

安田町

地域公共交通計画

地域とともに成長していける
公共交通ネットワークを創りあげていきましょう！
わたしたちの将来のために

2024（令和6）年4月～2029（令和11）年3月



目 次

はじめに	1
1. 安田町地域公共交通計画策定の目的	2
2. 安田町地域公共交通計画の位置付け	2
第1章：安田町の現状	3
1－1. 安田町の概要	4
1－2. 人口及び世帯数の推移	5
1－3. 主要施設の分布	11
1－4. 通学及び通勤の流動	16
1－5. 地域の交通安全	20
1－6. 移動販売事業	22
第2章：安田町の公共交通	23
2－1. 広域公共交通網	24
2－2. 本町の公共交通	25
2－3. 公共交通利用促進に係る取り組み	33
第3章：公共交通を取り巻く意識	35
3－1. 地区別意見交換を通じた整理	36
3－2. 住民アンケート調査を通じた整理	40
3－3. 通学に関するアンケート調査を通じた整理	58
3－4. 関係者ヒアリングを通じた整理	68
第4章：上位計画等の整理	73
4－1. 安田町地域公共交通網形成計画の検証	74
4－2. 上位計画の整理	83
4－3. 関連する計画の整理	85
第5章：前提条件の整理	87
5－1. 現状の整理	88
5－2. 上位計画及び関連計画から引き継ぐ事項	92
5－3. 公共交通網が解決すべき課題として整理	93
第6章：計画の基本的な方針	95
6－1. 計画の基本的な設定	96
6－2. 目指す将来像の設定	97
6－3. 取り組みの基本方針の設定	98
6－4. 計画の目標と評価指標	100
第7章：計画の推進	105
7－1. 実施施策の整理（具体的実施事業とその実施主体）	106
7－2. 実施する事業	107
7－3. 計画の推進体制	120
7－4. フィーダー路線として位置づける路線	120
7－5. 計画の推進スケジュール	121
7－6. 事業の進捗管理	122
参考資料	参考資料-1
1. 本計画策定における協議の経緯	参考資料-2
2. 安田町地域公共交通会議設置要綱	参考資料-3
3. 安田町地域公共交通会議委員名簿	参考資料-6

はじめに

平成 31 年に策定した安田町地域公共交通網形成計画に基づき、本町が目指す将来像である公共交通空白地区の解消と、公共交通サービスの拡充・維持及びその利用促進に取り組んできました。

この5年間には、安田町コミュニティバス“やすら号”の運行開始など、計画に掲げた事業が具体的に始動しましたが、本町では山間部の人口、特に地域の担い手世代となる年齢層の減少が進んでおり、持続可能な地域づくりのためにも、移動手段の確保は、さまざまな地域課題の克服に不可欠なものとなっています。

日々の買い物や通院、通勤通学など、移動なくしては日常生活が成り立たない社会では、自家用車は便利ですが、いずれは誰もが手放さなくてはならないものです。

公共交通という移動手段を、元気なうちから皆さんが使う機会を設けることと併せ、時代に即して改善していくことにより、地域とともに成長していける公共交通ネットワークを創りあげていきたいと考えています。

令和6年3月

安田町地域公共交通会議
会 長 黒 岩 之 浩
(安田町長)

安田町地域公共交通 記載内容の注意点

- ① 安田町地域公共交通計画は、「本計画」と記載する。
- ② 安田町は「安田町」または「本町」と記載する。
- ③ 土佐くろしお鉄道株式会社は、「土佐くろしお鉄道」と記載する。
- ④ 高知東部交通株式会社は、「高知東部交通」と記載する。
- ⑤ 有限会社中野ハイヤーは、「中野ハイヤー」と記載する。
- ⑥ 有限会社安田ハイヤーは、「安田ハイヤー」と記載する。

その他、固有名詞で表現する施設などの組織の種類は省略する。

1. 安田町地域公共交通計画策定の目的

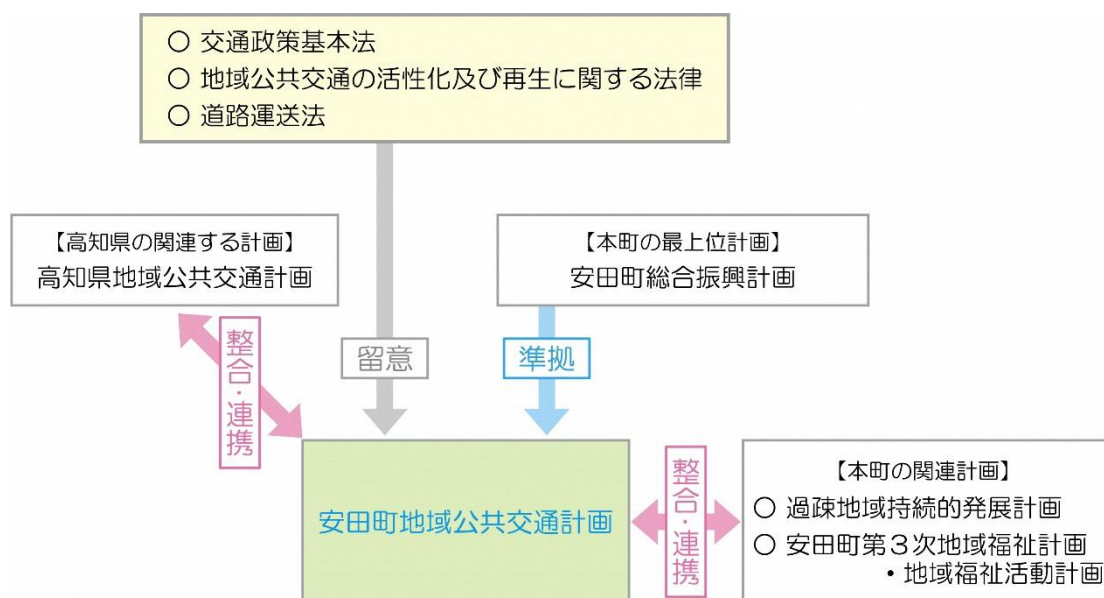
本計画は、地域の現状と問題点、公共交通利用者や関係者の認識などから、課題の整理を踏まえ、公共交通ネットワークを一体的に形づくり、持続させていくことを目的として取りまとめる公共交通のマスタープランである。

計画の中に位置づける施策・事業は、関係者がそれぞれの得意分野を活かした役割を分担して事業を推進するものとする。

2. 安田町地域公共交通計画の位置付け

本計画は、「安田町地域公共交通網形成計画（平成 31 年 3 月策定）」の後継計画となり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に留意するとともに、本町の最上位計画である「安田町総合振興計画」に即し、その他の関連する計画と整合、連携ととりつつ、本町の公共交通政策におけるマスタープランになるものとして位置づける。

図：本計画の位置づけ



第1章：安田町の現状

1-1. 安田町の概要

(1) 位置と地勢

本町は、高知市から東へ約 50 km の海岸沿いに位置し、安芸市、馬路村、北川村、田野町と接している。

面積は 52.36 km²あり、安田川の流れに沿って町域が広がっている。

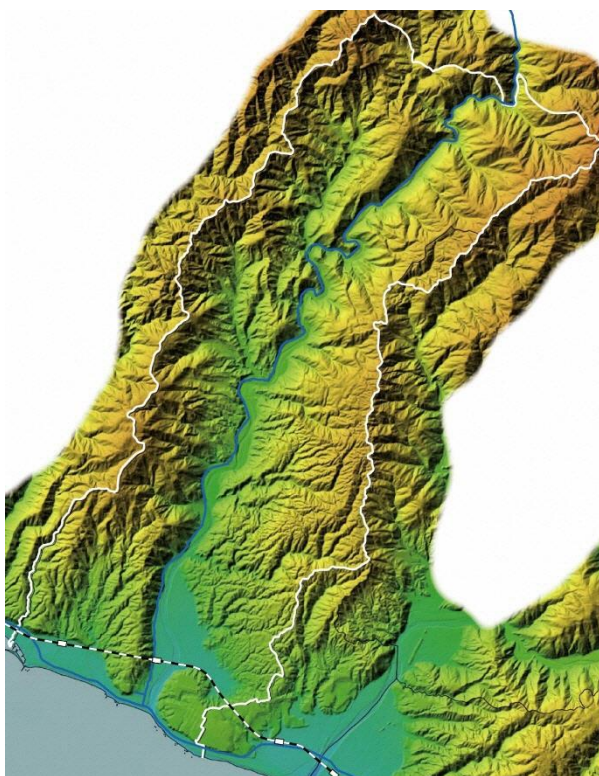
温暖な気候で、土佐湾に近い安田川下流部は蔬菜園芸発祥の地とされており、現在においてもハウスによる野菜栽培が盛んである。

本町の地勢は、南の土佐湾に向かって馬路村より流れる安田川に沿って削られた谷状の地形となっている。町域の約 79%が森林であり、安田川の下流域に平野が広がっている。

図：本町の位置



図：本町の地形



出典：地理院地図を加工して作成



写真：井ノ岡地区から南部方面



写真：安田駅から北部方面



写真：市街地の遠景

(2) 沿革

本町の地域は、2,500～2,600年前から人々の居住が認められ、大化の改新では現在の馬路村を含めた地域が也須田里となり、藩政時代には馬路郷、中山郷、安田郷にそれぞれ分けられた。

1889（明治22）年の町村制施行により、中山郷が中山村に、安田郷が安田村としてそれぞれ発足し、1925（大正14）年に安田村が安田町となった。そして、1943（昭和18）年に安田町が隣接する中山村を編入して現在の安田町に至っている。

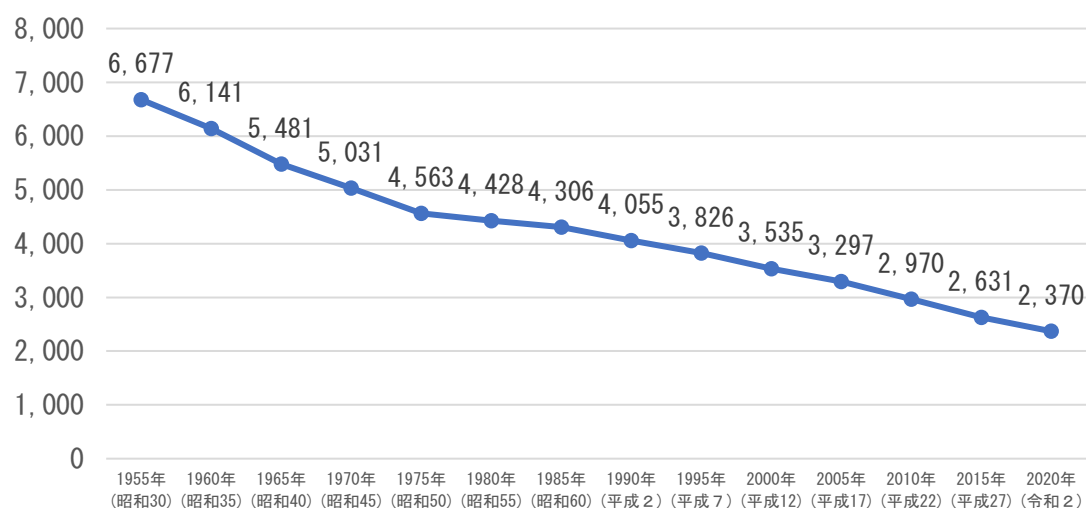
1-2. 人口及び世帯数の推移

(1) 長期に見た人口の推移

国勢調査結果を基に長期の人口推移を見てみると、一貫して減少傾向にあることが分かる。

旧安田町と旧中山村の合併から12年後となる1955（昭和30）年には、6,677人であった本町の人口は、2020（令和2）年には35.5%となる2,370人にまで減少している。

図：国勢調査結果による長期人口推移



出典：国勢調査結果

(2) 近年の人口等の推移

本町の人口及び世帯数を 1993（平成 5）年以降の推移で見ると、減少が続いていることがわかる。本年 7 月 1 日時点の人口は 30 年前と比較して 42.1%減少している。

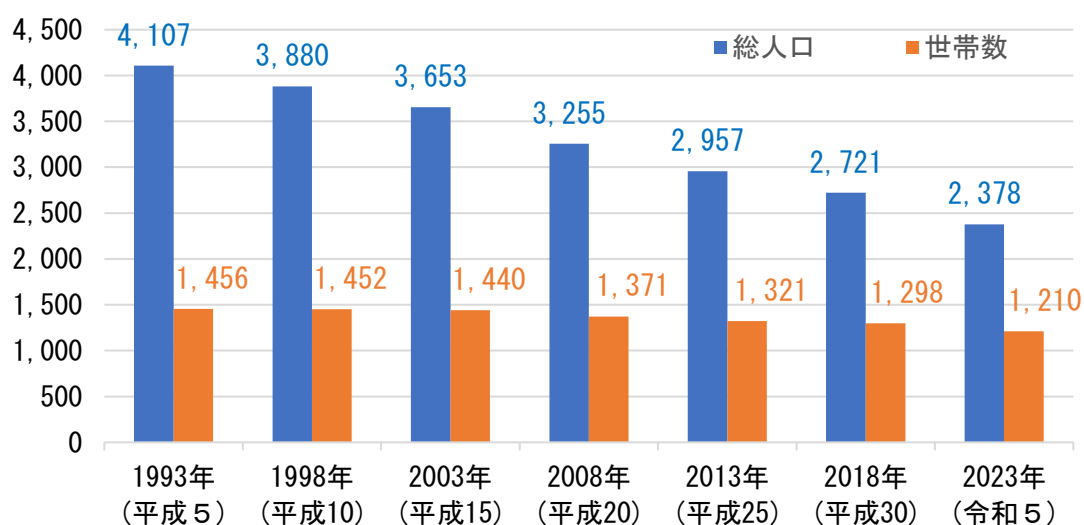
世帯数も減少し続けており、令和 5 年には一世帯当たりを構成する人員数が 2.0 を割り込んでいる。

表：本町の人口（人）、世帯数（世帯）、世帯当たりの構成人員数（人/世帯）
1993（平成 25）年 ～ 2023（令和 5）年

	1993 年 (平成 5)	2003 年 (平成 15)	2013 年 (平成 25)	2023 年 (令和 5)	増減数 (1993 年 －2023 年)	増減率 (2023 年 ⇒1993 年)
総人口 (人)	4,107	3,653	2,957	2,378	▲1,729	－42.1%
10 年毎の 増減率	—	－11.1%	－19.1%	－19.6%	—	—
世帯数 (世帯)	1,456	1,440	1,321	1,210	▲246	－16.9%
一世帯当たり 構成人員数 (人/世帯)	2.82	2.54	2.24	1.97	—	—

出典：安田町住民基本台帳（各年 7 月 1 日時点）

図：本町の人口及び世帯数の推移



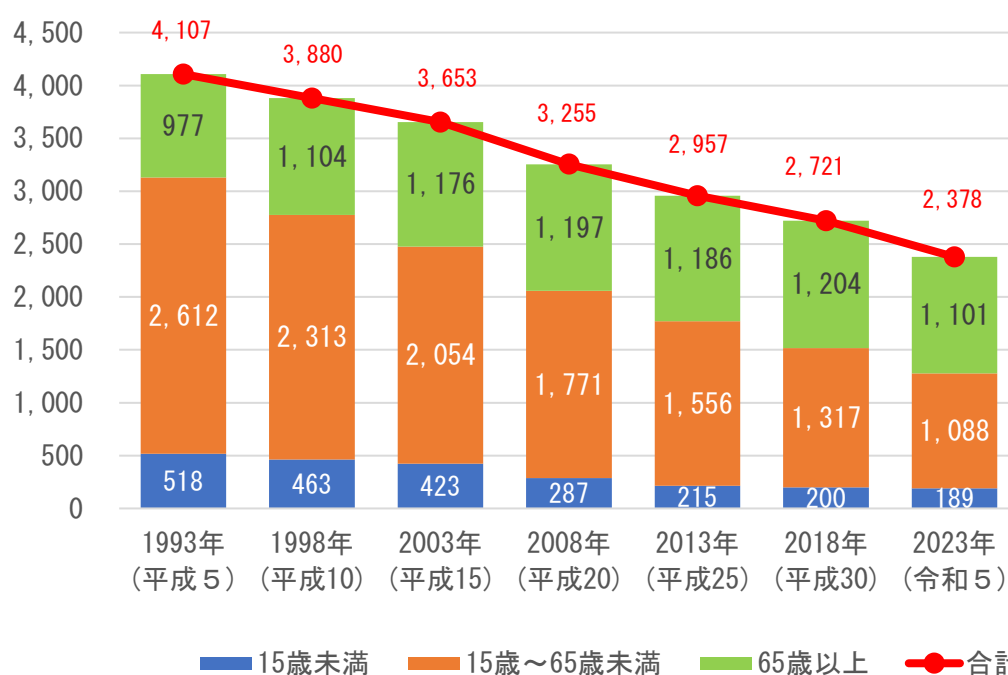
出典：安田町住民基本台帳（各年 7 月 1 日時点）

(3) 年齢三区分の推移

年齢三区分で過去30年間の人口の推移を見たところ、平成25年と令和5年に高齢者（65歳以上）の人口が減少している。平成25年の高齢者人口の減少は小幅な減少であり、5年後の平成30年には再び増加しているが、令和5年の減少は103人と大幅な減少といえる。

30年前と比較して高齢者は112.7%と増加しているが、現役世代（15歳～65歳未満）は41.7%、子ども世代（15歳未満）は36.5%といずれも大幅な減少となっている。

図：年齢三区分の人口推移



出典：安田町住民基本台帳（各年7月1日時点）

(4) 高齢化率の推移

本町の高齢者数は、増加傾向にあったものが、令和5年にこれまでにない減少となっている。

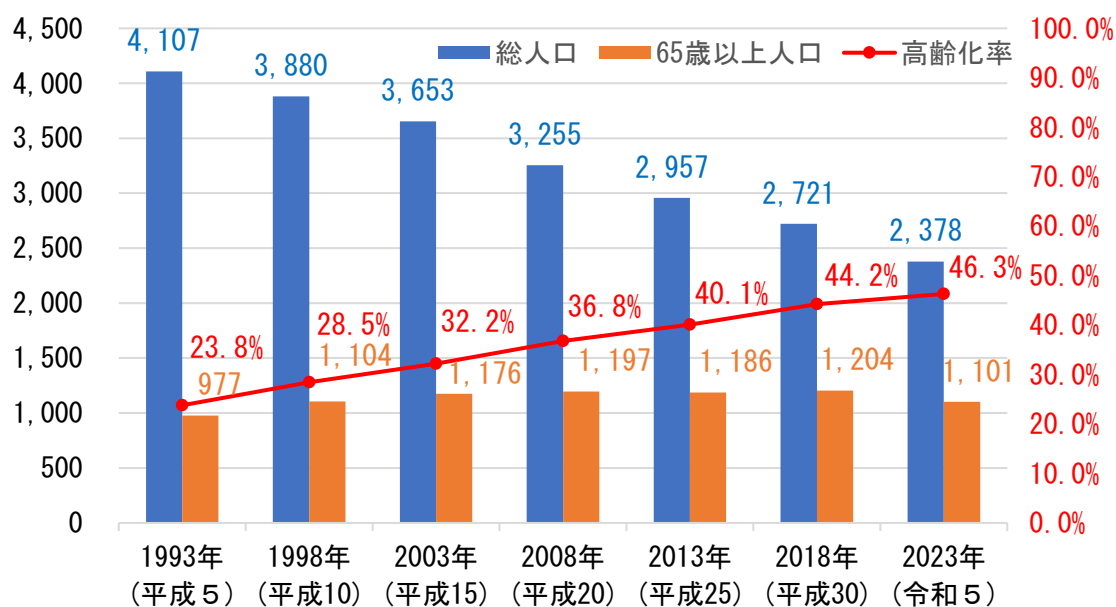
それに伴い、高齢化率の伸びが鈍化しているものの依然として高く、若い年齢層がそれ以上に減少していることを裏付けている。

表：本町の高齢化率推移（人）

	1993 年 (平成 5)	1998 年 (平成 8)	2003 年 (平成 13)	2008 年 (平成 18)	2013 年 (平成 25)	2018 年 (平成 30)	2023 年 (令和 5)
総人口	4,107	3,880	3,653	3,255	2,957	2,721	2,378
65 歳以上人口	977	1,104	1,176	1,197	1,186	1,204	1,101
高齢化率	23.8%	28.5%	32.2%	36.8%	40.1%	44.2%	46.3%

出典：安田町住民基本台帳（各年 7 月 1 日時点）

図：総人口と 65 歳以上人口（高齢者）及び高齢化率の推移



出典：安田町住民基本台帳（各年 7 月 1 日時点）

(5) 行政区別人口の整理

過去 30 年間における人口推移を行政区別に見てみると、全ての行政区で人口が減少し、特に中山地区の中里地区や日々入地区の減少率が大きく、他にも半減以下になった行政区が半数を超えている。

表：行政区別人口の推移

行政区		1993 年 (平成 5)	2023 年 (令和 5)	増減率
安田地区	東島	784	433	-44.8%
	西島	202	154	-23.8%
	安田	704	367	-47.9%
	不動	337	243	-27.9%
	薬師	536	315	-41.2%
	唐浜	534	311	-41.8%
	東谷	193	121	-37.3%
中山地区	間下	74	52	-29.7%
	内京坊	76	29	-61.8%
	正弘	221	143	-35.3%
	中ノ川	68	41	-39.7%
	西ノ川	49	23	-53.1%
	別所	67	40	-40.3%
	与床	80	31	-61.3%
	小川	43	21	-51.2%
	中里	33	8	-75.8%
	船倉	29	18	-37.9%
	瀬切	61	24	-60.7%
	日々入	16	4	-75.0%
合計		4,107	2,378	-42.1%

出典：安田町住民基本台帳（各年 7 月 1 日時点）

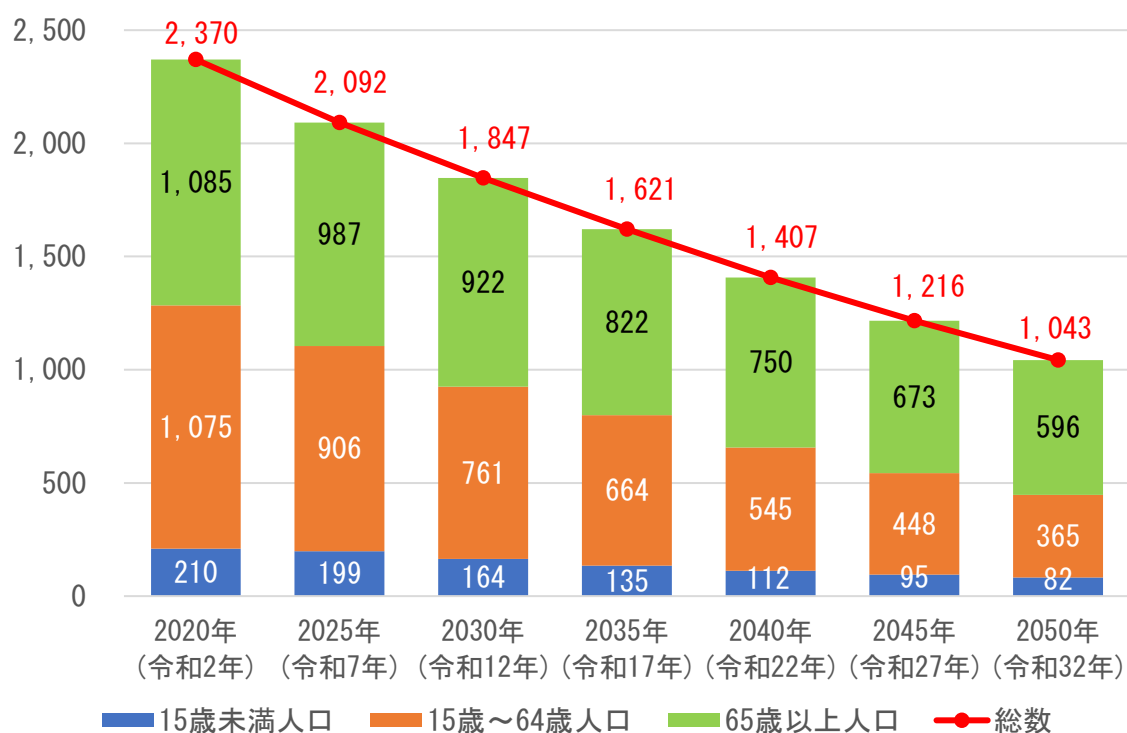
凡 例	
	25.0%未満 減少
	25.0%以上 ～ 50.0%未満 減少
	50.0%以上 ～ 75.0%未満 減少
	75.0%以上 ～ 100.0% 減少

(7) 人口の将来推計

国立社会保障・人口問題研究所が発表した人口の将来推計では、26年後の2050（令和32）年には、本町の人口は現在からほぼ半減することが推測されている。

その時点で子どもの数は82人と100人を下回っており、高齢化率は57.1%で現在より約10ポイント高くなると推測されている。

図：人口の将来推計



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）」

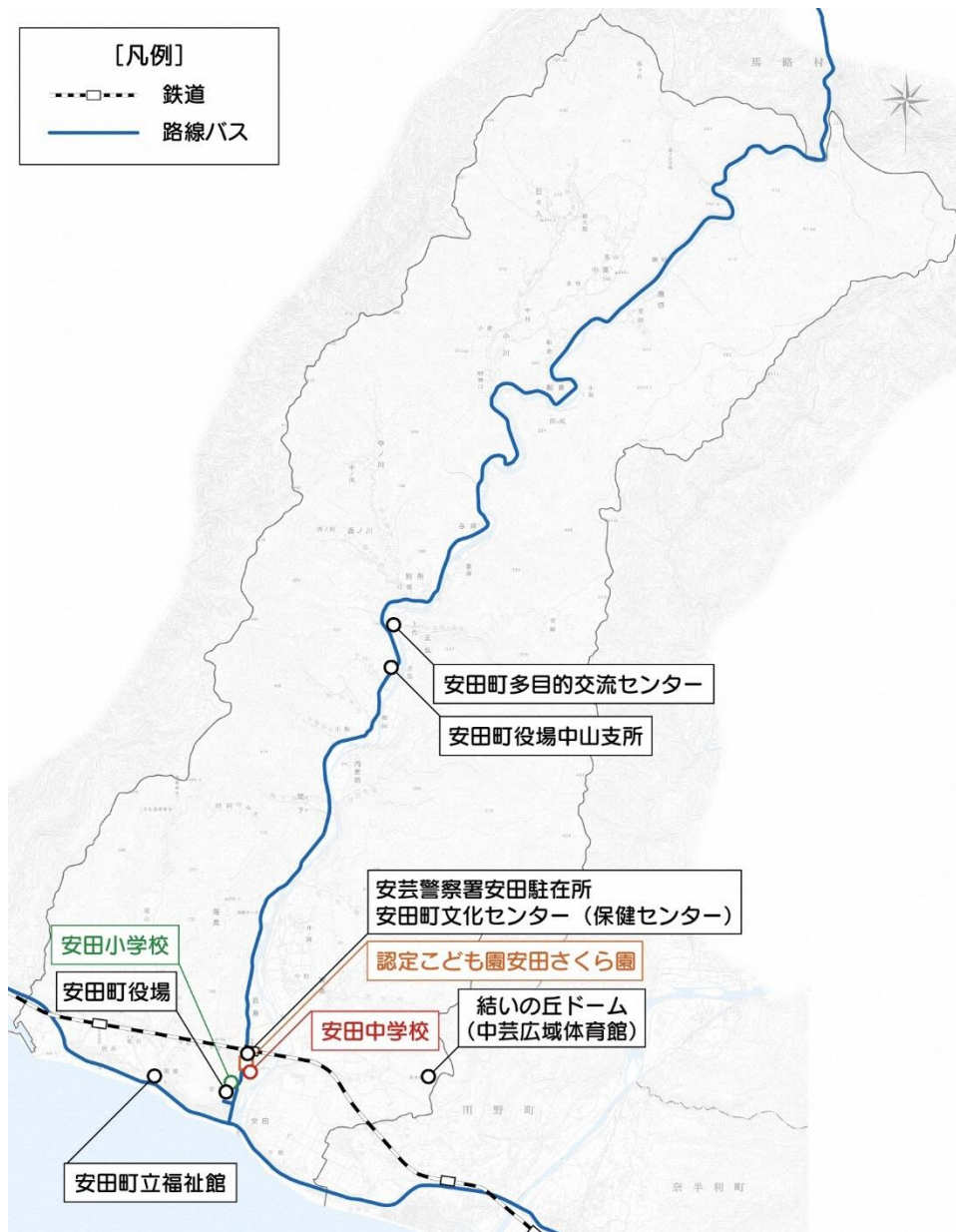
1－3．主要施設の分布

(1) 本町の主要施設の分布

本町の公共施設は、安田地区に役場本庁が設置され、中山地区には支所が置かれている。

学校施設は、安田中学校と安田小学校、そして認定こども園である安田さくら園が全て安田地区に立地している。

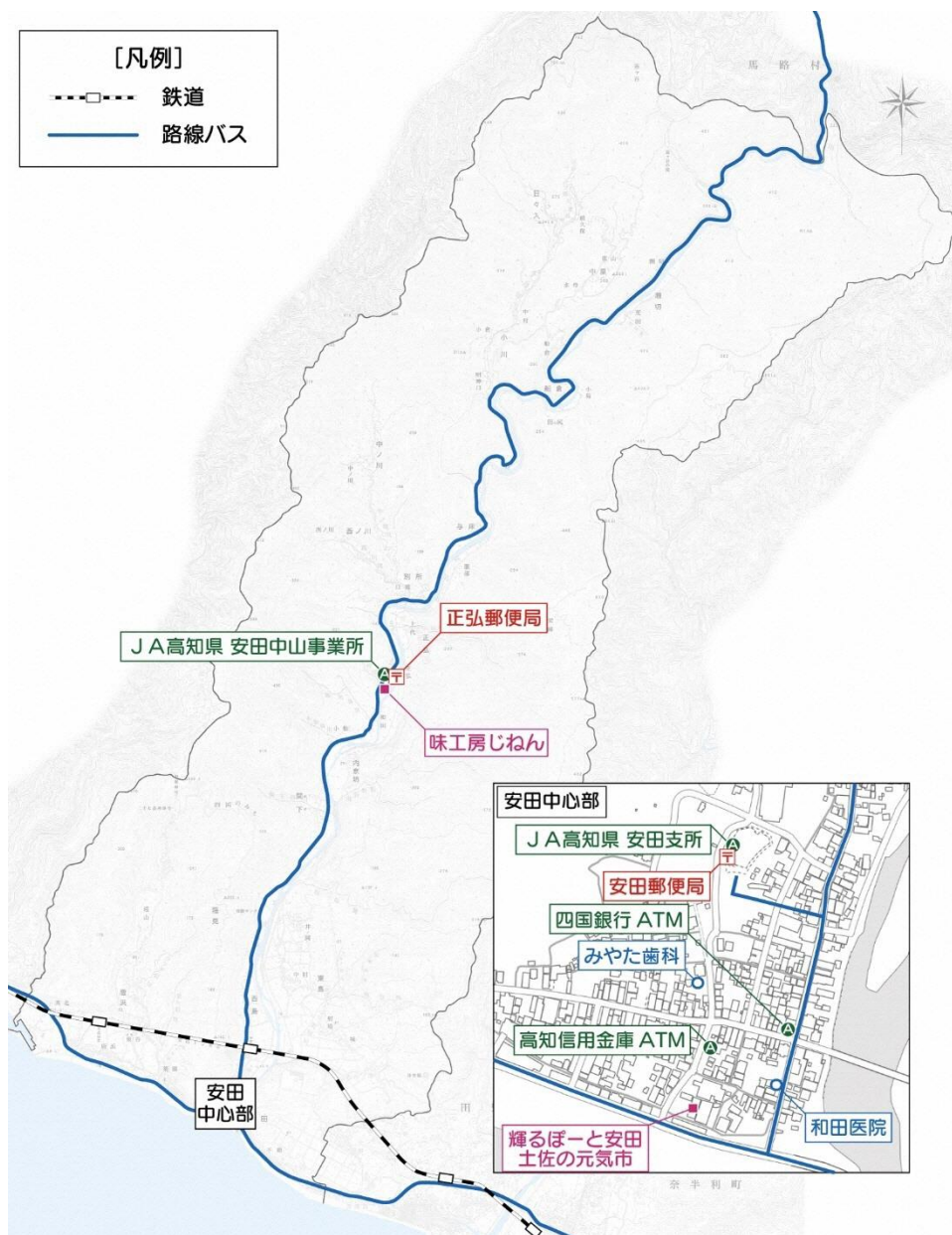
図：公共施設・学校施設・保育所



出典：安田町

本町の商業施設と郵便局、金融機関は安田地区と中山地区にそれぞれ分布している。
病院施設は、全て安田地区に立地している。

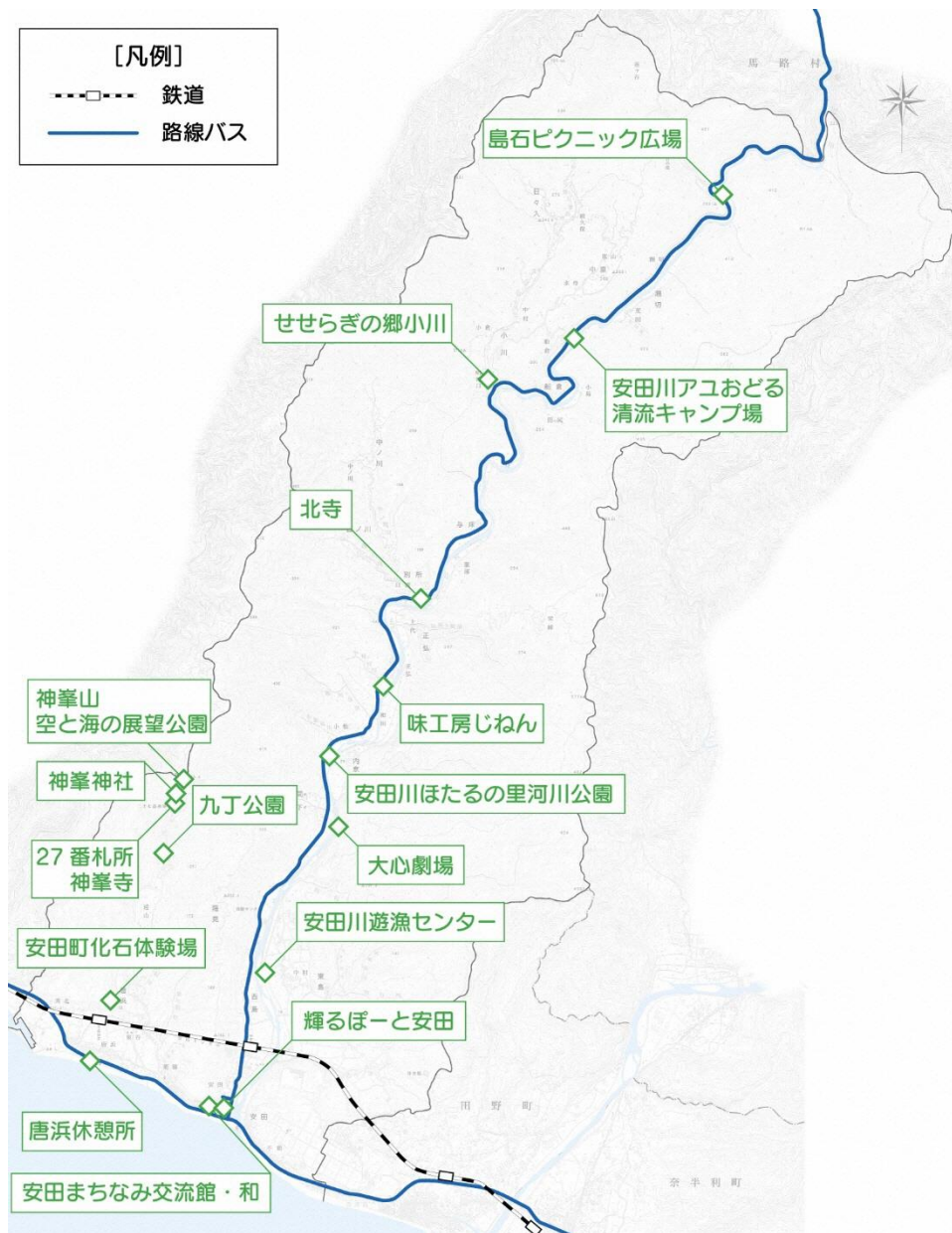
図：商業施設・病院施設



出典：タウンページ高知県版より、医院、歯科、食料品店を抽出、また金融機関を各社ホームページより抽出

安田川に沿って観光地及び観光施設が立地している。

図：観光関連施設

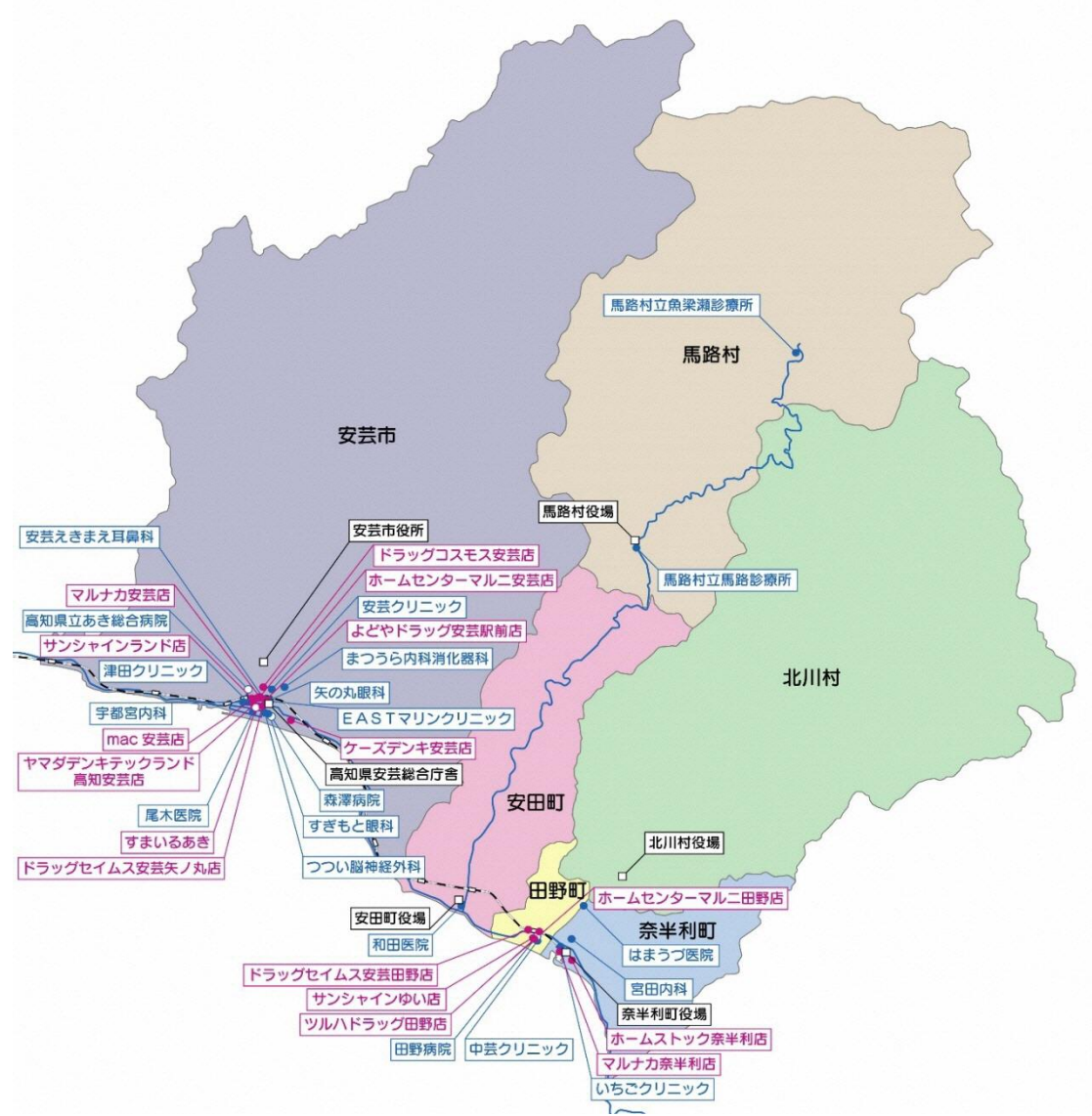


出典：安田町

(2) 広域に見た主要集客施設の分布

安芸市から奈半利町までの範囲の主要集客施設は、多くが安芸市に集積していることが分かる。中芸地域においては田野町と奈半利町に量販店や医療機関が立地している。

図：広域に見た主要集客施設の分布



■ 行政機関

立地自治体	名称	備考
安芸市	高知県安芸総合庁舎	
〃	安芸市役所	令和6年1月4日から新庁舎開庁
安田町	安田町役場	
馬路村	馬路村役場	
田野町	田野町役場	
奈半利町	奈半利町役場	
北川村	北川村役場	

■ 商業施設一覧

立地自治体	名称	備考
安芸市	すまいるあき	
〃	サンシャインランド	
〃	ホームセンターマルニ安芸店	
〃	マルナカ安芸店	
〃	ドラッグコスモス安芸店	
〃	ケーズデンキ安芸店	
〃	ヤマダデンキテックランド高知安芸店	
〃	よどやドラッグ安芸駅前店	
〃	ドラッグセイムス安芸矢ノ丸店	
〃	mac 安芸店	
田野町	サンシャインゆい店	
〃	ツルハドラッグ田野店	
〃	ホームセンターマルニ田野店	
〃	ドラッグセイムス安芸田野店	
奈半利町	マルナカ奈半利店	
〃	コーナンホームストック奈半利店	

■ 医療機関一覧（ここに歯科や助産院、介護老人保健施設、調剤薬局は含めない）

立地自治体	名称	備考
安芸市	高知県立あき総合病院	
〃	森澤病院	
〃	E A S T マリンクリニック	
〃	安芸えきまえ耳鼻科	
〃	安芸クリニック	
〃	つつい脳神経外科	
〃	宇都宮内科	
〃	尾木医院	
〃	すぎもと眼科	
〃	津田クリニック	
〃	まふうら内科消化器科	
〃	矢の丸眼科	
安田町	和田医院	
田野町	田野病院	
〃	中芸クリニック	
奈半利町	いちごクリニック	
〃	はまうづ医院	
〃	宮田内科	
馬路村	馬路村立馬路診療所	
〃	馬路村立魚梁瀬診療所	

1-4. 通学及び通勤の流動

(1) 通勤・通学流動

通学及び通勤による人の流動を見ると、本町は安芸市、田野町、奈半利町と特に強い結びつきがあることがわかる。

通勤流出に特化すると、高知市や室戸市にもある程度まとまった流出が見られる。
通学でも安芸市や高知市にまとまった流出が見られる。

本町の昼夜間人口比率は88.4%で275人が昼間人口としてマイナスになっている。

表：本町の通学及び通勤による人の流動

	流入			流出		
	合計	通勤	通学	合計	通勤	通学
高知市	22	22	－	61	40	21
室戸市	29	29	－	35	35	－
安芸市	75	75	－	189	164	25
南国市	6	6	－	23	17	6
香南市	28	28	－	11	11	－
香美市	5	5	－	7	7	－
東洋町	－	－	－	1	1	－
奈半利町	30	28	2	67	65	2
田野町	49	49	－	83	74	9
北川村	9	9	－	20	20	－
馬路村	3	3	－	24	24	－
芸西村	－	－	－	10	10	－
佐川町	－	－	－	1	1	－
いの町	1	1	－	－	－	－
中土佐町	1	1	－	－	－	－
香川県	1	1	－	－	－	－
東京都	－	－	－	1	1	－
福岡県	－	－	－	1	－	1
合 計	259	257	2	534	470	64

出典：2020（令和2）年国勢調査結果

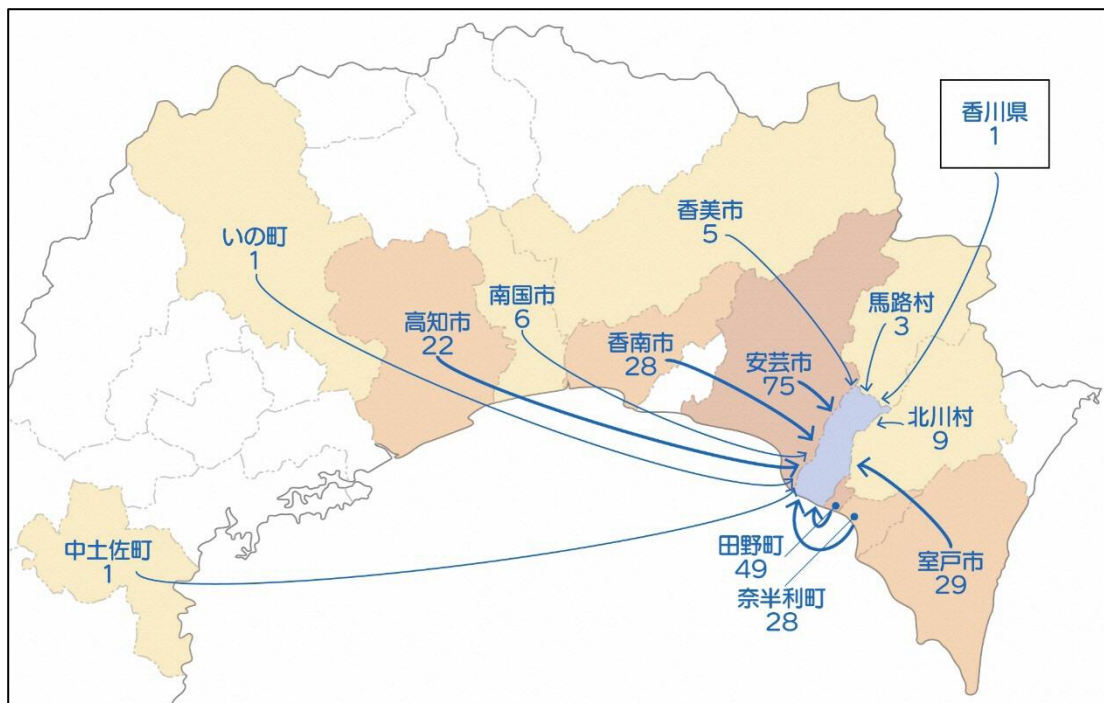
表：本町の昼夜間人口の比較

常住人口	昼間人口	昼夜間人口差	昼夜間人口比率
2,370 人	2,095 人	▲275 人	88.4%

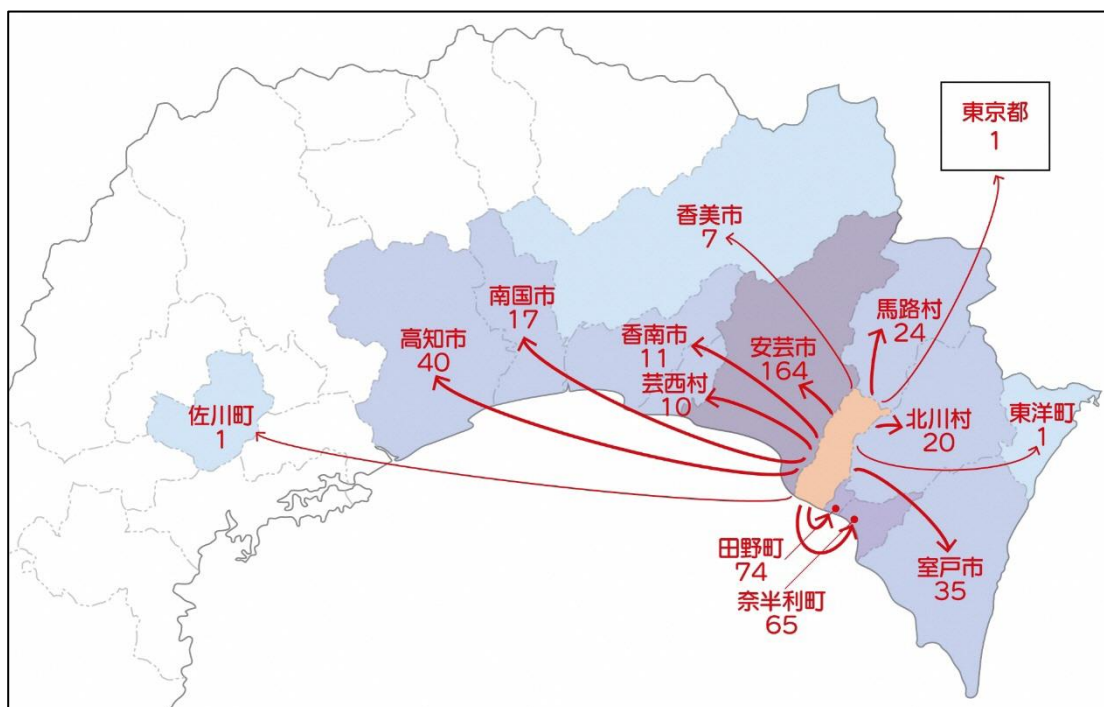
出典：2020（令和2）年国勢調査結果

□ 通勤流動の整理

図：本町への通勤流入

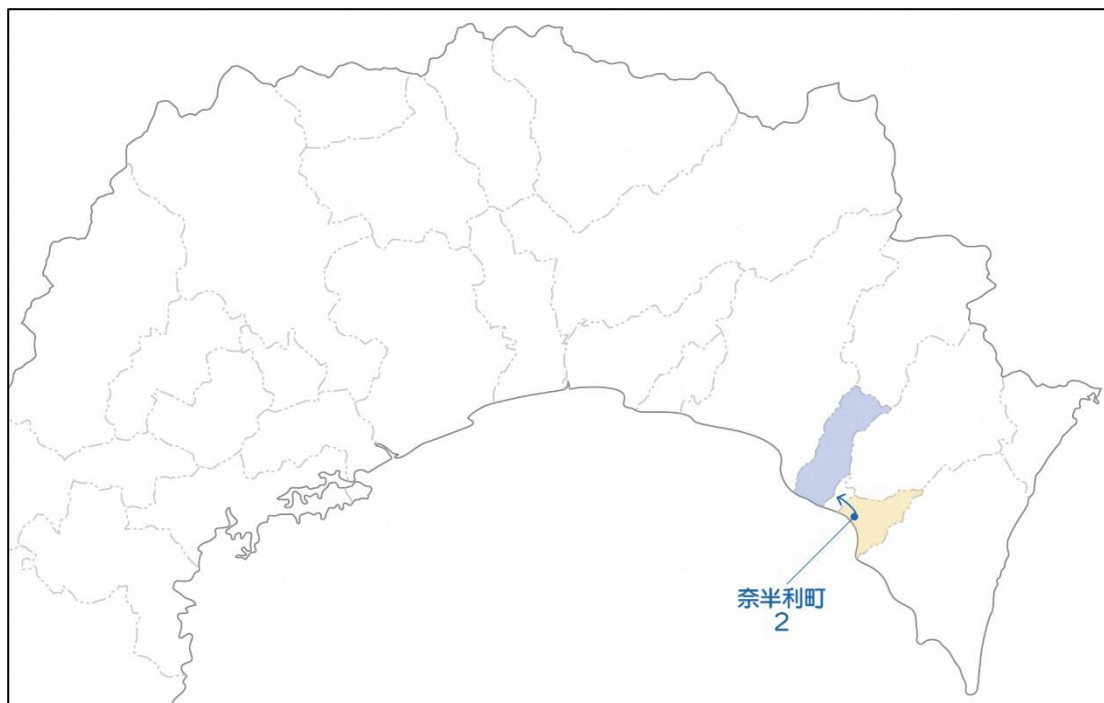


図：本町からの通勤流出

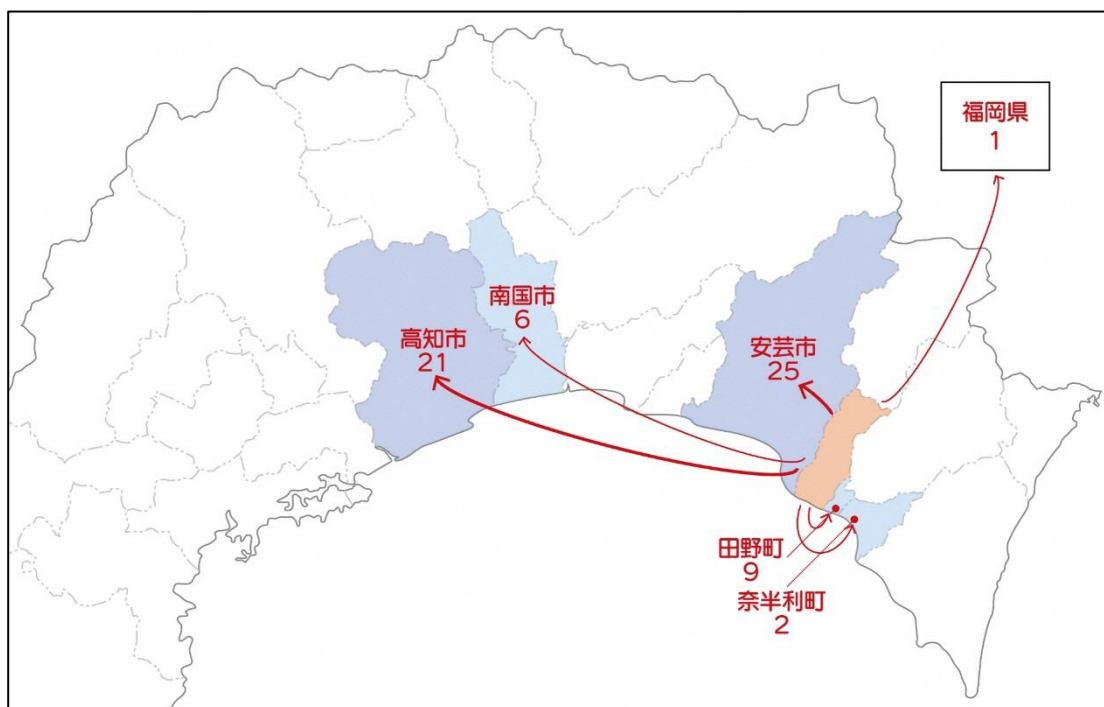


□ 通学流動の整理

図：本町への通学流入



図：本町からの通学流出



□ 馬路村の通勤・通学流動

通勤や通学でほぼ全ての移動が本町を通ると考えられる馬路村の通勤・通学流動を見ても、毎日 162 人が他の自治体に移動していることが分かる。

路線バスの馬路線（高知東部交通）が運行している本町と安芸市方面からの流入が 58 人（安芸市から 34 人、安田町から 24 人の通勤）、逆に馬路村からの流出が 15 人（安芸市へ 10 人、安田町へ 3 人の通勤、安芸市へ 2 人の通学）となっている。

高知東部交通のヒアリングより、馬路線を利用して安芸市内に通う高校生がいる。

表：馬路村の通学及び通勤による人の流動

	流入			流出		
	合計	通勤	通学	合計	通勤	通学
高知市	7	7	－	6	5	1
室戸市	3	3	－	2	2	－
安芸市	34	34	－	12	10	2
南国市	5	5	－	1	－	1
香南市	3	3	－	－	－	－
東洋町	2	2	－	－	－	－
奈半利町	17	17	－	5	5	－
田野町	10	10	－	10	10	－
安田町	24	24	－	3	3	－
北川村	6	6	－	3	3	－
芸西村	6	6	－	－	－	－
津野町	1	1	－	－	－	－
愛媛県	1	1	－	－	－	－
東京都	－	－	－	1	－	1
合 計	119	119	0	43	38	5

出典：2020（令和 2）年国勢調査結果

1－5. 地域の交通安全

(1) 運転免許の種別保有者数とその推移

町内で自動車普通免許を保有している人は、2022（令和4）年に1,658人となり、これは町人口の66.1%に相当している。

減少を続ける人口とともに免許保有者数も減少傾向にあるが、免許保有率は66%前後を維持している。

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	1,806	1,770	1,744	1,709	1,658
人口	2,748	2,700	2,653	2,594	2,507
免許保有者の割合	65.7%	65.6%	65.7%	65.9%	66.1%

出典：安芸警察署

(2) 運転免許返納の現状

自動車運転免許証を自主返納する人数は、2021（令和3）年に5人と少なくなっているが、他の年では12人～13人と一定している。

表：運転免許証の自主返納者数の推移（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)
自主返納者数	12	12	13	5	12
自主返納者数の割合	0.66%	0.68%	0.75%	0.29%	0.72%

出典：安芸警察署

(3) 町内で発生する交通事故の発生状況

町内で発生する交通事故について見てみると、人身事故は大半が高齢者が関係するものとなっており、その発生場所の半数以上（年によっては全て）が国道 55 号沿線で発生していることがわかる。

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	3	7	2	2	5
内、高齢者が関係する事故	2	7	0	2	3
内、16～24 歳が関係する事故	0	0	0	1	1
内、高校生が関係する事故	0	0	0	0	0
内、中学生以下が関係する事故	0	0	0	0	0

出典：安芸警察署

表：発生場所別事故の内訳（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	3	7	2	2	5
国道 55 号沿線での事故	2	5	2	2	4
国道 55 号以外での事故	1	2	0	0	1
物損事故発生件数	75	97	88	82	60
国道 55 号沿線での事故	19	24	27	15	14
国道 55 号以外での事故	56	73	61	67	46

出典：安芸警察署

表：人身事故による死傷者数の推移（単位：件、人）

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	3	7	2	2	2
死者数	0	1	0	0	1
負傷者数	4	6	2	3	6

出典：安芸警察署

1－6．移動販売事業

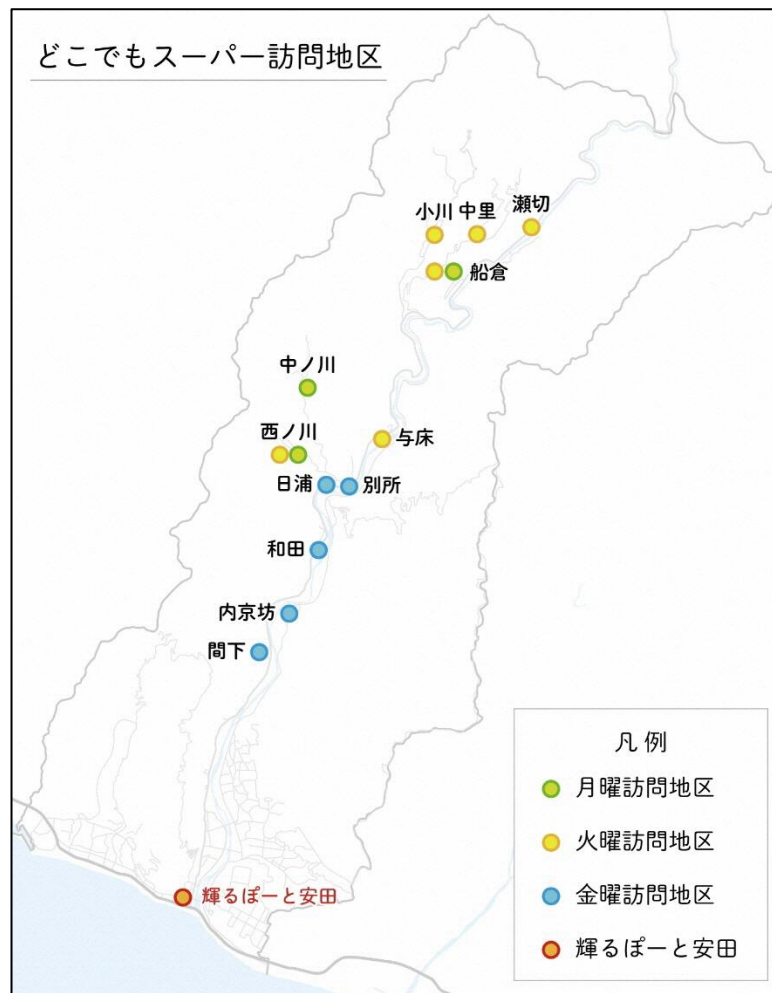
J Aが町内の山間部で行っていた移動販売から撤退したことを受け、輝るぽーと安田（土佐の元気市）が事業を引きつぎ、“どこでもスーパー”として移動販売を行っている。

表：輝るぽーと安田による移動販売訪問スケジュール

曜日	訪問地区
月曜	中ノ川、西ノ川、船倉
火曜	与床、小川、中里、船倉、瀬切、西ノ川
金曜	間下、内京坊、和田、日浦、別所



写真：移動販売の様子



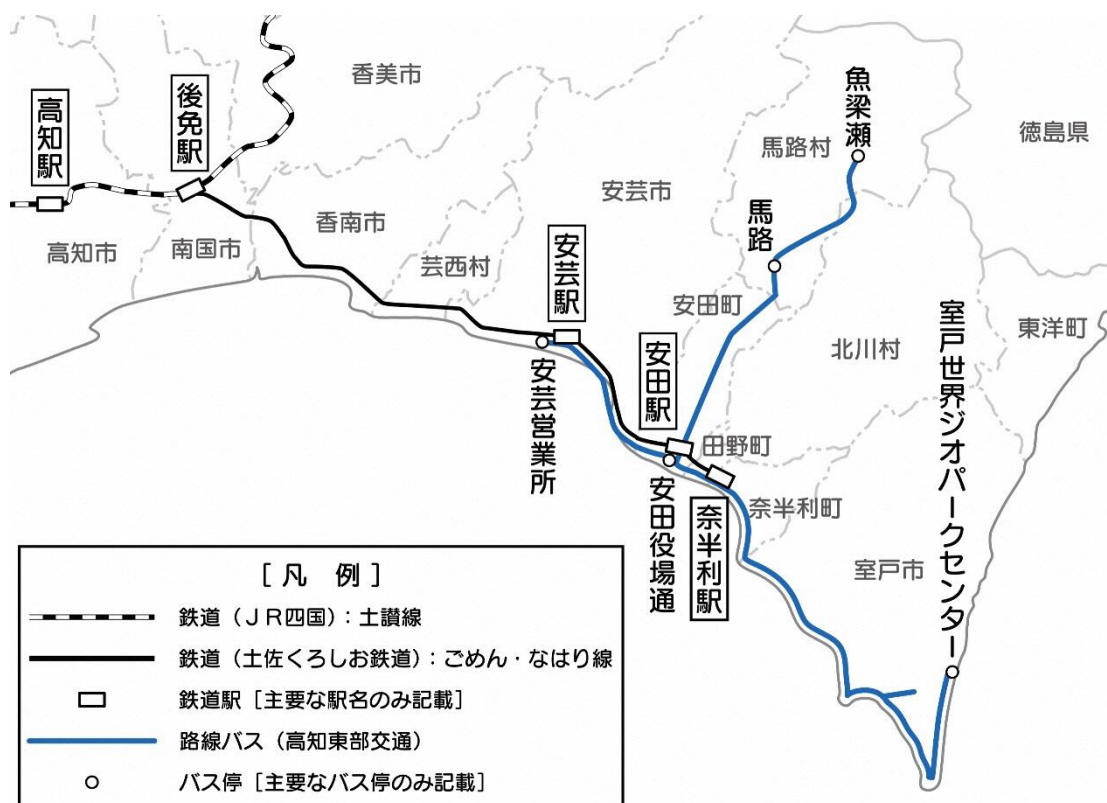
第2章：安田町の公共交通

2-1. 広域公共交通網

本町を中心に広域公共交通網を整理すると、鉄道の土佐くろしお鉄道“ごめん・なはり線”が南国市と奈半利町をつないでおり、安田町内から高知駅まで直通する列車も運行している。

路線バスは、国道 55 号を地域間幹線バス“安芸ージオパーク線”として安芸方面から室戸方面につないでおり、また、国道 55 号から分岐し県道 12 号線を安芸方面から馬路村・魚梁瀬方面に“馬路線”が運行している。

図：本町を中心とする広域公共交通網

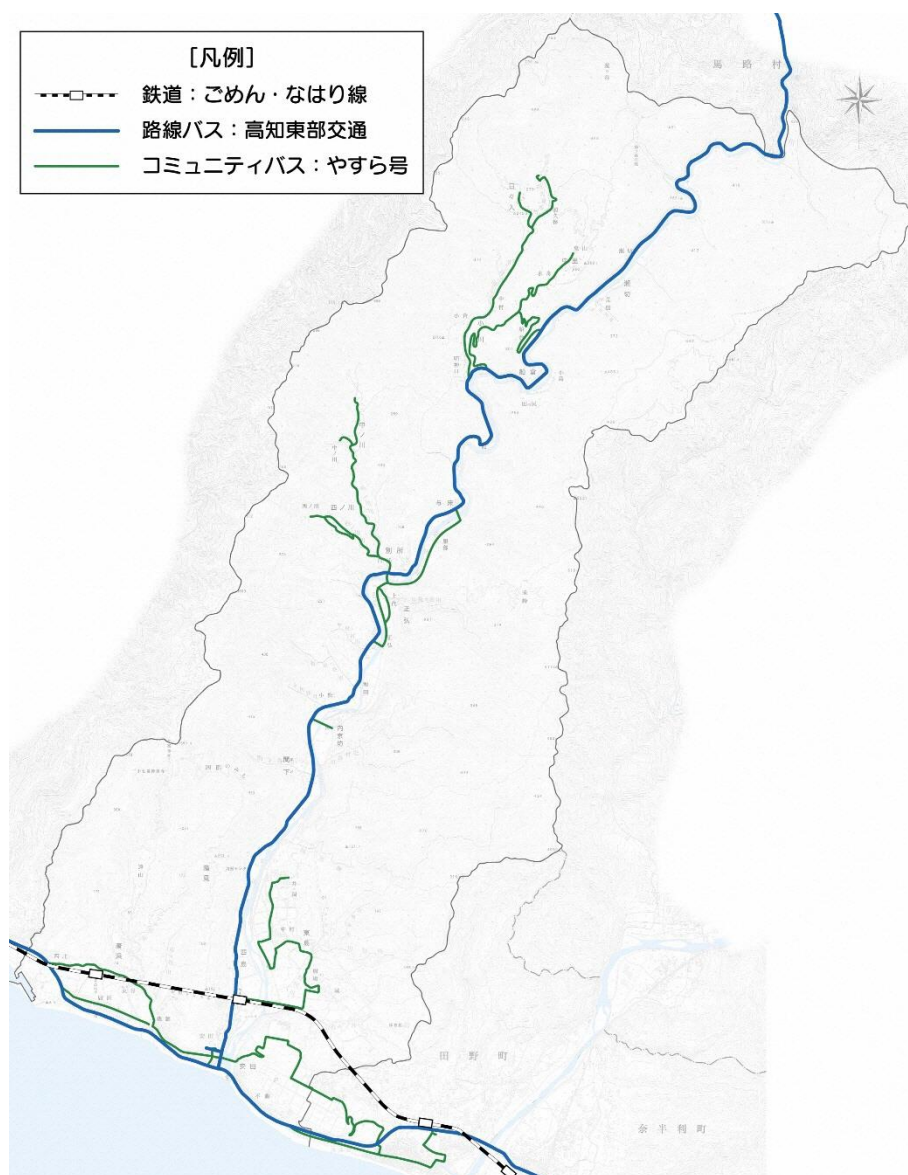


2-2. 本町の公共交通

(1) 本町の公共交通網

本町内の公共交通として、鉄道（土佐くろしお鉄道）、路線バス（高知東部交通）、コミュニティバス（やすら号）、そして2社のタクシー事業者が事業を行っている。

図：本町の公共交通網（2023（令和5）年12月現在）



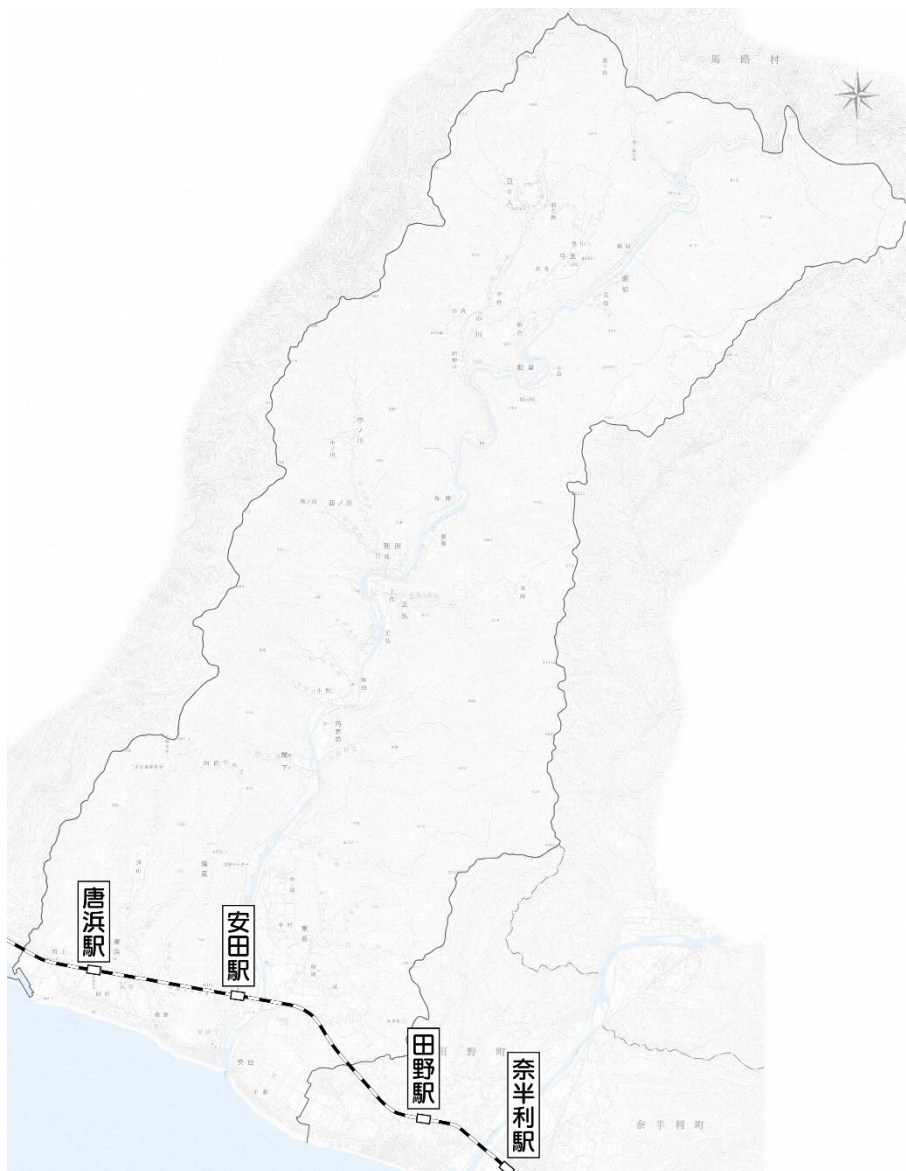
表：本町の公共交通一覧（2023（令和5）年12月現在）

種類	路線 等	運行事業者	
鉄道	ごめん・なはり線 [後免－奈半利]	土佐くろしお鉄道	
路線バス	安芸－ジオパーク線 安芸－馬路・魚梁瀬線	高知東部交通	
コミュニティバス	東島線、中里線	中野ハイヤー	町が2社に 運行委託
	東谷線、中ノ川線	安田ハイヤー	
タクシー	安田町全域	中野ハイヤー、安田ハイヤー	

(2) 鉄道

高知県東部地域と県中央部をつなぐ土佐くろしお鉄道のごめん・なはり線は、快速列車と普通列車が運行しており、運行便により直接高知駅まで乗り入れている。

図：本町内の鉄道



表：土佐くろしお鉄道 安田町内の年度別利用者数（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）
安田駅	34,948	25,966	19,943	18,063	20,866
唐浜駅	11,201	8,726	6,706	5,806	7,798
年度別計	46,149	34,692	26,649	23,869	28,664

表：安田駅発列車の時刻表（2024（令和6）年3月16日 改正）

後免・高知 行き			奈半利 行き		
時	分・行き先		時	分・行き先	
5	59 高知		5	41 奈半利	
6	30 高知		6	11 奈半利	※ 42 奈半利
7	※ 09 後免	<u>42 高知</u>	7	23 奈半利	
8			8	16 奈半利	
9	01 高知	56 高知	9	37 奈半利	
10			10	45 奈半利	
11	02 安芸		11	57 奈半利	
12	39 安芸		12	53 奈半利	
13	26 安芸	57 高知	13	40 奈半利	
14			14	47 奈半利	
15	<u>07 高知</u>		15	40 奈半利	
16	<u>09 高知</u>		16	39 奈半利	
17	18 安芸	54 高知	17	33 奈半利	
18	38 後免		18	08 奈半利	52 奈半利
19	15 高知		19	45 奈半利	
20	12 後免		20	26 奈半利	
21	07 高知	53 安芸	21	36 奈半利	
22			22	49 奈半利	
23	06 安芸		23		

※ 土曜・休日運休 赤字便は快速列車

表：唐浜駅列車の時刻表（2024（令和6）年3月16日改正）

後免・高知 行き			奈半利 行き		
時	分・行き先		時	分・行き先	
5			5	38 奈半利	
6	02 高知	33 高知	6	09 奈半利	※ 39 奈半利
7	※ 11 後免	<u>45 高知</u>	7	20 奈半利	
8			8	13 奈半利	
9	04 高知	58 高知	9	34 奈半利	
10			10	42 奈半利	
11	05 安芸		11	53 奈半利	
12	42 安芸		12	50 奈半利	
13	29 安芸		13	38 奈半利	
14	00 高知		14	45 奈半利	
15	<u>10 高知</u>		15	37 奈半利	
16	<u>12 高知</u>		16	36 奈半利	
17	21 安芸	57 高知	17	30 奈半利	
18	41 後免		18	06 奈半利	49 奈半利
19	18 高知		19	42 奈半利	
20	14 後免		20	23 奈半利	
21	09 高知	56 安芸	21	33 奈半利	
22			22	47 奈半利	
23	09 安芸		23		

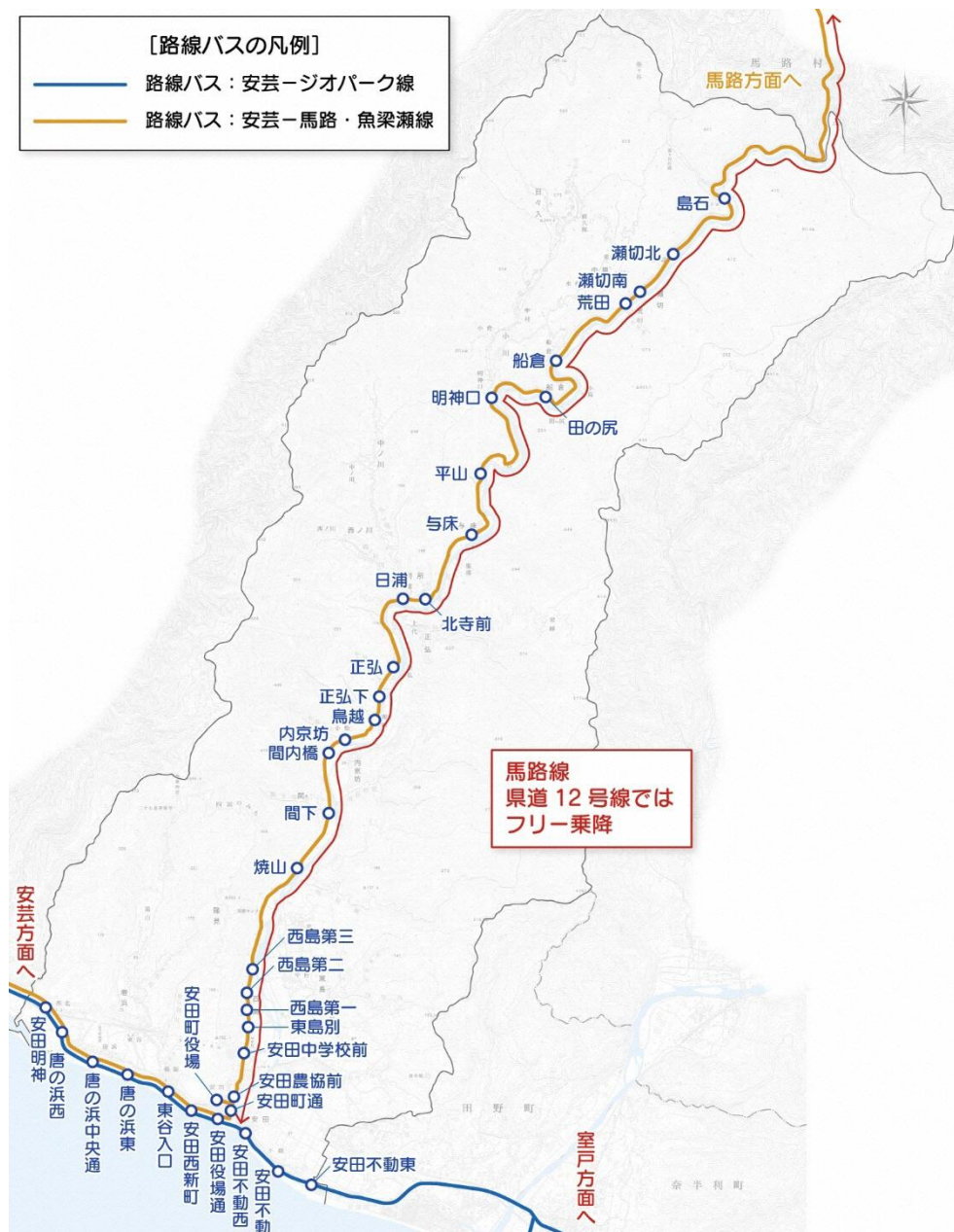
※ 土曜・休日運休 赤字便は快速列車

(3) 路線バス

本町を運行する路線バスは、高知東部交通が安芸本社と室戸営業所を基点として運行を行っている。

本町には安芸営業所から本町を経由して室戸方面をつなぐ“安芸ージオパーク線”と、安芸営業所から本町を経由して馬路・魚梁瀬方面をつなぐ“馬路線”の2路線が運行している。

図：町内を運行するバス路線網



表：高知東部交通 安田町内の年度別利用者数（人）

※ 2018（平成30）年10月1日～2021（令和3）年9月30日間は、ですかカードの乗降に関するデータの保管期間は2年間までにより、2年間を超えるデータは未集計。

（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)
安田明神－安田役場通間	2,725	3,829
安田不動西－安田不動東間	972	1,171
安田町通－島石間	1,408	1,323
年度別計	5,105	6,323

※ 安田明神－安田役場通間は、安芸－ジオパーク線、馬路線の共通区間

※ 安田不動西－安田不動東間は、安芸－ジオパーク線の単独区間

※ 安田町通－島石間は、馬路線の単独区間

表：高知東部交通 安田町内の利用者数の推移（人）

（2022（令和4）年10月1日～2023（令和5）年9月30日）

	期間計	R4. 10月	11月	12月	R5. 1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
安田明神－安田役場通間	3,829	209	216	260	286	258	325	350	416	391	426	324	368
安田不動西－安田不動東間	1,171	106	99	97	101	102	85	90	102	115	94	73	107
安田町通－島石間	1,323	138	137	152	84	75	122	77	96	102	125	73	142
合計	6,323	453	452	509	471	435	532	517	614	608	645	470	617

表：安田役場通バス停発の平日時刻表（2022（令和4）年3月12日 改正）

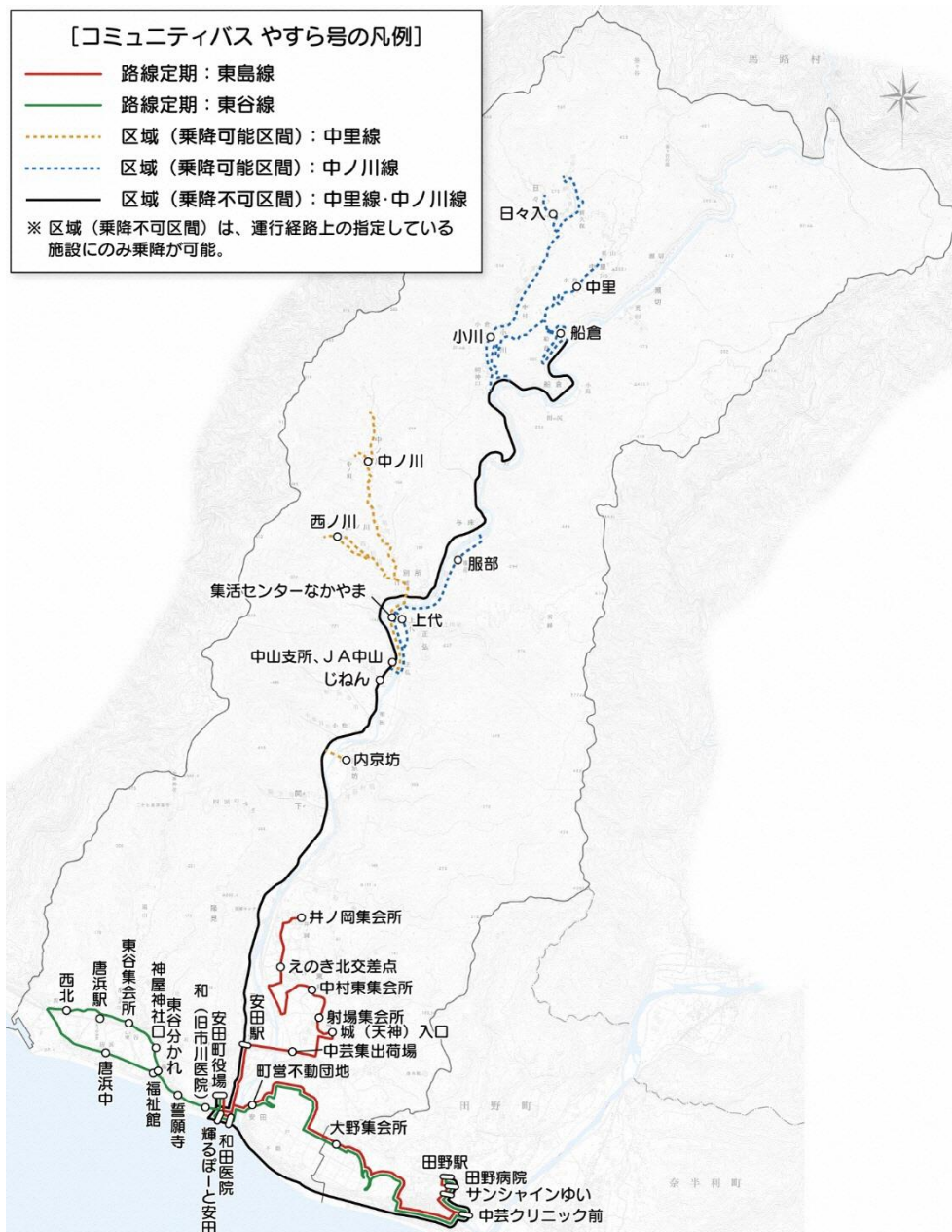
安芸営業所 行き						馬路・魚梁瀬 行き						室戸世界ジオパーク 行き					
時	分					時	分					時	分				
6	54					6						6	51				
7	33	38	43	■	47 54	7						7	35				
8	22					8						8	38				
9	00	36				9						9	38				
10	36					10	48					10	24				
11						11						11					
12	06	10	35			12						12	13			58	
13	52					13						13	43				
14	42					14	08					14	48				
15						15						15	43				
16	07	46				16	53					16	43				
17	01	47				17						17	08			43	
18	12	33				18	28					18	18				
19	07					19						19	04			51	
20	08					20						20	29				

■印 高校休校中運休（大橋～桜ヶ丘高校前は止まらない）

(4) コミュニティバス

安田町コミュニティバス“やすら号”は、町内の公共交通空白地区の解消を目的として、2020（令和2）年10月から本町が運行主体となり、町内のタクシー事業者2社に運行を委託して曜日を限定して運行している。

図：町内を運行するコミュニティバスやすら号路線網



表：町内のコミュニティバス路線一覧

路線名	運行曜日	運行の態様	運行事業者
東島線	火曜	路線定期	中野ハイヤー
東谷線	木曜	路線定期	安田ハイヤー
中里線	月曜・木曜	区域	中野ハイヤー
中ノ川線	金曜	区域	安田ハイヤー

表：やすら号年度別利用者数（人）

（2018（平成30）年10月1日～2023（令和5）年9月30日）

路線名	2020年度 （令和2）	2021年度 （令和3）	2022年度 （令和4）	2023年度 （令和5）
東島線	1,158	1,111	928	1,087
東谷線	741	717	737	772
中里線	111	69	31	38
中ノ川線	128	186	190	230
年度別計	2,138	2,083	1,886	2,127

※ 2019年10月から実証運行開始、2020年10月から本格運行に移行

※ 赤字は実証運行時の利用状況

※ 2020年度の小川・日々入線と中里・船倉線（2020年10月から中里線として統合）は中里線として利用者数を整理する

表：やすら号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）	運行回数 （回）	利用者数（人）		
				1日 平均	1回 平均
東島線	51	204	1,087	21.3	5.33
東谷線	52	208	772	14.8	3.71
計	103	412	1,859	18.0	4.51

表：やすら号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	運行可能 日数 （日）	総運行 可能回数 （回）	総実運行 回数 （回）	利用者（人）		稼働率 （％）
					1日 平均	
中里線	103	721	24	38	0.4	3.3％
中ノ川線	51	357	122	232	4.5	34.2％
計	—	—	146	270	—	—

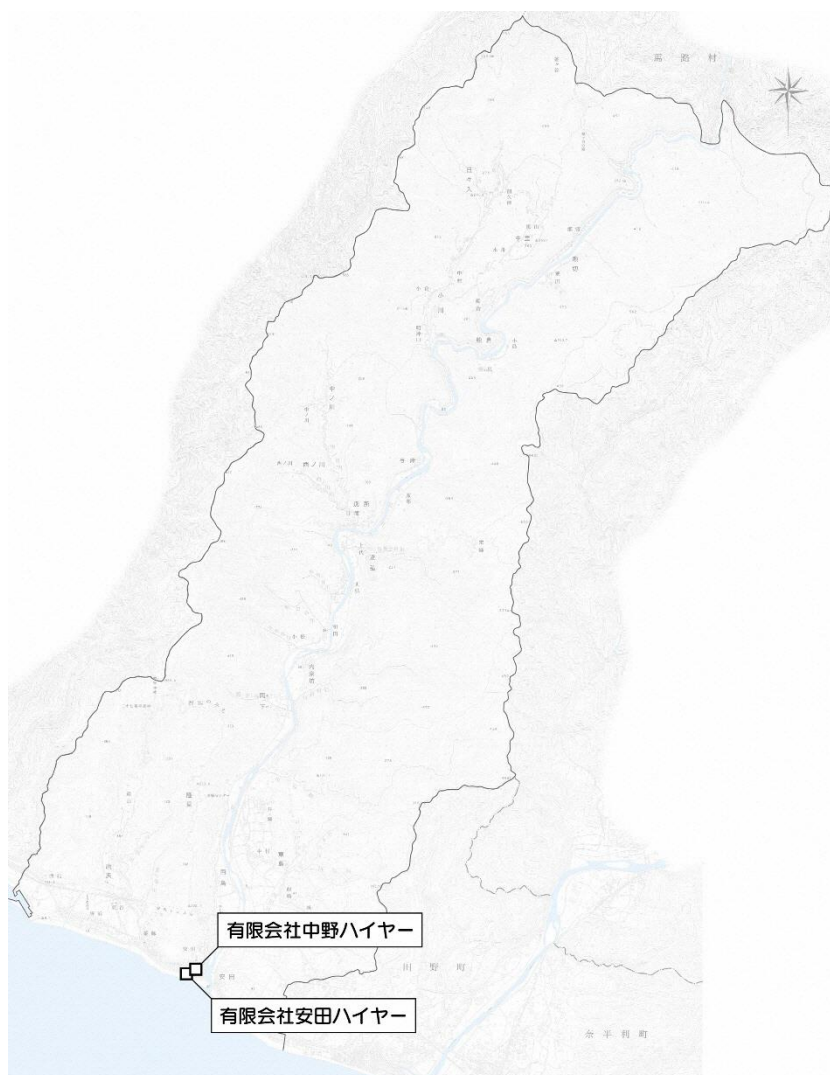
写真：やすら号車両



(5) タクシー

本町のタクシー事業者は、中野ハイヤーと安田ハイヤーの2社となっている。両者とも本町中心部に営業所を置いている。

図：町内のタクシー事業者営業所所在地



表：町内のタクシー事業者

事業者名	基本事項
中野ハイヤー	■ 営業時間：8:00～22:00 (予約があれば、営業時間外でも受け付ける) ■ 所有車両：普通車2台、ジャンボタクシー1台 ■ 乗務員数：3人体制
安田ハイヤー	■ 営業時間：7:00～24:00 (予約があれば、営業時間外でも受け付ける) ■ 所有車両：ノア1台、普通車2台、 ジャンボタクシー2台 ■ 乗務員数：5人体制

2-3. 公共交通利用促進に係る取り組み

(1) らく賃おでかけデスカ（町民限定路線バス定期券）

高知東部交通が運行する路線バスの利用促進のため、記名式ＩＣカードですかを活用した町民限定路線バス定期券“らく賃おでかけデスカ”のサービスを行っている。

表：らく賃おでかけデスカの概要

	内容
適用範囲	高知東部交通路線バス（安芸ージオパーク線、安芸ー馬路・魚梁瀬線）の安田町内全区間と、安芸ージオパーク線の田野役場通バス停までの区間
料金	1ヶ月：1,000円 3ヶ月：3,000円 6ヶ月：5,000円
申込場所	役場出納室、または役場中山支所で申し込みが可能

図：適用範囲



表：らく賃おでかけデスカの販売実績

	1ヶ月定期券	3ヶ月定期券	6ヶ月定期券	備考
2021（令和3）年度	3枚	5枚	11枚	
2022（令和4）年度	1枚	9枚	6枚	
2023（令和5）年度	0枚	10枚	11枚	12月末現在

(2) 安田町の公共交通“利用者特典サービス”

“らく賃おでかけデスカ”に申し込み、または安田町コミュニティバスやすら号の回数券を購入で、町内の協力店舗にて“利用者特典サービス”を受けることができる。

表：利用者特典サービス（2024（令和6）年1月時点）

店舗名	利用者特典サービスの内容
味工房じねん	1,000円以上の購入で100円引き
輝るぽと・土佐の元気市	1,000円以上の購入で100円引き
いなかじかん	ランチの注文で食事代金から100円引き
望海ノ菜縁	定食セットメニュー注文でアイスクリーム付き
美容師ウィズ	会計から100円引き
浜川海産物店	1,000円以上の購入で100円引き
美容師ラヴィ	会計から100円引き
安田川アユおどる清流キャンプ場	宿泊料金から20%引き
大心劇場	映画料金から200円引き

(3) バス乗り方教室の開催

安田小学校2年生を対象としたバス乗り方教室を、高知東部交通、(株)ですかとともに開催した。教室での座学（資料を使用した学習）と、実際の車両に移動してＩＣカードですかの体験やバス利用のマナー講座などを行った。

写真：バス乗り方教室当日の様子



(4) イベントにおけるブース出展

町保健センターにて開催された“健康ふれあいまつり”に、公共交通利用促進ブースとして、高知東部交通、(株)ですかとともに出展した。低床車両とＩＣカードですかの体験、安田町の公共交通に関するクイズ、来訪者シールアンケート、ＩＣカードですか出張窓口などを行った。

写真：健康ふれあいまつり当日の様子



第3章：公共交通を取り巻く意識

3-1. 地区別意見交換を通じた整理

(1) 地区別意見交換の目的

地区別意見交換の場で得られた意見や要望を、今後の本町における公共交通網の在り方に反映するとともに、路線再編につなげる課題として整理することを目的として実施した。

(2) 地区別意見交換の実施

路線バスやコミュニティバスの運行沿線地区において、公共交通利用者の割合が高い高齢者の集まりを対象として意見交換を実施した。

公共交通利用者には日頃から抱えている公共交通に対する意見や要望を伺い、公共交通を利用していない人からは公共交通を利用しない理由を聞き出すとともに、公共交通の意義や利用方法について説明した。

なお、令和4年度に実施した地区については、今年度の実施対象から外した。

実施日	実施会場	備考
令和4年度		
9月9日	唐浜老人里の家	
9月9日	東谷集会所	
9月14日	射場集会所	
9月22日	福祉館	
9月26日	中村東集会所	
令和5年度		
9月21日	安田町地域ふれあいセンター	
9月21日	間下集会所	
9月22日	不動集会所	
10月13日	せせらぎの郷 小川	

(3) 地区別意見交換で提示された意見等

各地区で出された意見や要望をとりまとめる。

安田町 地区別意見交換まとめ（令和４年度実施）

日時・地区	内容
９月９日 唐浜老人里の家	[現状に対して] ・ やすら号の木曜日運行は、あったかふれあいセンターのサロンと同じ日でかち合うため、やすら号を利用して買い物に行きたくても利用できない。（デイサービス 9:00～16:00） ・ 田野への経路で大野台地を上がっていくのが苦痛である。大野台地で安田町の人には利用してこない。 ・ 田野町内での滞在時間が延びるのはよくなると思う。 [要望] ・ 大野台地経由を改めて欲しい。安田町の人には大野台地で乗っていない。 ・ 週に２日運行してもらいたい。 ・ 安田町内で買い物できるようになることが希望である。
９月９日 東谷集会所	[現状に対して] ・ フリー乗降できることでとても助かっている。 ・ 車内でのおしゃべりが楽しい。 ・ 大野台地経由を止めて欲しい。 [要望] ・ 大野台地経由を改めて欲しい。道路がくねくねして車酔いする。安田町の人には大野台地で利用していない。
９月１４日 射場集会所	[現状に対して] ・ 車内でのおしゃべりが楽しい。 [要望] ・ シルバーカーが邪魔にならないように、乗務員が車内に載せてくれるようにしてほしい。
９月２２日 福祉館	[現状に対して] ・ おでかけ時にはやすら号を使い、帰りはその時の状況に合わせて移動手段を決めている。 ・ 運行曜日と自分の外出したい日が合わない。 ・ 大野台地越えで長くなり、苦痛である。 [要望] ・ 大野台地経由を改めて欲しい。 ・ 運行曜日をもう１日増やして欲しい。
９月２６日 中村東	※ 特に意見や要望はだされなかった。

安田町 地区別意見交換まとめ（令和５年度実施）

日時・地区	内容
9月21日 安田町地域 ふれあい センター	[現状に対して] ・地区の女性たちが助け合って高齢者のお世話（買い物など）をしている。 ・買い物は田野町のサンシャインゆい、奈半利町のマルナカ、安芸市のサンシャインに行く。 ・車の運転に不安があるわけではないが、安芸市から向こう（高知市方面）には車でいかないようにしている。公共交通で行くと、行った先であちこち移動しづらくなるので不便に感じる。 ・やすら号は大野台地経由なので使いたくない。時間がかかるし、山道で気持ち悪くなる。 ・高知東部交通の路線バスがあき総合病院に乗り入れるようになってたいへん使い勝手が良くなった。嬉しい。 [要望] ・バスの乗り方が分からないためバスを使っていない人がいる。こういった人たちにバスの乗り方を丁寧に教えてあげて欲しい。
9月21日 間下集会所	[現状に対して] ・間下地区は県道から上にあがらないといけない。バスを利用するために県道まで病人を連れて降りていくのは大変。 ・内京坊地区にはやすら号が入っているのに、なぜ間下地区の上にはきてもらえないのか。 [要望] ・やすら号に間下地区の上まで上がってきてもらいたい。そのための予約であれば問題なくできる。
9月22日 不動集会所	[現状に対して] ・らく賃おでかけデスカを所持してバスを使っている。車の利用をやめると経済的に良くなった。 ・昨年のバス乗り方教室でＩＣカードですかを購入したものの、なかなか使う機会がない。高齢になってくると新しいことに取り組むことがおっくうになってしまう。外に出てみたい、行動したいとは思っているものの… [要望] ・国道は道路を横断しないといけないため、高知東部交通の路線バスは利用しづらい。路線バスかやすら号には国道を平行する旧道を運行してもらいたい。 ・自分たちで考えてバスを使ったおでかけイベントをしたいと思うものの、おっくうに感じる。自分たちでやってみるきっかけとして、まずは役場が率先してプログラム化して欲しい。

10月13日 せせらぎの郷 小川	[現状に対して] ・ 国道沿線ではやすら号を利用させてもらえない。瀬切地区の人はどんなに荷物が多くても船倉で降ろされるので怒っている。 ・ 高知東部交通の馬路線を利用するがいつも乗客はひとりだけ。 ・ 船倉地区の上の方なので、中里線が来てくれるようになって本当に助かっている。田野町のスーパーに行くが、これがないと生活ができていない。 ・ らく賃おでかけデスカや時刻表冊子が良い。助かっている。 ・ 時刻表冊子「安田町公共交通ガイド」を見たことがない。全戸配布されていると言われても見たことがない。実際に見てみるとバスが利用できるようになると思う。これまでは家族の自動車を利用していたため、この便利さに気付かなかったのではないと思う。 [要望] ・ 中里線の運行を継続してもらいたい。これ以上の要望はない。 ・ 瀬切地区や船倉地区の国道沿線など、現在はやすら号を利用できない人たちも利用できるように検討してもらいたい。
---------------------------------	--

3-2. 住民アンケート調査を通じた整理

■ 住民アンケート調査の実施概要

(1) 調査の目的・ねらい

住民の“日常的な移動の概要”、“近い将来の移動手段確保に対する意識”、“行政主導による公共交通整備に対する意識や要望”などを把握、分析し、地域公共交通計画策定に向けた整理につなげる。

(2) 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、郵送により実施。

(3) 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5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9月21日到着分)
9月22日	最終締め切り

(4) 対象者

令和5年7月31日時点で安田町に住所を置く全世帯の1,204世帯。

(5) 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
1,204票	1,187票	420票	417票	35.1%

発送数の内、宛名不明等による返却が17票

回収数の内、アンケート未記入による回収が3票

■ 住民アンケート調査の結果（抜粋）

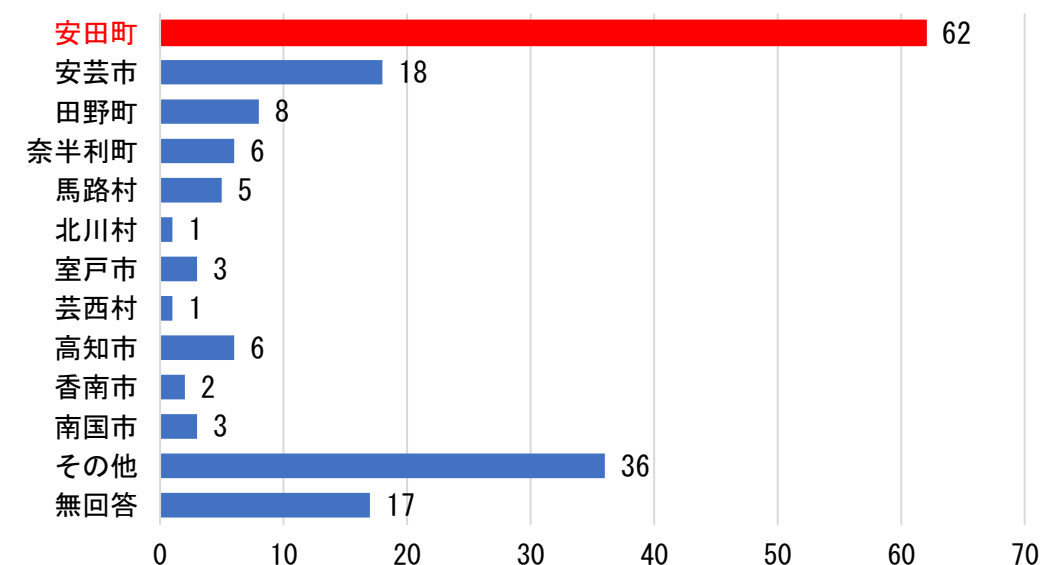
1. 日常の移動について

1) 通勤について

通勤先は、本町が最も多くなっている。

本町内の通勤では、移動手段として「自動車」以外に「その他」も多くなっており、自転車やバイク、徒歩が考えられる。

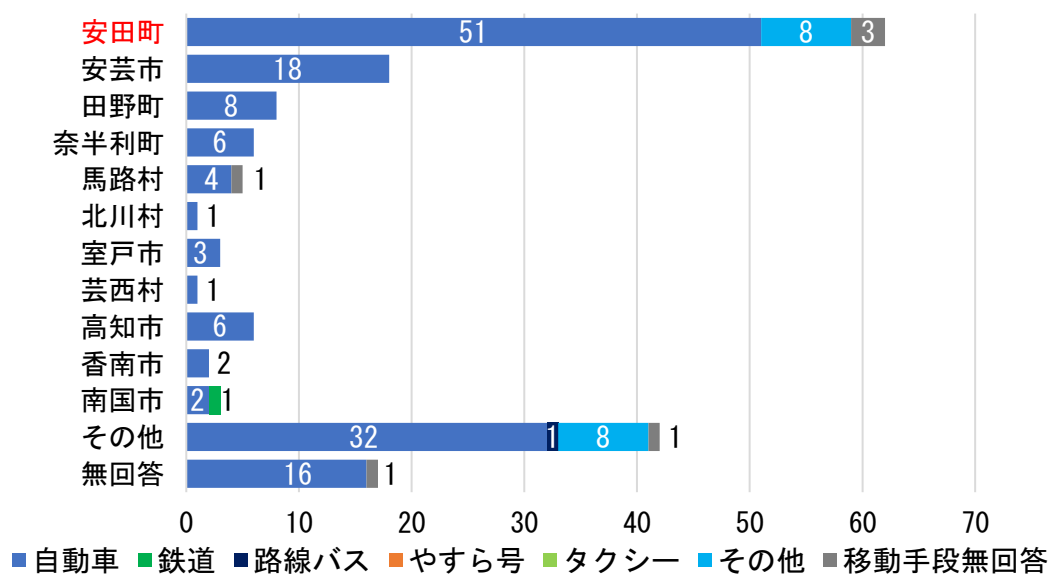
図：通勤の目的地のある自治体（N=168）



【その他の内訳】

- ・ 田畑（農業、ビニールハウス、作物の運搬、ゆず園）
- ・ 職場（会社、仕事場、新聞配達）

図：通勤の目的地への移動手段（N=174）

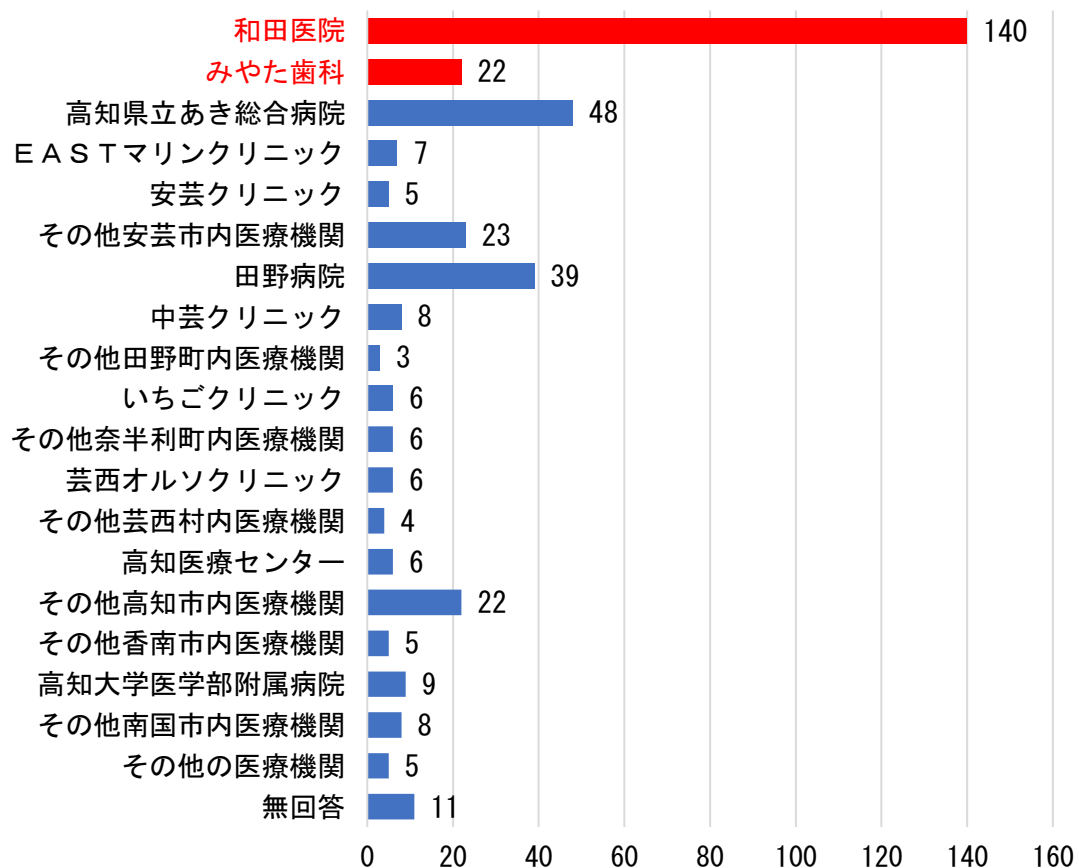


2) 通院について

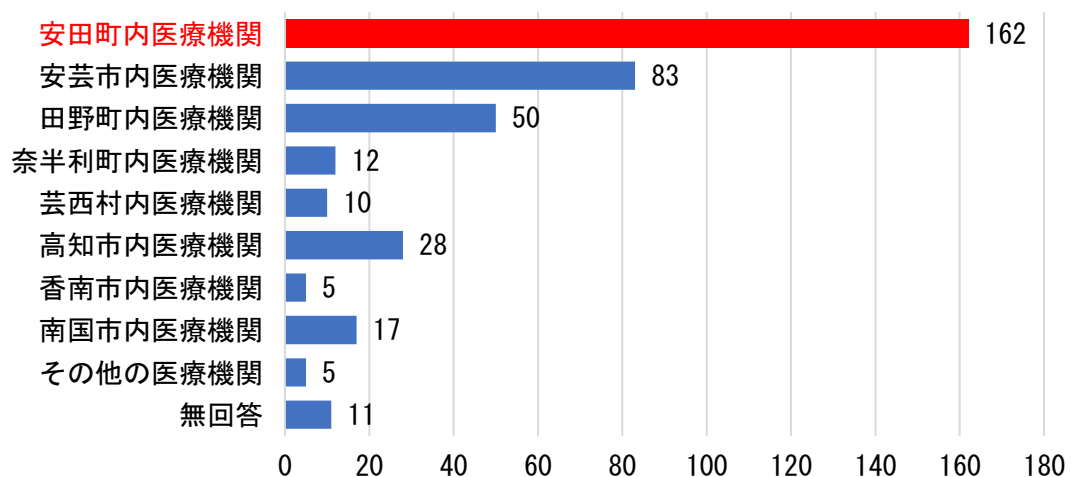
(1) よく行く病院施設

通院でよく行く病院施設として最も多かったのは「和田医院」で 140 人、続いて「高知県立あき総合病院」(48 人)、「田野病院」(39 人) となっている。

図：よく行く病院施設 (N=383)



図：よく行く病院施設〔自治体別〕(N=383)

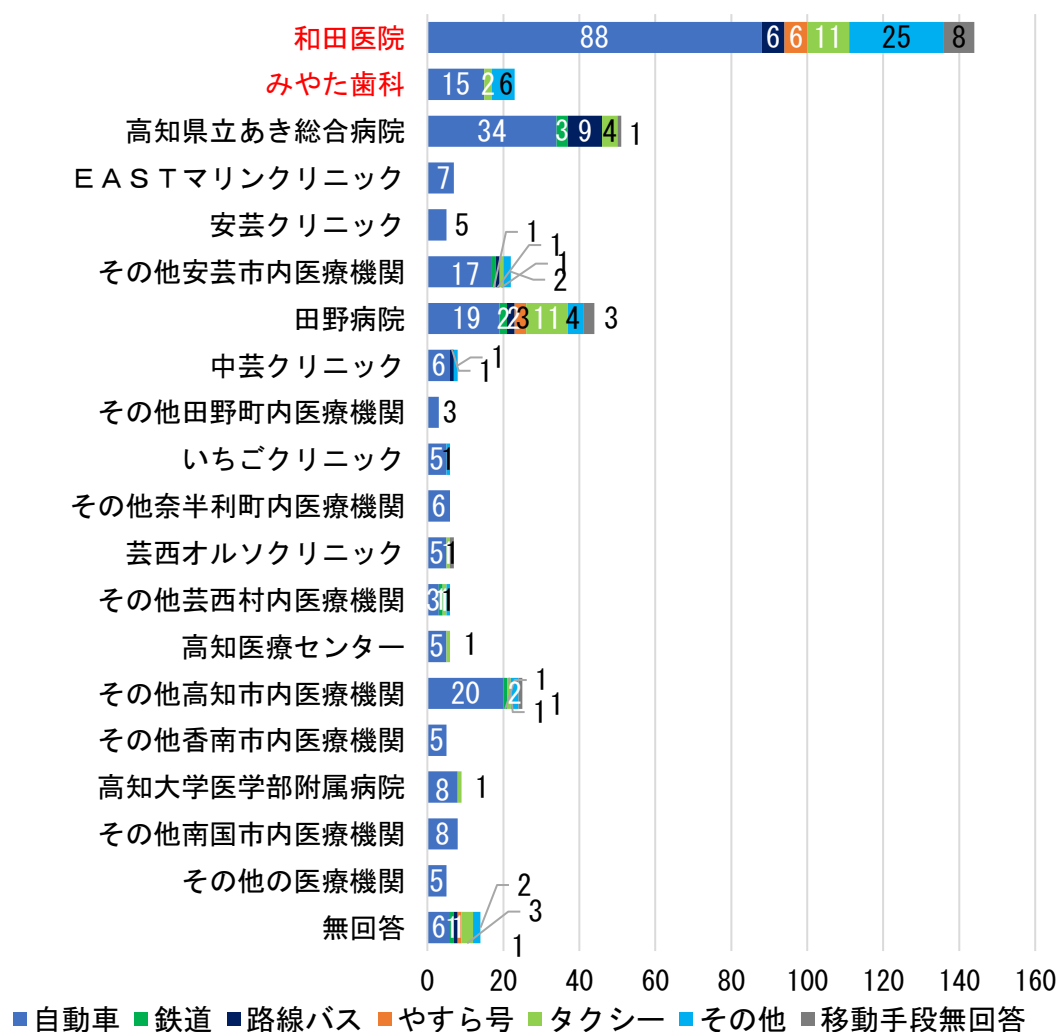


(2) よく行く病院施設への移動手段

よく行く病院施設への移動手段を見てみると、本町内の病院施設には自動車が一番多くなっているものの、自転車や徒歩と推測される「その他」や「路線バス」「やすら号」など多様な移動手段が活用されていることがわかる。

安芸市や田野町の病院施設への移動手段も「自動車」が一番多いが、「路線バス」や「鉄道」を含め、多様な移動手段が活用されていることがわかる。

図：よく行く病院施設への移動手段（N=404）

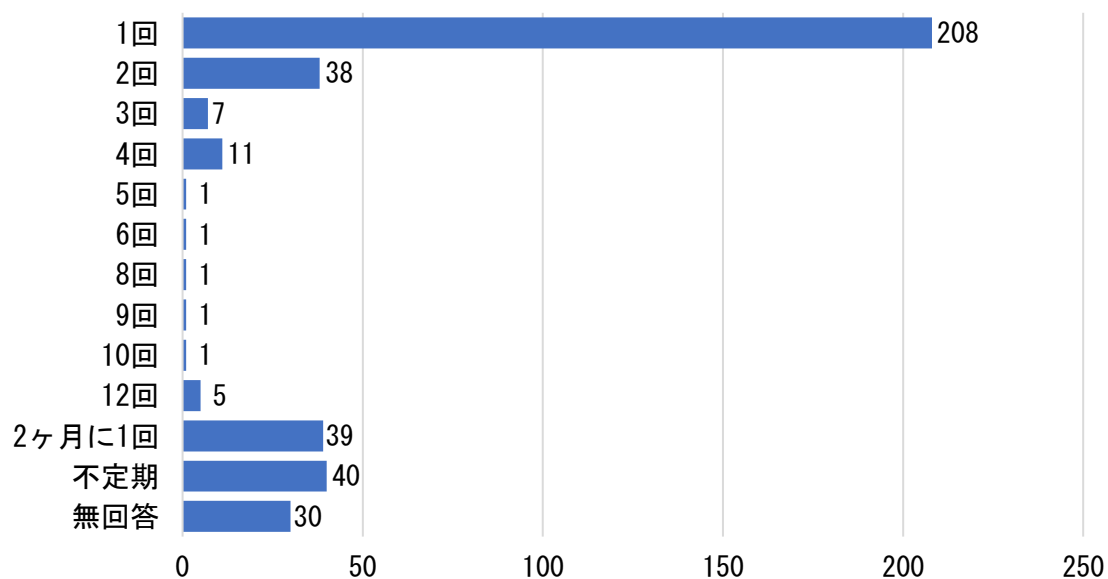


(3) 1ヶ月間の通院回数

1ヶ月に病院施設に行く通院回数を聞いたところ、最も多いのは「1ヶ月に1回」(208人)となっている。続いて「不定期」(40人)、「2ヶ月に1回」(39人)、「1ヶ月に2回」(38人)となっている。

平均して毎週病院に行くと推測される「1ヶ月に4回」以上は、合計すると21人であり全体的には多くない。

図：1ヶ月間の通院回数 (N=383)



(4) 通院の時間帯

通院する時間帯について、独自の移動手段を持つ人は午前から午後にかけて自由に
出掛けられていることがわかる。一方独自の移動手段を持たない人は午前中に集中してい
ることがわかる。

図：独自の移動手段を持つ人の通院にかかる時間（N=260）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

通院	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	午前	午後	不定期	無回答
出発	人	1	13	25	34	41	12	12	33	14	18	6		1	1	9	40
2時	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6時	4	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
7時	12	0	1	1	2	3	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0
8時	64	1	11	11	8	12	5	4	8	1	1	1	0	0	0	1	0
9時	35	0	1	10	12	4	2	1	4	0	1	0	0	0	0	0	0
10時	32	0	0	2	9	11	2	1	3	2	0	0	0	0	0	2	0
11時	17	0	0	0	3	9	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0
12時	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
13時	6	0	0	0	0	0	0	2	3	0	1	0	0	0	0	0	0
14時	12	0	0	0	0	0	0	1	9	1	1	0	0	0	0	0	0
15時	10	0	0	0	0	0	0	0	1	6	2	1	0	0	0	0	0
16時	13	0	0	0	0	0	0	0	0	3	10	0	0	0	0	0	0
17時	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0
午前	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
午後	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
不定期	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0
無回答	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40

図：独自の移動手段を持たない人の通院にかかる時間（N=123）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

通院	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	午前	午後	不定期	無回答
出発	人		4	13	9	21	10	8	13	7	5	1	1	1		5	25
2時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6時	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
7時	5	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
8時	29	0	3	7	6	6	2	2	1	0	0	0	0	1	0	1	0
9時	22	0	0	4	0	6	3	2	3	2	0	1	0	0	0	1	0
10時	20	0	0	0	2	8	2	2	3	1	0	0	0	0	0	2	0
11時	3	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12時	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
13時	4	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0
14時	4	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
15時	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
16時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
17時		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
午後		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不定期	3	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
無回答	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25

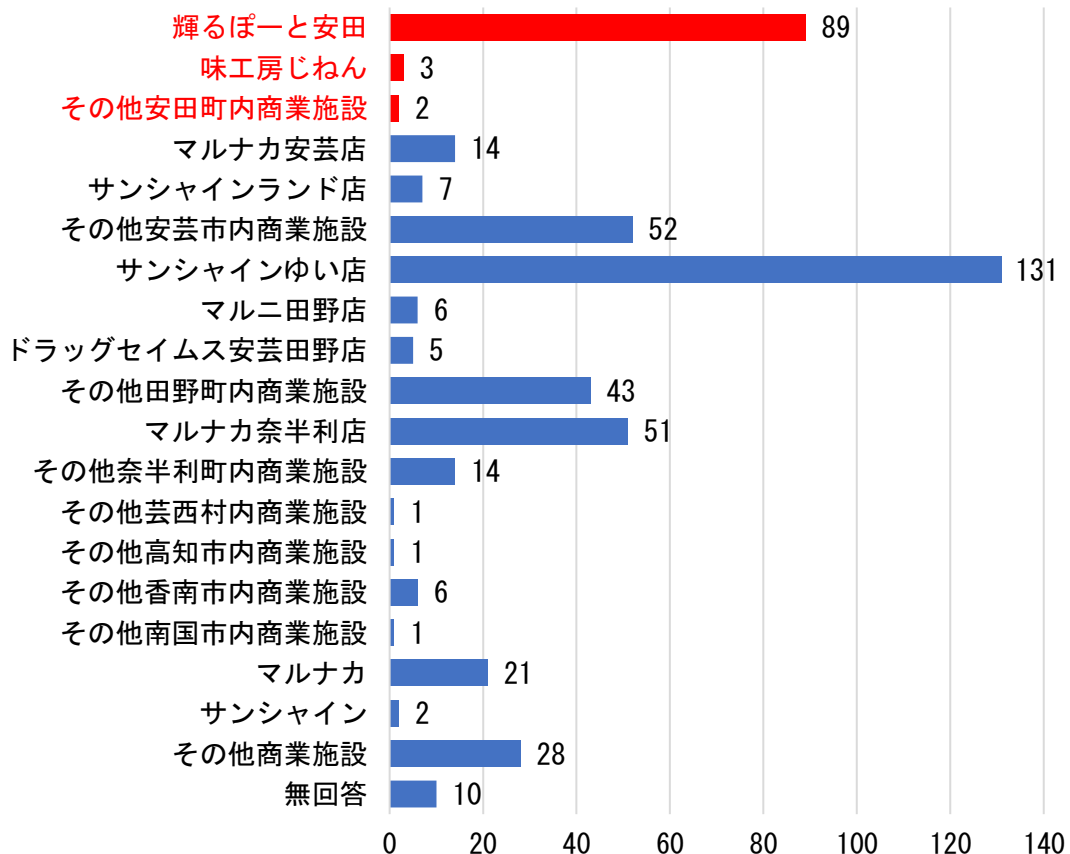
3) 買い物について

(1) よく行く買い物先

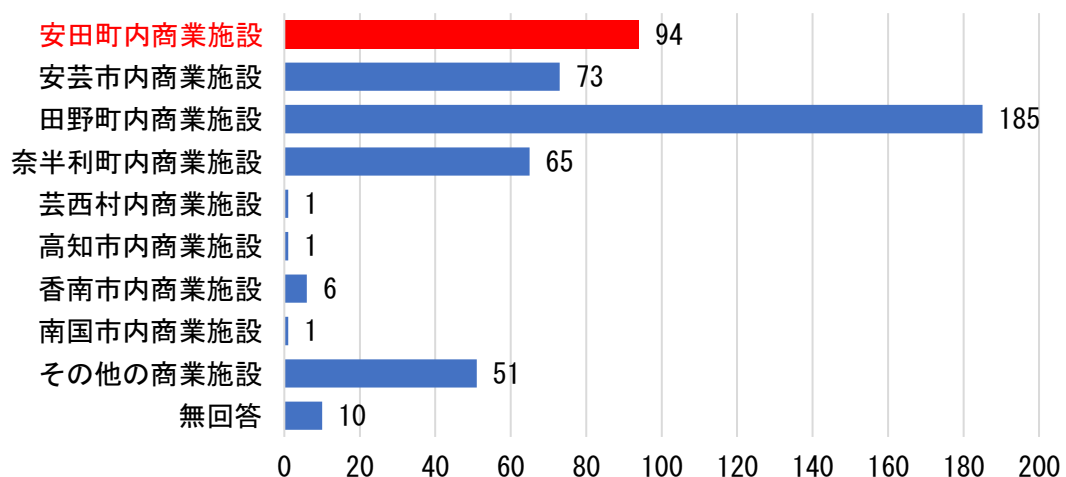
買い物でよく行く商業施設として最も多かったのは田野町の「サンシャインゆい店」で131人、続いて「輝るぽーと安田」(89人)となっている。

買い物先を自治体別に見てみると「安田町内」(94人)、「安芸市内」(73人)、「田野町内」(185人)、「奈半利町内」(65人)と続いている。

図：よく行く商業施設 (N=487)



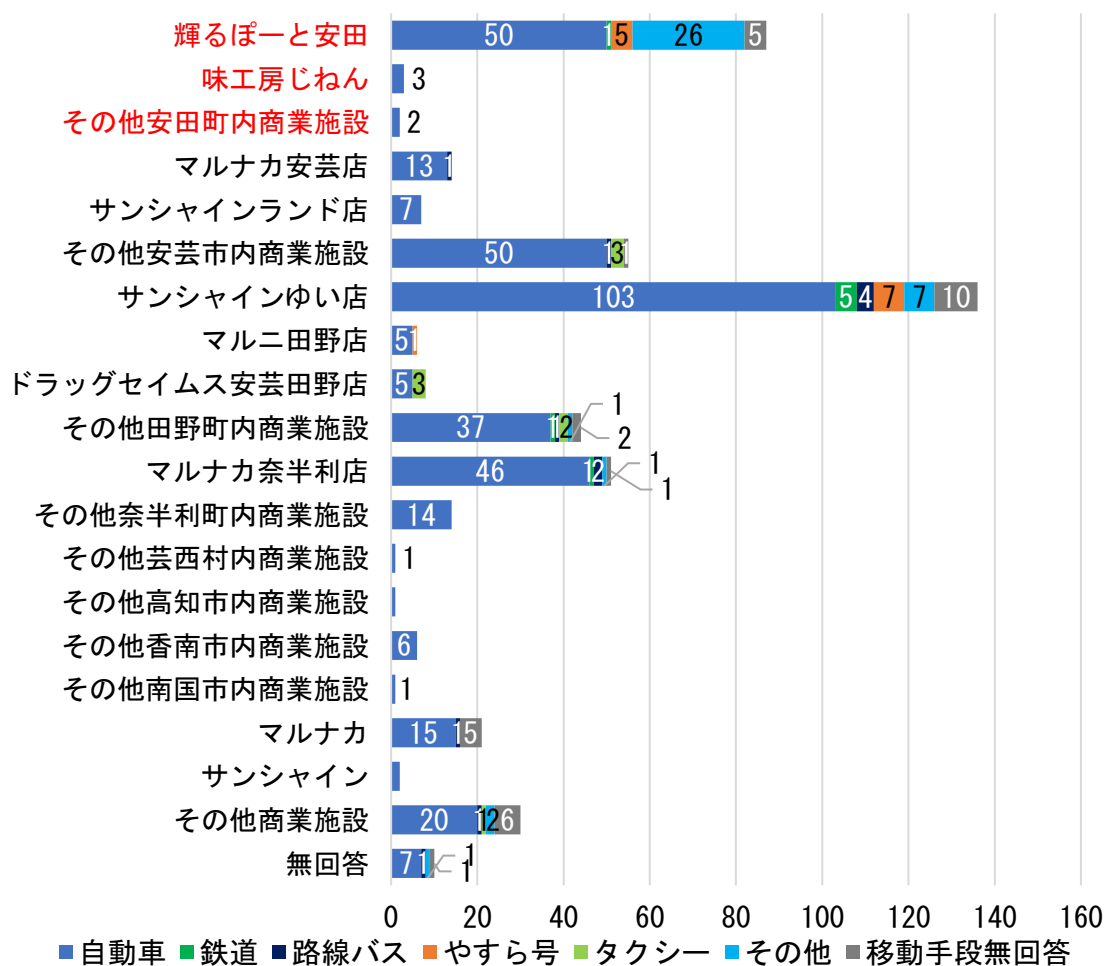
図：よく行く商業施設 [自治体別] (N=487)



(2) よく行く買い物への移動手段

よく行く商業施設への移動手段を見てみると、最もよく行かれている田野町の「サンシャインゆい店」は自動車が多くなっているものの、「路線バス」「鉄道」「やすら号」など多様な移動手段が活用されていることがわかる。

図：よく行く商業施設への移動手段（N=504）

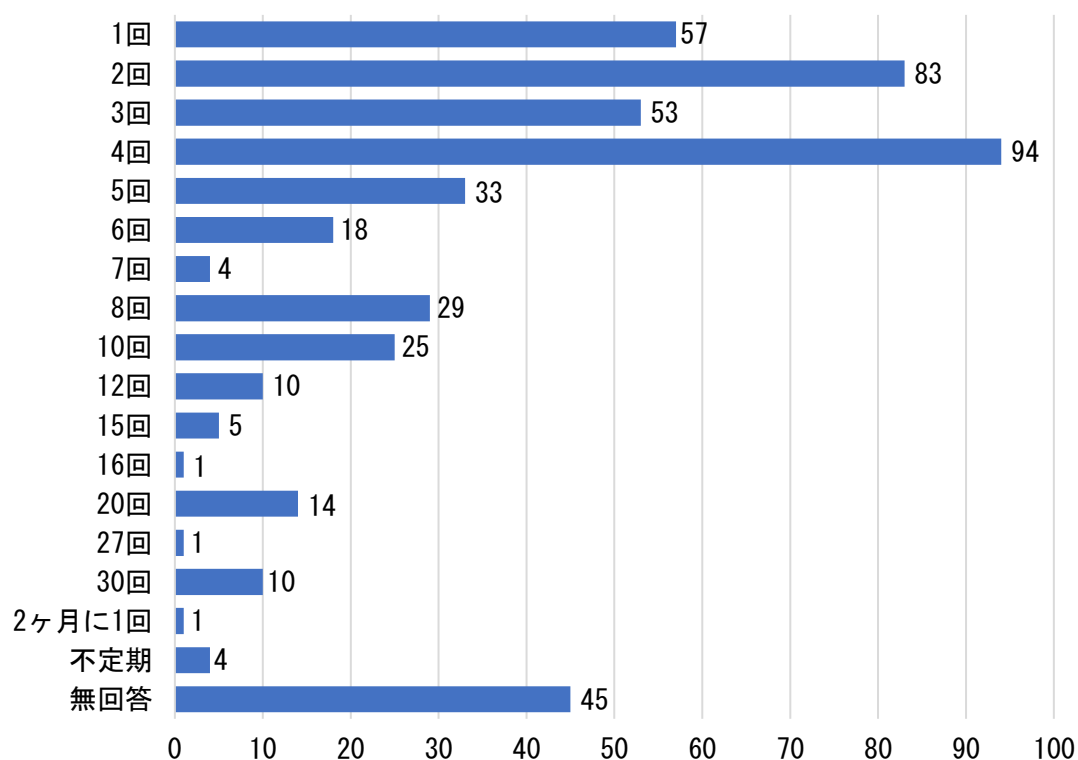


(3) 1ヶ月間に行く買い物の回数

1ヶ月に商業施設に行く買い物の回数を聞いたところ、最も多いのは「1ヶ月に4回」(94人)となっている。続いて「1ヶ月に2回」(83人)、「1ヶ月に1回」(57人)、「1ヶ月に3回」(53人)、「1ヶ月に5回」(33人)となっている。

1ヶ月に4回と2回は、平均すると1週間に1回、もしくは2週間に1回であり、まとめて買い物をしているのではないかと推測できる。

図：1ヶ月間に行く買い物の回数 (N=487)



(4) 買い物の時間帯

買い物に出かける時間帯を、独自の移動手段を持つ人と持たない人を区別して見てみると、独自の移動手段を持つ人は、朝から夕方までの自由な時間帯に外出が分布している。一方で独自の移動手段を持たない人の多くは、午前中に買い物を済ませる傾向にある。

図：独自の移動手段を持つ人の買い物にかかる時間（N=369）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

買い物	帰着	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	23時	午前	午後	不定期	無回答
出発	人	4	23	55	44	14	9	23	21	25	25	13	3	1	1	1	4	5	28	70
6時	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7時	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8時	6	3	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9時	37	1	13	13	4	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
10時	74	0	10	33	19	7	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
11時	29	0	0	7	15	4	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0
12時	10	0	0	0	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0
13時	15	0	0	0	0	1	7	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14時	20	0	0	0	0	0	0	15	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15時	19	0	0	0	0	0	0	1	12	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16時	21	0	0	0	0	0	0	0	2	12	6	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17時	21	0	0	0	0	0	0	0	0	3	15	2	0	0	0	0	0	0	1	0
18時	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11	1	0	0	0	0	0	0	0
19時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
20時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
22時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
午前	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
午後	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0
不定期	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0
無回答	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70

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=118）

[出発：自宅を出る時間／帰着：自宅に戻る時間]

買い物	帰着	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	23時	午前	午後	不定期	無回答
出発	人	2	9	18	11	3	4	7	5	6	4	3					1		2	43
6時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
8時	6	0	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9時	19	2	5	5	2	1	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10時	21	0	3	8	4	0	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
11時	7	0	0	1	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12時	4	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13時	6	0	0	0	0	0	1	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15時	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16時	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17時	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
18時		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	0
20時	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
22時		0	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	0
午後		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不定期	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
無回答	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43

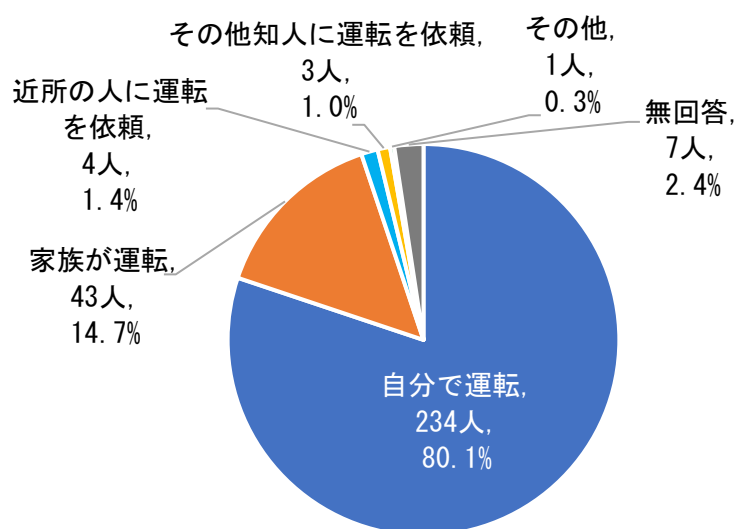
2. 日常的に自動車を利用している人の概要

(1) 自動車利用について

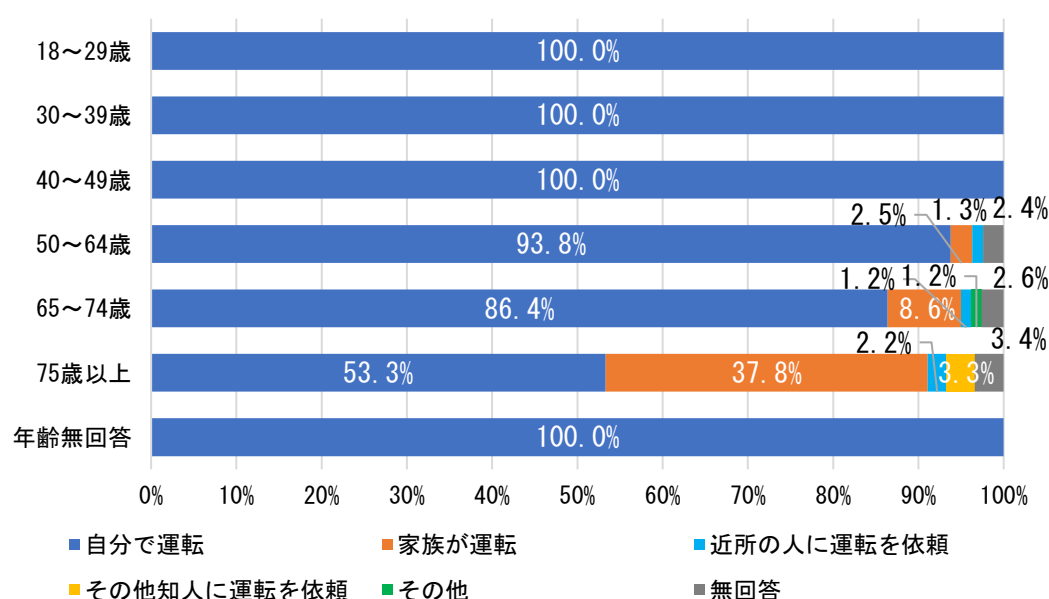
自動車の利用について聞いたところ、最も多かったのは「自分で運転」(234人)で80.1%であった。続いて「家族が運転」(43人)で14.7%となっている。

回答を回答者の年齢層別に見てみると、全年齢で「自分で運転」が多くなっている。一方で、75歳以上になると「自分で運転」以外が43.3%と運転を他者に依頼しているものの回答が多くなっていることがわかる。

図：自動車利用について (N=292)



図：自動車利用について、年齢別にクロス集計 (N=292)

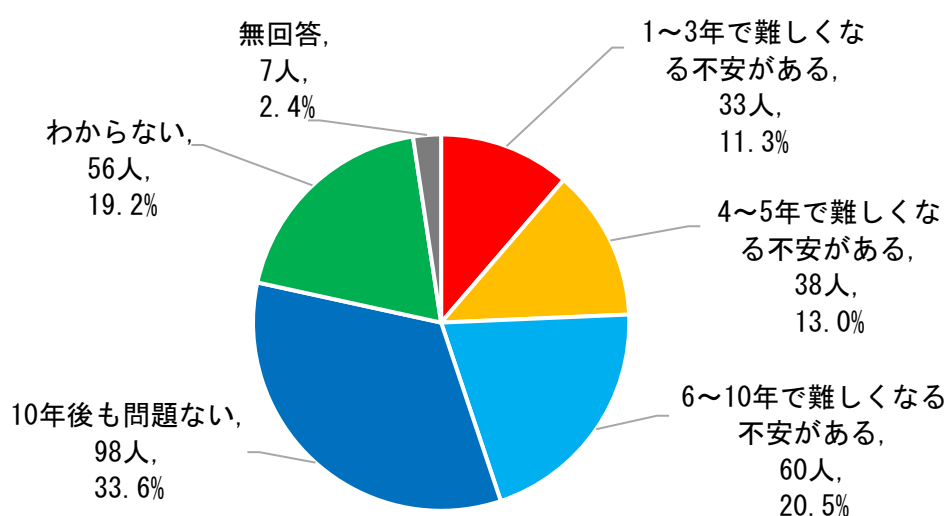


(2) 自動車利用の近い将来に対する不安

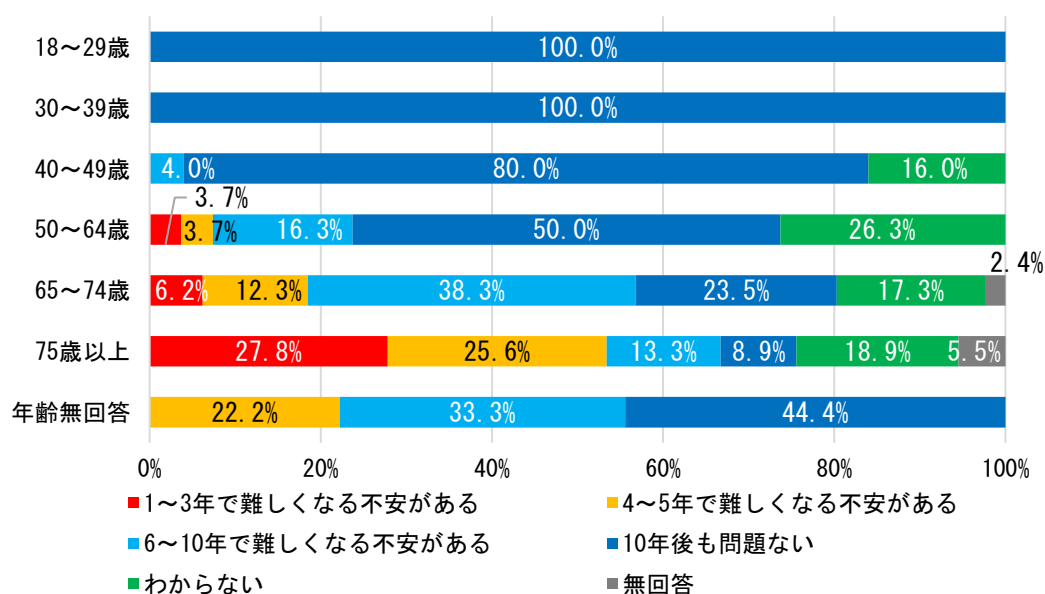
運転を他者に依頼しているものも含め、近い将来の自動車利用に対する不安を聞いたところ、「5年以内に運転が難しくなる不安がある」と回答した人が24.3%となっている。

回答を回答者の年齢層別に見てみると、高齢になるほど不安を抱える人の割合は高くなっている。

図：自動車利用の将来について（N=292）



図：自動車利用の将来について、年齢別にクロス集計（N=292）

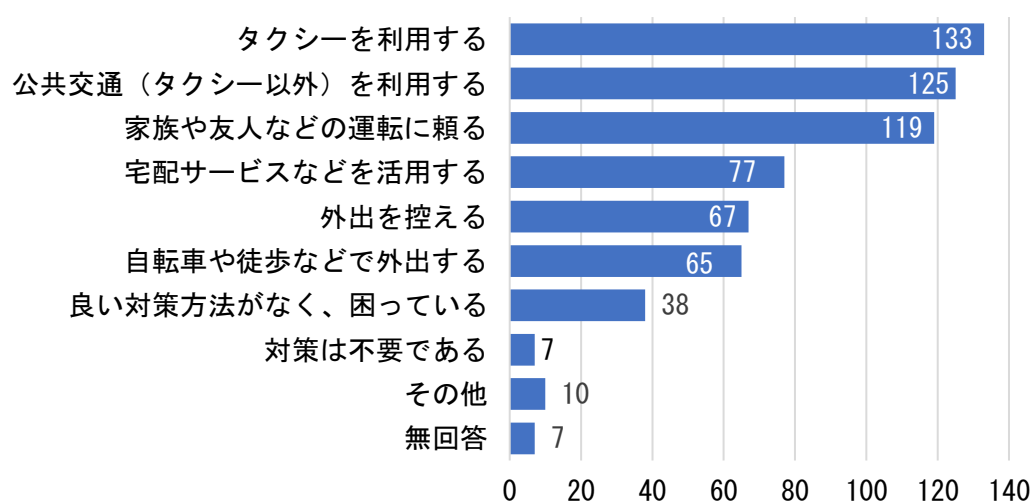


(3) 自動車利用の不安に対する対策〔複数回答可〕

自動車を利用できなくなった時の対策を聞いたところ、最も多かったのは「タクシーを利用する」(133 人)、続いて「公共交通（タクシー以外）を利用する」(125 人)、「家族や友人などの運転に頼る」(119 人)となっている。

「外出を控える」や「良い対策方法がなく、困っている」と回答した人が 105 人となっている。

図：自動車利用の不安に対する対策（N=648）



【その他の回答】

- ・今は考えていない。[東島城 2, 65～74 歳, 男性]、[下町, 75 歳以上, 女性]、
[西新町, 50～64 歳, 男性]、[不動西, 50～64 歳, 女性]、[内京坊, 50～64 歳, 女性]
- ・便利な地へ引っ越す。[薬師 1 区, 65～74 歳, 男性]
- ・田野町へ引っ越し予定（1 年以内）。[薬師 2 区, 50～64 歳, 男性]
- ・タクシー及び公共交通の利用は検討するが、費用、バス停や駅までの移動に不安を感じている。[唐浜西, 50～64 歳, 男性]
- ・自分が外出できなくなる。[西北, 75 歳以上, 無回答]
- ・運転できない。理由によるから分からない。[小川下, 65～74 歳, 男性]

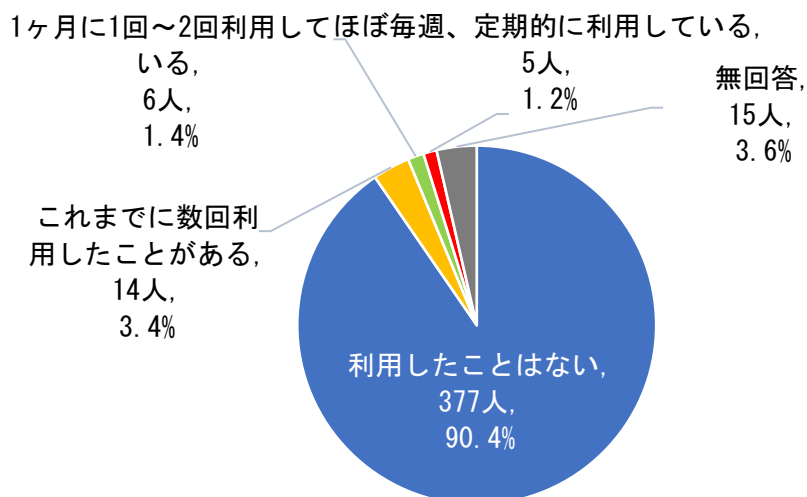
3. 安田町の公共交通との関わりについて

(1) やすら号の利用について

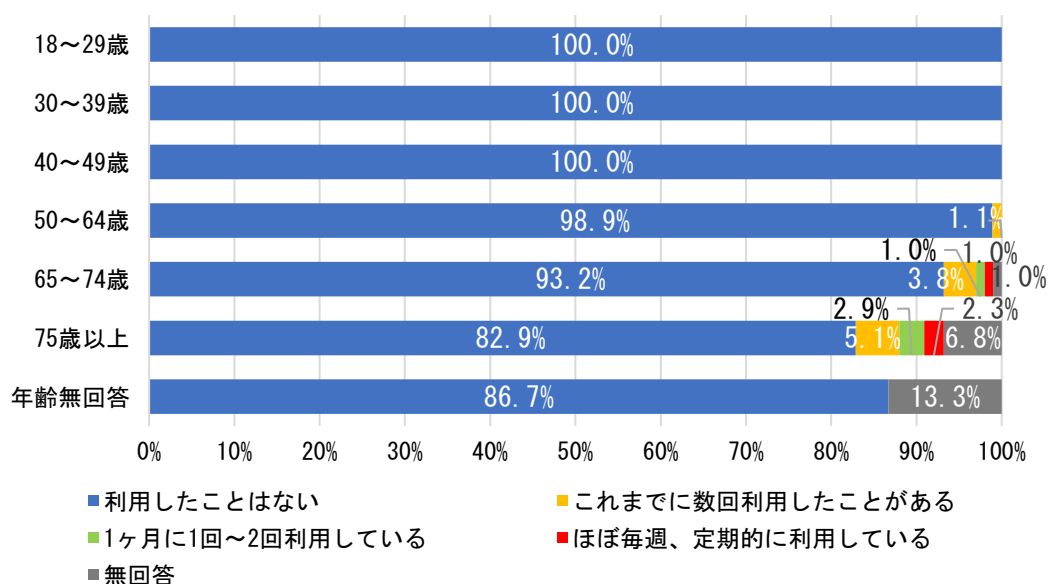
やすら号を「利用した事がある人」(25人)は全体の6.0%となっている。

年齢層別に見てみると、高齢になるほど利用したことがある人の割合は高くなっている。

図：自身のやすら号の利用 (N=417)



図：自身のやすら号の利用について、年齢別にクロス集計 (N=417)

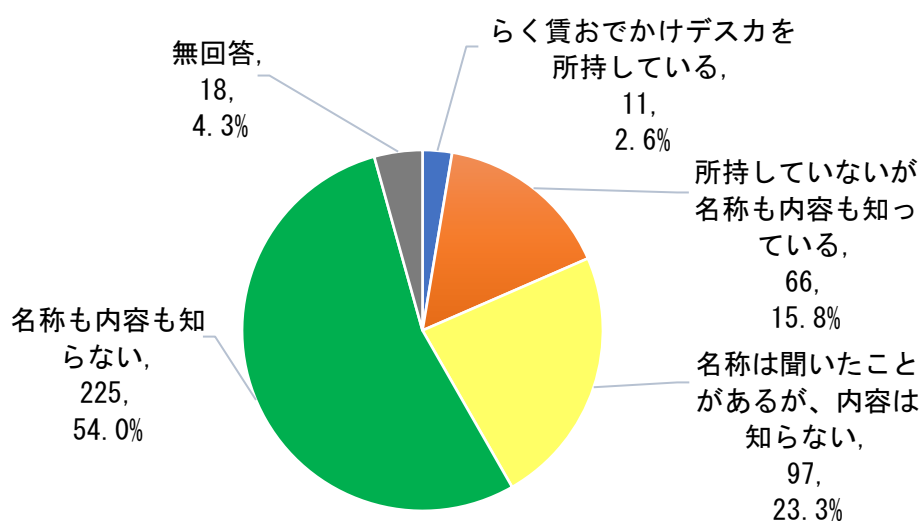


(2) らく貸おでかけデスカについて

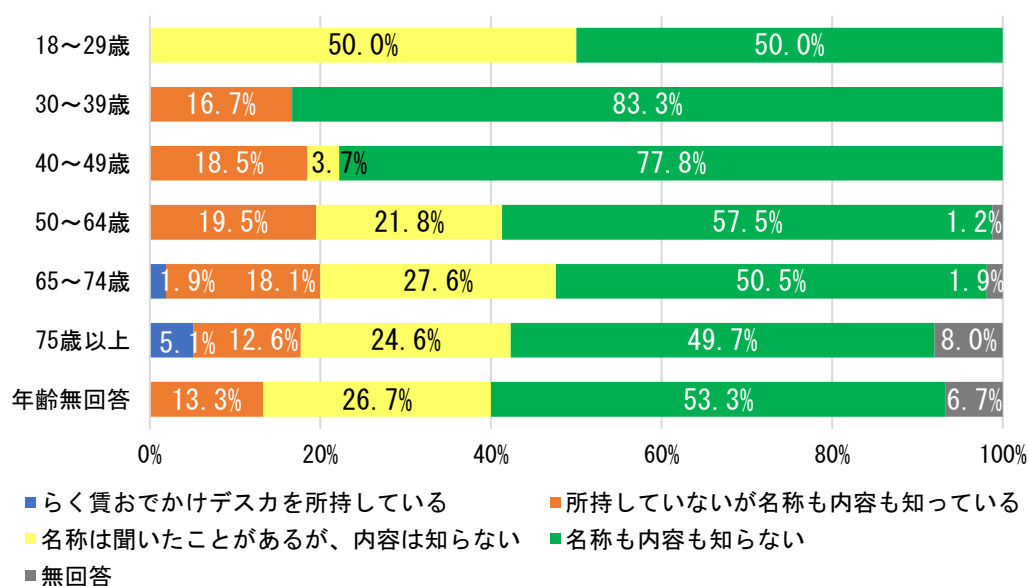
本町の独自施策である「らく貸おでかけデスカ」の認知度は多くの世代で一定しているが、内容は知らないものの名称を知っていると回答した人は「50～64歳」から増加している。

それでも全世代の半数以上は「名称も内容も知らない」となっている。

図：らく貸おでかけデスカについて (N=417)



図：らく貸おでかけデスカについて、年齢別にクロス集計 (N=417)



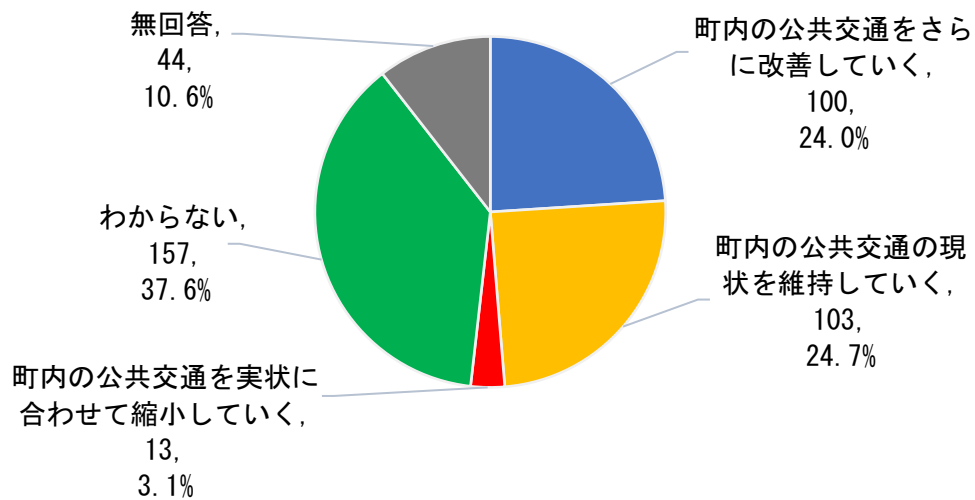
4. これからの公共交通について

(1) 公共交通整備の取り組みについて

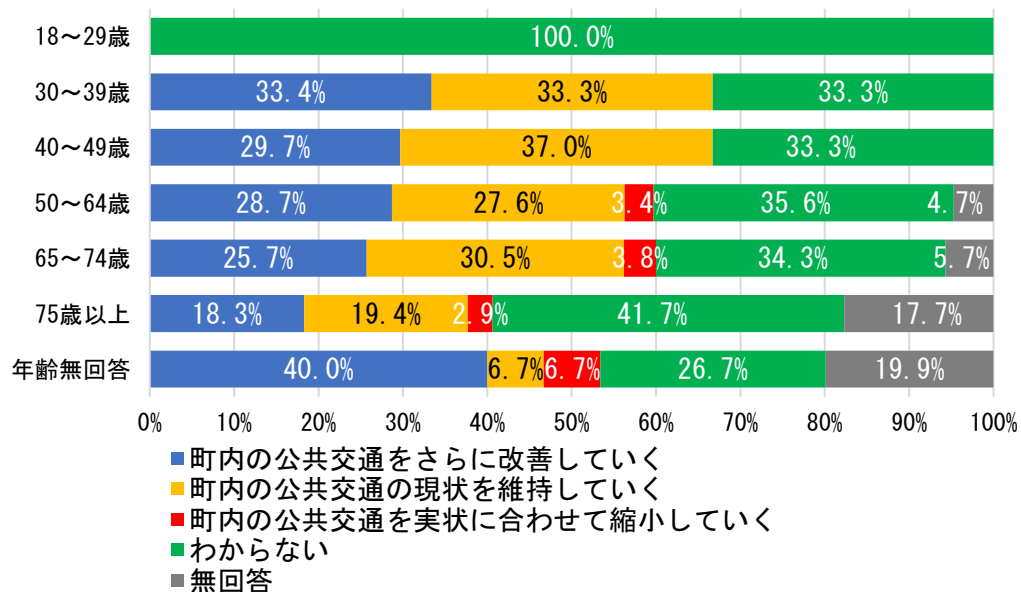
最も多かったのは「わからない」で 157 人 (37.6%)、続いて「町内の公共交通の現状を維持していく」が 103 人 (24.7%)、「町内の公共交通をさらに改善していく」が 100 人 (24.0%) となっている。「町内の公共交通を実状に合わせて縮小していく」は 13 人 (3.1%) であった。」

年齢層別で見ると、高齢になるほど「わからない」の割合が高くなっている。

図：公共交通整備の取り組みについて (N=417)



図：公共交通整備の取り組みについて、年齢別にクロス集計 (N=417)



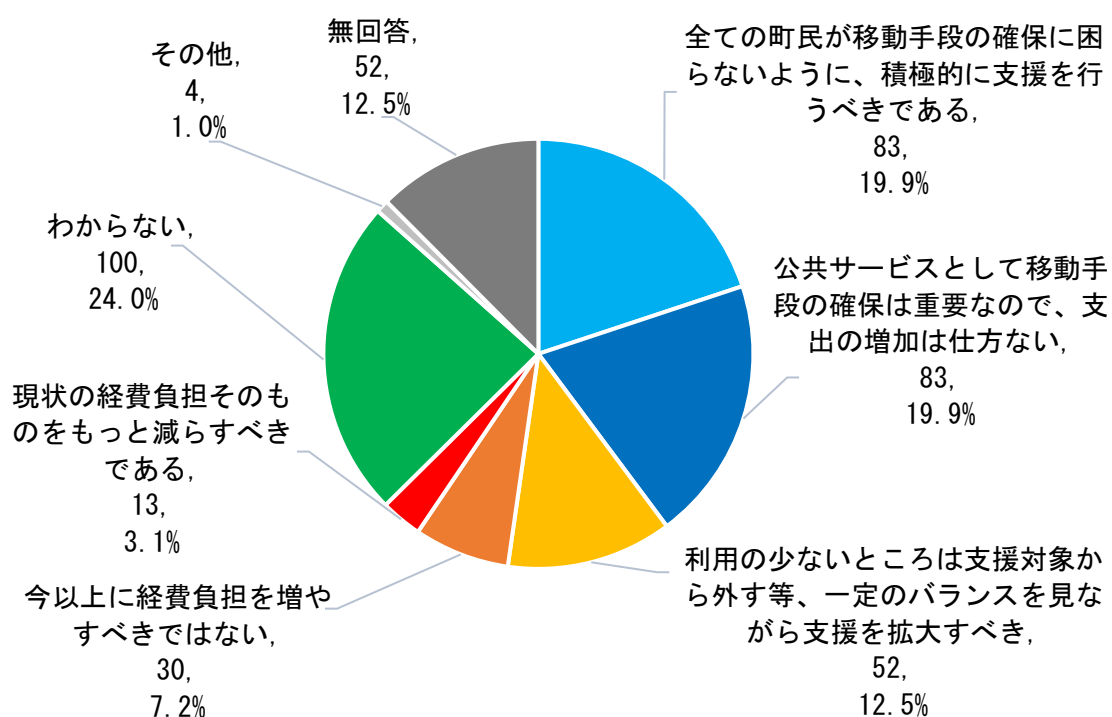
(2) 公共交通を便利にするために、行政が負担する経費の増加について

最も多かったのは「わからない」で 100 人（24.0%）、続いて「全ての町民が移動手段の確保に困らないように、積極的に支援を行うべきである」と「公共サービスとして移動手段の確保は重要なので、支出の増加は仕方ない」がいずれも 83 人（19.9%）、「利用の少ないところは支援対象から外すなど、一定のバランスを見ながら支援を拡大すべき」が 52 人（12.5%）となっている。

「経費の支出増加」に否定的な「今以上に経費負担を増やすべきではない」や「現状の経費負担そのものをもっと減らすべきである」は合わせて 43 人（10.3%）となっている。

年齢層別に見ると、高齢になるほど「経費の支出増加」に肯定的な回答割合が小さくなり、「わからない」が逆に高くなっている。

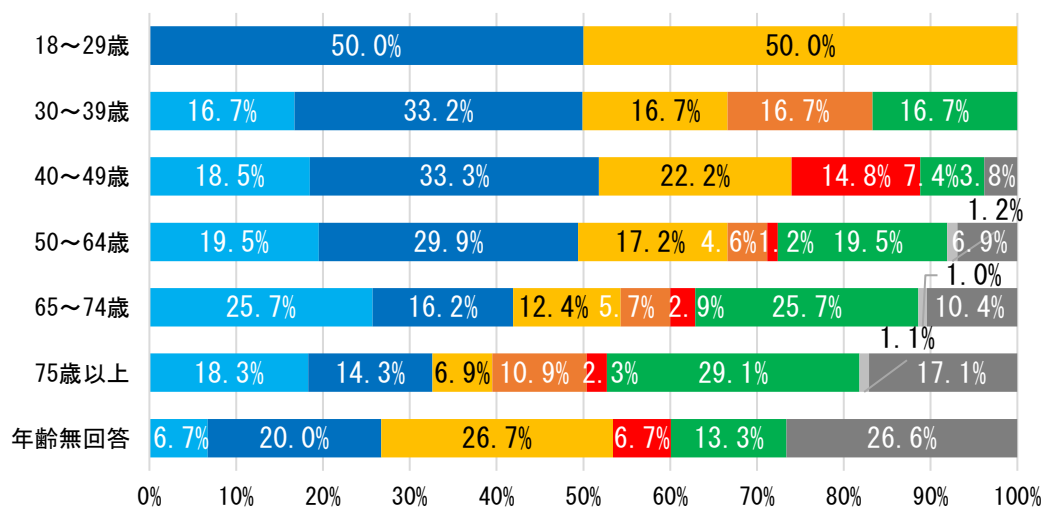
図：行政が負担する経費の増加について（N=417）



【その他の回答例】

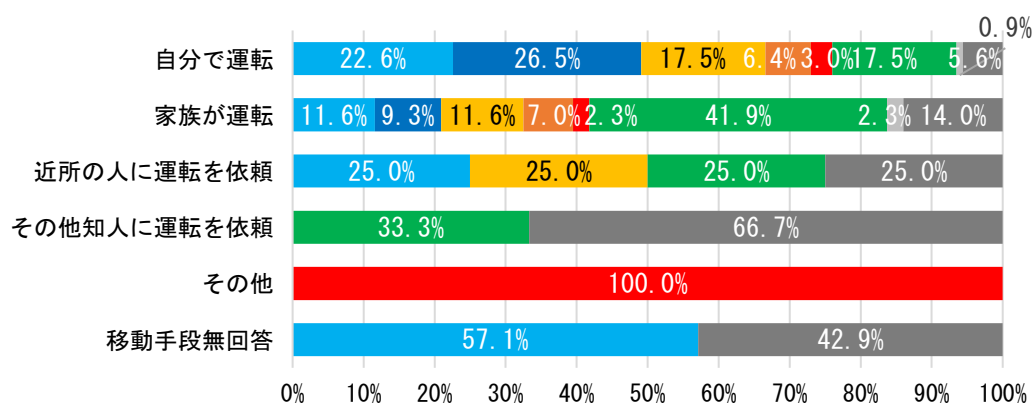
- ・安田町の支出の見直し。[上庄田, 75 歳以上, 女性]
- ・個別の支援が欲しい。[西町, 65～74 歳, 女性]
- ・一番利用したい人が困っている事が何かを調査を行い、支援してほしい。例えば免許返納した人、介護が必要な人などには手厚くしてほしい。[唐浜東, 75 歳以上, 男性]
- ・人口に伴う、段階的な支援の減額が必要。[和田, 50～64 歳, 男性]

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=417）



- 全ての町民が移動手段の確保に困らないように、積極的に支援を行うべきである
- 公共サービスとして移動手段の確保は重要なので、支出の増加は仕方ない
- 利用の少ないところは支援対象から外す等、一定のバランスを見ながら支援を拡大すべき
- 今以上に経費負担を増やすべきではない
- 現状の経費負担そのものをもっと減らすべきである
- わからない
- その他
- 無回答

図：行政が負担する経費の増加について、日常の自動車利用についてクロス集計（N=292）



- 全ての町民が移動手段の確保に困らないように、積極的に支援を行うべきである
- 公共サービスとして移動手段の確保は重要なので、支出の増加は仕方ない
- 利用の少ないところは支援対象から外す等、一定のバランスを見ながら支援を拡大すべき
- 今以上に経費負担を増やすべきではない
- 現状の経費負担そのものをもっと減らすべきである
- わからない
- その他
- 無回答

3-3. 通学に関するアンケート調査を通じた整理

■ 通学に関するアンケート調査の実施概要

(1) 調査の目的・ねらい

町内の子どもたちの通学について、通学の手段や公共交通を使わない理由、通学時に危険を感じる場所、将来の本町における公共交通に対する意見や要望等を把握し、これからの公共交通整備や町内の危険箇所の改善などにつなげることを目的として実施した。

(2) 調査の実施

町内の小学生・中学生とその保護者に対して、アンケート調査票に依頼文章を同封し、学校を通じて配布・回収を行った。

(3) 本アンケート調査の対象者

- ・ 町内の小学校及び中学校に通う全ての児童生徒とその保護者

(4) 調査実施期間

- ・ 令和5年9月中旬に学校を通じて配布。回答後、10月6日に学校から回収。

(5) 回収状況

小学校名	配布枚数	回収数	回収率	備考
安田小学校	90	82	91.1%	

中学校名	配布枚数	回収数	回収率	備考
安田中学校	34	30	88.2%	

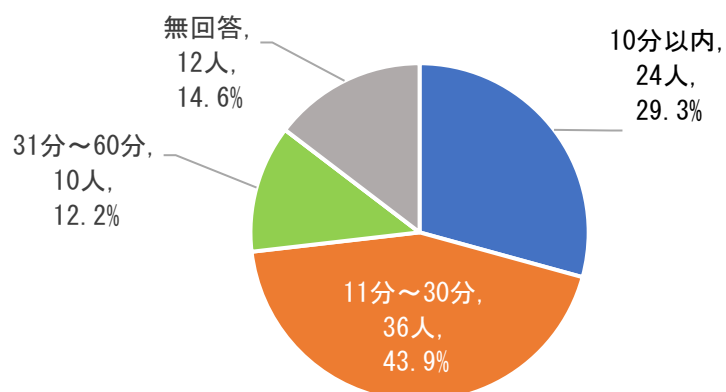
■ 通学に関するアンケート調査の結果

1. 通学について

(1) 通学時間

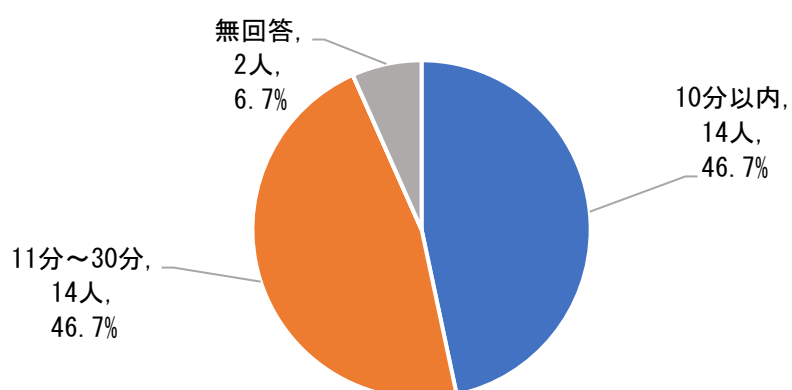
① 安田小学校

図：通学にかかる時間



② 安田中学校

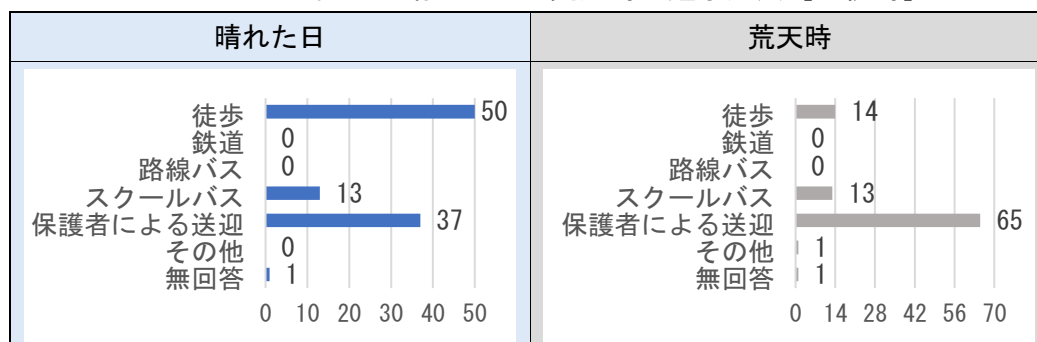
図：通学にかかる時間



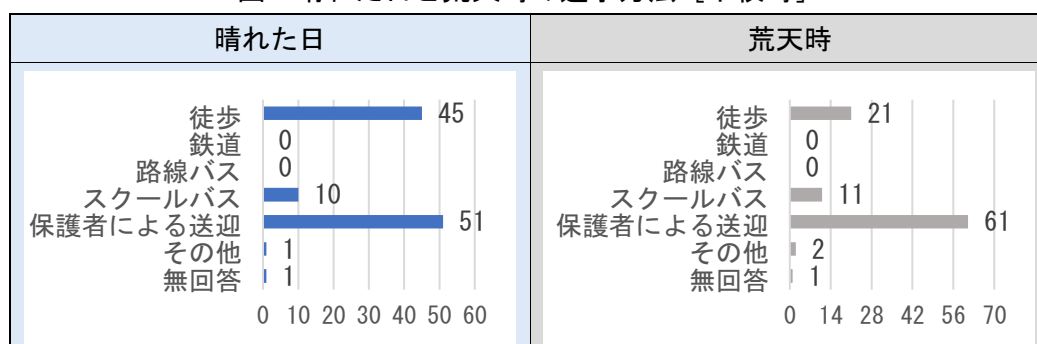
(2) 天気による通学手段の違い

① 安田小学校（複数回答）

図：晴れた日と荒天時の通学方法〔登校時〕

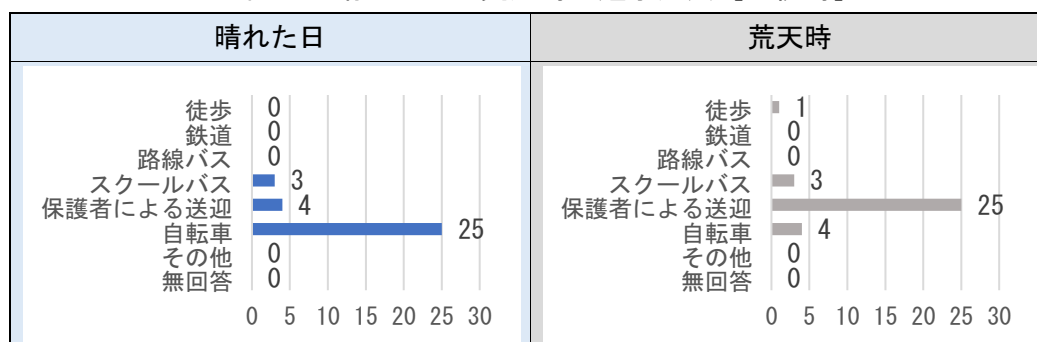


図：晴れた日と荒天時の通学方法〔下校時〕

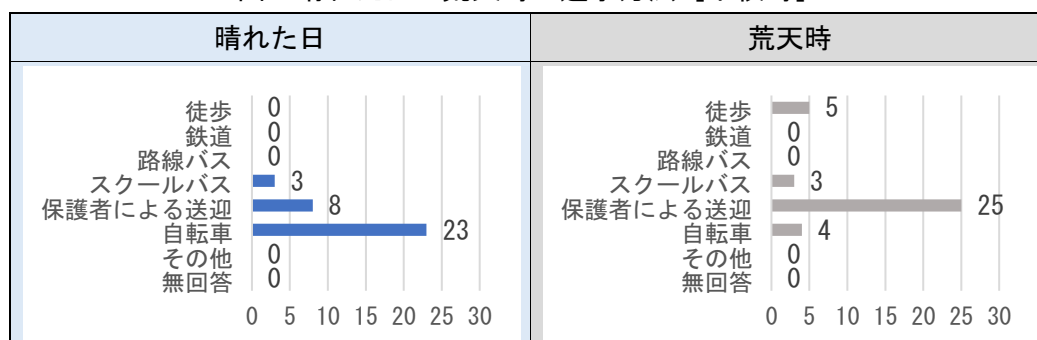


② 安田中学校（複数回答）

図：晴れた日と荒天時の通学方法〔登校時〕

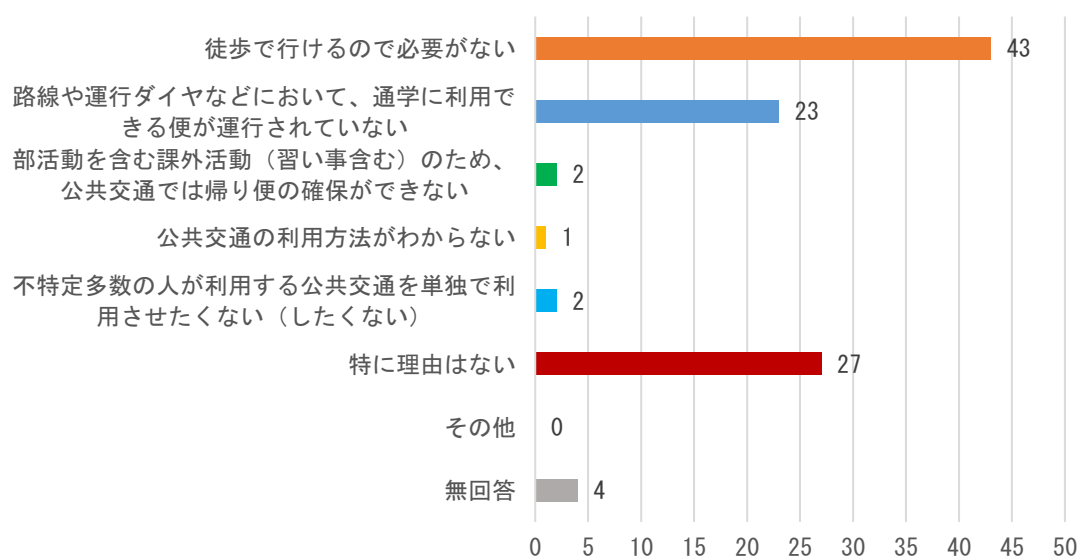


図：晴れた日と荒天時の通学方法〔下校時〕

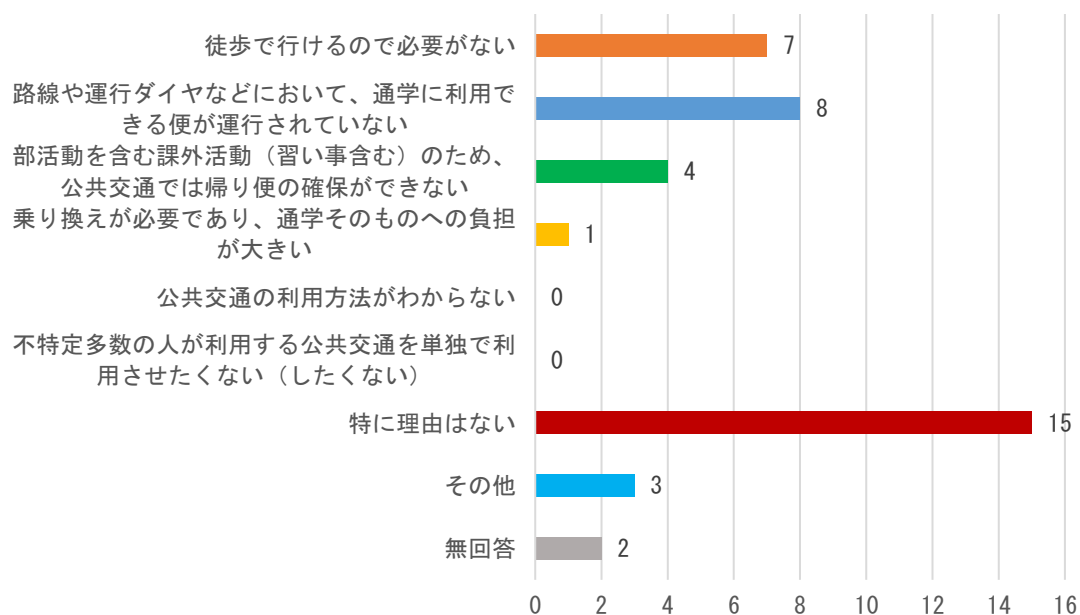


(3) 通学に公共交通を利用していない理由

① 安田小学校



② 安田中学校



[その他意見] ※ 重複する意見は省略

- ・スクールバスを利用しているから。（中ノ川）
- ・近くに乗り場が無い為。（東谷）

(4) 通学途中に危険を感じたことや、危険だと思われる場所について

① 安田小学校

表：安田町で通学時に危険を感じる事

危険な内容
・大野へ行く道と桜坂の方へ行く道の合流地点。車もスピードがあると感じるし、左右見にくい、確認しづらい。(不動) ・県道の横断歩道で車が止まってくれないのが怖い。通学路の途中にある背丈より高いブロック塀が怖い。前のJAの隣が崩れ南側の塀もひびが入り、たわんでいて大変危険。最後は通学路では無いが、気になったので書いた。(庄田) ・徒歩の時に鎖をしていない犬(飼い犬)が吠えながら追いかけて来た。(正弘) ・車のスピードが速すぎる。(薬師) ・横断歩道がなく、軽トラックが結構なスピードで走行していることに危険を感じる。 (東島中村西) ・津波が来た時に避難できる高い場所が無い。(東谷) ・四国銀行ATMのある交差点。東側(橋の方面)から西側へ渡る時の信号待ちの待機場所が無い。かなり後ろに下がって信号待ちしているが、歩行者からは馬路方面から左折してくる車(直進車も)が見えない。ドライバーからも歩行者が見えない。角にある建物がなくなれば視界は良くなるとおもう。(不動) ・東谷の通学中山を下りる所でいつも蛇が出る。工事中の石が落ちてきた。(東谷) ・西島の自宅前の通学路には歩道が無く、見通しの悪い場所だが、馬路方面に向かう車の交通量があり、制限スピードをほとんどの車が守れていない為、危険を感じている。(西島) ・旧道にも関わらず、減速する事なくスピードの出ている車が多いと感じる。 (薬師四区) ・大野へ行く道と桜坂へ行く道の合流地点。左右確認しづらく交差点もあるが止まってくれない車もある。(不動) ・馬路方面への登り。県道対面二車線から一車線へ道幅が狭くなっている場所。スピードが出ている車が子どもたちにとっては危険で不安を感じる。(東島城) ・下校途中に脇道から出てきた車に友達が当たりそうになったことがある。歩道が無いので路上駐車している車を避けるために大きく車道に出る必要があり、その時に車が横を通ると危ないと思う。(東谷) ・側溝に落ちて怪我をしたことがある。交通量が多いのに(大型トラックも頻繁に通るが)歩道のないところが多いと感じる。信号機があるが見通しが悪く、心配。 (不動) ・四国銀行ATMの交差点が狭く、見通しも悪い為不安を感じる。(不動) ・四国銀行の十字路。狭いので信号待ちなどで自転車に横にいられると怖いと感じた。銀行前の建物が死角になる。(不動) ・馬路線の十字路の信号を抜ける時道幅が狭いので左折車と子どもや横断者が見えにくい。(不動) ・薬師の路上駐車。(東谷西) ・犬に追いかけられた。(正弘)

危険な内容
安田小学校：つづき ・歩道が目立つよう道路に緑のラインを引いている所、民家などから雑草が出てきて、車道に出ないといけない箇所があった。なごみ～福祉館の間。(唐浜西北) ・四国銀行交差点での車同士の衝突事故。朝の登校時間帯に目の前（20メートルくらい）で起きた為、親子共に恐怖を感じた。(不動) ・下校途中に脇道から出てきた車に友達が当たりそうになったことがある。歩道が無いので路上駐車している車を避ける時に大きく車道に出る必要があり、その際に車が横を通ると危ないと思う。(東谷) ・岩の公園十字路。(唐浜東) ・入学初期は歩きでの登校だったが、さくら園の芋畑から、学校北側のプール側への上り前の県道の狭くなって、手旗のある場所でトラックなどスピードが出ていてかなり、子どもには危険な場所だと思う。改善して欲しい。(東島城) ・鎖をしていない飼い犬に追いかけられた。(正弘) ・道が狭かったり、歩行者専用の歩道がない為、車が来た時にきちんと道の端に寄れてなかったり、車が通り過ぎるまで止まって待てなかったりと、危ないと思うことがある。(地区無回答) ・不動地区住宅、分譲地の下、旧道を横断するときスピードを出している車が通っているのを見かけるため危険を感じる。(不動) ・学校から近い県道12号線は、道幅が狭い上に、通学中や下校時には車も多く、速度も結構出ていて横断歩道の辺りはもの凄く危険を感じる。(東島井ノ岡) ・危険とは種類が違うと思うが、歩くと直射日光がきつ過ぎて、熱中症になりそうなので、なかなか歩いて登校しなさいと言いつらい。(唐浜西北) ・スクールバス乗り場までの移動中。(別所) ・スクールバス、自家用車で送迎の際、県道12号線の西島（旧パーク付近）間下、内京坊（ホテル公園前砂利）は大雨の際、落石や越水が危険と感じる事が多々ある。 (正弘) ・特に無いが、人通りの少ない所は気になる。(東島井ノ岡北) ・県道。特に庄田の横断歩道。(中島中村) ・馬路線の十字路の信号を抜ける時道幅が狭いので、左折車と子どもや横断歩道者が互いに見えにくい。(不動) ・プール前の坂道下り横断するときにトラックや車が、かなりのスピードを出している。東西島橋も歩道無くて車が真横を通るので危ないと思う。(東島井ノ岡) ・県道の横断歩道（四国銀行ATM）を渡る時も、信号無視の車が多い。信号を待つときも道幅が狭く危険。空き家で死角が多い。桜坂団地に住んでいるが、子どもが朝の登校時に滑って尻餅ついて転んだ。坂の途中、壁から水が流れ、道路に苔が生え、道路の色も変色している。(不動)

② 安田中学校

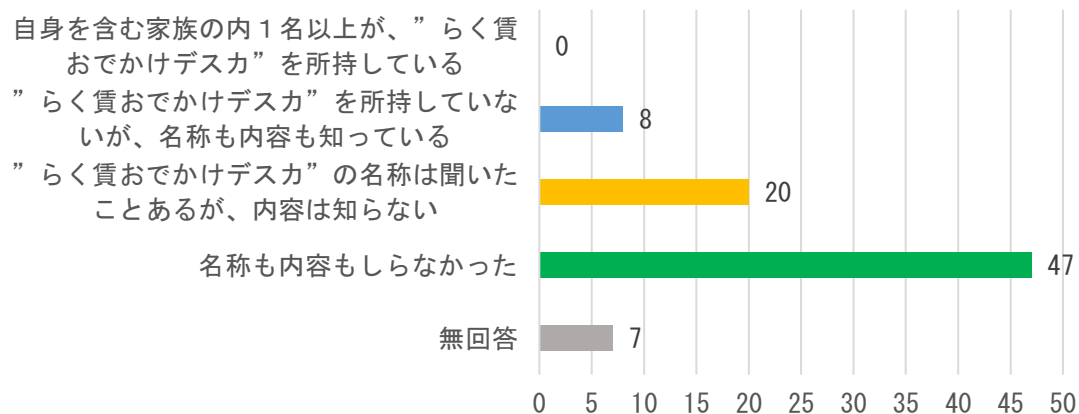
表：安田町で通学時に危険を感じること

危険な内容
・ 中学校から四国銀行交差点までの県道が狭く不安を感じる。(不動) ・ 東谷の鉄道下。車同士でも危ない時がある。(西北) ・ 坂道になっている橋の下の交差点（例えば、中芸出荷場の所の）坂を下った所が交差点。(東島中村東) ・ 坂の途中で転落したことがある。現在は落ちないようにしている。(不動) ・ みやた歯科近くの十字路。(西北) ・ 唐浜駅付近の十字路で事故に遭ってしまいそう。必ず停車するように子どもに注意している。(唐浜西北) ・ 夜の道が暗い。街灯が無い。道がガタガタ。(不動) ・ 新東西島橋等。交通量、子どもの使用量からすると歩道があっても良いとおもう。車両通行時（特にトラック）に危険。(東島) ・ 小学校の裏にある道の十字路。カーブになっているので、確認しづらいし水路の水の音で車の音も聞こえづらい。車が来ているのが分かりづらい。(馬路線) 馬路線の車の通行量が多いのが気がかり。(トラック等) (町東、前町) ・ 薬師の路上駐車。(東谷西) ・ 東谷は工事のため、山の狭い道を通っているのだが、そこに蛇がでるので心配。部活動が終わると帰りが暗く女の子なので心配。(東谷) ・ 自宅から学校までの道中。道が狭い事見通しがあまり良くない場所がある。朝の通勤通学時間は車の量も多く。また、一部水路などもあり、自転車通学をする姿を見ては、ハラハラする毎日。あと少し街灯が少ないようにも思う。(西島) ・ 山道に蛇が出る。(東谷)

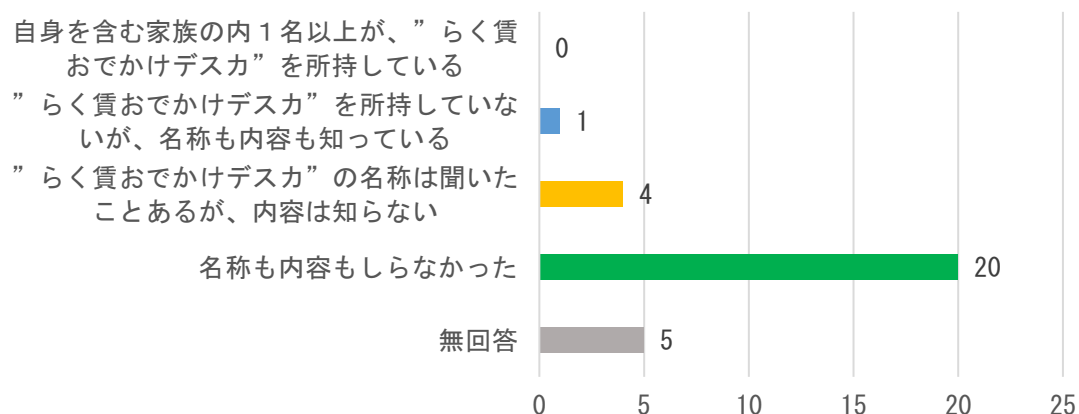
2. らく賃おでかけデスカ”について

(1) ”らく賃おでかけデスカ”の認知度と使用率

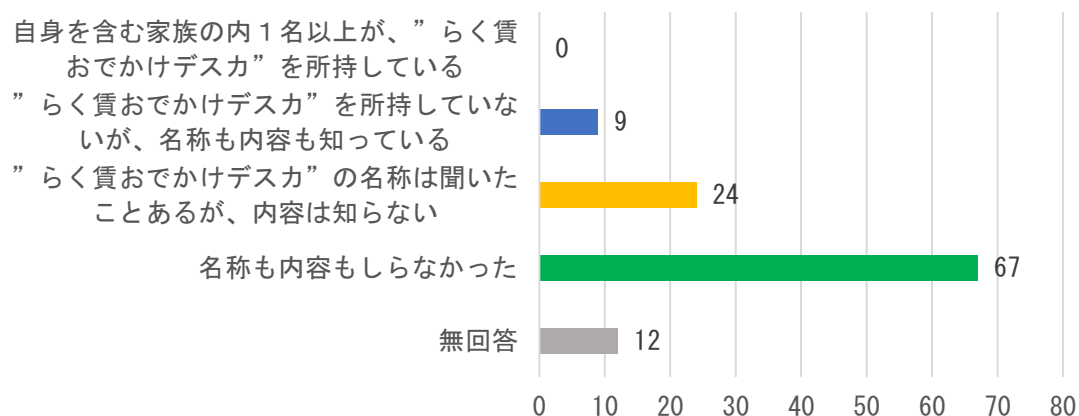
① 安田小学校



② 安田中学校



③ 安田小学校と安田中学校の合計



3. 将来の安田町における移動手段確保策について

① 安田小学校

将来の安田町における移動手段確保策としてアイデアや意見
・ 鉄道などを利用したあと、自宅に帰るまで距離があり、自家用車や自転車などに乗れない人は不便さがある。(不動) ・ 将来年を取って運転できなくなったら生活していけないと常日頃から思っている。(東島中村西) ・ 通学路に近い避難場所を示す道路標示があれば、住んでいる地区以外を歩いている時でも子ども達にわかりやすいと思う。観光地などでは、歩道に矢印などで近くの避難場所を表示してあるそう。(東谷) ・ バスの路線を増やすのは現実的では無いと思うので、タクシーチケットの補助などが良いと思う。(不動) ・ 料金をもうすこし安くして欲しい。(東新町) ・ 毎日スクールバスにお世話になっている。ガソリン代高騰の昨今、中山の子ども達のために維持していただき感謝している。また、町内の取り組みではおでかけデスカや、やすら号高齢化の進む地域に寄り添っていると思う。いつもありがとう。(間下) ・ 鉄道駅から町内のバス等(移動)があるかもしれないが少なく感じる。(不動) ・ 通学路に歩道がないことが本当に危険を感じる。(東谷) ・ 町内バスの本数を増やして欲しい。料金をもう少し安くして欲しい。(東新町) ・ 中芸地区全域で利用できるバスがあればもっと便利だと思う。(不動) ・ 町民減、高齢者増、少子化。バス等の維持費など考えた場合(バスは小さい) タクシーのように利用したい時に家まで来てくれて乗れるようにしたい。らく賃おでかけデスカは利用しないと思う。(東谷西) ・ 「らく賃おでかけデスカ」の取り組みを知らなかったし、知っている人も少ないと思うので、高齢者の方には特に周知し、是非使ってもらいたい。今現在、田野町までだが、奈半利駅まで行けると良いなと思った、(マルナカに買い物に行く人が多い気がする)(東新町) ・ 県道、農道全般において白線を綺麗に引くこと。道路の傷みの修繕。農家さんの思いやり運転。を望む。(東島井ノ岡) ・ 親や祖父母が運転できるうちは、自家用車を利用するので必要ない。両親の高齢化に伴って、必要になってくるのではと思う。 ・ 兄弟のアンケートに記入した。毎日スクールバス、おでかけデスカにやすら号。運営、運行の維持に感謝している。(間下) ・ 唐浜駅があって良かった。(唐浜西北) ・ スーパーに行く専用便。週1回または2回。お手軽アプリで希望登録。人数によって車両の変更。マイクロバス4人以上。タクシー3人。1人ボランティア依頼(年間事前登録制) 将来的に車に乗れなくなったらスーパーやドラッグストアに行く気軽な便があればありがたいと思った。アプリに登録して、その中で予定を把握できる行き先が、アレンジが少しできるとかがあると良いかなと思った。しかし、利用者数のことを考えると。(別所) ・ 町営バスをスクールバスのダイヤに組み込んで共同運用してはどうか。(正弘) ・ やすら号の充実。便数、時刻等。(東島井ノ岡北)

将来の安田町における移動手段確保策としてアイデアや意見
安田小学校：つづき
・利用者にアンケートを取り、予算と相談しながら希望の曜日、時間帯、目的地（乗降場所含め）を決めていく。（東新町） ・デマンド型交通。アプリ等で前日までに予約し、乗り合わせで運行。（中島中村） ・中芸地区全域で利用できるバスがあればもっと便が良いと思う。（不動） ・四国銀行ATM近くの横断歩道について。家に車が飛び込むことも何度もあり、歩道と車道の分離が優先ではあるが、道幅の確保も難しいようであれば、歩道橋の設置が良いとおもう。カーブが連続している箇所では、車から歩行者が確認できない為。道幅が狭く、雑草やコンクリート建造物が死角になる。特に桜坂団地から安田川橋まで、カーブでの歩行者を視認できない。カーブミラーを設置して欲しい。（不動）

② 安田中学校

将来の安田町における移動手段確保策としてアイデアや意見
・やすら号の増便。（西北） ・らく賃おでかけデスカや、やすら号、高齢化の進む昨今、地域住民に寄り添った取り組みに感謝している。また、このようなアンケートをすることにより、子ども達にも、人と人との支え合いの大切さや、社会的孤立を防ぐ方法を考えるきっかけにもなる。ありがとう。毎日のスクールバスの運営、運行本当に助かっている。 （間下） ・やすら号の便を増やしてもらおう。（西北） ・乗合タクシーとか、完全予約制、子ども料金など。（東島中村） ・くろしお鉄道があることで、自家用車で送迎できない時は「選択肢がある」と思えて安心。利用者が少なくて、いつか無くなってしまうのではないかな不安がある。 （唐浜西北） ・安田は高齢者が多いので、細かい場所にもバス停を置いて、家からバス停までの距離を近くすれば、利用者数が増えると思った。通学に利用できる便の運行をしたら良いと思った。（不動） ・距離や街灯の有無もあるが、日本一歩かない県としても有名。高齢者の方の移動は必須だが、子ども達が元気に安全に登下校できる（保護者送迎ではなく）環境づくりも必要ではないかと思う。（東島） ・人口減で高齢化、らく賃おでかけデスカの利用は難しいと思う。自分なら利用しない。タクシーみたいに利用したい時に家まですぐ来てくれて高齢者などの方には補助ができてるのが望ましい。小さい町でタクシー会社が2社あるので検討して欲しい。（東谷西） ・直ぐ近くに乗り場があれば利用する。（東谷） ・近くに乗る場所があれば良いと思う。（東谷）

3-4. 関係者ヒアリングを通じた整理

■ 関係者ヒアリングの実施概要

(1) 関係者ヒアリング実施の目的

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、医療機関、商業施設など、移動の「手段」と「目的」を構成する施設や団体へのヒアリングを実施し、住民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) 関係者ヒアリングの実施

本町で最も買い物に人が集まる輝るぽーと安田、やすら号が乗り入れている田野町役場、地域の高齢者等公共交通の利用者のことをよく知る社会福祉協議会、やすら号運行事業者等に対してヒアリングを実施した。

実施対象	備考
輝るぽーと安田	土佐の元気市、移動販売事業者
田野町役場	地域振興課
安田町社会福祉協議会	
高知東部交通	
中野ハイヤー	
安田ハイヤー	

■ 関係者ヒアリングの結果

輝るぽーと安田

[基本情報]

- ・ 営業時間 8:30～18:00（ただし12月31日は8:30～13:00）
大判焼き・ソフトクリーム売り場は9:00～17:00
- ・ 定休日 第3水曜日、1月1日～1月4日
- ・ スタッフ 8人所属しており、移動販売も含め常時5～6人が従事している。

[店舗の状況]

- ・ J Aから引き継いだ移動販売が思ったより売上げが良い。地区に出向くと外に出て待ってくれている。地道ではあるが継続して取り組んでいかないといけないと強く認識している。
- ・ 17:00からお惣菜やお弁当を半額にしている。その日のうちに消費しないとけない。
- ・ 店舗の品揃えとして日用品が弱いことは認識しているが、頻繁に売れるわけではないので置きづらいのが実状である。
- ・ 5年前と比較すると、1日の平均で二桁の来店者数の減少になっている。

[公共交通との関わり]

- ・ やすら号に乗って買い物に来てくれる人も多い。役場が主導する利用者特典サービス制度が貢献している。
- ・ 通院を兼ねて買い物に来てくれている人が多い。買い物の荷物ができるので帰りはタクシーになる。
- ・ 中山地区の人のやすら号を使った買い物が少ないと感じている。おそらく予約が必要なやすら号中里線と中ノ川線の利用方法が理解しきれていないのではないかと考えている。

[公共交通事業との連携について]

- ・ 中山地区の人たちにももっとやすら号を使って買い物に来てもらいたい。やすら号のデマンド方式が理解されていないと感じる。必ずニーズはあるので、乗り方の周知に取り組んでいただき、ニーズを掘り起こしてもらいたい。
- ・ 路線バスややすら号に乗って買い物に来てくれる人たちが帰り便を外で待っていることが気の毒に感じる。バスロケーションシステムのデジタルサイネージが店舗内にあれば建物内でバスを待てるため、利用者も喜ぶと思う。もし導入されるのであれば、そのための管理（電源のオンオフ、不調時の管理者への連絡）は可能と考える。

田野町役場 地域振興課

[やすら号の田野町内運行について]

- ・ 田野町民も利用させてもらっている。
- ・ 引き続き田野町内に乗り入れていくことは問題ない。
- ・ 運行経路や運行ダイヤを安田町が変更することについて、田野町内運行区間について田野町がサポートすることは可能である。
- ・ 今後お互いに連携していく。

安田町社会福祉協議会

[社会福祉協議会について]

- ・ あったかふれあいセンター事業を県の事業を受けて町から委託されている。
- ・ 「つどい」の拠点型つどいとして文化センターと集落活動センターなかやまで平日はほぼ毎日実施している。また、サロン型として、各地区の集会所などで実施している。
- ・ 生活支援事業を町から受託しており、高齢になっても自宅で安心して生活が続けられるように訪問活動を行っている。

[安田町内の公共交通の現状について]

- ・ やすら号は町民の生活を支える移動手段として必要なものである。しかしその利用者である集落の人々がいなくなっているのが現状である。そのような状況で、コスト面や費用便益についての議論は出てくるのは仕方ないと思うが、町民の生活を支えるものである以上、コストだけで判断してはいけないと思う。赤字であっても移動手段確保は行政サービスとして行政が担うべきことである。
- ・ やすら号については、毎年利用状況などを分析し、必要に応じて再編しておりよくできていると思う。
- ・ 特に中山地区の山間部の移動手段確保がたいへんであると思う。

[今後の公共交通について]

- ・ 高知東部交通の馬路線と重複する区間では、やすら号がクローズ運行（乗降できない）しているが、これはやめるべきであると思う。高知東部交通への配慮は理解できるが、そもそもダイヤが合っていないうえ、目の前を運行しているのに利用できないのは厳しいと考える。
- ・ 大野台地については利用者がいる限り運行を続けるべきであると思う。
- ・ 特に現役世代に公共交通への理解を深めてもらうための、攻めた利用促進に取り組むべきであると思う。

高知東部交通

[路線バスの現状について]

- ・利用者が少ない馬路線であるが、朝夕の便で馬路村から安芸高校に通っている学生がいる。
- ・やすら号が路線バスと重複する区間でクローズ運行してくれているが、路線を共有している馬路村と安芸市が承認してくれるのであれば、クローズ運行を解消してもらっていいと考えている。利用者を取り合うのではなくお互いに協調して公共交通の活性化に貢献できればいいと考えている。

[路線バスの今後について]

- ・働き方改革関連法の施行により、乗務員の就業時間に制約がかかるため、2024年3月のダイヤ改正に向けた作業をすすめている。利用が拡大した時にすぐに対応することが難しいことから、運行本数は現状を維持させる方向で考えている。ただし、朝の便と夕方の便の運行時間を調整することで対応できそうである。

[バス利用者の安全確保について]

- ・国道55号の代替経路として国道旧道への路線変更が提案されているが、路線バスの運行については道路線形や幅員などから安全性の確保が困難であり、難しいと考える。

[バス利用促進の取り組みについて]

- ・バス乗り方教室などの開催については積極的に参加していきたいと考えている。利用促進の取り組みもバス会社として積極的にやるべきことと認識している。

中野ハイヤー

[タクシー事業について]

- ・車両数 3台（ジャンボタクシー：1台、普通車：2台）
- ・乗務員数 3人
- ・タクシーの売上げはコロナ禍前の7割程度となっているが、コロナ禍がその理由というよりは、そもそも人が減っていることが問題である。

[やすら号の現状について]

- ・東島線はコロナ禍の最中からも利用が継続している。利用してくれているのは決まった人であるが、1人が同じ日に2往復して買い物に行ってくれるなど、だいたい1日に20人を超える利用となっている。
- ・高知東部交通の路線バスへの乗り継ぎ利用はほぼいない状況となっている。
- ・田野町内での乗降もある。
- ・不動産の住宅での利用は全く無い状況である。
- ・利用してくれているのは女性ばかりであり、車内はおしゃべりで賑やかになる。
- ・シルバーカーを載せることもある。
- ・前回のダイヤ改正により、利用者からの田野町内における滞在時間に対する不満は減っている。

[やすら号の今後について]

- ・新しい利用者の掘り起こしは重要であり、そのための取り組みが求められる。

安田ハイヤー

[タクシー事業について]

- ・車両数 5 台（ジャンボタクシー：2 台、ノア：1 台、普通車：2 台）
- ・乗務員数 5 人
- ・タクシー事業は 10 年前の半分以下に売上げが減少している。
- ・コロナ禍は明けつつあるが、タクシー利用者に限らず飲食店などもお客さんは戻り切れていない。自宅での楽しみ方を見つけた人たちが外に出なくなっている。さらに様々な値上げも重なっている。

[やすら号の現状について]

- ・やすら号の利用者はコロナ禍から戻りつつある。
- ・やすら号車内で定期的に会う人たちとのおしゃべりが楽しまれている。運行中の車内の雰囲気はいい。

[やすら号の今後について]

- ・大野台地経由に対する不満は減ってきていると感じる。
- ・やすら号の利用者から運行曜日を増やして欲しいと要望が出ていることについて、もし増やしたとしても利用者が増えるのではなく、分散して国の補助基準に届かなくなるなど条件が悪くなるように感じる。

第 4 章：上位計画等の整理

4-1. 安田町地域公共交通網形成計画の検証

(1) 目指す将来像と取り組みの基本方針

本計画が理念を引き継ぐ「安田町地域公共交通網形成計画（以下：網計画）」において、「目指す将来像」とその実現に向けた取り組みの「基本方針」及び「目標」は次のように整理されている。

表：網計画における目指す将来像と基本方針、目標

目指す将来像	様々な要因が重なり、本町における公共交通網の利便性維持が難しくなりつつあるが、「住み慣れた場所を離れたい」気持ちを持つ高齢者（移動制約者）も多く、誰もが「自動車に頼らずとも生活を持続できる町」を実現させるため、自分の意思で移動でき、地域の実情・町民の移動ニーズと整合のとれた生活交通サービスの構築を実現する。 また、公共交通網の充実による町民同士の交流、町外との交流人口の拡大を通じた地域の活性化にもつなげる。
	基本方針 1：地域の実情に合った公共交通網の整備
	〔目標 1：誰もが利用できる安心・安全な公共交通網を実現させる〕 全ての安田町民が、生活に必要な移動手段（公共交通や福祉輸送等）を使い、自動車が運転できなくても生活を続けていける環境構築を目指す。
	基本方針 2：公共交通網の持続と利用促進
	〔目標 2：地域の移動手段として持続する公共交通網の実現〕 現状の路線バスや鉄道、そして新しく配置する移動手段などについて、運行がいつまでも持続していくように、利用者のニーズを反映したわかりやすく便利と感じてもらえる運行を実現させる。また、地域が受け身で公共交通網を利用するのではなく、積極的に地域が関わり、改善していける仕組みの構築を目指す。
	基本方針 3：まちづくりとの連携
	〔目標 3：公共交通への理解と賑わいづくりの実現〕 移動の目的となる観光、福祉、教育などとの連携を通じて公共交通の利用促進につなげるとともに、人のながれを町中心部に誘導することによる賑わいの創出を目指す。
	基本方針 4：広域で共有する移動手段とまちづくり
	〔目標 4：生活圏がひとつになり進める利便性向上の実現〕 中芸地域の自治体は、ひとつの生活圏を共有していると考えられる。このことから、自治体間でも相互に町民が行き来できる路線網（フィーダー系統）の構築やソフト面における連携強化を通じた地域の活性化を目指す。

(2) 網計画に記載のある事業の成果

網計画にてとりまとめた具体的事業の実施状況とその成果について整理する。

本町のコミュニティバス“やすら号”の運行開始により、それに付随する利用促進の取り組みなどが大きく前進した。一方で、計画初年度末となる2020（令和2）年1月に我が国における新型コロナウイルス感染症の最初の発症が認められるなど、いわゆるコロナ禍による取り組みの制約があり、特に対面による取り組みの実施が難しい時期が続いた。

表：事業の実施状況とその成果に関する評価

◎	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：地域の実情に合った公共交通網の整備

1－①：公共交通空白地区の解消

町内に存在する公共交通空白地区に、町主導による新しい公共交通サービスを配置する。

➡	◎	やすら号の運行開始により、必要とする住民が暮らす地区には公共交通サービスを配置することができているが、運行開始から3年が経過し、曜日限定運行や運行経路に対する要望、区域運行路線の一部クローズ運行区間に対する不満などが利用者から出されている。
---	---	--

1－②：福祉輸送の整備

公共交通を自力で乗降できない人であっても、生活に必要な移動手段を確保できるよう福祉輸送サービスを整備する。

➡	△	調査を実施したものの、新型コロナウイルス感染症の流行により、取り組みが中断している。
---	---	--

1－③：運行ダイヤの検証と改善

広域交通ネットワークである鉄道や路線バス（安芸～室戸～甲浦線）と、地域内交通ネットワークとなる新しい移動手段や路線バス（安芸～馬路～魚梁瀬線）が、ダイヤや運賃などのサービスで連携し、地域全体の利便性向上につなげる。

➡	○	やすら号のダイヤ設定について、安芸方面行き路線バスやごめん・なはり線との接続を可能な限り実現してきた。一方で馬路線は他の自治体との協議が必要となることから、本町内でのダイヤ調整はできていない。
---	---	--

1－④：待ち合い所の快適性向上

駅やバス停の待ち合い所において、高齢者でも快適に乗り物を待つことができるよう、ベンチの設置や風雨避けなどの設置を必要に応じて行っていく。



▲ 事業として実施していない。

1－⑤：バス停利用者の安全性向上

交通量の多い国道 55 号沿線のバス停について、利用者の安全確保につながるように警察などの関係機関に横断歩道や信号機の設置を要望していく。



△ 唐の浜東バス停への横断歩道設置は完了したが、他のバス停への設置については、必要な要件を満たしていないなどの理由から実現していない。

基本方針 2：公共交通網の持続と利用促進

2－①：利用しやすい運賃設定

新しい移動手段について、利用しやすい運賃制度として設定する。



◎ やすら号の運賃は、安田町内が 100 円、安田町と田野町をまたがると 200 円（いずれも一回の利用）と、利用しやすい運賃設定としている。

2－②：わかりやすい情報発信

町内（もしくは中芸地域）を対象として、公共交通に関する情報を集約し、冊子や WEB を通じて発信する。



◎ 安田町内を対象とした携帯しやすい時刻表冊子“安田町公共交通ガイド”を作成し、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーと、全ての公共交通情報をとりまとめている。

2－③：町民との定期的な対話による利用促進

公共交通を利用していない人も含め、町内の移動手段確保策について意見交換を行い、公共交通再編のヒントを得る機会とする。



○ コロナ禍で対話による意見交換ができていない時期があるが、その期間中は広報チラシを作成してポスティングによる周知に取り組んだ。新型コロナウイルス感染症が 5 類に移行してからは地区にて意見交換を行っている。

2-④：イベントを通じた利用促進

公共交通を利用したことがない人をターゲットとして、イベントなどへの出展や公共交通を活用したおでかけイベントを通じた啓発を行う。



◎

高知東部交通と町で連携し、地区や学校を対象としたバス乗り方教室を開催したり、町が主催する集客イベントに出展したりしている。

2-⑤：公共交通利用者の組織化

公共交通利用者との対話や協働による利用促進に取り組めるように、公共交通利用者を組織化する。（将来的には中芸地域を対象とする）



△

町が事務局となり、住民代表者2名と安田町社会福祉協議会の4者による協議を通じて方向性の共有はできているが、組織化までには至っていない。

2-⑥：I Cカードですかの普及支援

I Cカードですかの普及支援に取り組む。



○

新型コロナウイルス感染症の影響を受け、当初予定していた数と内容とはなっていないが、町が主催する催しや地区及び学校を対象としたバス乗り方教室を通じて普及活動に取り組むことができている。

2-⑦：乗務員確保への支援

バス事業者及びタクシー事業者の乗務員確保について、移住施策等とリンクした支援を行う。



△

乗務員確保の取り組みが必要な状況に至らなかったため、具体的な取り組みが求められていない。要因は新型コロナウイルス感染症によると考えられる。

基本方針3：まちづくりとの連携

3-①：町内の集客施設との連携による利用促進

町中心部の集客施設との連携により、移動手段を自動車利用から公共交通利用に誘導する。例として、田野町が実施しているスタンプ制度などが考えられる。



○

“やすら号回数券の購入”や“らく貸おでかけデスカ”の申し込みにより、町内の協力店舗で利用できる“利用者特典サービス”を開始している。利用者からは好評であるが、自動車利用から公共交通利用への転換に大きく寄与しているとは言い難い。

3-②：観光客への案内の一元化

町内への観光客に対し、冊子やWEBを通じたわかりやすく一元化された情報発信を行う。



▲ 事業として実施していない。

3-③：移動制約者等の見守り体制構築

乗務員から利用者への声かけを、運転業務への支障とならない範囲で積極的に行うとともに、徘徊などの不審な点があれば関係機関に通報し、すぐに対応できる仕組みを構築する。



○ 関係者との協議を行い、見守り体制の構築は完了しているが、関係者の意識を持続させるための取り組みが課題である。

3-④：学校におけるバス乗り方教室の開催

小中学校の児童及び生徒を対象として、公共交通の意義を学び、関心を持ってもらう乗り方教室を開催する。子ども達から保護者へのアピールにつながることも目的とする。



○ 新型コロナウイルス感染症の落ち着いた令和4年度と、第5類移行後の令和5年度に安田小学校の授業にて実施している。

3-⑤：中心部への交通結節点待ち合い所整備

バス到着時間まで輝るぽーと安田など中心部を楽しむことができる待ち合い所として、ハード、ソフト両面から整備を行う。また、近所の高齢者なども訪れ、交流できるサロンのような場所としての活用も検討する。



▲ 事業として実施していない。



写真：安田小学校におけるバス乗り方教室

基本方針 4：広域で共有する移動手段とまちづくり

4－①：町民の生活圏と整合する路線構築

安田町と中芸地域をつなぐフィーダー系統となる新しい路線を構築し、町民の生活圏と整合した移動手段の確保と、本町へのおでかけ促進につなげる。



◎

やすら号を田野町に乗り入れることができおり、特に田野町の量販店への買い物ニーズを支えている。

4－②：広域連携による観光来訪者への情報発信

来訪者が発地で中芸地域及び高知県東部地域の観光情報を入手できる情報発信を行う。



▲

事業として実施していない。

4－③：広域連携による地域のアピール

中芸地域及び高知県東部地域にて、公共交通を使った観光ミニツアー（日帰り旅行）を定期的に企画し、地域住民や来訪者に地域を知ってもらうと同時に、公共交通を利用する機会の提供につなげる。



△

新型コロナウイルスの影響を受け、人を集めてツアーを行うことが難しい状況が続いたため、家族や友人などの少人数による個人ツアーに誘導する企画を行った。

(3) 地域公共交通計画に引き継ぐ事業

網計画の個別事業の検証を経て、地域公共交通計画において継続させるべき事業を以下に整理する。

検証の結果、順調に事業が推進できていないものであっても、引き続き取り組むべきと考える事業については“継続”と評価し、地域公共交通計画の事業として計画に反映する。ただし、名称や具体的な内容については社会的な背景等を踏まえて見直すこととする。

“必要に応じて実施”は、計画への施策及び事業としての位置づけはしないものの、その要素は取り込むこととする。

“他事業にて検討”は、別の計画及び事業での検討、実施が相応しいと考え、今回の検討から除外する。

事業	評価	継続の評価
1－①：公共交通空白地区の解消	◎	継続
1－②：福祉輸送の整備	△	必要に応じて実施
1－③：運行ダイヤの検証と改善	○	継続
1－④：待ち合い所の快適性向上	▲	必要に応じて実施
1－⑤：バス停利用者の安全性向上	△	必要に応じて実施
2－①：利用しやすい運賃設定	◎	必要に応じて実施
2－②：わかりやすい情報発信	◎	継続
2－③：町民との定期的な対話による利用促進	○	継続
2－④：イベントを通じた利用促進	◎	継続
2－⑤：公共交通利用者の組織化	△	継続
2－⑥：ＩＣカードですかの普及支援	○	継続
2－⑦：乗務員確保への支援	△	継続
3－①：町内の集客施設との連携による利用促進	○	継続
3－②：観光客への案内の一元化	▲	必要に応じて実施
3－③：移動制約者等の見守り体制構築	○	継続
3－④：学校におけるバス乗り方教室の開催	○	継続
3－⑤：中心部への交通結節点待ち合い所整備	▲	必要に応じて実施
4－①：町民の生活圏と整合する路線構築	◎	継続
4－②：広域連携による観光来訪者への情報発信	▲	他事業にて検討
4－③：広域連携による地域のアピール	△	必要に応じて実施

(4) 網計画の目標達成状況の評価

「安田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 : 誰もが利用できる安心・安全な公共交通網を実現させる

[考え方]

地域の実情に合った公共交通網の整備が実現することで、高齢であっても生活のために自動車を運転していた人や、移動手段を持たず家族や知人に移動を頼っていた人が、公共交通網の利用に積極的になると期待する。その結果、本町内の公共交通利用者数が増加するものとする。一方で、人口が減少していることを補正する。

数値	□ 当初（2019（平成 31）年 4 月～2020（令和 2）年 3 月） 高知東部交通：5,301 人、安田駅：32,402 人、唐浜駅：11,049 人、やすら号：936 人 合計：49,688 人（1 日平均：136.13 人） □ 現状（2022（令和 4）年 4 月～2023（令和 5）年 3 月） 高知東部交通：5,839 人、安田駅：19,470 人、唐浜駅：6,349 人、やすら号：1,988 人 合計：33,646 人（1 日平均：92.18 人）
検証	公共交通全体で利用者数が減少しており、目標は達成できていない。特に大きな減少となっているのが鉄道であり、コロナ禍の影響からまだ回復し切れていない。一方で、路線バスやコミュニティバスは増加傾向にある。今後は、日常的な公共交通網の利用拡大を目指し、車を運転できる人であっても鉄道やバスを使える時には使う環境づくりとして、まずは公共交通を体験してもらい、利用者の裾野拡大につなげる必要がある。

目標 2 : 地域の移動手段として持続する公共交通網の実現

[考え方]

地域の公共交通網が持続していくためには、継続した町民及び来訪者による利用が欠かせない。また、利用していくことを前提とした場合、IC カードですかを所持することで、路線バスに対する負担イメージの軽減につながり、さらなるバス利用が期待できると考える。

数値	□ 当初（2019（平成 31）年 1 月時点）：71 人が所持 □ 現状（2023（令和 5）年 12 月時点）：126 人が所持
検証	指標通りに IC カードですかの所持者が増加していくと、令和 5 年度には 146 人を超えている必要があり、目標値には届いていない。 バス乗り方教室での体験やイベントにおけるですか販売出張窓口、らく賃おでかけデスクサービスの開始が所持者数増加に寄与したと考えられるが、今後さらにサービスの周知を行い、申込者数を増やすことで、記名式 IC カードですかの所持者数増加を図る必要がある。

目標 3：公共交通への理解と賑わいづくりの実現

[考え方]

移動手段とまちの魅力が連携することで、中心部の賑わい創出につながることを期待する。そこで、本町中心部の集客施設における利用者数をモニタリングして指標とする。

数値	□ 当初（2019（平成 31）年 4 月～2020（令和 2）年 3 月） ・輝るぽーと安田（土佐の元気市）：113,540 人 ・輝るぽーと安田（安田の茶屋）：5,440 人 ・安田まちなみ交流館・和：2,602 人 合計：121,582 人 □ 現状（2022（令和 4）年 4 月～2023（令和 5）年 3 月） ・輝るぽーと安田（土佐の元気市）：105,692 人 ・輝るぽーと安田（望海ノ菜縁）：6,130 人 ・安田まちなみ交流館・和：2,424 人 合計：114,246 人
検証	目標は達成できていない。 集客店舗の実績が指標となることから、新型コロナウイルス感染症の影響をまともに受けたことが大きな要因と考える。 一方で令和 3 年度から、町内施設と連携し公共交通の利用促進と町内店舗への誘客を目的として、「利用者特典サービス事業」を開始しており、一定の成果にはつながっている。今後はサービスのさらなる周知に取り組むとともに、利用者特典サービスを連携してくれている施設や店舗の要望や意見を整理して、内容を拡充していく必要がある。

目標 4：生活圏がひとつになり進める利便性向上の実現

[考え方]

中芸地域全体を対象として、公共交通機関を利用して巡る観光ミニツアーを企画する。参加者は地域住民や来訪者とし、ツアーへの参加名目で公共交通機関を利用することにより、利用者数が純増するだけでなく、ツアーでの利用がきっかけとなり公共交通を積極的に利用する人が増加すると考える。

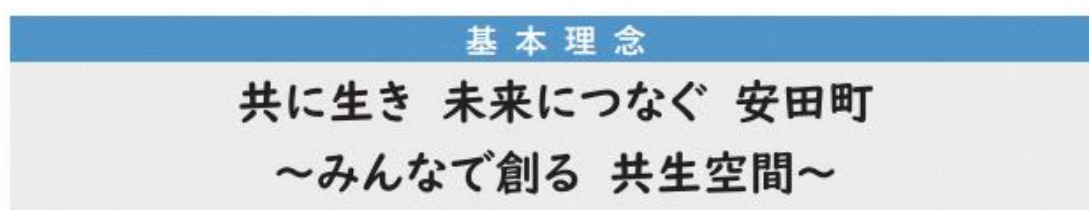
数値	□ 当初（2023（令和 5）年度）の目標値：103 人 □ 現状（2023（令和 5）年度）の実績値： 0 人
検証	目標は達成できていない。 新型コロナウイルス感染症の状況を見つつであるが、車を利用する世代や、これまで公共交通を利用してこなかった人たちに、公共交通を利用するきっかけとなる仕掛けを行う必要がある。

4-2. 上位計画の整理

(1) 安田町総合振興計画 2020（令和2）年～2029（令和11）年

安田町総合振興計画は、中長期的な視点に基づく町政全般の基本的な方針や実現したい価値を示すものであり、急速に変化する社会情勢や不測の事態等に対応する際の“指針”（＝手引き）となるものであり、令和2（2020）年から令和11（2029）年までの10年間を計画期間として策定された。

基本理念として「共に生き 未来につなぐ 安田町 ～みんなで創る 共生空間～」を掲げ、将来フレームとして住民アンケート調査に基づく町民の幸福度（平均点5.7点以上）や、定住人口（2029（令和11）年に2,000人以上）に具体的な目標を設定している。



目指すまちの姿 (実現したい4つの価値)	◇ 学び続けられる「やすだスタディ」 ◇ 普通に暮らせる「やすだライフ」 ◇ 誇りを持てる「やすだプライド」 ◇ 自ら治める「やすだルール」
-------------------------	---

□ 安田町地域公共交通計画に留意すべき事項

基本施策1-2 交通・移動手段の確保

あるべき姿	・ 目的地への移動手段が確保されている
目標指標	・ 集落外への移動のしやすさ (移動目的別に利用手段の選択肢を提供する)
主な関連事業	・ 公共交通空白地区への新しい移動手段の整備 ・ 運行ダイヤの検証と改善 ・ 学校などにおけるバス乗り方教室の開催及びＩＣカード「ですか」の普及支援

重点施策4-4 地域公共交通システムの構築

施策方針	・ 高齢化が進む中、福祉施策と連携しつつ、コミュニティバス等による交通弱者の移動手段の確保に取り組みます。 ・ 交通弱者、買い物弱者を支援するため、移動販売を確保します。
重要業績評価指標 (KPI)	・ 地域公共交通年間利用者数 目標：1,500人（2024（令和6）年）
主な関連事業	・ 交通弱者に対する移動手段（コミュニティバス等）の確保のほか、買い物弱者の支援を行う。

(2) 高知県地域公共交通計画 2023（令和5）年度～2027（令和9）年度

高知県地域公共交通計画は、本県の公共交通に関するマスタープランとして、広域のかつ幹線的な公共交通を中心として、将来にわたって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として高知県が主導して策定された。

この計画における基本方針・目標は、「公共交通経営対策検討委員会の答申書」（平成24年2月）及び「県議会公共交通問題調査特別委員会からの提言」（平成24年7月）を基に整理された理念及び方向性を念頭に、市町村・事業者アンケートなどの結果も考慮して次のとおり整理されている。

高知県地域公共交通計画における基本方針

- 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**

□ 安田町地域公共交通計画に留意すべき事項

（本町の主体的な取り組み、参画が見込まれるものを抽出）

- 事業①－1：バス路線維持のための継続的な支援
- 事業①－2：鉄道・路面電車維持のための継続的な支援
- 事業①－3：バス運転士等の人材確保
- 事業②－1：公共交通ネットワークの継続的な再編
- 事業②－2：利用しやすいダイヤの実現
- 事業③－2：バス停、待合環境（駅舎、バス停）の整備
- 事業④－2：バスロケーションシステムの導入
- 事業⑤－1：生活交通の確保・維持
- 事業⑤－2：公共交通空白地域の解消
- 事業⑦－1：県民や来訪者に行動変容を促すプロモーションの実施
- 事業⑦－2：G T F Sデータのオープンデータ化
- 事業⑧－1：イベントの実施
- 事業⑧－2：多様な関係者・分野と連携した利用促進

□ 本町の取り組みに関連する目標

評価指標	現状値（R3年度）	目標値（R9年度）
土佐くろしお鉄道の利用者数（輸送人員）	1,476 千人	1,626 千人
土佐くろしお鉄道の収支率（鉄道事業）	47.9%	57.9%
地域間幹線系統バスの収支率	43.4%	46.9%
路線バスへのバスロケ（GTFS-RT）導入	—	100%

4-3. 関連する計画の整理

(1) 過疎地域持続的発展計画（令和3年度～令和7年度） ※令和5年5月変更

令和3年4月に施行された「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」により、安田町全域が引き続き過疎地域に指定されたことに伴い、総合的かつ計画的な過疎地域持続的発展施策を推進するため、令和3年度から令和7年度までの5年間で計画期間として「過疎地域持続的発展計画」が策定された。

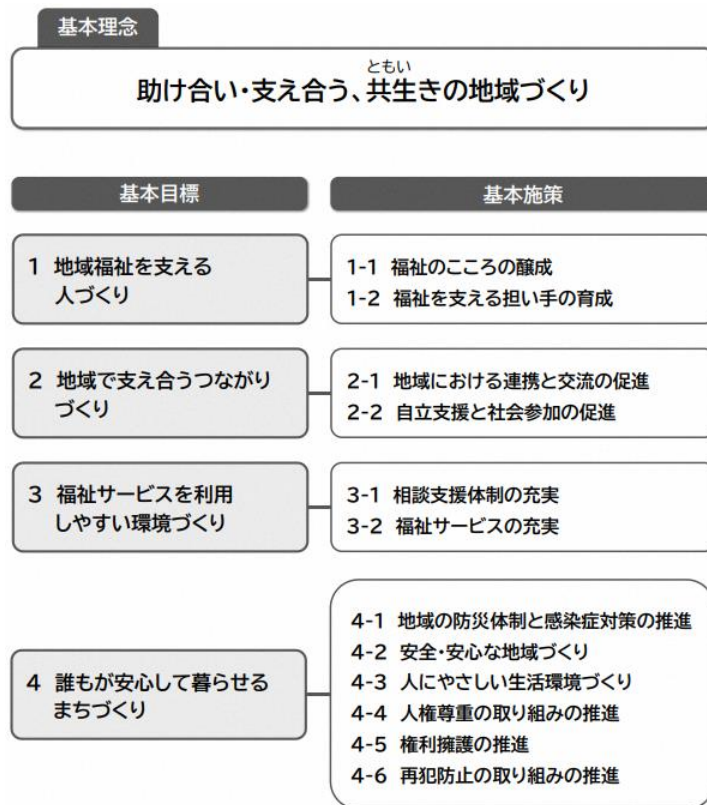
□ 安田町地域公共交通計画に留意すべき事項

現況と問題点への対策	(2) 公共交通（鉄道・バス） ・鉄道ごめん・なはり線については、駅前広場の利活用を更に図るとともに、沿線市町村が一致協力し、マイレール意識の高揚と鉄道利用促進に引き続き努めます。 ・生活バス路線は、維持すべきバス路線を地域交通協議会で指定し、国、県の助成制度も活用しながら、バス事業者に運行させる方式で公共交通の維持確保を図ります。 ・土佐くろしお鉄道、路線バスともに、観光振興とのタイアップなどによって一層の利用促進を図り、公共交通体系を維持していきます。 ・令和2年より運行を開始した安田町コミュニティバスについて、引き続き安田町にあるハイヤー会社に運行委託することで事業を継続していきます。 ・平成31年に策定した安田町地域公共交通網形成計画（現地域公共交通計画）に基づき、公共交通の利用促進を行っていきます。具体的には、町内の各地区において公共交通に関する意見交換会の実施、公共交通利用者の組織化及び公共交通に関する情報発信の整備等を行っていきます。 ・観光、福祉、教育等とも連携を行い、町内集客施設との連携事業や学校におけるバス乗り方教室等を実施し、公共交通の利用促進を図ります。 ・高知東部交通の路線バスの利用促進と公共交通を利用する町民の運賃負担の軽減を図るため、記名式ICカードですかを活用し、バス運賃を定額制とする事業を令和3年度より実施していきます。事業実施にあたり、地域住民への広報活動並びに利用促進を進めていきます。
-------------------	--

- ごめん・なはり線のマイレール意識の高揚と利用促進への取り組みを推進する。
- 生活バス路線を国、県の助成制度も活用しながら、維持確保を図る。
- 観光振興とのタイアップなどによる利用促進を図り、公共交通体系を維持する。
- 安田町コミュニティバスは、町内のタクシー事業者により事業を継続する。
- 計画に基づき、地区別意見交換会や公共交通利用者の組織化、公共交通に関する情報発信の整備に取り組む。
- 路線バス（高知東部交通）の利用促進と、“らく賃おでかけデスカ”の継続、これらに関する広報活動等に取り組む。

(2) 安田町第3次地域福祉計画・地域福祉活動計画（令和4年度～令和8年度）

「地域福祉計画」は、総合振興計画等の最上位計画がめざす将来像や基本理念の達成に向けた“福祉面のまちづくり計画”であり、福祉に関する分野別計画（高齢者、子ども、障がい者等に関する計画）の共通軸に関する施策を体系化するものとして、福祉関連計画の上位計画として位置づけるものである。



□ 安田町地域公共交通計画に留意すべき事項（一部を抜粋）

基本施策4-2 安全・安心な地域づくり

日常からのあいさつ・声かけをはじめ、地域における防犯活動や子どもへの見守り活動、豊かな自然や景観を保全する取り組み等により、子どもから高齢者まで住み慣れた地域で生涯にわたり暮らすことができる環境の充実に努めます。

住民組織 関係団体等	・交通安全や見守り、防犯、美化活動について、住民とともに積極的に取り組みます。
-----------------------	---

基本施策4-3 人にやさしい生活環境づくり

公共施設・歩道等のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を推進するとともに、日常の移動手段の確保等により、それぞれの地域で安心して暮らし続けられるまちづくりを進めます。

地域住民	・運行維持のため、公共交通を積極的に利用しましょう。
住民組織 関係団体等	・日常の移動手段や買い物支援について、助け合い・支え合いの活動により、できることを検討して実施します。
町	・安田町地域公共交通網形成計画に基づき、公共交通の空白地域の解消を図ります。

第5章：前提条件の整理

5-1. 現状の整理

(1) 地域の現状からの考察

- ・ 少子・高齢化の進行により、30 年前（平成 5 年）と比較して人口が 42.1%減少している。また、一世帯当たりの構成員数が 2.0 を割っており独居世帯が増加している。
- ・ 高齢者の人口も平成 30 年頃から減少に転じているが、労働力及び若年者人口の減少割合はさらに顕著で、特に全人口に占める子ども（15 歳未満）の割合は 30 年前の 12.6%から令和 5 年には 7.9%まで減少しており、将来の地域の担い手確保が課題となっている。
- ・ 行政区別に人口を 30 年前と比較すると、全ての集落で減少しており、特に山間部の中山地区における減少率が大きくなっている。
- ・ 国立社会保障・人口問題研究所が発表した人口の将来推計では、本町の人口は 2050（令和 32）年には現在の半数以下となる 1,043 人にまで減少すると予測されている。また、その年の 15 歳～64 歳人口は 33.5%（2023 年住民基本台帳と比較）、15 歳未満の子ども人口は 43.4%（同）とそれぞれ大きく減少しており、労働力や地域の担い手不足が課題となる。
- ・ 食料品や生活用品を扱う量販店がない本町では、買い物ニーズが田野町や安芸市、奈半利町に流出している。特に田野町の「サンシャインゆい」には多くの町民が買い物に行っており、その際に銀行やホームセンター、ドラッグストアなどにも立ち寄る傾向にある。
- ・ 通学及び通勤による人の流動から、本町は安芸市、田野町、奈半利町など県東部地域の近隣自治体とのつながりが強く、通勤流出に特化すると他に高知市や室戸市にもまとまった流出が見られる。通学流出では安芸市と高知市にまとまった流出が見られるほか、馬路村の流動から、本町を通過する通勤や通学のまとまった移動がある。
- ・ 人身交通事故の発生状況件数は高齢者が関係するものが大半となっている。ただし、その発生場所の多くは国道 55 号沿線であり、全てに安田町の高齢者が関与しているとは限らないが、引き続き高齢化率が高まっていくことを考慮すると、交通安全に関する意識を高めていくことは必要である。

課題整理に向けて留意すべき事項

- 将来の人口減少とそれに伴う地域の担い手不足に備え、中山地区など山間部の集落における生活を維持するための支援策が求められる。
- 日常の買い物は田野町や奈半利町、安芸市などに頼る傾向にあり、公共交通による隣接自治体への移動手段確保は重要であり、利用者のニーズに合わせた改善と維持が求められる。
- 隣接する自治体（特に田野町）とは公共交通の活性化に向けた情報共有と、意見交換が求められる。

(2) 地域の公共交通からの考察

- ・土佐くろしお鉄道安田駅が、町中心部から離れており、地域の交通結節点として機能しきれていない。
- ・国道 55 号を室戸方面と安芸方面につなぐ“安芸ージオパーク線（高知東部交通）”は、平日 18.0 回の運行があり、ほぼ 1 時間に 1 本運行されている。土佐くろしお鉄道の“ごめん・なはり線”も同様に 1 時間に 1 本以上運行されており、特に安芸市や高知市方面への移動には利便性の高い地域となっている。しかし、このことが地域住民に認識及び評価されていない。
- ・町内の国道 55 号を運行する路線バス（高知東部交通）は、乗車もしくは降車時に必ず交通量の多い国道を横断する必要がある、特に不動地区や唐浜地区では国道横断が難しい高齢者がバス利用を敬遠せざるを得ない状況がある。
- ・馬路線（高知東部交通）の運行回数が 4.0 回（休日は 3.0 回）であり、朝と夕の運行便は通学設定の運行となっていることから、一般の利用者にとっては利用しづらいものとなっている。
- ・これまでに町が取り組んできた「安田町の公共交通“利用者特典サービス”」は、「らく賃おでかけデスカ」の申し込み、もしくは「やすら号」の回数券を購入すると町内の協力店舗で様々な特典を受けられるものであり、特に「輝るぽーと 土佐の元気市」はその特典サービスの利用が多く、数少ない町内の商業施設と町民をつなぐ重要なサービスとして機能している。
- ・やすら号については、路線定期運行の“東島線”と“東谷線”、区域運行の“中ノ川線”では安定して利用されているが、区域運行で週に 2 日運行している“中里線”は利用が極端に少なくなっている。
- ・やすら号の区域運行 2 路線（中里線、中ノ川線）では、高知東部交通馬路線と重複する区間をクローズ運行としていることについて、それを解除して沿線住民が馬路線もやすら号も利用できるように要望されている。
- ・やすら号の大野台地経由について、大野台地上での安田町民による利用がなく、さらに山道を通することで所要時間が伸びるだけでなく、車酔いにつながることから、経路変更を要望する声が多い。

課題整理に向けて留意すべき事項

- 地域の公共交通について、まずは現状における利便性の高さを“知ってもらい”“使って（体験して）もらう”ことを通じて、町民の公共交通への理解を深めていくことが求められる。
- 自宅や集客施設から、駅やバス停までの移動手段確保が求められる。
- 国道 55 号を運行する路線バス利用者の安全確保が求められる。
- 本町のコミュニティバス“やすら号”については、引き続き鉄道や路線バスを補完する移動手段として機能するよう、利用者の意見を踏まえた路線の改善と維持が求められる。
- 馬路線（高知東部交通）の改善と維持に向けて、路線を共有する馬路村との情報共有と、意見交換が求められる。

(3) 公共交通を取り巻く意識からの考察

- ・やすら号車内は利用者同士の交流の場となっており、生活のための単なる移動手段ではなく、週に1度の交流の機会と、リフレッシュできる乗り物として貢献している。また、利用者の大半は女性となっている。
- ・やすら号の運行曜日を単純に週2日にして欲しいと要望する声がある。また、現状の運行曜日では他の用事と被っており、やすら号を利用したくてもできないと具体的な理由を挙げて要望する意見も出されている。一方で、公共交通を利用していないと推測される他の町民からは、現状でも公共交通への経費をかけ過ぎであるという指摘がある。
- ・本町が独自に取り組んでいる「らく賃おでかけデスカ」や時刻表冊子「安田町公共交通ガイド」の発行は、公共交通を利用している人からは評価されているが、そもそも公共交通を利用しない人には、意識されていない傾向がある。やすら号の運行も含め、公共交通の利便性向上につながる情報発信が全ての住民に届き、認識にしてもらうためには相当な工夫が必要である。
- ・地区別意見交換や関係者ヒアリングの結果を踏まえると、車を利用できる環境にある人には、公共交通に関する情報が届いても認識してもらえない現状があり、車の利用に不安を感じるようになってからでないと、移動手段確保の大切さに気付いてもらえない。
- ・全ての病院施設への移動手段として「自動車」が多くなっているが、和田医院や田野病院、県立あき総合病院には公共交通を利用する人も多い。また、病院入り口まで「路線バス」が直接乗り入れている県立あき総合病院では、路線バスの利用が他の医療施設に比べて多くなっている。
- ・病院施設に通院する頻度は「1ヶ月に1回」が突出して多く、続いて「2ヶ月に1回」「1ヶ月に2回」となっており、曜日限定の診療科目以外であれば、1週間に1日の運行であるやすら号でも移動手段として機能している。
- ・通院や買い物には全体的に午前中のおでかけが多く、買い物に出かける頻度では「1ヶ月に4回」以下と回答した人が上位を占めており、1週間に1日の運行であるやすら号でも買い物への移動手段として機能している。
- ・現在自動車を利用している人の約4分の1は5年以内にその自動車利用が難しくなる不安を抱えており、高齢になるほどその傾向は強まっている。また、自動車を利用できなくなった場合の対策として「外出を控える」と「良い対策方法がなく、困っている」が合わせて105人（複数回答可）回答されており、フレイル予備軍として特に対応策の検討が必要となっている。
- ・自動車を利用できなくなったときの対応策として一番多かったのが「タクシーを利用する」となっており、本町の住民にとってタクシーは日常使いできる身近な移動手段として定着している。
- ・やすら号は、少ない人数（特に高齢者）が高頻度で利用していることがうかがえ、やすら号が利用できる環境であっても、利用されていない地区がある。

- ・町内の路線バスが安価に使い放題になる「らく貸おでかけデスカ」を「使っている」や「名称も内容も知っている」「名称だけ知っている」人の割合は高齢になると一定数定着しているが、半数近くは「名称も内容も知らない」と回答されている。サービス開始の周知等には十分に取り組んでいることから、サービスを必要としていない人（例：車を自由に使える人）への周知の難しさが改めて認識できる。
- ・町内の公共交通をさらに良くしていくための意見として、「車両を小型化して経費負担を小さくする（⇒ 実際は車両を小型化すると経費は高くなる傾向にある）」、「バス停をもっと設置してバスを利用できるようにすべき（⇒ 実際はフリー乗降可能であることが知られていない）」といった意見が提示されている。また、「すかカードの利用者数や、やすら号の利用者数が分からないのでニーズが把握できない」といった意見もあり、公共交通を利用するために必要な運行情報に限らず、町内の公共交通に関する正しい情報発信や、誤った認識につながらないための情報発信が必要である。
- ・路線バスやコミュニティバスの乗務員確保について、コロナ禍による利用者数の大きな変動により先が見通しづらい状況となっている。

課題整理に向けて留意すべき事項

- 「公共交通は不便なもの」「自分が使うものではないもの」と思い込んでいる人に対して、地域の公共交通のことを知ってもらう機会やツールを通じた啓発が求められる。
- 地域の主要集客施設や福祉サービスなどとのハード、ソフト両面の施策を通じた連携により、公共交通利用に意識を持ってもらうことが求められる。
- 公共交通利用者の意見や要望を聞く機会を定期的に設け、その意見や要望を踏まえた路線再編やサービスの検討につなげることが求められる。
- 公共交通を利用していない人の意見や要望を聞くとともに公共交通に関する正しい情報の周知にもつなげる機会を定期的に設け、公共交通利用の啓発につなげる場が求められる。
- 自動車運転免許証の自主返納も含め、交通安全に関する意識を高めるための継続した情報発信が必要である。
- 公共交通を単なる移動手段として利用啓発するのではなく、“非日常的な移動”“車内での利用者同士の交流を通じたりフレッシュできる場”を兼ねることができ移動手段として提案することが求められる。
- 公共交通利用の第一歩として必要不可欠である“運行情報”の更新と維持、そして分かりやすくする改善が引き続き求められる。
- 地域の公共交通が持続するために、路線バス及びコミュニティバスの乗務員が安定的に確保できる支援策が求められる。

5-2. 上位計画及び関連計画から引き継ぐ事項

① 安田町地域公共交通網形成計画から継続すべき事業

- 公共交通空白地区の解消
- 運行ダイヤの検証と改善
- わかりやすい情報発信
- 町民との定期的な対話による利用促進
- イベントを通じた利用促進
- 公共交通利用者の組織化
- ICカードですかの普及支援
- 乗務員確保への支援
- 町内の集客施設との連携による利用促進
- 移動制約者等の見守り体制構築
- 学校におけるバス乗り方教室の開催
- 町民の生活圏と整合する路線構築

必要に応じて実施すべき事業

- ・福祉輸送の整備
- ・待ち合い所の快適性向上
- ・バス停利用者の安全性向上
- ・利用しやすい運賃設定
- ・観光客への案内の一元化
- ・中心部への交通結節点待ち合い所整備
- ・広域連携による地域のアピール

② 安田町総合振興計画から留意すべき事項

- あるべき姿として“目的地への移動手段が確保されている”こと。
- 高齢化が進む中、福祉施策と連携しつつ、コミュニティバス等による交通弱者の移動手段の確保に取り組む。
- 交通弱者、買い物弱者を支援するため、移動販売を確保する。

③ 高知県地域公共交通計画から留意すべき事項

- 事業①-1：バス路線維持のための継続的な支援
- 事業①-2：鉄道・路面電車維持のための継続的な支援
- 事業①-3：バス運転士等の人材確保
- 事業②-1：公共交通ネットワークの継続的な再編
- 事業②-2：利用しやすいダイヤの実現
- 事業③-2：バス停、待合環境(駅舎、バス停)の整備
- 事業④-2：バスロケーションシステムの導入
- 事業⑤-1：生活交通の確保・維持
- 事業⑤-2：公共交通空白地域の解消
- 事業⑦-1：県民や来訪者に行動変容を促すプロモーションの実施
- 事業⑦-2：G T F Sデータのオープンデータ化
- 事業⑧-1：イベントの実施
- 事業⑧-2：多様な関係者・分野と連携した利用促進

④ 過疎地域持続的発展計画から留意すべき事項

- ごめん・なはり線のマイレール意識の高揚と利用促進への取り組みを推進する。
- 生活バス路線を国、県の助成制度も活用しながら、維持確保を図る。
- 観光振興とのタイアップなどによる利用促進を図り、公共交通体系を維持する。
- 安田町コミュニティバスは、町内のタクシー事業者により事業を継続する。
- 計画に基づき、地区別意見交換会や公共交通利用者の組織化、公共交通に関する情報発信の整備に取り組む。
- 路線バス(高知東部交通)の利用促進と、“らく賃おでかけデスカ”の継続、これらに関する広報活動等に取り組む。

⑤ 安田町第3次地域福祉計画・地域福祉活動計画から留意すべき事項

- 住民組織・関係団体等は、交通安全や見守り、防犯、美化活動について、住民とともに積極的に取り組む。
- 地域住民は、運行維持のため、公共交通を積極的に利用する。
- 住民組織・関係団体等は、日常の移動手段や買い物支援について、助け合い・支え合いの活動により、できることを検討して実施する。
- 町は、安田町地域公共交通網形成計画に基づき、公共交通の空白地域の解消を図る。

5-3. 公共交通網が解決すべき課題として整理

課題①：地域の移動ニーズに応じた公共交通網の利便性向上と維持

- 路線バス（高知東部交通）は、隣接する自治体との協議を通じて、利用者及び利用者予備軍である沿線住民の移動ニーズに合った運行となるよう、運行経路と運行ダイヤの改善に取り組むとともに、運行の維持が求められている。
- 鉄道と路線バス、やすら号が乗り換えやすい乗降場にて、長時間待つことなく接続し、公共交通網（ネットワーク）として機能することが求められる。
- 地域間をつなぐ鉄道や広域幹線系統となる路線バスは、沿線自治体と連携して運行を支えていく必要がある。
- やすら号は、利用者及び利用者予備軍である地域住民の移動ニーズに合わせて常に改善していくことが求められている。
- 公共交通の運行に関する情報を、様々なツールを通じ常に最新の状態でわかりやすく発信していくことが求められている。

課題②：地域の移動ニーズの正確な把握

- 将来の人口減少による地域の担い手不足に対応するため、生活を支える移動手段として公共交通がその役割を果たすことが求められている。その公共交通の運行は地域の移動ニーズと整合させる必要がある。
- 本町に暮らす人や訪れる人の移動ニーズは、常に変化するため、定期的に把握するとともに、その変化に応じた公共交通の再編につなげていくことが求められている。
- 特に課題①の解決のためには、公共交通を使わない人も含めた地域住民の移動ニーズを常に正確に把握する必要がある。

課題③：公共交通利用促進の継続した取り組み

- 公共交通の運行やサービスについて、“まずは知ってもらう”、そして“体験してもらう”ために、公共交通に無関心な人たちへの啓発が必要である。
- 本町の公共交通施策について正しい情報を発信し、誤った情報の一人歩きの防止につなげる必要がある。
- 住民も参加する公共交通利用促進の取り組みが必要である。

課題 ④：公共交通事業の維持

- 公共交通の運行事業者が今後も継続して運行し続けられるように、乗務員確保や乗務員の処遇改善、運行事業者の負担軽減などに取り組む必要がある。
- 隣接自治体との情報共有と意見交換を通じた公共交通網の維持が求められる。
- 近い将来に発生が予想されている大規模災害への備えが求められる。

課題 ⑤：公共交通利用者の安全確保

- 公共交通利用者が、危険を感じることなく鉄道やバスを利用できる安全確保の取り組みが求められる。
- 毎日定期的に運行する公共交通の利点を活かした、地域の見守り体制構築が必要である。
- 自動車運転免許証の自主返納に関する正しく、継続的な情報提供が必要である。

課題 ⑥：公共交通網と地域の連携促進

- 地域の集客施設や活動と連携した移動の目的と移動の手段（公共交通）の一体的な整備を通じて、効率的な公共交通網と外出機会の創出につなげる必要がある。
- 地域の高齢者が引きこもらず元気に活動できるよう福祉施策と連携し、公共交通も活用したおでかけに誘導できる取り組みが必要である。

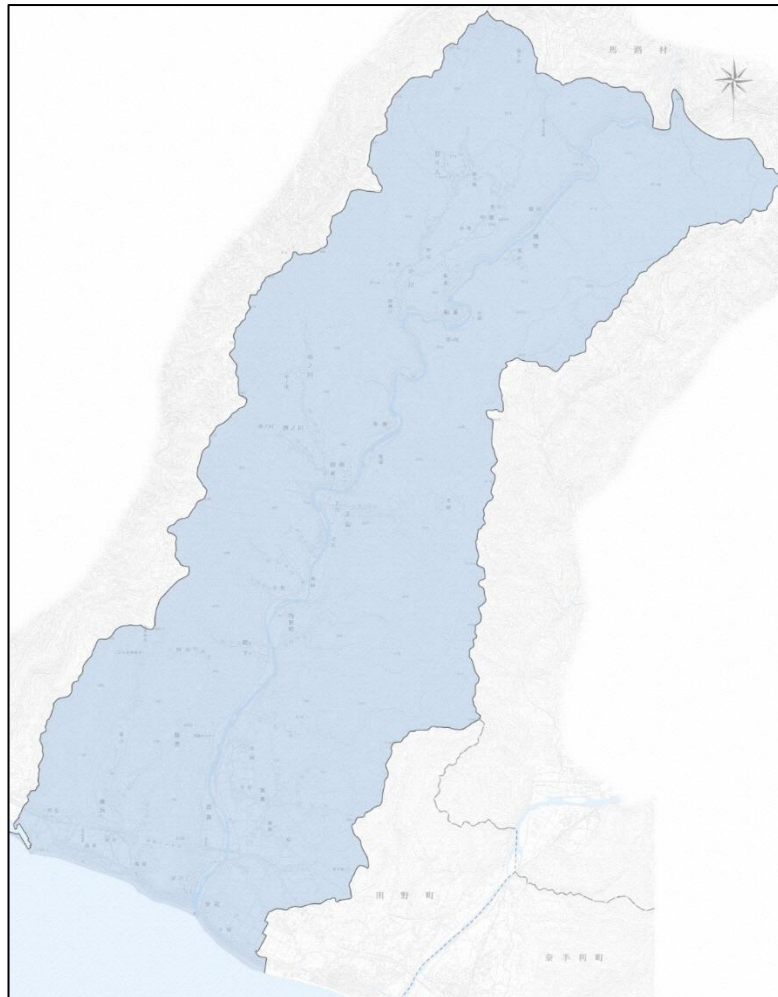
第6章：計画の基本的な方針

6－1．計画の基本的な設定

(1) 計画の区域

本計画が対象とする計画区域は、安田町全域とする。

図：計画の区域 [安田町]



(2) 計画の期間

本計画の計画期間は、5年間とする。

計画期間：2024（令和6）年4月～2029（令和11）年3月

6-2. 目指す将来像の設定

(1) 目指す将来像の設定

本町の目指すべき将来像について、「安田町地域公共交通網形成計画（2018年度策定）」で設定したものの一部を現況に合わせて見直し、次のとおり設定する。

安田町地域公共交通計画の実施を通じて実現させる本町の将来像

「住み慣れた場所を離れたくない」気持ちを持つ高齢者（移動制約者）が多く、誰もが「自動車に頼らずとも生活を継続できる町」を実現させるため、自分の意思で移動でき、地域の実情・町民の移動ニーズと整合のとれた生活交通サービスの構築を実現する。また、公共交通網の充実による町民同士の交流、町外との交流人口の拡大を通じた地域の活性化につなげる。

その結果、ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域づくりが実現する。

- ◎ 自動車に頼らなくても暮らし慣れた場所での生活を維持できる
- ◎ 自由なおでかけにより、町内に暮らす人同士の交流が促され、地域がいきいきする
- ◎ 自由なおでかけを通じて、町外との交流人口が拡大し、地域が元気になる
- ◎ 移動手段の整備を通じて、町の活性化につながる

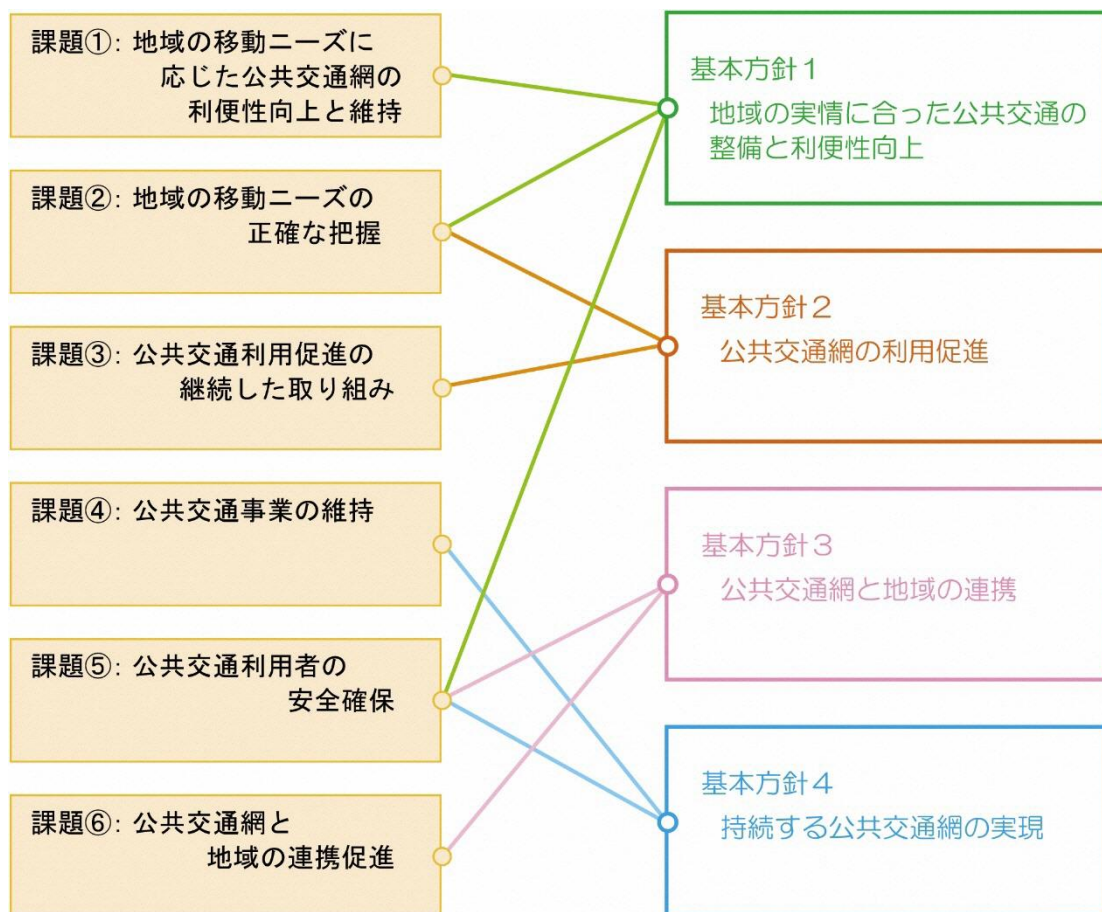
(2) 公共交通が果たすべき役割

本町の公共交通がそれぞれの特徴を活かし、補完し合うことで、地域の移動手段が公共交通網（ネットワーク）として機能し、目指す将来像の実現につなげる。

本町の公共交通	果たすべき役割
鉄道 (ごめん・なはり線)	・ごめん・なはり線は、幹線系統として高知市や安芸市方面などをつなぐ移動手段として機能する。
路線バス (高知東部交通)	[安芸ージオパーク線] ・安芸市方面や奈半利町・室戸市方面をつなぐ幹線系統として機能する。
	[馬路線] ・安芸市と馬路村をつなぐ幹線系統として機能する。
コミュニティバス (やすら号)	・本町住民の生活を支えるフィーダー系統として機能し、田野町まで運行する。また、可能な限り本町中心部において安芸市方面行き路線バスと接続し、利用者が安芸市方面にも移動できるようにする。
タクシー	・鉄道や路線バス、コミュニティバスが対応しづらいニーズを補完して運行する。 ・住民の日常の移動手段のひとつとして機能する。

6-3. 取り組みの基本方針の設定

先に整理した地域公共交通計画の策定に向けた課題を解決し、本町の目指す将来像の実現に向け、取り組みの基本方針として次の4つを設定する。



基本方針1：地域の実情に合った公共交通網の整備と利便性向上

実際に運行する公共交通の利便性を向上させ、利用者の満足度向上と継続した利用につなげる。

また、地域の移動ニーズの変化などの情報に対応できる体制を整え、利用者の変化や新たな移動制約者の出現にすぐに対応できる公共交通網として機能させる。

[施策の方向性]

- 地域の移動ニーズに合わせた公共交通網の再編と維持
- 公共交通同士の接続強化
- 公共交通網の利便性及び快適性向上
- 公共交通網に関する情報発信の強化
- 新しい技術導入による公共交通網の利便性向上

基本方針２：公共交通網の利用促進

公共交通網の運行そのものや利便性の向上などを住民に知ってもらうと同時に、利用につながるような仕掛けに取り組む。

また、公共交通の運行情報だけでなく、そのバックグラウンドとなる情報の定期的な発信も行い、町の公共交通施策への理解を深めてもらう。

〔施策の方向性〕

- 住民や利用者との意見交換
- 地域の公共交通に関する正しい知識の周知
- 公共交通を体験する機会の創出
- 公共交通利用者数の正確な把握と省力化

基本方針３：公共交通網と地域の連携

商業施設や医療施設、福祉施策や観光施策と連携し、公共交通利用者の効率的な移動に寄与させるとともに、「おでかけしたくなる」仕掛けと公共交通の連携による外出機会の創出につなげる。

〔施策の方向性〕

- 公共交通と商業施設の連携
- 公共交通と医療施設の連携
- 公共交通と福祉施策の連携
- 公共交通と観光施策の連携

基本方針４：持続する公共交通網の実現

公共交通事業が抱える課題の解決支援に取り組み、地域の移動手段としていつまでも機能する公共交通網につなげる。

〔施策の方向性〕

- 乗務員確保に対する支援
- 路線を共有する自治体との施策の連携
- 公共交通利用者の安全確保
- 大規模災害への備え

6-4. 計画の目標と評価指標

目標	評価指標	
	現状値	目標値
目標 1 安田駅と唐浜駅の鉄道利用者数を増やす	25,819 人 (令和 4 年度)	30,000 人 (令和 10 年度)
目標 2 町内での路線バス乗降者数を増やす	5,839 人 (令和 4 年度)	6,700 人 (令和 10 年度)
目標 3 やすら号の利用者数を増やす	1,988 人 (令和 4 年度)	2,400 人 (令和 10 年度)
目標 4 路線バスの公的資金投入額を縮小させる	1,459 円 (令和 4 年度)	1,459 円以下 (令和 10 年度)
目標 5 やすら号の公的資金投入額を縮小させる	3,845 円 (令和 4 年度)	3,845 円以下 (令和 10 年度)
目標 6 やすら号の収支率を悪化させない	3.88% (令和 5 年度)	3.88%以上 (令和 10 年度)
目標 7 やすら号利用者の満足度を向上させる	目標 60.0% (令和 7 年度)	80.0% (令和 10 年度)
目標 8 地区別意見交換会を定期的に行う	毎年 6 ヶ所以上で開催	
目標 9 暮らしの満足度を向上させる	計画初年度と最終年度にアンケート調査により検証	
目標 10 運転免許証の自主返納者が増加する	12 人 (令和 4 年度)	18 人 (令和 10 年度)
目標 11 輝るぽーと安田最寄り停留所乗降者数を増加させる	2,222 人 (令和 4 年度)	2,600 人 (令和 10 年度)
目標 12 町内で発生する交通事故を減少させる	84 回 (5 カ年平均)	42 回 (令和 10 年度)

基本方針 1：地域の実情に合った公共交通網の整備と利便性向上

目標 1：安田駅と唐浜駅の鉄道利用者数を増やす ■ 目標値の定義 土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の安田駅と唐浜駅の利用者数（乗降者数）の合計が 15%程度増加し、30,000 人を超える。 毎年 4 月～翌年 3 月末までの利用者数を土佐くろしお鉄道より提供してもらい検証する。 ■ 目標値の考え方 やすら号が安田駅での接続を強化することで鉄道の利便性が向上するが、人口減少を加味してコロナ禍前までの水準には至らない考える。 <u>現状値（令和 4 年度）：25,819 人 ⇒ 目標値（令和 10 年度）：30,000 人</u>
--

目標 2 : 町内での路線バス乗降者数を増やす

■ 目標値の定義

高知東部交通の路線バス利用者数（町内における乗車と降車）が 15%程度増加し、6,700 人を超える。

毎年 4 月～ 3 月末までの利用者数（ですかデータ）を高知東部交通より提供してもらい検証する。

■ 目標値の考え方

公共交通網の利便性向上と利用促進の取り組みから、路線バス（高知東部交通）の利用者数が増加する。

現状値（令和 4 年度）：5,839 人 ⇒ 目標値（令和 10 年度）：6,700 人

目標 3 : やすら号の利用者数を増やす

■ 目標値の定義

安田町コミュニティバス“やすら号”の利用者数が 20%程度増加し、2,400 人を超える。

毎年 4 月～ 3 月末までの利用者数を運行事業者より提供してもらい検証する。

■ 目標値の考え方

やすら号の利便性向上と利用促進の取り組みから、やすら号の利用者数が増加する。

現状値（令和 4 年度）：1,988 人 ⇒ 目標値（令和 10 年度）：2,400 人

目標 4 : 路線バス（高知東部交通）の公的資金投入額（利用者 1 人当たり）を縮小させる

■ 目標値の定義

路線バスの町内運行区間（距離按分にて算出）における乗降者数の合計で、本町が高知東部交通に対して投入している公的資金投入額を除し、町内における利用者 1 人当たりの公的資金投入額を算定し、2022（令和 4）年度の額を上回らないことを目標とする。毎年 4 月～ 3 月末までの会計年度にて算定を行う。

■ 目標値の考え方

高知東部交通の路線バスは安芸ージオパーク線、馬路線ともに複数の自治体と協調して運行する路線となっている。本町における公共交通の利便性向上の取り組みにより、町内での乗降者数が増加すると見込み、本町による公的資金投入額の 1 人当りの投入額を算定して検証する。

現状値（令和 4 年度）：1,459 円 ⇒ 目標値（令和 10 年度）：1,459 円以下

目標 5 : やすら号の公的資金投入額（利用者 1 人当たり）を縮小させる

■ 目標値の定義

安田町コミュニティバス“やすら号”の公的資金投入額の利用者 1 人当たりを算出し、2022（令和 4）年度を上回らないことを目標とする。

毎年 4 月～ 3 月末までの利用者数を運行事業者より提供してもらい検証する。

■ 目標値の考え方

本町における公共交通の利便性向上の取り組みにより、やすら号に対する公的資金投入額が増加するものの、利用者数も増加することを目標とし、利用者 1 人当たりの公的資金投入額を算定して検証する。

現状値（令和 4 年度）：3,845 円 ⇒ 目標値（令和 10 年度）：3,845 円以下

目標 6 : やすら号の収支率を悪化させない

■ 目標値の定義

安田町コミュニティバス“やすら号”の運行経費と運賃収入から、収支率を算出し、2023（令和 5）交通事業年度の収支率から悪化させないことを目標とする。国土交通大臣（四国運輸局）に毎年報告している数値を用いる。

■ 目標値の考え方

本町における公共交通の利便性向上の取り組みにより、やすら号の運行経費が増加するものの、運賃収入も増加することを目標とし、収支率を算定して検証する。

現状値（令和 5 年度）：3.88% ⇒ 目標値（令和 10 年度）：3.88%以上

目標 7 : やすら号利用者の満足度を向上させる

■ 目標値の定義

やすら号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”の各項目に対する満足度を聞き、初回調査時（2025（令和 7）年）の満足傾向の回答が 60%を超え、最終調査時（2027（令和 9）年）には 80%を超えることを目標とする。

アンケート調査はやすら号利用者に乗務員が手渡しして配布し、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 8 月とする。

■ 目標値の考え方

計画期間初年度（2024（令和 6）年度）に様々な取り組みを行うことから、その次年度から 2 年毎にアンケート調査を行い検証する。

調査初年度目標値（令和 7 年度）：60%、最終目標値（令和 10 年度）：80%

基本方針 2：公共交通網の利用促進

目標 8：地区別意見交換会を定期的に開催する

■ 目標値の定義

計画期間中、毎年 6 ヶ所以上で地区別意見交換会を開催し、その場で得られた意見や要望の内、可能なものは路線再編に反映させ、全体の利便性向上につなげる。毎年 4 月～ 3 月末までの会計年度内に 6 ヶ所以上での開催とする。

■ 目標値の考え方

おおよそ 2 ヶ年で一巡すると想定し、年間 6 ヶ所以上と設定する。

目標値（毎年）：地区別意見交換会を 6 ヶ所以上で開催する

目標 9：暮らしの満足度を向上させる

■ 目標値の定義

住民を対象として、暮らしの満足度を聞くアンケート調査にて検証する。アンケート調査は、2024（令和 6）年 7 月と 2028（令和 10）年 7 月とし、対象者は町内の全世帯主とする。初年度アンケート調査の結果から“本町における暮らしの満足度”を算定し、最終年度アンケートの結果が初年度アンケート結果の満足傾向より 10 ポイント以上高まっていることを目標値とする。

■ 目標値の考え方

公共交通網が充実することで将来に対する不安が緩和され、“暮らしの満足度”の向上につながると考える。

目標値 最終年度（令和 10 年度）の満足傾向が、
初年度（令和 6 年度）結果を 10 ポイント以上上回る

目標 10：運転免許証の自主返納者が増加する

■ 目標値の定義

公共交通に対する信頼が醸成されることで返納者数が年間 5.0% ずつ増加していくことを目標とする。町内で運転免許証を自主返納した人の数を安芸警察署からのデータを基に算定する。毎年 1 月～12 月の 1 年間を指標の対象期間とする。

■ 目標値の考え方

公共交通網の利便性が向上し、利用促進の取り組みを通じてそれが地域に浸透することで、運転に不安を持つ人が運行免許証を自主返納し、生活に必要な移動手段として公共交通を選択する人が増加する。ただし、必ずしも運転免許証の自主返納に誘導するものではない。

現状値（令和 4 年度）：12 人 ⇒ 目標値（令和 10 年度）：18 人

基本方針 3：公共交通網と地域の連携

目標 11：輝るぽーと安田最寄り停留所での乗降者数を増加させる

■ 目標値の定義

本町で最も賑わう輝るぽーと安田の最寄り停留所（高知東部交通：安田役場通、やすら号：輝るぽーと安田）の利用者数（乗降者数）の合計が、現状値より年間 3.0%ずつ増加していくことを目標とする。

■ 目標値の考え方

やすら号と高知東部交通の交通結節点であり、輝るぽーと安田などが立地する安田役場通（高知東部交通）と輝るぽーと安田（やすら号）の各バス停乗降者数が、公共交通の利便性向上により増加していくと考える。

現状値（令和 4 年度）：2,222 人 ⇒ 目標値（令和 10 年度）：2,600 人

基本方針 4：持続する公共交通網の実現

目標 12：町内で発生する交通事故を減少させる

■ 目標値の定義

町内で発生する交通事故（人身事故と物損事故の合計）が、現状値より減少し、2028（令和 10）年には半減していることを目標値とする。事故の発生件数は安芸警察署からのデータを基に算定する。毎年 1 月～12 月の 1 年間を指標の対象期間とする。

■ 目標値の考え方

公共交通の利便性が向上し、地域から信頼される移動手段となることで、車の利用から特に高齢者の公共交通利用への転換が促進されるものと期待する。結果として車の走行が減少することで、事故の発生件数も減少するものとする。現状値は 2018（平成 30）年から 2022（令和 4）年の年間平均事故発生件数とする。

現状値（5 カ年平均）：84 回 ⇒ 目標値（令和 10 年度）：42 回

第7章：計画の推進

7-1. 実施施策の整理（具体的実施事業とその実施主体）

「目指す将来像」の実現と計画の目標を達成するために、基本方針ごとに具体的な施策とその実施主体を整理する。

基本方針１：地域の実情に合った公共交通網の整備と利便性向上	
1-①	やすら号の路線再編とさらなる改善
1-②	地域間幹線系統の維持
1-③	馬路線の路線再編検討
1-④	公共交通同士のダイヤ接続強化
1-⑤	公共交通待合施設の快適性確保
1-⑥	運行情報の拡充
1-⑦	バスロケーションシステムの導入
1-⑧	交通結節点へのデジタルサイネージの導入
1-⑨	新しい移動手段による安田駅へのアクセス向上の検討
基本方針２：公共交通網の利用促進	
2-①	地区別意見交換の定期開催
2-②	公共交通利用者の意見収集とその活用
2-③	町広報紙を活用した公共交通情報の発信
2-④	バス乗り方教室の開催
2-⑤	地域のイベント出展を通じた啓発
2-⑥	公共交通利用者の組織化と協働による利用促進
基本方針３：公共交通網と地域の連携	
3-①	集客施設と公共交通網の連携
3-②	観光と公共交通網の連携
3-③	おでかけイベントを通じた利用促進
3-④	移動制約者の見守り体制構築とその運用
基本方針４：持続する公共交通網の実現	
4-①	乗務員確保に対する支援
4-②	隣接自治体との連携による公共交通網の維持
4-③	自動車運転免許証の自主返納に関する情報提供
4-④	国道 55 号沿線バス停への横断歩道の設置検討
4-⑤	大規模災害への備え

7-2. 実施する事業

1-① やすら号の路線再編とさらなる改善

[事業の概要]

安田町コミュニティバス“やすら号”の路線を再編し、利用者及びまだ利用者には至っていない住民の利用拡大につなげる。

路線	再編の内容
東島線 (路線定期運行)	- 週に2日運行とする。 - 大野台地経由を取り止め、不動経由に経路を付け替える。
東谷線 (路線定期運行)	- 週に2日運行とする。 - 大野台地経由を取り止め、不動経由に経路を付け替える。
中里線 (区域運行)	県道12号線における高知東部交通との重複区間のクローズ運行を取り止め、デマンド利用可能区域を拡大させる。
中ノ川線 (区域運行)	- 週に2日運行とする。 - 県道12号線における高知東部交通との重複区間のクローズ運行を取り止め、デマンド利用可能区域を拡大させる。

図：やすら号（東島線、東谷線）の再編方針



[実施主体]

安田町地域創生課、中野ハイヤー、安田ハイヤー

1-② 地域間幹線系統の維持

[事業の概要]

本町を運行する高知東部交通の地域間幹線系統“安芸ージオパーク線”について、その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。

また、地域全体の利便性向上及び利用促進につながる議論を沿線自治体、高知東部交通とともに深める。

[実施主体]

安田町地域創生課、高知東部交通

1-③ 馬路線の路線再編検討

[事業の概要]

本町を經由して安芸市と馬路村をつなぐ路線バス馬路線（高知東部交通）について、利用者の移動ニーズに合わせた再編に向けた検討を開始する。

検討する再編の方向性

- ・昼間運行便を田野町行きに変更する。
- ・運行ダイヤを一般利用者にも利用しやすい時間に変更する。また、安田駅においてごめん・なはり線に接続させる。

[実施主体]

安田町地域創生課、高知東部交通、
(関係する主体として、馬路村、安芸市、田野町、高知県)

1-④ 公共交通同士のダイヤ接続強化

[事業の概要]

本町の交通結節点となる“安田役場通（高知東部交通）”と“輝るぽーと安田（やすら号）”、“安田駅（ごめん・なはり線、やすら号）”と“安田中学校前（高知東部交通）”においてそれぞれ、乗り換えが可能となるダイヤ調整を行う。

[実施主体]

安田町地域創生課、土佐くろしお鉄道、高知東部交通、中野ハイヤー、
安田ハイヤー

1－⑤ 公共交通待合施設の快適性確保

[事業の概要]

町内の2駅（安田駅、唐浜駅）と利用の多いバス停について、雨を気にせず座って待つことができる環境整備を行う。既に整備が完了している駅やバス停については、快適性をさらに向上させるために、乗務員の報告に対応する管理制度構築に取り組む。

[実施主体]

安田町地域創生課、土佐くろしお鉄道、高知東部交通、中野ハイヤー、安田ハイヤー

1－⑥ 運行情報の拡充

[事業の概要]

本町を運行する公共交通の運行情報をとりまとめ、住民や来訪者が利用しやすい様々な形式で発信する。

すでに作成し利用者から好評を得ている“安田町公共交通ガイド”は、必要に応じて内容を拡充する。

また、全ての運行情報が更新（ダイヤ改正など）される場合には、前もって利用者や住民に周知する。

情報ツール	記載内容
安田町公共交通ガイド	・町内の鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーの情報（経路、時刻表、運行事業者連絡先） ・町内公共交通に関するお得なサービス情報
運行情報チラシ	・最寄りバス停などの発着時刻表を壁などに掲示できるように作成
ホームページ	・町内の鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーの情報（経路、時刻表、運行事業者連絡先） ・広域の路線情報（経路、時刻表、運行事業者連絡先） ・町内公共交通に関するお得なサービス情報

[実施主体]

安田町地域創生課、土佐くろしお鉄道、高知東部交通

1-⑦ バスロケーションシステムの導入

[事業の概要]

高知東部交通が導入を進めているバスロケーションシステム（高知東部交通いちごロケ）の導入を支援するとともに、その活用方法の周知などに取り組む。



バスロケーションシステムの表示
(スマートフォン画面)

バスロケーションシステムとは、バス車両に搭載したGPSを通じて、その現在地と運行情報が確認できるシステム。

バス停到着時間が来てもなかなかバスが来ないときや、「遅れているのか…、既に行ってしまったのか…」というときに、スマートフォンがあればすぐに確認が可能となる。

スマートフォンで確認する場合、WEB上で検索ができるため、アプリのダウンロードなどは不要である。ただし、通信料が必要。

スマートフォンを持っていない人のために、交通結節点などにデジタルサイネージを設置し、誰もが確認できるようにすることも可能。(事業：1-⑧ 交通結節点へのデジタルサイネージの導入で紹介)

[実施主体]

安田町地域創生課、高知東部交通

1-⑧ 交通結節点へのデジタルサイネージの導入

[事業の概要]

高知東部交通が導入しているバスロケーションシステムを交通結節点で確認できるように、交通結節点である輝るぽーと安田と、快適にバスを待つことができる安田町役場の2ヶ所にデジタルサイネージを設置する。

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。



バスロケーションシステム
デジタルサイネージ
(中土佐町道の駅なかとさ)



デジタルサイネージに表示される画面
(バスロケーションシステムの画面が表示される)

[実施主体]

高知東部交通、輝るぽーと安田（土佐の元気市）、安田町地域創生課

1-⑨ 新しい移動手段による安田駅へのアクセス向上の検討

[事業の概要]

町中心部から約1キロメートル離れており、町の拠点性が乏しくなっている安田駅について、町中心部の集客施設（和田医院、輝るぽーと安田、安田町役場など）と安田駅をつなぐ新しい移動手段の検討を開始する。

[実施主体]

安田町地域創生課

2-① 地区別意見交換の定期開催

[事業の概要]

移動手段確保をテーマとして対面による意見交換を行い、公共交通に対する意見や要望、不満などを収集する。得られた内容を整理し、実施すべきと判断されるものについては実施につなげる。

また、公共交通を利用していない人も対象となることから、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]

安田町地域創生課、地域住民

2-② 公共交通利用者の意見収集とその活用

[事業の概要]

高知東部交通の路線バスとやすら号の利用者を対象として、計画期間2年目より毎年アンケート調査を行い、利用者の視点によるバス路線の維持及び改善に向けた意見や要望を収集する。

また、得られた意見や要望について、実施すべきと判断されるものについては実施する。

□ 実施のイメージ

① 配布方法

あらかじめ返信用封筒（料金別納郵便）に入れたアンケート調査票を、乗務員を通じて利用者に配布する。

② 回答者からの返送

アンケート回答者は、調査票を元の封筒に入れてそのまま郵便ポストに投函する。

③ 回収

回収した調査票は入力、分析を行い、高知東部交通とやすら号の路線再編やダイヤ調整、新しいサービスの検討などに活用する。

□ 設問のイメージ

- ・ 路線やダイヤ、運賃、情報発信などに対する満足度と、その満足度の理由
- ・ 路線に対する改善要望や意見など

[実施主体]

安田町地域創生課、高知東部交通、中野ハイヤー、安田ハイヤー

2－③ 町広報紙を活用した公共交通情報の発信

[事業の概要]

町の広報紙を活用し、定期的に町内の公共交通に関する情報を発信する。

記載内容としては、やすら号の利用者数の推移や、町の公共交通整備に対する考え方、読者からの質問への回答などが考えられ、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]

安田町地域創生課

2－④ バス乗り方教室の開催

[事業の概要]

高知東部交通の路線バス車両とやすら号の車両を活用し、地区の集まりや学校を対象とした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、低床車両やＩＣカード決済システムを直接体験してもらうと同時に、バス車内で利用者が守るべきマナー講座、時刻表の見方講座なども行う。

(株) ですかの協力が得られる場合は、ＩＣカードですかの販売も行う。

写真：バス乗り方教室 （左）安田小学校、（右）唐浜地区



[実施主体]

安田町地域創生課、高知東部交通

2-⑤ 地域のイベント出展を通じた啓発

〔事業の概要〕

町内で開催される集客イベントに公共交通利用啓発ブースとして出展する。

これまでも実施してきたとおり、高知東部交通と連携して低床車両を会場に展示し、ＩＣカードですかの体験を行ったり、公共交通を啓発するパネル展示を行ったりする。

写真：安田町健康ふれあいまつりへの出展の様子



〔実施主体〕

安田町地域創生課、高知東部交通

2-⑥ 公共交通利用者の組織化と協働による利用促進

〔事業の概要〕

住民主体による公共交通利用促進に取り組む組織を立ち上げ、町や交通事業者と共に活動を行う。

事務局は役場地域創生課が担う。

〔実施主体〕

安田町地域創生課、公共交通利用者及び住民による組織

3-① 集客施設と公共交通網の連携

[事業の概要]

移動の目的地となる集客施設に、地域の公共交通運行情報をわかりやすく掲示したり、車両が施設敷地内に直接乗り入れたりすることで利便性向上につなげる。

また、本町が取り組んでいる公共交通“利用特典サービス”について、参加施設との意見交換を経て内容の拡充を検討する。

写真：安田町役場前への乗り入れを開始した路線バス馬路線



[実施主体]

沿線の集客施設、高知東部交通、中野ハイヤー、安田ハイヤー、
安田町地域創生課

3-② 観光と公共交通網の連携

[事業の概要]

公共交通を使った本町への観光来訪者に対して、町内の観光施設や観光地へのアクセス方法を分かりやすく情報提供するとともに、観光施設にも運行情報などが入手できるわかりやすい情報掲示を行う。



[実施主体]

安田町地域創生課

3-③ おでかけイベントを通じた利用促進

[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公共交通を活用したおでかけイベントを企画実施する。

地区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、ちょっとした外出を楽しむ。

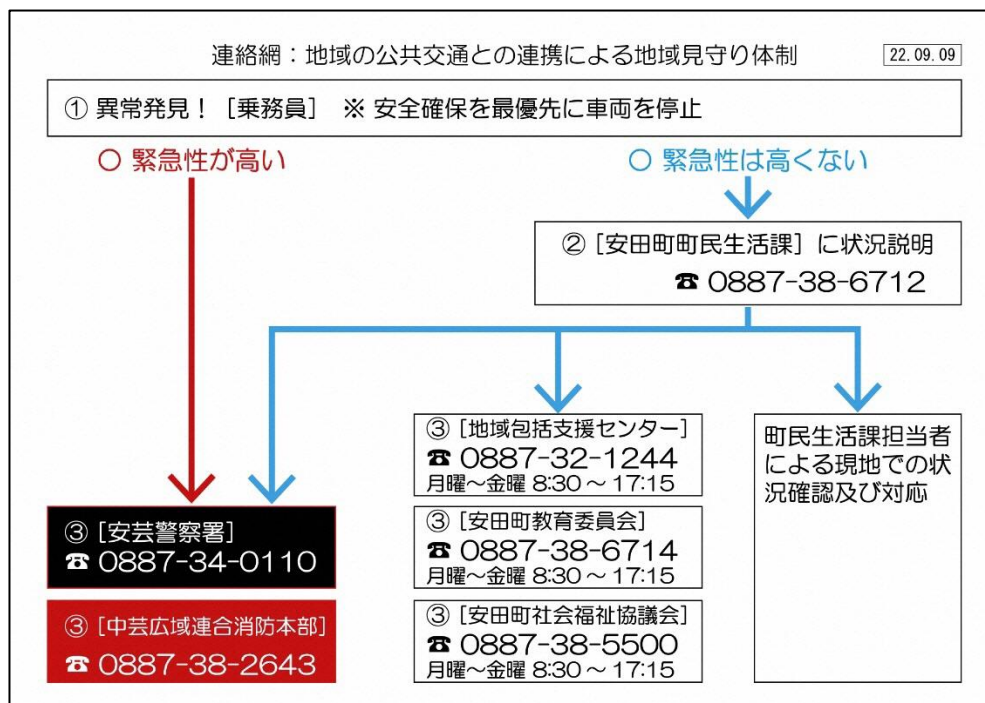
[実施主体]

安田町社会福祉協議会、安田町地域創生課

3-④ 移動制約者の見守り体制構築とその運用

[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。



[実施主体]

安田町地域創生課・町民生活課、安田町社会福祉協議会、中芸広域連合地域包括支援センター、安芸警察署、中芸広域連合消防本部、交通事業者（土佐くろしお鉄道、高知東部交通、中野ハイヤー、安田ハイヤー）

4-① 乗務員確保に対する支援

[事業の概要]

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、町が可能な取り組みを行う。

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を支援する。



高知県バス運転手求人特集
どらなびホームページより

[実施主体]

安田町地域創生課
アドバイザーとして：高知県

4-② 隣接自治体との連携による公共交通網の維持

[事業の概要]

やすら号が乗り入れて運行している田野町、路線バス馬路線（高知東部交通）を共有している馬路村との緊密な連携により、利用者の利便性を確保・維持していくとともに情報発信などに協調して取り組むため、定期的に意見交換などの協議を行う場を設定する。

なお、馬路線は安芸市も運行しているが、本町と馬路村の利用者を主体的に考慮し、運行経路やダイヤ、運行維持にかかる協議などについては安芸市も交えて協議を行う。

[実施主体]

安田町地域創生課
協議対象として：田野町、馬路村、安芸市
アドバイザーとして：高知県

4－④ 国道 55 号沿線バス停への横断歩道の設置検討

[事業の概要]

交通量が多く、道路線形が良いため車両の通過速度も速い本町の国道 55 号（唐浜地区、不動地区）のバス停は、信号機も横断歩道も無いものが 5 ヶ所現存しており、特に高齢者が道路横断できず、その結果バス利用を敬遠せざるを得ない状況となっている。警察との協議を継続し、可能な停留所への安全対策を進めていく。



写真：唐の浜東バス停

唐の浜東バス停（高知東部交通）は、交通量の多い国道 55 号に立つバス停で、過去には死亡事故も発生している。

令和 5 年 11 月に、横断歩道の設置とバス停の移設が完了した。

[実施主体]

安芸警察署、安田町地域創生課

4－⑤ 大規模災害への備え

[事業の概要]

バス事業者の大規模自然災害への備えとして、乗務員及び運行管理者の「発災時の対応」と「復旧・復興段階における対応」をあらかじめ取りまとめておくとともに、年に 1 回訓練を行う。

[実施主体]

安田町地域創生課、中野ハイヤー、安田ハイヤー
アドバイザーとして：高知東部交通

7-3. 計画の推進体制

本計画の推進に関わる主体を整理する。

参画主体	本計画の推進における役割
安田町地域 公共交通会議	・計画及び事業の進捗管理 ・目標の達成状況に係る検証と評価 ・事業の推進に関する企画及び改善策のとりまとめ ・会議構成員は関係する施策への取り組みを推進
安田町	・地域公共交通会議の事務局 ・地域の移動ニーズの把握、整理 ・本計画の施策を主体的に実施 ・関係機関との調整 ・必要に応じた財政支出、支援 ・国、県、近隣自治体との必要に応じた調整
公共交通事業者	・本計画に係る施策の推進及び協力 ・安全で快適な運行サービスの提供、維持 ・地域公共交通会議への関連事項の報告、提案
地域住民	・利用者の視点、地区及び住民からの視点による意見、要望の積極的な提示 ・公共交通網の構築、維持の取り組みに対する理解 ・計画に沿った意見交換、イベントなどへの参加 ・積極的な公共交通網の利用

7-4. フィーダー路線として位置づける路線

本町が運行主体となり、公共交通空白地区の解消につなげている安田町コミュニティバス“やすら号”は、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。

改めて、地域公共交通確保維持事業のフィーダー路線として位置づける路線を次のとおり整理する。

フィーダー路線として位置づける路線	
安田町コミュニティバス やすら号	東島線、東谷線（路線定期運行） 中里線、中ノ川線（区域運行）
フィーダー路線が接続する 幹線系統	安芸ージオパーク線（高知東部交通）
地域公共交通確保維持事業 を導入する理由	国からの支援を受け、本町が単独で支出する経費を軽減させるとともに、事業評価等において客観的な視点からの事業検証と提言をもとに、やすら号運営の適正な見直しにつなげていくため。

7-5. 計画の推進スケジュール

本計画の「目指す将来像」の実現に向けて取り組む施策・事業の実施スケジュールを次のとおり設定する。

表：施策の推進スケジュール

	2024 令和 6	2025 令和 7	2026 令和 8	2027 令和 9	2028 令和 10
1-① やすら号の路線再編と さらなる改善	調整 実施	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し
1-② 地域間幹線系統の維持	実施	実施	実施	実施	実施
1-③ 馬路線の路線再編検討	検討	検討 調整	実施	検証 見直し	検証 見直し
1-④ 公共交通同士の ダイヤ接続強化	実施	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し
1-⑤ 公共交通待合施設の 快適性確保	実施	実施	実施	実施	実施
1-⑥ 運行情報の拡充	実施	実施	実施	実施	実施
1-⑦ バスロケーション システムの導入	実施	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し
1-⑧ 交通結節点への デジタルサイネージの導入	実施	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し	検証 見直し
1-⑨ 新しい移動手段による安田 駅へのアクセス向上の検討	検討	検討 調整	実施	検証 見直し	検証 見直し
2-① 地区別意見交換の定期開催	実施	実施	実施	実施	実施
2-② 公共交通利用者の 意見収集とその活用	調整	実施	実施	実施	実施
2-③ 町広報紙を活用した 公共交通情報の発信	実施	実施	実施	実施	実施
2-④ バス乗り方教室の開催	実施	実施	実施	実施	実施
2-⑤ 地域のイベント出展を 通じた啓発	実施	実施	実施	実施	実施
2-⑥ 公共交通利用者の組織化と 協働による利用促進	組織化	運用	運用	運用	運用
3-① 集客施設と公共交通網の 連携	調整 検討	実施	調整	調整	調整
3-② 観光と公共交通網の連携	実施	実施	実施	実施	実施
3-③ おでかけイベントを 通じた利用促進	実施	実施	実施	実施	実施
3-④ 移動制約者の見守り 体制構築とその運用	正式 構築	運用	運用	運用	運用
4-① 乗務員確保に対する支援	実施	実施	実施	実施	実施
4-② 隣接自治体との連携による 公共交通網の維持	実施	実施	実施	実施	実施
4-③ 自動車運転免許証の 自主返納に関する情報提供	実施	実施	実施	実施	実施
4-④ 国道 55 号沿線バス停への 横断歩道の設置検討	検討 調整	検討 調整	検討 調整	検討 調整	検討 調整
4-⑤ 大規模災害への備え	検討 調整	検討 調整	検討 調整	検討 調整	検討 調整

7-6. 事業の進捗管理

本計画の計画期間内は、次の表の通り、年度ごとにPDCAサイクルによる検証と改善に取り組み、計画を推進する。

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
1年目 [令和6年度]		確認	事業の推進	
2年目 [令和7年度]		検証	事業の推進 検証結果に基づき、改善の取り組みを追加	
3年目 [令和8年度]		検証	事業の推進 検証結果に基づき、改善の取り組みを追加	
4年目 [令和9年度]		検証	事業の推進 検証結果に基づき、改善の取り組みを追加	
5年目 [令和10年度]		検証	事業の推進 検証結果に基づき、改善の取り組みを追加	総合検証

確認 Plan	2024（令和6）年6月に地域公共交通会議を開催し、本計画に則った事業の推進と、その年度の目標とする成果を協議する。
事業の推進 Do	地域公共交通会議において確認された事業を推進する。
検証 Check & Plan	1年間の事業の成果が、当初予定していた目標に到達しているかどうかを検証する。検証の結果、目標に到達していない場合には、改善の取り組みを協議する。そして改めて新年度の目標達成に向けた事業計画を設定する。
検証結果に基づき、改善の取り組みを追加 Action	目標の達成に向けた改善の取り組みを行う。
総合検証	本計画の計画期間終了時の総合的な検証を行い、事業の成果及び計画の目標における評価指標の状況（見込を含む）を確認する。 また、引き続き公共交通の活性化に向けた次の計画推進に向けた準備に入る。

参考資料

1. 本計画策定における協議の経緯

令和5年度

第1回 安田町地域公共交通会議	開催日：令和5年6月23日 報告事項 （1）安田町の公共交通の利用状況について （2）これまでの取り組みについて 協議事項 （1）安田町生活交通確保維持改善計画について （2）安田町地域公共交通計画の策定について その他 （1）今後の進め方について
第2回 安田町地域公共交通会議	開催日：令和5年12月1日 報告事項 （1）安田町の公共交通利用状況について （2）地域の人口推移について （3）住民アンケート調査について （4）通学に関するアンケート調査について （5）地区別意見交換について （6）関係者ヒアリングについて 協議事項 （1）安田町地域公共交通計画とりまとめの方針について その他 （1）今後のスケジュールについて
第3回 安田町地域公共交通会議	開催日：令和6年1月18日 協議事項 （1）安田町地域公共交通計画素案について （2）パブリックコメントの実施について （3）令和5年度地域公共交通確保維持改善事業 事業評価（一次評価）について その他 （1）今後のスケジュールについて
パブリック コメントの実施	実施期間：令和6年1月25日～2月22日
第4回 安田町地域公共交通会議	開催日：令和6年3月19日 報告事項 （1）パブリックコメントの結果について （2）令和5年度事業実績について （3）令和5年度収支決算見込について 協議事項 （1）安田町地域公共交通計画の策定について （2）令和6年度事業計画（案）について （3）令和6年度収支予算（案）について その他 （1）ダイヤ改正等について

2. 安田町地域公共交通会議設置要綱

(目的)

第1条 安田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、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うために設置する。

(事務所)

第2条 交通会議は、事務所を高知県安芸郡安田町大字安田1850番地、安田町役場内に置く。

(協議事項)

第3条 交通会議は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議し、業務を行うものとする。

- (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) 交通計画の策定及び変更に関する事項
- (3) 交通計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (4) 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4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する。

- (1) 住民又は利用者の代表
- (2) 公募による者
- (3) 町長及び町長が指名する者
- (4) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (5) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者
- (7) 鉄道事業者
- (8) 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
- (9) 高知県の交通運輸政策主管課長又はその指名する者
- (10) 高知県安芸土木事務所長又はその指名する者
- (11) 高知県警察本部安芸警察署長又はその指名する者
- (12) その他町長が必要と認める者

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、3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。

(役員)

第6条 交通会議に次の役員を置く。

- (1) 会 長 1名
 - (2) 副会長 1名
 - (3) 監 事 2名
- 2 会長は、委員の互選によってこれを定めるものとし、副会長及び監事は委員のうちから会長が指名する。
- 3 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。
- 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。
- 5 監事は、交通会議の業務執行及び会計監査を行い、その結果を会長に報告する。

(交通会議の運営)

第7条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が必要に応じて招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、あらかじめ会長に届け出ることにより代理の者を出席させることができる。この場合において、委員は、当該代理の者に対し、欠席する会議における委員の権限について、委任状により委任を行うことができる。
- 4 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議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。
- 6 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に資料を提出させ、又は会議に出席させ、意見の表明、説明、助言を求めることができる。
- 7 第3項から前項までに定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(書面による決議)

第8条 前条の規定にかかわらず、会議は次の事由に該当するときは、書面による決議を行うことができる。

- (1) 至急の決議が必要で、かつ会議の招集又は成立が困難である場合
 - (2) 事前に会議において書面による決議の了承を受けている場合
 - (3) その他、会長が必要と認める場合
- 2 書面による決議は、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。
- 3 会長は、書面による決議を行った場合、次回の会議までにその内容を公表しなければならない。

(オブザーバー)

第9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。

(協議結果の取り扱い)

第10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11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4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、会長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。

(事務局)

第12条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、安田町役場地域創生課に置く。

3 事務局に、事務局長及び事務局員を置き、会長が定める者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

第13条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(その他)

第14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。

付 則

1 この要綱は、公布の日から施行する。

2 この要綱の施行前に設置された交通会議は、この要綱に基づく交通会議となり、同一性をもって存続するものとする。

3 この要綱の施行の際、現に委員である者は、この要綱の施行の日に第4条の規定により選任された委員とみなし、その任期は、第5条の規定にかかわらず、令和7年1月5日までとする。

3. 安田町地域公共交通会議委員名簿

委員の区分	氏名	所属・役職
行政機関	黒岩 之浩	安田町 町長
	南 順一	安田町 副町長
公共交通機関	中野 良則	有限会社中野ハイヤー 代表取締役
	中野 彰久	有限会社安田ハイヤー 代表取締役
	坂本 泰資	高知東部交通株式会社 代表取締役
	金谷 正文	土佐くろしお鉄道株式会社 代表取締役社長
地域住民及び 利用者の代表	上総 公紀	瀬切・船倉地区代表
	伊吹 公子	中ノ川地区代表
	伊吹 逸郎	西ノ川地区代表
	西山 隆満	西島地区代表
	小松 博彦	安田地区代表
	清岡 ゆう子	公募委員（唐浜地区代表を兼ねる）
	有岡 智佐	安田町日赤奉仕団 委員長（東島地区代表を兼ねる）
	野町 隆伸	中山を元気にする会 会長（別所地区代表を兼ねる）
	武内 住恵夫	安田町老人クラブ連合会 代表 （正弘・内京坊・間下地区代表を兼ねる）
	小松 和也	安田小中学校PTA 会長
	山本 誠	安田町社会福祉協議会 会長
医療機関・ 商工関係機関	和田 邦彦	和田医院 院長
	堅田 元	中芸地区商工会 事務局長
	小松 知喜	高知県農業協組合 中芸営農センター安田事業所 安田事務所 所長
	小松 美喜	輝るぽーと安田 代表（中里・小川地区代表を兼ねる）
国・県 関係機関	宮野 広至	国土交通省 四国運輸局 高知運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送・監査部門）
	山本 圭	国土交通省 四国運輸局 高知運輸支局 首席運輸企画専門官（総務企画観光部門）
	別府 慶一	高知県中山間振興・交通部 交通運輸政策課長
道路管理者	浜田 展和	高知県安芸土木事務所 所長
警察署	中澤 誠	高知県安芸警察署 署長
有識者	西村 憲一	まちづくりC o l l a b o 代表／まちづくりプランナー

安田町地域公共交通計画

安田町地域公共交通会議

事務局：安田町地域創生課

高知県安芸郡安田町大字安田 1850 番地

電話：(0887) 38－6713

sousei@town.kochi-yasuda.lg.jp

