

いの町地域公共交通計画

令和4年3月

いの町

目 次

第1章 いの町地域公共交通計画について	1
1.1 計画策定の趣旨	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画の区域	2
1.4 計画の期間	2
第2章 いの町の概況	3
2.1 人口・世帯の状況	3
2.2 施設立地状況	9
2.3 観光	16
2.4 移動	18
2.5 自動車運転免許の保有状況	21
第3章 いの町における地域公共交通の現状	23
3.1 地域公共交通の概要	23
3.2 鉄道	26
3.3 路面電車	28
3.4 路線バス・町営バス	30
3.5 乗合タクシー	66
3.6 交通空白地有償運送	73
3.7 スクールバス（一般混乗路線）	76
3.8 高速バス	82
3.9 タクシー	83
3.10 介護タクシー	84
3.11 民間送迎	85
3.12 交通事業者への運行助成費・輸送人員	86
3.13 公共交通空白地域等	90
3.14 地域住民の移動状況及び公共交通利用者のニーズ	94
第4章 上位・関連計画の概要	105
4.1 いの町第2次振興計画（平成26年12月策定）	105
4.2 第2期いの町まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月策定）	106
4.3 いの町都市計画マスタープラン（平成25年4月策定）	107
4.4 いの町立地適正化計画（令和4年9月公表予定）	109
第5章 公共交通の役割と課題整理	111
5.1 地域公共交通の役割	111

5.2 地域公共交通の課題整理.....	113
第6章 地域公共交通の形成に向けた基本的な方針	118
6.1 地域公共交通の形成に向けた基本的な方針.....	118
6.2 計画の基本的な方針.....	118
6.3 地域公共交通の将来像.....	119
6.4 地域公共交通の分類と位置づけ	120
第7章 目標及び目標を達成するための施策及び実施主体.....	122
7.1 目標及び目標を達成するための施策の体系.....	122
7.2 施策の内容	124
第8章 目標の評価指標及び進行管理.....	145
8.1 目標の評価指標	145
8.2 実施スケジュール.....	147
8.3 事業の推進体制	148
用語説明	150

第1章 いの町地域公共交通計画について

1.1 計画策定の趣旨

本町では、平成22年3月に「いの町地域公共交通総合連携計画」を策定し、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してきました。

町内には、JR土讃線、路面電車、路線バスや町営バス、デマンド式乗合タクシーなど様々な公共交通が運行していますが、少子高齢化、人口減少の進行や自家用車への依存などから、今後の利用者の減少を見据えた更なる効率的で効果的な運行や増大する公共交通関連支出の抑制に取り組みつつ、住民のライフスタイルや利用実態などに見合った見直しが求められています。

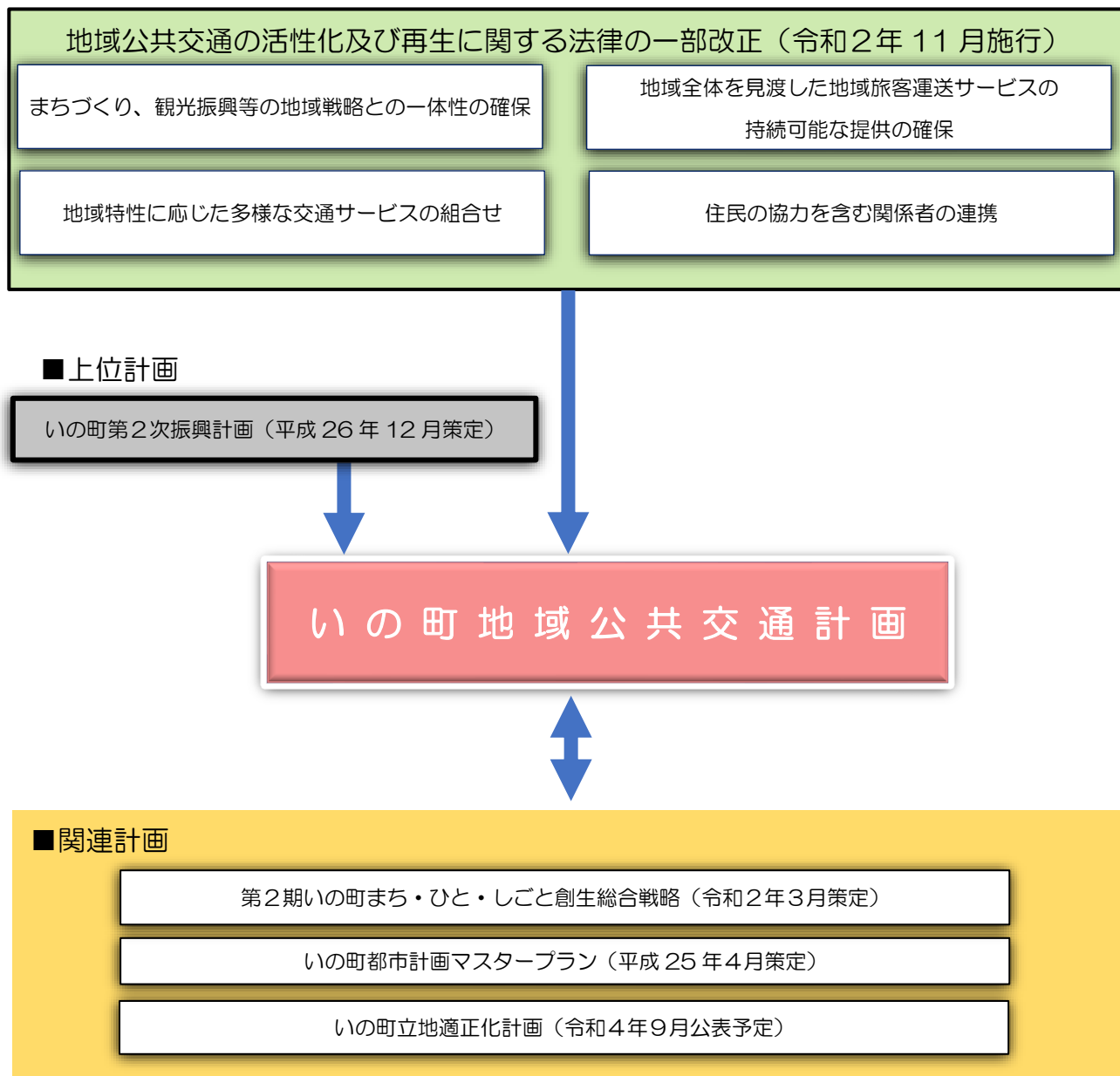
一方、国においては平成25年12月に交通に関する基本理念や国・自治体・事業者等の責務などを定めた「交通政策基本法」が施行され、さらに、令和2年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が行われました。

これにより、自治体为先頭に立ち、関係者との合意のもと、「地域公共交通ネットワークの形成」に加え、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保するための基本計画となる「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されることになりました。

これらのことから、いの町地域公共交通活性化協議会において議論を行い、本町の上位計画である「いの町第2次振興計画」などにに基づき、住民の誰もが移動しやすく、利便性の高い生活を確保する公共交通ネットワークの構築に向け、地域が一丸となって取組を進めるため、「いの町地域公共交通計画」を策定するものです。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「いの町第2次振興計画」を上位計画とし、「第2期いの町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「いの町都市計画マスタープラン」、「いの町立地適正化計画」等の関連計画と整合・連携を図りながら、本町における地域公共交通の方向性とその具体的な施策を示すものであり、地域公共交通政策を推進する際のマスタープランとして位置づけます。



1.3 計画の区域

本計画の対象区域は、いの町全域（約470.97 km²）とします。

1.4 計画の期間

本計画の期間は、令和4（2022）年度から令和8（2026）年度までとし、おおむね5年ごとに見直しを行います。

なお、期間内においても必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

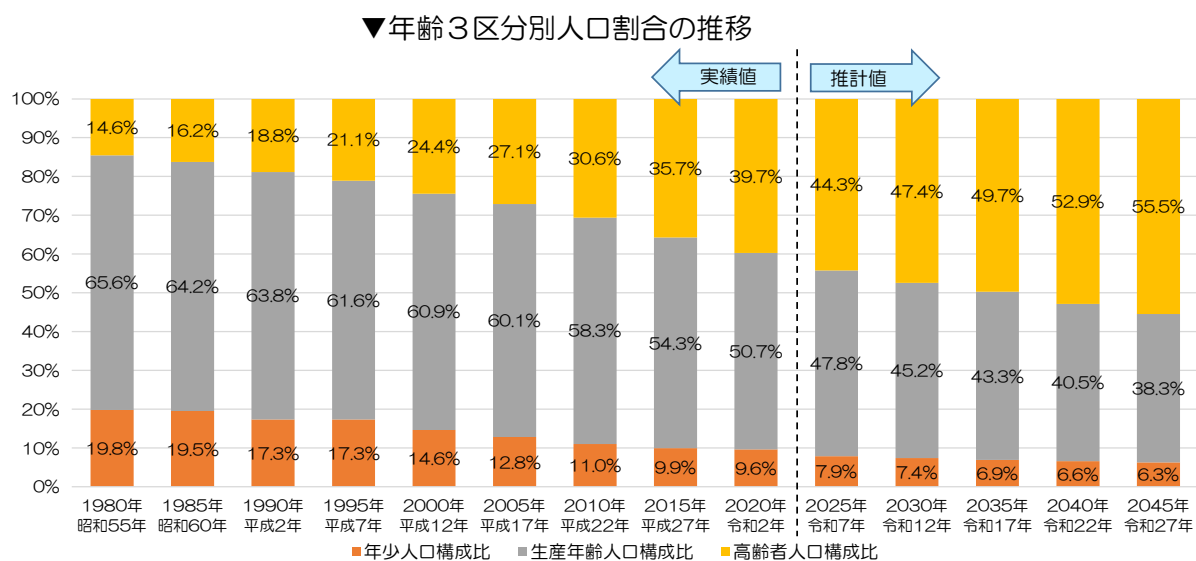
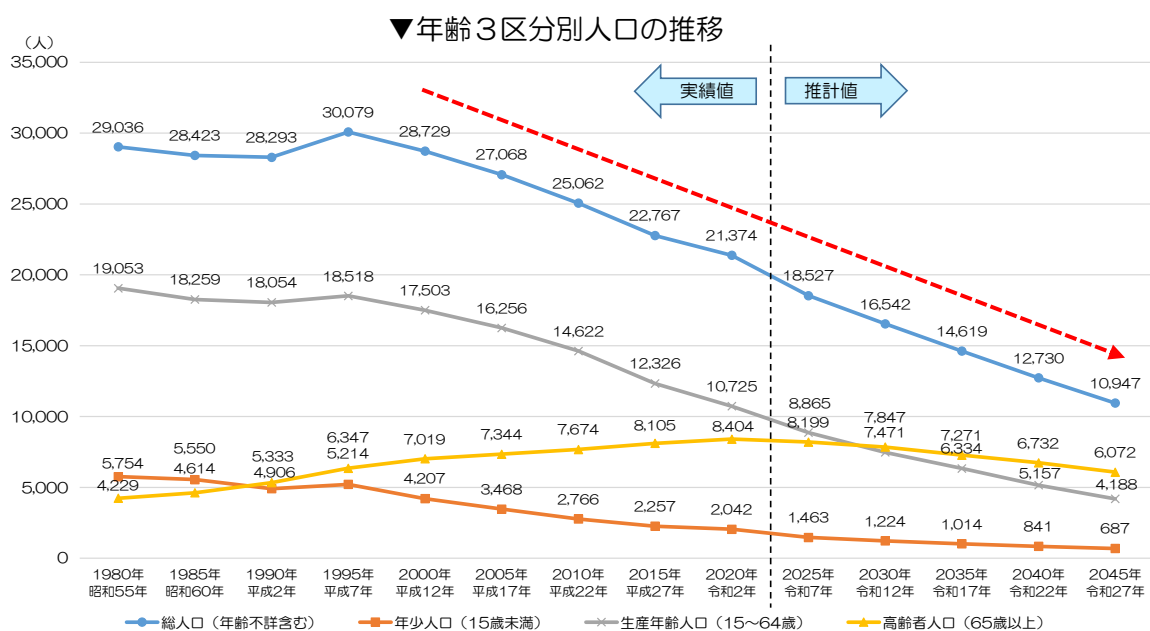
第2章 いの町の概況

2.1 人口・世帯の状況

1 年齢3区分別人口の推移

近年の本町の総人口は、1995（平成7）年の30,079人をピークに一貫して減少傾向にあります。1990（平成2）年には高齢者人口が年少人口を上回り、少子高齢化が進展していると同時に、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）による将来人口推計においても、2045（令和27）年には総人口が約11,000人程度まで減少することが予測されています。

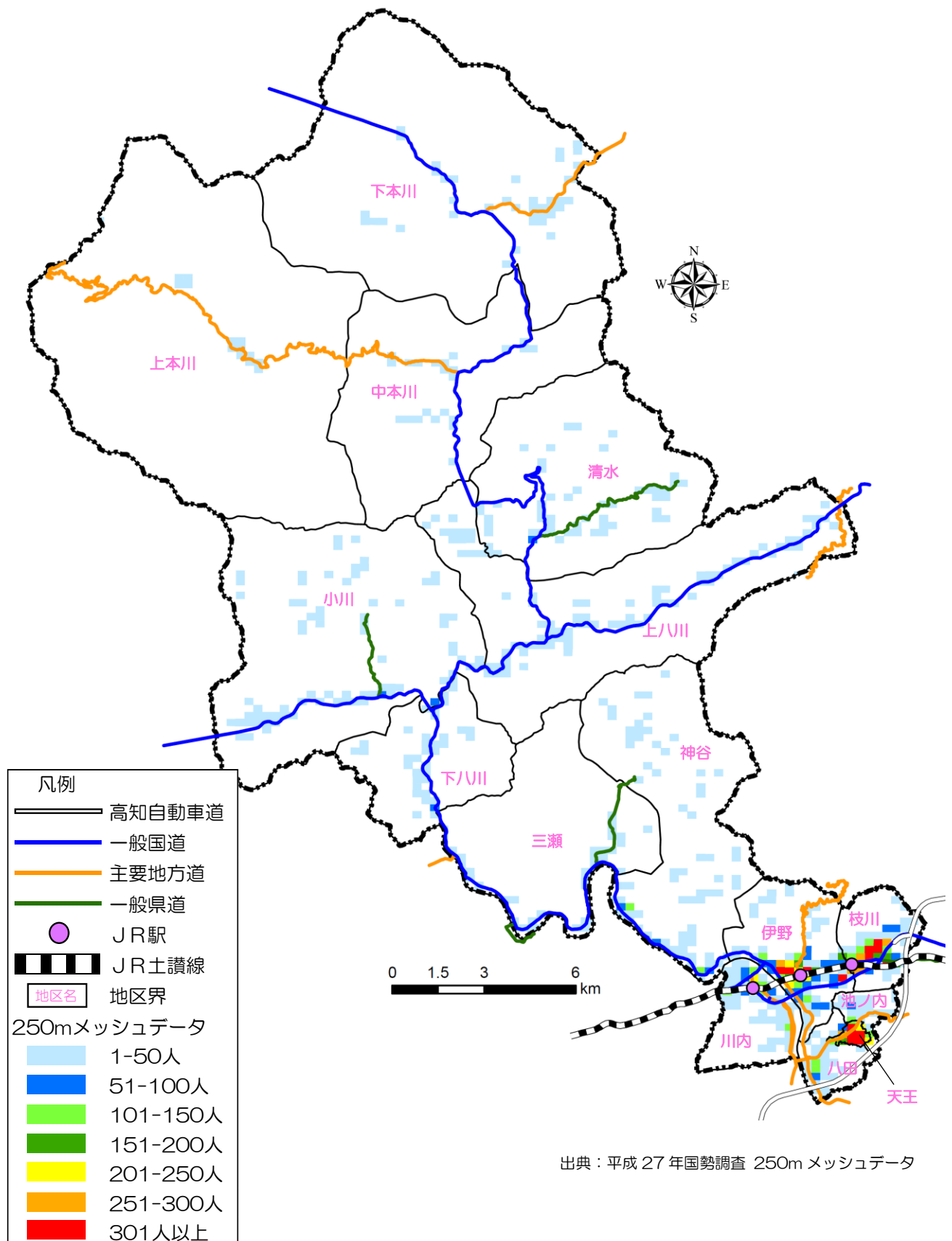
年齢3区分別人口の割合では、年少人口、生産年齢人口の割合は減少傾向で推移し、一方、高齢者人口の割合は増加傾向で推移し、2045（令和27）年には約55.5%に達すると見込まれています。



2 人口分布の状況

本町の人口は、町域南部のＪＲ土讃線沿い及び、天王地区に人口集中が見られます。また、山間部では居住地が分散して集落が形成されています。

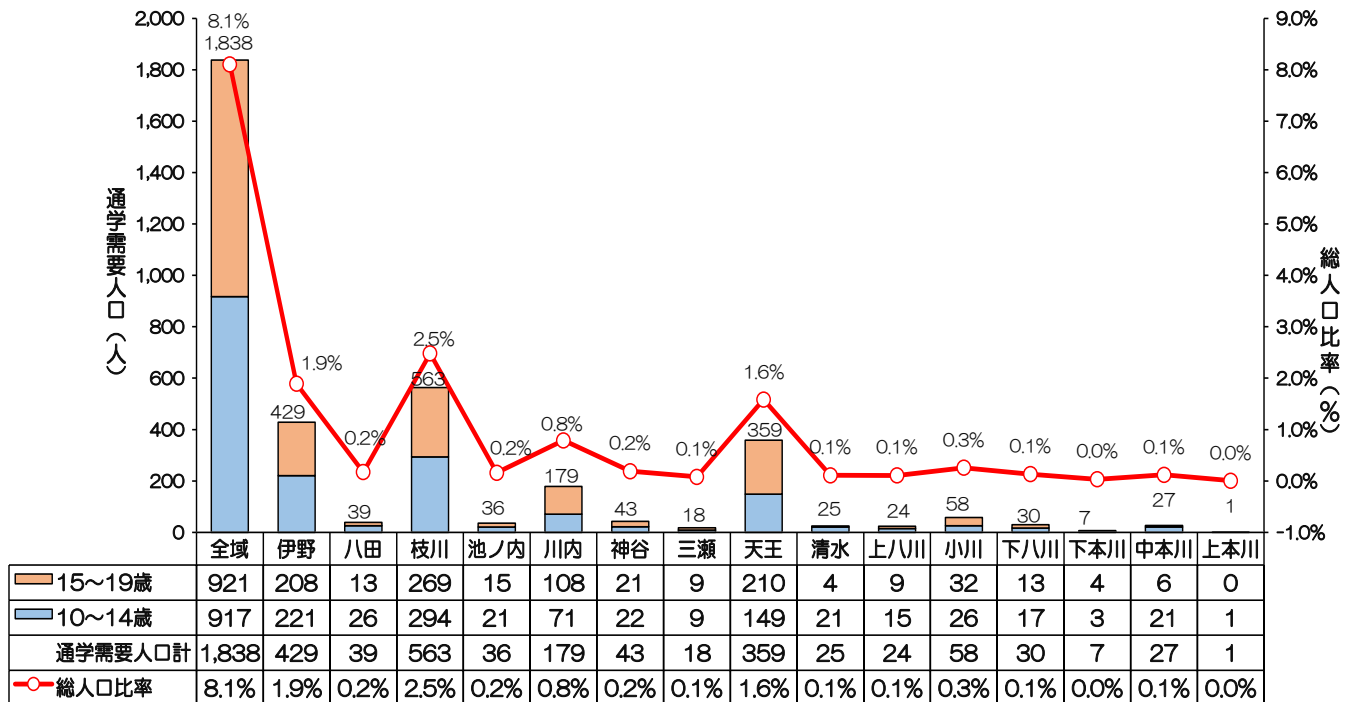
▼人口分布図



3 地区別の通学需要年齢の人口

平成 27 年国勢調査では、通学需要がある「15～19 歳」及び今後通学需要が発生する「10～14 歳」の人口と総人口に対する割合は、町全体で 1,838 人（8.1%）、地区別の上位 3 地区では、枝川地区 563 人（2.5%）、伊野地区 429 人（1.9%）、天王地区 359 人（1.6%）となっています。

▼地区別通学需要人口（人）



出典：平成 27 年国勢調査

第2章 いの町の概況

2.1 人口・世帯の状況

4 世帯構成

平成 27 年の本町の一般世帯数が 9,174 世帯となっています。

核家族世帯数※¹ の割合が一番高い地区は、天王地区 1,083 世帯（77.5%）となっています。

65 歳以上の高齢者がいる世帯数の割合が一番高い地区は、上本川地区 30 世帯（83.3%）となっています。また、65 歳以上の単身者世帯数の割合が一番高い地区は、小川地区 117 世帯（32.5%）となっています。

3 世代世帯数の割合が一番高い地区は、池ノ内地区 25 世帯（17.6%）となっています。

▼地区別の世帯構成

単位：世帯

項 目	町内全域	伊野	八田	枝川	池ノ内	川内	神谷	三瀬	天王	清水	上八川	小川	下八川	下本川	中本川	上本川
一般世帯数	9,174	2,309	255	2,350	142	735	483	195	1,398	188	298	360	195	123	107	36
核家族世帯数 （一般世帯数に占める割合）	5,662 61.7%	1,353 58.6%	143 56.1%	1,577 67.1%	70 49.3%	425 57.8%	248 51.3%	102 52.3%	1,083 77.5%	84 44.7%	162 54.4%	177 49.2%	109 55.9%	48 39.0%	55 51.4%	26 72.2%
3 世代世帯数 （一般世帯数に占める割合）	595 6.5%	170 7.4%	30 11.8%	106 4.5%	25 17.6%	61 8.3%	40 8.3%	8 4.1%	98 7.0%	12 6.4%	18 6.0%	11 3.1%	15 7.7%	1 0.8%	0 0.0%	0 0.0%
6 歳未満の子どもがいる世帯数 （一般世帯数に占める割合）	535 5.8%	140 6.1%	12 4.7%	203 8.6%	16 11.3%	41 5.6%	15 3.1%	8 4.1%	68 4.9%	3 1.6%	7 2.3%	6 1.7%	7 3.6%	6 4.9%	2 1.9%	1 2.8%
65 歳以上の高齢者がいる世帯数 （一般世帯数に占める割合）	5,190 56.6%	1,402 60.7%	173 67.8%	1,149 48.9%	88 62.0%	422 57.4%	376 77.8%	148 75.9%	505 36.1%	140 74.5%	230 77.2%	265 73.6%	134 68.7%	61 49.6%	67 62.6%	30 83.3%
65 歳以上の高齢夫婦世帯数 （一般世帯数に占める割合）	1,306 14.2%	346 15.0%	25 9.8%	335 14.3%	13 9.2%	90 12.2%	93 19.3%	32 16.4%	116 8.3%	34 18.1%	67 22.5%	56 15.6%	39 20.0%	20 16.3%	22 20.6%	18 50.0%
65 歳以上の単身者世帯数 （一般世帯数に占める割合）	1,537 16.8%	405 17.5%	45 17.6%	316 13.4%	22 15.5%	116 15.8%	128 26.5%	57 29.2%	80 5.7%	60 31.9%	78 26.2%	117 32.5%	48 24.6%	28 22.8%	30 28.0%	7 19.4%

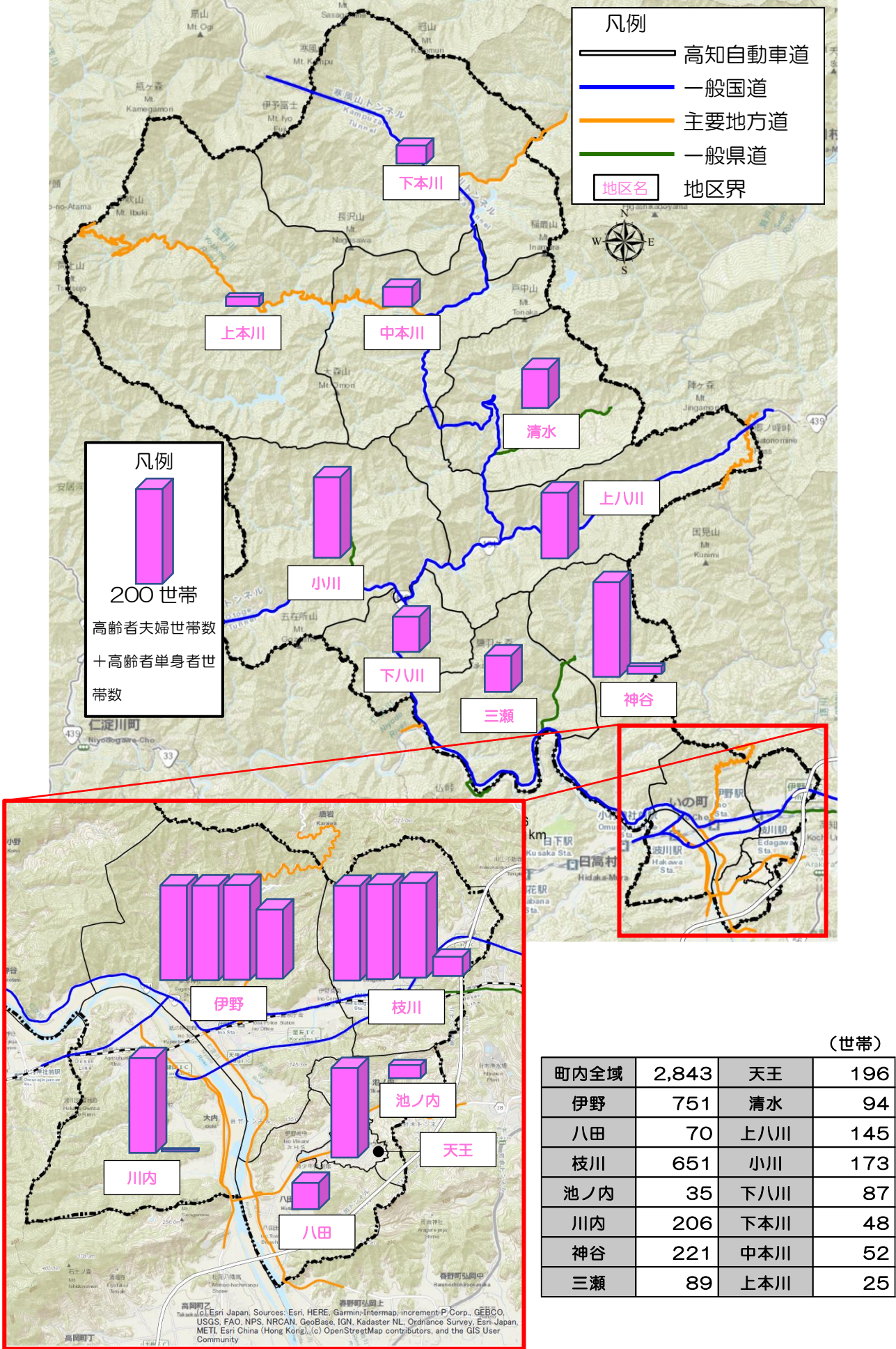
出典：平成 27 年国勢調査

※ 1 核家族世帯とは、次のものをいいます。

- 1) 夫婦のみの世帯
- 2) 夫婦と子供から成る世帯
- 3) 男親と子供から成る世帯
- 4) 女親と子供から成る世帯

第2章 いの町の概況
2.1 人口・世帯の状況

▼高齢者夫婦世帯数および高齢者単身者世帯数の分布図

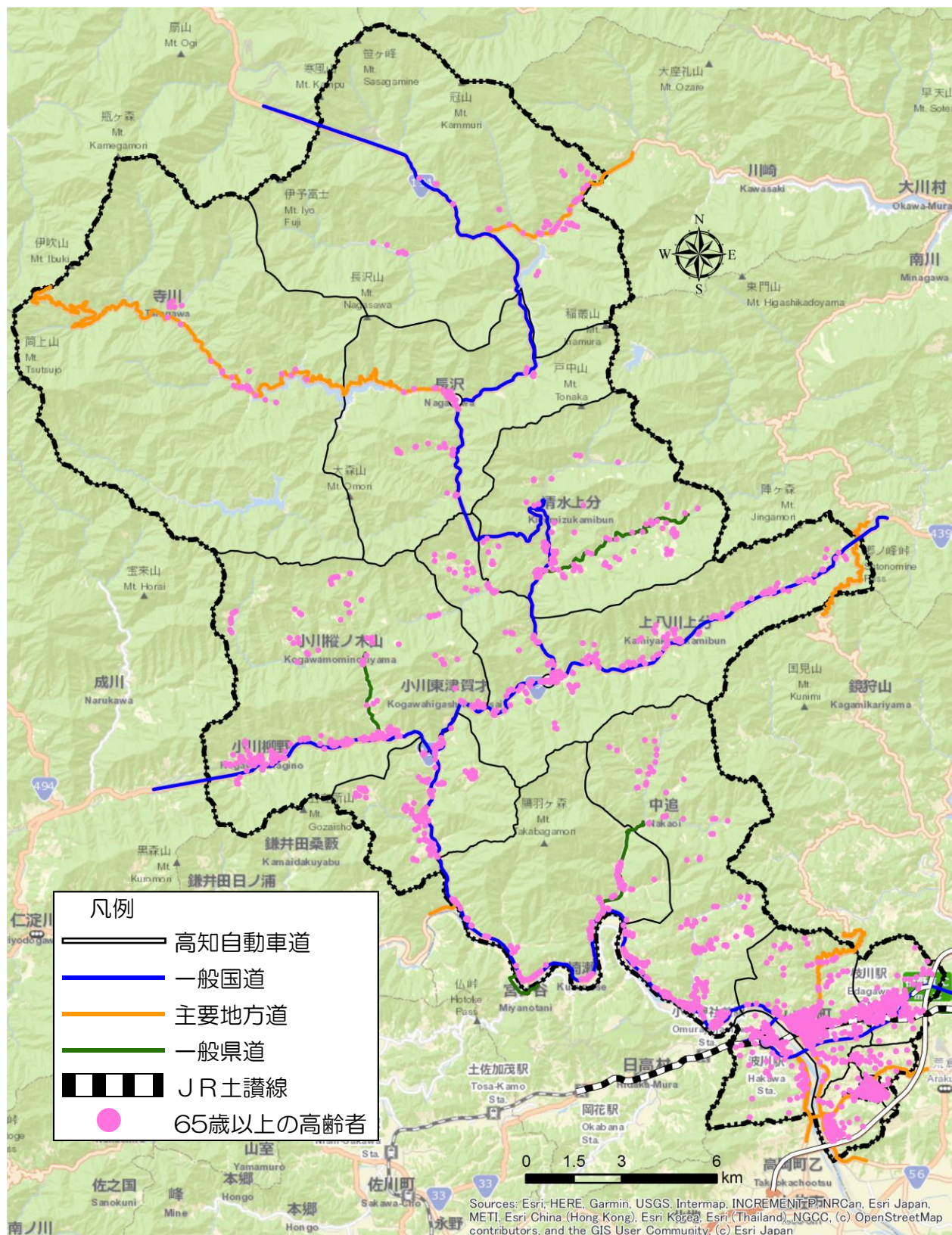


第2章 いの町の概況

2.1 人口・世帯の状況

65 歳以上の人口分布の状況を見ると、伊野地区に多く分布し、それ以外の地域では道路の沿線近くに分布しています。

▼65 歳以上の人口分布図



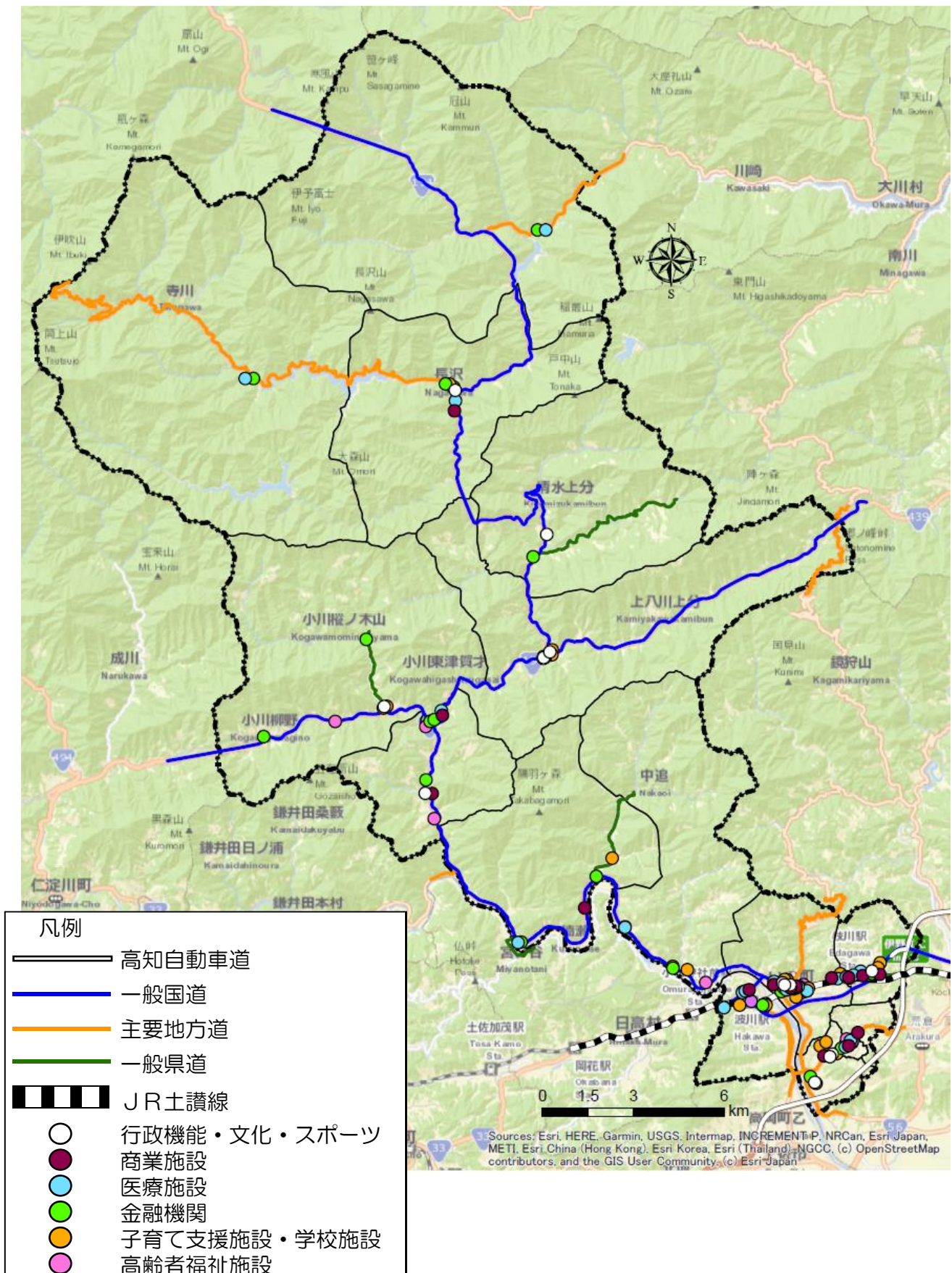
出典：住民基本台帳（2021 年 7 月 1 日時点）より作成

※65 歳以上の人口分布図は人口分布状況を示すもので、分布数を示すものではない。

2.2 施設立地状況

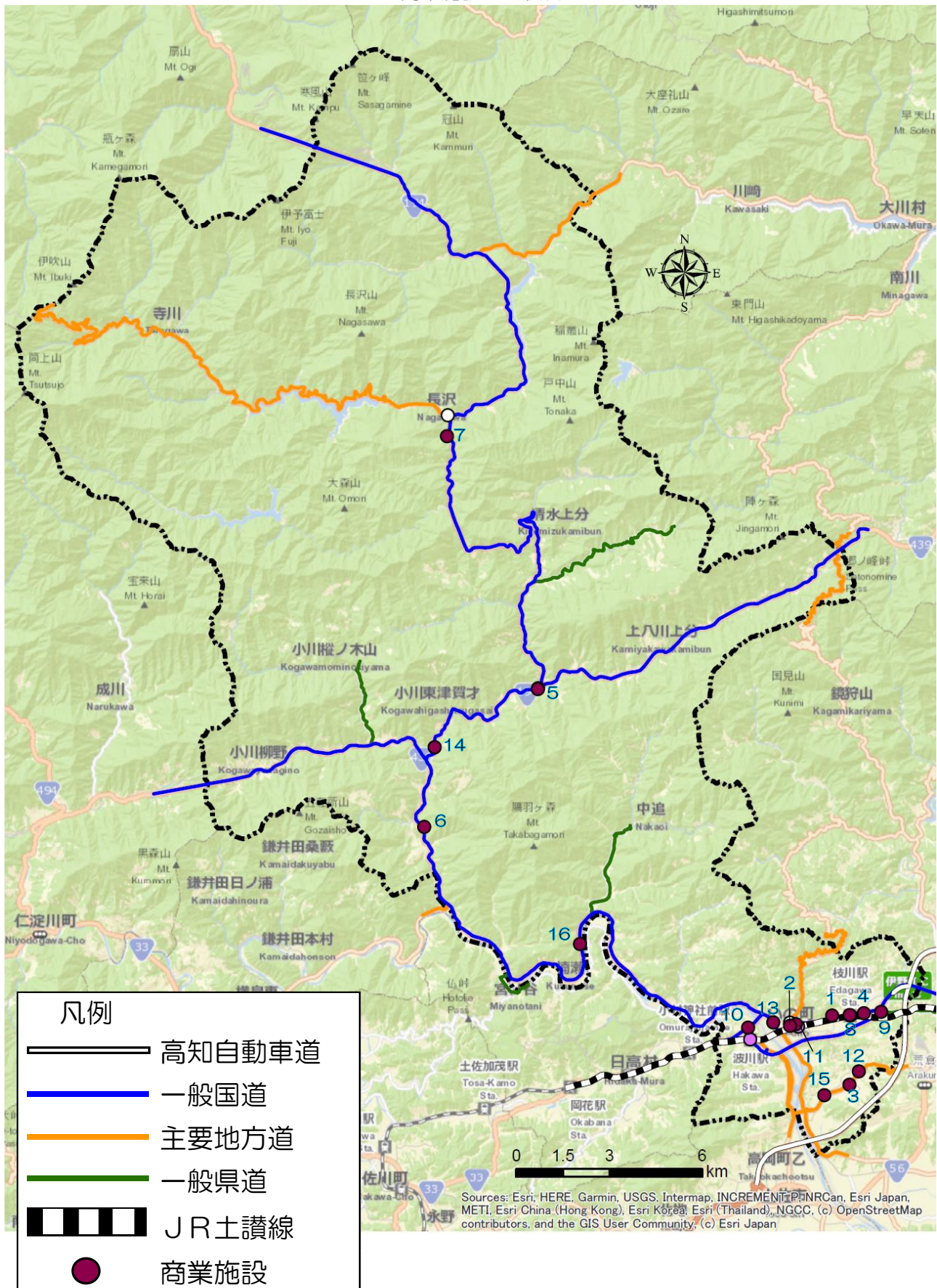
施設立地状況を見ると、町の南部の国道 33 号沿いに多く分布しています。

▼施設立地状況（施設全体）



1 商業施設

▼商業施設立地状況



第2章 いの町の概況

2.2 施設立地状況

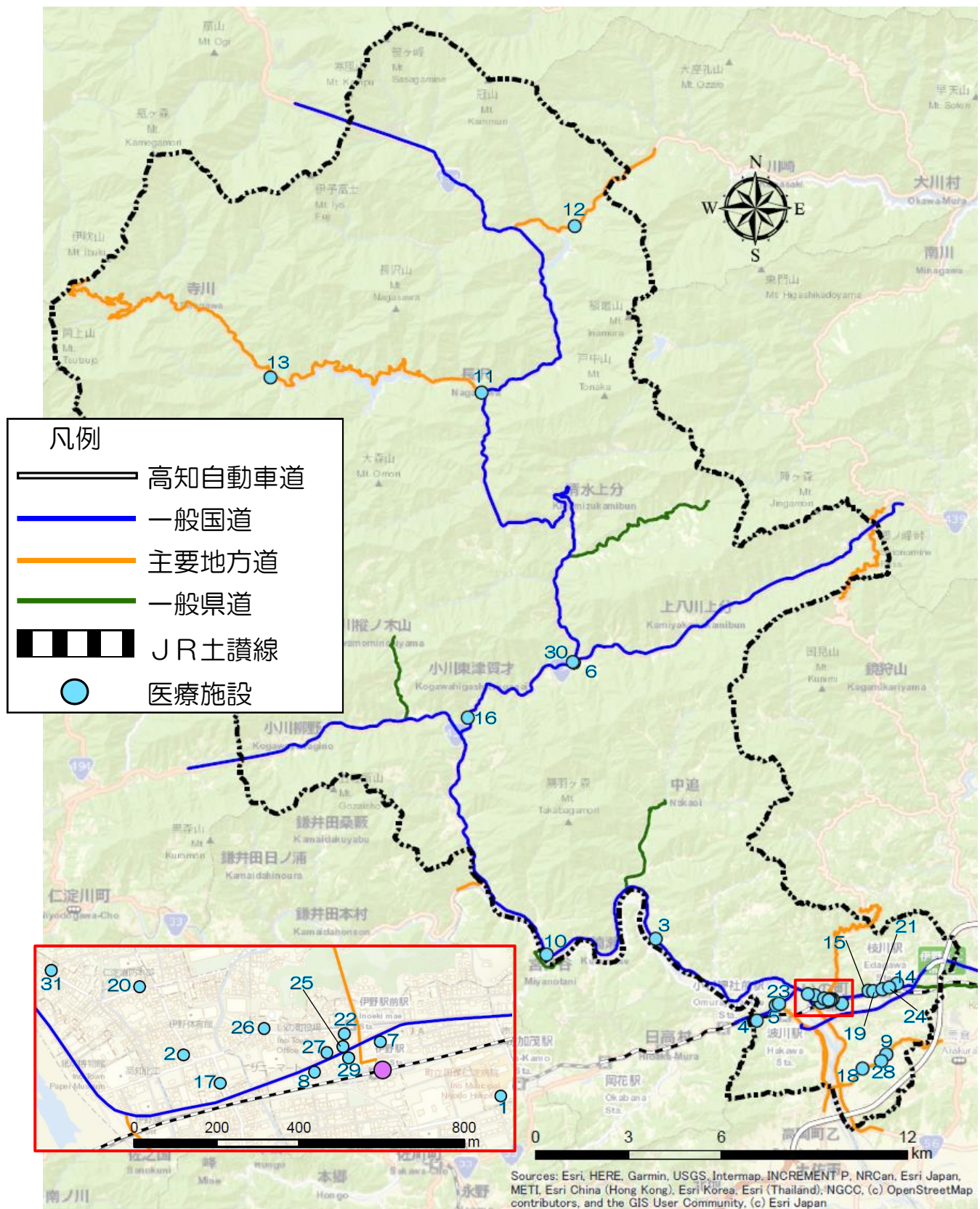
No	分類	名称	住所
1	スーパー	サニーアクシスいの店	いの町伊野205
2	スーパー	サニーマート伊野店	いの町新町1188
3	スーパー	サンプラザ新鮮館・天王	いの町天王南4-1-2
4	スーパー	サンシャインラヴィーナ	いの町枝川1133
5	スーパー	高知県農協 吾北Aコープ 上八川	いの町上八川甲1928-2
6	スーパー	高知県農協 吾北Aコープ 下八川	いの町下八川乙448-1
7	スーパー	高知県農協 本川店	いの町長沢254
8	コンビニ	ローソン 伊野枝川駅前店	いの町枝川747
9	コンビニ	ローソン いの町枝川店	いの町枝川2265-3
10	コンビニ	ローソン 伊野町波川店	いの町波川662
11	コンビニ	ローソン 伊野駅前店	いの町新町27-1
12	コンビニ	ローソン いの天王公園前店	いの町池ノ内393-1
13	コンビニ	ファミリーマート 伊野公園店	いの町公園町20-2
14	コンビニ	ファミリーマート いの町吾北店	いの町下八川甲376
15	コンビニ	セブンイレブン いの八田店	いの町八田1979
16	コンビニ	フレッシュマートキシモト	いの町楠瀬851

出典：iタウンページ

※個人商店は除く

2 医療施設

▼医療施設立地状況



第2章 いの町の概況

2.2 施設立地状況

No	分類	名称	住所
1	病院	いの町立国民健康保険仁淀病院	いの町1369
2	病院	医療法人 光生会 森木病院	いの町3674
3	病院	医療法人 岡本会 さくら病院	いの町鹿敷162
4	病院	石川記念病院	いの町波川77
5	診療所	医療法人 波川会 田村カルディオクリニック	いの町波川563
6	診療所	いの町立国民健康保険仁淀病院附属吾北診療所	いの町上八川甲1953-1
7	診療所	WE S Tほね関節クリニック	いの町駅前町220-3
8	診療所	医療法人 慶誠会 高岡内科	いの町新町86
9	診療所	天王診療所	いの町天王北3-4-1
10	診療所	柳瀬診療所	いの町柳瀬本村892
11	診療所	いの町立国民健康保険長沢診療所	いの町長沢254-3
12	診療所	いの町立国民健康保険大橋出張診療所	いの町脇ノ山264-5
13	診療所	いの町立国民健康保険越裏門出張診療所	いの町越裏門246-6
14	診療所	山内内科	いの町枝川247-11
15	診療所	とんぼクリニック	いの町205
16	診療所	高岩診療所	いの町下八川甲350-1
17	診療所	いのたんぼぼクリニック（令和3年12月末から閉院）	いの町3864-1
18	診療所	医療法人 博恵会 町田整形外科	いの町天王南1-6-3
19	診療所	西村整形外科医院	いの町256
20	診療所	大原歯科医院	いの町伊野3630
21	診療所	久万田歯科	いの町枝川299
22	診療所	新町歯科	いの町新町59-2F
23	診療所	西村歯科医院	いの町波川554-2
24	診療所	藤本歯科医院	いの町枝川311-1
25	診療所	宮内医院	いの町新町29-2
26	診療所	森歯科医院	いの町伊野1700
27	診療所	医療法人 臼歯会 安岡歯科診療所	いの町新町35
28	診療所	安光歯科	いの町天王南2丁目1-1
29	診療所	やまおか眼科	いの町新町20-1
30	診療所	片岡歯科	いの町上八川甲1941-4
31	診療所	大国町内科クリニック	いの町大国町101

出典：四国厚生支局 HP

診療科は各機関 HP

3 子育て支援施設・学校施設

▼子育て支援施設・学校施設立地状況



第2章 いの町の概況

2.2 施設立地状況

No	分類	名称
1	保育園	八田保育園
2	保育園	川内保育園
3	保育園	天神保育園
4	保育園	伊野保育園
5	保育園	あいの保育園
6	保育園	神谷保育園
7	保育園	本川へき地保育園
8	幼稚園	伊野幼稚園
9	認定こども園	認定こども園えだがわ
10	認定こども園	認定こども園ごほく
11	子育て支援センター	いの町子育て支援センター ぐりぐらひろば
12	子育て支援センター	子育て世代包括支援センター どんぐり
13	小学校	枝川小学校
14	小学校	伊野南小学校
15	小学校	伊野小学校
16	小学校	川内小学校
17	小学校	吾北小学校
18	小学校	長沢小学校
19	小学校／中学校	神谷小中学校
20	小学校	学校法人日吉学園 森の小学校 とさ自由学校
21	中学校	伊野中学校
22	中学校	伊野南中学校
23	中学校	吾北中学校
24	中学校	本川中学校
25	高等学校	伊野商業高等学校
26	高等学校	高知追手前高等学校吾北分校
27	専門学校	高知県立農業大学校

出典：いの町子育てパーフェクトページHP

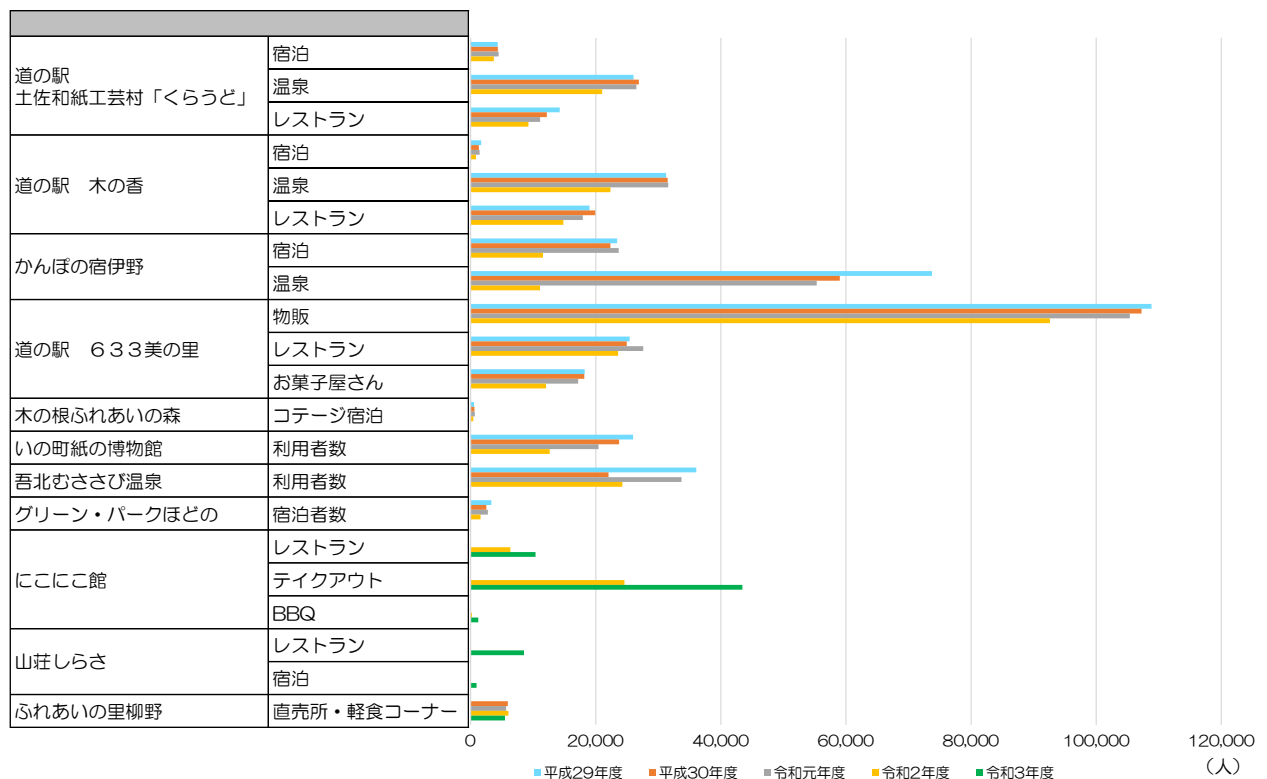
いの町子ども子育て支援事業計画

いの町教育委員会事務局HP

2.3 観光

本町の主要観光施設入込客数は、令和2年度以降コロナウィルスの影響で減少傾向にあります。

▼主要観光施設入込客数



		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
道の駅 土佐和紙工芸村「くらうど」	宿泊	4,316	4,343	4,486	3,705	
	温泉	26,029	26,899	26,499	21,014	
	レストラン	14,241	12,169	11,100	9,236	
道の駅 木の香	宿泊	1,670	1,317	1,417	838	
	温泉	31,249	31,484	31,585	22,331	
	レストラン	18,988	19,904	17,932	14,813	
かんぼの宿伊野	宿泊	23,429	22,357	23,661	11,562	
	温泉	73,754	59,020	55,332	11,067	
道の駅 633美の里	物販	108,832	107,236	105,390	92,605	
	レストラン	25,409	24,957	27,590	23,585	
	お菓子屋さん	18,219	18,165	17,192	12,046	
木の根ふれあいの森	コテージ宿泊	528	591	676	409	
いの町紙の博物館	利用者数	25,974	23,725	20,442	12,644	
吾北むささび温泉	利用者数	36,072	22,021	33,700	24,249	
グリーン・パークほどの	宿泊者数	3,312	2,521	2,740	1,590	
にこここ館	レストラン				6,340	10,356
	テイクアウト				24,581	43,451
	BBQ				204	1,210
山荘しらさ	レストラン					8,568
	宿泊					955
ふれあいの里柳野	直売所・軽食コーナー		5,930	5,671	6,025	5,490
合計		412,022	382,639	385,413	298,844	70,030

単位：台

		令和3年5月1～5日	令和3年7月22日
にこ浏	車両台数	2,716	423

出典：いの町資料

▼主要観光施設の位置図



2.4 移動

1 通勤・通学流動

町内在住の通勤者（15 歳以上）・通学者（15 歳未満も含む）12,881 人の従業・通学地についてみると、町内に通勤・通学している人が 6,435 人（50.0%）、他市町村に通勤・通学している人が 6,208 人（48.2%）となっています。

通勤・通学流動の流出人口が最も多いのは高知市 4,405 人（71.0%）であり、次いで土佐市 553 人（8.9%）となっています。

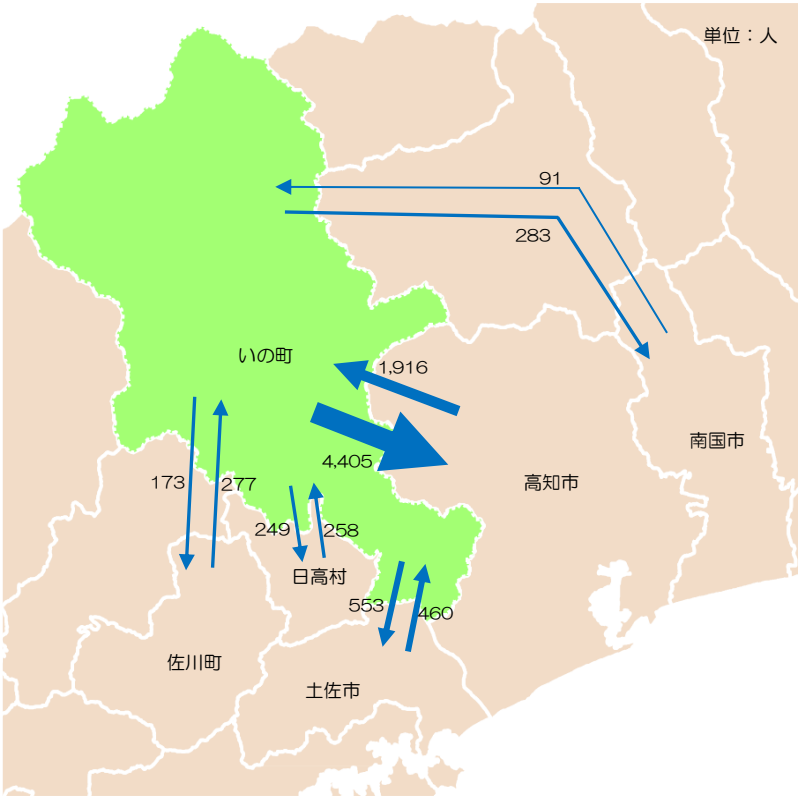
一方、流入人口が最も多いのは高知市 1,916 人（57.2%）であり、次いで土佐市 460 人（13.7%）となっています。

▼通勤・通学状況

町内在住の通勤・通学の状況	人口（人）	割合		通勤・通学				
				流入（人）	流出（人）	町外の流入 構成比	町外の流出 構成比	
町内に通勤・通学	6,435	50.0%	いの町外	3,352	6,208			
他市町村に通勤・通学	6,208	48.2%						
従業地・通学地「不詳」	238	1.8%						
合計	12,881	100.0%						
				高知市	1,916	4,405	57.2%	71.0%
				土佐市	460	553	13.7%	8.9%
				日高村	258	249	7.7%	4.0%
				佐川町	277	173	8.3%	2.8%
				南国市	91	283	2.7%	4.6%
				須崎市	73	128	2.2%	2.1%
				越知町	95	52	2.8%	0.8%
				仁淀川町	25	59	0.7%	1.0%
				香美市	37	43	1.1%	0.7%
				香南市	21	27	0.6%	0.4%
				四万十町	10	18	0.3%	0.3%
				土佐町	9	16	0.3%	0.3%
				中土佐町	14	11	0.4%	0.2%
				その他市町村	66	191	2.0%	3.1%

出典：平成 27 年国勢調査

▼主な通勤者（15 歳以上）・通学者（15 歳未満も含む）状況



出典：平成 27 年国勢調査

2 通勤特性

町内在住の通勤者（15歳以上）10,508人の従業地についてみると、町内に通勤している人が4,967人（47.3%）、他市町村に通勤している人が5,385人（51.2%）となっています。高知市、南国市、土佐市、須崎市などへの流出超過の傾向が見られます。一方、佐川町、越知町などからは流入超過の傾向が見られます。

流出人口が最も多いのは高知市 3,728 人(69.2%)であり、次いで土佐市 506 人(9.4%)、南国市 246 人（4.6%）となっています。

流入人口が最も多いのは高知市 1,766 人(56.7%)であり、次いで土佐市 430 人(13.8%)、佐川町 269 人（8.6%）となっています。

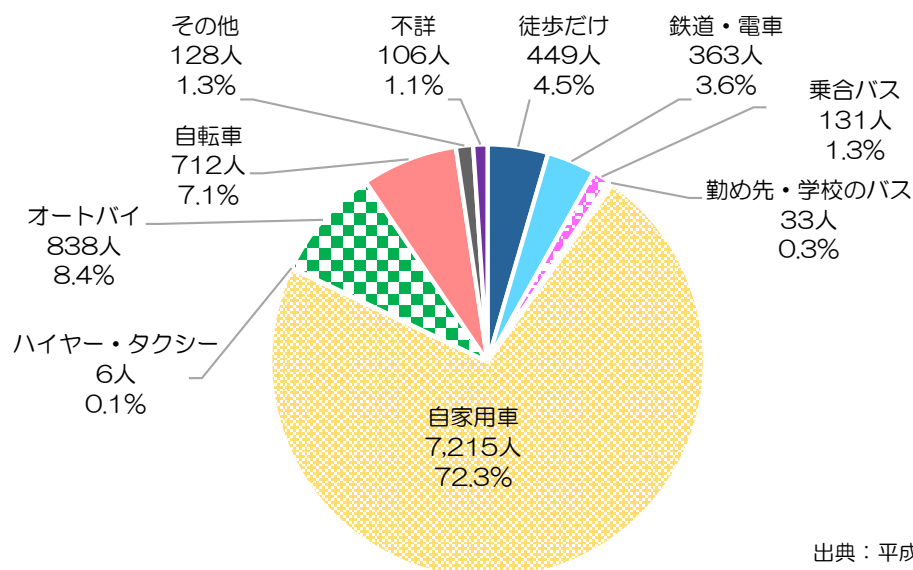
移動手段で最も多いのは自家用車で 72.3%を占めており、鉄道・電車は 3.6%、乗合バスは 1.3%と少なくなっています。

▼通勤状況

町内在住の通勤の状況	人口（人）	割合		流入（人）	流出（人）	町外の流入 構成比	町外の流出 構成比
町内に通勤	4,967	47.3%	いの町外	3,117	5,385		
他市町村に通勤	5,385	51.2%	高知市	1,766	3,728	56.7%	69.2%
従業地「不詳」	156	1.5%	土佐市	430	506	13.8%	9.4%
合計	10,508	100.0%	日高村	246	240	7.9%	4.5%
			佐川町	269	172	8.6%	3.2%
			南国市	86	246	2.8%	4.6%
			須崎市	71	121	2.3%	2.2%
			越知町	89	51	2.9%	0.9%
			仁淀川町	22	59	0.7%	1.1%
			香美市	34	31	1.1%	0.6%
			香南市	19	25	0.6%	0.5%
			四万十町	10	18	0.3%	0.3%
			土佐町	9	16	0.3%	0.3%
			中土佐町	11	11	0.4%	0.2%
			その他市町村	55	161	1.8%	3.0%

出典：平成 27 年国勢調査

▼通勤（15歳以上）の移動手段



出典：平成 22 年国勢調査

3 通学特性

町内在住の通学者（15 歳未満も含む）2,373 人の通学地についてみると、町内に通学している人が 1,468 人（61.9%）、他市町村に通学している人が 823 人（34.7%）となっています。高知市、南国市、土佐市などへの流出超過の傾向が見られます。一方、佐川町、越知町などからは流入超過の傾向が見られます。

流出人口が最も多いのは高知市 677 人（82.3%）であり、次いで土佐市 47 人（5.7%）、南国市 37 人（4.5%）となっています。

流入人口が最も多いのは高知市 150 人（63.8%）であり、次いで土佐市 30 人（12.8%）、日高村 12 人（5.1%）となっています。

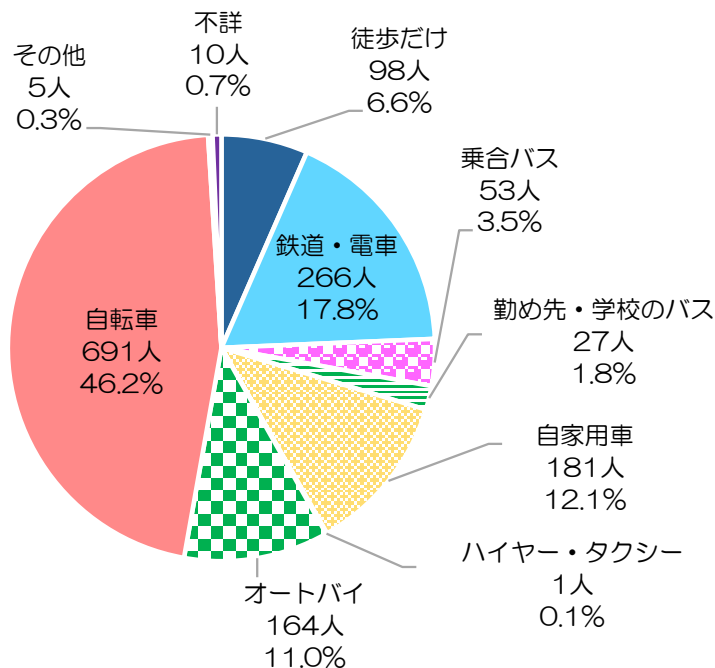
移動手段で最も多いのは自転車で 46.2%、鉄道・電車は 17.8%を占めており、乗合バスは 3.5%と少なくなっています。

▼通学状況

町内在住の通学の状況	人口（人）	割合		流入（人）	流出（人）	町外の流入 構成比	町外の流出 構成比
町内に通学	1,468	61.9%	いの町外	235	823		
他市町村に通学	823	34.7%	高知市	150	677	63.8%	82.3%
通学地「不詳」	82	3.5%	土佐市	30	47	12.8%	5.7%
合計	2,373	100.0%	南国市	5	37	2.1%	4.5%
			日高村	12	9	5.1%	1.1%
			香美市	3	12	1.3%	1.5%
			佐川町	8	1	3.4%	0.1%
			須崎市	2	7	0.9%	0.9%
			越知町	6	1	2.6%	0.1%
			大阪市	1	4	0.4%	0.5%
			香南市	2	2	0.9%	0.2%
			本山町	4	0	1.7%	0.0%
			仁淀川町	3	0	1.3%	0.0%
			中土佐町	3	0	1.3%	0.0%
			その他市町村	6	26	2.6%	3.2%

出典：平成 27 年国勢調査

▼通学（15 歳以上）の移動手段



出典：平成 22 年国勢調査

2.5 自動車運転免許の保有状況

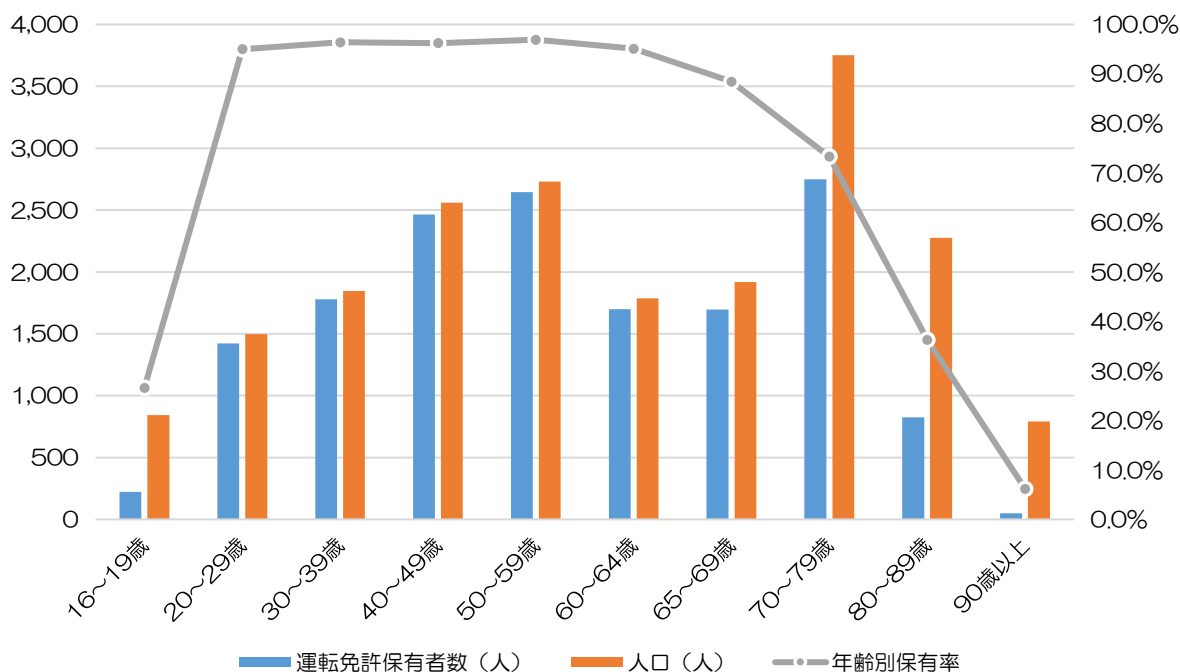
1 運転免許の保有状況

本町における運転免許保有者数は、2021年4月1日現在で、15,550人（65歳未満10,231人、65歳以上5,319人）で16歳以上の町民の77.8%が運転免許を保有していることになります。

その内、65歳未満の保有率は90.8%と高く、自動車の利用が多いことが伺えます。

▼本町における運転免許保有数

年齢区分	運転免許保有者数（人）	人口（人）	年齢別保有率
16 ～ 19歳	224	843	26.6%
20 ～ 29歳	1,422	1,497	95.0%
30 ～ 39歳	1,778	1,845	96.4%
40 ～ 49歳	2,463	2,560	96.2%
50 ～ 59歳	2,645	2,730	96.9%
60 ～ 64歳	1,699	1,787	95.1%
65 ～ 69歳	1,696	1,918	88.4%
70 ～ 79歳	2,749	3,752	73.3%
80 ～ 89歳	825	2,274	36.3%
90歳以上	49	793	6.2%
合 計	15,550	19,999	77.8%
（再掲）65歳未満	10,231	11,262	90.8%
（再掲）65歳以上	5,319	8,737	60.9%



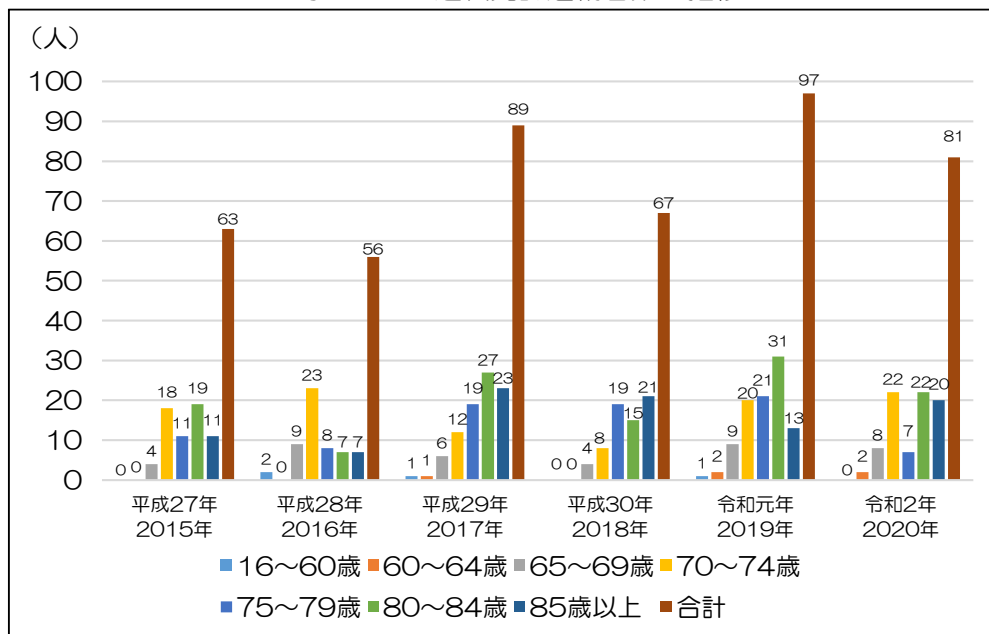
出典：土佐警察署

※人口は住民基本台帳 2021年4月1日現在

2 運転免許返納者数の状況

平成 27 年から令和 2 年までの本町の運転免許返納者数の状況は、平成 27 年の 63 人から令和 2 年の 81 人と概ね増加傾向にあります。

▼いの町における運転免許返納者数の推移



単位：人

	平成27年 2015年	平成28年 2016年	平成29年 2017年	平成30年 2018年	令和元年 2019年	令和2年 2020年	平成27年から 令和2年の累積	
16～60歳	0	2	1	0	1	0	4	0.9%
60～64歳	0	0	1	0	2	2	5	1.1%
65～69歳	4	9	6	4	9	8	40	8.8%
70～74歳	18	23	12	8	20	22	103	22.7%
75～79歳	11	8	19	19	21	7	85	18.8%
80～84歳	19	7	27	15	31	22	121	26.7%
85歳以上	11	7	23	21	13	20	95	21.0%
合計	63	56	89	67	97	81	453	

出典：土佐警察署

第3章 いの町における地域公共交通の現状

3.1 地域公共交通の概要

1 町内を運行する公共交通

町内を運行している公共交通は次のとおりです。

種 類	運 行 事 業 者		路 線 名 ・ 駅 名 等
鉄道	四国旅客鉄道		J R土讃線 〔町内駅〕枝川駅、伊野駅、波川駅
高速バス	ジェイアール四国バス 西日本ジェイアールバス		高知エクスプレス号 京阪神ドリーム高知号 〔町内停留所〕いのインター口
路面電車	とさでん交通		伊野線 〔町内停留場〕伊野、伊野駅前、 鳴谷、北山、北内、伊野商業前、 枝川、中山、八代通、宇治団地前
路線バス (路線定期運行)	とさでん交通	市町間運行	●天王ニュータウン・八田線
			●横浜ニュータウン・蒔絵台・南ニュータウン線
	県交北部交通	市町間運行 町内運行	●高知駅～朝倉経由～土居線 他 10 路線
	嶺北観光自動車	町村間運行 町内運行	●田井～日の浦線 他5路線
	土佐市観光 (ドラゴンバス)	市町間運行	●市野々・伊野線
			●宇佐・伊野線
日高村定期運行バス	町村間運行	●日高村定期運行バス	
町営バス	明神観光		●伊野循環線【池の内・天王まわり、波川まわり】 (路線定期運行)
	いの町		●長沢～寺川線(路線定期運行、路線定期デマンド) ※昼便、土日祝はデマンド運行、それ以外は定時定路線運行 ●長沢～大森線(路線定期デマンド) ※デマンド運行

3.1 地域公共交通の概要

種 類	運 行 事 業 者		路 線 名 ・ 駅 名 等
乗合タクシー	明神ハイヤー		●小野、毛田、成山地区 (路線定期デマンド)
	吾北：吾北ハイヤー 中追：大はらハイヤー 横敷・蔭地区：明神ハイヤー		●吾北、中追、横敷・蔭地区 (区域運行デマンド)
交通空白地有償運送	いの町社会福祉協議会		〔運行範囲〕 本川地区を発地もしくは着地とする範囲(区域運行デマンド)
スクールバス (一般混乗路線)	吾北交通		吾北小学校 吾北中学校
タクシー(一般法人)	一般乗用	吾北ハイヤー 大はらハイヤー 宗我部ハイヤー 明神ハイヤー	いの町内
タクシー(個人)	一般乗用	鎌倉 伊藤タクシー	いの町内
介護タクシー	第一四国 介護タクシー優花 いの		いの町内

2 民間送迎

町内を運行している民間送迎は次のとおりです。

病 院 名	事 業 者	送 迎 地 域 等
さくら病院	医療法人 岡本会 さくら病院	勝賀瀬、中追、名越屋(日高村)、明治(越知町)
石川記念病院	医療法人仁新会 石川記念病院	JR 伊野駅、JR 波川駅
高岩診療所	医療法人 岡本会 さくら病院	下八川、上八川、新別、柳野、日比原、川窪、高岩
町田整形外科	医療法人博恵会 町田整形外科	高岡、針木、八田、伊野、春野、大内、戸波、宇佐、天王

企 業 名	事 業 者	送 迎 地 域 等
サニーアクシス いの店	株式会社サニーマート	・西コース ①アクシスいの店（発）②伊野駅前③大 国様前④川内郵便局前①アクシスいの 店（着） - 東コース ①アクシスいの店（発）⑥中山⑦八代八 幡宮入口⑧県住前⑨是友①アクシスい の店（着）
土佐和紙工芸村 「くらうど」	土佐和紙工芸村 「くらうど」	JR 伊野駅
かんぽの宿 伊野	かんぽの宿 伊野	JR 伊野駅
介護事業所による送 迎	町内 14 事業者	施設立地周辺等

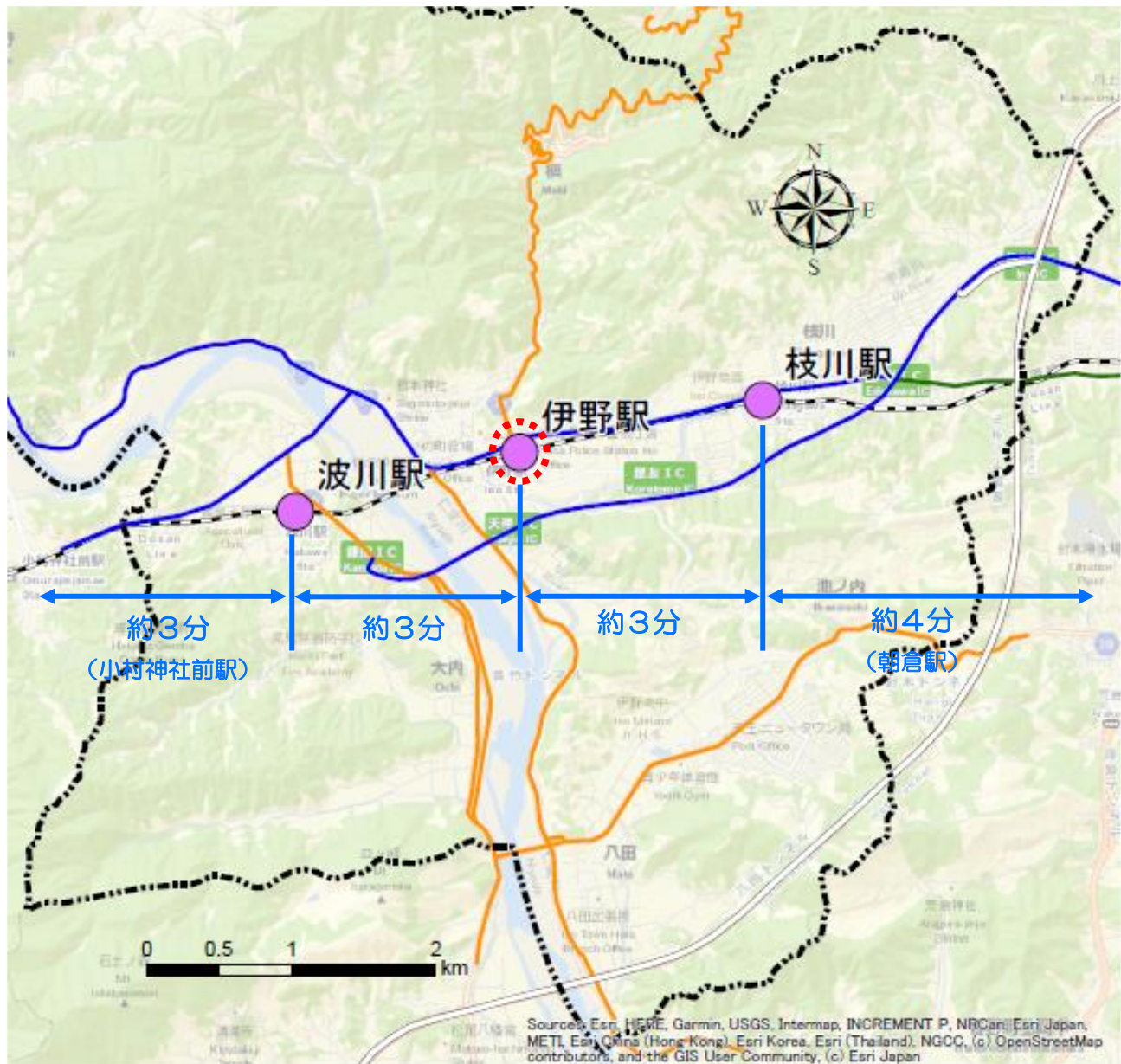
3.2 鉄道

1 鉄道網

本町には、JR土讃線が町の南部を東西に横断するかたちで走っており、鉄道駅は3駅が位置しています。

本町内の鉄道駅のうち、特急停車駅は伊野駅のみとなっています。

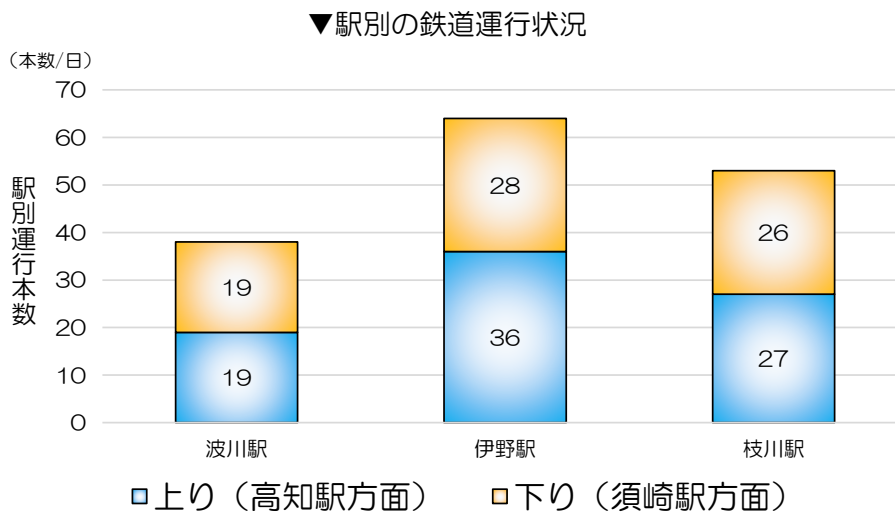
▼本町における鉄道網



凡例	
	高知自動車道
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	JR駅
	JR土讃線
	特急停止駅

2 鉄道の運行状況

駅別の鉄道運行状況（運行本数：上り・下りの合計）は下記のグラフ・表のとおりです。

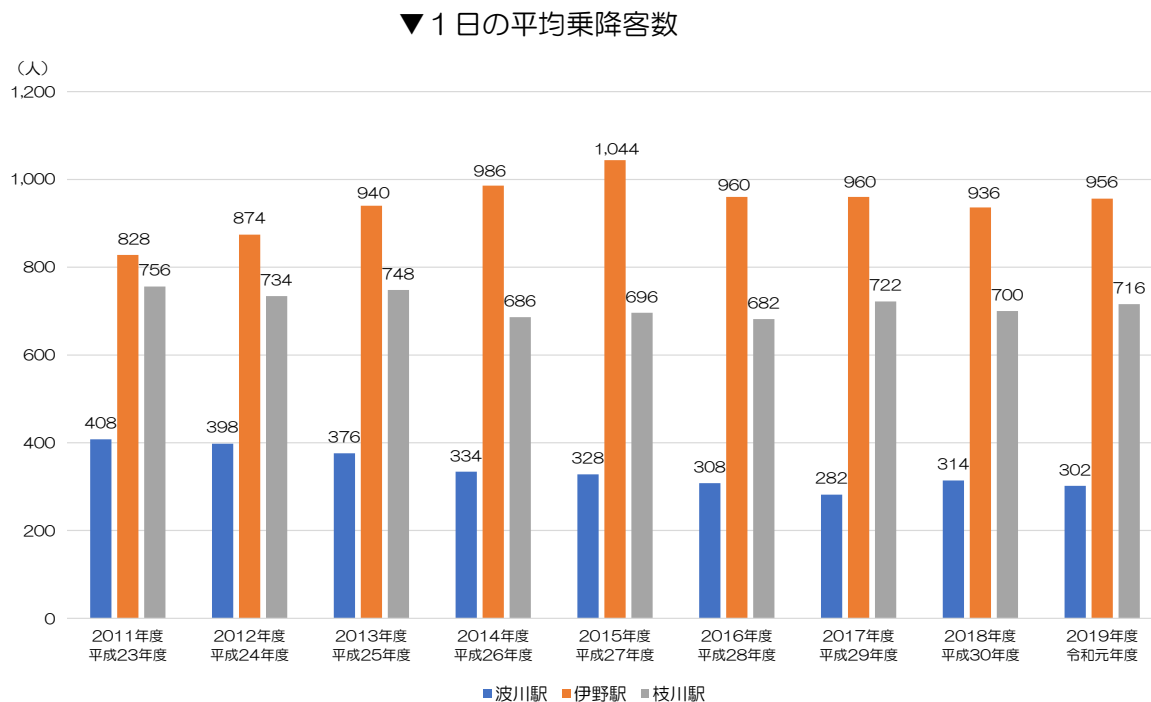


	波川駅	伊野駅	枝川駅
上り（高知駅方面）	19	36	27
その内の特急の本数	0	9	0
下り（須崎駅方面）	19	28	26
その内の特急の本数	0	9	0

出典：四国旅客鉄道（株）【2021 年3月 13 日改正】

3 駅別乗降客数

本町内の各JR駅の1日の平均乗降客数は、波川駅と枝川駅は2014年度以降ほぼ横ばいであり、伊野駅は2015年度以降減少傾向にあります。



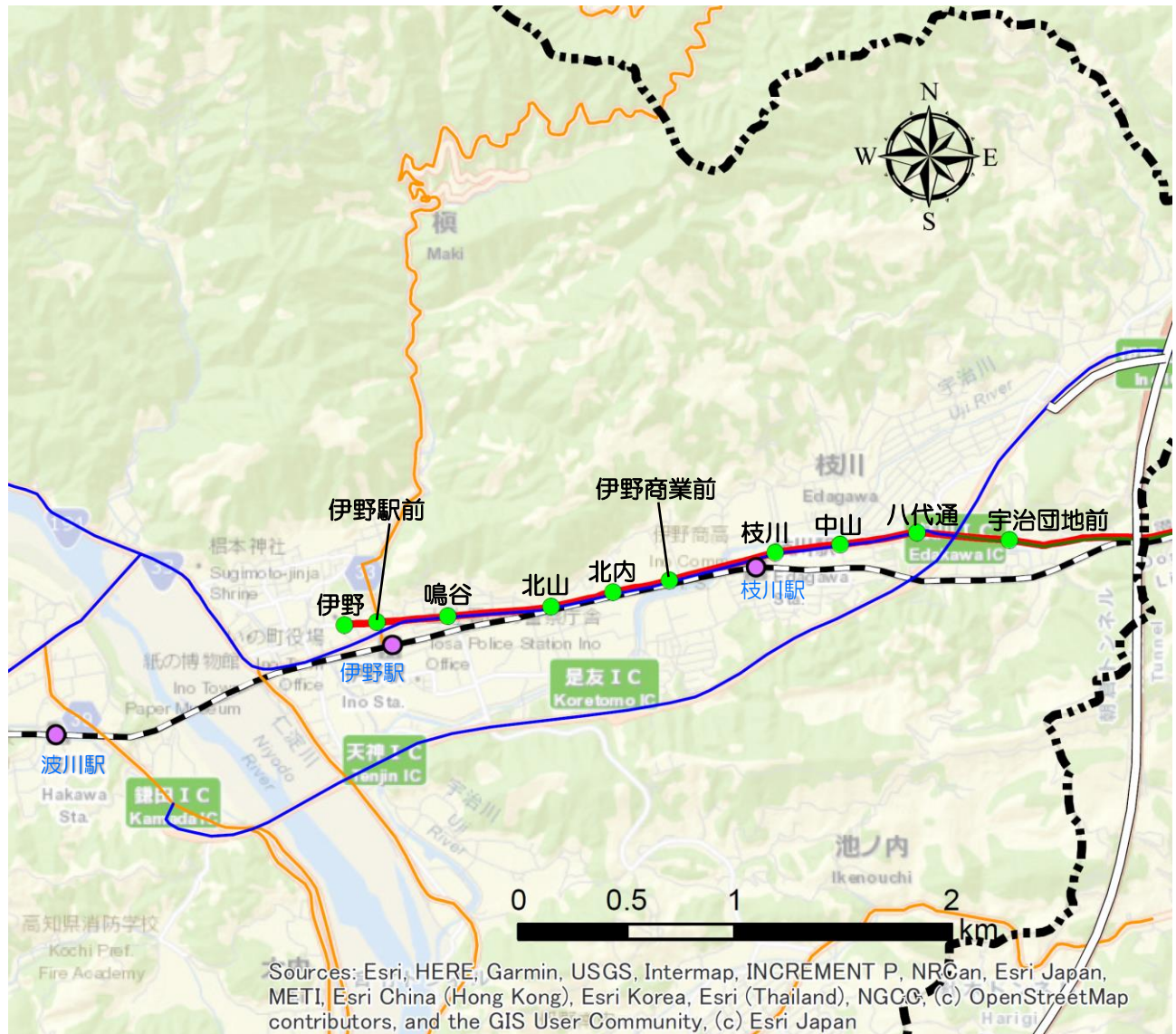
出典：「国土数値情報（駅別乗降客数データ）」（国土交通省国土政策局・令和元年度）を加工して作成

3.3 路面電車

1 路面電車網

本町には、路面電車（伊野～はりやま橋）が町の中心部を横断するかたちで伊野停留場から高知市方面につながっており、国道 33 号、ＪＲ土讃線と並走しています。
停留場は 10 箇所位置しています。

▼本町における路面電車網



凡例

- 高知自動車道
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道
- JR 駅
- JR 土讃線
- 路面電車停留所
- 路面電車路線
(伊野～はりやま橋)

2 路面電車の運行状況

停留場別の路面電車運行状況は、上り 23 本・下り 23 本運行しています。

令和 3 年 1 月 9 日改正によって減便となり、以前は上り 46 本・下り 46 本運行していました。

▼停留場別の路面電車運行状況

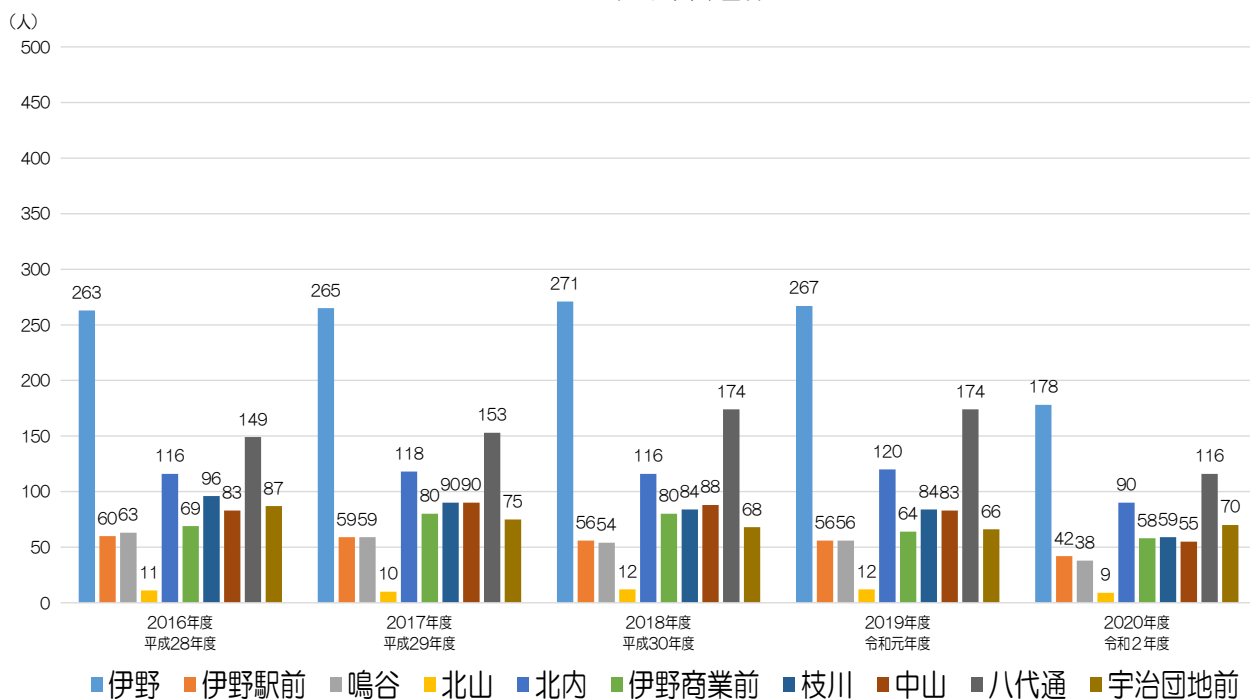


出典：とさでん交通（株）【令和3年1月9日改正】

3 停留場別乗降客数

本町内の路面電車停留場の1日の平均乗降客数は、伊野が最も多く、2016年度から2019年度は、各駅ともほぼ横ばいに推移しています。2020年度以降は減少傾向となっています。

▼1日の平均乗降客数



出典：とさでん交通（株）

3.4 路線バス・町営バス

1 運行路線の概要

- ①とさでん交通は、高知市内と天王ニュータウン・天王梅の木第二・八田間を連絡する市町間バス路線4系統が運行されています。
- ②県交北部交通は、高知市内と柳瀬営業所・土居・北浦橋・長沢間を連絡する市町間バス路線7系統と、すこやかセンター伊野と北浦橋間を連絡する町間バス路線1系統及び、すこやかセンター伊野と柳瀬営業所・土居間を連絡する町内間バス路線3系統が運行されています。
- ③嶺北観光自動車は、日の浦局前・長沢と田井・大川局前間を連絡する町村間バス路線3系統、本川地区内を連絡する町内バス路線3系統が運行されています。
- ④ドラゴンバスは、土佐市内と伊野駅間を連絡する市町間バス路線3系統が運行されています。
- ⑤日高村定期運行バスは、加茂中前と伊野駅前間を連絡する町村間バス路線1系統が運行されています。
- ⑥町営バスは、「伊野」「池ノ内」「天王」「八田」「川内」地区を連絡する町内運行バス路線2系統、本川地区内を連絡する町内運行バス路線2系統が運行されています。

2 運行状況

1) 運行時間・運賃

所要時間が最も長い区間は、県交北部交通の高知駅バスターミナルから長沢間(No.11)が111分となり、運賃も最も高く2,150円となっています。

町内移動で所要時間が最も長い区間は、すこやかセンター伊野から長沢間(No.15)が73分となり、運賃は1,800円となっています。

町営バス(伊野循環線)の所要時間は60分で、運賃は200円となっています。

2) 運行回数

バス停区間ごとの運行回数(往復)を見ると、最も多い区間は、伊野天神町から伊野駅前間69便/日となっています。一方、最も少ない区間は、桑瀬から出合橋間・大川村分岐から分校前間2便/日となっています。

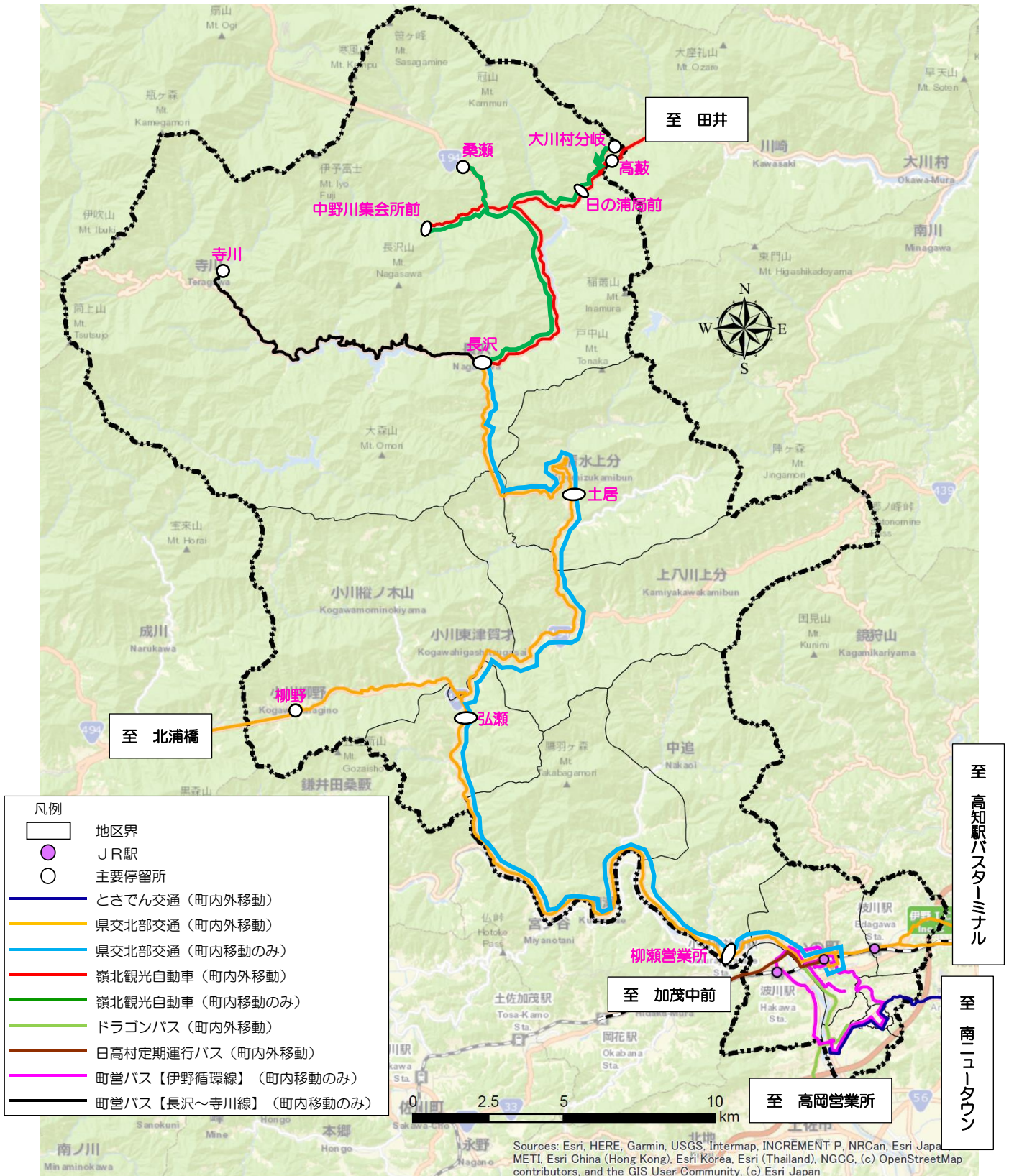
▼運行経路・時間・運賃一覧表

No	事業主体 ／運行主体	路線名	運行経路			運行回数		運行時間		所要 時間 (分)	運賃(円)	
			起 点	経 路	終 点	上り	下り	始発	終発		初乗り	区間
1	とさでん交通	天王ニュータウン・八田線	長沢、南ニュータウン一丁目	池の内第二	天王橋の木第二	18	16	6:40	20:30	54	150	1000
2	とさでん交通	天王ニュータウン・八田線	長沢、南ニュータウン一丁目	池の内第二～天王橋の木第二	八田	2	3	9:05	19:00	60	150	1050
3	とさでん交通	横浜ニュータウン・諸峠台・南ニュータウン線	南ニュータウン七丁目	池の内第二	天王ニュータウン	6	4	7:00	19:05	72	150	1010
4	とさでん交通	横浜ニュータウン・諸峠台・南ニュータウン線	南ニュータウン七丁目	池の内第二～天王橋の木第二	八田	1	2	11:50	19:00	71	150	1060
5	県交北部交通	高知駅～朝倉経由～土居線	高知駅バスターミナル	西畑内	土居	3	3	6:15	18:45	96	140	1800
6	県交北部交通	高知駅～八代経由～柳瀬線	高知駅バスターミナル	八代	柳瀬遊樂所	1	0	6:59		66	140	1170
7	県交北部交通	高知駅～八代経由～北浦線	高知駅バスターミナル	八代	北浦橋	1	1	7:42	12:22	45	130	1930
8	県交北部交通	高知駅～朝倉経由～長沢線	高知駅バスターミナル	西畑内	長沢	2	2	6:54	14:40	109	140	2150
9	県交北部交通	高知駅～朝倉経由～北浦線	高知駅バスターミナル	西畑内	北浦橋	2	1	10:30	15:54	106	130	1930
10	県交北部交通	高知駅～八代経由～土居線	高知駅バスターミナル	八代	土居	1	0	11:25		95	140	1800
11	県交北部交通	高知駅～八代経由～長沢線	高知駅バスターミナル	八代	長沢	0	1	17:36		111	140	2150
12	県交北部交通	すこやかセンター伊野～北浦線	すこやかセンター伊野		北浦橋	0	1	8:57		67	130	1580
13	県交北部交通	すこやかセンター伊野～土居線	すこやかセンター伊野		土居	1	1	17:25	18:55	57	140	1460
14	県交北部交通	すこやかセンター伊野～柳瀬線	すこやかセンター伊野		柳瀬遊樂所	0	1	20:00		28	140	770
15	県交北部交通	すこやかセンター伊野～長沢線	すこやかセンター伊野		長沢	3	2	7:15	17:20	73	140	1800
16	城北観光自動車	田井～日の浦線	日の浦局前	高敷	田井	2	1	7:50	17:05	65	120	1080
17	城北観光自動車	田井～長沢線	長沢	中野川集会所～日の浦局前～高敷	田井	1	1	6:50	16:30	95	120	1470
18	城北観光自動車	大川局～長沢線	長沢	中野川集会所～日の浦局前～高敷	大川局前	0	1	12:10		57	120	1000
19	城北観光自動車	日の浦～大川局分岐線	日の浦局前		大川局分岐	1	1	7:24	7:37	13	120	590
20	城北観光自動車	日の浦～柳瀬線	柳瀬		日の浦局前	0	1	18:20		10	120	240
21	城北観光自動車	日の浦～長沢線	長沢	中野川集会所	日の浦局前	1	0	14:00		30	120	460
22	ドラゴンバス	宇佐・伊野線	高岡遊樂所、高知リハビリ学院、高岡高校通	南吉竹	伊野駅	10	10	6:10	20:01	58		300
23	ドラゴンバス	宇佐・伊野線	高岡遊樂所、高知リハビリ学院、高岡高校通	南吉竹	伊野駅	2	2	5:45	18:05	69		300
24	ドラゴンバス	宇佐・伊野線	高岡遊樂所、高知リハビリ学院、高岡高校通	八丈大橋東～天王橋の木第二～八丈大橋東	伊野駅	4	4	7:26	15:38	87		300
25	日高村定期運行バス	—	加茂中前	伊野駅前	伊野駅前	2	2	6:49	16:31	23		200
26	町営バス	伊野循環線(池の内・天王まわり)	すこやかセンター伊野	吉竹山崎～橋の木第二～川内小学校前	すこやかセンター伊野		3	7:50	17:40	59		200
27	町営バス	伊野循環線(長川まわり)	すこやかセンター伊野	川内小学校前～橋の木第二～吉竹山崎	すこやかセンター伊野		3	6:35	14:10	60		200
28	町営バス	長沢～寺川線	長沢	諸置門	寺川	3(1便デマンド)	3(1便デマンド)	6:40	17:25	40		300
29	町営バス	長沢～大森線	長沢	竹ノ原路	長沢	5(デマンド)		8:25	18:25	30		300

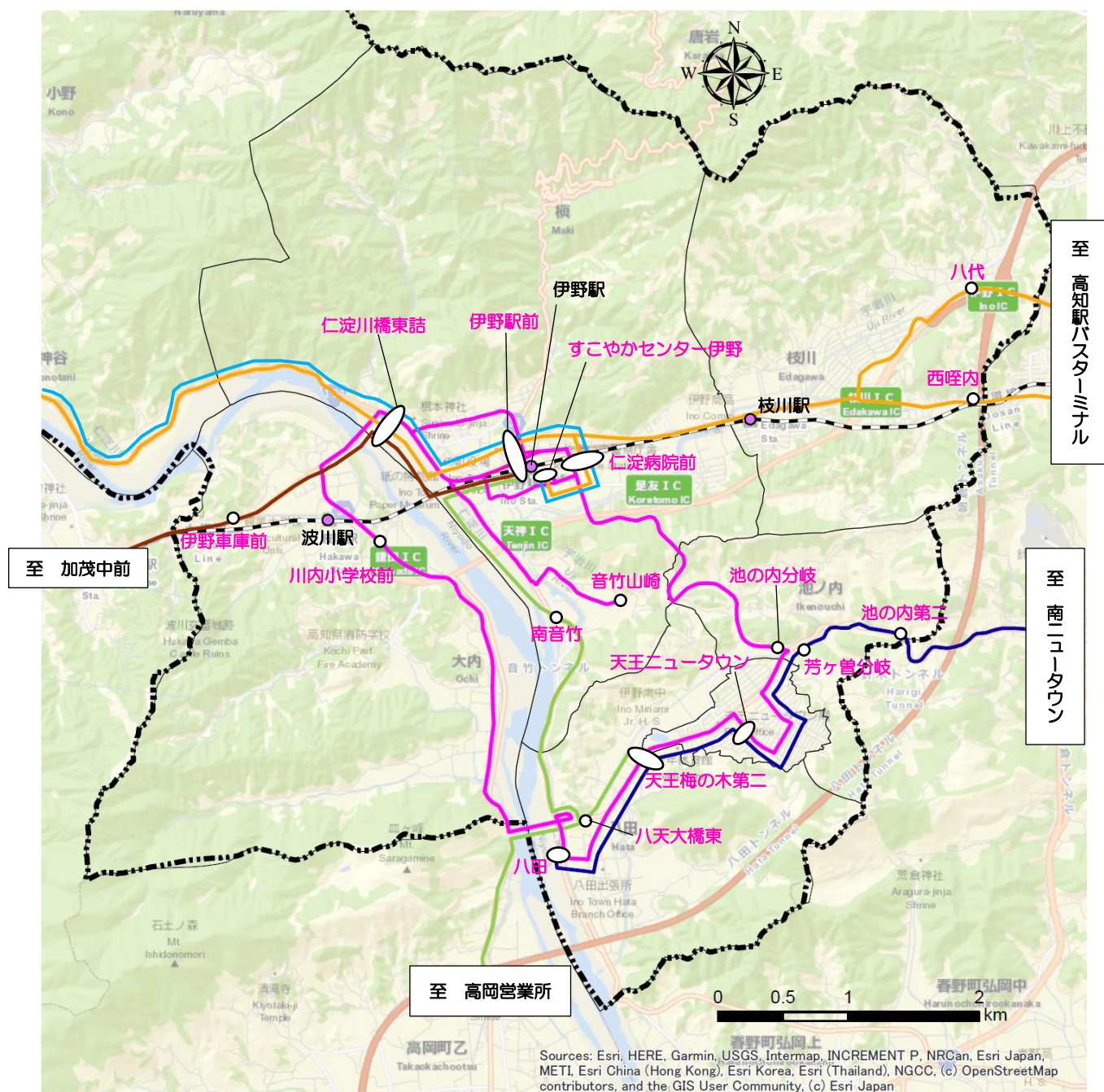
町内外移動

町内移動のみ

▼バス路線図（全域）



▼バス路線図（市街地）



凡例

- 地区界
- J R 駅
- 主要停留所
- とさでん交通（町内外移動）
- 県交北部交通（町内外移動）
- 県交北部交通（町内移動のみ）
- ドラゴンバス（町内外移動）
- 日高村定期運行バス（町内外移動）
- 町営バス【伊野循環線】（町内移動のみ）

3 とさでん交通（路線バス）

1) 運行概要

とさでん交通の路線バスは、天王ニュータウン・八田線が 39 便、横浜ニュータウン・蒔絵台・南ニュータウン線が 13 便、高知方面に運行されています。

(1) 時刻表

天王ニュータウン・八田線の始発は 6:40(天王梅の木第二⇒長浜)となり、終発は 20:30(長浜⇒天王梅の木第二)となっています。

横浜ニュータウン・蒔絵台・南ニュータウン線の始発は 7:00(天王ニュータウン⇒南ニュータウン七丁目)となり、終発は 19:05(天王ニュータウン⇒南ニュータウン七丁目)となっています。

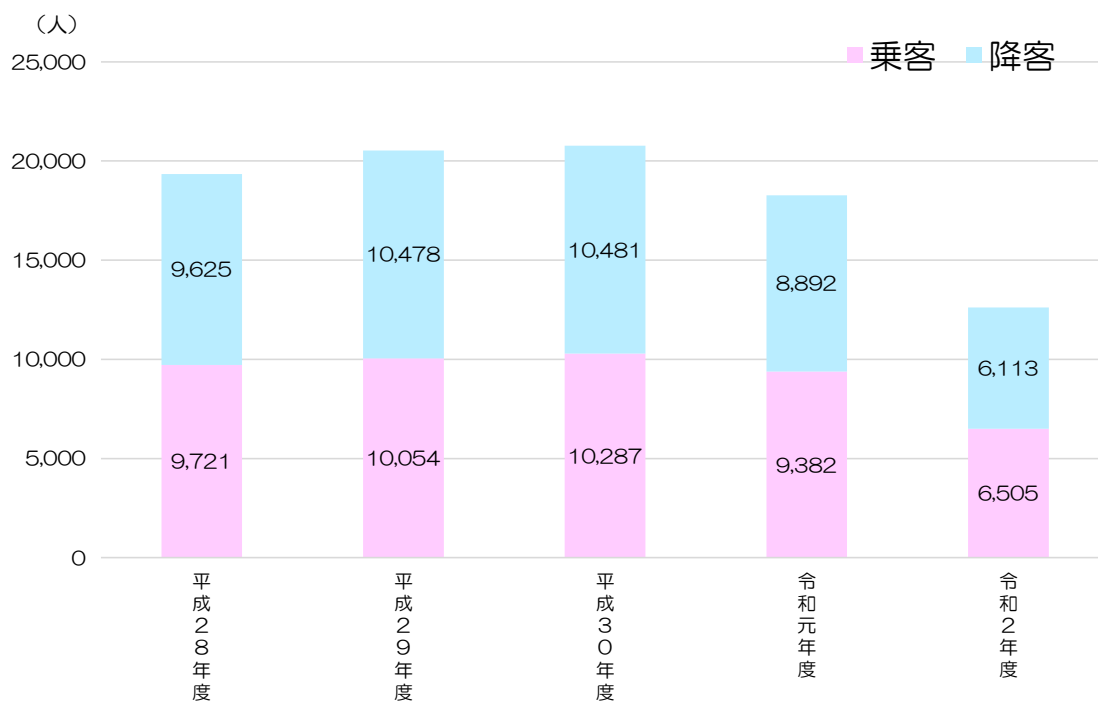
2) 利用状況

(1) 年間利用者数（いの町内のバス停）

年間利用者数（いの町内のバス停）は平成 30 年度より減少傾向にあります。

平成 30 年 10 月に八田線を大幅減便（土日祝ダイヤは廃止）したことによるものと思われます。また令和 2 年度ではさらに減少し、新型コロナウイルス感染症の影響があると思われます。

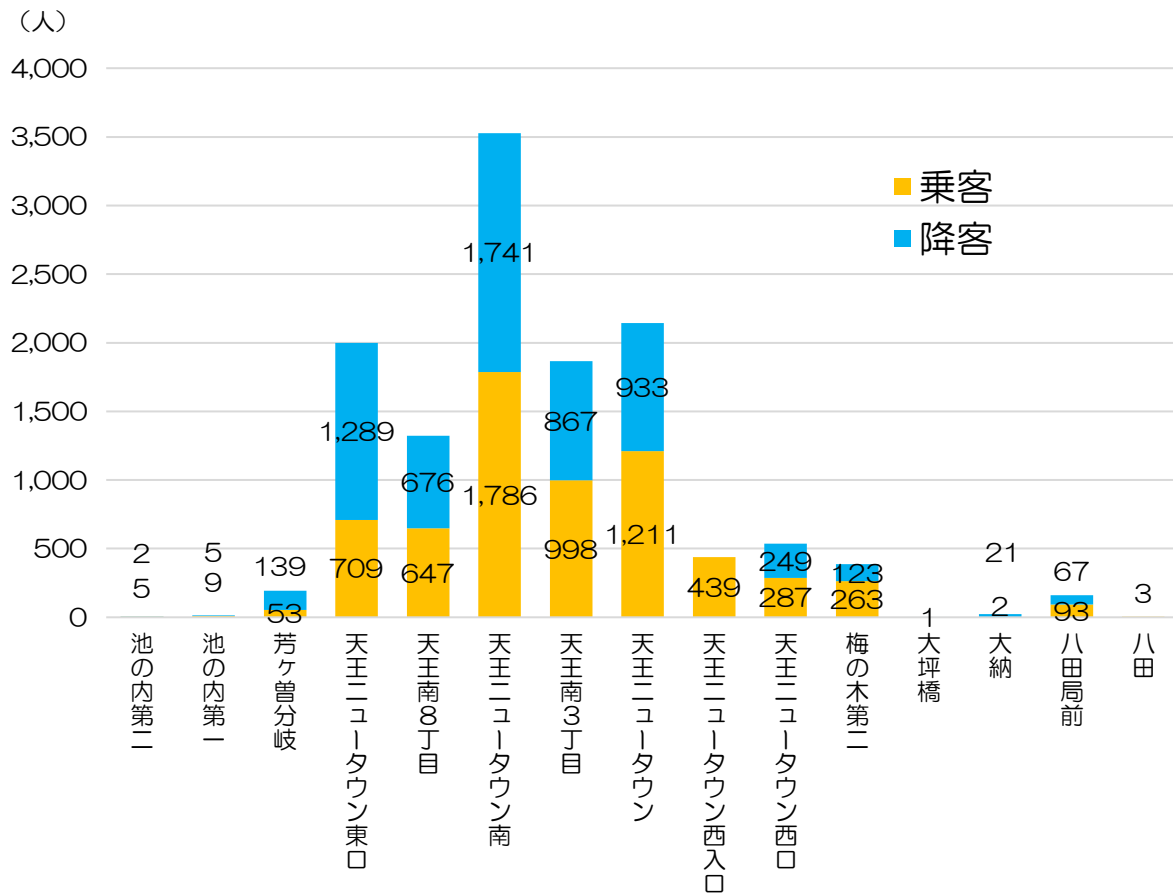
▼年間利用者数（いの町内のバス停）



出典：とさでん交通（株）

(2) 各バス停の乗降客数（令和2年度）

各バス停の乗降客数を見ると、天王団地内での利用が多くなっています。



出典：とさでん交通（株）

	乗客	降客
池の内第二	5	2
池の内第一	9	5
芳ヶ曽分岐	53	139
天王ニュータウン東口	709	1,289
天王南8丁目	647	676
天王ニュータウン南	1,786	1,741
天王南3丁目	998	867
天王ニュータウン	1,211	933
天王ニュータウン西入口	439	
天王ニュータウン西口	287	249
梅の木第二	263	123
大坪橋		1
大納	2	21
八田局前	93	67
八田	3	0
合計	6,505	6,113

3) 乗降調査

「調査概要」

- ・調査期間：2021年7月1日（木）
- ・調査方法：いの町内の主要バス停における乗車人数、降車人数を人手観測
- ・対象路線：4 路線

「乗降調査結果」

◎高知市⇒天王梅の木第二	1日計		1便平均（16日/便）	
停留所	乗客（人）	降客（人）	乗客（人）	降客（人）
池の内第二	0	0	0.00	0.00
池の内第一	0	0	0.00	0.00
芳ヶ曽分岐	0	1	0.00	0.06
天王ニュータウン東口	0	9	0.00	0.56
天王南8丁目	0	3	0.00	0.19
天王ニュータウン南	0	9	0.00	0.56
天王南3丁目	0	7	0.00	0.44
天王ニュータウン	0	7	0.00	0.44
天王ニュータウン西口	0	2	0.00	0.13
天王梅の木第二	0	0	0.00	0.00
合計	0	38	0.00	2.38

◎天王梅の木第二⇒高知市	1日計		1便平均（18日/便）	
停留所	乗客（人）	降客（人）	乗客（人）	降客（人）
天王梅の木第二	0	0	0.00	0.00
天王ニュータウン西口	2	0	0.11	0.00
天王ニュータウン西入口	2	0	0.11	0.00
天王ニュータウン	6	0	0.33	0.00
天王南3丁目	7	0	0.39	0.00
天王ニュータウン南	6	0	0.33	0.00
天王南8丁目	1	0	0.06	0.00
天王ニュータウン東口	6	0	0.33	0.00
芳ヶ曽分岐	0	0	0.00	0.00
池の内第一	0	0	0.00	0.00
池の内第二	0	0	0.00	0.00
合計	30	0	1.67	0.00

◎八田⇒高知市	1日計		1便平均（2日/便）	
停留所	乗客（人）	降客（人）	乗客（人）	降客（人）
八田	0	0	0.00	0.00
八田局前	0	0	0.00	0.00
大納	1	0	0.50	0.00
大坪橋	0	0	0.00	0.00
天王梅の木第二	0	0	0.00	0.00
天王ニュータウン西口	0	0	0.00	0.00
天王ニュータウン西入口	0	0	0.00	0.00
天王ニュータウン	1	1	0.50	0.50
天王南3丁目	0	0	0.00	0.00
天王ニュータウン南	0	0	0.00	0.00
天王南8丁目	1	0	0.50	0.00
天王ニュータウン東口	0	0	0.00	0.00
芳ヶ曽分岐	0	0	0.00	0.00
池の内第一	0	0	0.00	0.00
池の内第二	0	0	0.00	0.00
合計	3	1	1.50	0.50

◎高知市⇒八田	1日計		1便平均（3日/便）	
停留所	乗客（人）	降客（人）	乗客（人）	降客（人）
池の内第二	0	0	0.00	0.00
池の内第一	0	0	0.00	0.00
芳ヶ曽分岐	0	0	0.00	0.00
天王ニュータウン東口	0	0	0.00	0.00
天王南8丁目	0	1	0.00	0.33
天王ニュータウン南	0	0	0.00	0.00
天王南3丁目	0	0	0.00	0.00
天王ニュータウン	1	1	0.33	0.33
天王ニュータウン西口	0	1	0.00	0.33
天王梅の木第二	0	0	0.00	0.00
大坪橋	0	0	0.00	0.00
大納	0	1	0.00	0.33
八田局前	0	0	0.00	0.00
八田	0	0	0.00	0.00
合計	1	4	0.33	1.33

4) 利用特性

町内での利用はほぼ見られず、高知市からいの町への移動または、いの町から高知市への移動がほとんどです。

4 県交北部交通（路線バス）

1) 運行概要

県交北部交通の路線バスにおいて市町間で運行するものは、高知市方面に6路線 10 便、いの町方面に6路線9便運行されています。また、いの町内で運行するものは、伊野駅方面に2路線 4 便、長沢・土居方面に3路線4便が運行されています。

(1) 時刻表

県交北部交通の路線バスの高知市方面の始発は 6:15（土居⇒高知駅バスターミナル）となり、終発は 18:55（土居⇒すこやかセンター伊野）となっています。

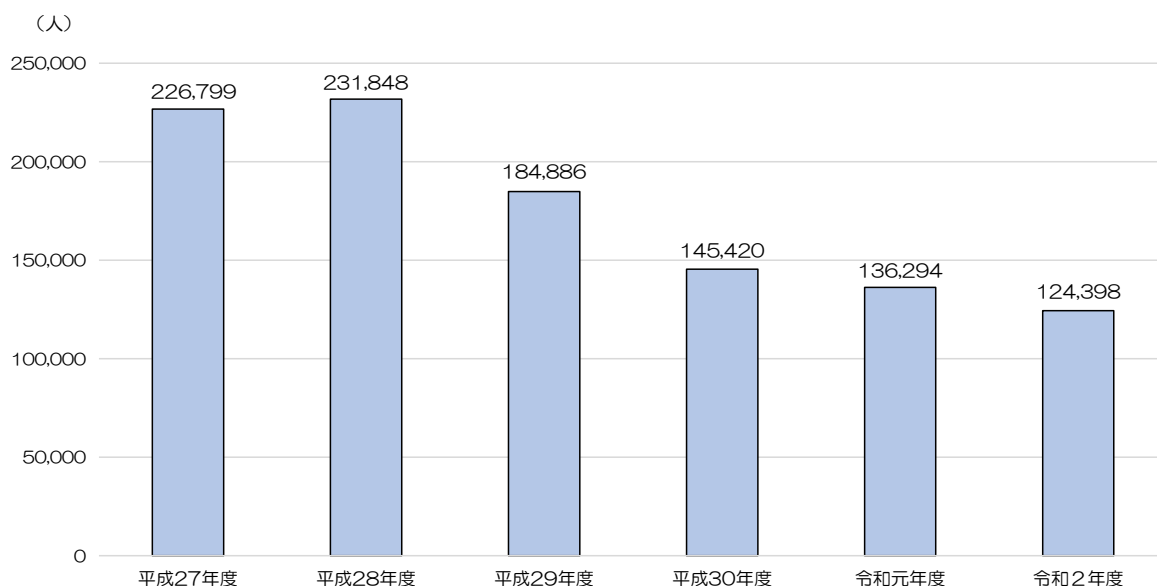
長沢・土居方面の始発は 6:54（高知駅バスターミナル⇒西咥内⇒長沢）となり、終発は 20:00（すこやかセンター伊野⇒柳瀬営業所）となっています。

2) 利用状況

(1) 年間利用者数

県交北部交通の路線の年間利用者数は平成 28 年度以降、減少傾向にあります。

▼年間利用者数



3) 乗降調査

「調査概要」

- ・調査期間：2021 年 10 月 22 日～28 日（土日を含む 1 週間）
- ・調査方法：いの町内の主要バス停における乗車人数、降車人数を人手観測
- ・対象路線：市町間運行 高知市方面6路線、いの町方面6路線
いの町内 伊野駅方面2路線、長沢・土居方面3路線

「乗降調査結果」

1 週間の総利用者数は、乗客数 789 人、降客数 699 人となります。

1 日あたりの平均利用者数を見ると、平日は乗客数 130.0 人、降客数 118.0 人となり、土日は乗客数 69.5 人、降客数 54.5 人となります。土日よりも平日に多く利用されています。

(1) 1週間の総利用者数

	乗客数	降客数	1日あたりの平均利用者数	
			乗客数	降客数
1週間の総利用者数（人）	789	699	112.7	99.9
平日の総利用者数（人）	650	590	130.0	118.0
土日の総利用者数（人）	139	109	69.5	54.5

(2) 各曜日の利用者数

各曜日の利用者数（人）	乗客	降客
月曜日	114	101
火曜日	151	127
水曜日	119	116
木曜日	128	120
金曜日	138	126
土曜日	73	53
日曜日	66	56
総計	789	699

(3) 時間帯ごとの利用者数

	乗客数	降客数	1便あたりの平均利用者数	
			乗客数	降客数
朝の便 6時～9時台	317	225	7.9	5.6
午前の便 9時～12時台	118	93	3.4	2.7
昼の便 12時～16時台	247	251	3.9	4.0
夕方・夜の便 16時台以降	107	130	2.6	3.2

(4) 利用特性

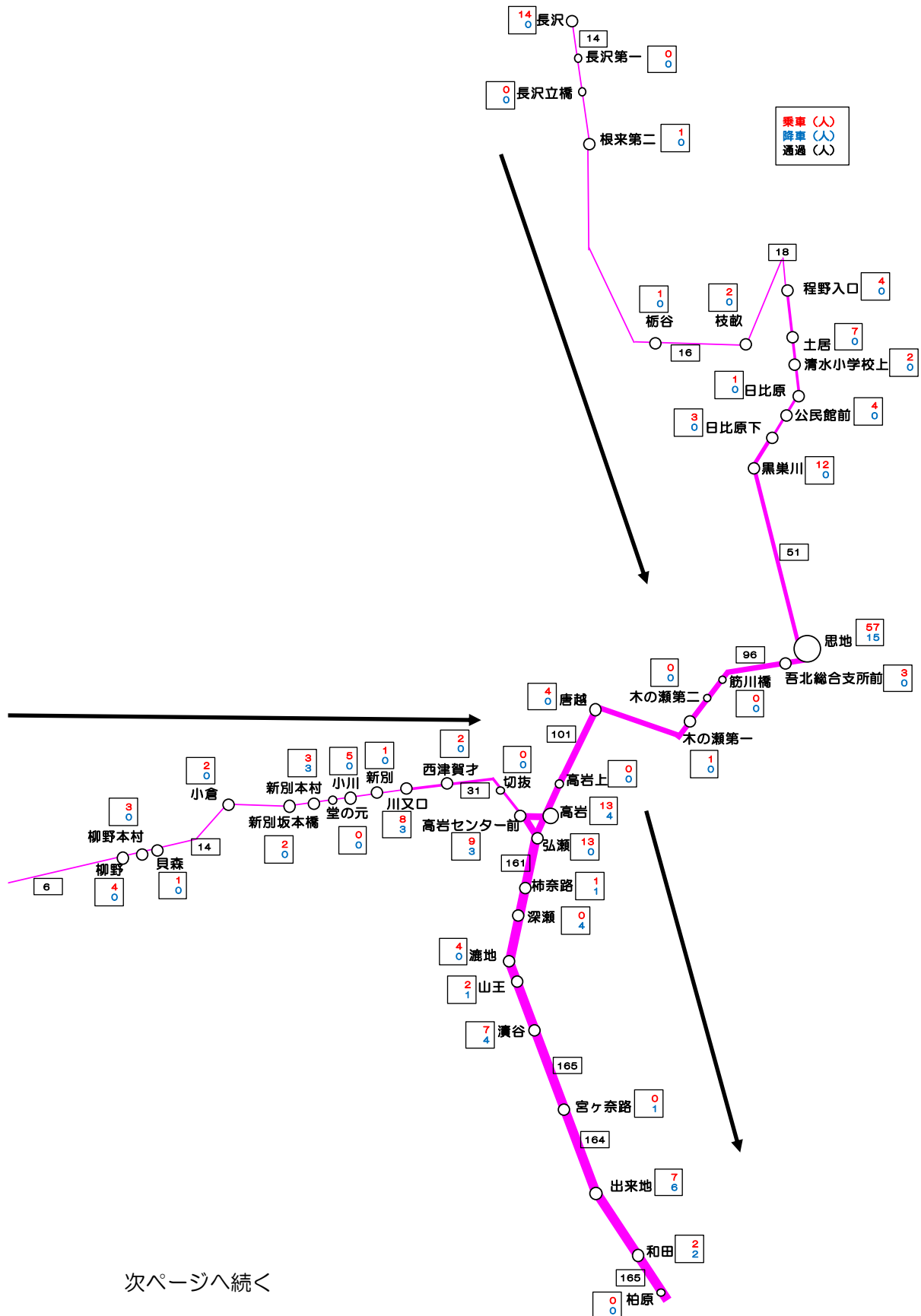
利用者の特性を見ると、高知市行は思地、柳瀬営業所、楠瀬第一、勝賀瀬で乗車される方が多く、伊野駅前、伊野駅、仁淀病院で多く降車されています。その後すこやかセンター伊野、枝川で乗車される方が多くなり、高知市内で降車されています。

長沢、柳野行は、高知市内、伊野駅、伊野駅前で乗車される方が多く、町内の各バス停で降車され、特に柳瀬営業所、高岩センター前、思地で多くなっています。

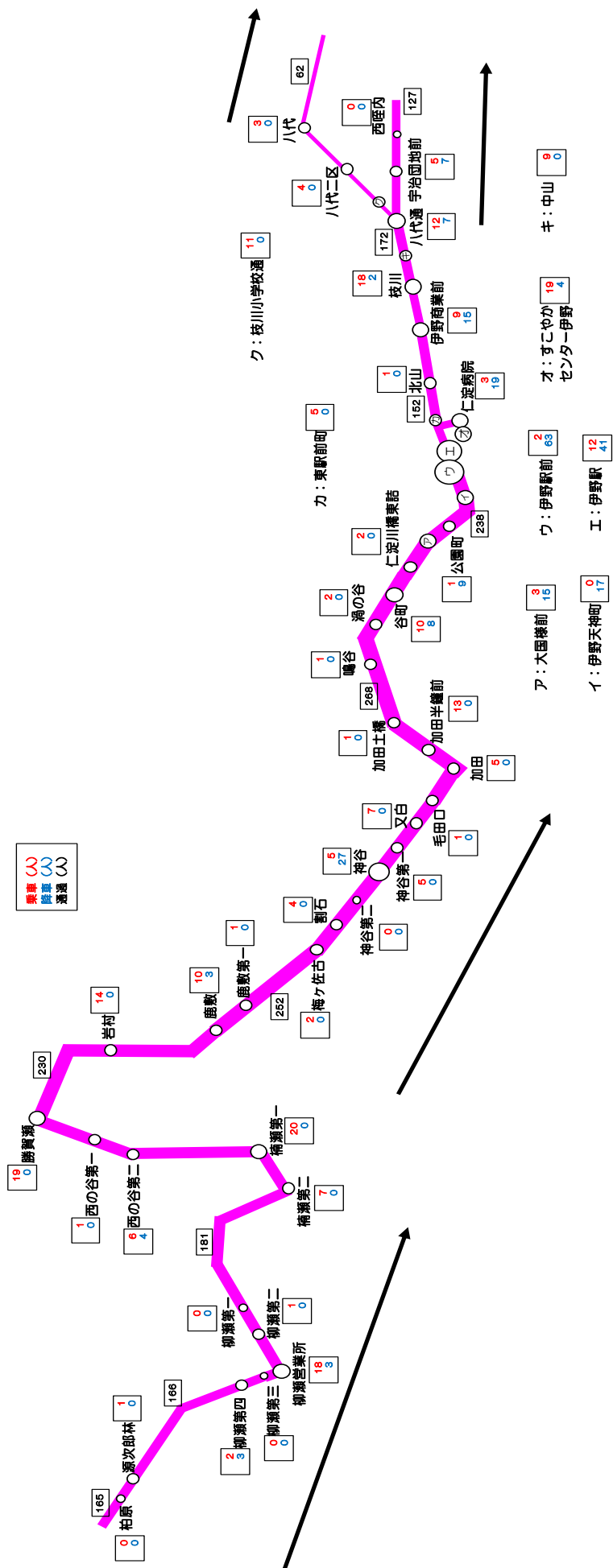
(4) 各便の利用者数

	1週間の総乗客数 (人)	1週間の総降客数 (人)	運行日(日)	1週間の総便数 (便)	1日あたりの乗客 数(人/日)	1日あたりの降客 数(人/日)	1便あたりの乗客 数(人/便)	1便あたりの降客 数(人/便)
①土居⇒西陸内⇒高知駅BT行	174	95	7	21	24.86	13.57	8.29	4.52
②高知駅BT⇒西陸内⇒土居行	32	76	7	21	4.57	10.86	1.52	3.62
③柳瀬営業所⇒八代⇒高知駅BT行	41	12	7	7	5.86	1.71	5.86	1.71
④北浦橋⇒八代⇒高知駅BT行	66	49	7	7	9.43	7.00	9.43	7.00
⑤高知駅BT⇒八代⇒北浦橋行	31	34	7	7	4.43	4.86	4.43	4.86
⑥長沢⇒西陸内⇒高知駅BT行	84	50	7	14	12.00	7.14	6.00	3.57
⑦高知駅BT⇒西陸内⇒長沢行	109	125	7	14	15.57	17.86	7.79	8.93
⑧北浦橋⇒西陸内⇒高知駅BT行	31	18	7	14	4.43	2.57	2.21	1.29
⑨高知駅BT⇒西陸内⇒北浦橋行	32	44	7	7	4.57	6.29	4.57	6.29
⑩土居⇒八代⇒高知駅BT行	25	10	7	7	3.57	1.43	3.57	1.43
⑪高知駅BT⇒八代⇒長沢行	28	57	7	7	4.00	8.14	4.00	8.14
⑫すこやかセンター伊野⇒北浦橋行	5	3	7	7	0.71	0.43	0.71	0.43
⑬土居⇒すこやかセンター伊野行	0	0	5	5	0.00	0.00	0.00	0.00
⑭すこやかセンター伊野⇒土居行	12	12	5	5	2.40	2.40	2.40	2.40
⑮すこやかセンター伊野⇒柳瀬営業所	1	1	5	5	0.20	0.20	0.20	0.20
⑯長沢⇒すこやかセンター伊野行	61	61	7	17	8.71	8.71	3.59	3.59
⑰すこやかセンター伊野⇒長沢行	57	52	7	14	8.14	7.43	4.07	3.71

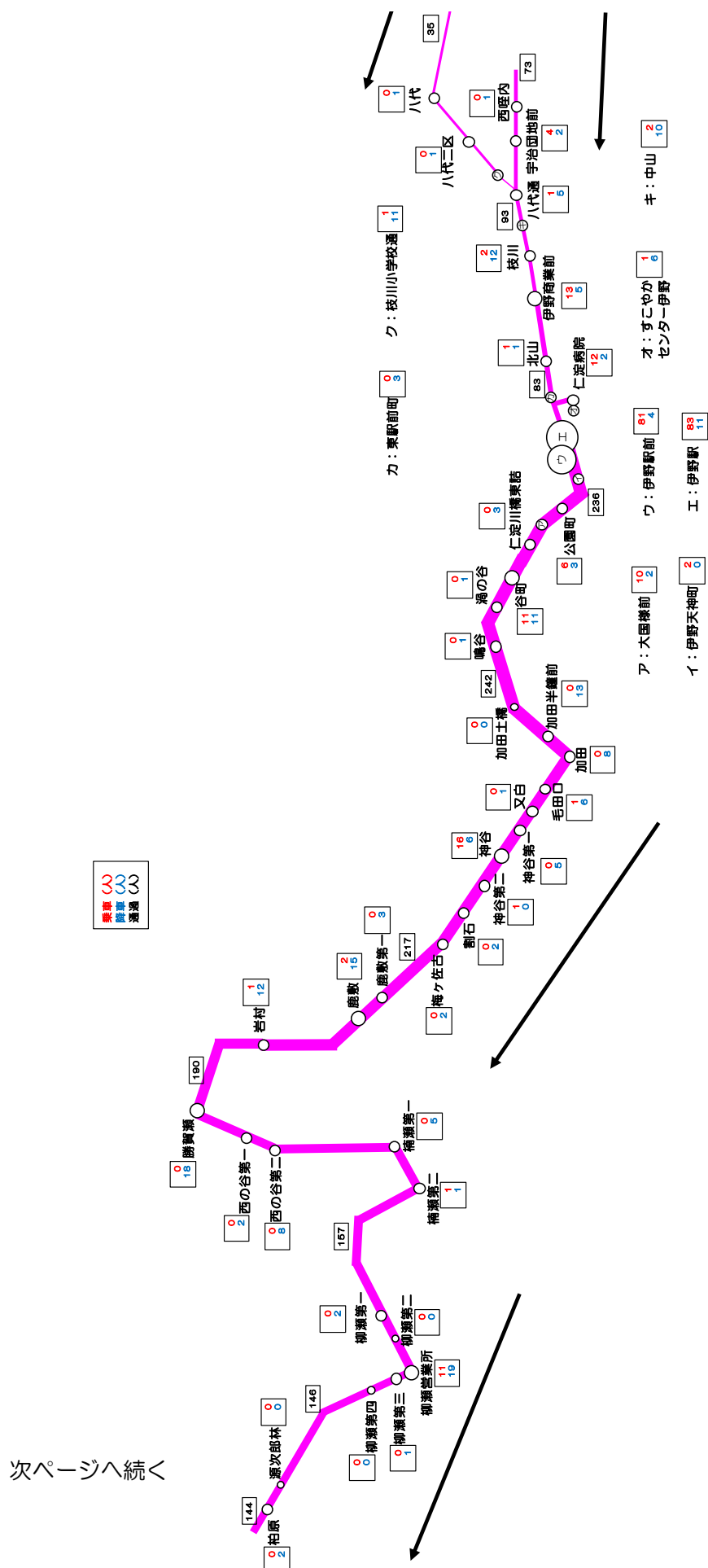
1 週間の利用状況（高知市行）【長沢、柳野 → 西咥内、八代】（1/2）



1週間の利用状況（高知市行）【長沢、柳野 → 西睦内、八代】（2/2）

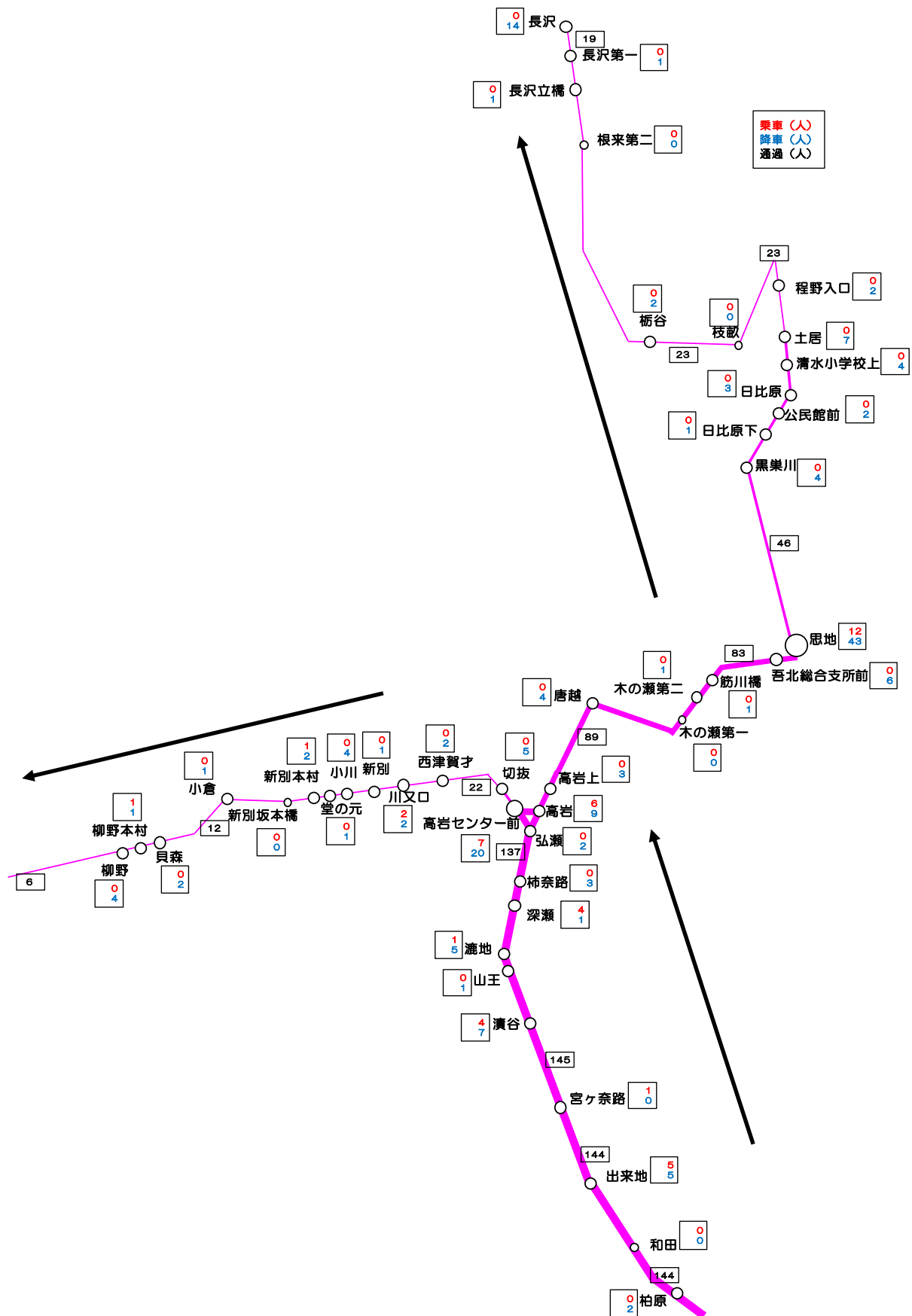


1 週間の利用状況（長沢、柳野行）【西咥内、八代 → 長沢、柳野】（1/2）



次ページへ続く

1 週間の利用状況（長沢、柳野行）【西啗内、八代 → 長沢、柳野】（2/2）



4) 利用者アンケート

- ・実施期間：令和3年11月
- ・200人に配布。回答者数55人（回収率27.5%）。
- ・17路線の車内で配布。郵送回収。

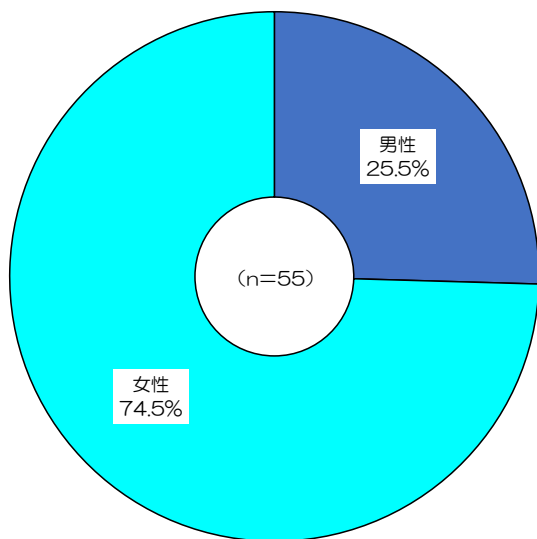
「調査結果」

n：質問に対する回答者数

◆アンケート調査のまとめ

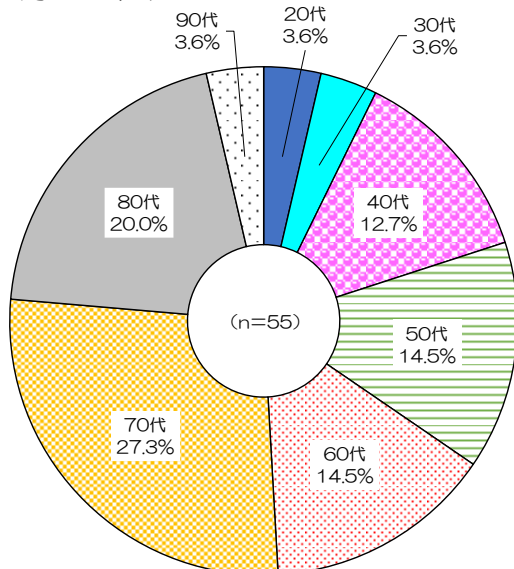
- ・利用者は女性が多く、70～80代が多い。
- ・移動目的は、通院が全体の39.6%と最も多い。
- ・利用頻度は、年に数回程度が全体の28.0%と最も多い。
- ・乗降区間（移動傾向）としては、「伊野地区－神谷地区」が全体の22.9%と最も多い。
- ・バスをより使いやすくするための取組としては、「バスの運行本数を増やす」が全体の34.2%と最も多い。
- ・「運行頻度」の満足度が低い。

問1 性別



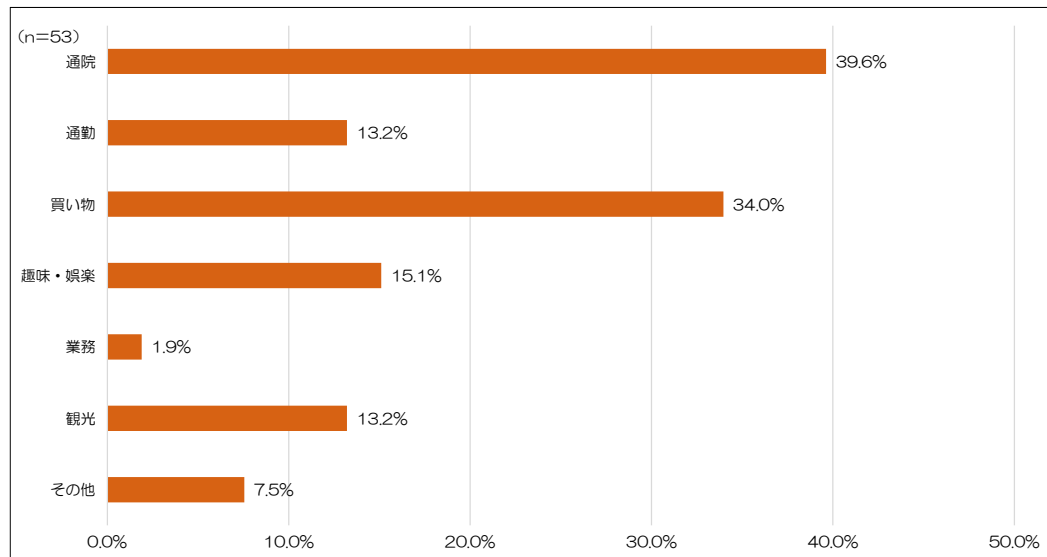
	n	%
男性	14	25.5%
女性	41	74.5%
総計	55	100.0%
無回答・無効票	0	

問2 年齢



	n	%
10代	0	0.0%
20代	2	3.6%
30代	2	3.6%
40代	7	12.7%
50代	8	14.5%
60代	8	14.5%
70代	15	27.3%
80代	11	20.0%
90代	2	3.6%
100歳以上	0	0.0%
総計	55	100.0%
無回答・無効票	0	

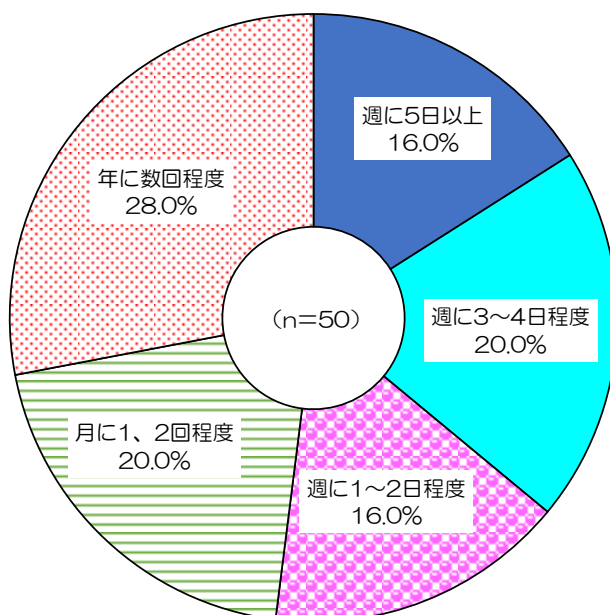
問5 移動目的



※複数回答のため合計が100%にならない。

	n	%
通院	21	39.6%
通勤	7	13.2%
買い物	18	34.0%
趣味・娯楽	8	15.1%
業務	1	1.9%
観光	7	13.2%
その他	4	7.5%
回答数	53	100.0%
無回答・無効票	2	

問6 利用頻度

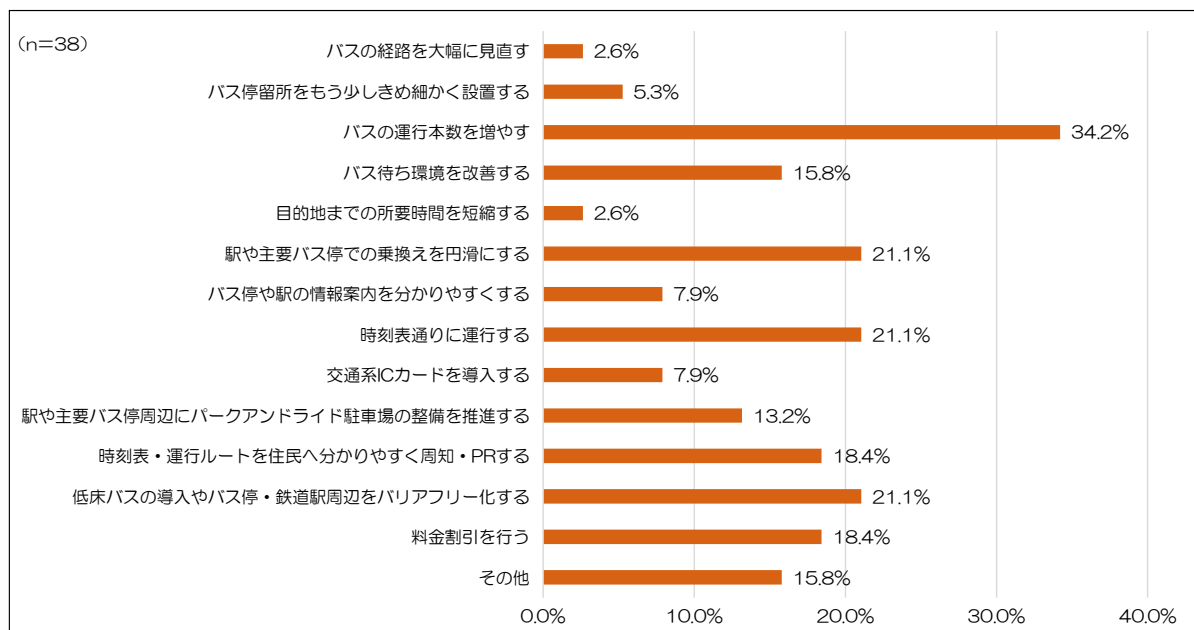


	n	%
週に3～4日程度	8	16.0%
週に3～4日程度	10	20.0%
週に1～2日程度	8	16.0%
月に1、2回程度	10	20.0%
年に数回程度	14	28.0%
総計	50	100.0%
無回答・無効票	5	

問7② 乗降区間

乗降区間	n	%
伊野地区－神谷地区	8	22.9%
伊野地区－高知市	4	11.4%
中本川地区－伊野地区	3	8.6%
高知市－枝川地区	2	5.7%
小川地区－小川地区	2	5.7%
中本川地区－高知市	2	5.7%
高知市－清水地区	2	5.7%
伊野地区－枝川地区	1	2.9%
伊野地区－小川地区	1	2.9%
伊野地区－仁淀川町	1	2.9%
伊野地区－清水地区	1	2.9%
神谷地区－高知市	1	2.9%
高知市－下八川地区	1	2.9%
高知市－三瀬地区	1	2.9%
三瀬地区－伊野地区	1	2.9%
小川地区－三瀬地区	1	2.9%
小川地区－清水地区	1	2.9%
上八川地区－伊野地区	1	2.9%
神谷地区－清水地区	1	2.9%
総計	35	100.0%
無回答・無効票	20	

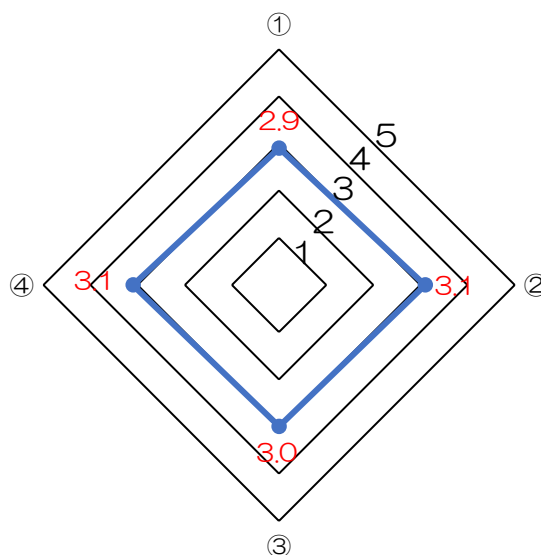
問8 バスをより使いやすくするための取組（3つまで選択可能）



※複数回答のため合計が100%にならない。

問9 県交北部交通の運行路線に対する満足度（加重平均で算出）

満足度評価項目	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
①運行頻度	5	4	3	2	1
②運行時間帯	5	4	3	2	1
③料金	5	4	3	2	1
④行先	5	4	3	2	1



【加重平均の算出方法】

- 「満足」5点、「やや満足」4点、「どちらともいえない」3点、「やや不満」2点、「不満」1点と点数を付け、それぞれ回答者数で掛けて合計し、総回答者数で除して算出した。
- 数値が5に近いほど満足度が高い。
- 例) 運行頻度の加重平均 = $\{(5点 \times 3人) + (4点 \times 3人) + (3点 \times 18人) + (2点 \times 7人) + (1点 \times 3人)\} \div 34人 = 2.9$

5 嶺北観光自動車（路線バス）

1) 運行概要

(1) 時刻表・運賃

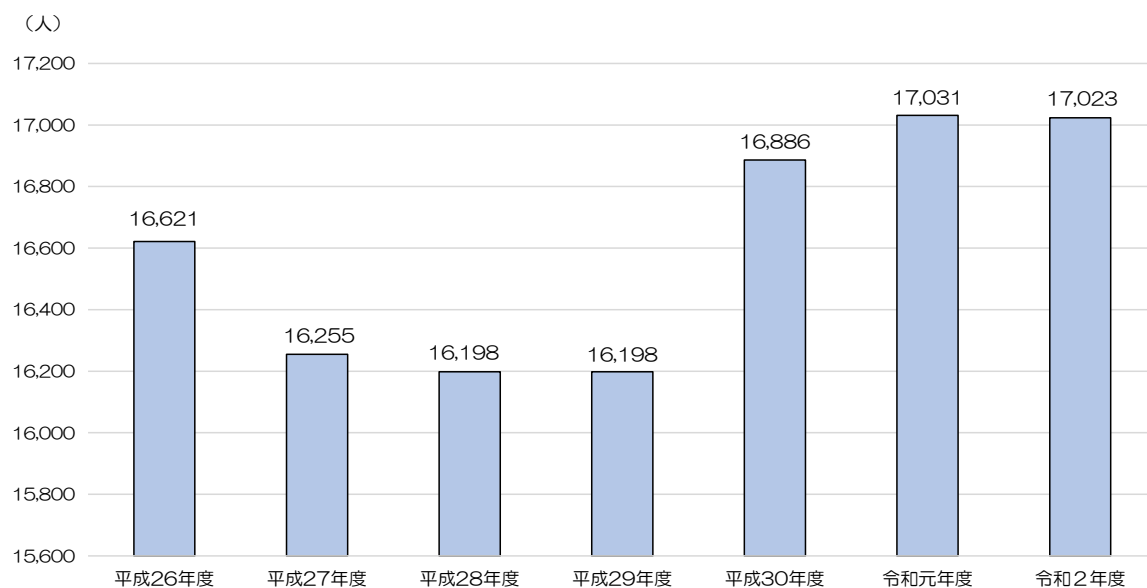
嶺北観光自動車の路線バスの始発は 6:50（田井⇒長沢）となり、終発は 18:20（桑瀬⇒日野浦局前）となっています。長沢から日の浦局前間の運賃は 460 円となっています。

2) 利用状況

(1) 年間利用者数

嶺北観光自動車の路線の年間利用者数は平成 29 年度以降、増加傾向にあります。

▼年間利用者数



3) 乗降調査

「調査概要」

- ・調査期間：2021 年 12 月 1 日～7 日（土日を含む 1 週間）
- ・調査方法：いの町内の主要バス停における乗車人数、降車人数を人手観測
- ・対象路線：9 路線

「乗降調査結果」

(1) 1 週間の総利用者数

	乗客	降客
1 週間の総利用者数 (人)	54	54

(2) 各曜日の利用者数

各曜日の利用者数（人）	乗客	降客
月曜日	11	11
火曜日	11	11
水曜日	11	11
木曜日	11	11
金曜日	9	9
土曜日	1	1
日曜日	0	0
総計	54	54

(3) 各便の利用者数

	1週間の総乗客数（人）	1週間の総降客数（人）	運行日（日）	1週間の総便数（便）	1日あたりの乗客数（人/日）	1日あたりの降客数（人/日）	1便あたりの乗客数（人/便）	1便あたりの降客数（人/便）
①大川村分岐⇒日の浦局前	0	0	6	6	0.00	0.00	0.00	0.00
②日の浦局前⇒大川村分岐	0	0	6	6	0.00	0.00	0.00	0.00
③田井⇒高藪⇒日の浦局前	0	0	7	14	0.00	0.00	0.00	0.00
④日の浦局前⇒高藪⇒田井	0	0	7	7	0.00	0.00	0.00	0.00
⑤田井⇒中野川集会所⇒長沢	28	28	7	7	4.00	4.00	4.00	4.00
⑥長沢⇒中野川集会所⇒田井	21	21	7	7	3.00	3.00	3.00	3.00
⑦長沢⇒中野川集会所⇒大川局前	5	5	7	7	0.71	0.71	0.71	0.71
⑧桑瀬⇒日の浦局前	0	0	6	6	0.00	0.00	0.00	0.00
⑨日の浦局前⇒中野川集会所⇒長沢	0	0	7	7	0.00	0.00	0.00	0.00

(4) 利用特性

利用者は日の浦局前、中野川集会所、戸中橋で乗車される方が多く、降車は長沢で多くなっています。また、長沢で乗車される方が多く、降車は戸中橋、中野川集会所、日の浦局前で多くなっています。

6 土佐市観光【ドラゴンバス】（路線バス）

1) 運行概要

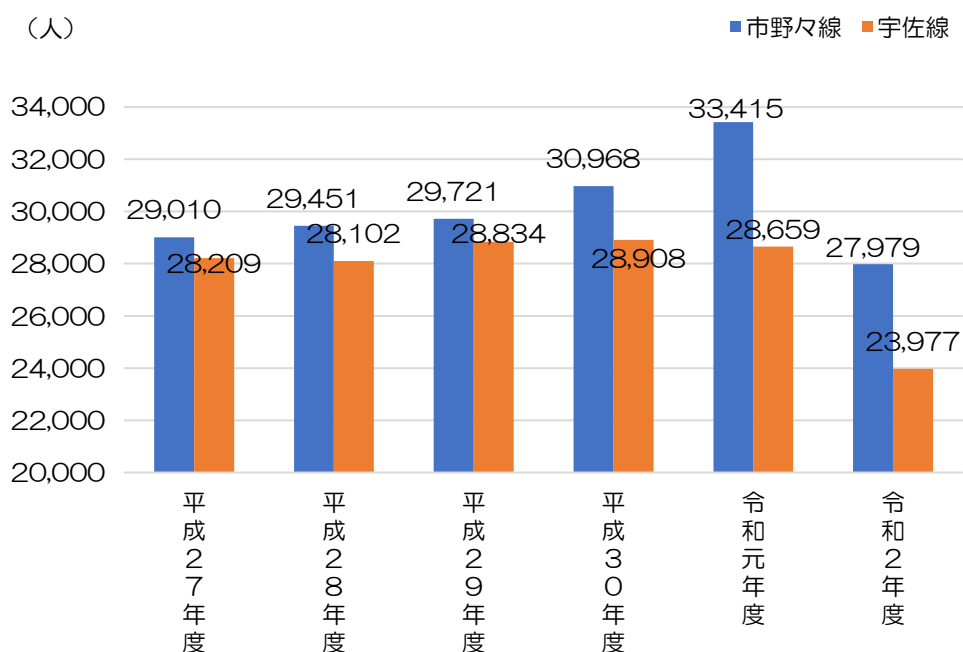
ドラゴンバスは市野々線6便、宇佐線6便が運行しています。

2) 利用状況

(1) 年間利用者数

ドラゴンバスの年間利用者数を見ると、市野々線は平成27年度以降増加傾向にありましたが、令和2年度は減少しており、新型コロナウイルス感染症の影響もあったと思われます。宇佐線は平成30年度以降わずかに減少傾向にあり、令和2年度は大幅に減少し、こちらも新型コロナウイルス感染症の影響もあったと思われます。

▼年間利用者数



3) 乗降調査

「調査概要」

- ・調査期間：2020年4月1日～9月30日（半年間）
- ・調査方法：土佐市、いの町内の主要バス停における乗車人数、降車人数を人手観測
- ・対象路線：2路線12便

「乗降調査結果」

(1) 半年間の総利用者数

	乗客	降客
半年間の総利用者数（人）	24,857	24,857

(2) 各便の利用者数

	半年間の総乗客数（人）	半年間の総降客数（人）	運行日（日）	半年間の総便数（便）	1日あたりの乗客数（人/日）	1日あたりの降客数（人/日）	1便あたりの乗客数（人/便）	1便あたりの降客数（人/便）
①市野々線 第1便	3,017	3,017	148	148	20.39	20.39	20.39	20.39
②市野々線 第2便	1,801	1,801	183	183	9.84	9.84	9.84	9.84
③市野々線 第3便	2,290	2,290	183	183	12.51	12.51	12.51	12.51
④市野々線 第4便	1,286	1,286	183	183	7.03	7.03	7.03	7.03
⑤市野々線 第5便	3,547	3,547	183	183	19.38	19.38	19.38	19.38
⑥市野々線 第6便	1,438	1,438	148	148	9.72	9.72	9.72	9.72
⑦宇佐線 第1便	1,262	1,262	148	148	8.53	8.53	8.53	8.53
⑧宇佐線 第2便	2,675	2,675	183	183	14.62	14.62	14.62	14.62
⑨宇佐線 第3便	2,598	2,598	183	183	14.20	14.20	14.20	14.20
⑩宇佐線 第4便	1,946	1,946	183	183	10.63	10.63	10.63	10.63
⑪宇佐線 第5便	1,972	1,971	183	183	10.78	10.77	10.78	10.77
⑫宇佐線 第6便	1,025	1,026	148	148	6.93	6.93	6.93	6.93

(3) 利用特性

利用者は、土佐市内から伊野駅間、伊野駅から土佐市内間の利用が多く、町内移動はあまり見られません。

7 町営バス（伊野循環線）

1) 運行概要

町営バス（伊野循環線）は、池ノ内・天王まわりが3便、波川周りが3便運行されています。

(1) 時刻表・運賃

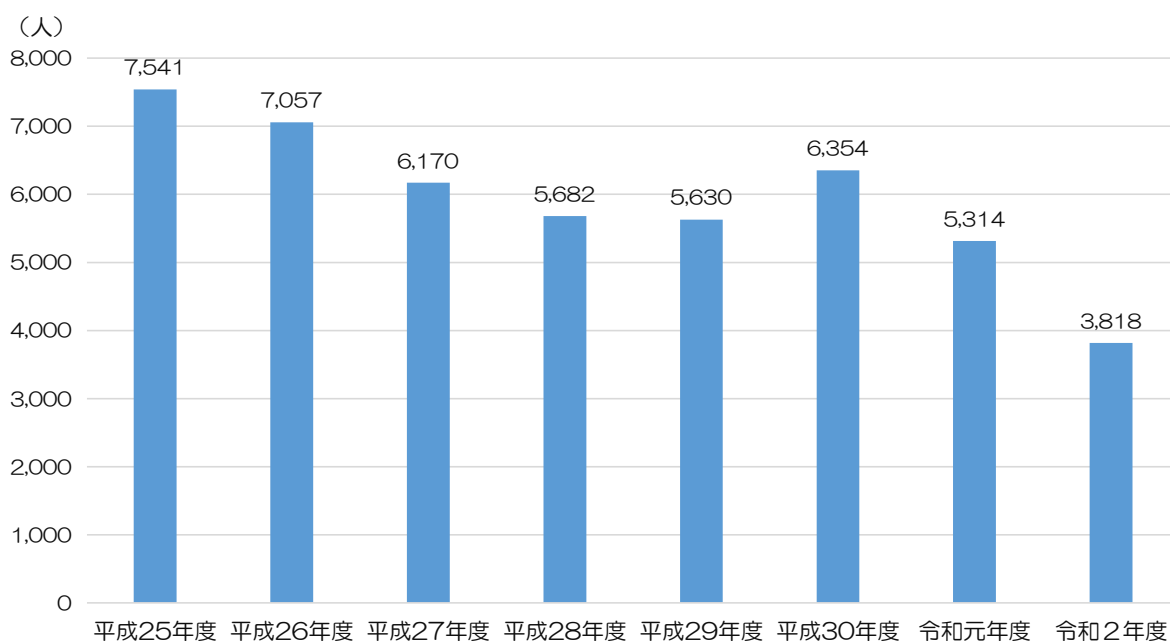
町営バス（伊野循環線）の始発は 6:35（第 1 便）となり、終発は 17:40（第 6 便）となっています。運賃は 200 円となっています。

2) 利用状況

(1) 年間利用者数

町営バス（伊野循環線）の乗車人数は年々減少傾向にあります。

▼年間利用者数



(2) 乗降調査

「調査概要」

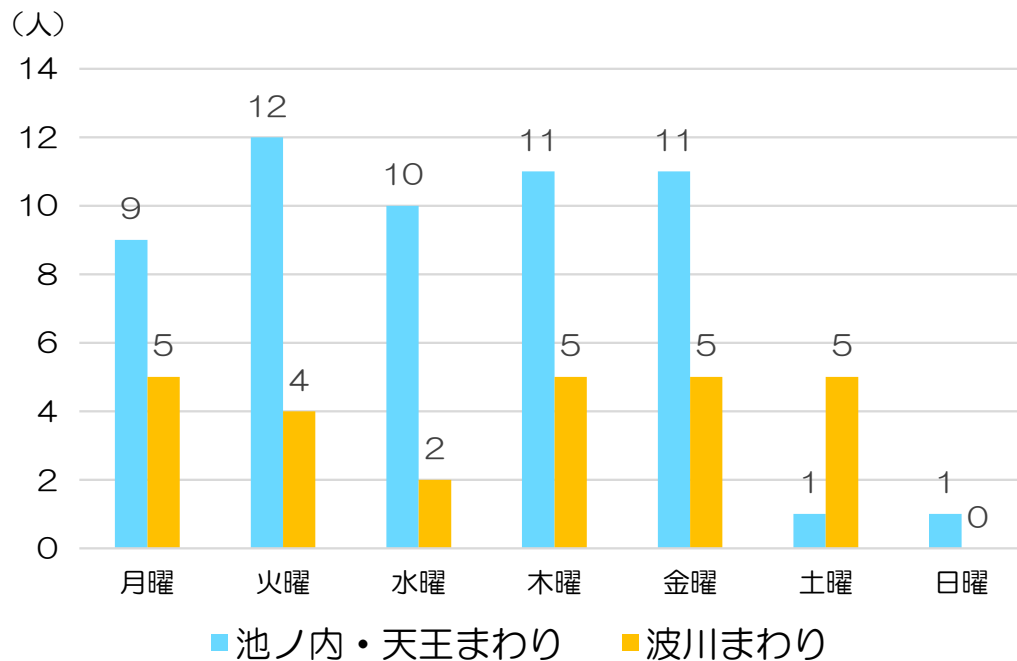
- ・調査期間：2021 年 10 月 2 日～8 日（土日を含む 1 週間）
- ・調査方法：いの町内の主要バス停における乗車人数、降車人数を人手観測
- ・対象路線：2 路線

「乗降調査結果」

① 1 週間の総利用者数

	池ノ内・天王まわり	波川まわり
1 週間の総利用者数 (人)	55	26
1 週間の総便数 (便)	19	21
1 便あたりの利用者数 (人/便)	2.89	1.24

② 各曜日の利用者数



各曜日の利用者数 (人)	池ノ内・天王まわり	波川まわり
月曜日	9	5
火曜日	12	4
水曜日	10	2
木曜日	11	5
金曜日	11	5
土曜日	1	5
日曜日	1	0
総計	55	26

③ 各便の利用者数

各便の利用者数	池ノ内・天王まわり			波川まわり		
便名	第2便	第4便	第6便	第1便	第3便	第5便
1週間の総利用者数 (人)	22	24	9	3	17	6
1週間の総便数 (便)	5	7	7	7	7	7
1日あたりの利用者数 (人/日)	3.14	3.43	1.29	0.42	2.43	0.86
1便あたりの利用者数 (人/便)	4.40	3.43	1.29	0.42	2.43	0.86

※第2便＝土・日・祝日・年末年始（12/30～1/3）運休

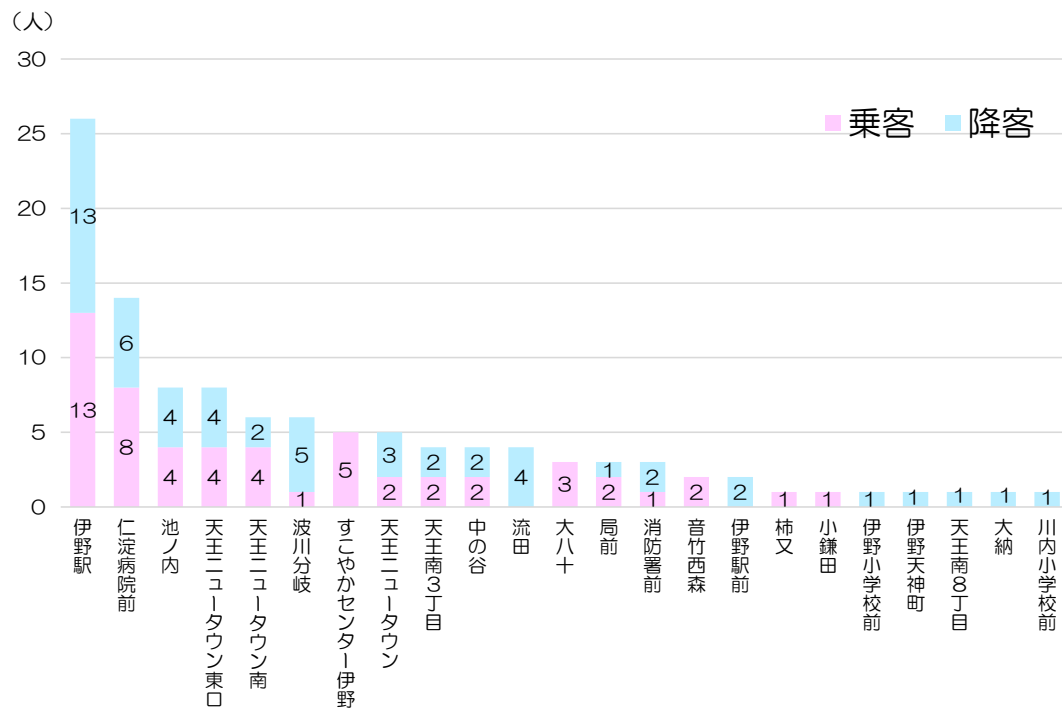
④ 利用特性

- ・1週間の総利用者数は、池ノ内・天王まわり 55 人、波川まわり 26 人。
- ・1便あたりの利用者数は、池ノ内・天王まわり 2.89 人/便、波川まわり 1.24 人/便。
- ・各曜日の利用者数をみると、池ノ内・天王まわりは土曜日・日曜日の利用者が少なく、波川まわり水曜日・日曜日が少ない。
- ・各便の1便あたりの利用者数をみると、最も多いのが第2便 4.40 人/便、最も少ないのが第1便 0.42 人/便。
- ・バス停別の乗降客数をみると、池ノ内・天王まわりは伊野駅（乗車 13 人、降車 13 人）が最も多く、次いで仁淀病院前（乗車 8 人、降車 6 人）となる。波川まわりは伊野駅（乗車 3 人、降車 15 人）が最も多く、次いで仁淀病院前（乗車 1 人、降車 5 人）となる。
- ・1便あたりの利用状況をみると、池ノ内・天王まわりは伊野駅、仁淀病院前で乗車する人が多く、天王・川内地区で降車している。また、天王・川内地区で乗車する人は伊野駅、仁淀病院前で降車する人が多くなっている。一方、波川まわりは、天王・川内地区で乗車する人が多く、伊野駅、仁淀病院前で多く降車している。また、伊野駅、仁淀病院前で乗車し、天王・川内地区で降車する人は池ノ内・天王まわりと比べると、少ない傾向にある。

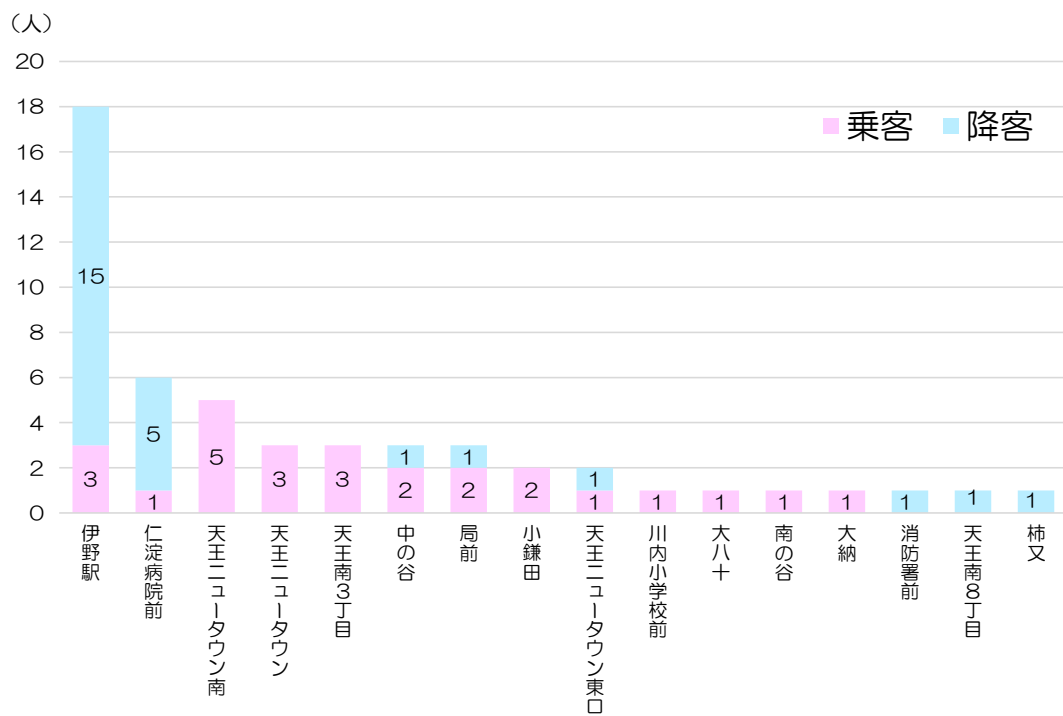
⑤ バス停別 乗降客数（1週間の総利用者数）

(人) 停留所	池ノ内・天王まわり		波川まわり	
	乗客	降客	乗客	降客
すこやかセンター伊野	5	0	0	0
仁淀病院前	8	6	1	5
伊野小学校前	0	1	0	0
消防署前	1	2	0	1
大國さま前	0	0	0	0
公園町	0	0	0	0
音竹山崎	0	0	0	0
音竹中	0	0	0	0
音竹西森	2	0	0	0
音竹	0	0	0	0
伊野天神町	0	1	0	0
伊野駅前	0	2		
伊野駅	13	13	3	15
伊野南墓地公園前	0	0	0	0
流田	0	4	0	0
柿又	1	0	0	1
池ノ内	4	4	0	0
池ノ内分岐	0	0	0	0
天王ニュータウン東口	4	4	1	1
天王南8丁目	0	1	0	1
天王ニュータウン南	4	2	5	0
天王南3丁目	2	2	3	0
天王ニュータウン	2	3	3	0
天王ニュータウン西口	0	0	0	0
梅の木第二	0	0	0	0
大坪橋	0	0	0	0
大納	0	1	1	0
局前	2	1	2	1
八田	0	0	0	0
大元	0	0	0	0
南の谷	0	0	1	0
中の谷	2	2	2	1
小八十	0	0	0	0
大八十	3	0	1	0
天神	0	0	0	0
小鎌田	1	0	2	0
川内小学校前	0	1	1	0
尾山	0	0	0	0
波川分岐	1	5	0	0
保養センター通	0	0	0	0
仁淀川橋東詰	0	0	0	0
合計	55	55	26	26

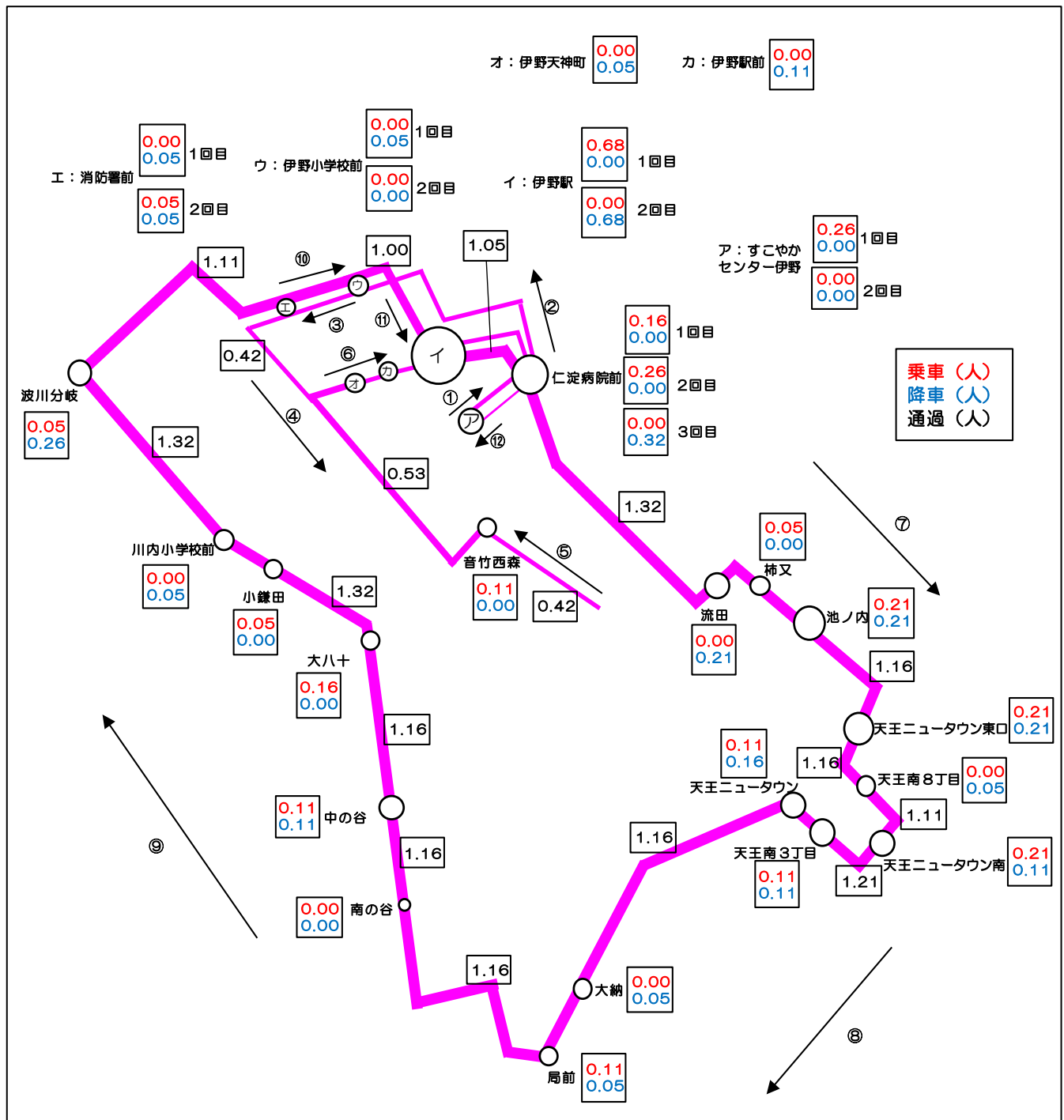
▼バス停別 乗降客数（池ノ内・天王まわり）



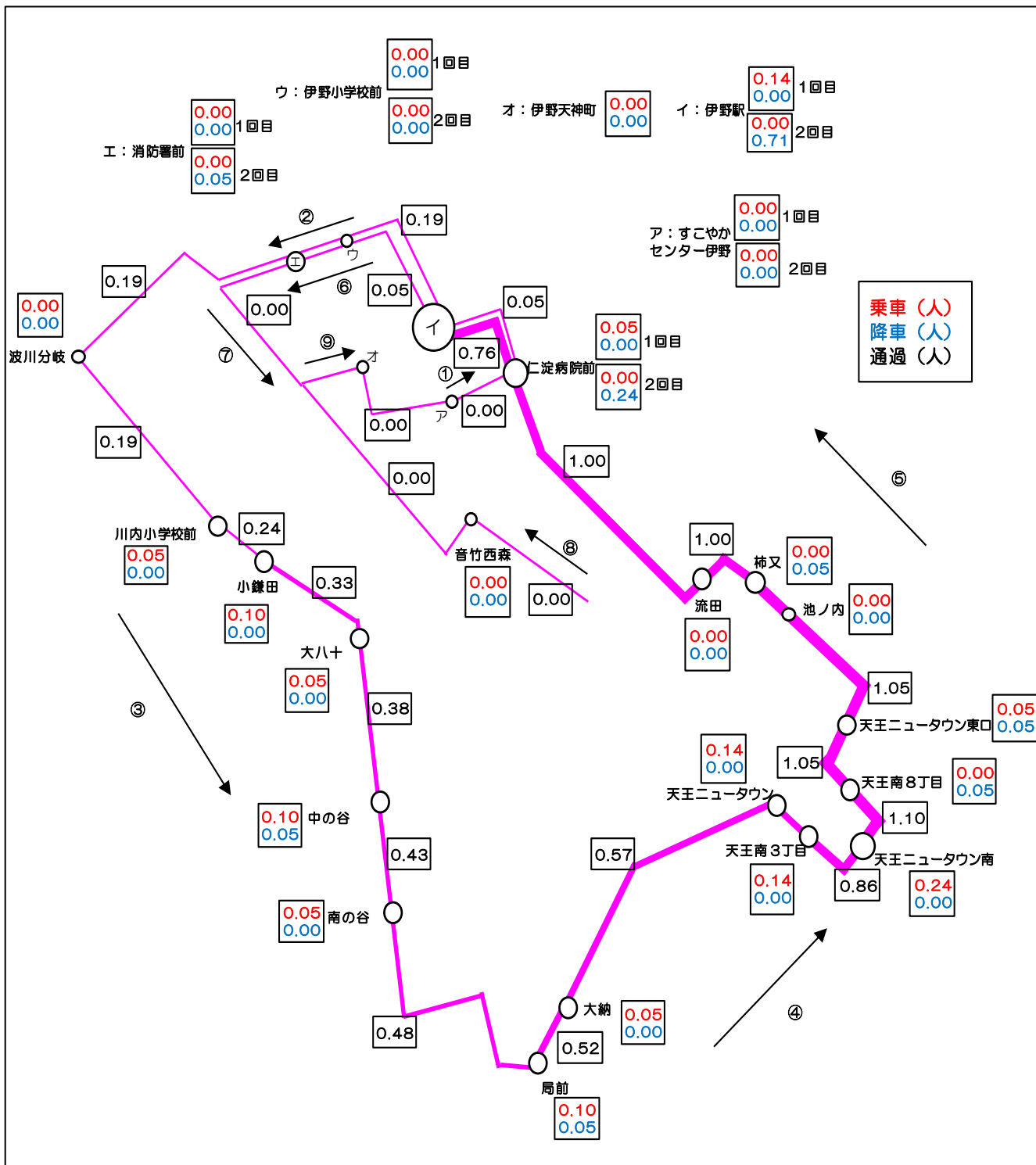
▼バス停別 乗降客数（波川まわり）



▼1 便あたりの利用状況（池ノ内・天王まわり）



▼1 便あたりの利用状況（波川まわり）



3) 利用者アンケート

- ・実施期間：令和3年11月
- ・30人に配布。回答者22人（73.3%）。
- ・2路線の車内で配布。郵送回収。

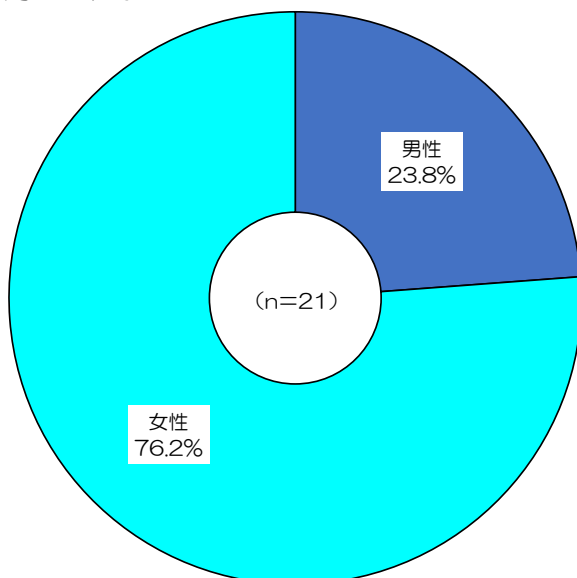
「調査結果」

n：質問に対する回答者数

◆アンケート調査のまとめ

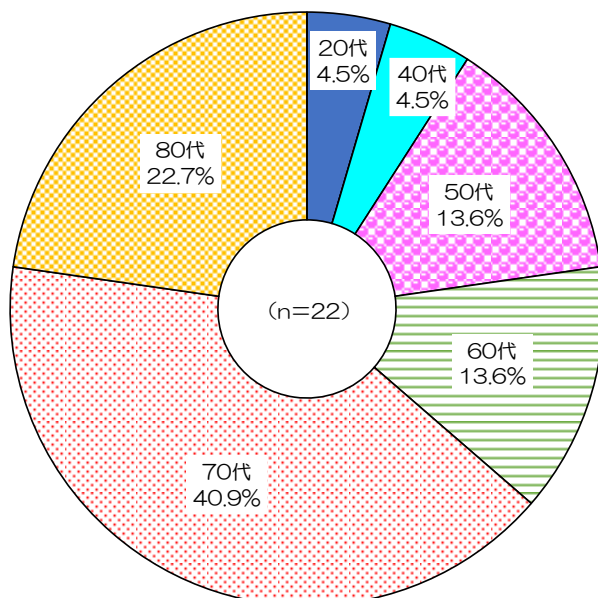
- ・利用者は女性が多く、70～80代が多い。
- ・移動目的は、通院、買い物が多い。
- ・利用頻度は、週に1～2日程度が多い。
- ・乗降場所（移動傾向）としては、「伊野駅、仁淀病院前・天王地区」、「伊野駅、仁淀病院前・川内地区」が多い。
- ・バスをより使いやすくするための取組としては、「バスの運行本数を増やす」が多い。
- ・「運行頻度」、「行先」の満足度が低い。

問1 性別



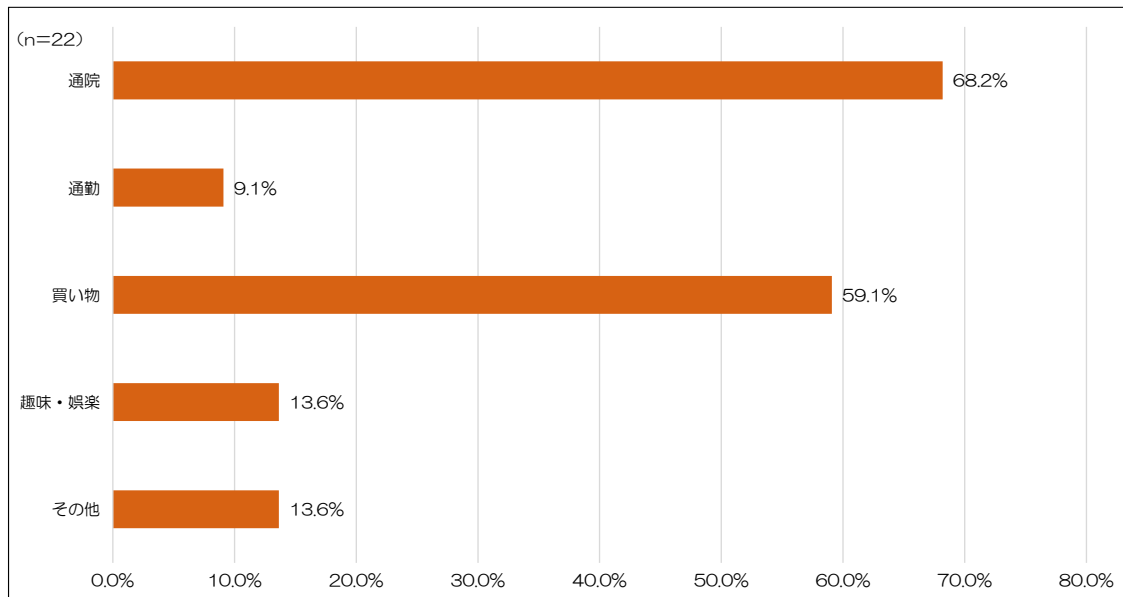
	n	%
男性	5	23.8%
女性	16	76.2%
総計	21	100.0%
無回答・無効票	1	

問2 年齢



	n	%
10代	0	0.0%
20代	1	4.5%
30代	0	0.0%
40代	1	4.5%
50代	3	13.6%
60代	3	13.6%
70代	9	40.9%
80代	5	22.7%
90代	0	0.0%
100歳以上	0	0.0%
総計	22	100.0%
無回答・無効票	0	

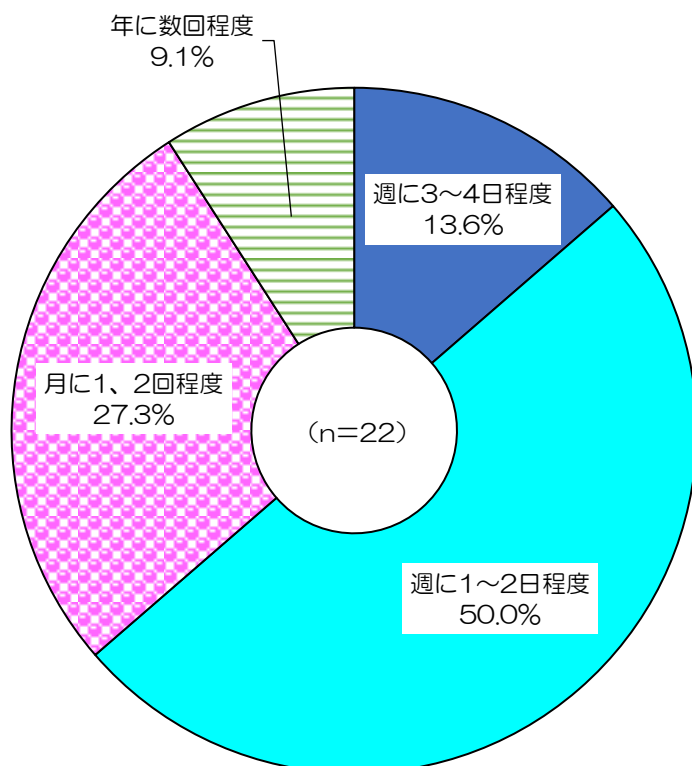
問5 移動目的



※複数回答のため合計が 100%にならない。

	n	%
通院	15	68.2%
通勤	2	9.1%
買い物	13	59.1%
趣味・娯楽	3	13.6%
その他	3	13.6%
回答数	22	100.0%
無回答・無効票	0	

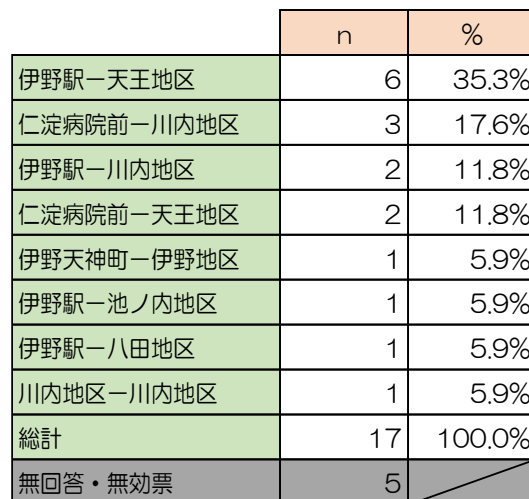
問6 利用頻度

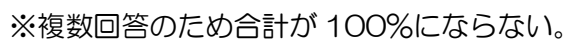


	n	%
週に3～4日程度	3	13.6%
週に1～2日程度	11	50.0%
月に1、2回程度	6	27.3%
年に数回程度	2	9.1%
総計	22	100.0%
無回答・無効票	0	

3.4 路線バス・町営バス 7 町営バス（伊野循環線）

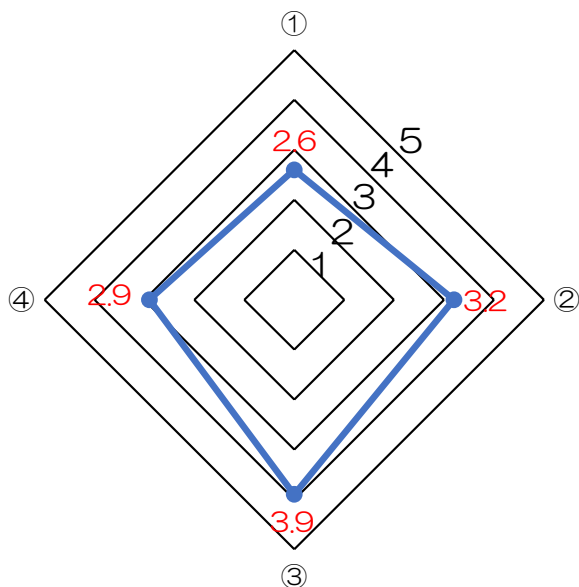
伊野駅一八田地区





問9 町営バス（伊野循環線）に対する満足度（加重平均で算出）

満足度評価項目	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
①運行頻度	5	4	3	2	1
②運行時間帯	5	4	3	2	1
③料金	5	4	3	2	1
④行先	5	4	3	2	1

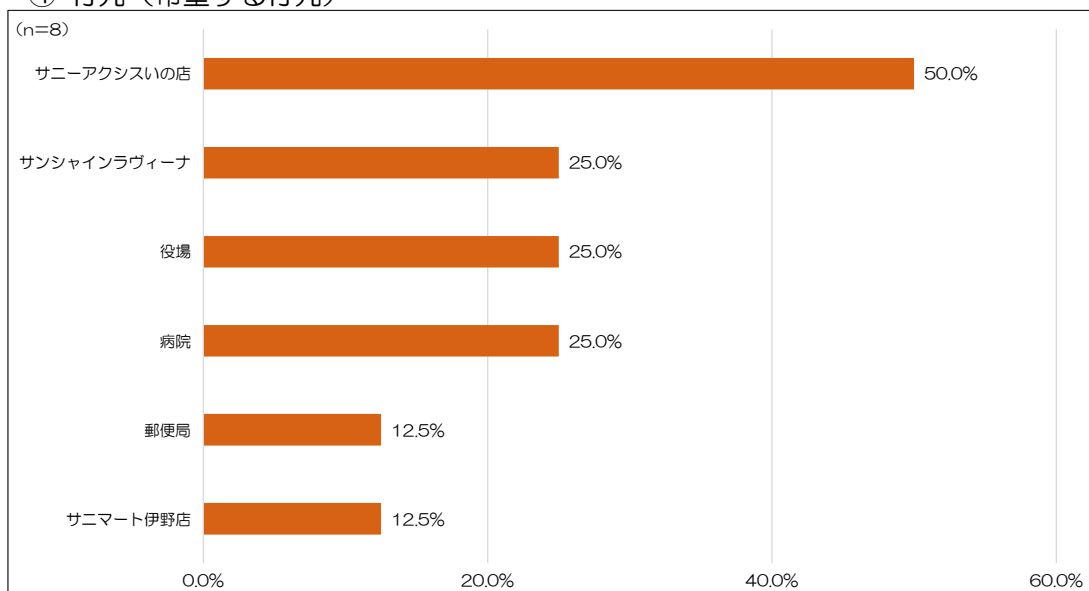


【加重平均の算出方法】

- ・「満足」5点、「やや満足」4点、「どちらともいえない」3点、「やや不満」2点、「不満」1点と点数を付け、それぞれ回答者数で掛けて合計し、総回答者数で除して算出した。
- ・数値が5に近いほど満足度が高い。
- ・例) 運行頻度の加重平均 = $\{(5点 \times 2人) + (4点 \times 1人) + (3点 \times 5人) + (2点 \times 8人) + (1点 \times 2人)\} \div 18人 = 2.6$

問9で「4. やや不満」、「5. 不満」に○をつけた方の要望

④ 行先（希望する行先）



※複数回答のため合計が100%にならない。

8 町営バス（長沢～寺川線）

1) 時刻表・運賃

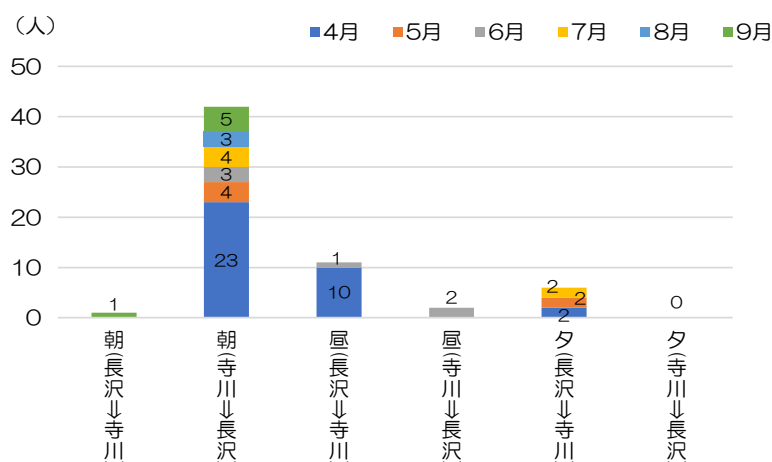
町営バス（長沢～寺川線）は、朝・夕は定期運行し、昼・土日祝・年末年始の運行は予約がある場合のみ、運行されます。運賃は 300 円となっています。

2) 利用状況

(1) 便ごとの利用者数

便ごとの利用者数（令和 3 年度（4～9 月））を見ると、朝便（寺川⇒長沢）が最も多く、42 人となっています。一方、夕便（寺川⇒長沢）の利用はありません。

▼便ごとの利用者数（令和 3 年度（4～9 月））



	(人)						
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	総計
朝(長沢⇒寺川)	0	0	0	0	0	1	1
朝(寺川⇒長沢)	23	4	3	4	3	5	42
昼(長沢⇒寺川)	10	0	1	0	0	0	11
昼(寺川⇒長沢)	0	0	2	0	0	0	2
夕(長沢⇒寺川)	2	2	0	2	0	0	6
夕(寺川⇒長沢)	0	0	0	0	0	0	0

出典：いの町

9 町営バス（長沢～大森線）

1) 時刻表・運賃

町営バス（長沢～大森線）は、スクールバス（大森線）が平成31年3月31日に廃止されたことに伴い、平成31年4月1日から新たに運行されることになりました。

朝・昼・夕の路線定期デマンドバス（予約が無いと運行しない）として運行を行っています。運賃は300円となっています。

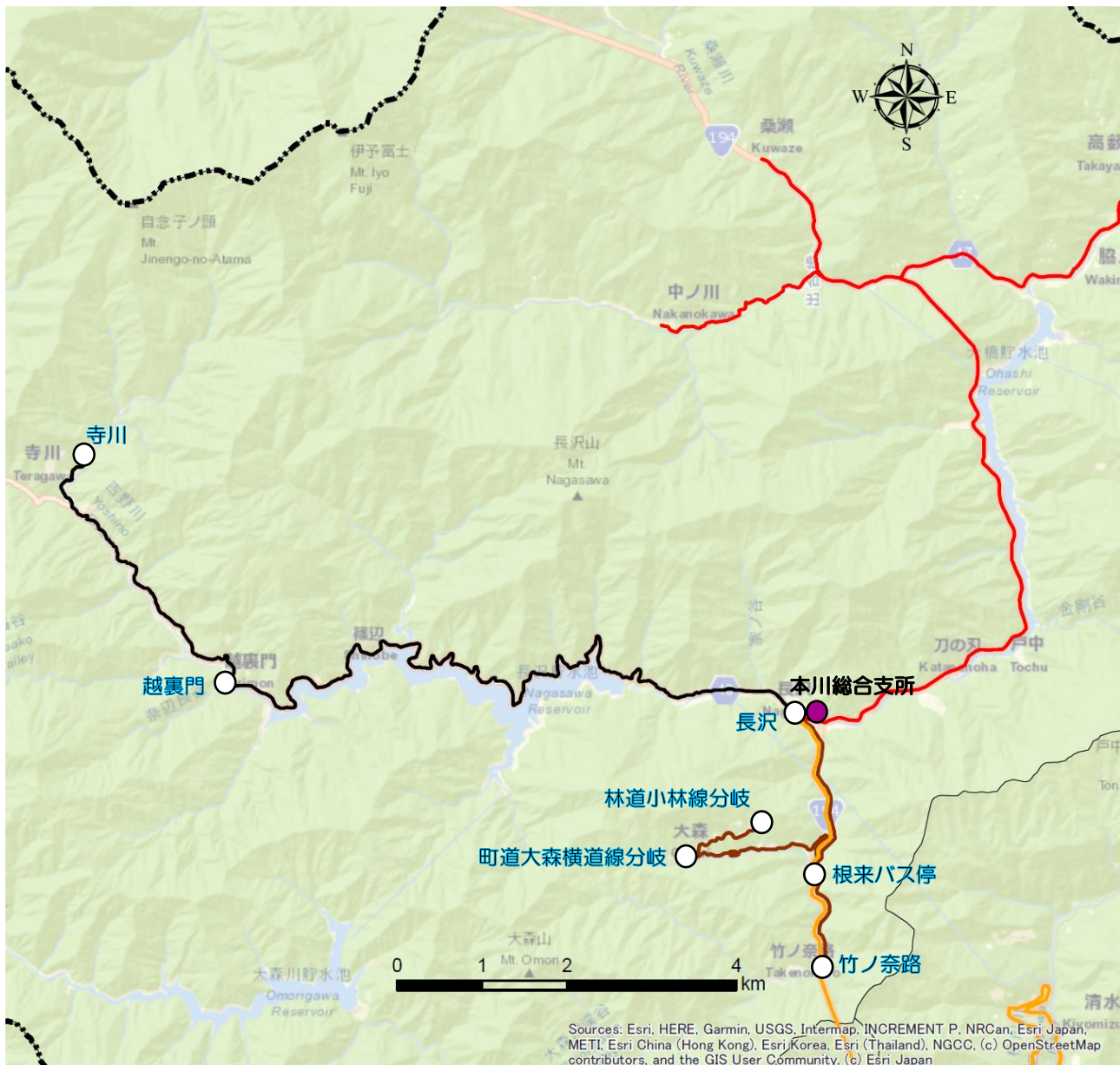
2) 利用状況

令和2年度の利用状況を見ると、運行日は1日（5/15（金））で4人の利用がありました。令和3年度（4月～10月）の利用はありません。

▼利用状況（5/15（金））

	発時刻	発地	着地	人員	長沢		竹ノ奈路		林道小林線分岐	
					乗	降	乗	降	乗	降
朝	8:25	長沢 大森	大森 長沢	2		2			2	
昼	11:32	長沢 大森	大森 長沢	2	2					2
昼	14:30	長沢 大森	大森 長沢							
夕	15:52	長沢 大森	大森 長沢							
夕	18:15	長沢 大森	大森 長沢							

▼町営バス（長沢～寺川線、長沢～大森線）の路線図



凡例



主な行政施設



バス停

路線バス（株式会社県交北部交通）

路線バス（有限会社嶺北観光自動車）

町営バス（長沢～寺川線）

町営バス（長沢～大森線）

3.5 乗合タクシー

1) 運行概要

本町では路線定期デマンド式乗合タクシー、区域運行デマンド式乗合タクシーを導入しています。

伊野地域で運行するのは、路線定期デマンド式乗合タクシー（小野、毛田、成山地区）、区域運行デマンド式乗合タクシー（中迫、横藪・蔭地区）です。

吾北地域で運行するのは、区域運行デマンド式乗合タクシー（吾北）です。

(1) 路線定期デマンド式乗合タクシー（小野、毛田、成山地区）

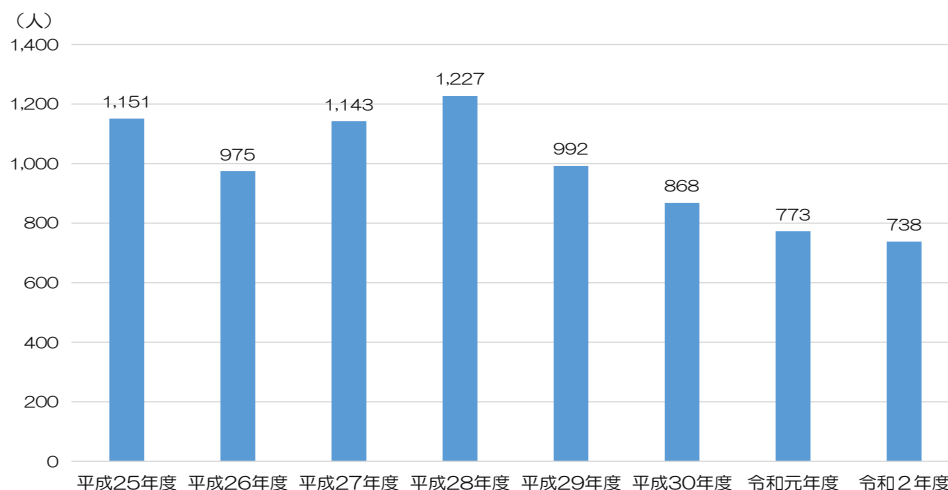
乗合タクシー（小野、毛田、成山地区）の乗車人数は年々減少傾向にあります。

① 路線定期デマンド式乗合タクシー（小野、毛田、成山地区）の概要

●運賃		
小野地区	毛田地区	成山地区
大人運賃 300 円	大人運賃 300 円	大人運賃 500 円
小児運賃 150 円	小児運賃 150 円	小児運賃 250 円
●運行曜日（ただし予約が必要）		
毎日運行（小野、毛田、成山）		
●予約受付時間		
・9:00～17:00		
・朝の便→前日の17:00まで		
・昼・晩の便→当日のご利用便の3時間前まで		
●予約に際しては、以下のが必要です。		
・利用日		
・行き先（すこやかセンター伊野行／小野行／毛田行／成山行）		
・乗車バス停名		
・乗車される方の氏名		
・乗車人数		
・連絡先（電話番号）		
●車両サイズ		
・セダンタイプ		
●会員登録なし		

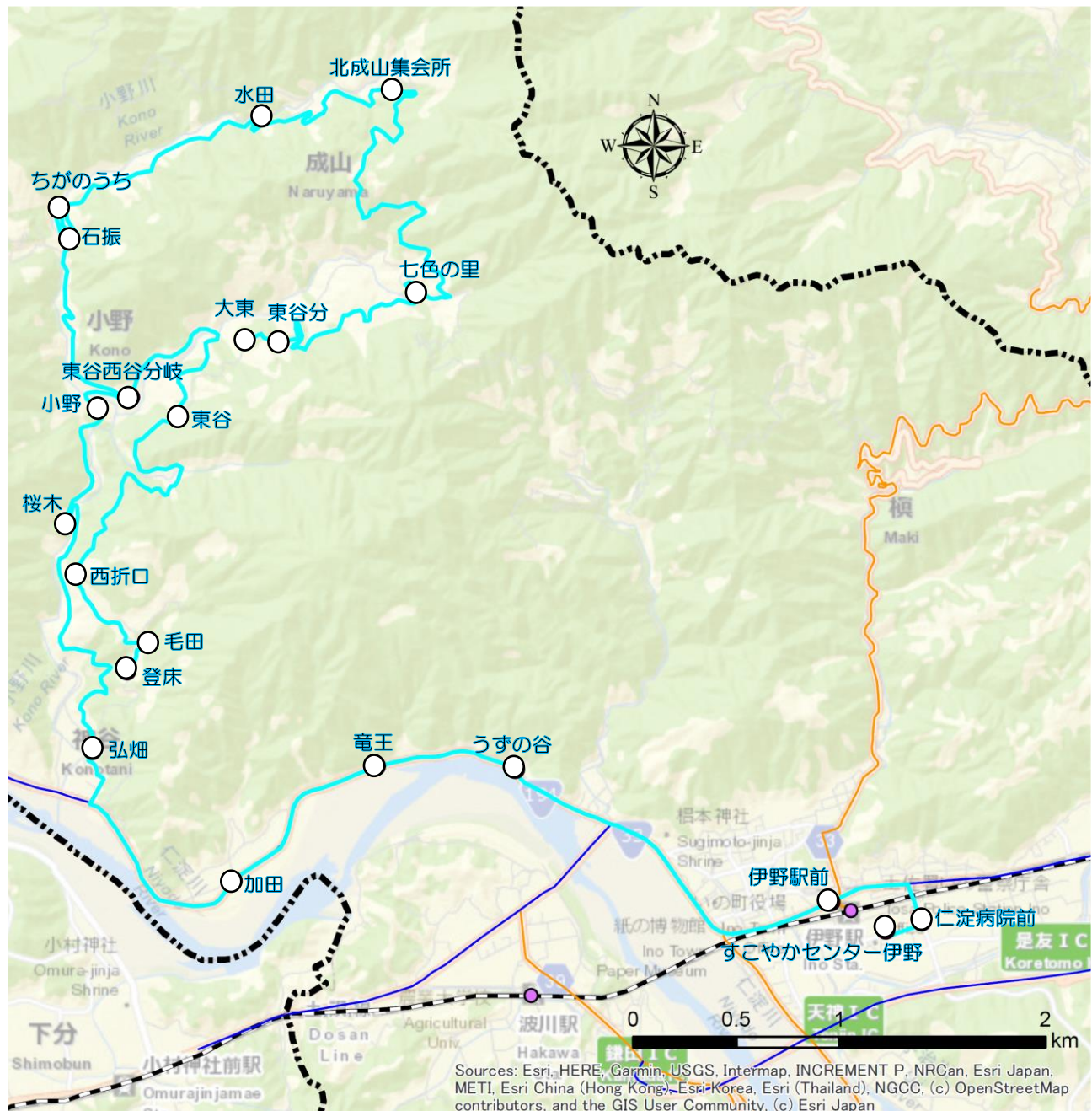
② 利用状況

▼年間利用者数



出典：いの町資料

▼乗合タクシー（小野、毛田、成山地区）の路線図



凡例	
	一般国道
	主要地方道
	J R 駅
	J R 土讃線
	バス停
	乗合タクシー（小野、毛田、成山地区）

③ 乗降調査

「調査概要」

- ・調査期間：2021年8月1日～31日
- ・調査方法：運行記録データより取得

「乗降調査結果」

(ア) 各曜日の利用者数

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日	総計
各曜日の 利用者数 (人)	4	1	28	0	10	1	1	45

(イ) 各便の利用者数

小野線

小野行	利用者数	すこやかセンター 伊野行	利用者数
第1便	0	第2便	0
第3便	0	第4便	2
第5便	0	第6便	0

毛田線

小野・毛田行	利用者数	すこやかセンター 伊野行	利用者数
第1便	0	第2便	0
第3便	0	第4便	0
第5便	0	第6便	0

成山線

小野・成山行	利用者数	すこやかセンター 伊野行	利用者数
第1便	0	第2便	0
第3便	3	第4便	21
第5便	19	第6便	0

(ウ) バス停別 乗降客数

小野線 すこやかセンター伊野行		
停留所	乗客 (人)	降客 (人)
小野	2	0
桜木	0	0
弘畑	0	0
加田	0	0
竜王	0	0
うずの谷	0	0
伊野駅前	0	2
仁淀病院前	0	0
すこやかセンター伊野	0	0
合計	2	2

成山線 小野・成山行			成山線 すこやかセンター伊野行		
停留所	乗客 (人)	降客 (人)	停留所	乗客 (人)	降客 (人)
すこやかセンター伊野	0	0	大東	0	0
仁淀病院前	3	0	東谷分岐	0	0
伊野駅前	19	0	どうがなる	9	0
うずの谷	0	0	七色の里	7	0
竜王	0	0	北成山集会所	0	0
加田	0	0	水田	0	0
弘畑	0	0	ちがのうち	2	0
桜木	0	0	駄馬	1	0
小野	0	0	石振	0	0
東谷西谷分岐	0	1	東谷	2	0
東谷	0	2	東谷西谷分岐	0	0
石振	0	2	小野	0	0
駄馬	0	1	桜木	0	0
ちがのうち	0	0	弘畑	0	0
水田	0	0	加田	0	0
北成山集会所	0	1	竜王	0	0
七色の里	0	6	うずの谷	0	0
どうがなる	0	9	伊野駅前	0	19
東谷分岐	0	0	仁淀病院前	0	2
大東	0	0	すこやかセンター伊野	0	0
合計	22	22	合計	21	21

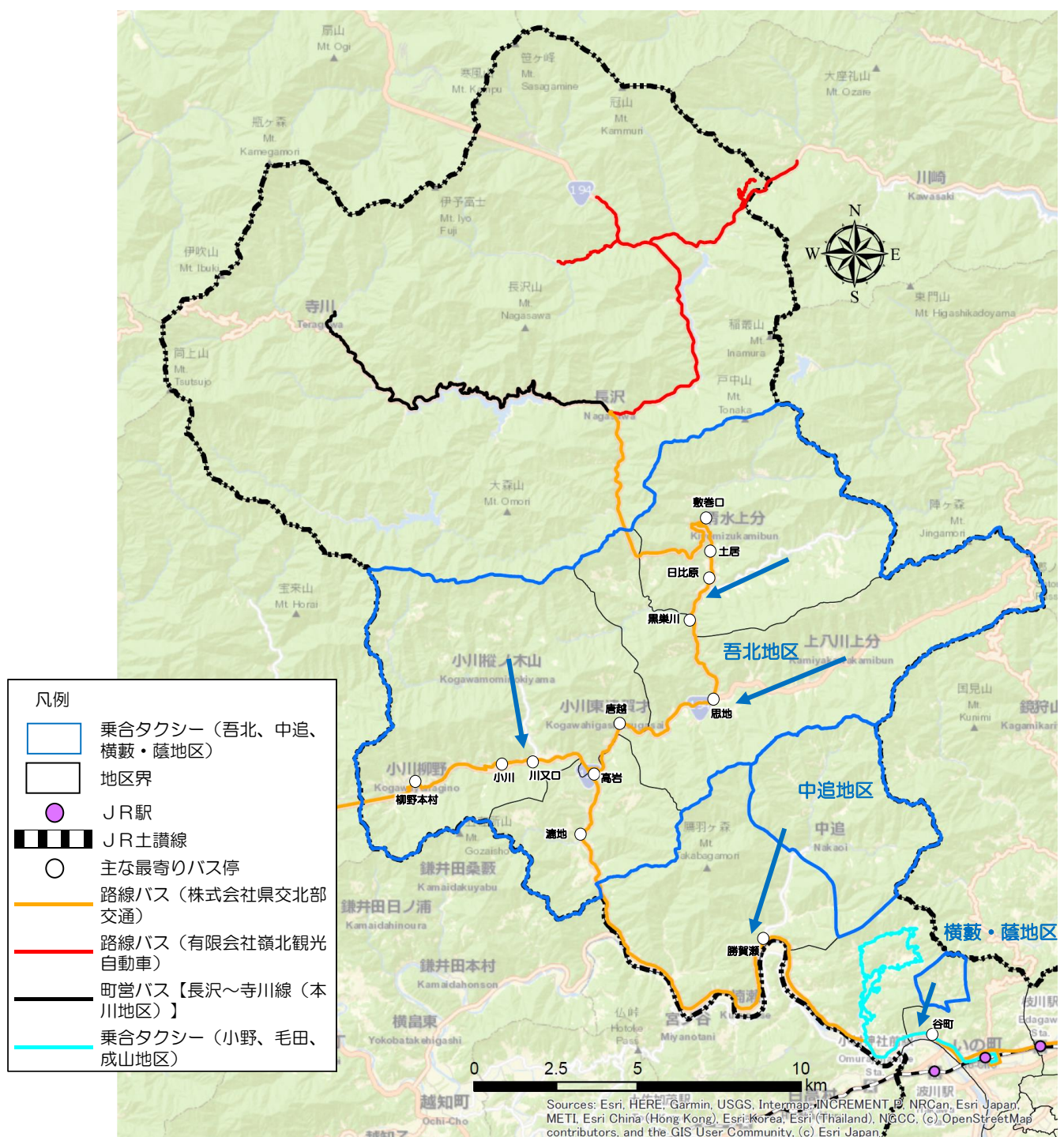
(2) 区域運行デマンド式乗合タクシー(吾北、中追、横藪・蔭地区)

区域運行デマンド式乗合タクシー(吾北、中追、横藪・蔭地区)の乗車人数は年々減少傾向にあります。

① 区域運行デマンド式乗合タクシー(吾北、中追、横藪・蔭地区)の概要

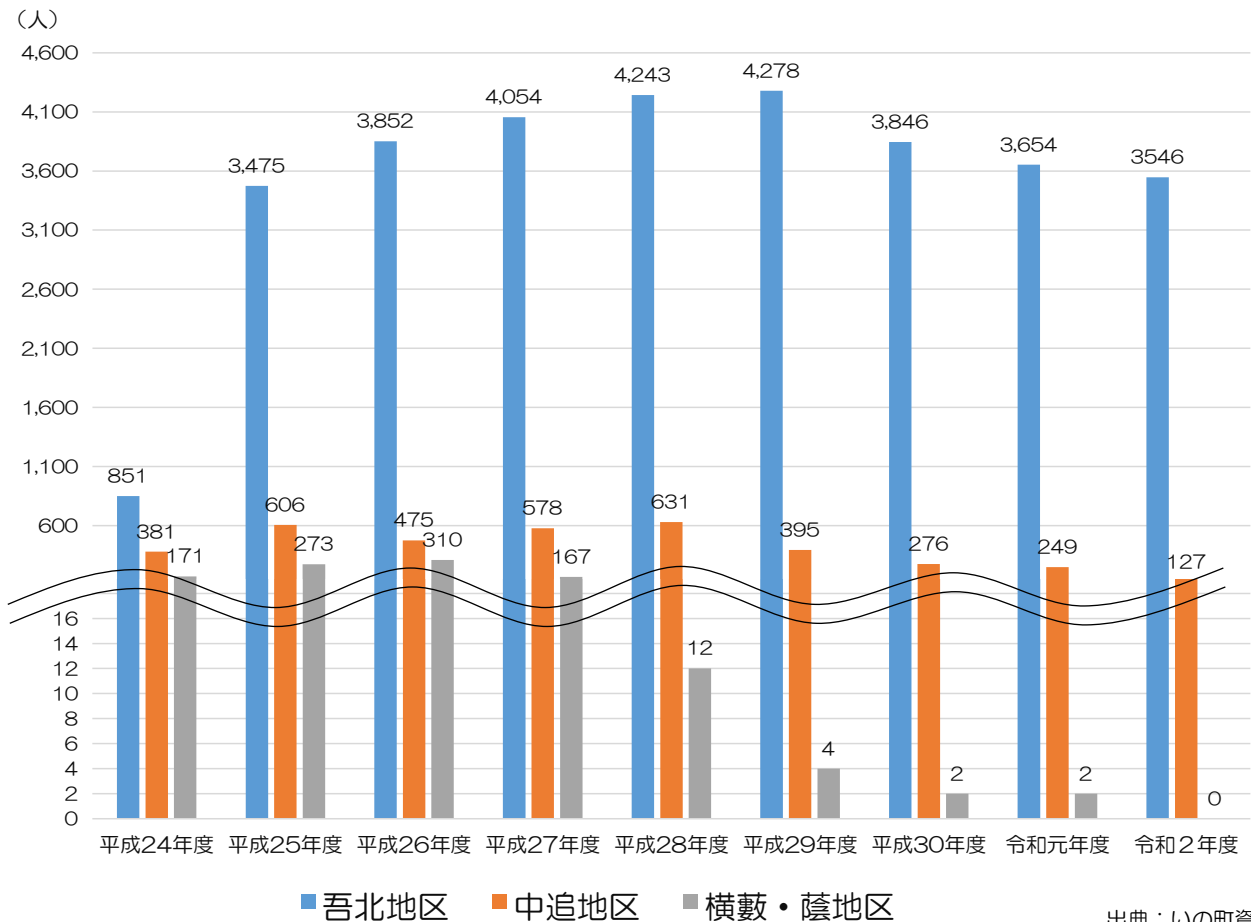
運行形態	・区域運行(予約運行) ・路線バスの通過時刻に合わせて、自宅付近～最寄りのバス停まで運行
運行日	毎日運行
運賃	1乗車1人 300円(小児運賃半額)
予約受付	利用日前日の9時～19時の間に、運行業者に予約

▼運行区域



② 利用状況

▼年間利用者数



出典：いの町資料

③ 乗降調査

【吾北地区】

「調査概要」

- ・調査期間：2021年4月1日～8月31日
- ・調査方法：運行記録データより取得

「乗降調査結果」

(ア) 利用者数

	4月	5月	6月	7月	8月	総計
利用者数(人)	261	267	275	290	272	1,365

(イ) 各曜日の利用者数

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日	総計
各曜日の利用者数(人)	177	224	229	199	234	171	131	1,365

【中追地区】

「調査概要」

- ・ 調査期間：2021 年 4 月 1 日～8 月 31 日
- ・ 調査方法：運行記録データより取得

「乗降調査結果」

(ア) 利用者数

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	総計
利用者数（人）	6	4	5	10	5	30

(イ) 各曜日の利用者数

	月曜	火曜	水曜	木曜	金曜	土曜	日曜	総計
各曜日の 利用者数 （人）	7	8	3	2	7	0	3	30

【横敷・蔭地区】

「調査概要」

- ・ 調査期間：2021 年 4 月 1 日～8 月 31 日
- ・ 調査方法：運行記録データより取得

「乗降調査結果」

(ア) 利用者数

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	総計
利用者数（人）	0	0	0	0	2	2

(イ) 各曜日の利用者数

	月曜	火曜	水曜	木曜	金曜	土曜	日曜	総計
各曜日の 利用者数（人）	0	0	0	0	0	0	2	2

3.6 交通空白地有償運送

1) 運行概要

本川地区において、いの町社会福祉協議会が運行主体となり、交通空白地有償運送を行っています。

▼運行時間、運賃、運行範囲

運行時間	特に制限なし（利用日の3日前までに予約）
運賃	初乗り6km未満 500円＋6km超過後は1kmあたり100円増額（1kmに満たない部分は切り捨て） 待ち時間：30分あたり100円 迎車（行政区を超えるもの）：200円
運行範囲	いの町本川を発地もしくは着地とする範囲

▼運行範囲

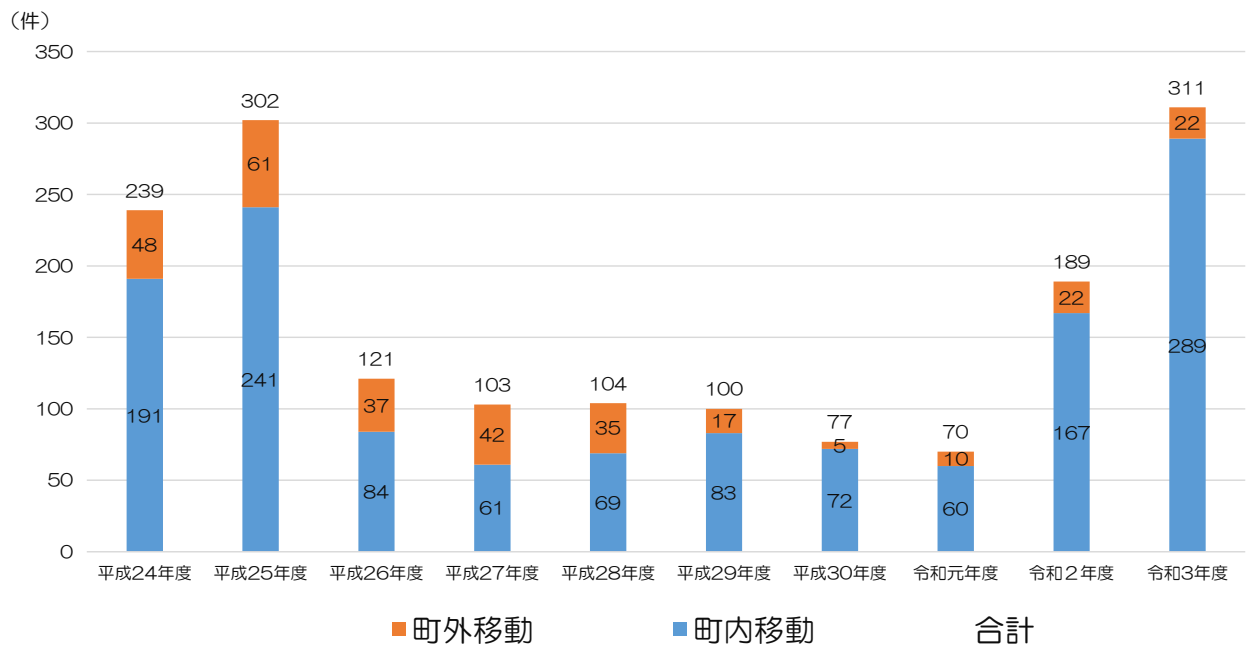


2) 利用状況

(1) 年間利用件数

年間利用件数は、平成 25 年度以降は減少傾向にありましたが、令和 2 年度からは増加傾向にあります。

▼利用実績件数



※令和 3 年度は 4～12 月の件数

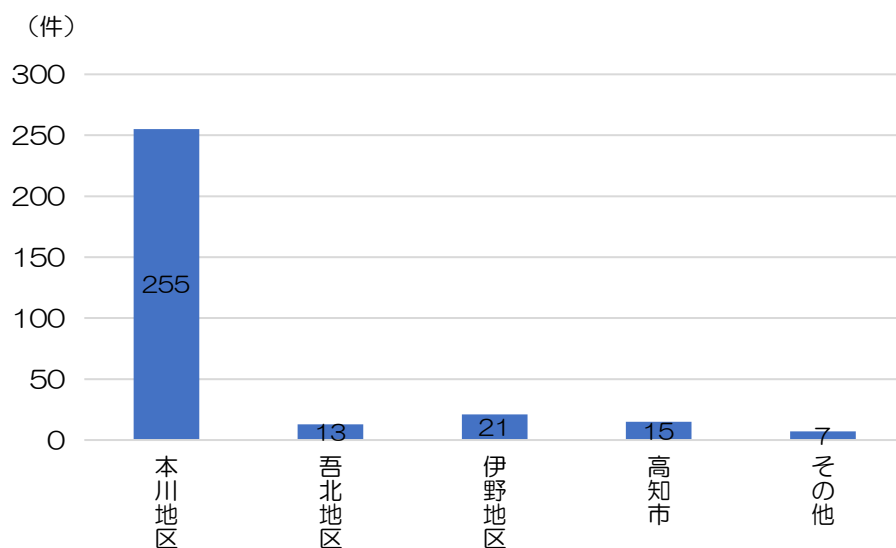
出典：いの町

(2) 事業実績（令和 3 年度）

① 行先別の件数

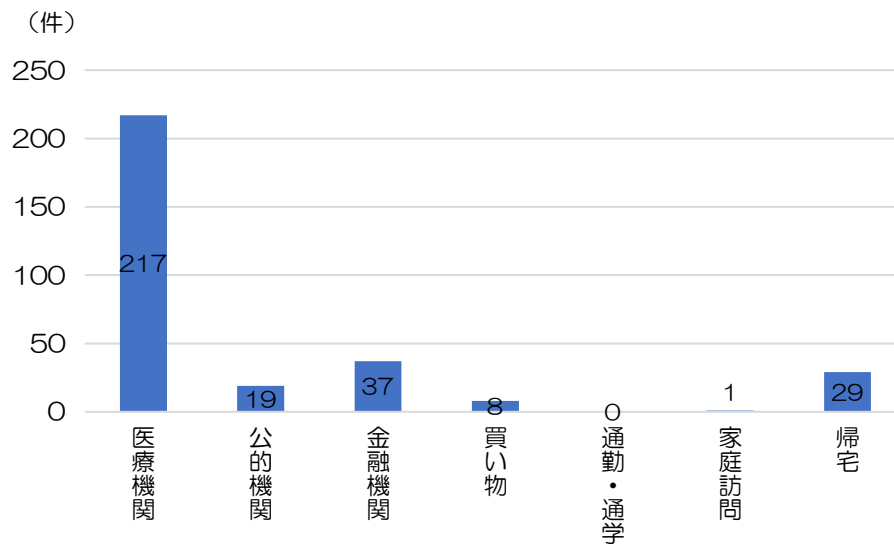
行先別の件数を見ると、本川地区が最も多く 255 件となっています。

▼行先別の件数



② 目的別の件数

目的別の件数を見ると、医療機関が最も多く 217 件となっています。



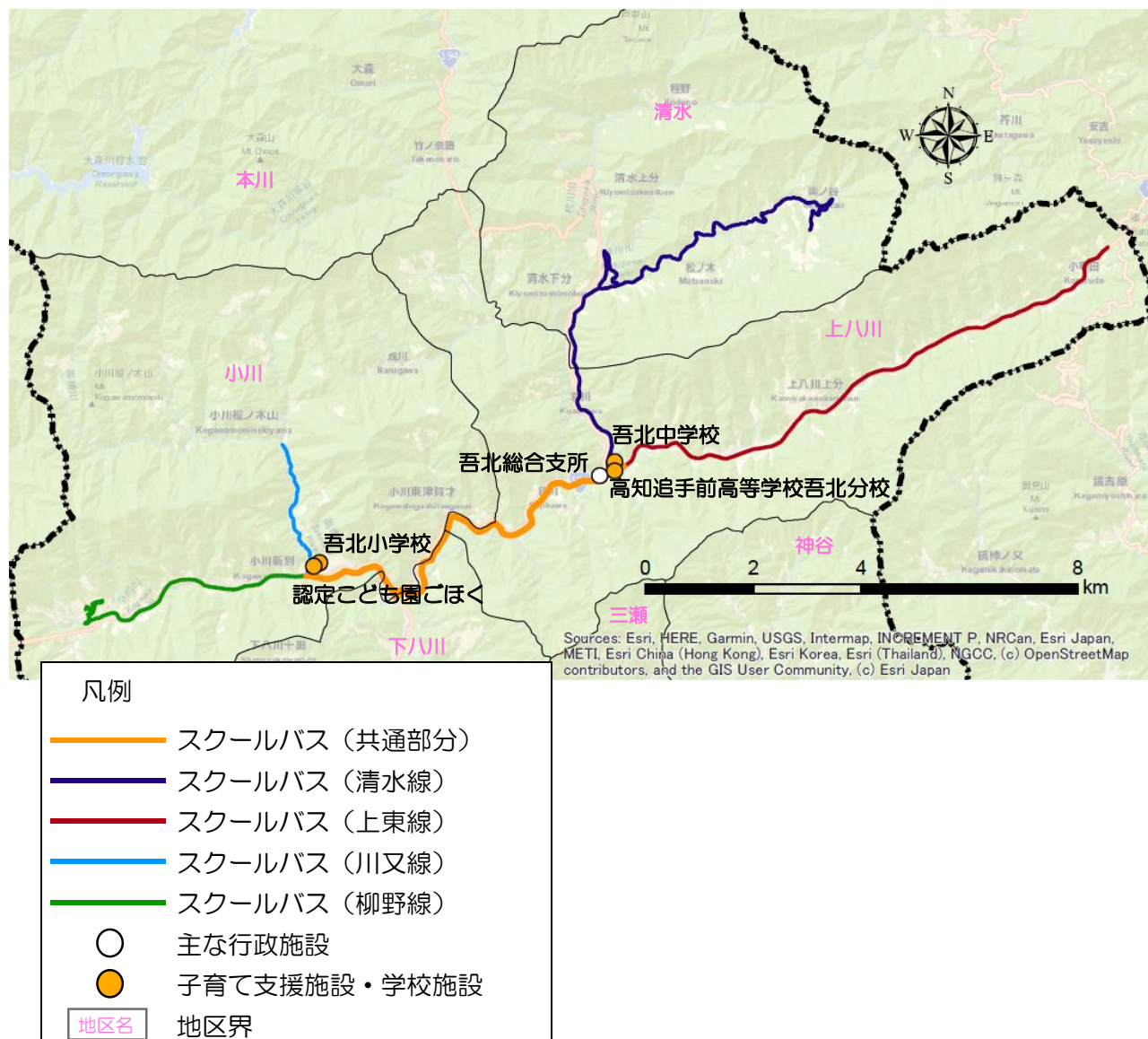
3.7 スクールバス（一般混乗路線）

1) 運行概要

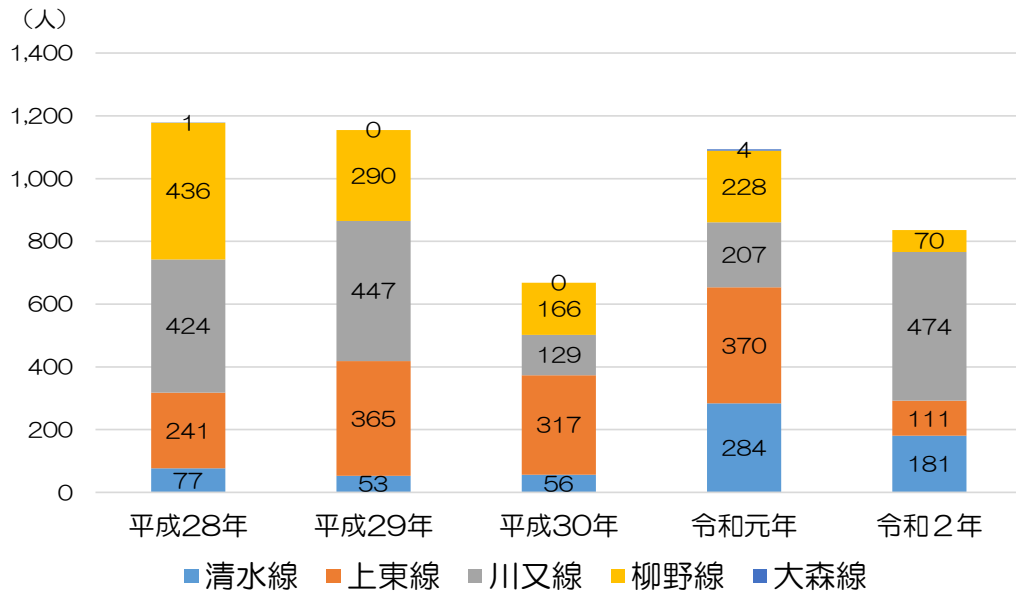
スクールバス（一般混乗路線）は令和3年4月7日現在、清水線、上東線、川又線、柳野線が運行しています。

乗車人員については、清水線は平成 30 年度から令和元年度にかけて、大人、高校生（減免）が増加しています。上東線は令和元年度から令和2年度にかけて、高校生（減免）が減少しています。川又線は平成 30 年度に高校生（減免）が大きく減少し、その後、増加傾向にあります。柳野線は平成 29 年度より高校生（減免）が減少傾向にあるます。

▼スクールバス（一般混乗線）の路線図



▼年間利用者数（小中学生の通学生を除く）



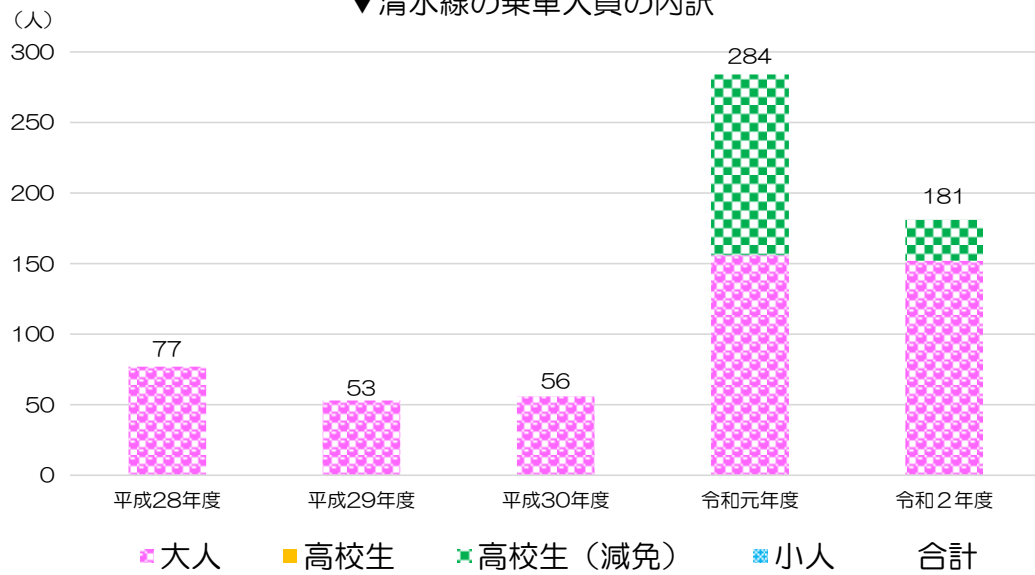
単位：人

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
清水線	77	53	56	284	181
上東線	241	365	317	370	111
川又線	424	447	129	207	474
柳野線	436	290	166	228	70
大森線	1	0	0	4	
合計	1,179	1,155	668	1,093	836

出典：いの町資料

※大森線は令和2年度より廃止

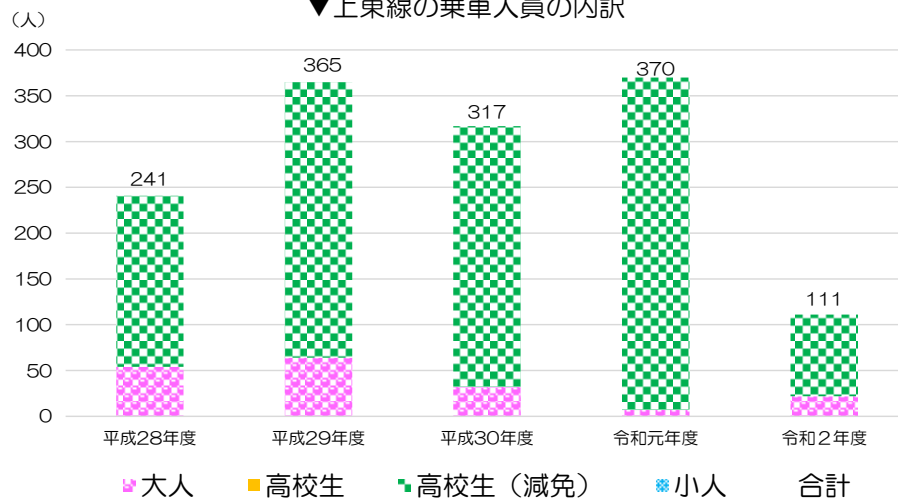
▼清水線の乗車人員の内訳



単位：人

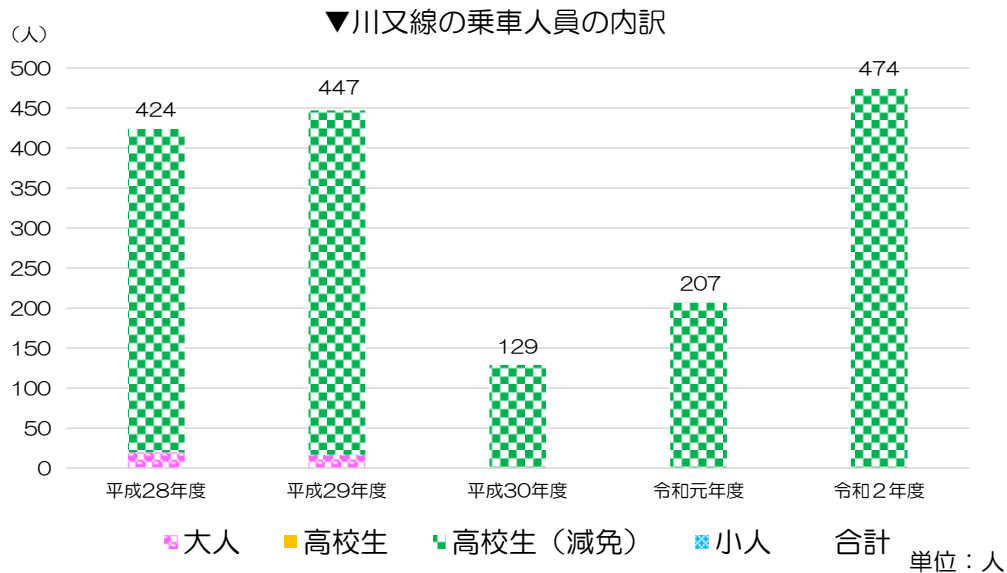
		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
清水線	大人	77	53	56	156	152
	高校生	0	0	0	0	0
	高校生（減免）	0	0	0	128	29
	小人	0	0	0	0	0
	合計	77	53	56	284	181

▼上東線の乗車人員の内訳

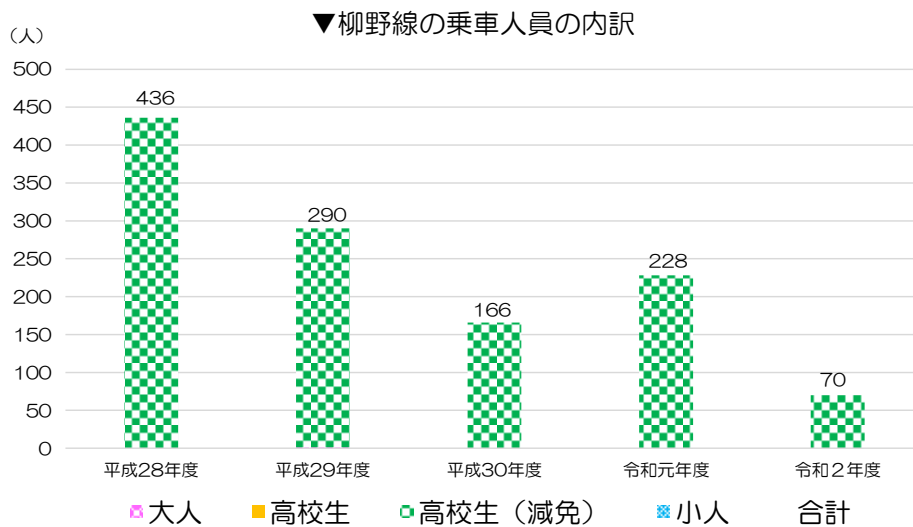


単位：人

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
上東線	大人	54	64	32	7	22
	高校生	0	0	0	0	0
	高校生（減免）	187	301	285	363	89
	小人	0	0	0	0	0
	合計	241	365	317	370	111



		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
川又線	大人	20	17	1	0	0
	高校生	0	0	0	0	0
	高校生（減免）	404	430	128	207	474
	小人	0	0	0	0	0
	合計	424	447	129	207	474



		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
柳野線	大人	0	1	0	0	0
	高校生	0	0	0	0	0
	高校生（減免）	436	289	166	228	70
	小人	0	0	0	0	0
	合計	436	290	166	228	70

2) 乗降調査

「調査概要」

- ・ 調査期間：2021 年 9 月 1 日～30 日（学校の登校日のみ）
- ・ 調査方法：運行記録データより取得

「乗降調査結果」

（ア）利用者数

『清水線』

登校便	乗客	降客
川窪	0	0
奥ノ谷入口	1	0
筒井工務店前	0	0
清水第一小学校体育館前	0	0
清水土居バス停	13	0
日比原 J A	0	0
門田商店前	0	0
吾北中学校	0	0
思地	0	1
道の駅 633美の里	0	13
唐越 （マンション前）	0	0
広瀬広場 （登校便のみ）	0	0
吾北小学校	0	0
総計	14	14

下校便	乗客	降客
吾北小学校	0	0
唐越 （マンション前）	0	0
道の駅 633美の里	1	0
思地	3	0
吾北中学校	0	0
門田商店前	0	0
日比原 J A スタンド前 旧道大洋建設広場	0	0
清水土居バス停	0	1
清水第一小学校体育館前	0	0
槇川集会所	0	0
筒井工務店前	0	0
奥ノ谷入口	0	3
清水第二小 （音井）	0	0
総計	4	4

『上東線』

登校便	乗客	降客
郷ノ峰	0	0
小申田	4	0
下古江	0	0
津賀谷	0	0
野久保農道入口	0	0
本郷吾北生コン農道入口	0	0
吾北中学校前	0	0
思地バス停	0	1
筋川広場	0	0
四電ダム前広場	0	0
高岩きさら前	0	3
広瀬広場	0	0
吾北小学校	0	0
総計	4	4

登校便	乗客	降客
吾北小学校	0	0
広瀬広場	0	0
高岩きさら前	0	0
四電ダム前広場	0	0
筋川広場	0	0
思地バス停	0	0
吾北中学校	0	0
本郷吾北生コン農道入口	0	0
野久保農道入口	0	0
津賀谷	0	0
下古江	0	0
小申田	0	0
郷ノ峰トンネル	0	0
総計	0	0

『川又線』

登校便	乗客	降客
谷屋敷	0	0
川又	17	0
吾北小学校西門	7	0
高岩旧道三叉路	30	0
高岩きさら前 （高岩旅館寄）	0	0
約束田橋 （小屋の有る所）	0	0
柚ノ木野土木倉庫前	0	0
吾北中学校	0	54
総計	54	54

登校便	乗客	降客
吾北中学校	16	0
柚ノ木野土木倉庫前	0	0
約束田橋 （小屋の有る所）	0	0
高岩きさら前 （高岩旅館寄）	0	0
高岩旧道三叉路	0	16
吾北小学校西門	0	0
川又	0	0
谷屋敷	0	0
総計	16	16

『柳野線』

※9月利用者なし

3.8 高速バス

本町における高速バスは、ジェイアール四国バス（株）、西日本ジェイアールバス（株）によって、兵庫県、大阪府、京都府へ向けて運行されています。

▼時刻表（上り）

停留所	ジェイアール四国バス	西日本ジェイアールバス	西日本ジェイアールバス	ジェイアール四国バス
	高知エクスプレス号			京阪神ドリーム高知号
須崎駅	6:25	9:28	15:58	21:20
高岡高校通	6:49	9:52	16:22	21:44
いのインター口	7:02	10:04	16:34	21:57
高知大学北口	7:06	10:08	16:38	22:01
高知旭町三丁目	7:09	10:11	16:41	22:04
高知駅BT	7:40	10:40	17:10	22:30
はりまや橋	7:45	10:45	17:15	22:35
高知中央インター	8:01	11:01	17:31	22:51
三好BS	↓	↓	↓	↓
脇町BS	↓	↓	↓	↓
土成BS	↓	↓	↓	↓
道の駅いたの	↓	↓	↓	↓
高速舞子	11:43	14:36	21:16	↓
三宮BT	12:10	15:03	21:43	5:00
JRなんば駅（湊町BT）	13:00	15:53	22:33	5:50
JR大阪駅	13:20	16:13	22:53	6:10
ユニバーサル・スタジオ・ジャパン	—	—	—	—
京都駅中央口	—	—	—	7:20

▼時刻表（下り）

停留所	西日本ジェイアールバス	ジェイアール四国バス	ジェイアール四国バス	西日本ジェイアールバス
	高知エクスプレス号			京阪神ドリーム高知号
京都駅中央口	—	—	—	21:20
JR大阪駅	7:50	13:10	14:40	22:40
JRなんば駅（湊町BT）	8:05	13:25	14:55	22:55
ユニバーサル・スタジオ・ジャパン	—	—	—	
三宮BT	8:54	14:14	15:44	23:44
高速舞子	↓	14:45	16:15	↓
道の駅いたの	↓	↓	↓	↓
土成BS	↓	↓	↓	↓
脇町BS	↓	↓	↓	↓
三好BS	↓	↓	↓	↓
高知中央インター	12:56	18:13	19:43	5:49
高知駅BT	13:06	18:23	19:53	5:59
はりまや橋	13:21	18:33	20:03	6:19
高知旭町三丁目	13:33	18:50	20:20	6:31
高知大学北口	13:36	18:53	20:23	6:34
いのインター口	13:40	18:57	20:27	6:38
高岡高校通	13:52	19:10	20:40	6:50
須崎駅	14:16	19:36	21:06	7:14

出典：ジェイアール四国バス（株）【2021年4月1日改正】

▼運賃表（いのインター口停留所）

種類	高速舞子		三宮BT		JRなんば駅（湊町BT）・JR大阪駅・USJ		京都駅中央口	
	大人	学割	大人	学割	大人	学割	大人	学割
片道	5,500円	4,440円	5,850円	4,680円	6,350円	5,080円	6,950円	5,560円
往復	10,100円	—	10,600円	—	11,500円	—	12,600円	—
回数券	20,200円	—	21,200円	—	23,000円	—	25,200円	—

出典：ジェイアール四国バス（株）【2021年4月1日改正】

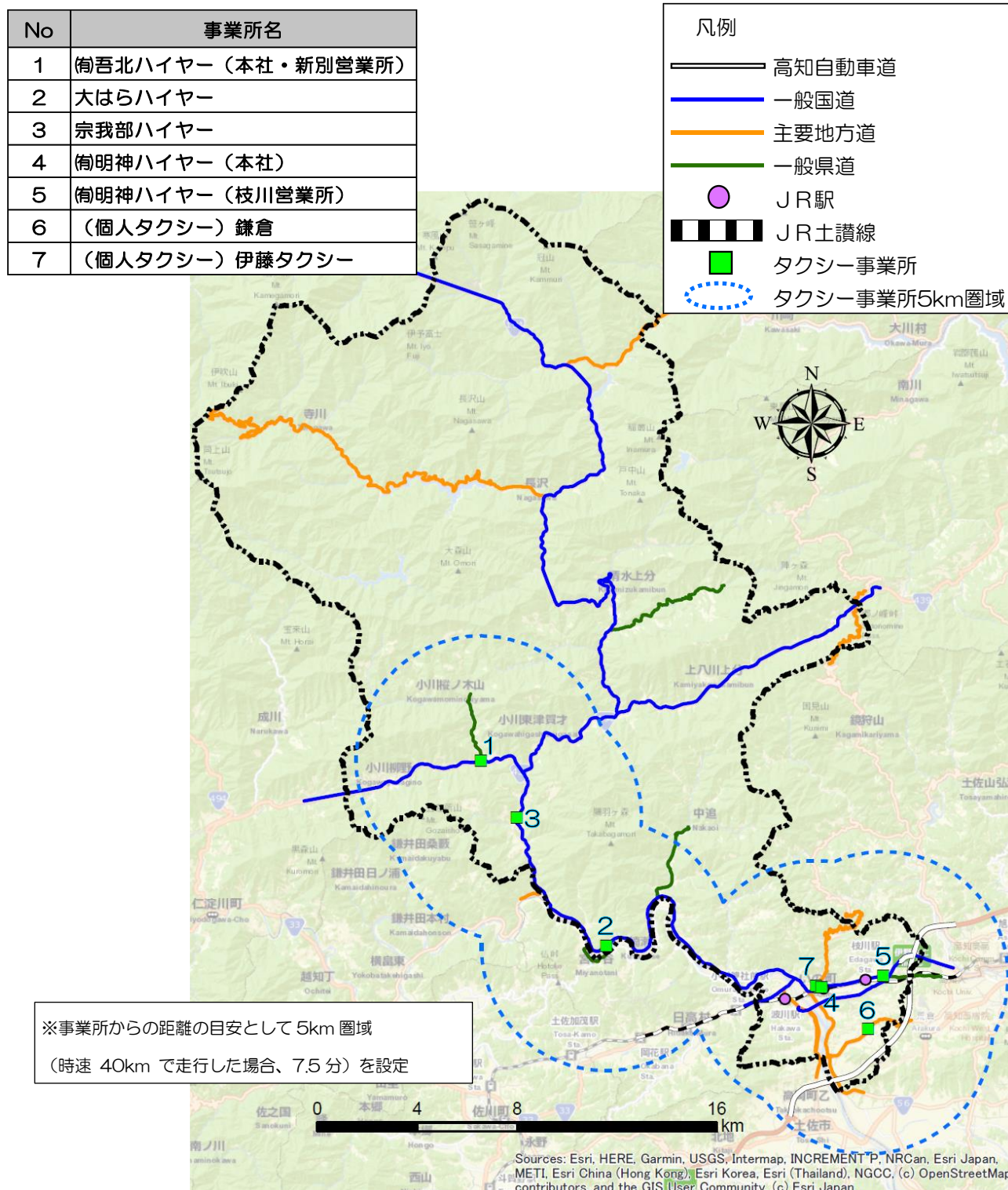
3.9 タクシー

タクシーは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、地域公共交通の一部であると位置づけられています。

本町におけるタクシー事業者は、介護タクシーを除いて一般法人4事業者、個人2事業者が営業しています。

町内のタクシー運行サービス圏域として、タクシー事業所を中心とした半径 5km 圏域とした場合、町北部、中央東部がサービス範囲から漏れることになります。

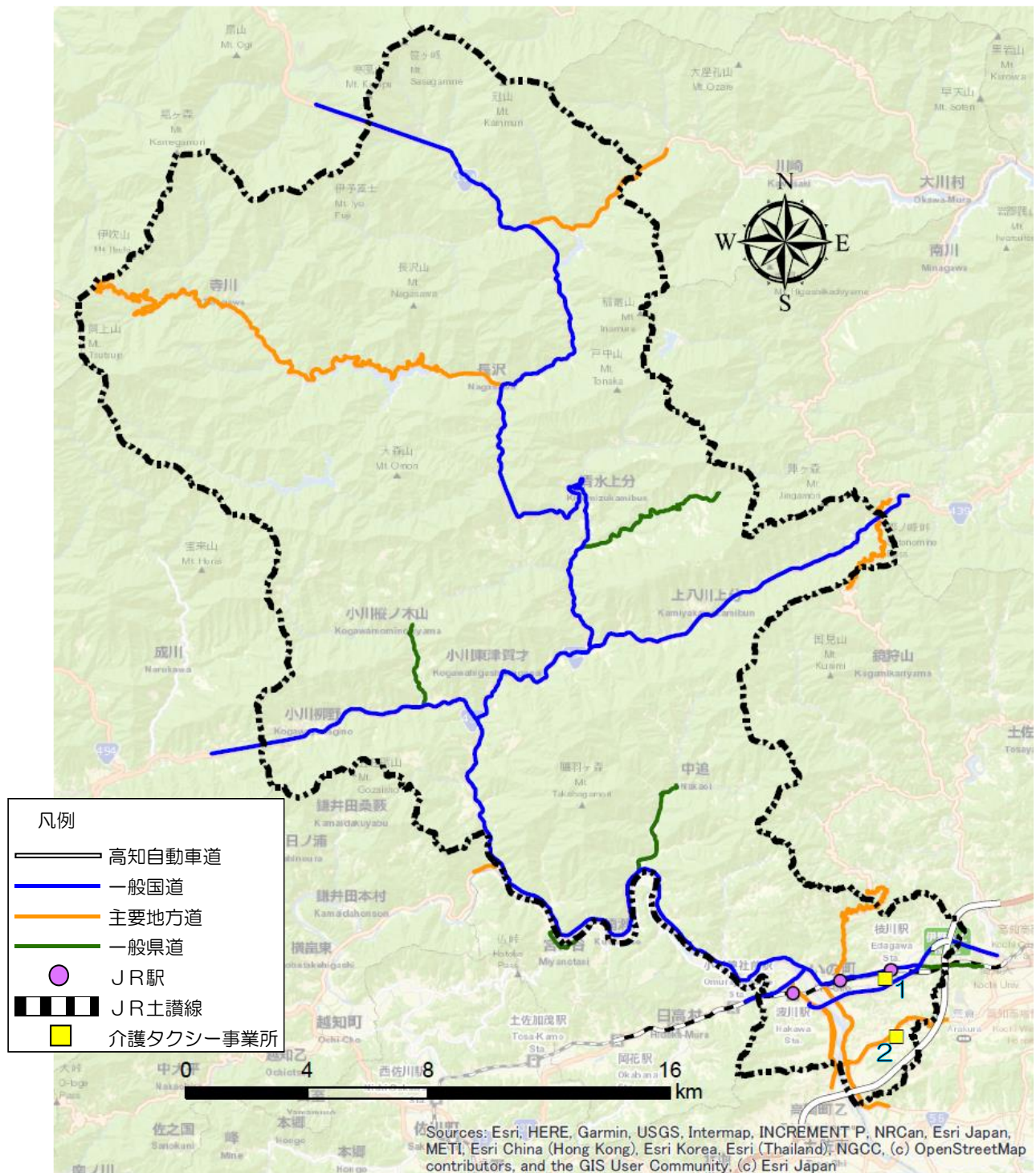
▼いの町内のタクシー事業所の分布図



3.10 介護タクシー

本町内で介護タクシーを運行している事業所は「(有)第一四国」「介護タクシー優花 いの」となります。

▼本町内の介護タクシー事業所の分布図



No	事業所名	住 所	保有車両数
1	(有)第一四国	吾川郡いの町6483-8	4
2	介護タクシー優花 いの	吾川郡いの町天王南6丁目4-4	1

3.11 民間送迎

本町の民間送迎は医療送迎、施設送迎があります。

地域の医療送迎

病院名	事業者	運賃	車両等	送迎地域等	運行内容
さくら病院	医療法人岡本会 さくら病院	無料 (施設利用者限定)	・ハイエース (10人乗り) ・職員2名で運転。	・勝賀瀬 月1回金曜日 ・中追 隔週月2回 ・名越屋(日高村)月1回 ・明治(越知町)隔週月2回金曜日	・自宅又は自宅近くから病院間 ・他施設への立寄り無し
石川記念病院	医療法人仁新会 石川記念病院	無料 (施設利用者限定)	・軽乗用車、普通乗用車 ・外部委託2名で運転。	診察日毎日 JR伊野駅、JR波川駅	・駅から病院間 ・他施設への立寄り無し
高岩診療所	医療法人岡本会 さくら病院	無料 (施設利用者限定)	・キャラバン (10人乗り、バリアフリー対応) ・職員2名で運転。	・下八川 火曜日 ・上八川 月・木曜日 ・新別、柳野 水・金曜日 ・日比原 水・金曜日午後 ・川窪 水曜日午後 ・高岩周辺は下八川、上八川の帰り	・自宅又は自宅近くから病院間 ・他施設への立寄り無し
町田整形外科	医療法人博恵会 町田整形外科	無料 (施設利用者限定)	・ハイエース (10人乗り) ・職員3名で運転。	①月・水・金曜日 ・高岡・針木・八田・伊野・春野・大内 ②火・水・金曜日 ・戸波・宇佐 ③診察日毎日 ・天王	・自宅又は自宅近くから病院間 ・他施設への立寄り無し

地域の施設送迎

企業名	事業者	運賃	車両等	送迎地域等	運行内容
サニーアクシスの店	株式会社 サニーマート	無料 (施設利用者限定)	・中型バス (13人乗り) ・とさでん交通に外部委託2名で運転。	・西コース ①アクシスの店(発)②伊野駅前③大國様前④川内郵便局前①アクシスの店(着) ・東コース ①アクシスの店(発)⑥中山⑦八代八幡宮入口⑧県住前⑨是友①アクシスの店(着)	・西コース5便循環 ・東コース5便循環 ・指定場所での乗降
土佐和紙工芸村「くらうど」	土佐和紙工芸村「くらうど」	無料 (施設利用者限定)	・普通乗用車で運転 ・職員の空き時間で運転。	JR伊野駅	・駅から施設間 ・チェックイン、チェックアウト時間帯(予約制)
かんぼの宿 伊野	かんぼの宿 伊野	無料 (施設利用者限定)	・普通乗用車 ・職員で運転。	JR伊野駅	定期便1便 ・迎え16:00JR伊野駅 ・送り9:00宿発
介護事業所による送迎	町内14事業者 ・通所介護 ・通所リハビリテーション ・地域密着型通所介護 ・離島等相当サービス事業所 ・認知症対応型通所介護 ・小規模多機能型居宅介護	サービス料を含む	・ワゴン車、普通乗用車、軽自動車 ・職員で運転。	施設立地周辺等	・自宅から施設間

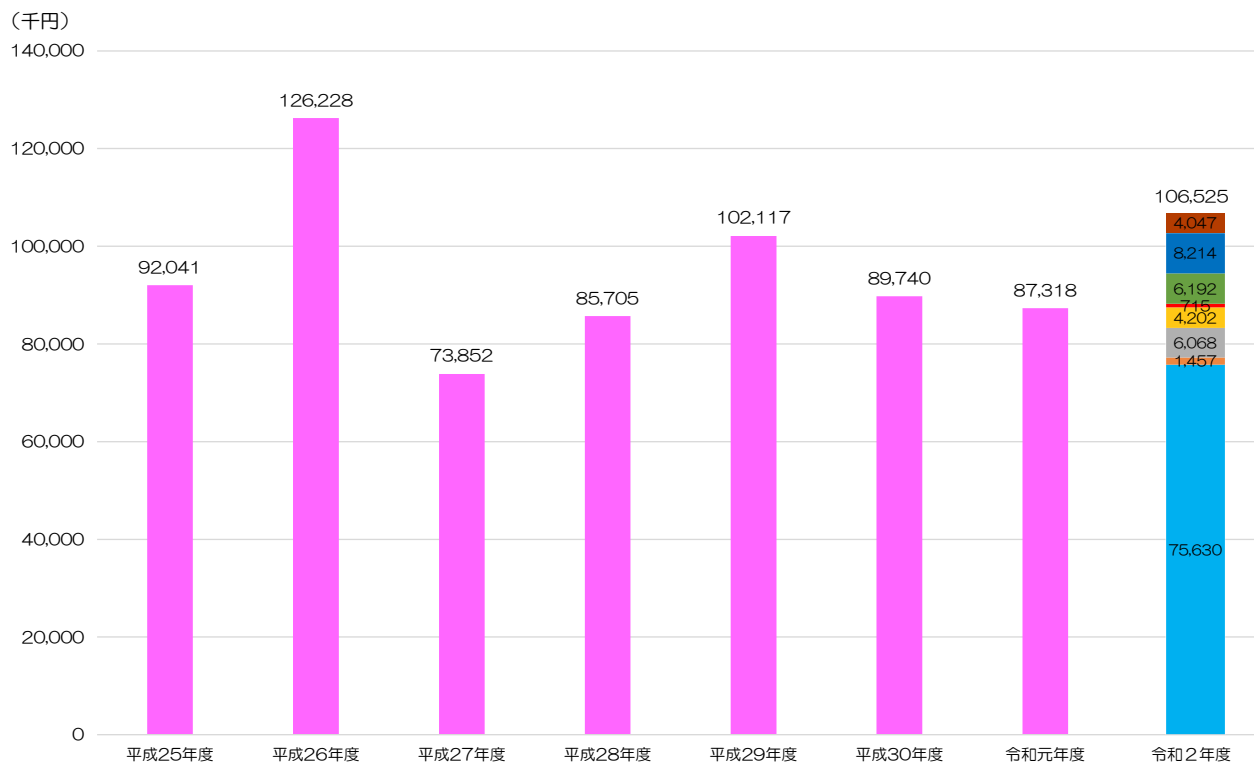
3.12 交通事業者への運行助成費・輸送人員

1) 交通事業者への運行助成費の推移

交通事業者への運行助成費等（町一般財源）の推移は増加傾向にあり、令和2年度には、約106,525千円（スクールバス除く）に上っています。

平成26年度には中央地域公共交通新会社出資金（29,900千円）の関係で増加しています。

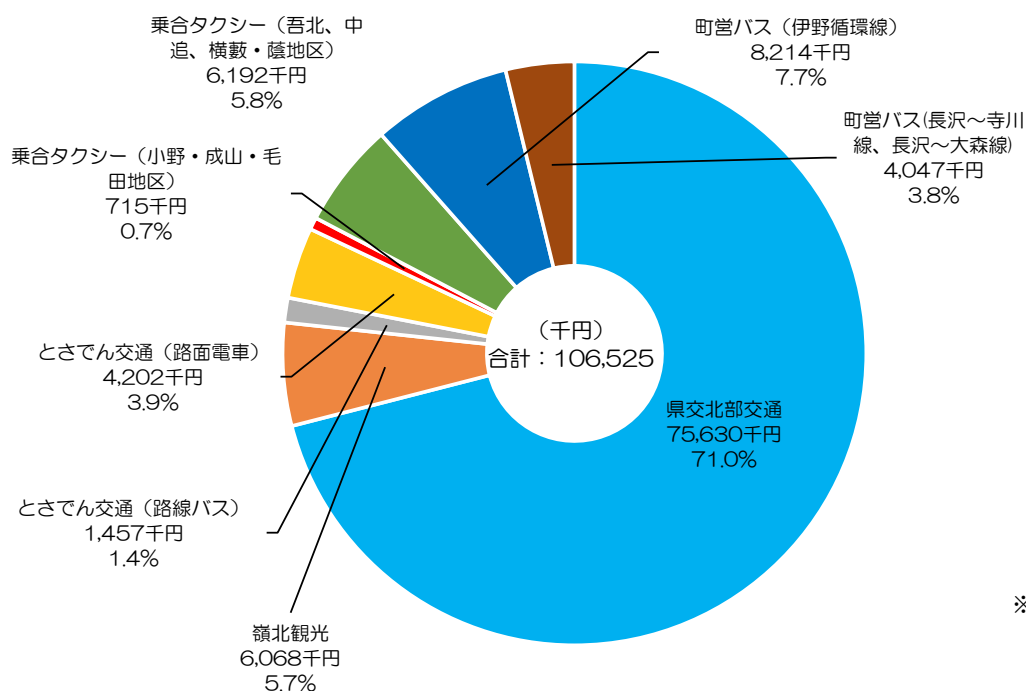
▼町一般財源の推移



出典：いの町

※百円以下切り捨て

▼令和2年度の内訳

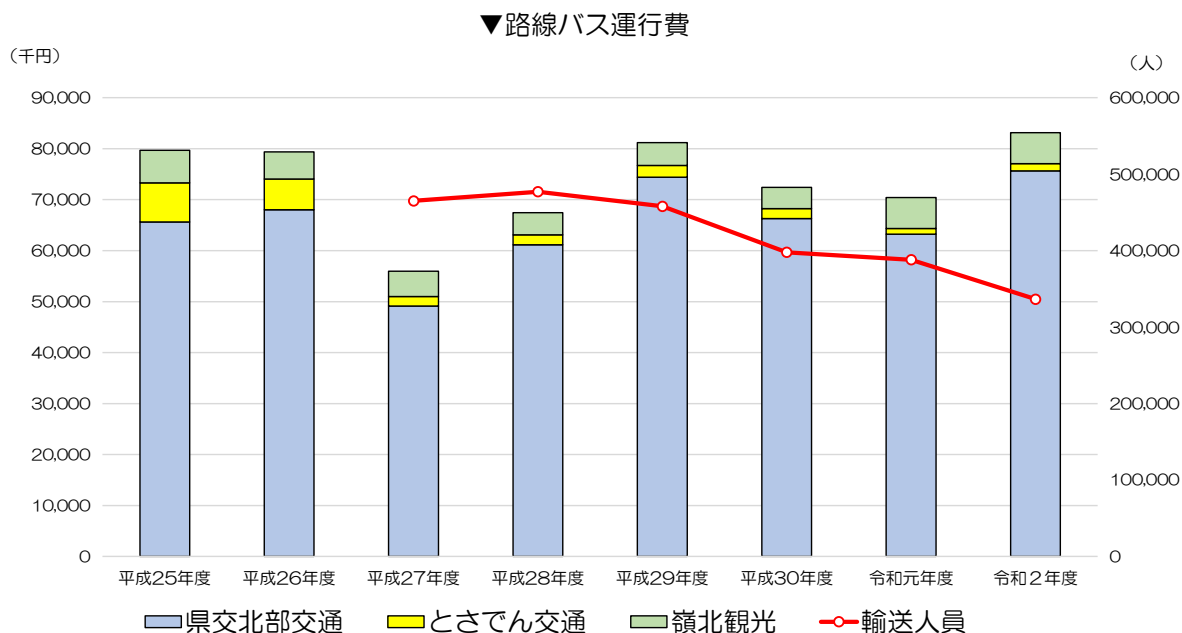


出典：いの町

※百円以下切り捨て

2) 路線バス運行費の推移

路線バス運行費は年々増加傾向にある一方、輸送人員は減少傾向にあります。また、県交北部交通への運行助成費が最も高く、令和2年度においては全体の約61.2%（75,630千円）となっています。

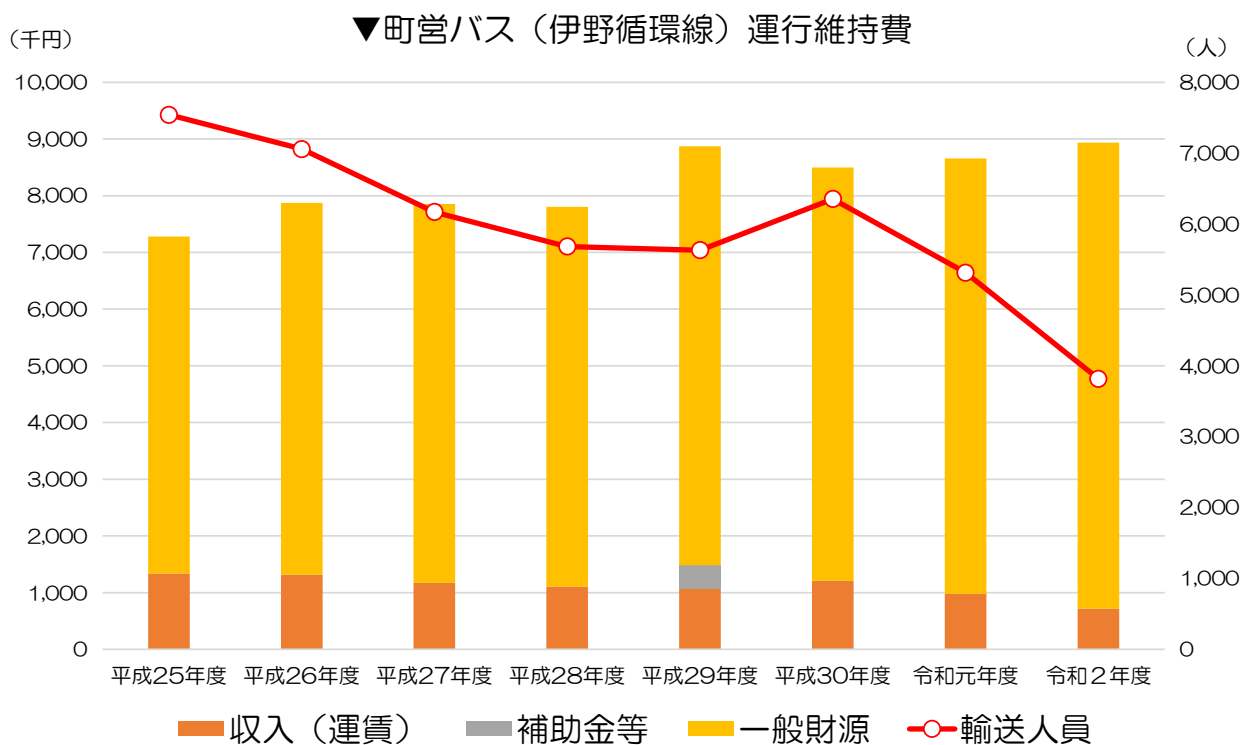


出典：いの町

※百円以下切り捨て

3) 町営バス（伊野循環線）運行維持費の推移

伊野循環線運行維持費は年々増加傾向にある一方、輸送人員は減少傾向にあります。

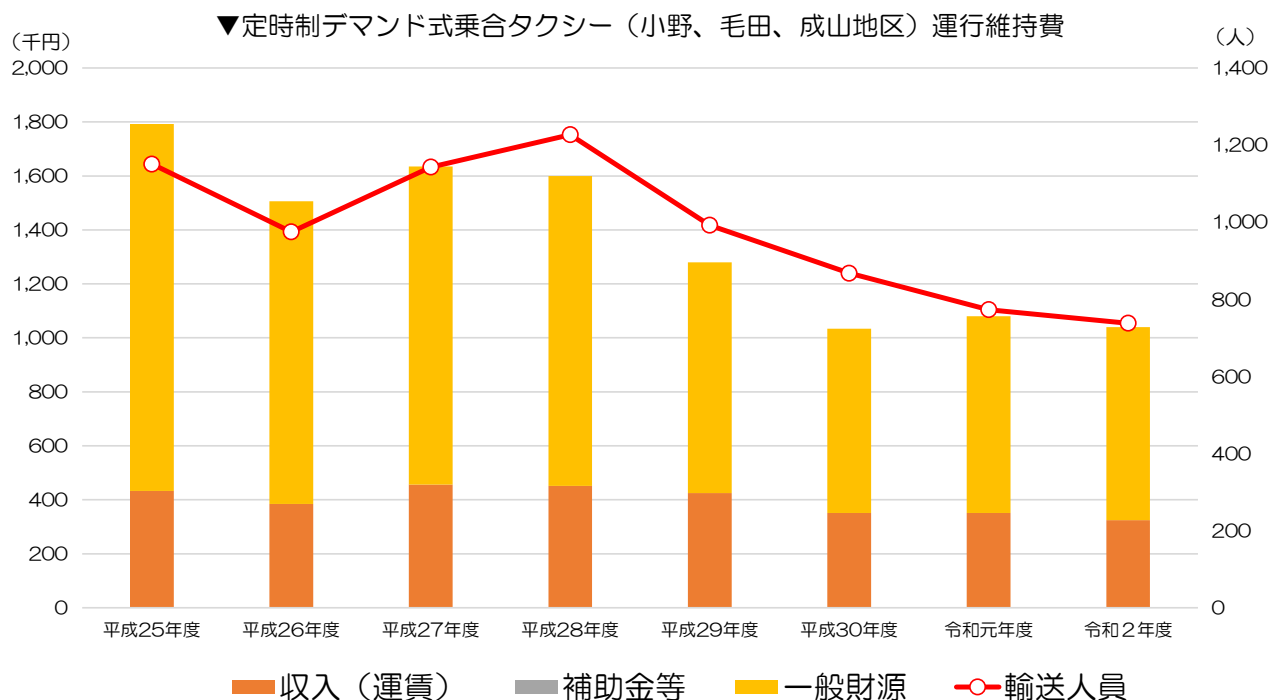


出典：いの町

※百円以下切り捨て

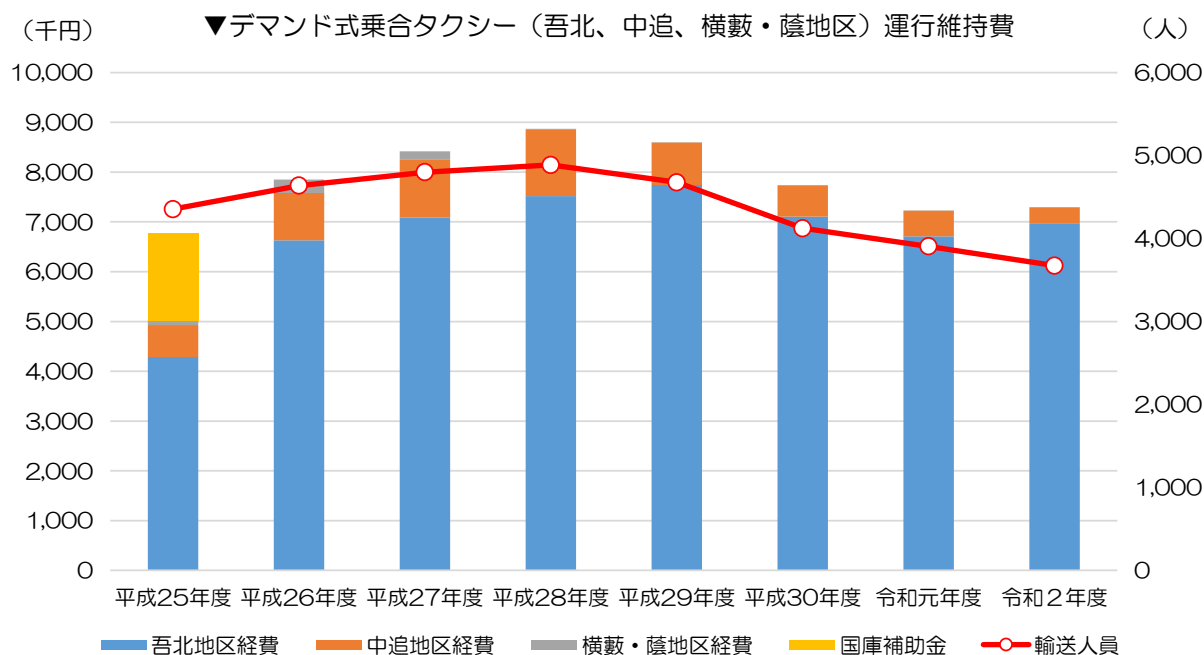
4) 乗合タクシー（小野、毛田、成山地区）運行維持費の推移

乗合タクシー（小野、毛田、成山地区）の輸送人員は減少傾向にあり、それに伴い、一般財源の負担も減少傾向にあります。



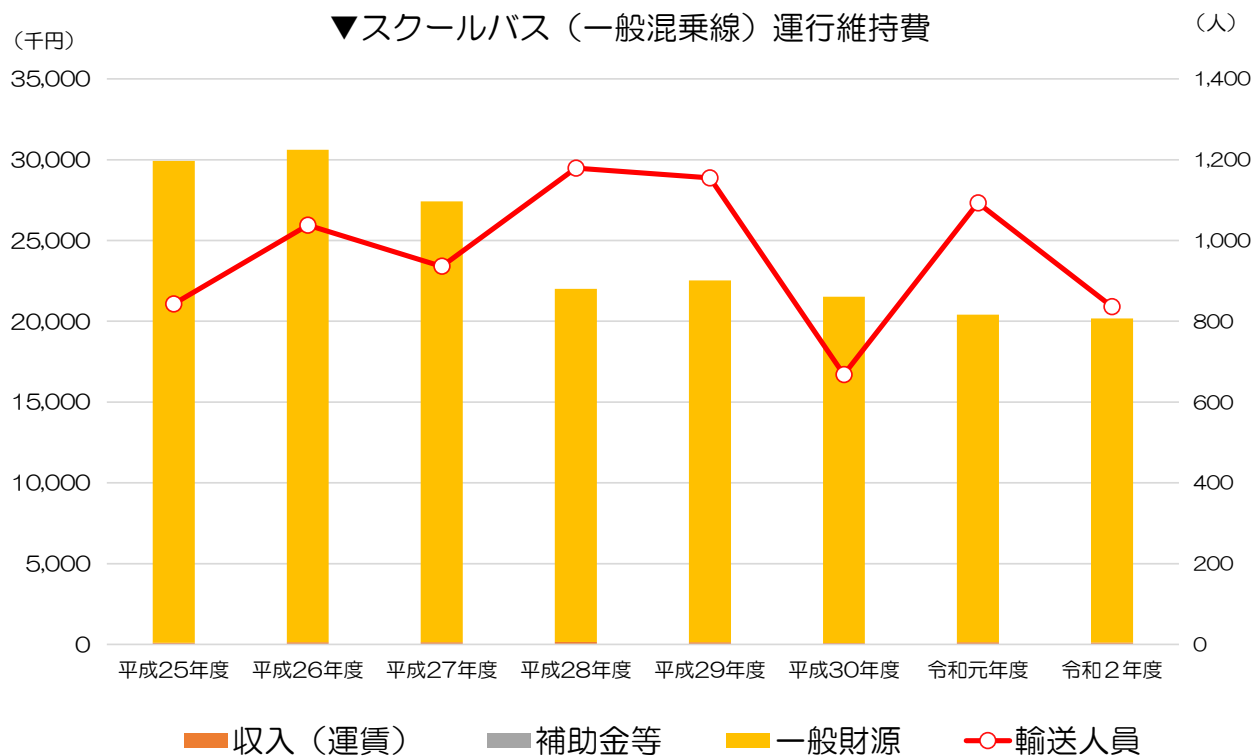
5) 乗合タクシー（吾北、中追、横藪・蔭地区）運行維持費の推移

乗合タクシー（吾北、中追、横藪・蔭地区）の輸送人員は減少傾向にあり、それに伴い経費も減少傾向にあります。



6) スクールバス（一般混乗線）運行維持費の推移

スクールバス（一般混乗線）の輸送人員は吾北分校生（減免）の利用に左右され、年度によって増減しています。



出典：いの町

※百円以下切り捨て

3.13 公共交通空白地域等

1) 公共交通空白地域

本町の公共交通空白地域の人口は、1,923 人（8.4％）になります。

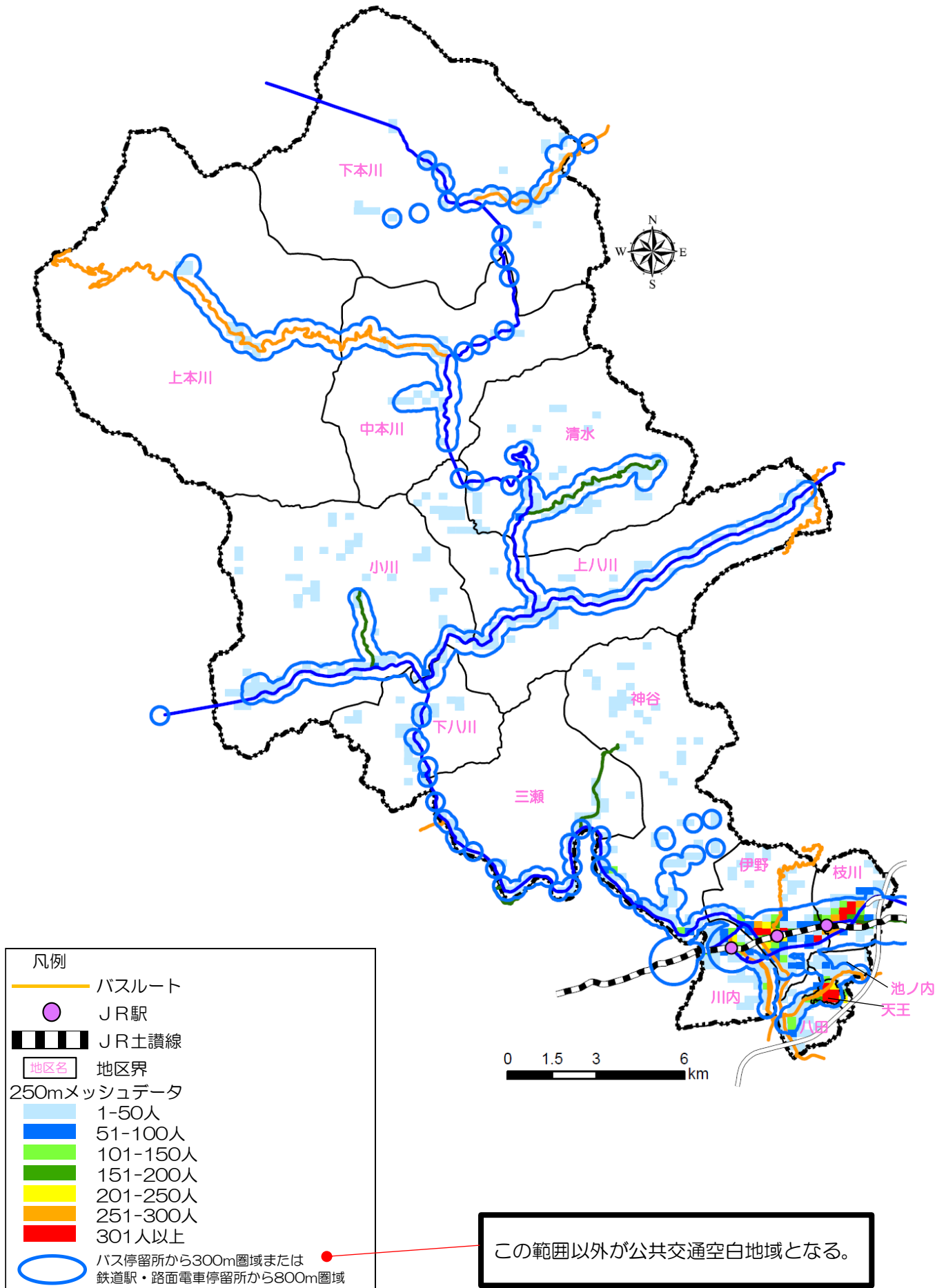
公共交通空白地域の人口が最も多い地域は川内地区 437 人、次いで神谷地区 283 人となっています。

公共交通空白地域の人口比率が最も高い地区は下八川地区 37.8％、次いで池ノ内地区 30.5％となっています。

▼公共交通空白地域の人口

地区	総人口（人）	公共交通空白地域の人口（人）	公共交通空白地域人口の比率
全域	22,767	1,923	8.4%
伊野	5,804	118	2.0%
八田	639	54	8.5%
枝川	5,820	189	3.2%
池ノ内	406	124	30.5%
川内	1,951	437	22.4%
神谷	1,193	283	23.7%
三瀬	426	14	3.3%
天王	3,853	142	3.7%
清水	372	53	14.2%
上八川	617	105	17.0%
小川	741	146	19.7%
下八川	479	181	37.8%
下本川	192	36	18.8%
中本川	205	41	20.0%
上本川	69	0	0.0%

▼公共交通空白地域



2) 公共交通不便地域

本町の公共交通不便地域の人口は、4,327 人（19.0%）になります。

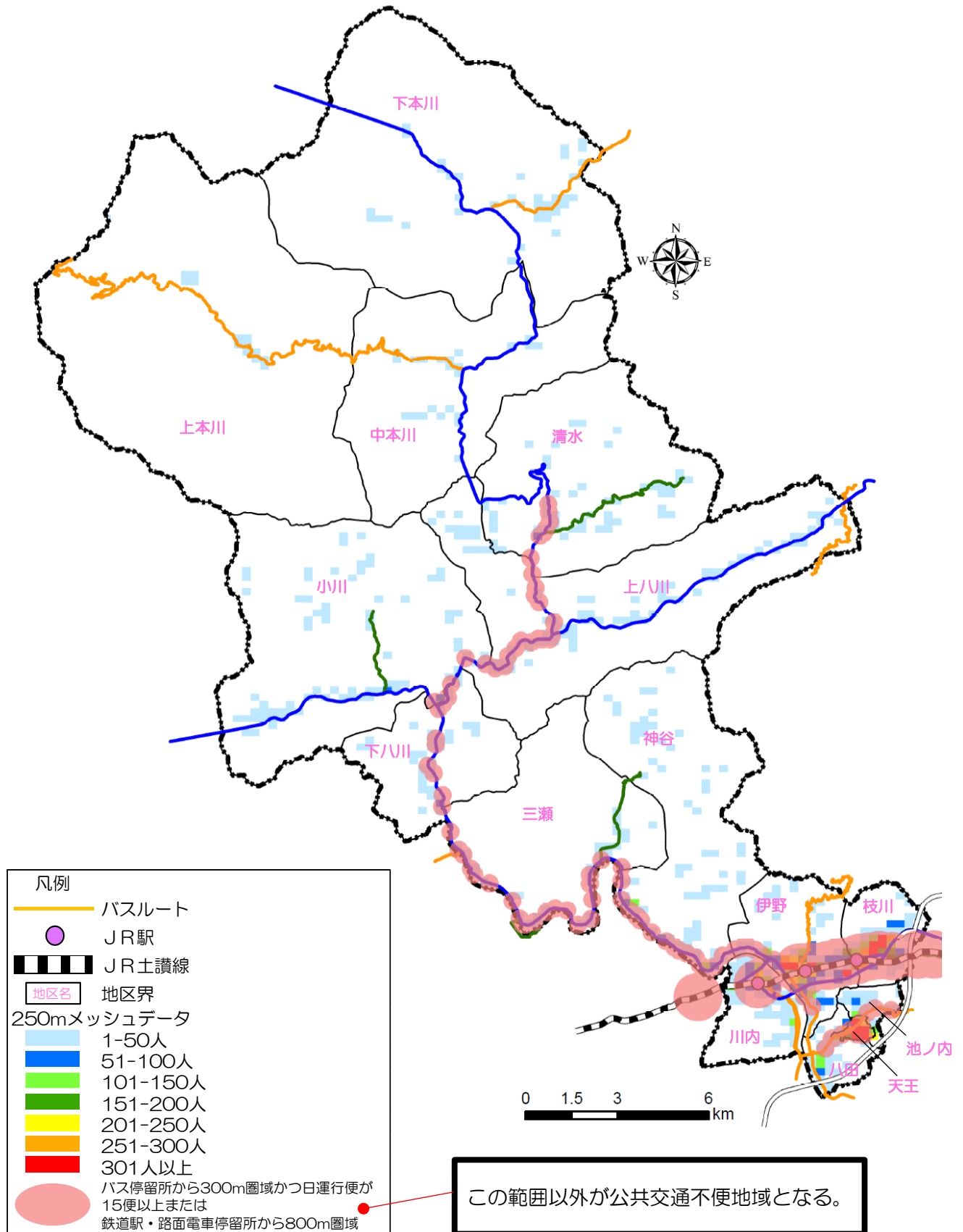
公共交通不便地域の人口が最も多い地域は川内地区 717 人、次いで小川地区 610 人となっています。

公共交通不便地域の人口比率が最も高い地区は下本川、中本川、上本川地区で 100.0%となっています。

▼公共交通不便地域の人口

地区	総人口（人）	公共交通不便地域の人口（人）	公共交通不便地域人口の比率
全域	22,767	4,327	19.0%
伊野	5,804	299	5.2%
八田	639	386	60.4%
枝川	5,820	298	5.1%
池ノ内	406	191	47.0%
川内	1,951	717	36.8%
神谷	1,193	423	35.5%
三瀬	426	14	3.3%
天王	3,853	142	3.7%
清水	372	189	50.8%
上八川	617	404	65.5%
小川	741	610	82.3%
下八川	479	188	39.2%
下本川	192	192	100.0%
中本川	205	205	100.0%
上本川	69	69	100.0%

▼公共交通不便地域



3.14 地域住民の移動状況及び公共交通利用者のニーズ

1) 住民アンケート調査の概要

(1) 全般

① 公共交通の利用

○普段、公共交通を利用している方は、33.5%で、交通手段としては、路面電車が51.0%で最も多く、次いで路線バスが39.2%、JRが37.9%となっている。【問2】【問3-1】
 ○公共交通を日常的に利用している方（週に1日以上）は7.9%となっている。【問3-2】
 ○自宅最寄りのバス停については、89.4%の方が知っているものの、66.5%の方が公共交通を利用しておらず、その理由としては、「自分で自家用車を運転している」が80.4%と最も多く、次に、「運行本数が少ない」24.7%、「時間がかかる」16.5%となっている。
 【問1-10】【問4】

② 自家用車の利用・運転免許の保有状況

○「世帯として自家用車を所有している方」が89.4%となっている。【問1-5】
 ○「運転免許を保有している」方は83.3%となっている。また81.5%の方が「自分で自動車・バイクを運転している」となっている。一方、「運転しない」方は18.5%となっている。また「送迎を頼むことのできる人はいない」方は50.2%となっている。【問1-7(1)】、
 【問1-8】【問1-9】
 ○75歳以上で、自分で自動車・バイクを運転している方は58.7%となっている。【問1-3と問1-8のクロス集計】

(2) 地域住民の通勤・通学、通院、買い物の移動実態について

① 通勤・通学の利用実態について

㊦ 通勤

○全体の内48.0%の方が通勤しており、通勤先は町外が69.8%を占めており、そのうち高知市が65.3%と最も多くなっている。一方、町内では、中心部の伊野、枝川地区への通勤が多く、合わせると66.3%になっている。【問5-1】【問5-3】
 ○通勤時の主な交通手段は「自分で自家用車を運転」する方が最も多く85.6%に上っており、次いで「家族や近所の人・知人に送迎を頼む」6.7%、「バイク（原付を含む）」6.2%となっている。
 ○一方、JRは2.3%、路面電車は2.8%、路線バスは3.3%と少なくなっている。（複数回答）【問5-6】
 ○通勤時間帯については、4～7時台までに自宅を出発する方が62.8%となっており、66.4%の方が13～18時台まで帰宅している。【問5-5】

㊦ 通学

○全体の内2.6%の方が通学しており、通学先は高知市が76.2%で最も多い。次いで高知追手前高等学校吾北分校14.3%、南国市9.5%の順に多い。【問5-1】【問5-3】
 ○通学時の主な交通手段は、「家族や近所の人・知人に送迎を頼む」が最も多く52.4%となっており、次いで「自転車」42.9%、「JR」19.0%となっている。
 ○一方、路面電車は9.5%、路線バスは4.8%にとどまっている。（複数回答）【問5-6】
 ○通学時間帯については、6～7時台までに自宅を出発する方が57.1%となっており、71.4%の方が16～18時台まで帰宅している。【問5-5】

② 通院の利用実態について

- 全体の内 63.0%の方が通院しており、よく通院する方（週に1回以上）は 4.5%で、月に1日程度の方が 35.9%と最も多くなっている。【問 6-1】
- 通院先としては、町外の高知市が 41.5%と最も多く、次に、町内の仁淀病院 13.9%、WEST ほね関節クリニック 3.7%となっており、その他を含め、町内での通院は 52.8%となっている。【問 6-2】
- 通院時の主な交通手段は「自分で自家用車を運転」が最も多く 65.9%となっており、次いで「家族や近所の人・知人に送迎を頼む」17.4%となっている。
- 一方、JRは 1.5%、路線バスは 4.5%、路面電車は 6.1%となっている。（複数回答）【問 6-5】
- 通院先へ外出する曜日としては、「特に決まっていない」方が多く 48.0%となっており、その中で、火曜日は 16.0%、金曜日は 14.0%と比較的多くなっている。（複数回答）【問 6-3】
- また、通院先へは、7～9 時台までに自宅を出発する方が 56.7%となっており、37.7%の方が 10～11 時台までに帰宅している。【問 6-4】

③ 買い物の利用実態について

- 全体の内 94.2%の方が買い物をしており、87.1%の方が週に1回以上買い物をし、週1～2日程度の方が 39.5%と最も多くなっている。【問 7-1】
- 町内で買い物をする方が、全体の 81.5%を占めており、その内サニークスィいの店 24.9%、サンブラザ新鮮館・天王 19.9%、サンシャインラヴィーナ 17.2%の順に多くなっている。一方、町外では、高知市へ行く方が 12.9%と最も多くなっている。【問 7-2】
- 買い物先への主な交通手段は「自分で自家用車を運転」が最も多く 70.7%となっており、次いで「徒歩」21.9%、「家族や近所の人・知人に送迎を頼む」12.3%となっている。一方、JRは 0.2%、路線バスは 1.5%、路面電車は 1.7%と少なくなっている。（複数回答）【問 7-5】
- 買い物をする曜日としては、「特に決まっていない」方が多く 58.0%となっており、その中で、日曜日が 27.8%と比較的多くなっている。（複数回答）【問 7-3】
- また、買い物は、10 時台に自宅を出発する方が 23.0%と多くなっており、48.0%の方が9～11 時台に自宅を出発しており、10～12 時台に自宅に帰っている方が 38.3%となっている。【問 7-4】

(3) 通勤・通学、通院・買い物以外での外出の移動実態について

- 通勤・通学、通院・買い物以外で、84.0%の方が外出しており、目的は「趣味・娯楽・教養」が 32.0%と最も多く、次いで、「食事・飲食」16.1%、「別居する家族宅に訪問」12.1%となっている。【問 8-1】
- 最も多い「趣味・娯楽・教養」の外出頻度は、週1回以上が 76.9%と多く、「別居する家族宅に訪問」は週1回以上が 55.5%、「親戚・知人宅に訪問」は週1回以上が 52.4%となっている。【問 8-2】

(4) 鉄道の利用実態について

- 鉄道の利用状況については、日常的に利用している方（週に1日以上）は17.0%であり、ほとんど利用しない方（年に数日程度）は合わせて42.0%となっている。【問3-2】
- 鉄道に対する満足度としては、「満足・やや満足」が47.7%、「やや不満・不満」が23.9%となっている。【問3-3】
- 「やや不満、不満の理由」としては、「運行本数が少ない」が73.1%で最も多く、次いで「駅が遠い」が34.6%、「目的地近くまで行けない」が23.1%となっている。【問3-4】

(5) 路線バスの利用実態について

- 路線バスの利用状況については、日常的に利用している方（週に1日以上）は19.8%であり、ほとんど利用しない方（年に数日程度）は合わせて33.6%となっている。【問3-2】
- 路線バスに対する満足度としては、「満足・やや満足」が41.4%、「やや不満・不満」が38.8%となっている。【問3-3】
- 「やや不満、不満の理由」としては、「運行本数が少ない」が88.9%で最も多く、次いで「料金が安い」が44.4%、「時間がかかる」が22.2%となっている。【問3-4】

(6) 路面電車の利用実態について

- 路面電車の利用状況については、日常的に利用している方（週に1日以上）は19.0%であり、ほとんど利用しない方（年に数日程度）は合わせて36.2%となっている。【問3-2】
- 路面電車に対する満足度としては、「満足・やや満足」が38.9%、「やや不満・不満」が39.0%となっている。【問3-3】
- 「やや不満、不満の理由」としては、「運行本数が少ない」が86.4%で最も多く、次いで「時間がかかる」が35.6%、「料金が安い」が32.2%となっている。【問3-4】

(7) デマンド型乗合タクシーの利用実態について

- デマンド型乗合タクシーの利用状況については、日常的に利用している方（週に1日以上）は22.2%であり、ほとんど利用しない方（年に数日程度）は合わせて22.2%となっている。【問3-2】
- デマンド型乗合タクシーに対する満足度としては、「満足・やや満足」が75.0%、「やや不満・不満」が12.5%となっている。【問3-3】
- 「やや不満、不満の理由」としては、「運行本数が少ない」、「運行時刻（時刻表）が分かりにくい」、「運行情報が分かりにくい」が100.0%となっている。【問3-4】

(8) 交通空白地有償運送の利用実態について

- 交通空白地有償運送の利用状況については、回答者なし。【問3-4】

(9) タクシーの利用実態について

- タクシーの利用状況について、日常的に利用している方（週に1日以上）は9.4%であり、ほとんど利用しない方（年に数日程度）の方は合わせて41.3%となっている。【問 3-2】
- タクシーに対する満足度としては、「満足・やや満足」が46.7%、「やや不満・不満」が33.3%となっている。【問 3-3】
- 「やや不満、不満の理由」としては、「料金が高いが」が69.6%で最も多く、次いで「予約するのが面倒だ」が17.4%、「バスとの接続が悪い」が13.0%となっている。【問 3-4】

(10) 運転免許の返納について

- 免許を保有していない方の40.7%は免許返納者である。【問 1-7(2)】
- 運転免許証返納予定については、34.5%の方が「返納予定はない」としており、「運転に不安を感じたら」返納する方が37.9%となっている。【問 11-1】
- 運転免許証を返納した場合の交通手段としては、「家族や近所の人・知人に送迎を頼む」が32.2%と最も多くなっており、公共交通では、路線バス25.8%、タクシー23.2%などとなっている。【問 11-2】

(11) 今後の公共交通の維持・確保について

- 本町が行っている公共交通への行政負担額を示したのち、今後の公共交通の方向性について質問したところ、「現状と同程度の公的負担のままで、運行の効率化や見直しを行い、公共交通サービスを維持していくべき」が43.6%と最も多く、次いで「公的負担を増やしても、高齢者や免許返納者の増加に対応できるよう今以上に公共交通サービスの向上を図るべき」28.4%となっている。【問 10】

(12) 今後の公共交通の在り方について

- 公共交通の利用促進策としては、「わかりやすいマップや時刻表、運賃表の作成」が50.9%と最も多く、次いで「免許返納に係る料金割引や回数券の配布」46.1%、「乗継を考慮したダイヤ編成」23.6%などとなっている。【問 12】
- 公共交通の不便な地域における支援策としては、「町営バスを運行する」が32.3%で最も多く、次いで「タクシー利用料金の一部を補助する」が26.5%、「デマンド型乗合タクシーを運行する」が24.2%となっている。【問 9】

2) 交通事業者・関係事業者ヒアリング

(1) 交通事業者ヒアリング

① JR 四国

○鉄道とバスとの連携のあり方について

「MaaS について」

- ・MaaS の考えのもと、公共交通機関同士がダイヤや設備面等、シームレスに繋がり利便性を向上していく必要があり、自治体や交通事業者での連携が重要と考えている。(ダイヤ連携による乗継の改善、交通結節点強化、運賃面の鉄道・バスの連携(乗継割引等)。

「駅周辺施設(駐車場、駐輪場)」

- ・枝川駅付近の公共駐輪場の整備が課題ではないかと考えている。

「バスからの乗換え」

- ・枝川駅・波川駅から最寄りのバス停乗継ぎまでの距離が課題。

② 路面電車(とさでん交通)

○町内区間での運行・利用状況、利用者特性について

- ・利用者の半分がＩＣカードを使用している。

○運行ダイヤ(時刻表の変更)について

- ・ダイヤ改正の予定はないため、バス等の時刻を変更する場合は、時間を合わせてほしい。

○待合環境、バリアフリーについて

- ・伊野駅前でのバリアフリー化はできないのか。高齢者の乗り降りができず、前の停留場で乗り降りしている。(町)

○乗継割引について

- ・バス(とさでんのみ)との乗継割引がある。
- ・伊野駅ポイント(伊野～鳴谷、伊野駅、東駅前町)において電車とバス、もしくはバス同士の乗継で乗継割引がある。

③ 路線バス

ア-1 県交北部交通

○ＩＣカードについて

- ・高齢者のＩＣカード利用を増やしていきたい。高齢者が降車の際、前に徐々に移動するのが危険なため。

○運行における改善点

- ・沿線の利用者が減っている。都市の中心部は増え、郊外部は減少する傾向がある。このような状況下ではバスのサイズも変える必要がある。
- ・運転手の確保については、現在困ってはいない。最近、60 歳、51 歳が入社。若い人材は確保できないが他社からの移籍がいる。

○長大路線の再編等について

- ・長大路線は、時刻表がズレたり、運転手の負担が増えたりするが、乗換えがなく、利用者也定着している。

㊦-2 県交北部交通（乗務員アンケート）

- ・実施期間：令和3年11月
- ・調査方法：17路線を運転する乗務員にアンケート（記述）
- ・回答者数9人

○問題点・改善提案について

「運行ルート」

- ・沿線の観光地の近くを路線バスが行くようになれば利便性も良くなる。
- ・利用者が少ないので、終点の北浦橋を昔の柳野に戻すように検討してみてはどうか。

「バス停」

- ・バス停留所ですが、予算の面もあると思いますが、わかりやすいバス停留所があればお客様もわかりやすいと思うので設置してほしい。

「運行ダイヤ」

- ・ダイヤによっては時間を取り過ぎている便があるので、調整してはどうか。

㊦ とさでん交通

○町内運行路線に係る問題点・課題について

- ・駐輪場を作る要望は特にない。上屋・ベンチを作してほしいという要望はある。ただし設置するのは道路管理者であり、交通事業者は設置できない。
- ・車両は基本低床車両で、サイズは中型。ダウンサイジングを行う予定はない。高知市内を走るため、車両サイズを確保する必要がある。

○利用促進について

- ・利用促進するためには、ダイヤ・便数を増やすことが必要。
- ・乗り方教室を行った。即効果があったわけではないが、未来への投資と考えている。

㊦ 嶺北観光自動車

○町内運行路線に係る問題点・課題について

「料金」

- ・本川から田井まで片道1,000円かかり、利用者にとっては負担が大きい。利用していただく方にとって便利になるようにしたい。田舎では黒字運行は難しい。

「バス停の位置」

- ・フリー乗降となり、バス停の位置を変更する予定はない。

○当該路線の将来計画等について

「利用促進」

- ・お得感が必要になる。定額制（サブスクリプション）もありだと思う。免許返納者への支援も必要。手帳などを見せて気軽に乗ってほしい。

㊦ 土佐市観光（ドラゴンバス）

○町内運行路線に係る問題点・課題について

「料金」

- ・料金は安すぎる。

「利用者からの声」

- ・バスからJRへの乗継の際に、間に合わなかったことがある。
- ・伊野駅の利用者を増やすために、駅で5分間待つようにした。結果、利用者は増えた。

④ 町営バス

㊦-1 明神観光

○運行上の問題点・課題について

- ・土佐市方面への移動利便性を上げるためには、ドラゴンバスとの時間調整が必要と思われる。

㊦-2 明神観光（乗務員アンケート）

- ・実施期間：令和3年11月
- ・調査方法：2路線を運転する乗務員にアンケート（記述）
- ・回答者数3人

「問題点・改善提案について」

○運行ルート

- ・音竹路線の1便と6便は音竹での利用がないため、ルートの変更を検討してみてもどうか。

○バス停

- ・波川分岐、小八十のバス停の標識がありません。
- ・伊野駅前の電車電停の北側の梅原製作所のところに、バス停を追加してあげたら電車への乗換えやサニーマートへの買い物に便利になると思います。

⑤ 乗合タクシー

㊦ 大はらハイヤー

○利用者について

- ・利用者 約3人で固定している。75歳以上の高齢者。

○運行上の問題点・課題

- ・料金についても、300円なので問題ないと思う。
- ・路線バスのステップが高いため、高齢者はバス停での乗換えが大変。

○将来計画等について

- ・利用者がいない。高齢者ばかりで、若い世代はまちなかに住んでいる。

㊦ 明神ハイヤー

○運行路線に係る問題点・課題について

- ・利用者は減っているが、理由はわからない。元々の利用者が使わなくなったのかもしれない。小野地区の方の場合、施設に入り利用がなくなった。

○当該路線の将来計画等について

- ・今の状態を維持していくことがベスト。

○運転手及び車両の保有状況

- ・運転手は不足しており、募集をかけても来ない。

㊧ 吾北ハイヤー

○運行路線に係る問題点・課題について

- ・自家用車を運転していた人はデマンドに乗らないと思う。
- ・車両はバリアフリーに対応していない。今まで車いす利用の問い合わせはない。
- ・待合所が整備されていない関係で、バス停を利用していないことがある。特に高齢者は足が痛いと聞く。

○当該路線の将来計画等について

- ・利用が増えることがあれば、運転手を増やすことも可能。ただ利用者は増えないと思う。

⑥ 交通空白地有償運送

- ・交通空白地有償運送を利用して、西条市へ行くことができない。
- ・下本川の住民としては西条市に行きたい。
- ・運転手はボランティア精神で行っている。運転手が高齢化しており、不足している。運転手は本川地区の人しかできない。そもそも人が少ない地域である。

(2) 関係者ヒアリング

① 商業施設

㊲ サニーアクシスいの店

○利用者数の特性

- ・午前 11 時～12 時、午後 17 時前後の時間に利用者が多い。
- ・週末は駐車場が一杯になるときがある。

○利用者の交通手段

- ・交通手段は圧倒的に車が多い。高齢者はタクシーで来られる方が多い。路面電車を使う方からは本数が少ないという声を聞く。

○利用者の送迎

- ・送迎バス利用者にとってはライフラインになりつつある。

① サンブラザ新鮮館・天王

○利用者数の特性

- ・近所に居住している方が利用される。歩いて来店されることもある。商圏は天王、大内。
- ・昼間の利用者が多い。また 17～18 時台は通勤者の利用が多い。

○利用者の交通手段

- ・バスを利用して買い物に来られる方はあまり見ない。
- ・ハッピーライナー（移動販売）を高岡に 4 台、佐川に 1 台行っている。天王地区内では行っていない。
- ・無料送迎は行っていない。

② 医療施設

㊦ さくら病院

○通院者の特性

- ・高齢者（75 歳以上）が多い。1 日あたりの通院者数は約 20 人程度、利用者数は横ばい。
- ・利用時間は午前中が多い。

○通院者の交通手段

- ・送迎をしないと来られない高齢者がいるため、さくら病院と高岩診療所で病院への無料送迎を行っている。（詳細は民間送迎 P85 参照）
- ・病院の送迎に補助金があれば助かる。

○公共交通に対する意見

- ・各病院でそれぞれ送迎するのも効率の悪いことだと思う。

① 仁淀病院

○通院者の特性

- ・高齢者が圧倒的に多い。
- ・1 日あたりの通院者数は約 170 人程度、利用者数は減少傾向にある。高知市へ通院する人がいることや町内の人口が減少していることなどが原因と思われる。
- ・利用される時間は午前中が多い。ピークは 10 時から 10 時半ころ。

○通院者の交通手段

- ・自分で自家用車を運転してくるか、家族等の送迎がほとんど。帰りにタクシーを利用する人もいる。バスはほとんどいない。

○公共交通に対する意見

- ・バスの時間がわかりにくく、案内をした事例があった。公共交通の情報が知られてないのではないか。
- ・便数が少なく利便性が悪いのではないか。また、バス料金が高いと思われる。

③ 自治会

㊦ 伊野地区

○公共交通の改善点

- ・団塊世代が高齢化すれば乗るかもしれない。
- ・循環バスは運行回数が増えればいいと思う。
- ・公共交通についてのPRをきっちりしてほしい。県交北部交通の長沢線についても周知した方がいい。
- ・スマートフォンで時刻表・マップを見られるようにしてほしい。
- ・バス停の時刻表を整備してほしい。

㊧ 吾北地区

○公共交通の改善点

- ・路線バスの時刻表がわかりにくい。バスは段差があり、高齢者にとっては乗りづらい。またバス停までの距離が遠い。
- ・昼間の時間はほとんど空になっている。そもそも利用者が少ない。
- ・バスで買い物に行かない。荷物が多くなり、運ぶのが大変なため。
- ・例えば週替わりで集落ごとに移動バスを使用でき、買い物に行くのはどうか。その場合、デマンドタクシーは廃止になる。
- ・バスを利用した際に他の特典をつけるのはどうか。

㊨ 本川地区

○公共交通の改善点

- ・昼間には移動販売がきてほしい。
- ・新たな担い手（交通事業者）が必要。地域おこし協力隊の卒業生を事業者にするのはどうか。
- ・本川地区は、伊野地区の市街地との格差があり不公平感がある。
- ・長沢～寺川線のデマンドの便数を増やして、選択肢を増やすことが必要。
- ・限界集落のため自助・共助は難しい地域である。しかし、限界集落だからこそできることがあるはずだと思う。地域の実情を知り、計画を策定してほしい。
- ・地域内移動だけではなく、地域外とのつながることを意識してほしい。

④ 観光（いの町観光協会、町：産業経済課、産業課、産業建設課）

○観光客の状況について

- ・全体的に平日は少なく、平日は地元の客が多い。
- ・吾北、本川地区は県外からの客が多い。
- ・瀬戸内側からの観光客が多いが、西条市側からの公共交通のルートがない。
- ・最近の問い合わせの約7割がUFOラインの内容。

○観光客の声

- ・公共交通の便数が少ない。わかりにくい。距離感がわからないなどの意見がある。

○公共交通運行の問題点・改善点

- ・観光ルートマップや時刻表があればよい。
- ・便数が少なく、時間が合わない。
- ・インバウンドへの対応もあり、高知駅までは来てその後の2次交通が必要となってくる。マイカー以外の対応についても考えておく必要がある。

⑤ 福祉

㊦ いの町社会福祉協議会、町：ほけん福祉課

○公共交通運行上の問題点・課題

- 成山地区のデマンドはすこやかセンターまで直に行っており、好評。
- 下八川地区はデマンドがあり助かっている。
- 中迫地区は元の路線バスルートの一部をデマンドにしており、目的地としてバス停までしか行かないため、成山地区と差があると言われて、評判がよくない。
- 高齢者の要望としては、自宅まで来てほしいのと、車両のステップなどバリアフリー対策が必要。
- JR 枝川駅に 2～3 段の階段があり、高齢者が困っている。また、路面電車の駅に段差があるため、ひとつ前の駅で乗降して、目的地まで歩いて通院している。

第4章 上位・関連計画の概要

上位・関連計画に記載されている公共交通に関する概要について整理します。

4.1 いの町第2次振興計画（平成26年12月策定）

計画の概要	
計画の期間	平成27年度～令和6年度
将来像	豊かな自然と心に出会えるまち・いの ー森林と清流を後世の子どもたちにー
公共交通に関する施策	
公共交通体系の整備	J R伊野駅周辺の環境整備 ●学生や高齢者等毎日多くの人が乗降するJ R土讃線や路面電車について、交通事業者と協力し、<u>J R伊野駅周辺を公共交通の結節点としての環境整備を推進</u>していきます。 公共交通体系の整備 ●J R土讃線・路面電車、路線バスの連結の強化や路線・運行回数の見直し等について、利用者の意見を踏まえ各事業者と検討・協議を行い、通勤・通学・通院・観光等幅広く利用しやすい交通体系を整備し、公共交通の利用促進に向けた取り組みを推進します。 公共交通網形成計画の策定 ●本町の公共交通の現状・問題点、課題を整理し、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めた<u>公共交通網形成計画</u>を策定します。
その他の関連施策	
地域福祉の充実	ユニバーサルデザインのまちづくりの推進 ●誰もが安心して暮らせるよう、バリアフリー化をさらに進めて、公共施設や歩道・車道の段差の解消、道路の傾斜の改善、<u>低床バス・電車の導入支援</u>等、すべての人が利用しやすいような環境整備を推進します。
観光の振興	観光資源の整備と有効活用 ●紙の文化遺産や史跡、歴史的町並み等本町の持つ豊かな歴史、文化、特産品を活かして、<u>観光ルート化</u>や観光施設・資源のネットワーク化を進めます。

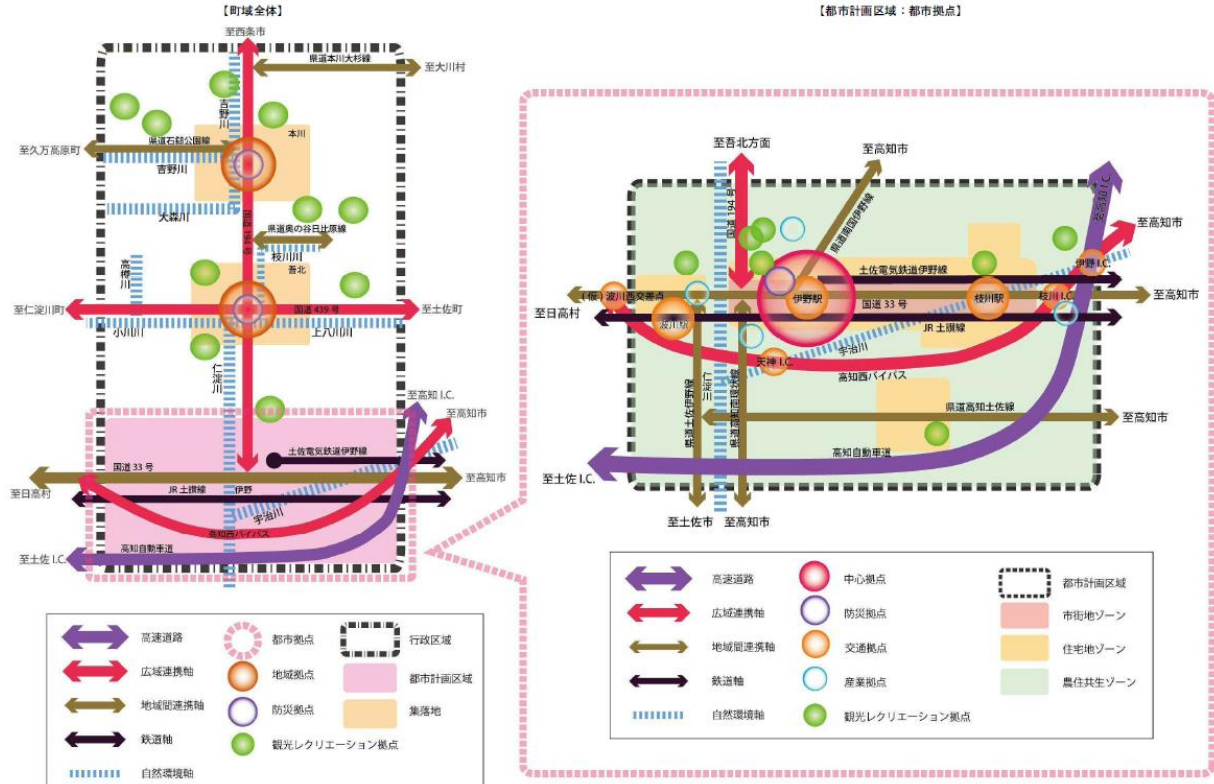
4.2 第2期いの町まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月策定）

計画の概要	
計画の期間	令和2年度～令和6年度
基本目標	1 産業活性化と安定した雇用を創出する 2 新しい人の流れをつくる 3 結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえる、女性の活躍の場を拡大する 4 ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる
公共交通に関する施策	
中山間地域の維持・創生	中山間地域の資源や特性を生かした産業づくりの支援 ● 移動販売や買い物代行等の生活用品を得るための仕組みづくりや、飲料水等の生活用水を確保するための施設整備、<u>路線バス等のきめ細かな移動手段の確保・維持</u>などを支援する。 【具体的な事業】 市町村有償運送事業（長沢～寺川間・長沢～大森間） 【KPI】 指標：本川地区内の路線バス維持に向けた雇用 数値目標：令和6年度までの間 3人雇用

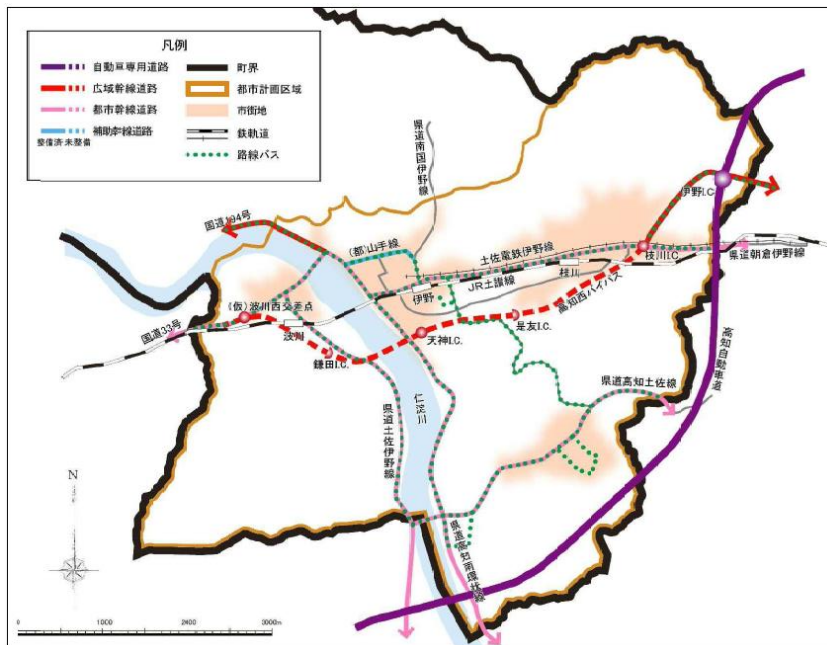
4.3 いの町都市計画マスタープラン（平成 25 年4月策定）

計画の概要	
計画の期間	平成 25 年度～令和 14 年度
まちづくりの基本理念	～豊かな緑と清流に抱かれた心のふるさと“いの”～
関連する施策（分野別の方針）	
都市交通の方針	骨格道路の形成 ●高知西バイパスにアクセスする町道など、幹線道路を補完する道路を、「補助幹線道路」として位置付けます。高知西バイパスや鉄道駅、各公共施設等へのアクセス向上を図るための道路整備を進めます。 安全で快適な人にやさしい道路空間の整備 ●鉄道駅や教育施設、主要な公共施設の周辺や住民要望の多い区間等について、狭あいな生活道路の改良、交通安全施設の整備、歩道整備やバリアフリー化、橋梁の長寿命化等を計画的に進め、生活者の利便性・安全性向上を図ります。 公共交通機関の充実 ●区域内の公共交通機関は、鉄軌道として、JR土讃線（枝川駅、伊野駅、波川駅）、土佐電気鉄道伊野線（10 駅）、路線バスとして、高知県交通、土佐電気鉄道、県交北部交通、土佐電ドリームサービスの4事業者が運行する路線と町が運営している伊野循環線があります。 ●鉄道については、交通事業者と協力しつつ、輸送サービスの強化や、駅周辺の環境整備による交通結節点としての機能を強化します。 ●バスについては、「いの町地域公共交通総合連携計画（平成 22 年 3 月）」に基づき、路線の再編、結節拠点の機能強化（JR 伊野駅、伊野駅前電停）、主要バス停の位置調整・環境整備などを進め、地域特性に応じた公共交通機関の維持・充実を図ります。
将来の都市像	
町域全体の都市構造	●都市計画区域の都市機能の充実と、豊かな自然や文化に抱かれた都市計画区域外のゆとりある生活の充実のため、いの都市計画区域を都市拠点に、また吾北・本川地域の中心部を地域拠点に位置付けたうえで、その他の拠点や周辺市町村とを結ぶ軸を位置付けます。

▼将来都市構造



▼都市交通方針図



4.4 いの町立地適正化計画（令和4年9月公表予定）

計画の概要	
将来都市構造	仁淀川とともに歩む『ふるさと』のまち （いの町らしい定住・通勤通学型まちづくり） の形成を目指します
目指すべき都市構造	
【目指すべき都市構造】 ■1 仁淀川と街道・鉄道に骨格を形成されてきたまちとして ○拠点：いの町の暮らしを支える「中心拠点」を形成します。 ：地域性に配慮し、生活サービスを提供する「地域拠点」を形成します。 ○交通軸：仁淀川から東西方向へと伸びる松山街道及び鉄道や広域交通により、拠点間や高知市を結ぶ骨格交通軸を強化します。	
【居住誘導に関わる方針】 ■2 在郷町として発展した仕事と暮らしのまちとして ○定住のまち：都市機能が集中する環状線内の中心市街地や生活利便性の高い拠点周辺に人口が集積したまちづくりを進めます。また、これまで培われてきた地域コミュニティや生活環境を充実し、子育て世代や地域で暮らす高齢者も安心して暮らすことができるまちづくりとします。 ○仕事の場：製紙業等の基幹産業や生活サービスの担い手として活躍できるまちづくりを進めます。	
【都市機能誘導に関わる方針】 ■3 仁淀川から陸路に沿って発展した歩いて暮らせるまちとして ○生活サービス：環状線内と国道33号、鉄道等の交通軸沿線のにぎわいや生活を支える拠点には、居住のみならず、商業、業務、医療・福祉、歴史・文化・観光等の多様な都市機能を集積し、維持します。 ○歩くまち・歩いて楽しいまち：環状線内の中心市街地は、自動車を利用しなくても、歩いて利用できるまちとして再構築します。	
【交通ネットワークに関わる方針】 ■4 河港から高知市を結ぶ交通で発展したまちとして ○広域の道路ネットワーク：高知西バイパスの開設による恵まれた道路ネットワークを有効活用し、都市機能を誘導します。 ○自動車と歩く道の共存：自動車依存の生活スタイルから、歩き・自転車や公共交通を選択できるまちづくりへと転換します。 ○公共交通ネットワーク：近隣市町や特に高知市への通勤通学型のまちとして、公共交通の利便性の向上を図り、ライフステージに応じた暮らしを可能とします。 ○地域内の公共交通ネットワーク：本川地区、吾北地区などを結ぶ公共交通ネットワークの強化により、中山間地域の暮らしを支えます。	
【防災に関わる方針】 ■5 水害リスクを認識した上で安全に暮らすことができるまちとして ○災害リスクへの対策：地震、洪水や土砂災害等の災害リスクに対して、安全な居住環境を形成します。 ○居住リスクの回避：災害の危険性の高い居住地の抑制、安全な居住地への人口集積を促進します。	

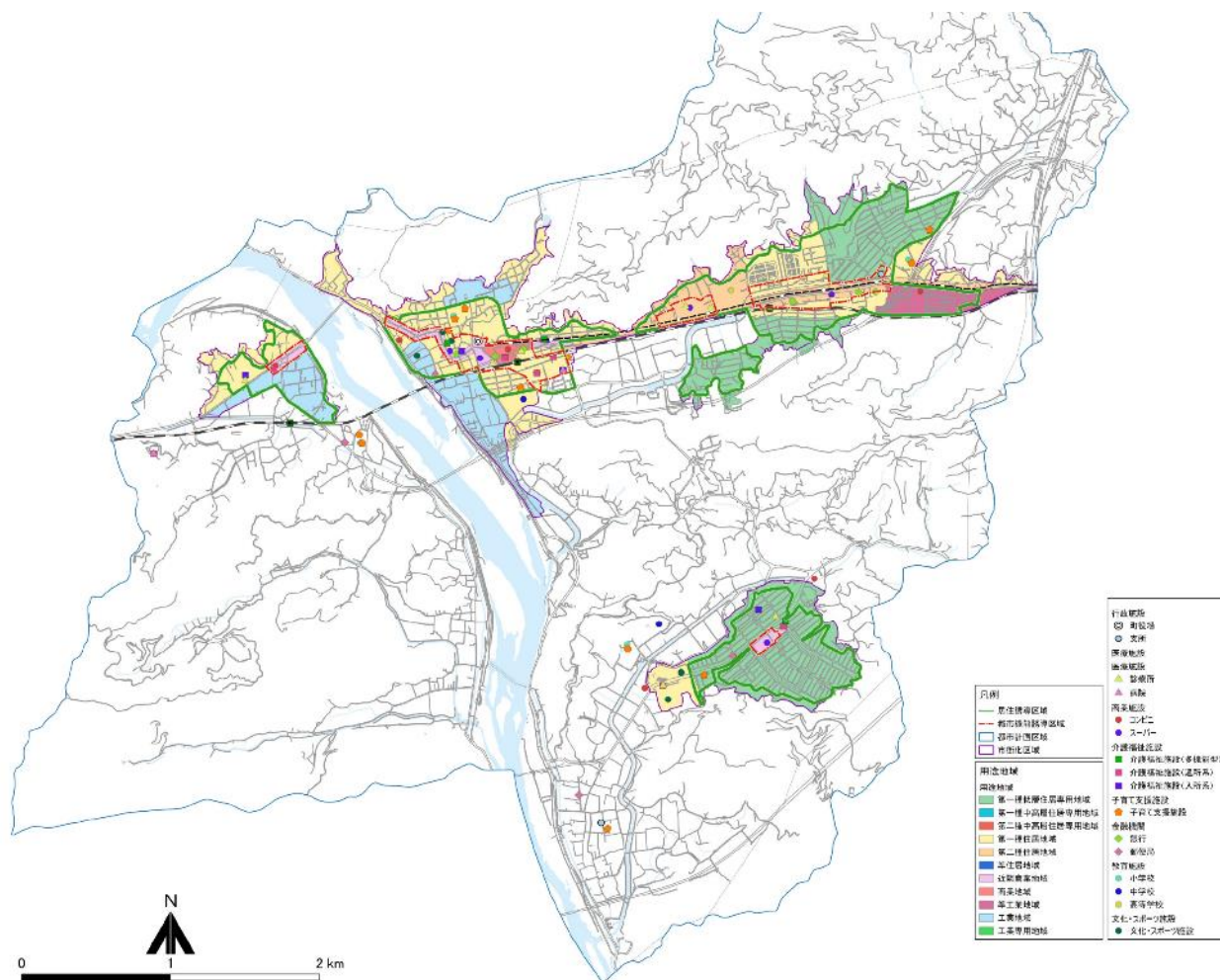
【”らしさ”に関わる方針】

■6 仁淀川と暮らすまちとし

○いの町らしさの享受：全ての町民や移住者が、仁淀川やこれまでに育まれてきた歴史・文化にふれあえ、それぞれの地域や属性に応じた生活スタイルで暮らすことのできるまちづくりを進めます。

※いの町らしい暮らしを感じられる施策、人とのつながり（お接待文化）や交流のある暮らしの場づくり
など

【居住誘導区域・都市機能誘導区域】（立地適正化計画策定中：令和4年1月時点）



第5章 公共交通の役割と課題整理

5.1 地域公共交通の役割

いの町の目指すまちの将来像を実現するため、上位関連計画における地域公共交通に求められる内容をまとめ、それらを踏まえた地域公共交通が目指すべき柱と果たすべき役割を整理します。

(1) 上位・関連計画における地域公共交通に求められる内容

各計画における目指すべきまちの将来像とそれらを実現するため、公共交通において求められる内容を以下のとおりとします。

▼地域公共交通に求められる内容

上位・関連計画	地域公共交通に求められる内容
いの町第2次振興計画	「豊かな自然と心に出会えるまち・いの」 ●JR伊野駅周辺を公共交通の結節点としての環境整備を推進。 ●鉄道、バスの連結の強化や路線・運行回数の見直し等を協議し、通勤・通学・通院・観光等幅広く利用しやすい交通体系を整備し、公共交通の利用促進に向けた取り組みを推進。 ●地域福祉の充実（ユニバーサルデザインのまちづくりの推進）。 低床バス・電車の導入支援等、すべての人が利用しやすいような環境整備を推進。 ●観光の振興（観光資源の整備と有効活用）。 観光ルート化や観光施設・資源のネットワーク化を進めます。
第2期いの町まち・ひと・しごと創生総合戦略	「基本目標 4 ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる」 ●中山間地域の維持・創生（中山間地域の資源や特性を生かした産業づくりの支援）。 路線バス等のきめ細かな移動手段の確保・維持などを支援する。
いの町都市計画マスタープラン	「まちづくりの基本理念 豊かな緑と清流に抱かれた心のふるさと “いの”」 都市機能が集約した次世代につなぐまちづくり ●鉄道については、交通事業者と協力しつつ、輸送サービスの強化や、駅周辺の環境整備による交通結節点としての機能を強化します。 ●バスについては、路線の再編、結節拠点の機能強化（JR伊野駅、伊野駅前電停）、主要バス停の位置調整・環境整備などを進め、地域特性に応じた公共交通機関の維持・充実を図ります。

上位・関連計画	地域公共交通に求められる内容
いの町立地適正化計画（計画策定中）	「将来都市像 仁淀川とともに歩む『ふるさと』のまち」 ●目指すべき都市構造 ・拠点 中心拠点：JR 伊野駅周辺、地域拠点：JR 枝川駅周辺、波川地区、天王地区 ・公共交通軸：JR 土讃線、とさでん交通伊野線 ●交通ネットワークに関わる方針 ・自動車依存の生活スタイルから、歩き・自転車や公共交通を選択できるまちづくりへと転換。 ・近隣市町や特に高知市への通勤通学型のまちとして、公共交通の利便性の向上を図り、ライフステージに応じた暮らしを可能とする。 ●地域内の公共交通ネットワーク 本川地区、吾北地区などを結ぶ公共交通ネットワークの強化により、中山間地域の暮らしを支える。 （コンパクト＋ネットワークによる集約型都市構造の実現に向け、拠点となる居住誘導区域、都市機能誘導区域への連絡、郊外の集落拠点を含む拠点間の連携を行うための移動環境を維持・確保する。）

5.2 地域公共交通の課題整理

地域の現況や地域公共交通の実態、住民ニーズを踏まえ、持続可能な地域公共交通の形成に向けた課題を整理します。

課題 1 基幹バス路線の非効率運行によるコストの増大、広域交通との接続の利便性の低さ

ア. 基幹バス路線の非効率運行によるコストの増大

- (1) 町内と高知駅を結ぶ基幹バス路線である県交北部交通（路線バス）については、高知駅から長沢などの区間を運行する便数は1日あたり上り10便、下り8便、いの町内で運行する便数は1日あたり上り4便、下り4便、いの町から仁淀川町区間を運行する便数は1日あたり下り1便が運行されているが、JR伊野駅から吾北・本川地区の区間においては、高知駅から伊野駅と比べて極端に利用者が少ない状況である。朝夕の便については、県立高知追手前高等学校吾北分校への通学や通勤、通院での利用により1便あたり乗客5.3人、降客4.4人程度の利用があるが、その他の便については、利用が少なく、1便あたり0人の便もあり、効率が悪く、採算性が極めて低い。特に夕方・夜は1便あたり0人の便が多く見られる。(38～39 ページ)
- (2) 路線延長が長いことから運行の遅れが生じることもあり、アンケートでも意見が出されているが、乗車実態に即したダイヤや車両サイズの変更などが難しい状況である。
- (3) 非効率な運行のため、毎年多額の運行補助が必要となっており、令和2年度における公共交通の公的負担金約106,525千円の内71.0%を当該路線が占めている。(86 ページ)

路線バス（高知駅～八代経由～土居線）1便あたり乗客数 3.57 人

(40 ページ)

イ. 広域交通との接続の利便性の低さ

- (1) 町外への通勤者の内65.3%、通学生の内76.2%が高知市方面となっており、また、住民の通院先として高知市が41.5%と最も多くなっており、買い物では12.9%の方が高知市に行っている。(94、95 ページ。アンケート調査より)
- (2) 町の市街地には高知市方面への基幹公共交通軸として、JR土讃線、とさでん伊野線（路面電車）、とさでん交通（路線バス）、県交北部交通（路線バス）が運行しているが、通勤における移動手段の内、JR2.3%、路面電車2.8%、路線バス3.3%と少なくなっている。また、通学における移動手段の内、JR19.0%、路面電車9.5%、路線バス4.8%程度となっている。(94 ページ。アンケート調査より)
- (3) 令和3年1月9日に路面電車のダイヤが改正され、伊野発着便が1日あたり上り・下りとも46本から23本に減便となり、利便性が低下した。(29 ページ)

課題2 地域内公共交通の利便性の低さ（中山間地域・市街地）

ア. 地域内公共交通の利便性の低さ（中山間地域）

本町の中山間地域では人口減少、高齢化が進むとともに、公共交通不便地が多くある。

高齢化率(%)	神谷	三瀬	清水	上ノ川	小川	下ノ川	下本川	中本川	上本川
	56.7	52.1	52.2	53.2	52.1	49.5	43.8	47.8	72.5
公共交通不便地域人口(人)	神谷	三瀬	清水	上ノ川	小川	下ノ川	下本川	中本川	上本川
	423	14	189	404	610	188	192	205	69

（1）本川地域

- ・長沢～寺川線（町営バス）、長沢～大森線（町営バス）、嶺北観光自動車（路線バス）、交通空白地有償運送が運行されているが、他の地域と比べて路線数や便数が少なく、不便な地域となっている。
- ・人口減少の影響もあり、全体的に利用者が少なく、運転手の確保も課題となっている。
- ・地域内には、商業施設や医療施設が少ないことから、他の地域への移動が必要となり、利用者の負担額が大きいことも課題となっている。

（2）吾北地域・伊野地域（中山間地域）

- ・デマンド乗合タクシーの運行において、近隣の移動でも目的地まで到達するために、乗換えが必要となったり、運行時刻が希望と合わない、運行情報がわかりにくいなどといった声もある。

イ. 地域内公共交通の利便性の低さ（市街地）

（1）伊野循環線（町営バス）

- ・池ノ内・天王まわりと波川まわりで1日6便運行しているが、JRや路面電車との接続が悪く、通勤・通学などの利用者が少ない。
- ・利用者が少ない地域の運行など、非効率な運行となっている。
- ・本数が少ない、運行時刻が希望と合わないといった声もあり、全体的に利用者が少ない状況である。

（2）市街地における交通不便地域内の移動

- ・市街地において、公共交通空白地域になっていない場合でも、地形的な要因などから地域内移動が不便な地域があり、高齢化に伴って改善の必要性が高まっている。
- ・例えば天王地区は、JR伊野駅へは伊野循環線（町営バス）、高知市方面へはとさでん交通（路線バス）が運行されているなど、地区外への移動手段は一定確保されているが、生活利便施設等は団地内に多く立地するものの、坂道が多く、高齢者などの地区内の移動が不便となっている。

課題3 利用促進に関する課題（ハード面・ソフト面）

ア. 利用促進に関する課題（ハード面）

- ①ベンチ・上屋等が設置されていないバス停が多く、快適なバス待合環境となっていない。
- ②路面電車停留場等において、段差が解消されていない箇所がある。
- ③駅のロータリーに十分なスペースが確保されていない。
- ④駅などで、駐輪場の整備が十分でなく、隣接地に放置自転車が溢れている。
- ⑤バス停が設置されていなかったり、老朽化しているものがある。
- ⑥利用の多い施設とバス停が離れている事例がある。
- ⑦バリアフリーに対応していない・環境面に配慮が必要な車両がある。
- ⑧ＩＣカードが導入されていない路線がある。

イ. 利用促進に関する課題（ソフト面）

- ①運行本数が少ない。
- ②マップや時刻表など運行に関する情報の提供が不十分である。
- ③乗継に関して、ダイヤの調整や割引などの取組が不十分である。
- ④各種割引制度が不十分である。
- ⑤商業施設や観光施設との連携した取組が行われていない。
- ⑥その他利用者の意見

「やや不満、不満の理由」（96 ページ。アンケート調査より）

鉄道	「運行本数が少ない」が 73.1%で最も多く、次いで「駅が遠い」が 34.6%、目的地近くまで行けない」が 23.1%となっている。
路面電車	「運行本数が少ない」が 86.4%で最も多く、次いで「時間がかかる」が 35.6%、「料金が安い」が 32.2%となっている。
路線バス	「運行本数が少ない」が 88.9%で最も多く、次いで「料金が安い」が 44.4%、「時間がかかる」が 22.2%となっている。

課題 4 人口減少、少子高齢化による利用者の減少、潜在需要の掘り起こしができていない

ア. 人口減少、少子高齢化による利用者の減少

(1) 高齢化が進み公共交通がより重要になってくるにも関わらず、利用者数は減少している。

- ①本町の高齢者人口の割合は 2045（令和 27）年には約 55.5%に達する見込み。（3 ページ）
- ②県交北部交通（路線バス）の年間利用者数は平成 28 年度に対し、令和 2 年度は 53%減少。（38 ページ）
- ③通勤における移動手段の内、JR 2.3%、路面電車 2.8%、路線バス 3.3%と少なくなっている。（94 ページ。アンケート調査より）

(2) 今後の利用者数の見込み

- ①今後も、年少人口、生産年齢人口が減少傾向で推移し、主な利用者である通学者、通勤者の減少により公共交通の利用者減少が見込まれる。（3 ページ）
- ②本町の運転免許保有率は 80～89 歳の 36.3%に対し、60～64 歳では 95.1%となっている。このまま年数が経過すれば、運転免許返納者数の増加を加味しても、今後、高齢者の免許保有率が高くなり、高齢者における利用割合が減少するおそれがある。（21 ページ）

イ. 潜在需要の掘り起こしができていない

(1) 自動車運転免許を保有している人に対して、公共交通を少しでも利用してもらうための働きかけが不十分である。

- ①町内の 89.4%の世帯が車を保有し、81.5%の方が自動車・バイクを運転しており、75 歳以上の 58.7%の方が自分で自動車を運転している。（94 ページ。アンケート調査より）
- ②通勤における移動手段の内、自家用車の割合は 85.6%と高くなっている。（94 ページ。アンケート調査より）
- ③病院への移動手段の 65.9%、買い物への移動手段の 70.7%が自家用車となっている。（95 ページ。アンケート調査より）
- ④日常的に公共交通を利用している方が少ない。
 - ・自宅最寄りのバス停については、89.4%の方が知っているものの、66.5%の方が公共交通を利用していない。（94 ページ。アンケート調査より）
 - ・公共交通を日常的に利用している方（週に 1 日以上）は 7.9%となっている。（94 ページ。アンケート調査より）

(2) 学生などを含む自動車を運転できない人や公共交通の利用方法がわからない人に対して、公共交通を利用してもらうための働きかけが不十分である。

- ①通学における利用が少ない。
 - ・通学時の主な交通手段として、JR 19.0%、路面電車 9.5%、路線バス 4.8%となっており、家族や知人等の送迎が 52.4%と最も多くなっている。（94 ページ。アンケート調査より）

課題5 立地適正化計画との連携、観光面での課題

ア. 立地適正化計画との連携

(1) 立地適正化計画との連携

①今後、都市機能誘導区域が設定され、中心部に生活サービス施設の集積が進む。居住誘導区域の設定により、利便性の高い公共交通にアクセスしやすい場所（駅・停留場・バス停周辺）に人口の集積を図ることとされている。

【誘導区域（検討中）】①JR 伊野駅周辺 ②JR 枝川駅周辺 ③波川地区 ④天王地区

②公共交通としては、JR、路面電車、路線バス、循環線が誘導区域内を運行している。

(2) 今後、立地適正化計画により、JR 伊野駅周辺の中心部エリアに目的地となる各種生活利便施設の集積が進むことから、中山間部と JR 伊野駅周辺を結ぶ地域内公共交通の連絡が重要となる。

イ. 観光面での課題

(1) 観光客の増加がみられるが、マイカー以外の利便性の高い公共交通手段が確保されていない。（令和2年度の主要観光施設入込客数は、298,844 人）

(2) 一部の観光地においては、観光客の車両による混雑が生じている。

第6章 地域公共交通の形成に向けた基本的な方針

6.1 地域公共交通の形成に向けた基本的な方針

上位・関連計画の目指す町の将来像や基本理念を踏まえるとともに、いの町の地域公共交通が果たすべき役割や課題より、本計画が目指す将来像、基本的な方針を設定します。

公共交通が目指す将来像

“豊かな自然と心に出会えるまち・いの”の実現に向けて

人々が集い、心の豊かさを実感し、いきいきと暮らせる活力あるまちづくりを支えるため、**利便性の高い公共交通サービスを提供**します。

人口減少社会においても誰もが安心して健康で快適に暮らせる生活環境の構築に向け、利便性の高い公共交通サービスを提供することにより、地域で生まれ、育った人々が、地域に残り、心の豊かさを実感し、いきいきと暮らせる活力あるまちづくりを支援します。

6.2 計画の基本的な方針

地域公共交通の活性化・再生に向けた取組を効果的に進めていくため、本計画の取組を進める際の指針として、基本的な方針を以下のように設定し、各種施策を展開していきます。

1 広域的な移動を確保し、豊かな日常生活を支える効率的な公共交通の確保（課題1・2対応）

利用者の多い高知市方面と連携する幹線軸の維持と効率化を図るとともに、町内の交通ネットワークの持続性、利便性を高めることにより、公共交通を確保し、定住を促進し、住み続けたい魅力あるまちづくりを目指します。

2 利用しやすい環境づくりによる利用促進と公共交通の維持（課題3対応）

公共交通を持続可能なものとするためには利用実態や住民ニーズを踏まえた、効果的で利用しやすい環境づくりが重要です。

既存の多様な交通資源を活用しながら、利用者の視点に立ち、誰もが利用しやすい公共交通環境づくりにより利用を促進します。

3 地域みんなの連携による地域公共交通の維持・活性化（課題4対応）

住民、交通事業者、行政等が協働・連携し、みんなの力で地域公共交通を維持します。地域内交通の確保については、地域に適した交通を整えることとし、地域の主体的な取組を支援します。

4 心の豊かさを実感できるまちづくりを支援する地域公共交通の構築（課題5対応）

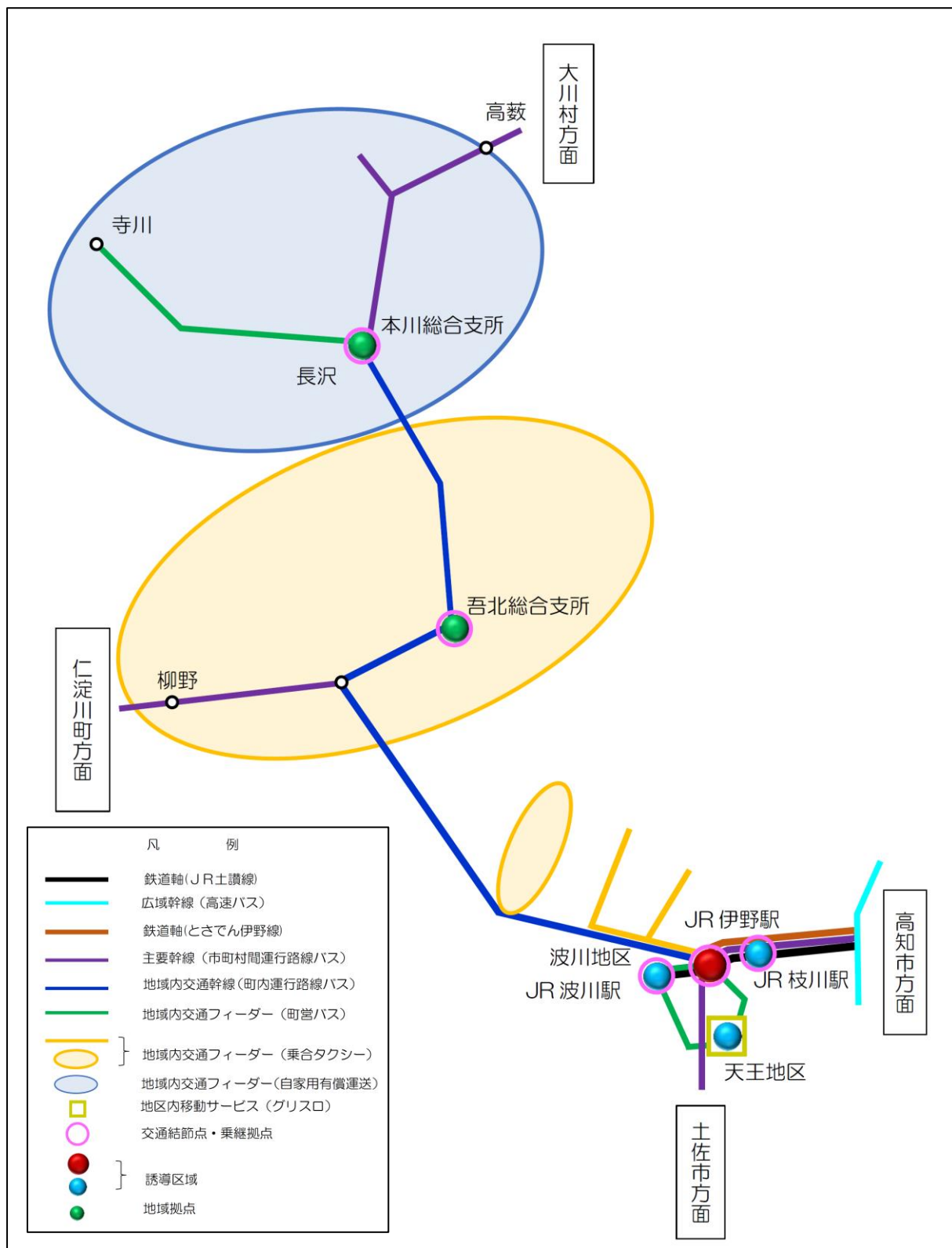
高齢者を含め、すべての住民が安全に、安心して外出・移動できる公共交通環境を整備することにより、「お出かけ」の機会を増やし、人とのつながりを大切にし、心の豊かさを実感できるまちづくりの構築を支援します。

立地適正化計画をはじめとするまちづくり計画や観光まちづくりと連携し、公共交通の活用を促進します。

6.3 地域公共交通の将来像

いの町第2次振興計画基本構想で掲げる“豊かな自然と心に出会えるまち・いの”の形成を目指し、住民の誰もが多様なサービスを楽しむことができるネットワークの維持・充実と交通結節機能の強化などにより、公共交通の利便性を向上させるとともに、地域公共交通の核となるバス路線を確保・維持しつつ、既存の公共交通資源を活かし、地域の実情に即した公共交通体系を構築します。

▼いの町における地域公共交通の将来イメージ図



6.4 地域公共交通の分類と位置づけ

(1) 地域公共交通（現況）

機能の分類		交通手段	位置づけ
いの町地域公共交通	幹線 (鉄道)	J R土讃線	■J R伊野駅等を経由し、他都市への広域移動に対応する定時性のある大量高速交通手段。 ●幹線・支線バスと連携し、近隣市町との連絡や広域移動を担います。
		路面電車 ・伊野線	■伊野、伊野駅前等の停留場から高知市方面へアクセスする定時性のある交通手段。 ●町内の沿線施設等を連絡するとともに、高知市方面との移動を担います。
		広域幹線 高速バス	■いのインター口から、兵庫県、大阪府、京都府へ向けての広域移動を支える高速広域交通手段。 ●町から県外への広域移動を担います。
	主要幹線 (バス)	路線バス（市町間） ・天王ニュータウン・八田線他1線	■主に町内の住宅団地と高知市方面とを結ぶ広域移動手段であり、高知市方面と地域を直結する利便性の高い交通手段。 ●住宅団地周辺地域における高知市方面への移動を担います。
		路線バス（市町間） ・高知駅～朝倉経由～土居線他7線	■町内と高知市方面とを結ぶ広域移動手段であり、まちなかの移動も担う交通手段。 ●伊野駅と高知市方面を結ぶ広域移動を担います。
		路線バス（市町間） ・市野々・伊野線他1線	■町内と土佐市とを結ぶ広域移動手段であり土佐市方面への交通需要に対応する交通手段。 ●町の中心部と土佐市を結ぶ広域移動を担います。
		路線バス（町村間） ・田井～日の浦線他2線	■町内と大川村方面とを結ぶ広域移動手段であり、大川村方面への交通需要に対応する交通手段。 ●町の北部と大川村方面を結ぶ広域移動を担います。
		路線バス（町村間） ・日高村定期運行1線	■町内と日高村とを結ぶ広域移動手段であり日高村方面への交通需要に対応する交通手段。 ●町の中心部と日高村方面を結ぶ広域移動を担います。
	幹線 (バス)	路線バス（町内） ・すこやかセンター伊野～土居線他2線	■J R伊野駅への接続及び町内を連絡し、周辺地域から中心部への交通需要に対応する交通手段。 ●町内の交通軸として幹線に接続するとともに町内移動を担います。
		路線バス（町内） ・日の浦～大川村分岐線他2線	■本川地区における交通軸として、地区内の交通需要に対応する交通手段。 ●結節点の長沢までを結びとともに区域内の移動を担います。
	支線 (フィーダー)	町営バス ・伊野循環線	■中心部と市街地近郊をつなぐ交通手段。 ●市街地近郊とJ R伊野駅周辺を結びエリア内の移動を担います。
		町営バス ・長沢～寺川線	■本川地区の長沢～寺川間の連絡と沿線における交通手段。 ●交通結節点のまで結びともに沿線における移動を担います。
		町営バス ・長沢～大森線	■本川地区の長沢～大森間の連絡と沿線における交通手段。
		乗合タクシー ・小野、毛田、成山地区	■主に地区内と中心部をつなぐ交通手段。 ●身近な交通手段として自宅から中心部方面への移動を担います。
		乗合タクシー ・吾北、中追、横敷・蔭地区	■主に路線バスと地区内をつなぐ交通手段。 ●身近な交通手段として自宅から最寄りのバス停等、目的地までの移動を担います。
		交通空白地有償運送 ・本川地区	■住民が主体となった地域内の移動を支援する交通手段。 ●身近な交通手段として、地域内を発地又は着地とする移動を担います。
		スクールバス（一般混乗） ・清水線他3線	■小・中学校の通学生を対象とした特定目的のための移送手段。一般混乗により地域の移動を支援。 ●通学生の登下校時に合わせた運行により、通学における移動を担います。
	その他	タクシー	■鉄道、バス等では対応が難しい少量の移動需要などに対し、よりきめ細かいサービスを提供する公共交通手段。 ●自宅～目的地までの移動を担います。

▼交通結節点の位置づけ

機能の分類	交通結節点	位置づけ
広域交通結節点	・ JR各駅 枝川駅、伊野駅、波川駅 ・ 高速バス いのインター口	■ 高速交通手段にアクセスし、県内・県外への広域移動のための結節点。 ● 路線バスや地域内交通と高速交通手段を連絡し、広域移動の結節点として円滑な移動を支援する。
交通結節点	・ 路面電車各停留場 伊野、伊野駅前、鳴谷、北山、北内、伊野商業前、枝川、中山、八代通、宇治団地前	■ 幹線、支線を結節する主要な結節点。 ● 路線バスや地域内交通と路面電車を連絡し、町内及び高知市方面への移動の結節点として円滑な移動を支援する。
乗継拠点	・ すこやかセンター伊野	■ 多くの交通モードが発着する乗継拠点。 ● 路線バスや地域内交通のハブとなる乗継拠点として円滑な移動を支援する。
	・ 乗合タクシー、町営バス等と路線バスを接続する主要なバス停 長沢、思地、高岩、勝賀瀬	■ 路線バスと支線をつなぐ主要な乗継点。 ● 地域内交通と路線バスの結節点として円滑な乗り継ぎを支援する。

第7章 目標及び目標を達成するための施策及び実施主体

7.1 目標及び目標を達成するための施策の体系

次に示す施策は課題解決に向けた検討を行うための案であり、検討の際には関係者との協議や地域の実情などを踏まえながら、進めていきますので、内容については適宜変更する可能性があります。

基本方針	目標	施策	実施主体
1 広域的な移動を確保し、豊かな日常生活を支える効率的な公共交通の確保 利用者の多い高知市方面と連携する幹線軸の維持と効率化を図るとともに、町内の交通ネットワークの持続性、利便性を高めることにより、公共交通を確保し、定住を促進し、住み続けたい魅力あるまちづくりを目指します。	目標 1 効率的で持続可能な基幹バス路線と広域交通の確保 （課題1）	①事業者間連携 【124 ページ】	いの町 交通事業者
		②バス路線の見直し （市町間長大路線の分割） ※特 【125 ページ】	いの町 交通事業者
	目標 2 地域内公共交通の利便性の向上 （課題2）	③公共交通空白地域をカバーする交通サービスの改善 【126～129 ページ】	いの町 交通事業者
		④JR 伊野駅へのアクセス改善（伊野循環線の再編） ※特 【130～131 ページ】	いの町 交通事業者
		⑤グリーンスローモビリティの導入の検討 ※特 【132 ページ】	いの町 交通事業者
2 利用しやすい環境づくりによる利用促進と公共交通の維持 公共交通を持続可能なものとするためには利用実態や住民ニーズを踏まえた、効果的で利用しやすい環境づくりが重要です。 既存の多様な交通資源を活用しながら、利用者の視点に立ち、誰もが利用しやすい公共交通環境づくりにより利用を促進します。	目標 3 利用を促進することにより、公共交通を確保する （課題3）	⑥利用しやすい環境づくり 【133～134 ページ】	いの町 交通事業者
		⑦わかりやすい公共交通情報の提供 【135 ページ】	いの町 交通事業者
		⑧ICT活用による利便性の向上 【136～137 ページ】	いの町 交通事業者

基本方針	目標	施策	実施主体
3地域のみんなの連携による地域公共交通の維持・活性化 住民、交通事業者、行政等が協働・連携し、みんなの力で地域公共交通を維持します。 地域内交通の確保については、地域に適した交通を整えることとし、地域の主体的な取組を支援します。	目標 4 協働・連携による持続可能な地域公共交通の維持・活性化（課題4）	⑨割引制度の検討 ※特 【138 ページ】	いの町 交通事業者
		⑩公共交通活用イベントの開催や情報発信、啓発による公共交通の活性化 【139～140 ページ】	いの町 地域住民 交通事業者 学校 事業所等
4心の豊かさを実感できるまちづくりを支援する地域公共交通の構築 高齢者を含め、すべての住民が安全に、安心して外出・移動できる公共交通環境を整備することにより、「お出かけ」の機会を増やし、人とのつながりを大切に、心の豊かさを実感できるまちづくりの構築を支援します。 立地適正化計画をはじめとするまちづくり計画や観光まちづくりと連携し、公共交通の活用を促進します。	目標 5 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築（課題5）	【まちづくり計画と連携した公共交通機能の強化】 ⑪将来のまちづくり計画と連携した公共交通軸の充実 【141～142 ページ】	いの町 交通事業者
		【観光まちづくりを支援する公共交通対策】 ⑫観光まちづくりと連携した公共交通の活用 【143～144 ページ】	いの町 交通事業者 観光協議会等

※特：地域公共交通特定事業

→地域公共交通計画に基づき、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施する事業。利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業である「地域公共交通利便増進事業」や地域旅客運送サービスの継続を図る事業としての「地域旅客運送サービス継続事業」などがある。

7.2 施策の内容

目標1 効率的で持続可能な基幹バス路線と広域交通の確保

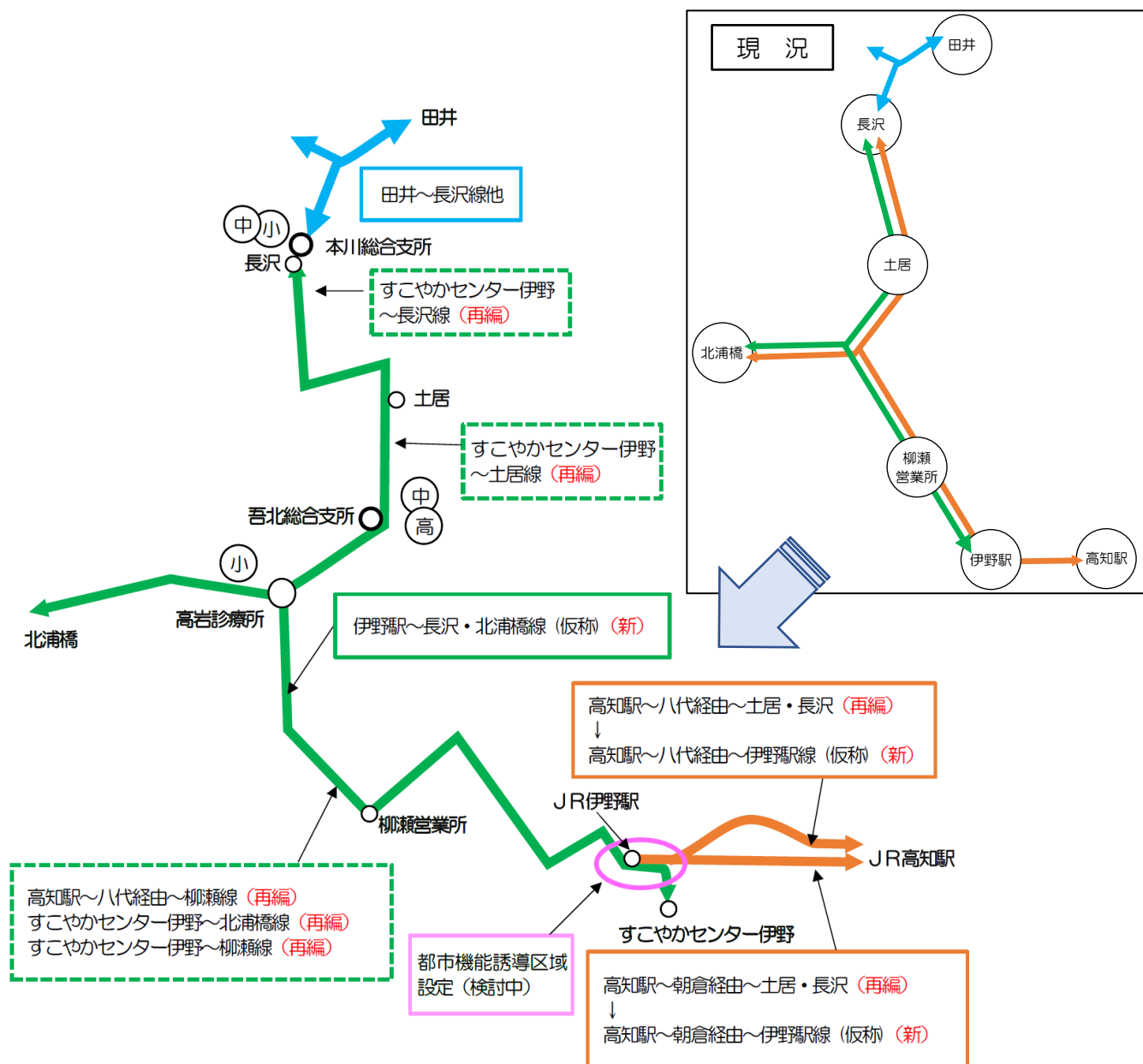
施策	①事業者間連携
目的	地域公共交通の利便性を向上させるため、事業者間連携の強化を図ります。
施策の概要	1) 事業者間の連絡体制を強化し、ＪＲ土讃線のダイヤ改正等に合わせてバスダイヤを遅滞なく改正できるように協力を依頼します。 2) 運行計画等各種情報の共有や乗継などの現状改善等に向け、交通事業者同士の連携を深めるよう努めます。 3) 市町間長大路線などの見直しに当たっては、鉄道、路面電車、路線バスのそれぞれの交通特性を踏まえ、各交通モード間の接続性や、機能的で、効率的な路線再編に向け検討を行うなど、連携をより深めていきます。 4) 利用者の利便性の向上に向け、ＩＣカードの活用や料金体系の見直し、乗継共通チケットの運用等について協議を行います。
実施主体	いの町、交通事業者
実施期間	令和４年度～令和８年度



目標1 効率的で持続可能な基幹バス路線と広域交通の確保

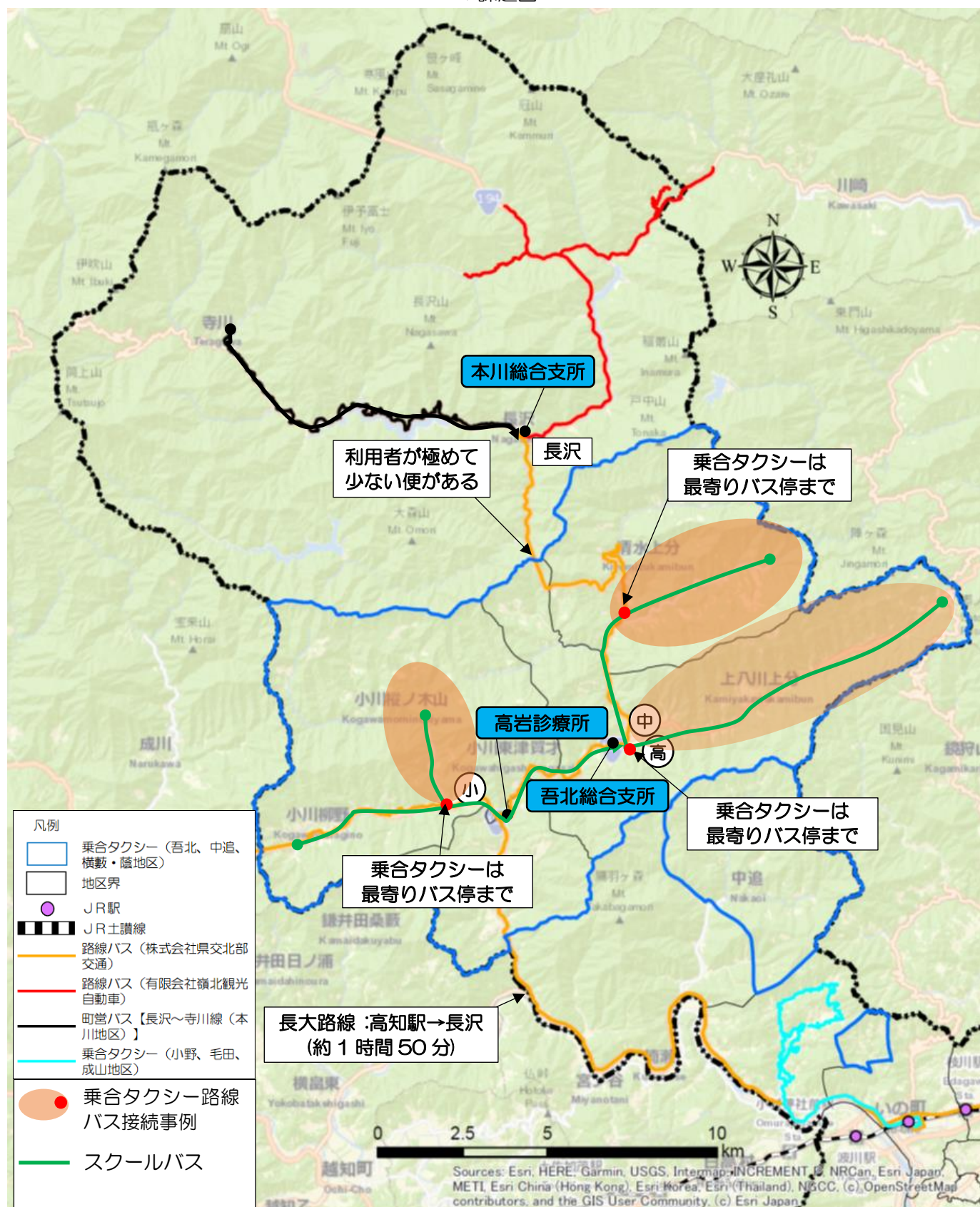
施策	②バス路線の見直し（市町間長大路線の分割）【地域公共交通特定事業】
目的	いの町内～高知駅間を運行する長大路線の分割により、わかりやすく効率的なルートにし、予定時刻での運行やコストの削減を目指します。
施策の概要	長大路線を利用者の多い高知駅から伊野駅の区間と、伊野駅から本川地域方面、仁淀川町方面の区間の分割について協議を行います。見直しの際には、地域内交通との接続に留意してスムーズな乗継ができるように努めます。 【検討内容】 ・運行便数、ダイヤ ・車両サイズ（新規購入や更新の際に、電気自動車など環境への配慮も合わせて検討） ・運賃
実施主体	いの町、交通事業者
実施期間	令和4年度～令和8年度

▼基幹バス路線の見直し案イメージ図

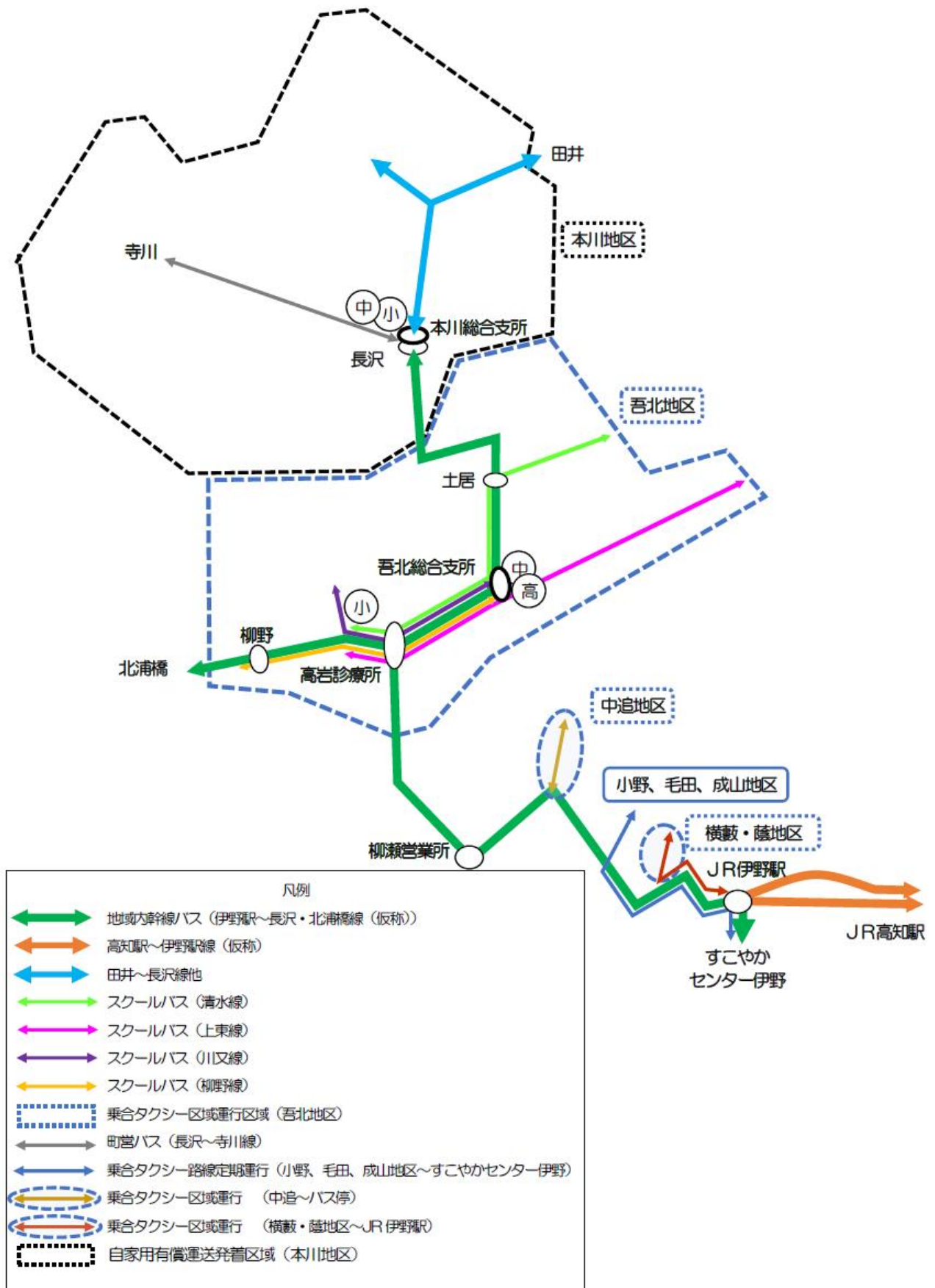


目 標 2 地域内公共交通の利便性の向上（中山間地域）	
施 策	③公共交通空白地域をカバーする交通サービスの改善
目 的	（１）本川地域 移動手段が十分に確保されていない本川地域における必要不可欠な移動の継続的な維持を行います。 （２）吾北地域・伊野地域（中山間地域） 地域ごとに運行されているデマンド乗合タクシーについて、利用実態に即した見直しを検討し、利便性の向上を図ります。
施策の概要	（１）本川地域 交通空白地域での移動手段の確保や、利用者の負担額の軽減のため、住民の生活圏や実態に即した運行方法について協議を行います。 【検討内容】 ・運転手の確保・育成 ・他の地域との連絡の確保 ・運賃、ダイヤ ・スクールバス便の維持 （２）吾北地域・伊野地域（中山間地域） デマンド乗合タクシーの目的地の見直しやダイヤの変更などについて協議を行います。 【検討内容】 ○全般 ・配車のデジタル化 ・運賃 ○吾北地区乗合タクシー ・目的地を最寄りのバス停に加え、高岩診療所、道の駅633美の里、吾北むささび温泉、吾北総合支所を追加 ○中追地区乗合タクシー ・勝賀瀬地区を運行区域に追加 ○横藪・蔭地区乗合タクシー ・目的地を JR 伊野駅周辺施設までに変更 ○小野、毛田、成山地区乗合タクシー ・利用者のニーズに合わせたダイヤに変更
実施主体	いの町、交通事業者
実施期間	令和4年度～令和8年度

▼課題図



▼交通サービスの再編イメージ全体図（中山間地域）



▼バス停の待合環境改善

乗継結節点
バス停
上屋・ベンチ等の
設置検討



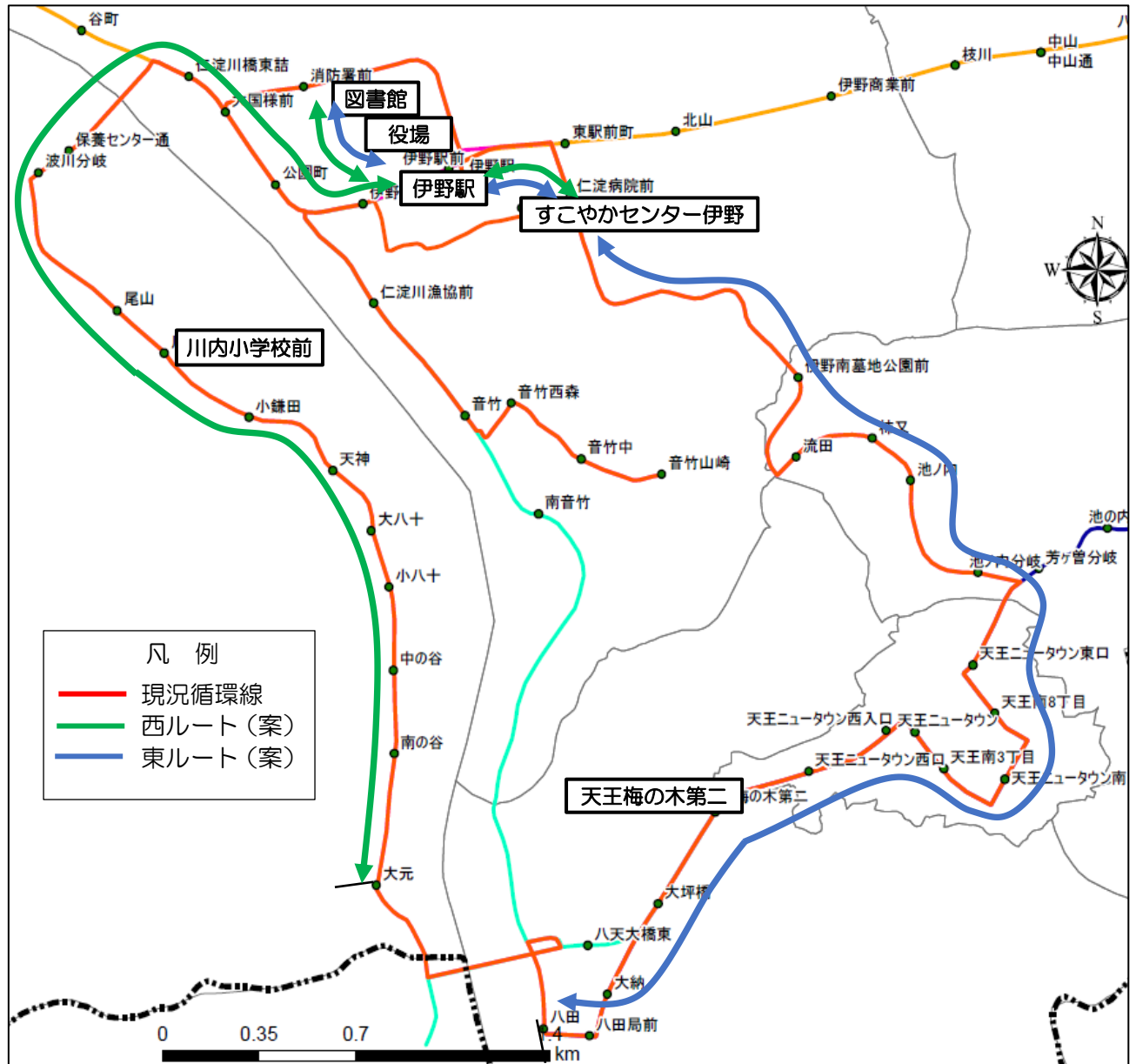
JR 伊野駅
方面

▼目的地となる施設とバス停の配置



目 標 2 地域内公共交通の利便性の向上（市街地）	
施 策	④JR 伊野駅へのアクセス改善（伊野循環線の再編）【地域公共交通特定事業】
目 的	J Rや路面電車との接続の状況を改善し、通勤・通学の便の確保を行います。利用ニーズに合った運行について検討を行い、利便性の向上を図ります。
施策の概要	通勤・通学の時間帯や地域ニーズなどの利用特性を踏まえて、J R、路面電車や他の交通手段との乗継を踏まえた運行便数、ダイヤの変更について協議を行います。また、運行ルートや運行形態についても必要に応じて見直しを行います。 【検討内容】 ・運行ルート（役場や図書館等のまちなかの主要施設の経由など） ・運行形態（2台同時運行やデマンド運行など） ・運行便数、ダイヤ（通勤・通学時のJ Rや路面電車との接続、通院や買い物等のニーズなど） ・車両（新規購入や更新の際に、電気自動車など環境への配慮も合わせて検討） ・運賃
実施主体	いの町、交通事業者
実施期間	令和4年度～令和8年度

▼伊野循環線ルート再編案



目標2 地域内公共交通の利便性の向上（市街地）

施策	⑤グリーンスローモビリティの導入の検討【地域公共交通特定事業】
目的	高齢化が進む坂道の多い住宅団地において、住民の身近な移動手段を確保し、生活利便性の向上に向け、新たな移動手段（グリーンスローモビリティ）の導入を検討し、地域公共交通ネットワークの充実を図ります。
施策の概要	地区内の関係者や住民の意向、交通事業者との協議等を踏まえ、運行形態等の具体的な検討を行い、可能性を見極めたうえで、実証運行を行い、実現化が見込まれる場合は本格運行を開始します。また、他地域への導入についても検討します。
実施主体	いの町、交通事業者
実施期間	令和4年度～令和8年度

グリーンスローモビリティ

電動で時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のモビリティ

- 地域の様々な事情に合わせて活用場面を考えられる
「低速の小さな公共交通」
- ゆっくりな移動を楽しむことができ、コミュニケーションが弾む
「乗って楽しい公共交通」
- 地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現



○グリーンスローモビリティの活用場面

①地域住民の移動手段として活用

グリーンスローモビリティは自家用有償旅客運送に使用することも可能ですので、コミュニティバスと同じように、地域住民の身近な移動手段になることができます。

▼電動低速バスタイプ
10人乗り



②高齢化が進む地域での活用

グリーンスローモビリティは小型で最高時速 20km 未満のため、昨今の高齢者の免許返納が話題になる中、お年寄りがドライバーとなってお客さんを運ぶことができる乗り物といえます。

▼ゴルフカートタイプ
4～7人乗り



○グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業

- ・ グリーンスローモビリティの活用に向けた実証調査の実施を希望する地方公共団体からの企画を募集
- ・ 採択された地域に対して、2～4 週間、車両を無償貸与するとともに、国土交通省が委託する外部専門機関による助言支援を実施



郊外部住宅団地内と生活拠点やバス停を連絡（事例）

目標3 利用を促進することにより、公共交通を確保する

施策	⑥利用しやすい環境づくり
目的	地域公共交通の利用促進のため、誰もが利用しやすい環境づくりに努めます。
施策の概要	1) 高齢者等を含めた誰もが利用しやすい乗り場環境の充実を図ります。 ・バス停における上屋、ベンチの設置。施設内の待合スペース確保等 ・わかりやすいバス停標識の整備 2) バリアフリー対応により、高齢者等、誰もが利用しやすい環境づくりに努めます。 ・新たな車両を購入する場合には、低床バス車両、電気自動車等の導入 ・乗降所の段差解消や手すりの設置 3) 主要な交通結節点におけるP&R、C&R機能の確保を図ります。 ・商業施設や公共施設を利用した駐車場、駐輪場の確保 4) 商業施設や郵便局など利用の多い生活サービス施設の近くへのバス停の設置について検討します。 ・新設や移設の際に、目的地となる場所の近くにバス停を設置 5) 乗継や支払いの利便性の向上を図るために、ICカードの導入を検討します。 ・ICカードが導入されていない路線
実施主体	いの町、交通事業者
実施期間	令和4年度～令和8年度

▼バス停（上屋・風除け・ベンチ）事例



▼病院内のロビーの活用



▼バリアフリー



段差の解消



急こう配の解消



降車時の段差の解消

▼駐輪場（放置自転車対応）

隣接する店舗駐車場内への放置自転車の解消



▼駐輪場（周辺施設の活用）

商業施設スペースの活用



▼バス停の設置(隣接する敷地の活用事例)

隣接する公共施設
内にバス停設置



▼バス標識の改善

わかりやすいバス
標識の整備



目標3 利用を促進することにより、公共交通を確保する

施策	⑦わかりやすい公共交通情報の提供
目的	住民や来訪者、観光客等にとってわかりやすい情報を提供し、利用促進を図ります。
施策の概要	1) 住民や来訪者が地域公共交通を利用しやすいように、町全体の路線、バス停等を網羅した、わかりやすい案内表示を主要な駅やバス停で行うとともに、利用しやすい公共交通マップを作成します。 2) 町や各交通事業者のWebサイトにおいて、公共交通に関する新たな情報を発信することにより、移住者や観光客を含め広く公共交通情報を周知します。 3) 広報紙において、公共交通に関する特集記事を掲載することにより、住民に直接公共交通情報の提供を行います。
実施主体	いの町、交通事業者
実施期間	令和4年度～令和8年度

▼公共交通マップ(事例)

表面

記載事項

- 主要施設への所要時間と運賃
- 中心部拡大図
- 町内のタクシー会社
- 割引制度など

裏面

全ての交通モードにおける時刻表を登載

▼ホームページで公共交通の情報提供(事例)

路線図・時刻表等の基本情報に加え推進策の情報提供

▼広報紙による公共交通の情報提供(事例)

コミュニティバスや路線バスの利用状況、地域公共交通維持のための費用の推移などの情報を提供

地域公共交通だより

国土交通省 国土利用政策課 国土利用政策室 第2330号

路線名	便数/日		運賃 (中学生以下 半額)	利用者数	
	平日	日曜		年間	1便あたり
船通線	4便	2便	100円	3,751人	7.8人
奥野線	3便	2便	100円	2,178人	2.1人
新道線	4便	2便	100円	3,215人	2.4人
増設線	4便	2便	100円	1,114人	0.8人
西海・西浦線(その1)	3便	2便	100円	8,806人	6.3人
西海・西浦線(その2)	2便	0便	100円	2,045人	3.3人
西浦線	1便	0便	100円	1,994人	5.5人
市街地循環線(Aコース)	3便	2便	無料	8,075人	8.3人
市街地循環線(Bコース)	3便	2便	無料	4,641人	4.3人
赤加通線	4便	2便	100円	5,556人	4.0人
土田東回り線	4便	2便	100円	4,609人	3.4人
土田西回り線	4便	2便	100円	3,526人	2.6人
上野線	4便	2便	100円	4,064人	3.0人
新道線	4便	2便	100円	7,705人	5.8人
下付田線	3便	2便	100円	2,789人	2.6人
中目田・目田線	4便	2便	100円	4,679人	3.5人

●緑：1便あたり5人以上の利用率、●赤：1便あたり3人以下の利用率

地域公共交通利便性向上に向けたアンケート及び各種団体・施設管理者ヒアリングを実施しました

10月1日から11月10日まで、町民3,000人を対象に、地域公共交通利便性向上に向けたアンケート調査を、10月31日から11月10日にかけて各町民へ、価値観等ヒアリングを実施し、公共交通利用状況や課題など貴重な意見をいただきました。ご協力ありがとうございました。

第2回志賀町地域公共交通活性化協議会を開催しました

1月22日(月)14時から、第2回志賀町地域公共交通活性化協議会を志賀町役場1階大会議室にて開催(予定)しました。協議事項は、「町民の公共交通利用実態と意識の調査結果報告」、「地域公共交通の課題と対策について」、「地域公共交通の基本方針について」などを予定しております。

基本情報

- 2022年1月4日更新 [地域住民主体で運行しているコミュニティバス](#)
- 2021年10月6日更新 [山口市総合時刻表\(令和3年10月1日改訂版\)発行](#)
- 2021年8月20日更新 [山口市コミュニティバスの路線図と時刻表について](#)
- 2021年4月1日更新 [グループタクシーの申請を受け付けています](#)

おすすめ情報

- 2021年8月5日更新 [バスの乗り方教室の実施団体を募集しています\(令和3年度募集終了\)](#)
- 2021年4月1日更新 [サイクル・アンド・ライドを促進しています](#)
- 2021年3月31日更新 [令和3年度山口市ノーマイカーデー参加登録者大募集!](#)
- 2020年12月8日更新 [「置くとバス駐車場」を利用して公共交通でおでかけしませんか](#)

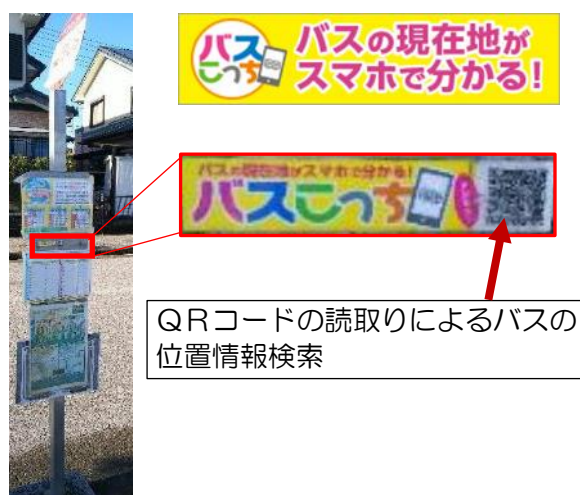
目標3 利用を促進することにより、公共交通を確保する

施策	⑧ ICT活用による利便性の向上
目的	1) 運賃支払いの負担軽減やデータ活用による計画的な運行で、利便性を向上し、利用促進を図ります。 2) バスの位置情報等を公開することで、Webサイトなどの検索を容易にし、住民や観光客への利便性の向上により、利用促進を図ります。
施策の概要	1) ICカードデータの活用により、利用者の利便性の向上を図ります。 ・利用実態の把握や施策の効果を検証するために、ICカードデータを活用 ・乗継割引や商業施設等と連携したポイント制度の導入 ・乗り方教室の実施の際に、ICカードの販売 2) バス情報のオープンデータ化に向けた取組を実施します。また、公開された情報のPRに取り組みます。 ・オープンデータ化のためのバス情報の整理、公開 ・バス位置情報の検索方法のPR
実施主体	いの町、交通事業者
実施期間	令和4年度～令和8年度

▼ ICカード「ですか」の利用



▼ 運行中のバスの位置情報を提供



▼公共交通のオープンデータ化の活用推進について

●来訪者などネット上でバス情報を取得する者にとって、バスが走っているのに検索されないのは、バスが走っていないのと同じ。

公共交通のオープンデータ化

県交北部交通路線バスの時刻や経路は Google マップ
で検索できます。

簡単！

バス停がわからなくても、出発地と目的地
を入力すれば、ルート案内ができます。

確実！

時刻表を調べなくてもバスの時刻が表示さ
れます。

便利！

徒歩＋バス＋電車など複数の移動手段を組
み合わせた検索ができます。

▼検索結果（イメージ）



目標4 協働・連携による持続可能な地域公共交通の維持・活性化

施策	⑨割引制度の検討【地域公共交通特定事業】
目的	利用者の料金負担の軽減や路線間の乗継抵抗感を減少させ、地域公共交通の利便性の向上や、地域公共交通の維持・活性化を図ります。
施策の概要	1) 利用者の料金負担軽減や運転免許返納者対策として、利用しやすい運賃設定により、地域公共交通の利用促進を図ります。 2) 路線見直し等により乗継が必要となった際は、利用者の金銭的負担を軽減するとともに、乗継の心理的な負担を和らげることを目的とした運賃制度の導入を行います。 3) 定額制（サブスクリプション）サービスなどの導入により、利便性が高く持続可能な交通手段の確保を図ります。 4) 商業施設や観光施設と連携した割引サービスやイベントの実施など、地域と連携して利用者の増加を図ります。
実施主体	いの町、交通事業者
実施期間	令和4年度～令和8年度

▼高齢者運賃割引制度(事例)

- 対象:市内在住の 70 歳以上の方
- 運賃: 半額
- 利用対象
 - ・電車・路線バス・コミュニティバス等



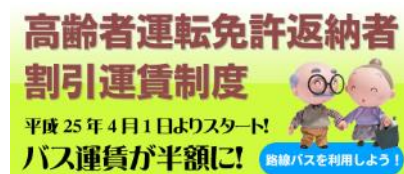
香川県 T 市

【おでかけ定期券】
65 歳以上の方が市内各地から中心市街地へおでかけする際に、公共交通機関を 1 乗車 100 円で利用できるお得な定期券（IC カード）。路線バス、市内電車、フィーダーバス等が対象



富山県 T 市

▼運転免許返納者運賃割引制度(事例)



高知県内交通事業者

▼無料キャンペーン(事例)



▼定額タクシーを中心とした過疎地型 MaaS 実証実験(事例)

実験の概要

過疎地における生活交通の確保策として、AIを活用した配車・予約制御システムを備えた定額タクシーの実証実験を行う。運行状況確認、予約及び決済が可能なMaaSアプリを開発するとともに、貨客混載や生活サービス等との連携の仕組みを構築する。

本事業に参画する組織・団体

島根県大田市※、(株)バイタルリード、井田地区自治会、福光タクシー、石見交通(株)、広島大学大学院国際協力研究科、島根大学総合理工学部、鳥取大学工学部 ※交付申請まで申請主体の側で連携協定を締結予定

地域の交通課題

- 1) 高齢者等の日常生活における移動手段の確保
現行の交通サービスと高齢者等の日常生活における移動ニーズとのミスマッチ、地域内交通と幹線との連携強化
- 2) 公共交通の採算性向上
市の財政負担額の抑制・削減、運行事業者の採算性向上
- 3) 交通事業者のドライバー不足への対応
待遇や労働環境の改善によるドライバーの確保

本格的な導入に向けた検証項目、目標値

検証項目	目標値
定額タクシー定期券購入者数、利用者数	30人、600人/月
農産品等の集出荷の利用数	3人/日
宅配貨物と救援事業の利用数	100個/月、5人/日
定額タクシーの運行効率	時間帯別の稼働時間
交通事業者の総売上	125,000円/月
公共交通に対する市の財政負担額	現状の負担額を下回る
高齢者の外出率	現状の外出率を上回る

実験内容

Rural MaaSシステムの構築及び実証

- スマートフォン向けMaaSアプリによる、定額タクシー並びに農産品集出荷及びタクシー救援事業の予約・決済等の仕組みを構築
- AIによる運行経路の最適化と予約制御
- 接続する路線バスのダイヤや貨物輸送データと連携

定額タクシーの実証運行

- 運行形態: 道路運送法第4条による許可(区域運行)
- 運行区域: 井田地区内及び井田地区と地域拠点・交通結節点間
- 運行日: 月曜日～金曜日の8:30～14:30
- 運賃: 3,300円/月(定額制の乗り放題)
- 運行車両: 運行事業者が保有するタクシー車両1台
- 運行期間: 2019年11月～2020年2月(4ヶ月)
- 物流・生活サービスとの連携: 貨客混載と救援事業を併せて実施

商業や医療等の他分野における取り組みとの連携

- 地域の「小さな拠点」における特産品の製造販売や健康増進プログラム等と連携し、住民の生きがいづくりや外出機会増加を図る

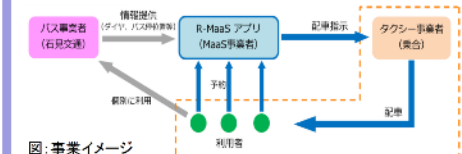


図:事業イメージ

目標4 協働・連携による持続可能な地域公共交通の維持・活性化

施策	⑩公共交通活用イベントの開催や情報発信、啓発による公共交通の活性化
目的	「まずは乗ってみる。」ことにより、体験を通じ、公共交通の利用を促します。 マイカーに頼る暮らしから、適度に鉄道・バス等を利用する暮らしへの転換を促していくため、学校や事業所等に働きかけ、自発的な交通行動の転換を促す取組を進めます。
施策の概要	学校や事業所等への働きかけにより、地域全体でモビリティ・マネジメントに取り組みます。 【検討内容】 ・学校や高齢者を対象とした乗り方教室の実施 ・事業所等を対象としたノーマイカーデーの実施 ・転入手続き時に公共交通マップなどの情報を提供 ・地元説明会などを通じた、公共交通の情報提供
実施主体	いの町、地域住民、交通事業者、学校、事業所等
実施期間	令和4年度～令和8年度

▼ノーマイカーデーの実施事例



ノーマイカーデーはバス半額



40の企業・団体が、車の利用をできる限り抑制し、徒歩、自転車および公共交通による移動を促進

▼小学生バス乗り方教室（事例）

バスの乗降方法などの体験学習として、「バスの乗り方教室」を開催。



▼転入者に向けた利用促進策（事例）



転入手続き時に公共交通マップなどの情報を提供

▼モビリティ・マネジメントの実施

●通学向けリーフレット（お試し乗車券の配布）



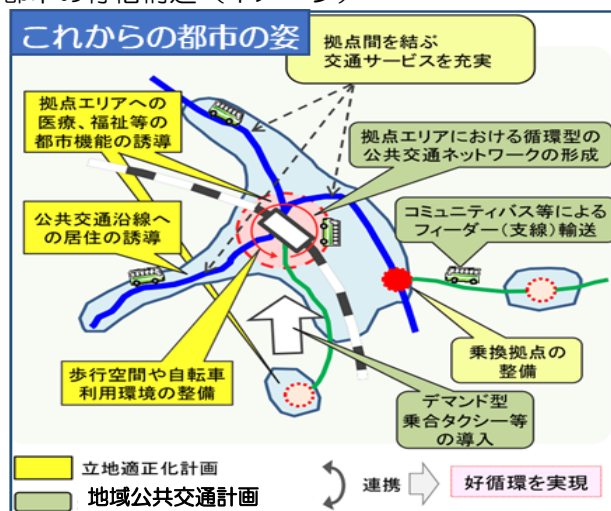
モビリティ・マネジメント

公共交通の維持・活用や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、自家用車の利用に頼る状態から公共交通、自転車、徒歩に自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。

目標5 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築

施策	⑪将来のまちづくり計画と連携した公共交通軸の充実
目的	人口密度が高く、都市機能の集積した誘導区域を連絡する基幹的な公共交通軸の充実等により、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成実現に貢献します。
施策の概要	立地適正化計画において位置づけられた①ＪＲ伊野駅周辺、②ＪＲ枝川駅周辺、③波川地区、④天王地区の各都市機能誘導区域間を連絡する一定以上のサービス水準を有する公共交通軸の充実を図ります。 ＪＲ伊野駅は、各交通機関が利用する重要な拠点であるため、機能強化や利便性の向上を図ります。 広域的な交通体系を検討するにあたり、通勤・通学など関係する人口の多い高知市との交通施策の連携を図ります。 集落拠点と誘導区域の連携強化のため、現在実施しているデマンド乗合タクシーの利便性の向上を図ります。 ※立地適正化計画は現在検討中であり、変更する可能性があります。変更となった場合は、本計画においても内容の再検討を行います。
実施主体	いの町、交通事業者
実施期間	令和４年度～令和８年度

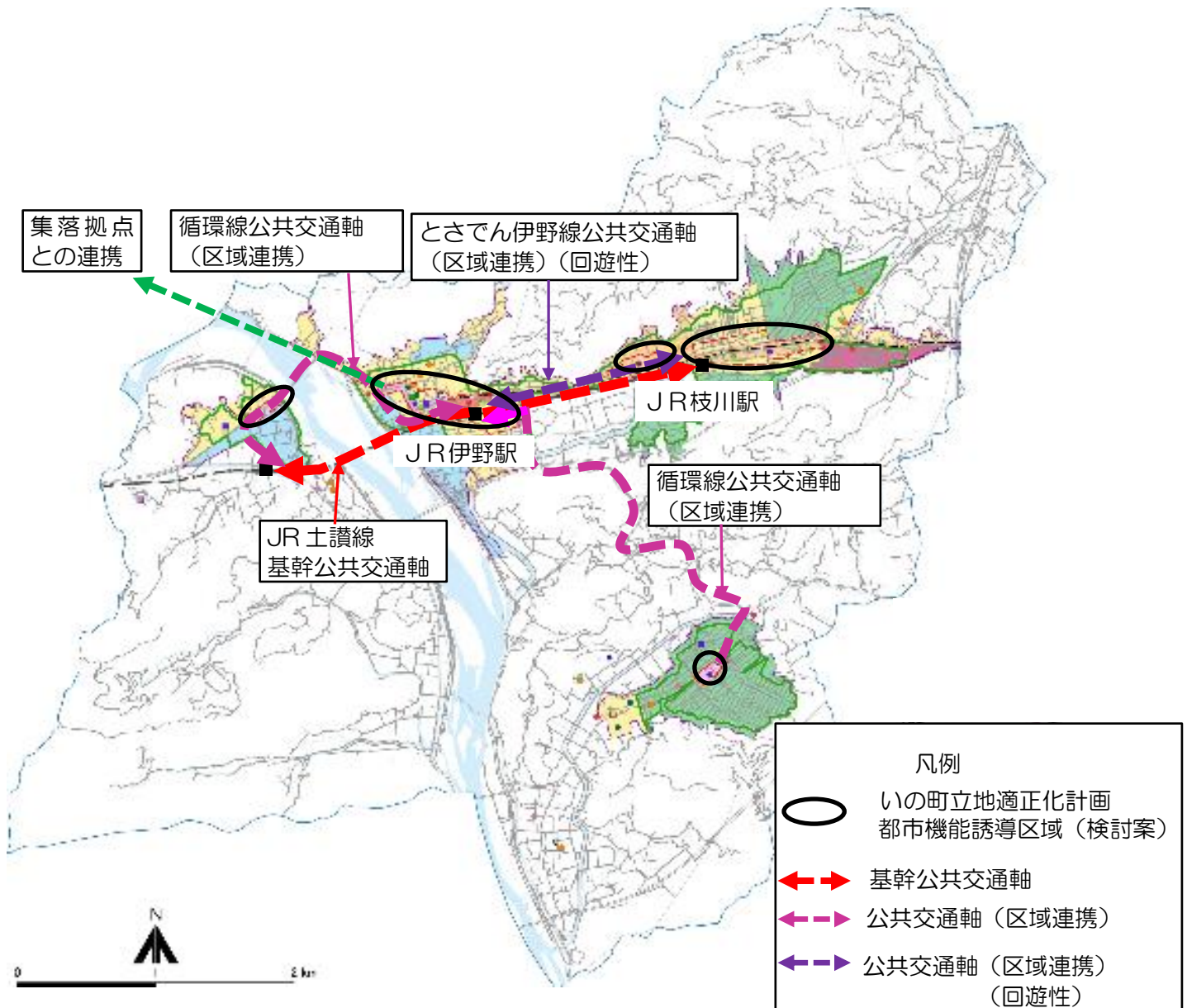
▼目指すべき都市の骨格構造（イメージ）



▼目指すべき骨格構造（いの町立地適正化計画（検討中））



▼将来のまちづくり計画との連携イメージ



※いの町立地適正化計画(都市機能誘導区域)については、現在検討中

目標5 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築

施策	⑫観光まちづくりと連携した公共交通の活用
目的	観光地への需要に対応し、季節や曜日に応じた交通手段や既存の公共交通の活用のあり方について検討し、幅広い観光客の利用や観光地のイメージの向上を図り、観光客の増加と公共交通の利用を促進します。
施策の概要	1) 路線バスやタクシーの利用など、公共交通を利用した観光ルートやプランの検討 2) 新たなニーズに対応するための路線バスへのサイクルキャリア設置 3) スムーズな移動の確保のため、観光地におけるマイカーの規制や専用バス等の導入
実施主体	いの町、交通事業者、観光協議会等
実施期間	令和4年度～令和8年度

『観光ルートのイメージ』

〇いの町1日プラン～仁淀ブルー編～（仮称）

伊野駅/いの町紙の博物館/土佐和紙工芸村/名越屋沈下橋/道の駅633美の里/にこ淵



『事例1』 専用バスの運行事例

剣山の主な登山口となっている「見の越」へ季節運行の登山バス3ルートを実行。

多くの人に登山を楽しんでいただくよう、新緑、盛夏そして紅葉の季節にあわせて登山バスを運行。



『事例2』 観光型 MaaS の実証実験事例

○徳島県鳴門公園周辺エリアにおける観光型 MaaS の実証実験

徳島県鳴門市の鳴門公園を中心とした観光エリアに訪れる観光客の満足度向上を目的とし、鳴門公園周辺エリアをスマートフォン一つで周遊できる観光地づくりを促進する観光型 MaaS の実証実験を、2021 年 10 月 15 日から 2022 年 1 月 31 日まで実施



※「MaaS」: Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して、最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

『事例3』 グリーンスローモビリティ（観光客向けの新たなモビリティとしての活用）

○「グリーンスローモビリティの活用に向けた実証調査支援事業」（国土交通省）

～グリーンスローモビリティに乗って「輛の浦」を巡りませんか？～

■絶景おもてなしルート

- ・ルート長約 2.4km ・運行台数 7 人乗りゴルフカート 1 台
- ・運行形態タクシー事業者、エリア内を不定期運行



第8章 目標の評価指標及び進行管理

8.1 目標の評価指標

本計画の実現化を図るため、計画期間中に達成すべき目標の評価指標及び目標値を設定します。

(1) 鉄道

指 標	現状値 (令和元年度)	目標値 (令和8年度)	目標値の考え方
年間利用者数（人）	720,510	756,536	人口減少による利用者数の減少が予測されるが、利便性の向上や利用促進を図り、5%増加を目標とする。

※枝川駅、伊野駅、波川駅の合計

(2) 路面電車

指 標	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)	目標値の考え方
年間利用者数（人）	260,975	274,024	人口減少による利用者数の減少が予測されるが、利便性の向上や利用促進を図り、5%増加を目標とする。

※伊野、伊野駅前、鳴谷、北山、北内、伊野商業前、枝川、中山、八代通、宇治団地前の合計

(3) バス等

指 標	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)	目標値の考え方
年間利用者数(人)	345,836	363,128	人口減少による利用者数の減少が予測されるが、利便性の向上や利用促進を図り、5%増加を目標とする。
年間収支率(%)	38.7	40.0	非効率運行の見直しなどにより、コスト削減を行うが、利便性の向上も必要なため、現状に近い改善とする。
公的負担金(千円)	102,324,828	99,070,356	非効率運行の見直しなどにより、コスト削減を行うが、利便性の向上も必要なため、現状に近い改善とする。

※とさでん交通、県交北部交通、嶺北観光自動車、町営バス、デマンド乗合タクシー小野、毛田、成山地区、デマンド乗合タクシー吾北地区、デマンド乗合タクシー中追地区、デマンド乗合タクシー横藪・蔭地区、交通空白地有償運送の合計（公的負担金には、交通空白地有償運送は含まれない。）

(4) 公共交通の利用促進

指 標	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)	目標値の考え方
乗り方教室の実施回数(回)	0	10	実施可能な最低限からスタートし、今後のあり方を検討しながら実施する。

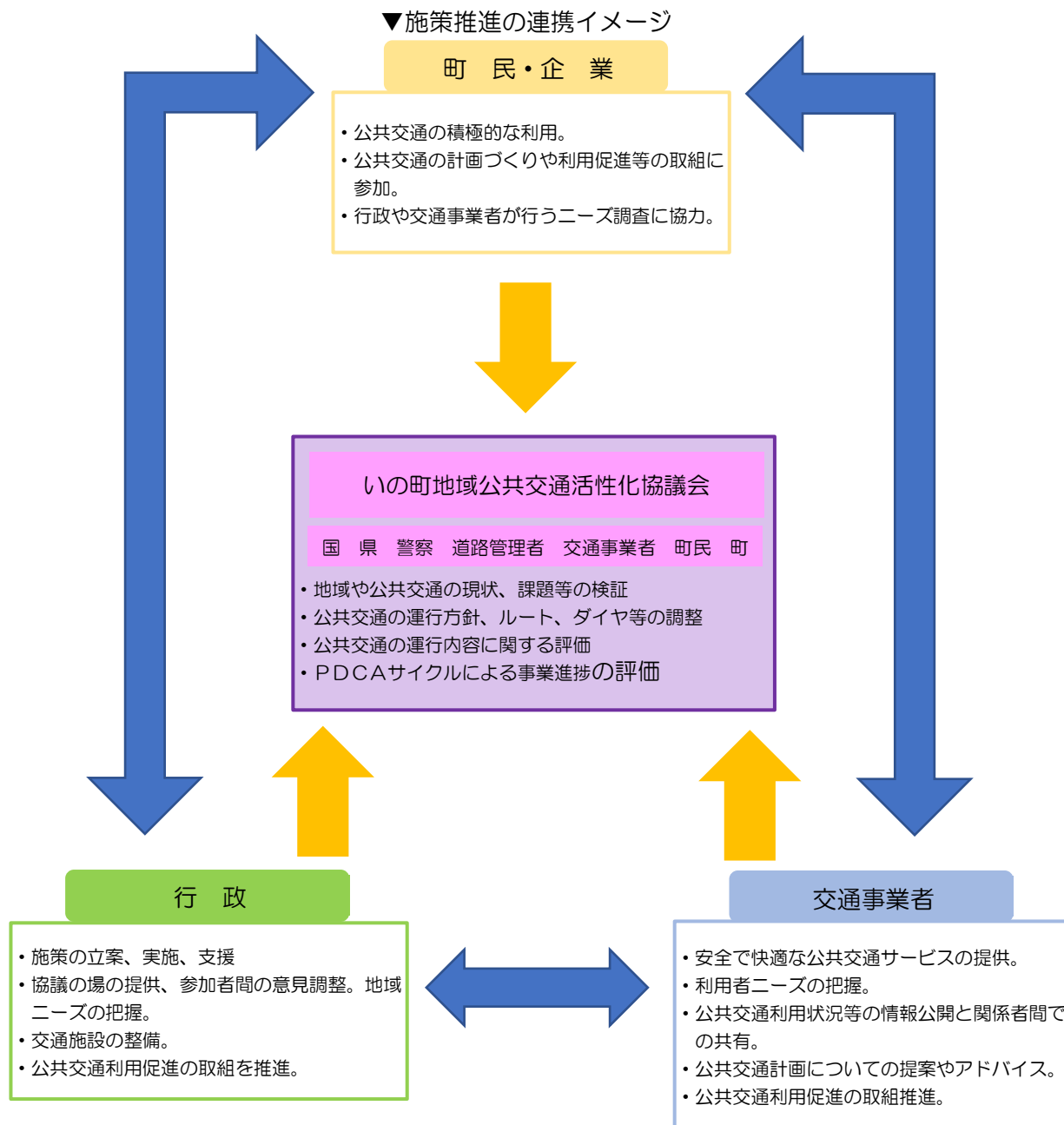
※毎年2回実施（5年間で計10回）

8.2 実施スケジュール

	令和4度		令和5度		令和6度		令和7度		令和8度		
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	
①事業者間連携	実施施策の 整理・検討		実施方法検討・ 準備		試行・見直し		本格運用		検証・見直し		
②バス路線の見直し 【北部交通バス路線見直し】	再編内容検討		運行準備		実証運行・検証		本格運行開始		検証・ 見直し		
③公共交通空白地域のサービス改 善	再編内容検討・ 実証準備		実証運行		本格運行 準備		本格運行・検証・見直し				
④伊野循環線の再編	再編内容検討・ 実証準備		実証運行		本格運行 準備		本格運行・検証・見直し				
⑤グリーンスローモビリティ	実施地域 検討	詳細協議・ 実証準備	実証運行 ・検証	実証運行 ・検証	方針等 検討	本格運行 準備	本格運行・検証・見直し				
⑥利用しやすい環境づくり	現況 整理	全体方針 作成	個別方針 作成	各事業者個別方針に基づき事業実施 毎年報告・検証							
⑦わかりやすい公共交通情報の提 供 【全体マップ作製・情報発信】	各事業者 既存情報や マップ等整理・新規作成		全体マップ等検討・作成・ 公表・設置				適宜検証・見直し				
【広報紙による情報提供】	特集記事作成		特集記事作成		特集記事作成		特集記事作成		特集記事作成		
⑧ICTによる利便性向上 【ICカード】	各事業者必要なタイミングで積極的に利活用・検証										
【オープンデータ化】	未対応 路線整理	該当事業者 情報整理・ 公開・PR						適宜検証・見直し			
⑨割引制度の検証	実施施策の整理 ・検討		実施方法検討 ・準備		試行・見直し		本格運用		検証・見直し		
⑩情報発信啓発 【乗り方教室】	準備・ 実施	検証	準備・ 実施	検証	準備・ 実施	検証	準備・ 実施	検証	準備・ 実施	検証	
【その他施策】	実施施策の整理 ・検討		実施方法検討 ・準備		試行・見直し		本格運用		検証・見直し		
⑪将来のまちづくり	実施施策の整理・検討				実施方法検討		実施準備		試行・見直し・検証		
⑫観光まちづくり	実施施策の整理 ・検討		実施方法検討 ・準備		試行・見直し		本格運用		検証・見直し		

8.3 事業の推進体制

目標の達成に向けて、町民・企業、交通事業者、行政及びその他関係機関が課題を共有し、相互に連携してそれぞれの役割を果たし、公共交通がまちづくりとの連動により、町民の生活を支えるシステムとして確立するように事業を推進します。



事業実施に当たっては、社会環境の変化などにより市民のニーズが変化すること考えられ、運行内容や公共交通を支える仕組みもより良いものに改善していく必要があります。

このため、各事業の実施においては Plan（事業の詳細計画）・Do（実施）・Check（評価）・Act（改善点の抽出）によるPDCAサイクルを導入し、いの町地域公共交通活性化協議会において適宜見直しを行い、より良い取組となるよう改善します。

具体的には、それぞれの事業の詳細計画立案及び評価指標を各事業の開始の際に設定し（Plan）、それに向けた取組の実施（Do）、事業実施以降の毎年度、その取組について目標に対する達成度や新たに生じた課題・問題点の整理を行い（Check）、改善点の抽出により次年度の取組につなげていきます（Act）。また、本計画全体に関しては、最終年次に目標指標に対する評価を行い、適宜計画全体の見直しを行います。

▼PDCAサイクルのイメージ



用語説明

ＩＣカード

非接触型のカード型乗車券で、鉄道等において自動改札機へ挿入せずに改札を通過できるようにしたもの。事前にカードにチャージ（前払い）した金額から公共交通機関の乗降車の際に運賃を差し引く機能や定期券の機能などが搭載可能である。

ＩＣＴ

Information and Communication Technology の略。情報や通信に関する技術の総称。日本では同様の言葉として IT（Information Technology：情報技術）の方が普及していたが、国際的には ICT がよく用いられ、近年日本でも定着しつつある。

アクセス

接近、近づきやすさなどの意味で、ある目的地への到達のし易さを示すのに、アクセスが良いなどと言う。情報などの利用のし易さを言うこともある。

Web

インターネット上で標準的に用いられている文書の公開・閲覧システム。

オープンデータ化

オープンデータは、国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、公開されたデータであり、近年、公共交通においても、運行情報、駅や停留所の施設情報等をリアルタイムで提供する取組みが進められている。標準的なバス情報フォーマット（形式）でデータ化することにより、Google マップだけでなく、Yahoo!路線情報などの国内の検索サービスにも情報の掲載が可能になる。

核家族世帯数

核家族世帯とは、次のものをいう。①夫婦のみの世帯。②夫婦と子供から成る世帯。③男親と子供から成る世帯。④女親と子供から成る世帯。

居住誘導区域

人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域のこと。

グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のことをいう。

交通空白地有償運送

既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスが困難な場合において、地域の関係者の協議を経たうえで道路運送法の登録を受け、自家用車による有償運送が認められている「自家用有償旅客運送」の一種であり、「交通空白地有償運送」のほかには、身体に障害がある方などの移動手段確保を目的とした「福祉有償運送」がある。

交通結節点

異なる交通手段等を相互に連絡する乗り換え・乗継施設のこと。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などが挙げられる。

C&R（サイクルアンドライド）

公共交通の利用を促進するため、自転車をバス停や駅に駐輪し、公共交通機関へ乗り換える手法。

サイクルキャリア

自転車を輸送するために自動車やバスに取り付けられた装置。

集約型都市構造

少子高齢化、人口減少社会に対応するため、市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通にアクセスしやすい場所に居住、商業、福祉などの生活サービス機能を集約させる効率的な都市構造のこと。コンパクトシティを実現するための手法の一つ。

多極ネットワーク型コンパクトシティ

「コンパクト＋ネットワーク」の概念で、中心的な拠点と生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれたまちのこと。

地域公共交通特定事業

地域公共交通計画に基づき、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施する事業。利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業である「地域公共交通利便増進事業」や地域旅客運送サービスの継続を図る事業としての「地域旅客運送サービス継続事業」などがある。

定額制（サブスクリプション）

サービスを利用する量ではなく、期間に対して一定の料金を課す方式。

デマンド式乗合タクシー

事前に予約を行い、予約に合わせて乗合をしながら運行する交通手段。

都市機能誘導区域

医療・福祉・子育て支援・商業などの生活サービス機能を、都市拠点や地域の拠点に誘導・集積することにより、これらの機能の効率的で持続的な提供を図る区域のこと。

都市計画区域

都市計画法その他関係法令の適用を受けるべき土地の区域で、市町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案し、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域。

P&R（パークアンドライド）

公共交通の利用を促進するため、自動車で鉄道・バス等の近隣の駐車場まで行き、公共交通機関へ乗り換える手法。

ハブ

乗継拠点のこと。

バリアフリー

高齢者や障がい者をはじめ、誰もが社会生活を行う上で障壁（バリア）となるものを、ハード・ソフトの両面から除去すること。

フィーダー

交通機関の支線を指し、幹線交通に交通を集中したり、幹線交通から交通を分散したりする役割を持つ。

MaaS

Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して、最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

モビリティ・マネジメント

公共交通の維持・活用や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、自家用車の利用に頼る状態から公共交通、自転車、徒歩に自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。

ユニバーサルデザイン

まちづくりや商品開発において、高齢者や障がい者をはじめ誰もが分け隔てなく快適に利用できるよう、形や機能の設計の開発段階から取り入れていくこと。バリアフリーの考え方をさらに進めたもの。

ライフステージ

人の一生を年齢や人生の節目ごとに分けた、それぞれの段階。少年期・青年期・壮年期・老年期など。

立地適正化計画

立地適正化計画は、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる市町村マスタープランの高度化版である。

