



四万十市地域公共交通網形成計画

[概要版]

平成31年3月

四 万 十 市





1.はじめに

計画策定の背景・目的

現在、四万十市内を走るバス路線は高知西南交通(株)が運行する 10 路線と中村まちバス、高知西南交通(株)、(有)西土佐交通及び四万十市タクシー組合（市より委託）が運行する中山間地域を対象とした区域運行型のデマンドバス・タクシー、自家用有償旅客運送による市営バスが運行しています。

高齢化の進展とともに、生活の足としての公共交通の重要性はますます高くなっており、多くの地域から市内路線バスの運行区間拡大や利便性の向上などを望む声が寄せられている一方、財政負担の増加や交通事業者の運転手不足といった課題や、今後、市立小中学校の再編に伴う新たなスクールバス需要の発生が想定されており、現状の公共交通の在り方そのものについても考える時期となっています。

これらの課題を踏まえ、市内バス路線について、より効果的で効率的な運行体系への再編を検討するとともに、四万十市のまちづくりの将来像も見据え、公共交通の役割を明確にし、地域の維持・発展に貢献する持続可能な地域公共交通網を構築するためのマスタープランとして、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「四万十市地域公共交通網形成計画」を策定します。

計画の位置づけ

本計画は、「交通政策基本法」の基本理念にのっとり一部改正された「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、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（平成 31 年度策定予定）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、本市の地域公共交通に関するマスタープランとして策定します。

計画対象区域

本計画は、四万十市全域を対象とします。

計画期間

四万十市総合計画の計画期間が平成 36 年度（2024 年度）末までとなっており、計画更新時の連携に考慮して、本計画の計画期間も同じ平成 36 年度末に設定し、計画期間を平成 31 年度（2019 年度）～平成 36 年度（2024 年度）までの 6 年間とします。

計画の対象

本計画における検討の対象は、市内を発着する公共交通を基本とし、その他市民や観光客及び来訪者の市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、本市単独での事業実施が可能となる、路線バス及びデマンド交通を中心に検討を行うものとします。



2.地域の現状等

位置及び地勢

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 632.29 km² と県内 2 番目の面積を有し、山・川・海の豊かな自然環境に恵まれています。

人口の推移

本市人口は 34,313 人（H27）であり、昭和 60 年以降、減少傾向が続いています。「社人研推計」によれば、平成 57 年（2045 年）に本市人口は 22,938 人になるものと推計されています。

老年人口は増加傾向にあり、平成 32 年（2020 年）まで増加を示し、その後緩やかに減少するものと推計されています。

高齢化率は 34%（H27）で、増加傾向が続いており、平成 57 年（2045 年）には 45%になるものと推計されています。

高齢者人口 高齢者世帯

高齢者人口は、平成 12 年から平成 27 年の 15 年間で、「75 歳以上」が約 2,000 人の増加（47%増）となっています。

高齢者のいる世帯のうち「高齢者単独世帯」は、平成 12 年から平成 27 年の 15 年間で約 800 世帯の増加（54%増）となっています。

免許保有者数 免許返納者数

本市の免許保有者数は、人口減少に伴い年々減少傾向にあります。

免許の自主返納者の数は高齢化の進展に伴い増加傾向にあり、今後も増加傾向が続くものと考えられます。

通勤通学流動

周辺地域から本市への通勤通学による流入状況では、本市への流入がもっとも多いのは黒潮町から、次いで宿毛市からとなっています。

本市から周辺地域への流出状況では、宿毛市がもっとも多く、次いで黒潮町となっており、本市と宿毛市・黒潮町との結びつきが強くなっています。

また流入合計が流出合計を上回っており、本市が地域の中心的役割を担っていることがわかります。

観 光

本市への観光入込客数は、平成 21 年から平成 22 年にかけて大幅に増加し、平成 23 年以降も年間 110 万人以上を維持しています。

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、平成 24 年から約 12 倍と急増しています。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平成 25 年から平成 29 年で約 5 倍の伸び率となっています。

観光来訪者による利用が見込まれる、「川バス」は平成 27 年に利用者が 2 倍以上に増加しましたが、その後はやや減少傾向にあり、「しまんと・あしずり号（バス）」は平成 27 年に大きく減少した後、やや増加傾向となっています。

観光来訪者を対象に「おもてなしタクシー」として、中村駅発の周遊タクシープランが 7 コース設定されており、プラン利用者は増加傾向にあります。

3.公共交通の現状等

鉄 道

運行状況

中村地域に土佐くろしお鉄道(5 駅)、西土佐地域に JR 予土線(3 駅)がそれぞれ東西に通過しています。

利用者数

JR 予土線では、最も乗降客数の多い江川崎駅でも 1 日あたり 50 人程度で、その他 2 駅では 10 人程度となっています。
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は約 1,000 人/日、その他の駅はおおむね 100 人/日前後となっています。土佐くろしお鉄道中村線・宿毛線の利用者は平成 26 年度までは減少傾向にありましたが、26 年度以降はほぼ横ばいにあります。

補助額等

営業損益の赤字額が増加傾向にあるため、補助額(欠損対策)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。

バ ス

運行状況

定時定路線で運行している路線バスとして 10 路線(市内 6 路線、地域間幹線 4 路線)があります。またデマンド型(予約運行)の乗合いバス・タクシーとしては、中村地区中心部の「中村まちバス」及び中山間地域を運行する「ふれ愛号・ふれ愛タクシー」があります。
バスの運行形態は大きくは「市内路線バス」「幹線路線バス」「中村まちバス」「中山間デマンド交通」の 4 種類に分類することができます。

利用者数

「市内路線バス」はやや増加傾向にあります。次に「幹線路線バス」は平成 28 年度から平成 29 年度に約 40,000 人と大幅に減少しました(22%減)。また「中村まちバス」「中山間デマンド交通」はほぼ横ばいとなっています。

補助額等

バスの本市負担の補助額等は、約 1 億円となっており、過去 3 年間の推移では、「市内路線バス」はやや減少傾向、「幹線路線バス」及び「中山間デマンド交通」は増加傾向にあります。
利用者 1 人あたりの経費は「中山間デマンド交通」が最も多くなっています。

公共交通 利用圏域

利用圏域

中山間部をデマンド交通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公共交通の利用圏域に含まれていますが、中村地区の一部や、具同地区、東山(佐岡)地区、安並地区のやや人口の多い地域に一部、公共交通の利用圏域外となる公共交通不便地域が残っている状況となっています。



拡大要望

中村まちバスや市内路線バス及び中山間デマンド交通において、駅やバス停留所から離れた地域の市民から、新たなバス停の設置や運行エリアの拡大など、利便性向上を望む声があがっています。



市民意向・利用者等アンケート調査結果

市民アンケート調査結果より		
市内外出時 移動手段	全 体	自動車 が全体の約 82% を占めており、本市における自家用車依存が顕著に表れています。
	年齢層別	10～30 歳代で自転車・バイク、70～90 歳代でバスの割合がやや高くなっていますが、 70～90 歳代の方の約 75%が自動車 で移動しています。
市外外出時 移動手段	全 体	市内移動と比較して鉄道の割合が増えていますが、 自動車の割合も増え、全体の約 87% を占めています。
	年齢層別	70～90 歳代の方の約 80%が市外へも自動車 で移動しているという結果となっています。
バスの 利用状況	全 体	少なくとも週に 1 回以上利用する方の割合が約 2%、月に 1 回以上利用する方が約 7%となっているのに対し、 いままでに 1 回も利用したことがない方の割合が約 85% と大多数を占めています。
	年齢層別	40～60 歳代の方の約 91%がこれまで利用したことがないと回答している一方、 70～90 歳代では月に 1 回以上利用する方の割合が 12% とやや高くなっています。
バス運行状況 の満足度	全 体	バスの運行状況に満足もしくは、やや満足している人の割合は約 8%であり、約 15%の人が不満を持っています。また、 約 43%の人はバスについて関心が無い 状況となっています。
	年齢層別	年齢層が高くなるにつれ、バス運行状況への 満足度及び不満度の両方が増加 し、バスに関心が無い人の割合は減少しています。

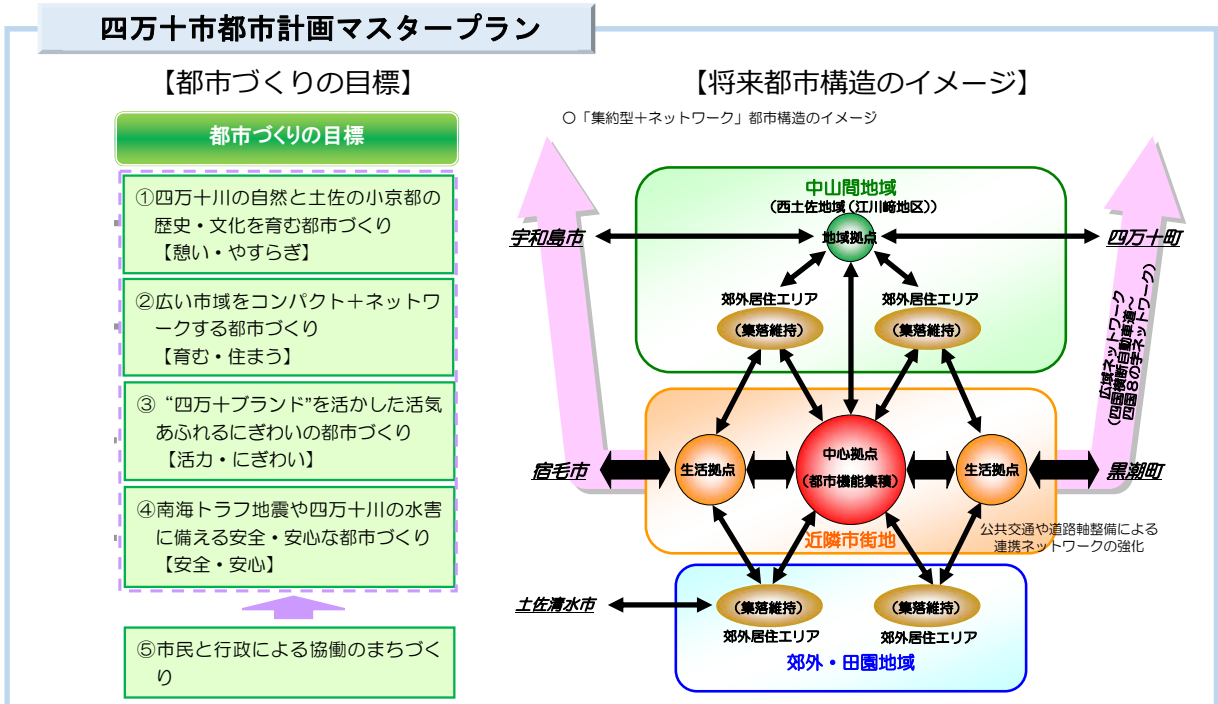
バス利用者アンケート調査結果より	
利用者の 年齢層	黒尊線、下田線、口屋内線、宿毛駅線などで比較的若い世代の利用も見られますが、 多数の路線において 60 歳以上の利用者が多くな っています。
バスの 利用頻度	路線バスや中村まちバスでは毎日利用される方がいるなど、利用頻度が高くなっていますが、 黒尊線、デマンド交通においては、月に 1 回以上や年に 1 回以上の割合が多く 、やや利用頻度が低くなっています。
バスの運賃 について	各路線とも「ちょうどいい」という回答が多くなっていますが、有岡線、黒尊線、下田線、中村まちバス、デマンド交通については現在の運賃を安いと感じている方の割合が比較的多く、 口屋内線、足摺岬線、宿毛駅線、入野駅線では運賃が高い と感じている方の割合が高くなっています。
バスの運行 本数について	有岡線や江ノ村線では「ちょうどいい」という意見が多くなっていますが、その他の路線では運行本数が少ないという意見が多くなっており、特に 田野浦線、口屋内線、入野駅線において運行本数が少ない と感じている利用者が多くなっています。

観光客ヒアリング調査結果より		
市内 移動手段	全 体	中村駅、江川崎駅、佐田沈下橋の 3 箇所でヒアリング調査を行った結果では、自家用車の割合が最も多くなっており、 路線バス移動の割合は約 12% となっています。
	箇所別	鉄道による来訪者が多い中村駅、江川崎駅においても、市内移動に路線バスを利用される方の割合は低くなっています。

交通事業者ヒアリング調査結果より		
運転手の 確保状況	バス	現在の運行を無理なく行うためのドライバーはなんとか確保できている状態であるが、 全体的なドライバーの高齢化 は進んでいる。
	タクシー	ドライバーは 慢性的に不足 しており、常に募集をしているが、なかなか成り手が見つからないのが現状である。

4.上位・関連計画の整理

本計画の策定に当たっては、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」、また幡多地域関係 6 市町村の連携協力により地域活性化を目指す「第 2 次幡多地域定住自立圏共生ビジョン」と整合を図るものとします。



第 2 次幡多地域定住自立圏共生ビジョン

【定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的取組より抜粋】

④ 地域公共交通ネットワークの構築

<形成協定>

土佐くろしお鉄道中村・宿毛線、市町村間を結ぶ高知西南交通バス路線、宿毛フェリーの宿毛佐伯航路などの効果的かつ効率的な運行や利用促進策について総合的な調整を行い、圏域住民の暮らしに必要な地域公共交通を確保し、充実させるとともに、観光振興等による地域活性化の視点を加えた圏域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの構築に取り組む。



5.地域公共交通の課題整理

公共交通の現状や市民・利用者の意向、上位計画等を踏まえた地域公共交通の課題を示します。

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

今後の少子高齢化の進展や、それに伴う人口減少により、将来の鉄道やバスの利用者の増加が見込めず、サービスの低下や財政負担の増加が懸念されるため、そのような負のスパイラルに陥らないよう、利用者減少対策及びサービス水準の確保等の対策が必要である。

課題2 利便性の向上

市内全域に概ね公共交通が行き渡っているものの、駅やバス停留所から離れた地域の市民からは、新たなバス停の設置や運行エリアの拡大など、バスの利便性向上を望む声が挙がっている。今後の利用者減少対策としても、バスの利便性向上のための取り組みが必要となっている。

課題3 まちの将来像実現に必要な路線の強化

四万十市都市計画マスタープランでは、「集約型+ネットワーク」構造のまちの将来像が示されており、将来像実現のために必要となる拠点間を連絡するバス路線については、機能・サービスの強化を行っていく必要がある。

課題4 市街地、山間部を問わない高齢者の移動手段確保（外出支援）

今後も高齢化が進む見込みであり、車を運転できない方や免許を返納した方が買物や通院で外出する際に、市街地、山間地を問わず、移動手段がなくて困っている状態となっているため、日常の移動手段を確保し、外出の支援を行うことが必要となる。

課題5 多様な市民ニーズへの対応と適正な交通手段の整理

本市では様々な移動手段が混在しており、無駄の無い、持続可能な公共交通（移動手段）網を確立するためには、利用者の属性や利用目的に応じて、様々な移動手段を活用し組み合わせることにより、効率的な交通・移動ネットワークを形成することが必要である。

課題6 財政支出の確保

本市における市内バス路線等への補助総額は例年1億円前後を推移しており、市民ニーズに対応するための、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となるため、必要な施策・事業の見極めと財政負担の適正化及びそのための財源確保が必要である。

課題7 利用者数・地域特性に応じた運行形態の見直し

中山間地域を運行するデマンド交通は週6日間運行を行っており、経費は年間4千万円を超えている。デマンド交通を毎日利用する利用者の割合は1%程度であり、また、1日中運行のない日があるエリアもあるため、利用状況や地域特性に応じた運行の見直しが必要となる。

課題8 交通事業者の課題への対応

本市のバス事業者において運転手の高齢化が進行しており、また、タクシー事業者においては運転手不足が常態化していることから、今後の継続的な公共交通・移動手段の確保のために、交通事業者の運転手確保に向けた支援等の取り組みが必要となっている。

課題9 新たな需要の創出（免許返納促進・観光振興）

高齢化の進展による免許返納促進や、外国人を含めた観光客の増加、また、近い将来の四国横断自動車道延伸等、公共交通を必要とする新たな需要が創出される可能性があるため、それらに対応できるよう、必要な公共交通サービスを確保するための取り組み・検討が必要である。

課題10 積極的な情報発信・啓発と当事者意識の醸成

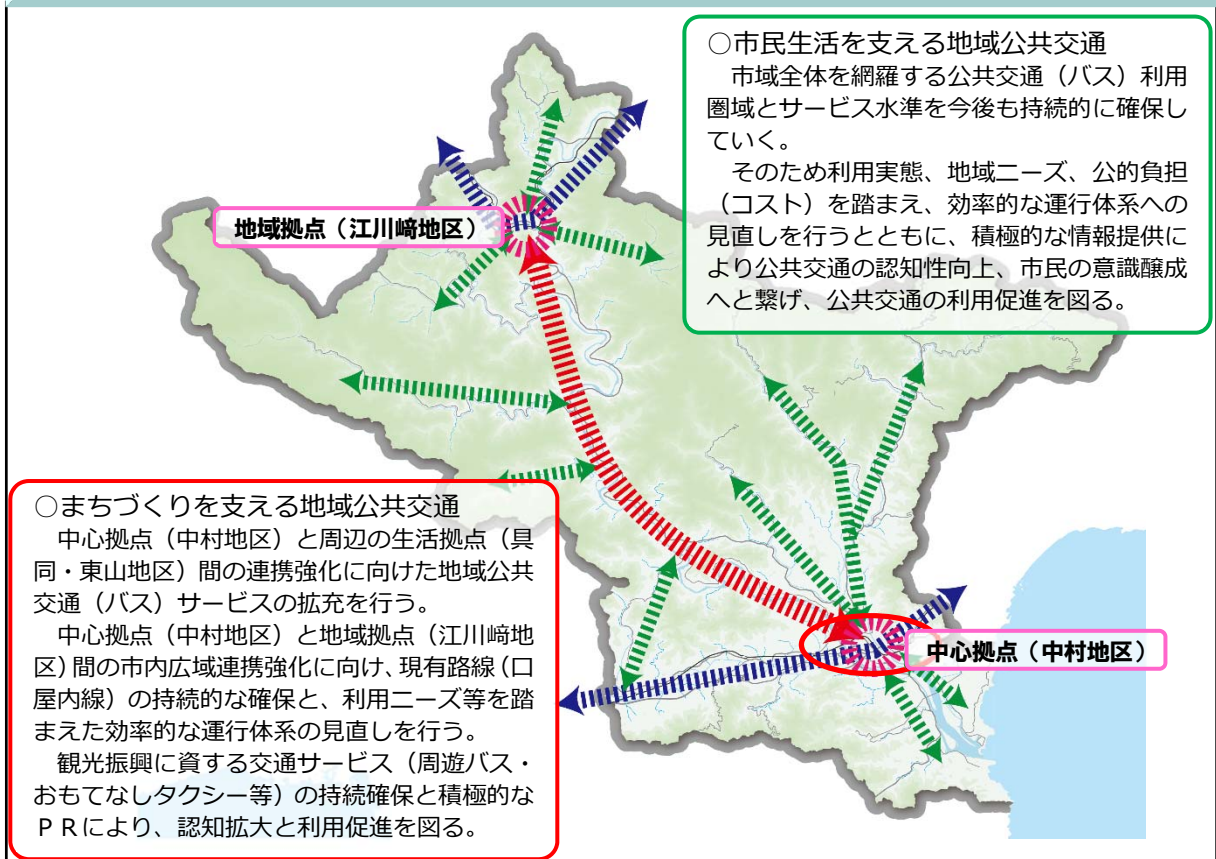
市民アンケート調査では、自家用車の依存度が高く、バス運行状況の満足度においても各世代とも「バスについては関心がない」という意見が最も多く、市民にとって公共交通が身近なサービスではないことがうかがえるため、積極的な情報発信・啓発により、市民に公共交通を身近に感じさせる取り組みが必要となる。

6.基本方針及び目標の設定

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のテーマ及びテーマの実現に向けた基本方針を以下のとおり設定します。

【本市における地域公共交通のテーマ】

市民生活とまちづくりを支える持続可能な地域公共交通



基本方針 1 まちの将来都市像の実現を目指し、将来のまちの姿に沿った公共交通ネットワークを形成するとともに、公共交通が交流人口の拡大や地域活性化を支え、促進する役割を担います。

基本方針 2 市民生活を支える地域公共交通を将来にわたって確保維持していくために、利便性・効率性を備え、地域特性やニーズに合った持続可能な公共交通ネットワークを再構築します。

基本方針 3 市民、交通事業者、行政（市）、その他移動手段を行う事業者等による情報共有・役割分担・連携・協働により、利用環境の整備や利用促進を図り、地域公共交通の持続可能性を高めます。



7.目標達成に向けた施策・事業

基本方針ごとに設定した目標と、その目標の達成に向けて本計画期間中に実施する施策・予定事業の体系を以下に示します。

【目標達成に向けた施策・事業の体系】

基本方針	基本方針の実現に向けた目標	目標達成に向けた施策	予定事業
【基本方針 1】 まちの将来都市像の実現を目指し、将来のまちの姿に沿った公共交通ネットワークを形成するとともに、公共交通が交流人口の拡大や地域活性化を支え、促進する役割を担います。	【目標 1】 市街地活性化に資する公共交通の充実	[施策 1] 中村まちバス運行エリアの見直し	①エリア拡充及び運行主体等の検討 ②バス停の新設
	【目標 2】 観光振興に資する公共交通の充実	[施策 2] 観光振興に資する利用環境整備	③インバウンド対応マップ作成 ④川バスの運行維持 ⑤おもてなしタクシーの利用推進
【基本方針 2】 市民生活を支える地域公共交通を将来にわたって確保維持していくために、利便性・効率性を備え、地域特性やニーズに合った持続可能な公共交通ネットワークを再構築します。	【目標 3】 利用状況等に応じた適切な運行の実現	[施策 3] 市民ニーズ把握による効率的な運行の実現	⑥全路線を対象としたニーズ調査の実施 ⑦ニーズに基づく適切な運行体系への見直し
		[施策 4] 利便性、効率性を高める運行手段の検討	⑧市民主体の新たな移動手段の検討 ⑨スクールバス活用の検討
	【目標 4】 適正な財政負担の維持・確保	[施策 5] 受益者負担の検討	⑦ニーズに基づく適切な運行体系への見直し（再掲） ⑩利用料金の見直し
【基本方針 3】 市民、交通事業者、行政（市）、その他移動手段を行う事業者等による情報共有・役割分担・連携・協働により、利用環境の整備や利用促進を図り、地域公共交通の持続可能性を高めます。	【目標 5】 「乗って残そう」という意識の醸成	[施策 6] 利用しやすい公共交通の実現	⑪バス車両のバリアフリー化
		[施策 7] 市民意識の醸成及び利用促進	⑫分かりやすい利用マップ・ガイドの作成 ⑬乗り方教室の実施 ⑭HP・広報等での利用啓発
		[施策 8] 高齢者等の運転免許返納の推進	⑮免許返納者への新たなサービスの検討
	【目標 6】 市民、交通事業者、行政等による協働及び連携の強化	[施策 9] 市民、交通事業者、行政等が一体となった取り組みの推進	⑯運転手不足への対応 ⑰地域公共交通活性化協議会の開催
【目標 7】 鉄道・バス以外の移動手段の有効活用の促進	[施策 10] 多様なニーズに応じた移動手段の検討	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	



それぞれの目標に対する施策及び実施予定事業、実施主体、実施時期について以下に示します。

【目標 1】市街地活性化に資する公共交通の充実

【施策 1】中村まちバス運行エリアの見直し

事業①エリア拡充及び運行主体等の検討 事業②バス停の新設	実施主体	交通事業者、四万十市
	実施時期	H31年度(2019年度)～H32年度(2020年度)

【目標 2】観光振興に資する公共交通の充実

【施策 2】観光振興に資する利用環境整備

事業③インバウンド対応マップ作成	実施主体	交通事業者、四万十市、関係機関等
	実施時期	H31年度(2019年度)～H32年度(2020年度)
事業④川バスの運行維持	実施主体	交通事業者、四万十市
	実施時期	毎年度
事業⑤おもてなしタクシーの利用推進	実施主体	交通事業者、四万十市
	実施時期	H31年度(2019年度)～H32年度(2020年度)

【目標 3】利用状況等に応じた適切な運行の実現

【施策 3】市民ニーズ把握による効率的な運行の実現

事業⑥全路線を対象としたニーズ調査の実施	実施主体	交通事業者、四万十市
	実施時期	毎年度
事業⑦ニーズに基づく適切な運行体系への見直し	実施主体	交通事業者、四万十市
	実施時期	毎年度

【施策 4】利便性、効率性を高める運行手段の検討

事業⑧市民主体の新たな移動手段の検討	実施主体	交通事業者、四万十市、市民
	実施時期	H31年度(2019年度)～H33年度(2021年度)
事業⑨スクールバス混乗化等の検討	実施主体	交通事業者、四万十市、市民
	実施時期	H31年度(2019年度)～H33年度(2021年度)

【目標 4】適正な財政負担の維持・確保

【施策 5】受益者負担の検討

事業⑦ニーズに基づく適切な運行体系への見直し(再掲)	実施主体	交通事業者、四万十市
	実施時期	毎年度
事業⑩利用料金の見直し	実施主体	交通事業者、四万十市
	実施時期	H31年度(2019年度)～H33年度(2021年度)



【目標 5】「乗って残そう」という意識の醸成

【施策 6】 利用しやすい公共交通の実現		
事業⑪バス車両のバリアフリー化	実施主体	交通事業者、四万十市
	実施時期	H31年度(2019年度)～H33年度(2021年度)
【施策 7】 市民意識の醸成及び利用促進		
事業⑫分かりやすい利用マップ・ガイドの作成	実施主体	交通事業者、四万十市
	実施時期	H31年度(2019年度)～H32年度(2020年度)
事業⑬乗り方教室の実施	実施主体	交通事業者、四万十市、市民
	実施時期	毎年度
事業⑭HP・広報等での利用啓発	実施主体	交通事業者、四万十市
	実施時期	毎年度
【施策 8】 高齢者等の運転免許返納の推進		
事業⑮免許返納者への新たなサービスの検討	実施主体	交通事業者、四万十市、関係機関
	実施時期	H31年度(2019年度)～H33年度(2021年度)

【目標 6】 市民、交通事業者、行政等による協働及び連携の強化

【施策 9】 市民、交通事業者、行政等が一体となった取り組みの推進		
事業⑯運転手不足への対応	実施主体	交通事業者、四万十市、関係機関
	実施時期	毎年度
事業⑰地域公共交通活性化協議会の開催	実施主体	交通事業者、四万十市、関係機関
	実施時期	毎年度

【目標 7】 鉄道・バス以外の移動手段の有効活用の促進

【施策 10】 多様なニーズに応じた移動手段の検討		
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	実施主体	交通事業者、四万十市、関係機関
	実施時期	毎年度

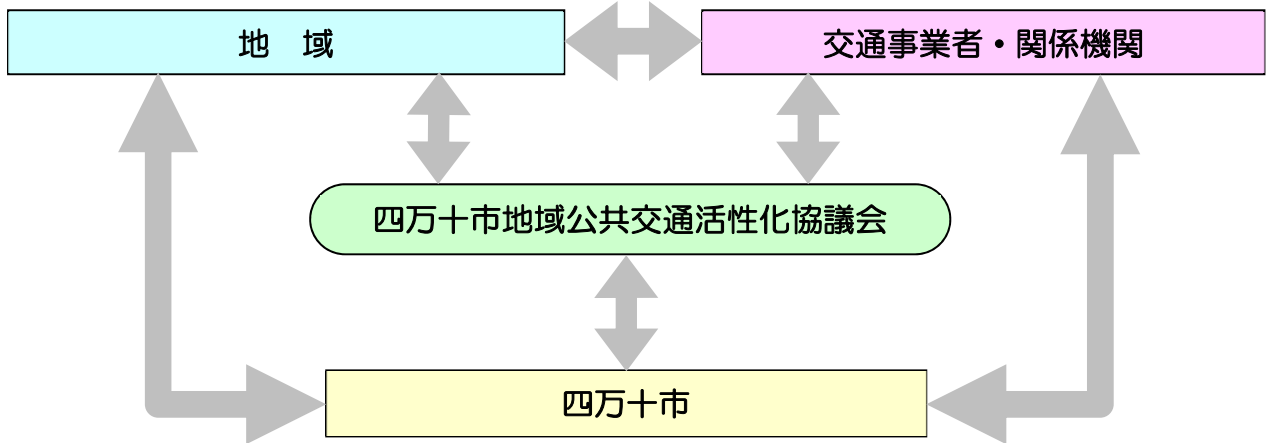


8.計画・事業の実施方針

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・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きます。

【計画・事業の実施体制】



検証・評価のための指標及び目標値の設定

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目標値を以下のとおり設定します。

【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 (平成 29 年度)	目標値 (平成 36 年度) (2024 年度)
基本方針 1	中村まちバスの年間利用者数	9,595 人	10,000 人
基本方針 2	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
基本方針 3	市内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

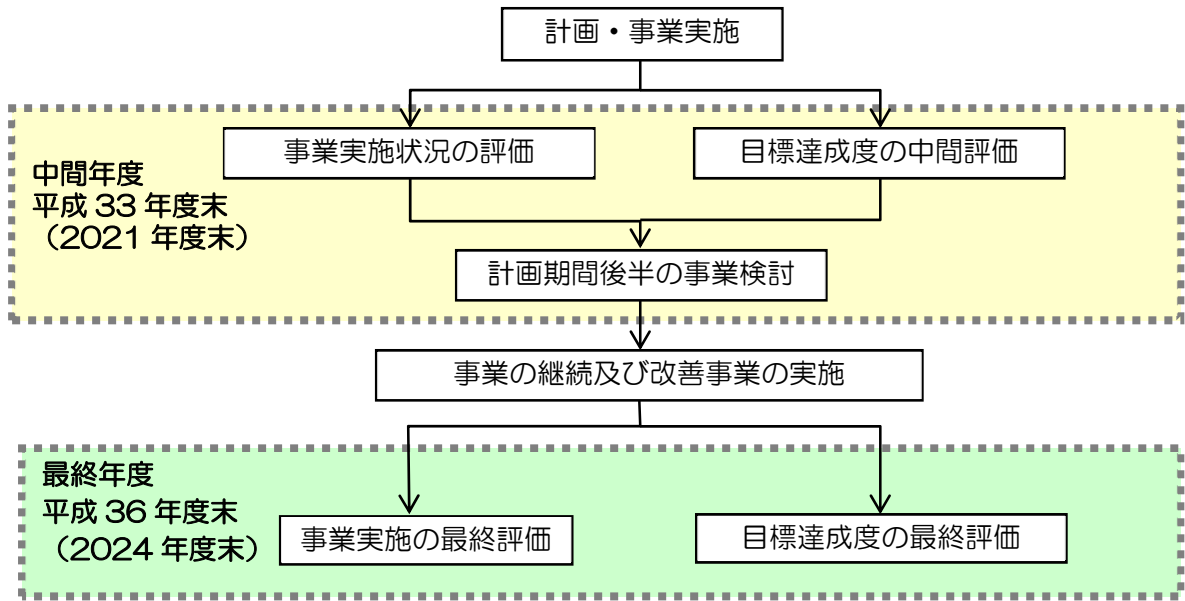


計画・事業の実施状況評価時期・手法

計画・事業の実施状況評価時期については、計画期間の中間年度となる平成 33 年度（2021 年度）末時点で、それまでの事業実施状況や計画目標の達成度についての中間評価を行い、最終の目標達成の見通しについて確認をしたうえで、計画期間後半となる平成 34 年度（2022 年度）～平成 36 年度（2024 年度）における事業の継続・改善について検討を行います。

計画最終年度となる平成 36 年度（2024 年度）末では、最終的な事業実施状況と目標達成度の評価を行います。

【計画・事業の実施状況評価フロー】

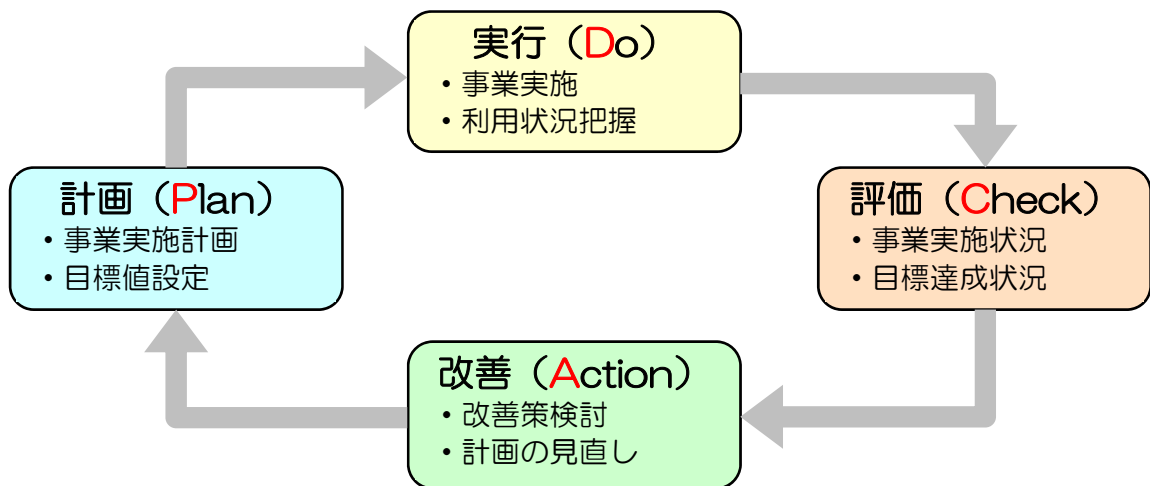


計画の進捗管理、見直しの方針

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。

上図で示した評価フローを基本として、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や利用者アンケート調査結果等による目標の達成状況の評価を行い、必要に応じて計画・事業・目標の見直しを行っていきます。

【計画・事業の推進・見直しのためのPDCAサイクル】



四万十市地域公共交通網形成計画
[概要版]

発行日：平成 31 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