土佐清水市地域公共交通総合連携計画

平成 21 年 3 月

土佐清水市

目　　次

1　計画策定の経緯 ……1
　1－1　計画目的 ……1
　1－2　計画の位置づけ ……1
　1－3　計画策定体制 ……2

2　土佐清水市の地域性調査 ……3
　2－1　位置及び地勢 ……3
　2－2　人口 ……3
　2－2　人口 ……4
　2－3　交通 ……10
　2－4　通勤・通学 ……14
　2－5　主要施設 ……17
　2－6　観光 ……18

3　公共交通等の現状 ……20
　3－1　路線バス（国庫補助路線） ……21
　3－2　廃止路線代替バス ……35
　3－3　鉄道・路線バス・廃止代替バスの接続 ……41
　3－4　通園･通学バスの状況 ……47
　3－5　市保有車両の状況－スクールバス以外の車両（福祉バス等） ……48
　3－6　域内病院関係車両の状況 ……48

4　公共交通の利用実態と市民意識 ……49
　4－1　公共交通（バス）の利用状況 ……49
　4－2　公共交通の維持と有効な施策・改善策 ……54

5　域内地域の交通実情とニーズ ……59
　5－1　主要地区の交通実態等 ……59
　5－2　交通空白地域の交通に関する状況 ……63
　5－3　来訪者の交通実情とニーズ ……67

6　土佐清水市の公共交通の課題 ……72

7　地域公共交通総合連携計画 ……86
　7－1　基本理念 ……86
　7－2　基本方針 ……87
　7－3　計画の区域 ……88
　7－4　基本目標 ……88
　7－5　計画期間 ……88

8　連携計画に位置づける推進施策 ……89
8－1　推進施策検討の視点 ……90
8－2　土佐清水市地域公共交通の活性化施策 ……94

9　計画の推進について ……115

【参考資料】

1　住民ヒアリング結果概要
2　空白地区ヒアリング結果概要
3　住民アンケート自由意見概要
4　清水高校生アンケート自由意見概要
5　土佐清水市地域公共交通協議会規約

１　計画策定の経緯

１－１　計画目的

本市の人口は昭和の大合併後をピークに減少し続け、今後も増加する要因は少ないと予想され、併せて高齢化も加速しており、今後においても高齢者が買い物や通院等、生活をして行く中で公共交通の需要は大きくなると考えられる。

また、市全域において交通安全の面から高齢者の運転免許証の返還運動を推進しているが、これは自家用車に代わる公共交通があってこそ、より促進されるものである。

一方、市内には既に 8 地区で公共交通空白地域が存在、集落の高齢者は毎日の通院手段に苦慮しており、これらの地域内には児童送迎用のスクールバスが運行しているものの一般住民が利用できていない現状がある。

現在運行している生活路線バスの存続、公共交通空白の解消に向けた課題、少子化による統廃合に伴う通園・通学バスのあり方など、今までそれぞれ個々に問題解決策を図ってきたが、過疎・高齢化が更に進行すると予想される中、市全体をみた中で継続性のある公共交通のあり方を検討計画していかなくてはならない。

加えて、幡多広域が連携した体験型観光メニューを促進している中で、観光交流における公共交通の果たす役割も一体的に検討していく必要がある。

そのためには、本市の地域的あるいは経済的な環境分析、住民ニーズの把握から、将来にわたって市民の「生活の足」である「地域公共交通の確保」を図り、現状の交通を活性化し安心して住みつづけられる土佐清水市独自の地域公共交通総合連携計画を策定するものである。

１－２　計画の位置づけ

本計画策定は、平成 20 年度地域公共交通活性化・再生総合事業に基づいて、実施するものであり、「土佐清水市地域公共交通総合連携計画」は、地域公共交通の課題解決のため、利用者を含む地域の公共交通に係わる関係者が協働し、国、県等の支援を受けながら、実施スケジュールにしたがって、具体的に実施していくものである。

地域公共交通総合連携計画は、他の政策分野の計画と独立で成立するわけではなく、地域（土佐清水市）が目指す将来の姿に対してどのような交通を実現していくかを示したものである。

特に市の将来指針である「第 6 次土佐清水市総合振興計画」や「過疎地域自立促進計画」等と整合性を図るものとする。

１－３　計画策定体制

本計画は下記の出席者で構成される土佐清水市地域公共交通協議会において策定した。

土佐清水市地域公共交通協議会　名簿

区　分	委　員	氏　名	備　考
法第６条第２項第１号の委員	土佐清水市長	西村　伸一郎	会長
法第６条第２項第２号の委員	あしずりハイヤー（株）　社長	濵口　律男	
	足摺交通ハイヤー（有）社長	田村　有三	
	竜串見残観光ハイヤー（有）社長	西村　計亀	
	高知西南交通（株）　社長	小松　邦彦	
	高知県幡多土木事務所土佐清水事務所　所長	井上　隆志	
	土佐清水市まちづくり対策課長	濱田　益夫	
	清水警察署　署長	山本　繁利	
法第６条第２項第３号の委員	土佐清水市連合区長会長	角田　良平	
	国土交通省四国運輸局高知運輸支局 首席運輸企画専門官（総務企画）	久保　政信	
	高知県政策企画部交通政策課 課長	彼末　和幸	
	高知県幡多土木事務所土佐清水事務所工務課長	近沢　俊明	
	土佐清水市観光協会　会長	山本　常好	
	土佐清水商工会議所　会頭	廣田　勝	
	土佐清水市企画広報室　室長	脇谷　浩正	
	土佐清水市観光課　課長	山田　順行	
	土佐清水市水産商工課　課長	二宮　真弓	
	土佐清水市福祉事務所　所長	矢野川　周平	
	土佐清水市学校教育課　課長	酒井　紳三	
	高知県地域づくり支援課　支援員	澤田　隆延	
	高知県地域づくり支援課　支援員	川村　和幸	

２　土佐清水市の地域性調査

２－１　位置及び地勢

土佐清水市は、四国の西南部に位置し、東と南を太平洋、北を四万十市・三原村、西を宿毛市・大月町と接している。

土佐清水市の海岸線の大部分は、足摺宇和海国立公園に属しており、黒潮に洗われた隆起海岸の豪快な景観を形成している。自然の豊かさの恵みを受ける一方で、度々台風被害が発生しており、また今後発生が予想される東南海・南海地震及びその津波による被害も懸念されるなど、自然の厳しさと隣り合わせの環境となっている。

土佐清水市の面積 266.5km^2 のうち 227.5km^2（85%）が林野であり、可住地面積は39.1km^2（15%）と少なく、海岸線や東部の下ノ加江川、西部の宗呂川沿い等に可住地が立地している。

図表－１　土佐清水市の地理的環境

２－２　人口

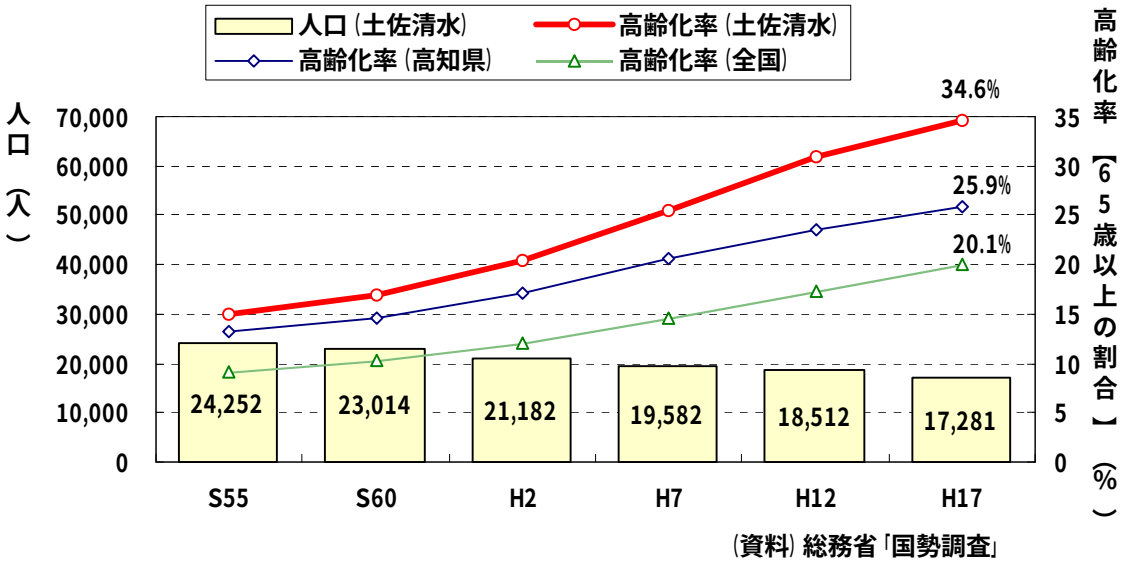
（１）人口減少と高齢化

<1>人口と高齢化の推移

・土佐清水市の人口は減少を続けており、平成１７年の人口は 17,281 人となっている。

・高齢化率は高知県の平均と比較しても高い水準であり、平成１７年には 34.6%となっている。

図表－２　人口・高齢化率の推移

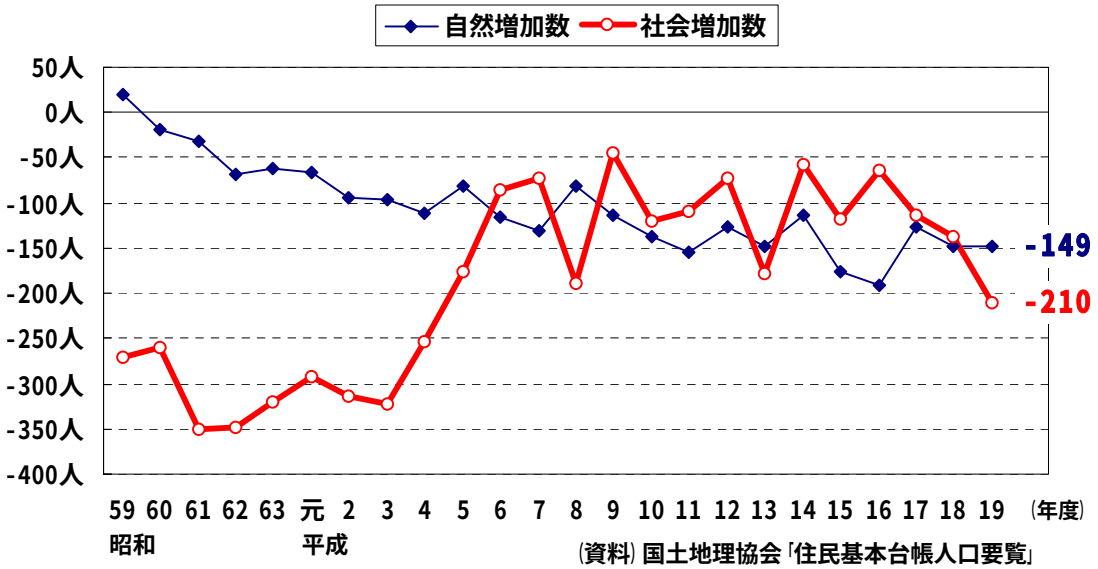


（資料）総務省「国勢調査」

<2>人口の自然・社会減少

・近年は、自然増加数、社会増加数とも、１００人程度のマイナスとなっている。

図表－３　人口増減（土佐清水市）

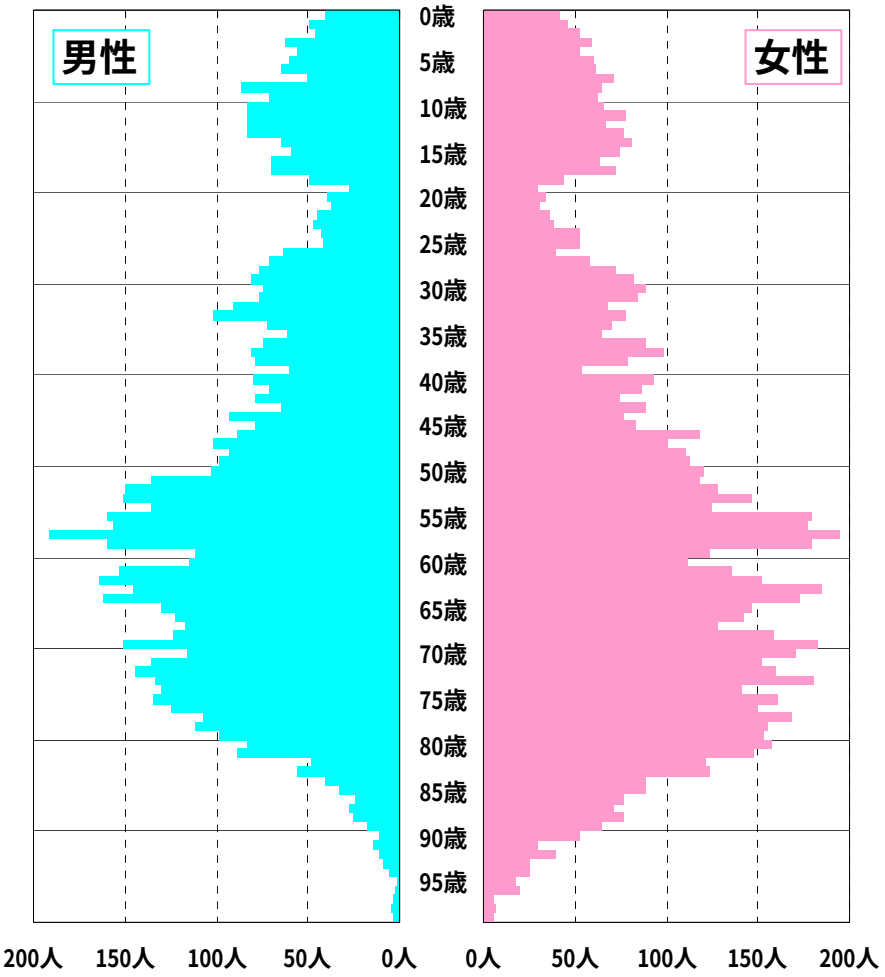


（資料）国土地理協会「住民基本台帳人口要覧」

<3>年齢構成

・５０～８０歳人口が多く、２０代前半、４０歳前後が少ない。

図表－４　年齢構成（土佐清水市、平成 17 年）

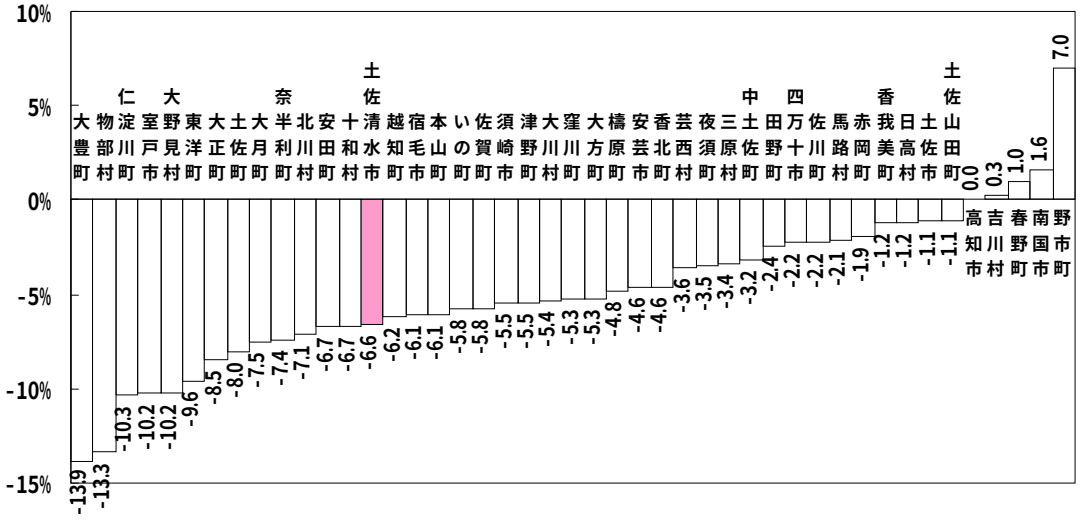


（資料）平成17年国勢調査

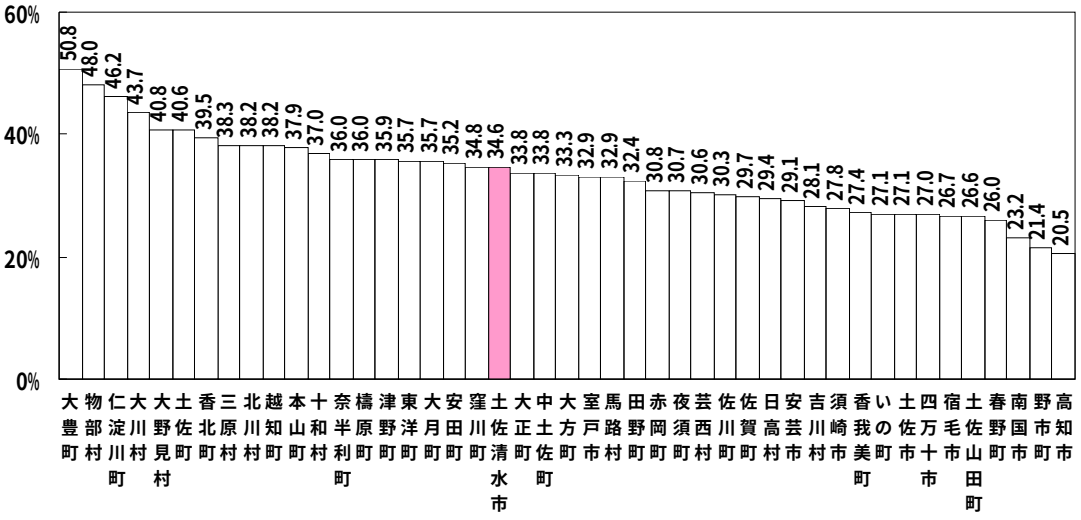
<4>高知県内の他市町村との比較

・高知県では、特に中山間地域において人口減少、高齢化が進んでおり、高知県内で土佐清水市は 14 番目に人口減少が大きく、20 番目に高齢化が進んでいる。

図表－５　人口増加率（平成 12 年～平成 17 年）の他市町村比較



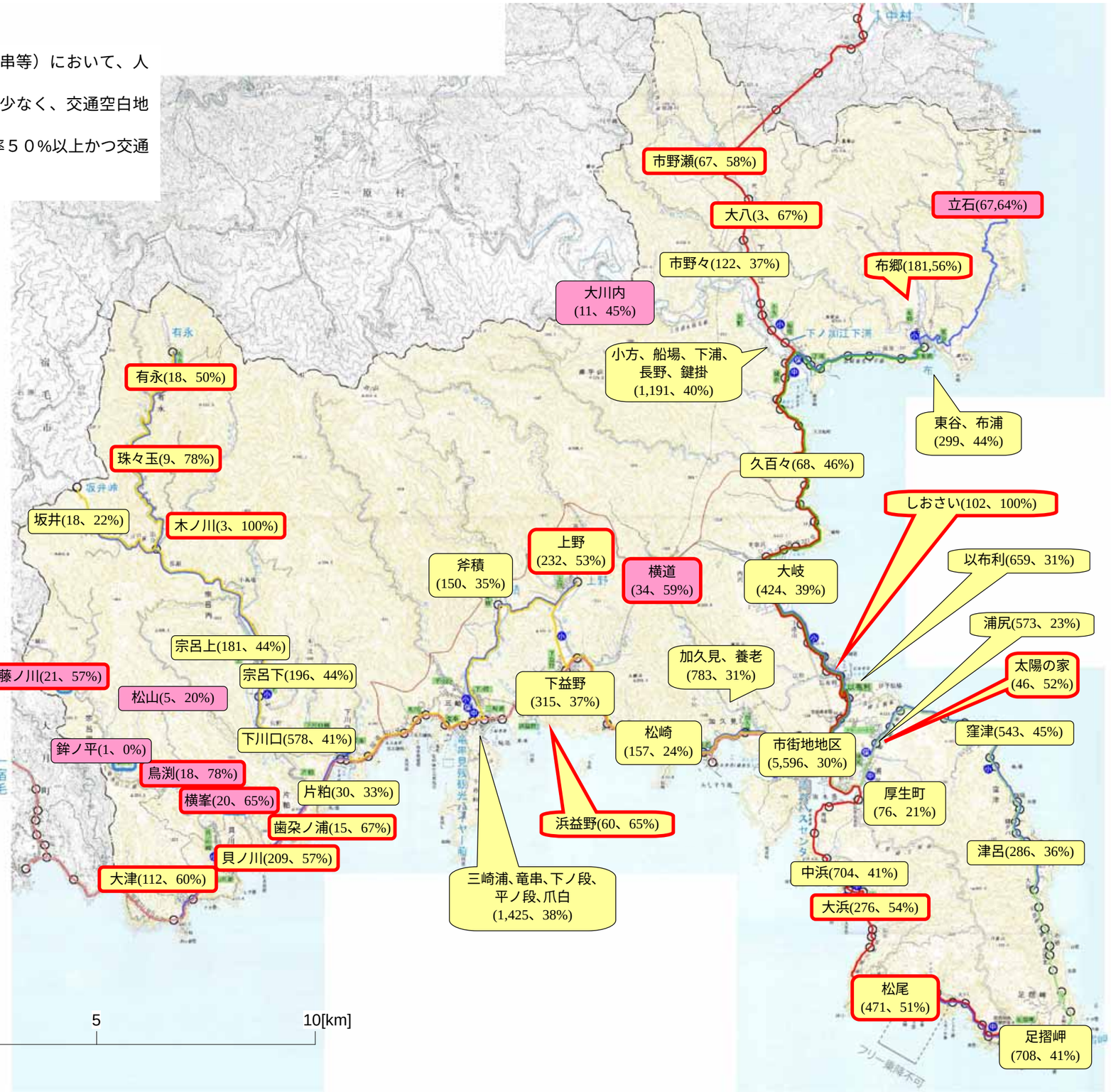
図表－６　高齢化率（平成 17 年）の他市町村比較



（資料）総務省「国勢調査」

（2）地区別人口

- 市街地地区の他、海岸線（足摺岬、下ノ加江、竜串等）において、人口の集中が見られる。
- 海岸線の幹線道から山間に入った地区等の人口は少なく、交通空白地域が見られる。
- 立石、横道、藤ノ川、鳥渕、横峰地区は、高齢化率５０%以上かつ交通空白地域である。



凡例
（ H21.2.1 人口 、 高齢化率 % ）
高齢化率（65 才以上の割合）50%以上
交通空白地域

（出典）
人口及び高齢化率：土佐清水市
地図：国土地理院５万分の１地形図

（３）産業別人口

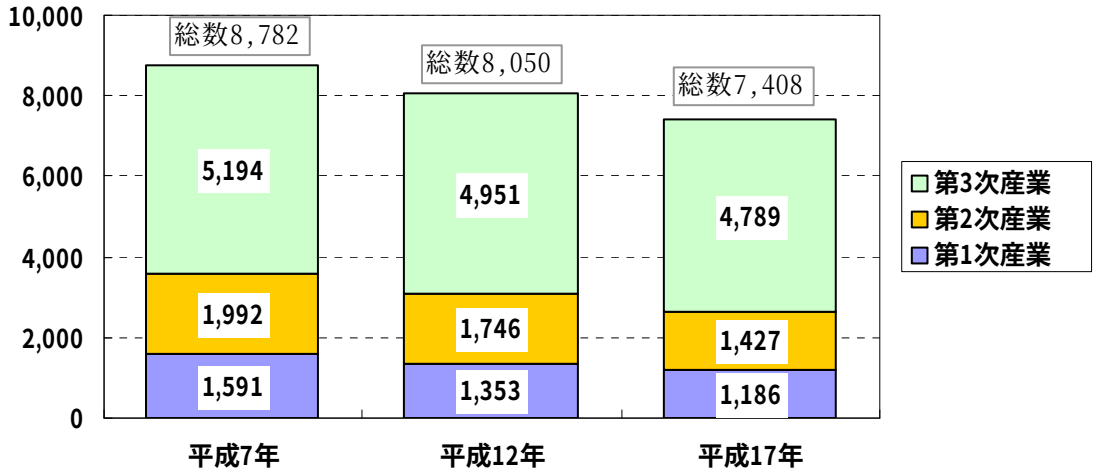
<1>事業所数・従業者数の推移

・土佐清水市の就業者数は長期的に減少傾向にある。

・産業分類別就業者数をみると、第３次産業の割合が大きい。

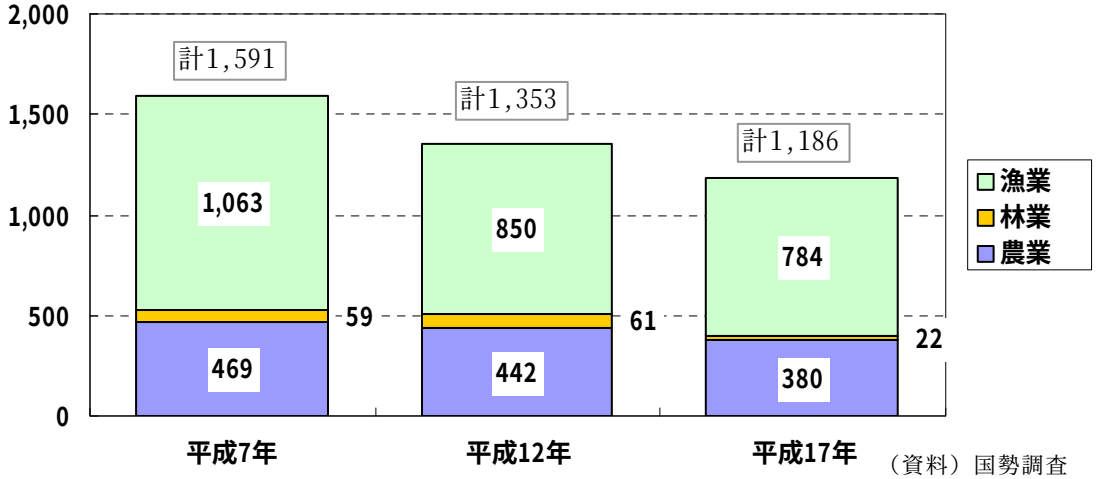
・第１次産業の就業者数をみると、漁業が約７割、農業が３割となっており、林業は少ない。

図表－７　15 歳以上就業者数（土佐清水市）



（資料）国勢調査、総数は「分類不能の産業」を含むため1,2,3次産業の合計と一致しない

図表－８　第 1 次産業の 15 歳以上就業者数（土佐清水市）



（資料）国勢調査

<2>産業別事業所数・従業員数

・事業所数としては第３次産業の「卸売・小売業、飲食店、宿泊業」が多く、従業員数としては第２次産業の「建設業、製造業」、第３次産業の「卸売・小売業、飲食店、宿泊業、医療･福祉」が多い。

図表－９　産業別　事業所数、従業員数（土佐清水市、平成 18 年）

産業分類		事業所数			従業員数		
		総数	民営	国，地方公共団体	総数	民営	国，地方公共団体
全産業		1,188	1,108	80	6,172	5,373	799
1 次	農林漁業	8	5	3	86	80	6
2 次産業	鉱業	1	1	-	3	3	-
	建設業	112	112	-	559	559	-
	製造業	79	79	-	788	788	-
3 次産業	電気・ガス・熱供給・水道業	2	1	1	20	10	10
	情報通信業	5	5	-	10	10	-
	運輸業	19	18	1	117	100	17
	卸売・小売業	353	353	-	1,230	1,230	-
	金融・保険業	13	13	-	99	99	-
	不動産業	19	18	1	30	24	6
	飲食店，宿泊業	204	204	-	745	745	-
	医療，福祉	62	44	18	1,059	870	189
	教育，学習支援業	46	21	25	301	47	254
	複合サービス事業	25	25	-	265	265	-
	サービス業（他に分類されないもの）	219	209	10	590	543	47
	公務（他に分類されないもの）	21	-	21	270	-	270

（資料）総務省「平成 18 年事業所・企業統計調査」、個人経営の農家、漁家等は含まない

<3>運輸・観光関連産業の事業所数・従業者数

・運輸・観光関連産業の事業所数・従業者数は減少傾向にある。

図表－１０　運輸・観光関連産業の事業所数・従業者数（土佐清水市）

	事業所数				従業者数（人）			
	H11	H13	H16	H18	H11	H13	H16	H18
運輸・観光関連産業　計	261	251	232	222	1,023	1,038	971	845
道路旅客運送業	7	7	7	7	56	56	56	52
道路貨物運送業	7	5	6	5	33	30	33	28
水運業	4	3	2	2	16	20	9	9
運輸に附帯するサービス業	4	4	4	4	9	10	10	11
一般飲食店	106	104	94	93	200	236	206	194
遊興飲食店	62	63	62	58	125	149	150	138
宿泊業	71	65	57	53	584	537	507	413
旅行業	-	-	-	-	-	-	-	-

（資料）総務省「事業所・企業統計調査」

２－３　交通

（１）交通事故件数

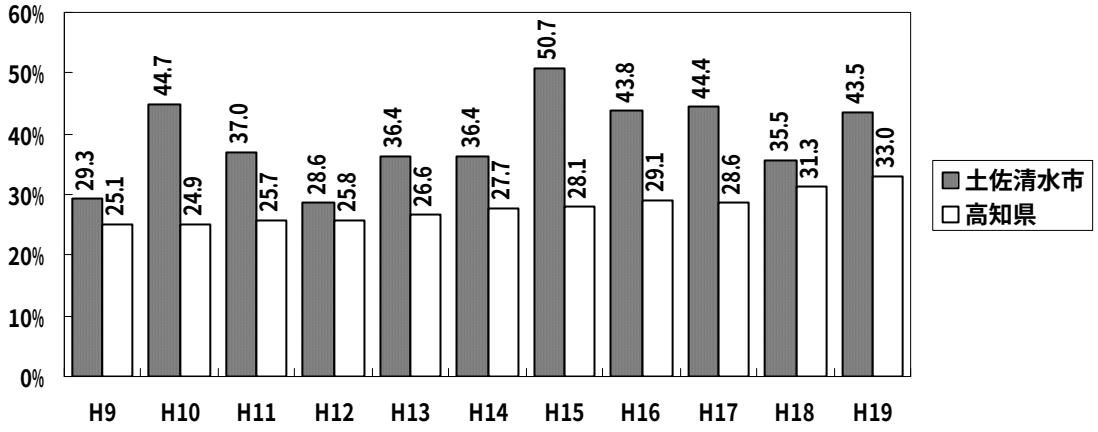
・土佐清水市では、毎年 60 件以上の交通事故が発生しており、高齢者が関係する事故の割合が高い。

図表－１１　交通事故発生件数及び高齢者の関係する事故

		H14	H15	H16	H17	H18	H19
発生件数	高知県	5,362 (1,485)	5,319 (1,495)	4,970 (1,444)	5,057 (1,446)	4,831 (1,512)	4,563 (1,508)
	土佐清水市	77 (28)	67 (34)	64 (28)	54 (24)	62 (22)	62 (27)
死者	高知県	63 (19)	64 (28)	79 (39)	47 (25)	58 (37)	66 (34)
	土佐清水市	2 (1)	5 (2)	1 (0)	2 (2)	2 (2)	3 (2)
負傷者	高知県	6,392 (1,035)	6,315 (1,051)	5,978 (10,20)	5,968 (1,028)	5,702 (1,082)	5,371 (1,044)
	土佐清水市	94 (14)	75 (28)	92 (30)	66 (32)	68 (18)	70 (20)

（資料）土佐清水市高齢者運転免許返納制度資料、（）内は高齢者数

図表－１２　高齢者交通事故割合



（資料）土佐清水市高齢者運転免許返納制度資料

（２）運転免許保有者数・返納者数

・運転免許保有者数は減少傾向にあるが、高齢者の運転免許保有者数は、年々増加している。

・近年、土佐清水市では毎年 30 人以上が運転免許を返納しており、高知県全体の 3 割を占めている。

・バス等の公共交通の主な利用者と考えられる運転免許非保有者は、大幅に減少している。

図表－１３　運転免許保有者数・返納者数

		H15	H16	H17	H18	H19	H20
免許保有者	高知県	504,354	507,157	506,247	504,998	503,485	
	土佐清水市	10,754	10,738	10,686	10,570	10,446	
高齢者免許	高知県	80,156	83,496	85,829	89,360	93,065	
	土佐清水市	2,038	2,093	2,153	2,277	2,363	
免許非保有者	高知県	**308,883**	**302,397**	**298,474**	**294,123**	**288,934**	
	土佐清水市	**7,977**	**7,700**	**7,497**	**7,405**	**7,242**	
返納者	高知県	17	37	105	133	114	
	土佐清水市	0	1	33	34	36	16※

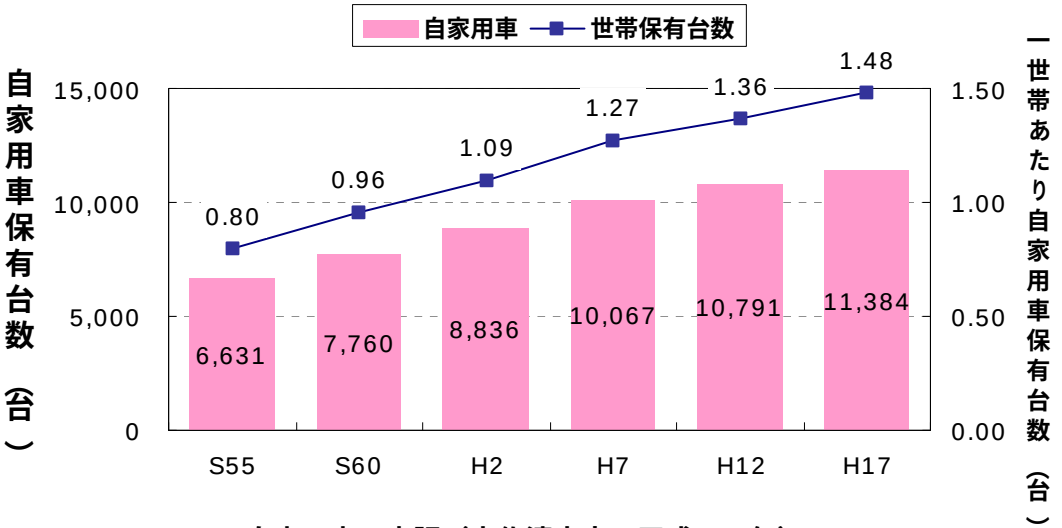
（資料）土佐清水市高齢者運転免許返納制度資料・住民基本台帳要覧、※平成 20 年は 1～5 月末迄

（３）乗用車保有台数

・人口は減少しているが、自家用車保有台数は増加しており、平成 17 年には 11,384 台、１世帯あたり保有台数は 1.48 台となっている。

・貨物の軽自動車（軽トラック）、乗用の軽四輪車の割合が合わせて 50%を越えている。

図表－１４　自家用車保有台数（土佐清水市）



自家用車の内訳（土佐清水市、平成１７年）

貨物		乗用		二輪車	その他
普通・小型	軽自動車	普通・小型	軽四輪車		
701 台 6.2%	2,968 台 26.1%	4,381 台 38.5%	2,785 台 24.5%	333 台 2.9%	216 台 1.9%

（資料）四国運輸局「自動車数の推移」、国勢調査

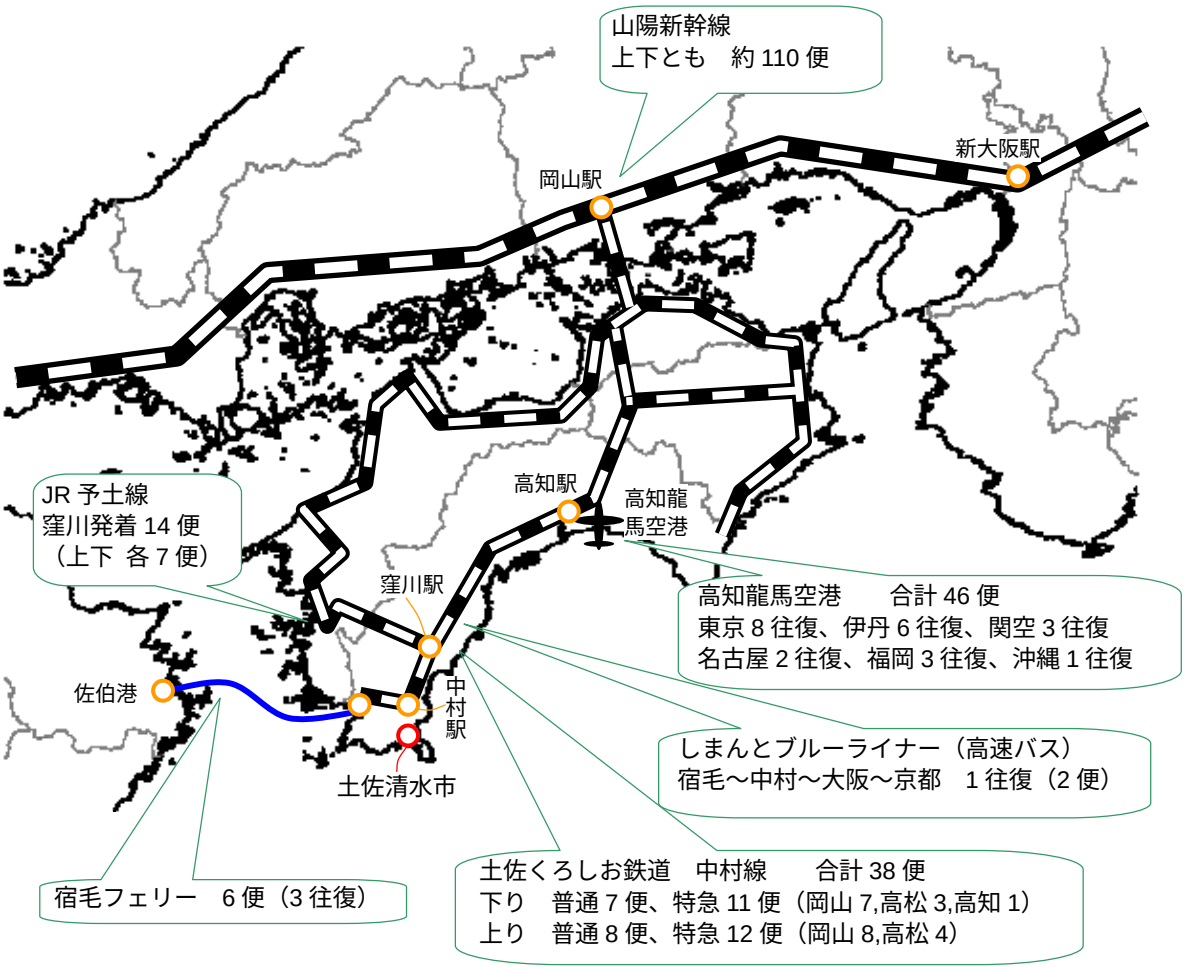
（４）広域交通

・観光客等のうち路線バス（高知西南交通等）を利用する方は、公共交通で四万十市まで来られると考えられる。

・四国外からの土佐清水市へのルートは主に、①山陽新幹線・JR・土佐くろしお鉄道の乗り継ぎ、②航空機（高知龍馬空港）・JR・土佐くろしお鉄道の乗り継ぎ、③京都・大阪からの高速バスの３パターンである。

・四国内の県都市からは、JR・土佐くろしお鉄道、四国内高速バス（高知市まで）が利用できる。高松市・四万十市間は JR・土佐くろしお鉄道の直通便があるが、徳島市・松山市からは乗換えが必要である。（高知西南では四国内高速バスは運行されていない）

図表－１５　四万十市までの広域の公共交通（平日）



図表－１６　主要都市から四万十市への所要時間・費用の例（平日）

出発地	使用する主な交通機関	時間	費用(片道)
東京駅	モノレール、**航空機**、空港連絡バス、JR・土佐くろ	6:19	39,750 円
	新幹線、JR・土佐くろ	8:14	21,950 円
大阪駅	空港連絡バス、**航空機**、空港連絡バス、JR・土佐くろ	5:23	19,550 円
	新幹線、JR・土佐くろ	5:30	13,260 円
	高速バス（しまんとブルーライナー）	8:10	9,300 円
博多駅	地下鉄、**航空機**、空港連絡バス、JR・土佐くろ	5:03	31,480 円
	新幹線、JR・土佐くろ	6:25	18,400 円
仙台駅	鉄道、**航空機(伊丹経由)**、空港連絡バス、JR・土佐くろ	7:01	51,360 円
	新幹線、JR・土佐くろ	10:18	29,390 円
徳島駅	**高速バス**（徳島駅→高知駅）、JR・土佐くろ	5:21	8,930 円
	JR・土佐くろ（阿波池田乗換え）	5:24	9,960 円
高松駅	**JR・土佐くろ**	4:12	8,300 円
松山駅	**高速バス**（松山駅→高知駅）、JR・土佐くろ	4:28	8,230 円
	JR（予土線）・土佐くろ	5:20	6,600 円
高知駅	**JR・土佐くろ**	1:49	4,730 円

（注）Yahoo 路線情報において、平日 10 時以降に出発すると設定してルート検索している。
所要時間は待ち時間を含むため、出発時間によって所要時間は変化する。
高松のみ直行便（特急南風）の所要時間としている。

２－４　通勤・通学

（１）通勤・通学流動

<1>土佐清水市の就業者・通学者数

・土佐清水市に住む就業者・通学者のうち 9 割（9,045 人中 8,061 人）は土佐清水市内で就業、通学しており、1 割が他市町村へ行っている。

・土佐清水市から他市町村への通勤・通学は 984 人であり、他市町村から土佐清水市へは 503 人と半分程度である。

図表－１７　就業者・通学者数（平成 17 年）

	合計（人）	就業者（人）	通学者（人）
①　土佐清水市在住者→土佐清水市	8,061	6,523	1,538
②　土佐清水市在住者→他市町村	984	885	99
③　他市町村在住者　→土佐清水市	503	500	3
④　土佐清水市在住の就業者・通学者（①＋②）	9,045	7,408	1,637
⑤　土佐清水市で就業する人、学ぶ人（①＋③）	8,564	7,023	1,541
⑥　市町村をまたぐ就業者・通学者（②＋③）	1,487	1,385	102
⑦　土佐清水市在住者で従業･通学していない	8,211		

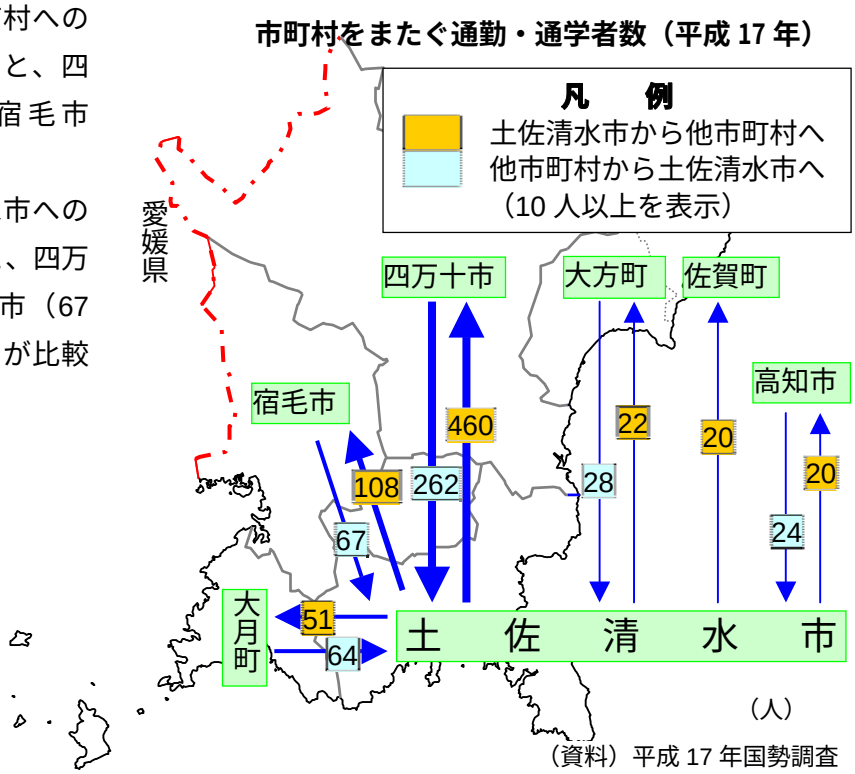
（資料）平成 17 年国勢調査

<2>市町村間の通勤・通学流動

・土佐清水市から他市町村への通勤・通学者数をみると、四万十市（460 人）、宿毛市（108 人）が、多い。

・他市町村から土佐清水市への通勤･通学者数をみると、四万十市（262 人）、宿毛市（67 人）、大月町（64 人）が比較的多い。

市町村をまたぐ通勤・通学者数（平成 17 年）

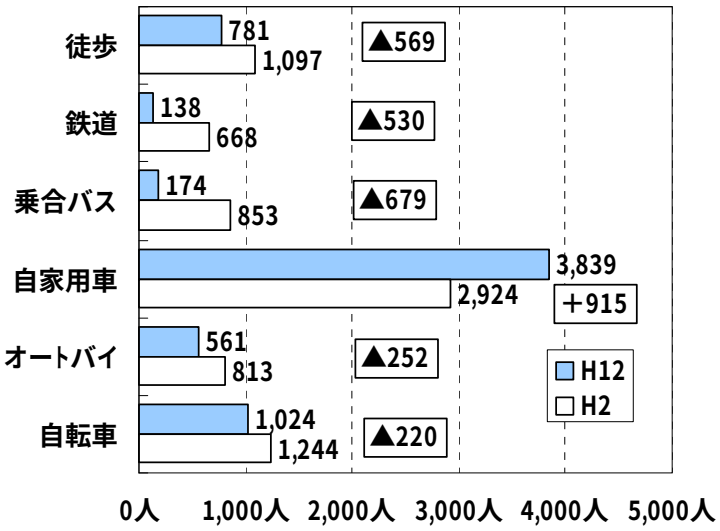


（資料）平成 17 年国勢調査

（２）通勤・通学時の交通手段

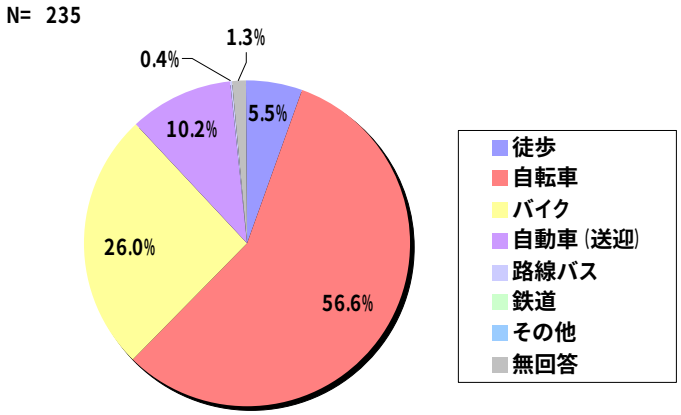
・平成 12 年までの 10 年間に乗り合いバスによる通勤・通学者が 679 人減少（80%減）した一方で、自家用車は 915 台増加（31%増）した。
・自家用車以外の交通機関は全て減少しており、自家用車への転換が進んでいる。
・市職員のマイカー通勤者は７割を超えており、半島地区が５割を超えている。
・清水高校の生徒の通学手段は、自転車（56.6%）、バイク（26.0%）が多い。
・土佐清水市内の小中学校については統廃合が検討されており、中学校については平成 26 年度を目途に統廃合の計画が進められている。

図表－１８　通勤・通学時の交通手段（土佐清水市、平成 2～12 年）



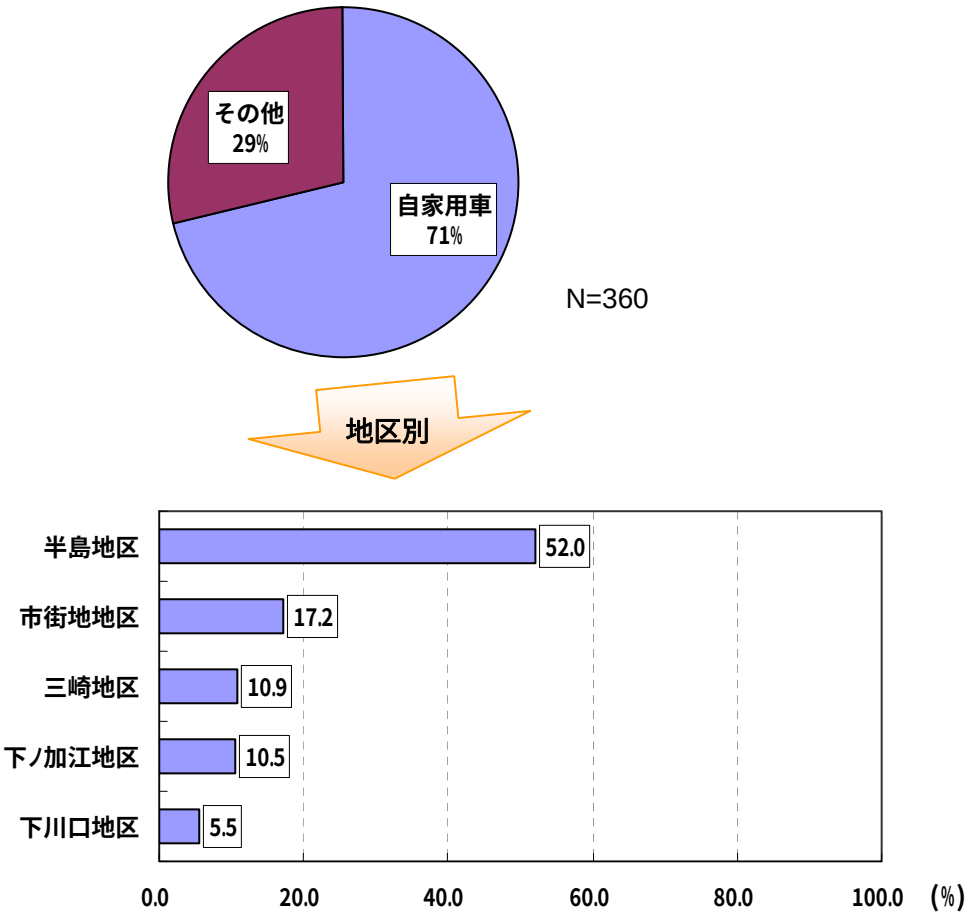
（資料）国勢調査

図表－１９　清水高校生徒の通学手段



（資料）高校生アンケート

図表－２０　土佐清水市職員のマイカー通勤状況



（資料）土佐清水市

２－５　主要施設

土佐清水市のバス路線周辺における主要施設を下表に示す。

分類	施設名	施設位置
公共施設	土佐清水市役所	①
	清水警察署	①
	高知県幡多土木事務所土佐清水事務所	①
	市民文化会館	①
	市民体育館	①
	下ノ加江市民センター	②
	三崎市民センター	③
	下川口市民センター	④
商業施設	プラザパル	①
	サニーマート土佐清水店	①
	道の駅めじかの里土佐清水	③
	海の駅	⑥
	ゆみちゃんストアー（下川口）	④
	ひまわりストアー（下川口）	④
	スーパーストアみやむら（三崎）	③
病院	足摺病院	①
	松谷病院	①
	渭南病院	①
	土佐清水病院	①
学校	清水高校	①
交通事業者	高知西南交通（株）土佐清水出張所	①
	足摺交通ハイヤー	①
	あしずりハイヤー	①
	竜串見残観光ハイヤー	③
	下川口ハイヤー	④
	下ノ加江ハイヤー	①②
	叶崎観光ハイヤー	⑤

２－６　観光

（１）観光施設

・観光施設は海岸線沿いに立地しており、ほとんどの施設は路線バス（高知西南交通）でアクセスできる。

図表－２１　観光施設（土佐清水市）

土佐清水市の観光施設

①足摺岬周辺	③下ノ加江・大岐・以布利・窪津周辺	⑤市街地周辺
足摺岬 足摺岬灯台 天狗の鼻 ジョン万次郎銅像 第 38 番札所金剛福寺 白山洞門 自然遊歩道(椿のトンネル) 足摺の七不思議	ホエールウォッチング 大岐海岸 ジンベエスイム マンボウスイム じんべえ市 窪津観光定置網	足摺黒潮市場 海上観光 ジョン万ハウス(海の駅あしずり)
②竜串・見残し周辺	**④中浜・大浜周辺**	
竜串海岸 見残し海岸 竜串海中公園 (ダイビング等) 足摺海底館(海中展望塔) 足摺海洋館(水族館) 海のギャラリー グラスボート(海中展望船) 叶崎 道の駅めじかの里土佐清水 爪白キャンプ場 桜浜海水浴場	唐人駄場園地 唐人石 トオルマの夕日 アコウの大樹 うすばえ桜公園 臼碆 ジョン万次郎生誕地	

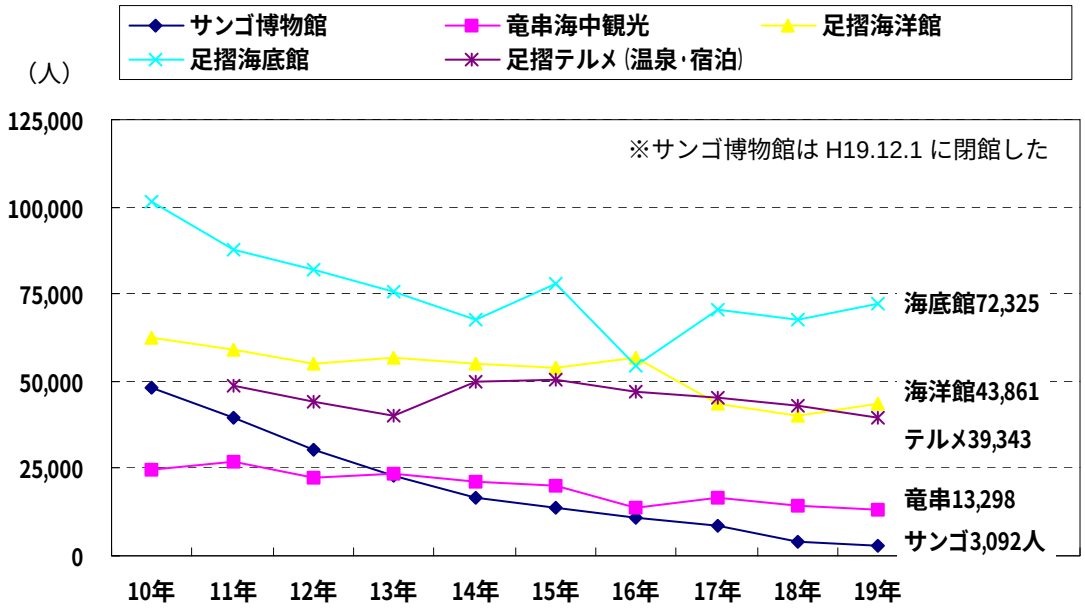
（資料）土佐清水市ホームページ

（2）主要観光施設等の入り込み

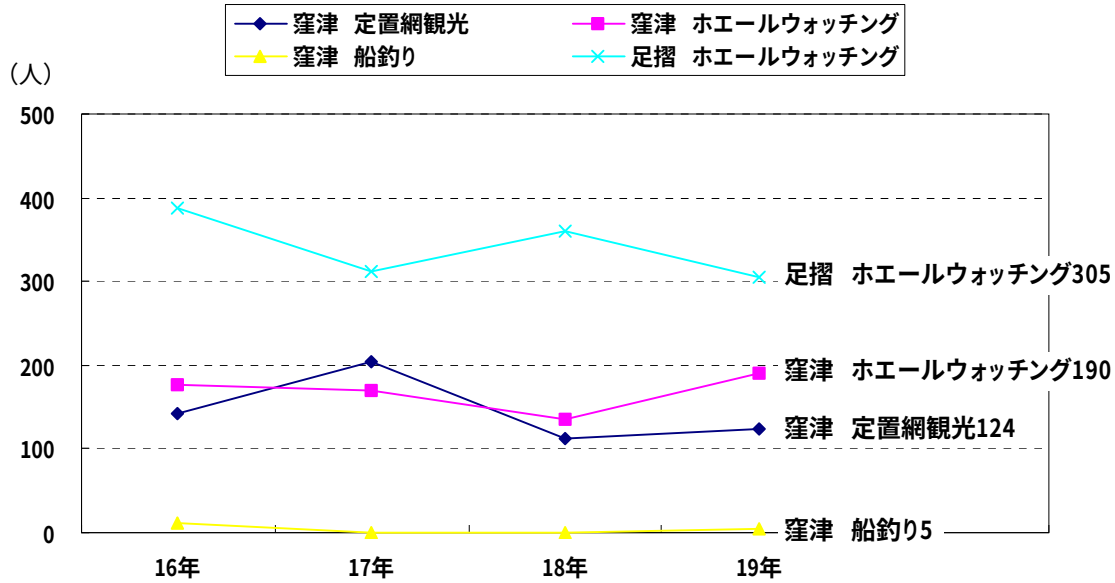
・観光入り込みは、長期的に減少傾向にあるが、足摺海底館は近年やや増加している。

・体験型観光はホエールウォッチングが、足摺・窪津合わせて 500 人程度と多い。

図表－２２　主要観光施設の入り込み（土佐清水市）

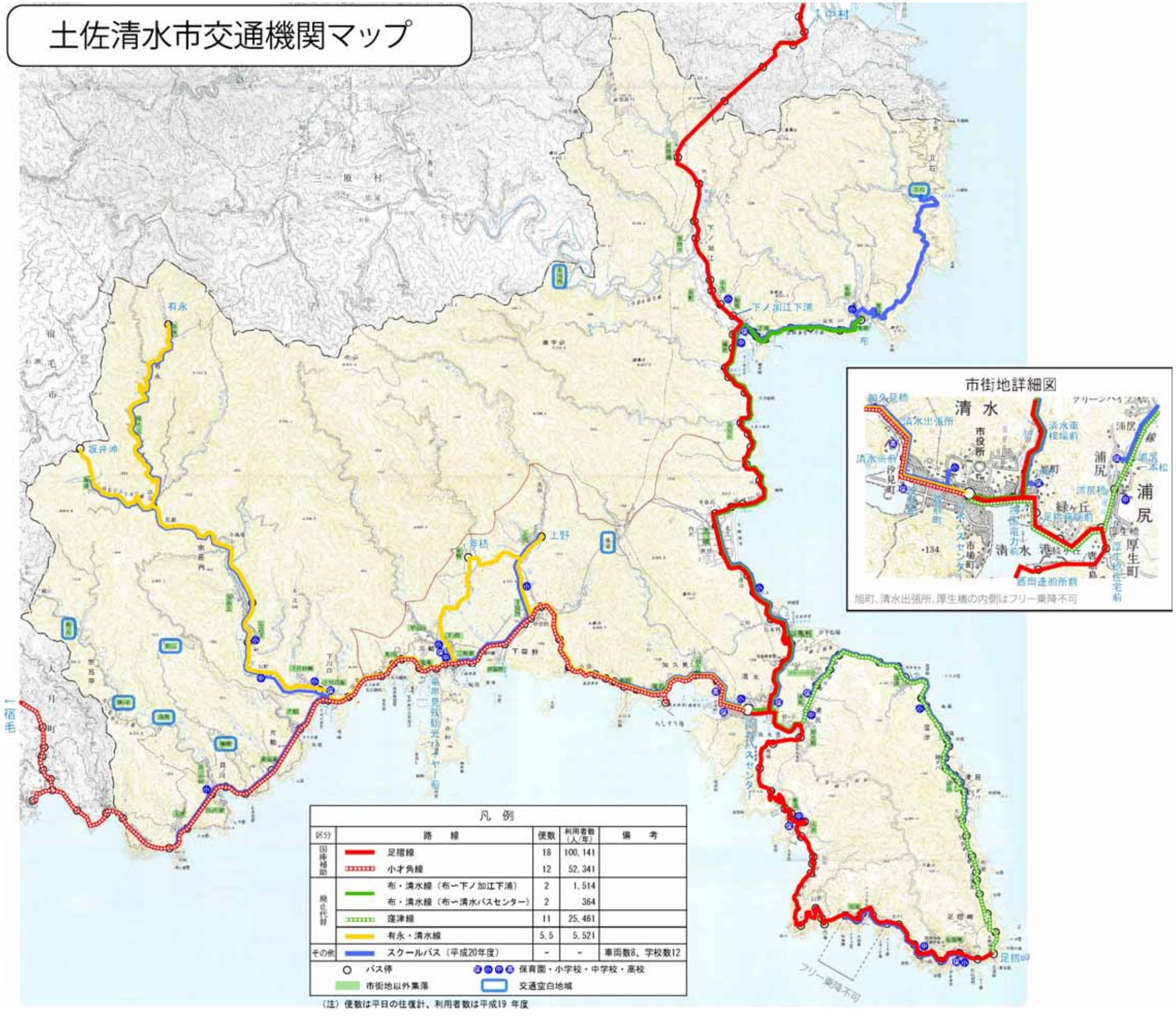


図表－２３　体験型観光の入り込み（土佐清水市）



3　公共交通等の現状

・土佐清水市では、公共交通機関として、路線バス（国庫補助）、廃止代替バスが運行されているほか、その他の乗り合い交通機関として、スクールバスや病院・福祉施設の送迎バス等が運行されている。



３－１　路線バス（国庫補助路線）

（１）運行ルート

・土佐清水市住民が主に利用すると考えられるバス路線は、以下の 3 路線である。

・足摺岬線は、国道 321 号、県道 27 号線を通り、中村駅から足摺岬までの 89 のバス停を結ぶ 52.9km の長距離路線である。

・小才角線は、国道 321 号を通り、清水バスセンターから宿毛駅までの 97 のバス停を結ぶ 49.0km の長距離路線である。

・宿毛駅線は、土佐清水市を通らないが、土佐清水市住民も多く利用するけんみん病院を経由し、中村駅から宿毛駅までの 61 のバス停を結ぶ 27.3km のバス路線で、土佐くろしお鉄道と並行している。

図表－２４　路線バス（国庫補助路線）

種　別	路線名	路　線	運　行　会　社
国庫補助	足摺岬線	足摺岬～大浜～中村駅	高知西南交通（株）
	小才角線	清水バスセンター～小才角～宿毛駅	
	宿毛線※	中村駅～宿毛駅	

※宿毛線は土佐清水市を運行していないが、土佐清水市住民に利用されているため、挙げている

（資料）高知西南交通

（２）運行本数

・運行本数は、足摺岬線で平日 18 本（休日 15 本）、宿毛駅線で平日 14 本（休日 10 本）、小才角線で平日 12 本（休日 8 本）となっている。

図表－２５　運行本数　　**（単位：本）**

路　線	平日			休日		
	上り	下り	計	上り	下り	計
足摺岬線	9	9	18	8	7	15
小才角線	6	6	12	4	4	8
宿毛線	7	7	14	5	5	10

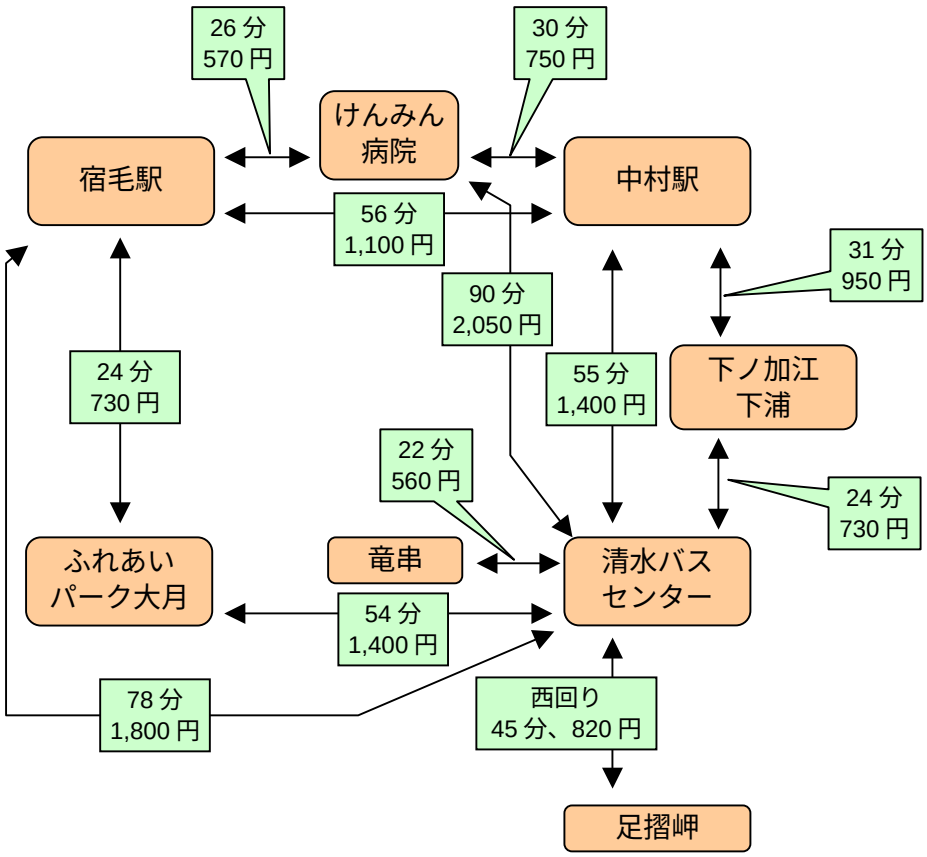
（資料）高知西南交通

（３）所要時間、運賃

・運賃は対距離制の運賃となっている。

・高知西南交通（株）は広域的なバス路線を運行しており、長距離の区間を乗車すると片道 2,000 円を超える（例えば、清水バスセンター～けんみん病院）ケースも見られる。

図表－２６　主要区間の所要時間・運賃（国庫補助路線、片道）



（資料）高知西南交通

図表－２７　定期券の運賃例

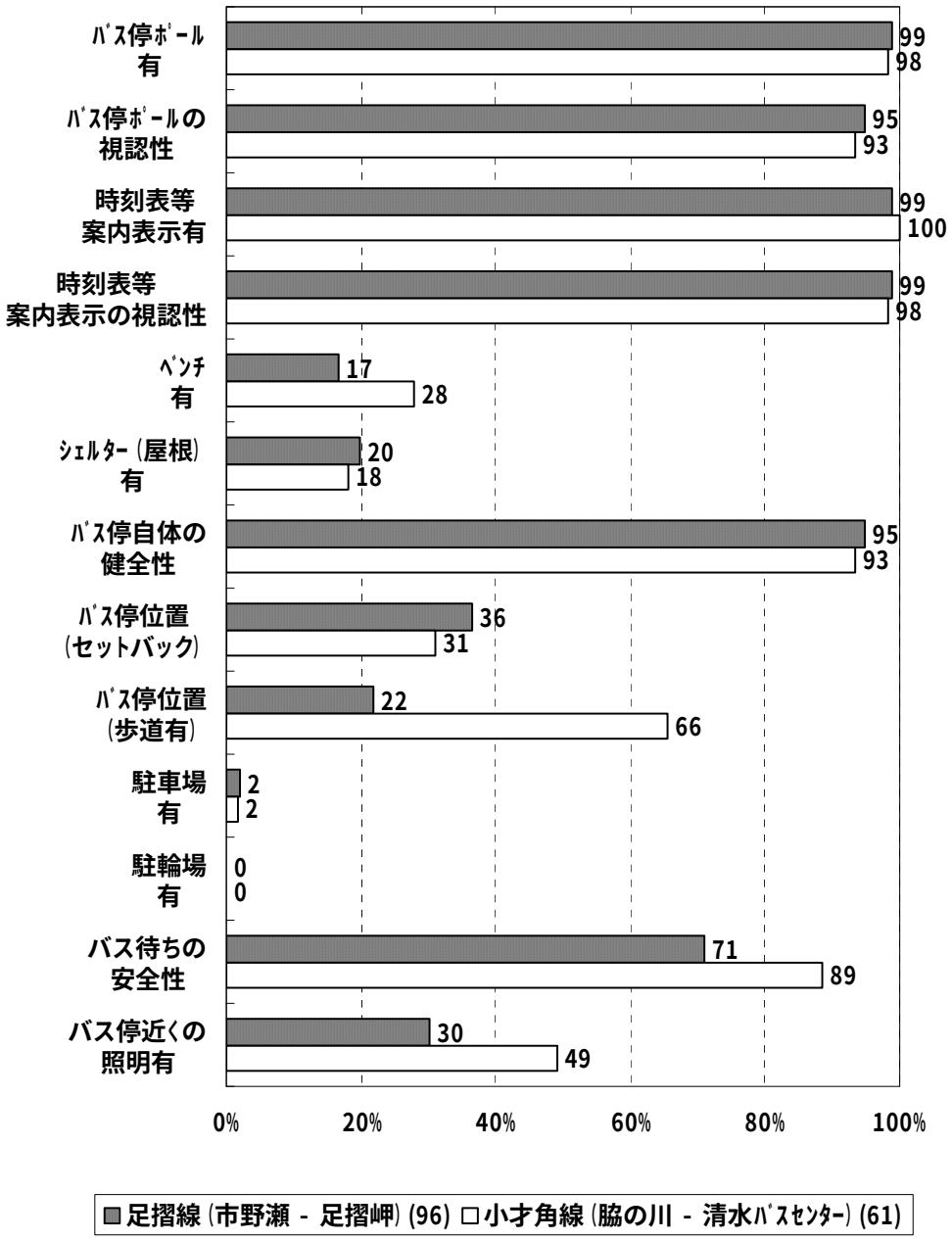
区		間	片道運賃	１ヶ月　定期	
				通勤	通学
足摺岬	～	清水バスセンター	820	33,240	27,120
竜串	～	清水バスセンター	560	23,520	20,160
下ノ加江下浦	～	清水バスセンター	730	30,540	26,040
中村駅	～	清水バスセンター	1,400	50,640	34,080
宿毛駅	～	清水バスセンター	1,800	62,640	38,880

３ヶ月定期は、１ヶ月定期×3×0.95　　（資料）高知西南交通

（4）バス停の利用環境

・バス停利用環境の整備状況としては、バス停ポールや時刻表など最低限必要とされる設備は整っているが、ベンチやバスシェルターなどの快適設備に関する整備率は低い状況にある。

図表－２８　バス停の利用環境（国庫補助路線）



（出典）バス停調査 平成 20 年 10,11 月実施、(　)内はバス停数、各路線で重複あり

図表－２９　バス停の屋根・ベンチ設置状況（足摺岬線）

足摺線	下り		上り	
	屋根	ベンチ	屋根	ベンチ
市野瀬	○	○	×	×
沢	-	-	○	○
小川通	-	-	○	×
市野々	×	×	×	×
小方第二	×	×	-	-
下ノ加江小方	×	×	○	×
小学校前	×	×	○	×
下ノ加江下浦	×	×	○	○
八坂橋通	×	×	×	×
鍵掛	×	×	×	×
鍵掛橋	×	×	×	×
中の刈谷	×	×	-	-
クマチ	-	-	×	×
久百々	×	×	○	○
久百々西口	×	×	×	×
池の谷	×	×	×	×
双浜	-	-	×	×
小浜	×	×	×	×
海癒の湯（臨時）	×	×	×	×
大岐の浜	-	-	×	×
港	○	○	×	×
本奈呂	×	×	×	×
芝	×	×	×	×
和田分岐	×	×	×	×
下港山	×	×	×	×
幡陽小学校前	○	○	○	×
しおさい前	×	×	×	×
保育園前	×	×	×	×
以布利	○	○	×	×
窪津分岐	-	-	×	×
東谷	×	×	○	○
東谷第二	×	×	×	×
旭町	×	×	×	×
清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	-	-	○	○

足摺線（つづき）	下り		上り	
	屋根	ベンチ	屋根	ベンチ
緑ヶ丘	○	○	×	×
厚生橋	○	○	×	×
厚生橋住宅前	-	-	×	×
西岡造船前	-	-	×	×
渡場	×	×	-	-
浜	-	-	×	×
中の浜峠	×	×	-	-
中の浜寺前	×	×	-	-
診療所前	×	×	-	-
中の浜	○	○	-	-
芝の内	×	×	-	-
中の浜小学校	-	-	×	×
大浜西口	-	-	×	×
大浜	×	×	-	-
払川橋	×	×	-	-
払川	-	-	×	×
西臼碆	-	-	×	×
臼碆	×	×	-	-
横山道	-	-	×	×
唐人駄馬入口	-	-	×	×
鵜の岬	-	-	×	×
松尾小学校前	-	-	×	×
松尾	×	×	-	-
区長場前	×	×	-	-
神社前	-	-	×	×
天神	○	○	-	-
ｻﾆｰｻｲﾄﾞﾎﾃﾙ前	-	-	×	×
大戸	×	×	-	-
足摺岬中学校前	○	○	-	-
堂ヶ森	×	×	-	-
大岩	-	-	×	×
スカイ東	×	×	-	-
足摺岬ｾﾝﾀｰ	○	○	-	-
伊佐	-	-	○	○
白皇神社前	-	-	×	×
足摺岬	×	○	-	-

（出典）バス停調査 平成 20 年 10,11 月実施

図表－３０　バス停の屋根・ベンチ設置状況（小才角線）

小才角線	下り		上り	
	屋根	ベンチ	屋根	ベンチ
脇の川	×	×	-	-
叶崎	×	×	-	-
大津	○	○	-	-
貝の川	○	○	×	×
住宅前	×	×	-	-
横峰入口	×	×	-	-
シダの浦	×	×	-	-
片粕	×	×	×	×
浜	×	○	×	○
下川口漁港	×	○	×	×
城山	×	×	-	-
臨時	×	×	-	-
爪白	×	×	○	○
海底館前	×	×	×	×
竜串海洋館前	×	×	×	×
竜串	×	×	×	×
竜串橋	○	×	×	○
三崎西口	×	×	×	×
三崎	×	○	×	×
三崎東口	×	×	×	×

小才角線（つづき）	下り		上り	
	屋根	ベンチ	屋根	ベンチ
浜益野	-	-	○	○
中益野	-	-	-	-
益野橋	×	○	○	○
益野	×	×	×	×
山伏峠	×	×	-	-
開墾地	-	-	×	×
落窪	×	×	×	×
中の谷橋	×	○	-	-
松崎	○	○	×	×
松崎駄馬	×	×	×	×
松崎台地	×	×	-	-
養老	○	○	×	×
足摺港	-	-	-	-
加久見西入口	×	×	×	×
加久見橋	×	×	×	×
清水（出）	○	○	-	-
清水高校	×	×	○	○
汐見町	×	×	×	×
越前町	×	×	×	×
清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	-	-	○	○

図表－３１　主要バス停

■清水バスセンター

■足摺岬センター

（出典）バス停調査 平成 20 年 10,11 月実施

（５）情報提供

・高知西南交通では、インターネットを使った情報提供を行っており、トップページから路線バス、廃止代替バス（高知西南交通運行分）などの時刻表、路線案内などが閲覧できる。

図表－３２　トップページ

図表－３３　路線バス時刻表案内

（出典）高知西南交通

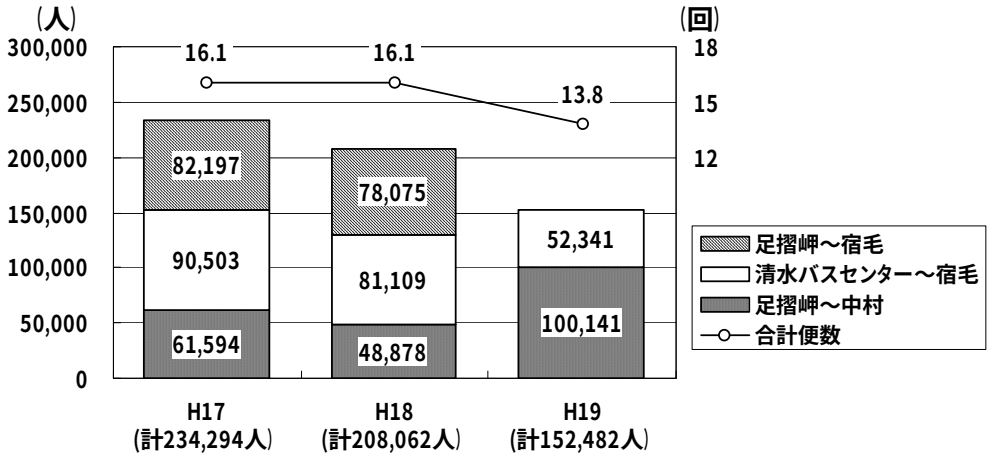
（６）利用者数の推移

・土佐清水市を運行する路線バス（国庫補助）は、平成 19 年に、「足摺岬～宿毛」の路線が廃止され、全体の便数も 16.1 便から、13.8 便に減少した。

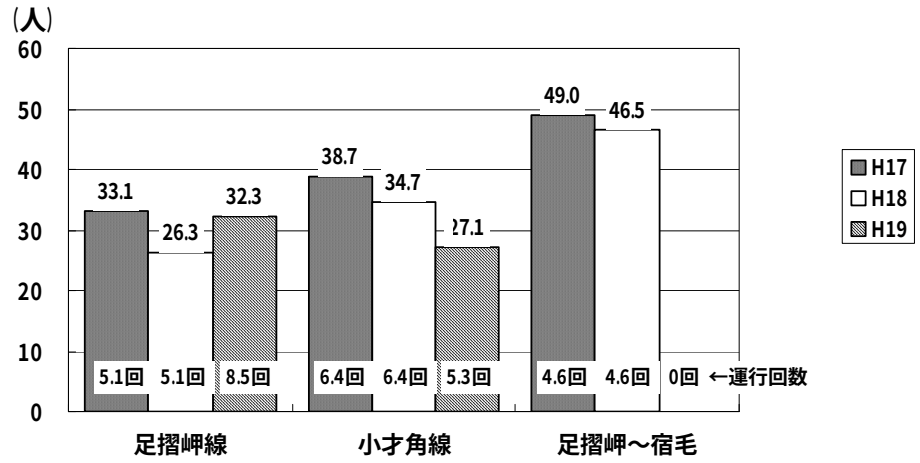
・利用状況をみると、平成 17 年から平成 19 年にかけて 81,812 人減（34.9%減）の大幅な減少となっている。

・１運行あたりの利用者数をみると、足摺岬線は運行本数の増加に伴い 1 運行あたりの利用者数も増加しているが、小才角線は便数の減少に伴い 1 運行あたりの利用者も減少している。

図表－３４　土佐清水市を運行するバス路線の利用者数の推移



図表－３５　１運行あたりの利用者数と運行回数の推移



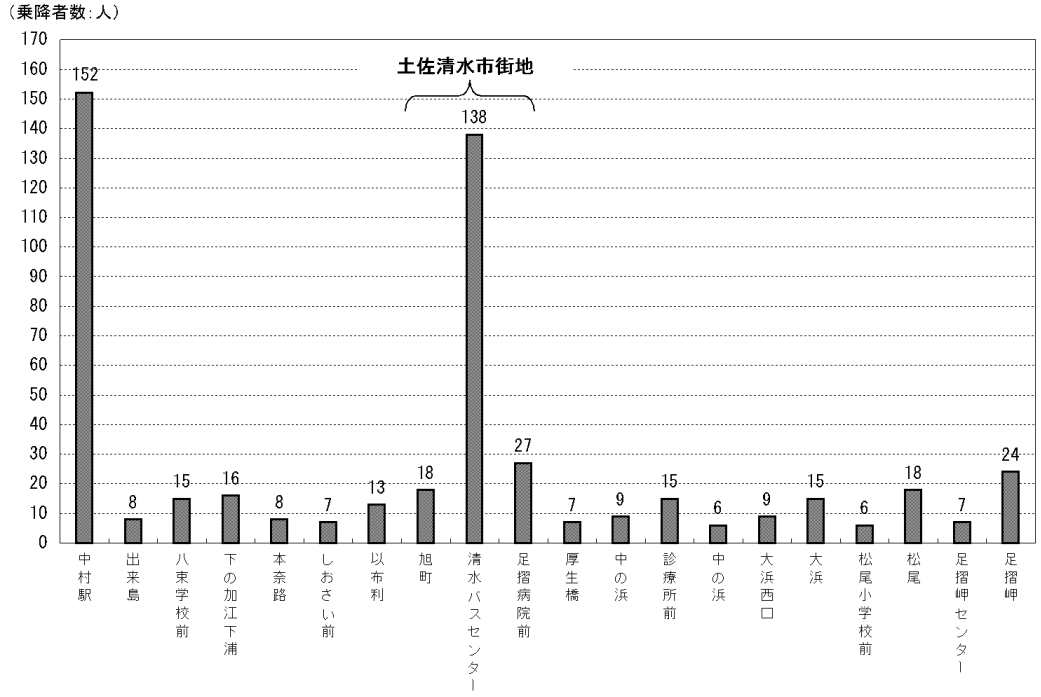
（資料）高知西南交通

（7）バス停別の利用者数

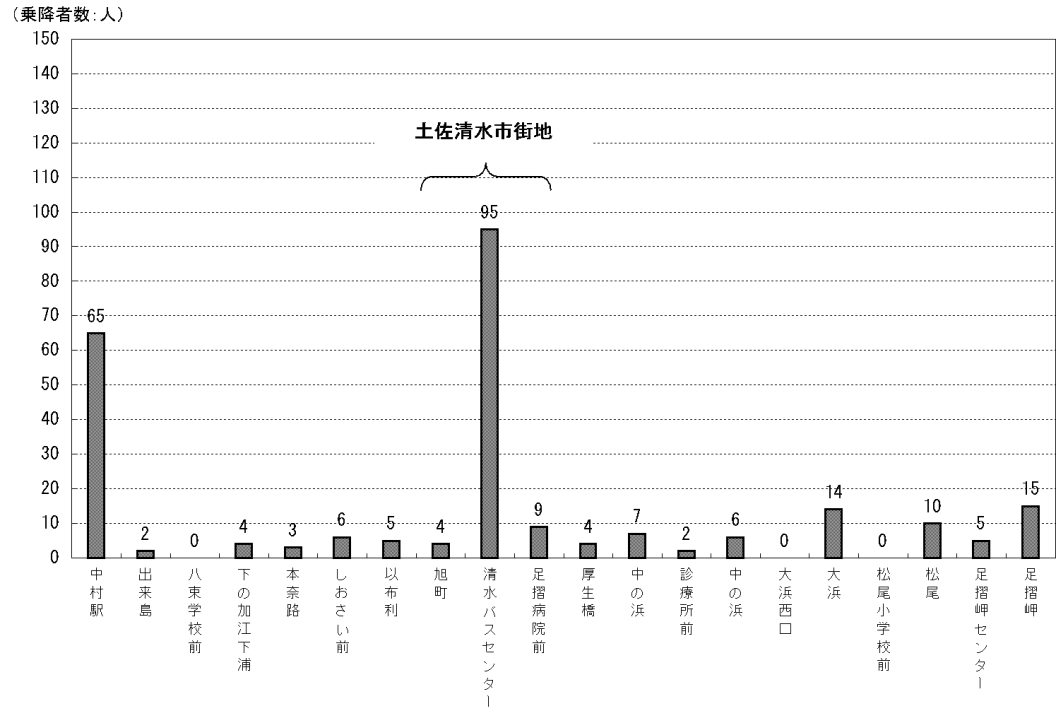
●足摺岬線

・乗降者数としては、平日・休日とも中村駅・清水バスセンターに集中する状況にあるが、清水バスセンターにおける乗降者数の平日・休日における変動が他主要駅に比べ少なく、他公共交通機関がない状況からもバス路線が住民や来訪者の足として重要な位置付けにあることが伺える。

図表－３６　足摺岬線のバス停別乗降者数（平日）



図表－３７　足摺岬線のバス停別乗降者数（休日）



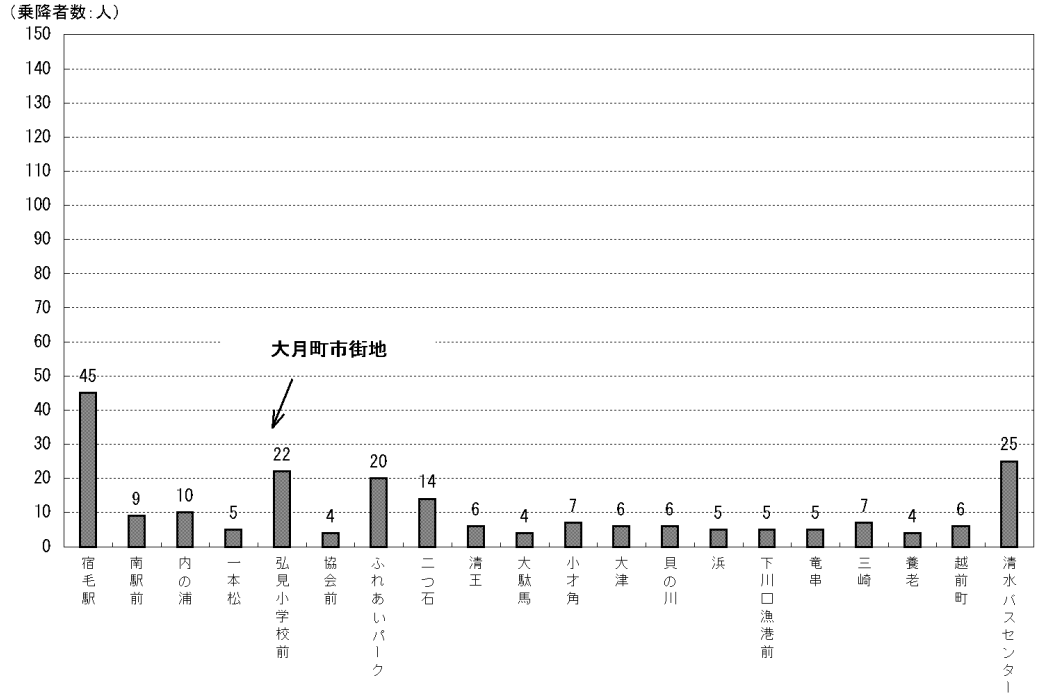
（出典）乗降調査　平成 20 年 10 月 26 日（日）、27 日（月）実施

●小才角線

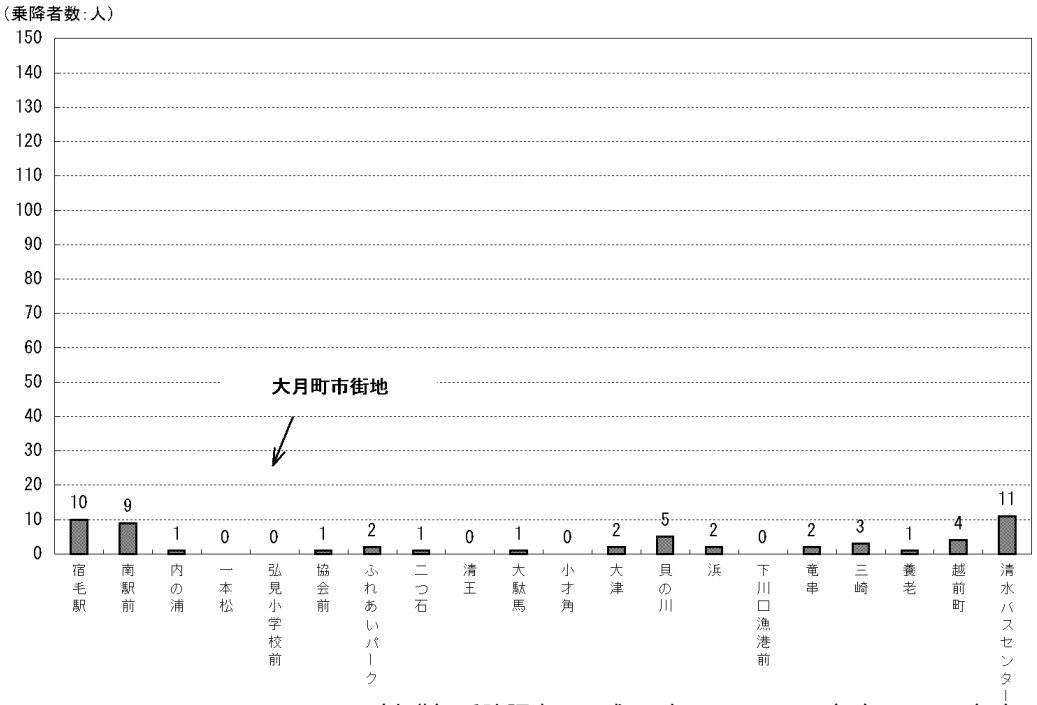
・平日においては、宿毛市・土佐清水市・大月町における市街地間の利用者が多い一般的な利用形態である。中間に位置する「ふれあいパーク大月」は直販所を有する道の駅にバスターミナルが併設されており、大月町における公共交通の拠点として利用が多い状況にある。

・休日については、平日にみられる通勤・通学流動がなく宿毛駅⇔清水バスセンター間の利用が中心である。

図表－３８　小才角線のバス停別乗降者数（平日）



図表－３９　小才角線のバス停別乗降者数（休日）



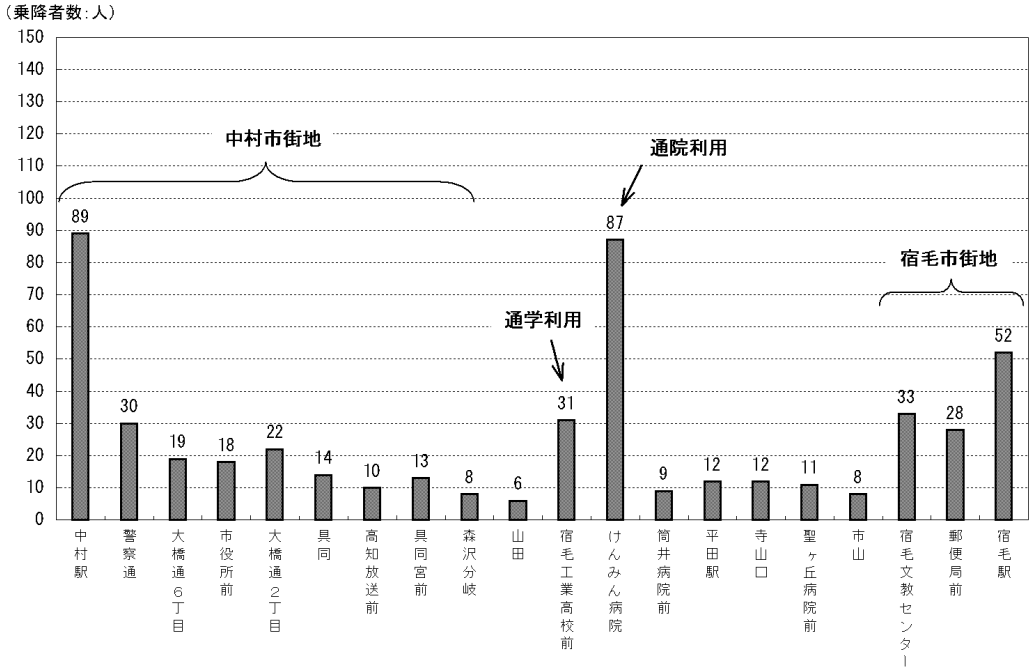
（出典）乗降調査　平成 20 年 10 月 26 日（日）、27 日（月）実施

●宿毛線

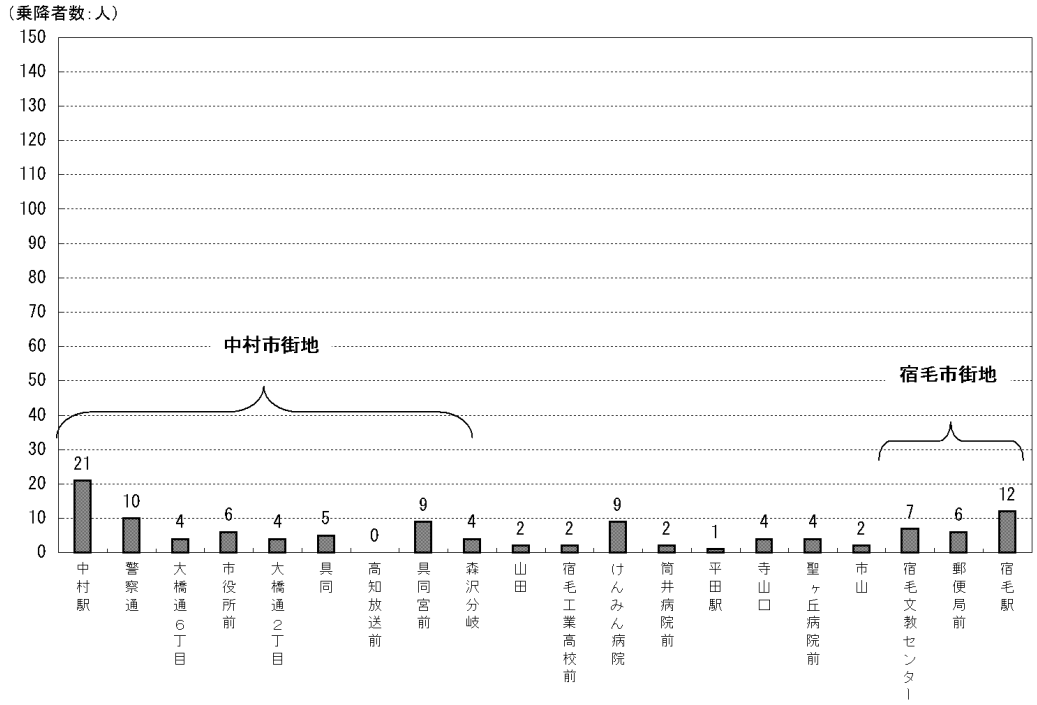
・平日においては、中村市・宿毛市の中心市街地への通勤・通学利用が多く、特徴として幡多けんみん病院への通院利用や宿毛工業高校への通学利用が突出する状況にある。

・休日については、平日にみられる通勤・通学流動がなく中村駅⇔宿毛駅間の利用が中心である。

図表－４０　宿毛線のバス停別乗降者数（平日）



図表－４１　宿毛線のバス停別乗降者数（休日）



（出典）乗降調査　平成 20 年 10 月 26 日（日）、27 日（月）実施

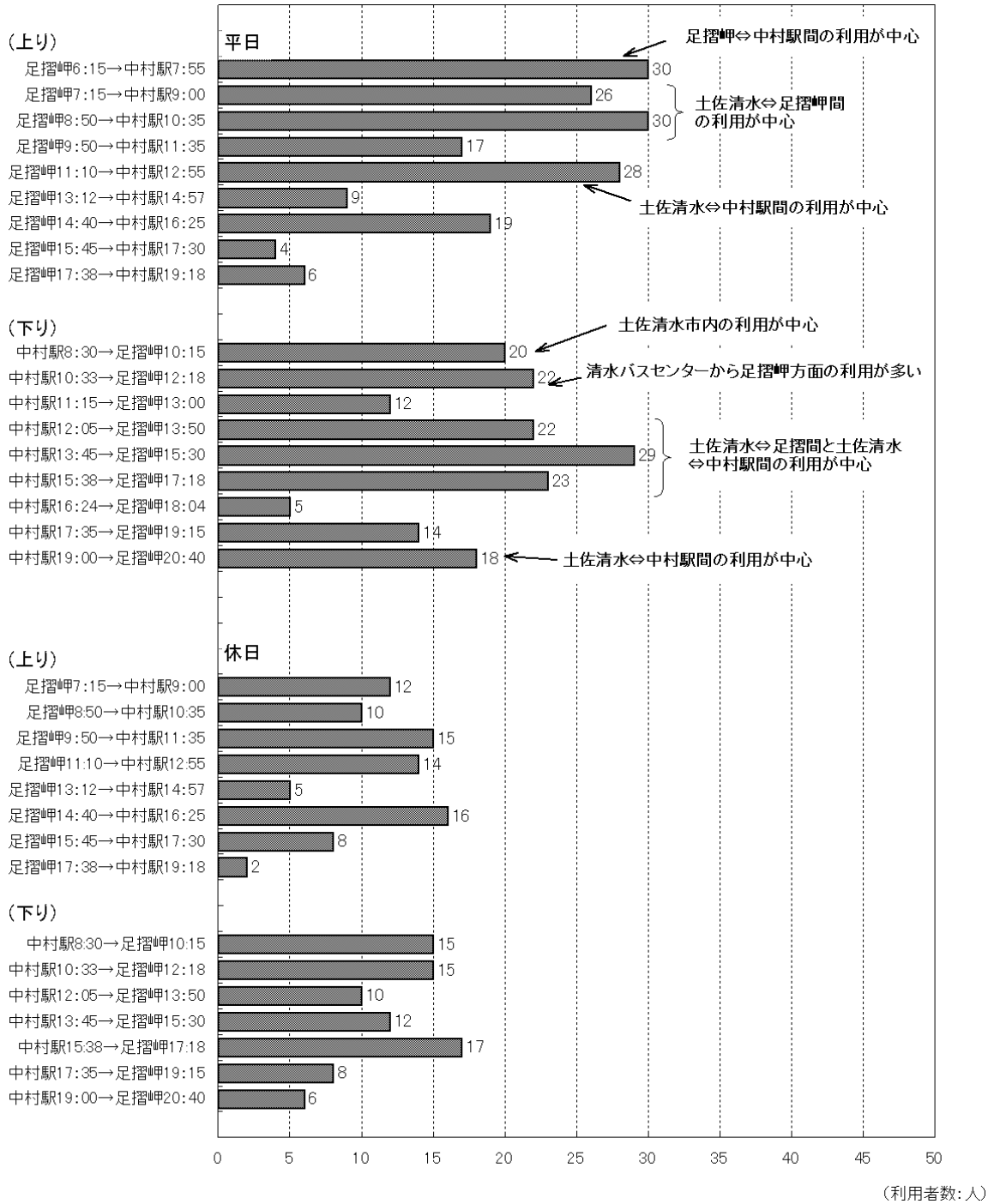
（８）便（時間帯）別の利用者数

●足摺岬線

・足摺岬線においては、時間帯によって足摺岬⇔中村駅間、足摺岬⇔土佐清水間、土佐清水⇔中村駅間、土佐清水市内の大きく４種類の利用形態が確認される。

・平日においては、通勤・通学利用に見られるような突出した朝夕のピークがなく、上り下りで大きく午前・午後に分かれピークが持続する状況にある。

図表－４２　足摺岬路線の便別利用者数（平日・休日）

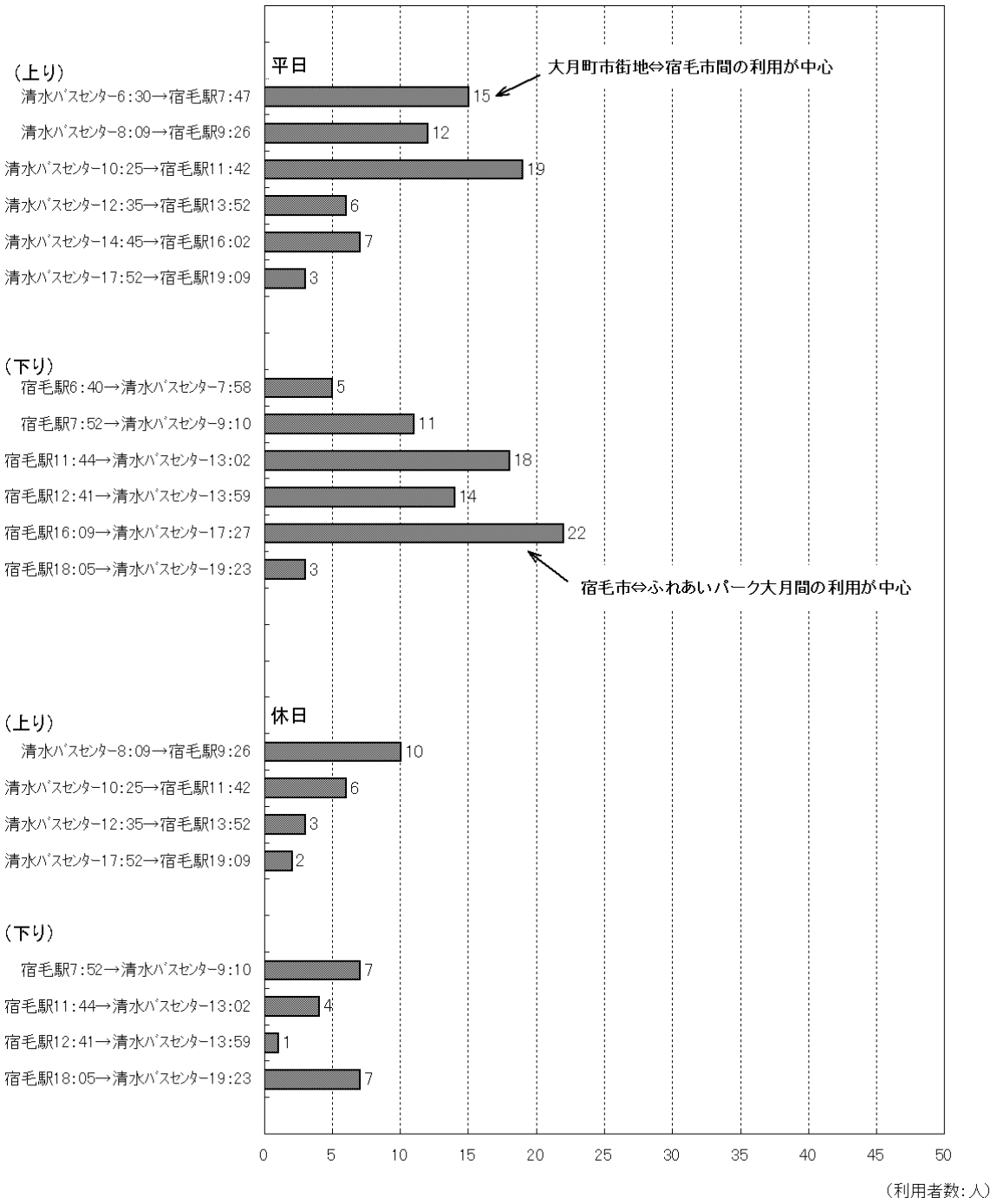


（出典）乗降調査　平成 20 年 10 月 26 日（日）、27 日（月）実施

●小才角線

・小才角線においては、通勤・通学利用に見られるような突出した朝夕のピークがなく、上り下りで大きく午前・午後に分かれピークが持続する状況にある。

図表－４３　小才角線の便別利用者数（平日・休日）



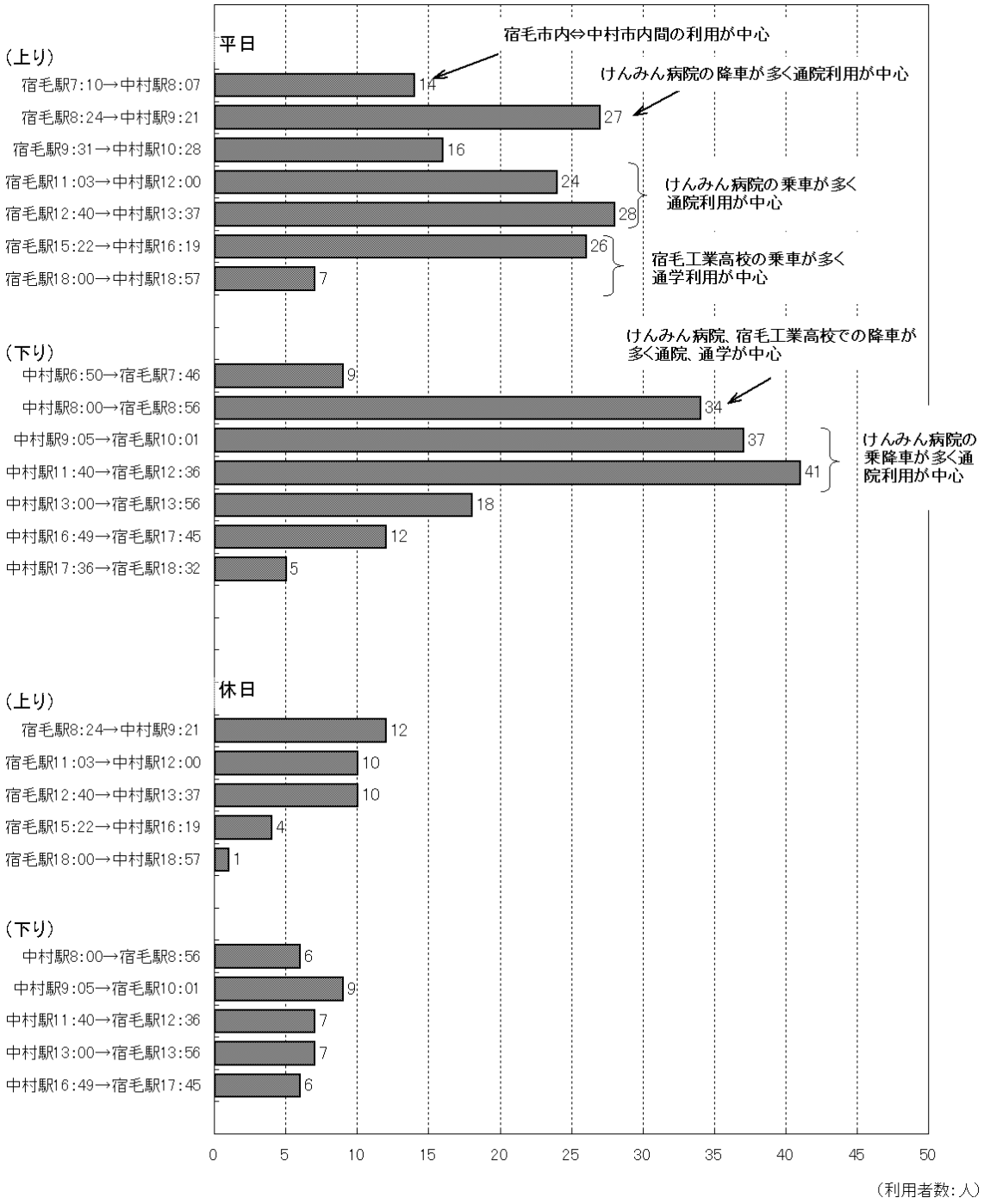
（出典）乗降調査　平成 20 年 10 月 26 日（日）、27 日（月）実施

●宿毛線

・平日においては、通勤・通学利用に見られるような突出した朝夕のピークがなく、上り下りで大きく午前・午後に分かれピークが持続する状況にある。

・乗降者数をバス停別に見た場合、けんみん病院や宿毛工業高校での乗降者が多い便について通院・通学利用が中心である傾向は把握できるものの、通勤時間帯としてのピークがわかりにくい状況にある。

図表－４４　宿毛駅線の便別利用者数（平日・休日）



（出典）乗降調査　平成 20 年 10 月 26 日（日）、27 日（月）実施

３－２　廃止路線代替バス

（１）運行ルート

・以前、路線バスが運行されていたが、利用者の減少により廃止路線代替バス（以下「廃止代替バス」と呼ぶ）に切り替えられた路線があり、布・清水線、窪津線、有永・清水線が運行されている。

・このうち、布・清水線、窪津線は、路線バスと同じく高知西南交通（株）が運行しており、時刻表に路線バスとあわせて記載されているため、利用者は路線バスと同様に利用できる。

図表－４５　廃止代替バス

種　別	路線名	路　線	運　行　会　社
廃止代替	布・清水線	布～下ノ加江下浦	高知西南交通（株）
		布～清水バスセンター	
	窪津線	足摺岬～窪津～清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ (グリーンハイツ経由便あり)	
	有永・清水線	有永～竜串見残観光ハイヤー～斧積～清水バスセンター	竜串見残観光ハイヤー（有）

（資料）高知西南交通、竜串見残観光ハイヤー

（２）運行本数

・廃止代替バスは、路線バスに比べて、運行本数が少なく、また、布・清水線、有永・清水線は休日に運行していない。

図表－４６　運行本数　　**（単位：本）**

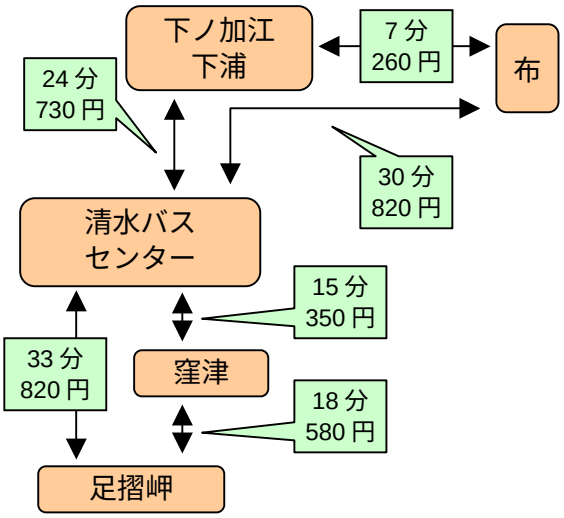
路　線	平日			休日		
	上り	下り	計	上り	下り	計
布・清水線	2	2	4	0	0	0
窪津線	5	6	11	4	5	9
有永・清水線	3	2.5	5.5	0	0	0

（資料）高知西南交通、竜串見残観光ハイヤー

（３）所要時間、運賃

・高知西南交通の運賃は対距離制の運賃となっている。

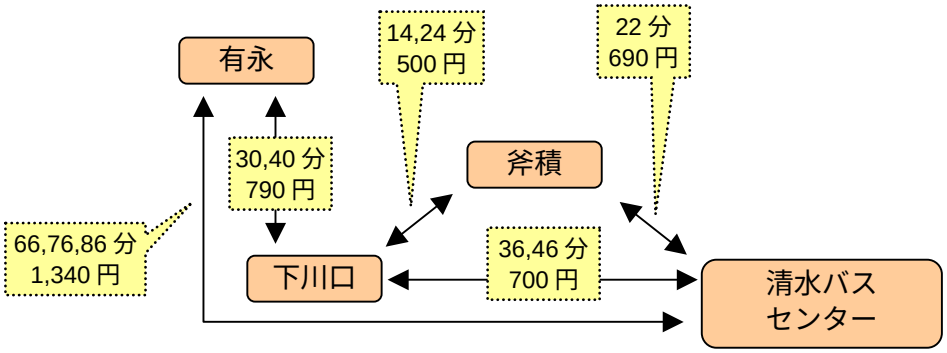
図表－４７　布・清水線（廃止代替）の主要区間の所要時間・運賃（片道）



（資料）高知西南交通

・有永・清水線の運賃は、３ つの対距離制運賃を組み合わせた、特殊な運賃体系となっており、運賃表を跨ぐと初乗り運賃が加算されるため割高となる。

図表－４８　有永・清水線（廃止代替）の主要区間の所要時間・運賃（片道）



益野橋	上野	斧積	三崎
	170	180	230
		270	320
			-

出合橋	珠々玉	有永
	200	230
		340

プラザパル（清水バスセンター）	益野橋	三崎	出合橋	坂井峠
	420	520	1,000	1,100
		180	730	830
			630	750
				210

（資料）竜串見残
観光ハイヤー

運賃表を跨ぐ場合は、各々の合計とする
例えば、プラザパルー斧積間は、プラザパルー益野橋（420円）＋益野橋ー斧積（270円）＝690円

・一部、同一ルートを運行する有永・清水線（廃止代替）と小才角線（路線バス）の運行状況を重ねると、朝の 7 時半ごろ下川口漁協前～清水バスセンター方向に両路線が併走している。

図表－４９　有永・清水線（廃止代替）・小才角線（路線バス）の運行状況

	清水バスセンター方向		宿毛駅方向	
	下川口漁協前※	清水バスセンター	清水バスセンター	下川口漁協前※
1	■7:23	■7:59	△6:30	△6:54
2	△7:33	△7:58	8:09	8:33
3	8:45	9:10	■8:15	■ﾊｲﾔｰ前　止
4	12:37	13:02	10:25	10:49
5	■12:54	■13:30	12:35	12:59
6	13:34	13:59	■13:30	■14:06
7	■15:16	■16:02	△14:45	△15:09
8	△17:02	△17:27	■16:02	■16:38
9	■17:38	■ﾊｲﾔｰ前　止	17:52	18:16
10	18:58	19:23		

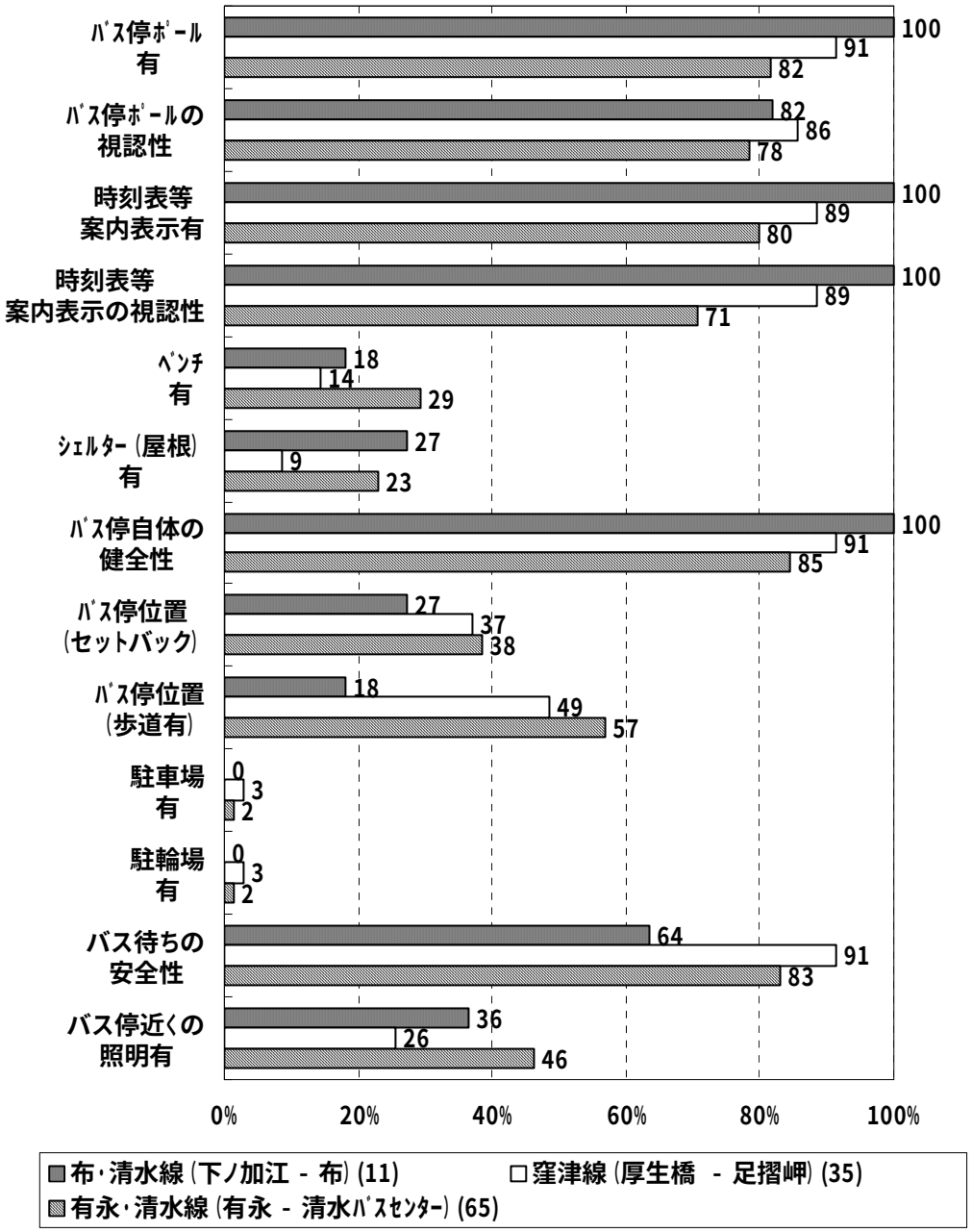
無印・△：小才角線（路線バス）、△付は土日祝運休、運賃 680 円
■：有永・清水線（廃止代替）、土日祝運休、運賃 680 円
※：有永・清水線は、「下川口漁協前」と約 700m 離れている「下川口」バス停の時刻。

（４）バス停の利用環境

・バス停ポールや時刻表など最低限必要とされる設備は整っている。

・ベンチやバスシェルターなどの快適設備に関する整備率は低く、特に布線において、整備率が低い。

図表－５０　バス停の利用環境（廃止代替バス）



（出典）バス停調査 平成 20 年 10,11 月実施、(　)内はバス停数、各路線で重複あり

図表－５１　バス停の屋根・ベンチ設置状況（廃止代替バス）

布・清水線	下り		上り	
	屋根	ベンチ	屋根	ベンチ
小学校前	×	×	○	×
下ノ加江下浦	×	×	○	○
弘小路	-	-	×	×
漁協前	-	-	×	×
出口	-	-	×	×
深谷	×	×	-	-
長笹	×	×	-	-
長笹分岐	-	-	×	×
布	-	-	○	○

有永・清水線	下り		上り	
	屋根	ベンチ	屋根	ベンチ
有永	-	-	○	○
有永橋	-	-	×	×
出合橋	-	-	○	×
坂井	○	○	-	-
坂井峠	-	-	×	×
長瀬第一	-	-	×	×
ウドノ川	-	-	-	-
上の段第一	-	-	×	×
区長場前(宗呂上)	×	○	×	×
宗呂	×	○	×	×
宗呂神社前	-	-	×	×
宮野	-	-	○	○
下川口中学校前	-	-	×	×
火の口	-	-	×	×
宮前	-	-	×	×
下川口	-	-	×	×
下川口漁協前	×	×	○	○
城山～三崎	小才角線参照			
斧積	-	-	○	○
上野	-	-	○	○
益野橋～清水 BC	小才角線参照			

窪津線	下り		上り	
	屋根	ベンチ	屋根	ベンチ
清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	-	-	○	○
厚生橋	○	○	×	×
浦尻橋	×	×	×	×
浦尻一本松	×	×	×	×
浦尻	×	×	×	×
グリーンハイツ	○	○	×	×
浦尻峠	-	-	×	×
以布利分岐	×	×	-	-
トドン谷	-	-	×	×
窪津西口	-	-	×	×
窪津	×	×	×	○
窪津近道	×	×	-	-
窪津小学校前	-	-	○	○
権現	×	×	-	-
権現西	×	×	-	-
柳駄馬	×	×	-	-
下灘	×	×	-	-
神社前	-	-	×	×
津呂	-	-	×	×
津呂保育園前	×	×	-	-
大谷西口	-	-	×	×
大谷	-	-	×	×
マホーランカーブ	-	-	×	×
赤礁一本松	-	-	×	×
赤礁東	×	×	-	-
赤礁	-	-	×	×
シシカコイ	×	×	-	-
大カーブ	×	×	-	-
足摺東口	×	×	-	-
足摺岬	×	○	-	-

図表－５２　主要バス停

有永（有永・清水線）

布（布・清水線）

（５）情報提供

・西南交通の廃止代替バス（布・清水線、窪津線）については、国庫補助路線と併せて１つの時刻表が作成されており、インターネットや紙媒体で配布されている。

・有永・清水線については、土佐清水市の広報誌に時刻表を掲載するなどの情報提供が行われている。

清水～上野・斧積～宗呂～有永・坂井峠方面バス時刻表

※平日運行（土・日・祝日運休）

○清水方面行き

有　永	6：43		14：36	17：08
坂井峠	7：03		14：56	‖
出会橋	7：08		15：01	17：23
上の段第一	7：14	12：45	15：07	17：29
宗呂下	7：18	12：49	15：11	17：33
下川口	7：23	12：54	15：16	17：38
竜串見残観光ハイヤー前	7：29	13：00	15：32	17：44
三　崎	7：31	13：02	15：34	止
斧　積	7：37	13：08	15：40	
上　野	7：41	13：12	15：44	
益　野	7：45	13：16	15：48	
松　崎	7：50	13：21	15：53	
養　老	7：52	13：23	15：55	
加久見橋	7：55	13：26	15：58	
清水バスセンター	7：59	13：30	16：02	

○三崎・下川口・有永方面行き

清水バスセンター	8：15	13：30	16：02	
加久見橋	8：19	13：34	16：06	
養　老	8：22	13：37	16：09	
松　崎	8：24	13：39	16：11	
益　野	8：29	13：44	16：16	
上　野	8：33	13：48	16：20	
斧　積	8：37	13：52	16：24	
三　崎	8：43	13：58	16：30	
竜串見残観光ハイヤー前	8：45	14：00	16：32	
下川口	止	14：06	16：38	
宗呂下		14：11	16：43	
上の段第一		14：15	16：47	
出会橋		14：21	16：53	
有　永		14：36	17：08	

廃止路線代替バス

有永・清水線の運行時刻のお知らせ

市では、平成17年4月から有永・坂井峠～斧積・上野～清水を結ぶ路線バスを龍串見残観光ハイヤーに依頼し運行しています。

今後も、バスの安全運行と利用者の利便性の向上に努めますので皆様のご理解ご協力をお願いいたします。

（資料）土佐清水市

（６）利用者数

・平成 19 年度の廃止代替バスの利用者数は、32,860 人であった。

図表－５３　廃止代替バスの利用者数（平成 19 年）

路　線	運行事業者	利用者数（人・年）
布・清水線	高知西南交通（株）	1,878
窪津線		25,461
有永・清水線	竜串見残しハイヤー（有）	5,521
合　計		32,860

（資料）土佐清水市

３－３　鉄道・路線バス・廃止代替バスの接続

土佐清水市住民が利用する公共交通機関（鉄道・路線バス・廃止代替バス）の接続を、下記の２２パターンに整理した。

これらの接続状況（待ち時間等）を次ページ以降に整理した。

図表－５４　公共交通機関の接続パターン

種別	NO.	方向	端末 交通		乗継	広域 交通	
			路線名	出発地	場所	路線名	行き先
路線バス ⇔ 鉄道	1	行き	足摺岬線	足摺	中村駅	中村線（鉄道）	高知
	2	帰り					
	3	行き	小才角線	清水 BC	宿毛駅	宿毛線（鉄道）	高知
	4	帰り					
路線バス ⇔ 路線バス	5	行き	足摺岬線	足摺岬	中村駅	宿毛線	宿毛駅
	6	帰り					
	7	行き	小才角線	清水 BC	宿毛駅	宿毛線	中村駅
	8	帰り					
	9	行き	宿毛線	宿毛	清水 BC	足摺岬線	中村駅
	10	帰り					
廃止代替 バス ⇔ 路線バス	11	行き	窪津線	足摺岬	清水 BC	足摺岬線	中村駅
	12	帰り					
	13	行き	窪津線	足摺岬	清水 BC	小才角線	宿毛駅
	14	帰り					
	15	行き	有永･清水線	有永	清水 BC	足摺岬線	中村駅
	16	帰り					
	17	行き	布･清水線	布	下ノ加江下浦	足摺岬線	中村駅
	18	帰り					
	19	行き	布･清水線	布	下ノ加江下浦	足摺岬線	清水 BC
	20	帰り					
	21	行き	有永･清水線	有永	下川口	小才角線	宿毛駅
	22	帰り					

（1）鉄道と路線バスの接続

待ち時間の凡例

	30分未満
	1時間未満
	1時間以上

＜中村駅＞

●バス（足摺岬線）→鉄道（中村線）

・利用イメージ：

土佐清水市住民が午前中に高知へ行き午後に帰ってくる

観光客が午前・昼頃の便で高知市方面から土佐清水市に来て、午後の便で高知方面へ帰る

・接続状況：

比較的、待ち時間が少なくスムーズである

朝の鉄道から路線バスへの接続が悪いものの、利用イメージから考えると、その時間帯はあまり利用されないと考えられる

■バス（足摺岬線）→鉄道（中村線）　高知　行き

足摺岬　→		中村駅	→ 窪川駅（上り）	
備考	着	待ち時間	発	備考
			6:12	南風6号
			6:45	
日･祝運休	7:55	0:09	8:04	南風10号
			8:13	
	9:00	0:22	9:22	南風12号
	10:35	0:34	11:09	南風16号
	11:35	0:28	12:03	
	12:55	0:30	13:25	南風20号
	14:57	0:13	15:10	南風24号
			15:31	
	16:25	0:21	16:46	南風26号
			16:59	
	17:30	0:15	17:45	南風28号
			18:48	
	19:18	0:15	19:33	しまんと10号
			20:18	土･日･休日運休
			21:46	

■鉄道（中村線）→バス（足摺岬線）高知　帰り

窪川駅（下り）　→		中村駅	→ 足摺岬	
備考	着	待ち時間	発	備考
	7:16	1:14		
	7:57	0:33	8:30	
	9:00	1:33		
しまんと1号	10:01	0:32	10:33	
			11:15	土･日･祝運休
南風1号	11:30	0:35	12:05	
	13:08	0:37		
南風3号	13:23	0:22	13:45	
あしずり	15:31	0:07	15:38	
			16:24	土･日･祝運休
	16:37	0:58		
南風11号	17:25	0:10	17:35	
	18:10	0:50		
南風13号	18:44	0:16	19:00	
	19:58			
南風17号	20:44			
南風19号	21:41			
南風23号	23:35			

●バス（足摺岬線）→鉄道（宿毛線）

・利用イメージ：路線バスの並行区間であるため、鉄道との乗り継ぎは少ないと考えられる

・接続状況：路線バスから鉄道への接続が悪い。鉄道から路線バスへの接続は比較的良い

■バス（足摺岬線）→鉄道（宿毛線）宿毛　行き

足摺岬　→		中村駅	→ 宿毛駅（下り）	
備考	着	待ち時間	発	備考
			6:36	
			7:17	
日･祝運休	7:55	0:06	8:01	
	9:00	1:04	10:04	
	10:35	0:57	11:32	
	11:35	1:53	13:28	
	12:55	0:33		
	14:57	0:39	15:36	
	16:25	1:05	17:30	
	17:30	1:15	18:45	南風13号
			19:08	土･日･休日運休
	19:18	0:59	20:17	
			20:46	南風17号
			21:50	
			23:38	

■鉄道（宿毛線）→バス（足摺岬線）宿毛　帰り

宿毛駅（上り）　→		中村駅	→ 足摺岬	
備考	着	待ち時間	発	備考
	6:09	2:21		
	7:06	1:24		
	7:48	0:42		
	8:28	0:02	8:30	
南風12号	9:21	1:12	10:33	
	11:04	0:11	11:15	土･日･祝運休
		1:01	12:05	
	13:20	0:25	13:45	
	15:05	0:33	15:38	
			16:24	土･日･祝運休
	16:41	0:54	17:35	
	17:30	0:05		
	18:42	0:18	19:00	
しまんと10号	19:32			
土･日･休日運休	20:17			
	21:33			

待ち時間の凡例

	30分未満
	1時間未満
	1時間以上

＜宿毛駅＞

●バス（小才角線）→鉄道（宿毛線）

・利用イメージ：路線バスの並行区間であるため、鉄道との乗り継ぎは少ないと考えられる

・接続状況：夕方の接続は比較的良いが、昼過ぎまでの接続がやや悪い

■バス（小才角線）→鉄道（宿毛線）中村　行き

清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ →		宿毛駅	→ 中村駅（上り）	
備考	着	待ち時間	発	備考
			5:39	
			6:36	
			7:18	
土･日･祝運休	7:47	0:09	7:56	
			9:04	南風12号
	9:26	1:08	10:34	
	11:42	1:08	12:50	
	13:52	0:43	14:35	
土･日･祝運休	16:02	0:09	16:11	
			17:00	
			18:12	
	19:09	0:06	19:15	しまんと10号
			19:47	土･日･休日運休
			21:03	

■鉄道（宿毛線）→バス（小才角線）中村　帰り

中村駅（下り） →		宿毛駅	→ 清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	
備考	着	待ち時間	発	備考
			6:40	土･日･祝運休
	7:09	0:43	7:52	
	7:50	3:54		
	8:31	3:13		
	10:34	1:10	11:44	
	12:02	0:39	12:41	
	13:58	2:11		
	16:06	0:03	16:09	土･日･祝運休
	18:00	0:05	18:05	
南風13号	19:02			
土･日･休日運休	19:41			
	20:47			
南風17号	21:02			
	22:20			
	0:08			

（2）路線バス同士の接続

＜中村駅＞

●バス（足摺岬線）→バス（宿毛線）

・利用イメージ：土佐清水市住民（足摺岬線沿線）がけんみん病院等へ行く

・接続状況：一部、接続の悪い便があるものの、比較的スムーズである

■バス（足摺岬線）→バス（宿毛線）宿毛　行き

足摺岬 →		中村駅	→ 宿毛駅	
備考	着	待ち時間	発	備考
			6:50	土･日･祝運休
日･祝運休	7:55	0:05	8:00	
	9:00	0:05	9:05	
	10:35	1:05		
	11:35	0:05	11:40	
	12:55	0:05	13:00	
	14:57	1:52		
	16:25	0:24	16:49	
	17:30	0:06	17:36	土･日･祝運休
	19:18			

■バス（宿毛線）→バス（足摺岬線）宿毛　帰り

宿毛駅 →		中村駅	→ 足摺岬	
備考	着	待ち時間	発	備考
土･日･祝運休	8:07	0:23	8:30	
	9:21	1:12		
土･日･祝運休	10:28	0:05	10:33	
			11:15	土･日･祝運休
	12:00	0:05	12:05	
	13:37	0:08	13:45	
			15:38	
	16:19	0:05	16:24	土･日･祝運休
		1:16	17:35	
	18:57	0:03	19:00	

＜宿毛駅＞

●バス（小才角線）→バス（宿毛線）

・利用イメージ：土佐清水市住民（小才角線沿線）がけんみん病院等へ行く

・接続状況：行き、帰りとも接続の良い便はあるが、便数は限られる

土･日･祝には、行きの接続の良い便がない

■バス（小才角線）→バス（宿毛線）中村　行き

清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ →		宿毛駅	→ 中村駅	
備考	着	待ち時間	発	備考
			7:10	土･日･祝運休
土･日･祝運休	7:47	0:37	8:24	
	9:26	0:05	9:31	土･日･祝運休
		1:37	11:03	
	11:42	0:58	12:40	
	13:52	1:30	15:22	
土･日･祝運休	16:02	1:58	18:00	
	19:09			

■バス（宿毛線）→バス（小才角線）中村　帰り

中村駅 →		宿毛駅	→ 清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	
備考	着	待ち時間	発	備考
			6:40	土･日･祝運休
土･日･祝運休	7:46	0:06	7:52	
	8:56	2:48		
	10:01	1:43	11:44	
	12:36	0:05	12:41	
	13:56	2:13	16:09	土･日･祝運休
	17:45	0:20	18:05	
土･日･祝運休	18:32			

＜清水バスセンター＞

待ち時間の凡例

	30分未満
	1時間未満
	1時間以上

●バス（小才角線）→バス（足摺岬線中村方面）

・利用イメージ：

土佐清水市住民（小才角線沿線）が、中村へ行く

観光客が、竜串・見残しへ行く

・接続状況：小才角線から足摺岬線へは、朝、昼に 1 便ずつ接続の良い便がある

足摺岬線から小才角線への接続は、14:41 に接続の良い便が 1 便あるのみである

■バス（小才角線）→バス（足摺岬線）中村　行き

宿毛駅 →		清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	→ 中村駅	
備考	着	待ち時間	発	備考
			7:00	日･祝運休
土･日･祝運休	7:58	0:07	8:05	
	9:10	0:30	9:40	
			10:40	
			12:00	
	13:02	1:00		
	13:59	0:03	14:02	
			15:30	
			16:35	
土･日･祝運休	17:27	0:56	18:23	
	19:23			

■バス（足摺岬線）→バス（小才角線）中村　帰り

中村駅 →		清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	→ 宿毛駅	
備考	着	待ち時間	発	備考
			6:30	土･日･祝運休
			8:09	
	9:26	0:59	10:25	
	11:29	2:06		
土･日･祝運休	12:11	1:24		
	13:01	0:34	13:35	
	14:41	0:04	14:45	土･日･祝運休
	16:34	1:18		
土･日･祝運休	17:20	0:32	17:52	
	18:31			
	19:56			

●バス（小才角線）→バス（足摺岬線足摺岬方面）

・利用イメージ：観光客が足摺岬と竜串・見残しを行き来する

・接続状況：昼頃までは、接続の良い便が数便あるが、午後は接続の良い便がない

■バス（小才角線）→バス（足摺岬線）足摺岬　行き

宿毛駅 →		清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	→ 足摺岬	
備考	着	待ち時間	発	備考
土･日･祝運休	7:58	1:33		
	9:10	0:21	9:31	
			11:34	
			12:16	土･日･祝運休
	13:02	0:04	13:06	
	13:59	0:47	14:46	
			16:34	
			17:20	土･日･祝運休
土･日･祝運休	17:27	1:04	18:31	
	19:23	0:33	19:56	

■バス（足摺岬線）→バス（小才角線）足摺岬　帰り

足摺岬 →		清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	→ 宿毛駅	
備考	着	待ち時間	発	備考
			6:30	土･日･祝運休
日･祝運休	7:00	1:09		
	8:00	0:09	8:09	
	9:35	0:50	10:25	
	10:35	2:00		
	11:55	0:40	12:35	
	13:57	0:48	14:45	土･日･祝運休
	15:25	2:27		
	16:30	1:22	17:52	
	18:23			

（3）廃止代替バスと路線バスの接続

待ち時間の凡例

	30分未満
	1時間未満
	1時間以上

＜清水バスセンター＞

●廃止代替バス（窪津線）→バス（中村駅）

・利用イメージ：窪津等の住民が中村へ行く

・接続状況：行きは朝１便、帰りは昼以降の３便の待ち時間が短く、接続は概ね良い

■廃止代替バス（窪津線）→バス（足摺岬線）中村　行き

足摺岬・窪津　→		清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	→ 中村駅	
備考	着	待ち時間	発	備考
			7:00	日曜・祝日運休
日曜・祝日運休	7:56	0:09	8:05	
	8:34	1:06	9:40	
	10:10	0:30	10:40	
			12:00	
			14:02	
	14:36	0:54	15:30	
			16:35	
	17:51	0:32	18:23	

■バス（足摺岬線）→廃止代替バス（窪津線）中村　帰り

中村駅　→		清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	→ 窪津・足摺岬	
備考	着	待ち時間	発	備考
			8:05	日曜・祝日運休
			8:46	日・祝のみ運休
	9:26	0:54	10:20	
	11:29	1:53		
土・日・祝運休	12:11	1:11		
	13:01	0:21	13:22	
	14:41	1:56		
	16:34	0:03	16:37	
土・日・祝運休	17:20	0:07	17:27	
	18:31			
	19:56			

●廃止代替バス（窪津線）→バス（宿毛駅）

・利用イメージ：窪津等の住民が大月・宿毛方面へ行く

・接続状況：行き、帰りとも待ち時間の短い便が多く、接続は概ね良い

■廃止代替バス（窪津線）→バス（小才角線）宿毛　行き

足摺岬・窪津　→		清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	→ 宿毛駅	
備考	着	待ち時間	発	備考
			6:30	土・日・祝運休
日曜・祝日運休	7:56	0:13	8:09	
	8:34	1:51		
	10:10	0:15	10:25	
			12:35	
	14:36	0:09	14:45	土・日・祝運休
	17:51	0:01	17:52	

■バス（小才角線）→廃止代替バス（窪津線）宿毛　帰り

宿毛駅　→		清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	→ 窪津・足摺岬	
備考	着	待ち時間	発	備考
土・日・祝運休	7:58	0:07	8:05	日・祝運休
			8:46	日・祝のみ運休
	9:10	1:10	10:20	
	13:02	0:20	13:22	
	13:59	2:38	16:37	
土・日・祝運休	17:27	0:00	17:27	
	19:23			

●廃止代替バス（有永・清水線）→バス（足摺岬線）

・利用イメージ：宗呂・斧積等の住民が中村へ行く

・接続状況：帰宅するための夕方の便が、うまく接続しないため、中村へ行くには利用しにくい

■廃止代替バス（有永・清水線）→バス（足摺岬線）中村　行き

有永　→		清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	→ 中村駅	
備考	着	待ち時間	発	備考
			7:00	日・祝運休
	7:59	0:06	8:05	
			9:40	
			10:40	
			12:00	
上の段第一　発	13:30	0:32	14:02	
			15:30	
	16:02	0:33	16:35	
			18:23	

■バス（足摺岬線）→廃止代替バス（有永・清水線）中村　帰り

中村駅　→		清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	→ 有永	
備考	着	待ち時間	発	備考
			8:15	下川口　止
	9:26	4:04		
	11:29	2:01		
土・日・祝運休	12:11	1:19		
	13:01	0:29	13:30	
	14:41	1:21	16:02	
	16:34			
土・日・祝運休	17:20			
	18:31			
	19:56			

待ち時間の凡例

	30分未満
	1時間未満
	1時間以上

＜下ノ加江下浦＞

●廃止代替バス（布・清水線）→バス（足摺岬線中村方面）

・利用イメージ：布住民が、中村へ行く

・接続状況：朝１便、夕１便しか利用できないが接続は良い

■廃止代替バス（布・清水線）→バス（足摺岬線）中村　行き

布 →		下ノ加江下浦	→ 中村駅	
備考	着	待ち時間	発	備考
日・祝運休、終点：清水BC	7:21	0:03	7:24	日・祝運休
			8:29	
			10:04	
			11:04	
			12:24	
			14:26	
			15:54	
			16:59	
日・祝運休	18:24	0:23	18:47	

■バス（足摺岬線）→廃止代替バス（布・清水線）中村　帰り

中村駅 →		下ノ加江下浦	→ 布	
備考	着	待ち時間	発	備考
			7:04	土・日・祝運休
	9:01	9:06		
	11:04	7:03		
土・日・祝運休	11:46	6:21		
	12:36	5:31		
	14:16	3:51		
	16:09	1:58		
土・日・祝運休	16:55	1:12		
	18:06	0:01	18:07	日・祝運休
	19:31			

●廃止代替バス（布・清水線）→バス（足摺岬線足摺岬方面）

・利用イメージ：布住民が、清水市街、足摺岬へ行く

・接続状況：朝１便、夕１便は清水バスセンターまで、直接行くことができる

　　足摺岬に行く場合は、帰りの待ち時間が長い

■廃止代替バス（布・清水線）→バス（足摺岬線）足摺岬　行き

布 →		下ノ加江下浦	→ 足摺岬	
備考	着	待ち時間	発	備考
日・祝運休、終点：清水BC	7:21	0:03	7:24	日・祝運休
			8:29	
			10:04	
			11:04	
			12:24	
			14:26	
			15:54	
			16:59	
日・祝運休	18:24	0:23	18:47	

■バス（足摺岬線）→廃止代替バス（布・清水線）足摺岬　帰り

足摺岬 →		下ノ加江下浦	→ 布	
備考	着	待ち時間	発	備考
			7:04	土・日・祝運休
日・祝運休	7:24	10:43		
	8:29	9:38		
	10:04	8:03		
	11:04	7:03		
	12:24	5:43		
	14:26	3:41		
	15:54	2:13		
	16:59	1:08	18:07	日・祝運休、始発：清水BC
	18:47			

＜下川口＞

●廃止代替バス（有永・清水線）→バス（小才角線）

・利用イメージ：宗呂等の住民が、大月・宿毛へ行く

・接続状況：帰りの夕方の便が接続しないため、利用することは難しい

■廃止代替バス（有永・清水線）→バス（小才角線）宿毛　行き

有永 →		下川口	→ 宿毛駅	
備考	着	待ち時間	発	備考
			6:54	土・日・祝運休
	7:23	1:10	8:33	
			10:49	
上の段第一　発	12:54	0:05	12:59	
			15:09	土・日・祝運休
	15:16	3:00		
	17:38	0:38	18:16	

■バス（小才角線）→廃止代替バス（有永・清水線）宿毛　帰り

宿毛駅 →		下川口	→ 有永	
備考	着	待ち時間	発	備考
土・日・祝運休	7:33	6:33		
	8:45	5:21		
	12:37	1:29		
	13:34	0:32	14:06	
			16:38	
土・日・祝運休	17:02			
	18:58			

３－４　通園･通学バスの状況

・通園・通学のため、８台の車両を使って、朝・夕の送迎が実施されている。

・土曜日、水曜日を除いて、昼間の時間帯は車両を送迎に使用していない。

図表－５５　スクールバス各車両の運行ルート・運行時間

車両	保育所・学校	出発地	運　行時　間	
			朝	夕
１号車	下ノ加江中学校 下ノ加江保育園	立石 布	7:20 ～ 8:20	16:00 ～ 19:25 12:00 ～ 12:10(土曜)
２号車	浦尻保育園	大谷	7:55 ～ 8:25	16:00 ～ 16:20 12:00 ～ 12:30(土曜)
３号車	旭保育園	大岐	7:45 ～ 8:30	16:00 ～ 16:30 12:00 ～ 12:30(土曜)
４号車	三崎保育園	上野	8:10 ～ 8:30	16:00 ～ 16:20 12:00 ～ 12:20(土曜)
テルメ車	足摺岬保育園 足摺岬小学校	松尾	7:40 ～ 8:45	14:50 ～ 16:50 12:00 ～ 12:20(土曜)
５号車	清水小学校	松崎台地	7:40 ～ 7:50	15:40 ～ 15:50 12:30 ～ 14:50(水曜)
６号車	宗呂小学校 下川口中学校 下川口保育園	有永 坂井 宗呂上	7:15 ～ 8:25	16:05 ～ 17:50 14:20 ～ 17:50(水曜) 12:00 ～ 12:20(土曜)
７号車	貝ノ川小学校 下川口中学校 下川口小学校	大津 貝ノ川	7:40 ～ 7:54	16:20 ～ 18:45 15:10 ～ 18:45(水曜)

（資料）土佐清水市

３－５　市保有車両の状況－スクールバス以外の車両（福祉バス等）

・土佐清水市が所有している車両については以下のとおりである。

車両名	大きさ	車両数
共生まちづくりバス	24 人乗り リフト付	1
特養バス	26 人乗り リフト付	1

３－６　域内病院関係車両の状況

・土佐清水市民が主に通院している病院の送迎車両については以下のとおりである。

病院名	送迎内容			車両数	運転手
	パターン	日時	日利用者数		
医療法人 次田会 足摺病院	患者送迎 病院＜－＞下川口方面	１回／月（月初） 迎：11 時半 送：終了後	約 5 人／回	１台 10 人乗り	２名
	患者送迎 病院＜－＞足摺岬方面	１回／週（火曜） 迎：11 時半 送：終了後	約 8 人／回	１台 10 人乗り	
	通所介護利用者送迎 病院＜－＞利用者宅	月～土曜日 迎：8 時半 送：16 時１０分	約 20 人／日	約５台	９名
医療法人 聖真会 渭南病院	患者送迎 病院＜－＞薬局	月～土曜日 朝 8 時半から 30 分間隔で 12 時まで計８回	不明	１台 ８人乗り	17 名
	通所介護利用者送迎 病院＜－＞利用者宅	月～土曜日 迎：8 時半 送：16 時	約 20 人／日	約８台	
医療法人 清悠会 松谷病院	患者送迎 病院＜－＞清水バスセンター	月～土曜日 朝 8 時 20 分から 30 分間隔で 12 時 20 分まで	５～６人／回	１台 10 人乗り	１名
	通所介護利用者送迎 病院＜－＞利用者宅	月～土曜日 迎：8 時半 送：16 時	約 25 人／日	約 19 台	７名

（資料）土佐清水市

4　公共交通の利用実態と市民意識

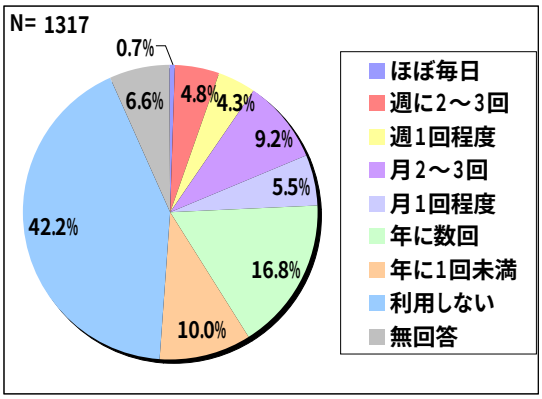
4－1　公共交通（バス）の利用状況

（1）土佐清水市民

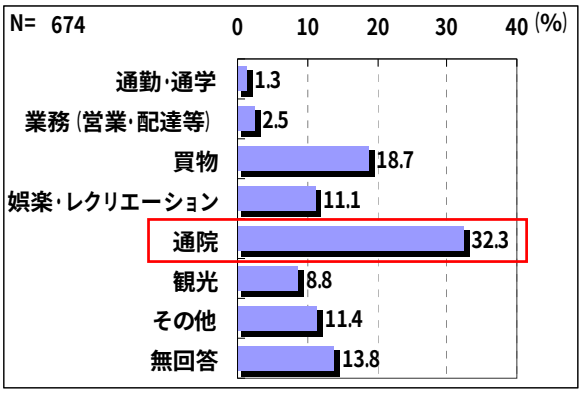
・バスを利用する主な目的は通院（32%）が最も多く、利用する理由は「他に交通手段がない」（46%）が最も多い。

・バスを利用しない人は４割を占め、利用しない理由としては「便数が少ない」（39%）、「行きたい所に行けない」（35%）が多い。

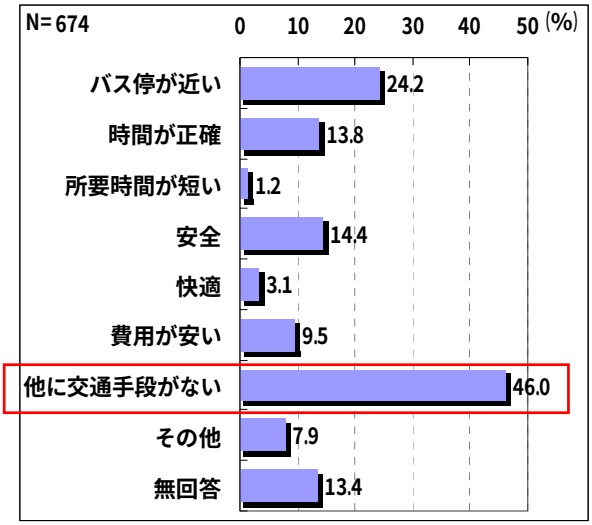
図表－５６　バスの利用頻度



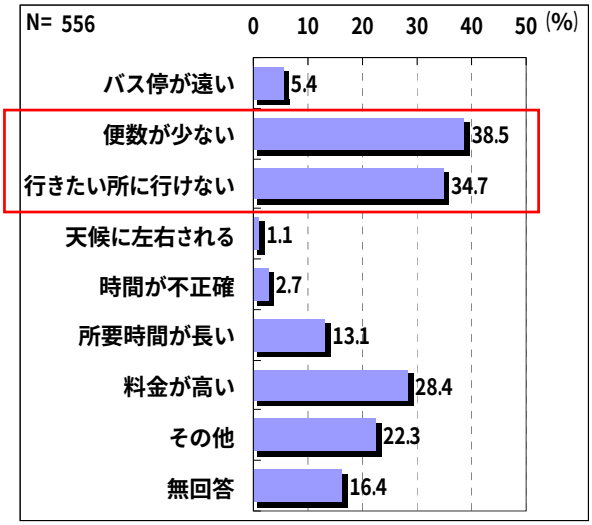
図表－５７　バスの利用目的



図表－５８　バスを利用する理由



図表－５９　バスを利用しない理由

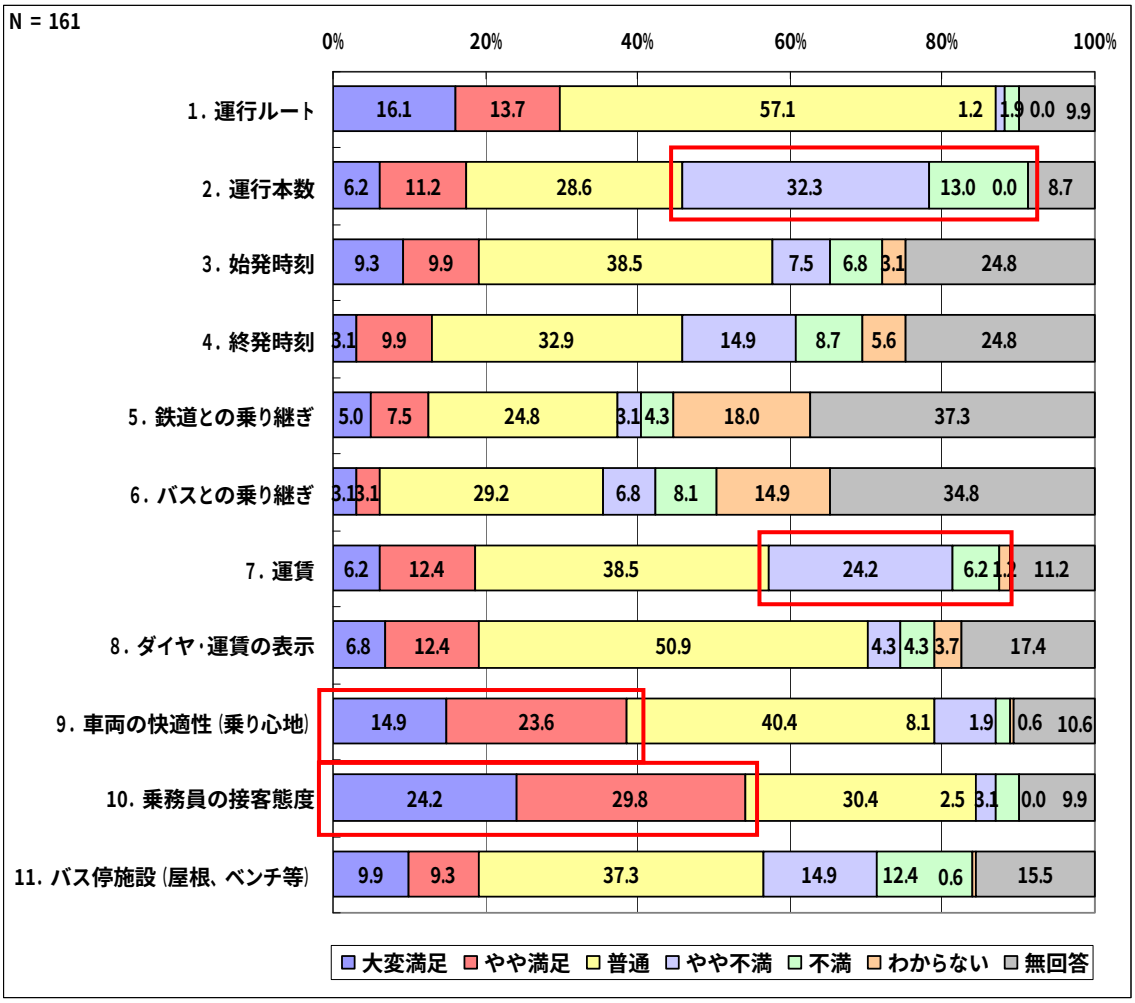


（２）バス利用者

・路線バスを利用された方の感想について、「乗務員の接客態度」や「車両の快適性（乗り心地）」は、満足の割合が比較的高い。

・一方で、「運行本数」や「運賃」については、不満の割合が比較的高い。

図表－６０　路線バスを利用された感想



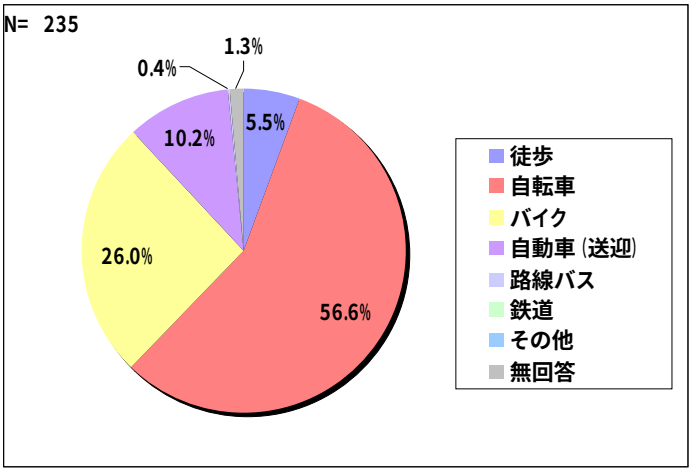
（３）清水高校生徒

・通学手段は、「自転車」（57%）と「バイク」（26%）が大半を占め、公共交通の利用はほとんど見られない。

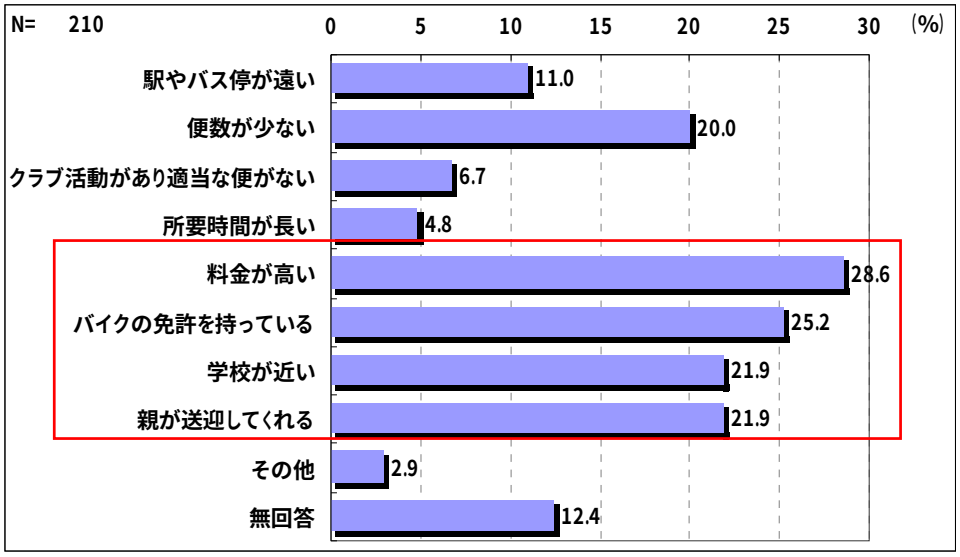
・バスを利用しない主な理由としては、「運賃が高い」（29%）、「バイクの免許を持っている」（25%）、「学校が近い」（22%）、「親が送迎してくれる」（22%）などが多い。

・休日の外出先は、「学校」（33%）、「市外」（21%）、「市役所周辺」（15%）が多く、交通手段は「自転車」（32%）、「家族の自動車」（31%）、「バイク」（28%）が多い。

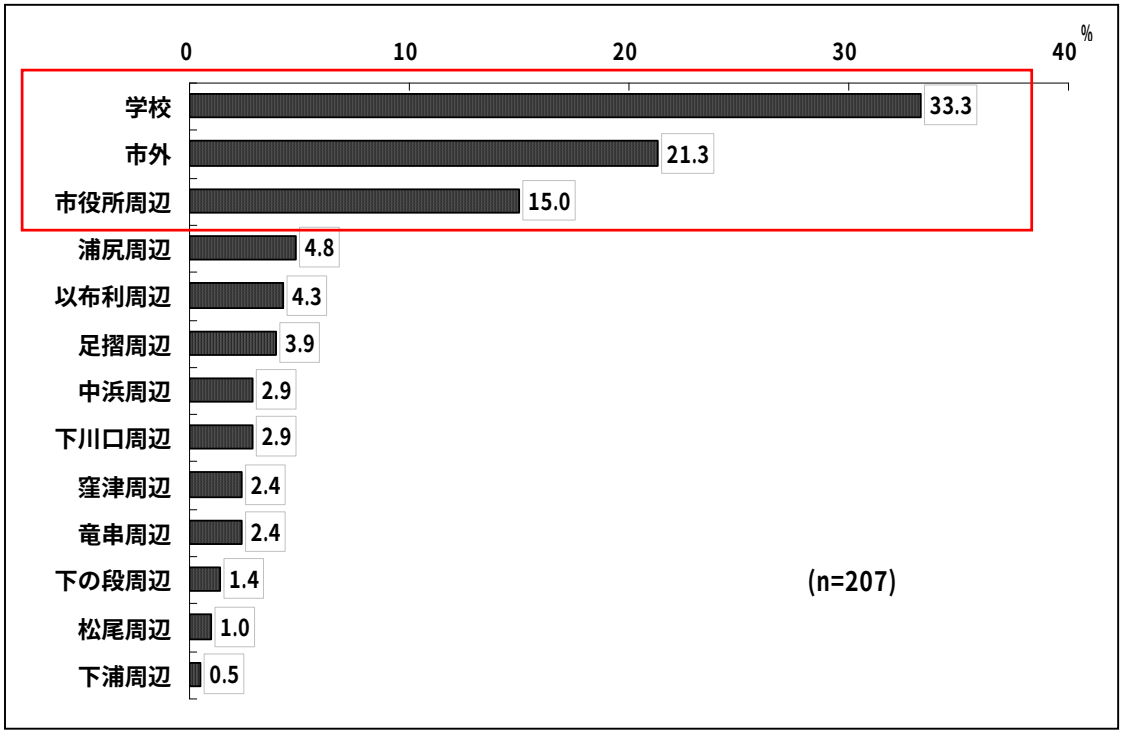
図表－６１　通学時の主な交通手段



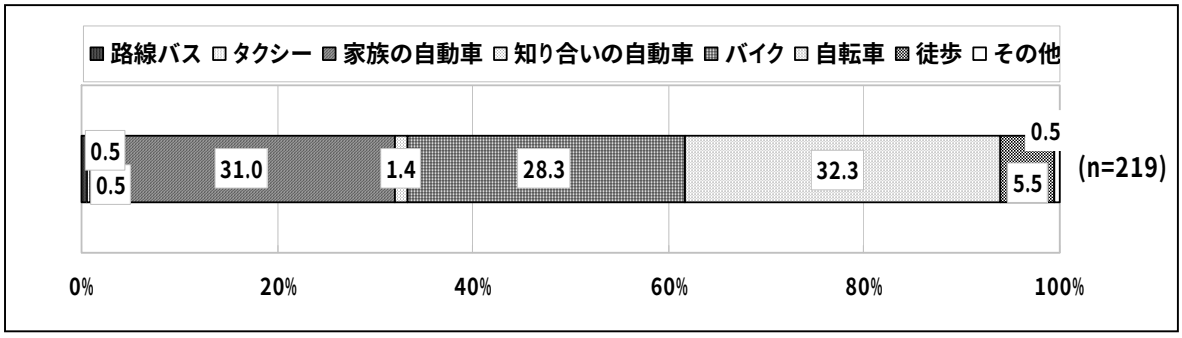
図表－６２　公共交通機関を利用しない理由



図表－６３　休日の主な外出先



図表－６４　休日外出時の主な交通手段

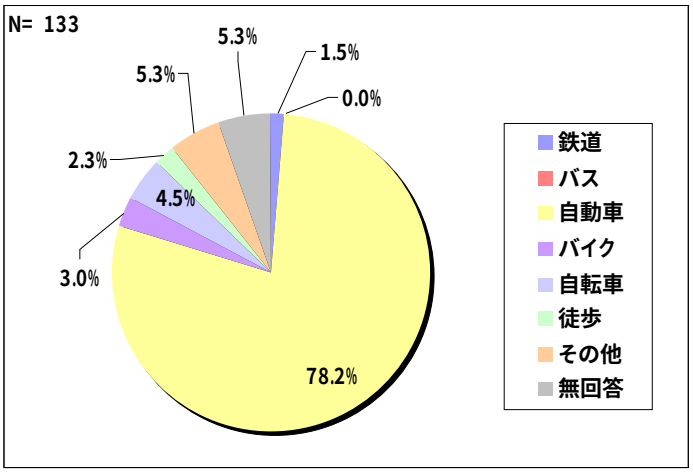


（４）市内事業所

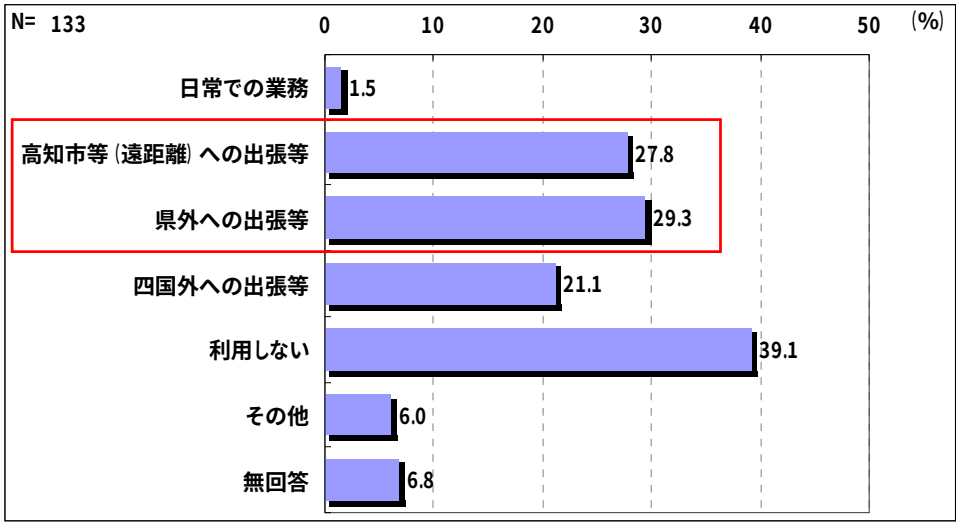
・日常業務における主な移動手段は、「自動車」（78%）が大半を占め、公共交通の利用はほとんど見られない。

・公共交通機関を利用する場面としては、「県外への出張等」（29%）、「高知市等（遠距離）への出張等」（28%）が多い。

図表－６５　日常業務における主な移動手段



図表－６６　公共交通機関を利用する場面



４－２　公共交通の維持と有効な施策・改善策

（１）土佐清水市民

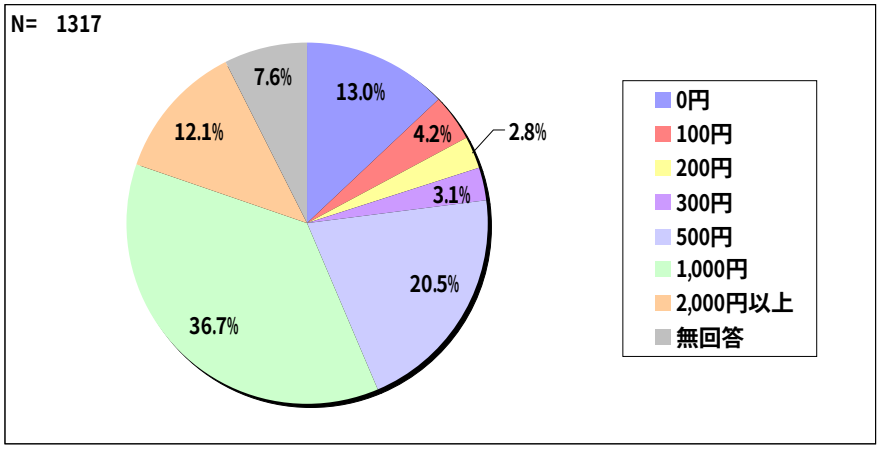
・公共交通の維持に対する住民意識は高く、年間 1,000 円負担しても良いという回答（37%）が最も多い。

・また、負担してもよい主な理由は、「運転できない高齢者や学童等の移動手段として必要だから」（46%）、「やや不便だが、他に交通手段がなく、廃止されると困るから」（23%）が多い。

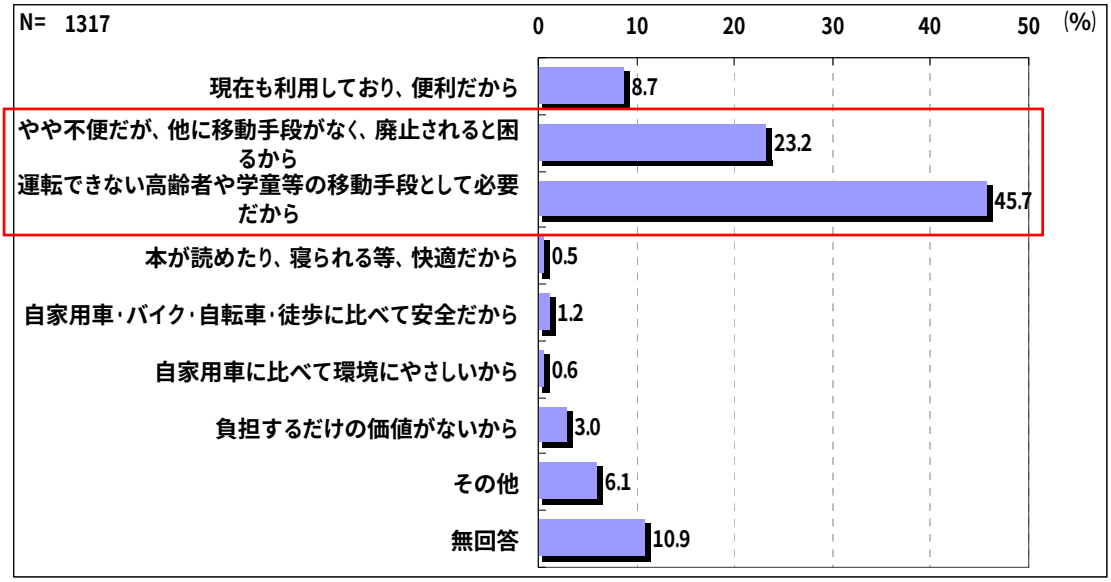
・公共交通を維持していくための方策としては、「行政による財政支援」（52%）、「公共交通を地域で支えていくという意識の醸成」（35%）が多い。

・また、公共交通機関を利用する又は利用し続けるための施策・改善策については、「運賃を安くする」（33%）、「新しい商業施設や病院等へ行けるようにする」（30%）、「運行本数を増やす」（29%）などが多い。

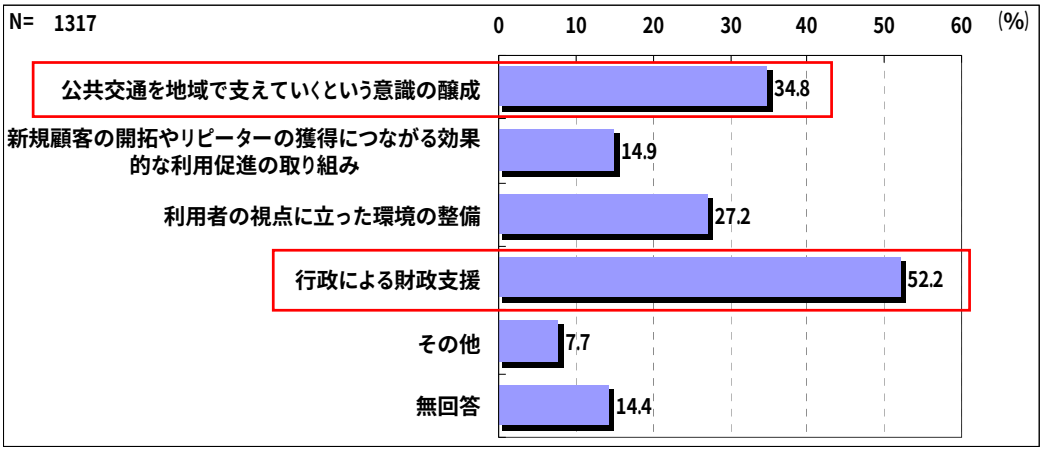
図表－６７　公共交通を維持していくための住民負担額（年間）



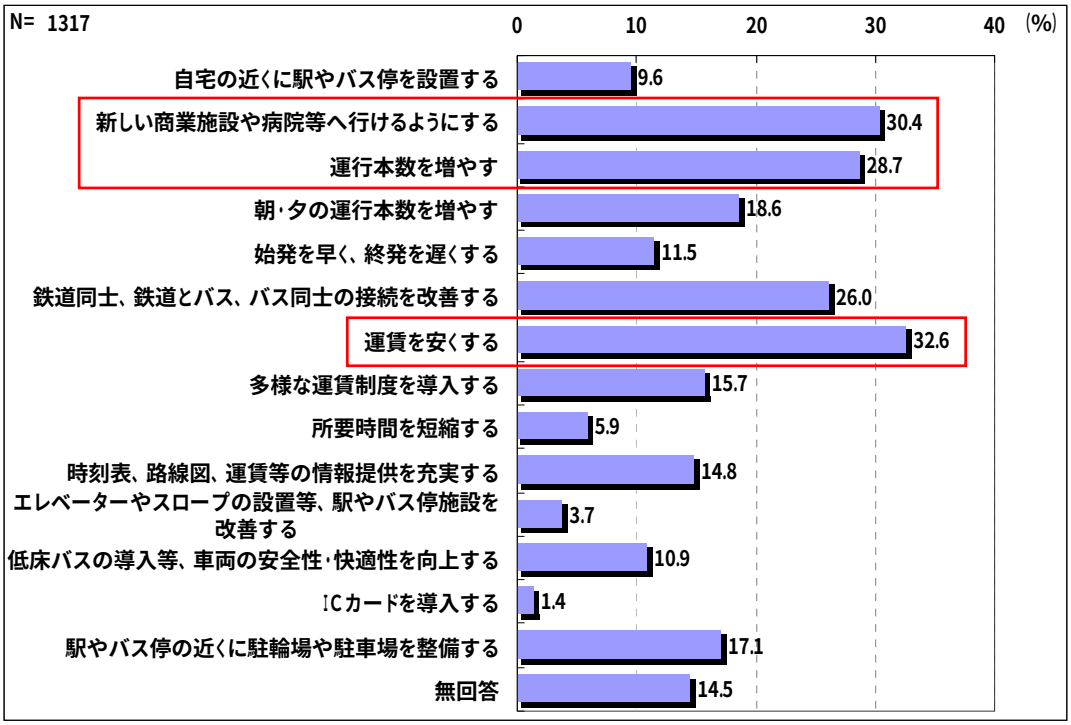
図表－６８　負担してもよい又は負担したくない理由



図表－６９　公共交通を維持していくための方策



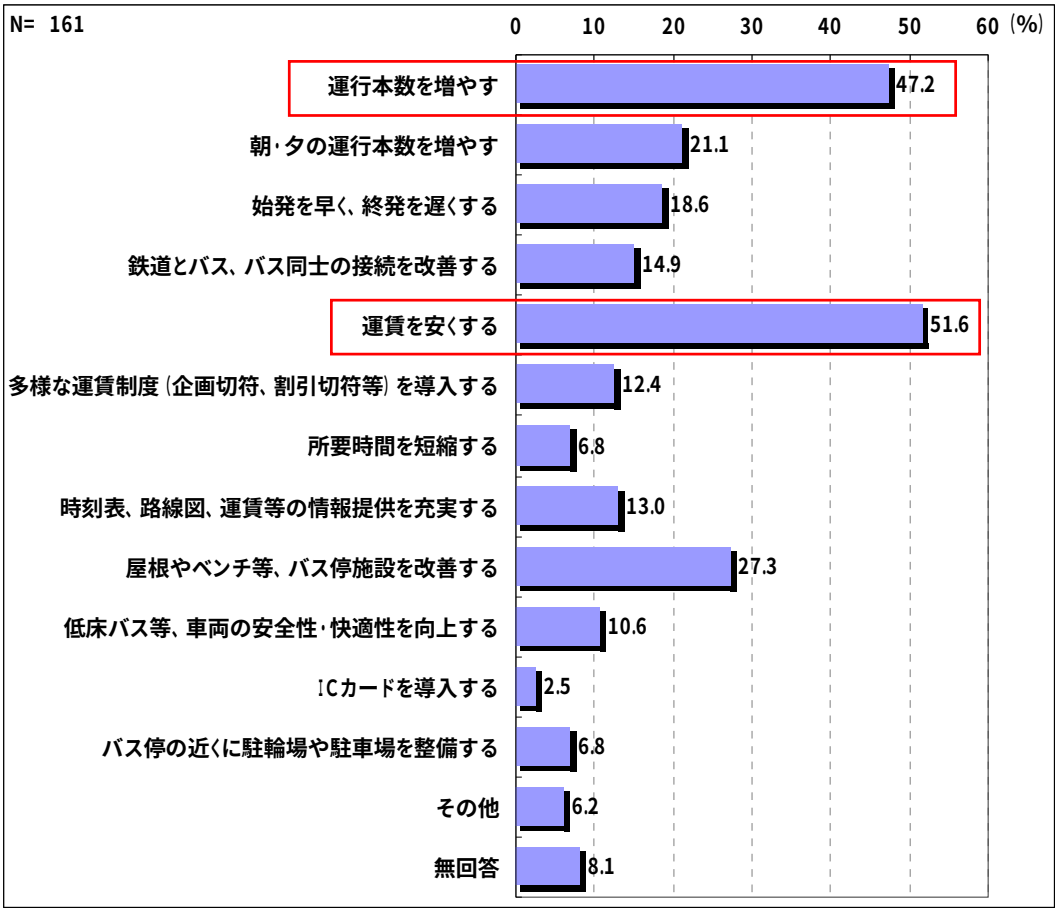
図表－７０　公共交通機関を利用する又は利用し続けるための施策・改善策



（２）バス利用者

・路線バスの利用者を増やすために必要な施策・改善策については、「運賃を安くする」（52％）、「運行本数を増やす」（47％）が多い。

図表－７１　路線バスの利用者を増やすために必要な施策・改善策



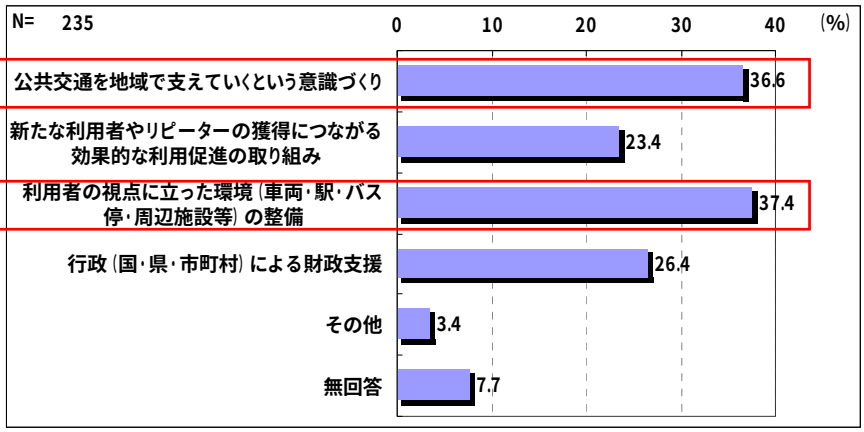
（３）清水高校生徒

・公共交通を維持していくための方策としては、「利用者の視点に立った環境の整備」（37%）、「公共交通を地域で支えていくという意識づくり」（37%）が多い。

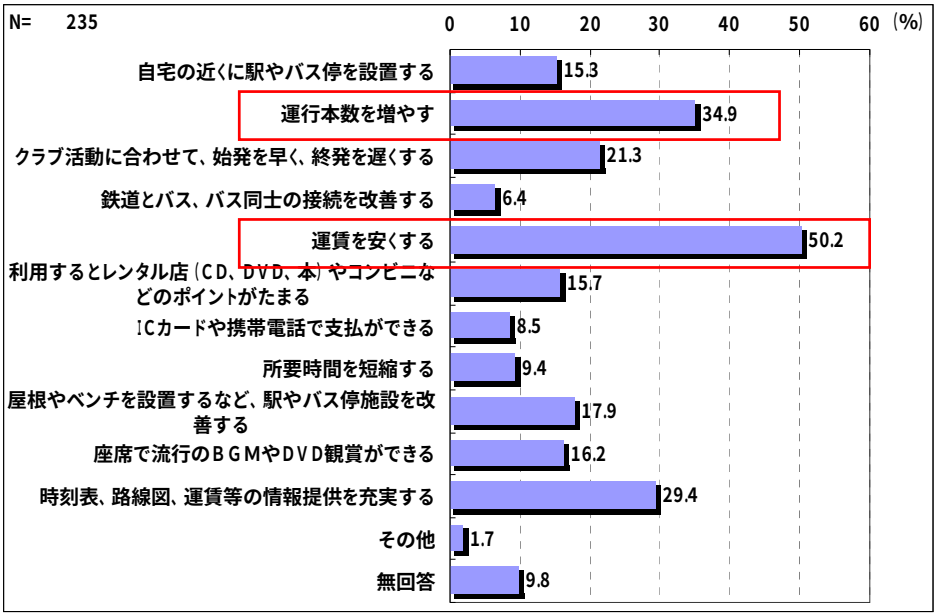
・また、通学時に公共交通機関を利用するための必要なサービス等については、「運賃を安くする」（50%）、「運行本数を増やす」（35%）が多い。

・通学時のバス利用については、「バス定期券が安く購入できる場合利用する」（13%）、「金額によって利用する」（17%）など、利用意向のある生徒が３割を占める。

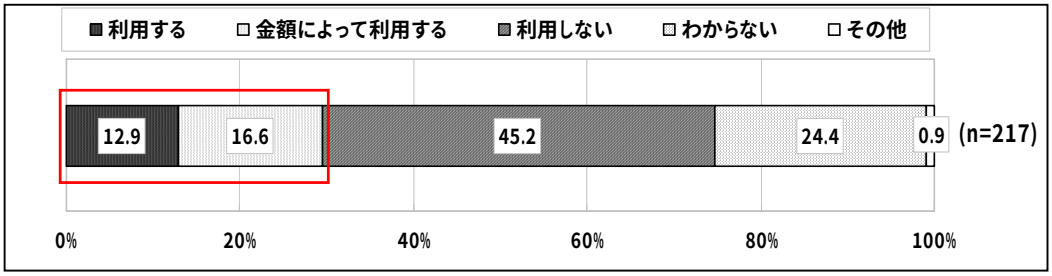
図表－７２　公共交通を維持していくための方策



図表－７３　通学時に公共交通機関を利用するための必要なサービス等



図表－７４　バス定期券が安く購入できる場合の通学時のバス利用

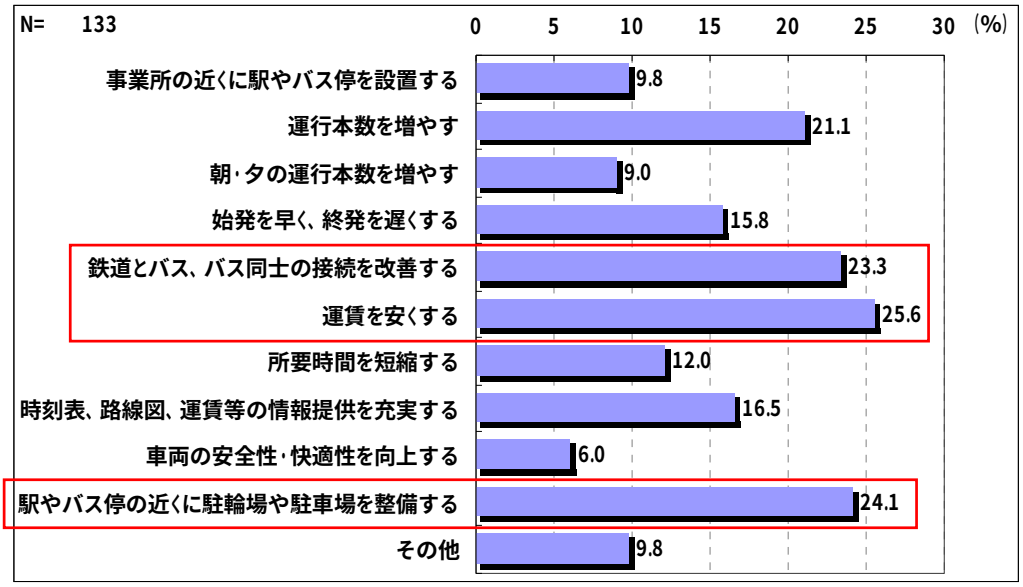


（４）市内事業所

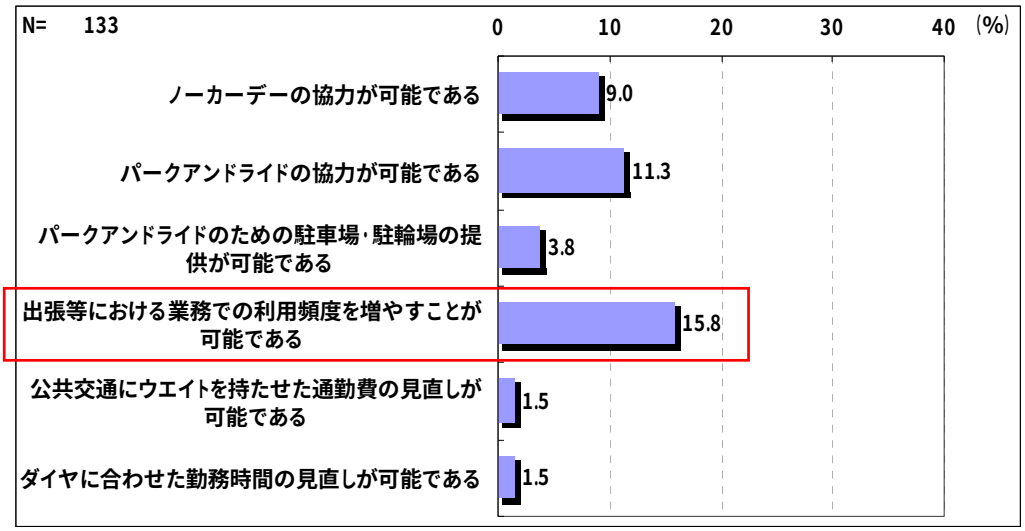
・公共交通機関を利用する又は利用し続けるための施策・改善策については、「運賃を安くする」（26%）、「駅やバス停の近くに駐輪場や駐車場を整備する」（24%）、「鉄道とバス、バス同士の接続を改善する」（23%）などが多い。

・公共交通の利用促進を図るために可能な協力については、「出張等における業務での利用頻度を増やすことが可能である」（16%）が最も多い。

図表－７５　公共交通機関を利用する又は利用し続けるための施策・改善策



図表－７６　公共交通の利用促進を図るために可能な協力



5　域内地域の交通実情とニーズ

5－1　主要地区の交通実態等

・各地区の具体的な利用実態・ニーズを把握するため、またより多くの住民の方々の意見を集約するために、各地区を訪問してヒアリング調査を実施した。

＜結果概要＞

◆下ノ加江地区
・通院や買物の行き先は、市街地や四万十市が多い。
・病院に行くのに本数が少ないため、増便を要望する意見がある。
・通学にバスを利用しているため、清水高校発着を要望する意見がある。
・高齢者等への配慮（バス停や乗換え）が必要という意見がある。

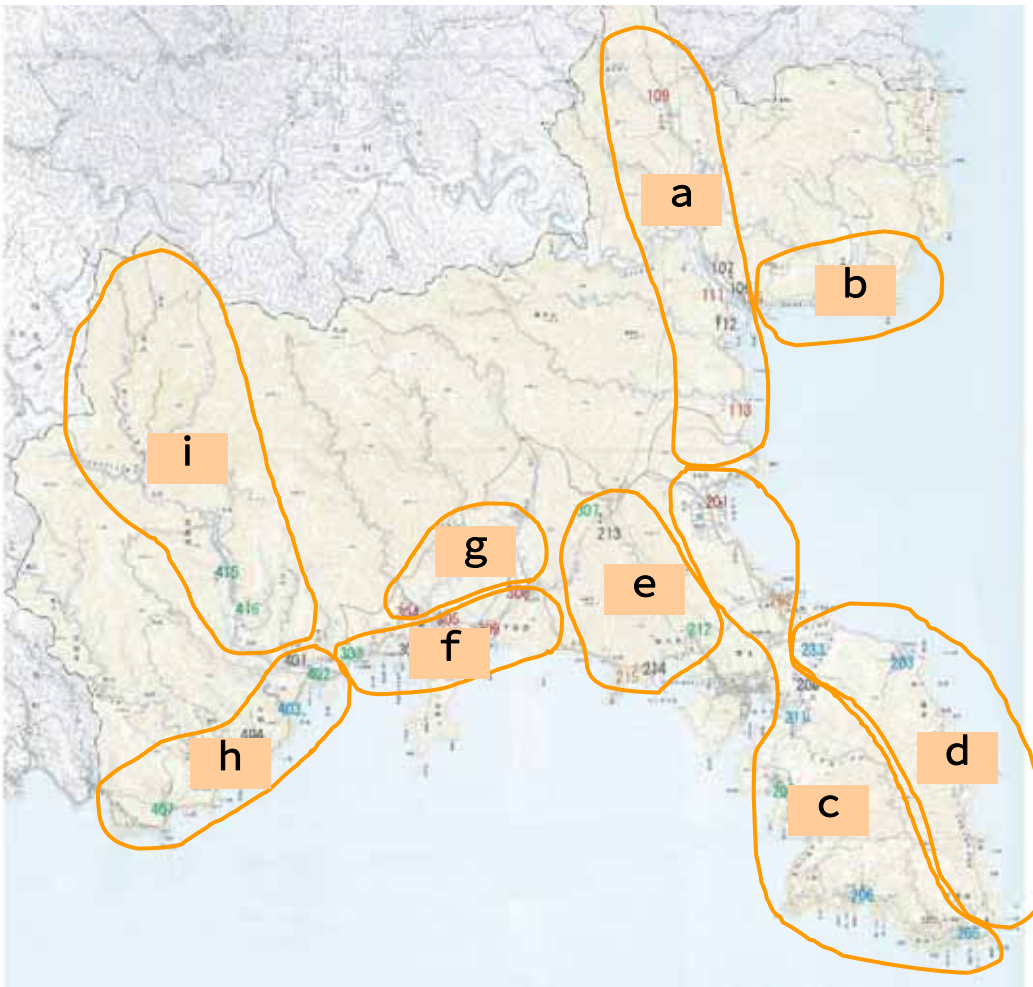
◆半島地区
・通院や買物の行き先は、市街地や四万十市が多い。通院では宿毛市も多い。
・便の空いている時間帯があるため、増便を要望する意見がある。
・高齢者等への配慮（バス停以外の乗降）を要望する意見がある。
・電話で呼び出せるバスがあれば便利という意見がある。

◆三崎地区
・通院や買物の行き先は、市街地や四万十市が多い、通院では宿毛市も多い。
・清水行き 10 時頃のバスを要望する意見がある。
・中村への乗継ぎ改善、けんみん病院への直通を要望する意見がある。
・土曜日の便数が減っているため、普段通りの運行を要望する意見がある。

◆下川口地区
・通院や買物の行き先は、市街地や宿毛市が多い。通院では四万十市も多い。
・けんみん病院への直通、三崎から清水の直通を要望する意見がある。
・高齢者等への配慮（バス停のシェルター設置）を要望する意見がある。
・デマンド方式や乗り合わせられるバスを要望する意見がある。

■ヒアリング実施エリア

エリア名			ヒアリング実施地区
下ノ加江地区	a	足摺線エリア	下浦、市野々、長野、久百々
	b	布・清水線エリア	布浦
半島地区	c	足摺線エリア	大岐、以布利、足摺岬、松尾、中浜、厚生町
	d	窪津線エリア	窪津、津呂、グリーンハイツ
	e	小才角線エリア	加久見、養老、松崎
三崎地区	f	小才角線エリア	三崎浦、爪白、下ノ段、下益野、浜益野
	g	有永・清水線エリア	平ノ段、斧積、上野
下川口地区	h	小才角線エリア	下川口浦、下川口郷、片粕、貝ノ川郷、大津
	i	有永・清水線エリア	宗呂上、宗呂下



図表－７７　主要地区の主な意見・要望等

項目／エリア名	交通実態及び意見・要望等
a 下ノ加江地区 足摺線エリア	・通院や買物の行き先は、市街地や四万十市が多い。通院は、宿毛市（けんみん病院）も多い。 ・病院に行くのに本数が少なく不便である。 ・小さいバスでもいいので便数を増やしてほしい。 ・清水高校発着や清水高校までのスムーズな乗換えができるようにしてほしい。 ・運賃が高いため、通院の頻度を上げられない。安ければ週1で利用したい。 ・足腰の弱った高齢者が多いためバス停を地区中心部にしてほしい。 ・体が不自由な人のために、乗換えやバス停の配慮が必要。
b 下ノ加江地区 布～清水線エリア	・通院や買物の行き先は、市街地や四万十市が多い。 ・通院の帰りが、清水発 17 時 45 分までない。 ・下ノ加江から交通手段がないため、目的地からタクシーを利用している。 ・乗り合いでもいいから、下ノ加江にタクシーを常駐させてほしい。
c 半島地区 足摺線エリア	・通院や買物の行き先は、市街地や四万十市が多い。通院では宿毛市も多い。 ・便数が少ないため、小さいバスでも良いから便数を増やしてほしい。 ・便の空いてる時間帯があるため待ち時間が長い。 ・ＪＲ中村駅にあわせたダイヤ分については、そのダイヤを崩すと困る方がいるので変更をしないでほしい。 ・車いすのかたに利用しやすいように出来るとありがたい。 ・バイパスが出来るが、バスの路線は変えないでほしい。
d 半島地区 窪津線エリア	・通院や買物の行き先は、市街地や四万十市が多い。 ・便数が少ないため、行きはバス、帰りはタクシー又は家族の迎えを利用している。 ・遅い時間の便がないため不便。 ・歩くようになるが国道の東谷バス停で降りたほうがグリーンハイツで降りるより乗り換える必要もなく運賃も安い。 ・バス停から住宅地まで長い坂を上る必要があるため高齢者は利用しづらい。 ・電話で呼び出せるバスがあればありがたい。
e 半島地区 小才角線エリア	・通院や買物の行き先は、市街地や四万十市が多い。 ・市街地へ出る場合タクシーを利用する方が非常に多い。 ・土、日、祝日の便が少ないため、出かけるのに不便。 ・清水方面に 12 時前頃のバスがほしい。 ・上り下りとも 11 時がほしい。 ・北周辺に住んでいる方はバスを利用するために 500mほど歩いて国道に出る必要があり、タクシーを利用している方が多い（加久見地区）。 ・地区内をバスに回ってもらえたら利用したい人はたくさんいる。 ・バスを利用していない方は、家族の車やタクシーを利用している。 ・数人で乗り合わせてバスを呼び出せる方式があれば便利。

f 三崎地区 小才角線エリア	・通院や買物の行き先は、市街地や宿毛市が多い。 ・清水行き 10 時頃のバスがほしい。小型でいいので便数を増やしてほしい。 ・土曜日に中央の先生が来ているため通院しているが、便数が減り困っている。土曜日の便は普段通りの運行にしてほしい。 ・朝の便は、高知西南交通と廃止代替バスが 10 分程度のズレで幹線を運行しているが、少しずらした方が効率的ではないか。 ・清水発最終便が早いのでもう少し遅くできないか。 ・中村への乗り継ぎが悪い。 ・高速バスとの接続が悪い。中村到着便は 1 時間半待ち、出発便は宿毛で 1 時間半、中村で 2 時間待つ。 ・運賃が高いため利用者が減っている。 ・高校生はバイクを利用するほうが安いのでバス通学は難しい。 ・竜串見残し観光のバス停に時刻表がほしい。
g 三崎地区 有永～清水線エリア	・通院や買物の行き先は、市街地や四万十市が多い。通院では宿毛市も多い。 ・けんみん病院行きがほしい。 ・清水行き 10 時頃の増便。 ・中村宿毛の通院に1日がかりとなる。 ・一番近いバス停まで徒歩 20 分かかる。タクシーを利用する人もいる。（平ノ段地区） ・足の不便な方のためにバスを区長場前に回してもらうと便利。（平ノ段地区） ・坂がきついのでバス停を区長場にしてほしい。 ・自家用を持たない方は近所にお願いすることがある。 ・バスがなくなったらハイヤーの相乗りを行ったらどうでしょうか。 ・病院代やバス運賃の兼ね合いで病院に通う頻度を少なくしている方も多いため 1 便での利用者数は少ないがバスが廃止になると非常に困る。 ・益野橋停留所まで自転車で出向いてそこから高知西南交通のバスを利用している人もいる。 ・地区の中に人口が多いため、こちらをバスが通ると高齢者は利用しやすい。
h 下川口地区 小才角線エリア	・通院や買物の行き先は、市街地や宿毛市が多い。通院では四万十市も多い。 ・車を所有していない人は家族や近所にお願いしている。 ・けんみん病院については、大月から回る必要があるため、県道を利用し直接行けるようになれば早くて距離も短い。その分朝早くから待つ必要が減る。 ・運賃が高い。現在の6割程度にしてほしい。 ・一度にたくさんの方が利用することはまれである。デマンド方式を採用してはどうか。 ・貝ノ川のタクシー会社からバス運賃程度での乗り合わせ利用の誘いがあった。
i 下川口地区 有永～清水線エリア	・通院や買物の行き先は、市街地や宿毛市が多い。 ・高齢者のスポーツクラブの集まりに低料金で乗り合わせられるバスがほしい。 ・便数が少ない。下川口漁港まで多いが、宗呂までが少ない。 ・7 時 14 分発は通院には良いが、他の用事では使いづらい（店が開くのは 9 時以降である）。 ・市街地で午後からの診察だと、清水バスセンター発 16 時では厳しいので遅くして欲しい。 ・けんみん病院へ行くのに乗換えが大変な上に運賃が高いため、県道宿毛宗呂下川口線で直接けんみん病院に行けないか。 ・高齢者にはバス停にシェルターが無いので冬はつらい。 ・廃止代替は時間がかかるため、三崎から清水の直通がほしい。

５－２　交通空白地域の交通に関する状況

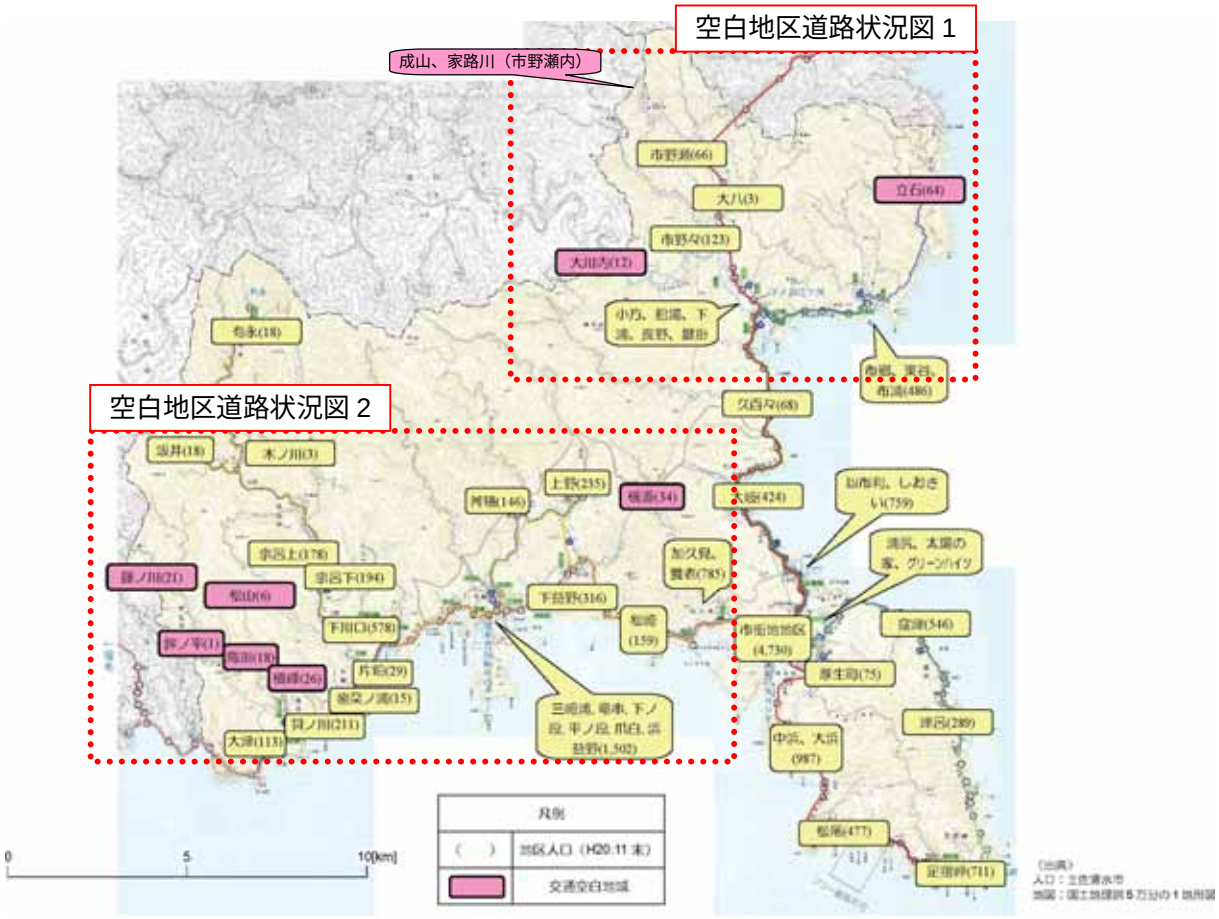
・土佐清水市では、８ 地区（立石、大川内、横道、松山、横峰、鳥渕、鉾ノ平、藤ノ川）と市野瀬地区の「成山、家路川」が、交通空白地域（公共交通による移動ができない地域）となっている。

・交通空白地域においては、各地区に出向いて道路事情を把握すると共に、各戸を訪問してヒアリングを行い、生活行動や移動手段、需要・利用希望の把握を行った。

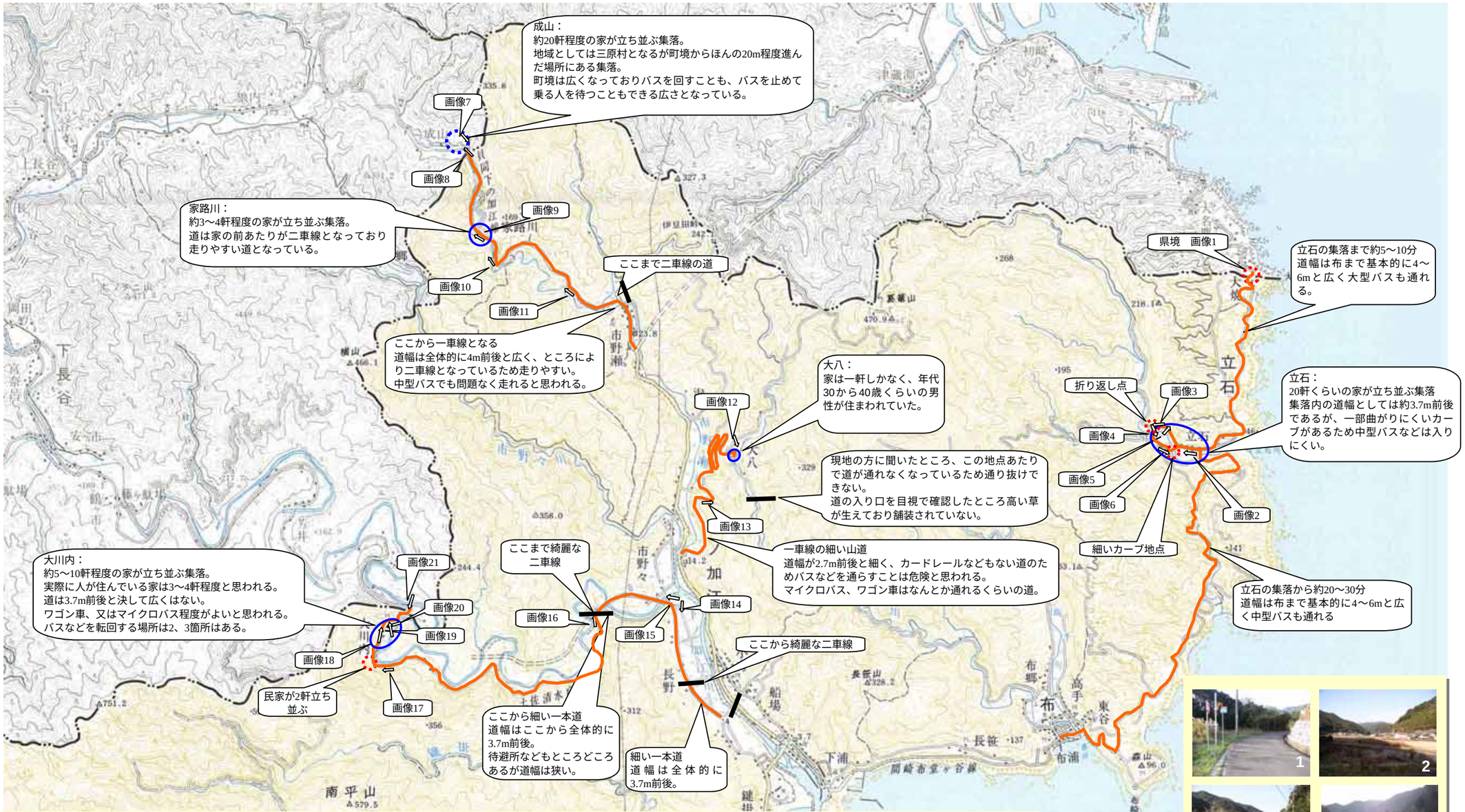
＜結果概要＞

・通院や買物など行き先は、市街地や四万十市、宿毛市が多い。
・自家用車の利用が中心であるが、バスやタクシーを利用される人もいる。
・通院や買物などでバスを利用したいという意見が多い。
・スクールバスを利用したいという意見がある。

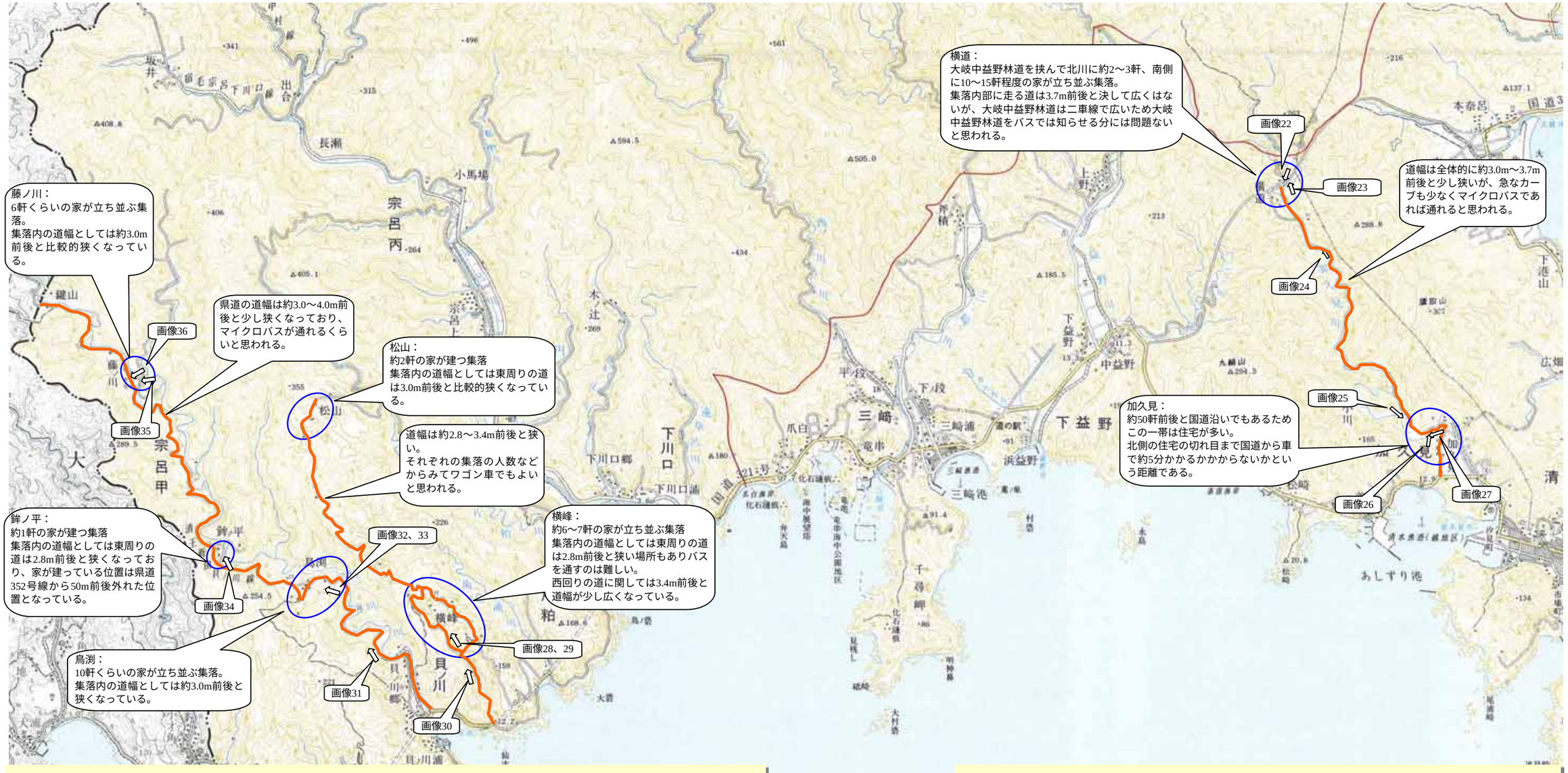
図表－７８　土佐清水市の交通空白地域



交通空白地域　道路状況図 1（立石、家路川、大川内）



交通空白地域　道路状況図２（横道、松山、横峰、鳥渕、鉾ノ平、藤ノ川）



図表－７９　交通空白地域の主な意見・要望等

項目／地区名	交通実態及び意見・要望等	バス路線までの距離
立　石 （34）	・通院や買物の行き先は、四万十市が多い。 ・移動手段は、自家用車のみである。 ・四万十市行きのバス、四万十市民病院への直行便がほしい。 ・スクールバスを利用したい。 ・ステップの低いバスが良い。	約 8km
大川内 （7）	・通院に出る程度である。 ・移動手段は、自家用車であり、冠婚葬祭など自家用車を使えないときは、タクシーを利用している。 ・毎日でなくて良いから、最低2週に1回でも通れば、通院に利用する方は多い。 ・バスがなければ、運転免許返納制度を利用できない。	約 6km
横　道 （18）	・通院や買物の行き先は、市街地や四万十市が多い。 ・移動ストアが週2回くる。 ・移動手段は、自家用車、子供の車、タクシー、自転車である。 ・運転が怖くなってきているので、バスが通れば運転免許を返納したい。 ・地区内にはバスを利用したい人は多いと思う。 ・足が悪い人は、普通のバスでは乗降が難しい。	約 5km
鳥　渕 （12）	・通院や買物の行き先は、市街地が多い。通院では宿毛市も多い。 ・移動は、徒歩、タクシー、バス、自家用車である ・バス路線まで、徒歩で1時間かかる。 ・通院のついでに買物を済ます。 ・土曜日に通院しているが、便数が少なくなり困っている。 ・バスが通れば通院に利用したい。 ・清水からの帰り 14 時 45 分に間に合わなければ家に着くのは夜になる。バスがあれば助かる。	約 3km
藤ノ川 （12）	・通院や買物の行き先は、大月町や宿毛市が多い。 ・移動は、自家用車、タクシーである。車を所有していない人は乗り合わせる場合がある。 ・通院（大月）、買物（宿毛）にタクシーを利用（片道約 3000 円）しているので、バスがあれば助かる。 ・不便なのでバスが通れば大変ありがたい。	約 6km
松　山 （2）	・2世帯とも自家用車を持っており、特に困っていない。	約 5km
横　峯 （11）	・通院や買物の行き先は、市街地が多い。 ・移動は、バイク、バス、自家用車である。 ・自家用車で通院（渭南）、買物をしているが、バスが通れば利用したい。 ・通院（渭南）するのに国道までバイクで出て、バスかタクシーを利用している。バスがあれば助かる。	約 2km
家路川	・通院や買物の行き先は、四万十市が多い。 ・移動は、自家用車のみである。 ・三原村経由のけんみん病院行きバスが通ってほしい。 ・便がよければ、運転免許を返納したい。	約 3km

※（　　）内は世帯数（平成 21 年２月１日現在）を示す。

５－３　来訪者の交通実情とニーズ

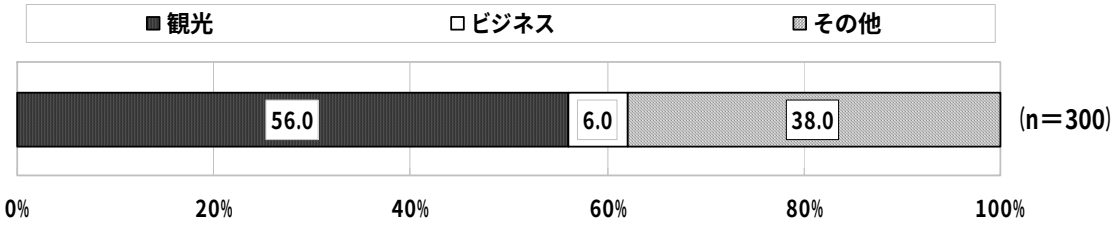
（１）来訪者の推移

・土佐清水市への域外からの来訪者数は、年間約 77 万人程度（平成 19 年）となっているが年々減少傾向にある。

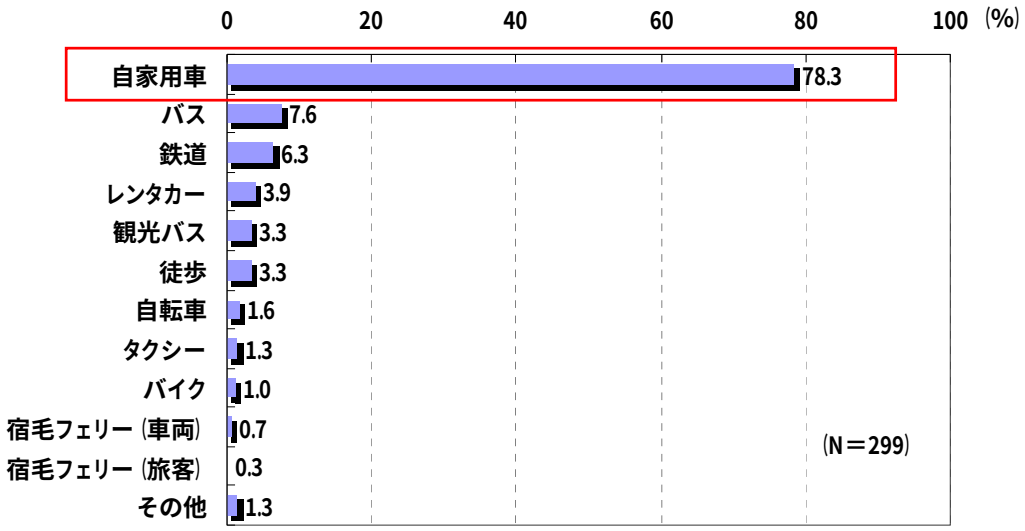
（２）来訪者の目的と交通手段

・来訪者の過半数以上が観光客であり、そのほとんどが自家用車で来ているようである。

図表－８０　土佐清水市までの来訪目的



図表－８１　土佐清水市までの交通手段



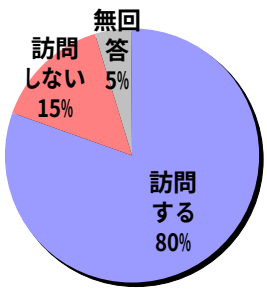
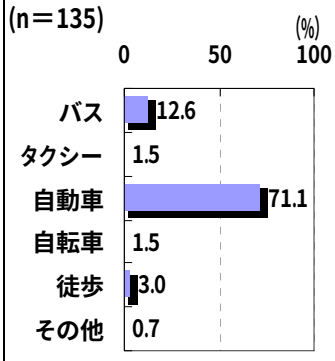
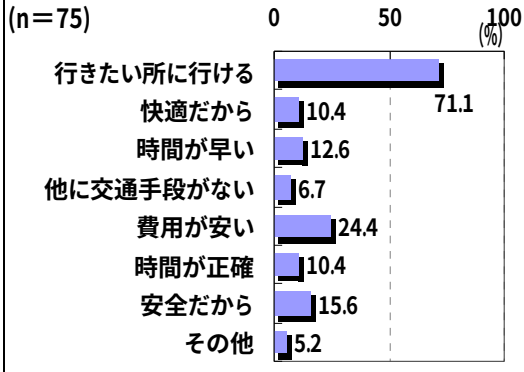
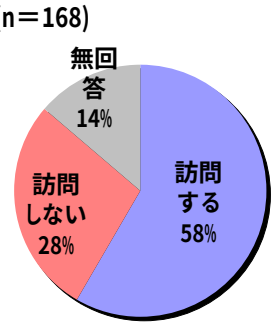
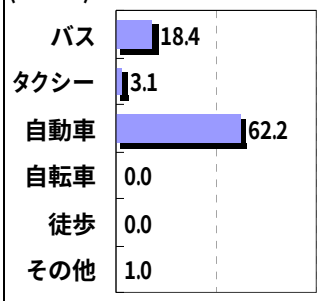
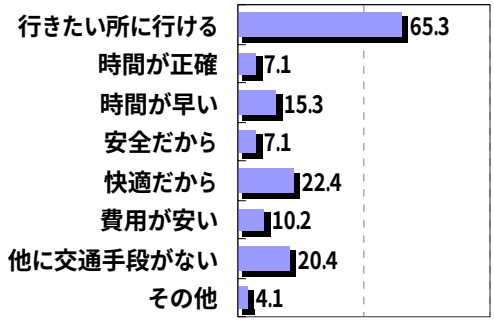
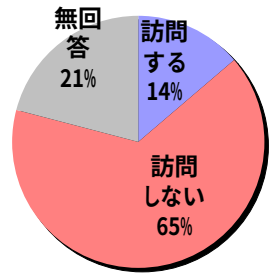
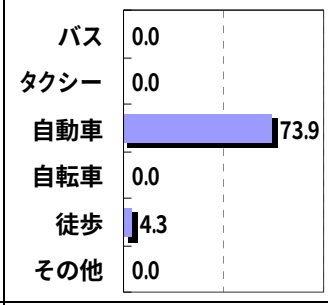
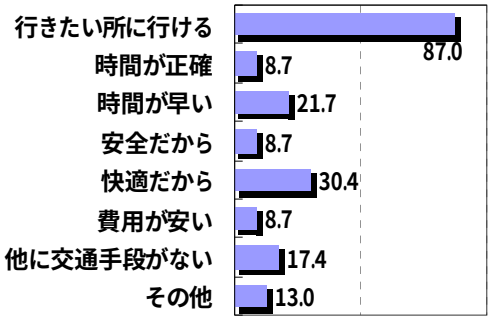
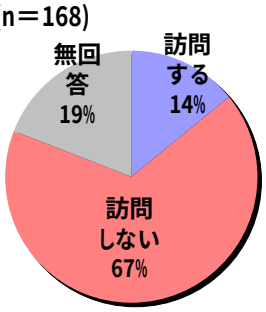
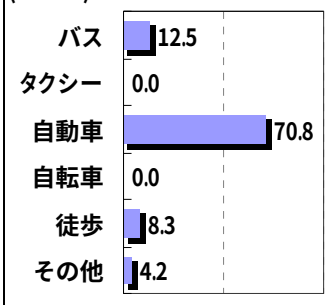
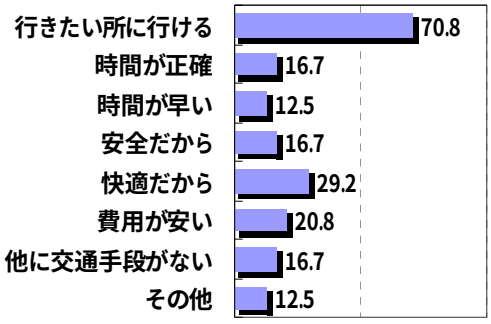
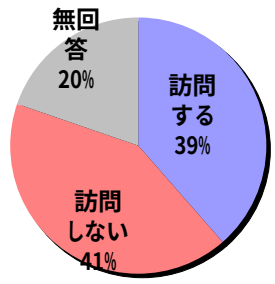
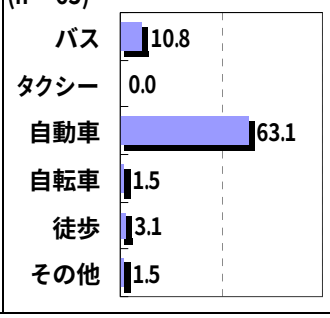
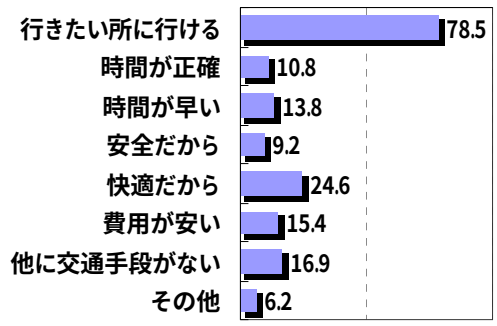
（３）観光客の域内の交通行動

・訪問先としては、①足摺岬周辺（80%）、②竜串・見残し周辺（58%）を多くの観光客が訪れている。

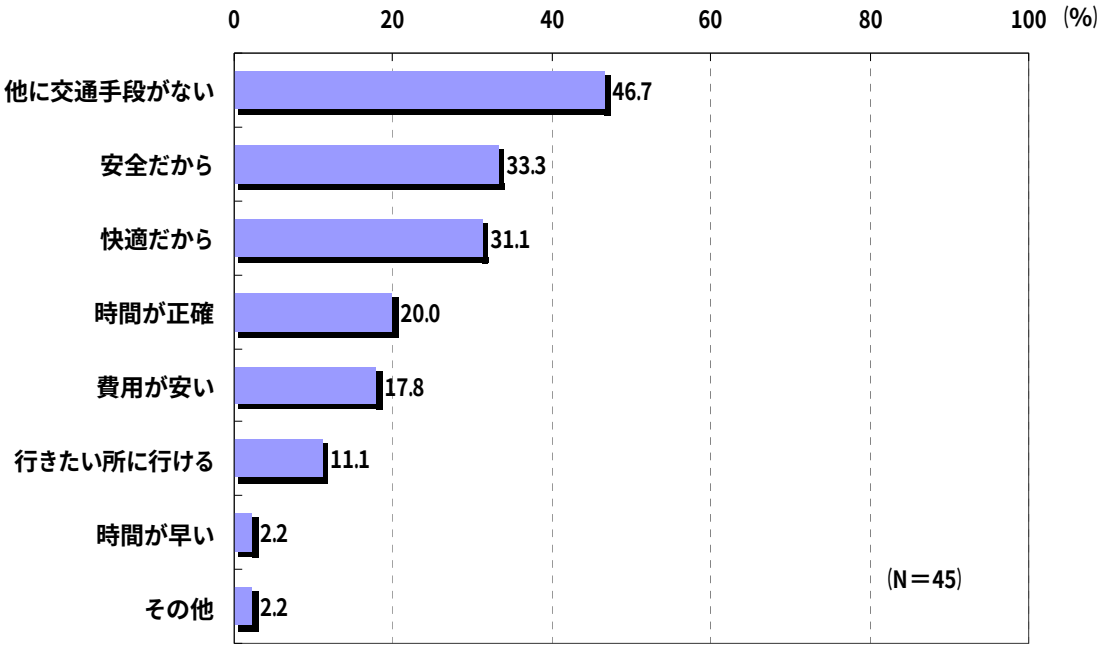
・目的地までの交通手段は、自動車が全ての地域で 7 割を占めており、①足摺岬周辺、②竜串・見残し周辺、④松尾・中浜・大浜周辺、⑤市街地周辺において、バス利用が 1～2 割を占めている。

・バスを利用した理由としては、「他に交通手段がないから」（47%）が最も多く、ついで「安全だから」（33%）、「快適だから」（31%）の順となっている。

図表－８２　観光客の域内移動について

エリア	訪問の有無	目的地までの交通手段	交通手段を利用した理由
①足摺岬周辺			
②竜串・見残し周辺			
③下ノ加江・大岐・以布利・窪津周辺			
④松尾・中浜・大浜周辺			
⑤市街地周辺			

図表－８３　バスを利用した理由



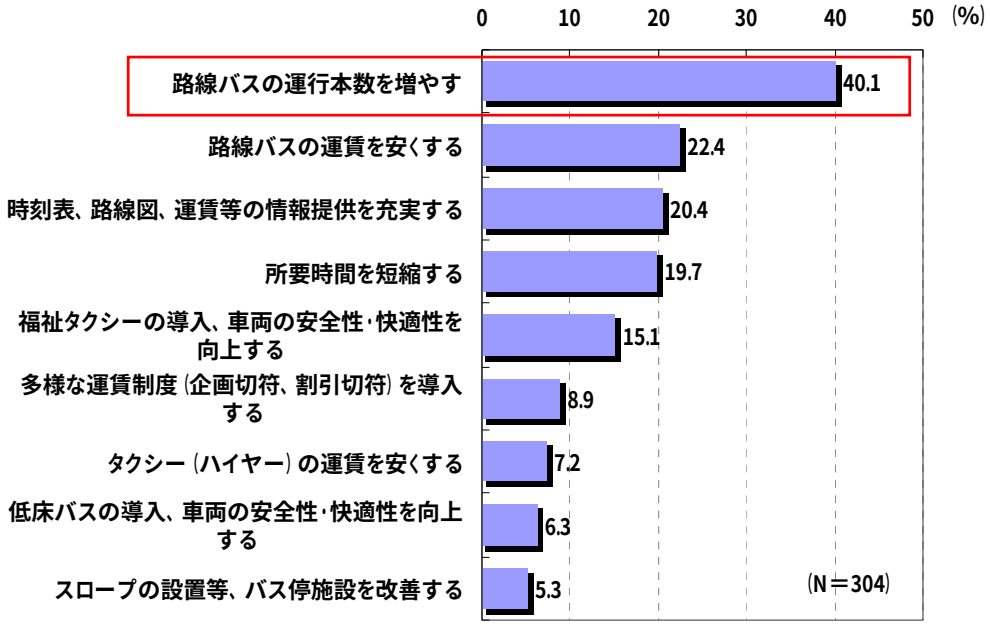
（４）来訪者の要望

・土佐清水市へ来訪した方からの公共交通への要望としては、「路線バスの運行本数を増やす」（40%）が最も多い。

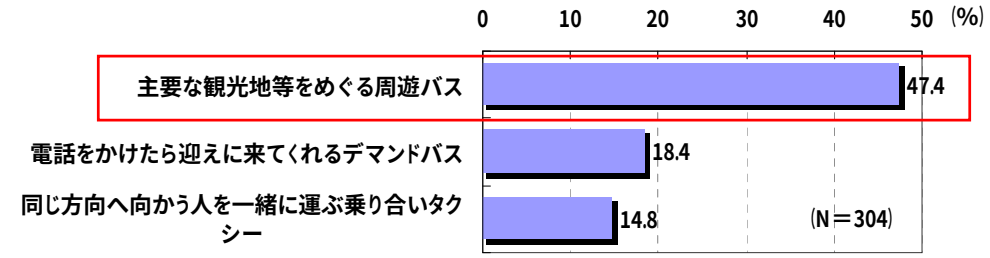
・域内移動で利用したい公共交通としては、「観光地を巡る周遊バス」（47%）が最も多い。

・この他の主要な要望については、次ページに示すとおりである。

図表－８４　土佐清水市の公共交通への要望



図表－８５　域内移動で利用したい公共交通



図表－８６　来訪者からの公共交通への要望

分類項目	意見・要望
バスについて	・スムーズな乗り継ぎ ・フリー乗降の実施 ・バスの小型化と運行本数の増 ・イベントバスの実施 ・周遊バスの実施（ガイド付き、ミニ、巡拝用など） ・サイクルバス
情報提供について	・乗り継ぎ網及び時間などを分かり易く ・宿泊施設（立地、価格、サービス等）の情報提供 ・路線バスの時刻、経路が簡単に把握できるサービス ・インターネットの有効活用 ・市のＨＰでの十分な情報提供 ・分かり易いマップが欲しい ・駅やバス停で観光案内等各種情報の提示
観光について	・観光地のアピールをもっと行う ・観光地の情報提供 ・格安の名所巡りバスツアー（はとバスのような） ・観光地を核としたイベント実施
サービスについて	・高齢者に視点をおいた嬉しいサービス ・運転免許のない高齢者に割引タクシーチケット
道路について	・以布利バイパス早期開通 ・高速道路整備 ・県道の整備（道幅を広く） ・足摺岬周辺の駐車場の増
他の交通	・船便の復活 ・電車、鉄道の新設 ・タクシーでの周遊 ・原付バイクのレンタル ・福祉タクシー

（資料）平成 21 年 1 月 10,11 日に実施した来訪者アンケート調査結果から

6　土佐清水市の公共交通の課題

公共交通の現状を基に、地域の特性、ヒアリング結果、アンケート結果等を踏まえ、当該地域における公共交通の課題を以下に整理する。

（1）　域内に交通空白地域が存在

土佐清水市内には、公共交通機関が通っていない交通空白地域が８地区存在している。その内の４地区が限界集落地区（高齢化率 50%以上、世帯数 30 世帯以下の地区）となるなど市内でも少子高齢化の進行が激しい地区となっている。

いずれの地区も中山間部に位置しており、路線バスの走る幹線（国道 321 号）まで遠い地区で約 8km ある。また、幹線から交通空白地域への道は幅員が３m前後の狭隘な箇所が存在するなど、普通車両でもすれ違いが困難なところが存在する。

ヒアリング結果から、通院・買い物のために、市街地や四万十市、宿毛市まで移動している。その移動手段としては、家に車のある方はそれを利用しており、無い方は、徒歩、バイク、タクシーでバス停まで行き、そこから路線バスを利用している。

小才角線バスを利用されている方の中には、

・バス停まで徒歩で１時間かかる方

・通院等の帰りに清水バスセンター14 時 45 分発に遅れると帰宅が夜になる方

など、家や身近に車が無い方にとっては、生活行動を制限され厳しい状況となっている。

以上より、各地区とも週数回のバス運行を要望している。立石地区については、スクールバスへの混乗希望もある。

■交通空白地区一覧

地区名	世帯数	人口（人）	高齢化率（%）	バス路線までの距離（km）
立石地区	34	67	64.2	約 8㎞
大川内地区	7	11	45.5	約 6㎞
大八地区	2	3	66.7	約 3㎞
横道地区	18	34	58.8	約 5㎞
鳥渕地区	12	18	77.8	約 3㎞
鉾ノ平地区	1	1	0.0	約 5㎞
藤ノ川地区	12	21	57.1	約 6㎞
松山地区	2	5	20.0	約 5㎞
横峰地区	11	20	65.0	約 2㎞

※数値は、平成 21 年 2 月 1 日現在

※　　は、限界集落を示す

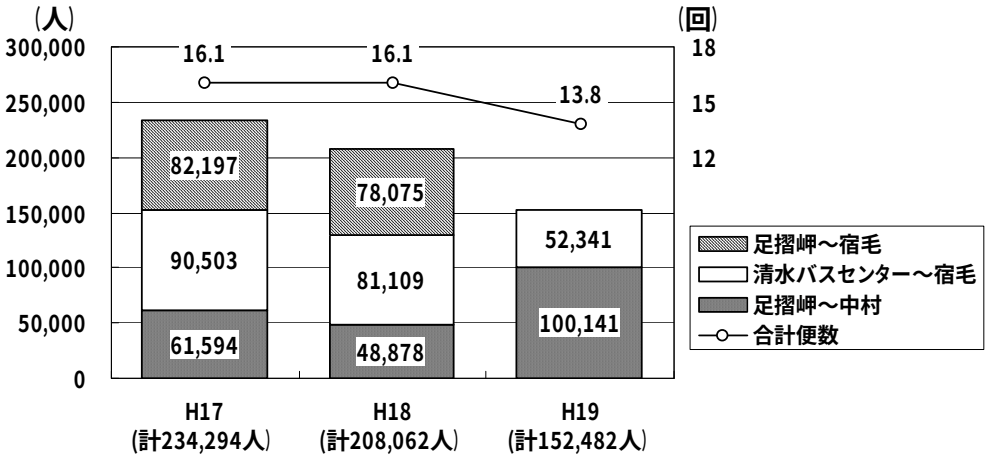
（2） バス利用者の減少

市内の路線バスの利用状況をみると、平成 17 年から平成 19 年にかけて８万人以上（34.9%減）の大幅な減少となっている。地域住民アンケートからも、『外出での主な交通手段』で「自動車（運転）」が 52.8%と最も多く、「路線バス」は 19.4%となっている。また、「鉄道」「路線バス」以外の交通手段を選択された方を対象とした、『その交通手段を鉄道または路線バスに変えることが可能か』で「まったく不可能」が 38.8%と最も多くなっている。

通勤・通学の路線バス利用者についても、過去 10 年間（平成 2 年～12 年）で８割減少している。事業所アンケートからも従業員の通勤手段は「自動車」65.2%と最も多く、「路線バス」（0.1%）はほとんど利用されていない。さらに、市役所職員の通勤手段においても「自動車」が７割を超えているが、バス通勤者はゼロである。

清水高校生アンケートから通学手段についても、「自転車」（56.6%）、「バイク」（26.0%）が多くなっているが、「路線バス」は 0.4%とほとんど利用されていない。

土佐清水市を運行するバス路線の利用者数の推移



一方、土佐清水市内には足摺岬等の観光・自然資源が多く存在し、年間 77 万人（平成 19 年）の来訪者がある。その来訪者を対象に、「土佐清水市内までの交通手段」についてアンケートを行った結果、「自家用車」が 78.3%と最も多く、「路線バス」（7.6%）は非常に少ない状態にある。

以上より、このまま利用者の減少が続くと、運賃収入の減少→経営環境の悪化→サービス水準の低下により、さらなる利用者の減少といった負のスパイラルに陥り、いずれは廃止という状況を招く恐れがある。

（3） バス運賃が高い

主要区間におけるバスの片道運賃と通勤・通学定期券の運賃は以下に示すとおりである。

通勤定期券は約 4～5 割、通学定期券は約 5～6 割、通常の運賃よりも割引されているが、土佐清水市から四万十市へバスで通学する場合、約 3 万円／月の負担となる。

なお、鉄道と並行する中村駅－宿毛駅のバスについては、通学定期を特別割引し、鉄道との調整が図られている。

＜現在のバス定期券＞ **単位（円）**

区　間	片道運賃	期　間	通　勤		通　学	
			運　賃	割引率	運　賃	割引率
中村駅－宿毛駅	1,100	1ヶ月	41,640	36.9%	12,100	81.7%
		3ヶ月	118,670	40.1%	34,490	82.6%
中村駅－清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	1,400	1ヶ月	50,640	39.7%	34,080	59.4%
		3ヶ月	144,320	42.7%	97,130	61.5%
宿毛駅－清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	1,800	1ヶ月	62,640	42.0%	38,880	64.0%
		3ヶ月	178,520	44.9%	110,810	66.0%

※定期運賃＝片道運賃×30 日×2×（1－割引率）

『公共交通機関を利用する、または今後も利用し続けるために必要な施策・改善策』についてのアンケートで、地域住民は「運賃を安くする」が 32.6％（1 位)、バス利用者も 51.6％（１位)、市内事業者も 25.6％（1 位）である。また、清水高校生アンケートの『通学時に公共交通機関を利用する、または今後も利用し続けるために必要なサービス』でも「運賃を安くする」が 50.2％と最も多くなっている。

さらに、住民ヒアリングの結果からも、

・運賃が高いため、病院に通う頻度が少なくなっている

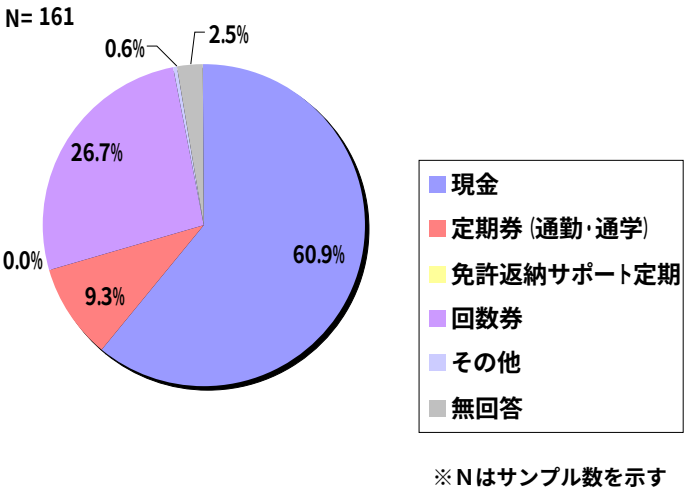
・けんみん病院までの運賃が安くならないか

等の運賃の減額を求める意見が各地区から出された。

主要区間におけるバスの運賃は以下に示すとおり、距離に応じた 10 円単位の運賃設定となっている。

足摺岬						
820	清水バスセンター					
1,930	1,400	中村駅				
2,580	2,050	750	けんみん病院			
2,930	2,400	1,100	510	宿毛駅		
3,560	3,030	1,730	1,140	730	ふれあいパーク	
4,630	4,100	2,800	2,210	1,800	1,350	清水バスセンター

バス利用者へのアンケート結果から、バス運賃の支払い方法については、現金が６割を超えて現金による支払いが中心となっている。



※Ｎはサンプル数を示す

現行の １０ 円単位による細かな運賃設定は、利用者の負担のみならず、降車時の運賃精算による時間ロス等にも繋がり、定時性の確保等にも影響を与える。

（4） 運行本数が少ない

市内を走るバス（主要 5 路線）の運行本数は以下のようになっている。

全線とも平日に比べ、休日の運行本数が少なくなっており、主要な観光地となっている足摺岬方面や竜串方面における来訪者への利便性は低下している。

地域住民アンケートの『公共交通機関を利用する、または今後も利用し続けるために必要な施策・改善策』で「運行本数を増やす」が 28.7%（3 位）、バス利用者も 47.2%（2 位）、清水高校生アンケートの『通学時に公共交通機関を利用する、または今後も利用し続けるために必要なサービス』でも「運行本数を増やす」が 34.2%（2 位）と多くなっている。

各地区での住民ヒアリング結果からも、

・バスを小型化してでも便数を増やして欲しい

・「便数が少ないので乗り遅れるとかなり待つ」場合によっては 1 日仕事となる

・土、日、祝日の便が少ないため出かけるのが不便

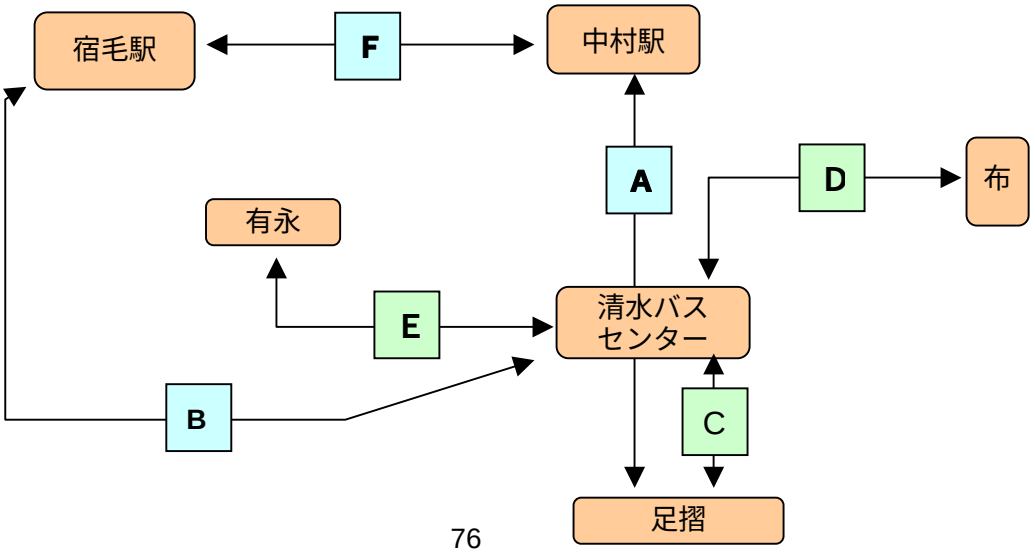
・スクールバスへ乗せて欲しい

等の要望が各地区からあがっている。また三崎、下川口地区方面については、「朝と昼の間の時間にバスがなく清水行きの 10 時頃のバスが欲しい」との具体的要望もあがっている。

来訪者アンケートの「土佐清水市の公共交通への要望」についても「路線バスの運行本数を増やす」が 40%と最も多くなっている。

断面	系　統	運行本数			
		平日		休日	
		上り	下り	上り	下り
A	高知西南交通：足摺岬線	9	9	8	7
B	高知西南交通：小才角線	6	6	4	4
C	高知西南交通：窪津線	5	6	4	5
D	高知西南交通：布～清水線	2	2	0	0
E	竜串見残しハイヤー：有永～清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ線	3	2.5	0	0
F	高知西南交通：宿毛線	7	7	5	5

は、廃止代替路線を示す。



（5） 公共交通の連携不足（接続・乗り継ぎがスムーズでない）

鉄道と路線バス、路線バス同士、路線バスと廃止代替バスの多くの便で 30 分以上の待ち時間が発生している。

■鉄道と路線バスの接続

＜中村駅＞

鉄道（中村線）と路線バス（足摺岬線）の接続は、比較的スムーズであるが、鉄道（宿毛線）と路線バス（足摺岬線）の接続は、路線バスから鉄道への接続が悪い。

＜宿毛駅＞

鉄道（宿毛線）と路線バス（小才角線）の接続は、鉄道からバスへの接続が悪い。

■路線バス同士の接続

＜中村駅＞

足摺岬線と宿毛線の接続は、一部、接続の悪い便があるものの、比較的スムーズである。

＜宿毛駅＞

宿毛線から小才角線の接続は、朝・昼・夕の 3 便は比較的スムーズであるが、中間の便が悪い。

小才角線から宿毛線は、午後の接続が悪い。

＜清水バスセンター＞

足摺岬線（中村駅）から小才角線（宿毛駅）への接続は、接続の良い便が 1 便あるのみである。

足摺岬から宿毛駅は、朝の 1 便を除き接続が悪く、宿毛駅から足摺岬は、朝・夕の接続が悪い。

■路線バスと廃止代替バスの接続

＜清水バスセンター＞

足摺岬線（中村駅）から有永・清水線への接続は、夕方の便がうまく接続しない。

足摺岬線（中村駅）から布線への接続は、夕方１便がうまく接続しない。

有永・清水線から小才角線（宿毛駅）への接続は、接続のよい便が昼間に一便あるのみである。

地域住民アンケートにおいても、『公共交通機関を利用する、または今後も利用し続けるために必要な施策・改善策』で「鉄道同士、鉄道とバス、バス同士の接続を改善する」が 26.0%（4 位）となっている。

ヒアリング結果では、市西部の下川口、三崎地区方面から乗り継ぎについての意見・要望があがっている。

（６）　けんみん病院へのアクセスの確保

市町村ヒアリングや地域住民アンケートによると、住民から幡多けんみん病院へのアクセス向上が求められている。

特に住民ヒアリングの中でも運行本数が少ないこと等が影響して、「帰りの便に一便乗り遅れたりした場合、早朝に出発して帰宅は夕方となり１日仕事」になるケースがある。そのため、けんみん病院へ短時間に安価でいけるダイレクトバスの要望も少なくない。

幡多けんみん病院

受付時間：初診 8:30～11:30、再来受付機 7:30～17:00

診療時間：8:30～17:15

幡多けんみん病院は、地域の総合医療施設として重要な役割を担っているが、住民にとっては、中村駅と宿毛駅を結ぶバス（宿毛線）に乗り継ぐ必要がある。

土佐清水市からの行きは、足摺岬線と宿毛線の接続が比較的スムースであるが、小才角線と宿毛線の接続が清水バスセンター8:09 発の便を除き悪い。

なお、宿毛駅から鉄道で平田駅まで行き、バスで病院に行く選択肢も存在するが、結局、宿毛駅発のバスに乗ることになり、時間短縮には繋がらない。

帰りは、宿毛線と足摺岬線の接続が比較的スムースであるが、宿毛線と小才角線の接続が幡多けんみん病院 12:10、17:19 発を除き悪い。

なお、鉄道を利用する場合、平田駅におけるバスと鉄道の接続が悪い。

土佐清水市（足摺岬線）

■バス（足摺岬線）→バス（宿毛線）

清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	中村駅			病院	所要時間
発	着	待ち時間	発	着	
7:00	7:55	0:05	8:00	8:30	1:30
8:05	9:00	0:05	9:05	9:35	1:30
9:40	10:35	1:05	11:40	12:10	2:30
10:40	11:35	0:05			1:30
12:00	12:55	0:05	13:00	13:30	1:30
14:02	14:57	1:52	16:49	17:19	3:17
15:30	16:25	0:24			1:49
16:35	17:30	0:06	17:36	18:06	1:31

■バス（宿毛線）→バス（足摺岬線）

病院	中村駅			清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	所要時間
発	着	待ち時間	発	着	
9:57	10:28	0:05	10:33	11:29	1:32
		0:47	11:15	12:11	2:14
11:29	12:00	0:05	12:05	13:01	1:32
13:06	13:37	0:08	13:45	14:41	1:35
		2:01	15:38	16:34	3:28
15:48	16:19	0:05	16:24	17:20	1:32
		1:16	17:35	18:31	2:43
18:26	18:57	0:03	19:00	19:56	1:30

待ち時間の凡例

	30分未満
	1時間未満
	1時間以上

土佐清水市（小才角線）

■バス（小才角線）→バス（宿毛線）

清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	宿毛駅			病院	所要時間
発	着	待ち時間	発	着	
6:30	7:47	0:37	8:24	8:50	2:20
8:09	9:26	0:05	9:31	9:57	1:48
10:25	11:42	0:58	12:40	13:06	2:41
12:35	13:52	1:30	15:22	15:48	3:13

■バス（宿毛線）→バス（小才角線）

病院	宿毛駅			清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ	所要時間
発	着	待ち時間	発	着	
9:35	10:01	1:43	11:44	13:02	3:27
12:10	12:36	0:05	12:41	13:59	1:49
13:30	13:56	2:13	16:09	17:27	3:57
17:19	17:45	0:20	18:05	19:23	2:04

（7） 市保有車両の有効活用

現在、土佐清水市所有の車両については、以下のとおりである。

福祉バスについては、各イベント等の際に利用されている。

スクールバスについては、市内の保育園、小・中学生の送迎のみに利用されており、日曜日以外は毎日運行している。また、市内の小中学校については統廃合が検討されており実施されるとスクールバスを増車していくこととなる。

このような状況において、スクールバスについては、日曜日を含め平日においても運休している時間帯や送迎時に空席ができるバスが発生することから、そのようなスペースについては、今後、有効に活用していくべきである。

用途	名称	大きさ	スクール送迎時		平日の運休時間
			最大乗員	空席数	
福祉バス	共生まちづくりバス	24 人乗り リフト付	―	―	イベント等の無い時
	特養バス	26 人乗り リフト付	―	―	
スクールバス	１号車	10 人乗りワゴン	大人 2 人 小人 9 人	0	8:20～16:00
	２号車	10 人乗りワゴン	大人 2 人 小人 4 人	4	8:25～16:00
	３号車	26 人乗りマイクロ	大人 2 人 小人 16 人	8	8:30～16:00
	４号車	10 人乗りワゴン	大人 2 人 小人 8 人	0	8:30～16:00
	５号車	８人乗りワゴン	大人 1 人 小人 7 人	0	7:50～15:40
	６号車	10 人乗りワゴン	大人 2 人 小人 4 人	4	8:25～16:05
	７号車	８人乗りワゴン	大人 1 人 小人 8 人	1	7:45～16:20
	テルメ車	10 人乗りワゴン	大人 2 人 小人 11 人	13	8:45～14:50

住民ヒアリングからも「スクールバスへ乗せて欲しい」との意見が出ている。

（８）　運転免許返納者数の伸び悩み

土佐清水市においては、平成 17 年に運転免許返納制度を開始以来、毎年 30 人前後の運転免許返納者があり順調に推移し平成 20 年末現在で 119 名の方が返納されている。

しかし、近年「運転免許返納サポート定期」の有効期間が２年しかないこと等から返納後の不便さが返納者からの口コミ等で広がり、運転免許返納者数が伸び悩んでいる。

また、運転免許返納者への特典の一つである「ハイヤー１割引」の平成 20 年の１年間の利用者数は、Ｔ社２人、Ａ社２０３人、Ｋ社５人と各社に開きがあるものの全体的にかなり少ない状況である。

さらに、空白地区ヒアリングにおいても「運転免許返納制度があってもバスが運行していないと返しようがない」との意見もあった。

いずれにしても市の高齢者の運転免許保有者数は年々増加しているため、返納率アップの対策が必要である。

【運転免許を返納された方の特典】

- 運転履歴証明書と商品券を交付
  （商品券は、プラザパル１千円とサニーマート清水店１千円の合計２千円分）
- 運転免許返納サポート定期で西南交通バスの幡多全線乗り放題（最大２年）
- ハイヤー（５社）運賃１割引
- 返納サポート店（15 店）での商品１割引

（9） バス停環境の不備

市内を走る主要５路線は、路線バスと廃止代替バスに分けることができる。それぞれのバス停の環境整備については、以下に示すとおりであり、バス停としての基本となるポールと案内表示について、路線バスはほぼ １００％であるが、廃止代替バスについては、ポール及び案内表示が無いところが数ヶ所ある。駐車場のあるバス停は、「足摺岬センター、足摺岬、清水出張所」の３箇所のみであり、駐輪場については、「下川口漁港前とグリーンハイツ」の２箇所のみである。

単位（%）

	バス停ポール無し	時刻表等の案内表示無し	屋根無し	ベンチ無し	駐車場無し
路線バス	1	1	81	79	98
廃止代替バス	14	15	81	77	98

バス利用者アンケートにおいて、『路線バスの利用者を増やすために必要な施策・改善策』で「屋根やベンチ等、バス停施設を改善する」が 27.3%（3 位）となっている。

事業者アンケートにおいて、『公共交通機関を利用する又は利用し続けるための施策・改善策』で「駅やバス停の近くに駐輪場や駐車場を整備する」が 24.1%（2 位）となっている。

また、自由意見として、「バス停の位置がはっきりわかるようにしてもらいたい」、「駅、バス停に MAP を置く（初めてその土地に来た人でもすぐ分るような）」、「バス路線用に乗り継ぎがわかる地図があればありがたい」などがある。

（10） 情報提供が不十分

① 時刻表、路線図、運賃等

鉄道、バスの時刻表等については、ダイヤ改正時に各市町村に配布されているが、地域住民は、市役所、市民センターまで取りに行く必要がある。

地域住民アンケートの『公共交通機関を利用する、または今後も利用し続けるために必要な施策・改善策』で「時刻表、路線図、運賃等の情報提供を充実する」が 14.8%（7位）、清水高校生アンケートの『公共交通機関を利用する、または今後も利用し続けるために必要なサービス』で「時刻表、路線図、運賃等の情報提供を充実する」が 29.4%（3 位）となっている。

来訪者アンケートの『土佐清水市の公共交通への要望』で「時刻表、路線図、運賃等の情報提供を充実する」が 20.4%（3位）と多くなっている。

② ホームページ

＜鉄道；土佐くろしお鉄道株式会社＞

時刻表、路線図、運賃表等の必要な報は掲載されているが、情報量が多いこと、文字が小さいことから、見づらくなっている。

＜バス；高知西南交通株式会社＞

足摺岬線及び小才角線の時刻表は掲載されているが、路線図や運賃表は示されていない。

廃止路線代替バスについて、窪津線及び布線については事業者の HP に時刻表のみ示されている。しかし、有永～清水線については、どこにも示されていない。

＜共通＞

鉄道及びバス事業者においては、事業者間及び沿線市町村のリンクを行っているが、土佐清水市は、バス事業者のみで土佐くろしお鉄道とのリンクは行われていない。

③ ＰＲ・広報

清水バスセンターについては、平日 16 時までの営業で土日は休みであり、また、観光情報（地図、宿泊）、移動手段（バス時刻、経路、乗り継ぎ）等についても入手できないため、バスセンターとしての機能を果たしていない。

来訪者アンケートでは、「観光地のアピールをもっと行う」「観光地を核としたイベントを実施する」等の意見があった。

（11） 来訪者（観光客など）への配慮が乏しい

土佐清水市への平成 19 年の観光客は 76.8 万人となっており、そのほとんどが旅行業者の企画した貸切バスで来ているようである。

また、来訪者アンケートによると、個人や家族などは、８割近くが自家用車で訪れており、路線バスは 7.6%とかなり少なくなっている。「公共交通を利用しなかった理由」としては、「自動車を持っている」（78％）「時間に制約される」（21.3％）、「乗り継ぎが不便」（17.3％）、「便数が少ない」（13.4％）の順となっており、住民と同様の意見となっている。

「どのような公共交通機関があれば利用しますか」については、「主要な観光地などを巡る周遊バス」が 47%と最も多くなっている。

さらに、来訪者からの自由意見として

- 足摺岬及び竜串方面へのバスは、土日に減便している
- 情報入手手段が少ない上に、情報量そのものが少ない
- 市内の観光情報（地図、宿泊）、移動手段（バス時刻、経路、乗り継ぎ）等について一箇所で情報を入手できる場所や把握できるサービスがない
- 各地区の観光マップはそれぞれに存在するが、それらが連携した分かり易いマップが欲しい
- 来訪者が効率よく観光地を巡れるような準備が不足している
- はとバスのような観光周遊バス等の企画バスを走らせて欲しい
- 市のＨＰやインターネットなどで分かり易い情報提供
- 駅やバス停で観光案内等各種情報の提示

等の意見が挙がっている。

(12)　公共交通に対する意識が薄い

地域住民アンケートの『地域の公共交通を維持するための方法』については「行政による財政支援」が 52.2%で最も多く、次いで「公共交通を地域で支えていくという意識の醸成」が 34.4%（2 位）となっている。

現在、土佐清水市においては、地域の公共交通を維持するため、鉄道及びバス事業者への財政支援を行っているが、行政による財政支援にも限界があり、このまま推移すれば地域の移動手段としての機能を維持できなくなる可能性がある。

地域住民アンケートでは 57.2%が、『地域の公共交通を維持するために 500 円以上負担してもよい』と回答しており、公共交通が交通弱者にとって必要であるということを認識しているといえるが、一人一人自らが乗って残そうという熱意は不足している。

＜土佐くろしお鉄道への基金負担額（鉄道経営助成基金）＞

	割合(%)	金額（千円）
土佐清水市	4.17	25,000

※平成 17 年度～平成 21 年度の 5 年間

＜バス補助金等支出額（平成 19 年度）＞

	金額（千円）	
	国庫補助路線	その他
土佐清水市	7,777	25,287

※国庫補助路線は、H19.10 月～H20．9 月運行分

■地域住民

事業所アンケートによると、『従業員の通勤時の交通手段』で「自動車」が 78.2%と大半を占めており、大半の事業所は従業員の通勤方法に対し、特に方針を持っておらず、従業員の判断に任せている状況にある。

また、『公共交通の利用促進を図るために協力できること』で「出張等における業務での利用頻度を増やすことが可能である」が 15.8%と最も多く、「ノーカーデーの協力が可能である」、「パークアンドライドの協力が可能である」は１割全後と少ない。

市役所においても、厳しい財政状況等も反映し、出張等において公用車を利用している。

■学生（高校生）

高校生アンケートの『鉄道やバスでの通学経験の有無』で「ない」が 63.8%と６割以上を占めており、今後、バイクや車の運転免許を取得すれば、さらに公共交通の必要性を感じなくなる可能性がある。

7　地域公共交通総合連携計画

7－1　基本理念

（課題と計画の必要性・意義）

「域内の交通空白地域の存在」「交通空白地域以外においても高齢者、通学者（高校生）等交通弱者の足確保」「学校統廃合に伴う新たな交通確保」などが課題

地域公共交通の活性化・再生による地域住民、来訪者の移動手段確保が喫緊の課題

- ■ 関係主体の持続可能な協力・連携体制の構築（協働）による住民の足確保→公共交通の維持（交通空白の解消）
- ■ 域内バス路線の見直し等を含む多様なバス形態による利便性の向上
- ■ 地域づくりにおける公共交通の役割・意義（社会的価値）の再認識→公共交通を地域で支えていく意識の醸成

域内のすべての地域に同様の交通サービスを提供していく視点は、確かに公平性・平等性等の観点からは必要と考えられるが、財政事情が厳しくなる中で、費用対効果等を含めた効率性の点から継続的安定的な交通サービス提供が困難になる可能性がある。

ここでは既存の公共交通機関（手段）を有効活用し、共生を図ることで公平性等を担保し、地域の真のニーズ等に応じた「地域公共交通」への見直し・改善を図ることを検討するべきである。

また、すべての地域住民への画一的な交通サービスを提供することは不可能であるから、それを補う代替施策の導入を検討し、ソフト面からの支援体制を含め総合的な地域公共交通体系を確立することが重要である。

土佐清水市の将来を見据えた、持続可能な地域公共交通へ

- ❍ 生活交通の維持・確保、充実を行うことで、域内の地域間の連携を強化するとともに、地域としての一体感を醸成し、土佐清水市の活性化に資する
- ❍ 地域住民の意向を十分把握・反映させ、交通サービスを向上させつつモビリティを確保し、住民に愛用されつづけることを目指す→自家用車に過度に依存しない地域の形成
- ❍ 土佐清水市の貴重な地域資源（観光資源）を活かし、来訪者に満足感を与えるとともに、土佐清水市の地域振興に寄与する
- ❍ 地域住民や行政をはじめ、関連する団体・企業等が連携し、持続的に協働しながら総合的に計画の推進を図る

７－２　基本方針

基本理念にあげた、「生活交通の維持・確保」「自家用車に過度に依存しない地域・住民生活の形成」「地域資源を活かした地域の振興」「環境負荷の低減への寄与」などを踏まえて、本計画の基本方針を以下のように定める。

持続可能な地域公共交通体系の考え方：

■ 児童生徒・高校生や高齢者などの交通弱者の重要な移動手段である公共交通は、必要最低限の生活基盤であることを前提に、バス等路線の効率化・改善とともに、利便性を向上させることでより利用しやすくし、コスト面を配慮した需要の維持を図る

■ 地域住民は高齢になったときの必要性を感じつつも、今は自家用車に依存している市民意識・現状に対し、自分たちの大切な公共交通（足）を将来に亘って残していくために、「今からできる範囲で利用する」といった「自分たちの公共交通」であるという意識の醸成に努め、需要の拡大を図る

↓

・ 域内各地区間の移動手段の確保及び生活圏内の移動支援
・ 交通空白の解消
・ 自ら交通手段を持たない者・公共交通利用不便者への支援（外出支援）
・ 交通移動多頻度需要者（通院目的移動）への支援　　等

①「足を守る」ー地域で生活し続けるために

バス等の路線再編や自治体保有車両の有効活用等により、交通空白の解消とともに、交通弱者等、地域住民の移動手段（足）の維持・確保を図る。

②「便利にする」ー利用してもらうために

地域住民の日常生活の足として、利用しやすく、快適な公共交通とする改善や取組みを行い、より使いやすい・愛用できる公共交通とする。

③「育てていく」ー自分たちの足として次代に残すために

財政事情の厳しい中、将来に亘って利用し続けられるように、意識の醸成と地域住民自らの交通行動変容を促す取組みを行い、持続的な利用促進を図る。

④「にぎわいを生む」ー地域の将来･発展のために

来訪者等に対する公共交通サービスの充実により、域内外の交流促進を図り、土佐清水市の振興につながる「まちのにぎわい」を生み出すことに寄与する。

７－３　計画の区域

土佐清水市全域とする。

７－４　基本目標

基本理念及び基本方針で示した方向を実現することを目標の第一義とする。「将来に亘って、安全に安心して生活し続けることができる、土佐清水市地域の公共交通体系の確立」を目指す。基本方針の柱に沿った目標の考え方は以下のとおりである。

①「足を守る」ー地域で生活し続けるために

・　交通空白地域の解消
・　交通弱者等、地域住民の移動手段（足）の維持・確保

【現状交通空白地域・地区数：８　⇒　０】

②「便利にする」ー利用してもらうために

・　バス等公共交通の利便性・快適性の向上
・　利用環境の整備

【域内バス等利用者数を 18.5 万人から 23.5 万人に増加させる】
【バス停施設の整備を着実に実施する】

③「育てていく」ー自分たちの足として残し使い続けるために

・　バス路線維持に向けた地域の取組みの推進
・　バス利用促進に向けた取組みの推進

【バス等公共交通に対する意識変化・活動の顕在化】

④「にぎわいを生む」ー地域の将来･発展のために

・　域内観光施設（観光資源）等との連携した取組み
・　交流の活発化

【域外来訪者数（観光入り込み客数）の増加】
【域外来訪者の評価・域内での交通行動変化】

７－５　計画期間

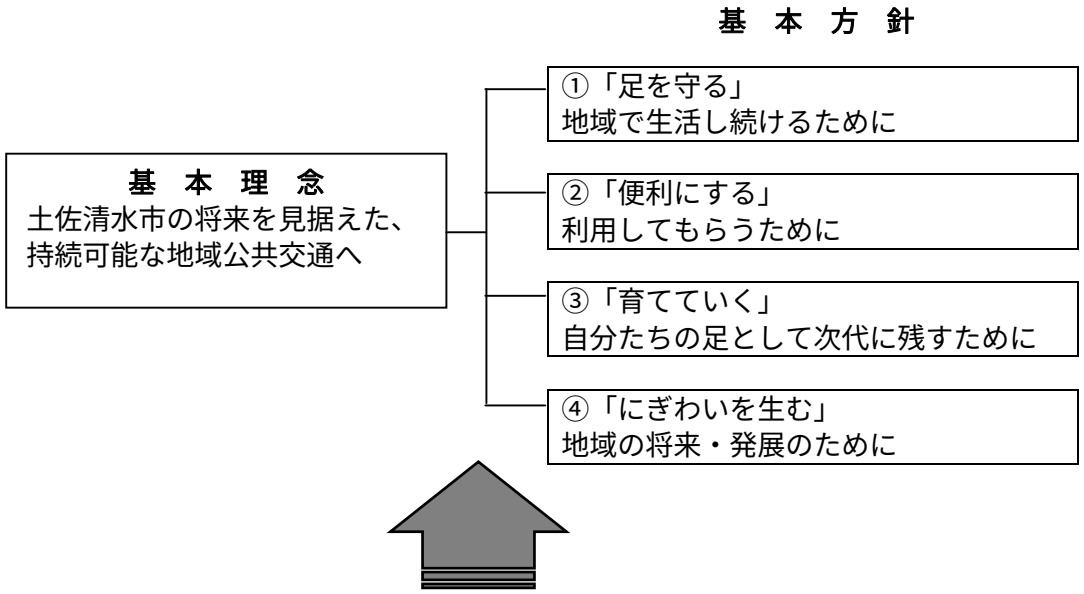
平成 21 年度から平成 30 年度までの 10 年間とし、地域公共交通総合連携計画に基づく、３ヵ年の支援期間に施策を集中的に実施する。

８　連携計画に位置づける推進施策

土佐清水市では、交通空白地域の存在、バス利用者の減少、公共交通に対する意識の薄さ等、公共交通に関する多くの課題を抱えている。

課題に対処するに当たり、財政事業が厳しくなる中で費用負担から継続的・安定的な交通サービスの提供が困難になる可能性がある。そこで、既存の公共交通機関を有効活用し共生を図ることで公平性を担保し、地域の真のニーズに応じた「地域公共交通」への見直し、改善を図ることを検討すべきであり、それらの視点を「推進施策検討の視点」に示す。

そして、将来を見据えた持続可能な地域公共交通を実現するため、４つの施策の基本方針（足を守る、便利にする、育てていく、にぎわいを生む）に基づき、個別施策を立案した。



推　進　施　策　検　討　の　視　点

（１）地域の資源（ヒト、車両等）の有効活用

（２）住民と交通事業者･行政の協働による身の丈にあった地域交通

（３）ネットワーク性を活用した交通体系づくり

８－１　推進施策検討の視点

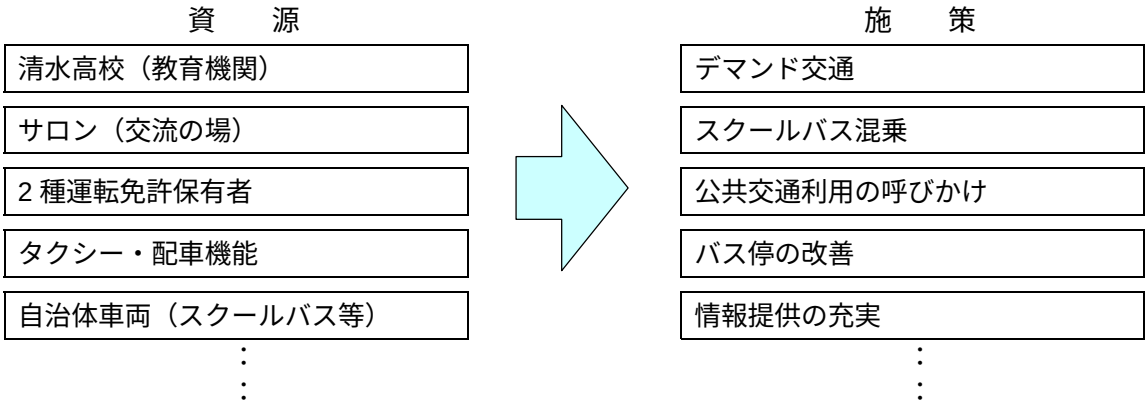
（１）地域の資源（ヒト、車両等）の有効活用

地域にはスクールバス等の車両や、サロン（交流の場）、清水高校（教育機関）、タクシー等の資源がバラバラに眠っている。

例えば、スクールバスは朝夕の送迎時間帯以外は使用しておらず、送迎時においても空席は存在する。また、高校生は学業が本分であるが、地域の様々な課題について考えたり、行動したりする能力を有しており、高校生による防災ボランティア等の取組みが各地で見られる。

このように、地域の持つ資源を知恵を持って結び付け、より良い地域交通をつくっていく必要がある。

車両については、当面新規車両の導入を行わず、既存車両の有効活用を図ることとする。

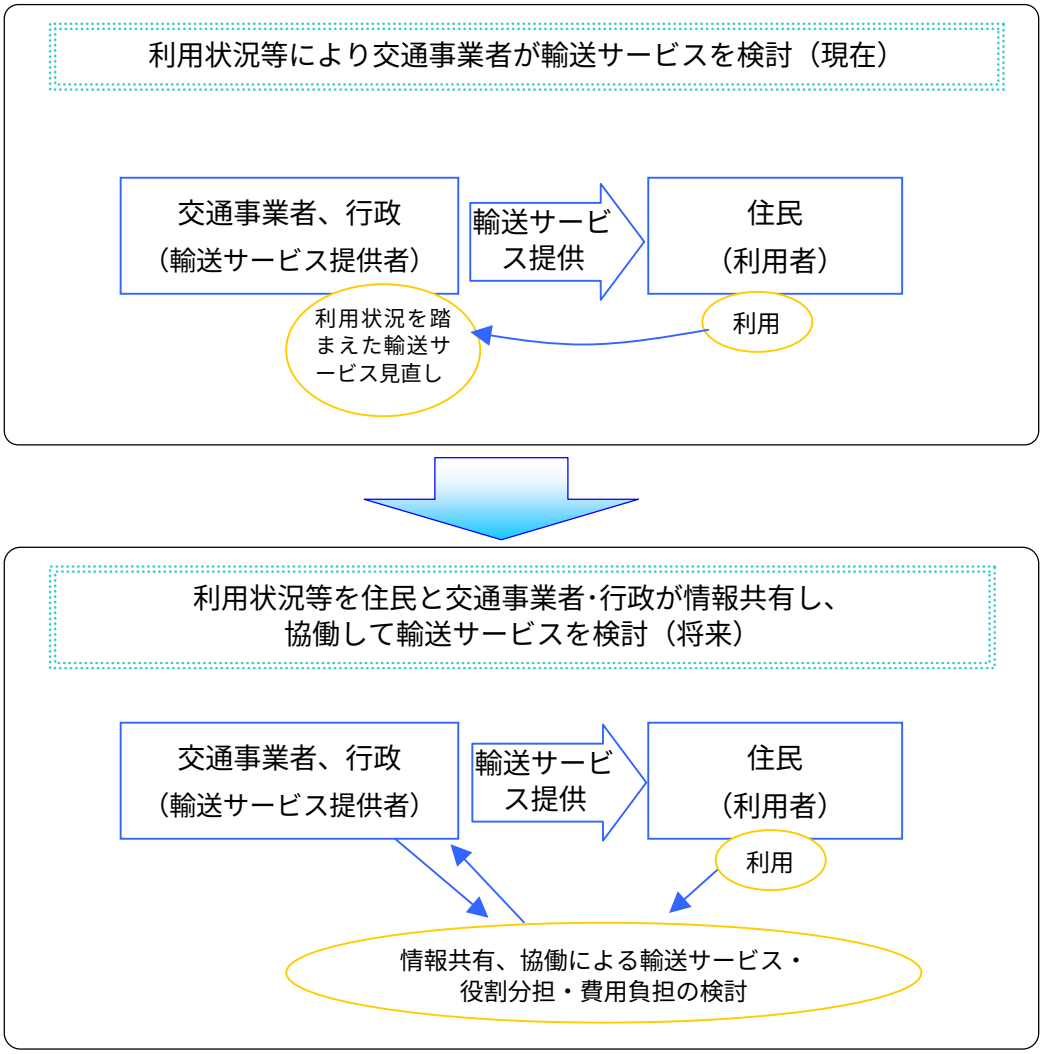


（２）住民と交通事業者･行政の協働による身の丈にあった地域交通

■利用者とサービス提供側の関係の見直し

バス利用者の減少等により輸送サービスの事業が、経営的に成り立たなくなっており、単なる「輸送サービス提供者と利用者」の関係では地域交通の問題は解決できない。また、交通空白対策や輸送サービス改善施策には、多くの方法・組み合わせがあり、地域特性に合わせて選ぶ必要があるため、より良い輸送サービスをつくるには住民の関与が必要である。

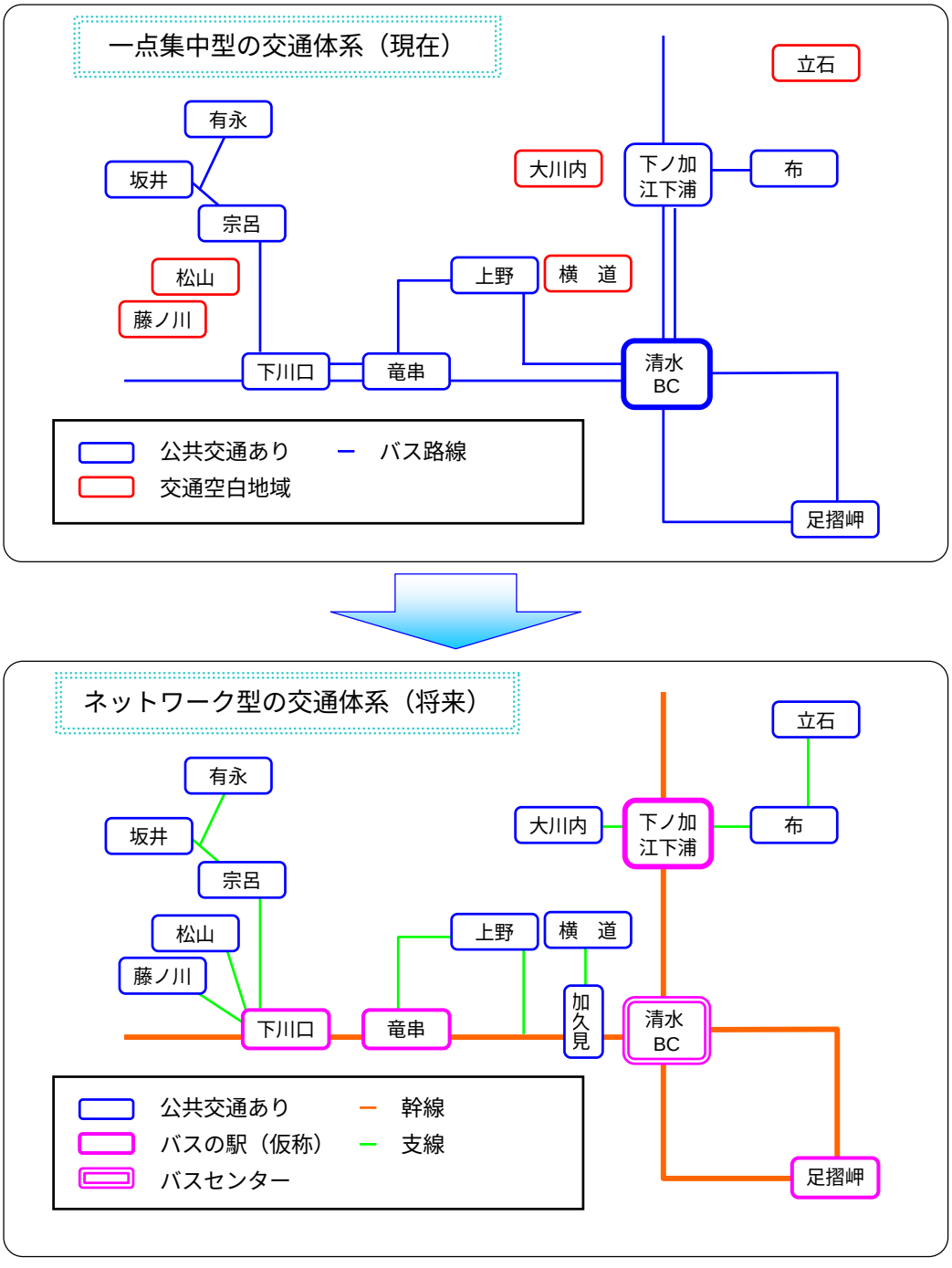
このため、住民（利用者）と交通事業者・行政（輸送サービス提供者）の協働による身の丈に合った地域交通の実現を目指す。



（3）ネットワーク性を活用した交通体系づくり

現在の土佐清水市の交通は土佐清水市バスセンターを中心とした「一点集中型」の交通体系となっている。これは、主要な目的地（清水バスセンター等）に乗り換え無しで直行できる反面、全ての路線が長距離路線となるため、ダイヤの組み方に制約が大きい。

そこで、将来的に「ネットワーク型」の交通体系を目指すこととする。「ネットワーク型」の交通体系とはバスの役割を「幹線」、「支線」にわけ、「幹線」と「支線」の結節点に交通拠点「バスの駅（仮称）」を設置する。これにより、全ての人が自由に移動できるようになるとともに、交通拠点「バスの駅（仮称）」を地域拠点・観光拠点とし、地域活性化・観光振興につなげていく。



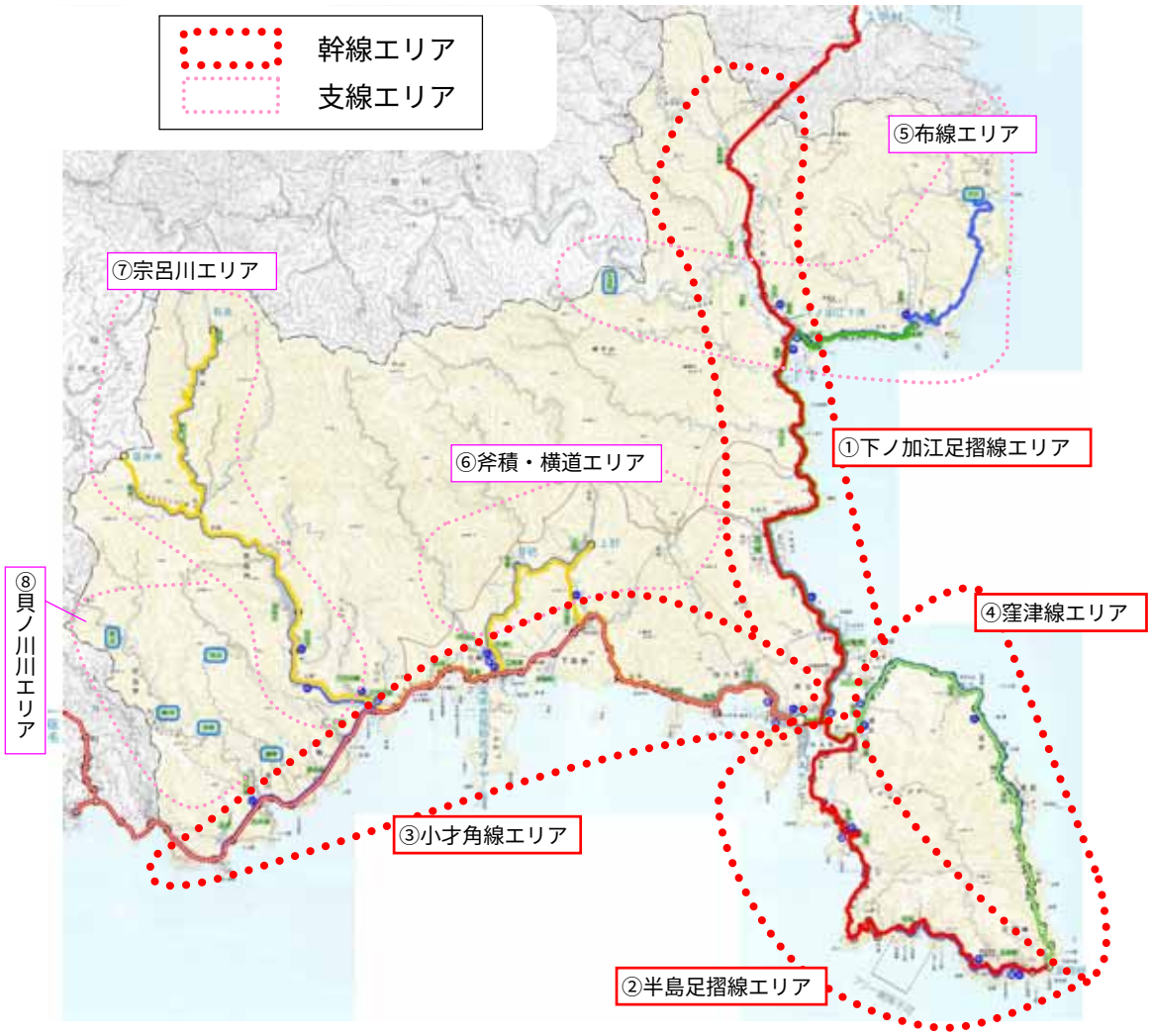
■交通ネットワークをふまえたエリア分け

「利用者とサービス提供側の協働」とは、住民が地域交通の検討に責任を持って関与することである。そのためには、行政上の区分ではなく、同じ交通エリア（同一の交通特性を持つエリア）の住民が話し合い、地域交通のあり方について合意形成を図る必要がある。

事業計画の実施検討にあたっては、各エリアの交通課題要因やニーズを踏まえ、前述したバス交通の結節拠点整備や自治体車両の有効活用などを基本として効率的な運行計画を立案する。

また、支線エリア・交通空白地域においては、輸送サービスの検討・実施について、直接的な住民の関与が必要である。

交通エリア部会（仮称）のエリア設定（案）



８－２　土佐清水市地域公共交通の活性化施策

①「足を守る」　～地域で生活し続けるために

バス等の路線再編や自治体保有車両の有効活用等により、交通空白の解消とともに、交通弱者等、地域住民の移動手段（足）の維持・確保を図る。

ネットワークの再構築と交通空白の解消	○ 交通空白地域へのフィーダー輸送の導入 ○ 通学・通園（スクール）バスの混乗化と昼間時間帯の有効活用 ○ モデル地区におけるデマンド運行の検討 ○ 生活交通のための貸切バス事業 ○ 停留所の改善（廃止代替バス沿線）

②「便利にする」　～利用してもらうために

地域住民の日常生活の足として、利用しやすく、快適な公共交通とする改善や取組みを行い、より使いやすい・愛用できる公共交通とする。

バスを利用したくなるサービス改善	○ 幹線バスの運賃面の改善(100 円刻みの運賃設定)※ ○ 通勤・通学定期券の割引率を高める※ ○ 鉄道・バス共通回数券※ ○ 鉄道・バス共通フリーきっぷ※ ○ 運転免許返納サポート定期の割引・特典改善 ○ バスの日の運賃全線 100 円※ ○ 利便性を高める視点からの幹線バスの増便※ ○ けんみん病院への直行便
バスを利用しやすい環境整備	○ 乗り継ぎ拠点の整備※ ○ 停留所の改善（路線バス沿線）※ ○ 域内路線案内冊子の作成・全戸配布

※「高知西南地域公共交通総合連携計画」において実施する。

③ 「育てていく」　～自分たちの足として次代に残すために

財政事情の厳しい中、将来に亘って利用し続けられるように、意識の醸成と地域住民自らの交通行動変容を促す取組みを行い、持続的な利用促進を図る。

バス利用促進に向けた取組みの推進	○ 市長による市民へのメッセージ（市民宣言） ○ 行政職員の率先したバス利用促進活動 ○ 交通エリア部会（仮称）の設置 ○ マイバス意識の醸成 ○ バスのラッピングや愛称公募 ○ バスの乗り方教室の実施

④ 「にぎわいを生む」　～地域の将来･発展のために

来訪者等に対する公共交通サービスの充実により、域内外の交流促進を図り、土佐清水市の振興につながる「まちのにぎわい」を生み出すことに寄与する。

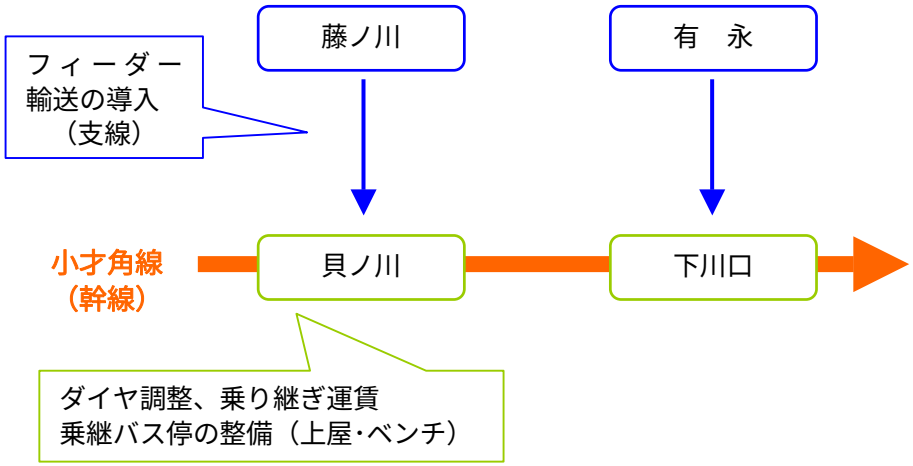
観光施設等関係者との連携	○ 期間限定の域内観光周遊バスの実証運行 ○ 域内での公共交通利用の体験ツアー ○ イベントと連携したシャトル便等の運行

【施策の具体的な内容】

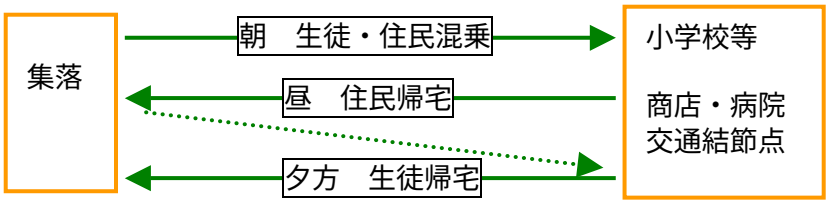
①　「足を守る」　～地域で生活し続けるために

＜ネットワークの再構築と交通空白の解消＞

<table>
<tr><th colspan="2">交通空白地域へのフィーダー輸送の導入</th></tr>
<tr><td>目的・背景</td><td>・土佐清水市内には、公共交通機関が通っていない交通空白地域が８地区存在している。
・土佐清水市の公共交通網は国庫補助路線が幹線となっており、幹線に利用者を集約することが有効である。</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>・交通空白地域において、路線バスのバス停まで、小型の車両によるフィーダー輸送を検討する。
・“ フィーダー ” には、“ 支える ” という意味があり、幹線の路線バスに対して支線に位置づけられる。
・利用者は乗り換えが必要となるため、幹線の路線バスとのダイヤ調整、乗り継ぎ運賃の設定、乗り継ぎバス停の上屋・ベンチ等の整備等の乗り継ぎ抵抗を軽減する施策を、併せて行う必要がある。

【フィーダー輸送の例】
 

【実施が考えられる場所】布線エリア、宗呂川エリア、貝ノ川川エリア</td></tr>
<tr><td>期待される効果</td><td>・幹線の路線バスとの役割分担による運行の効率化。
・幹線バスの増便。
・運行距離が短いことによる運行本数の増加、柔軟なダイヤ設定。</td></tr>
<tr><td>実施にあたっての課題</td><td>・車両・運転手の確保。
・端末交通が、幹線全部に接続するには、幹線よりも朝早く、夜遅くまで運行する必要がある。</td></tr>
<tr><td>実施時期</td><td>短期（平成 21 年度～平成 23 年度）</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>（バス事業者）、タクシー事業者、土佐清水市、住民</td></tr>
</table>

通学・通園（スクール）バスの混乗化と昼間時間帯の有効活用	
目的・背景	・スクールバスについては、一部の車両を除いて昼間の時間帯は送迎に使用していない。 ・通園、通学の送迎バスにおいては空席が存在している。
施策内容	・通学、通園するときのスクールバスに混乗する。その際には、通学・通園バスの本来の目的を第一に、乗車人数の制限、安全性の確保のため、事前に利用申請、予約制等の制度を検討する。 ・スクールバスを使用していない時間帯に、空いた車両を使って、地域住民を運ぶ。 **利用イメージ**  【実施が考えられる場所】窪津線エリア、布線エリア、 斧積・横道エリア、宗呂川エリア
期待される効果	・既存車両の活用により、少ない追加費用で生活の足を確保できる。 ・児童･生徒と住民のコミュニケーション。
実施にあたっての課題	・子供の保護者の理解。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	タクシー事業者、土佐清水市、住民

モデル地区におけるデマンド運行の検討	
目的・背景	・定期ダイヤの路線方式は需要が少ない場合に、少ない運行頻度で利用しにくく、そのため利用者が増えず、運行頻度を増やせないという悪循環になりやすい。
施策内容	・小型車両を使ったデマンド交通（電話予約のバス・乗り合いタクシー）を試験的に導入する。 ・デマンド交通は利用する側が事前に配車センターに電話し、利用したいバスを予約するもの。これによって人が乗っていない車両がなくなるとともに、目的地までの時間短縮につながる。 ・利用ニーズの多い利用形態については定期運行とするなど定期運行とデマンド交通の組み合わせを検討する。 ・交通空白地域と廃止代替バス運行地域について、デマンドバスの導入を検討する。 **デマンド交通　イメージ** （出典）高知県 【実施が考えられる場所】布線エリア、貝ノ川川エリア
期待される効果	・空車がなく、無駄の少ない運行。 ・（制限はあるが）利用したいときに利用したい場所で利用できることにより利用者の満足度が向上。
実施にあたっての課題	・予約受付のオペレーターの確保。 ・利用者からの予約を束ね、1 便あたり輸送人数を増やし、効率的な運行することが課題。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	タクシー事業者、土佐清水市、住民

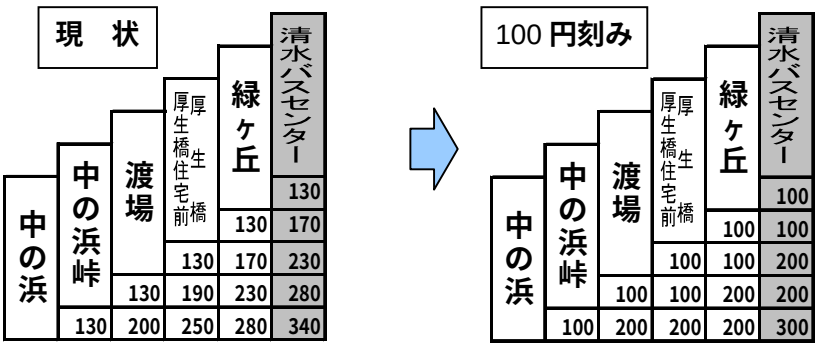
生活交通のための貸切バス事業	
目的・背景	・地域住民を対象としたアンケートにおいては、バスを利用しない理由として「行きたいところに行けない（35%）」が 2 番目に多くあげられている。
施策内容	・自治体車両を活用し、交通空白地域の住民を病院や商業施設に送迎する。 ・交通空白地域において、バスの運行方法（行き先・経由地・時間）について合意形成を行う。 ・運行回数は、各地区について週 1、2 回程度とし、1 台のバスで複数の地区を受け持つ。この施策は運行頻度を少なくする分、住民のきめ細かいニーズに対応する。 【実施が考えられる場所】布線エリア、貝ノ川川エリア
期待される効果	・空車がなく、無駄の少ない運行。 ・地域の連帯の向上。
実施にあたっての課題	・貸切バス運行にかかる住民と行政の費用分担。 ・運行方法の合意形成における透明性の確保。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	バス事業者、（タクシー事業者）、土佐清水市、住民

停留所の改善（廃止代替バス沿線）	
目的・背景	・バス利用者を対象としたアンケートで、路線バスの利用者を増やすために必要な施策・改善策として、「屋根やベンチ等バス停施設を改善する（27%）」が多い。 ・土佐清水市内の上屋・ベンチの整備率は低い割合に止まっている。 **バス停施設の整備率（%）** （下表）
施策内容	・地域・関係者との協働により、廃止代替バスのバス停施設の整備・改善。 ・快適なバス停を維持するため、地域住民・ボランティアとの連携によるバス停の清掃。 ・屋根・トイレのある公共の施設等をバス停とする。
期待される効果	・利用者の快適性の向上。 ・バス停施設が整備されることにより、地域の中でバスの存在感が増す。
実施にあたっての課題	・地域住民にバス停を自分達のものと思ってもらう仕掛けづくり。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、土佐清水市、住民

	ベンチ	屋根
布・清水線（布～下ノ加江）	18	27
窪津線	14	9
有永・清水線	29	23

② 「便利にする」 ～利用してもらうために

＜バスを利用したくなるサービス改善＞

幹線バスの運賃面の改善（100 円刻みの運賃設定）	
目的・背景	・現在の運賃は 10 円刻みであり、運賃区界バス停が多いため、運賃表に多くのバス停を掲載する必要があるため、分かりにくい。 ・10 円単位で小銭を扱う必要があるため、運賃精算が煩雑である。
施策内容	・わかりやすく、払いやすい運賃設定とするため、100 円刻みの運賃とする。 ・バス（宿毛駅線）の運賃を 100 円刻みとした場合、約１割程度の値下げとなる。  ・乗車区間が短いほど割引率は高くなるが、現状では起終点の利用が中心であり、収入への影響は少ない。
期待される効果	・運賃表が小さくなるため、情報提供がしやすくなる。 ・運賃精算が簡単になる。 ・車内での支払がスムーズになり、バスの停車時間も少なくなることで、定時性の確保等の相乗効果も期待できる。
実施にあたっての課題	・値下げ分を利用者増加で補えない場合、減収となる。
備　　考	本施策は「高知西南地域公共交通総合連携計画」において実施する。

通勤・通学定期券の割引率を高める	
目的・背景	【通学定期券について】 ・清水高校生徒においては、公共交通機関での通学経験が「ない（64%）」が過半数を占める。 ・公共交通機関を利用しない理由として「運賃が高い（29%）」が最も多い。 ・学生定期券の割引率は 6 割であり、中村駅・清水バスセンター間（片道運賃 1,400 円）の 1 ヶ月定期は 34,080 円である。 ・鉄道と並行する宿毛線については、割引率を 8 割に高めている。 ・高校生のいる世帯は教育費がかさみ、家計に余裕がないと考えられ、利用者目線の定期券価格とする必要がある。 【通勤定期券について】 ・住民対象のアンケートにおいて、バスの利用目的の「通勤･通学（1.3%）」は少ない。 ・バスを利用しない理由として 3 番目に「運賃が高い（28%）」が挙がっている。
施策内容	・通勤･通学者に対し、割引率を拡大した定期券をもうけ、利用しやすい運賃とする（割引率 75%）。 ・学生を対象とした通常の定期券よりも割引率が高い、一学期定期券を発売する。
期待される効果	・通勤･通学での定期券利用者が増加する。
実施にあたっての課題	・運賃収入としては、割引率に応じた利用者数の増加が必要となる。
備　　考	本施策は「高知西南地域公共交通総合連携計画」において実施する。

鉄道・バス共通回数券	
目的・背景	・住民対象のアンケートにおいて、バスの利用目的は「通院（32%）」、「買物（19%）」が多い。 ・バスを利用しない理由として 3 番目に「運賃が高い（28%）」が挙がっている。 ＜現在のバス回数券＞ バス回数券：約 1 割引（10 枚分の値段で、11 枚綴りの回数券）。
施策内容	・鉄道とバス共通の回数券を発売する。
期待される効果	・鉄道とバスを乗り継ぐ通勤・通学・通院者や域外からの来訪者等の利便性が向上する。 ・相乗効果により、お互いの利用者も増加する。
実施にあたっての課題	ー
備　　考	本施策は「高知西南地域公共交通総合連携計画」において実施する。

鉄道・バス共通フリーきっぷ	
目的・背景	・自由意見として、「1 日フリーパス(当日のみ何回でも乗り降り可能)」などがあった。
施策内容	・域内の鉄道、バスが乗り降りできる鉄道・バス共通フリーきっぷを導入する。
期待される効果	・期待される効果 乗り継ぎによる運賃精算や切符購入の手間が解消される。 ・来訪者等の利便性が向上し、利用者が増加する。
実施にあたっての課題	・インセンティブを与える運賃設定。
備　　考	本施策は「高知西南地域公共交通総合連携計画」において実施する。

運転免許返納サポート定期の割引・特典改善	
目的・背景	・現在の運転免許返納サポート定期は、2 年目の運賃が倍額になり、期間も 2 年間となっており、利用者が伸び悩んでいる。 ・平成 20 年の販売実績：66 枚、18 名（高知西南交通(株)調べ）。 ・運転免許返納サポート定期は、65 歳以上の運転免許証返納者に対して、高知西南交通の全路線乗り放題の定期券を下記の金額（1 年目）で発売している。 １ヶ月 5,000 円　　３ヶ月 13,000 円 ６ヶ月 25,000 円　　年間 45,000 円
施策内容	・運転免許を保有している高齢者を対象とした施策である。 ・現状では、２年目の運賃が倍額になるが、これを終身とする。 ・運転免許返納者に対してタクシーチケット（200 円×24 枚）、地域の商店等で利用できる商品券（300 円×12 枚）を配布する。 ・運転免許書き換えの際にチラシを配布する等の広報活動を行う。
期待される効果	・高齢者の運転免許返納率が高まる。 ・高齢ドライバーによる交通事故が減少する。
実施にあたっての課題	・割引分、利用が増えないと減収となる。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、土佐清水市、商業関係者

バスの日の運賃全線 100 円	
目的・背景	・地域住民対象のアンケートで、バスを「利用しない（42%）」という回答が多く、乗車体験の機会を作る必要がある。
施策内容	・地域住民等を対象とした施策である。 ・バスに乗車してもらい、バスの必要性、利便性を実感してもらうＰＲ・広報が目的であり、採算性は考慮しない。 ・安くても目的がなければバスに乗らないので、目的（イベント等）とセットで実施することが望ましい。
期待される効果	・この機会にバスの必要性、利便性を実感してもらうことができれば、日常生活等での利用も期待できる。
実施にあたっての課題	・実施のための原資を誰が負担するか。 ・マスコミ等を通じた PR を徹底する必要がある。
備　　考	本施策は「高知西南地域公共交通総合連携計画」において実施する。

<table>
<tr><th colspan="2">利便性を高める視点からの幹線バスの増便</th></tr>
<tr><td>目的・背景</td><td>・バス利用者対象のアンケートによると、運行本数について「やや不満、不満（計 45%）」が多い。
・清水バスセンター発の終発が、中村行き 18:23、宿毛行き 17:52、足摺行き 19:56 となっており、中村・宿毛方面の最終便が早い。
・平成 19 年より、「足摺岬～宿毛線」が廃止されたことにより、小才角経由の便数が、11 便から 5.3 便に大幅に減った。</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>・地域住民だけでなく来訪者等の域外利用者も対象とした施策である。
・便数を増やすことにより、利用者の利便性を高めるとともに、鉄道、バス、市町村バス等の連携・調整により、総合的な交通体系の確立を図るものである。

＜１便あたりの片道運行経費（バスキロ単価：285 円）＞
◯バス（足摺岬線）
52.9km×285 円＝15,080 円・・・年間約 550 万円
中村駅～足摺岬運賃 1,930 円　１便 8 名の乗車が必要
◯バス（小才角線）
49.0km×285 円＝13,970 円・・・年間約 500 万円
宿毛駅～清水バスセンター運賃 1800 円　１便 8 名の乗車が必要
＜小才角線における増便のイメージ＞
■バス（足摺岬線）→バス（小才角線）中村　帰り
<table>
<tr><th colspan="2">中村駅　→</th><th>清水ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ</th><th colspan="2">→　宿毛駅</th></tr>
<tr><th>備考</th><th>着</th><th>待ち時間</th><th>発</th><th>備考</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>6:30</td><td>土･日･祝運休</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>8:09</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>9:26</td><td>0:59</td><td>10:25</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>11:29</td><td>2:06</td><td></td><td rowspan="2">11 時半過ぎに 1 本</td></tr>
<tr><td>土･日･祝運休</td><td>12:11</td><td>1:24</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>13:01</td><td>0:34</td><td>13:35</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>14:41</td><td>0:04</td><td>14:45</td><td>土･日･祝運休</td></tr>
<tr><td></td><td>16:34</td><td>1:18</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>土･日･祝運休</td><td>17:20</td><td>0:32</td><td>17:52</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>18:31</td><td></td><td></td><td rowspan="2">18 時半過ぎに 1 本</td></tr>
<tr><td></td><td>19:56</td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>期待される効果</td><td>・増便による利便性の向上、利用者満足度の向上。</td></tr>
<tr><td>実施にあたっての課題</td><td>・増便を行う場合は、採算性も重要であるが、路線として国庫補助の対象となる乗車密度を下回らない利用者数を確保することも必要となる。</td></tr>
<tr><td>備　　考</td><td>本施策は「高知西南地域公共交通総合連携計画」において実施する。</td></tr>
</table>

けんみん病院への直行便	
目的・背景	・けんみん病院へ行くための便が少なく不便である。 ・土佐清水市からけんみん病院へ通院する場合、足摺線を利用すると清水バスセンターから片道 90 分、2,050 円、小才角線を利用すると竜串から 87 分、1,940 円かかる。（接続が良い場合） ・小才角線利用の場合、接続する便が、行きの朝 1 便、帰りの昼 1 便・夕方 1 便しかない。 ・有永・清水線しか運行していない地域では、バスでけんみん病院へ行くことは難しい。
施策内容	・けんみん病院への直行便を運行する。 ・土佐清水市民を利用対象とし、土佐清水市外の区間はクローズド運行（乗車させない）とする。 【考えられる運行形態】 ・けんみん病院へのアクセスが不便な地域を経由してけんみん病院への直行便を運行する。 ・市広報誌等で利用者を募集し、週 1 回程度、貸切バスで運行する。 ・料金を往復 4,000 円（要検討）とした場合、18 人程度利用すれば、収支が合う。
期待される効果	・けんみん病院へ行きやすくなり、住民の満足度が高まる。
実施にあたっての課題	・参加人数が少ない場合の不足分の負担。 ・既存の路線バスの利用者が減少する可能性がある。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、土佐清水市

＜バスを利用しやすい環境整備＞

乗り継ぎ拠点の整備	
目的・背景	・清水バスセンターは、土佐清水のバス交通の拠点に位置づけられるが、バスベイがせまく、また、情報発信機能が貧弱である。 ・清水バスセンター前の道路は狭く、マイカー、施設の送迎車両等で混雑している。 ・清水バスセンターは平日 16 時までの営業で、土日は閉められている。 ・「バスの駅（仮称）」と位置づけられる 4 箇所のうち、竜串、下川口漁港に上屋・待合所がない。
施策内容	・乗り継ぎ拠点を整備し、清水バスセンターの機能を移転する。 ・清水バスセンターにおいて、観光情報等の情報提供を強化する。 ・竜串、下川口漁港に上屋・待合所・ベンチを設置する。
期待される効果	・待合所が確保され、地域住民、来訪者等の利便性が向上し、利用者が増加する。 ・駐車場が確保され、パーク&バスライドによるバス利用が増える。 ・量販店等も隣接しており、来訪者を含めた人々の交流拠点としてのにぎわいが創出される。
実施にあたっての課題	・観光関係者と交通事業者の連携。
備　　考	本施策は「高知西南地域公共交通総合連携計画」において実施する。

停留所の改善（路線バス沿線）	
目的・背景	・バス利用者を対象としたアンケートで、路線バスの利用者を増やすために必要な施策・改善策として、「屋根やベンチ等バス停施設を改善する（27%）」が多い。 ・土佐清水市内の上屋・ベンチの整備率は低い割合に止まっている。 **バス停施設の整備率（%）** ベンチ：足摺線 18、小才角線 28 屋根：足摺線 20、小才角線 18
施策内容	・バス停ポールの色、デザインを統一し、わかりやすくする。 来訪者のためにも、時刻表だけでなく、どこに行けるか、どこを経由するのかを示す路線図を掲示する。 ・沿線に安全なスペースが確保できる場合は、屋根、ベンチを設置する。
期待される効果	・バス停の位置及び情報がわかりやすくなる。 ・雨よけ、日除け、休憩が可能となり、利用者が増加する。 ・地域の森林組合、企業、小・中・高生等が手作りのベンチを製作することで、意識の醸成を図ることもできる。
実施にあたっての課題	・設置費用の確保。 ・景観との調和。 ・周辺住民の理解。
備　　考	本施策は「高知西南地域公共交通総合連携計画」において実施する。

域内路線案内冊子の作成・全戸配布	
目的・背景	・これ１冊あれば、土佐清水市でのバス移動や観光に困らないという冊子がない。
施策内容	・地域住民だけでなく来訪者等の域外利用者も対象とした施策である。 ・土佐清水市でのバス利用がしやすくなるように、バス路線図、時刻表、運賃表等を示したものを作成し、地域住民の全世帯に配布する。 ・けんみん病院や主要観光地への乗り継ぎ方法等も例示し、利便性をアピールすることも有効である。 ・冊子を作るにあたって、中学生、高校生等の協力を得て、地元密着の内容とすることが考えられる。 ・路線バスを利用することで、利用できる商店等のクーポンを冊子に綴じ込むことが考えられる。
期待される効果	・家庭に路線バスの冊子が届くことにより、これまで情報がないために利用していなかった住民の利用にも繋がる。 ・利用者は計画を立てて、バスを利用することができる。
実施にあたっての課題	・利用者が満足できる交通サービスが提供できていない段階で、情報提供を強化すると、逆効果となる。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、土佐清水市

③　「育てていく」　～自分たちの足として次代に残すために

＜バス利用促進に向けた取組みの推進＞

市長による市民へのメッセージ（市民宣言）	
目的・背景	・公共交通施策を重点的に実施していくにあたって、地域の足を守るため、公共交通を維持・発展させていくという行政の姿勢を示す必要がある。
施策内容	・公共交通を維持・発展させていくという土佐清水市の姿勢を示した市民宣言をとりまとめ、広く周知する。 ・周知のため、各種媒体における発信、シンポジウムの開催等の実施を検討する。
期待される効果	・公共交通に関する地域の課題の共有。 ・公共交通の利用意識の醸成。
実施にあたっての課題	・住民の関心を引き寄せる仕掛け。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	土佐清水市

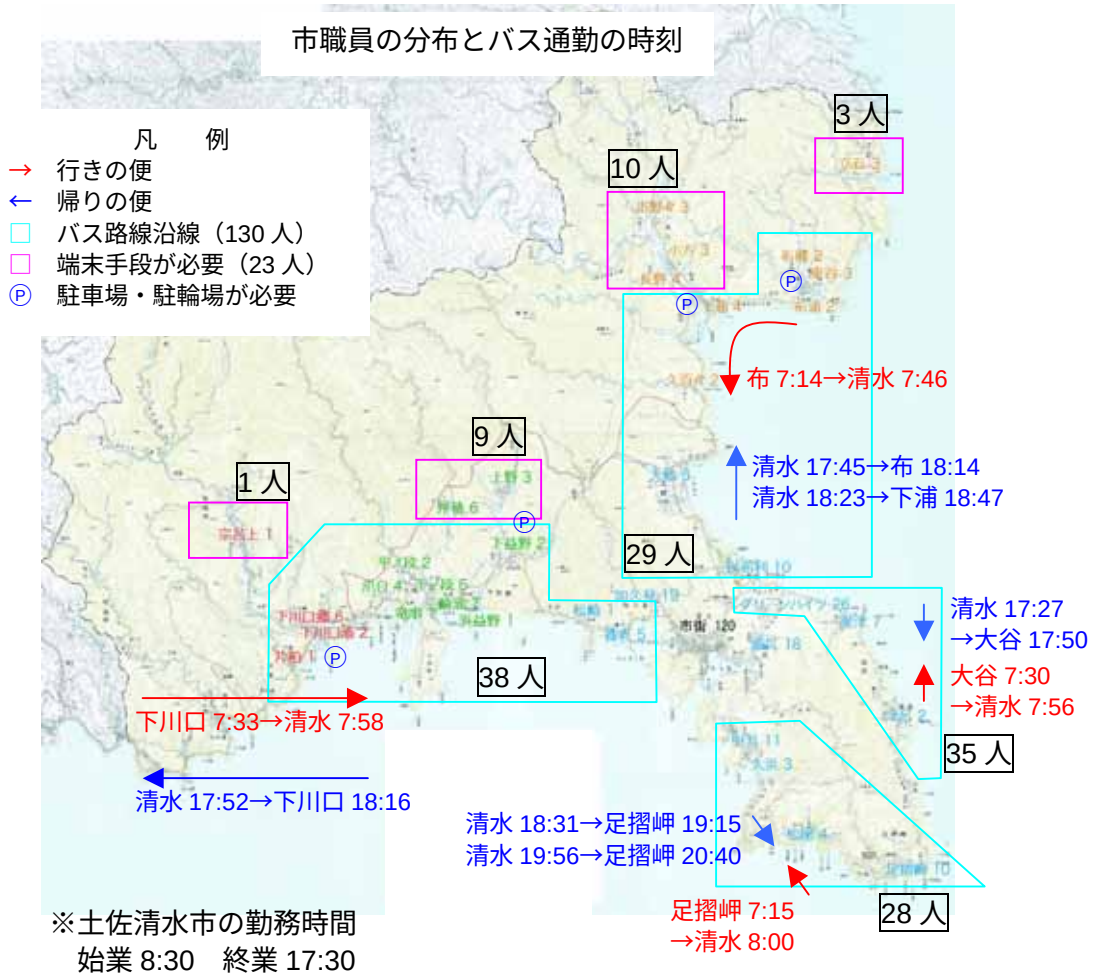
行政職員の率先したバス利用促進活動	
目的・背景	・土佐清水市では最大の事業所である、市の職員のうち、バス通勤者はゼロである。 ・高校生のバス利用者は 0.4%、事業者のバス利用者は 0.1%である。 ・市職員が率先してバスを利用することにより、バス交通活性化のスタートを切る必要がある。
施策内容	・原則として、市職員の通勤はバスを利用することを検討する。 ・市職員が通勤できるように、運行本数の増便等を検討する。 ・パーク&バスライド駐車場の確保。
期待される効果	・最大 153 人が、バス通勤に転換する。 ・市職員が利用することにより、住民のバス交通に対する関心が高まる。 ・市職員が利用することにより、現在のバス交通の問題点がより具体的に明らかになり、より良いバス交通への糸口となる。 ・利用増で利用環境が良くなる。
実施にあたっての課題	次ページに示す。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	土佐清水市

【行政職員の率先したバス利用促進活動　実施にあたっての課題等】

現在のバスのダイヤで、土佐清水市の職員が本庁へバス通勤する場合、以下の対策が必要である。

・端末手段が必要な場所（路線がない、通勤時間帯に便が無い）に住む職員のため、バス停周辺に駐車場・駐輪場を確保する必要がある。駐輪場・駐車場は「布、下ノ加江下浦、益野、下川口」の各バス停付近に必要。

・勤務終了後（17:30）窪津線の最終便（17:27）に乗車できないので、フレックスタイム制度（勤務時間をずらす）等を実施する必要がある。



職員の通勤の面から、以下の増便・ダイヤ改正を行うことが望ましい。

・窪津線下り最終便を終業（17:30）以降に繰り下げ。

・足摺線下りを朝 1 便増便（市野々周辺の 10 人がバスに直接乗車可能に）。

・有永・清水線下りの最終便を増便（宗呂、斧積、上野の 10 人がバスに直接乗車可能に）。

・残業等に対応するため、足摺岬線下り以外の路線の終発を増便。

交通エリア部会（仮称）の設置	
目的・背景	・公共交通の改善施策を実施するには、「どこで、何を、どのように実施するか」について、掘り下げる必要がある。 ・そのためには、行政上の区分ではなく、同じ交通エリア（同一の交通特性を持つエリア）の住民が話し合う必要がある。 ・また、地域交通のあり方について、多くの住民が係わり、合意形成を図る必要がある。
施策内容	・法定協議会の下部組織として、「交通エリア部会（仮称）」の設置を検討する。 ・「交通エリア部会（仮称）」は、行政的なエリア分けではなく、各地域の交通特性によりエリア分けを行うこととする。 ・「交通エリア部会（仮称）」では、利用者と連携したバス停の維持整備等地域に密着した施策について検討と実施を行う。 ・特に交通空白地域においては、その解消の方法を具体的に検討する場とする。
期待される効果	・きめ細かく、効果の高い地域交通施策の実施。 ・地域交通に関する住民の情報共有、意識改革。
実施にあたっての課題	・行政の押し付けではなく、住民自身が取り組む機運づくり。 ・各エリアでのキーパーソンの発掘。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、土佐清水市、住民

マイバス意識の醸成	
目的・背景	・住民にマイバス意識を持ってもらい、自発的な行動を促す必要がある。
施策内容	・土佐清水市内において、市民モニター制度、バスサポータークラブ等の組織化によりマイバス意識を醸成する。 ・地域・地区による自主的な取組み（各専用時刻表の作成、地域のバス停の改善等）を奨励する。 ・モニター・サポーターになることによる特典の提供を検討する。
期待される効果	・マイバス意識が向上し、利用促進や、行政による支援に理解が示される。
実施にあたっての課題	・バスを応援してくれるキーパーソンの発掘。 ・活動を継続していくための運営資金の確保。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、土佐清水市、住民

バスのラッピングや愛称公募	
目的・背景	・住民アンケートでは、自由意見で、「アンパンマンバスの運行」が挙げられている。 ・将来の利用者である子供たちにバスのファンになってもらうことが重要である。
施策内容	・デザインの募集、愛称募集等を行って、住民･利用者が愛着の持てる車両等をつくる。
期待される効果	・バスを利用したくなる人が増える。 ・地域のシンボルとなる。 ・マイバス意識の向上につながる。
実施にあたっての課題	・地域の人に愛されるデザインとすること。 ・短期的な採算を取ることは想定していない施策であり、実施費用の捻出が課題である。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、土佐清水市、住民

バスの乗り方教室の実施	
目的・背景	・清水高校生徒においては、公共交通機関での通学経験が「ない（64%）」が過半数を占めている。 ・土佐清水市では、小学校の統廃合等にともない、スクールバスが運行されており、子供たちは、バスにはなじみがあっても路線バスには、あまりなじみがない。 ・路線バスに乗るためには、乗車ルール、マナーを知っておく必要がある。
施策内容	・小学校等地域の協力を得て、実際の車両を使って、時刻表・行き先の見方、車内でのマナー、乗車から運賃の支払い方法の勉強や、車椅子での乗車体験等を行う。 **バスの乗り方、降り方の教材例** （出典）四国運輸局「乗り物・乗り方ガイドブック「乗ってみよう」」
期待される効果	・子供たちが路線バスの乗り方を理解し、西南地域だけでなく他地域でも路線バスを利用できるようになる。 ・子供たちに路線バスに親しんでもらう。
実施にあたっての課題	・小学校等との連携。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、土佐清水市、住民

④　「にぎわいを生む」　～地域の将来・発展のために

＜観光施設等関係者との連携＞

期間限定の域内観光周遊バスの実証運行	
目的・背景	・観光客が、バスで土佐清水市に来た場合、路線バスの便数が少なく、また清水バスセンターでの案内も十分でないので、観光客が途方にくれてしまう。 ・域外からの来訪者に対しての情報提供手段が少ないうえに、情報量そのものが少ない。 ・竜串方面へのバスは平日でも少ない上に、土日は減便している。
施策内容	・期間限定の域内観光周遊バスの実証運行を行う。 ・域外の観光客はほとんど、マイカーで来訪するため、パーク&バスライドを実施することを検討する。 ・環境にやさしいオンリーワンのバスの使用、ガイドの説明、記念品の進呈等により付加価値をつけ、観光客に自分でマイカーを運転して廻るよりも楽しいと思ってもらえるようにするような観光ルートを開発する。 【考えられる観光周遊ルート】 ・竜串海中公園、見残しルート ・ジョン万次郎ルート ・窪津体験漁業ルート
期待される効果	・移動と観光がセットになっていることにより、観光客が安心して土佐清水市を観光できる。 ・観光客により楽しんでもらい、土佐清水市のリピーターになってもらう。
実施にあたっての課題	・マイカー観光客が乗り換えるようなインセンティブ。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、土佐清水市、観光・商業関係者

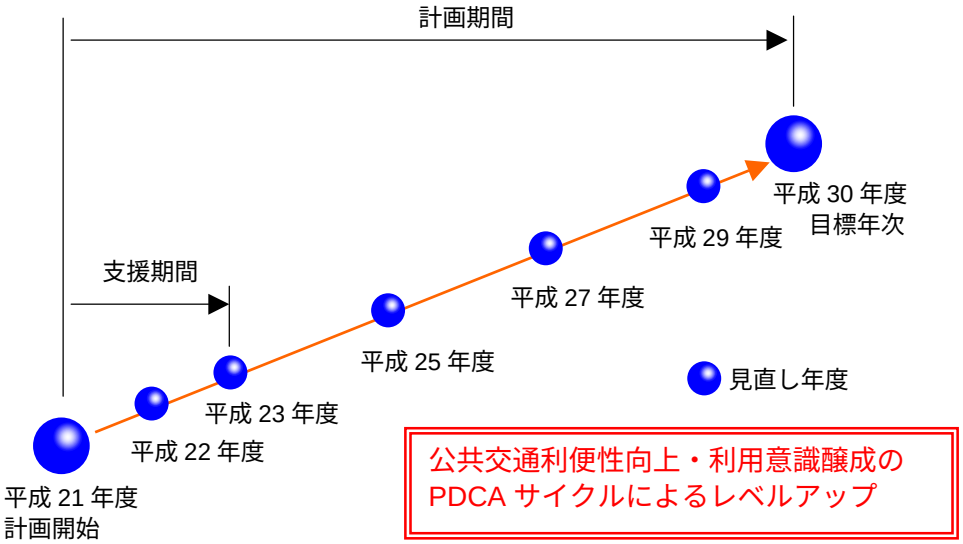
域内での公共交通利用の体験ツアー	
目的・背景	・普段（繁忙期以外）の小人数の観光客も利用できる観光交通メニューが必要である。
施策内容	・路線バスによる観光ルート（移動のダイヤ・スケジュールを含む）と観光施設での体験メニューを組み合わせ、公共交通の体験ツアーをつくる。 ・平日・土曜日・日祝のダイヤに合わせたメニューを作成する。
期待される効果	・バスで土佐清水市に来る観光客の足の確保、旅の満足度の向上。
実施にあたっての課題	・観光体験ツアーに合わせた、ダイヤの見直しを検討する必要がある。 ・案内所の場所の検討。 ・観光協会との連携。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、土佐清水市、観光・商業関係者

イベントと連携したシャトル便等の運行	
目的・背景	・あしずり祭り（納涼花火大会）、産業祭等の集客の多いイベントがあり、道路渋滞が発生している。 ・道路の渋滞を解消し、来訪者の円滑な輸送を実施する必要がある。
施策内容	・イベントの中心部の外側にパーク&バスライド駐車場を設置し、会場までシャトルバスを運行する。
期待される効果	・来訪者の満足度の向上。 ・バス利用体験によるバス利用意識の醸成。 ・イベント時の渋滞の解消。
実施にあたっての課題	・バスが渋滞に巻き込まれないようにルート設定、交通規制の検討を実施する必要がある。
実施時期	短期（平成 21 年度～平成 23 年度）
実施主体	バス事業者、タクシー事業者、土佐清水市、観光・商業関係者

９　計画の推進について

■計画の実施スケジュール

土佐清水市土佐清水市地域公共交通総合連携計画は、平成 21 年度を開始年度とする 10 年間の計画とし、最初の 3 年間の支援期間を活用して、施策の集中的な実施を行う。また、支援期間中は毎年、それ以後は 2 年毎に実績の評価を行い、計画の見直しを行う。



■計画の目標

土佐清水市地域公共交通総合連携計画では、計測できる数値目標を具体的に立てて、定量的に評価するとともに、数値に還元できない満足度等の定性的な評価を行い、計画の実現について総合的に評価する。

□定量的な目標・評価項目（数値目標）

年度 / 項目	現状	地域公共交通　総合連携計画　計画期間						
		支援期間						
	H20	H21	H22	H23	H25	H27	H29	H30
交通空白地区数	8	5	3	0	0	0	0	0
バス利用者数	185,342※	206,000	227,000	228,000	230,000	232,000	234,000	235,000
バスの駅整備数	－	1	2	-	-	-	-	-
バス停の改善数	－	3	6	9	11	13	15	16
観光客数	168,827※	増加	増加	増加	増加	増加	増加	増加

※平成 19 年度実績、観光客数は足摺海底館・海洋館・テルメ、竜串海中観光の合計

数値目標の考え方
■交通空白地域数　支援期間の 3 年間で交通空白地域を解消
■バス利用者数　土佐清水市職員 100 人を 2 年間でバスに転換（100 人×200 日×2）
住民、高校生の利用で毎年 1,000 人ずつ増加させる。
■バスの駅（仮称）整備数　竜串、下川口の 2 箇所を年 1 箇所整備
■バス停の改善数　上屋・バス停を支援期間中は 3 箇所、以後 1 箇所ずつ整備
■観光客数　毎年、前年度を上回る

□定性的な目標・評価項目

・実施した施策の内容、その効果
・バス等公共交通に対する意識変化・活動の顕在化
・域外来訪者の評価・域内での交通行動の変化

参　考　資　料

1　住民ヒアリング結果概要

2　空白地区ヒアリング結果概要

3　住民アンケート自由意見概要

4　清水高校生アンケート自由意見概要

5　土佐清水市地域公共交通協議会規約

1　住民ヒアリング結果概要

項目 / 地区名	世帯数	交通行動	運行本数	ダ　イ　ヤ	乗り継ぎ	運　　賃	利用環境	そ　の　他
布　浦 (104) 総会	102	通院…市街地 四万十市 買物…下ノ加江、 四万十市		・通院の帰りが、清水発 17 時 45 分までない			・下ノ加江から交通手段がないため、目的地からタクシーを利用している	・乗り合いでもいいから、下ノ加江にタクシーを常駐させてほしい
下　浦 (105) 総会	287	通院…市街地 四万十市 宿毛市 買物…地元 ・通学にバスを利用している。		・清水高校発着がほしい ・クラブ活動で遅くなると利用できなくなり、定期が片道利用のためもったいない	・清水高校までのスムーズな乗換えができるようにしてほしい		・足腰の弱った高齢者が多いためバス停を地区中心部にしてほしい	・車に乗れなくなったらバスを利用したい方は多い ・今はバスの運行に合わせて生活している
市野々 (108) 区長	58	通院…四万十市（竹本病院） ※竹本病院は送迎有 宿毛市（けんみん病院） 買物…四万十市					・体が不自由な人のために、乗換えやバス停の配慮が必要	・車に乗れなくなったらバスを利用したい方は多い ・日を決めて目的地別に乗り合わせる ・車両を小型化して経費削減 ・高齢化が進むとバスの利用者は増える
長　野 (111) 総会	66	通院…市街地 四万十市、 宿毛市 買物…地元、四万十市 ・清水での会合にバスを利用している	・病院に行くのに本数が少なく不便である。特に帰りの便が少ない				・バス停まで約1ｋｍあり不便 ・四万十市内の路線が分かりづらい	・福祉も公共交通も大事、赤字でも住民の足を守らなければいけない
久百々 (113) 総会	39	通院…市街地（松谷・渭南・足摺病院） 四万十市、 宿毛市（けんみん病院） 買物…市街地、 移動ストア	・小さいバスでもいいので便数を増やしてほしい ・中村行き 8 時がほしい	・朝が早すぎる ・8 時半発で良い（清水行き）		・運賃が高いため、通院の頻度を上げられない。安ければ週1で利用したい	・バス停に居る人が分かりにくい	・病院に直接行けたら便利 ・車に乗れなくなったらバスを・利用したい方は多い ・バスの利用者が多いのでなくなると非常に困る
大　岐 (201) 総会	208	通院…市街地（松谷、渭南、足摺病院） 四万十市（市民、竹本病院） 宿毛市（けんみん病院） 買物…市街地	・便数が少ないため、乗り過ごした場合、次の便をかなり待つ。できれば 30 分おきにほしい			・運賃が高い		・車に乗れなくなったらバスを利用したい方は多い
以布利 (202) 総会	298	通院…市街地 宿毛市（けんみん病院） 四万十市 買物…市街地 ・多くの方がバスを利用して、通院、買物をしている。	・小さいバスでも良いから、便数を増やしてほしい。 ・できれば1時間おきにほしい				・足が悪い方のために、バス停でなくても乗り降りできるようにしてほしい ・バイパスが出来るが、バスの路線は変えないでほしい	・バスがなくなると困る。 ・そもそもバスが少なくなったから、ハイヤーや家族の車を利用している ・渭南病院の近くで止めてくれる人とそうでない人がいる。渭南病院のバスセンターからの送迎は朝一番だけである
窪　津 (203) 区長	267	通院…四万十市、 宿毛市（けんみん病院） 買物…市街地、 四万十市 ・バスに乗らない人は家族、隣人に便を借りている	・便数が少ないため、行きはバス、帰りは乗り合わせてタクシーに乗っている ・便数を増やしてほしいが、利用者数を見ると無理も言えない					・電話で呼び出せるバスがあればありがたい ・車に乗れなくなったらバスを利用したい方は多い

項目 / 地区名	世帯数	交通行動	運行本数	ダ イ ヤ	乗り継ぎ	運　　賃	利用環境	そ の 他
津 呂 (204) 区長	131	通院…四万十市 買物…市街地、四万十市	・便数が少ないため、行きはバス、帰りはタクシー又は家族の迎えを利用している	・遅い時間の便がないため、夕方出かけると帰りの便がない ・ＪＲ最終便で帰った場合バスの時刻が終わっている				・車に乗れなくなったらバスを利用したい方は多い
足摺岬 (205) 区長	343	買物…市街地、 四万十市 バスに乗らない人は自身か子供の車を利用している	・便数を増やして、コストを下げられないか	・乗り過ごすと待ち時間が長い				・車に乗れなくなったらバスを利用したい方は多い
松 尾 (206) 区長	254	通院…四万十市 買物…市街地（平日） 四万十市（休日） 市街地は日・祝日になると休みが多いので、四万十市に行くようになる	・車両を小型化して経費削減により便を増やせないか	・乗り過ごすと待ち時間が長い				・車に乗れなくなったらバスを利用したい方は多い
中 浜 (208) 区長	326	通院…市街地 宿毛市（けんみん病院） 四万十市 買物…市街地 四万十市（休日） ・四万十市の吉井、竹本病院は送迎がある		・今のバス時刻は、中村のJR に合わせた運行になっているが、このダイヤを崩すと困る方もいるので、その分は時刻変更をしないでほしい		・料金についての問題はあがったことはない。ただし、宿毛市けんみん病院に行く場合は距離が遠いこともあり料金がかさむため、高齢者に重い負担になっている。何か安く利用できる方法があれば良いと思われる		・普段は自家用車を利用しているが、清水市街で会合がある場合等はバスを利用している。帰りもバスの時間に間に合えばバスを利用するように努めている。市役所等に勤めているかたも同じようにしている人はいると思われる。 ・車いすのかたに利用しやすいように出来るとありがたい ・足摺テルメは送迎あり
厚生町 (211) 区長	28	通院…市街地 買物…市街地 ・バスは老人が買物に利用している。 ・市街地に近いため、片道はバス、片道は徒歩という方もいる。						・若い人は自家用車を使用している。 ・病院に行く場合は、タクシーか家族の車を利用している ・暖かくなると自転車で市街地に行く方もいる ・自家用車に乗れなくなったら、バスを利用したい
加久見 (212) サロン	154	通院…市街地 四万十市 宿毛市（けんみん病院） 買物…地元 市街地 四万十市 宿毛市 市街地へ出る場合タクシーを利用する方が非常に多い	・便間の時間が長い時刻は、間に便数を増やしてほしい	・清水方面に 12 時前頃のバスがほしい ・バスセンターに 8 時頃に着くと病院の順番取りがし易い	・夜行バスが清水出発のものがあれば便利		・北周辺に住んでいる方はバスを利用するために 500ｍほど歩いて国道に出る必要がある ・歩く距離が長いためやむを得ずタクシーを利用している方が多い	・地区内をバスに回ってもらえたら利用したい人はたくさんいる ・地区内の道が良くなっているため、中型程度のバスであれば問題なく入るのでは ・バスを利用していない方は、家族の車やタクシーを利用している
養 老 (214) サロン	101	通院…市街地 四万十市 買物…市街地、 四万十市	・土、日、祝日の便が少ないため出かけるのに不便	・便の空いている時間帯があるため待ち時間が長い ・上り下りとも 11 時がほしい	・清水での中村、足摺への乗換えが時間帯で不便			・車に乗れなくなったらバスを利用したい方は多い ・数人で乗り合わせてバスを呼び出せる方式があれば便利

項目 / 地区名	世帯数	交通行動	運行本数	ダ イ ヤ	乗り継ぎ	運　　賃	利用環境	そ の 他
松　崎 （215） 区長	74	通院…市街地 買物…市街地 市街地の病院にバスを利用して行っている方がいる						・通院利用の方のほかに、2,3名が利用されているようだ ・バスを利用されない方は、自家用車か家族の車を利用している ・全体的にバスの利用者は少ないと思うが、バスがなくなると困る
ｸﾞﾘｰﾝﾊｲﾂ （233） 区長	334	通院…四万十市	・昼に便が増えると高齢者が利用しやすい ・子供が朝バスを利用して、夕方親が迎えに行くお宅がある		・歩くようになるが国道の車谷バス停で降りるほうがグリーンハイツで降りるより乗り換える必要がない	・歩くようになるが国道の車谷バス停で降りるほうがグリーンハイツで降りるより料金が安い	・バス停から住宅地まで長い坂を上る必要があるため、高齢者は利用しづらい ・タクシーに乗り合わせたほうが楽 ・バスが地区内を通過してもらえると良い	・高齢化が進むとバスの利用者は増える
三崎浦 （301） サロン	262	通院…市街地 四万十市 宿毛市（けんみん病院） 買物…地元 市街地 四万十市 宿毛市	・清水行き 10 時頃のバスがほしい	・土曜日に中央の腕のいい先生が病院で診察してくれるため患者が殺到するが、土、日、祝日はバスの便が少ないため時間をずらして診察してもらうことが出来ないため、余計に混雑するので、土曜日の便は普段通りの運行にしてほしい ・朝の便は、西南交通と廃止代替バスが 10 分程度のズレで運行している。通勤通学の時間帯のためこのようにしていると思われるが、少しずらした方が効率的ではないか	・病院に行く場合は清水市街の病院まであがってもらえるとありがたい（センターまで病院の迎えはあるが、高齢者には乗り換えも結構しんどいと思われる）		・バス停ではない場所でも停車してくれるが、気付かずに通り過ぎてしまう場合がある	
爪　白 （303） サロン	60	通院…市街地（松谷、渭南病院） 四万十市（竹本病院、四万十診療所） 宿毛市（けんみん病院） 買物…地元、市街地、四万十市、 宿毛市	・便数が少ないため乗り過ごした場合、次の便をかなり待つ ・小型でいいので便数を増やしてほしい	・宿毛方面の午前中の便が時間が開きすぎている ・朝早い便に乗ると市街地の店が開いていない	・中村へは乗換えの便が悪いので宿毛方面へ出かける人が多い	・運賃が高いため利用者が減っている ・高校生はバイクを利用するほうが安いのでバス通学は難しい	・竜串見残し観光のバス停に時刻表がほしい	・車に乗れなくなったらバスを利用したい方は多い
平ノ段 （304） 総会	83	通院…市街地 四万十市、 宿毛市 買物…地元	・便数が少ない ・清水行き 10 時の増便	・清水から帰りの便の時間帯が悪い	・中村への乗り継ぎが悪く、1時間待つ ・中村、宿毛の通院に 1 日がかりとなる ・けんみん病院からの帰りは宿毛周りだと待ち時間が少ないが、中村周りは結構待ち時間がある ・こんな状態では毎日の利用が難しいが、利用しないと手段がない	・運賃が高い	・一番近いバス停（三崎）まで徒歩約 20 分かかる ・バス停までタクシーを利用する人も居る ・足の不便な方のために廃止代替バスを区長場前に回してもらうと便利	・バスを小型化して経費削減ハイヤーで清水病院を往復すると6000円かかる ・バスがなくなったらハイヤーの相乗りを行ったらどうでしょうか ・四万十市の病院はバスを出している
下ノ段 （305） 総会	141	通院…市街地 買物…三崎 ・通院にバスを利用している	・便数が少ないので利用できない ・バスを小型化して便数を増やせないか	・清水発最終便が早いため利用できない		・運賃が高い	・フリー乗降	・高校生の通学、市役所職員の通勤など利用者増の対策が必要

項目 / 地区名	世帯数	交通行動	運行本数	ダ イ ヤ	乗り継ぎ	運　　賃	利用環境	そ の 他
斧 積 (306) サロン	68	通院…市街地（松谷・渭南・足摺病院） 宿毛市（けんみん病院） 買物…移動ストア ・通院はバスを利用される方が多い	・便数が少ないので利用できない ・けんみん病院行きがほしい	・清水行き 7 時 37 分、清水発 13 時 30 分を遅くしてほしい			・坂がきついので、バス停を区長場にしてほしい	・自家用車を持たない方は、家族や近所の方にお願いすることがある
上 野 (307) 区長	119	通院…市街地 宿毛市（けんみん病院） 四万十市 買物…市街地 四万十市（休日） ・市街地へ出る時免許がない方はバスを利用している ・市街地での買物は病院帰りに利用している		・中村行きのバス乗り換え基準のため、清水行きの朝の便が少し早い。8:30 頃に病院には入れる時刻にあればありがたい		・実際はもう少し頻繁に病院や買い物に通いたい人もいるが、病院代やバス料金の兼ね合いで病院に通う頻度を少なくしているかたも多いため 1 便での利用者数は少ないが、バスが廃止になると非常に困る	・上野に入って来るバスがない時刻に出かける人で、益野橋停留所まで自転車で出向いてそこから西南交通のバスを利用している人もいる ・60 年以上前から今の停留所でバスが停留しているため仕方がないが、バス停が地区の下の外れ付近に位置している。地区中の通りに人口が多いためこちらをバスが通ると高齢者は利用しやすいと思われる	
下益野 (308) 総会	153	通院…市街地 買物…三崎	・清水行き 10 時の増便 ・病院の帰りの便も少ない。1 時間に 1 本欲しい ・バスを小型化して便数を増やせないか	・竜串への通勤（始業 8:15、終業 17:15）に利用したいが、便がない			フリー乗降	・通院に利用しているため廃止しないでほしい
浜益野 (309) 総会	39	通院…市街地 宿毛市（けんみん病院） 買物…三崎	・土曜日に通院しているが、便数が減り困っている ・清水行き 10 時の増便 ・清水発 16 時の増便	・清水発最終便が早いのでもう少し遅くできないか	・高速バスとの接続が悪い。中村到着便は 1 時間半待ち、出発便は宿毛で 1 時間半、中村で 2 時間待つ			・車両は大型でなくて良い
下川口郷 (401) サロン	124	通院…市街地 四万十市 宿毛市 買物…地元、市街地、四万十市 宿毛市、 ・通院にはバスを利用しているが、家族、友人に載せてもらう場合もある。 ・自家用車に乗っている方は、市街地での買物が多い。 ・バスを利用している方は、通院のついでに買物をする場合がある。	・廃止代替のバスは、乗ってくる方が多い場合もあり、まれに上野停留所付近で乗れない時がある。先生が来診する科が増えた場合に混雑するとのこと。遅くとも 2 週間前ぐらいになると診察日がハッキリするため混雑する日の予想は出来ると思われる。その場合にバスがもう一便走るといいのではないか。		・宿毛市の県民病院に行くためには、西回りで行く必要があるが、乗り換えも多く料金も高いため大変である。県道(宿毛宗呂線)で宿毛市へ向かえば 30 分程度なので、病院送迎に合わせた時刻にこちらを通れるようにできないか。市境で宿毛市とのバスがつながればありがたい。 ・中村から帰ってくる場合、乗り換え時に一便乗り過ごすと 2 時間待つ場合もあり大変。なるだけ待ち時間が少なくできるようにしてほしい。	・バス料金の負担が大きいのは確かであるが、利用者が相対的には少ないため、仕方がないと考えている。出来る限りはバスを利用したいとのこと。		・高齢者は、バスの乗り降りがしんどい場合がある。昇降口が出来るだけ段差が少ないものにしてほしい。 ・同様に清水から西方面に帰る場合も客が多く全員が乗れない場合もあった。遠い方優先にして次のバスまで待ってもらっている場合もあったとのこと。 ・地区内の高齢化が進んでいるため、将来利用率は少しずつ増えてくるのではないかと思われる。

項目 / 地区名	世帯数	交通行動	運行本数	ダ イ ヤ	乗り継ぎ	運　賃	利用環境	そ の 他
下川口浦 (402) 区長	145	通院…市街地 四万十市 宿毛市 大月町 買物…地元、市街地、四万十市 宿毛市、大月町 移動ストア ・市街地、宿毛市での買物は病院帰りに利用している		・けんみん病院については、大月から回る必要があるため、県道を利用し直接行けるようになれば早くて距離も短い。その分朝早くから待つ必要が減る				・貝ノ川のタクシー会社が、バス料金程度で乗り合わせ利用してはどうかといわれた方もいる ・市街地の店は、日曜日に閉まっているところが多い ・出かける人が少なくなり市街地を利用する人が減りの繰り返しで寂れる一方になっている
片　粕 (403) 区長	14	通院…四万十市、 宿毛市（奥谷病院） 買物…地元 ・バス利用者はほとんどいない ・車を所有していない人は家族や近所にお願いしている						・車に乗れなくなったらバスを利用したい
貝ノ川郷 (405) サロン	52	通院…市街地、 四万十市、 大月町 ・大月病院のバスは町内無料	・便数が少ないため乗り過ごした場合、次の便をかなり待つ ・大月発 11 時台、宿毛行き ・12 時～15 時の間が欲しい	・夕方出かけると最終便が早いため帰りの便がない		・運賃が高い。830 円を 500 円程度にしてほしい		・イベントがあるときは、乗り合いバスがあると良い ・車に乗れなくなったらバスを利用したい方は多い ・大月病院のバスは町内無料
大　津 (407) 区長	73	通院…市街地 四万十市 宿毛市 大月町 買物…市街地、宿毛市 移動ストア ・市街地、宿毛市での買物は病院の帰りに利用している方が多い						・利用者が多い地区ではあるが、一度にたくさんの方が利用することはまれである。デマンド方式を採用してはどうか ・下川口の商店に出向く場合バスを利用する必要があるが、わざわざバスを利用するのであれば大月や清水に出向く ・貝ノ川のタクシー会社が、時々バス料金程度で乗り合わせ利用してはどうかと言われる方もいる
宗呂上 (415) サロン	77	通院…市街地（渭南病院） 宿毛市（けんみん病院） ※松谷、渭南病院は清水から送迎がある 買物…地元、市街地 移動ストア（食料品、週 2 回）	・便数が少ない ・清水行き 8 時 30 分、9 時発が欲しい ・下川口漁港前まで多いが、宗呂までが少ない	・7 時 14 分発は通院には良いが、他の用事では使いづらい（店が開くのは 9 時以降である） ・昼からの診療だと、清水発 16 時はきついので遅くしてほしい	・けんみん病院に行くのに、国道で 40 分、宿毛でも待つ			
宗呂下 (416) サロン	89	通院…市街地 宿毛市 大月町 買物…地元、 市街地、 宿毛市	・冬場は日の当たる時間のバスがほしい ・清水での会合が 13 時開会の時に利用できる便がない	・高齢者は清水行き 8:30～9:00、宗呂行き 15:00～16:00 で行動できればありがたい	・けんみん病院へ行くのに乗換えが大変なため、県道宿毛宗呂線で直接けんみん病院に行けないか	・けんみん病院へ行くのに運賃が高い	・高齢者にはバス停にシェルターが無いので冬はつらい ・廃止代替は時間がかかるため、三崎から清水の直通がほしい	・高齢者のスポーツクラブの集まりに低料金で乗り合わせられるバスがほしい ・車に乗れなくなったらバスを利用したい方は多い

※（　　）内数字は、地区番号を示す

2　空白地区ヒアリング結果概要

項目 / 地区名	生活行動	移動手段	公共交通の現状	公共交通に対する課題・要望
立　石 （101）	通院…四万十市（市民病院） 買物…四万十市 移動ストア（魚、週２回） 土佐清水へは行政関係の用事で行く	自家用車…１０名	バス路線まで約 8km	・8 時に四万十市行き、昼と夕方に立石行きがほしい ・四万十市行きのバスがほしい ・四万十市民病院への直行便があれば便利 ・バス停は自宅前が良いが、地区の中心部でも良い ・スクールバスを利用したい。 ・ステップの低いバスが良い ・運転しなくてよくなるなら、バスを通してほしい
家路川 （市野瀬：１０９）	通院…下ノ加江（安田病院） 四万十市 買物…四万十市	自家用車…2名	バス路線まで約 3km	・けんみん病院（三原村方面）のほうにもバスが通ってほしい ・車に乗れなくなったら、バスを利用したい ・便がよければ、免許を返納したい
大川内 （110）	外出目的…通院 買物（ヘルパーに頼む場合有） 冠婚葬祭	自家用車…4名 冠婚葬祭など自家用車を使えないときはタクシーを利用している	バス路線まで約 6km	・毎日でなくて良いから、最低2週に1回でも通れば、通院に利用する方は多い ・せめて下ノ加江まで欲しい ・バスがなければ、免許返納制度を利用できない ・自家用車で通院、買物をしているが、年を取ると心配である
横　道 （213）	通院…市街地 （松谷、渭南、足摺病院） 四万十市（渡川病院） 買物…市街地、 四万十市、 移動ストア（雑貨、週２回）	タクシー…1名 自家用車…9名 自転車……1 名 車を所有していない人は子供の自家用車を利用している	バス路線まで約 5km	・運転が怖くなってきているので、バスが通れば免許を返納したい ・夕方でかける際にバスを利用したい ・地区内にはバスを利用したい人は多いと思う ・朝の便が欲しい ・地区内を周回すれば、利用するのでは ・バス停は自宅前が良い ・足が悪い人は、普通のバスでは乗降が難しい ・自転車で清水まで買物しているので、バスがあれば便利
鳥　渕 （408）	通院…市街地 （足摺、渭南、松谷病院） 宿毛市（けんみん病院） 買物…市街地 移動ストア （食料品、週２回）	バス+徒歩……　3名 バス+タクシー…1名 自家用車……2名	バス路線まで約 3km 徒歩で約 1 時間かかる	・通院のついでに買物を済ます ・バス停まで 100mまでなら良い ・土曜日に通院しているが、便数が少なくなり困っている ・バスが通れば通院に利用したい ・けんみん病院の帰りが 13 時 30 分に間に合わなければ 17 時になる。帰りの便がほしい。 ・清水からの帰り 14 時 45 分に間に合わなければ家に着くのは夜になる。バスがあれば助かる。
藤ノ川 （410）	通院…大月町（大月病院） 宿毛市（松田、奥谷病院） 買物…大月町、 宿毛市、 移動ストア （食料品、雑貨、週２回）	タクシー…1 名 自家用車…5名 車を所有していない人は乗り合わせる場合がある	バス路線まで約 6km	・通院（大月）、買物（宿毛）にタクシーを利用（片道約 3000 円）しているので、バスがあれば助かる ・1日に3本程度でよいのでバスを通してほしい ・不便なのでバスが通れば大変ありがたい ・週に2回程度あれば良い ・通院に利用するため、朝早い便が欲しい
松　山 （418）		自家用車…2名	バス路線まで約 5km	
横　峯 （419）	通院…市街地（渭南病院） 買物…貝ノ川、 市街地	バス+バイク…1 名 自家用車……3名 バイク……1 名	バス路線まで約 2km バス停までバイクを利用している	・自家用車で通院（渭南）、買物をしているが、バスが通れば利用したい。曜日の変更は可能である ・バス停は自宅に近い方が良い ・スクールバスを利用したい ・通院（渭南）するのに国道までバイクで出て、バスかタクシーを利用している。バスがあれば助かる ・子供の車で通院、買物をしているが、バスがあれば助かる

※（　　）内数値は、地区番号を示す。

3　住民アンケート自由意見概要

回答内容			特徴的な意見
公共交通の利便性向上策(160)	路線の改善(45)	自宅の近くに駅やバス停を設置する(20)	・フリー乗降の導入(8) ・松尾スボノ口にバス停を設置(2) ・バス停まで近所の人を運んでいる(1) ・どこでも乗り入れできるバスの運行(1) ・山間部の交通空白地の運行(1) ・土佐清水市まで鉄道を延伸してほしい(2)
		新しい商業施設や病院等へ行けるようにする(7)	・通院・買い物に便利なバスの運行(4) ・病院、商業施設にバス停を新設(3)
		新しい運行形態の交通の導入(19)	・けんみん病院への急行便(3) ・三崎から県民病院まで乗換えなしで朝１番のバス(1) ・通院バスの運行(2) ・高知行きのバスの運行(2) ・空港へアクセスを便利にしてほしい(1) ・清水→中村高校専用バスの運行(1) ・加久見から中村高校に通学できるバス(1) ・中村の駅・商業施設への急行便の運行(1) ・デマンド交通の導入(2) ・行事に合わせた臨時バスの運行(1) ・循環バスの運行(2) ・100,200 円バスの運行(1)
	ダイヤの改善(64)	運行本数を増やす(45)	・清水行きの昼間のバスを増便(2) ・土日の運行本数を増やす(2) ・三崎方面の増便(1)
		朝・夕の運行本数を増やす(2)	・学校の登下校に合わせたダイヤ設定(1)
		始発を早く、終発を遅くする(8)	・清水発けんみん病院便を１便増発(2) ・窪津廻りの最終バスがない(2) ・足摺行きの朝のバスの時間を早める(2) ・鉄道始発に間に合うバスの運行(1) ・朝一のバスで病院に行っても最終バスに乗れないことがある(1)
		鉄道同士、鉄道とバス、バス同士の接続を改善する(11)	・病院に行くため宿毛での乗り継ぎを改善(2) ・中村発の高速バスに合わせた路線バスの運行(1) ・急行鉄道に合わせたバスの運行(1) ・宇和島行きのバスとの接続改善(1)
		所要時間を短縮する(1)	
	運賃制度の改善(42)	運賃を安くする(38)	・他地域と比べ運賃が高い(2) ・運賃が高くて観光客がびっくりする(2) ・初乗り運賃を安く(1)
		多様な運賃制度（企画切符、割引切符等）を導入する(5)	・家族等グループ割引を実施する(2) ・乗り換えの運賃を統一してほしい(1) ・市内１ヶ月チケットの発行(1) ・電車・バス土日パスポートはありがたい(1)
		ＩＣカードを導入する(1)	・運賃カードの導入(1)
	情報提供の充実(8)		・バス時刻表、路線図、運賃等の情報提供が必要(3) ・時刻表を家庭に配布する(1) ・割引切符の宣伝をすべき(1) ・案内のマイク放送が必要(1) ・路線図がわからない(1) ・中村の病院へ行く路線が分かりにくい(1)

回答内容			特徴的な意見
	駅・バス停の改善(7)	駅やバス停の近くに駐輪場や駐車場を整備する(1)	・駅に駐車場が少ない(1)
		エレベーターやスロープの設置等、駅やバス停施設を改善する(6)	・中村駅のバリアフリー化(4) ・中村駅で介助がほしい(1) ・荷物を運ぶカートがほしい(1)
	車両の改善(37)	低床バスの導入等、車両の安全性・快適性を向上する(7)	・低床バスの導入促進(4) ・床の油のにおいでバス酔いする(1) ・駅や車両を清潔にしてほしい(1) ・鉄道車両の座席がせまく、荷物があると困る(1) ・運転中のトイレ使用時に体が安定しない(1)
		バスの小型化(32)	
	接客マナーの改善(4)		・バス乗務員の接客の改善(3) ・駅員・乗務員の接客の改善(1) ・高校生の乗車マナーの改善(1)
公共交通の利用促進策(13)		公共交通による通勤等の促進(7)	・マイカー通勤を少なく(3) ・公務員がもっと利用すべき(3) ・公共交通機関を利用する日を定める(1)
		子供たちに乗ってもらう取り組み(4)	・学校を巻きこんだバス･鉄道イベント(2) ・アンパンマンバスの運行(2)
		マイカーの利用抑制(2)	・高速料金を高くするなど、マイカーを不便に(1) ・自家用車に乗らなくても良い環境作り(1)
公共交通を維持・活性化すべき(80)		公共交通を維持する必要がある(58)	・公共交通を維持してほしい(35) ・運転できなくなったときが不安(11) ・マイカーを運転できなくなったらバスを利用したい(11) ・通学の足の確保が必要(3) ・観光客の足の確保が必要(3) ・利用者の立場に立った改善が必要(2) ・エコため公共交通を利用すべき(2) ・公共交通の危機を市民に知らせるべき(1) ・維持するためできるだけ乗車したい(1)
		行政が公共交通を支援する必要がある(12)	・財政支援が必要(10) ・市営バスを運行してほしい(1) ・国営にする(1)
		交通事業者、地域が公共交通維持に取り組む必要がある(13)	・交通事業者がもっと努力すべき(8) ・自家輸送の企業、病院、福祉施設等の協議すべき(3) ・交通利用実態の調査が必要(3) ・シルバー世代の活用(1)
		サービスレベルを落としても公共交通を維持すべき(3)	・利用の少ない便は廃止して路線を維持するべき(2) ・運賃の値上げ(1)
公共交通を活性化する必要はない(12)			・今のままで良い(6) ・マイカーがあるので利用する必要はない(2) ・市町村財政に負担をかけないように(2) ・中村～宿毛線を廃線に(1)
地域の現状・あり方(20)		公共交通の現状(13)	・公共交通の維持は難しい(6) ・バス利用者が少なく心配(3) ・高齢ドライバーにより事故が増えている(1) ・歩くことができない(1)
		公共交通活性化以外の施策が重要(7)	・幡多地区に定住（移住）できる環境づくりが必要(4) ・道路整備をすべき(2) ・幡多地域に省庁を移転して活性化すべき(1)

(　)内は回答者数

４　清水高校生アンケート自由意見概要

■土佐くろしお鉄道を使いやすく、魅力的なものにするアイディア

設問	回答内容	特徴的な意見
土佐くろしお鉄道の利便性向上策(12)	路線の改善(7)	土佐清水市に駅を設置(5) 路線数を増やす(2)
	ダイヤの改善(1)	運行本数を増やす(1)
	運賃の改善(3)	安くする(3)
	車両の改善(2)	絵をもっときれいな風景にした方がいい(1) 清潔に(1)
土佐くろしお鉄道の利用促進策(2)		親しみやすい環境づくり(1) DVD を放映する(1)
公共交通を維持・活性化すべき(1)		なくなってほしくない(1)
地域の現状・あり方(4)		乗ったことがないから分からない(4)

■バスを使いやすく、魅力的なものにするアイディア

設問	回答内容	特徴的な意見
バスの利便性向上策(24)	ダイヤの改善(7)	運行本数を増やしてほしい(7)
	運賃の改善(12)	運賃を安くしてほしい(8) 無料にする(2) 高齢者の運賃を割引する(2)
	情報提供の充実(1)	時間表を分かりやすくする(1)
	車両の改善(7)	バスの色や絵を明るく(2) 広くしてほしい(1) においをなくしたらいいと思う(1) バスに時計を設置する(1) バスの窓があけにくい(1) 音楽を流したらいいと思う(1)
バスの利用促進策(2)		親しみやすく、わかりやすい環境づくり(1) アンパンマンなどキャラクターの絵(1)

■公共交通を使ったイベント

バスを活用したイベント企画(4)	・市内名所めぐり(2) ・バスの歴史展覧会(1) ・マスコットがバスガイドをする等をした方が面白いから客が来ると思う(1)
運賃値下げによる乗車体験イベント(3)	・小・中・高校生に 1 ヶ月 1 回無料でのせる(1) ・1 日無料乗り回し(1) ・月 1 回くらいで値段を半額にしたイベントがいいと思う(1)

(　)内は回答者数

５　土佐清水市地域公共交通協議会規約

土佐清水市地域公共交通協議会規約

（設置）

第１条　この会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第６条第１項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「計画」という。）の作成に関する協議及び計画の実施に係る連絡調整を行うため、協議会として設置する。

（名称）

第２条　この会の名称は、土佐清水市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）とする。

（事務所）

第３条　協議会の事務所は、土佐清水市天神町 11-2 市庁舎内に置く。

（目的）

第４条　協議会は、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における取組を総合的かつ効率的に推進することを目的とする。

（協議事項等）

第５条　協議会は、前条の目的を達成するために次に掲げる事項を協議し、関係する事業を実施する。

（１）　計画の作成及び計画の変更に関すること。

（２）　計画の実施に関すること。

（３）　協議会の運営に関すること。

（４）　その他協議会が必要と認めること。

（組織）

第６条　協議会は、別表１に掲げる委員をもって組織する。

２　協議会に、次の役員を置く。

（１）　会長　１人

（２）　副会長　１人

（３）　監査員　２人

３　会長、副会長及び監査員は相互に兼ねることはできない。

（委員の任期）

第７条　委員の任期は、次のとおりとする。

（１）　別表１に掲げる委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。

（２）　前号以外の委員については、２年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残存任期とする。

（会長）

第８条　会長は、土佐清水市長をもって充てる。

２　会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

３　会長は、協議会の会計を監査する監査員を委員の中から任命する。

（副会長）

第９条　副会長は、委員のうちから充てる。

２　副会長は、会長を補佐し、会長不在の時は会長の職務を代理する。

（監査員）

第 10 条　監査員は、協議会の会計監査を行う。

２　監査員は、会計監査の結果を協議会の会議において報告する。

（事務局）

第 11 条　協議会は、協議会の運営に関する事務を行うため、土佐清水市企画広報室内に事務局を置く。

２　事務局には事務局長を置き、企画広報室長をもって充てる。

３　事務局員は、土佐清水市企画広報室職員をもって充てる。

（協議会の会議の運営等）

第 12 条　協議会の会議（以下「会議」という。）は会長が招集し、議長となる。

２　会議は、委員の３分の２以上が出席しなければ、開くことができない。

３　委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

４　協議会の決議の方法は、会議出席委員の過半数を持って決定することとする。

５　協議会は、委員のほか、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。

６　協議会で決議した事項について、委員はその結果を尊重しなければならない。

７　会議は公開で行うとともに、協議会に関する情報は土佐清水市のホームページ等を利用して公表する。

（分科会の設置）

第 13 条　協議会は、計画の実施等にあたり、分科会を設置することができる。

２　分科会の名称、構成員、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（経費）

第 14 条　協議会の経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

（財務に関する事項）

第 15 条　協議会の会計年度は、毎年４月１日に始まり、翌年３月 31 日に終わるものとする。

２　各会計年度における歳出は、その年度の歳入をもつて、これに充てなければならない。

３　前各項に定めるもののほか、協議会の予算の編成及び現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（報酬及び費用弁償）

第 16 条　委員等は、会議に出席したときは報酬及び費用の弁償を受けることができる。

２　報酬及び費用弁償の額及び支給方法等は、土佐清水市市議会議員等報酬及び費用弁償支給条例（昭和 29 年 10 月 15 日条例第 13 号）の例による。

（協議会の解散等）

第 17 条　協議会が解散したときは、協議会の収支は解散をもって打ち切り、会長が清算する。

（規約の変更）

第 18 条　この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。

附　則

この規約は、平成 20 年 3 月　１９日から施行する。

別表１（第６条関係）

区分	委員
法第６条第２項第１号の委員	土佐清水市長
法第６条第２項第２号の委員	あしずりハイヤー（株）　社長
	足摺交通ハイヤー（有）社長
	竜串見残観光ハイヤー（有）　社長
	西南交通（株）　社長
	高知県幡多土木事務所土佐清水事務所　所長
	土佐清水市まちづくり対策課長
	清水警察署　署長
法第６条第２項第３号の委員	土佐清水市連合区長会長
	国土交通省四国運輸局高知運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画）
	高知県交通政策課　課長
	高知県幡多土木事務所土佐清水事務所工務課長
	土佐清水市観光協会　会長
	土佐清水商工会議所　会頭
	土佐清水市企画広報室　室長
	土佐清水市観光課　課長
	土佐清水市水産商工課　課長
	土佐清水市福祉事務所　所長
	土佐清水市学校教育課　課長
	高知県地域づくり支援課　支援員
	高知県地域づくり支援課　支援員