

## 第 6 章：地域の課題整理

## 1. 現況の整理から得られた考察

### 1) 人口の減少がもたらす負担が増加

昭和23年(1948年)以降、本町の人口は減少を続けており、同時に高齢化率の上昇と子ども人口の割合の低下が顕著となってきている。

これらの関連するデータをもとに行われた将来推計では、2040年には現在の人口の半分に近い1,495人となる予測がされている。

高齢化が進むと、高齢者の生活を支援する取り組み(事業)も必要性を増す。また、集落の維持などについても、個々に係ってくる負担が増えてくると考えられる。

栄峯地区では平成29年まで3戸の世帯が暮らしていたが、現在は2世帯となっている。地区内の草刈りやインフラ維持管理などを限られた人数で行わなければならない、将来の負担増加に不安を抱えている(ヒアリング調査より)。

小川地区においても地区内に子ども世代がないなど、山間部では高齢化が顕著となっている。その結果、高齢者が集落維持の主な担い手となっている状況であり、近い将来にはさらに人が減り、さらに負担が増すことが予想される。

一方で、山間部のみならず海岸部においても、町中心部から離れた集落では、高齢者が同様の不安を抱えていることが意見交換を通じて把握できた。比較的若い世代が地区内にいるものの、昼間は働きに出ているため地区に残るのは高齢者が大半となっている。そのため移動手段の確保や地区内の見守りなど、様々な分野における影響が顕在化してきたと考えられる。



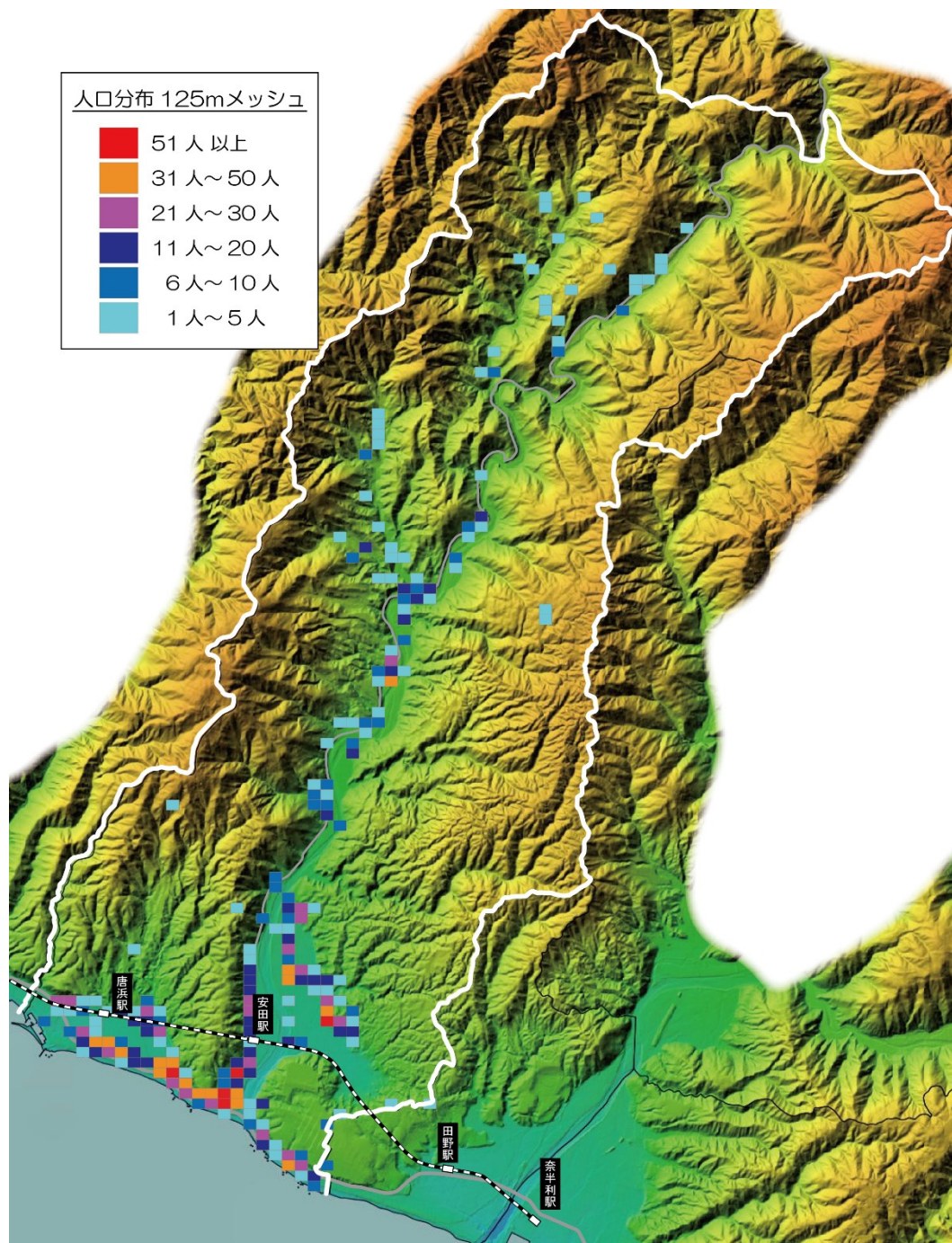
写真：栄峯地区の様子

## 2) 海岸部から山間部まで広い範囲に人々が暮らしている

山間部は県道 12 号線から離れた地区にも人が暮らしている。

特に山間部では、人口密度が平野部に比べて極端に小さくなり、集落も点在する傾向にある。このような地区では住民の高齢化が進行しており、現在は車の運転ができていても、近い将来には運転をあきらめないといけない差し迫った状況となっている。

山間部で暮らす人の多くは、近い将来の生活維持に対する不安を抱えている。



図：地勢図と人口分布（平成 27 年国勢調査結果）

### 3) 生活必需品の消費ニーズが流出している

以前は本町にも量販店が営業していたが、すでに撤退し、その後に輝るぽーと安田が開業している。

現在、生活に必要な買い物ができる場所としては、「輝るぽーと安田 土佐の元気市」、「味工房じねん」、「JA土佐あきA・COOP中山」、「ローソン安田町唐浜店」の4ヶ所があるものの、量販店という品揃えではないため、町民の多くは田野町の「サンシャインゆい」や奈半利町の「マルナカ奈半利店」、安芸市の量販店などに出かけている。

町内の各店舗も利用者の満足度向上に向けて様々な努力を講じているものの、潜在的な需要への対応や、売り場面積の課題を解消するに至らず、頭を悩ませている現状にある。これは同時に安田町で生活を維持するためには、移動手段の確保が必要不可欠であることを意味している。



写真：味工房じねんの直販所部分

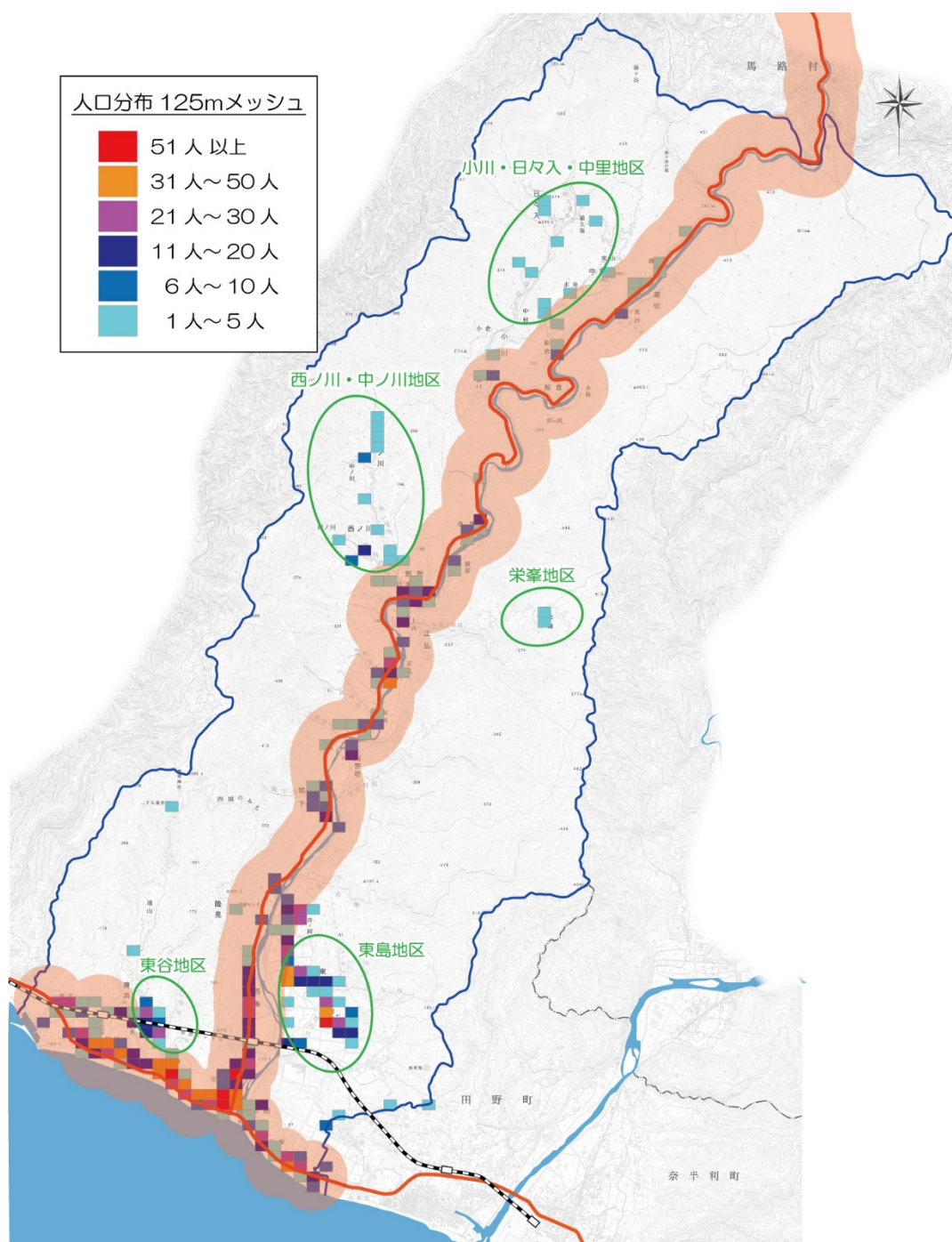


写真：JA土佐あきA・COOP中山

#### 4) 公共交通空白地区が明らかに存在している

本町内の鉄道駅及びバス停留所（フリー乗降区間は路線）から400m区間を公共交通が使える地区とし、400mを越えた地区に暮らしている人の分布状況を見てみると、次の図のとおりとなった。

山間部の西ノ川地区、中ノ川地区、小川地区、日々入地区、中里地区だけでなく、平野部の東島地区や東谷地区にも公共交通空白地区が存在することが明らかになった。



図：安田町の公共交通空白地区 [125mメッシュでの人口分布（全人口）]

## 5) 国道を横断しなければならない路線バス停留所

本町内の国道 55 号沿線にある高知東部交通株式会社の停留所は、全部で 10 箇所あり、安芸市方面行き（もしくは田野町方面から戻ってくるため）に利用する停留所は西行き車線に設置されているため、必然的に国道を横断することとなる。

しかし、国道 55 号沿線にある 10 箇所の停留所の内、信号機が近くに設置されている停留所は 4 箇所であり、他の 6 箇所は横断歩道すらない状況となっている。中には、神峯寺への入口となる「唐浜東」バス停もあり、お遍路で来た人が横断に苦慮している場面も見られるとのことである（ヒアリングより）。

本町内の国道 55 号は比較的直線的な区間が多く、ドライバーが速度を出しやすい構造となっているため、足腰の衰えた高齢者がタイミングを見計らって横断するのは危険を伴う状況となっている。

## 6) 路線バスのサービスに関する情報が行き渡っていない

高知東部交通株式会社の路線バスは、平成 30 年 3 月現在で、安芸市方面と室戸方面をつなぐ路線が 1 日当たり 18 回（平日）、安芸市方面と馬路方面をつなぐ路線が 1 日当たり 4 回（平日）運行されており、高知県内の郡部地域においては突出して運行本数の多い地区となっている。

平均すると 1 時間に 1 本は運行されていることとなるが、このことを知らない町民が多いことが地区別意見交換会を通じて明らかになった。運行本数だけでなく、小銭の準備を気にすることなく運賃決済できる IC カード「ですか」導入や、低床型車両の導入など、特に高齢者のバス利用を阻害してきた要因に対するサービス改善が認識されていない。このことは現状において、バスがあまり利用されていない理由のひとつになっていると考えられる。



写真：高知東部交通のノンステップ車両

## 7) 安田駅の立地とアクセスの悪さ

定時運行が確保され、安価に安芸市や高知市方面まで移動できるごめん・なはり線であるが、安田駅が中心部から約 900m離れた場所に立地していることから、東谷地区や唐浜地区の住民が鉄道を使って町中心部に出て来るためには、安田駅と町中心部をつなぐ二次交通が必要な状況となっている。

その二次交通として機能することが期待される高知東部交通株式会社の路線バス（安芸-馬路方面）であるが、安田駅（バス停名称：安田中学校前）においてごめん・なはり線とダイヤ接続された便が少ないため、安田駅と町中心部をつなぐ二次交通としては機能していない。

## 8) 馬路方面と安芸方面をつなぐ路線バスの運行が高齢者の移動ニーズと合っていない

高知東部交通株式会社が運行する馬路村方面をつなぐ路線バスは、本町北部地域及び馬路村をつなぐ唯一の公共交通路線であるものの、4回/日と運行回数が少ない上、スクール便として設定されているダイヤのため、朝の上り1便目が日浦で7:20発となり、2便目は11:47発となっている。

一般的に公共交通を利用する高齢者は、目的地となる場所に9時から10時頃に到着し、お昼頃自宅に戻って昼食をとる傾向にあるが、この運行ダイヤではそのニーズと合わないこととなる。また、地域のヒアリングやアンケート調査を通じて得られた意見では、安芸市方面への移動より中芸地域（特に田野町）に移動するニーズの方が多くなっている。

実際に、本町の高齢者からの要望では、現状の朝1便目から1時間ほど後に2便目が運行することや田野町方面への移動手段を要望する声が出されている。

## 9) タクシー事業の継続が危ぶまれる

本町でタクシー事業を行っている2社にヒアリングを行ったところ、乗務員の高齢化が進んでおり、常勤の乗務員5人の内3人が70歳を超えているとのことであった。また、いずれも経営的に厳しい状況にあるとの意見をうかがった。以前と比較して夜に遠出する飲み客がいなくなったことや、自家用車の普及、人口の減少などが主な要因と考えられる。さらに、利用は午前中に集中し、午後には利用者が減ってしまい、効率的な運用が難しい状況となっている。

利用者の要望に応じた臨機応変な運行が可能なタクシー事業は、地域になくてはならないものであり、実際にタクシーを必要とする高齢者は、これから増加に転じると考えられる。タクシー事業が地域の重要な移動手段として、魅力的で持続する事業であることが求められる。

#### 10) 安田町福祉ハイヤー事業の抱える問題点

安田町福祉ハイヤー事業は、年額で一律 7,000 円（500 円チケットの 14 枚綴り）分のタクシーチケットが要件を満たした町民に助成される制度である。しかし、対象者が居住する場所は加味されないため、町中心部に近い場所に暮らす人と、山間部に暮らす人とは、利用できる回数に差が生じる。特に馬路村に近い山間部に暮らす高齢者からは、助成に対する謝意は感じつつも、距離に応じた助成などを求める意見が寄せられている。

#### 11) 新しい移動手段の整備について、町民の意向としては前向きと捉えられる

アンケート調査及び地区別を実施した高齢者との意見交換の結果を総合的に検証すると、安田町内の公共交通空白地区を解消するために新しい移動手段を検討することについて、町民の意向として肯定的であると考えられる。

ただし、財政的な制約を意識した計画を検討することが求められている。

#### 12) 安田町の生活圏を考慮すると、広域的な交通網の検討は必要である

新しい移動手段を検討するにあたっては、安田町の住民の多くが田野町や奈半利町に買い物に出かけている現状や、通勤・通学流動で安芸市から中芸地域との間で人が頻繁に行き来している現状がある。安田町の住民が生活を維持するために必要とする移動手段を考える上では、広域的な視点による検討は必要であると考えられる。

すでに本格運行に移行している田野町の「たのくるバス」や北川村の「村営バス」など、隣接する自治体の取り組みを視野に入れながら、広域での移動手段のあり方を検討するべきと考える。



## 2. 交通手段及びまちづくりの視点より課題を整理

安田町の生活を維持するための移動手段及びまちづくりの視点から、調査結果を整理し、次頁から課題としてまとめる。



## 課題1：公共交通空白地区の解消

安田町内に存在する公共交通空白地区の解消に着手する。

また、既存の公共交通の在り方も合わせて検証し、必要とする人が必要とする移動サービスを確保できることで、より利便性の高い公共交通網として機能させる。

この取り組みを通じて、山間部における暮らしでも、買い物や通院など外出に対する不安の解消につながり、安心して暮らしを継続していけることが期待できる。

課題解決のための取り組み案		実施主体
短期的取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象（地区、人）を絞り、対象の有する移動ニーズをさらに詳細に整理する。</li> </ul> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 5px;">                     ⇒ 対象として地区のみを単位として整理するのではなく、いわゆる移動制約者の所在についても把握し、より詳細な移動に関するニーズを整理する。                 </div>	安田町 安田町社会福祉協議会
	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民同士の協力による移動手段導入の検討</li> </ul>	安田町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>試験運行を目指した運行計画の作成。 また、その実施と検証及び改善計画の検討</li> </ul>	安田町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>必要に応じた手続きと情報発信。</li> </ul>	安田町
長期的取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用促進策と連携し、運行を持続させる。</li> </ul>	安田町

## 課題2：既存の公共交通網の利用促進

安田町における既存の公共交通網となる土佐くろしお鉄道株式会社の「ごめん・なはり線」と、高知東部交通株式会社の路線バス、そしてタクシー事業の利用促進に取り組むと同時に、利用促進につなげるために必要な改善を運行事業者に要望していく。

課題解決のための取り組み案		実施主体
短期的取り組み	・利用者（及び町民）からの既存の公共交通網に対する改善要望を把握し、整理する。	安田町
	・既存公共交通網に対する改善計画を運行事業者に要望する。	安田町
	・安田町福祉ハイヤー事業のさらなる有効活用策の検討	安田町
長期的取り組み	・利用者（及び町民）にさらなる利用につながる取り組みを実施していく。 (例：乗り方教室の開催、公共交通を使ったミニイベントの実施)	安田町 交通事業者

### 課題3：公共交通網の持続につなげる取り組み

公共交通網の整備とともに、整備した公共交通網が人々から利用されるために必要な取り組みを行い、その時々々の社会情勢に合った変更をしつつも、公共交通網として持続していくことを目指す。

課題解決のための取り組み案		実施主体
短期的取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用方法や便利な使い方、お得感のある利用方法などを伝える「乗り方教室」の実施と継続。</li> </ul>	交通事業者 安田町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者となる町民との意見交換を通じた、移動ニーズの把握。そしてその移動ニーズに合う運行形態への改善の取り組み。</li> </ul>	交通事業者 安田町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の公共交通網や新しく検討する移動手段に関する情報を町民に対して発信し続ける。</li> </ul>	交通事業者 安田町
長期的取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>子ども世代に対する公共交通の利用方法を学ぶ機会の創出とその継続。</li> </ul>	交通事業者 安田町 安田町教育委員会

## 課題4：バス停留所における安全確保と環境改善

安田町の公共交通における喫緊の課題として、「国道55号沿線」の危険なバス停留所への対応が考えられる。その対応策として、横断歩道（もしくは信号機）の設置要望を警察に出していくこととなるが、住民要望にあるように、旧国道への路線付け替え案も含めて町としての方針を固めることが先決と考える。

また、高知東部交通のバス路線は、その運行距離が長いことから、しばしば遅れが生じており、そのためバス停留所でバスを待つ時間が利用者にとって心身共に負担となっている。ベンチの設置や、風除けとなる建屋の整備、周辺の案内など、快適性向上と利用者の増加が見込めるバス停留所を目指して、整備の検討を進める必要がある。

課題解決のための取り組み案		実施主体
短期的取り組み	・警察に対する危険な歩道（もしくは信号機）の設置要望	安田町
	・バス停留所における抜本的な安全確保策の検討	交通事業者 安田町
	・可能なバス停留所へのベンチ及び建屋の設置	安田町
	・その他、バス停留所の環境改善 例：路線図・時刻表・運賃表の掲示 停留所周辺の案内の掲示	交通事業者 安田町
長期的取り組み	・利用者に対する改善の取り組みの周知と要望への対応	交通事業者 安田町

## 課題5：広域で考える公共交通網

---

安田町民の移動ニーズを重要視した移動手段の在り方を考えた場合、少なくとも生活圏として田野町や奈半利町を含めた中芸地域との連携を考慮するべきと考える。

まずは、既存の公共交通網の維持及び利便性向上を目指して、関係する自治体との協議を開始する。また、短期的な取り組みとしては、馬路村－安芸市間の路線バスに対する補助金について、単なる距離按分ではなく、利用状況も加味した公平な基準づくりの検討などが考えられる。

課題解決のための取り組み案		実施主体
短期的取り組み	・ 近隣の自治体との協議開始。	安田町
	・ 既存の公共交通網の維持のために必要な協議を関係する自治体と行う。	安田町
長期的取り組み	・ 中芸地域におけるコミュニティ交通網の持続する在り方について広域による検討を開始。	安田町

## 課題6：公共交通網整備の在り方に戦略を持つ

安田町の公共交通網整備の在り方を明確に整理し、町の基本方針として明文化する。

町内の移動ニーズを的確に整理した上で、貨客混載の取り組みや福祉制度の活用など、移動手段の利便性向上と多角的な視点による運営につながる制度を組み合わせることで、安田町独自の公共交通網のかたちを整理する。

また、生活圏を共有する中芸地域及び安芸市方面とのつながり方を含めた広域交通網についても将来的な在り方を戦略的に整理しておく必要がある。

課題解決のための取り組み案		実施主体
短期的取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>安田町のこれからの公共交通網の在り方を戦略的に整理する。</li> </ul> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px; display: inline-block;">⇒ ひとつの手法として安田町地域公共交通網形成計画の策定</div>	安田町
	<ul style="list-style-type: none"> <li>中芸地域で共有する広域の計画策定の検討。</li> </ul>	安田町
長期的取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通網の在り方を戦略的に整理した基本方針を着実に推進。</li> </ul>	安田町 交通事業者 安田町民