

# 高知県嶺北地域公共交通網形成計画 (最終案)

【資料編】

平成 3 1 年 月

嶺北地域公共交通協議会

---

－ 目 次 －

1. 嶺北地域の概況 .....	1
1.1 人口・世帯の状況 .....	1
1.2 主要施設の立地状況 .....	9
1.3 通勤・通学の状況 .....	11
1.4 移動環境 .....	19
1.5 観光の状況 .....	28
1.6 その他 .....	30
2. 公共交通の現状 .....	33
2.1 高知県内の公共交通の利用概況 .....	33
2.2 公共交通の運行状況 .....	35
3. 上位・関連計画の整理 .....	39
3.1 高知県全体に関する計画 .....	40
3.2 地域全体に関する計画 .....	49
3.3 本山町の計画 .....	54
3.4 大豊町の計画 .....	59
3.5 土佐町の計画 .....	62
3.6 大川村の計画 .....	63
4. 各種調査の結果 .....	67
4.1 高齢者アンケート調査 .....	67
4.2 若年層の保護者アンケート .....	88
4.3 来訪者アンケート調査 .....	102
4.4 自治体アンケート .....	108
4.5 乗降調査 .....	109
4.6 地域別意見交換会 .....	111
4.7 嶺北高校の高校生との意見交換会 .....	115
4.8 団体別意見交換会 .....	116

---

# 1. 嶺北地域の概況

## 1.1 人口・世帯の状況

### 1.1.1 人口の推移

嶺北地域の人口は減少が続いており、2015年（平成27年）時点で11,928人となっている。今後も人口の減少は続き、2045年には5,651人と、2000年（平成12年）比で34.0%にまで減少すると見込まれている。高知県全体と比較すると人口の減少ペースが非常に速く、高知県内でも特に人口減少が顕著な地域である。

年齢層別にみると、15歳未満、15～19歳（通学手段として公共交通を利用する高校生等に相当）、20～64歳は、減少が続いており、今後も減少傾向が続くと見込まれている。一方、65歳以上の高齢者については、2000年（平成12年）から2005年（平成17年）にかけて増加しているが、その後は減少が続いており、今後も減少傾向が続くと見込まれている。高知県全体と比較すると、高齢化率が10%以上高い状況で推移するなど、人口減少と合わせて高齢化の進行も顕著である。

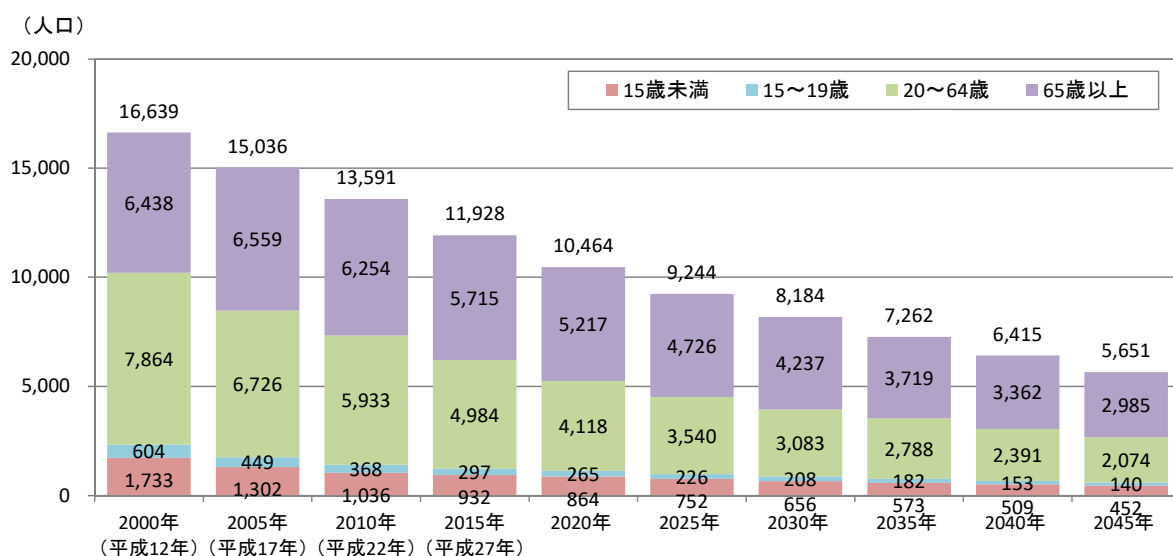


図 1-1 嶺北地域の人口の推移

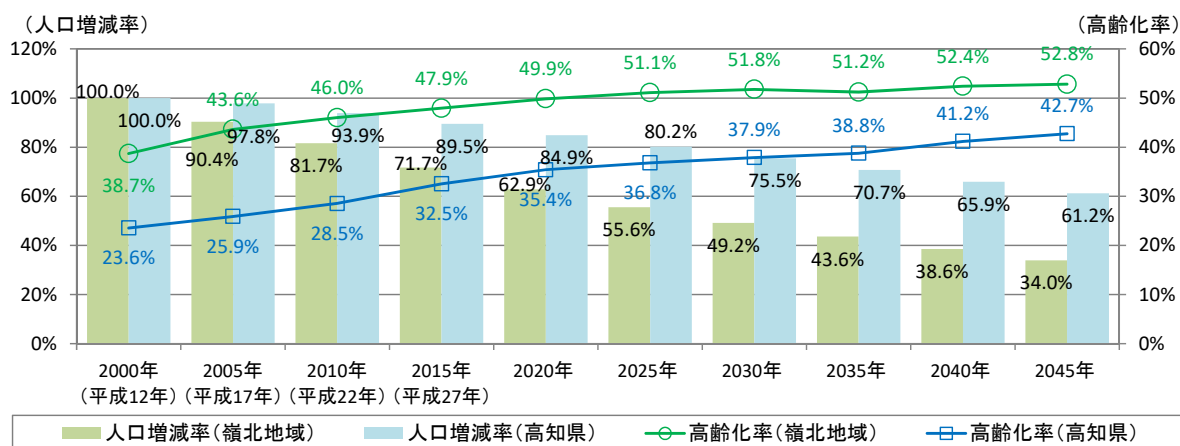


図 1-2 人口増減率、高齢化率の推移

資料：国勢調査（2015年以前）、国立社会保障・人口問題研究所の平成27年基準推計人口（2020年以降）

### 1.1.2 人口の分布と推移

#### (1) 総人口（夜間人口）

2015年（平成27年）の総人口の分布をみると、本山町から土佐町にかけての地域に多くの人口が集積している。それ以外は、鉄道やバス路線に沿って広範囲に分布しているが、バス路線から離れた地域にも人口の分布がみられる。

2045年の総人口の分布をみると、分布している範囲に大きな変化はみられないものの、全体的に人口が減少すると見込まれている。

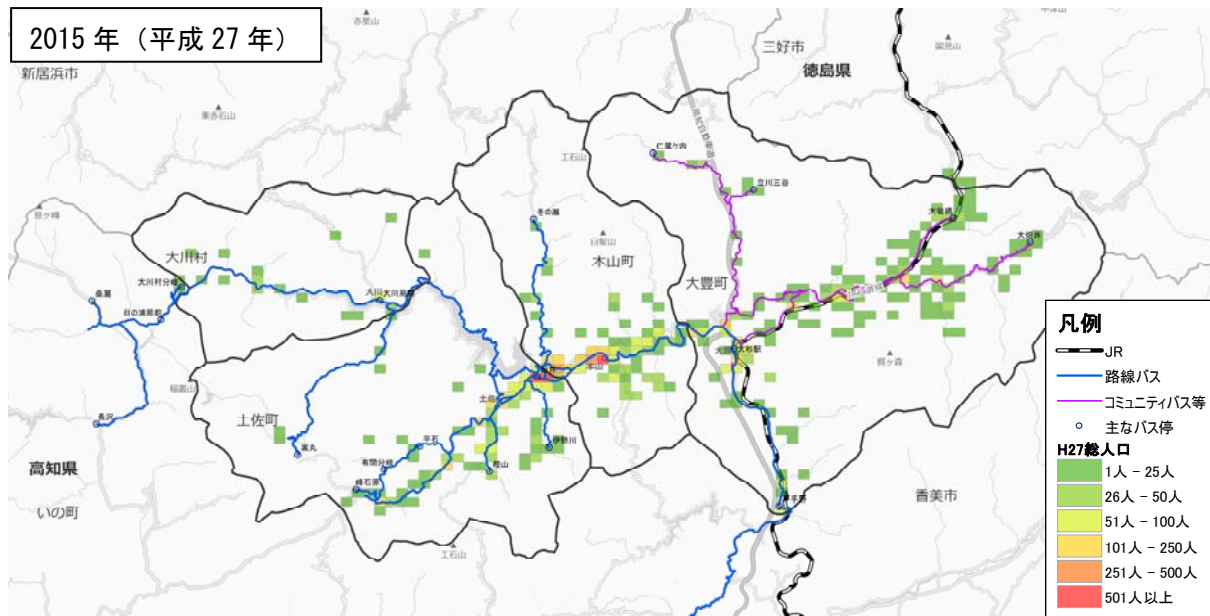


図 1-3 総人口の分布（2015年（平成27年））

資料：平成27年国勢調査

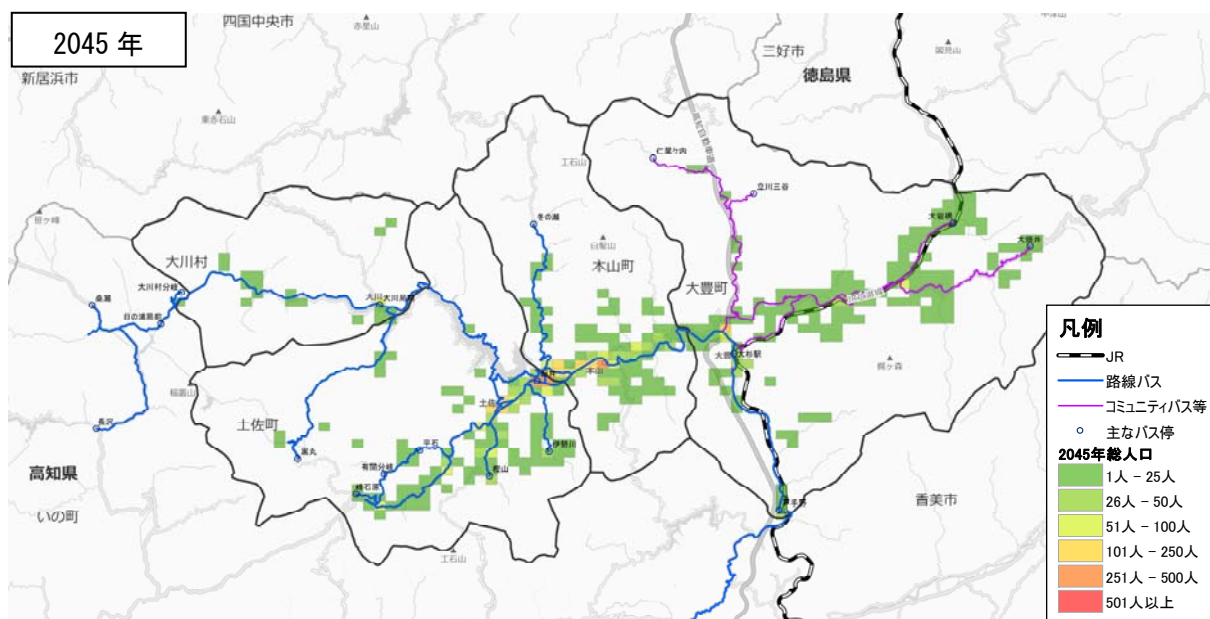


図 1-4 総人口の分布（2045年）

資料：国土数値情報 ※2010年（平成22年）基準の推計値

## (2) 高齢者人口

2015年（平成27年）の高齢者人口の分布をみると、総人口と同様に本山町から土佐町にかけて高齢者が多くなっている。それ以外は、鉄道やバス路線に沿って広範囲に分布しているが、バス路線から離れた地域にも高齢者の分布がみられる。

2045年の高齢者の分布をみると、総人口と同様に分布している範囲に大きな変化はみられないものの、全体的に高齢者が減少すると見込まれている。

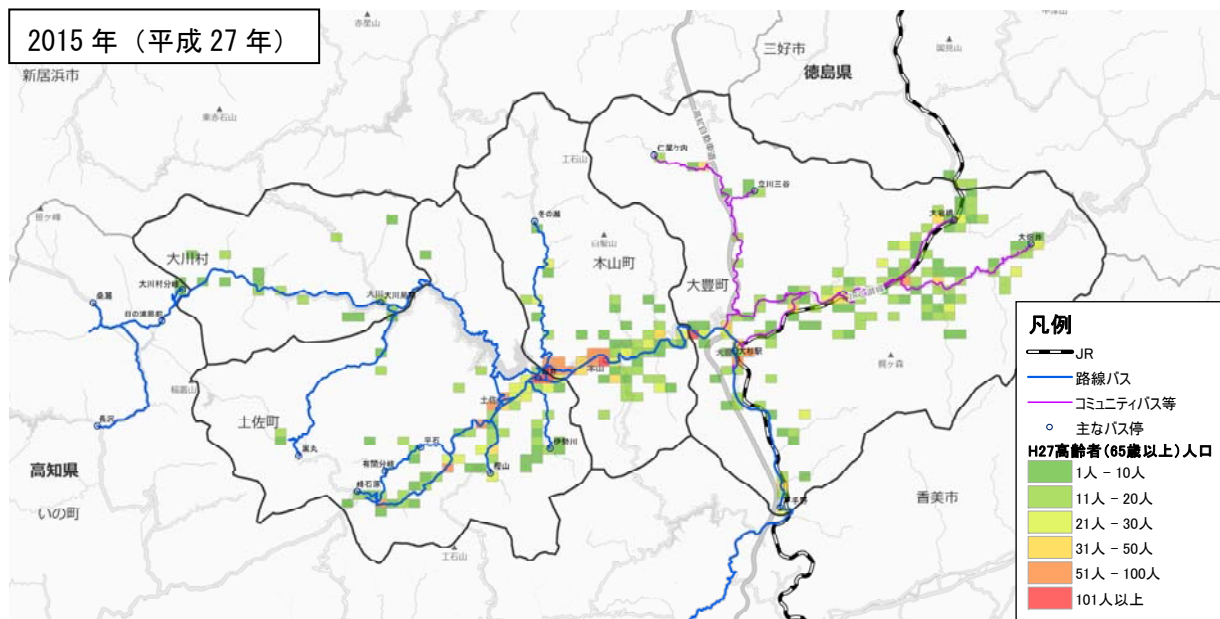


図 1-5 高齢者人口の分布（2015年（平成27年））

資料：平成27年国勢調査

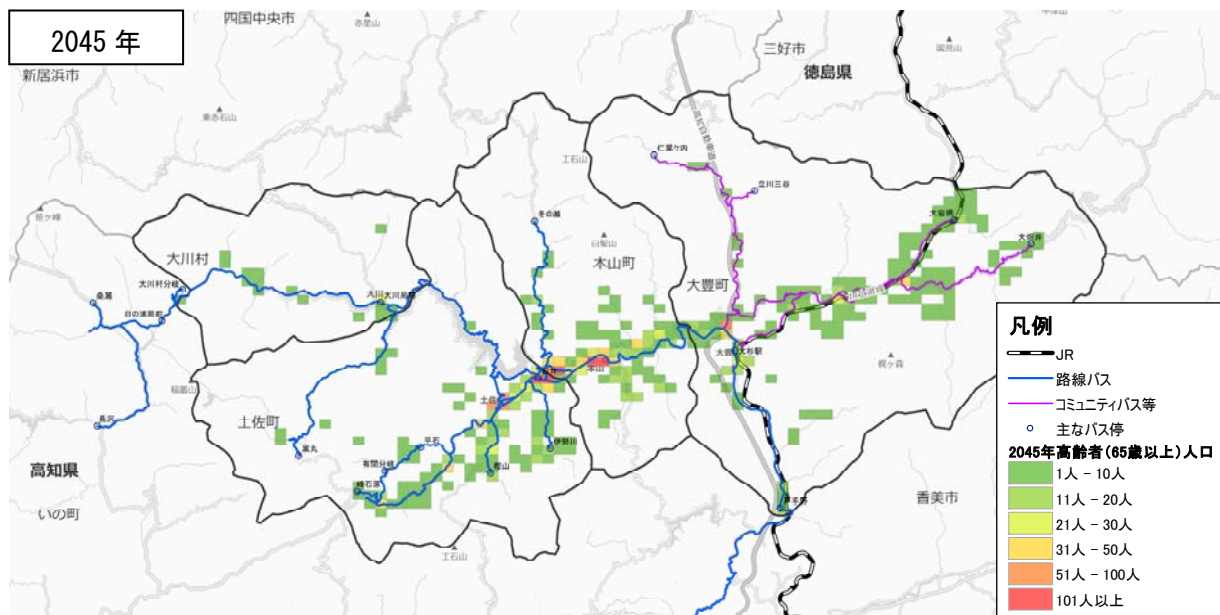


図 1-6 高齢者人口の分布（2045年）

資料：国土数値情報 ※2010年（平成22年）基準の推計値



### (3) 高齢化率

2015年（平成27年）の高齢化率の分布をみると、高齢化率が低い地域も点在しているが、全体的に高齢化率が高い状況にある。

2045年には、高齢化がより一層進行し、ほとんどの地域で高齢化率が40%を超えると見込まれている。

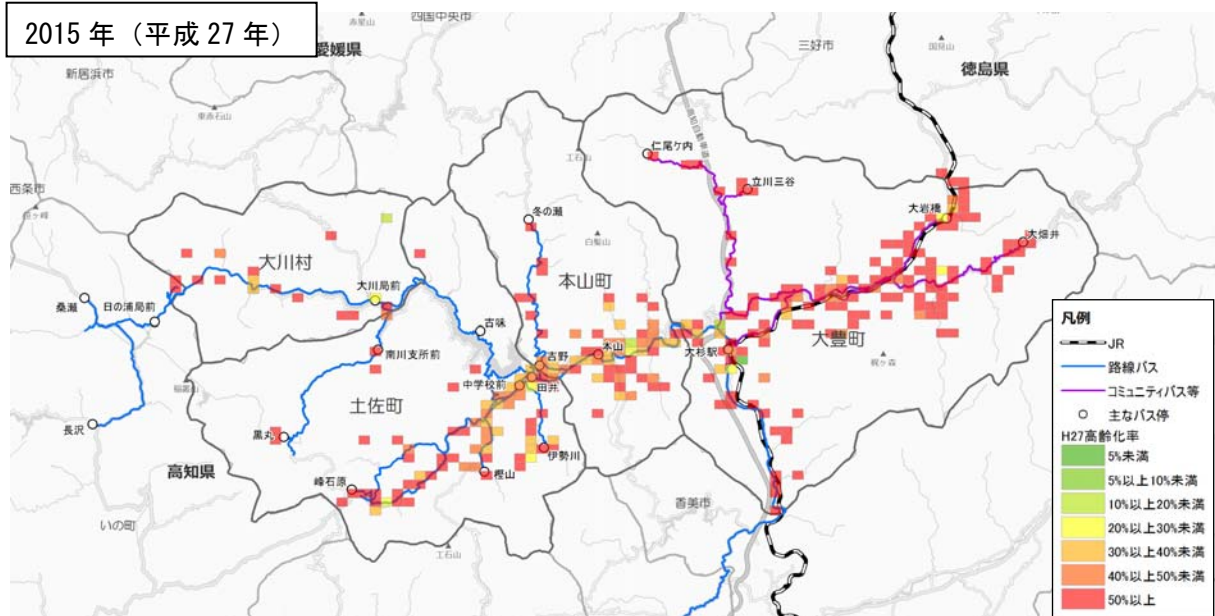


図 1-7 高齢化率の分布（2015年（平成27年））

資料：平成27年国勢調査

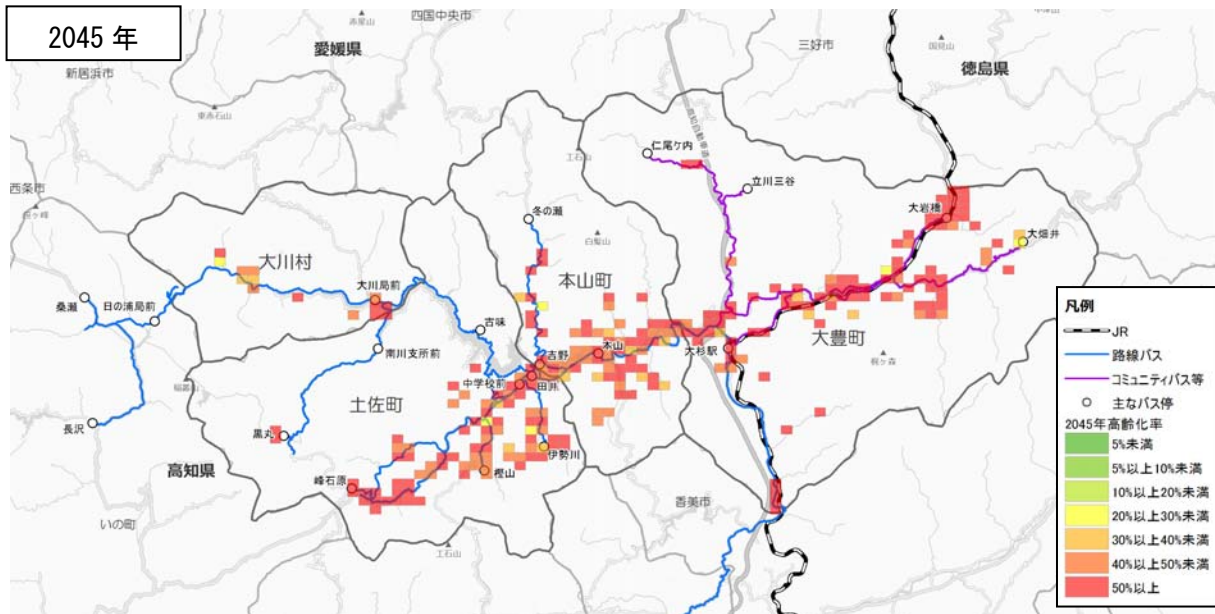


図 1-8 高齢化率の分布（2045年）

資料：国土数値情報 ※2010年（平成22年）基準の推計値

#### (4) 若年層人口（15～19 歳）

若年層人口の分布をみると、本山町から土佐町にかけての地域に集中している。本山町内ではバス路線から離れた地域でも多くなっている。大豊町内では鉄道やバス路線に沿って点在している。

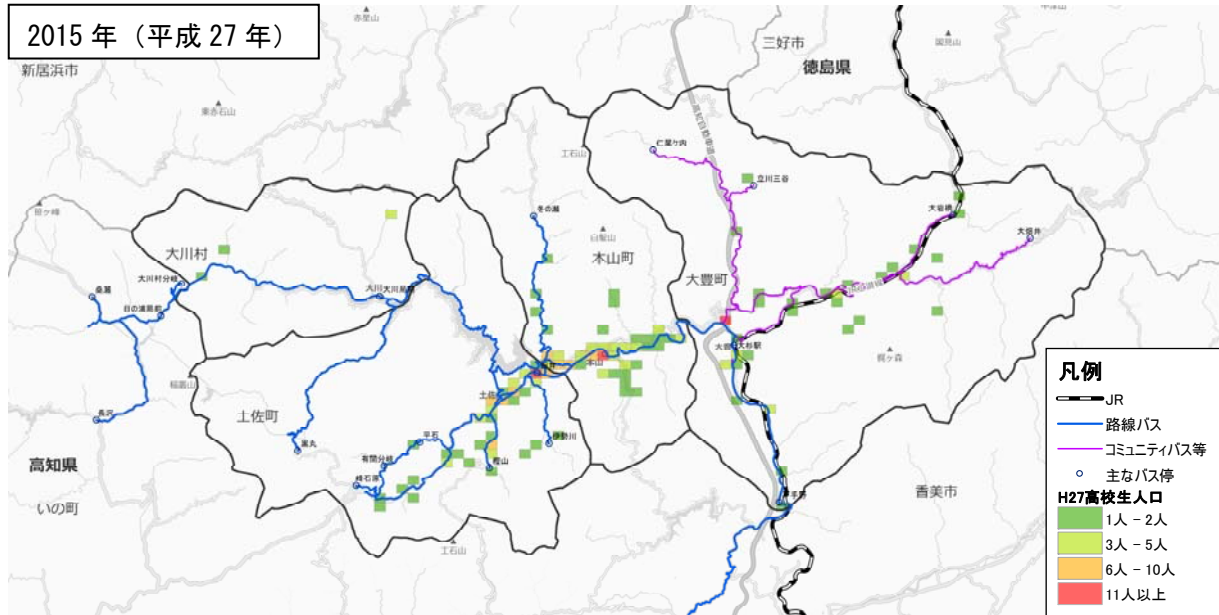


図 1-9 若年層人口の分布（2015年（平成27年））

資料：平成27年国勢調査  
※15～19歳の人口

### 1.1.3 幹線バス路線沿線の人口の推移

幹線路線バス沿線（沿線 500m 以内）の人口の推移をみると、総人口、高齢者、高校生ともに減少傾向にあり、今後も減少すると見込まれている。一方、高齢化率については、増加傾向にあり、今後も増加すると見込まれている。

沿線外についても、沿線内と同様であり、沿線の内外を問わず人口が減少している状況にある。

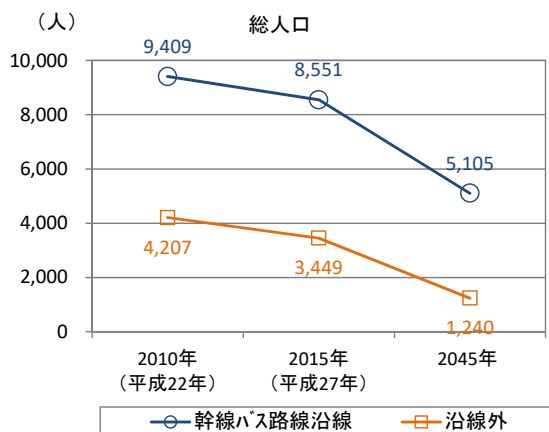


図 1-10 幹線バス路線沿線の人口推移（総人口）

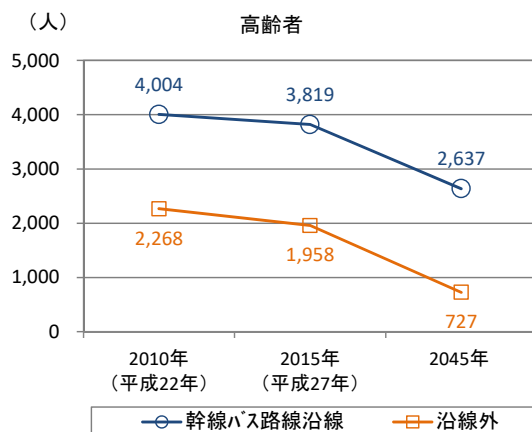


図 1-11 幹線バス路線沿線の人口推移（高齢者）

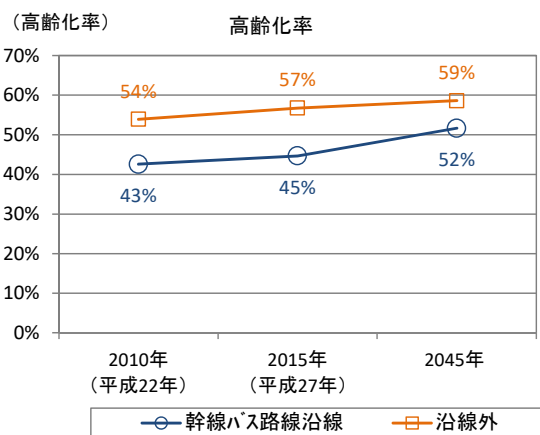


図 1-12 幹線バス路線沿線の人口推移（高齢化率）

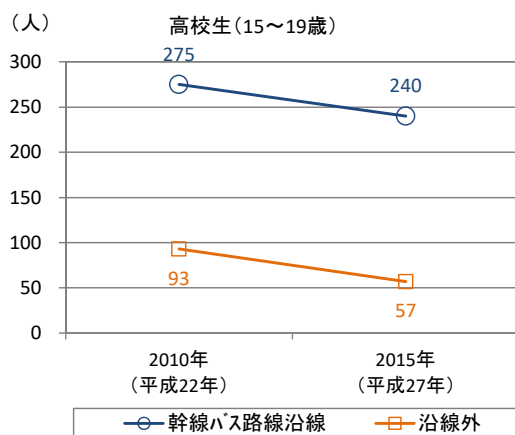


図 1-13 幹線バス路線沿線の人口推移（高校生）

資料：国勢調査、国土数値情報



### 1.1.4 世帯数の推移

嶺北地域の世帯数は、平成12年以降減少が続いており、2015年（平成27年）時点で5,659世帯となっている。高知県全体は2005年（平成17年）まで増加していることから、高知県内でも世帯数の減少が速い地域となっている。

世帯当たり人員についても、減少が続いており、2015年（平成27年）時点で約2.00人/世帯となっており、こちらも高知県全体より減少のペースが速い状況にある。

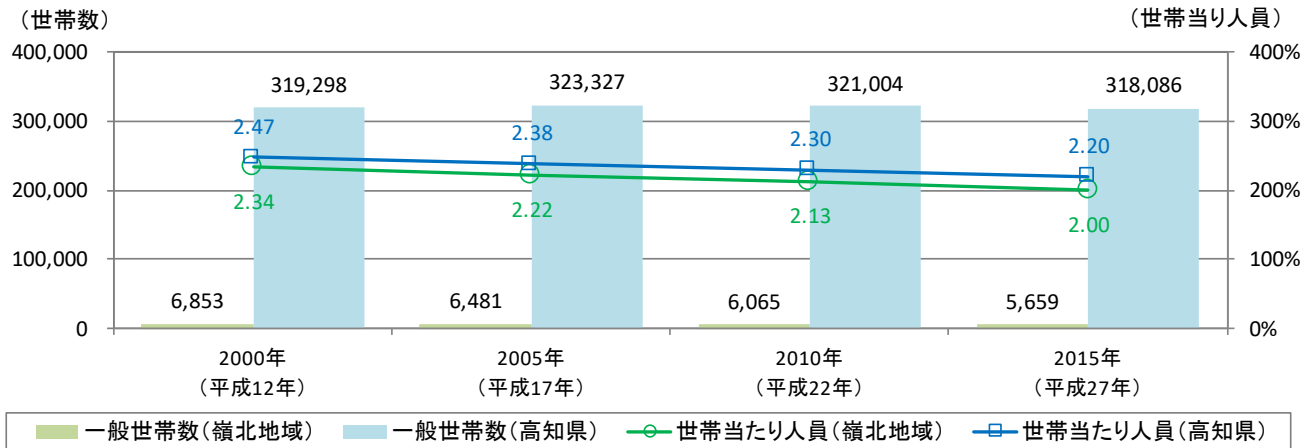


図 1-14 一般世帯数及び世帯当たり人員の推移

資料：国勢調査

高知県では、世帯数が減少傾向にある一方で、高齢者のいる世帯は増加しており、2015年（平成27年）時点で一般世帯の48.1%を占めている。高齢者のいる世帯の増加とともに、高齢夫婦世帯や高齢単身世帯も増加しており、高齢単身世帯が全一般世帯の16.5%を占めるまでになっている。

嶺北地域についてみると、高知県全体よりも高齢者のいる世帯の割合、高齢単身世帯の割合が非常に高く、高齢者のいる世帯の割合は65.1%、高齢単身世帯の割合は26.7%となっている。

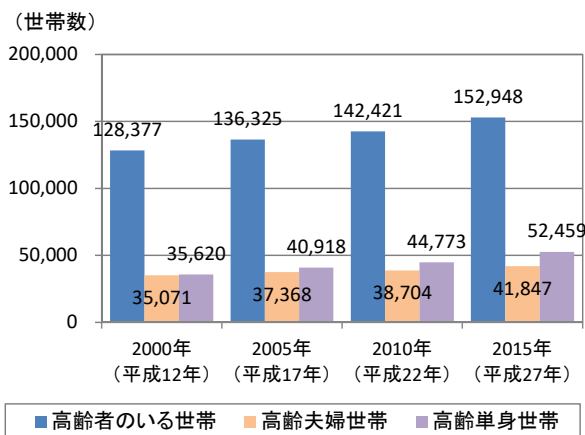


図 1-15 高知県の高齢者のいる世帯の推移

資料：国勢調査

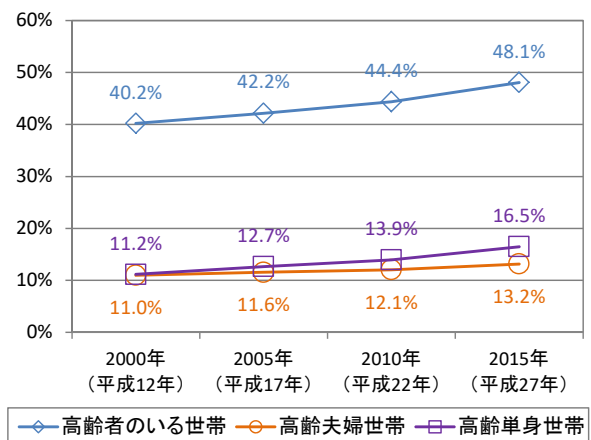


図 1-16 高知県の高齢者のいる世帯の割合の推移

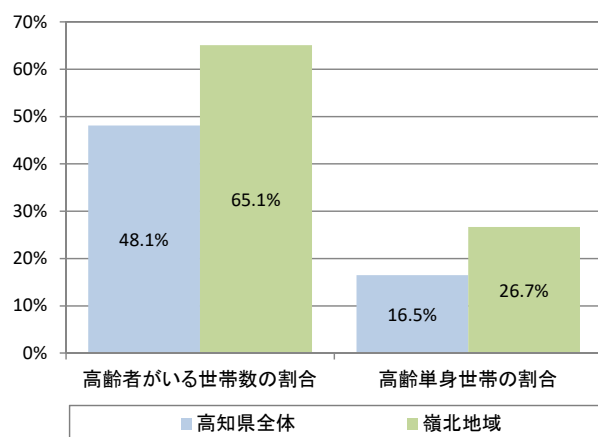


図 1-17 高齢者のいる世帯の割合・高齢単身世帯の割合（2015年（平成27年））

資料：平成27年国勢調査

## 1.2 主要施設の立地状況

### 1.2.1 立地分布

主要な公共施設等の立地分布をみると、概ね鉄道及びバス路線沿線に、各町村ともある程度まとまって立地している。

施設別の分布をみると、高等学校は、嶺北高等学校が本山町に立地している。量販店は、本山町から土佐町にかけて立地している。その他の施設は、概ね各町村のバス路線沿線に分布しているが、観光拠点は、バス路線沿線から離れた地域に立地している施設がみられる。

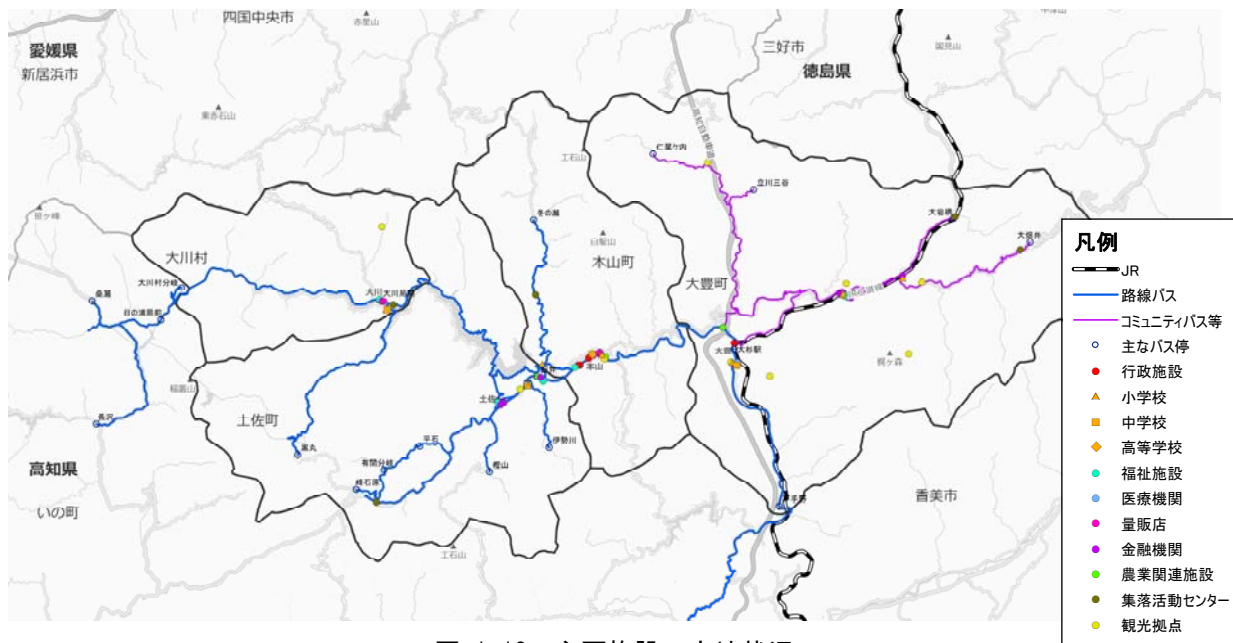


図 1-18 主要施設の立地状況

資料：各町村提供、国土数値情報

表 1-1 嶺北地域の主要施設

町村	区分	名称	町村	区分	名称
土佐町	行政	土佐町役場	大川村	行政	大川村役場
	教育機関	土佐町中学校		教育機関	大川小中学校
	教育機関	土佐町小学校		医療機関	小松診療所
	医療機関	早明浦病院		福祉施設	大川村社会福祉協議会(あつたかふれあいセンター)
	福祉施設	土佐町社会福祉協議会(あつたかふれあいセンター)		農業関連	JA土佐れいほく大川支所
	福祉施設	特別養護老人ホーム トキワ苑		金融機関	JA土佐れいほく大川支所
	農業関連	JA土佐れいほく本所		量販店	JA土佐れいほく大川支所
	農業関連	JA土佐れいほく田井支所		量販店	明坂商店
	金融機関	JA土佐れいほく農協		集落活動センター	集落活動センター結いの里
	金融機関	高知銀行嶺北支店		観光拠点	自然王国白滝の里
	金融機関	郵便局			
	集落活動センター	集落活動センターいしはらの里			
	量販店	末広ショッピングセンター			
	観光拠点	土佐さめうら観光協会(道の駅土佐さめうら)			
大豊町	行政	大豊町役場(農工センター)	本山町	行政	本山町役場
	教育機関	大豊町中学校		行政	高知県中央東土木事務所本山事務所
	教育機関	おとおよ小学校		行政	高知東警察署本山庁舎
	医療機関	大杉中央病院		行政	嶺北消防署
	福祉施設	大豊町社会福祉協議会(あつたかふれあいセンター)		教育機関	嶺北高等学校
	農業関連	JA土佐れいほく大杉支所		教育機関	嶺北中学校
	農業関連	JA土佐れいほく大田口支所		教育機関	本山小学校
	金融機関	高知銀行豊永支店		教育機関	吉野小学校
	金融機関	四国銀行大田口代理店		医療機関	本山町立国保嶺北中央病院
	集落活動センター	集落活動センター西峰		福祉施設	本山町社会福祉協議会(あつたかふれあいセンター)
	集落活動センター	集落活動センター絆の里・いわはら		農業関連	JA土佐れいほく本山支所
	集落活動センター	東豊集落活動センター		金融機関	本山郵便局
	量販店	末広おとおよ店		金融機関	四国銀行本山支店
	観光拠点	杉の大杉(美空ひばり遺影碑・歌碑)		集落活動センター	集落活動センター汗見川
観光拠点	豊楽寺薬師堂	集落活動センター	集落活動センターなめかわ		
観光拠点	旧立川番所書院	量販店	サンシャイン本山		
観光拠点	ゆとりすとパークおとおよ	観光拠点	本山町観光協会		
観光拠点	県立自然公園榎ヶ森				
観光拠点	定福寺・豊永郷民俗資料館				

### 1.2.2 幹線バス路線沿線の主要施設数

主要施設の立地状況を見ると、多くの施設が幹線バス路線の500m圏域に位置しており、アクセスは比較的良い状況にあるが、金融機関、集落活動センター等沿線外に立地している施設がある。また、観光拠点は、沿線外の施設が多くなっている。

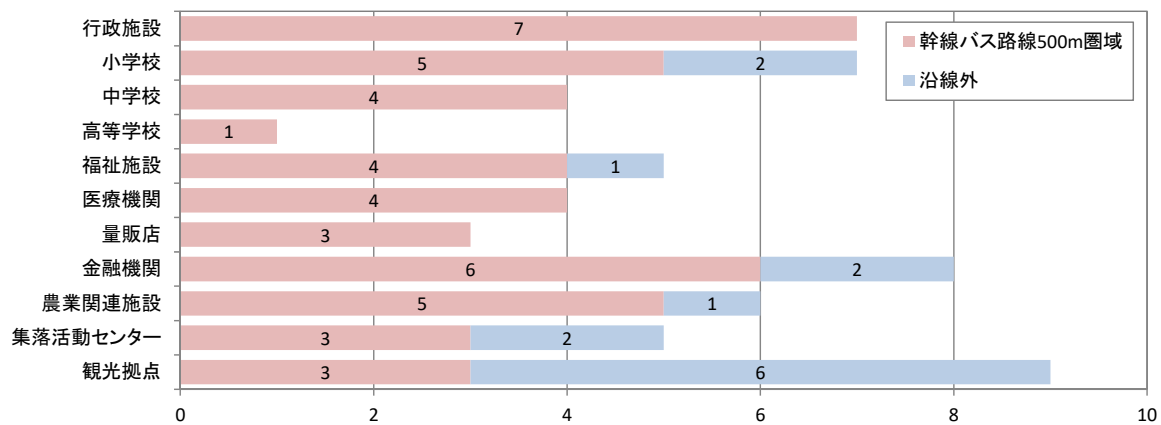


図 1-19 幹線バス路線沿線の主要施設数

### 1.3 通勤・通学の状況

#### 1.3.1 通勤・通学者の利用交通手段

2010年（平成22年）の15歳以上通勤・通学者の利用交通手段をみると、自家用車が76.2%を占めて最も多く、次いで、徒歩だけ（9.5%）、自転車（7.2%）の順となっている。公共交通機関である鉄道・電車は3.4%、乗合バスは1.5%にとどまっている。

町村別にみると、JR土讃線が通る大豊町やJR土讃線に近い本山町は、鉄道・電車の割合が比較的高く、本山町や土佐町では自転車の割合が高くなっている。また、大川村は、徒歩だけの割合が高い。

表 1-2 15歳以上通勤・通学者の利用交通手段（町村別、2010年（平成22年））

	徒歩だけ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	自家用車	ハイヤー・タクシー	オートバイ	自転車	その他	不詳
本山町	11.3%	3.8%	2.5%	0.7%	74.6%	0.1%	3.4%	8.8%	1.0%	1.2%
大豊町	8.8%	6.4%	1.2%	3.1%	78.6%	0.2%	1.5%	2.6%	2.0%	0.9%
土佐町	8.1%	0.6%	0.8%	0.6%	75.2%	0.0%	2.4%	10.5%	2.7%	2.3%
大川村	14.4%	0.0%	1.3%	0.0%	80.6%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%	1.3%
嶺北地域	9.5%	3.4%	1.5%	1.4%	76.2%	0.1%	2.4%	7.2%	1.9%	1.5%
高知県	6.1%	3.8%	1.9%	0.7%	61.8%	0.2%	8.1%	19.5%	1.3%	2.1%

資料：平成22年国勢調査

### 1.3.2 嶺北高校への通学手段

嶺北高校の学生は過去5年で減少傾向にある。通学手段としては、自転車が約7割と最も多くなっている。バスで通学している学生は0～2.6%と、非常に少なくなっている。

表 1-3 嶺北高校への通学手段（人）

	徒歩	自転車	バス	その他	合計
平成26年	12	78		21	111
平成27年	8	65	1	27	101
平成28年	7	43	2	25	77
平成29年	5	48	2	22	77
平成30年	6	45		16	67

表 1-4 嶺北高校への通学手段（割合）

	徒歩	自転車	バス	その他	合計
平成26年	10.8%	70.3%	0.0%	18.9%	100.0%
平成27年	7.9%	64.4%	1.0%	26.7%	100.0%
平成28年	9.1%	55.8%	2.6%	32.5%	100.0%
平成29年	6.5%	62.3%	2.6%	28.6%	100.0%
平成30年	9.0%	67.2%	0.0%	23.9%	100.0%

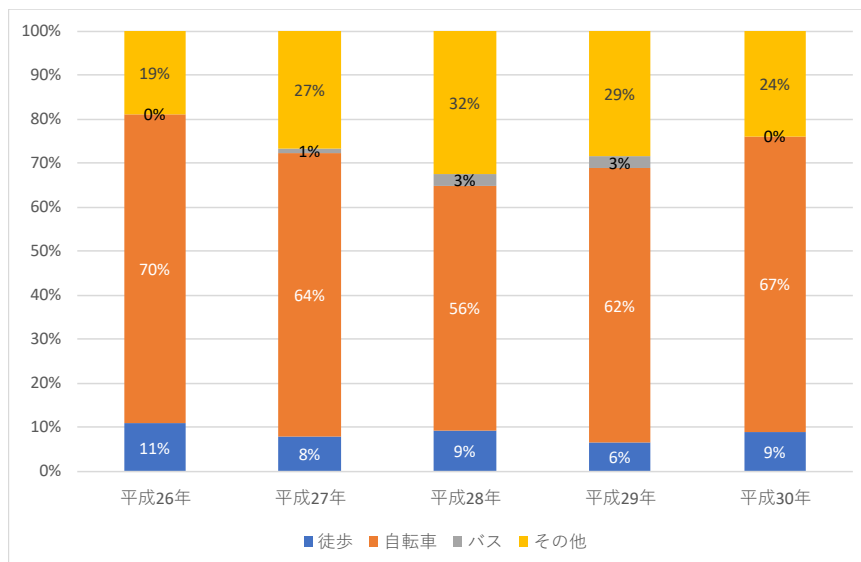


図 1-20 嶺北高校への通学手段

出典：高知県立高等学校学校概要



### 1.3.3 利用交通手段別の通勤・通学者の分布

#### (1) 鉄道・電車

JR土讃線沿線に多く分布しており、特に大杉駅の周辺が多い。JR土讃線沿線以外の地域のうち、本山町では利用者が多いが、土佐町より西ではほとんど利用されていない。

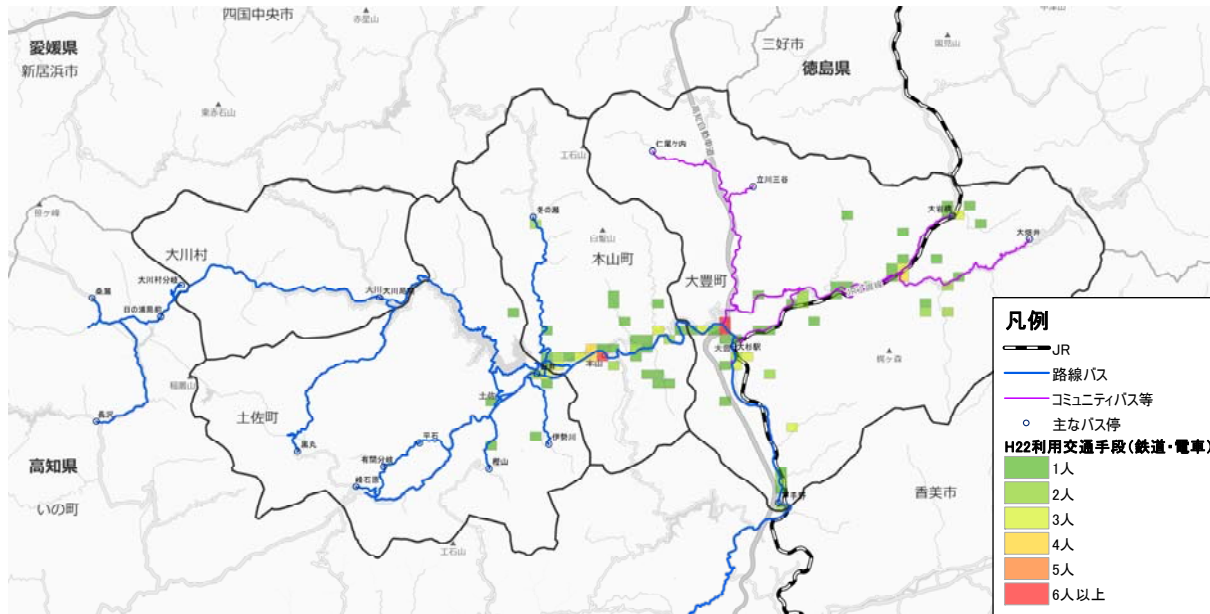


図 1-21 利用交通手段別 15 歳以上通勤・通学者の分布（鉄道・電車、2010 年（平成 22 年））

資料：平成 22 年国勢調査

#### (2) 乗合バス

本山町から土佐町にかけての地域や大豊町の一部に利用が多い地域がみられるが、それ以外では少数の利用者が広い地域に点在している。

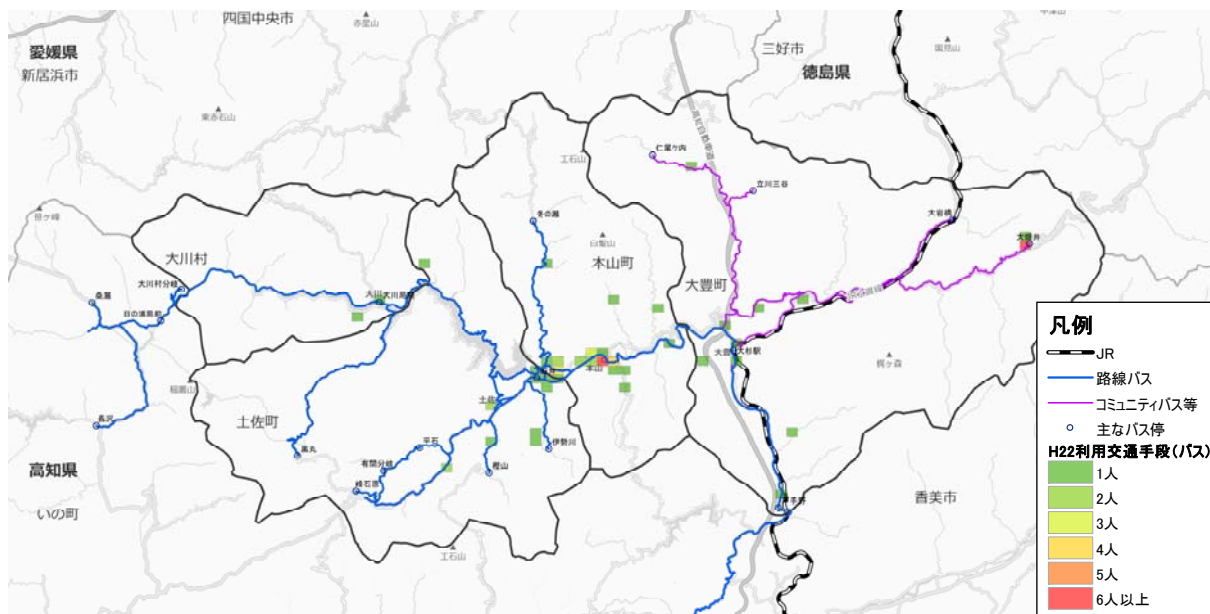


図 1-22 利用交通手段別 15 歳以上通勤・通学者の分布（乗合バス、2010 年（平成 22 年））

資料：平成 22 年国勢調査

### (3) 自家用車

総人口と同様の傾向にあり、ほとんど地域で利用が多い状況にある。

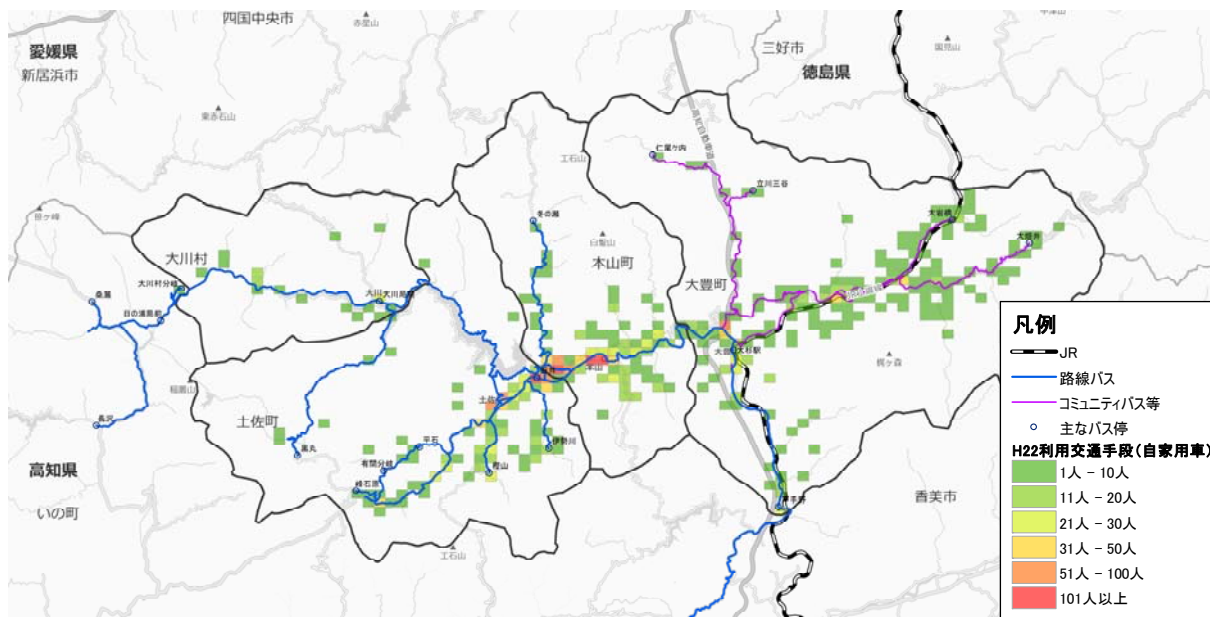


図 1-23 利用交通手段別 15 歳以上通勤・通学者の分布（自家用車、2010 年（平成 22 年））

資料：平成 22 年国勢調査

### (4) オートバイ

総人口が多い地域を中心に利用が多くなっているが、自家用車ほど広範囲では利用されておらず、利用者数も少ない。

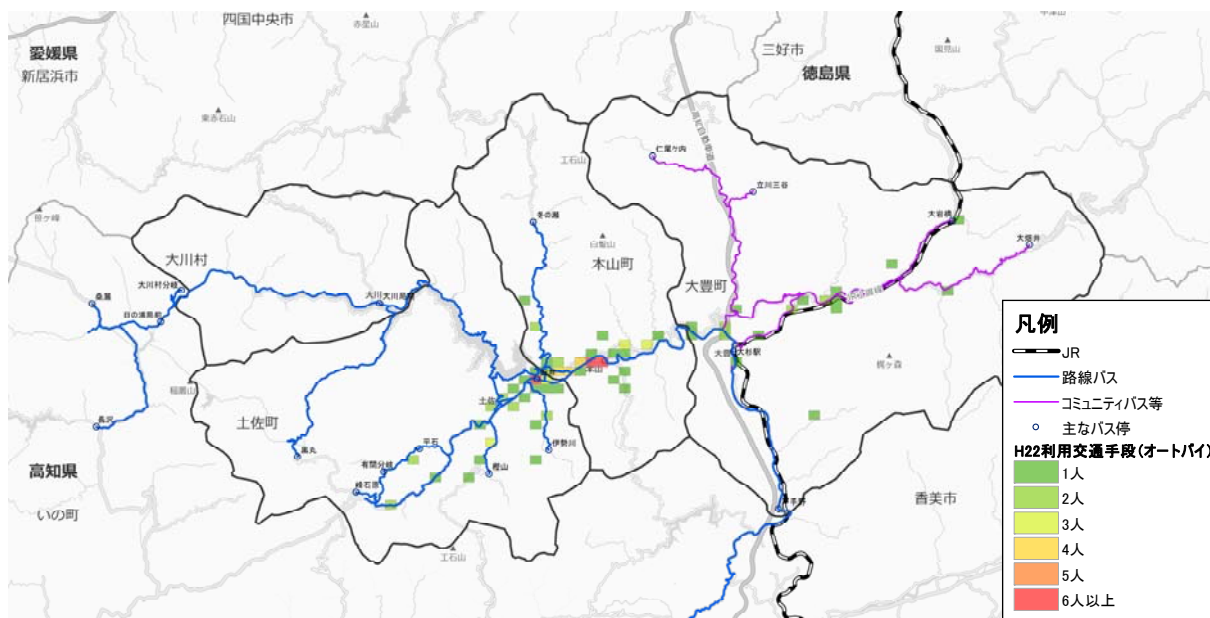


図 1-24 利用交通手段別 15 歳以上通勤・通学者の分布（オートバイ、2010 年（平成 22 年））

資料：平成 22 年国勢調査

### (5) 自転車

自転車を利用する通勤・通学者の分布をみると、地形的に利用しやすい本山町・土佐町を中心に利用が多くなっているが、自家用車ほど広範囲では利用されておらず、利用者数も少ない。

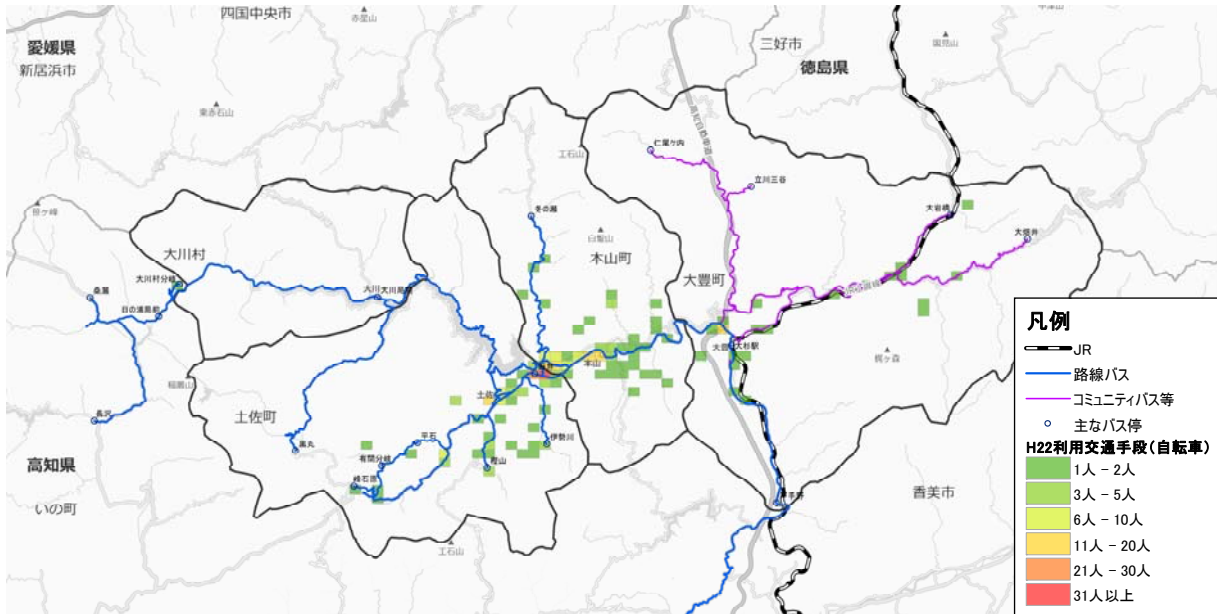


図 1-25 利用交通手段別 15 歳以上通勤・通学者の分布（自転車、2010 年（平成 22 年））

資料：平成 22 年国勢調査

### (6) 徒歩

徒歩での通勤・通学者の分布をみると、自転車と概ね同じ傾向にあるが、やや広範囲に点在しており、特に大豊町内では広い範囲に点在している。

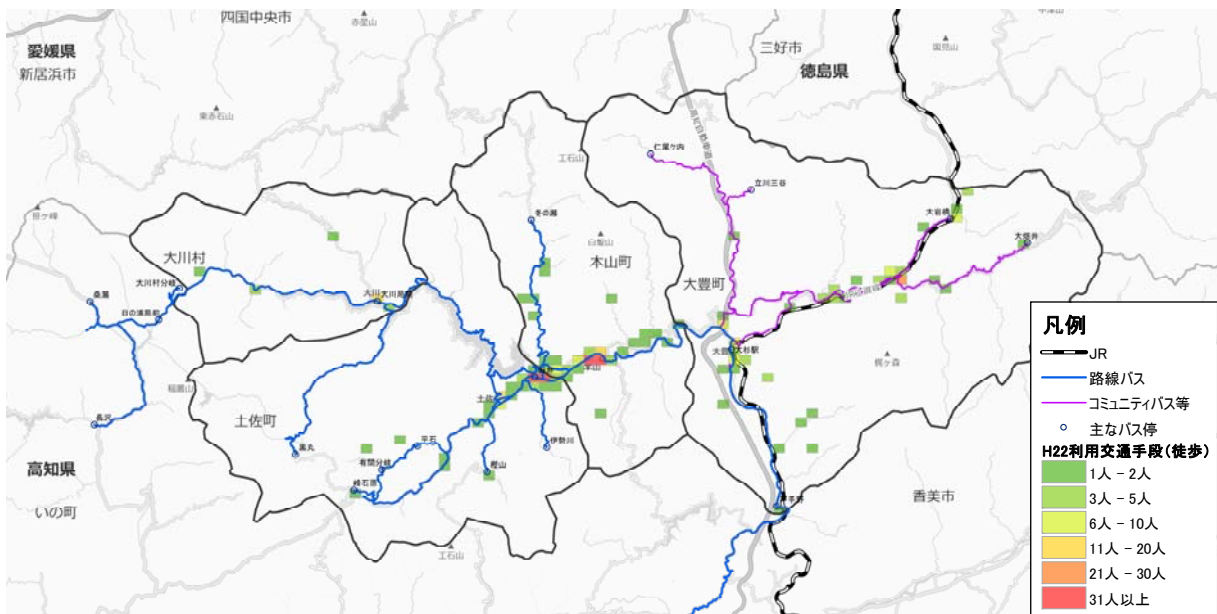


図 1-26 利用交通手段別 15 歳以上通勤・通学者の分布（徒歩、2010 年（平成 22 年））

資料：平成 22 年国勢調査

### 1.3.4 通勤・通学者の移動状況

嶺北地域からの通勤の状況をみると、本山町から土佐町や大豊町、土佐町や大豊町から本山町といった地域内の移動のほか、本山町・土佐町・大豊町から高知市や南国市への移動が多くなっている。また、大川村からは土佐町への移動が多い。全体的に地域内での移動が多いものの、JR土讃線が通る大豊町は、高知市への移動が最も多くなっている。

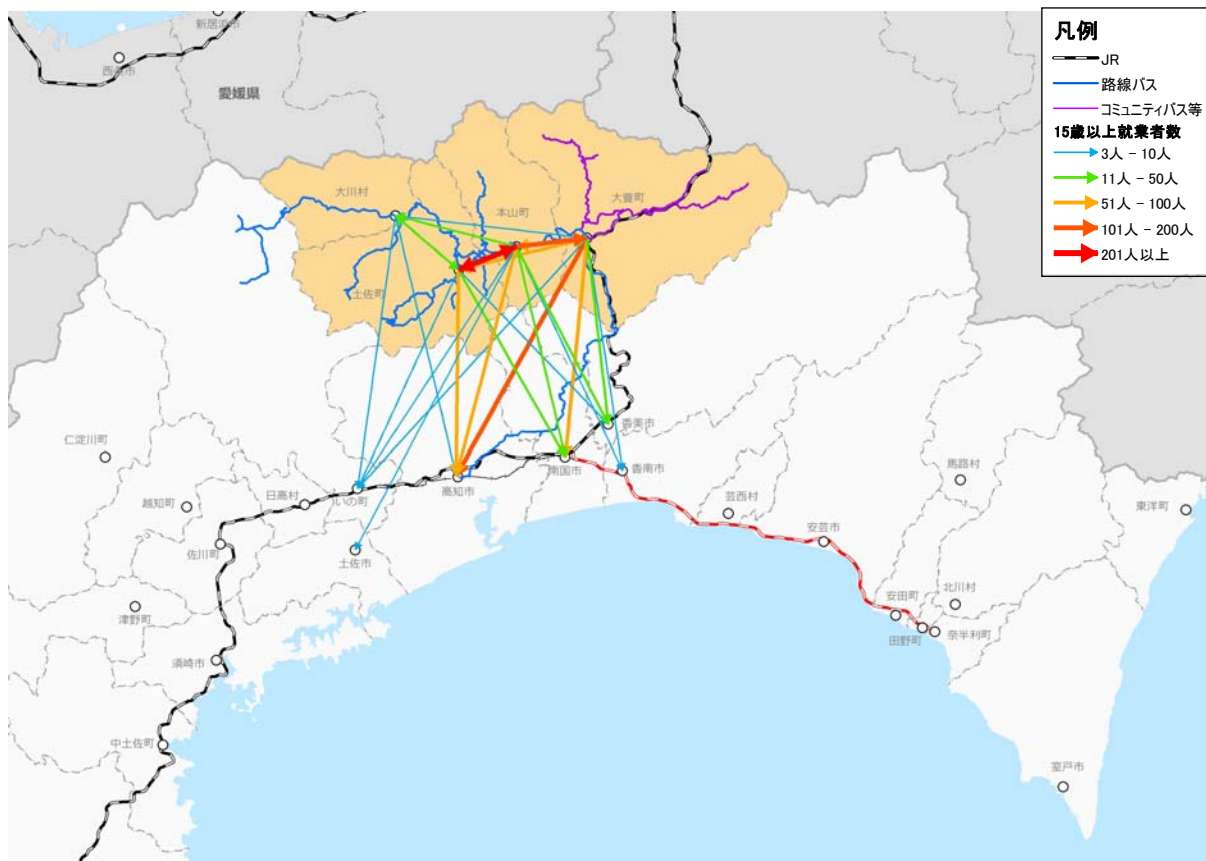


図 1-27 15歳以上就業者の移動状況（2015年（平成27年））

資料：平成27年国勢調査



嶺北地域からの通学の状況をみると、土佐町からの移動が多く、嶺北高校のある本山町のほか、高知市、大豊町、南国市への移動が多い。

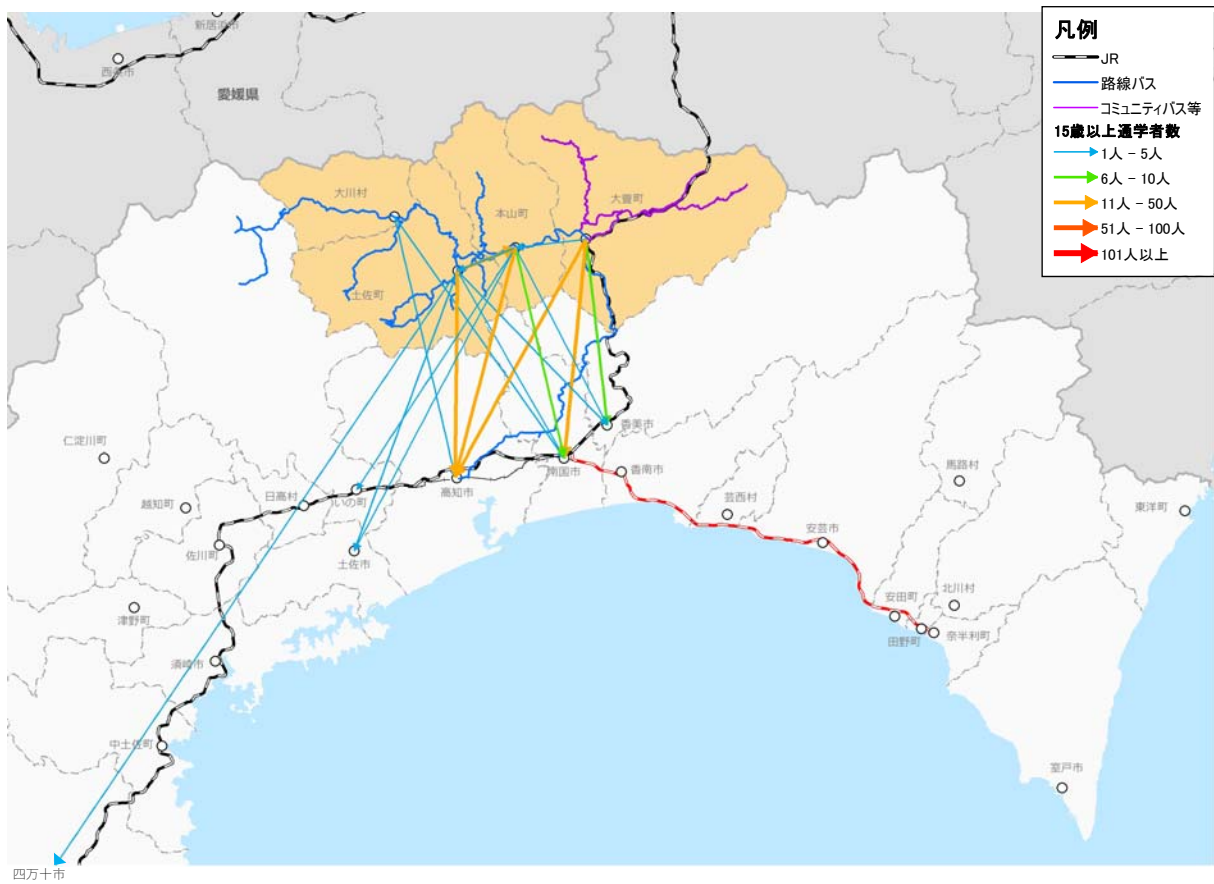


図 1-28 15歳以上通学者の移動状況（2015年（平成27年））

資料：平成27年国勢調査

### 1.3.5 全従業員の分布状況

従業員の分布をみると、総人口の分布と同じ傾向にあり、本山町から土佐町にかけての地域、大豊町のJR土讃線沿線などで従業員が多くなっている。

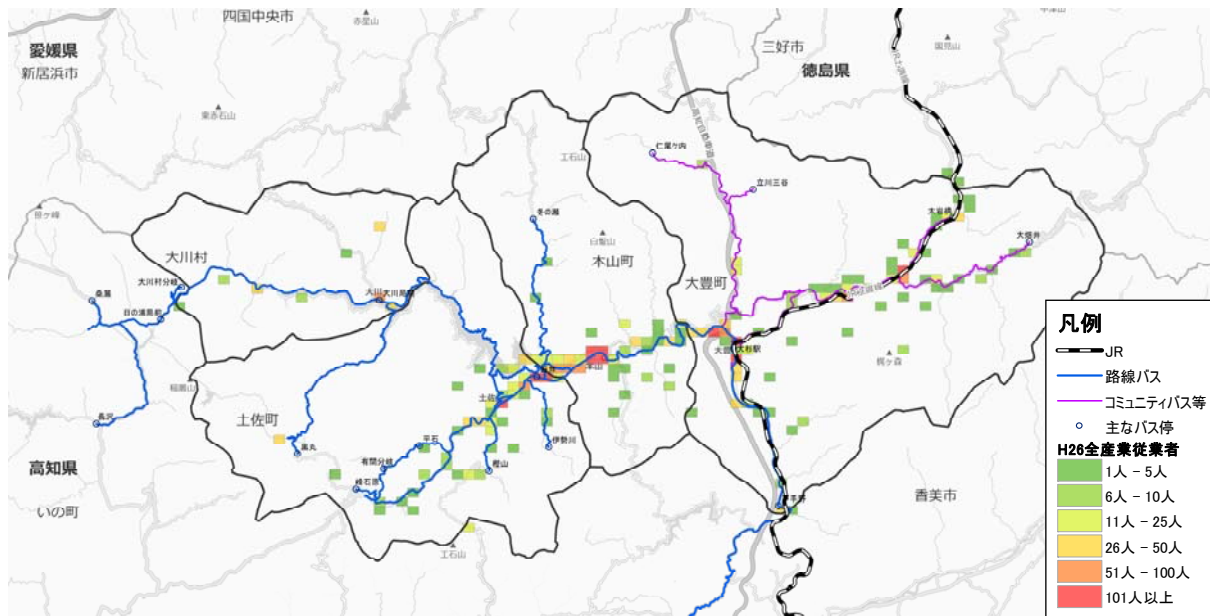


図 1-29 全従業員の分布状況

資料：平成 26 年経済センサス基礎調査



## 1.4 移動環境

### 1.4.1 車両保有台数の推移

高知県における車両保有台数の推移をみると、全車種では横ばいで推移しているが、乗用車は減少が続いている。一方、軽自動車は増加しており、乗用車と軽自動車の合計は増加傾向にある。

また、乗用車と軽自動車の世帯当たり保有台数をみると、1.4 台/世帯前後で推移しており、1 世帯に 1 台以上となっている。人口当たり保有台数は、2006 年度（平成 18 年度）の 0.61 台/人から、2017 年度（平成 29 年度）の 0.68 台/人へと増加傾向にある。

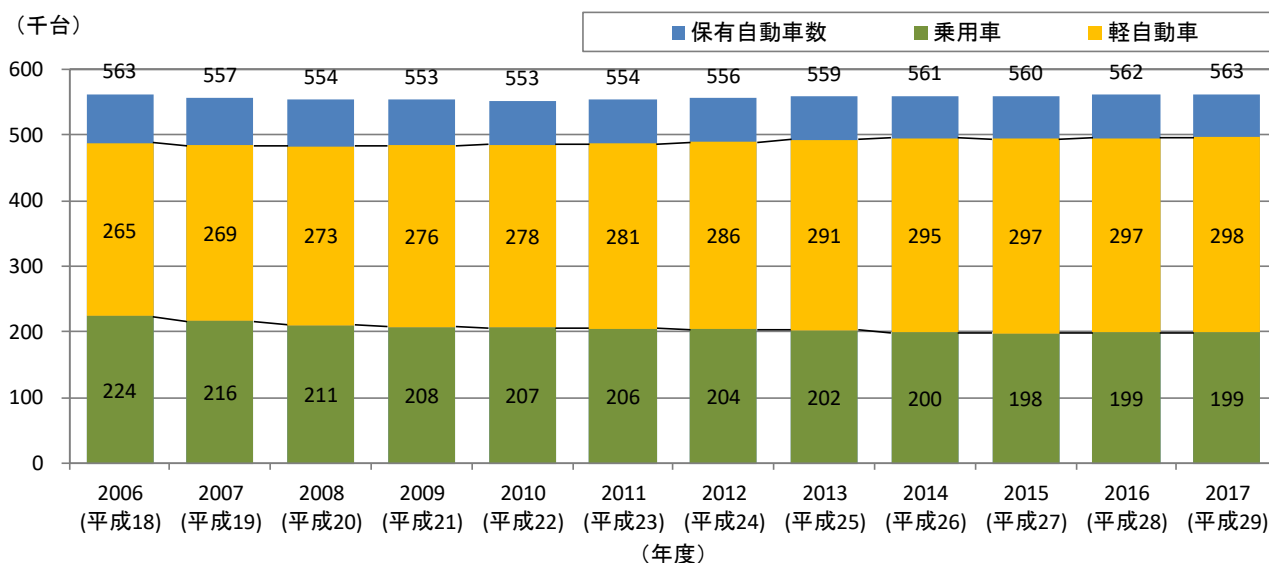


図 1-30 高知県の車両保有台数の推移

資料：高知県統計書

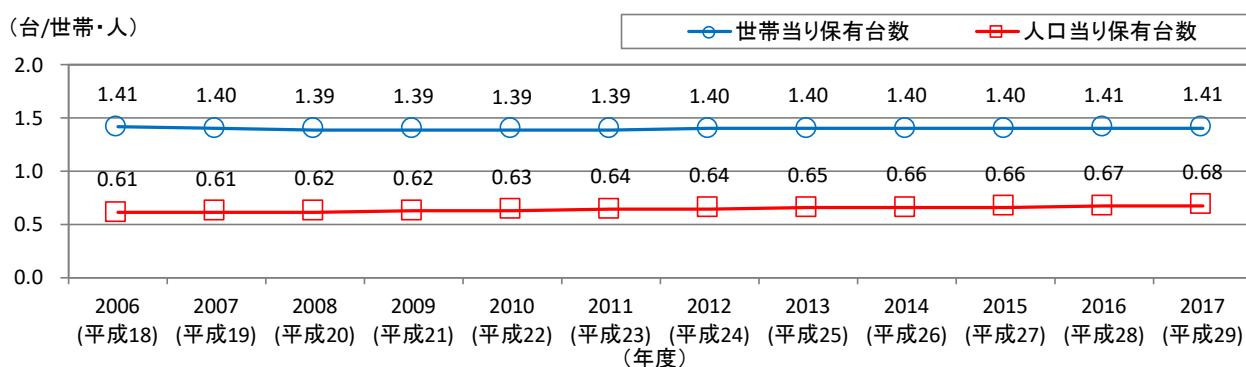


図 1-31 高知県の世帯当たり・人口当たり乗用車・軽自動車保有台数の推移

資料：高知県統計書、住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（総務省）



### 1.4.3 交通事故の発生状況

高知県内の交通事故発生状況の推移をみると、年々減少しており、2006年（平成18年）から2015年（平成27年）の10年間で半減している。

交通事故死者数についても、増減を繰り返しながらも減少傾向にあり、10年間で半減している。年齢層別にみると、65歳以上が6割程度を占めているが、いずれの年齢層も長期的には減少傾向にある。

また、交通事故死者数に占める高齢者の割合を全国と比較すると、高知県は、全国平均よりもやや高い63.3%（全国ワースト13位）となっている。一方、死亡事故における高齢運転者の割合は、全国平均よりもやや低く、30.0%（全国ワースト31位）となっている。

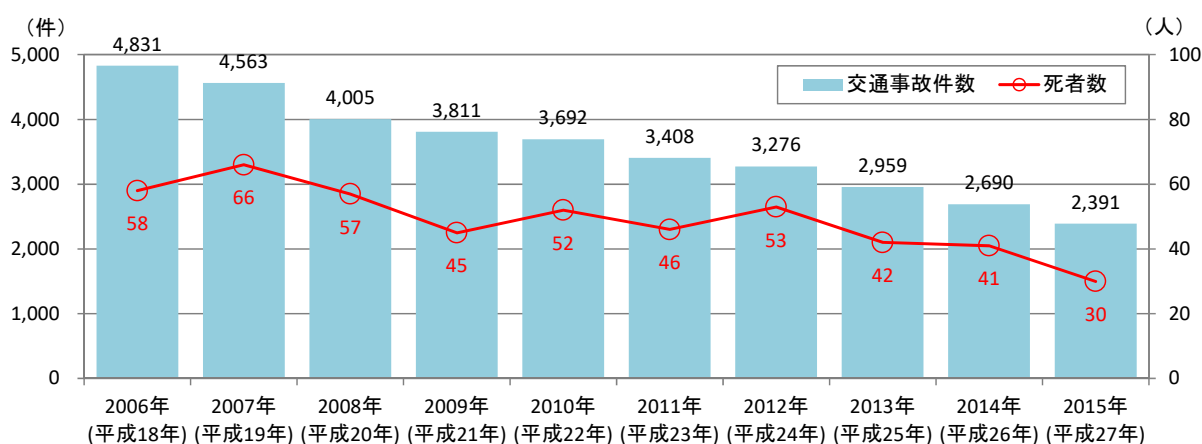


図 1-33 高知県の交通事故件数及び交通事故死者数の推移

資料：交通事故統計年報

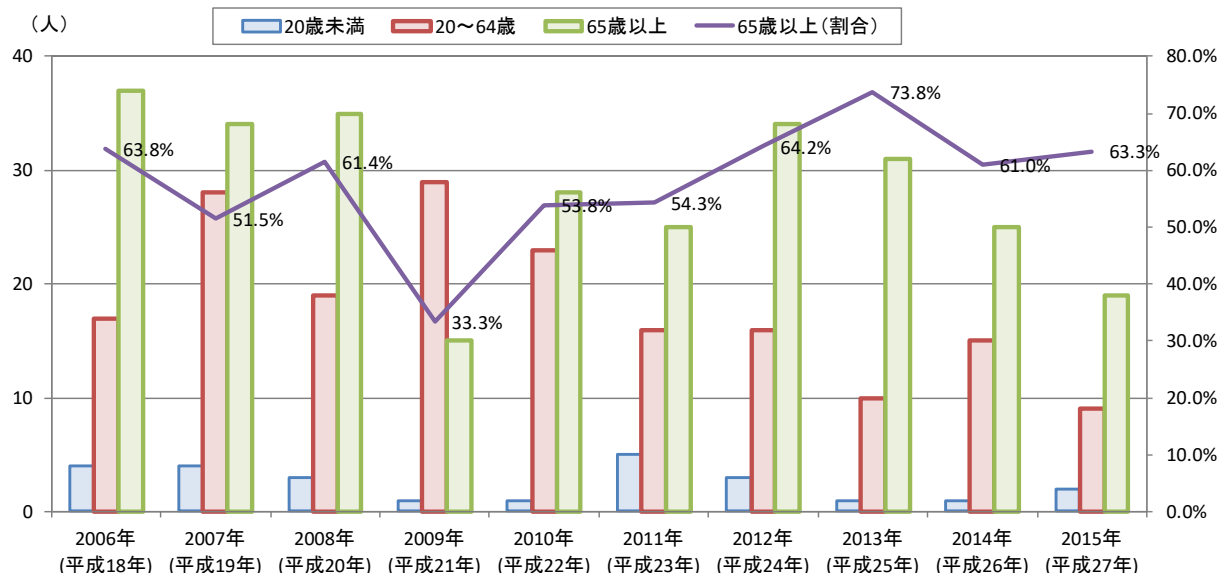


図 1-34 高知県の年齢層別交通事故死者数の推移

資料：交通事故統計年報

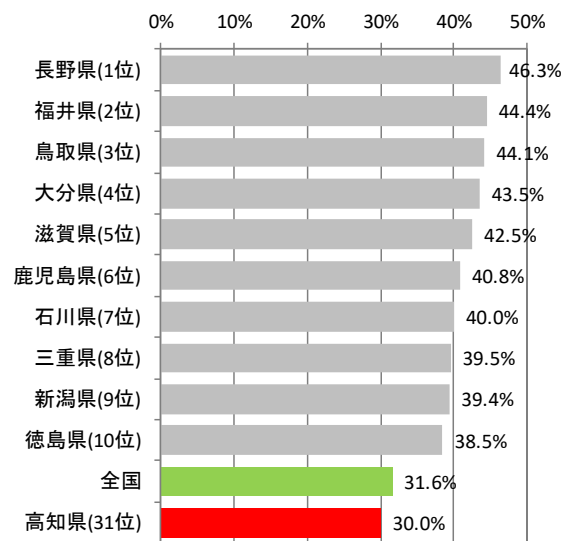
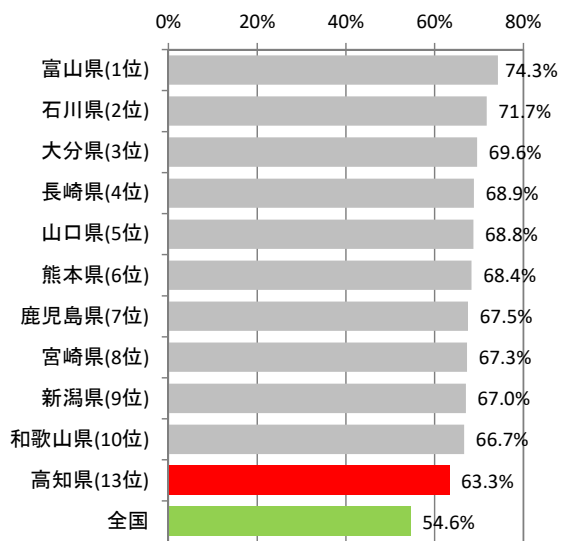


図 1-35 交通事故死者数に占める高齢者の割合 図 1-36 死亡事故における高齢運転者の割合

資料：平成 27 年版交通事故統計年報

### 1.4.4 高齢者の外出環境（参考）

#### (1) 高齢者の外出頻度

日本全国を対象とした高齢者の外出頻度に関する調査結果をみると、都市規模別では、郡部（町村）の方が、公共交通が充実した大都市等と比べて、外出頻度が低下する傾向にある。年齢別では、年齢が上がるほど、外出頻度が低下する傾向にあり、特に、80歳以上はその傾向が顕著である。また、同居形態別では、単身世帯ほど外出頻度が低下する傾向にある。

外出頻度が低下すると、歩行障がいや認知機能障がいの発生リスクが高まるという研究成果もあることから、高齢者の外出を支える手段を確保することは、健康面においても重要な課題となっている。

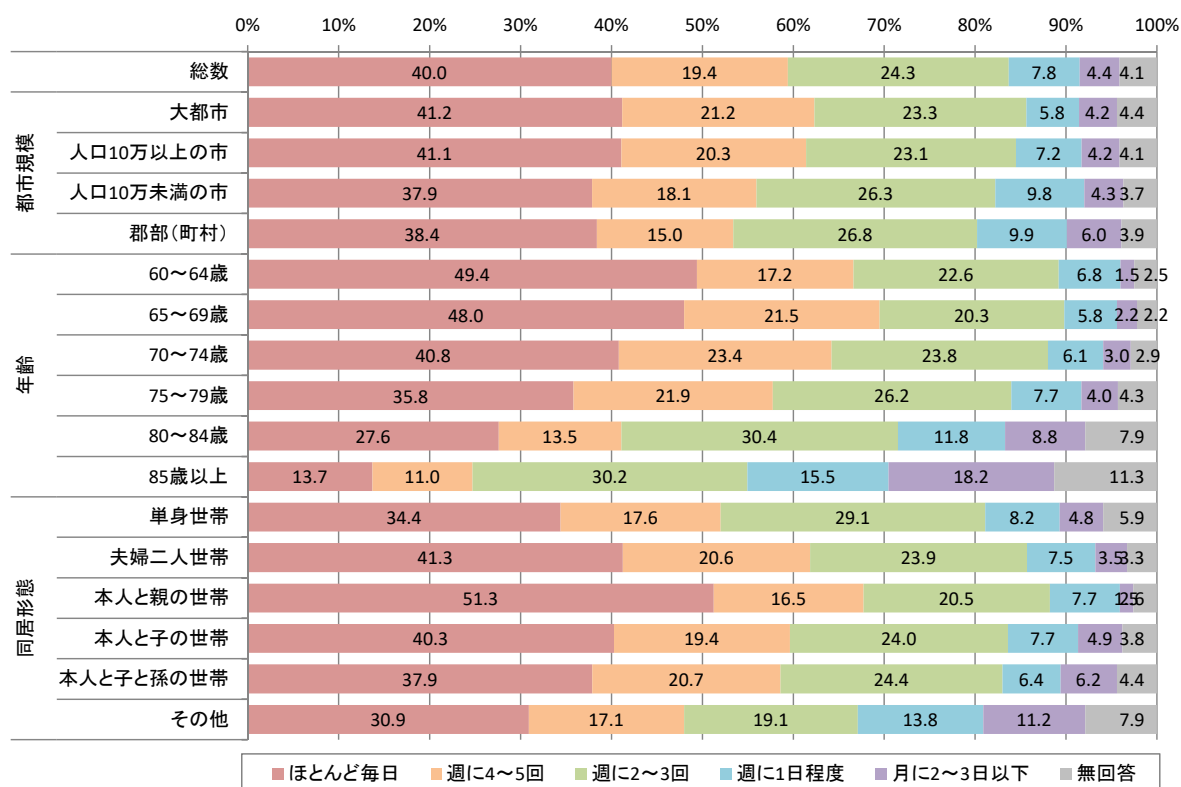


図 1-37 高齢者の外出頻度（全国）

資料：平成 26 年度 高齢者の日常生活に関する意識調査結果（内閣府）

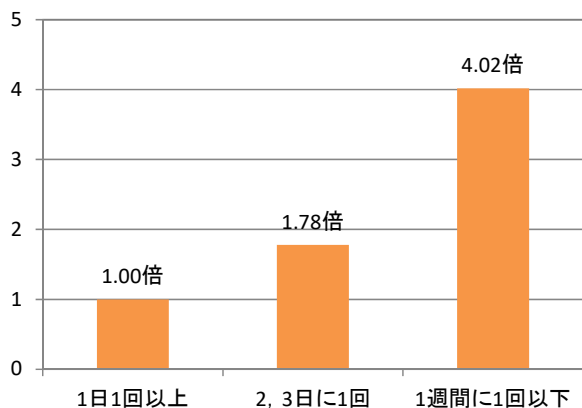


図 1-38 外出頻度と歩行障がいの発生リスク

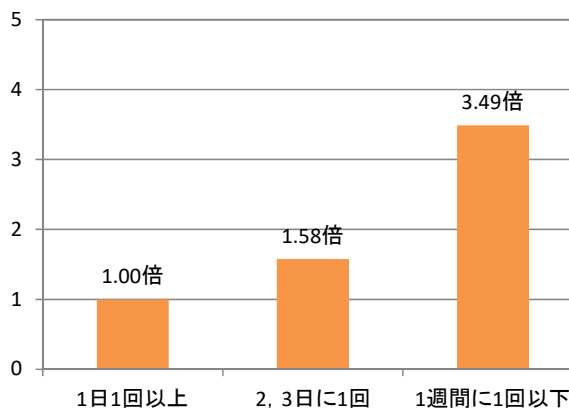


図 1-39 認知機能障がいの発生リスク

資料：「老人研ニュース No. 219 (2007. 3)」(地方独立行政法人 東京都健康長寿医療センター研究所)

## (2) 高齢者の移動手段

高齢者の移動手段に関する調査結果をみると、都市規模別では、公共交通が充実した大都市では、「バス・電車」の利用率が高く、郡部（町村）では「自動車、バイク、スクーター」の利用率が高くなっている。また、年齢別では、年齢が上がるほど、「自動車、バイク、スクーター」や「バス・電車」等の利用率が下がり、「タクシー」、「家の近くの歩行」、「自分一人で外出することはほとんどない」の割合が高くなる傾向にある。居住形態別では、高齢単身世帯において、「自動車、バイク、スクーター」の利用率が低く、「バス・電車」等の利用率が高い傾向にある。

高齢者、特に高齢単身世帯については、徒歩、タクシー、バス・電車等への依存度が高くなることから、移動手段としての公共交通の充実が重要である。

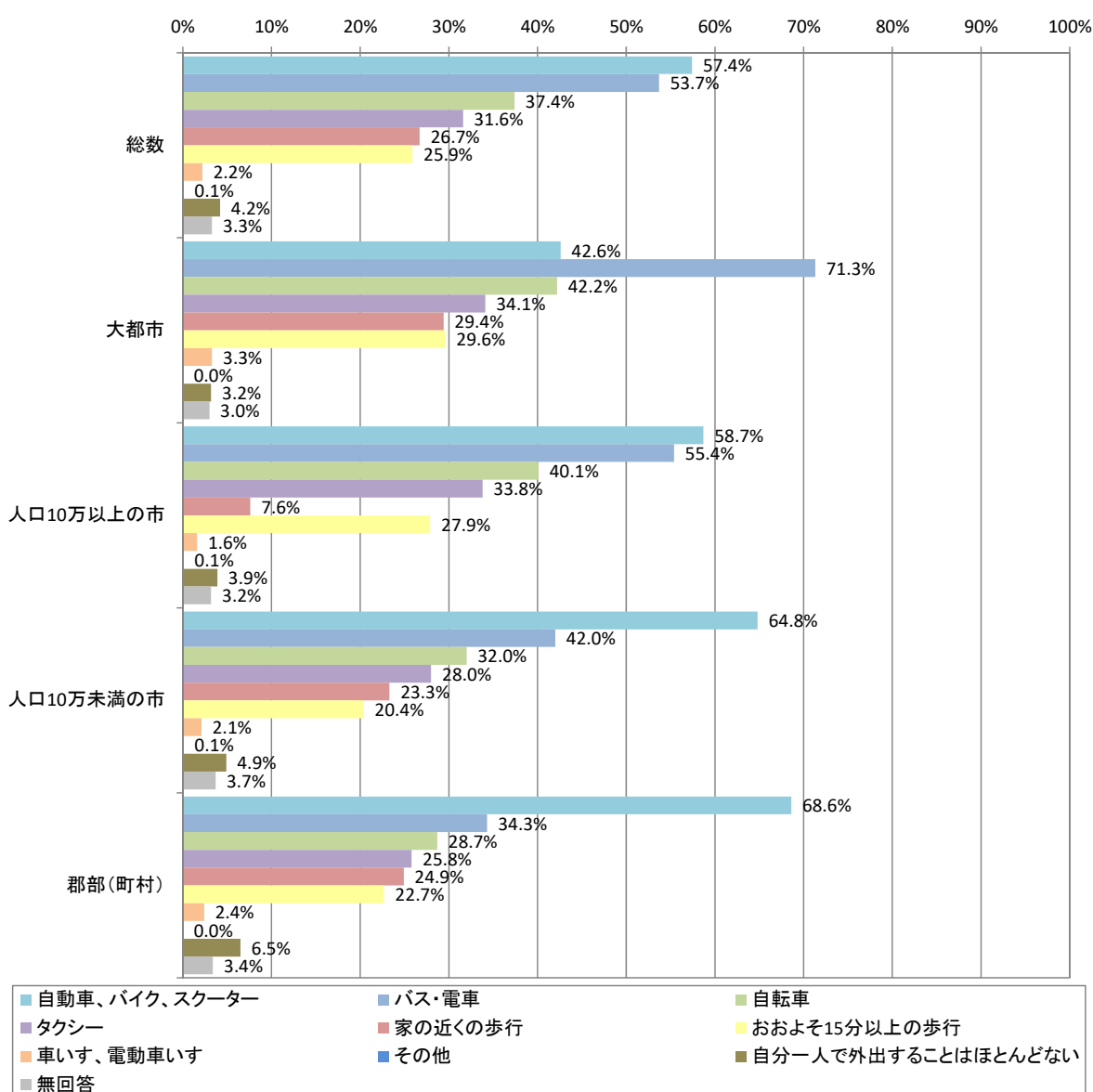


図 1-40 高齢者の外出手段（都市規模別、全国）

資料：平成 26 年度 高齢者の日常生活に関する意識調査結果（内閣府）



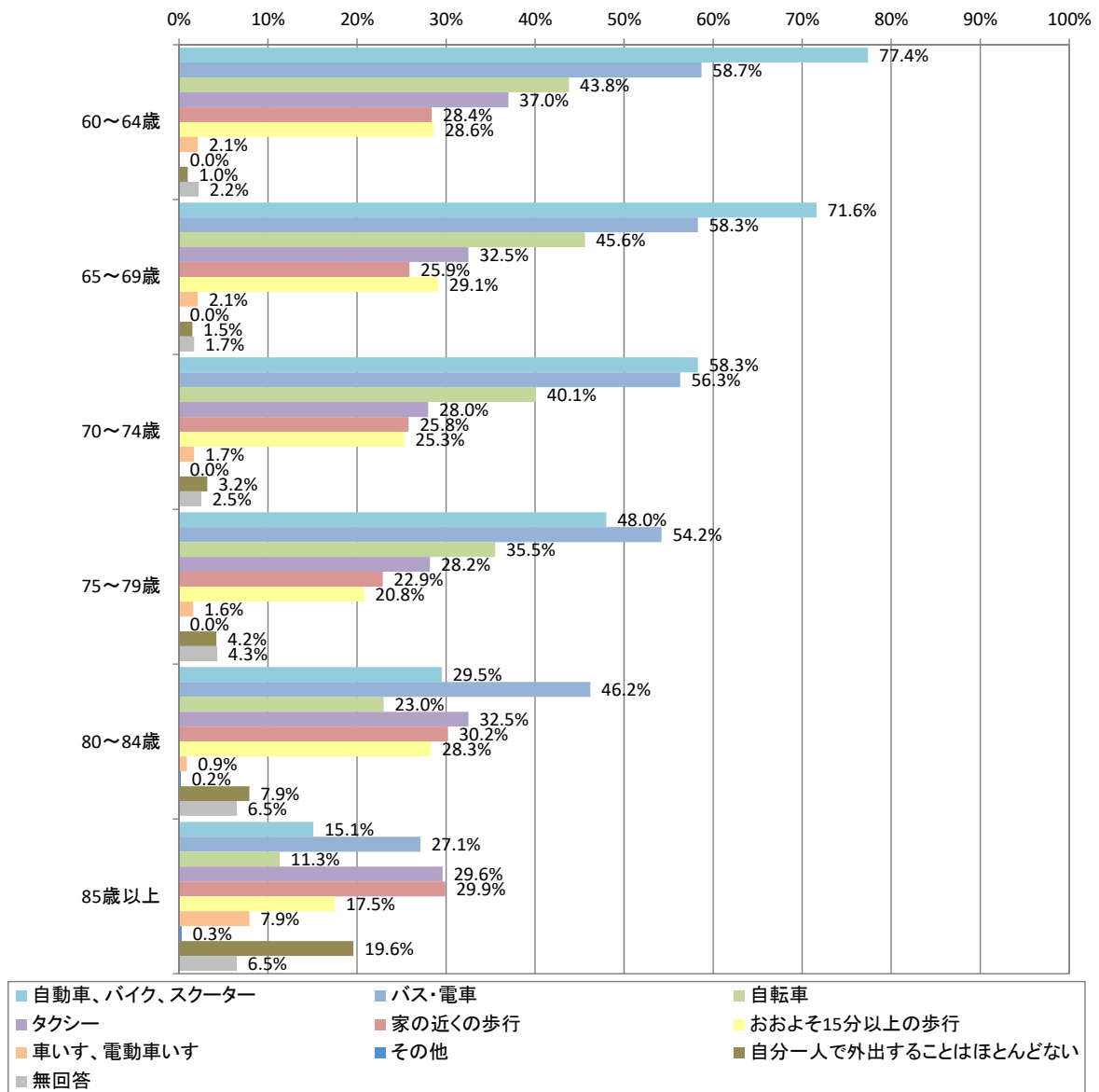


図 1-41 高齢者の外出手段（年齢別、全国）

資料：平成 26 年度 高齢者の日常生活に関する意識調査結果（内閣府）

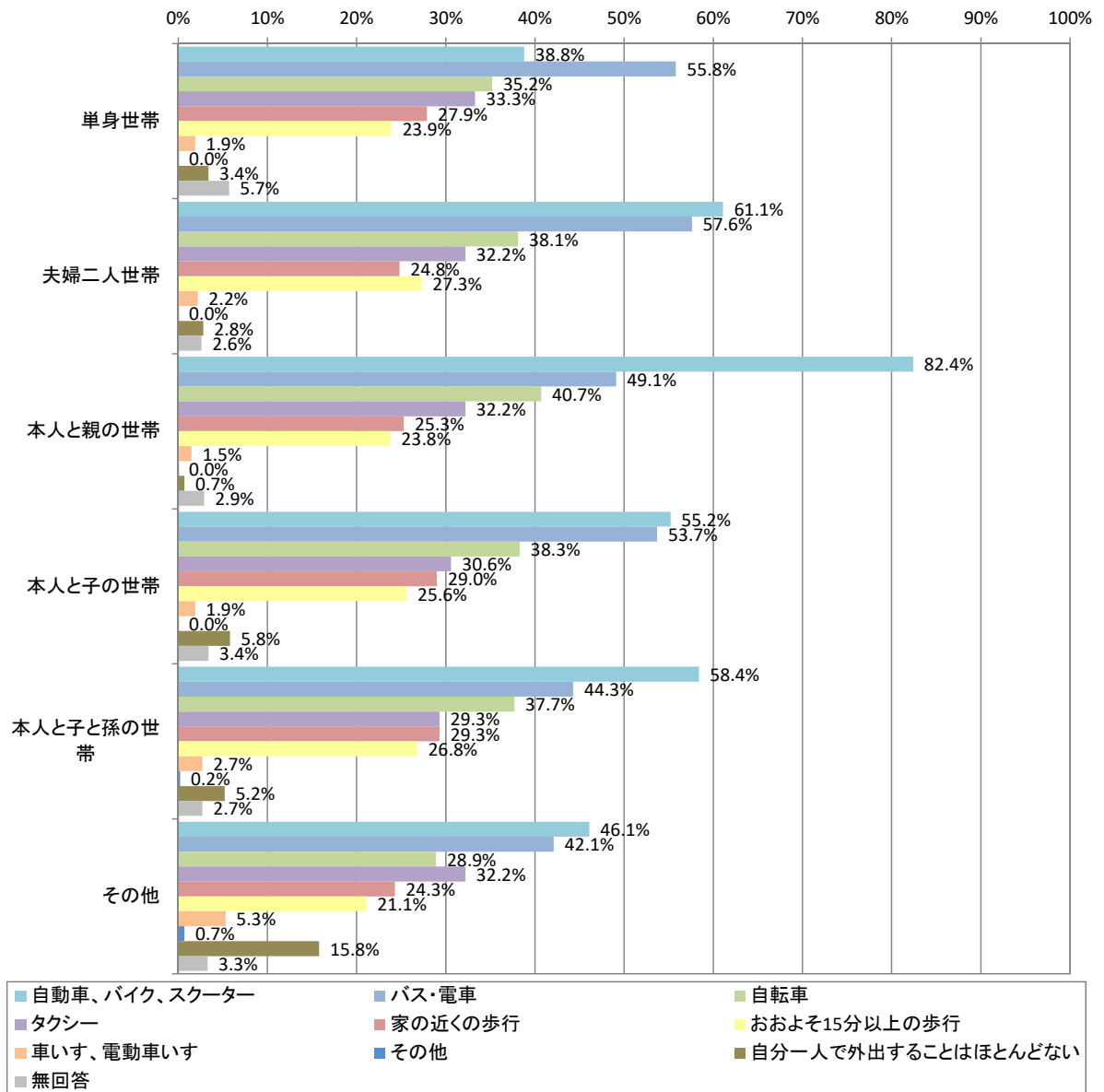


図 1-42 高齢者の外出手段（居住形態別、全国）

資料：平成 26 年度 高齢者の日常生活に関する意識調査結果（内閣府）

### (3) 高齢者の公共交通へのアクセス環境

自宅から駅やバス停留所までの許容距離に関する調査結果をみると、年齢が上がるほど許容できる距離が短くなる傾向にあり、60～69歳では半数以上が10分未満と回答しており、70歳以上では約6割が10分未満と回答している。また、70歳以上では約2割が5分未満と回答しており、高齢者の移動環境を確保するためには、駅やバス停留所を、なるべく徒歩圏内で確保することが重要である。

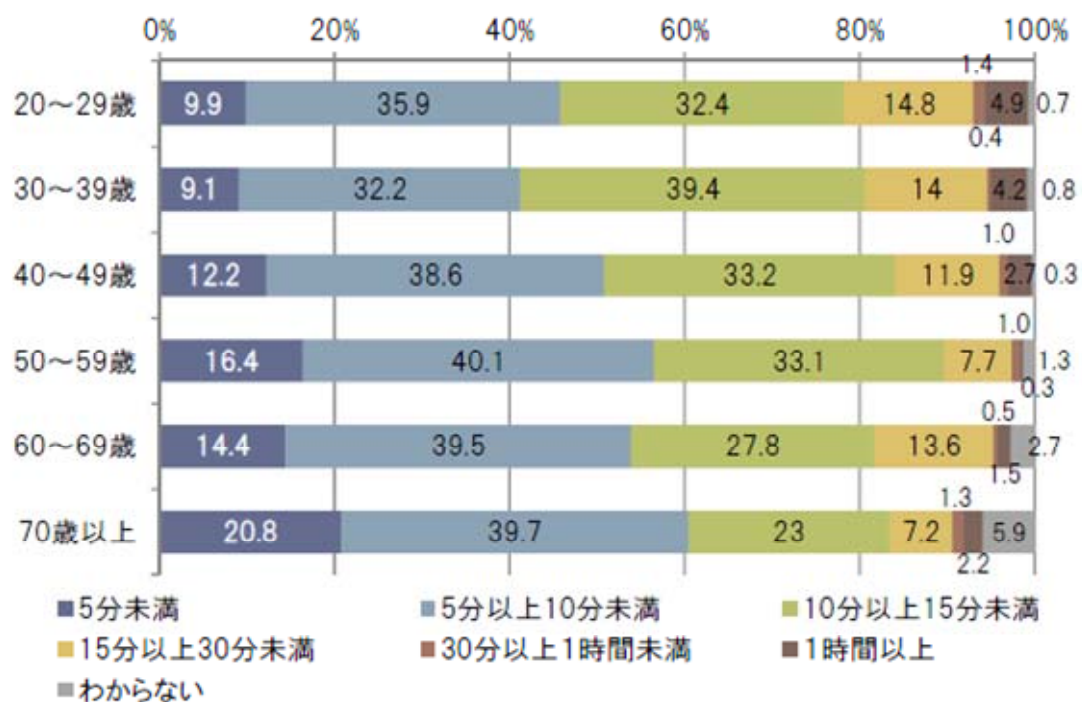


図 1-43 年齢階層別にみた自宅から駅やバス停までの許容距離（全国）

資料：高齢者の移動手段の確保に関する検討会第1回検討会資料（国土交通省、平成29年（2017年）3月10日）

## 1.5 観光の状況

### 1.5.1 高知県への県外観光客数

高知県への県外観光客数の推移をみると、2009年（平成21年）まで3,000～3,200千人程度で推移していたが、2010年（平成22年）の「NHK大河ドラマ龍馬伝」の放映をきっかけに大幅に増加し、その後は4,000千人前後で推移している。

県外観光客の出発地をみると、四国が約35%で最も多く、次いで、近畿（約26%）、中国（約15%）の順となっている。また、その推移をみると、過去5年間で大きな変化はみられない。

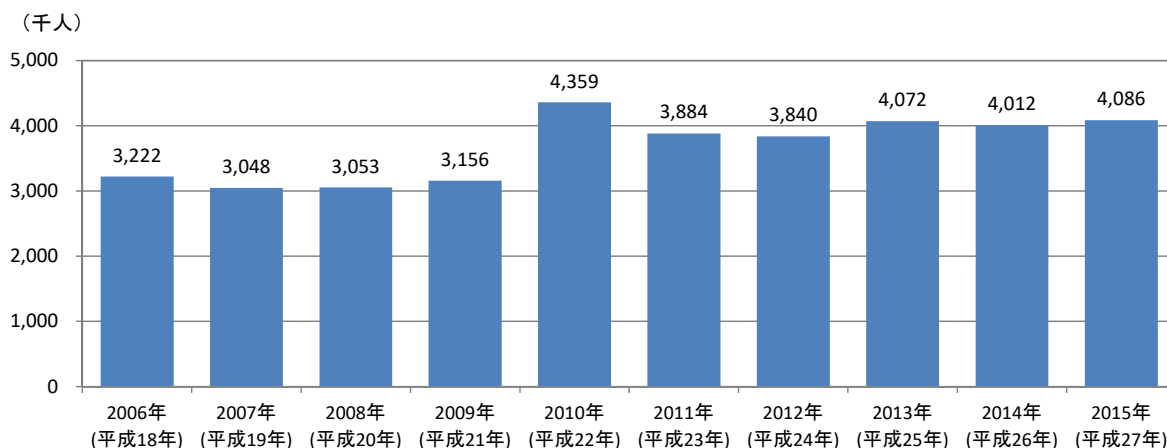


図 1-44 高知県への県外観光客数の推移

資料：平成27年 県外観光客入込・動態調査報告書

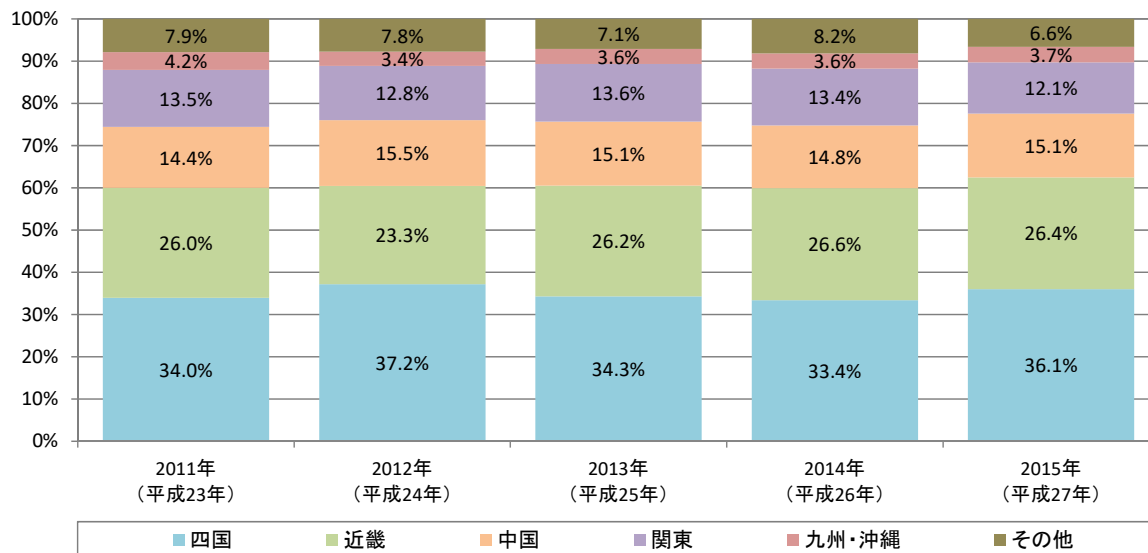


図 1-45 高知県への県外観光客数の出発地割合

資料：平成27年 県外観光客入込・動態調査報告書

### 1.5.2 県外観光客の利用交通手段

高知県への県外観光客の利用交通手段をみると、乗用車が6割以上を占めており、その割合も増加傾向にある。乗用車に次いで、観光バスが2割程度を占めており、高速バスや鉄道などの公共交通機関の利用は少ない。

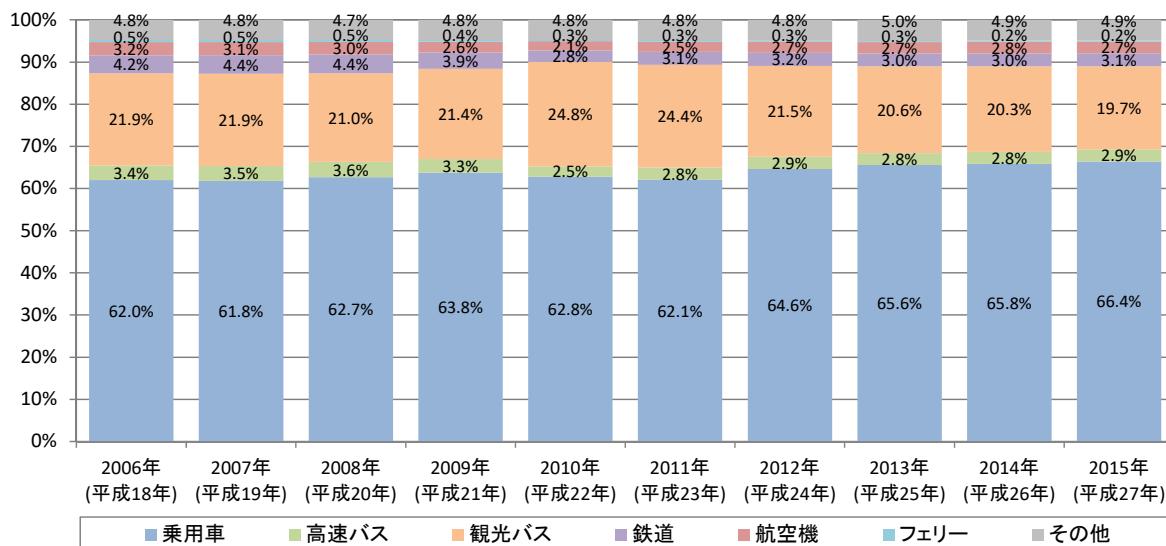


図 1-46 観光客の利用交通手段

資料：平成 27 年 県外観光客入込・動態調査報告書

### 1.5.3 主要観光施設の利用者数

嶺北地域の主要観光施設の利用者数をみると、大豊町の「ゆとりすとパークおおとよハーブ園」の利用者数が多く、増加傾向にある。その他では、本山町の「大原富枝文学館」があり、こちらも利用者数は増加傾向にある。

表 1-5 主要観光施設の利用者数の推移

町村	施設名	2011年 (平成23年)	2012年 (平成24年)	2013年 (平成25年)	2014年 (平成26年)	2015年 (平成27年)
大豊町	ゆとりすとパークおおとよハーブ園	15,527	12,336	15,828	11,760	17,480
本山町	大原富枝文学館	619	1,339	976	1,158	1,602

資料：平成 27 年 県外観光客入込・動態調査報告書

## 1.6 その他

### 1.6.1 高規格道路の整備状況

嶺北地域では、新たな高規格道路の整備予定はないが、県内各地の高規格道路の整備により、他地域へのアクセスの向上が期待される。特に、高知東部自動車道の整備により、高知龍馬空港へのアクセスの向上が期待される。

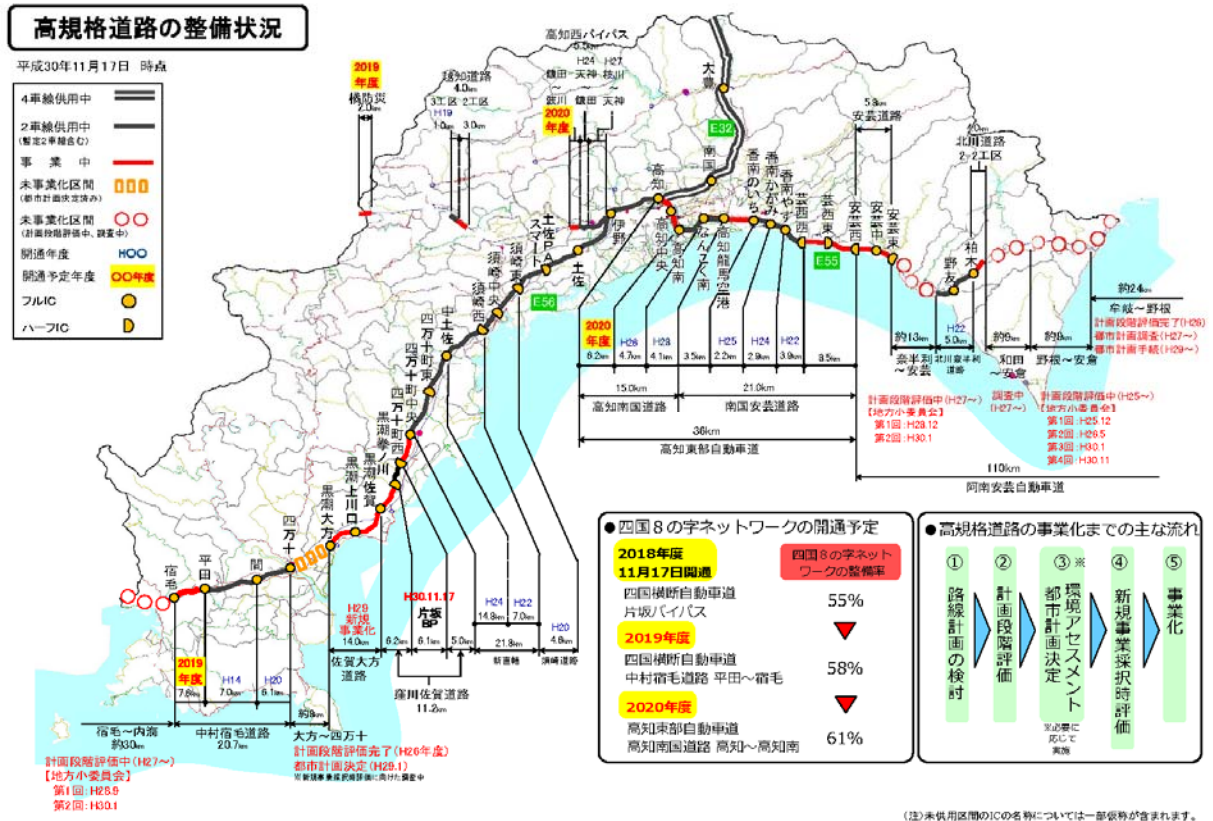


図 1-47 高規格幹線道路の整備状況

資料：高知県 WEB サイト (<http://www.pref.kochi.lg.jp/soshiki/170701/130217koukikakudouro.html>)



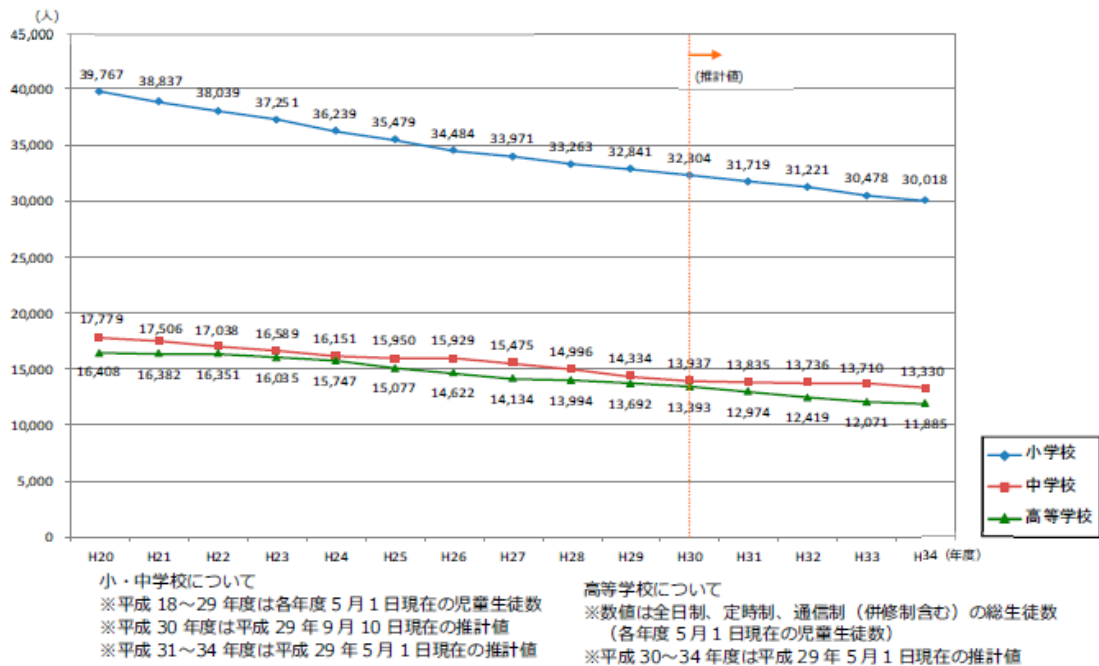
## 1.6.2 学校の統廃合等

高知県内の公立小・中・高等学校の児童生徒数は、少子化の進行や転出人口の増加に伴い減少が続いており、2017年（平成29年）5月時点で約60,000人となっている。今後も減少傾向が続き、2022年（平成34年）には、約55,000人まで減少すると見込まれている。

児童生徒数の減少に伴い学校の統廃合が進んでおり、公立小・中学校の数は、2008年（平成20年）から2017年（平成29年）までの10年間で73校の減少となっている。

また、高等学校については、嶺北地域での統廃合の計画はないものの、「県立高等学校再編振興計画」において、今後の維持の目標等が示されている。

■公立小・中・高等学校の児童生徒数の推移



■公立小・中・高・特別支援学校数の推移 ※休校数は除く

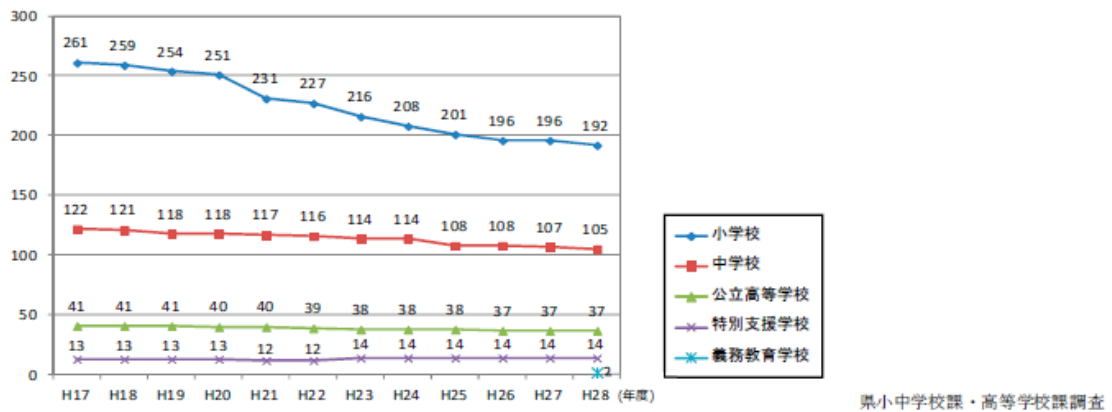


図 1-48 公立小・中・高等学校等の児童生徒数・学校数の推移

資料：第2期高知県教育振興基本計画【第2次改訂版】

学校名	学校の在り方
嶺北高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・連携型中高一貫教育を推進するとともに、地域との連携を更に発展させ地域活性化に向けた取組を推進することで教育活動の充実を図り、生徒数の確保に努める。</li> <li>・過疎化が著しく、近隣に他の高等学校がない学校であり、特例として1学年1学級（20人以上）を最低規模として維持する。</li> </ul>
高知追手前高校 吾北分校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域との連携や生徒一人一人に応じたきめ細かい支援体制を強化する取組や地域の特性を生かした取組を通じて、教育活動の充実を図り、生徒数の確保に努める。</li> <li>・平成27年度を起算年として、2年連続して入学者が20人に満たない状況になった場合、その翌年からの募集停止を検討する。</li> </ul>

図 1-49 嶺北高校の再編振興計画

資料：県立高等学校再編振興計画（平成26年10月）

## 2. 公共交通の現状

### 2.1 高知県内の公共交通の利用概況

#### 2.1.1 乗合バス

高知県内の乗合バスの輸送人員は、1987年度（昭和62年度）より年々減少し、2006年度（平成18年度）に5,000千人を割り込んでいる。2006年度（平成18年度）以降も、ペースこそ緩やかになったものの、減少傾向が続いており、2016年度（平成28年度）には3,778千人と、1987年度（昭和62年度）に比べて、8割以上の減少となっている。

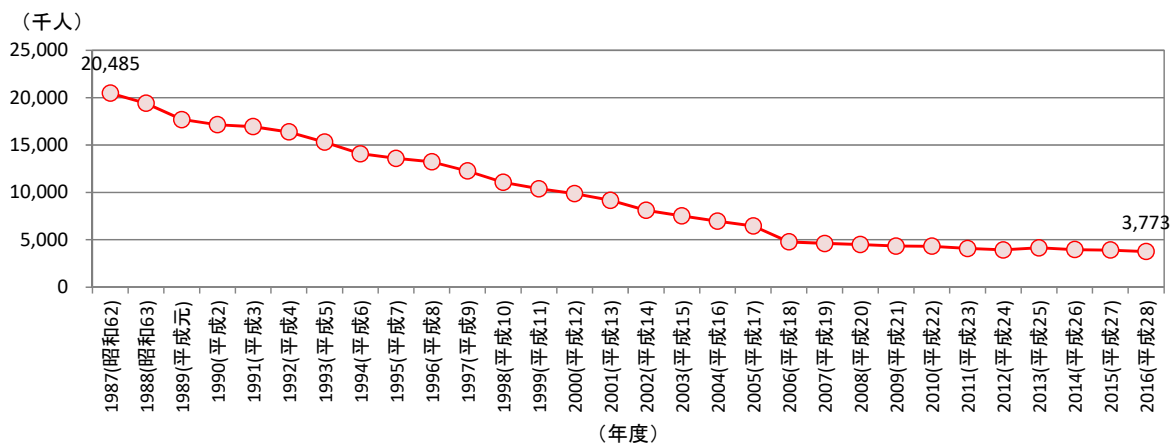


図 2-1 高知県の乗合バスの輸送人員の推移

資料：四国における運輸の動き（四国運輸局）  
※主要2社（平成26年9月までは3社）の数値（高速バスの実績除く）

#### 2.1.2 鉄道

JRの輸送人員は、1993年度（平成5年度）の65,800千人をピークに減少傾向にある。近年は概ね横ばいで推移しているものの、2016年度（平成28年度）時点では46,036千人と、ピーク時の7割にまで減少している。

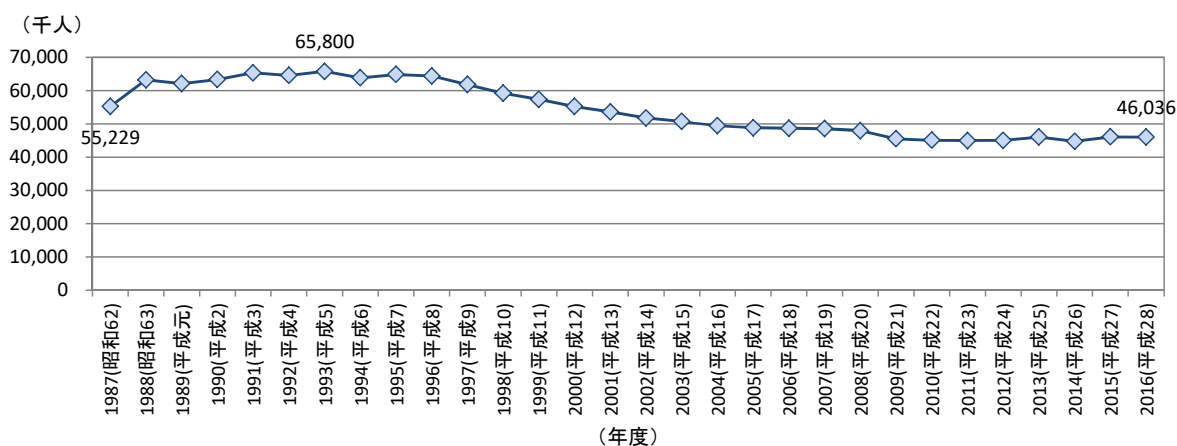


図 2-2 JRの輸送人員の推移

資料：四国における運輸の動き（四国運輸局）

### 2.1.3 タクシー

タクシーの輸送人員は、1988年度（昭和63年度）から1992年度（平成4年度）にかけて急速に減少している。その後は緩やかな減少傾向にあったが、2011年度（平成23年度）以降、増加に転じており、2016年度（平成28年度）の輸送人員は2,265千人となっている。

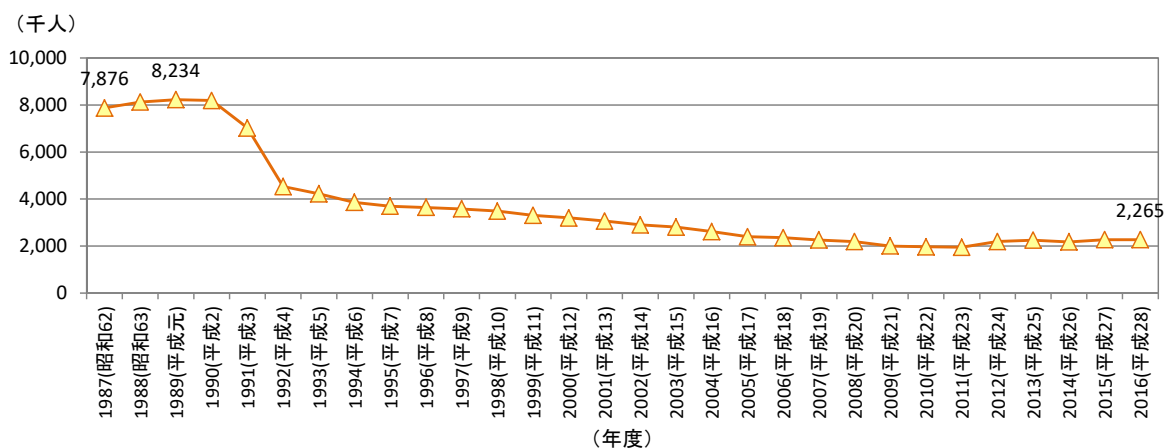


図 2-3 タクシーの輸送人員の推移

資料：四国における運輸の動き（四国運輸局）  
 ※概ね保有台数の2割強（個人タクシーを除く）にあたる高知県13社の実績、平成24年6月から7社に変更

### 2.1.4 航空

南国市に位置する高知県唯一の空港である高知龍馬空港の乗降客数は、1997年度（平成9年度）の1,954千人をピークに減少に転じ、2011年度（平成23年度）に1,157千人にまで減少している。その後は増加に転じており、2016年度（平成28年度）には、1,432千人と1988年度（昭和63年度）と同様の水準にまで回復している。

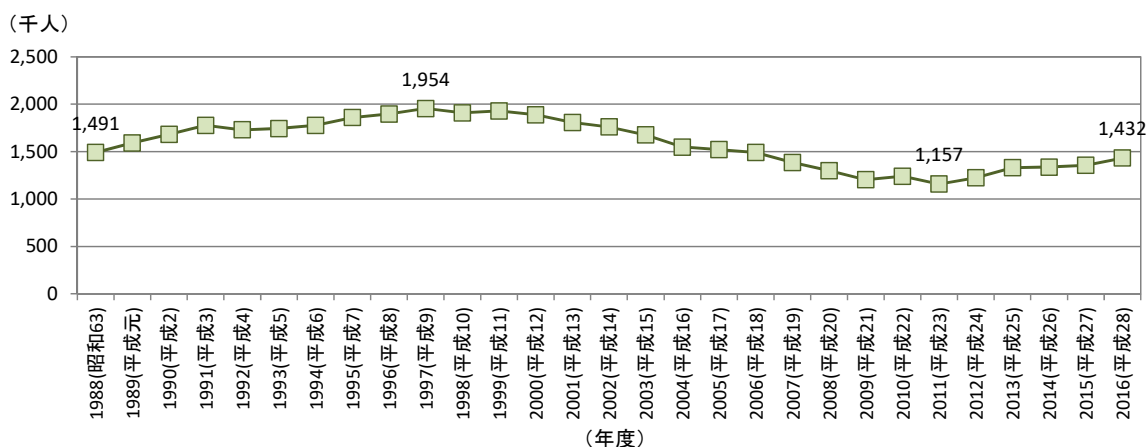


図 2-4 高知龍馬空港の乗降客数の推移

資料：四国における運輸の動き（四国運輸局）

## 2.2 公共交通の運行状況

### (1) 路線バス

#### 1) 有限会社嶺北観光自動車（以下、嶺北観光自動車とする。）

嶺北観光自動車は、土佐町の田井を拠点に、土佐町内、本山町、大川村に向かう路線を運行している。系統数は、デマンド路線を含む 23 系統であり、各系統の日運行本数は 1～4 本となっている。

近年の利用状況をみると、2015 年度（平成 27 年度）まで減少傾向にあったものの、以降は増加に転じており、2017 年度（平成 29 年度）の輸送人員は、129,754 人（日平均約 350 人）となっている。定期外と定期では定期外の利用がやや多くなっている。

表 2-1 嶺北観光自動車の系統、運行本数等

番号	起点	経由地	終点	運行本数				備考
				月～金		土曜	日祝	
				平日	学校休			
1	西石原上	南泉入口、寺家、本山	田井	2.5	2.5	2.5	2.5	
2	田井	南泉入口	西石原上	2.5	2.5	2.5	2.5	
3	田井	森土居	西石原上	0.5	0.5	0.5	0.5	
4	田井	森土居、平石	西石原上	1.0	1.0	1.0	1.0	
5	田井	森土居、平石	峰石原		0.5	0.5	0.5	
6	田井		伊勢川	2.5	3.0	3.0	3.0	
7	田井	森土居、地蔵寺下	平石	0.5	-	-	-	
8	峰石原	平石～地蔵寺下、森土居	田井	0.5	-	-	-	
9	伊勢川	中学校前	田井	0.5	-	-	-	
10	田井	森土居	有間分岐	0.5	0.5	0.5	0.5	
11	田井	南泉入口、地蔵寺	峰石原	1.0	1.0	1.0	1.0	
12	日の浦局前	出合橋	桑瀬	1.0	1.0	1.0	-	
13	日の浦局前	出合橋	長沢	2.0	2.0	2.0	2.0	
14	大川局前		日の浦局前	3.0	3.0	3.0	3.0	
15	田井	中島	大川局前	3.0	2.0	2.0	2.0	
16	田井	役場東	大川局前	2.0	2.0	2.0	2.0	
17	大川局前		黒丸	2.0	2.0	2.0	2.0	
18	田井	南泉入口	樫山	4.0	3.0	3.0	1.0	
19	田井		冬の瀬	2.0	1.0	1.0	1.0	
20	田井	本山	冬の瀬	1.0	1.0	1.0	1.0	
21	田井		吉野	1.0	1.0	1.0	1.0	
22	日の浦局前	農道岩ノ谷分岐	大川村分岐	1.0	1.0	1.0	-	
23	日の浦局前	出合橋	桑瀬	0.5	0.5	0.5	0.5	デマンド
	桑瀬	中野川	日の浦局前	0.5	0.5	0.5	0.5	デマンド

資料：嶺北観光自動車提供

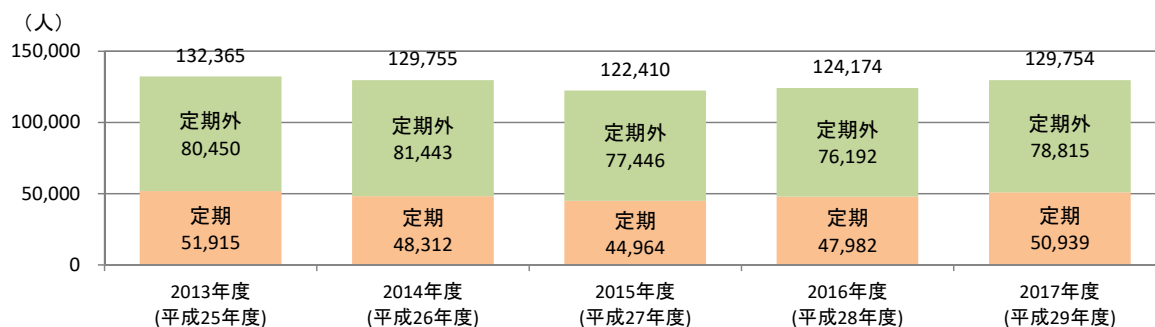


図 2-5 嶺北観光自動車の輸送人員の推移

資料：嶺北観光自動車提供

2) とさでん交通株式会社（以下、とさでん交通とする。）

とさでん交通は、土佐町の田井と高知市を結ぶ「田井～県庁前線（北岸経由、南岸経由の2系統）」と、大杉駅発着となる「田井～大杉線」を運行している。運行本数は、「田井～県庁前線」が平日に6往復、「田井～大杉線」が2往復となっている。

とさでん交通の年間輸送人員の推移をみると、「田井～県庁前線」、「田井～大杉線」ともに2015年（平成27年）まで減少傾向にあったが、その後はやや増加している。日平均輸送人員も同様の傾向であり、2017年（平成29年）時点で、「田井～県庁前線」が約180人、「田井～大杉線」が約8人となっている。

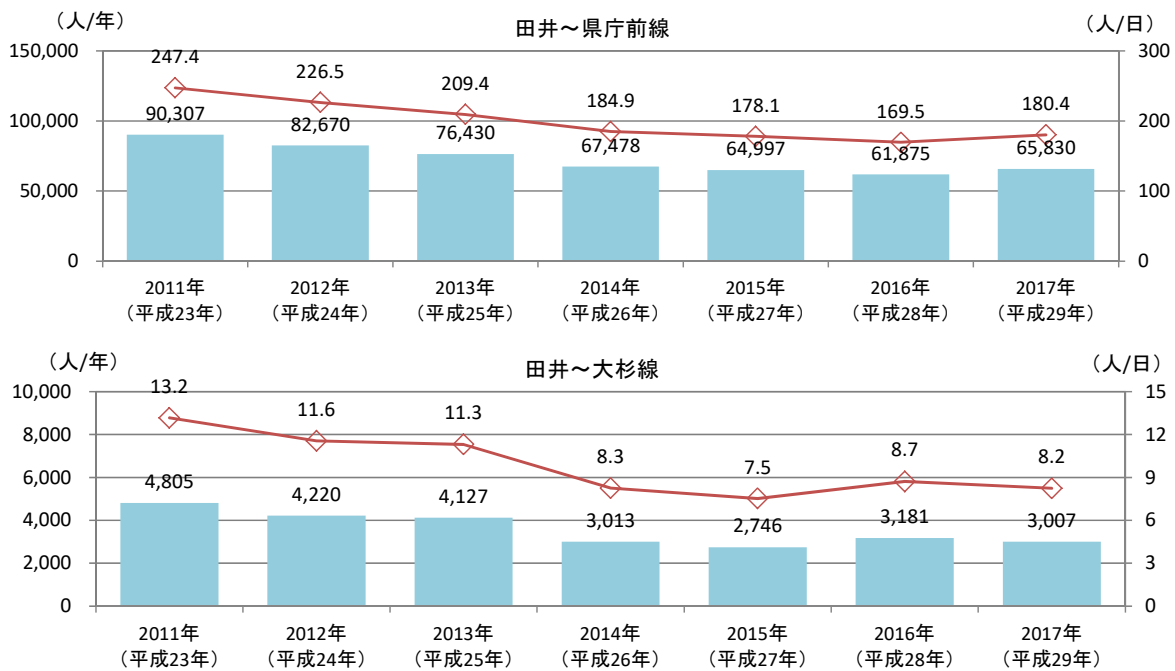


図 2-6 輸送人員の推移（とさでん交通）

資料：とさでん交通提供

## (2) コミュニティバス等

大豊町では、町内の各地域を結ぶ町民バスを運行している。系統数は、西峰線と立川線の2系統であり、それぞれ一日に3往復運行している。また、スクールバスへの一般混乗が4路線で実施されており、各路線一日4本程度運行されている。さらに、町内の集落を14の地域に分け、各地域から町内主要施設までの予約制の乗合タクシーを運行している。

大川村では、平成31年(2019年)1月からコミュニティバス2路線による貨客混載の実証実験を実施しており、平成31年(2019年)4月からの本格運行が予定されている。

本山町では、平成31年(2019年)1月からコミュニティバス5路線の実証実験を実施しており、平成31年(2019年)9月からの本格運行が予定されている。

## (3) 鉄道

四国旅客鉄道(以下、JRとする。)土讃線は、大豊町内を縦断しており、土佐岩原駅、豊永駅、大田口駅、土佐穴内駅、大杉駅、土佐北川駅、角茂谷駅の7駅がある。

主要駅である大杉駅の平日の運行本数は、高知方面が16本(内9本が特急)、阿波池田方面が16本(内9本が特急)となっている。

## (4) タクシー

土佐町の川田ハイヤー、本山町の嶺北交通、大豊町の大杉ハイヤー、大豊ハイヤー、豊永観光の5事業者が運行している。

## (5) 高速バス

大豊町にある大豊バスストップには、大阪方面、名古屋・京都方面、岡山方面、高松方面への高速バスが運行されている。

表 2-2 大豊BSに停車する高速バス

行き先	高松	岡山	大阪	京都・名古屋
上り(乗車のみ)	3便	2便	3便	1便
下り(降車のみ)	4便	3便	3便	1便

## (6) その他

路線バス、鉄道、タクシー以外の公共交通としては、各町村でスクールバスが運行されている。

また、大川村では福祉バス、診療所送迎バスが運行されている。

## 2.2.2 公共交通の維持確保施策の状況

### (1) 移動手段確保施策の状況

#### 1) 高知県地域間幹線系統確保維持計画

とさでん交通が運行するの田井系統は、高知県地域間幹線系統確保維持計画の対象路線となっており、国からの補助路線となっている。

また、嶺北観光自動車が運行する田井～大川局前は、生活交通路線として県の補助路線となっている。

表 2-3 高知県地域間幹線系統確保維持計画

事業者名	系統名	1日あたりの利用者数 (目標値)	主な維持目的
とさでん交通	田井	28.2 人/日・回	・土佐町・大豊町・本山町住民の高知市内各病院・学校への通勤・通学、通勤 ・土佐町・大豊町・本山町・南国市・高知市の相互の生活交通



### 3. 上位・関連計画の整理

本計画の策定にあたり、高知県の各種上位・関連計画や各町村の計画から、本計画に関する記述を抜粋し、まちづくりの方向性や公共交通の機能・役割等を整理する。

整理した計画は、以下のとおりである。

表 3-1 上位・関連計画

区分		計画名	策定主体
高知県全体に関する計画		れんけいこうち広域都市圏ビジョン	高知市
		高知県過疎地域自立促進計画	高知県
		高知県まち・ひと・しごと創生総合戦略	高知県
		第3期高知県産業振興計画	高知県
		高知県地球温暖化対策実行計画（区域施策編）	高知県
地域全体に関する計画		中央圏域都市計画区域マスタープラン	高知県
各町村の計画	本山町	第6次本山町振興計画	本山町
		本山町過疎地域自立促進計画	本山町
		本山町ひと・しごと・まち創生総合戦略	本山町
	大豊町	第7次大豊町総合計画	大豊町
		大豊町まち・ひと・しごと創生総合戦略	大豊町
	土佐町	土佐町まち・ひと・しごと創生総合戦略	土佐町
	大川村	大川村振興計画後期基本計画	大川村
		大川村まち・ひと・しごと創生総合戦略	大川村

### 3.1 高知県全体に関する計画

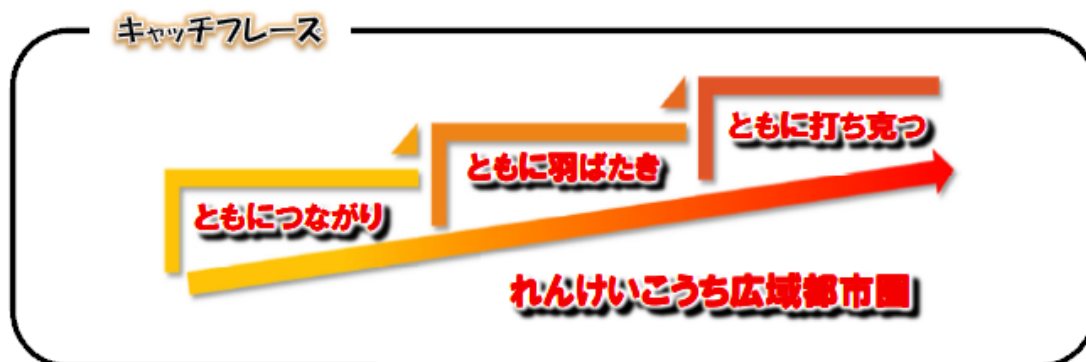
#### 3.1.1 れんけいこうち広域都市圏ビジョン

##### (1) 策定年月、計画期間

【策定年月】2018（平成30）年3月

【計画期間】2018（平成30）年度～2022（平成34）年度

##### (2) 圏域がめざす将来像



れんけいこうち広域都市圏では、人口や都市機能が集中、集積する高知市が県内全市町村と連携し、そのマーケット機能や、人やモノのハブ機能を活かした取組や全国への情報発信を積極的に推進することで、圏域全体をけん引し、各市町村がまち・ひと・しごと創生総合戦略に位置づけて行う、雇用の創出、新しい人の流れの創出、結婚・出産・子育て支援、安心な暮らしを守る取組等との相乗効果を発揮して、人口減少の大きな波に打ち克つことのできる圏域をめざす。

##### (3) 圏域づくりの基本方針

###### 1. 圏域全体の経済成長のけん引

- ① 戦略的な産業振興の推進
- ② 強みを活かした経済活性化の促進
- ③ 地域資源を活かした広域観光の推進

###### 2. 高次の都市機能の集積・強化

- ① 高度医療の体制整備
- ② 高次の学習・体験機会の提供

###### 3. 圏域全体の生活関連機能サービスの向上

- ① 健康・安心な暮らしを支える地域医療・介護サービスの充実
- ② 安心して子育てができる環境の整備
- ③ 学び・活動の機会を通じた圏域住民の活力向上
- ④ 災害に強い圏域づくりの推進
- ⑤ 圏域への関心を高め、愛着を育む取組の推進
- ⑥ 行政機能向上に資する取組の推進

(4) 将来像の実現に向けた具体的な取組

基本方針	連携して取り組む分野
1. 圏域全体の経済成長のけん引	(4) 戦略的な観光施策 (広域観光推進事業、インバウンド観光推進事業)
2. 高次の都市機能の集積強化	(2) 高度な中心拠点の整備・広域的公共交通網の構築
3. 圏域全体の生活関連機能サービスの向上	(2) 結び付きやネットワークの強化に係る政策分野 ア 地域公共交通 ウ 道路等の交通インフラの整備・維持

### 3.1.2 高知県過疎地域自立促進計画

#### (1) 策定年月、目標年次

【策定年月】平成28年3月

【計画期間】平成28年度～平成32年度

#### (2) 過疎地域の自立促進の基本的な方向

##### 《9つの柱立て》

- ①産業の振興、②交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進、
- ③生活環境の整備、④高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進、⑤医療の確保、
- ⑥教育の振興、⑦地域文化の振興、⑧集落の整備、⑨その他地域の自立促進

##### 《5つの基本政策》

- ・経済の活性化（産業振興と雇用創出）
- ・インフラの充実と有効活用
- ・教育の充実と子育て支援
- ・県民の安全・安心の確保に向けた地域の防犯、防災の基礎づくり
- ・日本一の健康長寿県づくり

##### 《5つの基本政策に横断的に関わる政策》

- ・中山間対策の充実・強化
- ・少子化対策の抜本強化と女性の活躍の場の拡大

#### (3) 施策

##### 《Ⅱ 産業の振興》

##### ■産業振興の方針

#### (4) 全国に通用する観光地づくり

- ・地域が主体となって観光商品をつくり、これを効果的にPRして売り込み、そしてリピーターになっていただくためのおもてなしに取り組む、といった3つの取り組みをしっかりと連動して進めていきます。

### 《Ⅲ 交通体系の整備、情報化及び地域間交流の促進》

#### ■交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進の方針

- (1) 広域連携の視点に立った道路交通網の整備を図るとともに、自然環境を生かし、木の香る道づくりの推進など自然に優しい道路整備に取り組み、過疎地域の自立促進を図ります。
- (3) 過疎地域における住民の生活に密着した公共交通機関の維持と、その利便性の向上を図るため、情報端末を主要施設に設置し、利用者の要望によって運行するデマンドバスなど、情報通信技術を利用した交通システムの整備を進めます。
- (5) 交流人口の拡大は、過疎地域の活力に結びつくと同時に、経済波及効果をもたらす場面でもあることから、地域独自の自然、歴史、文化などを活用し、地域間交流を促進します。

#### ■具体的事業

事業名	事業内容
地域の交通維持支援事業	地域の移動手段の確保のため、利便性向上を目指した路線再編などに必要な調査等に要する経費及び路線維持のために必要な施設整備費を、市町村及び一部事務組合に補助する。
バス運行対策費補助事業	地域住民の移動手段を確保するため、県内の公共交通ネットワークの基幹となる広域的バス路線を運行する乗合バス事業者等に対して助成措置を講じる。

### 《Ⅳ 集落の整備》

#### ■集落の整備の方針

- (1) 地域内で食料品等の生活用品の確保や通院や買い物等の移動手段の確保、日常生活に欠かせない生活水の確保など、住民一人一人の日常生活を支える仕組みづくりを支援します。
- (3) 医療、福祉、商業などの機能が集約されたコンパクトな中心部と、集落活動センターなどの「小さな拠点」を衛星としたネットワークを、過疎地域を含む県土全域に張り巡らせるとともに、中心部と拠点又は拠点同士を結ぶ交通網の維持・活性化や物流の仕組みづくりにより、互いに機能を補い合い、共存できる複層的、重層的なネットワークの形成を図ります。

#### ■具体的事業

事業名	事業内容
中山間地域生活支援総合事業	中山間地域の人々が安心して暮らし続けることができる生活環境を築くため、生活用品や生活水、移動手段の確保等に向けた取り組みを推進する。

### 3.1.3 高知県まち・ひと・しごと創生総合戦略

#### (1) 策定年月、計画期間

【策定年月】平成27年3月

【計画期間】平成27年度～平成31年度

#### (2) 目指す姿

地産外商が進み、地域地域で若者が誇りと志を持って働ける「高知県」

#### (3) 総合戦略の基本目標

基本目標1 地産外商により安定した雇用を創出する

基本目標2 新しい人の流れをつくる

基本目標3 若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえる、女性の活躍の場を拡大する

基本目標4 コンパクトな中心部と小さな拠点との連携により人々の暮らしを守る

#### (4) 基本的方向、具体的な施策

《基本目標1 地産外商により安定した雇用を創出する》

##### ■基本的方向

- ・観光振興では、観光による経済波及効果が地域に及ぶよう、地域が一体となった戦略的な観光地づくりを進める。
- ・外国人観光客が増加傾向にあることを受け、国際観光の抜本強化を図り、国内に加え、国際観光においても、「観光商品をつくる」「売る」「もてなす（リピーターを確保する）」の一連のサイクルをしっかりと連動させることにより、観光客を呼び込む。

##### ■具体的な施策

区分	具体的な施策
①観光商品をつくる	・地域観光では、核となる観光拠点の整備や観光資源の発掘・磨き上げをはじめ、地域観光の担い手の育成、旅行商品づくりの支援、広域観光を推進する広域観光組織の機能強化などに取り組む。
②売る	・国際観光では、本県への誘致活動を進めるとともに、多言語による情報発信コンテンツを充実させ、海外での認知度向上を図る。また、クルーズ客船の誘致を推進する。 <具体的な事業> ・チャーター便・クルーズ客船の誘客
③もてなす（リピーターを確保する）	・きめ細やかな観光情報の提供や交通の利便性の向上など、観光客の快適性を高めるため、ハード・ソフトの基盤整備に取り組む。 ・国際観光では、観光案内板やパンフレットの多言語化、Wi-Fi 整備等を支援することなどにより、受入態勢の充実を図る。 <具体的な事業> ・おもてなしタクシーの利用促進 ・観光案内板の多言語化、Wi-Fi 環境の整備等

## 《基本目標 4 コンパクトな中心部と小さな拠点との連携により人々の暮らしを守る》

### ■基本的方向

- ・ 中山間地域の維持・創生に向け、小さな拠点として「集落活動センター（地域の支え合いや活性化の拠点）」と「あったかふれあいセンター（小規模で多機能な高知型福祉の支援拠点）」の整備促進を図るとともに、地域の資源や特性を生かした産業づくり支援、生活用水や移動手段の確保対策等の生活支援などを促進する。
- ・ 都市の維持・創生に向け、中心市街地の活性化や都市のコンパクト化、周辺等の公共交通ネットワークの形成などを促進するとともに、都市の連携を図る。
- ・ コンパクトな中心部と小さな拠点を衛星としたネットワークを県土全域にはりめぐらせる。

### ■具体的な施策

#### (ア) 中山間地域の維持・創生

区分	具体的な施策
④ 中山間地域の生活支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動販売や買い物代行等、生活用品等を得るための仕組みづくりや、飲料水等の生活用水を確保するための施設整備、路線バス等を補完するきめ細かな移動手段の確保・維持などを支援する。</li> </ul> <具体的な事業> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 生活用品、生活用水、移動手段の確保支援</li> </ul>

#### (イ) 都市の維持・創生

区分	具体的な施策
① 都市部の経済・生活圏の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存の公共施設やインフラを有効活用し、中心市街地や生活拠点となる複数の拠点へ都市機能の集約を促進しながら、拠点同士を結ぶ公共交通ネットワークの維持・活性化や、公共交通沿線等に居住を誘導していくコンパクトなまちづくりをハード・ソフトの両面から進める市町村の取り組みを支援する。</li> <li>・ 公共交通機関の利便性の向上・利用促進を図るため、県内の公共交通機関について、共通のサービス基盤の整備・強化を促進する。</li> </ul> <具体的な事業> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地化、コンパクトシティ化の構築支援</li> <li>・ バスロケーションシステムの導入促進、交通系 IC カード利用エリア拡大促進</li> </ul>
② 都市の連携による経済・生活圏の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市の都市機能と周辺市町村の魅力を活用して、相互に役割分担し、連携・協力することにより、生活に必要な都市機能を確保することを旨とする「定住自立圏」の取り組みを支援する。</li> </ul> <具体的な事業> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定住自立圏の取り組み支援</li> </ul>

#### (ウ) コンパクトな中心部と小さな拠点を衛星としたネットワークを県土全域にはりめぐらせる

区分	具体的な施策
④ 中山間地域の生活支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コンパクトな中心部の周りに、集落活動センターなどの「小さな拠点」が開設され、互いに機能を補いあい、共存できる複層的、重層的なネットワーク形成を図る。</li> </ul> <具体的な事業> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 集落活動センターの普及・拡大、取り組み支援</li> <li>・ あったかふれあいセンターの整備・機能強化</li> </ul>

### 3.1.4 第3期高知県産業振興計画

#### (1) 策定年月、計画期間

【策定年月】平成30年3月

【計画期間】平成28年度～平成31年度

#### (2) 産業振興計画の推進によって目指す将来像（成功イメージ）

『地産外商が進み、地域地域で若者が誇りと志を持って働ける「高知県」』

#### (3) 分野のめざす姿

分野	目指す姿
農業分野	地域で暮らし稼げる農業
林業分野	山で若者が働く、全国有数の国産材山地
水産業分野	若者が住んで稼げる元気な漁村
商工業分野	拡大再生産による雇用拡大と、地域の賑わいによる活気ある商工業
観光分野	世界に通用する「本物と出会える高知観光」の実現
地産地消・地産外商戦略 （食品分野）	・素材を活かした加工立県 ・県産品が全国ブランドに
移住促進	移住者と一緒に創る元気な地域

#### (4) 改革のための8つの基本方向、重点取り組み

##### 1 成長に向けた「メインエンジン」をさらに強化する

①継続的に新たな付加価値を生み出す仕組みを意図的に構築する

②取引の範囲のさらなる拡大を図る

- ・国内外からの観光客の満足度をさらに高めるための受入環境を整備するとともに、外国人観光客に高知県の認知度を飛躍的に向上させるプロモーションを、個人旅行者も意識して展開します。

<重点取り組み>

・高知龍馬空港の整備と連携したアクセス環境の向上

・外国人観光客の受入環境の整備

（クルーズ船の受入体制、Wi-Fi環境、多言語化の強化）

##### 2 成長の「壁」を乗り越える

③担い手の確保対策を抜本強化する

④省力化・効率化の徹底に向けたサポートを強化する

##### 3 成長を支える取り組みを強化する

⑤起業や新事業展開を促進する

⑥地域産業クラスターを形成する

⑦人材育成・確保の取り組みを充実する

⑧金融機関等との連携により事業戦略の策定と実行支援を強化する



(5) 専門分野の成長戦略<観光分野>

戦略の柱	取組方針・主な具体的な取り組み
1. 戦略的な観光地づくり	1. 本県観光の強みである「食」「歴史」「自然」の更なる磨き上げによる戦略的な観光地づくり ○アウトドア拠点など核となる観光地づくりの推進と再活性化 →アウトドア拠点の整備：本山アウトドアの里 →その他核となる拠点の整備：室戸ジオパークセンター
2. 効果的なセールス & プロモーション	1. 効果的な広報・セールス活動の展開 ○観光サポートアプリを活用した地域の観光資源の情報発信 →地図サポートアプリケーションを制作し、観光情報の発信を行うとともに、利用者の移動の利便性を向上させることにより周遊促進を図る
3. OMOTENASHI（おもてなし）の推進	1. 国内外からの観光客の満足度をさらに高めるための受入環境整備（クルーズ船の受入対応を含む） ○観光基盤の整備（受入態勢の充実） ○バリアフリー観光の推進 ○おもてなしトイレ、おもてなしタクシーの拡大
4. 国際観光の推進	3. 高知龍馬空港の整備と連携したアクセス環境の向上 ○国際チャーター便の戦略的な誘致拡大と商品造成販売 ○高松空港等からのアクセスの向上 →高松空港から高知駅へ向かう直行の高速バス等の運行を目指す 4. 国際線直行便を持つ他県及び首都圏と連携した広域観光の推進 ○広域周遊観光の推進 →四国4県および国際線を持つ他の自治体等と連携し、広域での周遊ルートづくりを進めるとともに周遊ルート上における観光案内の強化を図る

(6) 地域アクションプラン

地域	取り組み
嶺北地域（本山町、大豊町、土佐町、大川村）	・ 県外企業との協働によりアウトドアの拠点を整備するほか、平成31年度に予定されている地域博覧会に向けて、4町村及び地域内の観光関係者の連携を図り、広域観光に対応する体制づくりを推進します。また、豊かな環境が残る山岳や川、棚田などの景観を生かした体験型の観光資源の開発に取り組み、さらなる交流人口の拡大を推進していきます。 <具体的な取組> 17. 嶺北地域の連携による交流人口の拡大 18. 嶺北広域観光アウトドアの里づくり 19. 嶺北地域における山岳観光の拠点整備

### 3.1.5 高知県地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

#### (1) 策定年月、計画期間

【策定年月】平成29年3月

【計画期間】2017（平成29）年度～2030（平成42）年度

#### (2) 目指すべき将来像

### こうちの自然や資源を活かし、豊かに暮らす低炭素社会

- 1 再生可能エネルギーの更なる導入の促進
- 2 産業振興と地球温暖化対策の両立
- 3 地球温暖化問題に対する県民の意識の向上
- 4 省エネルギーの更なる普及促進
- 5 3Rの取組が進んだ循環型社会の実現
- 6 気候変動への影響に対する適応等が進んだ社会の実現  
⇒ 日常に必要なまちの機能がコンパクトにまとめられ、各所が利便性の高い公共交通で接続されることによって、多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくりが進んでいます。

#### (3) 温室効果ガス削減等に向けた取組【運輸部門】

##### ■ 今後の方針

- ・ 公共交通の利便性の向上や利用の啓発を行う必要があります。

##### ■ 具体的施策

##### ⑤ 公共交通の利用促進

- ・ 公共交通の利用につながる効果的な広報・啓発活動の実施  
→ 公共交通の利用につながる様々な広報・啓発活動を実施します。
- ・ 自動車と公共交通の適切な役割分担を考えたパーク・アンド・ライド等の推進  
→ パーク・アンド・ライド等の啓発を実施します。
- ・ 県庁と市町村におけるエコ通勤ウィークの取組の推進  
→ エコ通勤ウィークに参加する市町村を拡大します。
- ・ 月に2回（5日と20日）公共交通での通勤を心掛ける「520運動」の推進  
→ 「520運動」の啓発を実施します。
- ・ ICカード「ですか」の利用拡大  
→ 「ですか」の利用が可能な市町村を拡大します。
- ・ バスロケーションシステムの利用拡大  
→ バスロケーションシステムの利用が可能な市町村を拡大します。

## 3.2 地域全体に関する計画

### 3.2.1 中央圏域都市計画区域マスタープラン

#### (1) 策定年月、目標年次

【策定年月】平成30年3月

【目標年次】おおむね20年後（平成47年）、具体の整備はおおむね10年後（平成37年）

#### (2) まちづくりの基本理念

**一極集中から多極連携へ、高知家・家族圏域づくり  
～つながり、育みあう地域づくり～**

#### (3) まちづくりの基本方針

##### 《方針① ネットワークによる多極連携型まちづくり》

- ・適正な土地利用を促進し、都市機能を維持しながら適正に配置することにより、圏域内における拠点性を強化し、高知市と役割分担ができる都市の形成に努めます。
- ・広域道路網や圏域内道路網を整備してネットワーク化を図ることで、拠点間の連携が密になり交流人口の増加につなげていきます。
  - 都市機能の適正な配置
  - 広域道路網の整備促進
  - 交流人口の増加と移住・常住人口の定着

##### 《方針② 安全・安心で住みやすいまちづくり》

- ・南海トラフ地震や、頻繁に発生する土砂災害などの自然災害から命を守るために、防災に対する生活基盤の整備を進め、安全・安心な生活環境を構築します。
- ・誰もが自由に移動でき、安心して暮らせるために、日常生活に必要な機能が確保されている地域と市街地を結ぶ公共交通や、生活空間における歩道、コミュニティ道路の整備など、交通環境の改善に努めます。
- ・地域特性に応じて、都市間を結ぶ幹線道路や公共交通ネットワークの形成に取り組みます。
  - 交流人口の増加と移住・常住人口の定着
  - 都市機能の適正な配置

##### 《方針③ 地域の資産を活かしたまちづくり》

- ・圏域の自然や歴史的、文化的環境がもつ地域資産を継続的に保全することで、魅力ある地域資源が生まれます。その地域資源を、基幹産業である第一次産業においては、特産品化、地域ブランド化、6次産業化などの取り組みに活かし、また観光資源としても利活用に努めます。資産の活用で、個性豊かな活力のあるまちづくりを進めます。
  - 交流人口の増加と移住・常住人口の定着
  - 広域道路網の整備促進

#### (4) まちづくりの考え方と方向性

##### ○適正な土地利用の促進

##### ○都市機能の適正な配置

- ・圏域拠点を補完する「地域拠点」となる市街地は、一定程度の都市機能の維持を図るとともに日常生活に必要な生活関連機能の維持、集積を図ります。
- ・「生活拠点」として位置づける市街地は、周辺拠点との連携強化により都市機能を補完し、住民の日常生活を支える生活関連機能の維持を図ります。

##### ○広域道路網の整備促進

- ・広域道路網の機能を効果的に利用できるように、道路網を整備していきます。

##### ○交流人口の増加と移住・常住人口の定着

- ・県外からの移住や定住を視野に入れた、都市機能の適正な配置や道路網の整備を検討し、良好な居住環境の維持、向上に努めます。

##### ○防災・減災に向けた基盤整備

##### ○地域が誇る自然・歴史・文化資源の保全と利活用

- ・地域の豊かな自然から得られる資源の保全と利活用を促進し、地域の活性化を図ります。

#### (5) 圏域の将来像

##### ■拠点・ゾーン

拠点	役割
圏域拠点	圏域内に所在する各都市の相互扶助を支える「圏域の要」として、商業・業務など広域的な役割を担う多様な都市機能を維持・集積する区域
地域拠点	圏域拠点を補完する一定程度の都市機能を維持・集積するとともに、自立した日常生活に必要な生活関連機能を維持・集積する区域 ・本山・土佐町（本山町：役場周辺、土佐町：田井地区を含めた区域）
生活拠点	圏域内の各都市における広域的なレジャーや余暇需要に対応し、定住や交流の促進に寄与する区域 ・大豊町、大川村、土佐町中心部（町役場周辺の区域）
産業拠点	圏域の持続的な発展に向けて、産業集積や新たな企業の立地・誘導を図るべき区域
交流拠点 <公園>	広域的なレジャーや余暇需要に対応し、交流の促進に寄与する区域 ・地区公園以上の都市公園など 本山町：帰全山公園
交流拠点 <歴史・文化>	個性ある歴史・文化資源である施設や景観をもち、これらの資源の保全や利活用および交通アクセスの向上を支援することで、魅力ある都市づくりに貢献する区域 ・歴史・文化建造物のあるまちなみ 豊楽寺『国宝薬師堂』（大豊町）

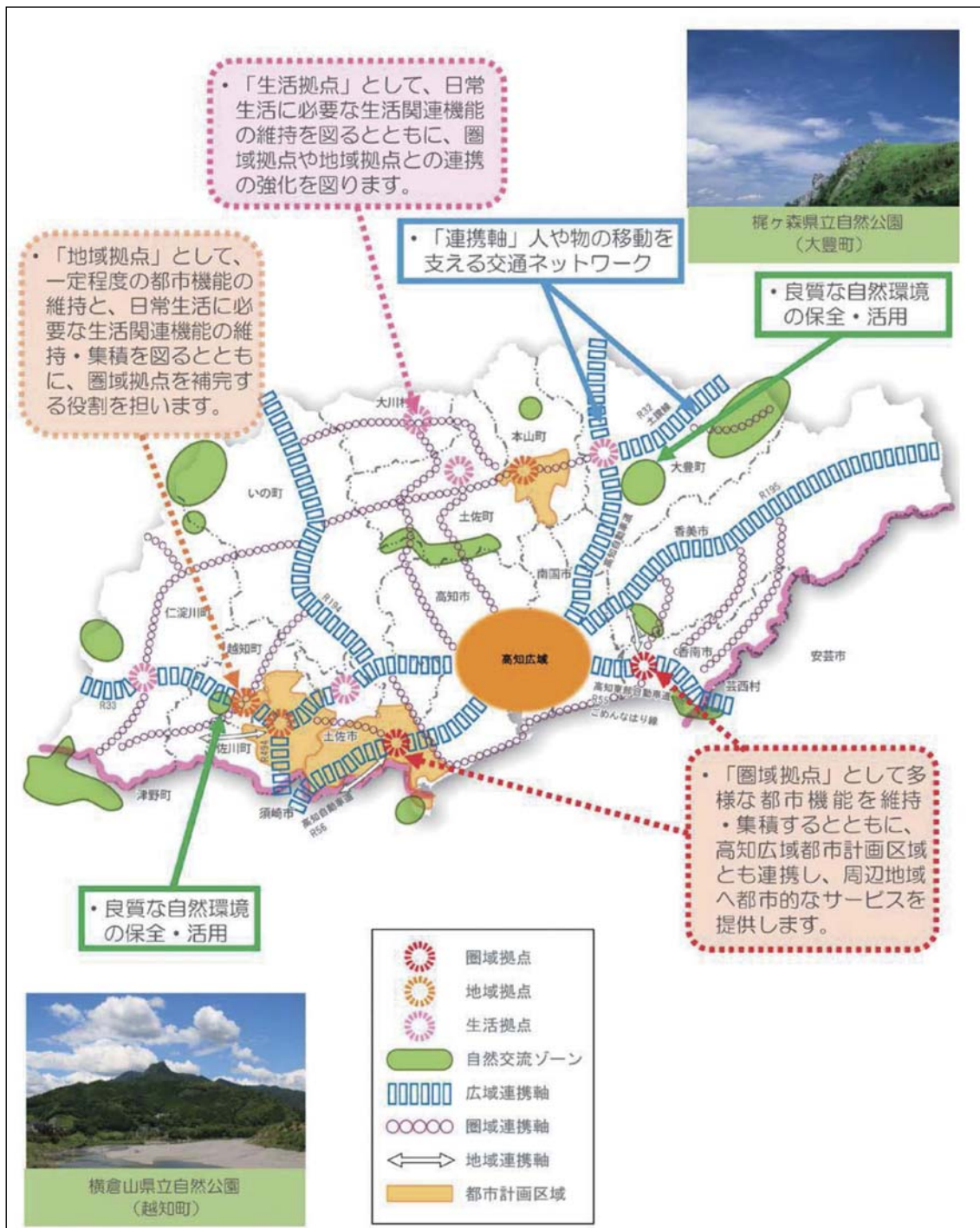
■拠点・ゾーン（つづき）

拠点	役割
交流拠点 <その他>	地域資源を活用し、地場産業や観光の振興に寄与する施設または区域であり、広域交流による地域活力の向上を目指して都市基盤の整備を進める区域 <ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅など 大杉（大豊町）、本山さくら市（本山町）、土佐さめうら（土佐町）</li> <li>・主なエリア ゆとりすとパークおおとよ、早明浦ダム（嶺北周辺）</li> </ul>
防災拠点	広域的な防災機能を備えた「総合防災拠点」、県内全域の広域的な医療救護活動の支援を担う「災害拠点病院」
小さな拠点	中山間地域に暮らす人々の生活やコミュニティを守る拠点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の支え合いや活性化の拠点 集落活動センター</li> <li>・小規模で多機能な高知型福祉の支援拠点 あったかふれあいセンター</li> </ul>
自然交流ゾーン	圏域内の各都市における広域的なレジャーや余暇需要に対応し、定住の促進に寄与する区域 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然公園区域 白髪山県立自然公園、梶ヶ森県立自然公園、工石山陣ヶ森県立自然公園</li> </ul>

■軸

軸	役割
広域連携軸	主に県外や圏域間など広域的な連携・相互補完を担う幹線道路及び鉄道 ※高速道路網のほか、地域の発展や産業の振興に寄与し、圏域内外の広域的な交通を担う道路 <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路網 高知自動車道、国道 32 号</li> <li>・公共交通網 J R 土讃線、とさでん交通バス</li> </ul>
圏域連携軸	主に圏域内の各都市及び拠点における都市活動や産業活動などの相互補完・機能分担を支援・連携する道路 <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路網（国道） 国道 439 号</li> <li>・道路網（主要地方道） 県道川之江大豊線、県道高知伊予三島線、県道高知本山線、 県道本川大杉線</li> </ul>
地域連携軸	主に圏域内の各拠点や各都市の連携を担うバス交通等、公共交通の整備された道路 <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路網（一般県道など） 県道大川土佐線</li> </ul>

■将来像のイメージ



## (6) 交通施設の都市計画の決定の方針

### ■基本方針

- ・中央圏域の広域、圏域連携軸である3つの高規格道路と複数の国道および主要地方道（県道）の道路網を活用していくことが必要となります。公共交通についても、道路網との連携が必要です。
- ・この道路網の有効活用のために、早期にスムーズな道路交通が可能となるような整備を推進していきます。この道路網につながる地域連携軸である県道や鉄道駅に連絡する幹線道路と、鉄道路線とのネットワークを強化して、公共交通の利便性向上や利用促進の実現を図ります。

### ■主要な施設の配置の方針

#### 道路

- ・広域連携軸は、高知自動車道、高知東部自動車道、高知松山自動車道と国道32、33、55、56、194、195、494号の道路網で構成されています。また圏域連携軸は、国道439号と主要地方道（県道）で構成されています。これらの道路網で圏域内の市町村と高知広域都市計画区域や、他圏域および県外と連絡しています。
- ・今後は、高規格道路のミッシングリンクの解消や、必要な道路整備に取り組み、走行性の向上や災害時の緊急輸送道路の確保等、安全で快適な道路網の構築を図ります。

#### 公共交通

- ・圏域の公共交通機関としては、JR土讃線、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の鉄道路線と、とさでん交通などのバス路線の公共交通網で構成されています。
- ・今後は、鉄道駅とバスの交通結節機能を強化していくとともに、圏域拠点間や地域拠点内、また周辺的生活拠点などを結ぶ重要な移動手段として鉄道・バス輸送の利便性を高め、公共交通の利用を促進していきます。

## (7) 福祉のまちづくりに関する都市計画の方針

- ・道路や公園などの都市施設、病院などの公益施設やバス、鉄道などの公共交通のバリアフリー化を推進します。

### 3.3 本山町の計画

#### 3.3.1 第6次本山町振興計画

##### (1) 策定年月・計画期間

【策定年月】平成22年4月

【計画期間】平成22年～平成31年

##### (2) 計画の目標

○一人ひとりが喜びや幸せを実感し、心豊かで希望の持てるまちづくり  
○地域が安心して活力ある、暮らしやすいふるさと共生社会

##### (3) 施策の大綱

###### 1. 安全で住みよいまちづくり

###### 2. 豊かなまちづくり

###### (4) 観光

- ・本町の山岳や河川等豊かな自然資源や文化・歴史の地域資源を活用し、自然環境に配慮した整備を行い体験型の観光・交流を図ります。
- ・地域産業の活性化につながる活動や拠点づくりを推進すると共に、広域連携による交流人口の拡大に取り組みます。

###### 3. 明るく希望のあるまちづくり

###### 4. 快適なまちづくり

- ・住民の生活基盤の充実を図るためには、安全で環境に配慮した生活環境の整備が必要不可欠であり、防災体制の確立や地域交通網の整備等を進めます。

###### (1) 交通・通信網の整備

###### ①交通網

- ・産業振興・観光・定住促進に応じた計画を行い、生活に直結する道路、災害に強い道路の整備を進めるとともに、地域との連携で道路の安全を確保しながら、住民生活の利便性向上を目指します。

##### (4) 基本計画

###### 《Ⅱ 豊かなまちづくり》

###### 4. 観光

- ・広域連携による交流人口の拡大に取り組むとともに文化・スポーツ合宿の誘致に努めます。
- ・観光協会や生産グループ・企業等と連携し、観光客の受け入れ体制確立や観光情報の受発信機能の充実、交流事業の活性化を図ると共に、特産品の開発など地域経済活性化へ結びつく取り組みをすすめます。



## 《IV 快適なまちづくり》

### 1. 交通・通信網

#### (1) 交通網

- ・国道の未整備区間の早急な整備、県道の交通車両大型化への対応など、関係機関との連携と協力を得ながら引き続き道路整備を積極的に推進します。

#### (2) 公共交通

- ・住民ニーズを把握しながら既存バスやタクシー事業者との連携、協議を図り、利用しやすい公共交通を住民と共同して調査、検討します。既存バス路線の確保のため、バス利用の促進を図ります。

### 3.3.2 本山町過疎地域自立促進計画

#### (1) 策定年月・計画期間

【策定年月】平成28年1月改訂

【計画期間】平成28年度～平成32年度

#### (2) 地域の自立促進の基本方針

「一人ひとりが喜びや幸せを実感し、心豊かで希望の持てるまちづくり」

「地域が安心して活力ある、暮らしやすいふるさと共生社会」の実現を図ります。

#### (3) 基本目標

##### 1 産業の振興

###### エ 観光

- ・地域資源を活かした観光振興に取り組むと同時に、地域産業の活性化につながる活動や拠点づくりを推進し、本山町観光協会や近隣町村との連携による交流人口の拡大に取り組めます。

##### 2 交通通信体系の整備

###### ア 交通網

- ・交通需要や高齢者等に対応した計画を行い、生活に直結する道路、災害に強い道路の整備を進めるとともに、地域との連携で道路の安全を確保しながら、住民生活の利便性向上を図ります。

##### 4 高齢者福祉その他の福祉の増進

###### ウ 高齢者福祉

- ・すべての高齢者および家族が、住み慣れた地域で安心して、ともに支え合いながら生き生きと暮らすことができる地域づくりのため、介護予防と生きがいの推進、介護サービスの確保や充実・強化、高齢者の居住や移動支援の確保といった生活環境の整備を推進します。

#### (4) 対策

##### 《産業の振興》

##### 5 観光

###### エ 交流事業の推進

- ・本町の地域資源としての森と水を活かした既存の宿泊施設の改修等と自然体験機能の充実を図るとともに、森林公園整備や山岳観光、また清流汗見川や行川等の河川環境の保全、河川流域における地域間での連携と交流事業を推進します。
- ・企業や近隣町村と連携した「アウトドアの里づくり」を推進し、県内におけるアウトドアの拠点施設を整備します。

## 《交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進》

### 1 道路

- ・国道の未改良区間の早急な整備、県道の交通車両大型化への対応など、関係機関との連携と協力を得ながら引き続き道路整備を積極的に推進します。

### 2 交通機関

- ・住民ニーズを把握しながら既存バスやタクシー事業者との連携、協議を図り、利用しやすい公共交通を住民と共同して調査・検討するほか、既存バス路線の確保のため、バス利用の促進を図ります。

## 《高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進》

### 1 保健衛生

#### カ 通院時等の交通手段の確保

- ・山間部の要通院者等への交通移動手段の確保、充実を図ります。

## 《集落の整備》

- ・地域の特性を活かし、集落を「各地域」に区分し、産業振興や快適な居住地域、若者のニーズに即した魅力ある就労の場、交流の場などの定住機能の整備など、農業地域、林業地域、市街地等の利用目的区分を明確にし、計画性、整合性を持った地域づくり施策を推進します。
- ・地域で暮らす住民が、引き続き、生まれ育った地域で安心して暮らし続けることができる「持続可能な地域づくり」を進めるとともに、円滑に進むような生活基盤の整備や施策を推進します。

### ア 集落整備

区分	方針
(ア) 中心市街地地域	・公共施設や商工業、住宅等が集積しており、住宅商業地域として整備を図ります。
(イ) 準市街地地域	・商店や住宅が集中しており、農用地との調整を図りながら、準市街地として整備を図ります。
(ウ) 東部地域	・大豊インターチェンジの近距離に位置する有利性を活かし、土地造成等により、若者向け住宅団地の建設や企業立地を図ります。
(エ) 農業地域	・水田地帯を農業振興地域として整備するとともに、椎茸栽培、畜産、野菜等の振興を図り経営基盤の向上を推進します。
(オ) 林業地域	・林業の振興を図りながら、森林が持つ公益的機能を発揮させるための整備を図ります。

### イ 暮らしを守る環境の整備と活性化につなげる仕組みづくり

- (イ) 医療・福祉・商業などの機能が集約された中心部での特色を活かした「小さな拠点」づくりで、移動手段・買い物手段等の確保、集落活動センターや集落と連携するネットワークづくりを進め、地域と共に持続可能な地域づくりを目指します。

### 3.3.3 本山町ひと・しごと・まち創生総合戦略

#### (1) 策定年月・計画期間

【策定年月】平成27年10月

【計画期間】平成27年度～平成31年度

#### (2) 本山町総合戦略の基本理念

**「夢 かなえる 天空の郷」**

#### (3) 基本目標

基本目標1 まちの強みを活かした産業の振興により、安定した雇用を生む

基本目標2 人の誘致で人口減少に歯止めをかける

基本目標3 出産・子育てを町ぐるみで支え、本山を想う子どもを育てる

基本目標4 集落の活力づくりとまちの拠点機能の充実で持続可能な地域をつくる

#### (4) 施策の方向

《基本目標1 まちの強みを活かした産業の振興により、安定した雇用を生む》

##### (6) 観光の強化

##### ①アウトドアの里づくりと観光資源PRの充実

施策・事業	内容
「アウトドアの里づくり」拠点事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・四国の中心といった立地、豊富な自然資源を活用したアウトドア活動拠点として受け入れ体制を確立するための、ビジターセンターづくりに向けた計画をすすめます。</li> <li>・高知県、近隣町村と連携した広域連携で、総合的なアウトドア拠点として、民間事業者と豊富な資源である山・川等自然を活用したアウトドア体験づくりにより、交流人口拡大をすすめる拠点とします。</li> </ul>
観光情報発信拠点機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光関係団体との連携による拠点の整備を行います。本山さくら市周辺での町内観光情報発信を行います。</li> </ul>

《基本目標4 集落の活力づくりとまちの拠点機能の充実で持続可能な地域をつくる》

##### (2) まちの拠点づくり

##### ①小さな拠点と集落活動センターと連携したネットワーク構築

施策・事業	内容
拠点（基幹）で「小さな拠点」づくり・集落ネットワーク形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本町では機能の集中する拠点（基幹集落）を「小さな拠点」と位置づけ、拠点の持つ機能の充実と仕組みづくりを構築します。</li> <li>・小さな拠点と各集落・集落活動センターと連携して、生産、生活支援地域づくり、観光等連携し、一体的な総合戦略を推進します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>●移動手段の確保対策を推進</li> <li>●高齢者の生きがい対策、買い物支援、見守り対策</li> <li>●観光・交流人口受け入れ、情報発信の拠点づくり</li> </ul> </li> </ul>

### 3.4 大豊町の計画

#### 3.4.1 第7次大豊町総合計画

##### (1) 策定年月・計画期間

【策定年月】平成27年3月

【計画期間】平成27年度～平成31年度

##### (2) 目指すべき姿

### ゆとりすとカントリーおおとよ

⇒山村の水や空気の供給に代表される公益的機能を守り、山村環境に支えられた元気な人々が、生活と生産の営みから「ゆとり」を実感し、この地を訪れるすべての人々が「ゆとり」を体感できる“ゆとりすとカントリーおおとよ”を目指します。

##### (3) 基本戦略

「環境、交流からの山村再生」を目指して

「生活の安全、安心、快適」を目指して

「夢をはぐくむ子育て・教育環境」を目指して

「住民と協働する役場」を目指して

##### (4) 施策の内容

《「環境、交流からの山村再生」を目指して》

#### 交流

・地域の次代を託す若者の定着を進めるとともに、ふるさと応援団や山の市などの取り組みを充実するなど、交流からの地域の活力再生を進めます。

##### ○交流拠点の整備

・体験交流団体の体験型教育旅行をターゲットとした「山の暮らし体験」の誘致に必要な誘客プロモーション部門やインフォメーション部門などを担う拠点の整備や情報発信のためのネット環境の整備、地域における受入体制の整備など、交流拠点の整備を進めていきます。

## 《「生活の安全、安心、快適」を目指して》

### 高齢者

- ・ 住み慣れた地域で安全で安心して暮らせる社会の実現に向け、不安を抱えるお年寄りの生活の場に出向き、日常の不安の共有や解決策を共に見出す取り組みや、社会福祉法人への支援、ブロードバンド環境を活用したボランティアなどによる声かけサービスの更なる充実を図るとともに、高齢者を中心とする交通弱者の移動手段や外出機会への支援を充実します。

#### ○暮らしの充実

- ・ 乗合タクシー制度、通院タクシー制度などを充実させ、高齢者を中心とする交通弱者の交通の確保、買い物支援など暮らしの充実に努めます。

### 社会資本

- ・ 生活に密着する社会資本の整備を進めるため、生活直結道路網の改良及び維持管理など、地域特性に対応した生活に密着する社会資本の整備を更に進めます。

#### ○道路網の整備

- ・ 毛細血管部分まで快適な通行を確保するため、国道 439 号の改良促進、町内生活道の改良促進、維持管理など町民生活に直結する道路網の整備、管理に積極的に取り組みます。

### 3.4.2 大豊町まち・ひと・しごと創生総合戦略

#### (1) 策定年月・計画期間

【策定年月】平成29年6月改訂

【計画期間】平成27年度～平成31年度

#### (2) 目指すべき方向

- ①出生数を増やす（子育てがしやすい社会を目指す）
- ②元気な高齢者を増やす（健康で長寿の社会を目指す）
- ③転入を促進する（集落コミュニティを軸としたUJIターン増を目指す）
- ④転出を抑制する（UJIターン者、若者が定住しやすい環境を目指す）

#### (3) 総合戦略の基本目標

基本目標1 地域資源を活用し安定した雇用を創出する

基本目標2 新しい人の流れをつくり定住につなげる

基本目標3 安心して子育てができる環境を充実する

基本目標4 いつまでも暮らせる元気な集落を再生し地域の暮らしを守る

#### (4) 基本的方向、具体的な施策

##### 《基本目標2 新しい人の流れをつくり定住につなげる》

##### (1) おいでよ！おおとよ(交流)

基本的方向	具体的施策
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の次代を託す若者の定着を進めるとともに、ふるさと応援団や山の市などの取り組みを充実するなど、交流からの地域の活力再生を進めます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>②交流拠点の整備</li> <li>・地域における受入体制の整備など、交流拠点の整備を進めていきます。</li> </ul>

##### 《基本目標4 いつまでも暮らせる元気な集落を再生し地域の暮らしを守る》

##### (1) 元気集落

基本的方向	具体的施策
<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者</li> <li>・住み慣れた地域で安全で安心して暮らせる社会の実現に向け、高齢者を中心とする交通弱者の移動手段や外出機会への支援を充実します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>③暮らしの充実</li> <li>・乗合タクシー制度、通院タクシー制度などを充実させ、高齢者を中心とする交通弱者の交通の確保、買い物支援など暮らしの充実に努めます。</li> </ul>

##### (2) みんな健やか(健康づくり)

基本的方向	具体的施策
<ul style="list-style-type: none"> <li>○健康</li> <li>・町民が生涯を通じて健康に暮らすことを目標に、ライフスタイルに応じた健康の維持、健康のために自らが主体的に取り組むことのできる生活環境、健康サービスの充実に向けた健康づくり支援体制を充実します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>②医療体制の充実</li> <li>・町内医療機関の協力を得て、町内医療体制の充実を図るとともに、緊急時移送体制の充実、通院タクシー制度の充実、見守りネットワークへの加入促進など、地域における医療体制の充実に積極的に取り組みます。</li> </ul>



### 3.5 土佐町の計画

#### 3.5.1 土佐町まち・ひと・しごと創生総合戦略

##### (1) 策定年月・計画期間

【策定年月】平成29年3月

【計画期間】平成27年度から平成31年度の5年間

##### (2) 基本目標と基本的方向

基本目標1 産業振興による活力あるまちの創造

基本目標2 地域資源を生かした魅力あるまちの創造

基本目標3 子育て世代の希望をかなえるまちの創造

基本目標4 安心して住み続けることのできるまちの創造

##### (3) 基本的方向、施策

###### 《基本目標1 産業振興による活力あるまちの創造》

基本的方向	具体的施策
○豊かで活力に満ちた産業づくり	○観光の振興 ・滞在型観光の促進 ・スポーツ観光による地域活性化 ・嶺北地域の他町村・NPO等と連携した観光推進体制の強化

###### 《基本目標4 安心して住み続けることのできるまちの創造》

基本的方向	具体的施策
○安心できる健康・福祉のまちづくり	○高齢者支援の充実 ・住み慣れた地域で安心して自立した生活が送れるよう支援 ○地域間交流の推進 ・広域連携による産業・地域の活性化の促進

### 3.6 大川村の計画

#### 3.6.1 大川村振興計画後期基本計画

##### (1) 計画期間

【計画期間】平成30年度～平成34年度

##### (2) 村づくりの基本理念

人口400人の維持を目指したむらづくり

##### (3) 基本目標

基本目標1 暮らしよい村づくり

基本目標2 働きよい村づくり

基本目標3 たくましい人づくり

基本目標4 生きがいのある村づくり

##### (4) 後期基本計画

《基本目標1 暮らしよい村づくり》

基本施策Ⅰ 快適な交通と通信網の整備

###### ① 村内道路網の整備

・山岳観光を主とした観光客誘致による観光振興、公共交通手段対策での福祉バスの制度拡充や現在検討中の貨客混載型輸送サービスの展開等、村内の道路網の整備は各分野の振興施策において重要な要素です。また、来たるべき大災害に備え村道、林道、県道の主要路線の早期改良、橋梁の改修の実現に向けて取り組みを継続させていきます。

###### ② 公共交通の利便性向上

・村では医療行為に限定しない福祉バスの運行拡大やフルオンデマンド化、貨物（宅配便や新聞等）と人間を同時搬送する貨客混載型の交通輸送サービス実施の可能性を検討し始めています。これらの施策実現の前提としては、現在、村内を運行する路線バス会社や運送会社等の交通運輸サービス会社と村との間での調整が必要ですので、関係機関との慎重な協議や実現に向けての実証実験を後期期間内に重ねていきます。

基本施策Ⅱ 活力ある集落の維持

###### ② 生活物資や水の確保

・公共交通対策については、現行の福祉バスの運行範囲の拡大を行いつつ、将来的には人間と荷物を同時に扱う貨客混載型の輸送手段を構築し、より小回りの利いた、利用者にとって利便性の高い輸送手段の実現を目指します。

## 《基本目標 2 働きよい村づくり》

### 基本施策Ⅳ 観光と商工の振興

#### ①観光の振興

- ・各エリアで展開中の広域観光での連携と取組みを進めつつ、村内においても大川村ふるさとむら公社を中心として収益性のある観光の産業化を目指します。そのためにも、まず老朽化した施設の建替も含めた更新と改修を実施し、魅力ある滞在型観光施設としての拠点整備化を実現します。

#### ③交流人口の拡大

- ・長年のどんぐり銀行大川村事業の中で蓄積された膨大な数の全国の預金者との接点づくりや新たな観光の取組みの中で交流の礎づくりを進め、村との繋がりから、若い世代のＩターンの可能性にも繋がるよう仕組みづくりを行います。

## 《基本目標 4 生きがいのある村づくり》

### 基本施策Ⅲ 生涯にわたり健やかに暮らせる村づくり

#### ①地域医療の確保と充実

- ・村民が安心して近くの医療機関を受診できるよう、通院手段を充実させます。現在、村内を福祉バスが運行していますが、近隣市町村へも運行をのばせるよう進めていきます

### 基本施策Ⅴ 地域で支えあう村づくり

#### ①バリアフリー化の推進

- ・公共施設のバリアフリー化は、何よりも利用者の視点に立った検討が必要です。後期計画期間中に建替や改修が計画されている施設については防災拠点を目指す山村開発センターや、観光拠点である自然王国・白滝の里の宿泊施設などがありますが、どちらも多数の村民や来村客が利用する建物であり、工事の際には、高齢者や障害者の利用も想定した利用計画や設計を密に行っていきます。

### 3.6.2 大川村まち・ひと・しご創生総合戦略

#### (1) 策定年月・計画期間

【策定年月】平成27年8月

【計画期間】平成27年度～平成31年度

#### (2) 目指す姿（将来像）

人口400人の維持による  
「住んで良かった、住んでみたい」大川村

#### (3) 基本目標

基本目標1 地域産業の振興により雇用を創出する

基本目標2 村への新しい人の流れをつくる

基本目標3 若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえ、村民みんなで子どもを育て支え合う村をつくる

基本目標4 集落再生の仕組みづくりにより村民の暮らしを守る

#### (4) 基本的方向、具体的な施策

##### 《基本目標1 地域産業の振興により雇用を創出する》

基本的方向	具体的施策
○一次産業を中心とした地産の強化と外商の推進 (4) 観光・商工の振興 ・広域観光の推進については、引き続き嶺北地域の町村との連携の他、村の地理特性上、山岳観光の分野においては、いの町とも連携し、それぞれの町の観光資源や地域イベントを効果的に組み合わせ、広域的な観光客誘致を計画していく。	(4) 観光・商工の振興 ・自然王国白滝の里を登山客のベースキャンプ地として位置づけ、キャンプ場、野外体験施設、レジャー施設の整備、自然景観林の整備や遊歩道の整備を行う。 ・嶺北地域のみならず、いの町との山岳観光での連携を進めていく。

##### 《基本目標2 村への新しい人の流れをつくる》

基本的方向	具体的施策
○産業振興の取り組み等と連動した村への人の流れの推進 (2) 交流人口の拡大 ・嶺北4町村で連携がはじまった「広域型観光」への取組についても引き続き進めていくとともに、本村の地理的特性上、いの町方面にも目を向けつつ、交流人口の拡大を狙っていく。	(2) 交流人口の拡大 ・近隣町村との連携による交流人口の拡大で地域観光の活性化を目指す。

《基本目標 4 集落再生の仕組みづくりにより村民の暮らしを守る》

基本的方向	具体的施策
<p>○集落活動センターを核とした集落の活性化と村民生活の向上</p> <p>(2) 快適な交通と通信の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・増加していく交通弱者の交通手段確保のため、地域のニーズに応じた生活交通手段の確保やその他利用者の利便の促進を図り、村の実情に合った公共交通サービスの仕組みづくりを進めていく。</li> <li>・福祉バスについては既存公共交通機関とのアクセスや利用者のニーズを的確に捉え、村外運行や利用予約時間、乗車場所等の拡大で、より便利で利用しやすい運行の工夫を目指す。また将来的には福祉での利用に止まらず観光等にも利用可能な村内循環バスとしての運用の可能性についても検討していく。</li> <li>・従来路線バスについても、これまでどおり、村民の足となる生活路線として位置づけ、近隣町村との調整を図りながら事業者と連携し、少しでも利用者にとって利便性が高く、かつ採算性のある効率的な運行の仕組みづくりを検討していく。</li> </ul>	<p>(2) 快適な交通と通信の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要地方道本川大杉線並びに伊予三島線は、早期改良を関係機関に強く要望する。</li> <li>・一般県道大川土佐線は、改良促進を強く要望する。</li> <li>・福祉バスについては既存公共交通機関とのアクセスや利用者のニーズを的確に捉え、村外運行や利用予約時間、乗車場所等の拡大で、より便利で利用しやすい運行の工夫を目指す。また将来的には福祉での利用に止まらず観光等にも利用可能な村内循環バスとしての運用の可能性についても検討していく。</li> <li>・従来路線バスについても、これまでどおり、村民の足となる生活路線として位置づけ、近隣町村との調整を図りながら事業者と連携し、少しでも利用者にとって利便性が高く、かつ採算性のある効率的な運行の仕組みづくりを検討していく。</li> </ul>

## 4. 各種調査の結果

網形成計画の策定に必要な各種調査を行った。

### 4.1 高齢者アンケート調査

嶺北地域に在住の65歳以上の高齢者を対象に、公共交通の利用実態及び意識調査を実施した。

#### 4.1.1 調査概要

調査概要を示す。

表 4-1 高齢者アンケート概要

対象	嶺北地域※に在住の65歳以上の高齢者 ※本山町、大豊町、土佐町、大川村
実施期間	平成30年9月18日～11月1日 ※本山町は11/28まで実施
方法	各自治体において対象者を無作為抽出、調査票の郵送配布・郵送回収もしくは聞き取りにより実施
配布	2,578票（本山町400票、大豊町333票、土佐町1,700票、大川村145票）
回収	1,437票（本山町181票、大豊町329票、土佐町812票、大川村115票）
内容	■回答者の属性 性別、年齢、家族構成 運転免許証の有無、外出頻度 ■主な外出行動 外出目的・頻度・移動手段 出発・帰宅時刻 ■公共交通に対する満足度 ■公共交通の運営に対する意見 公共交通を維持するための行政支援に対する考え 地域の公共交通を見直す場合に最も重視すべき点

#### 4.1.2 調査結果

##### (1) 年齢

回答者の約6割が75歳以上の後期高齢者となっている。

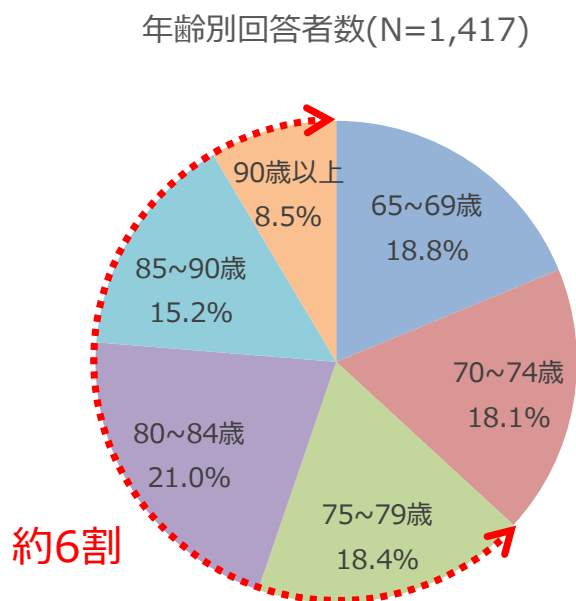


図 4-1 年齢別回答者数

##### (2) 家族構成

回答者の約3割が一人暮らしとなっている。

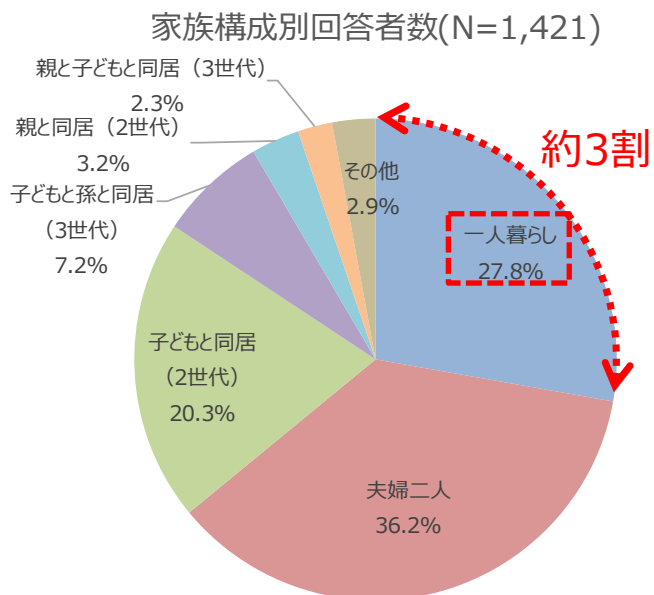


図 4-2 家族構成別回答者数

### (3) 運転免許証の有無

日常的に運転する人が約6割となっている。

年齢別の傾向をみると高齢になるほど、日常的に運転する人の割合が低下する。

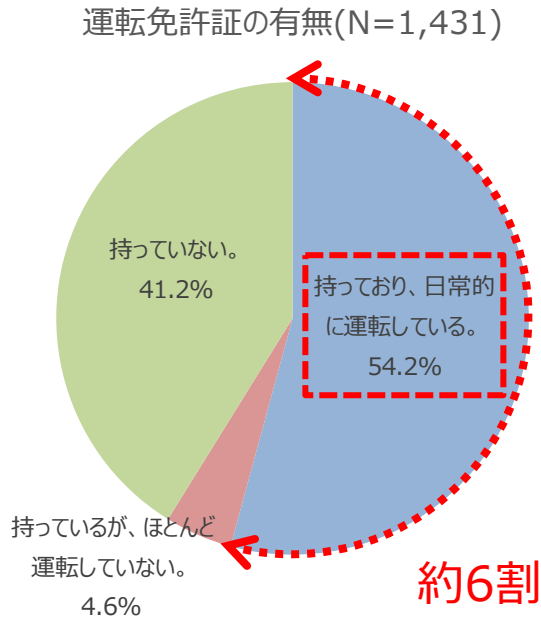


図 4-3 運転免許証の有無（全体）

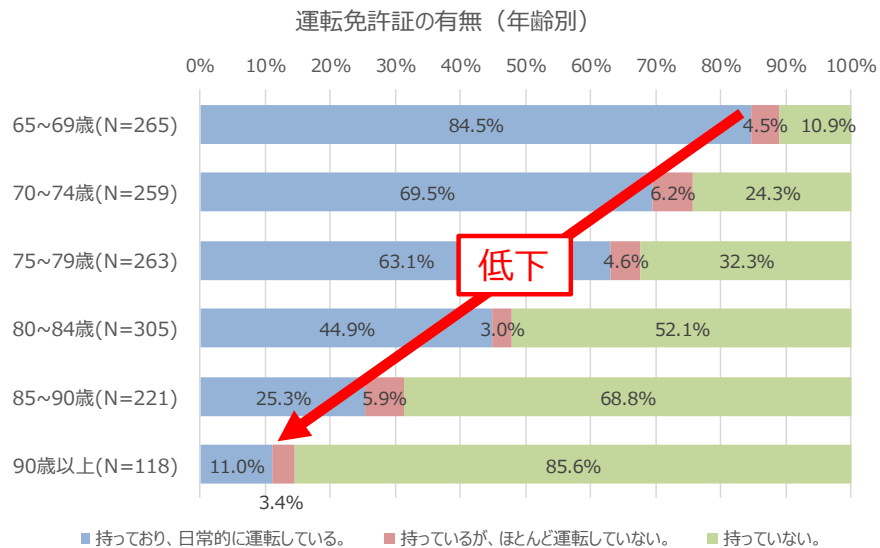


図 4-4 運転免許証の有無（年齢別）



#### (4) 運転免許証の返納

運転免許証の自主返納を考えている人は約8割となっている。  
既に運転免許証を自主返納した人は年齢とともに増加している。

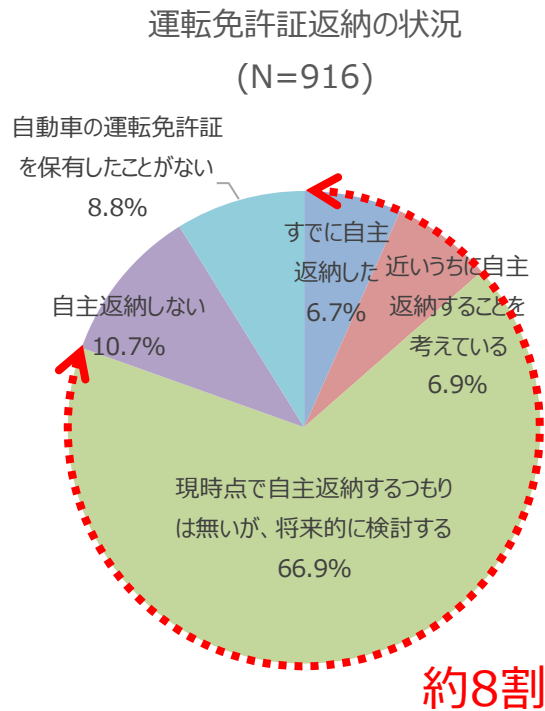


図 4-5 運転免許証の返納状況（全体）

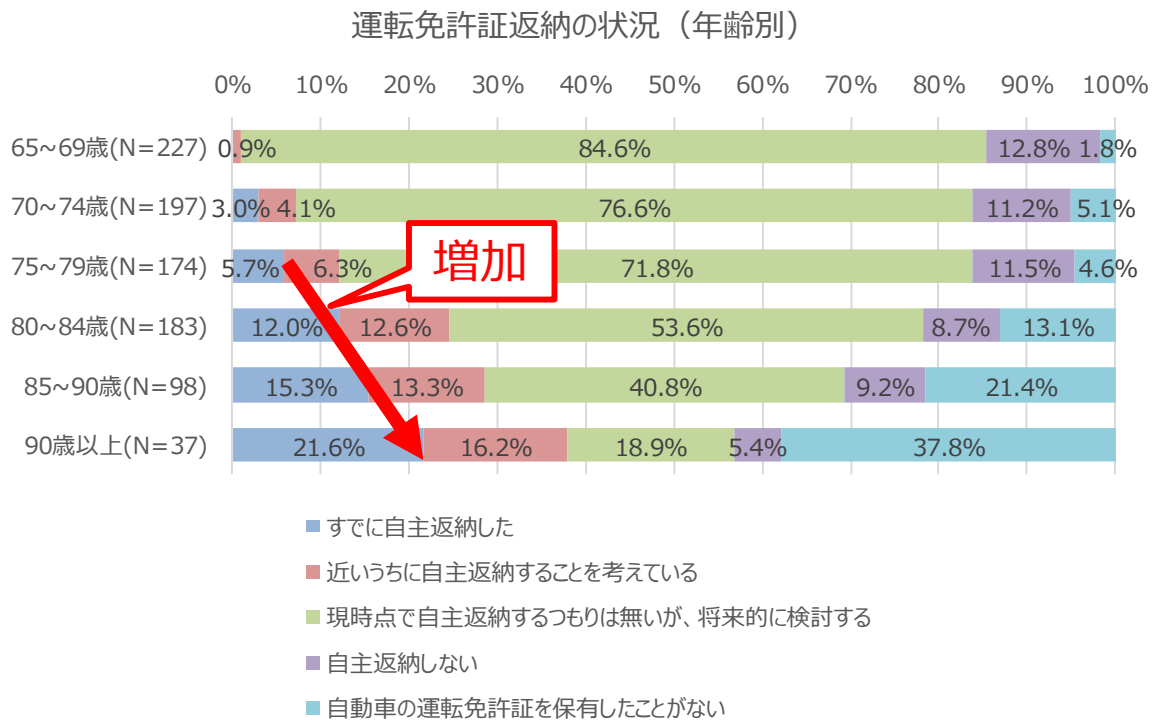


図 4-6 運転免許証の返納状況（年齢別）

(5) 運転に対する自信

運転に対する自信がない人が約4割となっている。

高齢になるほど運転に自信のある割合が低下している。

運転に対する自信(N=940)

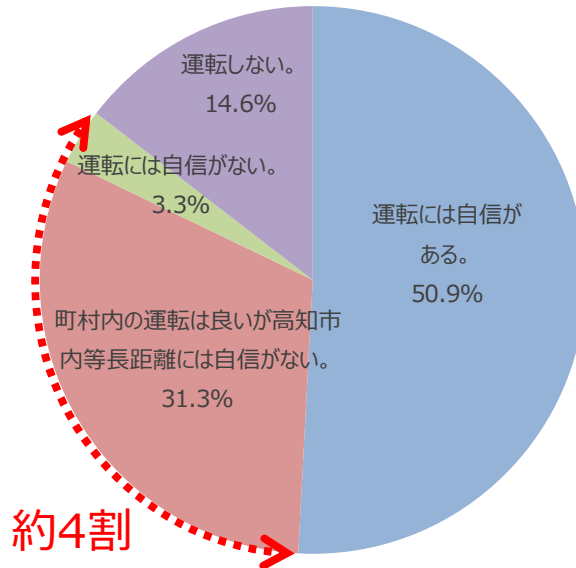


図 4-7 運転に対する自信（全体）

運転に対する自信（年齢別）

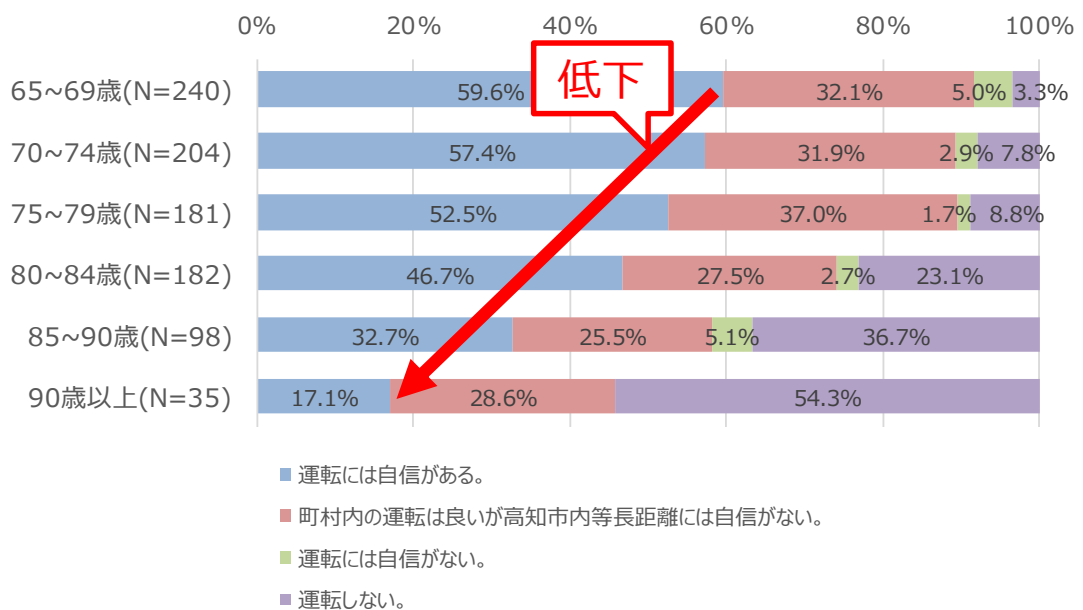


図 4-8 運転に対する自信（年齢別）

## (6) 外出目的・移動手段

外出目的としては、買い物が最も多く次に通院となっている。

移動手段は自家用車が多いが、バスの利用者も程度みられる。

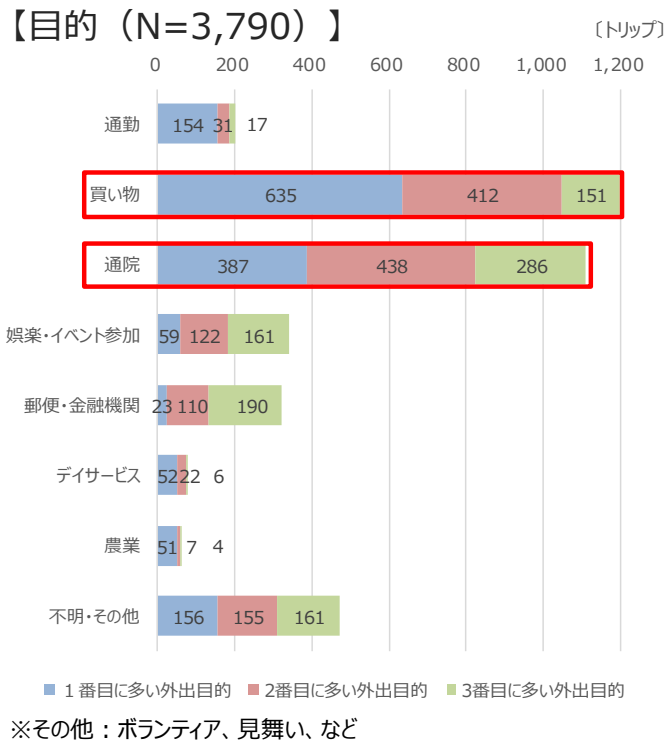


図 4-9 外出目的

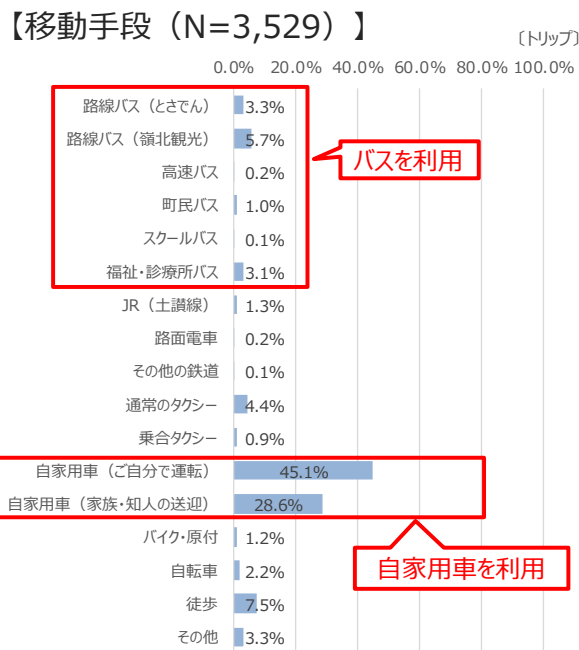


図 4-10 移動手段

## (7) 外出先（全目的）

### 【各町村内の移動状況】

〈総括〉

本山町及び土佐町では、町内移動が7割であるが、大豊町では5割、大川村では約4割に低下する。

〈詳細〉

本山町では、町内への移動が約7割、土佐町への移動が約2割、高知市への移動が約1割となっている。

大豊町では、町内への移動は約5割、高知市への移動が約2割、本山町への移動が約1割、土佐町への移動が約1割となっている。

土佐町では町内への移動が約7割、高知市への移動が約2割、本山町への移動が約1割となっている。

大川村では村内への移動は約4割、土佐町への移動が約3割、本山町への移動が約1割、高知市への移動が約1割となっている。

### 【嶺北地域内への移動状況】

地域内の移動では、地域内の他町村から本山町及び土佐町への移動が1割から2割程度あり、大川村から土佐町への移動は約4割と高くなっている一方、地域内の他町村から大豊町及び大川村への移動はほとんど見られない。

### 【嶺北地域外への移動状況】

各町村から地域外の移動では、高知市への移動は約1割から2割程度みられる。

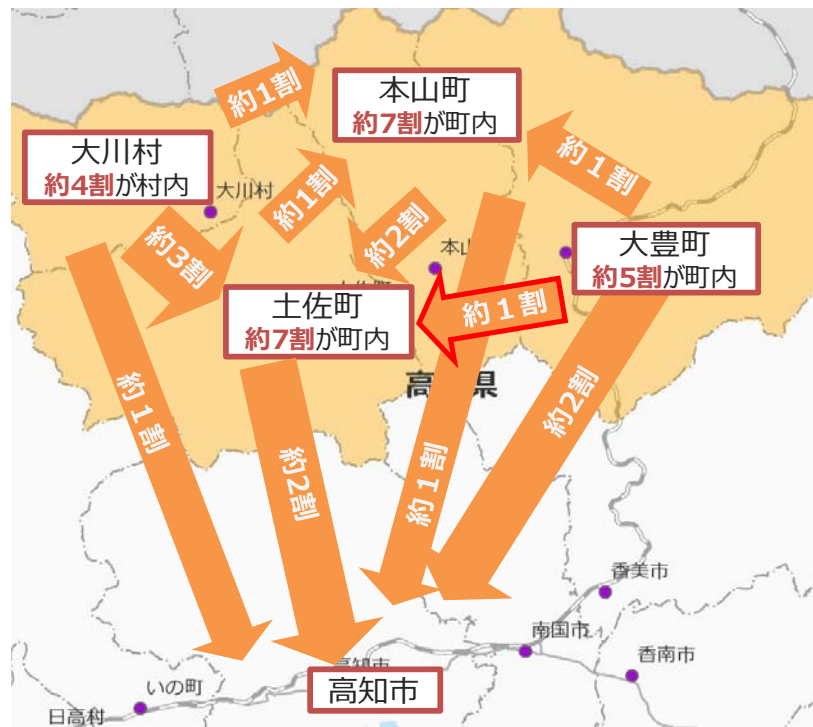


図 4-11 外出先 (全体)

		出発地			
		本山町 (N=413)	大豊町 (N=574)	土佐町 (N=1,803)	大川村 (N=254)
目的地	本山町内	73.4%	10.1%	11.8%	7.5%
	大豊町内	0.2%	51.2%	0.3%	0.0%
	土佐町内	17.4%	7.1%	68.6%	30.3%
	大川村内	0.0%	0.0%	0.4%	37.4%
	高知市内	7.7%	22.0%	15.5%	14.2%
	南国市内	1.2%	5.4%	1.7%	3.9%
	香美市内	0.0%	2.8%	0.5%	0.0%
	その他地域外	0.0%	1.4%	1.2%	6.7%

図 4-12 外出先割合 (全体)

## (8) 外出先（買い物）

### 【各町村内の移動状況】

（総括）

町内移動では、本山町が約7割、土佐町が約8割、大豊町が約5割、大川村では約1割となっている。

〈詳細〉

本山町では町内への移動が約7割、土佐町への移動が約2割、高知市への移動が約1割となっている。

大豊町では町内への移動が約5割、高知市への移動が約2割、土佐町への移動が約1割となっている。

土佐町では町内への移動が約8割、本山町への移動が約3割、高知市への移動が約1割、となっている。

大川村では村内への移動が約1割、土佐町への移動が約6割、高知市への移動が約1割となっている。

### 【嶺北地域内への移動状況】

地域内での移動では、本山町への移動は、大豊町が約1割あり、土佐町への移動は、大豊町は約1割、本山町は約2割、大川村は約6割となっている一方、地域内の他町村から大豊町及び大川村への移動は見られない。

### 【嶺北地域外への移動状況】

各町村から地域外への移動では、高知市への移動が多く、特に大豊町は約2割と高い。大川村は、愛媛県西条市への移動が約1割見られる。

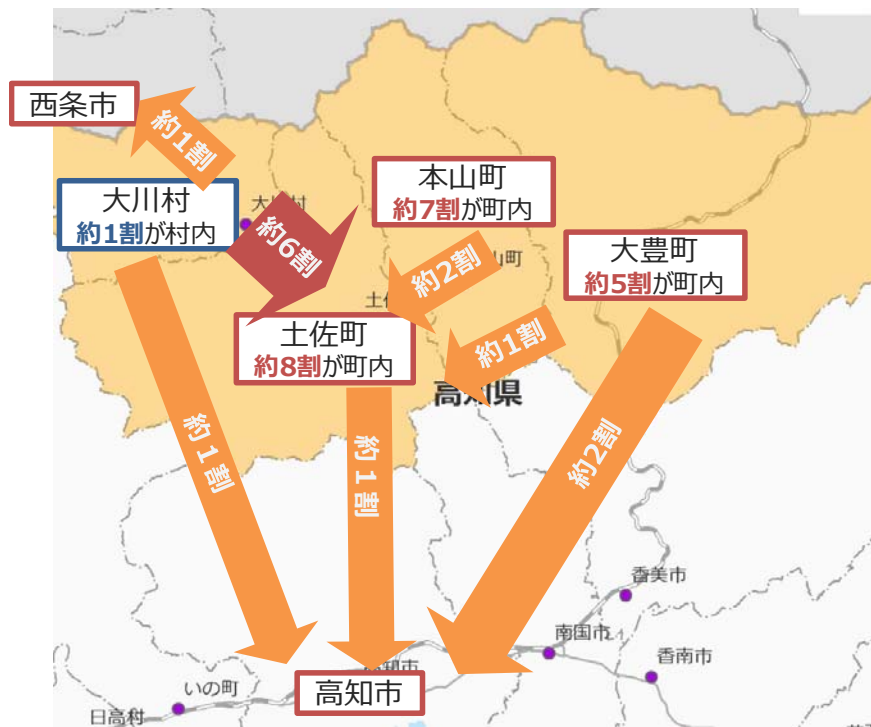


図 4-13 外出先（買い物）

買い物を目的とした移動		出発地			
		本山町 (N=138)	大豊町 (N=136)	土佐町 (N=630)	大川村 (N=70)
目的地	本山町内	71.0%	6.6%	4.8%	1.4%
	大豊町内	0.0%	47.8%	0.0%	0.0%
	土佐町内	23.9%	14.7%	80.5%	55.7%
	大川村内	0.0%	0.0%	0.0%	11.4%
	高知市内	4.3%	18.4%	13.3%	11.4%
	南国市内	0.7%	6.6%	1.0%	1.4%
	香美市内	0.0%	4.4%	0.0%	0.0%
	その他地域外	0.0%	1.5%	0.5%	18.6%

14.3%が  
西条市（愛媛県）へ

図 4-14 外出先割合（買い物）

## (9) 外出先(通院)

### 【各町村内の移動状況】

〈総括〉

町内移動では、本山町が約7割、土佐町が約5割、大豊町が約4割、大川村では約3割となっている。

〈詳細〉

本山町では町内への移動が約7割、土佐町への移動が約2割、高知市への移動が約1割となっている。

大豊町では町内への移動が約4割、高知市への移動が約3割、本山町への移動が約2割となっている。

土佐町では町内への移動が約5割、本山町への移動が約3割、高知市への移動が約2割、となっている。

大川村では村内への移動が約3割、土佐町への移動が約3割、高知市への移動が約2割、本山町への移動が約1割となっている。

### 【嶺北地域内への移動状況】

地域内での移動では、本山町に他の3町村から移動する割合がそれぞれ約1割あり、土佐町への移動は、大豊町は約1割、本山町は約2割、大川村は約3割となっている一方、地域内の他町村から大豊町及び大川村への移動はほとんど見られない。

### 【嶺北地域外への移動状況】

各町村から地域外への移動では、高知市への移動が多く、特に大豊町は約3割と高い。南国市への移動は、大豊町及び大川村はそれぞれ約1割程度あるものの、本山町及び土佐町は2～3%程度と極めて少ない状況にある。





図 4-15 外出先（通院）

通院を目的とした移動		出発地			
		本山町 (N=105)	大豊町 (N=239)	土佐町 (N=434)	大川村 (N=89)
目的地	本山町内	68.6%	16.7%	29.5%	12.4%
	大豊町内	1.0%	36.4%	0.2%	0.0%
	土佐町内	19.0%	5.4%	45.4%	29.2%
	大川村内	0.0%	0.0%	0.5%	31.5%
	高知市内	9.5%	30.1%	21.2%	15.7%
	南国市内	1.9%	7.5%	2.8%	10.1%
	香美市内	0.0%	2.5%	0.5%	0.0%
	その他地域外	0.0%	1.3%	0.0%	1.1%

図 4-16 外出先割合（通院）

## (10) 外出の頻度

地域外への移動のうち、約8割は頻度が週1回未満となっている。

特に、通院目的での地域外への移動のうち、週1回以上である割合は1割弱となっている。

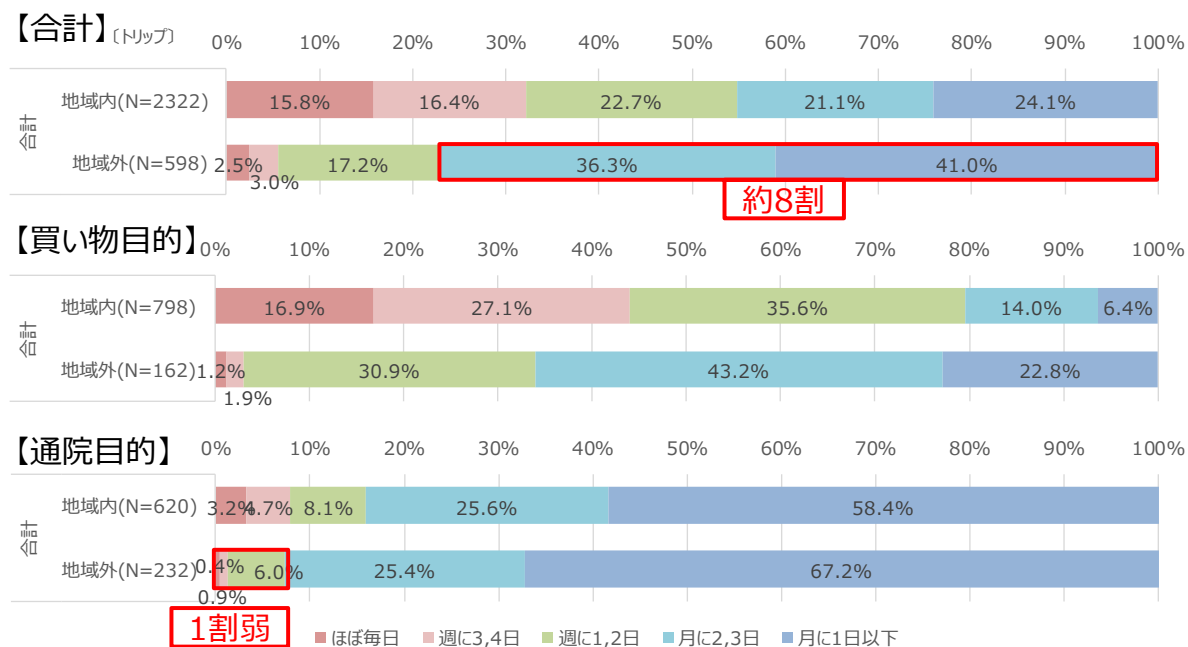


図 4-17 外出の頻度

### (11) 路線バスについての満足度

路線バスに対する満足度では、「乗りたい時間にバスがある」、「バスからの乗り継ぎ」、「始発・最終バスの時間」に関する不満が高くなっている。

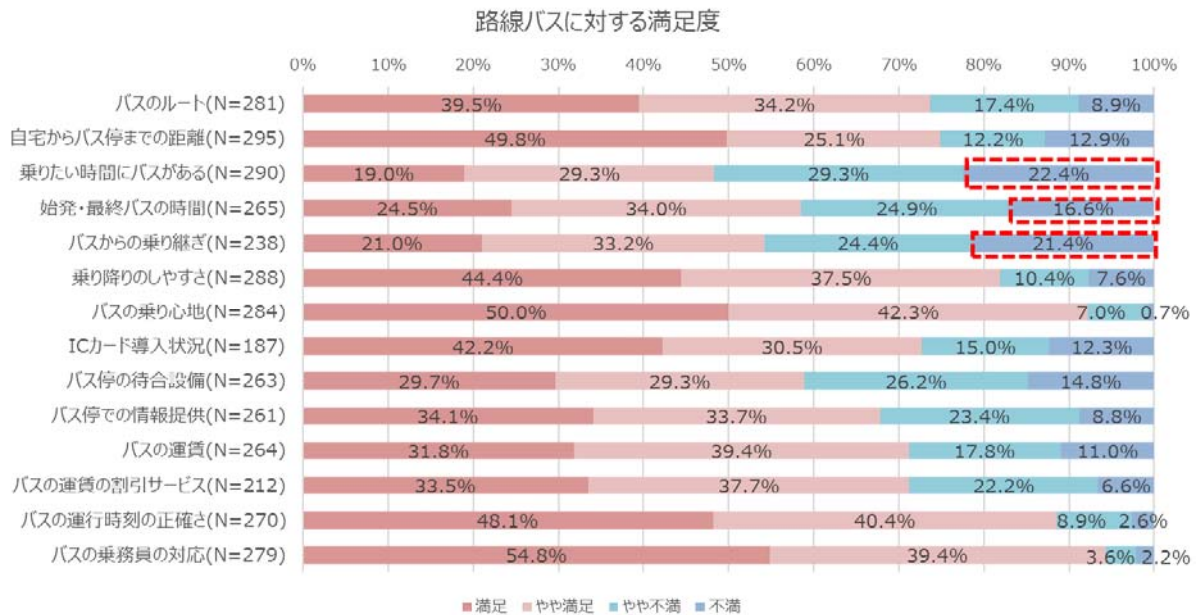


図 4-18 路線バスについての満足度

### (12) 鉄道についての満足度

鉄道に対する不満は路線バスに比べて高くなっている。

「乗りたい時間に列車がある」、「特急列車の本数・停車駅数」、「普通列車の本数」、「鉄道からの乗り継ぎ」に対する不満が高くなっている。

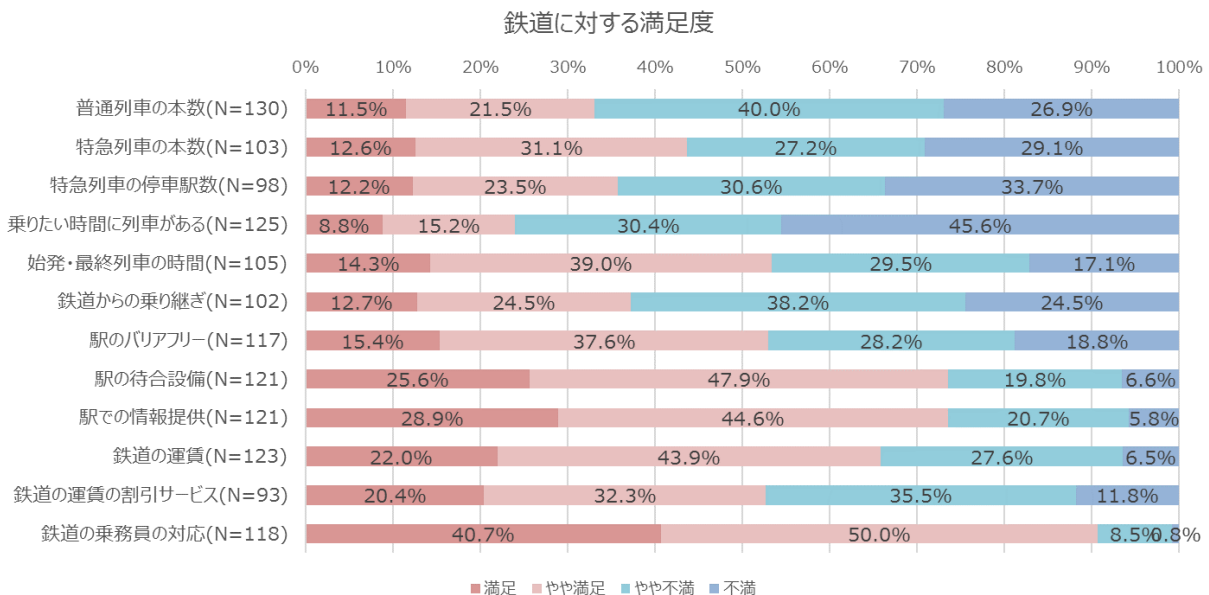


図 4-19 鉄道に対する満足度

### (13) 乗合タクシーへの満足度

大豊町で実施している乗合タクシーは、町民の約9割に認知されている。

「目的地までの所要時間」、「乗りたいときに乗れる」に対する不満がやや高い。

乗合タクシーの認知度 (N=308)

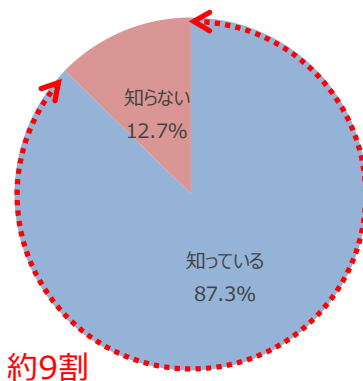


図 4-20 乗合タクシーの認知度

乗合タクシーに対する満足度

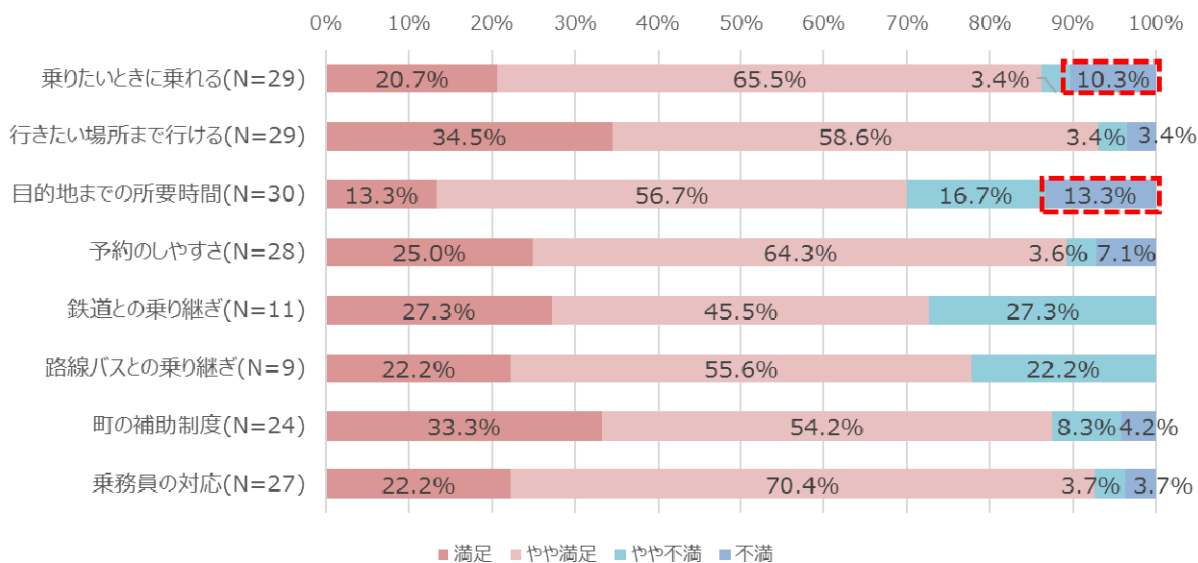


図 4-21 乗合タクシーの満足度

(14) 町民バスへの満足度

大豊町で実施している町民バスは、町民の約9割に認知されている。

「乗りたい時間にバスがある」、「路線バスとの乗り継ぎ」、「自宅からバス停までの距離」に対する不満がやや高い。

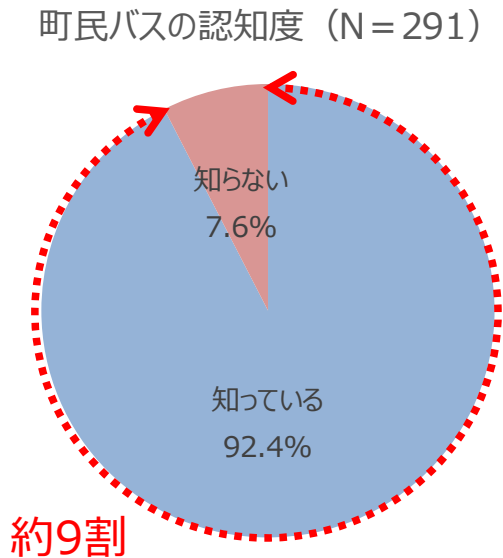


図 4-22 町民バスの認知度

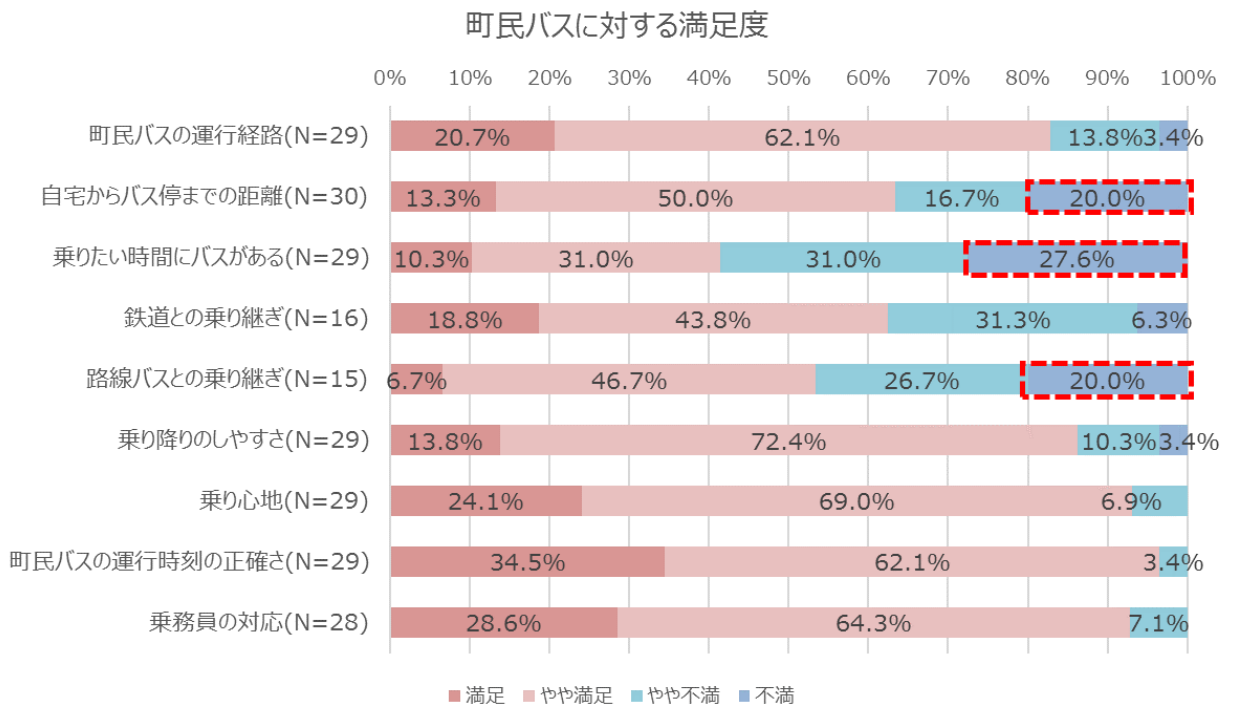


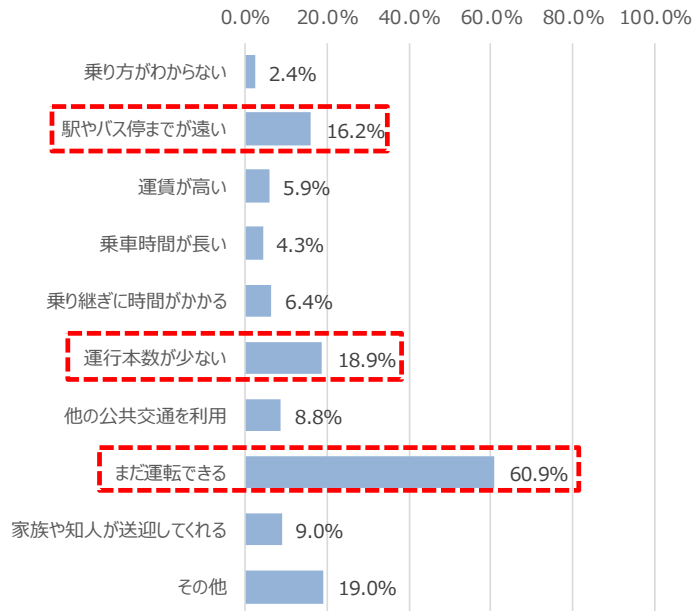
図 4-23 町民バスの満足度

(15) 公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由は「まだ運転できる」が最も高く、次いで「運行本数が少ない」、「駅やバス停までが遠い」が高くなっている。

大川村では他の町に比べて「駅やバス停までが遠い」がやや高くなっている。

公共交通を使わない理由 (N=1,025)



※その他：身体が悪いから、利用する必要がないからなど

図 4-24 公共交通を利用しない理由 (全体)

公共交通を使わない理由 (町村別)

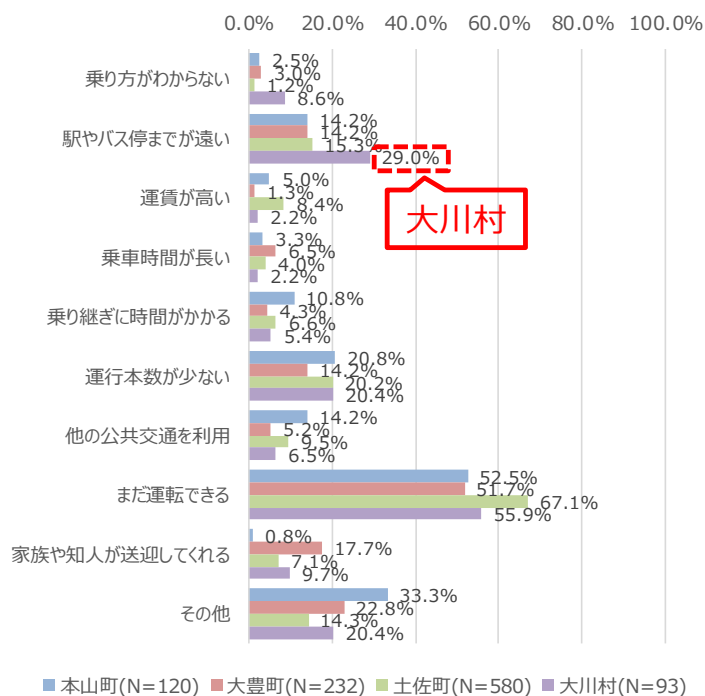


図 4-25 公共交通を利用しない理由 (町村別)

(16) 公共交通サービスについて

約9割は公共交通サービスの存続を望んでいる。

大川村では、廃線になっても仕方ないと考えている割合が他の町に比べ高い。

公共交通サービスについて (N=1,199)

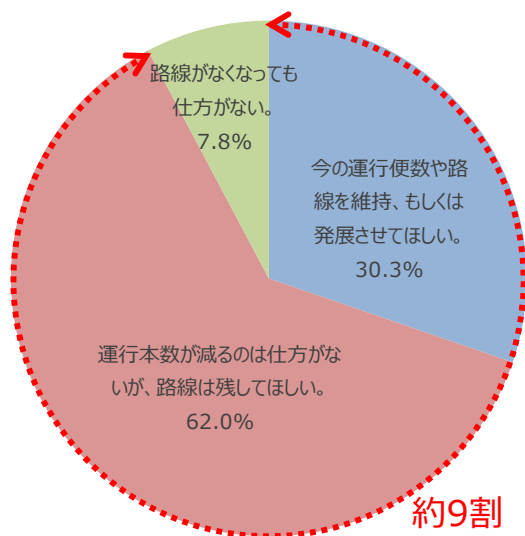
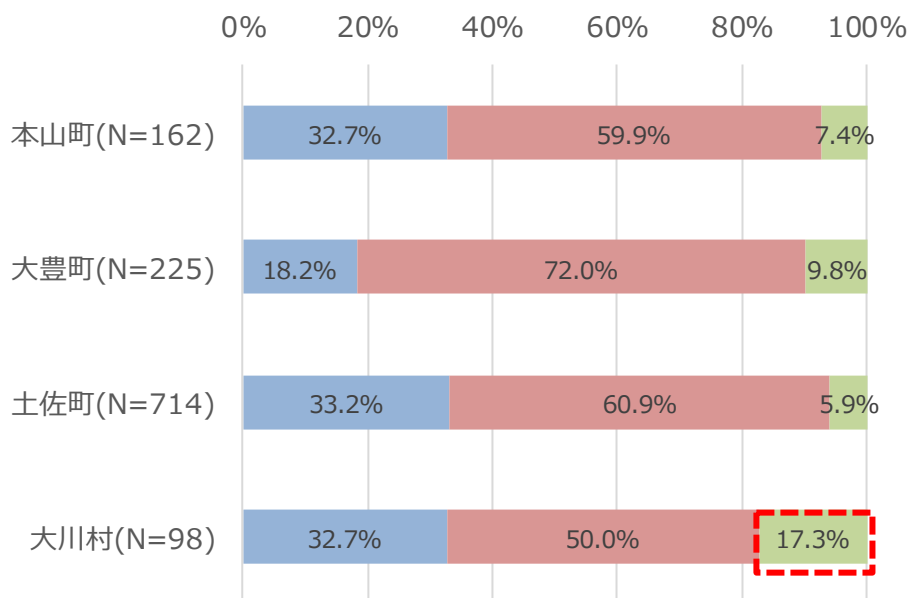


図 4-26 公共交通サービスについて

公共交通サービスについて (町村別)



- 今の運行便数や路線を維持、もしくは発展させてほしい。
- 運行本数が減るのは仕方ないが、路線は残してほしい。
- 路線がなくなっても仕方ない。

図 4-27 公共交通サービスについて (町村別)

(17) 公共交通の維持のための負担について

「行政負担が必要」と考えている人が約4割、  
 「町村民が利用して維持するべき」と考えている人が約3割となっている。

公共交通の維持のための負担について  
 (N=1,102)

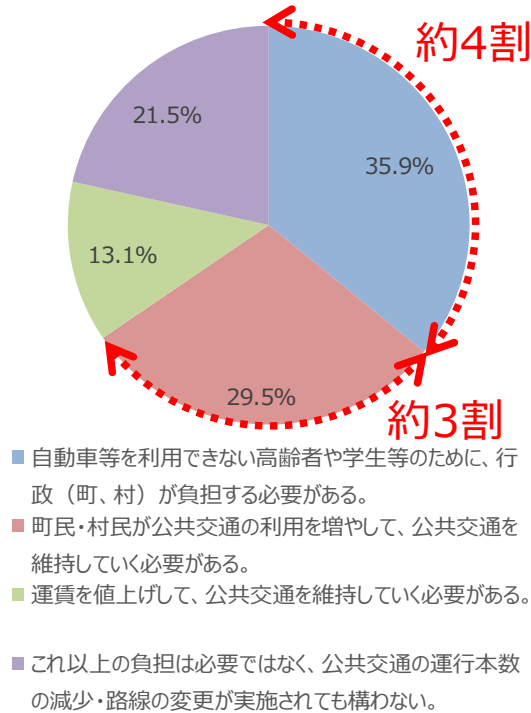
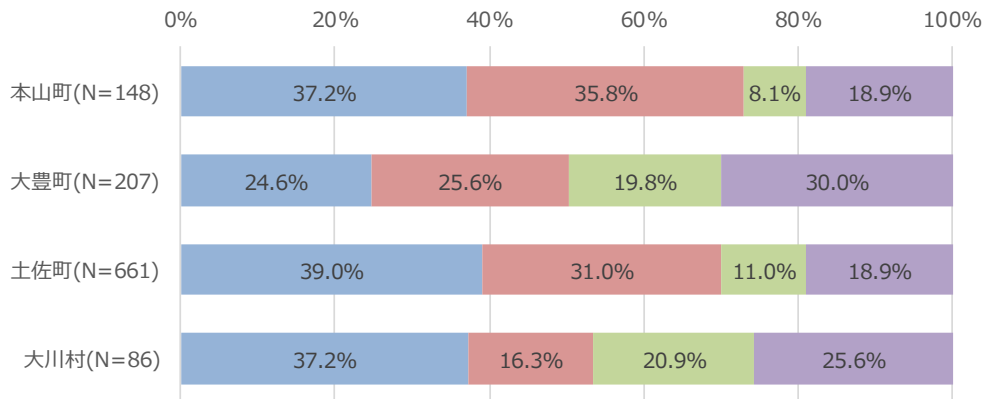


図 4-28 公共交通の維持のための負担（全体）

公共交通の維持のための負担について（町村別）



- 自動車等を利用できない高齢者や学生等のために、行政（町、村）が負担する必要がある。
- 町民・村民が公共交通の利用を増やして、公共交通を維持していく必要がある。
- 運賃を値上げして、公共交通を維持していく必要がある。
- これ以上の負担は必要ではなく、公共交通の運行本数の減少・路線の変更が実施されても構わない。

図 4-29 公共交通の維持のための負担（町村別）



(18) 公共交通利用が難しくなった場合の移動手段

路線の見直し等により公共交通の利用が難しくなった場合の移動手段は、自分で運転する、家族や友人の送迎、がそれぞれ約3割となっている。

大豊町では家族や友人の送迎、大川村ではボランティアや福祉の送迎を使う割合が他の町村に比べ高い。

公共交通利用が難しくなった場合の移動手段  
(N=1,215)

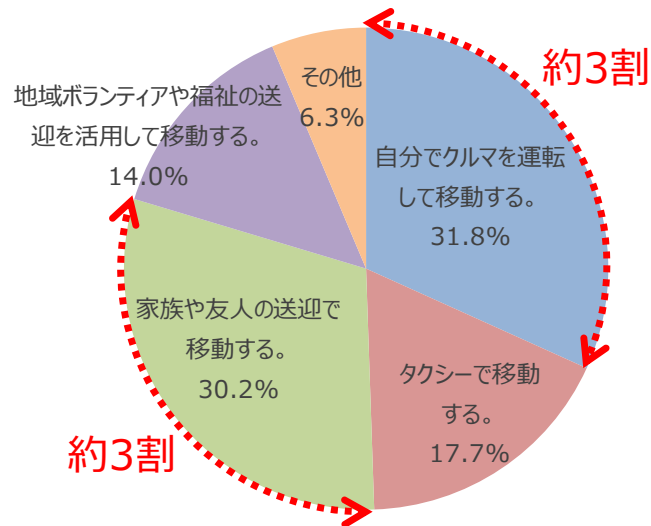


図 4-30 公共交通利用が難しくなった場合の移動手段（全体）

公共交通利用が難しくなった場合の移動手段  
(町村別)

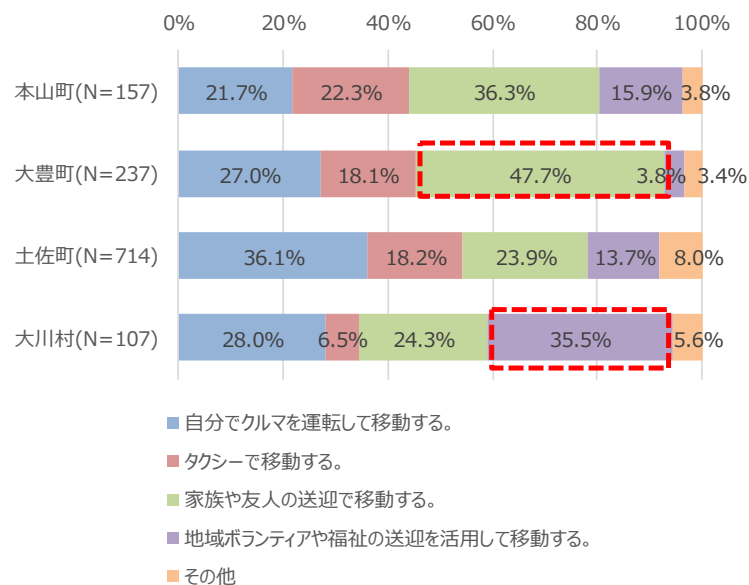


図 4-31 公共交通利用が難しくなった場合の移動手段（町村別）

(19) 公共交通に求めること

時間帯に関する要望が最も高く、次いで路線に関する要望が高くなっている。  
 時間帯に関する要望は大川村で特に高くなっている。

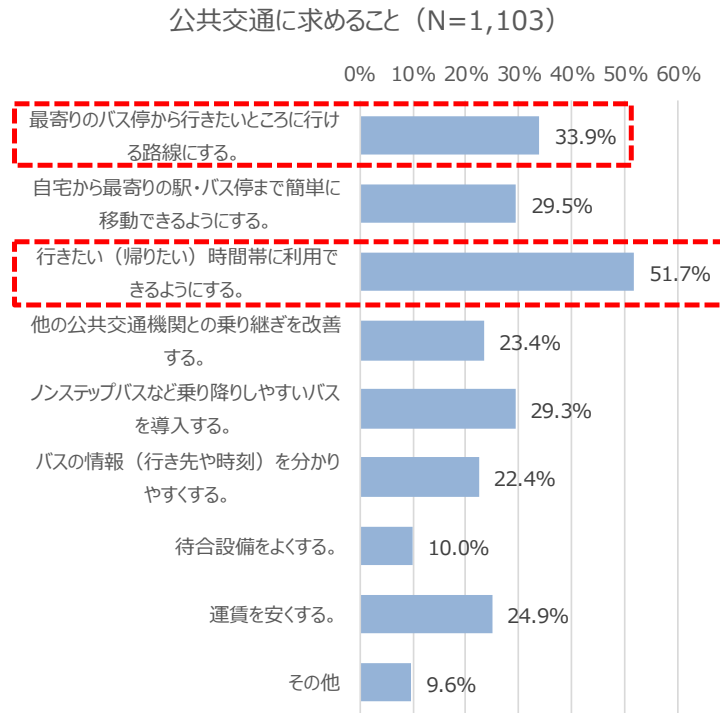


図 4-32 公共交通に求めること (全体)

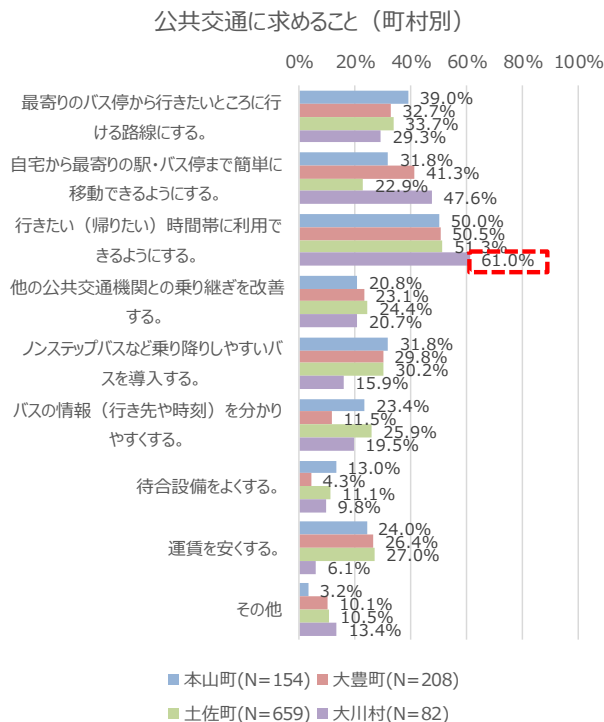


図 4-33 公共交通に求めること (町村別)

## 4.2 若年層の保護者アンケート

嶺北地域に住んでいる若年層（15歳～18歳）の保護者を対象としたアンケート調査を実施した。

### 4.2.1 調査概要

調査概要を示す。

対象	嶺北地域在住の若年層（15歳～18歳）の保護者
実施期間	平成30年9月14日～10月12日
方法	各町村に対象の世帯の抽出を依頼し、調査票を郵送配布・回収
回収率	52.8%（103票/193票）うち高校生の保護者79票 大豊町：29票 土佐町：27票 本山町：19票 大川村：2票
内容	<ul style="list-style-type: none"><li>■子供の属性 性別、職業、子供との同居・別居の状況</li><li>■子供の通学手段 晴天時、雨天時の通学手段、定期券の利用状況、送迎の頻度</li><li>■送迎の負担</li><li>■公共交通に対する満足度</li><li>■公共交通の不満な点</li><li>■別居している理由 など</li></ul>

## 4.2.2 調査結果

### (1) 同居・別居の状態

約3割は子供が下宿等をしており、一緒に住んでいない。

大豊町は一緒に住んでいる割合が約9割となっており、4町村の中で最も高い。

子供との同居・別居の状況 (N=77)

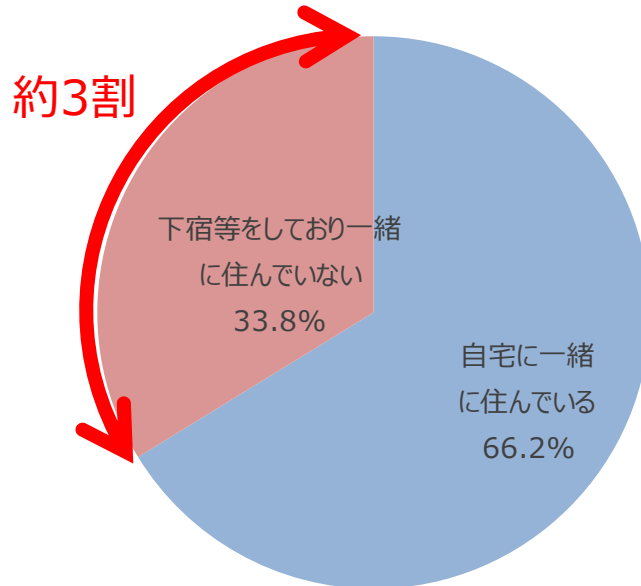


図 4-34 同居・別居の状況 (全体)

子供との同居・別居の状況 (町村別)

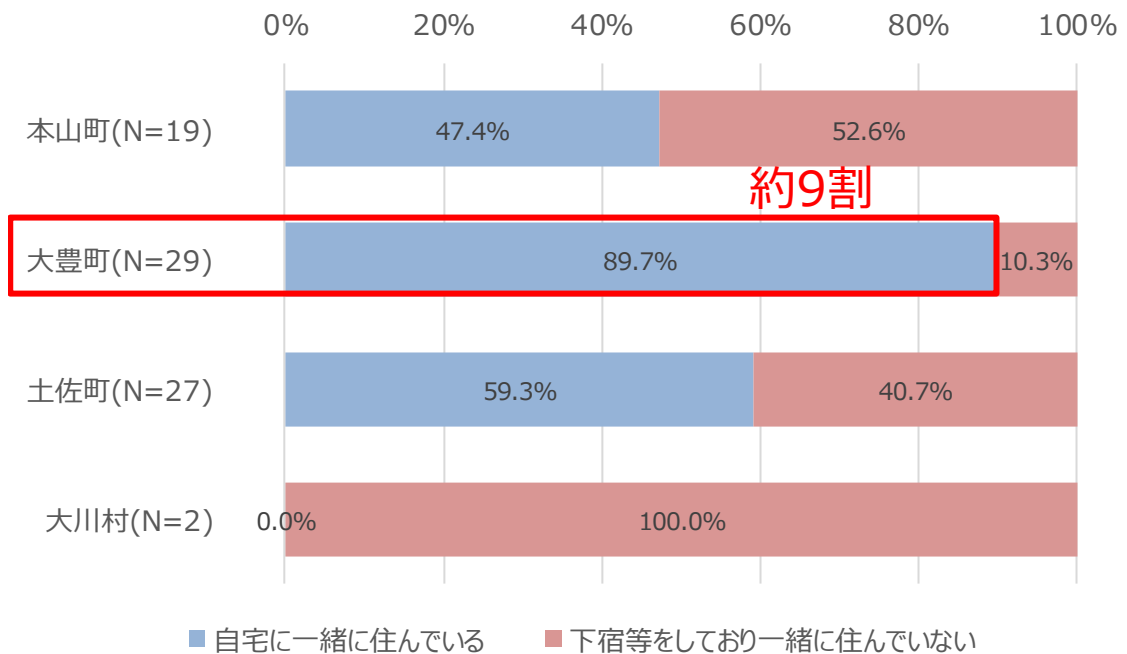


図 4-35 同居・別居の状況 (町村別)

(2) 通学先の場所

約7割は嶺北地域外に進学している。

大豊町、大川村からは嶺北地域内に通学している学生がいない。

通学先 (N = 75)

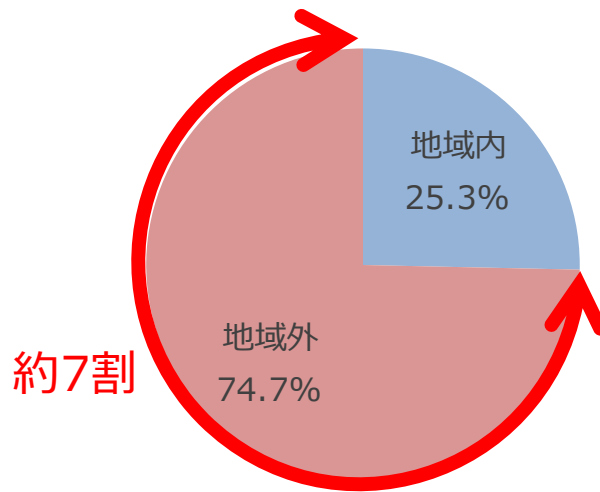


図 4-36 通学先 (全体)

通学先 (町村別)

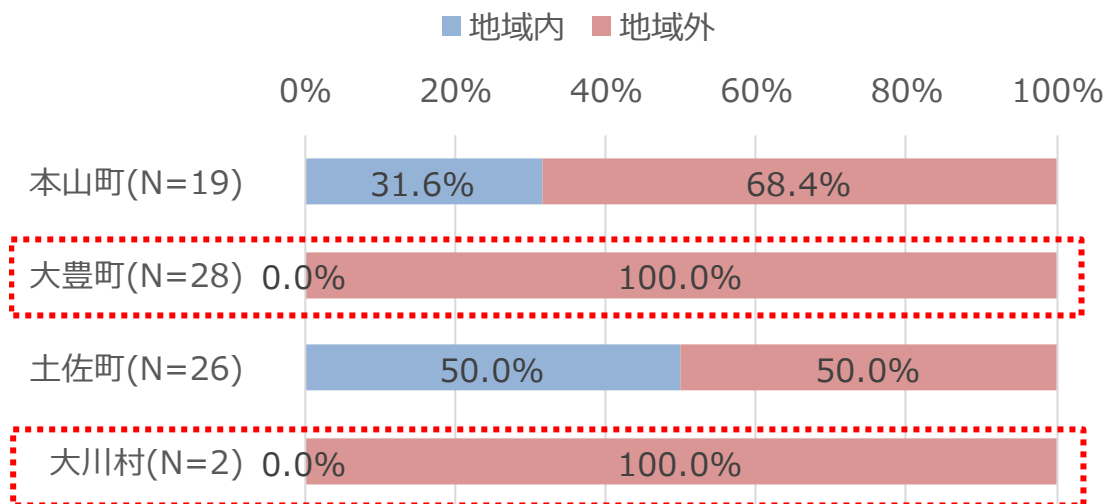


図 4-37 通学先 (町村別)

### (3) 自宅から通学している場合の交通手段

通学先が嶺北地域内の場合、徒歩・自転車のみが7割、送迎利用者が3割、通学先が嶺北地域外の場合、JR+送迎（+徒歩・自転車）が約5割、JR（+徒歩・自転車）が約3割となっている。

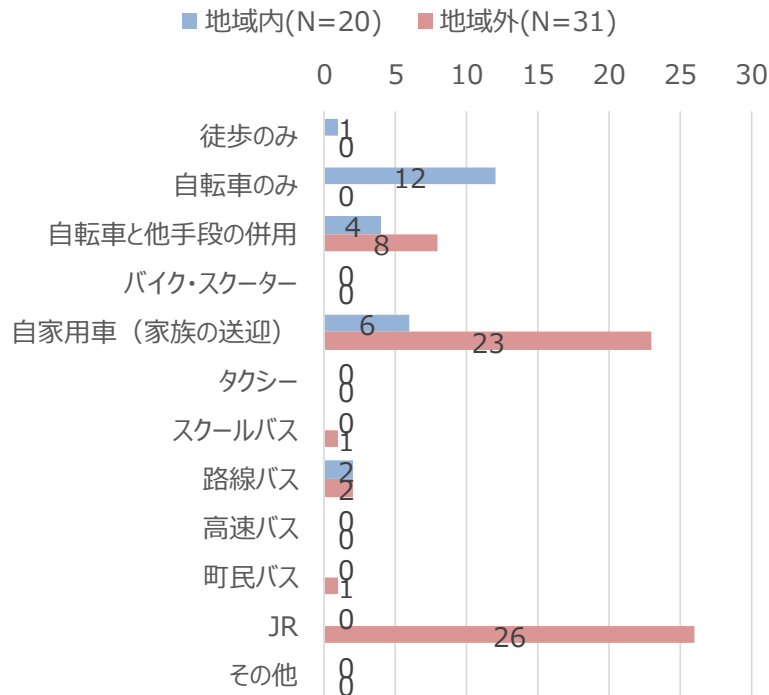


図 4-38 通学手段

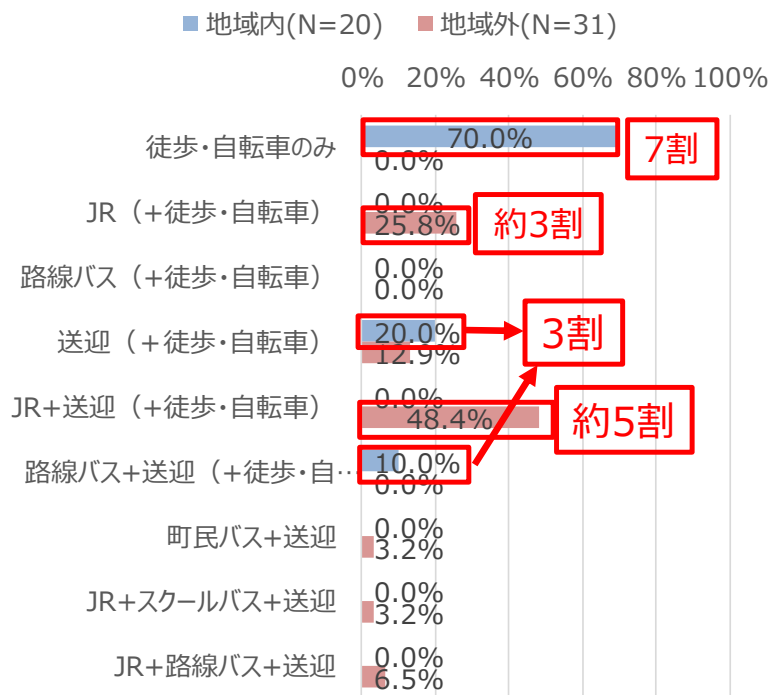


図 4-39 通学手段（割合）

#### (4) 自宅から通学している場合の通学時間

鉄道利用者の約7割は1時間以上かけて通学している。

地域内に通学している学生の約8割は30分以内に通学可能だが、地域外に通学している学生の約7割は1時間以上かけて通学している。

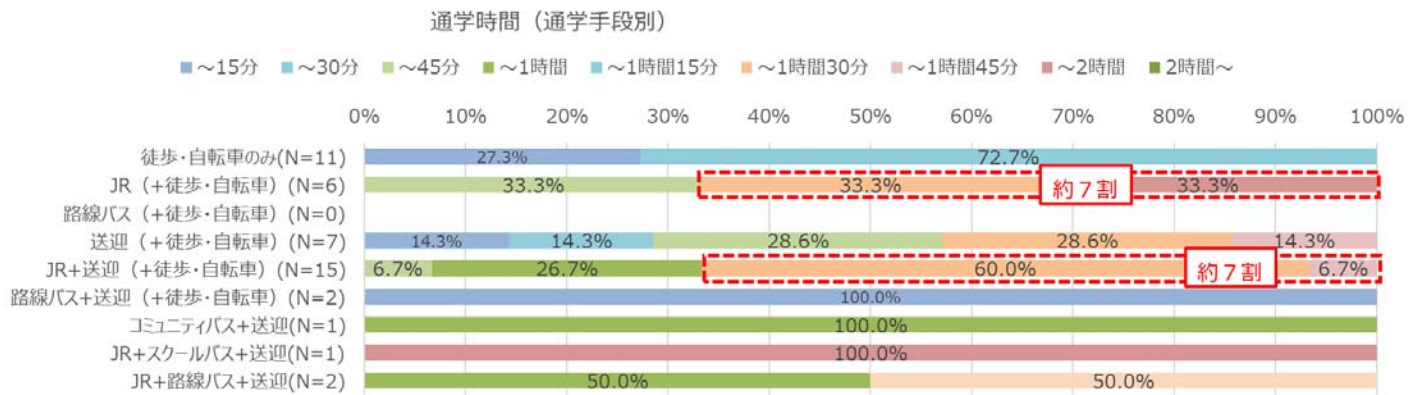


図 4-40 通学時間（通学手段別）

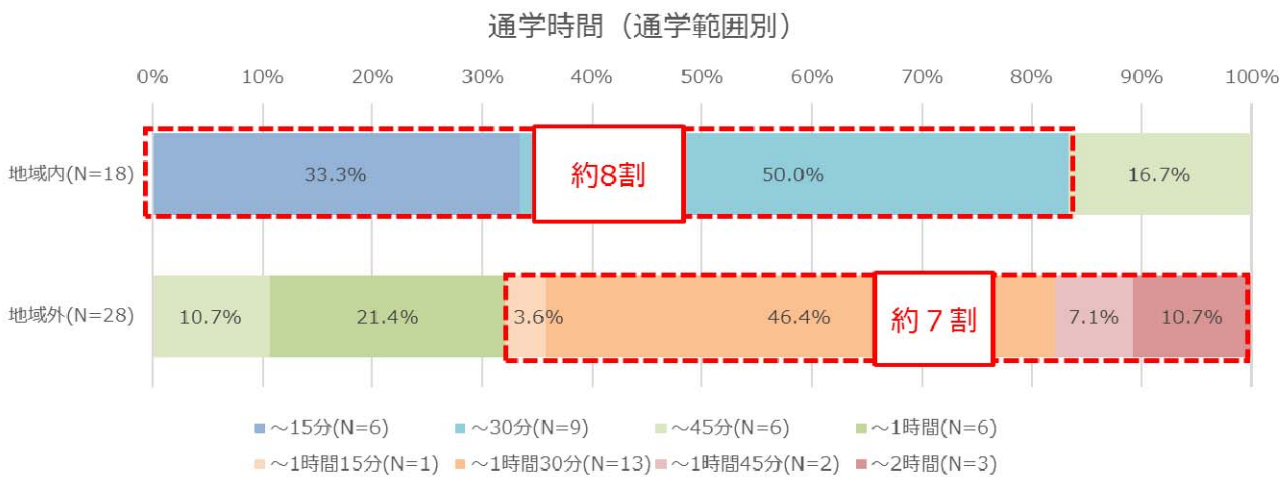


図 4-41 通学時間（通学範囲別）

(5) 自宅からの雨の日の通学手段

雨天時には4割が交通手段を変更しており、晴天時は自転車等を利用する人が雨天時は家族の送迎に変更となっている。

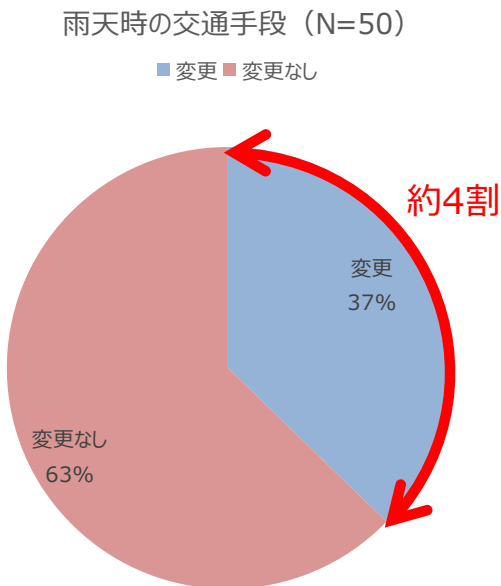


図 4-42 雨天時の交通手段の変更について

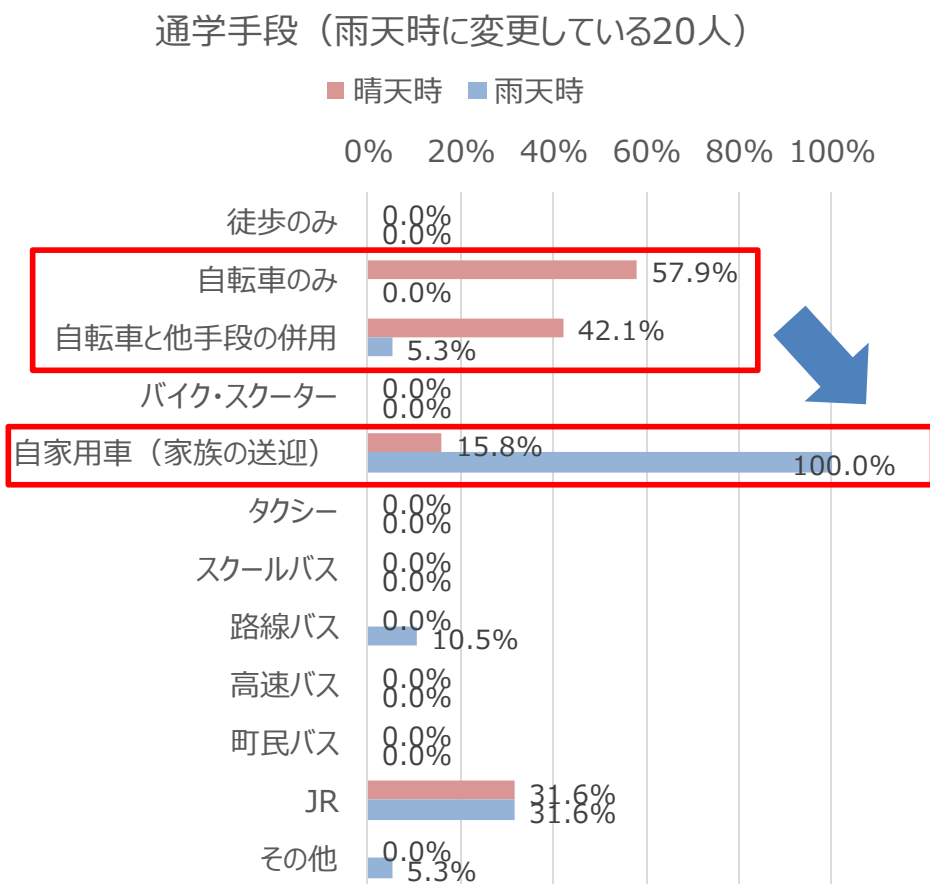


図 4-43 雨天時の交通手段



(6) 定期券の利用状況

約6割が定期券を利用している。約4割が1万円/月以上の定期代となっている。

定期券・回数券の利用状況 (N=42)

■ 定期券利用 (往復) ■ 回数券利用 ■ 利用していない

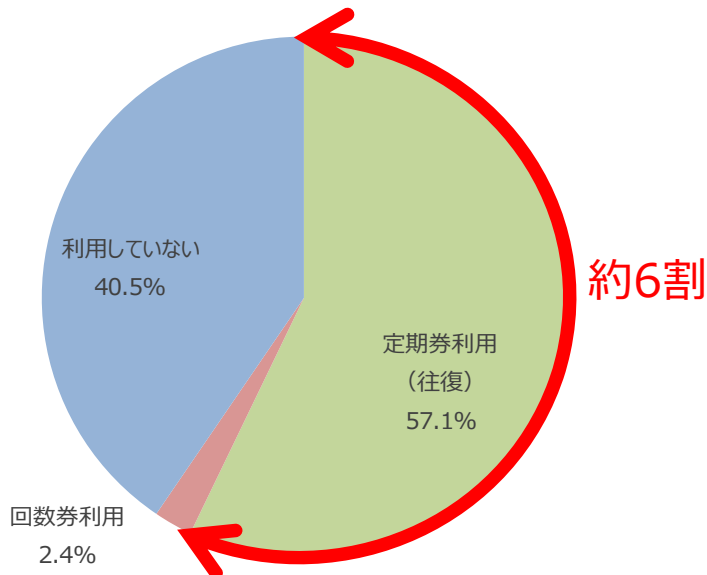


図 4-44 定期券・回数券の利用状況

定期利用金額 (月額) (N=24)

■ 8千円未満 ■ 8千円以上～1万円未満  
■ 1万円以上～1万2千円未満 ■ 1万2千円以上

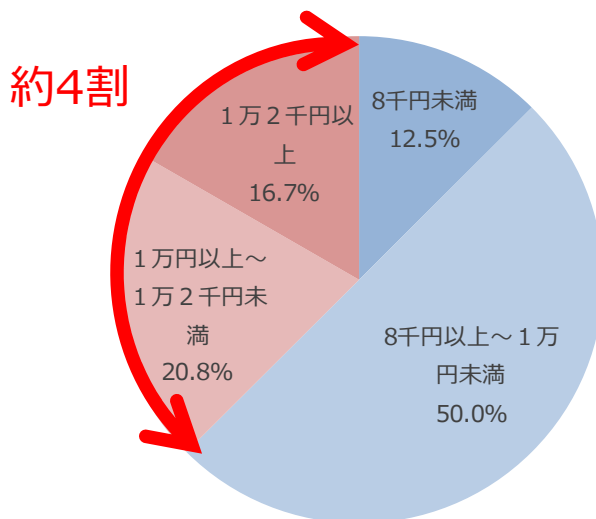


図 4-45 定期利用金額

### (7) 自宅からの送迎の頻度

地域内の通学者の約8割、地域外の9割強は、週に1回以上送迎されている。  
送迎を大変と感じる人は7割弱となっている。

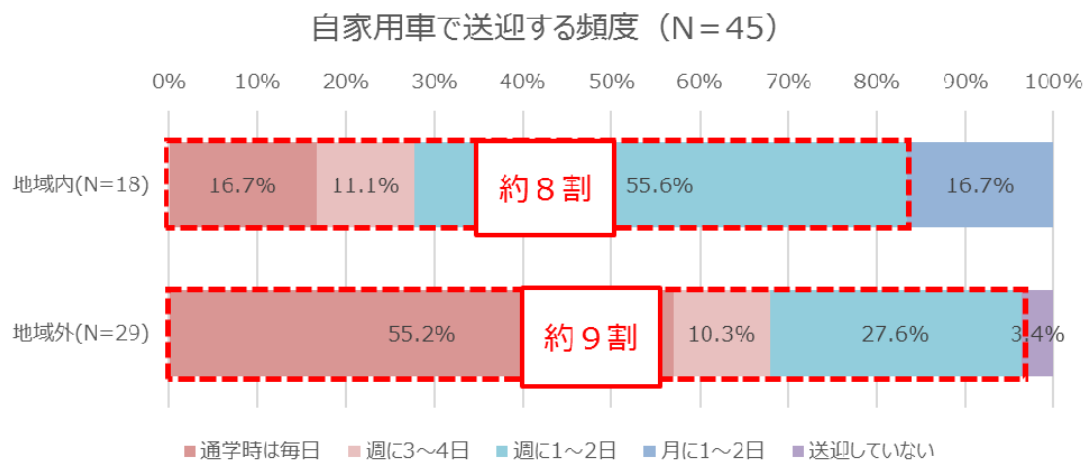


図 4-46 自宅からの送迎の頻度

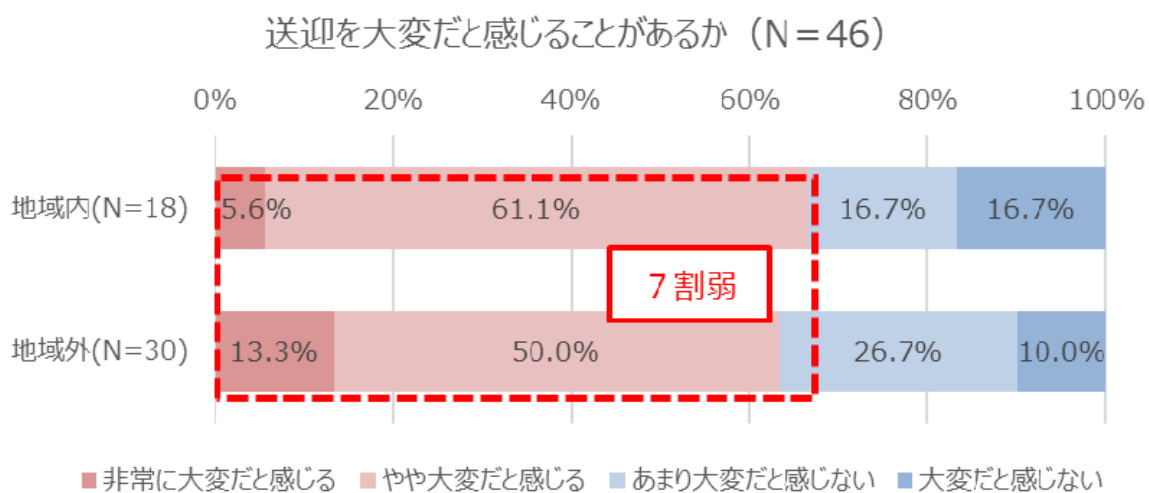


図 4-47 送迎を大変だと感じるかについて

### (8) 公共交通に対する不満

地域内では運行本数、運行時間、運賃に対する不満が多い。

地域外では運行本数、運行時間、移動時間に対する不満が多い。

公共交通に対する不満（地域内：N=8）

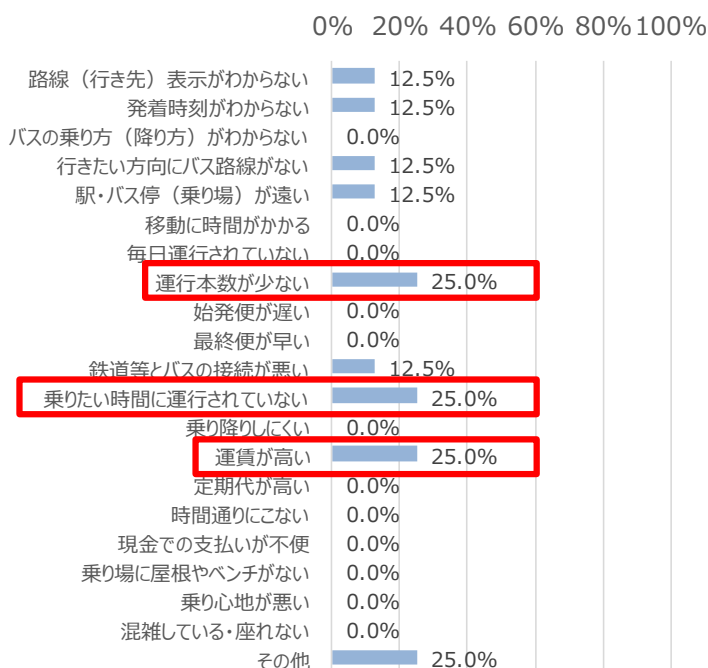


図 4-48 公共交通に対する不満（地域内への通学）

公共交通に対する不満（地域外：N=28）

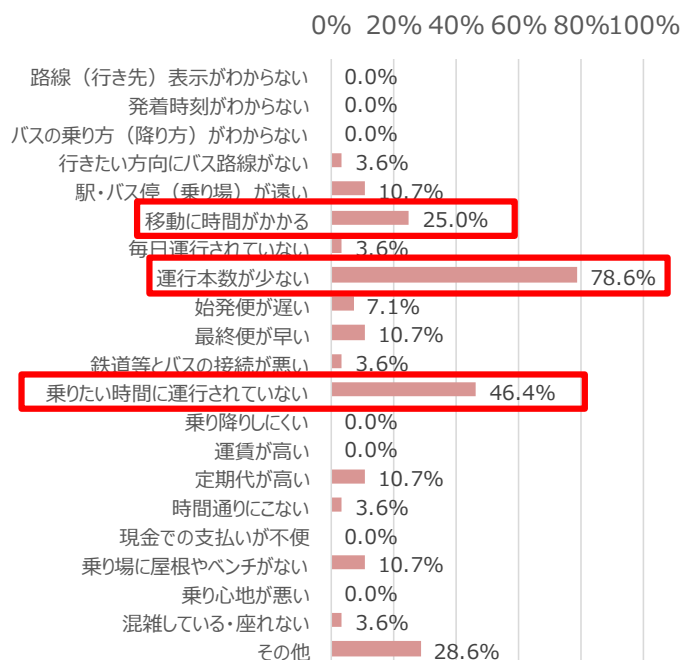


図 4-49 公共交通に対する不満（地域外への通学）

(9) 公共交通に対する満足度と今後の利用意向

約7割が公共交通に不満を持っている。

約8割は今後も継続的な公共交通を利用したいと考えている。

公共交通に対する満足度 (N=44)

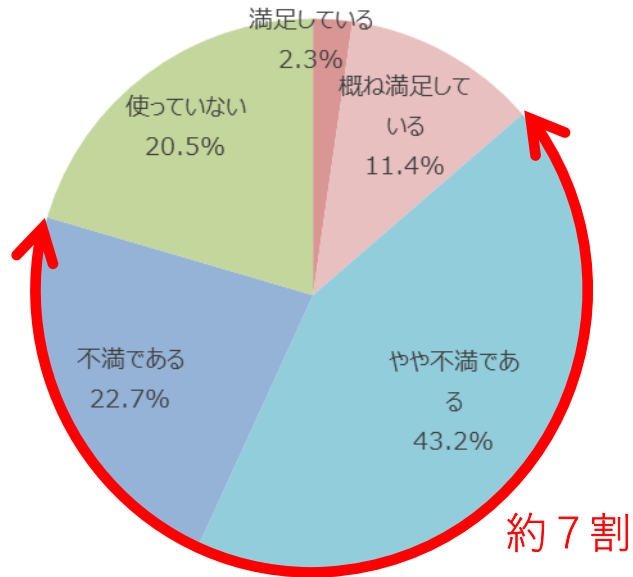


図 4-50 公共交通に対する満足度

公共交通の利用意向 (N=47)

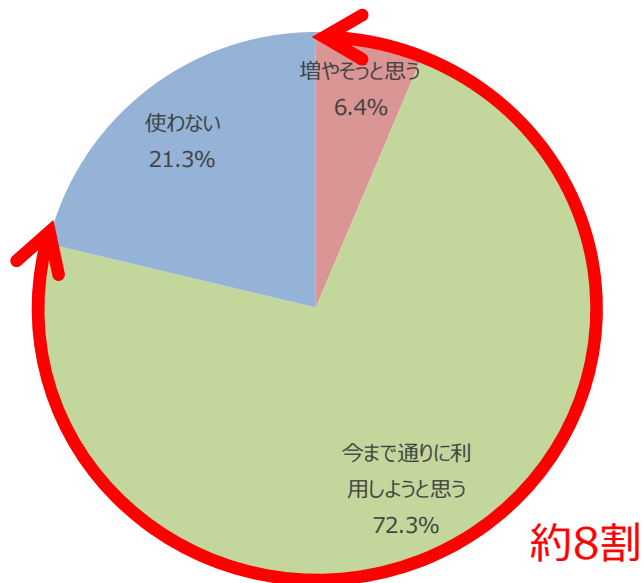


図 4-51 公共交通の利用意向

(10) 下宿している学生の自宅からの通学の可否

下宿等をしている学生のうち約5割は自宅から通学が可能である。

町村別でみると、本山町では約4割、大豊町では約7割、土佐町では約5割が自宅から通学が可能である。

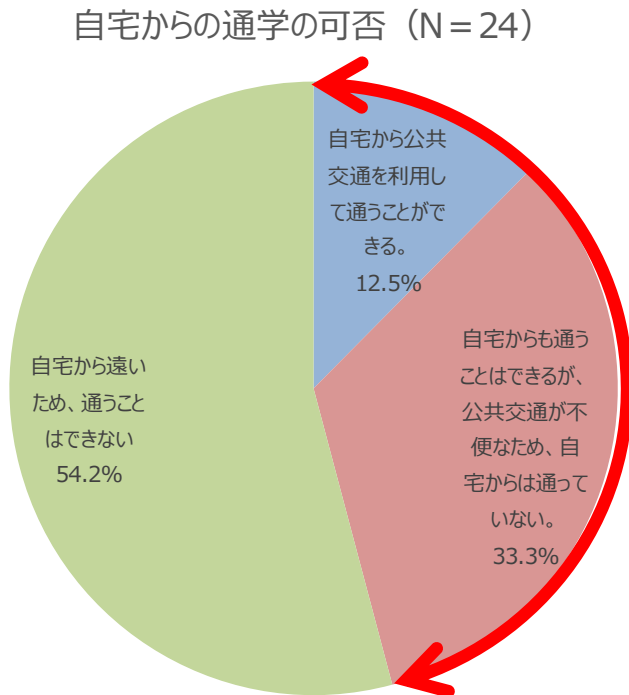


図 4-52 自宅からの通学の可否 (全体)

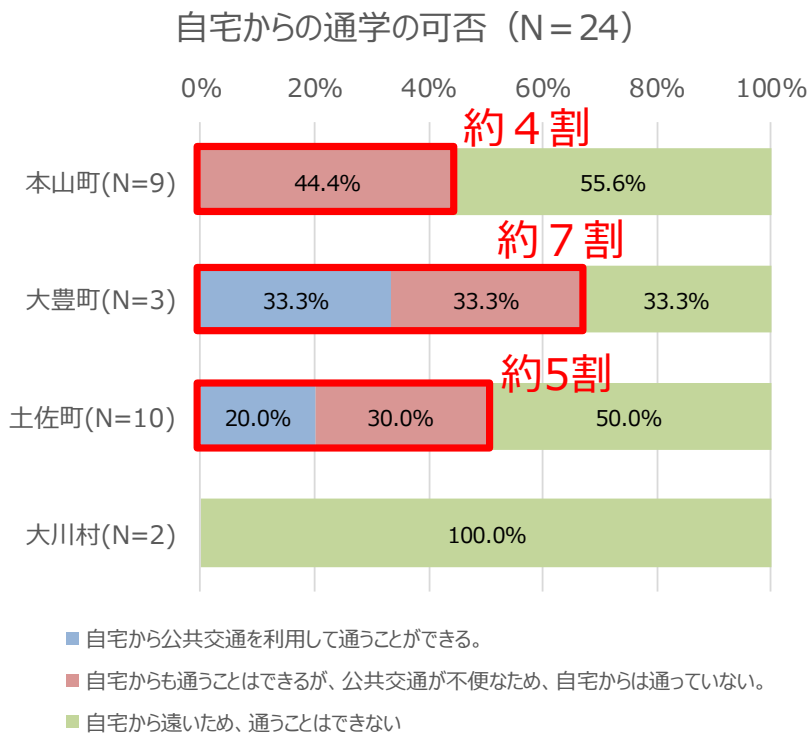


図 4-53 自宅からの通学の可否 (町村別)

(11) 公共交通で通学しない理由

下宿等をさせている理由として、移動に時間がかかる、乗りたい時間に運行されていない、などが多く挙げられている。

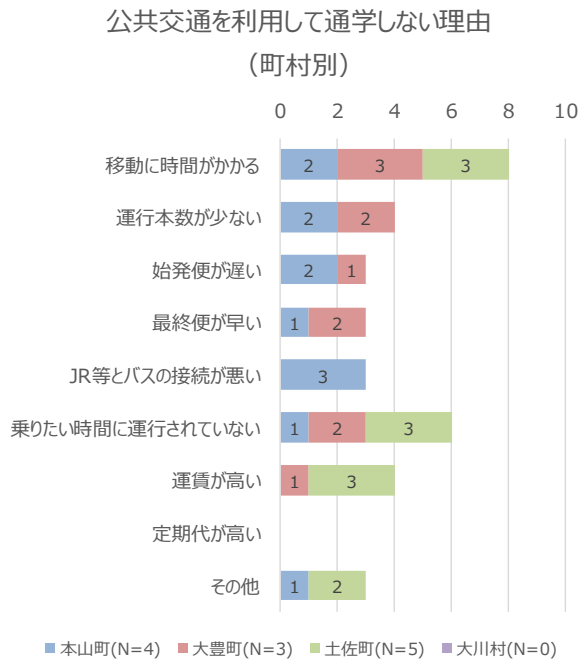


図 4-54 公共交通を利用して通学しない理由 (全体)

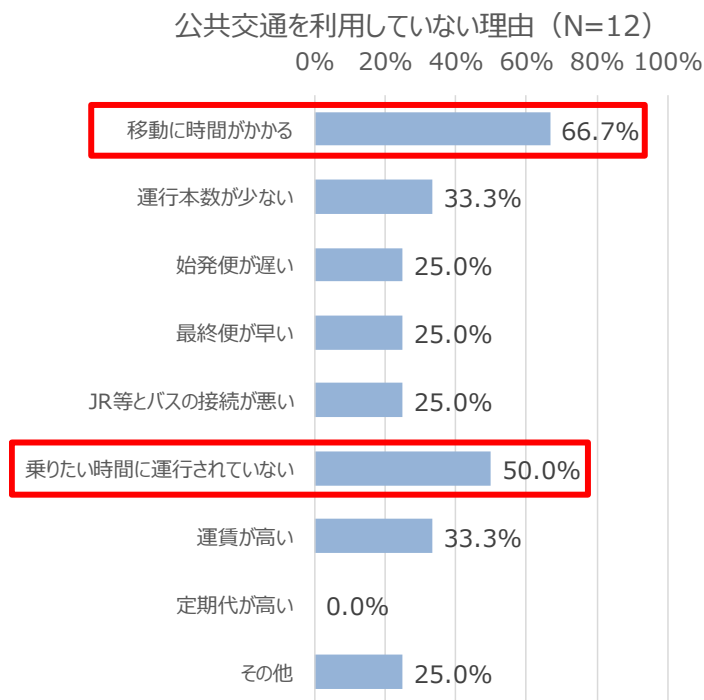


図 4-55 公共交通を利用して通学しない理由

## (12) 今後の公共交通の利用意向

下宿している学生のうち約6割は、公共交通の利便性が向上すれば、自宅から通学に代わる可能性がある。

自宅からの1ヵ月の定期代として5千円～1万円の回答が約4割となっている。

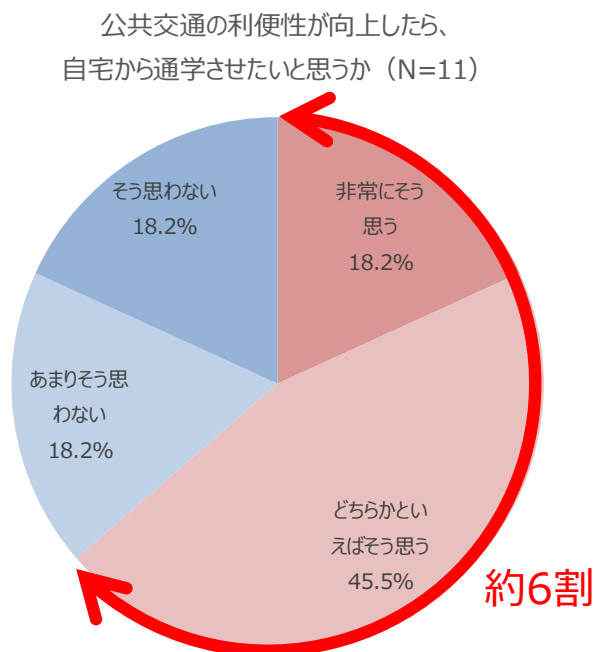


図 4-56 公共交通の利便性が向上した場合の自宅からの通学にさせたいか

通学定期がいくらなら公共交通を利用してもよいと思うか  
(N=10)

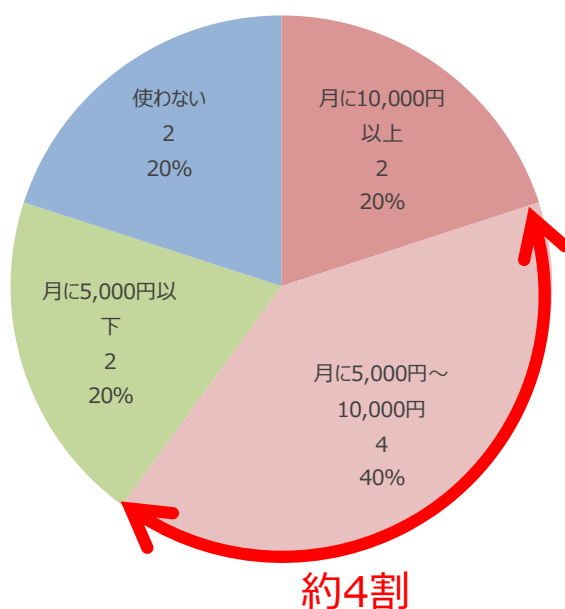


図 4-57 通学定期の値段

(13) 回答者の通学先

回答者の通学先は下図のとおり。

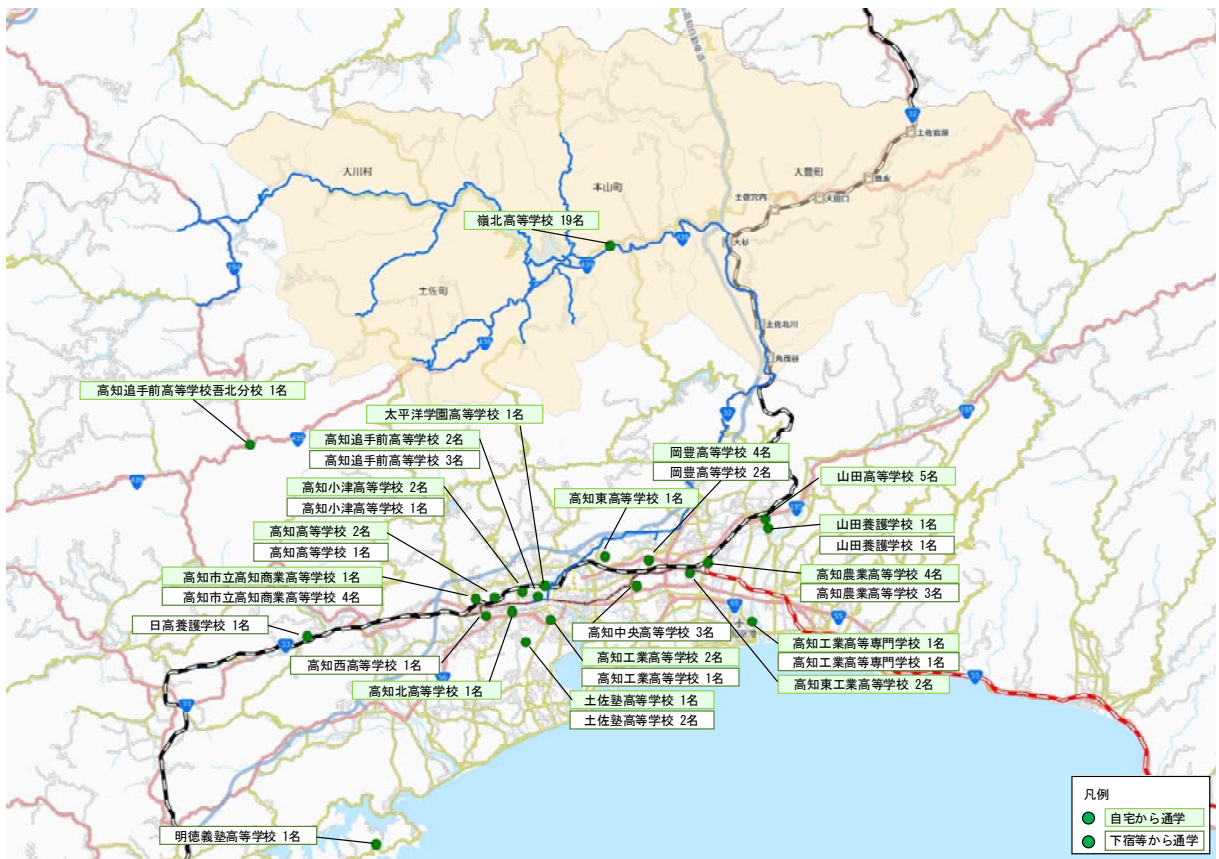


図 4-58 地域外の通学先



### 4.3 来訪者アンケート調査

過去1年以内に嶺北地域へ訪れた方を対象としたアンケート調査を実施した。

#### 4.3.1 調査概要

来訪者アンケートの概要を示す。

対象	高知県外居住者のうち、過去1年以内に嶺北地域に来訪し、かつ公共交通機関を利用して高知県内に訪れた方
実施期間	平成30年9月21日～9月26日
方法	民間WEBアンケート調査会社を介して実施
回収	400票
内容	<ul style="list-style-type: none"><li>■利用者属性 居住地、性別、年齢、運転免許有無、運転頻度</li><li>■移動特性（最近の移動） 来訪した月・曜日 目的地、移動目的、同行者 地域まで／地域内での移動手段</li><li>■公共交通に対する不満な点 不満点が改善された場合の利用意思</li><li>■今後の地域の公共交通に対する意向 公共交通の見直しに際し重視すべき点 大杉駅に停車する特急が増便した場合の利用意向 大豊バスストップ・高知市街間で高速バスを利用できるとした場合の利用意向</li></ul>

### 4.3.2 調査結果

#### (1) 回答者の属性

関東からの来訪者が最も多く（38.3%）、次いで近畿（23.8%）が多い。

回答者の約8割が週1日以上運転している。

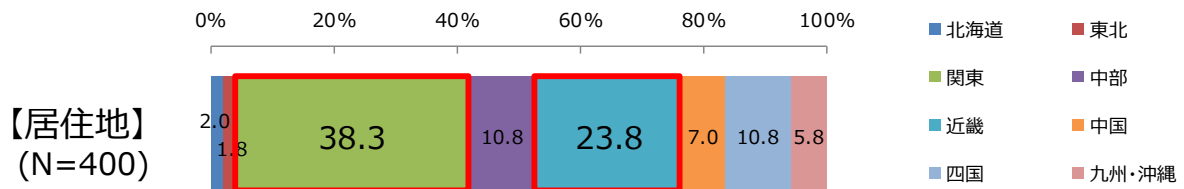


図 4-59 居住地

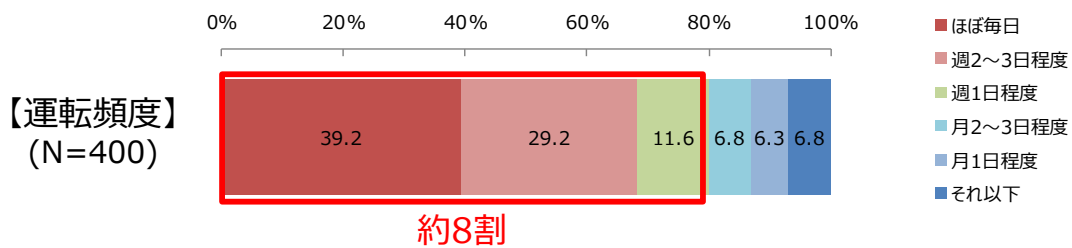


図 4-60 運転頻度

(2) 来訪目的、来訪先

来訪者の約6割は2回目以上の訪問で、約6割が観光に訪れている。

主な目的地としては、土佐町（52%）、大豊町（41%）が多く、具体の施設としては杉の大杉（47人）、早明浦ダム（31人）が挙げられている。

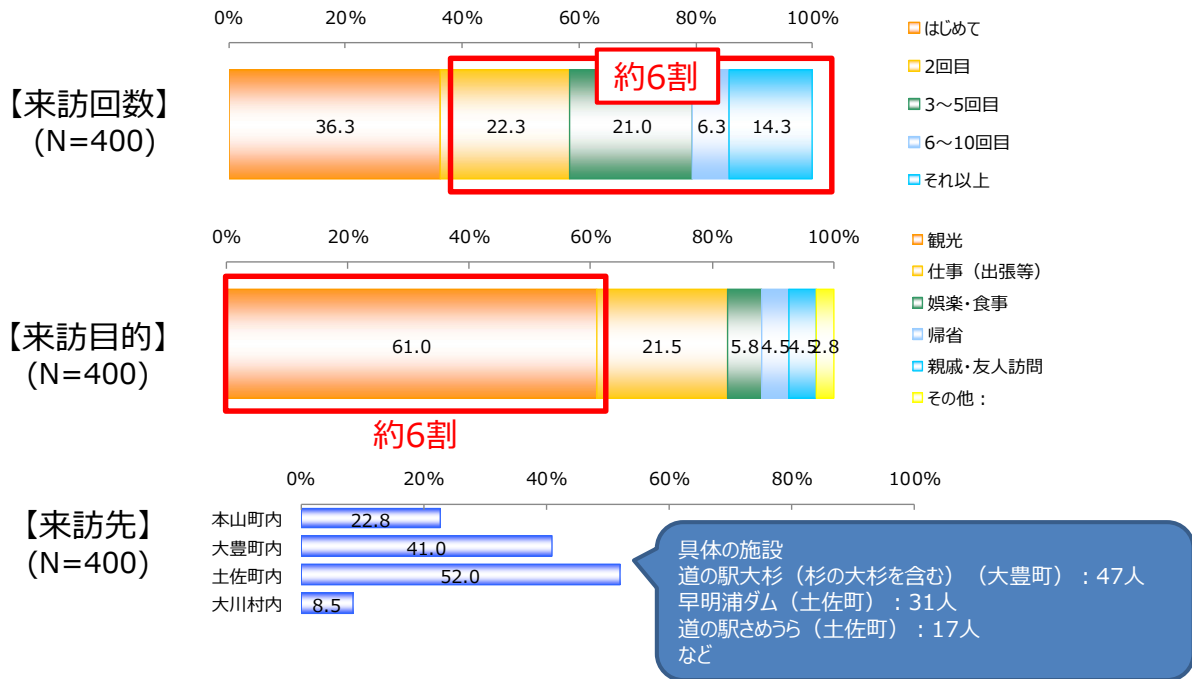


図 4-61 来訪回数・来訪目的・来訪先

### (3) 移動手段

地域内での移動手段のうち、最も多かったのはレンタカー（約3割）、以下、JR土讃線（約2割）、路線バス（1割強）となっている。

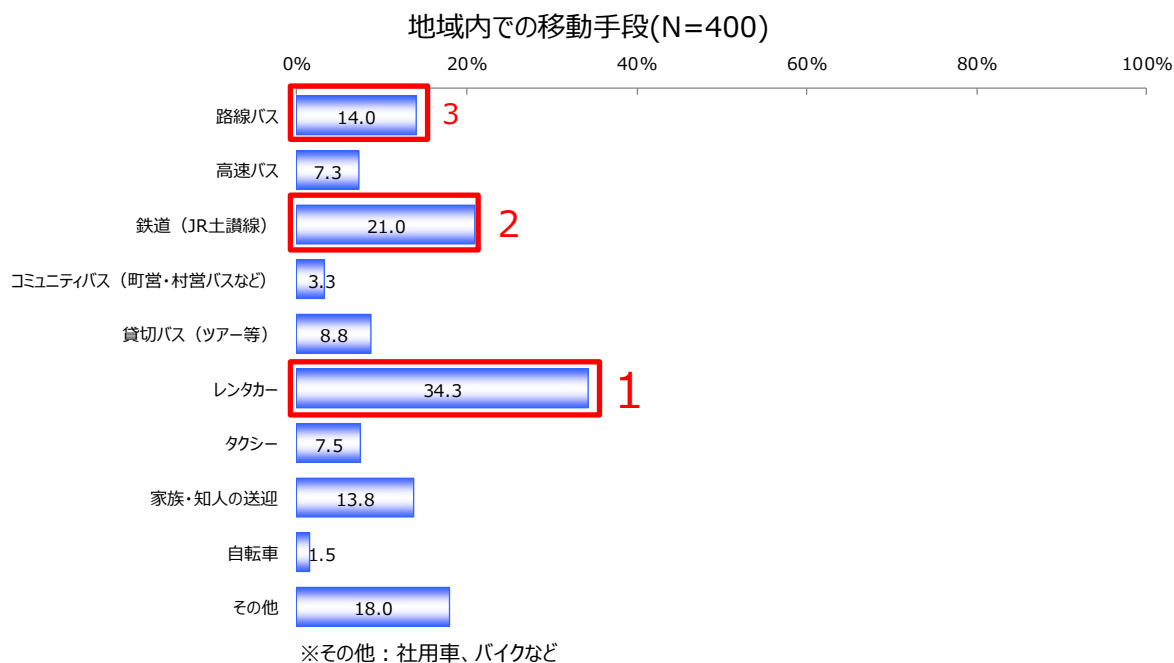


図 4-62 嶺北地域内の移動手段

#### (4) 公共交通に対する不満

公共交通に対する不満点について回答した人の約5割が、運行本数が少ないことに不満と回答している。見直すべき点については、回答者の約4割が1日の運行本数を重視している。

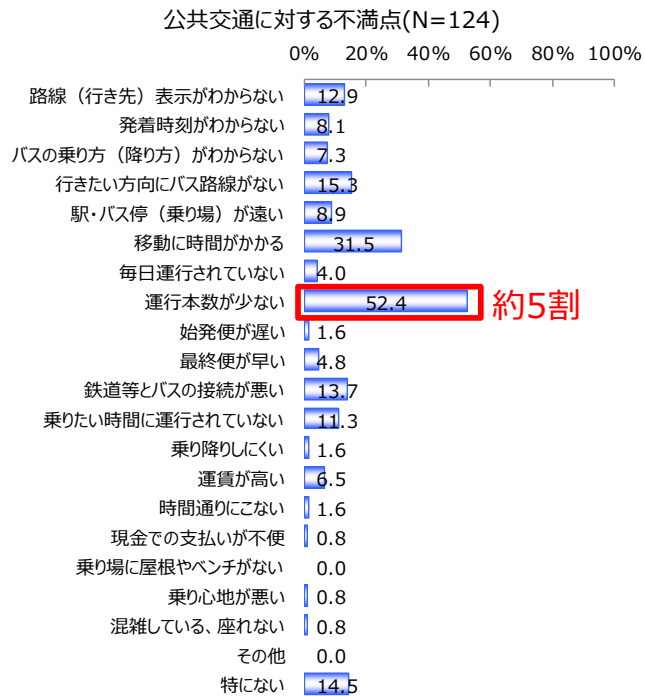


図 4-63 公共交通に対する不満

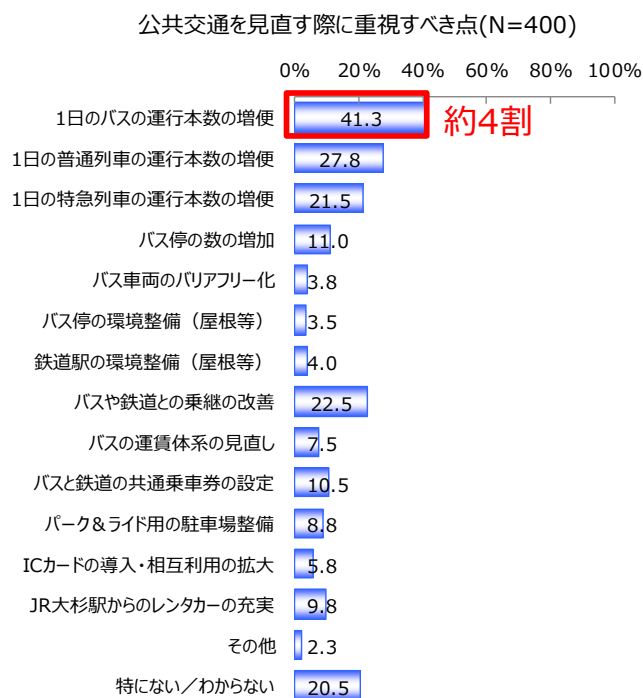


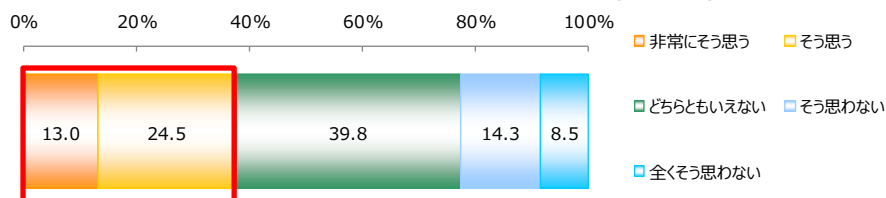
図 4-64 公共交通を見直す際に重視すべき点

### (5) 特急列車・高速バスの改善

大杉駅に停車する特急列車が増便した場合、約4割が利用したいと回答している。

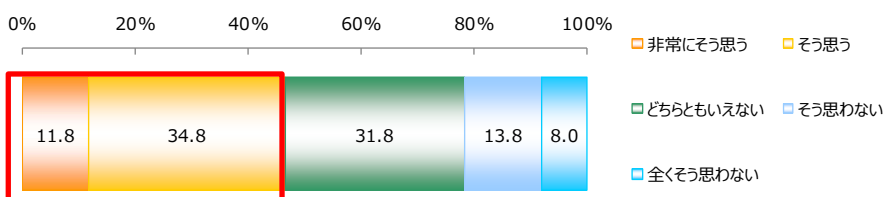
大豊バスストップ・高知市内間を高速バスで移動できる場合、約5割が利用したいと回答している。

【もし大杉駅に停車する特急列車が増便した場合、利用したいと思いますか(N=400)】



約4割

【もし、大豊バスストップを利用して高知市内との移動ができるようになった場合、利用したいと思いますか(N=400)】



約5割

図 4-65 特急列車・高速バスの改善

#### 4.4 自治体アンケート

嶺北地域の自治体を対象としたアンケート調査を実施した。

##### 4.4.1 調査概要

対象	高知県嶺北地域の各町村（本山町、大豊町、土佐町、大川村）
実施期間	平成30年7月23日～8月2日
方法	各市町村の担当者に対し、メールにて excel 形式のアンケート票を配布・回収
回収	全4町村より回答（100%）
内容	<p>■交通関連事業での国・県等の補助金の活用状況 国や高知県から受けた交通関連補助 公共交通利用者への支援施策</p> <p>■地域公共交通に関する施策の取り組み状況 各市町村の公共交通担当者数、協議会の有無 市町村単位での公共交通網形成計画等の策定状況</p> <p>■陸上交通（自動車運送）の状況 各市町村に存在する交通資源（バス・タクシー等）に対する支援・負担状況 交通資源・公共交通事業における課題</p> <p>■身近な移動手段確保に向けた意見 協議会において取り組んで行きたい事項</p>

##### 4.4.2 調査結果

全4町村で、公共交通に関する行政は兼任担当者1名で対応している。

自治体内の交通資源に対しては、事業者の人員不足、利用者への情報提供、利用者の減少・伸び悩み、車両のバリアフリー対応が課題と考えられている。

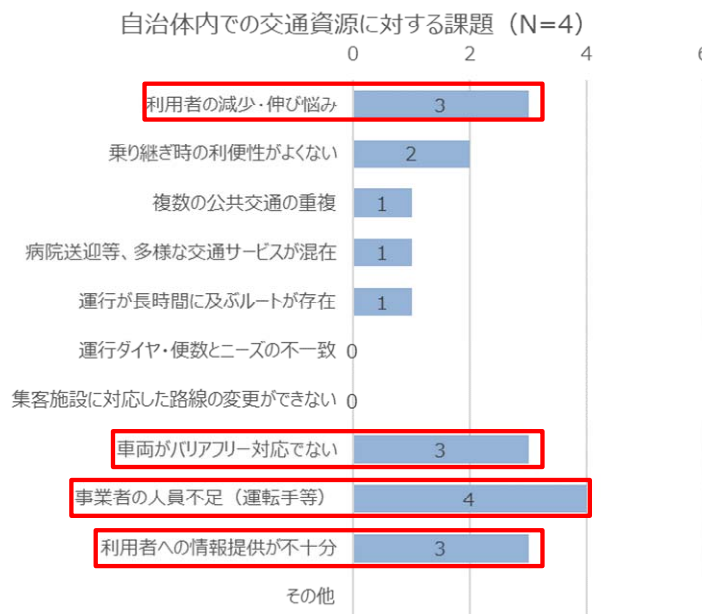


図 4-66 自治体内での交通資源に対する課題

## 4.5 乗降調査

### 4.5.1 調査概要

対象	嶺北観光自動車・とさでん交通田井線の全路線全便（平日1日、休日1日）
実施期間	嶺北観光自動車：平成30年9月2日、9月3日、9月8日 とさでん交通：平成30年9月2日、9月3日
方法	各便に調査員が乗り込み、車内にて聞き取りまたは調査票を配布・回収
回収	嶺北観光自動車：162票（平日145票、休日17票） とさでん交通：607票（平日晴天240票、平日雨天、217票、休日150票、）
内容	<ul style="list-style-type: none"><li>■利用者属性<ul style="list-style-type: none"><li>性別、年齢、職業</li><li>運転免許の有無、普段の運転頻度</li></ul></li><li>■利用実態<ul style="list-style-type: none"><li>OD（乗降場所）</li><li>利用頻度、利用目的、支払方法</li><li>直前・直後の移動手段</li><li>バス以外でのこの区間の移動手段（とさでん交通田井線のみ）</li></ul></li></ul>



#### 4.5.2 調査結果

嶺北観光自動車の一部の路線では、休日に利用者のない路線も見られた。

田井線については、平日の晴天時と雨天時では大きな差は見られなかった。

事業者	方面	平日/ 土日祝	利用者数 (人/日)	運行便数 (本/日)
嶺北 観 光 自 動 車	石原~田井~本山	平日	58	18
		土日祝	8	18
	冬の瀬・吉野~田井~本山	平日	9	8
		土日祝	2	6
	伊勢川~田井	平日	4	6
		土日祝	0	6
	檜山~田井	平日	35	8
		土日祝	0	2
	黒丸~大川局前	平日	9	4
		土日祝	0	4
	日の浦局前~大川局前~田井	平日	18	16
		土日祝	6	14
	桑瀬・長沢~日の浦局前	平日	12	10
		土日祝	1	6
と さ で ん 交 通	田井~北岸経由~県庁前	平日(晴)	161	8
		平日(雨)	153	8
		土日祝	99	8
	田井~南岸経由~県庁前	平日(晴)	71	4
		平日(雨)	54	4
		土日祝	49	4
	田井~北岸経由~大杉駅	平日(晴)	8	4
		平日(雨)	10	4
		土日祝	2	2

図 5-67 乗降調査の結果

## 4.6 地域別意見交換会

町村別に住民の代表者を集め、地域公共交通に関する意見交換会を実施した。

### 4.6.1 意見交換会概要

意見交換会の概要を示す。

方法	■本山町・大豊町・土佐町 町別に民生委員を集め、グループディスカッションを行い、結果を全体で発表 ■大川村 「大川村しゃべらナイト」において、事務局から住民にヒアリングを実施
実施期間	本山町：平成30年9月27日 土佐町：平成30年9月20日 大豊町：平成30年7月24日 大川村：平成30年10月12日
内容	■普段の外出先と移動手段について 買い物の際の外出先、移動手段 通院時の外出先、移動手段 買い物・通院以外での外出先、移動手段 ■公共交通等の利用状況について とさでん交通田井線、嶺北観光自動車 JR土讃線、スクールバス、タクシー デイサービス等の送迎 乗合タクシー、町民バス（大豊町のみ） ■嶺北地域の「公共交通のあり方」について ■各町村の「公共交通のあり方」について

#### 4.6.2 調査結果

##### (1) 買い物についての移動

多くの住民が車や送迎で買い物をしており、地域外へ向かう人もいる。  
移動販売や宅配サービスの利用者も多い。

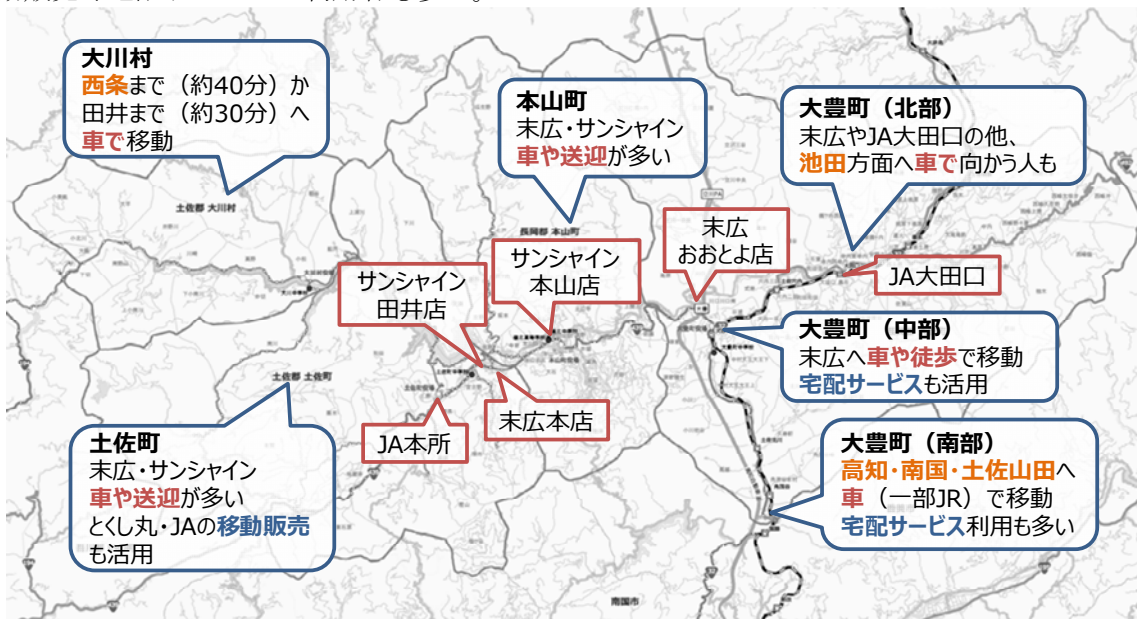


図 5-68 買い物についての移動の流れ

##### (2) 通院についての移動

大豊町は大杉中央病院、他町村は嶺北中央病院・早明浦病院の利用が多い。  
地域外の病院へ向かう際を中心に、公共交通やタクシーの利用も多い。

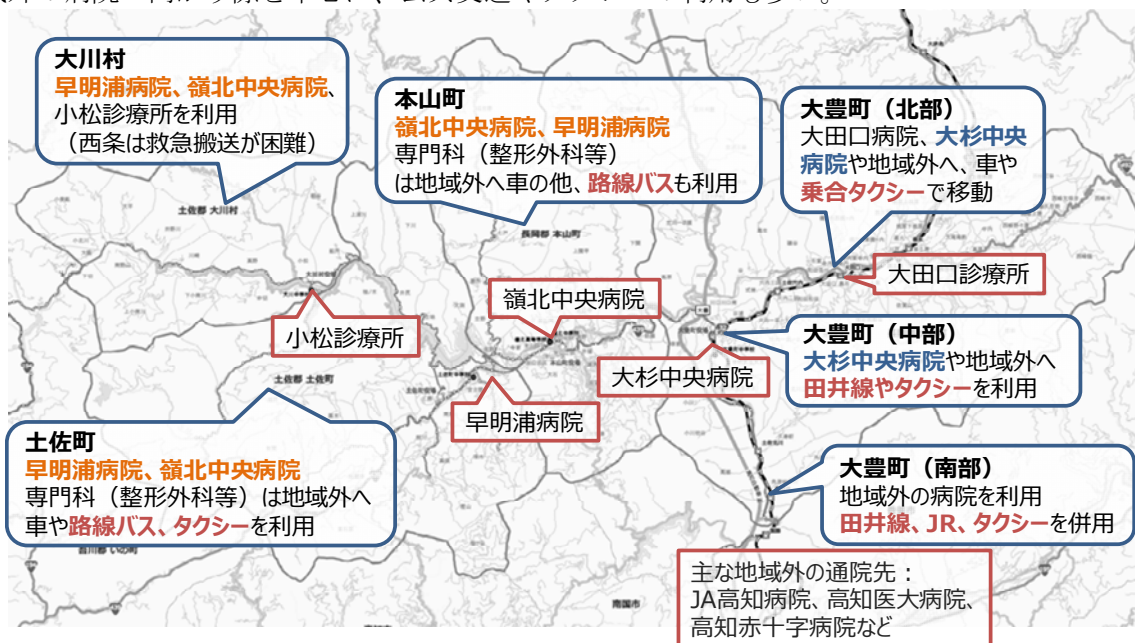


図 5-69 通院についての移動の流れ

### (3) 公共交通利用の現状と課題

田井線は、医大病院への移動に利用する人が多い。  
助成制度を知らないなどの理由で使われていない手段や制度もある。

表 4-2 公共交通利用の現状と課題

	路線バス	鉄道	タクシー（乗合含む）	その他
本 山 町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買回り品購入や医大までで田井線を利用</li> <li>・福祉バス制度がよくわからない</li> <li>・運賃が高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学生は高知方面への移動に利用</li> <li>・高齢者の利用は少ない</li> <li>・バスとの乗継が悪い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・短距離の移動に利用</li> <li>・福祉タクシー制度を知らない人もいる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスに混乗する高齢者もいる</li> <li>・若い人が大豊 BS から高速バスを利用</li> </ul>
大 豊 町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大杉駅周辺の住民が、医大や本山方面への移動に田井線を利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高知市や、県外への移動に利用</li> <li>・大歩危駅や繁藤駅まで送迎で移動し、乗車することもある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシーは北部以外利用なし、制度を知らない人もいる</li> <li>・駅から家までで通院タクシー制度を利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町民バスやスクールバス混乗はほぼ利用なし</li> <li>・デイサービスの送迎ついでに買い物する</li> </ul>
土 佐 町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高知市内や医大への移動に田井線を利用</li> <li>・田井での乗継に不満はない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県外への移動に利用</li> <li>・大杉駅は特急停車が少なく、乗ろうと思わない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉タクシー制度は、申請が面倒、立替が困難などの理由で利用しない人がいる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスは中学校の朝練と時間が合わない</li> </ul>
大 川 村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者は、嶺北観光のバスが走る幹線まで行けない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遠方への移動には西条駅を利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・村内にタクシー業者がいない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスへの混乗ができていない</li> </ul>

#### (4) 公共交通に求めること

地域内交通に対しては、幹線までの移動手段の確保を求める人が多い。

地域間交通に対しては、田井線の存続（できれば医大や領石まで）や、拠点への駐車場整備を求める人が多い。

表 4-3 公共交通に求めること

	地域内交通	地域間交通
本 山 町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線までの移動手段がほしい</li> <li>・ 福祉バス・タクシーの手続きを簡単にしてほしい</li> <li>・ 拠点に駐車場を整備してほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 田井線は小型化してよいので、最低限でも大杉駅、できれば医大や領石まで運行してほしい</li> <li>・ 大豊 BS の駐車場を整備してほしい</li> </ul>
大 豊 町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗合タクシーの周知や運行サービスの改善をしてほしい</li> <li>・ 観光資源の活性化と連携してほしい</li> <li>・ 最寄り駅までの移動を便利に、安くしてほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道乗継の改善、特急同士の通過待ち時間の有効活用（例：大田口駅）</li> <li>・ 田井線は小型化してよいが、ないと困る</li> <li>・ 大杉駅などの駐車場を広くしてほしい</li> <li>・ 鉄道が止まったときの情報提供ツールがほしい</li> </ul>
土 佐 町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 田井営業所を起点とした、小型車によるきめ細やかな運行をしてほしい</li> <li>・ 福祉タクシーの申請を簡単にしてほしい</li> <li>・ 幹線までの移動手段を整備してほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大豊 BS に駐車場かバス停がほしい</li> <li>・ 田井営業所を拠点に、地域内や高知市への乗り換えをスムーズになるようにしてほしい</li> </ul>
大 川 村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自家用有償旅客輸送の導入</li> <li>・ スクールバスへの混乗やコミュニティバス導入で、幹線まで出られるようになれば、嶺北観光のバスで田井まで行けるようになると思う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行予定のコミュニティバスと嶺北観光のバスとの乗継を強化し、大川局前を結節点とすることで、一般利用や観光需要を取り込めるようにしたい</li> </ul>

## 4.7 嶺北高校の高校生との意見交換会

嶺北高校の高校生と地域公共交通に関する意見交換会を実施した。

### 4.7.1 意見交換会概要

方法	嶺北高校の高校生の中から参加者を募り、グループディスカッションを実施 議論の後、結果を各グループの代表者が発表
実施期間	平成30年9月26日
内容	■ 普段の外出先と移動手段について 通学時の移動手段、登下校時刻 休日の外出先、移動手段 ■ 移動に公共交通を利用しない理由 ■ 公共交通に対する要望

### 4.7.2 意見交換会の結果

#### (1) 現状と課題

公共交通についての、現状と課題については以下の意見が得られた。

- ・ 通学には自転車を利用する人が多く、雨の日には家族の送迎なども用いる。
- ・ 毎日バスで通学している人はおらず、たまに利用する人が数名いる。
- ・ バス停の場所がわからない、バスが自分の家の近くを通っているのかわからないなど、そもそもバスの存在を知らない。
- ・ 帰宅時間にバスがなく、朝はバスで通学するが、徒歩で帰宅する。
- ・ ダイヤの問題もあるが、お金がかかるため遠出の機会が限られる。
- ・ バス停の時刻表が古くて読めない、あるいは時刻表がない。

#### (2) 公共交通に求めること

公共交通に求めることとして以下の意見が得られた。

- ・ 家の近くにバス停がほしい。
- ・ 値段や時刻表、遅延状況、バスマップなどの情報が簡単に調べられるようにしてほしい。
- ・ 部活動終わり（平日 18:40 頃、休日 12:30 頃）に嶺北高校を出発するバスがほしい。
- ・ 夕方に高知方面から大杉駅に着く鉄道がほしい。
- ・ 車内に自転車を持ち込めるようにしてほしい。
- ・ 学割、バスキッズ定期券を高校生でも利用可能にする、ワンコインで高知市街に行けるなど、運賃を安くしてほしい。
- ・ スクールバスに一般の住民も乗れるようにしてほしい。

#### 4.8 団体別意見交換会

嶺北地域内の観光機関、社会福祉機関、商工期間との意見交換会を実施した。

##### 4.8.1 団体別意見交換会概要

団体別意見交換会の概要を示す。

<p>方法</p>	<p>町村別意見交換会や高意思見交換会の結果を踏まえ、各機関に集まってもらい、嶺北地域内の公共交通及び今後の網形成計画策定時の実施事業についての意見交換を行った。</p> <p>◇参加団体</p> <p>■観光機関          本山町観光協会、大豊町観光開発協会、土佐さめうら観光協会</p> <p>■社会福祉機関          (社福) 本山町社会福祉協議会、(社福) 大豊町社会福祉協議会、          (社福) 土佐町社会福祉協議会、(社福) 大川村社会福祉協議会</p> <p>■商工機関          大豊町商工会、本山町商工会、土佐地区商工会※</p> <p>※土佐地区商工会は都合により参加できなかったため、書面回答</p>
<p>実施期間</p>	<p>■観光機関 : 平成 30 年 11 月 26 日</p> <p>■社会福祉機関 : 平成 30 年 10 月 31 日</p> <p>■商工機関 : 平成 30 年 10 月 31 日</p>
<p>内容</p>	<p>■観光機関          嶺北地域に来訪する観光客に対して、公共交通の利用を促すような取組みはあまりできていない          観光客からの嶺北地域の観光地や観光施設に公共交通を利用していきけるようにすることも今後検討が必要ではないか。          大杉駅や大豊 BS など、公共交通の乗継ができるようにすることも重要ではないか</p> <p>■社会福祉機関          自宅からバス停まで行けないのが地域の最大の課題、拠点まで行ける人が増えればバスを利用できる人も増える          交通弱者(学生や高齢者)に対する、公共交通の利用促進に向けた支援は可能である          車に乗れなくなる人に、いかにして公共交通の利点を示していくかが重要になる</p> <p>■商工機関          商工会で宅配サービスを実施しており、利用者も多い          高齢者は自宅から駅やバス停まで行けない、パークアンドライド用の駐車場整備などは必要ではないか</p>