

# 土佐清水市地域公共交通網形成計画

平成 31 年 3 月

土佐清水市

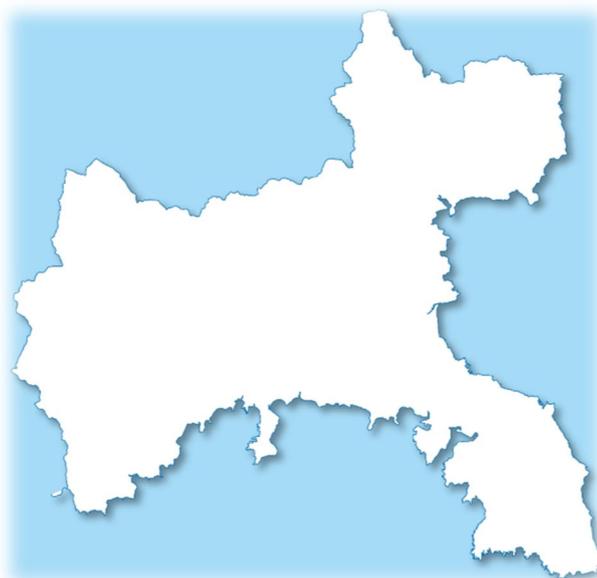


## はじめに

本市では、平成 21 年 3 月に土佐清水市地域公共交通総合連携計画を策定し、「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」を基本理念として、公共交通空白地区の解消や市民の公共交通利用意識向上等に取り組んできました。この計画期間中には、デマンド交通「おでかけ号」や「公共交通空白地有償運送（旧称：過疎地有償運送）」の運行開始、中学校統合に伴うスクールバスの運行拡大、「バスの乗り方教室」等様々な事業を実施しております。

一方で、国では人口減少と高齢化が進む地方都市に対する重点的施策として「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりや、持続可能な地域づくりに向けた「集落地区における拠点づくり」の考え方が求められるようになっていきます。多様な社会的背景、地域の現況及びその変化を踏まえ、本市においては地域公共交通総合連携計画の後継計画を考えるに当たり、平成 29 年 3 月に取りまとめた「地域公共交通再編のための調査研究事業」による現況整理を経て、「土佐清水市地域公共交通網形成計画」を策定することとなりました。

本計画は、上位計画である「(第七次)土佐清水市総合振興計画」や関連計画である「幡多圏域都市計画マスタープラン」、「土佐清水市高齢者福祉計画・第 7 期介護保険事業計画」、「土佐清水市障害者計画」等との整合を図り、理念を共有できる本市の将来像の実現に向けて、取り組みの基本方針、公共交通ネットワークが果たすべき役割、具体的施策などを取りまとめ、地域公共交通のマスタープランとして策定します。





# 目 次

---

<b>第 1 章</b>	<b>上位計画・関連計画の整理</b>	<b>1</b>
1.	上位計画及び他の部署が推進する交通に関連する計画	2
2.	関連する計画の概要	2
3.	地域公共交通網形成計画につなげるべき項目	11
<b>第 2 章</b>	<b>現状における課題整理</b>	<b>13</b>
1.	問題点の整理	14
2.	本市における公共交通網に関する課題の抽出	21
<b>第 3 章</b>	<b>これからの公共交通の在り方</b>	<b>23</b>
1.	基本的な方針	24
2.	計画の区域	26
3.	計画の期間	26
4.	計画の目標と具体的な施策及びその実施主体	26
5.	目標値の設定	36
6.	計画期間のスケジュール	38
<b>参考資料</b>		<b>39</b>
	土佐清水市地域公共交通協議会規約	40



## 第 1 章

### 上位計画・関連計画の整理

## 1. 上位計画及び他の部署が推進する交通に関連する計画

### 1) 関連する計画一覧

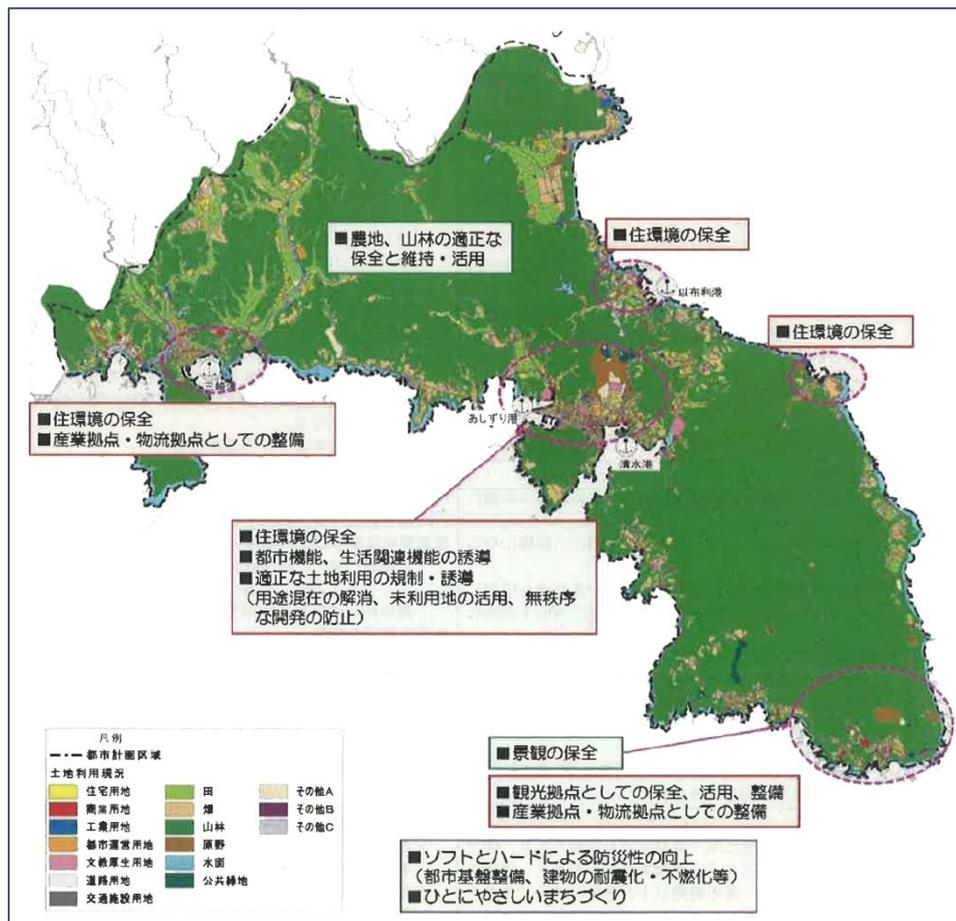
計画の名称	策定主体	策定期期
幡多圏域都市計画区域マスタープラン	高知県土木部	平成 30 年 3 月
第七次土佐清水市総合振興計画	土佐清水市	平成 28 年 3 月
土佐清水市高齢者福祉計画・第 7 期介護保険事業計画	土佐清水市	平成 30 年 3 月
土佐清水市障害者計画	土佐清水市	平成 29 年 4 月

## 2. 関連する計画の概要

### 幡多圏域都市計画区域マスタープラン

### 1) 土佐清水市都市計画区域の課題

図：土佐清水市都市計画区域の現状と課題



都市計画区域における課題整理について、土佐清水市都市圏では次のように交通に関連する“現状・見通し”と“方針”が示されている。

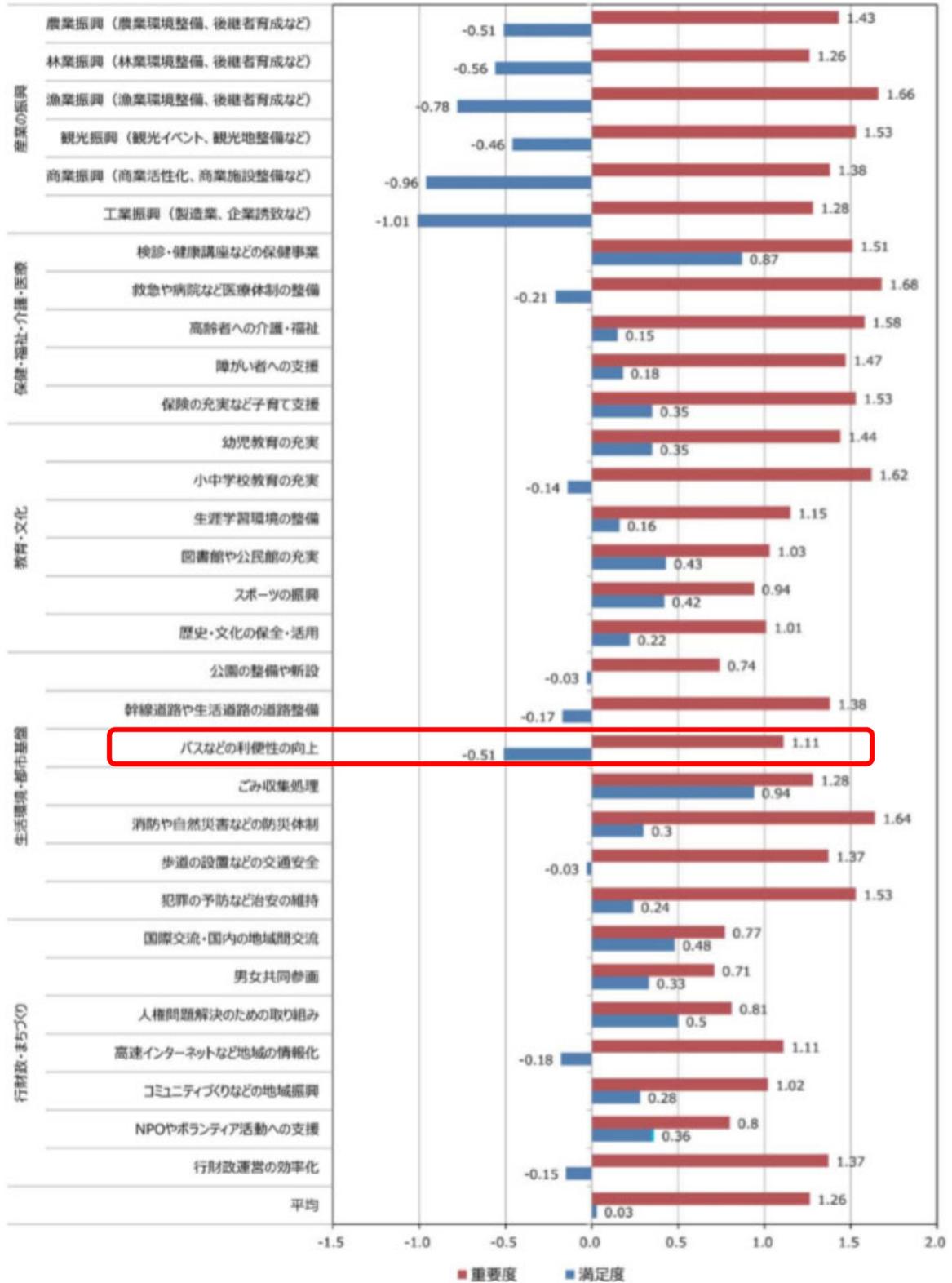
(交通・まちづくり・本市の現状に関連するものを抜粋)

区分	現状・見通し	方針
土地利用	<p>■ 土地利用・産業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心商店街の衰退により生活に身近な商業機能の低下が予想される。</li> <li>・人口減少に伴う利用者の減少により、生活サービス施設や公共交通の維持が困難となり、日常生活の利便性が更に低下すると予想される。</li> <li>・商業機能の衰退や空き家、低・未利用地の増加が進行し、市街地の安全性や景観が損なわれることが懸念される。</li> </ul>	<p>■ 住宅地の適正な配置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地（土佐清水市役所周辺や三崎地区周辺）等の人口集積地周辺への住宅地の適正な配置。</li> </ul> <p>■ 都市機能の適正な配置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活に必要な都市サービス機能の維持、立地誘導、適正な配置（高齢化を見据えた人口集積地徒歩圏へ配置など）</li> <li>・良好な住環境の創出に向けた、中心市街地（土佐清水市役所周辺）への生活関連機能の誘導による市街地の形成と郊外化・低密度化の防止・対応。</li> <li>・地域活力の低下を見据えた、交流人口の増加対策（地域資源を活かした観光振興、移住PR等）。</li> <li>・海洋館を中心にした新たな観光拠点の形成。</li> </ul>
都市施設整備	<p>■ 交通基盤</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 321 号などの幹線道路に沿って路線バスが運行されている。</li> <li>・利用者の減少により、公共交通の維持が困難になる可能性がある。</li> <li>・自家用車以外の移動手段を持たない高齢者の増加により、外出機会の減少や、交通事故が増加する恐れがある。</li> </ul>	<p>■ 効率的で機能的な交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の維持、利便性向上</li> <li>・産業拠点・防災拠点としての、港湾の活用、整備。</li> </ul> <p>■ 効果的な都市施設の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・未整備の都市計画施設の見直し、必要な施設の整備による都市基盤の充実。</li> <li>・集落地の住環境の維持や防災性の向上。</li> </ul>
その他	<p>■ その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・財源の不足傾向は続き、新たな都市基盤の整備は困難な状況になると予想される。</li> </ul>	<p>■ 人にやさしいまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地や公共施設のバリアフリー化。</li> <li>・生活サービス施設等の集積と適正な配置。</li> </ul>



## 第七次土佐清水市総合振興計画

【参考】まちづくりの現状について、市民が感じている各施策の重要度と満足度



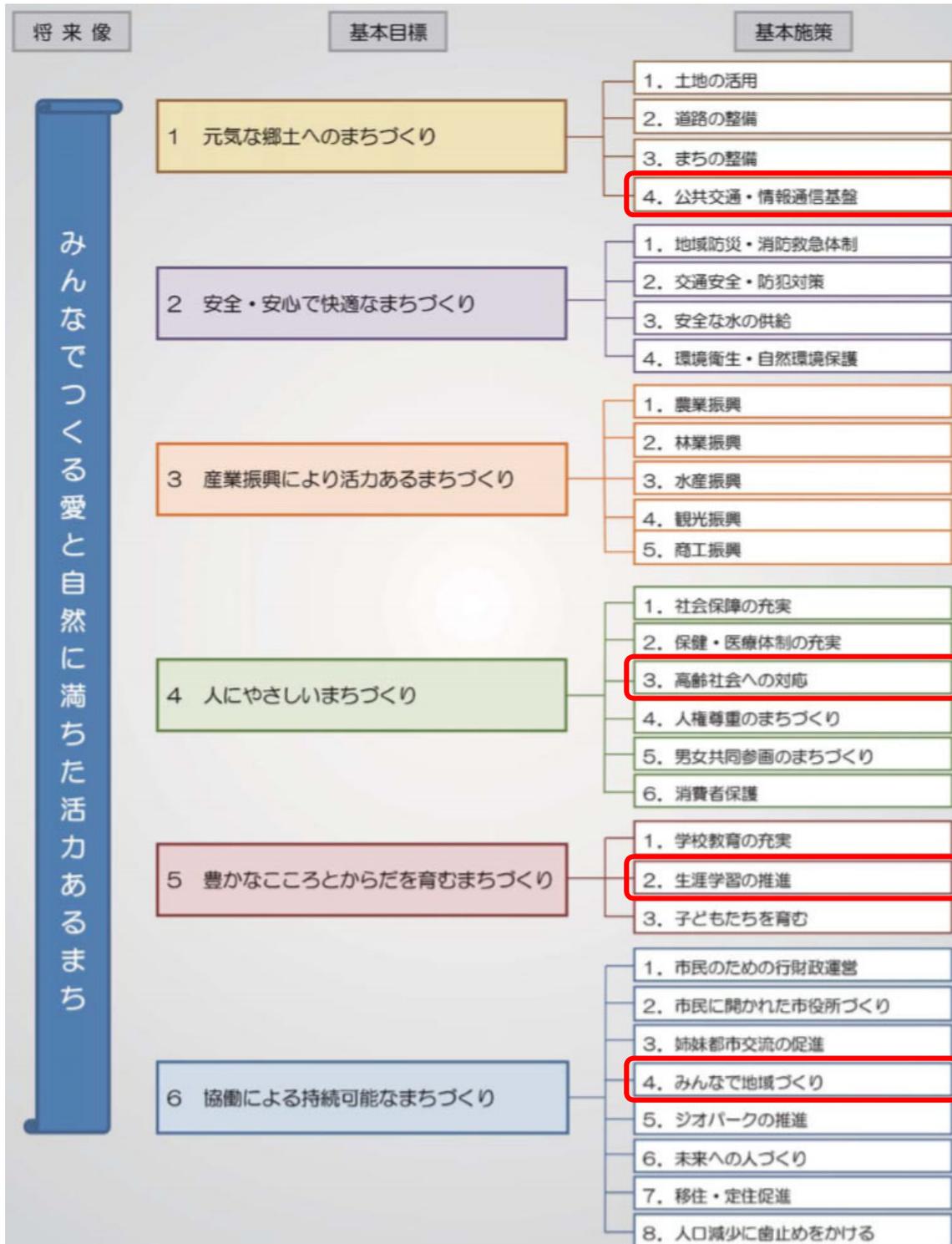
「バスなどの利便性向上」については、施策として重要度は他の平均値より高く求められていると考えられるが、現状に対する満足度は低い。

## 1) 第七次土佐清水市総合振興計画の体系

第七次土佐清水市総合振興計画の「将来像」、「基本目標」、「基本施策」を体系的に整理したものが次の体系図となっている。

公共交通ネットワークに関する項目及びそれが貢献する関連項目に赤線による枠をつけている。

図：第七次土佐清水市総合振興計画の体系図



## 2) 基本的な方向性（交通・まちづくり・本市の現状に関連するものを抜粋）

下線は、交通・まちづくり・本市の現状に関連するものについて触れている箇所であり、これからの公共交通の維持・活性化に関連してくるキーワードと考えるもの。

### 1-4 公共交通・情報通信基盤

高齢化が進み、移動が困難な人たちが増加している本市にとって、公共交通機関の維持は今後も継続して注力すべき施策の一つです。

公共交通手段である路線バスについては、地域ごとの利用者ニーズを把握し、現在利用が少ない路線の利用促進を行い、運行の維持に努めます。平成26年度から実施しているデマンド交通、公共交通空白地有償運送については、より多くの方が利用していただけるよう広く市民への周知に努めるとともに、市民ニーズに即した運行形態に努め、効率的な公共交通の運営を推進します。

路線バスに加えて、広域的な移動手段の一つである鉄道やフェリーについても周辺市町村との連携により利用促進を図ります。

また、「いつでも・どこでも・誰でも」ICT（情報通信技術）を利用して、いろいろな人たちと交流できるほか、生活の利便性が向上するよう、情報通信基盤の整備を推進します。一部の地域では、光ファイバー回線が接続されていないなど地域間格差があるので、地域の実情を調査しながら整備を進めます。

### 4-3 高齢社会への対応

本市では、65歳以上の高齢者が人口に占める割合である高齢化率が44.2%（平成28年1月末日現在）と、2人に1人が高齢者という状況であり、独居高齢者世帯が高齢者世帯の約4割を占めています。また、60歳以上の人口割合は52.9%となっており、今後は市の人口減に伴い高齢者数自体も緩やかに減少に点ずると予想されますが、高齢化率は今後も増加傾向が継続し、核家族化や若者の流出などによる地域での高齢者のみの世帯や独居高齢者の増加が懸念されます。

このような状況のなか、高齢者福祉の充実とともに、高齢者の介護予防及び認知症対策を図り、高齢者が住み慣れた地域で元気で健やかに生活できる地域づくりを進める必要があります。

こうした課題を踏まえ、高齢者が人生経験を活かし積極的に社会参加できる機会や場所を設け、自らが生涯学習や生産活動、生きがい、健康づくりに取り組むことができる体制整備を促進・支援し、地域で高齢者が元気に生活できる環境づくりに取り組みます。また、社会福祉協議会をはじめ、県、市内社会福祉法人等、関係機関、関係団体と連携を図りながら、介護予防の体制整備及びサービスの充実に努め、介護保険サービスと合わせ、きめの細かい持続可能で安定的な福祉サービスの提供に取り組みます。

## 5-2 生涯学習の推進

生涯学習は、教育基本法の理念として位置づけられている学校教育や家庭教育を含む社会教育にとどまらず、幼児教育や自己学習まで含めた最も広範な定義です。

乳幼児から高齢者まで、全ての市民を対象に生涯にわたって「あらゆる機会にあらゆる場所」で学習する機会を提供するため、様々な施策を展開し、「全ての市民が多様な個性・能力を伸ばし、自己の人格を磨くことで充実した豊かな人生を主体的に切り拓くとともに、個人や社会の多様性を尊重し、それぞれの強みを生かして共に支え合い・高め合い・社会に参画することのできる生涯学習社会」の実現を目指します。

## 6-4 みんなで地域づくり

高齢化や過疎化が進むなかで、地域での自治活動もあり方を問われるようになりました。若い世代では、仕事や育児等により自治活動に関わる時間が十分に確保できないほか、活動が面倒と感じる人が多いなどの問題がある一方、高齢者は現在の自治活動では物足りないと感じているなど、世代間による意識ギャップもあります。

地域における連帯感が希薄化しているなか、市民一人ひとりのまちづくりへの参画意識を増大させるために、地域コミュニティの維持、活性化に努めます。

更に、より地域がまとまって地域を運営していくために、生活サービス機能や地域活動の場等を上手くつないだ仕組みづくりが求められており、地域におけるこれらの拠点づくりに努めます。

また、NPO組織、市民、企業等の協働によって公共サービスを実現する体制として「新しい公共」という考え方も出てきており、ボランティア活動とも一体となって地域づくりを進めます。

## 計画の基本的方向

### 本市の基本的な考え方

#### ○ 土佐清水版地域包括ケアの推進

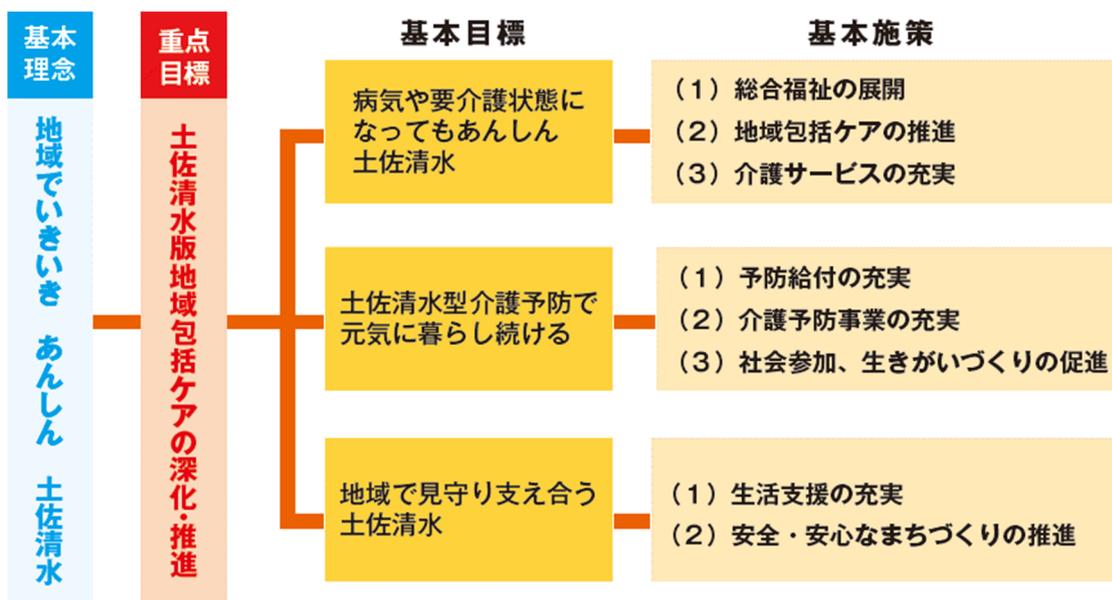
本市は人口減少が国の20年以上先を行っていることを踏まえ、限られた地域資源をより強固にネットワーク化することで、地域包括ケアシステムのための「つながり」を着実に深化・推進します。

#### ○ 総合福祉の推進

地域包括ケアシステムのための「つながり」を深化・推進していくために、高齢者だけにとらわれず、本市の「総合福祉」の考え方のもと、世代、枠組みを超えた住民参加の支え合い体制の確立を図ります。

本計画では、基本理念である「地域でいきいき あんしん 土佐清水」を目指して、3つの基本目標と8つの基本施策を定め、取り組んでいる。

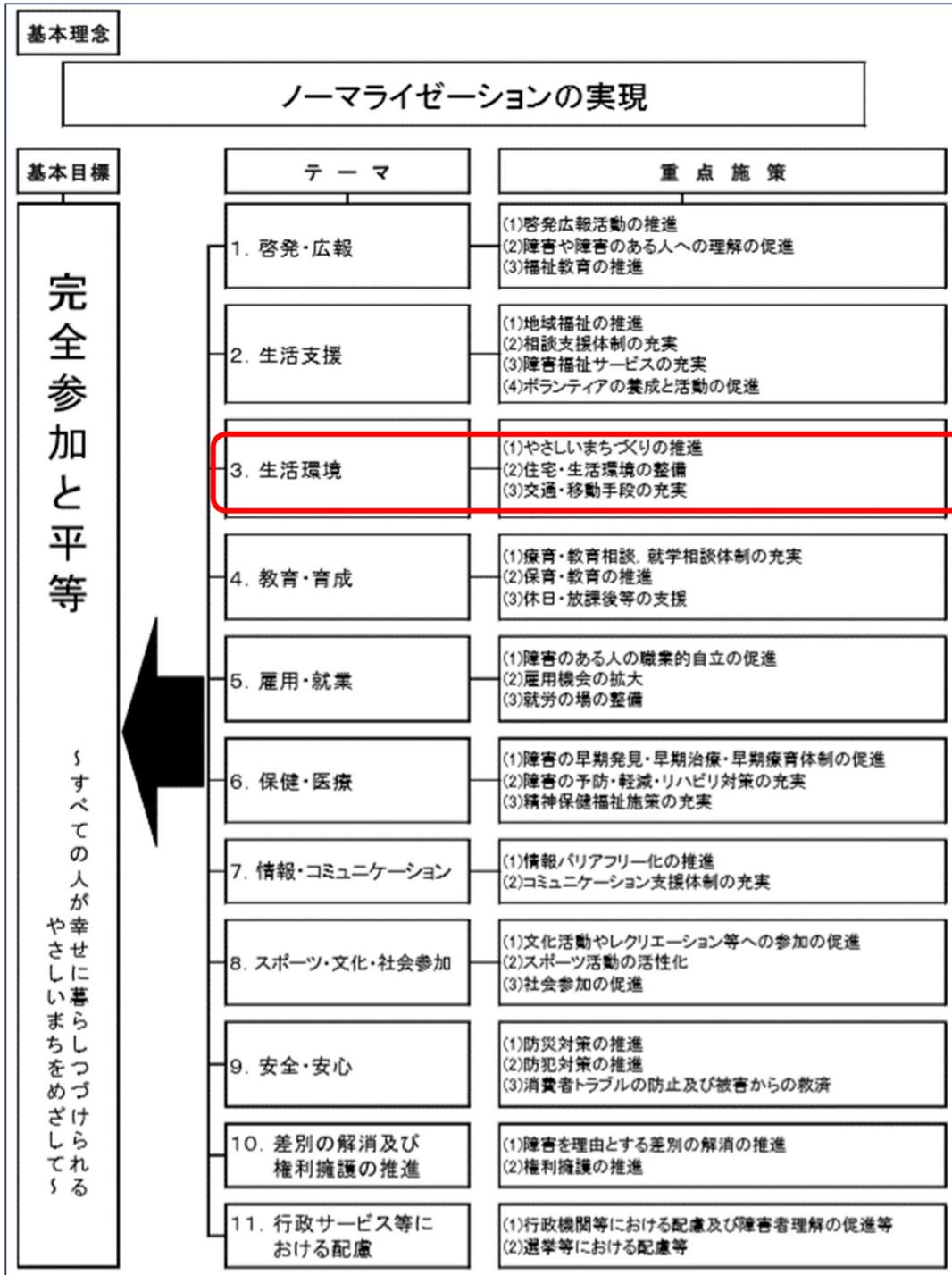
図：基本理念と施策体系



基本目標「地域で見守り支え合う土佐清水」における基本施策「(2) 安全・安心なまちづくりの推進」について、生活を支える移動手段の確保につながり、地域公共交通網形成計画と連携すべき事項であると考えます。

## 土佐清水市障害者計画

本計画における施策体系として、次のとおり施策の体系図がまとめられている。



テーマ「生活環境」における重点施策「(1) やさしいまちづくりの推進」、「(2) 住宅・生活環境の整備」、「(3) 交通・移動手段の充実」について、生活を支える移動手段の確保及び自立した生活が可能となるまちづくり施策につながるものと考えられ、地域公共交通網形成計画と連携すべき事項であると考えられる。

### 3. 地域公共交通網形成計画につなげるべき項目

本市における様々な計画において明記されている「まちづくり」や「交通」に関連し、今後の計画策定につなげ、活かしていくべき項目を整理する。

本市の関連計画より	<b>1. 幡多圏域都市計画区域マスタープランより</b> ① コンパクトな都市構造を形成し、公共交通の充実や交通結節点の整備も含めた総合的な交通体系の構築による効率的で機能的な交通ネットワークの形成 ② 持続可能で利便性の高い公共交通の実現
	<b>2. 第七次土佐清水市総合振興計画より</b> ① 路線バスやデマンド交通、公共交通空白地有償運送について、地域ごとの利用者ニーズを把握し、現在利用が少ない路線の利用促進を行い、運行の維持に努める ② 広域的な移動手段である鉄道やフェリーについて、周辺市町村との連携により利用促進を図る ③ 高齢者が住み慣れた地域で元気で健やかに生活できる地域づくり ④ 高齢者が人生経験を活かし積極的に社会参加できる機会や場所を創出し、地域で高齢者が元気に生活できる環境づくり ⑤ 全ての市民を対象に、生涯にわたって「あらゆる機会にあらゆる場所」で学習する機会の創出につとめる ⑥ 地域コミュニティの維持、活性化に努める ⑦ 生活サービス機能や地域活動の場を上手くつないだ仕組みづくりと拠点づくりを通じて、地域がまとまって地域を運営する
	<b>3. 土佐清水市高齢者福祉計画・介護保険事業計画より</b> ① 安全・安心なまちづくりの推進
	<b>4. 土佐清水市障害者計画より</b> ① やさしいまちづくりの推進 ② 住宅・生活環境の整備 ③ 交通・移動手段の充実



引き継ぐ項目 計画に	① 公共交通網と連携したまちづくりの推進 ② 広域公共交通網の維持 ③ 全ての市民にやさしい生活環境の創出 ④ 全ての市民が活躍できる機会の創出 ⑤ 利便性の高い公共交通網の実現
---------------	---



## 第2章

### 現状における課題整理

## 1. 問題点の整理 [平成 28 年度 地域公共交通再編のための調査研究事業より]

### 1) 社会的特性から問題点を整理

#### ① 人口減少による地域のつながりの崩壊が危惧される

人口の減少が顕著である。

年齢 3 区分による将来推計より、地域の活力源とも言える若い世代が特に少ないなど、人口減少の流れは今後も継続することが予測されている。人口減少は末端部の集落から進行するのではなく、本市全体で同じような傾向で進むことも予想され、結果として、地区内で支え合ってきた様々な仕組みが維持できない状況に陥ることが予想される。

図：500mメッシュによる年齢層別人口分布



(左：15 歳以下の人口分布、右：65 歳以上の人口分布)

#### ② 高齢化のさらなる進展に備えた移動手段の確保が求められる

高齢化の進展はわが国の多くの地域で懸念されている中で、本市では他の地域に比べて高齢化の進行が早いと言われている。現在では、団塊の世代が 70 歳代中盤に差し掛かり、自動車の運転にも影響が出てくる人の増加が懸念される。また、この傾向は今後も継続していくものと考えられる。

本調査で実施したアンケート調査結果からも、現時点で車を利用できている高齢者（世帯）は、日常に必要な用事を済ませることができているが、今後、安心して移動を分担できる移動手段の存在が求められる。



写真：清水市街地地区から離れた集落 [左：大川内地区、右：有永地区]

### ③ 日常的な移動でも市外に流出している

最新のデータとして活用できるものが平成 22 年の国勢調査の結果であるため、現状とのずれが生じていることを加味しておく必要があるが、実態として通勤や通学といった日常的な移動でさえ市外に流出していることがわかった。

生徒の通学による市外への流出は平成 22 年度で 72 人となっていることから、本市よりも四万十市などの学校に魅力を感じられている現状がわかった。その結果として、生徒は長い通学時間などの負担を受け入れていることとなる。また、本市から昼間の若者の賑わい流出にもつながっている。

### ④ 徒歩圏内で生活を維持できる地区が少なくなっている

特に高齢者になると通院と買い物が日常における主な移動の目的となるが、病院施設は清水地区に集中しており、買い物の場も規模の大きな量販店になると立地が限られている。しかしながら、清水地区以外にも多くの集落が存在しており、そこから目的となる施設への移動手段の認知と利用の促進が課題となっている。

### ⑤ 観光客のための移動手段との共存

本市では土日祝日に限定した周遊バス「しまんと・あしずり号 わくわく周遊バスツアー」が実施されている。

運行経路沿線における観光スポットや施設などにおいて、料金割引などの特典を受けられる内容となっている。このツアーにより、高知県西南地域への自家用車以外による来訪者増に寄与していることがうかがえる。

今後は、既存の路線バスも活用できる柔軟な展開を通じて、公共交通網と観光移動ニーズが共存できる工夫が期待される。



しまんと・あしずり号で行く！  
わくわく  
周遊バスツアー

※ブラウザの設定等により、表示されている情報が最新でない場合があります。ページの再読み込みまたはキーボードの「F5」もしくは「Ctrl」キーを押しながら「F5」キーを押して、最新の情報に更新してください。（Macの方は「cmd」+「R」）  
最終更新日：2018年4月2日

しまんと・あしずり号 運行日  
平成30年4月1日～平成31年3月31日(予定) 土・日・祝日  
春休、GW、夏休み、冬休みは毎日運行  
【※1名様以上のご予約で出発致します】 事前予約制（出発の2日前まで）

最後の清流・四万十川、太平洋の大パノラマ広がる四国最南端の岬・足摺岬の大自然を満喫！心も体も癒されるひとときを…

太平洋の大パノラマ広がる四国最南端の岬と日本最後の清流と呼ばれるその美しさ。四万十川の遊覧、足摺岬ガイドツアーに加え、絶景の拍子、そして備前がコースに入りました。自然、文化の魅力をひとりで！※画像をクリックすると拡大画像が開きます。

見渡し海岸 足摺岬  
四万十川 ジョン万次郎資料館

出典：土佐清水市観光協会ホームページより

## 2) 公共交通網の検証より問題点を整理

### ① 隠れ公共交通空白地区が潜在化している

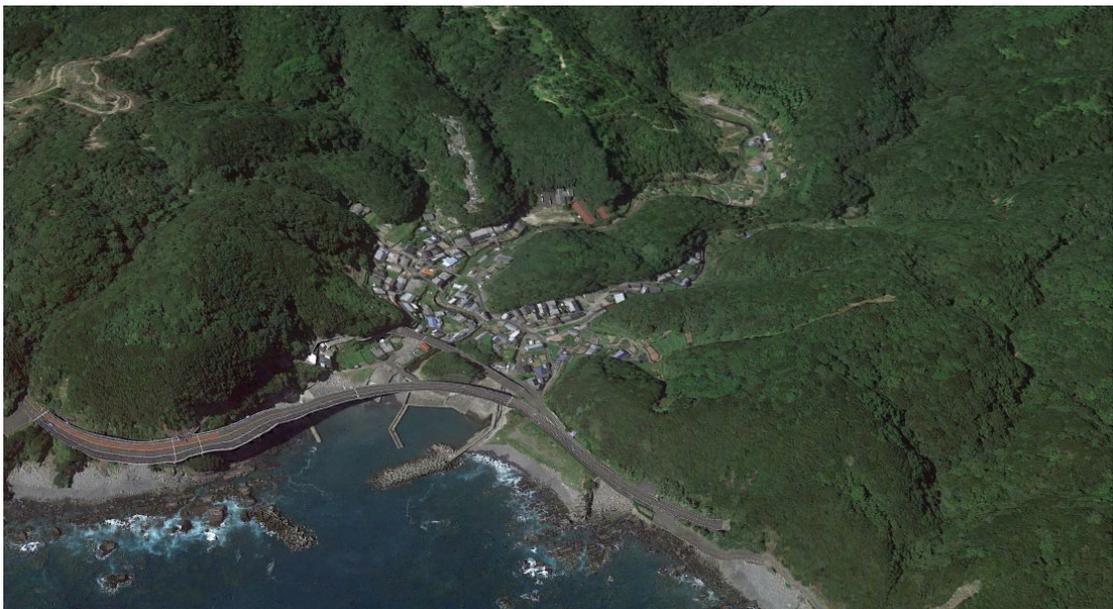
本市は、デマンド交通や公共交通空白地有償運送（旧過疎地有償運送）の整備により、公共交通空白地区の存在しない自治体を宣言している。

しかし、利用が伴っていない公共交通空白地有償運送やデマンド交通、平面地図ではバス路線の沿線に見えても実際にはかなりの高低差のある地形であるなど、様々な理由により公共交通が非常に使いづらい（使いたくても使えない）状態にある地区が存在している。

写真：高低差のある地形 [上：足摺岬地区、下：大津地区]



Google Earth より



Google Earth より

## ② 集客施設の集まる清水地区にも隠れ公共交通空白地区が存在している

市役所や文化施設、病院に量販店、金融機関など、多くの生活に必要な施設が集まる清水地区であるが、バス路線の中心となっているプラザパルから特に高齢者が歩いて回るには負担を伴う距離と高低差がある。

市街地では人の回遊性確保の実現によって利便性が担保されるが、施設の高台移転など今後もさらに徒歩で実現する回遊性が失われることが危惧されるとともに、高齢者の負担増加に配慮が必要である。

写真：高台移転が進む清水市街地



Google Earth より

## ③ 移動手段の確保に要する年間経費が1億円を超えている

本市が移動手段の確保に要している年間経費が1億円を超えている。

これは中学校統合によるスクールバス確保に要する経費も含まれているため、単純に公共交通の確保維持に要する経費ではないが、市民1人当たりに単純に割り戻すと年間約8,500円の負担となっており、県内の他の自治体と比較してもその負担額は大きい方となっている。

#### ④ デマンド交通の運行補助のこれから

デマンド交通の下川口区域について、通学利用者がいるため高い稼働率となっている便があるが、今後通学利用がなくなった場合を想定しておく必要がある。

「計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合が 30%に満たなかった場合は、補助金交付申請の対象外となる」と、地域公共交通確保維持改善事業実施要領に明記されている。

#### ⑤ スクールバスと路線バスが併走する不効率

市内各方面から清水中学校に向けて運行しているスクールバスであるが、発車するバス停や時間帯がほぼ同じ路線バスが併走している場合がある。

客席容量は路線バスの方が大きいものの、利用者は少ないため空席が目立っている。しかしその直前を数台のスクールバスが子どもたちを乗せて運行するという光景が様々な地区で見られる。

なお、本市ではスクールバス（小中学生）の運行に年間約 6,000 万円を計上しているが、利用している児童生徒は 110 人程度となっているため、単純な計算でひとりあたり 55 万円程の経費が掛かっていることとなる。



写真：下校時の清水中学校に集まるスクールバス

## ⑥ 生活圏が土佐清水市内でない地区が存在している

下ノ加江地区では、清水地区方面ではなく四万十市方面の病院や量販店で生活を支えている市民が多くなっている。

これまでの生活のスタイルであるためやむを得ない面があるが、市が配置している移動手段（デマンド交通、公共交通空白地有償運送）は、清水方面への移動を前提としているため、結果として利用が伴わず、費用対効果面から見ても実態を受け入れた再編が求められる。

## ⑦ 高知西南交通の乗務員不足

全国的にも路線バスの乗務員が不足している中、高知西南交通も同様の問題を抱えている。

高知西南交通へのヒアリングより、この問題は将来を見据えた場合とても深刻なものとなっていることがわかる。

結果として、確保できる乗務員に合わせて路線や運行ダイヤを再編する必要が生じ、利用者の移動ニーズからさらに乖離してしまうことが危惧される。



写真：海岸線を運行する高知西南交通の路線バス

## ⑧ タクシーの維持

タクシー事業者へのヒアリングより、本市におけるタクシー事業の継続が厳しくなっていることがわかった。代行運転業の進出や夜に市街地にお出かけして飲食を楽しむことが減っていることが理由として考えられる。結果としてタクシーの営業時間短縮など、事業が縮小傾向となっている。

誰もが必要な時に利用できるタクシー事業は、本市にとっても重要な公共交通である。

### 3) 公共交通に対する意識より問題点を整理

#### ① 公共交通に意識を向けていない人がいる

路線バスやデマンド交通といった公共交通に全く意識を向けていない人が高齢者にも存在している。

本市では「路線バスやデマンド交通を使うのは自動車を運転できない人」であるかのような意識があり、自家用車を利用できる人はまず公共交通を利用していない。このため、公共交通の利用方法を知らない人や、もともと意識にないため目もくれない人などが存在しており、「公共交通を使ったことがないことが公共交通を使わない根源的な理由」となっていると考えられる。

#### ② 自家用車利用の近い将来に対する不安を抱えている人が多い

現在自分が運転したり、家族や知人に運転してもらったりしている自家用車利用であっても、高齢化等の理由により近い将来の同様の移動手段確保に不安を抱えている人がいる。アンケート調査の結果からは「10年以内に運転が難しくなる不安がある」と回答した人が398人(36%)と約1/3を占めている。

## 2. 本市における公共交通網に関する課題の抽出

「平成 28 年度 土佐清水市 地域公共交通再編のための調査研究事業」において整理された問題点より、本市が抱える公共交通網に関する課題を整理する。

本市の地域公共交通網が抱える問題点	<b>1. 社会的特性から問題点を整理</b> <ul style="list-style-type: none"><li>① 人口減少による地域のつながりの崩壊が危惧される</li><li>② 高齢化のさらなる進展に備えた移動手段の確保が求められる</li><li>③ 日常的な移動でも市外に流出している</li><li>④ 徒歩圏内で生活を維持できる地区が少なくなっている</li><li>⑤ 観光客のための移動手段との共存</li></ul>
	<b>2. 公共交通網の検証より問題点を整理</b> <ul style="list-style-type: none"><li>① 隠れ公共交通空白地区が潜在化している</li><li>② 集客施設の集まる清水地区にも隠れ公共交通空白地区が存在している</li><li>③ 移動手段の確保に要する年間経費が1億円を超えている</li><li>④ デマンド交通の運行補助のこれから</li><li>⑤ スクールバスと路線バスが併走する不効率</li><li>⑥ 生活圏が土佐清水市内でない地区が存在している</li><li>⑦ 高知西南交通の乗務員不足</li><li>⑧ タクシーの維持</li></ul>
	<b>3. 公共交通に対する意識より問題点を整理</b> <ul style="list-style-type: none"><li>① 公共交通に意識を向けていない人がいる</li><li>② 自家用車利用の近い将来に対する不安を抱えている人が多い</li></ul>



解決すべき課題に整理	<ul style="list-style-type: none"><li>① 公共交通網に要する経費の低減</li><li>② 公共交通空白地区をつくらない</li><li>③ 公共交通網の利便性向上</li><li>④ 持続する公共交通網の確立</li><li>⑤ 移動手段の整備を通じた集落機能向上</li><li>⑥ 市民の外出機会の創出及びその支援</li><li>⑦ 市民に受け入れられる公共交通網</li><li>⑧ 来訪者にも使いやすい公共交通網</li></ul>
------------	---



## 第3章

### これからの公共交通の在り方

## 1. 基本的な方針

### 1) 土佐清水市が目指す将来像

本市が目指す将来像を考えるにあたっては、本計画がその理念等を引き継ぐ「① 土佐清水市地域公共交通総合連携計画の基本理念」、本市の関連計画となる「② 上位計画」、そして本調査によって明らかになった「③ 現状における課題」との整合をとる必要がある。いずれにもキーワードとして、「利用される公共交通」、「持続（維持）する公共交通」、「観光やまちづくりとの連携」に通じる意味が包含されていることから、土佐清水市民が将来に渡って移動手段確保に困窮することがないように将来像を次のとおり設定する。

いつまでも移動手段の確保に対する不安を持つことなく、  
明るく、豊かに生活できる土佐清水市

#### ① 土佐清水市地域公共交通総合連携計画より

基本  
理念

#### 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。

#### ② 土佐清水市の関連計画より

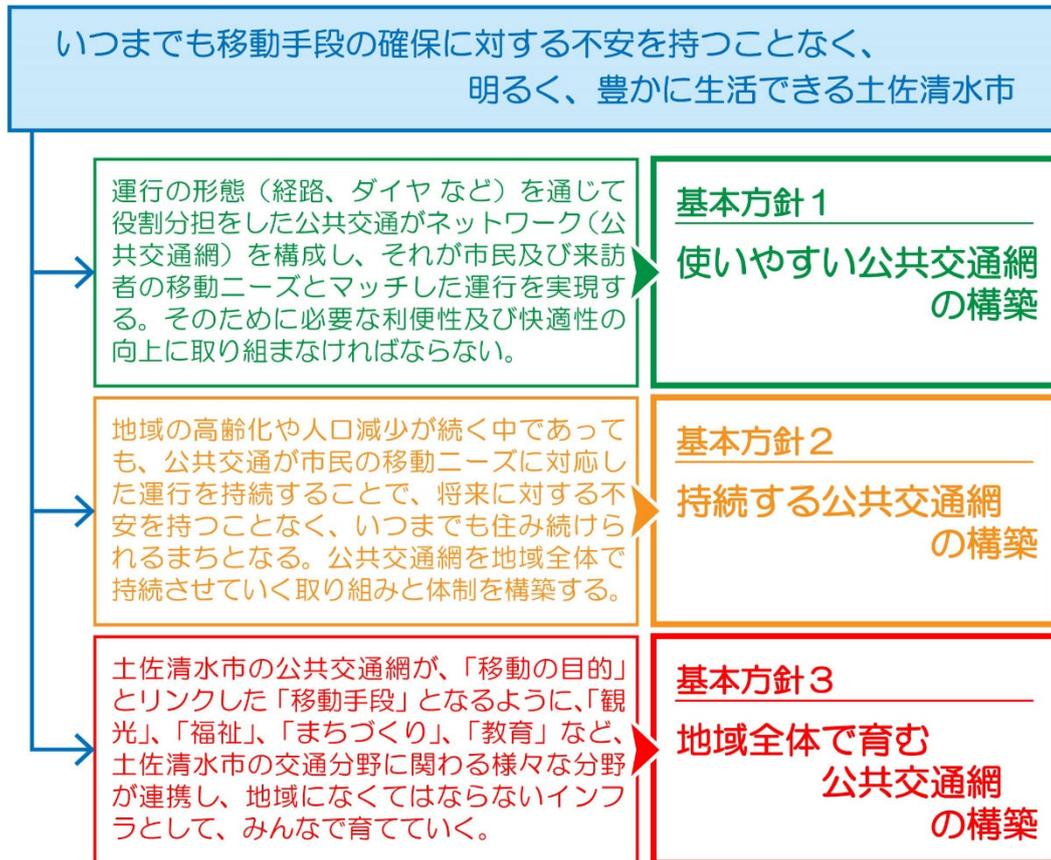
- 公共交通網と連携したまちづくりの推進
- 広域公共交通網の維持
- 全ての市民にやさしい生活環境の創出
- 全ての市民が活躍できる機会の創出

#### ③ 土佐清水市の公共交通に関する課題

- 公共交通網に要する経費の低減
- 公共交通空白地区をつくらない
- 公共交通網の利便性向上
- 持続する公共交通網の確立
- 移動手段の整備を通じた集落機能向上
- 市民の外出機会の創出及びその支援
- 市民に受け入れられる公共交通網
- 来訪者にも使いやすい公共交通網

## 2) 基本方針の設定

本計画が目指す将来像「いつまでも移動手段の確保に対する不安を持つことなく、明るく、豊かに生活できる土佐清水市」を実現するために、具体的な施策を束ねる基本方針を次の3項目に集約して設定する。



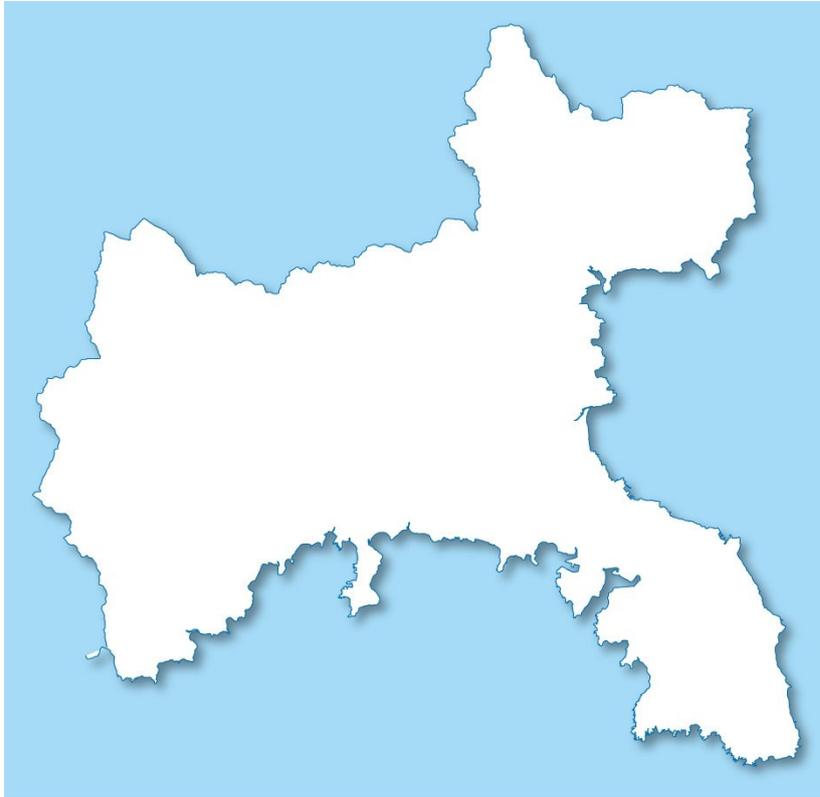
## 3) 公共交通が果たすべき役割

本市の公共交通網を構成する路線バス、デマンド交通、公共交通空白地有償運送、タクシーのそれぞれが、特性を活かした役割分担を通じて、地域内交通及び地域間交通を維持していく。

区分	役割
路線バス [地域間運行路線]	四万十市や大月・宿毛市方面、ひいては高知市方面をつなぐ重要な幹線として機能する。
路線バス [地域内運行路線]	市民の生活を支える移動手段として機能する。
デマンド交通	市民の生活を支える移動手段として機能する。
公共交通空白地有償運送	市民の生活を支える移動手段として機能する。
タクシー	来訪者の移動手段として機能するとともに、路線バスやデマンド交通などで対応できない地区及び時間帯に、市民の生活を支える移動手段として機能する。

## 2. 計画の区域

本計画の対象区域は土佐清水市全域とする。



図：計画の区域 [土佐清水市全域]

## 3. 計画の期間

本計画は、平成 21 年 3 月に策定した「土佐清水市地域公共交通総合連携計画」の事業年度が平成 31 年 3 月で終了することを受け、理念及び事業を発展的に後継するものとして策定する。

したがって、2019 年（平成 31 年）4 月から 2024 年 3 月末までの 5 年間を本計画の期間とする。

## 4. 計画の目標と具体的な施策及びその実施主体

### 1) 具体的な施策の整理

次項より、3 つの基本方針に則った具体的な施策を、その事業成果を客観的指標で評価していく「目標」ごとに整理する。

## 基本方針 1 : 使いやすい公共交通網の構築

### 目標 1-① 既存交通網の利便性向上

#### ■ 移動手段確保に困窮する人を生み出さない取り組み

- ・ 高齢者などの生活に関して熟知している土佐清水市地域包括支援センターと連携し、移動手段の確保に困窮している人やそれに近い人の情報を収集する。
- ・ 移動手段の確保に困窮する人、もしくはそれに近い人がいた場合、個別にヒアリングを行い、対処方法を検討する。

#### [行動目標]

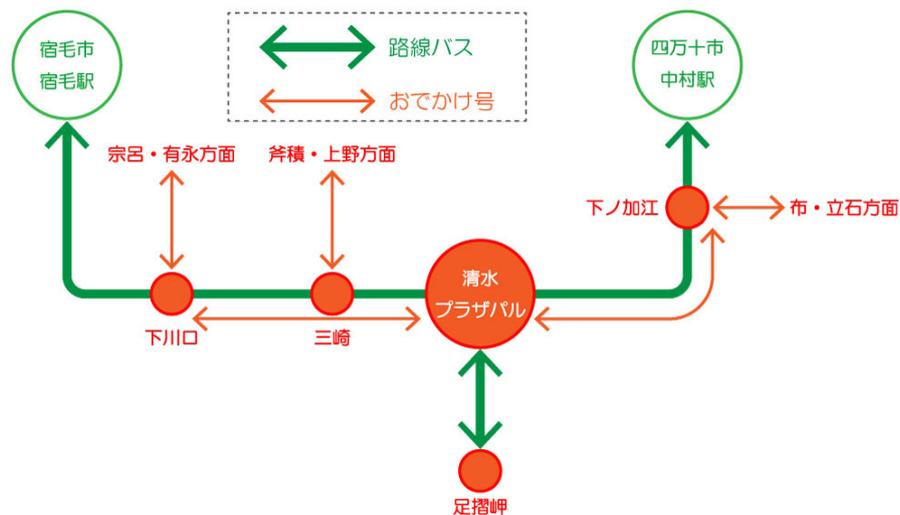
年度当初に困窮者を把握し、即座に対応することにより、年度を超えて移動手段の確保に困窮する人を 0 人とする。

#### [実施主体]

- ・ 土佐清水市
- ・ 社会福祉協議会

#### ■ 運行ダイヤの検証と改善

- ・ 市民の移動ニーズを把握し、市内を運行する路線バスやおでかけ号の運行ダイヤとの整合を図る。
- ・ 市民の移動ニーズは、「市民との定期的な対話（目標 2-③）」から分析する。
- ・ 市民の移動ニーズと乖離していると判断される運行ダイヤについて、その対処方法を検討し、可能なものについては対処する。広域路線で対応が難しいものについては提示された地区にその旨を説明し、地区で対処方法を検討する。



#### [行動目標]

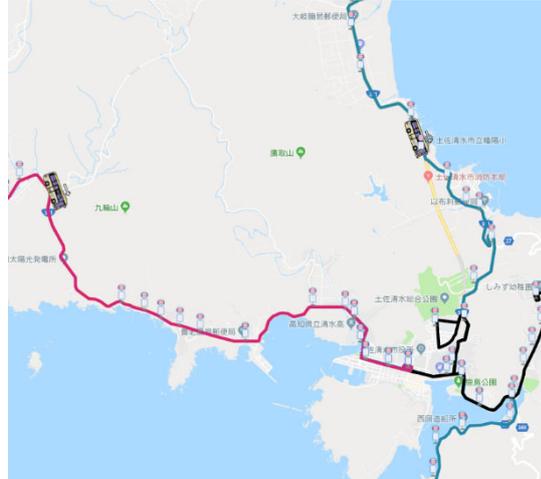
対処が必要な地区（路線）について、全て年度内に実施し、年度を超えた対処は 0 とする。

#### [実施主体]

- ・ 土佐清水市
- ・ 交通事業者

## ■ 乗り継ぎ利便性の向上

- ・ 中村方面及び宿毛方面をつなぐ路線バスと、市内周辺部と市中心部をつなぐ路線（おでかけ号を含む）が余裕を持って連絡できるようにダイヤ調整を行う。
- ・ 乗り継ぎ支援情報として、高知西南バスロケの活用を広報する。



図：高知西南バスロケ

### [行動目標]

路線バス利用者の乗り換えに対する満足度を調査（車内備置アンケートにて実施）し、満足度が前年度の実績を下回らない。

### [実施主体]

- ・ 土佐清水市
- ・ 交通事業者

## ■ ICカードですかの普及

- ・ ICカードですかを所持する人を増やすための広報に取り組む。
- ・ 株式会社ですかと連携したバス乗り方教室を開催する。

### [実施対象]

- ・ 高齢者が集まる会合や施設
- ・ 中学生や高校生の入学式
- ・ 従業員の多い事業所など



参考写真：他の自治体におけるICカードですかの説明を踏まえたバス乗り方教室

### [行動目標]

ICカードですかを新たに所持する市民を、年間50人以上確保する。

### [実施主体]

- ・ 土佐清水市
- ・ 交通事業者

## 目標1-② 公共交通の利用環境改善

### ■ 停留所の快適性向上

- ・利用されている停留所において、座ってバスを待つことができるベンチを設置する。

#### [行動目標]

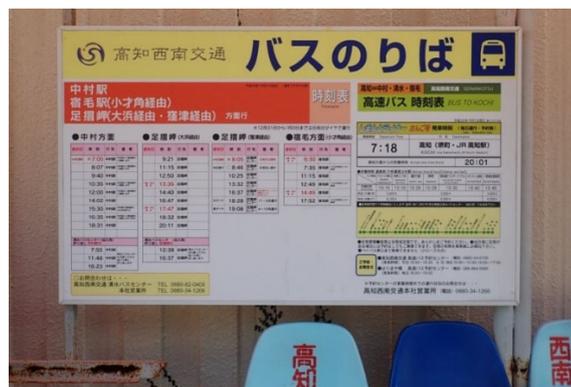
特に高齢者による乗車の多いバス停について、年間1ヶ所以上の停留所にベンチを設置する。

#### [実施主体]

- ・土佐清水市
- ・交通事業者

### ■ 公共交通結節点の利便性及び快適性の向上

- ・公共交通結節点となる清水プラザパル停留所（乗降場）及び待ち合い所に、市内の公共交通路線及び隣接市町村を結ぶ広域路線を含めた公共交通ネットワークを網羅した案内表示（路線図、運行ダイヤ、運賃表、その他運行に関する情報）を掲示し、市内の公共交通に慣れてない市民や来訪者の公共交通利用をサポートする。



写真：清水プラザパル

#### [行動目標]

清水プラザパル停留所及び待ち合い所に、市内を運行する全ての公共交通ネットワークをわかりやすく紹介する掲示物を設置する。掲示情報に変更が生じる場合は、掲示情報が運行実態に遅れることなく更新する。

#### [実施主体]

- ・土佐清水市
- ・交通事業者

### ■ 車両のバリアフリー化の促進

- ・路線バス車両の更新時にバリアフリー化を促進する。
- ・おでかけ号について、足腰の弱い高齢者のために踏み台を用意し、誰でも利用しやすくする。

#### [行動目標]

おでかけ号で使用する全ての車両に踏み台を備置する。

#### [実施主体]

- ・交通事業者
- ・土佐清水市

## 基本方針2：持続する公共交通網の構築

### 目標2-① 地域の公共交通網を次世代に残す

#### ■ 地域内交通網（路線バス、おでかけ号）を維持する

- ・本市の地域内交通網として機能する路線バスとおでかけ号について、「市民との定期的な対話（目標2-③）」から得られる意見をもとに運行そのものを検証し、地区の移動ニーズに見合った運行形態に改善させながら運行を維持していく。
- ・路線バスの運行を支えるために必要となる支援を行う。

#### [行動目標]

路線バス及びおでかけ号の利用者数について、前年度実績を下回らない。

#### [実施主体]

- ・土佐清水市
- ・交通事業者

#### ■ タクシーを維持する

- ・代行運転業の進出や飲食店の減少などにより、利用が縮小傾向にあるタクシー事業について、宿泊事業者や飲食店事業者など業界同士の連携を通じ、タクシー事業と地域全体の活性化を目指した、利用促進の広報やイベントなどの仕掛けを行う。

#### [行動目標]

タクシーの車両数を維持し、現状より減らさない。

#### [実施主体]

- ・土佐清水市
- ・土佐清水市観光協会
- ・土佐清水商工会議所
- ・タクシー事業者

#### ■ 路線バス及びタクシーの乗務員確保を支援する

- ・本市の広報やホームページなどを通じて、乗務員確保支援となる情報発信を行う。特に県外からの乗務員のUターン就業を移住促進の施策と合わせて支援する仕組みの構築及び情報発信を行う。



参考イメージ：「ゆすはら暮らふと」での移住とバス乗務員募集を兼ねた広報

#### [行動目標]

本市が関わる運行路線において、必要となる乗務員数を下回ることの無いようにする。

#### [実施主体]

- ・土佐清水市

## 目標2-② バランスのとれたスクールバスの運行

### ■ 運行経費の適正な配分のための検証と実践

- ・スクールバス路線の内、既存の路線バスに置き換えることが可能な便については、路線バスへの置き換えを推進し、スクールバス運行経費の削減につなげる。
- ・運行時間がスクール便と合わない場合、事業者と協議を行い、スクール便での路線バス活用が可能となるダイヤの実現を目指す。
- ・保育園、小学校、中学校の各送迎バスの効率化を図り、園児、児童、生徒の減少による空きスペースの有効活用として、一般利用者の混乗を目指す。
- ・該当する児童及び生徒の保護者に対する説明を行う。

#### [行動目標]

スクールバス運行経費が、前年度実績を上回らない。

#### [実施主体]

- ・土佐清水市
- ・土佐清水市教育委員会
- ・交通事業者

## 目標2-③ 利用促進の取り組み

### ■ 市民との定期的な対話による利用促進

- ・地区別に市民との意見交換会を行い、市民の求める公共交通の在り方と、市民の移動ニーズなどをうかがい、実際の運行形態との整合につなげる。
- ・同時に市民からの移動手段確保に関する要望も聞き、将来的な公共交通網の再編につなげるヒントとする。



写真：布地区における意見交換会 [平成30年]

#### [行動目標]

毎年、4ヶ所以上の地区において意見交換会を実施する。

#### [実施主体]

- ・土佐清水市

## ■ 広報を通じた利用促進

- ・ 広報紙などの市広報を通じて、公共交通の利用促進につながる情報を発信する。



イメージ：土佐清水市広報紙

### [行動目標]

市広報紙において、隔月で公共交通に関する情報を掲載する。

### [実施主体]

・ 土佐清水市

## ■ 公共交通乗り方教室の定期開催

- ・ 学校施設において、路線バスの乗り方教室を開催する。合わせてICカードですかの利用方法など、利便性向上につながるツールについても積極的に紹介する。
- ・ 高齢者の集まる場において、おでかけ号の乗り方教室を行う。



写真：おでかけ号の乗り方教室 [平成 29 年]

### [行動目標]

年間 4 ヶ所以上の地区（学校）で乗り方教室を開催する。

### [実施主体]

・ 土佐清水市  
・ 交通事業者  
・ 土佐清水市教育委員会

## 基本方針3：地域全体で育む公共交通網の構築

### 目標3-① 来訪者にも使いやすい環境整備

#### ■ 情報発信手法の整理

- ・本市への来訪者が、発地で事前に移動手段に関する情報を入手でき、現地で安心して移動できるように、WEBを活用した情報発信ツールの整備につなげる。独自に制作するのではなく、WEBを活用したサイト（NAVITIMEやジョルダンなど）との連携を目指す。

#### [行動目標]

WEBを活用した路線検索サイトと早期に連携し、検索可能な状態とする。また、運行概要に変更が生じる場合、事前に情報提供し、変更と同時に検索結果も変わるようにする。

#### [実施主体]

- ・土佐清水市
- ・交通事業者

#### ■ 携帯型時刻表の制作と更新

- ・携帯型時刻表を作成し、来訪者や市民が集まる場所に備置する。
- ・掲載内容に変更が生じる場合は、事前に内容も変更し、実際の運行と掲載内容に食い違うことのないようにする。
- ・公共交通の情報以外にも、地元のおでかけ情報や観光情報も掲載する。



参考イメージ：携帯型時刻表冊子（A5サイズ）[左：四万十町、右：佐川町]

#### [行動目標]

携帯型時刻表の制作後、毎年内容を更新する。

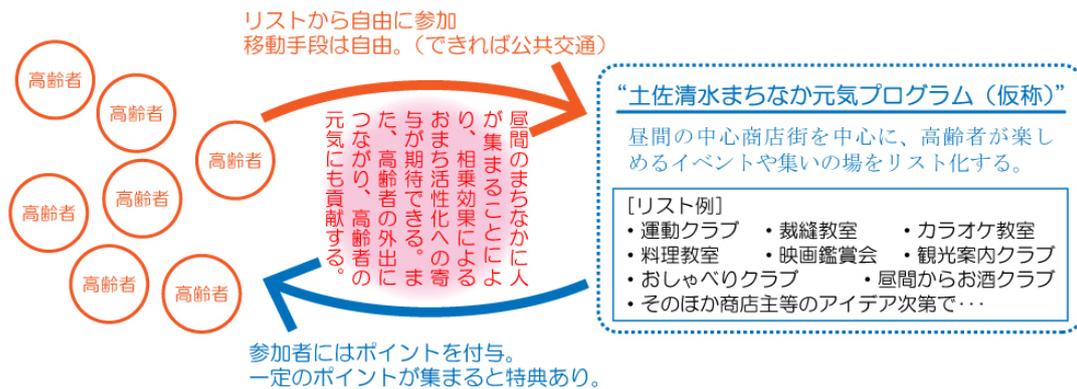
#### [実施主体]

- ・土佐清水市
- ・土佐清水市観光協会
- ・土佐清水商工会議所
- ・交通事業者

## 目標3-② まちづくりとの連携

### ■ 中心部へのおでかけプログラムの構築

- ・商店街や大型商業施設、公共の運動施設、医療施設、空き店舗を活用した高齢者の活動サークルなど、人が集まる施設と公共の移動手段を連携させたプログラムを作成し、市民活動（ボランティアによるまちづくり活動など）を通じたまちの活性化につなげる。



#### [行動目標]

中心市街地における平日の昼間に市民が活動できる場づくり。また、その場を公共交通でつなぐ。  
この取り組みに参加する高齢者の数が前年度実績と比較して、20%以上の増加を目指す。

#### [実施主体]

- ・土佐清水市
- ・交通事業者
- ・土佐清水市社会福祉協議会
- ・土佐清水商工会議所
- ・量販店、医療施設

### ■ 中心市街地における回遊性の確保

- ・病院施設や金融機関、学校など様々な施設や住宅などの移転、建設が進む中心部高台地区と、中心市街地をつなぐ移動手段を整備する。
- ・中心市街地に近接していながら、移動手段が限られている地区や集客施設等をつなぐ移動手段を整備する。

#### [行動目標]

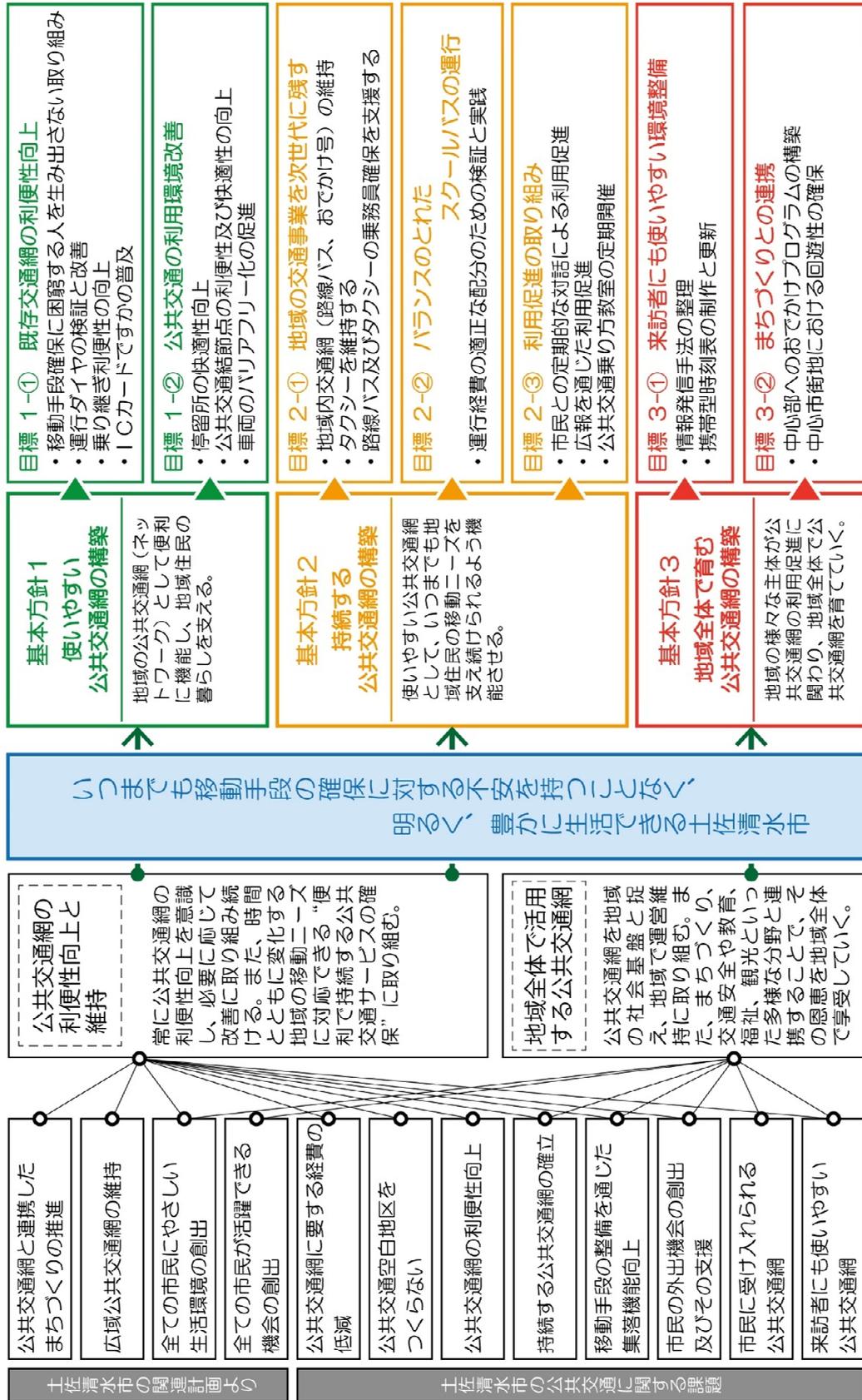
早期に検討を開始し、計画年度内の運行開始を目指す。

#### [実施主体]

- ・土佐清水市
- ・交通事業者

2) 取り組みの体系図

□ 土佐清水市地域公共交通網形成計画 取り組みの体系図



## 5. 目標値の設定

### 1) 取り組みの検証及び評価のための指標及び目標値

本計画の推進にあたって、基本方針とその実現のために設定した目標を検証するための指標及び目標値を設定する。

基本方針 1 : 使いやすい公共交通網の構築	
目標 1-① 既存交通網の利便性向上	[評価の指標] 公共交通に関するアンケート調査：利用者の満足度 ▶ <u>満足している人の割合が前年度実績を超える</u>
目標 1-② 公共交通の利用環境改善	[評価の指標] 路線バス及びおでかけ号の年間利用者数 ▶ <u>前年度実績を下回らない</u>

基本方針 2 : 持続する公共交通網の構築	
目標 2-① 地域の公共交通網を 次世代に残す	[評価の指標] 路線バス及びおでかけ号の年間利用者数 タクシーの車両数、乗務員数 ▶ <u>前年度実績を下回らない</u>
目標 2-② バランスのとれた スクールバスの運行	[評価の指標] スクールバス運行経費の低減 ▶ <u>前年度実績を超えない</u>
目標 2-③ 利用促進の取り組み	[評価の指標] 路線バス及びおでかけ号の年間利用者数 ▶ <u>前年度実績を下回らない</u>

基本方針 3 : 地域全体で育む公共交通網の構築	
目標 3-① 来訪者にも使いやすい 環境整備	[評価の指標] 路線バス及びおでかけ号の年間利用者数 ▶ <u>前年度実績を下回らない</u>
目標 3-② まちづくりとの連携	[評価の指標] 市中心部（路線バス：プラザパル、おでかけ号：市街地区間）における公共交通の乗降者数 ▶ <u>前年度実績から年間5%以上増加</u>

## 2) 事業評価のサイクル

5年間の計画期間内は年度ごとに事業の達成状況の評価を行い、その結果に応じて改善の取り組みを次年度に実施する。

表：計画期間における事業推進

	4月～6月	7月～9月	10月～12月	1月～3月
2019年度 [初年目]	事業の実施			
2020年度 [2年目]	評価と改善	事業の実施		
		改善の取り組み		
2021年度 [3年目]	評価と改善	事業の実施		
		改善の取り組み		
2022年度 [4年目]	評価と改善	事業の実施		
		改善の取り組み		
2023年度 [5年目]	評価と改善	事業の実施		

事業の実施	計画に沿って、事業を実施する。
評価と改善	協議会において、毎年6月にそれまでの事業成果をとりまとめるとともに、目標の達成状況をチェックする。その結果を踏まえ、目標に到達している事業についてはそのまま継続させ、改善の必要なものについてはその場で協議を行い、改善案をとりまとめる。
改善の取り組み	目標の達成に向けて、改善の取り組みを行う。

## 6. 計画期間のスケジュール

本計画の推進にあたって、計画期間である5年間で次のスケジュールで推進する。

表：計画期間における事業推進のスケジュール

事業名	2019	2020	2021	2022	2023
1-①-1：既存交通網の利便性向上	実施	→			
1-①-2：運行ダイヤの検証と改善	検討 実施	→			
1-①-3：乗り継ぎ利便性の向上	→				
1-①-4：ICカードですかの普及	→				
1-②-1：停留所の快適性向上	→				
1-②-2：公共交通結節点の利便性及び快適性の向上	協議 実施	→			
1-②-3：車両のバリアフリー化の促進	実施	→			
2-①-1：地域内交通網 (路線バス、おでかけ号)の維持	→				
2-①-2：タクシーを維持する	協議 実践	→			
2-①-3：路線バス及びタクシーの 乗務員確保を支援する	→				
2-②-1：運行経費の適正な配分のための 検証と実践	検証 実践	→			
2-③-1：市民との定期的な対話による 利用促進	定期 開催	→			
2-③-2：広報を通じた利用促進	→				
2-③-3：公共交通乗り方教室の定期開催	定期 開催	→			
3-①-1：情報発信手法の整理	実施	→			
3-①-2：携帯型時刻表の制作と更新	制作	→			
3-②-1：中心部へのおでかけプログラムの構築	検討	体制 構築	開始 →		
3-②-2：中心市街地における回遊性の確保	調査	試験 運行	開始 →		

## 参考資料

## 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、地域公共交通網形成計画（以下「計画」という。）の作成に関する協議、計画の実施に係る連絡調整、並びに地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議を行うため設置する。

### (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番2号市庁舎内に置く。

### (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) 地域の実情に即した輸送サービスの実現に関すること。
- (5) 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、土佐清水市企画財政課内に事務局を置く。

- 2 事務局には事務局長を置き、企画財政課長をもって充てる。
- 3 事務局員は、土佐清水市企画財政課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も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。

(幹事会の設置)

第13条 協議会は、計画の実施等にあたり、幹事を設置することができる。

- 2 幹事会の名称、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って、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、土佐清水市特別職の職員で非常勤の者の報酬及び費用弁償支給条例（平成昭和 20 年 9 月 10 日条例第 20 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。

附 則

この規約は、平成 24 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 25 年 3 月 13 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 26 年 3 月 28 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 26 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 28 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 29 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 30 年 4 月 1 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	市町村	土佐清水市長
法第6条第2項 第2号の委員	交通事業者 等	(有) 足摺交通 代表取締役
		龍串見残観光ハイヤー (有) 代表取締役
		高知西南交通 (株) 代表取締役
		特定非営利活動法人ノアズアーク 理事長
	道路管理者	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 課長
法第6条第2項 第3号の委員	公安委員会	高知県中村警察署 署長
	利用者・学 識経験者	土佐清水市連合区長会 会長
	関係機関	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
		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
		高知県公共交通関係担当 課長
		高知県中山間地域対策関係担当 課長
		(一社) 土佐清水市観光協会 会長
		土佐清水商工会議所 会頭
		土佐清水市企画財政課 課長
		土佐清水市学校教育課 課長
高知県産業振興推進部計画推進課 地域支援企画員		

## 土佐清水市地域公共交通網形成計画

策定：平成 31 年 3 月

土佐清水市 企画財政課

〒787-0392 高知県土佐清水市天神町 11-2

電 話：0880-82-1217

F A X：0880-82-2882