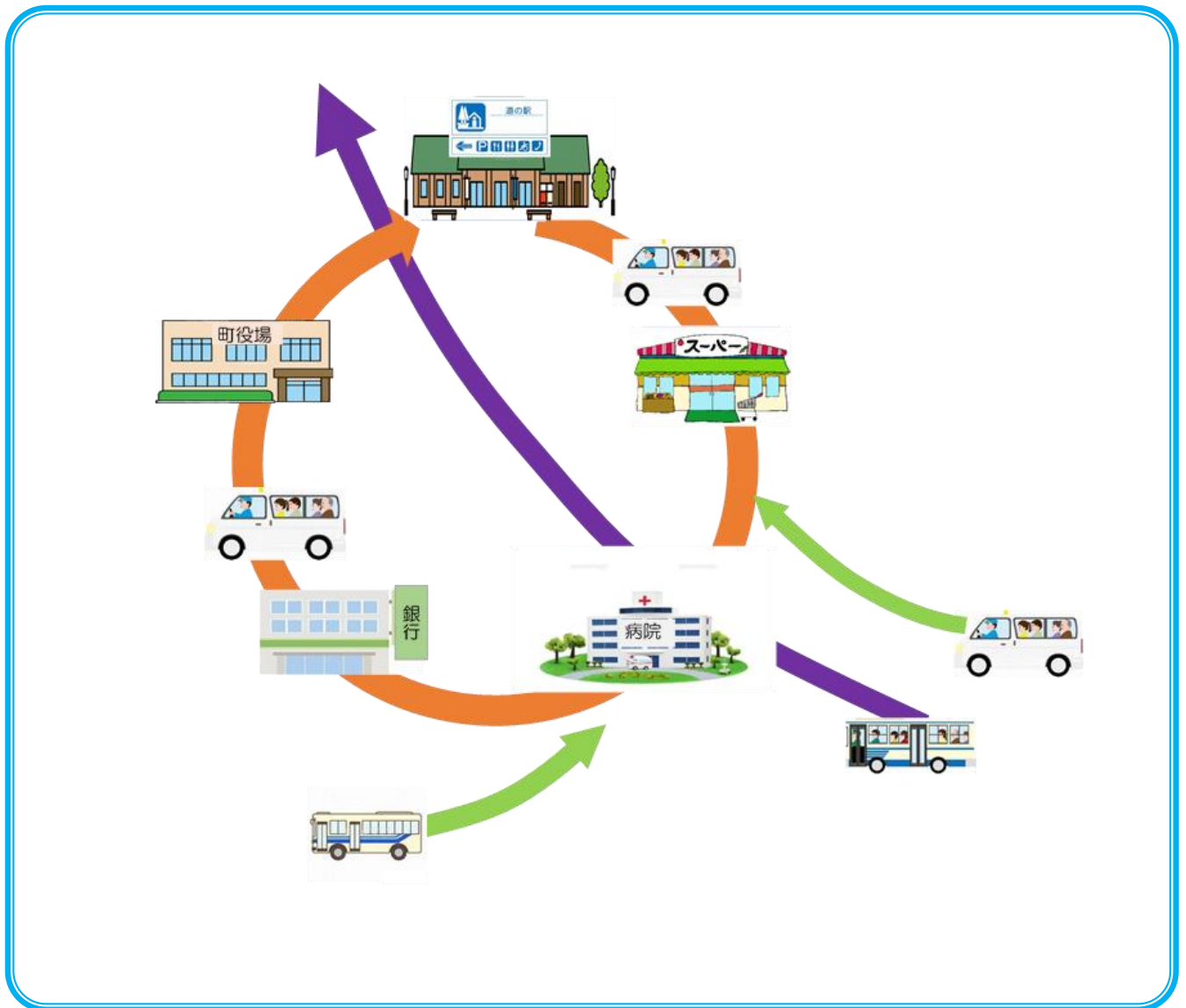


大月町地域公共交通網形成計画



令和 2 年 3 月



大 月 町

目 次

第1章 大月町地域公共交通網形成計画について.....	1
1.1 計画策定の趣旨.....	1
1.2 計画の位置付け.....	2
1.3 計画の区域.....	3
1.4 計画の期間.....	3
1.5 計画の構成.....	4
1.6 策定主体.....	5
第2章 上位計画及び関連計画の概要.....	6
2.1 第6次大月町総合振興計画（上位計画）.....	6
2.2 大月町まち・ひと・しごと創生総合戦略（関連計画）.....	7
2.3 第2期大月町地域福祉計画・地域福祉活動計画（関連計画）.....	8
2.4 第2次幡多地域定住自立圏共生ビジョン（関連計画）.....	9
2.5 道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本構想及び基本計画.....	10
第3章 大月町の概況と公共交通の現状.....	15
3.1 大月町の概況.....	15
3.2 大月町地域公共交通の現状.....	22
3.3 大月町における移動の状況.....	33
3.4 公共交通に対する住民等の意向や利用実態.....	36
3.5 交通事業者ヒアリング調査.....	39
第4章 大月町の公共交通を取り巻く現状と課題の整理.....	42
4.1 現状と問題点の抽出・整理.....	42
4.2 地域公共交通の役割と課題整理.....	50
第5章 地域公共交通網形成計画の基本理念及び基本方針.....	53
5.1 基本理念.....	53
5.2 基本方針.....	54
5.3 施策体系.....	55
第6章 目標達成に向けた施策・事業及び評価指標の設定.....	56
6.1 目標達成に向けた施策・事業.....	56
6.2 評価指標の設定.....	83
第7章 計画の実現に向けて.....	88
7.1 公共交通を支える地域の連携.....	88
7.2 様々な分野との連携による持続可能な公共交通の確保.....	89
7.3 まちづくりに関する関連計画等との連携.....	91
7.4 計画達成状況の評価.....	92

第1章 大月町地域公共交通網形成計画について

1.1 計画策定の趣旨

大月町は、高知県の西南端部に位置し、南と西の二方が太平洋に面しており、町の総面積102.94km²のうち、林野面積がほぼ8割を占めています。西海岸部は入り組んだリアス式海岸が続ぎ、柏島を中心とした観光施設や、水産業を主とする産業施設等が分布しています。

町の内陸部には、国道321号の沿道を中心に、行政機関、教育機関、医療や福祉機関といった様々な分野における生活支援機能や、商業をはじめとする産業振興機能の集積した各地区があり、また、東側沿岸をはじめ海岸沿いには既存集落が形成され、住宅地が点在しています。

大月町のまちづくりについては、これまで、大月町役場を中心とする「文化・交流ゾーン」、大月小学校および大月中学校の立地する「教育・保育ゾーン」、大月病院等、医療福祉施設の集中する「医療・福祉・介護ゾーン」、道の駅「ふれあいパーク・大月」を中核とする「産業振興・賑わい創出ゾーン」をベースとして資本整備を進めるとともに、町内の各地区と各ゾーンが集中する内陸部を有機的につなぎ、連携、協力することにより、町の賑わいや活力の創出、町民生活の利便性向上を図り、持続可能なまちづくりを推進してまいりました。

大月町では、現在、高齢者の通院・買物や市内外への通勤・通学等、日常生活における移動を支える公共交通として、路線バス、生活交通バス、タクシーが運行しています。

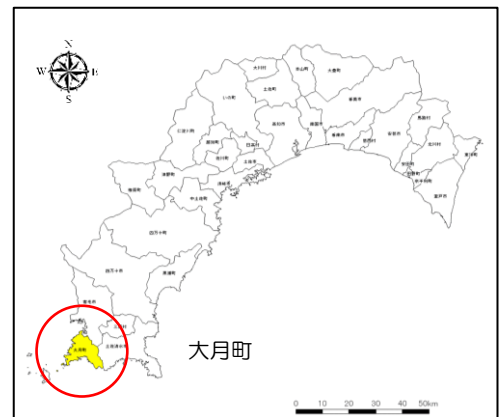
とりわけ、生活交通バスは、統廃合により、各地区から大月小学校および大月中学校へ集中する児童生徒を送迎するスクールバスとしての機能と合わせ、住民生活を支える役割を担ってきました。

しかしながら、小・中学校の統廃合を契機に平成13年に導入された生活交通バスについても、少子化の進展にともなう人口減少や超高齢社会の到来、社会経済状況の変化など、町を取り巻く社会情勢が大きく変動するなか、今後の利用者層の減少を見据えた更なる効率的運行や増大する公共交通関連支出の抑制に取り組みつつ、住民のライフスタイルや利用実態などに見合った見直しが求められています。

一方、国においては平成25年12月に交通に関する基本理念や国・自治体・事業者等の責務などを定めた『交通政策基本法』が施行され、さらに、平成26年11月には『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』の改正が行われました。

これにより、自治体が先頭に立ち、関係者との合意のもと、“まちづくり”と一体となった持続可能な公共交通ネットワークを形成するための基本計画となる「地域公共交通網形成計画」を策定できることになりました。

これらの状況を踏まえ、本町においても、大月町まち・ひと・しごと総合戦略や道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本構想などに基づき、町民の誰もが移動しやすく、利便性の高い生活を確認する公共交通ネットワークの構築に向け、地域が一丸となって取り組みを進めるため、地域公共交通網形成計画を策定するものであります。

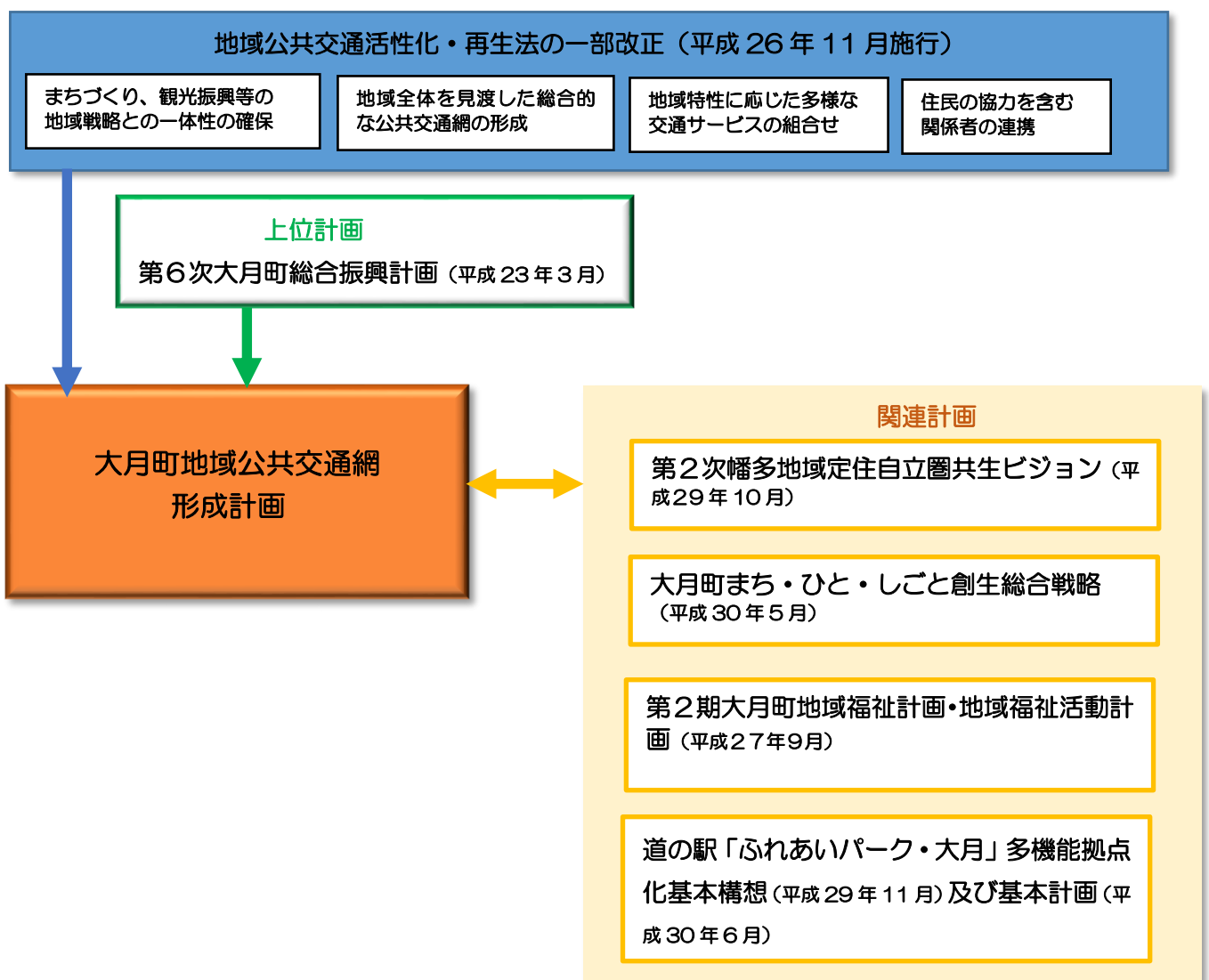


1.2 計画の位置付け

本計画は、「大月町総合振興計画」を上位計画とし、総合振興計画に掲げる“目指す将来都市像”の実現に向け、「第2次幡多地域定住自立圏共生ビジョン」、「大月町まち・ひと・しごと創生総合戦略」等の関連計画と整合を図りながら、本町における地域公共交通の方向性とその具体的な施策を示すものです。

なお、本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づいて策定するものであり、本町で地域公共交通政策を推進する際のマスタープランとして位置付けます。

計画の位置付けのイメージ



1.3 計画の区域

本計画の対象区域は、大月町内全域（102.94km²）とします。

▼地域公共交通網形成計画の対象区域



1.4 計画の期間

本計画の期間は、令和2（2020）年度から令和6（2024）年度までの5年間とし、令和6（2024）年度以降は5年間隔で計画の見直しを行います。

なお、期間内においても必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

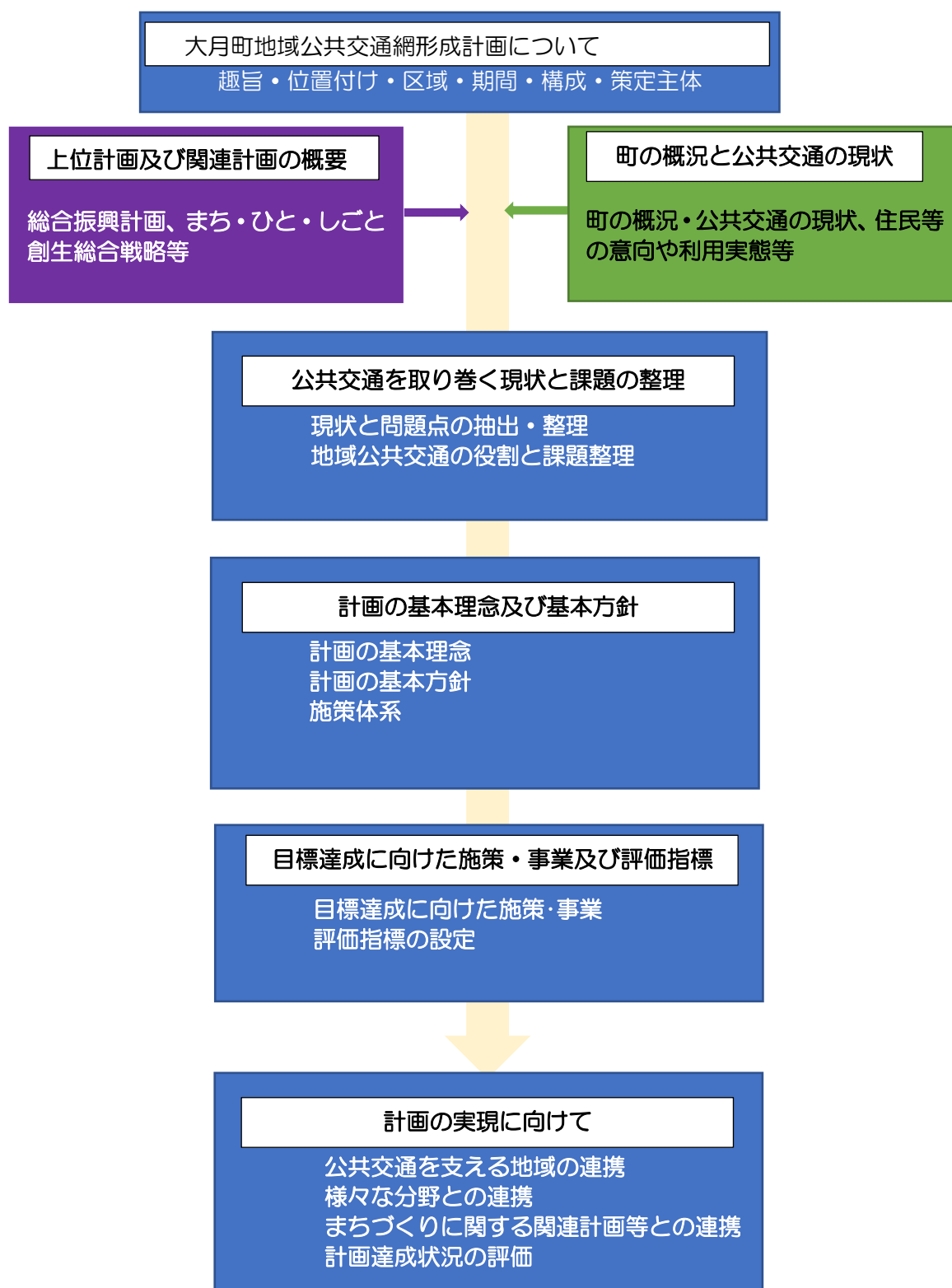
1.5 計画の構成

本計画の構成は、以下のとおりです。

上位計画及び関連計画におけるまちづくりの目標及び大月町の交通を取り巻く現状と課題を把握し、計画の基本理念、基本方針を設定しています。

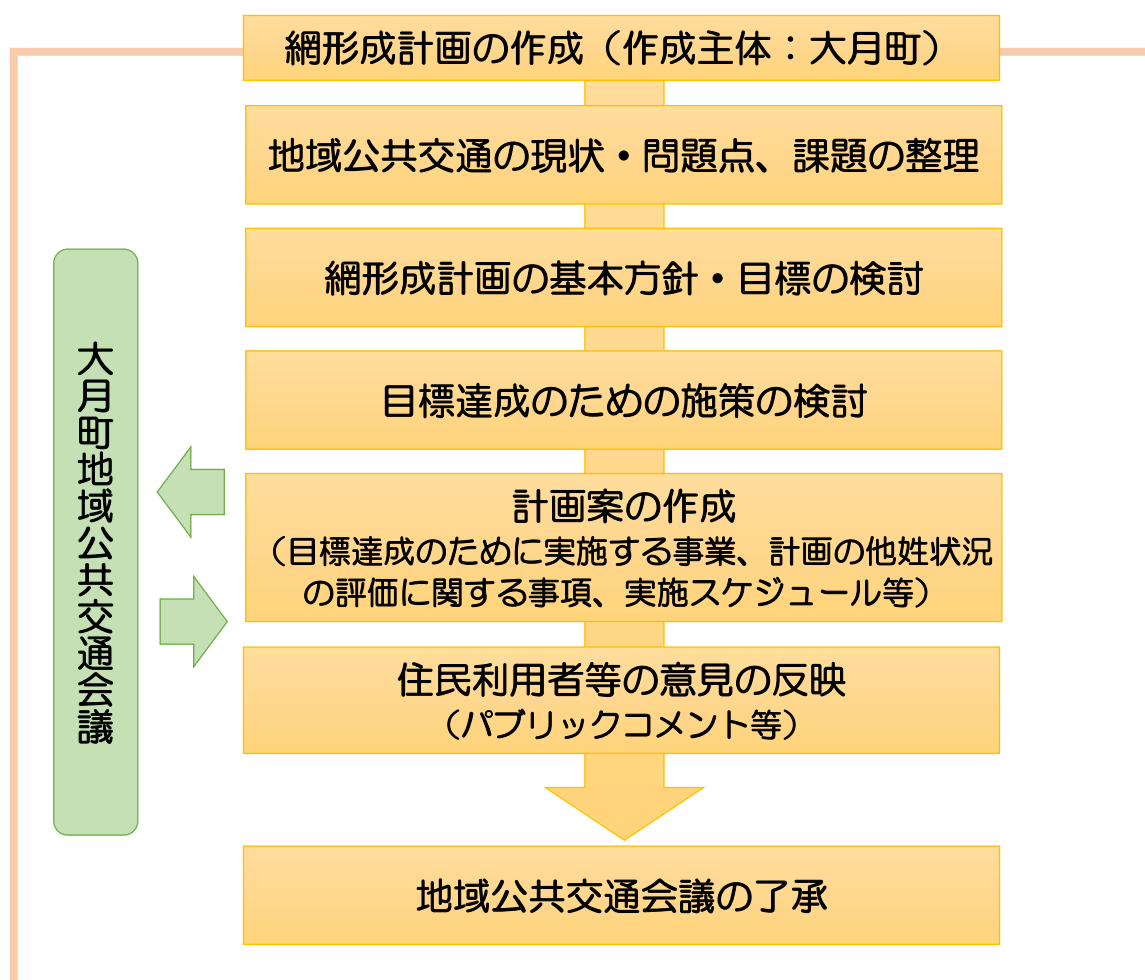
また、この基本理念を実現するための施策及び事業を取りまとめています。

▼ 計画の構成



1.6 策定主体

本計画は、関係部局及び国や県と連携・調整を図りながら、大月町地域公共交通会議における協議結果を踏まえ、大月町が主体となり策定するものです。



第2章 上位計画及び関連計画の概要

2.1 第6次大月町総合振興計画（上位計画）

■計画期間（平成23年度～平成32年度）

■町の将来像

「住みたい、住める、住んでよかった町づくり」

■基本目標

【1. 産業振興と若者が定住できるまちづくり】

- ・担い手育成や一次産業参入企業の誘致を図る。
- ・現行の産業基盤の強化と新規事業導入による再生を促進する。
- ・一次産業と、観光関係産業の連携を深め、産業構造の再構築を図る。
- ・恵まれた自然を活用して、環境・観光立町をアピールし、交流人口の増大を図る。

【2. みんなが安心して暮らせるまちづくり】

- ・中心地より20分圏内構想により一層の充実を目指し、未整備県道2路線等の早期改良を進める。
- ・小・中連携教育や保育行政の充実を図り、子どもたちを感性豊かに育てる環境づくりを進める。
- ・保健・医療・福祉・介護の包括的体制強化に努め、終の住み処としての高齢者福祉施策を進める。
- ・地域情報通信基盤事業の導入に伴い、災害から命や財産を守る防災関連システムをより一層充実させるとともに各種防災施設整備の充実を図る。

【3. 町民が主人公のまちづくり】

- ・各種事業計画策定にあたり、広く住民の声が反映できる組織づくりを進める。
- ・自女・共助・公助の理念の実践を進め、各集落組織の充実を図り、支え合い助け合える地域社会の構築を目指す。
- ・役場は住民の生活向上の媒介であり、職員が常に先頭に立って働くよう、意識改革を進める。
- ・情報通信基盤施設等を有効活用し、より広く住民に情報開示を行い、公平公正な町政を進める。

■施策の大綱（公共交通に関する施策を抽出掲載）

【交通通信体系の整備】

- ・本町は、高齢化、過疎化が進み生活基盤が不安定な状況にある中、地域の活力を取り戻し、また、生きがいのある生活を実現し、みんなが安心して暮らせるまちづくりを推進していくには、地域間の交流を結ぶ道路網の整備推進は不可欠であり、町中心地より20分圏内構想のもと、より一層の充実を目指し、未整備県道2路線等の早期改良を進める必要がある。
- ・また、単身高齢者世帯など、交通手段を有しない町民が増えており、鉄道、バス路線などの交通手段の確保のため、町内路線に生活バス、通院バス、通学バスを委託により運行し、より一層、町民の利便性向上に努める。

2.2 大月町まち・ひと・しごと創生総合戦略（関連計画）

基本目標 1 大月町における安定した雇用を創出する

1 基本的方向

基本目標 1 大月町における安定した雇用を創出する	施策 1 農業の振興
	施策 2 林業の振興
	施策 3 水産業の振興
	施策 4 ものづくりの強化
	施策 5 地産地消・地産外商の強化を図る
	施策 6 観光振興
	施策 7 特色あるまちづくりによる産業創出

■施策 6 観光振興

(1) 観光振興の基盤強化及び観光商品の造成

施策・事業内容		
◆本町の観光振興においては、観光協会を基軸として様々な活動を実施する団体等との横断的な取り組みにより、イベントを活用した地域の情報発信等交流人口の増につなげます。また、本町の特性である豊かな自然や食文化を活かした観光資源の発掘・磨き上げを行い、ターゲットにあわせた効果的な広報やセールス活動を展開していく。あわせて、 <u>観光拠点の整備</u> や地域観光の担い手の育成を行い、 <u>観光振興の基盤強化</u> を図ります。		
具体的な事業		担 当
ア 観光協会の組織強化及び大月町観光情報の発信 （観光インフォメーション等情報発信機能強化事業） イ イベント開催等による交流推進事業（まちづくり総合支援事業） ウ 観光拠点の整備、観光ガイドの育成（「柏島」を軸にした観光からはじまる新しい人の流れ創造事業）		まちづくり推進課
目標項目	基準値（H26年度）	KPI（重要業績評価指標：H31年度）
インフォメーション対応人数	0 人	年間 3, 0 0 0 人
イベント開催等による誘客数	1. 6 2 万人	2. 0 万人
観光ガイド育成数	0 人	5 人
道の駅・観光地による売上げ	1 9 6, 5 0 0 千円	2 0, 0 0 0 千円増

■施策 7 特色あるまちづくりによる産業創出

(1) 道の駅「ふれあいパーク・大月」を核とした地域活性化

施策・事業内容		
◆現在先行的な取り組みとして行っている基礎調査事業をもとに、道の駅が様々なニーズに対応できる多機能型拠点となるよう、将来的な全面リニューアルも視野に機能強化・充実を図り、 <u>道の駅を拠点にした特色あるまちづくり、地域活性化に取り組みます。</u>		
具体的な事業		担 当
ア 道の駅「ふれあいパーク・大月」を核とした地域活性化拠点化計画の推進（道の駅を拠点にした地域活性化事業）		まちづくり推進課
目標項目	基準値（H26年度）	KPI（重要業績評価指標：H31年度）
計画策定	0 件	1 件

2.3 第2期大月町地域福祉計画・地域福祉活動計画（関連計画）

（2）移動や生活に困らないまちづくり

①町民が気軽に交流できる場所づくり

■現状と課題

本町の地域福祉の拠点として、平成21年度に社会福祉協議会が「ほっとセンター」を開設し、中心的な役割を担う拠点として、また、子育て支援機能や子ども見守り機能を併せもつ複合施設として運営されております。しかしながら、地域でのつながりの希薄化とあわせて、地域に「居場所」がないと感じる人が多くなっており、子どもから大人まで気軽に集い、交流できる地域サロンのような場所の利用意向は増加することが予想されます。

今後、さらに地域での見守り・支え合いを進めるためには、身近で気軽に交流できる場所や、地域福祉活動などに取り組む場所の機能の拡充や整備が重要となります。「ほっとセンター」に代表されるような身近に集まることのできる場所はまだまだ十分でなく、学校の余裕教室や集会所の機能拡充等を活用して、地域の中で誰もが気軽に交流し、「居場所」と感じるような場所の整備が求められています。

本町では、生活の足として生活交通バスが各地区を巡回していますが、通院や買い物など、一定の便利さはあるものの、時間や便数に不便を感じています。また、バスはあるものの、バス停まで一人では歩けない高齢者も多くいます。住民の生活に即した支援サービスを構築していく必要があります。

■方向性

「ほっとセンター」を地域福祉の中心的な拠点として機能拡充を進めます。また、集会所や学校の余裕教室などの活用や、既存施設のバリアフリーを推進し、誰もが身近な地域で気軽に交流したり、活動したりできる拠点の充実を目指します。

■主な取り組み

- ・町内公共施設及び福祉拠点施設のバリアフリー化の推進
- ・遊休施設活用も含めた、福祉・交流施設の整備、拡充
- ・福祉サービス型移動支援体制の拡充

2.4 第2次幡多地域定住自立圏共生ビジョン（関連計画）

（2）結びつきやネットワークの強化

ア 地域公共交通

（ア）地域公共交通ネットワークの構築

【取組の概要】

- ・地域公共交通は、自家用車の普及や地域人口の減少などにより利用者が減少傾向にある一方、通院、通学、買い物など、地域で安心・安全に暮らしていくための日常生活に不可欠な移動手段であり、環境にやさしく、地域経済や観光等の振興にも必要な社会基盤です。
- ・そのため、圏域が一体となって維持、確保に努めながら、圏域住民の暮らしに必要な効果的、効率的な公共交通体系のあり方、地域活性化の観点から圏域にとって望ましい公共交通体系のあり方を継続的に調査、検証、総合調整し、地域公共交通ネットワークの構築に取組めます。

事業名	生活バス路線運行維持費補助事業			関係市町村	四万十市、宿毛市 土佐清水市、大月町、黒潮町	
事業概要	広域的、幹線的に運行する生活バス路線の運行を支援する。 実施路線 ・足摺岬線（中村駅～足摺岬） ・宿毛線（中村駅～宿毛駅） ・佐賀駅線（中村駅～佐賀駅） ・田野浦線（中村駅～田野浦経由～入野駅） ・小才角線（清水バスセンター～宿毛駅） ・ふれあい大月線（宿毛駅～ふれあいパーク大月） ・宿毛宇和島線（宿毛～宇和島駅）					
効果	圏域住民の通院、通学、買い物など、日常生活に必要な移動手段の確保と生活エリアの拡大、さらには、地域経済や観光等の振興による地域の活性化が図れる。					
事業費見込 （千円）	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	計
	62,808	64,903	64,903	64,903	64,903	322,420

重要業績指標（KPI）		現状値（H27）	目標値（H31）
利用者数（人/年）		397,407	397,407

関係市町村 の役割分担	関係市町村は、路線の距離按分により補助金を交付する。
----------------	----------------------------

事業名	廃止路線代替バス等運行事業			関係市町村	全市町村	
事業概要	関係市町村それぞれの地域内における廃止路線代替バス等を運行する。					
効果	広域的、幹線的に運行する生活バス路線等と連携して、圏域住民の通院、通学、買い物など、日常生活に必要な移動手段の確保と生活エリアの拡大、さらには、地域経済や観光等の振興による地域の活性化が図れる。					
事業費見込 (千円)	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	計
	189,476	189,476	189,476	189,476	189,476	947,380
重要業績指標（KPI）			現状値（H27）		目標値（H31）	
利用者数（人/年）			86,654		93,460	
関係市町村 の役割分担	関係市町村は、各自治体における廃止路線代替バス等の運行に必要な経費を負担する。					

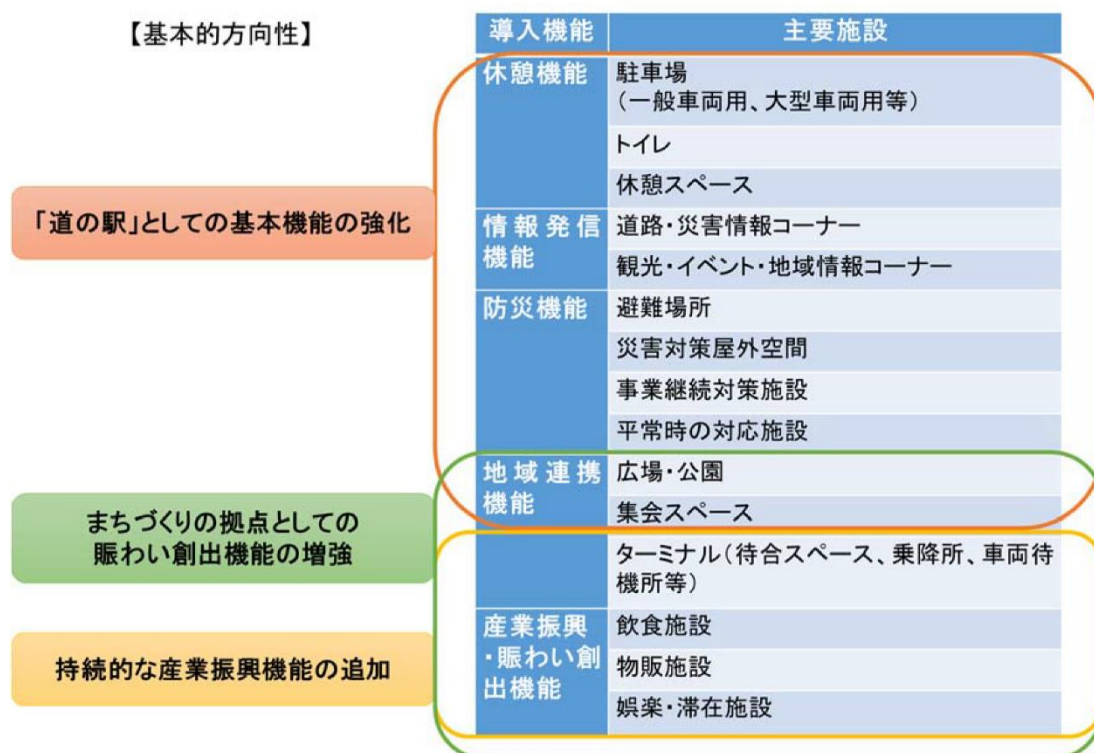
2.5 道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本構想及び基本計画

本町では道の駅「ふれあいパーク・大月」の目指す将来像を、地域の持続に貢献する新しい本町の「基盤エンジン」と定め、従来の「道の駅」としての機能に留まらない、多機能型の拠点施設としての再整備の必要性を確認し、これからの「ふれあいパーク・大月」に求められる役割や基本的な方向性、必要となる機能や整備に係る方針等を定めています。

『道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本計画』は、基本構想に示された考え方に基づき、道の駅「ふれあいパーク・大月」の多機能拠点化に向け、具体的な整備内容等を取りまとめています。

本町を代表する施設として、道の駅「ふれあいパーク・大月」の新たな可能性を引き出し、地域の持続的活性を図るため、基本計画においては、多機能型の地域拠点としての新しい道の駅「ふれあいパーク・大月」に導入すべき機能や施設内容、規模等について整理し、土地利用や施設配置の考え方、事業手法等を含め設計・工事へとつなげる基礎的条件を提示しています。

多機能拠点化の基本的方向性および整備目標



基本的方向性 1 : 「道の駅」としての基本機能の強化

道の駅「ふれあいパーク・大月」は、利用者の利便性向上のため「道の駅」としての基本機能である、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能の強化を図り、利用者から選ばれる「道の駅」を目指します。また、道路利用者や周辺住民への安心と安全を提供する防災機能発揮のための施設整備を推進します。

整備目標（１）「道の駅」の基本機能を効果的・効率的に提供する拠点づくり

- ・ 新しい「道の駅」は、道路利用者にとってわかりやすく利用しやすい施設であることはもとより、施設管理者や就業者にとってもサービスの提供や事業の推進のために、効率的かつ快適な就業環境を整える
- ・ 長期的な展望に立ち、ニーズの多様化や高度化、需要の変化に柔軟に対応し、機動力ある体制を確保できる施設とする
- ・ 万一の災害等発生時には、道路利用者や近隣住民の安全を確保するための防災拠点となるなど、非常時に備えた役割を果たす

基本的方向性 2 : 持続的な産業振興機能の追加

現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」にある物販・飲食機能を活かしつつ、町内外の方々が気軽に立寄り、楽しむことのできる商業機能を整備します。町内産品等を提供する小売・卸・飲食サービスを軸に、主要産業である農林水産業の6次産業化等の推進、商工業、観光業との有機的な連携、町内外への情報発信により、交流人口を拡大し、地域産業と経済の活性化を図る新たな仕組みや体制を構築します。加えて、町産業と町民生活を支える機能拠点としての整備を進め、地域経済循環への貢献により、本町の持続的な発展を目指します。

整備目標（２）町産業の活性と地域の持続可能性に貢献する拠点づくり

- ・ 町産業への賦活と継続的な町経済の活性化に資する、本町の農林水産品や加工品の販売、特産品の開発や販売等、地産地消、地産外商を推進する役割を担う
- ・ 買物利便性の向上や買物環境の改善等の高齢化の進展に伴う対策等、将来的かつ新たなニーズを反映する機能付帯が可能な施設とする

基本的方向性 3：まちづくりの拠点としての賑わい創出機能の増強

持続可能なまちづくりを象徴するとともに、本町の豊かな自然を身近に感じながら、ゆったりと時間を過ごすことのできる施設整備を進めます。イベント等にも開放することで、多世代にわたり町内外からひとが集う交流の場としての機能を付帯させるとともに、事業者や商店、観光資源とつながることで、本町全体に賑わいを波及させる拠点として活用していきます。

整備目標（3）地域に賑わいをもたらし、気軽に立寄れる拠点づくり

- ・ 町外からの来訪者だけではなく、地域住民にとっても開かれた気軽に利用できる施設であることを基本に、町民が日常的に集い、憩い、ふれあい、学ぶ場として、また、本町を代表する施設として一体感を醸成する場を創出する
- ・ 新しい「道の駅」が目的地として町内外の地域や集客施設等と連携し、交流人口の拡大に貢献、本町全体に賑わいを波及させる核となる

整備目標（4）あらゆる利用者にやさしい拠点づくり

- ・ 社会的な要請課題に先導的に応えるモデルとなるべく、高齢者や障がい者に対するバリアフリーはもとより、子どもや外国人等を含めたあらゆる人が利用しやすいユニバーサルデザインを取り入れる
- ・ ライフサイクルコストを見据え、省資源、省エネルギー化、再生可能エネルギーへの転換や長寿命化を重視した仕様や構造、設備システムとすることで、CO2 排出削減はもとより、環境負荷低減を図る施設とする

整備目標（5）地域との連携、まちの活性化につながる拠点づくり

- ・ 本町の持続可能なまちづくりのシンボルとして、町民と町産業、行政、本町の各ゾーン等をつなぐとともに、町民のまちづくりへの参画を促す機能を確保する等、町民の地域活動を促進し、つながり形成を推進する場を創出する
- ・ 周辺環境と調和した色彩やデザイン、材料を採用し景観形成に配慮するとともに、周辺の社会資本整備等と一体にまちづくりに寄与する役割を担う

図 8 道の駅を拠点とした連携の方向性の概念図

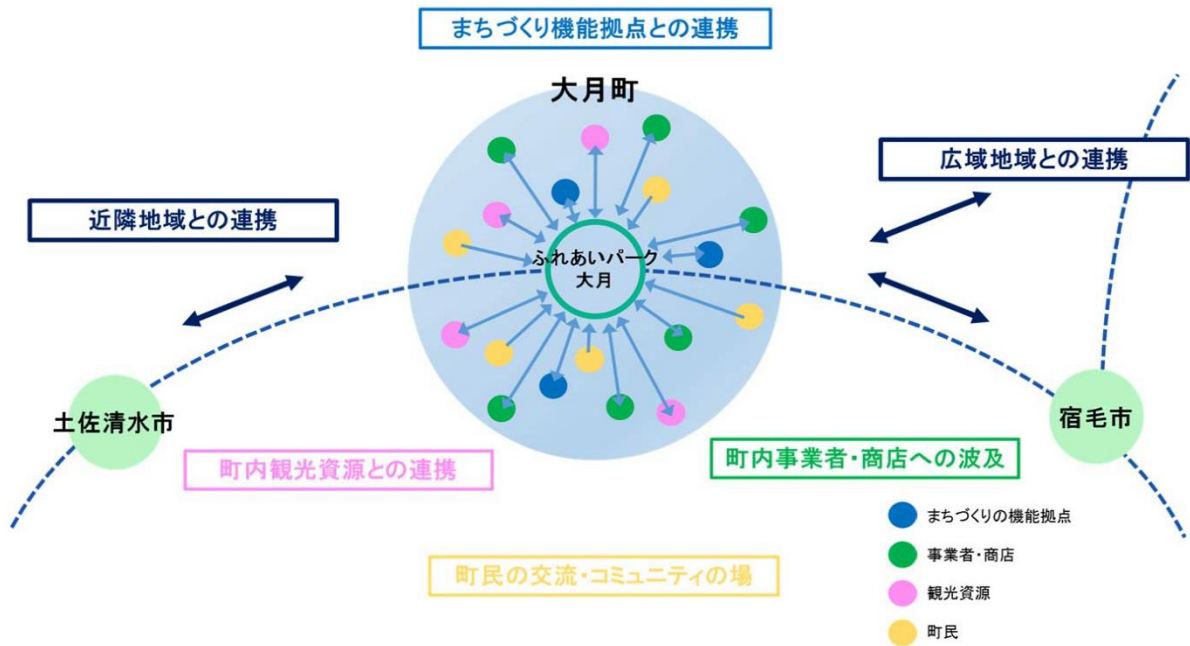


図 12 機能施設の概念図

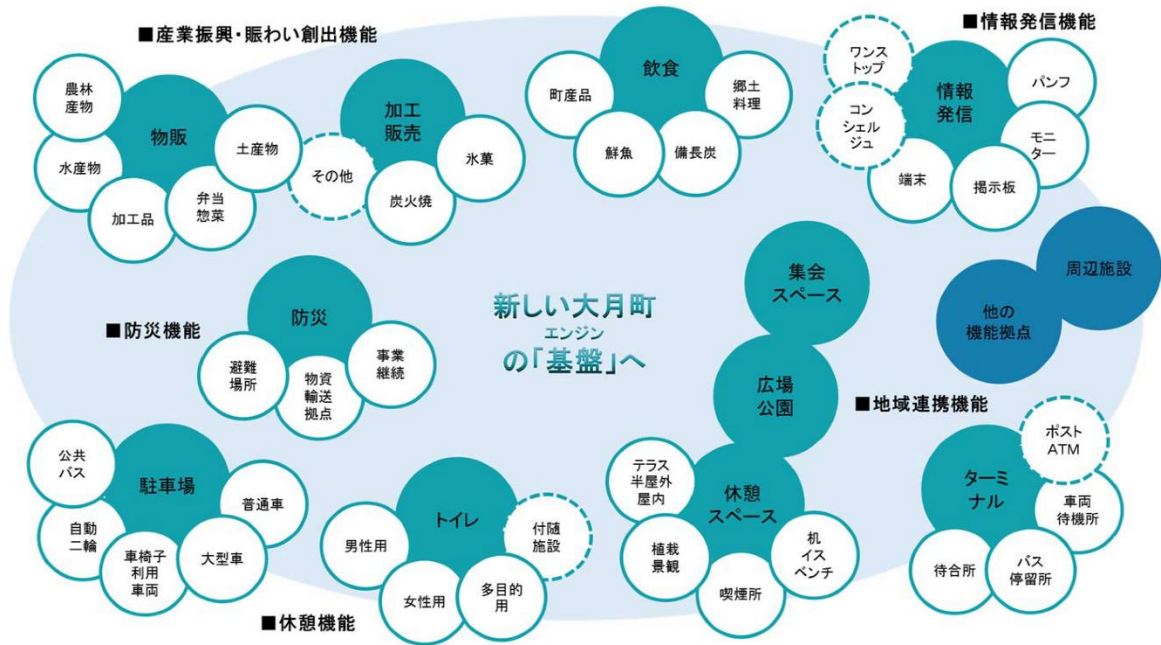


図 13 平面図（案）および面積表

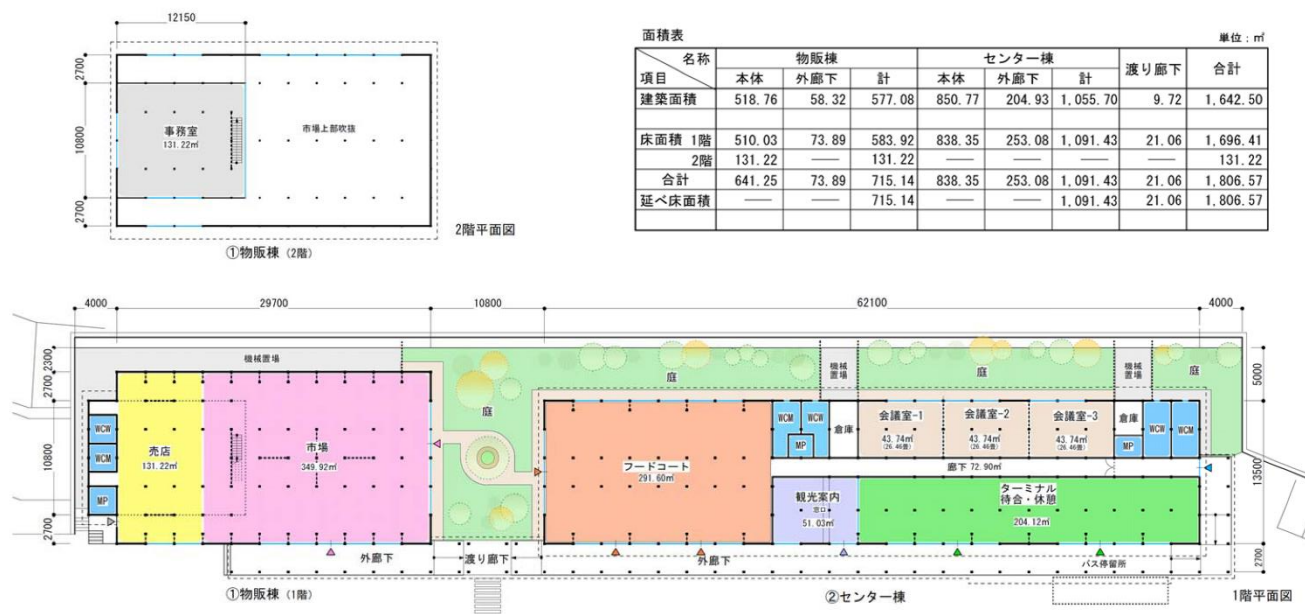


図 14 整備イメージ



第3章 大月町の概況と公共交通の現状

3.1 大月町の概況

(1) 位置・地勢

本町は、高知県の西南端で、土佐清水市と宿毛市の間に位置しています。南に太平洋を望み、黒潮洗うダイナミックな海岸線、西は比較的静穏な豊後水道に面した総面積 102.94km² の町で、約 8 割を山林が占めています。

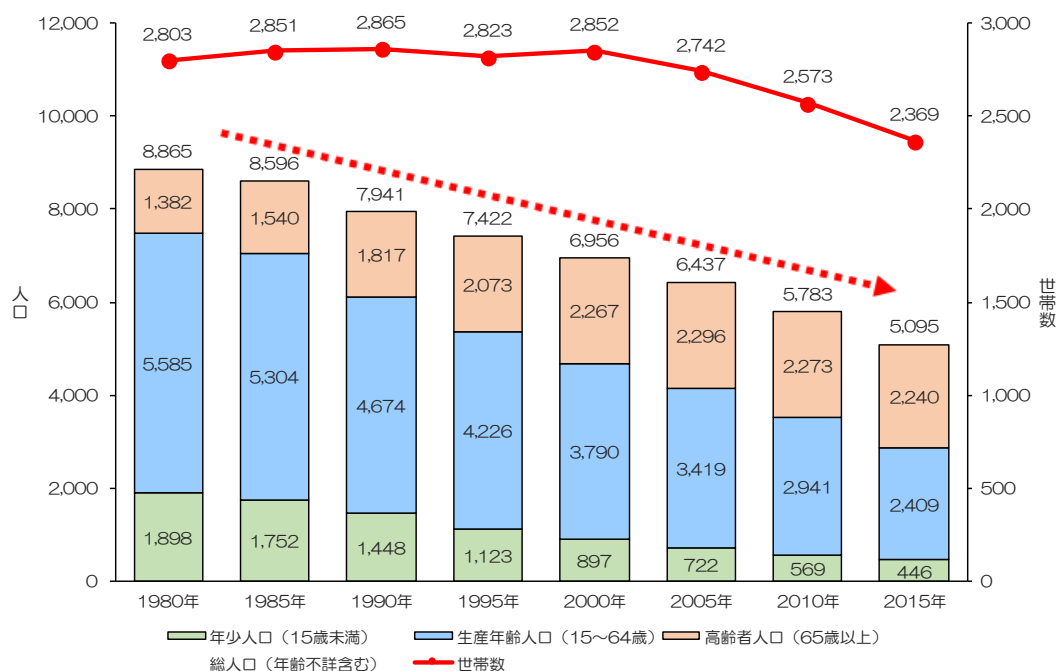
温暖な気候風土に恵まれ、漁業と農業の盛んなまちですが、最近では磯釣りやダイビングが楽しめる柏島をはじめ足摺宇和海国立公園の自然美や海中景観など観光面において全国から注目されており、ホテルベルリーフ大月やエコロジーキャンプ場のある檜西海岸などにも多くの観光客が訪れています。



(2) 人口・世帯の状況

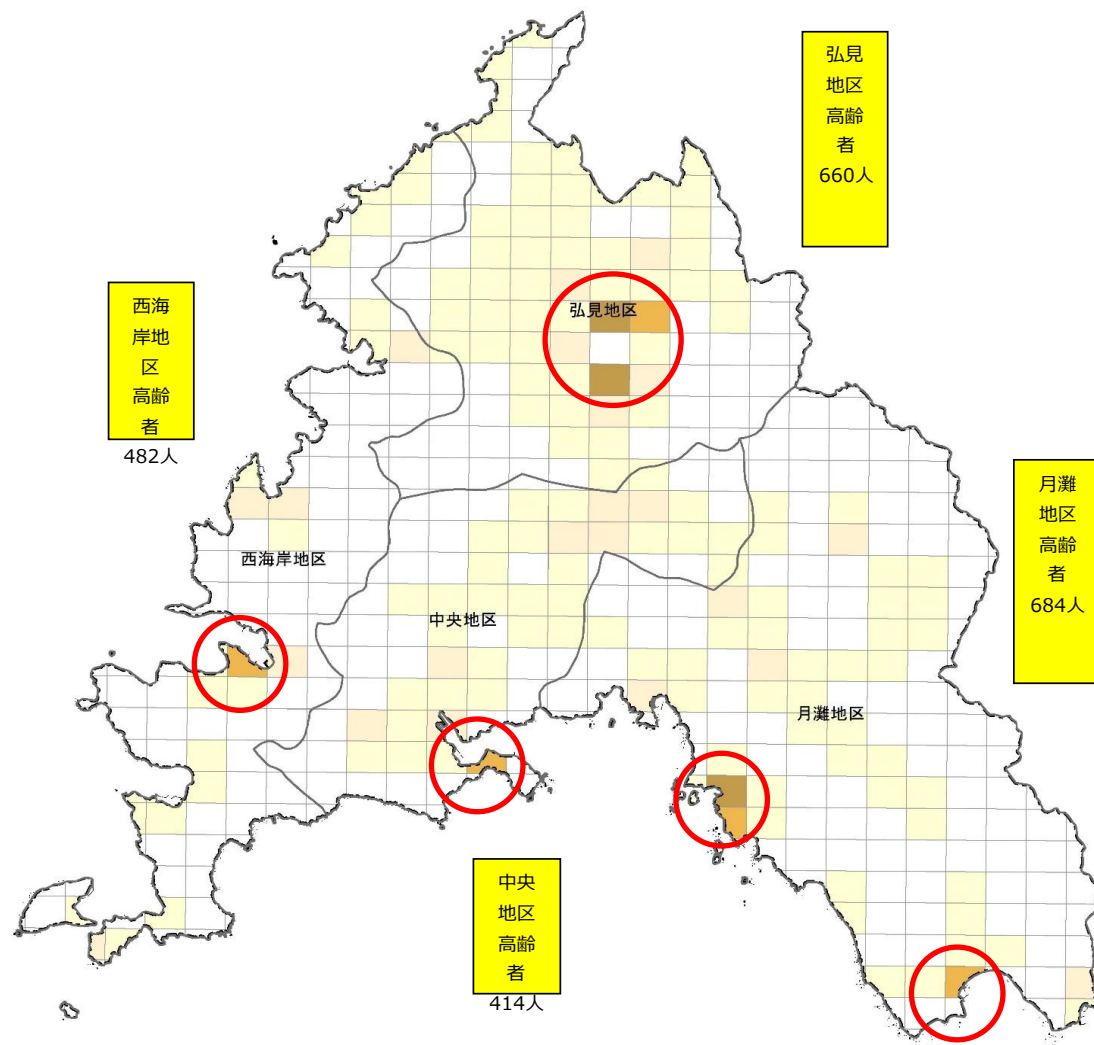
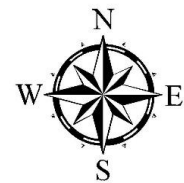
本町の人口は、平成 27 年 10 月の国勢調査結果によると、総人口 5,095 人となっており、昭和 55 年以降年々減少傾向で推移しています。年齢構成比でみると、15 歳未満の年少人口比は、21.4%から 8.8%に減少し、また、15 歳～64 歳までの生産年齢人口比も、63.0%から 47.3%に減少しています。その一方で、65 歳以上の高齢者人口比は、15.6%から 44.0%に増加し、平成 27 年で総人口の約 4 割を占め、少子高齢化が進行しています。

人口及び世帯数の推移



■大月町の人口分布図（H27 年国勢調査）

項目	総数 人	15歳未満 人	15～64歳 人	65歳以上 人	高齢化率 %
大月町 全体	5,095	446	2,409	2,240	44.0%
弘見地区	1,847	204	983	660	35.7%
中央地区	872	60	398	414	47.5%
西海岸地区	1,002	83	437	482	48.1%
月灘地区	1,374	99	591	684	49.8%



0 0.5 1 2 3 4 5 キロメートル

凡例

500mメッシュ人口（2015年）

- 0
- 1 - 49人
- 50 - 99人
- 100 - 149人
- 150 - 199人

■大月町の地区別人口構成（H27 年国勢調査）

地区	字	総数 人	15歳未満 人	15～64歳 人	65歳以上 人	高齢化率 %
弘見地区	大字弘見馬路	48	3	30	15	31.3%
弘見地区	大字弘見田城	176	18	84	74	42.0%
弘見地区	大字弘見成畑	180	20	91	69	38.3%
弘見地区	大字弘見芝	294	38	164	92	31.3%
弘見地区	大字弘見本田	81	3	49	29	35.8%
弘見地区	大字弘見郷	310	47	172	91	29.4%
弘見地区	大字弘見亀尾	176	31	91	54	30.7%
弘見地区	大字弘見長沢	76	7	33	36	47.4%
弘見地区	大字弘見地吉	-	-	-	-	-
弘見地区	大字弘見笠木	173	18	93	62	35.8%
弘見地区	大字弘見大駄場	74	2	38	34	45.9%
弘見地区	大字芳ノ沢本村	92	6	45	41	44.6%
弘見地区	大字芳ノ沢内平	128	8	74	46	35.9%
弘見地区	大字芳ノ沢白浜	X	X	X	X	-
弘見地区	大字添ノ川	39	3	19	17	43.6%
中央地区	大字清王	118	3	59	56	47.5%
中央地区	大字鉾土	241	26	97	118	49.0%
中央地区	大字頭集	203	21	110	72	35.5%
中央地区	大字平山	171	8	88	75	43.9%
中央地区	大字古満目	139	2	44	93	66.9%
西海岸地区	大字柏島	385	39	165	181	47.0%
西海岸地区	大字一切	94	11	44	39	41.5%
西海岸地区	大字安満地	203	11	87	105	51.7%
西海岸地区	大字橘浦	175	16	75	84	48.0%
西海岸地区	大字泊浦	83	6	40	37	44.6%
西海岸地区	大字龍ヶ迫	62	-	26	36	58.1%
月灘地区	大字小才角	116	5	37	74	63.8%
月灘地区	大字才角	93	2	37	54	58.1%
月灘地区	大字大浦	147	4	55	88	59.9%
月灘地区	大字姫ノ井	429	62	195	172	40.1%
月灘地区	大字赤泊	18	-	3	15	83.3%
月灘地区	大字月ヶ丘	X	X	X	X	-
月灘地区	大字西泊	149	11	70	68	45.6%
月灘地区	大字檜ノ浦	161	5	80	76	47.2%
月灘地区	大字周防形	158	6	75	77	48.7%
月灘地区	大字春遠	103	4	39	60	58.3%
月灘地区	大字唐岩	X	X	X	X	-

※「X」は少数のため秘匿

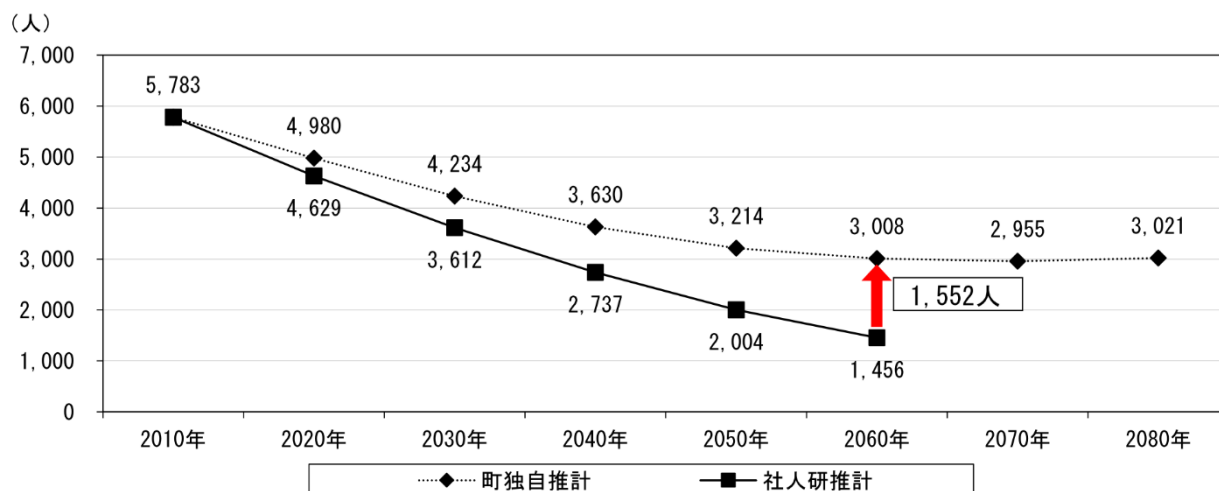
平成 27 年国勢調査によると、65 歳以上の人口が多い上位 10 地区は、大字柏島、大字姫ノ井、大字鉾土、大字安満地、大字古満目、大字弘見芝、大字弘見郷、大字大浦、大字橘浦、大字周防形となっており、上位 5 地区は 100 人を超えています。

また、高齢化率が高い上位 10 地区は、大字赤泊、大字古満目、大字小才角、大字大浦、大字春遠、大字才角、大字龍ヶ迫、大字安満地、大字鉾土、大字周防形となっており、上位 5 地区は 58%を超えています。

■将来人口（大月町人口ビジョン）

国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」）によると、2060年の本町人口は1,456人まで減少すると推計されています。しかしながら、直近の合計特殊出生率の改善傾向や、移動人口の推移状況を踏まえると、町の施策による効果が着実に反映されれば、2060年の人口は3,008人となり、社人研推計と比較し、1,552人の施策効果が見込まれます。また、町の独自推計を2060年以降も推計すると、2070年で人口減少に歯止めがかかり、以降は増加に転じると推測しています。

【人口の推移と長期的な見通し】



【年齢3区分別の人口推計（町独自推計）】

区分	2010年	2020年	2030年	2040年	2050年	2060年	2070年	2080年
年少人口 (0～14歳)	569 9.8%	438 8.8%	444 10.5%	470 12.9%	513 16.0%	507 16.9%	540 18.3%	568 18.8%
生産年齢人口 (15～64歳)	2,941 50.9%	2,238 44.9%	1,789 42.3%	1,611 44.4%	1,568 48.8%	1,670 55.5%	1,611 54.5%	1,701 56.3%
老年人口 (65歳以上)	2,273 39.3%	2,305 46.3%	2,001 47.3%	1,549 42.7%	1,133 35.2%	831 27.6%	805 27.2%	752 24.9%
総人口	5,783	4,980	4,234	3,630	3,214	3,008	2,955	3,021

※上段は推計人口、下段は各年の構成比。

【年齢3区分別の人口推計（社人研推計）】

区分	2010年	2020年	2030年	2040年	2050年	2060年
年少人口 (0～14歳)	569 9.8%	351 7.6%	229 6.3%	169 6.2%	132 6.6%	91 6.2%
生産年齢人口 (15～64歳)	2,941 50.9%	2,002 43.3%	1,397 38.7%	1,012 37.0%	714 35.6%	575 39.5%
老年人口 (65歳以上)	2,273 39.3%	2,276 49.2%	1,987 55.0%	1,556 56.9%	1,158 57.8%	790 54.2%
総人口	5,783	4,629	3,612	2,737	2,004	1,456

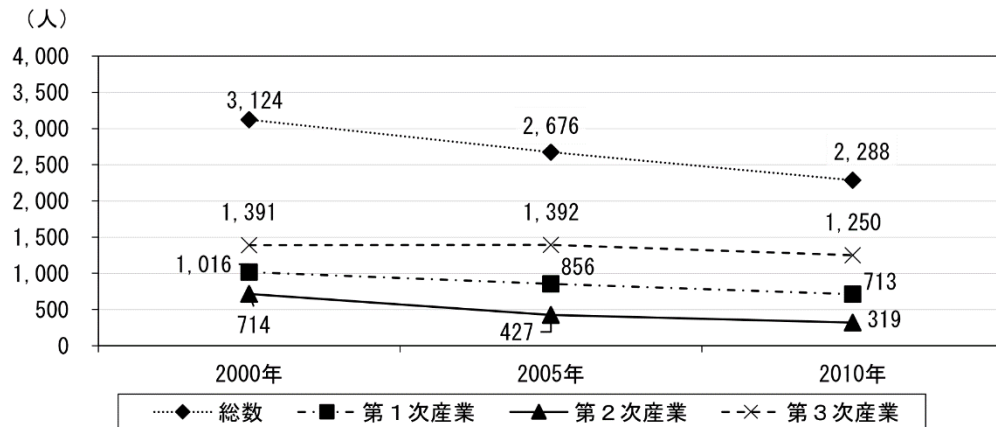
※上段は推計人口、下段は各年の構成比。

(3) 産業

① 産業別就業者数の推移

人口減少と高齢化に伴い就業者数も減少しており、国勢調査では 2000 年の 3,124 人から 2010 年には 2,288 人と 26.8%の減少となっています。これに伴い、産業3区分別の就業者数も、全ての産業で減少しています。

【産業別就業人口（15歳以上）】

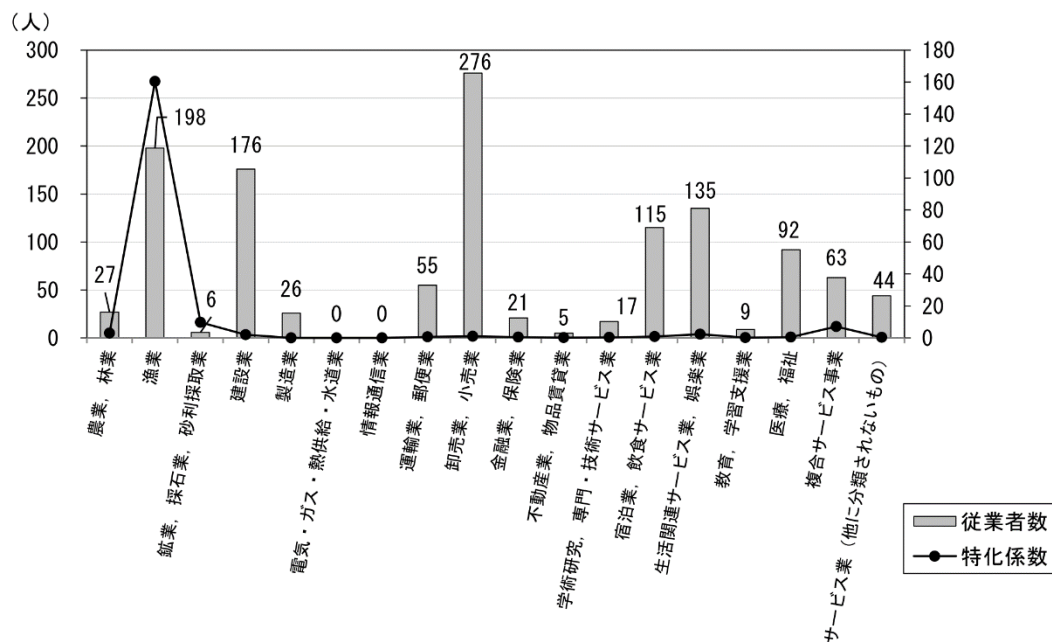


② 業種別従業者数（産業大分類就業者（従業者）数と特化係数）

産業大分類別就業者数は、漁業、建設業、卸売業・小売業、宿泊業・飲食サービス業、生活関連サービス業・娯楽業などの就業者数が多くなっています。

全国のある産業の就業者比率に対する特化係数（本町のX産業の就業者比率／全国のX産業の就業者比率）をみてみると、漁業が 160.4 と特に高くなっており、鉱業・採石業・砂利採取業、複合サービス事業も比較的高い係数となっています。

【産業人口と特化係数】



(4) 主要施設・観光施設

本町の主要施設は図に示すとおり、町役場、大月小中学校、大月病院、中央公民館、ふれあいパーク大月、大月郵便局、地域包括支援センター等、住民生活に関わる施設が国道321号沿道で町の中央部に立地しています。

また、各集落には郵便局や公民館などが点在しています。



本町の観光資源は、大堂海岸や桼西海岸など足摺・宇和海国立公園区域内でも最も優れた自然景観を有しており、特に、柏島地区は豊富な魚種が生息し、多種類のサンゴが群生している海域であることから、スキューバダイビングのメッカとして全国的にも有名になっています。このように、優れた自然景観や多くの海洋資源に恵まれた本町では、ダイビングや磯釣りなどの観光産業により多くの観光客を受け入れています。近年では低迷状況が続いています。

一方、増え続けるキャンパーの需要に対処するため、「自然体験型・環境教育型キャンプ場」の整備に取り組むなど、施設整備等観光基盤の底上げが課題となっています。

(5) 道路交通網

本町の主要道路網は、国道 321 号、主要地方道柏島二ツ石線（県道 43 号）、一般県道清王新田貝ノ川線（県道 352 号）、一般県道安満地福良線（県道 357 号）、広域農道高知西南地区などがあり、国道 321 号を軸にして、これら県道等が町内の各地区を連絡するように道路網が形成されています。また、国道、県道を補完するように町道やその他道路（農道等）が町内各集落を連絡するように形成されています。



3.2 大月町地域公共交通の現状

■地域公共交通の概要

大月町内を運行している地域公共交通は、次のとおりです。

種 類	運行事業者		路線		
路線バス	幹線バス 路線	高知西南 交通	①清水プラザパル前～宿毛駅		
			②ふれあい大月～宿毛線		
	支線バス 路線 (生活交 通バス)	高知西南 交通	③ふれあい大月～柏島		
			④ふれあい大月～小才角		
			⑤ふれあい大月～蜂ノ巣		
			⑥ふれあい大月～西泊		
			⑦ふれあい大月～春遠		
			⑧大月病院～橘浦		
			⑨大月病院～竜ヶ迫		
タクシー	大堂観光タクシー		保育所通園バス運行		
■公的交通					
スクールバス	高知西南交通		①柏島 ⇒ 大月小中学校		
			②小才角 ⇒ 大月小中学校		
			③馬路～大月小中学校		

(1) バスの現状

本町における路線バスは、高知西南交通株式会社により、宿毛市と土佐清水市との間を連絡する幹線 1 路線、ふれあいパーク大月を主に起点として町内各地を連絡する支線 8 路線が運行されています。また、大月小中学校と柏島、小才角、馬路地区を結ぶスクールバスが 3 路線運行（平日のみ）されています。

① 高知西南交通株式会社による路線

■運行路線（大月町内運行分）

●清水プラザパル前駅⇒ふれあいパーク大月⇒宿毛駅(宿毛駅⇒ふれあいパーク大月⇒清水プラザパル前) 毎日運行

◎ふれあいパーク大月⇒柏島行(柏島⇒ふれあいパーク大月) 毎日運行

◎ふれあいパーク大月⇒蜂ノ巣行(蜂ノ巣⇒ふれあいパーク大月) 毎日運行

◎ふれあいパーク大月⇒小才角行(小才角⇒ふれあいパーク大月) 毎日運行

◎ふれあいパーク大月⇒西泊行(西泊始発⇒ふれあいパーク大月) 毎日運行

◎ふれあいパーク大月⇒春遠行(春遠始発⇒ふれあいパーク大月) 毎日運行

◎大月病院⇒橘浦行(橘浦始発⇒大月病院) 毎日運行

◎大月病院⇒竜ヶ迫行(竜ヶ迫始発⇒大月病院) 毎日運行

◎安満地始発⇒大月病院 平日のみ運行

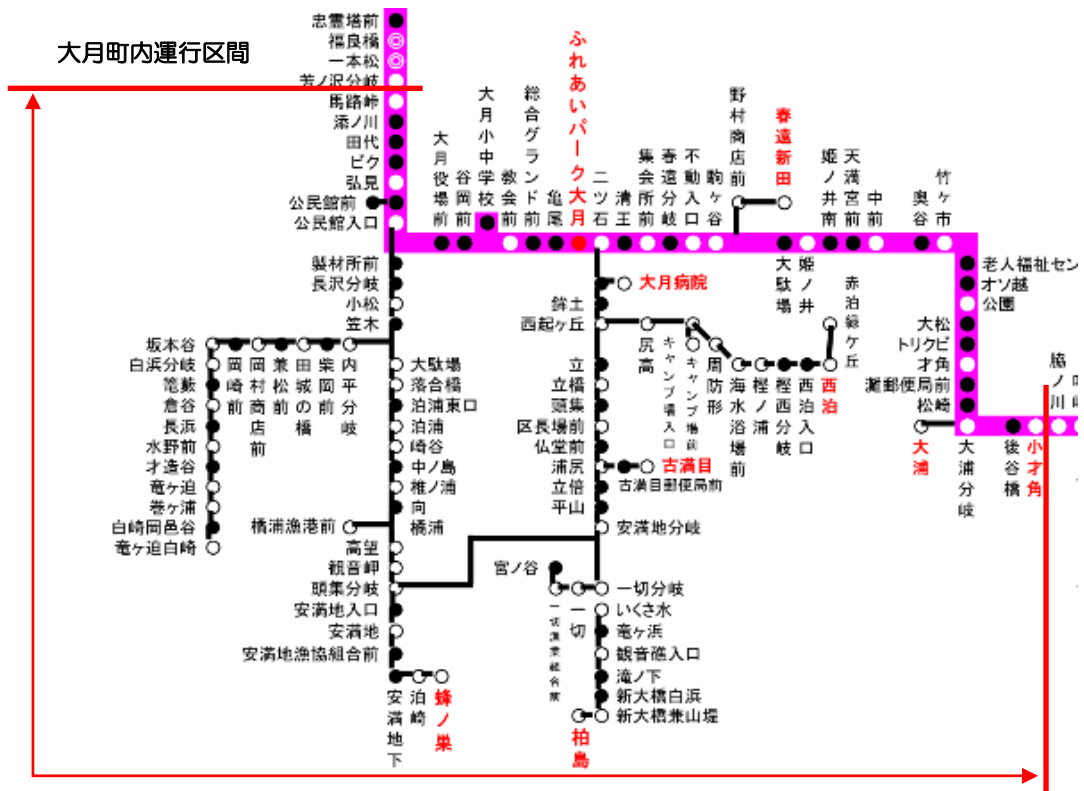
○柏島始発⇒大月小中学校行(スクールバス) 平日のみ運行

○小才角始発⇒大月小中学校行(スクールバス) 平日のみ運行

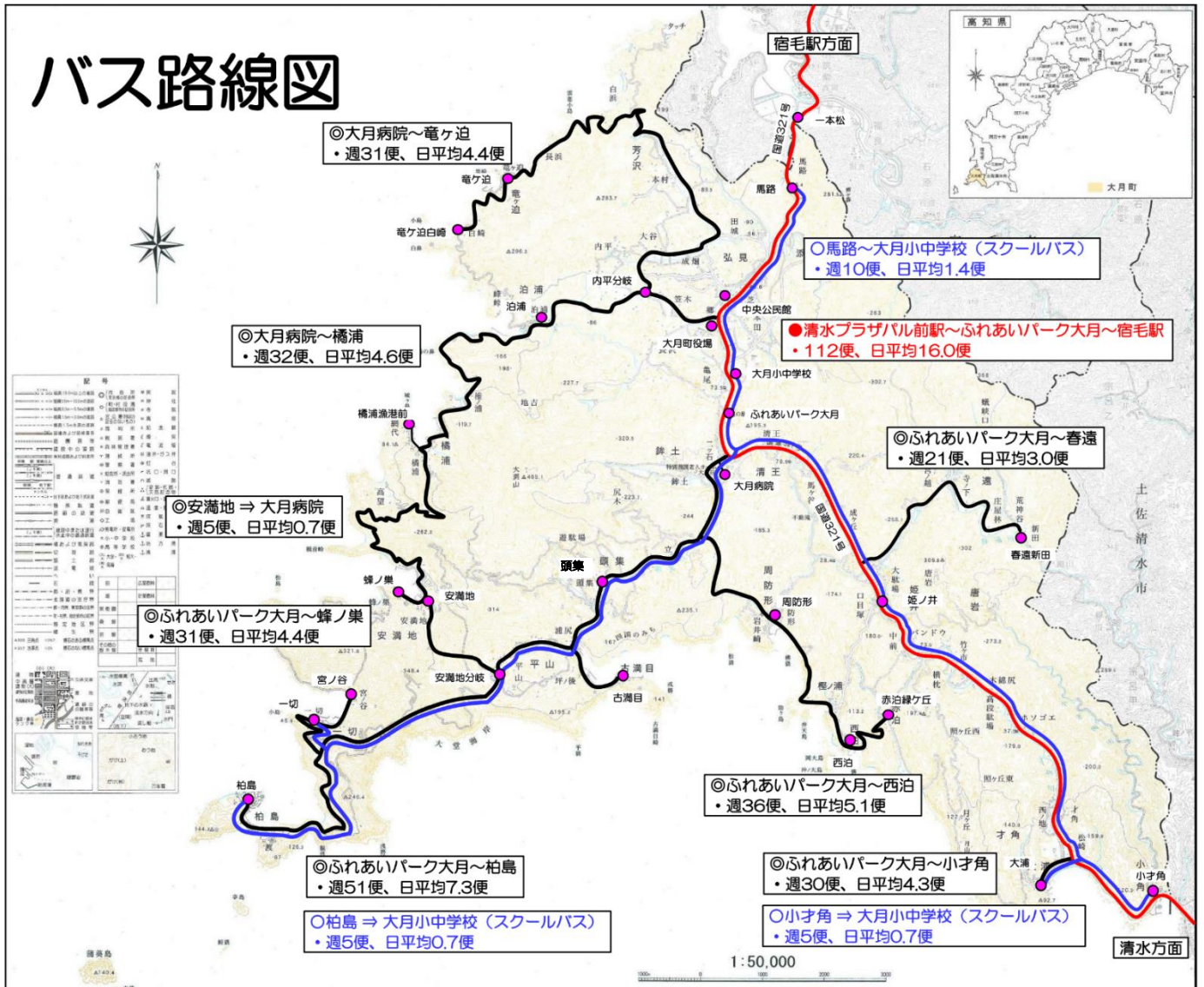
○馬路始発～大月小中学校(登下校)(スクールバス) 平日のみ運行

※「●幹線」「◎支線」「○スクールバス」

■バス路線図（大月町内運行）



バス路線図

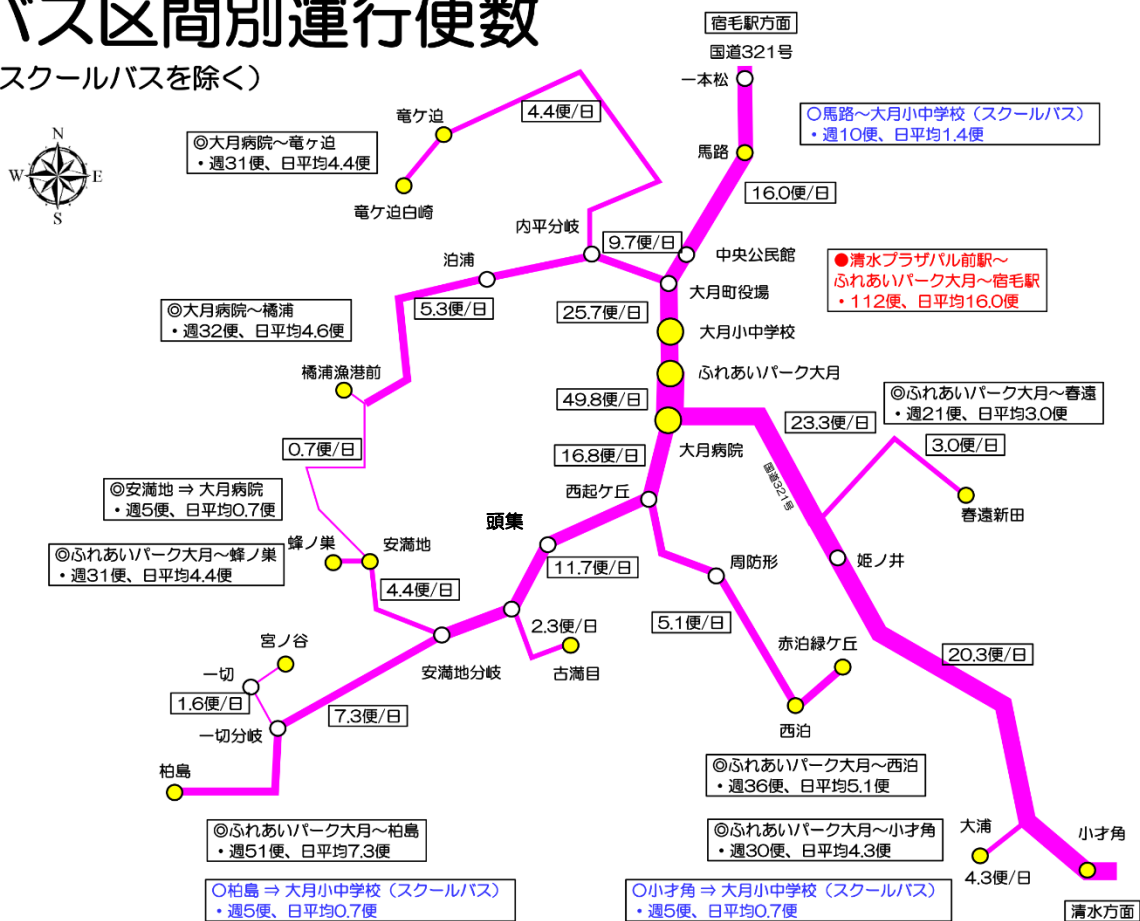


■運行便数

- ・スクールバスを除いた路線バスの運行ダイヤから、運行区間別に 1 日当たり平均運行便数を整理すると図のとおりです。
- ・幹線（清水プラザパル前駅～ふれあいパーク大月～宿毛駅）は、日平均 16 便運行されていますが、各支線の日平均運行便数は、最大で 7.3 便、最小で 0.7 便となっています。
- ・日平均運行便数が 15 便を超えている運行区間は、国道 321 号沿道と県道 43 号の大月病院から西起ケ丘分岐までの区間に限られます。

バス区間別運行便数

(スクールバスを除く)



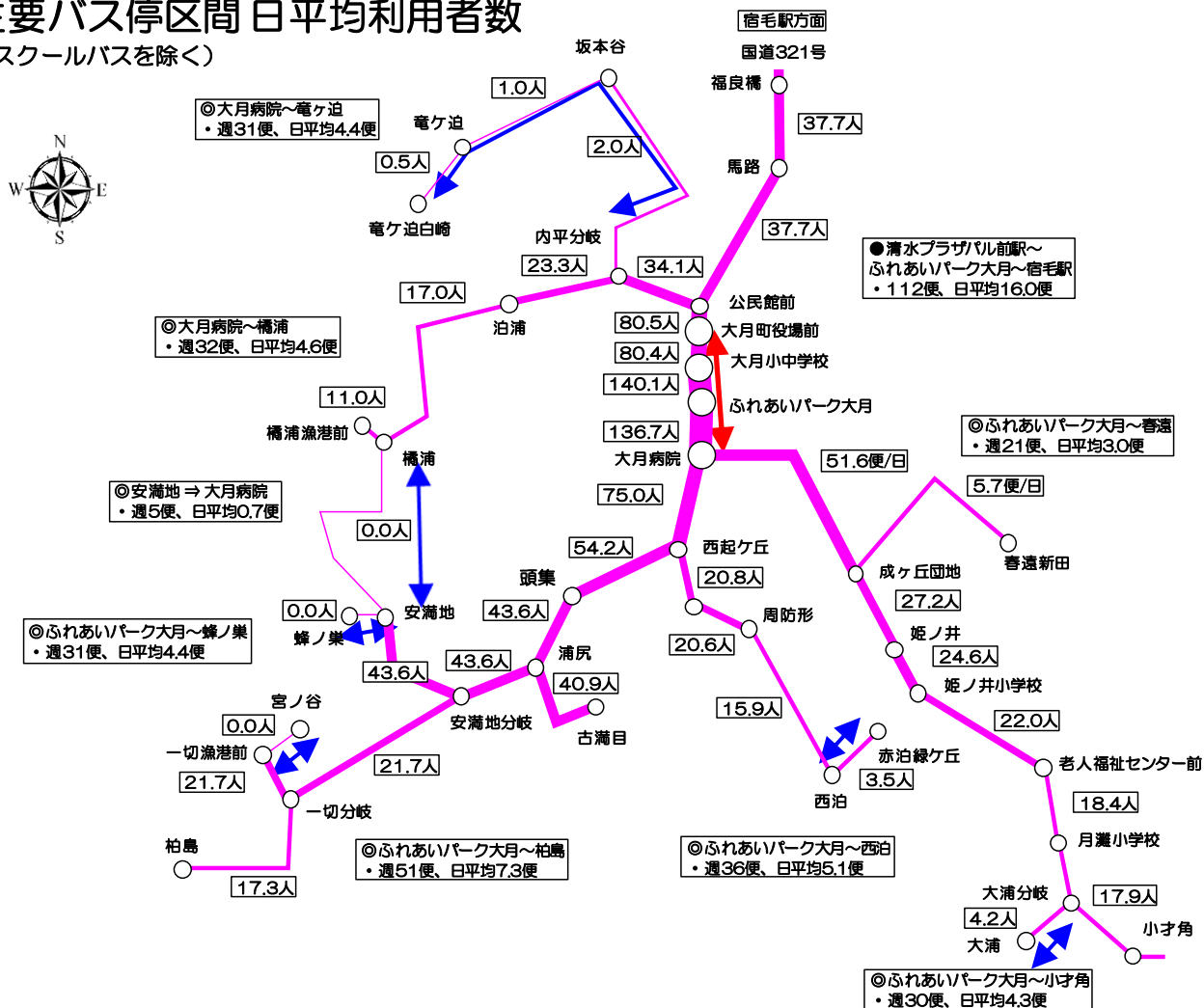
② 主要バス停区間の日平均利用者数

大月町内の主要バス停において各路線バスの乗降客数を調査した結果から、主要バス停区間における日当たり平均利用者（スクールバスを除く）を集計した結果を示します。

- ・調査時期：平成 31 年 2 月 18 日（月曜日）～2 月 24 日（日曜日）
- ・調査方法：運行ダイヤごとに大月町内の主要バス停における乗降客数を手観測で計測

調査期間中の日平均利用者が多い区間は、国道 321 号沿道の「公民館前」～「大月町役場前」～「大月小中学校」～「ふれあいパーク大月」～「大月病院」の区間であり、日平均 80 人以上の利用があります。これら区間は支線バスの発着バス停を含むことや大月小中学校の登下校に児童生徒が利用するため、他の区間に比較して利用が多いと考えられます。一方、利用者が少ない区間では、「安満地～橘浦」、「蜂ノ巣～安満池」、「宮ノ谷～一切漁港前」、「竜ヶ迫白浜～竜ヶ迫～坂本谷～内平分岐」、「西泊～赤泊緑ヶ丘」、「大浦分岐～大浦」の区間であり、日平均 5 人以下となっています。

主要バス停区間 日平均利用者数 （スクールバスを除く）



③ スクールバス

本町では、児童生徒数の減少に伴い、平成 13 年度の中学校統合に続き、平成 21 年度に小学校 13 校（うち 4 校休校）を統合して、大月小中学校に統合しました。

この小中学校統合に併せて、スクールバスの運行を行っています。

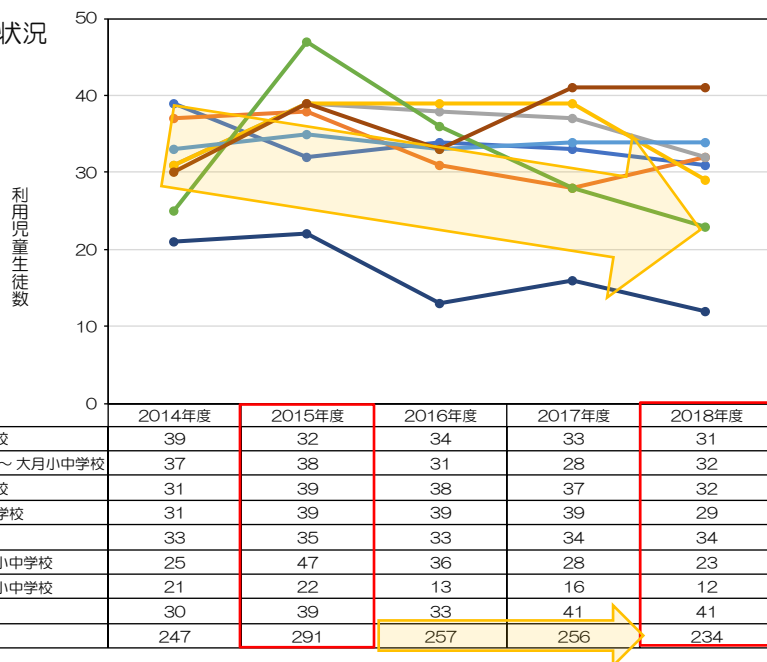
スクールバスの利用状況は次のとおり、児童生徒数の増減に依存しており、**2015 年度以降減少**しています。

スクールバス利用状況

番号	路線	2014年度			2015年度			2016年度			2017年度			2018年度		
		利用児童数	利用生徒数	2014年度	利用児童数	利用生徒数	2015年度	利用児童数	利用生徒数	2016年度	利用児童数	利用生徒数	2017年度	利用児童数	利用生徒数	2018年度
1	柏島～一切～大月小中学校	22	17	39	22	10	32	25	9	34	26	7	33	24	7	31
2	蜂ノ巣～安満地～古満目～大月小中学校	23	14	37	24	14	38	20	11	31	15	13	28	17	15	32
3	赤泊～西泊～大月小中学校	20	11	31	27	12	39	25	13	38	27	10	37	21	11	32
4	小才角～大浦～大月小中学校	16	15	31	17	22	39	20	19	39	23	16	39	21	8	29
5	龍ヶ迫～大月小中学校	20	13	33	27	8	35	20	13	33	20	14	34	18	16	34
6	橋浦～中央公民館～大月小中学校	21	4	25	27	20	47	25	11	36	12	16	28	11	12	23
7	春遠～成ヶ丘団地～大月小中学校	15	6	21	10	12	22	9	4	13	7	9	16	7	5	12
8	馬路～大月小中学校	26	4	30	25	14	39	21	12	33	29	12	41	27	14	41
合計		163	84	247	179	112	291	165	92	257	159	97	256	146	88	234

資料：大月町教育委員会

スクールバス利用状況

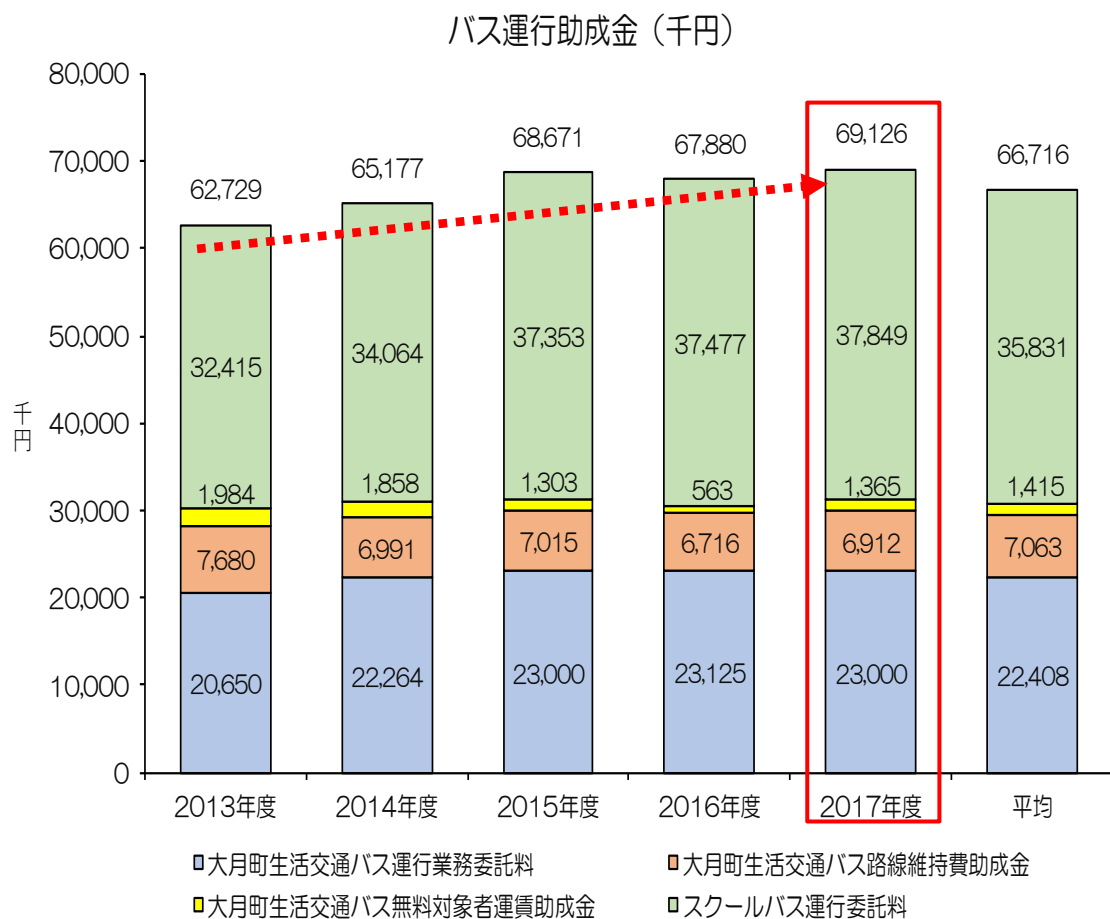


④ 路線バス運行助成

本町では、町内を運行する路線バス事業者に運行助成を行っています。

スクールバス運行を含めた年間助成金の総額は、2017年度で約69,126千円となっており、2015年度以降増加傾向にあります。また、2013年度から2017年度の平均額では、約66,716千円となっています。

2017年度に支出した助成金内訳をみると、生活交通バス運行業務委託料として、23,000千円、生活交通バス路線維持費助成金として6,912千円、生活交通バス無料対象者運賃助成金として、1,365千円、スクールバス運行委託料として、37,849千円となっており、スクールバス運行委託料がもっとも支出額が大きくなっています。



(2) タクシーの現状

タクシーは、「タクシー適正化・活性化法」において、地域公共交通の一部であると位置づけられています。

本町におけるタクシー事業者は、「大堂観光タクシー」が営業していますが、タクシー運行サービス圏域を事業所を中心とする半径5km圏域とした場合、月灘地区の一部(小才角、大浦)及び西海岸地区の一部(柏島)がサービス範囲から漏れます。

なお、町内のタクシー事業者には保育所への通園バス運行を委託しています。



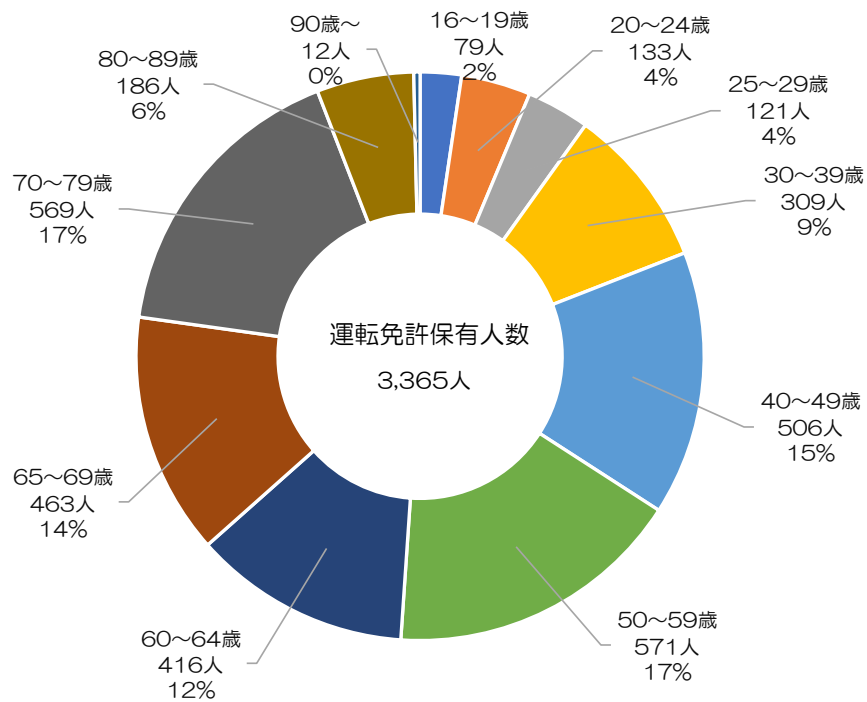
※「大月観光ハイヤー」は現在営業していません。

(3) 自動車運転免許証の保有状況

① 運転免許保有者数

平成 30 年の本町の運転免許証保有者は、3,365 人（65 歳未満 2,135 人、65 歳以上 1,230 人）で、運転免許保有者に占める割合は、65 歳未満 63.4%、65 歳以上 36.6%となっています。

大月町における運転免許保有者数



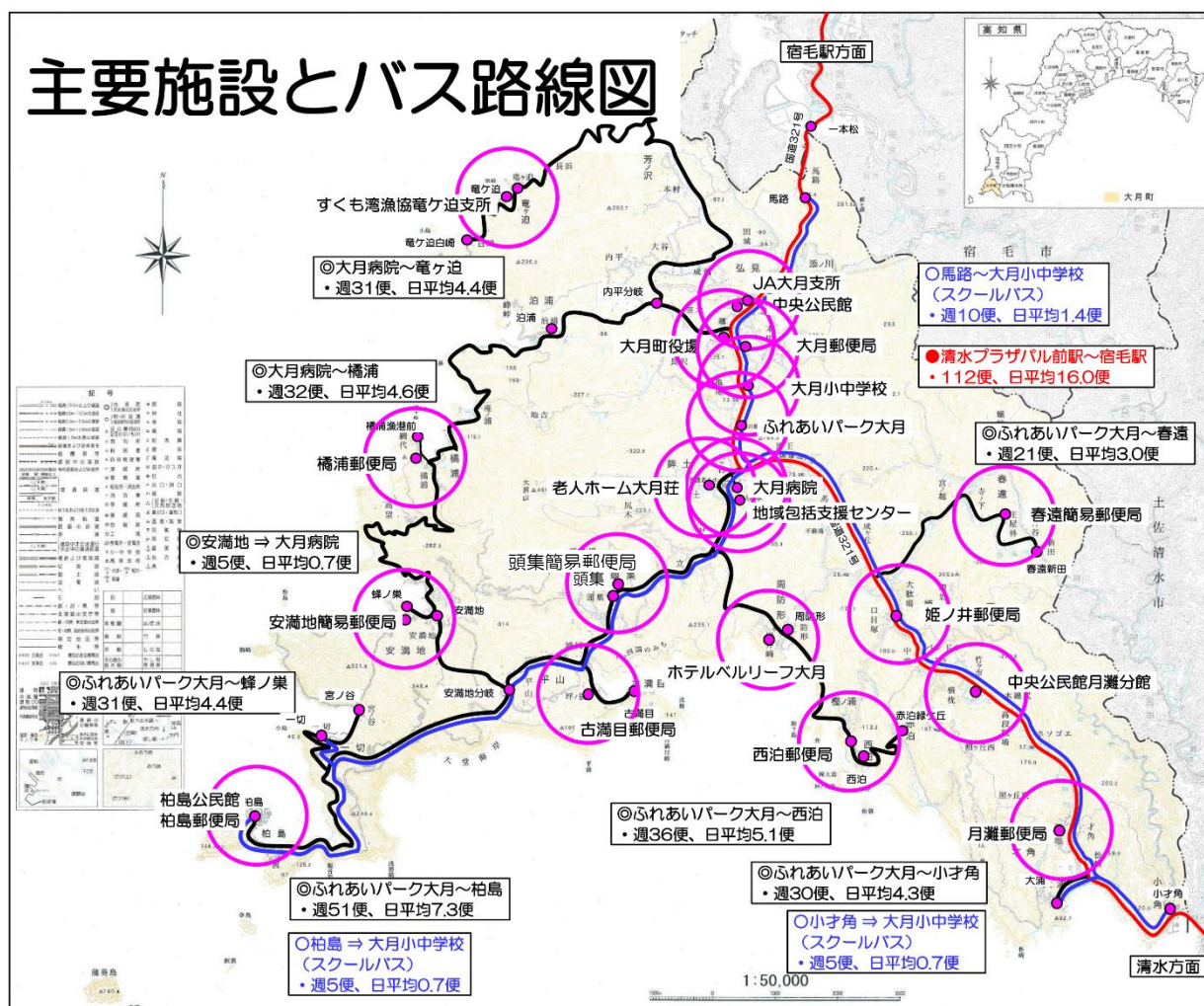
資料：宿毛警察署（平成 30 年 10 月 31 日現在）

(4) 主要施設とバス路線

本町の主要施設（町役場、小中学校、病院、郵便局等）を中心とした利用圏域（800m）とバス路線を重ねてみると図に示すとおりです。

主要施設の利用圏域にはバス路線がありますが、前述の公共交通不便地域（国道 321 号沿道以外）に立地する主な施設は次の施設が該当します。

- ・ 柏島公民館、西泊郵便局、集頭簡易郵便局、古満目郵便局、柏島郵便局、安満地簡易郵便局、橘浦郵便局、春遠簡易郵便局、すくも湾漁協竜ヶ迫支所、ホテルベルリーフ大月



(5) 公共交通空白地域

バス路線は、国道や県道をルートとしており、バス停から 500m 圏外を公共交通空白地域とした場合、2015 年国勢調査人口（500m メッシュ）を用いて、分析したところ、大月町においては、約 425 人（約 8.3%）になります。

公共交通空白地域の人口が最も多い地区は弘見地区の 297 人、次いで、中央地区 42 人、月灘地区 73 人、西海岸地区の 13 人となっています。

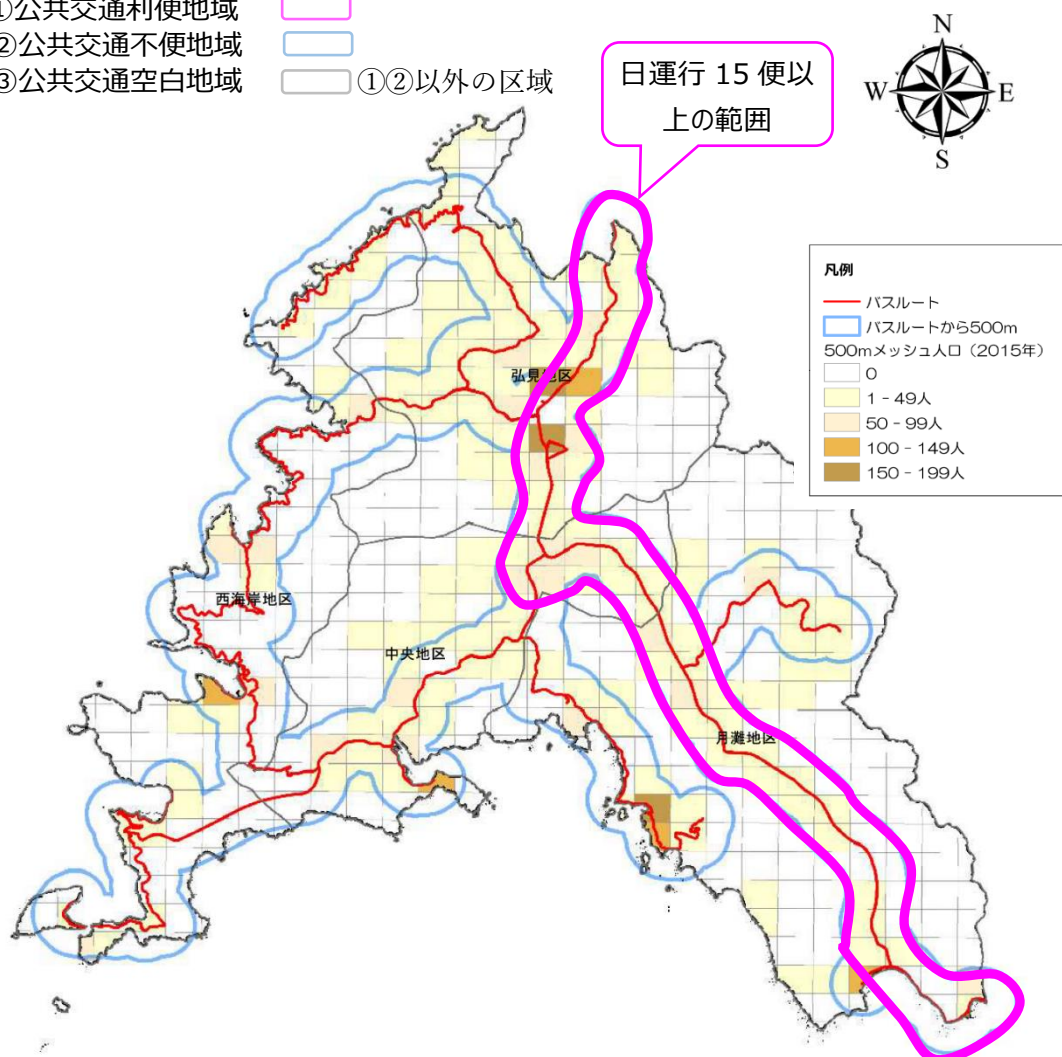
公共交通空白地域の人口

地区	総人口（人）	公共交通空白地域人口（人）	公共交通空白地域人口の比率（%）
総数	5,095	425	8.3
弘見地区	1,847	297	16.1
中央地区	872	42	4.8
西海岸地区	1,002	13	1.3
月灘地区	1,374	73	5.3

バス停圏域であっても、日運行便数が 15 便以上ある区間は国道 321 号沿線に限られることから、この沿線以外は公共交通不便地域に該当し、本町の大部分は公共交通不便地域になります。

▼公共交通空白地域と不便地域

- ①公共交通利便地域
- ②公共交通不便地域
- ③公共交通空白地域 ①②以外の区域



3.3 大月町における移動の状況

(1) 通勤・通学流動

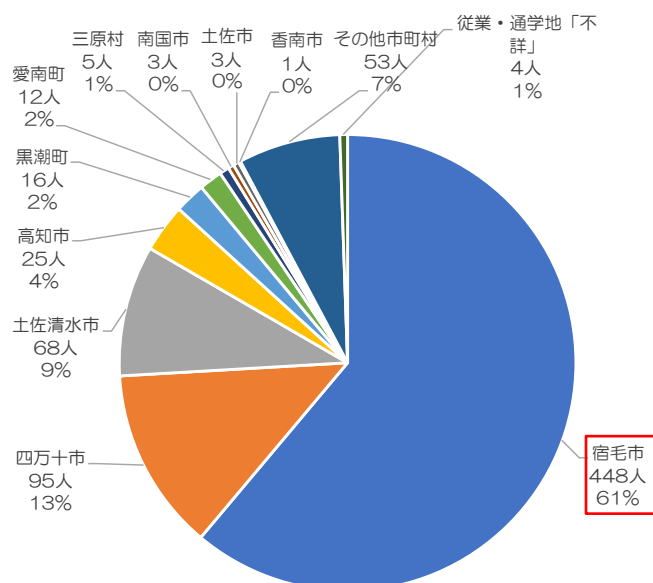
① 大月町から他の市町への通勤・通学流動（15歳以上）

本町の就業・就学者（15歳以上）は3,951人（通勤3,789人、通学162人）で、本町内での通勤・通学を行っている人は1,605人（通勤1,569人、通学36人）となっており、通勤・通学者の40.6%を占めています。

本町から他の市町への通勤・通学は最も多いのが隣接する宿毛市であり、通勤 396 人（61.6%）、通学 52 人（57.8%）となっています。

次いで通勤では四万十市 95 人、土佐清水市 68 人となり、通学では宿毛市 52 人、四万十市 19 人となっています。

大月町から他市町村に通勤・通学（15歳以上）



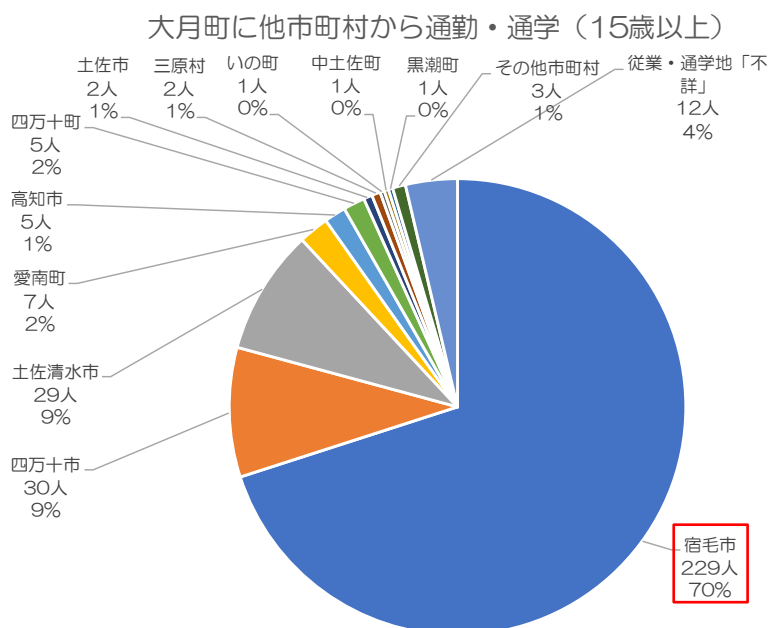
大月町から他の市町村に通勤・通学	総数（15歳以上就業者・通学者）	通勤（15歳以上）	通学（15歳以上）	通勤（15歳以上）構成比	通学（15歳以上）構成比
宿毛市	448人	396人	52人	61.6%	57.8%
四万十市	95人	76人	19人	11.8%	21.1%
土佐清水市	68人	68人	0人	10.6%	0.0%
高知市	25人	16人	9人	2.5%	10.0%
黒潮町	16人	14人	2人	2.2%	2.2%
愛南町	12人	12人	0人	1.9%	0.0%
三原村	5人	5人	0人	0.8%	0.0%
南国市	3人	1人	2人	0.2%	2.2%
土佐市	3人	3人	0人	0.5%	0.0%
香南市	1人	0人	1人	0.0%	1.1%
その他市町村	53人	49人	4人	7.6%	4.4%
従業・通学地「不詳」	4人	3人	1人	0.5%	1.1%
合計	733	643	90	100.0%	100.0%

資料：平成27年国勢調査

② 大月町に他の市町村から通勤・通学流動（15歳以上）

他の市町村から本町への通勤・通学は最も多いのが宿毛市であり、通勤 226 人（70.0%）、通学 3 人（75.0%）となっています。次いで、通勤では四万十市 30 人（9.3%）、四万十市 29 人（9.0%）となっています。

他の市町村から本町への流動は、宿毛市、四万十市、土佐清水市で 88.3%となっています。



大月町に他の市町村から通勤・通学	総数（15歳以上就業者・通学者）	通勤（15歳以上）	通学（15歳以上）	通勤（15歳以上）構成比	通学（15歳以上）構成比
宿毛市	229人	226人	3人	70.0%	75.0%
四万十市	30人	30人	0人	9.3%	0.0%
土佐清水市	29人	29人	0人	9.0%	0.0%
愛南町	7人	7人	0人	2.2%	0.0%
高知市	5人	5人	0人	1.5%	0.0%
四万十町	5人	5人	0人	1.5%	0.0%
土佐市	2人	2人	0人	0.6%	0.0%
三原村	2人	2人	0人	0.6%	0.0%
いの町	1人	1人	0人	0.3%	0.0%
中土佐町	1人	1人	0人	0.3%	0.0%
黒潮町	1人	1人	0人	0.3%	0.0%
その他市町村	3人	3人	0人	0.9%	0.0%
従業・通学地「不詳」	12人	11人	1人	3.4%	25.0%
合計	327	323	4	100.0%	100.0%

資料：平成27年国勢調査

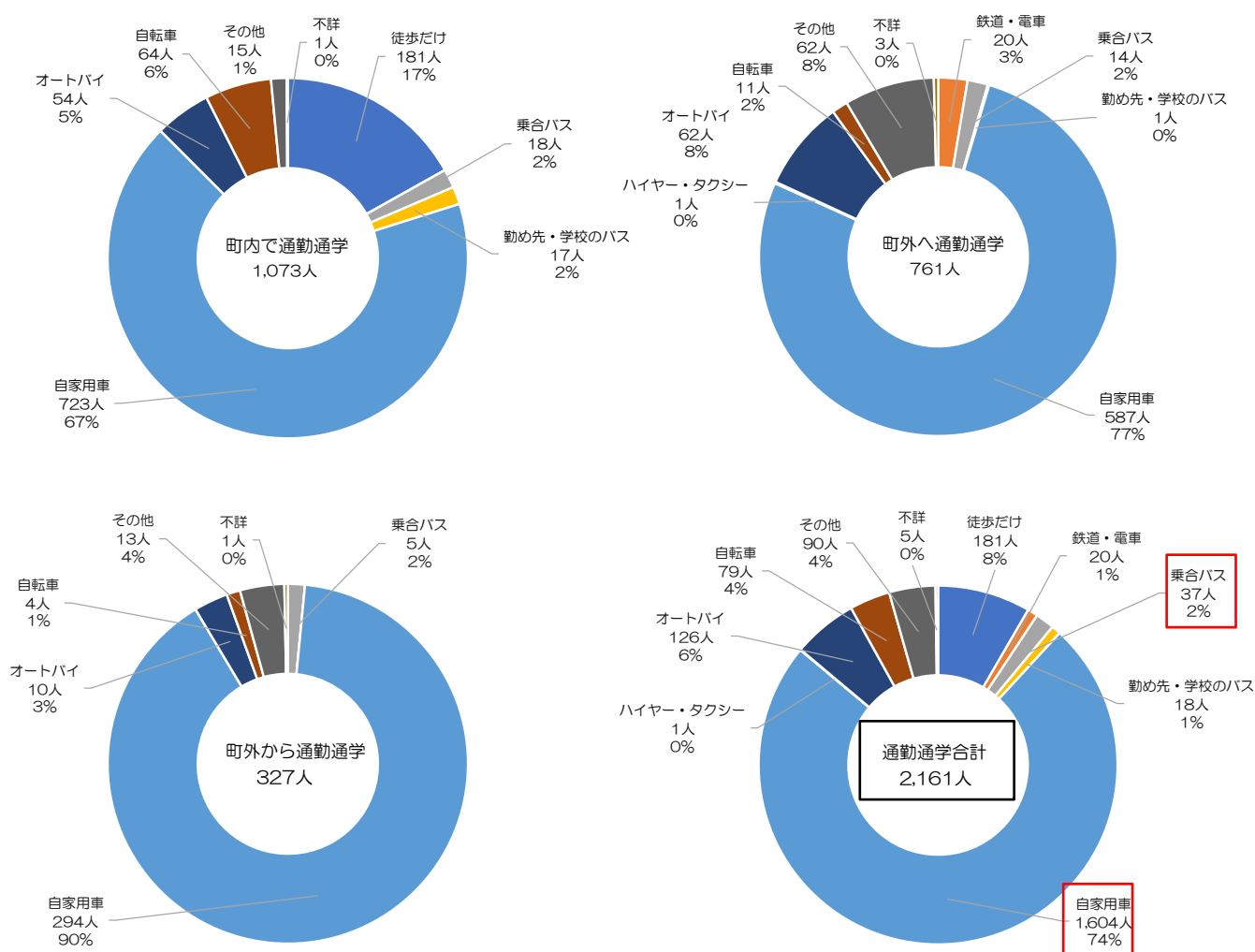
(2) 通勤・通学の手段

平成 22 年国勢調査によると、本町内、町外への通勤・通学ともに、移動手段は自家用車が最も多く、町内 723 人（67%）、町外 587 人（77%）となっています。

次いで町内通勤・通学では、徒歩だけ 181 人（17%）、自転車 64 人（6%）となり、町外通勤・通学では、オートバイ 62 人（8%）、鉄道・電車 20 人（3%）、乗合バス 14 人（2%）となっています。

町外から本町への通勤・通学では、自家用車 294 人（90%）、オートバイ 10 人（3%）、乗合バス 5 人（2%）となっています。

通勤・通学全体では、自家用車 1,604 人（74%）、徒歩 181 人（8%）、オートバイ 126 人（6%）、自転車 79 人（4%）となっており、乗合バスは 37 人（2%）となっています。



資料：2010 年国勢調査

※H27 の国勢調査では交通手段別通勤・通学流動は調査対象外となっているため、H22 国勢調査資料を用いて集計

3.4 公共交通に対する住民等の意向や利用実態

本町における公共交通の利用実態や住民ニーズ等を把握するために実施した住民アンケート調査結果から概要を示します。

■ アンケート調査の概要

調査対象：大月町在住の 15 歳以上 1,000 世帯の方

調査期間：平成 30 年 12 月 5 日～12 月 25 日

調査方法：郵送による配布・回収

配布数：(全体) 送付数 1,000 世帯(人)

回収状況：(全体) 回収数 443 人 有効回収率 44.3%

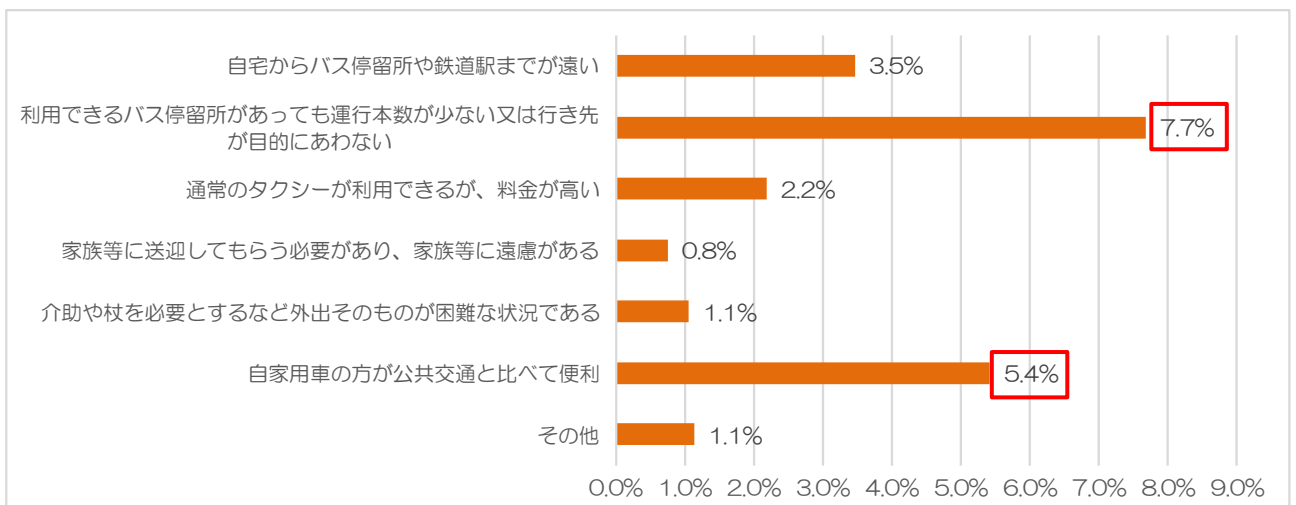
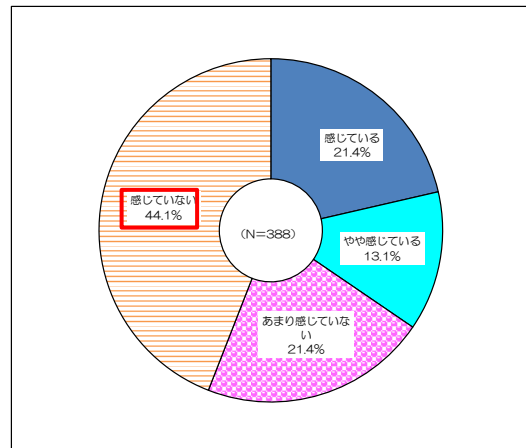
(1) 移動満足度

■ 公共交通での移動に対する満足度と不満理由

日常の公共交通での移動について、「不便を感じていない」が 171 人約 44.1%となっています。次いで、「不便を感じている」及び「不便をあまり感じていない」が 83 人約 21.4%となっています。

公共交通での移動に「不便を感じる」「やや不便を感じる」と回答した方の理由については、「利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない又は行き先が目的にあわない」が 102 人約 7.7%となっています。次いで、「自家用車の方が公共交通と比べて便利」が 72 人約 5.4%、「自宅から鉄道やバス停留所まで

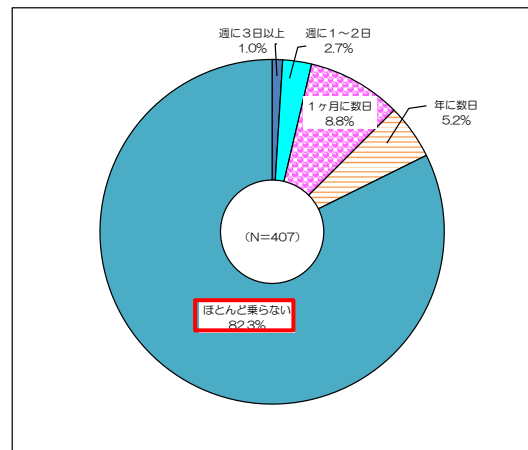
が遠い」が 46 人約 3.5%となっています。



(2) 利用頻度

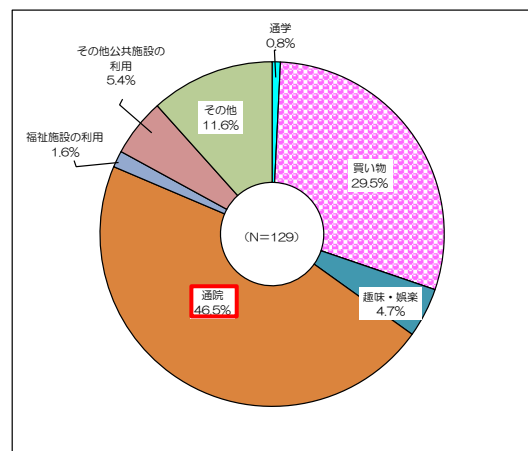
■路線バスの利用状況

路線バスの利用状況については、「ほとんど乗らない」が335人約82.3%となっています。次いで、「1 ヶ月に数日」が36人約8.8%、「年に数日」が21人約5.2%となっています。



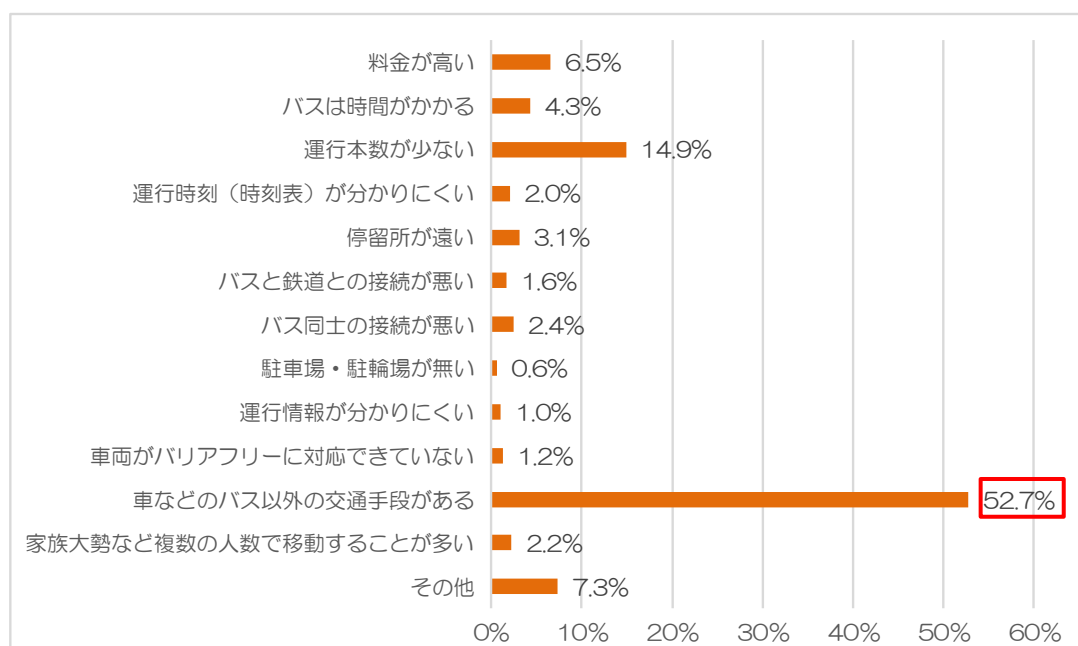
■路線バスの主な利用目的

路線バスの主な利用目的は、「通院」が60人約46.5%となっています。次いで、「買い物」が38人約29.5%、「その他」が15人約11.6%となっています。



■路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由は、「車などのバス以外の交通手段がある」が259人約52.7%となっています。次いで、「運行本数が少ない」が73人約14.9%、「料金が低い」が32人約6.5%となっています。

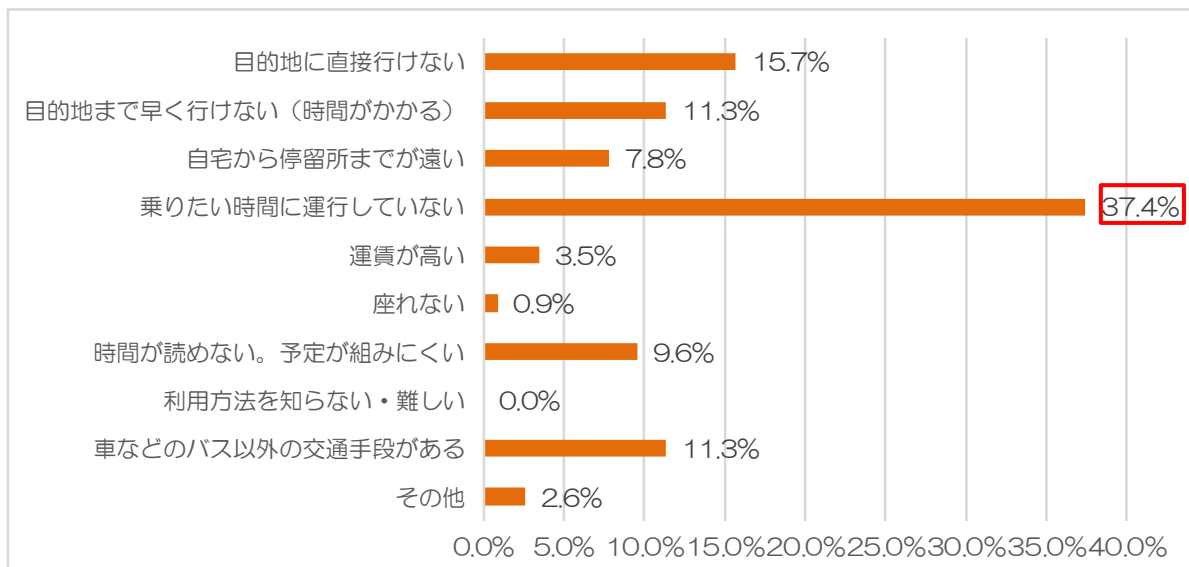
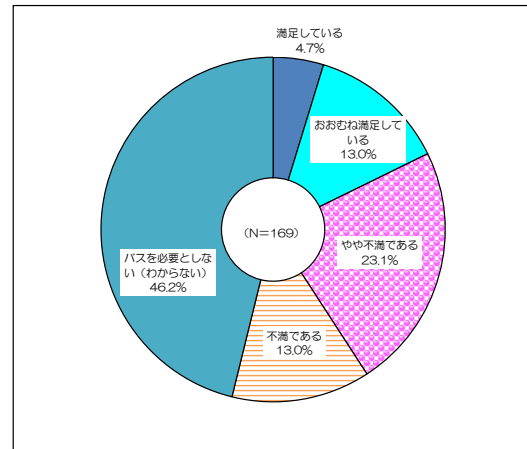


(3) サービス水準の満足度

■路線バスのサービス水準（運行本数、ルート等）の満足度と不満理由

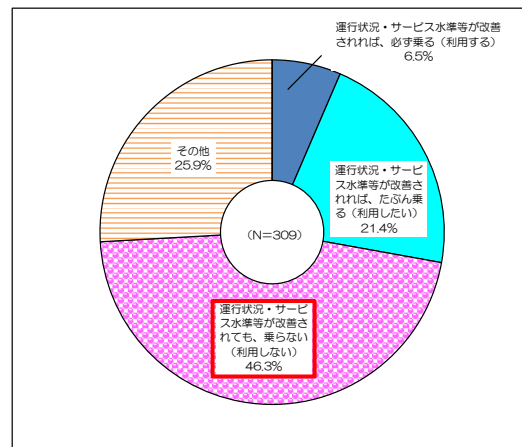
現状の路線バスのサービス水準について、「バスを必要としない」が約 46.2%、「不満である」が 13.0%、「やや不満である」が約 23.1%、「おおむね満足している」が約 13.0%となっています。

現状の路線バスのサービス水準について不満であると回答した方の理由は、「乗りたい時間に運行していない」が43人約37.4%となっています。次いで、「目的地に直接行けない」が18人約15.7%、「車などのバス以外の交通手段がある」が13人約11.3%となっています。



■路線バスのサービス水準が改善された場合の利用意向

路線バスを利用しない理由が改善された場合における利用意向は、「利用しない」が143人約46.3%となっています。一方、「たぶん乗る」が66人約21.4%、「利用する」が20人約6.5%、「その他」が80人約25.9%となっています。

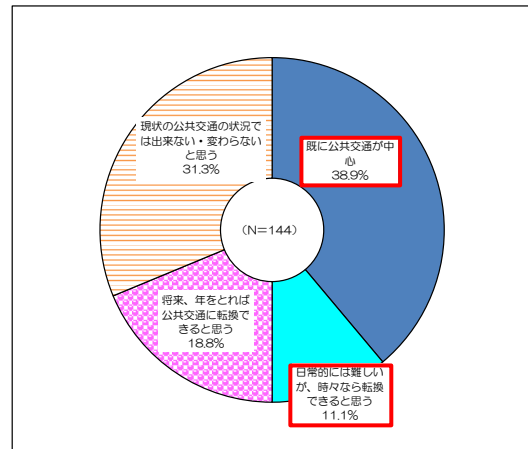


(4) 公共交通中心に生活への転換について

■自家用車中心の生活から公共交通中心の生活への転換について

自家用車中心の生活から公共交通中心の生活への転換についてお聞きしたところ、「既に公共交通が中心」が 56 人約 38.9%となっています。次いで、「現状の公共交通の状況では出来ない・変わらないと思う」が 45 人約 31.3%、「将来、年をとれば公共交通に転換できると思う」が 27 人約 18.8%となっています。

また、「日常的には難しいが、時々なら転換できると思う」が 11.1%となっています。



3.5 交通事業者ヒアリング調査

大月町の路線バス運行事業者に対して利用状況や今後の経営方針等についてヒアリングを行った結果を以下に示します。

(1) バス事業者【西南交通株式会社 本社営業所】

○所在地：高知県四万十市佐岡 434-1（電話）0880-34-1266

○調査年月日：平成 31 年 1 月 9 日（水曜日）

○調査内容：下記のとおり

① 路線別の利用者の状況・特徴について

- ・大月町内の幹線系は高知県補助路線となっており、ふれあいパーク大月を中心に利用されている。
- ・幹線系の一部区間はスクールバス路線と重複している区間もある。
- ・利用客は病院への通院や買物先への移動手段として路線バスが利用されており、通勤にはほとんど利用されていない状況である。
- ・幹線系の利用者は宿毛方面が主体で土佐清水方面への利用はほとんどない状況である。
- ・通学で見ても高校生の利用は 10 人ぐらいの利用にとどまっており、バイク通学主体である。
- ・柏島を観光スポットにした観光客の利用についても低調である。

② 利用者からの声について

- ・運行車両やバスターミナルに利用者アンケートを準備しているがあまり利用されていない。
- ・列車で宿毛駅に到着しても宿毛駅発のバスが設定されていないなど鉄道とバスの連絡

面がよくないとの声がある。

- ・バス路線は、土佐くろしお鉄道中村駅から足摺方面へは連絡しているが、宿毛駅では連携を意識してバス運行ダイヤを設定していない(宿毛駅～中村駅は当社バス路線があり鉄道を利用しなくても中村駅に連絡している)。
- ・柏島からの回送バスに乘客を乗せられないかという声もあるが、柏島からの最終便でも乘客がほとんどいなので、そのようなことはあまり考えていない。

③ 現在の運行ルートの問題点・課題について

- ・主な利用者が高齢者であるので大月町内の集落を結んだルートで運行している。
- ・小型バス(20～30人乗り)、柏島方面は中型バス(26～30人乗り)で運行

④ 現在の運行ダイヤ(時刻表)の問題点・課題について

- ・スクールバスの運行時間帯の路線バスには多くの方に利用していただいている。
- ・宿毛高校、宿毛工業高校の通学者が利用しやすい時間帯にダイヤ設定すれば利便性が向上すると考える。しかしながら、宿毛工業高校着を30分早めると宿毛高校に30分早く着くことになるので宿毛高校への通学者は自宅を30分早く出発することになってしまう。ダイヤのどこかを修正すれば別のダイヤに影響するので難しい面もある。
- ・宿毛高校では2年生からバイク通学を許可しているので、バイク通学が多いと考える。
- ・宿毛工業高校の入学式にバス事業者として路線バス利用の案内を行っている。
- ・路線バスを利用する上で、自宅からバス停までの移動手段がないことも利用者が増えない一因と考える。

⑤ バス停の位置(配置)についての問題点・課題について

- ・道路が拡幅されたり改良されたりすることでバス停の位置が変わったところがある。
- ・ほとんどの路線ではフリー乗降可能にしている。
- ・特に高齢者の降車時には、できるだけ自宅に近い場所で降車できるように配慮している。

⑥ 運行において今後改善すべき点について

- ・ICカード(DESUCA)の利用推進(普及)
- ・バス利用者の半数も利用が無い状況である。
- ・ICカードを購入できる場所が限られているので利用者が伸びない要因と考える。
- ・バス車両の中でICカードにチャージすることができる。
- ・現在、バス停の新設は予定していない(フリー乗降可能区間が大部分である)
- ・集約施設等がバス路線沿線に新設された場合はバス停の設置を考える。
- ・大月病院や大月小中学校は玄関ピロティまで車両が入っているので特にバス停の整備は考えていない。

⑦ 鉄道【宿毛市】等との乗り継ぎについて

- ・宿毛駅での乗り継ぎを考慮したバスダイヤ検討が考えられる。

⑧ 利用者を増やす方策について

- ・運転免許返納制度でバスを利用していただけるとありがたい。
- ・現在のバス利用を考えると運転免許を持たない高齢者と子供になると考える。
- ・運賃は据え置きを続けているが消費税10%になると厳しい状況である。
- ・道の駅大月が拠点になればバス利用者が増加する可能性がある。

- ・バス待ち時間を道の駅で過ごすことができよう大月病院と道の駅を循環するバスを考えている（町）
- ・四万十市と黒潮町でデマンド運行（9人乗り）を行っている。利用者は午前中に通院して、買い物等をしてから帰宅する方が多い。

⑨ 乗降客数の極端に少ない区間のモードの転換について

- ・柏島線をデマンド運行に変更することは考えられる。
- ・大月町内の運行は13～16人の乗員で運行している。幹線を除くと5～6人の乗員で運行している。
- ・デマンド運行に変更する場合、必要な運転免許が異なるため、労務管理上現在の職員でカバーすることは難しい。
- ・社内では、バスとデマンドタクシー双方運行できるように、普通2種免許に加えて大型2種免許の双方取得を社内補助を行い奨励している。
- ・バス車両は、国や県、市町村の補助で導入することができる。

⑩ その他

○今後の経営方針、運転手の確保等

- ・インバウンド需要の高まりに応じて、貸切バスの営業に力を入れている。
- ・路線バスの収支について欠損補助により収支均衡を図っている。
- ・路線バスは住民生活の足として維持しないといけないと考えている。
- ・路線バスの拡大や増便に関しては現在の人的状況では慎重に検討する考えである。
- ・乗務員の定年による減員を再雇用で確保している状況であるが見通しは厳しい。
- ・若年乗務員を募集しても応募もなく、確保困難である。

○その他

- ・幹線は定時運行で支線はデマンド運行にしてカバーエリアを拡大することを検討
- ・最終便は利用者が無いか少ないため運行時間を早めたい。
- ・古いバス停（小屋）は撤去や改修要請があっても、予算面から対応できていない。
- ・低床タイプのバス車両は、7台／40台であり車両更新時に低床バスを導入しているが車両置き換えにはまだ時間がかかる見込みである。

第4章 大月町の公共交通を取り巻く現状と課題の整理

4.1 現状と問題点の抽出・整理

(1) 地域現況の整理

① 人口

- 総人口は減少傾向となっています。
- 2005年（6,927人）→2018年（5,089人）、2005年から約27%減少
- 将来人口推計（社人研推計2060年：1,456人）、2018年から約71%減少の見込み
- 地域別人口（2018年10月1日住民基本台帳）は、弘見地区が全体の約37%（1,872人）、月灘地区が27%（1,355人）、西海岸地区が19%（998人）、中央地区が17%（864人）となっています。
- 年齢3区分別人口（2015年国勢調査）では、15歳未満の年少人口（446人、約8.8%）、15歳～64歳までの生産年齢人口（2,409人、約47.3%）、65歳以上の高齢者人口（2,240人、約44.0%）となっています。
- 年齢3区分別人口構成比の推移（1880年国勢調査から2015年国勢調査）を見ると、15歳未満の年少人口比は、21.4%から8.8%に減少し、また、15歳～64歳までの生産年齢人口比も、63.0%から47.3%に減少しています。その一方で、65歳以上の高齢者人口比は、15.6%から44.0%に増加し、少子高齢化が進行しています。
- 通学需要年齢（2015年国勢調査10歳～19歳）は、町全体で328人（6.4%）、地域別では、弘見地区158人（3.1%）、中央地区49人（1.0%）、西海岸地区46人（0.9%）、月灘地区75人（1.5%）となっています。
- 世帯数（2015年国勢調査）では、2,369世帯であり、2000年をピークとして減少に転じています。1世帯あたり人員は、1980年の2.07人／世帯から2015年では2.12人／世帯に減少しています。また、世帯総数のうち、一般世帯が2,363世帯、施設等の世帯が6世帯となっています。
- 一般世帯のうち、65歳以上の高齢者がいる世帯は1,539世帯（65%）であり、高知県平均（48%）より17ポイント高くなっています。また、65歳以上の単身者世帯は566世帯（24%）であり、高知県平均（16%）を8ポイント上回っています。

② 流動

- 本町の就業・就学者（2015 年国勢調査 15 歳以上）は 3,951 人（通勤 3,789 人、通学 162 人）で、町内での通勤・通学を行っている人は 1,605 人（通勤 1,569 人、通学 36 人）となっており、通勤・通学者の 40.6%を占めています。
- 本町から他の市町への通勤・通学する人は、733 人（通勤 643 人、通学 90 人）、そのうち、最も多いのが隣接する宿毛市であり、通勤 396 人（61.6%）、通学 52 人（57.8%）となっています。次いで通勤では四万十市 95 人、土佐清水市 68 人となり、通学では宿毛市 52 人、四万十市 19 人となっています。
- 他の市町村から本町への通勤・通学する人は、327 人（通勤 323 人、通学 4 人）、そのうち、最も多いのが宿毛市であり、通勤 226 人（70.0%）、通学 3 人（75.0%）となっています。次いで、通勤では四万十市 30 人（9.3%）、土佐清水市 29 人（9.0%）となっています。また、他の市町村から本町への流動は、宿毛市、四万十市、土佐清水市で 88.3%となっています。
- 通勤・通学移動手段（2010 年国勢調査）では、町内、町外への通勤・通学ともに、移動手段は自家用車が最も多く、町内 723 人（67%）、町外 587 人（77%）となっています。次いで町内通勤・通学では、徒歩だけ 181 人（17%）、自転車 64 人（6%）となり、町外通勤・通学では、オートバイ 62 人（8%）、鉄道・電車 20 人（3%）、乗合バス 14 人（2%）となっています。
- 町外から本町への通勤・通学では、自家用車 294 人（90%）、オートバイ 10 人（3%）、乗合バス 5 人（2%）となっています。
- 通勤・通学全体では、自家用車 1,604 人（74%）、徒歩 181 人（8%）、オートバイ 126 人（6%）、自転車 79 人（4%）となっており、乗合バスは 37 人（2%）となっています。
- 町内外の移動時の移動手段は、ほとんどが自家用車利用となっています。

③ 運転免許証保有者

- 運転免許証保有者（H30 年度）は、3,365 人（65 歳未満 2,135 人、65 歳以上 1,230 人）で、総人口（5,089 人）に占める運転免許保有者の割合は 66.1%です。
- また、運転免許保有者に占める 65 歳以上保有者の割合は 36.6%となっています。

(2) 住民ニーズの整理

① 属性

- ・回答者は 60 歳以上が約 74.0%
- ・免許の所有の状況は「持っている」が全体の約 78.0%
- ・自家用車の所有は「自由に使える自動車がある」が全体の約 76.0%
- ・外出頻度は「1 週間に 3 日以上」が約 61.6%

② 外出

1) 通勤・通学

- ・通勤・通学先は大月町内 (57.0%) と宿毛市 (27.0%) がほとんどです。
- ・通勤・通学の時間帯
 - 目的地への到着時間帯 7 時-8 時台が大勢を占めています。
 - 目的地から出発時間帯 16 時-19 時台が大勢を占めています。
- ・通勤・通学での公共交通機関の利用は約 6.4%、一方、自家用車は約 70.2%です。

2) 買い物

- ・買い物先は、大月町内 (39.1%) と宿毛市 (52.0%) がほとんどです。
- ・買い物の頻度は、週 1~2 日が約 40.7%、週 3~4 日が約 25.4%
- ・買い物の時間帯
 - 目的地への到着時間帯 10 時台が最も多くなっています。
 - 目的地から出発時間帯 11 時-18 時台が大勢を占めています。
- ・買い物の公共交通機関の利用は約 8.8%、一方、自家用車は約 59.8%です。

3) 通院

- ・通院先は、大月町内 (53.7%) と宿毛市 (30.1%) がほとんどです。
- ・通院頻度は、「年に数日」(約 41.8%)、「1 ヶ月に数日」32.1%です。
- ・通院時間帯
 - 目的地への到着時間帯 8 時~10 時台が最も多くなっています。
 - 目的地から出発時間帯 11 時~16 時台が大勢を占めています。
- ・通院の公共交通機関の利用は約 13.4%、一方、自家用車は約 61.8%です。

4) 文化活動・娯楽等

- ・外出先は、大月町内 (32.3%) と宿毛市 (41.3%) がほとんどです。
- ・外出頻度は、「1 ヶ月に数日」(約 32.2%)、「週に 1~2 日」24.9%
- ・外出時間帯
 - 目的地への到着時間帯 9 時~13 時台が最も多くなっています。
 - 目的地から出発時間帯 14 時~16 時台が大勢を占めています。
- ・外出の公共交通機関の利用は約 8.9%、一方、自家用車は約 64.9%です。

③ 移動

- 最寄りのバス停の認知度は約 88.9%でほとんどの人が知っています。
- バス停から 500m 圏内（徒歩約 7 分圏内）の方が約 56.7%
- 最寄りの鉄道駅の認知度は約 83.5%でほぼ知っています。
- 公共交通機関での移動に対してあまり不便を感じていない状況です（65.5%）。
- 公共交通機関での移動に不便を感じている理由として「運行本数が少なく行先が目的地と合っていない」「車の移動が便利と感じている」「自宅から鉄道やバス停留所までが遠い」を挙げている方が多くなっています。
- 路線バスの利用状況は、「ほとんど乗らない」が約 82.3%、「1 ヶ月に数日」が約 8.8%、「年に数日」が約 5.2%となっています。
- 路線バスの主な利用目的は、「通院」が約 46.5%、「買い物」が約 29.5%、「その他」が約 11.6%となっています。
- 路線バスを利用しない理由では、「車などのバス以外の交通手段がある」が約 52.7%、「運行本数が少ない」が約 14.9%、「料金が安い」が約 6.5%となっています。
- 路線バスのサービス水準について、「バスを必要としない」が約 46.2%、「不満である」が 13.0%、「やや不満である」が約 23.1%、「おおむね満足している」が約 13.0%となっています。
- 路線バスのサービス水準について不満であると回答した方の理由は、「乗りたい時間に運行していない」が約 37.4%、「目的地に直接行けない」が約 15.7%、「車などのバス以外の交通手段がある」が約 11.3%となっています。
- 路線バスを利用しない理由が改善された場合における利用意向は、「利用しない」が約 46.3%。一方、「たぶん乗る」が約 21.4%、「利用する」が約 6.5%、「その他」が約 25.9%となっています。

④ 公共交通の在り方について

- 今後の路線バスの維持主体等に対する考え方は、「民間が維持できない部分は、デマンドタクシー等を町で検討すべき」が約 47.5%、「わからない」が約 23.9%、「現状のように運賃収入だけでは賄えない赤字分を行政が負担して、民間が維持すべき」が約 14.3%となっています。
- 路線バスの維持のため、今後の財政投入とこれら公共交通サービスの水準のあり方についてお聞きしたところ、「わからない」が約 37.3%、「現状は妥当な財政投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」が約 15.3%、「財政投入を抑制するために、現在運行している民間のサービス内容を絞り込み、代わりに住民がボランティアで運転手になり、困っている人を送迎するなど、別の方法で対応する」が約 14.0%となっています。
- 「公共交通空白地域」に対して、どのような対策を講じる必要があるかお聞きしたところ、「民間のバス事業者が対応しないところだから、公共交通空白地域でもやむを得ない」が約 16.1%、「民間バス事業者と協議・連携し、（一定の補助金を出しても）公共交通空白地域をなくすよう路線をつくる」が約 14.7%となっています。

(3) 公共交通の現況の整理

① バス事業者

■現状

- ・大月町内の幹線系は高知県補助路線となっており、ふれあいパーク大月を中心に利用されている。
- ・利用客は病院への通院や買物先への移動手段として路線バスが利用されており、通勤にはほとんど利用されていない状況である。
- ・幹線系の利用者は宿毛方面が主体で土佐清水方面への利用はほとんどない状況である。
- ・通学で見ても高校生の利用は10人ぐらいの利用にとどまっており、バイク通学主体である。
- ・柏島を観光スポットにした観光客の利用についても低調である。
- ・列車で宿毛駅に到着しても宿毛駅発のバスが設定されてないなど鉄道とバスの連絡面がよくないとの声がある。
- ・宿毛工業高校の入学式にバス事業者として路線バス利用の案内を行っている。
- ・道路が拡幅されたり改良されたりすることでバス停の位置が変わったところがある。
- ・ほとんどの路線ではフリー乗降可能にしている。
- ・特に高齢者の降車時には、できるだけ自宅に近い場所で降車できるように配慮している。

■運行において今後改善すべき点について

- ・ICカード（DESUCA）の利用推進（普及）
- ・バス車両の中でICカードにチャージすることができるが、ICカードを購入できる場所が限られているので利用者が伸びない要因と考える。
- ・現在、バス停の新設は予定していない（フリー乗降可能区間が大部分である）
- ・集約施設等がバス路線沿線に新設された場合はバス停の設置を考える。
- ・宿毛駅での乗り継ぎを考慮したバスダイヤ検討が考えられる。
- ・幹線は定時運行で支線はデマンド運行にしてカバーエリアを拡大することを検討したい。
- ・最終便は利用者が無いか少ないため運行時間を早めたい。
- ・低床タイプのバス車両は、7台／40台であり車両更新時に低床バスを導入しているが車両置き換えにはまだ時間がかかる見込みである。
- ・乗務員の定年による減員を再雇用で確保している状況であるが見通しは厳しい（若年乗務員を募集しても応募もなく、確保困難である。）

② 公共交通不便地域

■空白地域

- バス停から 500m 圏内の人口が約 4,670 人（約 91.7%）であり、バス停から 500m 圏外を公共交通空白地域とした場合、約 425 人（約 8.3%）が公共交通空白地域の居住者となっています。

- 公共交通空白地域の居住人口（2015 年国勢調査 500m 人口メッシュ）

弘見地区 （297 人） 地区人口に占める割合（16.1%）

中央地区 （42 人） 地区人口に占める割合（4.8%）

西海岸地区（13 人） 地区人口に占める割合（1.3%）

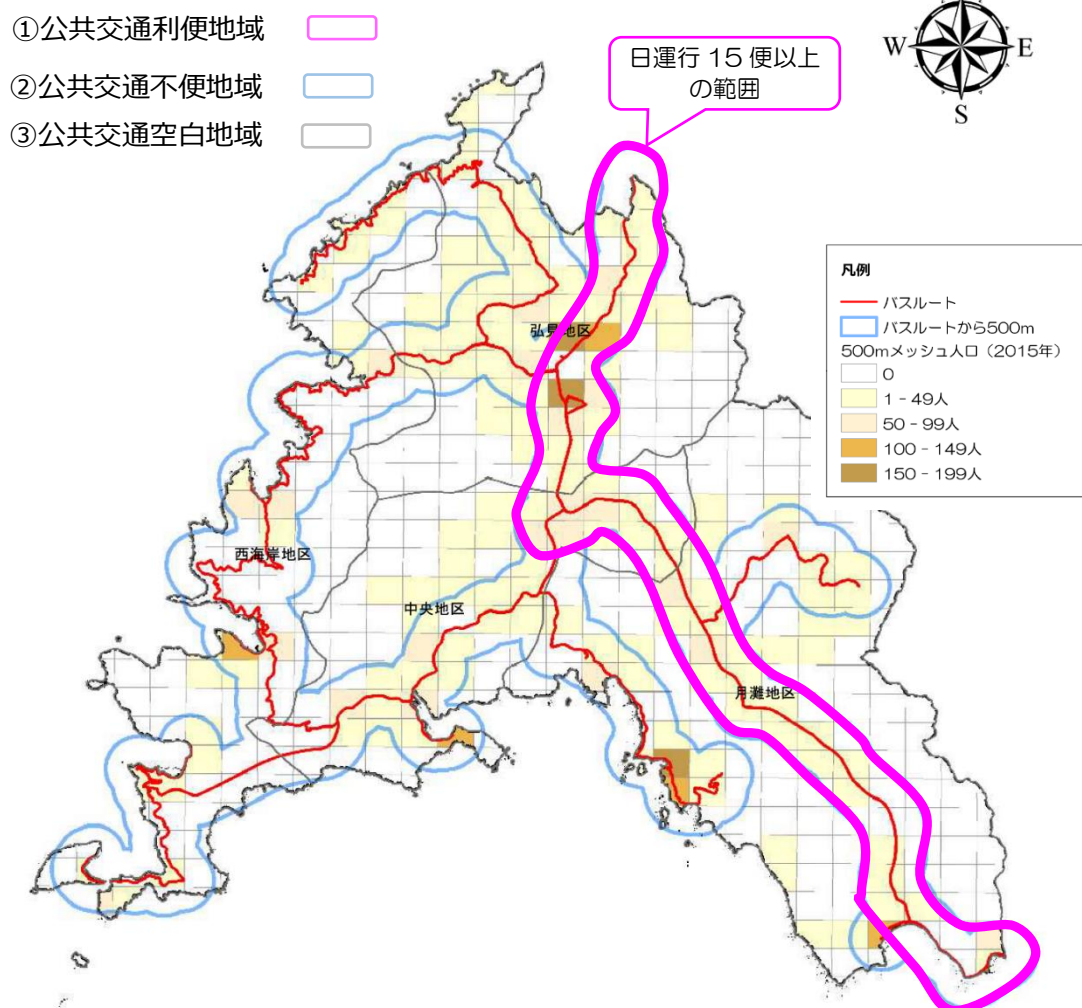
月灘地区 （73 人） 地区人口に占める割合（5.3%）

大月町全体（425 人） 総人口に占める割合（8.3%）

■不便地域

- バス停圏域であっても、日運行便数が 15 便以上ある区間は国道 321 号沿線に限られることから、この沿線以外は公共交通不便地域に該当し、本町の大部分は公共交通不便地域になります。

▼公共交通空白地域と不便地域 再掲



(4) 問題点の抽出

① 地域の現況

◆人口減少と高齢化率の増加

- ・人口が減少し続け、将来人口が現在の約3割に減少することが想定されています。また、現時点で高齢化率（65歳以上）が4割を超えており、高齢化率は上昇の一途をたどっていることなどから、地域経済や住民生活などをはじめとする地域社会に与える影響が大きいと考えます。

◆通勤・通学における公共交通利用率が著しく低い

- ・現在、運転免許保有率は人口の66%になっています。このことから、通勤時における自家用車利用がほとんどであり、公共交通利用率は著しく低いものとなっています。
- ・通学利用については、高校2年生からバイク通学が許可されている関係で、公共交通を利用する生徒が少なくなっています。
- ・近隣の2つの高校（宿毛高校、宿毛工業高校）を連絡するバス路線についても学校到着時間帯が利用者ニーズマッチしていないことなどから、バス利用を敬遠されている可能性が考えられます。

◆65歳以上の運転免許証保有率の増加

- ・現在、運転免許保有者に占める65歳以上保有者の割合は36.6%となっていますが、今後、高齢化が進展することで、自動車等の運転における安全性の懸念から、運転免許を返納される方が増加することが考えられます。
- ・運転免許返納者を含め、高齢者や交通弱者に対する地域生活の移動手段の提供・確保が問題となります。

② 住民ニーズ

◆買い物・通院での公共交通の利用率は著しく低い

- ・住民のほとんどはバス停500m圏内に居住していますが、アンケートによると、買い物や通院においてバスを利用する方は、買い物利用で約9%、通院利用で約13%と低い状況です。
- ・買い物や通院においても自家用車の利用率が高く（買い物約60%、通院約62%）、日常の移動手段は自家用車を利用する方がほとんどであり、バス路線を維持する上で、その利用が低調であることは問題と考えます。

③ 公共交通の現況

◆路線バス運行ダイヤの検討による利便性向上

- ・バス利用者増加対策の一つとして、買い物利用や通院ニーズにマッチした運行ダイヤを検討するなど、利便性向上を図る対策の検討が必要です。
- ・利用者が極端に少ない運行便があるなど、利用者ニーズにマッチしたバス路線と運行ダイヤを検討（再編）することが必要と考えます。

◆公共交通空白（不便）地域への対応

- ・バス停 500m圏外に居住している住民の移動手段を提供・確保するため、タクシー、福祉事業との連携、地域ボランティア等、地域の実情に合った公共交通の在り方を検討することが必要です。

◆バス事業者、タクシー事業者の高齢化への対応

- ・バス事業者、タクシー事業者において経営者や乗務員の高齢化が進んでおり、これら公共交通運行に当たる乗務員の確保とタクシー事業者の事業継承が問題となります。

◆スクールバスの活用と役割分担

- ・バス路線とスクールバス路線が重複している区間がありますが、スクールバスと路線バスの役割分担を検討し、必要に応じてスクールバスに混乗することも視野に入れた検討が必要です。

◆利用者のニーズに合わせた接続や運行ダイヤの検討

- ・公共交通の利便性の向上を図るため、バス路線相互の接続や鉄道ダイヤとの連携を考慮した運行ダイヤの検討も必要です。

4.2 地域公共交通の役割と課題整理

(1) 地域公共交通の役割

本町の現状分析や上位・関連計画より、地域において公共交通が果たすべき役割は、次のように整理しました。

① 住民や来訪者の移動利便性の確保

- ・住民の通勤・通学・通院・買物などの日常生活の移動を担います。
- ・町内の各拠点施設へ町内外からの来訪者の移動を担います。

② まちのにぎわい創出と交流のための社会基盤

- ・都市機能（役場、病院、小中学校、金融機関、道の駅等）がコンパクトに集積する中心部への移動を円滑にし、まちのにぎわいの創出や交流を促進します。
- ・幡多地域各市町村との連携を強化し、利便性の高い生活を可能とします。

③ 外出機会の増加と移動手段の提供・確保

- ・住民の外出機会を増やし、健康増進や介護予防の効果を導く外出手段を確保します。
- ・地域中心部と集落拠点の連携を図るため、移動環境を維持・確保します。

(2) 公共交通を取り巻く課題

町の概況や公共交通の現状調査、住民アンケート調査及び交通事業者に対するヒアリング調査等の結果などから、町内の公共交通を取り巻く課題を次のように整理しました。

① 公共交通利用者数の減少

- ・町内の路線バスは、一定の運行間隔や便数で運行されているが、自家用車に依存する生活様式が定着していることなどから、利用者数は低迷しています。
- ・また、自前の移動手段を持たない移動困難者が医療機関や商業施設に行く際には行先や時刻が合わない等、提供されている交通サービスと実際の移動ニーズとの間に不整合が生じている場合があります。

② 効率的で効果的な公共交通体系の構築

- ・市の中心部をはじめ、町内に幹線バス、支線バスが運行されているが、乗客が極端に少ない便があるなど、効率的な運行が為されているとは言えない。
- ・一方、自宅から最寄りのバス停までの距離が遠く、公共交通が確保されていない集落（公共交通空白地域）が町内各地域に点在している。
- ・町内の各集落拠点から大月小中学校を連絡するスクールバスや通園バスが運行されているが、スクールバスと路線バスの重複区間があるなど、交通サービス相互間の連携が図られているとは必ずしも言えない状況にある。
- ・町は路線バスやスクールバスを維持するため、平成 29 年度で約 69 百万円を負担しており、負担額は近年増加傾向にあります。

③ まちづくりと公共交通体系との一体的な展開

- ・上位計画である「第6次大月町総合振興計画」においては、「住みたい、住める、住んでよかったまちづくり」の実現を図るため、基本目標として、「産業振興と若者が定住できるまちづくり」「みんなが安心して暮らせるまちづくり」「町民が主人公のまちづくり」の3つのテーマを挙げ、各分野においてまちづくりに取り組んでいくことにしています。
- ・特に、交通通信分野では、高齢化、過疎化が進み生活基盤が危機的状況にある中、地域の活力を取り戻し、生きがいのある生活を実現するためには、地域間の交流を結ぶ道路網の整備推進はもとより、鉄道、バス路線などの交通手段の確保が重要であるとしています。
- ・本町の行財政運営の最上位計画「第6次大月町総合振興計画」に示されたまちづくりの基本目標との整合を図り、本町中心部と各集落拠点が公共交通ネットワークで結ばれ、高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるよう公共交通の充実を図る必要があると考えます。
- ・また、道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本構想・基本計画に基づき、道の駅「ふれあいパーク・大月」の多機能拠点化に向けた施設整備と合わせた公共交通の充実を推進し、地域の持続に貢献する新しい本町の「基盤エンジン」を構築することが望まれます。

④ 観光振興に資する公共交通体系の構築

- ・町中心部の交通拠点となる道の駅「ふれあいパーク大月」を拠点した町内観光地への移動や、町内観光地相互間の移動に資する公共交通体系の構築と公共交通を利用する動機づけとなる観光客への情報提供が必要と考えます。
- ・観光振興や定住促進など、広域的な利用が見込まれる鉄道や高速バス等による高速交通体系と連携した公共交通ネットワークの構築が望まれます。

⑤ 住民・交通事業者・行政による推進体制の強化

- ・公共交通体系の構築に向けた取組を推進するため、「大月町地域公共交通網形成計画」を策定し、その実現を図るために、行政や交通事業者・住民等が一体となった公共交通を地域で支える体制の構築や利用意識の醸成を図る必要があると考えます。

(3) 大月町の公共交通を取り巻く課題と方向性を次のように整理します。

課題	方向性
・路線バス・生活交通バスの利用者が少ない。 ・公共交通のサービス水準が低い。 ⇒自家用車利用が多くなっている。 ・乗り継ぎの利便性が配慮されていない。	・利用実態・利用目的に応じた輸送形態の見直し ・町内の主要施設間の連携を高める ・乗継の改善 ・高校通学の利便性を図るなど、需要に沿った運行形態の改善
・生活交通バスでは、極端に利用者が少ない区間・時間帯がある。 ・公共交通サービス施策等による収益率の低下。 ・スクールバスと生活交通バスの重複区間がある。	・生活交通バス運行内容の見直し ⇒減便、運行区間の縮小、重複区間の廃止の検討 ・交通モードの転換 ⇒デマンド型乗合タクシー運行導入検討 ・スクールバスと生活交通バスの運行調整や混乗について検討
・まちづくり計画や観光交流施策と連携した公共交通の充実や交通拠点の整備 ・中心部と各集落の公共交通ネットワークの強化 ⇒公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセス ・中心部における都市機能集積と循環型の公共交通ネットワーク形成	・道の駅「ふれあいパーク・大月」のまちづくり拠点・観光交流拠点整備に合わせた交通結節機能の向上 ・中心部における拠点ゾーン形成と拠点間の移動の利便性確保 ・観光総合案内センターの拡充と合わせた交通結節点の整備
・通勤・通学の移動手段は、74%が自家用自動車 ⇒自家用車から公共交通へのモードの転換を促進 ・総人口・生産年齢人口による利用者の減少 ⇒現在の公共交通利用者の継続利用と新たな利用者の確保 ・町民が自らの問題として地域の交通手段確保に参画する必要がある。	・モビリティ・マネジメント（移動や交通流動改善の取組み）による公共交通の利用促進 ⇒公共交通ホームページ充実・公共交通マップの作成・バス乗り方教室実施・公共交通を利用した通学促進等 ・地域住民協議会（仮称）等の設立 ・県が進める貨客混載の取り組み等との連携

第5章 地域公共交通網形成計画の基本理念及び基本方針

5.1 基本理念

大月町の交通を取り巻く課題を踏まえて、大月町の公共交通のあるべき姿として、基本理念を以下のように設定します。

基本理念

安心で健全な暮らしを支え、まちの活力を生む生活基盤として、みんなで使い続ける持続可能な公共交通を構築します。

安心で健全

◇公共交通は、高齢者や障がい者、児童・生徒など、自動車の運転が困難な人々が安心して暮らせるために欠かせない交通手段であるとともに、日常生活における利便性を確保し、高齢者の社会参加を促すなど、健全な住民生活を支える重要な生活基盤と考えます。

活力を生む

◇公共交通利用者の拡大は、町民の移動機会の増加にともなう買物・レジャー活動や交流により「まちの活気」を生むとともに、バス事業の収支が改善されるばかりではなく、町外利用者の拡大により、観光レジャー目的での来訪者の拡大が期待できるなど、まちの活力を生む根幹的な生活基盤と考えます。

持続可能

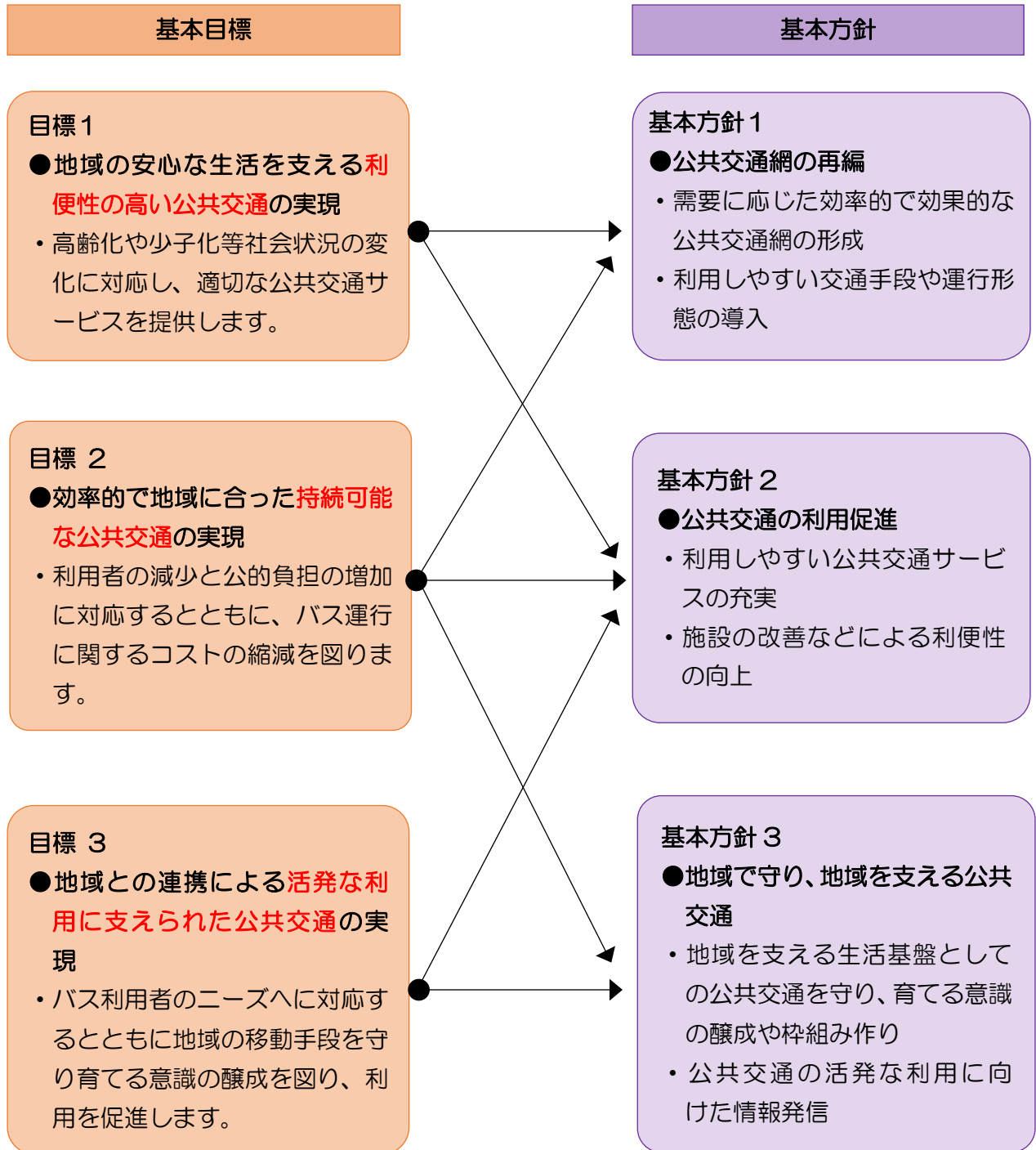
◇利用者の拡大、効率性の向上、運行コストの縮減などによる収益性の向上等によって、事業収支の改善と運営補助金負担の見直しを図ることが、健全な財政運営と「持続可能な公共交通」の実現につながるものと考えます。

地域の交通手段

◇公共交通が地域の足として無くてはならないものとの認識を共有しつつ、町民、行政、交通事業者が協力・連携し、みんなで守り育て、使い続けていくことが重要と考えます。

5.2 基本方針

本計画の基本理念である「安心して健全な暮らしを支え、まちの活力を生む生活基盤として、みんなで使い続ける持続可能な公共交通を構築します。」の実現に向けて本計画を推進するに当たり、次の基本目標と基本方針を設定します。



5.3 施策体系

基本理念、基本方針等のもと、次に示す施策体系に基づき、具体的な施策を展開していきます。

基本理念	安心で健全な暮らしを支え、まちの活力を生む生活基盤として、みんなで使い続ける持続可能な公共交通を構築します。
------	--

【施策体系】

基本方針	施策	事業等
基本方針 1 ◆公共交通網の再編 - 需要に応じた効率的で効果的な公共交通網の形成 - 利用しやすい交通手段や運行形態の導入	施策 1-1 効率的な公共交通ネットワークの形成	1-1-1 バス路線の役割（幹線系路線、支線系路線等）の設定 1-1-2 需要に応じたバス運行の見直し 1-1-3 スクールバスの転換
	施策 1-2 利用状況に応じた利便性の高い交通の導入	1-2-1 デマンド型交通の運行 1-2-2 生活交通バスの再編
	施策 1-3 まちなか連絡交通の強化	1-3-1 新たなまちなか連絡バスの運行 1-3-2 運行ルート見直しによるまちなか運行交通の強化
	施策 1-4 広域連携交通の維持・改善	1-4-1 路線バスの運行改善・運行支援 1-4-2 周辺市との連携強化
基本方針 2 ◆公共交通の利用促進 - 利用しやすい公共交通サービスの充実 - 施設の改善などによる利便性の向上	施策 2-1 公共交通の利便性向上	2-1-1 道の駅大月における環境整備 2-1-2 バス待合環境の改善 2-1-3 パーク（サイクル）＆バスライドの推進 2-1-4 バリアフリー対応車両への更新 2-1-5 小型バスの導入・タクシーの活用
	施策 2-2 利用しやすい料金制度の検討	2-2-1 町内均一料金制度の導入検討 2-2-2 運賃割引制度の導入検討
基本方針 3 ◆地域で守り、地域を支える公共交通 - 地域を支える生活基盤としての公共交通を守り、育てる意識の醸成や枠組み作り - 公共交通の活発な利用に向けた情報発信	施策 3-1 地域で支える公共交通の枠組作り	3-1-1 地域で支える公共交通の手法等検討 3-1-2 住民、行政、交通事業者等の役割分担と導入プロセスについて
	施策 3-2 地域で支える公共交通の実現に向けた検討	3-2-1 行政、交通事業者等による支援のあり方について 3-2-2 住民啓発、実証運行等のあり方について
	施策 3-3 積極的な公共交通情報の発信	3-3-1 総合的な公共交通情報の発信 3-3-2 広報紙・ホームページ等を活用した情報提供
	施策 3-4 公共交通利用への意識啓発の推進	3-4-1 モビリティ・マネジメント（MM）の実施

第6章 目標達成に向けた施策・事業及び評価指標の設定

6.1 目標達成に向けた施策・事業

(1) 基本方針 1 公共交通網の再編

施策 1-1	効率的な公共交通ネットワークの形成
--------	-------------------

【目指すべき姿】

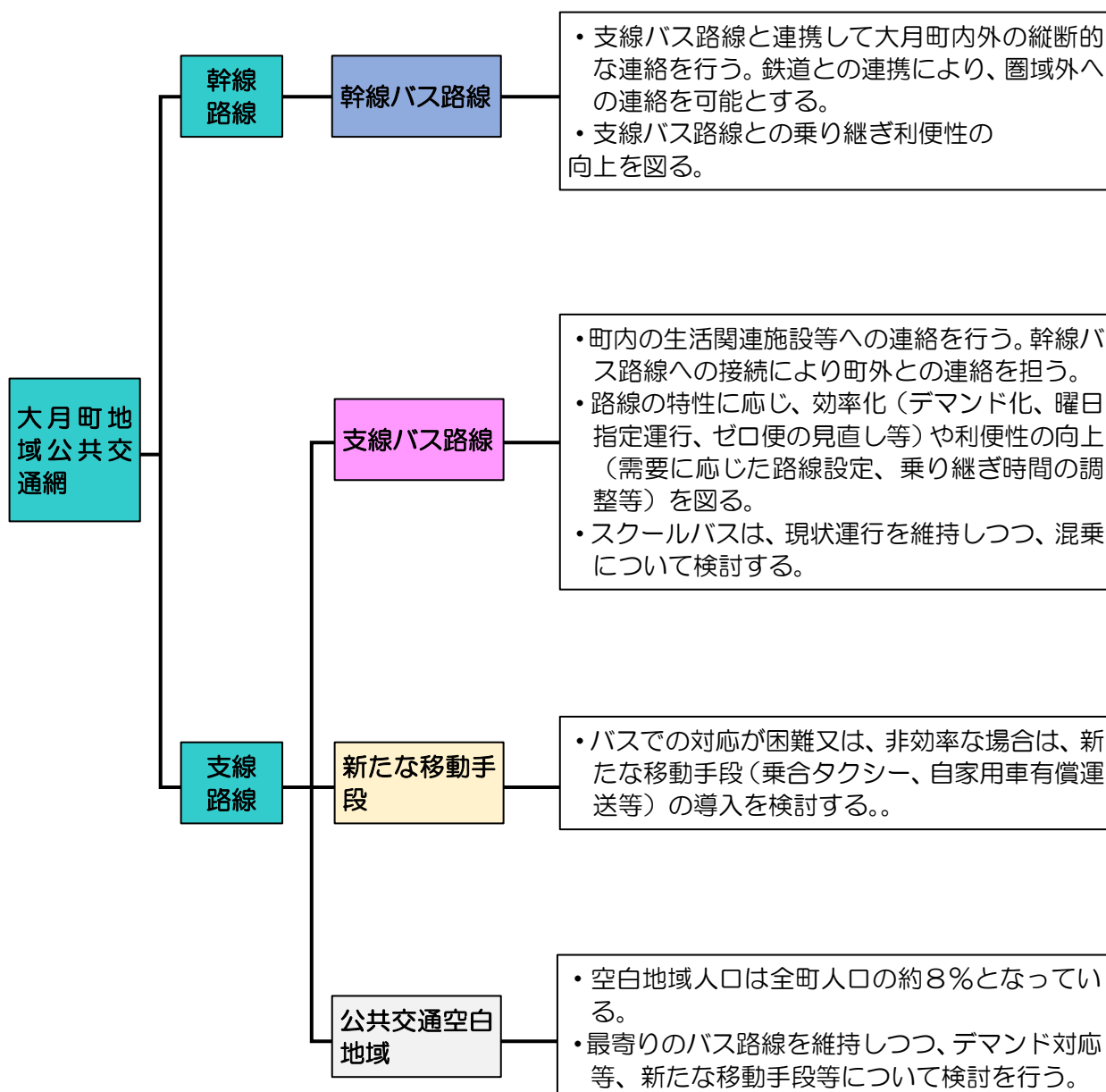
- ・路線バス、生活交通バスの利用特性や地域の状況等を踏まえ、効率的な公共交通ネットワークの形成と利便性の向上を目指します。
- ・需要に応じた効率的で効果的な公共交通網の再編により、バス事業者の負担の軽減、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

【実現に向けた事業等】

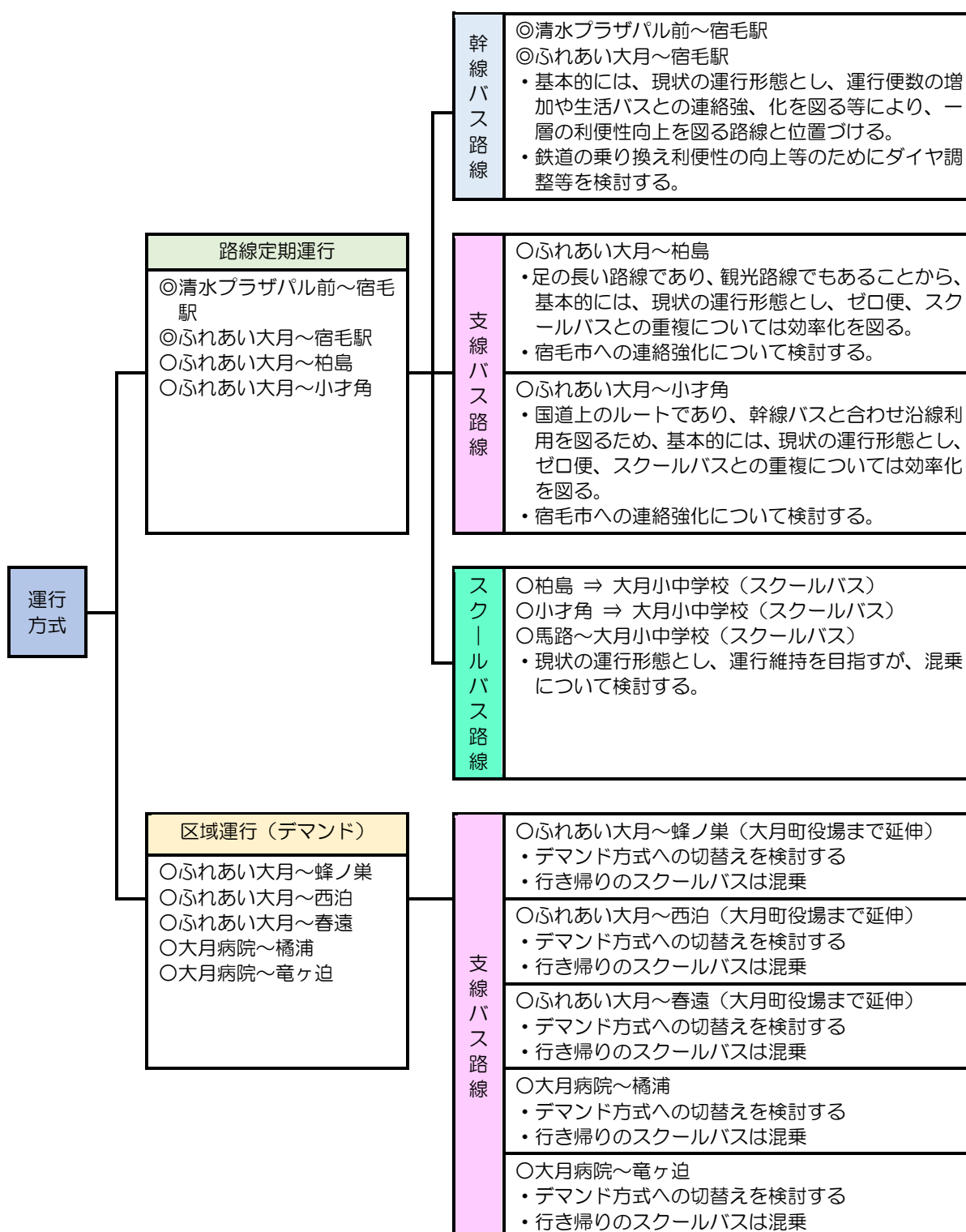
事業等	概要	実施時期	実施主体
1-1-1 バス路線の役割（幹線系路線、支線系路線等）の設定	効率的な公共交通ネットワークの形成により、運行本数の維持・増便、ダイヤの調整を行い、利用者にとって分かりやすさと利便性の向上を図ります。	2020 年度。 以降随時見直し	大月町
1-1-2 需要に応じたバス運行の見直し	非効率なバス便解消などにより、バス事業運営の健全化及び運営補助金の見直しと公共交通空白地域等への対応を行います。	2020 年度。 以降随時見直し	大月町、 交通事業者
1-1-3 スクールバスの転換	生活交通バスとスクールバスの重複解消により、効率的なバス運行とバス事業者の負担軽減を図ります。	2020 年度準備。 2021 年度実証運行	大月町、 交通事業者 学校

事業 1-1-1	バス路線の役割の設定
事業内容	町内を走行するバス路線（幹線系路線、支線系路線等）について、運行状況等を踏まえ、各路線の位置づけ、役割を整理し、再編に向けた基本的な方針を定めます。
実施主体	大月町、バス事業者等
実施時期	2020 年度。以降随時見直し

【路線の位置づけ】



事業 1-1-2	需要に応じたバス運行の見直し（1/2）
事業内容	町内を走行するバス路線について、運行経路の特性や運行目的、需要などに 応じた運行方式について整理し、各運行経路ごとの再編方針を定めます。
実施主体	大月町、バス事業者等
実施時期	2020 年度。以降随時見直し



事業 1-1-2	需要に応じたバス運行の見直し (2/2)
事業内容	町内を走行するバス路線について、運行経路の特性や運行目的、需要などに応じた運行方式について整理し、各運行経路ごとの再編方針を定めます。
実施主体	大月町、バス事業者等
実施時期	2020 年度。以降随時見直し

【公共交通網の再編イメージ】



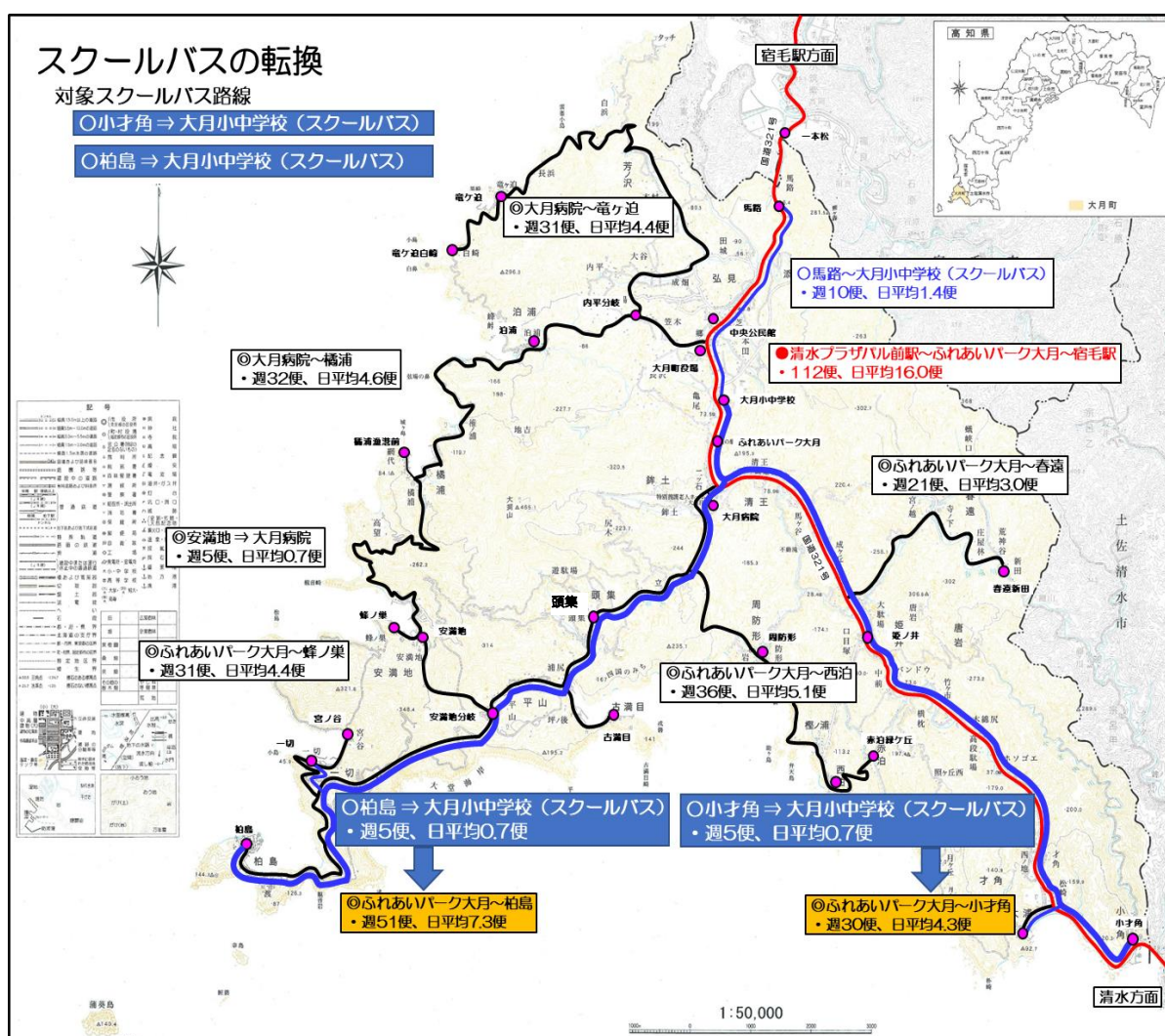
事業 1-1-3	スクールバスの転換
事業内容	運行路線・時間が重複する生活交通バスとスクールバスについて、児童・生徒が登下校の時間帯の生活交通バスを利用（混乗）することにより、効率的なバス運行とバス事業者の負担軽減を図ります。
実施主体	大月町、バス事業者・学校
実施時期	2020 年度準備、関係機関との協議により、逐次実施

「混乗化検討スクールバス路線」

① 柏島 ⇒ 大月小中学校 ② 小才角 ⇒ 大月小中学校

【留意点】

- ・児童・生徒の席の確保
- ・スクールバス機能維持のための対応
(台風等緊急時や行事等による登下校時間の変更対応)



(2) 基本方針 1 公共交通網の再編

施策 1-2	利用状況に応じた利便性の高い交通の導入
--------	---------------------

【目指すべき姿】

- ・自宅の近くから目的地まで移動できる「デマンド型交通」を導入することで、元気な高齢者が一人で気軽に外出できることを目指すとともに、バスのない地域に居住する人が、自動車を気軽に利用できなくても便利に移動できることを目指します。
- ・足の長い路線や観光目的を含む生活交通バス路線については、通勤、通学時間帯の利用状況を踏まえた運行ダイヤに再編するなど、様々な利用ニーズに対応して地域内・外や町の中心部まで便利に移動することができる環境を目指します。

【実現に向けた事業等】

事業等	概要	実施時期	実施主体
1-2-1 デマンド型交通の運行	町内各地域内の移動や、町の中心部への移動を支える交通手段として、事前の予約に応じて運行する「デマンド型交通」を導入します。	2021 年度～ 準備・実証運行・ 運行開始	大月町、 交通事業者
1-2-2 生活交通バスの再編	継続する生活交通バス路線については、通勤、通学時間帯の利用状況を踏まえた運行ダイヤに再編します。	2021 年度 以降逐次再編	大月町、 交通事業者

事業 1-2-1	デマンド型交通の運行
事業内容	主に高齢者の通院や買物目的の移動手段を確保するため、自宅付近の指定場所から目的地まで事前の予約に応じて運行する「デマンド型交通」を導入します。 新たなモードの導入に向け、モデル路線を選定し、実証実験に向けた検討を行います。
実施主体	大月町、バス事業者等
実施時期	2020 年度:準備・実証実験、2021 年度運行開始（西泊線） 2021 年度以降:他路線も逐次移行

デマンド型交通

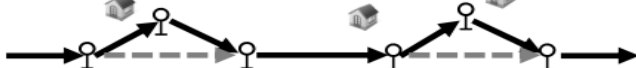
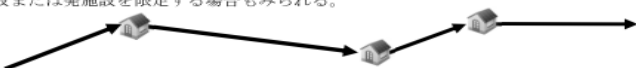
- ・利用したい時間や行きたい場所を、事前に電話で予約することで、自宅付近まで車両が迎えに来て、あらかじめ設定した目的地まで送迎するサービス。
- ・バスのように複数人で同じ車両に乗り合って、各利用者の目的地まで移動する。
- ・利用には事前登録が必要

項 目	内 容
運行区域	◎清水プラザパル前～宿毛駅◎ふれあい大月～宿毛駅 ○ふれあい大月～柏島○ふれあい大月～小才角 以外の路線(区域)
運行体系	自由経路ミーティングポイント型を基本とする。
運行日	【今後検討】
運行時間帯	【今後検討】
利用対象者	運行区域内に居住している方。＊事前に利用者登録が必要
目的地	町の中心エリアの主要施設
利用料金	【今後検討】

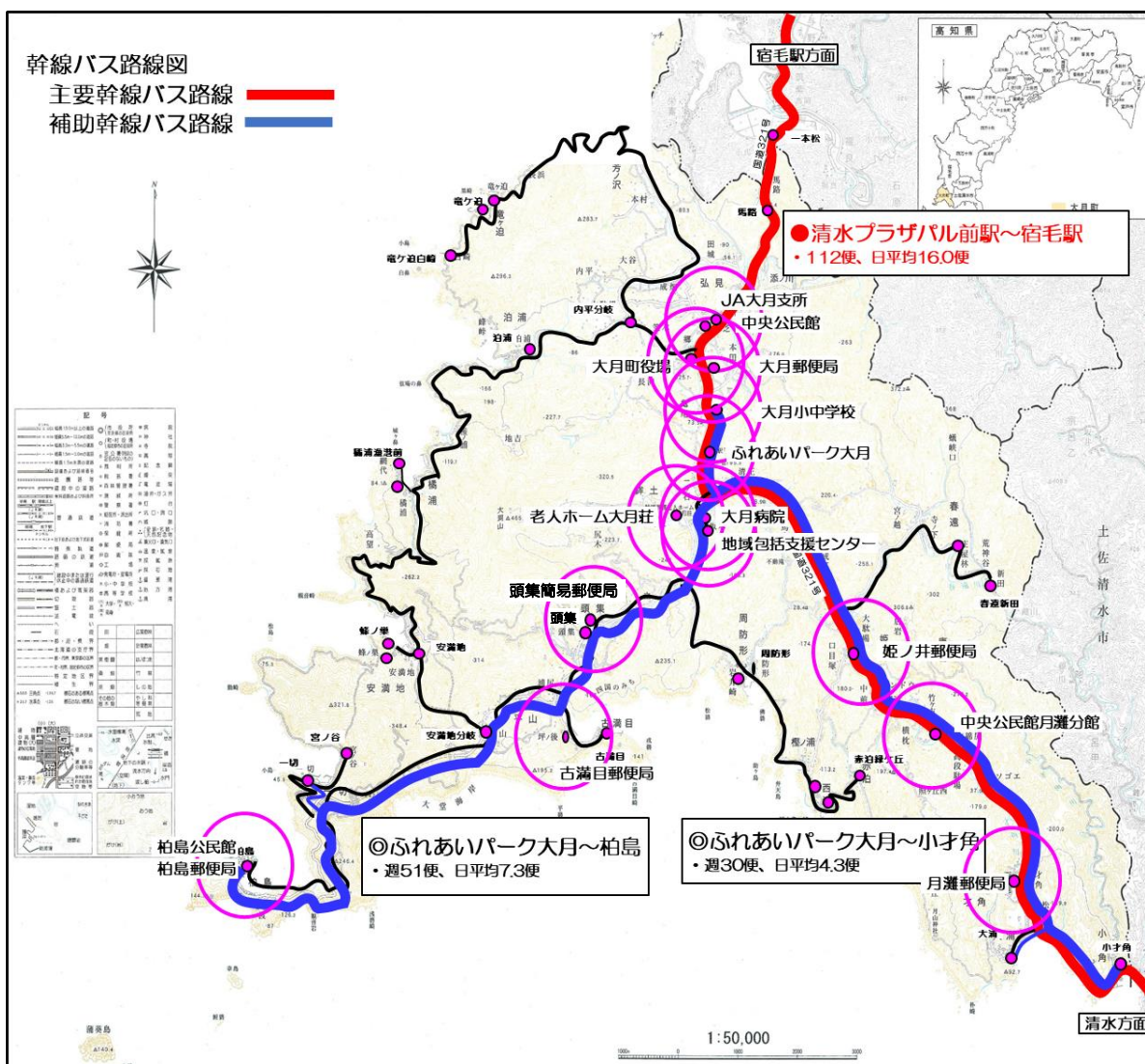
【運行体系案】

自由経路ミーティングポイント型

- ・運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。
- ・最短経路により、所要時間短縮
- ・バス停等多数設置によるバス停までの歩行距離短縮

運行方式の特徴（イメージ） [自宅 バス停等]	
A 定路線型	路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。 
C 自由経路ミーティングポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。 
D 自由経路ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。 

事業 1-2-2	生活交通バスの再編
事業内容	路線定期運行として存続する「ふれあい大月～柏島線」「ふれあい大月～小才角線」は、町内の公共交通幹線軸として、幹線バス路線を補完する支線バス路線と位置づけ、円滑な乗換えの設定や生活施設等へのアクセス強化などにより、町民の通学、通勤、通院、買い物などの機会を確保します。
実施主体	大月町、バス事業者等
実施時期	2021 年度以降デマンド型への移行に合せ逐次再編



（３）基本方針 １ 公共交通網の再編

施策 1-3	まちなか連絡交通の強化
--------	-------------

【目指すべき姿】

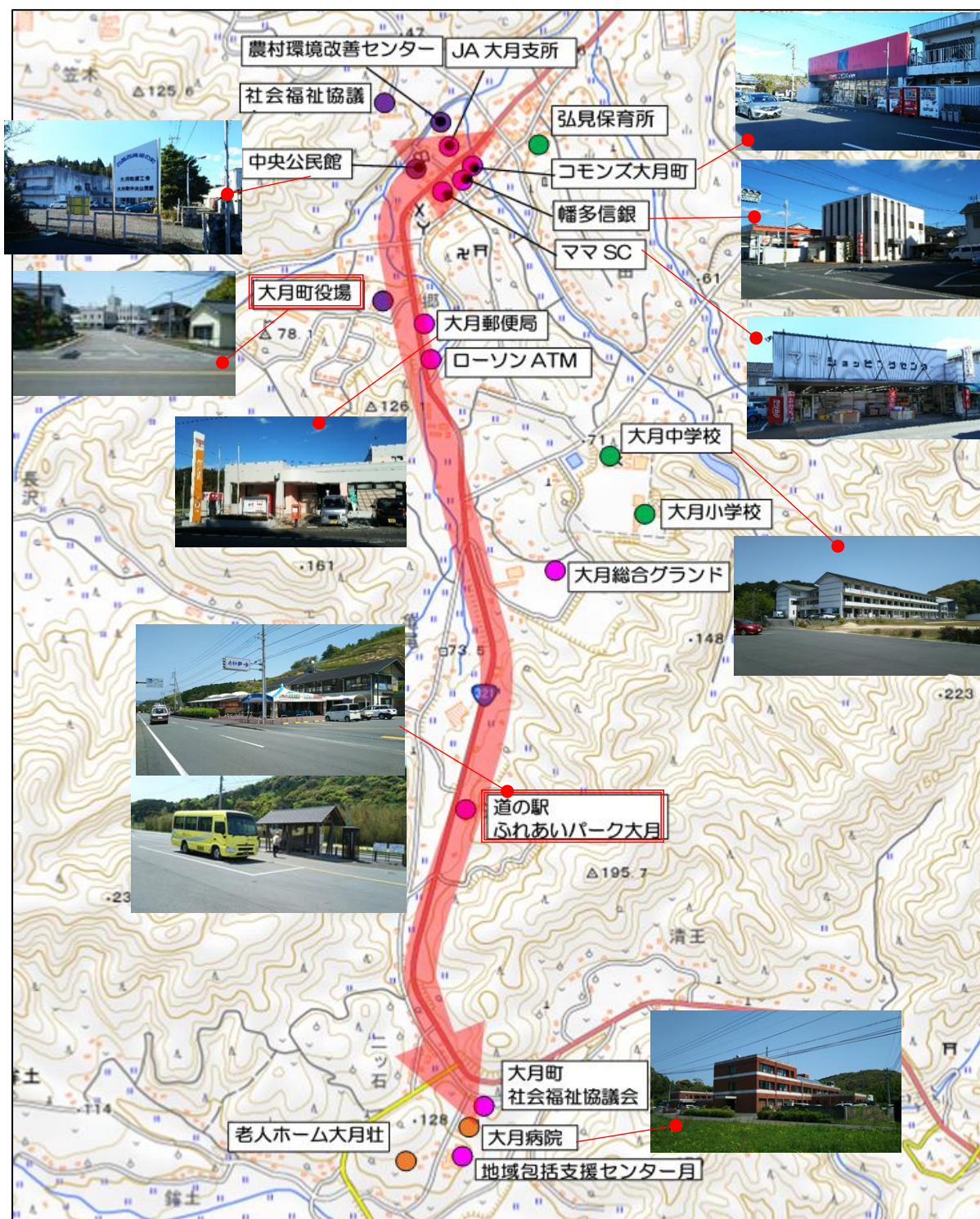
- まちなかの移動や回遊性を向上させるため、新たに町の中心ゾーンにおける主要生活利便施設をつなぐ連絡バスを運行するとともに、中心部にアクセスする支線バス路線の運行ルートを延伸し、両者の運行ダイヤの調整等、連携して運行することにより、利便性の高い「まちなか連絡交通」の構築を目指します。

【実現に向けた事業等】

事業等	概要	実施時期	実施主体
1-3-1 新たなまちなか連絡バスの運行	生活交通バスの再編により、大月町の中心ゾーンを運行する「まちなか連絡バス」を運行します。	2020 年度 準備・実証 運行 2021 年度 運行開始	大月町、 交通事業者
1-3-2 運行ルート見直し によるまちなか運行交通の強化	周辺からの支線バスとまちなか連絡バスが連携して、両者が担う役割に応じた運用を図ります。	2020 年度 以降逐次実施	大月町、 交通事業者

事業 1-3-1	新たなまちなか連絡バスの運行
事業内容	デマンド型交通の導入とそれに伴う生活交通バスの運行廃止に対応し、まちなかの移動に特化した「まちなか連絡バス」を運行します。 医療施設、商業施設、金融施設、公共施設等を結ぶピストン運転により、一度の外出により、効率よく日常の用事が済ませるよう利便性の向上を図ります。
実施主体	大月町、バス事業者等
実施時期	2020 年度: 準備・実証運行 2021 年度: 運行開始

【まちなか連絡バス】



(4) 基本方針 1 公共交通網の再編

施策 1-4	広域連携交通の維持・改善
--------	--------------

【目指すべき姿】

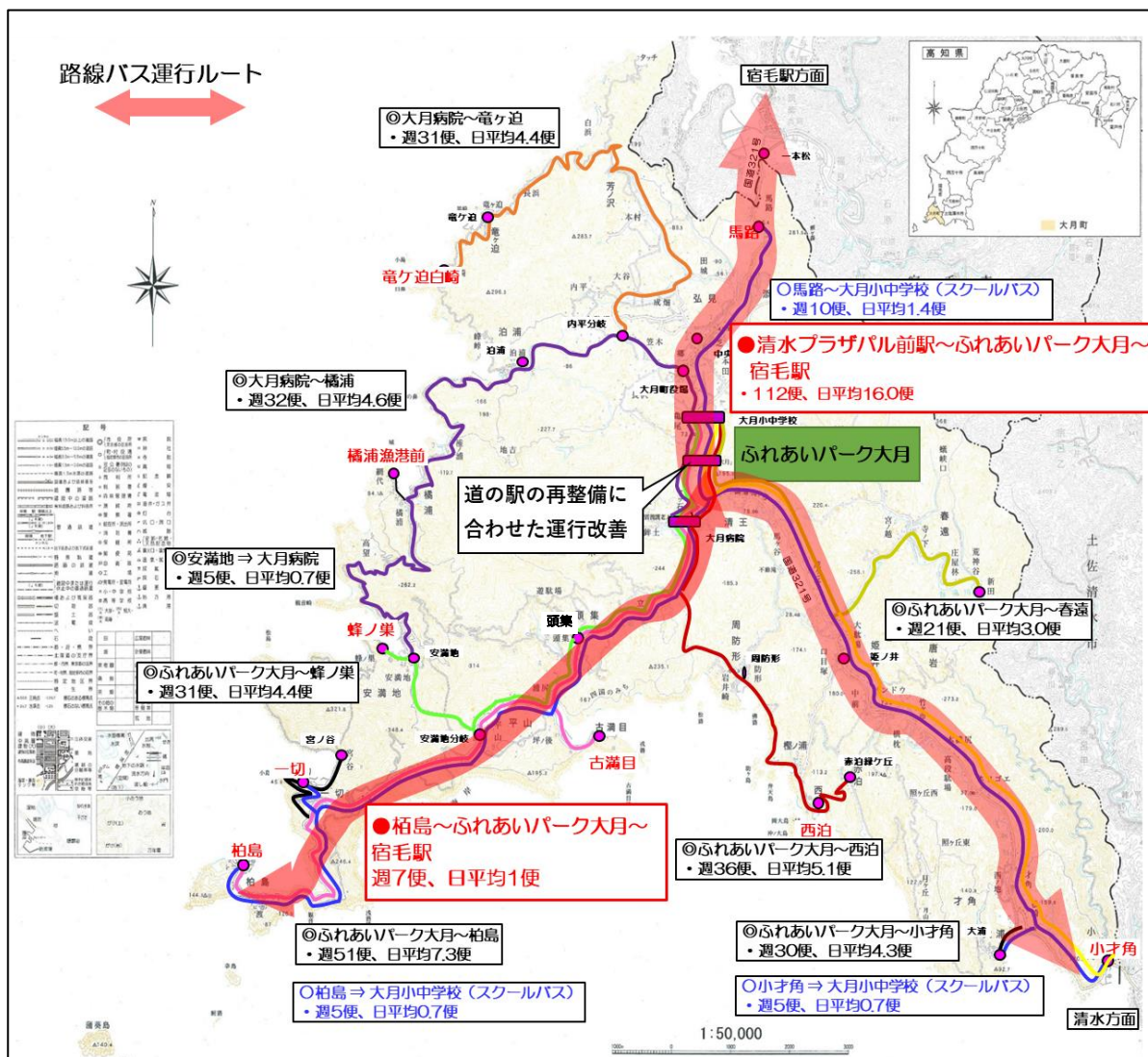
- ・大月町内を運行する路線バスの接続環境の向上により、「広域連携交通」としての機能の維持・強化を図ることで、町内外を便利に移動できる公共交通ネットワークを目指します。
- ・生活交通バスの運行延伸により路線バスを補完し、通勤・通学、買い物など日常生活において比較的依存度が高い宿毛市へのアクセス強化を目指します。

【実現に向けた事業等】

事業等	概要	実施時期	実施主体
1-4-1 路線バスの運行改善・運行支援	大月町内を運行する路線バスについて、利用状況や需要に応じた見直しを行うとともに、行政による運行支援を継続します。	2020 年度以降 逐次改善	大月町、交通事業者
1-4-2 周辺市との連携強化	宿毛市方面への広域的な移動を支える路線バスを補完するため、生活交通バスの運行延伸を検討します。	2020 年度以降 逐次改善	大月町、交通事業者、その他の関係主体

事業 1-4-1	路線バスの運行改善・運行支援
事業 1-4-2	周辺市との連携強化
事業内容	大月町を運行する路線バスは、主に高校生による通学や町内外への通勤、買い物などの目的での利用が多くなっています。このため、生活交通バスの見直しやデマンド型交通の導入に合わせたダイヤの再編について検討します。町外も含む通学・通勤時などの交通手段を維持するため、今後も行政による運行支援を継続するとともに、今後の利用状況や、道の駅の再整備をはじめとする地域状況の変化に応じた運行内容の見直し・改善を行っていきます。
実施主体	大月町、バス事業者等
実施時期	2021 年度以降デマンド型への移行に合せ逐次改善

【路線バス】



(5) 基本方針 2 公共交通の利便性向上

施策 2-1	公共交通の利便性向上
--------	------------

【目指すべき姿】

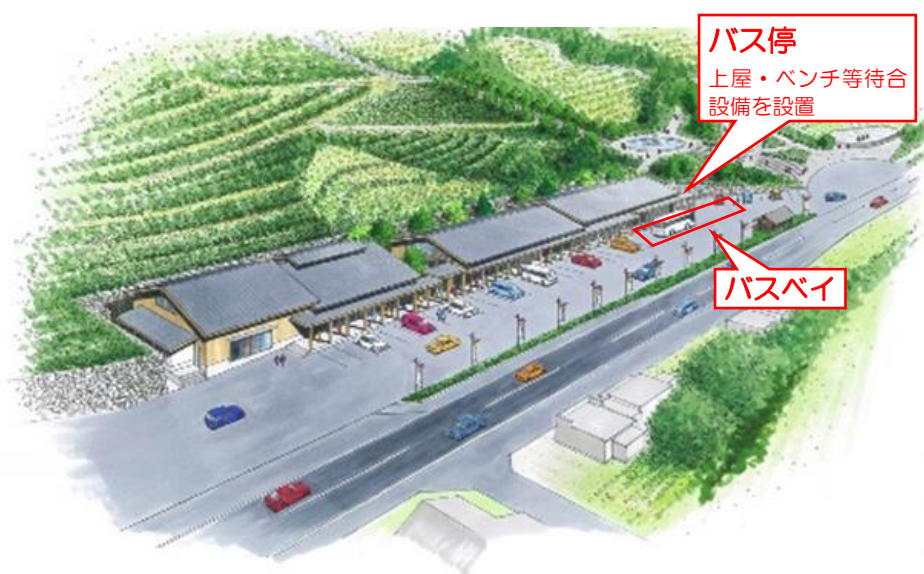
- ・道の駅を中心に大月町内外や町内各地域への移動が円滑にできるよう道の駅機能とバスターミナル機能が一体となったバスの乗り継ぎ拠点を整備し、公共交通の利便性向上を図ります。
- ・今後の公共交通ネットワークの再編や高齢化の進行を踏まえて、公共交通の待合環境や、バスの乗降又はバス同士の乗り継ぎ環境を整備することで、誰でも円滑・快適に公共交通を乗り継いで移動することができる環境を目指します。

【実現に向けた事業等】

事業等	概要	実施時期	実施主体
2-1-1 道の駅大月における環境整備	道の駅において、乗降や各路線の乗り継ぎ、車からの乗換えなどが円滑・快適に行えるようベンチや上屋等の設備を備えたバスベイを整備します。また乗り継ぎ案内機能を備えた待合スペースを道の駅の施設内に整備します。	2021 年度以降逐次実施	大月町、交通事業者、その他の関係主体
2-1-2 バス待合環境の改善	利用者が多いバス停について、上屋やベンチ等の設置を検討します。 また、施設発着のバス停については可能な限り、施設を利用した設置を検討します。	2021 年度以降逐次実施	大月町、交通事業者、その他の関係主体
2-1-3 パーク（サイクル）&バスライドの推進	道の駅、町役場の駐車場・駐輪場等を活用し、自動車・自転車からバスに乗り換えて移動する「パーク（サイクル）&バスライド」を推進します。	2021 年度以降逐次実施	大月町、交通事業者、その他の関係主体
2-1-4 バリアフリー対応車両への更新	路線バスやコ生活交通バスについて、高齢者や障害者のバス乗降時の負担を軽減するため、今後のバス車両の更新に合わせたバリアフリー対応車両の導入を推進します。	2020 年度以降逐次実施	大月町、交通事業者、その他の関係主体
2-1-5 小型バスの導入・タクシーの活用	小型バスの導入・タクシーの活用により、需要に応じた効率のよいバス運行の実現を図ります。 また、狭隘な道路への進入により、利便性の向上を図ります。	2020 年度以降逐次実施	大月町、交通事業者、その他の関係主体

事業 2-1-1	道の駅大月における環境整備
事業内容	『道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本計画』におけるターミナル機能（待合スペース、乗降所、車両待機所等）、休憩機能（駐車場等）、情報発信機能（観光・イベント・地域情報庫コーナー）の整備に合わせ、快適な待合スペースや利便性の高い乗降場の環境整備について検討します。
実施主体	大月町、バス事業者等
実施時期	2021 年度以降道の駅整備計画に基づき逐次実施

▼道の駅拠点整備イメージ



▼参考事例・バスバース



- ・乗り継ぎ移動距離が短くなるようバスバースの形状が工夫されている
- ・背後の施設と隣接し、一体的な利用が可能
- ・施設ではレンタサイクルの貸し出しがある



・上屋・ベンチ



事業 2-1-2	バス待合環境の改善
事業 2-1-3	パーク（サイクル） & バスライドの推進
事業内容	公共交通ネットワークの再編に合わせ、バス停における待合環境（上屋、ベンチ等）の改善を検討します。 道の駅大月や広い駐車場を有する公共施設などを活用し、マイカーの駐車場（パーク&ライド）や乗降所（キス&ライド※）、自転車駐車場（サイクル&ライド）を設置し、他の交通手段からバスへの乗り継ぎの利便性を向上させることにより、バス利用を促進します。
実施主体	大月町、バス事業者等
実施時期	2021 年度以降公共交通網の再編、道の駅整備に合せ逐次実施

▼バス停（名称板のみ）



▼バス停（上屋）



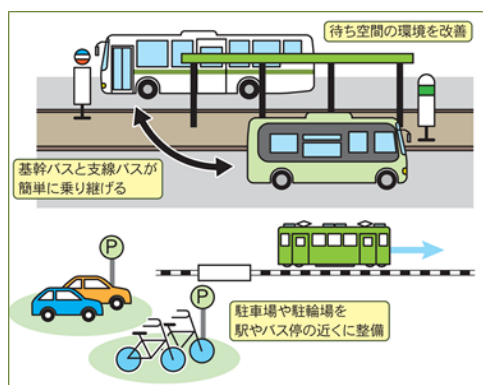
上屋の改善

乗降の改善

▼バス停（上屋・風除け）事例



▼バス停の待合環境や乗換え利便性向上イメージ



▼P&R 公共施設駐車場の活用



※キス&ライド：自宅から公共交通機関の乗降所（駅やバス停など）まで自動車等で家族に送り迎えをしてもらう通勤・通学形態。乗り降りの時にキスをするところから生まれた言語

（６）基本方針２ 公共交通の利便性向上

施策２-２	利用しやすい 料金制度の検討
-------	----------------

【目指すべき姿】

- ・公共交通ネットワークの再編に合わせて、誰にでも分かりやすく利用しやすい料金体系を構築 することで、手軽に公共交通を利用できる環境を目指します。。

【実現に向けた事業等】

事業等	概要	実施時期	実施主体
2-2-1 町内均一料金制度 の導入検討	路線バス、生活交通バス及びデマンド交通について、町内の移動時はどの公共交通でも同じ料金で利用できる「町内均一料金制度」の導入を検討します。	2020 年度 以降 逐次 移行	大月町、 交通事業者
2-2-2 運賃割引制度の導入 検討	乗り継ぎ運賃割引、運転免許返納割引(継続)、回数券の発行など、利用しやすい運賃割引制度の 導入を検討します。	2020 年度 以降 逐次 移行	大月町、 交通事業者

事業 2-2-1	町内均一料金制度の導入検討
事業内容	路線バス、生活交通バス、デマンド型交通を対象として、町内をバスで移動する際は同じ料金で利用できる「町内均一料金制度」の導入を検討します。現在の生活交通バスは、移動距離に応じた距離制の料金体系となっていますが、これを定額料金に変更します。また、同じく距離制の料金体系となっている路線バスについても、バス事業者と調整し、料金体系を統一します。
実施主体	大月町、バス事業者等
実施時期	2020 年度以降区域運行に合せ逐次移行

■近隣市町料金制度(資料：中山間地域における移動手段確保対策の手引き 高知県)

市町名	運行主体	導入形態	運賃
土佐市 (「ドラゴンバス」)	土佐市観光 有限会社	路線バス(民営)	大人 300円(高岡中心部～JR伊野駅は200円) 小人 100円 ※身体障がい者は半額
宿毛市 (コミュニティバス)	宿毛市 ハイヤー会社と業務 委託契約締結	市町村運営有償運 送(公共交通空白 地有償運送)	施設間で設定。最大750円。 小学生は大人運賃の半額。各種 手帳交付者は半額免除他。
土佐清水市 (デマンド交 通)	(有)足摺交通 龍串見残観光ハイヤ ー(有)	デマンド型乗合タ クシー	エリア内100円/回。エリア を越える区域内200円/回。 区域外(市街地まで)最大80 0円/回
四万十市「ふ れ愛タクシ ー」、 「ふれ愛 号」)	(有)西土佐交通、高知 西南交通(株)、四万十 市タクシー組合	デマンド型乗合タ クシー、バス	エリア内：200円。2エリ ア：300円。2エリアを超 え：500円他※小学生以下及 び障害者は半額。
四万十町	(株)四万十交通。 (有)丸三ハイヤー	路線バス(民営)	一回の乗降で 100円
黒潮町	：(株)四万十交通。高 知西南交通(株)	路線バス(民営) エリアデマンド バス	距離制 エリアデマンドバス：1乗車1 00円 ※障がい者割引、小人割 引

- ・路線バス・生活交通バス・デマンド型交通ともに、町内を移動する際は距離に関わらず同じ料金で利用できる「町内、または町内を数ゾーンに分けた均一料金制度」の設定(金額は今後検討)

- ・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こと)

（７）基本方針３ 地域で守り、地域を支える公共交通

施策３-１	地域で支える公共交通の枠組作り
-------	-----------------

【目指すべき姿】

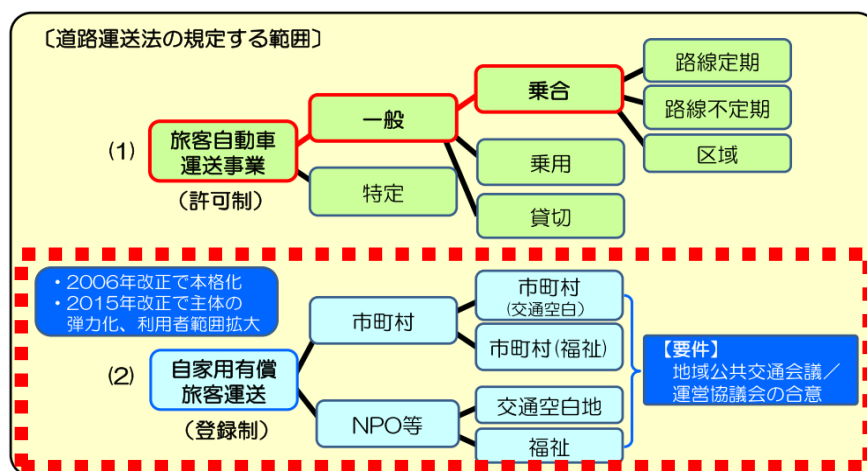
- ・地域で支える公共交通により、地域の移動ニーズに柔軟に対応するとともに、担い手を確保することで、持続可能な移動サービスの構築を目指します。
- ・適用可能性が高いと判断された手法について実施までのプロセスと役割を明確にし、住民により具体的なイメージを提供し、有効な判断材料とします。

【実現に向けた事業等】

事業等	概要	実施時期	実施主体
3-1-1 地域で支える公共交通の手法等の検討	地域で支える公共交通の手法について、法的措置や各地の事例なども踏まえながら研究・調査を行います。	2020 年度。 以降随時検討	大月町、住民、その他の関係主体
3-1-2 住民、行政、交通事業者等の役割分担と導入プロセスについて	地域で支える公共交通の構築に向けた役割分担と構築までのプロセスについて検討を行います。	2021 年度。 以降随時検討	大月町、住民、その他の関係主体

事業 3-1-1	地域で支える公共交通の手法等の検討
事業内容	交通事業者における運転手不足や高齢化社会の進展による担い手不足に対応し、地域住民の生活に不可欠な交通手段を確保するため、地域で支える公共交通に適用可能性のある手法について研究調査を行い、地域住民との役割分担について検討します。
実施主体	大月町、住民、その他の関係主体
実施時期	2020 年度。以降随時検討

【道路運送法の事業区分】



〔道路運送法の規定範囲外〕

(3) 有償にあたらぬ/許可・登録を要しない輸送 (=「互助」による輸送)

自家用有償旅客運送の概要

- ◆2006年道路運送法改正で新規に位置づけ
 - ・既存のバス・タクシー事業者で輸送サービスが提供されない場合に、
 - ・登録を受けた市町村/NPOが、
 - ・自家用自動車（白ナンバー）を用いて、
 - ・有償で運送することを可能とする制度
- ◆安全・安心を確保するための措置：【登録制度】
 - ・安全確保 二種免許 または 1種免許＋講習、運行管理の責任者の選任等
 - ・利用者保護 二対価揭示、損害賠償措置

自家用有償旅客運送の種類



【自家用有償旅客運送】

【自家用有償旅客運送分類】

分類			道路運送法	合意形成	利用者	備考
自家用車有償運送	市町村有償運送	交通空白運送	78条、79条	地域公共交通会議等	登録不要	定員11人以上のバス車両も利用可能
		市町村福祉運送	78条、79条		要介護者(登録制)	
	過疎地有償運送		78条、79条	運営協議会	登録制	定員11人以上のバス車両も利用可能
	福祉有償運送		78条、79条		要介護者(登録制)	
無償運送			無し	不要	規定無し	容認される無償運送の範疇を逸脱しないことが必要、また事故時の対応等も含め様々な問題点も多い

（８）基本方針３ 地域で守り、地域を支える公共交通

施策３-２	地域で支える公共交通の実現に向けた検討
-------	---------------------

【目指すべき姿】

- ・各種支援によって、地域で支える公共交通の導入が容易となるよう支援のあり方について検討します。

また、導入時の支援だけでなく運営支援に関しても十分な検討を行います。

【実現に向けた事業等】

事業等	概要	実施時期	実施主体
3-2-1 行政、交通事業者等による支援のあり方について	地域で支える公共交通の導入において、金銭的、人的及び情報提供等の支援のあり方についての検討を行います。	2021 年度。 以降随時検討	大月町、住民、その他の関係主体
3-2-2 住民啓発、実証運行等のあり方について	地域で支える公共交通に関する導入手順等について、ホームページ、広報誌を通じて住民への情報発信をするとともに取組を促進します。住民の取組により、実行可能なものは実証運行に向けた検討を行います。	2021 年度、 2022 年度検討。 2023 年度 以降準備・実証運行	大月町、住民、その他の関係主体

事業 3-2-1	行政、交通事業者等による支援のあり方について
事業内容	地域で支える公共交通の導入にあたっての補助制度や支援策について検討します。 また、持続可能な公共交通を目指し、導入後の運営支援策について検討します。 なお、各種支援が既存交通事業者の妨げにならないように配慮します。
実施主体	大月町、住民、その他の関係主体
実施時期	2021 年度、2022 年度。以降随時検討

○国の補助制度

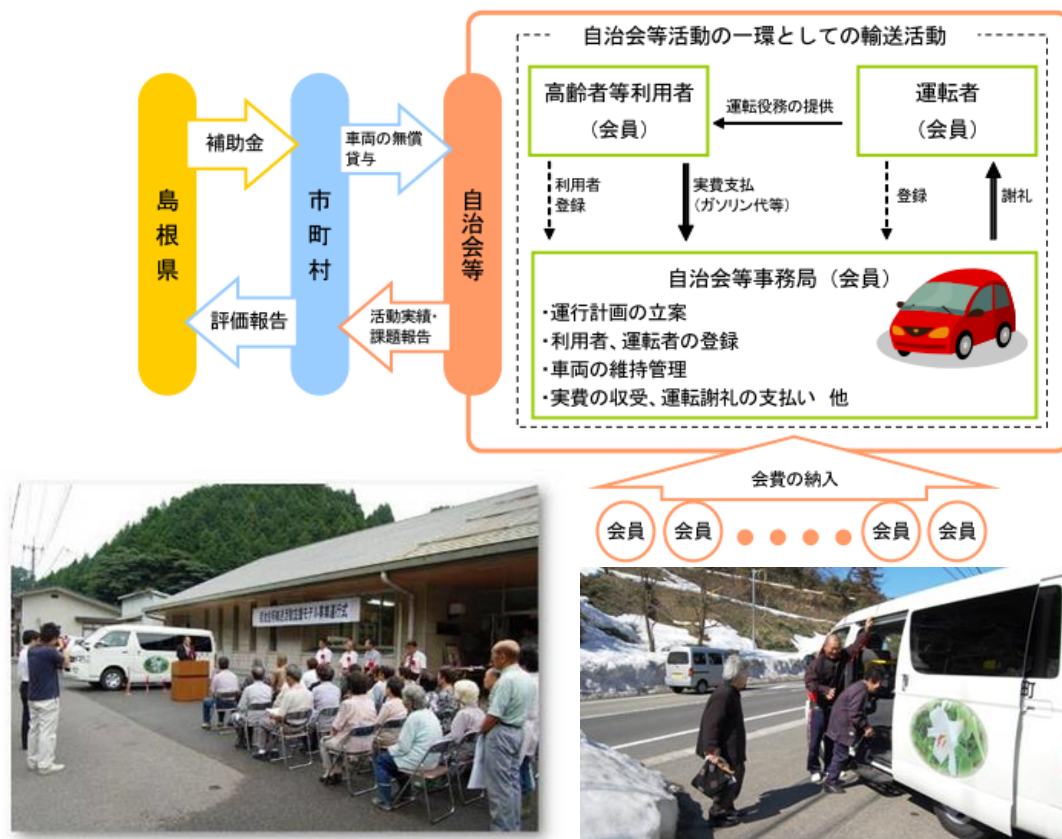
- ・国土交通省（補助要件に留意）
- ・地域の特性に応じた生活交通の確保維持（地域公共交通確保維持事業）等

○県の補助制度

- ・高知県公共交通活性化支援事業費補助金
- ・高知県中山間地域生活支援総合事業

○他都市の参考事例

- ・過疎地有償運送導入・運行支援補助金（鳥取県）
 運行経費（運行赤字又は運行費用の 8/10 のいずれか低い額）
 運行立ち上げ時から3年間助成
- ・自治会等輸送活動支援モデル事業（島根県）



- ・地域の利用者の方が電話で予約をし、自治振興会の有志が運転
- ・町が車両を無償貸与、年間修繕費を補助

事業 3-2-2	住民啓発、実証運行等のあり方について
事業内容	地域で支える公共交通に関する導入手順等について、ホームページ、広報誌を通じて住民への情報発信をするとともに取組を促進します。住民の取組みにより、実行可能なものは実証運行に向けた検討を行います。
実施主体	大月町、地域住民、その他の関係主体
実施時期	2021 年度、2022 年度検討。2023 年度 以降準備・実証運行

- ・高知県貨客混載推進検討会が進める貨客混載の取り組みとの連携を図り、姫ノ井集落活動センターでの小さな拠点の形成と合わせ、地域の特性を踏まえた地域で支える公共交通の実現に向けた検討を行います。

■公共交通空白地有償運送

バスやタクシーなどの公共交通機関によっては住民に対する移動手段が確保できないと認められる場合において、NPO 法人などの非営利団体が、営利 とは認められない範囲の運送の対価によって、自家用自動車を使用して運送する運行形態です。

項目	要件
必要性 (導入が認められる場合)	●行政機関、交通事業者、住民などで構成される運営協議会において、バスやタクシーなどの公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保されていないと認められ、その必要性について合意が得られていることが必要
運行主体	●NPO 法人など法人格のある非営利団体 ●自治会、町内会などの権利能力なき社団で、代表者が定められているもの
対象地域	●過疎地域その他の交通が著しく不便な地域であって、公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる地域
運送の対象	●地域住民又は地域内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う者であって、実施主体が作成する旅客の名簿に記載された者等
運送の対価	●実費の範囲内であり、営利と認められない範囲内。 ●運送の対価以外の対価（迎車料金、待機料金など）は、実費の範囲内とする。
運送の区域	●運営協議会において協議が調った市町村を区域とし、運送の発地又は着地のいずれかが区域内にあること。（運営協議会での合意により市町村の一部の区域に限定することも可能）
運転者	●第二種運転免許を受けている者 ●第一種運転免許を受けており、国土交通大臣が認定する講習を修了している者
使用車両及び権原	●運行主体が使用権原（使用できる権利）を有するもの

■貨客混載の動き

- 国土交通省において、自動車運送業の担い手を確保するとともに、過疎地域等における人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、サービスの「かけもち」を可能とする措置が講じられた。
- 高知県において、特にラストワンマイルの配送を「集落活動センター」が担う新たな貨客混載事業の検討に着手。

▼集落活用センターを活用した貨客混載スキーム例



一例として、貨物事業者によって集落活動センターまで運搬された貨物を、同センターやタクシーが各戸に配送したり、各戸から貨物や農産物を集荷するようなスキームが考えられる。

【自家用有償旅客運送者】

自家用有償旅客運送者が自家用自動車 350kg 未満の荷物を運ぶことが可能（道路運送法第 78 条第 3 号の許可を取得）※過疎地域に限る。



【トラック】

貨物を運送する際、途中経路に家がある旅客を一緒に乗車させることで、効率的な運送を実現



(9) 基本方針3 地域で守り、地域を支える公共交通

施策3-3	積極的な公共交通情報の発信
-------	---------------

【目指すべき姿】

- ・公共交通ネットワークの再編に合わせて、各公共交通の運行に関する情報を分かりやすく整理し、様々な手段で積極的に発信することで、公共交通の利便性を向上させ、新たな利用の創出につながる環境を目指します。

【実現に向けた事業等】

事業等	概要	実施時期	実施主体
3-3-1 総合的な公共交通情報の発信	町内を運行する公共交通の運行情報を網羅した「総合時刻表」の作成、町内のイベント開催時のバスによるアクセス情報の提供等様々な手段・媒体による総合的な公共交通情報の発信・周知に向けた取組を推進します	2020年度以降適宜実施・継続的取組	大月町
3-3-2 広報紙・ホームページ等を活用した情報提供	町が発行している「広報おおつき」や町のホームページを活用して、バスの運行内容等の情報を分かりやすく整理し、最新の情報を随時提供することで、誰でも簡単に公共交通の情報を調べることができる環境の整備を推進します。	2020年度以降適宜実施・継続的取組	大月町

▼バス運行状況の情報提供

路線バスの現在地が分かる！

「高知バスロケ」は、高知西南交通・高知高陵交通・高知東部交通が運行する路線バスが、どこを走っているか確認できるサービスです。

高知西南交通 高知高陵交通 高知東部交通

今、バスはどこを走っているのかな？

いつでもどこでも！スマートフォン・パソコン・タブレットで確認できる！

1 「高知バスロケ」ホームページへ
まずはアクセス！
高知バスロケ
https://kochi.busnavi.asia

2 高知バスロケ
トップページ画面の
西南バスロケ(西南交通)バス
高陵バスロケ(高陵交通)バス
東部バスロケ(東部交通)バス
から
見たいエリアを選択。

3 選択したエリアの
バスロケ画面が
表示されます。
初期設定では全路線が
広範囲で表示されます。
拡大・縮小表示ができます。

バスの現在地が
アイコンで表示されます。

バスが路線をタップすると
路線名が表示されます。

バス停をタップすると
バス停名やその付近の
写真が表示されます。
※地図を拡大した時のみバス停名が
表示されます。
※写真表示のないバス停もあります。

いつでも利用する路線だけを
表示することもできます。
('マイルート'でチェック)

※表示画面は全てイメージです。

駅や病院などに設置のディスプレイ画面でも確認できる！

下記の公共施設等にディスプレイにて、常時バスロケ画面を表示しております。

ディスプレイ画面設置場所

西南バスロケ 高陵バスロケ 東部バスロケ

高知西南交通エリア 高知高陵交通エリア 高知東部交通エリア

■中村駅 ■高陵病院 ■あき総合病院
■高知市役所 ■mac高知店 ■道の駅田野駅
■宿毛駅 ■とさつ広場 ■高知市観光協会
■種多けんみん病院 ■道の駅なかとさ ■高知市観光協会
■清水プラザビル ■高知市役所 ■高知市役所
■高知市役所 ■高知市役所 ■高知市役所

リアルタイムで
常にバスの
位置情報を表示！
大型画面で
分かりやすい！

【高知バスロケ】は、GPS(衛星)の
位置情報を利用してバスの現在
地をリアルタイムで表示するシステムです。
●GPS(衛星)の位置情報が取得できない状況では、バスの位置が実際の位置からずれたり、バスが表示されない場合があります。
●GPSは無線通信です。またインターネット接続がスマートフォン・タブレットの電源の消費となります。

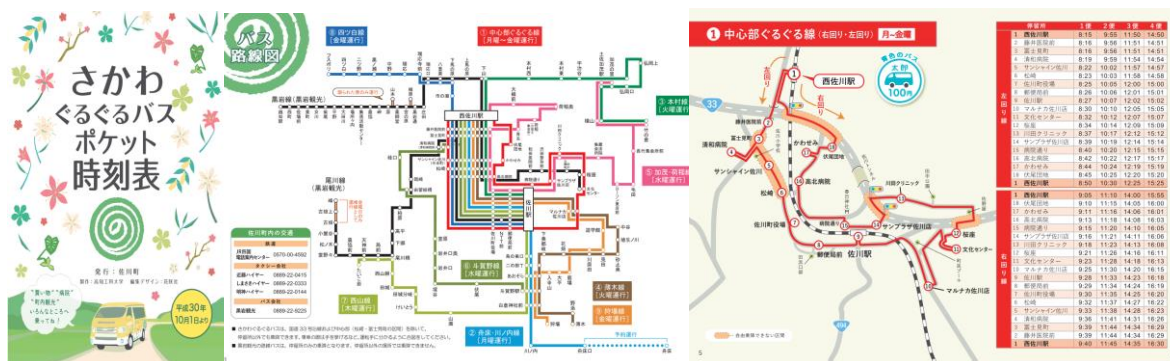
事業 3-3-1	総合的な公共交通情報の発信
事業 3-3-2	広報紙・ホームページ等を活用した情報提供
事業内容	- 新たに構築される町内の公共交通体系を町民に周知するため、運行事業者、交通モード（路線バス、生活交通バス、デマンド型交通、タクシー他）に関わらず、町内公共交通に関するすべての情報を網羅したわかりやすく携帯可能な公共交通マップやパンフレットの作成、配布について検討します。 - 公共交通に関する基本的な情報をわかりやすくホームページ上で提供することについて検討します。
実施主体	大月町
実施時期	2020 年度以降適宜実施・継続的取組

【公共交通マップ】

○情報内容としては以下のものが考えられます。

- ・路線図、区域運行図、時刻表、料金表
- ・バスの利用の仕方（接続情報及び主要な割引の制度等）、デマンド型交通利用の仕方
- ・大月町及び交通事業者の窓
- ・主要施設や観光地の情報 その他

▼事例 さかわぐるぐるバスポケット時刻表



【情報提供サイトの開設（ホームページ）】

○以下の基本情報を提供しつつ、拡張情報についても検討してまいります。

- | | |
|--------------|-------------------------|
| 「基本情報」 | 「拡張情報」 |
| ・路線図、時刻表、料金表 | ・運行状況（悪天候や事故等に伴う運休について） |
| | ・公共交通と関連したイベント等に関する情報 |
| | ・観光地その他の地域情報 等 |

▼事例 香南市ホームページ香南市営バス



(10) 基本方針3 地域で守り、地域を支える公共交通

施策3-4	公共交通利用への意識啓発の推進
-------	-----------------

【目指すべき姿】

- ・バス事業者と連携して、町民に公共交通への理解を深めていただくことで、町民による積極的な公共交通利用を目指します。

【実現に向けた事業等】

事業等	概要	実施時期	実施主体
3-4-1 モビリティ・マネジメント(MM)の実施	交通事業者と連携して、地域住民や学校、企業等を対象とした出前講座や啓発活動などの「モビリティ・マネジメント(MM)」を実施し、自動車から公共交通への利用転換を促します。	2020年度以降適宜実施・継続的取組	大月町、交通事業者、学校

事業 3-4-1	モビリティ・マネジメント（MM）の実施
事業内容	地域住民や学校等を対象として、自動車から公共交通への自発的な利用転換を促す「モビリティ・マネジメント（MM）」を実施します。 路線バスやデマンド型交通に関する出前講座の実施やお試し乗車券の配布を検討し、普段公共交通をあまり利用しない方に対する、公共交通の利用促進を図ります。
実施主体	大月町、バス事業者等
実施時期	2020 年度以降適宜実施・継続的取組

モビリティ・マネジメント（MM）とは

- ・渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、**過度に自動車に頼るライフスタイルから、適切に公共交通や自動車を「かしこく」使うライフスタイルへの転換を促す**、一般の人を対象としたコミュニケーションを中心とした交通政策のことをいいます。具体的には、地域、職場、学校等を対象に公共交通に関する情報提供、行動プランの提案、ワークショップの開催などを行い公共交通の利用や自家用車の自粛などを促すもの。

モビリティマネジメントの実施



乗り方教室



ワークショップ

授業やイベントで活用する教材を作成

児童向けイベントを実施



行政職員が
出前授業を実施



エコ通学のススメ

① 高校へは、環境にやさしいバスや電車で...

新・高校生の皆様・保護者の皆様
高校への通学手段はお決まりですか？



この冊子では、高校への「通学手段」について考えてみたいと思います。

いばらき県民交通
利用促進
キャンペーン

バスお試し
乗車券

現金100円
と別に料金箱に入れています。

いばらき県民交通
利用促進
キャンペーン

バスお試し
乗車券

現金100円
と別に料金箱に入れています。

リーフレットには新入生の方のための「バスお試し乗車券」を封入しています。

03 公共交通を利用して「健康」に

健康寿命を延ばすためには運動が大切です。
毎日少しずつでも運動するだけで、健康につながります。
また、健康になることは、医療費の削減にもつながります。



04 クルマの使用に伴う「危険」

平成21年10月末現在の交通事故死者数は全国で約3,900件。そのうち高齢者割合は48%を占めています。
交通事故死者数は平成12年度をピークに減少傾向にありますが、高齢者交通事故死者割合は増加傾向にあります。



交通事故死者数と高齢者割合

年	死者数	高齢者割合
1978	40,832	11.8%
1988	74,287	12.1%
1998	68,603	12.5%
2008	61,525	12.7%
2018	56,359	13.0%
2019	55,013	13.2%
2020	51,477	13.4%
2021	47,629	13.6%
2022	42,581	13.8%
2023	37,184	14.0%



6.2 評価指標の設定

本計画は、今後の社会情勢や地域情勢の変化、それに伴う関連分野の施策等、公共交通を取り巻く環境の変化に対応し、定期的な見直しを行うことにより、公共交通サービスの改善をしていきます。

このため、計画の実現に向けて、施策の実施による基本方針の達成度を把握し、更なる改善に向けた取組を推進するために、計画の数値指標と目標に対する評価指標を設定します。

各指標について個別の評価を繰返し行い、2024 年度に事業全体の実施状況を総合的に評価します。

【計画全体の評価指標】

■公共交通の利用者数（町内乗降客数）

公共交通機関	内容	現在値 (2020 年度)	目標値 (2024 年度)
路線バス 生活交通バス デマンド型交通	各公共交通機関の利用者数の合計 (土日を含む 1 週間)	6,475 人	6,500 人

※スクール専用バスを除く

【目標に対する評価指標】

目指すべき公共交通の将来像と基本方針を踏まえ、関連施策と、事業の達成状況を評価するための指標を次のとおり定めます。

基本方針 1 公共交通網の再編	
• 需要に応じた効率的で効果的な公共交通網の形成。 • 利用しやすい交通手段や運行形態の導入。	
施策 1-2	利用状況に応じた利便性の高い交通の導入
事業	1-2-1 デマンド型交通の運行
評価指標 1	利用状況に応じた新たな交通モードの導入
具体的内容	デマンド型交通の導入数
現在値	—
目標値	2 区域
モニタリングの方法	補助年度ごとの導入状況を把握
施策 1-3	まちなか連絡交通の強化
事業	1-3-1 新たなまちなか連絡バスの運行
評価指標 3	まちなか連絡線（仮称）の利用者数
具体的内容	まちなか連絡線（仮称）の年間利用者数
現在値	0 人
目標値	児童生徒数を除いた乗降客数の 1 割の利用
モニタリングの方法	交通事業者が実施する乗降調査において把握する

基本方針 2 公共交通の利用促進	
・利用しやすい公共交通サービスの充実 ・施設の改善などによる利便性の向上。	
施策 2-1	公共交通の利便性向上
事業	2-1-1 道の駅大月における環境整備 2-1-2 バス待合環境の改善 2-1-5 小型バスの導入・タクシーの活用
評価指標 1	地域公共交通サービスに関する満足度
具体的内容	公共交通での移動で、「不便を感じていない」「不便をあまり感じていない」人の割合
現在値	65.5%
目標値	67%
モニタリングの方法	アンケート調査
施策 2-1	公共交通の利便性向上
事業	2-1-1 道の駅大月における環境整備 2-1-2 バス待合環境の改善 2-1-3 パーク（サイクル）＆バスライドの推進 2-1-5 小型バスの導入・タクシーの活用
評価指標 2	利用環境の改善数
具体的内容	待合スペース、乗降所、乗換え施設等の改善
現在値	1 施設
目標値	3 施設
モニタリングの方法	補助年度ごとの実績値を把握

基本方針 3 地域で守り、地域を支える公共交通	
・地域を支える生活基盤としての公共交通を守り、育てる意識の醸成や枠組み作り。 ・公共交通の活発な利用促進。	
施策 3-4	公共交通利用への意識啓発の推進
事業	3-4-1 モビリティ・マネジメント（MM）の実施
評価指標 1	公共交通に関する住民との情報・意見交換
具体的内容	住民意見交換会等の開催回数
現在値	年間 - 回（令和元 年度）
目標値	年間 1 回各地域ごと
モニタリングの方法	補助年度ごとの導入状況を把握
施策 3-3	積極的な公共交通情報の発信
事業	3-3-1 総合的な公共交通情報の発信 3-3-2 広報紙・ホームページ等を活用した情報提供
評価指標 2	自家用車中心の生活から公共交通中心の生活への転換
具体的内容	住民アンケート調査における「既に公共交通が中心」、「時々なら転換できる」人の割合
現在値	50%（公共交通中心の生活者、時々転換可能者数／全回答者数：H30 住民アンケート）
目標値	55%（公共交通中心の生活者、時々転換可能者数／全回答者数）
モニタリングの方法	アンケート調査
施策 3-1	地域で支える公共交通の枠組み作り
事業	3-1-1 地域で支える公共交通の手法等の検討 3-1-2 住民、行政、交通事業者等の役割分担と導入プロセスについて
評価指標 3	地域を主体とした交通モードの導入
具体的内容	自家用有償輸送の取り組み件数
現在値	- 件（令和元 年度）
目標値	1 件
モニタリングの方法	補助年度ごとの実績値を把握

6.3 実施スケジュール（総括）

本計画において、公共交通を取り巻く社会情勢の変化、本計画におけるそれぞれの事業の進捗状況などを考慮し、一つ一つの事業を着実に進めていくため、以下のようなスケジュールで各種事業に取り組んでまいります。

スケジュール表（1/3）

基本方針	施策	事業	実施主体					実施スケジュール						
			大月町	事業者	交通	住民	学校	関係主体 その他	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R6年度 以降
基本方針1 公共交通網の再編 ・需要に応じた効率的で効果的な公共交通網の形成。 ・利用しやすい交通手段や運行形態の導入。	施策1-1 効率的な公共交通ネットワークの形成	1-1-1 バス路線の役割（幹線系路線、支線系路線等）の設定	○					R1年度～計画策定・位置づけ ←→						
		1-1-2 需要に応じたバス運行の見直し	○	○					R1年度～計画策定・位置づけ ←→					
		1-1-3 スクールバスの転換	○	○			○		準備・関係機関との協議により逐次実施 →					
	施策1-2 利用状況に応じた利便性の高い交通の導入	1-2-1 デマンド型交通の運行	○	○				準備 実証運行 ←→	運行開始→評価・見直し（西泊線） →					
		1-2-2 生活交通バスの再編	○	○					他路線も逐次移行 ←→					
	施策1-3 まちなか連絡交通の強化	1-3-1 新たなまちなか連絡バスの運行	○	○				準備 実証運行 ←→	運行開始→評価・見直し →					
		1-3-2 運行ルート見直しによる、まちなか運行交通の強化	○	○				デマンド型への移行に合せ実施（西泊線） 準備 実証運行 ←→	他路線も逐次実施 ←→					
	施策1-4 広域連携交通の維持・改善	1-4-1 路線バスの運行改善・運行支援	○	○					デマンド型への移行に合せ逐次改善 →					
		1-4-2 周辺市との連携強化	○	○			○		生活交通バスの再編に合せ逐次検討 →					

スケジュール表 (2/3)

基本方針	施策	事業	実施主体						実施スケジュール					
			大月町	事業者	交通	住民	学校	関係の主体の	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R6年度以降
基本方針2 公共交通の利用促進 ・利用しやすい公共交通サービスの充実 ・施設の改善などによる利便性の向上	施策2-1 公共交通の利便性向上	2-1-1 道の駅大月における環境整備	○	○			○		道の駅整備計画に基づき逐次実施					
		2-1-2 バス待合環境の改善	○	○			○		公共交通網の再編、道の駅整備に合せ逐次実施					
		2-1-3 パーク（サイクル）&バスライドの推進	○	○			○		公共交通網の再編、道の駅整備に合せ逐次実施					
		2-1-4 バリアフリー対応車両への更新	○	○			○	新たな車両購入、更新時に逐次実施						
		2-1-5 小型バスの導入・タクシーの活用	○	○			○	既存車両の活用、新たな車両購入・更新時に逐次実施						
	施策2-2 利用しやすい料金制度の検討	2-2-1 町内均一料金制度の導入検討	○	○				区域運行に合せ逐次移行 準備 実証運行時導入						
		2-2-2 運賃割引制度の導入検討	○	○				区域運行に合せ逐次移行 準備 実証運行時導入						

スケジュール表 (3/3)

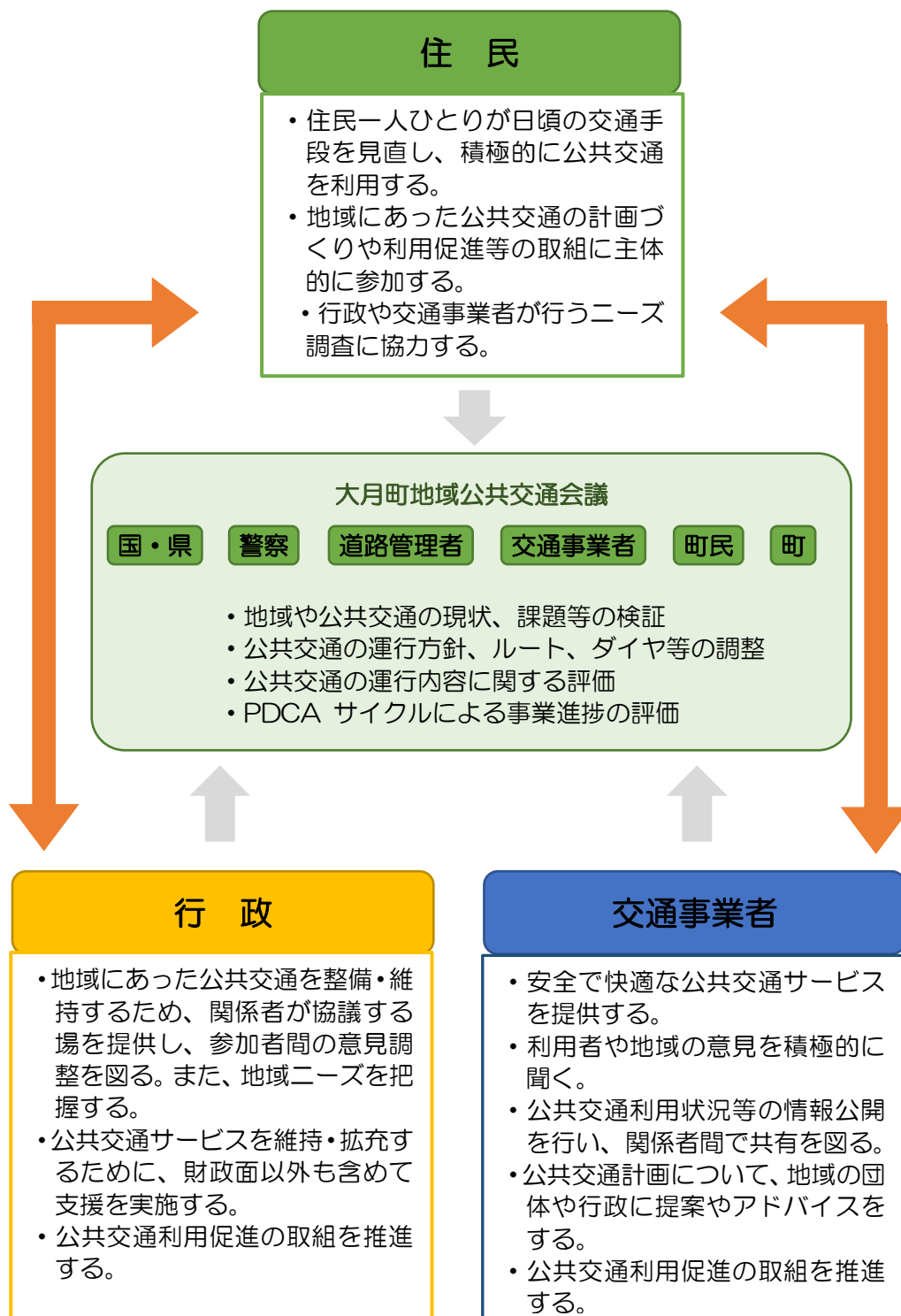
基本方針	施策	事業	実施主体					実施スケジュール					
			大月町	事業者	住民	学校	関係の主体の	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	R6年度 (2024)	R6年度 以降
基本方針3 地域で守り、地域を支える公共交通 ・地域を支える生活基盤としての公共交通を守り、育てる意識の醸成や仕組み作り。 ・公共交通の活発な利用に向けた情報発信。	施策3-1 地域で支える公共交通の枠組み作り	3-1-1 地域で支える公共交通の手法等の検討	○		○		○	→					
		3-1-2 住民、行政、交通事業者等の役割分担と導入プロセスについて	○		○		○		→				
	施策3-2 地域で支える公共交通の実現に向けた検討	3-2-1 行政、交通事業者等による支援のあり方について	○		○		○		→				
		3-2-2 住民啓発、実証運行等のあり方について	○		○		○			準備 実証運行			
	施策3-3 積極的な公共交通情報の発信	3-3-1 総合的な公共交通情報の発信	○					適宜実施・継続的取組					
		3-3-2 広報紙・ホームページ等を活用した情報提供	○					適宜実施・継続的取組					
	施策3-4 公共交通利用への意識啓発の推進	3-4-1 モビリティ・マネジメント（MM）の実施	○	○			○	適宜実施・継続的取組					

第7章 計画の実現に向けて

7.1 公共交通を支える地域の連携

計画の推進にあたっては、利用者である「住民」、運営・運行を行う「交通事業者」、計画・施策を立案する「行政」の三者が課題を共有し、共通の目標に向けて、それぞれが自らの役割を認識し、連携して協力することが重要です

▼協働による公共交通の維持・確保



7.2 様々な分野との連携による持続可能な公共交通の確保

公共交通は、「まちの装置」として様々な分野で地域を支えています。

公共交通がなければ、通勤や通学、買物や通院での移動手段を確保するために、通勤バスやスクールバスの運行、商業施設、病院への送迎サービスが必要となります。

また、公共交通の利便性が高まり、高齢者の外出機会が増えることによって、高齢者の健康増進や就労機会が増加し、そのために医療費や社会保障費が削減され、社会全体としての費用負担が下がる可能性などもあります。

公共交通があることで、このような交通分野以外での施策費用が削減され、行政全体のコスト削減につながっています。（公共交通クロスセクター効果）

公共交通とそれぞれの分野が効率的・効果的に連携することで、公共交通を維持し、他分野も含めた地域全体の活性化を目指します。

▼公共交通の多面的な効果



- ・資料:国土交通省:地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き詳細編

●公共交通クロスセクター効果

地域公共交通サービスの確保により、医療や福祉、まちづくり等の多様な行政施策の費用を節約できます。

▼交通分野以外の施策との関連



▼NPO法人「にこにこ日土」による取組事例

【特徴】

①多様な活動

・公共交通空白地有償運送として、デマンド運行以外にも高齢者外出支援事業を行う等、高齢者の移動に加え、児童・生徒の通学需要にも対応するなど地域の「おでかけの足」、「くらしの足」として、地域の生活を支えており、地域公共交通の多面的な効果であるクロスセクター効果が発揮されている。

公共交通空白地有償運送

予約制定期運行及び
地域内限定の予約制デマンド運行

スクールバス委託運行事業

日土小学校と保内中学校で運行

デイサービス事業

地区内の住民を対象とした
月2回の実施

高齢者外出支援事業

お遍路めぐりツアー等

7.3 まちづくりに関する関連計画等との連携

人口減少・超高齢化時代に対応した利便性が高く持続可能なまちづくりにむけ、まちの中心部のコンパクト化と中山間地域での小さな拠点の整備を進め、中心部と周辺地域等が相互に補完し合うネットワーク型のコンパクトなまちづくりを進めることが求められています。

“コンパクトプラスネットワーク”のまちづくりは、持続可能な地域公共交通体系の構築を考える上でも非常に重要であり、まちづくりを支える地域公共交通のあり方について継続的に検討を進め、一体的な取り組みを推進していきます。

具体的には、町役場を中心とする文化・交流ゾーン、小中学校を中心とする教育・保育ゾーン、道の駅ふれあいパーク・大月を中心とする産業振興・賑わい創出ゾーン、大月病院を中心とする医療・福祉・介護ゾーンの連携を強化するとともに、中心部と各地域の拠点の連携を強化する公共交通体系を構築することで、生活利便施設が集積する中心部へのアクセス性向上を図り、人が集まりやすいまちの構造の形成を推進します。



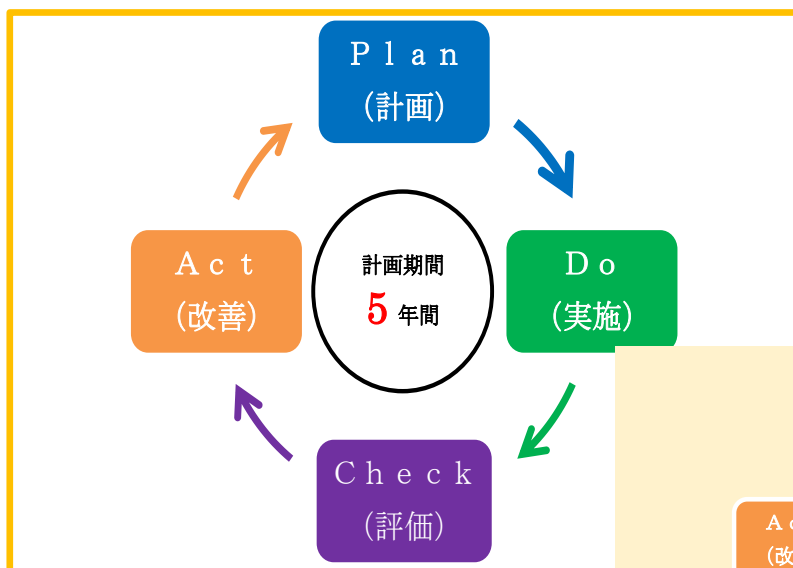
7.4 計画達成状況の評価

事業の実施にあたっては、社会環境や市民のニーズの変化にあわせ事業内容を適宜改善することが必要です。

このため、事業の実施状況や目標の達成状況を、事業計画の立案（Plan）、計画に従った事業の実施（Do）、計画の達成状況の評価や新たに生じた課題・問題点の整理（Check）、評価結果を踏まえた改善・見直し（Act）といった「PDCAサイクル」によって定期的に評価し改善を図ることで、目標の達成に向けた取組を着実に推進します。

具体的には、5か年の計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年あるいは中間年次まで対象とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、継続的な改善を図っていく仕組みを構築します。

【大きな PDCA サイクル】



【小さなPDCAサイクル】

