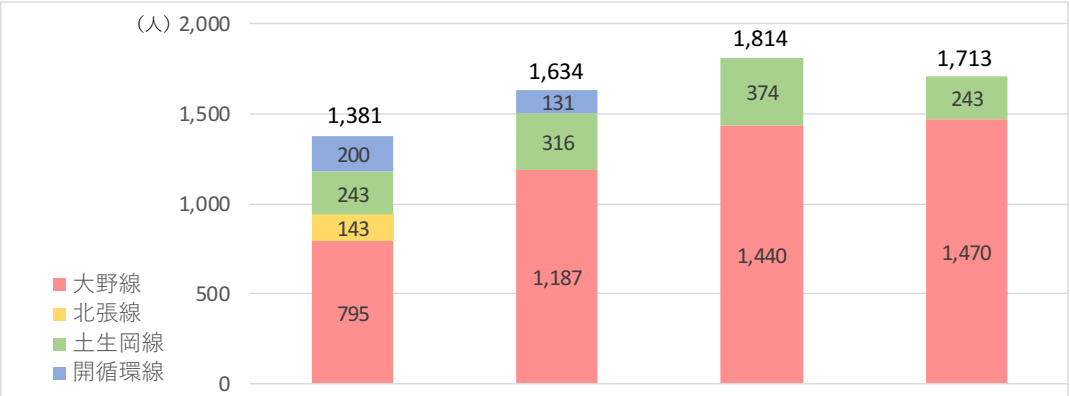



図 3.9　現在のたのくるバス運行路線図（令和 4 年 3 月時点）

## (2) 利用者状況

たのくるバスの利用者数は、運行体系の見直しによる路線休止等もありながら、本格運行開始から 3 年目の令和 2 年度までは増加傾向にありましたが、令和 3 年度にはじめて、前年より減少となりました。ただし、大野線の利用者数については、本格運行開始以降、増加が続いています。




| | | H30年度 (H29.10～H30.9) | R1年度 (H30.10～R1.9) | R2年度 (R1.10～R2.9) | R3年度 (R2.10～R3.9) |
|---|---|---|---|---|---|
| 利用者総数 | | 1,381 | 1,634 | 1,814 | 1,713 |
| うち | 大野線 | 795 | 1,187 | 1,440 | 1,470 |
| | 北張線 | 143 | — | — | — |
| | 土生岡線 | 243 | 316 | 374 | 243 |
| | 開循環線 | 200 | 131 | — | — |

図 3.10　たのくるバスの利用者数推移　　資料：田野町資料

### 3.3 鉄道・バスへの補助等の状況

#### 1）鉄道

土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の営業収支及び欠損補助金額等の推移を見ると、営業費用と営業収入の差が拡大しつつあり、営業損益の赤字額が増加傾向にあるため、補助額は近年増加傾向にあります。背景には利用者数の減少の他、燃料費の高騰、設備の維持修繕費の増加等があります。

なお、本町でも土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の安全対策や維持対策のため、毎年補助金を負担しており、その負担額も近年は増加傾向にあります。令和２年度には約 585 万円を負担しており、これは同年度の田野駅での乗降客１人あたりにすると、約 182 円の割合となっています。

表 3.5　土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の営業収支・補助金額の推移　（単位：千円）

| 年度 | H27 年度 | H28 年度 | H29 年度 | H30 年度 | R 元年度 | R２年度 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 営業費用 | 517,328 | 486,580 | 536,789 | 568,138 | 580,220 | 610,535 |
| 営業収入 | 412,006 | 396,277 | 394,673 | 387,147 | 383,085 | 310,418 |
| 営業損益 | ▲105,322 | ▲90,303 | ▲142,116 | ▲180,991 | ▲197,135 | ▲300,117 |
| 欠損補助金 | 76,463 | 37,094 | 46,829 | 67,788 | 92,677 | 113,916 |
| 補助金(国) | 53,485 | 34,933 | 41,092 | 35,597 | 30,620 | 29,286 |
| 〃(自治体) | 106,969 | 77,427 | 123,610 | 169,014 | 143,182 | 184,089 |

※営業費用＝支出－営業外費用
※営業収入＝収入－営業外収入
※営業損益＝営業収入－営業費用

資料：土佐くろしお鉄道（株）提供資料

表 3.6　田野町における土佐くろしお鉄道への補助金負担額の推移

| 年度 | H28 年度 | H29 年度 | H30 年度 | R 元年度 | R２年度 |
|---|---|---|---|---|---|
| 土佐くろしお鉄道への補助金額（円） | 3,021,164 | 3,742,629 | 40,244,388 | 4,763,654 | 5,854,375 |
| 田野駅乗降客数（人） | 54,447 | 54,957 | 47,265 | 38,413 | 32,094 |
| 利用者１人あたりの補助金額（円/人） | 55 | 68 | 851 | 124 | 182 |

※補助金額は「ごめん・なはり線活性化協議会負担金」「ごめん・なはり線安全対策補助金」及び「第三セクター鉄道維持対象補助金（令和２年度のみ）」の合計
※平成 30 年度の補助金額には、田野駅へのエレベーター設置に係る補助金が含まれる
※利用者１人あたりの補助金額＝土佐くろしお鉄道への補助金額÷田野駅乗降客数

資料：田野町資料

2）基幹路線バス

高知東部交通（株）の基幹路線バスのうち、本町を経由する路線の経常収支の推移をみると、鉄道同様に経常費用と経常収益の差が拡大してきており、経常損益の赤字額が増加しています。令和２年度（令和元年 10 月～）には路線再編を行い、経常費用の低減を図っていますが、利用者数の減少が収支状況に大きく響いています。

本町でも基幹路線バスの維持対策等のため、補助金を負担しており、負担額としては横ばい傾向にあるものの、令和２年度には約 159 万円となっています。これを同年度の町内バス停での乗降客（IC カード「ですか」利用者のみ）１人あたりにすると、約 163 円の割合となります。

表 3.7　高知東部交通基幹路線バス（田野町経由路線）の経常収支の推移　（単位：千円）

| 年度 | H28 年度（H27.10～H28.9） | H29 年度（H28.10～H29.9） | H30 年度（H29.10～H30.9） | R 元年度（H30.10～R1.9） | R２年度（R1.10～R2.9） |
|---|---|---|---|---|---|
| 経常費用 | 152,902 | 161,742 | 166,666 | 168,686 | 139,439 |
| 経常収益 | 81,808 | 82,192 | 68,581 | 62,788 | 49,809 |
| 経常損益 | ▲71,094 | ▲78,550 | ▲98,085 | ▲105,898 | ▲89,630 |

※H28 年度～R 元年度は「甲浦線」と「高岡第一線」の合計
　R２年度は路線再編後の「高岡第一線」のみ
※経常損益＝経常収益－経常費用

資料：高知東部交通（株）提供資料

表 3.8　田野町における高知東部交通（株）への補助金負担額の推移

| 年度 | H29 年度 | H30 年度 | R 元年度 | R２年度 |
|---|---|---|---|---|
| 高知東部交通（株）への補助金額（円） | 1,642,000 | 1,977,000 | 2,050,000 | 1,587,000 |
| 田野町内のバス停乗降客数（IC のみ）（人） | 11,070 | 10,680 | 10,495 | 9,718 |
| IC 利用者１人あたりの補助金額（円/人） | 148 | 185 | 195 | 163 |

※IC 利用者１人あたりの補助金額＝高知東部交通（株）への補助金額
　÷田野町内のバス停乗降客数（IC のみ）

資料：田野町資料

### 3）田野町コミュニティーバス「たのくるバス」

たのくるバスは田野町が実施主体となり、町内の交通事業者（(有）丸中タクシー）に運行委託を行って、運行しています。

運行費用となる運行委託料は、年間で約 500 万円～650 万円となっていますが、運行収入となる運賃収入は年間で 13 万円～17 万円程度であり、令和 3 年度の運行損益の赤字額は約 640 万円で、収支率は 2.65%とかなり低い状況となっています。

なお、運行損益で赤字分となる費用については、国による補助金（地域内フィーダー系統確保維持事業)、特別交付税及び田野町独自の歳出等、すべて公的資金により負担しており、令和 3 年度の公的資金投入額（約 640 万円）を利用者 1 人あたりにすると約 3,735 円、また町民 1 人あたりにすると約 2,465 円となっています。

表 3.9　たのくるバスの運行収支額・収支率の推移

| 年度 | H30 年度<br>(H29.10～H30.9) | R 元年度<br>(H30.10～R1.9) | R 2 年度<br>(R1.10～R2.9) | R 3 年度<br>(R2.10～R3.9) |
|---|---|---|---|---|
| 運行費用<br>（円） | 6,073,224 | 6,210,000 | 5,029,200 | 6,572,000 |
| 運行（運賃）収入<br>（円） | 129,950 | 139,350 | 149,500 | 174,000 |
| 運行損益<br>（円） | ▲5,943,274 | ▲6,070,650 | ▲4,879,700 | ▲6,398,000 |
| 運行収支率 | 2.14% | 2.24% | 2.97% | 2.65% |

※運行費用＝運行委託料のみ（車両減価償却費は含まず）　　資料：田野町資料
※運行損益＝運行収入－運行費用
※運行収支率＝運行収入÷運行費用

表 3.10　利用者 1 人及び町民 1 人あたりの公的資金投入額

| 年度 | H30 年度<br>(H29.10～H30.9) | R 元年度<br>(H30.10～R1.9) | R 2 年度<br>(R1.10～R2.9) | R 3 年度<br>(R2.10～R3.9) |
|---|---|---|---|---|
| たのくるバスへの<br>公的資金投入額<br>（円） | 5,943,274 | 6,070,650 | 4,879,700 | 6,398,000 |
| たのくるバス<br>利用者総数<br>（人） | 1,381 | 1,634 | 1,814 | 1,713 |
| 利用者 1 人あたりの<br>公的資金投入額<br>（円/人） | 4,304 | 3,715 | 2,690 | 3,735 |
| 田野町人口<br>（人） | 2,657 | 2,622 | 2,611 | 2,596 |
| 町民 1 人あたりの<br>公的資金投入金額<br>（円/人） | 2,237 | 2,315 | 1,869 | 2,465 |

※田野町人口は住民基本台帳における各年度の 3 月 31 日時点の人口　　資料：田野町資料
※公的資金投入額＝運行費用－運行収入
※利用者 1 人あたりの公的資金投入額＝公的資金投入額÷たのくるバス利用者総数
※町民 1 人あたりの公的資金投入額＝公的資金投入額÷町人口

## 3.4 公共交通の利用圏域

本町における公共交通の利用圏域（※鉄道駅から 500m、バス停・自由乗降バス路線から 300mの圏域）を見ると、鉄道駅（田野駅）及び基幹路線バスのバス停のみでは、国道沿いの一定区域しか公共交通の利用可能圏域になりませんが、町内を走るたのくるバスが運行されたことにより、町域全体で概ねの居住地域が公共交通の利用圏域に含まれるようになりました。

なお、たのくるバスが本格運行された当初は、運行路線が 4 路線あり、町内のほぼすべての居住地域が公共交通の利用圏域に含まれる状況となっていましたが、その後、運行体系の見直しが行われるなかで、低利用の路線・区間の運行が休止となったことにより、現在の運行体系においては「北張地区」、「中野地区」、「千福地区」、「立岡地区」の一部で、公共交通利用圏域外となる区域が残っています。

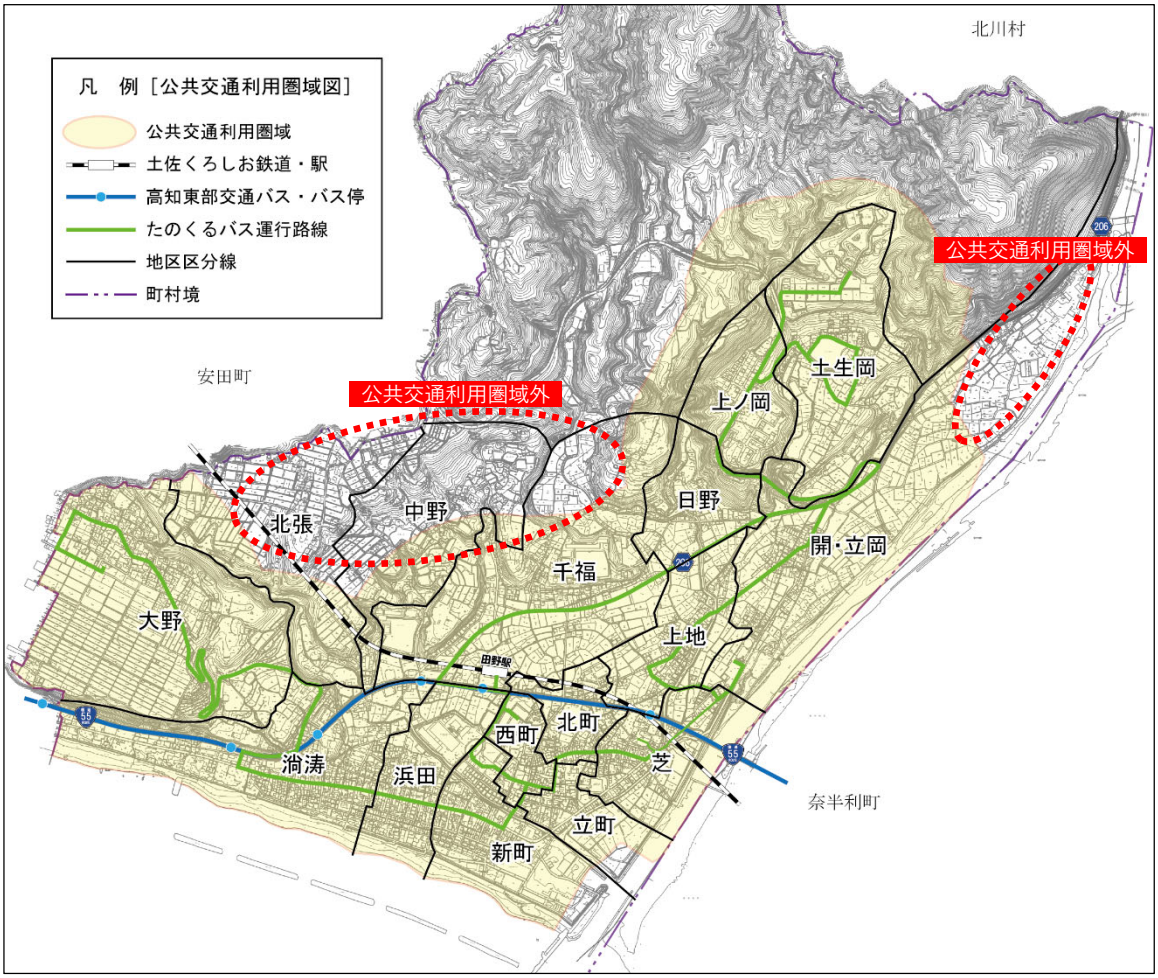



図 3.11　田野町内公共交通利用圏域図

※鉄道・バスの利用圏域は「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省都市局都市計画課 H26.8）の「公共交通沿線地域」の定義を参考とし、地域性を考慮した利用圏域（徒歩圏）として、鉄道駅：500m、バス停・バス路線（自由乗降可能区間）：300m　と設定しています。

## 3.5 その他の交通手段、移動支援等

### 1）タクシー

町内にはタクシー事業者が１社（(有）丸中タクシー）あり、日常的な移動が困難となっている町民の重要な移動手段となっています。

また、田野町よりたのくるバスの運行委託を行っています。

表 3.11　(有)丸中タクシーの事業概要（令和３年 10 月時点）

| | |
|---|---|
| 営業時間 | 8：00～22：00（※日曜・祝日は～21：00） |
| 運行体制 | 所有車両：普通車両４台、ジャンボタクシー５台<br>乗務員数：アルバイトを含め総勢８名体制 |
| 運行サービス | 一般タクシー送迎<br>観光・貸切タクシー<br>※田野町よりたのくるバス運行を受託 |

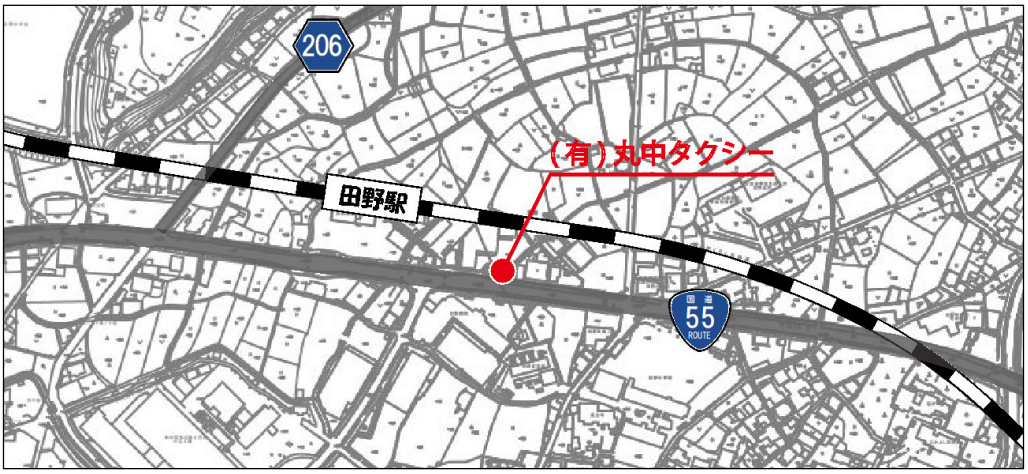



図 3.12　(有)丸中タクシー事業所位置図

### 2）周辺自治体運行バスの田野町内への乗り入れ

#### (1）安田町コミュニティバス「やすら号」

安田町が運営するコミュニティバス「やすら号」が田野町内にも乗り入れています。

表 3.12　安田町コミュニティバス「やすら号」の運行状況（令和４年３月時点）

| | |
|---|---|
| 運行体系 | 定時定路運行：２路線（それぞれ週１日、４往復/日）<br>デマンド運行：２路線（中里線：週２日、中ノ川線週１日） |
| 田野町内の停車場所 | 大野集会所、中芸クリニック前、サンシャインゆい、田野病院<br>田野駅（終点） |
| 利用者条件 | 定時定路運行は誰でも利用可能<br>デマンド運行は対象地区の住民のみ予約可能 |

#### (2）北川村営バス

北川村が運営する北川村営バスが田野町内にも乗り入れています。

表 3.13　北川村営バスの運行状況（令和４年３月時点）

| | |
|---|---|
| 運行体系 | １路線（毎日運行、田野町乗り入れは８便/日） |
| 田野町内の停車場所 | 田野ふれあいセンター前（終点） |
| 利用者条件 | 誰でも利用可能 |

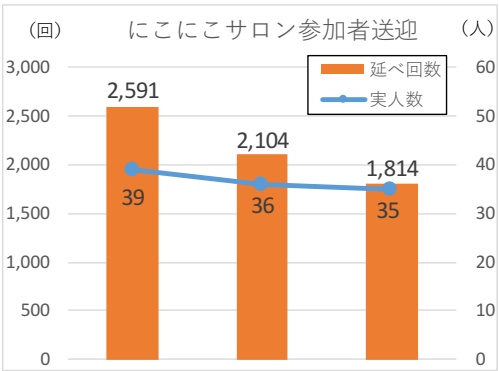
### 3）田野町社会福祉協議会「あったかふれあいセンター（にこにこサロン）」事業における送迎サービス

本町では、「社会福祉法人　田野町社会福祉協議会」への委託により、高齢者を対象とした「あったかふれあいセンター（にこにこサロン）」事業を実施しており、町内からの参加利用者に対して送迎サービスも実施しています。また、日常的な移動手段確保の観点から、サロン利用中においては、要望があれば商店や病院、銀行等までの送迎も行っており、町内の高齢者にとって、重要な移動手段のひとつにもなっています。

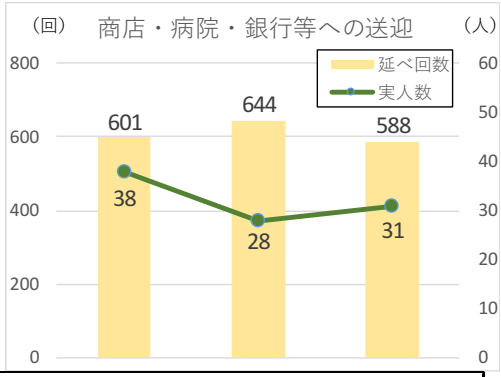
なお、にこにこサロン参加者の送迎サービス利用者数及び延べ送迎回数は、令和 2 年度で 35 人（実人数）、1,814 回（延べ回数）、また、商店や病院、銀行等への送迎利用は 31 人（実人数）、588 回（延べ回数）となっています。

表 3.14　「あったかふれあいセンター（にこにこサロン）」事業の概要

| | |
|---|---|
| 事業名 | 『あったかふれあいセンター（にこにこサロン）』 |
| 目　的 | 1.心も体も健やかに<br>2.田野町介護予防事業の一環（虚弱高齢者の重度化予防、安心して輪の中へ）<br>3.高齢者が集い、社会参加の場（支え合い・ささえ愛、共に豊かな老いを作っていこう） |
| 実施主体 | 田野町より田野町社会福祉協議会に委託 |
| 実施施設 | 田野町老人福祉センター |
| 利用対象者 | 概ね 60 歳以上の一人暮らし老人等で家に閉じこもりがちなものとする<br>※上記解釈にのみとらわれず、必要と判断した場合は利用を認める |
| 実施回数 | 週 4 日（毎週、月・火・木・金）<br>・生きがいづくり教室との連携<br>・健康プログラムを加えて実施（バイタルチェック・体操・講演　等） |




| にこにこサロン参加者送迎 | | | |
|---|---|---|---|
| | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和 2 年度 |
| 実人数 | 39 | 36 | 35 |
| 延べ回数 | 2,591 | 2,104 | 1,814 |




| サロン中商店・病院・銀行等への送迎 | | | |
|---|---|---|---|
| | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和 2 年度 |
| 実人数 | 38 | 28 | 31 |
| 延べ回数 | 601 | 644 | 588 |

図 3.13　にこにこサロン送迎サービス利用者数・送迎回数推移

資料：田野町資料

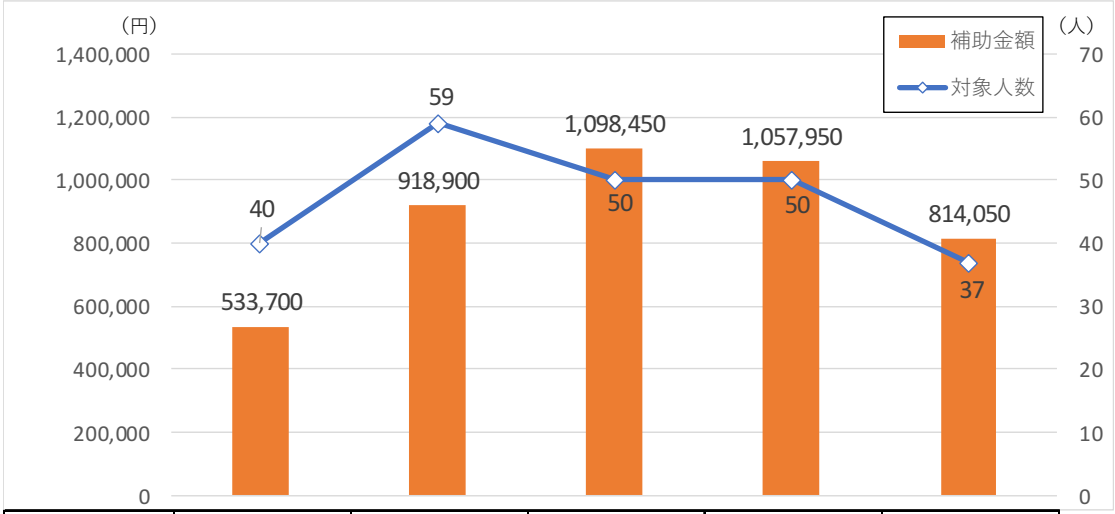
### 4）外出支援（タクシーチケット交付）事業

本町では、公共交通機関の利用が困難な高齢者等の外出支援を行うため、外出の際に利用したタクシー料金の一部を助成する支援事業を実施しています。

本制度の対象者数は、平成 28 年度には 59 人で最も多くなっていましたが、令和元年度には 37 人となっており、補助金額についても、平成 29 年度の約 110 万円が最も多く、その後はやや減少傾向にあります。

表 3.15　外出支援（タクシーチケット交付）事業の概要

| | |
|---|---|
| 目　的 | 公共交通機関の利用が困難な高齢者等に対し、タクシー料金の一部を助成して、生活に必要な外出を支援することにより、社会参加を促進し、もって、福祉の増進を図ることを目的とする。 |
| 対象者 | 田野町に住所を有し、道路交通法で規定する運転免許を保有しない者で、かつ以下のいずれかに該当する者とする。<br>(1) 申請日において 65 歳以上の者であって、町長が下肢不自由又は視覚障害と認めた者<br>(2) 自宅から田野町コミュニティーバスの運行路線（休止路線を含まない）まで 1 キロメートル以上離れている者<br>(3) その他町長が必要と認める者 |
| 料金の助成額 | タクシー料金の助成は、対象者一人に対し、月額 3,000 円（チケット：500 円券 6 枚分）を限度額とし、利用料の 9 割を助成することとする。（※平成 27 年度までは月額 2,500 円） |




| | 平成27年度 | 平成28年度 | 平成29年度 | 平成30年度 | 令和元年度 |
|---|---|---|---|---|---|
| 対象人数 | 40 | 59 | 50 | 50 | 37 |
| 補助金額 | 533,700 | 918,900 | 1,098,450 | 1,057,950 | 814,050 |

図 3.14　外出支援（タクシーチケット交付）事業の対象者数・補助金額の推移

資料：田野町資料

# 第４章　住民・交通事業者意向把握

# 第 4 章　住民・交通事業者意向把握

## 4.1 住民アンケート調査

本計画の策定にあたり、田野町内にお住まいの方を対象に、日常の外出先や公共交通の利用状況、また、今後の公共交通のあり方等について、アンケート調査を実施しました。

アンケート調査の概要及び結果は以下のとおりとなっています。

### 1）住民アンケート調査の概要

#### (1) 調査方法

趣旨説明文を付けたアンケート調査票を郵送にて送付し、回答いただいた調査票を郵送にて返送いただく、郵送法にて実施しました。

#### (2) 調査の対象者

田野町在住の 18 歳以上の全世帯主（令和 3 年 9 月 1 日時点の 1,300 人）を対象として、アンケート調査票を送付しましたが、8 通が宛先不明で返送となりましたので、実質の配布数は 1,292 票となっています。

なお、アンケート調査票には、世帯主以外の 16 歳以上のご家族の方（計 3 名まで）も回答できるよう回答欄を設けました。

#### (3) 調査実施期間

調査実施期間は令和 3 年 9 月 13 日～令和 3 年 10 月 4 日（返送締切）でしたが、10 月中に届いたものはすべて有効回答としました。

#### (4) アンケート調査票の回収数・回収率・回答サンプル数

返送いただいたアンケート調査票は 624 票で、実質配布数 1,292 票に対し、回収率は 48.3%となりました。また、世帯主以外のご家族の方にも回答をいただいたため、回答サンプル数は 954 サンプルとなっています。

表 4.1　アンケート調査票配布・回収結果

| | |
|---|---|
| 実質配布数 | 1,292 票 |
| 回　収　数 | 624 票 |
| 回　収　率 | 48.3% |
| 回答サンプル数 | 954 サンプル |

2）住民アンケート調査結果

（1）回答者（世帯）の属性

【性別（個人）】

回答者の性別では、女性の方からの回答が多くなっています。

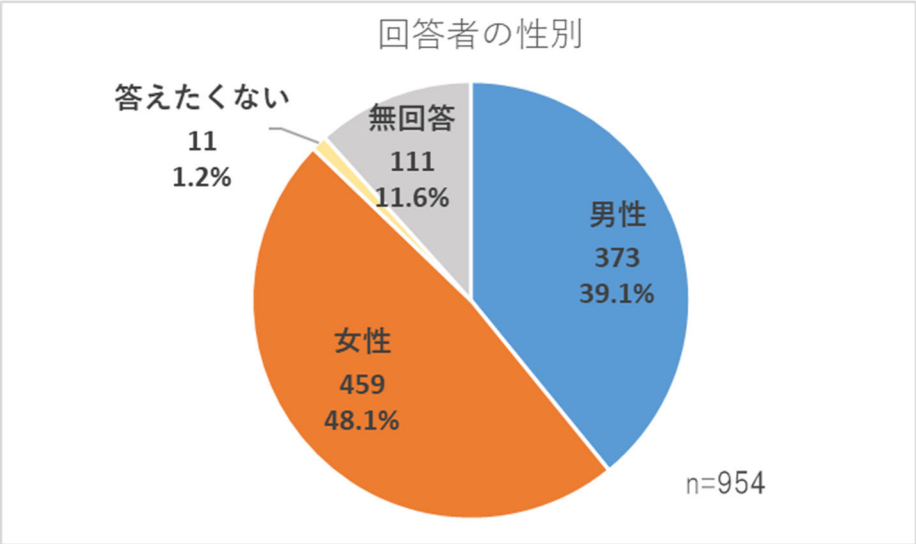



図 4.1　回答者の性別割合

【年齢層（個人）】

回答者の年齢は、60 歳以上の方からの回答が多くなっており、全体の半数以上を占めています。ただし、各世帯から複数の方の回答をいただいたこともあり、10～20 歳代の方からの回答も一定数確保することができました。

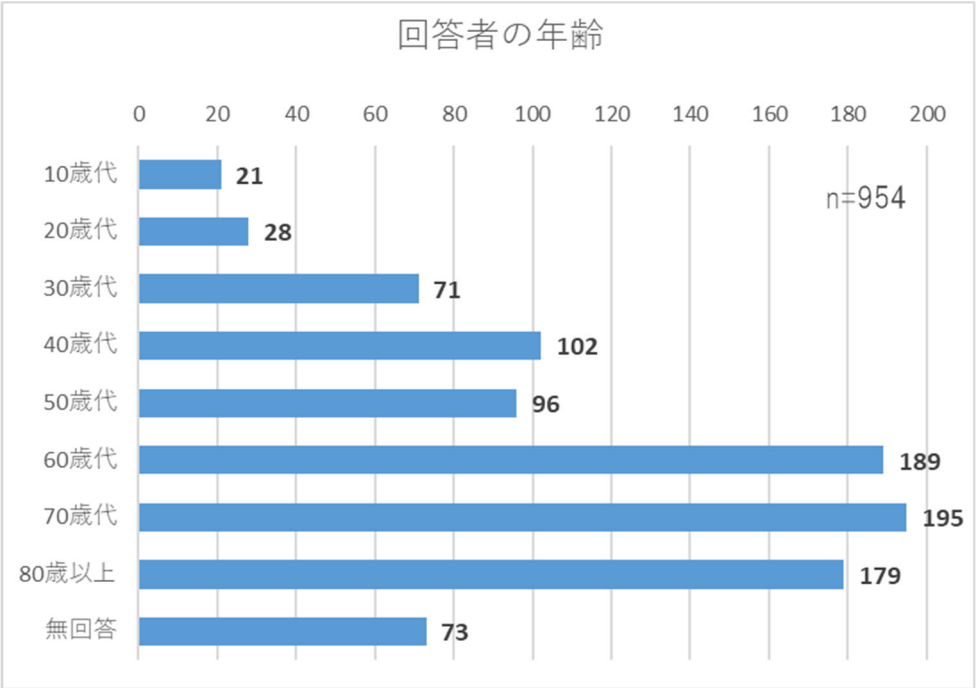



図 4.2　年齢層別回答者数

【居住地区（世帯）】

回答者世帯の居住地区では、「淌涛地区」が最も多く、次いで「新町地区」、「浜田地区」、「芝・北町地区」が多くなっています。

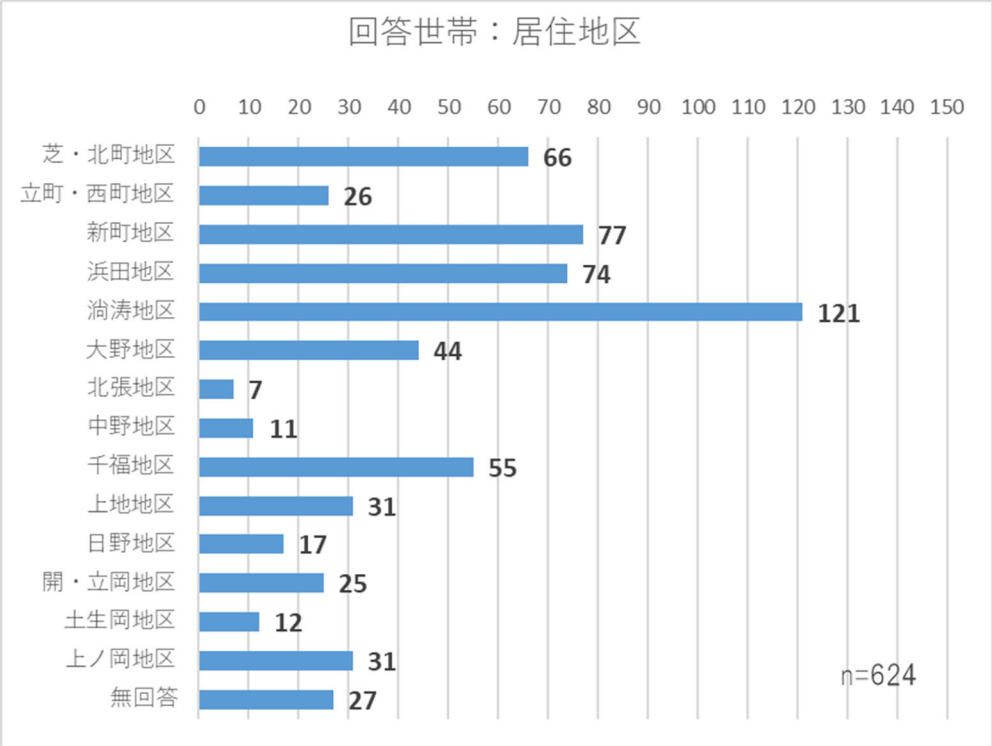



図 4.3　居住地区別回答者（世帯）数

【世帯構成（世帯）】

回答者世帯の構成は、「２世代同居」が最も多く、次いで「独り暮らし」、「夫婦のみ」が多くなっており、世帯人数では「２人」が最も多く、次いで「１人」、「３人」の順となっています。これは「２世代同居」でも親１人子１人の「２人世帯」が多く含まれているためだと考えられます。

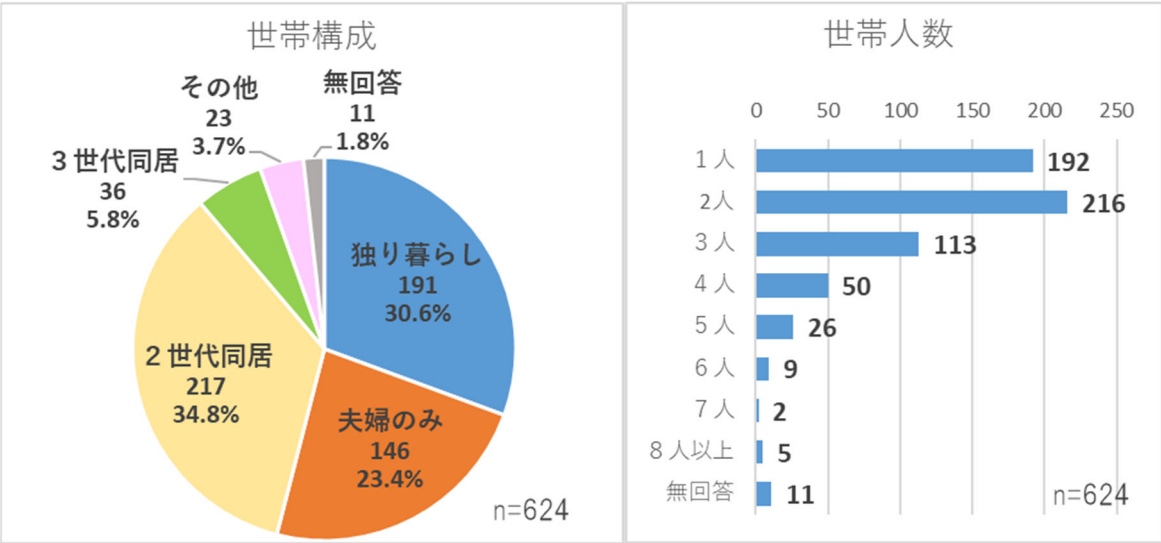



図 4.4　回答世帯の世帯構成割合及び世帯人数

【運転免許保有状況（個人・複数回答）】

運転免許の保有状況では、回答者（954 名）のうち約 72%となる 689 名の方が「普通自動車以上の免許を保有」している一方、免許を「保有したことがない」方も 117 名（約 12%）おり、また、83 名（約 9%）の方はすでに免許を返納されています。

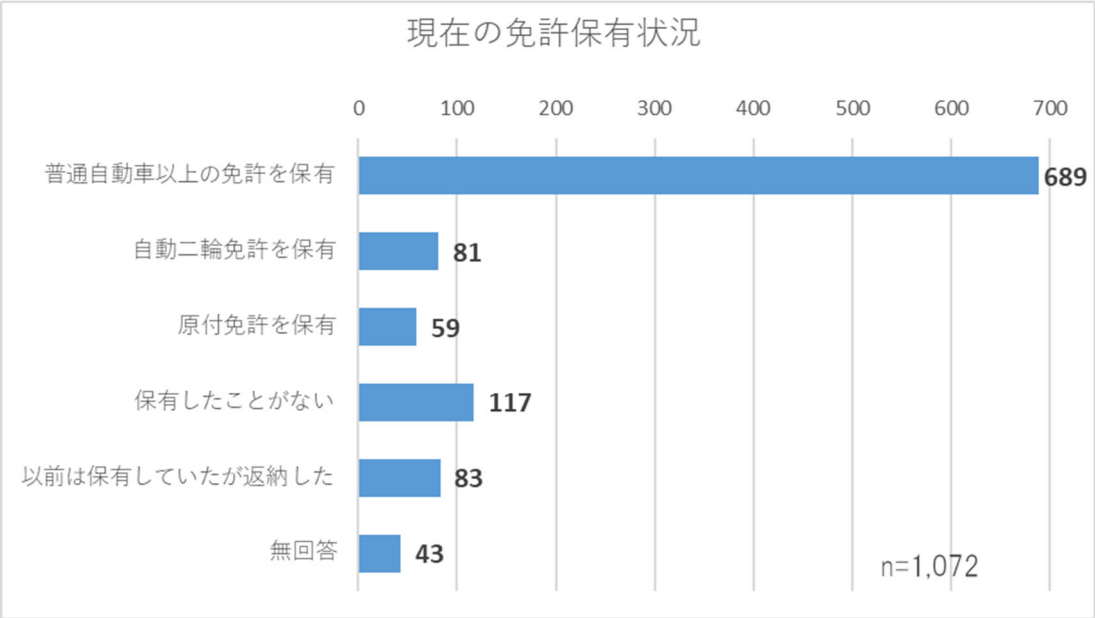



図 4.5　回答者の運転免許保有状況

【自由に使える移動手段の保有状況（個人・複数回答）】

自由に使える移動手段として、普通自動車以上の免許保有者のほとんどは「自由に使える自動車を持っている」と回答しています。また、免許を保有していない（返納含む）方も「自由に使える自転車を持っている」または「同居する家族が自動車を持っている」方がほとんどですが、「車などの移動手段は持っていない」と回答した方も 40 名いました。

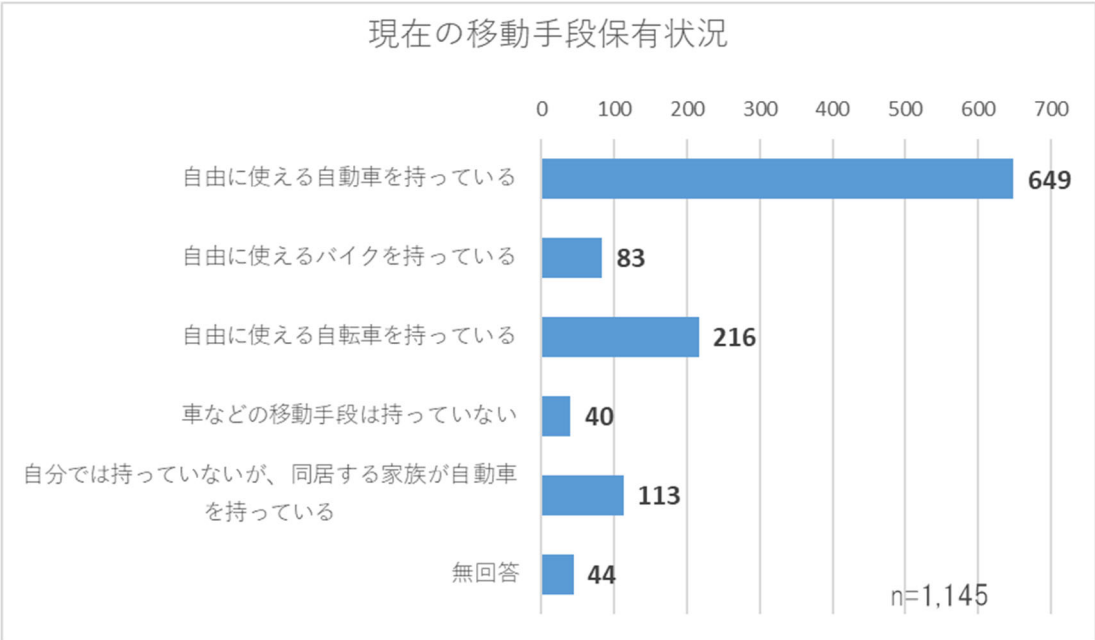



図 4.6　回答者の自由に使える移動手段の保有状況

【世帯で主に運転する人の年齢層（世帯・複数回答）】

世帯の中で、主に自家用車を運転する方の年齢層では、「60 歳代」が最も多く、次いで「70 歳代」、「40 歳代」が多くなっています。なお、主に運転する方が「80 歳代」との回答も 62 名あり、高齢でも運転を続けている（せざるを得ない）状況がうかがえます。

また、独り暮らし及び夫婦のみの世帯に注目すると、主に運転する方の人数は半数近くで「１人」であり、運転手の年齢は「60 歳代」及び「70 歳代」に集中していることから、これらの世帯については、近い将来、移動困難世帯となる可能性が考えられます。

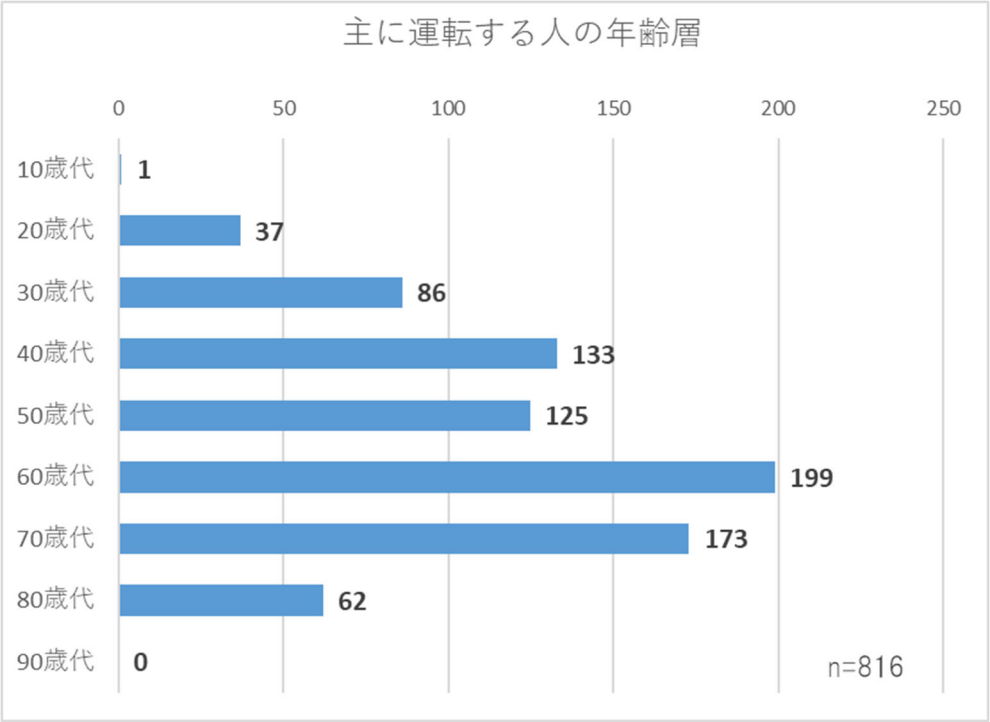



図 4.7　回答世帯における主な運転者の年齢層

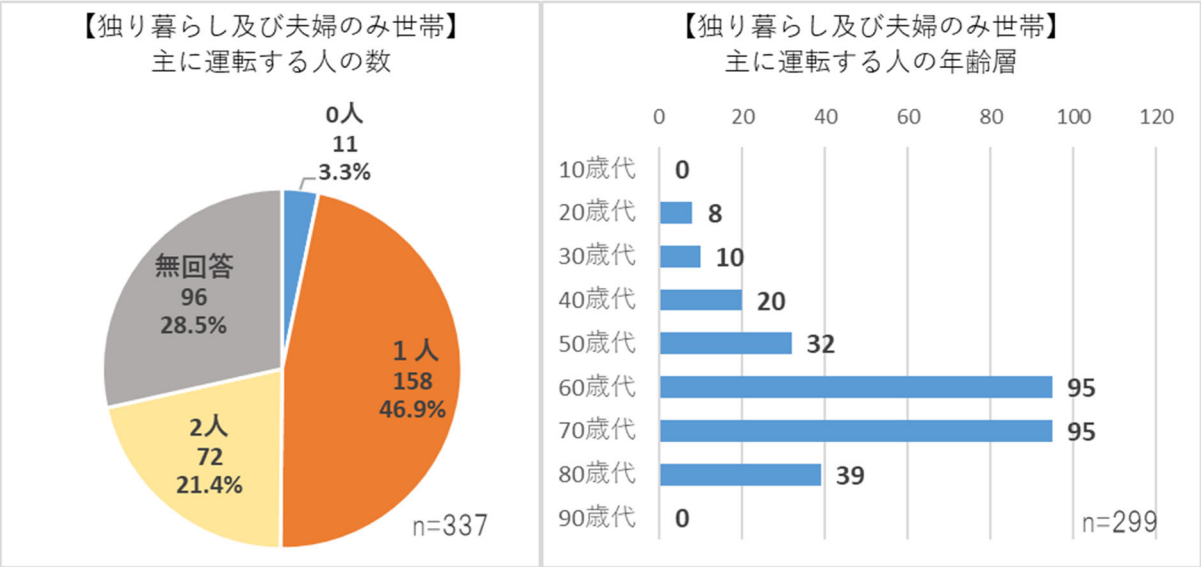



図 4.8　独り暮らし及び夫婦のみ世帯における運転者数と運転者の年齢層

【現在の自動車運転状況（個人）】

現在の自動車運転状況について、10 歳ごとの年代別でみると、10～50 歳代までは概ねの方が運転に不安をもっていないことがわかりますが、60 歳代から徐々に現在の運転への不安や、近い将来に不安を持つ方が増えていっています。

70 歳代では約 49%、80 歳以上では約 63%の方が現在もしくは近い将来の運転に不安を感じており、令和 4 年 5 月の 75 歳以上の免許更新時運転技能検査の開始予定を踏まえると、今後、移動困難者が大幅に増加する可能性が考えられます。

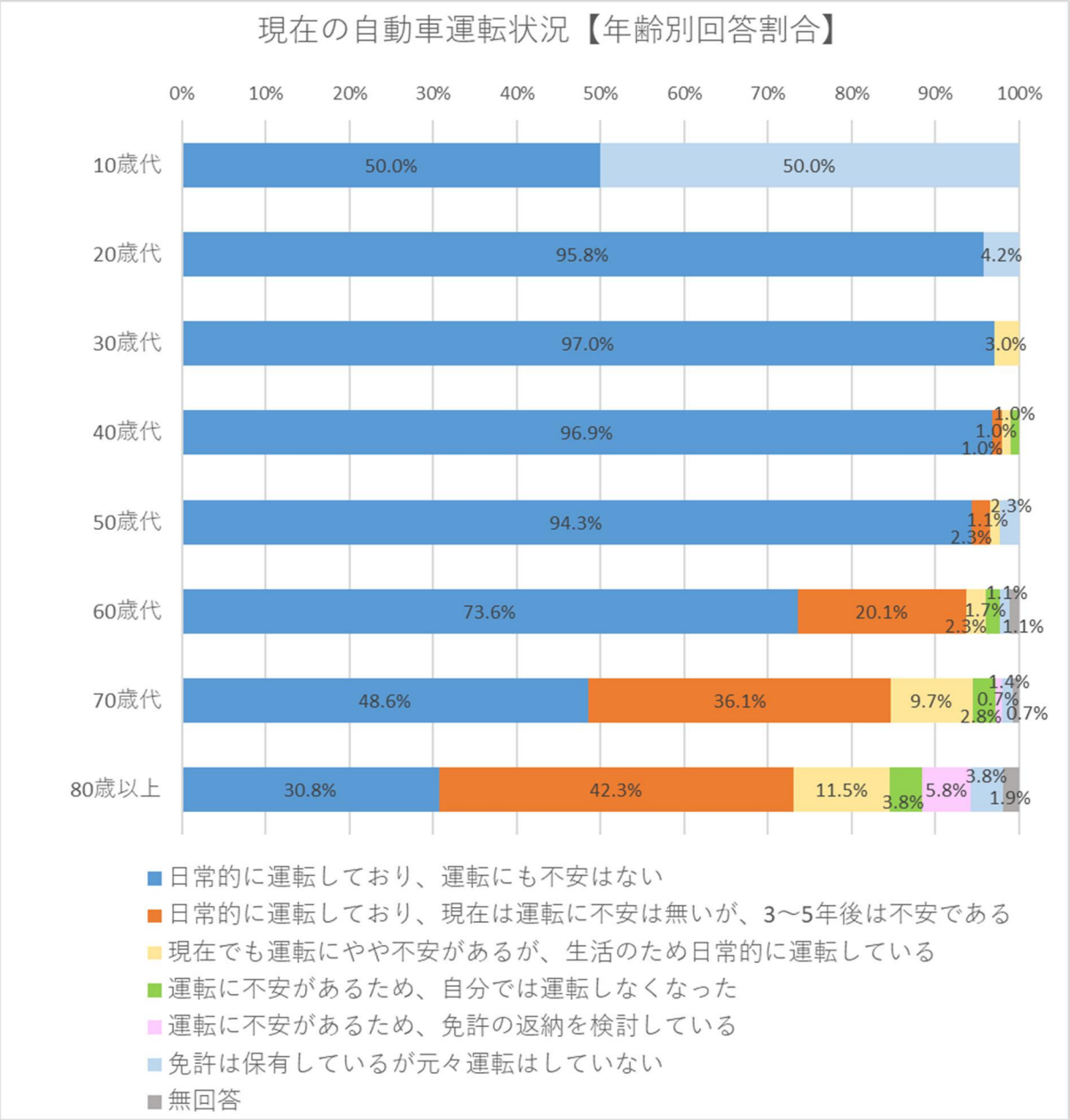



図 4.9　現在の自動車運転状況（年齢層別回答割合）

(2) 日常的な外出先と移動手段

【通勤・通学先】

通勤・通学先の市町村では、回答いただいた方の約半数が「田野町」となっています。次いで「安芸市」、「奈半利町」、「室戸市」の順となっています。

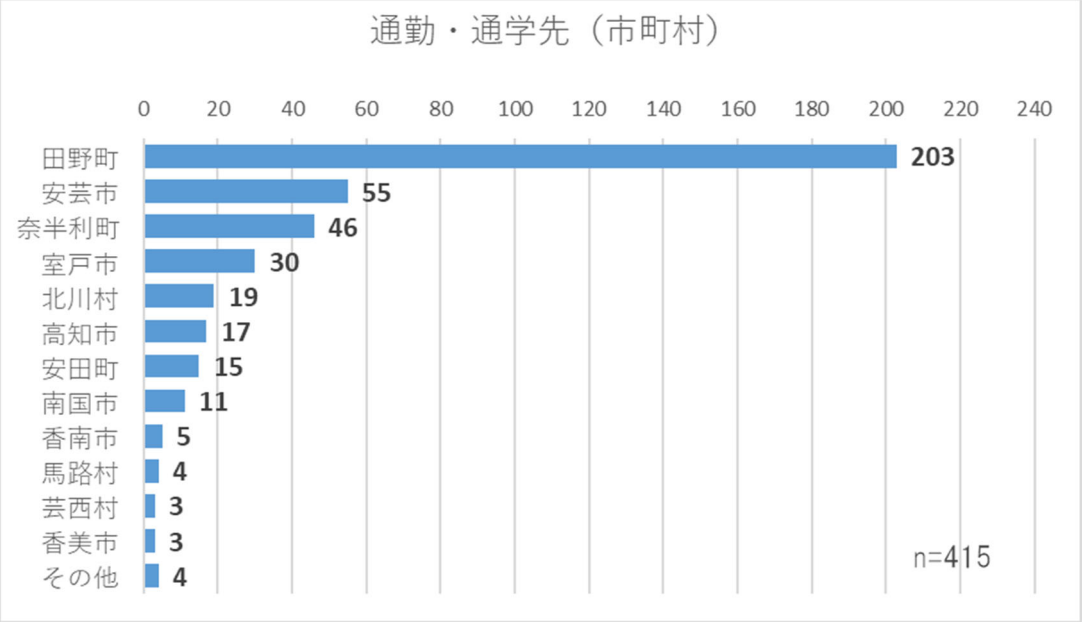



図 4.10　通勤・通学先（市町村）

【通勤・通学時の移動手段】

通勤・通学時の交通手段は、全体的に「自動車」の割合が高くなっていますが、田野町内への通勤・通学では「徒歩」及び「自転車」の割合が約 37%となっています。また、高知市や安芸市への通勤・通学には「くろしお鉄道」を利用している方の割合も比較的高くなっています。

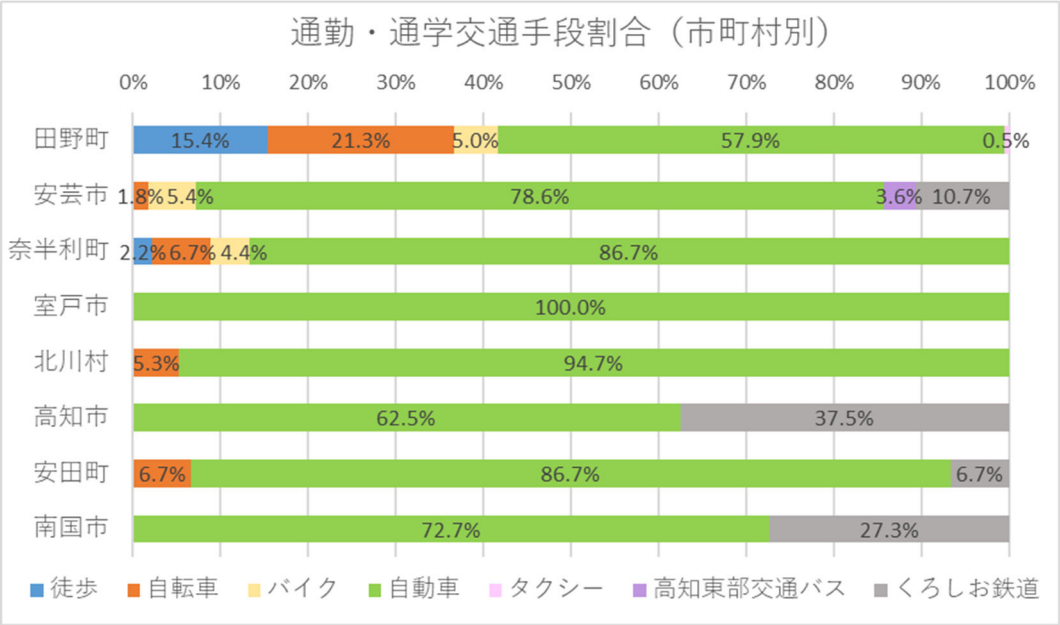
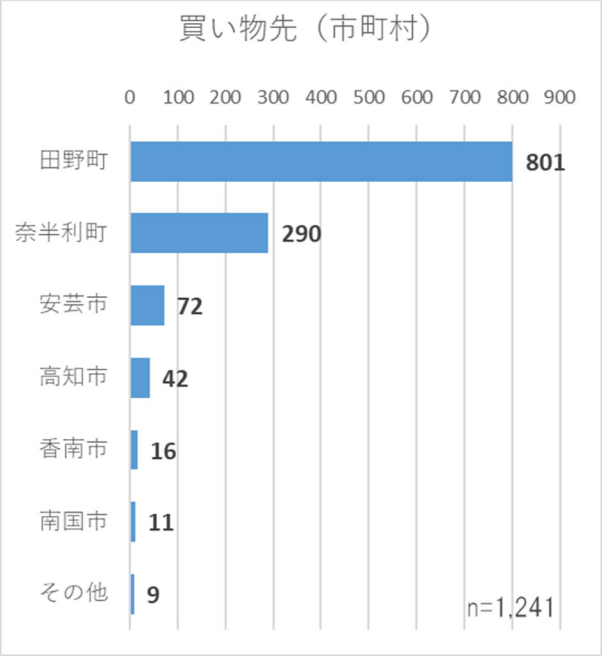



図 4.11　通勤・通学時の市町村別交通手段割合

【買い物時の行先】

町民の日常的な買い物の外出先では、「田野町」との回答が圧倒的に多く、次いで「奈半利町」となっており、この 2 町で回答の大部分を占めています。

個別の店舗でみても田野町の「サンシャインゆい店」「ツルハドラッグ」、奈半利町の「マルナカ」に回答が集中しており、町民の買い物先がある程度決まっているものと思われます。




| 市町村名 | 店舗名 | 回答者数 |
|---|---|---|
| 田野町 | サンシャイン ゆい店 | 520 |
| | ツルハドラッグ | 120 |
| | ホームセンターマルニ | 46 |
| | ドラッグセイムス | 38 |
| | 田野駅屋 | 38 |
| | ローソン | 24 |
| | その他・無回答 | 15 |
| 奈半利町 | マルナカ | 241 |
| | コーナンホームストック | 13 |
| | JA（あいあい広場） | 7 |
| | その他・無回答 | 8 |
| 安芸市 | マルナカ | 19 |
| | サンシャイン ランド店 | 8 |
| | TSUTAYA | 8 |
| | ドラッグストアmac | 6 |
| | よどやドラッグ | 3 |
| | その他・無回答 | 15 |
| 高知市 | イオン高知 | 6 |
| | 高知大丸 | 3 |
| | ユニクロ | 2 |
| | その他・無回答 | 31 |
| 香南市 | フジグラン | 8 |
| | エーマックス | 2 |
| | ダイキ | 2 |
| | その他・無回答 | 4 |
| 南国市 | サニーアクシス | 5 |
| | その他・無回答 | 6 |

図 4.12　買い物時の行先（市町村及び店舗名）

【買い物時の移動手段】

日常の買い物外出時の交通手段としては、田野町内では「徒歩」「自転車」の割合が約 33%となっていますが、町外への買い物の際はほぼ「自動車」となっています。

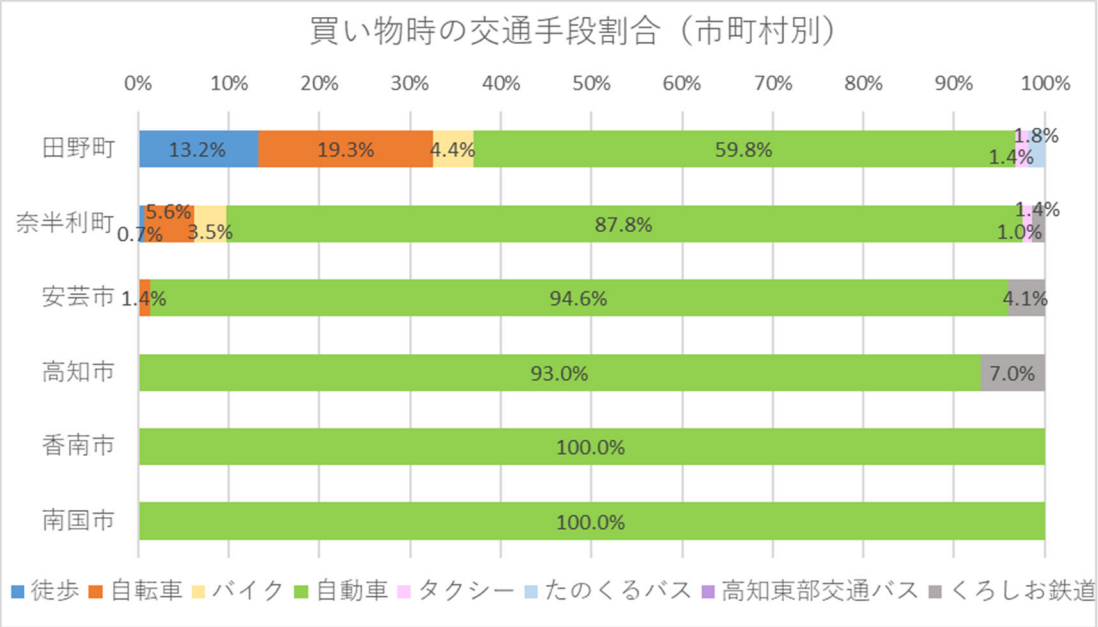
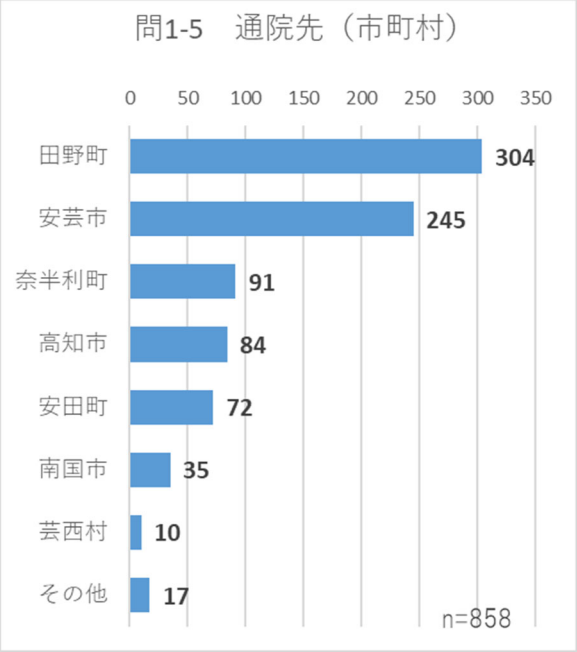



図 4.13　買い物時の市町村別移動手段割合

【通院時の行先】

通院先でも「田野町」の回答が最も多くなっていますが、次いで「安芸市」との回答が多くなっています。

病院名では田野町の「田野病院」が最多となっていますが、安芸市の「県立あき総合病院」もほぼ差のない回答数となっており、次いで田野町の「中芸クリニック」となっています。




| 市町村名 | 病院名 | 回答者数 |
|---|---|---|
| 田野町 | 田野病院 | 166 |
| | 中芸クリニック | 113 |
| | 安岡歯科診療所 | 10 |
| | その他・無回答 | 15 |
| 安芸市 | 県立あき総合病院 | 156 |
| | 矢の丸眼科 | 17 |
| | EASTマリンクリニック | 11 |
| | 森澤病院 | 9 |
| | つつい脳神経外科 | 5 |
| | その他・無回答 | 47 |
| 奈半利町 | はまうづ医院 | 49 |
| | いちごクリニック | 23 |
| | 安岡歯科医院 | 5 |
| | 宮田内科 | 3 |
| | その他・無回答 | 11 |
| 高知市 | 近森病院 | 11 |
| | 高知医療センター | 8 |
| | 杉本整形外科 | 6 |
| | 高知赤十字病院 | 5 |
| | フレッククリニック | 4 |
| | その他・無回答 | 50 |
| 安田町 | 和田医院 | 52 |
| | みやた歯科 | 9 |
| | その他・無回答 | 11 |
| 南国市 | 高知大学医学部附属病院 | 20 |
| | JA高知病院 | 6 |
| | その他・無回答 | 9 |
| 芸西村 | 芸西オルソクリニック | 7 |
| | その他・無回答 | 3 |

図 4.14　通院時の行先（市町村及び病院名）

【通院時の移動手段】

通院時の交通手段では、田野町内や奈半利町で「徒歩」及び「自転車」の回答がややみられるほか、買い物時と比べ、タクシーやその他公共交通を利用している方の割合が多くなっています。

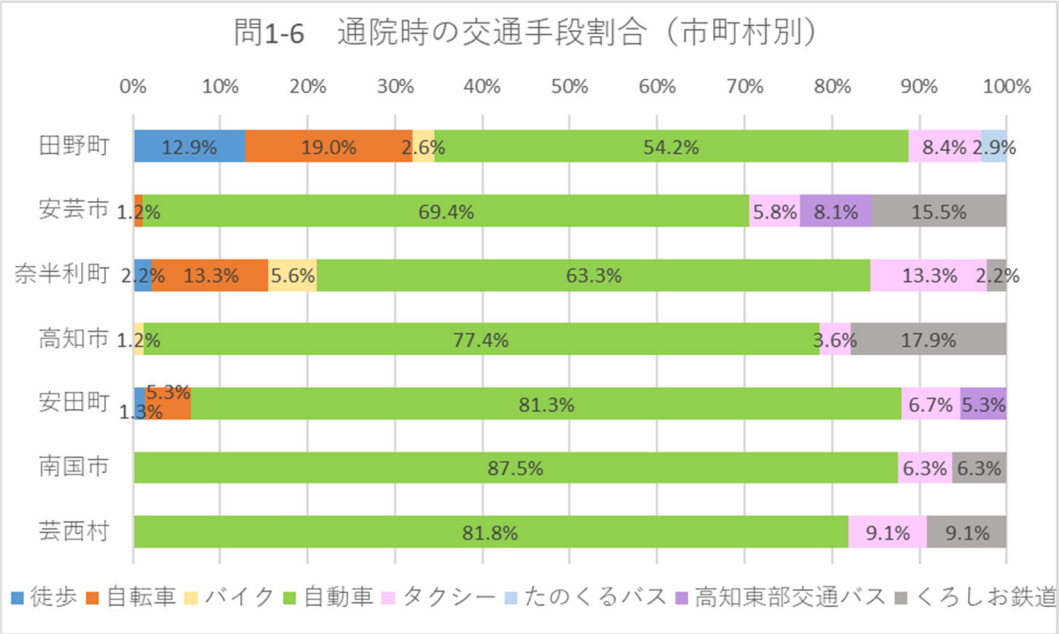



図 4.15　通院時の市町村別移動手段割合

(3) たのくるバスについて

【たのくるバスの認知度】

たのくるバスの認知度は非常に高く、回答者の約 96%が「知っている」と回答しています。「知らなかった」と回答した方は全体の約 2%であり、たのくるバスは町内に広く認知されています。

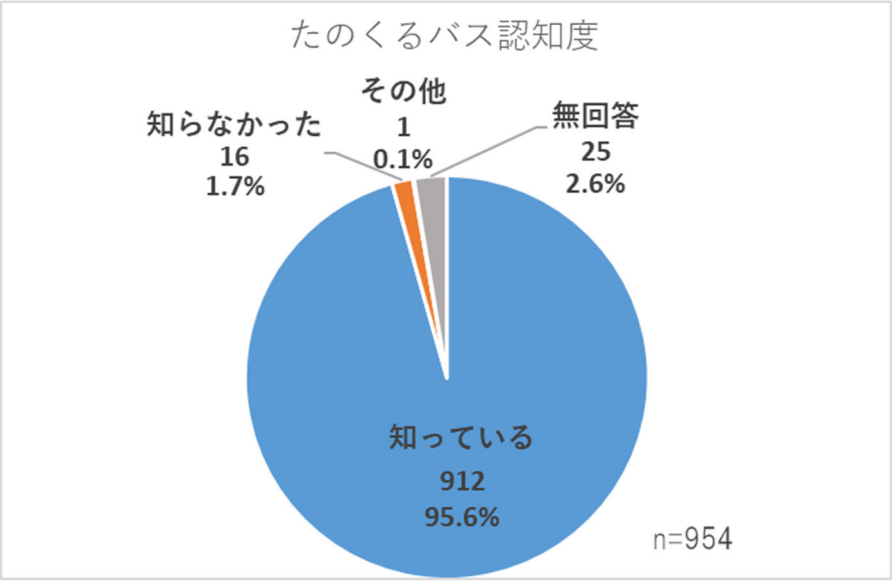



図 4.16　たのくるバスの認知度

【たのくるバスの利用頻度】

たのくるバスの利用頻度では、「利用したことは無い」が約 89%を占め、これまで利用したことがある方は、全体の約 10%程度となっており、認知度が高い一方で、なかなか利用にはつながっていない状況となっています。

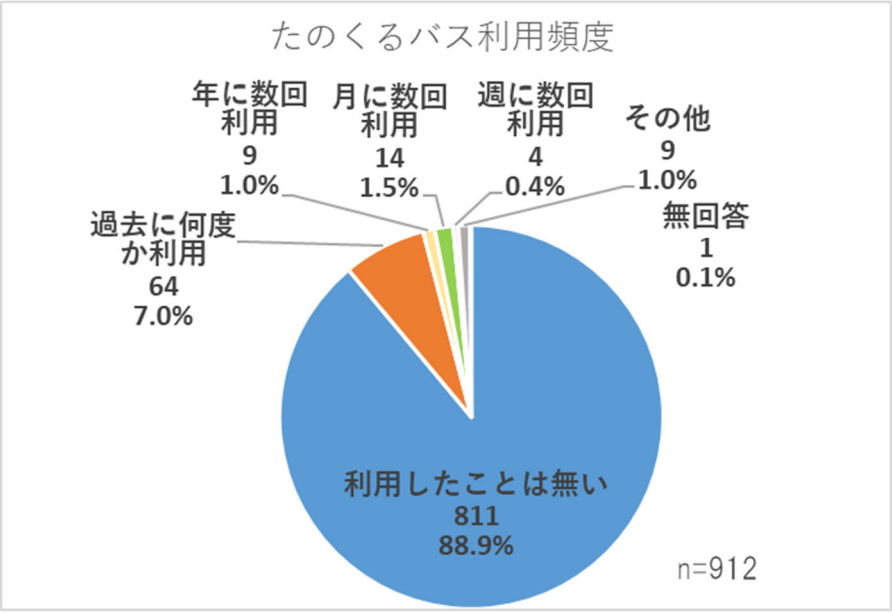



図 4.17　たのくるバスの利用頻度

【たのくるバスの利用頻度（年齢層別クロス）】

たのくるバスの年齢層別利用頻度については、全体的に利用頻度は低いものの、比較的 70 歳以上の方の利用頻度が高く、これまでに利用したことがある方の割合が約 16%、定期的に「月に数回以上程度利用している」方の割合も約 4%となっています。

なお、60 歳代以下の年代では、日常的な利用はほとんどみられない状況です。

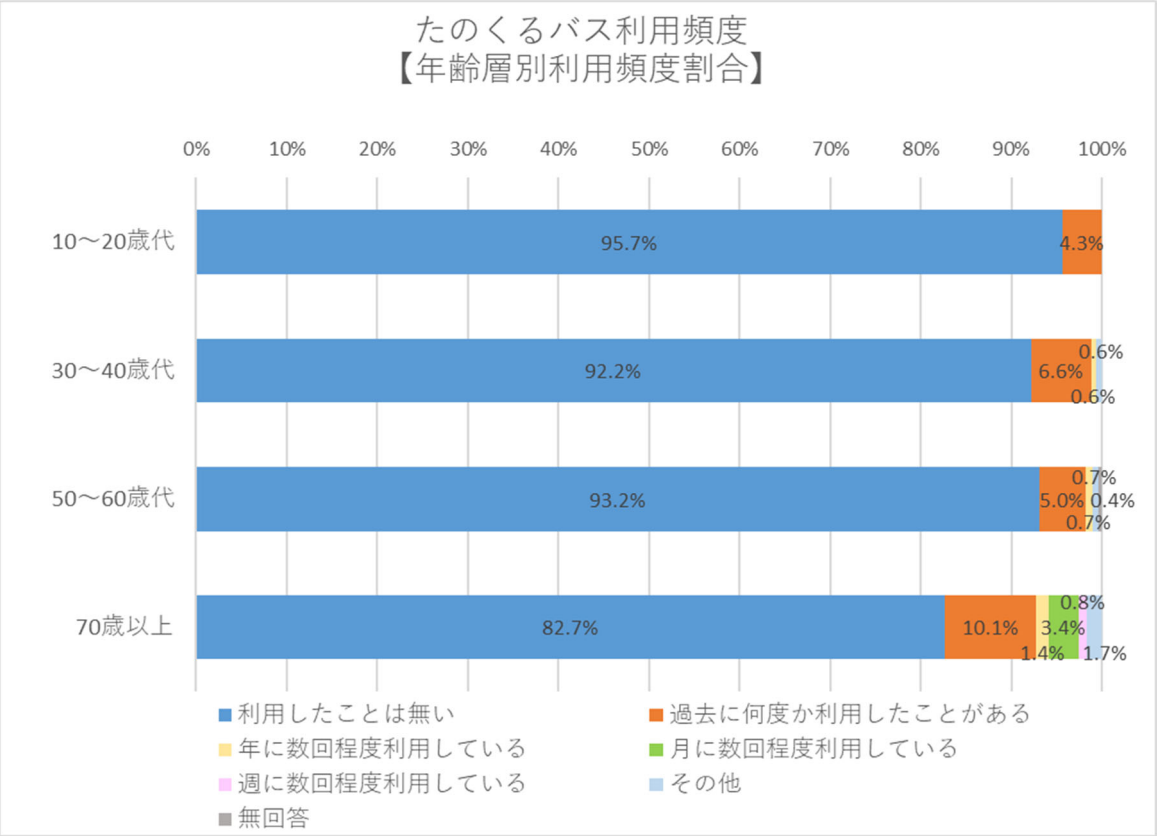



図 4.18　年齢層別のたのくるバス利用頻度割合

【たのくるバスの利用頻度（居住地区別クロス）】

たのくるバスの地区別利用頻度については、「土生岡地区」の方の利用頻度が最も高くなっており、次いで、「大野地区」、「立町・西町地区」の方の利用頻度が高くなっています。

一方、「中野地区」、「新町地区」、「千福地区」等で利用頻度が低い状況となっています。

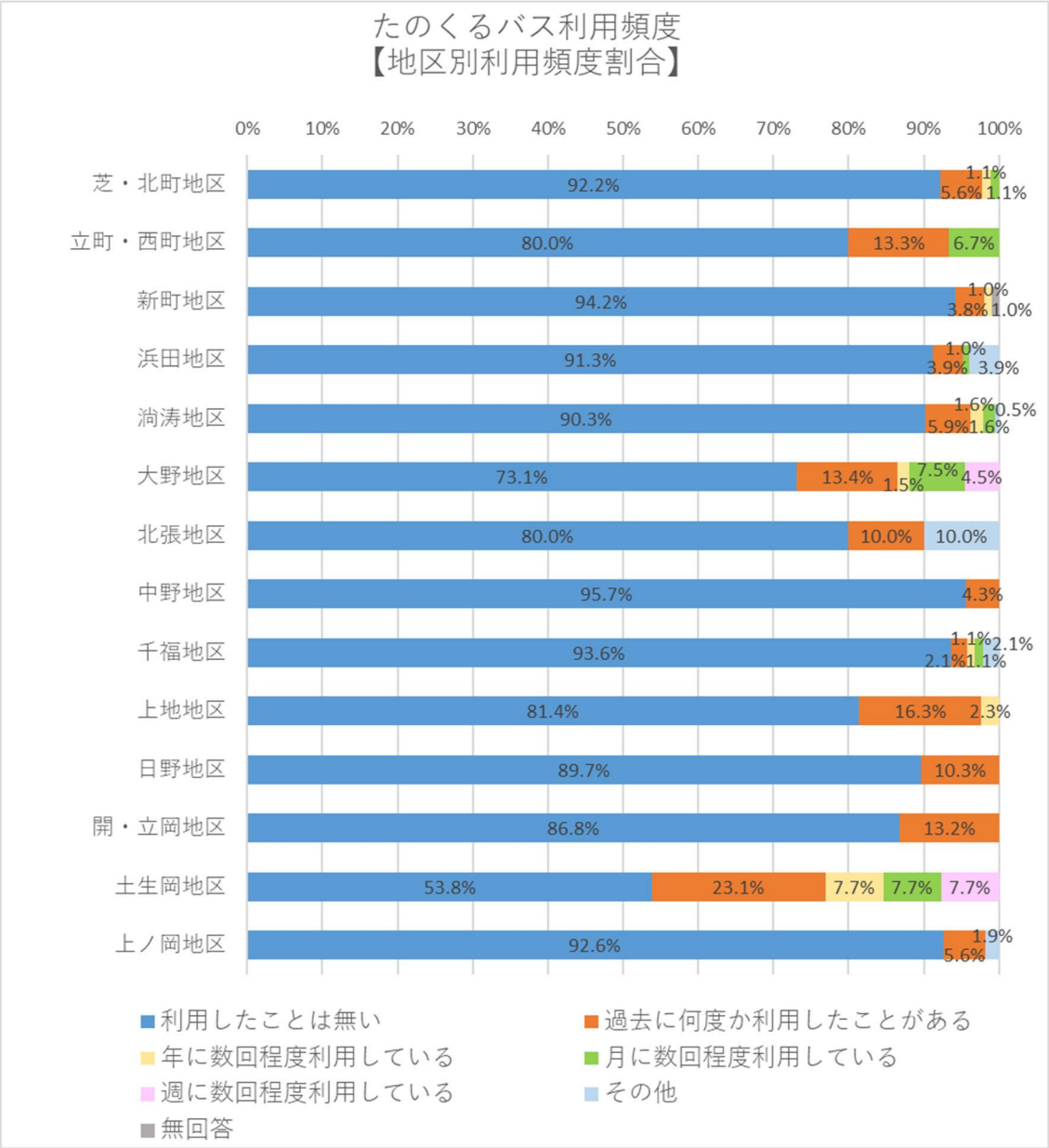



図 4.19　居住地区別のたのくるバス利用頻度割合

【たのくるバスが運行されたことによる変化（利用者のみ、複数回答）】

たのくるバス運行による変化としては、「通院や買い物など、町内の移動が楽になった」との回答が多くあった一方、「特に変化はない」との回答が最も多くなっています。

ただし、回答者のうち、現在、日常的な移動手段を持っていない方のみの回答に注目すると、「特に変化はない」との回答はほとんど無く、「町内移動が楽になった」、「日常的に外出の機会が増えた」等の変化があったとの回答が多くなっています。

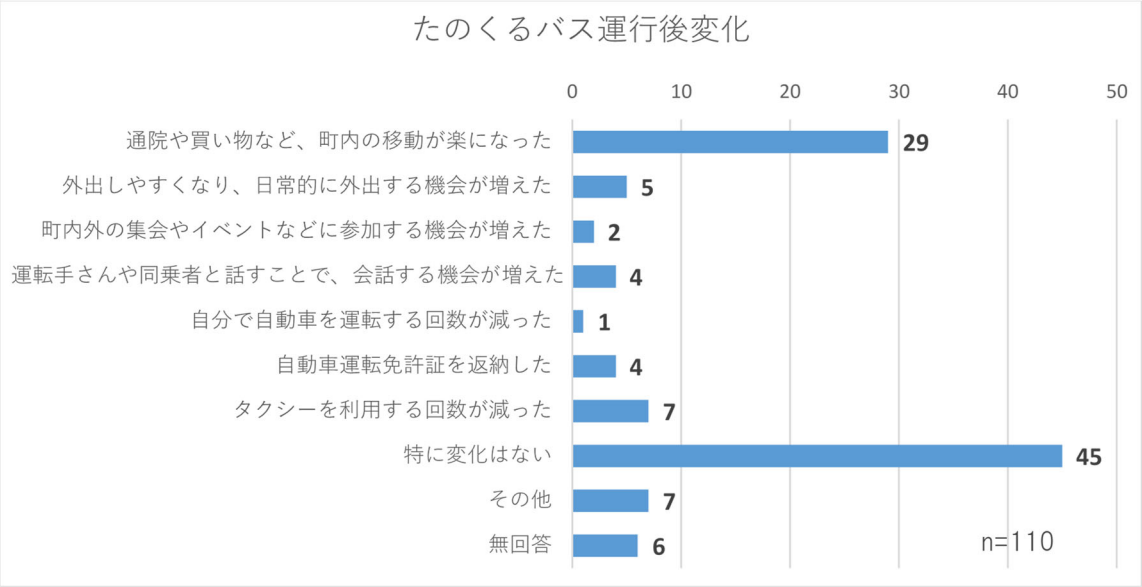



図 4.20　たのくるバスの運行による変化

個人属性（移動手段保有状況）で「車などの移動手段を持っていない」と答えた方の回答のみを抽出

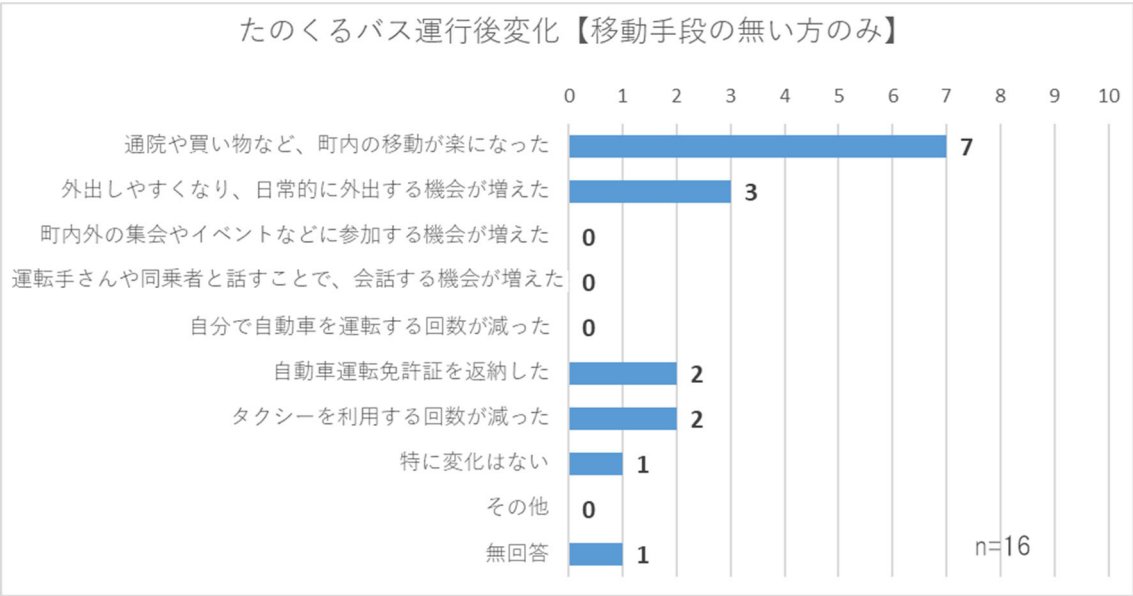



図 4.21　たのくるバスの運行による変化（日常的な移動手段を持たない方のみ）

（4）その他の地域公共交通について

【土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の利用頻度】

土佐くろしお鉄道の利用状況では、これまで一度も「利用したことは無い」方は全体の約22%となっており、多くの方が利用した経験があるものの、定期的に月に数回以上利用している方の割合は約 6%であり、あまり日常的には利用されてはいない状況となっています。

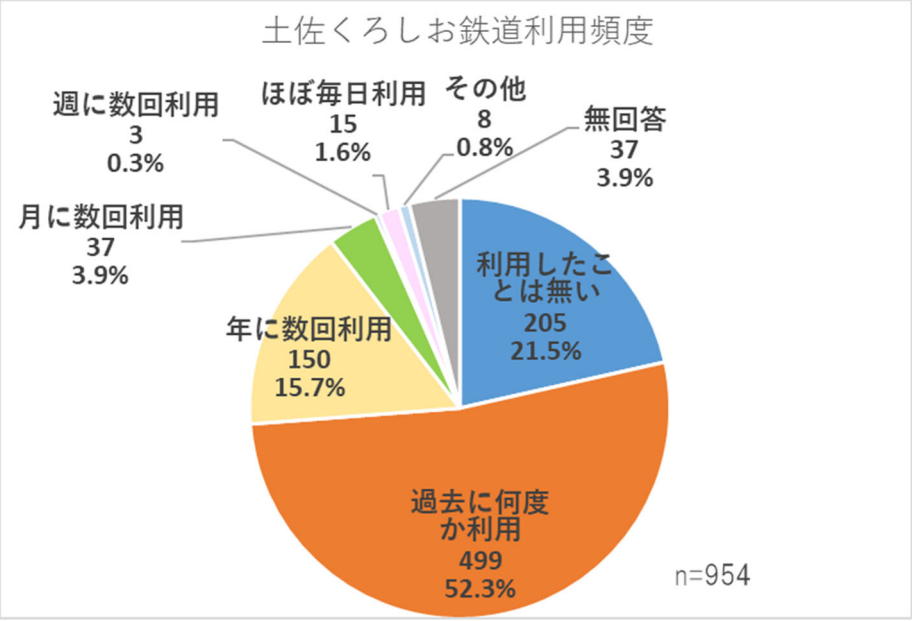



図 4.22　土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の利用頻度

【高知東部交通バス（基幹路線バス）の利用頻度】

高知東部交通バスの路線バスの利用状況では、これまで一度も「利用したことは無い」方は全体の半数となっており、定期的に月に数回以上利用している方の割合は約 2%と、利用状況はかなり低くなっています。

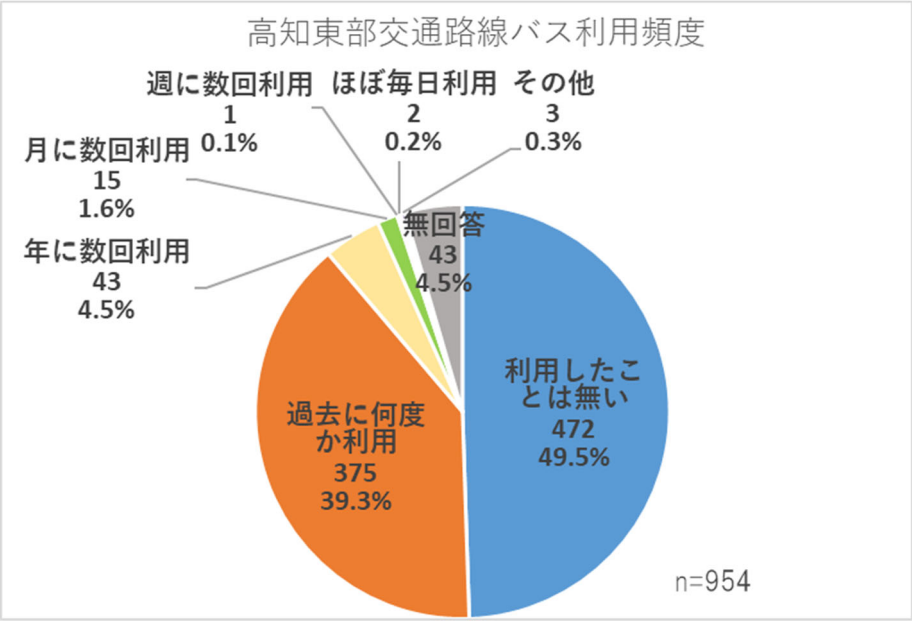



図 4.23　高知東部交通バス（基幹路線バス）の利用頻度

【タクシーの利用頻度】

タクシーの利用頻度では、これまで一度も「利用したことは無い」方は全体の約 31%となっており、多くの方が利用した経験があるものの、定期的に月に数回以上利用している方の割合は約 7%となっています。ただし、他の鉄道・バスと比較すると、「月に数回利用」する方の割合は比較的に高くなっており、日常的に利用している方も一定いるものと思われます。

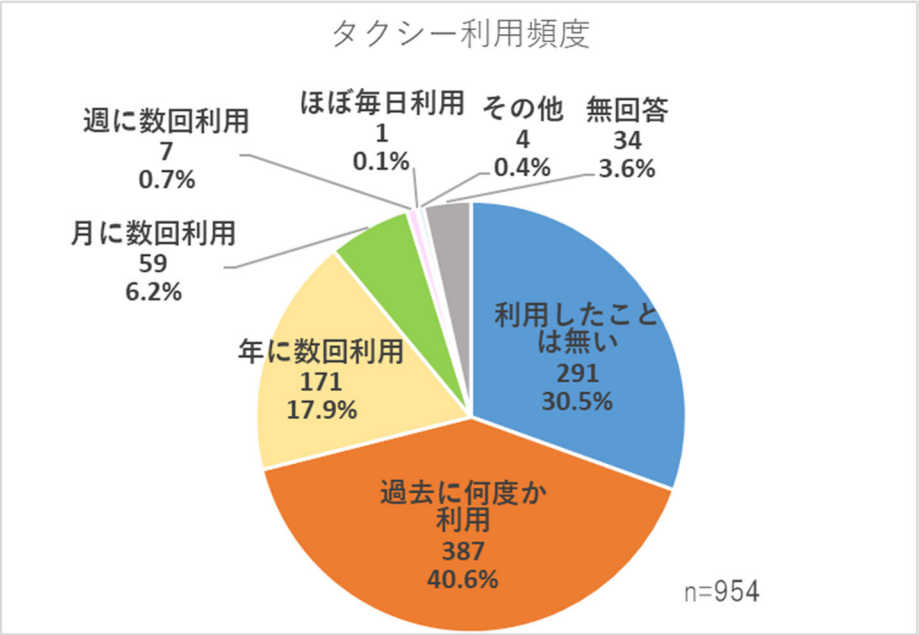



図 4.24　タクシーの利用頻度

【タクシーの利用目的】

タクシーの利用目的では、「飲酒時」が圧倒的に多く、これらは普段自動車を運転する方の回答が多くなっていると考えられます。次いで「通院」、「悪天候時」の回答が多くなっており、これらについては、自分で自動車の運転ができない方の主な利用目的であると考えられます。

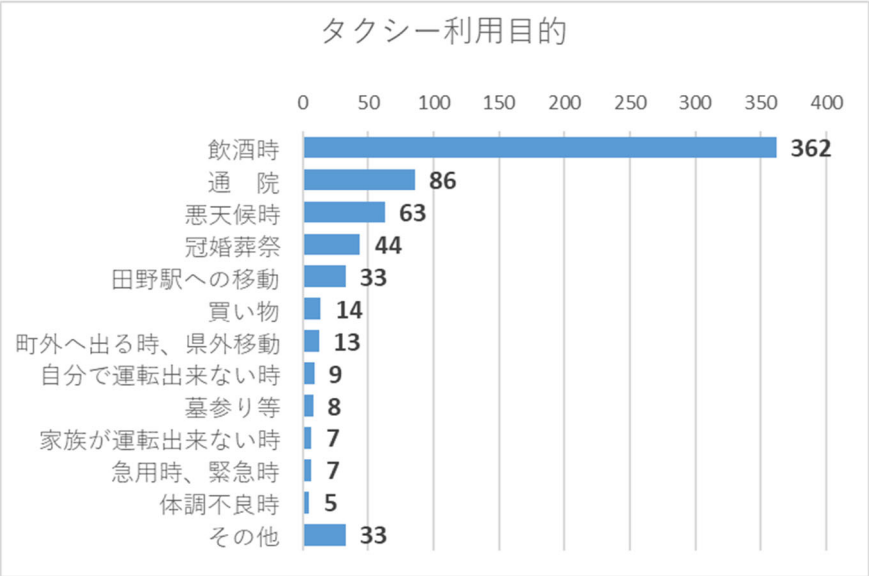



図 4.25　タクシーの利用目的

(5) 田野町地域公共交通の満足度と今後のあり方について

【田野町地域公共交通についての満足度】

田野町の公共交通への満足度では、「満足している」「どちらかといえば満足している」が合わせて約 39%、「満足していない」「どちらかといえば満足していない」が合わせて約 9%となっており、比較的満足度は高い結果となっています。

また、いずれかの公共交通を年に数回以上利用している方の回答のみに注目した場合、「満足している」「どちらかといえば満足している」が合わせて約 58%となっていることから、利用者満足度も高くなっていることがわかります。

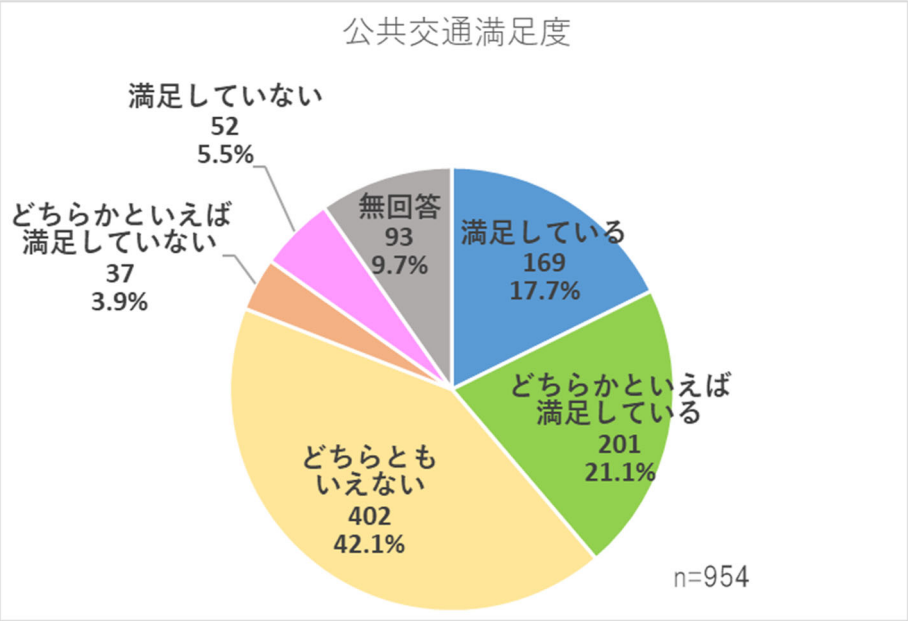



図 4.26　田野町地域公共交通への満足度

いずれかの公共交通を年に数回以上利用している方の回答のみを抽出し集計

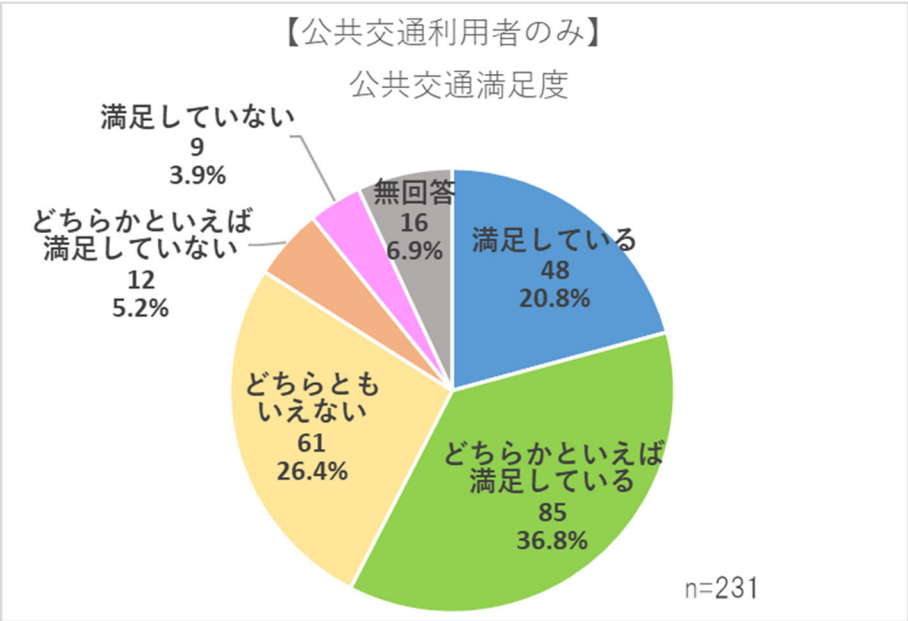



図 4.27　田野町地域公共交通への満足度（定期的利用者のみ）

【田野町地域公共交通についての満足度（年齢層別クロス）】

年齢層別の公共交通満足度については、10～20 歳代で満足度（「満足している」＋「どちらかというと満足している」）が約 49%と最も高くなっている一方、不満度（「満足していない」＋「どちらかというと満足していない」）も約 10%と比較的高くなっています。

また、70 歳以上では、満足度が約 38%と最も低く、不満度も約 10%で高くなっており、高齢者世代での満足度が低い結果となっています。

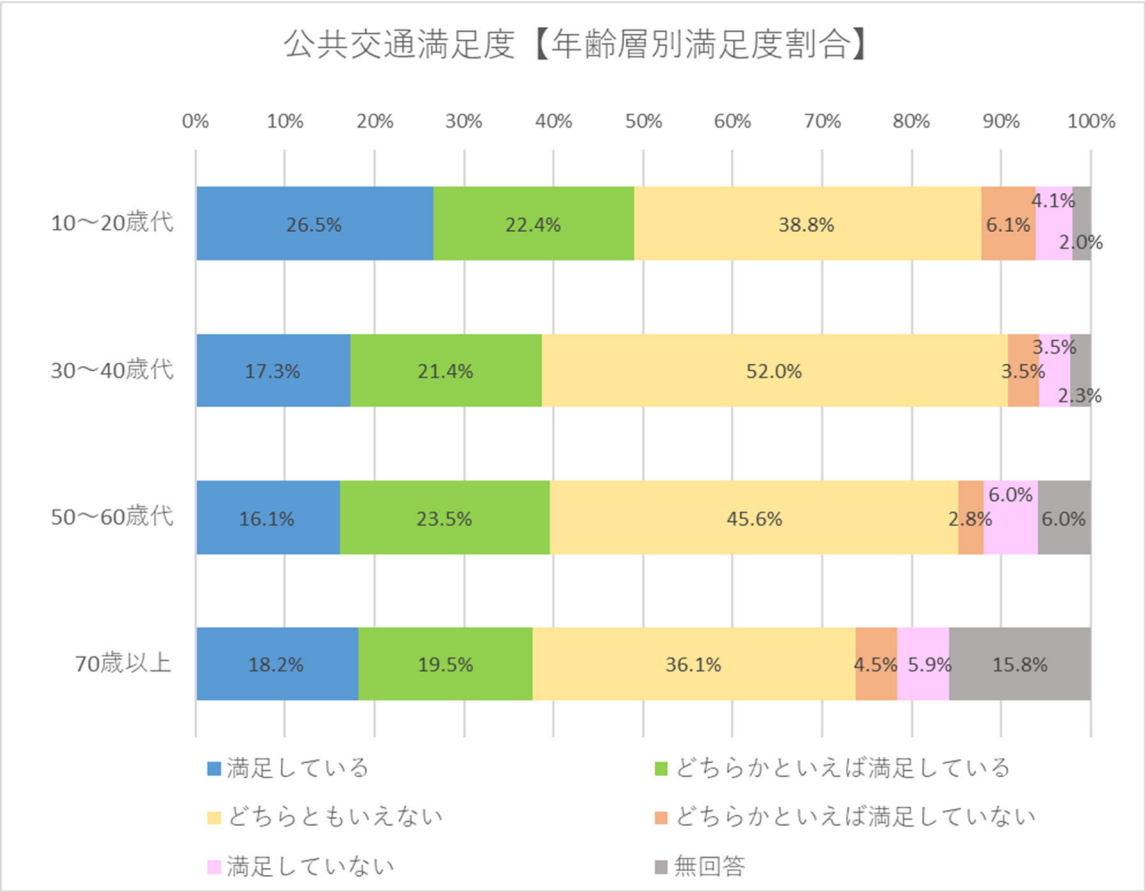



図 4.28　年齢層別の田野町地域公共交通満足度割合

【田野町地域公共交通についての満足度（居住地区別クロス）】

居住地区別の公共交通満足度では、「土生岡地区」における満足度が約 71%と極めて高くなっており、次いで「大野地区（約 53%）」、「千福地区（約 51%）」での満足度が高くなっています。なお、「土生岡地区」と「大野地区」はたのくるバスの路線起点がある地区です。

一方で、「北張地区」における満足度は約 20%と最も低く、次に「上ノ岡地区（約 29%）」での満足度が低い状況です。なお、不満度についても「北張地区」、「上ノ岡地区」はそれぞれ約 20%、約 14%と高くなっています。その他で不満度の高い地区は「浜田地区（約 15%）」、「新町地区（約 14%）」となっています。

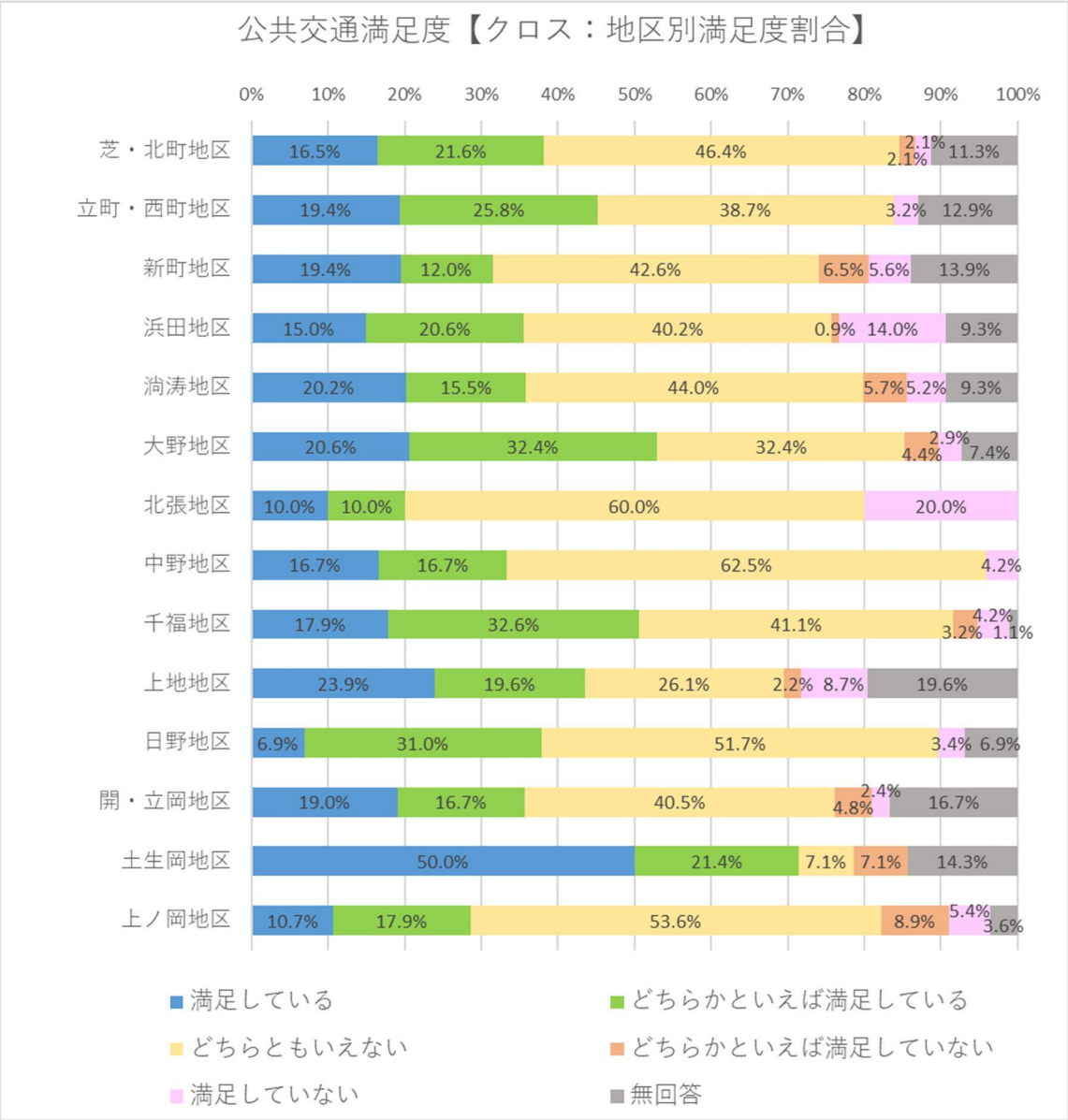



図 4.29　居住地区別の田野町地域公共交通満足度割合

【田野町地域公共交通の今後のあり方】

今後の公共交通のあり方については、「できるだけ現在の状況を維持していくべき」が約37%と最も多く、次いで「今後は公共交通の需要が高くなるので、もっと拡大・充実させるべき」が約 18%となっています。

また、現在の公共交通満足度別にみると、現況に満足している方では「できるだけ現在の状況を維持していくべき」が半数以上を占めている一方、現況に満足していない方では「もっと拡大・充実させるべき」もしくは「可能な限り縮小・効率化すべき」との回答割合が多くなっています。

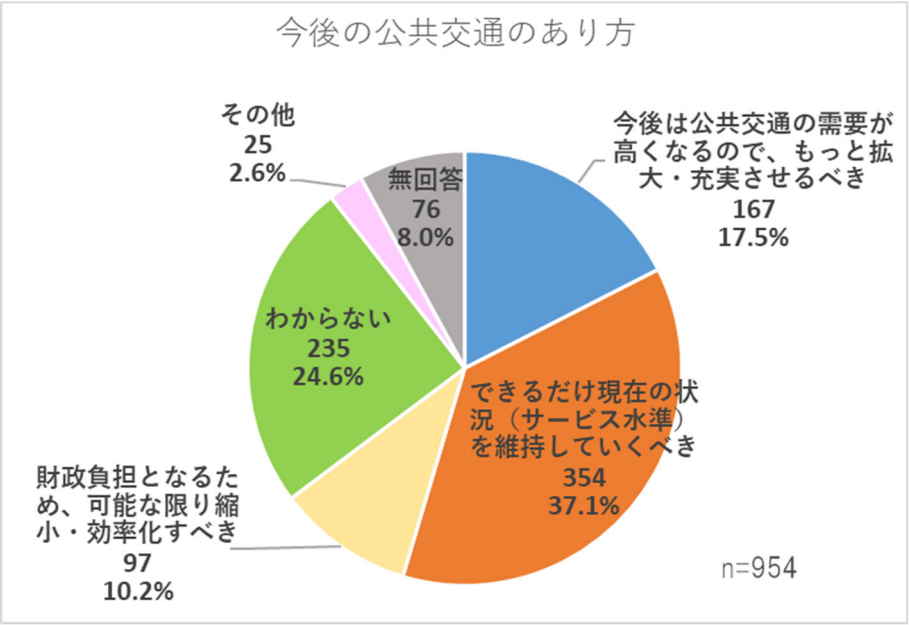



図 4.30　田野町地域公共交通の今後のあり方

現在の公共交通満足度における回答結果別に抽出して集計

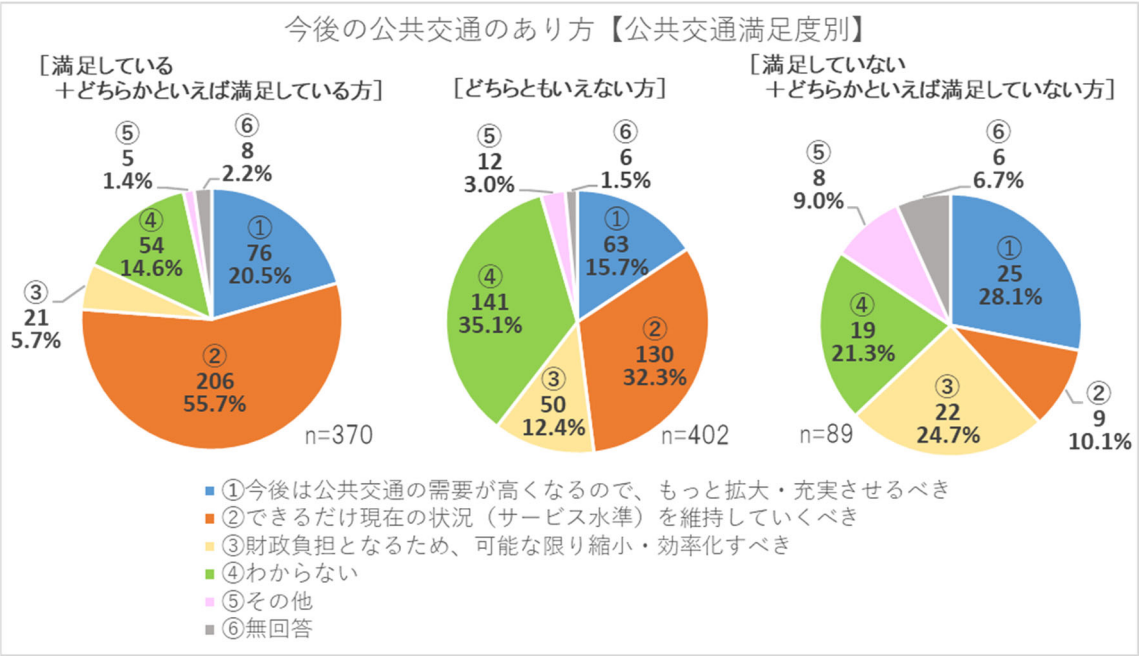



図 4.31　田野町地域公共交通への満足度別　今後のあり方回答割合

【田野町地域公共交通の今後のあり方（年齢層別クロス）】

今後の公共交通のあり方については、すべての年齢層で「できるだけ現在の状況を維持していくべき」が最も多くなっていますが、「もっと拡大・充実させるべき」という意見は年齢層が低くなるほど、また、「可能な限り縮小・効率化すべき」という意見は年齢層が高くなるほど割合が増える傾向がみてとれました。

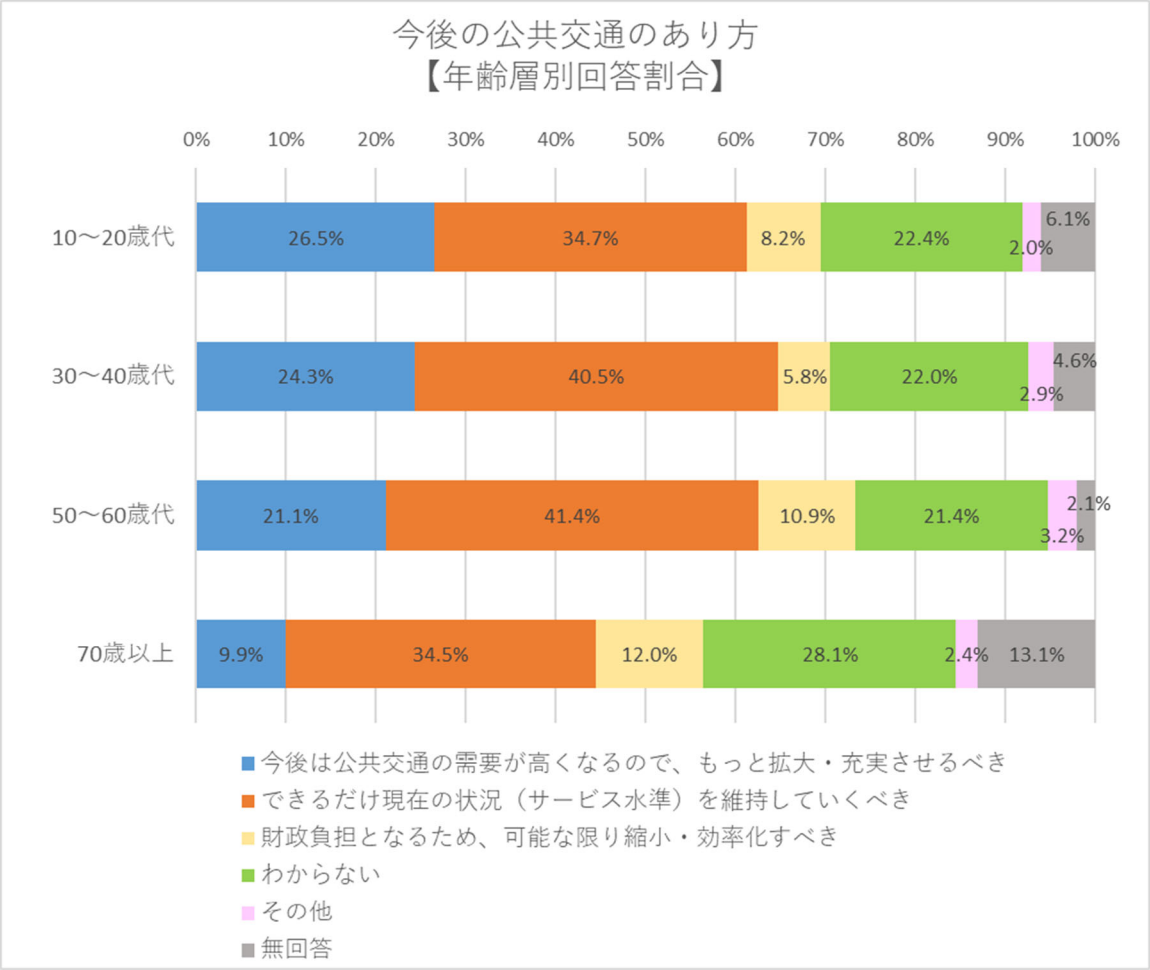



図 4.32　年齢層別の田野町地域公共交通の今後のあり方回答割合

【田野町地域公共交通の今後のあり方（居住地区別クロス）】

今後の公共交通のあり方の地区別傾向では、おおよその地区で「できるだけ現在の状況を維持していくべき」が最も多くなっているなかで、「大野地区」と「上地地区」では「もっと拡大・充実させるべき」という意見の割合が最も多くなっています。

また、全地区のなかで「可能な限り縮小・効率化すべき」という意見の割合が最も多かったのは「開・立岡地区」となっています。

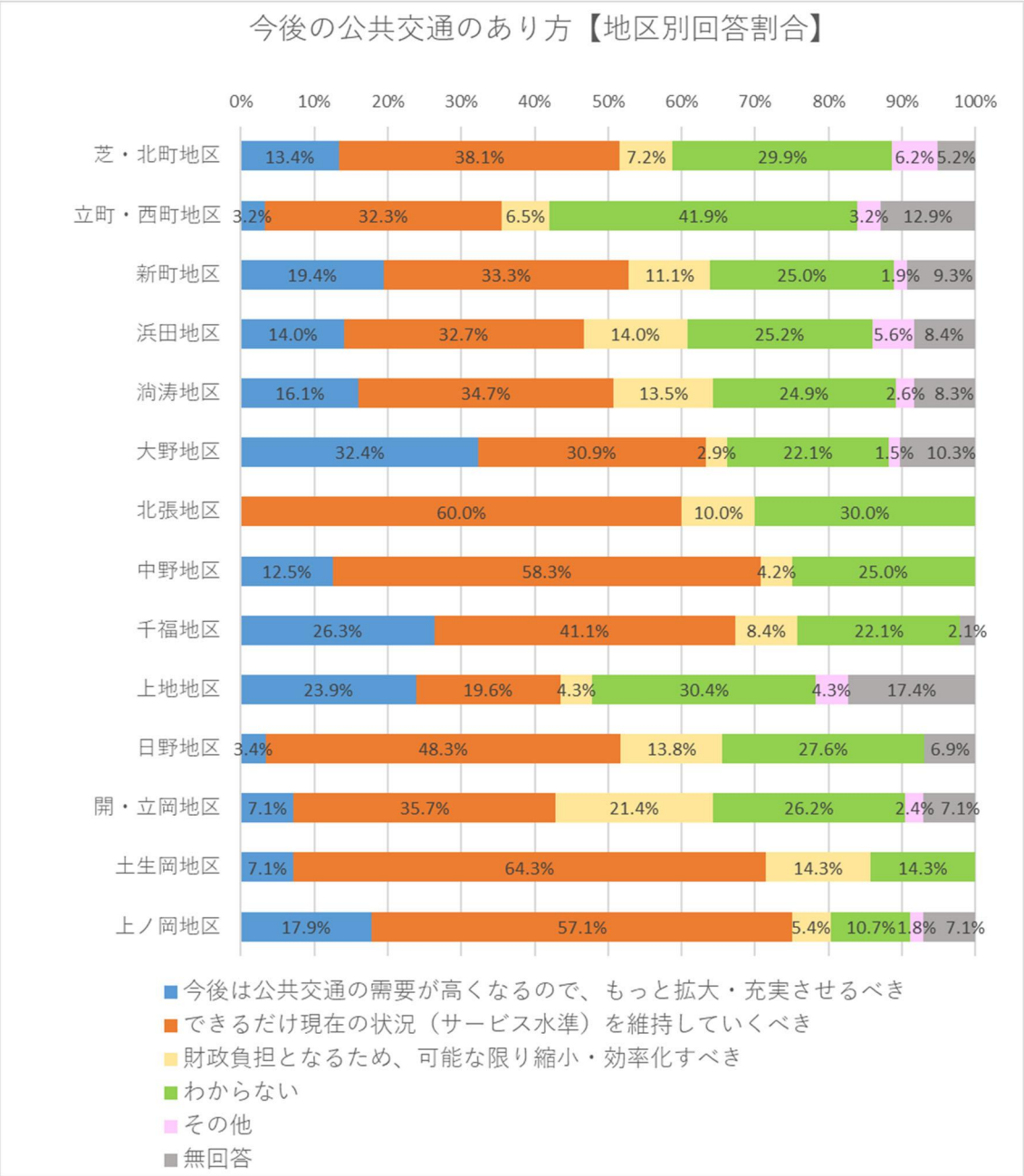



図 4.33　居住地区別の田野町地域公共交通の今後のあり方回答割合

## 4.2 交通事業者ヒアリング調査

本町における、今後の地域公共交通のあり方についての検討を行うにあたり、田野町内で運行されている公共交通の事業者を対象に、現在の運行体制や利用者の状況、また、今後の運行（事業継続）の見通しや意向等についてヒアリング調査を実施しました。

交通事業者ヒアリング調査の概要及び結果は以下のとおりとなっています。

### 1）交通事業者ヒアリング調査の概要

#### （1）調査対象

本町内で公共交通の運行を行っている、以下の 3 事業者を調査対象としました。

表 4.2　ヒアリング調査対象交通事業者

| | |
|---|---|
| 鉄　道 | 土佐くろしお鉄道株式会社 |
| 基幹路線バス | 高知東部交通株式会社 |
| タクシー<br>（たのくるバス） | 有限会社丸中タクシー |

#### （2）調査方法

概ねの調査項目・内容について記した調査票（案）を事前に送付し、後日、改めて各事業者の代表者の方に対面方式で聞き取り調査を実施しました。

#### （3）調査内容

ヒアリングを行った主な調査項目は以下のとおりです。

表 4.3　交通事業者ヒアリング調査項目

| | |
|---|---|
| ヒアリング<br>調査項目 | ・現在の運行体制 |
| | ・利用者数の推移、利用者の属性等 |
| | ・たのくるバス運行開始による影響<br>（他のフィーダー系バスとの連携状況） |
| | ・今後の見通し・意向 |

#### （4）調査実施日

各事業者への調査実施日は以下のとおりです。

表 4.4　交通事業者ヒアリング調査実施日時

| | |
|---|---|
| 有限会社丸中タクシー | 令和 3 年 10 月 1 日（金）13:00～ |
| 土佐くろしお鉄道株式会社 | 令和 3 年 10 月 15 日（金）13:30～ |
| 有限会社丸中タクシー | 令和 3 年 10 月 15 日（金）14:30～ |

2）交通事業者ヒアリング調査結果

（1）有限会社丸中タクシー（タクシー事業者（たのくるバス運行委託事業者））

表 4.5　有限会社丸中タクシーヒアリング調査結果概要

| | |
|---|---|
| ヒアリング実施日時 | 令和 3 年 10 月 1 日（金）13:00～ |
| 現在の運行体制 | ・営業時間は 8:00～22:00(※日曜・祝日～21:00)。<br>・普通車両 4 台、ジャンボタクシー 5 台。乗務員はアルバイトを含め総勢 8 名体制で年齢は 64 歳～70 歳代。 |
| 利用者数推移<br>利用者属性等 | ・利用者数は減少が続いている。<br>・利用者全体の概ね 1 / 3 が地域内（町内）移動の一般利用者で、残りの 2 / 3 が町外（四国内）の観光客（主にお遍路さん）。<br>・田野町内及び近隣を目的地（「モネの庭」等）とした観光客利用はほとんどなく、 2 ～ 3 ヶ月に 1 回あるかどうか。<br>・一般利用者の年齢層は 70 歳代が主体で全体の 7 ～ 8 割を占めており、目的地は病院、スーパー、ドラッグストアがほとんど。以前は飲酒後の利用も多かったが、新型コロナ禍以降は大幅に減った。 |
| たのくるバスの運行開始による影響 | ・たのくるバス運行後、一般のタクシー利用者は 1 ～ 2 割減ったと思われる。ただし、町内におけるバス運行は必要事業であると考えているため、タクシー利用者が多少減っても止む無しと考える。<br>・たのくるバスの運行委託対応をしていることで、タクシーの運転手が足りない時もあるが、町の事業であり、町（町民）のためになることであるからやっている。<br>・利用者からの要望もあるが、1 週間に 1 回だけでも良いので、田野町内だけでなく、安田町、奈半利町、北川村を広域的にまわるルートで運行してみてはどうか？ |
| 今後の見通し・意向 | ・利用者の減少が続き、今後の見通しとしては明るくない。<br>・乗務員についても、若い人は接客（会話）が苦手な人が多く、なかなか成り手がいない。<br>・タクシーを減らして（無くして）、たのくるバスを増やし、町内移動のすべてをたのくるバスが担うような形にして、そこに自動運転技術を導入すれば、運行維持ができるのではないか。ただし、自動運転の導入に関しては、事故時の保険の問題等、まだまだ課題は多い。<br>・介護・福祉タクシーの運行に関しては、乗務員への負担が大きくなり、乗務員間の不公平感にも繋がってしまうため、なかなか導入は難しく、今のところ運行を行う予定や意向は無い。 |

（2）土佐くろしお鉄道株式会社（鉄道事業者）

表 4.6　土佐くろしお鉄道株式会社ヒアリング調査結果概要

| | |
|---|---|
| ヒアリング実施日時 | 令和 3 年 10 月 15 日（金）13:30～ |
| 現在の運行体制 | ・運行車両は 11 両。4 年毎に検査を実施している。<br>・運転士は 16 名を維持している。現ダイヤの運行のためには 14 人が必要で、予備として 2 名を確保している。 |
| 利用者数推移<br>利用者属性等 | ・時間帯として朝と夕方の利用が多く見られ、通勤・通学で利用されている方が多いものと思われる。<br>・運輸収入は H26 年度の消費増税の際に落ち込みがあったものの、それ以降は横ばいか微減で推移していたが、新型コロナの影響を受けた R2 年度は大幅に減少した。<br>・「定期」による収入は大きく変わらないが、「定期外」の収入の落ち込みが大きく、日常的な出控えの影響のほか、外国人（観光客）の利用や飲み会帰りでの利用が無くなり、また、お祭りや花火大会等のイベントも中止となったことが大きいと考えられる。 |
| たのくるバスの運行開始による影響<br>（他のフィーダー系バスとの連携状況） | ・たのくるバスとの関係性は不明ながら、鉄道利用者数は H29 年以降も減少している。<br>・その他フィーダー系コミュバス等との連携としては、接続・乗換のためのダイヤ改正や、鉄道側のダイヤ改正を行う際の情報提供等について配慮している。 |
| 今後の見通し・意向 | ・なんとか利用状況・収入を新型コロナ禍前まで戻すことが必要であり、日常の生活や観光の面からも、鉄道として貢献していくことが重要であると考えている。<br>・運転士への希望者は多いものの、車掌や駅員の人員については希望者が少なく、今後の人員確保がやや懸念される。 |

（3）高知東部交通株式会社（基幹路線バス事業者）

表 4.7　高知東部交通株式会社ヒアリング調査結果概要

| | |
|---|---|
| ヒアリング実施日時 | 令和 3 年 10 月 15 日（金）14:30～ |
| 現在の運行体制 | ・所有車両は 15 台で、うち 13 台が低床車両。<br>・乗務員は馬路線も含め 21 名確保。平均年齢は 40 歳代後半。<br>・令和元年 10 月に路線再編を実施し、令和 2 年 10 月及び令和 3 年 3 月にダイヤ調整を実施した。 |
| 利用者数推移<br>利用者属性等 | ・利用者の減少が続いており、収支状況も同様である。<br>・定期券は、通勤定期が約 1 割程度でほとんどが通学定期であるが、近年は学生利用が減り続けており、通学定期の減少が大きく響いている。<br>・比較的利用者が多いのは午前中で、高齢者等の通院利用が多いと思われる。また、夕方ごろは学生さんの利用が多くなっている。<br>・新型コロナの影響としては、最初の緊急事態宣言のあった令和 2 年 4 月～ 9 月で利用者数にも影響がみられた。また、今年（令和３年）の 5 月～ 8 月もかなり悪い状況であった。 |
| たのくるバスの運行開始による影響（他のフィーダー系バスとの連携状況） | ・たのくるバス運行開始による影響は無い。<br>・フィーダー系コミュバス等との乗り継ぎ割引きについては、「ですか」への対応が大きな課題となっており、まだ実装できていない。 |
| 今後の見通し・意向 | ・今後の課題は、新型コロナの収束と、「ですか」への対応、沿線自治体との連携等について検討を行う必要がある。近年では沿線の自治体さんとも共通課題としてやっていけるので、その点は助かっている。<br>・ドライバーは若い世代を含め、成り手はかなり少ない。<br>・田野駅への乗り入れに関しては、国道への出入口部で信号制御が必要。<br>・田野病院への乗り入れ・接続も西行きの路線・便であれば検討可能だが、バス停の設置箇所や渋滞の発生等に懸念が残る。 |

# 第５章　前計画目標の達成度評価

# 第 5 章　前計画目標の達成度評価

## 5.1 前計画における数値目標

本計画の前計画となる「田野町地域公共交通網形成計画」は平成 29 年 3 月に策定されており、その計画期間は平成 29 年度～令和 3 年度の 5 年間となっています。

前計画の中では、計画期間における基本方針を定めるとともに、その基本方針に沿った目標を定め、目標ごとに指標と数値目標を設定していました。

今回、田野町の地域公共交通に関する新たな計画を策定するにあたり、現況評価のひとつとして、前計画における目標の達成度について確認と評価を行いました。

前計画「田野町地域公共交通網形成計画」で設定されている数値目標は以下のとおりです。

表 5.1　「田野町地域公共交通網形成計画」における計画目標

| 基本方針 | 目標 | 指標・数値目標 |
|---|---|---|
| 基本方針 1<br>公共交通網の利便性向上 | 1.公共交通網を誰もが利用できる環境づくり | 【指標】<br>移動制約者世帯の数<br>【数値目標】<br>平成 29 年度以降：2 世帯以内を維持 |
| | 2.コミュニティーバスの定着 | 【指標】<br>コミュニティーバス利用者数<br>【数値目標】<br>平成 29 年度以降：10.5 人／日を維持 |
| | 3.広域交通ネットワークの利用促進への寄与 | 【指標】<br>鉄道と路線バス利用者数<br>【数値目標】<br>平成 29 年度以降：208.31 人／日を維持 |
| 基本方針 2<br>持続する公共交通網へ | 4.公共交通網の利用促進 | 【指標】<br>コミュニティーバス利用者数［再掲］<br>鉄道と路線バス利用者数［再掲］<br>【数値目標】<br>上記数値目標と同じ |
| | 5.公共交通利用者の満足度 | 【指標】<br>田野町内の公共交通に対する満足度<br>【数値目標】<br>平成 31 年度の満足度を 70%とし、その後はその数値を下回らない |
| 基本方針 3<br>まちづくりとの連携 | 6.外出機会の創出 | 【指標】<br>高齢者を対象としたミニイベント<br>【数値目標】<br>平成 30 年度以降：毎年 6 回以上開催する |

## 5.2 目標達成度評価の手法・評価区分

前計画目標の達成度評価にあたっては、各指標・数値目標に対し、評価実施時点で把握可能な最新の実績値を評価対象としています。

また、目標達成度の評価区分については、目標値の「達成」・「未達成」のみではなく、対応する施策の実施状況や地域・社会情勢の変化等も考慮し、A～C の 3 段階で評価を行いました。

3 段階評価の区分内容は下表のとおりです。

表 5.2　目標達成度の評価区分

| 評価区分 | 評　価　基　準 |
|---|---|
| 評価 A | 設定された数値目標を達成している。 |
| 評価 B | 設定された数値目標には届いてはいないが、一部で達成している項目がある、対応する施策等の取組実績がある、また、地域や社会情勢の変化によりやむを得ない事情が考えられる等、一定の評価はできる。 |
| 評価 C | 設定された数値目標には届いておらず、部分的な達成項目もなく、地域や社会情勢の変化を考慮しても、目標に対して大きく足りていない。 |

## 5.3 目標達成度の評価

### 目標 1：公共交通網を誰もが利用できる環境づくり

（1）指標・数値目標

移動制約者世帯：2 世帯以内を維持

（2）評価対象実績値

前計画による目標設定においては「移動制約者世帯＝自宅から 300m 以内に地域内交通を利用することができない世帯」と定義されていることから、現時点において、同様の条件で公共交通の利用圏域外となる世帯を移動制約者世帯として評価を実施しました。

現在の町内の公共交通の運行体系における利用圏域は下図のとおりとなっており、「北張地区」や「中野地区」等に公共交通利用圏域外となる世帯がある状況です。

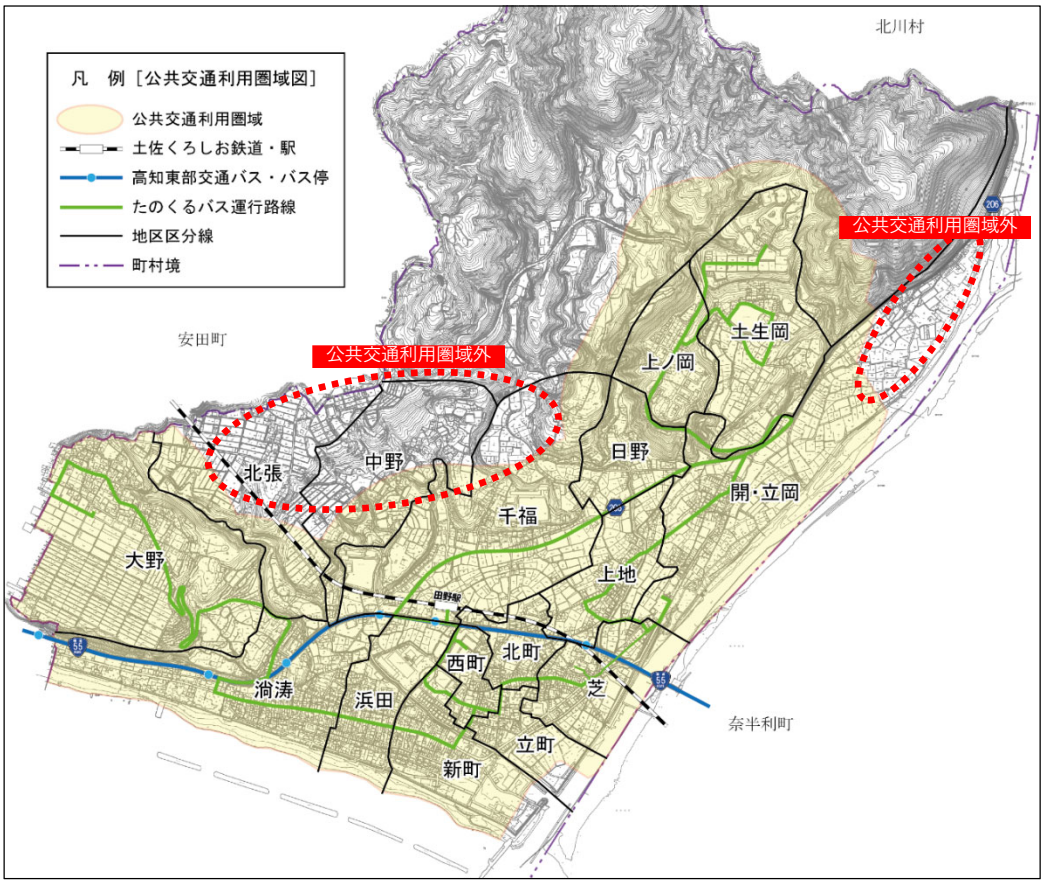



図 5.1　田野町内公共交通利用圏域図

（3）目標達成度評価結果

| 目標達成度評価 | 評　価　結　果　概　要 |
|---|---|
| B | 前計画策定直後、平成 29 年 10 月のたのくるバス本格運行開始時においては、町内ほぼすべての居住地区をカバーできていましたが、その後の交通体系見直しによって現在の路線となり、その結果、一部地区が利用圏域外となったことで、数値目標は未達成となっています。<br>ただし、たのくるバスの交通体系見直しについては、実際の利用状況や対象地区住民の今後の利用意向確認等に基づき、運行の効率化・持続化に向けた取組でもあるため、運行維持に向けたやむを得ない事情であると考えられることから、達成度評価は B としました。 |

目標２：コミュニティーバスの定着

（1）指標・数値目標

コミュニティーバスの利用者数：10.5 人／日を維持

（2）評価対象実績値

たのくるバスの利用者数実績として、把握可能な最新年度の令和３年度（令和２年 10 月～令和３年９月）の利用者数データを用いて評価を実施しました。

令和３年度の路線別及び全体の総利用者数・１日あたりの利用者数は下表のとおりです。

表 5.3　たのくるバス利用者数実績（令和３年度）

| 路　線　等 | 年間利用者数（人） | 年間運行日数（日） | １日あたり利用者数（人／日） |
|---|---|---|---|
| 大野線 | 1,470 | 103 | 14.3 |
| 土生岡線 | 243 | 104 | 2.3 |
| たのくるバス全体 | 1,713 | 207 | 8.3 |

資料：田野町資料

（3）目標達成度評価結果

| 目標達成度評価 | 評　価　結　果　概　要 |
|---|---|
| B | たのくるバスのうち、大野線については運行開始後から現在まで利用者数は増加しており、令和３年度の運行 1 日あたりの利用者数も 14.3 人／日と、数値目標を達成しています。<br>ただし、土生岡線については、利用者数が伸び悩んでおり、令和３年度の運行１日あたりの利用者数は 2.3 人／日と、数値目標に大きく届いていない状態となっており、この結果、たのくるバス全体でも１日あたりの利用者数が 8.3 人と、数値目標は未達成の状況です。<br>たのくるバス全体としては数値目標の達成はなりませんでしたが、人口減少及び新型コロナウイルス禍にあるなかで、大野線は数値目標を大きく超える実績を残したため、一部項目では目標を達成したものと見なし、達成度評価は B としました。 |

目標３：広域交通ネットワークの利用促進への寄与

（1）指標・数値目標

鉄道と路線バス利用者数：208.31 人／日を維持

（2）評価対象実績値

前計画における数値目標の設定根拠は、鉄道が「平成 27 年 12 月 9 日の田野駅における乗降客数（175 人／日）」、路線バスが「平成 26 年 10 月～11 月の『田野役場前』バス停で、『ですか』を利用して乗降した客数（2,032 人）を運行日数（61 日）で割った 1 日あたりの乗降客数（33.31 人／日）」であり、これらの合計で数値目標の 208.31 人／日と設定されています。

目標の達成度評価を行うにあたり、上記と同条件となるよう最新の実績値の整理を行い、鉄道については令和２年度（令和２年４月～令和３年３月）における田野駅での乗降客数、路線バスについては令和２年度（令和元年 10 月～令和２年９月）に『田野役場通』バス停で『ですか』利用により乗降した客数をそれぞれ運行日数で割って、1 日あたりの利用者数を求めました。

鉄道及び路線バスの令和２年度における 1 日あたりの利用者数は下表のとおりです。

表 5.4　鉄道と路線バスの利用者数実績（令和２年度）

| 種　別 | 年間利用者数（人） | 年間運行日数（日） | 1 日あたり利用者数（人／日） |
|---|---|---|---|
| 土佐くろしお鉄道<br>田野駅乗降客数 | 32,094 | 365 | 87.93 |
| 高知東部交通バス<br>田野役場通バス停乗降客数<br>※『ですか』利用者のみ | 7,705 | 366 | 21.05 |
| 鉄道と路線バスの合計 | | | 108.98 |

※令和２年はうるう年　　資料：土佐くろしお鉄道（株）及び高知東部交通（株）提供資料

（3）目標達成度評価結果

| 目標達成度評価 | 評　価　結　果　概　要 |
|---|---|
| C | 鉄道利用者数は数値目標の根拠となった平成 27 年の実績値 175 人／日と比較し、令和２年度の実績値が 87.93 人／日で目標値の約 50%程度の利用者状況となっています。<br>また、路線バスについても平成 26 年の実績値 33.31 人／日に対して、令和２年度実績が 21.05 人／日で約 63%とこちらも大きく目標値には届いていない状況です。<br>令和２年度は新型コロナウイルス禍の影響もありましたが、鉄道・路線バスともに、利用者数は平成 29 年以降、減少の一途を辿っていることから、本目標の達成度評価は C としました。 |

目標４：公共交通網の利用促進

（1）指標・数値目標

コミュニティーバスの利用者数：10.5 人／日を維持［再掲］

鉄道と路線バス利用者数：208.31 人／日を維持［再掲］

（2）評価対象実績値

「目標４」に対する指標・数値目標は「目標２」及び「目標３」における指標・数値目標を合わせたものとなっています。

評価対象とする実績値についても、前項及び前々項で示したとおりであり、それぞれの評価結果についても同様となっています。

（3）目標達成度評価結果

| 目標達成度評価 | 評　価　結　果　概　要 |
|---|---|
| B | たのくるバスの利用者数は、全体では数値目標未達成でしたが、２路線中の１路線（大野線）では、最新の実績値が数値目標を大きく上回っており、利用者数も増加傾向が続いています。<br>鉄道と路線バスの利用者数は、鉄道・路線バスともに、最新の実績値が数値目標を大きく下回っており、利用者数も減少傾向が続いています。<br>数値目標を達成したのが、たのくるバスの１路線のみという状況ですが、「公共交通網の利用促進」という目標に対しては、一部目標の達成につながっていることから、本目標の達成度評価は B としました。 |

## 目標 5：公共交通利用者の満足度

### (1) 指標・数値目標

田野町内の公共交通に対する満足度：平成 31 年度で満足度 70%以上、以降はそれを維持

### (2) 評価対象実績値

平成 29 年度以降に実施した「田野町の公共交通の満足度」に関する調査については、令和元年 7 月実施の「田野町住民意識調査」及び本計画策定のために実施した令和 3 年 9 月の「『地域公共交通』に関するアンケート調査」があります。

それぞれの満足度調査結果について、「満足している」「どちらかといえば満足している」と回答した方の割合を満足度として、本目標の達成度評価対象実績値としました。

各調査における公共交通満足度調査結果は下表・下図のとおりです。

表 5.5　公共交通満足度調査の回答割合

| 調　査　名 | 満足している | どちらかといえば満足している | どちらともいえない | どちらかといえば満足していない | 満足していない | 無回答 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 田野町住民意識調査（R1.07 実施） | 11.3% | 21.6% | 42.7% | 6.0% | 8.8% | 9.6% |
| 『地域公共交通』に関するアンケート調査（R3.09 実施） | 17.7% | 21.1% | 42.1% | 3.9% | 5.5% | 9.7% |

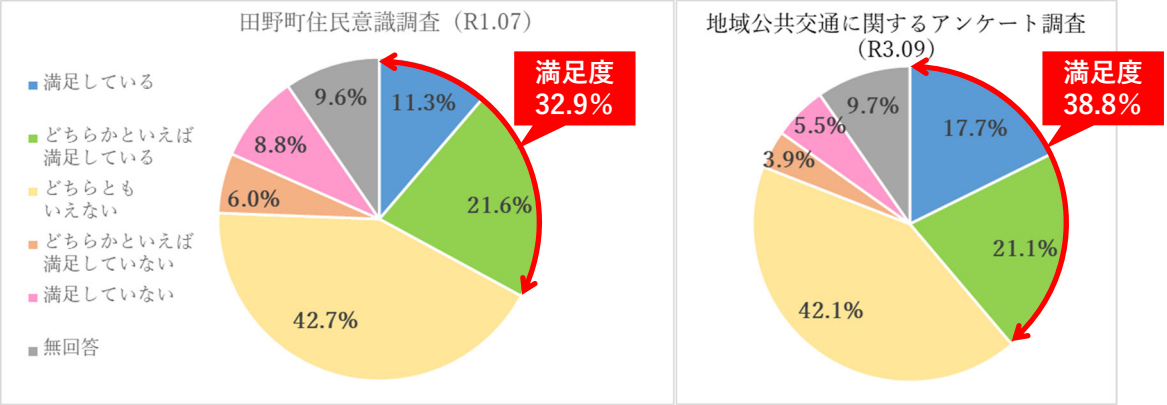



図 5.2　公共交通満足度調査の回答割合グラフ　　資料：田野町資料

### (3) 目標達成度評価結果

| 目標達成度評価 | 評　価　結　果　概　要 |
|---|---|
| C | 令和元年度実施の調査結果では公共交通満足度は 32.9%。また、令和 3 年度実施の調査結果では 38.8%と、令和元年度から令和 3 年度にかけては満足度が 5.9%ほど高くなってきていますが、数値目標となる 70%には大きく届いていない状況です。<br>実績値が目標値の半数程度であることから、達成度評価は C としました。 |

## 目標 6：外出機会の創出

### (1) 指標・数値目標

高齢者を対象としたミニイベント：年 6 回以上開催

### (2) 評価対象実績値

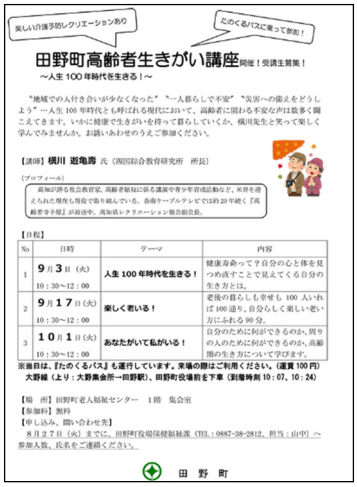
本目標の評価対象実績は、イベント等の開催に制限がかからない新型コロナウイルス禍以前となる、令和元年度の 1 年間に田野町主催で実施された、高齢者を対象としたイベントの開催回数としました。

令和元年度には田野町主催で「田野町高齢者生きがい講座」を 9 月～10 月に計 3 回開催していますが、これ以外のイベントは開催することができませんでした。

唯一開催された「田野町高齢者生きがい講座」のイベント概要は下表のとおりです。

表 5.6　令和元年度中に開催した「田野町高齢者生きがい講座」イベントの概要

| 回 | 開催日時 | テーマ | 内　容 |
|---|---|---|---|
| 1 | 9 月 3 日<br>10：30～<br>12：00 | 人生 100 年時代を生きる！ | 健康寿命って？自分の心と体を見つめ直すことで見えてくる自分の生き方とは。 |
| 2 | 9 月 17 日<br>10：30～<br>12：00 | 楽しく老いる！ | 老後の暮らしも幸せも 100 人いれば 100 通り。自分らしく楽しい老い方にふれる 90 分。 |
| 3 | 10 月 1 日<br>10：30～<br>12：00 | あなたがいて私がいる！ | 自分のために何ができるのか、周りの人のために何ができるのか、高齢期の生き方について学びます。 |


楽しい介護予防レクリエーション教室

たのくるバスに乗って参加！

田野町高齢者生きがい講座開催！受講生募集！

～人生 100 年時代を生きる！～

"地域での人付き合いが少なくなった" "一人暮らしで不安" "災害への備えをどうしよう" …人生 100 年時代とも呼ばれる現代において、高齢者に関わる不安な声は数多く聞こえてきます。いかに健康で生きがいを持って暮らしていくか、横川先生と笑って楽しく学んでみませんか。お誘いあわせのうえご参加ください。

【講師】横川 遊亀壽 氏（四国総合教育研究所　所長）

〔プロフィール〕

高知県碧る社会教育家。高齢者福祉に係る講演や青少年育成活動など、米寿を迎えられた現在も現役で取り組んでいる。香南テーブルテレビでは約 20 年続く『高齢者寄席』が放送中。高知県レクリエーション協会副会長。

【日程】

| No | 日時 | テーマ | 内容 |
|---|---|---|---|
| 1 | 9月3日（火）<br>10：30～12：00 | 人生 100 年時代を生きる！ | 健康寿命って？自分の心と体を見つめ直すことで見えてくる自分の生き方とは。 |
| 2 | 9月17日（火）<br>10：30～12：00 | 楽しく老いる！ | 老後の暮らしも幸せも 100 人いれば 100 通り。自分らしく楽しい老い方にふれる 90 分。 |
| 3 | 10月1日（火）<br>10：30～12：00 | あなたがいて私がいる！ | 自分のために何ができるのか、周りの人のために何ができるのか、高齢期の生き方について学びます。 |

※当日は、『たのくるバス』も運行しています。来場の際はご利用ください。（運賃 100 円）
大野線（上り：大野集会所→田野駅）、田野町役場前を下車（到着時刻 10：07、10：24）

【場　所】田野町老人福祉センター　1 階　集会室

【参加料】無料

【申し込み、問い合わせ先】

8 月 27 日（火）までに、田野町役場保健福祉課（TEL：0887-38-2812、担当：山中）へ参加人数、氏名をご連絡ください。

田　野　町

### (3) 目標達成度評価結果

| 目標達成度評価 | 評　価　結　果　概　要 |
|---|---|
| B | 令和元年度における高齢者を対象としたイベントの開催回数は 3 回のみで、数値目標である 6 回以上を達成することはできていません。<br>ただし、3 回だけでも高齢者対象のイベントを開催できたことは、高齢者の外出機会の創出という目的に対して、一定の評価ができるものと考えらえることから、達成度評価は B としました。 |

# 第６章　上位関連計画の整理

# 第 6 章　上位関連計画の整理

## 6.1 上位関連計画

本計画を策定するにあたっては、田野町におけるまちづくりの上位計画として、「田野町総合計画・総合戦略（令和 2 年 12 月改訂）」を指針とし、上位計画で示される『町の将来像』や『目指すべき町の姿』を実現していくための公共交通としての役割や位置付けを踏まえたうえで、基本方針や目標、施策の方向性を定めます。

### 1）町の将来像及び目指すべき町の姿

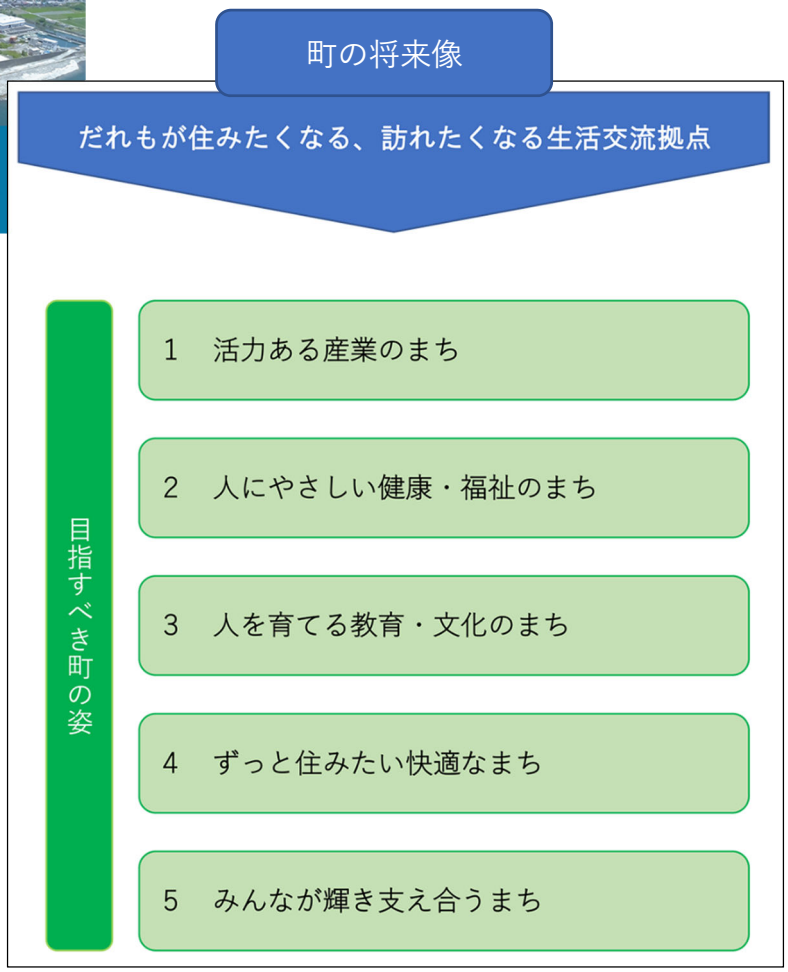



図 6.1　「田野町総合計画・総合戦略」における町の将来像・目指すべき町の姿

2）重点施策

上位計画で示される「重点施策」の中には、地域公共交通がその役割を担う施策も多く含まれているため、本計画においてもそれら重点施策との整合性を図ります。

【田野町総合計画・総合戦略における重点施策より】

表 6.1　「田野町総合計画・総合戦略」における重点施策抜粋

| 分　野 | 具体的な施策・事業 |
|---|---|
| 観光振興 | 【県東部 9 市町村での広域連携による観光事業の推進と地域資源の発掘と磨き上げ】<br>○観光客の誘客に継続して取り組み、高知家まるごと東部博によって創出された旅行商品や受入れ態勢等、本町だけでなく、中芸地域及び県東部地域といった広域での取組を推進し、観光客のニーズに合った観光事業の推進を図ります。 |
| 移住定住の促進 | 【「田野町に安心して住み続けてもらう」ための取組】<br>○田野町に住み、公共交通を利用して町外へ通勤・通学する方の利便性向上に取り組み、移住定住者の定着を図ります。 |
| 県東部における生活交流拠点の整備 | 【地方創生を実現させるための効果的な地域高規格道路インターチェンジ周辺整備促進】<br>○本町における現状の人の流れを維持し、さらに地域内外の人の移動をスムーズにし、本総合戦略に掲げる各施策を実現させるために、阿南安芸自動車道（奈半利～安芸間）の早期事業化を図るとともに、インターチェンジ周辺の整備を促進する。 |
| 安心・安全な地域づくり | 【公共交通等による生活支援】<br>○高齢者や障がい者等の買い物や通院、介護予防施設の利用や生きがいづくり、その他活動への参加機会の獲得を図る等、要配慮者への外出支援を行います。<br>○住民の生活に必要な交通手段として、バス等による旅客運送の確保や地域内移動の利便性を向上させるため、地域に則した公共交通サービスの充実を図ります。 |

# 第７章　地域公共交通の課題整理

# 第７章　地域公共交通の課題整理

## 7.1 現況整理

地域や公共交通の現状、調査結果等から田野町地域公共交通の現状について整理します。

表 7.1　現況整理結果

| 分　野 | 現　況　整　理 |
|---|---|
| 地域の現状<br>（A） | 1.県東部に位置、四国最小面積、周辺町村と一部連合を構成。<br>2.人口減少、高齢化が進展し、75 歳以上・高齢者単独世帯が増加。<br>3.将来人口は大きく減少する見通しとなっている。<br>4.地区別人口は減少地区が多いが、上ノ岡地区等増加地区もある。<br>5.主要施設が町の中心部に集まっており便利な立地となっている。<br>6.周辺市町村から比較的多くの通勤・通学者が集まっている。<br>7.道の駅田野駅屋利用者数は多いが、観光目的の来訪者は少ない。 |
| 公共交通の現状<br>（B） | 1.鉄道・路線バスの利用者数は年々減少傾向が続いている。<br>2.たのくるバス利用者は R3 年度にはじめて減少に転じた。<br>3.鉄道への補助金額は増加傾向、路線バスへの補助金は横ばい傾向。<br>4.利用者 1 人あたり公的資金額はたのくるバスが 3,735 円と高い。<br>5.たのくるバスの路線見直しで町内の一部が公共交通空白地区となる。<br>6.町内にはタクシー事業者（1 社）があり運行を行っている。<br>7.他自治体運営のバス（2 町村）が田野町内にも乗り入れている。<br>8.社会福祉協議会による送迎サービスやタクシー補助制度がある。 |
| 住民意向調査結果<br>（C） | 1.世帯で主に運転する人の年齢層は 60～70 歳代が最も多い。<br>2.60 歳以上で近い将来の運転に不安のある方の割合が増加している。<br>3.買物の行先は町内か奈半利町、通院の行先はやや広域に渡る。<br>4.町内移動は約 3 割が徒歩・自転車、町外はほとんど自動車利用。<br>5.通院のための移動で、公共交通（タクシー含む）利用者が多い。<br>6.たのくるバスの認知度は高いが、利用者数、利用頻度は少ない。<br>7.鉄道・基幹バス等その他の公共交通も日常的な利用者は少ない。<br>8.公共交通満足度は約 39％と比較的高く、利用者満足度も高い。<br>9.今後のあり方については、現状維持を求める回答が最も多い。 |
| 交通事業者<br>意向調査結果<br>（D） | 1.現時点での運行体制に問題は無いが、運転手（バス・タクシー）や駅員（鉄道）等の成り手不足等、将来的には懸念がある。<br>2.軒並み利用者は減少傾向にあり、将来の見通しも明るくない。<br>3.鉄道は「定期外」の利用者減少が大きく、基幹路線バスは「通学定期」による利用者の減少が大きい。<br>4.たのくるバス運行開始により、タクシー利用者は 1～2 割減った。<br>5.新型コロナウイルス感染症の影響は非常に大きい。<br>6.地域間幹線交通事業者（鉄道、路線バス）とたのくるバスとの連携強化を目指す。 |

## 7.2 課題整理

田野町地域公共交通の現状整理結果を基に、現在及び将来に向けて地域公共交通が抱える課題について整理します。

**課題１：人口減少に伴う将来的な公共交通利用者数減少への対策**

少子高齢化の進展や、それに伴う人口減少により、すでに公共交通利用者の減少傾向が続いている状況にあります。このままでは、将来的にも鉄道やバスの利用者の増加が見込めず、その影響による公共交通サービス水準の低下や財政負担の増加が懸念されます。

表 7.2　課題 1 に係る現況抽出項目

| 分野-番号 | 田野町地域公共交通の現況（抽出） |
|---|---|
| A-2 | 人口減少、高齢化が進展し、75 歳以上・高齢者単独世帯が増加。 |
| A-3 | 将来人口は大きく減少する見通しとなっている。 |
| B-1 | 鉄道・路線バスの利用者数は年々減少傾向が続いている。 |
| B-2 | たのくるバス利用者は R3 年度にはじめて減少に転じた。 |
| B-3 | 鉄道への補助金額は増加傾向、路線バスへの補助金は横ばい傾向。 |
| B-4 | 利用者 1 人あたり公的資金額はたのくるバスが 3,735 円と高い。 |
| C-6 | たのくるバスの認知度は高いが、利用者数、利用頻度は少ない。 |
| C-7 | 鉄道・基幹バス等その他の公共交通も日常的な利用者は少ない。 |
| D-2 | 軒並み利用者は減少傾向にあり、将来の見通しも明るくない。 |

**課題の解消に向けた対策の方向性**

・移住・定住の促進等による町人口の維持
・日常的に使いやすい公共交通とするための運行体系等の見直しや利便性向上
・公共交通と観光や商業、福祉分野との連携による新たな需要の創出
・公共交通を「使って残していく」ための啓発・広報活動
・公共交通を継続的に維持していくための財源確保　　等

## 課題 2：公共交通空白地区の解消

町内において、現在、一部ではありますが公共交通の空白地区が存在しており、町民のだれもが移動手段に困らないまちとするためには、この公共交通空白地区を解消する必要があります。

ただし、たのくるバスの路線拡大等によって空白地区の解消を図ることは、これまでの利用実績とそれに伴う運行見直しの経緯から効果が小さいと考えらえるため、対象となる地区の実情を踏まえたうえで、他の移動支援サービスや輸送資源の活用（総動員）による新たな対策検討が必要となります。

表 7.3　課題 2 に係る現況抽出項目

| 分野-番号 | 田野町地域公共交通の現況（抽出） |
|---|---|
| B-5 | たのくるバスの路線見直しで町内の一部が公共交通空白地区となる。 |
| B-6 | 町内にはタクシー事業者（1 社）があり運行を行っている。 |
| B-7 | 他自治体運営のバス（2 町村）が田野町内にも乗り入れている。 |
| B-8 | 社会福祉協議会による送迎サービスやタクシー補助制度がある。 |

| 課題の解消に向けた対策の方向性 |
|---|
| ・公共交通空白地区（エリア）の明確化<br>・対象地区住民の移動ニーズの把握<br>・町民のだれもが移動手段に困らないための対策検討<br>・町内輸送資源の活用（総動員）検討、関係機関・部署との協働体制の構築　　等 |

## 課題３：移動困難者の増加対策

高齢化の進行に伴い、町内においても高齢者ドライバーが増加しているなか、75 歳以上の運転免許更新時運転技能検査が開始（令和４年５月予定）されることにより、運転免許証の更新ができず、返納（失効）する高齢者の方も増えるものと予想されることから、今後、町内における日常的な移動困難者が大きく増加することが懸念されます。

表 7.4　課題 3 に係る現況抽出項目

| 分野-番号 | 田野町地域公共交通の現況（抽出） |
|---|---|
| A-2 | 人口減少、高齢化が進展し、75 歳以上・高齢者単独世帯が増加。 |
| C-1 | 世帯で主に運転する人の年齢層は 60～70 歳代が最も多い。 |
| C-2 | 60 歳以上で近い将来の運転に不安のある方の割合が増加している。 |
| C-4 | 町内移動は約 3 割が徒歩・自転車、町外はほとんど自動車利用。 |
| C-6 | たのくるバスの認知度は高いが、利用者数、利用頻度は少ない。 |
| C-7 | 鉄道・基幹バス等その他の公共交通も日常的な利用者は少ない。 |

| 課題の解消に向けた対策の方向性 |
|---|
| ・細やかな調査・聞き取り等による、移動困難者の増加状況やニーズ変化の把握<br>・変化する現況やニーズに合わせた運行体制等の見直し検討<br>・公共交通の利用が困難な方への移動支援（福祉連携）サービスの検討　　等 |

## 課題４：公共交通の利便性向上

現在の田野町では、たのくるバスが運行されたことで、町内のほぼ全域に概ね公共交通が行き渡っているものの、利用者数はまだまだ少ない状況であり、住民アンケート調査では、たのくるバスの運行路線からやや離れた地域の住民からの運行エリア（ルート）の拡大や運行便数の増加等、利便性向上を望む声も挙がっています。

また、たのくるバスと鉄道・路線バスの乗り継ぎや周辺町村との広域連携についてもまだ十分な状況とはなっていないため、利用者数の維持・拡大のためにも、さらなる利便性の向上が望まれます。

表 7.5　課題 4 に係る現況抽出項目

| 分野-番号 | 田野町地域公共交通の現況（抽出） |
|---|---|
| B-1 | 鉄道・路線バスの利用者数は年々減少傾向が続いている。 |
| B-2 | たのくるバス利用者は R3 年度にはじめて減少に転じた。 |
| B-5 | たのくるバスの路線見直しで町内の一部が公共交通空白地区に。 |
| C-6 | たのくるバスの認知度は高いが、利用者数、利用頻度は少ない。 |
| C-7 | 鉄道・基幹バス等その他の公共交通も日常的な利用者は少ない。 |
| D-6 | 地域間幹線交通事業者（鉄道、路線バス）とたのくるバスとの連携強化を目指す。 |

| 課題の解消に向けた対策の方向性 |
|---|
| ・定期的な調査等による、移動ニーズの把握とニーズに合わせた運行体系見直し<br>・車両更新や待合所の設置等、利用環境の向上<br>・たのくるバスの定期乗車券発行等、利用しやすい環境の整備<br>・たのくるバスと地域間幹線公共交通（鉄道・路線バス）との連携による運賃割引　等 |

## 課題５：財政支出の確保

本町においては、公共交通事業者への補助や、たのくるバスの運行経費等で、地域公共交通を維持していくために、すでにある程度の財政支出が必要となっている状況にあります。

今後も、町民の移動ニーズに対応していくため、公共交通の確保や拡充、その他の移動支援等に向けた施策は必要であると考えますが、単なる路線の拡大や増便等の実施は更なる財政負担を要することになるため、費用対効果等についてもしっかりと検討する必要があります。

表 7.6　課題 5 に係る現況抽出項目

| 分野-番号 | 田野町地域公共交通の現況（抽出） |
|---|---|
| B-1 | 鉄道・路線バスの利用者数は年々減少傾向が続いている。 |
| B-2 | たのくるバス利用者は R3 年度にはじめて減少に転じた。 |
| B-3 | 鉄道への補助金額は増加傾向、路線バスへの補助金は横ばい傾向。 |
| B-4 | 利用者 1 人あたり公的資金額はたのくるバスが 3,735 円と高い。 |
| C-9 | 今後のあり方については、現状維持を求める回答が最も多い。 |
| D-2 | 軒並み利用者は減少傾向にあり、将来の見通しも明るくない。 |

| 課題の解消に向けた対策の方向性 |
|---|
| ・公共交通の利用状況とそれに係る公的資金投入額に対する定期的な評価・改善検討<br>・地域特性や移動ニーズを踏まえ、適正で効率的な運行体系への見直し検討<br>・商業・観光・医療施設等との提携検討<br>・公共交通を継続的に維持していくための財源確保　等 |

## 課題 6：交通事業者の課題への対応

近年は人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあって、公共交通利用者の減少が続いており、この状況が続けば今後の運行継続にも懸念が残ります。

また、バス・タクシーの運転手や鉄道における車掌・駅員等への成り手が少なく、将来的な人員不足も懸念されるため、町としてもその課題を共有し、対策・支援等を行っていく必要があります。

表 7.7　課題 6 に係る現況抽出項目

| 分野-番号 | 田野町地域公共交通の現況（抽出） |
|---|---|
| C-7 | 鉄道・基幹バス等その他の公共交通も日常的な利用者は少ない。 |
| D-1 | 現時点での運行体制に問題は無いが、運転手（バス・タクシー）や駅員（鉄道）等の成り手不足等、将来的には懸念がある。 |
| D-2 | 軒並み利用者は減少傾向にあり、将来の見通しも明るくない。 |
| D-3 | 鉄道は「定期外」の利用者減少が大きく、基幹路線バスは「通学定期」による利用者の減少が大きい。 |
| D-4 | たのくるバス運行開始により、タクシー利用者は 1～2 割減った。 |
| D-5 | 新型コロナウイルス感染症の影響は非常に大きい。 |

| 課題の解消に向けた対策の方向性 |
|---|
| ・たのくるバス、地域間幹線交通を含めた運行情報の一元化と広報・PR<br>・地域間幹線交通の利用・収支情報や課題の共有と協議・協働の継続実施<br>・交通事業者の担い手確保へ向けた支援実施（情報提供・PR・補助等）<br>・公共交通を「使って残していく」ための啓発・広報活動　等 |

## 課題 7：積極的な情報発信と当事者意識の醸成

住民アンケート調査によると、まだまだ自家用車の依存度が高く、70 歳～90 歳代でも多くの方が自家用車を運転している状況にあり、今後の事故等の増加が懸念されます。

また、公共交通を定期的に利用しているという方も極めて少なく、町民にとって公共交通が身近なサービスにはなっていないことがうかがえることから、積極的な情報発信等により、町民に公共交通を身近に感じさせる取組が必要となります。

表 7.8　課題 7 に係る現況抽出項目

| 分野-番号 | 田野町地域公共交通の現況（抽出） |
|---|---|
| A-2 | 人口減少、高齢化が進展し、75 歳以上・高齢者単独世帯が増加。 |
| B-1 | 鉄道・路線バスの利用者数は年々減少傾向が続いている。 |
| C-1 | 世帯で主に運転する人の年齢層は 60～70 歳代が最も多い。 |
| C-2 | 60 歳以上で近い将来の運転に不安のある方の割合が増加している。 |
| C-6 | たのくるバスの認知度は高いが、利用者数、利用頻度は少ない。 |
| C-7 | 鉄道・基幹バス等その他の公共交通も日常的な利用者は少ない。 |
| D-2 | 軒並み利用者は減少傾向にあり、将来の見通しも明るくない。 |

| 課題の解消に向けた対策の方向性 |
|---|
| ・たのくるバス、地域間幹線交通を含めた運行情報の一元化と広報・PR<br>・公共交通を利用することによるインセンティブの確保・導入検討<br>・公共交通を「使って残していく」ための啓発・広報活動　等 |

# 第８章　基本方針及び目標の設定

# 第 8 章　基本方針及び目標の設定

## 8.1 田野町地域公共交通の将来像と各交通手段の位置付け・役割

上位関連計画による町の将来像や目指すべき姿、また、現在の地域公共交通の課題等を踏まえ、今後の本町における地域公共交通の将来像と各交通手段の位置付け・役割を以下のとおり設定し、これらを将来にむけて持続していく必要性について示します。

**田野町地域公共交通の将来像**

**町民の誰もが、日常生活のための移動に困ることなく健康的で活力ある毎日を過ごすことができる**

表 8.1　町内で運行する各交通手段の位置付け・役割

| 区　分 | モード | 位置付け・役割 |
|---|---|---|
| 地域内公共交通（※1） | コミュニティーバス（たのくるバス） | 地域内（町内）移動を担い、最も町民の生活に寄り添った交通手段となる。 |
| | タクシー | 目的に合わせた自由度の高い移動を支援するとともに、たのくるバスの利用が困難なケースの移動支援をする。また、町外目的地への移動手段ともなる。 |
| 地域間幹線公共交通（※2） | 鉄道（土佐くろしお鉄道） | 町中心部と町外とを結ぶ広域的な移動を支える。 |
| | 幹線バス（高知東部交通バス） | 町中心部と町外とを結ぶ広域的な移動を支える。 |

※1　地域内公共交通：主に市町村（広域生活圏）内のみで運行されるコミュニティーバス等
※2　地域間幹線公共交通：複数の市町村にまたがって運行される広域的な鉄道・路線バス等

表 8.2　将来像の実現に向けた各交通手段の持続化の必要性

| モード | 持続化の必要性 |
|---|---|
| コミュニティーバス（たのくるバス） | 過疎高齢化が進み、高齢者の独居世帯割合も大きくなっており、高齢化社会のなかでも自立した生活を維持していくためには、『自ら移動し、自らサービス等を享受することができる環境』が必要となるため、そのための最も身近な交通手段として、持続化の必要性は高い。 |
| タクシー | 誰もが個人の目的に合わせた自由度の高い利用ができる唯一の交通手段であり、他の選択肢の少ない本町においては、将来像の実現に向けて欠かすことのできない交通手段であり、持続化の必要性は高い。 |
| 鉄道（土佐くろしお鉄道） | 広域的な連携を担う交通手段として、現在も町外への通勤・通学や通院等の手段として日常生活においても重要な役割を担っているが、将来的にもその重要度は変らず、町内への定住促進や、過疎化の進む高知県東部地域全体における、市町村間の連携や交流の推進による、町・地域の活力維持のためにも、持続化の必要性は高い。 |
| 幹線バス（高知東部交通バス） | |

## 8.2 基本方針の設定

今後の本町における地域公共交通の持続化及び将来像の実現に向けた基本方針を以下のとおり設定します。

### 基本方針 1　町民生活に寄り添った公共交通

**地域内では、過疎高齢化、人口減少により地域住民が生活を維持するうえで必要な課題もこれまで以上に多岐にわたってくることが予想されます。既存の公共交通の仕組みに、観光や福祉分野等の取組と連携を深化させることで、町民生活に寄り添った公共交通を目指します。**

### 基本方針 2　持続可能な公共交通

**地域特性とニーズを把握するとともに、財政負担状況も考慮した利用環境の整備を図ります。また、地球環境負荷軽減の視点も加えることで持続可能な公共交通を目指します。**

### 基本方針 3　公共交通網ネットワーク構築の促進

**将来にわたる本町での暮らしを維持するうえでは、地域間幹線公共交通機関の役割と地域内公共交通との連携は今後一層重要となります。町民、交通事業者、行政、その他関係機関による協働によって、公共交通網ネットワークの構築を促進します。**

## 8.3 基本方針に基づく目標の設定

設定した基本方針に基づき、それぞれの目標を以下のとおり設定します。

### 基本方針 1　町民生活に寄り添った公共交通

**目標(1-1) 地域を支える公共交通**

買物・通院・通学等、町民の日常生活のみではなく、商業・観光・福祉分野との連携により、まちの活力向上を図り、今後の地域を支えていける公共交通を目指します。

**目標(1-2) 公共交通空白地区の解消**

今後の移動困難者の増加等の課題に対しても、町内に住むすべての人にとって寄り添った公共交通とするため、町内居住地区における公共交通空白地区の解消を目指します。

### 基本方針 2　持続可能な公共交通

**目標(2-1) 利用状況に応じた公共交通の実現と適正な財政負担の維持・確保**

地域（地区）特性や移動ニーズを把握し、公共交通の利用状況に応じて、最も効果的で効率的な公共交通体系を実現することで、適正な財政負担の維持・確保に努めます。

**目標(2-2) 環境に配慮した公共交通の促進**

持続可能な公共交通の実現のため、誰もが安全で安心して利用できる環境を整えるほか、地球環境への負荷を軽減するための環境配慮型車両の導入検討等も促進します。

### 基本方針 3　公共交通網ネットワーク構築の促進

**目標(3-1) 公共交通を守る意識の醸成**

公共交通は利用者がいなければ存続できないため、公共交通は「使って残す」「使って守る」ものであるということを町民全員に意識してもらうための啓発に努めます。

**目標(3-2) 交通事業者、行政等による協働及び連携の強化**

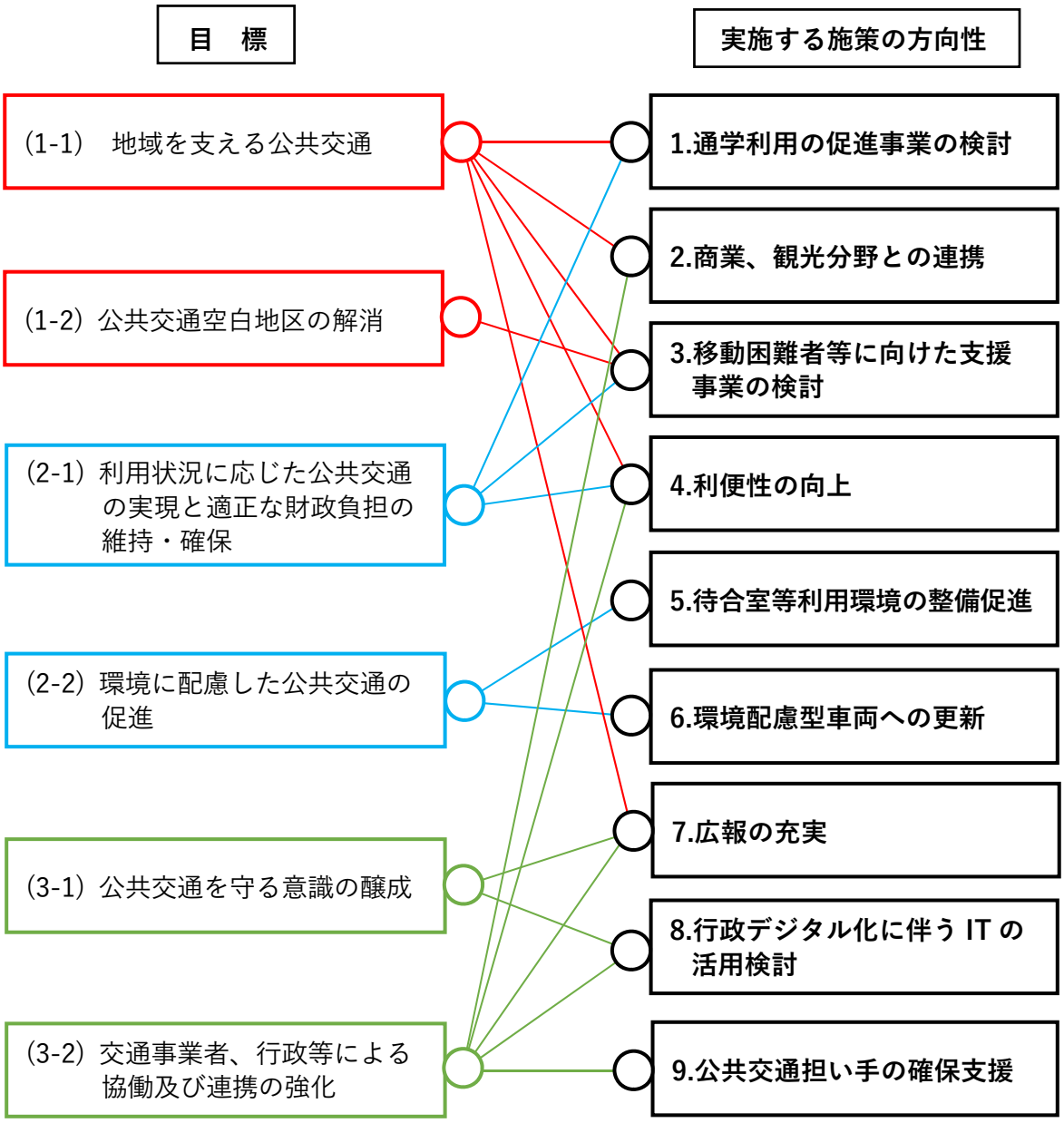
将来にわたり地域公共交通網を構築・維持していくため町民（地域）、交通事業者、行政、関係機関（部署）等、関係者すべてにおける協働及び連携の強化を目指します。

## 8.4 目標達成に向けた施策の方向性

目標の達成に向けて提供されるべきサービスの全体像や具体的なサービス水準の設定及び本計画中に実施する施策の方向性について、以下に示します。

表 8.3　提供されるべきサービスの全体像と具体的サービス水準

| | | |
|---|---|---|
| 提供されるべきサービスの全体像 | | 町内の誰もが利用することができ、日常生活を送る中で最も身近な移動手段となり、利用しやすく、将来にわたっても持続可能な交通サービス |
| 具体的なサービス水準 | 対象エリア | 町内全域の全員が公共交通もしくは移動支援制度を利用可能 |
| | 運行体系 | 町内の誰もが、週 1 日以上、自宅から町の中心部に移動して、買い物や通院等の用事を済まし、自宅に戻ることができる |
| | 利用料金 | 利用しやすい料金設定で回数券や定期券等も利用可能 |
| | 持続性 | 今後も変わりなく運行が持続される |



## 8.5 各施策の方向性における事業実施内容及び実施主体

目標の達成に向けた施策の方向性ごとの事業実施内容及び事業の実施主体について、以下に示します。

| 施策の方向性 | 1.通学利用の促進事業の検討 |
|---|---|
| 実　施　内　容 | ○公共交通の通学利用に対する助成制度検討<br>定住促進の取組の１つとして、公共交通機関で通学している者に対し、交通費の一部を助成する事業を検討する。<br>これにより、本町への定住促進とともに、公共交通利用者の増加を図る。 |
| 実　施　主　体 | 田野町、交通事業者 |

| 施策の方向性 | 2.商業・観光分野との連携 |
|---|---|
| 実　施　内　容 | ○施設利用者情報の活用<br>町中心部にある商業施設等の利用者情報（利用者の多い曜日や時間帯、年齢層等）について調査・把握し、その情報を活用して運行体系の見直し検討を行う。<br>○商業・観光施設等への運行情報の掲載<br>たのくるバスの運行ルート沿線にある商業・観光・医療等施設において、運行情報等の掲載を行い、たのくるバスを利用しての施設利用に関するPRを行って利用者増加を図る。 |
| 実　施　主　体 | 田野町、交通事業者、関連商業・観光等施設管理者 |

| 施策の方向性 | 3.移動困難者等に向けた支援事業の検討 |
|---|---|
| 実　施　内　容 | ○福祉の視点にたった移動支援策の検討（福祉分野との協働）<br>高齢者を中心としたたのくるバスの利用が困難な町民に対し、ドアトゥードア※の移動支援策等、『福祉の視点』に立った公共交通もしくは移動支援制度の充実を図る。 |
| 実　施　主　体 | 田野町、交通事業者 |

※ドアトゥードア：駅やバス停等の乗り場までの移動や乗換を必要とせず、自宅のドアと目的地の入口のドアを直接結ぶこと。タクシーを利用する場合や、施設の送迎車両が自宅まで迎えにくるような場合等が該当する。

| 施策の方向性 | 4.利便性の向上 |
|---|---|
| 実　施　内　容 | ○利用しやすい料金設定の検討<br>地域間幹線公共交通との連携による乗換運賃割引やたのくるバス年間運賃設定（定期券導入）等の利用しやすい料金の設定を検討する。<br>○ニーズに応じた運行体系の見直し<br>たのくるバス利用者や地域の要望把握に努め、実際の利用状況、移動ニーズの変化に応じた運行ダイヤ・路線の見直しを行う。 |
| 実　施　主　体 | 田野町、交通事業者 |

| 施策の方向性 | 5.待合室等利用環境の整備促進 |
|---|---|
| 実　施　内　容 | ○主要停留所における待合室の整備・改修<br>　地域間幹線公共交通機関との接続箇所、乗降者数の多い商業施設等の待合室の整備や改修を行い、利用環境の向上を図るとともに、待合室等における情報発信についても検討を行う。 |
| 実　施　主　体 | 田野町 |

| 施策の方向性 | 6.環境配慮型車両への更新 |
|---|---|
| 実　施　内　容 | ○環境負荷の小さい車両（低公害車）への更新検討<br>　たのくるバスの運行車両について、地球環境への負荷を軽減する低公害車両について更新を検討する。 |
| 実　施　主　体 | 田野町、交通事業者 |

| 施策の方向性 | 7.広報の充実 |
|---|---|
| 実　施　内　容 | ○さまざまな媒体による広報の促進<br>　たのくるバスや地域間幹線公共交通の運行情報について、町広報誌や施設掲示のほか、インターネット（ホームページ・SNS 等）も利用することにより、幅広い年齢層の住民に向けて情報を届けるため、さまざまな媒体での広報を促進する。<br>○県東部地域連携による広報<br>　県東部地域における地域公共交通の運行状況のほか、観光情報や主要施設への具体的なアクセス方法等、対象地域の自治体及び地域間幹線公共交通事業者と連携による広報を行う。 |
| 実　施　主　体 | 田野町、交通事業者、（連携）関連他自治体 |

| 施策の方向性 | 8.行政デジタル化に伴う IT の活用検討 |
|---|---|
| 実　施　内　容 | ○利用者サービス向上に向けた IT の活用検討<br>　今後進められる町全体の行政デジタル化にあわせて、リアルタイムでの運行情報の発信（オープン化）や、制度利用等に係る申請のオンライン化等、地域公共交通利用者へのサービス向上に向けた IT の活用について検討する。 |
| 実　施　主　体 | 田野町 |

| 施策の方向性 | 9.公共交通担い手の確保支援 |
|---|---|
| 実　施　内　容 | ○交通事業者の担い手確保への取組の支援<br>　交通事業者における運行体制の課題や求人情報等について、町としても情報を共有し、担い手の確保に係る取組に対し、情報発信や求人情報の掲示・紹介等の支援を行う。 |
| 実　施　主　体 | 田野町、交通事業者 |

## 8.6 事業の実施スケジュール

本計画期間内における、各事業の実施スケジュールは以下のとおりです。

表 8.4　事業実施スケジュール

| 施策の方向性 | 実施（事業）内容 | 計画期間（実施スケジュール）<br>令和 4 年度（2022 年度）<br>令和 5 年度（2023 年度）<br>令和 6 年度（2024 年度）<br>令和 7 年度（2025 年度）<br>令和 8 年度（2026 年度） |
|---|---|---|
| 1.通学利用の促進事業検討 | 公共交通の通学利用に対する助成制度検討 | 制度導入検討 → 事業開始 → 事業実施（見直し） |
| 2.商業・観光分野との連携 | 施設利用者情報の活用 | 施設利用者情報の調査・更新（随時）<br>活用 → 利用者情報を活用した → 定期的な見直しを実施 |
| | 商業・観光施設等への運行情報掲載 | 事業実施（随時掲載情報を更新） |
| 3.移動困難者等に向けた支援事業検討 | 福祉の視点にたった移動支援策の検討 | 移動支援策検討 → 事業開始 → 事業実施（見直し） |
| 4.利便性の向上 | 利用しやすい料金設定の検討 | 料金設定・定期導入検討 → 事業開始 → 事業実施（見直し） |
| | ニーズに応じた運行体系の見直し | 利用者や地域要望の調査・把握と運行体系見直し検討（毎年実施）<br>反映 → 運行体系 → 見直し |
| 5.待合室等利用環境の整備促進 | 主要停留所における待合室の整備・改修 | 主要停留所の待合室整備・改修実施<br>情報発信検討 → 反映 |
| 6.環境配慮型車両への更新 | 環境負荷の小さい車両（低公害車）への更新検討 | 車両更新ために必要な調査・準備と更新検討 → 車両更新(予定) |
| 7.広報の充実 | さまざまな媒体による広報の促進 | 広報の促進（随時広報媒体追加、掲載情報更新） |
| | 県東部地域連携による広報 | 連携広報の検討・調整<br>地域連携による広報実施（随時広報情報更新） |
| 8.行政デジタル化に伴う IT の活用検討 | 利用者サービス向上に向けた IT の活用検討 | 行政デジタル化（「自治体 DX 推進計画」計画期間　～R8.3）<br>行政デジタル化の推進状況に沿った IT 活用検討<br>活用可能な事業の実施 |
| 9.公共交通担い手の確保支援 | 交通事業者の担い手確保への取組の支援 | 交通事業者との情報共有、支援実施（随時） |

# 第９章　計画・事業の実施方針

# 第９章　計画・事業の実施方針

## 9.1 計画・事業の実施体制

本計画の推進については、行政と地域、交通事業者、関係機関等のそれぞれが適切な役割分担を果たしながら行うこととし、地域住民の公共交通への関心を高め、参画・協働への発展に努めていきます。

また、本計画に位置づける事業については、田野町地域公共交通会議を通じて、行政・地域・交通事業者・関係機関において連携を図りながら実施していくものとします。

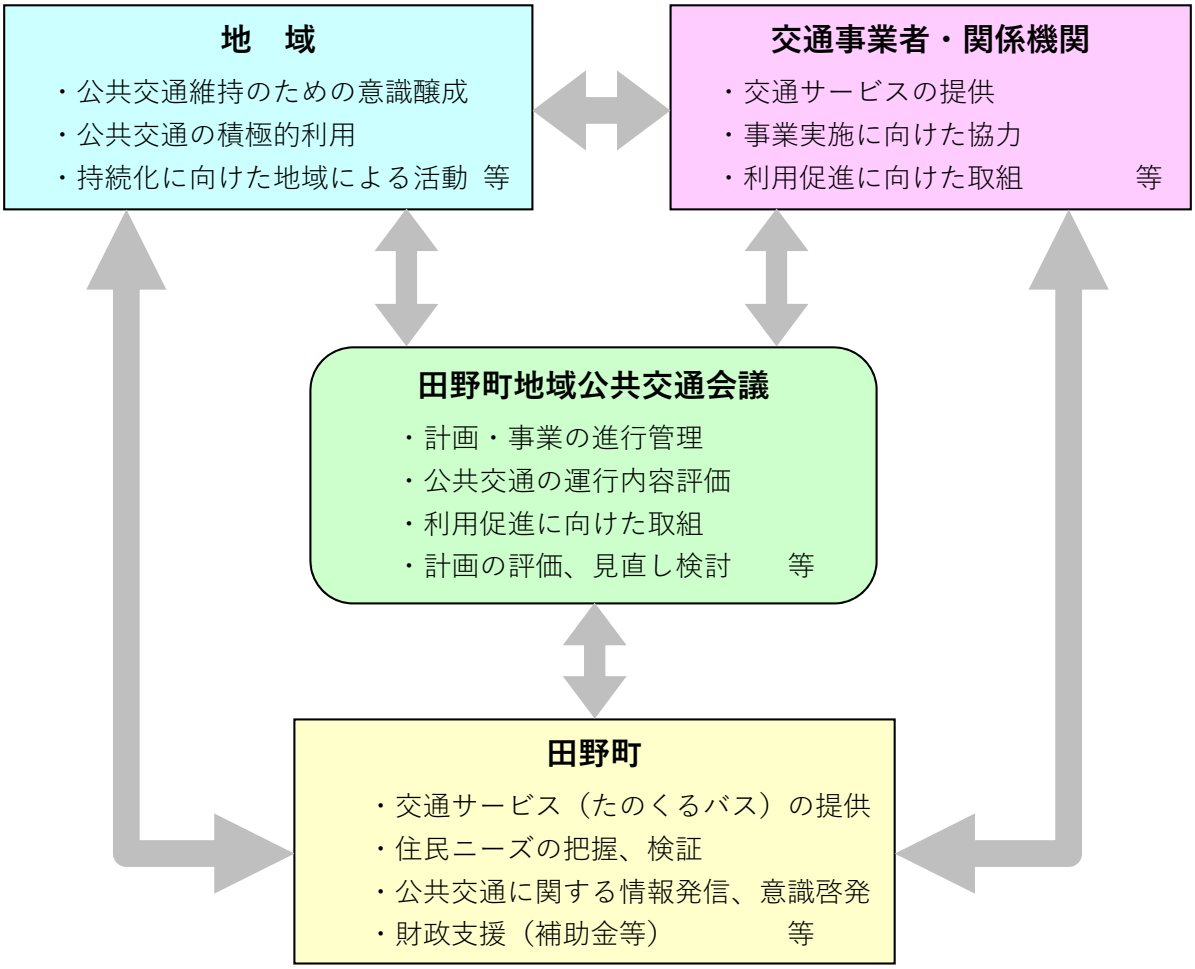



図 9.1　計画・事業の実施体制図

## 9.2 検証・評価のための指標及び数値目標の設定

本計画及び事業の推進による効果について検証・評価を行うため、設定した基本方針に基づき、本計画期間内に達成を目指す数値目標を以下のとおり設定します。

なお、数値目標の達成度評価については、計画策定後の毎年度において中間評価を実施するものとし、中間評価の結果に基づいて、計画内容や実施予定事業、数値目標等の見直しの必要性について検討を行うものとします。

表 9.1　指標及び数値目標

| 基本方針 | 達成の基準となる指標 | 現況値 | 数値目標<br>（令和 8 年度）<br>（2026 年度） |
|---|---|---|---|
| **基本方針 1** | たのくるバスの年間利用者数 | 1,713 人 | 1,800 人 |
| **基本方針 2** | たのくるバスの年間収支率 | 2.65％ | 2.65％ |
| | たのくるバス利用者 1 人あたりの<br>公的資金投入額 | 3,735 円／人 | 3,735 円／人 |
| **基本方針 3** | 土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線<br>田野駅年間乗降客数 | 32,094 人 | 33,000 人 |
| | 高知東部交通路線バス<br>田野役場通バス停年間乗降客数<br>※IC カード「ですか」利用者のみ | 7,705 人 | 8,000 人 |

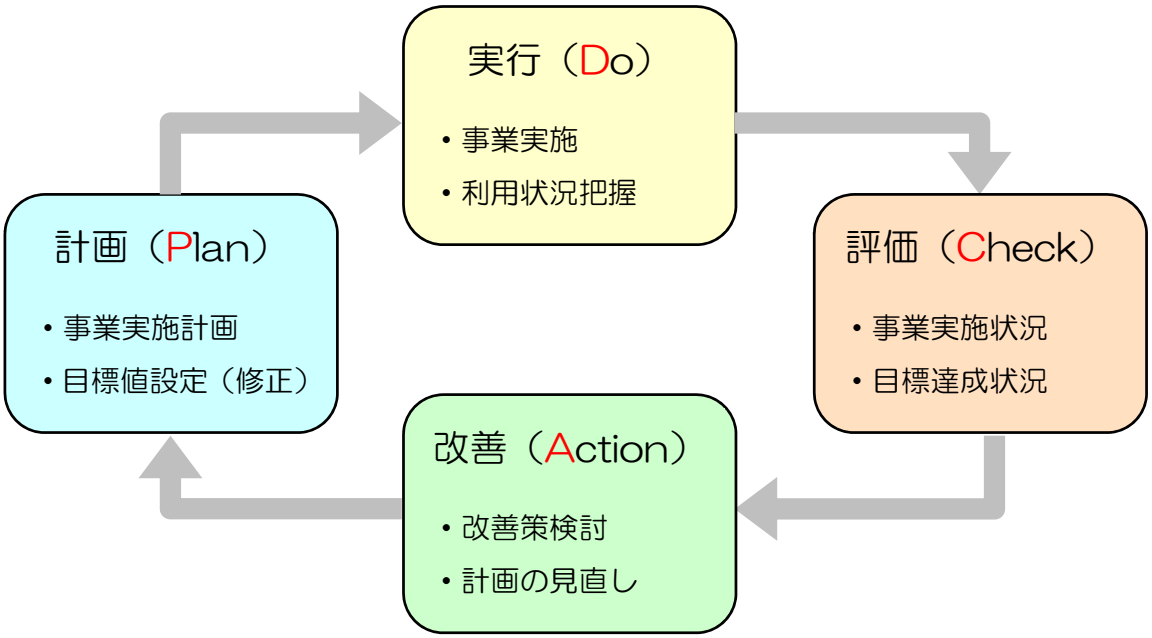
表 9.2　評価対象値データの入手と評価の手法

| 指　標 | 評価に用いる実績値の入手方法と評価手法 | |
|---|---|---|
| たのくるバスの<br>年間利用者数 | 実 績 値 | 運行委託事業者からの毎日の利用者状況報告について、月・半年・年度で集計し評価対象実績値とする。 |
| | 評価方法 | 利用者の増減推移や、前年同月との比較等により利用者数増減要因の分析を行ったうえで、事業実施の効果及び数値目標の中間達成度について評価を行う。 |
| たのくるバスの<br>年間収支率<br>及び<br>利用者 1 人あたりの<br>公的資金投入額 | 実 績 値 | 運行委託事業者への委託費用（運行費用）は半年ごとに決定されるため、同委託期間の料金収入額から収支率、また、同期間の利用者数から 1 人あたりの公的資金投入額を算定し、評価対象実績値とする。 |
| | 評価方法 | 利用者の増減推移や、前年同期間との比較等により収支率等の増減要因の分析を行ったうえで、事業実施の効果及び数値目標の中間達成度について評価を行う。 |
| 土佐くろしお鉄道<br>田野駅年間乗降客数<br>及び<br>高知東部交通路線バス<br>田野役場通バス停<br>年間乗降客数 | 実 績 値 | 各交通事業者に、半年（速報値）及び年度（確定値）の利用者数データの提供を依頼し、これを評価対象実績値とする。 |
| | 評価方法 | 利用者の増減推移や、前年同月との比較等により利用者数増減要因の分析を行ったうえで、事業実施の効果及び数値目標の中間達成度について評価を行う。 |

## 9.3 計画の進捗管理、見直しの方針（PDCA サイクル）

本計画を推進し、より良い公共交通を実現するためには、予定事業の実施状況及び設定目標の達成状況を把握し、計画の進捗状況を評価したうえで、その結果に基づき事業の改善等について見直しを行う「ＰＤＣＡサイクル」を適切に運用することが必要です。

事業の実施状況確認による計画の進捗状況及び公共交通利用者数の推移等による目標の達成状況の評価を行い、別途、利用者・地域の移動ニーズの把握調査等も実施したうえで、必要に応じて計画・事業・目標の見直しを行っていきます。




| | |
|---|---|
| P | ・計画期間内及び当年度の事業実施について計画を行う。<br>・前年度評価・見直しによる計画・予定事業・数値目標等の修正を行う。 |
| D | ・予定事業について実施する。<br>・利用状況を把握（各交通事業者による利用者数集計・整理）する。<br>・利用者・地域等の移動ニーズ調査等を実施する。 |
| C | ・予定事業ごとに実施状況を整理し、評価を行う。<br>・目標の指標ごとに評価対象実績値を整理し、中間達成度評価を行う。<br>・移動ニーズ調査結果に対する現在の運行状況の適正度確認・評価を行う。 |
| A | ・毎年１回以上田野町地域公共交通会議を開催し、評価・見直し検討を行う。<br>・事業進捗状況の確認を行い、実施できなかった事業については、実施のための対策検討及び事業の中止・変更等について検討・協議を行う。<br>・利用者状況及び目標の中間評価結果について確認を行い、中間目標に未達となった目標については、目標達成のための対策事業検討及び目標値の修正について検討・協議を行う。<br>・会議での検討・協議結果に基づき、必要に応じ計画の見直し（改訂）を行う。 |

図 9.2　計画の進捗管理、見直しの PDCA サイクルイメージと各サイクルの実施内容

# 参考資料

## 参考資料１　田野町地域公共交通会議設置要綱

田野町地域公共交通会議設置要綱

（平成２８年田野町要綱第５号）
（改正　平成２９年田野町要綱第６号）
（改正　令和２年田野町要綱第２３号）
（改正　令和３年田野町要綱第１１号）

（設置）

第１条　田野町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）第５条第１項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定及び実施に関し必要な協議を行うため設置する。

（協議事項）

第２条　交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

（１）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
（２）市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
（３）交通計画の策定及び変更に関する事項
（４）交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
（５）交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
（６）交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

（交通会議の委員）

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

（１）町長及び町長が指名する職員
（２）一般乗合旅客自動車運送事業者
（３）一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者
（４）一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
（５）住民又は利用者の代表
（６）国土交通省四国運輸局高知運輸支局長又はその指名する者
（７）高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課長又はその指名する者
（８）高知県安芸土木事務所長又はその指名する者
（９）高知県警察本部安芸警察署長又はその指名する者
（10）その他交通会議が必要と認める者

（委員の任期）
第４条　委員の任期は、２年とする。ただし、補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。
２　委員の再任は妨げない。

（会長及び副会長）
第５条　交通会議に会長及び副会長１名を置く。
２　会長は、委員の互選によってこれを定めるものとし、副会長は委員のうちから会長が指名する。
３　会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。
４　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を行う。

（交通会議の運営）
第６条　交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が必要に応じて招集し、会長が議長となる。
２　会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。
３　委員は、都合により会議を欠席する場合は、あらかじめ会長に届け出ることにより代理の者を出席させることができる。この場合において、委員は、当該代理の者に対し、欠席する会議における委員の権限について、委任状により委任を行うことができる。
４　会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
５　会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事の運営に支障が生じると認められるものについては、非公開で行うことができる。

（オブザーバー）
第７条　会長は、交通会議にオブザーバーを置くことができる。
２　オブザーバーは、会長の要請に応じて会議に出席し、意見を述べるものとする。

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

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

（幹事会）
第10条　交通会議は、協議事項の具体的な検討及び交通会議の運営に必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。
２　幹事会の委員は、第３条に定める委員の中から、会長が指名する。
３　前項に掲げる委員のほか、交通会議が必要と認めた者を委員とする。
４　幹事会は、必要に応じて委員以外の者に対し、資料の提出及び意見等を求めることができる。
５　幹事会において審査した事項については、交通会議へ報告するものとする。

（庶務）
第11条　交通会議の庶務は、保健福祉課において処理する。

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

附　則
（施行期日）
１　この要綱は、平成２８年５月１日から施行する。

（会議の招集に関する特例）
２　この要綱の施行後、最初に開催される会議は、第６条第１項の規定にかかわらず、町長が招集するものとする。

附　則
この要綱は、平成２９年４月１日から施行する。

附　則
この要綱は、令和２年６月１２日から施行する。

附　則
この要綱は、令和３年６月２１日から施行する。

## 参考資料２　田野町地域公共交通会議委員名簿

| 区　分 | 所属団体名 | 役職等 | 委員名 | 備　考 |
|---|---|---|---|---|
| 行 政 機 関 | 田野町 | 町長 | 常石　博髙 | 会　長 |
| | 田野町 | 副町長 | 村上　勝己 | 副会長 |
| 公共交通機関 | 有限会社　丸中タクシー | 代表取締役 | 中山　明彦 | |
| | 高知東部交通株式会社 | 代表取締役 | 坂本　泰資 | |
| | 土佐くろしお鉄道株式会社 | 代表取締役社長 | 金谷　正文 | |
| 地域住民及び利用者の代表 | 中山間遠隔地（立岡） | 代表 | 有働　哲哉 | |
| | 田野町老人クラブ連合会 | 会長 | 隅田　毅 | |
| | 大野老人クラブ | 監査役 | 坂本　勝明 | |
| | 田野町地区長会 | 会長 | 中澤　長顯 | |
| | 田野町社会福祉協議会 | 事務局（地域福祉コーディネーター） | 小林　弘和 | |
| 医療・商工関係機関 | 医療法人臼井会　田野病院 | 事務長 | 吉松　誠爾 | |
| | 中芸地区商工会 | 事務局長 | 吉川　明孝 | |
| 公共交通に係る国・県関係機関 | 国土交通省　四国運輸局高知運輸支局 | 首席運輸企画専門官（輸送・監査） | 山本　圭 | |
| | 国土交通省　四国運輸局高知運輸支局 | 首席運輸企画専門官（総務・企画観光） | 出海　博史 | |
| | 高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課 | 課長 | 岡田　哲也 | |
| 道 路 管 理 者 | 高知県安芸土木事務所 | 所長 | 小松　信彦 | |
| 警　察　署 | 高知県安芸警察署 | 署長 | 高木　秀樹 | |

| 区　分 | 所属団体名 | 役職等 | 氏　名 | 備　考 |
|---|---|---|---|---|
| 事　務　局 | 田野町保健福祉課 | 課長 | 藤田　千香 | |
| | 田野町保健福祉課 | 課長補佐 | 山中　大成 | |

## 参考資料３　田野町地域公共交通会議議事内容

令和３年度　第１回　田野町地域公共交通会議

日時：令和３年６月 21 日（月）14:00～14:45
場所：田野町役場　２階　会議室

報告事項：(1) 令和２年度地域公共交通確保維持改善事業評価の結果について
(2) たのくるバスの利用状況について
協議事項：(1) 自家用有償旅客運送内容の変更について
(2) 令和４年度生活交通確保維持改善計画について
(3) 田野町地域公共交通計画の策定について
(4) 会議設置要綱の改正について

令和３年度　第２回　田野町地域公共交通会議

日時：令和３年 12 月 21 日（火）14:00～15:40
場所：田野町役場　２階　会議室

協議事項：(1) 令和３年度地域公共交通確保維持改善事業
（地域内フィーダー系統確保維持事業）の事業評価
(2) 田野町地域公共交通計画の策定（調査結果・計画骨子案）について

令和３年度　第３回　田野町地域公共交通会議

日時：令和４年３月 18 日（金）14:00～15:10
場所：田野町役場　２階　会議室

協議事項：(1) 田野町地域公共交通計画の策定（計画書案）について

田野町地域公共交通計画

発　行　日：令和４年３月
編集・発行：田野町　保健福祉課
〒781-6410 高知県安芸郡田野町 1828 番地 5
電話　0887-38-2812　　FAX　0887-38-2044

## 立岡二号桟道

立岡二号桟道は田野町待井東に残る、旧魚梁瀬（やなせ）森林鉄道を代表する遺構のひとつで、平成２１年に国指定重要文化財に指定されており、経済産業省の近代化産業遺産群にも認定されています。

立岡分岐点から奈半利貯木場に向かう桟道で、石積高架とコンクリートガーダー橋でつくられています。かつては、この高架の先に、奈半利川を渡る三連のトラス橋がありましたが現在は橋脚のみが残っています。高架全体は緩やかなカーブを描き、田畑などを避けるように建造されています。