

いの町地域公共交通総合連携計画（素案）

平成 22 年 12 月 24 日

いの町地域公共交通活性化協議会

目 次

1. いの町の現況	1
1.1 地域現況	1
1.2 公共交通現況	6
1.2.1 ネットワーク	6
1.2.2 バス運行状況	10
2. 公共交通利用実態と住民ニーズ	15
2.1 移動状況	15
2.2 住民ニーズ	23
3. いの町の地域公共交通の課題	28
3.1 いの町のまちづくりの将来像	28
3.2 いの町の地域公共交通の課題	30
4. いの町地域公共交通総合連携計画の考え方	32
4.1 基本理念	32
4.2 基本方針	32
4.3 連携計画の目標	34
2	
5. いの町地域公共交通連携計画	35
5.1 施策メニュー	35
5.2 各施策の内容	36
6. 計画推進体制	71
7. スケジュール	72

1. いの町の現況

1.1 地域現況

○人口が減少、急速に進む高齢化

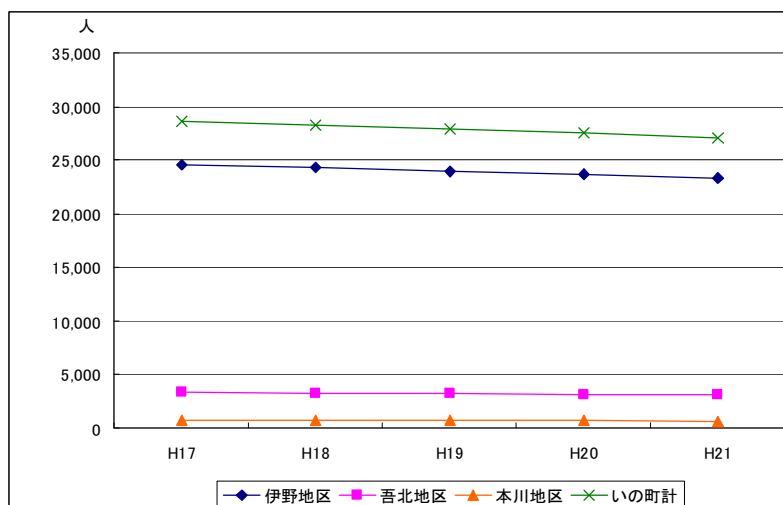
- ・いの町の人口は27,025人（H21）で、そのうち伊野地区が23,308人で86.2%を占めている。（表1.1.1）
- ・高齢者（65歳以上）比率は28.9%であり、高知県平均より若干高い値となっている。ただし、吾北地区、本川地区では、それぞれ45.2%、48.1%と非常に高い。（表1.1.1）
- ・各地区とも、人口は近年減少傾向、高齢者比率は増加傾向にある。（図1.1.2、図1.1.2）

表 1.1.1 地区別人口（H21）

	人口（人）	世帯数（戸）	高齢者比率（%）
伊野地区	23,308 (86.2%)	9,386 (84.4%)	26.2
吾北地区	3,073 (11.4%)	1,399 (12.6%)	45.2
本川地区	644 (2.4%)	331 (3.0%)	48.1
いの町計	27,025 (100.0%)	11,116 (100.0%)	28.9

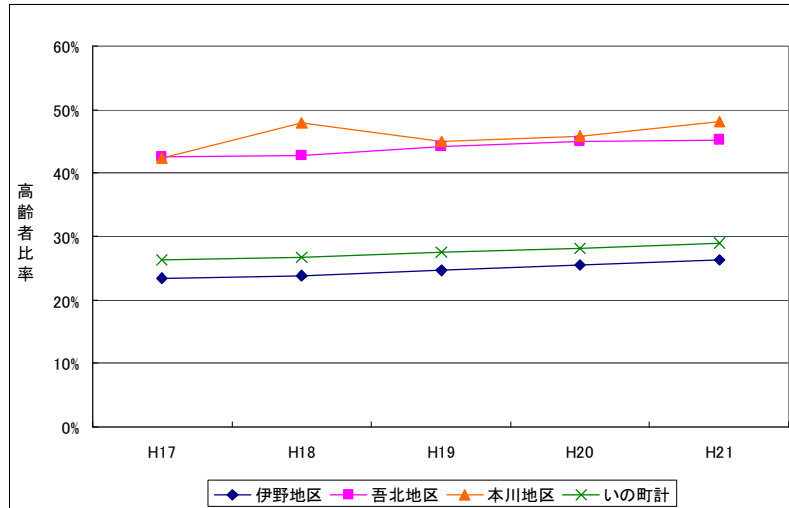
資料：住民基本台帳（H21.3.31現在）

参考（H21.3.31）高知県 27.7%
全 国 22.4%



資料：住民基本台帳

図 1.1.1 地区別人口の推移



資料：住民基本台帳

図 1.1.2 地区別高齢者比率の推移

○いの町民の約 4 割が中山間地域に居住

- ・中山間地域の人口は 10,477 人 (4,268 世帯) であり、町全体の 38.8%を占めている。(表 1.1.2)
- ・中山間地域では、国道 194 号、国道 439 号沿道を中心に、県道以上の幹線道路沿道に人口が分布しているが、伊野地区北東部、吾北地区北西部では、幹線道路を離れた地区にも居住が見られる。(図 1.1.3)

表 1.1.2 エリア別人口・世帯数

	人 口	世 帯 数
中山間地域	10,477 人 (38.8%)	4,268 世帯 (38.4%)
中山間地域以外	16,548 人 (61.2%)	6,848 世帯 (61.6%)
計	27,025 人 (100.0%)	11,116 世帯 (100.0%)

資料：住民基本台帳 (H21.3.31 現在)

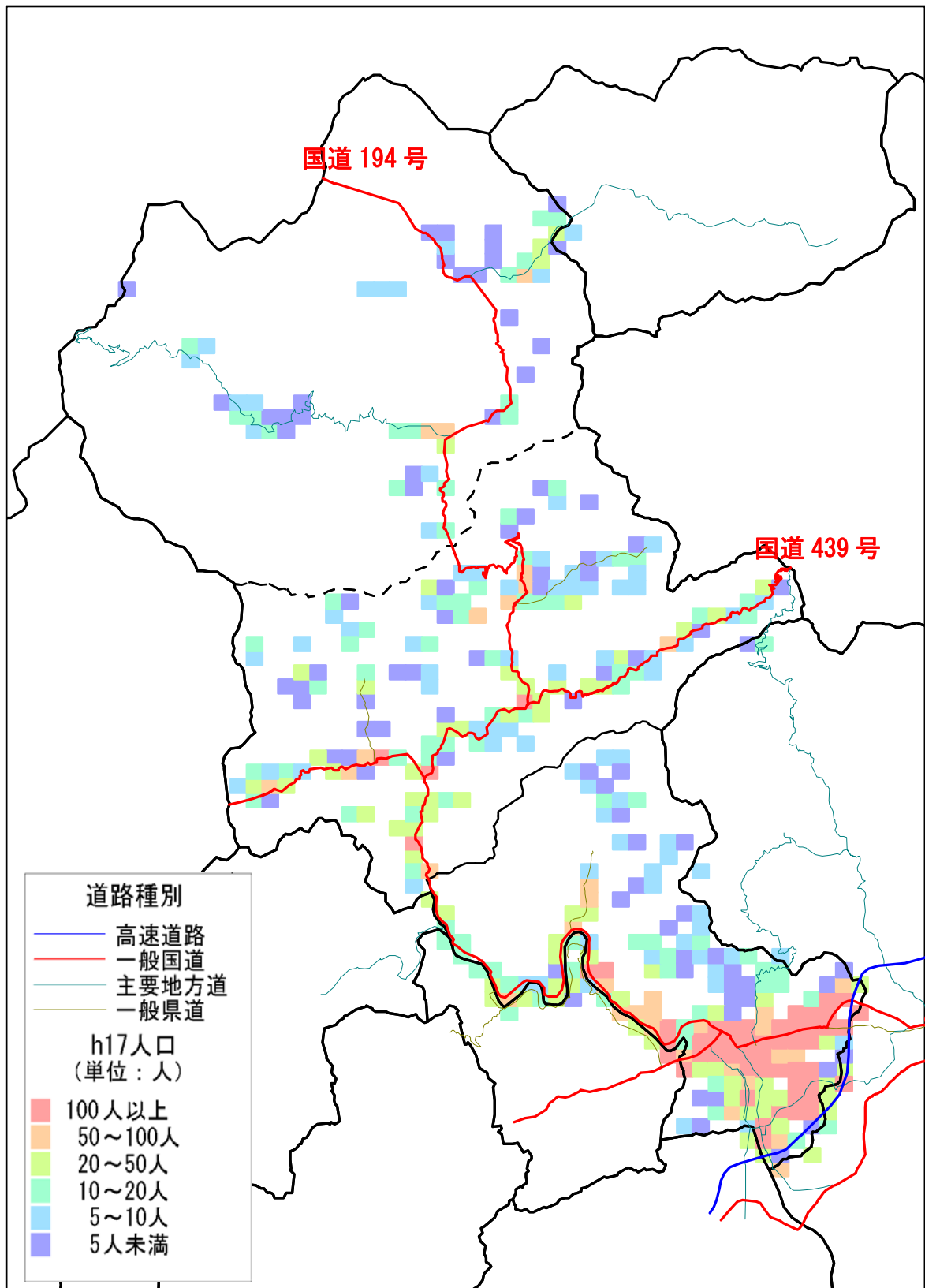


図 1.1.3 人口 (500mメッシュ)

○中心部に集中する施設立地、中山間地では買物・通院等の利便性が極めて低い

- ・大規模商業施設の生活施設は、都市部に集中している。(図 1.1.4)
- ・中山間地域の診療所の診察内容は下表のとおりであり、本川地区では曜日・時間を限定した診察となっている。(表 1.1.3)
- ・道の駅については、高知県内 21 箇所のうち、3 箇所が国道 194 号沿道に立地している。

土佐和紙工芸村、木の香では、入浴・保養施設もあり、地域住民の利用が見られる。(表 1.1.4)

表 1.1.3 診療所の診察内容（中山間地域）

診療所	診療科目	診察時間	備考	地区
いの町立国民健康保険長沢診療所	内科	月 (am)・火・水 (am)・金	訪問診療、訪問看護	本川
いの町立国民健康保険越裏門出張診療所	内科	水 (pm)	長沢診療所から出張診療	本川
いの町立国民健康保険大橋出張診療所	内科、外科、小児科	月 (14:00~16:00)	長沢診療所から出張診療	本川
日比原診療所	内科、小児科	水・土 (13:30~15:30)	—	吾北
仁淀病院付属吾北診療所	内科	木・第2月 (14:00~16:30)	—	吾北
高岩診療所	内科	—	—	吾北
さくら病院	内科、小児科、放射線科	月~土 (8:00~17:00)	—	伊野
柳瀬診療所	内科、小児科、放射線科	月~土 (8:00~15:30)	—	伊野

資料：本川総合支所資料、mapion 電話帳

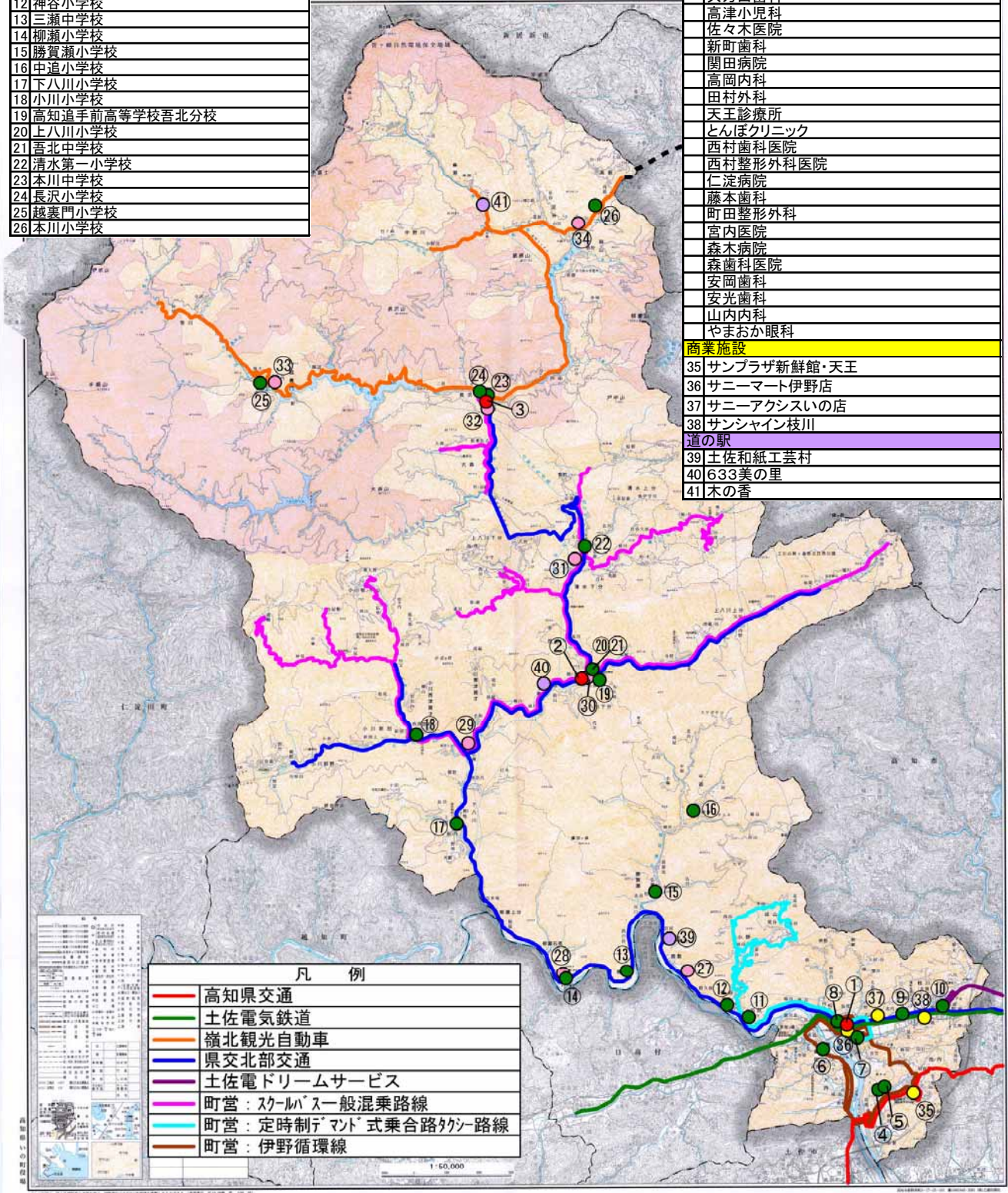
表 1.1.4 道の駅の概要

	土佐和紙工芸村	633 美の里	木の香
路線	国道 194 号	国道 194 号	国道 194 号
駐車場	大型 5 台、普通 36 台 身障者用 1 台	大型 5 台、普通 25 台 身障者用 2 台	大型 3 台、普通 58 台 身障者用 1 台
施設	情報端末、物産館、レストラン、 身障者用トイレ	情報端末、物産館、レストラン、 身障者用トイレ	情報端末、物産館、レストラン、 公園、身障者用トイレ
その他機能	宿泊施設、入浴施設、交流館、 体験農園、体験工房、カヌー体験	—	宿泊施設、温泉保養施設、 交流館
営業時間	特産センター ：午前 8 時 30 分~午後 5 時 食事・レストラン ：午前 11 時~午後 9 時 手すき体験：午前 9 時~午後 5 時 クアハウス：午前 11 時~午後 9 時 (駐車場・トイレ・電話は 24 時間)	午前 9 時~午後 6 時	午前 11 時~午後 8 時 (駐車場・トイレは 24 時間)
休館日	手すき体験館：毎週水曜日 特産センター：年末年始 レストラン：毎週水曜日	年末年始	1 月~3 月毎週火曜日

資料：国土交通省 HP

町役場、支所
1いの町役場
2吾北総合支所
3本川総合支所
学校
4伊野南小学校
5伊野南中学校
6川内小学校
7伊野中学校
8伊野小学校
9伊野商業高等学校
10枝川小学校
11神谷中学校
12神谷小学校
13三瀬中学校
14柳瀬小学校
15勝賀瀬小学校
16中追小学校
17下八川小学校
18小川小学校
19高知追手前高等学校吾北分校
20上八川小学校
21吾北中学校
22清水第一小学校
23本川中学校
24長沢小学校
25越裏門小学校
26本川小学校

病院
27さくら病院
28柳瀬診療所
29高岩診療所
30岡林医院
31日比原診療所
32いの町立国民健康保険 長沢診療所
33いの町立国民健康保険 越裏門出張診療所
34いの町立国民健康保険 大橋出張診療所
石川記念病院
大原歯科医院
久万田歯科
高津小児科
佐々木医院
新町歯科
関田病院
高岡内科
田村外科
天主診療所
とんぼクリニック
西村歯科医院
西村整形外科医院
仁淀病院
藤本歯科
町田整形外科
富内医院
森木病院
森歯科医院
安岡歯科
安光歯科
山内内科
やまおか眼科
商業施設
35サンプラザ新鮮館・天王
36サニーマート伊野店
37サニーアクセスいの店
38サンシャイン枝川
道の駅
39土佐和紙工芸村
40633美の里
41木の香



※病院については中山間地域の病院のみ表示している。

資料：mapion 電話帳、大型小売店総覧 2008（東洋経済新報社）

図 1.1.4 主要施設の立地状況

1.2 公共交通現況

1.2.1 ネットワーク

(1) 鉄道・路面電車

- ・町南部を東西方向に J R 土讃線が運行している。(図 1.2.1)
- ・路面電車の土佐電鉄伊野線がいの町中心部まで運行しており、高知市方面と連絡している。(図 1.2.1)

(2) バス等

- ・廃止代替バスについては、主として伊野地区、吾北地区を県交北部交通が、本川地区を嶺北観光自動車が行っている。
大川村方面とは連絡（嶺北観光自動車）しているが、西条市方面とは連絡していない。(図 1.2.2)
※西条市～寒風山トンネル北側（川来須バス停）まで、せとうちバスが運行している。
- ・伊野地区では、循環バス（町営）、定時制デマンド式乗合タクシー（町営）を運行している。(図 1.2.2)
- ・吾北地区では、面的にスクールバス（町営）の一般混乗を実施している。(図 1.2.2)
- ・中山間地域にはバス利用不便地域が点在している。(図 1.2.3)

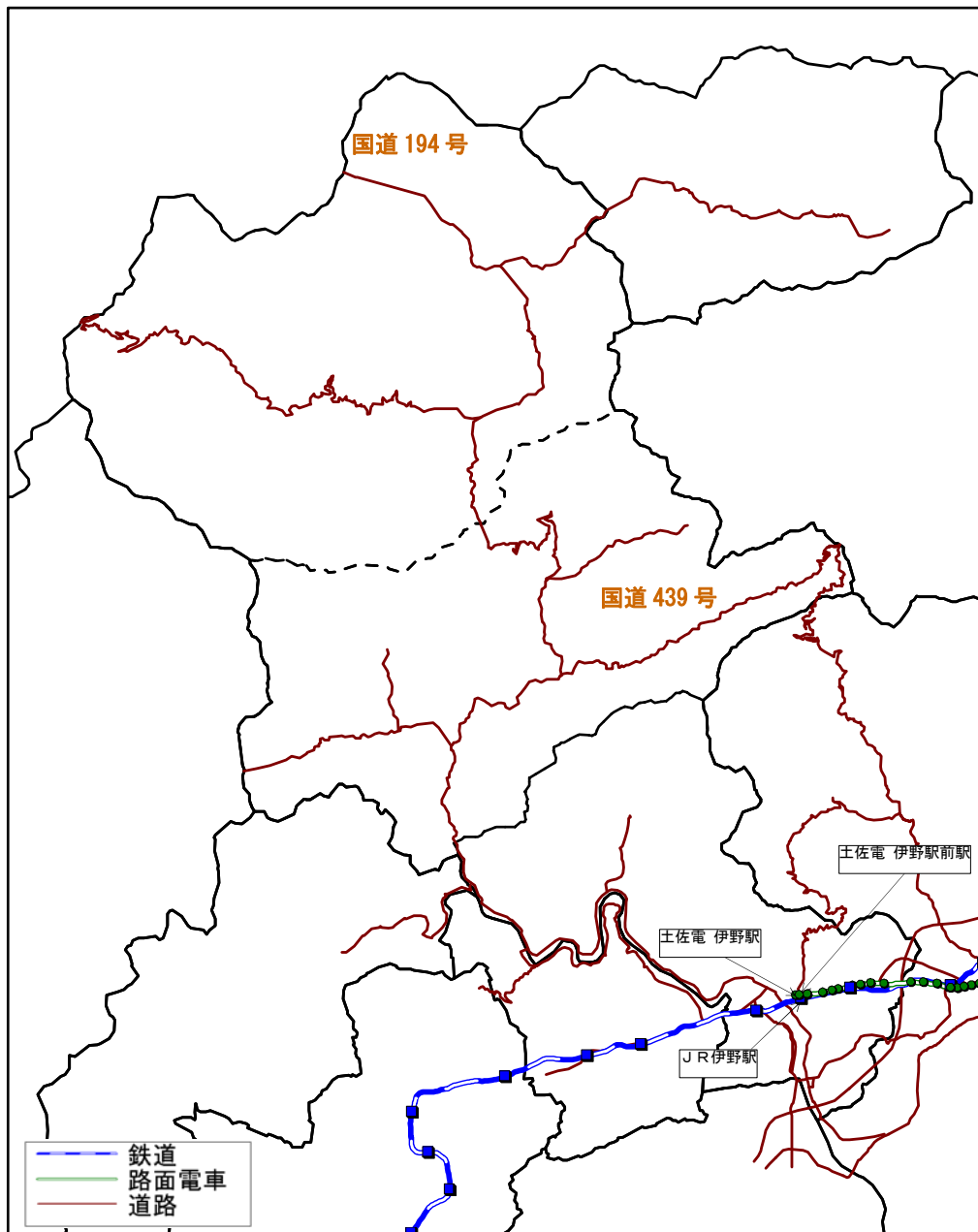
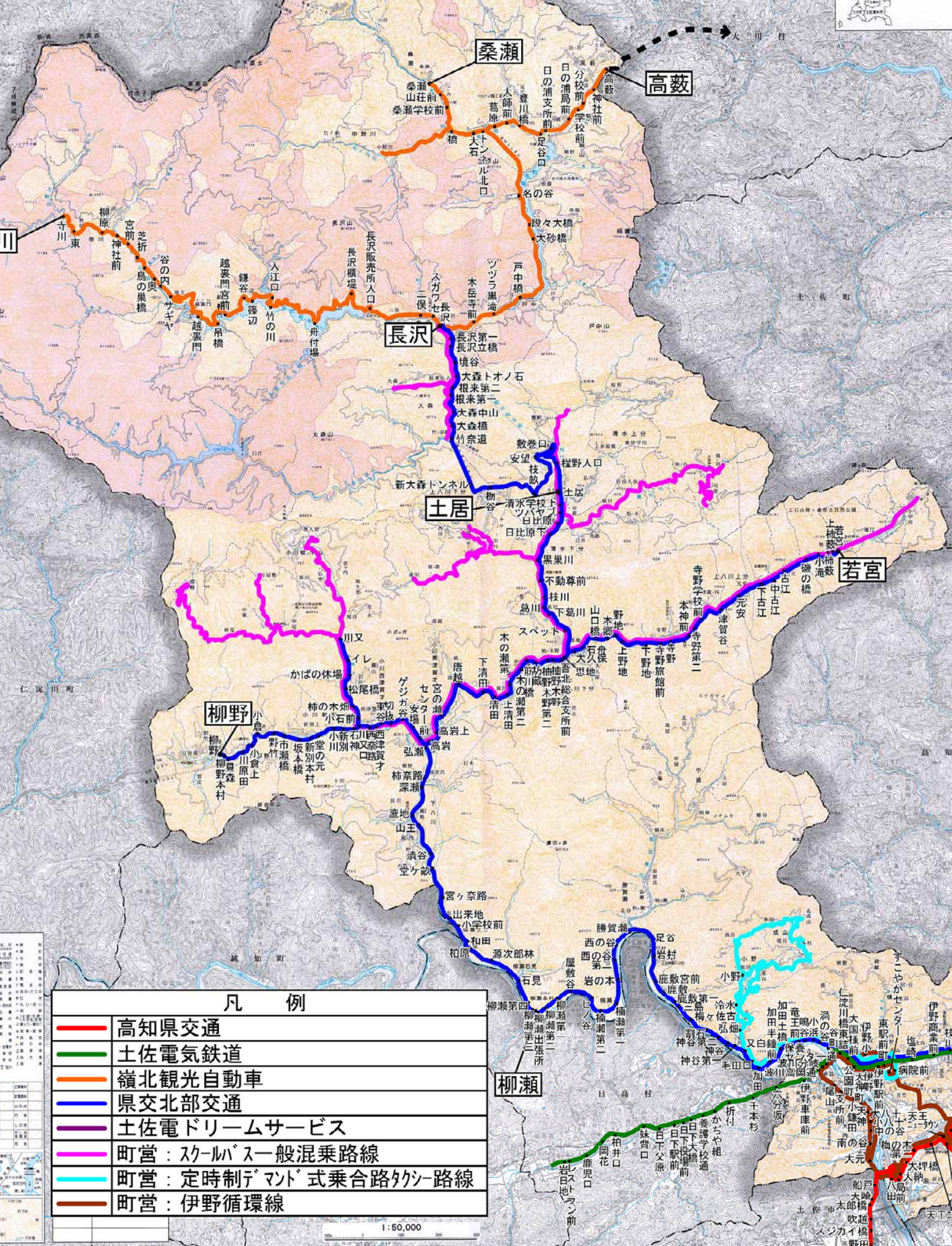
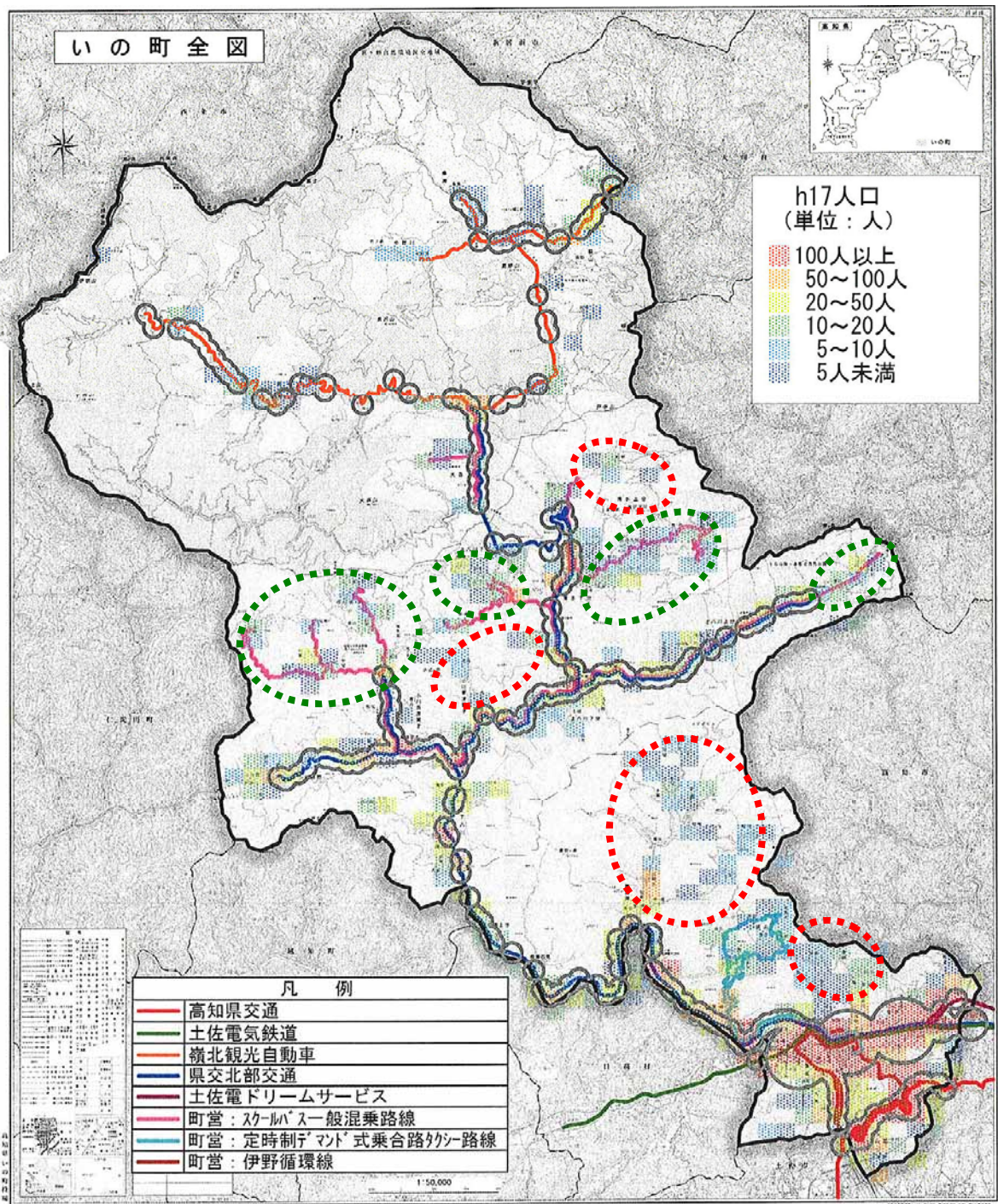


図 1.2.1 鉄道・路面電車ネットワーク



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タクシール路線
—	町営：伊野循環線

図1.2.2 バスネットワーク



〈中山間地域〉

- バス利用不便地域
- スクールバス（一般混乗）のみによりカバーされる地域

図 1.2.3 バス利用不便地域

1.2.2 バス運行状況

(1) 運行本数

- ・中山間地域を運行する廃止代替バスは、高知営業所あるいは堺町を起点としており、国道 194 号の伊野駅～土居を除けば、片道 1～3 本/日の運行となっている。

(図 1.2.4)

- ・伊野循環線（町営バス）は、伊野地区東南部の都市部を循環ルートで運行しており、運行本数は 6 本/日（平日）となっている。（表 1.2.2）
- ・定時制デマンド式乗合タクシーは 1 路線あり、いの町小野地区～すこやかセンターを片道 3 本/日運行し（予約がある場合のみ運行）、小野地区に隣接する成山地区、毛田地区にはそれぞれ週 1 回路線を延長して運行している。（表 1.2.3）
- ・スクールバスは、吾北地区では各路線とも登校時 1 便/日、下校時 3 便/日が運行されており、登校便は吾北中学校に 8 時前後に到着、下校便は 15:00、16:15、18:30（冬期は 18:00）に吾北中学校（一部小学校発）を出発するダイヤが設定されている。

本川地区では、登校便、下校便とも 1 本/日が運行している。（表 1.2.4）

(2) 運賃

- ・県交北部交通の運賃を見ると、長沢～伊野駅前 1,680 円、長沢～高知営業所 2,120 円となっている。

また、伊野駅前～高知営業所は 710 円で、路面電車、J R に比較してかなり高い運賃となっている。（表 1.2.1）

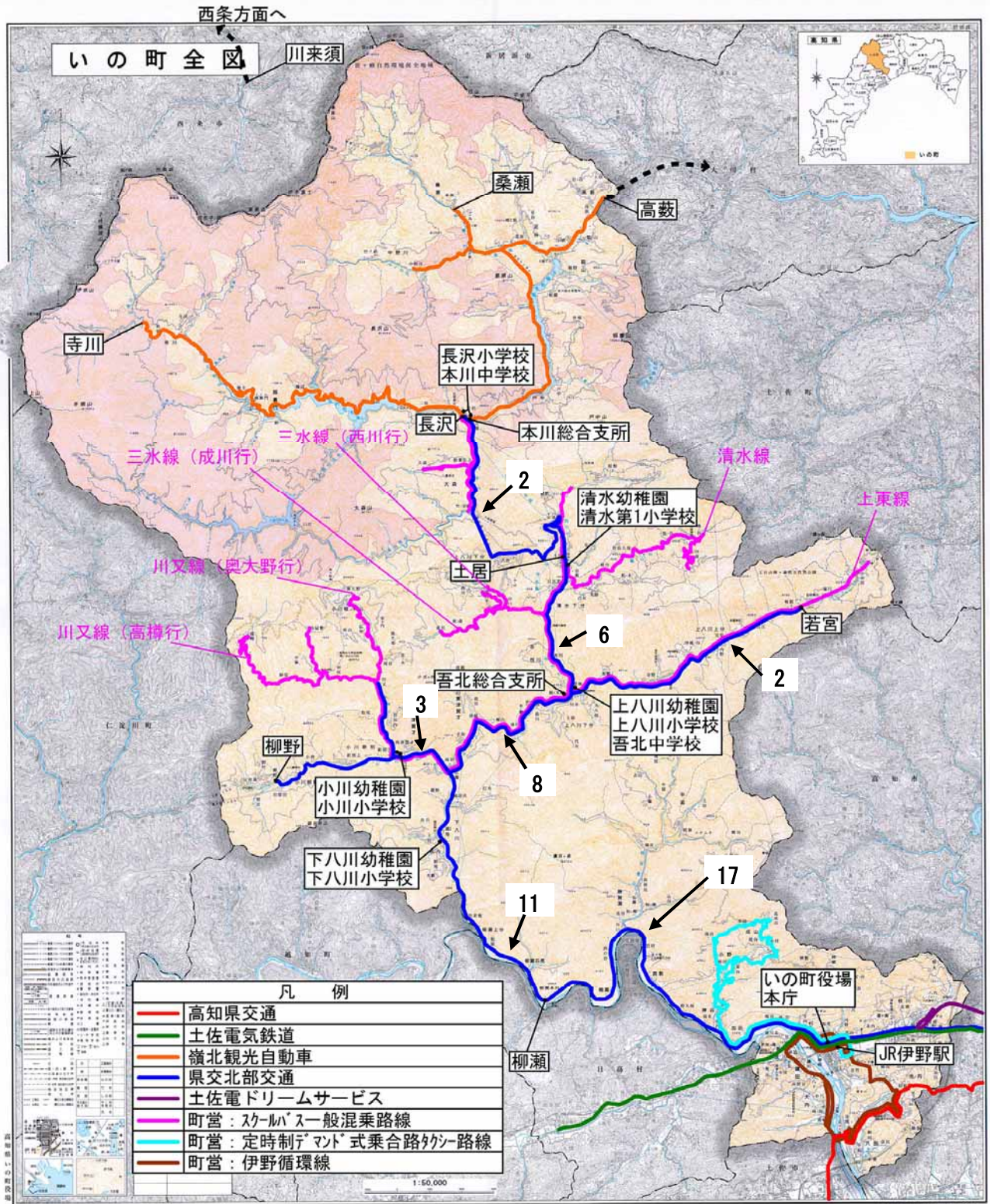
- ・町内バスの運賃が 200 円/回、定時制デマンド式乗合タクシーとスクールバスの一般利用運賃が 300 円/回となっている（成山地区の乗合タクシーのみ 500 円/回）。

（表 1.2.2～表 1.2.4）

表 1.2.1 廃止代替バスの運賃（県交北部交通）

区間		運賃
伊野駅前	柳瀬出張所	570 円
	土居	1,350 円
	長沢	1,680 円
	若宮	1,510 円
	柳野	1,270 円
	高知営業所	710 円
長沢	高知営業所	2,120 円

(参考) 路面電車 伊野駅前～はりまや橋 450 円
J R 伊野駅～高知駅 260 円



※1) 図中の数字は県交北部交通のバス運行本数 (平日/片道)
(火・木曜日は土居止まりの1便が長沢まで運行)

※2) 嶺北観光自動車で毎日運行するのは、寺川～長沢が1本、長沢～大川村方面が2本 (平日/片道)

図 1.2.4 廃止代替バスの運行本数

表 1.2.2 町内バス（伊野循環線）の運行概要

方向	運行本数		運賃
	平日	休日	
池ノ内・天王まわり	3本	2本	大人 200 円 子供 100 円
波川まわり	3本	3本	

表 1.2.3 定時制デマンド式乗合タクシーの運行概要

路線	運行日	運行本数	運賃	利用方法
小野地区	毎日	3本/片道	300円/回	<ul style="list-style-type: none"> ・時間、ルート（停留場所）は固定であり、その中から利用者が選択 ・予約受付時間：9時～17時 ・朝・昼便は利用の前日までに予約、晩便は当日の15時（小野行きは正午）までに予約
毛田地区	火曜日	3本/片道	300円/回	
成山地区	水曜日	3本/片道	500円/回	

- ※1) 運行は明神ハイヤー
 ※2) 子供運賃は半額

表 1.2.4 スクールバスの運行概要

路線	方向	ルート	運行本数	出発・到着時刻
清水線	登校便	音井～清水第一小～吾北中	1本	吾北中着 7:53
	下校便		3本	清水小発 15:10 吾北中発 16:15、18:30
三水線 (成川行き)	登校便	谷口橋～三水小～吾北中・上八川小	1本	吾北中着 8:01
	下校便		3本	吾北中発 15:00、16:15、18:30
三水線 (西川行き)	登校便	農道中平線分岐～三水小～吾北中・上八川小	1本	吾北中着 8:01
	下校便		3本	吾北中発 15:00、16:15、18:30
上東線	登校便	郷ノ峰トンネル～中央小上～吾北中	1本	吾北中着 8:00
	下校便		3本	吾北中発 15:00、16:15、18:30
川又線 (高樽行き)	登校便	高樽～小川幼・小～吾北中	1本	吾北中着 8:04
	下校便		3本	小川小発 15:00 吾北中発 16:15、18:30
川又線 (奥大野行き)	登校便	奥大野～小川幼・小～吾北中	1本	吾北中着 8:04
	下校便		3本	小川小発 15:00 吾北中発 16:15、18:30
本川地区	登校便	小林線分岐～長沢小・本川中	1本	長沢小着 8:25
	下校便		1本	長沢小発 16:30

- ※1) 清水線～川又線は吾北地区
 ※1) 一般利用の運賃は300円/回（子供は半額）
 ※2) 吾北地区の下校便の18:30発は3～10月の運行、11～2月は18:00発

(2) 収支状況

- ・伊野循環線、デマンド乗合タクシーの運賃収入の必要経費に対する割合は、21.2%、26.6%となっており、それぞれ 563 万円/年、117 万円/年を補助している（デマンド乗合タクシーにおいては、78 万円/年の中山間総合対策補助金がある）。（表 1.2.5）

表 1.2.5 町営バスの利用者数・収支状況（循環バス、デマンド）

【小野行】

年度	輸送人員	月平均乗車人員	便数	料金収入(円)	補助金(円)	一般財源(円)	委託料(円)
13	2,805	234	6	766,493		3,988,175	4,754,668
14	2,146	179	6	664,428		4,186,572	4,851,000
15	2,318	193	6	740,963		4,153,718	4,894,681
16	2,184	182	6	696,700		3,713,300	4,410,000
17	2,197	183	6	681,181		3,728,819	4,410,000
18	2,383	199	6	740,883		3,669,117	4,410,000
19(8月まで)	983	197	6	322,846		1,514,654	1,837,500
19(9月よりデマンド式)	826	118	6	247,300	139,000	511,210	897,510
19小計	1,809	151	6	570,146	139,000	2,025,864	2,735,010
20	1,353	112	6	424,900	780,000	392,090	1,596,990
21							

※昭和45年10月6日に廃止された県交通の廃止代替として昭和45年11月より1日3便(8.8Km)運行開始
 平成19年9月より定時制デマンド式乗合タクシーに変更(料金一律300円)
 平成20年1月から3月まで(3ヶ月間)は、国の公共交通移動円滑化設備整備費補助金(1/2)の補助対象
 平成20年10月より毛田【火曜日】300円・成山【水曜日】500円地区に延伸
 平成20年4月より1年間は、県の中山間総合対策事業補助金(2/3)の補助対象

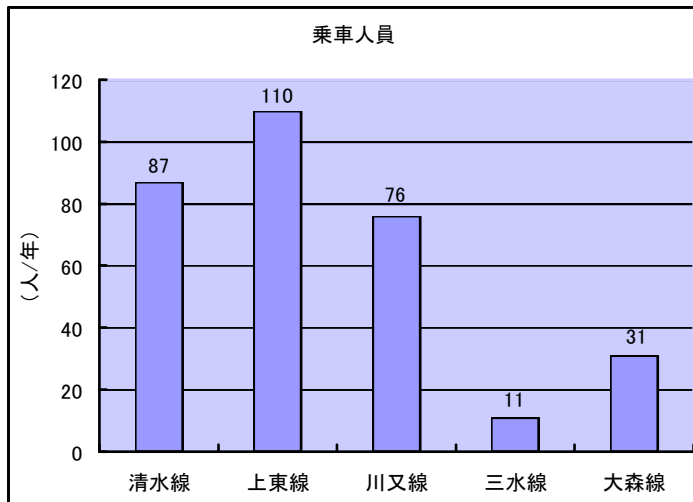
【伊野循環線】

年度	輸送人員	月平均乗車人員	便数	料金収入(円)	補助金(円)	一般財源(円)	委託料(円)
13	5,348	446	6	1,776,779		5,706,182	7,482,961
14	5,929	494	6	1,843,684		5,639,277	7,482,961
15	6,272	523	6	1,678,139		5,818,472	7,496,611
16	6,323	527	6	1,692,077		5,349,685	7,041,762
17	5,507	459	6	1,595,060		5,553,707	7,148,767
18	6,085	507	6	1,743,746		5,955,368	7,699,114
19(循環)	9,137	761	6	1,547,803		6,560,370	8,108,173
20	8,631	719	6	1,512,448		5,627,552	7,140,000
21							

※昭和63年天王ニュータウンの分譲、県交通の廃止代替として平成9年6月より1日3便(8.3Km)運行開始
 運行開始から平成11年度まで1日3便
 平成12年度は1日5便
 平成13年4月より、地区要望により天王から池ノ内まで路線延長
 平成19年4月より、農道伊野南線の開通に伴い循環式となる(料金一律200円)
 平成19年度までは、県交北部交通に随意契約。平成20年度より入札により明神観光へ委託

資料：いの町

〈 乗車人員 〉



※H20 年度

〈 乗車人員 〉

	大人	高校生	小人	計
清水線	76	11	0	87
上東線	110	0	0	110
川又線	59	16	1	76
三水線	8	2	1	11
大森線	31	—	0	31
計	253	29	2	284

単位：人/年

〈 運賃収入 〉

	大人	高校生	小人	計
清水線	22,800	3,300	0	26,100
上東線	33,000	0	0	33,000
川又線	17,700	4,800	150	22,650
三水線	2,400	600	150	3,150
大森線	—	—	—	9,300
計	75,900	8,700	300	84,900

単位：円/年

資料：いの町

図 1.2.5 スクールバスの利用者数・運賃収入（一般利用）

2. 公共交通利用実態と住民ニーズ

ここでは、

- ・町民移動調査（中山間地域の住民を対象としたアンケート調査：回収 1,193 票）
- ・路線バス等利用者調査（中山間地域のバス利用者を対象とした乗込みのヒアリング調査：聞き取り 76 人）

に基づき、公共交通の利用実態及び公共交通に関する住民ニーズの整理を行った。

2.1 移動状況

(1) 外出頻度・交通手段（町民移動調査）

- ・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。
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。（図 2.1.1）
- ・買物、通院での移動の行き先については、伊野地区、高知市が多い。（図 2.1.2）
- ・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。（図 2.1.3）

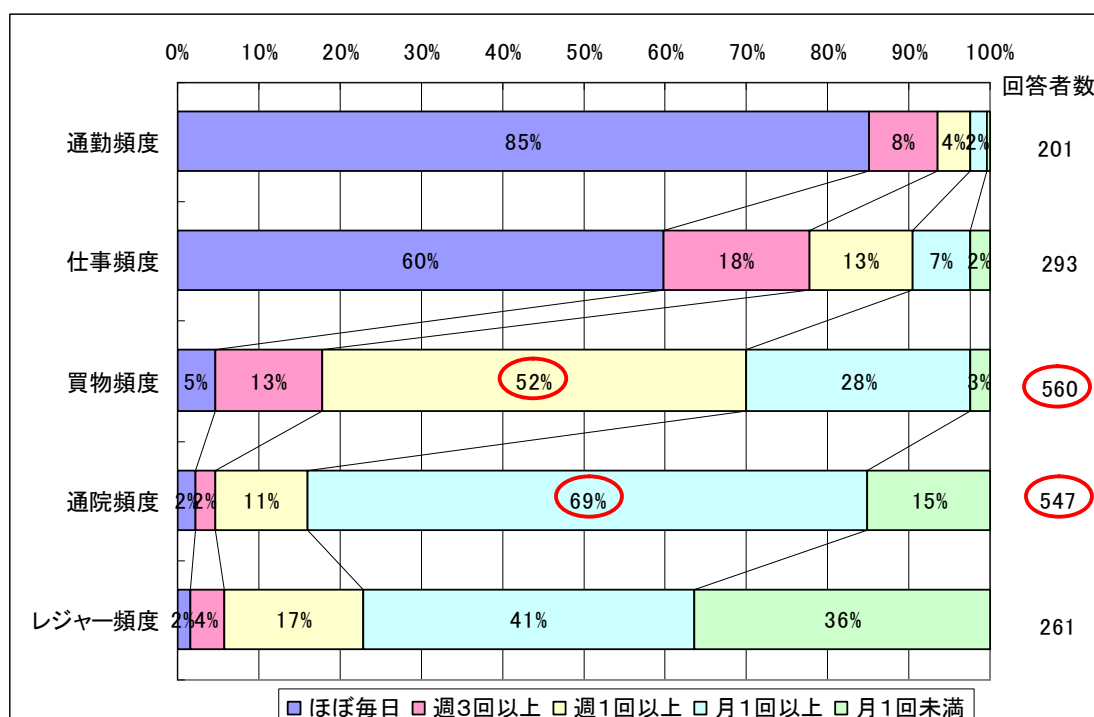


図 2.1.1 目的別外出頻度

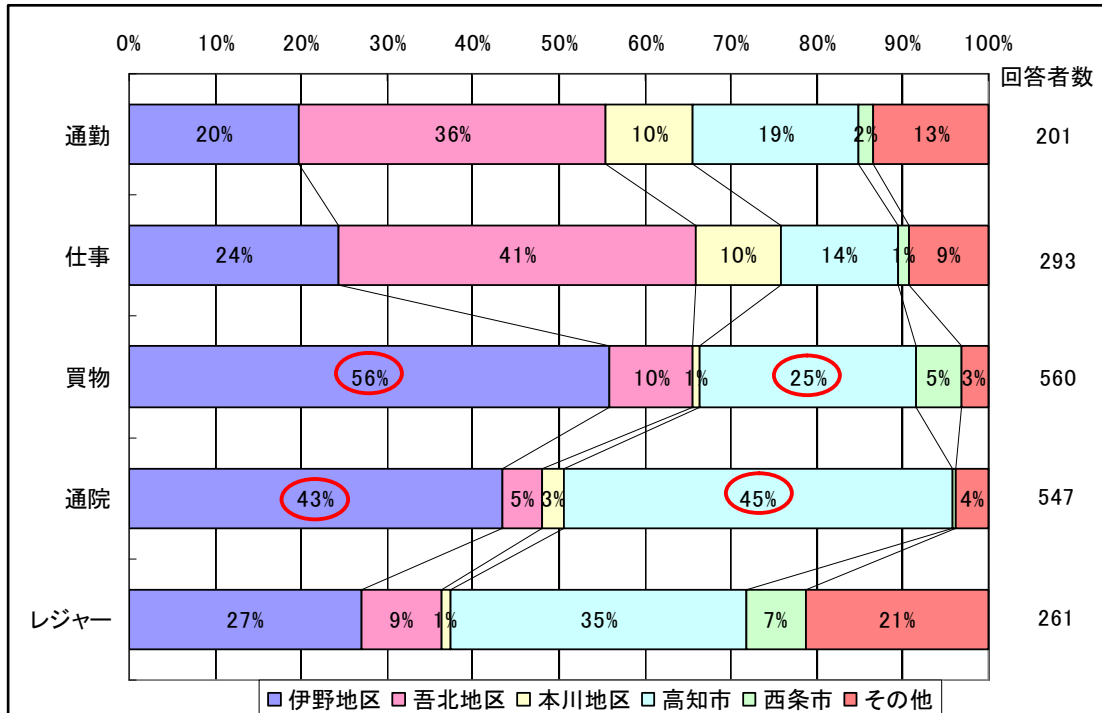
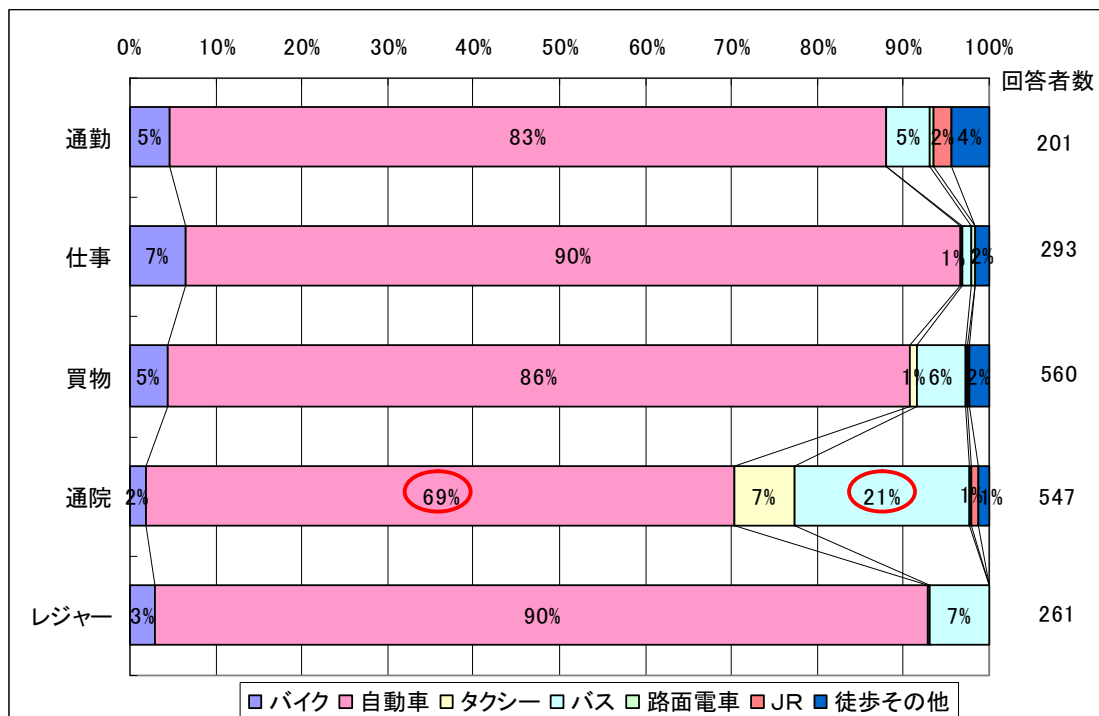


図 2.1.2 行き先



※利用頻度で加重平均

図 2.1.3 交通手段

(2) 自動車の利用状況（町民移動調査）

- ・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。（図 2.1.4）
- ・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。（図 2.1.5）
- ・自動車の利用理由としては、「荷物などの関係で利用せざるを得ない」が42%で最も多い。次いで「バスなどが近くを通っているが、不便だから（本数、時間帯）」が23%となっている。「運賃が高い」を上げる人は2%と少ない。（図 2.1.6）

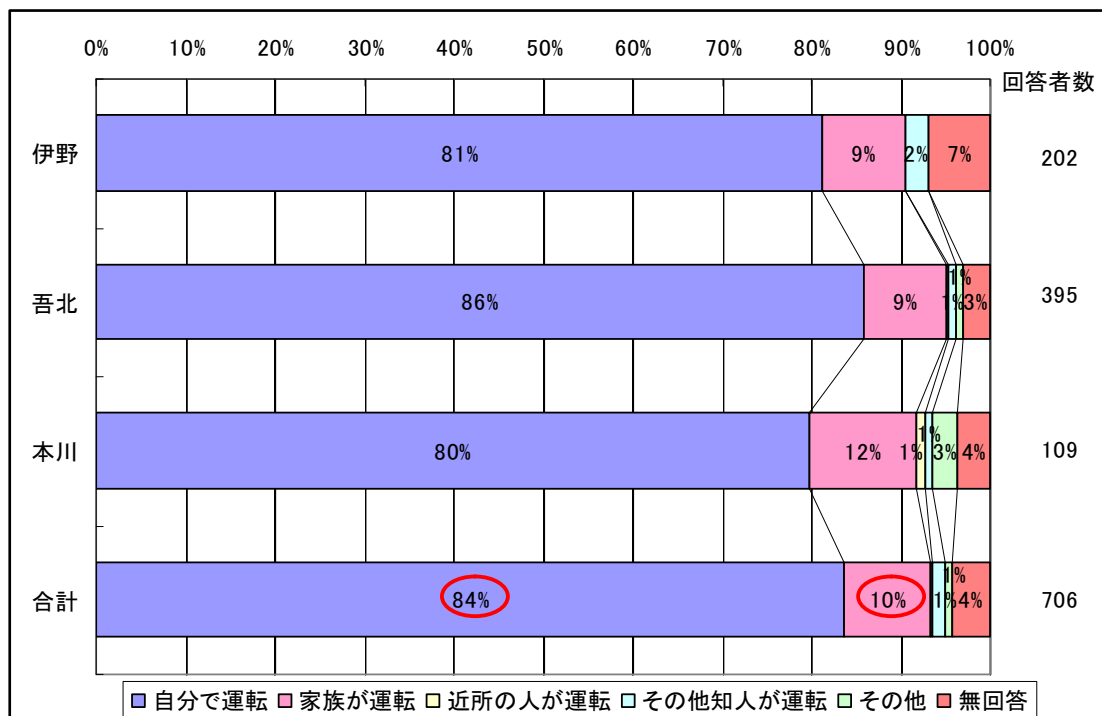


図 2.1.4 自動車の利用形態

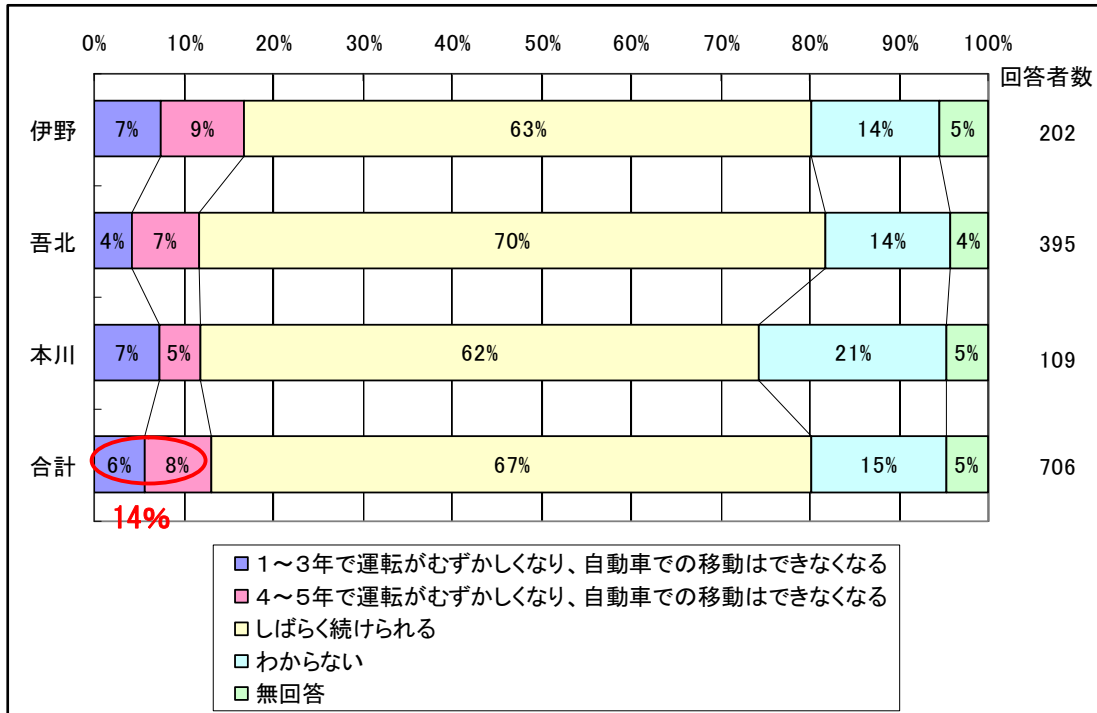


図 2.1.5 自動車の利用形態の維持見通し

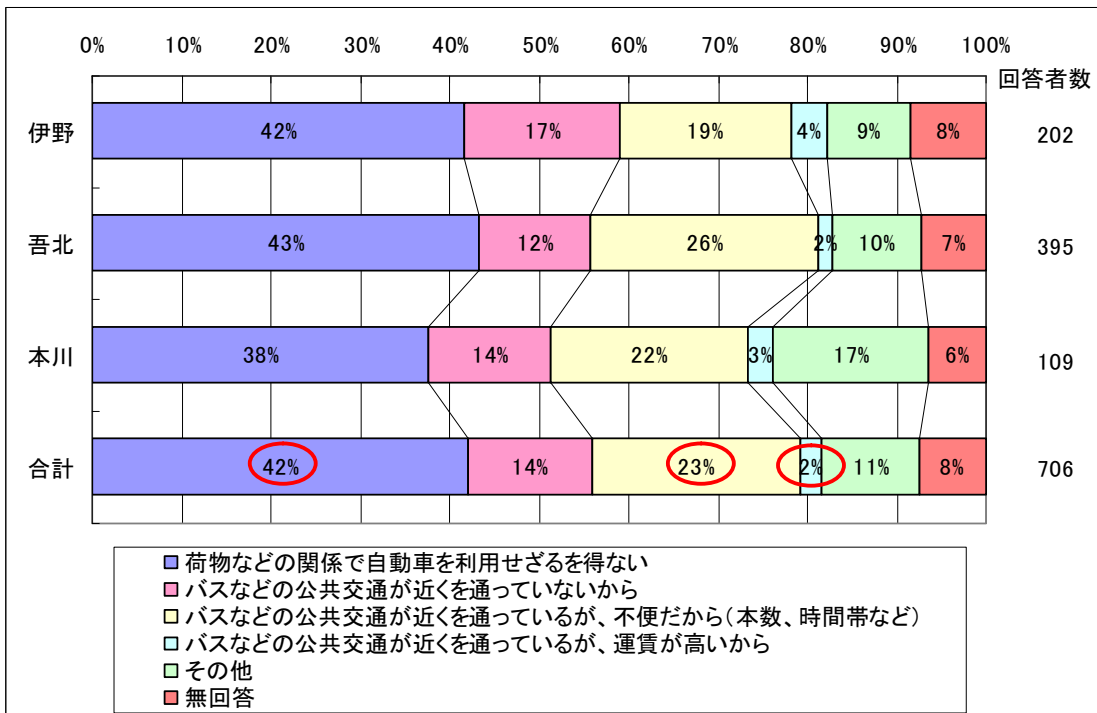


図 2.1.6 自動車の利用理由

(3) バスの利用実態（路線バス等利用者調査）

- ・ 平日の路線バス利用者の42%が、通院での利用となっている。（図 2.1.7）
- ・ 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。（表 2.1.1）
- ・ バス停までの交通手段は、平日で87%が徒歩となっている。また、自動車による送迎が8%、タクシーが4%見られる。（図 2.1.8）
- ・ バス停別の乗降者数を見ると、伊野駅から長沢線と若宮線の分岐部あたりまでは比較的乗降者数が多いバス停が点在している。（図 2.1.9）

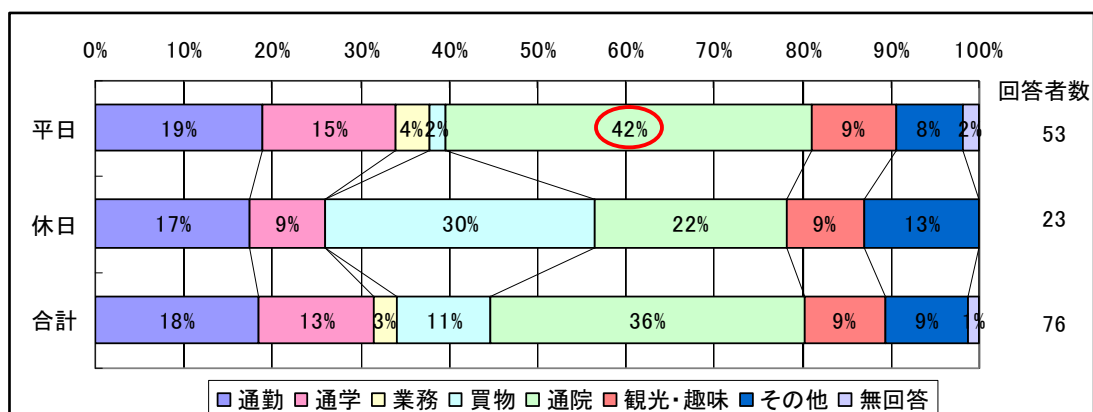


図 2.1.7 路線バスの利用目的

図 2.1.1 路線バスの利用区間

	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

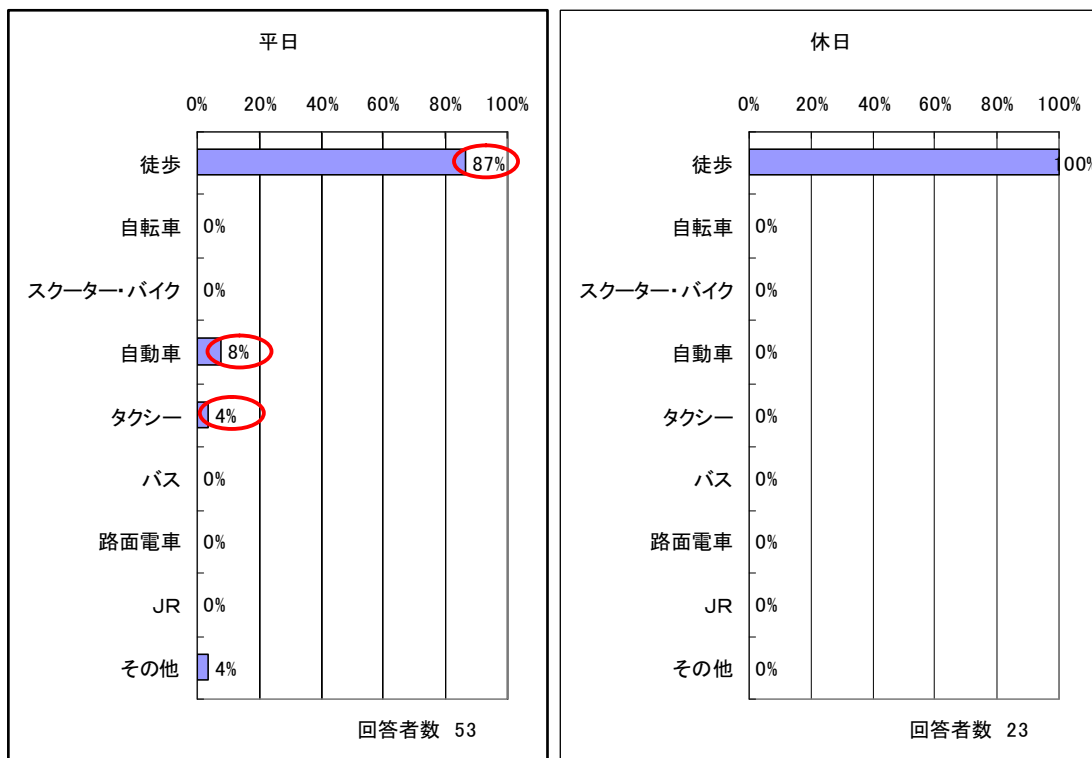
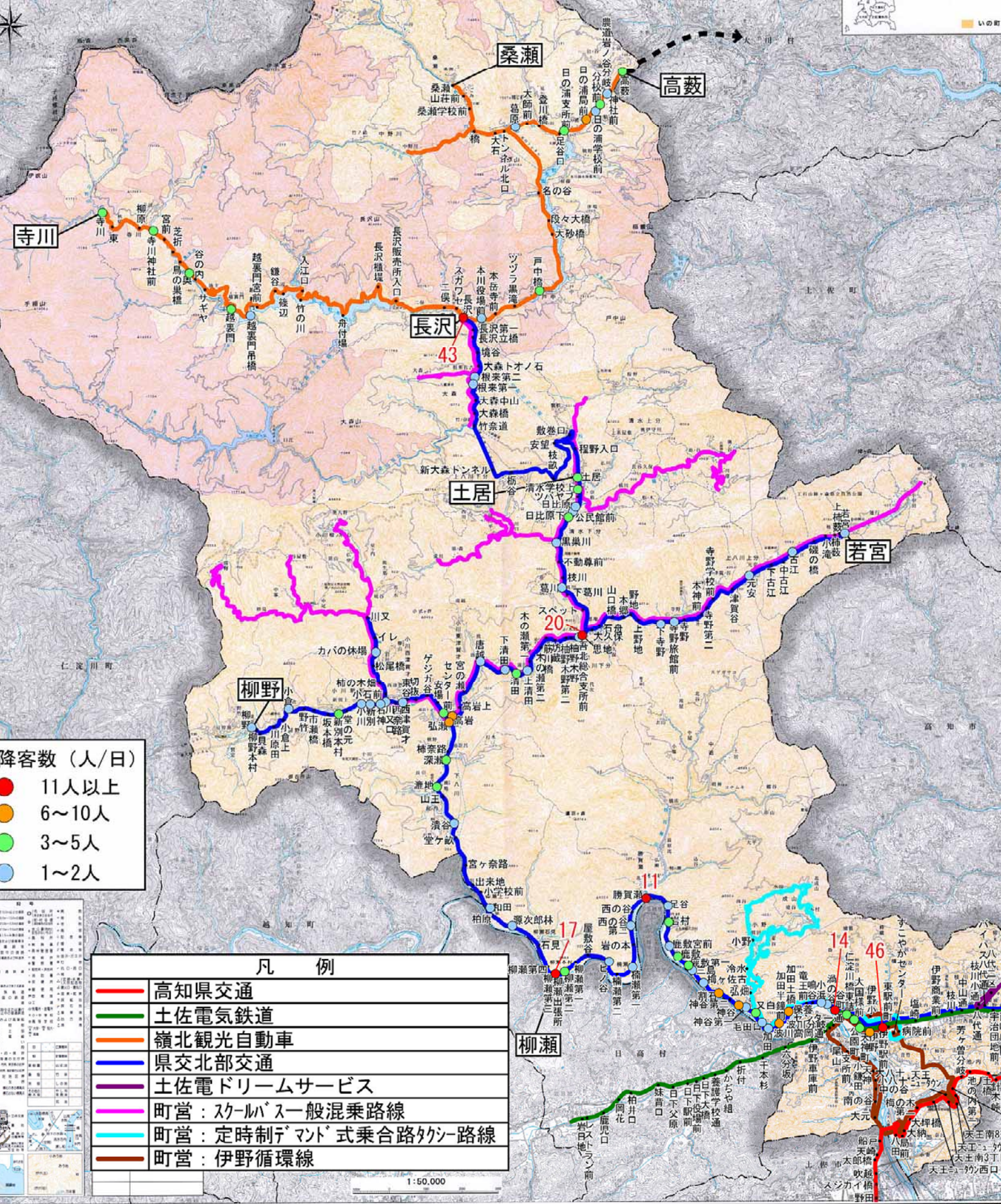


図 2.1.8 バス停までの交通手段



※11人以上のバス停のみ乗降者数

図 2.1.9 バス停別乗降者数 (平日)

(4) バスの代替性（路線バス等利用者調査）

- ・バスの運行がなくなった場合、11%（平日）の人が調査時の移動をやめざるを得ない状況にある。

わからないも含めると 39%の人が移動に支障をきたす可能性がある。（図 2.1.10）

- ・「他の交通手段に変える」と回答した人（平日 60%）の代替交通手段は、自動車が 63%、タクシーが 16%となっている（平日）。（図 2.1.11）

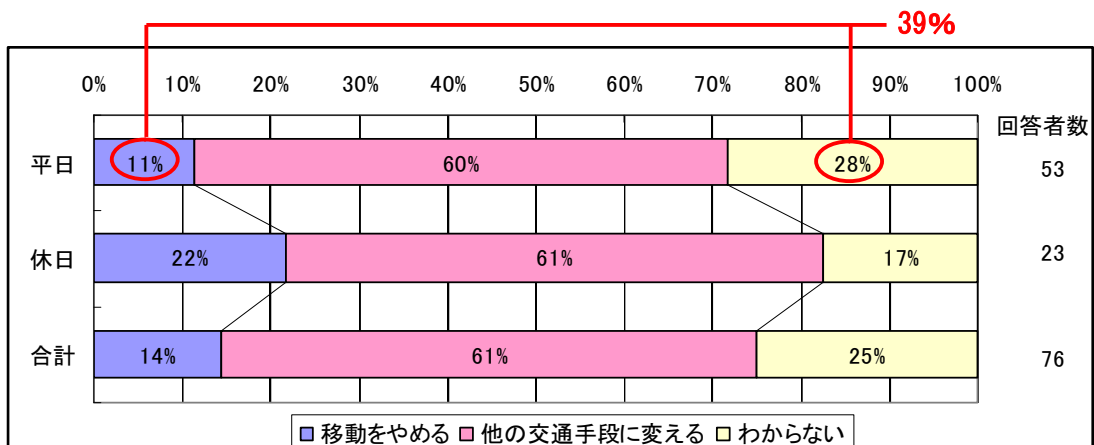
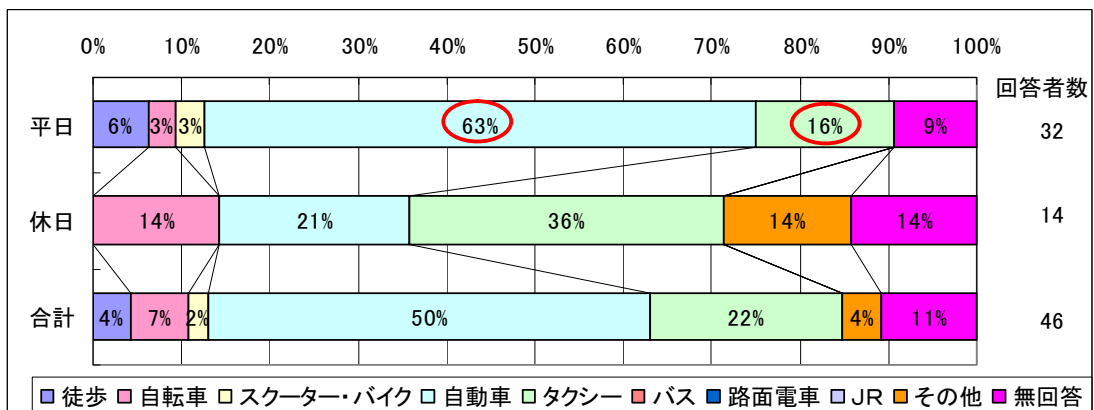


図 2.1.10 バスがなくなった場合の行動の変化



※上で「他の交通手段に変える」と回答した人が対象

図 2.1.11 代替交通手段

2.2 住民ニーズ

(1) バスのサービス改善に関するニーズ（町民移動調査）

- ・ サービス改善によるバス利用回数の変化については、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。（図2.2.1）
- ・ 改善要望については、「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。（図2.2.2）
- ・ バスサービスの改善により、バス利用者数は2倍程度に増加することが期待できる。（図2.2.3）

※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）

- ・ 町営バス等については、多くの項目において満足度が50%以上となっている。（図2.2.4）

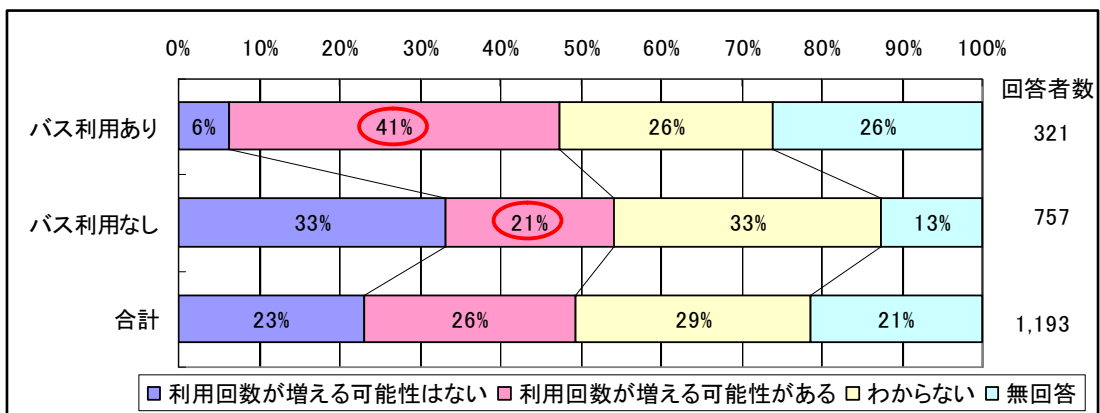


図2.2.1 サービス改善による利用回数増加の可能性

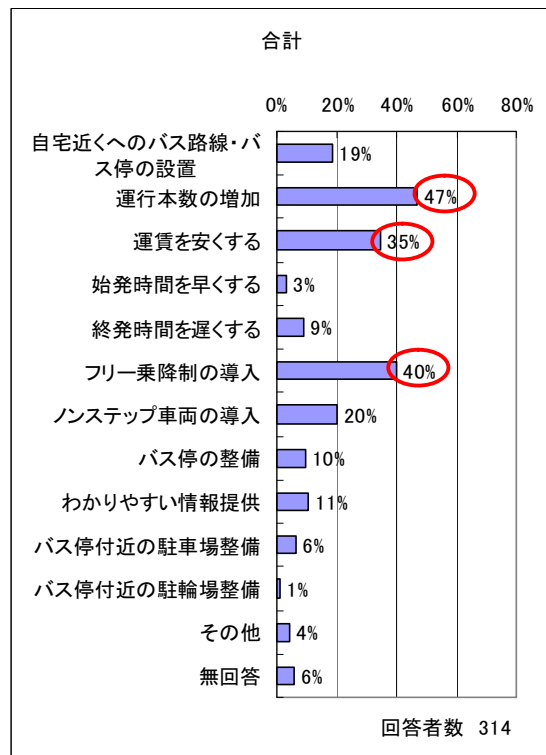
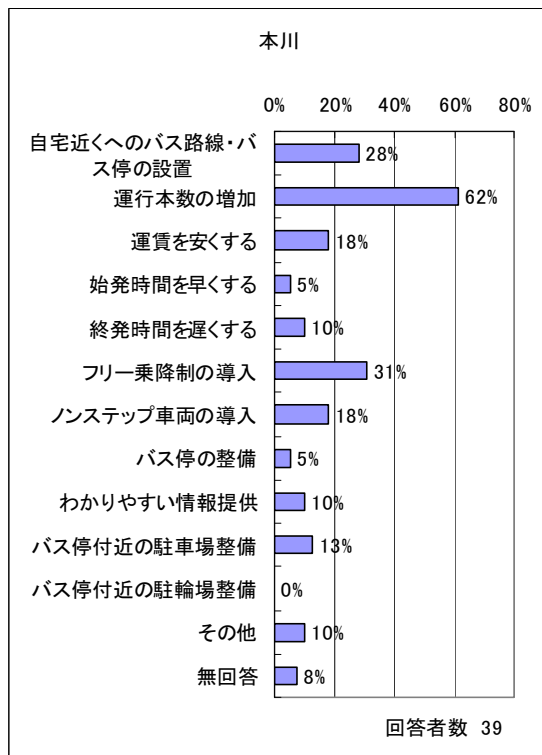
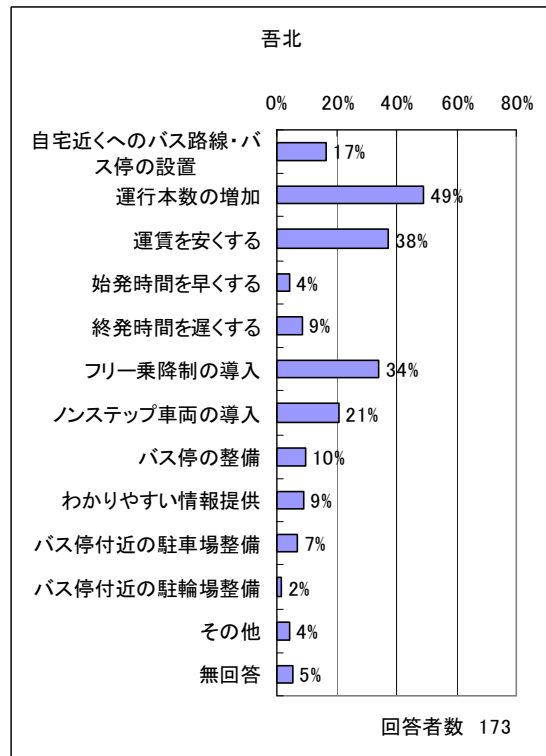
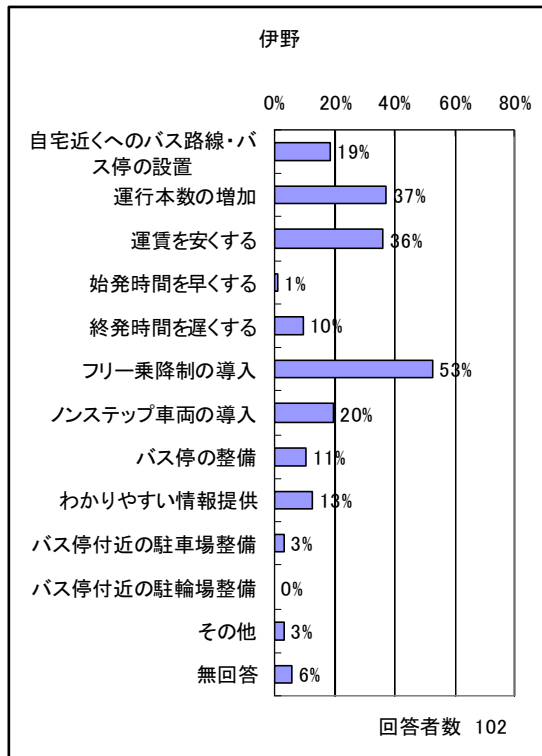
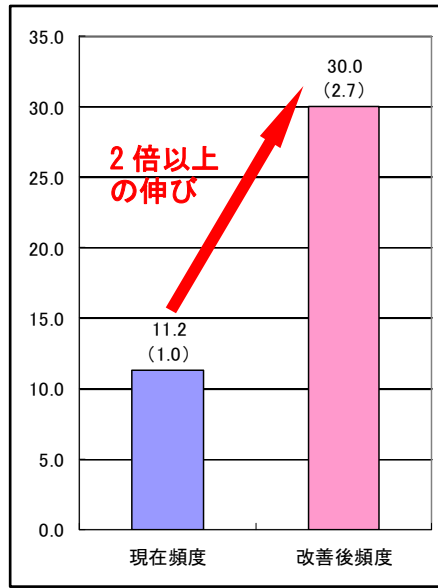
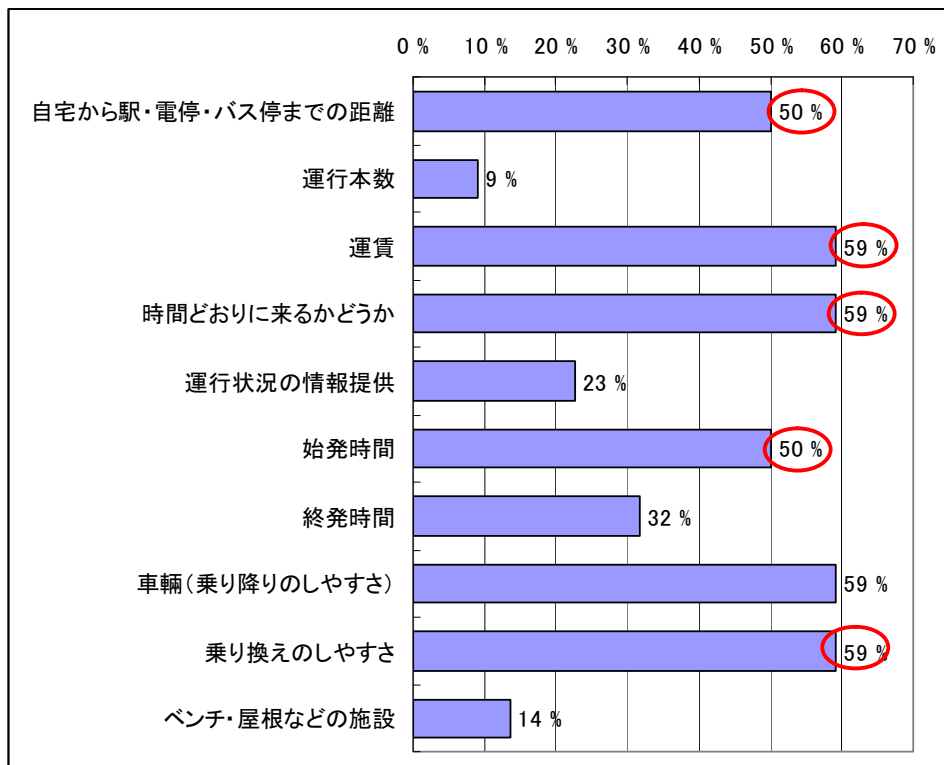


図 2.2.2 バスサービスの改善要望



※アンケート回答者の年平均利用回数

図 2.2.3 バスサービスの改善による利用回数の変化



資料：町営バス等利用者調査

図 2.2.4 町営バス等に対する満足度（満足+どちらかといえば満足）

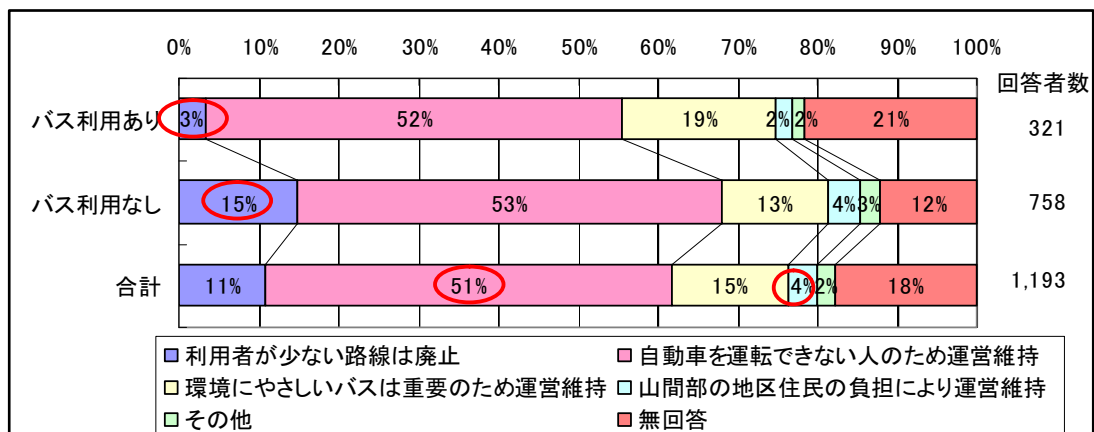
(2) バスの運営維持に関する意向 (町民移動調査)

・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。

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。(図 2.2.5)

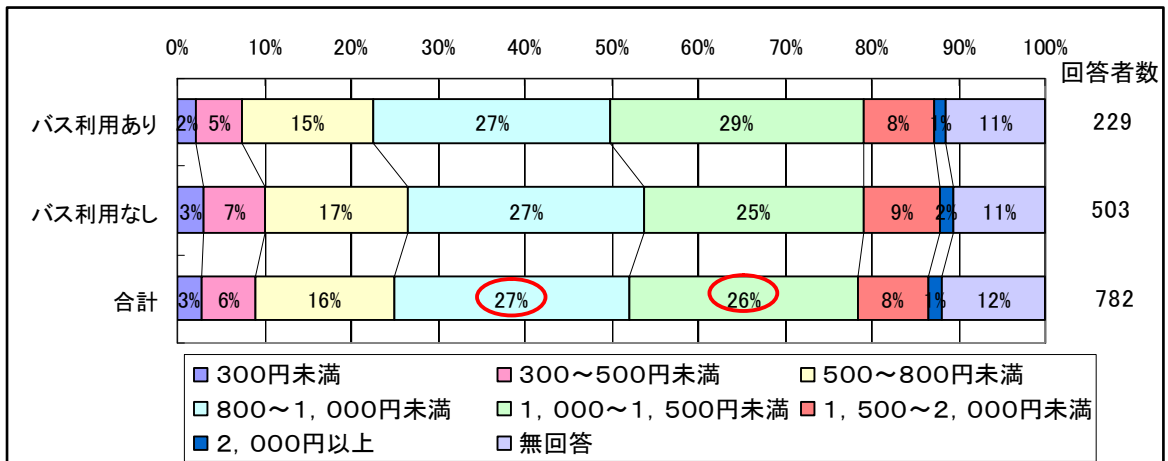
・バスの運営維持のための補助金については、現行(1,000円/月・世帯)と同程度の「800～1,000円未満」、「1,000円～1,500円未満」が多い。(図 2.2.6)

・山間部の住民による費用負担については、「500円～800円」、「1,000円～1,500円未満」が多い。(図 2.2.7)



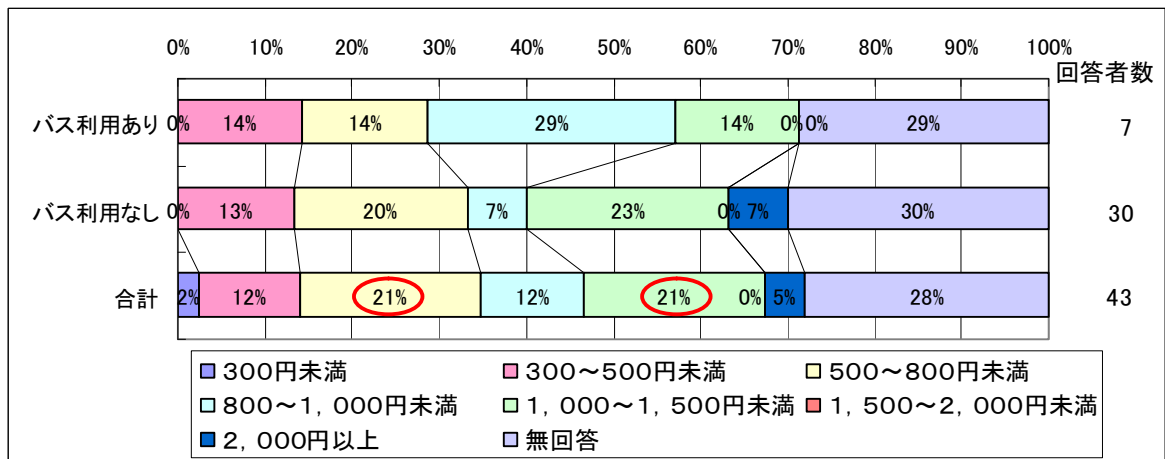
※合計はバス利用の無回答を含む

図 2.2.5 バス路線の維持に関する意向



※合計はバス利用の無回答を含む

図 2.2.6 町からバスへの補助金額に関する意向



※合計はバス利用の無回答を含む

図 2.2.7 住民の費用負担額に関する意向

3. いの町の地域公共交通の課題

3.1 いの町のまちづくりの将来像

いの町第1次振興計画（H17.8）に基づき、いの町のまちづくりの方向を以下に整理する。

（1）いの町の将来像

豊かな自然と心に出会えるまち・いの
－ 緑のダムと清流を後世の子供たちに －

（2）まちづくりの基本理念

まちづくりの基本理念としては、以下の4つが示されている。

- ①豊かな自然環境や地域資源を生かした魅力あるまちづくり
- ②心豊かさを実感できるまちづくり
- ③若者が定住できる魅力あるまちづくり
- ④住民参画による活力あるまちづくり

（3）まちづくりの基本的方向

まちづくりの基本理念としては、次頁に示す5つが示されている。

このうち、公共交通については、「①【生活・環境】自然を守り快適で安全なまちづくり」の「快適な生活基盤の整備」において、以下の方向が示されている。

「快適な生活基盤の整備」における公共交通整備の方向

- ・ 交通弱者の移動手段の確保
- ・ 駅周辺的环境整備
- ・ バス路線の維持・充実
- ・ 公共交通機関の連結強化

〇いの町第1次振興計画まちづくりの基本的方向

①【生活・環境】自然を守り快適で安全なまちづくり

- 自然環境との共生
- 快適な生活基盤の整備
 - ・幹線道路、集落内における生活道路の整備
 - ・都市計画区域や中山間地域における地域特性に応じた、自然環境に適合した道路網の整備
 - ・公共交通については、自動車を利用できない交通弱者の移動手段の確保や地球環境・交通渋滞への対応といった観点から、駅周辺の環境整備やバス路線の維持・充実、公共交通機関の連結強化を図ることにより、利用しやすい交通体系の整備を行う。
- 安全な住民生活の確保

②【安心・健康】安心とやさしさ健康福祉のまちづくり

- 健康づくりと医療サービスの充実
- 子育て支援の充実
- 福祉の充実

③【産業振興】多彩な産業が展開され活力あるまちづくり

- 農畜林水産業の振興
- 商工業・サービス業の振興
- 観光の振興

④【文化・教育】人や文化を育み心豊かなまちづくり

- 青少年の健全育成
- 学校教育・幼児教育の充実
- 生涯学習・生涯スポーツの推進
- 人権の尊重と男女共同参画社会の促進
- 地域文化の継承・振興
- 国際交流と地域間交流の促進

⑤【連携・協働】住民と行政の連携・協働によるまちづくり

- コミュニティの育成
- 住民参画による行政運営

3.2 いの町の地域公共交通の課題

いの町における地域及び公共交通の現状、アンケート・ヒアリング調査結果に基づき住民の交通特性・交通ニーズ、さらにはいの町第1次振興計画におけるまちづくりの基本的方向も踏まえ、いの町における地域公共交通の課題を以下のように考える。

いの町の公共交通の課題

①バス交通の維持	<ul style="list-style-type: none">・今後一層高齢者の増加が予想される中、自動車を利用できない交通弱者の移動手段の確保を図るため、バス交通の維持が求められる。・充実した医療サービスを実現するため、医療施設へのアクセス手段としてのバス交通の維持が求められる。
②公共交通カバー圏域の拡大	<ul style="list-style-type: none">・自動車を利用できない交通弱者の移動手段の確保を図るため、公共交通カバー圏域の拡大が求められる。・充実した医療サービスを実現するため、より広い範囲において公共交通による医療施設へのアクセスを可能とすることが求められる。・地域交流の促進のため、移動手段としての公共交通カバー圏域の拡大が求められる。
③需要に応じた効率的な運行	<ul style="list-style-type: none">・通院等非定常な交通需要に対する弾力的な公共交通の運行が求められる。
④バス交通の利便性・快適性向上	<ul style="list-style-type: none">・快適な生活を実現するため、生活基盤として利便性の高い公共交通体系の確立が求められる。・商業施設との連携による交通手段の確保と商業活性化の両面からのアプローチが求められる。
⑤公共交通の連携向上	<ul style="list-style-type: none">・各手段が連携した利便性・接続性の高い公共交通体系の確立が求められる。
⑥公共交通利用に関する意識の醸成	<ul style="list-style-type: none">・公共交通の利用促進に向けた自発的な活動を通じた地域リーダー・組織の育成

少、中山間地域で高い高齢者比率
各地区とも減少
区、本川地区では高齢者比率が45%、48%

施設が市中心部に立地。国道196号に3つの道の
設、病院等は市中心部に立地
地域の診療所では、診察が曜日限定
96号沿道に3箇所道の駅の

域にバス利用不便地域が点在
地域には国道、県道から離れたエリアに人が住ん
、これらのエリアはバス利用不便地域

低いバス交通
地域を運行するバスは、伊野駅～土居を除けば、
～3本/日と運行本数が少ない
伊野駅前1,680円、長沢～高知営業所2,120円と
高い
～高知市中心部はJ R、路面電車の運賃と比較し

者は減少、補助金で運営
用者は減少
地域のバスは赤字路線であり、現在約1億円/年
金により運営

バスを補完する形で町営バス等を運行
替バスを補完する形で、町営の循環バス、定時制

①通院などの非定常な交通需要が多い
・バス利用の50%が通院利用
・通院、買物などの移動は月1～3回程度が多い

②市中心部、高知市への移動が多い
・通院、買物では伊野地区、高知市への移動が多
い
・伊野地区、高知市に関連したバス利用が多い

〈交通ニーズ〉

③バス運行の維持の必要性が高い
・市民の移動手段の90%が自動車であるが、26%
の人が5年以内に運転が難しくなる見通し(わ
からないの回答を含む)
・バス利用者の39%が代替手段を持っていない。
代替手段がある人も22%がタクシー(わからな
いの回答含む)
・自動車の運転ができない人のためにバスの運営
維持を支持する人が51%

④より多くの人へのサービスの必要性が高い
・自動車の利用理由のうち「バスなどの公共交通
が近くを通っていないから」が11% (第3位)
・バスサービスの改善要望として「自宅近くへの
バス路線・バス停の設置」が12% (第4位)

⑤バスのサービスの改善による利用者増加の可能性
が高い
・自動車の利用理由のうち「バスなどの公共交通
が近くを通っているが、不便だから」が18% (第
2位)
・バスのサービスを改善しても利用が増える可能
性がないとした人は23%とわずか
・バスサービスの改善要望としては、運行本数の
増加(29%)、フリー乗降制の導入(26%)、運
賃を安くする(21%)が上位3位

①バス交通の維持
・自動車を利用できない交通弱者の移動
・医療施設へのアクセス手段の確保

②公共交通カバー圏域の拡大
・自動車を利用できない交通弱者の移動
・医療施設へのアクセス手段の確保
・地域交流の促進

③需要に応じた効率的な運行
・非定常な交通需要への対応

④バス交通の利便性・快適性向上
・利便性の高い公共交通体系の確立
・商業活性化との連携

⑤公共交通の連携強化
・利便性・接続性の高い公共交通体系の

⑥公共交通利用に関する意識の醸成
・公共交通を通じた地域リーダー・組織

〇いの町第1次振興計画

〈まちづくりの基本的方向〉

①【生活・環境】自然を守り
快適で安全なまちづくり

②【安心・健康】安心とやさ
しさ健康福祉のまちづくり

③【産業振興】多彩な産業が
展開され活力あるまちづく
り

④【文化・教育】人や文化を
育み心豊かなまちづくり

〈公共交通〉
○快適
・交
・駅
・ス
・公
に
交

4. いの町地域公共交通総合連携計画の考え方

4.1 基本理念

いの町地域公共交通総合連携計画の基本理念を以下のとおりとする。

公共交通を地域の生活交流の基盤の1つとして位置づけ、持続可能で利便性の高い公共交通体系の確立を目指すものとする。

〇まちづくりを支援する持続可能な公共交通体系の確立

4.2 基本方針

基本理念に示す「まちづくりを支援する持続可能な公共交通体系」を確立するため、公共交通体系整備の基本方針を以下の3つとする。

いの町の公共交通体系整備の基本方針

①持続可能な公共交通システムの確立

今後一層人口減少、高齢化が進展する中においても、交通需要に弾力的に対応しつつ、より多くの人に効率的なサービスが可能となる公共交通システムの確立を図る。

②利用しやすい交通システムの確立

各手段の連携を強化するとともに、わかりやすさ、使いやすさの向上を図り、公共交通を地域の生活交流の基盤としての確立を図る。

③公共交通を育てる枠組み・仕組みの確立

地域の人が公共交通を必要不可欠なものとして認識し、自ら主体的に公共交通を育てる枠組み・仕組みの確立を図る。

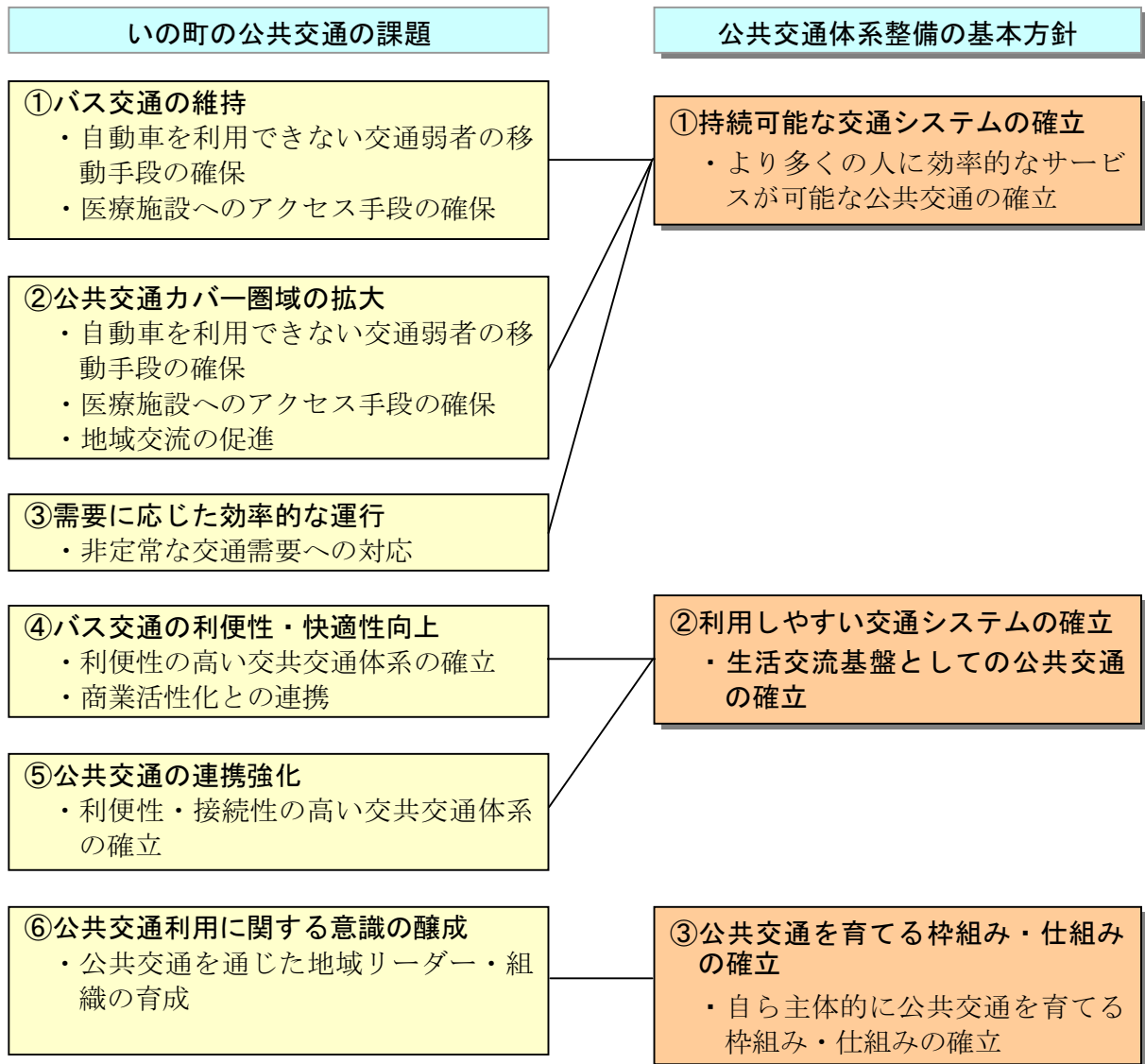


図 4.2.1 公共交通課題と公共交通体系整備の基本方針の関連

4.3 連携計画の目標

前に示した公共交通体系整備の基本方針を踏まえ、いの町地域公共交通総合連携計画の目標を下表のとおりとする。

表 4.3.1 いの町地域公共交通総合連携計画の目標

公共交通体系整備の基本方針	連携計画の目標
①持続可能な交通システムの確立 ・より多くの人に効率的なサービスが可能な公共交通の確立	①年間の公共交通利用者数の1割増 ・現況値 : 既存データ、今回調査結果 ・目標値の確認 : 定期的に調査を実施
②利用しやすい交通システムの確立 ・生活交流基盤としての公共交通の確立	②利用者の満足度アップ : 74%→80% ・現況値 : 今回のアンケート結果 ・目標値の確認 : 定期的にアンケートを実施
③公共交通を育てる枠組み・仕組みの確立 ・自ら主体的に公共交通を育てる枠組み・仕組みの確立	③サポータークラブ会員数 : 100人

各目標の現況値については、以下のとおりである。

表 4.3.2 計画目標の現況値

指標	交通手段	現況値	備考
①公共交通利用者数	J R	約 450 人	J R伊野駅 ※JRヒアリング結果 (H21)
	路面電車	約 150 人	伊野電停+伊野駅前電停 ※土佐電鉄ヒアリング結果 (H21)
	路線バス	364 人/日	伊野駅前バス停以北 (今回調査結果 (H21))
	有償ボランティア輸送	0 人	
②利用者の満足度	路線バス	74%	中山間地域の住民 (今回調査結果 (H21)、満足+どちらかという満足)
③サポータークラブ会員数	—	0 人	

5. いの町地域公共交通連携計画

5.1 施策メニュー

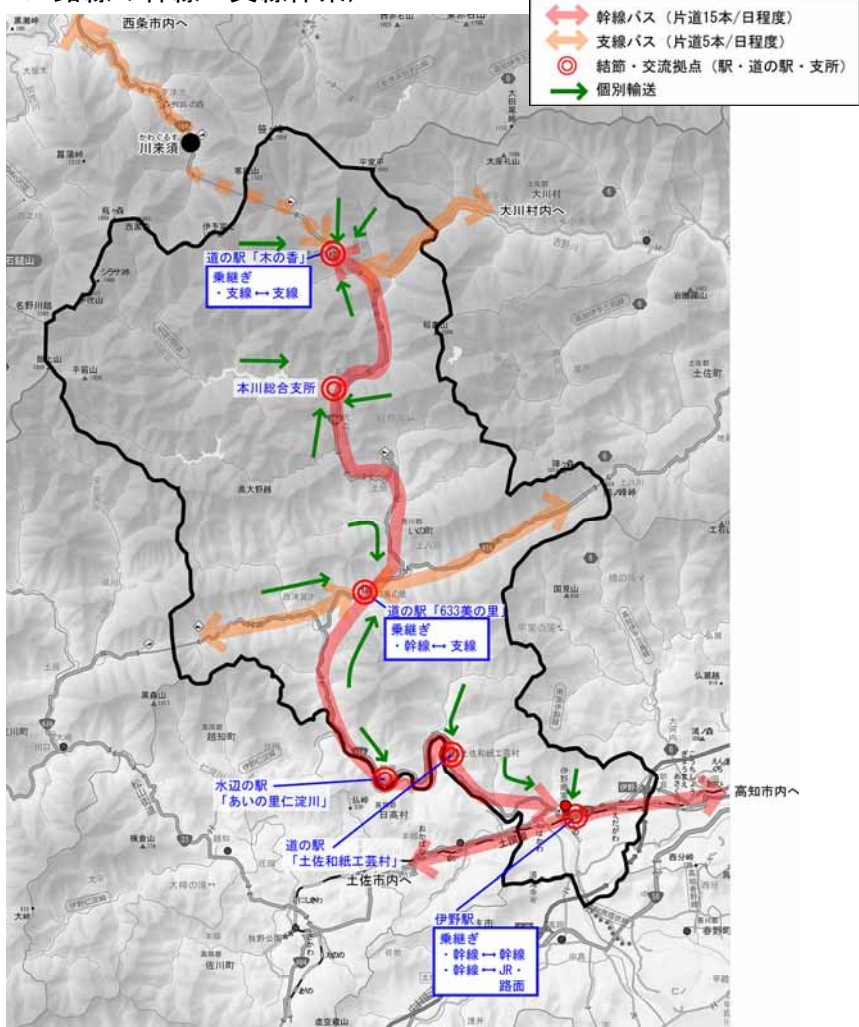
前に示した公共交通体系整備の基本方針を踏まえ、いの町地域公共交通総合連携計画の施策メニューを下表のとおりとする。

表 5.1.1 地域公共交通総合連携計画の施策メニュー

基本方針	区分	施策	導入箇所	
1. 持続可能な交通システムの確立	交通体系の再構築	1.幹線・支線体系への再編	・全域	
		2.西条市方面へのバス運行	・道の駅「木の香」～西条市	
		3.有償ボランティア輸送	・中山間地域	
		4.スクールバスの一般混乗	・吾北地区	
	結節機能の強化	5.結節拠点の整備		・JR伊野駅、伊野駅前電停
				・JR伊野駅、伊野駅前電停
				・道の駅「土佐和紙工芸村」「633美の里」「木の香」、水辺の駅「あいの里仁淀川」
				・道の駅「土佐和紙工芸村」「633美の里」「木の香」、水辺の駅「あいの里仁淀川」
		6.パーク&ライド	・JR伊野駅	
	7.パーク&バスライド	・JR伊野駅、道の駅「633美の里」「木の香」		
	8.サイクル&ライド	・JR伊野駅、枝川駅、波川駅		
9.サイクル&バスライド	・JR伊野駅			
車両の改善	10.バス車両の小型化	・支線		
	11.バス車両のバリアフリー化	・幹線		
2. 利用しやすい交通システムの確立	運行改善	12.ダイヤ調整	・JR伊野駅、道の駅「633美の里」、道の駅「木の香」	
		13.バス停位置の調整	・駅、道の駅、病院、商業施設(サニーマート)等	
		14.フリー乗降制の導入	・支線	
	停留施設の改善	15.主要バス停の環境整備	・JR伊野駅、日比原、土居、長沢 等	
	運賃施策	16.運賃体系の多様化	・全域	
		17.住民による年間パスの買取り	・支線	
	バス利用に向けた総合的取組み	18.バスマップの配布	・全域	
		19.イベントとの連携	・全域	
		20.商業施設との連携	・全域	
	3. 公共交通を育てる枠組み・仕組みづくり	支援制度	21.サポーター制度の導入	・全域

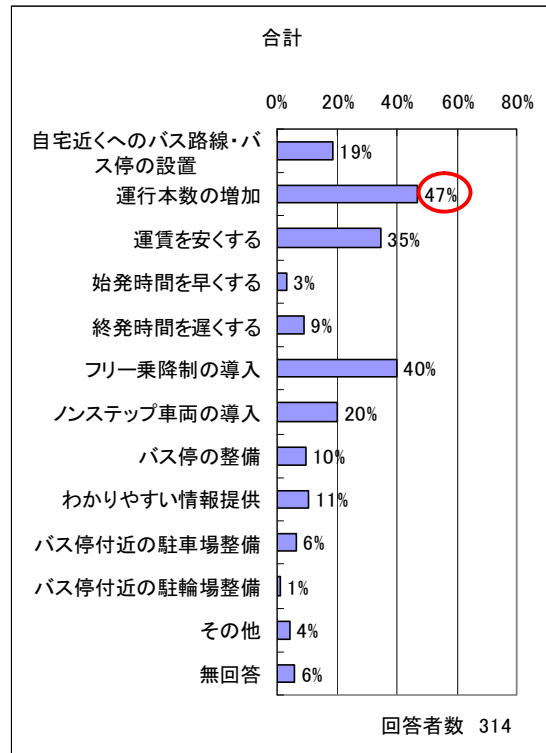
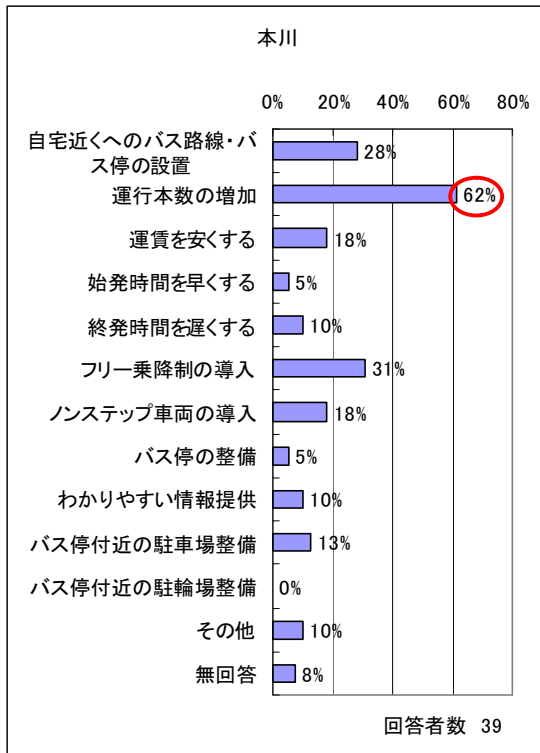
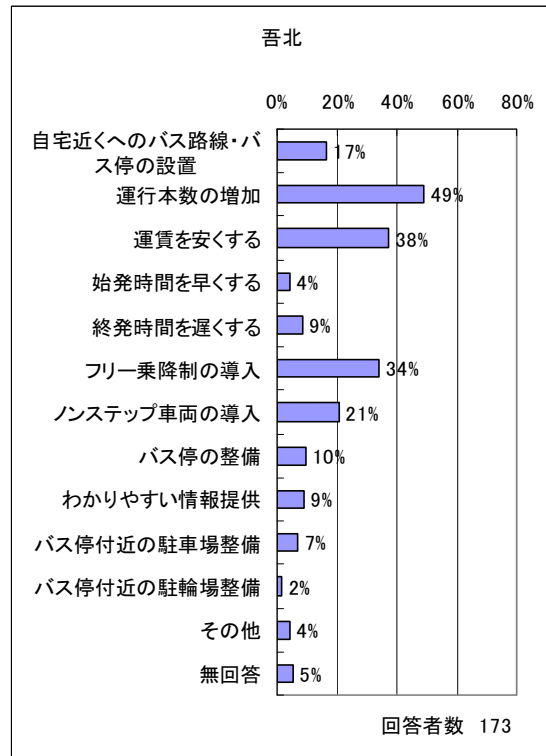
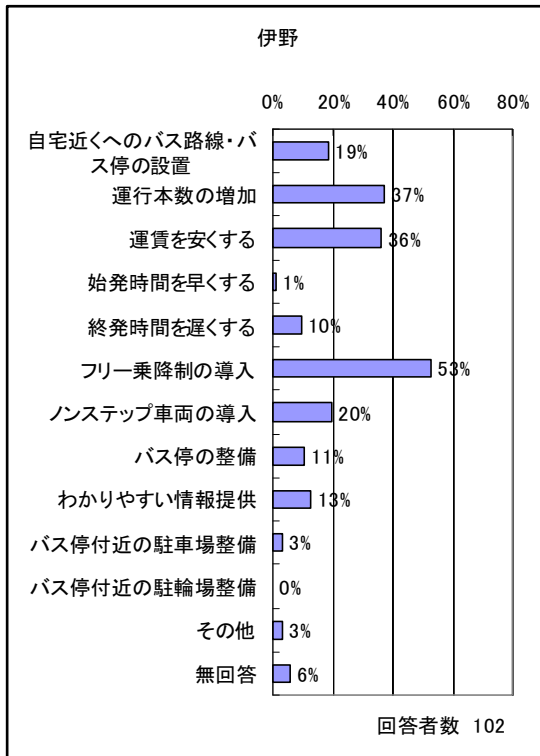
5.2 各施策の内容

(1) 幹線・支線体系への再編

項目	内容			
①現状の問題	<p>バスに関しては、運行本数の増加に関する要望が強い。ただし、現状ではすべての路線が伊野駅方面から放射状に運行しているため、需要に応じた運行本数設定が困難（幹線部分の運行を増やすと、支線部分も増えてしまう）。</p> <p>また、中山間地域からのバスも高知市中心部まで直通で運行しているが、長距離で運行効率が悪い。</p>			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線・支線の区分による需要に応じた弾力的運行 ・ 結節・交流拠点（駅・道の駅・水辺の駅）における地域交流の促進 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全域 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線片道 15 本/日、支線片道 5 本/日程度の運行 			
⑤実施の枠組み	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道の駅「633 美の里」、道の駅「木の香」で幹線⇄支線を乗り継ぎ ・ 幹線も伊野駅で乗り継ぎ（JR、路面電車、高知市方面等へのバス） 			
⑥実施例 ・ 実施イメージ	<p>(バス路線の幹線・支線体系)</p> 			
⑦年次計画	<p>H22</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 再編案の検討・協議 	<p>H23</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 実証実験 	<p>H24</p>	<p>H25 以降</p>

○バスサービスの改善要望

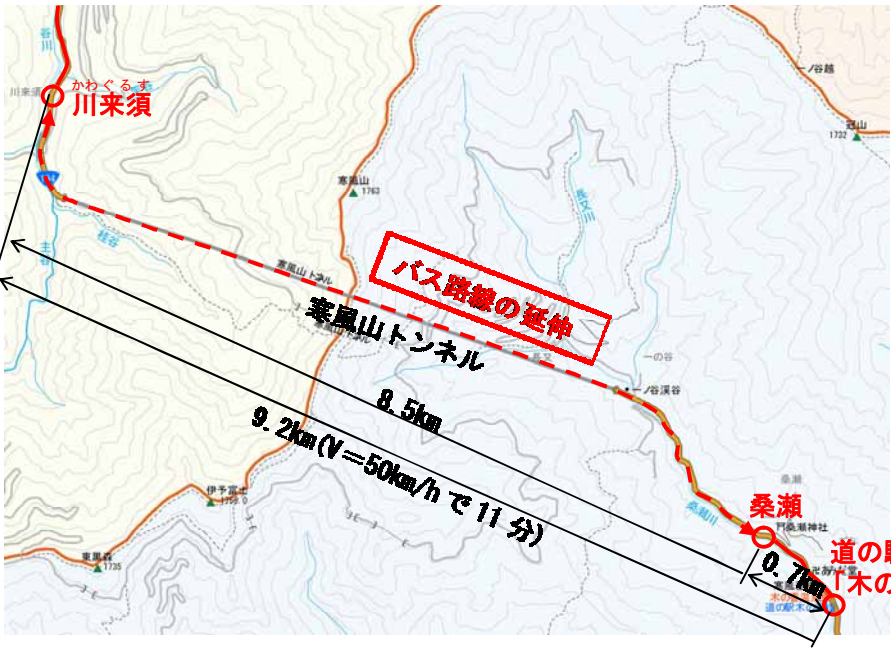
- ・バスサービスの改善要望としては、運行本数の増加を挙げる人が47%で最も多い。
- ・特に本川地区では、67%の人が要望している。



資料：町民移動調査

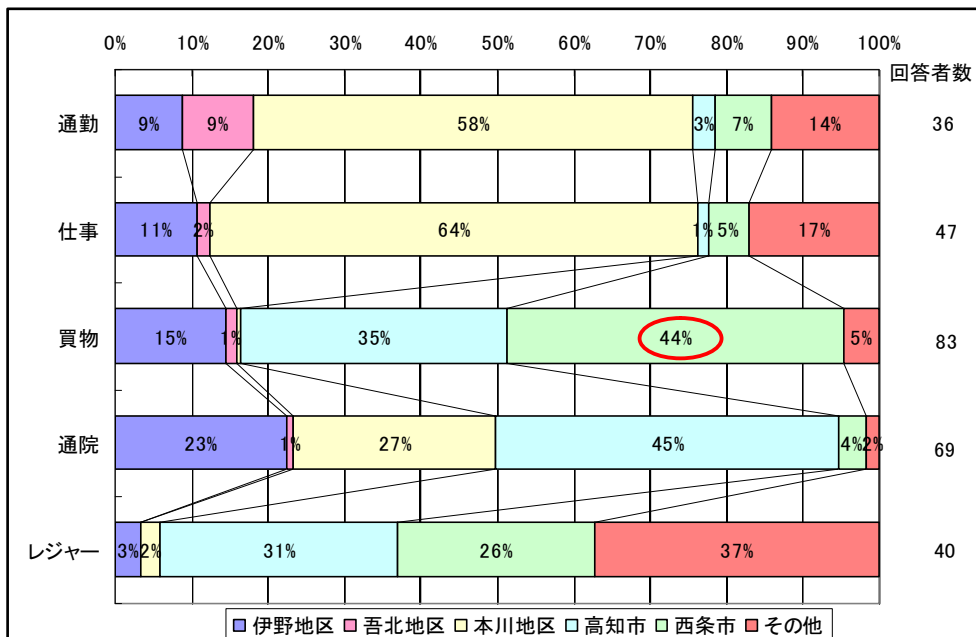
図 バスサービスの改善要望

(2) 西条市方面へのバス運行

項目	内容			
①現状の問題	本川地区から西条市への移動ニーズが多いが、西条市方面からのせとうちバスと長沢方面からの嶺北観光自動車は寒風山トンネルの両側入口前で終点となっているため、連続したサービスとなっていない。			
②施策の目的	・本川地区⇄西条市の移動需要への対応			
③実施箇所	・道の駅「木の香」～西条市			
④施策の内容	・道の駅「木の香」からの支線として運行			
⑤実施の枠組み	・道の駅「木の香」で幹線バスから乗り継いだ後、西条市方面へ利用する。			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(西条市との連絡のために新たに必要となるバス運行区間)</p> 			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
	・実証実験			

○移動の行き先

- ・本川地区では、西条市への買物目的の移動が多い。



資料：町民移動調査

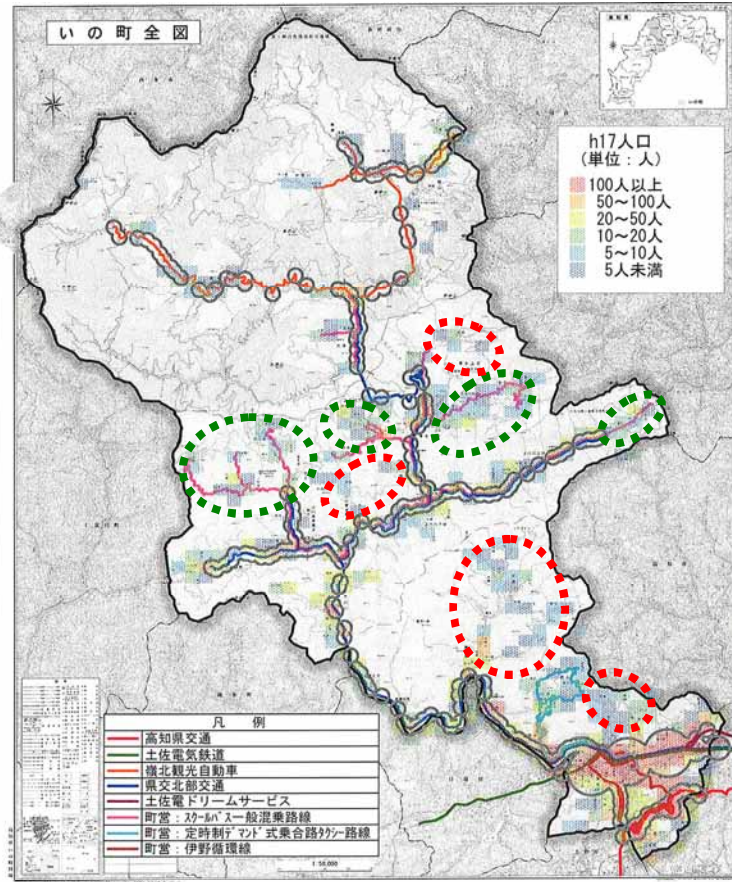
図 普段（平日）の移動先

(3) 有償ボランティア輸送

項目	内容
①現状の問題	中山間地域にはバス不便地域が広がっている。自動車を運転できない高齢者等では、タクシーを利用する人もいるが、費用面での負担が大きい。
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停から離れた住民の移動手段の確保 ・需要に応じた交通サービス ・運行経費の削減による持続可能な交通サービス
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・中山間地域
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者（事前登録制）が事前に予約し、有料で輸送サービスを受ける。
⑤実施の枠組み	<ul style="list-style-type: none"> ・利用手順 利用者が電話で実施主体に予約し実施主体が選んだ運転手を送迎を行う。 予約受付時間は9：00～17：00（利用日前日までに予約） ・利用者・運転手の登録 利用者、運転者とも事前登録制（利用者は年会費1,000円が必要） ・料金・経費 利用料金は100円/km、送迎100円/回、待ち料金100円/30分 利用料金はそのまま運転手への報酬となる（ただし、保険、車両の維持費、燃料費等の運行経費は運転手が報酬の中から負担）。車両は運転手の自家用車を利用。 実施主体の経費等については、利用者の年会費を充当。 ・運行範囲 発着地のいずれかがいの町内。 ・その他 福祉対応のサービスは実施しない。
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(有償ボランティア輸送の仕組み)</p> <p>登録された利用会員</p> <p>目的地</p> <p>登録運転者 自宅・車庫</p> <p>・NPO 社会福祉協議会 嶺北観光自動車 等</p>

(バス利用不便地域)

- ・ 下図のエリアでは、有償ボランティア輸送により公共交通サービスが可能となる。



⑥実施例
・ 実施イメージ

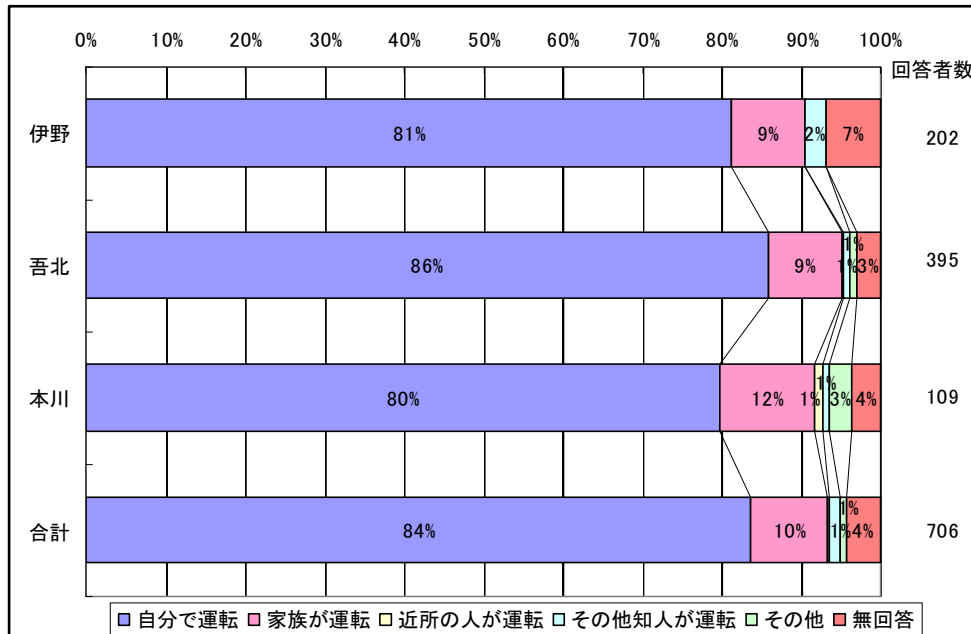
〈中山間地域〉

- バス利用不便地域
- スクールバス (一般混乗) のみによりカバーされる地域

	H22	H23	H24	H25以降
⑦年次計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 組織設立 ・ 実証実験 			

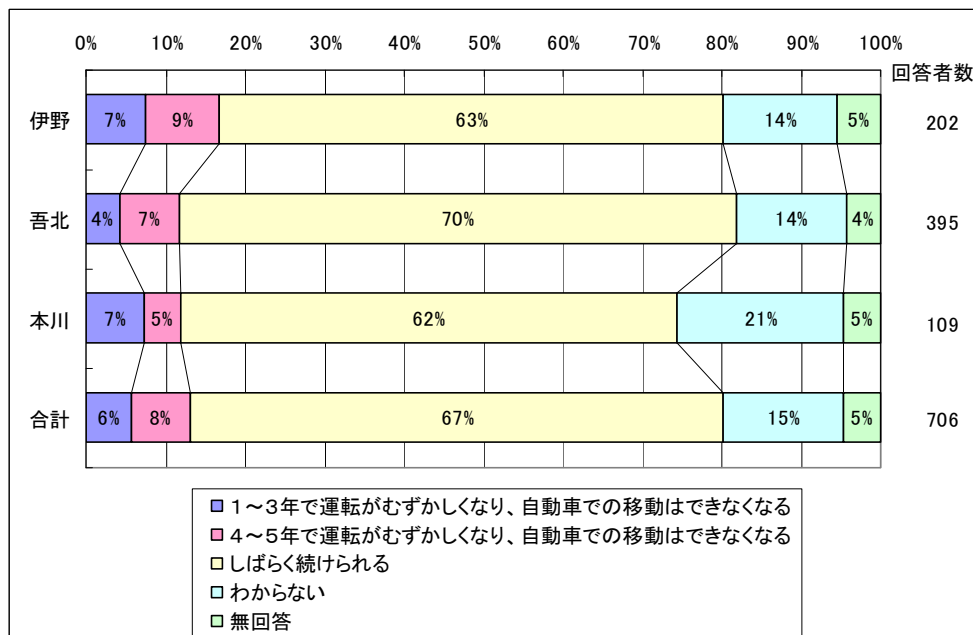
○自動車利用形態と利用見通し

- ・自動車で移動する人の84%が自分で運転。
- ・14%の人が、5年以内に運転が難しくなると回答



資料：町民移動調査

図 自動車利用形態

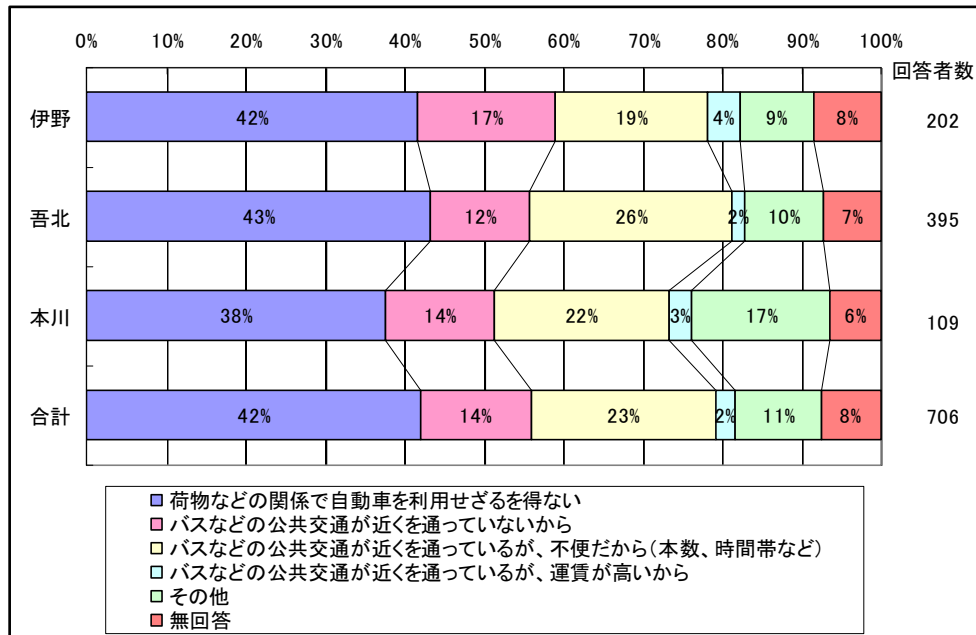


資料：町民移動調査

図 自動車利用の今後の見通し

○自動車利用理由

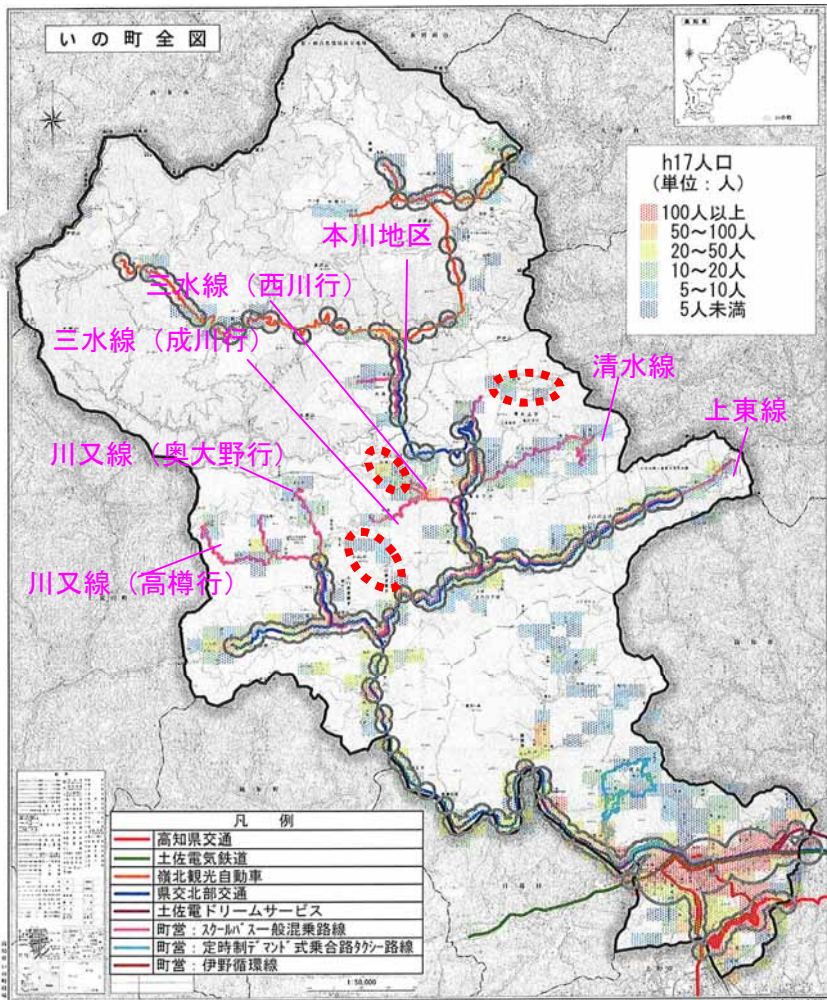
- ・自動車利用理由では、「荷物などの関係で自動車を利用せざるを得ない」が42%で最も多くなっており、自動車に変わる公共交通サービスとしては、ドア・ツー・ドア的機能を有するものが望まれる。
- ・そういった点からは、有償ボランティア輸送に対するニーズは大きいものと考えられる。



資料：町民移動調査

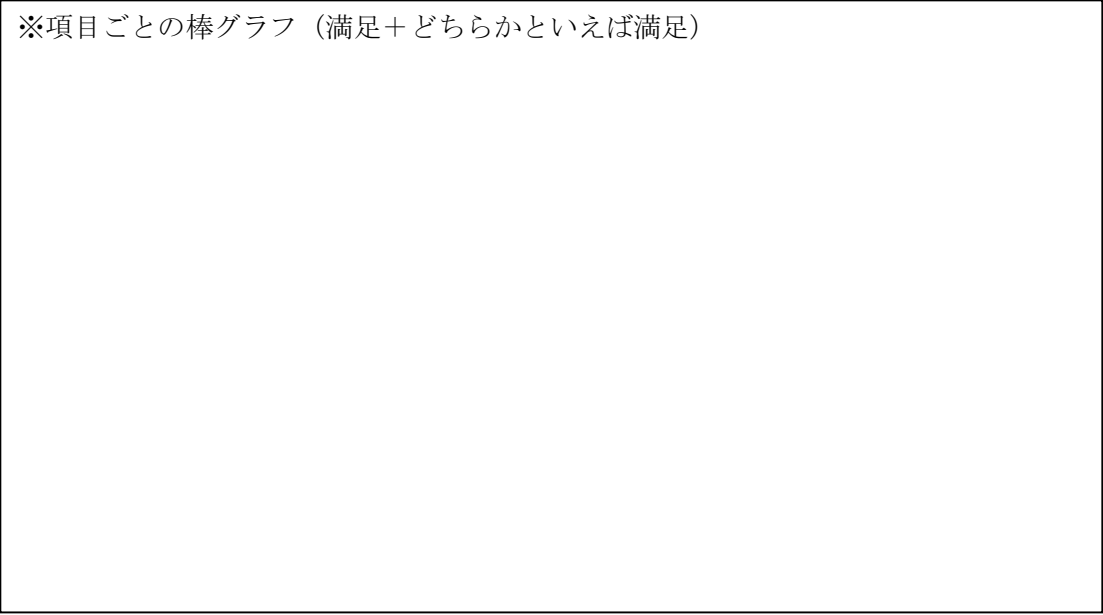
図 自動車利用理由

(4) スクールバスの混乗

項目	内容			
①現状の問題	<p>現状でスクールバスの一般混乗が実施されており（すべてのスクールバス（7路線、26本）、中山間地域のバス利用不便地域の解消に寄与している。</p> <p>年間300人程度の利用者数であるが、利用者の評価は高い。</p>			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用不便地域の解消 スクールバスの有効活用 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> 吾北地区 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> 吾北地区の小・中学校の送迎用スクールバスに有料で一般の人が乗車可能とする。 			
⑤実施の枠組み	<ul style="list-style-type: none"> 運賃（現行のスクールバスの一般混乗と同じ） （大人）300円 （小児）100円 			
⑥実施例 ・実施イメージ	 <p>⑥実施例 ・実施イメージ</p> <p>--- スクールバス</p> <p>--- スクールバス（一般混乗）の改変により、新たにサービスエリアとなる可能性を有する地域</p>			
⑦年次計画	<p>H22</p> <ul style="list-style-type: none"> ルートの見直し 検討・協議・運行 	<p>H23</p> <ul style="list-style-type: none"> ルートの見直し 検討・協議・運行 	<p>H24</p> <ul style="list-style-type: none"> ルートの見直し 検討・協議・運行 	<p>H25以降</p>

○スクールバスの一般混乗に対する満足度

※項目ごとの棒グラフ（満足+どちらかといえば満足）



(5) 結節拠点の整備

項目	内容			
①現状の問題	<p>幹線・支線のバス網体系は、伊野駅、道の駅等の結節拠点での乗り継ぎを前提としている。このため、結節拠点の乗り継ぎ利便性・快適性の向上が求められるが、現状では、乗り継ぎの利便性は高くない。</p> <p>また、道の駅等は中山間地域における地域交流の場としての可能性を有しているものと考えられることから、交通結節点としての機能強化に加えて、地域の交流拠点としての機能強化が望まれる。</p>			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ利便性の向上 ・地域交流の促進 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・伊野駅、伊野駅前電停 ・道の駅「土佐和紙工芸村」・「633 美の里」・「木の香」、水辺の駅「あいの里仁淀川」 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・伊野駅・伊野駅前電停の連絡通路整備 ・伊野駅でバス降車後の乗り継ぎ便の時刻情報 ・伊野駅、伊野駅前電停、道の駅、水辺の駅でのバス情報の提供 ・道の駅、水辺の駅における地域住民サービス機能の強化 			
⑤実施の枠組み	<p>(道の駅、水辺の駅における地域住民サービス機能の強化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅等において充実させる機能 物販施設、飲食施設、公園、保養施設、宅配の取次ぎ等 ・道の駅等における取組み イベント、催し物、趣味教室等の開催（ホールの機能） 「話し相手・生活相談窓口」の設置 			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(伊野駅・伊野駅前電停の連絡通路整備)</p> 			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ便等情報板設置事業 ・道の駅等機能強化協議・検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・伊野駅連絡通路整備事業 ・バス情報板設置事業 ・道の駅等機能強化協議・検討 		

○道の駅の現機能

- ・道の駅の現機能は下表のとおりであり、土佐和紙工芸村、木の香では、入浴・保養施設もあり、地域住民の利用が見られる。

表 1.3.2 道の駅の概要

	土佐和紙工芸村	633 美の里	木の香
路線	国道 194 号	国道 194 号	国道 194 号
駐車場	大型 5 台、普通 36 台 身障者用 1 台	大型 5 台、普通 25 台 身障者用 2 台	大型 3 台、普通 58 台 身障者用 1 台
施設	情報端末、物産館、レストラン、身障者用トイレ	情報端末、物産館、レストラン、身障者用トイレ	情報端末、物産館、レストラン、公園、身障者用トイレ
その他機能	宿泊施設、入浴施設、交流館、体験農園、体験工房、カヌー体験	—	宿泊施設、温泉保養施設、交流館
営業時間	特産センター ：午前 8 時 30 分～午後 5 時 食事・レストラン ：午前 11 時～午後 9 時 手すき体験：午前 9 時～午後 5 時 クアハウス：午前 11 時～午後 9 時 (駐車場・トイレ・電話は 24 時間)	午前 9 時～午後 6 時	午前 11 時～午後 8 時 (駐車場・トイレは 24 時間)
休館日	手すき体験館：毎週水曜日 特産センター：年末年始 レストラン：毎週水曜日	年末年始	1 月～3 月毎週火曜日

資料：国土交通省 HP

(6) パーク&ライド (P & R)

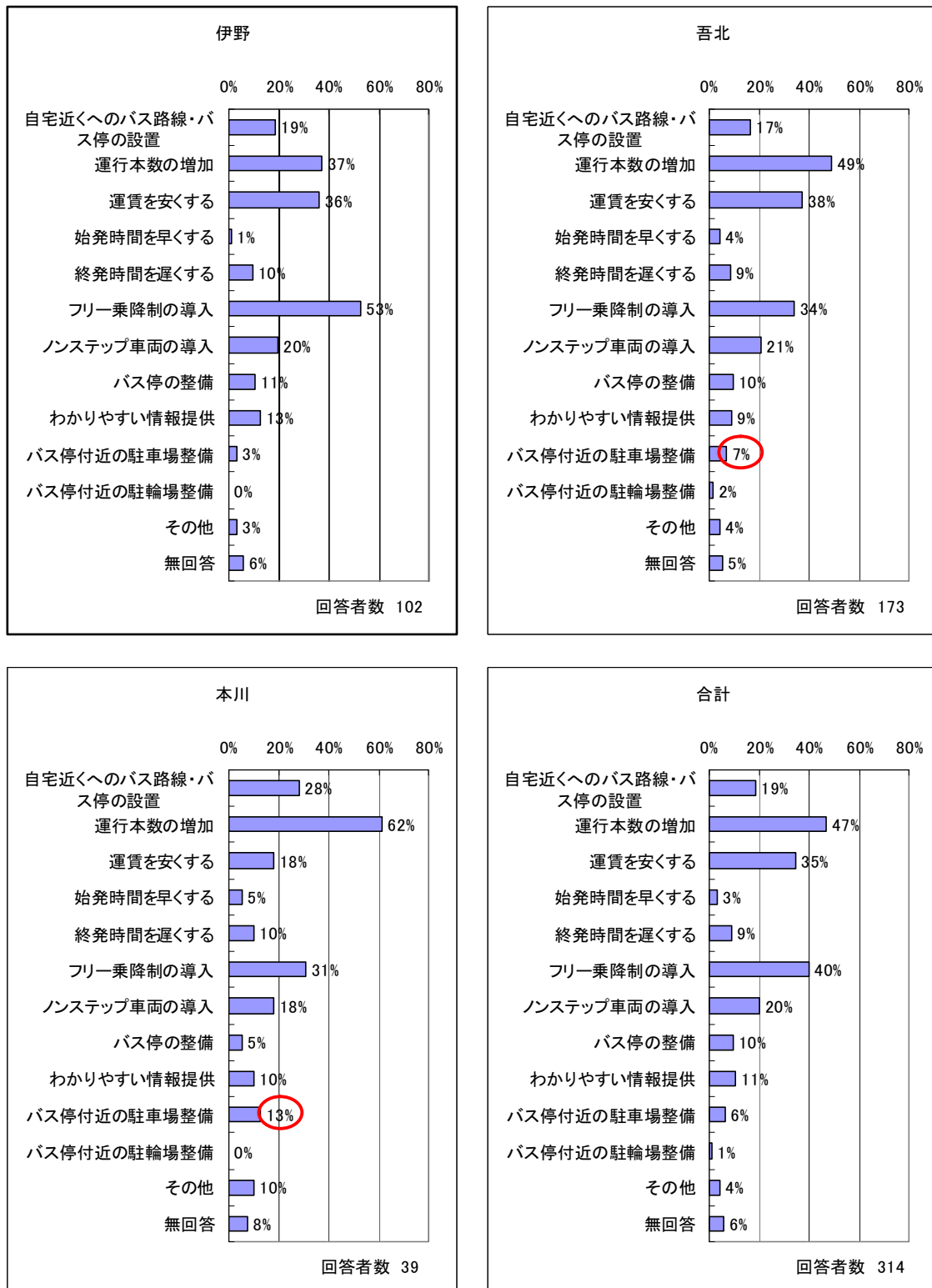
項 目	内 容			
①現状の問題	鉄道利用不便地域、中山間地域のバス利用不便地域では、最初の移動手段が自動車にならざるを得ず、鉄道・路面電車も利用しづらい。			
②施策の目的	・公共交通利用不便地域からの鉄道利用の促進			
③実施箇所	・ J R 伊野駅			
④施策の内容	・ 駅周辺に駐車場を確保し、自動車から J R へ乗り継いでもらう。			
⑤実施の枠組み	<p>・ 駐車場利用料金 3,000 円/月 (月極め)、500 円/日 (1 回利用)</p> <p>※はりまや地下駐車場料金 (20,000 円 (1 ヶ月の定期料金)、1,200 円 (4 時間利用) からの路面電車運賃 (伊野駅前～はりまや橋間 : 16,740 円 (1 ヶ月定期代)、450 円/回) を差し引き設定 (「はりまや駐車場料金 ÷ P & R 用駐車場 + 路面電車運賃」 となり、ガソリン代等の自動車の経費の軽減となる)。</p>			
⑥実施例 ・ 実施イメージ	<p>(パーク&ライドの実施状況 : ●●駅)</p> <div data-bbox="499 969 1366 1570" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>※写真</p> </div>			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
	・ 現状調査	・ 設置場所等の検討		

(7) パーク&バスライド (P & B R)

項 目	内 容			
①現状の問題	<p>中山間地域のバス利用不便地域では、最初の移動手段が自動車にならざるを得ない。 バス停付近の駐車場整備に対する要望が見られる。</p>			
②施策の目的	<p>・バス利用不便地域からのバス利用の促進</p>			
③実施箇所	<p>・JR伊野駅、道の駅「633 美の里」・「木の香」</p>			
④施策の内容	<p>・駅周辺、道の駅隣接地に駐車場を確保し、自動車からバスへ乗り継いでもらう。</p>			
⑤実施の枠組み	<p>・駐車場利用料金 3,000円/月(月極め)、500円/日(1回利用) ※はりまや地下駐車場料金(20,000円(1ヶ月の定期料金)、1,200円(4時間利用)からのバス運賃(伊野駅前～はりまや橋間:〇〇円(1ヶ月定期代)、550円/回)を差し引き設定(「はりまや駐車場料金÷P&R用駐車場+バス運賃」となり、ガソリン代等の自動車の経費の軽減となる)。</p>			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(パーク&バスライドの実施状況:●●バス停)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>※写真</p> </div>			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25以降
		・現状調査	・設置場所等の検討	

○バスサービスの改善要望

・吾北地区、本川地区では、「バス停付近の駐車場整備」に対する要望が比較的高い。



資料：町民移動調査

図 バスサービスの改善要望

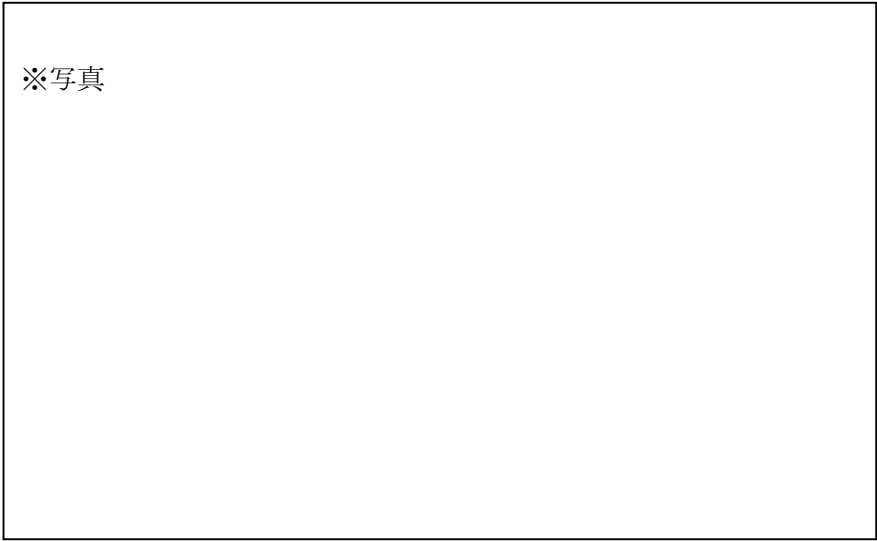
(8) サイクル&ライド (C&R)

項 目	内 容			
①現状の問題	鉄道利用不便地域では、最初の移動手段が自動車にならざるを得ない。			
②施策の目的	・ 鉄道利用不便地域からの鉄道利用の促進			
③実施箇所	・ J R 伊野駅、J R 枝川駅、J R 波川駅			
④施策の内容	・ 駅周辺に駐輪場を確保し、自転車から J R へ乗り継いでもらう。			
⑤実施の枠組み	・ 駐輪場利用料金 無料			
⑥実施例 ・ 実施イメージ	<p>(サイクル&ライドの実施状況：●●駅)</p> <div data-bbox="483 757 1361 1361" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>※写真</p> </div>			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
		・ 現状調査	・ 設置場所等の検討	

(9) サイクル&バスライド (C&BR)

項 目	内 容			
①現状の問題	バス利用不便地域では、最初の移動手段が自動車にならざるを得ない。			
②施策の目的	・バス利用不便地域からの鉄道利用の促進			
③実施箇所	・J R伊野駅			
④施策の内容	・駅周辺に駐輪場を確保し、自転車からバスへ乗り継いでもらう。			
⑤実施の枠組み	・駐輪場利用料金 無料			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(サイクル&バスライドの実施状況)</p> <div data-bbox="488 759 1366 1368" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>※写真</p> </div>			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
		・現状調査	・設置場所等の検討	

(10) バス車両の小型化

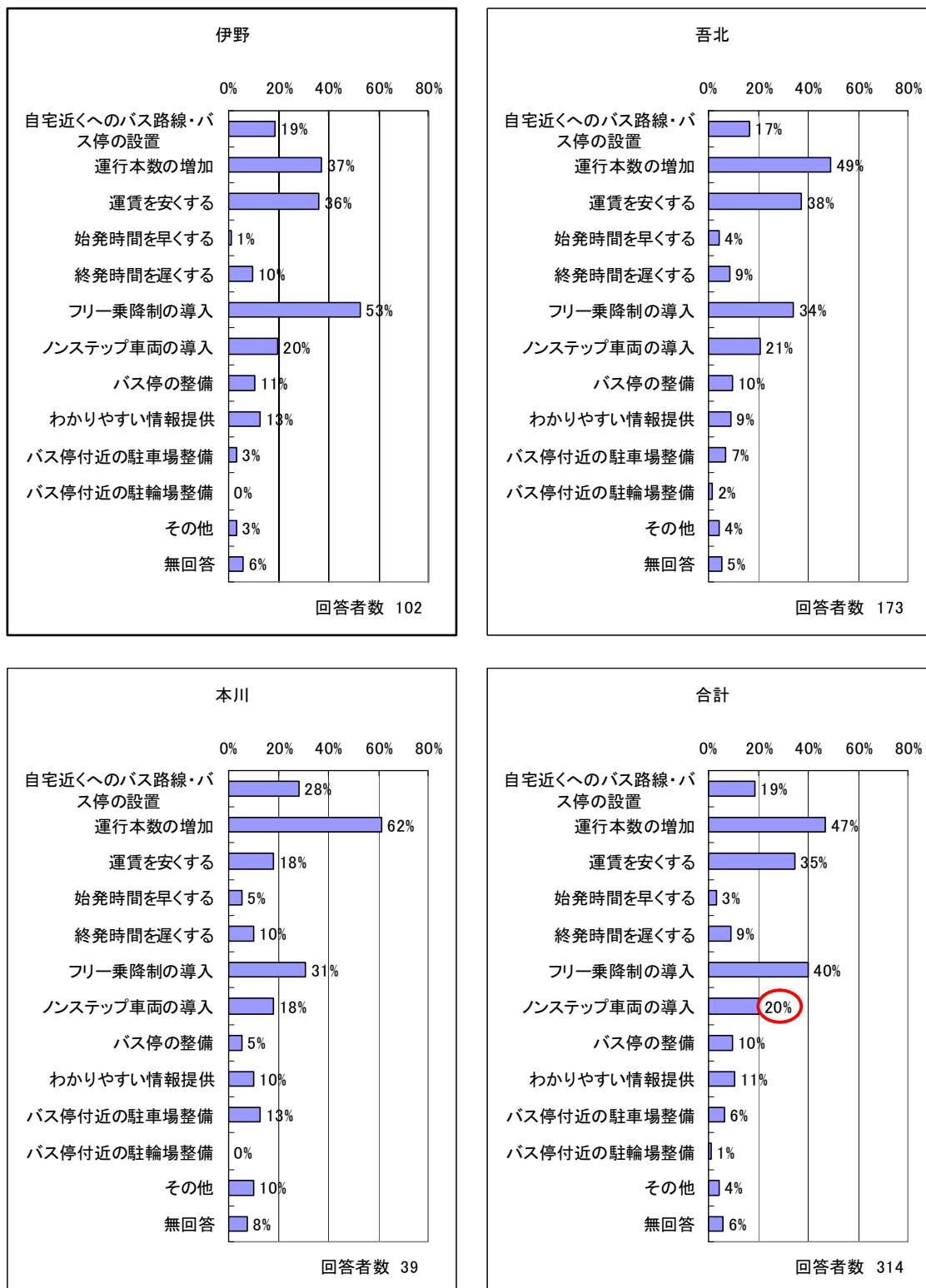
項目	内容			
①現状の問題	<p>現在のバス車両が通行できる路線が限定されることから、運行ルートに選択性が少ない。</p> <p>また、利用者が少ない路線でも同じ車両で運行しているため、経費の増大につながっている。</p>			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・道が狭いエリアへの運行 ・運行経費の削減 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・支線 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線・支線体系への再編に合わせて、支線部分の車両の小型化を図り、道が狭いエリアへのサービスを可能にする。 			
⑤実施の枠組み	<ul style="list-style-type: none"> ・車両更新時期に合わせて導入 			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(いの町循環バスで使用している小型バス)</p> <div data-bbox="481 857 1361 1395" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>※写真</p>  </div> <ul style="list-style-type: none"> ・軽四輪車での運行も考えられる。 			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
		・導入検討	・導入検討	

(11) バス車両のバリアフリー化

項目	内容			
①現状の問題	現在のバス車両には乗降口に段差があるため、高齢者等移動制約者が乗降しづらくなっており、ノンステップバス車両導入に対する要望が高くなっている。			
②施策の目的	・高齢者等移動制約者のバスの乗降のしやすさ向上による利用促進			
③実施箇所	・全域			
④施策の内容	・幹線・支線体系への再編に合わせて、車両のバリアフリー化を図る。			
⑤実施の枠組み	・車両更新時期に合わせて導入			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(小型ノンステップバスの車両の例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩国市営バス  <ul style="list-style-type: none"> ・東京都渋谷区コミュニティバス  <p>資料：ウィキペディア (Wikipedia)</p>			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
		・導入検討	・導入検討	

○バスサービスの改善要望

- ・ノンステップバス車両導入に対する要望が20%と高い。



資料：町民移動調査

図 バスサービスの改善要望

(12) ダイヤ調整

項目	内容			
①現状の問題	<p>県交北部交通⇔嶺北観光自動車、県交北部交通⇔J R・路面電車・高知市方面バスの乗り継ぎが悪く、公共交通全体の利便性が低下している。</p> <p>また、最終バスの時刻が早く、帰りの便がなくなることが、バス利用の障害となっているという指摘も多い。</p> <p>(伊野駅発の最終便は長沢行きで17:07発、土井行きで19:13発)</p>			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・待ち時間の削減による公共交通の利便性向上、利用促進 ・遅い時間帯での最終バスの設定による利便性向上、利用促進 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・J R伊野駅・伊野駅前電停・駅前バス停、道の駅「633 美の里」・「木の香」 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線・支線体系への再編に合わせて、幹線⇔支線間でのダイヤ調整、幹線⇔J R・路面電車・高知方面幹線バスのダイヤ調整を行う。 ・遅い時間帯での最終バスの設定等利便性の高いダイヤの設定。 ・主要バス停での覚えやすい時間設定 			
⑤実施の枠組み	<ul style="list-style-type: none"> ・— 			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(現行ダイヤで改善の余地がある接続例)</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・嶺北観光自動車 ⇔ 県交北部交通の乗り継ぎ (長沢) (嶺北観光) 長沢着 16:05 → (県交北部交通) 長沢発 17:07 長沢着 8:25 → (県交北部交通) 長沢発 14:35 (その前 7:25) ・県交北部交通 ⇔ JR・路面電車の乗り継ぎ (伊野駅) (県交北部交通) 伊野駅 7:35 ※発時間 → (土佐電) 7:56 伊野駅前発 7:54 伊野駅発 (普通) </div>			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
	・乗り継ぎ拠点における時刻調整検討	・深夜・早朝便の実証実験		

(13) バス停位置の調整

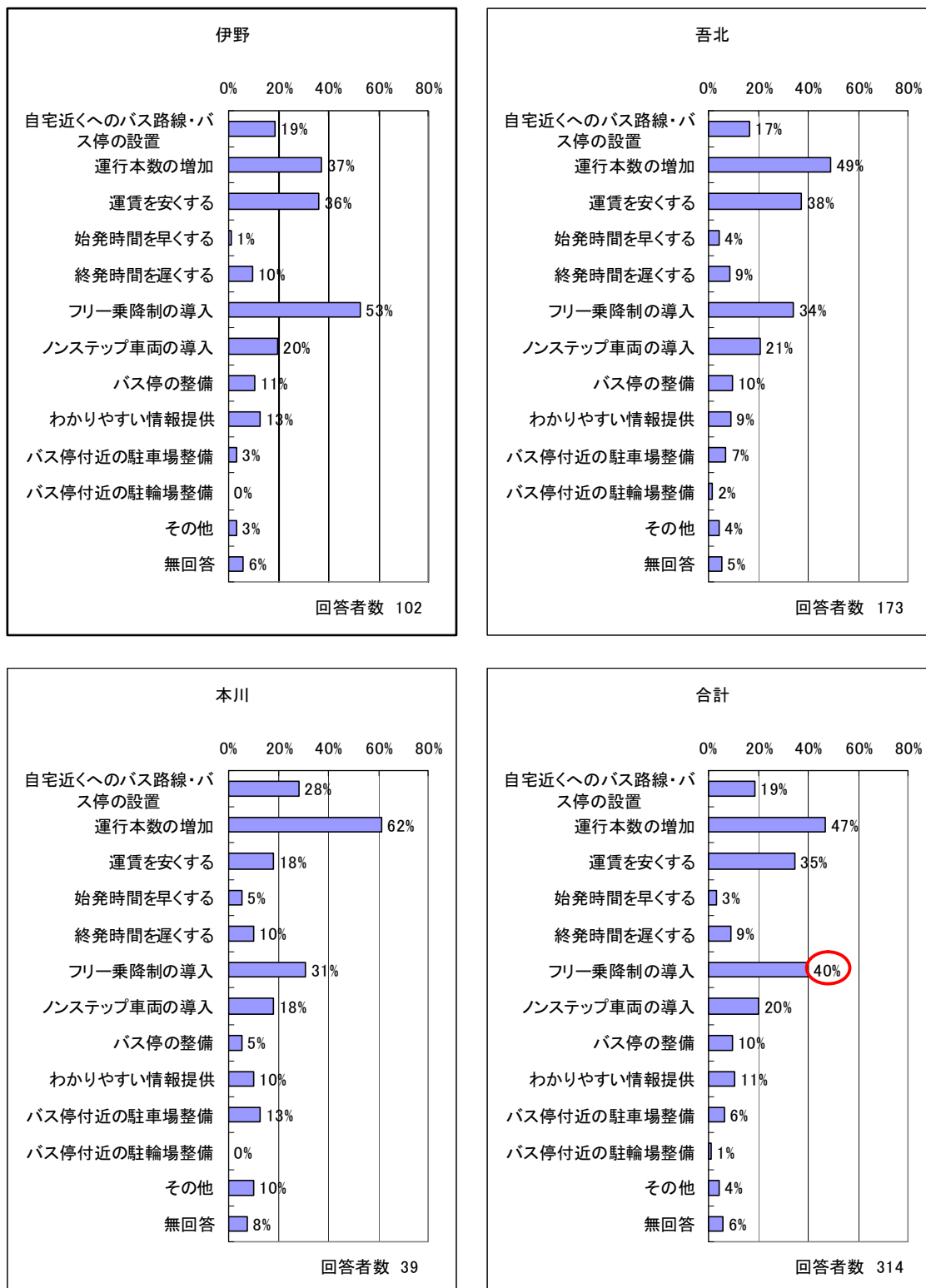
項目	内容			
①現状の問題	<p>道の駅を結節拠点とするため、バス停を道の駅内に設置する必要がある。伊野駅についても、現行でバスが乗り入れていないため、駅前へのバス停設置が必要である。</p> <p>また、診療所へ通院する人の多くが高齢者であること、商業施設を利用する人は荷物を持っていること等を踏まえると、これら施設の利用者が多いバス停は、極力施設に近いところに設置する必要がある。</p>			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・結節拠点での乗り継ぎの利便性向上 ・高齢者、買物客のバス利用の利便性向上 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・JR伊野駅、道の駅 ・病院、商業施設（サニーマート、サニーアクシス等） 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・JR伊野駅、道の駅、診療所、商業施設等の近傍のバス停を極力施設の近くに設置する必要がある（新設あるいは移設）。 			
⑤実施の枠組み	—			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(伊野駅、サニーマート近傍のバス停)</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・バスが伊野駅に乗り入れてない ・サニーマート近傍のバス停が離れた場所にある <p>(サニーアクシス近傍のバス停)</p>  <p>サニーアクシス近傍のバス停が離れた場所にある</p>			
⑦年次計画	<p>H22</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR伊野駅、道の駅へのバス停移設協議 	H23	H24	H25以降

(14) フリー乗降制の導入

項 目	内 容			
①現状の問題	自宅がバス停と離れており、バスが利用しづらい場合が多く、より自宅近くでのバス停車に対するニーズが強い。 ●●地区以北では、フリー乗降制を実施している。			
②施策の目的	・バス乗降後の徒歩距離の削減によるバスの利便性向上、利用促進			
③実施箇所	・支線			
④施策の内容	・利用者が少ない区間において、バス停以外の場所でも乗降が可能とする。			
⑤実施の枠組み	—			
⑥実施例 ・実施イメージ	(フリー乗降の実施状況) <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> ※写真 </div>			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
	・実施			

○バスサービスの改善要望

- ・バスサービスの改善要望の中で、フリー乗降制の導入が40%で、運行本数の増加に次いで多い。



資料：町民移動調査

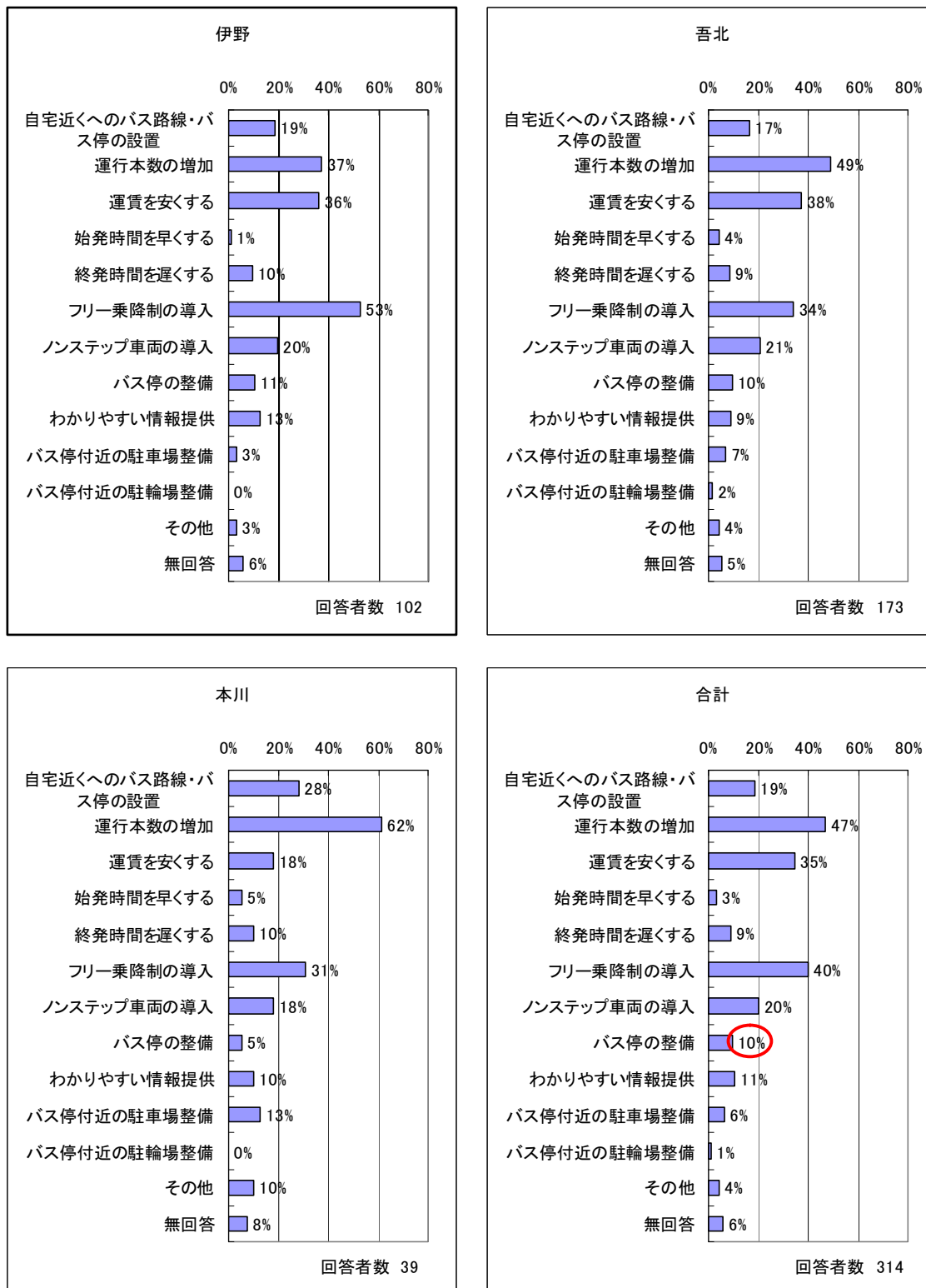
図 バスサービスの改善要望

(15) 主要バス停の環境整備

項目	内容			
①現状の問題	中山間地域ではベンチ・上屋がないバス停がほとんどであり、高齢者等には使いづらい環境となっている。			
②施策の目的	・バス利用の快適性向上、利用促進			
③実施箇所	・主要バス停（伊野駅、日比原、土居、長沢等）			
④施策の内容	・上屋整備、ベンチの設置、停留所施設のバリアフリー化 ・地域住民に清掃に参加してもらう			
⑤実施の枠組み	—			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p data-bbox="480 689 1158 725">(上屋設置バス停：嶺北観光自動車 越裏門バス停)</p> 			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
		・導入検討・協議	・整備事業	

○バスサービスの改善要望

・「バス停付近の駐車場整備」に対する要望が比較的高い。



資料：町民移動調査

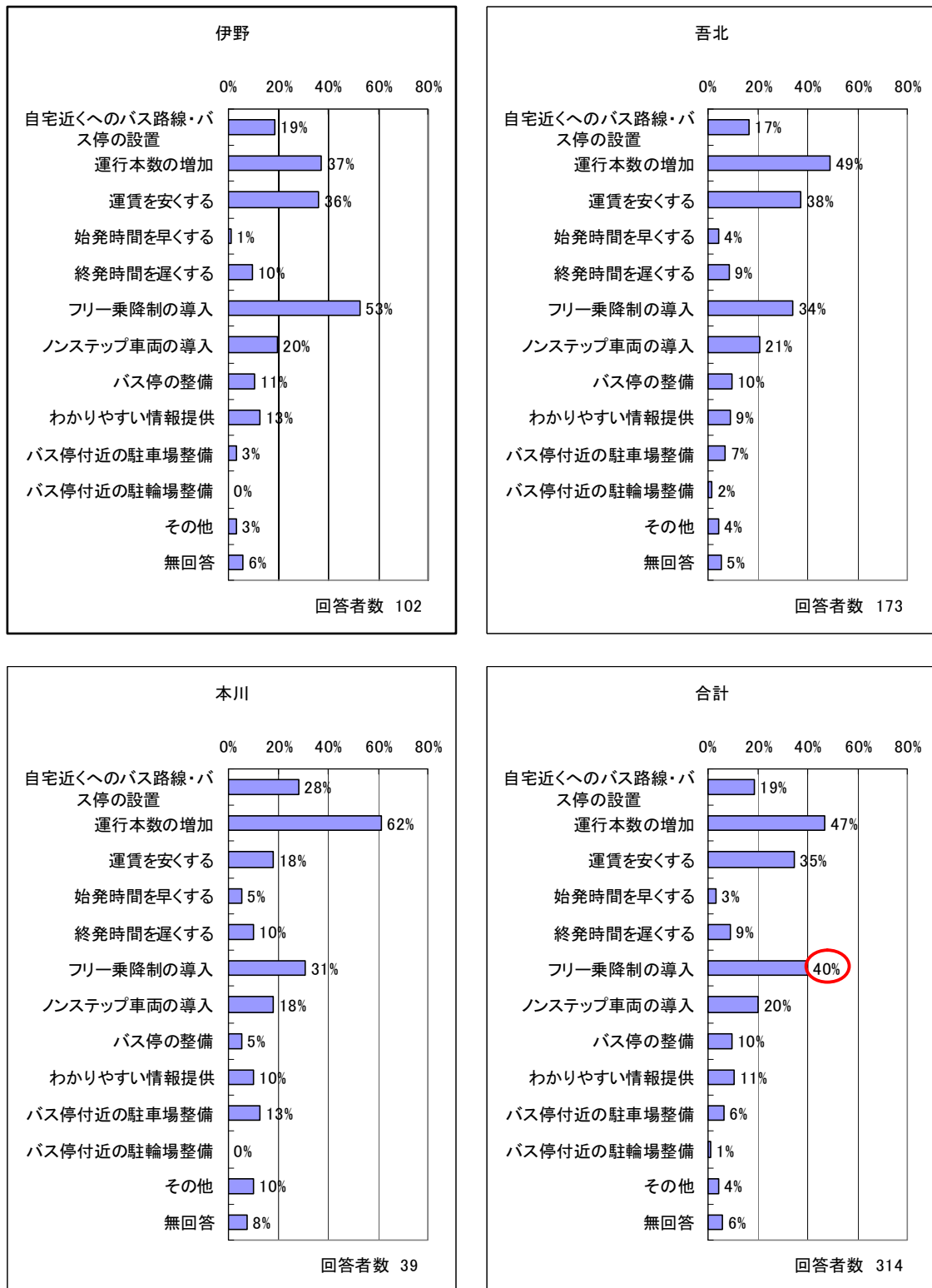
図 バスサービスの改善要望

(16) 運賃体系の多様化

項 目	内 容			
①現状の問題	<p>運賃が高く、利用の障害となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊野駅前～長沢 : 1,680 円 ・伊野駅前～高知営業所 : 710 円 ・長沢 ~高知営業所 : 2,120 円 <p>運賃を安くするという要望が多いが、採算面の制約から単純に運賃を下げることは困難であることから、多様な運賃体系の導入により、各ニーズに対応を図り、ひいては利用者増加につなげる。</p>			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・低運賃等によるバスの利用促進 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・全域 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・低運賃化 ・乗り継ぎ割引の導入 ・年間パスの販売 			
⑤実施の枠組み	—			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(浜松市における料金施策の実施例)</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・初乗り値下げ 150 円→100 円へ初乗り運賃を値下げ ・ワイドフリー定期 23,000 円/月で、遠鉄バス・遠鉄電車全区間乗り放題 ・シルバーワイドフリー定期 65 歳以上の高齢者若しくは 60 歳以上の運転免許返納者を対象に、5,000 円/月で、遠鉄バス・遠鉄電車全区間乗り放題 ・通学ウィークデー定期券 学校週五日制を受け、平日のみ使用可能な割安定期券 ・学期定期券 定期券代金を学期の日割りで計算する定期券 ・夏休み・春休み子供 1 乗車 50 円キャンペーン 子供たちを対象に、夏休み・春休み期間中、遠鉄バス 1 乗車 50 円 ・敬老の日から一週間 高齢者 1 乗車 100 円キャンペーン 70 歳以上の人を対象に、敬老の日から一週間、遠鉄バス・遠鉄電車 1 乗車 100 円 </div> <p style="text-align: right;">資料：浜松市 HP</p>			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
	・導入検討・協議	・導入検討・協議		

○バスサービスの改善要望

- ・バスサービスの改善要望の中で、運賃を安くするが35%と多く、第3位の要望となっている。



資料：町民移動調査

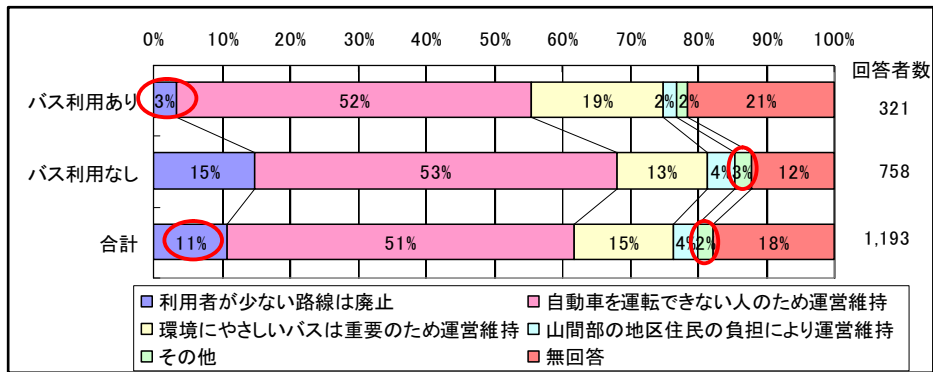
図 バスサービスの改善要望

(17) 住民による年間パスの買取り

項目	内容			
①現状の問題	利用者の少ないバス路線を維持する場合、税金による町民全体での負担だけではなく、利用可能性のある沿線住民による負担もある程度必要なものと思われる（住民意向については、アンケートで確認）。			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・住民負担による補助の削減 ・住民のバス維持に関する意識の醸成 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・支線 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線住民に対して、利用の有無に関わらず、年間パスを発行し、買い取ってもらう。 			
⑤実施の枠組み	<ul style="list-style-type: none"> ・これにより、バス利用に対する意識を啓発する面もある。 			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(青森県鯉ヶ沢町の例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1993年青森県鯉ヶ沢町の山間地に新規開業した弘南バス深谷線では、地区住民全世帯が運行経費の一部を負担（1日3往復） ・深谷地区の全世帯は毎月1,000円の回数券を購入、高校生はバス通学を原則として年間定期券（約11万円）を購入（当時3集落、62世帯、約260人） ・赤字分の300万円を町が助成 ・水道、ガス、電話等のように、インフラの基本料金的な考え方 <p>(宮城県石巻市の例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮城県石巻市では1983年から内浦海岸沿いの荻浜地区福浦から中心部を結ぶ会員制住民バスを運行している。（1日2往復） ・運営主体は住民団体の「荻浜地区住民バス運行協議会」 ・協議会が会員（住民）から年額1万6,000円の会費を集めて運営資金とし、宮城交通の分会社である宮交石巻バスに運行を委託 ・利用できるのは会員のみで、会員証が乗車証となる。 ・石巻市が補助を行っており、バスは市の委託によるスクールバスを間合い運用し、効率化を図っている。 <p>資料:「路線バスの現在・未来 PART2」((株)グランプリ出版、2001.1)</p>			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25以降
		・導入検討・協議	・導入検討・協議	・検討

○バスの運営維持に関する意向

- ・利用者が少ない路線に対しても、路線を廃止すべきという人は11%と少ない。
特に、バス利用者では2%と少なくなる。
- ・「山間部の地区住民の負担により運営を維持すべき」という意見も見られる。



資料：町民移動調査

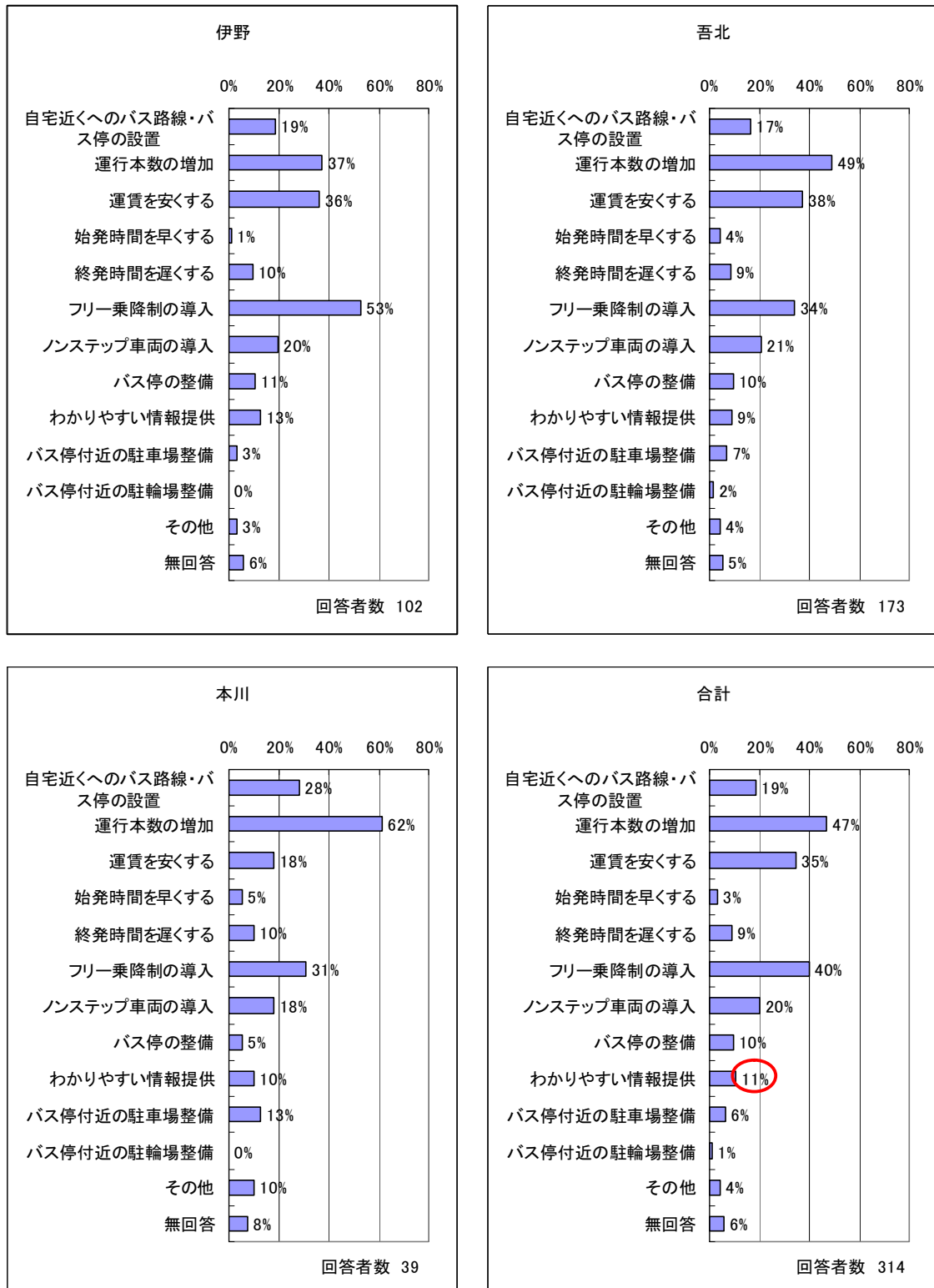
図 バスの運営維持に関する意向

(18) バスマップの配布

項目	内容			
①現状の問題	<p>バスはそもそも分かりづらい。いの町においては、自動車が主たる移動手段となっているので、住民にバスに関する情報がなく、また関心もない。</p> <p>バスの利用促進に向けては、基本的な対応として、バスを良く知ってもらう必要がある。</p>			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・バスに関する認知度向上による利用促進 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・全域 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線・支線体系再編、ダイヤ調整後のバス路線、ダイヤに関する情報を記載したバスマップを配布する。 			
⑤実施の枠組み	<ul style="list-style-type: none"> ・代表的な利用パターンについても記載し、身近なものとする。 			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(バスマップの事例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島事例  <p style="text-align: right;">資料：広島 LRT 研究会 HP</p>			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
		・バスマップ作成・配布		

○バスサービスの改善要望

・「わかりやすい情報提供」に対する要望が比較的高い。



資料：町民移動調査

図 バスサービスの改善要望


(19) イベントとの連携

項目	内容			
①現状の問題	<p>バスはそもそも分かりづらい。いの町においては、自動車が主たる移動手段となっているので、住民にバスに関する情報がなく、また関心もない。</p> <p>バスの利用促進に向けては、一度バスを利用してもらい、身近に感じてもらう必要がある。</p>			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用に関するきっかけづくり 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・全域 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・いの町内でのイベントの際、バスで来た人に特典（簡単なおみやげ、プレゼント等）を付与することにより、バスを利用するきっかけとする。 			
⑤実施の枠組み	<ul style="list-style-type: none"> ・対象 該当イベントへ来訪した町民すべて ・手順 イベント広報と合わせて事前に特典に関する情報も広報する。 			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(連携が考えられるいの町内のイベント)</p>			
⑦年次計画	H22 ・イベントの検討	H23 ・イベントの検討	H24 ・イベントの検討	H25 以降

(20) 商業施設との連携

項 目	内 容			
①現状の問題	現状では、買物の交通手段はほとんど自動車になっている。 商業施設との連携による自動車からバスへの転換、商業施設側からもバスとの連携による集客力の向上が望まれる。			
②施策の目的	・バスによる商業施設への来店客の増大			
③実施箇所	・全域（施設としてはサニーマート、サニーアクシス等）			
④施策の内容	・バスを利用して買物した場合にポイントを付与し、次の買物時の割引、バス運賃の割引等に利用できるようにする。			
⑤実施の枠組み	—			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>・ICカード「ですか」による統合的なシステムの構築が望まれる 公共交通利用者の買物によるポイントの取得 →公共交通機関の利用割引</p> <p>(浜松市の事例)</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>・お買い物バス券 浜松市商店会連盟の本制度加盟店（50 店）において一定額以上の買い物をすると、遠鉄バス運賃割引券（100 円補助券）を発行</p> <p>・お帰りキップ 遠鉄百貨店において、5,000 円以上買い物をすると帰りの遠鉄バス・遠鉄電車が無料になる「お帰りきっぷ」を発行</p> </div> <p style="text-align: right;">資料：浜松市 HP</p>			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25 以降
	・仕組みづくりの 検討・協議	・仕組みづくりの 検討・協議	・仕組みづくりの 検討・協議	

(21) サポーター制度の導入

項目	内容			
①現状の問題	バスが身近なものになっていない。			
②施策の目的	・自らがバスを支援する意識を持ってもらうことによる利用促進			
③実施箇所	・全域			
④施策の内容	・バス利用促進に取り組む地元組織をつくり、自ら積極的に活動してもらう。			
⑤実施の枠組み	—			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>○鉄道の例ではあるが、バスとしても参考となる事例を示す。</p> <p>(樽見鉄道の例)</p> <p>・国鉄の分割民営化に伴い第3セクター鉄道として誕生。当初はセメント輸送が好調で黒字であったが、平成14年度に大幅な赤字となる。</p> <p>・NPO樽見鉄道を守る会が、存続署名活動、車両のシート、カーテン交換、地元住民、高校生のボランティアも参加駅の待合所改修、総合的学習への支援等を行っている。枕木オーナー制度をNPO化記念次業として実施</p> <p>(鹿島鉄道の例)</p> <p>・鹿島鉄道百里基地への航空燃料輸送を中止後、経営難になった。その際、沿線の小川高校の生徒を中心として「鹿島鉄道は通学の足としてなくてはならない存在」との認識のもと、「かしてつ応援団」が組織された。</p> <p>・「かしてつ応援団」の活動内容は、駅のクリーン作戦、テレビ・映画に撮影場所を提供する等を提案</p> <div data-bbox="981 1209 1348 1556" style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>(かしてつ応援団の連絡会議の様子)</p>  </div> <p>資料：ベストプラクティス集（国土交通省鉄道局・運輸局鉄道部） かしてつ応援団HP</p>			
⑦年次計画	H22	H23	H24	H25以降
	・導入検討	・導入検討	・導入検討	

6. 計画推進体制

いの町において、「まちづくりを支援する持続可能な生活交流基盤の確立」を基本理念として、いの町地域公共交通総合連携計画を進めていくためには、行政、交通事業者、町民がそれぞれの役割分担のもと、一体となって取り組んでいく必要がある。

そのためには、いの町地域公共交通活性化協議会において、行政、交通事業者、町民が参加した形で、「施策実施 → 評価 → 計画見直し → 施策実施」のプロセスで、各主体が自主的に地域公共交通総合連携計画に参画していく必要がある。

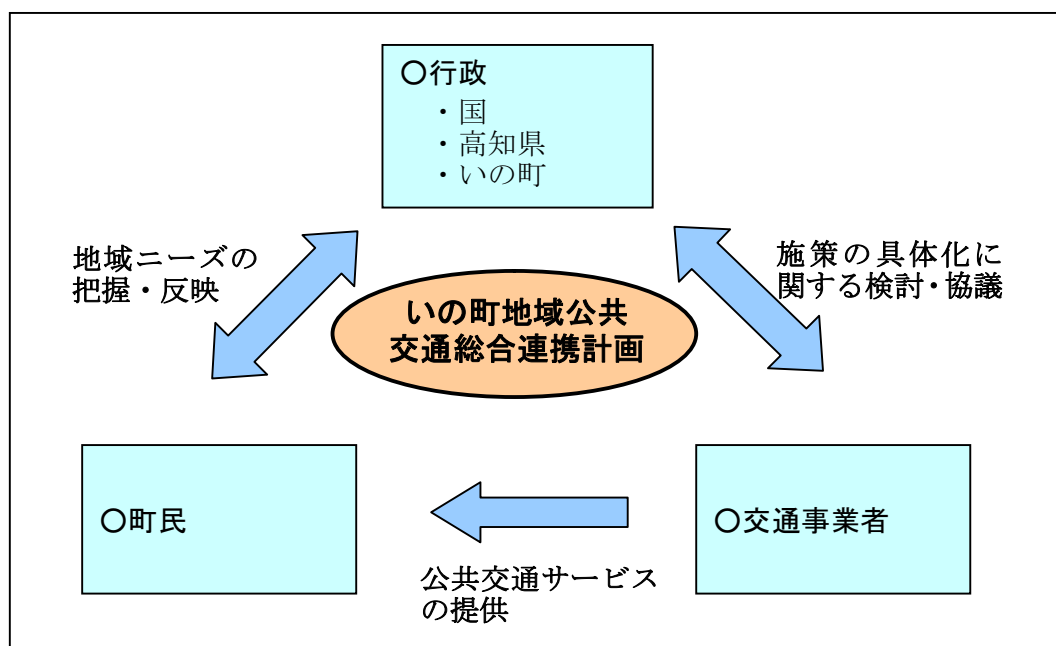


図 6.1.1 いの町地域公共交通総合連携計画の推進体制

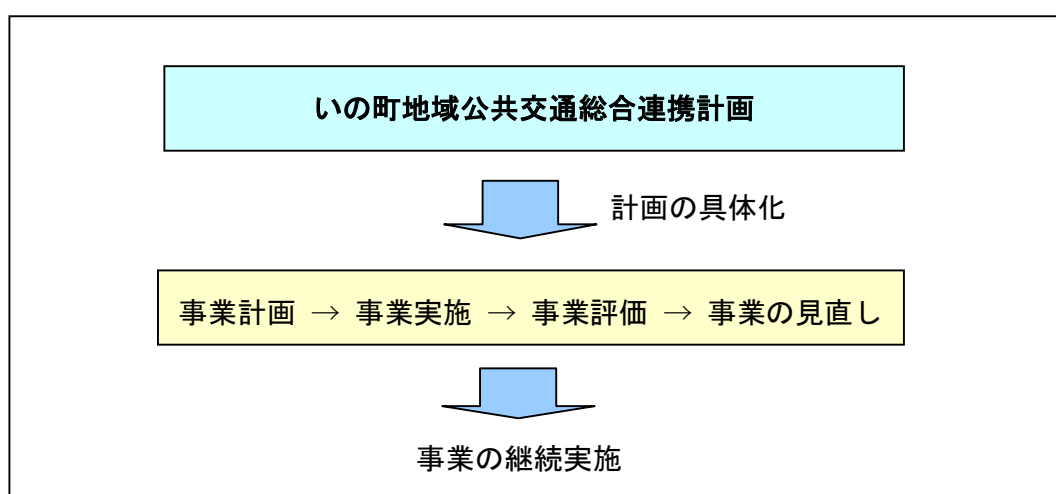


図 6.1.2 いの町地域公共交通総合連携計画の実施のプロセス

区分	施策	導入箇所	内容	平成22年度	平成23年度	平成24年度
体系の再構築	1.幹線・支線体系への再編	・全域	・幹線(片道15本/日程度)、支線(片道5本/日程度)	・再編案の検討・協議	・実証実験	
	2.西条市方面へのバス運行	・道の駅「木の香」～西条市	・支線としての運行	・実証実験		
	3.有償ボランティア輸送	・中山間地域	・NPO等による自家用車を利用した輸送	・組織設立 ・実証実験		
	4.スクールバスの一般混乗	・吾北地区	・スクールバスへの一般利用者の混乗	・ルートの見直し 検討・協議・運行	・ルートの見直し 検討・協議・運行	・ルートの見直し 検討・協議・運行
	5.結節拠点の整備	・JR伊野駅、伊野駅前電停 ・JR伊野駅、伊野駅前電停 ・道の駅「土佐和紙工芸村」「633美の里」「木の香」、水辺の駅「あいの里仁淀川」 ・道の駅「土佐和紙工芸村」「633美の里」「木の香」、水辺の駅「あいの里仁淀川」	・JR伊野駅、伊野駅前電停 ・JR伊野駅、伊野駅前電停 ・道の駅「土佐和紙工芸村」「633美の里」「木の香」、水辺の駅「あいの里仁淀川」	・JR伊野駅、伊野駅前電停の連絡通路整備 時刻情報 ・道の駅、水辺の駅でのバス情報の提供	・乗り継ぎ便等情報板設置事業	・連絡通路整備事業
市機能の強化	6.パーク＆ライド	・JR伊野駅	・パーク＆ライド用駐車場の設置	・現状調査	・設置場所等の検討	・設置場所等の検討
	7.パーク＆バスライド	・JR伊野駅、道の駅「633美の里」「木の香」	・パーク＆バスライド用駐車場の設置		・現状調査	・現状調査
	8.サイクル＆ライド	・JR伊野駅、枝川駅、波川駅	・サイクル＆バスライド用駐車場の設置	・協議・検討	・協議・検討	・協議・検討
	9.サイクル＆バスライド	・JR伊野駅	・サイクル＆バスライド用駐車場の設置		・現状調査	・現状調査
車両の改善	10.バス車両の小型化	・支線	・小型バス車両の導入		・導入検討	・導入検討
	11.バス車両のバリアフリー化	・幹線	・低床式小型バス車両の導入		・導入検討	・導入検討
運行改善	12.ダイヤ調整	・JR伊野駅、道の駅「633美の里」、道の駅「木の香」	・道の駅での幹線バス⇄支線バス間の時間調整 ・JR伊野駅での幹線バス⇄幹線バス・JR・路面電車間の時間調整 ・最終バスの遅い時間での設定、主要バス停での覚えやすい時間設定(例えば、毎時00分)等	・乗り継ぎ拠点における時刻調整検討	・深夜・早朝便の実証実験	
	13.バス停位置の調整	・駅、道の駅、病院、商業施設(サニーマート)等	・当該施設前へのバス停設置、移設	・JR伊野駅、道の駅へのバス停移設協議		
留施設の改善	14.フリー乗降制の導入	・支線	・バス停以外での乗降を可能とする	・実施		・整備事業
	15.主要バス停の環境整備	・JR伊野駅、日比原、土居、長沢等	・上屋整備、ベンチの設置、停留所施設のバリアフリー化による快適性の向上		・導入検討・協議	
運賃施策	16.運賃体系の多様化	・全域	・低運賃化 ・乗り継ぎ割引の導入 ・年間パスの販売	・導入検討・協議	・導入検討・協議	・導入検討・協議
	17.住民による年間パスの買取り	・支線	・バス利用の有無に関わらない年間パスの住民買取制度		・導入検討・協議	
利用に向けた合的取組み	18.バスマップの配布	・全域	・路線図・時刻表、身近な利用方法、活用パターン等について紹介		・バスマップ作成・配布	
	19.イベントとの連携	・全域	・中心部等でのイベントにバスで来訪した人への特典付与等	・イベントの検討	・イベントの検討	・イベントの検討
支援制度	20.商業施設との連携	・全域	・公共交通利用、商業施設(サニーアークス、サニーマー)での買物に共通したポイント付与(ICカード等)	・仕組みづくりの検討・協議	・仕組みづくりの検討・協議	・仕組みづくりの検討
	21.サポーター制度の導入	・全域	・バス利用促進に向けた取り組みを行う組織づくり	・導入検討	・導入検討	・導入検討