

四万十市地域公共交通計画

令和7年3月

四 万 十 市

目 次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の趣旨	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
2. 地域の現状等	3
2.1 位置及び地勢	4
2.2 人口の推移と将来予測	4
2.3 高齢者人口及び高齢者がいる世帯の推移	5
2.4 地区別人口・高齢化率	7
2.5 人口分布（メッシュ人口）	8
2.6 通勤通学流動	9
2.7 通勤通学時の利用交通手段	10
2.8 運転免許証返納者数	11
2.9 観光来訪者数	12
3. 上位・関連計画の整理	13
3.1 対象となる主な計画	14
3.2 高知県地域公共交通計画の概要	14
3.3 今後のまちづくりに関する上位・関連計画の概要整理	15
4. 地域公共交通の現状等	16
4.1 現在の地域公共交通網	17
4.2 地域公共交通の運行・利用者数状況	18
4.3 鉄道・バスの収支・補助額等の状況	23
4.4 地域公共交通の利用可能圏域	27
4.5 その他の交通・移動手段	28
4.6 地域公共交通に関する住民意向・利用者ニーズ等	30
5. 地域公共交通の課題整理	39
5.1 四万十市地域公共交通の目指すべき姿（将来像）	40
5.2 地域公共交通の課題	41
6. 基本方針及び計画の目標	44
6.1 地域公共交通の位置付け・役割・維持策	45
6.2 地域公共交通計画の基本方針	47
6.3 基本方針に基づく計画の目標	48
7. 目標達成のための施策・事業	49
8. 計画の数値目標及び推進体制	55
8.1 計画・事業の実施体制	56
8.2 検証・評価のための指標及び数値目標の設定	57
8.3 計画の進捗管理、見直しの方針	58
参 考 資 料	59
参考資料 1. 前計画の検証	60
参考資料 2. 四万十市地域公共交通活性化協議会	66
参考資料 3. 用語集	68

1. はじめに

1. はじめに

1.1 計画策定の趣旨

現在、四万十市では市の南北に2系統の鉄道が東西に通過しており、それぞれの主要駅を起終点とした市内外を結ぶ計10系統の路線バスが運行されています。また、市の中心部では「中村まちバス」、市北東部の中山間部を中心に「四万十市デマンド交通」が運行されており、市の概ね全域を公共交通網がカバーするとともに、中村駅は周辺市町とを結ぶ幡多地域の中心としての交通結節点となっています。

地域公共交通は、地域の日常生活や社会経済活動に不可欠な基盤となりますが、人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、多くの事業者が厳しい状況に置かれているなか、令和2年以降の新型コロナウイルス感染症の拡大影響による利用者数の減少でさらなる打撃を受け、より深刻な状況となっています。

これらの課題を踏まえ、市内の地域公共交通について、四万十市のまちづくりの将来像も見据えたうえで、各公共交通の役割を明確にし、交通DX・GXや地域の関係者との連携と協働により利便性や持続可能性を高めつつ、地域の維持・発展に貢献する持続可能な地域公共交通を再構築（リ・デザイン）するためのマスタープランとして、「四万十市地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「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、四万十市総合計画、四万十市都市計画マスタープラン、四万十市立地適正化計画等の、地域公共交通とかわり合いの強い上位・関連計画と連携・整合を図り、本市全体の地域公共交通に関するマスタープランとして位置付けます。

1.3 計画対象区域

本計画は、四万十市全域を対象区域とします。

1.4 計画期間

本計画の計画期間は、令和7年度（2025年度）～令和11年度（2029年度）までの5年間とします。

なお、計画期間内においても、社会・経済情勢の変化や取組の進捗状況、情報や知見の蓄積情報を踏まえ、必要に応じて適宜見直しを行い、取組を継続、発展させることとします。

2. 地域の現状等

2. 地域の現状等

2.1 位置及び地勢

本市は高知県西南部の幡多地域（四万十市、宿毛市、土佐清水市、黒潮町、大月町、三原村）のほぼ中央に位置しています。

総面積は 632.32 km²と県内 2 番目の面積を有し、その中央部を「日本最後の清流」と呼ばれる四万十川が雄大に流れ、市の南部で太平洋に注ぎ込んでいます。また、山地では概ね 400～1,000m 程度の中小起伏山地が形成され、林野面積も市域総面積の約 84%を占めており、「海・川・山」の優れた自然環境を有しています。

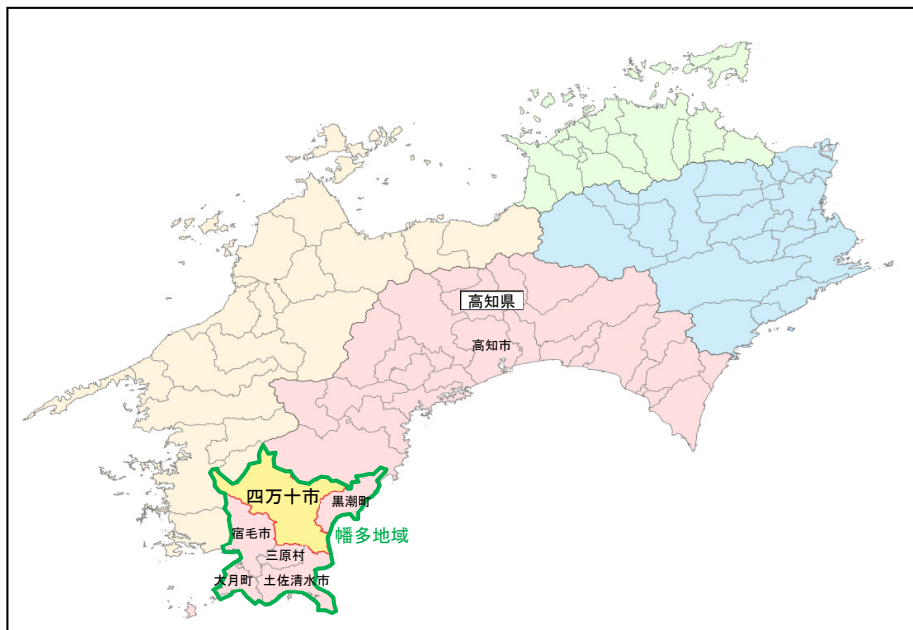


図 2.1 位置図

資料：国土数値情報



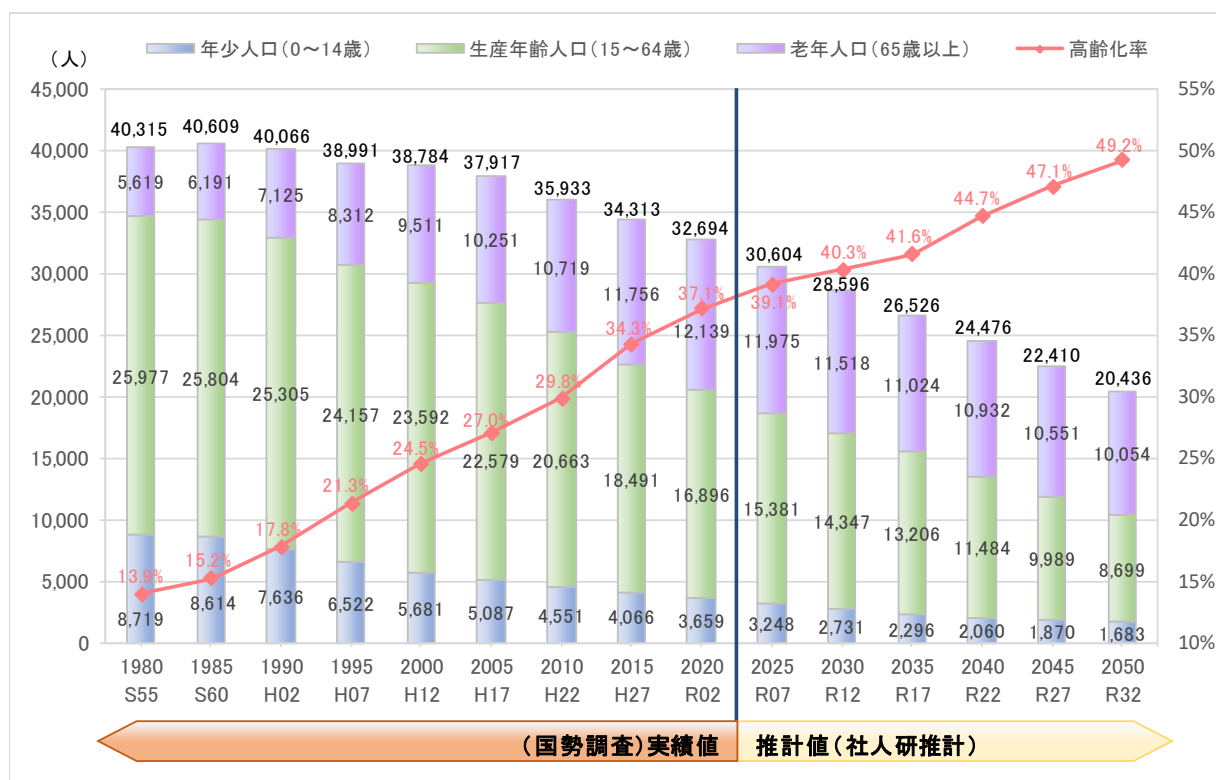
図 2.2 航空写真図

資料：国土地理院地図

2.2 人口の推移と将来予測

本市の人口は昭和 60 年(1985 年)の 40,609 人をピークに減少傾向にあり、令和 2 年(2020 年)には 32,694 人まで減少しています。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計(以下「社人研推計」という。)によると、今後も減少傾向が続き、2050 年には 20,436 人(2020 年の 62.5%)まで減少する予測となっています。

また、高齢化率は令和 2 年(2020 年)で 37.3%と非常に高くなっており、社人研推計では今後もさらに高齢化の傾向が続き、2050 年には高齢化率が 49.2%まで上昇し、市民のほぼ半数の方が 65 歳以上となる予測となっています。



資料：国勢調査結果、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

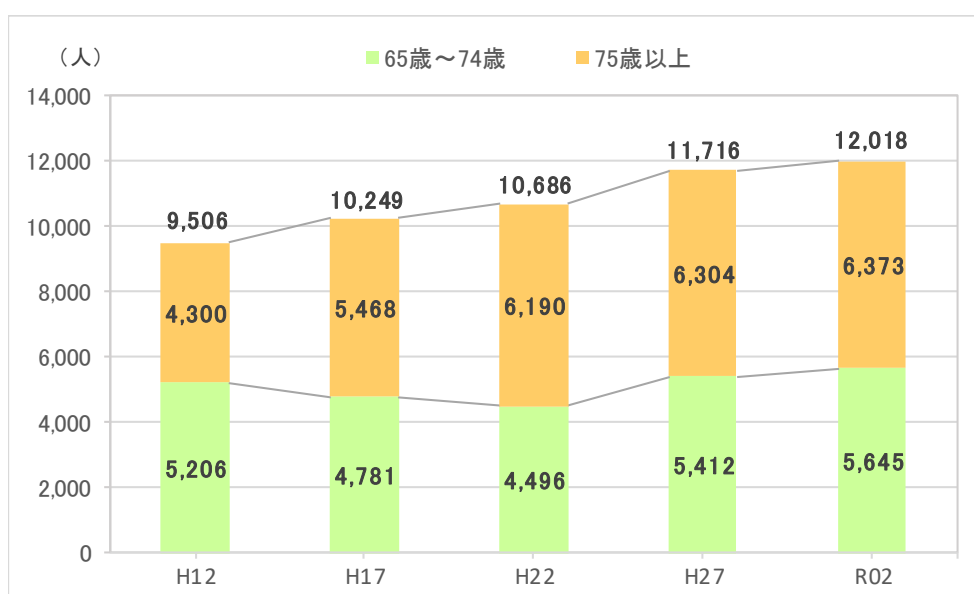
図 2.3 総人口・年齢 3 区分人口の推移と将来予測

2.3 高齢者人口及び高齢者がいる世帯の推移

本市の高齢者（65歳以上）人口は平成12年以降増加が続いており、令和2年には12,018人となっています。平成12年から平成22年にかけては65歳～74歳の人口が減少し、75歳以上の人口が大きく増加していましたが、平成22年以降は65歳～74歳及び75歳以上の人口がともに増加しています。

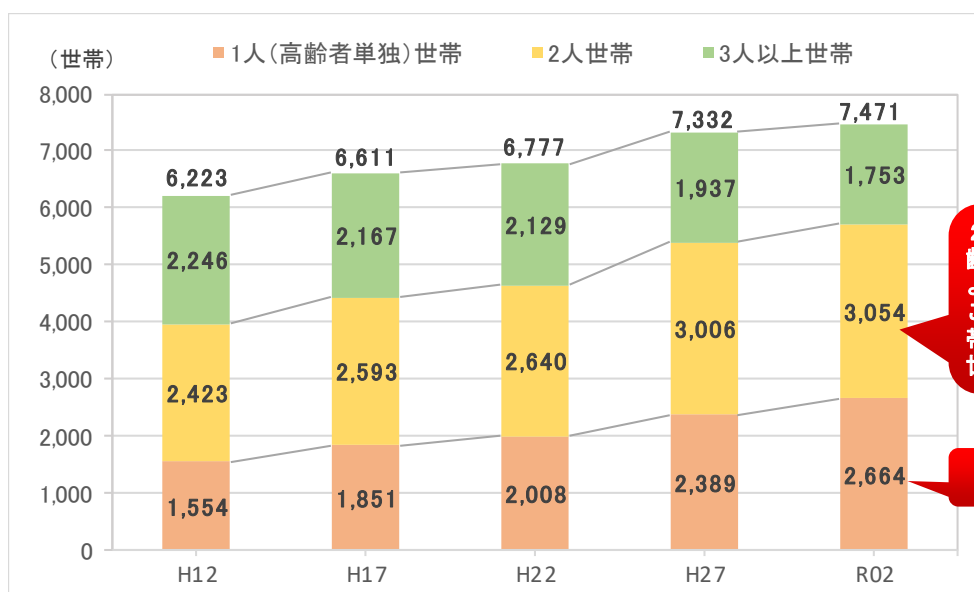
また、高齢者のいる世帯数も増加が続いており、令和2年には7,471世帯となっています。世帯の人数では1人世帯（＝高齢者単独世帯）の増加が顕著となっており、平成12年から令和2年の20年間で1,110世帯の増加（約1.7倍）となっています。

なお、2人世帯にすむ高齢者数（＝5,104人（令和2年国勢調査結果））から推算すると、2人世帯3,054世帯のうち2,050世帯が2人とも高齢者の世帯であると算定され、高齢者のみの世帯数がかなり増えているものと考えられます。



資料：国勢調査結果

図 2.4 高齢者人口の推移



2人世帯に住む高齢者数(5,104人)より逆算すると、このうち2,050世帯が高齢者のみの世帯となる。

高齢者単独世帯

資料：国勢結果調査

図 2.5 高齢者がいる世帯数の推移

2.4 地区別人口・高齢化率

地区別の人口では、平成 30 年 3 月末時点から令和 6 年 3 月末時点で全地区において人口が減少していますが、具同及び東山地区における減少率は低くなっています。また、高齢者（65 歳以上）人口もやや減少傾向にある中、具同及び東山地区では増加しています。

高齢化率は全地区で上昇しており、平成 30 年時点で 50%を超えていた大川筋及び津大地区では 60%近い数値となっており、八束及び富山地区の高齢化率も 50%を超えています。なお、75 歳以上の割合でも大川筋、富山、津大地区で 30%を超えており、これらの地区では地区人口の約 1/3 の方が 75 歳以上となっています。

表 2.1 地区別人口及び高齢化率

地区名	H30.03.31 時点			R06.03.31 時点				
	人口(人)	うち 65 歳以上		人口(人)	うち 65 歳以上		人口(人)	割合
		人口(人)	割合		人口(人)	割合		
中村地区	8,946	3,069	34.3%	8,333	3,058	36.7%	1,785	21.4%
具同地区	4,759	1,272	26.7%	4,731	1,349	28.5%	746	15.8%
東山地区	7,267	1,818	25.0%	7,166	1,998	27.9%	1,049	14.6%
東中筋地区	1,108	386	34.8%	1,048	383	36.5%	238	22.7%
中筋地区	1,245	530	42.6%	1,122	503	44.8%	284	25.3%
八束地区	1,394	599	43.0%	1,155	586	50.7%	319	27.6%
下田地区	2,693	1,147	42.6%	2,413	1,125	46.6%	658	27.3%
蔵岡地区	973	413	42.4%	814	405	49.8%	221	27.1%
後川地区	1,531	668	43.6%	1,343	625	46.5%	390	29.0%
大川筋地区	631	327	51.8%	505	294	58.2%	165	32.7%
富山地区	785	378	48.2%	627	335	53.4%	198	31.6%
津大地区	1,367	730	53.4%	1,133	676	59.7%	425	37.5%
江川崎地区	1,417	566	39.9%	1,222	549	44.9%	329	26.9%
全 市	34,117	11,903	34.9%	31,612	11,886	37.6%	6,807	21.5%

資料：四万十市資料(行政区別・年齢別人口(外国人含む))

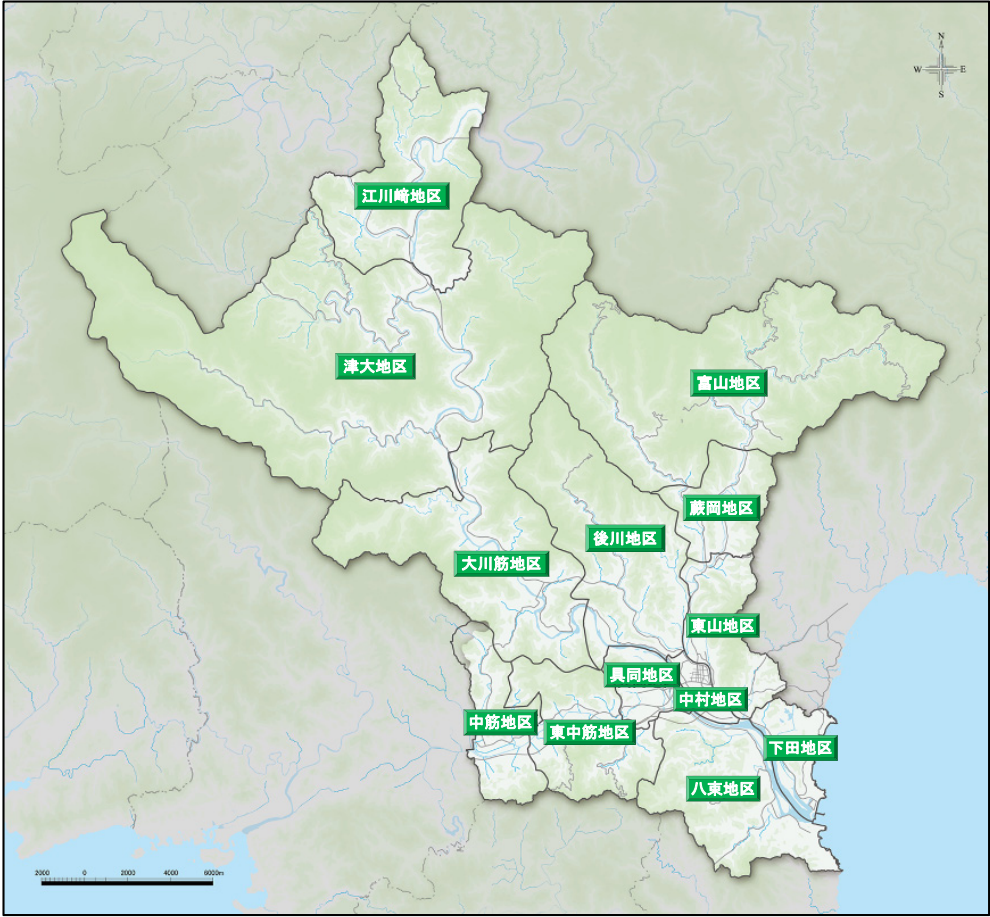
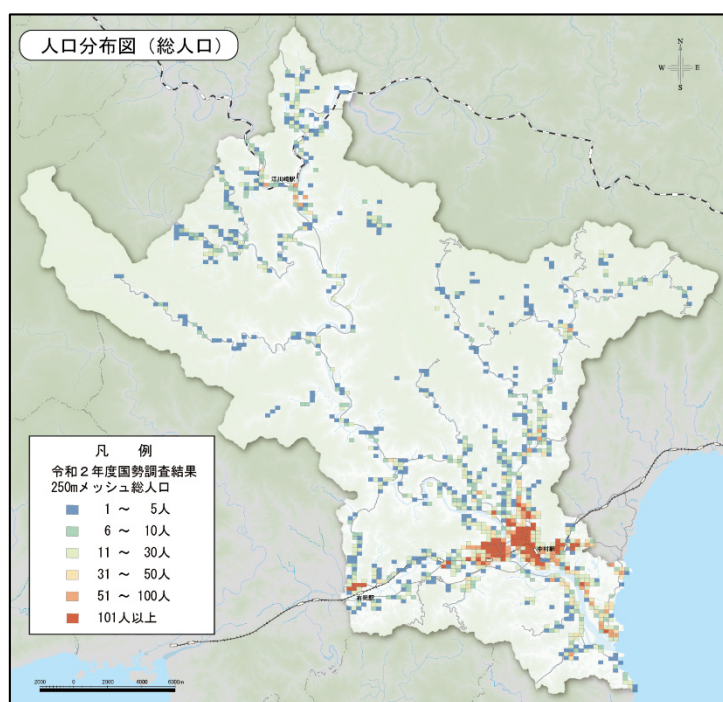


図 2.6 地区区分図

2.5 人口分布（メッシュ人口）

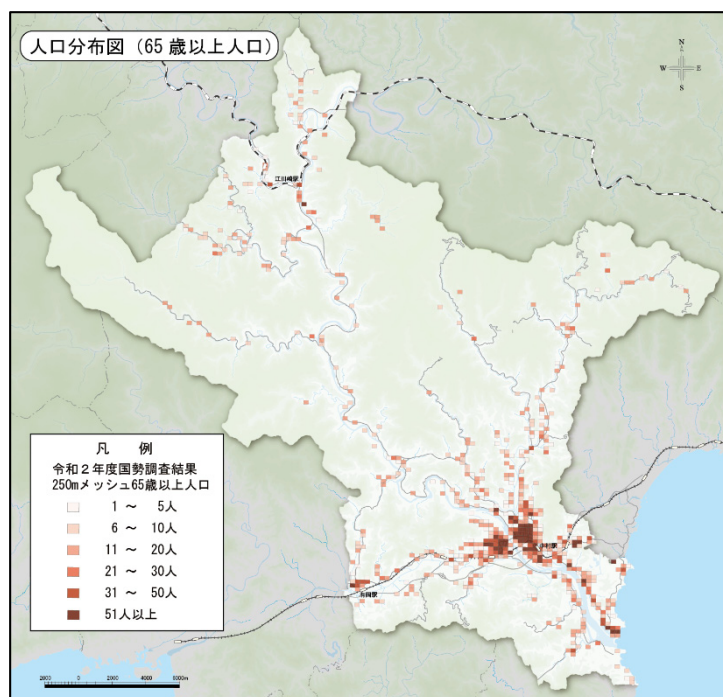
本市における総人口の分布（メッシュ人口）を見ると、鉄道駅を中心として人口の集積がみられるものの、市内の広域にわたって人口が分布していることがわかります。なお、中山間地域においても、道路及び河川（谷筋）に沿って、広く人口が分布しています。

また、65 歳以上の人口分布（メッシュ人口）を見ると、総人口と同様の傾向がみられ、特に中山間地域では高齢化率が高くなっていることもあり、高齢者人口の分布も多くなっています。



資料：令和2年国勢調査結果

図 2.7 総人口分布図（250mメッシュによる令和2年度人口）



資料：令和2年国勢調査結果

図 2.8 65歳以上人口分布図（250mメッシュによる令和2年度人口）

2.6 通勤通学流動

本市における通勤通学流動では、市内々流動が 12,558 人と主体となっており、流入出では、市外からの流入が 3,313 人、市外への流出が 2,516 人と流入過多となっています。

流入出先としては、宿毛市が最も多く、次いで黒潮町が多くなっており、対宿毛市においては、流入 1,066 人、流出 1,192 人と流出人数のほうがやや多くなっています。また、対黒潮町においては、流入 1,242 人、流出 614 人と流入人数の割合が高くなっています。

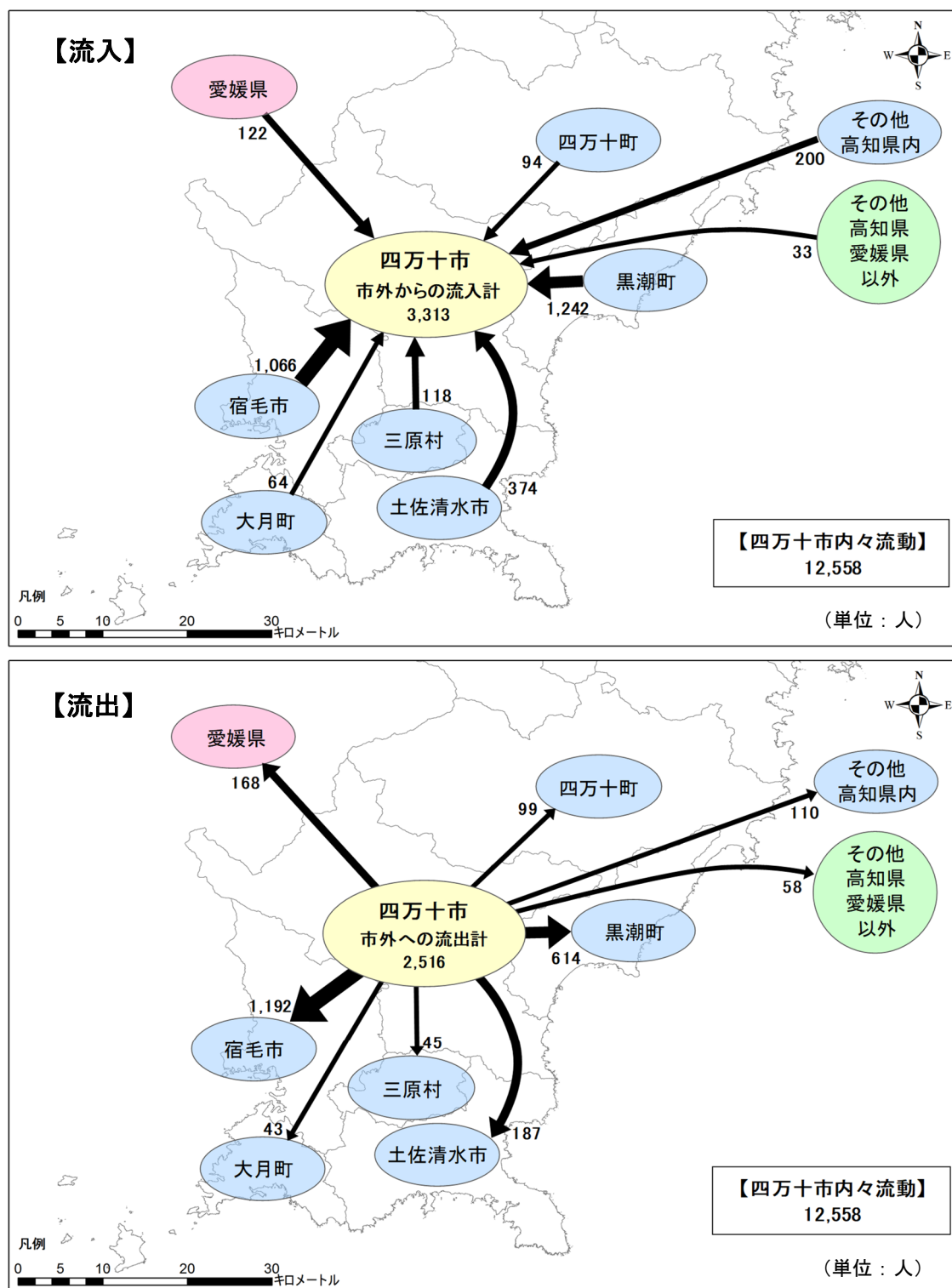


図 2.9 通勤通学流動（令和 2 年）

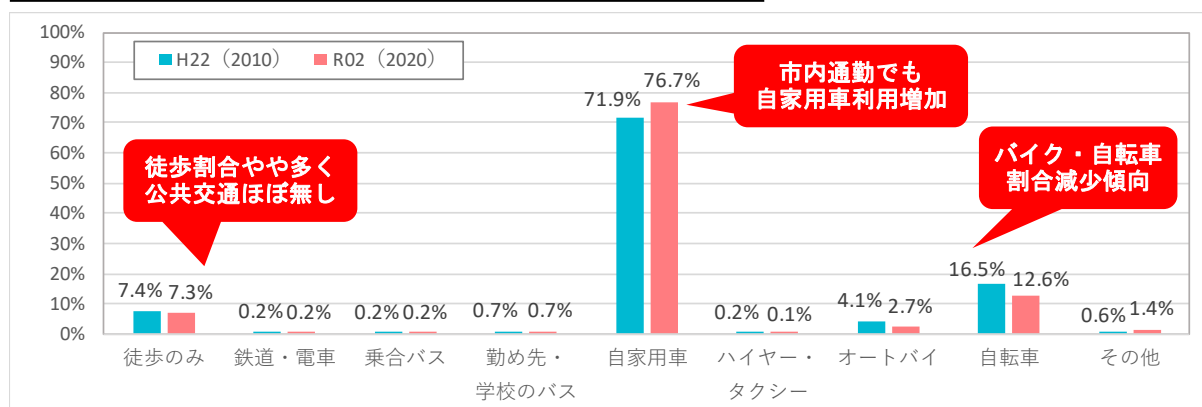
資料：令和 2 年国勢調査結果
※「市町村不詳、外国」、「不詳」除く

2.7 通勤通学時の利用交通手段

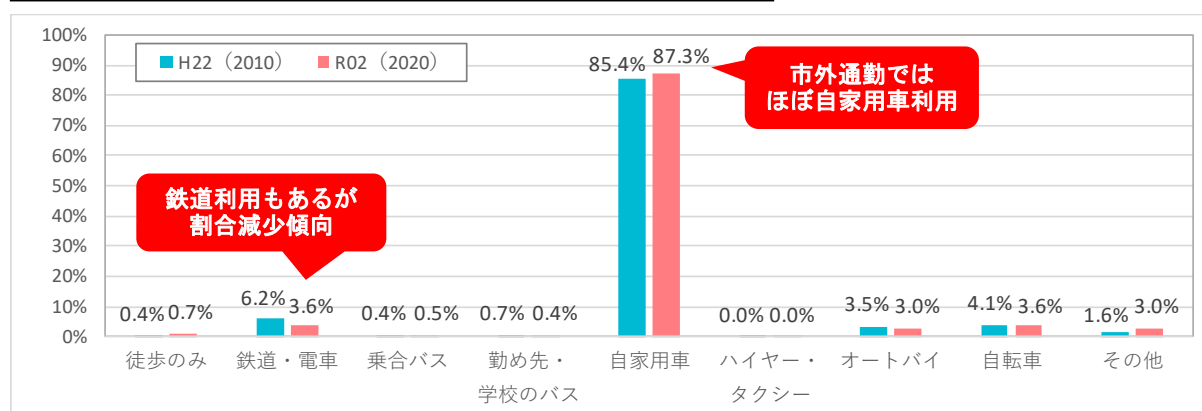
市民が市内（自宅以外）に通勤通学する際の交通手段としては、「自家用車」の割合が高く、令和2年では約77%となっており、平成22年よりも約5%増加しています。次に割合が高いのは「自転車」となっていますが、こちらの割合は減少傾向にあります。その次に「徒歩のみ」の割合が高くなっており、公共交通利用者の割合はほとんど無い状況となっています。

また、市民が市外に通勤通学する際の交通手段では、「自家用車」が約87%（令和2年）と非常に高い割合となっていますが、公共交通利用者（特に鉄道）も一定割合確認できます。

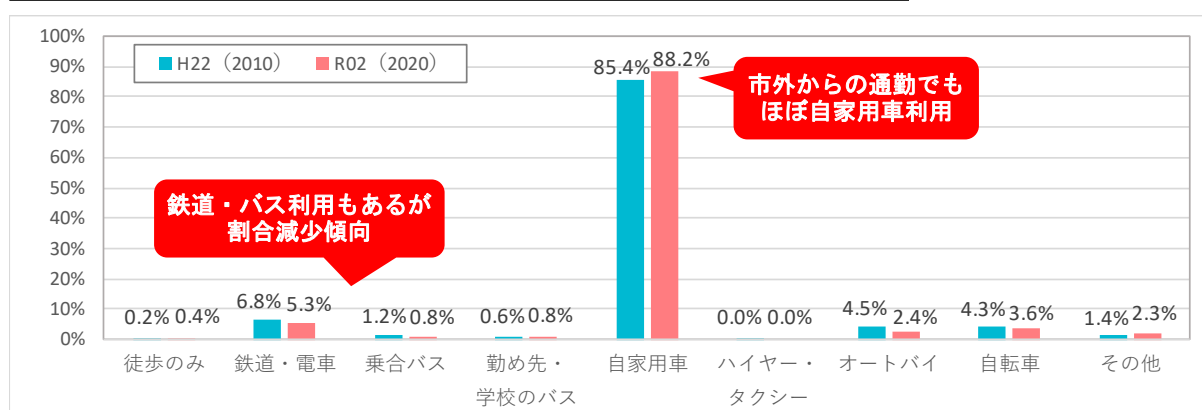
四万十市民が市内に通勤通学する際の利用交通手段割合



四万十市民が市外に通勤通学する際の利用交通手段割合



四万十市外常住者が四万十市に通勤通学する際の利用交通手段割合



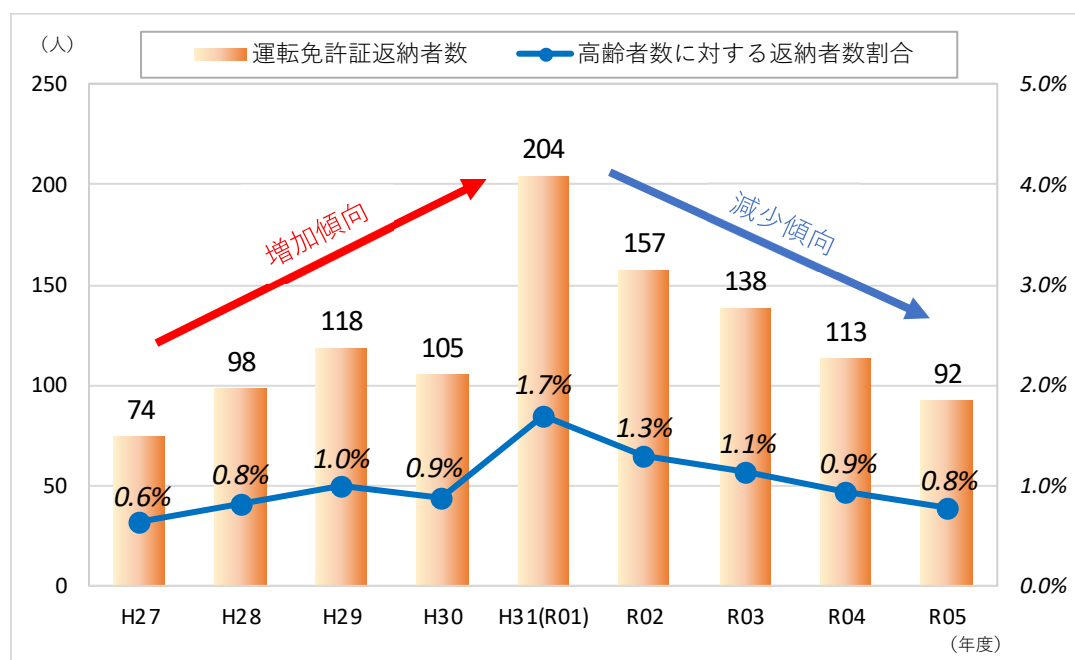
資料：平成22年、令和2年国勢調査結果

図 2.10 通勤通学時の利用交通手段割合

2.8 運転免許証返納者数

市内における運転免許証の返納者数は、平成 27 年度から平成 31 年度（令和元年度）にかけては増加傾向にあり、ピーク時で年間 204 人の返納者がいましたが、その後は減少傾向に転じ、令和 5 年度まで減少が続いています。

なお、返納者数のピーク時となる平成 31 年度（令和元年度）末における、65 歳以上人口（12,041 人）に対する返納者数の割合は約 1.7%となります。



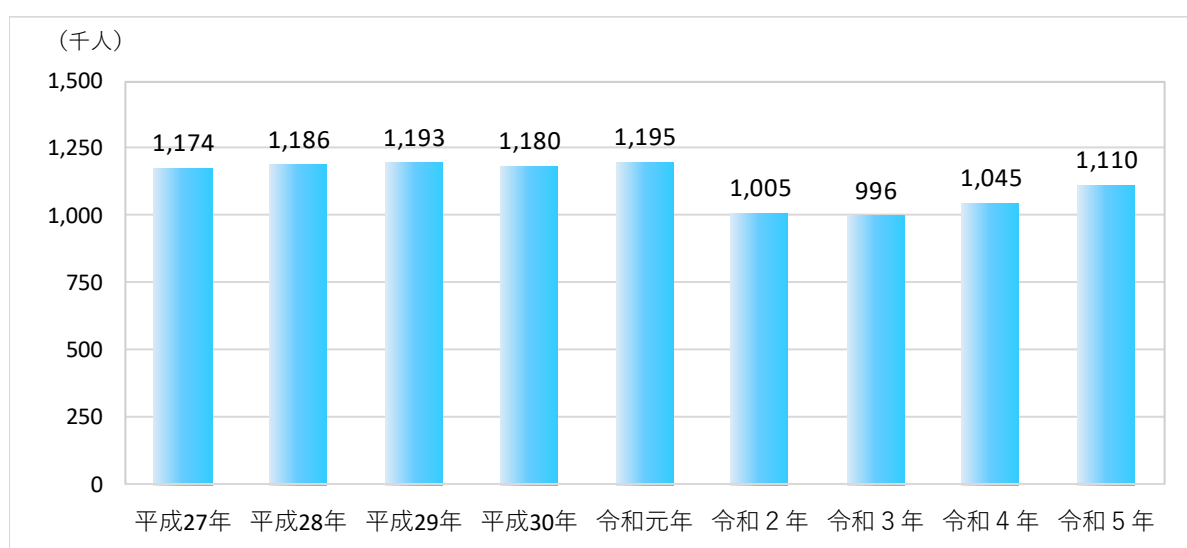
資料：四万十市資料・人口統計データ

図 2.11 運転免許証返納者数及び高齢者数に対する返納者数割合の推移

2.9 観光来訪者数

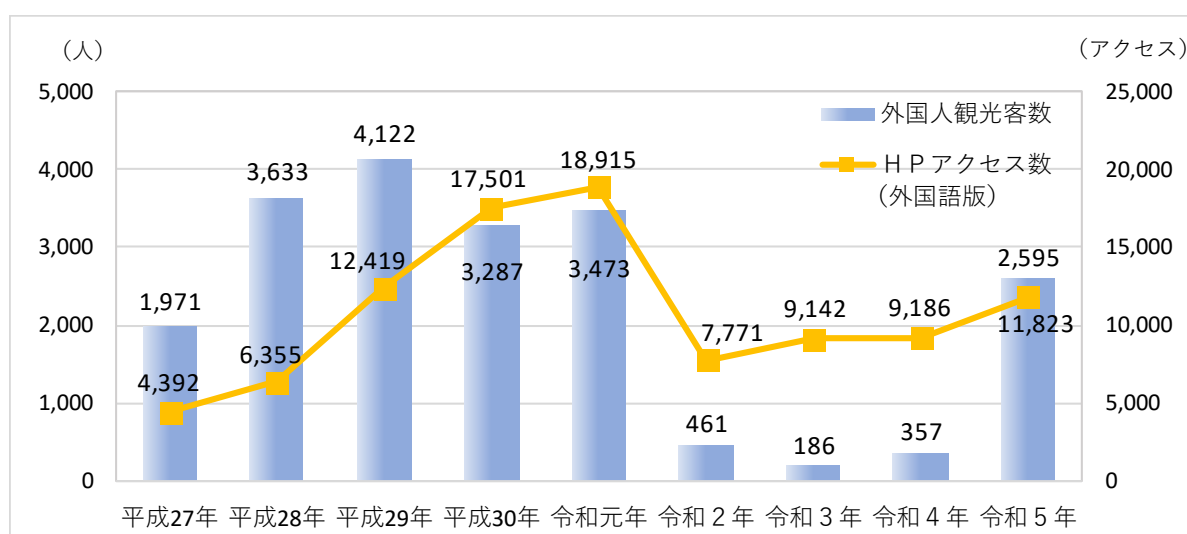
観光入込客数は、平成 27 年から令和元年まで年間約 120 万人で横這いの状況でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年には年間約 100 万人まで減少しています。その後、令和 4 年から徐々に回復傾向にありますが、令和 5 年の時点では新型コロナ禍前の水準までは戻りきっていません。

外国人観光客数（※四万十市観光協会による案内者数）は、平成 29 年には 4,122 人となり、その後令和元年まで 3 千人台で推移していましたが、新型コロナ禍により令和 2 年から令和 4 年にかけては大きく減少しており、ようやく令和 5 年に回復の兆しが見えています。また、四万十市観光協会の外国語版ホームページへのアクセス数も令和元年までは順調に増加し年間 18,915 アクセスとなっていました。令和 2 年に大きく減少し、その後の回復傾向も緩やかな状況が続いています。



資料：四万十市観光動向調査報告書

図 2.12 観光入込客数の推移



資料：四万十市観光動向調査報告書

図 2.13 外国人観光客数及び外国語版 H P アクセス数の推移

3. 上位・関連計画の整理

3. 上位・関連計画の整理

3.1 対象となる主な計画

公共交通は、まちづくりや福祉、健康、観光振興、環境など、さまざまな分野と密接な関係を有しています。そのため、計画の実効性をより高めるためには、各種計画との連携、整合を図ることが重要です。

本計画の策定に当たっては、高知県が定める「高知県地域公共交通計画」や「幡多圏域都市計画区域マスタープラン」、本市の最上位計画である「四万十市総合計画」、都市計画の基本方針を定めた「四万十市都市計画マスタープラン」、また今後の『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』を推進していくための「四万十市立地適正化計画」等の方針を反映し、整合を図るものとしします。

3.2 高知県地域公共交通計画の概要

高知県地域公共交通計画の概要は下表のとおりとなっています。

表 3.1 高知県地域公共交通計画の概要

計画名	高知県地域公共交通計画
策定年月	R 05.03 策定
計画期間	R 05～R09
基本方針	①公共交通を 地域社会の維持に最低限必要な生活インフラ としてとらえる ②県民の 日常生活をはじめ、産業や中山間の振興 を支える基本政策として、公共交通の活性化を強力に推進する ③ 地域の実情に応じた持続可能 な公共交通システムの確立を目指す
計画の目標	1. 様々なモード間・事業者間の連携による移動手段の確保 2. 安全安心で使い勝手の良さを実感 3. 中山間地域でのきめ細やかな移動サービスを確保 4. 公共交通を意識してもらうための啓発活動を強化

3.3 今後のまちづくりに関する上位・関連計画の概要整理

今後のまちづくりに関する主要な上位・関連計画の概要は下表のとおりとなっています。

表 3.2 今後のまちづくりに関する主要な上位・関連計画の概要

計画名	幡多圏域都市計画区域 マスタープラン	四万十市総合計画	四万十市都市計画 マスタープラン	四万十市 立地適正化計画
策定年月	H30.03 策定	H27.03 策定	H29.03 策定	R02.06 策定 R04.02 改定
計画期間	H27～R17	H27～R07	H29～R19	R02～R19
基本理念	黒潮の恵み発信、 賑わいの楽しまん ～人・自然・地域 みんなが元氣いきいき～	全計画共通 磨く－つなぐ－支えあう		
将来像	－	人が輝き、夢が生まれる 悠久と躍動のまち 四万十市	四万十川とともに生きる 四国西南の中心都市	
基本方針・目標	①快適で安心・安全な 居住環境を備えた持 続可能なまちづくり ②地域資源を最大限に 活かした魅力あるま ちづくり ③人・モノが交流する 活力あふれるまちづ くり	・自然と共生した安心 で快適なまちづくり ・にぎわいと住みやす さのあるまちづくり ・地域資源を活かした 産業の力みなぎるま ちづくり ・豊かな心と学びを育 むまちづくり ・健やかで笑顔のある 支えあいのまちづく り ・協働で築く地域力の あるまちづくり	①四万十川の自然と土 佐の小京都の歴史・ 文化を育む都市づく り ②広い市域をコンパク ト＋ネットワークす る都市づくり ③“四万十ブランド”を 活かした活気あふれ るにぎわいの都市づ くり ④南海トラフ地震や四 万十川の洪水に備え る安全・安心な都市 づくり ⑤市民と行政による協 働のまちづくり	・市街地の特性と既存 ストックを活かした 都市機能の誘導によ り賑わいと活力を創 出 ・生活サービスの充実 により利便性が高い 地域への居住を誘導 し、子育て世代や高齢 者が安全・安心かつ快 適に暮らせる住環境 の実現 ・各拠点と集落間を効 果的に繋ぎ、広い市域 に対応した公共交通 網の維持・拡充と拠点 内の多様なモビリテ ィの確保
公共交通関連施策	・広域的交通網の強化 ・公共交通の維持、利便 性向上 ・持続可能で利便性の 高い公共交通の実現 に向けた、公共交通の 利用促進	・「四万十市地域公共交 通網形成計画」に基 づき、取り組みを進める ・観光との連携による 鉄道の利用促進対策 ・市民の日常的な足と してのバスネットワ ークの充実 ・JR 予土線、土佐くろ しお鉄道の関係自治 体間の連携強化	・「四万十市地域公共交 通総合連携計画」に基 づく、交通空白地区の 解消 ・観光との連携による 土佐くろしお鉄道の 利用促進 ・バスネットワークの 充実による利用促進 ・道の駅、高速バス停留 所整備検討	・公共交通ネットワー クの維持・充実 ・拠点へのアクセス性 の維持、向上 ・域内交通と域外交通 の連携強化 ・利用者ニーズに応じ たサービス水準の向 上と利用促進 【重点施策】 「地域公共交通網形成 計画」に基づく事業の 実施

4. 地域公共交通の現状等

4. 地域公共交通の現状等

4.1 現在の地域公共交通網

本市の地域公共交通は、鉄道が西土佐地域に JR 予土線(3 駅)、中村地域に土佐くろしお鉄道(5 駅)がそれぞれ東西に通過しています。

市内を発着するバスは、定時定路線で運行している路線バスとして 10 系統(市内路線 6 系統、幹線路線 4 系統)があります。またデマンド(予約運行)型の乗合いバス・タクシーとして、中心市街地で運行する「中村まちバス」及び中山間地域を中心に運行する「四万十市デマンド交通」(ふれ愛号・ふれ愛タクシー)があり、それぞれの地域特性に応じた運行を行っています。



図 4.1 四万十市の地域公共交通網図

4.2 地域公共交通の運行・利用者数状況

(1) 鉄道

1) 運行状況

JR 予土線及び土佐くろしお鉄道の市内各駅における運行便数は下表のとおりとなっており、特に JR 予土線の江川崎駅から上り（窪川駅）方面は1日に4便のみとなっています。

表 4.1 市内鉄道駅における運行便数

鉄道名	路線名	駅名	運行便数（便/日）	
			上り	下り
JR 四国	予土線	半家	4	4
	予土線	江川崎	4	8
	予土線	西ヶ方	8	8
土佐くろしお 鉄道	中村線	古津賀	9	9
	中村線	中村	17	14
	宿毛線	具同	13	13
	宿毛線	国見	13	13
	宿毛線	有岡	13	13

※令和7年3月現在

2) 利用者数状況

本市における JR 予土線の利用者数は、最も乗降客数の多い江川崎駅でも1日あたり20人程度まで落ち込んでおり、その他2駅では10人以下の状況で推移しています。

また、土佐くろしお鉄道では、本市の中心市街地に位置する中村駅の乗降客数が比較的多くなっていますが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和2年度には大きく減少しています。その後、利用者数は徐々に回復していますが、新型コロナ禍前の水準までは戻りきっていない状況です。なお、その他の駅では、全体的に利用者は減少傾向にあります。

表 4.2 市内鉄道駅における乗降客数

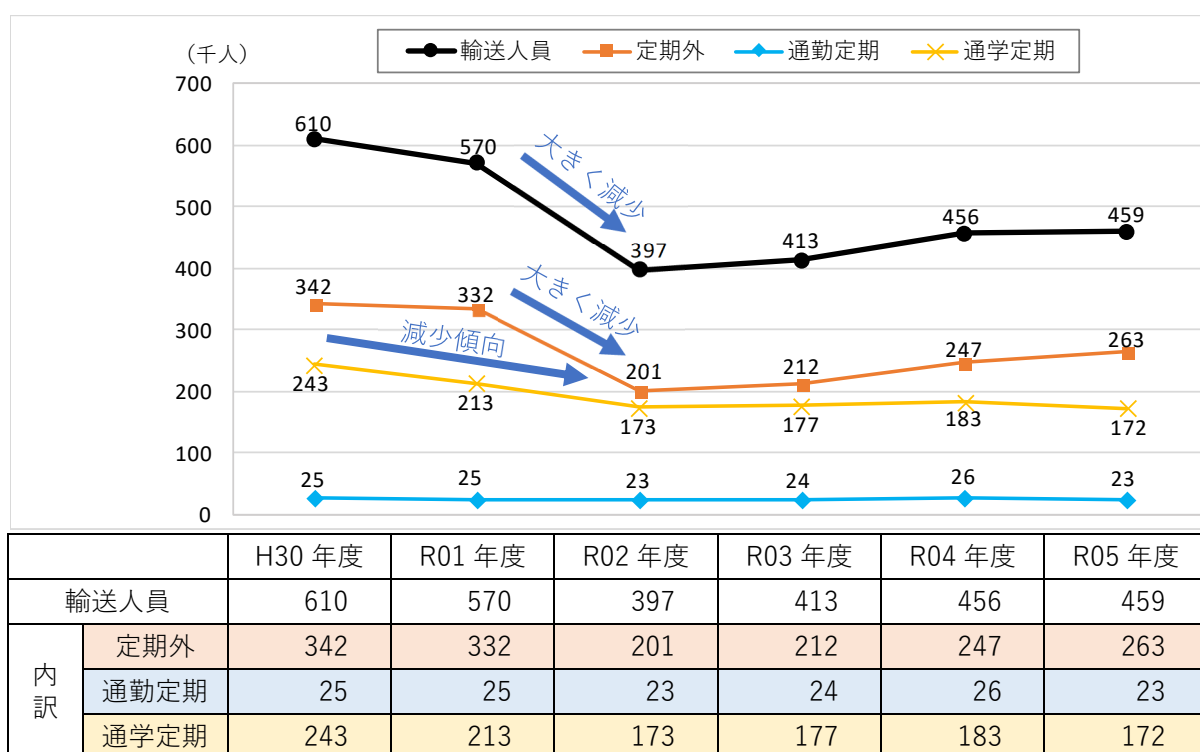
路線名	駅名	乗降客数（人/日）					
		H30 年度	R01 年度	R02 年度	R03 年度	R04 年度	R05 年度
JR 予土線	半家	6	4	6	4	4	4
	江川崎	46	38	20	22	20	16
	西ヶ方	10	8	10	8	4	4
	計	62	50	36	34	28	24
土佐 くろしお 鉄道	古津賀	106	96	85	71	63	53
	中村	923	844	568	598	695	741
	具同	80	79	70	75	62	65
	国見	12	11	7	6	2	2
	有岡	98	81	45	54	64	68
	計	1,219	1,111	775	804	886	929

資料：JR 予土線：国土数値情報、JR 提供資料
土佐くろしお鉄道：四万十市資料

土佐くろしお鉄道の中村線・宿毛線全体の輸送人員数の推移を見ると、平成 30 年度以降はやや減少傾向にある中で、令和 2 年度に大きく減少し、その後はやや回復傾向が見られるものの、新型コロナ禍以前の水準までは戻っていないことがわかります。

利用者の内訳では、新型コロナ禍による影響が最も大きかったのが「定期外」利用者であり、「通学定期」利用者はそれ以前から減少傾向が顕著となっていたため、新型コロナ禍による影響があまり目立っていません。また、「通勤定期」利用者においては、ほとんど影響が見られませんでした。

なお、令和 2 年度以降、「定期外」利用者数はやや回復傾向が見られますが、「通勤・通学定期」利用者数はほぼ横ばいの推移となっています。



(単位：千人)
資料：四万十市資料

図 4.2 土佐くろしお鉄道中村線・宿毛線の輸送人員数推移

(2) バス

1) 運行状況

本市内における路線バス・デマンド交通の運行状況は下表のとおりとなっています。

表 4.3 路線バス・デマンド交通の運行状況

分類	運行区分等	名称・系統名	運行日	運行便数 (便/日)
市内路線バス	中村地域 自家用有償旅客運送 (空白地区)	①勝間川線	月～土	2 往復
		②有岡線	月・水・木	3 往復
		③江ノ村・森沢線	火・金	2 往復
	西土佐地域 自家用有償旅客運送 (空白地区)	④黒尊線	月～土	2 往復 (うち 1 往復は 口屋内まで)
	高知西南交通 (株) 市内路線バス (廃止代替)	⑤下田線	毎日	月～土： 7 往復 日祝日： 5 往復
		⑥江川崎線	月～土	3 往復
幹線路線バス	高知西南交通 (株) 幹線路線バス (国庫補助等)	⑦田野浦線	月～金	3 往復
		⑧足摺岬線	毎日	月～金： 9 往復 土：上り 9 便下り 7 便 日祝：上り 8 便下り 7 便
		⑨宿毛線	毎日	月～金： 7 往復 土日祝： 5 往復
		⑩入野駅線	月～土	月～金：上り 6 便下り 5 便 土： 4 往復
中村まちバス (デマンドバス)		中村まちバス	毎日	不定期 (予約制)
四万十市 デマンド交通	西土佐地区	北部エリア 中央エリア 共通エリア	月～土	6～7 便 (予約制)
	中村地区	後川エリア	月～土	4 往復 (予約制)
		東富山・東蔵岡エリア	月～土	4 往復 (予約制)
		西富山・西蔵岡エリア	月～土	3 往復 (予約制)
		八束線	月・木	3 往復 (予約制)

※令和7年3月現在

2) 利用状況

バス（路線バス・デマンド交通）の利用者数は全体的に減少傾向が続いており、その中で新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和2年度～令和3年度には利用者数が大きく減少した路線（エリア）もあり、その後も利用者数は戻りきっていません。

市内路線バスの利用者数は令和3年度に大きく減少した後、令和4年度に大きく回復しましたが、令和5年度に再び大きく減少しています。

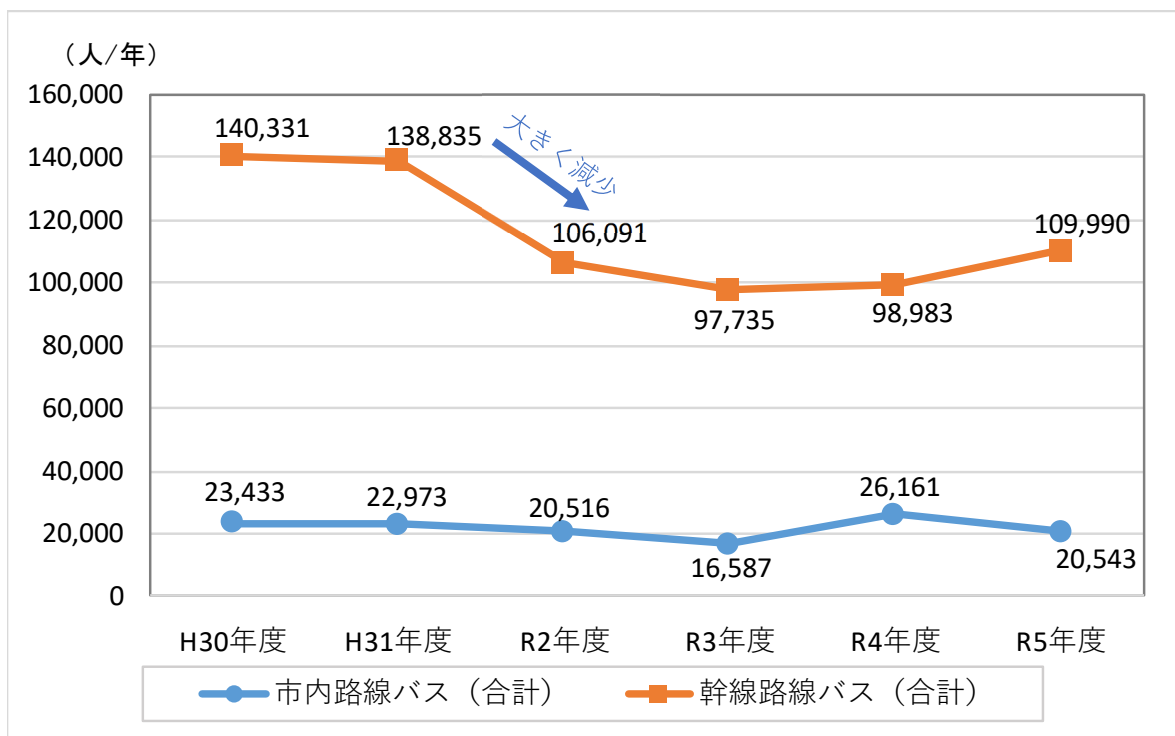
幹線路線バスでは、足摺岬線と宿毛線の利用者数が新型コロナ禍の影響により令和2年度～令和3年度にかけて大きく減少し、その後もあまり回復傾向が見られません。

デマンド交通のうち、中村まちバスは令和2年度に利用者が減少しましたが、その後は増加傾向が続いています。一方、その他の四万十市デマンド交通は、中村地区の後川エリアで回復傾向がみられますが、その他のエリアでは利用者の減少が続いています。

表 4.4 路線バス・デマンド交通の利用者数

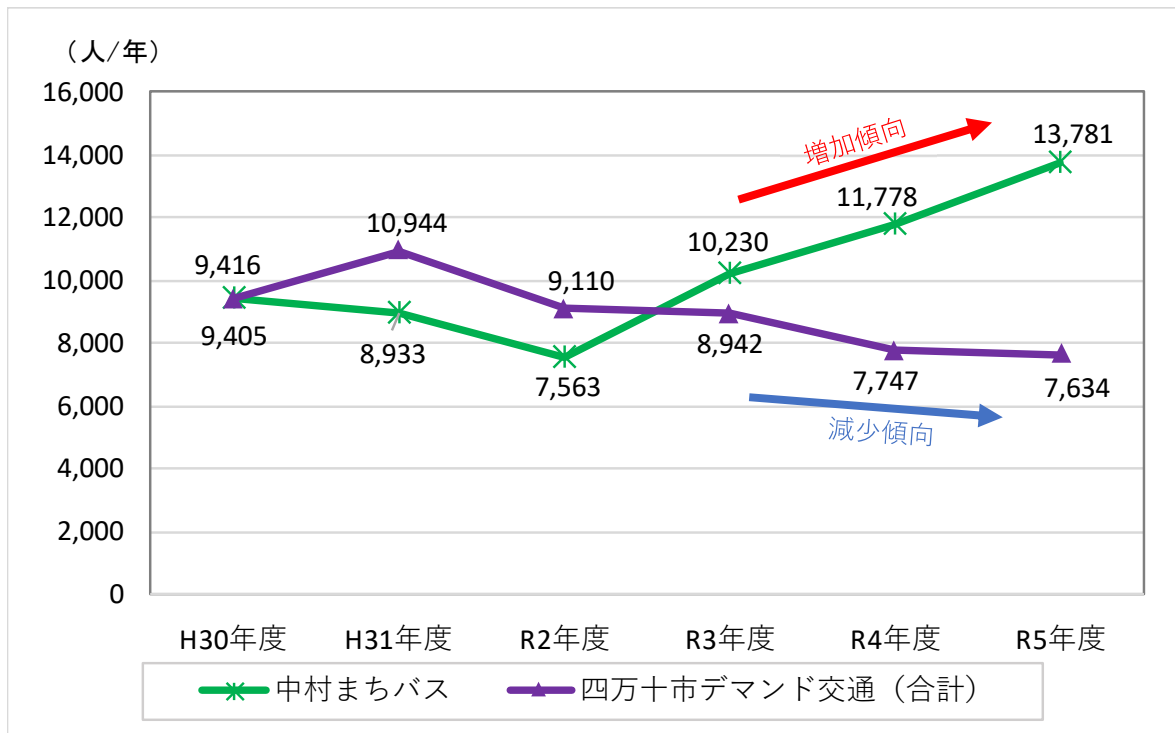
分類	系統・エリア名	利用者数（人/年）					
		H30 年度	H31 年度	R02 年度	R03 年度	R04 年度	R05 年度
市内路線バス	①勝間川線	166	142	228	283	178	156
	②有岡線	1,901	1,561	1,395	1,401	1,629	1,673
	③江ノ村・森沢線	183	262	102	129	185	334
	④黒尊線	508	510	424	387	500	403
	⑤下田線	16,719	15,587	15,153	10,475	17,564	13,818
	⑥江川崎線	3,956	4,911	3,214	3,912	6,105	4,159
	小 計	23,433	22,973	20,516	16,587	26,161	20,543
幹線路線バス	⑦田野浦線	3,627	3,932	2,303	2,351	1,994	4,028
	⑧足摺岬線	72,202	75,837	54,868	50,785	49,662	53,557
	⑨宿毛線	57,773	53,210	44,180	41,175	42,997	47,248
	⑩入野駅線	6,729	5,856	4,740	3,424	4,330	5,157
	小 計	140,331	138,835	106,091	97,735	98,983	109,990
路線バス 合計		163,764	161,808	126,607	114,122	125,144	130,533
中村まちバス	中村まちバス	9,405	8,933	7,563	10,230	11,778	13,781
	小 計	9,405	8,933	7,563	10,230	11,778	13,781
四万十市デマンド交通	西土佐地区 北部エリア 中部エリア 共通エリア	4,133	4,094	3,381	3,464	2,584	2,249
	中村地区 後川エリア	1,482	1,921	1,556	1,504	1,529	1,962
	東富山・東蔵岡 エリア	3,054	4,106	3,397	3,333	2,987	2,879
	西富山・西蔵岡 エリア	573	666	633	517	555	434
	八束線	174	157	143	124	92	110
	小 計	9,416	10,944	9,110	8,942	7,747	7,634
デマンド交通 合計		18,821	19,877	16,673	19,172	19,525	21,415
総 計		182,585	181,685	143,280	133,494	144,669	151,948

資料：四万十市資料



資料：四万十市資料

図 4.3 市内路線バス及び幹線路線バスの利用者数（合計）推移



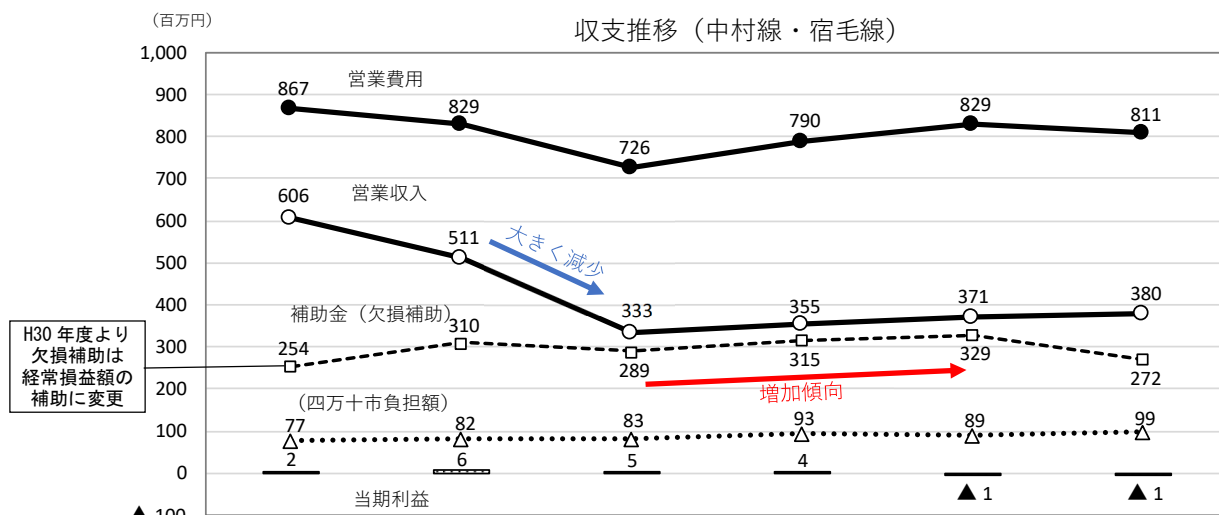
資料：四万十市資料

図 4.4 中村まちバス及び四万十市デマンド交通利用者数（合計）の推移

4.3 鉄道・バスの収支・補助額等の状況

(1) 鉄道

土佐くろしお鉄道中村線・宿毛線の収支及び補助金（欠損補助）の推移を見ると、平成 30 年度より欠損補助の対象が経常損益額に変更となったことで、補助額が増加していたなかで、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和 2 年度の営業収入が大きく落ち込み、その後も営業費用と営業収入の差が拡大したまま推移しており、経常損益の赤字額が増加傾向にあるため、補助額（欠損補助）もやや増加傾向にあり、令和 5 年度における本市の補助負担額は約 1 億円となっています。



	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
営業収入	606	511	333	355	371	380
運輸収入	318	302	170	193	238	256
運輸雑収入	288	209	163	162	133	125
営業費用	867	829	726	790	829	811
営業損益	▲ 261	▲ 318	▲ 394	▲ 435	▲ 458	▲ 430
営業外損益	7	8	16	16	14	10
経常損益	▲ 254	▲ 310	▲ 377	▲ 419	▲ 444	▲ 420
【補助金】	404	484	1,199	541	556	583
欠損補助	254	310	289	315	329	272
設備投資等	149	174	910	225	227	312
（四万十市負担額）	77	82	83	93	89	99
当期利益	2	6	5	4	▲ 1	▲ 1

単位：百万円

※補助金のうち投資的経費については、特別利益に計上すると同時に圧縮損として特別損失に計上し会計処理を行うため、経常損益と特別利益の合算額は当期利益とは一致しない。

※営業収入と営業費用の差し引きが一致しない点は、この表が百万円単位で四捨五入しているため。

資料：四万十市資料

図 4.5 土佐くろしお鉄道中村線・宿毛線の収支・補助額等の推移

【参考】鉄道の利用促進、支援等について

土佐くろしお鉄道と JR 予土線の利用促進や運行に必要な運営費及び施設の維持修繕費等（鉄道軌道施設総合安全対策事業）に係る諸経費については、高知県及び近隣市町村で連携して支援を行っています（JR 予土線については、利用促進事業に係る諸経費のみ）。

支援内容については高知県及び近隣市町村等から構成される協議会で検討しており、土佐くろしお鉄道中村・宿毛線が「土佐くろしお鉄道中村・宿毛線運営協議会」、JR 予土線が「予土線利用促進対策協議会」で承認を得て支援を実施しています。

(2) バス

本市内でバスの運行（委託運行含む）を行う高知西南交通（株）及び（有）西土佐交通の収支推移は以下に示すとおりとなっており、高知西南交通（株）の運行路線については経常損益を欠損補助金でカバーする形となっています。また、（有）西土佐交通については、すべて本市からの委託による運行であり、委託料の中で各路線の運行を行っています。

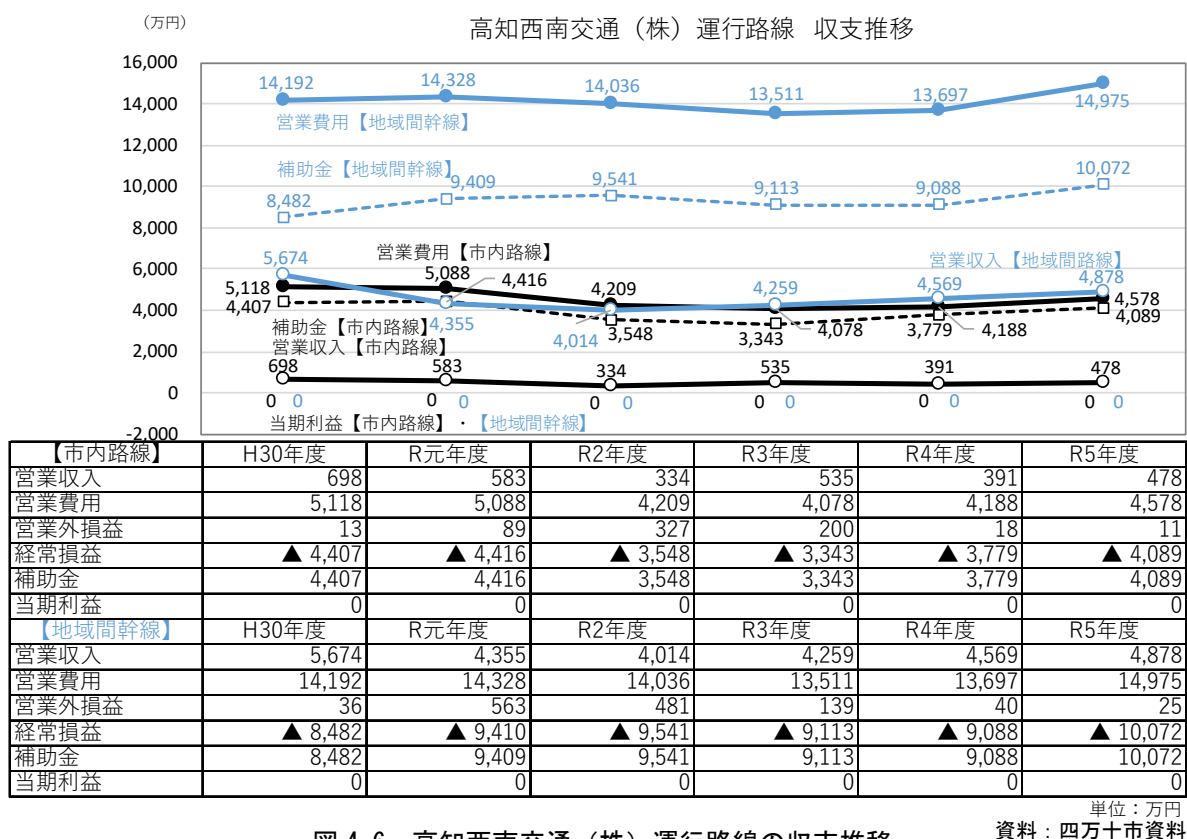


図 4.6 高知西南交通（株）運行路線の収支推移



図 4.7 (有) 西土佐交通の収支推移

本市のバス運行に係る負担額（実経費（委託料）・補助金）の総額は、令和5年度で約1.2億円となっており、近年はやや増加傾向にあります。

バス分類別では、「市内路線バス」と「四万十市デマンド交通」への負担額が大きくなっていますが、近年はすべての分類に対して負担額は増加傾向にあります。

利用者1人あたりの負担額では、「四万十市デマンド交通」が令和5年度実績で利用者1人あたり5,894円と最も高くなっており、年々増加が続いています。なお、「中村まちバス」は利用者の増加もあり、1人あたりの負担額は減少傾向にあります。

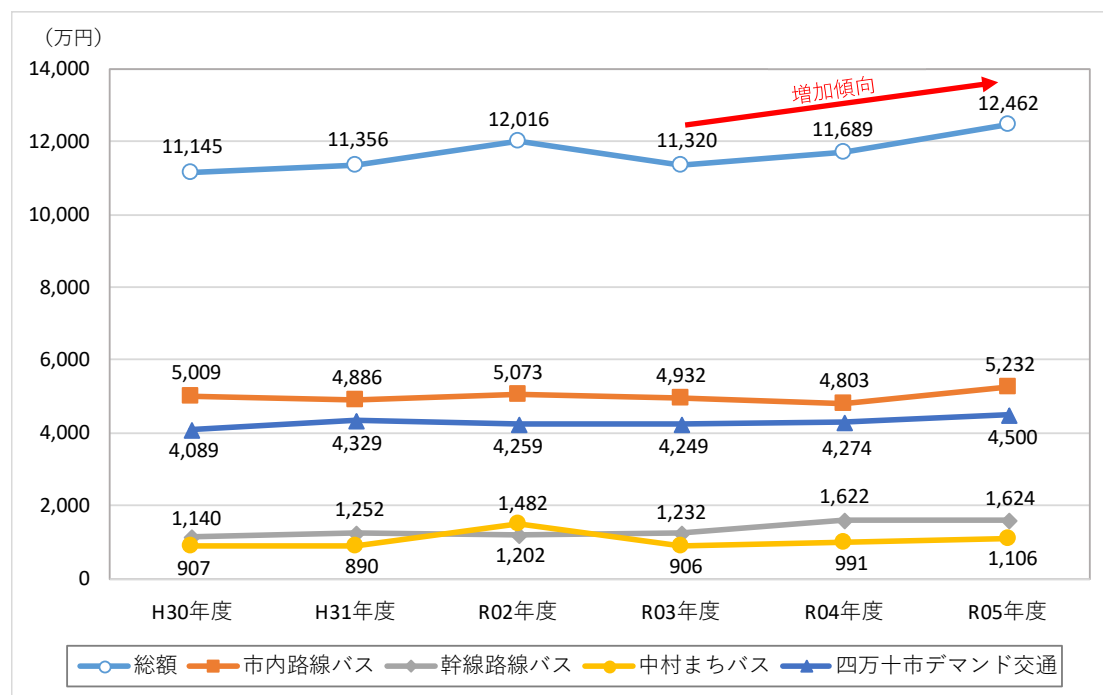


図 4.8 バス運行に係る市負担額推移

資料：四万十市資料

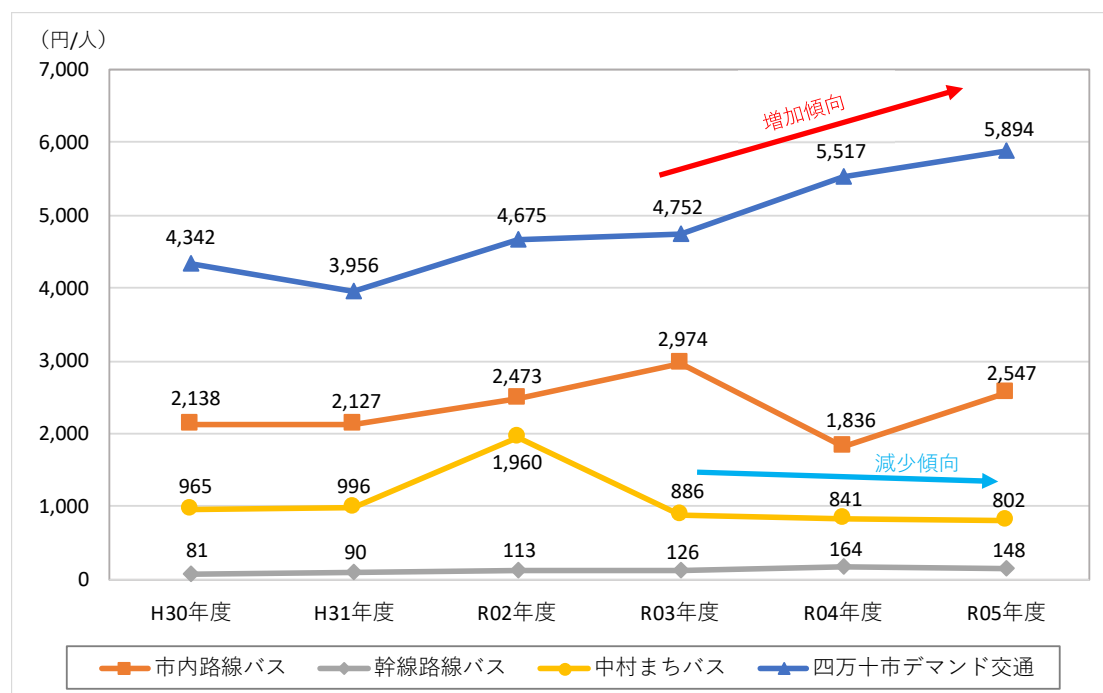


図 4.9 バス運行に係る利用者1人あたりの市負担額推移

資料：四万十市資料

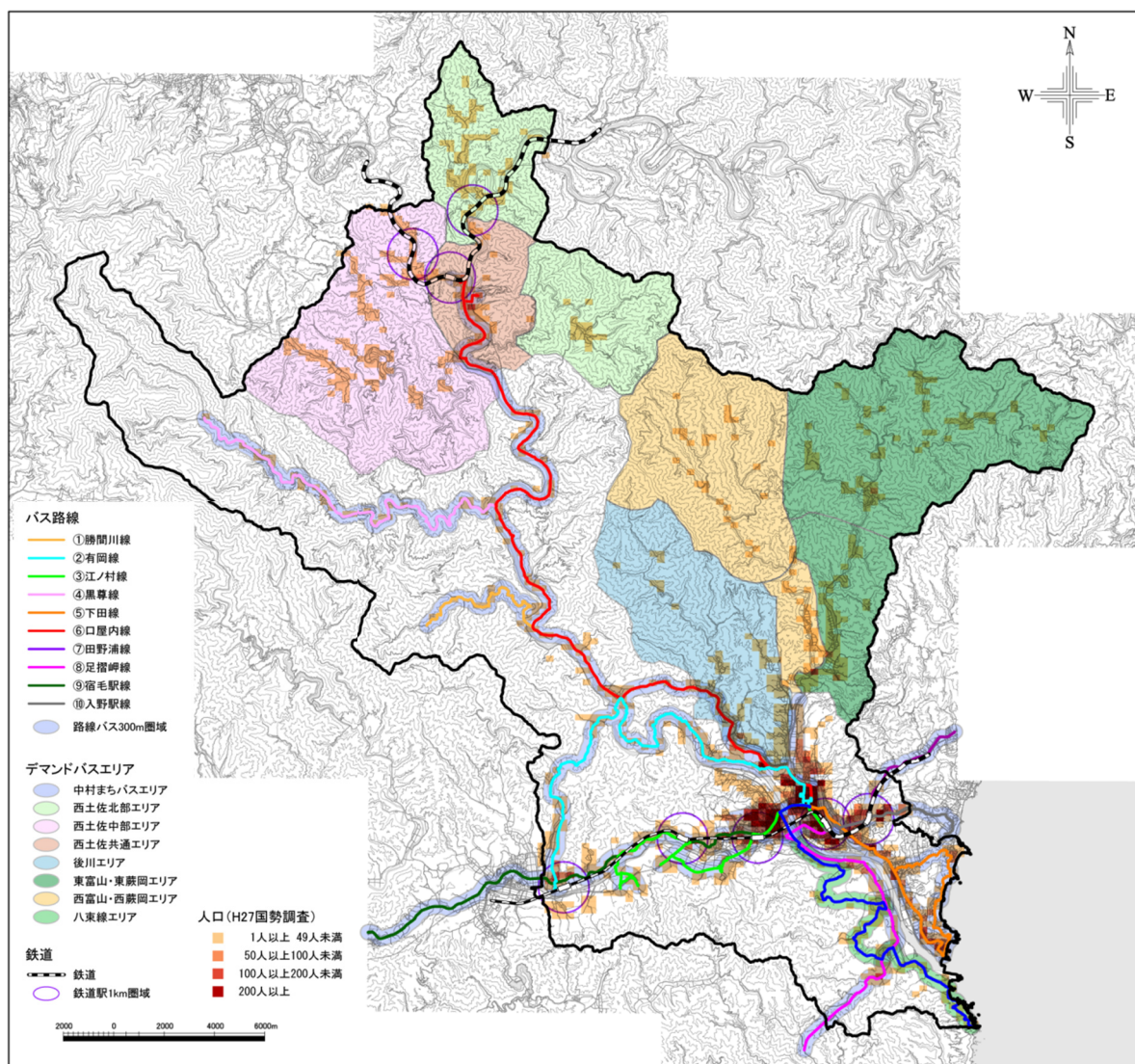
表 4.5 バス運行に係る市負担額(路線別)

分類	系統・エリア名	市負担額(万円)					
		H30 年度	H31 年度	R 02 年度	R 03 年度	R 04 年度	R 05 年度
市内路線 バス	①勝間川線	178	209	195	223	218	240
	②有岡線	319	323	351	349	358	348
	③江ノ村・森沢線	161	163	161	164	171	162
	④黒尊線	663	625	641	648	713	703
	⑤下田線	1,439	1,413	1,497	1,451	1,358	1,556
	⑥江川崎線	2,249	2,154	2,230	2,094	1,985	2,223
	小 計	5,009	4,886	5,073	4,932	4,803	5,232
幹線路線 バス	⑦田野浦線	134	130	129	129	127	123
	⑧足摺岬線	611	673	613	602	906	853
	⑨宿毛線	279	332	343	382	471	532
	⑩入野駅線	116	117	117	118	118	116
	小 計	1,140	1,252	1,202	1,232	1,622	1,624
路線バス 合計		6,149	6,137	6,275	6,145	6,425	6,856
中村まち バス	中村まちバス	907	890	1,482	906	991	1,106
	小 計	907	890	1,482	906	991	1,106
四万十市 デマンド 交通	西土佐地区 北部エリア 中部エリア 共通エリア	1,715	1,723	1,793	1,749	1,750	1,753
	中村地区 後川エリア	601	558	574	623	608	718
	東富山・東蔵岡 エリア	607	583	762	765	816	826
	西富山・西蔵岡 エリア	558	490	528	548	534	623
	八束線	170	175	218	189	194	200
	デマンド交通 関連経費	437	799	383	375	372	381
	小 計	4,089	4,329	4,259	4,249	4,274	4,500
デマンド交通 合計		4,996	5,219	5,741	5,155	5,265	5,605
総 計		11,145	11,356	12,016	11,320	11,689	12,462

資料：四万十市資料

4.4 地域公共交通の利用可能圏域

本市における地域公共交通の利用可能圏域を見ると、中山間部を四万十市デマンド交通の運行エリアでカバーしていることもあり、市域全体で概ねの居住地域が地域公共交通の利用可能圏域に含まれています。



資料：国土数値情報、国勢調査

図 4.10 地域公共交通の利用可能圏域図

※鉄道・バスの利用可能圏域は「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可能圏域（徒歩圏）として、鉄道駅：1km、バス路線：300m と設定した。

4.5 その他の交通・移動手段

(1) タクシー

本市にはタクシー事業者が5社、福祉タクシー事業者が14社あり、日常的な移動が困難となっている市民の方々と、観光等で来訪される方々の重要な移動手段となっています。

なお、市内のタクシー事業者は市の中心拠点となる中村地区内に集中しているほか、全事業者が市の南部に事業所を構えており、現在、市北部の地域拠点となる西土佐地域周辺にはタクシー事業者が居ない状況となっています。

表 4.6 市内のタクシー・福祉タクシー事業者一覧（令和7年3月現在）

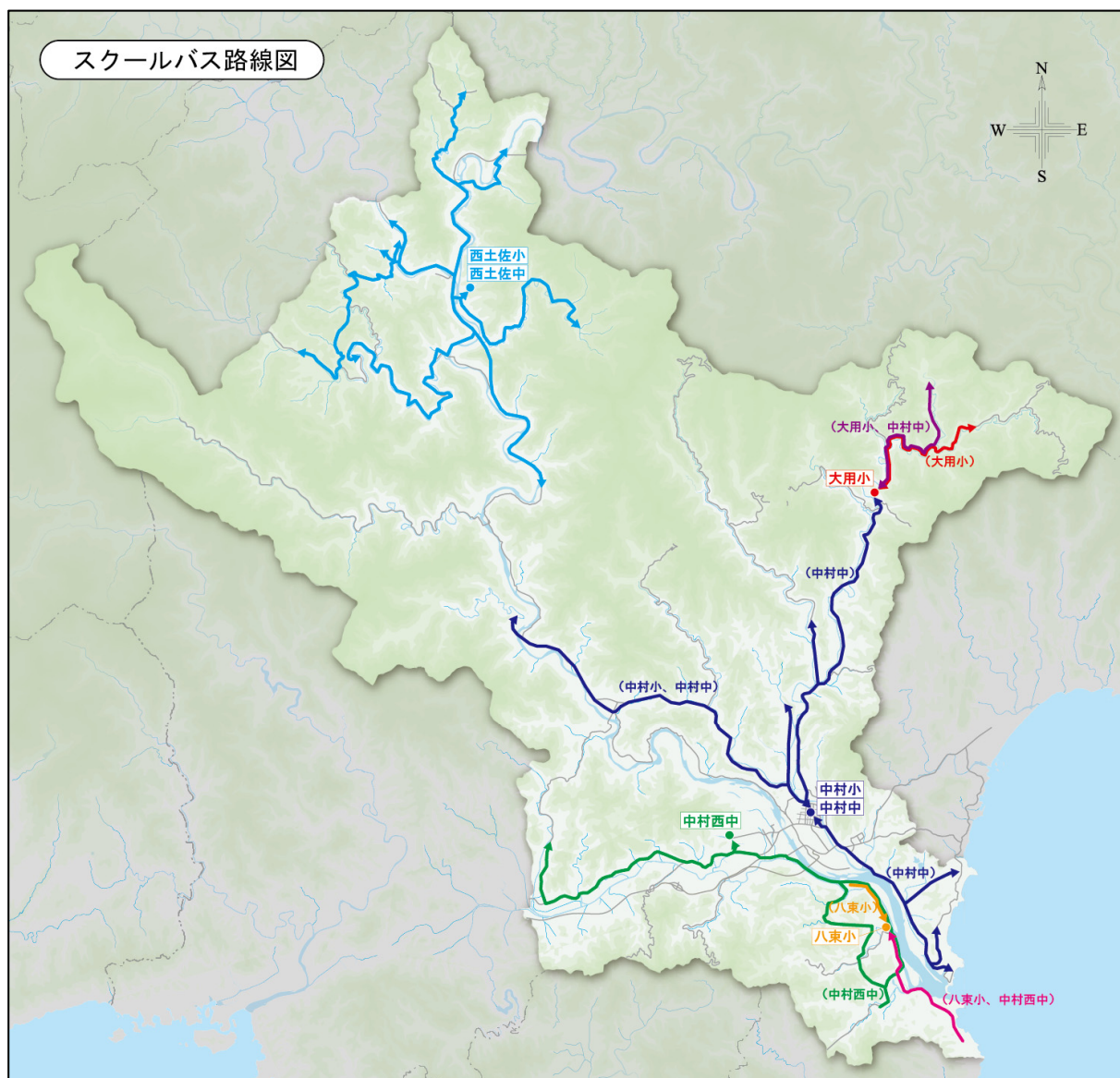
タクシー事業者			
事業者名	住 所	電 話	営業時間
平和観光タクシー	中村大橋通 4-11-2	0880-34-1414	24 時間営業
すくもハイヤー中村	中村大橋通 7-11-6	0880-34-1313	深夜 2:00 ごろまで
鈴ハイヤー	中村大橋通 7-11-6	0880-34-2413	深夜 2:00 ごろまで
中村ハイヤー	中村大橋通 4-58	0880-35-2188	7:00～22:00 ごろまで
有岡ハイヤー	有岡 1034-2	0880-37-0061	7:00～22:00 ごろまで
福祉タクシー事業者			
事業者名	住 所	電 話	営業時間
ストレッチャー・車いす対応			
茶の間福祉タクシー	駅前町 3-6	090-3187-9535	定めなし
車いす対応			
アロハタクシー	佐田 38-1	070-2217-7273	定めなし（予約優先）
鈴ハイヤー	中村大橋通 7-11-6	0880-34-2413	日中（17:00 ごろまで）
介護タクシーしろくま	安並 2256-4	0880-34-2723	7:00～18:00 (定休日:日,祝)
さつき福祉タクシー	右山五月町 1-8	0880-34-5961	7:00～17:00 (定休日:日,1/1～2)
たんばぼ介護タクシー	中村丸の内 1707-44	090-8691-6167	7:00～17:00 (定休日:日,祝,1/1～2)
あい介護タクシー	右山字明治 383-7	0880-34-0777 090-9452-1719	8:00～17:00 (定休日:日,祝)
マルナカ福祉タクシー	下田 4096	0880-33-1248	8:00～17:00 (定休日:日,祝,1/1～3)
福祉タクシーこうのとり	中村桜町 75-2	0880-34-0041	8:00～17:00 (定休日:土日,祝,年末年始)
介護タクシー晴（はる）	駅前町 16-6	090-6120-4712	8:00～17:00 (定休日:土日,祝,年末年始)
ニコニコ介護タクシー	山路 1150	0880-36-2026	8:30～16:00 (定休日:日,祝,年末年始,盆)
ふくしタクシーみなみ風	平野 4196-2	090-9775-8006	9:00～17:00 (定休日:土日,年末年始)
通常車両			
介護タクシー四万十	下田 4322-3	090-4507-1502	定めなし (定休日:年末年始)
介護タクシーたんばぼ	中村本町 3-18	090-8970-8368	7:00～17:00 (定休日:年末年始)

資料：四万十市資料

(2) スクールバス

本市では、児童・生徒数の減少による小中学校の再編に伴い、学校区が拡大した地区・地域を対象に、児童・生徒の登下校のためのスクールバスを運行しています。

度重なる合併や統合等で、1つの学校区が大きく拡大した地域もあり、現在では市内の広範囲でスクールバスが運行されています。



資料：四万十市資料（令和6年度）

図 4.11 スクールバス運行路線図

4.6 地域公共交通に関する住民意向・利用者ニーズ等

本計画の策定にあたり、現在の本市の地域公共交通に対する住民の方や現在公共交通を利用している方、また、公共交通を運行している事業者の方々の現状や意向・ニーズ等を把握するため、アンケート・ヒアリング調査を実施しました。

各調査の実施概要は以下のとおりです。

①住民アンケート調査

配布対象	配布数	調査方法	回収票数と回収率 (総回答者数)	調査期間
市在住の世帯主	3,000 票	郵送法	1,375 票 45.8% (2,149 サンプル)	令和 6 年 9 月 6 日～ 令和 6 年 9 月 27 日

※ 1 世帯あたり 3 名まで回答が可能

②路線バス利用者ヒアリング調査

調査対象	対象系統	調査方法	取得サンプル数	調査期間
路線バス利用者	市内・幹線 全 10 系統	調査員による ヒアリング調査	下表参照	令和 6 年 9 月 5 日～ 令和 6 年 9 月 7 日

市内路線	勝間川線	有岡線	江ノ村・森沢線	黒尊線	下田線	江川崎線
サンプル数	11	11	5	1	11	9
幹線路線	田野浦線	足摺岬線	宿毛駅線	入野駅線		
サンプル数	6	38	37	12		

③中村まちバス・四万十市デマンド交通利用者アンケート調査

調査対象	配布数	調査方法	回収票数(回収率)	調査期間
四万十市デマンド交通利用者 (※八束線以外)	202 票	郵送法	134 票 (66.3%)	令和 6 年 9 月 6 日～ 令和 6 年 9 月 27 日
中村まちバス及び 八束線利用者	—	車内にアンケート票設置	中村まちバス：30 票 八束線：2 票	

四万十市デマンド交通エリア	西土佐	東富山	東蕨岡	西富山	西蕨岡	後 川
回収票数	70 票	28 票	10 票	3 票	8 票	15 票

④鉄道利用者ヒアリング調査

調査対象	対象系統	調査方法	取得サンプル数	調査日
鉄道利用者	JR 予土線及び 土佐くろしお 鉄道	調査員による ヒアリング調査	江川崎駅：20 中 村 駅：201	令和 6 年 9 月 5 日 令和 6 年 9 月 7 日

⑤交通事業者ヒアリング調査

調査対象事業種	調査対象事業者名
鉄道事業者	土佐くろしお鉄道株式会社
バス事業者	高知西南交通株式会社、有限会社西土佐交通、中村バス
タクシー事業者	鈴ハイヤー、すくもハイヤー中村、平和観光タクシー、 中村ハイヤー、有岡ハイヤー

(1) 住民アンケート調査結果

本計画の策定にあたり、現在の本市の地域公共交通に対する住民の利用状況や利用意向、現在の運行状況への満足度などを把握するため、住民アンケート調査を実施しました。

調査結果の概要は以下のとおりです。

1) 外出する際の主な移動手段

外出の際、主に自家用車で移動している人が約85%と大部分を占めています。

・自分で運転する自家用車・・・	72.5%	計 84.7%
・自分以外が運転する自家用車・・・	12.2%	

2) 地区内で運行されている地域公共交通情報の認知度

地区内で運行されている地域公共交通（市内路線バスやデマンド交通）に対する認知度では、「運行内容や利用方法までよく知っている」人は約12%しかいませんでした。

・運行内容や利用方法まで良く知っている・・・	11.9%
・詳細までは知らない + ほとんど知らない・・・	79.0%

3) 地域公共交通の利用状況

最近10年間ににおける地域公共交通の利用状況では、「地区内公共交通」と「幹線路線バス」は80%以上の人が全く利用しておらず、「鉄道」と「タクシー」についても50%以上の人が利用していません。また、月に数回以上利用している人の割合もかなり少ない状況です。

	[最近10年間利用していない]	[月に数回以上利用している]
・地区内公共交通	80.8%	3.8%
・幹線路線バス	88.2%	0.7%
・鉄 道	55.1%	2.0%
・タ ク シ ー	58.8%	3.6%

4) 地域公共交通の利用目的

地域公共交通の主な利用目的は、全体的に「通院（お見舞い）」のための利用が多くなっており、その他「鉄道」では「観光・レジャー」、「タクシー」では「飲酒・体調不良時（運転できない時）」の利用が多くなっています。

・地区内公共交通・・・	通院（お見舞い）、買物・家事
・幹線路線バス・・・	通院（お見舞い）、市外への移動
・鉄 道・・・	観光・レジャー、市外への移動、仕事・業務
・タ ク シ ー・・・	飲酒・体調不良時、通院（お見舞い）

5) 地域公共交通を利用しない理由

各公共交通を利用しない理由は、「自分で車やバイク、自転車を運転して移動することができるから」と「家族が運転する車で移動することができるから」が大多数を占めています。

「自分・家族が運転する車等で移動することができるから」が大多数

なお、それ以外の理由では以下の回答が多くなっています。

- ・ 地区内公共交通・・・**運行情報や利用の仕方（乗り方）がよくわからないから**
- ・ 幹線路線バス・・・**運行路線やバス停が自宅から離れていて利用しにくいから**
- ・ 鉄 道・・・**行きたい施設に直接行けない（乗換え、接続が悪い）から**
- ・ タ ク シ ー・・・**料金（運賃）が高いから**

6) 四万十市の地域公共交通への満足度

四万十市の地域公共交通の運行状況等への満足度（満足＋やや満足）は約 9%と低く、不満度（不満＋やや不満）は約 21%と不満度の割合が2倍以上高くなっています。

- ・ 満足度・・・ **9.1%** （満足： 5.2% やや満足： 3.9%）
- ・ 不満度・・・ **20.6%** （不満： 10.9% やや不満： 9.7%）

満足の理由：**不満に感じる事が無い、家族（親）が利用していて助かっている
公共交通空白地が少ない（細部にまで行きわたっている）** 等

不満の理由：**不便（使い勝手が悪い）、便数が少ない、乗りたい時間に運行していない（最終便の時間が早い）、運行情報がよくわからない** 等

7) 四万十市の地域公共交通の今後のあり方

四万十市の地域公共交通が今後どうあるべきかについては、半数近くの約 48%が「できるだけ現在の状況（サービス水準）を維持していくべき」と回答し、次いで「もっと拡大・充実させるべき」が約 23%となっています。

- ・ できるだけ現在の状況（サービス水準）を維持していくべき・・・ **47.8%**
- ・ もっと拡大・充実させるべき・・・・・・・・・・・・・・・・・・ **22.7%**
- ・ 財政負担となるので、可能な限り縮小・効率化すべき・・・・・・・・ **12.0%**

8) 現在の自動車運転状況

現在自動車を運転している人のうち、「現在は運転に不安がないが3～5年後は不安である」人が約 22%、「現在も運転にやや不安はあるが、運転している」人が約 3%となっており、今後、運転に不安になったり、運転しなく（できなく）なる人が増加する恐れがあります。

- ・ 現在は運転に不安がないが3～5年後は不安である・・・・・・・・ **21.9%**
- ・ 現在も運転にやや不安はあるが、生活のため運転している・・・ **3.4%**

※70歳以上の方の回答に限定した場合

- ・ 現在は運転に不安がないが3～5年後は不安である・・・・・・・・ **44.2%**
- ・ 現在も運転にやや不安はあるが、生活のため運転している・・・ **6.5%**

9) 住民アンケート調査結果の地区別傾向

回答者の居住地区別の傾向・特徴は以下のとおりです。

西土佐地区

- ・地区内公共交通の認知度が比較的高い
- ・タクシーの利用経験・頻度が最も低い
- ・公共交通満足度がやや高い

富山地区

- ・主な移動手段で「自家用車」の割合が最も多い
- ・地区内公共交通の認知度が最も高い
- ・公共交通への不満度が最も低い

蕨岡地区

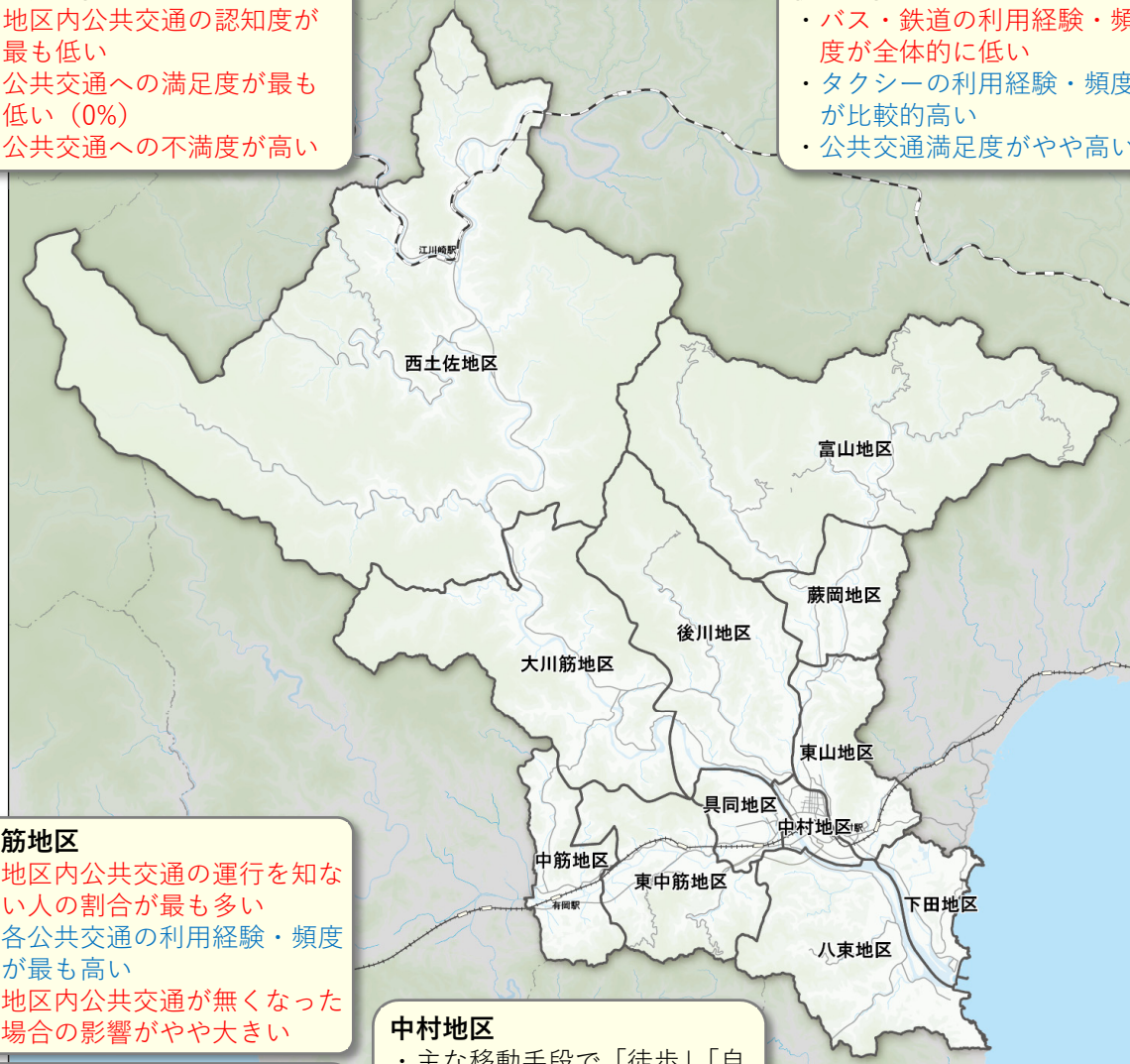
- ・公共交通満足度がやや高い
- ・地区内公共交通が無くなった場合の影響が最も大きい
- ・今後のあり方では「もっと拡大・充実すべき」が最多

大川筋地区

- ・地区内公共交通の認知度が最も低い
- ・公共交通への満足度が最も低い(0%)
- ・公共交通への不満度が高い

後川地区

- ・バス・鉄道の利用経験・頻度が全体的に低い
- ・タクシーの利用経験・頻度が比較的高い
- ・公共交通満足度がやや高い



中筋地区

- ・地区内公共交通の運行を知らない人の割合が最も多い
- ・各公共交通の利用経験・頻度が最も高い
- ・地区内公共交通が無くなった場合の影響がやや大きい

東中筋地区

- ・公共交通への満足度が低い
- ・公共交通への不満度が最も高い
- ・回答者の運転免許証の保有率が最も高い

中村地区

- ・主な移動手段で「徒歩」「自転車」が比較的多い
- ・タクシーの利用経験・頻度が比較的高い
- ・地区内公共交通が無くなった場合の影響がやや大きい

東山地区

- ・地区内公共交通の認知度が比較的低い
- ・タクシーの利用経験・頻度が比較的高い

具同地区

- ・地区内公共交通の認知度が比較的低い
- ・タクシーの利用経験・頻度が比較的高い

八束地区

- ・主な移動手段で「自家用車」の割合が比較的多い
- ・公共交通への不満度が高い
- ・地区内公共交通が無くなった場合の影響がやや大きい

下田地区

- ・地区内公共交通とタクシーの利用経験・頻度が比較的高い
- ・回答者の運転免許証の保有率が最も低い

(2) 地域公共交通利用者ヒアリング・アンケート調査結果

現在、本市内で運行されている路線バス・デマンド交通・鉄道等を利用している方々の利用目的や利用頻度、現在の運行状況に対する要望（ニーズ）などを把握するため、各公共交通の利用者へのヒアリング・アンケート調査を実施しました。

調査結果の概要は以下のとおりです。

1) 市内路線バス利用者ヒアリング調査結果

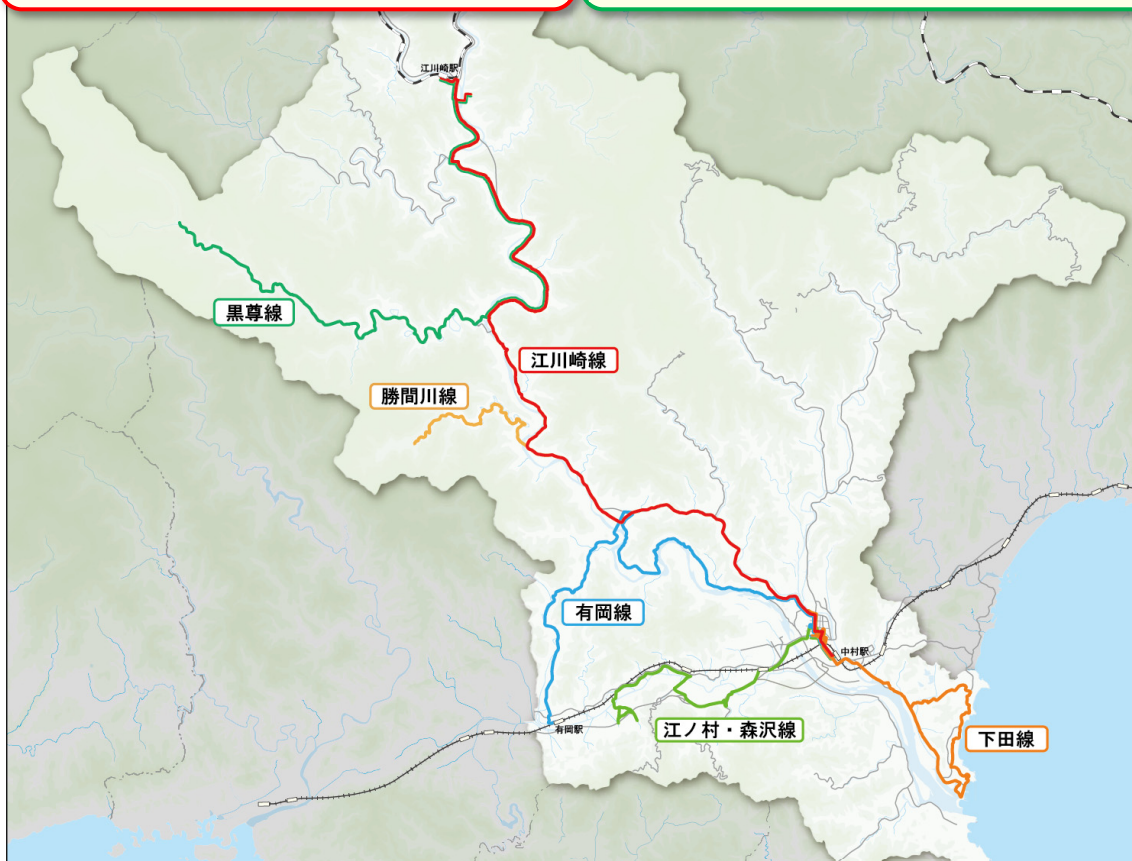
市内路線バス（6系統）の系統別の利用者傾向・特徴は以下のとおりです。

江川崎線

- ・利用者の年齢層は全体的に低い
- ・利用頻度は様々な人が混在している
- ・利用期間は比較的小さい人が多い
- ・要望：路線の継続運行・維持

黒尊線

- ・利用者の年齢層は高い（ただし利用者少）
- ・利用頻度は比較的小さい（週に数回）
- ・利用している期間は長い
- ・要望：特になし



勝間川線

- ・小中学生の通学利用あり（スクールバス）
- ・利用頻度は高い（ほぼ毎日利用：約 55%）
- ・利用期間は比較的小さい人が多い
- ・要望：路線の維持（無くなると困る）

江ノ村・森沢線

- ・利用者の年齢層は高い（80 歳以上）
- ・利用頻度は高い（週に数回利用：40%）
- ・路線が無くなった場合の影響が大きい
- ・要望：路線の継続運行・維持

有岡線

- ・利用者の年齢層は高い（70 歳以上多数）
- ・利用頻度は高い（週に数回利用：約 64%）
- ・目的地との往復での利用割合が高い
- ・要望：路線の維持（無くなると困る）

下田線

- ・利用者の年齢層は高い（70 歳以上多数）
- ・利用頻度は高い（週に数回利用：約 55%）
- ・利用期間は長い（10 年以上：約 56%）
- ・要望：増便

2) 幹線路線バス利用者ヒアリング調査結果

幹線路線バス（4系統）の系統別の利用者傾向・特徴は以下のとおりです。



宿毛線

- ・利用者の年齢層はやや高齢者の割合が多い
- ・市内居住者の割合が多い（市内：約 70%）
- ・利用目的は通院・買物が特に多い
- ・利用頻度は比較的高い（ほぼ毎日：約 19%）
- ・利用期間は長い（10 年以上：約 42%）
- ・要望：昼過ぎの時間帯への増便（多数）

入野駅線

- ・利用者の年齢層は高齢者の割合が多い
- ・利用者（回答者）はすべて市外居住者
- ・利用目的は通院・買物が多い
- ・利用頻度は比較的高い（ほぼ毎日：25%）
- ・利用期間は長い人が多い（10 年以上：50%）
- ・要望：増便、日祝日運行

足摺岬線

- ・利用者の年齢層は全年代（10～90 歳以上）
- ・ほぼ市外居住者が利用（市外：約 95%）
- ・利用目的は通院・買物・観光の順に多い
- ・利用頻度は様々な人が混在している
- ・利用期間も長短混在（10 年以上：約 38%）
- ・要望：路線の維持、増便、往復切符販売

田野浦線

- ・利用者の年齢層は老若混在（10～80 歳代）
- ・市内居住者と市外居住者が 50%ずつ
- ・利用目的は通学・通院・買物が同数
- ・利用頻度は高い人が多い
- ・利用期間は長い（10 年以上：約 67%）
- ・要望：特になし

3) 中村まちバス・四万十市デマンド交通利用者アンケート調査結果

中村まちバス・四万十市デマンド交通の系統・運行エリア別の利用者傾向・特徴は以下のとおりです。

西土佐地区（北部・中部・共通エリア）

- ・利用者の年齢層は 80 歳代が最も多い
- ・利用頻度は低い（月～年に数回程度）
- ・利用期間は長い人が多い（10 年以上：50%）
- ・デマンド交通が無くなった場合の影響大
- ・要望：運行維持、増便、運行時間追加延長

東富山エリア

- ・利用者の年齢層は 80 歳代が最も多い
- ・利用頻度は比較的高い（週～月に数回）
- ・利用期間は比較的に長い（10 年以上：約 27%）
- ・デマンド交通が無くなった場合の影響大
- ・要望：運行維持、日曜運行、乗降場所拡大

西富山エリア

- ・利用者の年齢層は 80 歳代が最も多い
- ・利用頻度は低い（月～年に数回程度）
- ・利用期間は長い（10 年以上）
- ・往復での利用はやや限定的になっている
- ・要望：自由な時間指定

後川エリア

- ・利用者の年齢層は 80 歳代が最も多い
- ・利用頻度は比較的高い（週～月に数回）
- ・利用期間は短い人が多い（1 年～2 年）
- ・目的地との往復での利用割合がやや高い
- ・要望：運行維持、時間・場所の指定利用

西蔵岡エリア

- ・利用者の年齢層は 70 歳代が最も多い
- ・利用頻度はやや低い（月に数回程度）
- ・利用期間は短い人が多い（3 年～5 年）
- ・目的地との往復での利用割合が高い
- ・要望：運行維持、増便

東蔵岡エリア

- ・利用者の年齢層は 80 歳代が最も多い
- ・利用頻度は高い（ほぼ毎日利用：20%）
- ・利用期間は比較的に長い（10 年以上：約 33%）
- ・片道だけ利用する人の割合が多い
- ・要望：増便、日曜運行、自由な時間指定

中村まちバス

- ・利用者の年齢層は 80 歳代が最も多い
- ・利用頻度は比較的高い（週～月に数回）
- ・利用期間は短い人が多い（1 年～2 年）
- ・目的地との往復での利用割合がやや高い
- ・要望：運行の継続、運行車両の増台

八束線

- ・利用者の年齢層は 80 歳代
- ・利用頻度はやや低い（月に数回程度）
- ・利用期間は長い（10 年以上：50%）
- ・バス停までの距離が離れている人が多い
- ・要望：自宅までの送迎

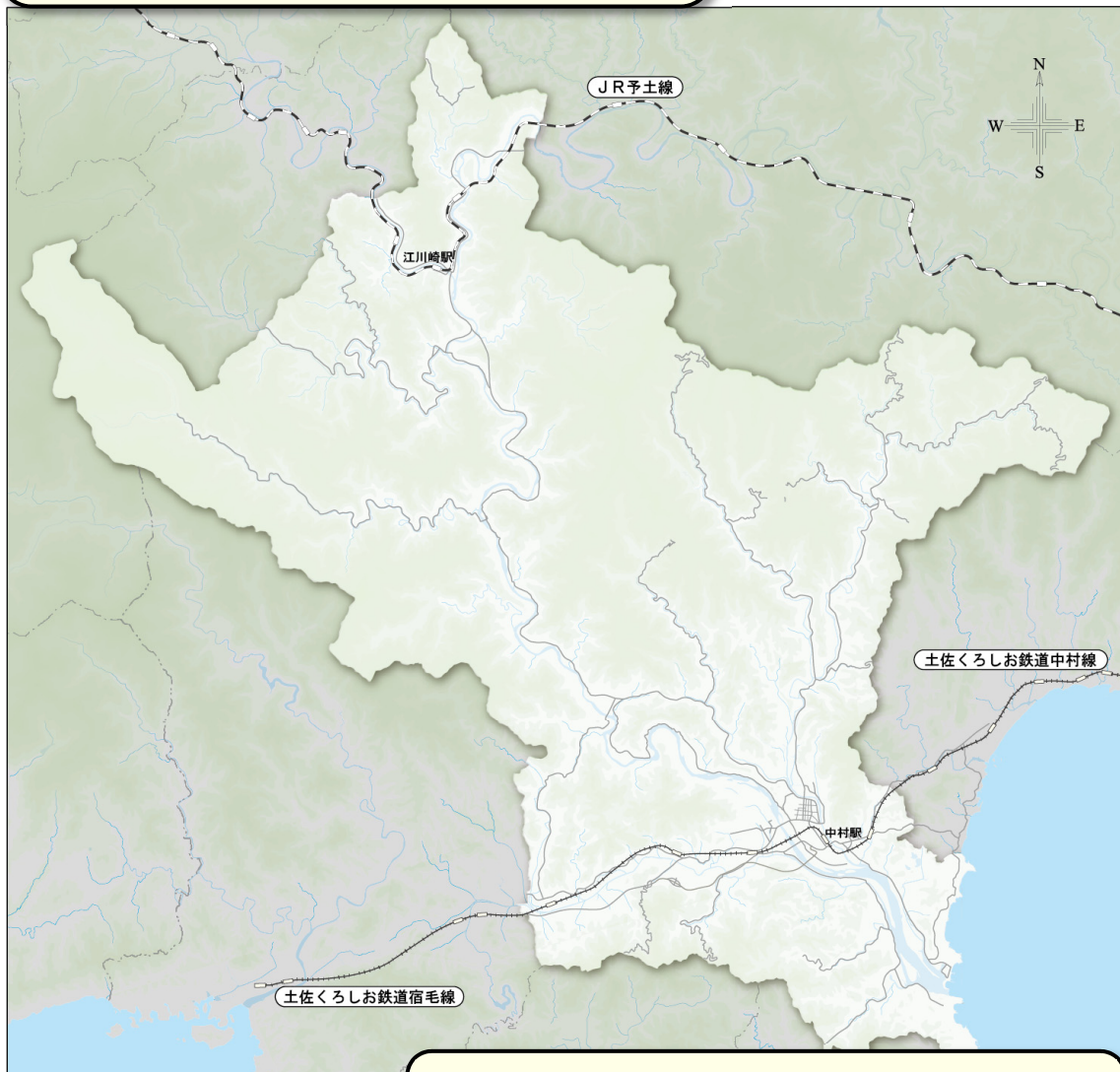


4) 鉄道利用者ヒアリング調査結果

鉄道の路線別の利用者傾向・特徴は以下のとおりです。

JR 予土線

- ・利用者の年齢層は 20～40 歳代の若い世代が比較的多い
- ・利用者は市外居住者が多い（市外居住者：90%）
- ・利用目的は観光が非常に多く、次に通勤・通学
- ・利用頻度は様々な人が混在（ほぼ毎日利用：30%）
- ・目的地との往復での利用割合は比較的高い
- ・現在の運行便数は少ないと感じている人が多数
- ・要望：路線の存続、増便、江川崎駅から先の接続改善



土佐くろしお鉄道中村線・宿毛線

- ・利用者の年齢層は 10 歳代が多く、80 歳以上は少ない
- ・利用者は市外居住者が多い（市外居住者：約 86%）
- ・利用目的は通勤・通学が非常に多く、観光利用もある
- ・利用頻度は高い人が多い（ほぼ毎日利用：約 41%）
- ・目的地との往復での利用割合が非常に高い
- ・現在の運行便数はやや少ないと感じている人が多い
- ・要望：運行の継続・維持、（時間帯を指定した）増便

(3) 地域公共交通事業者ヒアリング調査結果

現在、本市内で地域公共交通（鉄道（※土佐くろしお鉄道のみ）、バス、タクシー）を運行している事業者を対象に、近年の利用者数の推移（新型コロナウイルス感染症の影響等）、運転手の確保状況、現在の収支状況や今後の運行維持に関する意向等を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

調査結果の概要は以下のとおりです。

1) 利用者数の推移状況（新型コロナの影響）

- ・全業種とも利用者数は減少傾向が続いている
- ・新型コロナ禍では令和2年に大きく利用者が減少した業種・路線が多かったが、元々利用者の少なかったデマンド交通や市内路線バスではほぼ影響の無かった路線もある
- ・令和5年以降、利用者数は回復傾向にあるが、それでも新型コロナ禍前までの8割程度までしか回復していない

2) 運転手の確保状況

- ・一部のタクシー事業者で運転手が不足気味との回答があったが、鉄道・バス事業者においては、現在の運行を行うために必要となる人員は確保できている状況
- ・全体的に年齢層が高めであったり、鉄道の運転士になるには一定の養成期間が必要となるため、常に募集をかけている状態であり、どの事業者も将来的な不安は持っている
- ・2024年問題については、大きな問題となった事業者はない
- ・現在運転手が1～2名のタクシー事業者は新たな運転手を募集しておらず、現在の体制のままで可能な範囲での運行を行っている

3) 自動運転・ライドシェア・高速道路延伸に関する意見等

- ・自動運転に関しては、地域性（道路状況や交通状況）から現時点では安全面や社会受容性での課題があり、導入に向けては今後、地域を巻き込んだ検討が必要となる
- ・ライドシェアに関しては、地方部（市内では西土佐地域、市外含めると幡多地域全体）で特に必要になってくるのではないかという意見が多いが、導入に向けては様々な課題が考えられるほか、住民にもなかなか受け入れられないのではないかという懸念あり
- ・高速道路の延伸に関しては、観光客の増加や交通の利便性向上につながることを期待する一方、事業への影響はほとんどないと考えている事業者も少なくない

4) 現在の収支状況と今後の運行維持に関する意向等

- ・鉄道（土佐くろしお鉄道）とバス事業者は基本的に補助が入っていたり、委託事業での運行であるため、収支状況については基本的には問題にならないが、常に経費の削減には務めている
- ・タクシー事業者も収支的にはなんとかトントンの状態をキープしている事業者が多く、基本的には今後も事業（運行）を継続していく意向であるが、一部事業者では現在の運転手が退職後は事業継続が困難となる可能性もある
- ・今後の運行維持に対する課題としては、ドライバー不足（高齢化）と市の人口減少

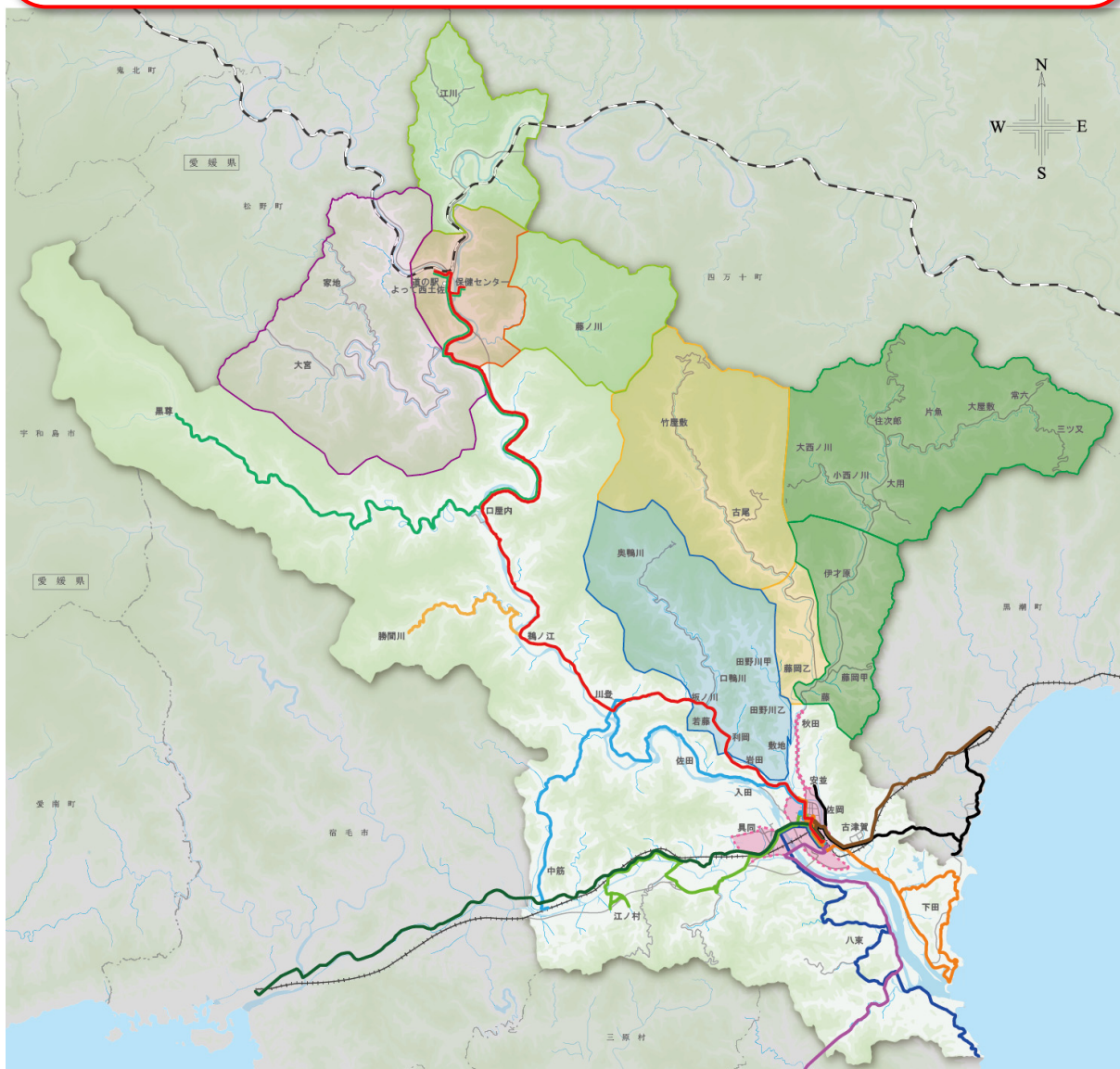
5. 地域公共交通の課題整理

5. 地域公共交通の課題整理

5.1 四万十市地域公共交通の目指すべき姿（将来像）

地域の現状や上位・関連計画、各種調査により把握した住民・利用者ニーズ等を踏まえた、本市における地域公共交通の目指すべき姿は以下の通りと考えます。

1 市域全域をカバーする地域公共交通網を維持



2 利用者ニーズに沿った運行により利用者を維持

3 まちづくりの将来像に合致した地域公共交通網を確立

5.2 地域公共交通の課題

地域公共交通の目指すべき姿と現状とのギャップにより抽出された課題は以下のとおりです。

1 市域全域をカバーする地域公共交通網を維持



【現状】

- 現状1**：現在の地域公共交通網は概ね市域全体をカバーできているが、一部には利用可能圏域外となっている区域も残っている
- 現状2**：タクシー・福祉タクシーの事業者は市の南部の地域（中村地区周辺）に集中しており、西土佐地域には事業者がいない
- 現状3**：交通事業者の将来的な運転手不足が懸念されている
- 現状4**：地域公共交通の運行に係る市の財政負担額が増加傾向にある



課題1 現況地域公共交通網の運行維持

◀ 現状1 現状2 現状3

今後の人口減少（過疎化）の進行を踏まえると、地域公共交通は重要な交通インフラであり、本市内で安心して暮らしていくために必要不可欠な要素となることから、地域公共交通網の維持により、日常の移動手段を確保し、外出の支援を行っていくことが必要である。

課題2 交通事業者との連携強化

◀ 現状1 現状2 現状3

将来的に現在の地域公共交通網を維持していくためには、実際の運行を行う交通事業者との連携が必須であることから、地域公共交通の維持や利便性の向上を図るため、運転手不足の解消に資する自動運転技術の活用をはじめ、各種取組について、より連携・協働を強化していく必要がある。

課題3 財政負担額の縮減・確保

◀ 現状4

本市における公共交通事業者への補助や市内バス路線の運行経費の総額は例年1億円前後を推移しており、近年はやや増加傾向にある。今後も持続的に地域公共交通を維持していくためには、可能な限り財政負担額の軽減を図るとともに、確実な費用の確保が必要である。

2 利用者ニーズに沿った運行により利用者を維持



【現状】

- 現状5：人口減少等により本市における鉄道・バスの利用者は減少傾向が続いており、新型コロナ禍による大幅な減少からも回復しきれていない
- 現状6：住民の主な移動手段は自家用車であり、地域公共交通の利用経験及び利用頻度は低い
- 現状7：住民の現況地域公共交通への満足度は低く、一部地域では不満度が高くなっており、不満理由は運行便数や運行時間を含む「利便性」に対するものが多い
- 現状8：住民の地域公共交通の情報認知（入手）度が低い



課題4 地域公共交通利便性の向上

← 現状5 現状7

本市における地域公共交通の利用率は低く、住民の満足度も低くなっているため、住民や利用者のニーズを把握したうえで、それに沿った運行体系の変更等の対応・対策を行って利便性を向上し、利用者の維持を図っていく必要がある。

課題5 住民（利用者）のニーズ把握と対応

← 現状5 現状6 現状7

限られたリソースの中で、より効果的・効率的に利便性の向上を図るためには、住民及び利用者のニーズをタイムリーかつ的確に把握・分析し、適切な対応を行っていくことが重要である。

課題6 積極的な情報発信と利用促進・啓発

← 現状6 現状8

住民アンケート結果からは、地域公共交通の利用率はもとより、地域公共交通に関する情報の認知度もかなり低い状況となっている。このような現状を踏まえ、積極的な情報発信と利用促進・啓発により、市民に公共交通を身近に感じさせ、利用しやすくするための取組が必要である。

3 まちづくりの将来像に合致した地域公共交通網を確立



【現状】

現状 9 : 現況地域公共交通網（エリア）と将来都市像（エリア）とは不整合あり

現状 10 : 公共交通拠点（駅等）周辺のにぎわいが不足している



課題 7 まちづくりの方向性（計画）に沿った再編

◀ **現状 9**

現在の本市の地域公共交通網は、概ね市域をカバーできているものの、将来的なまちづくりの方向性（将来像）と完全に合致したものとはなっていない。今後のまちづくりにおいて、地域公共交通が担う役割は大きいいため、まちの将来像に沿った形となるよう再編を行っていく必要がある。

課題 8 中心市街地・地域拠点の活性化に向けた取組

◀ **現状 10**

今後のまちづくりは、中心市街地や地域拠点における活性化・にぎわいの創出が大きな課題であり、大方四万十道路（高規格道路）の延伸等による利便性の向上と交流人口の拡大を見据え、シームレスに拠点間をつなぐ結節機能強化を図るため、地域公共交通（２次交通）とその拠点（駅・主要バス停）周辺施設等の整備など、駅等を一つの拠点としたまちづくりが必要である。

6. 基本方針及び計画の目標

6. 基本方針及び計画の目標

6.1 地域公共交通の位置付け・役割・維持策

上位関連計画によるまちづくりの方針や地域公共交通の課題を踏まえ、今後の本市における各地域公共交通システムの位置付け・役割・維持策を以下のとおり設定します。

図（表）6.1 四万十市地域公共交通ネットワーク（系統）概要図（表）



位置付け	系 統	役 割	確保・維持策
市内運行 路線	デマンド交通 (区域運行) 中村まちバス	中心市街地（中村地区） および周辺地区の一部 区域内で区域運行を行 い、市街地内での移動交 通を担う	・交通事業者と協議の上、運行体系 の変更等による運行区域の拡大 および積極的な情報発信による 啓発・利用促進等により、需要の 拡大を図る
支線	四万十市デマンド交 通（区域運行（※中心 市街地内は路線型）） 東富山・東蕨岡エリア	市内（中村地域）の各地 区（エリア）で区域運行 を行い、中心市街地（中 村地区）内の拠点および 主要施設に接続する	・交通事業者と協議の上、運行体系 の変更等による運行区域の拡大 および積極的な情報発信による 啓発・利用促進等により、需要の 拡大を図る
	四万十市デマンド交 通（区域運行（※中心 市街地内は路線型）） 西富山・西蕨岡エリ ア、後川エリア		（上記に加え） ・ 地域公共交通確保維持事業（フィ ーダー補助） を活用し、持続可能 な運行を目指す
	四万十市デマンド交 通（区域運行） 西土佐地域 北部エリア、中部エリ ア、共通エリア	西土佐地域の各地区（エ リア）で区域運行を行 い、地域拠点・主要施設 に接続する	・交通事業者と協議の上、一定以上 の運行水準（現状維持を基本）を 確保 ・交通事業者との連携・取組による 利便性向上および積極的な情報 発信による啓発・利用促進等によ り、一定以上の需要を確保
	四万十市デマンド交 通（路線不定期型） 八束線	八束地区で路線不定期 型の運行を行い、中心市 街地（中村地区）内の拠 点および主要施設に接 続する	・交通事業者と協議の上、運行形態 の変更等による利便性向上およ び積極的な情報発信による啓発・ 利用促進等により、一定以上の需 要を確保

○補助事業（地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助））活用の必要性について

・四万十市デマンド交通〔西富山・西蕨岡エリア〕は、市中心市街地から北側の山間部に位置する富山地区および蕨岡地区の西側エリア（古尾、竹屋敷、蕨岡乙、蕨岡甲の一部）内で区域運行型のデマンド運行を行い、エリア内および市役所や市民病院、店舗等の生活必需施設のある中村市街地内の主要バス停へと連絡する路線であり、地域の日常的な移動手段として重要な役割を担っている。一方で、自治体や運行事業者の運営・運行努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

・四万十市デマンド交通〔後川エリア〕は、市中心市街地から北西側の山間部に位置する後川地区内のエリア（奥鴨川、口鴨川、田野川甲、田野川乙、利岡、板ノ川、若藤、敷地、岩田の一部）内で区域運行型のデマンド運行を行い、エリア内および市役所や市民病院、店舗等の生活必需施設のある中村市街地内の主要バス停へと連絡する路線であり、地域の日常的な移動手段として重要な役割を担っている。一方で、自治体や運行事業者の運営・運行努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

6.2 地域公共交通計画の基本方針

上位関連計画によるまちづくりの方針や地域公共交通の課題を踏まえ、今後の本市における地域公共交通計画の基本方針を以下のとおり設定します。

基本方針①：地域公共交通網の堅守（ずっとつながる）

四万十市は市域が広大で、特に中山間地域では車が無いと暮らしが成り立たない状況となっており、高齢化や過疎化の進行により、車の運転や送迎が困難となったことで、日常の移動に窮している方も増えてきています。

今後の高齢化や過疎化の進行を踏まえると、地域公共交通は重要な交通インフラであると考えられ、将来もその地域で安心して暮らしていくために必要不可欠な要素となることから、市内の居住地域を概ね網羅している現況の地域公共交通網を、今後も持続的に堅守し、市民の生活を守ります。

基本方針②：持続可能化への連携・協働（みんなでまもる）

現況においても利用者の減少や、運行事業者の経営状況、ドライバー不足や高齢化、行政における財政負担金の上昇等、地域公共交通を持続的に維持していくことはやや困難な状況となっていますが、今後の人口減少予測を踏まえると、さらなる困難が予見されます。

このため、地域公共交通網を今後も持続的に維持・拡充していくために、利用者ニーズに則した利便性の向上による利用者数の維持・拡大を図るとともに、市内のあらゆる輸送資源や地域住民を含めた関係者等、様々な人・物の連携・協働の推進を図ります。

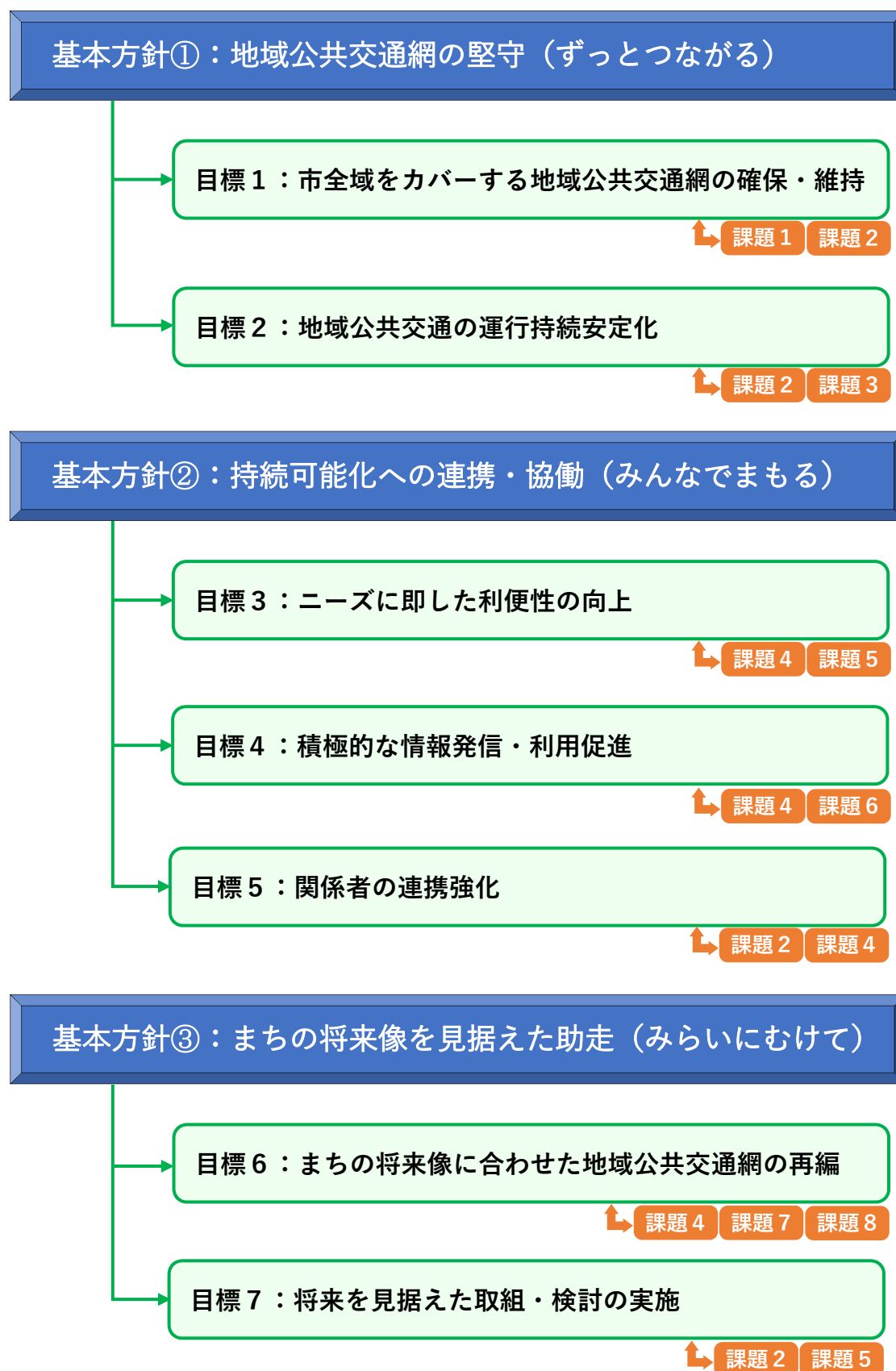
基本方針③：まちの将来像を見据えた助走（みらいにむけて）

地域公共交通は将来のまちづくりにおいても重要な役割を果たすことから、まちの将来像に合わせた整備を行っていく必要があります。

ただし、まちづくりは一朝一夕に行われるものでなく、ある程度の期間をもって計画・整備されていくものであるため、大方四万十道路（高規格道路）の延伸によるまちの将来像を念頭にその骨格となる道路インフラの事業進捗を見据えつつ、交通DX・GXによる利便性・持続可能性の向上など、地域公共交通としての役割を全うするための施策等について、検討を行っていきます。

6.3 基本方針に基づく計画の目標

設定した基本方針に基づき、本計画の目標を以下のとおり設定します。



7. 目標達成のための施策・事業

7. 目標達成のための施策・事業

設定した目標の達成に向けて、関係者で行う施策・事業の実施内容、実施主体、実施時期について以下に示します。

目標1：市全域をカバーする地域公共交通網の確保・維持

施策1 市内地域公共交通の運行・サービス水準の維持		課題1	課題2
事業1 地域公共交通ネットワーク・サービスの維持・確保			
実施内容	○市域全体をカバーする現在の地域公共交通ネットワークについて、サービス水準（路線や運行便数等）の維持・確保を図る。 ○将来的な持続可能性向上のため、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）に向けた検討・調整等を行う。		
実施主体	四万十市、交通事業者 （※系統別の事業および実施主体の概要は次項を参照）		
実施時期	毎年度（継続実施）		

目標2：地域公共交通の運行持続安定化

施策2 地域公共交通運行の安定化		課題2
事業2 運転手不足への対策・支援		
実施内容	○UI ターン相談会、就職相談会等における求人情報の提供。 ○第二種運転免許取得費用補助の検討。 ○自動運転技術をはじめとする交通 DX の活用検討。	
実施主体	四万十市、交通事業者、関係機関	
実施時期	毎年度（継続実施）	
施策3 市財政負担の軽減化対策		課題3
事業3 欠損補助額の軽減化に向けた運行経費の削減対策		
実施内容	○市より欠損補助を行っている路線等について、利用者状況に合わせた車両の変更や、事故等による経費の増大を回避するための安全運行の徹底等により、運行経費の削減により欠損額の軽減を図る。 ○交通GXによる効率的な運行管理、公共交通運行コストの削減に向けた検討・調整等を行う。	
実施主体	四万十市、交通事業者、関係機関	
実施時期	毎年度（継続実施）	

表 7.1 地域公共交通の事業および実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	備 考
JR 予土線	若井駅	江川崎駅	北宇和島駅	第一種鉄道事業	普通鉄道	交通事業者	
土佐くろしお 鉄道中村線	窪川駅	－	中村駅	第一種鉄道事業	普通鉄道	交通事業者	
土佐くろしお 鉄道宿毛線	宿毛駅	－	中村駅	第一種鉄道事業	普通鉄道	交通事業者	
宿毛線	中村駅	けんみん 病院	宿毛駅	4 条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (国・県・市より欠損 補助金)	
足摺岬線	中村駅	清水バス センター	足摺岬	4 条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (国・県・市より欠損 補助金)	
入野駅線	中村駅	－	入野駅 (佐賀駅)	4 条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (県・市・町より欠損 補助金)	
田野浦線	中村駅	田野浦	入野駅	4 条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (県・市・町より欠損 補助金)	
黒尊線	旧黒尊 事務所	口屋内	保健 センター	79 条自家用 有償旅客運送	路線定期 運行	四万十市 (運行は交 通事業者委託)	
勝間川線	勝間川	－	鵜ノ江	79 条自家用 有償旅客運送	路線定期 運行	四万十市 (運行は勝 間川部落に委託)	
有岡線	中村駅	川平分岐	有岡駅	79 条自家用 有償旅客運送	路線定期 運行	四万十市 (運行は交 通事業者委託)	
江ノ村・森沢 線	中村駅	森沢	江ノ村	79 条自家用 有償旅客運送	路線定期 運行	四万十市 (運行は交 通事業者委託)	
下田線	四万十市役所 (中村高校)	いやしの里	四万十市役所 (中村高校)	4 条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (市より欠損補助金)	
江川崎線	中村駅	口屋内・ 江川崎駅	保健 センター	4 条乗合	路線定期 運行	交通事業者 (市より欠損補助金)	
中村まちバス	運行区域内 指定バス停	－	運行区域内 指定バス停	4 条乗合	区域運行	四万十市 (運行は交 通事業者委託)	
四万十市 デマンド交通 東富山・東蕨 岡エリア	東富山・東 蕨岡エリア 内	－	中村市街地 内指定バス 停	4 条乗合	区域運行	四万十市 (運行は交 通事業者委託)	
四万十市 デマンド交通 西富山・西蕨 岡エリア	西富山・西 蕨岡エリア 内	－	中村市街地 内指定バス 停	4 条乗合	区域運行	交通事業者 (国・市より欠損補 助金)	フィーダー 補助活用
四万十市 デマンド交通 後川エリア	後川エリア 内	－	中村市街地 内指定バス 停	4 条乗合	区域運行	交通事業者 (国・市より欠損補 助金)	フィーダー 補助活用
四万十市 デマンド交通 西土佐地域 北部・中部・ 共通エリア	西土佐地域 北部・中 部・共通エ リア内	－	西土佐地域 共通エリア 内	4 条乗合	区域運行	四万十市 (運行は交 通事業者委託)	
四万十市 デマンド交通 八束線	中村駅	市民病院 市役所	名鹿ヌキデ	4 条乗合	路線不定期 運行	四万十市 (運行は交 通事業者委託)	

目標3：ニーズに即した利便性の向上

施策4 利用者ニーズの把握とそれに基づく利便性の向上



課題4

課題5

事業4 全系統を対象とした利用者ニーズ調査の実施

実施内容	○市内を運行する地域公共交通全系統の利用者を対象としたアンケート調査を実施し、利用者ニーズを把握する。
実施主体	四万十市、交通事業者
実施時期	隔年で実施（令和8年度、令和10年度）

事業5 ニーズに基づく運行体系の見直し

実施内容	○利用状況や利用者ニーズを基にした適切な運行体系への見直しを行い、利便性の向上及び利用者の拡大を図る。
実施主体	四万十市、交通事業者
実施時期	検討：毎年度実施 実施：必要に応じて随時実施

事業6 四万十市デマンド交通〔八束線〕の運行形態変更

実施内容	○四万十市デマンド交通〔八束線〕について、現在の路線不定期型デマンド運行（乗車は既存の指定バス停からのみ）から、区域運行型に変更して、地域公共交通利用可能圏域（カバー率）の拡充を図る。
実施主体	四万十市、交通事業者
実施時期	検討：令和7年度 実施：令和8年度～令和11年度

目標４：積極的な情報発信・利用促進

施策５ 地域公共交通に関する情報発信と利用に向けた啓発

➡ 課題４ 課題６

事業７ 広報・HP等による情報発信

実施内容	○地域公共交通の運行状況等について、市の広報誌やHP、SNS等を利用して、幅広い年齢層の住民に向けて積極的な情報発信を行う。
実施主体	四万十市、交通事業者
実施時期	毎年度実施

事業８ 乗り方教室の開催

実施内容	○高齢者や小中学生等を対象に、実際のバス車両を使用して、バスの乗り方や運賃の支払方法などの体験を実施する乗り方教室を開催する。
実施主体	四万十市、交通事業者、関係機関
実施時期	毎年度実施

目標５：関係者の連携強化

施策６ 市民、交通事業者、行政等が一体となった取り組みの推進

➡ 課題２ 課題４

事業９ 四万十市地域公共交通活性化協議会の開催

実施内容	○地域公共交通活性化協議会を継続開催し、公共交通の取り組みの進捗状況の確認と意見等をいただき、課題等の解決を図る。
実施主体	四万十市、交通事業者、市民、関係機関
実施時期	毎年度実施

目標6：まちの将来像に合わせた地域公共交通網の再編

施策7 四万十市立地適正化計画を踏まえた運行体系の再編

課題4

課題7

課題8

事業10 高規格道路延伸による交通体系の構築と中村まちバスの運行エリアの拡充

実施内容	○中心拠点に人を呼び込むための交通拠点の結節機能強化と生活拠点間の移動手段として中村まちバスの運行エリア拡充について検討を行う。
実施主体	四万十市、交通事業者、関係機関
実施時期	検討及び実施：令和7年度～令和11年度

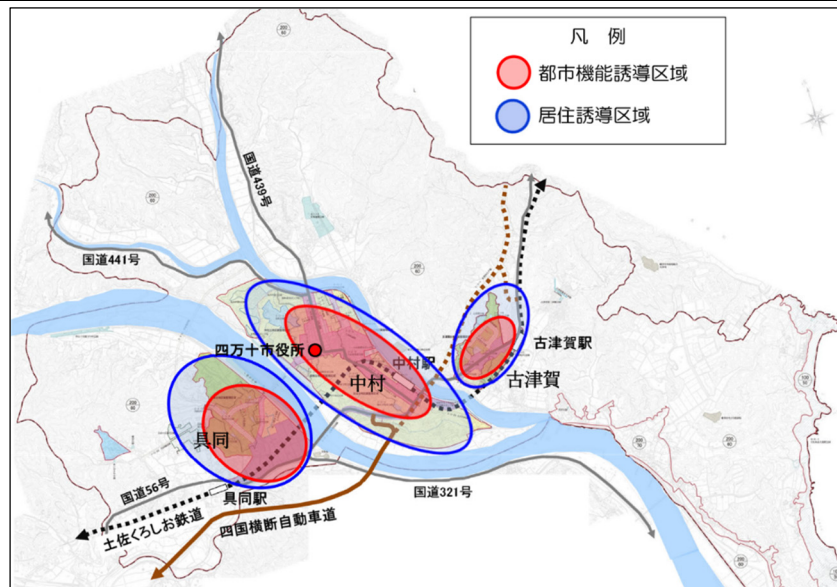


図7.1 都市機能誘導区域・居住誘導区域イメージ
※詳しくは四万十市立地適正化計画を参照

目標7：将来を見据えた取組・検討の実施

施策8 新たな移動手段の導入検討



課題2

課題5

事業11 (日本版) ライドシェア導入に向けた検討

実施内容	○タクシー事業者のいない西土佐地域を中心として、(日本版) ライドシェアの導入に向けた検討・調整等を行う。
実施主体	四万十市、交通事業者、関係機関
実施時期	検討：毎年度実施（段階的に推進） 取組：必要に応じて適正な時期に実施

事業12 自動運転技術の活用・導入に向けた検討

実施内容	○自動運転技術の活用・導入に向け、課題となる事項の抽出・整理を行い、実際に活用・導入するための対策等について検討・調整等を行う。
実施主体	四万十市、交通事業者、関係機関
実施時期	検討：毎年度実施（段階的に推進） 取組：必要に応じて適正な時期に実施

8. 計画の数値目標及び推進体制

8. 計画の数値目標及び推進体制

8.1 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、地域市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、四万十市地域公共交通活性化協議会を通じて、行政・地域（住民）・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。

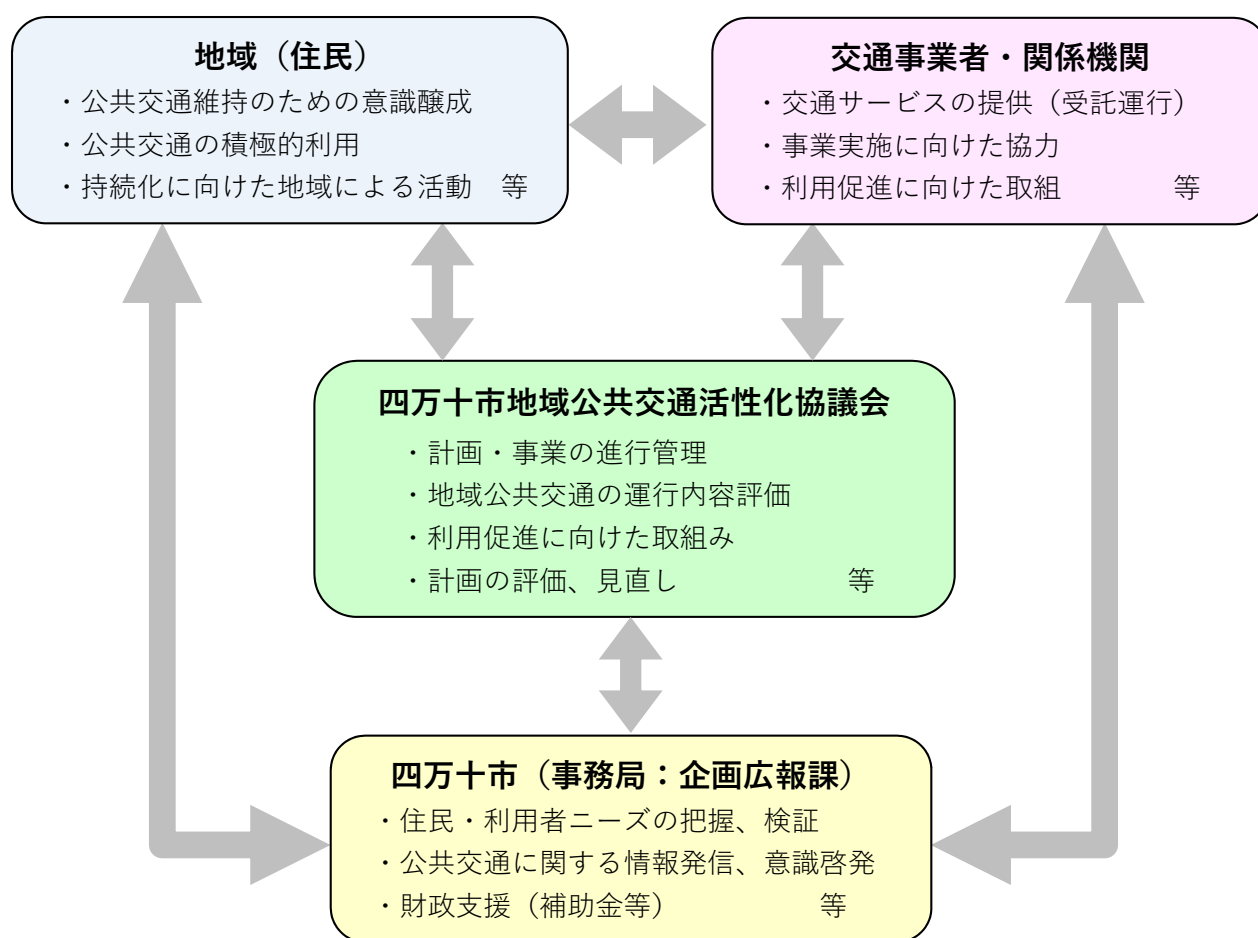


図 8.1 計画・事業の実施体制

8.2 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評価を実施するものとし、評価結果に基づいて、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います。

表 8.1 計画目標値の設定

基本方針	達成の基準となる指標	基準値 (令和 5 年度)	目標値 (令和 10 年度)
基本方針 1	四万十市デマンド交通 [八束線] の年間利用者数	110 人	130 人
基本方針 2	利用者ニーズ調査の実施	数年に 1 回実施	隔年度実施
	市内バス路線の年間利用者数 (地域間幹線を除く)	41,958 人	42,000 人
	市内バス路線の公的負担額 (地域間幹線を除く)	108,376,090 円	現状維持 (以下)
	市内バスの収支率 (対象：実施主体四万十市分)	7.77% (※)	現状維持 (以上)
	広報・HP 等での情報発信	年に 1 回広報実施	各 2 回/年
基本方針 3	中村まちバスの年間利用者数	13,781 人	15,000 人

※収支率の算定対象は四万十市が実施主体となる以下の路線のみとする。[勝間川線、有岡線、江ノ村・森沢線、黒尊線、四万十市デマンド交通 (西土佐エリア、東富山・東藤岡エリア)、中村まちバス]

表 8.2 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	
市内バス路線 四万十市デマンド交通 中村まちバス 年間利用者数	実 績 値	運行委託事業者からの利用者状況報告について、月・年度等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達成度について評価を行う。
市内バス路線 公的負担額 及び 収支率	実 績 値	市内バス路線に対する運行委託事業者への委託費用 (運行費用) 及び同期間の運行事業者への欠損補助額を集計し、公的負担額を算出する。また、収支率算定対象路線における運行経費と料金収入の集計額より収支率を算定する。
	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達成度について評価を行う。
高知西南交通運行路線 年間利用者数	実 績 値	運行事業者に、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達成度について評価を行う。

8.3 計画の進捗管理、見直しの方針

本計画を推進し、より良い公共交通を実現するためには、事業の実施状況及び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となります。

毎年度、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・住民の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。

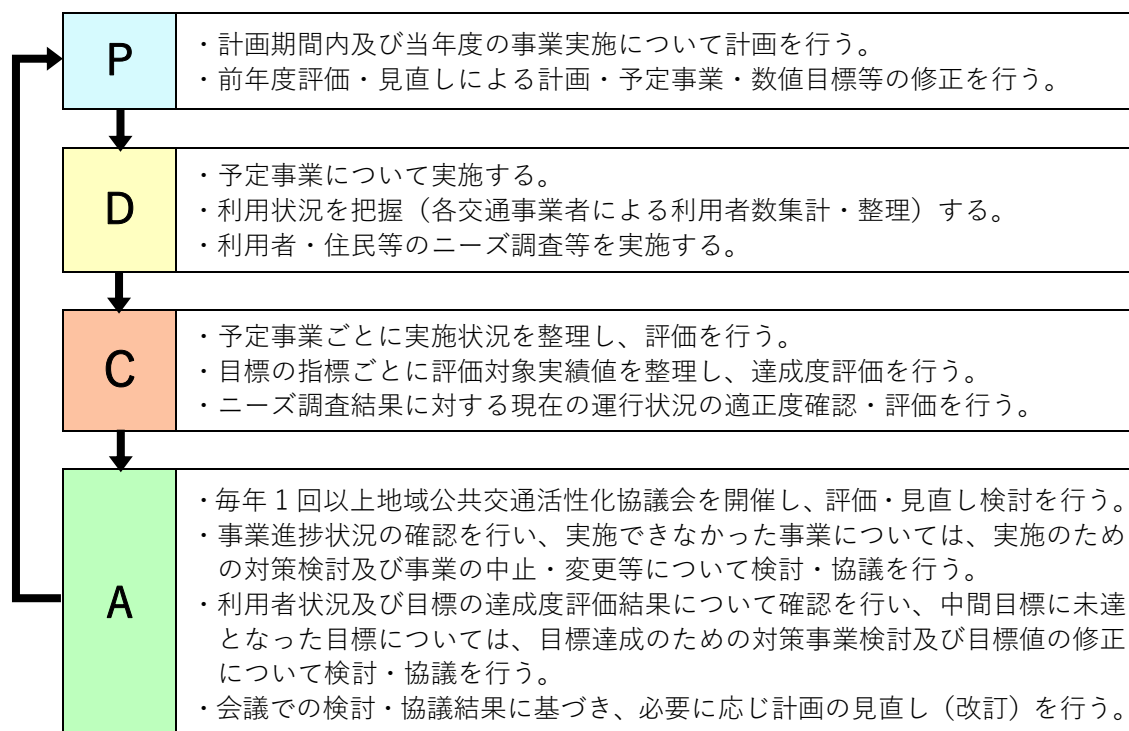
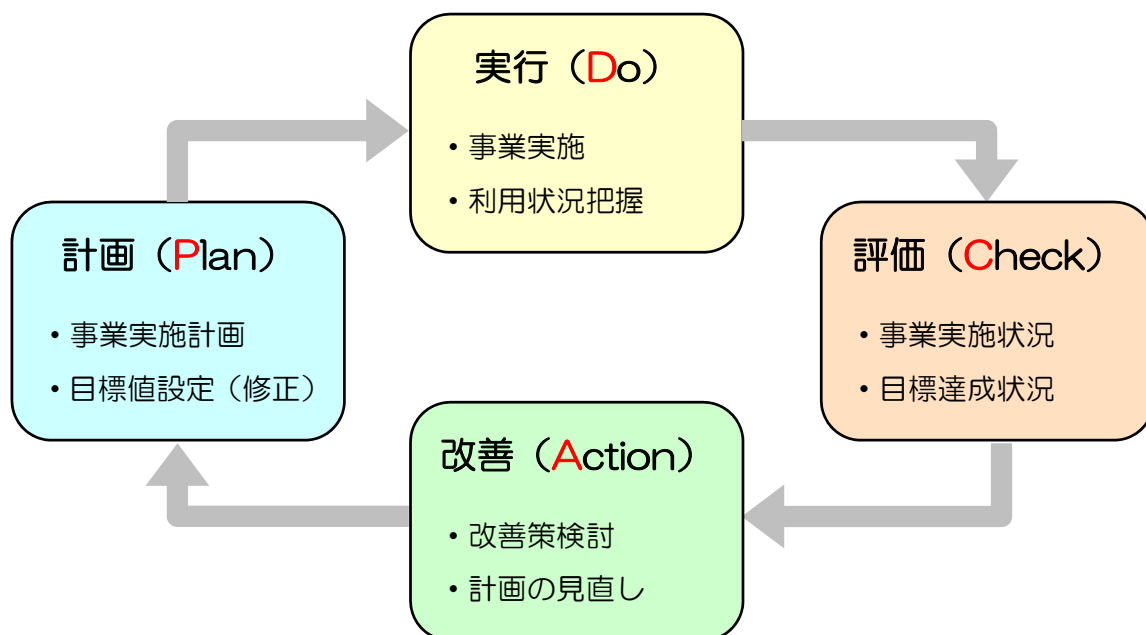


図 8.2 計画の進捗管理、見直しの PDCA サイクルイメージと各サイクルの実施内容

参 考 資 料

参考資料 1. 前計画の検証

(1) 四万十市地域公共交通網形成計画における目標値設定

本計画の前計画となる「四万十市地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月策定、令和 6 年 6 月改定）」において、計画の基本方針に基づき、計画期間内に達成を目指す目標値として、以下の 8 つの指標で設定しています。

表 参 1.1 四万十市地域公共交通網形成計画における目標値設定

達成の基準となる指標	基準値 (平成 29 年度)	目標値 (令和 6 年度)
中村まちバスの年間利用者数	9,595 人	10,000 人
市内バス路線ニーズ調査の実施	市内路線のみ	地域間幹線を含む 全路線
市内バス路線の公的負担額 (地域間幹線を除く)	100,436,103 円	現状維持
市内バスの収支率	17.76%	現状維持
市内バス全路線の年間利用者数	46,737 人	50,000 人
市内バス路線に対する利用者満足度	満足度：32.4% ※平成 30 年度数値	満足度：50.0% 以上
広報・HP 等での情報発信	随時	各 2 回／年
高齢者等の運転免許返納者数（年間）	118 人	150 人

(2) 目標の達成度評価

本計画の策定にあたり、これまでの取り組み状況や現況の評価指標のひとつとして、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す。

なお、目標の達成度評価にあたっては、各指標・目標値に対し、評価実施時点で把握可能な最新の実績値等を評価対象としています。

また、目標の達成度評価の区分については、目標値の「達成」・「未達成」のみではなく、対応する施策等の実施状況や、地域・社会情勢の変化等も考慮し、下表に示す〔○〕・〔△〕・〔×〕の3段階で評価します。

表 参 1.2 目標達成度の評価区分

評価区分	評 価 基 準
○	設定された目標値に並ぶ、もしくは、上回っている。
△	設定された目標値には届いていないが、一部のみ達成している項目がある、または、対応する施策等の取り組み実績がある。 その他、地域・社会情勢の変化等によりやむを得ない事情が考えられる。
×	設定された目標値には届いておらず、部分的な達成項目も無く、地域・社会情勢の変更等を考慮しても、目標値に対して大きく足りていない。

1) 中村まちバスの年間利用者数

目標値	10,000 人
評価値	(令和 5 年度実績値) 13,781 人
達成度評価	評 価 概 要
○	中村まちバスの年間利用者数は、令和 2 年度に 7,563 人まで減少していたが、その後は増加傾向に転じ、令和 5 年度には 13,781 人となっており、目標値を大きく上回っている。

2) 市内バス路線ニーズ調査の実施

目標値	地域間幹線を含む全路線
評価値	令和 5 年度及び令和 6 年度に地域間幹線を含む全路線を対象とした利用者ヒアリング・アンケート調査を実施
達成度評価	評 価 概 要
○	令和 6 年 3 月及び令和 6 年 9 月に市内を運行するバス路線(幹線路線バスやデマンド交通も含む) 全路線を対象とした、利用者へのヒアリング・アンケート調査を実施している。

3) 市内バス路線の公的負担額（地域間幹線を除く）

目標値	現状維持（100,436,103 円）
評価値	（令和 5 年度実績値） 108,376,090 円
達成度評価	評 価 概 要
△	市内バス路線への公的負担額は、令和 5 年度実績値が目標値を約 800 万円（約 8%）ほど超過しており、目標の達成には至っていない。ただし、計画期間内に新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者の減少や、物価上昇や燃料費の高騰等による運行経費の増加等があり、令和 5 年度においてもその影響が残っていることを加味すれば、ある程度の負担額超過はやむを得ないものと考えられる。

4) 市内バスの収支率

目標値	現状維持（17.76%）
評価値	（令和 5 年度実績値） 7.77%
達成度評価	評 価 概 要
（評価対象外）	令和 5 年度の実績値より収支率の算定が可能となる、四万十市が実施主体の路線は〔勝間川線、有岡線、江ノ村・森沢線、黒尊線、四万十市デマンド交通（西土佐エリア、東富山・東蕨岡エリア）、中村まちバス〕となっており、これらの路線の総運賃収入が 4,281,150 円、また、総運行経費が 55,093,048 円であることから収支率は 7.77%となる。ところが、目標値（基準値）算定時の条件が異なっていることから、目標値との比較評価ができないため、本項目については評価対象外とした。

5) 市内バス全路線の年間利用者数

目標値	50,000 人
評価値	（令和 5 年度実績値） 41,958 人
達成度評価	評 価 概 要
×	市内バス全路線の年間利用者数は、令和 5 年度の実績値が目標値の約 84%となっており、目標の達成には至っていない。計画期間内に新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者の減少があり、令和 5 年度においてもその影響が残っていることを加味しても、目標値と評価値（実績値）の乖離は大きいと考えられる。

6) 市内バス路線に対する利用者満足度

目標値	満足度：50%以上
評価値	(令和6年度の住民アンケート調査結果) 満足度：23.3%
達成度評価	評 価 概 要
×	本評価については、平成6年度に実施した住民アンケート調査における、地域公共交通に対する満足度調査結果を評価値とした。アンケート回答者のうち、地域公共交通を月に数回以上、定期的にご利用している人のみを抽出し、満足度について集計した結果、満足度は23.3%（満足：14.1%、やや満足：9.2%）となり、目標値を大きく下回る結果となっている。

7) 広報・HP等での情報発信

目標値	各2回／年
評価値	市広報誌による情報発信を1回／年実施
達成度評価	評 価 概 要
△	目標値が広報（紙）及びHPそれぞれで、年に各2回の情報発信を行うものとなっているのに対し、実績としては概ね毎年1回程度、市の広報誌で情報発信を行ったのみであるため、目標の達成には至っていない。ただし、計画期間内に新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、不要な外出や移動の制限等もあったことを加味すれば、あまり積極的な情報発信が行えなかったことも、やむを得ないものと考えられる。

8) 高齢者等の運転免許返納者数（年間）

目標値	150人
評価値	(令和5年度実績値) 92人
達成度評価	評 価 概 要
△	本市における運転免許証の返納者数は、令和5年度の実績値が92人であったため、目標の達成には至っていない。ただし、計画期間内の運転免許返納者数の推移をみると、計画期間内である令和元年度の返納者数は204人、また、令和2年度は157人と目標値を超えている年度もあることから、一定の評価はできるものとする。

(3) 四万十市地域公共交通網形成計画における予定事業の実施状況

前計画である「四万十市地域公共交通網形成計画」において計画された予定事業の、現在までの実施状況について下表のとおり整理します。

なお、本計画における現況課題の整理や事業計画等においては、以下の事業実施状況についても考慮するものとします。

表 参 1.3 前計画における予定事業の実施状況 (1/2)

予定事業	事業の概要	事業実施状況
予定事業① 中村まちバスエリア拡充及び運行主体等の検討	・中村まちバス運行エリア拡大、既定の路線上へのバス停新設の検討 ・エリア拡大により利便性が損なわれないような運行方法検討	○令和2年10月より、中村まちバスエリア拡大 【停留所数】 R2.10月より 69→82 R5.4月より 82→85
予定事業② 中村まちバスのバス停新設		
予定事業③ インバウンド対応マップ作成	・インバウンド対応型の公共交通利用マップの作成	○インバウンドマップ作成
予定事業④ 川バスの運行維持	・川バスを継続運行し、観光路線の維持・確保を図るとともに、観光客の利用促進に向けた積極的なPR実施	○継続運行中
予定事業⑤ おもてなしタクシーの利用促進	・観光客向けのおもてなしタクシーの利用推奨を呼びかけるポスター及びリーフレットの作成	●未実施 (※HPなどで情報発信)
予定事業⑥ 全路線を対象としたニーズ調査の実施	・市内を運行する全路線（地域間幹線を含む）の利用者を対象としたアンケート調査を毎年度実施	○令和5年度及び令和6年度に利用者ヒアリング・アンケート調査を実施
予定事業⑦ ニーズに基づく適切な運行体系への見直し	・利用状況やニーズ調査結果を基にした適切な運行体系への見直しと財政負担の適正化	○令和4年4月より〔勝間川線〕の運行ダイヤを変更 ○令和5年10月より〔田野浦線〕の路線を延伸
予定事業⑧ 市民主体の新たな移動手段の検討	・バス停から離れた地域や、利用者数が少ない地域を対象に市民主体で運行される新たな移動手段を検討	●未実施
予定事業⑨ スクールバス活用の検討	・既存の路線バスと重複するスクールバスについて、路線バスとの統合を検討	○令和5年10月より〔田野浦線〕を延伸し、スクールバスとしての活用を促進
予定事業⑩ 利用料金の見直し	・適切な利用者負担を踏まえた利用料金の見直し	●未実施
予定事業⑪ バス車両のバリアフリー化	・市内及び近隣市町村を走るバス車両について、更新する車両をバリアフリー化	○R4～R8年度の車両更新計画に基づき、1台/年ノンステップバスへ車両更新
予定事業⑫ 分かりやすい利用マップ・ガイドの作成	・市内全路線（地域間幹線を含む）の路線図、時刻表、運賃表、市内の観光情報等をまとめた利用マップ・ガイドを作成	●未実施

表 参 1.4 前計画における予定事業の実施状況 (2/2)

予定事業	事業の概要	事業実施状況
予定事業⑬ 乗り方教室の実施	・実際のバス車両を使用して、バスの乗り方や運賃の支払方法などを体験、交通ルールの順守や大型車両の走行特性を学習 ・地域市民や高齢者団体に向けた出前授業や小中学校の授業と連携して開催	○高知西南交通株式会社で取り組み有 (計画期間と新型コロナウイルスの流行が重なったため、実施回数は少ない)
予定事業⑭ HP・広報等での利用啓発	・公共交通の利用促進に向けて、適切な情報提供による認知度の向上を図る	○広報誌を通じ、毎年度公共交通情報を周知
予定事業⑮ 免許返納者への新たなサービスの検討	・既存の助成制度の継続の他、現在は助成の対象とならない路線等へのサービス検討	●未実施
予定事業⑯ 運転手不足への対応	・UI ターン相談会、就職相談会等における求人情報の提供 ・第二種運転免許取得費用補助の検討	●未実施
予定事業⑰ 地域公共交通活性化協議会の開催	・地域公共交通活性化協議会を継続開催し、公共交通の取り組みの進捗状況の確認と意見等をいただき、課題等の解決を図る	○毎年度開催
予定事業⑱ 利用者の属性や利用目的に応じた移動手段の情報提供	・細かなニーズへの対応のため、適切な移動手段について情報収集し、必要に応じて利用希望者へ情報を提供	○情報の提供を広報誌等で実施

参考資料 2. 四万十市地域公共交通活性化協議会

(1) 委員名簿

(順不同、敬称略)

所属団体・役職等	委 員 名	備 考
四万十市長	中平 正宏	
高知西南交通株式会社代表取締役	片岡 孝夫	
四万十市タクシー組合長	植田 康一	
有限会社西土佐交通代表取締役	酒井 尚二	
高知県幡多土木事務所維持管理課長	池澤 貴典	
四万十市まちづくり課長	佐川 徳和	
四万十市西土佐総合支所産業建設課長	竹本 志郎	
中村警察署交通課長	大野 信人	
四万十市区長会長	濱田 正也	
大宮地域振興協議会会長	竹葉 傳	
高知運輸支局首席運輸企画専門官（輸送・監査）	岡村 洋祐	
高知運輸支局首席総務企画専門官（総務・企画観光）	宮野 広至	
高知県総合企画部交通運輸政策課長	後藤 欽司	
四万十市社会福祉協議会会長	大林 郁男	
社会福祉法人西土佐福祉会理事長	井上 貴博	
四万十市西土佐総合支所長	朝比奈 雅人	
四万十市商店街振興組合連合会代表理事	土居 愛明	

(2) 協議会議事内容

令和6年度 四万十市地域公共交通活性化協議会 第1回総会

開催日時：令和6年6月4日（火）14:00～

開催場所：四万十市役所本庁舎3階 防災対策室

議 案：(1) 四万十市地域公共交通活性化協議会規約改正（案）について
(2) 令和5年度事業報告及び決算報告について
(3) 令和6年度事業計画（案）及び収支予算（案）について
(4) 四万十市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について
(5) 四万十市地域公共交通網形成改訂（案）について
(6) 四万十市デマンドバス【富山・蕨岡エリア】の運行について
(7) 四万十市 中村まちバス停留所移設について

令和6年度 四万十市地域公共交通活性化協議会 第2回総会

開催日時：令和6年6月14日（金）

開催場所：※文書回付による開催

提 案：(1) 四万十市地域公共交通活性化協議会運賃協議分科会の設置について

令和6年度 四万十市地域公共交通活性化協議会 第3回総会

開催日時：令和6年8月26日（月）14:00～

開催場所：四万十市役所本庁舎3階 防災対策室

報 告：(1) 四万十市地域公共交通計画策定の進捗について

議 題：(1) 四万十市地域公共交通計画策定に伴う各種調査の実施内容について
(2) 四万十市デマンドバス停留所について

令和6年度 四万十市地域公共交通活性化協議会 第4回総会

開催日時：令和7年1月9日（木）14:00～

開催場所：四万十市役所本庁舎3階 防災対策室

議 題：(1) 四万十市地域公共交通計画（素案）について
(2) 四万十市自家用有償旅客運送事業黒尊線の運行内容変更について
(3) 四万十市中村まちバス停留所について

そ の 他：(1) 四万十市自家用有償旅客運送：有岡線の現状について
(2) 公共交通の公共施設へのアクセスについて

令和6年度 四万十市地域公共交通活性化協議会 第5回総会

開催日時：令和7年2月26日（水）10:00～

開催場所：四万十市役所本庁舎3階 防災対策室

議 題：(1) 四万十市地域公共交通計画（素案）パブリックコメント結果について
(2) 四万十市地域公共交通計画（案）について
(3) 中村まちバス停留所について

そ の 他：(1) 公共交通の公共施設へのアクセスについて

参考資料 3. 用語集

■インバウンド

訪日外国人観光客のこと。公共交通においては、表示の多言語化など外国人の利便性向上のための対策をインバウンド対策と呼ぶ。

■区域運行

路線を定めず、区域を定めて旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行形態のこと。

■交通空白地区

一定の距離に鉄道駅やバス停などがない地域で、デマンド運行の範囲外の地域等を指す。

■交通結節点

自転車や自動車、バス、電車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所。

■交通GX（グリーントランスフォーメーション）

脱炭素化実現のため、化石エネルギーからクリーンエネルギーへ転換していく取組。

■交通DX（デジタルトランスフォーメーション）

自動運転技術等、デジタル技術を駆使して効率化を図る手法。

■コンパクトシティ

住まい・交通・公共サービス・商業施設などの生活機能をコンパクトに集約し、効率化した都市、または、その政策のこと。

■シームレス

英語で「継ぎ目のない」という意味で、複数のサービス間のバリアを取り除き、複数の交通手段の接続性が改良されるなど、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。

■自家用有償旅客運送

地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために、市町村自らが保有する“白ナンバー”の車両を使用して旅客の運送を行うこと。（市町村運営有償運送）

■収支率

バス等の運行にかかる経費と運賃による収入の比率を表す指標。[運賃収入÷運行経費]

■人口メッシュ

緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目（メッシュ）の区域に分けたものを地域メッシュといい、この各地域メッシュの区画に、当該地域の人口データを対応させて作成したデータ。

■生活インフラ

私たちの生活を支える基本的な設備やサービスのことを指し、ライフラインとも呼ばれる。

■地域公共交通

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

■地域公共交通確保維持事業

国土交通省の地域公共交通に対する支援制度で、バス交通や離島航路・航空路といった生活交通の確保維持を支援するもの。

■地域内フィーダー系統

一般的には幹線（地域間幹線バス系統や鉄道など）と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス・乗合タクシーなどを指す。

■デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡（予約）を受けて運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。

■フィーダー補助

地域内フィーダー系統補助のこと。国土交通省の支援制度である地域公共交通確保維持事業の中の1つで、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接する支線（地域内のバス交通・デマンド交通）の運行について支援するもの。

■ライドシェア

タクシーではない一般のドライバーが、自家用車で相乗りを希望する人を輸送するサービスのこと。日本では営利を目的とした運賃収入を得ることは禁じられている。

■リソース

英語で「供給源」「資源」「財源」などの意味を持つ。

■路線定期運行

決められた時刻に決められた経路を走行して、所定のバス停で乗降する運行の形態。

■PDCAサイクル

計画をたて（Plan）、それを実行し（Do）、内容を評価して（Check）、改善に結びつけ（Act）、その結果を次の計画（Plan）に活かす、反復・継続した管理手法。このサイクルを繰り返すことによって、計画内容の維持、向上及び継続的な実施を推進する。

■Uターン

生まれ育った場所から都市部へ移住して勤務したのちに、出身地に近い地方都市に移住して働くこと（Uターン）。生まれ育った場所で勤務したあと、出身地以外の場所に移住して働くこと（Iターン）。UターンとIターンをあわせて「UIターン」。

■2次交通

旅行などにおいて、拠点となるJR駅や高速バス停等から目的地までの移動に利用する交通機関のこと。

■2024年問題

働き方改革法案によりトラックやバスのドライバーの労働時間に上限が課されることで生じる問題の総称のこと。

■4条乗合

道路運送法第4条に定められる一般乗合旅客自動車運送事業のこと。路線バスなど、不特定多数の旅客を乗り合わせて運送するもの。

四万十市地域公共交通計画

発 行 日：令和 7 年 3 月

編集・発行：四万十市 企画広報課

〒787-8501 高知県四万十市中村大橋通 4 丁目 10

電話 0880-34-1111(代)

メー ル：wwwadm@city.shimanto.lg.jp

mirai@city.shimanto.lg.jp