

四万十市地域公共交通活性化協議会

地域内フィーダー系統
事業評価(令和6年度)

四万十市基礎データ

合併状況:平成17年4月に1市1村が合併
人口:32,694人(令和2年国勢調査)
面積:632.29平方キロメートル

地域の交通の目指す姿(事業実施の目的・必要性)

別添1-2参照

四万十市における主な公共交通概要

○バス

(幹線)民間事業:路線定期
・足摺岬線 中村駅を起点に土佐清水市へ運行
・宿毛駅線 中村駅を起点に宿毛市へ運行
・入野駅線 中村駅を起点に黒潮町へ運行
・田野浦線 中村駅を起点に黒潮町へ運行
・口屋内線 中村駅を起点に市内西土佐地域にあるJR江川崎駅を経由し保健センターへ運行

(フィーダー)民間事業:区域運行
・市内中心市街地にある土佐くろしお鉄道中村駅から、市内の中山間地域である後川方面、西富山方面を結ぶ区域運行(市街地はバス停間を運行)

(フィーダー)民間事業:路線定期
・市内中心市街地にある土佐くろしお鉄道中村駅を起点に下田へ運行。

(フィーダー)市の委託事業:区域運行
・中村地域の市街地付近(中村地区、右山地区、具同地区、東山地区の一部)をデマンド形式で運行。

(フィーダー)市の委託事業:区域運行
・市内中心市街地にある土佐くろしお鉄道中村駅から、市内の中山間地域である東富山方面を結ぶデマンド交通(市街地はバス停間を運行)
・西土佐地域の中心部(JR江川線駅周辺)から、各地域(江川方面、藤ノ川方面、大宮方面等)を結ぶデマンド交通

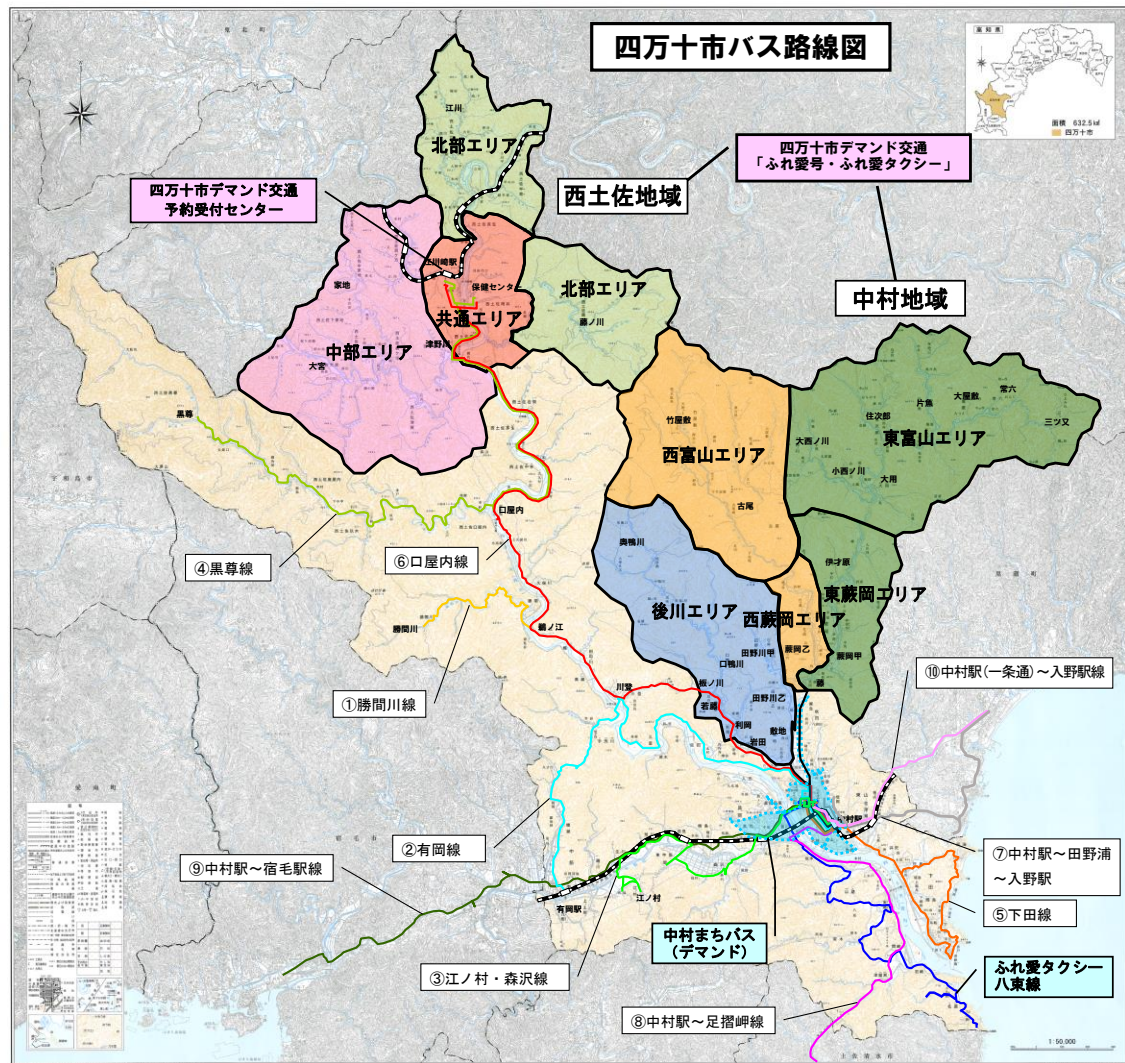
(フィーダー)市の委託事業:路線不定期
・市内中心市街地にある土佐くろしお鉄道中村駅を起点に、中山間地域である八東方面を結ぶデマンド交通。

(フィーダー)市の委託事業:路線定期
・西土佐地域の保健センターを起点に、黒尊地区へ運行する自家用有償旅客運送。
・勝間川地区を運行する自家用有償旅客運送。
・中村駅を起点に、有岡地区へ運行する自家用有償旅客運送。
・中村駅を起点に、江ノ村・森沢地区へ運行する自家用有償旅客運送。

○鉄道

・土佐くろしお鉄道 中村線・宿毛線
・予土線(JR四国)

四万十市の公共交通ネットワーク図



< バス 路線 >

- 中村地域自家用有償旅客運送 (交通空白)
 - ①勝間川線
 - ②有岡線
 - ③江ノ村・森沢線
- 西土佐地域自家用有償旅客運送 (交通空白)
 - ④黒尊線
- 高知西南交通(株)市内路線バス (廃止代替)
 - ⑤下田線
 - ⑥口屋内線
- 高知西南交通(株)幹線路線バス (国庫補助等)
 - ⑦中村駅～田野浦～入野駅
 - ⑧中村駅～足摺岬線
 - ⑨中村駅～宿毛駅線
 - ⑩中村駅(一条通)～入野駅線
- 中村まちバス (デマンドバス)
 - 運行エリア (区域)
- デマンド交通「ふれ愛号・ふれ愛タクシー」
 - 西土佐地域
 - 北部エリア (H23. 3. 24 運行開始)
 - 中部エリア (H23. 3. 24 運行開始)
 - 共通エリア (H23. 3. 24 運行開始)
 - 中村地域
 - 後川エリア (H23. 3. 24 運行開始、H24. 3. 17 一部エリア拡大)
 - 東富山・東萩岡エリア (H24. 3. 17 運行開始)
 - 西富山・西萩岡エリア (H24. 3. 17 運行開始)
 - 八束線 (H25. 10. 1 運行開始)

協議会の構成員

- ・四万十市・四国運輸局高知運輸支局・高知県・中村警察署
- ・高知西南交通(株)・(有)西土佐交通・四万十市タクシー組合
- ・社会福祉協議会・西土佐福祉会・商店街振興組合連合会
- ・四万十市区長会・大宮地域振興協議会

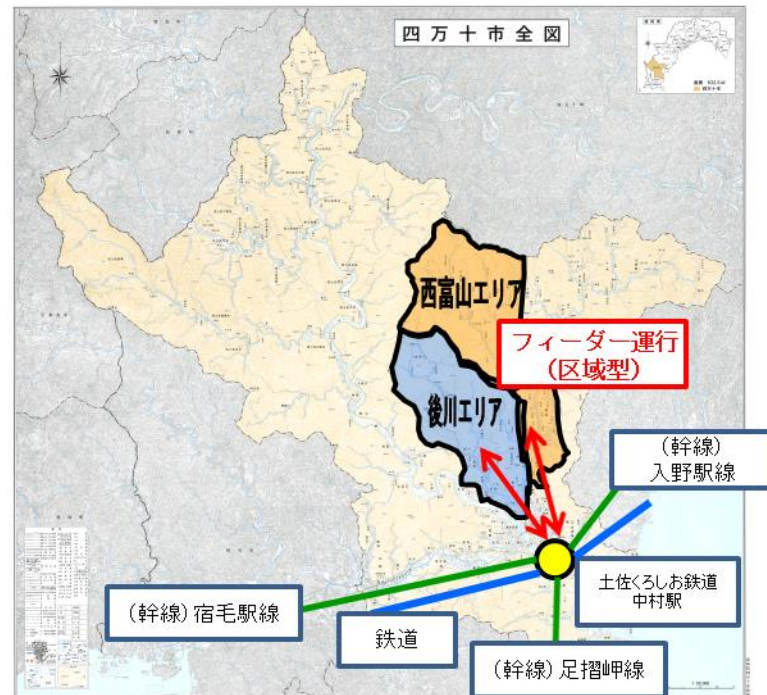
前年度の事業評価における課題

- ◆後川エリア及び西富山・蕨岡エリア
- ・今後はこれまでバスを利用してこなかった人に利用してもらうために、広報誌に利用方法等の情報を定期的に掲載することで、認知度の向上を図る。
- ・利用実績等を基に、運行状況に応じた適切な運行形態を検討する。

定量的な目標・効果

- ◆後川エリア (R5. 10. 1~R6. 9. 30実績)
- ・目標：目標である1日平均数5.5人以上の利用に対し、1日平均6.7人の利用。
- ・効果：当該デマンド交通を維持することで、他の公共交通手段の無い、中山間地域の高齢者等の日常生活(通院、買い物等)に必要な移動手段が確保される。これにより、中山間地域での暮らしを守ることにもつながる。
- ◆西富山・蕨岡エリア (R5. 10. 1~R6. 9. 30実績)
- ・目標：目標である1日平均数2.0人以上の利用に対し、1日平均1.2人の利用。
- ・効果：当該デマンド交通を維持することで、他の公共交通手段の無い、中山間地域の高齢者等の日常生活(通院、買い物等)に必要な移動手段が確保される。これにより、中山間地域での暮らしを守ることにもつながる。

フィーダー系統図



「定量的な目標・効果」達成のための具体的な取組

- ・中村駅にて鉄道及び高知西南交通の運行する地域間幹線系統と接続を確保している。
- ・デマンドシステムの予約受付データから毎月の利用状況の確認を行っている。

自己評価

事業実施の適切性

◆後川エリア及び西富山・蕨岡エリア

平成23年度から中山間地域の新しい交通システムとしてデマンド交通を導入し、高齢者等のバス利用の利便性向上を図っている。また、当該地域から中心地域(旧中村市街地、江川崎地域)を結ぶ唯一の交通手段となる。これまでの利用者アンケートでは「利便性の向上につながった」「免許返納をしたので助かっている」など概ね好評である。

「定量的な目標・効果」の達成状況

◆後川エリア及び西富山・蕨岡エリア

・目標

令和6年度(R5.10～R6.9)は後川エリアでは1日平均利用者5.5人以上、西富山・蕨岡エリアでは1日平均利用者2.0人を目標としており、後川エリアは1日平均6.7人、西富山・蕨岡エリアは1日平均1.2人となり、後川エリアでは、新型コロナウイルス感染症収束に伴い利用者数がコロナ禍前の利用者数に戻り目標値を上回る結果となった。

西富山・蕨岡エリアは高齢化及び人口減少が進行しており、バスの利用者は主に70～90歳の高齢者となっており利用者が一定固定されている。そのため、利用者の増加とはならず目標を達成できなかった。

・効果

利用者はエリアにより、減少傾向であるものの、高齢化が進む中山間地域において、通院や買い物時の「生活の足」となる公共交通を確保し、地域での暮らしを守るため、本事業の継続は必要不可欠であると判断される。

今後の事業に向けた改善点

◆後川エリア及び西富山・蕨岡エリア

- ・今後はこれまでデマンドバスを利用してこなかった人に利用してもらうために、広報誌に利用方法等の情報等を掲載することで、認知度の向上を図る。
- ・アンケート結果を分析し、利用状況に応じた適切な運行形態を検討する。

その他PRポイント