

いの町地域公共交通総合連携計画

いの町のまちづくりを支援する
持続可能な公共交通体系の確立を目指す



平成22年3月
いの町

目 次

序. 計画の趣旨	1
1. いの町の現況	2
1.1 地域現況	2
1.2 公共交通現況	7
1.2.1 ネットワーク	7
1.2.2 バス運行状況	11
2. 公共交通利用実態と住民ニーズ	16
2.1 移動状況	16
2.2 住民ニーズ	24
3. いの町の地域公共交通の課題	29
3.1 いの町のまちづくりの将来像	29
3.2 いの町の地域公共交通の課題	31
4. いの町地域公共交通総合連携計画の考え方	33
4.1 計画対象地域	33
4.2 計画期間	33
4.3 基本理念	33
4.4 基本方針	33
4.5 連携計画の目標	35
5. 事業の概要及びその実施主体	36
5.1 計画事業の概要	36
5.2 計画事業	37
6. 計画推進体制	69
7. スケジュール	70

序. 計画の趣旨

いの町にける公共交通は、JR 土讃線、路面電車、路線バスや町営バスが運行しているが、町東南部に集中しており、中部以北の中山間地域は、廃止代替バスのみでの運行となっている。

近年、多くの住民の交通手段は自家用自動車を中心に、公共交通利用者は減少が続いており、人口減少が顕著な中山間地域の公共交通は、継続が困難な状況にある。

このような状況の中で、平成 18 年度から「いの町公共交通検討委員会」を設置し、住民、関係事業者等と協働で町営バスのルート変更・運賃改定(低額化)・低床バス導入、定時制デマンド式乗合タクシー方式への移行、スクールバスへの一般混乗など、町内のみを運行範囲としているバス路線についての見直しを実施してきたが、これだけでは、住民の多様なニーズに対応することができず、新たな公共交通体系の再構築が求められている状況である。

このような状況の下、地域の公共交通を守り、育てる意識の向上に努め、新たな公共交通体系を構築していくため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「いの町地域公共交通総合連携計画」を策定することとした。

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

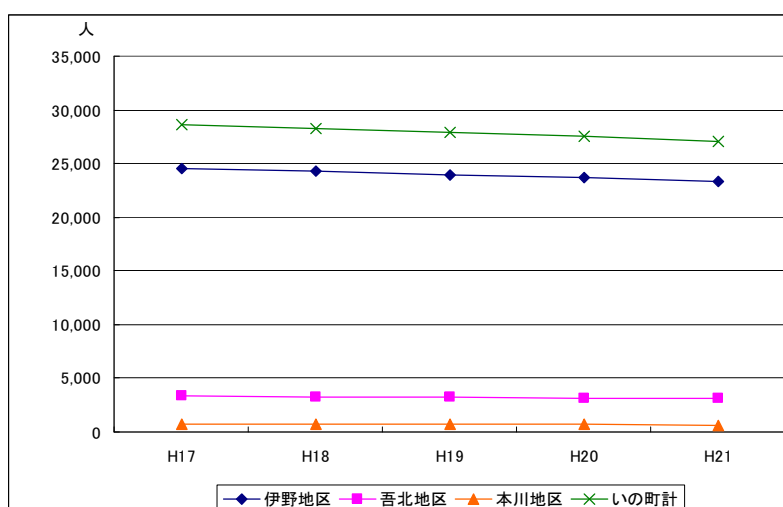
- ・いの町の人口は27,025人（H21）で、そのうち伊野地区が23,308人で86.2%を占めている。（表1.1.1）
- ・高齢者（65歳以上）比率は28.9%であり、高知県平均より若干高い値となっている。ただし、吾北地区、本川地区では、それぞれ45.2%、48.1%と非常に高い。（表1.1.1）
- ・各地区とも、人口は近年減少傾向、高齢者比率は増加傾向にある。（図1.1.1、図1.1.2）

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

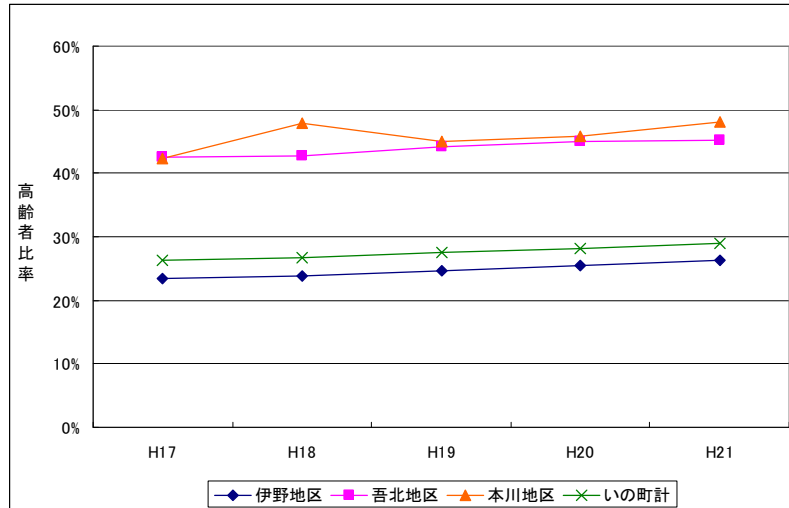
資料：住民基本台帳（H21.3.31現在）

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)

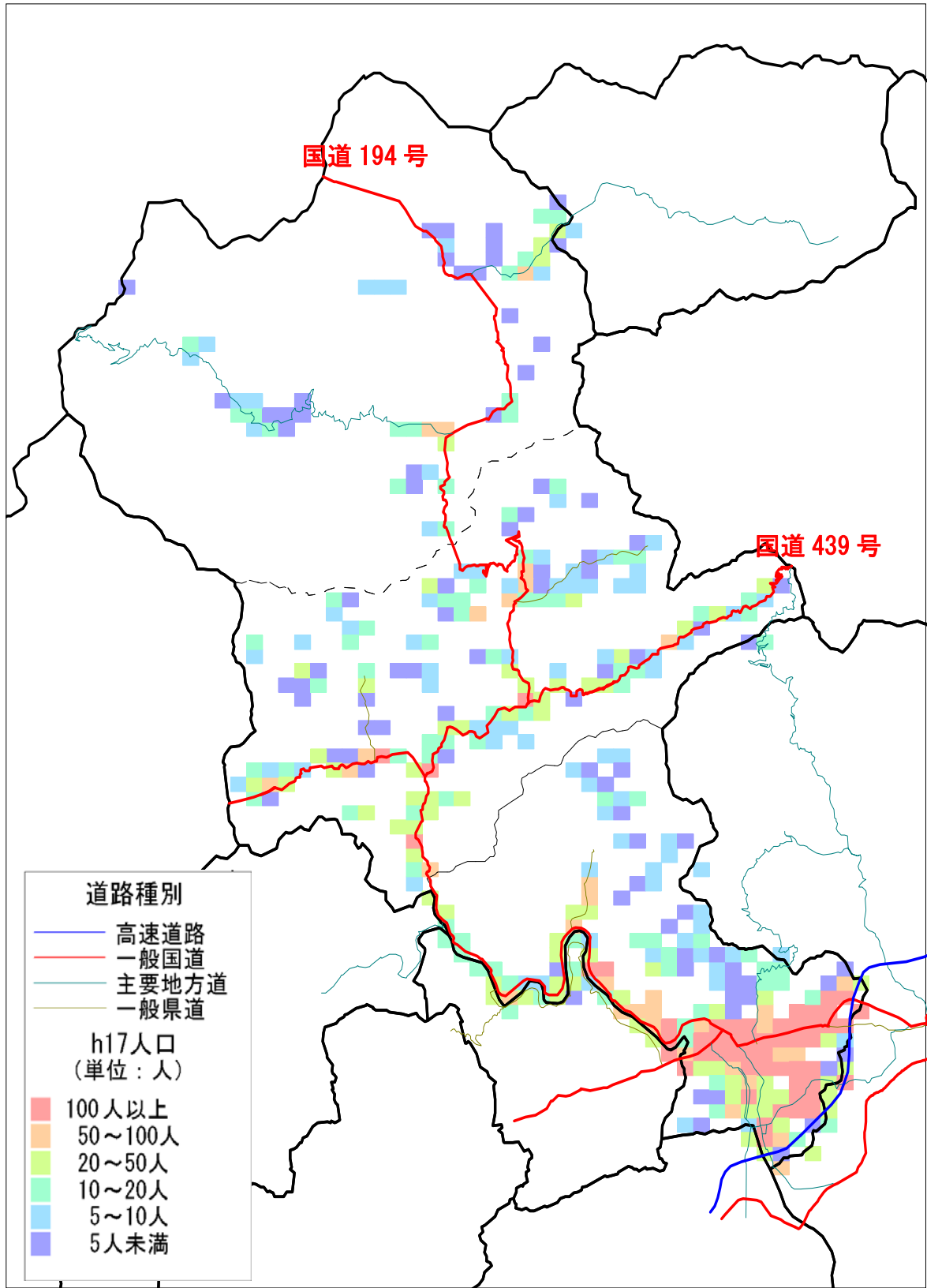


図 1.1.3 人口 (500mメッシュ)

○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

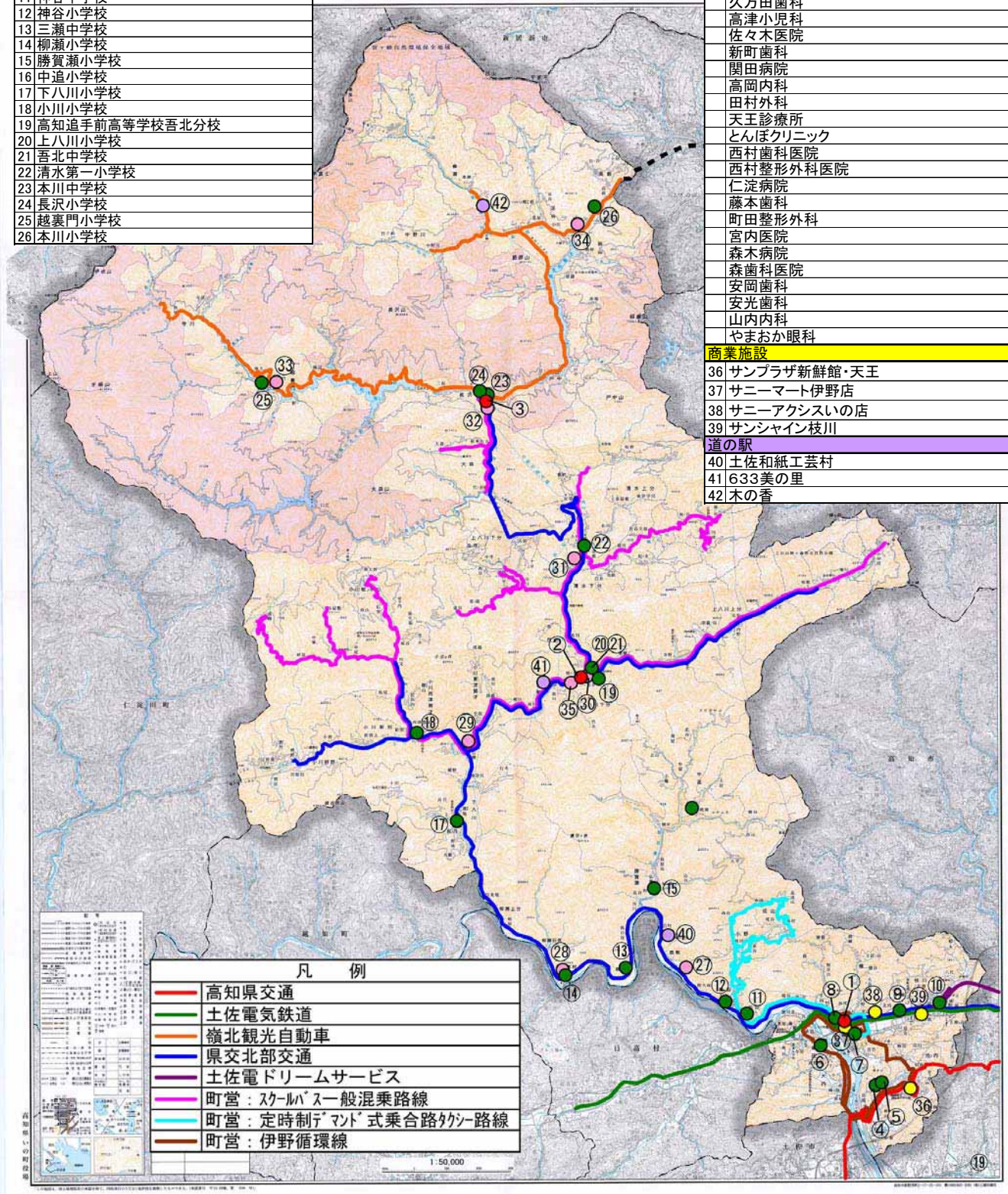
表 1.1.4 道の駅の概要

	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
35	仁淀病院付属 吾北診療所
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	
天王診療所	
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	
宮内医院	
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	
36	サンプラザ新鮮館・天王
37	サニーマート伊野店
38	サニーアクシスいの店
39	サンシャイン枝川
道の駅	
40	土佐和紙工芸村
41	633美の里
42	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

- ・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運行している。
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)
※西条市方面～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)

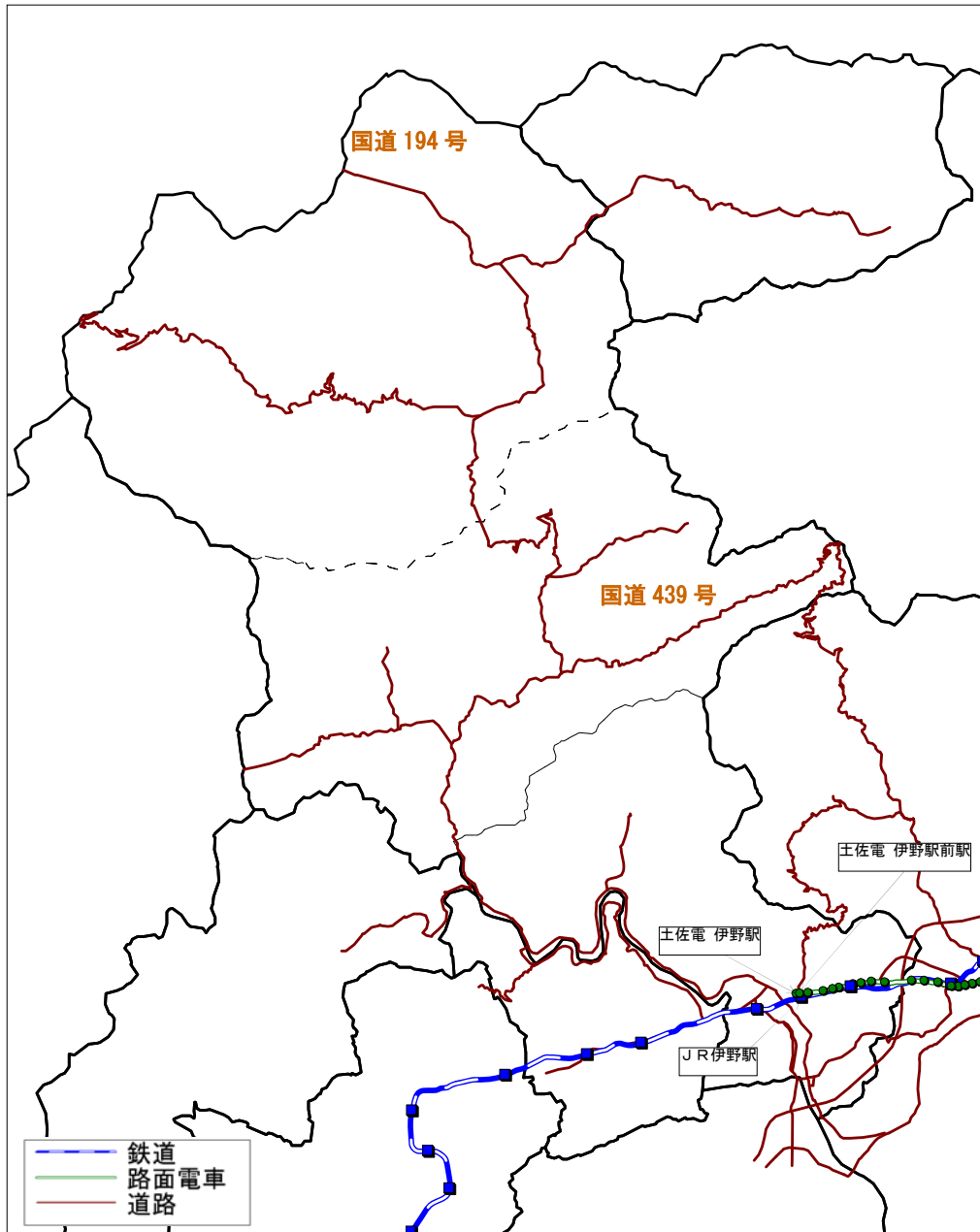


図 1.2.1 鉄道・路面電車ネットワーク

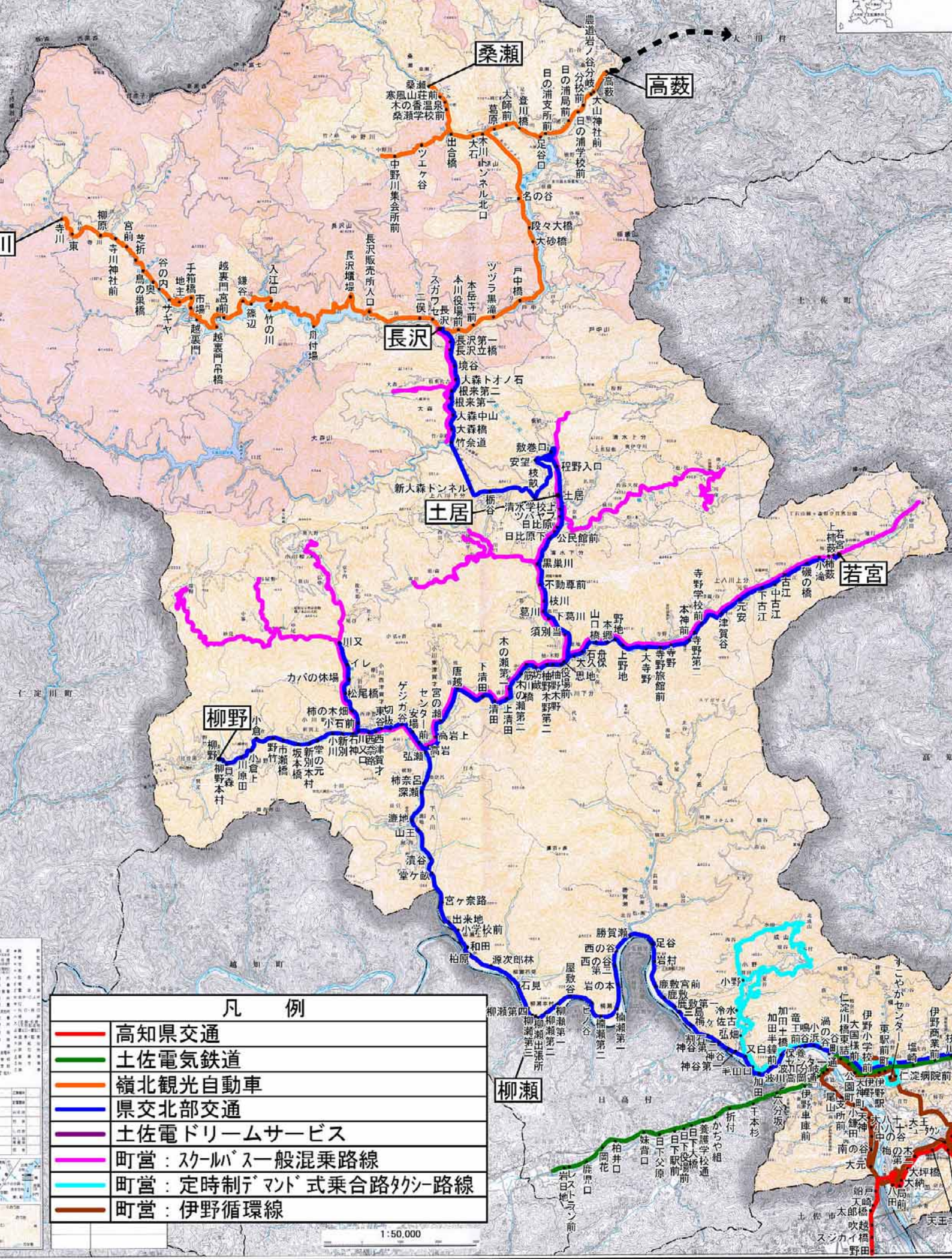
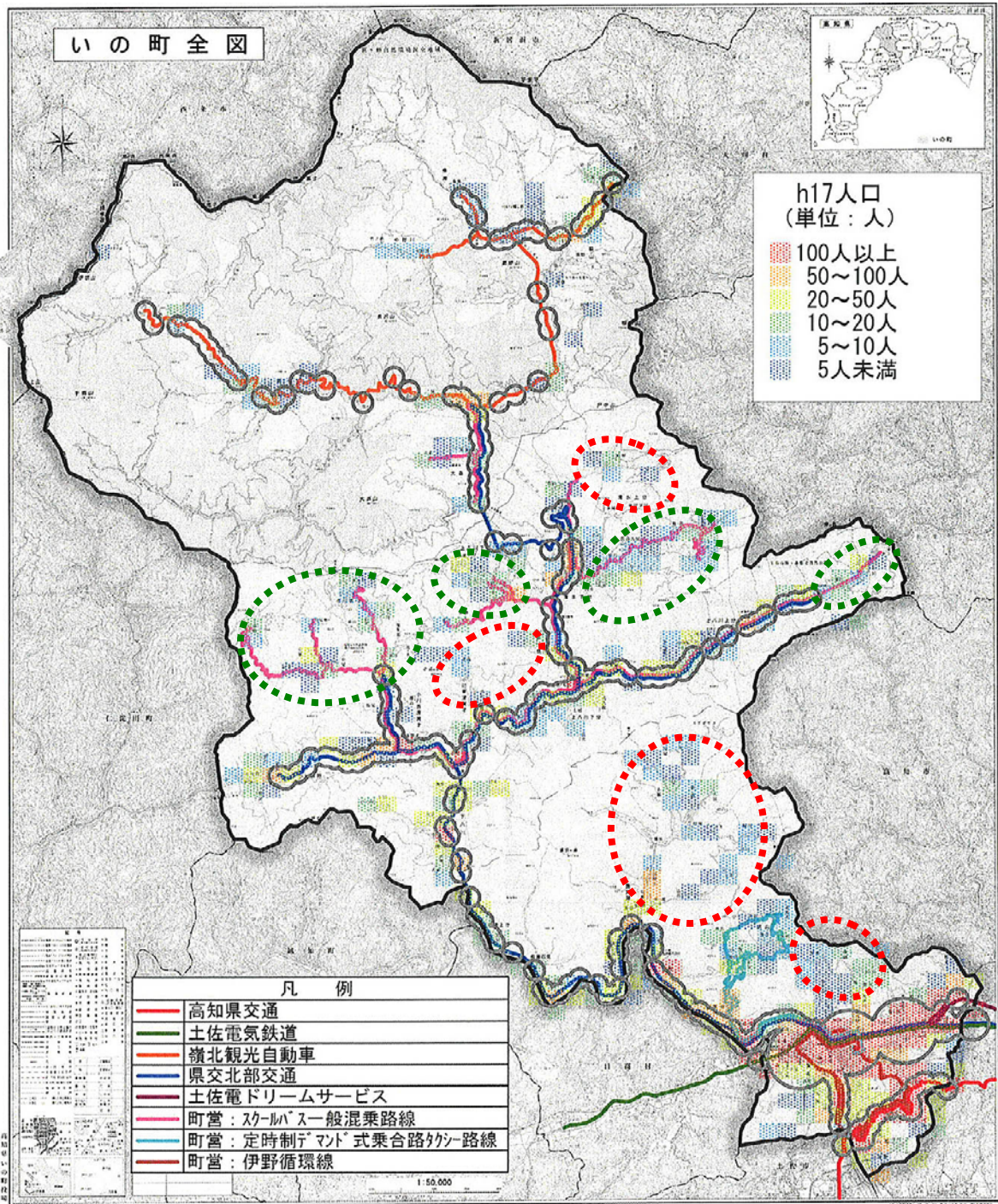


図1.2.2 バスネットワーク



〈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）

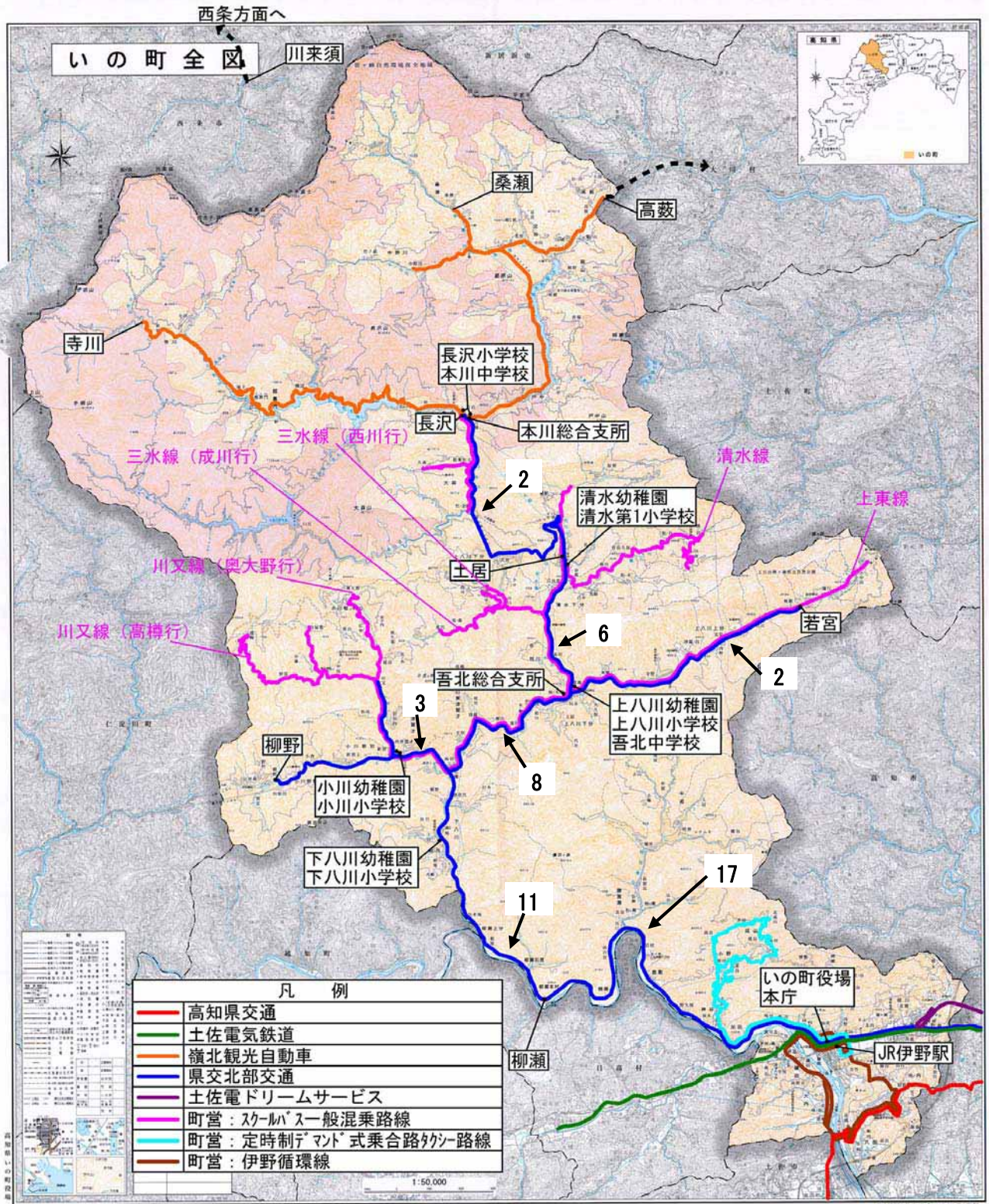
- ・伊野循環線の運賃が 200 円/回、定時制デマンド式乗合タクシーとスクールバスの一般利用運賃が 300 円/回となっている（成山地区の乗合タクシーのみ 500 円/回）。

（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	690 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 伊野循環線（町営バス）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) 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

(3) 収支状況

- ・伊野循環線、デマンド式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（デマンド式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）

【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

※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

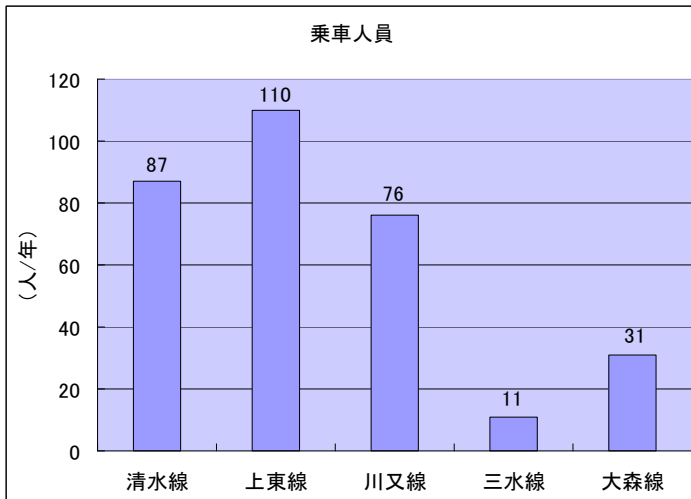
【デマンド式乗合タクシー（小野行）】

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

※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

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 1,429 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 68%で、バス利用が 22%と比較的多い。（図 2.1.3）

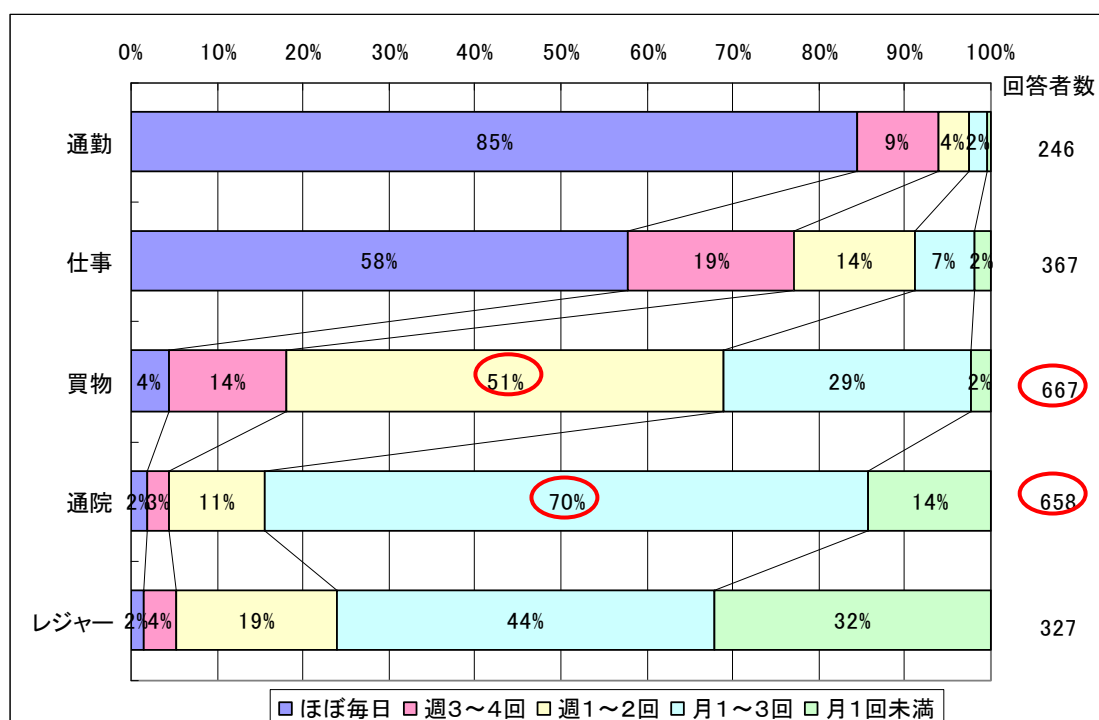


図 2.1.1 目的別外出頻度

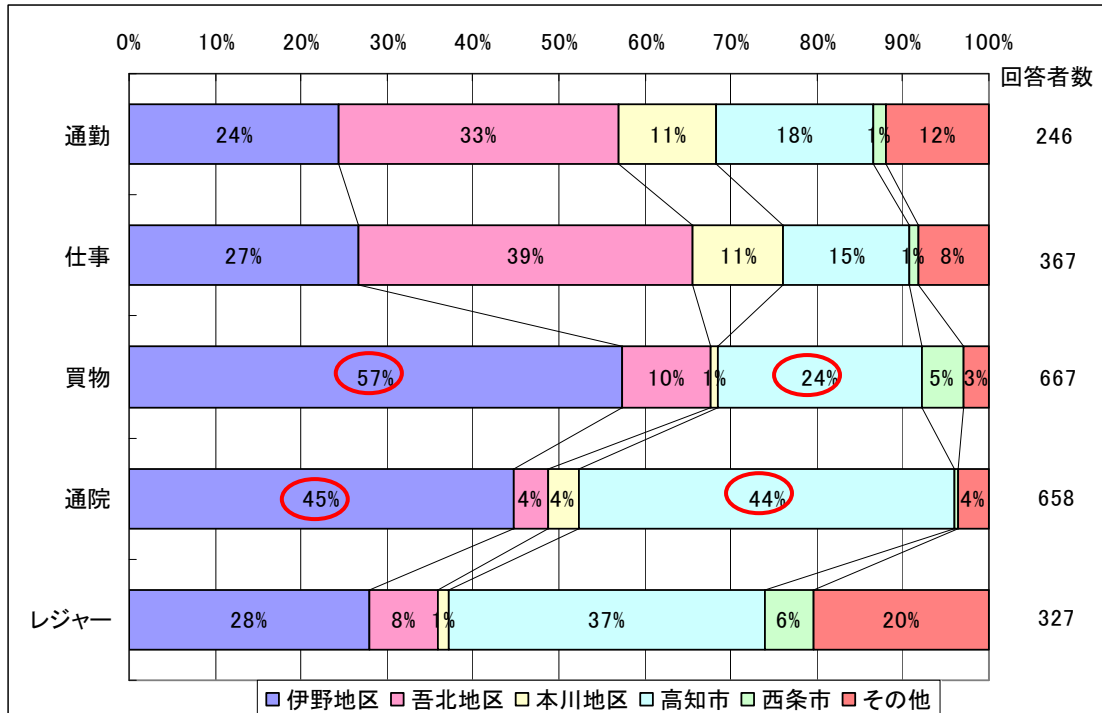
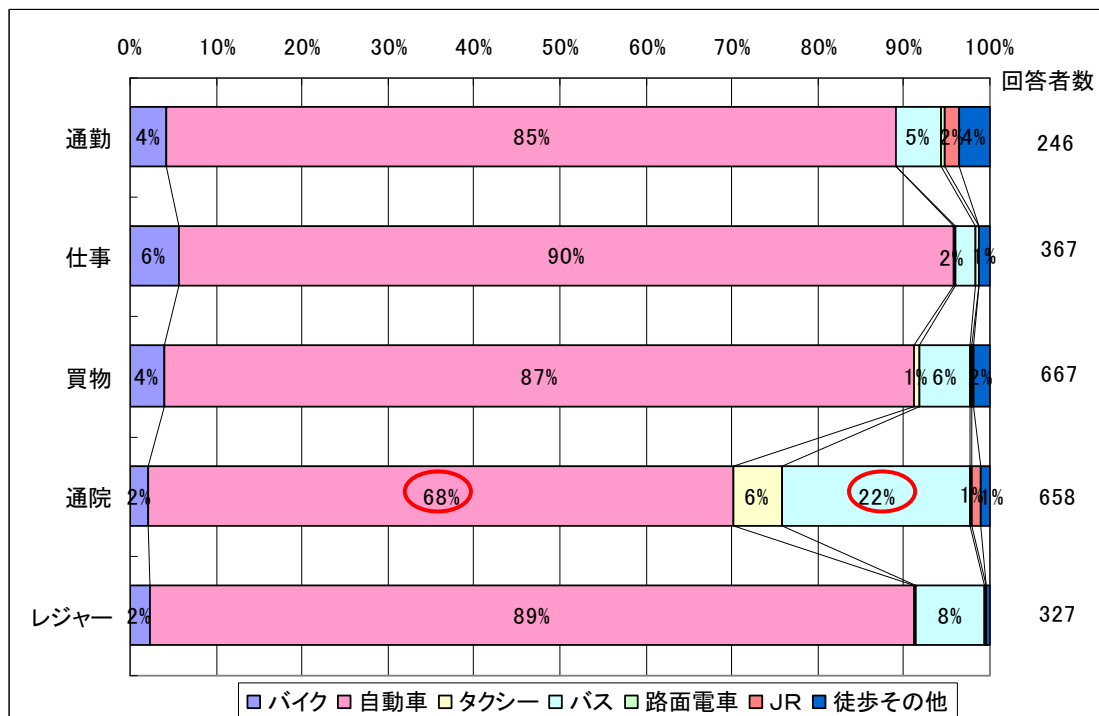


図 2.1.2 行き先



※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9%となっている。「近所の人が運転」、「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43%で最も多い。次いで「バスなどが近くを通過しているが、不便だから（本数、時間帯等）」が22%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）

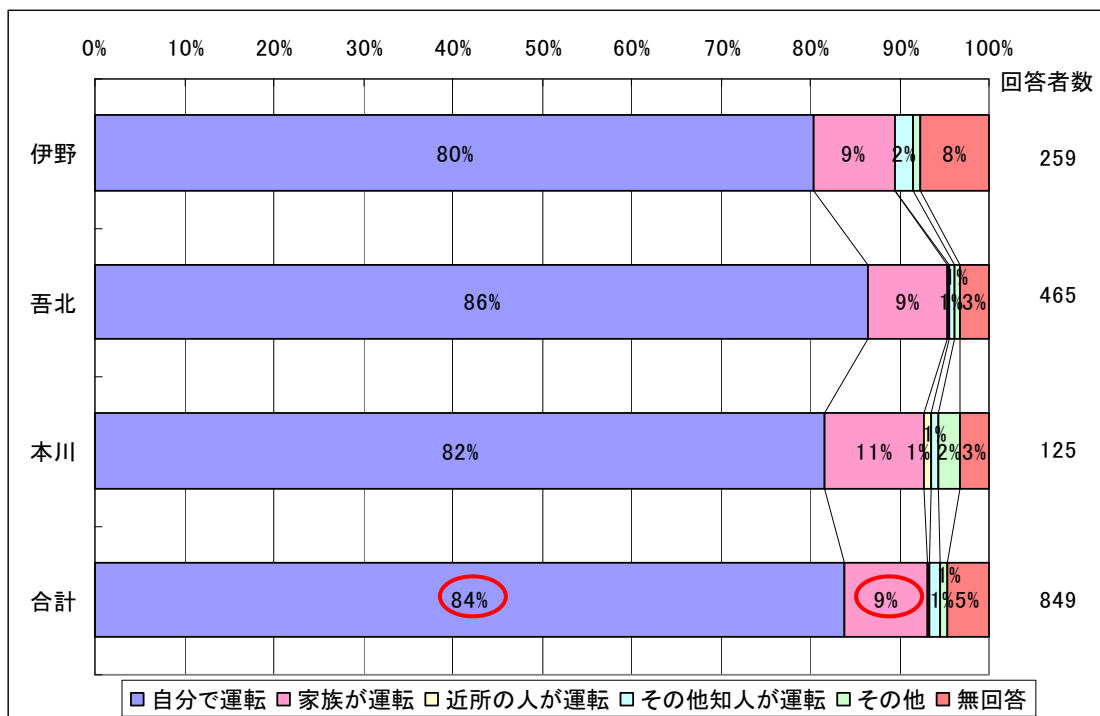


図 2.1.4 自動車の利用形態

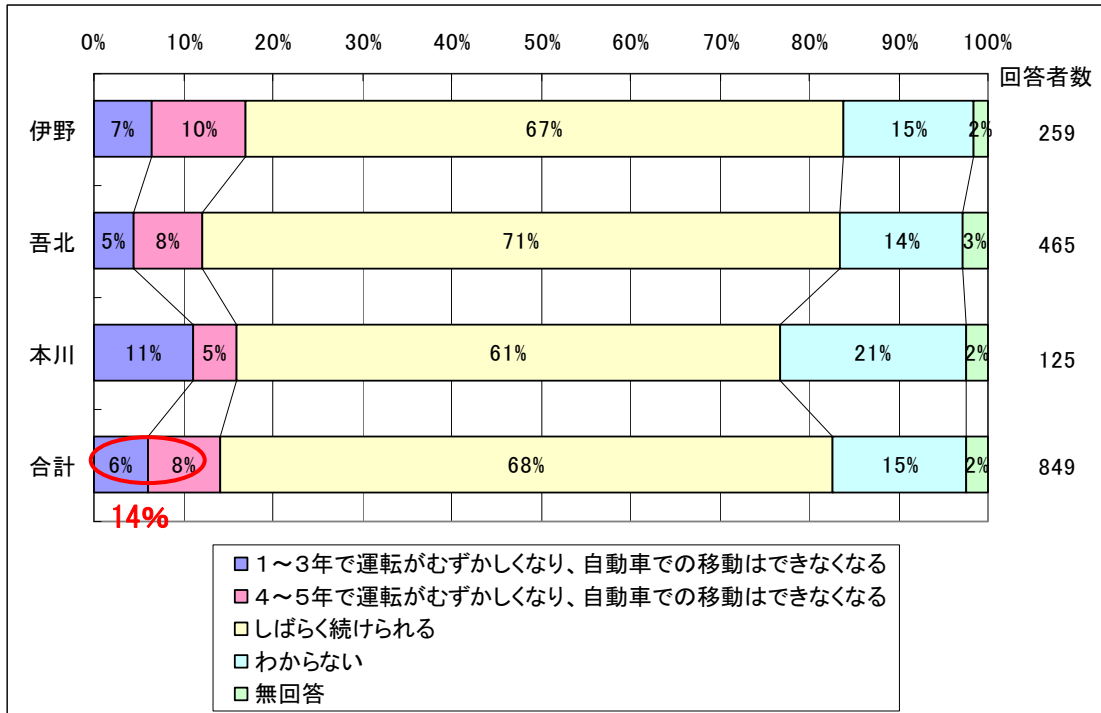


図 2.1.5 自動車の利用形態の維持見通し

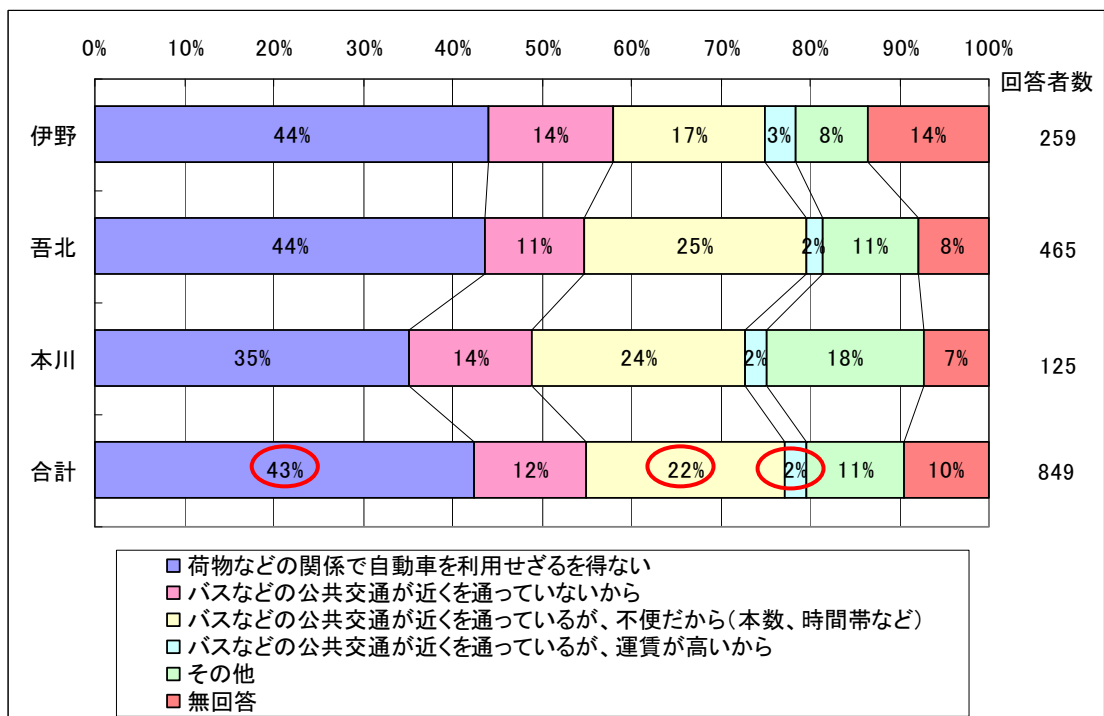


図 2.1.6 自動車の利用理由

(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）

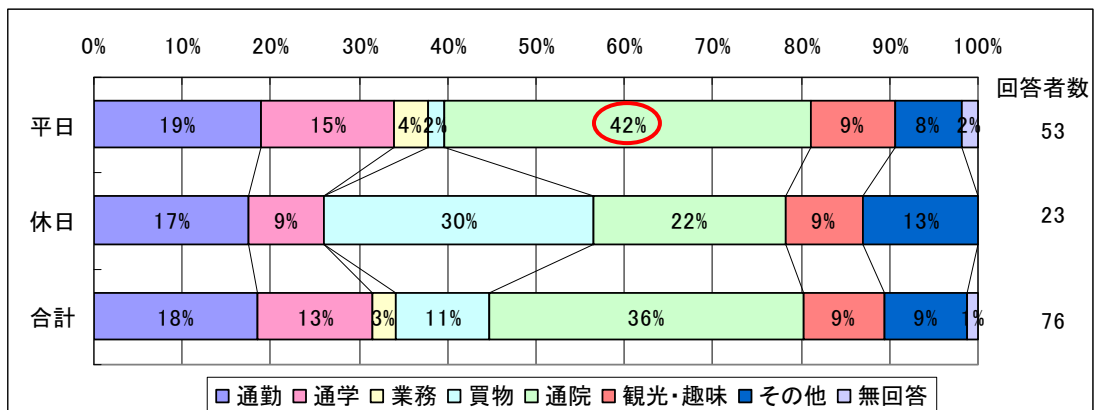


図 2.1.7 路線バスの利用目的

表 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

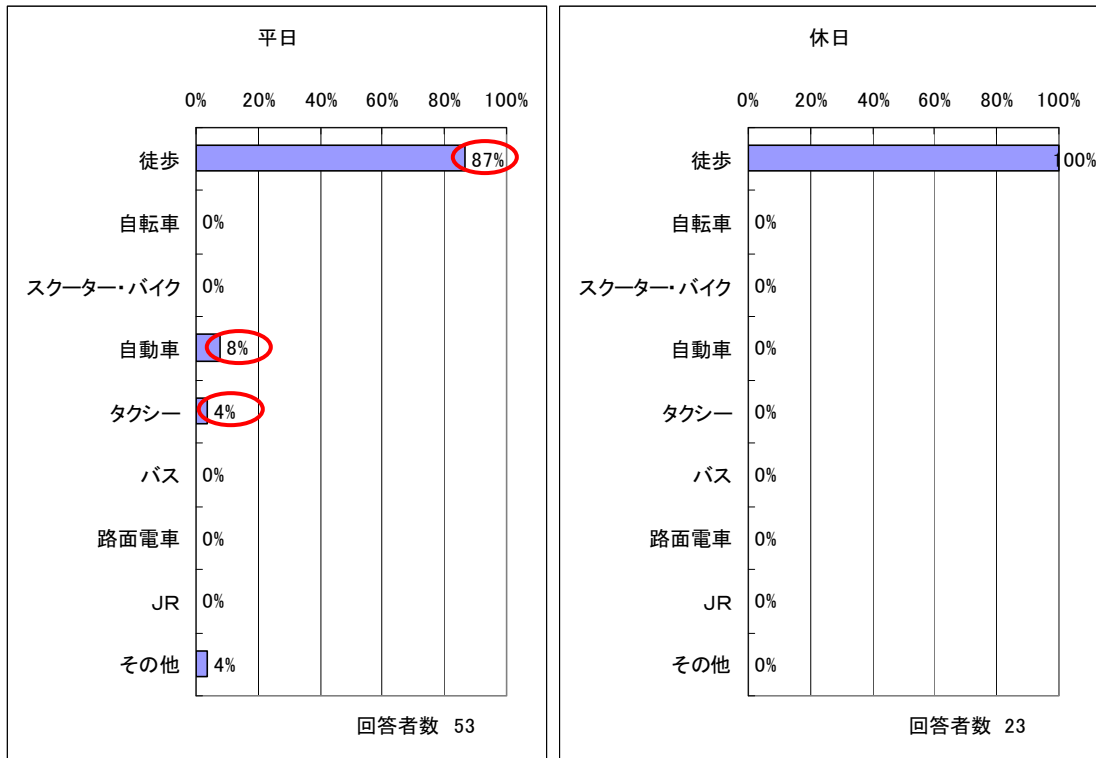
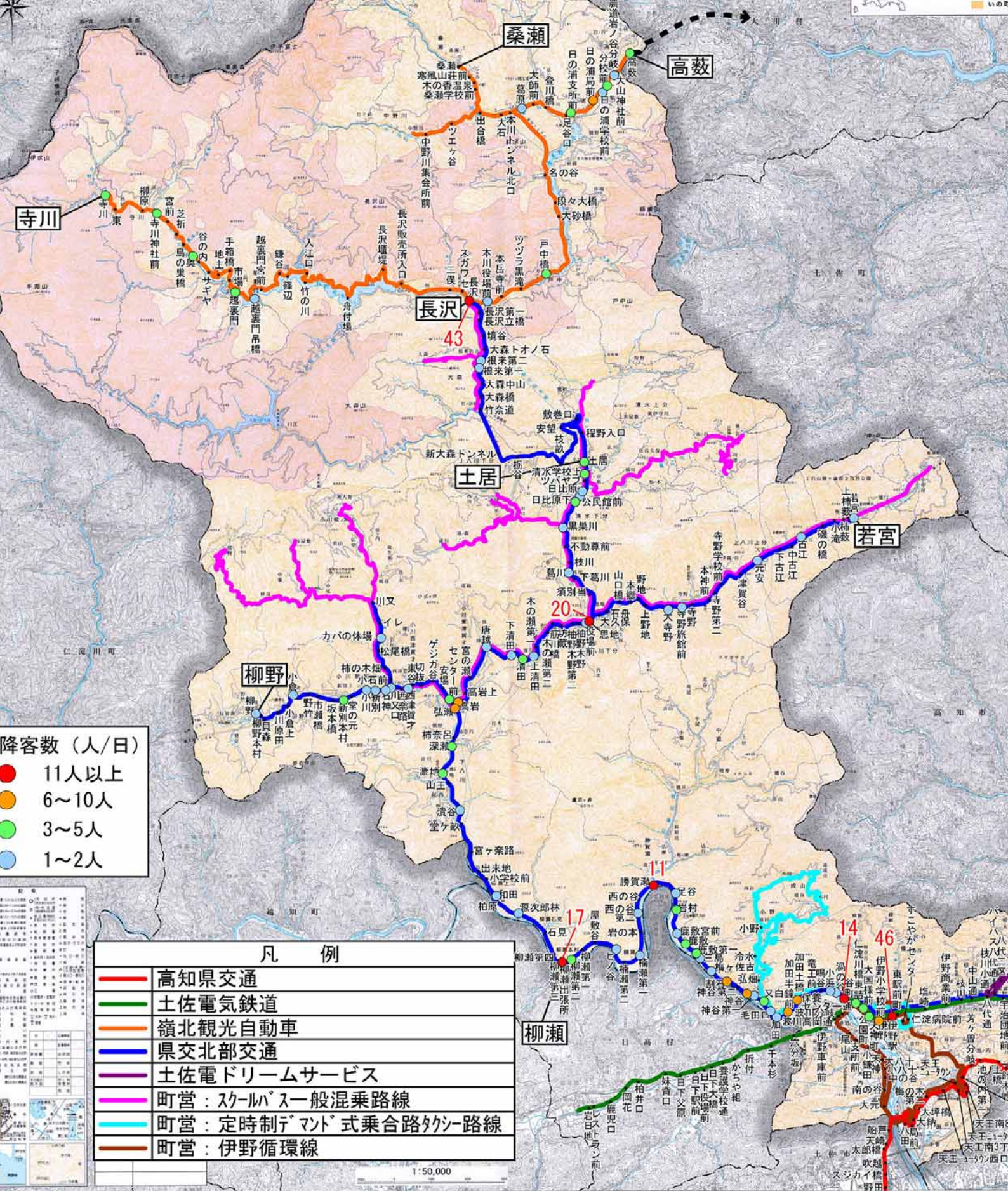


図 2.1.8 バス停までの交通手段



※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）

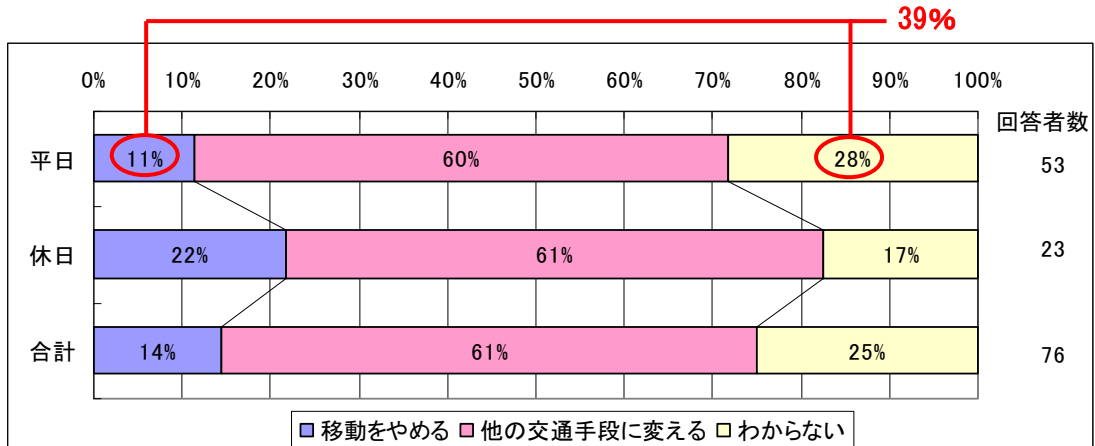
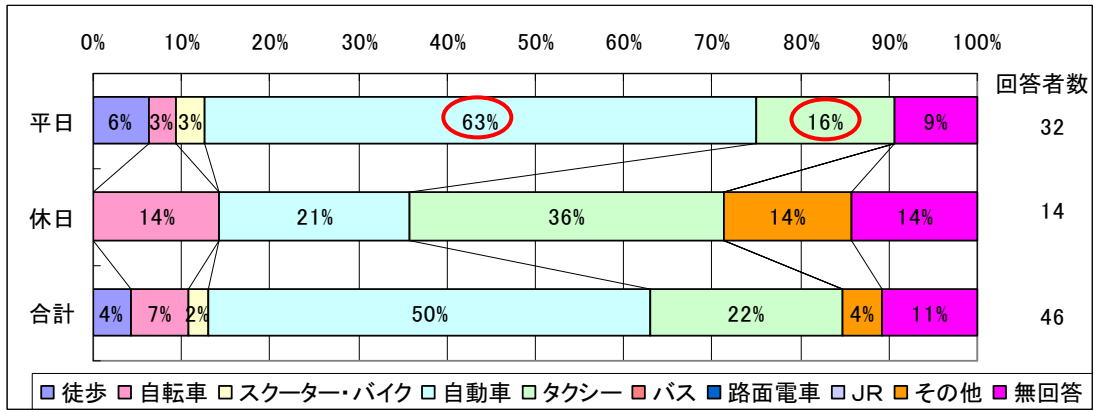


図 2.1.10 バスがなくなった場合の行動の変化



※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42%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 1.5 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1.9倍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、大きめ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（バスを利用しない人も含む）

：（現況）6.1回/年 → （サービス改善後）11.9回/年 1.9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）

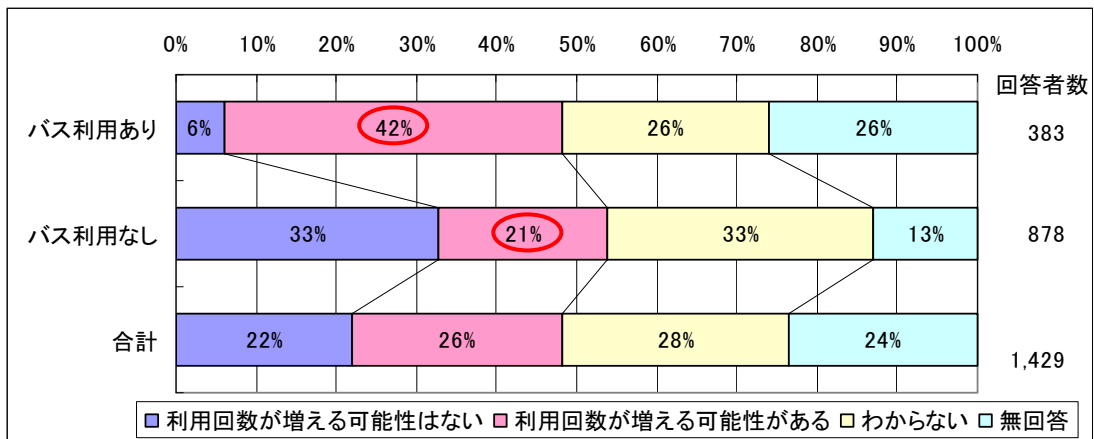


図 2.2.1 サービス改善による利用回数増加の可能性

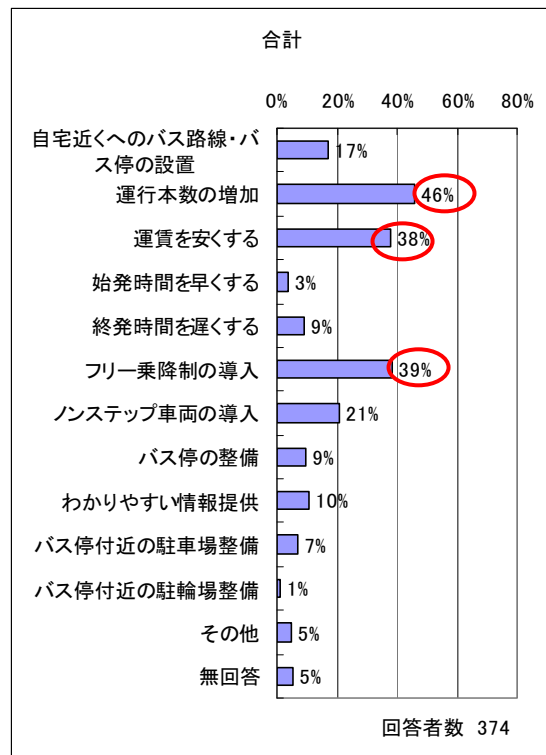
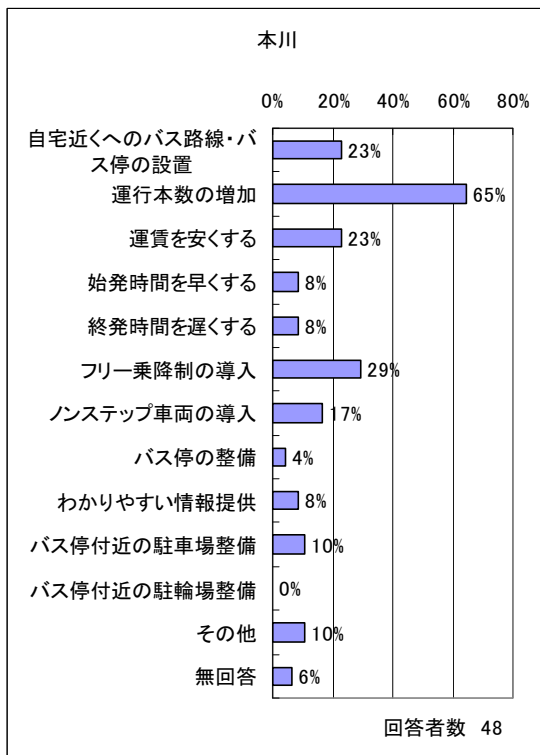
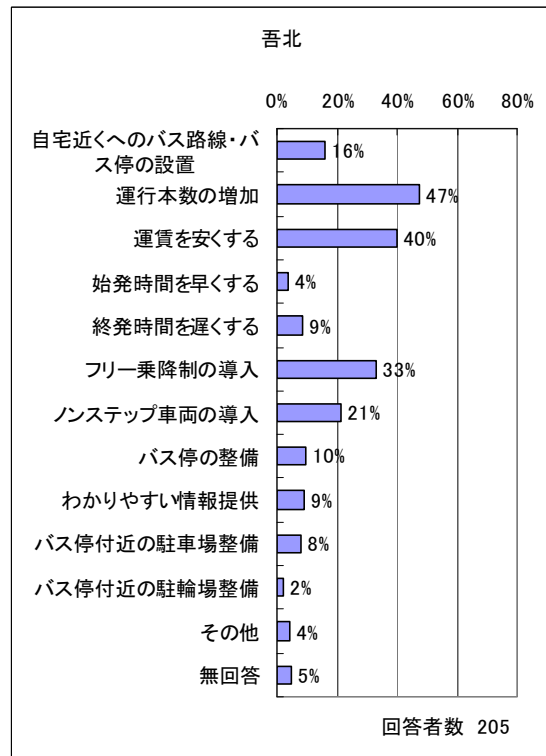
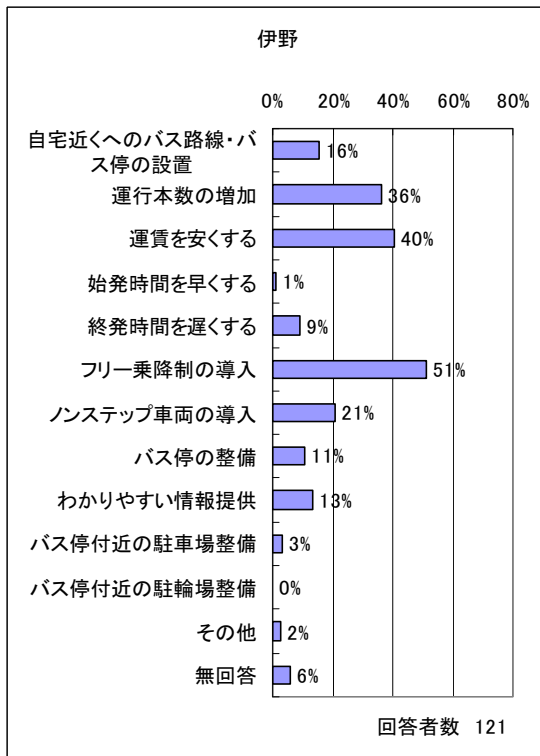
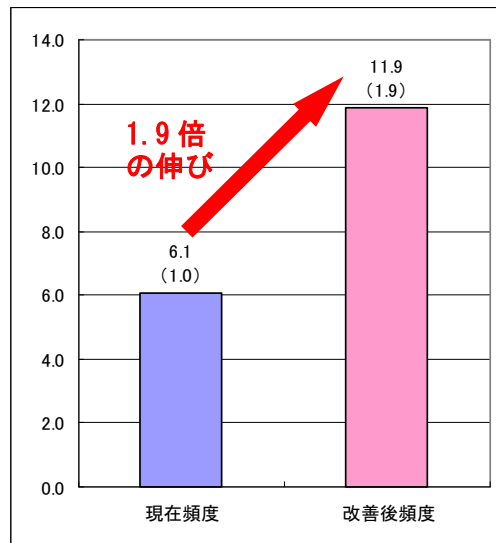
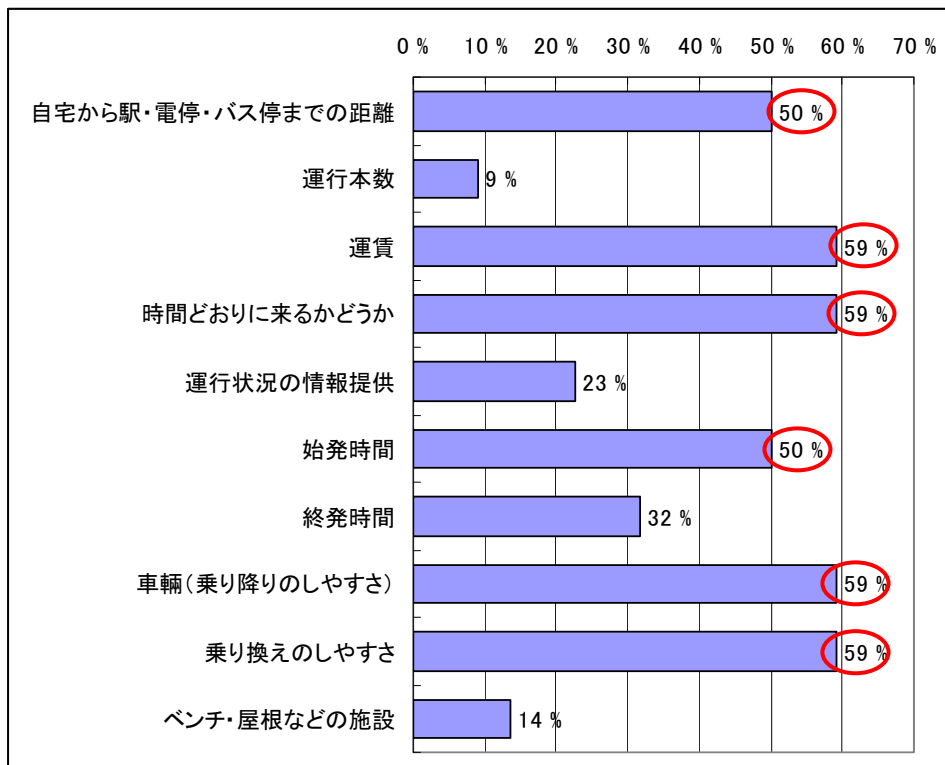


図 2.2.2 バスサービスの改善要望



※アンケート回答者の年平均利用回数(バスを利用しない人も含む)

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)

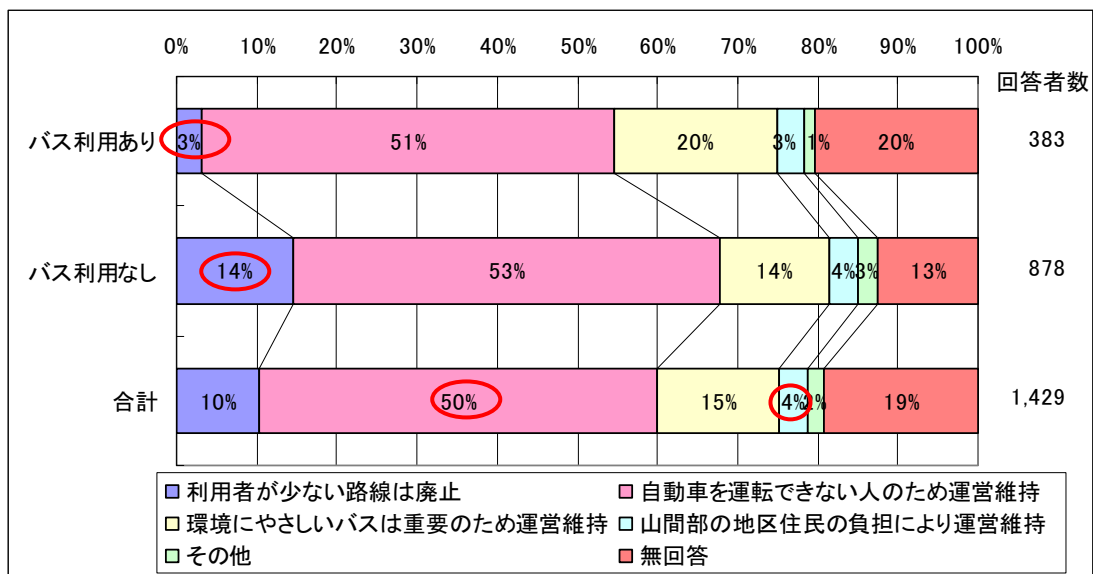
(2) バスの運営維持に関する意向 (町民移動調査)

・バスの運営維持については、50%の人が「自動車を運転できない人のために運営を維持すべき」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」とした人は、バスを利用していない人では14%見られるが、バス利用者では3%と少ない。(図2.2.5)

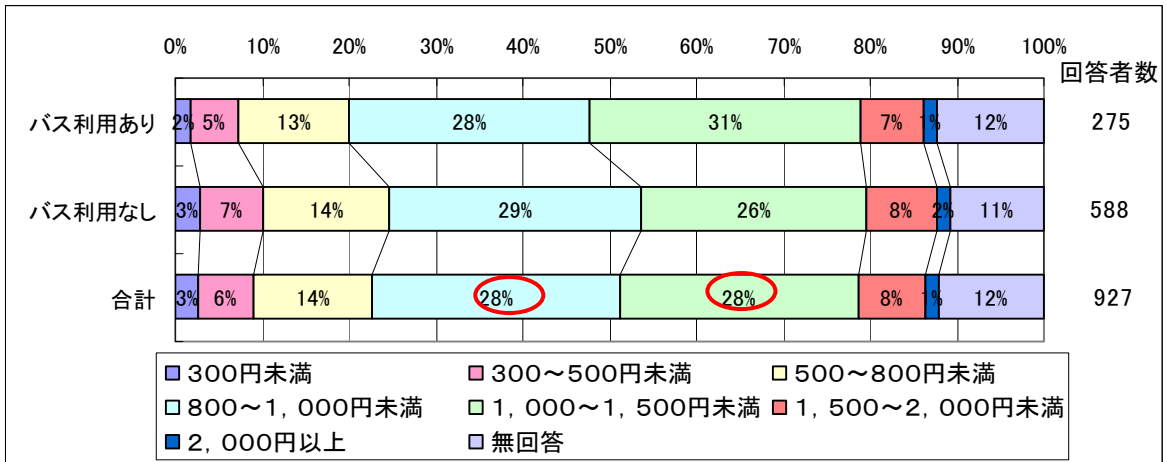
・バスの運営維持のための補助金については、現行(1,000円/月・世帯)と同程度の「800~1,000円未満」、「1,000円~1,500円未満」が多い。(図2.2.6)

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



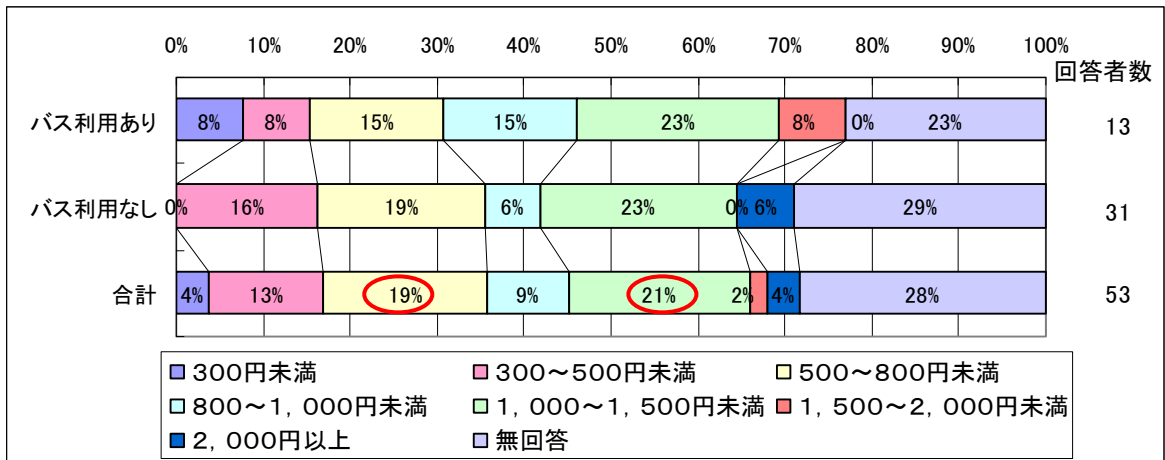
※合計はバス利用の無回答を含む

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どもたちに —

（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心の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次振興計画における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く住民の交通特性・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。

いの町の地域公共交通の課題

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・組織の育成が求められる。

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45.2%、48.1%

施設が町中心部に立地。国道194号に3つの道の駅
設、病院等は町中心部に立地
地域の診療所では、診察が曜日・時間限定
94号沿道に3箇所の道の駅

域にバス利用不便地域が点在
域には国道、県道から離れたエリアに人が住んで
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、片
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円と運
い
～高知市中心部はJ R、路面電車の運賃と比較して

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
により運営

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

①通院などの非定常な交通需要が多い
・バス利用の42%（平日）が通院利用
・通院、買物などの移動は月1～3回、週1～2
回程度が多い

②町中心部、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

③バス運行の維持の必要性が高い
・町民の移動手段の90%が自動車であるが、29%
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
（わからないの回答を含む）。代替手段がある
人も22%がタクシー
・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50%

④より多くの人へのサービス提供の必要性が高い
・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12%（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17%（第5位）

**⑤バスのサービス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22%（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22%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（46%）、フリー乗降の導入（39%）、運
賃を安くする（38%）が上位3位

〈交通ニーズ〉

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〉
○快適な
・交通
確
・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 計画対象地域

いの町全域

4.2 計画期間

いの町地域公共交通総合連携計画の計画期間は以下のとおりである。

- 全体計画：10年間（平成22年度～平成31年度）
- 重点計画：4年間（平成22年度～平成25年度）

4.3 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。

○まちづくりを支援する持続可能な公共交通体系の確立

4.4 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利用しやすい公共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、地域の生活交流の基盤としての公共交通システムの確立を図る。
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。

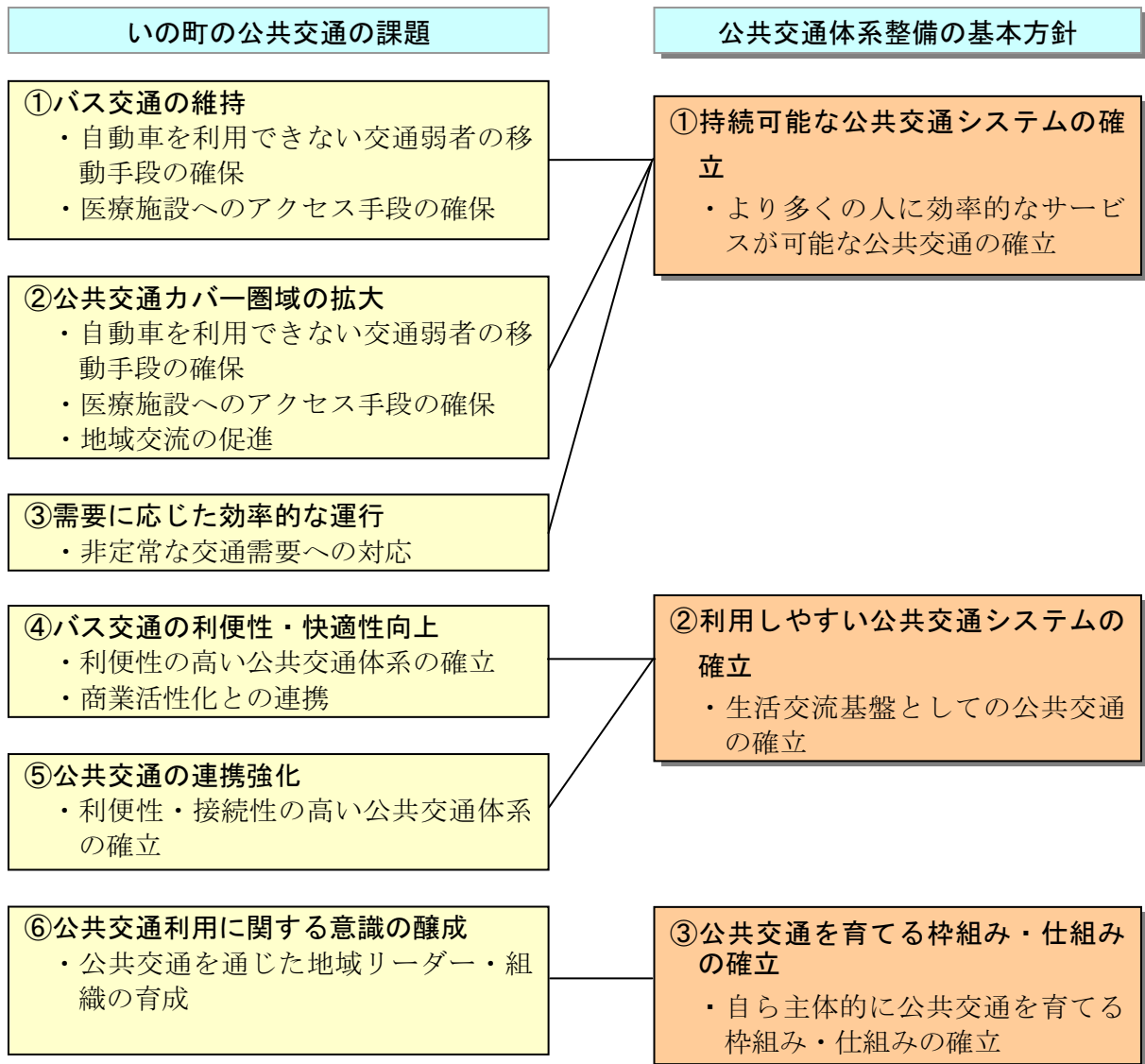


図 4.4.1 公共交通課題と公共交通体系整備の基本方針の関連

4.5 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 4.5.1 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持続可能な公共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利用しやすい公共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 : 73%→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 : 1,000人

各目標の現況値については、以下のとおりである。

表 4.5.2 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	73%	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. 事業の概要及びその実施主体

5.1 計画事業の概要

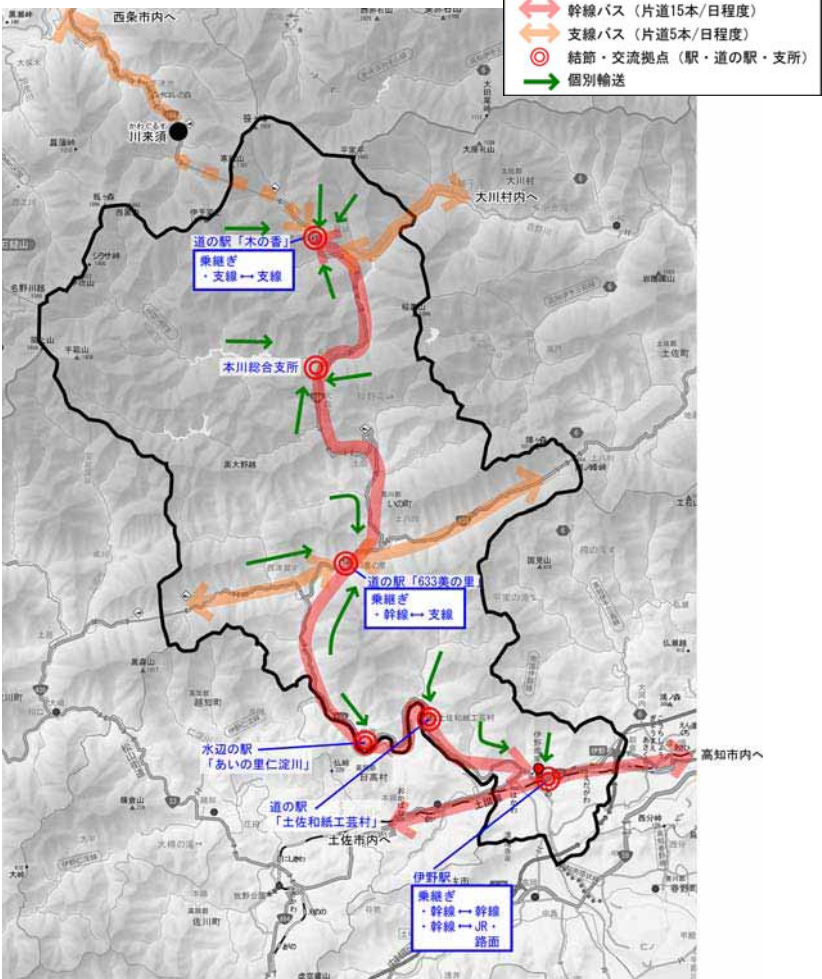
前に示した公共交通体系整備の基本方針を踏まえ、いの町地域公共交通総合連携計画の施策メニューを下表のとおりとする。

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	実施主体
1. 持続可能な公共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	いの町
		2.西条市等の町外との連携	・道の駅「木の香」～西条市 ・いの町～隣接市町村	
		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	いの町地域公共交通活性化協議会
			・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」	
車両の改善	6.バス車両の小型化	・支線	いの町等	
	7.バス車両のバリアフリー化	・幹線		
2. 利用しやすい公共交通システムの確立	運行改善	8.ダイヤ調整	・JR伊野駅、道の駅「633美の里」、道の駅「木の香」	いの町等
		9.バス停位置の調整	・駅、道の駅、病院、商業施設等	
		10.フリー乗降制の導入	・支線	
	停留施設の改善	11.主要バス停の環境整備	・JR伊野駅、日比原、土居、長沢 等	いの町等
	運賃施策	12.運賃体系の多様化	・全域	いの町等
		13.住民による年間バスの買取り	・支線	
	バス利用に向けた総合的取組み	14.バスマップの配布	・全域	いの町地域公共交通活性化協議会
15.イベントとの連携		・全域	いの町等	
16.商業施設との連携		・全域	いの町等	
3. 公共交通を育てる枠組み・仕組みづくり	支援制度	17.サポーター制度の導入	・全域	いの町地域公共交通活性化協議会

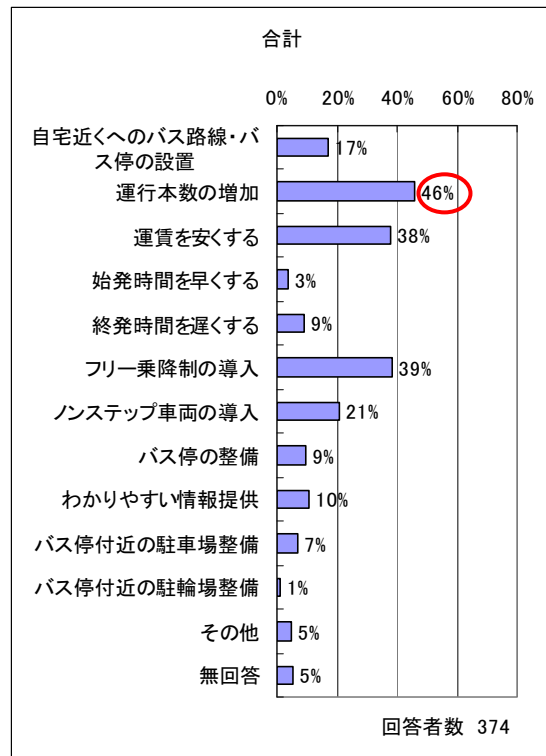
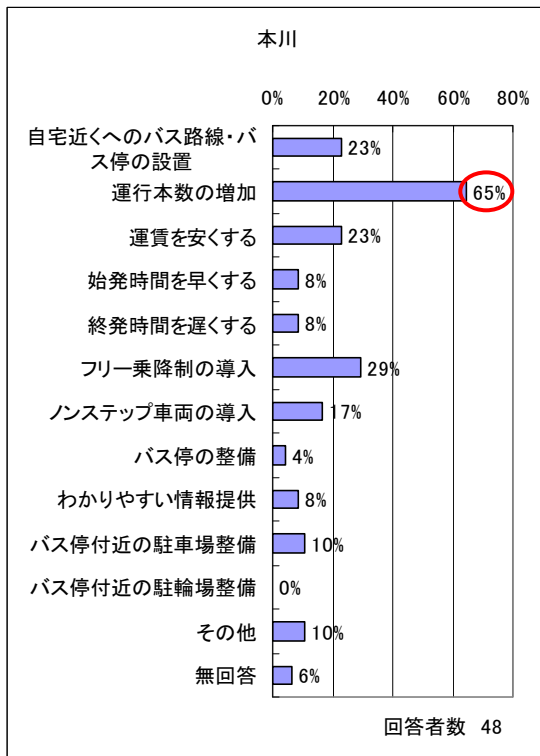
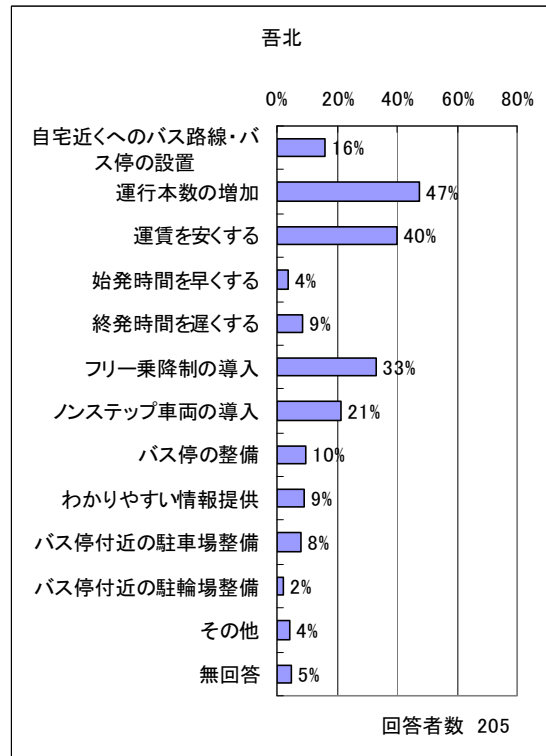
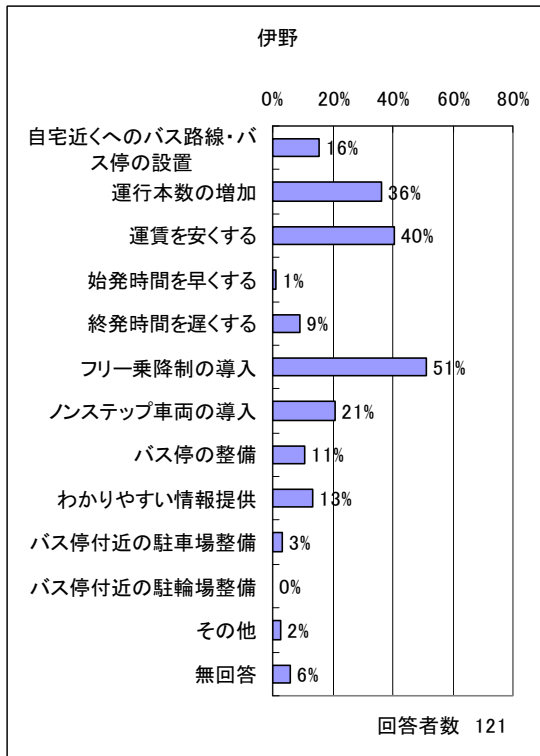
5.2 計画事業

(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、運行本数の増加に対する要望が46%と多い(町民移動調査結果)。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)。(現状の運行本数は、伊野駅～土居を除けば片道1～3本/日。)</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実施主体	いの町			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	・ 再編案の検討・協議	・ 実証実験	・ 実証実験	・ 実証実験

○バスサービスの改善要望

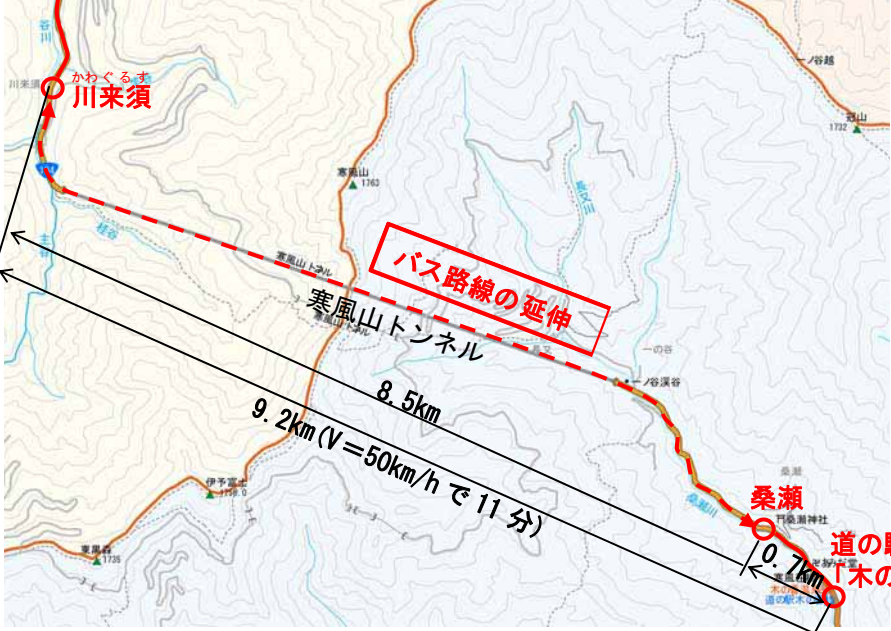
- ・バスサービスの改善要望としては、運行本数の増加を挙げる人が46%で最も多い。
- ・特に本川地区では、65%の人が要望している。



資料：町民移動調査

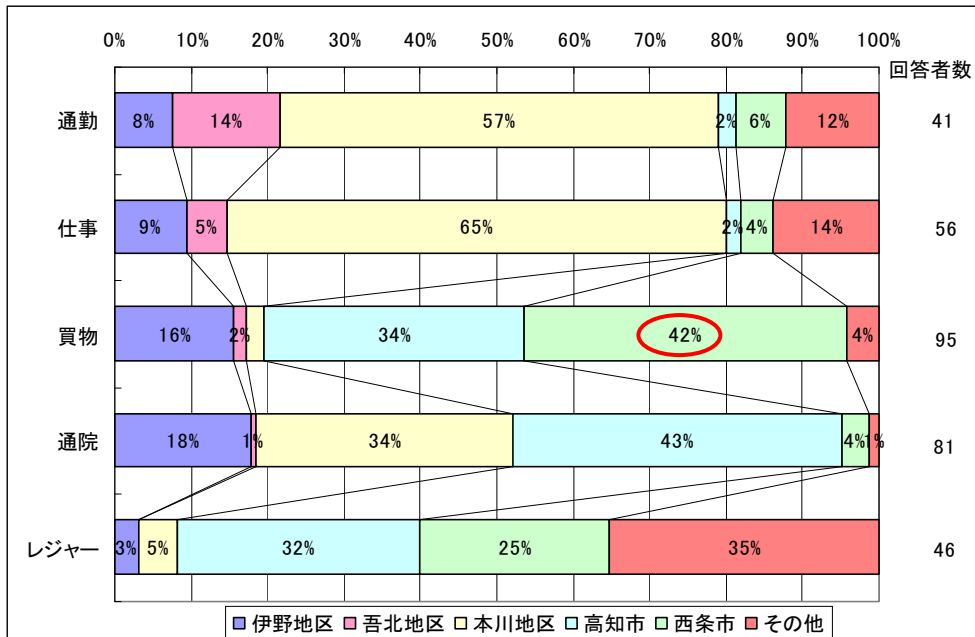
図 5.2.1 バスサービスの改善要望

(2) 西条市等の町外との連携

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（買物目的の移動先の42%、町民移動調査結果）、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が寒風山トンネルの両側入口前で終点となっているなど、隣接市町村と連続したサービスとなっていない。			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・本川地区⇄西条市の移動需要への対応 ・いの町⇄隣接市町村の移動需要への対応 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅「木の香」～西条市 ・いの町～隣接市町村 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅「木の香」等の拠点から、支線として運行 			
⑤実施の枠組み	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅「木の香」等の拠点で幹線バスから乗り継いだ後、西条市等の隣接市町村方面へ利用する。 			
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>  <p>The map illustrates the proposed bus route extension. It starts at Kawakurisu (川来須) and extends through the Sanryu Tunnel (寒風山トンネル) to the 'Ki no Kaori' (木の香) roadside station (道の駅). The route is marked with a red dashed line. Key distances and times are indicated: 8.5 km for the segment through the tunnel, and a total of 9.2 km (at 50 km/h, 11 minutes) for the segment from Kawakurisu to the roadside station. Other locations shown include Sanryu (桑瀬) and the Sanryu Tunnel (寒風山トンネル).</p>			
⑦実施主体	いの町			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	・協議	・実証実験	・実証実験	・実証実験

○移動の行き先

- ・本川地区では、買物目的の移動先の42%が西条市で、最も多くなっている。



資料：町民移動調査

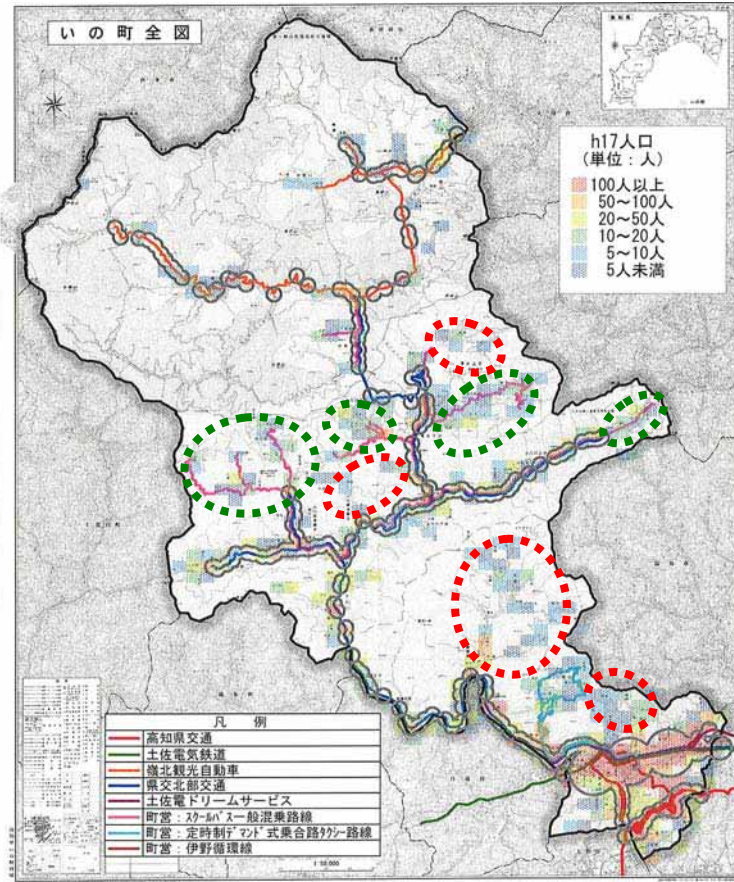
図 5.2.2 普段（平日）の移動先（本川地区）

(3) 有償ボランティア輸送

項目	内容
①現状の問題	<p>中山間地域にはバス利用不便地域が広がっている。移動手段の84%は自動車（自分で運転）であるが（町民移動調査結果）、14%の人が5年以内に自動車の運転が困難になると予想している（町民移動調査結果）。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。</p>
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>

(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

⑦実施主体

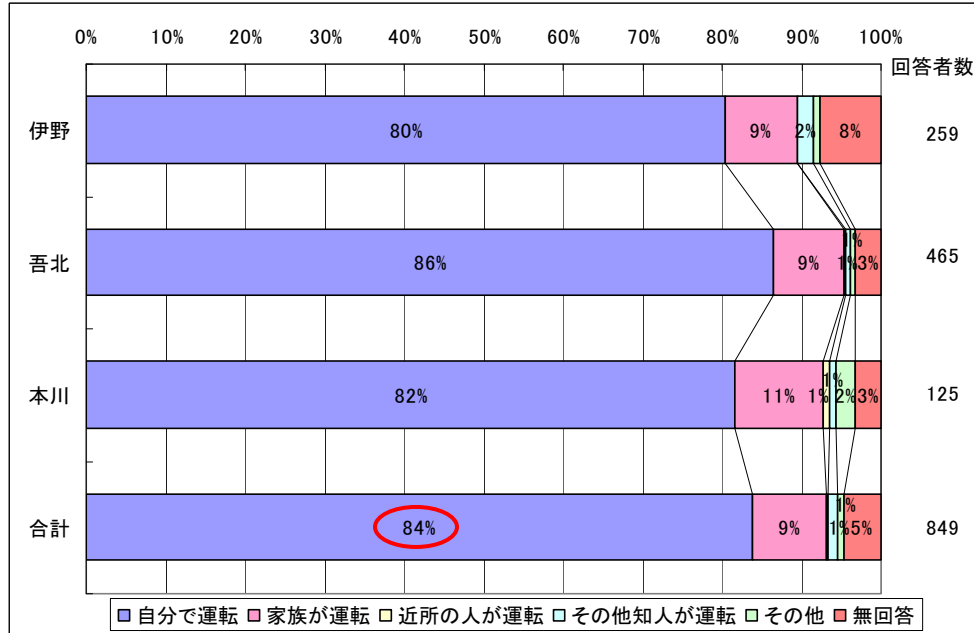
いの町

⑧年次計画

H22	H23	H24	H25
・ 運営方法の検討・協議	・ 組織設立 ・ 実証実験	・ 組織設立 ・ 実証実験	・ 組織設立 ・ 実証実験

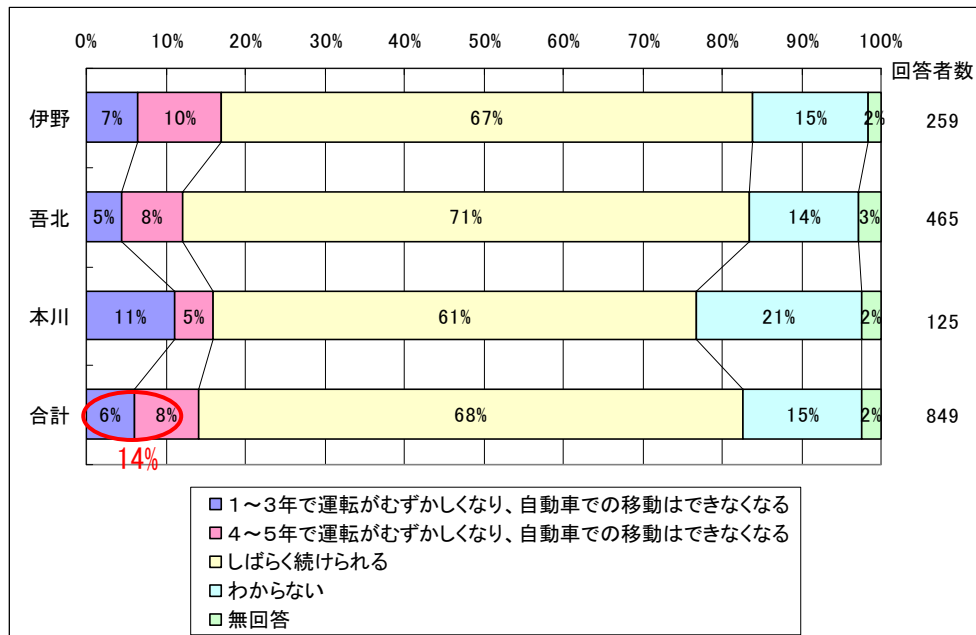
○自動車利用形態と利用見通し

- ・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 5. 2. 3 自動車利用形態

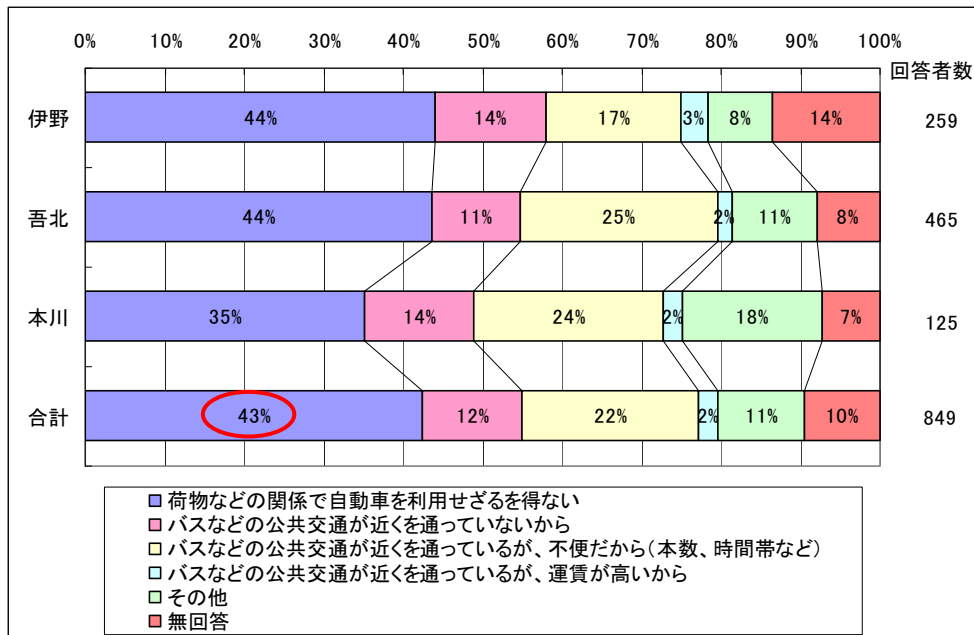


資料：町民移動調査

図 5. 2. 4 自動車利用の今後の見通し

○自動車利用理由

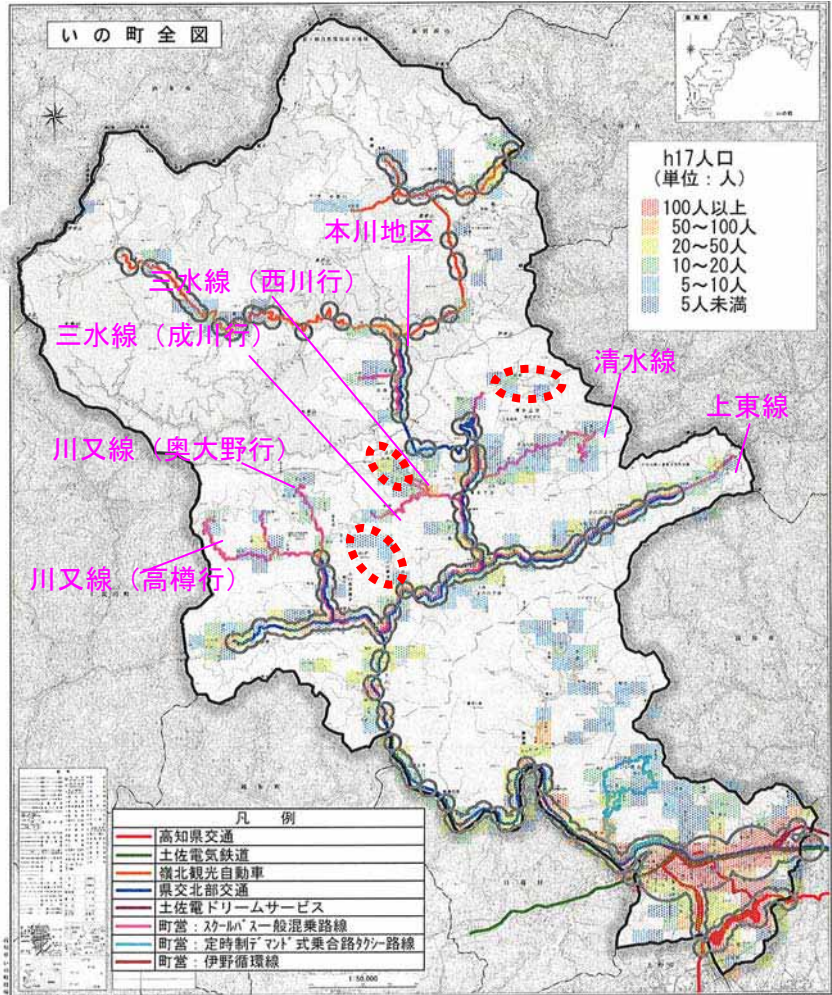
- ・自動車利用理由では、「荷物などの関係で自動車を利用せざるを得ない」が43%で最も多くなっており、自動車に変わる公共交通サービスとしては、ドア・ツー・ドア的機能を有するものが望まれる。
- ・そういった点からは、有償ボランティア輸送に対するニーズは大きいものと考えられる。



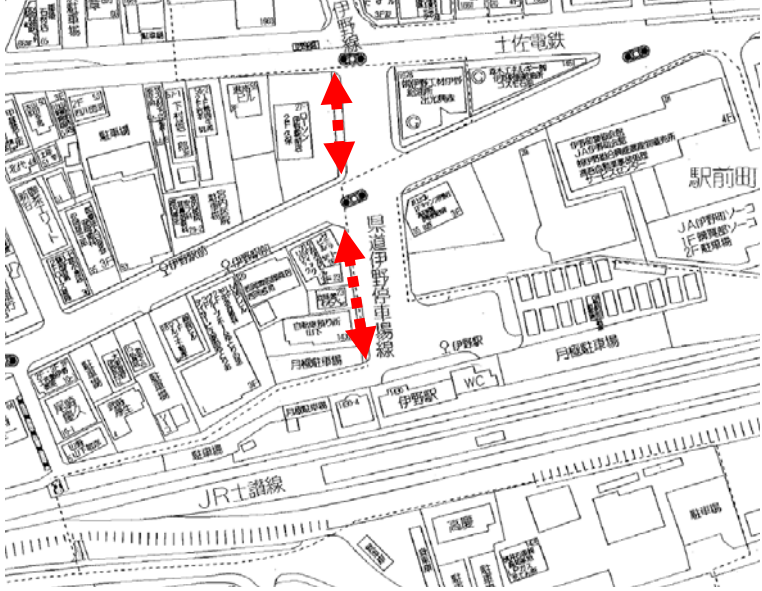
資料：町民移動調査

図 5.2.5 自動車利用理由

(4) スクールバスの一般混乗

項目	内容			
①現状の問題	現状でスクールバスの一般混乗が実施されており、中山間地域のバス利用不便地域の解消に寄与している。 年間 300 人程度の利用者数であるが、利用者の評価は高い。			
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> ⋯⋯⋯ 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 ——— スクールバス </p>			
⑦実施主体	いの町			
⑧年次計画	H22 ・ルートの見直し 検討・協議	H23 ・ルートの見直し 検討・協議・ 運行	H24 ・ルートの見直し 検討・協議・ 運行	H25 ・ルートの見直し 検討・協議・ 運行

(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"> ・伊野駅でバス降車後の乗り継ぎ便の時刻情報の提供 ・伊野駅・伊野駅前電停の連絡通路整備 ・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内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅等において充実させる機能 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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>  <p style="text-align: center;">◀-▶ 連絡通路</p>			
⑦実施主体	いの町地域公共交通活性化協議会			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ便等情報板設置協議・検討 ・道の駅等機能強化協議・検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ便等情報板設置事業 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅等機能強化協議・検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 5.2.1 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) バス車両の小型化

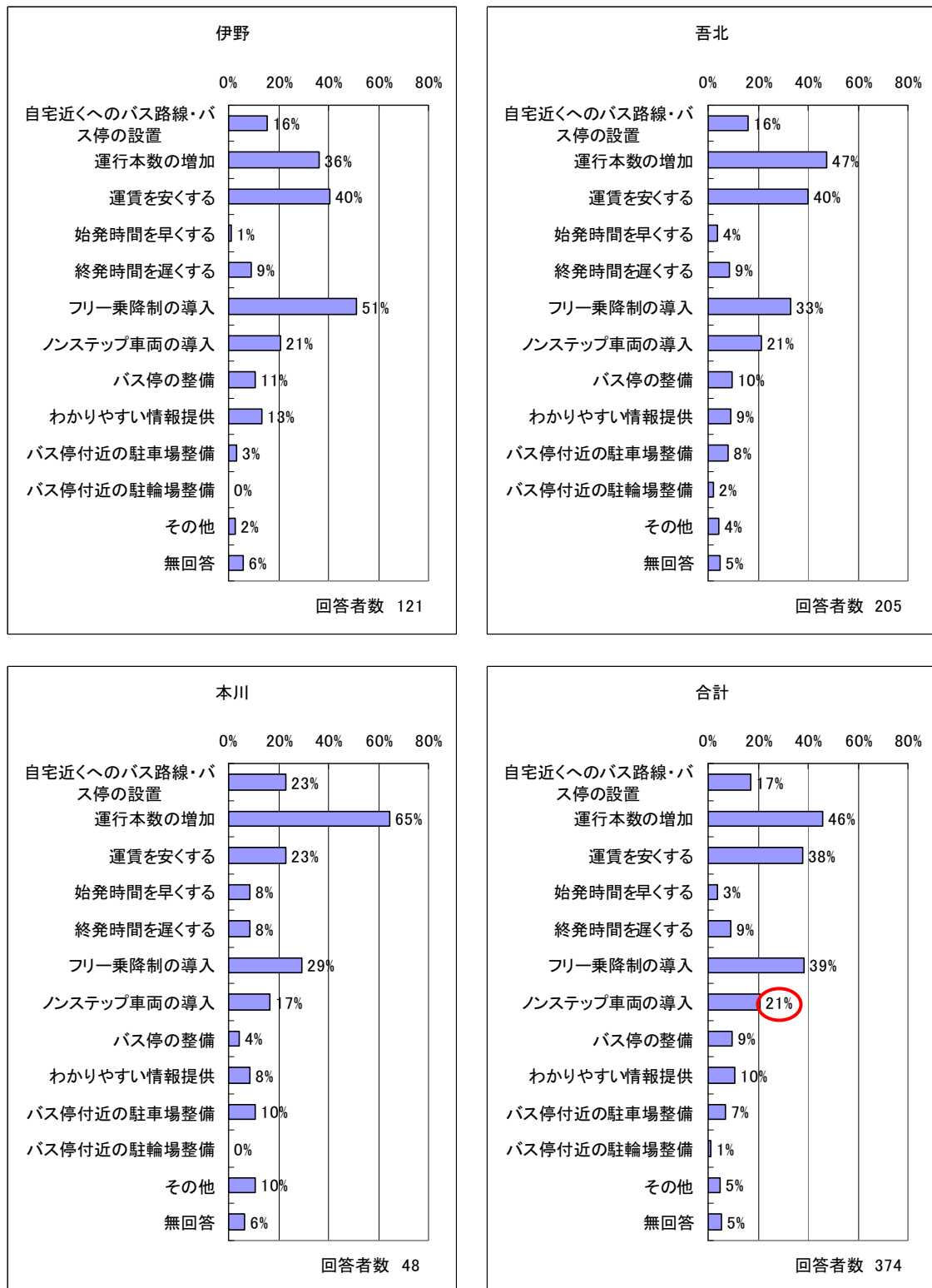
項目	内容			
①現状の問題	<p>現在のバス車両が通行できる路線が限定されることから、運行ルートに選択性が少ない。</p> <p>また、利用者が少ない路線でも同じ車両で運行しているため、経費の増大につながっている。</p>			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・道が狭いエリアへの運行 ・運行経費の削減 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: none"> ・支線 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線・支線体系への再編に合わせて、支線部分の車両の小型化を図り、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> 			
⑦実施主体	いの町等			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	—	・導入検討	・導入検討	・導入検討

(7) 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21%と多い(町民移動調査結果)。			
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実施主体	いの町等			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	—	・導入検討	・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21%と高い。



資料：町民移動調査

図 5.2.6 バスサービスの改善要望

(8) 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、バス利用の障害と言う指摘も多い。</p> <p>(伊野駅発の最終便は長沢行きで17:07発、土居行きで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・高知市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	—			
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 → (J R) 7:54 伊野駅発 (普通) (土佐電) 7:56 伊野駅前発 </div>			
⑦実施主体	いの町等			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	・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	・深夜・早朝便の実証実験	・深夜・早朝便の実証実験

(9) バス停位置の調整

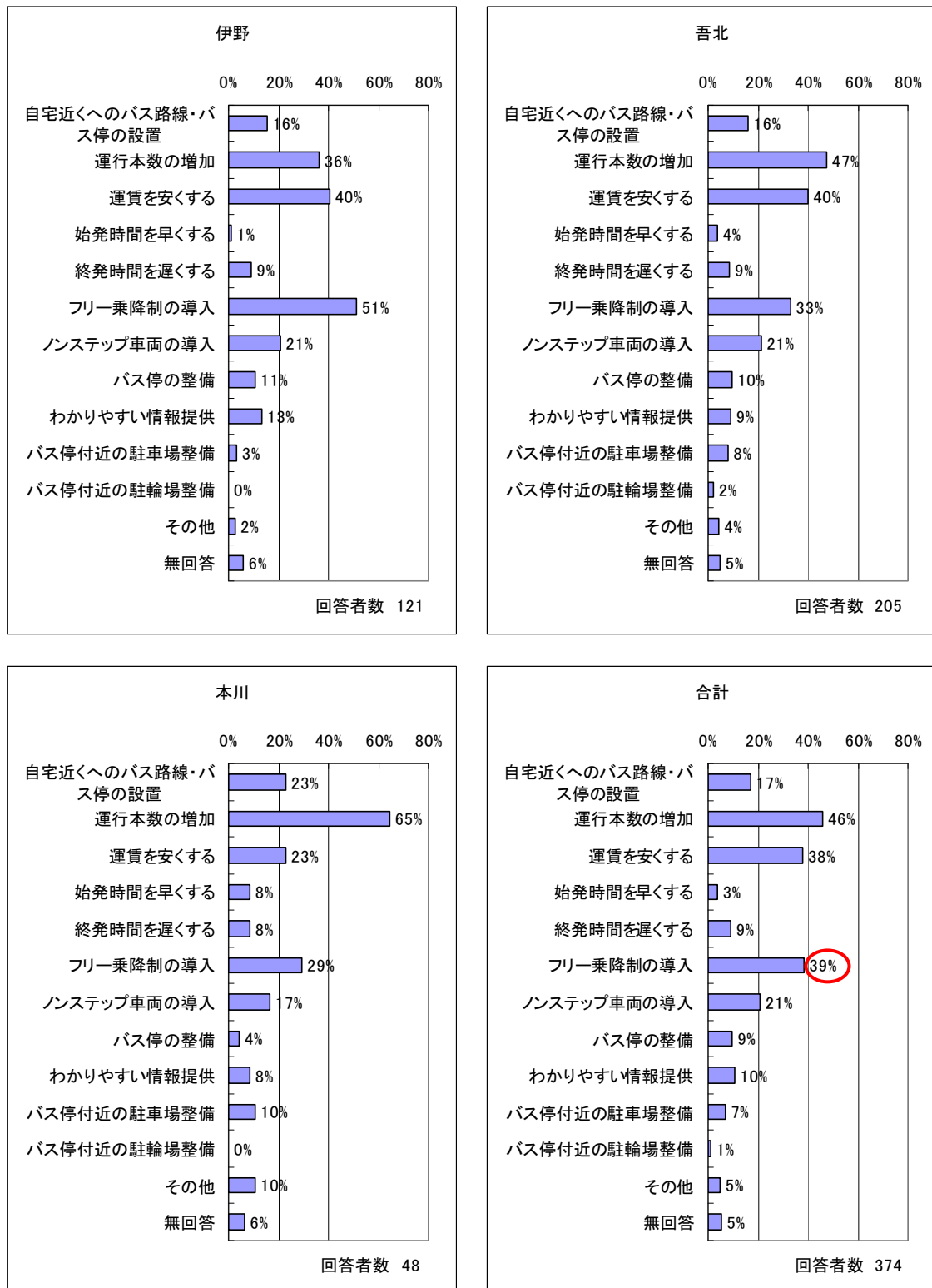
項目	内容			
①現状の問題	<p>道の駅を結節拠点とするため、バス停を道の駅内に設置する必要がある。伊野駅についても、現行でバスが乗り入れていないため、駅前へのバス停設置が必要である。</p> <p>また、診療所へ通院する人の多くが高齢者であること、商業施設を利用する人は荷物を持っていること等を踏まえると、これら施設の利用者が多いバス停は、極力施設に近いところに設置する必要がある。</p>			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・結節拠点での乗り継ぎの利便性向上 ・高齢者、買物客のバス利用の利便性向上 			
③実施箇所	<ul style="list-style-type: 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実施主体	いの町等			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	・協議	・JR伊野駅、道の駅へのバス停移設	—	—

(10) フリー乗降制の導入

項 目	内 容			
①現状の問題	<p>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乗降に対する要望が 39%と多い（町民移動調査結果）。</p> <p>柳瀬地区以北では、フリー乗降制を実施している。</p>			
②施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・支線 			
④施策の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・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を可能とする。 			
⑤実施の枠組み	—			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>(フリー乗降の実施の要件)</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量が多い区間や交差点、急カーブでの乗降は避ける ・後続車との接触事故を避けるため、路上や車体に停留所以外でも停車することがある旨の掲示等を行う。 ・山間部等の見通しの悪い区間では、車外スピーカーでバスの接近等を知らせる <p>等</p> </div>			
⑦実施主体	いの町等			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	・協議	・実施	・実施	・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 39%で、運行本数の増加に次いで多い。



資料：町民移動調査

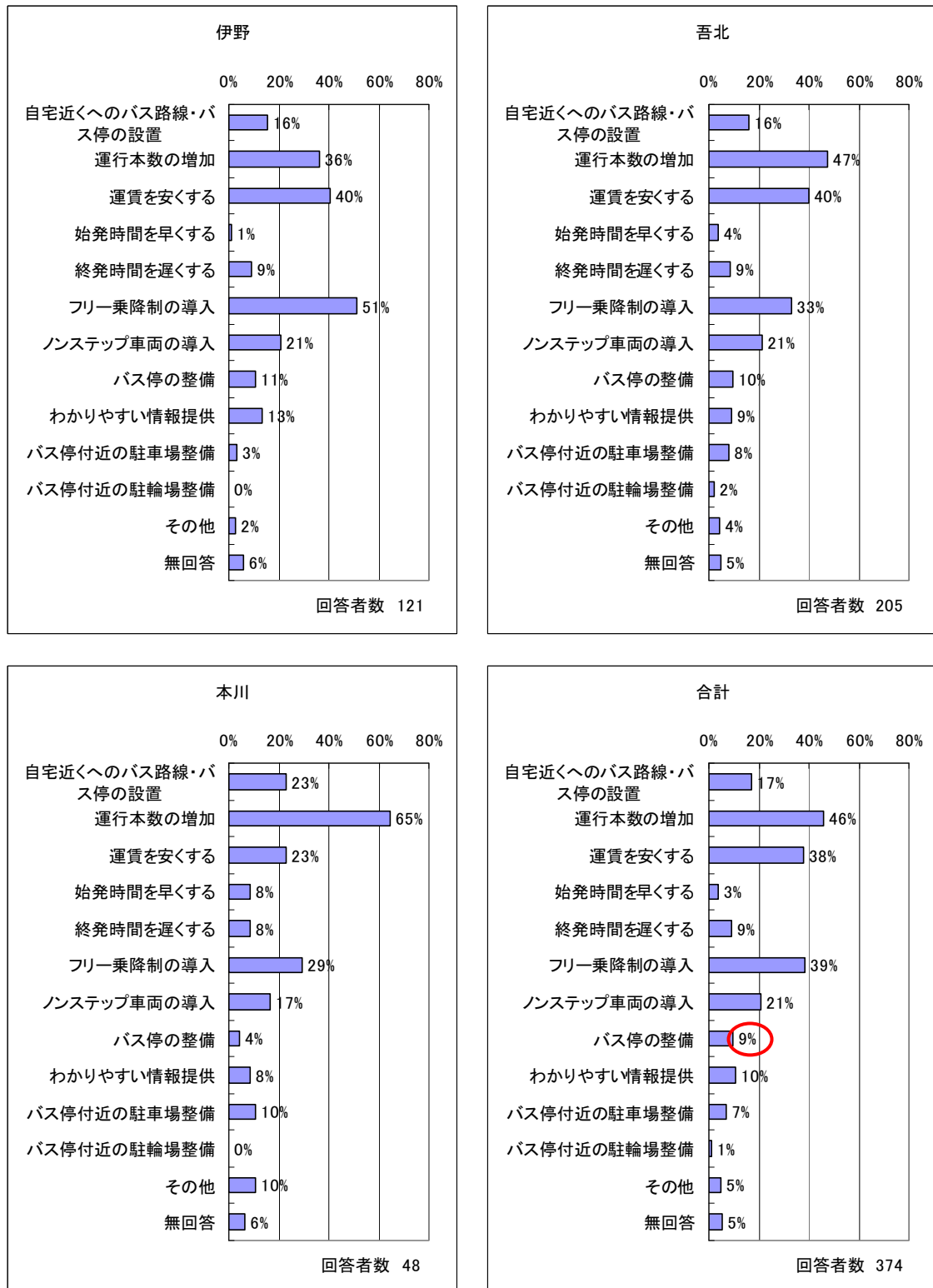
図 5.2.7 バスサービスの改善要望

(11) 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="485 689 1158 723">(上屋設置バス停：嶺北観光自動車 越裏門バス停)</p> 			
⑦実施主体	いの町等			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	—	・導入検討・協議	・整備事業	—

○バスサービスの改善要望

・「バス停の整備」に対する要望が比較的高い。



資料：町民移動調査

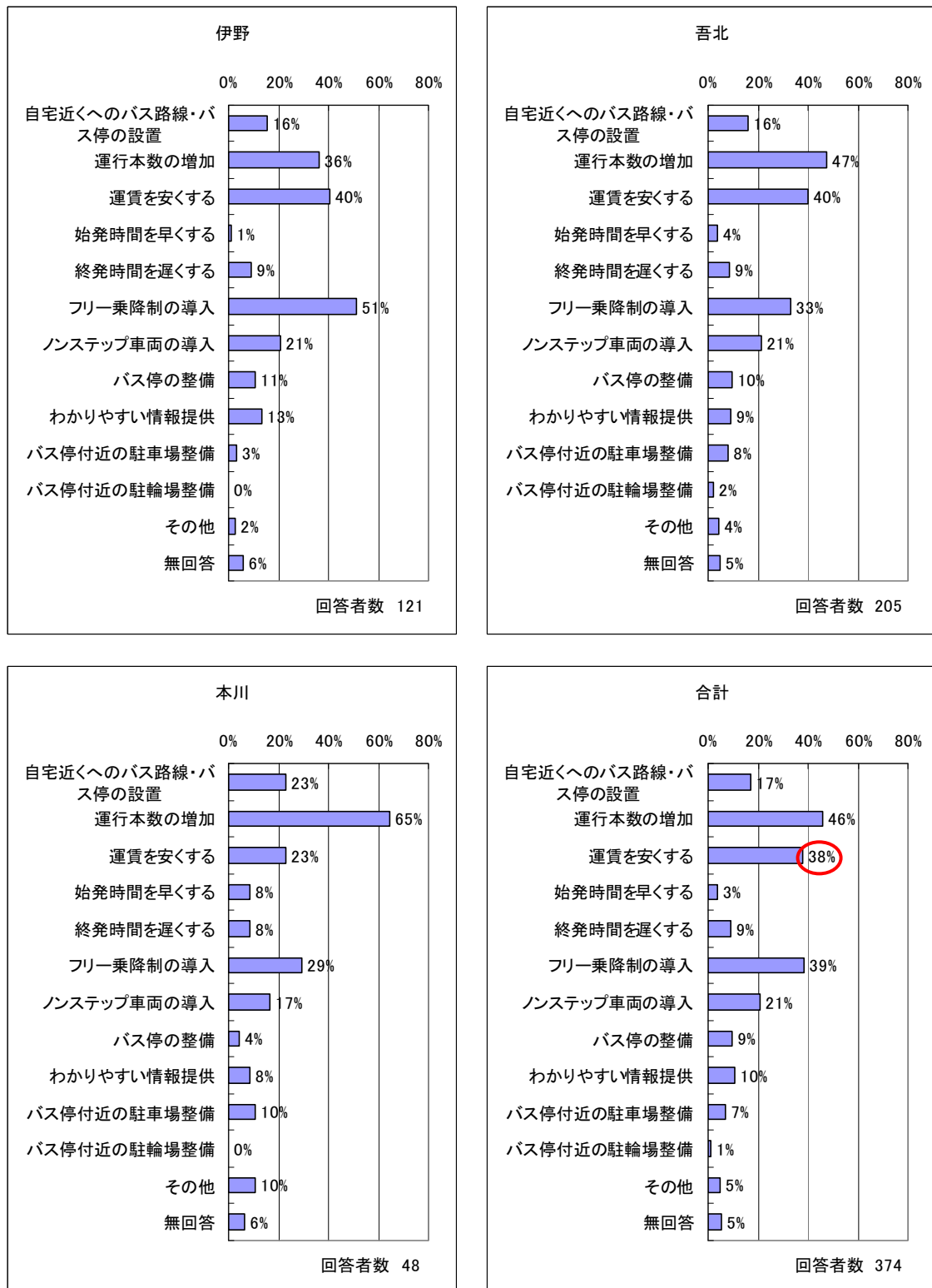
図 5.2.8 バスサービスの改善要望

(12) 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 38%と多いが（町民移動調査結果）、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 ・年間バスの販売 			
⑤実施の枠組み	—			
⑥実施例 ・実施イメージ	<p>○高知県交通の例</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・学生ワイドフリー定期券 高知県交通バスの全区間乗り放題（県交北部交通路線除く） （1ヶ月 27,000 円、3ヶ月 76,000 円、6ヶ月 145,000 円） ・環境定期券（エコ定期券） 高知県交通、県交北部交通の通勤定期券を持っている本人と同居の家族が、高知県交通、県交北部交通の全区間 100 円で利用可能（小学生以下 50 円） </div> <p style="text-align: right;">資料：高知県交通 HP</p> <p>○土佐電鉄の例</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・おでかけ電車 65 65 歳以上の高齢者が土佐電鉄の路面電車全区間フリーパスとなる定期券（H22. 1. 11 より発売、3ヶ月 18,000 円、6ヶ月 33,000 円） </div> <p style="text-align: right;">資料：土佐電鉄 HP</p>			
⑦実施主体	いの町等			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	・導入検討・協議	・導入検討・協議	・実証実験	・実証実験

○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38%と多く、第3位の要望となっている。



資料：町民移動調査

図 5.2.9 バスサービスの改善要望

○浜松市における料金施策の例

- ・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

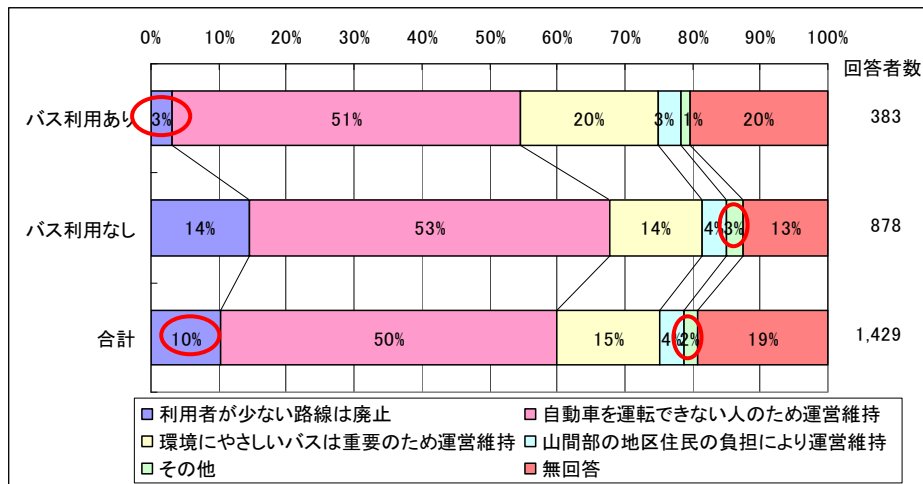
資料：浜松市HP

(13) 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考えられる。			
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実施主体	いの町等			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	—	・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10%と少ない。
特に、バス利用者では3%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

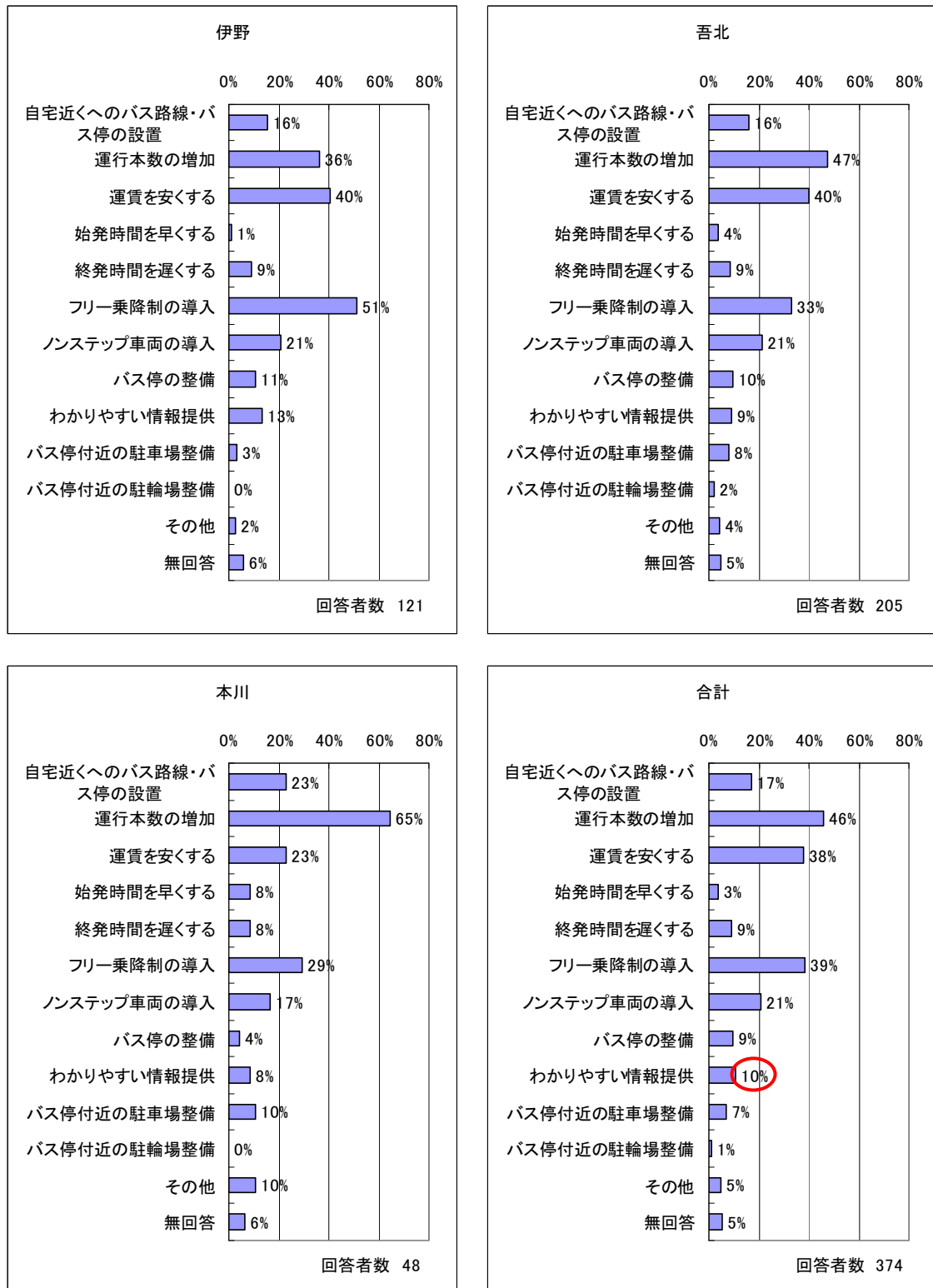
図 5.2.10 バスの運営維持に関する意向

(14) 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、また関心も少ない。</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・支線体系への再編、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> <p>・旭川の事例</p>  <p>資料：旭川市 HP</p>			
⑦実施主体	いの町地域公共交通活性化協議会			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	—	・バスマップ作成・配布	—	—

○バスサービスの改善要望

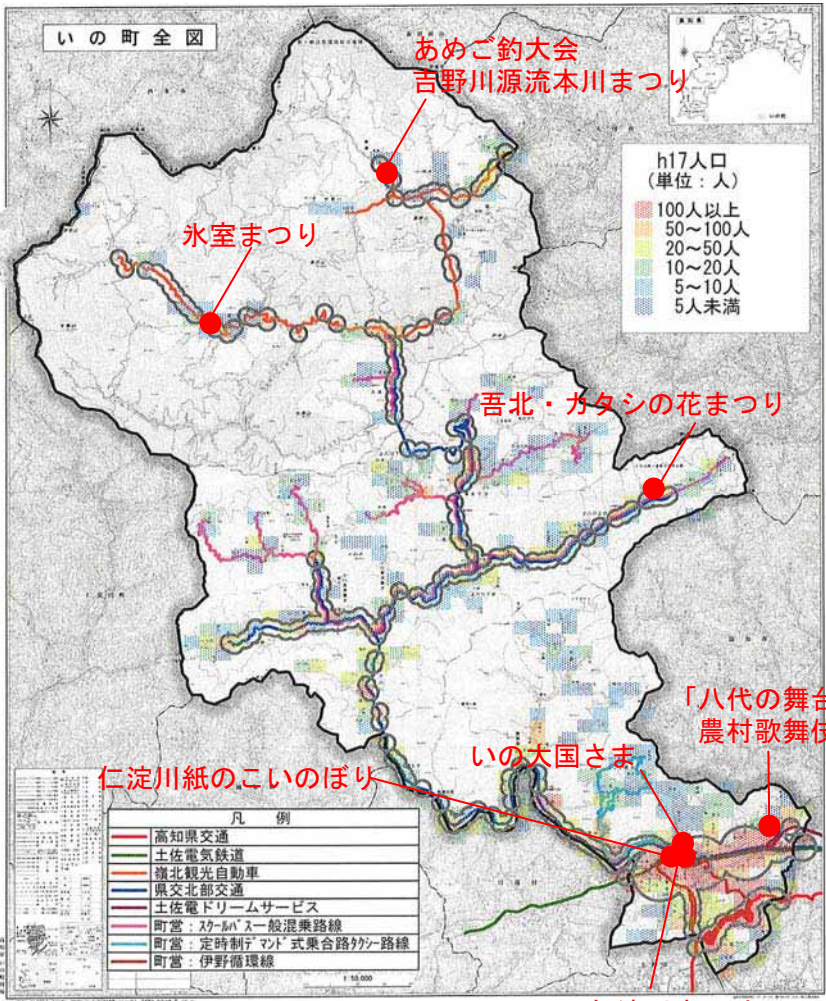
・「わかりやすい情報提供」に対する要望が比較的高い。



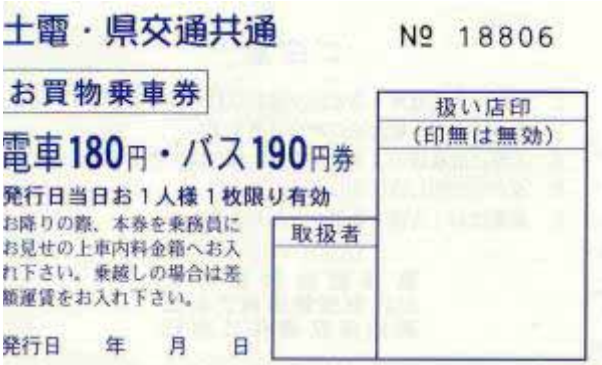
資料：町民移動調査

図 5.2.11 バスサービスの改善要望

(15) 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、また関心も少ない。</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>  <p>h17人口 (単位:人)</p> <ul style="list-style-type: none"> 100人以上 50~100人 20~50人 10~20人 5~10人 5人未満 <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 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: スカパーズ一般乗車路線 町営: 定時制デマンド式乗合路カ-路線 町営: 伊野循環線 			
⑦実施主体	いの町等			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	・イベントの検討	・イベントの検討	・イベントの検討	・イベントの検討

(16) 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アクシス、サニーマート、伊野地区商店街等）			
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>(高知市の事例)</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px;"> <p>・お買い物乗車券（バス・電車） 高知市中心商店街で 3,000 円以上の買物をした人に、土佐電鉄、土佐電ドリームバス、高知県交通、県交北部交通の電車・バス市内均一区間（電車 180 円、バス 190 円区間）が利用できる、お買い物乗車券を配布 ※差額は個人負担 ※対象店舗は、大橋通り、帯屋町 1 丁目、帯屋町 2 丁目、中の橋、おびさんロード、壱番地、京町、新京橋、はりまや橋、リブロード ※発行日当日のみ有効</p>  </div> <p style="text-align: right;">資料：高知県 HP</p>			
⑦実施主体	いの町等			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	・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	・仕組みづくりの検討・協議

○浜松市の事例

- 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
- 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

資料：浜松市 HP

(17) 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。中山間地域等では、住民自らがバスを維持し、育てていく意識が重要になると考えられる。			
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>○ごめん・なはり線友の会の例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「NPO法人 ごめん・なはり線を支援する会」が事務局となったサポーター組織 ・入会金なし、年会費 2,000 円 ・会員数 約 350 人 (H22.1 末現在) 入会に制約はなし (県民・沿線住民、高知県出身者、全国の鉄道ファン) ・特典は、特別招待券 (一日乗り降り自由) の付与、オリジナルグッズの案内・提供、会報発行、メルマガ、協力店施設の割引利用 <p>○土佐くろしお鉄道・高知西南交通バス サポーターズクラブの例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入会金なし、年会費 1,000 円 ・会員数 2,755 人 (H22.1 末現在) ・入会に制約はなし ・活動内容は、土佐くろしお鉄道と高知西南交通バスの支援、利用促進活動の手伝い、サポーターズクラブ会員拡大への貢献 ・特典は、1,000 円相当の鉄道・バス共通乗車券の付与、ポイントカード発行 (共通回数乗車券 1,000 円購入ごとに 1 ポイント加算、22 ポイントで回数券 (100 円区間 11 枚綴) 1 冊、35 ポイントで 2 冊と交換)、各種イベント情報の提供 <p style="text-align: center;">資料：土佐くろしお鉄道 HP、電話ヒアリング</p>			
⑦実施主体	いの町地域公共交通活性化協議会			
⑧年次計画	H22	H23	H24	H25
	・導入検討	・導入検討	・導入検討	・導入検討

○鹿島鉄道の例

- ・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
- ・「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
- ・平成19年3月に鹿島鉄道が廃線となった以後、代替バスを支援するかしてつバス応援団として活動を継続中

(茨城新聞 2009.5.29)



○樽見鉄道の例

- ・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
- ・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化記念事業として実施

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）
かしてつバス応援団 HP

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公共交通体系の確立」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。

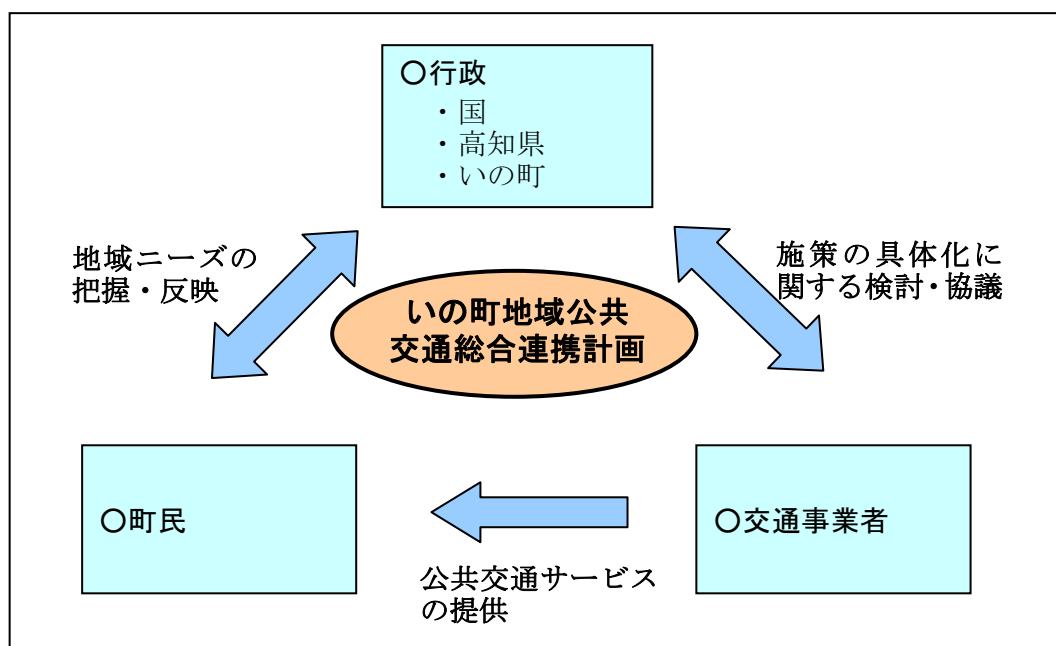


図 6.1.1 いの町地域公共交通総合連携計画の推進体制

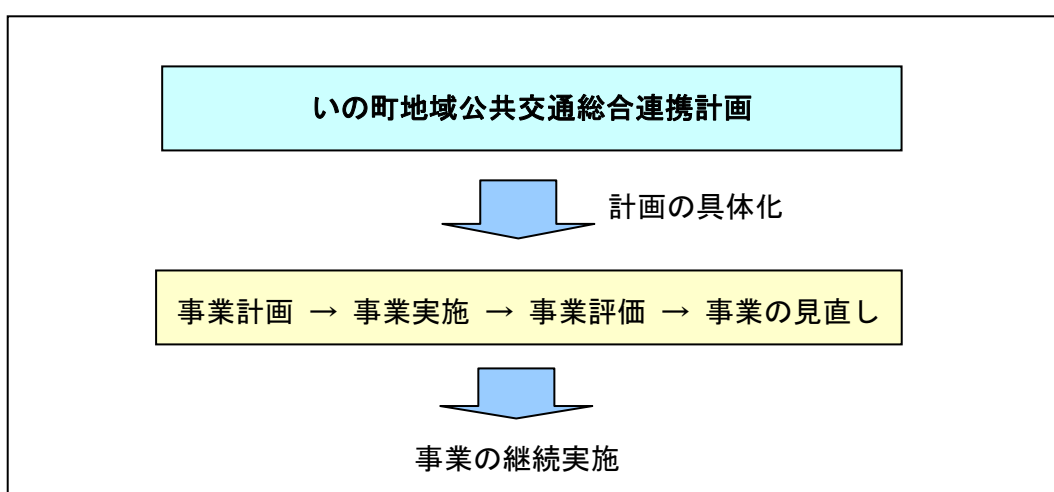


図 6.1.2 いの町地域公共交通総合連携計画の実施のプロセス

項目	施策	導入箇所	内容	実施主体	平成22年度	平成23年度	平成24年度
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)	いの町	・再編案の検討・協議	・実証実験	・実証実験
	2.西条市等の町外との連携	・道の駅「木の香」～西条市 いの町～隣接市町村	・支線としての運行		・協議	・実証実験	・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		・運営方法の検討・協議	・組織設立 ・実証実験	・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	・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
強化	5.結節拠点の整備	・JR伊野駅、伊野駅前電停	・JR伊野駅、伊野駅前電停でバス降車後の乗り継ぎ便の時刻情報の提供	いの町地域公共交通 活性化協議会	・乗り継ぎ便等情報板設置協 議・検討	・乗り継ぎ便等情報板設置事 業	—
	6.バス車両の小型化	・支線	・小型バス車両の導入		—	・連絡通路整備事業	—
	7.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		—	・バス情報板設置事業	—
	8.ダイヤ調整	・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、水辺の駅でのバス情報の提供		・協議・検討	・協議・検討	・協議・検討
改善	9.バス停位置の調整	・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、水辺の駅における食料品・日常雑貨等の物販 施設、飲食施設、公園、保養施設、宅配便の取次ぎ等の 地域住民サービス機能の強化	いの町等	—	—	・深夜・早朝便の実証実験
	10.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		—	・導入検討	・導入検討
	11.主要バス停の環境整備	・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 ずい時間設定(例えば、毎時00分)等		・乗り継ぎ拠点における時刻 調整検討	・導入検討	・導入検討
	12.運賃体系の多様化	・駅、道の駅、病院、商業施設(サ ニーマート、サニーマート等)	・当該施設前へのバス停設置、移設		・協議	・実施	・実施
改善 の 策	13.住民による年間バスの買取り	・支線	・バス利用の有無に関わらない年間バスの住民買取制度	いの町等	・協議	・JR伊野駅、道の駅へのバス 停移設	—
	14.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		・導入検討・協議	・導入検討・協議	・導入検討・協議
	15.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		—	・導入検討・協議	・導入検討・協議
	16.商業施設との連携	・全域	・公共交通利用、商業施設(サニーマート、サニーマー ト、伊野地区商店街)での買物に共通したポイント付与(1 Cカード等)		・導入検討・協議	・導入検討・協議	・導入検討・協議
度	17.サポーター制度の導入	・全域	・バス利用促進に向けた取組みを行う組織づくり	いの町地域公共交 通活性化協議会	・導入検討	・バスマップ作成・配布	・仕組みづくりの検討
					・イベントの検討	・イベントの検討	・仕組みづくりの検討

いの町地域公共交通総合連携計画

平成22年3月

発行 いの町

〒781-2192

高知県吾川郡いの町1700-1

いの町 企画課

TEL 088-893-5855 (直通)