
いの町地域公共交通活性化協議会
第 5 回協議会資料
住民ニーズ調査結果

平成 21 年 12 月 24 日

■ 地区長ヒアリングから考えられる公共交通の利用促進策・利便性向上策

(伊野地区)

区分	意見	対応方針
交通体系全体の再構築	フィーダー線整備による公共交通空白地区の解消	有償ボランティア輸送で対応
	デマンド方式による新規路線整備 (例：成山で運行しているもの)	有償ボランティア輸送で対応
	バスの小型化（ワンボックスなど）による、これまでバスが入れなかった地区への路線新設	車両の小型化（支線）として追加
	伊野駅の交通結節点化	盛込み済み
	集客施設へのバス路線乗り入れ（病院、スーパー、伊野駅）	バス停位置の調整として追加
運行そのものの利便性向上	運行便数の増加	幹線・支線への体系への再編で対応
	フリー乗降区間の設定	吾北、本川で追加（支線）
	記憶しやすい運行ダイヤ（毎時00分発など）の設定	ダイヤ調整で対応
	最終バスの発車をもっと遅らせる	ダイヤ調整で対応
運賃体系の再構築	半年間 20,000 円で乗り放題	運賃施策の多様化として追加
車両の改善	乗降時の段差解消（低床車両の導入）	車両の低床化（幹線）として追加
	電車への自転車積み込みサービス	—
他の主体との連携	集客施設との連携（スーパーのポイント制との連携）	商業施設との連携として追加
その他サービス	ポイント制の導入	商業施設との連携として追加
	宅配サービスの開始	道の駅・水辺の駅の交流拠点化として再記述
利用促進策	役場職員が通勤や公務で利用	—
	地域住民が公共交通の取り組みや先進事例などを学ぶ場づくり	サポーター制度として追加
道路整備の充実	道路整備	—
他の移動手段との関係	病院バスとの棲み分け、もしくは病院バスへの規制	—

青字：盛込み済み・再記述
 緑字：既提案施策で対応可能
 赤字：今回追加

※「フィーダー線」とは、幹線となるバス路線に対し、道の駅等の拠点で幹線に接続する支線のバスのことをいう

(吾北地区)

区分	意見	対応方針
交通体系全体の再構築	フィーダー線整備による公共交通空白地区の解消	有償ボランティア輸送で対応
	人口の少ない地区では、タクシー助成による移動手段確保	有償ボランティア輸送で対応
	利用者の著しく少ない路線の廃止と、他地区の移動手段確保	有償ボランティア輸送で対応
	タクシーとの連携によるデマンド方式による運行	有償ボランティア輸送で対応
運行そのものの利便性向上	朝の運行便数の増加	幹線・支線への体系への再編で対応
	昼間時間（12時～14時）の運行本数増加	幹線・支線への体系への再編で対応
	自宅近くへの停留所設置	—
運賃体系の再構築	伊野まで1,500円かかるのを1,000円に改定	運賃施策の多様化として追加
	住民から2,000円集め、住民には無料で運行サービス提供	盛込み済み（年間パスの買取）
道路整備の充実	道路のでこぼこ舗装の整備	—

(本川地区)

区分	意見	対応方針
交通体系全体の再構築	地区毎に車輛を行政が用意し、運行は各地区が独自に行う仕組みづくり	有償ボランティア輸送で対応？
運行そのものの利便性向上	1時間もしくは2時間に1本の無料バス運行	—
	朝夕の運行本数増加	幹線・支線への体系への再編で対応
車輛の改善	小型バスに切り替えての経費削減	車両の小型化として追加（支線）
情報発信	便利な情報を伝わりやすい方法（地区のイベントなどにて説明する）でPRする	イベントとの連携として追加
	具体例を挙げてのバス活用方法の提示（〇〇こういう時には、△△このように…）	盛込み済み（バスマップの配布）
その他	本川の良いところをPRし、定住人口（＝バス利用者）を増やす	—

青字：盛込み済み
 緑字：既提案施策で対応可能
 赤字：今回追加

1. 町民移動調査集計結果

1.1. 調査概要

(1) 調査の目的

いの町民の移動実態、公共交通サービスに関するニーズの把握を目的に、住民を対象としたアンケート調査を実施する。

(2) 調査の対象

いの町民の移動実態、公共交通サービスに関するニーズの把握を目的に、住民を対象としたアンケート調査を実施する。

いの町は、東南部の都市部（平地・丘陵地）と中山間地域に分類される。伊野地区には都市部と中山間地域があり、吾北地区、本川地区はすべてが中山間地域となっている。

町民移動調査の調査対象については、以下のような理由から中山間地域（伊野地区の中山間地域、吾北地区の全域、本川地区の全域）の住民とする。

○主たる検討対象は、中山間地の公共交通の維持・活性化のあり方であり、そのためには中山間地域の住民の移動実態を具体的に把握する必要がある。

また、施策ニーズ及び各施策による自動車から公共交通への転換意向についても、把握したい主たる対象は中山間地域である。

○伊野地区については、第3回高知都市圏パーソントリップ調査（H19実態調査）の調査圏域であり、交通実態（ある一日（平日・休日）の動き）については、詳細に把握されている。

(3) 調査の視点

以下の2点を視点に調査を実施する。

【 調査の視点 】

○中山間地域の住民の移動実態を把握するとともに、その中で公共交通が果たす役割、住民生活における位置づけ等を明確にする。

○高齢者等の移動手段の確保、自動車から公共交通への転換に向けた施策検討のため、住民ニーズを把握する。

(4) 調査の実施概要

町民移動調査の規模・方法については、自治会長の協力を得ることを前提に、以下のとおりとする。

表 町民移動調査の規模・方法

区 分	概 要	備 考
調査対象	中山間地域の全世帯	—
調査規模	配布数：2,443 ・伊野地区（中山間地域）： 812 ・吾北地区： 1,307 ・本川地区： 324	—
調査方法	町広報誌に合わせて配布、自治会長を通じて回収 ※自治会長の協力を得られない地区は、郵送回収	地域代表者へのヒアリングにおいて、自治会長の協力を要請

(5) 回収率

町民移動調査の回収票数は1,193票、回収率は48.8%である。

表 回収率

地 区	世帯数	回収数	回収率
伊野地区	812	386	47.5%
吾北地区	1,307	647	49.5%
本川地区	324	160	49.4%
合計	2,443	1,193	48.8%

(6) 調査票

調査票を次頁以降に示す。

から入居後の運営維持について、めばたの写しに記入をお願いします。

方もご回答下さい。(1つに○)

→ 自由意見へ

→ (2)へ

→ (2)へ

→ (3)へ

→ 自由意見へ

泉については、廃止もやむを得ない

ない人のためにも、町からの補助金等により、運営を維持していくべき

ま今後一層重要であり、町からの補助金等により、運営を維持していくべき

ない人も含めた山間部の地区住民自らの費用負担により、運営を維持すべき

)

る3」を選ばれた方にお尋ねします。

りにして月に約1,000円、町が負担(補助金等)して運営していますが、

維持するために、町からの補助金等ほどの程度までが妥当と考えますか(1つに○)

- 2. 300～500円未満
 - 3. 500～800円未満
 - 5. 1,000～1,500円未満
 - 6. 1,500～2,000円未満
- ※ いずれも1世帯当たりにして

本的金額：

円)

※ いずれも1世帯当たりにして

本的金額：

円)

※ いずれも1世帯当たりにして

自由意見

について、ご意見がありましたらご自由にお書き下さい。

ようお願いいたします。

なお、この調査票は統計以外の目的には使用いたしませんので、よろしくお

い

- 記入方法：世帯主等の方が世帯を代表してご記入下さい。
- 提出方法：10月 日 () までに自治会長へお届けください。
- お問い合わせ先

いの町地域公共交通活性化協議会 (調査委託機関)

事務局 (いの町企画課内) 株式会社 オリエンタル

おかもと おかむら とみやす かねつぎ

岡村、岡本 富安、金築

(TEL) 088-893-5855

(FAX) 088-892-0353

問1. あなた自身のことについてお尋ねします。

①性別	1. 男性	2. 女性		
②年齢	1. 20歳未満	2. 20歳代	3. 30歳代	7. 70歳代
③職業	1. 会社員	2. 公務員	3. 自営業	7. その他 ()
④免許の保有 (複数回答可)	1. 大型車または普通自動車免許を保有	2. 普通自動車免許のみ保有	3. 原動機付自転車免許のみ保有	4. 免許なし
⑤自動車等の保有 (複数回答可)	1. 自動車を持っている	2. 自動車を持っていない	3. 原動機付自転車を持っている	4. どちらもない
⑥家族の人数 (自分も含む)	※家族の方が所有している場合も含めてお答えください			
⑦住所 (1～3を○で囲み、地区名を記入)	() 人			
	1. 伊野地区	2. 吾北地区	3. 本川地区	

問2. 普段の移動についてお尋ねします。

(1) 平日の自宅から外出する移動について、仕事、レジャー等の目的ごと

	回数	行き
	(口内の1つを○で囲み、回数を記入)	
a. 通勤・通学	1 週間・1ヶ月・1年 に 程度	
b. 仕事	1 週間・1ヶ月・1年 に 程度	
c. 買物	1 週間・1ヶ月・1年 に 程度	
d. 通院	1 週間・1ヶ月・1年 に 程度	
e. レジャー	1 週間・1ヶ月・1年 に 程度	

① 現状は、今後あなた及びまわりの人が高齢化しても続けられますか。(1つに○)

がむずかしくなり、自動車での移動はできなくなる
がむずかしくなり、自動車での移動はできなくなる
れる
4. わからない

ていますか。(1つに○)

で自動車を利用せざるを得ない
交通が近くを通っていないから
交通が近くを通っているが、不便だから(本数、時間帯など)
交通が近くを通っているが、運賃が高いから
)

バス改善についてお尋ねします。

についてお答えください。
ますか。(1つに○)

いない。 → (2)へ
いる。 → ②へ

) バス停
) バス停

単に満足していますか。(1つに○)

2. どちらかといえば満足
3. どちらでもない
5. 不満

1. バス停付近にバス利用が増える可能性がある。 → ②へ
2. 改善内容によっては、バス利用が増える可能性がある。 → ②へ
3. わからない。 → 問4へ

②どのようなバスサービスの改善を望みますか。(3つまで○)

1. 自宅近くへのバス路線・バス停の設置
2. 運行本数を増加する
3. 運賃を安くする
4. 始発時間を早くする
5. 終発時間を遅くする
6. フリー乗降制(バス停以外でも乗降)を導入する
7. ノンステップ車両(乗降口に段差のない車両)を導入する
8. 施設の整備(屋根、ベンチ等)
9. わかりやすい情報(時刻表、携帯電話での情報等)の提供
10. バス停付近での駐車場の整備
11. バス停付近での駐輪場の整備
12. その他()

③ 上の②で選んだ施策によりどの程度バス利用が増えますか。
(口内の1つを○で囲み、回数を記入。現在バスを利用していない人は

(現在) に 回程度
↓
 利用していない
(サービス改善後) に 回程度

※サービス改善後にバスを利用しない方は「0回」とご記入下さい。

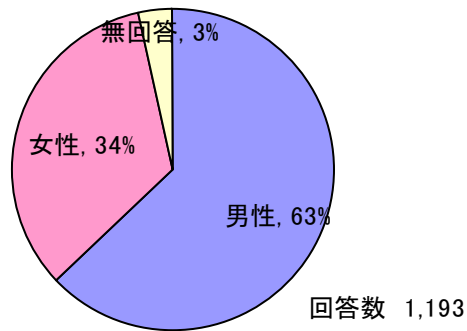
(3) 上の②で「2・3」を選ばれた方にお尋ねします。
どの程度の運行本数、運賃ならバスを利用する可能性がありますか。

運行本数	1日あたり () 本 (片道)
運賃	目的地まで () 円

1.2. 回答者の個人属性

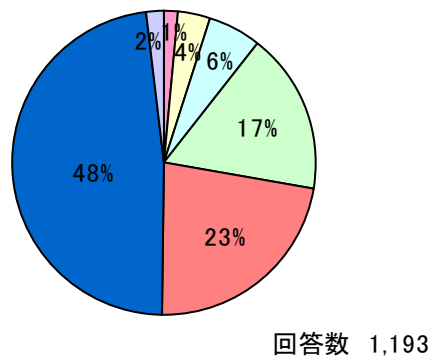
①性別 [問 1 ①]

・回答者は男性が6割を占める。



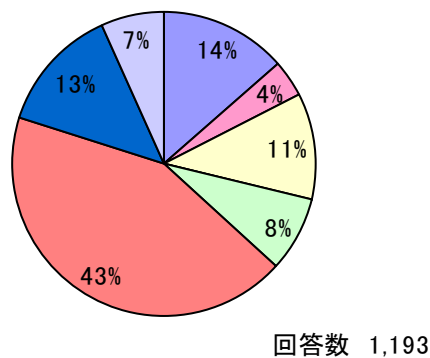
②年齢 [問 1 ②]

・回答者の年齢は70歳以上が48%と最も多く、60歳以上では71%となる。



■ 20歳未満 ■ 20歳代 ■ 30歳代 ■ 40歳代
■ 50歳代 ■ 60歳代 ■ 70歳以上 ■ 無回答

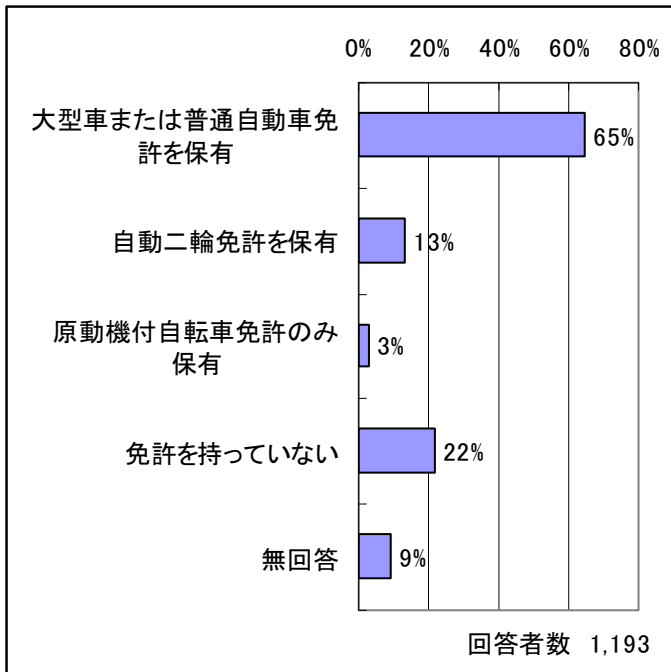
③職業 [問 1 ③]



■ 会社員 ■ 公務員 ■ 自営業 ■ 学生 ■ 主婦
■ 無職 ■ その他 ■ 無回答

④運転免許の保有 [問 1 ④]

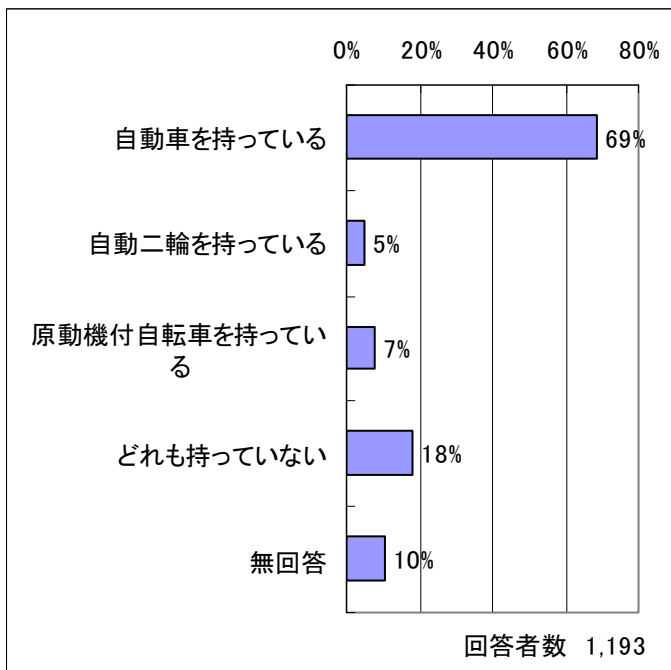
・自動車運転免許保有率は65%、免許を持ってない人は22%となっている。



※マルチアンサー

⑤世帯での自動車等の保有 [問 1 ⑤]

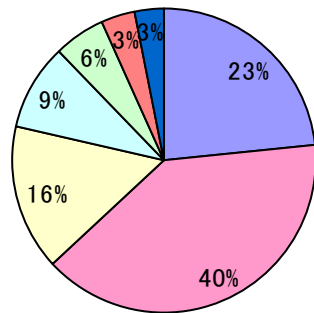
・世帯での自動車の保有率は約7割であるが、何も持っていない世帯も約2割に及ぶ。



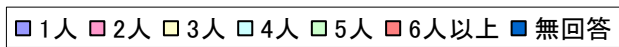
※マルチアンサー

⑥家族の人数 [問 1 ⑥]

・家族構成は単身または2人世帯が多く、単身世帯が23%、2人以下は63%を占める。

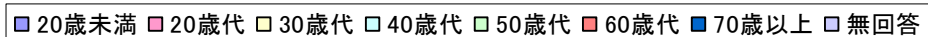
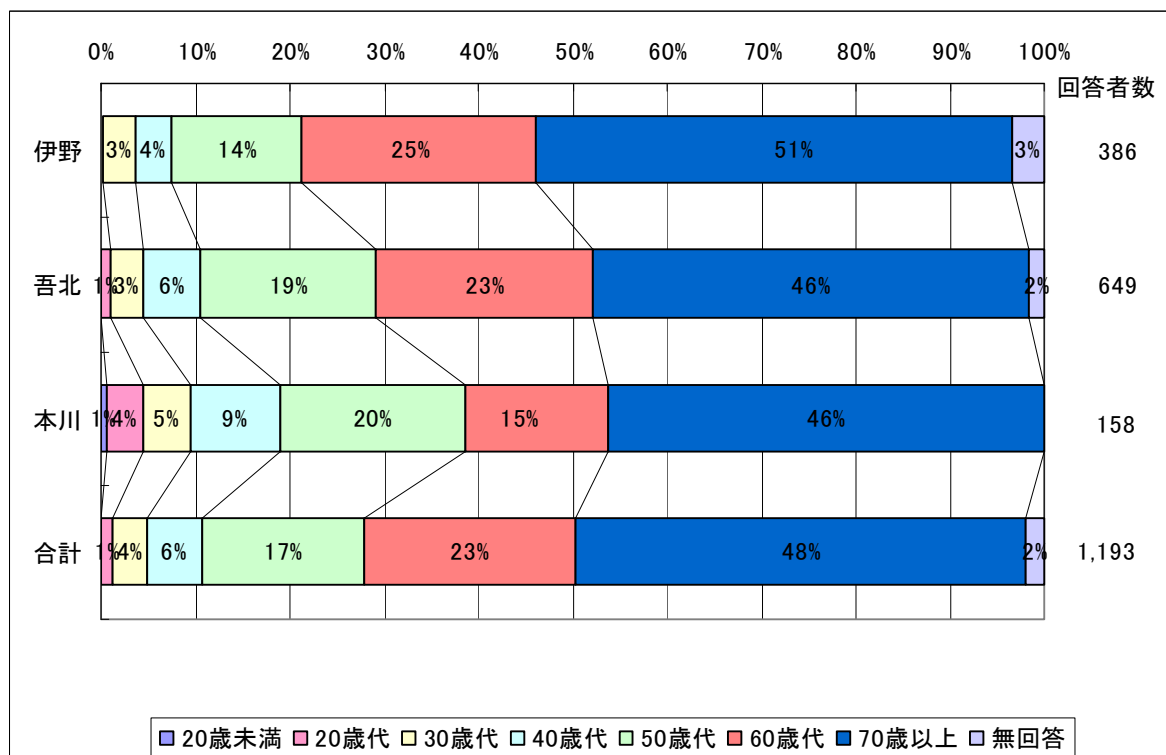


回答数 1,193



⑦住所別の年齢構成 [問 1 ⑦]

・住所別回答者数では、伊野地区が32%、吾北地区が54%、本川地区が13%であり、回答者では伊野地区が最も高齢化している。



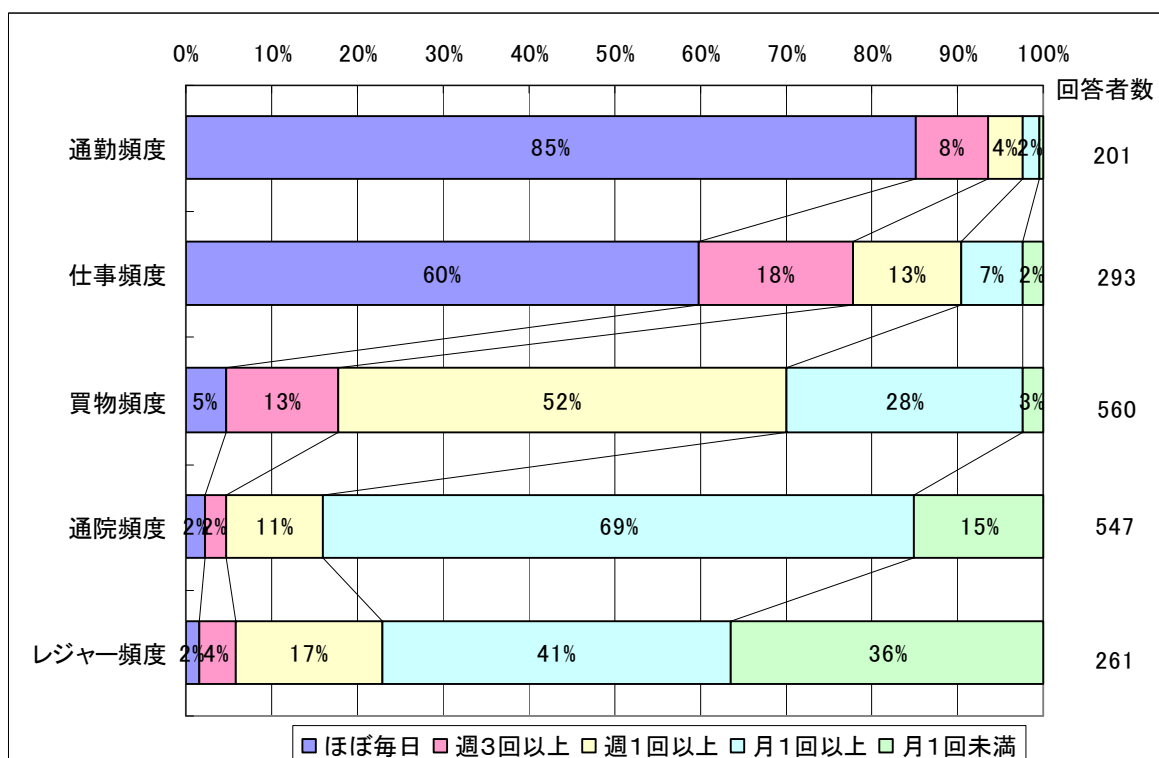
1.3. 普段の移動について

(1) 外出目的別移動内容 [問2 (1)]

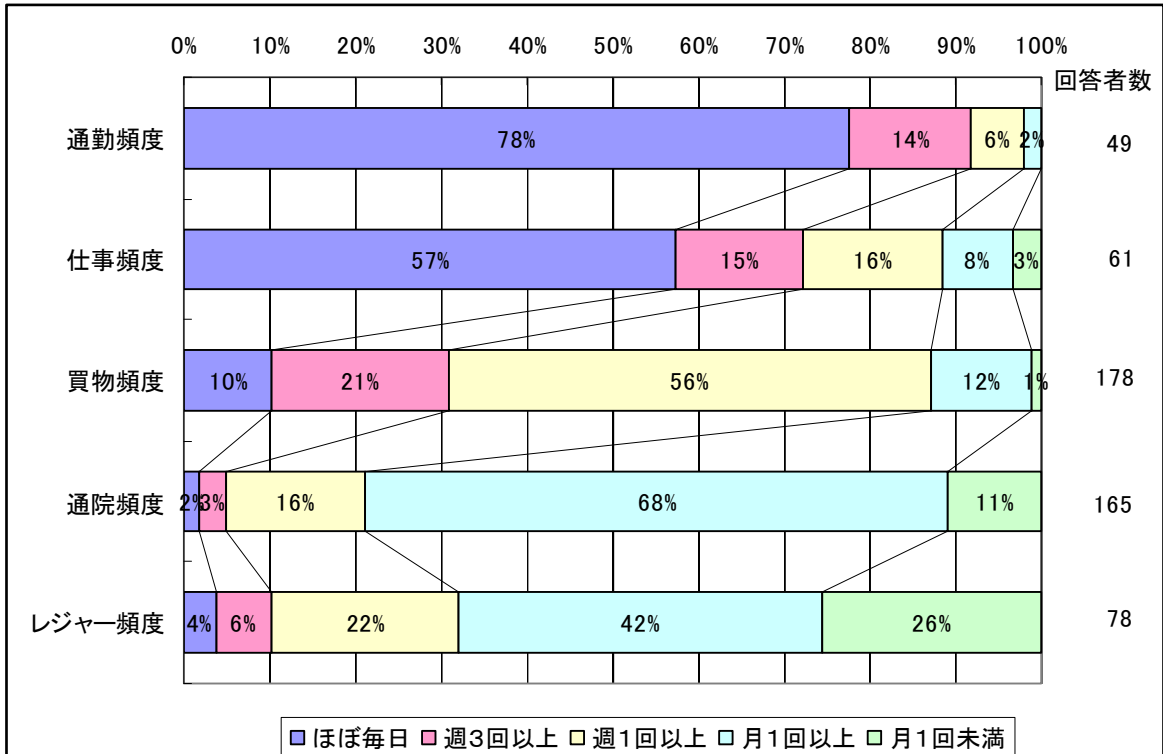
① 外出回数

- ・ 目的別の外出頻度を見ると、買物、通院で外出する人が多い。
- ・ 通勤目的では85%、仕事目的でも60%がほぼ毎日外出している（地区計）。
- ・ 買物では週1~2回、通院では月1~3回の外出する人が多い。
- ・ 地区別には、買物目的において、ほぼ毎日~週1回以上の頻度が伊野地区で約9割に対し、他の地区は約6割であり、吾北・本川地区は買物移動回数を控えていると考えられる。

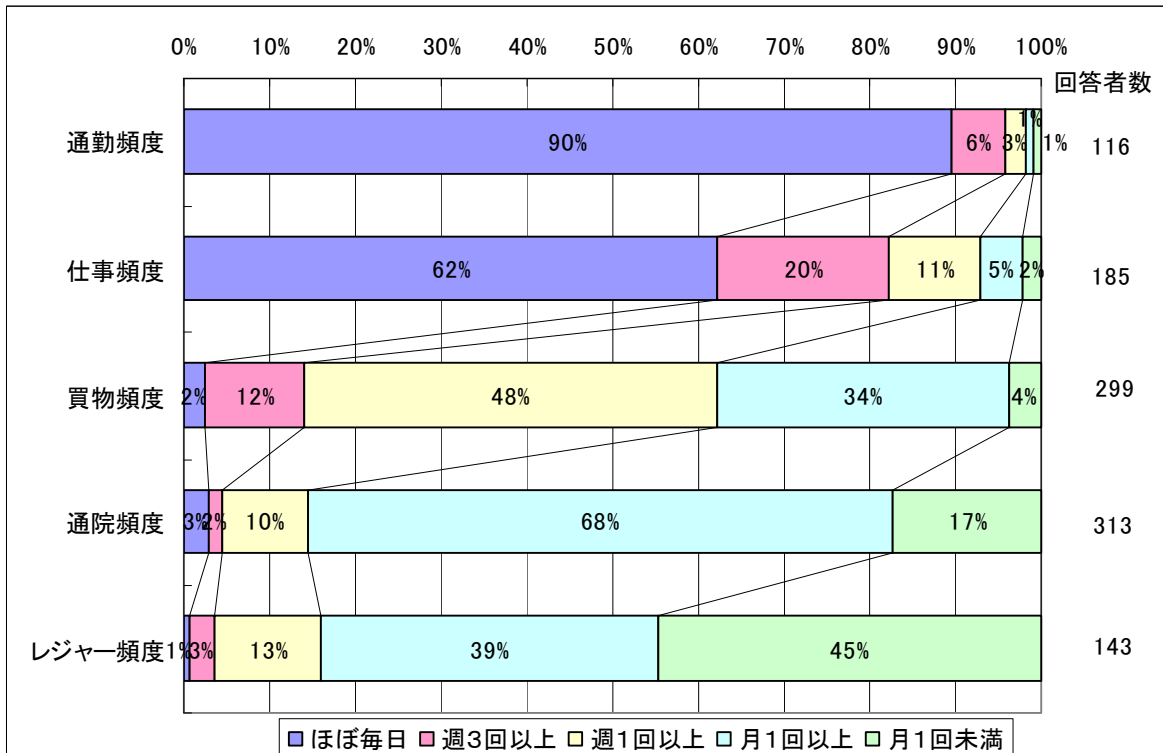
外出回数（地区計）



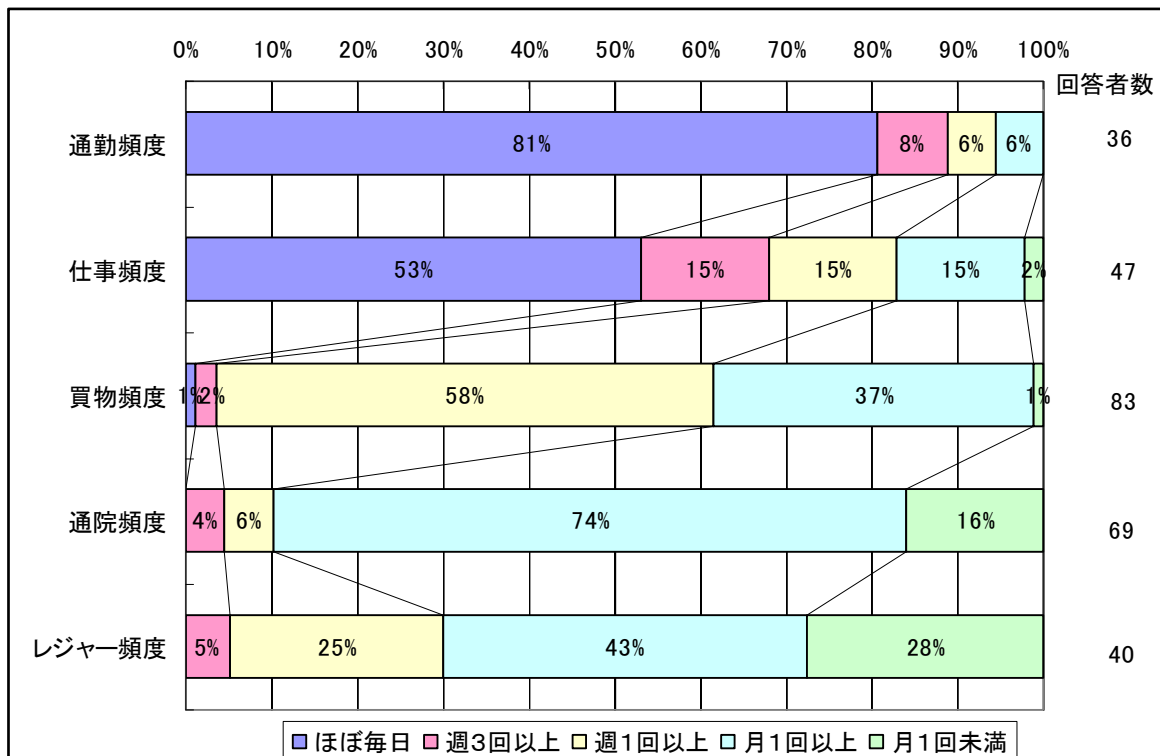
外出回数（伊野地区）



外出回数（吾北地区）



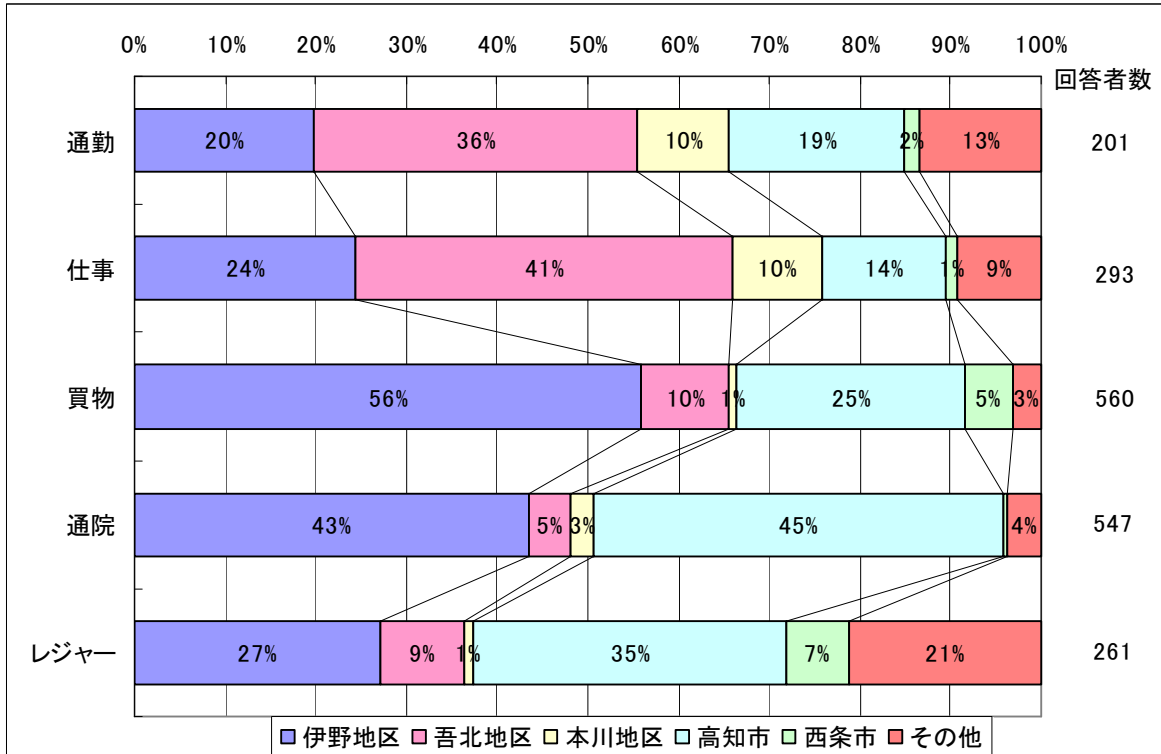
外出回数（本川地区）



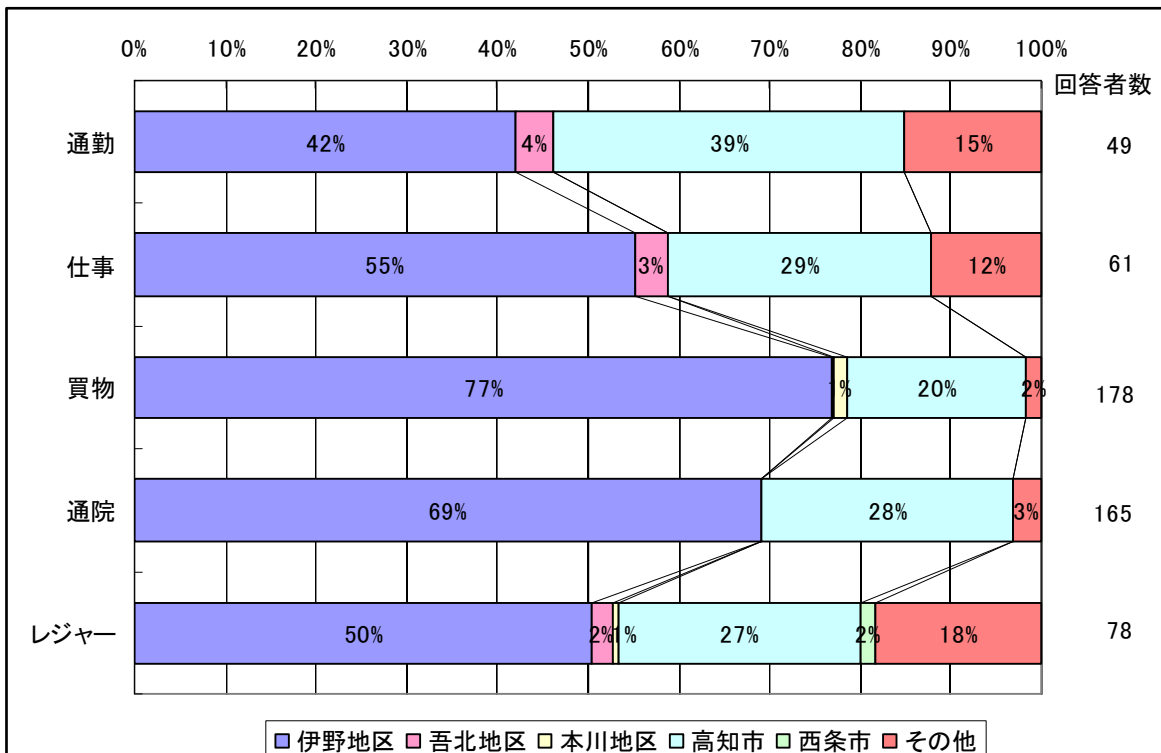
②外出先

- ・通勤・仕事目的では、外出先は居住地区が最も多い。
- ・買物・通院目的では、吾北・本川地区でも伊野地区や高知市への外出が多く、本川地区では西条市への外出も多く見られる。

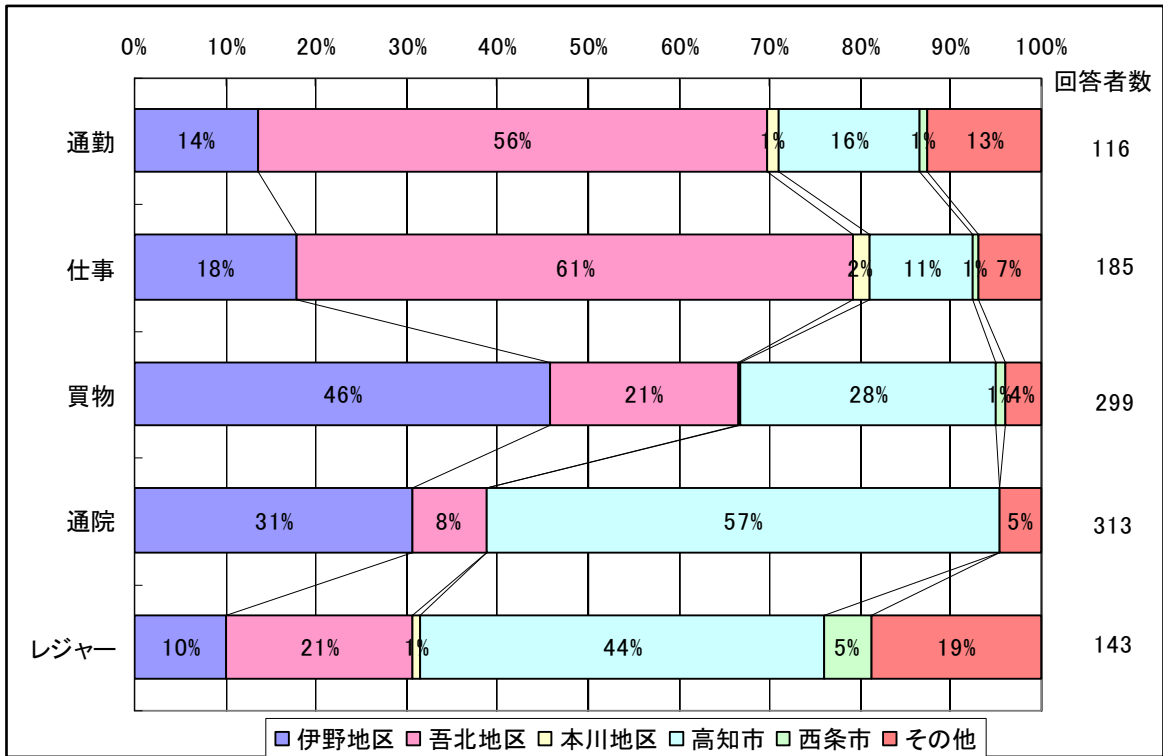
外出先（地区計）



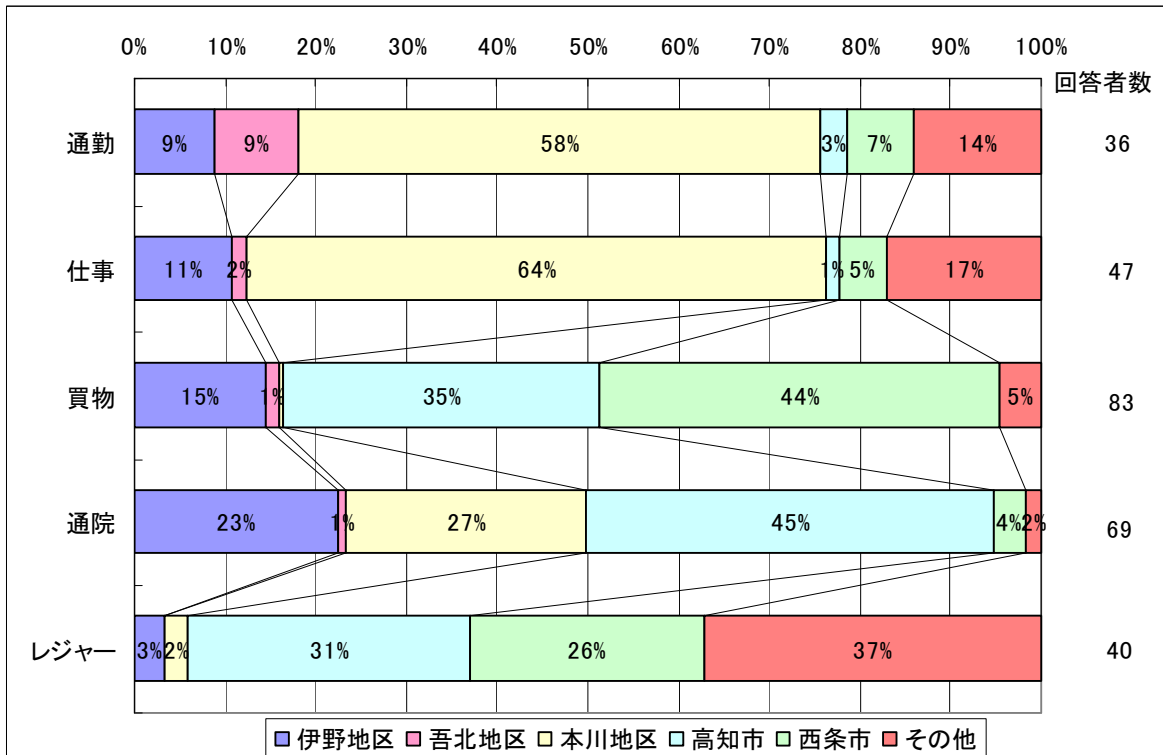
外出先（伊野地区）



外出先（吾北地区）



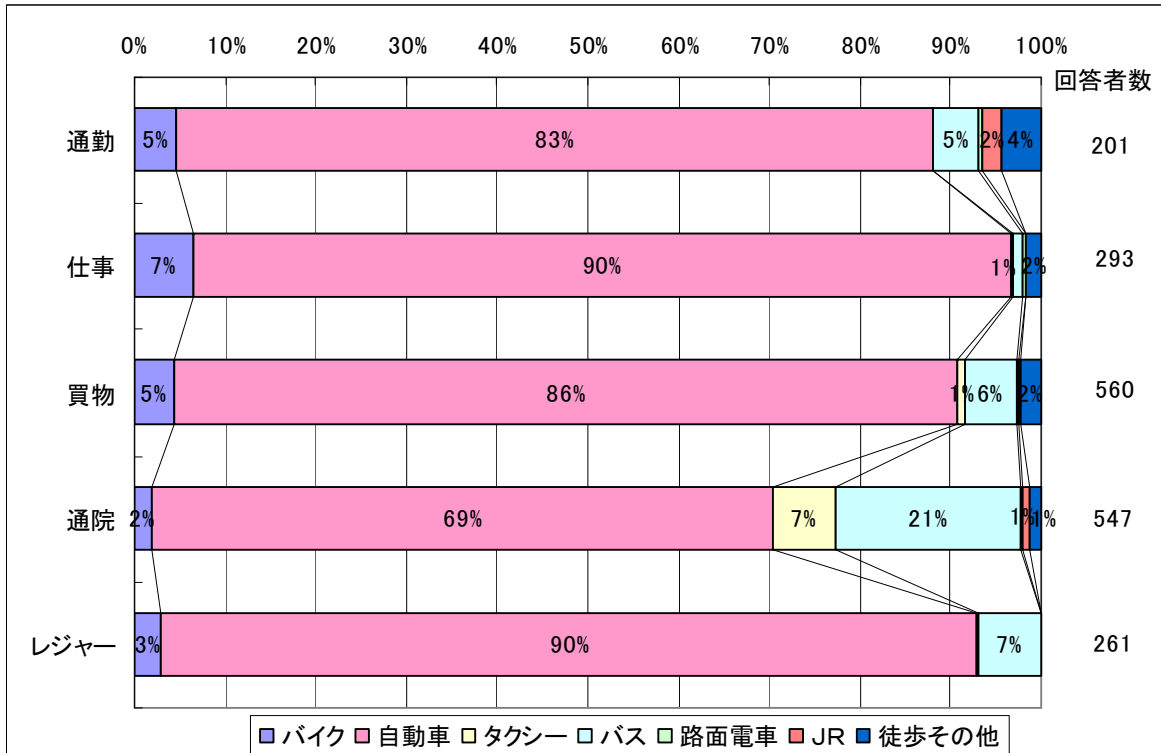
外出先（本川地区）



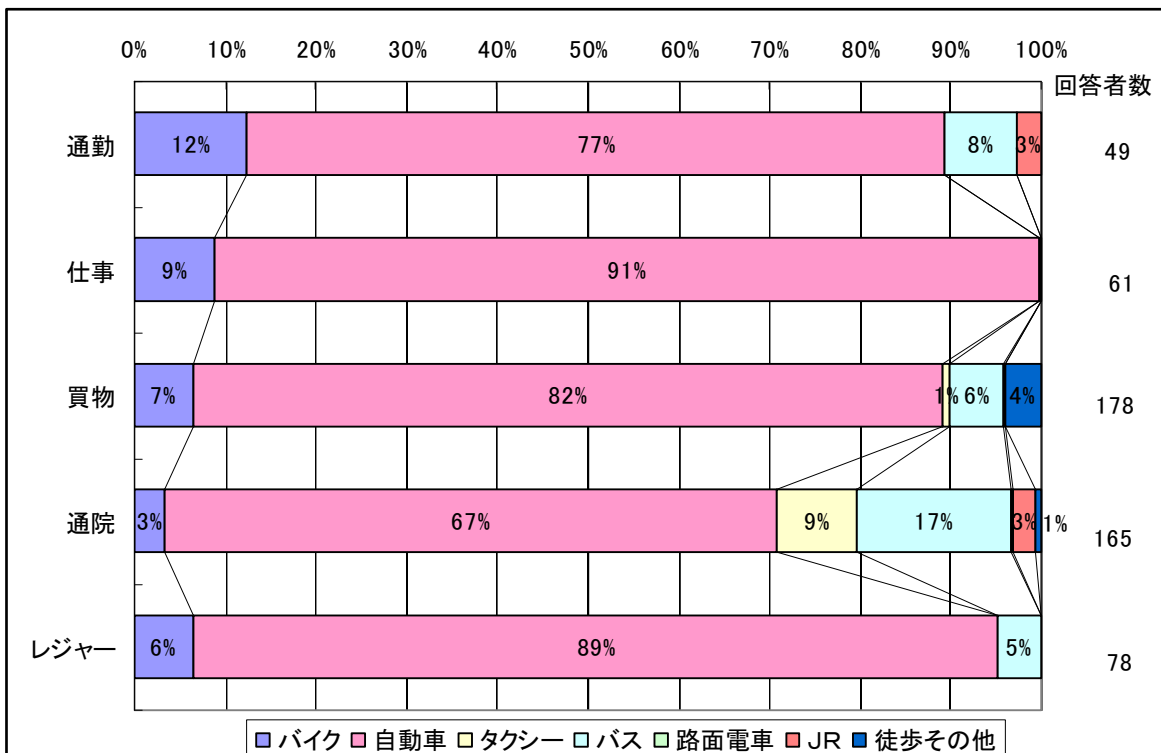
③交通手段

・移動の際の交通手段は、各目的とも自動車利用が80%となっているが、通院目的のみ自動車利用が69%で、バス利用が21%と比較的多い（地区計）。

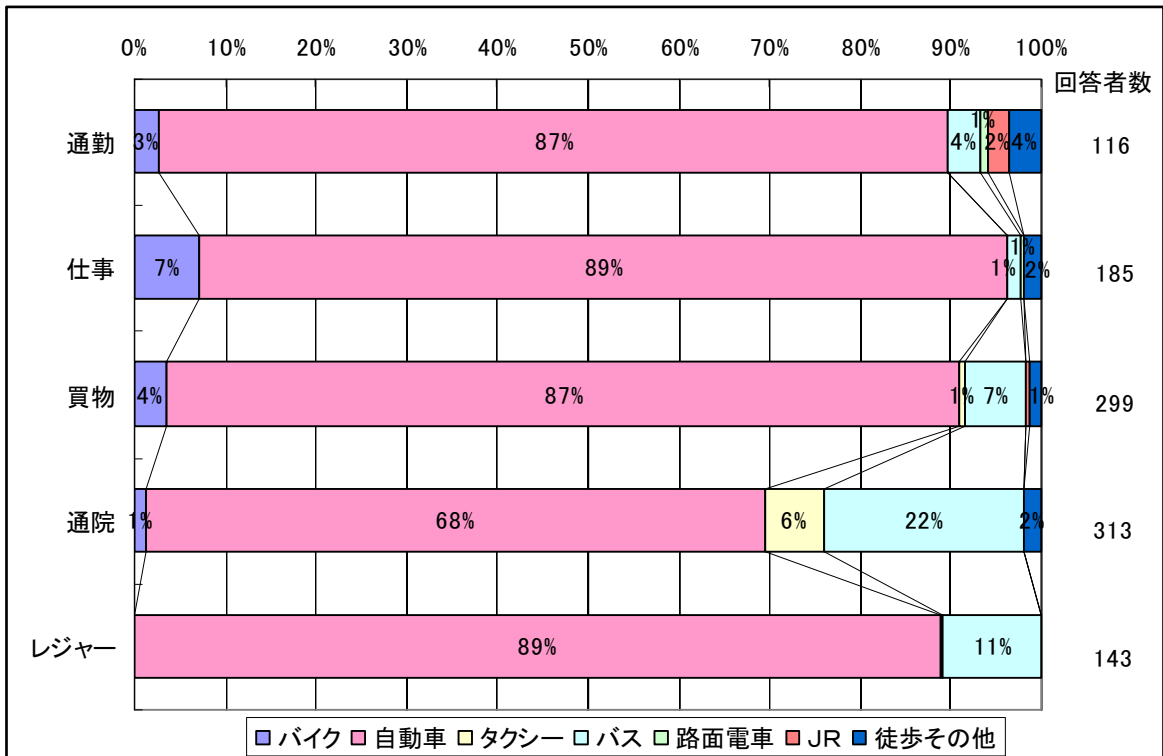
交通手段（地区計）



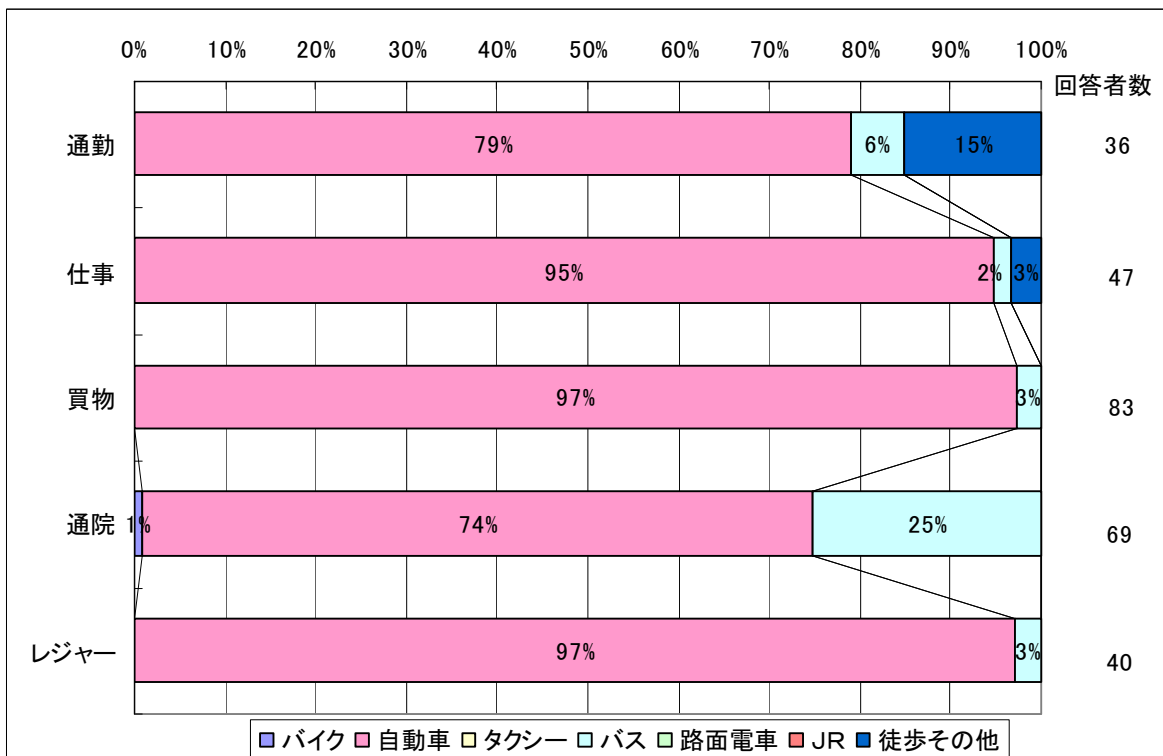
交通手段（伊野地区）



交通手段（吾北地区）



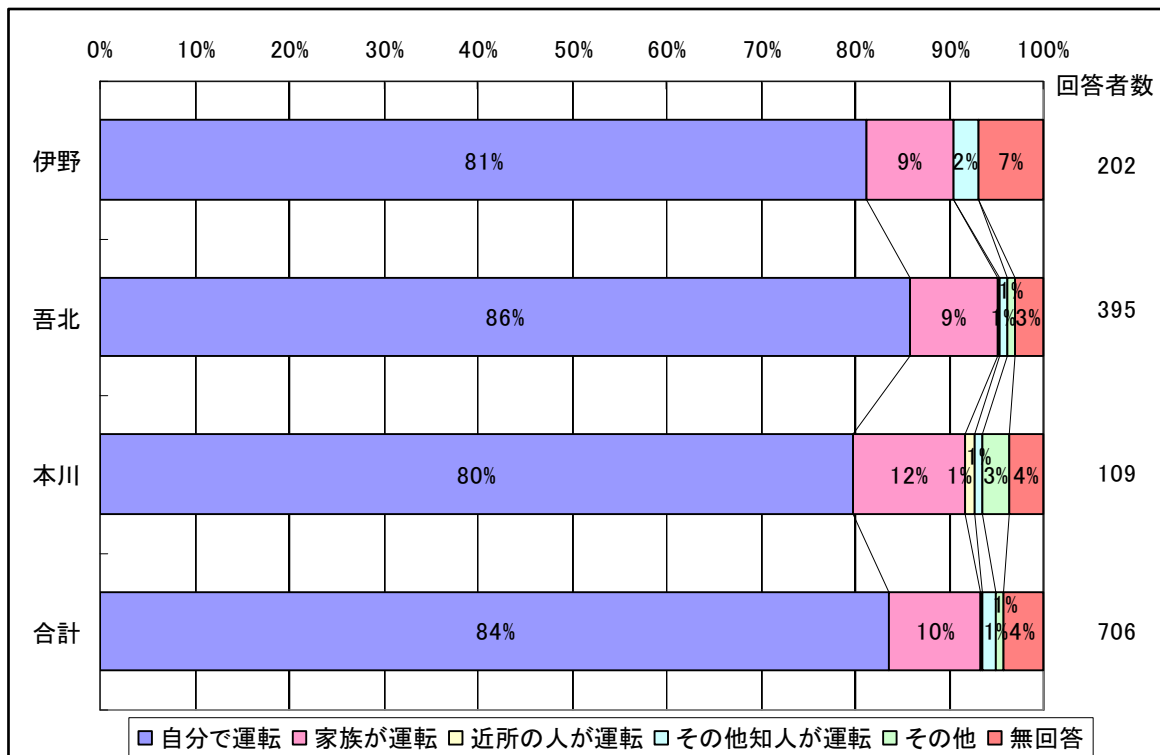
交通手段（本川地区）



(2) 自動車利用状況

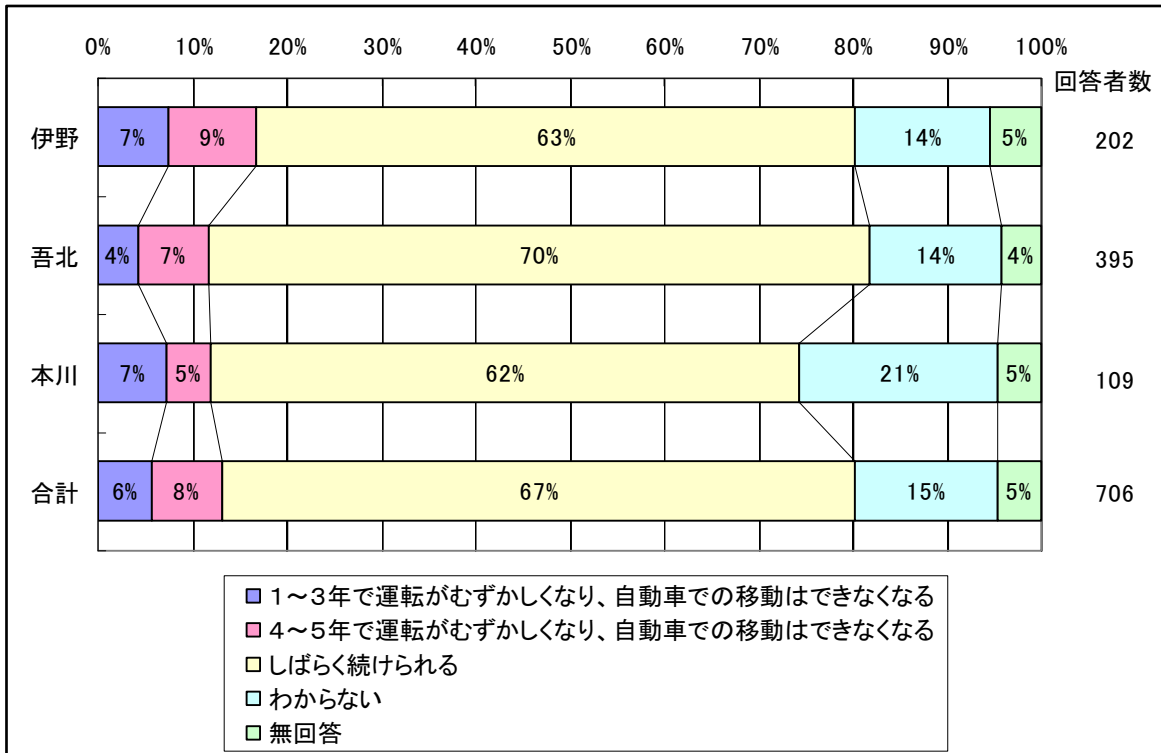
①自動車利用形態 [問2(2)①]

・普段の移動において自動車を利用する人の利用形態を見ると、「自分で運転」が84%で最も多い。次いで「家族が運転」が10%となっている。「近所の人運転」、「その他知人が運転」はほとんど見られない。また、本川地区が他の地区より家族等に運転してもらう割合がやや高い。



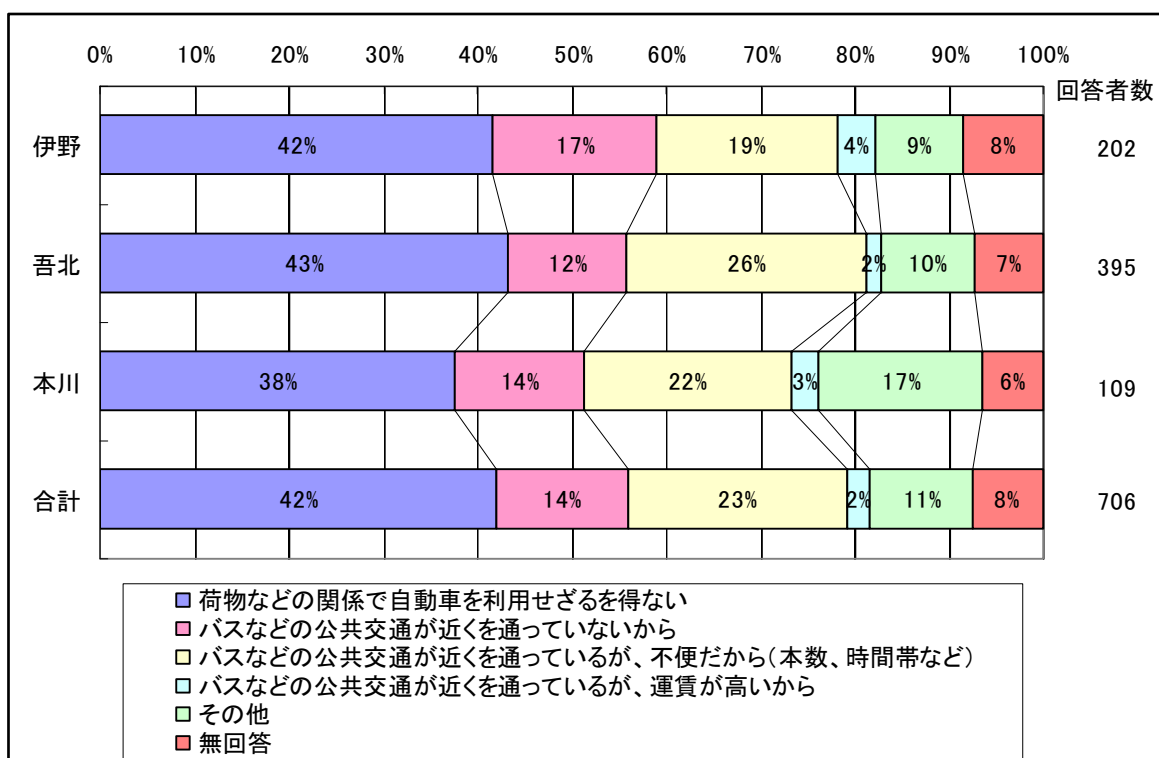
②今後の自動車利用形態 [問 2 (2) ②]

- ・現在の自動車利用形態を今後高齢化しても続けられるかとの質問では、14%の人が、5年以内に現在の利用形態を維持することが困難になるものと考えている。
- ・伊野地区では「5年以内に運転がむずかしくなり、自動車での移動ができなくなる」と回答した人が16%を占める。



③自動車を利用する理由〔問2(2)③〕

- ・自動車を利用する理由としては、「荷物などの関係で自動車を利用せざるを得ない」が38～42%で最も多い。
- ・一方、バスなどの公共交通が不便であるとの理由を挙げる人が、各地区とも約4割であり、特に吾北地区では「公共交通が近くを通過しているが、不便だから利用しない」が26%と多い。

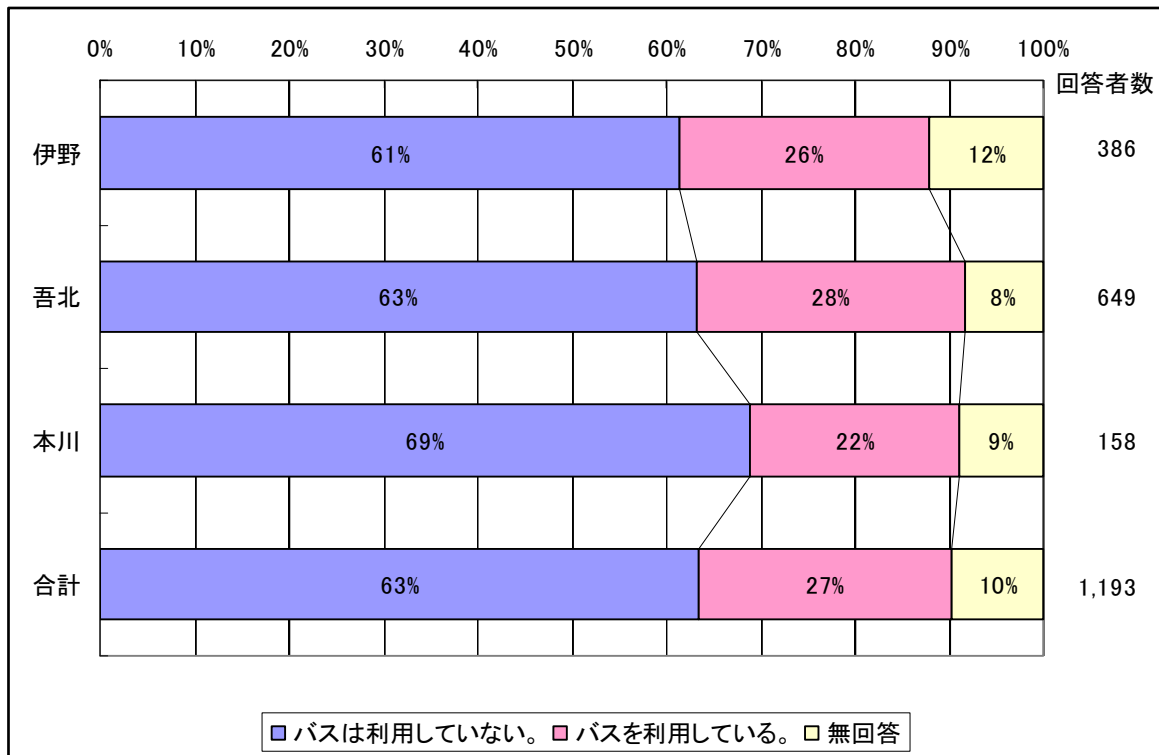


1.4. バスのサービス改善について

(1) バスの利用状況

①バスの利用状況 [問3 (1) ①]

・バスを利用している人は、本川地区が 22%で最も低く、伊野・吾北地区はそれぞれ 26%、28%となっている。



②利用するバス停 [問3 (1) ②]

・目的地側の利用するバス停をみると、JR・土佐電の伊野駅・伊野駅前電停が最も多く、次いで高知駅・高知市内が多い。

[自宅側]

	伊野
加田	15
勝賀瀬	12
神谷	4
楠瀬	4
鳴谷	4
西谷	3
石見	3
楠瀬第一	3
渦の谷	2
割石	2
石ブリ	2
無回答	37
回答者数	102

※降順、回答数2以上

	吾北
高岩	13
日比原	7
新別	7
思地	6
川又口	5
黒巢川	4
土居	3
潰谷	3
新別本村	3
古江	3
下清田	3
本郷	2
不明	2
堂ヶ畝	2
中央学校前	2
西津賀才	2
清田	2
深瀬	2
若宮	2
寺野	2
無回答	75
回答者数	184

※降順、回答数2以上

	本川
長沢	11
葛原	2
立橋団地前	2
無回答	10
回答者数	35

※降順、回答数2以上

	合計
加田	15
高岩	13
勝賀瀬	12
長沢	11
新別	7
日比原	7
思地	6
川又口	5
黒巢川	4
神谷	4
土居	4
楠瀬	4
鳴谷	4
下清田	3
古江	3
新別本村	3
西谷	3
石見	3
潰谷	3
楠瀬第一	3
不明	3
渦の谷	2
割石	2
葛原	2
寺野	2
若宮	2
深瀬	2
清田	2
西津賀才	2
石ブリ	2
中央学校前	2
堂ヶ畝	2
本郷	2
立橋団地前	2
無回答	122
回答者数	321

※降順、回答数2以上

[目的地側]

	伊野
いの駅前	9
伊野	8
伊野駅前	6
不明	4
いの	3
高知	3
いの町駅前	2
伊野、高知	2
高知市	2
塚町	2
無回答	41
回答者数	102

※降順、回答数2以上

	吾北
不明	13
伊野駅前	9
伊野	8
高知	8
高岩	6
いの駅前	4
伊野、高知	4
高知市	4
塚町	3
伊野駅	2
蛸橋	2
上町5丁目	2
朝倉	2
日比原	2
比島橋	2
無回答	75
回答者数	184

※降順、回答数2以上

	本川
高知市	4
長沢	4
高知	3
不明	3
伊野	2
塚町	2
無回答	9
回答者数	35

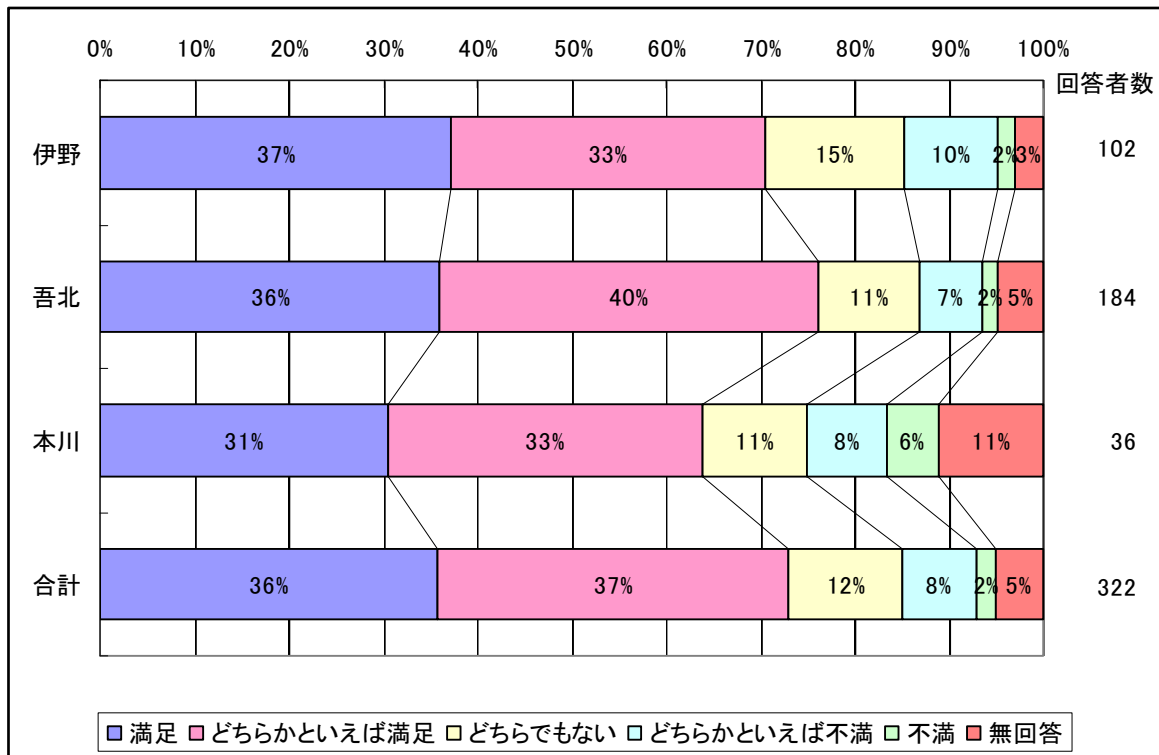
※降順、回答数2以上

	合計
不明	20
伊野	18
伊野駅前	15
高知	14
いの駅前	13
高知市	10
塚町	7
伊野、高知	6
高岩	6
いの	4
長沢	4
いの町駅前	2
伊野、高知市	2
伊野駅	2
蛸橋	2
高知市内	2
上町5丁目	2
大橋通	2
朝倉	2
日比原	2
比島橋	2
柳瀬	2
無回答	125
回答者数	321

※降順、回答数2以上

③バスのサービス水準の満足度 [問3 (1) ③]

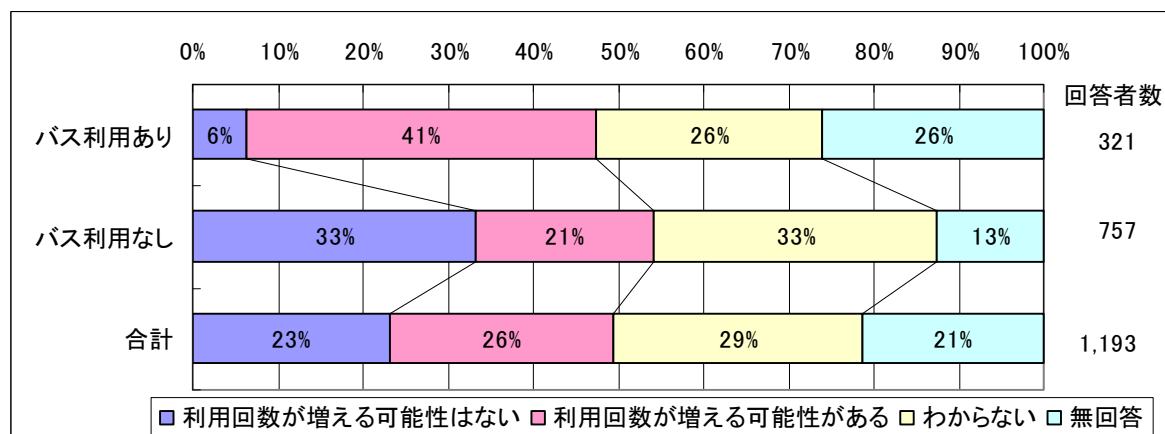
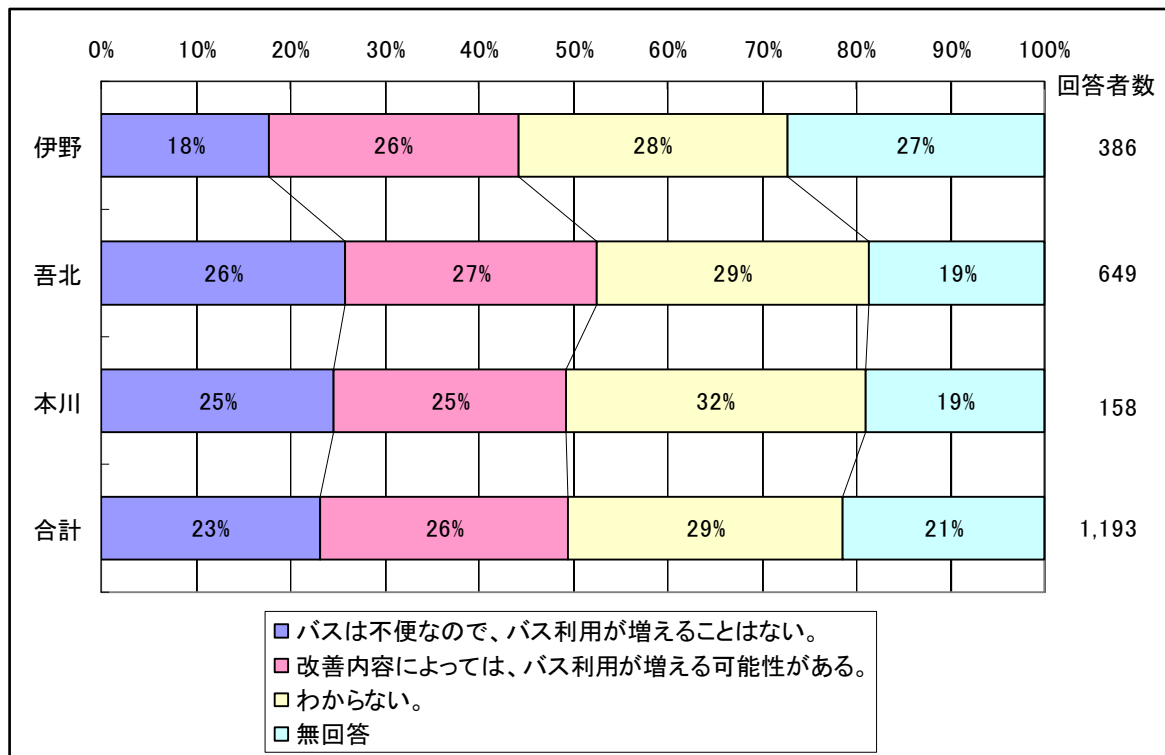
・バス利用者にバスのサービス水準の満足度を聞いた結果、満足（満足+どちらかといえば満足）との回答者が吾北地区で76%と最も高く、一方、本川地区が62%と最も低い。



(2) バスサービスの改善内容

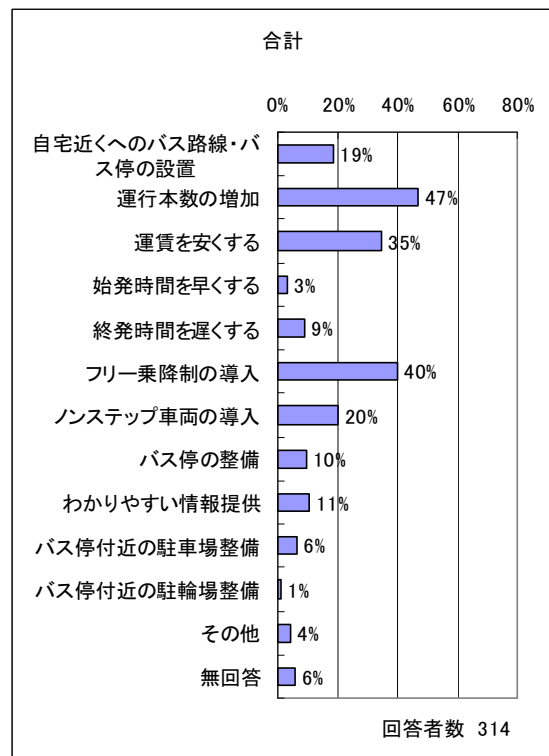
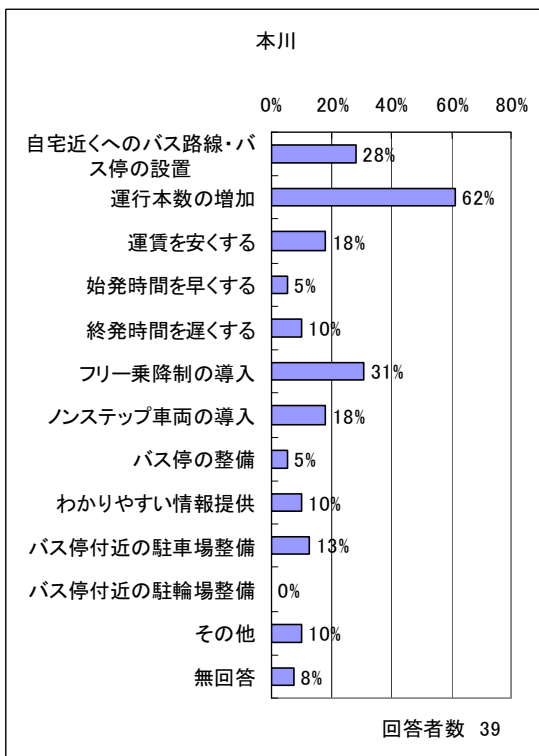
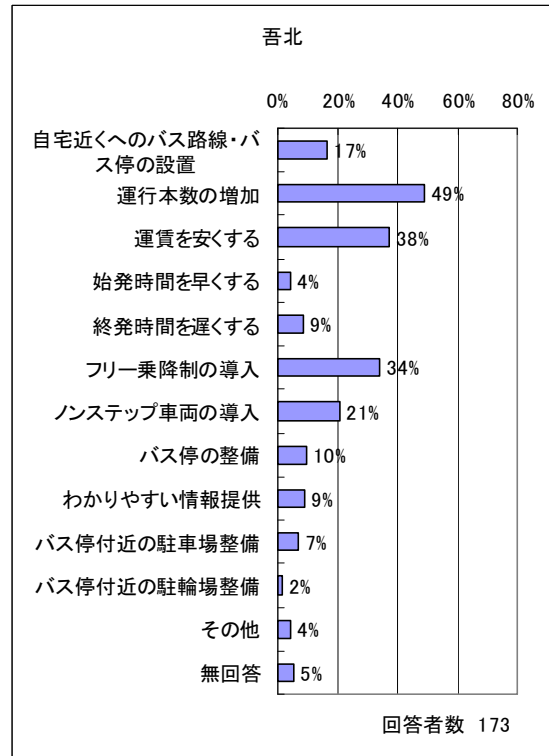
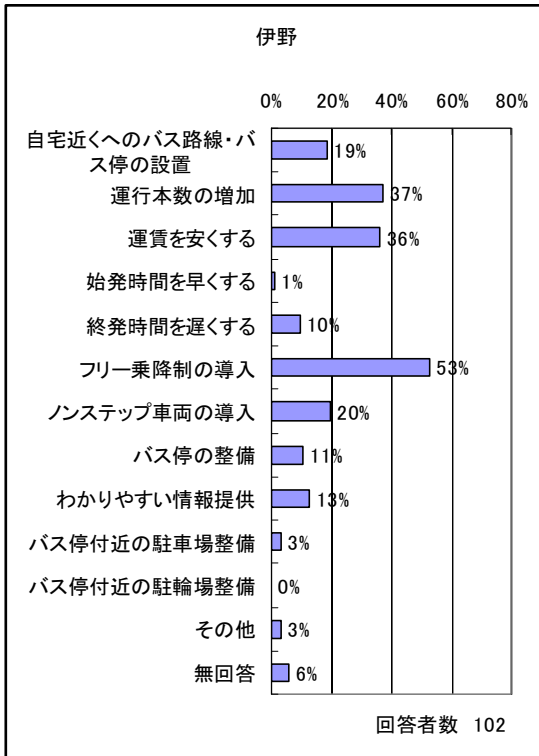
①バスサービス改善時のバス利用意向 [問3(2)①]

- ・「改善内容によってはバス利用が増える可能性がある」との回答者は吾北地区が27%で最も高いが、本川地区が25%と低い。
- ・また、同回答のバス利用・非利用者別では、現在バスを利用している人の41%が利用増加、バスを利用していない人の21%が新たにバスを利用すると回答している。



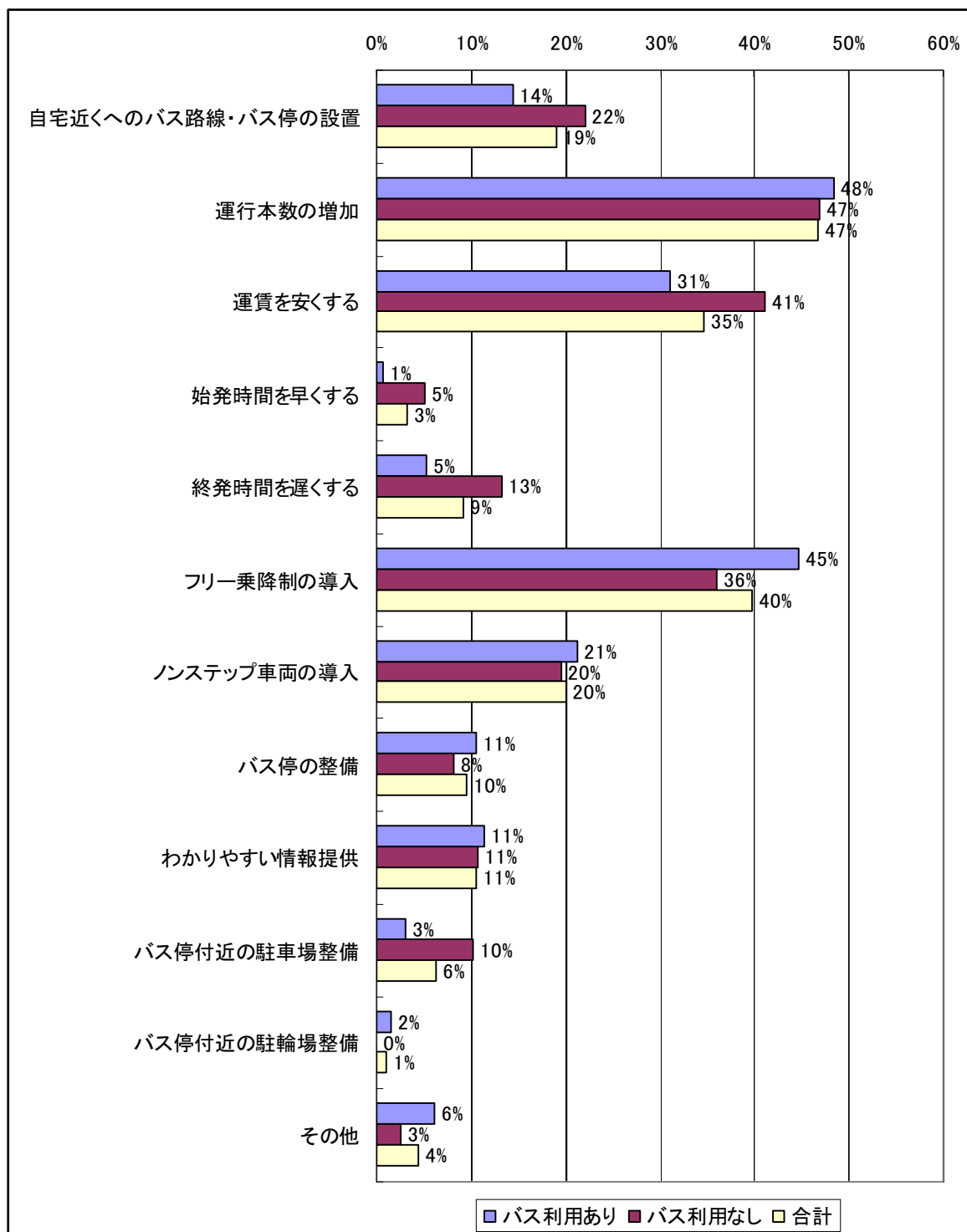
②希望するバスサービス改善内容 [問3(2)②]

・「改善内容によってはバス利用が増える可能性がある」との回答者による希望するバスサービス改善内容をみると、「運行本数の増加」、「フリー乗降制の導入」、「運賃を安くする」への要望が多い。特に伊野地区では「フリー乗降制の導入」、吾北・本川地区では「運行本数の増加」が最も高い。



※マルチアンサー

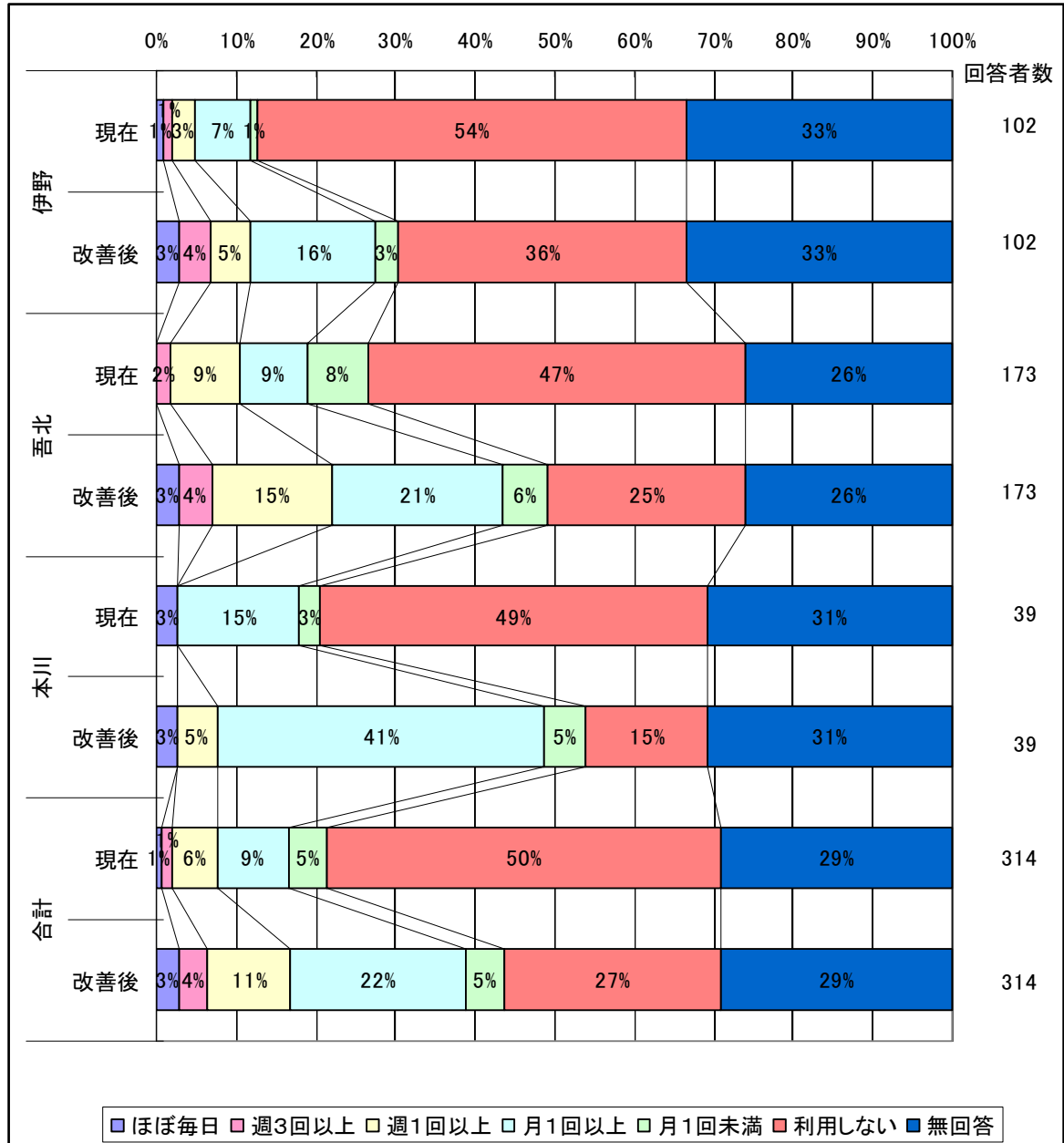
- ・同回答のバス利用・非利用者別では、バス利用・非利用者ともに「運行本数の増加」が最も高い。
- ・バス非利用者と利用者を比べると、「運賃を安くする」、「自宅近くへのバス路線・バス停の設置」、「終発時刻を遅くする」が高くなっている。



※マルチアンサー

③バスサービス改善前後のバス利用意向 [問3 (2) ③]

・バスサービス改善前後のバス利用意向の差をみると、伊野地区で18ポイント、吾北地区で22ポイント、本川地区で34ポイント、利用率が向上している。

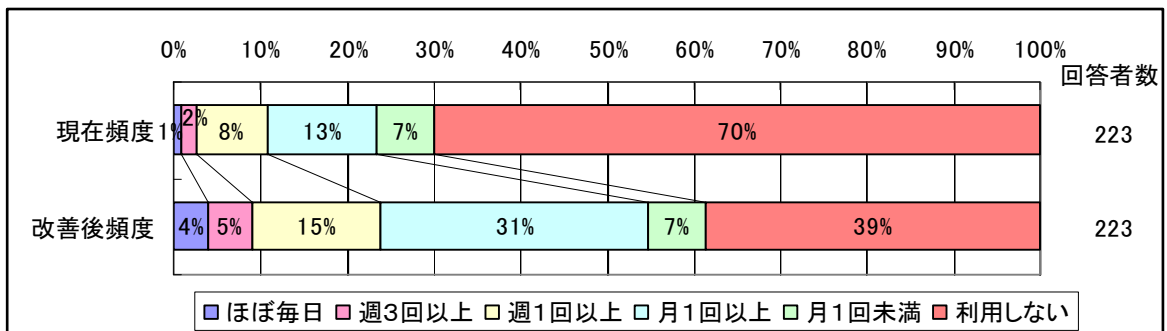


- ・同質問を無回答を除く構成比で見ると、バス利用率は現在 30%のところ、バスサービス改善後は 61%に向上する。
- ・この構成比にバス利用頻度を乗じた総計から算出される年間バス利用回数は、11.2 回/年→30.0 回/年となり、バス利用者数は 2 倍程度に増加することが期待できる。

※アンケートの回答結果からは、以下に示すように 2 倍以上の増加が考えられるが、アンケートのバイアス（ひずみ）により、大きい目に出ていると想定される。

（ヒアリング回答者による年平均利用回数

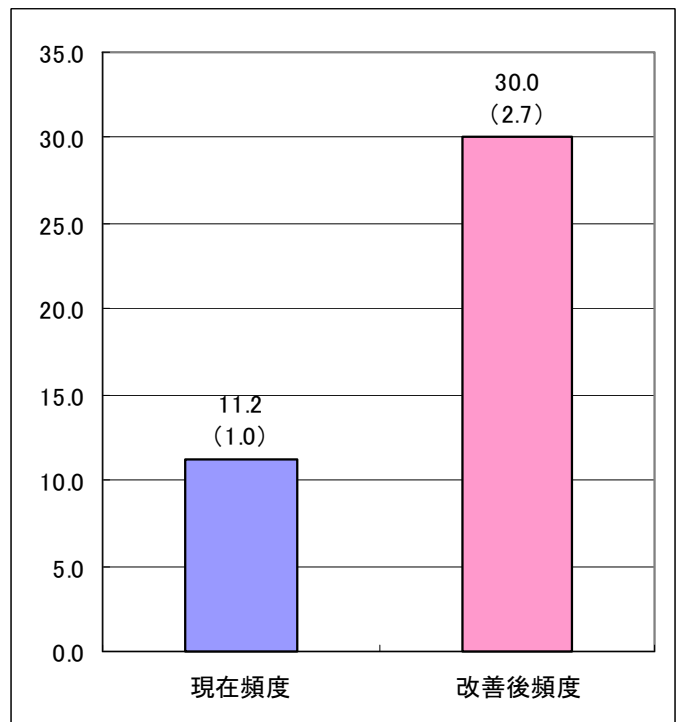
：（現況）11.2 回/年 → （サービス改善後）30.0 回/年 2.7 倍）



※無回答を除く構成比

バスサービス改善前後の年間バス利用回数

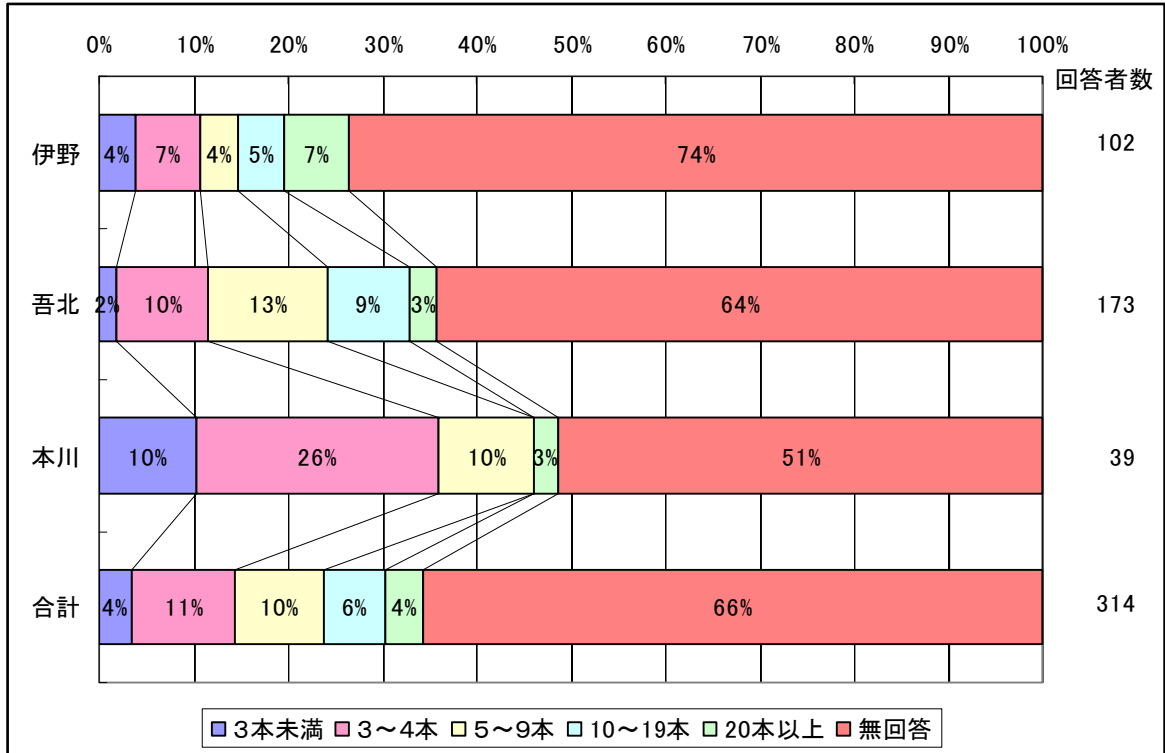
回数期待値	現在頻度	改善後頻度	増加率
ほぼ毎日	2.3	10.5	4.5
週3回以上	2.8	7.7	2.8
週1回以上	4.2	7.7	1.8
月1回以上	1.5	3.7	2.5
月1回未満	0.4	0.4	1.0
利用しない	0.0	0.0	—
合計	11.2	30.0	2.7



(3) バスを利用する場合の希望運行本数・運賃 [問3 (2) ③]

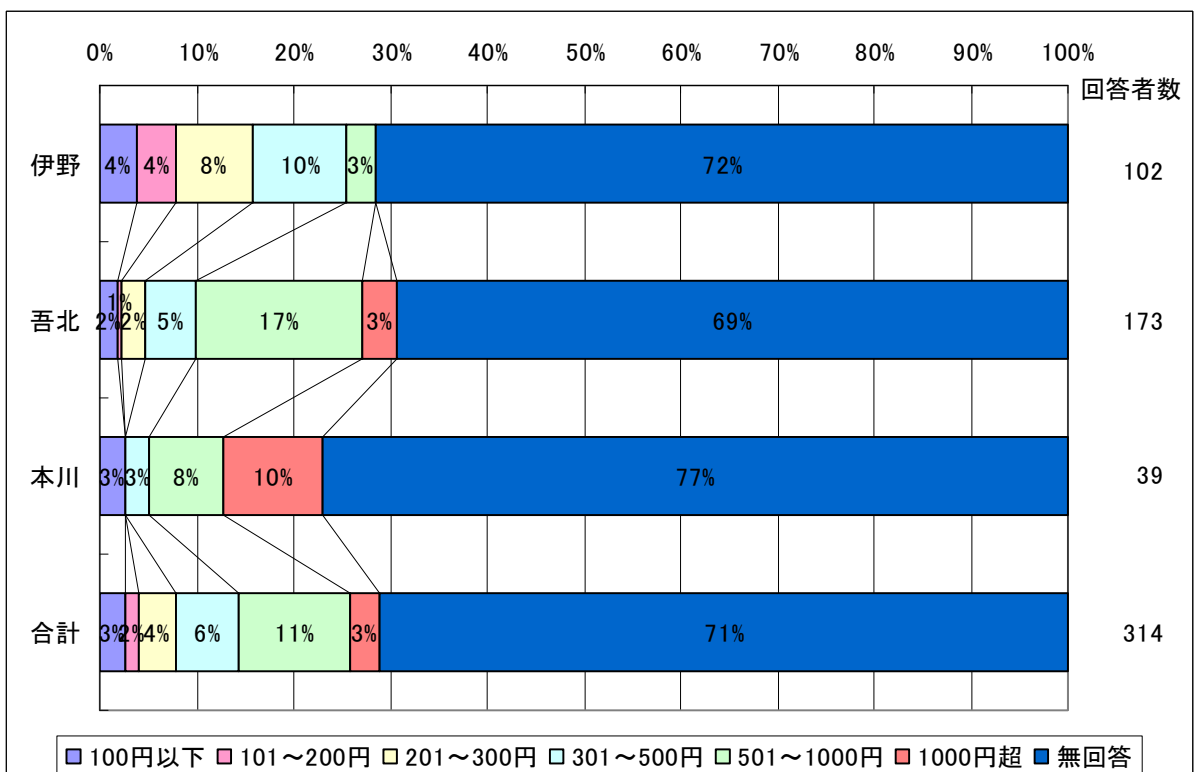
① 1日あたりの運行本数

・運行本数の増加や運賃を安くするサービス改善を希望した人の希望する運行本数は、伊野・本川地区では片道3～4本/日、吾北地区では片道3～4本/日が最も多い。



② 運賃

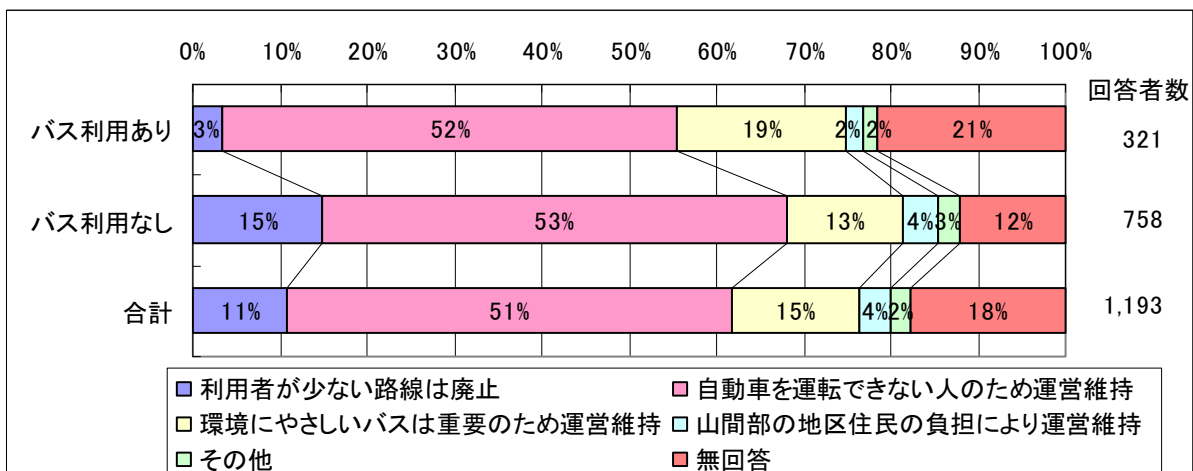
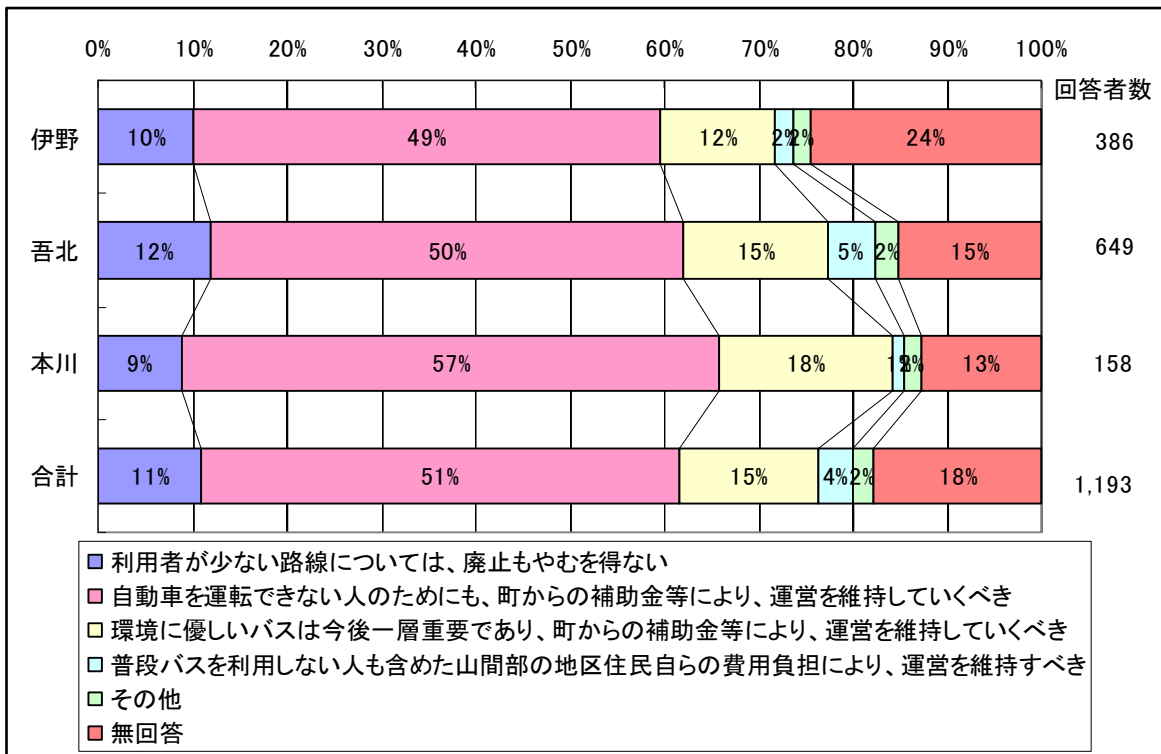
・運行本数の増加や運賃を安くするサービス改善を希望した人の希望する運賃は、伊野地区では301～500円、吾北地区では501～1000円、本川地区では1000円超が最も多い。



1.5. バスの運営維持について

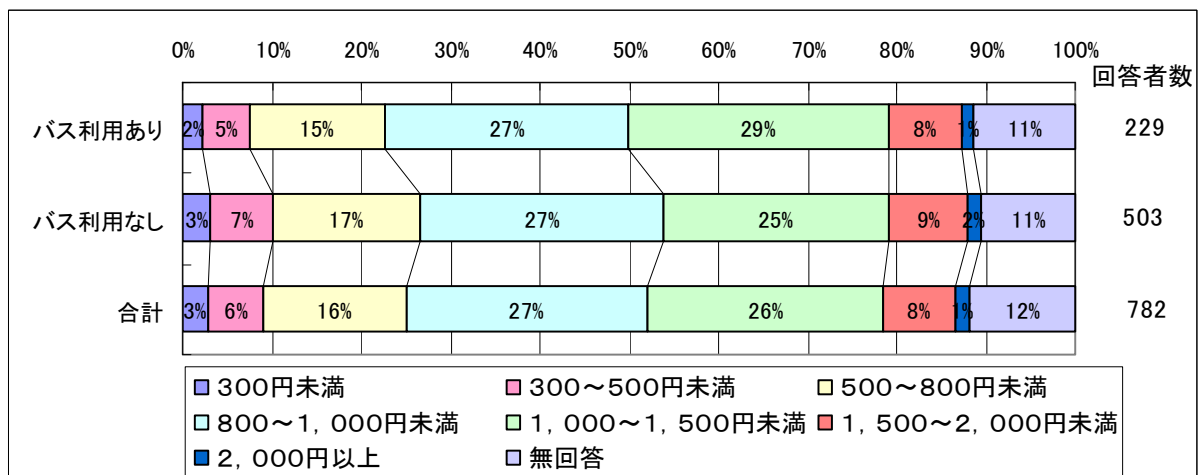
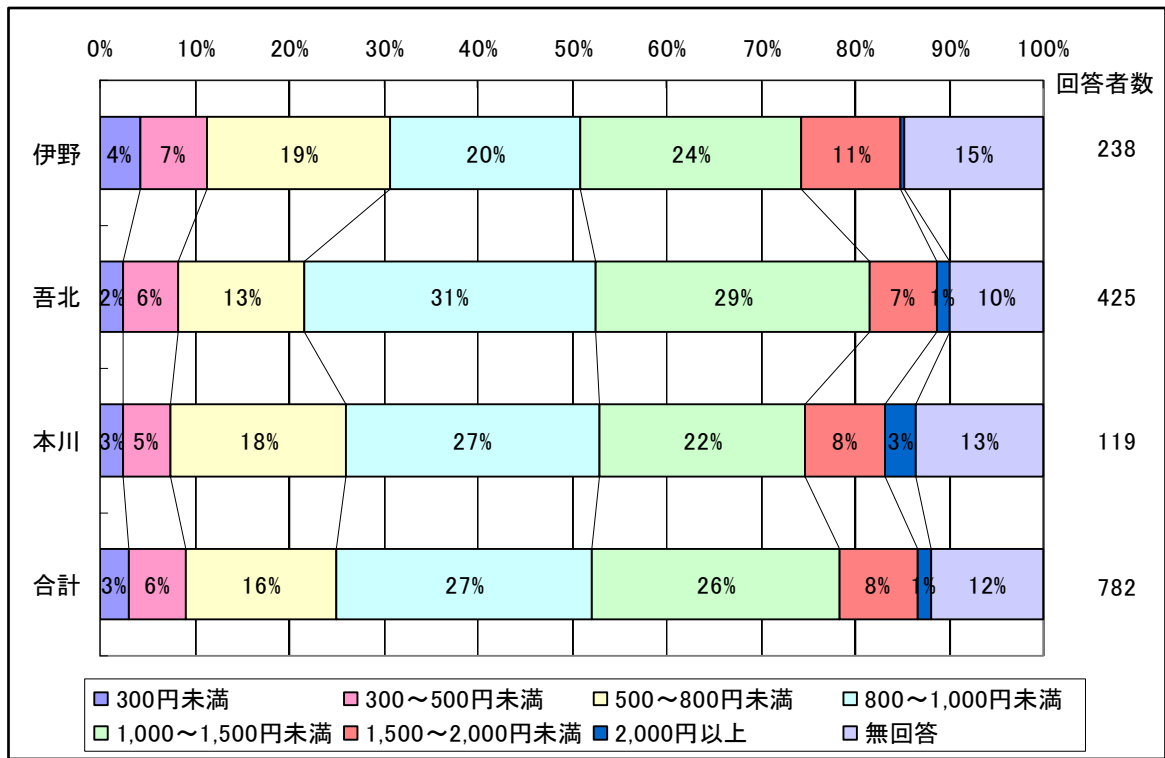
(1) バスの運営維持に関する意見 [問4 (1)]

- ・バスの運営維持については、51%の人が「自動車を運転できない人のために運営維持すべき」としている。「山間部の地区住民の費用負担により運営を維持すべき」は4%程度となっている。
- ・地区別に見ると、「利用者が少ない路線は廃止もやむを得ない」とした人は、吾北地区が12%と最も多く、本川地区が9%で最も少ない。
- ・バス利用・非利用別に見ると、「利用者が少ない路線は廃止もやむを得ない」とした人は、バスを利用していない人では15%見られるが、バス利用者では3%と少ない。



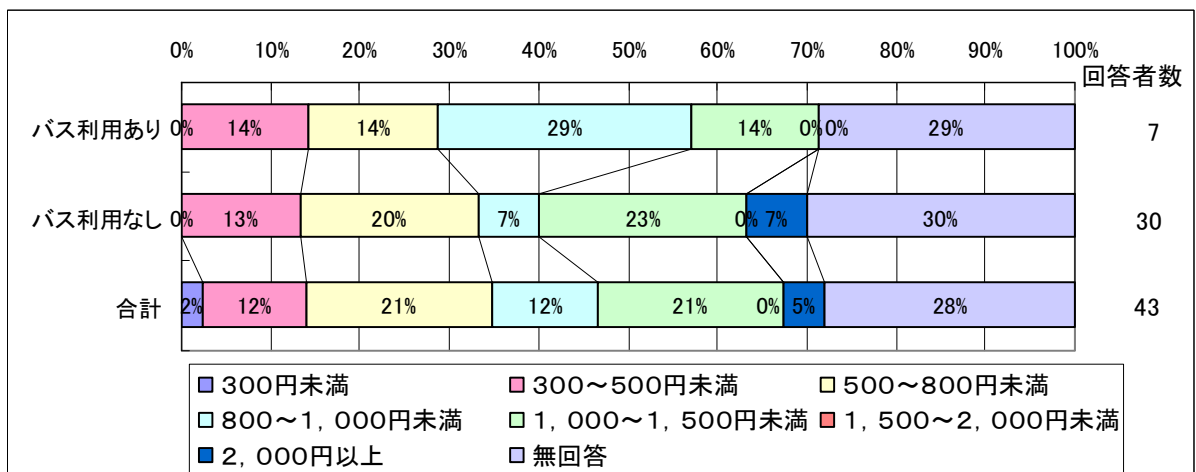
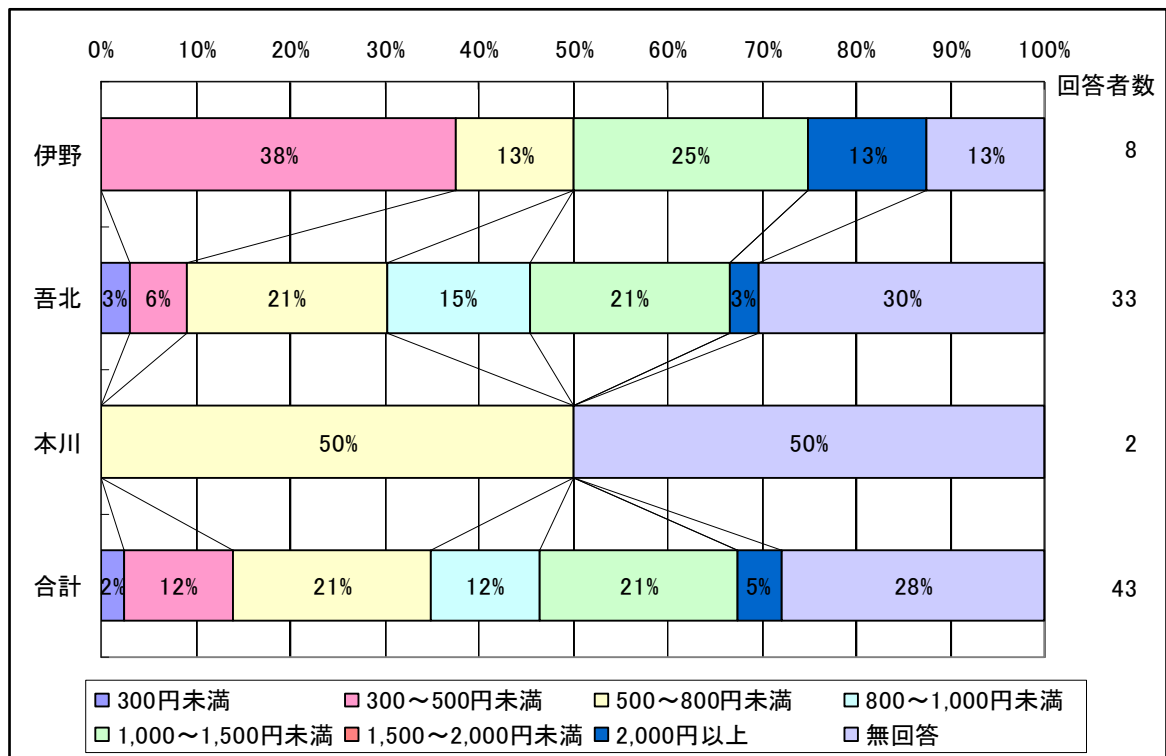
(2) 町からの補助金等による運営維持希望者の補助金等の希望額 [問4(2)]

・バスの運営維持のための町からの補助金等を希望する人の希望額は、現行(1,000円/月・世帯)と同程度の「800～1,000円未満」、「1,000円～1,500円未満」が多い。
 ・地区別、バス利用・非利用別ともに、現行と同程度の「800～1,000円未満」、「1,000円～1,500円未満」が多い。



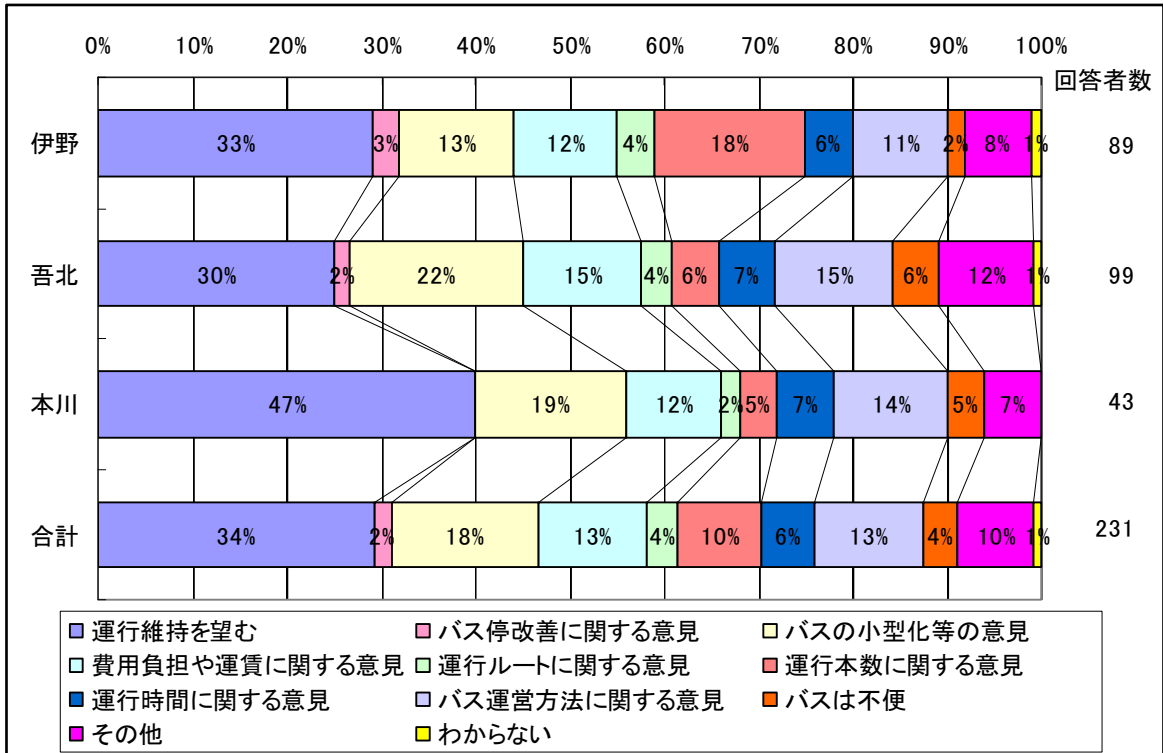
(3) 住民負担による運営維持希望者の負担額の希望 [問4(3)]

・普段からバスを利用しない人を含めた山間部の住民らの費用負担によるバスの運営維持を希望する人の希望負担額は、「500円～800円」、「1,000円～1,500円未満」が多い。



1.6. いの町の公共交通に関する自由意見

- ・いの町の公共交通に関する自由意見では、運行維持を望む意見が最も多く、特に本川地区の割合は高い。
- ・ついでバスの小型化やノンステップバス化などのバス車体に関する意見が多い。



・主な自由回答

項目	伊野地区	吾北地区	本川地区
運行維持を望む意見	<ul style="list-style-type: none"> 現在は車を運転できるが、高齢になったらバスを利用したい。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在は車を運転できるが、高齢になったらバスを利用したい。 子供が高校生になると必要になる 	<ul style="list-style-type: none"> 現在は車を運転できるが、高齢になったらバスを利用したい。 通学のためのバスの便は確保しておくべき 公共交通がなくなると、山間部では生活ができなくなる
バス停改善に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 町道の待機所を整備 	<ul style="list-style-type: none"> お天気の悪い時などバスを待つのが苦しい。 乗降停留所に腰掛でも置く 	
バス車体に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ノンステップにしてほしい バスの小型化 	<ul style="list-style-type: none"> バスの小型化を 	<ul style="list-style-type: none"> 山間部のバスは小型化しては
費用負担や運賃に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 横敷で安いタクシーが利用できるように 高齢者、体の不自由な人等のためには負担がかかってもバス路線の運営を続けるべき 交通手段はあくまで受益者負担が原則 	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者が負担増に協力すべき 運賃が上がってもバスは利用したい 	<ul style="list-style-type: none"> バスは現状に合わせて運営する 赤字路線廃止もやむを得ない
運行ルートに関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 中山地区での小学校の町での送り迎えができないか 町営バスは天王・波川以外の範囲でできないか 	<ul style="list-style-type: none"> 伊野町内にみられるぐるりんバスの広域化 神田、柳野間は廃止すべき 	<ul style="list-style-type: none"> 西条市への便を検討してほしい
運行本数に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 週1回のデマンドを3～4回に増やしてほしい バスの時間を30分間隔くらいにしてほしい 	<ul style="list-style-type: none"> せめて1時間に1本は欲しい 午前、午後、バランスのよい時間の検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 吾北地区に高校があるのだがバスの本数・時間などで不便
運行時間に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> 朝の便をもう少し遅くして、晩の便をもう少し早い目に 高知⇄伊野間、北部交通、土電バスの時間帯が重複している 	<ul style="list-style-type: none"> 12時から13時までの高知方面行きの方があれば 朝の便が、若宮から一宮行きが午前8時頃近くを通る これでは会社間に合わない 	<ul style="list-style-type: none"> 長沢発高知行きバスの連絡できる時間帯の便が欲しい
バス運営方法に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> デマンド式タクシーが電話予約すれば来てくれるように。 せめて伊野駅まではぐるりんバスのような形式で町が運営してほしい デマンド方式と小集落への交通手段をR194号線へ拡充できないか 	<ul style="list-style-type: none"> 町のマイクロバスの活用 スクールバスを利用 郵便集配車での人の輸送、乗り合いタクシーのシステム作り 	<ul style="list-style-type: none"> 旧伊野町と山間部では同じ考え方ではない 経費の少ない運営に努める(町営で運行する)

バスは不便との意見	バス停が遠い	近くにバス停がない	バス停までが坂道で、遠すぎる
その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> 山間部の問題も町全体の問題として考えたい 道路整備が先 	<ul style="list-style-type: none"> 停留所での発着時刻の厳守 	<ul style="list-style-type: none"> 地域のことをよく調べて、公共交通の検討を願いたい

[自由回答：伊野地区 89 票]

いの町の山間部でバスを利用する人は高齢者が多いためバスの乗り降りのときの段差でバスへ乗ることができない人が多いと聞きました。ノンステップバスを多くしてその時間を住民に詳しく連絡して欲しい。そして、通院の時間帯に多くなるようにしたらもっと利用者も増えると思う。
小型化省燃費の車を導入できないか
やめるべきではない
タクシーで病院、老人大学へは、いけません
夏場、冬場、雨、その他のときにバス停に小さな小屋があれば望ましい
自動車免許がなくなれば利用したい(返納)
大型のバスは必要ないのでは。定員10人ほどのもので充分だと思います。車内はゆったりとしたスペースで、できれば車椅子やシルバーカーを乗せられるバスを。
山間部の問題も町全体の問題として考えてもらいたい。今現在、山間部に住む私たちも、声を掛け合い、運転できない人を乗せていくことが多い。そういう協力で中迫はなんとか成り立っている。旧2本でもバスがあればとも思うが、その反面負担が今以上に増えるのも困るし、山間部の人とそうでないいの町との温度差を少しでも無くしてほしい。
バスの運行されていない地方にはからいを
中迫には現在バスが通っておりません。自分は運転しているのですが、そのことが気になっています
バスの運行回数を減らしても、絶対にやめないで欲しい
バスは必要。勝賀瀬やもっと奥の方はお年寄りばかりで、病院や買物に出かけるのにバスがないと困る。でもいくら赤字とはいえ、運営していくために、運賃を上げるのは絶対ダメ。ますます利用者が減る。
バスの存続をお願いします
バスの存続をお願いします
個人の負担はだめ
子供が大きくなればバスを利用することになりますので、公共交通は必要です
車がないのでとても不便を感じています。ですから、バスの存続が大事だと思っています
中山地区での小学校の町での送り迎えができないでしょうか
バスがなくなったら困ります
自立歩行の出来るうちは、バスの利用もありうるため、最小回数運行も必要と思われる。
学生の頃は、バスで通学していましたので、通学や車の運転ができない人のためにも、バスは必要だと思います。運営は厳しいと思いますが、時間帯など、工夫して維持していただきたいです。
バスは必要だと思います
横敷地区でもタクシーを安く利用できるようにしてもらいたい
小型車にしてもらいたい
小型バスが入っていける町道にってもらいたい
横敷で安いタクシーが利用できるようにしてもらいたい(片道1,500円)。毎回タクシーは高いので時々徒歩で伊野の町まで行っています。
運転手の質が悪い
今の50、60代の人のほとんどは運転ができる。そうなる赤字で街の補助金も増すばかりで、何年もたなくなる。バスの廃止もやむをえないだろう
いの町は駅前まで行けば電車、汽車、JRが利用できる。なのでバスは町内だけの運行でいいと思う
バスの運行を続けて欲しい
バス停が遠い
年金生活になると大変なので、65歳から半額にするとか、何かの方法を考えてもらいたい。なくなるのは困る人が居ます
バスの継続を切に望みます

本数を増やして欲しい
子供が毎日利用したいので、なくなると困ってしまいます 通学に必要なので、絶対維持してほしいです
運賃が高くないように
小野、成山便のようなタクシーを中迫にもお願いします
バスの小型化など、経費削減のための努力をすべき
楠瀬第一～楠瀬第二の区間の70円が高い 老人ばかりなのでフリーにしてほしい 楠瀬第二バス停の吾北方面の乗り降りが、雨と風のときに傘と帽子を飛ばされて(バスを)待つのに危ない 広場がほしいです
今は妻が運転していますが、年を重ねると運転できなくなった場合、バスは維持していただけたら幸いです
10～15人用のバスに小さくしたら 今のは大きすぎる
バスを小型化して、経費を少なくしたらよいと思います 70歳以上の高齢者には半額パスポートを出す
町道の待機所を整備してください
住民からの費用負担という点、利用しているもののことか利用にかかわらずのことか(わからない)
道路整備が先
小野行きデマンドバスは大変ありがたいと思っています 利用するにあたり、時間的には少々不満があります
今までは伊野駅前から乗っていますが、次第に高齢になりますのでサニーから乗れるようにして頂ければよいと思います
現在、学校への通学にタクシーを町が使っておると思うのですが、バスの時間を学校に合わせて、通学生にも乗れるようにしてはどうか？ 人数に合わせて、バスの大きさを決める 乗り合いで車を持っていない人を送ったりする 白タクを町でする
朝の便をもう少し遅くして、晩の便をもう少し早い目にしていただければよいと思います 七色の里への便は、今のところは週に1回ですが、2回くらいに増やしていただきたいと思うので、宜しく願いいたします
小野のテナントタクシーは、車によるらん人には大変ありがたく思っています どうかこれを続けていただきたいのです
小野行きのバスですが、冬は帰りのバスを4、30分にしていきたい
老人の一人暮らしで、買い物その他用件にて町に出ることができん バスは運行を続けてもらわないと大変不安で困ります どうか辺地を捨てないようご配慮お願いいたします
路線バスの運営をお願いします
片道小野300円、成山500円 利用するものとしては大変ありがたく思っている 町がお金を出し不足分を補ってくれているということ 山の年金老人の福祉 山村対策など愛の町政政策として現の町の心遣いとしてやってもらいたい バス予約には賛成 バスの利用時間について、冬の時間を朝一時間遅く、帰りの夕の時間一時間早く、利用するもの、老人多いため
週1回のデマンドを3～4回に増やしてほしい。
運行本数を増加してほしい。(デマンド)
運行本数を週1回から2.3回にしてほしい。(デマンド)
毛田線の便数を増やしてほしい。(デマンド)
今はまだ車に乗れますが、これから先、車に自分で乗れなくなった時バスはとても重要になると思います。ぜひ、引き続き運営していただきたいと思います。(デマンド)
週1回では少ないので2～3回にしてほしい。(デマンド)
デマンド式タクシーが週1日だけですがいつでも電話予約すれば来てくれるようお願いしたいです。朝の時間を8時頃にしてもらいたいです。あまり早くても病院が開いていませんので。
デマンドタクシーを電話したら利用できるようにしてもらいたい。
週1回火曜日のみとなっておりますが、2～3回に増やしていただきたいですね。年を重ねるごとに

必要になってきます。お願い申し上げます。
デマンドの回数を週3～4回に。
これから先高齢者が増え車の利用ができなくなる人が不便になると思います。引き続き運営できるようお願いします。又、デマンドの回数を週4～5回に。
山間部の道路交通も大事ですが、何年たっても良くならない国道32号線、枝川～仁淀川橋までの渋滞、早くどこかに抜ける道をスムーズに走れる国道をどうにかしてほしい。デマンドの回数を週3～4回にお願い致します。
週2～3回は利用できるようにお願い致します。(デマンド)
デマンドタクシーの回数を増やしてほしい。
バス運営維持を希望します
温暖化対策やエコ対策としても町内に勤務地がある住民は公共交通の利用が望ましいのではないかと。(早朝・深夜の勤務は別としても) 又、ノンステップバスの運行により高齢者の外出を増やしていくこともできるのではないかと。(バスの小型化で十分)
町営バスは天王・波川以外の範囲でできないでしょうか。
(2)の質問は適当ではない。自動車を運転できない人や高齢者、体の不自由な人等のためにはいくら負担がかかってもバス路線の運営を続けるべきです。
バスを小型化し、乗り合いバスにしたらい。
バス路線を守るため年2000円くらいの募金はできます。守ってほしい。(新しくするなら)バスは小型でいいと思います(節約になるなら)。
高齢者のバス利用がますます増えると考えたら、バスは便利で安全。スピードは必要ないので、一般車の交通とできるだけ路線別がよいのではないかと。
バス路線は車のない人や学生・老人に必要ですが、予算の関係もありわかりません。
いの町にはぐるりんバスがありますが、吾北線にも2～3回程あればよいと思います。最近では病院の送迎バスもありますけど・・・。
バスの小型化。
高知⇄伊野間、北部交通、土電バスの時間帯が重複している。北部交通と小野間についても運行時刻が近く、もっと間隔をもった運行時刻にしてほしい。
せめて伊野駅まではぐるりんバスのような形式で町が運営してほしい。伊野駅からはJRや電車等の利用方法もあるので。
いの町はJR・土電・県交通と便はよいですが、国道194号線はなにもない。
バス運行は現状山間部のみにて、その他の地区の人は利用してない。全く乗車していないバスをよく見る。バス運行面より見て、費用効果が出ていない。山間部の人のため、バスを廃止しタクシーを利用し、利用者に1/3～1/2の補助金を出すほうが年間出費が少なくなると思う。山間部に限り白タク運行も可とする事も改善の一つだと思う(大豊町方式)。
1.なぜバスの集客は少ないか・・・利便性と料金、並びに人口減少、高齢化以外の原因と対策をこの際徹底的に検討すべき。 2.デマンド方式と小集落への交通手段をR194号線へ拡充できないか検討してほしい。 例)利用者がバス停に来たとき、運行中のバスに知らせるシステムができないか。 3.JR伊野駅～西条市間の定期バス運行の可能性を調査してはどうか。
今のところ自動車での往来ですが、公共交通が重要な課題の一つとなってきます。生活するうえでさけて通れないものです。補助金の運営を維持していただきたいと思います。念じております。
車を保有すると年間20万くらいかかる。交通手段はあくまで受益者負担が原則である。無理とはわかっているが、バスが15分おき位に動いていれば利用する。
今は車で自由に出かけていますが、早いうちに高齢になるのでバスでの移動を楽しみにしています。本数が少なくなってもなくなる事だけはさけてほしい。
バスの時間を30分間隔くらいにしてほしいです。
現在は車を運転できるが、夫婦とも高齢になった。バスを利用したいと思っている。
現在の通り変えないよう。

〔自由回答：吾北地区 99 票〕

伊野町内にみられるぐるりんバスの広域化
時間帯に応じて町営バスで運行し、他のバス会社との連携を図る
停留所での発着時刻の厳守
バス乗降時、高齢者には注意を払って欲しい
現在の大型バスではなく小型バスで十分。バスを小型化し運行回数を増やす。
小申田のトンネル入口までと日ノ元農道の終点まで、必要に応じて乗れ入れを希望
いずれはバスを利用することになると思うが、その時点での収入が関係してくるので住民負担費用額を聞かれても困る。定期バスのように区間料を決めて徴収すればよい。金額等はその時点の収入によって考える。
互助的なNPO法人を作り運営してはどうか
身体障害者なのでどうしてもバスが必要
利用者が事前に連絡し利用者を確定したうえで必要なバスを運行する
国道194号線を通る大型トレーラーがスピードを出しているいて危険なので今まで以上の厳しい取り締まりを希望
有償ボランティアの運転手がいれば定額乗り放題のバスを設置。国道だけでなく集落までバスが乗り入れすることで、子供や身体障害者がいの町のスーパーや病院へ行くことが可能になる。
車に乗らないのでバスがなくなると仕事も辞めざるをえないし収入がなくなると生活が出来ない。バス運営を維持して欲しい。
自宅からバス停まで車で10分ほどかかるので、バスに乗るとしても不便
自分たちも今は車に乗っているが年々年を取る。路面バスは今後高齢者の増加等を考えると、どうしても現状維持以上はすべき。よい発展を望む。
山間部は不便なうえ運転免許がない高齢者が多々いる。自分さえ良ければと言う考えの持ち主が特に便利などところにいる人ほど多い。今こそ万人が共存していける社会が求められていると切に願う。
12時から13時までの高知方面行きの便があればよい。11時過ぎから14時過ぎまでの便がないので。
高齢者で無免許の私たちにとってバスは命の絆。しかし大きな赤字路線はこれから益々運営は厳しくなり廃止もやむを得なくなると思う。マイクロバスでも良いので運営を維持して欲しい。
800円町負担、200円住民負担がよい
町のマイクロバスの活用、又は町内だけのバス運行。大型バスではなく小型バスでよい。
小型バスにして回数を減らし旧吾北はスクールバスを利用
70才以上の人、自家用車がない人、運転できない人は全員無料にする
いの町独自のバス運営の検討。本線は運行継続し、柳野若宮行きはいの町の小型バスで運行を補う。
今はバス利用はないが、子供が高校生になると必要になると思う。人口が減っているのでバス運営は非常に難しい問題だと思う。
自動車を持っていない人はバスやタクシーを利用するしか手段がなく、バスを利用したくても昼ごろに2～3時間空白の時間がありとても不便。せめて1時間に1本は欲しい。運転手は利用者が席に着くのを確かめてから発進するべき。一部の人だと思うがまだ席に着かないうちに発進させる運転手がいて危険。
公共交通については無知のため内容を知りません。広報等で説明して欲しい
バスがなくなると困る。住民全員で負担すればよい。もちろん町も負担して下さい。
今のバスよりもっと小型の車を利用する
午前中のバスの回数を増やして欲しい
利用者が少ない所はやめてバスを小型にし、運賃が上がってもバスは利用したい

県交北部交通土居発6時22分一宮高知営業所着と柳野初10時7分一宮高知営業所着のバスは残して欲しい
弱者に対してのサービスがまち運営の基本である。交通手段もそのうちの一つである
高齢者の重要性和共に、吾北地区では吾北分校が近い将来廃校されることも予想され、子供たちの通学にもとても重要。共働きの中、命区や高知市までの毎日の送り迎えとなるとかなり大変。もう少し通学に合わせた時間に便が増えるとありがたい。
今のところ移動について不便を感じてないのでわかりません
バスを15～20人乗りの小型にし便を増やして欲しい
バス運行は必ず必要。運行をよしく。
最も近いバス停まで6km以上の高齢者にはタクシー代の助成をお願いしたい
目的地まで行くためのバス路線がなかったり、乗り換え時間が長かったり、行動するのに時間を気にしなくてはいけないのが不便
月に一度通院時に片道だけバスを利用しているが、戻りは時間を合わせるのが難しいのでタクシーになる。高いので大変だがバスを待つのも大変なので仕方ない。バスの運賃は多少上がってもタクシーよりは安いので運営は続けて欲しい。ただし私は82歳なので、バスの利用が増えることはないと思う。
車に乗れないのでバスがないと困る
山間部では益々人口は少なくなると思う。若い人の仕事も少ないので大変。
車に乗れない人のためにもバスは必要
いつも空車に近い状態にて走行するのを見てもったいないなと思うが、通学や高齢者にとっては必要。コンパクト化するなどよい方法はないか。運賃も高いと思う。
バスを小型にしてもう一步小道に進入するようにすれば利用者が増えると思う
現在何とか自動車を運転できる人がいるが、高齢になるとバスが必要になってくると思う
小型化にし、スクールバスとの接続等を
吾北地区で言えば、県交通が走っていない地域が多く、便数も少なく時間も不便です。県交通ではなく、自治体運営バスや、コミュニティバスにするなどして、車を小型にし、路線も広くして、県交通を統合させ、通勤、通学、通院にあわせるなど利便性をよくし、全額も抑えられれば利用者も増えると思います。形を変え、継続をお願いします
バスがなくなれば車を持っていない人が困ります。ぜひ継続を…
10人乗り位の小型バスにすると良い
家が遠いため病院でタクシーを利用するとき往復で五千もかかります。何か良い方法はないでしょうか
バス賃は高いとは思いませんが国道へ出るのが大変。タクシー代片道二千元かかります
参加南部に関しては、自動車の共有や運転代行など他のシステムでの対応を考えない限り町費負担は増す一方だと思う。色々他の方策を検討された結果であるとすれば、それ他の内容も示して欲しい。
バスについては、住民の負担になるのはやむをえないのでは
バスの運営をやめないでほしい
バスの路線がなくなるとこまる
バスの小型化にすればいいのではないだろうか
バスの小型化を
国道沿い以遠の高齢者には、足も悪く、通院するのも体力的にも金銭的にも苦しい状況が続いており、生きていく上に人様にお世話を掛け続けていくことも辛い毎日です。
家がないのに、大型のバスが運行されている バスを小型化すべき 神田、柳野間は廃止すべき その代わり、幹線道路まではタクシー券をだす 運転手の態度が悪く、サービス向上の指導をすべき
バスの小型化 病院使用が多い 午前、午後、バランスのよい時間の検討が必要
バスでしか行けない人は、バスがなくなると困ります

相乗りにしてタクシーなども利用する 全ての地区に(公共交通が)入ることは不可能であり、自分の出来ることは自分でやるという精神で、お互いに近所同士で助け合うことも必要だと思う サービスにも限界があると思うし、まずは高齢者に対して病院への手段を考えていただければそれでいい
今、自分はバスを利用していないが、何年か先には(自家用車の)運転不可能になるため、公共交通(バス)が必要となろう 長い長い運行を望む
町単独の運行などで、少しでも負担を減らしてもらいたい 山間部の高齢者が利用しやすい運行を望む
高速料金全廃止、児童手当26000円、低所得者・高額所得者、すべてに渡すのではなく、「公共交通はどうしても必要な交通手段」、このようなことに税金を使ってほしいと思います
赤字路線で継続は大変と思いますが、バスを見かけることが出来なくなるというのも本当は寂しいことです 何とかしていただきたい
通学生のためのバス路線の確保、維持、運営は町の財政が苦しくても存続すべきである また、一般市民も空席があれば利用可能とする システムは存続させておくこと
年老いていけば、バス利用になると思います 今は時間に追われながらの買い物など、会合に参加 安全を考えるといつまでも自分で運転とは行かないでしょうね(75歳までは自分運転で車に乗りたいです)
バスの小型化をしてはどうか 毎回のバス乗客があまりにも少ない
補助金があるといっても、なぜあんな大きな車が必要なのか 7~8人乗りのワンボックスカーで十分
国道沿いです いつも空のバスに胸が痛みます 今は車で医療機関へも行っていきますが、年齢と共に両親もバスにお世話になるのが目前に迫っています どうしてもバス路線は維持してもらいたいです (バス)路線のない老人は、タクシーで往復するので年金も車代と医療費で「国民年金では医者にもかかれん」←87歳の老人より といっていた集落で、(バス)路線まで医療に行く日をお互いに話し合っ、少しでも公的に助成できれば、と思います いの町の医療機関(のバス)が、日曜日以外は路線を決めて吾北に来ています 公的な車があればと気の毒に思います 重ねて家から(バス)路線までの助成を考えてください
路線便を減らしてみたらいかがでしょう
マイカーをもつ人が増えるのと反比例して公共交通は衰退する、その構図を変えなければならない マイカーを持つ人が等しく公共交通を支える仕組みを作らねばならない そのためには、ガソリンのいわゆる暫定税率部分から公共交通を支える税率枠を設定すべき ただ、国の判断までは期待できないとして、いの町として出来ることを模索するなら、スクールバスの乗り合わせ、郵便集配車での人の輸送、乗り合いタクシーのシステム作り(グループを作って割り勘にする)などがあると思う バスは今まで通りで単に地元住民で金を負担、というのではいずれだめになる
維持していくには、町の負担も大きい、車の少ない者にとっては死活問題である 今は車に乗っていますが、いつ乗れなくなるかわからない その時に公共交通がなかったら病院へもいけないが、民間の病院が送迎バスを走らせ、患者の争奪戦が始まっている中で仁淀病院も新しく建て直しが始まっている 出来るだけ町立の病院を利用したい考えである そこで、仁淀病院が新しくなったら何便かを病院経由で運行していただけたら利用する客も増えるのではないかと(バス停などが年寄りか歩いていくには少し遠いと思います)
利用者が少ないので、大型バスは必要ないと思う
現在運行されているバスも時間帯(乗客の少ない時)を考慮して小型化すれば維持費なども安くなりませんか?なお、柳の瀬以北と以南では乗客数にも差があるので、柳の瀬を基本とする
朝の便が、若宮から一宮行きが午前8時頃近くを通る これでは会社に間に合わない 昼頃、若宮行きが通るが、利用できる時間帯ではない PM2時頃近くを若宮発一宮行が通るが、利用できない
吾北地区から伊野町内、または高知市内などへ高校通学する場合、どうしてもバスが最重要です 現在、高岩から市内の螢橋下車の場合月3万5000円位かかると聞きました(定期を利用) 高校の授業料負担よりも、通学費用のほうが家計を圧迫します できれば、通学費用の半額程度、町のほう

で補助していただければ、バス通学も可能になりますのでよろしくおねがいします
国道・県道だけでなく、各地域の利用路線に曜日指定の小型バスを配置できたらいいなと思います。
山間部は町を比較して交通の便は悪い。これから高齢化が進むことは目に見えている。その場合、高齢化により免許証はいずれ取り上げられる。その場合の交通手段としては、タクシーよりは経済的なバスを選定せざるをえない。ただ、バスに1億円の補助というのも、しんどい話。町で通学バスを運用しているが、バスが中止になれば、その補助金で通学時間帯以外に通学バスを運用できないか、経済比較してみてもいいかでしょうか。
今後、利用者等の動向を調査した上で決定されたい。
スクールバス利用予約制と聞いておりますが、自由に乗れるようにしたらと思う。乗降停留所に腰掛でも置く事も考えては。ご老人がつかうように待っている姿を見かめる。
バスに乗るのに歩いて30分くらいかかります。車なら家の前から乗って病院に行った後、買物したりと時間も気にせず、たくさん買物しても荷物を持って長時間歩かなくていいのでラクです。
問4(1)の答え2の補足:もし町が、町の方針として山間部の人口を増やしたいと考えるなら
今は運転しているが、いつまで運転できるか分かりません。補助金等により運営を維持しているのでこのままで良いのではないかと思います。
今後高齢者増によりマイカー運転が不可能となり、バス利用者の増加が必然となる。バス路線の廃止はすべきではない。
運転免許がないのでよくバスを利用していますが、高知方面はいいのですが、帰りの便が11時半～3時半までないのが非常に残念です。
今後の事は分からないが、しばらくの間は自動車の運転ができなくなると考えている。高齢となると運転もできなくなり、公共交通を利用することとなる。現状維持を望みます。
老人はいずれ車の運転はできなくなるので、過疎地ほどバスは必要と思います。自分で動けるうちは自宅で暮らしたい老人は多い。
バス利用者が負担増に協力すべき
利用者に合った時間帯設定。
バスが数人しか利用していないのを見て心が痛い。バスの大きさを小さくしてはどうか。お天気の悪い時などバスを待つのが苦しい。
利用者が数人しか利用していないバスを見かけるたびに思うことは、なぜ大型バスを運行するのか疑問に思います。赤字路線だから廃止することもやむを得ないか補助金を出してまで運営をとかいう前に、大型バスから小型バスに変更とかの経営努力をすることも必要ではないのでしょうか？このアンケート調査をするにあたり、コンサルを導入してまで行わなければならないのでしょうか？又、北部交通はこれまで経営努力をしてきたのでしょうか疑問です。
バスの大きさを小さく、マイクロバスでも良いのでは。乗り降りはどこでも可能にすればもっとお客様の利用も増えるのでは。家からバス停までの距離が長い人が多い山間部での事をもっとよく調べてみてはどうでしょうか。高齢者が沢山おいでます。
国道に出るまでタクシーで行かねばならない。車の都合が悪い。
ごくたまにですが、予定時刻より早く(5分くらい)通過してる時があって非常に困ります。遅い場合は待つればすみますが、早い場合は帰る手段がなくなりますので時間は徹底してほしいです。
近くにバス停がないのでハイヤーで乗り換えてバスを利用しているので大変です。大豊町やいの町の一部ハイヤー・タクシーがほしいです。特に高齢者で病院通いの故希望します。
今は自分で運転できていても、年をとるとそれもできなくなります。バスを利用するようになってきます。先にもし、北部県交通が柳瀬止まりになるような事になれば困ります。柳瀬から吾北方面に小型の町営バスを走らせてくれればと考えます。吾北長沢方面にです。
利用者の少ない路線は廃止の上、タクシーなどの補助をすとか、柳瀬までを県交さんに、それより奥はマイクロやタクシー補助で対応するのはいかがでしょうか。

〔自由回答：本川地区 43 票〕

吾北地区に高校があるのだがバスの本数・時間などで不便
自動車を運転できない人のために世帯当たり月1,000円程度の負担は問題ない
高齢になり車に乗れなくなったら、交通手段がないのでバスや乗り物が必要
長沢発高知行きのバスに連絡できる時間帯の住居地区からの乗り継ぎ便が欲しい
本川地区は伊野地区吾北地区とは違い、電車はもちろんタクシーすらない状況。車に乗れない人はどうすればいいのか。伊野地区など他の交通機関を利用できる地区の運行を削減して本川地区、特に下本川地区への予算を配分できないものか。せめて乗り合い等安い値段で利用できるタクシーを予約できないものか。
西条市への便を検討してください
公共交通の現在のバス運行を廃止し、地区民が自由に行き来が出来る交通方法を考えてみてはどうか。地区外へ行けばバス路線はたくさんあるように思う。地区内での移動が一番問題。
これからもどんどんお年寄りが増えていくと思うし、車の運転が出来ない方達のためにも、バスの運営維持はとても大切なことだと思う。お年寄り輩だの不自由場人たちが安心してバスを利用できるようにしていけばよいと思う。
必要としている人がいる限り運営する日数を減らしてでも維持していくべき
バスは私共の足です。止めないでください。車に乗れないのでバスがなくなると高知へ行けなくなる。やめないで。
バスは私共の足です。止めないでください。
バスがないとハイヤーで通院することになる。金銭面で困難。
バスでしか移動できない人がいるため、廃止するべきではないと思う。運行数の削減、利用者の利用状況(曜日、時間など)を十分調査した上で、運営方針を検討して継続運行するべきである
赤字路線(山間部)は、小型の車にしたらよいとおもいます
自家用車を利用できない人(免許や車のない人、高齢者など)のために公共交通は必要 予算の問題があるので、便を減らすなどしてでも、最低限の住民の確保はしてほしい
現在のところはまだ運転できるが、高齢のため運転が不安になると公共交通を利用せざるをえなくなる そのとき、公共交通がまったくなくなると大変困るので維持願いたい
公共交通がなくなると、山間部では生活ができなくなる
小型バスにする
旧伊野町と山間部では同じ考え方ではいけないのではないのでしょうか 公共交通で一番重くみないといけないところは、採算の取れない山間部なので、問4(1)のような設問はおまちの人間が考えたことじゃないかと思う 今現在は自分あまり利用していないが、高齢者にとっては大切な”足”とかがえているので、山間部にも目を向けた検討をぜひお願いしたいと思います
公共交通は過疎バスであり、小型化する 経費の少ない運営に努める(町営で運行する) 町営なら地元住民も理解度を深めるのでは？ タクシーのない地域であり、白タクと言われられないような地域住民が支えあう対応が必要なのではないのでしょうか
問4(3)の利用しない人の負担はすべきでない 問4(1)は反対です 山間部での利用者は少ないので、車を小型化してはどうでしょうか 人が少ないから公費を使わないという考えは誤っています わたしたちもあと数年で高齢者となり、自家用車で動けなくなります 地区に食料品店もなく、買出しにどうするか、将来が大変不安です もっと住民に優しくあたたかい施策をお願いします
病院に通院するのに絶対バス便は必要です(夫妻とも)
バスを廃止しないように
何かといえば、定期バスが走っているのに町のバスが前後して(定期バスの)出ているように思いますが、もう少し定期バスの利用をするようにしてはいかがなものでしょうか？
山間部運営するなら10人～15人乗りの小型にする バスは現状に合わせて運営すること 10人～20人乗りまでにして、利用者に1/3ご負担を頼むのがよいと思うが、運営は難しい

<p>自家用車を持たない高齢者などは、公共交通の利用が多く不便だと思うが、(公共交通がなくなると)利用料金の高いタクシーなどで移動するしかなく、生活費の負担が大きくなってしまふ ぜひとも公共交通の維持をお願いしたい</p>
<p>地域のことをよく調べて、公共交通の検討を願いたい</p>
<p>5年～10年未満は自家用車を使う予定 年齢を重ねて運転できなくなれば、公共交通に頼りたいと思います</p>
<p>私もいつ自家用車に乗れなくなるかわからない年齢になりました 同じような人もこの山村ではずいぶん多いと思います 公共交通がなければ、移動手段はなくなり、島流し状態になります 現在、車を使っているのは仕事の都合と、バス停までが坂道で3km位あり、遠すぎるのと、バス便に時間を合わせづらいからです</p>
<p>毎週木曜日に脇ノ山から木ノ香行き(往復)のバスに人が乗っているのをあまり見ない。いつもお客さんゼロみたいですが、これも補助金がでているのでしょうか。これこそ無駄みたいに思いますが。</p>
<p>バスを10人乗りくらいにする。</p>
<p>山間部のバスは小型化しては？</p>
<p>今まで通りに運行。</p>
<p>バスの赤字が増える場合は、週2～3回に減らして少しでも赤字を減らしてはどうですか。</p>
<p>公共的なバス・電車など利用されなくなった事により、公共交通への見落としが多々あったのではないかと関心しております。関心を向けております。</p>
<p>バスよりタクシーが必要だと思う。</p>
<p>運営もなかなか難しいですが、頑張ってほしいです。</p>
<p>バスの小型化を考え経費削減に。</p>
<p>長沢発朝6時30分、高知発夜8時が運行されれば利用できるのですが。車の運転ができない時は、バスの利用しか手段がありません。続けて運行して下さい。</p>
<p>公共交通といってもバスしかなく、タクシーもありません。町の負担が多くなっても切り捨てる事などしないで下さい。</p>
<p>地域(地区)によって利用形態に差があるとはいえ、社会資本としては格差が大きすぎる。利用が少ない→赤字だからというだけで、そのまま「廃止」の方向で考えるのは、あまりに生活を重要視していないとしか考えられない。住民の自助努力だけではどうにもならないまでに至ったのは、そもそも国や県、町をはじめとする行政の責任が大きいはず。そこをもっと考えずに効率を求める考え方は、あまりに短絡的としかいえず、町が打ち出しているまちづくりも疑問に思わざるを得ない。</p>
<p>通学のためのバスの便は確保しておくべきである。</p>
<p>世帯別の費用負担というのは不公平に感じます。今まで、バスを利用した事はほとんどなく、これからも利用する事はないと思います。運営維持に1億円使っているのならば、赤字路線廃止もやむを得ないと思います。その分、福祉に使って頂きたい。</p>

2. 路線バス等利用者調査（バス乗り込み分）

2.1. 調査概要

（1）調査の目的

公共交通の利用実態、利用者ニーズの把握を目的に、公共交通利用者を対象としたアンケート調査を実施する。

（2）調査の対象

主たる調査対象地域である中山間地域と都市部を区分し、本調査では中山間地域を対象地域とし、伊野駅以北を運行する廃止代替バス利用者を調査対象とする。

表 路線バス等利用者調査の対象

調査名	対象地域	調査対象交通機関	調査対象者
路線バス等利用者調査 （バス乗り込み分）	中山間地域	伊野駅以北を運行する廃止代替バス	バス利用者
路線バス等利用者調査 （配布分）	都市部	J R伊野駅、土佐電鉄伊野駅、駅前バス停	各駅・電停・バス停利用者

（3）調査の視点

以下の2点を視点に調査を実施する。

【 調査の視点 】

- 公共交通の利用実態を把握するとともに、利用特性、区間ごとの需要等を明確にする。
- 公共交通のサービス改善に向けた施策検討のため、住民ニーズを把握する。

（4）調査の実施概要

路線バス等利用者調査（バス乗り込み分）の規模・方法は、以下のとおりである。

表 路線バス等利用者調査（バス乗り込み分）の規模・方法

区分	概要
調査対象	伊野駅以北の廃止代替バス利用者
調査規模	全便（県交北部交通、嶺北観光自動車）
調査方法	・バス車両に乗り込み聞き取り ・バス停別の乗降者数をカウント

（5）有効票数

路線バス等利用者調査（バス乗り込み分）の有効票数は平日 53 票、休日 23 票、計 76 票である。

(6) 調査票

調査票を次頁以降に示す。

なお、調査票は路線バス等利用者調査（配布分）と同じである。

及(時刻表、携帯電話での情報等)の提供
 付近での駐車場の整備
 停付近での駐輪場の整備

についてお尋ねします。

バス路線は、赤字路線で現在約1億円(1世帯当たり月約1,000円)を町が
 の運営しています。町としては、運営を維持していきたいと考えておりますが、
 が年々増加しており、このままでは、バス路線等の継続運営は非常に厳しい状
 のバス路線の運営維持について、あなたの考えに近いものを選んで下さい。

い方もご回答下さい。(1つに○)

- 路線については、廃止もやむを得ない
 ない人のためにも、町からの補助金等により、運営を維持していくべき
 → 自由意見へ
- は今後一層重要であり、町からの補助金等により、運営を維持していくべき
 → (2)へ
- しない人も含めた山間部の地区住民自らの費用負担により、運営を維持すべき
 → (2)へ
- (3)へ
- 自由意見へ

「～3」を選ばれた方にお尋ねします。
 りにして月に約1,000円、町が負担(補助金等)して運営していますが、
 維持するため、町からの補助金等ほどの程度までが妥当と考えますか(1つに○)

- 的金額： (円) ※ いずれも1世帯当たりにして
2. 300～500円未満 3. 500～800円未満
 5. 1,000～1,500円未満 6. 1,500～2,000円未満

」を選ばれた方にお尋ねします。
 め、住民自らの費用負担はどの程度までが妥当と考えますか(1つに○)

- 的金額： (円) ※ いずれも1世帯当たりにして
2. 300～500円未満 3. 500～800円未満
 5. 1,000～1,500円未満 6. 1,500～2,000円未満

自由意見

について、ご意見があまりありませんらご自由にお書き下さい。

とと考えています。ご多忙のなか、誠に恐縮ですが、調査の趣意をご理解いた

ようお願いたしました。なお、この調査票は統計以外の目的には使用いたしませんので、よろしくお願

いの町

- 提出方法：11月13日(金)までに同封の返信用封筒に入れてポストにご投
- お問い合わせ先

いの町地域公共交通活性化協議会
 事務局(いの町企画課内)

おかもと
 岡村、岡本 (TEL) 088-893-5855
 とみやま
 富安、金築 (FAX) 088-892-0353

(調査委託機関)

株式会社 オリエンタ

かねつぎ
 富安、金築

問1. あなた自身のことについてお尋ねします。

①性別	1. 男性	2. 女性
②年齢	1. 20歳未満 5. 50歳代	2. 20歳代 6. 60歳代 3. 30歳代 7. 70歳以上
③職業	1. 会社員 5. 主婦	2. 公務員 6. 無職 3. 自営業 7. その他()
④免許の保有 (複数回答可)	1. 大型車または普通自動車免許を保有 3. 原動機付自転車免許のみ保有	2. 自動車 4. 免許を ※家族の方が所有している場合も含めてお答えください
⑤自動車等の保有 (複数回答可)	1. 自動車を持っている 3. 原動機付自転車を持っている	2. 自動車 4. どれも
⑥家族の人数 (自分も含む)	()人	
⑦住所	1. いの町()地区() 2. いの町以外	()町()市()郡()村

問2. 調査時のあなたの移動についてお尋ねします。

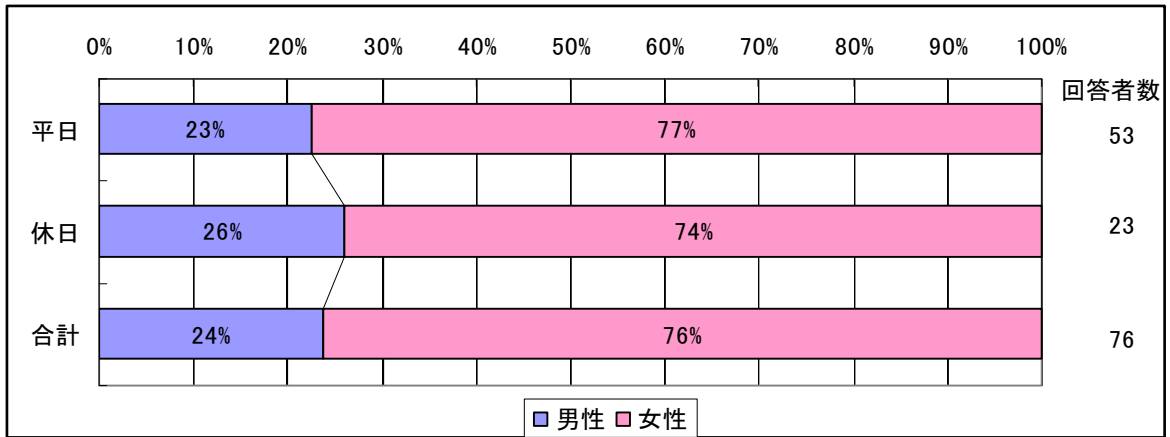
(1) アンケート票を受取った時のあなたの移動についてお答え下さい。
 ① 今回の移動の目的(1つに○)

1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 買物 5. 通院
 6. 観光・趣味 7. その他()

2.2. 回答者の個人属性

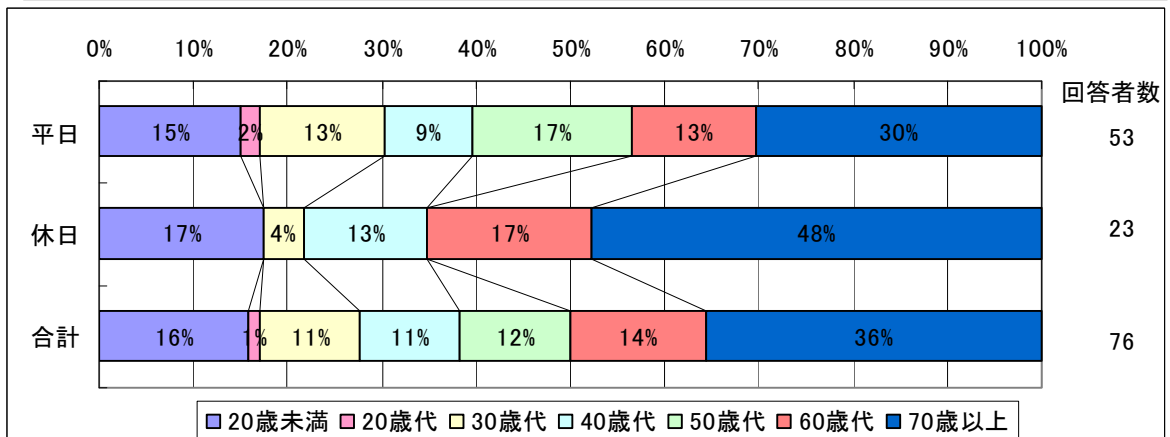
①性別 [問1①]

・回答者（バス利用者）は女性が76%を占める。



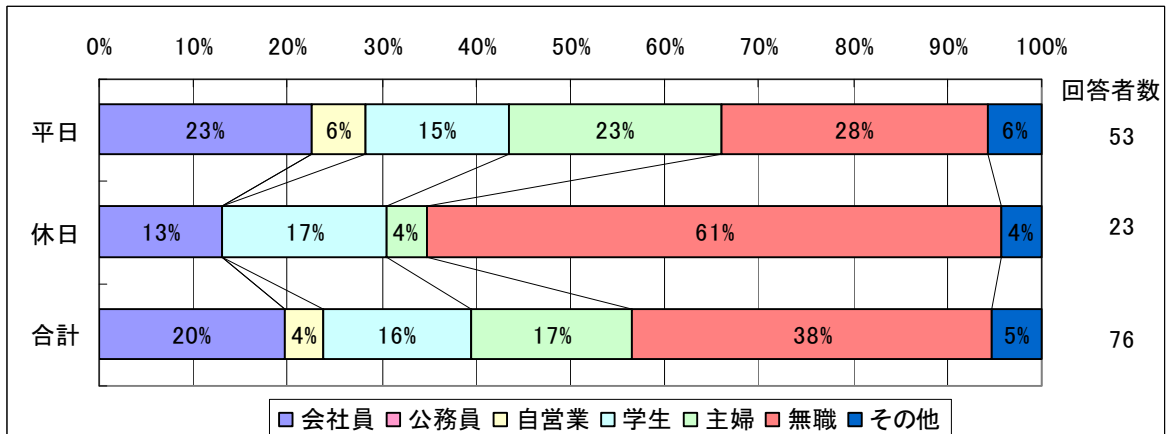
②年齢 [問1②]

・回答者の年齢は70歳以上が36%と最も多く、60歳以上では51%となる。特に休日は60歳以上の割合が65%と平日に比べ22ポイント高くなる。



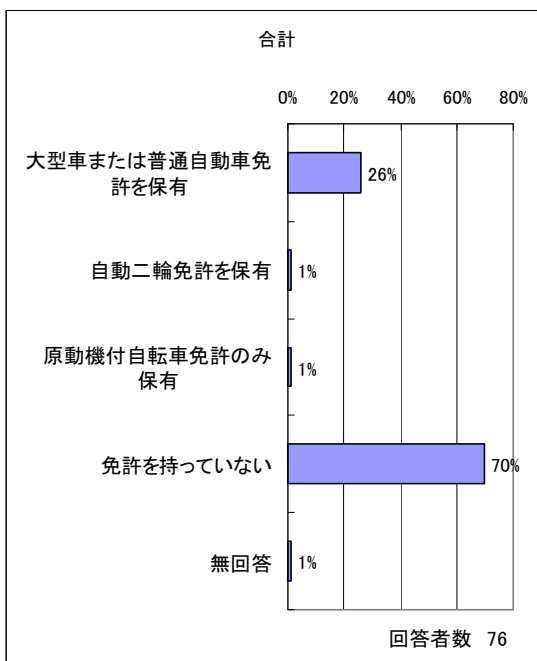
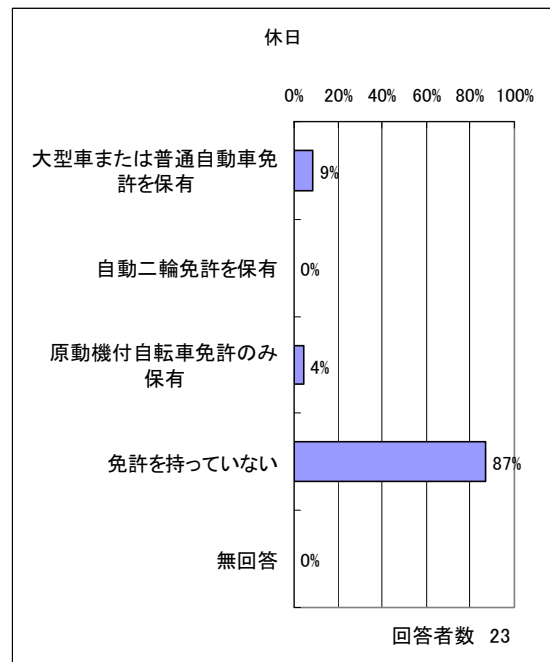
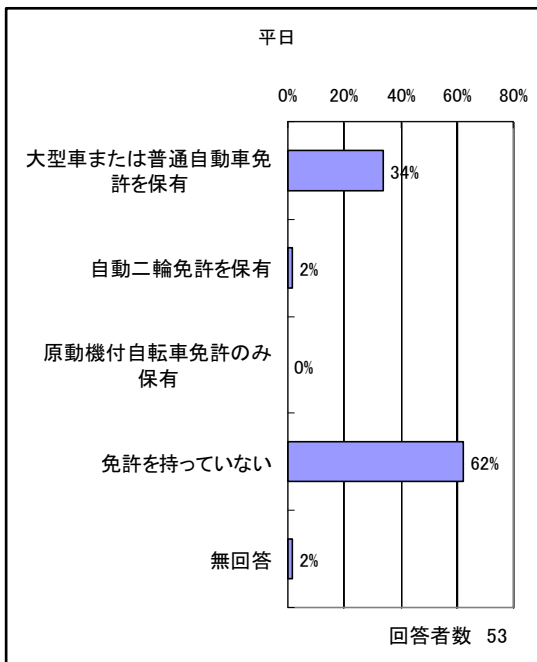
③職業 [問1③]

・回答者の職業は無職が38%と最も多く、特に休日は61%を占める。



④運転免許の保有 [問 1 ④]

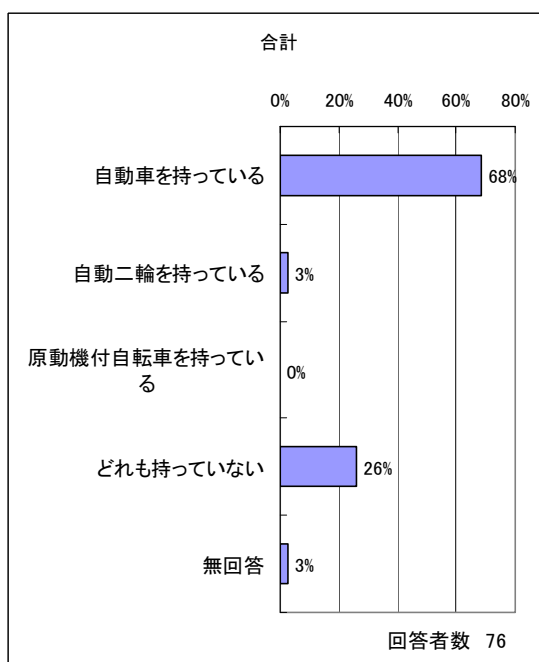
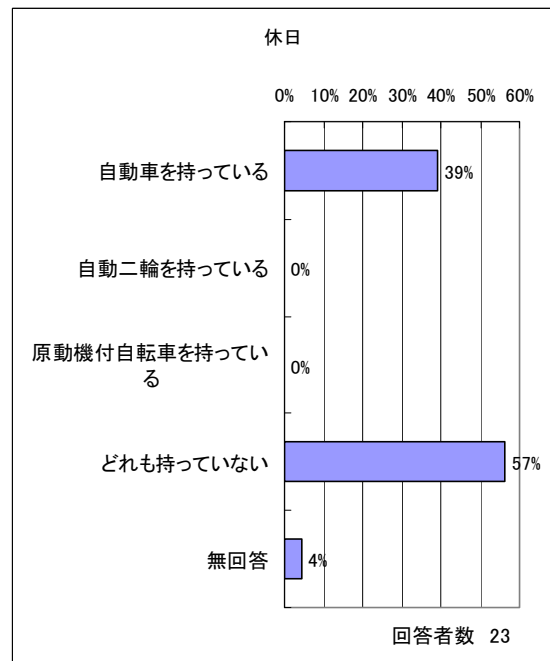
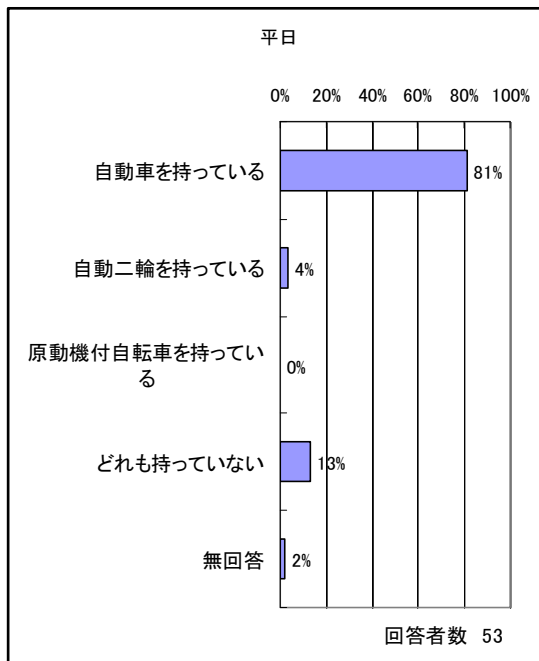
・自動車運転免許保有率は、平日は34%、休日は9%と25ポイントの差がある。



※マルチアンサー

⑤世帯での自動車等の保有 [問1⑤]

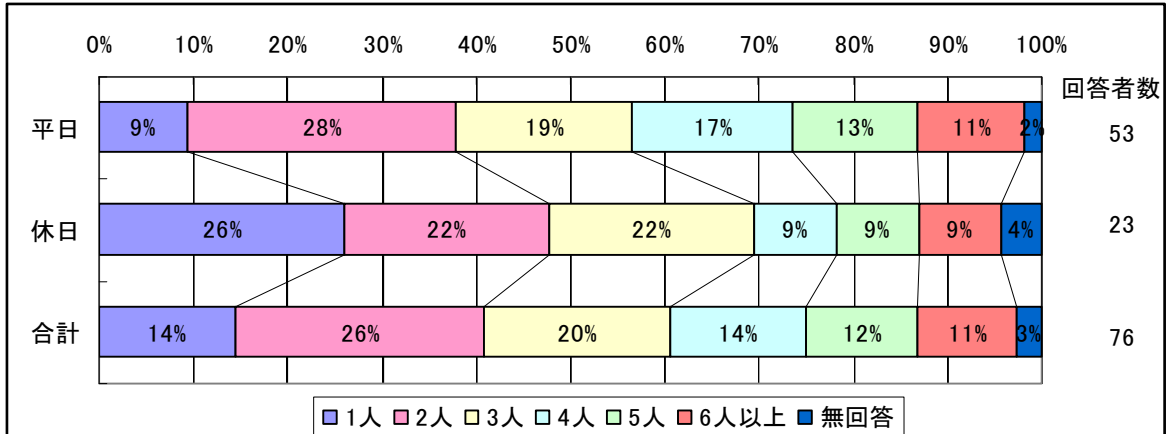
・世帯での自動車の保有率は68%であるが、何も持っていない世帯も26%に及び、特に休日の利用者は自動車保有率が低い。



※マルチアンサー

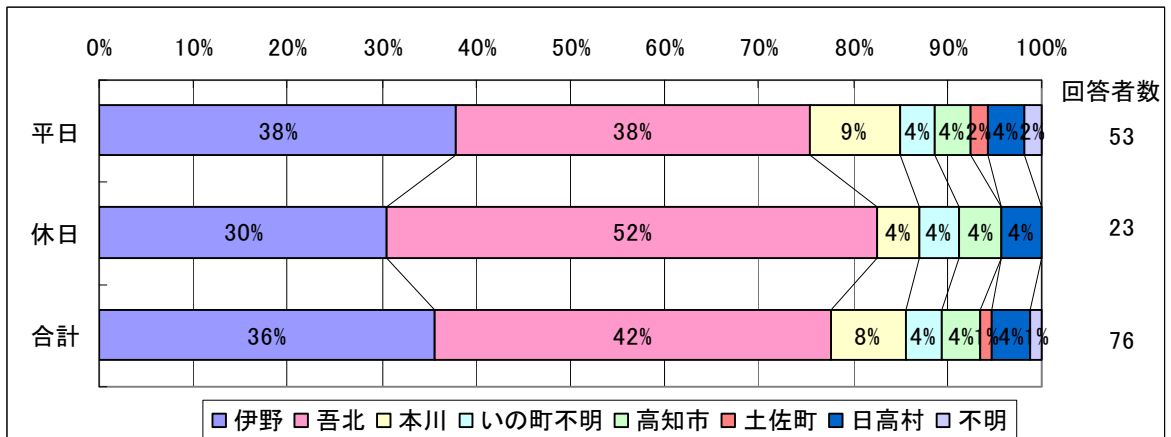
⑥家族の人数 [問1⑥]

・バス利用者の家族構成は2人～3人世帯が多いが、休日は単身世帯の利用者が26%と多くなる。



⑦住所 [問1⑦]

・回答者の居住地は、伊野地区が36%、吾北地区が42%、本川地区が8%である。

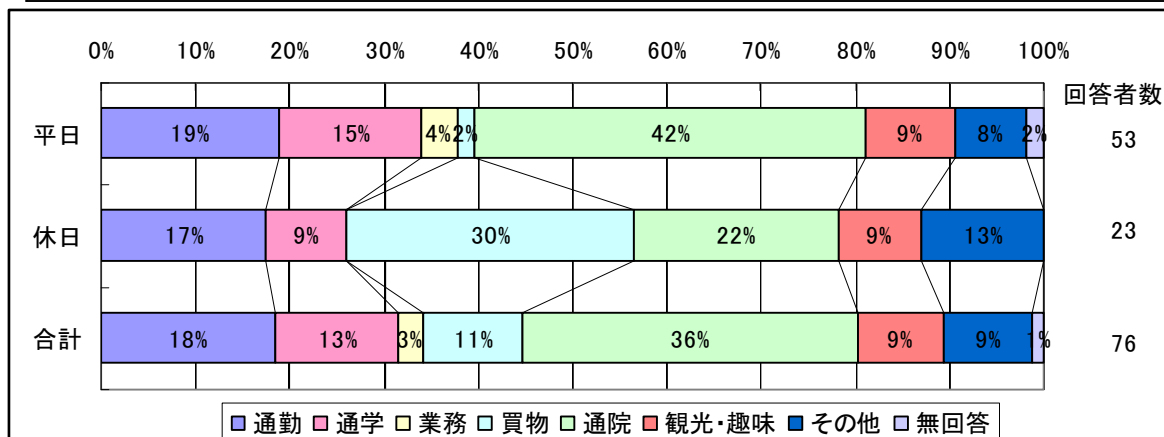


2.3. 調査時の移動について

(1) 移動内容

①移動目的 [問2(1)①]

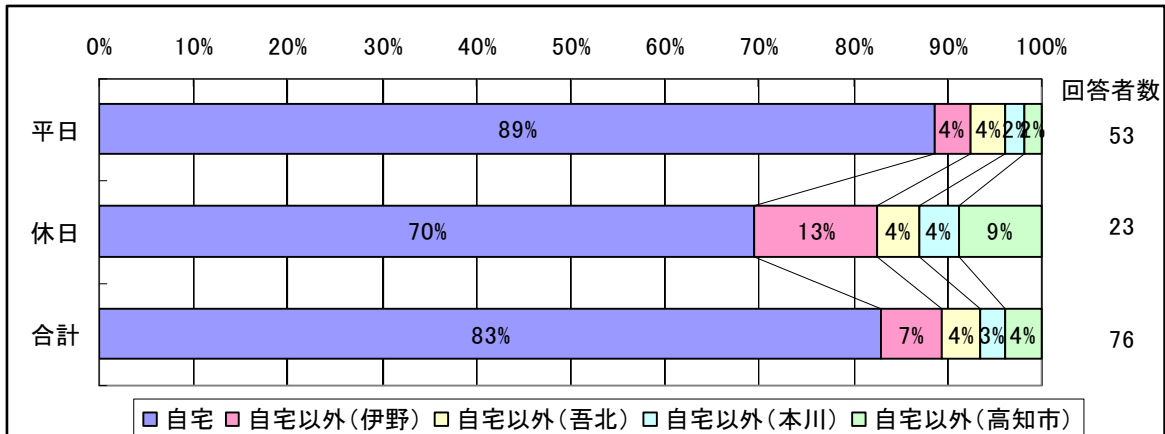
・調査時（＝バス利用時）の移動目的は、平日は通院が42%で最も多く、休日は買物が30%で最も多い。



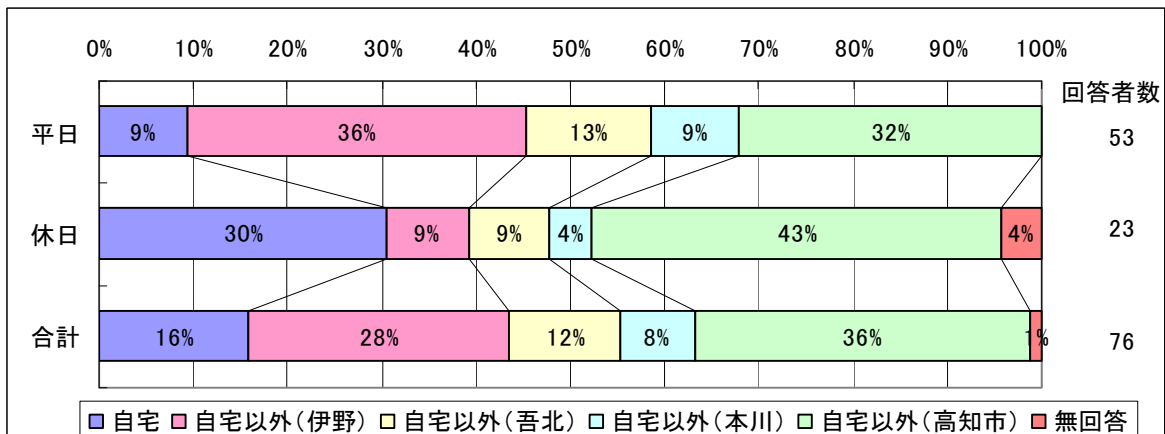
②出発地・目的地 [問2(1)②]

- ・出発地は自宅発が83%を占める。
- ・またバスの利用区間を見ると、伊野地区・吾北地区⇔高知市の利用が多い。

・出発地



・目的地



地区間OD(平日)

(単位:人/日)

	伊野	吾北	本川	いの町 不明	高知市	土佐町	日高村	他県	不明	合計
伊野	12	6	0	2	8	0	0	1	0	29
吾北		6	0	0	10	0	1	0	0	17
本川			4	0	1	1	0	0	0	6
いの町不明				0	0	0	0	0	0	0
高知市					0	0	1	0	0	1
土佐町						0	0	0	0	0
日高村							0	0	0	0
他県								0	0	0
不明									0	0
合計										53

地区間OD(休日)

(単位:人/日)

	伊野	吾北	本川	いの町 不明	高知市	土佐町	日高村	他県	不明	合計
伊野	3	1	0	1	4	0	0	0	0	9
吾北		2	0	0	9	0	0	0	1	12
本川			1	0	0	0	1	0	0	2
いの町不明				0	0	0	0	0	0	0
高知市					0	0	0	0	0	0
土佐町						0	0	0	0	0
日高村							0	0	0	0
他県								0	0	0
不明									0	0
合計										23

③乗降したバス停 [問2 (1) ③]

・乗降した利用バス停をみると、JR・土佐電の伊野駅・伊野駅前電停が最も多い。

・出発地側

バス停	平日	休日	合計
伊野駅前	9	4	13
思地	4	2	6
小倉	3	1	4
高岩	2	1	3
寺川	2	1	3
勝賀瀬	2	1	3
旭町	0	2	2
加田	2	0	2
漣地	2	0	2
鹿敷第一	2	0	2
新別本村	2	0	2
谷町	2	0	2
朝倉	1	1	2
柳野	2	0	2
センター前	0	1	1
はりまや	1	0	1
旭駅前	0	1	1
越裏門	1	0	1
屋敷谷	0	1	1
割石	1	0	1
葛川	1	0	1
岩村	0	1	1
蛸橋	1	0	1
吾北総合支所	0	1	1
公民館前	1	0	1
高敷	1	0	1
根来第一	1	0	1
寺野	0	1	1
若宮	1	0	1
神谷	0	1	1
大橋通	1	0	1
朝倉大学前	1	0	1
長沢役場前	1	0	1
土居	1	0	1
楠瀬第一	0	1	1
日ノ浦支所前	0	1	1
日比原下	1	0	1
又白	1	0	1
役場東	1	0	1
柳瀬出張所	1	0	1
啞内	1	0	1
無回答	0	1	1
回答者数	53	23	76

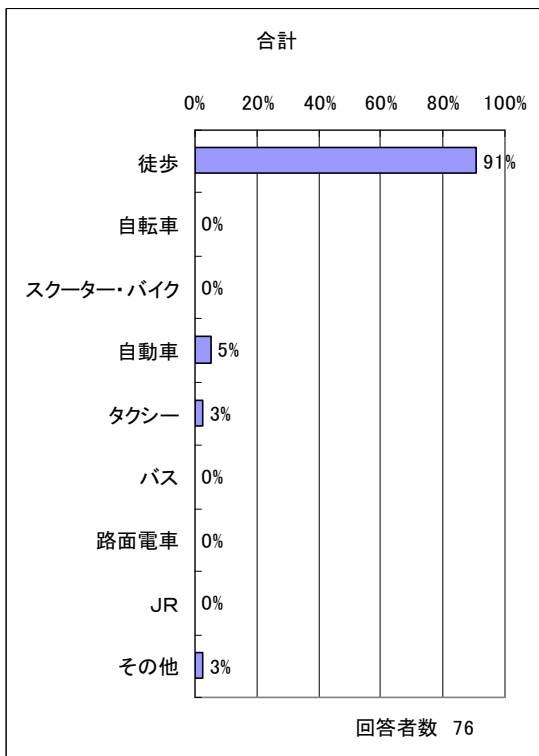
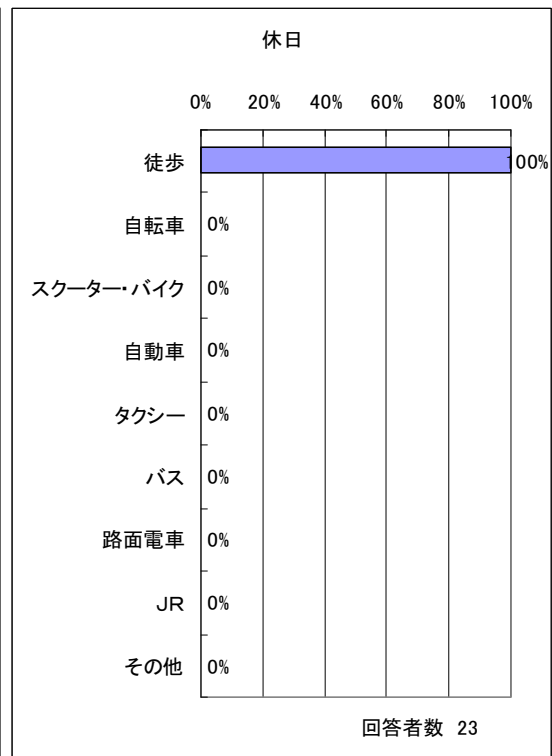
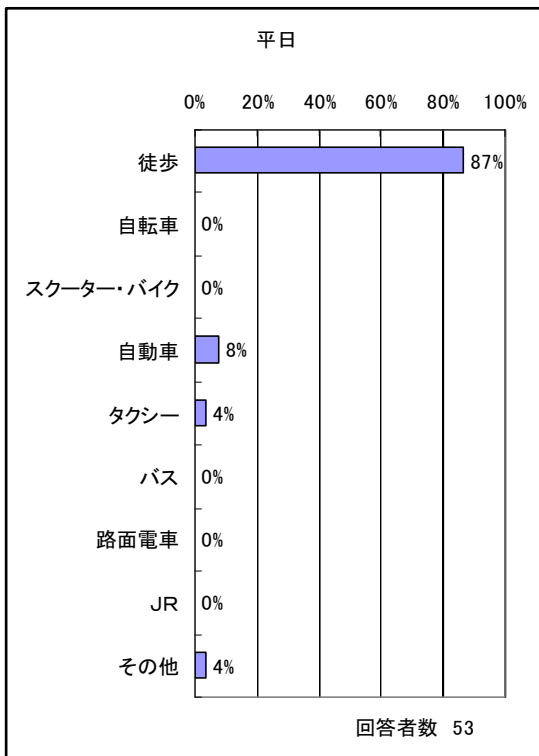
※平休計での降順

・目的地側

バス停	平日	休日	合計
伊野駅前	11	1	12
長沢	3	2	5
塚町	2	1	3
思地	3	0	3
神谷	2	1	3
大橋通	1	2	3
センター前	2	0	2
鴨部	2	0	2
古江	2	0	2
高岩	0	2	2
高知駅前	1	1	2
帯屋町	1	1	2
日ノ浦局前	2	0	2
又白	1	1	2
柳瀬出張所	2	0	2
ヒノ谷	1	0	1
旭3丁目	1	0	1
旭駅前	1	0	1
旭町	0	1	1
下寺野	0	1	1
加田	1	0	1
割石	1	0	1
滑谷	0	1	1
蛸橋西	1	0	1
県庁前	0	1	1
公園町	0	1	1
弘瀬	0	1	1
漣地	1	0	1
山王	0	1	1
鹿敷	0	1	1
勝賀瀬	1	0	1
上町一丁目	1	0	1
新別	1	0	1
仁淀川橋東	1	0	1
西の谷第二	1	0	1
西津賀才	0	1	1
川原田	0	1	1
川又口	1	0	1
足谷	1	0	1
朝倉	1	0	1
朝倉駅前	0	1	1
東駅前町	1	0	1
堀詰	1	0	1
和田	1	0	1
回答者数	53	23	76

④自宅から駅・電停・バス停までの交通手段 [問2 (1) ④]

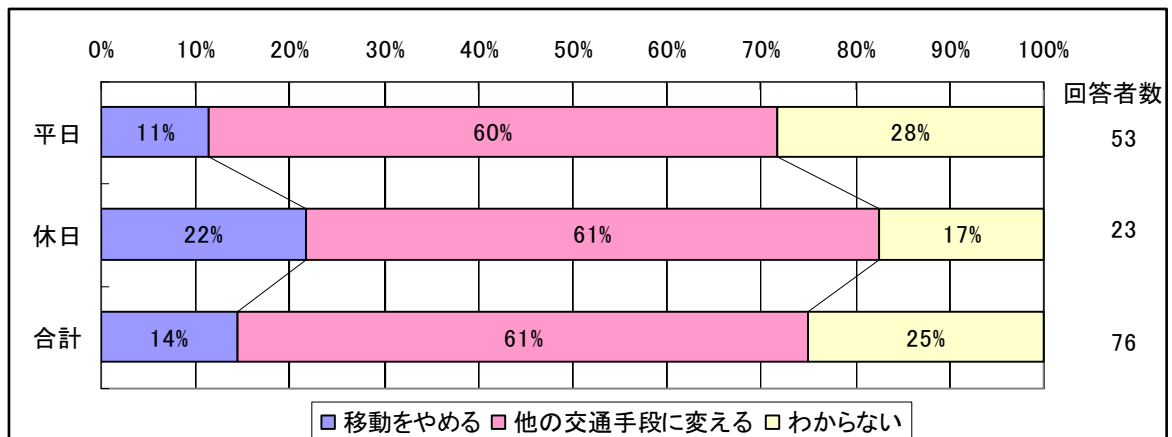
・自宅から駅・電停・バス停までの交通手段は徒歩が91%を占めている。



※マルチアンサー

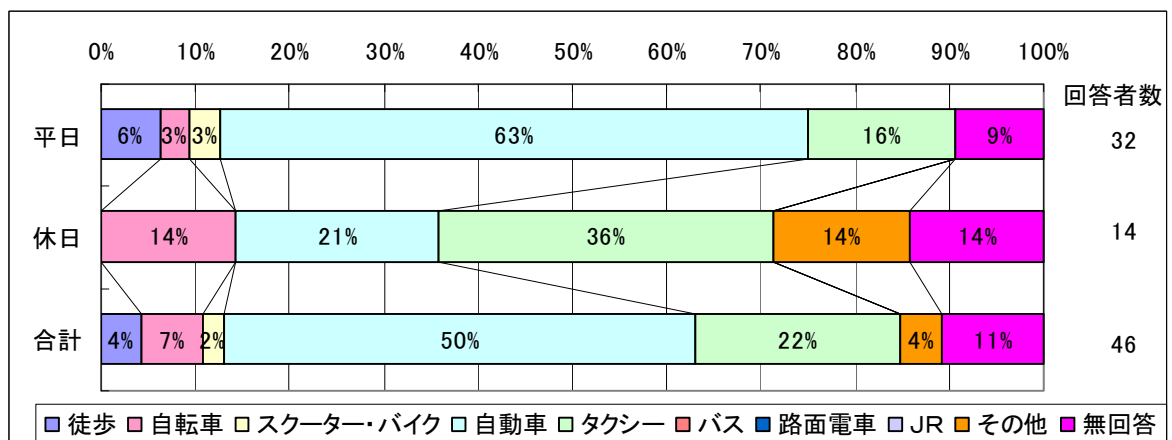
(2) 現在の利用交通手段が無くなった場合 [問2 (2)]

・現在の利用交通手段が無くなった場合は、「他の交通手段に変える」が61%であるが、休日では移動をやめる人が22%見られる。



(3) 現在の利用交通手段が無くなった場合の代替交通手段 [問2 (3)]

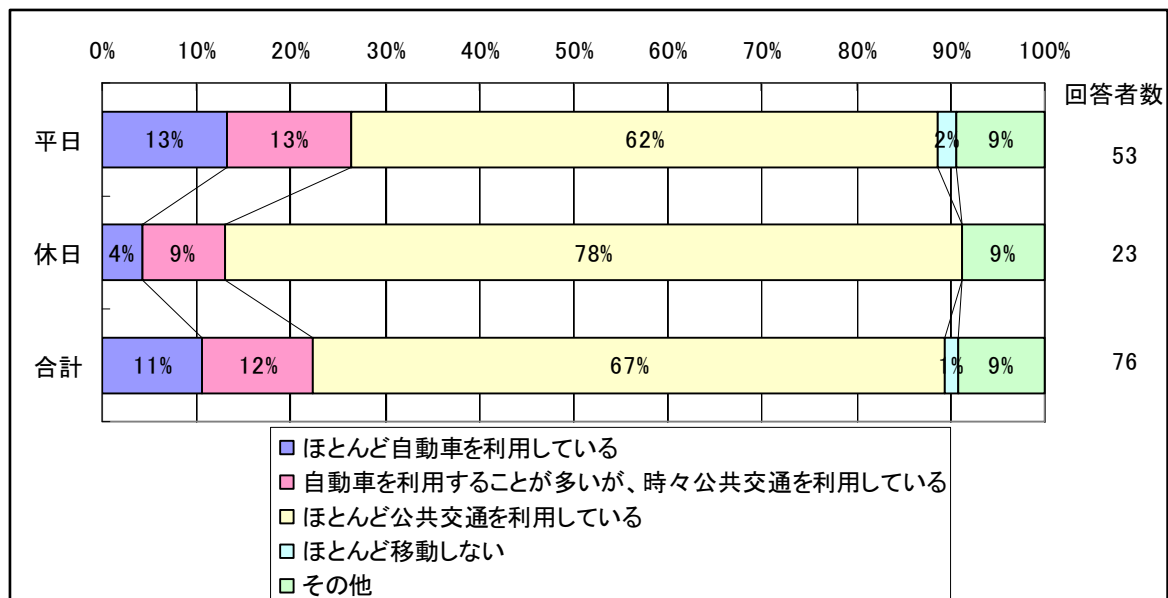
・現在の利用交通手段が無くなった場合の代替交通手段としては、平日は自動車が63%であるが、休日はタクシーが36%で最も多くなり、自動車を運転できない人の利用が休日は多いことがわかる。



2.4. 普段の移動について

(1) 普段の移動での利用交通手段 [問3 (1)]

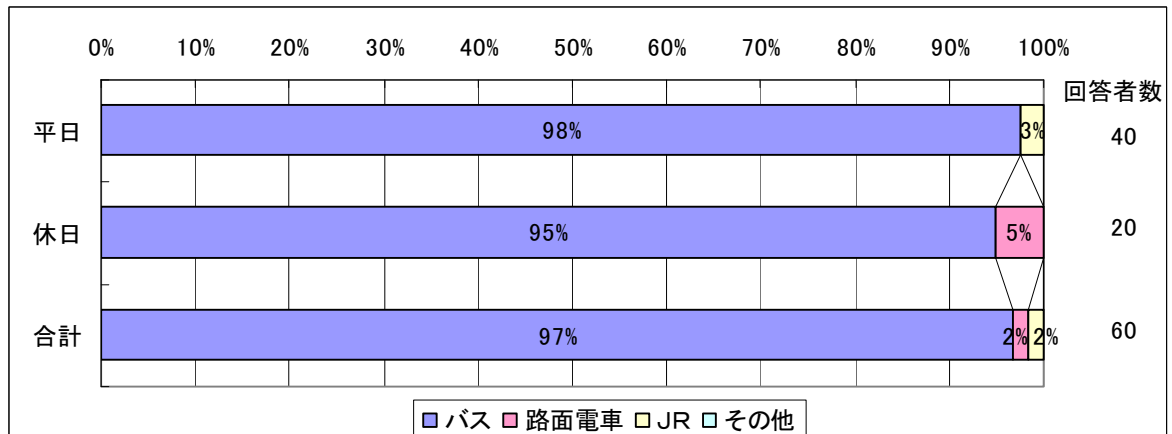
・バス利用者の普段の移動での利用交通手段は、「ほとんど公共交通を利用」が平日は62%、休日は78%を占めている。



(2) 公共交通利用者の利用交通手段

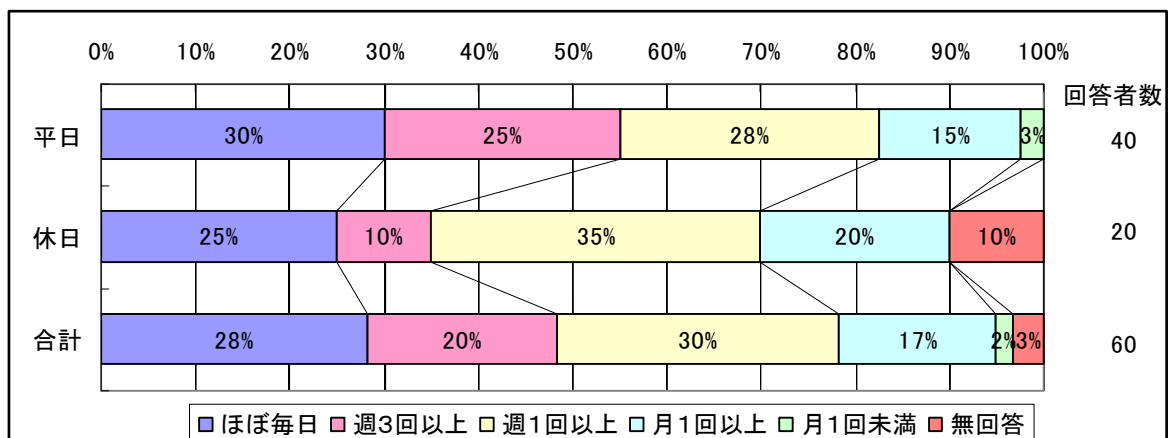
①利用交通手段 [問3 (2) ①]

・ 普段の移動において公共交通を利用する人は、公共交通の内、最も利用する公共交通を「バス」と97%が回答している。



②公共交通の利用頻度 [問3 (2) ②]

・ 上の質問で選んだ公共交通手段の利用頻度は、平日は「ほぼ毎日」が30%、休日は「週1回以上＝(休日のほぼ毎日)」が35%で最も多い。

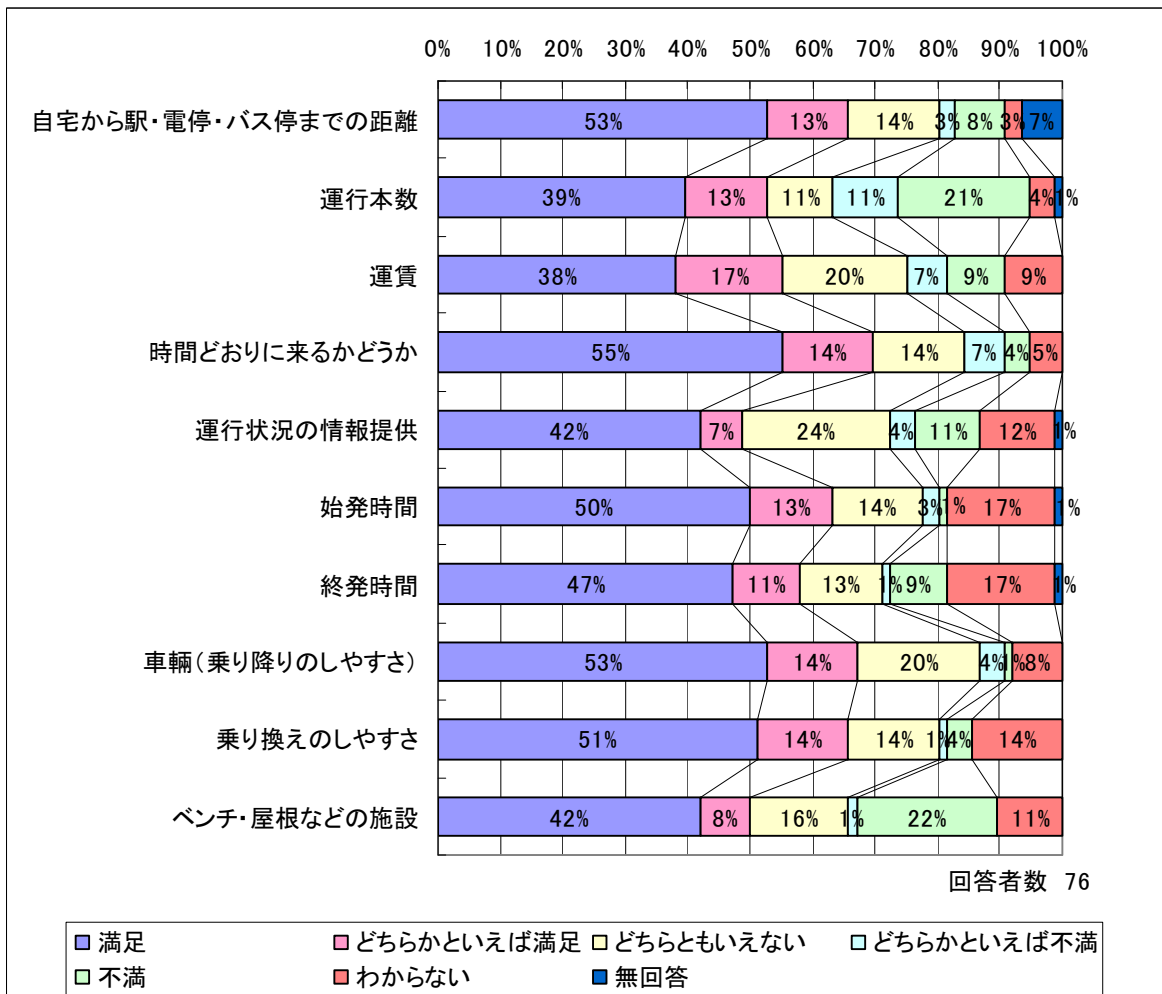


2.5. 公共交通の改善点について

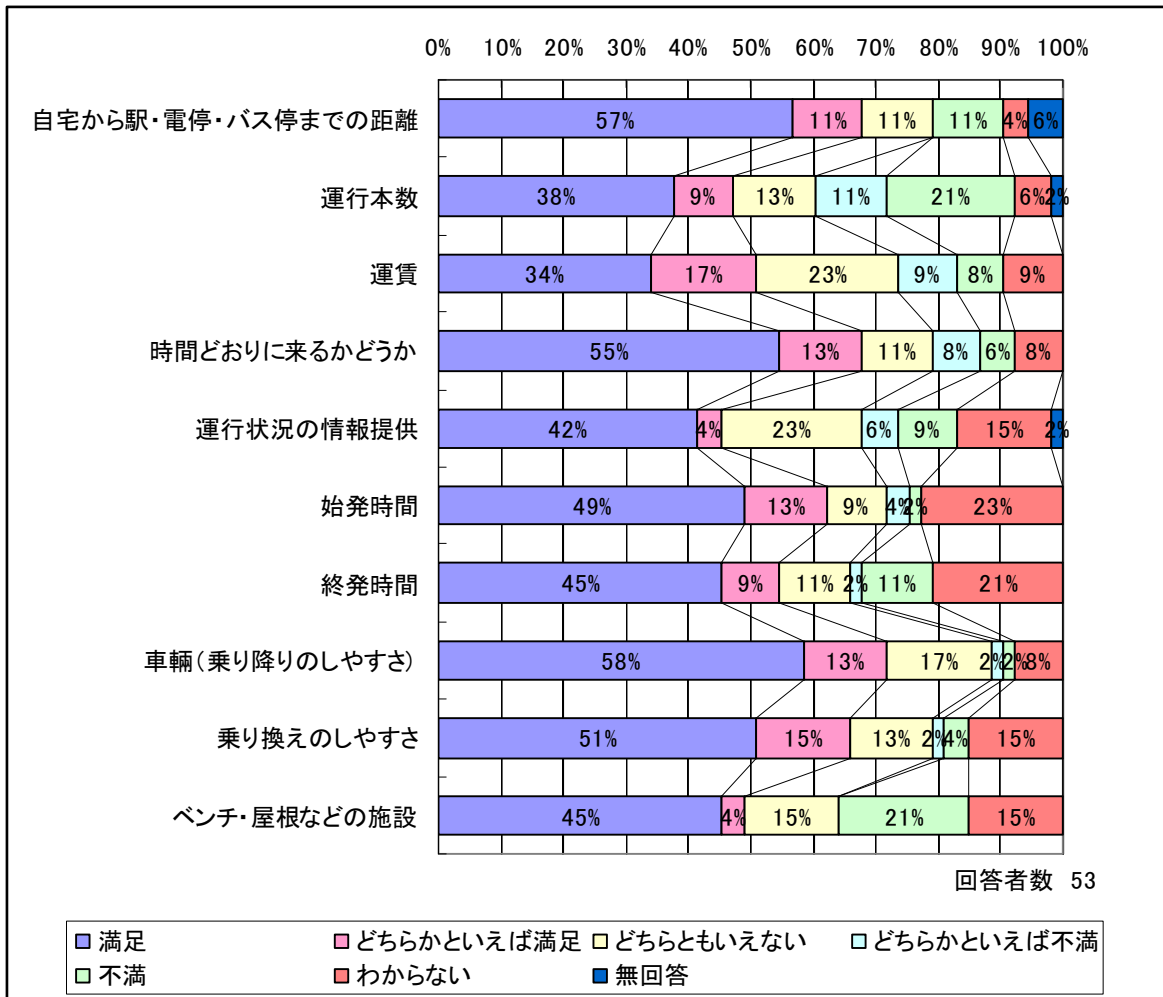
(1) 調査時利用交通手段の満足度 [問4 (1)]

- ・調査時の利用したバスに関する満足度（「満足」＋「どちらかといえば満足」の割合）では、平休計において「自宅から駅・電停・バス停までの距離」、「時間どおりに来るかどうか」、「始発時間」、「車輻（乗り降りのしやすさ）」、「乗換のしやすさ」で満足度が60%を超えている。
- ・一方、不満足度（「不満」＋「どちらかといえば不満」の割合）では、平休計において「運行本数」が33%、「ベンチ・屋根などの施設」が23%と不満足度が高い。

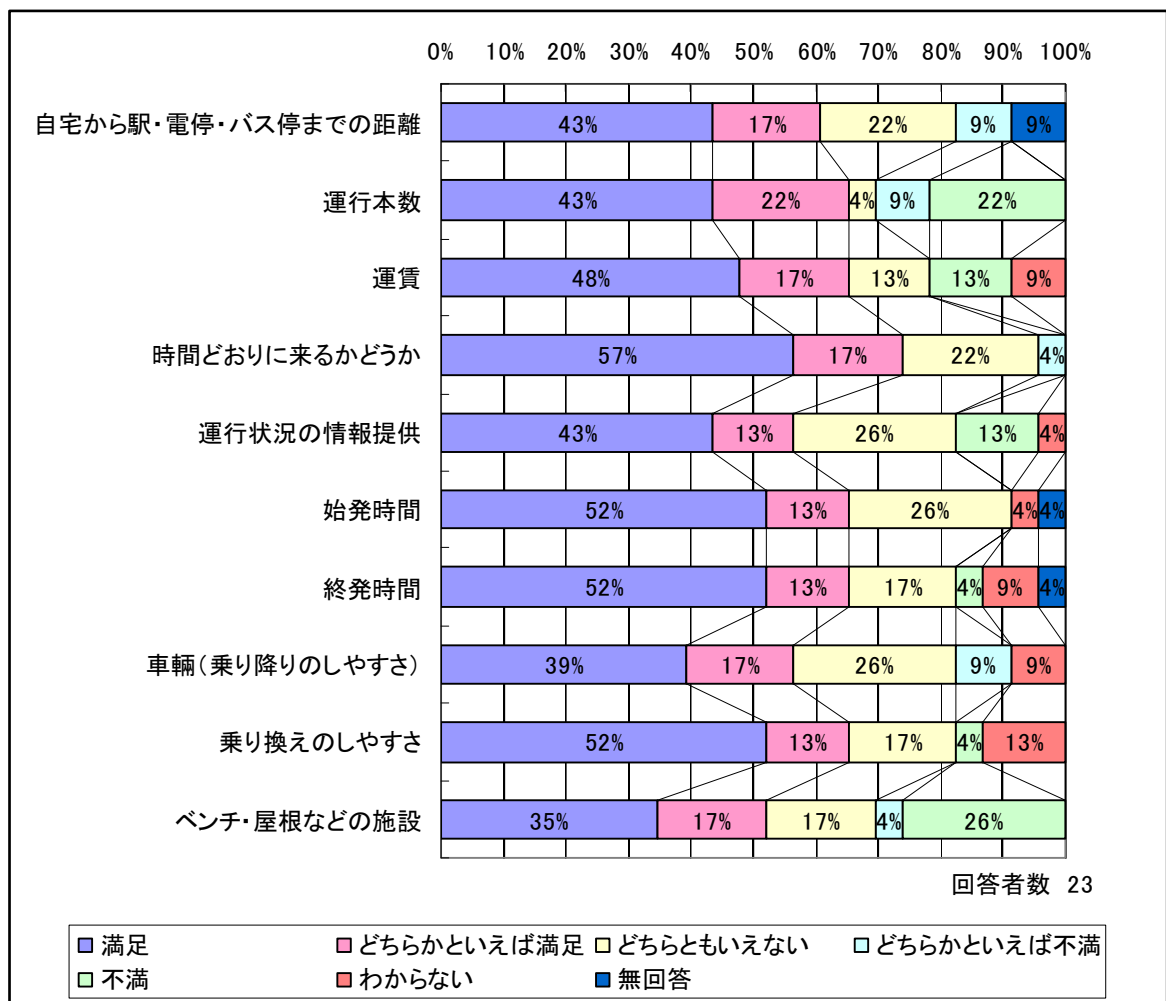
・合計



・平日

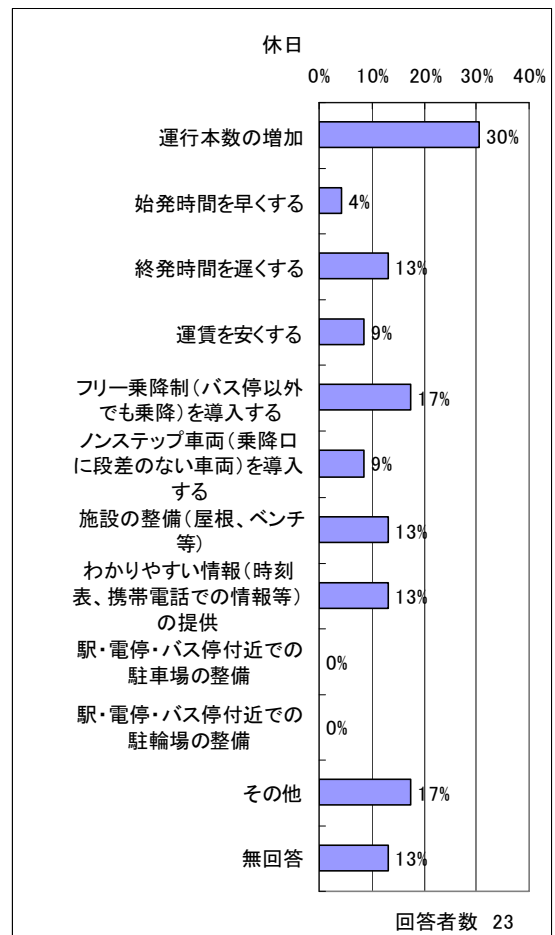
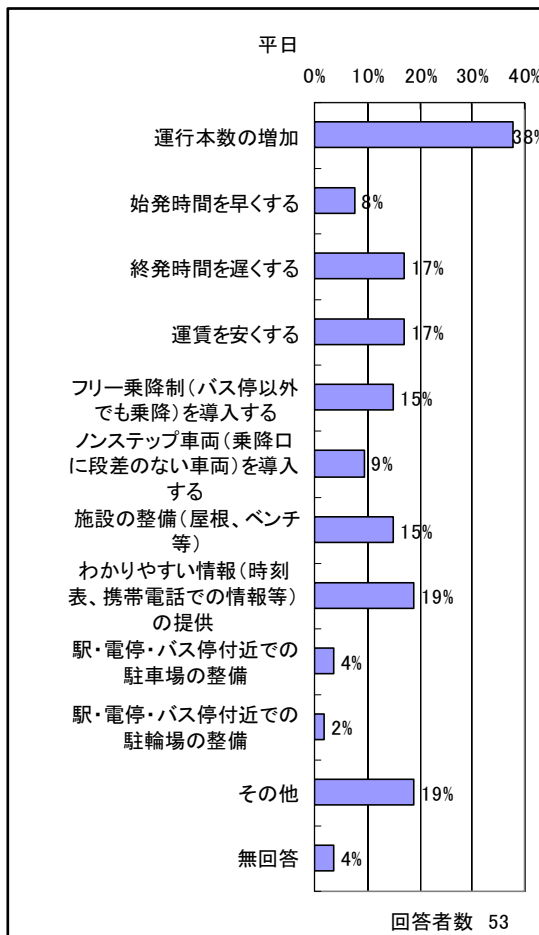


・休日

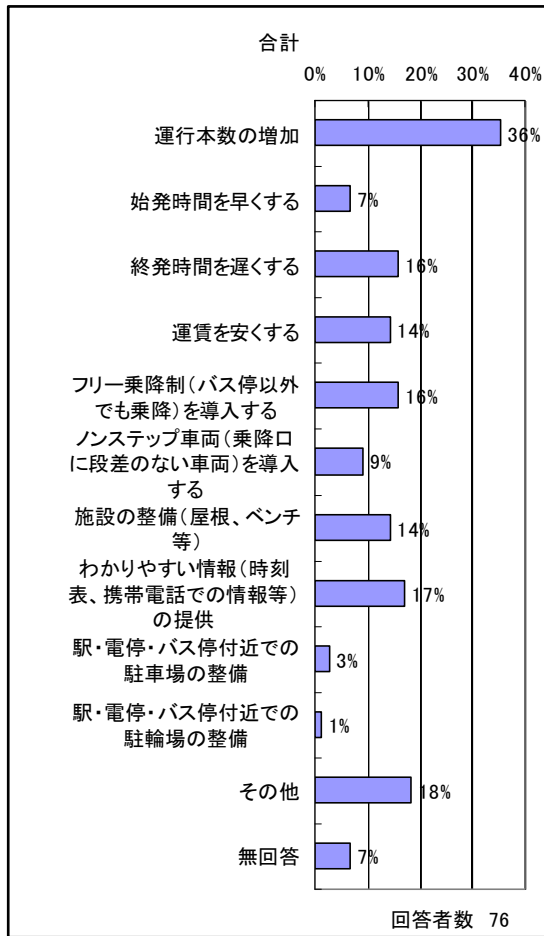


(2) 調査時利用交通手段の希望するバスサービス改善内容 [[問4(2)]

- ・調査時の利用したバスに対するサービス改善内容では、平日休日とも「運行本数の増加」が38%・30%と最も多い。
- ・続いて平日では「わかりやすい情報提供」、「終発時間を遅くする」、「運賃を安くする」等が多く、休日では「フリー乗降制の導入」が多い。



※マルチアンサー

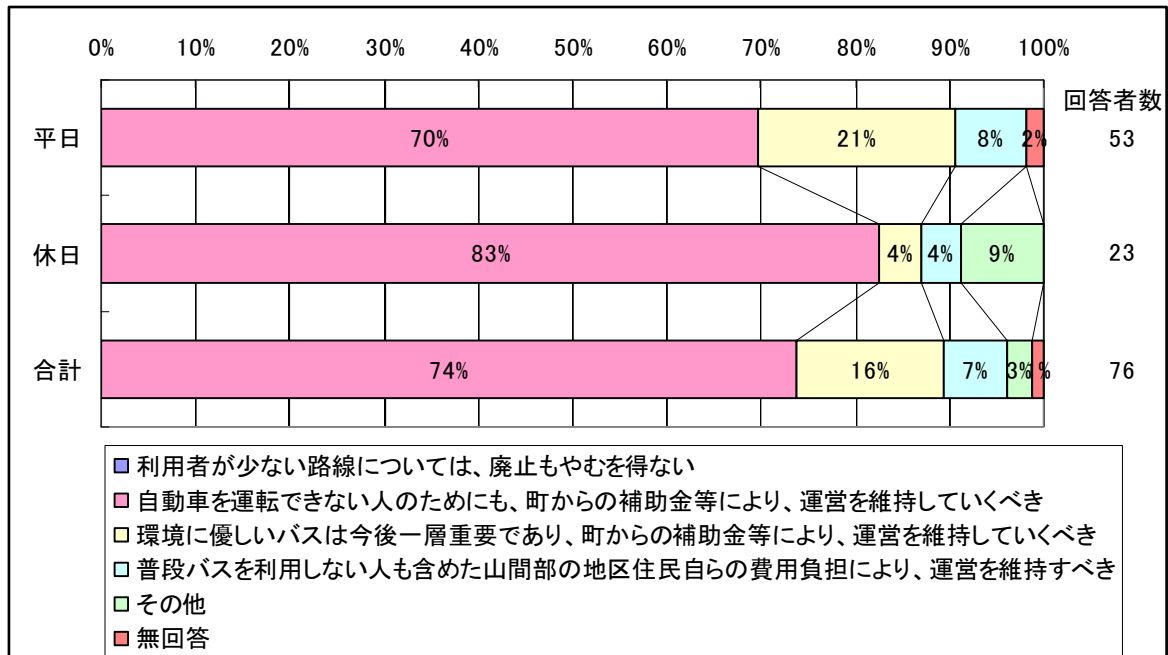


※マルチアンサー

2.6. バスの運営維持について

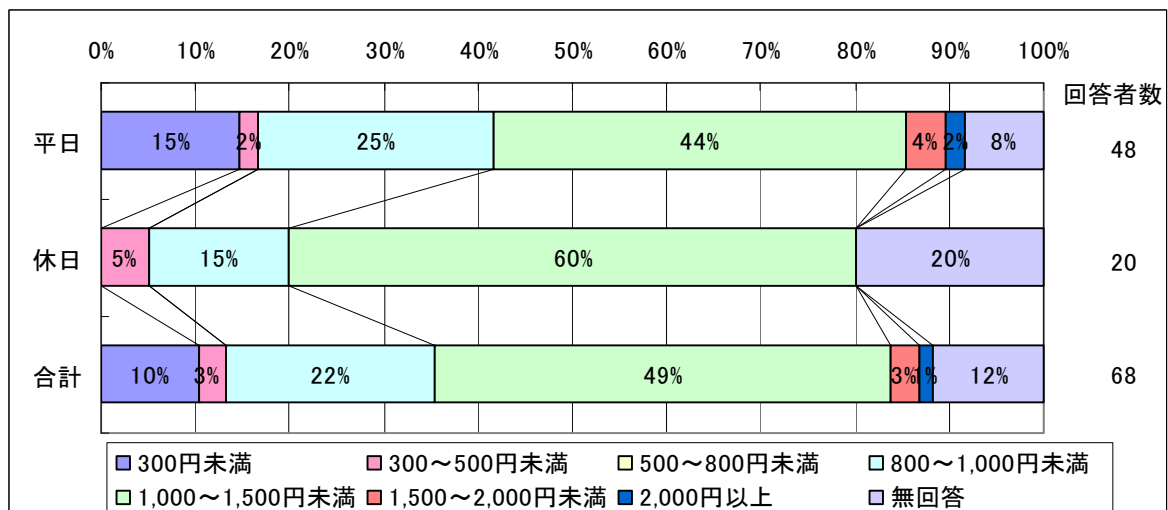
(1) バスの運営維持に関する意見 [問5 (1)]

- ・バスの運営維持については、平日 70%、休日 83%の人が「自動車を運転できない人のために運営維持すべき」としている。「山間部の地区住民の費用負担により運営を維持すべき」は平日 8%、休日 4%となっている。
- ・「利用者が少ない路線は廃止もやむを得ない」と回答した人はいない。



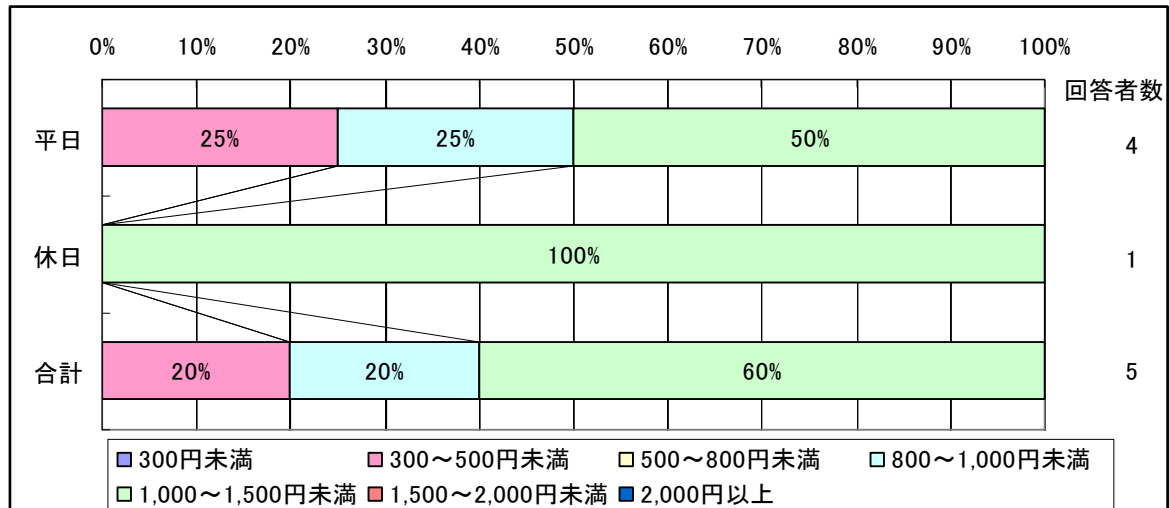
(2) 町からの補助金等による運営維持希望者の補助金等の希望額 [問5 (2)]

- ・バスの運営維持のための町からの補助金等を希望する人の希望額は、現行（1,000円/月・世帯）と同程度の「800～1,000円未満」、「1,000円～1,500円未満」が多い。
- ・特に休日で現行以上の「1,000円～1,500円未満」の回答が多い。



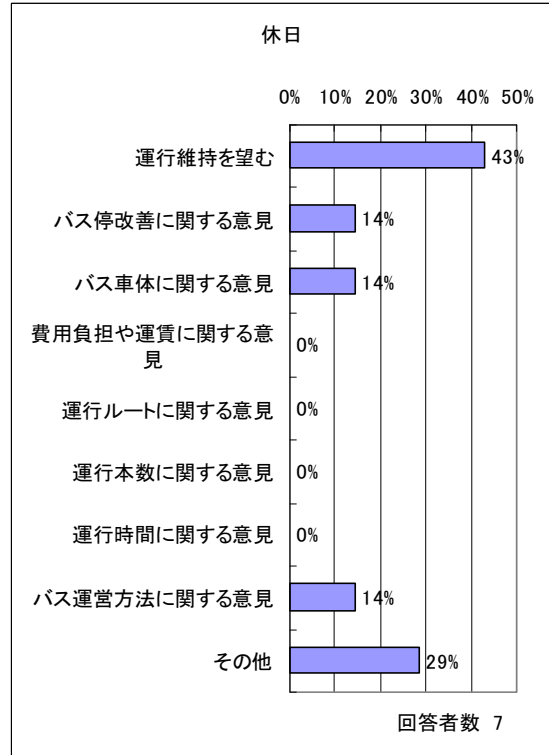
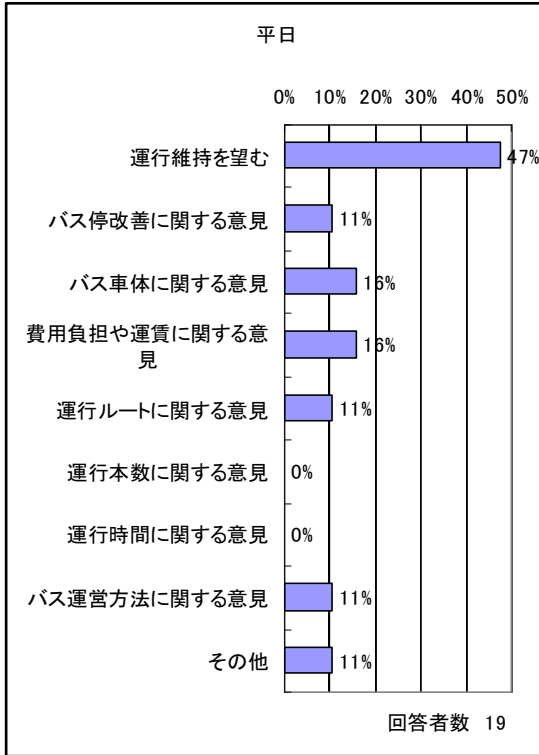
(3) 住民負担による運営維持希望者の負担額の希望 [問5 (3)]

・普段からバスを利用しない人を含めた山間部の住民らの費用負担によるバスの運営維持を希望する人の希望負担額は、「1,000円～1,500円未満」が最も多い。

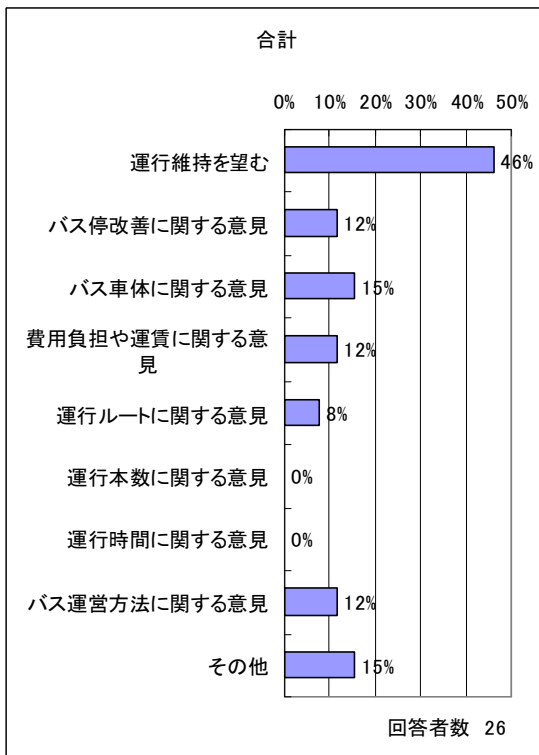


2.7. いの町の公共交通に関する自由意見

・いの町の公共交通に関する自由意見では、運行維持を望む意見が最も多く、次いでバス車体、バス停改善、費用や運賃、バス運営方法に関する意見が多い。



※マルチアンサー



・主な自由回答

項目	主な自由回答
運行維持を望む意見	・バスの存続を望む。
バス停改善に関する意見	・快適なバス停にしてほしい（日よけ、ベンチなど） ・バス停をきれいにしてほしい
バス車体に関する意見	・ノンステップにしてほしい ・乗降口がもう少し広ければ
費用負担や運賃に関する意見	・町の負担は適正に ・運賃が高い。
運行ルートに関する意見	・山奥まで入ってきてくれるバスの存続を強く望む
運行本数に関する意見	・ぐるりんバスの運行回数をもう少し増やしてほしい ・音竹にバスを入れてほしい
運行時間に関する意見	・路面電車の始発をもっと早くしてほしい
バス運営方法に関する意見	・カーシェアリングを学校区単位、集客施設などで実施してはどうか。 ・フリー乗降をお願いしたい
その他の意見	・運転手の態度が悪い

〔自由回答：平日 19 票〕

バス停をきれいにしてほしい
地域負担も容認できる ただし、その場合、できるだけ安い負担にて
空っぽで走るならバス運行はムダ 運転手さんの勤務姿勢がよくない
ノンステップにしてほしい バスは絶対になくさないでほしい
バスをなくしてはダメ
とにかくバス便を残して欲しい。無いと生きてゆけない。
便数が減っても何としても、路線を維持して欲しい。減っても、なんとしても路線を維持しえのしい。
とにかくなくなったら困ります。
柳野便がなくなったら病院に行く手段がなくなります。非常に困ります。
・カーシェアリングを学校区単位、集客施設などで実施してはどうか。・マイクロバスによる中山間地域でのバス運行。
普段は車で通勤しているが、現在修理中なのでバス利用。町の負担は適正に。かつバス便の維持は必要。
もう少し小さいバスにして、バスの運行がなくならないように山間部まで来てほしい。山奥などバスが空で走っていることが多いので、その人数に応じたものにして存続してほしい。
ぐるりんバスなどの有効利用をしてほしい。赤字なのはわかるが、山奥まで入ってきてくれるバスの存続を強く望む。
路面電車などの乗降口の段差が低かったら助かる。現在は乗降口が高いため利用できていない。
バス停以外で降車をお願いすると文句を言われる。
フリー乗降は運転手によって態度が違う。
ぜひ続けてもらいたい。

運賃が高い。支払いのカード式が便利だが、入金が面倒。乗降口がもう少し広ければ助かる。あと段差がなければ助かる。

バスの存続を望む。

【自由回答：休日7票】

快適なバス停にしてほしい 日よけ、ベンチなど

とにかくバスはなくさないでほしい

何かしら地域に根ざした、公共交通が自立できる施策を持つべきである。山などの素晴らしい地域資源を持ちながら、自家用車で他とのコミュニケーションを拒絶しながらやってくる観光客が多いのが残念である。

運転手の態度が悪い 若い人は特に運転態度が悪い とぼし(スピードをだし)たり、バス停に時間通りにいないと怒られる 高齢者に冷たい態度をとることがある

フリー乗降をお願いしたい バスの存続を望みます

バスの存続を望みます

シートの背もたれが硬いので、長時間乗る時には辛い。

3. 路線バス等利用者調査（配布分）

3.1. 調査概要

（1）調査の目的

公共交通の利用実態、利用者ニーズの把握を目的に、公共交通利用者を対象としたアンケート調査を実施する。

（2）調査の対象

主たる調査対象地域である中山間地域と都市部を区分し、本調査では都市部を対象地域とし、J R伊野駅、土佐電鉄伊野駅、駅前バス停の各駅・電停・バス停利用者を調査対象とする。

表 路線バス等利用者調査の対象

調査名	対象地域	調査対象交通機関	調査対象者
路線バス等利用者調査 （バス乗り込み分）	中山間地域	伊野駅以北を運行する廃止代替バス	バス利用者
路線バス等利用者調査 （配布分）	都市部	J R伊野駅、土佐電鉄伊野駅、駅前バス停	各駅・電停・バス停利用者

（3）調査の視点

以下の2点を視点に調査を実施する。

【 調査の視点 】

- 公共交通の利用実態を把握するとともに、利用特性、区間ごとの需要等を明確にする。
- 公共交通のサービス改善に向けた施策検討のため、住民ニーズを把握する。

（4）調査の実施概要

路線バス等利用者調査（配布分）の規模・方法は、以下のとおりである。

表 路線バス等利用者調査（配布分）の規模・方法

区分	概要
調査対象	J R伊野駅、土佐電鉄伊野・伊野駅前、駅前バス停利用者
調査規模	J R伊野駅：284人（平休計） 土佐電鉄伊野・伊野駅前：219人（平休計） 駅前バス停：59人（平休計）
調査方法	・各駅・バス停で乗降者に手渡し配布・郵送回収

(5) 有効回収票数

路線バス等利用者調査（配布）は、総配布数 562 票に対し、有効回収票数は 138 票で、有効回収率は 25%である。

表 配布数と有効回収票数・有効回収率

	配布場所	配布 票数	日別配 布票数	有効 回収票数	有効 回収率
平日配布 10月26日（月）	J R伊野駅	226	415 票	138 票	25%
	土佐電鉄いの停留所	162			
	バス伊野駅前停留所	27			
休日配布 11月1日（日）	J R伊野駅	58	147 票		
	土佐電鉄いの停留所	57			
	バス伊野駅前停留所	32			

(6) 調査票

調査票を次頁以降に示す。

なお、調査票は路線バス等利用者調査（バス乗り込み分）と同じである。

（時刻表、携帯電話での情報等）の提供
 付近での駐車場の整備
 付近での駐輪場の整備

についてお尋ねします。

バス路線は、赤字路線で現在約1億円（1世帯当たり月約1,000円）を町が
 の運営しています。町としては、運営を維持していきたいと考えておりますが、
 が年々増加しており、このままでは、バス路線等の継続運営は非常に厳しい状
 のバス路線の運営維持について、あなたの考えに近いものを選んで下さい。

い方もご回答下さい。（1つに○）

- 路線については、廃止もやむを得ない
 ない人のためにも、町からの補助金等により、運営を維持していくべき
 → 自由意見へ
- は今後一層重要であり、町からの補助金等により、運営を維持していくべき
 → (2)へ
- しない人も含めた山間部の地区住民自らの費用負担により、運営を維持すべき
 → (2)へ
- (3)へ
- 自由意見へ

「～3」を選ばれた方にお尋ねします。
 りにして月に約1,000円、町が負担（補助金等）して運営していますが、
 維持するため、町からの補助金等はその程度までが妥当と考えますか（1つに○）

- 的金額： 円） ※ いずれも1世帯当たりにして
2. 300～500円未満 3. 500～800円未満
 5. 1,000～1,500円未満 6. 1,500～2,000円未満

」を選ばれた方にお尋ねします。
 め、住民自らの費用負担はその程度までが妥当と考えますか（1つに○）

- 的金額： 円） ※ いずれも1世帯当たりにして
2. 300～500円未満 3. 500～800円未満
 5. 1,000～1,500円未満 6. 1,500～2,000円未満

自由意見

について、ご意見があまりありませんらご自由にお書き下さい。

とさせていただきます。ご多忙のなか、誠に恐縮ですが、調査の趣意をご理解いた
 ようお願いいたします。

なお、この調査票は統計以外の目的には使用いたしませんので、よろしくお願
 いの町

- 提出方法：11月13日（金）までに同封の返信用封筒に入れてポストにご投
- お問い合わせ先

いの町地域公共交通活性化協議会
 事務局（いの町企画課内）

（TEL）088-893-5855
 （FAX）088-892-0353

（調査委託機関）

株式会社 オリエンタ
 とみやま かねつぎ
 富安、金築

問1. あなた自身のことについてお尋ねします。

①性別	1. 男性	2. 女性
②年齢	1. 20歳未満 5. 50歳代	2. 20歳代 6. 60歳代 3. 30歳代 7. 70歳以上
③職業	1. 会社員 5. 主婦	2. 公務員 6. 無職 3. 自営業 7. その他（
④免許の保有 （複数回答可）	1. 大型車または普通自動車免許を保有 3. 原動機付自転車免許のみ保有	2. 自動車 4. 免許を ※家族の方が所有している場合も含めてお答えください
⑤自動車等の保有 （複数回答可）	1. 自動車を持っている 3. 原動機付自転車を持っている	2. 自動車 4. どれも
⑥家族の人数 （自分も含む）	（ ）人	
⑦住所	1. いの町（ ）地区（ ） 2. いの町以外	町 村 市 郡

問2. 調査時のあなたの移動についてお尋ねします。

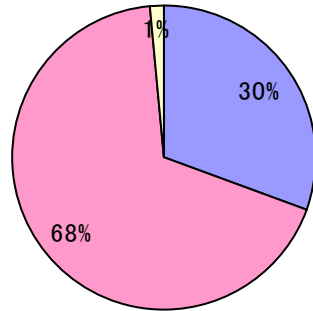
（1）アンケート票を受取った時のあなたの移動についてお答え下さい。
 ①今回の移動の目的（1つに○）

1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 買物 5. 通院
 6. 観光・趣味 7. その他（ ）

3.2. 回答者の個人属性

①性別 [問 1 ①]

・回答者（公共交通利用者）は女性が68%を占める。

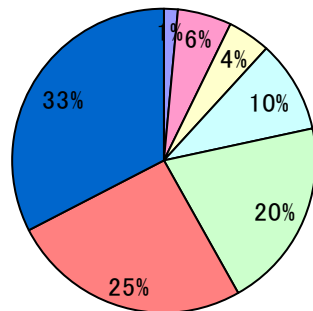


回答数 138

■ 男性 ■ 女性 □ 無回答

②年齢 [問 1 ②]

・回答者の年齢は70歳以上が33%と最も多く、60歳以上では58%となる。

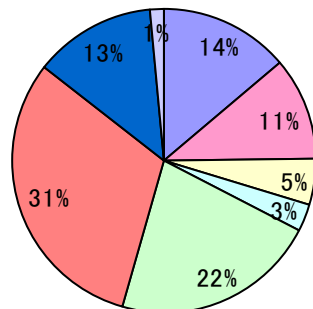


回答数 138

■ 20歳未満 ■ 20歳代 ■ 30歳代 ■ 40歳代
■ 50歳代 ■ 60歳代 ■ 70歳以上

③職業 [問 1 ③]

・回答者の職業は無職が31%と最も多い。

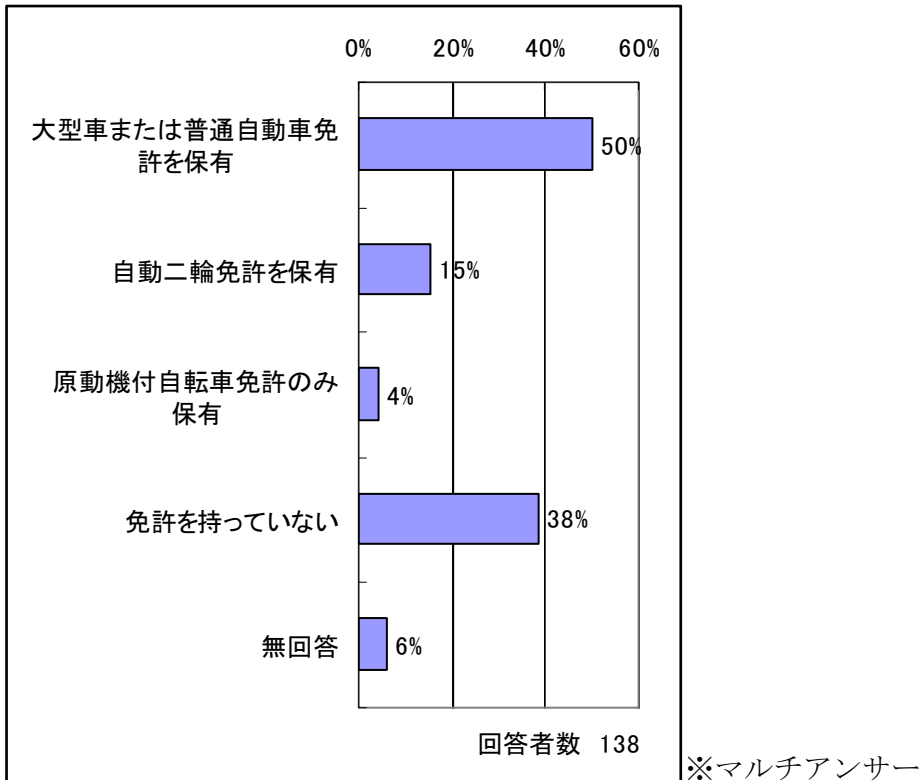


回答数 138

■ 会社員 ■ 公務員 ■ 自営業 ■ 学生 ■ 主婦
■ 無職 ■ その他 □ 無回答

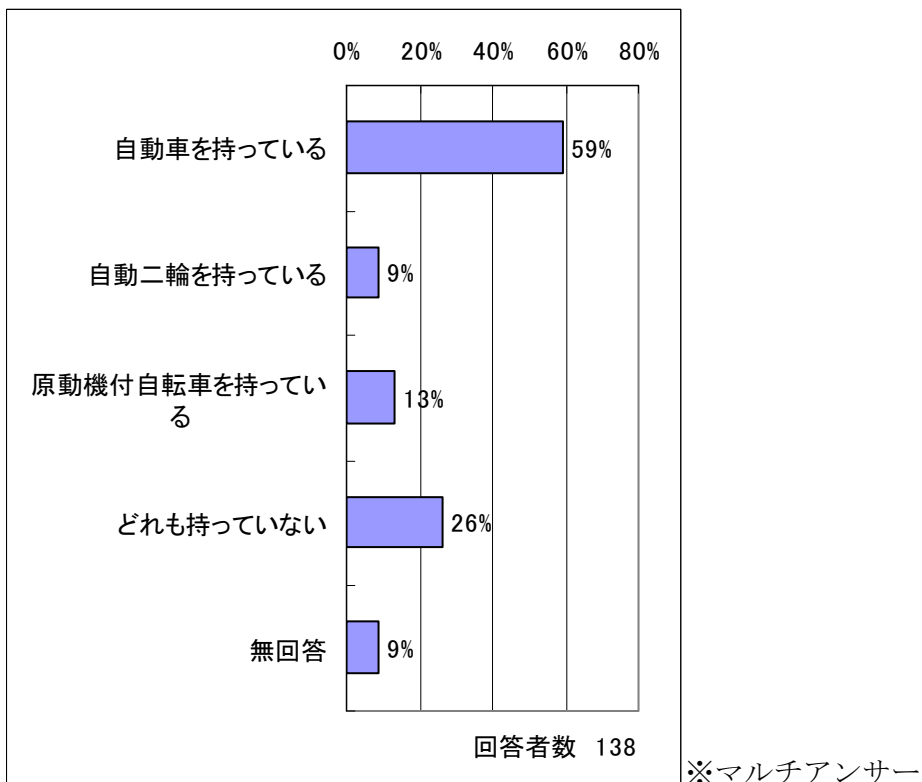
④運転免許の保有 [問 1 ④]

・自動車運転免許保有率は50%、何の運転免許も持っていない人は38%である。



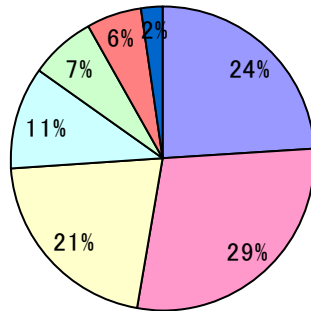
⑤世帯での自動車等の保有 [問 1 ⑤]

・世帯での自動車の保有率は59%であるが、何も持っていない世帯も26%に及ぶ。

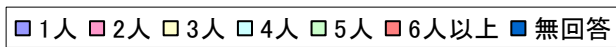


⑥家族の人数 [問1⑥]

・回答者の家族構成は単身または2人世帯が多い。

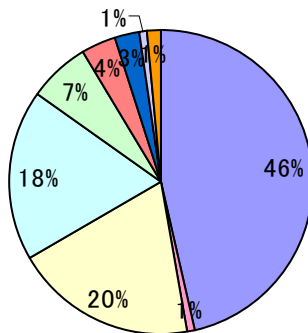


回答数 138

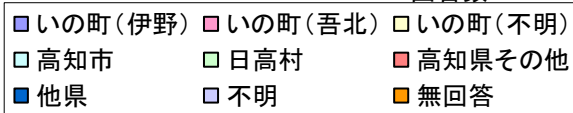


⑦住所 [問1⑦]

・回答者の居住地は、いの町が67%、高知市が18%を占める。



回答数 138

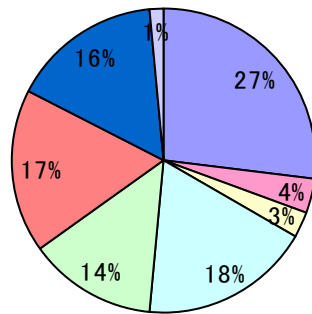


3.3. 調査時の移動について

(1) 移動内容

①移動目的 [問2(1)①]

・調査時（＝公共交通利用時）の移動目的は、通勤が27%で最も多く、次いで買物が18%で多い。



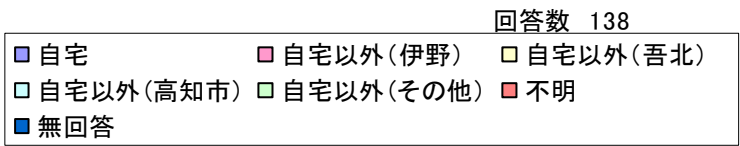
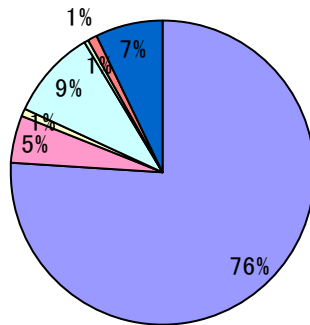
回答数 138



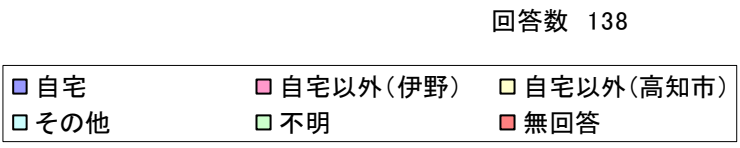
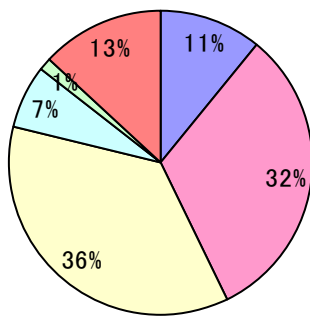
②出発地・目的地 [問2 (1) ②]

・出発地は自宅発が76%、目的地は自宅以外(高知市)が36%、自宅以外(伊野地区)が32%を占める。
 ・またバスの利用区間を見ると、いの町⇔高知市の利用が多い。

・ 出発地



・ 目的地



・ 地区間OD

(単位:人)

	伊野	吾北	いの町 不明	高知市	日高村	高知県 その他	他県	不明	合計
伊野	17	0	5	47	3	6	5	8	91
吾北		0	0	1	0	0	0	0	1
いの町不明			1	16	1	0	0	0	18
高知市				7	5	0	0	2	14
日高村					0	0	0	0	0
他県						0	0	1	1
他県							3	0	3
不明								10	10
合計									138

③乗降した駅・電停・バス停 [問2 (1) ③]

・乗降した利用駅・電停・バス停をみると、JR・土佐電の伊野駅・伊野駅前電停が最も多い。

・出発地側

バス停	合計
伊野駅	35
いの電停	25
枝川電停	5
八代電停	4
高知駅	3
西佐川駅	3
朝倉電停	3
波川駅	3
はりまや橋電停	2
旭駅	2
高知商業前駅	2
日下駅	2
入明駅	2
旭町三丁目電停	1
宇治団地前電停	1
越知東バス停	1
円行寺口駅	1
横浜	1
鴨部	1
宮の奥電停	1
鏡川橋電停	1
窪川駅	1
吾北バス停	1
高知市内の電停	1
佐川	1
三島駅	1
鹿敷バス停	1
曙町電停	1
勝賀瀬バス停	1
上町5丁目バス停	1
上町一丁目電停	1
神谷バス停	1
神奈川	1
西高須電停	1
池ノ内柿又	1
天王バス停	1
土佐山田駅	1
免許センター	1
無回答	22
回答者数	138

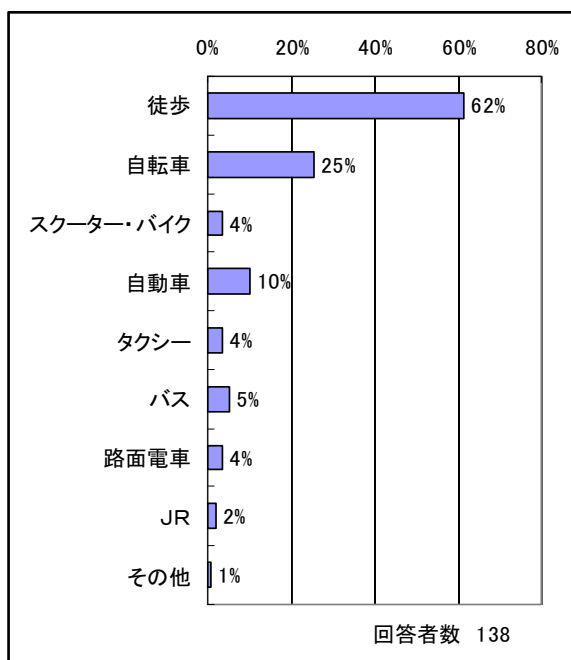
・目的地側

バス停	合計
伊野駅	28
伊野駅前電停	22
高知駅	18
はりまや橋電停	4
県庁前電停	4
大橋通電停	4
旭駅	3
入明駅	3
堀詰電停	3
円行寺駅	2
蛸橋	2
中村駅	2
八代通電停	2
宇多津駅	1
鴨部電停	1
吾北バス停	1
高知市内のバス停	1
高知城前電停	1
高知大学前	1
菜園場電停	1
堺町バス停	1
枝川電停	1
上町5丁目電停	1
知寄町電停	1
朝倉駅前電停	1
土佐久礼駅	1
土佐山田駅	1
日下駅	1
白浜温泉駅	1
文珠通り電停	1
北内電停	1
無回答	23
回答者数	138

※降順

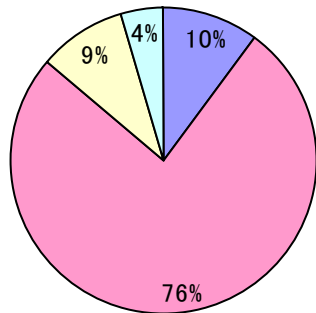
④自宅から駅・電停・バス停までの交通手段 [問2 (1) ④]

・自宅から駅・電停・バス停までの交通手段は徒歩が62%、自転車が25%を占めている。



(2) 現在の利用交通手段が無くなった場合 [問2 (2)]

・現在の利用交通手段が無くなった場合は、「他の交通手段に変える」が76%であり、移動をやめる人は10%と少ない。

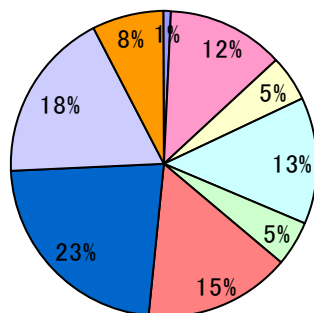


回答数 138

■ 移動をやめる ■ 他の交通手段に変える □ わからない □ 無回答

(3) 現在の利用交通手段が無くなった場合の代替交通手段 [問2 (3)]

・現在の利用交通手段が無くなった場合の代替交通手段としては、JR・路面電車・バスを利用する人が56%であり、自動車に替える人は13%である。



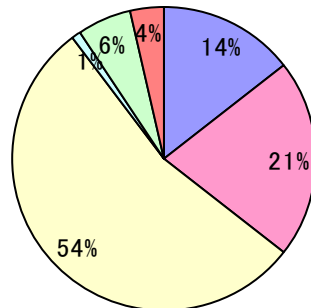
回答数 105

■ 徒歩 ■ 自転車 ■ スクーター・バイク
■ 自動車 ■ タクシー ■ バス
■ 路面電車 ■ JR ■ 無回答

3.4. 普段の移動について

(1) 普段の移動での利用交通手段 [問3 (1)]

・回答者の普段の移動での利用交通手段は、「ほとんど公共交通を利用」が54%を占めている。



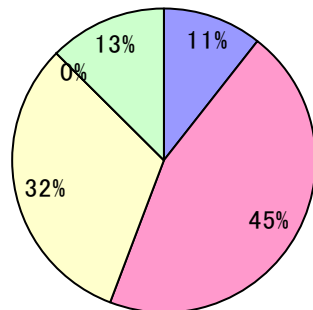
回答数 138

- ほとんど自動車を利用している
- 自動車を利用することが多いが、時々公共交通を利用している
- ほとんど公共交通を利用している
- ほとんど移動しない
- その他
- 無回答

(2) 公共交通利用者の利用交通手段

①利用交通手段 [問3 (2) ①]

・普段の移動において公共交通を利用する人は、公共交通の内、最も利用する公共交通として、路面電車を45%、JRを32%の人が挙げている。

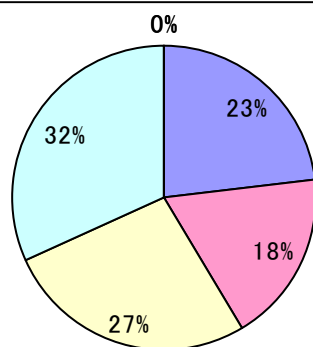


回答数 104

■バス ■路面電車 □JR □その他 □無回答

②公共交通の利用頻度 [問3 (2) ②]

・上の質問で選んだ公共交通手段の利用頻度は、ほぼ毎日利用する人が23%いる一方、月1回以上利用する人も32%いる。



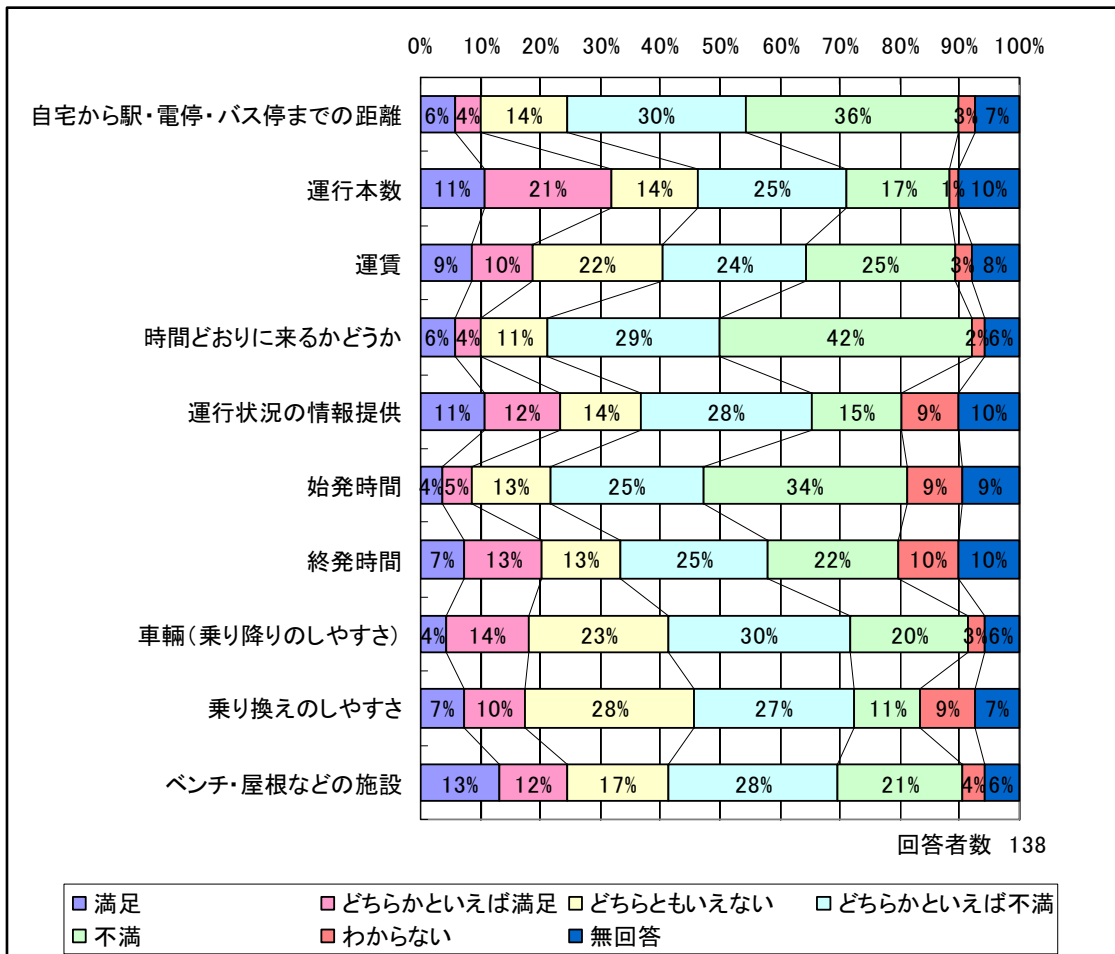
回答数 104

■ほぼ毎日 ■週3回以上 □週1回以上
□月1回以上 □月1回未満 □無回答

3.5. 公共交通の改善点について

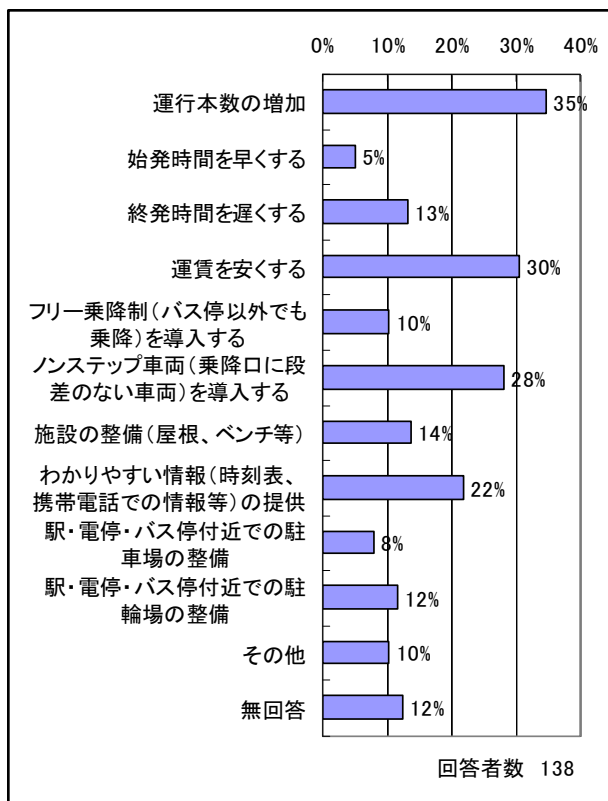
(1) 調査時利用交通手段の満足度 [問4 (1)]

- ・調査時の利用した公共交通に関する満足度（「満足」＋「どちらかといえば満足」の割合）では、「運行本数」のみが30%以上、「運行状況の情報提供」、「終発時間」、「ベンチ・屋根などの施設」で満足度が20%を超えている。
- ・一方、不満足度（「不満」＋「どちらかといえば不満」の割合）では、「時間どおりに来るかどうか」が71%、「自宅から駅・電停・バス停までの距離」が66%、「始発時間」が59%と不満足度が高い。



(2) 調査時利用交通手段の希望するバスサービス改善内容 [[問4 (2)]]

- ・調査時の利用した公共交通に対するサービス改善内容では、「運行本数の増加」が35%と最も多い。
- ・続いて「運賃を安くする」、「ノンステップ車両の導入」、「わかりやすい情報提供」等が多い。

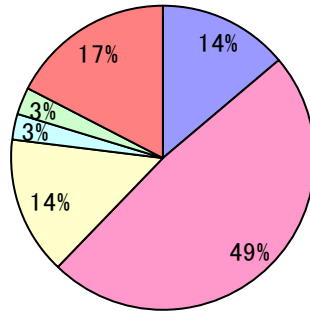


※マルチアンサー

3.6. バスの運営維持について

(1) バスの運営維持に関する意見 [問5 (1)]

- ・バスの運営維持については、49%の人が「自動車を運転できない人のために運営維持すべき」としている。「山間部の地区住民の費用負担により運営を維持すべき」は3%となっている。
- ・「利用者が少ない路線は廃止もやむを得ない」と回答した人は14%である。

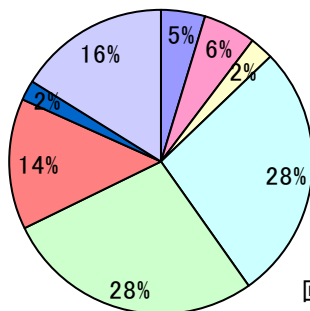


回答数 138

- 利用者が少ない路線については、廃止もやむを得ない
- 自動車を運転できない人のために、町からの補助金等により、運営を維持していくべき
- 環境に優しいバスは今後一層重要であり、町からの補助金等により、運営を維持していくべき
- 普段バスを利用しない人も含めた山間部の地区住民自らの費用負担により、運営を維持すべき
- その他
- 無回答

(2) 町からの補助金等による運営維持希望者の補助金等の希望額 [問5 (2)]

- ・バスの運営維持のための町からの補助金等を希望する人の希望額は、現行（1,000円/月・世帯）と同程度の「800～1,000円未満」、「1,000円～1,500円未満」が多い。

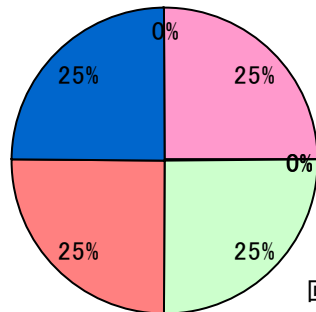


回答数 87

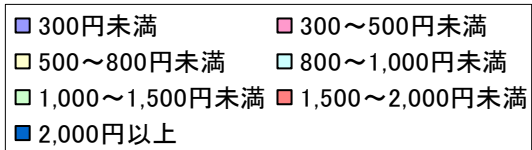
- 300円未満
- 300～500円未満
- 500～800円未満
- 800～1,000円未満
- 1,000～1,500円未満
- 1,500～2,000円未満
- 2,000円以上
- 無回答

(3) 住民負担による運営維持希望者の負担額の希望 [問5 (3)]

・普段からバスを利用しない人を含めた山間部の住民らの費用負担によるバスの運営維持を希望する人の希望負担額は、サンプル数が少ないこともあり、意見が割れている。

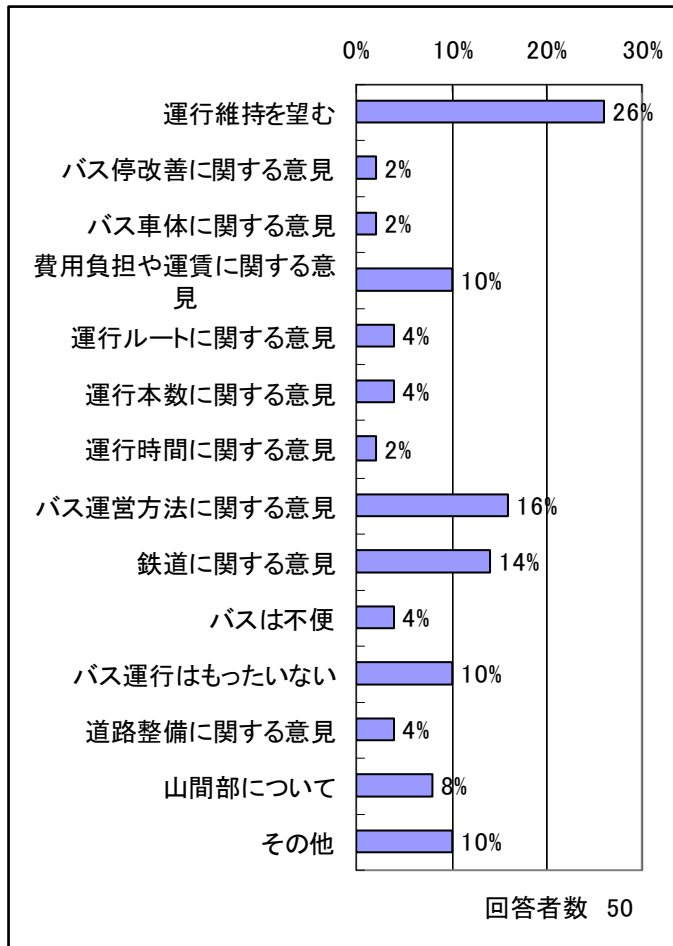


回答数 4



3.7. いの町の公共交通に関する自由意見

・いの町の公共交通に関する自由意見では、運行維持を望む意見が最も多く、次いでバス運営方法、鉄道に関する意見が多い。



※マルチアンサー

・主な自由回答

項目	主な自由回答
運行維持を望む意見	・これから高齢化社会となるため、電車、バスは補助金を出しても絶対維持してほしい。
バス停改善に関する意見	・バス停の案内板の改善
バス車体に関する意見	・バスの小型化
費用負担や運賃に関する意見	・国からの支援もお願いいただきたい。県や町の財政では厳しい。 ・公共交通は必要不可欠のもので、維持するための経済的負担をいかに抑えるかを考えるべき。
運行ルートに関する意見	・JR線の入口が北側だけでなく、南からも出入りできるように ・音竹にバスを入れてほしい
運行本数に関する意見	・ぐるりんバスの運行回数をもう少し増やしてほしい ・音竹にバスを入れてほしい
運行時間に関する意見	・路面電車の始発をもっと早くしてほしい
バス運営方法に関する意見	・もう少し利便性を考えるべき。目的を持った運行計画が必要。 ・乗合タクシーや地域住民による相互の協力、スクールバスの活用、デマンド方式の運営 ・外来者によくわかるような表示が欲しい
鉄道に関する意見	・電車が単線のため、市内へ行くのに時間がかかる ・電車の運賃をもっと安く ・電車の定期券をいの町内で購入できるように
バスは不便との意見	・もう少し利便性を考えるべき
バス運行はもったいないとの意見	・赤字路線に負担してまで、運営を続けなくてもよい ・空車が走っているのを見る度にもったいないと感じる。
道路整備に関する意見	・道路整備について、後進町だと思う。 ・ウッディから北山電停あたりが自転車に乗る人にとってこわい
山間部について	・市内ばかり便利で、もう少し山間部のことを考えてはどうか ・山間部もバス利用による通院とか、買い物ができるよう、バスの運営を継続してほしい

[自由回答：50票]

JR線の入口が北側だけでなく、南からも出入りできるようにしてほしい。わざわざ踏切を渡り、国道を通り、長い信号を待っていくのは時間がロスです。信号長すぎ。道路混みすぎ。伊野、国道大嫌い。
もう少し利便性を考えるべきである。目的を持った運行計画が必要である。ただ、バスに補助金を出していると考えられる。まちづくりができていない。
赤字路線に負担してまで、運営を続けなくてもよいと思う。
現在のいの町は、鉄道、電車、バス全部あり、大変恵まれています。でも、何かが悪くなるとしたら不便になりますね。何とかこのままでよろしくお願いします。
特にウッディから北山電停あたりが自転車に乗る人にとってこわいです。事故が多いです。自転車道を整備してほしい。
空車が走っているのを見る度にもったいないと感じる。

町財政が苦しいのでやむを得ないと思う。
山間部のバス路線の赤字は1億なんてすごいですね。私たちの調査が必要でしょうが、それより今現在どのような方が利用されて、その利用についてもっと詳しく調べ、不利にならないような対処法もあるのではないのでしょうか？。今、病院なんかにも距離によると思いますが、送迎もあるので、そこらあたりもチェックし、そこまでタクシー等で送迎するとか？。
利用者数を厳密に調査し、マイクロバスを町営で運用とか、公用車をうまく利用するなど最低限のことをするべき。
ほんとうに大変な問題です。
電車を廃止し、道路を整備してバス一本にした方がよい。小さな町に鉄道も含めて2, 3本もいらないのでは。JRは必要。
土佐電鉄と高知県交通が合併すれば合理的。
皆だんだん年をとって運転できなくなる。
電車が単線のため、市内へ行くのに時間がかかる。JRが一番乗る時間が短いのでJRを利用しますが、電車じゃないと不便な場所へ出かけるときに、長時間座るのが少し苦痛です。ごめん方面はもう少し便利に電車を利用できると思います。単線ではないから。
巡回バスを民間と統合し、本数を増やし区間を拡げるための協議をしては。(くらのバス、サニーアクシスのバス、病院バス)。JRについて、本州のJRなみにまともな接客(ごく当たり前のアナウンス、案内、切符の販売)を望む。
電車の定期券をいの町内で購入できるように!!。JR波川駅の駐輪場の整備をお願いします。川へ投げ入れないように!!。
旧町内を回るぐるりんバスの運行回数をもう少し増やして欲しい。JRで18時以降の普通列車の運行がもう少し(2時間に3便くらい)多ければいいなと思う。
町からの補助を本当にありがたく思います。廃止されるとたちまち困ってしまいます。どうしてもなら、運行本数の減少などもいたしかたないとも思います。国からの補助もほしい。
電車の運賃をもっと安くしてもらいたい。
とても助かっております。バスが時々、通常のもつと変わることがあり、町営バスとわからなくて乗り過ごしている方もおられます。路線バスと一目で分かる車だとありがたいと思います。よろしく願いいたします。
山間部ではお年寄りが多く、通院などされる方も多いためと思います。自家用の利用は難しく、大変困られるかと思つています。なんとかバス利用による通院とか、買い物ができるよう、バスの運営を継続してほしいと思つています。
紙の博物館などへ観光に来たので、よく分かりませんが、自動車を運転できない高齢者のための公共交通機関は大事と思つています。
地域交通は経済社会活動にとって重要な生活基盤。いの町においても、乗合タクシー実証実験等に積極的にとりこんで欲しい。
車を持たない人にとっては、今は正直不便な町です。お年寄りや身体の不自由な人にも運転を強いているのが現状だと思つています。もつともつと公共交通機関を便利にして、車の人も公共交通に乗り換えたくなるぐらいにしてほしいです。その方が結局家計にも優しいので！。
バスだけの発送はどうかと考える。乗合タクシーや地域住民による相互の協力、スクールバスの活用、デマンド方式の運営による足、費用対効果の検証などがまづもつて必要ではないだろうか？。運営維持についての設問は情報が少なく、負担がどうこうの判断だけを求められるのはあまりにも乱暴ではないか!!。
現在、便利なところに住んでおりますので、不便は感じておりませんが、一寸奥の方々は大変だろうと思つています。
市内ばかり便利で、もう少し山間部のことを考えてはどうですか？
利用者が少なくても、それをあてにしている人にとっては、路線を切り捨てられては困るでしょう。負担ですが、いくら負担すれば運行できますか？

路面電車の始発をもっと早くしてほしいです。私はあと2年で定年になるのですが、60歳くらいから収入が少なくなるので、高齢者用の割引券が欲しいです。時間だけが残り、でも出かけられなくなります。
高齢化社会が急速に進む現在、また、地球温暖化阻止のためにも公共交通は必要不可欠のもので、維持するための経済的負担をいかに抑えるかを考えるべきだ。バスの小型化、電車をもっと利用するキャンペーン、いのから高知市内への運賃をもっと下げられないか…等々。
バスも利用するのでなくなると困ります。なんとか継続してください。よろしくお願いします。
いの町の公共交通に(一度は)乗りたいと思っても機会がなく、未だ一度も乗っていません。でも、利用者が立っているのを見ると嬉しいです。ほとんど空のまま走っているのを見ると、もったいないと思います。と、同時に大変だなと思います。
いの町は、電車、バス、鉄道が利用できて住みよい町です。
町営バスは私(池ノ内)にはありがたい。どうしても必要なもので、継続していただきたい。よろしくお願いします。なお、運賃を上げてでも続行していただきたい。
道路整備について、後進町だと思っている。波川ー土佐市の交差点は、朝、土佐市行き矢印が出たら直進も矢印で動かすよう変更を！。朝夕、たいへん混雑している。
町としては、現在よく配慮されている。(大内地区住民)
バス停の案内板の改善
いの町はJR、電車、赤バス、青バス、全てがあるすごく恵まれた所だと思う。この利便さを活用する手段はたくさんあると思います。がんばっていただきたい。
循環バスは不要。
補助金の上限を定め、それを越えるような場合については、代替案を考えて法改正も行ってゆく。
電車、JRを継続して欲しい。
国からの支援もお願いいただきたい。県や町の財政では厳しい。町の支援には限界がある。
買い物や病院に行くには、電車やバスが必要です。
色々大変な部分もあると思いますが、電車、バスは町民にとって大事な社会資源です。今後も継続がんばってください。
土佐電鉄いの終点の待合いトイレに、荷物置き場かフックをつけてください。(鞆等の置き場がないので)
これから高齢化社会ですので、電車、バスは補助金を出しても絶対維持してください。国道沿いのノーガード電停は乗降時に車が危ない。
音竹にバスを入れてください。
町内を廻っているバスがあるようですが、外来者によくわかるような表示が欲しい。時間のこともありますが、せっかく駅前に来ているのに意味がよくわかりません。『仁淀病院の方へ行きますか?』と聞いても、運転手の中で手を振るだけ。(たまたまタクシーが止まっていなかったのも)。また、もし鉄道がなくなるようなことになれば、病院を替わるしかありません。
もっと運行本数を多くして欲しいです。
いつもお客さん無しはもったいないです。(特にバス)

4. 町営バス利用者調査

4.1. 調査概要

(1) 調査の目的

既存の公共交通サービスの満足度の把握を目的に、既存の公共交通利用者を対象としたアンケート調査を実施する。

(2) 調査の対象

以下の既存公共交通サービス利用者を調査対象とする。

表 町営バス等利用者調査の対象

公共交通サービス	調査対象者
町営バス（伊野循環線）	バス利用者
定時制デマンド式乗合タクシー	タクシー利用者
スクールバス（一般混乗）	一般のバス利用者

(3) 調査の視点

以下の点を視点に調査を実施する。

【 調査の視点 】

○既存の公共交通サービスに関する満足度、改善点を把握する。

(4) 調査の実施概要

町営バス等利用者調査の規模・方法については、以下のとおりとする。

表 町営バス等利用者調査の規模・方法

区分	概要
調査対象	各公共交通サービス利用者
想定調査規模	・町営バス：約 30 人 ・定時制デマンド式乗合タクシー：約 10 人 ・スクールバス：約 10 人
調査方法	運転手による手渡し配布・郵送回収 (町から依頼)

(5) 有効票数

町営バス等利用者調査の有効票数は 22 票である。

(6) 調査票

調査票を次頁以降に示す。

と考えています。ご多忙のなか、誠に恐縮ですが、調査の趣旨をご理解いただきたくお願いいたします。

なお、この調査票は統計以外の目的には使用いたしませんので、よろしくお願
いの町

- 提出方法：11月13日（金）までに同封の返信用封筒に入れてポストにご投
- お問い合わせ先

いの町地域公共交通活性化協議会
事務局（いの町企画課内）
おかもと 岡村、岡本
（TEL）088-893-5855
（FAX）088-892-0353
（調査委託機関）
株式会社 オリエンタ
かみつぎ 富安、金築

問1. あなた自身のことについてお尋ねします。

①性別	1. 男性	2. 女性
②年齢	1. 20歳未満 5. 50歳代	2. 20歳代 6. 60歳代 3. 30歳代 7. 70歳以上
③職業	1. 会社員 5. 主婦	2. 公務員 6. 無職 3. 自営業 7. その他（
④免許の保有 （複数回答可）	1. 大型車または普通自動車免許を保有 3. 原動機付自転車免許のみ保有	2. 自動車 4. 免許を
⑤自動車等の保有 （複数回答可）	1. 自動車を持っている 3. 原動機付自転車を持っている ※家族の方が所有している場合も含めてお答えください	2. 自動車 4. どれも
⑥家族の人数 （自分も含む）	（ ）人	
⑦住所	1. いの町（ ）地区（ ） 2. いの町以外 〔 県 市 郡 町 村 〕	

問2. 調査時のあなたの移動についてお尋ねします。

- (1) アンケート票を受取った時のあなたの移動についてお答え下さい。
①今回の移動の目的（1つに○）

- 1. 通勤
- 2. 通学
- 3. 業務
- 4. 買物
- 5. 通院
- 6. 観光・趣味
- 7. その他（ ）

) ())



吾北地区 3. 本川地区 4. 高知市 5. 西条市
的に市町村名を欄内に記入)

った時の公共手段をどのぐらい利用しますか。
び囲み、回数を記入)

・1年 に 回程度

取った時の利用交通手段がもしくなくなった場合、今回の移動はどうなりますか。

に変わる

他の交通手段に変える」を選んだ方にお尋ねします。
交通手段を選んで下さい。(1つに○)

- 1. 自転車
- 2. 自転車
- 3. スクーター・バイク
- 4. 自動車
- 5. バス
- 6. 路面電車
- 7. 路面電車
- 8. JR

ポイントについてお尋ねします。

取った時の利用交通手段に満足していますか。項目ごとにあてはまる番号に

	満足	どちらか といえば 満足	どちらとも いえな い	どちらか といえば 不満	不満	わからな い
・バス停	5	4	3	2	1	0
	5	4	3	2	1	0
	5	4	3	2	1	0
かどうか	5	4	3	2	1	0
共	5	4	3	2	1	0
	5	4	3	2	1	0

- 4. 運賃を安くする
- 5. フリー乗降制（バス停以外でも乗降）を
- 6. ノンストップ車両（乗降口に段差のない車両）を導入する
- 7. 施設の整備（屋根、ベンチ等）
- 8. わかりやすい情報（時刻表、携帯電話での情報等）の提供
- 9. 駅・電停・バス停付近での駐車場の整備
- 10. 駅・電停・バス停付近での駐輪場の整備
- 11. その他（

問4. バスの運営維持についてお尋ねします。

(1) いの町の山間部のバス路線は、赤字路線で現在約1億円（1世帯当たり月約10万円の補助金等により運営しています。町としては、運営を維持していきたい。町からの補助金等が年々増加しており、このままでは、バス路線等の継続運営が困難です。これからのバス路線の運営維持について、あなたの考えに近いものを選び、バスを利用されない方もご回答下さい。(1つに○)

- 1. 利用者が少ない路線については、廃止もやむを得ない
- 2. 自動車を運転できない人のためにも、町からの補助金等により、運営を維持する
- 3. 環境に優しいバスは今後一層重要であり、町からの補助金等により、運営を維持する
- 4. 普段バスを利用しない人も含めた山間部の地区住民自らの費用負担により
- 5. その他（具体的に：

(2) 上の(1)で「2～3」を選ばれた方にお尋ねします。
現在、1世帯当たり月に約1,000円、町が負担（補助金等）して運行しているバス路線の運営を維持するために、町からの補助金等ほどの程度までが妥当か

- 1. 300円未満
- 2. 300～500円未満
- 3. 500～800円未満
- 4. 800～1,000円未満
- 5. 1,000～1,500円未満
- 6. 1,500～2,000円未満
- 7. 2,000円以上（具体的金額：円） ※ いずれも

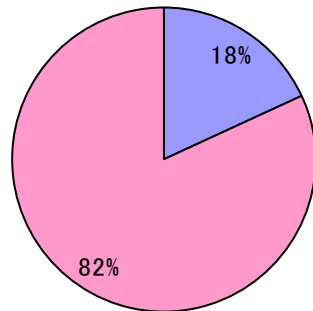
(3) 上の(1)で「4」を選ばれた方にお尋ねします。
運営を維持するため、住民自らの費用負担はどの程度までが妥当と考えますか。

- 1. 300円未満
- 2. 300～500円未満
- 3. 500～800円未満
- 4. 800～1,000円未満
- 5. 1,000～1,500円未満
- 6. 1,500～2,000円未満
- 7. 2,000円以上

4.2. 回答者の個人属性

①性別 [問 1 ①]

・回答者（町営バス利用者）は女性が82%を占める。

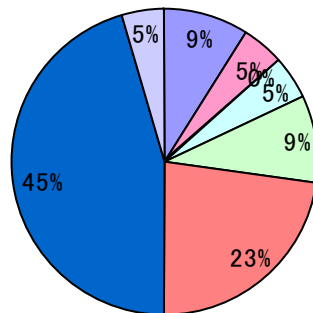


回答数 22

■ 男性 ■ 女性

②年齢 [問 1 ②]

・回答者の年齢は70歳以上が45%と最も多く、60歳以上では78%となる。

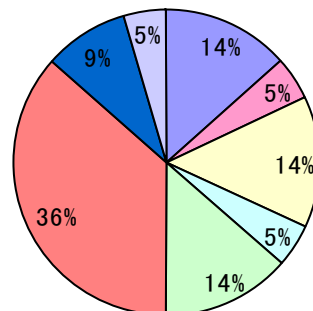


回答数 22

■ 20歳未満 ■ 20歳代 ■ 30歳代 ■ 40歳代
■ 50歳代 ■ 60歳代 ■ 70歳以上 ■ 無回答

③職業 [問 1 ③]

・回答者の職業は無職が36%と最も多い。

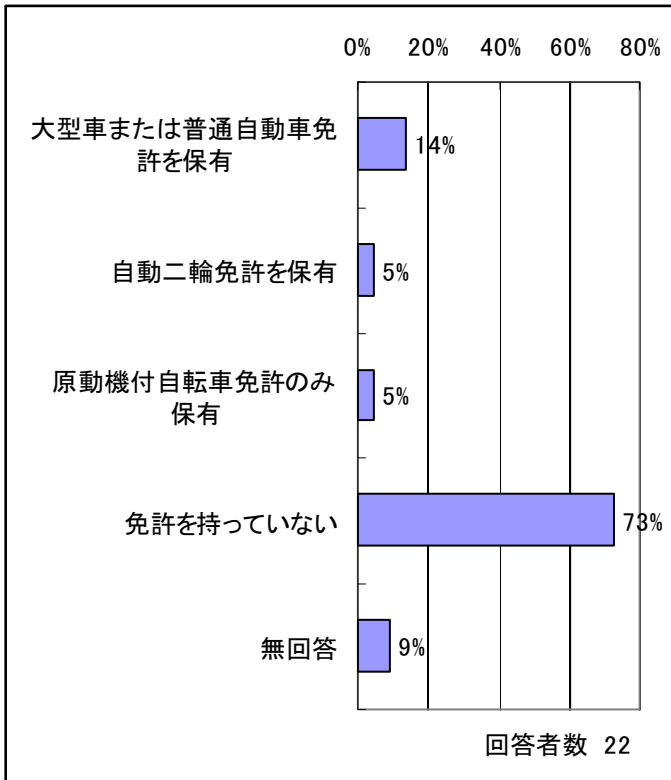


回答数 22

■ 会社員 ■ 公務員 ■ 自営業 ■ 学生 ■ 主婦
■ 無職 ■ その他 ■ 無回答

④運転免許の保有 [問1④]

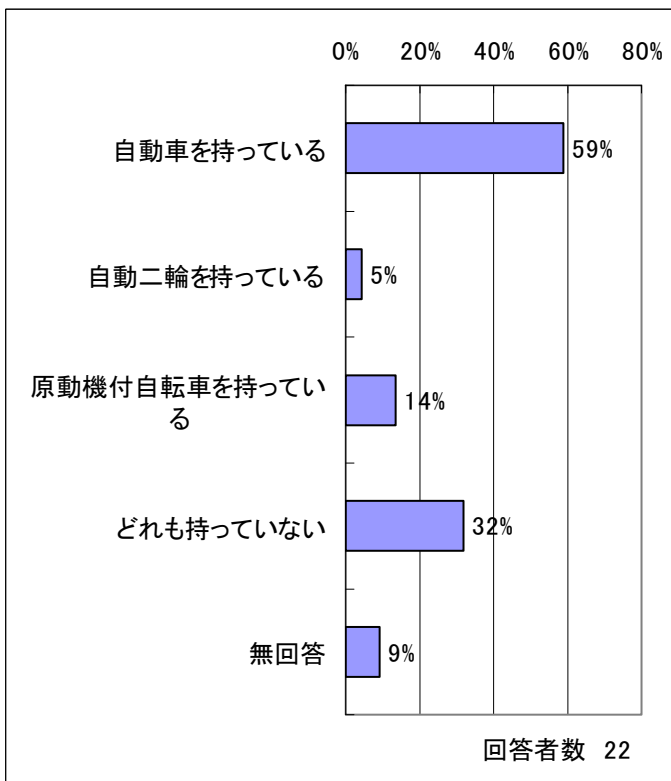
・何の運転免許も持っていない人が73%を占める。



※マルチアンサー

⑤世帯での自動車等の保有 [問1⑤]

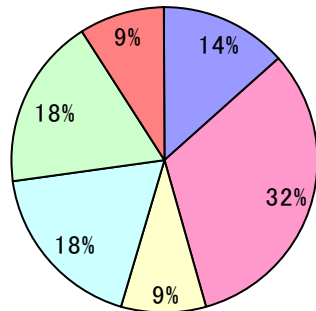
・世帯での自動車の保有率は59%であるが、何も持っていない世帯も32%に及ぶ。



※マルチアンサー

⑥家族の人数 [問1⑥]

・回答者の家族構成は単身または2人世帯が多い。

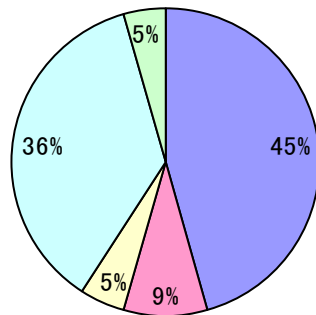


回答数 22

■ 1人 ■ 2人 □ 3人 □ 4人 □ 5人 ■ 6人以上

⑦住所 [問1⑦]

・回答者の居住地は、伊野地区が45%、吾北地区が9%を占める。



回答数 22

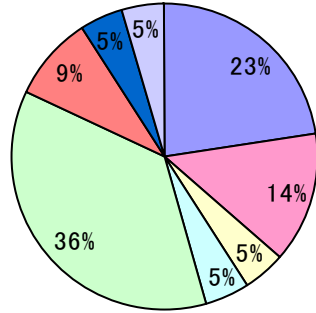
■ いの町(伊野) ■ いの町(吾北) □ いの町(本川)
□ いの町(不明) □ 仁淀川町

4.3. 調査時の移動について

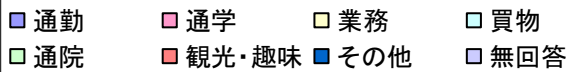
(1) 移動内容

①移動目的 [問2(1)①]

・調査時(=町営バス利用時)の移動目的は、通院が36%で最も多く、次いで通勤が23%、通学が14%が多い。



回答数 22

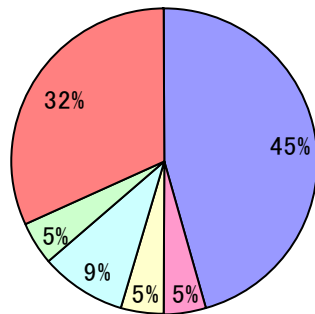


②出発地・目的地 [問2(1)②]

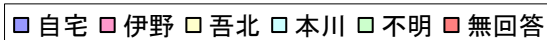
・出発地は自宅発が45%、目的地は自宅以外(伊野地区)が41%、自宅以外(高知市)が14%を占める。

・またバスの利用区間を見ると、伊野地区内々、いの町内々の利用が多い。

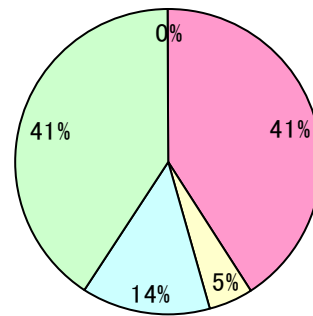
・ 出発地



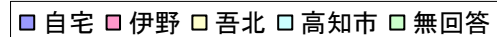
回答数 22



・ 目的地



回答数 22



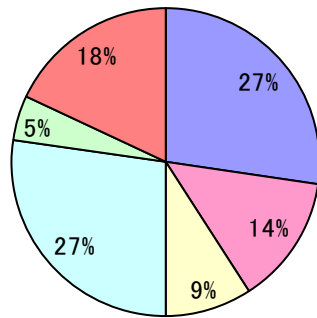
・ 地区間OD

(単位:人)

	伊野	吾北	本川	いの町 不明	高知市	仁淀川 町	不明	合計
伊野	5	0	2	2	2	0	1	12
吾北		0	0	0	1	1	0	2
本川			0	0	0	0	0	0
いの町不明				0	0	0	0	0
高知市					0	0	0	0
仁淀川町						0	0	0
不明							8	8
合計								22

③調査時利用交通手段の利用頻度 [問2(1)③]

・町営バス等の利用頻度は、ほぼ毎日利用する人が27%いる一方、月1回以上利用する人も27%いる。

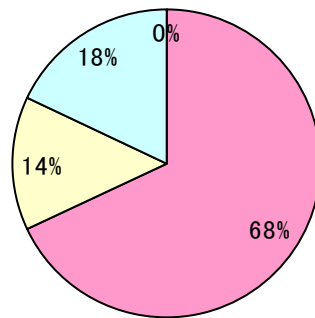


回答数 22

■ ほぼ毎日 ■ 週3回以上 □ 週1回以上
□ 月1回以上 □ 月1回未満 ■ 無回答

(2) 調査時利用交通手段が無くなった場合 [問2 (2)]

・現在の利用交通手段が無くなった場合は、「他の交通手段に変える」が68%であり、移動をやめる人はいない。

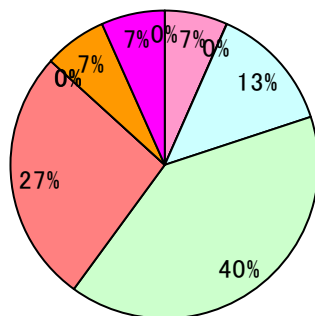


回答数 22

■ 移動をやめる ■ 他の交通手段に変える □ わからない □ 無回答

(3) 調査時利用交通手段が無くなった場合の代替交通手段 [問2 (3)]

・現在の利用交通手段が無くなった場合の代替交通手段としては、タクシー・路線バスを利用する人がそれぞれ40%・27%であり、自動車に替える人は13%である。



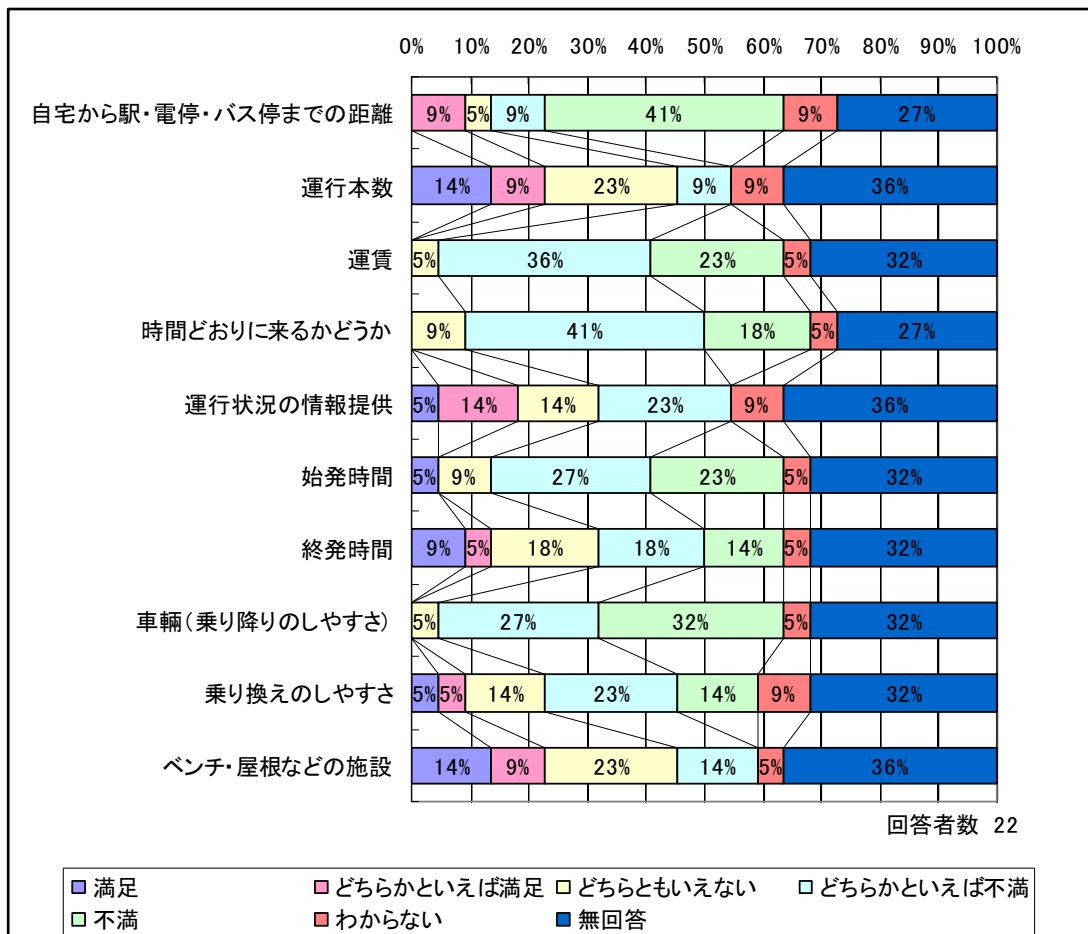
回答数 15

■ 徒歩 ■ 自転車 ■ スクーター・バイク
■ 自動車 ■ タクシー ■ JR
■ 路面電車 ■ JR ■ その他
■ 無回答

4.4. 公共交通の改善点について

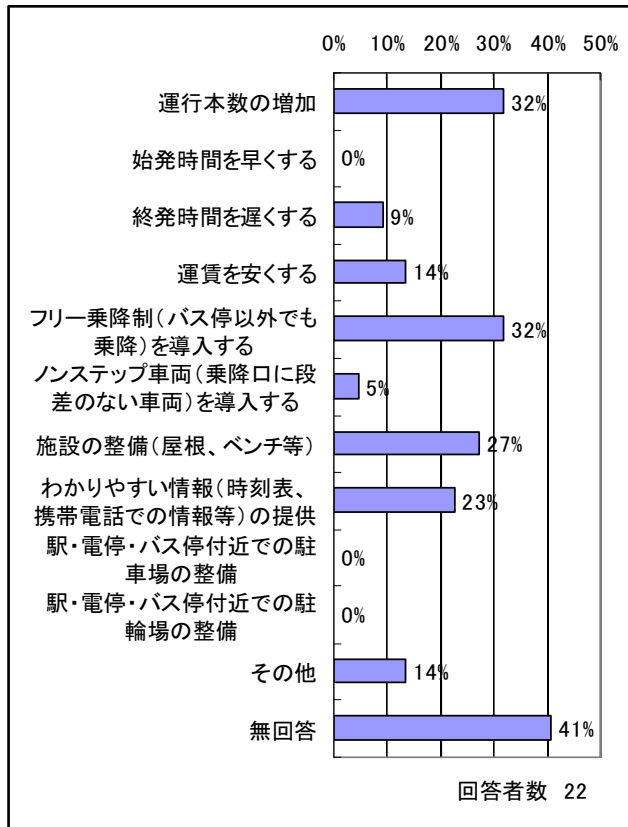
(1) 調査時利用交通手段の満足度 [問3 (1)]

- ・調査時の利用した公共交通（町営バス等）に関する満足度（「満足」＋「どちらかといえば満足」の割合）では、「運行本数」、「ベンチ・屋根などの施設」で満足度が20%を超えている。
- ・一方、不満足度（「不満」＋「どちらかといえば不満」の割合）では、「運賃」・「時間どおりに来るかどうか」・「車輦（乗り降りのしやすさ）」が59%、「始発時間」・「自宅から駅・電停・バス停までの距離」が50%と不満足度が高い。



(2) 調査時利用交通手段の希望するバスサービス改善内容 [[問3 (2)]

- ・調査時の利用した公共交通（町営バス等）に対するサービス改善内容では、「運行本数の増加」と「フリー乗降制の導入」が32%と最も多い。
- ・続いて「施設の整備」、「ノンステップ車両の導入」等が多い。

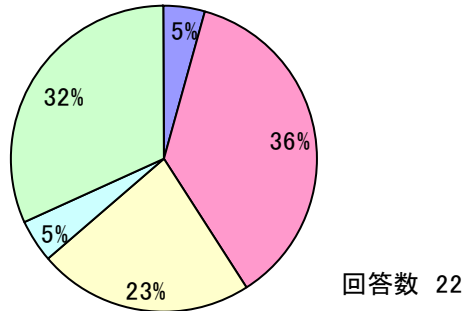


※マルチアンサー

4.5. バスの運営維持について

(1) バスの運営維持に関する意見 [問4 (1)]

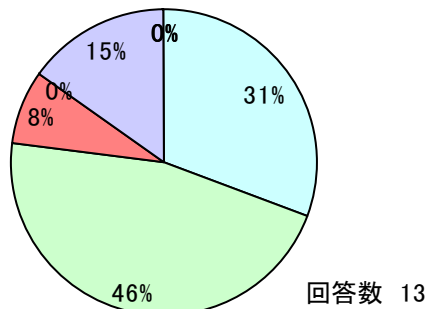
- ・バスの運営維持については、36%の人が「自動車を運転できない人のために運営維持すべき」としている。「山間部の地区住民の費用負担により運営を維持すべき」は5%となっている。
- ・「利用者が少ない路線は廃止もやむを得ない」と回答した人は5%である。



- 利用者が少ない路線については、廃止もやむを得ない
- 自動車を運転できない人のために、町からの補助金等により、運営を維持していくべき
- 環境に優しいバスは今後一層重要であり、町からの補助金等により、運営を維持していくべき
- 普段バスを利用しない人も含めた山間部の地区住民自らの費用負担により、運営を維持すべき
- 無回答

(2) 町からの補助金等による運営維持希望者の補助金等の希望額 [問4 (2)]

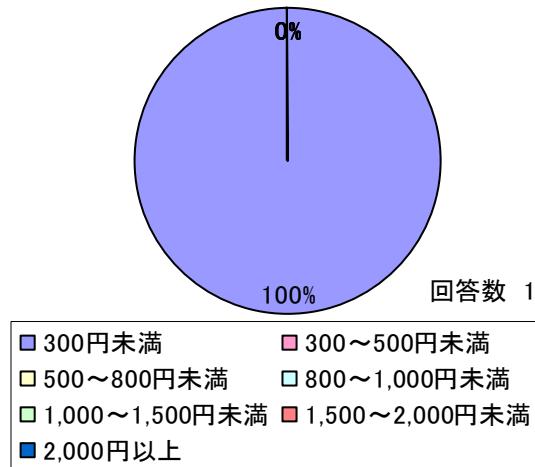
- ・バスの運営維持のための町からの補助金等を希望する人の希望額は、現行（1,000円/月・世帯）と同程度の「800～1,000円未満」、「1,000円～1,500円未満」が多い。



- 300円未満
- 300～500円未満
- 500～800円未満
- 800～1,000円未満
- 1,000～1,500円未満
- 1,500～2,000円未満
- 2,000円以上
- 無回答

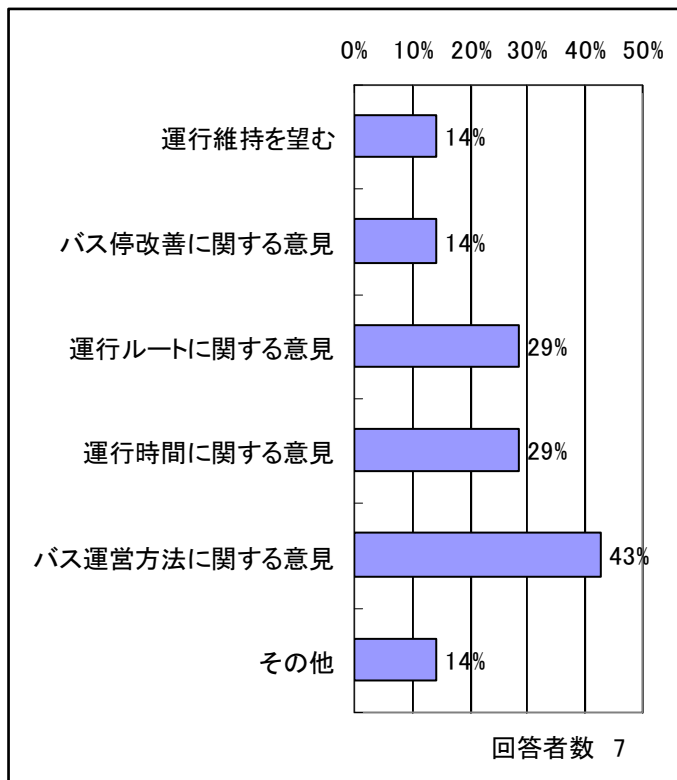
(3) 住民負担による運営維持希望者の負担額の希望 [問4 (3)]

・ 普段からバスを利用しない人を含めた山間部の住民らの費用負担によるバスの運営維持を希望する人の希望負担額については、有効なサンプル数が得られなかった。



4.6. いの町の公共交通に関する自由意見

・いの町の公共交通に関する自由意見では、バス運営方法を望む意見が最も多く、次いで運行ルートや運行時間に関する意見が多い。



※マルチアンサー

・主な自由回答

項目	主な自由回答
運行維持を望む意見	・今まで通り。
バス停改善に関する意見	・時刻表の字を大きい文字に
運行ルートに関する意見	・伊野駅発のバスは大国様ー伊野駅間が渋滞のため伊野駅発に ・八田～大内～伊野線に関しては、大国様の重複運行をやめるべき。
運行時間に関する意見	・帰りのバスの時間が遅いので、もう少し早い時間に ・このバスの運行対象者(通学、通勤、老人、病院通い)目的に対しての時刻設定をすべき
バス運営方法に関する意見	・伊野駅発のバスは大国様ー伊野駅間が渋滞のため、その間を削除して、伊野駅発に ・国道が夕方のラッシュ時に混雑し、バスが何分も遅れて停留所に着く ・ぐるりんバスの運転手を委託せずいの町の職員がする
その他の意見	・高齢者にやさしい町であってほしい

[自由回答：7票]

自由回答	備考
伊野駅発5時51分のバスは大国様ー伊野駅間が渋滞のため、いつも10分以上遅れています。乗客をいつも1度も見かけたことがないので、その間を削除して、伊野駅発にできないものでしょうか？。これから寒い時期、外で待つのは大変です。一度見直してください。	運行ルート・バス運営方法に関する意見
時刻表の字をもう少し大きい文字でお願いしたい。帰りのバスの時間が遅いので、もう少し早い時間にしてもらえないでしょうか。	バス停改善・運行時間に関する意見
今まで通り。	運行維持を望む意見
このバスの運行の対象者は？(通学、通勤、老人、病院通い)この目的に対しての時刻設定をすべき。八田～大内～伊野線に関しては、大国様の重複運行をやめるべき。(すこやかセンター～ウワノトンネルから大国様～国道経由して伊野駅)	運行ルート・運行時間に関する意見
午後の5時51分伊野駅発のバスですが、冬になると日暮れが早く、暗く寒い外でバスを待つのはたいへんおっくうになりました。国道が夕方のラッシュ時で混雑して、たいていバスが何分も遅れて停留所に着きます。何か改善策はないものでしょうか？(通勤のために週に2回ぐらいですが利用させてもらってます)	バス運営方法に関する意見
この先、高齢化社会はますます高くなります。町としては、高齢者がいかに“快適に”生きていけるかが、ますます大変になることは避けられません。高齢者にやさしい町であってほしいと心から願っています。	その他の意見
ぐるりんバスの運転手を委託せずこの町の職員がした方がいいのでは？	バス運営方法に関する意見

5. バス乗降客数調査

5.1. 調査概要

(1) 調査の目的

既存の廃止代替バス利用者の利用実態の把握を目的に、バス停ごとの乗降客数のカウント調査を実施する。

(2) 調査の対象

伊野駅以北の廃止代替バス利用者すべてを調査対象とする。

(3) 調査の視点

以下の点を視点に調査を実施する。

【 調査の視点 】

○伊野駅以北の廃止代替バスのバス停ごとの乗降客数を把握する。

(4) 調査の実施概要

バス乗降客数調査の規模・方法については、以下のとおりとする。

表 バス乗降客数調査の規模・方法

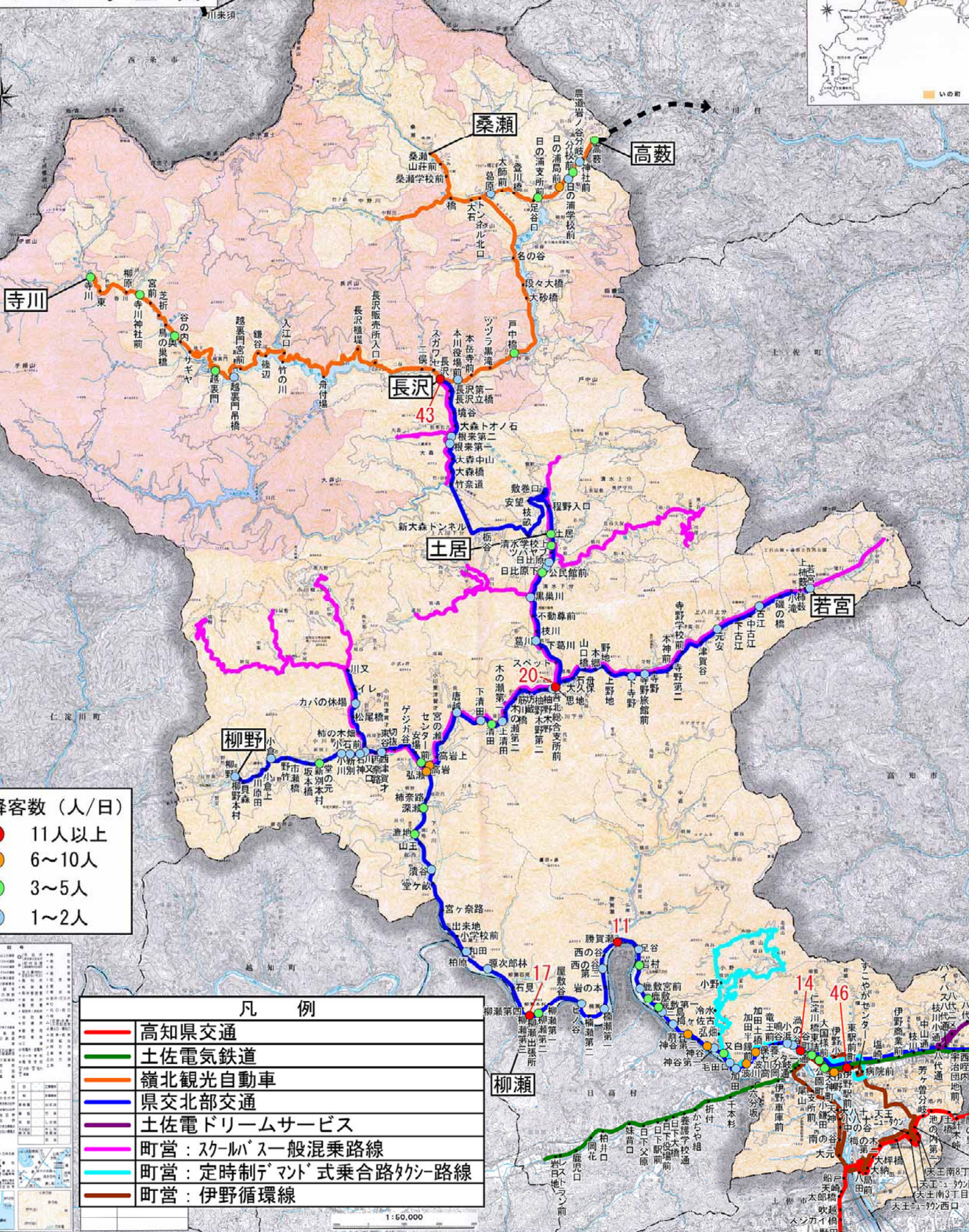
区 分	概 要
調査対象	伊野駅以北の廃止代替バス利用者
調査規模	全便（県交北部交通、嶺北観光自動車）
調査方法	バス停別の乗降者数をカウント
調査時期	平日：11月5日（木）、6日（金）、12日（木）、17日（火） 休日：10月31日（土）、11月22日（日）

西条方面へ



いの町全図

川来須



- 乗客数 (人/日)
- 11人以上
 - 6~10人
 - 3~5人
 - 1~2人

凡 例	
	高知県交通
	土佐電気鉄道
	嶺北観光自動車
	県交北部交通
	土佐電ドリームサービス
	町営：スクールバス一般混乗路線
	町営：定時制デマンド式乗合路線
	町営：伊野循環線

1:50,000

(2) バス停別乗車・降車人数 (平日・休日)

- ・すべてのバス停における総乗降客数は、平日 364 人/日、休日 208 人/日である。
- ・また乗降客数別のバス停数をみると、3 人/日以上乗降のあったバス停は、平日で 38 箇所 (19%)、休日は 30 箇所 (15%) であり、乗降客数の無かったバス停は平日 124 箇所 (60%)、休日 149 箇所 (73%) である。

表 乗降客数別バス停数

(単位:バス停数)

乗降客数	平日						休日					
	乗車		降車		乗降計		乗車		降車		乗降計	
11人以上	2	1%	2	1%	6	3%	1	0%	2	1%	2	1%
6~10人	4	2%	4	2%	8	4%	2	1%	0	0%	7	3%
3~5人	11	5%	12	6%	24	12%	11	5%	6	3%	16	8%
1~2人	42	20%	42	20%	43	21%	27	13%	36	18%	31	15%
0人	146	71%	145	71%	124	60%	164	80%	161	79%	149	73%
合計	205	100%	205	100%	205	100%	205	100%	205	100%	205	100%

表 バス停別乗車降車人数

(乗車・降車人数:人/日)

バス停名	平日			休日		
	乗車	降車	乗降計	乗車	降車	乗降計
柳瀬出張所	7	10	17	3	0	3
柳瀬第二	0	0	0	0	1	1
柳瀬第一	0	0	0	0	0	0
屋敷谷	0	0	0	0	1	1
ヒノ谷	1	1	2	0	2	2
楠瀬第二	1	2	3	1	1	2
楠瀬第一	0	2	2	0	1	1
岩の本	0	0	0	0	0	0
西の谷第二	0	1	1	0	0	0
西の谷	0	0	0	0	0	0
勝賀瀬	7	4	11	2	2	4
足谷	0	1	1	0	0	0
岩村	0	3	3	3	3	6
鹿敷宮前	1	0	1	0	0	0
鹿敷	1	3	4	6	2	8
鹿敷第一	2	1	3	1	4	5
三島	0	1	1	0	1	1
梅ヶ佐古	0	1	1	0	0	0
割石	3	5	8	0	0	0
神谷第二	0	0	0	0	0	0
神谷	5	4	9	1	2	3
神谷第一	2	0	2	1	0	1
又白	1	2	3	2	2	4
毛田口	0	1	1	3	2	5
加田	2	0	2	3	2	5
加田半鐘前	5	3	8	1	2	3
加田土橋	1	8	9	0	0	0
竜王前	0	0	0	0	0	0
鳴谷	0	0	0	0	0	0
小浜	0	2	2	0	1	1
渦の谷	1	1	2	2	0	2
谷町	6	8	14	3	2	5
仁淀川橋東詰	2	2	4	0	0	0
大園様前	1	2	3	0	2	2
公園町	2	2	4	1	3	4
伊野天神町	2	5	7	2	1	3
伊野駅前	31	15	46	16	19	35
柳瀬第三	0	0	0	0	0	0
柳瀬第四	0	0	0	0	0	0
石見	0	0	0	0	0	0
源次郎林	1	0	1	1	0	1
柏原	0	0	0	0	0	0
和田	0	1	1	0	0	0
小学校前	0	0	0	0	0	0
出来地	0	0	0	0	0	0
宮ヶ奈路	0	0	0	0	0	0
堂ヶ畝	0	0	0	1	0	1
濃谷	0	2	2	2	1	3
山王	0	0	0	2	1	3
澁地	2	3	5	3	5	8
深瀬	2	2	4	0	1	1
柿奈路	0	0	0	0	0	0
弘瀬	5	2	7	3	0	3
センター前	0	4	4	0	1	1
高岩	4	4	8	4	4	8
高岩上	0	0	0	0	0	0
宮の瀬	0	0	0	0	0	0
唐越	2	0	2	0	1	1
下清田	2	0	2	1	0	1
清田	1	2	3	0	0	0
上清田	0	1	1	0	0	0
木の瀬第一	0	0	0	0	0	0
木の瀬第二	0	0	0	0	0	0
筋川橋	0	0	0	0	0	0
坊蔵	0	0	0	0	0	0
由野木野第二	0	0	0	0	0	0
由野木野	0	0	0	0	2	2
吾北総合支所前	0	1	1	11	2	4
思地	10	10	20	4	2	6
スベット	0	0	0	1	0	1

(乗車・降車人数:人/日)

バス停名	平日			休日		
	乗車	降車	乗降計	乗車	降車	乗降計
下葛川	0	0	0	0	0	0
葛川	1	0	1	1	0	1
枝川	0	0	0	0	0	0
不動尊前	0	0	0	0	0	0
黒巣川	1	0	1	1	1	2
日比原下	4	0	4	1	0	1
公民館前	1	1	2	0	0	0
日比原	0	1	1	1	3	4
ツバヤブ	0	0	0	0	0	0
清水学校上	1	2	3	0	0	0
土居	2	2	4	0	0	0
程野入口	0	0	0	0	0	0
敷巻口	0	0	0	0	0	0
安望	0	0	0	0	0	0
枝畝	0	0	0	0	0	0
枋谷	0	0	0	0	0	0
新大森トンネル	0	0	0	0	0	0
竹奈路	0	0	0	0	0	0
大森橋	0	0	0	0	0	0
大森中山	0	0	0	0	0	0
根来第一	1	0	1	0	0	0
根来第二	0	2	2	0	0	0
大森トオノ石	0	0	0	0	0	0
境谷	0	0	0	0	0	0
長沢立橋	0	0	0	0	0	0
長沢第一	0	0	0	1	1	2
長沢	18	25	43	7	14	21
スガワセ	0	0	0	0	0	0
二俣	0	0	0	0	0	0
長沢発売所入口	0	0	0	0	0	0
長沢堰堤	0	0	0	0	0	0
舟付場	0	0	0	0	0	0
竹の川	0	0	0	0	0	0
入江口	0	0	0	0	0	0
篠辺	0	0	0	0	0	0
鎌谷	0	0	0	0	0	0
越裏門宮前	0	0	0	0	0	0
越裏門吊橋	0	1	1	0	0	0
越裏門	2	2	4	0	0	0
市場	0	0	0	0	0	0
手箱橋	0	0	0	0	0	0
地主	0	0	0	0	0	0
サギヤ	0	0	0	0	0	0
谷の内	0	0	0	0	0	0
奥	3	0	3	0	0	0
鳥の巣橋	0	0	0	0	0	0
芝折	0	0	0	0	0	0
宮前	0	0	0	0	0	0
寺川神社前	2	2	4	0	0	0
柳原	0	0	0	0	0	0
東	0	0	0	0	0	0
寺川	2	3	5	1	1	2
大久保	0	0	0	0	0	0
石舟	0	0	0	0	0	0
山口橋	0	0	0	0	0	0
本郷	0	0	0	0	0	0
野地	0	0	0	0	0	0
上野地	0	0	0	0	0	0
下寺野	0	1	1	1	1	2
寺野旅館前	1	0	1	0	0	0
寺野	0	0	0	0	0	0
本神前	0	0	0	0	0	0
寺野第二	0	0	0	0	0	0
寺野学校前	0	0	0	0	0	0
津賀谷	0	0	0	0	0	0
元安	0	2	2	0	0	0
下古江	0	0	0	0	0	0
中古江	0	0	0	0	0	0
古江	0	1	1	0	0	0
磯の橋	0	0	0	1	0	0

(乗車・降車人数:人/日)

バス停名	平日			休日		
	乗車	降車	乗降計	乗車	降車	乗降計
小滝	0	0	0	0	0	0
柿藪	0	0	0	0	0	0
上柿藪	0	0	0	0	0	0
若宮	1	0	1	0	0	0
本川役場前	1	0	1	0	0	0
本岳寺前	0	0	0	0	0	0
ツツラ黒滝	0	0	0	0	0	0
戸中橋	2	2	4	0	0	0
大砂橋	0	0	0	0	0	0
段々大橋	0	0	0	0	0	0
名の谷	0	0	0	0	0	0
モツゴ谷	0	0	0	0	0	0
本川トンネル北口	0	0	0	0	0	0
葛原	0	2	2	1	1	2
大師前	0	0	0	0	0	0
登川橋	0	0	0	0	0	0
足谷口	0	0	0	0	0	0
日の浦支所前	3	1	4	2	0	2
日の浦局前	2	5	7	4	2	6
日の浦学校前	1	0	1	5	1	6
分校前	3	0	3	0	0	0
大山神社前	0	0	0	0	0	0
高藪	3	1	4	0	0	0
本川トンネル	0	0	0	0	0	0
大石	0	0	0	0	0	0
出合橋	0	0	0	0	0	0
中野川集会所前	0	0	0	0	0	0
ツエケ谷	0	0	0	0	0	0
桑瀬学校前	0	0	0	0	0	0
木の香温泉	0	0	0	0	0	0
寒風山荘前	0	0	0	0	0	0
桑瀬	0	0	0	0	0	0
日ノ浦局前	0	0	0	0	0	0
日ノ浦学校前	0	0	0	0	0	0
農道岩ノ谷分岐	0	1	1	0	0	0
大川村分岐	0	0	0	0	0	0
ゲジガ谷	0	0	0	0	0	0
切抜	0	0	0	0	0	0
東谷	0	0	0	0	0	0
西津賀才	1	0	1	0	1	1
西奈路	0	0	0	0	0	0
川又口	1	1	2	0	1	1
石神	1	0	1	0	0	0
新別	0	1	1	0	0	0
小川	2	0	2	0	0	0
堂の元	0	0	0	0	0	0
新別本村	4	1	5	0	0	0
坂本橋	0	0	0	0	0	0
一瀬橋	0	0	0	0	0	0
野竹	0	0	0	0	0	0
小倉	2	0	2	1	0	1
小倉上	0	0	0	0	0	0
川原田	0	0	0	0	1	1
貝森	0	0	0	0	0	0
柳野本村	0	0	0	0	0	0
柳野	1	1	2	0	0	0
市瀬橋	0	0	0	0	0	0
カバの休場	1	0	1	0	2	2
安場	0	0	0	0	0	0
小石前	0	0	0	0	0	0
柿の木畑	0	0	0	0	0	0
松尾橋	0	0	0	0	0	0
かばの休場	0	0	0	0	0	0
イレ	0	0	0	0	0	0
川又	0	0	0	0	0	0
合計	181	183	364	102	106	208