

中山間地域における 移動手段確保対策の手引き

高知県中山間地域対策課

平成30年3月



高知家

はじめに

高

知県では、中山間地域に暮らす誰もが、一定の収入を得ながら安心して生活を営んでいける仕組みを作るため、「高知県中山間総合対策本部」を強化し、地域の抱える様々な課題の解決に向けて、より効果的な支援策を実施するべく、日々検討を進めています。

移

動手段の確保対策につきましても、中山間地域の抱える重要な課題の一つに位置づけ、地域に暮らす高齢者等移動手段を持たない人々が「最低でも週1回は移動サービスを受けることができる」ことを目標に、従来の補助事業から一歩踏み込んだ、より地域に密着した取り組みを進めています。

こ

うした取り組みの中、実際の事務作業に当たられる、市町村の担当職員の方々をはじめとした地域の関係者の皆さまの少しでもお力になればと、平成24年10月に県内市町村の事例紹介を中心とした「中山間地域における移動手段確保対策の手引き」を作成しました。

今回、掲載している取り組み事例を、改訂版として内容を一部修正しました。

今

回お示している事例や作業の流れは、あくまで一例です。

地域によって地形や人口分布、既存の交通手段など条件は様々ですので、地域の実情と照らし合わせたうえ、今後の取り組みのヒントとして活用していただければと思います。

ま

た、現在も新たな取り組みを計画している地域がありますので、事例や取り組み方法につきましては、今後も内容を追加・更新していくことで、より充実した手引きにしていきたいと考えております。

急

速な過疎化や高齢化により、地域の交通を取り巻く状況は、日々厳しいものとなっており、その対策には正解がなく、またゴールもないように思われます。そのような中、地域の将来のために、より使いやすく有効な移動手段を作り・育てるべく、日々奮闘されている関係者の方々に心から敬意を表しますとともに、この手引きが、今後新たな取り組みを始められる皆さまの、少しでもお役に立てれば幸いに思います。

平成30年3月 高知県中山間地域対策課

目次

1	中山間地域における移動手段の形態について	
(1)	道路運送法改正(平成18年10月1日)以後の輸送形態	1
	・車両の種別による分類	
	・運行形態による分類	
	※補足説明① コミュニティバス	
	・輸送密度と利用者特性による分類	
(2)	新しい移動手段の導入事例	3
	①デマンド型乗合タクシー、バス	
	②公共交通空白地有償運送(旧過疎地有償運送)	
(3)	既存の移動手段の改善・活用事例	5
	①コミュニティバス等の導入・改善事例	
	②その他の移動手段の活用	
	(1)スクールバス (2)福祉バス・患者送迎バス (3)タクシーチケットによる支援策	
	※補足説明② 協議機関(地域公共交通会議、運営協議会)	
2	中山間地域における移動手段確保対策の県内取組事例集	8
	・高知市(9ページ)	
	・南国市(13ページ)	
	・土佐市(15ページ)	
	・土佐清水市(17ページ)	
	・四万十市(19ページ)	
	・大豊町(21ページ)	
	・いの町(23ページ)	
	・仁淀川町(27ページ)	
	・中土佐町(29ページ)	
	・檜原町(31ページ)	
	・四万十町(33ページ)	
	・黒潮町(35ページ)	
	全市町村の取組状況一覧(平成29年3月31日現在)	37
	※補足説明③ 全国の取組事例データベース、マニュアル、手引き等	
3	地域の移動手段の確保・改善について	
(1)	全体的な流れ	40
	①現状把握と課題整理	
	②検討体制と役割分担	
	③既存の交通機関の見直し	
	④新たな移動手段の導入	
	⑤運行開始後の管理・運営	
	※補足説明④ 中山間地域生活支援アドバイザー(移動手段確保支援事業)名簿	
(2)	個別の課題と失敗事例	43
4	参考資料	45
	①関係法令・通達等	
	②関連補助事業(国土交通省、高知県)	

1 中山間地域における移動手段の形態について

(1) 道路運送法改正(平成18年10月1日)以後の輸送形態

過疎化の進行やマイカーの普及を背景に、路線バスの撤退が進み、生活交通の確保が大きな課題となってきた中、平成18年10月1日、①乗合事業の対象範囲の拡大と②自家用自動車による有償旅客運送制度の創設を2つの柱として、道路運送法が改正され、より柔軟で地域の実情に沿った交通手段の導入が可能になりました。

高知県内においても、いくつかの市町村で積極的な取り組みがなされ、住民の生活に必要な不可欠な生活の足として活用されています。

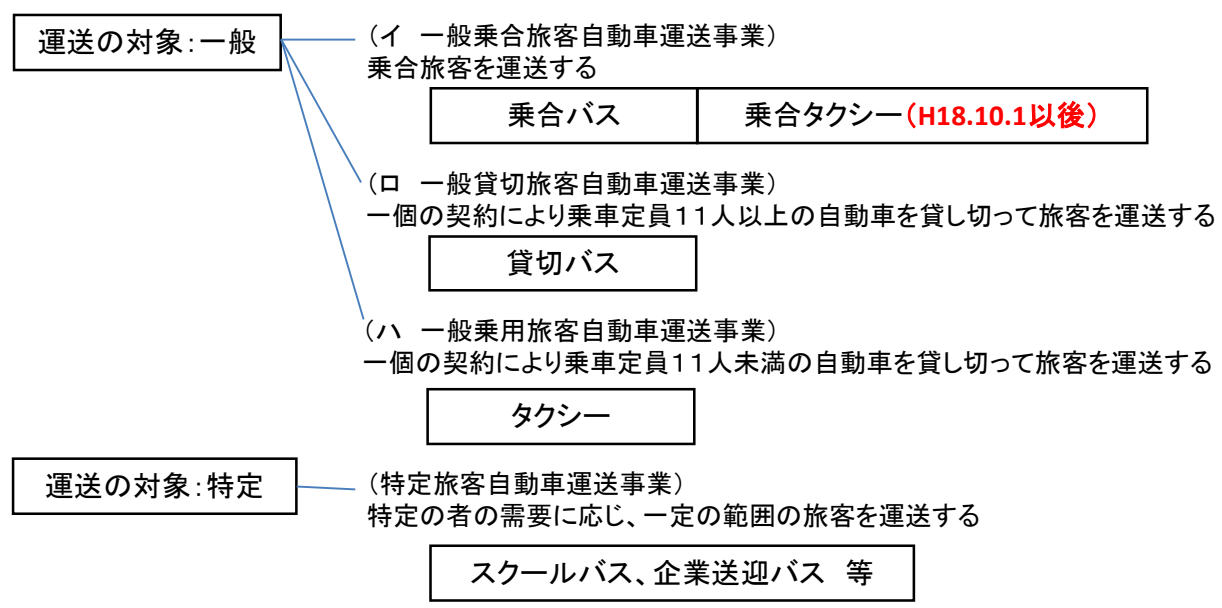
また、H29年9月より、旅客運送事業と貨物運送事業のかけもち(貨客混載)が、乗合バスについては全域で、貸し切りバス、タクシー、トラックについては過疎地域において可能となりました。

※乗合バス事業は従来より350kg未満は混載可能で、今回貨物事業許可取得により350kg以上も混載可能。

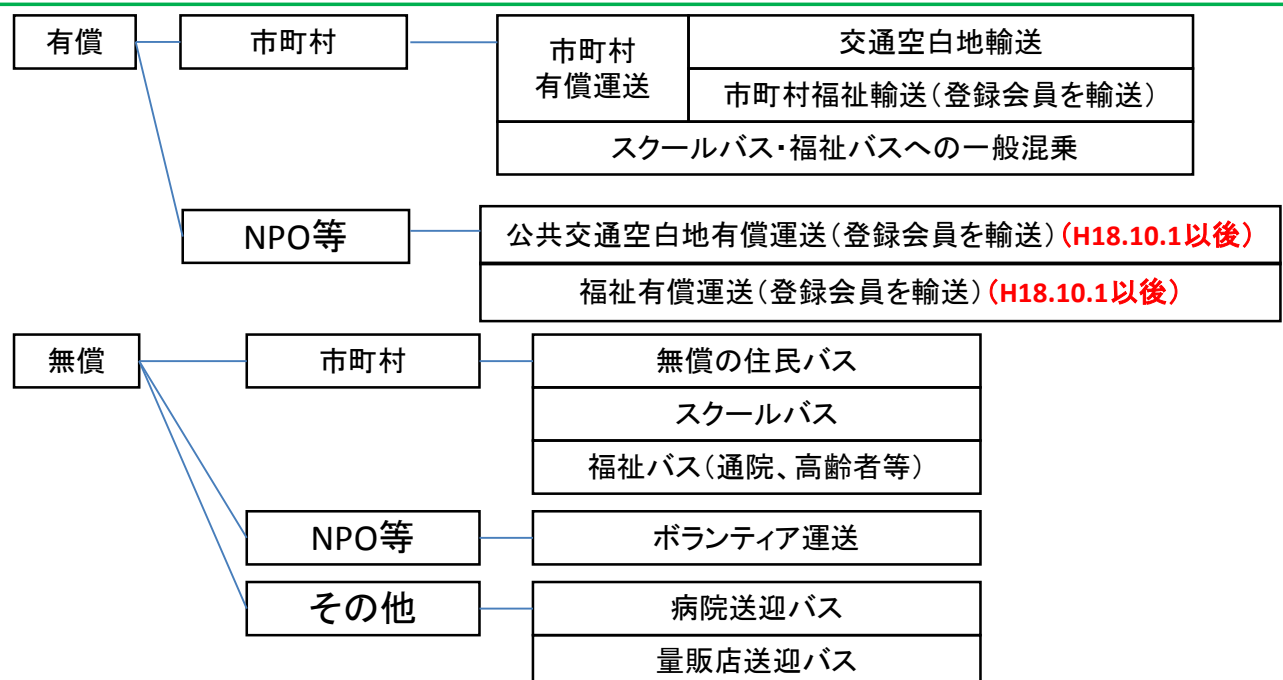
※自家用有償旅客運送は従来より再編実施計画の認定など、特例により少量貨物の混載が可能でした。H28年度からは上記計画の認定によらず、350kg未満は運輸支局長の許可を取ることで混載することも可能となります。

○車両の種別による分類

緑ナンバー(道路運送法4条許可): 旅客自動車運送事業者が運行



白ナンバー(道路運送法第79条登録): 市町村、NPO等が所有する車両を使った運送



※無償運送については、国交省通達「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」(本手引き45ページ)を参照ください。不明な点は高知運輸支局にお問い合わせください。

○(法4条「一般乗合旅客自動車運送事業」のうち)運行形態による分類

路線定期運行

路線を定めて運行し、起点終点及び停留所の時刻設定が定時である。

◇本県事例:土佐市(ドラゴンバス・本手引き15ページ) など

路線不定期運行

路線を定めて運行するが、起点終点の時刻設定が不定である。

◇本県事例:中土佐町(コミュニティバス・本手引き29ページ) など

◇適用地域のイメージ:

道路に沿って集落が線的に立地する山間の過疎地など、運行ルートの設定が容易であるものの、定期運行するほどの需要は、見込まれない地域。

区域運行

決まった路線を定めず、出発時間などの一定の時間設定の中で、旅客の需要(電話等による事前予約など)に応じて乗合運送を行う。

◇本県事例:高知市(デマンド型乗合タクシー・本手引き9ページ) など

◇適用地域のイメージ:

人家が分散して立地する地域や小規模な集落が面的に点在する過疎地など、運行ルートの設定が困難な地域。

補足説明①

※「コミュニティバス」には、法令上の定義付けはありませんが、本手引きでは「市町村等が通常の路線バスではカバーしにくいきめ細かい需要に対応するため、主体的に計画する中で運賃や路線等工夫を凝らし、運行を確保しているバス」という意味で使わせていただいております。

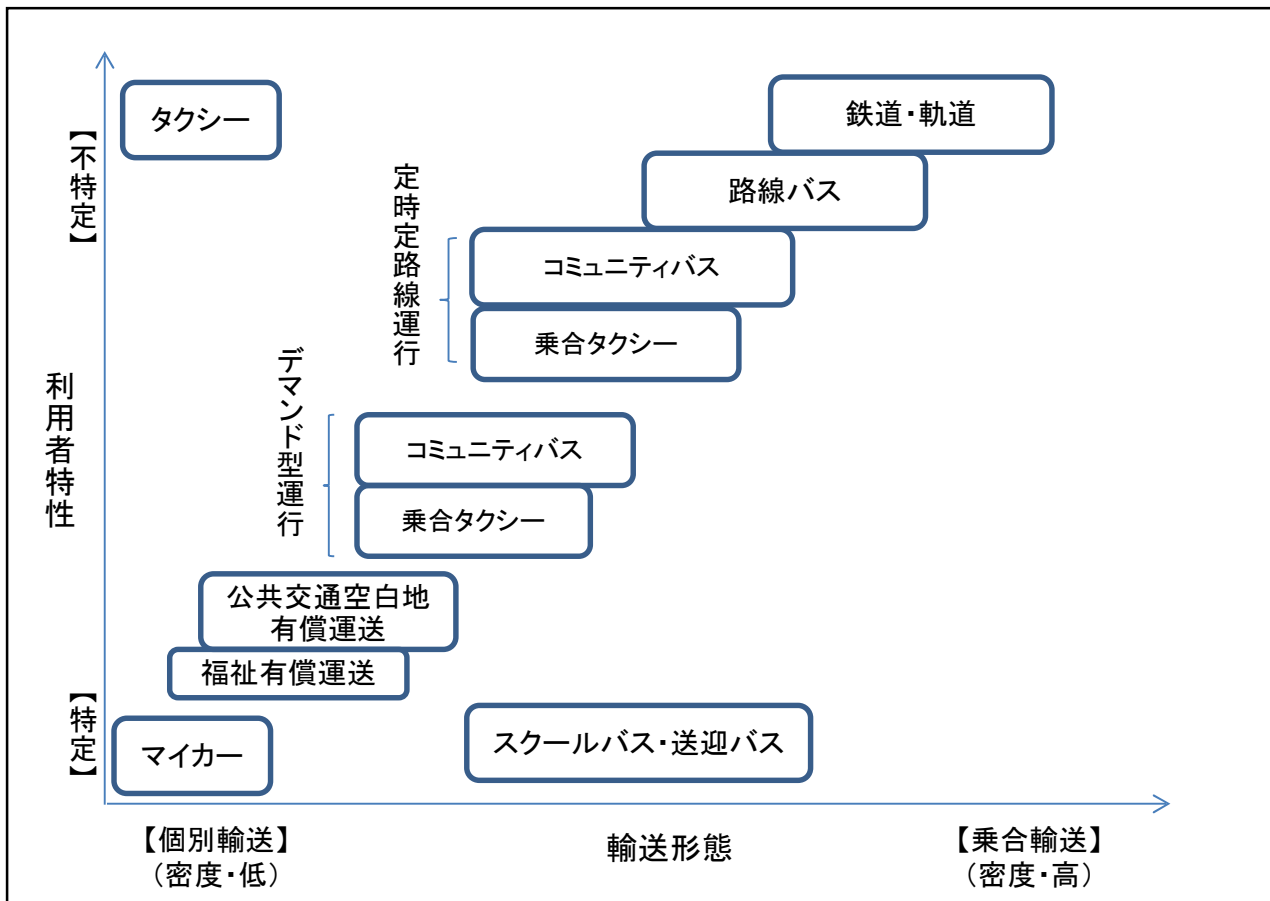
一般的な特徴としましては

- ①ワンコインなど分かりやすい運賃体系
- ②幹線道路以外の狭い道路も小型の車両できめ細かく運行
- ③駅や公共施設等に乗り入れている
- といった点があります。

運行形態としましては

- ・市町村の補助や委託を受けて、交通事業者が自社の車両(緑ナンバー)を使って運行するもの
 - ・市町村の委託を受けて、交通事業者やシルバー人材センター・社会福祉協議会等が市町村の車両(白ナンバー)を使って運行するもの(市町村有償運送)
- 等があります。

○輸送密度と利用者特性による分類



(2) 新しい移動手段の導入事例

① デマンド型乗合タクシー・バス

平成18年10月1日の道路運送法改正以後、路線バスを運行するには非効率な、極めて需要規模の小さい過疎地域においても、運行形態を工夫することで、地域における多様なニーズに応えられる、デマンド型(利用者の予約に応じる形)の乗合タクシーやバスといった、新たな交通手段を導入できるようになりました。

県内においても、平成29年3月時点で6つの市町で導入されており、導入地域は近年増加傾向にあります。

【運行主体】 交通事業者

(市町村からの委託や助成を受ける形で運行)

【運行車両】 事業用車両(緑ナンバー)のセダン型車両や10人乗りワゴン車 など

【運行範囲】 地域公共交通会議(本手引き7ページ)での合意を得た後、運輸局の許可が下りた範囲(例)

- ・発地点14か所・着地点4か所のみを設定した区域運行(大豊町)
- ・廃止された路線バスのバス停～町中心部まで路線を設定した定路線運行(いの町小野 等)
- ・朝一便目のみ定時定路線運行、残りは区域運行(四万十市西土佐の一部)

【運行頻度】 地域公共交通会議での合意を得たのち、運輸局の許可が下りた頻度

(例)

- ・毎日(地域により曜日指定)3便、接続する路線バスの通過時刻に合わせた定時運行(いの町小野 等)
- ・週3日運行、時間指定なし(大豊町)

【運行料金】 地域公共交通会議での合意を得た後、運輸局の許可が下りた料金

(不当に高額な運賃・料金設定がなされ、旅客の利益を阻害する心配がない)

【対象者】 特に規定はなし

(予約時の煩雑さを避けるため、予め会員登録をしておき、利用者の自宅を把握(四万十市))

【メリット】 通常のタクシー料金より安価な値段で利用できる

事業者(プロ)による運行なので、安全面において優位

予約に応じた運行なので、効率的に運行できる

既存の事業用車両、事業者の受付体制を利用することで、初期投資費用を抑えられる

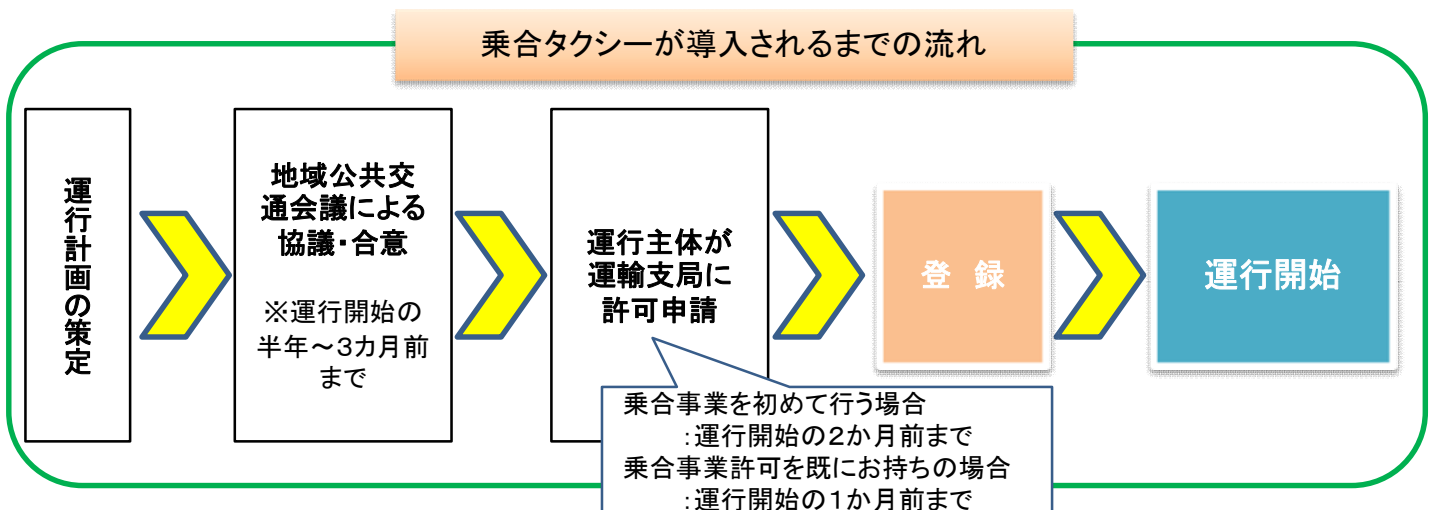
【デメリット】 予約する手間が負担(電話連絡により、乗車地や時間を指定する必要)

数名で乗り合わせた場合、より遠い地域から利用する旅客の乗車時間が長くなってしまう

事業者がいない(少ない)地域では、導入が困難

乗合事業を行っていない事業者には、新たに許可申請する必要あり(下図)

【県内での導入自治体】 いの町、大豊町、四万十市、南国市、高知市、土佐清水市



②公共交通空白地有償運送(旧過疎地有償運送)

道路運送法では、自家用車を使用した有償運送は原則認められていません(法78条)。

ただ、路線バスなどの移動サービスが十分でない交通空白地において、生活に不可欠な交通手段を確保する観点から、交通事業者による対応が困難な場合に限り、NPO法人等による自家用車を使用した有償運送(公共交通空白地有償運送)が認められています。この場合、法79条の規定により運輸局の登録を受ける必要があります。(有効期間 2年)

【運行主体】 NPO法人、公益法人、地方自治法第260条の2第7項に規定する認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、権利能力なき社団

【運行車両】 自家用車(白ナンバー)でやむをえない場合を除き乗用車(バス可)
※運転者の所有車である場合が多いです。
※市町村が購入した車両を無償貸与している例(橋原町)もあります。
※対人:8,000万円以上、対物:200万円以上の損害賠償保険への加入が条件。

【車両備品】 ・名称「有償運送車両」・登録番号の車両表示
・対価の掲示、登録証の写し、運転者証、乗務記録 等

【運行区域】 運営協議会(本手引き7ページ)の協議が整った市町村が一単位。
運行の発地又は着地が区域内にある事が必要

【運行料金】 料金設定の際の基準として
①燃料費その他の費用と勘案した実費の範囲内
②合理的方法で定められ、旅客にとって明確
③当該地域におけるタクシーの運賃及び料金を勘案して、営利を目的としない妥当な範囲内であり、かつ、運営協議会で協議が整っていること(タクシーの上限運賃の1/2程度)の3点が必要とされています。

【対象者】 登録会員(当該地域の住民及びその親族、また当該地域に日常的に用務のある人)
来訪者等(市町村町が認めた場合に、当該地区への来訪者等も対象とする)
→P.46「公共交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」

【運転者】 ・第二種運転免許を持っている人
・第一種運転免許を持っており、かつ、過去2年以内に免許停止を受けていない人で、国土交通大臣が認定する市町村運営有償運送等運転者講習を修了している人
※高知県内では、(株)高知中央自動車学校で受講可能

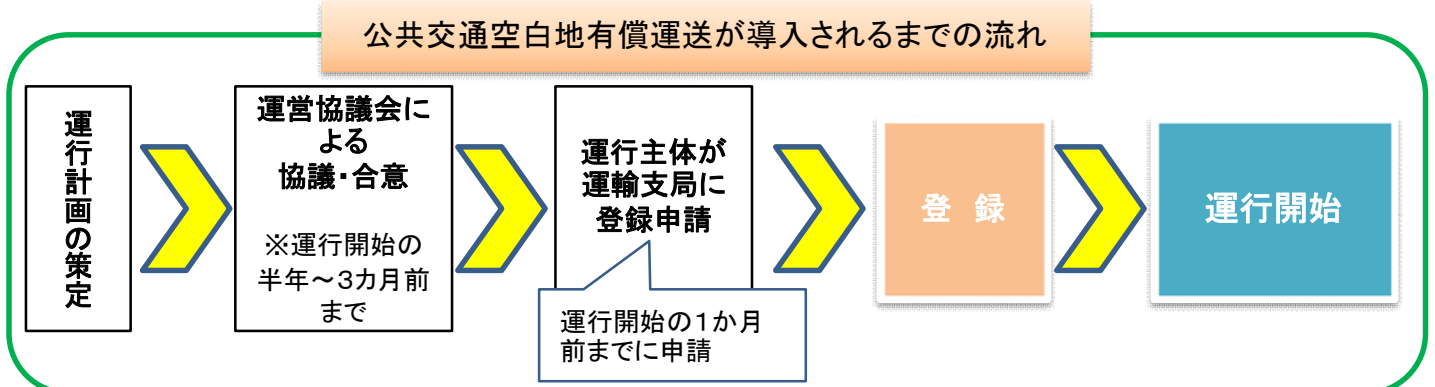
【その他登録に必要な協議事項】
・運行管理責任者(安全運転管理者等の資格が必要※)
※使用する車両の保有台数や大きさにより、必要ない場合もあります。
・運行管理体制 ・整備管理体制 ・事故処理体制 ・苦情処理体制

【メリット】 比較的安価な料金で交通サービスが提供でき、市町村有償運送に比べて市町村の負担も軽い

【デメリット】 限られた人(会員)しか利用できない 交通事業者が運行するものではないので安全面に不安 運転手の確保や地域の交通事業者との調整など、導入までの課題が多い

【県内での導入箇所】 いの町、橋原町、土佐清水市

公共交通空白地有償運送が導入されるまでの流れ



(3) 既存の移動手段の改善・活用事例

平成18年10月1日の道路運送法の改正により、新たな移動手段導入の選択肢が増えました。

一方で県内には、路線バスの撤退や市町村合併等により生じた住民ニーズに応えるため、早くからコミュニティバス等といった、市町村が主体的に計画した移動手段が導入されている事例や、スクールバスへの一般客の混乗といった、既存の移動手段を活用している事例が多数あります。

導入した多くの市町村では、変化する地域の状況やニーズにより沿った形で運行できるよう、使いやすく効率的な形態を模索しながら、絶えず見直しや改善が行われています。

① コミュニティバス等の導入・改善事例

◎ 町(市)内ほぼ全域をカバーする路線網を敷き、交通空白地を解消。

- ・仁淀川町営コミュニティバス(本手引き27ページ)
(委託先:仁淀川町社会福祉協議会)
町営バス10路線に加えて、30路線を週1日1便定期運行(一部デマンド運行)。
- ・安芸市元気バス
(委託先:安芸ハイヤー協会)
土佐くろしお鉄道安芸駅を起点とした7路線(うち市内循環線2路線)を、2日～毎日/週定期運行。
- ・黒潮町内路線バス(スクール路線を含む・本手引き35ページ)
(旧佐賀町内:株)四万十交通、旧大方町内:高知西南交通(株)が運行 町補助)
既存の町内路線24系統に加えて、交通空白地となっていた旧佐賀町川奥・市野々川地区に1系統を定期運行。平成26年4月からは、一部路線でエリアデマンド型の運行を開始。

◎ 利用者ニーズに合わせ、行政区域外の鉄道駅や総合病院といった主要施設まで運行。

- ・ドラゴンバス(土佐市・本手引き15ページ)
(とさでん交通(株)が運行 市補助)
宇佐・新居～高岡～JR伊野駅、波介・戸波・北原～高岡～JR伊野駅を周回。
1日6便を定期運行。
- ・北川村営バス
(委託先:北川村社会福祉協議会)
田野町の総合病院や土佐くろしお鉄道奈半利駅まで運行(一部デマンド運行)。

◎ 広域路線バスのダイヤを見直し、旧町村単位で完結するきめ細かな路線バスを導入。

- ・四万十町コミュニティバス(本手引き・33ページ)
(十和地区:株)四万十交通、大正地区:(有)丸三ハイヤー、窪川地区:(有)高南観光自動車
が運行 町委託)
十和地区で6路線、大正地区で3路線、窪川地区で10路線を週1日、4～5便/日(曜日を限った頻発運行)定期運行
- ・中土佐町コミュニティバス(本手引き・29ページ)
(有)中土佐ハイヤーが運行 町委託)
JR土佐久礼駅を起点とした7系統と、旧大野見村内で3系統を、週2日、4便/日(曜日を限った頻発運行) 路線不定期運行。

◎ その他

- ・路線網を全体的に見直し、54系統あった複雑な路線を17系統(一部スクール対応便)に再整理。(香南市営バス)
- ・既存の定期路線に加えて、新たに物部、土佐山田地区で区域運行(デマンド方式)を導入。(香美市営バス)
- ・天狗高原行きの利用者の利便性向上等のため、自転車搭載バス車両を導入。(津野町営バス)

②その他の移動手段の活用

(1)スクールバス

- ・間合い利用: 登下校時間帯以外の間合いの時間に、一般住民が利用できるよう活用
- ・混乗化: 児童・生徒が利用している登下校の時間帯の、空いた席を一般住民が利用
※宿毛市ほか12市町村で実施
- ・統合: 利用目的をスクールバスに限定せず、誰でも乗れるよう乗合化する

★ メリット

- ・車両の有効活用
- ・新たな移動手段の確保
- ・一般住民の利用を有償とした場合、運賃収入の確保
- ・児童生徒と大人の混乗による交流拡大 等

★ 注意点

- ・既存の交通事業者との競合問題
- ・スクールバス機能維持のためのダイヤの制約(台風等緊急時や、行事等による登下校時間の変更)
- ・一般住民の利用を有償とした場合
 - ①道路運送法上の手続きが必要
 - ②地域の理解を得る必要(一般住民からは運賃徴収。生徒には定期券を配布することで、実質無料とした事例あり。)
- ・補助金を活用して車両を購入した場合、目的外使用として一定の手続きが必要
※「へき地児童生徒援助費等補助金制度により取得したスクールバス・スクールボードの住民利用に関する承認要領」

【住民利用に必要な要件】

- ・本来の利用者(児童・生徒)の利用に支障がないこと。 ・安全面で万全を期すること。
- ・関係機関(市町村・都道府県の教育委員会)が差し支えないと認めたものであること。
- ・住民利用による運行収入が、住民利用にかかる運行経費を上回らないよう運賃設定をすること。
- ・有償の場合は、文部科学大臣へ承認申請し、承認後、運輸支局長へ道路運送法の登録申請をすること。

(2)福祉バス・患者送迎バス

- ・混乗化: 高齢者や患者が利用する福祉バス・患者送迎バスの、空いた席を一般住民が利用
- ・統合: 利用目的を福祉バス・患者バスに限定せず、誰でも乗れるよう乗合化する

★ 注意点

- ・スクールバスを活用する場合とほぼ同様。
- ・補助金を活用して車両を購入していた場合の取り扱い
※「医療施設等設備整備費補助金により取得したへき地患者輸送車(艇)の住民利用に関する取り扱いについて」

【住民利用に必要な要件】

- ・本来の利用者の利用に支障がないこと。 ・安全面で万全を期すること。
- ・関係機関(最寄医療機関)が、住民利用に供することを差し支えないと認めたものであること。
- ・住民利用による運行収入が、住民利用にかかる運行経費を上回らないよう運賃設定をすること。
- ・交通機関のない地域等の住民に係る運行であること。
- ・有償の場合は、厚生労働大臣へ承認申請し、承認後、運輸支局長へ道路運送法の登録申請をすること。
- ・無償の場合は、厚生労働大臣に届出をすること。(※高知運輸支局にもなおご相談ください。)

(3) タクシーチケットによる支援策

交通空白地となっている地域では、もともと人口が少なく、新たな移動手段を導入するほどの需要が見込めない・各集落が離れていて効率的なルートが設定できない等といった理由から、デマンド型乗合タクシーのような新たな交通システムを導入するのではなく、市町村が対象者にタクシーチケットを発行して、移動にかかる経費を支援している事例もあります。

例：北川村(独自に移送手段を持たない人で、村営バス沿線から1km以上離れた対象地区に居住する人が対象。)

室戸市(市の定める地区(バス路線遠隔地)に居住する人で、高齢者世帯・免許返納者・身体障害者といった要件を満たす人が対象。)

須崎市(公共交通バス停留所から4km以上離れ、バス利用が不便な地区の満70歳以上の高齢者で、その人の所有する自家用自動車を自ら運転していない人が対象。)

補足説明②

乗合タクシーや公共交通空白地有償運送といった新たな移動サービスの導入にあたり、道路運送法上では、地方公共団体の長が主宰する協議機関を設置し、地域の実情に合った適切な移動サービスが提供されるよう、運行形態や運賃といった必要事項について、関係者間で十分に協議されることが求められています。

詳細につきましては、下表のとおりです。

	地域公共交通会議 (道路運送法施行規則第9条の3)	運営協議会 (道路運送法施行規則第51条の8)
運行種別	・事業用車両を使った有償運送(法4条) ・自家用車両を使った市町村有償運送(法79条)	自家用車両を使った 公共交通空白地有償運送、福祉有償運送(法79条)
構成員	必須委員：地方公共団体の長、一般乗合旅客自動車運送事業者その他一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、地方運輸局長、一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 任意委員：道路管理者、県警、学識経験者、その他必要と認める者	必須委員：地方公共団体の長、一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、地方運輸局長、一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体、現に有償運送を行っている特定非営利活動法人 任意委員：学識経験者、その他必要と認める者
設置単位	単一又は複数市町村共同又は県	原則として一つの市町村 (複数市町村共同、県単位も可)
協議事項	・地域のニーズに対応した乗合運送のあり方(運行形態、サービス水準、運賃等) ・市町村運営有償運送の必要性(運行の態様、運賃及び料金、事業計画(路線、営業区域、使用車両等)、運行計画、路線又は営業区域の休廃止、運行主体の選定方針の策定、その他必要と認められる措置)	・公共交通空白地及び福祉有償運送の必要性 ・運送の区域 ・旅客から収受する対価 ・運送しようとする旅客の範囲 ・その他必要事項(自動車の種類ごとの数、運転者の要件、損害賠償措置、運行管理・整備管理体制、事故時の連絡体制、苦情処理体制、その他)
協議が整った場合の効果	(法4条)・運賃認可の届出化・警察等への意見照会の簡便化・標準処理期間の短縮 (法79条)有償運送登録要件(有効期限2年)	有償運送登録要件(有効期限2年)
国土交通省関係通達等	「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」 (平成18年国自旅第161号)	「運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」 (平成18年国自旅145号) 「自家用有償運送制度の着実な取組みに向けての対応について」 (平成23年国自旅第89号)

2 中山間地域における移動手段確保対策の県内取り組み事例集



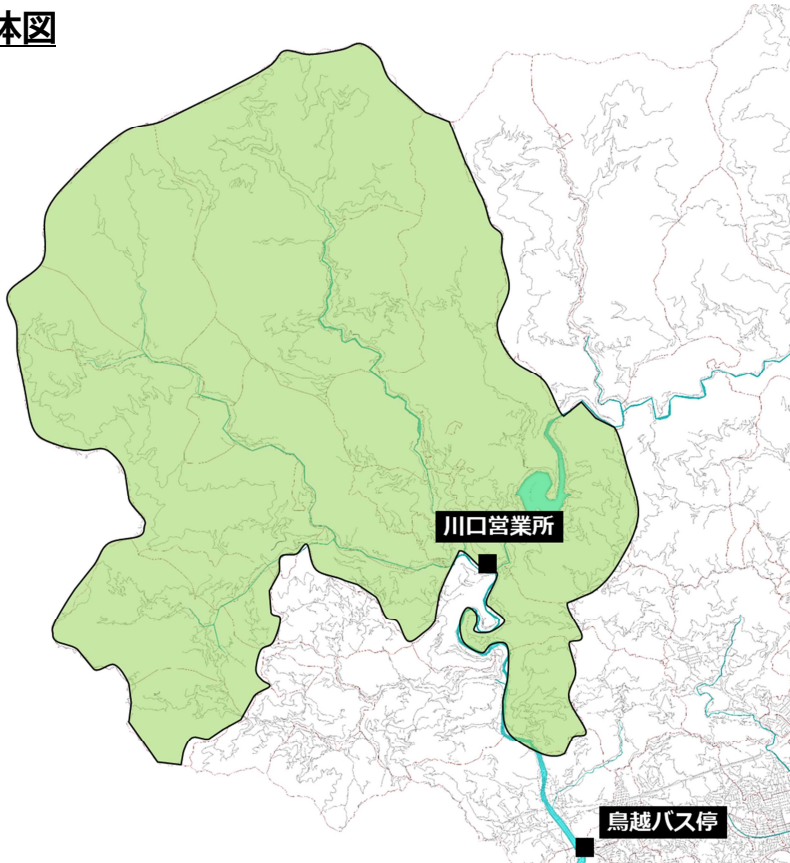
(平成29年3月31日時点)



市町村名	導入区間・地域	導入形態	導入時期 (運行開始時期)
高知市	鏡地域、土佐山地域	デマンド型乗合タクシー (区域運行)	平成25年10月～
南国市	・上倉・黒滝方面7部落及び瓶岩地区 ・白木谷・八京地区	デマンド型乗合タクシー (区域運行)	・平成24年10月～ ・平成26年4月～
土佐市	・高岡～新居・宇佐方面 ・高岡～波介・戸波・北原方面	路線バス(民営) (路線定期運行)	平成22年4月～
四万十市	・西土佐地域、中村地域(後川エリア) ・中村地域(富山・蕨岡エリア)	デマンド型乗合タクシー、 バス(区域運行) ※一部路線定期運行	・平成23年3月～ ・平成24年3月～
	・中村地域(八束地区)	デマンド型乗合タクシー (路線不定期運行)	平成25年10月～
大豊町	町内全域～役場周辺・高知市内など 4か所	デマンド型乗合タクシー (区域運行)	平成18年5月～
土佐清水市	下ノ加江地区、三崎・下川口地区	デマンド型乗合タクシー (区域運行)	平成25年10月～
いの町	①小野地区②毛田、成山地区 ③吾北、中追、横藪・蔭地区	デマンド型乗合タクシー ①②(路線定期運行) ③(区域運行)	①平成19年9月～ ②平成20年10月～ ③平成24年6月～
	本川地区	公共交通空白地有償運 送 運行:いの町社会福祉協議 会	平成23年4月～
仁淀川町	町内全域	路線バス(市町村営) (路線定期運行 ※一部デマンド運行)	平成19年8月～
中土佐町	久礼地区、大野見地区	路線バス(民営) (路線不定期運行)	平成25年10月～
檮原町	初瀬区、松原区	公共交通空白地有償運 送運行:NPO法人 絆	平成23年5月～
四万十町	①十和地区②大正地区③窪川地区	路線バス(民営) (路線定期運行)	①平成23年9月～ ②平成24年10月～ ③平成25年12月～
黒潮町	町内全域	路線バス(民営) (路線定期運行 ※一部デマンド運行)	昭和46年4月～ ※平成25年5月～

高知市 鏡地域 「愛あい号」		導入形態	デマンド型乗合タクシー		
		導入地区 (導入開始)	鏡地域 (実証運行 H24. 10. 1～H25. 9. 30) (本格運行 H25. 10. 1～ 運行中)		
運行主体	有限会社さくらハイヤー				
運行台数	4台				
運行形態・便数	形態 区域運行 (路線バスの発着時刻に合わせた時間設定) 便数 <u>川口便</u> ・ <u>鳥越便</u> 共通 乗換ポイント・のりおりば行き 平日: 4便 土日祝: 3便 ご自宅付近行き 平日: 4便 土日祝: 3便 ※ 乗換ポイント 2ヶ所・のりおりば 4ヶ所 (乗換ポイント, のりおりばの場所については次ページ参照)				
運行日	毎日				
運賃	1乗車 <u>川口便</u> 大人(中学生以上) 300円 小学生 150円 <u>鳥越便</u> 大人(中学生以上) 500円 小学生 250円 <u>共通</u> 未就学児(保護者同伴に限る) 無料 身体障がい者手帳・療育手帳・精神保健福祉手帳保持者及び介助者 半額				
予約受付	予約受付 24時間受付 (毎日) 予約締切 各便の予約締切時間までに電話またはファクスにて連絡				
協議機関	高知市地域公共交通会議 (構成員 学識経験者, 公共交通事業者, 住民代表, 高知運輸支局, 事業用自動車運転手が組織する団体, 警察, 道路管理者, 高知市)				
財源対策	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (地域内フィーダー系統)				
利用実績					
	H25. 10～H26. 9	H26. 10～H27. 9	H27. 10～H28. 9	H28. 10～H29. 9	合計
運行回数	1, 026回	1, 010回	951回	943回	3, 930回
利用人数	1, 320人	1, 293人	1, 173人	1, 122人	4, 908人
運賃収入	331, 800円	353, 400円	307, 050円	292, 650円	1, 284, 900円
運行費補助金	3, 784, 660円	3, 979, 280円	3, 749, 610円	3, 551, 130円	15, 064, 680円
運行費補助金算出方法 (本格運行後 (H25. 10～)) (1 運行単価+時間距離併用運賃-運賃) の総和					
運行に至った経過・作業等					
平成 22 年度	H22. 10～H23. 1	鏡地域住民意識アンケート調査・鏡地域意見交換会 (1回)			
	H23. 3	高知市地域公共交通総合連携計画 策定			
平成 23 年度	H23. 7～H23. 9	鏡地域意見交換会 (3回)			
	H23. 11	実証運行に係る提案書			
平成 24 年度	H24. 6～H25. 3	鏡地域意見交換会 (3回)			
	H24. 6	実証運行事業者 選定			
	H24. 7～H24. 9	各地区説明会 (9回)			
	H24. 8	乗合タクシー許可申請 (道路運送法第 21 条)			
	H24. 10	実証運行 開始			
	H24. 11	鏡地域デマンド型乗合タクシー実証運行アンケート調査			
平成 25 年度	H25. 4	本格運行に係る提案書			
	H25. 5	本格運行事業者 選定 (公募型プロポーザル方式による) 生活交通ネットワーク計画 (地域内フィーダー系統確保維持計画) 策定			
	H25. 6	乗合タクシー許可申請 (道路運送法第 4 条)			
	H25. 10	本格運行 開始			
今後に向けての課題					
平成 29 年 10 月に鳥越便の新設や川口便の増便など, 運行内容の改善を行いましたが, 今後も利用状況や地域の要望等を踏まえ, 地域のニーズに合った地域公共交通となるように運行内容の改善を検討します。					

運行路線図

全体図



-  乗合タクシー運行区域
-  乗換ポイント

詳細位置図



乗換ポイント・のりおりば

○川口便



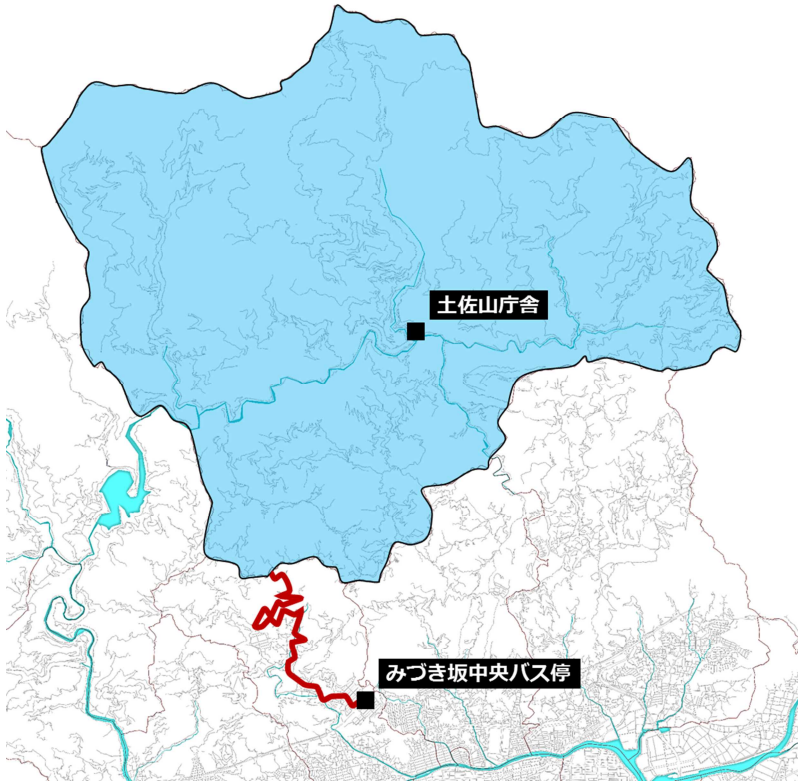
○鳥越便



-  乗換ポイント
-  のりおりば

高知市 土佐山地域 「かわせみ号」		導入形態	デマンド型乗合タクシー		
		導入地区 (導入開始)	土佐山地域 (実証運行 H24. 10. 1～H25. 9. 30) (本格運行 H25. 10. 1～ 運行中)		
運行主体	有限会社第二さくら交通				
運行台数	5台				
運行形態・便数	形態 区域運行 (路線バスの発着時刻に合わせた時間設定) 便数 <u>土佐山庁舎便</u> 乗換ポイント・のりおりば行き 3便 / ご自宅付近行き 3便 <u>みづき便</u> 乗換ポイント行き 4便 / ご自宅付近行き 4便 ※ 乗換ポイント 2ヶ所・のりおりば 1ヶ所 (乗換ポイント, のりおりばの場所については次ページ参照)				
運行日	毎日				
運賃	1乗車 <u>土佐山庁舎便</u> 大人 (中学生以上) 300円 小学生 150円 <u>みづき便</u> 大人 (中学生以上) 500円 小学生 250円 <u>共通</u> 未就学児 (保護者同伴に限る) 無料 身体障がい者手帳・療育手帳・精神保健福祉手帳保持者及び介助者 半額				
予約受付	予約受付 24時間受付 (毎日) 予約締切 各便の予約締切時間までに電話またはファクスにて連絡				
協議機関	高知市地域公共交通会議 (構成員 学識経験者, 公共交通事業者, 住民代表, 高知運輸支局, 事業用自動車運転手が組織する団体, 警察, 道路管理者, 高知市)				
財源対策	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (地域内フィーダー系統)、過疎債				
利用実績					
	H25. 10～H26. 9	H26. 10～H27. 9	H27. 10～H28. 9	H28. 10～H29. 9	合計
運行回数	805回	895回	1,124回	1,207回	4,031回
利用人数	947人	1,067人	1,336人	1,346人	4,696人
運賃収入	312,700円	350,200円	419,300円	403,650円	1,485,850円
運行補助金	2,341,160円	2,711,700円	3,580,340円	3,822,630円	12,455,830円
運行費補助金算出方法 (本格運行後 (H25. 10～)) ・土佐山庁舎便 (1運行単価+時間距離併用運賃-運賃) の総和 ・みづき便 (時間距離併用運賃-運賃) の総和					
運行に至った経過・作業等					
平成22年度	H22. 10～H23. 1	土佐山地域住民意識調査アンケート・土佐山地域意見交換会 (1回)			
	H23. 3	高知市地域公共交通総合連携計画 策定			
平成23年度	H23. 3～H23. 9	土佐山地域意見交換会 (3回)			
	H23. 12	実証運行に係る提案書			
平成24年度	H24. 5～H25. 3	土佐山地域意見交換会 (4回)			
	H24. 6	実証運行事業者 選定			
	H24. 7～H24. 9	各地区説明会 (11回)			
	H24. 8	乗合タクシー許可申請 (道路運送法第21条)			
	H24. 10	実証運行 開始			
平成25年度	H24. 11	土佐山地域デマンド型乗合タクシー実証運行アンケート調査			
	H25. 4	本格運行に係る提案書			
	H25. 5	本格運行事業者 選定 (公募型プロポーザル方式による) 生活交通ネットワーク計画 (地域内フィーダー系統確保維持計画) 策定			
	H25. 6	乗合タクシー許可申請 (道路運送法第4条)			
	H25. 10	本格運行 開始			
今後に向けての課題					
平成29年10月に乗換ポイントの延伸や増便など, 運行内容の改善を行いましたが, 今後も利用状況や地域の要望等を踏まえ, 地域のニーズに合った地域公共交通となるように運行内容の改善を検討します。					

全体図



- 乗合タクシー運行区域
- 乗換ポイント

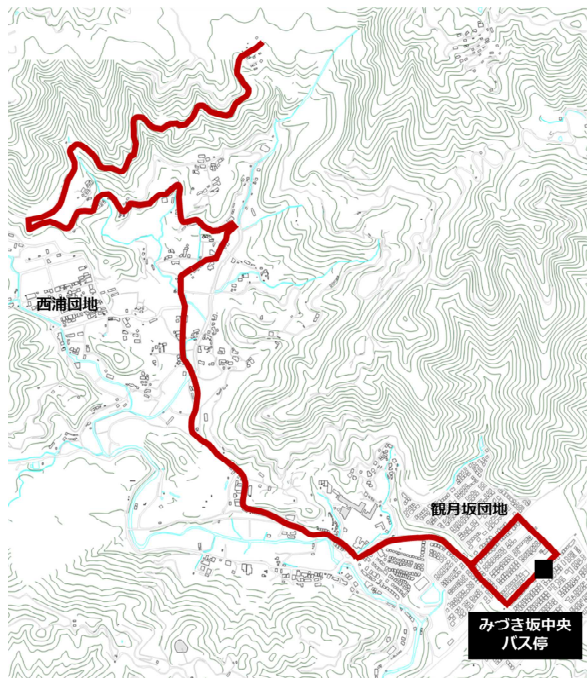
詳細位置図

乗換ポイント・のりおりば

○土佐山庁舎便



○みづき便



- 乗換ポイント
- のりおりば
- フリー乗降

<p style="text-align: center;">南国市</p> <p style="text-align: center;">(乗合タクシー①「せいらん」 ②「うめの里交通」)</p>		導入形態	デマンド型乗合タクシー			
		導入地区 (導入開始)	①上倉・黒滝方面の7部落及び瓶岩地区 (H24.10月～ 7部落、 H25.10月～ 奈路部落全域にエリア拡大、 H26.10月～ 瓶岩地区(6部落)を追加) ②白木谷・八京地区(H26.4月～)			
運行主体	(有)いだいソイヤ ※公募型プロポーザル方式により、選定。					
運行台数	タクシー車両4台					
運行形態・便数	・区域運行+路線バスへの接続に合わせた時間設定 ・①1日行き4便(領石行き)、帰り4便(領石発)、自宅付近～領石バス停留所 (ほか領石出張所・病院前・農協前) ②1日行き5便(高知医大行き)、帰り5便(高知医大発)、自宅付近～白木谷通バス停～高知医大					
運行日	週5日(月～金) 祝日でも運行					
運賃	①1人 片道500円 ②自宅～高知医大間 1人 片道700円、自宅～白木谷通バス停間 1人 片道500円					
予約受付	①行き1・2便は利用日前日の18時までに運行事業者に予約。 ②行き1便は利用日前日の18時までに運行事業者に予約。 その他の便は、①②ともに利用当日の朝8時30分までに予約。※利用者登録が必要					
協議機関	南国市地域公共交通会議 (市、住民代表、交通事業者、運行主体、高知運輸支局、県、警察、道路管理者、学識経験者 等)					
財源対策	地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内リーダー系統)					
利用実績						
	H25.10～H26.9	H26.10～H27.9	H27.10～H28.9	H28.10～H29.9	合計	
利用人数	169人	308人	349人	345人	1,171人	
運賃収入	93,500円	175,700円	184,900円	174,500円	628,600円	
※26.4～ うめの里交通の実績含む						
※運行経費は、市から交通事業者に補助金として支出。 補助金額＝運行経費－運賃収入－国補助額						
運行に至った経過・作業等						
(H23年) 5月	南国市地域公共交通会議 設立					
11月	アンケート調査、ヒアリング調査(利用者・交通事業者・事業者・医療機関・集落別)					
(H24年) 3月	「南国市生活交通ネットワーク計画」調査報告書 作成					
10月	「せいらん」運行開始(上倉、中谷、黒滝、桑ノ川、中ノ川、大改野、奈路北(遠郷)) 白木谷・八京地区 アンケート調査					
(H25年) 1月	瓶岩地区 アンケート調査(天行寺、成合、外山、亀岩、宍崎、才谷)					
5月	「せいらん」利用登録者アンケート調査					
10月	高知県交通バス路線・奈路～奈路分岐間の廃止に伴い、奈路部落全域に運行範囲拡大 白木谷・八京地区でスクールバス活用の実証運行開始(～H26.3月)					
(H26年) 4月	白木谷・八京地区で乗合タクシー「うめの里交通」実証運行開始(～H26.9月)					
10月	白木谷・八京地区で「うめの里交通」運行開始、アンケート調査 瓶岩地区で「せいらん」運行開始					
(H29年) 11月	利用登録者アンケート調査					
今後に向けての課題						
徐々に利用者の幅が広がりつつあるが、まだまだ限定されているため、利用への抵抗感をなくす取り組みを検討していきたい。また、路線バスへの乗継状況を把握し、路線バスも含めた公共交通利用促進対策を検討していきたい。今後は平野部の交通空白地対策。中山間地域と平野部(交通空白地)の移動手段確保対策のバランス。						

運行路線図

南国市

公共交通マップ

平成29年10月1日現在

路線バス・乗合タクシー 概要		
市町村間運行バス路線	とさでん交通株	領石・南国オフィスパーク・田井線 潮見台／龍河洞線 前浜・パークタウン線 高知駅～十市～後免町線 医大病院線
	高知東部交通株	安芸線
	株県交北部交通	かもはら～鏡岩線
	市内運行バス路線	とさでん交通株
乗合タクシー	旬いだいハイヤー	と領石の間 と白木谷通・医大の間



この地図は、国土院院長の承認を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製したものである。(承認番号 平24西産 第22号)

土佐市 (「ドラゴンバス」)	導入形態	路線バス (民営)		
	導入地区 (導入開始)	①高岡～新居・宇佐方面 ②高岡～波介・戸波・北原方面 ※全ての便が、高岡経由で JR 伊野駅まで運行 (H24. 10 月～)		
運行主体	とさでん交通株式会社 ※公募型プロポーザル方式により、選定。			
運行台数	2 台			
運行日・ 運行ルート	毎日運行 ①宇佐伊野線 高岡→新居→宇佐→高岡→伊野→高岡 高岡→伊野→高岡→新居→宇佐→高岡 ②市野々伊野線 高岡→波介→市野々→北原→高岡→伊野→高岡 高岡→伊野→高岡→波介→市野々→北原→高岡→伊野→高岡			
運賃	大人 300 円 (高岡中心部～ JR 伊野駅は 200 円) 小人 100 円 ※身体障害者は半額			
協議機関	土佐市地域公共交通会議 (市、住民代表、交通事業者、事業用自動車の運転手が組織する団体、高知運輸支局、県、警察、道路管理者 等)			
財源対策	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (地域内フィーダー系統)			
利用実績				
	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
乗車人員	53,483 人	55,573 人	57,896 人	58,141 人
運賃収入	11,774,019 円	11,844,200 円	12,075,512 円	12,226,105 円
補助金※	17,822,369 円	19,635,639 円	35,637,797 円	40,207,969 円
	H25. 10. 1～H26. 9. 30	H26. 10. 1～H27. 9. 30	H27. 10. 1～H28. 9. 30	H28. 10. 1～H29. 9. 30
※運行経費の赤字分を補てんする形で支出。				
運行に至った経過・作業等				
(H21 年) 4 月 土佐市地域公共交通会議設置 10 月 第 1 回土佐市地域公共交通会議 開催 (H22 年) 1 月 第 2 回土佐市地域公共交通会議 開催 高岡～用石・新居・宇佐・塚地地区を巡回するバスの運行を決定 4 月 土佐市ドラゴンバス 運行開始 (H23 年) 6 月 土佐市公共交通活性化検討委員会設置 「土佐市地域公共交通活性化計画」の検討のため ・市民アンケート調査 ・中学 3 年生保護者アンケート調査 ・バス利用者ヒアリング ・観光客ヒアリング ・鉄道利用者ヒアリング ・交通事業者ヒアリング (H24 年) 3 月 「土佐市公共交通活性化計画」策定 6 月 ドラゴンバス (新ルート) 運行事業者選定 (公募型プロポーザル) 10 月～ ドラゴンバス (新ルート) 運行開始				
今後に向けての課題				
市内を循環し、JR 伊野駅にも延伸することで交流人口拡大に努めているが、依然市内には公共交通空白地域が存在することから、今後はその地域に対しても対策が必要である。				

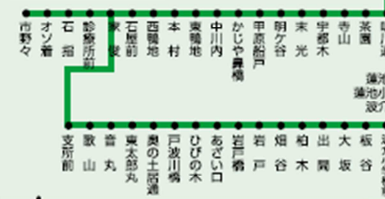
運行路線図

どこから乗っても降りても
運賃は一律

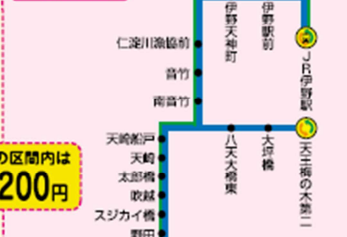
大人300円 小人100円

この区間内は
大人200円

D2 (市野々・波介エリア)



D1 (伊野エリア)



乗継割引ポイント

- バス↔バス
- バス↔バス↔路面電車

D3 (宇佐エリア)



ドラゴンバス専用定期券発売中

ドラゴンバス 運賃表	運賃	定期券 1ヵ月
大人	300	6,000
	200	4,000
小人	100	2,000

備考 ドラゴンバス専用定期券
一般路線バスではご利用できません
障害者:3割引!

宇佐・伊野線車両



市野々・伊野線車両



土佐市コミュニティバス

土佐市ドラゴンバス

H29年
10月1日改正

どこから乗っても降りても運賃は一律

市野々・伊野線車両



宇佐・伊野線車両



ICカード(ですか)も利用できます!!

大人300円 小人100円

(※一部区間200円)

ドラゴンバス専用定期券発売中

お問い合わせ先/とさでん交通株式会社 ☎0570-088-103 URL http://www.tosaden.co.jp

土佐市ドラゴンバス(市野々・伊野線) ○印 日祝日は運休です。

高岡営業所→高岡高校→波介→市野々→北原→高岡高校→伊野駅→高岡高校→高岡営業所→(高知リハビリテーション学院)

高岡営業所	高岡高校	波介	市野々	北原	高岡高校	伊野駅	高岡高校	高岡営業所	高知リハビリテーション学院
6:15	6:19	6:27	6:32	6:35	6:38	6:41	6:46	6:48	6:53
8:30	8:34	8:42	8:47	8:50	8:53	8:56	9:01	9:03	9:08

(高知リハビリテーション学院)→高岡営業所→高岡高校→伊野駅→高岡高校→波介→市野々→北原→高岡高校→伊野駅→高岡高校→高岡営業所

高知リハビリテーション学院	高岡営業所	高岡高校	高岡小	天崎	市野々	伊野駅	市野々	天崎	高岡小	高岡営業所	高岡小	天崎	市野々	伊野駅	市野々	天崎	高岡小	高岡営業所
10:35	10:39	10:43	10:47	10:53	10:59	10:59	11:02	11:09	11:17	11:20	11:30	11:33	11:36	11:38	11:39	11:44	11:46	11:51
13:24	13:25	13:29	13:33	13:37	13:43	13:49	13:52	13:59	14:02	14:07	14:15	14:20	14:23	14:26	14:26	14:29	14:34	14:36
15:45	15:49	15:53	15:57	16:03	16:09	16:18	16:21	16:28	16:31	16:36	16:44	16:49	16:52	16:55	17:02	17:05	17:10	17:12
18:25	18:29	18:33	18:37	18:43	18:49	18:49	18:52	18:59	19:02	19:07	19:15	19:20	19:23	19:26	19:26	19:29	19:34	19:36

土佐市ドラゴンバス(宇佐・伊野線) ○印 日祝日は運休です。

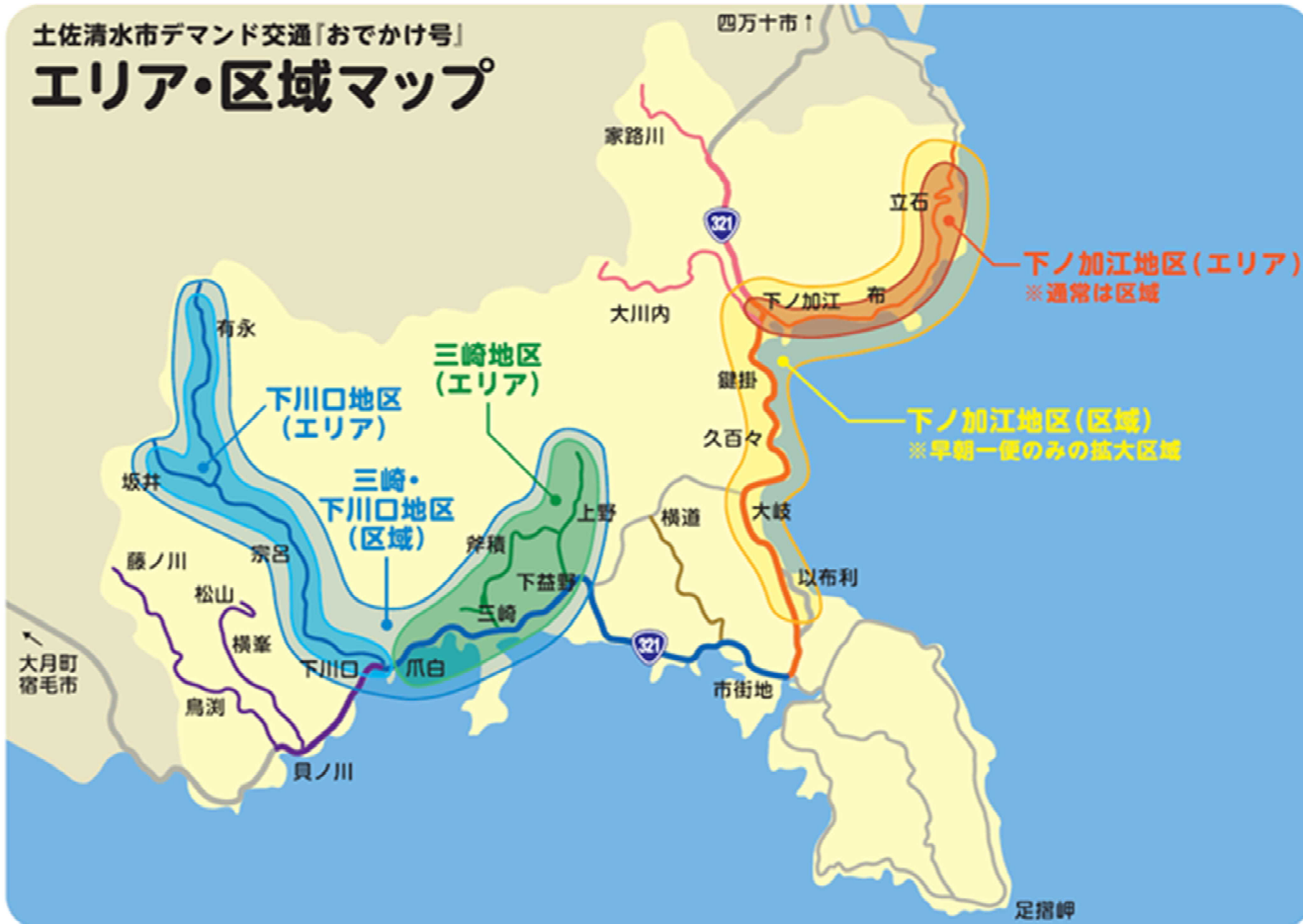
高岡営業所→高岡高校→南中島→宇佐→電→聖地→高岡高校→天王橋の本第二→伊野駅→天王橋の本第二→高岡高校→高岡営業所

高岡営業所	高岡高校	南中島	宇佐	電	聖地	高岡高校	天王橋の本第二	伊野駅	天王橋の本第二	高岡高校	高岡営業所
5:45	5:49	5:54	5:56	6:03	6:09	6:11	6:13	6:16	6:18	6:23	6:27
7:36	7:40	7:45	7:47	7:53	8:01	8:03	8:05	8:08	8:12	8:18	8:24
13:00	13:04	13:09	13:11	13:19	13:25	13:27	13:29	13:32	13:36	13:42	13:48

(高知リハビリテーション学院)→高岡営業所→高岡高校→天王橋の本第二→伊野駅→天王橋の本第二→高岡高校→南中島→宇佐→電→聖地→高岡高校→高岡営業所

高知リハビリテーション学院	高岡営業所	高岡高校	高岡小	天崎	天王橋の本第二	伊野駅	天王橋の本第二	高岡小	高岡営業所	南中島	宇佐	電	聖地	高岡高校	高岡営業所
9:55	9:59	10:03	10:07	10:11	10:17	10:23	10:34	10:37	10:42	10:46	10:49	10:56	11:01	11:03	11:11
15:10	15:14	15:18	15:22	15:26	15:32	15:38	15:38	15:41	15:46	15:50	15:53	16:00	16:05	16:07	16:15
17:40	17:41	17:45	17:49	17:53	17:59	18:05	18:05	18:08	18:15	18:18	18:23	18:28	18:30	18:38	18:44

土佐清水市 (デマンド交通：おでかけ号)		導入形態	デマンド型乗合タクシー		
		導入地区 (導入開始)	下ノ加江地区、三崎地区、下川口地区 (H25.10月～実証運行、H26.10月～本格運行)		
運行主体	下ノ加江地区：(有)足摺交通 三崎・下川口地区：龍串見残観光ハイヤー(有)				
運行台数	下ノ加江地区：セダン型1台、ジャンボタクシー1台 三崎・下川口地区：セダン型1台、ジャンボタクシー1台				
運行形態・便数	・区域運行+路線バスへの接続に合わせた時間設定 ・地域⇒市街地：1日3便　市街地⇒地域：1日2便 三崎地区循環線：往路 1日3便、復路 1日2便				
運行日	月～土曜日（日・祝日、年始1/1～1/3は運休）				
運賃		エリア内	(エリアを越える) 区域内	区域外 (市街地まで)	
	下ノ加江地区	100円/回	早朝1便のみ区域拡大した料金を適用	下浦 600円/回 立石・布 800円/回	
	三崎地区	100円/回	200円/回	600円/回	
	下川口地区	100円/回	200円/回	800円/回	
※小人（小学生以下）及び障がい者は半額。1歳未満の乳児、未就学児童（保護者同伴）は無料。 ※通学・通勤等に路線バスの定期券を購入している方は、その区間に限り無料。 ※10回乗ったら、1回の乗車が無料になるポイント割引を実施中。					
予約受付	9：00～17：00（日・祝日、年始1/1～1/3を除く） ※予約受付センター（NPO法人 ノアズアークが受託）で受付。 ※午前11時までの便は、前日予約。 それ以外は、下ノ加江地区・・・2時間前、三崎・下川口地区・・・1時間前までに予約。 ※事前の利用者登録は必要なし。				
協議機関	土佐清水市地域公共交通協議会 (市、住民代表、交通事業者、運行主体、高知運輸支局、県、警察、道路管理者 等)				
財源対策	地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）				
利用実績					
		H26.10～H27.9月	H27.10～H28.9月	H28.10～H29.9月	合計
下ノ加江地区	利用人数	1,334人	1,071人	975人	3,380人
	運行収入	221,100円	361,300円	421,400円	1,003,800円
	運行経費	4,532,400円	4,779,600円	4,934,900円	14,246,900円
三崎・下川口地区	利用人数	1,955人	2,258人	2,275人	6,488人
	運行収入	996,200円	937,650円	915,750円	2,849,600円
	運行経費	8,148,900円	9,154,000円	9,390,900円	26,693,800円
運行に至った経過・作業等					
(H24年) 5～6月「協働による地域内移動システム構築事業」により、生活路線バスの経由地でない下ノ加江・三崎・下川口地区の952世帯に対し、全戸アンケート調査を実施。 アンケート結果等をもとに、市民の誰もが出かけることができる地域密着型の交通体系・移動システムの構築に向けて「誰でも、お出かけ委員会」（社会福祉協議会、NPO法人、交通事業者、医師会、住民代表、PTA等が参画）で検討。					
(H25年) 3月 土佐清水市地域公共交通協議会に、運行計画（案）を提出。同会で承認。 10月～ 実証運行開始。1年間の試験期間を経て、平成26年10月～本格運行開始。					
(H28年) 7月～「土佐清水市地域公共交通再編のための調査研究事業」を実施。（高知工科大学に委託） 調査の一環として、地域での聞き取りやアンケート調査（全世帯から1/2をランダム抽出）を実施。					
今後に向けての課題					
・利用者の利便性の向上による利用拡大					



土佐清水市デマンド交通「おでかけ号」とは

土佐清水市では、現在運行している「路線バス」の一部を廃止し、新しく区域運行(デマンド交通)を導入します。ご利用には、あらかじめ電話での予約(デマンド)を行い、自宅(もしくは自宅の近く)までお迎えに行きます。基本的にはエリア内の目的地(商店など)や高知西南交通(株)の運行するバス停まで送迎する公共交通です。ただし、一部の便については、過疎地有償運送を運行します。また、交通空白地域については、過疎地有償運送を導入することにより空白地域の解消を図ります。過疎地有償運送についても、ご利用にはあらかじめ電話での予約が必要です。

運行エリア

- デマンド交通 ●下ノ加江地区 ●三崎地区 ●下川口地区
- 過疎地有償運送 ●家路川地区 ●大川内地区 ●藤ノ川・鳥測地区 ●松山・横峯地区 ●横道地区

運行日・運行料金

■区域運行(デマンド交通) 運行日:月~土日・祝日、年始1/1~1/3休み
どなたでもご利用いただけます。

地区(エリア)名	料金		車両
	エリア内	区域外(市街地まで)	
下ノ加江地区	100円/回	別紙料金表を参照 下浦 600円/回 立石・布 800円/回	タクシーまたは10人乗り程度の車
三崎地区	100円/回	200円/回	タクシー
下川口地区	100円/回	200円/回	

※下ノ加江地区の早朝の便についてのみ、区域を拡大し市街地までの区間についても乗降が可能です。その場合の運行料金は別紙をご参照ください。
※エリア・区域については、パンフレット表紙の地図をご参照ください。

■過疎地有償運送 運行日:週2日(日・祝日、年始1/1~1/3休み)

家路川・大川内・藤ノ川・鳥測・松山・横峯・横道の住民等で、「過疎地有償運送の会員」の方のみご利用いただけます。
※上記の住民等とは、当該地域の住民及びその親族、また当該地域に日常的に用務のある人(をい)、会員となるには「会員登録申込書」の提出が必要で、

運行区間	料金	車両
家路川 ⇄ 下ノ加江市民センター (運行日:月・木)	100円/回	乗用車 ※使用車種はその時によって異なります。
大川内 ⇄ 下ノ加江市民センター (運行日:火・金)		
藤ノ川 ⇄ 鳥測 ⇄ 下川口市民センター (運行日:月・木)		
松山 ⇄ 横峯 ⇄ 下川口市民センター (運行日:火・金)		
横道 ⇄ プラザバル (運行日:月・木)		

- 割引制度**
- 小人(小学生以下)及び障がい者は半額
 - 1歳未満の乳児、未就学児童(保護者同伴)は無料
 - 通学・通勤等に路線バスの定期券を購入している方は、その区間に限り無料



ご利用方法

ご利用には、事前に予約が必要です。

予約受付番号 **☎ 0880-82-1800**

所在地:土佐清水市栄町1-16 NPO法人ノアズアーク内(予約受付センター)

受付時間 / 9:00~17:00(日・祝日、年始1/1~1/3休み)

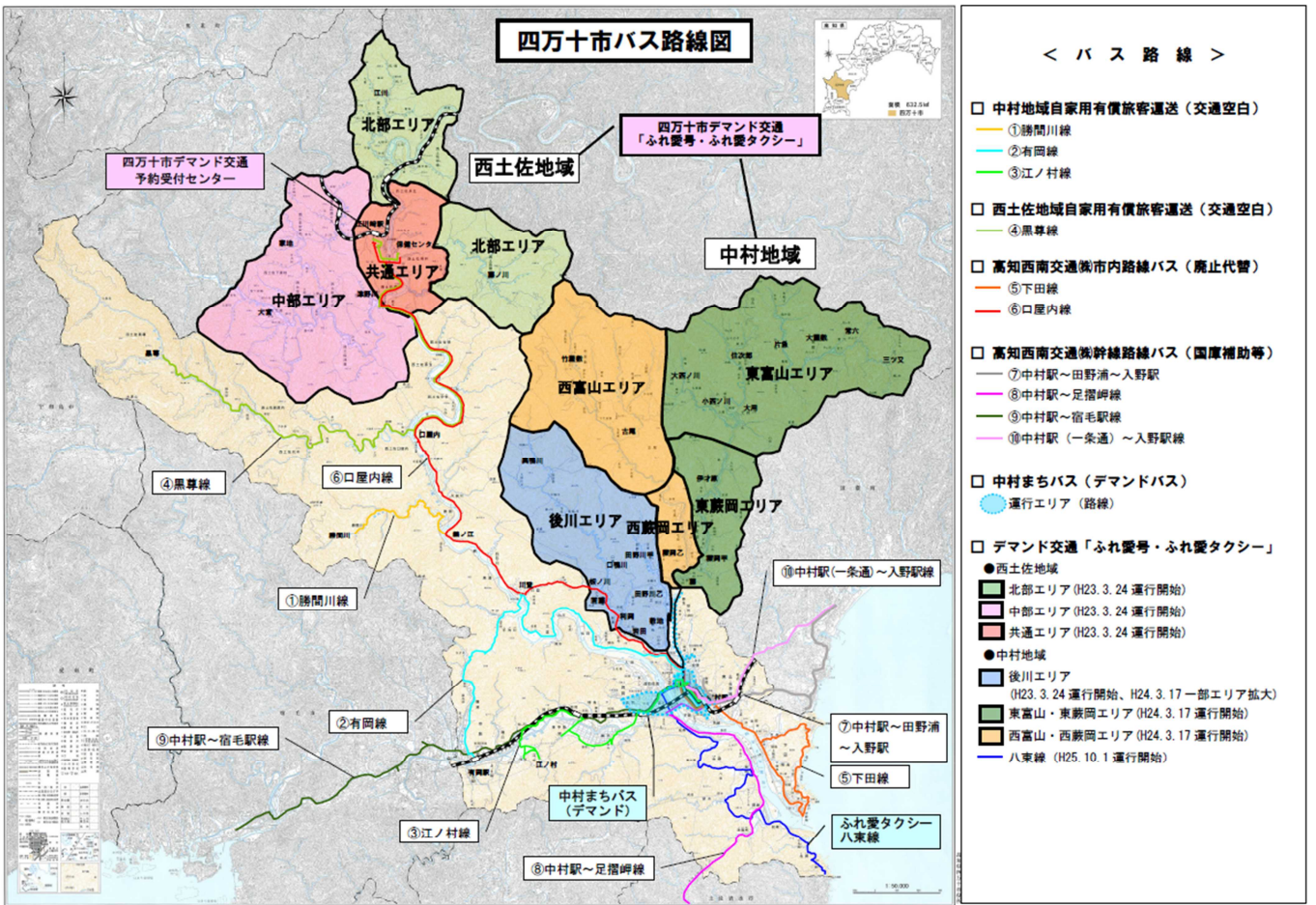
■受付は、下ノ加江地区……2時間前 までに予約受付センターへご連絡ください。
三崎・下川口地区……1時間前

- 朝11時までに出発する便をご希望の場合は、前日までに予約が必要です。また、月曜日の朝11時までに出発する便は、前週の土曜日までに予約してください。
- 予約の変更・キャンセルが発生した場合は、すぐにご連絡ください。
- 「おでかけ号」には停留所はありません。ご自宅(付近)や病院、お店などへお迎えに行きます。
- 大きな荷物をお持ちの方やペットはご乗車できません。
- 道路事情により、車両が進入できない地域があります。あらかじめご了承ください。
- 「おでかけ号」はご予約をいただいたすべての方をお迎えに行きます。
- 一般のタクシーとは異なり、待ち時間や到着時間が前後することがあります。到着時間に余裕をもってご利用ください。
- 予約したい便が定員に達している場合は、予約をお断りすることがありますので、あらかじめご了承ください。
- 利用登録は必要ありませんが、運用上、予約の時に住所、氏名、ご連絡先をお聞きします。



四万十市 (「ふれ愛タクシー」、「ふれ愛号」)		導入形態	デマンド型乗合タクシー、バス			
		導入地区 (導入開始)	西土佐地域、中村地域(後川エリア)(H23.3月～) 中村地域(富山・蕨岡(東西)エリア)(H24.3月～) 中村地域(八束地区)(H25.10月～)			
運行主体	(西土佐)有西土佐交通 (後川・西富山・蕨岡)高知西南交通株 (東富山・蕨岡・八束)四万十市タクシー組合 ※四万十市タクシー組合では、H27.11より4社が1週間交代で運行					
運行台数	(西土佐)ワゴン車 3台 (後川)ワゴン車 1台 (西富山・蕨岡)ワゴン車 1台 (東富山・蕨岡)タクシー車両1台+予備車2台 (八束)タクシー車両1台+予備車1台					
運行形態・便数	<ul style="list-style-type: none"> ・区域運行(西土佐地域:各エリア～江川崎、中村地域:各エリア～中村市街地) ・路線不定期運行(中村地域:八束線(名鹿地区～中村駅)) ・西土佐地域(中部エリアを除く)の朝一便目のみ、路線定期運行 ・エリアにより、1日4～11便。八束線は、1日3往復。 					
運行日	西土佐・後川・東富山・西富山・蕨岡 月～土曜日(日祝日、年始1/1～3は運休) 八束 月・木曜日(祝日、年始1/1～3は運休)					
運賃	(西土佐、後川)エリア内:200円、2エリア:300円 ※西土佐エリアは通学・通院利用に限り無料。 (富山・蕨岡)エリア内:200円、2エリア:300円、2エリアを超えるもの:500円 (八束)100円～700円 ※小学生以下及び障害者は半額。					
予約受付	(西土佐・後川・富山・蕨岡)予約受付センター(JR予土線江川崎駅内) (八束)四万十市タクシー組合 ※八束線以外は、会員登録(無料)が必要 ※月～土 7:00～18:00受付(運休日除く) (八束線は、8:00～18:00受付) ※朝一番の便は前日まで。それ以外は、利用したい便の出発1時間～2時間前まで。					
協議機関	四万十市地域公共交通活性化協議会(市、住民代表、交通事業者、運行主体、高知運輸支局、県等)					
財源対策	地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統) ※後川、西富山・西蕨岡エリアのみ					
利用実績						
		①西土佐エリア	②東富山・東蕨岡エリア	③八束地区	④後川エリア	⑤西富山・西蕨岡エリア
H26	利用人数	3,724人	3,200人	378人	1,161人	1,010人
	利用料金	598,600円	1,168,650円	181,800円	324,377円	418,250円
	市負担額	13,694,400円	7,087,305円	1,903,525円	5,870,000円	5,181,000円
H27	利用人数	3,322人	2,763人	422人	1,466人	896人
	利用料金	487,750円	1,089,600円	188,950円	393,346円	325,845円
	市負担額	13,738,680円	7,206,514円	1,853,413円	4,525,000円	4,157,000円
H28	利用人数	3,288人	3,073人	236人	1,618人	759人
	利用料金	544,700円	1,062,750円	103,900円	443,758円	264,991円
	市負担額	13,694,400円	7,182,250円	1,796,091円	5,547,500円	4,987,600円
※八束地区のH25年度実績は、H25.10月～H26.3月の実証運行期間のもの。 ※市負担額:①～③は委託料。④～⑤は運行補助金として支出。						
運行に至った経過・作業等						
(H21年)3月 四万十市地域公共交通活性化協議会 設立総会 9～10月 アンケート調査、利用者ヒアリング調査 (H22年)3月 四万十市地域公共交通総合連携計画書 策定 (H23年)3月 西土佐・後川地域で実証運行開始 12月～H24.1月 運行エリア拡大について、住民説明会 (H24年)3月 富山・蕨岡地域に運行区間拡大 4月 西土佐で一部運行形態・運行時間見直し (H25年)4月 四万十市デマンド交通本格運行開始。 後川で減便、東富山・蕨岡で配車台数の変更、市街地エリアの乗降場所を追加。 10月～八束地区で路線不定期運行路線の実証運行 (H26年)10月～八束線の本格運行開始。						
今後に向けての課題						
・利用実績をもとに、運行形態、便数等の見直しを行い、利便性を損なわないように運行経費の削減を図る。						

運行路線図



平成 29 年 5 月現在

四万十市デマンド交通(ふれ愛号)利用案内

出かけるとき、電話で予約すると、近くまでお迎えに行き、ご希望の目的地付近まで(中村市街地エリアはバス停まで)お送りいたします。帰るときは、商店や病院近くのバス停などに迎えに行き、自宅近くまでお送りいたします。

※ただし、道路事情などにより、乗降場所を指定される場合もありますので、ご注意ください。

利用するには

事前に予約が必要です。

利用者登録

- ◇原則、事前に利用者登録が必要です。利用者は利用者登録用紙若しくは予約受付センターに電話して利用登録(登録料は無料)をしてください。
- ◇利用者登録用紙は本庁(企画広報課)及び西土佐総合支所(地域企画課)に備え付けています。

事前予約

- 利用の前には電話で予約が必要です。
- 予約受付センター(月～土 7:00～18:00 受付)
予約受付番号 **0120-019-410**
フリーダイヤル **0120-019-410**
- ◇予約は、利用希望日の2日前(連休を除く)から遅くても利用予定出発時間の2時間前まで(帰りの予約は1時間前まで。)に受付センターへご連絡ください。
- ※予定変更(キャンセル等)は直ちにご連絡ください。
- ◇朝1便目は前日までに予約が必要です。
- ※月曜日の朝1便目は、前週の土曜日までに予約が必要。
- ◇予約したい便が定員に達している場合は、予約をお断りすることがありますので、あらかじめご了承ください。

注意点

- ◇『四万十市デマンド交通』には、基本的に停留所はありませんので、ご自宅(付近)などでお待ちください。
- ※中村市街地は決められたバス停での乗降になりますので、あらかじめご了承ください。
- ◇『四万十市デマンド交通』は複数人の乗合利用となります。一般のタクシーとは異なりますので、待ち時間や到着時間が10分から20分程前後する場合があります。到着時間に余裕をもってご利用ください。

料金

- 基本料金…200円 [大人(中学生以上) 1エリア内の運行]
- エリアを超える場合
2エリアの運行…300円(基本料金+100円)
2エリアを超える運行…500円(基本料金+300円)
- ※小人(小学生以下)並びに障害者及びその介護人は半額(介護人は、割引対象外の場合がありますので詳しくはお問い合わせください)
- ※1歳未満の乳児、未就学児童(保護者1人に付き1人)は無料

運行

- 運行日 月～土曜日(日祝日、年始1/1～3は連休) 住次郎・大西ノ川・奥古尾地区は、月・水・金のみ運行。掃除谷地区は火・木のみ運行。
- 予約受付時間 月～土曜日の午前7時～午後6時 ※連休日は予約受付していません。

【ご利用方法イメージ】



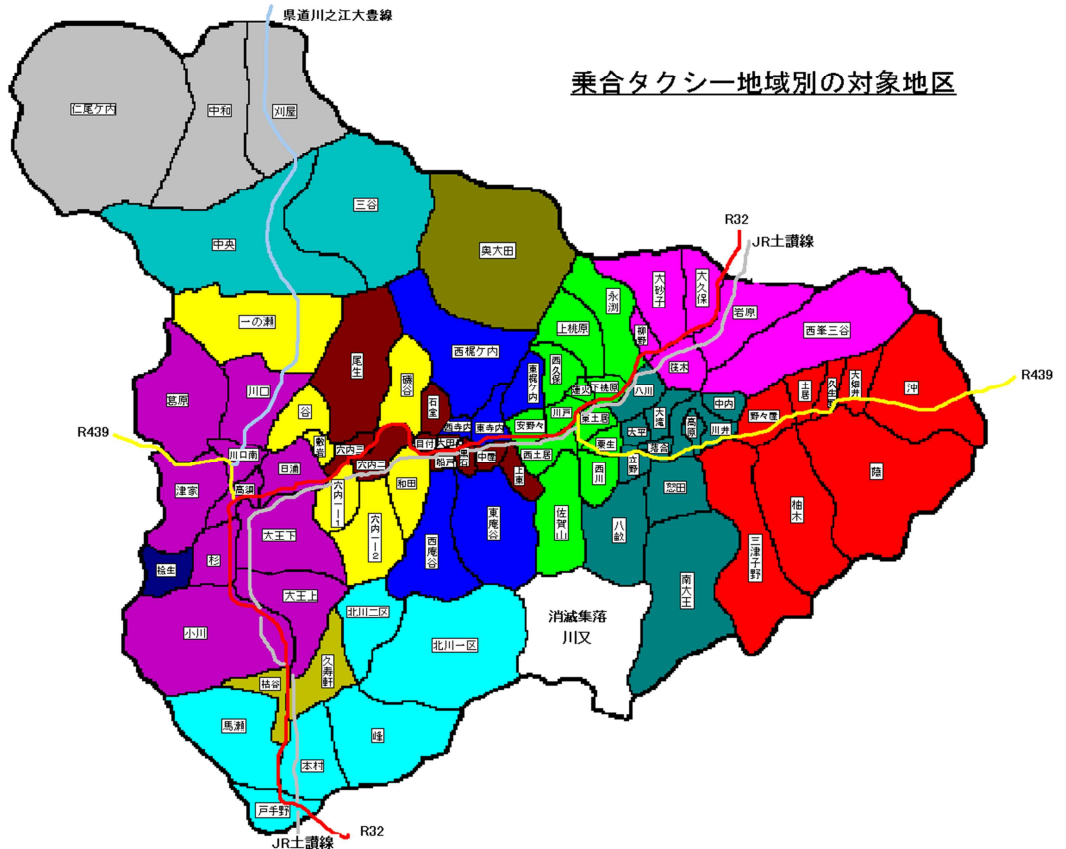
大豊町		導入形態	デマンド型乗合タクシー		
		導入地区 (導入開始)	町内全域 (H18.5.1～)		
運行主体	・(有)大杉ハイヤー ・(有)大豊ハイヤー ・豊永観光(有) ※3社での共同運行。運行は2週間ごとのローテーション				
運行台数	4人乗り車両3台(各社1台ずつ) + 9人乗り車両2台				
運行形態・便数	・町内14エリア～目的地までの区域運行(利用者宅～下記4か所) ・①大豊町役場周辺 ②大豊町総合ふれあいセンター周辺 ③本山町役場周辺 ④高知日赤病院周辺 ⑤JA高知病院 ⑥高知大学医学部付属病院付近 ※①～④の4か所を行き先に設定。⑤、⑥はH29.4月より追加予定。 ・1日1便(不定期)				
運行日	週3日(月・水・金)運行				
運賃	片道料金: 町内 500円、本山町 1,000円、南国市・高知市 2,000円 ※福祉タクシーチケットの利用可。				
予約受付	利用日の前日17時まで(3社共通の電話番号)に予約				
協議機関	大豊町地域公共交通会議 (町、住民代表、交通事業者、運行主体、高知運輸支局、県等)				
財源対策	地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金(通常は過疎債)				
利用実績					
	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	
延べ輸送人員	796人	814人	851人	859人	
延べ運行台数	211台	257台	267台	270台	
1台当乗車人数	3.8人	3.2人	3.2人	3.2人	
運行助成金※	1,624,600円	1,802,900円	2,107,800円	1,979,500円	
※タクシー事業者が高知運輸支局に届出した料金と、実際の運賃収入の差額 1人乗車があった場合、1人分の乗車料金を助成					
運行に至った経過・作業等					
(H17年)	4月 地域交通の意見交換会(高齢者を中心とした交通弱者の足の確保について) 高知県ハイヤー協会来庁(乗合タクシー特区申請について協力依頼) 6月 高知県ハイヤー協会「大豊町乗合タクシー特区構想」提案書を国に提出 7月 「特区構想」について、国土交通省から現行の制度で運行できるとの回答 10月 乗合タクシー制度について説明会 11月 乗合タクシーについて協議				
(H18年)	1月 高知県の移動サービスを考える会主催、移動サービス学習会 2月 四国運輸局へ乗合タクシー制度申請 3月 高知運輸支局からハイヤー業者3社に許可証交付 大豊町交通問題を考える会を設立 5月1日 乗合タクシー 運行開始				
(H23年)	1月 地域公共交通会議を開催 乗合タクシー継続運行申請に伴う会議 3月 四国運輸局へ乗合タクシー継続運行申請 4月 高知運輸支局からハイヤー業者3社に許可証交付				
今後に向けての課題					
数名で乗り合わせた際、最初に乗った乗客の目的地と、2番目3番目に乗ってくる乗客の乗車地が、必ずしも運行ルート上でつながるわけではないので、最初の乗客の乗車時間が長くなり、負担となっている。 往復の場合、帰りも同様。					

管内図



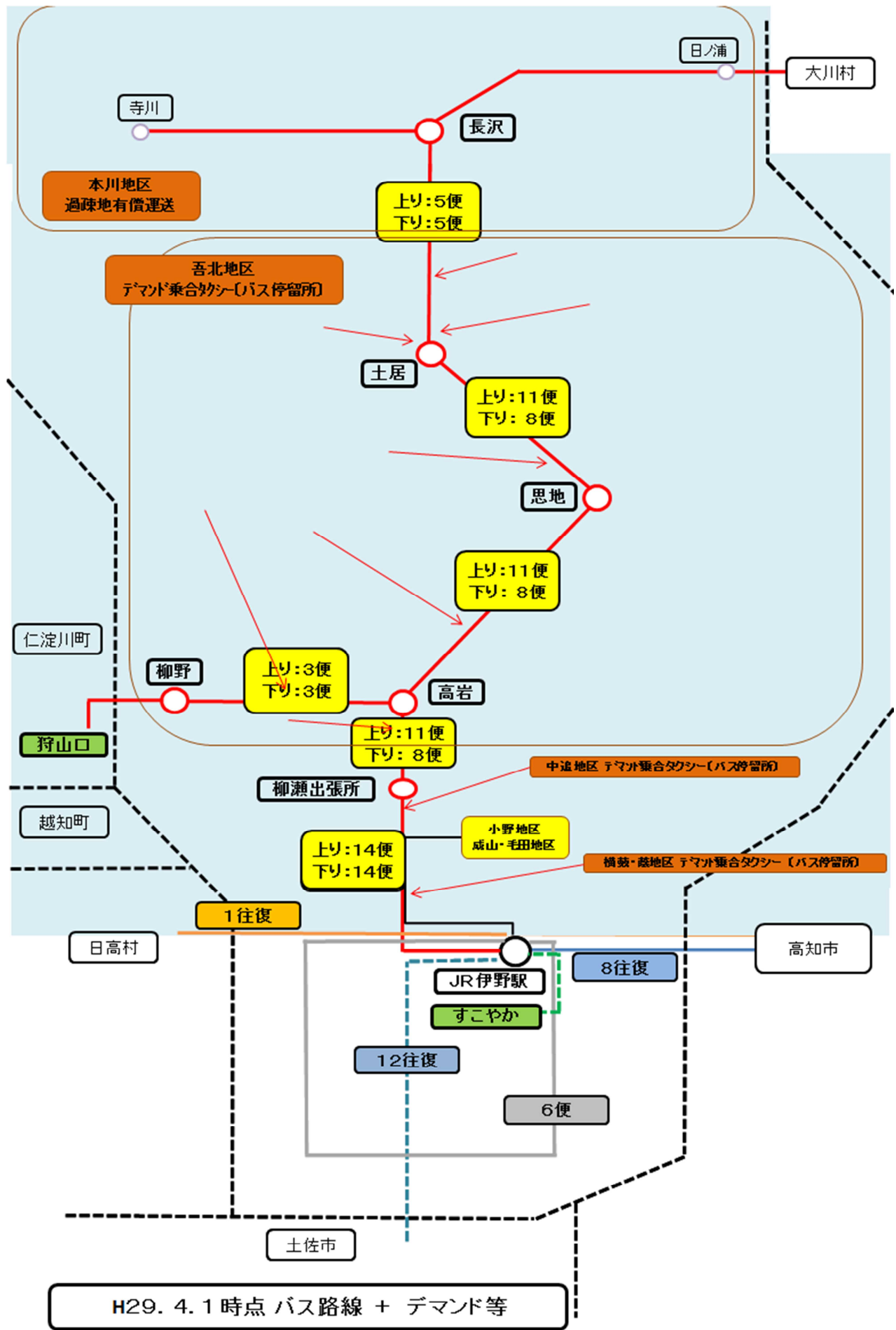
乗合タクシー地域別の対象地区

- 凡例
- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
 - 6
 - 7 総合ふれあいセンター：黒石
 - 8
 - 9
 - 10
 - 11
 - 12 大豊町役場：高瀬
 - 13
 - 14



いの町		導入形態	デマンド型乗合タクシー			
		導入地区 (導入開始)	①小野 (H19.9月～) 毛田、成山地区 (H20.10月～) ②吾北、中追、横藪・蔭地区 (H24.6月～)			
運行主体	①(有)明神ハイヤー ②(有)吾北ハイヤー (吾北地区)、大はらハイヤー (中追地区) (有)明神ハイヤー (横藪・蔭地区) ※高知県ハイヤー協会の支部と協議、手順を踏んで選定。					
運行台数	①5台 (予備車1台必要) ②3台 (最低車両数: 2台) ※道路運送法第4条許可申請における処理方針で、最低車両数が決められている。					
運行形態・便数	① (路線定期運行+予約運行) 1日3便、廃止路線バス停～いの町中心部 ② (区域運行+バス停への着時間設定→路線バスへ接続+予約運行) 路線バスの通過時刻に合わせて運行、自宅付近～最寄りのバス停					
運行日	①小野地区: 毎日運行 毛田地区: 毎週火・金曜 成山地区: 毎週水・金曜 ②毎日運行 (吾北地区では、集落ごとに予約優先曜日あり)					
運賃	② 乗車1人 300円 (成山地区は500円) ②1乗車1人 300円 ※小児運賃半額					
予約受付	①朝1便目は前日まで 昼・夜便は利用する3時間前までに運行業者に予約 ②利用日前日の9時～19時の間に、運行業者に予約					
協議機関	いの町地域公共交通活性化協議会、いの町地域公共交通会議 (町、住民代表、交通事業者、運行主体、高知運輸支局、県、警察、道路管理者、学識経験者 等)					
財源対策	過疎債等					
利用実績						
※1運行ごとの実際のタクシーメーター料金で委託契約 (運賃は町収入としているので、実質差額を負担。)						
		H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	合計
①小野、毛田、 成山地区	輸送人員	1,151人	975人	1,143人	1,227人	4,496人
	運賃収入	433,900円	385,750円	456,750円	492,990円	1,769,390円
	運行委託料※	1,792,930円	1,507,180円	1,636,330円	1,601,020円	6,537,460円
②吾北、中追、 横藪・蔭地区	輸送人員	4,354人	4,637人	4,710人	4,886人	18,587人
	運賃収入	1,301,100円	1,390,050円	1,439,700円	1,465,800円	5,596,650円
	運行委託料※	5,027,960円	7,853,820円	8,616,850円	8,881,760円	30,380,390円
運行に至った経過・作業等						
(S45年) 11月～ 県交通の路線廃止に伴う代替路線 (町営: 市町村有償運送) として、1日3便運行開始。 (H19年) 9月～ 定時制デマンド式乗合タクシーに移行 (小野線) (H20年) 10月～ 毛田 (毎週火曜日)、成山 (毎週水曜日) 地区に延伸 (H23年) 9月～ 毛田・成山地区 毎週金曜日運行開始 (週2日運行) (H24年) 6月～吾北地区、中追地区、横藪・蔭地区に運行範囲拡大 (毎日運行) (H25年) 4月～吾北地区内の県北部交通休止区間 (思地～若宮) に運行範囲拡大						
今後に向けての課題						
・過疎地域・山村振興地域以外の交通空白地域の解消						

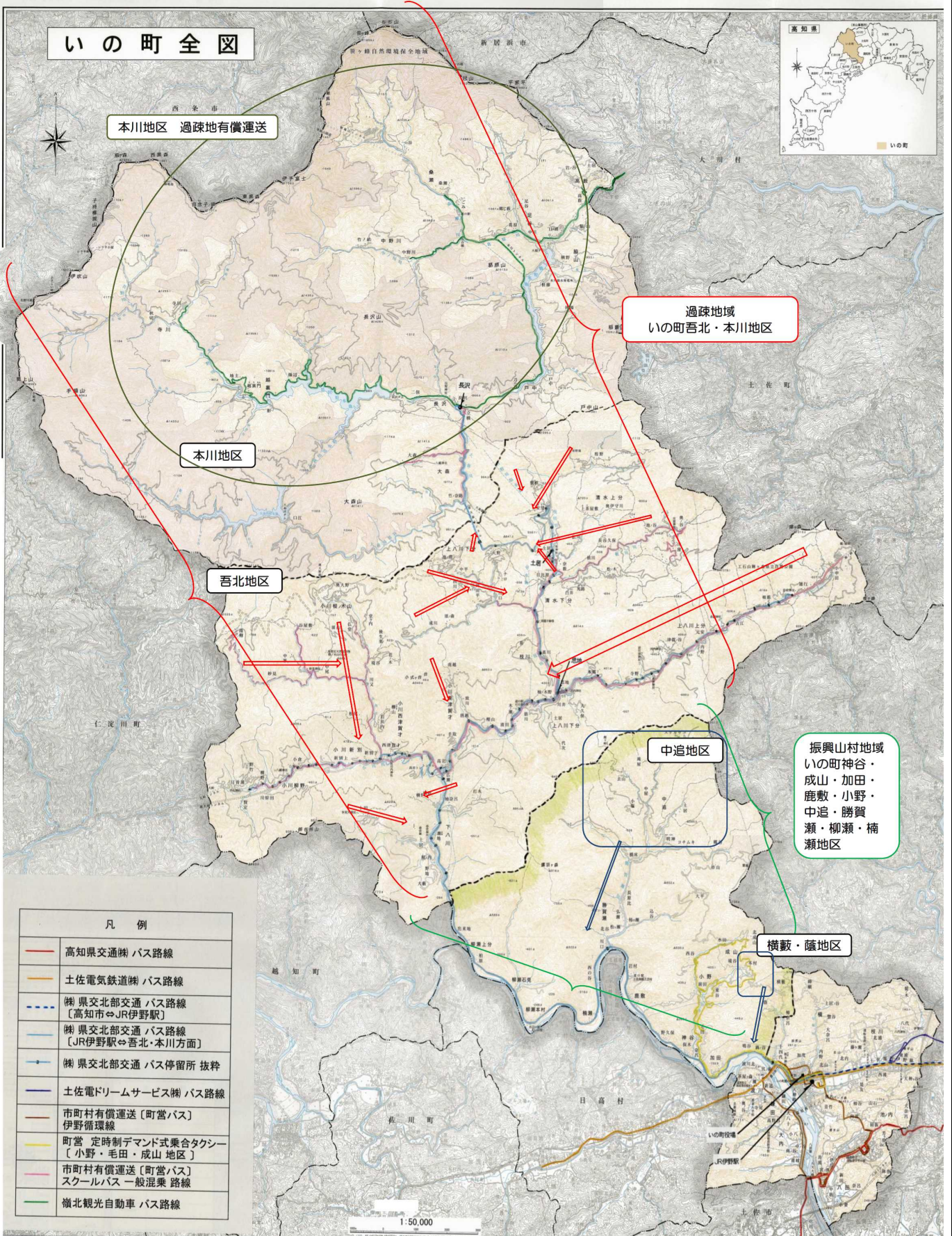
運行路線図



H29. 4. 1 時点 バス路線 + デマンド等

いの町		導入形態	公共交通空白地有償運送
		導入地区 (導入開始)	本川地区 (H23.4月～)
運行主体	社会福祉法人 いの町社会福祉協議会		
運行台数	25台 ※すべて運転者の自家用車		
車両設備	有償運送車両の表示「運送者・有償運送車両・登録番号」(マグネットシート) 公共交通空白地有償運送 登録証の写し、運転者証 損害賠償保険に全車加入 対人：無制限、対物：300万円以上、搭乗者：500万円以上		
運転者	21名 ※区長、民生委員、社協職員、森林組合職員、町職員(兼務) 等(稼働運転者数 6名)	報酬	売り上げの85%(残りは社協)
	自己負担	車検・修理費、自動車保険料、燃料代	
	要件	免許取得後5年以上経過した人で、78歳以下の人	
運行時間	特に制限なし(利用日の3日前までに予約)		
運賃	初乗り6km未満 500円+6km超過後は1kmあたり100円増額(1kmに満たない部分は切り捨て) 待ち時間：30分あたり100円 迎車(行政区を超えるもの)：200円		
運行範囲	いの町本川を発地もしくは着地とする範囲		
登録会員	本川地区住民のうち 60名(年会費 1,000円)		
連絡体制	<pre> graph TD User[利用者] -- ① 予約申込 --> Soc[いの町社協] Soc -- ② 連絡 --> Driver[運転者] Driver -- ③ 引受 --> Soc Soc -- ④ 配車連絡 --> User User -- ⑤ 迎え --> Driver Driver -- ⑥ 運送 --> Dest[目的地] Dest -- ⑦ 帰り(空車) --> Driver </pre>		
協議機関	いの町有償運送運営協議会 (町、住民代表、交通事業者、運行主体、高知運輸支局、県、警察、道路管理者、学識経験者 等 ※いの町地域公共交通活性化協議会と同一委員)		
役場負担	初期費用：ステッカー代、連絡用携帯電話代、市町村有償運送等運転者講習受講料		
利用実績	(H25年度) 件数：302件 売上：847,300円 (H26年度) 件数：121件 売上：638,300円 (H27年度) 件数：103件 売上：686,000円 (H28年度) 件数：104件 売上：625,000円		
運行に至った経緯の概要・作業等			
(H17年) 地元タクシー業者 廃業 交通網が貧弱な本川地区では、日常生活に車が不可欠であるが、車を運転しない(できない)高齢者などの地域住民にとって、不便な状態が続いていた。 (H22年) 11月 いの町有償運送運営協議会 設置 12月 本川地区交通空白地有償運送について地区住民への説明会(町主催) (H23年) 1月 社会福祉法人 いの町社会福祉協議会を運営主体者として、取り組み開始 (研修、講習会、運転者への説明会、交通安全講習会 等) 3月 2回目 住民説明会 具体的な運営方法について、運営協議会で承認 4月 運行開始(実質運行開始は 6月) (H25年) 4月 運送料金の見直し(1kmあたり100円→現行) (近距離(本川地区内)での利用が7割を超える中での収入の確保と、近距離利用者の利用控えを解消するため。)			
今後に向けての課題			
・運転手増員のための資金不足 ・事業運営のための資金確保			

管内図

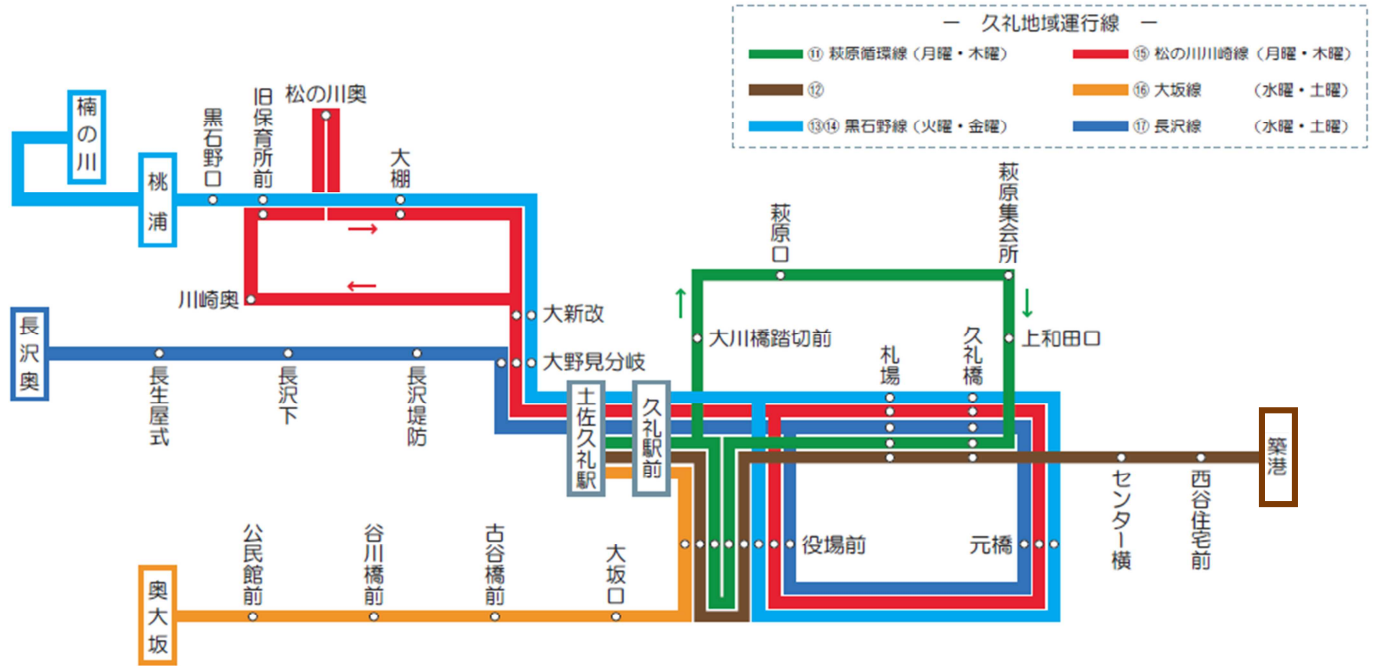


仁淀川町		導入形態	路線バス（市町村営）			
		導入地区 （導入開始）	町内全域30路線（H19.8月） ※町民バス（10路線）と民間バスを補完			
運行主体	有限会社 仁淀川観光 ※町からの指定管理者の指定を受ける。					
運行台数	14人乗り車両 3台（町所有車両を有限会社 仁淀川観光へ無償貸与）					
運行日・ 運行ルート	月曜日：4路線 火曜日：6路線 水曜日：6路線 木曜日：6路線 第1, 3木曜日：1路線 金曜日：5路線 第1, 3金曜日：1路線 ※全て1日1往復運行。 ※祝日は運休。 ※一部デマンド運行区間あり。（前日のお昼までに予約） ※国道33号及び国道439号では既存のバス停を利用。それ以外は乗降自由区間。					
運賃	片道 大人200円（中学生以上）、小人（小学生）100円 ※身体障害者手帳等を持っている人は半額。 ※幼児（小学校入学前）は無料。					
協議機関	仁淀川町地域公共交通会議 （町、住民代表、交通事業者、運行主体、高知運輸支局、県 等）					
財源対策	中山間地域生活支援総合補助金（移動手手段確保支援事業）、過疎債（平成24年度まで）					
利用実績						
	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	合計	
池川（利用者数・往復合計）	3,053人	2,672人	2,578人	2,660人	10,963人	
吾川（利用者数・往復合計）	4,080人	3,940人	3,790人	3,345人	15,155人	
仁淀（利用者数・往復合計）	1,749人	1,808人	1,759人	1,579人	6,895人	
利用者 計	8,882人	8,420人	8,127人	7,584人	33,013人	
運賃収入	1,615,000円	1,493,645円	1,482,500円	1,384,400円	5,975,545円	
運行委託料	14,700,000円	17,130,000円	17,820,000円	18,024,000円	67,674,000円	
運行に至った経過・作業等						
<p>仁淀川町行政改革大綱に住民の利便性向上のための見直しが記載される。 （吾川村実施の患者輸送バスの取扱いが課題として残る。） 平成17年8月の合併後、12月の住民アンケートから交通弱者の課題が浮かび上がる。</p> <p>（H18年） 4月 町長、副町長が地域に伺い懇談会を開催 5月 仁淀川町営バス運行管理検討会を行い、以後協議を重ねる 7月 町職員による地域訪問を実施 8月 既存バス乗客への聞き取り調査を実施 12月 町議会定例会でコミュニティバスの設置、管理条例が可決 （H19年） 8月 運行開始</p>						
今後に向けての課題						
<ul style="list-style-type: none"> ・車両の更新 ・運転手の確保 						

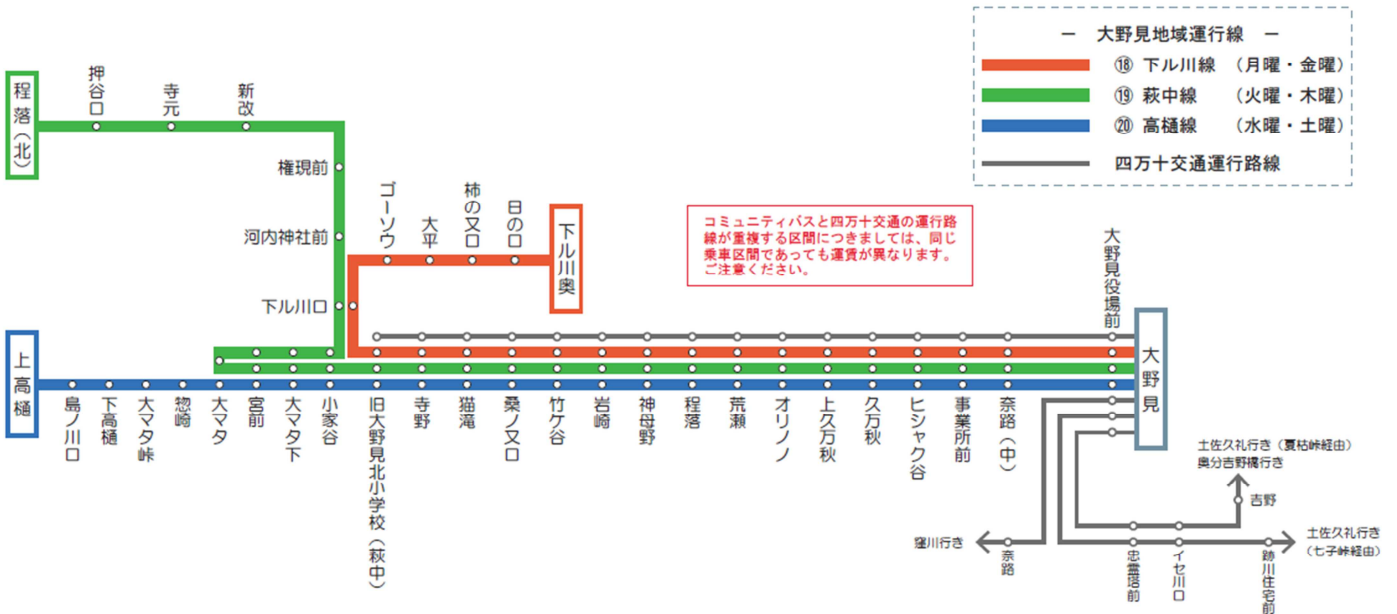
中土佐町		導入形態	路線バス（民営）			
		導入地区 （導入開始）	①久礼地区：7系統 ②大野見地区：3系統 （H25.1月～9月 無料で実証運行 6系統） ※3月途中より+1系統となる （H25.10月～本格運行） （H27.10月に路線再編：計10系統となる）			
運行主体	(有)中土佐ハイヤー ※公募型プロポーザル方式により、選定。					
運行台数	10人乗りワゴン車 2台+予備車（運行主体所有車両） ※町が購入し、本格運行開始直前に無償譲渡した。					
運行日・ 運行 ルート		曜日	久礼地区		大野見地区	
		月曜日	萩原循環線・松の川川崎線		下ル川線	
		火曜日	黒石野線・大野鎌田線		萩中線	
		水曜日	長沢線・大坂線		高樋線	
		木曜日	萩原循環線・松の川川崎線		萩中線	
		金曜日	黒石野線・大野鎌田線		下ル川線	
		土曜日	長沢線・大坂線		高樋線	
	※路線不定期運行。黒石野線には黒石野線（楠の川）を含む					
運賃	一回の乗降で 大人 100円、小人 50円 ※65歳以上は無料。（中土佐町高齢者等外出支援・路線バス無料化事業 適用）					
協議機関	中土佐町地域公共交通会議 （町、住民代表、交通事業者、高知運輸支局、県、警察、道路管理者等）					
財源対策	・地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）、過疎債					
利用実績						
	H26.10～H27.9月		H27.10～H28.9月		H28.10～H29.9月	
	久礼地区	大野見地区	久礼地区	大野見地区	久礼地区	大野見地区
利用人数	1,943人	1,376人	2,193人	5,186人	2,047人	4,889人
運賃収入	331,900円		736,000円		691,000円	
補助金額	9,993,000円（※1）		15,650,000円（※1）		15,190,000円（※1）	
※1国土交通省「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）」を含む。						
運行に至った経過・作業等						
(H23年)8月～12月 集落別によるヒアリング及び意見交換会 (H24年)3月 「中土佐町生活交通再編計画」策定 11月 住民説明会 12月 交通事業者との協議 (H25年)1月 コミュニティバス（6系統）実証運行 同時に利用者アンケート（バス車内に設置、回答） バス乗務員による利用者意見の聞き取り調査 等実施 2月 交通事業者との協議（運行の状況や住民の意見等、今後の調整についてのヒアリング） 3月 生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）策定 4月 運行事業者選定（プロポーザル方式） 6月 中土佐町公共交通会議 8月 中土佐町地域公共交通確保維持改善事業による路線運行に関する協定を締結 道路運送法第4条一般乗合の許可申請（9月に許可となる） 10月～ 本格運行開始						
今後に向けての課題						
高齢化による利用者の減少が課題となるが、継続運行するためには利用促進活動や状況に応じた運行内容の変更を行っていく必要がある。						

運行路線図

■久礼地区運行路線



■大野見地区運行路線



構原町		導入形態	交通空白地有償運送
		導入地区 (導入開始)	初瀬区、松原区 (H23.5月～)
運行主体	NPO法人 絆		
運行台数	5台 (うち運転者の自家用車 3台、町からの無償貸与車両 2台)		
車両設備	有償運送車両の表示「運送者・有償運送車両・登録番号」(マグネットシート) 交通空白地有償運送 登録証の写し、運転者証 損害賠償保険に全車加入 (対人：無制限、対物：無制限、搭乗者：無制限)		
運転者	16名 ※退職者、農業者、主婦 等		
	報酬	運転者の自家用車使用：料金の8割 町からの貸与車両使用：料金の6割	
	自己負担	車検・修理代、自動車保険料、燃料代、交通空白地有償運送等運転者講習受講料	
要件	交通空白地有償運送等運転者講習受講者・特にないが、目安として70歳まで		
運行時間	7:00～21:00 (前日までに予約)		
運賃・ 運行範囲	地区内	片道 300円	
	初瀬区～松原区	片道 500円	
	初瀬区～構原町東区、津野町新田	片道 1,000円	
	松原区～構原町東区、津野町新田、四万十町大正	片道 1,500円	
登録会員	初瀬・松原区内住民及び親族等 約500名		
連絡体制	利用者 → 連絡責任者に申し込み → 登録運転者 → 業務の開始、終了を連絡責任者に連絡 運転者は、乗務の都度、運行記録を作成 月に一度、運行記録をもとに、収受した料金から運転者の報酬を精算		
協議機関	ゆすはら ふっとわーく推進協議会 (町、住民代表、交通事業者、運行主体、高知運輸支局、商工会、シルバー人材センター等)		
町負担	初期費用：車両購入 (エスティマ 2台) その他：H24年度 移動支援利用促進事業 (利用者に対し、5回に1回無料券を配布。) H25, H26, H27年度 移動手手段支援利用促進事業委託 (利用者1人に対し、300円を町からNPO法人に補助。250千円を上限。)		
利用実績	(H26年度) 件数：1,056件 売上高：967,400円 (H27年度) 件数：835件 売上高：730,800円 (H28年度) 件数：890件 売上高：799,900円		
運行に至った経過・作業等			
(H17年) 高齢者保健福祉計画を作成する際、町内のニーズ調査を行った中で、移動手手段確保への要望が上がる。			
(H18年) 県内の先進地視察 (さわやか高知、大豊町の乗合タクシー)			
(H19年) 町の関係部署協働で取り組むことを確認。 県・地域支援企画員や保健福祉課、須崎福祉保健所の協力 (調査票作成、聞き取り調査人員)を得て、再度実態調査。結果を分析していく中で、初瀬区・松原区での移動手手段確保の必要性が浮かび上がる。地区関係者と上勝町有償運送視察。			
(H20年) 移動手手段の確保を考える意見交換会 (2回開催) ハイヤー業者との話し合い (2回開催) タクシー、バス業者に構原町の実態を説明。			
(H21年) 移動手手段確保について区長会 情報収集活動 (島根県飯南町、高知運輸支局問い合わせ)			
(H22年) 移動手手段確保検討会 再開 (高知運輸支局職員を迎えて) 2回目の検討会で初瀬・松原という地区限定について賛意を得る 町の事業を一部委託することで、業者との合意 (委託事業：月1回のいきいきふれあい広場への送迎、 病院等への送迎用タクシーチケット発行 (雲の上いきいきチケット) スクールバス事業 (小学校が3校→1校に統合したことに伴う)			
平成23年3月 ゆすはらふっとわーく推進協議会 設置			
4月 NPO法人「絆」設立 (初瀬区長 矢野氏が理事長)			
5月 交通空白地有償運送業務開始			
→利用者からはおおむね好評。 タクシー事業者からの不満もなし (平成24年3月時点)			

四万十町		導入形態	路線バス（民営）		
		導入地区 （導入開始）	①十和地区：H23.9月～4路線 H24.8月～+2路線 ②大正地区：H24.10月～3路線 ③窪川地区：H25.12月～6路線 ④ " H27.2月～4路線		
運行主体	①③④株式会社 四万十交通 ②有限会社 丸三ハイヤー ※基本的には運行地域の路線バス業者（既存バスの見直しを含むため）				
運行台数	①12人乗り車両／2台 ②10人乗り車両／1台 ③12人乗り車両／1台 ④25人乗り車両／1台				
運行日・ 運行ルート	※別紙 運行ルート図 参照。 ※いずれの路線も、JR予土線停車駅や診療所へのアクセス、買い物等を意識したダイヤで運行。				
運賃	一回の乗降で 100円				
協議機関	四万十町地域公共交通会議（町、住民代表、交通事業者、運行主体、高知運輸支局 等）				
財源対策	地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）				
利用実績					
年度		十和地区	大正地区	窪川地区	
H26	輸送人員	4,872人	1,850人	7,113人	
	運賃収入	477,062円	185,000円	632,200円	
	運行委託料	8,598,317円	5,160,675円	3,181,851円	
H27	輸送人員	5,322人	2,434人	12,573人	
	運賃収入	785,563円	243,400円	1,565,480円	
	運行委託料	8,354,022円	5,146,919円	9,396,428円	
H28	輸送人員	5,433人	2,615人	12,669人	
	運賃収入	820,332円	261,500円	1,517,736円	
	運行委託料	7,932,140円	5,112,568円	9,668,430円	
※平成25年度窪川地区の運行期間は平成25年12月～平成26年3月の4ヵ月間。（試験期間につき運賃無料。） ※平成26年度窪川地区第1期の平成26年4月～9月の6ヵ月間は実証運行期間。（試験期間につき運賃無料。） ※平成26年度窪川地区第2期の平成27年2月～3月の2ヵ月間は実証運行期間。（試験期間につき運賃無料。） ※平成27年度窪川地区第2期の平成27年4月～9月の6ヵ月間は実証運行期間。（試験期間につき運賃無料。）					
運行に至った経過・作業等					
(H20年)	9月	第1回地域公共交通会議開催			
(H21年)	1～3月	利用実態アンケート調査 地域座談会（3ヶ所）、事業者ヒアリング実施 四万十町生活交通再編基本方針お酔い行動計画策定			
(H23年)	2～8月	十和地域での実証運行開始			
	9月	4路線の本格運行開始			
(H24年)	8月	2路線の本格運行開始			
	10月	大正地域3路線の本格運行開始			
	3月	窪川地域生活交通再編計画の策定			
(H25年)	12月	窪川地域6路線の実証運行開始			
(H26年)	10月	窪川地域6路線の本格運行開始			
(H27年)	2月	窪川地域4路線での第2期実証運行開始			
	10月	窪川地域4路線の本格運行開始			
今後に向けての課題					
<ul style="list-style-type: none"> ・財源の確保 ・バス停までも移動できない方への対応（福祉車両、福祉タクシー券の充実等） ・既存バス（路線、スクールバス、病院バス）との調整 ・タクシー事業者への影響（デマンドの導入検討） ・外出機会の創出 					

運行路線図

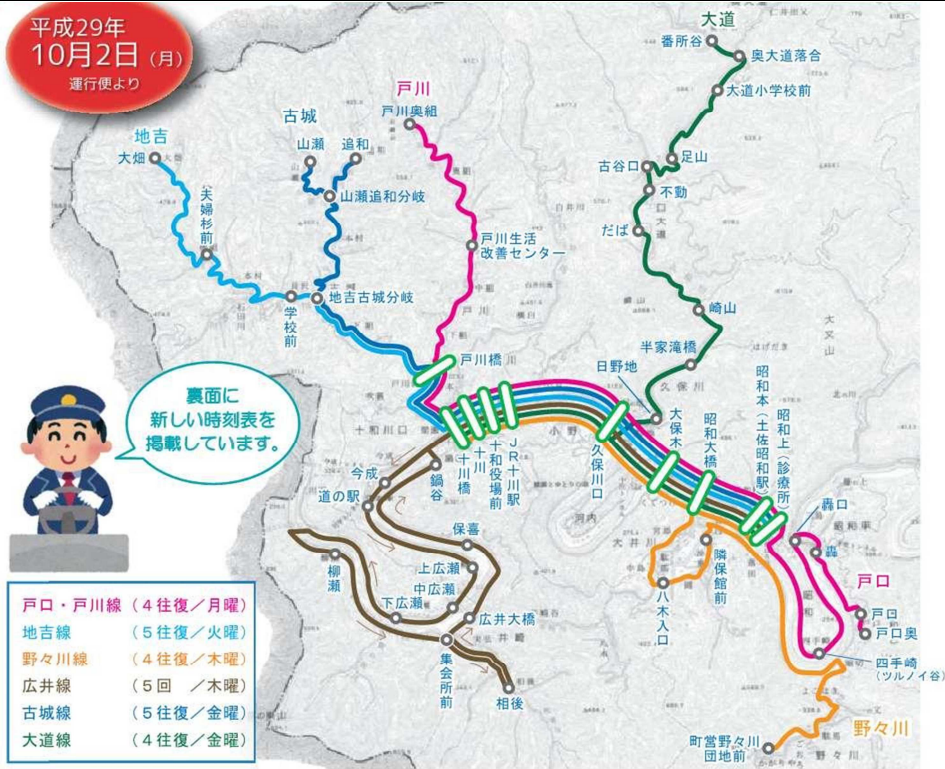
十和地区

平成29年
10月2日 (月)
運行便より



裏面に
新しい時刻表を
掲載しています。

- 戸口・戸川線 (4往復/月曜)
- 地吉線 (5往復/火曜)
- 野々川線 (4往復/木曜)
- 広井線 (5回 /木曜)
- 古城線 (5往復/金曜)
- 大道線 (4往復/金曜)



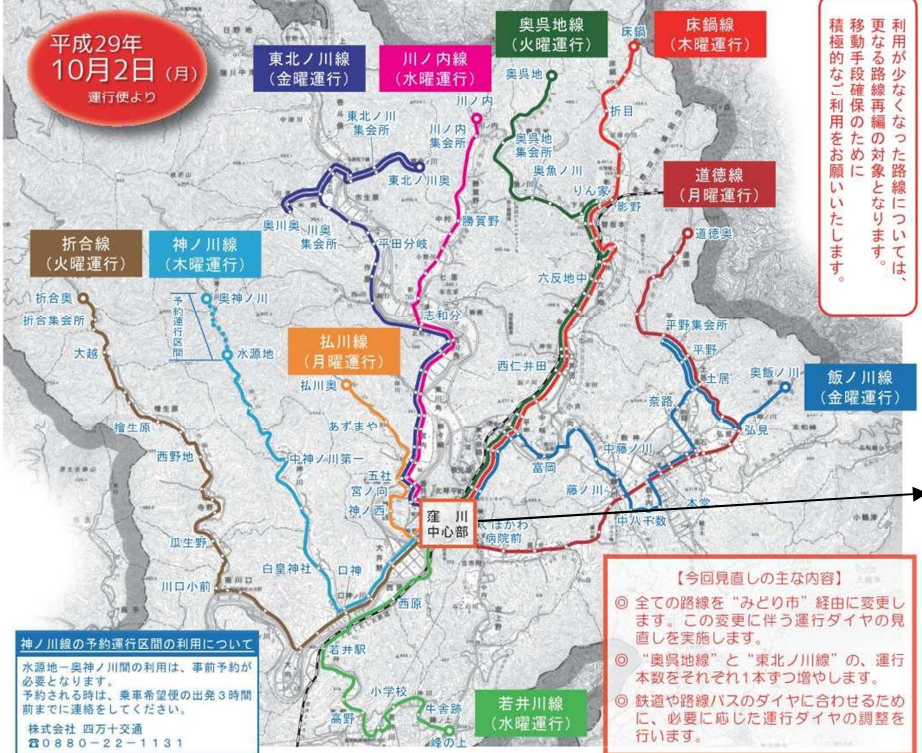
大正地区



- 相去線 (3. 5往復/水曜)
- 葛籠川線 (4. 5往復/木曜)
- 里川線 (5本/木曜)
- 芳川線 (5. 5往復/金曜)

窪川地区

平成29年
10月2日 (月)
運行便より



利用が少なくなった路線については、
更なる路線再編の対象となります。
移動手段確保のために
積極的なご利用をお願いいたします。

- 【今回見直しの主な内容】
- ◎ 全ての路線を「みどり市」経由に変更します。この変更に伴う運行ダイヤの見直しを実施します。
 - ◎ “奥呉地線”と“東北ノ川線”の、運行本数をそれぞれ1本ずつ増やします。
 - ◎ 鉄道や路線バスのダイヤに合わせるために、必要に応じた運行ダイヤの調整を行います。

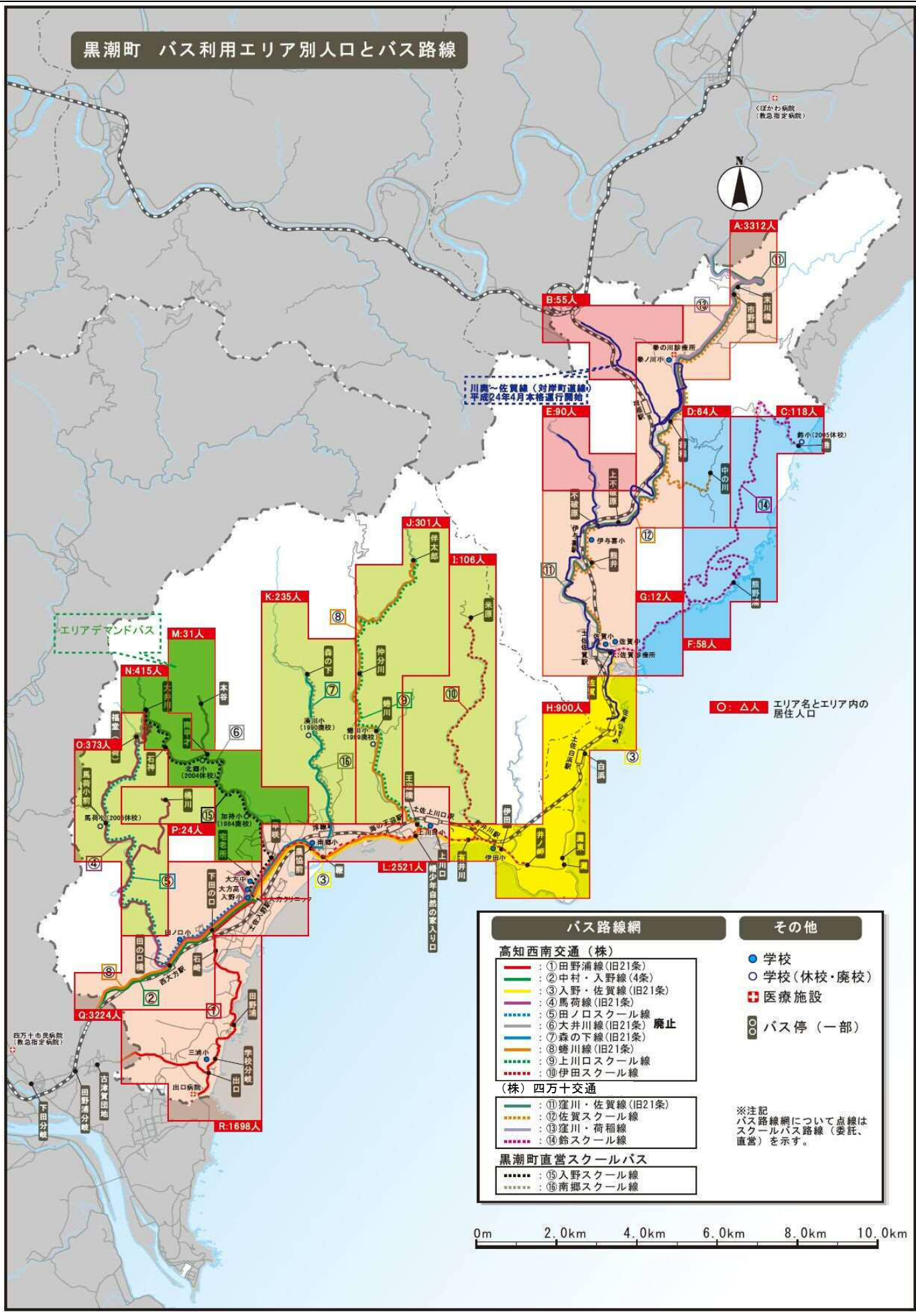


神ノ川線の予約運行区間の利用について
水源地-奥神ノ川間の利用は、事前予約が必要となります。
予約される時は、乗車希望の出発3時間前までに連絡をしてください。
株式会社 四万十交通
☎0880-22-1131

黒潮町	導入形態	路線バス（民営）	
	導入地区 （導入開始）	町内全域12路線（S46.4月～） ※H24.4月～川奥地区・市野々川地区で新規路線運行。 ※H25.5月～大方地区・大井川線でエリアデマンドバスを運行。	
運行主体	佐賀地区：(株)四万十交通 大方地区：高知西南交通(株)		
運行台数	9台（(株)四万十交通2台 高知西南交通(株)7台）		
運行日・ 運行ルート	※別紙 バス路線網図 参照 ※北郷加持エリアデマンドバス （運行日）月・水・金曜日（5往復/1日） （運行形態）区域運行（自宅近く⇔土佐くろしお鉄道入野駅）		
運賃	距離制 ※割引制度：障害者割引（身体・精神・療育）、小人割引 ※北郷加持エリアデマンドバス：1乗車100円		
協議機関	黒潮町地域公共交通活性化協議会		
財源対策	地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）、 高知県バス運行対策費補助金、特別交付税		
利用実績			
※路線バス			
	平成26年度	平成27年度	平成28年度
乗車人員	16,799人	14,273人	18,370人
運賃収入	4,873,351円	4,458,761円	4,719,138円
運行補助金	36,128,000円	37,059,000円	32,639,000円
※うち 北郷加持エリアデマンドバス（平成25年度の運行期間は H25.5月～H26.3月）			
	平成26年度（デマンド運行）	平成27年度（デマンド運行）	平成28年度
運行日数	月・水・金曜日	月・水・金曜日	月・水・金曜日
運行便数	1日5往復 （予約のあった時のみ運行）	1日5往復 （予約のあった時のみ運行）	1日5往復 （予約のあった時のみ運行）
利用者数	1,302人	1,250人	1,566人
運行費用	3,707千円	3,159千円	3,452千円
運行に至った経過・作業等			
※川奥～拳ノ川～佐賀線、川奥～拳ノ川～かしま荘線の新規運行に至る経過から記載。 (H21年)2月 黒潮町地域公共交通活性化協議会 設立 10～12月 ・バス利用実態調査 ・全世帯アンケート調査 ・地区懇談会（ワークショップ）：旧小学校区を基本とした19会場で開催 (H22年)3月 「黒潮町地域公共交通総合連携計画」完成 初年度事業として、交通空白地域の解消を目標とした、路線バスの実証運行を計画 (H23年)1～3月 市野々川地区～佐賀駅、川奥地区～佐賀駅で路線バスの実証運行 同時に乗車状況調査、利用者アンケート調査、住民アンケート調査を実施 7～H24.2月 川奥～（拳ノ川・市野々川）～佐賀線・佐賀かしま荘で路線バスの実証運行 (H24年)4月 本格運行開始 (H25年)5月 大方地区・大井川線で「北郷加持エリアデマンドバス」の実証運行開始 8月 北郷加持エリア（6集落）でデマンドバスに関する意見交換会を開催 (H26年)4月 「北郷加持エリアデマンドバス」の本格運行開始			
今後に向けての課題			
<ul style="list-style-type: none"> ・町内フィーダー線の再編（運行モードの見直し） ・町内市街地への2次交通の導入検討（循環型路線バス） ・バス運賃設定の見直し（100円刻み運賃の導入） ・町内スクールバスの再編 			

バス路線網図

黒潮町 バス利用エリア別人口とバス路線



中山間地域における移動手段確保に向けた市町村の取組状況一覧

項目	市町村	複数市町村にまたがる路線バス		単一市町村内で完結している路線バス			スクールバス		タクシー会社(所在地)
		民営 (線ナンバー)	民営 (線ナンバー)	市町村営 (白ナンバー)	運行地域	路線数 (系統数)	○スクール専用バス	一般客混乗 ○有償 ●無償	
		運行会社	運行会社	○有償、△福祉有償、●無償			●路線バスのスクール対応便		
安芸地域	東洋町	東部交通、徳島南部バス		● (福祉バス(高齢者、障害者))	野根地区	2路線			1社
	室戸市	東部交通					○		6社
	北川村	東部交通		○	村内全域	4路線 (一部デマンド)	○		なし
	奈半利町	東部交通							2社
	田野町	東部交通		○コミュニティバス (たのくるバス)	町内全域	4路線 (定時定路線)			1社
	馬路村	東部交通							1社
	安田町	東部交通					○	●	2社
	安芸市	東部交通		○(安芸市元氣バス) △(福祉移送サービス)	○市内全域 △安芸市・芸西村・安田町・田野町	○7路線 △利用者の自宅～福祉・保健・医療施設の間			5社
	芸西村	東部交通		○ ● (ふれあいセンター利用者等)	くろ鉄和食駅～瓜生谷～道家 村内のふれあいセンター等を結ぶ循環線	1路線 1路線			1社
物部川地域	香美市	とさでん交通	JR四国バス (土佐山田～大柝)	○	土佐山田町内 香北町内 物部町内	4路線 9路線(区域運行) 5路線 4路線(一部デマンド) 9路線(区域運行)	○	●	10社
	香南市	とさでん交通、東部交通		○	市内全域	12路線(香我美・夜須で一部デマンド)		●	3社
	南国市	とさでん交通、北部交通、東部交通	とさでん交通		医大～久枝線 植田～JA高知病院線 前浜～JA高知病院線	3路線	○		6社
高知市	とさでん交通、北部交通、東部交通	とさでん交通、北部交通			市内全域	54系統	○		34社
嶺北地域	大豊町	とさでん交通		● (誰でも利用可)	大豊町中学校～立川方面 総合ふれあいセンター～西峰方面	2路線	○	●	3社
	本山町	とさでん交通、嶺北観光					○		1社
	土佐町	とさでん交通、嶺北観光	嶺北観光				○		2社
	大川村	嶺北観光		●(福祉バス(利用登録した高齢者、通院患者))	村内全域～幹線バスとの乗換場所等	区域運行	○		なし
仁淀川地域	いの町	とさでん交通、北部交通、嶺北観光		○	町中心部～天王地区 (循環線)	1路線	○	○	4社
	土佐市	とさでん交通	とさでん交通 (ドラゴンバス)		・市野々～伊野線 ・宇佐～伊野線	2路線			6社
	日高村			○	村内全域～JR伊野駅	1路線(廃止代替) 区域運行			1社
	佐川町	黒岩観光	黒岩観光	○	緑:古畑～文化センター 西佐川～古畑 白:町内全域	緑:2路線 白:9路線			4社
	越知町	黒岩観光	黒岩観光	○	町内全域	12路線	○		1社
	仁淀川町	黒岩観光		○	町内全域	町民バス10路線 コミュニティバス30路線 (一部デマンド)		●	3社
高橋地域	須崎市	とさでん交通、高陵交通		○	市中心部～中ノ島地区	1路線	○	○	3社
	津野町	高陵交通		○コミュニティバス (にこにこバス、ちんらんバス、るんるんバス、あいあいバス)	町内全域	25路線	○	○	2社
	橋原町	高陵交通	高陵交通		町内全域	3路線	○	○	3社
	中土佐町	高陵交通、四万十交通	中土佐ハイヤー (コミュニティバス)		・久礼地区・大野見地区	路線不定期運行	○		1社
	四万十町	四万十交通	四万十交通 (コミュニティバス) 丸三ハイヤー(コミュニティバス) 四万十交通(コミュニティバス)		町内全域 十和地区 大正地区 窪川地区	23路線 6路線 4路線 10路線	○	●	4社
幡多地域	黒潮町	西南交通、四万十交通	四万十交通		佐賀地区 大方地区	3路線 9路線 (一部デマンド運行)	○	●	1社
	四万十市	西南交通	西南交通 (中村まちバス) ふれ愛号	○	市内全域 中村市街地、具同地区、東山地区の一部 後川、西富山、蕨岡地区	10路線(17系統) 路線不定期運行 区域運行	○	●	6社
	土佐清水市	西南交通	西南交通		清水～窪津～足摺岬	1路線	○		3社
	宿毛市	西南交通、宇和島自動車	西南交通(宿毛市医師会による委託) 西南交通		藻津地区～市内 (5か所の病院を結ぶ) 片島岸壁～宿毛駅	1路線 1路線	○	○	5社
	大月町	西南交通	西南交通	○コミュニティバス (はなちゃん号)	橋上地区、小浜茶地区の一部・市内西部地区・市街地	5路線			
	三原村	西南交通	西南交通	○(民間業者に委託)	町内ほぼ全域	13路線		●	2社
					東・西・南便⇄役場⇄平田駅	4路線		●	1社

各種制度等の実施状況			地域公共交通会議等	地域交通の確保・改善策取組み状況
デマンド型乗合タクシー(バス)	公共交通空白地有償運送(福祉有償運送)	タクシー料金等助成		
◎実施中 △実証運行中	◎実施中 △実証運行中	実施主体	高齢者等 障害者	○有 ●無
				● 平成21年度から福祉バス別役線(水曜日)を増便、計2路線を1台で運行中。町が回収・精製した家庭廃油を燃料に利用し、燃料代は経費ゼロで運行。
			バス路線遠隔地の75才以上	○ ● 福祉施策として位置付け。山間地域で生活する高齢者の生活支援策として、平成25年4月からバス路線遠隔地に居住する高齢者等へのタクシーチケット交付制度を新設。
			バス路線遠隔地域住民	○ ○ 平成27年6月より村営バスの片道運賃上限を300円としており、平成32年3月まで継続する。最寄りのバス停から概ね1km以上遠隔地に居住している方で、車を運転できない方にタクシーチケット交付制度を実施中(H29年度まで)デマンド運行区間は、概ねdoor to door 対応
			65才以上	○ ● 福祉施策としてタクシー料金助成制度を実施中。今後も利用状況等を考慮しつつ、継続をしていく。
			65才以上	○ ○ 平成29年1月からの実証運行(9ヶ月)を経て、平成29年10月より町内4路線、週2日(路線によって運行日が異なる。)でコミュニティーバスの本格運行を開始。今後も利用者や町民の意見等をもとに、より便利で利用しやすい持続可能なものとなるよう、調査分析を進め、定期的な見直しを行っていく予定。また、平成29年3月には、まちづくり施策と一体となった、戦略的な公共交通運営に関する、今後5年間の基本方針と具体的な施策をまとめた、「田野町地域公共交通網形成計画」を策定。
				○ 福祉施策として位置付け。通院ニーズ等に対応する新しい移動手段確保対策を検討中。
			80才以上	○ ● 平成26年度から、中山地区で月1回の買い物応援バス(無料)を開始。平成29年度に地域公共交通に関する住民ニーズ等の調査を実施中。
				○ 安芸市元気バスは民間バス路線区域を除く、市内7路線を運行し市内のほぼ全域をカバー。平成26年11月から、県立あき総合病院への乗り入れ開始。平成28年10月から一部地域(別役・番匠地区)で予約型運行を開始。
				○ 村営バスの定期的な見直しを行い、平成25年4月から路線の一部延長と、1日あたりの便数を4→3便に変更。平成26年4月から最終便の瓜生谷→久重→和食駅間をデマンド方式に変更。空白地の解消・効率的な運行方法を検討中。平成29年度10月より発着場所、道家【月・木】、山の家(久重)→国光【火・金】を道家【月・木・金】に変更。
			70才以上	○ ○ 平成25年3月29日に提出された「香美市営バス事業のあり方に関する答申」をもとに、土佐山田町では平成25年4月から小中学校の統合に伴うダイヤ改正及び新規路線の運行を開始。物部町では平成26年4月から、土佐山田町では平成28年10月から、新たに市町村営エリア型デマンドバス(区域運行)の運行開始。
			75才以上	○ ○ 3年に1回、市営バスの路線およびダイヤを見直し。平成26年7月から運行している17路線の利用実績や地域要望を踏まえ、平成29年10月から12路線に改正(路線の集約・延伸、増便(1日あたり)、デマンド地域拡大、バスの小型化により道幅の狭い地域での運行を実施)。その他にスクール便あり。
◎(上倉・黒滝等13地区「せいらん」白木谷・八京地区「うめの里交通」)		通院タクシー	○ ○	○ 平成26年10月1日から、市内北部中山間地域全域でデマンド型乗合タクシーを運行。
◎(土佐山・円行寺地区「かわせみ号」)	◎	《2NPO法人※》	○ ○	【デマンド型乗合タクシー】 ・鏡・土佐山地区 平成24年10月実証運行、平成25年10月本格運行開始 ・春野地区 平成28年10月実証運行、平成29年10月本格運行開始 ・御堂瀬・浦戸・長浜地区、円行寺地区および行川地区 平成29年10月運行開始 平成30年度以降、布師田、大津、三里地域において導入を検討中
◎(全域)		通院タクシー	○ ○	○ 目的を町内・本山町・南国市・高知市に設定したデマンド型乗合タクシー制度を実施。その他、通院タクシー制度(町内病院からの帰り便)、町民バス(無料)を実施中。
		通院タクシー対象:75才以上	○ ●	○ 平成28年度に町内各地域にて現地調査等を行い、公共交通網形成計画(素案)を策定。平成29年度内に同計画を策定し、平成30年度に実証運行を行う予定。
		通院タクシー、バス	○ ●	○ 町内の交通体系の見直し策を検討予定。
		通院用バス助成70歳以上	○ ●	○ 高齢者への配食サービスや買い物代行サービスと、移動手段と物流を複合化した貨客混載型のサービスを検討中。平成30年度には、モデル事業を実施予定。
◎(小野、毛田、成山、吾北、中追、横敷・陰)	◎(本川)	いの町社会福祉協議会	○ ○	○ 町内全域にわたって、地域の実情に応じた運送手段を着々と導入。平成25年4月から、吾北地区の路線バス運休区間にデマンド型乗合タクシーの運行区域を拡大。町内路線バスのダイヤ改正の検討・本川地区公共交通空白地有償運送の運賃見直し等を実施。
		免許返納者(65才以上)	○ ○	○ 平成24年10月からドラゴンバスをJR伊野駅まで延伸。鉄道便との連携を強化。
			○ ○	○ 村内デマンドバスを有償化し、JR伊野駅まで運行。(定期運行を午前と午後1便ずつ往復させており、それ以外の時間についてはデマンド運行を実施している。)
			○ ○	○ 平成27年度に佐川町地域公共交通会議を発足。同年度に佐川町地域公共交通網形成計画を策定。平成29年4月～9月、さかわぐるぐるバス(コミュニティーバス)の実証運行を実施。10月16日から本格運行を開始。運行業務委託業者を公募し、町内3タクシー業者が受託。10人乗りバス3台体制で運行。
			75才以上	○ ○ 平成25年10月から患者バス(無料)の利用対象者を拡大した町民バスの運行開始。平成27年2月26日越知町地域公共交通会議発足。平成29年度から無償で運行していた町民バスを市町村運営有償運送として運行を開始。
			80才以上	○ ○ 町内全域を網羅する、町営バス(10路線)、コミュニティーバス(30路線)を運行中。小中学校の統廃合に伴う、スクール便の見直しなど必要に応じて実施。
			バス路線遠隔地の70才以上	○ ○ 平成26年11月から、市営バス(中ノ島線)を新たに桐間地区を通る形で運行開始。福祉部局とも連携しながら、公共交通を補完する仕組みづくりを検討。
			80才以上	○ ○ 平成29年9月に町西部地域の町営バス(代替バス)3路線を廃止し、平成29年10月から町内全域25路線でコミュニティーバス運行を開始。
	◎(初瀬、松原)	NPO法人絆	75才以上	○ ○ 高齢者保健福祉計画を策定していく中でニーズ調査等を行い、平成23年5月から2地域で公共交通空白地有償運送の運行開始。並行して、通院用タクシーチケット制度、保健福祉事業への送迎サービスを導入。
			80才以上	○ ○ 平成25年1月からの実証運行を経て、久礼地区・大野見地区の交通空白地への町内コミュニティーバスを、平成25年10月から運行。地域のニーズに合った既存路線の見直しを行い、平成27年10月から本格運行を開始。
			80才以上	○ ○ 旧町村単位で完結するコミュニティーバス(各集落に週1回、1日4～5便運行)を十和地域、大正地域から段階的に導入。窪川地区においても平成26年10月からの実証運行を経て、現在10路線において本格運行を開始している。
				○ 平成24年度から川奥地区・市野々川地区での路線バスの本格運行を開始したことで、町内の交通空白地をほぼ解消。平成26年4月から、大方地区の大井川線で「北郷加持エリアデマンドバス」の本格運行を開始。
「ふれ愛号」「ふれ愛タクシー」(◎西土佐、東富山、藤岡、八東)			免許返納者	○ ○ 平成26年10月から交通空白地域であった八東地区で、デマンド型乗合タクシー(路線不定期運行)の本格運行を開始。西土佐地域において、デマンド交通と自家用有償旅客運送事業の重複解消を検討し、平成29年4月1日より、3路線をデマンド交通に統合。
◎(おでかけ号)(下ノ加江、三崎、下川口)	◎(左3地区中の交通空白地)	NPO法人ノアズアーク	免許返納者	○ ○ 1年間の実証運行を経て、平成26年10月から下ノ加江・三崎・下川口の3地区で、廃止路線代替バスの見直し策となるデマンド型乗合タクシーと、地区の周辺部交通空白地での公共交通空白地有償運送の運行を開始。
				○ 沖の島循環バス(スクール一般混乗)車両を、維持管理の容易な軽自動車2台に更新。沖の島循環バスの旅客範囲拡大。平成28年10月より公共交通空白地への新たな移動手段として橋上地区・小築築地区の一部を運行するコミュニティーバス「はなちゃんバス」及びデマンドタクシーの実証運行を開始。H29年10月より本格運行開始。
				● 地域からの要望により、平成24年度から町内路線バスを一部延長。
			○ ○	○ 三原村創生総合戦略の一環として、平成28年度から定額運賃(1回100円)を開始し、回数券の発行を検討中

※福祉有償運送実施NPO法人:高知県肢体障害者協会、地域サポートの会さわか高知

補足説明③

ここでは、国土交通省や地方運輸局が、ホームページ上で情報提供している、地域公共交通活性化に向けた全国的な取組み事例のデータベースや、マニュアル・手引き集等をご紹介します。

他にも、都道府県・市町村で独自のマニュアルを作成しているところもたくさんありますので、調べてみてください。

○国土交通省ホームページ上で提供されている、取組事例データベース

公共交通活性化事例 (地域公共交通支援センター)	地域公共交通支援センター
地域公共交通の活性化・再生への事例集	事例集、ガイドライン集
地域公共モビリティ事例	地域のモビリティ確保のデータベース

○マニュアル・手引き・事例集・調査報告 など

タイトル	提供元	掲載先
地域のモビリティ確保の知恵袋	国土交通省	地域のモビリティ確保支援
地域公共交通の利用促進のためのハンドブック ～地域ぐるみの取組～		地域公共交通確保維持改善事業
地域公共交通づくりハンドブック		公共交通の利便性向上
はじめて会議委員に任命された方の地域公共交通ガイド	北海道運輸局	マニュアル
みんなで創る地域公共交通 -住民説明会の手引き編- 公共交通の利用促進に向けた地域のサポート事例集	北陸信越運輸局	地域公共交通
地域公共交通会議等運営マニュアル	中部運輸局	地域公共交通
地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集		
地域公共交通確保・維持・改善に向けた取組マニュアル	近畿運輸局	地域・交通の活性化・再生
よりよい地域交通を実現させるためのマニュアル		基礎データ・事例集
なるほど！！公共交通の勘どころ	九州運輸局	公共交通活性化
地域への公共交通導入ガイドブック		

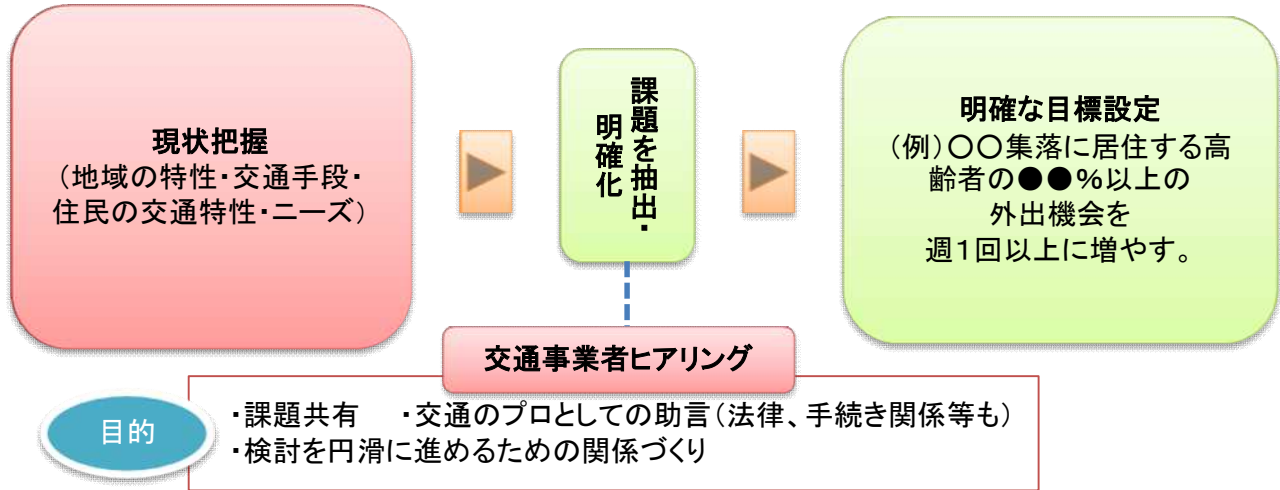
3 地域の移動手段の確保・改善について

(1) 全体的な流れ

① 現状把握と課題整理

中山間地域における移動手段の確保対策は喫緊の課題ではありますが、十分な現状把握といった準備を怠ると、せっかく始めた施策もあまり住民に使ってもらえず、失敗に終わってしまう可能性があります。

より持続可能な、住民目線に立った移動手段を確保するためには、以下の手順を経たうえで、明確な目標を持って臨む必要があります。



② 検討体制と役割分担

地域の移動手段の検討にあたっては、市町村・交通事業者・地域住民等の各主体が、常に課題を共有し、検討の各段階で合意を重ねていくことが理想的ですが、そのたびに大人数で集まって会を開くのは、多大な労力がかかりますし、十分な議論を行うには現実的ではありません。

細かい検討内容については、個々の役割分担を明確にしたうえで、内容に応じたメンバー構成による部会的なものの中で、議論していくことが効率的と考えられます。

	役割分担
市町村	・庁内関係者間の協議・調整 ・検討体制づくり ・地域公共交通会議等の運営 ・各種調査の実施 ・計画書の作成 ・交通事業者との協議・調整 ・地域住民への説明・PR
交通事業者	・既存の交通機関の現状に関する情報提供 ・運行システム(ルート・ダイヤ)や法令に関するアドバイス ・路線バスとの結節や既存の交通機関との連携を考慮した助言
地域住民	・住民ニーズの把握、意見集約 ・市町村担当者との運行システム案の共同作成や提案 ・継続した利用促進の取り組み

③ 既存の交通機関の見直し

地域に必要な移動手段を検討する際、まずは既存の交通機関の運行形態を見直すことで、住民ニーズに対応できる可能性は大いにあります。交通事業者の意向を聞きながら、課題解決に向けて取れる方策を、共に検討することも必要と思われれます。

例

- ・ニーズに合わせた運行範囲、ルート(バス停)、ダイヤの見直し
- ・利便性向上や利用促進につなげるための、乗り継ぎ設備の改善や運賃・ダイヤの見直し、車両の更新
- ・路線バスと病院バス等、複数の交通手段で運行ルートが重複している箇所の整理

④新たな移動手段の導入

運行形態の見直しを行っても、路線バス等の公共交通機関だけでは、地域住民の生活に必要な移動手段が十分に確保できないと判断される場合、それらを補完するための新たな移動手段の導入を検討する必要があります。その計画策定から運行に至るまでの大まかな作業(例)は、以下のとおりになります。

(1) 運行計画策定

①内容検討

①運行形態 ②運行区域 ③運行頻度 ④運賃 等の設定
※運行は、一定のノウハウ・経験のある交通事業者への委託が望ましい
地域に引き受けられる交通事業者がない場合のみ、NPO等が運行主体

②収支計画立案

(支出) 初期投資費用・運行経費について、交通事業者等に調査して推計
(収入) 住民ニーズ調査から推計される利用者数×運賃
国や県の補助制度を活用した財源対策
利用者からの会費等の徴収 等

③運営体制検討

①運行管理体制(予約受付体制) ②整備管理体制
③苦情処理体制 ④事故処理体制 等

(2) 計画→運行までの事務作業(主なもの)

①運行事業者の選定

待合所の設置等必要あれば
道路管理者、公安委員会との調整

②合意機関での協議

※地域公共交通会議(乗合タクシー、市町村有償運送)
※運営協議会(公共交通空白地有償運送、福祉有償運送)

③道路運送法に基づく運輸支局への事業許可(登録)申請 ※②での合意が許可(登録)の要件

④地域住民への広報・通知

(3) 実証運行～本格運行

①実証段階での検証項目・目標値設定

②実証運行計画立案

※運行期間、周知手法、評価方法 等を設定

③実証運行実施

※利用実態調査を同時に実施

④実証運行結果の評価・判定

※計画の妥当性・必要性・継続性 等を判定

OK

NO

⑥本格運行への移行

⑤運行内容の見直し

②へ戻る

⑤運行開始後の管理・運営

新たな移動手段を導入した場合、せっかく苦労して作った仕組みですから、できるだけ長く使っていただけるよう継続的に見直すことも必要です。

- ・人口・土地利用・施設立地など周辺環境の把握
- ・アンケートや住民説明会等による(利用しない人も含めた)住民ニーズの把握

等により、定期的な現状把握をして、必要があればサービスの見直しや改善を行っていくことが大切です。

また、そうして得た情報や運営状況などを、積極的に地域住民に情報発信し、利用の呼びかけを行っていくことも、サービスを続けていくためには必要であると思われます。

補足説明④

これらの作業を進めていくには、地域交通に関する基本的な考え方や、関連する法律や諸手続きについての専門知識、他地域の取り組み事例といった情報が必ず必要になってきます。

そんな時に適宜アドバイスや提言をいただけるよう、県では下記の9名の方にアドバイザーをお願いし、研修会での講演や市町村の担当職員さんの個別相談などに、ご協力をいただいています。

本手引きをご覧いただいている中で、何か相談をしたいとお考えの市町村担当職員の方がいらっしゃいましたら、まずはお気軽に 高知県庁中山間地域対策課(生活支援担当 Tel:088-823-9602)までご連絡くださいませ。(報償費及び旅費は県が負担します。)

平成29年度高知県中山間地域生活支援アドバイザー(移動手段確保支援事業)名簿 (平成29年4月1日時点)

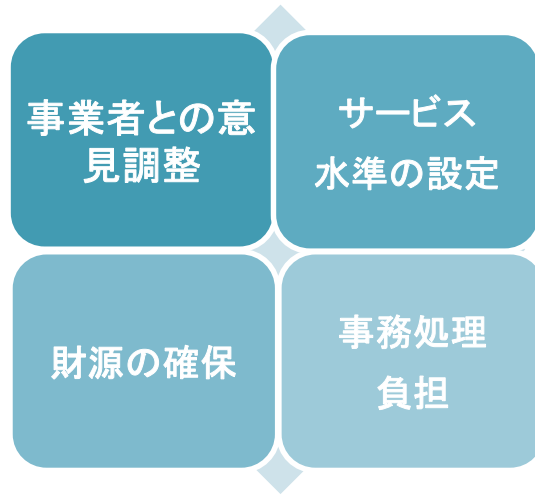
ふりがな 氏名	所属等	関連内容
みやざき こうすけ 宮崎 耕輔	香川高等専門学校 建設環境工学科 准教授	学識経験者 (香川県内および愛媛県内で多数の地域公共交通活性化協議会に関わっている。地域のおでかけ交通のあり方研究会の一員。)
はしもと せいじ 橋本 成仁	岡山大学大学院 環境生命科学研究科准教授	学識経験者 (岡山県内で多数の地域公共交通会議に関わっている。地域のおでかけ交通のあり方研究会の一員。須崎市出身。)
さわむら よしのり 澤村 佳典	四国運輸局高知運輸支局 首席運輸企画専門官	国土交通省補助事業「地域公共交通確保維持改善事業」 担当者
ひろた あつし 廣田 敦	四国運輸局高知運輸支局 首席運輸企画専門官	道路運送法上の許認可事務担当者
かげした なおき 影下 直樹	四国運輸局高知運輸支局 運輸企画専門官	道路運送法上の許認可事務担当者
やの ごうすけ 矢野 豪佑	NPO法人 絆 理事長	檮原町での公共交通空白地有償運送実施主体代表者
どい たかゆき 土居 貴之	高知工科大学 地域連携機構 地域公共交通研究室 客員研究員	四万十町・中土佐町・佐川町で、地域公共交通計画策定に参画、香南市で市営路線バス再編計画に参画

(2) 個別の課題と失敗事例

移動手段の確保策を検討していく中で、様々な課題が上がってきますが、主なものとしては以下の4点があげられます。

先進的に取り組んでおられる地域でも、それぞれの事情のもとに、協議を重ね工夫を凝らし、未だ根強い課題として抱えたままのところも含め、さまざまな対応策を講じてこられています。

そういった事例は、37ページに掲載させていただいております事例集をお調べいただくとして、よく他のマニュアル等で紹介されている失敗事例をご紹介しますので、取組の参考にしてください。



取組み失敗事例

※九州運輸局作成「なるほど！！公共交通の勘どころ」より抜粋・加筆

	落とし穴	具体的な行動例	その結果
1	先進事例のマネ	他地域の成功事例を、そのままマネした。	地域の実態に合わないため、利用されなかった。
2	固有名詞の先行	よくわからないまま、とにかく「コミュニティバス」「乗合タクシー」「デマンド」といった言葉が先行して、それを導入することが目的となった。	走らせること自体が目的となってしまったので、ニーズの反映や採算性への配慮が足りず、逆に自治体の財政を圧迫する結果になった。
3	住民ニーズの取違え	住民ニーズを踏まえるために行ったアンケートの結果による「利用します」の意見を、イコール需要と思い込んだ。	アンケートでは「バスが必要」という意見、あるいは「利用する」という意見が多かったのに、実際には利用の増加につながらなかった。
		住民ニーズを踏まえるために地域住民とのワークショップなどを開催しているものの、一部の住民の意見を地域全体の意見として取違えてしまった。	思ったほど、公共交通利用が増加しなかった。
4	交通事業者等との調整不足	バス事業者やタクシー事業者などに、早めに相談していなかった。	交通事業者から「民業圧迫」という先入観を持たれてしまい、なかなか協議がうまく進まず、多大な時間を要してしまった。あるいは協議が平行線のまま実現に至らなかった。
		民間路線バスと路線が重複するコミュニティバスを導入した。	利用者がより運賃の安いコミュニティバスに移って民間路線バスの収支が悪化し、廃止・減便につながったり、運行主体や運賃額の違いが利用者の混乱を招いたりした。
		無料送迎バスを運行している医療施設や宿泊施設等との調整をせず、あるいは知らずに、コミュニティバスを導入した。	コミュニティバスの利用が伸びなかった。

	落とし穴	具体的な行動例	その結果
5	地元との調整不足	大幅な赤字となったためコミュニティバスの運行を廃止したいが、事前に利用が伸びなかった場合には廃止することについてコンセンサスを得ていなかった。	沿線住民などの関係者の理解がなかなか得られず廃止できずにいる。他方で、未運行の地区の住民などからは新たな路線の運行要望や既存のコミュニティバスの赤字を問題視する意見が出ており、対応に苦慮している。
		ある地区で赤字幅の少ないコミュニティバスに成功したが、その他の地区住民から続々と新たな路線の運行要望が出てきた。	個々の路線の赤字は少額だが、全ての要望を受け入れた場合の赤字額は巨額となり、また、要望の反映の優先順位付けも難しく、事前に新たな路線の運行に関する考え方についてコンセンサスを得ていなかったため、対応に苦慮している。
6	周知の失敗	利用者へのPRが不足していた。	バスが運行されたことのない地区の高齢者にはコミュニティバスの乗り方が分からず、利用が敬遠された。
		コミュニティバスの周知は行ったが民間路線バスなど他の交通手段の周知を行っていなかった。	乗り継ぎ利用が伸びなかった。
7	予算不足による失敗	市町村による運行費補助が十分に確保できなかった。	運行を継続できなかった。
8	ルート設計の失敗	点在する公共施設や商業施設、集落を網羅するルートを設定した。	公共施設を巡回するルートが、住民の移動ニーズに合っておらず、利用が少なかった。
		買い物際の移動支援をねらって郊外の大型商業施設と団地や集落を巡回するルートとした。	そもそも来店する人の多くは自動車利用が大前提となっていたため、公共交通の利用を浸透させるまでに至らなかった。
9	ダイヤ設定の失敗	鉄道や民間路線バスなどのダイヤに合わせた運行としていなかった。	他の交通機関や他の系統からの乗り継ぎがほとんど行われなかった。
10	運賃設定の失敗	ワンコインバス(100円や50円)に、こだわった。	収入が少なく赤字幅が大きくなった。
11	デマンド運行の失敗	運行の効率化を狙ってデマンドバス(デマンド乗合タクシー)を導入した。	運行規模や運賃収入が少ないにもかかわらず、高価なシステムや無線機器等を購入し、オペレーターを雇用したため、デマンド化による費用の削減以上に経費がかさみ、収支が悪化した。
			利用方法が分かりにくく、利用が敬遠された。特に、主要な施設に設置した予約端末機はほとんど利用されなかった。
			通勤・通学者にとって毎日デマンド予約するのは面倒であり、固定客がつかめなかった。
			出発時間や到着時間が定まりにくく、出発時間に十分な余裕を持たなければいけないため、利用が敬遠された。
			広いエリアをサービス地域としたため、迂回回数が多くなったり迂回距離が長くなった結果、所要時間がかなり長くなり、利用が敬遠された。

4 参考資料

①関係法令・通達等

■交通政策基本法について

[国土交通省ホームページ](#)＞総合政策＞交通政策基本法に基づく政策展開

○[交通政策基本法](#)（平成25年12月4日法律第92号）

■地域公共交通の活性化及び再生に関する法律関係

[国土交通省ホームページ](#)＞総合政策＞公共交通活性化＞関係法令等

○[地域公共交通の活性化及び再生に関する法律](#)

○[地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行令](#)

○[地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行規則](#)

○[地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく道路運送高度化実施計画、乗継円滑化実施計画及び新地域旅客運送事業計画の認定に係る都道府県公安委員会の意見の聴取に関する命令](#)

○[地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針](#)

■主な関係法令

[国土交通省ホームページ](#)＞自動車＞自動車交通関係事業＞バス、タクシー、自家用有償旅客運送から見られます

○[道路運送法](#)（昭和26年法律第183号）

○[道路運送法施行規則](#)（昭和26年運輸省令第75号）

○[旅客自動車運送事業運輸規則](#)（昭和31年運輸省令第44号）

■各制度の主な関係法令・通達等

・[国土交通省ホームページ](#)＞自動車＞事業者・運送者向け情報＞バス、タクシー、自家用有償旅客運送

・[国土交通省ホームページ](#)＞自動車＞貨客混載を通じた自動車運送業の生産性向上について

[バス](#) [タクシー](#) ※各リンク先から見られます

自家用有償旅客運送 関係法令

○[道路運送法施行規則等の一部を改正する省令について](#)（平成18年9月7日公布・平成18年10月1日施行）

○[道路運送法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係告示について](#)（平成18年9月29日公布・施行）

自家用有償旅客運送 関係通達等

○[道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について](#)（平成18年9月29日事務連絡）

○[自家用有償旅客運送者が利用者から收受する対価の取扱いについて](#)（平成18年国自旅第144号）

○[自家用有償旅客運送自動車の運転者の要件の取扱いについて](#)（平成19年国自旅第154号）

○[道路運送法施行規則第51条の16第4項の基準に適合すると認められる者が行う講習の認定要領について](#)（平成18年国自旅第186号）

○[自家用有償旅客運送自動車等の運転者に対する道路運送法施行規則第51条の16第4項の基準に適合すると認められる者が行う講習の確実な実施に向けた取り組みについて](#)（平成21年5月21日事務連絡）

○[介護輸送に係る法的取扱いについて](#)（平成18年9月）

貨客混載関係通知

○[旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について](#)（平成29年8月7日付け国自安第97号、国自旅第128号、国自貨第64号）

■各制度の主な関係法令・通達等

国土交通省ホームページ>自動車>自動車交通関係事業>自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送 関係通達等

市町村運営有償運送関係:

○市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について(平成18年国自旅第141号)

○地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について(平成18年国自旅第161号)

公共交通空白地有償運送関係:

○公共交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について(平成18年国自旅第142号)

○運営協議会に関する国土交通省としての考え方について(平成18年国自旅第145号)

○自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について(平成23年国自旅第89号)
・別添1(運営協議会における合意形成のあり方検討会報告書) ・別添2(運営協議会運営マニュアル)

福祉有償運送関係:

○福祉有償運送の登録に関する処理方針について(平成18年国自旅第143号)

○福祉有償運送に係る運営協議会における協議に当たっての留意点等について(平成21年国自旅第35号)

○福祉有償運送における運送の区域の特例的な取り扱いについて(平成21年国自旅第83号)

○「福祉有償運送における運送の区域の特例的な取り扱いについて」に係る特例的な運送を行った運送者に対する措置について(平成21年7月22日事務連絡)

○自家用有償旅客運送制度の着実な取組みに向けての対応について(平成23年国自旅第89号)
・別添1(運営協議会における合意形成のあり方検討会報告書) ・別添2(運営協議会運営マニュアル)

○福祉有償運送の対象旅客の判断に際しての知見の活用について
(平成24年老振発0731第1号、障障発0731第1号、国自旅第222号)
・別添1(運営協議会における合意形成のあり方検討会報告書)
・別添2(福祉有償運送に係る運営協議会における協議に当たっての留意点等について)

自家用有償旅客運送に関する検討会等及び資料等について

○検討会等

- ・運営協議会における合意形成のあり方検討会(平成23年1月～3月)
- ・自家用有償旅客運送の事務・権限の地方公共団体への移譲等のあり方に関する検討会(平成25年10月～)

○過去の報告書等の報告書等

- ・「NPO等が行うボランティア輸送における人材育成のための教育体制の整備報告書」(平成17年3月)
- ・「NPO等が行うボランティア輸送における運転協力者のための代替講習 参考資料」(平成17年3月)
- ・「福祉有償運送ガイドブック」
- ・「セダン型車両を使用した福祉輸送サービスにおける乗降介助等に関する教育内容の整備のための調査報告書」(平成20年3月)
- ・「地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査報告書」(平成21年3月)

(参考:福祉タクシー関係法令等)

- ・一般乗用旅客自動車運送事業(福祉輸送事業限定)の許可等の取扱いについて(平成18年国自旅第169号)
- ・福祉サービスを行う一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金について(平成18年国自旅第170号)
- ・有償運送の許可を受けた自家用自動車の運行の管理について(平成18年国自旅第171号)
- ・訪問介護事業所の訪問介護員等による自家用自動車の有償運送の許可における運転者要件の取扱いについて(平成19年9月26日事務連絡)

■各制度の主な関係法令・通達等

国土交通省ホームページ>自動車>自動車交通関係事業>自家用有償旅客運送

□認定講習

○大臣認定講習実施期間一覧表

□相談窓口

○地方運輸局・運輸支局等相談窓口一覧表

○自家用有償旅客運送についてよくあるご質問

②関連補助事業

■国土交通省

□地域公共交通確保維持改善事業

(国土交通省ホームページ>総合政策>公共交通政策>地域公共交通確保維持改善事業)

○事業の概要

- ・地域の特性に応じた生活交通の確保維持(地域公共交通確保維持事業)
- ・快適で安全な公共交通の構築(地域公共交通バリア解消促進等事業)
- ・公共交通の充実を図るための計画策定等の後押し(地域公共交通調査等事業)

○地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

○地域公共交通確保維持改善事業実施要領

○地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～

○事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けてーガイドンスー

■高知県

□高知県地域の交通維持支援事業

(高知県ホームページ>組織でさがす>産業振興推進部>交通運輸政策課>高知県地域の交通維持支援事業費補助金)

○補助金交付要綱

○制度の概要

□中山間地域生活支援総合補助金

3 移動手段確保支援事業

(高知県ホームページ>組織でさがす>産業振興推進部>中山間地域対策課>中山間地域生活支援総合補助金)

○要綱 ○様式集 ○実施要領

○補助金概要(総合)(03 移動手段確保支援事業)

【作成】 高知県中山間振興・交通部中山間地域対策課 生活支援担当

〒780-8570 高知市丸ノ内1丁目2-20

TEL 088-823-9602 FAX 088-823-9258

E-mail 070101@ken.pref.kochi.lg.jp

URL <http://www.pref.kochi.lg.jp/soshiki/070101/>



初版作成:平成24年10月
改訂版作成:平成30年3月

