

おでかけで
笑顔が
広がります

本山町地域公共交通計画

2024（令和6）年3月
[2026（令和8）年6月最終改訂]

高知県 本山町



目 次

第1章：計画策定に向けて	1
1-1. 地域公共交通計画の策定に向けて	2
1-2. 計画の位置付け及び関連する計画の整理	3
第2章：地域の現状整理	9
2-1. 地域の現状	10
2-2. 住民及び公共交通利用者の意向	19
2-3. 住民及び関係者の意向	29
2-4. 地域の交通安全	40
第3章：公共交通の整理	41
3-1. 地域の公共交通網	42
3-2. バスの運行に係る収支	50
第4章：前提条件の整理	53
4-1. 地域公共交通網形成計画の検証	54
4-2. 上位計画及び関連する計画からの留意事項	61
4-3. 現状の整理からの留意事項	63
4-4. 課題の整理	66
第5章：地域公共交通計画	69
5-1. 目指す将来像	70
5-2. 計画の目標	72
5-3. 計画の基本方針	77
5-4. 実施事業	80
5-5. 計画の推進	95
参考資料	参考資料-1
1. 本山町地域公共交通計画策定までの経緯	参考資料-2
2. 本山町地域公共交通会議設置要綱	参考資料-3
3. 本山町地域公共交通会議 委員名簿	参考資料-6
4. 専門用語の解説	参考資料-7

第 1 章：計画策定に向けて

1-1. 地域公共交通計画の策定に向けて

1-2. 計画の位置付け及び関連する計画の整理

1-1. 地域公共交通計画の策定に向けて

1-1-1. 計画策定の背景と目的

2019（平成31）年3月に策定した「本山町地域公共交通網形成計画」に則り、公共交通空白地区解消として本山町コミュニティバス“さくらバス”の運行開始や、本山町（以下：本町）の公共交通ガイド（総合時刻表冊子）の発行、地域における意見交換の実施といった取り組みを進めてきた。

このように公共交通の利便性向上策と利用促進に取り組んできたことにより、利用者数は増加傾向であったが、2020（令和２）年初頭より新型コロナウイルス感染症の世界的大流行により、外出や人との交流を避けるなど人々の生活様式が大きく変化した。この結果、本町内のバス利用者数も一様に減少した。

山間部では人口の減少が一向に収まる様子はなく、本町で誕生する子どもの数は現在では年間一桁に留まっている。

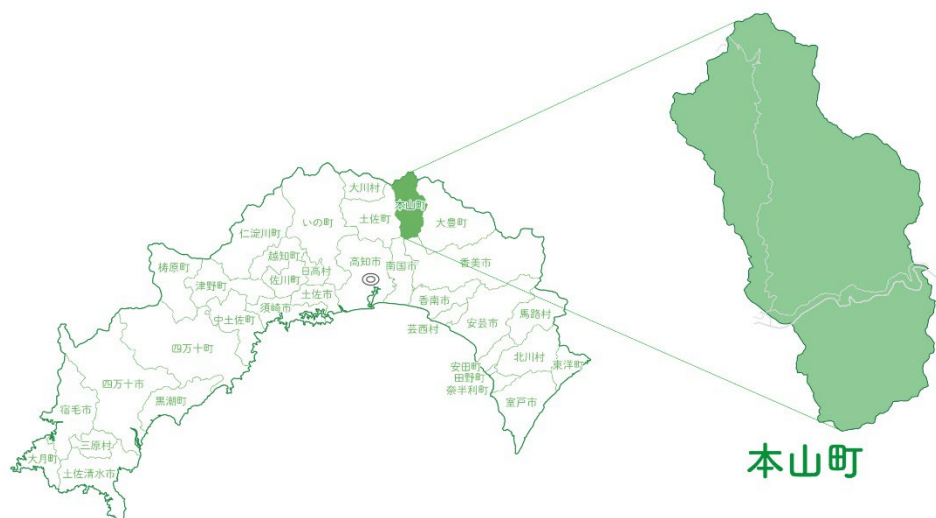
このような社会的背景の中でも、暮らし慣れた場所で生活を続けられるためには、多様な移動手段を使いこなせる必要があり、利便性の高い公共交通網がかたちを変化させつつも持続して運行していくこと、そして利用されることが不可欠である。

本山町地域交通計画（以下：本計画）は、本町における公共交通のマスタープランとして、本町のまちづくり施策と連携し、持続する公共交通の在り方を本計画としてとりまとめるものである。

1-1-2. 計画の区域と計画の期間

(1) 計画の区域

計画の区域は、本山町全域とする。



(2) 計画の期間

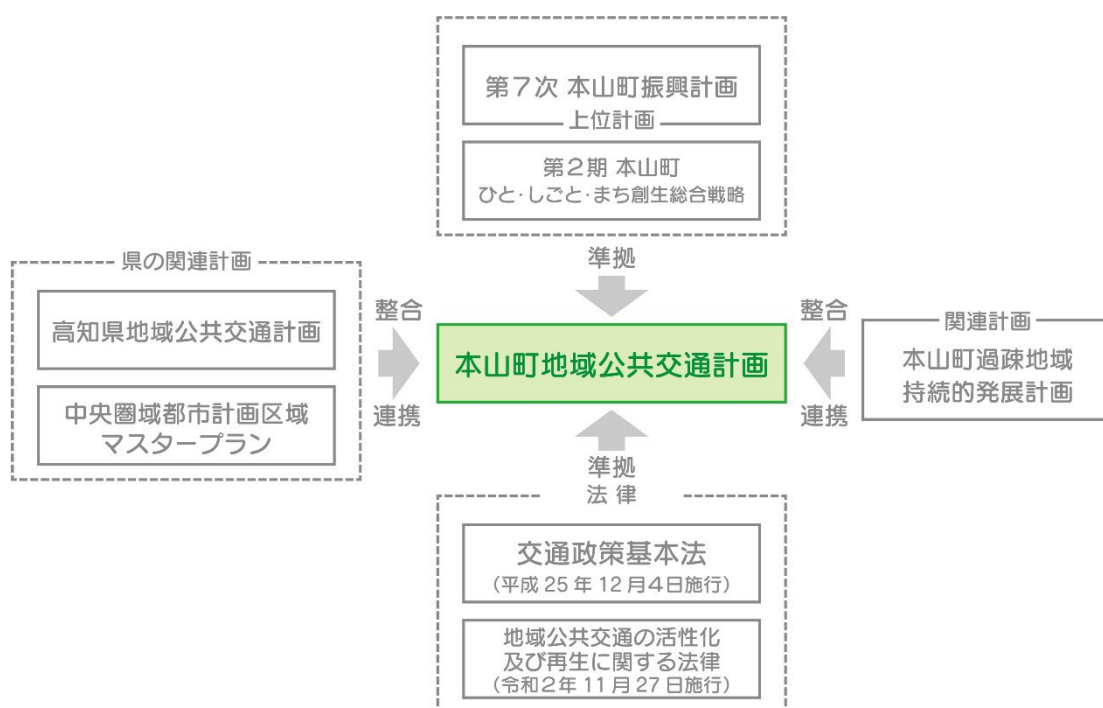
計画の期間は、2024（令和6）年4月から、2029（令和11）年3月までの5年間とする。

1-2. 計画の位置付け及び関連する計画の整理

1-2-1. 本計画の位置付け

本計画は、本町の最上位計画である「第7次 本山町振興計画」と「第2期 本山町ひと・しごと・まち創生総合戦略」に準拠するとともに、関連計画である「本山町過疎地域持続的発展計画」、県の関連計画である「高知県地域公共交通計画」「中央圏域都市計画区域マスタープラン」との整合をとり、内容によっては連携することを前提としてとりまとめるものである。

図：本計画の位置付け



1-2-2. 上位計画及び関連する計画から留意すべき事項の抽出

(1) 第7次 本山町振興計画（令和2年～令和11年）

魅力あるまちづくりを総合的かつ戦略的に進めていくための指針となる計画として、議会の議決を経たうえで基本構想を策定した。

町の将来像を提示することにより計画に掲げる目標についての理解と共通認識のもとに住民の参加と協働を期待しており、目標とする将来人口は令和11年度に3,000人と設定している。

公共交通に関連する内容
第3章 基本計画 IV 快適で魅力あるまちづくり 1. 発展をめざす基礎づくり (1) 交通・通信網 ②公共交通 ■現状と課題 高齢により自動車の運転が困難な人が増加しており、今後は高齢化の進行とともに運転免許証返納者の増加が見込まれます。 コミュニティバスの運行開始により、公共交通空白地の解消は進んでいますが、本町中心部や寺家、汗見川地域の一部は高低差により、バスの利用しづらい住民が存在しています。 また、町内のハイヤー事業者は1社であり、安定した交通サービスの提供について検討を進める必要があります。 ■対策 住民ニーズを把握しながら既存バス路線やハイヤー事業者との連携を進め、利用しやすい公共交通を住民と共同して調査・検討します。既存バス路線の確保のため、バス利用の促進を図ります。 コミュニティバスの運行については、地区の特性に応じた運行方式の選択により、住民が利用しやすい公共交通を実現し、公共交通空白地の解消を目指します。



計画に留意すべき事項の整理
○ 自動車運転免許証の自主返納の増加への対応 ○ 寺家地区、汗見川地域における移動制約者への対応 ○ タクシー事業者の維持 ○ 公共交通空白地区の解消 ○ 住民ニーズの把握と、それに対応する公共交通ネットワークの整備

(2) 第2期 本山町ひと・しごと・まち 創生総合戦略（令和2年度～令和6年度）

地方創生と人口減少対策として特に有効な具体施策をもとに、人口減少に伴う様々な課題の解決に向け、「第1期本山町ひと・しごと・まち創生総合戦略」を策定し、取組を進めてきた。

一定の成果を見せている取組もあるが、地方創生の取組を継続的に進めて行く必要があり、各分野において新たな技術の導入など次世代の取組に対応していくことが求められることから、第1期計画の検証を行い、新たに取り組む内容を整理し「第2期本山町ひと・しごと・まち創生総合戦略」を策定した。

公共交通に関連する内容
基本目標1 まちの強みを活かした産業の振興により、安定した雇用を生む 3. 取組・施策 (6) 観光の強化 ① 交流人口拡大の推進と観光資源PRの充実 ■ 「アウトドアヴィレッジ本山」を拠点とした交流人口拡大の取組 ■ 観光情報発信拠点機能の充実 ② 地域資源を活かした観光商品づくり・ブラッシュアップ ■ 「もとやまフットパス」の推進 ■ 町内市街地での交流事業（まちかつ）の開催 基本目標4 集落の活力づくりとまちの拠点機能の充実で持続可能な地域をつくる 3. 取組・施策 (2) 観光の強化 ① 小さな拠点と集落活動センターと連携したネットワーク構築 ■ 拠点（基幹）で「小さな拠点」づくりと集落ネットワーク形成



計画に留意すべき事項の整理
○ 町外との交流拠点として「アウトドアヴィレッジ本山」を活用 ○ 町内観光情報発信拠点として本山さくら市を活用 ○ 市街地歴史コースや棚田めぐりなどの観光ニーズ掘り起こし ○ 人の集まる場として市街地を活用 ○ 移動手段の確保による生活支援

(3) 本山町過疎地域持続的発展計画（令和３年度～令和７年度）

本計画は、過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（令和３年法律第 19 号）が制定されたことに伴い、同法第 8 条第 1 項の規定により必要な事項を定めるものである。

公共交通に関連する内容
５ 交通施設の整備、交通手段の確保 ５－１ 交通機関 (1) 現況と問題点 高齢による自動車の運転が困難な人が増加しており、今後は高齢化の進行とともに運転免許証返納者の増加が見込まれます。コミュニティバスの運行開始により、公共交通空白地の解消は進んでいますが、本町の中心部や寺家、汗見川地域の一部では、高低差などの物理的条件によりコミュニティバスの進入が困難な箇所が存在しており、住民への交通手段の提供が難航しています。 また、町内のハイヤー事業者は 1 社であり、安定した交通サービスの提供について検討を進める必要があります。 (2) その対策 住民ニーズを把握しながら既存バス路線やハイヤー事業者との連携を進め、利用しやすい公共交通を住民と共同して調査・検討します。既存バス路線の確保のため、バス利用の促進を図ります。コミュニティバスの運行については、地区の特性に応じた運行方式の選択により、住民が利用しやすい公共交通網を実現し、公共交通空白地の解消を目指します。 また、物理的条件によりコミュニティバスなどの進入が困難な箇所へは、道路の拡幅やスロープ・ガードパイプの設置などの基盤整備を行い、住民に交通手段を提供しやすい環境を整えていきます。



計画に留意すべき事項の整理
○ 寺家地区、汗見川地域における移動制約者への対応 ○ 住民との協働による利用しやすい公共交通の創出 ○ 公共交通空白地区の解消 ○ コミュニティバスの進入が困難な箇所の、道路拡幅やスロープ、ガードパイプの設置

(4) 高知県地域公共交通計画（令和５年度～令和９年度）

本計画は、高知県の公共交通に関するマスタープランとして、広域的かつ幹線的な公共交通を中心とした、将来にわたり安心して利用できる持続可能な公共交通ネットワークを確立することを目的に策定するものである。



計画に留意すべき事項の整理

施策①：公共交通ネットワークの維持・確保

- バス路線維持のための継続的な支援
- バス運転士等の人材確保

施策②：モビリティミックスの推進

- 公共交通ネットワークの継続的な再編
- 利用しやすいダイヤの実現
- 利用しやすい運賃体系の実現

施策③：安全安心で使いやすい環境整備

- パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進
- バス停、待合環境（駅舎、バス停）の整備

施策④：新技術の導入

- バスロケーションシステムの導入

施策⑤：すべての人が利用できる公共交通網の構築

- 生活交通の確保・維持
- 公共交通空白地域の解消

施策⑥：地域の実情に合った輸送資源の選択

- 移動手段の効率化

施策⑦：情報発信

- 県民や来訪者に行動変容を促すプロモーションの実施
- G T F S データのオープンデータ化

施策⑧：利用促進

- イベントの実施
- 多様な関係者・分野と連携した利用促進

(5) 中央圏域都市計画区域マスタープラン（平成 30 年～概ね令和 7 年）

都市計画区域マスタープランは、都市計画法第 6 条の 2 に規定された「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」のことであり、都市の発展の動向、人口、産業の現状及び将来の見通し等を勘案して、中長期の視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けての大きな道筋を明らかにする、都市計画の基本的な方針を示すものである。

公共交通に関連する内容
【本山都市計画区域】 都市施設整備 (1) 現状・見通し ■ 交通基盤 ・ 国道 439 号に沿って路線バスが運行されている。 ・ 利用者の減少により、公共交通の維持が困難になる可能性がある。 ・ 国道 439 号と連絡する地域の幹線道路の整備が望まれる。 (2) 方針 ■ 効率的で機能的な交通ネットワークの形成 ・ 公共交通の維持、利便性向上 ・ 広域的な幹線道路の強化（国道 439 号）
4 主要な都市計画の決定の方針 4-2 都市施設の整備に関する都市計画の方針 (1) 交通施設の都市計画の決定の方針 2) 主要な施設の配置の方針 b) 公共交通 圏域の公共交通機関としては、J R 土讃線、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の鉄道路線と、とさでん交通などのバス路線の公共交通網で構成されています。今後は、鉄道駅とバスの交通結節機能を強化していくとともに、圏域拠点間や地域拠点内、また周辺の生活拠点などを結ぶ重要な移動手段として鉄道・バス輸送の利便性を高め、公共交通の利用を促進していきます。 【地域拠点】 圏域拠点ほどの広域性はないものの、圏域拠点を補完する一定程度の都市機能を維持・集積するとともに、自立した日常生活に必要な生活関連機能を維持・集積する区域 ▶ 本山・土佐町（本山町：役場周辺、土佐町：田井地区を含めた区域）



計画に留意すべき事項の整理
○ 公共交通の維持、利便性向上 ○ 地域拠点内や周辺の生活拠点などを結ぶ重要な移動手段として、バス輸送の利便性を高め、公共交通の利用を促進していく

第 2 章：地域の現状整理

2-1. 地域の現状

2-2. 住民及び公共交通利用者の意向

2-3. 住民及び関係者の意向

2-4. 地域の交通安全

2-1. 地域の現状

2-1-1. 沿革と地勢

(1) 位置

本町は、四国山地の中央部吉野川上流域、高知県中央北部に位置している。

北は愛媛県境、南は南国市、香美市に接し、西は土佐町、東は大豊町と接している。



図：本町の位置図

(2) 沿革

本町は、旧本山町と旧吉野村が1955年（昭和30年）に合併し、現在の本山町の原型となったが、1961（昭和36）年に西部の大湊、古味、井尻、下川、上津川の5部落が土佐町に編入し、現在のすがたとなっている。

(3) 気候と地勢

図：本町の地形



本町の総面積は134.22 km²あり、そのうち92%（約124 km²）が林野面積を占め、集落・耕地は標高250～740mの間に点在している。

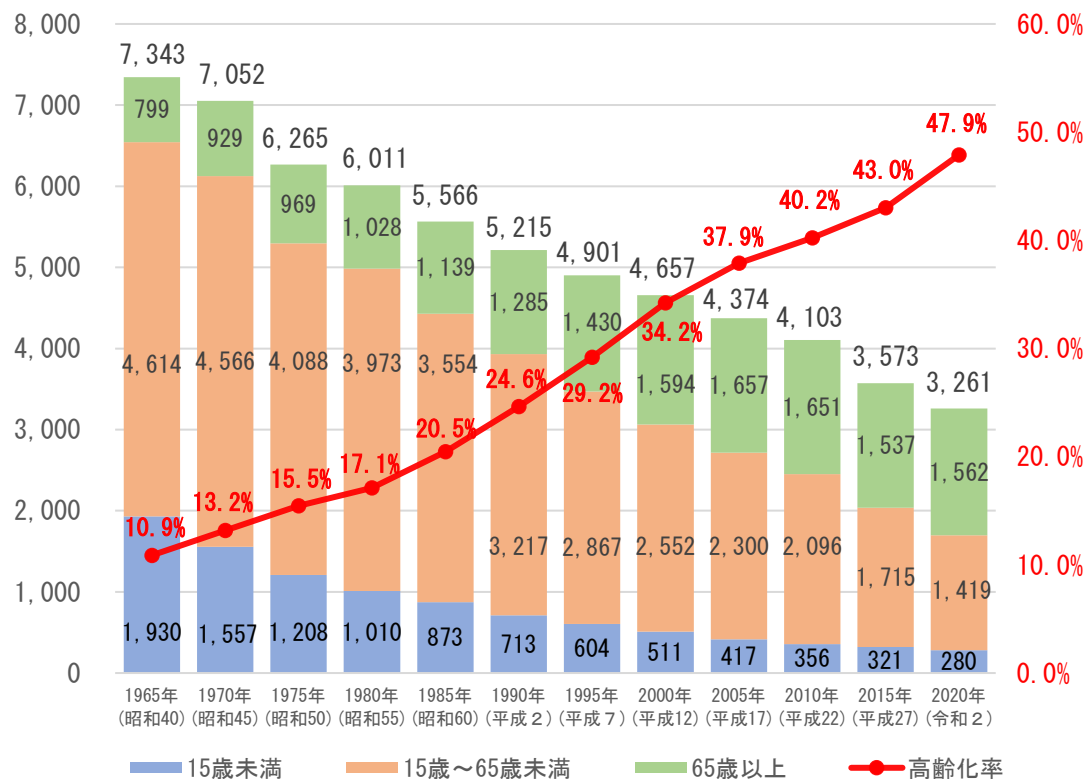
北部一帯は高峻な石鎚山地に属しており、南部には比較的なだらかな剣山地が東西に走り、その中間部を吉野川が東流し、その沿岸には所々狭い河岸平地をつくっている。

年平均気温は14.6℃（令和元年）、降水量は3,121 mm（高知地方気象台観測）で、夏期は比較的涼しく、冬期は北西風が強く吹きつけ1月～2月の頃には積雪も見られる。

2-1-2. 人口

(1) 人口などの推移

図：人口の推移（人）



出典：国勢調査結果

表：一世帯当たりの構成人員の推移（人）

	2010年 (平成22)	2015年 (平成27)	2020年 (令和2)	増減数 (2010年 -2020年)	増減率 (2010年 -2020年)
総人口（人）	4,103	3,573	3,261	▲842人	-20.5%
一般世帯数（世帯）	1,752	1,675	1,494	▲258世帯	-14.7%
世帯の構成人数（人）	2.34	2.13	2.18	—	—

出典：国勢調査結果

表：高齢夫婦世帯（男性65歳以上、女性60歳以上）及び高齢独居世帯

	一般世帯数	高齢夫婦世帯		高齢独居世帯	
			割合		割合
全国	55,704,949	6,533,895	11.7%	6,716,806	12.1%
高知県	314,330	42,705	13.5%	55,958	17.8%
本山町	1,494	261	17.4%	393	26.3%
土佐町	1,787	296	16.5%	385	21.5%
大豊町	1,610	397	24.6%	620	38.5%

出典：2020（令和2）年国勢調査結果

(2) 行政区別人口

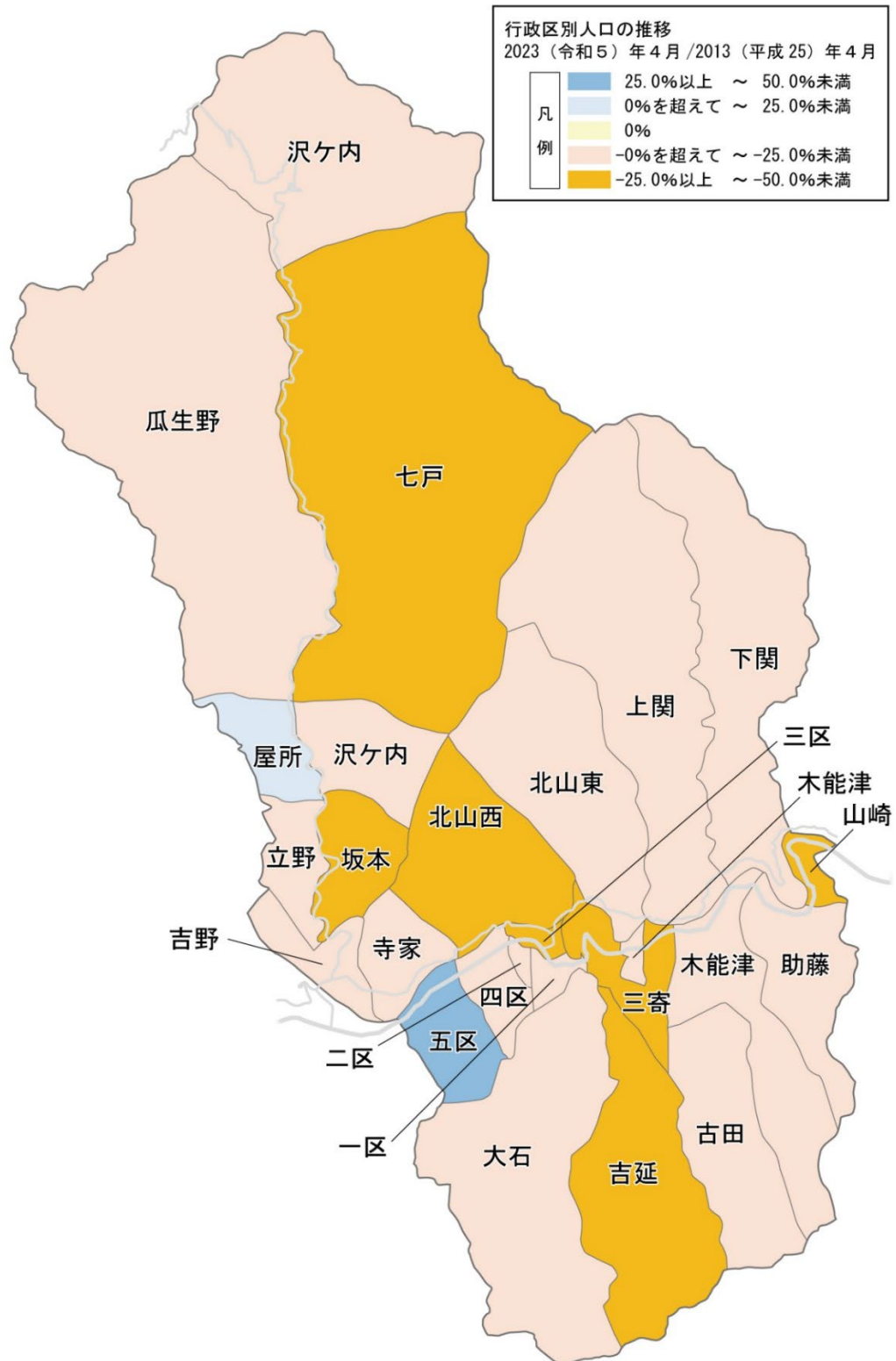
凡例	
	50.0%以上 ～ 75.0%未満
	25.0%以上 ～ 50.0%未満
	0%を超えて ～ 25.0%未満
	0%
	-0%を超えて ～ -25.0%未満
	-25.0%以上 ～ -50.0%未満

表：行政区別人口の変化（人） 2013（平成25）年－2023（令和5）年

行政区	人口			世帯数		
	2013年 (平成25)	2023年 (令和5)	増減率 (2013年 /2023年)	2013年 (平成25)	2023年 (令和5)	増減率 (2013年 /2023年)
一区	247	221	-10.5%	128	118	-7.8%
二区	152	125	-17.8%	77	65	-15.6%
三区	336	252	-25.0%	186	142	-23.7%
四区	522	444	-14.9%	266	273	2.6%
五区	215	283	31.6%	130	216	66.2%
大石	192	185	-3.6%	79	93	17.7%
吉延	127	95	-25.2%	48	45	-6.3%
三寄	124	92	-25.8%	57	46	-19.3%
古田	113	85	-24.8%	48	47	-2.1%
木能津	144	129	-10.4%	61	61	0.0%
助藤	31	29	-6.5%	10	8	-20.0%
山崎	23	17	-26.1%	9	7	-22.2%
下関	62	51	-17.7%	34	30	-11.8%
上関	196	157	-19.9%	95	88	-7.4%
北山東	235	196	-16.6%	131	113	-13.7%
北山西	174	120	-31.0%	82	65	-20.7%
寺家	512	422	-17.6%	224	214	-4.5%
吉野	226	204	-9.7%	115	114	-0.9%
立野	9	7	-22.2%	4	3	-25.0%
坂本	38	23	-39.5%	16	13	-18.8%
屋所	42	44	4.8%	21	24	14.3%
沢ヶ内	35	27	-22.9%	18	14	-22.2%
瓜生野	42	40	-4.8%	22	21	-4.5%
七戸	36	26	-27.8%	18	18	0.0%
合計	3,833	3,274	-14.6%	1,879	1,838	-2.2%

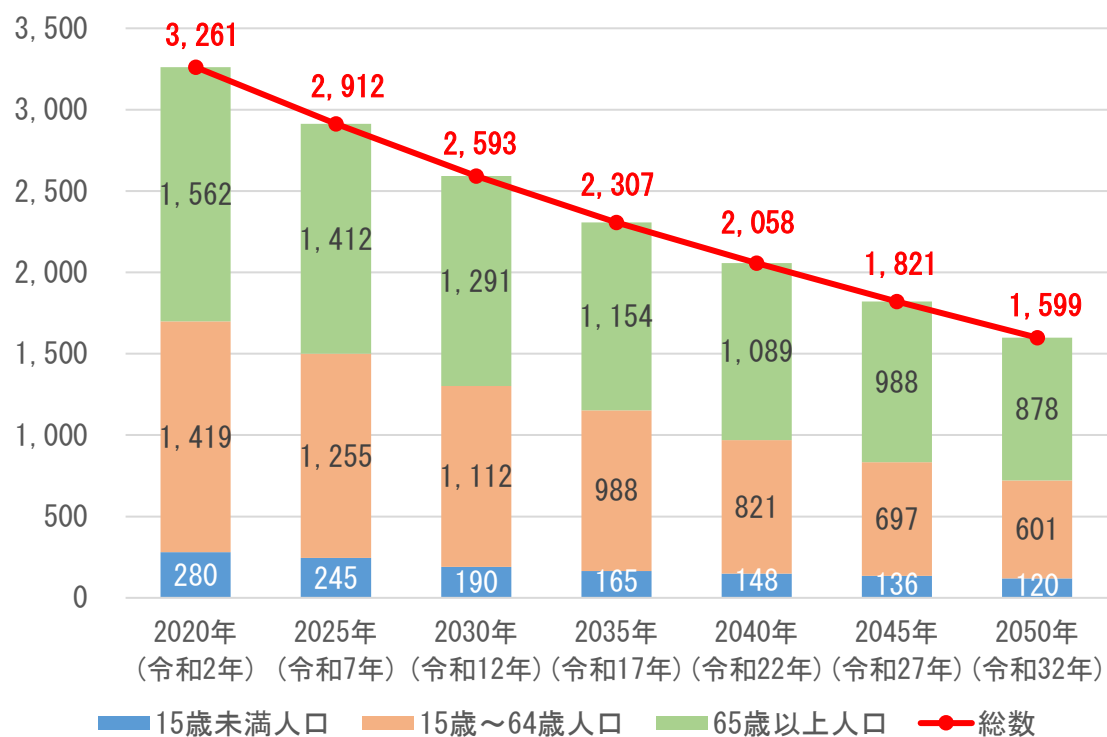
出典：本山町住民基本台帳（各年4月1日時点）

図：行政区別に見た人口の変化



(3) 人口の将来推計

図：年齢区分別将来人口の推移



出典：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（2023（令和5）年推計）」

(4) 昼夜間人口比

表：本町の昼夜間人口の比較

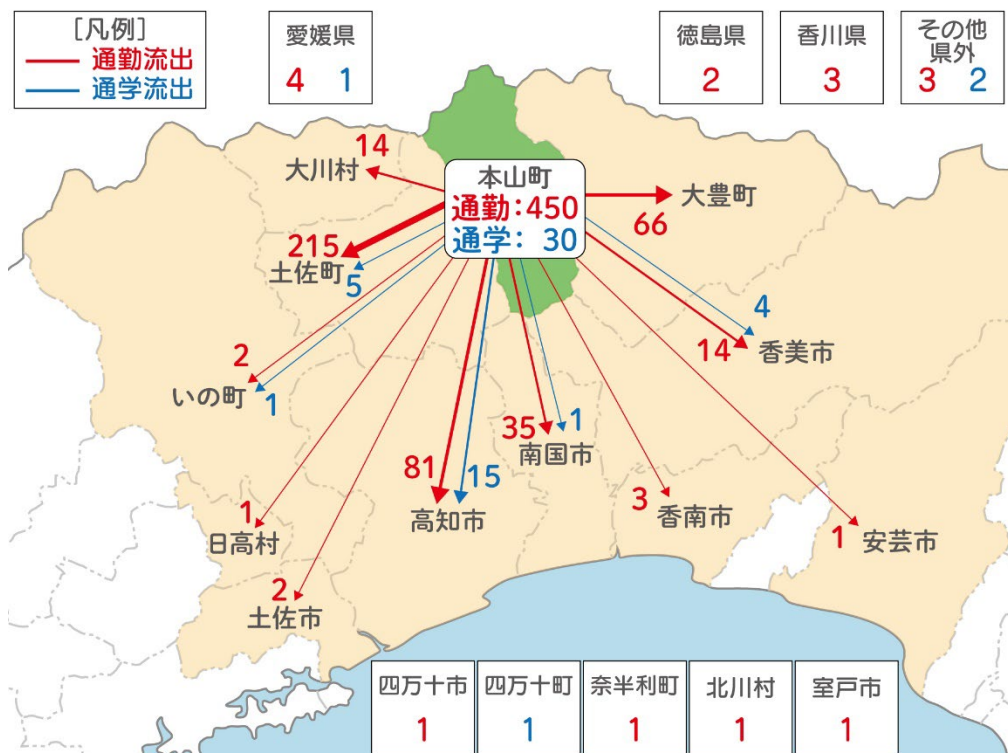
常住人口	昼間人口	昼夜間人口差	昼夜間人口比率
3,261 人	3,394 人	133 人	104.1%

出典：2020（令和2）年国勢調査結果

2-1-3. 通勤・通学流動

(1) 通勤・通学流動

図：本町からの通勤・通学流出



出典：2020（令和2）年国勢調査結果

図：本町への通勤・通学流入

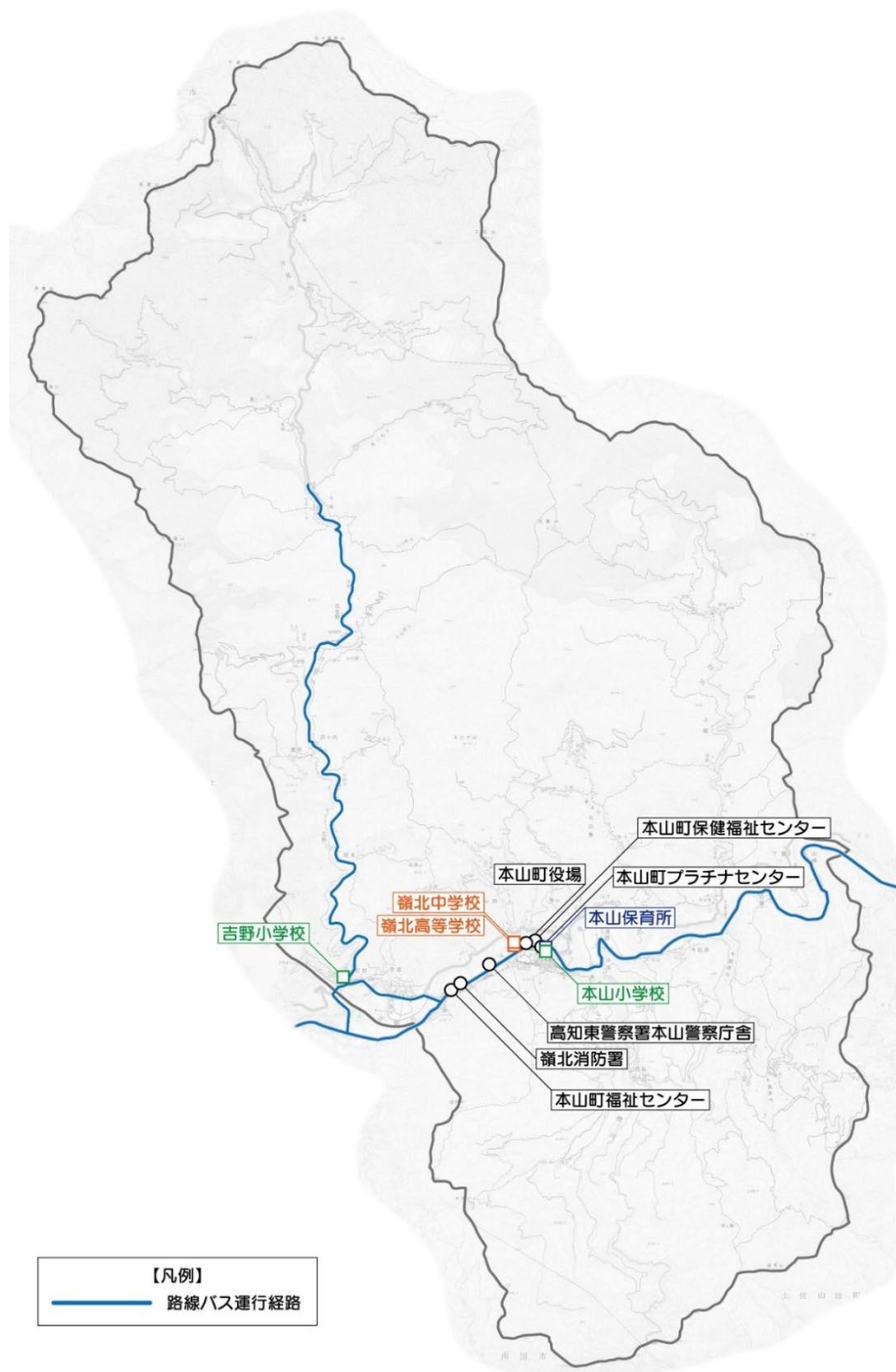


出典：2020（令和2）年国勢調査結果

2-1-4. 主要集客施設

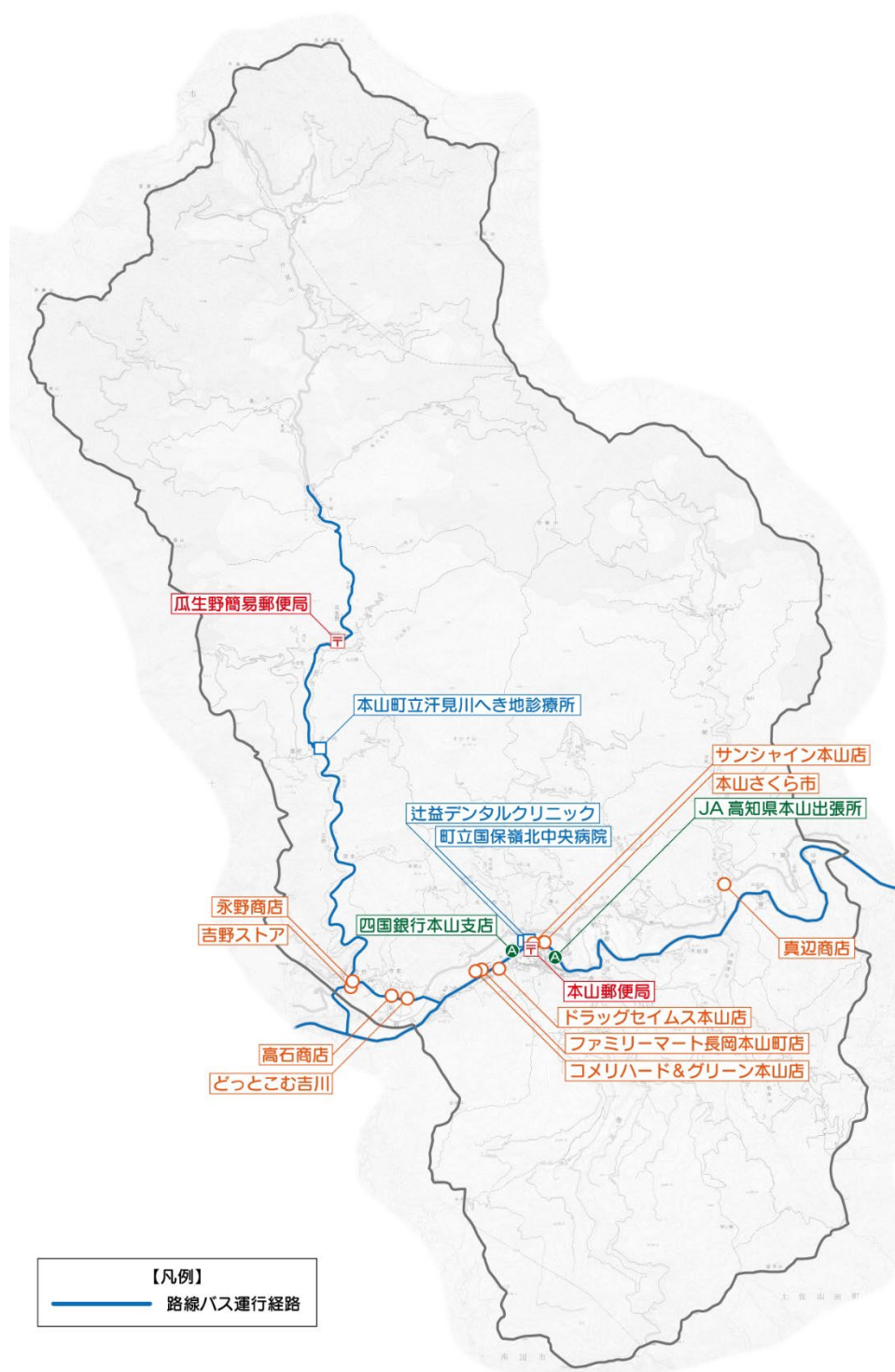
(1) 公共施設・学校施設・保育所

図：公共施設・学校施設・保育所



(2) 商業施設・病院施設

図：商業施設・郵便局・銀行・病院・診療所



出典：タウンページ高知県版より

(3) 観光関連施設

図：観光地・観光施設



2-2. 住民及び公共交通利用者の意向

2-2-1. 住民アンケート調査

(1) 実施概要

□ 調査の実施方法

アンケート調査票に調査の主旨をまとめた依頼文章と返信用封筒を添えて、郵送法により実施。

□ 調査対象者

令和5年7月31日時点で本山町に住所を置く全世帯の1,799世帯。

□ 実施スケジュール

8月14日	高知東郵便局より、対象者にアンケート一式を発送
9月8日	依頼文章にはこの日を締め切り日として記載した。ただし入力作業中に到着した分は締め切り後も有効回収数として処理した。(最終有効票は10月16日到着分)
10月17日	最終締め切り

□ 回収数と回収率

発送数	有効発送数	回収数	有効回収数	回収率
1,799票	1,786票	658票	656票	36.7%

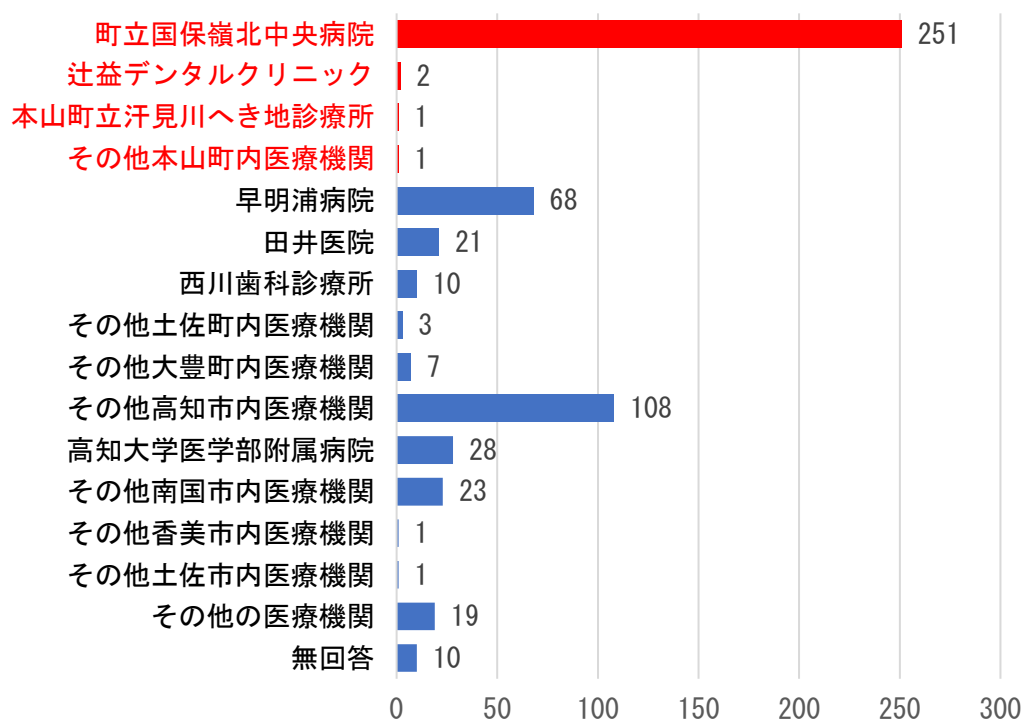
※ 発送数の内、宛名不明等による返却が13票（発送数より除外）

※ 回収数の内、アンケート未記入による回収が2票（回収数より除外）

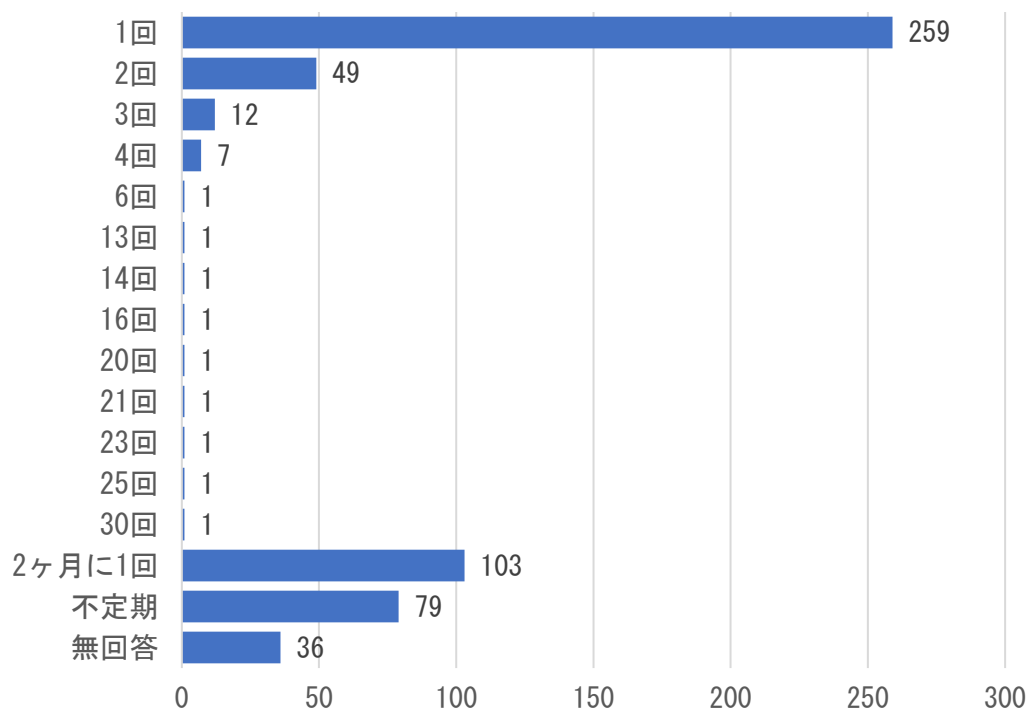
(2) 調査結果（抜粋）

① 日常的な移動の通院について

図：よく行く病院施設（N=554）



図：1ヶ月間に行く通院の回数（N=554）



図：独自の移動手段を持つ人の通院にかかる時間（N＝392）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

通院	帰着	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	不定期	無回答
出発	人	7	26	56	67	22	25	49	41	21	13	2	15	48
6時	5	1	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0
7時	35	2	2	3	3	3	7	4	4	1	5	0	1	0
8時	103	4	13	22	28	10	7	11	5	2	1	0	0	0
9時	73	0	9	19	19	5	2	12	5	2	0	0	0	0
10時	38	0	2	10	12	3	3	2	1	2	1	1	1	0
11時	10	0	0	2	5	1	0	1	1	0	0	0	0	0
12時	11	0	0	0	0	0	2	2	2	4	1	0	0	0
13時	20	0	0	0	0	0	1	11	4	1	1	1	1	0
14時	22	0	0	0	0	0	2	4	9	5	2	0	0	0
15時	13	0	0	0	0	0	0	0	9	3	1	0	0	0
16時	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
午前	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
不定期	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0
無回答	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48

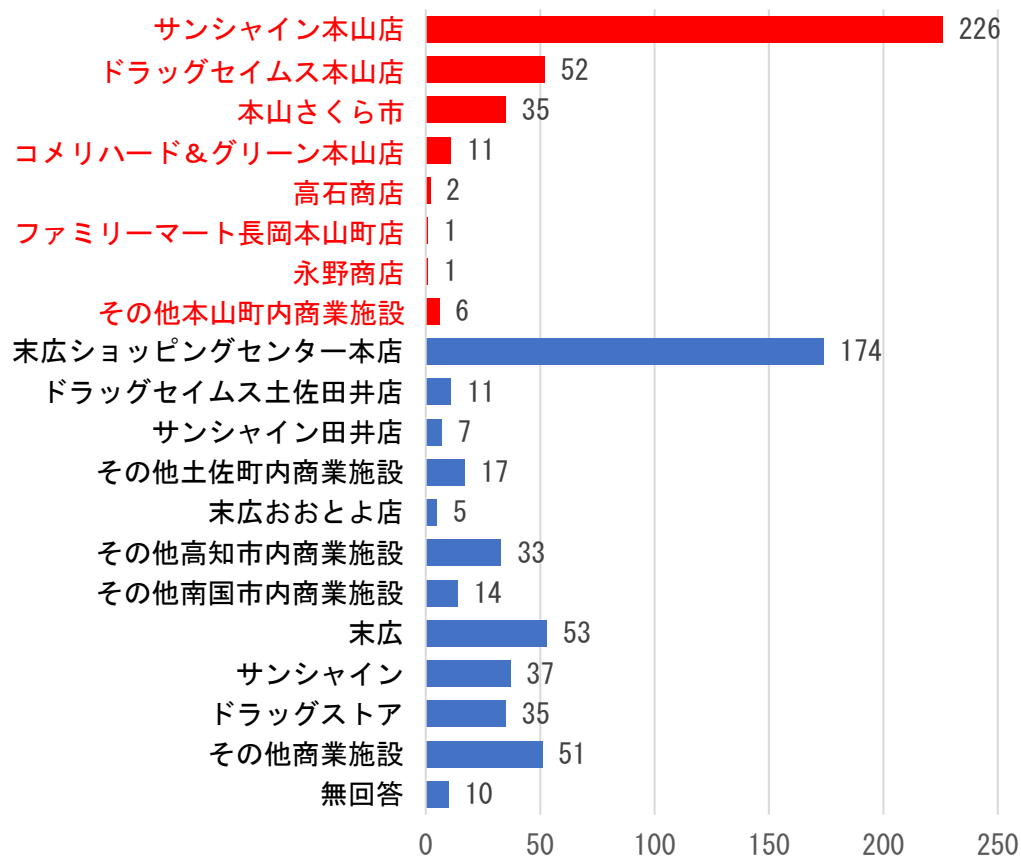
図：独自の移動手段を持たない人の通院にかかる時間（N＝162）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

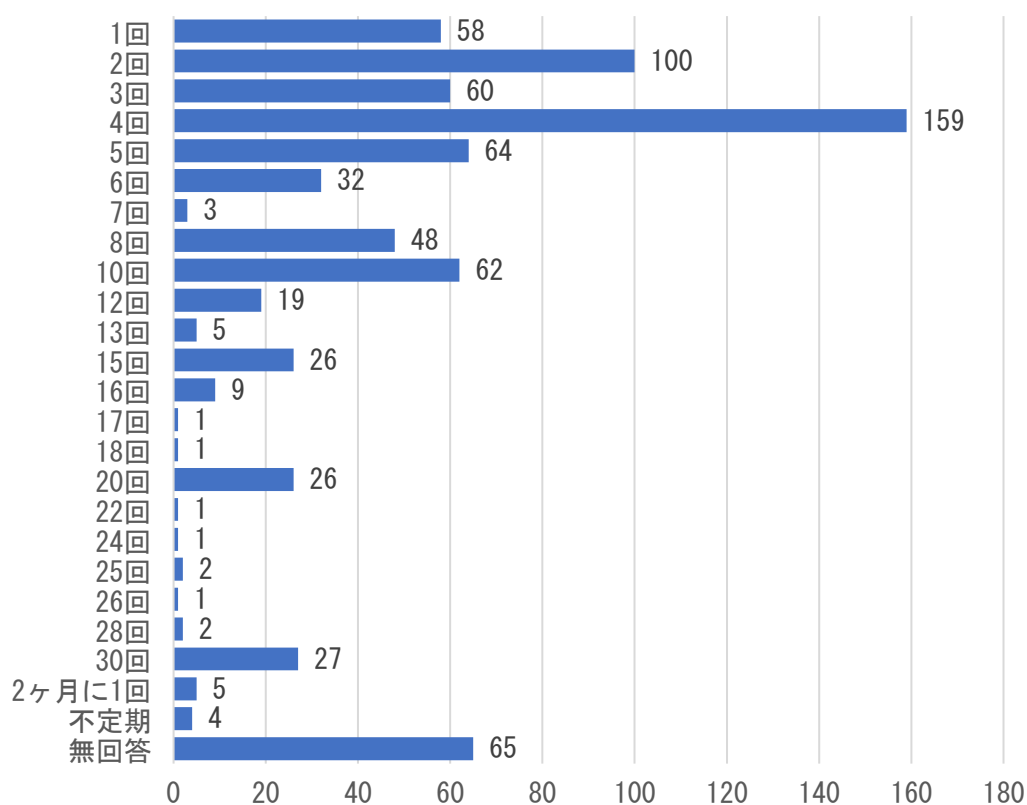
通院	帰着	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	不定期	無回答
出発	人	8	20	32	10	9	29	19	6				7	22
6時	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
7時	7	0	0	2	0	1	2	0	1	1	0	0	0	0
8時	27	0	4	5	7	1	2	4	1	0	0	0	3	0
9時	30	0	3	6	12	4	0	1	2	0	0	0	2	0
10時	29	0	1	7	13	4	1	2	0	1	0	0	0	0
11時	3	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0
12時	10	0	0	0	0	0	1	6	2	1	0	0	0	0
13時	18	0	0	0	0	0	2	12	4	0	0	0	0	0
14時	8	0	0	0	0	0	1	2	4	0	0	0	1	0
15時	5	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0
16時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午前		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不定期	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
無回答	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22

② 日常的な移動の買い物について

図：よく行く商業施設 (N=781)



図：1ヶ月間に行く買い物の回数 (N=781)



図：独自の移動手段を持つ人の買い物にかかる時間（N=621）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

買い物	帰着	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	午後	不定期	無回答
出発	人	2	11	33	85	66	21	18	46	28	43	45	20	2	3	2	6	50	140
6時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
7時	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
8時	14	2	3	2	2	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9時	80	0	8	21	17	10	3	2	8	3	5	3	0	0	0	0	0	0	0
10時	116	0	0	9	54	23	5	5	8	1	4	5	0	0	0	0	0	2	0
11時	46	0	0	0	12	31	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12時	9	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
13時	26	0	0	0	0	0	4	7	9	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
14時	27	0	0	0	0	0	0	2	16	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15時	17	0	0	0	0	0	0	0	4	8	3	1	0	0	0	0	0	1	0
16時	28	0	0	0	0	0	0	0	4	20	3	1	0	0	0	0	0	0	0
17時	32	0	0	0	0	0	0	0	0	6	23	1	0	0	2	0	0	0	0
18時	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	13	1	1	0	0	0	0	0
19時	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0
20時	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
午前	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
午後	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6	0	0
不定期	46	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0
無回答	140	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	140

図：独自の移動手段を持たない人の買い物にかかる時間（N=160）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

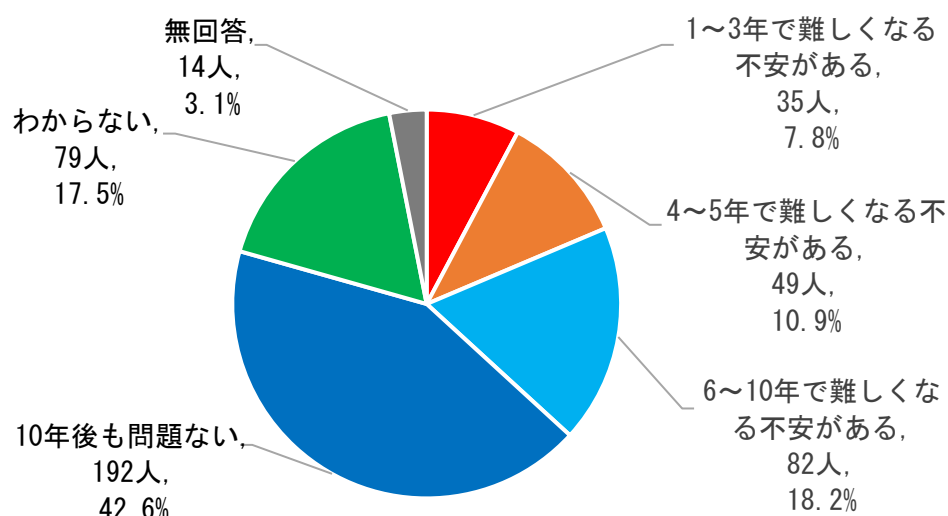
買い物	帰着	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	午後	不定期	無回答
出発	人	7	19	27	8	8	4	6	3	8	3	2						13	52
6時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7時	3	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
8時	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9時	37	0	6	15	14	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10時	22	0	0	3	13	3	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
11時	7	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12時	2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13時	10	0	0	0	0	0	2	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
14時	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15時	8	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	2	0
16時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
18時	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0
19時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午前		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
午後		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不定期	11	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0
無回答	52	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52

図：行政区別に見たよく行く量販店（2店舗で比較）

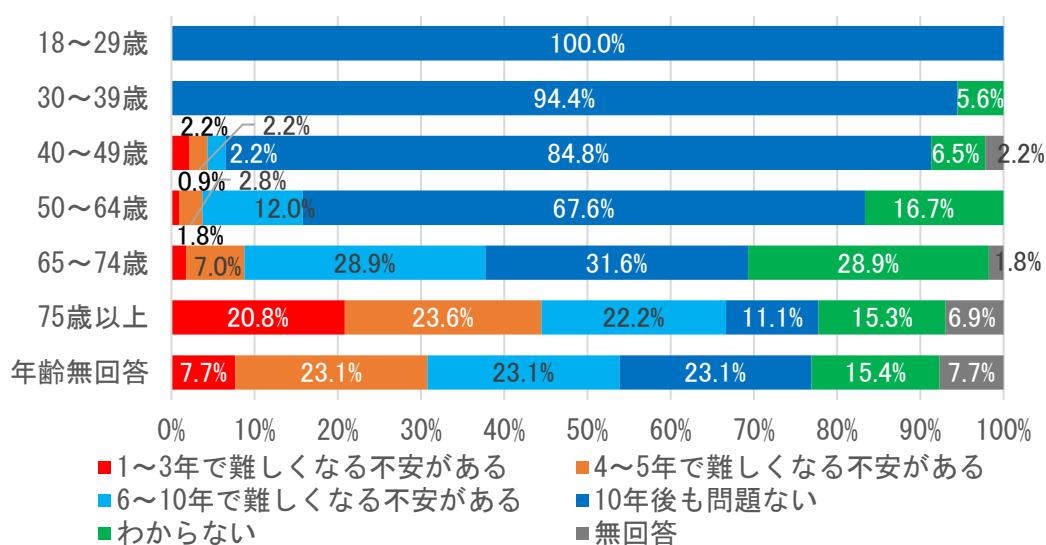


③ 自動車利用の近い将来に対する不安

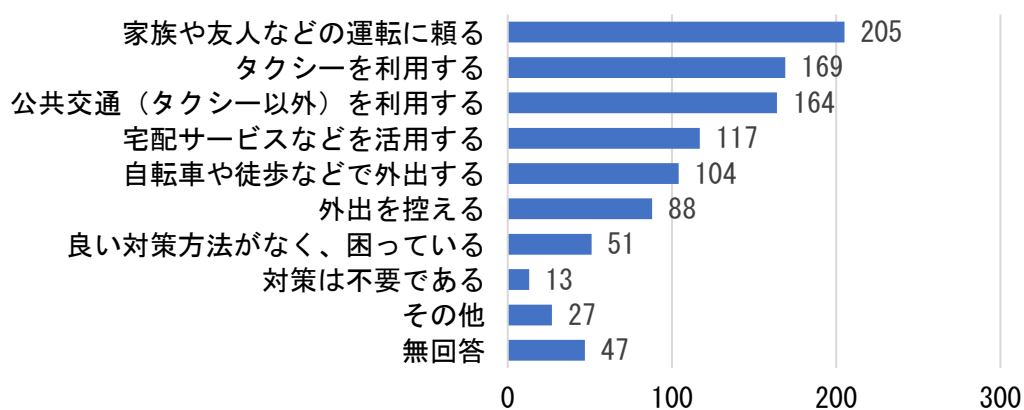
図：自動車利用の将来について（N=451）



図：自動車利用の将来について、年齢別にクロス集計（N=451）

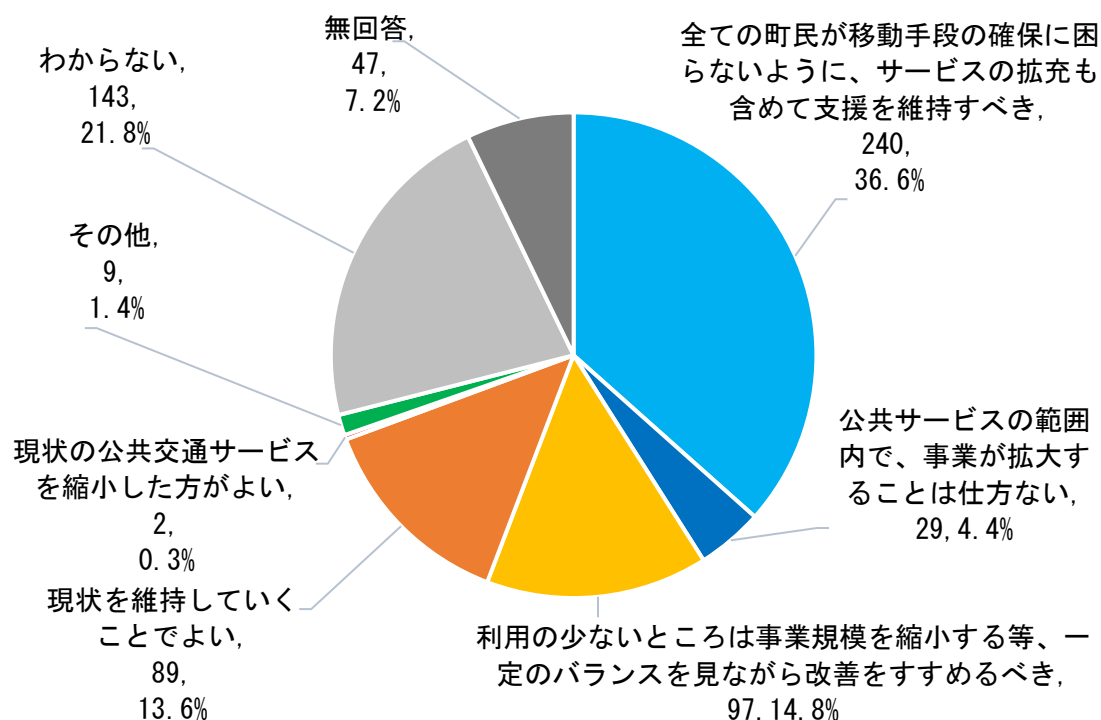


図：自動車利用の不安に対する対策（N=985）

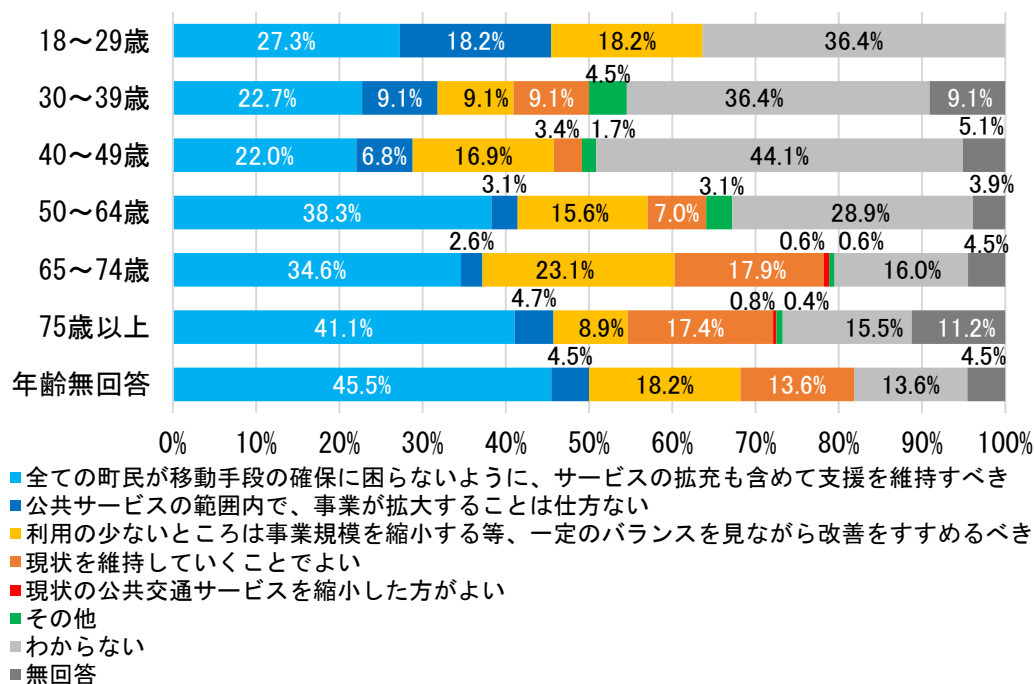


④ 今後の本山町の公共交通の在るべき姿について

図：行政が負担する経費の増加について（N=656）



図：行政が負担する経費の増加について、年齢別にクロス集計（N=656）



2-2-2. バス利用者への意向調査（アンケート）

(1) 実施概要

□ 本アンケート調査の対象者

対象期間内にバスを利用した全ての利用者を対象として配布。

□ 調査実施期間

令和5年9月～10月2日郵送回収分まで（配布は9月30日で終了）

□ 調査手法

依頼文書、アンケート調査票を返信用封筒に同封する。

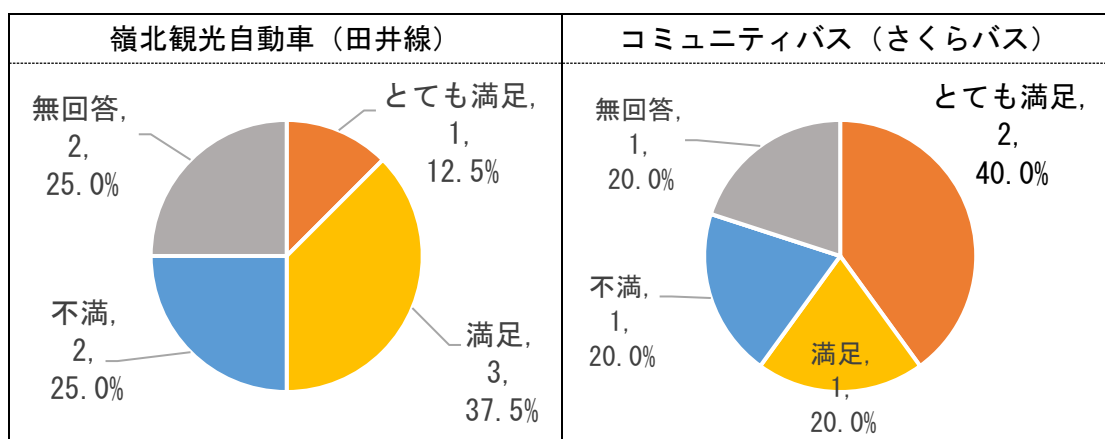
配布はバス利用者に乗務員から手渡しとし、回収は郵送とする。

□ 回収数

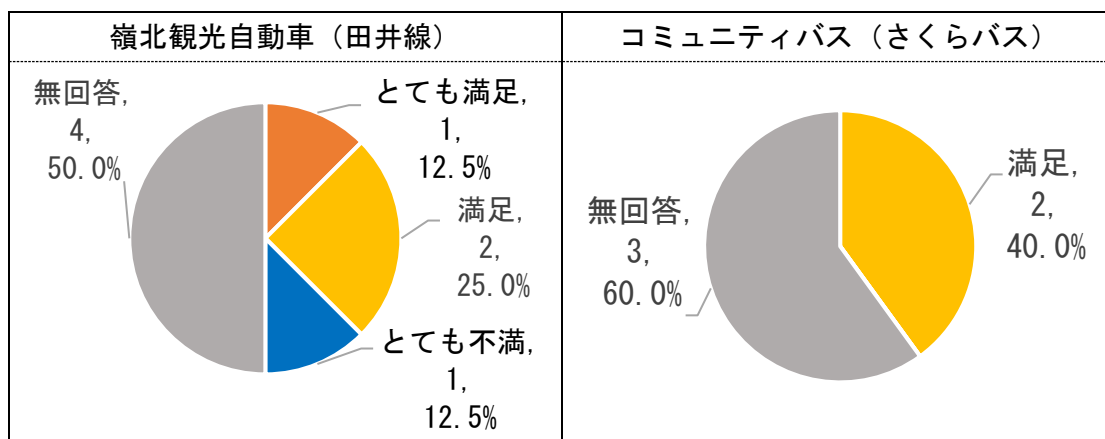
運行事業者名	回収数	備考
嶺北観光自動車	8	田井線利用者のみ
嶺北交通	5	さくらバス利用者のみ

(2) 調査結果（抜粋）

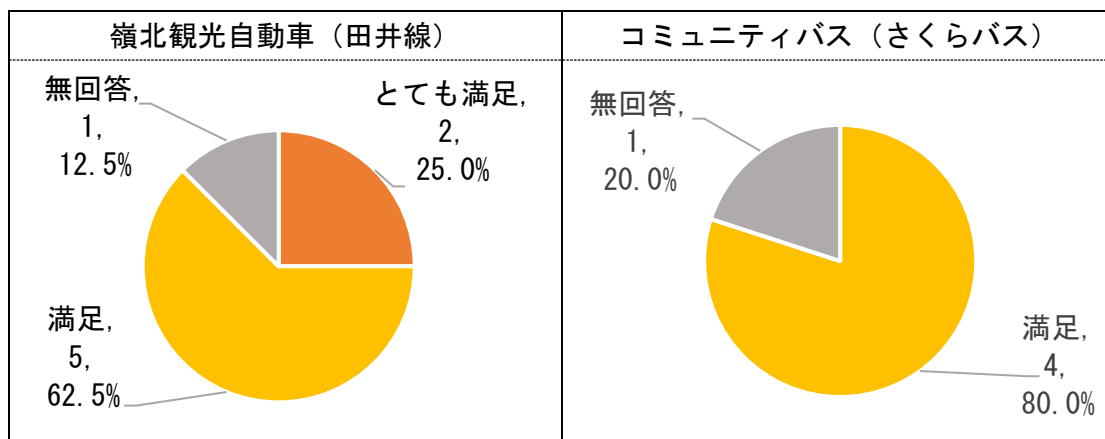
① 路線の運行経路に対する満足度



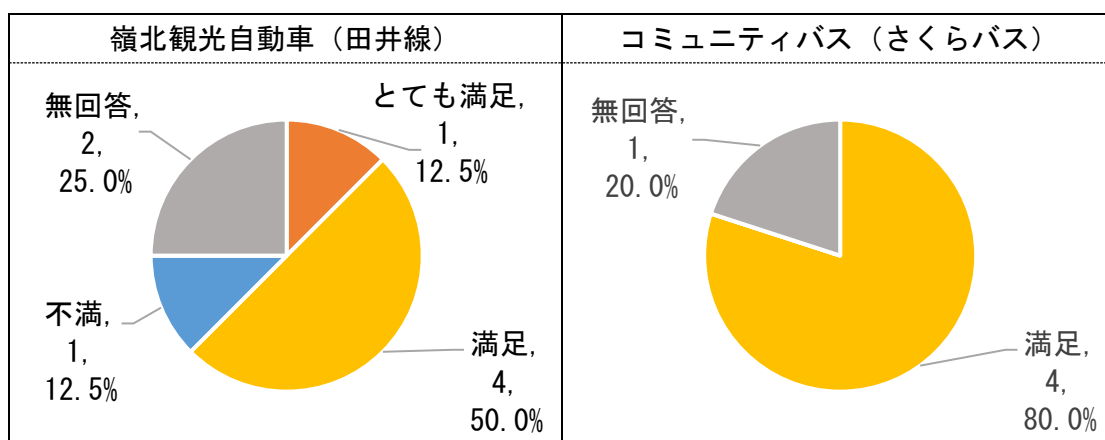
② ダイヤや乗り継ぎの利便性に対する満足度



③ 運賃の設定に対する満足度



④ 公共交通の情報発信に対する満足度



2-3. 住民及び関係者の意向

2-3-1. 地区別意見交換の実施

(1) 地区別意見交換実施の目的

路線バスやコミュニティバスの運行沿線地区の特に高齢者の集まりを対象として意見交換を実施する。

公共交通利用者が日頃から抱えている公共交通に対する意見や要望をうかがい、今後の公共交通の改善点などを整理する。また、公共交通を利用していない人には公共交通の意義や利用方法について説明するとともに公共交通利用に対する課題を聞き、対応策の検討につなげる。

□ 意見交換を実施した地区

実施日	地区	参加者数	備考
8月19日	大石地区	10人	
8月29日	権代地区	6人	
8月30日	古田地区	6人	
9月8日	北山東地区	10人	
10月1日	寺家地区	15人	
10月11日	下関地区	12人	
10月11日	上関地区	17人	
10月18日	北山西地区	6人	

(2) 得られた意見

大石地区	・ 桁集落に暮らす独居女性がいつも歩いている。さくらバスを利用できるように桁方面にも行ってあげると良いのではないかな。 ・ 大石地区南部の地主地区にも移動制約者はいるが、家族と同居していたり、既に公共交通の利用も難しい状況となっている。
権代地区	・ 車の利用ができなくなったとき、果たして週に1日だけ運行のさくらバスを利用できるか不安がある。特に通院に困るのではないかなと思う。 ・ 移動スーパーは買う人が少なくなったため、来てくれなくなった。今後は生協に頼ることになる。
古田地区	・ 本山郵便局隣の店舗前に車が乗り付けており、歩行の障害になっている。危険を感じる時もあるので対策をお願いしたい。

北山東地区	・北山東地区で運転免許証を自主返納しているのは1名（意見交換会参加者）のみ、5年後には移動手段に困る人がもっと出てくるのではないかな。 ・これから人口が減少していくのを見据えた計画を考えてもらいたい。 ・土佐町の早明浦病院まで延伸してもらいたい。 ・仁井田神社の鳥居の道路が狭くスピードを出してきて危ない。 ・さくらバスの運賃（200 円）は、短い距離の区間を乗るのには高いと感じる。
寺家地区	・足腰が悪い人のためにタクシー車両を活用した新しい移動手段を検討してもらいたい。 ・地区の上の方に暮らす人には、高低差がきつく、下の県道まで出ることも大変である。地区の上方まで運行してもらえる移動手段を整備してもらいたい。 ・本山町の福祉タクシーチケットは良い取り組みであるが、チケットをもらいに役場に行くことで1往復使うことになる。チケットを郵送してもらいたい。 ・嶺北交通（タクシー）には、地域の移動手段としてがんばってもらいたい。介護タクシーの登録をして介助サービス付きの運行もしてもらいたい。 ・嶺北地域が連携して高知市内への移動手段を検討してもらいたい。路線バスが高速道路を運行するなど、もっと工夫できるのではないかな。 ・嶺北中央病院をもっと充実して欲しい。いつでも多くの診療科目が稼働しているようにしてもらいたい。
下関地区	・さくらバスの運行経路に灯明台の区間を入れてほしい。川窪でも乗降できるようにしてもらいたい。 ・バスを待てる場所に雨除けやベンチなどを確保してもらいたい。 ・合茶のバス停近くで2人がいつも利用している。バスを待つためにベンチを設置してもらいたい。 ・大杉や高知方面よりも田井に接続するように運行ダイヤを考えてほしい。 ・さくらバスの運行を週に2日にしてもらいたい。 ・以前運行していたが利用者がいないため運行しなくなった梶屋敷地区にて、新たに引っ越してきた女性がいつも利用するようになっている。家から乗れる離れた場所まで歩いてきているので、梶屋敷に再び入る運行経路に変えてあげてほしい。

上関地区	・ さくらバスの運行を週に2日にしてほしい。 ・ 3年後には運転免許証を返納し、さくらバスを利用することを考えている。週に1日の運行では不安がある。せめて週に2日にしてほしい。 ・ さくらバスとして運行していない土曜日曜に、観光目的に利用できる仕組みをつくったらどうか。 ・ さくらバスの定期券を現状の月毎ではなく、30日定期券にしてほしい。 ・ 嶺北観光の医大病院行きバスをこれ以上減便しないでほしい。 ・ 役場にゆっくりとバスを待てる場所をつくってほしい。カフェを設置するなど、そこでの滞在を楽しみながらバスを待てる環境がほしい。 ・ 水曜日のミニデイで、お昼に皆で出て行くようなお出かけイベントをしてみたいと思う。 ・ バスの運行が限られているのであれば、住民がバスの運行に合わせて生活をする考えも大切だと思う。 ・ バスは利用者が乗っておらず、空であっても決まった日に決まった時間を走ってくれている安心感がある。 ・ タクシーも大切にしていきたい。無くなったら大変である。
北山西地区	・ 北山西地区の人口減少はものすごい勢いである。猿ヶ滝集落ではあと5年で3人が80歳をこえ、若い世代は一軒だけになる。また、北山西地区全体では子どもが4人しかいない。将来地区の草刈りなどやっていけるのか大きな不安がある。 ・ さくらバスに対する要望として、サンシャイン前で乗降できるようにしてもらいたい。特に高齢の人が買い物からの帰り、大きな荷物を持ってバス停まで移動しないといけないことが大変である。 ・ 16時30分に帰り便が設定されると、小学生が下校便として利用しやすくなる。 ・ 北山西線の予約をまとめてできるようにしてほしい。小学生の通学に以前利用していたが、その都度の予約でないと受け付けてもらえなかったため、予約をつい忘れて利用から離れてしまった。せめて1ヶ月単位であるとか、まとめて予約できるようにお願いしたい。

2-3-2. 関係者ヒアリング

(1) ヒアリングのねらい

交通事業者（路線バス、コミュニティバス、タクシー）、福祉関係者、医療施設、商業施設、車両整備会社、レンタカー事業者へのヒアリングを実施し、住民や来訪者の移動や消費等に関する変遷やニーズの変化、訪問の手段等を把握する。

また、公共交通と連携した取り組みの可能性について整理する。

(2) ヒアリングの結果

嶺北交通有限会社（タクシー事業、さくらバス運行受託事業者）

○ 基本情報

- ・第2、第4の日曜日は定休日としている。ただし前日までに予約があれば対応している。
- ・営業時間は午前8時から午後10時まで。ただし午後5時以降は社長が1人で対応している。電話受付は午前6時から午後10時まで。
- ・乗務員は役員を含めて5人。社長以外は午後5時で勤務終了。運行管理者は1人。
- ・車両数は普通車が5台あるが、全てが常に稼働しているわけではない。
- ・田井営業所には車両が2台（実働1台）あり、乗務員2人で対応している。事務員も1人おり、営業は午前8時から午後5時まで。

○ タクシー事業の現状について

- ・コロナ禍前から夜のニーズは減っていたが、コロナ禍で壊滅的になった。さくらバスの運行という業務があるため、会社が存続できている。
- ・午前中に利用が集中している。14時を過ぎると一気に利用が減る。タクシーを利用してくれているのは高齢者が多く、高齢者は午前中に外出する用事を済ませる傾向にある。
- ・嶺北中央病院から、透析患者の送迎（午前7時～午後1時）を請け負っている。

○ 町が検討をすすめる事業について

- ・寺家地区への新たな移動手段の検討について、寺家地区内では一部車の行き違いが難しい場所があるが、住民への周知などで対応可能と考える。
- ・汗見川方面のニーズはほとんど無い。瓜生野から月に一回定期的にタクシー利用がされている状況である。タクシーのニーズには田井営業所などが対応していると考えられる。

○ 事業者として抱えている課題、自治体に対する要望

- ・後継者がいないことが最も大きな課題である。すでに親族に限らず事業を継承してくれる人を探しているが、見つからない。

有限会社嶺北観光自動車（バス事業者）

○ 基本情報

- ・営業時間として、午前5時33分から午後7時53分まで路線バスが運行している。この時間帯に電話も受付している。
- ・乗務員は22人で内1名が女性である。運行管理者は全部で7名いるが、乗務員と掛け持ちしている者もいる。運行管理補助は2名。
- ・車両は乗合用が15台（中型：1台、マイクロバス：14台）、貸切用が7台（大型：4台、中型：2台、小型：1台）となっている。

○ 事業の現状について

- ・コロナ禍が落ち着いてきており、昨年同時期に比べて利用者数は戻ってきている。自動車運転免許の自主返納が後押ししているようである。
- ・貸切車両の需要がもう一押し欲しいところである。特に一般団体の利用が欲しい。
- ・外国人の利用もちらほらではあるが見られるようになってきた。
- ・GTF Sの整備も完了したが、会社のホームページでは最低限のことしかできていない。

○ 町が検討をすすめる事業について

- ・本山町はなにか新しいことをするにしても検討段階から一緒に考えてくれるので感謝している。
- ・本山町役場新庁舎への路線バス乗り入れは可能である。役場自体が路線バスの乗り入れを想定した建設になっていないので、詳細な検討が必要である。
- ・沢ヶ内から早明浦病院にバスに乗って通勤している人がいる。汗見川方面のバス再編に当たっては、このような人の不利益にならないようにしてあげる必要がある。

○ 事業者として抱えている課題、自治体に対する要望

- ・車両の故障が増えてきた。全体的に車齢が古いものが多いため、今後さらに故障が増えてくると考えられる。車両更新に対する自治体からの補助を要望としてあげたい。
- ・廃止代替路線を請け負っている運行事業者として、路線の維持に対して自治体とは互いに必要なことを言い合える仲で取り組んでいきたい。

土佐れいほく観光協議会

○ 地域の現状（観光と移動手段）について

- ・嶺北地域を訪れる人のほとんどは自動車によるものであるが、公共交通での来訪者も少数いる。
- ・大杉駅と田井をつなぐ路線バスは便数も充実しているが、観光での来訪者がバスを使ってうまく帰れるか不安がある。
- ・協会には公共交通で嶺北地域の観光地（特に吉延地区や高須地区の棚田）にアクセスできるかといった問合せは寄せられている。
- ・嶺北地域の公共交通による観光地へのアクセスが悪すぎて、旅行会社は薦められない状況にある。
- ・これまでは地域のタクシー事業との連携ができなかった。一緒にツアーを造成しようとしたが、総論賛成、各論で厳しくなって前に進まなかった。やはり突然のキャンセルや利用者によるイレギュラーな要請への対応など、企画を組みづらい要素はある。

○ 来訪者の様子について

- ・外国人は特に台湾からの個人客が公共交通を使ってきている。
- ・車に乗って本山のアウトドアヴィレッジに宿泊しても、天候が悪いとそのまま高知市方面に買い物に行き、夕方になってアウトドアヴィレッジに戻ってくる。高速道路を使うと高知市が近過ぎるとも言える。

○ 地域の公共交通に対する要望や意見

- ・新しく整備されたさめうら荘へのアクセスを確保して欲しい。
- ・外国からの来訪者に対しては、せめて毎時1回の運行がないと移動手段としては薦められない。また乗り継ぎのわかりやすさも必要である。
- ・タクシーの利用が少なくなる午後の時間帯や、さくらバスの運行がない土日を活用して、本山町内の近場の良いところ（吉延の棚田、行川、汗見川など）を乗務員がおしゃべりのように案内してくれる来訪者向けサービスなどできないものだろうか。

モンベル アウトドアヴィレッジ本山

○ 施設の現状について

- ・ 宿泊施設はチェックインが午後 3 時から。チェックアウトは午前 10 時となっている。
- ・ レストランは午前 11 時から午後 8 時（平日は午後 7 時 30 分）、ラストオーダーは閉店 30 分前。お風呂は午後 1 時から午後 8 時。店舗は午前 9 時から午後 8 時までオープンしている。
- ・ 地元の高齢者による施設（お風呂、レストラン、衣料品の購入）の利用は、限られているものの定着しつつある。ただしレストランのメニューが高齢者向きとはなっていないため、今後開発しようと検討している。

○ 来訪者の様子について

- ・ 公共交通でやってくる人は少ない。そもそも路線バスのバス停が本施設から離れている。公共交通でやってくる人は J R と路線バスを乗り継いでいる。
- ・ 宿泊施設利用者は午後 3 時にチェックインしてから、地域の周遊に出かけている。
- ・ 外国人（アジア方面からの旅行者）もやってくるが公共交通ではなくレンタカー利用が多い。

○ 地域の公共交通に対する要望や意見

- ・ 宿泊者が本山町の棚田を巡ったり川に行ったりしたいという要望はあるが、自身で運転するしか方法がない。タクシーなどを活用した町内の周遊サービスがあれば良い。さらにガイド付きなど選べると良い。
- ・ 以前はチェックイン後の宿泊者を社用車に乗せて棚田巡りや蛍観察、星空観察などに案内していた。今は手が回らなくなりやっていないが、ニーズは十分にある。町が主導してやれば地域にお金が落ちる仕組みにもつながる。
- ・ 小中学校の宿泊も受け容れており、最大 40 人が研修活動などにやってくる。様々な活動に学生たちを周辺の集落活動センターに振り分けているが、その際の移動手段が大きな課題となっている。
- ・ 地域の公共交通を使って当施設を楽しんでもらえる連携策があれば、PR などの周知活動に共に取り組むことが可能。また、そのためにお風呂を 1 時間程度早めてオープンすることは前向きに検討できる。

本山町社会福祉協議会

○ 協議会の現状について

- ・ あったかふれあいセンター事業を受託している。事業の内容は、買い物支援、つどい事業、送迎などである。
- ・ 権利擁護にも取り組んでいる。様々な相談があるが「できません」は言わない。まずはどのような相談であっても受けとめることを大切にしている。

○ サービス利用者や地域の様子について

- ・ 高齢者が若い世代とつながる機会がなくなったと感じている。特にコロナ禍によりイベントなどの交流の機会がますます無くなっている。多様な世代の交流は集落の維持には重要である。ぜひとも復活させたいと考えている。

○ 地域の公共交通に対する要望や意見

- ・ 汗見川方面の路線バス再編案は地域に受け容れられているようである。
- ・ 上関地区ではさくらバスの運行曜日が少ないことへの不満が寄せられている。
- ・ 五区の住民よりさくらバスに運行をお願いしたい要望が寄せられている。
- ・ さくらバスを使った地区間の交流をやってみたいと考えている。地域のミニデイト士の交流などが考えられる。
- ・ 町の公共交通整備については、本山町福祉計画とぜひ連携していただきたい。

集落活動センター汗見川

○ 地区住民の移動について

- ・ 買い物や病院はやはり田井地区に行く。生活圏が田井になっている。病院は本山の嶺北中央病院に行く人もいる。

○ 役場が提示した汗見川沿線の公共交通再編案について

- ・ 路線バスが沢ヶ内に到着し出発するまでの約 40 分間で、対象地区（沢ヶ内から奥の全ての住民）の住民を運ぶことは可能である。確実に回ることができる。
- ・ 集落活動センター清流館において、ドライバーと電話受付係の確保の取り組みを開始しなければならない。
- ・ 路線バスの運行回数が増加し、現在利用している通学生にも支障がない。沢ヶ内での乗り換えは必要になってくるが地区全体としては利便性が向上し、皆も喜ぶのではないかと思う。

サンシャイン本山店

○ 施設の現状について

- ・ 営業時間 午前 9 時～午後 7 時 30 分（1 月 2 日、3 日は午後 5 時閉店）
- ・ 営業日 毎日（ただし元日は休業）
- ・ 店舗スタッフは約 20 人でほぼ全員が正社員として従事。大豊からの 1 人を除き、ほぼ本山町内と土佐町内在住者となっている。

○ 来店者の様子について

- ・ 全体的な来店者数は減少傾向にある。
- ・ 来店者数が多いのは午前中である。
- ・ 来店者の店内滞在時間は約 15 分程度であるが、知り合いなどとおしゃべりが始まると 30 分など滞在時間が伸びる。
- ・ 来店者はほとんどが車で来店。駐車場が狭いため、午前中は混雑をする。
- ・ 以前は買い物に来られない人から配達の見込みがよくあったが、さくらバスの運行が始まって減少した。

○ 地域の公共交通に対する要望や意見

- ・ 移動手段と連携した新たな取り組みは検討可能である。ぜひ提案してもらいたい。
- ・ 地域の将来を考えると、町が独自の移動スーパーを運営する必要があるのではないかと考える。
- ・ 店舗前にさくらバスが入れないか検討してもらいたい。

町立国保嶺北中央病院

○ 施設の現状について

- ・ 診療時間

月曜～金曜

午前 8 時 45 分～午後 0 時 15 分（受付は午前 11 時 30 分まで）

午後 1 時 15 分～午後 5 時 15 分（受付は午後 4 時 30 分まで）

土曜（第 2、第 4）

午前 8 時 45 分～午後 0 時 15 分（受付は午前 11 時 30 分まで）

- ・ 面会時間

午前 10 時～午後 10 時

- ・ 診療科目

内科、外科（土曜休診）、整形外科（木曜午前予約のみ、午後休診）、
脳神経外科（月曜午前のみ）、婦人科（火曜午前のみ）、泌尿器科（金曜のみ）、
皮膚科（火曜午前のみ）

○ 施設利用者の様子について

- ・ 医師と患者の相性があり、合わないので他の病院（早明浦病院など）に行く人がいる。
- ・ さくらバスの運行曜日と、診療科目が合わないためさくらバスで通院できないという人がおり、ジレンマを感じる。
- ・ さくらバスの定期券が安くても、近くに暮らす人は歩くのではないだろうか。

○ 地域の公共交通に対する要望や意見

- ・ 来院者や住民に対してこちらから要望はない。現状でうまく機能していると考ええる。
- ・ さくらバスはもっと便数を増やしてもらいたい、運行曜日を増やしてもらいたいと思うが、難しいことも承知している。
- ・ 路線バスやさくらバスで通院している人で、帰り便に間に合わない人から窓口に申告があれば、可能な範囲で優先することは可能である。来院者にも知ってもらいたいので、地区などで周知してもらって構わない。
- ・ 冬場など院内で帰りのバス便を待つことは構わない。ただしマスクは着用でお願いしたい。また、そのような人のためにバスロケーションシステムのデジタルサイネージがあると喜ばれると思う。
- ・ コロナ禍が五類に移行したことを受け、イートインスペースを設け、お弁当などを食べられる場所をつくろうと検討している。ただし黙食が前提である。

カーサポートステージ Dock in

○ 事業の現状について

- ・嶺北地域の大型車両の整備などを請け負っており、公共交通では嶺北観光自動車のバス車両（新しい車両、貸切用車両）の車検、整備も対応している。
- ・予防整備として、次の車検まで部品を持たせるのではなく、事前部品交換を行うことで、運行時に異常が起これないようにしている。

○ 運行事業者へのアドバイス

- ・運行前点検はしっかりと行うべきである。車両の日々の変化などはドライバーが一番近くで感じているはずである。異変に気付いたらすぐに対応するべきである。
- ・嶺北観光自動車の車両に古いものが増えてきた。確実にチェックを行うことによりトラブルは減らせる。
- ・嶺北地域は山間部であり、人や信号が少なく平地部分では他の車両も少ないためエンジンに負荷がかかりにくい。このためエンジンが暖まりにくいことから、排ガス装置の不具合が多いと感じる。

はらオートサービス

○ 事業の現状について

- ・自動車整備を行っているが、人口が減り車両も減ることから新しい事業を起こす必要があると考え、レンタカー事業を開始した。
- ・WEB上で予約が可能となるシステム（スマートレンタカー）に参加している。
- ・小型車から中型車の自動車整備事業と販売にも取り組んでいる。

○ 事業の今後について

- ・令和6年には福祉車両も導入する予定である。施設に入っている人が自宅に一時帰宅するためのニーズがある。
- ・令和6年よりカーリース事業も開始する予定である。

○ 地域の移動手段確保について

- ・行政は公共交通にお金を掛けすぎではないかと感じている。もっと新しいシステムにお金を回したらいいのではないと思う。
- ・行政や病院などとも連携をして地域の移動手段整備に取り組んでいきたいと考えている。

2-4. 地域の交通安全

2-4-1. 町内の事故発生状況

(1) 町内で発生する交通事故

表：人身事故による関係する人の推移（単位：件）

内訳	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)	2022 年 (令和 4)
人身事故発生件数	2	5	5	6	2
内、高齢者が関係する事故	2	0	4	5	2
内、子どもが関係する事故	0	2	0	0	0
事故による死者数	0	0	0	2	0
事故による負傷者数	2	5	7	4	2

出典：高知東警察署本山警察庁舎

2-4-2. 自動車運転免許証の自主返納状況

(1) 運転免許の保有者数とその推移

表：普通運転免許保有者数の推移（単位：人、%）

項目	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)	2022 年 (令和 4)
普通免許保有者数	2,219	2,197	2,127	2,135	2,177
人口	3,590	3,503	3,477	3,425	3,340
免許保有者の割合	61.8%	62.7%	61.2%	62.3%	65.2%

出典：高知東警察署本山警察庁舎

(2) 運転免許返納の現状

表：運転免許返納者数の推移（単位：人、%）

項目	2018 年 (平成 30)	2019 年 (令和元)	2020 年 (令和 2)	2021 年 (令和 3)	2022 年 (令和 4)
返納者数	19	14	14	13	8
返納者数の割合	0.86%	0.64%	0.66%	0.61%	0.37%

出典：高知東警察署本山警察庁舎

第3章：公共交通の整理

3-1. 地域の公共交通網

3-2. バスの運行に係る収支

3-1. 地域の公共交通網

3-1-1. 公共交通網

本町の公共交通として、嶺北観光自動車の路線バスとコミュニティバスが運行している。

嶺北観光自動車が運行している“田井—大杉駅”、“田井—医大病院”は、大豊町のJ R大杉駅で鉄道に乗り換え、高知方面や高松方面に移動することが可能である。

図：広域公共交通網



表：本町の公共交通一覧（2023（令和5）年12月現在）

種類	路線 等	運行事業者
路線バス	田井－大杉駅・医大病院 田井－冬の瀬 西石原上－田井	嶺北観光自動車
コミュニティバス	北山西線、吉延・大石線、上関・下関線、 古田・権代線、北山東線	嶺北交通
タクシー		嶺北交通

3-1-2. 公共交通利用者を支える支援制度

(1) 本山町福祉バス料金助成事業

本町内と土佐町内、大豊町内で路線バスを使って通院する場合、バスの運賃に相当する額を町が助成する利用券を交付する。

対象者	助成内容
本町に住所を有する70歳以上の者	年間60枚

表：本山町福祉バス料金助成事業の利用者数（人）

（2018（平成30）年4月1日～2023（令和5）年3月31日）

2018年度 （平成30）	2019年度 （令和元）	2020年度 （令和2）	2021年度 （令和3）	2022年度 （令和4）
9	10	23	17	19

(2) 本山町福祉タクシー料金助成事業

本町内と土佐町、大豊町の範囲で、通院にタクシーを利用する場合、タクシーの初乗運賃を超える分について町が助成するチケットを交付する。

利用できるタクシー事業者は嶺北ハイヤーと、川田ハイヤーに限る。

対象者	助成内容
本町に住所を有する75歳以上の者	年間24枚
本町に住所を有する75歳以上で身体障害者手帳1級、2級の手帳所持者	年間36枚

表：本山町福祉タクシー料金助成事業の利用者数（人）

（2018（平成30）年4月1日～2023（令和5）年3月31日）

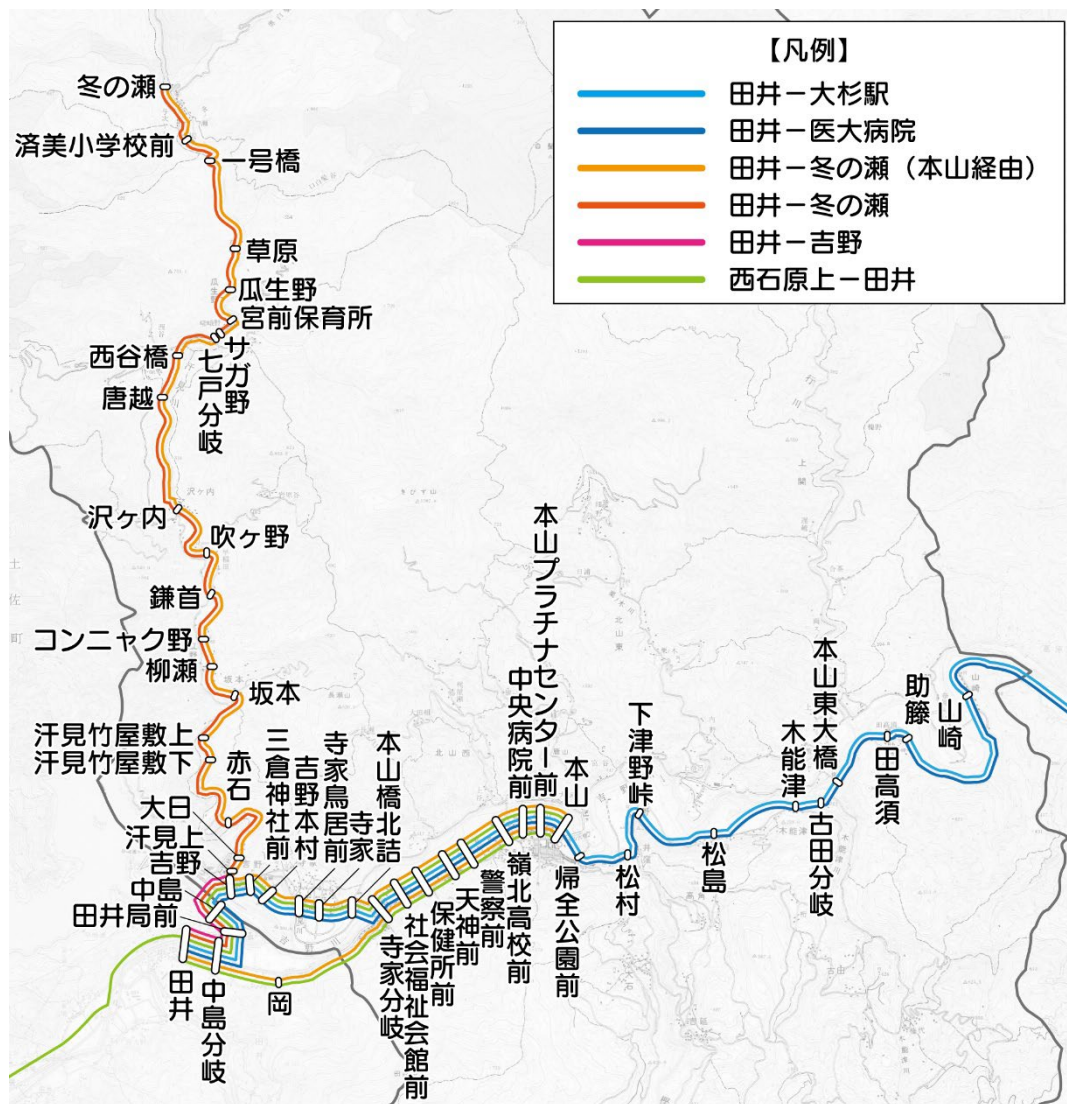
2018年度 （平成30）	2019年度 （令和元）	2020年度 （令和2）	2021年度 （令和3）	2022年度 （令和4）
58	73	65	69	68

3-1-3. 町内の公共交通網

(1) 路線バス

本町の路線バスとして、嶺北観光自動車が全部で6系統を運行している。

図：本町内を運行する路線バス



□ 運行回数

表：本町内で運行する路線バスの運行回数（2023（令和5）年9月時点）

	運行回数（回）		備考
	平日	土日祝	
田井-大杉駅	8.0回	8.0回	
田井-医大病院	3.0回	3.0回	
田井-冬の瀬（本山経由）	1.0回	1.0回	
田井-冬の瀬	2.0回	1.0回	学校休の場合、運行回数は土日祝
田井-吉野	1.0回	1.0回	
西石原上-田井	2.0回	2.0回	

□ とさでん交通の年度別利用者数

表：田井線（大杉線）年度別利用者数（人）[ですか利用者のみ]

2018（平成 30）年 10 月 1 日～2021（令和 3）年 9 月 30 日

	2019 年度 (令和元)	2020 年度 (令和 2)	2021 年度 (令和 3)
大杉線	1,584	1,519	1,140
田井線	42,416	35,793	31,801
年度別計	44,000	37,312	32,941

※ 田井線（大杉線）は、2021（令和 3）年 10 月 1 日廃止

□ 嶺北観光自動車の年度別利用者数

表：田井線（田井－医大病院、田井－大杉駅）年度別利用者数（人）

2021（令和 3）年 10 月 1 日～2023（令和 5）年 9 月 30 日

	2022 年度 (令和 4)	2023 年度 (令和 5)
田井－大杉駅	10,016	11,994
田井－医大病院	7,028	7,013
西石原上－田井－大杉駅	549	
年度別計	17,593	19,007

※ 田井線（田井－医大病院、田井－大杉駅）2021（令和 3）年 10 月 1 日運行開始

※ 西石原上－田井－大杉駅は、2022（令和 4）年 3 月 12 日廃止

表：冬の瀬線等年度別利用者数（人）

2018（平成 30）年 10 月 1 日～2023（令和 5）年 9 月 30 日

	2019 年度 (令和元)	2020 年度 (令和 2)	2021 年度 (令和 3)	2022 年度 (令和 4)	2023 年度 (令和 5)
田井－冬の瀬 (本山経由)	1,369	1,168	742	753	997
田井－冬の瀬	402	294	219	270	301
田井－吉野	454	275	273	263	467
西石原上－田井	6,553	5,687	4,821	4,464	4,594
年度別計	8,778	7,424	6,055	5,750	6,359

(2) コミュニティバス “さくらバス”

町内の公共交通空白地区の解消を目指し、2019 年（令和元年）10 月から本格運行を開始したコミュニティバスである。

2022 年（令和 4 年）4 月には、全路線で本町中心部でも高低差がありバス停まで行くのに難しい地区に対して、バスの利用できるようまちなかルート of 延伸を行っている。

図：本町内を運行するコミュニティバス路線網



表：町内のコミュニティバス路線一覧（2023（令和 5）年 9 月時点）

路線名	運行曜日	運行の態様	運行事業者
北山西線	月曜	区域	嶺北交通
吉延・大石線	火曜	路線定期	嶺北交通
上関・下関線	水曜	路線定期	嶺北交通
古田・権代線	木曜	路線定期	嶺北交通
北山東線	金曜	路線定期	嶺北交通

表：コミュニティバス年度別利用者数（人）

2019（平成31）年1月15日～2023（令和5）年9月30日

路線名	2019年度 （令和元）	2020年度 （令和2）	2021年度 （令和3）	2022年度 （令和4）	2023年度 （令和5）
北山西線	115	193	180	32	20
吉延・大石線	356	402	418	442	427
上関・下関線	575	497	378	324	485
古田・権代線	624	594	504	682	800
北山東線	477	379	354	265	271
年度別計	2,147	2,065	1,834	1,745	2,003

※ 2019（平成31）年1月15日から実証運行開始、2019（令和元）年10月より本格運行に移行

表：コミュニティバスの路線定期の利用状況詳細

（2022（令和4）年10月1日～2023（令和5）年9月30日）

路線名	運行 日数 （日）	日運行 回数 （回/日）	運行 回数 （回）	利用者数（人）		
					1日 平均	1回 平均
吉延・大石線	51	4.5	229.5	427	8.4	1.86
上関・下関線	52	4.5	234.0	485	9.3	2.07
古田・権代線	51	4.5	229.5	800	15.7	3.49
北山東線	51	4.5	229.5	271	5.3	1.18
計	205	—	922.5	1,983	9.7	2.15

表：コミュニティバスの区域の利用状況詳細

（2022（令和4）年10月1日～2023（令和5）年9月30日）

路線名	計画運行 日数 （日）	計画運行 回数 （回）	総実運行 回数 （回）	利用者（人）		稼働率 （％）
					1日 平均	
北山西線	51	100	20	20	0.4	20.0％

写真：コミュニティバス“さくらバス”



表：さくらバスに係るこれまでの取り組み

経過	再編の概要
2019 年 1 月	○ 全 5 路線で実証運行の開始。
2019 年 10 月	○ 全 5 路線で本格運行の開始。 ・ 北山西線：あど方面を運行対象地区に追加。 ・ 吉延・大石線：大石上への運行を取り止め。 ・ 上関・下関線：梶屋敷から県道を経由する運行経路に変更。 ・ 古田・権代線：木能津分岐に折り返す運行経路に変更。
2022 年 4 月	○ 全 5 路線でまちなかルートの運行開始。 ・ 吉延・大石線：井窪、高角分岐方面への運行を取り止め。 ・ 古田・権代線：梅野方面を経由する循環運行経路に変更。 ○ さくらバス定期券の販売開始。
2022 年 5 月	○ さくらバス定期券の運用開始。
2023 年 10 月	○ 路線定期運行 4 路線で本山町役場（新庁舎）を経由する運行経路に変更。北山西線もデマンド運行対象に追加。

表：さくらバス定期券の概要

	内容
販売価格	・ 1 ヶ月あたり 1,000 円
有効期間	・ 事前購入方式にて月単位での有効期間とする。 ・ 購入日は任意とする。
発行場所	・ 本山町役場 政策企画課
販売開始	令和 4 年 4 月 1 日（金）
サービス開始	令和 4 年 5 月 1 日（月）

表：さくらバス定期券の販売状況

（2022（令和 4）年 4 月 1 日～2023（令和 5）年 9 月 30 日）

	1 ヶ月 定期券	2 ヶ月 定期券	3 ヶ月 定期券	4 ヶ月 定期券	5 ヶ月 定期券	6 ヶ月 定期券	7 ヶ月 定期券
令和 4 年度	2 枚	1 枚	0 枚	1 枚	3 枚	0 枚	0 枚
令和 5 年度	7 枚	6 枚	2 枚	0 枚	4 枚	1 枚	1 枚

(3) タクシー

本町内のタクシー事業者は、嶺北交通の1社のみとなっている。



表：嶺北交通の営業概要

営業時間	所有車両	乗務員数
- 午前8時から午後10時 - 第2、第4日曜日は定休日としているが、前日までに予約があれば対応している	普通車5台	5人

3-2. バスの運行に係る収支

(1) 路線・系統別 運行に係る経費と運賃収入

表：路線バスの収支

(2022(令和4)年10月1日～2023(令和5)年9月30日)

路線・系統	運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	収支 (千円)	収支率 (%)
田井一大杉駅	26,082	3,522	▲ 22,560	13.50
田井一医大病院	27,696	3,506	▲ 24,190	12.66
田井一冬の瀬(本山経由)	3,873	323	▲ 3,550	8.34
田井一冬の瀬	3,974	205	▲ 3,769	5.16
田井一吉野	292	40	▲ 252	13.70
西石原上ー田井	9,447	6,230	▲ 3,217	65.95
小計	71,364	13,826	▲ 57,538	19.37

表：コミュニティバス“さくらバス”の収支

(2022(令和4)年10月1日～2023(令和5)年9月30日)

路線・系統	運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	収支 (千円)	収支率 (%)
北山西線	139	4	▲ 135	2.88
吉延・大石線	1,773	61	▲ 1,712	3.44
上関・下関線	2,765	97	▲ 2,668	3.51
古田・権代線	2,520	160	▲ 2,360	6.35
北山東線	2,439	31	▲ 2,408	1.27
小計	9,636	353	▲ 9,283	3.66

(2) バスの運行に係る公的資金投入額とその推移

表：バスの運行に対する公的資金投入額（単位：千円）

	2019 (令和元) 年度	2020 (令和2) 年度	2021 (令和3) 年度	2022 (令和4) 年度	2023 (令和5) 年度
路線バス (とさでん交通)	50,959	60,648	64,577	—	—
国	7,975	15,727	16,042	—	—
県	11,874	12,072	12,578	—	—
その他	23,463	24,715	27,060		
本山町	7,647	8,134	8,897	—	—
路線バス (嶺北観光自動車)	10,584	11,314	13,483	56,912	57,538
国	—	—	—	—	—
県	—	—	—	23,429	23,375
その他	4,065	3,610	4,824	17,382	17,887
本山町	6,519	7,704	8,659	16,101	16,276
コミュニティバス (嶺北交通)	2,741	6,238	6,685	8,015	9,283
国	—	3,026	3,165	3,477	2,084
県	1,827	—	—	—	—
本山町	914	3,212	3,520	4,538	7,199
公的資金投入額計	64,284	78,200	84,745	64,927	66,821

表：バスの運行に対する公的資金投入額（単位：千円、人）

	2019 (令和元) 年度	2020 (令和2) 年度	2021 (令和3) 年度	2022 (令和4) 年度	2023 (令和5) 年度
路線バス (とさでん交通)	50,959	60,648	64,577	—	—
利用者数	44,000	37,312	32,941	—	—
利用者1人当たり 公的資金投入額	1.16	1.63	1.96	—	—
路線バス (嶺北観光自動車)	10,584	11,314	13,483	56,912	57,538
利用者数	8,878	7,424	6,055	23,343	25,366
利用者1人当たり 公的資金投入額	1.19	1.52	2.23	2.44	2.27
コミュニティバス (嶺北交通)	2,741	6,238	6,685	8,015	9,283
利用者数	2,147	2,065	1,834	1,745	2,003
利用者1人当たり 公的資金投入額	1.28	3.02	3.65	4.59	4.63
公的資金投入額計	64,284	78,200	84,745	64,927	66,821

第4章：前提条件の整理

- 4-1. 地域公共交通網形成計画の検証
- 4-2. 上位計画及び関連する計画からの留意事項
- 4-3. 現状の整理からの留意事項
- 4-4. 課題の整理

4-1. 地域公共交通網形成計画の検証

4-1-1. 実施事業の検証

「本山町地域公共交通網形成計画」に記載のある事業について、実施状況と成果の評価、そして本計画（本山町地域公共交通計画）における扱いを整理する。

表：事業の実施状況とその成果に対する評価

◎	適切に実施しており、成果にもつながっている。
○	適切に実施しているが、予定した成果には至っていない。
△	一部の事業実施に留まっている。
▲	事業の実施に至っていない。

基本方針1：公共交通空白地区の解消により、人のながれを再構築する

事業①：公共交通空白地区の解消のために

地域の特性を反映し、無理のない運行を目指した新しい移動手段を確保する。



- | | |
|---|--|
| ◎ | コミュニティバス“さくらバス”の本格運行開始と、その後の路線見直しによる利便性向上の取り組みができている。
継続すべきである。 |
|---|--|

事業②：公共交通のネットワーク化

本町内を運行する公共交通網の役割に従い、乗り換えがしやすくなるように、路線やダイヤ、サービス等つなげる。



- | | |
|---|--|
| ◎ | 利用者の要望を踏まえ、田井方面行き路線バスとコミュニティバス“さくらバス”を中央病院前にて接続させている。
継続すべきである。 |
|---|--|

基本方針2：公共交通網の運行を持続させる

事業③：継続的な運行支援

地域の移動ニーズに合った運行体系を持続させていくために、運行に対して必要な支援をする。



- | | |
|---|---|
| ◎ | とさでん交通から嶺北観光自動車に運行が移管された田井線や、冬の瀬線について運行を維持するための支援を行っている。
継続すべきである。 |
|---|---|

事業④：国や県による支援制度の積極的な活用

国や県などによる地域公共交通を支援する制度を積極的に活用し、公共交通網の持続した運行を支えるための情報収集に取り組む。



- | | |
|---|---|
| ◎ | コミュニティバス“さくらバス”の実証運行に対する県からの支援、本格運行に移行後は国からの支援を受けている。他にもバス停の設置などに対して県からの支援メニューを活用している。
継続すべきである。 |
|---|---|

事業⑤：利用定着につなげる情報発信

本町の交通網について事業者間を横断するかたちでとりまとめ、冊子やWEBを通じて発信する。



- | | |
|---|---|
| ◎ | 時刻表冊子“本山町公共交通ガイド”を製作し、利用者から好評である。
町のホームページにも地域の公共交通情報を掲載している。
継続すべきである。 |
|---|---|

事業⑥：住民との対話を通じた利用促進

地区の住民を対象として意見交換を行い、毎年少しずつ変化する移動ニーズへの対応や、幹線系統との接続を行う。



- | | |
|---|---|
| ◎ | コロナ禍の影響により、実施が難しい時期もあったが、対話が必要な地区における意見交換は実施できている。
継続すべきである。 |
|---|---|

基本方針3：中心部における賑やかな空間づくり

事業⑦：安全を確保し、快適に待てるバス停整備

乗り換えのためにバスを待つ人などが、集うことができるサロンのようなバス停を町の中心部に整備する。



- | | |
|---|----------------------------------|
| ▲ | 実施に至っていない。
別事業として実施することが望ましい。 |
|---|----------------------------------|

事業⑧：車での外出を支援するパークアンドライド整備

自動車利用と公共交通の併用による「無理をしない自動車利用」、「いつまでもおでかけできる健康づくり」、「そのためのパークアンドライドの制度」を広報し、本町中心部へのおでかけ促進につなげる。



- | | |
|---|---|
| ○ | 高知県嶺北地域公共交通網形成計画を補完する取り組みとして整備を行った。
別事業として実施することが望ましい。 |
|---|---|

基本方針4：誰もが使いやすい公共交通へ

事業⑨：できるところから取り組む利便性向上

小規模であってもできるところにはすぐに改善に取り組む体制を構築する。例として、時刻表掲示物が破損しているなどが考えられる。



- | | |
|---|---|
| △ | コミュニティバス“さくらバス”の停留所については管理できているが、嶺北観光自動車と連携することができていない。
バス停の管理として継続すべきである。 |
|---|---|

事業⑩：利用しやすい運賃設定

さくらバスの運賃設定を利用しやすい設定とする。



◎

200 円の定額とし、住民が利用しやすい運賃設定ができています。また、高頻度でさくらバスを利用する人には、さくらバス定期券のサービスも開始しています。
継続すべきである。

事業⑪：丁寧な情報掲示

バス停及びバス車両内における情報掲示について、分かりやすい表示の工夫に取り組む。



△

コミュニティバス“さくらバス”の停留所には対応できているが、車内掲示や路線バス停留所への対応ができていない。
継続すべきである。

基本方針 5：地域とつながる公共交通網

事業⑫：高齢者の外出を促す取り組み

新しい移動手段を含む公共交通網が、高齢者を対象とした既存の催しなどと連携し、高齢者が外出しやすい（外出したくなる）機会を創出する。



▲

地区別意見交換などで呼びかけたものの、事務局として事業を企画・実施するには至っていない。
継続すべきである。

事業⑬：子どもたちへの啓発

学校行事と連携し、バスの乗り方教室や校外授業での活用など、公共交通を意識してもらう機会を増やす取り組みを行う。また、子どもたちから保護者にも公共交通の意義を伝えてもらう。



▲

実施に至っていない。
継続すべきである。

事業⑭：地域の催しに連携した広報・啓発

地域で催されるイベントなどにおいて、公共交通の利用促進につなげるブース出店などを行い、公共交通を日頃利用しない人に対して、路線バスの利用方法やお得情報、公共交通の意義を啓発する。



▲

コロナ禍の影響もありイベント自体が開催されてない等の理由により実施に至っていない。
事業としては継続しないが、考え方は引き継ぐべきである。

4-1-2. 実施事業の検証一覧

事業	実施の評価	継続の評価
事業①：公共交通空白地区の解消のために	◎	継続
事業②：公共交通のネットワーク化	◎	継続
事業③：継続的な運行支援	◎	継続
事業④：国や県による支援制度の積極的な活用	◎	継続
事業⑤：利用定着につなげる情報発信	◎	継続
事業⑥：住民との対話を通じた利用促進	◎	継続
事業⑦：安全を確保し、快適に待てるバス停整備	▲	別事業
事業⑧：車での外出を支援するパークアンドライド整備	○	別事業
事業⑨：できるところから取り組む利便性向上	△	部分継続
事業⑩：利用しやすい運賃設定	◎	継続
事業⑪：丁寧な情報掲示	△	継続
事業⑫：高齢者の外出を促す取り組み	▲	継続
事業⑬：子どもたちへの啓発	▲	継続
事業⑭：地域の催しに連携した広報・啓発	▲	部分継続

4-1-3. 目標の達成状況

「本山町地域公共交通網形成計画」の「目標の達成状況の評価」について検証する。

目標 ①：新しい移動手段の利用定着

[考え方]

新しく整備する移動手段の利用者数を指標とし、常に新しい利用者が利用を試み、一定数が利用者として定着していくことを目指す。指標とする利用者数を1回運行当たり平均 2.0 人とし、この数字を下回る路線については運行のかたちを見直すか、更なる広報に努めるなど利用拡大につなげる取り組みを重点的に行う。

数値	☐ 当初（2019（令和元）年 10 月～2020（令和 2）年 9 月） 吉延・大石線：1.58 人、上関・下関線：1.91 人、古田・権代線：2.59 人、 北山東線：1.65 人 1 回運行当たり平均：1.92 人 ☐ 現状（2022（令和 4）年 10 月～2023（令和 5）年 9 月） 吉延・大石線：1.86 人、上関・下関線：2.07 人、古田・権代線：3.49 人、 北山東線：1.18 人 1 回運行当たり平均：2.15 人
検証	全体平均（4 路線の全利用者数/4 路線の全運行回数）では、2.15 人であり、目標となる数値を達成できている。

目標 ②：公共交通網の持続を目指した住民との対話

[考え方]

新しい移動手段が、利用者の移動ニーズにマッチしているかどうかを確認するとともに、公共の乗り物の意義や利用方法などを広報・啓発する場としても活用し、利用者の定着につなげる。この対話の取り組みを年間 10 地区以上実施する。

新しい移動手段の運行までは、既存の公共交通網や、新しい移動手段に関する要望などを聞く場として実施する。

数値	☐ 当初（2019（令和元）年 4 月～2020（令和 2）年 3 月）：1 件 ☐ 現状（2022（令和 4）年 4 月～2023（令和 5）年 3 月）：5 件
検証	2022（令和 4）年度実績は 5 件であり、目標となる数値を達成できていない。

目標 ③：誰もが集い、交流にもつなげられるバス停整備

[考え方]

目標の期間内に機能を集約したバス停の整備が完了するように事業を推進する。
詳細な事業スケジュールを策定し、2021年に事業完了と供用開始を目指す。

数値	☐ 当初：2021（令和3）年度：整備できていない ☐ 現状：2022（令和4）年度：整備できていない
検証	2022（令和4）年度時点では整備できていないことから、目標は達成できていない。 2023（令和5）年4月より役場新庁舎の供用を開始し、10月にさくらバスを役場新庁舎に経由する運行経路へ変更を行い、役場新庁舎内でバスを待つことが可能となっている。

目標 ④：地域全体の公共交通利用者数を維持させる

[考え方]

新しい移動手段の整備だけでなく、小さなことから取り組む「利便性向上」、丁寧に行う「情報発信」などを通じて、地域全体の公共交通網利用者数を増加させていくことを目標とする。

しかし、町内の人口が減少していることを鑑み、新しい移動手段整備後の既存公共交通網の利用者を合わせた利用者数が、前年度を下回らないことを目標とする。

既存公共交通網利用者数は、とさでん交通、嶺北観光自動車、さくらバスの各利用者が、本町内で乗降した数とし、2019年度の利用者数を整理した上で2020年度以降の目標達成を目指す。

数値	☐ 当初（2018（平成30）年10月～2019（令和元）年9月） とさでん交通：1,650人、嶺北観光自動車：8,778人 さくらバス：2,147人 合計：12,575人 ※ さくらバスは2019（平成31）年1月15日～2019（令和元）年9月までの実証運行期間の利用者数 ☐ 現状（2022（令和4）年10月～2023（令和5）年9月） 嶺北観光自動車：25,366人 さくらバス：2,003人 合計：27,369人
検証	前年度実績（25,088人）と比較すると増加していることから、目標は達成している。 当初の実績から大幅に増加しているように見えるが、実際は嶺北観光自動車がICカードですかを利用できないため、本町内の利用者数を抽出することができず、路線全体の利用者数を計上しているためである。

目標 ⑤：地域の催しとつながり、外出機会の創出につなげる

〔考え方〕

高齢者の外出目的となる様々な既存の催し（高齢者教室、健康講座、いきいきふれあいセンター事業、イカーネ 他）への移動手段として、新しい移動手段を含めた公共交通網が機能することにより、高齢者が参加しやすいようにサポートする。毎年6回以上、高齢者を対象とした催しと連携する。

数 値	☐ 当初（2019（令和元）年4月～2020（令和2）年3月）：0件 ☐ 現状（2022（令和4）年4月～2023（令和5）年3月）：0件
検 証	2022（令和4）年度実績は0件であり、目標となる数値を達成できていない。コロナ禍の影響により、特に高齢者が集まる場を設定することが困難であったため、これまでは個別におでかけを楽しんでいただく提案を行っている。

4-2. 上位計画及び関連する計画からの留意事項

(1) 第7次 本山町振興計画（令和2年～令和11年）

計画に留意すべき事項の整理
○ 自動車運転免許証の自主返納の増加への対応 ○ 寺家地区、汗見川地域における移動制約者への対応 ○ タクシー事業者の維持 ○ 公共交通空白地区の解消 ○ 住民ニーズの把握と、それに対応する公共交通ネットワークの整備

(2) 第2期 本山町ひと・しごと・まち 創生総合戦略（令和2年度～令和6年度）

計画に留意すべき事項の整理
○ 町外との交流拠点として「アウトドアヴィレッジ本山」を活用 ○ 町内観光情報発信拠点として本山さくら市を活用 ○ 市街地歴史コースや棚田めぐりなどの観光ニーズ掘り起こし ○ 人の集まる場として市街地を活用 ○ 移動手段の確保による生活支援

(3) 本山町過疎地域持続的発展計画（令和3年度～令和7年度）

計画に留意すべき事項の整理
○ 寺家地区、汗見川地域における移動制約者への対応 ○ 住民との協働による利用しやすい公共交通の創出 ○ 公共交通空白地区の解消 ○ コミュニティバスの進入が困難な箇所、道路拡幅やスロープ、ガードパイプの設置

(4) 高知県地域公共交通計画（令和5年度～令和9年度）

計画に留意すべき事項の整理
施策①：公共交通ネットワークの維持・確保 ○ バス路線維持のための継続的な支援 ○ バス運転士等の人材確保
施策②：モビリティミックスの推進 ○ 公共交通ネットワークの継続的な再編 ○ 利用しやすいダイヤの実現 ○ 利用しやすい運賃体系の実現
施策③：安全安心で使いやすい環境整備 ○ パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進 ○ バス停、待合環境（駅舎、バス停）の整備
施策④：新技術の導入 ○ バスロケーションシステムの導入
施策⑤：すべての人が利用できる公共交通網の構築 ○ 生活交通の確保・維持 ○ 公共交通空白地域の解消
施策⑥：地域の実情に合った輸送資源の選択 ○ 移動手段の効率化
施策⑦：情報発信 ○ 県民や来訪者に行動変容を促すプロモーションの実施 ○ G T F S データのオープンデータ化
施策⑧：利用促進 ○ イベントの実施 ○ 多様な関係者・分野と連携した利用促進

(5) 中央圏域都市計画区域マスタープラン（平成30年～概ね令和7年）

計画に留意すべき事項の整理
○ 公共交通の維持、利便性向上
○ 地域拠点内や周辺の生活拠点などを結ぶ重要な移動手段として、バス輸送の利便性を高め、公共交通の利用を促進していく

4-3. 現状の整理からの留意事項

(1) 地域の現状より

- ・町内の人口は10年前と比較して842人（－20.5%）、258世帯（－14.7%）それぞれ減少している。65歳以上の高齢者の人口が減少に転じているにも関わらず高齢化率は高くなっており、特に子どもの人口が全人口の1割を切っていることが問題であると考ええる。
- ・行政区別に人口を見てみると、中心部でも人口が減少していることが分かる。五区において人口が増加しているが、新設された高齢者施設への入居者によるものであり、人口流入による増加とは言えない。
- ・本山町の生活圏として、大杉駅・高知市方面よりも土佐町田井方面とのつながりが深い。特に町西部の寺家地区や汗見川沿いはその傾向が強い。
- ・汗見川に沿った集落では、自宅から停留所など路線バスを利用できるところまで距離や高低差があるため路線バスの利用が難しいところがある。
- ・外国人旅行者が嶺北地域で見られるようになってきた。レンタカー利用者が多いが、公共交通を乗り継いでやってくる人もいる。
- ・町内への来訪者が増加しているが、吉延の棚田など土地勘がないと行きづらい場所を案内するような仕組みがない。

(2) 公共交通の現状より

- ・路線バス及びコミュニティバスの利用者数は減少傾向が続いていたが、令和5年度（令和4年10月～令和5年9月）に前年度を上回っており、新型コロナウイルス感染症の影響を受けていたものから回復しつつあると考えられる。
- ・嶺北観光自動車が運行する大杉駅・医大病院－田井線は年間利用者数（令和5年度）を運行回数で割ると、医大病院－田井（3.0回）が2,337.7人/年、大杉駅－田井（8.0回）が1,506.8人/年となっており、運行回数が少ない医大病院－田井の方が1回当たりの輸送人員は多くなっている。
- ・医大病院まで直接利用できる便数が、とさでん交通運行時に比べて大幅に減少（8.0回→3.0回）していることに対する不満が出されている。また、直接高知市中心部まで行けなくなったことに対する不満も散見される。
- ・路線バス冬の瀬線と田井－吉野線は令和4年度に比べると令和5年度に利用者数が大きく増加している。
- ・コミュニティバスさくらバスは路線バスと同じく、減少傾向にあった利用者数が令和5年度に増加に転じている。
- ・国のフィーダー系統の補助基準でもある1回運行当り2.0人を超えているのは、上関・下関線（2.07人）と古田・権代線（3.49人）に留まっている。吉延・大石線は2.0人を超えた月があるものの、北山東線は全体的に低調となっている。
- ・さくらバスをよく利用する人には令和4年5月から開始した「さくらバス定期券」が好評である。
- ・令和4年4月から運行を開始したまちなかルートの利用状況を見てみると、郊外から乗ってきた人がそのまままちなかルートに足を伸ばしていることが推測される。一方でまちなかルート沿線住民の利用は低調である。

(3) 住民の意向より

- ・よく行く医療施設は、嶺北中央病院が最も多く、早明浦病院、高知市内の医療機関と続いている。その通院の手段では車が最も多くなっているが、路線バスやタクシー、徒歩なども挙げられている。
- ・よく行く買い物先は、サンシャイン本店が最も多く、次いで土佐町の末広ショッピングセンター本店となっている。こちらも移動手段は車が最も多い。
- ・通院の頻度は月に1回が最も多く、次いで2ヶ月に1回となっている。買い物の頻度は、1ヶ月に4回程度が最も多く、続いて1ヶ月に2回となっている。
- ・回答者の18.7%が、現在の車利用が5年以内に難しくなると不安を持っている。
- ・公共交通整備に伴う行政の政策経費の増加について、「全ての町民が移動手段の確保に困らないように、サービスの拡充も含めて支援を維持すべき」、「公共サービスの範囲内で、事業が拡大することは仕方ない」、「利用の少ないところは事業規模を縮小する等、一定のバランスを見ながら改善をすすめるべき」という一定の条件を含むものの政策経費の増加を容認する人の割合は合わせて55.8%と半数を超えている。
- ・汗見川に沿った集落では、路線バス情報を知る人の割合が高くなっている。
- ・住民の意見には、現在の公共交通に対して正しくない情報や、運営側の意図と異なる意見や要望が見受けられる。
- ・路線バス利用者は運行ダイヤに対して具体的な不満を持っている。さくらバス利用者は全体的に満足傾向といえるが、もっと多くの居住地、路線別による意見収集が必要である。
- ・さくらバスを現在利用している住民は、週に1日の運行を受け容れており、これに生活を合わせて上手に利用している。一方で、車やバイクを利用している人は近い将来の移動手段確保に不安を持っていても、車やバイクと同等の利便性をさくらバスに求めようとしており、さくらバスの利用につながりにくくなっている。
- ・さくらバスに対する要望
 - － 週に2日運行にして欲しい。毎日運行にして欲しい。
 - － 定期券を月毎ではなく、30日定期券として欲しい。
 - － サンシャイン前で乗降できるようにして欲しい。
 - － 北山西線について、1ヶ月程度先まで予約できるようにして欲しい。
 - － 現在運行していない集落にも運行してもらいたい。
 - － バスを快適に待てるよう利用の多い停留所に雨除けやベンチを置いて欲しい。
 - － 本山町役場でバスをもっと快適に待てる環境整備をして欲しい。
 - － 冬ダイヤと夏ダイヤを分けたらいいのではないか。
 - － 今のままで良いので運行を継続してもらいたい。
 - － 寺家地区の上部や、五区にも運行してもらいたい。
- ・タクシーは午前中は利用が多く、午後になるとがっかりと要請が減る。
- ・町内唯一のタクシー事業の担い手不足が深刻な状況である。事業の継続についても事業者と連携した対応が必要な状況となっている。
- ・外国人の観光来訪者が増加しつつあるが、もともと運行回数等が少ないことによりひとつ便を逃すと旅程が難しくなる。

(4) 関係者の意向より

- ・ 嶺北交通の事業継承が先行き不透明である。
- ・ タクシー事業では、利用者が平日の午前中に集中している。
- ・ コロナ禍ではタクシー事業は壊滅的であったが、さくらバスの事業があったので会社が存続できていると言っても過言ではない。
- ・ バス車両の故障が増加してきた。車齢が古いものが多いせいもあるが、今後車両の更新が必要となってくる。
- ・ 外国人の嶺北地域への観光流入が増加傾向にある。
- ・ 嶺北地域への観光来訪者はほとんどが自動車によるものである。
- ・ アウトドアヴィレッジ本山には、レストラン、お風呂、ショップなど充実している。地域住民にも、平日の昼間などにふらりと楽しみに来てもらいたい。
- ・ 土曜と日曜のさくらバス車両を活用して、様々な地域の良さを巡るお楽しみツアーなんかを連携してやってみるとおもしろい。手作りのツアーはニーズがある。
- ・ 地域の他世代間交流の場や機会が失われつつある。
- ・ さくらバスや路線バスを活用して、数人でおでかけするイベントをやってみたいと考えている。
- ・ 汗見川方面の沢ヶ内から奥の集落では、高齢化が進んでおり、車に乗れなくなったら生活ができない住民が多い。今から対策が必要である。
- ・ サンシャイン本山店にもさくらバスを乗り入れてもらいたい。(交通量が多く、駐車場が狭隘であるため難しい)
- ・ サンシャイン本山店として、移動手段である公共交通との連携は可能である。
- ・ 嶺北中央病院では、1階にイートイン可能な空間を設置しようと考えている。バス待ちなどに活用してもらえればと思う。
- ・ 来訪者も含め、ちょっとした利用にも使いやすいレンタカー事業を、アウトドアヴィレッジ近くにオープンする予定である。
- ・ 過去5年間で、自動車運転免許証の自主返納者は14人弱となっている。

4-4. 課題の整理

現状を整理し、問題のある事項を課題としてとりまとめる。

課題①：公共交通そのものの利便性向上が必要である

- ・汗見川方面の公共交通網再編により、公共交通空白地区の解消が必要である。
- ・さくらバスの運行経路について、地域の状況に応じた再編が求められている。
- ・さくらバス定期券がさくらバス利用者に好評となっている。引き続き利用促進につながる利便性向上策必要である。
- ・新しい技術を活用した公共交通の利便性向上と、それを使いこなせる利用者の育成が必要である。
- ・午前に集中しているタクシーの利用を、午後の利用に誘導して分散させ、快適に使える乗り物に改善する支援が求められる。

課題②：広域交通網の維持と改善が求められている

- ・路線バスの医大病院行きについて、運行回数の増加や高知市内までのアクセス向上が求められている。関係自治体との協議を経て、可能な対策が必要である。
- ・田井方面との接続強化が求められている。

課題③：待合環境の拡充が求められている

- ・新たな交通結節点となる本山町役場について、バスを待ちやすい環境整備が求められている。
- ・交通結節点へのデジタルサイネージなどの技術導入により、バスを安心して待てる環境整備が必要である。
- ・停留所の正しい管理（除草、清掃、汚損した掲示の更新）が必要である。
- ・利用の多いバス停にてベンチの設置が求められている。

課題④：地域状況に柔軟に対応する公共交通網が求められている

- ・人口の減少により、町内全域において若い世代の割合が低下することで地域を支える担い手が不足しつつあることが推測される。人々が暮らし慣れた場所での生活を維持できる移動手段の確保が求められている。
- ・住民の死亡や施設入所、高齢化による移動手段の変化など、常に変化する地域の移動ニーズに、柔軟に対応できる公共交通ネットワークが求められる。
- ・変化する移動ニーズに正しく対応できるよう、地域から行政に移動制約者の出現などを知らせる仕組みが必要である。

課題⑤：地域の状況を正しく把握し、運行に反映する仕組みづくりが必要である

- ・定期的に地域に入って地域の状況などを把握する取り組みの継続が求められる。
- ・路線バス及びコミュニティバスの利用状況を常に把握できる設備導入が必要である。また、この取り組みにより運行事業者の負担軽減にもつなげる。
- ・バスの利用者数を正しく、運行事業者の負担無く把握することが必要である。

課題⑥：地域公共交通の運行に関する情報を丁寧に届ける必要がある

- ・住民にとって目の前を運行するバス情報だけでなく、乗り継ぐことで行動範囲が広がることや、そのための接続情報などを周知する必要がある。
- ・さくらバスのまちなかルートについて、沿線に暮らす人にも利用してもらえるよう粘り強く利用促進や周知の取り組みが求められる。
- ・本山町公共交通ガイドの発行を通じた運行情報の提供が求められる。
- ・バス停掲示やバスの車内掲示などを通じた情報発信の拡充が求められる。

課題⑦：地域の公共交通について正しい理解を広める

- ・曜日を限定して運行しているさくらバスについて、単なる経費削減と捉えられている例が見られる。このような誤った情報の一人歩きを未然に防ぐためにも、広報紙などを活用して正しい情報を発信しつづけることが求められる。

課題⑧：公共交通の体験を通じた理解と利用につなげる

- ・自動車の利用に不安を持ちながらも公共交通利用に転換できない人たちが、現状の公共交通を体験し、身近に感じてもらえる取り組みが必要である。
- ・ミニデイなど地区の集まりで公共交通を活用したおでかけイベントをやってみようかのようにしていいか分からないという意見が見られる。このような地区に対する初動期の企画・実施支援が必要である。
- ・学校におけるバス乗り方教室の開催を通じて、公共交通利用を子どもの時から意識してもらい、家庭内での意識共有にもつなげてもらう必要がある。
- ・車やバイクと同等の利便性を公共交通に求める人に対して、「まずは利用してみる」きっかけが必要である。

課題⑨：移動の目的となる集客施設や観光施策との連携が必要である

- ・医療施設や商業施設、五区にできた高齢者施設などと移動手段である公共交通が連携し、人々の円滑な移動につなげることが求められている。
- ・町内の景勝地や自然を楽しめる場所などを、地元の人の案内付きで回れ、来訪者の満足度向上につなげられる仕組みの検討が求められている。
- ・住民が自宅や集落に留まることなく、外出したくなる仕掛けが必要である。
- ・外国人の公共交通利用者の増加に対する正しい案内が必要である。

課題⑩：運行事業者の負担軽減と持続する公共交通が求められている

- ・運行事業者が取り組んでいる乗務員確保策への支援が必要である。
- ・乗務員の処遇改善が必要である。
- ・本町のタクシー事業の継続に向けた支援が必要である。

課題⑪：安心と安全につながる公共交通が求められている

- ・高齢者の安全確保に配慮した公共交通である必要がある。
- ・公共交通はいつまでも持続する移動サービスであることが求められている。

第 5 章：地域公共交通計画

5-1. 目指す将来像

5-2. 計画の目標

5-3. 計画の基本方針

5-4. 実施事業

5-5. 計画の推進

5-1. 目指す将来像

(1) 目指す将来像の設定

本計画の目指す将来像を設定し、その将来像の実現が本町の最上位計画の基本目標の実現に貢献する。

本計画の目指す将来像の設定にあたっては、前計画である「本山町地域公共交通網形成計画（平成31年3月策定）」にて設定した“**町民の誰もが安心して利用できる公共交通網が確保され、多くの町民が健康的に充実した生活をおくることができる町。そして人の移動が活性化されることで、町そのものが元気になる本山町**”が、本山町振興計画の基本目標と整合がとれていることや、先に整理した課題を解決した先にあるものとして矛盾していないことから、本計画においても前計画の将来像を引き継ぐものとする。

表：本計画にて整理した課題の一覧

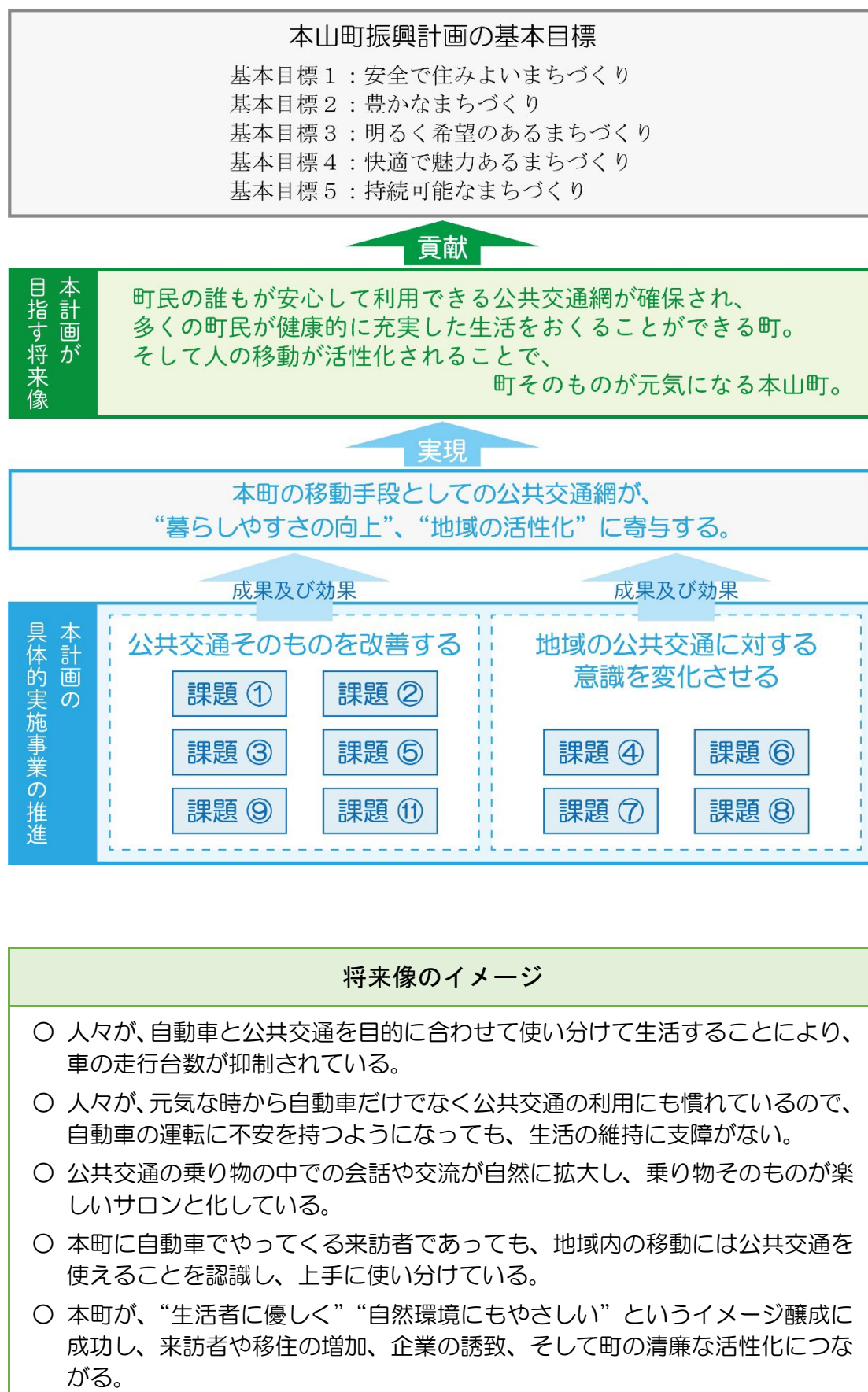
課題①：公共交通そのものの利便性向上が必要である
課題②：広域交通網の維持と改善が求められている
課題③：待合環境の拡充が求められている
課題④：地域状況に柔軟に対応する公共交通網が求められている
課題⑤：地域の状況を正しく把握し、運行に反映する仕組みづくりが必要である
課題⑥：地域公共交通の運行に関する情報を丁寧に届ける必要がある
課題⑦：地域の公共交通について正しい理解を広める
課題⑧：公共交通の体験を通じた理解と利用につなげる
課題⑨：移動の目的となる集客施設や観光施策との連携が必要である
課題⑩：運行事業者の負担軽減と持続する公共交通が求められている
課題⑪：安心と安全につながる公共交通が求められている



写真（左）：嶺北中央病院に進入してきたさくらバス
写真（右）：沢ヶ内にて、嶺北観光自動車の路線バス

(2) 本計画が目指す将来像

図：本計画が目指す将来像とその位置付け



5-2. 計画の目標

5-2-1. 目標の一覧

目指す将来像を実現させるために、計画期間内の様々な取り組み(具体的実施事業)を進めることで、客観的な成果及び効果につながる目標を設定する。

目標 1 路線バス（汗見川方面）利用者数を増加させる	現状値	目標値
	1,298 人	1,657 人
目標 2 路線バス（幹線系統）町内の乗降者数を増加させる	現状値	目標値
	2026 年度から集計	現状値を下回らない
目標 3 コミュニティバス利用者数を増加させる	現状値	目標値
	2,003 人	3,225 人
目標 4 路線バスの公的資金投入額の増加を抑制する	現状値	目標値
	2,268 円/人	2,000 円/人
目標 5 コミュニティバスの公的資金投入額を減少させる	現状値	目標値
	4,635 円/人	3,000 円/人
目標 6 コミュニティバスの収支率を 4.00% 以上とする	現状値	目標値
	3.66%	4.00%以上
目標 7 コミュニティバス定期券使用者数を増加させる	現状値	目標値
	58 人・月	74 人・月
目標 8 コミュニティバスに対する満足度と信頼度を向上させる	現状値	目標値
	60%以上が満足傾向	80%以上が満足傾向
目標 9 汗見川方面の新しい公共交通網に対する信頼度を向上させる	現状値	目標値
	2025 年 9 月までにアンケート実施	信頼度が 80%を超える
目標 10 地区との対面による接触を通じた現状把握	目標値	
	毎年、6 地区以上で開催し、2 年を超えて接触しない状況をつくらない	

5-2-2. 具体的な目標

目標 1：路線バス（汗見川方面）利用者数を増加させる		
【考え方】 ・本町における公共交通利便性向上と利用促進の取り組みを通じて、路線バスの利用者数を増加させる。 ・対象とする路線は、本町内を専ら運行する汗見川方面（現状では冬の瀬線）とし、年率5%を超えて増加していくことを目標値とする。		
【検証方法】 ・路線バスの補助年度（10月～9月）の集計値から、通学利用も含めた全利用者数を検証対象とする。		
現状値：1,298人 2023（令和5）年度	中間値：1,503人 2026（令和8）年度	目標値：1,657人 2028（令和10）年度

目標 2：路線バス（幹線系統）町内の乗降者数を増加させる	
【考え方】 ・本町における公共交通利便性向上と利用促進の取り組みを通じて、路線バスの本町内における乗降者数を増加させる。 ・対象とする路線は、本町における幹線系統である“田井-大杉駅”と“田井-医大病院”の2路線・系統とする。計画3年目の乗降者数を初回目標値とし、最終年度の乗降者数がそれを下回らないことを目標値とする。	
【検証方法】 ・路線バスの補助年度（10月～9月）の集計値から、通学利用も含めた本町内のバス停等における全乗降者数を検証対象とする。 ・検証の開始は計画初年度にバス利用者カウントシステムを導入するものとして、習熟期間も考慮した上で計画2年目となる2025（令和7）年10月からの毎補助年度にて乗降者数を集計する。	
現状値：2026年度データとする 2026（令和8）年度	目標値：現状値を下回らない 2028（令和10）年度

目標 3：コミュニティバス利用者数を増加させる		
【考え方】 ・本町における公共交通利便性向上と利用促進の取り組みを通じて、コミュニティバス“さくらバス”の利用者数を年率10%増加させる。		
【検証方法】 ・コミュニティバスの補助年度（10月～9月）の集計値から、全利用者数を検証対象とする。		
現状値：2,003人 2023（令和5）年度	中間値：2,665人 2026（令和8）年度	目標値：3,225人 2028（令和10）年度

目標４：路線バスの公的資金投入額の増加を抑制する

【考え方】

- ・本町における公共交通利便性向上と利用促進の取り組みに対して、投入する公的資金は増加するが、その結果として利用者数が増加することで、一人当たりの公的資金投入額の増加抑制につなげる。
- ・対象とする路線は、嶺北観光自動車が町内を運行する全ての路線とする。
- ・運行距離が長い“田井-医大病院”系統や、本町運行区間が短い“西石原上-田井”であっても、本町における取り組みの効果が公的資金投入額抑制に貢献できるものとして、路線・系統単位で検証を行う。

【検証方法】

- ・対象とする路線バスの補助年度（10月～9月）利用者数及び公的資金投入額から算出する。

現状値：2,268 円/人 2023（令和５）年度	中間値：2,300 円/人 2026（令和８）年度	目標値：2,000 円/人 2028（令和 10）年度
------------------------------	------------------------------	--------------------------------

目標５：コミュニティバスの公的資金投入額を減少させる

【考え方】

- ・本町における公共交通利便性向上と利用促進の取り組みに対して、投入する公的資金は増加するが、その結果として利用者数が増加することで、一人当たりの公的資金投入額を減少させる。
- ・対象とするコミュニティバス路線は、区域運行路線も含めた全ての路線とする。

【検証方法】

- ・コミュニティバスの補助年度（10月～9月）利用者数及び公的資金投入額から算出する。

現状値：4,635 円/人 2023（令和５）年度	中間値：3,700 円/人 2026（令和８）年度	目標値：3,000 円/人 2028（令和 10）年度
------------------------------	------------------------------	--------------------------------

目標 6：コミュニティバスの収支率を 4.00%以上とする

【考え方】

- ・コミュニティバス“さくらバス”は、収支均衡より利用を通じた外出支援を目標として運賃を低額に抑えていることから、利便性向上に向けた投資に見合った収支率の維持はそもそも難しいと考える。そこで、公的資金投入の効果が現れる時期を 5 年後（計画最終年度）に見据え、目標値を現状値から 4.00%以上を目指すこととする。

【検証方法】

- ・コミュニティバスの補助年度（10 月～9 月）の集計値から、収支を算定して検証する。

現状値：3.66% 2023（令和 5）年度	目標値：4.00%以上とする 2028（令和 10）年度
---------------------------	---------------------------------

目標 7：コミュニティバス定期券使用者数を増加させる

【考え方】

- ・コミュニティバス“さくらバス”を高頻度利用者には、さくらバス定期券の購入が経済的であり、その周知を徹底するとともに、さくらバスの利便性向上により、さくらバス定期券使用者が毎年 5%ずつ増加することを目標とする。

【検証方法】

- ・毎年 10 月にそれまでの 1 年間のさくらバス定期券所持者数を、購入定期券の月数で集計して検証する。

現状値：58 人・月 2023（令和 5）年度	中間値：67 人・月 2026（令和 8）年度	目標値：74 人・月 2028（令和 10）年度
----------------------------	----------------------------	-----------------------------

目標 8：コミュニティバスに対する満足度と信頼度を向上させる

【考え方】

- ・コミュニティバス利用者に対するアンケート調査を行い“運行経路”“運行ダイヤ”“他のモードとの接続”“運行に関する情報発信”に対する満足度と、生活を支える移動手段としての信頼度を聞き、初回調査時（2025（令和 7）年）の満足傾向の回答が各 60%以上、最終調査時（2028（令和 10）年）には各 80%以上となることを目標とする。
- ・計画初年度は公共交通の利便性向上と利用促進の取り組みを推進し、その効果が現れる計画 2 年目（2025（令和 7）年）からアンケート調査を実施する。

【検証方法】

- ・さくらバス利用者に乗務員が直接、返信用封筒に入ったアンケート調査票を配布し、回収は郵送とする。アンケート調査の実施は、2025（令和 7）年、2026（令和 8）年、2027（令和 9）年、2028（令和 10）年のそれぞれ 10 月とする。

初回目標値：60%以上が満足傾向 2025（令和 7）年 10 月	最終目標値：80%以上が満足傾向 2028（令和 10）年 10 月
--------------------------------------	---------------------------------------

目標 9：汗見川方面の新しい公共交通網に対する信頼度を向上させる

【考え方】

- ・汗見川に沿った地域の路線バス再編と合わせて、地域内における“たすけあい交通”の運行開始により、汗見川方面の生活交通の恩恵を沿線住民全員が受けられる体制が整う。このことにより、この地域における公共交通に対する信頼度が向上し、それを維持しなければならない。
- ・汗見川地域の路線バス再編と“たすけあい交通”の運行開始は 2025（令和 7）年 10 月を予定していることから、沿線地区の住民を対象とするアンケート調査を 2025 年 9 月に行いそれを現状値とし、2028（令和 10）年 9 月に再度アンケート調査を実施し、地域の公共交通に対する信頼度が現状値を超え、かつ現状値より 30%を超えることを目標とする。ただし、現状値で既に 70%を超えている場合は、現状値を超えていることを目標とする。

【検証方法】

- ・汗見川沿線地区の住民を対象としたアンケート調査票を実施する。アンケート調査の実施は、2025（令和 7）年 9 月と 2028（令和 10）年 9 月とする。
- ・アンケート調査票は全ての世帯に配布し、回答は同居家族で話し合ってもらようようお願いする。

【信頼度を検証する設問のイメージ】

- ・日常生活で利用する移動手段のうち、公共交通による移動の割合から検証。
- ・どのような移動の時に公共交通を利用しているか。酒席や旅行など、非日常の移動のみの利用では、信頼度は低いと判定。
- ・最寄りの公共交通に対して、どのような印象をもっているのか、選択式で信頼度の検証につながる設問を設定。

初回目標値：アンケート調査結果より
2025（令和 7）年 9 月

最終目標値：信頼度が 80%を超える
2028（令和 10）年 9 月

目標 10：地区との対面による接触を通じた現況把握

【考え方】

- ・地区住民との対面による意識の交流は重要と考える。そこで意見交換会とバス乗り方教室を地区別に実施し、地域の状況を把握するとともに、必要に応じた路線再編やダイヤ調整などにつなげる。

【検証方法】

- ・地区を対象とした意見交換会やバス乗り方教室を、年間 6 地区以上、もしくはひとつの地区と 2 年を超えて接触しない状況をつくらない。

目標値

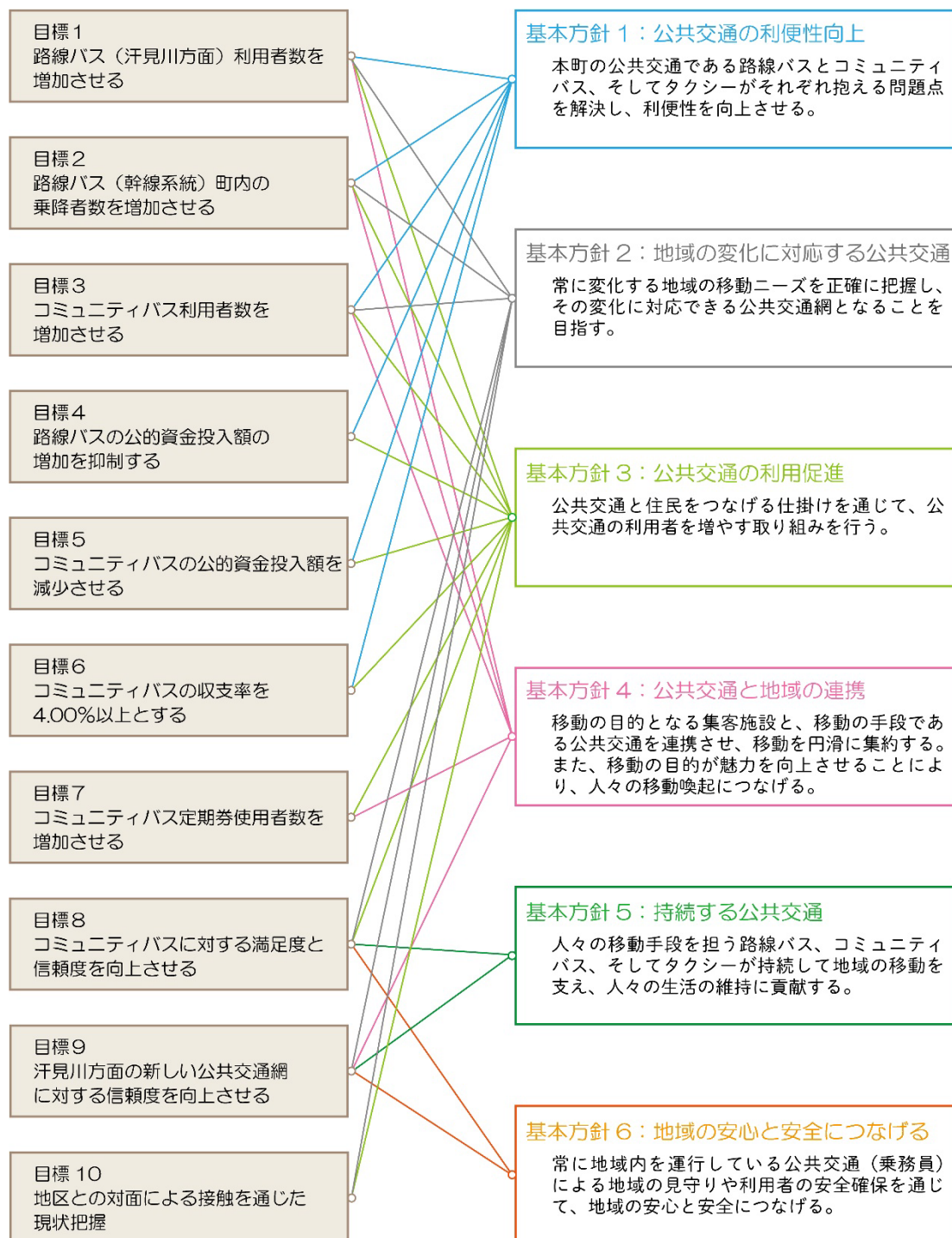
年間 6 地区以上で意見交換会もしくはバス乗り方教室を開催する。また、地区との接触が 2 年を超えてされていない状況をつくらない。

5-3. 計画の基本方針

5-3-1. 計画の基本方針の考え方

先に設定した計画の目標を達成するために、必要な取り組みの方針を整理する。

図：計画の目標とそれを達成するための取り組み方針の整理



5-3-2. 取り組み方針の整理

基本方針 1：公共交通の利便性向上

本町の公共交通である路線バスとコミュニティバス、そしてタクシーがそれぞれ抱える問題点を解決し、利便性を向上させる。

- ① 汗見川方面公共交通再編
- ② さくらバスの運行見直し
- ③ 広域路線バス（田井線）の運行改善と維持
- ④ 路線バスとコミュニティバスの接続強化とその維持
- ⑤ 交通結節点及び停留所における待合環境の改善
- ⑥ 停留所における情報掲示の充実と維持
- ⑦ 利用しやすいバスの運賃制度構築検討
- ⑧ バス車内における案内の徹底
- ⑨ 公共交通運行情報の多言語化
- ⑩ バスロケーションシステムの導入支援と活用できる人の育成
- ⑪ バスロケーションシステムデジタルサイネージの導入支援
- ⑫ タクシー利用者の午後利用への誘導
- ⑬ 公共交通ネットワークを活用した小荷物輸送サービスの検討

基本方針 2：地域の変化に対応する公共交通

常に変化する地域の移動ニーズを正確に把握し、その変化に対応できる公共交通網となることを目指す。

- ① 地区別意見交換を通じた移動ニーズの把握
- ② バス利用者数を負担なく集計できるシステムの導入
- ③ 地域から行政に地域の情報を通知する制度の構築
- ④ 人口減少に対処できる新たな移動サービスの検討

基本方針 3：公共交通の利用促進

公共交通と住民をつなげる仕掛けを通じて、公共交通の利用者を増やす取り組みを行う。

- ① さくらバス定期券のサービス拡充
- ② 地区別意見交換の定期開催
- ③ 公共交通ガイド（総合時刻表冊子）の内容拡充と定期的な製作
- ④ 広報紙を通じた公共交通整備に関する情報発信
- ⑤ バス乗り方教室の開催
- ⑥ 学校におけるバス乗り方教室の開催

基本方針４：公共交通と地域の連携

移動の目的となる集客施設と、移動の手段である公共交通網を連携させ、移動を円滑に集約する。また、移動の目的が魅力を向上させることにより、人々の移動喚起につなげる。

- ① 集客施設との連携
- ② 福祉施策との連携
- ③ 観光施策及び施設との連携

基本方針５：持続する公共交通

人々の移動手段を担う路線バス、コミュニティバス、そしてタクシーが持続して地域の移動を支え、人々の生活の維持に貢献する。

- ① タクシー事業の維持に向けた支援
- ② バス及びタクシーの乗務員確保の取り組み支援
- ③ 乗務員の処遇改善の検討と支援
- ④ コミュニティバス事業のＢＣＰ作成

基本方針６：地域の安心と安全につなげる

常に地域内を運行している公共交通（乗務員）による地域の見守りや利用者の安全確保を通じて、地域の安心と安全につなげる。

- ① 乗務員による地域の見守り制度の構築
- ② バス利用者の安全確保の取り組み
- ③ 運転免許証の自主返納に関する情報発信

5-4. 実施事業

5-4-1. 具体的な実施事業とその実施主体

基本方針1：公共交通の利便性向上

1-①：汗見川方面公共交通再編

■ 事業の概要

汗見川に沿った地区では、公共交通空白地区が存在し、高低差のある地形のため既存の路線バス（冬の瀬線）が使いづらい住民がいる。そのため、路線バス冬の瀬線を沢ヶ内から屋所に回し、沢ヶ内から冬の瀬方面には、沿線住民が主体となり運行する“汗見川たすけあい交通（仮称）”が運行を担う。

■ 実施主体

本山町、沿線の住民主体の組織、嶺北観光自動車

1-②：さくらバスの運行見直し

■ 事業の概要

コミュニティバス“さくらバス”は、住民の生活に必要な移動手段として機能している。しかしその運行には、常に変化する地域の移動ニーズとの整合が必要であり、移動ニーズの変化に合わせた路線再編（運行経路、運行ダイヤ等の見直し）を継続して実施していく。

運行見直しなどの検討を行う路線・区間

- ・ まちなかルート沿線店舗への運行乗り入れ
- ・ 上関・下関線の梶屋敷区間への経路付け替え
- ・ 寺家地区、五区、桁地区、地主地区への運行
- ・ 区域運行便の予約受付期限の改善

■ 実施主体

本山町、嶺北交通、地域住民

1-③：広域路線バス（田井線）の運行改善と維持

■ 事業の概要

田井線（田井-大杉駅、田井-医大病院）の運行経路や運行ダイヤ、便数等について、地域の移動ニーズと整合した見直しを定期的に検討する。特にアウトドアヴィレッジ本山への乗り入れについて本町からの要望として路線を共有する自治体と協議を行う。

また、沿線自治体と協調して、運行を維持するための政策的投資を継続するとともに、路線の利便性向上と沿線全体の利用促進につながる議論を沿線自治体、嶺北観光自動車とともに深める。

■ 実施主体

嶺北観光自動車、本山町、路線を共有する自治体

1-④：路線バスとコミュニティバスの接続強化とその維持

■ 事業の概要

中央病院前停留所にて、コミュニティバス“さくらバス”と嶺北観光自動車の路線バスのダイヤ接続を強化する。

“さくらバス”のダイヤ見直し時には、特に要望が多い田井方面への接続を意識する。

■ 実施主体

本山町、嶺北交通、嶺北観光自動車

1-⑤：交通結節点及び停留所における待合環境の改善

■ 事業の概要

コミュニティバス“さくらバス”と嶺北観光自動車の路線バスの接続設定としている中央病院前停留所について、東行き（病院側）はすでに建屋があり環境整備ができているが、西行き（郵便局側）は何もない。そのため、座ってバスを待つことができる環境整備の検討をすすめる他、バスを待つ人の安全確保策についても検討を行う。

また、他の停留所についても、要望があり可能な場所については、ベンチの設置等の検討をすすめる他、既にベンチが設置されているものの、十分に管理がされていない停留所があれば、清掃や除草などに取り組む。

■ 実施主体

本山町、嶺北観光自動車、嶺北交通

1-⑥：停留所における情報揭示の充実と維持

■ 事業の概要

路線バスとコミュニティバスのそれぞれの停留所に掲示している運行情報について、地域全体の路線図と、時刻表をセットにして記載していく。

そのために掲示版を貼り付ける標柱について、利用の多い停留所から更新を行っていく。

■ 実施主体

本山町、嶺北観光自動車、嶺北交通

1-⑦：利用しやすいバスの運賃制度構築検討

■ 事業の概要

路線バスとコミュニティバスの運賃について、さらに利用しやすい運賃制度の構築に向けた検討をすすめる。

想定される利用しやすいバス運賃制度（案）

- ・路線バスとコミュニティバス“さくらバス”の乗り換え割引制度
- ・コミュニティバス“さくらバス”運賃の低減（大人200円 ▶ 大人100円）
- ・路線バスとコミュニティバス“さくらバス”の町内（もしくは田井まで）乗り放題定期券

■ 実施主体

本山町、嶺北交通、嶺北観光自動車

1-⑧：バス車内における案内の徹底

■ 事業の概要

コミュニティバス“さくらバス”の車内掲示スペース（乗務員後側）を活用して、運行情報を発信するほか、車内側部上方の掲示スペースには地域のお知らせなどを発信していく。

また、車内における利用者同士の交流（おしゃべり）につなげる仕掛け（高知工科大学が研究している）について、導入を検討する。

■ 実施主体

本山町、嶺北交通

1-⑨：公共交通運行情報の多言語化

■ 事業の概要

外国人来訪者にも公共交通を利用してもらえるよう、GTF Sのオープンデータ更新に務めるとともに、バスに外国人が乗車してきた時に渡せるバス利用のノウハウを整理したチラシ（英語、繁体字）の作成も検討する。

また、バス停掲示物については、英語表記の追加も検討する。

■ 実施主体

本山町、土佐れいほく観光協議会、嶺北観光自動車、嶺北交通

1-⑩：バスロケーションシステムの導入支援と活用できる人の育成

■ 事業の概要

高知県が導入を推進しているバスロケーションシステムの導入を支援するとともに、その活用方法の周知に取り組む。

■ 実施主体

嶺北観光自動車、嶺北交通、本山町

1-⑪ バスロケーションシステムデジタルサイネージの導入支援

■ 事業の概要

バスロケーションシステムをスマートフォンを持たない人でも、バスの現在運行情報を確認できるように、交通結節点などにデジタルサイネージを設置できるよう支援をすすめる。

機器の日常的な管理（モニタースイッチのオンオフ）や、必要な電気料金、インターネット接続の負担については、設置施設が担うものとする。

併せて、利用者への活用方法の周知などに取り組む。

デジタルサイネージの導入が検討される施設

- ・ 嶺北中央病院（診察後、バス到着まで院内で待てるため）
- ・ アウトドアヴィレッジ本山（バスの到着まで施設を楽しめるため）
- ・ 本山町役場（バスの到着まで快適に待てるため）

■ 実施主体

嶺北観光自動車、嶺北交通、本山町、嶺北中央病院、
アウトドアヴィレッジ本山

1-⑫ タクシー利用者の午後利用への誘導

■ 事業の概要

現状では、タクシー利用が平日の午前中に集中することから、待ち時間が発生している。一方で午後には稼働率も低下することから、利用時間の分散に誘導することで、利用者もタクシー事業者もメリットを得られる。

利用時間の分散方法については、広報を通じた周知に取り組む他、「本山町福祉タクシー料金助成事業」の午後利用にメリットを付与するなどが考えられる。

■ 実施主体

嶺北交通、本山町

1-⑬ 公共交通ネットワークを活用した小荷物輸送サービスの検討

■ 事業の概要

公共交通車両の貨客混載を活用した小荷物輸送サービスを検討する。

■ 実施主体

本山町、嶺北観光自動車、嶺北交通

基本方針 2：地域の変化に対応する公共交通

2-①：地区別意見交換を通じた移動ニーズの把握

■ 事業の概要

地区別意見交換（事業 3-②：地区別意見交換の定期開催）を通じて得られた、公共交通に対する意見や要望は住民の移動ニーズとして整理し、路線再編やサービスの検討に活用する。

■ 実施主体

本山町

2-②：バス利用者数を負担なく集計できるシステムの導入

■ 事業の概要

路線バス及びコミュニティバスの路線再編等、運行を改善させる取り組みには、利用者の可能な限り詳細な利用状況の把握が必要不可欠である。

一方で、利用者の乗降を全て記入していくことは乗務員の負担につながるうえ、安全確保の面からも難しい。

そこで、高知工科大学がNPOと開発したバス利用者カウントシステム（香南市で導入済）を導入し、利用者数データの把握、整理に取り組む。

■ 実施主体

嶺北観光自動車、嶺北交通、本山町、路線バス沿線自治体

2-③：地域から行政に地域の情報を通知する制度の構築

■ 事業の概要

自動車やバイクといった生活に必要な移動手段確保に困窮する住民（移動制約者）について、役場福祉担当課と調査の上、対応策の検討をすすめる。

また、区長や民生委員から、移動制約者情報を通知する仕組みを制度化し、行政による調査より早い把握と対策の検討につなげる。

■ 実施主体

本山町、区長、民生委員、本山町社会福祉協議会

2-④：人口減少に対処できる新たな移動サービスの検討

■ 事業の概要

路線バスやコミュニティバスでは運行が不効率な集落を対象として、新しい移動サービス（例：乗合タクシー）の導入検討をすすめる。

導入が考えられる地区

汗見川沿線地区：立野、屋所、沢ヶ内、七戸、瓜生野、大田羅、西谷、冬の瀬

■ 実施主体

本山町、沿線の住民組織、嶺北交通

基本方針 3：公共交通の利用促進

3-①：さくらバス定期券のサービス拡充

■ 事業の概要

さくらバス定期券について、サービス内容のさらなる周知を通じて利用を拡大させ、利用者から得られる要望や意見を基に、その内容の拡充を検討する。

■ 実施主体

本山町、さくらバス定期券利用者

3-②：地区別意見交換の定期開催

■ 事業の概要

地域の移動手段確保について対面による意見交換を定期的に行い、公共交通に対する意見や要望などを収集する。得られた内容を整理し、要望や不満への対応策については可能と判断できるものについて実施（事業2-①：地区別意見交換を通じた移動ニーズの把握）につなげる。

また、同時に公共交通を利用していない参加者に対して、地域の公共交通について説明を行い、公共交通利用につなげる機会として活用する。

■ 実施主体

本山市

3-③：公共交通ガイド（総合時刻表冊子）の内容拡充と定期的な製作

■ 事業の概要

コミュニティバス“さくらバス”と、嶺北観光自動車の路線バス情報を整理した「本山市公共交通ガイド」について、利用者のニーズに合わせて掲載内容を拡充していくとともに、路線再編の実施に合わせて更新、製作していく。

■ 実施主体

本山市

3-④：広報紙を通じた公共交通整備に関する情報発信

■ 事業の概要

町の広報紙による定期的な公共交通情報の発信を行う。

公共交通（路線バス、コミュニティバス）の利用方法や、利用者数の推移、町の公共交通整備の考え方、読者からの質問への回答などを定期的に掲載し、町民の公共交通に対する意識を醸成する。また、町の公共交通政策に対する誤った認識の拡大防止も意図する。

■ 実施主体

本山市

3-⑤：バス乗り方教室の開催

■ 事業の概要

コミュニティバスの車両とともに地区の集まりを訪ね、バス乗り方教室を開催する。バスに不便なイメージを持ったままの住民に対して、時刻表の見方や公共交通の利用方法などを知ってもらうとともに、実際に運行している車両を体験し、ステップや手摺を確認してもらい、利用に誘導する。

■ 実施主体

本山町、嶺北観光自動車、嶺北交通、ミニデイ運営組織

3-⑥：学校におけるバス乗り方教室の開催

■ 事業の概要

町内の学校における授業の一環として、地域の公共交通について学んでもらう機会を設ける。

また、学生の運賃半額サービスや運行情報の周知を通じて、若い世代に対する利用促進につなげる。

■ 実施主体

本山町、町内の学校

基本方針4：公共交通と地域の連携

4-①：集客施設との連携

■ 事業の概要

人の集まる集客施設に、地域の公共交通運行情報をわかりやすく掲示する。また、車両が施設敷地内に直接乗り入れることで利便性向上につなげる。

乗り入れが想定される施設

- ・本山町役場（嶺北観光自動車の路線バス）
- ・ドラッグセイムス本店（コミュニティバス）
- ・アウトドアヴィレッジ本山（嶺北観光自動車の路線バス、コミュニティバス）

■ 実施主体

本山町、嶺北観光自動車、嶺北交通、沿線の集客施設

4-②：福祉施策との連携

■ 事業の概要

福祉施策と連携し、特に高齢者の引きこもり対策として、路線バスやコミュニティバスを活用したおでかけイベントを企画実施する。

ミニデイの集まりなどを対象として、数人で買い物に行ったり、友人同士で近場への遠足に出かけたりするなど、ちょこっとした外出を楽しむ。

■ 実施主体

本山町、ミニデイ運営組織、嶺北観光自動車、嶺北交通、
本山町社会福祉協議会

4-③：観光施策及び施設との連携

■ 事業の概要

観光施策及び観光施設と連携した新しい取り組みにより、“大杉駅からバスに乗ってそのまま本町の観光を楽しむことができる！”をアピールし、入込客数の増加につなげる。

取り組み案

- ・アウトドアヴィレッジ本山を窓口として、土曜日曜におけるコミュニティバス車両を活用した、地域の棚田や川など自然を巡るミニツアーの定期開催。
- ・コミュニティバスを活用したおでかけイベント（事業4-②：福祉施策との連携）としてアウトドアヴィレッジ本山のレストランや風呂、ショップなどの平日利用への誘導。
- ・嶺北地域構成自治体（大豊町、土佐町、大川村）と連携し、嶺北地域の観光地・施設と公共交通、タクシー、レンタカー情報をまとめた情報発信。

■ 実施主体

本山町、土佐れいほく観光協議会、嶺北観光自動車、嶺北交通、
レンタカー事業者

基本方針５：持続する公共交通

５-①：タクシー事業の維持に向けた支援

■ 事業の概要

後継者の不在により、事業継承が大きな課題となっている本町唯一のタクシー事業者「嶺北交通」について、嶺北交通との緊密な協議を通じた上で、事業の継承に対する支援を行う。

■ 実施主体

本山町、嶺北交通

５-②：バス及びタクシーの乗務員確保の取り組み支援

■ 事業の概要

路線バスやコミュニティバス、タクシーの乗務員確保について、運行事業者からの支援要請をもとに、町が可能な支援を行う。

例として、高知県が運営している移住ポータルサイト“高知家で暮らす”への移住＋就職情報に掲示したり、バスドライバーnavi「どらなび」への登録を行ったり、移住相談会などに出席したりするなどの取り組みが考えられる。

■ 実施主体

本山町、嶺北観光自動車、嶺北交通

５-③：乗務員の処遇改善の検討と支援

■ 事業の概要

路線バスやコミュニティバス、タクシーの乗務員確保について、先の事業（事業５-②：バス及びタクシーの乗務員確保の取り組み支援）での取り組みの前に、そもそも乗務員の処遇改善（賃金のアップ、就業時間の調整）が必要と考える。

特に路線バスの乗務員については、嶺北観光自動車が運行している全ての自治体との協議が必要となってくるが、安定した乗務員の雇用が地域の移動手段確保につながるものとして、検討を行うものとする。

■ 実施主体

本山町、沿線自治体

5-④：コミュニティバス事業のBCP作成

■ 事業の概要

大規模な自然災害による影響を最小限に抑え、災害後は早急に事業を再開するため、公共交通事業のBCP（事業継続計画）を策定する。

すでに嶺北観光自動車はBCPを策定していることから、コミュニティバス事業のBCP策定に取り組む。

■ 実施主体

本山町、嶺北交通、嶺北観光自動車(アドバイザー)

基本方針 6：地域の安心と安全につなげる

6-①：乗務員による地域の見守り制度の構築

■ 事業の概要

同じ時間に同じ経路を運行している路線バスやコミュニティバスの乗務員が、地域の異変（例：認知症患者の徘徊、子どもの外出見守り、不審者情報の共有、交通事故 など）に気付いた際に、運行への影響を最小限に抑えつつ異変に対処できる地域の見守り体制を構築する。

構築すべき体制の概要

- ・連絡体制と連絡を受けた際の行動マニュアル
- ・異変を発見した時の乗務員の対応マニュアル
- ・連絡網の共有

■ 実施主体

嶺北交通、嶺北観光自動車、本山町

6-②：バス利用者の安全確保の取り組み

■ 事業の概要

交通量が比較的多い国道 439 号沿線のバス停では、バスで外出した人は外出時か帰宅時に必ず道路を横断する必要がある。

このため、身体の衰えから動きが遅くなった高齢者や障害のある人が、バス利用を避ける要因にもなっている。

■ 実施主体

本山町、高知東警察署本山警察庁舎

6-③：運転免許証の自主返納に関する情報発信

■ 事業の概要

運転免許証の自主返納に関する情報と、地域で代替となる公共交通の情報を冊子にとりまとめ、地域住民に対して提供する。

また、地区別意見交換などで特に高齢者が集まる会場では作成した情報冊子をもとに説明を行い、運転免許証の自主返納に対する認識を深めてもらう。

運転免許証の自主返納については、あくまでも自身の判断で行うものであり、特定の住民に対して強く求めていくものではなく、情報提供を継続して行っていくものとする。

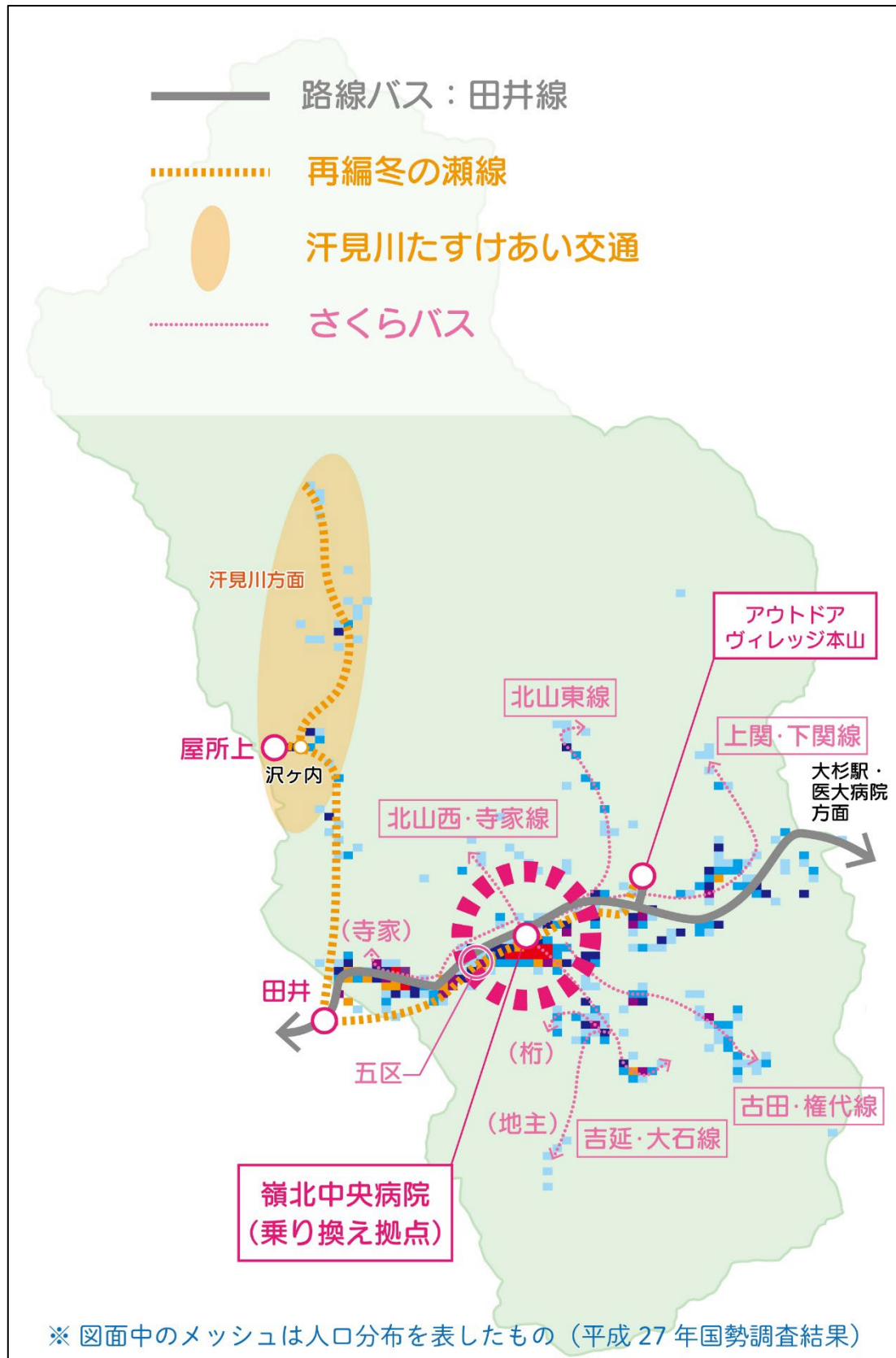
■ 実施主体

本山町、高知東警察署本山警察庁舎

5-4-2. 公共交通の在り方

(1) これからの公共交通網

図：本町の公共交通路線網



(2) 公共交通の果たす役割

公共交通	果たすべき役割
広域幹線バス 田井線 (嶺北観光自動車)	・本町を經由して土佐町田井と大豊町の大杉駅・南国市の医大病院をつなぐ幹線系統である。大杉駅や医大病院から高知市内への接続も可能である。 ・アウトドアヴィレッジ本山への乗り入れを検討する。
地域内幹線バス 冬の瀬線 (嶺北観光自動車)	・汗見川に沿った沢ヶ内や冬の瀬方面の集落と、田井・本山をつなぐ地域内幹線系統である。 ・七戸地区や沢ヶ内地区では、高低差があったり、バスに乗降できる場所まで距離があるなどして、現実的にバスの利用が難しい世帯が多く存在している。このため、路線バスの運行を沢ヶ内から屋所（沢ヶ内－屋所間は新規区間）で止め、田井・本山間の運行回数を 5.0 回に増やすとともに、アウトドアヴィレッジ本山まで延伸（新規区間）する。 ・再編後には、フィーダー系統として運行する「汗見川たすけあい交通（仮称）」と接続する幹線系統となる。
支線 汗見川たすけあい交通（仮称）	・沢ヶ内から冬の瀬方面は、“汗見川たすけあい交通”が、沢ヶ内で路線バス（再編冬の瀬線）に接続して汗見川奥方面の住民の移動手段として機能する。
支線 コミュニティバス さくらバス (嶺北交通)	・住民の生活を支えるフィーダー線として機能する。 ・寺家、地主、桁、梶屋敷の各地区への効果的な運行を行う。 ・五区への新規路線の運行を検討する。
タクシー (嶺北交通)	・住民の生活を支える移動手段として機能する。 ・コミュニティバスや路線バスによる運行に見合わない集落などはタクシーが補完する。

関連する設定	果たすべき役割
乗り換え拠点	・さくらバスと路線バス（田井線、再編冬の瀬線）との接続は、嶺北中央病院（中央病院前バス停、本山町役場バス停も含む）とする。

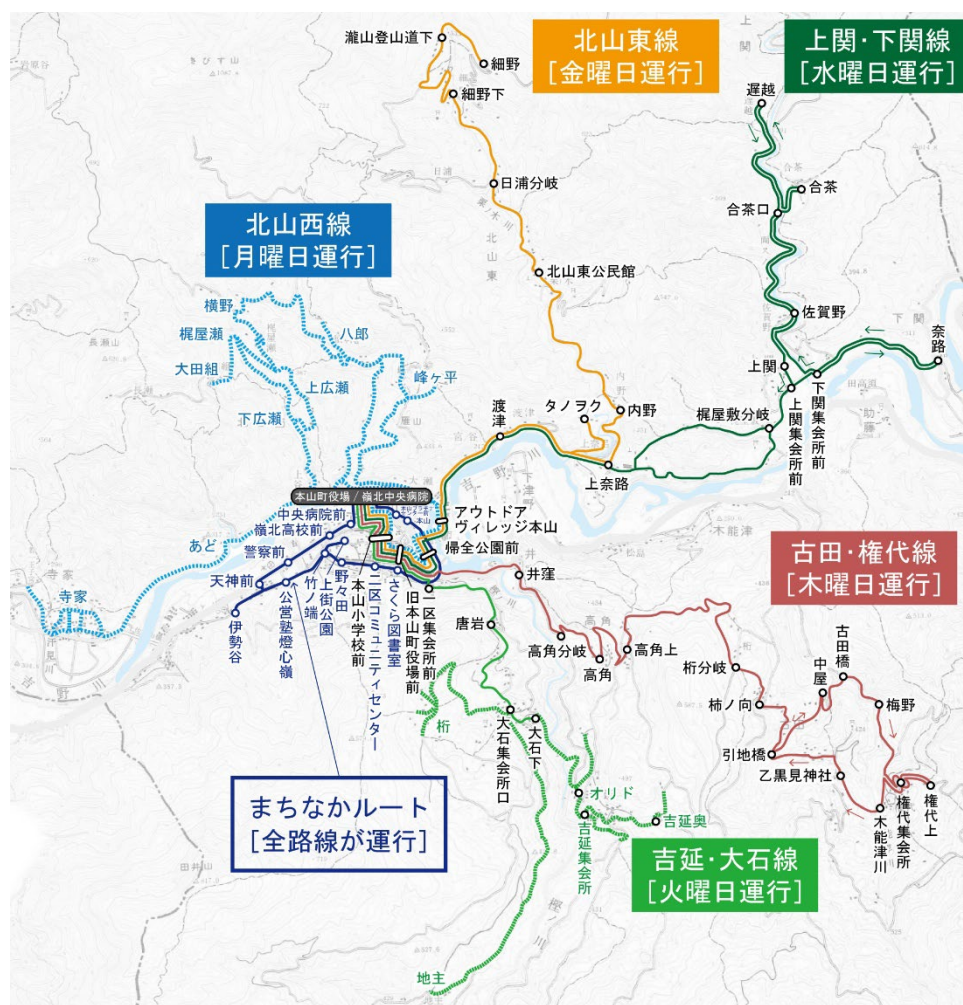
(3) 支線の運行概要

令和8年10月から、本町の支線となるさくらバス及び汗見川たすけあい交通は次の概要にて運行する。

表：支線の運行概要（令和8年10月から）

	路線名 (系統名)	事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業 の活用
さくらバス	北山西・寺家線	78条 乗合	区域運行	本山町 運行を交通事 業者に委託	フィーダー 補助
	吉延・大石線		路線定期運行、 一部区域運行		
	上関・下関線		路線定期運行		
	古田・権代線		路線定期運行		
	北山東線		路線定期運行		
汗見川たすけあい交通	汗見川たすけあい交通	78条 乗合	区域運行	本山町 運行を地域住 民組織に委託	フィーダー 補助

図：さくらバスの路線図



5-5. 計画の推進

5-5-1. 公共交通網を持続させるために

(1) 地域公共交通確保維持事業の導入について

住民の日常生活を支えているコミュニティバス“さくらバス”を、本町におけるフィーダー路線として位置付けており、国の地域公共交通確保維持事業を導入して運行している。

また、今後整備を予定している汗見川方面の路線も、地域公共交通確保維持事業の導入を予定している。

フィーダー路線として位置づける路線	本山町コミュニティバス “さくらバス”	汗見川たすけあい交通
フィーダー路線が接続する幹線系統	田井一大杉駅線 (嶺北観光自動車)	冬の瀬線 (嶺北観光自動車)
地域公共交通確保維持事業を導入する理由	国からの支援により、本町が単独で支出する経費を軽減させるとともに、事業評価等における客観的視点からの事業検証及び提言をもとに、フィーダー路線の適正な見直しにつなげていく。	

(2) 地域公共交通利便増進事業の導入について

公共交通網の利便性を持続して高めていくために、地域公共交通利便増進事業を導入する。本計画に記載する事業のうち、次の事業を地域公共交通利便増進事業に関連づける。

① 既存の路線バスの再編による利便性向上	
汗見川方面の路線バスを短縮し、その分運行回数を増加させるとともに、路線バスの運行を取り止める区間については、新しい小型の移動手段を路線バスに接続して運行させる。この取り組みにより、沿線の公共交通空白地区の解消と、運行回数の増加が実現し、地域の利便性が向上する。	
▶ 関連する事業	1-①：汗見川方面公共交通再編
▶ 関連する事業	2-④：人口減少に対処できる新たな移動サービスの検討

5-5-2. 実施体制

実施体制の構成主体	役 割
本山町地域公共交通会議	・ P D C A サイクルによる事業進捗評価 ・ 再編対象となる交通モードの企画、改善計画策定
本山町（政策企画課）	・ 本山町地域公共交通会議の事務局 ・ 本計画を主体的に推進 ・ 国や県、その他団体との調整
交通事業者 ・ 嶺北観光自動車 ・ 嶺北交通	・ 安全で快適な運行サービスの提供 ・ 本協議会への関連事項の報告 ・ 計画に係る事業の推進及び協力
地域の集客施設	・ 公共交通運行情報の掲示 ・ 本計画に記載のある該当する事業への参画 ・ バスやタクシーを待つことができる場所の確保 ・ 地域公共交通会議の取り組みへの参画 ・ 来店者の動向などから留意すべき事項の本山町地域公共交通会議への通知、報告
	[意識の共有方法] ・ 町が対象となる施設を訪問し、説明を行う。
住民・来訪者	・ 積極的な公共交通の利用 ・ 公共交通網の確保・維持の取り組みに対する理解 ・ 利用者の視点、住民からの視点、来訪者としての視点による意見、要望 ・ 公共交通の利用促進につながる取り組みへの参加
	[意識の共有方法] ・ 町からの広報紙や、ミニデイ、地区別意見交換会、バス乗り方教室などを通じて呼びかける。 ・ バス利用者には、チラシなどの配布物を通じて周知する。

5-5-3. 計画の進捗管理

計画期間内は、次の表の通り毎年6月に開催する地域公共交通会議において事業評価を行い、必要に応じて改善の取り組みを推進する。

表：計画期間における事業推進

	4月～6月	7月～9月	10月～12月	1月～3月
2024年度 (令和6) 計画1年目		計画事業の実施		
2025年度 (令和7) 計画2年目	評価と改善	計画事業の実施		
		改善の取り組み		
2026年度 (令和8) 計画3年目	評価と改善	計画事業の実施		
		改善の取り組み		
2027年度 (令和9) 計画4年目	評価と改善	計画事業の実施		
		改善の取り組み		
2028年度 (令和10) 計画5年目	評価と改善	計画事業の実施		総合的な検証
		改善の取り組み		

表：計画期間における事業推進の概要説明

計画事業の実施	計画に沿って各関係者がその役割分担に従い、事業を推進する。
評価と改善	毎年6月に開催する本山町地域公共交通会議において、それまでの事業成果をとりまとめるとともに、目標の達成状況をチェックする。その評価結果を踏まえ、改善の必要なものについてはその場で改善案を協議し、取りまとめる。
改善の取り組み	目標の達成に向けて、改善の取り組みを行う。
総合的な検証	計画最終年度の取りまとめ時に、計画期間を振り返り総括するとともに、次の計画とその実現に向けた協議を行う。

表：計画期間内における事業の実施スケジュール

実施事業	R6	R7	R8	R9	R10
1-①汗見川方面公共交通再編	調整	実施	調整	調整	調整
1-②さくらバスの運行見直し	実施	実施	実施	実施	実施
1-③広域路線バスの運行改善と維持	実施	実施	実施	実施	実施
1-④路線バスとコミュニティバスの接続強化とその維持	実施	実施	実施	実施	実施
1-⑤交通結節点及び停留所における待合環境の改善	調整	実施	調整	調整	調整
1-⑥停留所における情報掲示の充実と維持	実施	実施	実施	実施	実施
1-⑦利用しやすいバスの運賃制度構築検討	検討	検討	検討	検討	検討
1-⑧バス車内における案内の徹底	実施	実施	実施	実施	実施
1-⑨公共交通運行情報の多言語化	調整	実施	調整	調整	調整
1-⑩バスロケーションシステムの導入支援と活用できる人の育成	調整	実施	調整	調整	調整
1-⑪バスロケーションシステムデジタルサイネージの導入支援	調整	実施	調整	調整	調整
1-⑫タクシー利用者の午後利用への誘導	検討	検討	検討	検討	検討
1-⑬公共交通ネットワークを活用した小荷物輸送サービスの検討	検討	検討	検討	検討	検討
2-①地区別意見交換を通じた移動ニーズの把握	実施	実施	実施	実施	実施
2-②バス利用者数を負担なく集計できるシステムの導入	実施	調整	調整	調整	調整
2-③地域から行政に地域の情報を通知する制度の構築	実施	調整	調整	調整	調整
2-④人口減少に対処できる新たな移動サービスの検討	調整	実施	調整	調整	調整
3-①さくらバス定期券のサービス拡充	検討	検討	検討	検討	検討
3-②地区別意見交換の定期開催	実施	実施	実施	実施	実施
3-③公共交通がたのびの内容拡充と定期的な製作	実施	実施	実施	実施	実施
3-④広報紙を通じた公共交通整備に関する情報発信	実施	実施	実施	実施	実施
3-⑤バス乗り方教室の開催	実施	実施	実施	実施	実施
3-⑥学校におけるバス乗り方教室の開催	実施	実施	実施	実施	実施
4-①集客施設との連携	実施	実施	実施	実施	実施
4-②福祉施策との連携	実施	実施	実施	実施	実施
4-③観光施策及び施設との連携	実施	実施	実施	実施	実施
5-①：タクシー事業の維持に向けた支援	実施	実施	実施	実施	実施
5-②：バス及びタクシーの乗務員確保の取り組み支援	実施	実施	実施	実施	実施
5-③：乗務員の処遇改善の検討と支援	実施	実施	実施	実施	実施
5-④：コミュニティバス事業のBCP作成	調整	実施	調整	調整	調整
6-①：乗務員による地域の見守り制度の構築	調整	実施	調整	調整	調整
6-②：バス利用者の安全確保の取り組み	実施	実施	実施	実施	実施
6-③：運転免許証の自主返納に関する情報発信	実施	実施	実施	実施	実施

1. 本山町地域公共交通計画策定までの経緯
2. 本山町地域公共交通会議設置要綱
3. 本山町地域公共交通会議 委員名簿
4. 専門用語の解説

1. 本山町地域公共交通計画策定までの経緯

経過	会議等における主な協議事項
令和5年 6月28日	第1回 地域公共交通会議 ① さくらバスの路線再編について ② 令和4年度本山町生活交通確保維持改善計画 二次評価への対応 ③ 本山町地域公共交通網形成計画の進捗 ④ 令和6年度本山町生活交通確保維持改善計画 ⑤ 本山町地域公共交通計画の策定について ⑥ 本山町地域公共交通網形成計画に係る取り組み
11月24日	第2回 地域公共交通会議 ① 本山町地域公共交通計画策定に係る調査結果 及びとりまとめの方向性整理について ・人口の推移 ・住民へのアンケート調査 ・公共交通利用者へのアンケート調査 ・地区別意見交換の実施 ・関係者ヒアリングの実施 ・計画とりまとめの方向性整理
令和6年 2月5日	第4回 地域公共交通会議 ① 本山町地域公共交通計画（素案）について
2月9日 ～2月22日	パブリックコメントの実施
3月22日	第5回 地域公共交通会議 ① 本山町地域公共交通計画の策定について

2. 本山町地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第1条 本山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な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6条第1項の規定に基づき、地域旅客輸送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「計画」という。）の作成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輸送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (2) 市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 計画の策定及び変更に関する事項
- (4) 計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 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・交通部中山間地域対策課長又はその指名する者
- (8) 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
- (9) 高知県中央東土木事務所本山事務所長又はその指名する者
- (10) 高知県警察本部高知東警察署長又はその指名する者
- (11) 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、政策企画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30年5月2日から施行する。

(任期の特例)

2 この規約の施行の日以後、第4条の規定に関わらず、最初の役員の任期については、平成32年3月31日までとする。

附 則

この要綱は、令和5年6月1日から施行する。

3. 本山町地域公共交通会議 委員名簿

役 職	氏 名	所 属
関係行政 機 関	澤田 和廣	本山町長
	安澤 友行	四国運輸局高知運輸支局 輸送・監査部門 首席運輸企画専門官
	十川 牧子	四国運輸局高知運輸支局 総務・企画観光部門 首席運輸企画専門官
	島崎 孝	中央東土木事務所 本山事務所 所長
	相良 大輔	高知東警察署本山警察庁舎 庁舎長
	山本 浩史	高知県総合企画部 交通運輸政策課 課長
	都築 一元	高知県産業振興推進部 嶺北地域産業振興推進本部 地域産業振興監
	佐古田 敦子	嶺北中央病院 事務長
	澤田 真紀	本山町健康福祉課 課長
	久市 里美	本山町社会福祉協議会 事務局長
町民又は 公共交通 利用者の 代表者	森下 和男	本山町区長会 会長
	森 圭	本山町商工会 会長
	河邑 一雄	汗見川ふれあいの郷運営委員会 会長
	長瀬 美和	本山町婦人会 会長
公共交通 事業者	竹内 譲二	嶺北観光自動車 代表取締役
	渡邊 忠夫	嶺北交通(有) 代表取締役

4. 専門用語の解説

① コミュニティバス

主に地域の公共交通空白地区を解消することを目的として運行し、自治体が運行主体もしくは主導的に運行に関与することで、地域住民の生活に直結した細やかな運行を行う乗合バス。

② パークアンドライド

自宅などから、最寄りの駅や停留所まで車で移動して駐車し、そこから公共交通に乗り換えてさらに移動すること。

③ サイクルアンドライド

自転車で駅やバス停まで移動し、鉄道や路線バスなどの公共交通に乗り換えて目的地まで移動するシステム。駅や停留所に隣接して駐輪場が整備されており、まちなかへの自動車の流入抑制につなげることができる。

④ モビリティミックス

様々な乗り物やそれに付随するサービス（情報、決済など）を組み合わせ、最適で便利な移動環境が整っていること。乗り物では「公共交通」の他に「シェアサイクル（時間貸し自転車）」や「カーシェア」なども含めて考える。利用料金は1ヶ月定額制で使い放題になる例が見られる。

⑤ バスロケーションシステム

GPSなどの技術を活用してバスの位置情報を収集し、バスの現在地をバス停に表示させたり、インターネットを通じてパソコンやスマートフォンなどに表示させたりするシステム。バスの現在地が把握でき、遅れている時などに有効に働く。

⑥ デジタルサイネージ

施設内や屋外の公共空間、鉄道やバスといった公共交通の車両内など、あらゆる場所にディスプレイなどの表示機器を通して情報発信するメディアのこと。本計画では、バスロケーションシステムのバス位置情報を、このメディアを通じて発信することを提案している。

⑦ オープンデータ

誰もが活用しやすいデータ形式にて、二次利用が可能なものとして公開されるデータ。本町を運行する路線バス（嶺北観光自動車）やコミュニティバス（さくらバス）の運行情報（運行経路、運行曜日、運行ダイヤ等）をG T F S化し、高知県庁のホームページを通じてすでにオープンデータ化が完了している。これにより、公共交通の乗り換え検索サイト運営会社等が、自由に最新の情報を発信することが可能となる。

⑧ G T F S

アメリカのグーグル社とトライメット社が協同で開発した、公共交通の運行に関する世界標準のデータフォーマット。バスの運行情報をこのデータ形式に整理することで、インターネット上の地図（例えばグーグルマップ）にバス停が表示されたり、時刻表がリンクされたりする。さらに、乗り換えを含む経路検索も可能となる。

⑨ 幹線系統

公共交通の主要な路線のことであり、特に自治体間を運行する路線を指す。

⑩ フィーダー系統

地域の生活を維持するための生活路線であり、幹線系統に接続（乗り換え）することで公共交通ネットワークを構築する。

⑪ 貨客混載

バスやタクシー、旅客列車などの空いたスペースを活用して、貨物を輸送すること。

⑫ B C P（事業継続計画）

企業が自然災害、大火災、テロ攻撃などの緊急事態において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核事業の継続や早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画のこと。

本山町地域公共交通計画

本山町政策企画課

高知県長岡郡本山町本山 636

電 話 : 0887-76-3915

F A X : 0887-76-3593

<https://www.town.motoyama.kochi.jp/>

