土佐清水市地域公共交通計画

令和６年３月

土佐清水市

はじめに

本市では、平成３１年３月に土佐清水市地域公共交通網形成計画を策定し、「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」を基本理念として、公共交通空白地の解消や市民の公共交通利用意識の向上等に取り組んできました。

しかしながら、人口減少に歯止めがかからず、少子高齢化の加速に伴い、運転免許証の返納者の増加し、ますます地域公共交通に係る使命が増している状況下、公共交通に従事される運転士や運転士の確保が全国的にも厳しくなっており、様々な公共交通施策を行う上で、この運転士の確保が深刻な課題となっています。

本計画では、土佐清水市地域公共交通網形成計画の基本理念等を継承しつつ、多様な社会的背景、地域の現状及びその変化を踏まえ、また、土佐清水市地域公共交通網形成計画の検証、現状整理を経て、「土佐清水市地域公共交通計画」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８期介護保険事業計画」「土佐清水市障害者計画」等との整合性を図り、理念を共有できる本市の将来像の実現に向けて、取組の基本方針、地域公共交通が果たすべき役割、具体的施策などをとりまとめ、地域公共交通のマスタープランとして策定します。

目　次

第１章　上位計画･関連計画の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3

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・・・・・・・・・・・・3
２．関連する計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
３．地域公共交通計画につなげるべき項目・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12

第２章　前提条件の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13

１．現状の検証・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
２．課題の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
３．本市における公共交通に関する課題や問題点の抽出・・・・・・・・・・・・・22

第３章　これからの公共交通の在り方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23

１．基本的な方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
２．計画の区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25
３．計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25
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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37

参考資料

土佐清水市地域公共交通協議会規約・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39

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する計画

１）関連する計画一覧

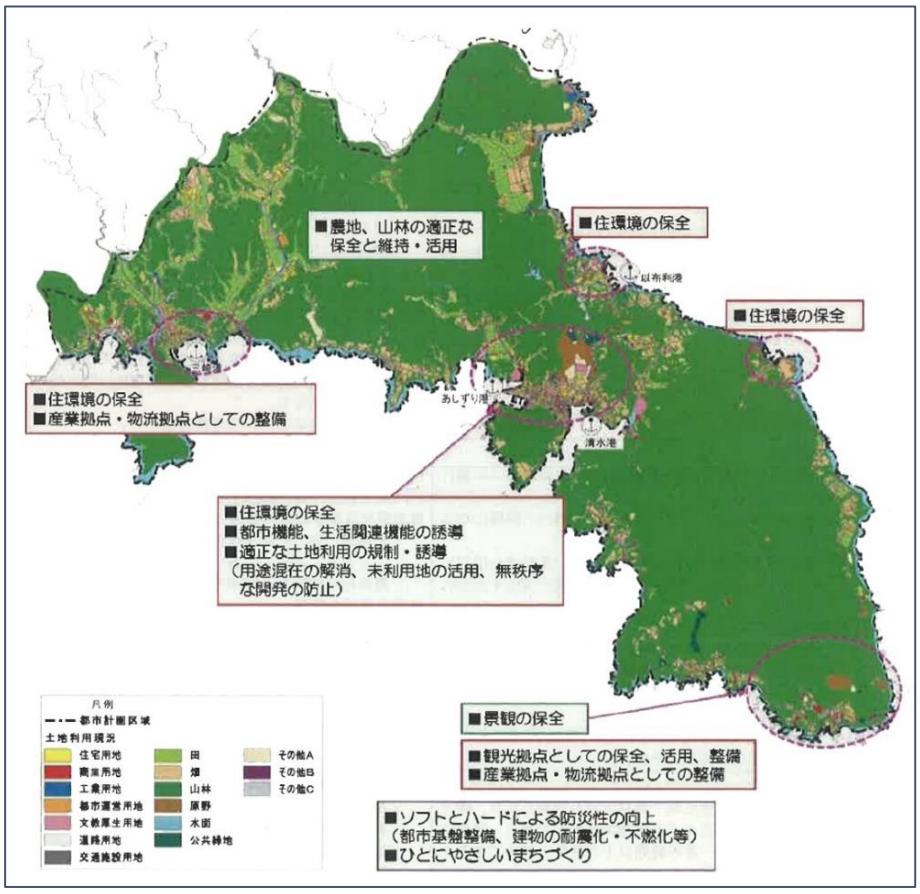
計画の名称	策定主体	策定時期
幡多圏域都市計画区域マスタープラン	高知県土木部	平成 30 年 3 月
第七次土佐清水市総合振興計画	土佐清水市	平成 28 年 3 月
土佐清水市高齢者福祉計画・第 8 期介護保険事業計画	土佐清水市	令和 3 年 3 月
第４期地域福祉計画	土佐清水市	令和 4 年 3 月
土佐清水市障害者計画	土佐清水市	平成 29 年 4 月

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	■ 土地利用・産業 ・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。 ・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。 ・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。	■ 住宅地の適正な配置 ・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。 ■ 都市機能の適正や配置 ・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） ・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。 ・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）。 ・海洋館を中心にした新たな観光拠点の形成。
都市施設整備	■ 交通基盤 ・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。 ・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。 ・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。	■ 効率的で機能的な交通ネットワークの形成 ・公共交通の維持、利便性向上 ・産業拠点・防災拠点としての、港湾の活用、整備。 ■ 効果的な都市施設の整備 ・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。 ・集落地の住環境の維持や防災性の向上。
その他	■ その他 ・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。	■ 人にやさしいまちづくり ・市街地や公共施設のバリアフリー化。 ・生活サービス施設等の集積と適正な配置。

２）主要な都市計画の決定の方針

□ 交通施設の都市計画の決定の方針

（1）基本方針（交通・まちづくり・本市の現状に関連するものを抜粋）

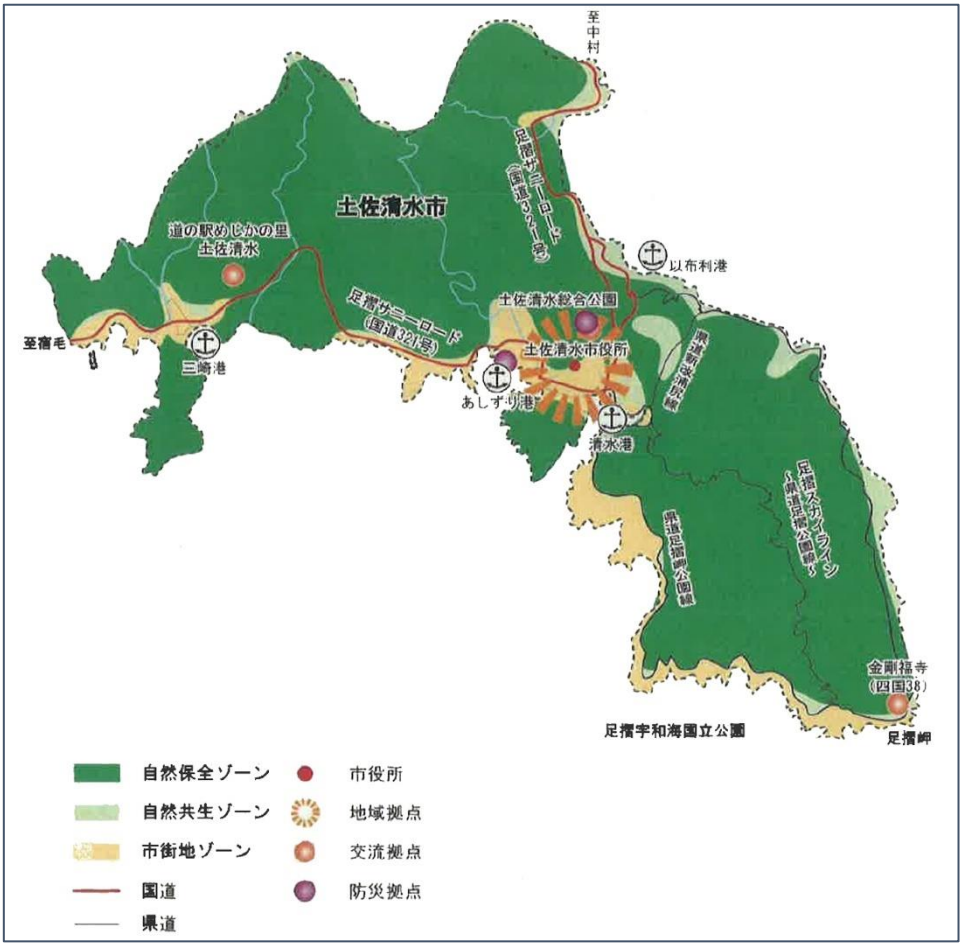
・本圏域では土佐くろしお鉄道及び路線バスが運行を行っていますが、高齢者層においてもマイカー利用が大半を占めています。公共交通の利用者減少は、“地域の足”の維持を困難なものとし、今後、公共交通利用不便地域の拡大を招きます。移動による環境負荷の低減及び誰もが過度に自動車に依存することなく生活できる、持続可能で利便性の高い公共交通の実現に向けて、利用者ニーズに対応した公共交通の存続・機能充実を図ることが必要です。

・広域幹線道路網の整備を推進するとともに、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を形成します。

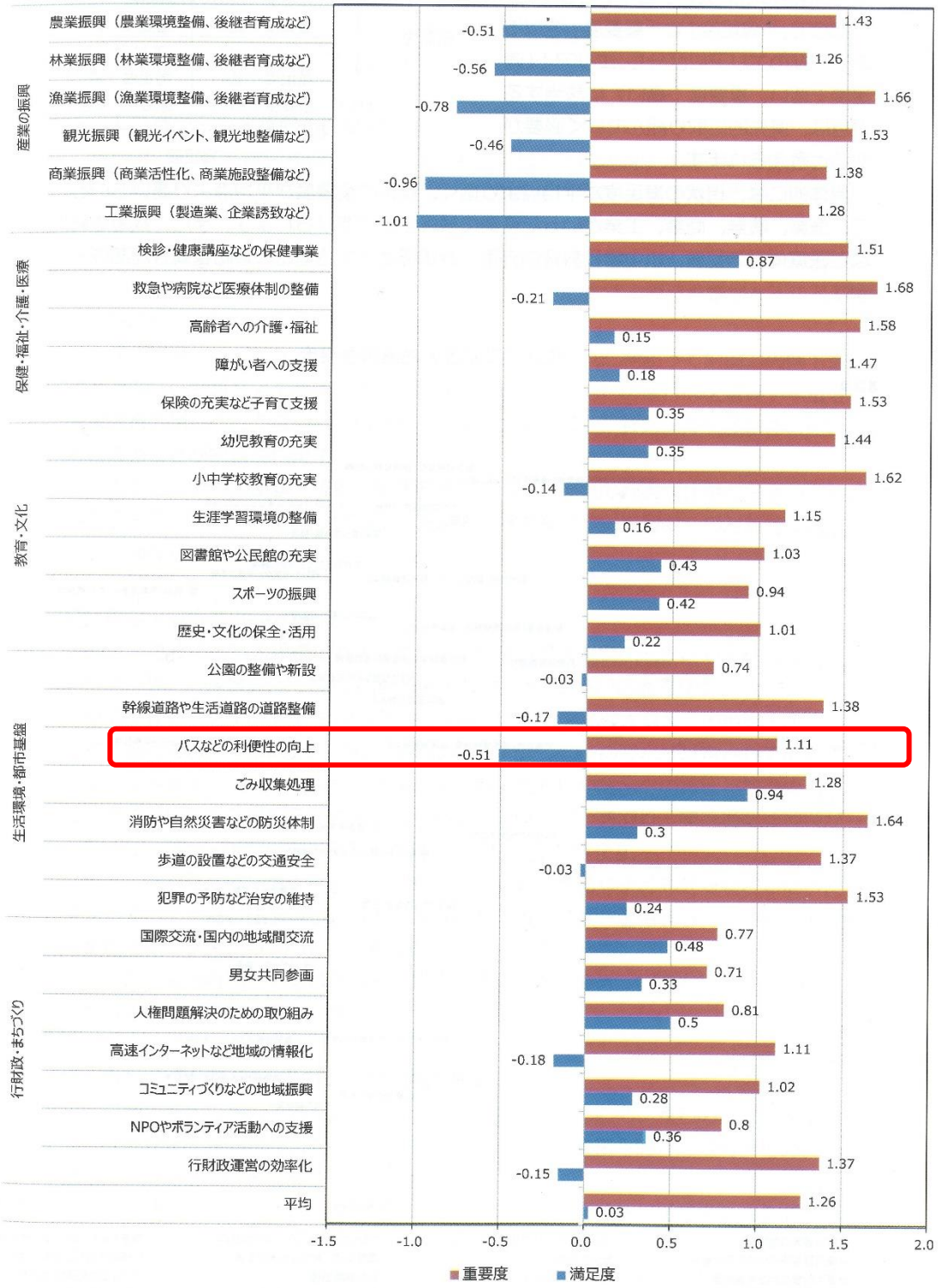
（2）主要な施設の配置の方針（交通・まちづくり・本市の現状に関連するものを抜粋）

・圏域拠点間や地域内拠点、また周辺の生活拠点などを結ぶ重要な移動手段、低炭素社会に寄与する環境負荷の低い移動手段として、持続可能で利便性の高い公共交通の実現に向け、運転免許返納支援制度の充実などの施策の実施による利用環境の充実を図り、公共交通の利用を促進します。

図：土佐清水市　まちづくりの方針図



【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 51.2%（令和 5 年 3 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 58.1%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

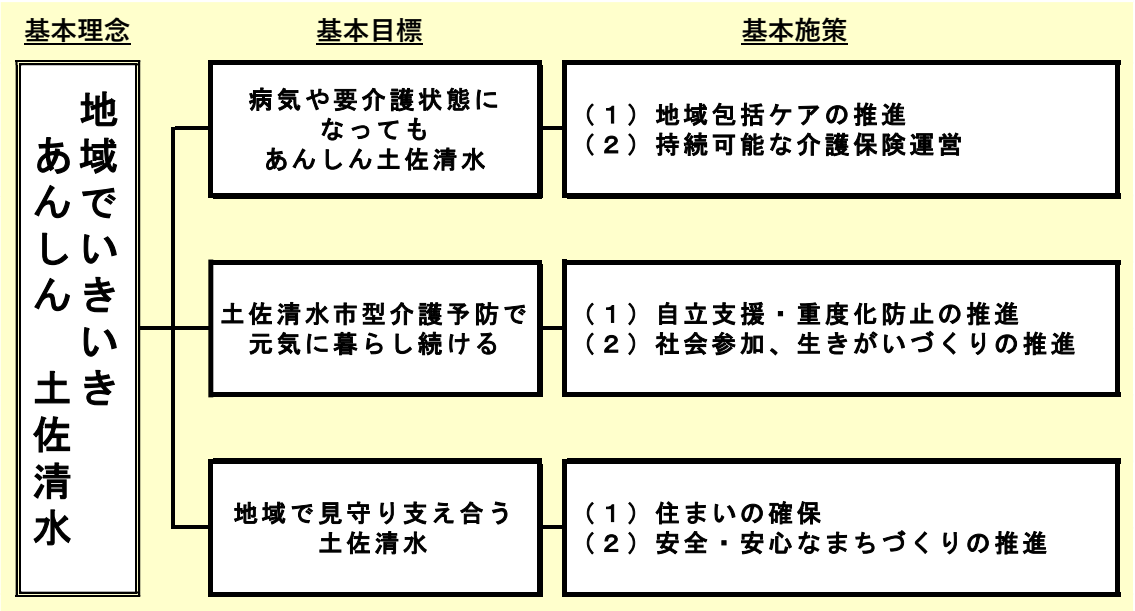
本市は人口減少が国を大きく先行するスピードで進行していることを踏まえ、限られた地域資源をより強固にネットワーク化することで、地域包括ケアシステムのための「つながり」を着実に深化・推進します。

○ 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 6 つの基本施策を定め、取り組んでいる。

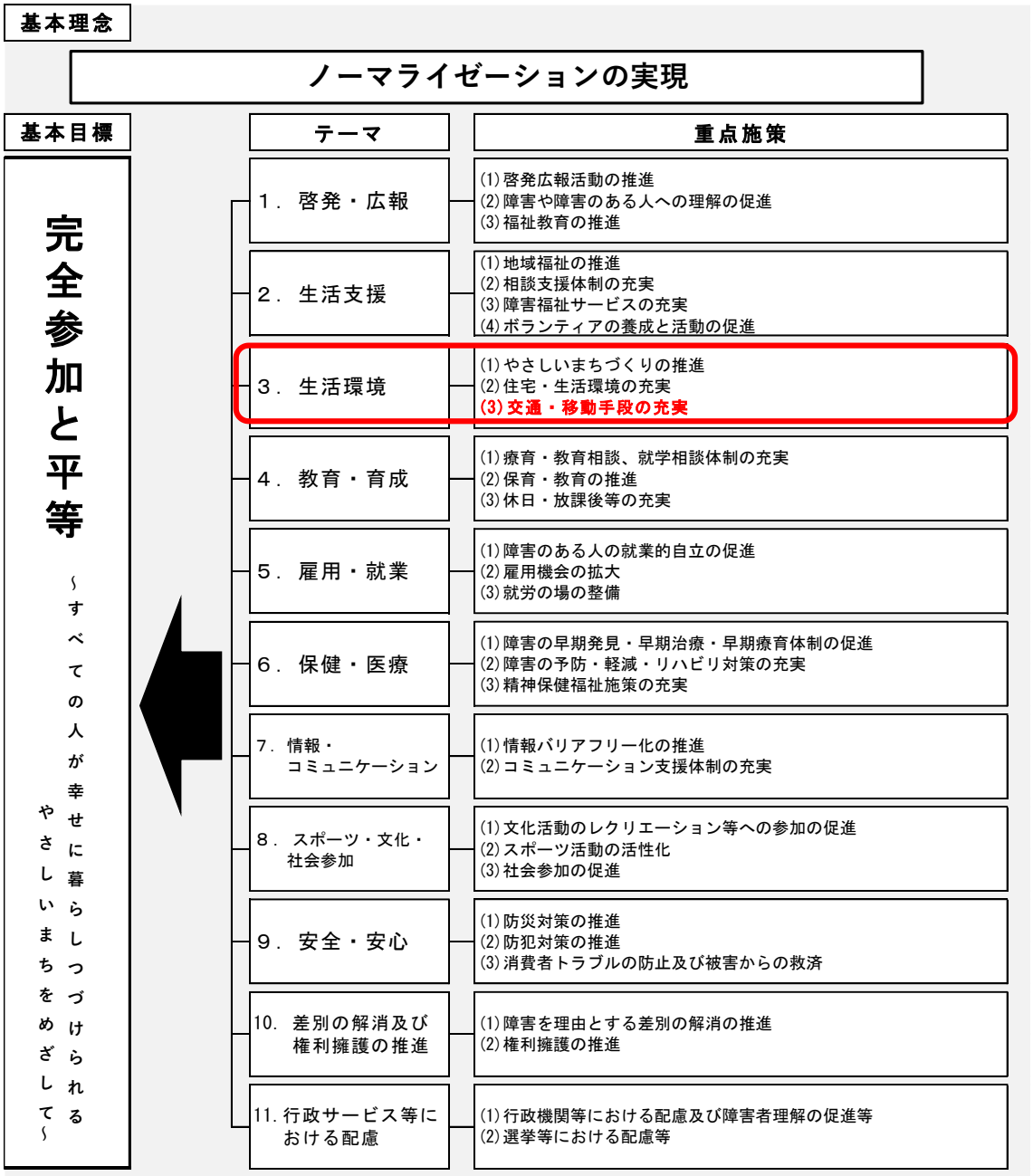
図：基本理念と施策体系



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る。

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る。

３．地域公共交通計画に繋げるべき項目

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

１．幡多圏域都市計画区域マスタープランより

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

２．第七次土佐清水市総合振興計画より

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

３．土佐清水市高齢者福祉計画・介護保険事業計画より

① 安全・安心なまちづくりの推進

４．土佐清水市障害者計画より

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

計画に引き継ぐ項目

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

前提条件の整理

１．現状の検証

１）社会的特性の検証

①点在する集落に住む住民と高齢化（人口減少と高齢化の進行　H31.3　13,530 人→R5.3　12,161 人　△1,369 人）

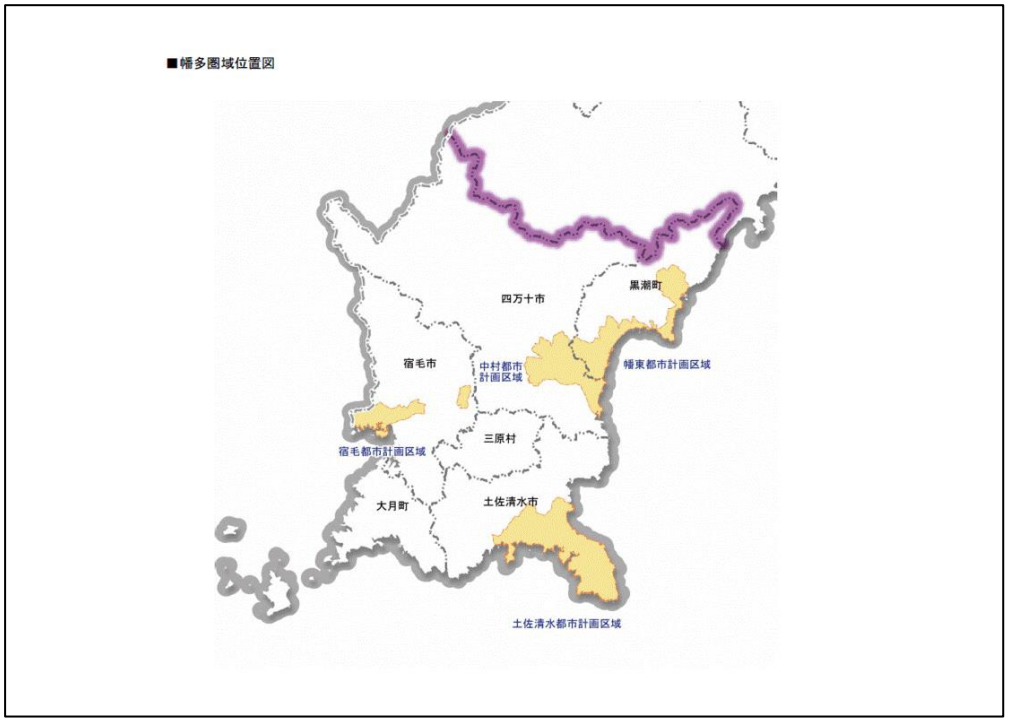
本市では、海岸線に沿うように集落が点在するほか、海岸線の集落から山間部の谷筋に沿う形でも集落が点在しており、中山間地域の集落では市街地地区に比べ高齢化が進んでいる（市内全体 51.2%、下ノ加江地区 59.1%、三崎地区 51.0%、下川口地区 57.6%、清水地区（市街地地区）49.3%　令和 5 年 3 月時点）。また、商業施設や医療機関といった生活の維持に欠かすことができない施設が清水地区（市街地地区）に立地しており、中山間地域の集落での生活を維持するためには移動が必ず必要となっている。

さらに、人口減少に伴い地域のつながりが減少し、地域内で支え合ってきた様々な仕組みが維持できない状況となっている。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は、買物や通院など日常生活に支障は感じていないが、近い将来の自動車利用に対する不安があるとの回答より、今後、安心して継続的に移動手段確保ができる環境整備が求められる。

（出典：第七次土佐清水市総合振興計画）

②医療・福祉ニーズの市外流出　（四万十市へ流出）

消費ニーズについて、一般的に地元で購入される最寄品（代表的品目である生鮮食品、一般食料品、日用雑貨・台所用品の平均）の本市での購入率は 82.4%となっているものの、買回品（代表的品目である紳士服、婦人服、くつ・カバンの平均）の購入率は 9.1%程度、医療・福祉については 55.0%程度となっており、消費ニーズに限らず・医療・福祉ニーズが市外に流出していることがうかがえる。（調査名：平成 28 年度消費動向調査）



（出典：幡多圏域都市計画区域マスタープラン）

③来訪者のための移動手段（しまんと・あしずり号との共存、タクシー利用）

観光客向けの移動手段として、土曜・日曜・祝日・ゴールデンウイーク・夏休み・春休みの期間に四万十市を出発し、土佐清水市・大月町・宿毛市を周遊する「しまんと・あしずり号」が、運行を行っている。

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ため、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。

その一方で、足摺岬周辺に長期滞在型の宿泊施設がリニューアルオープンするなど、来訪者の 2 次交通として、既存の路線バス以外にも移動手段を確保することが多様化する観光ニーズに対応する交通手段の整備が必要となっている。現在は、足摺岬の宿泊施設で電動スクーターや電動自転車の導入を行

うなど、施設での対応にとどまっている。

また、令和元年度以降猛威を振るった新型コロナウイルス感染症は、一定落着きつつあるものの、この間の影響は大きく、夜間の外出ニーズの減少や観光客減少により、18 時以降のハイヤー及び日曜日の営業については個人タクシー1 社のみの営業となっているため、来訪者が必要とする夜間・休日の移動手段の充実について、観光業が主要産業である本市にとって課題となっている。

④新型コロナウイルス感染症の影響

新型コロナウイルス感染症の影響により、他市町村を結ぶ幹線路線バスについて、観光客の減少により新型コロナウイルス感染症の影響前の水準には回復しきれない状況となっている。一方で、生活路線である市内路線バス及びデマンド交通「おでかけ号」については、利用者の減少は見られず、一部区間では前年度を大きく上回る利用実績となっている。

今後、新型コロナウイルス感染症の影響が減少する中においても、幹線路線バスの利用者数について、影響前の水準に戻る見通しは立てづらい状況となっている。

⑤運転免許証返納者の増加

近年、運転免許証を返納する高齢者が増え、本市では年間 6,000 円のバス・タクシーチケットを交付する移動手段支援の取組を行っており、毎年多くの新規の交付申請がある状況となっている。

運転免許証を返納する理由として、高齢となり運転への危険を感じており、親族の勧めなどにより返納に至ったケースが多く、80 代の返納者全体の 5 割となるなどがやむを得ず運転免許返納に至ることが変更時のアンケート・聞き取り調査から分かる。

⑥清水高校の高台移転

令和 6 年度に清水高校が清水中学校近くへ移転することから、通学に利用しやすい路線バスのダイヤ設定を検討する必要がある。

２）公共交通網形成計画の検証

①市街地循環バス

デマンド運行車内アンケートやサロンでの聞き取りから、金融機関や医療機関（歯科）が高台へ移転したため、徒歩や自転車での高台までの移動が困難となり、市街地を循環する移動手段を望む意見がある。また、市街地の集落でもの個人商店の閉店などにより大型量販店への買い物などタクシーの利用の需要も高くなっているが、配車までの待ち時間が長いなど市街地の移動手段確保について課題となっている。その様な中、令和 2 年度の社会福祉協議会が実施している生活支援・介護予防サービス推進協議会では「高齢者にやさしい移動」として、地域の高齢者サロンまでの移動を地域住民や介護予防サービスで行うための検討が行われたが実施には至っていない。

また、市内中心部にあるショッピングセンタープラザパルにて聞き取りアンケートを実施した際にも、清水ヶ丘にバス停を望む声や市街地をまわるバスの要望があり、市街地循環バスの実施や路線バスの運行ルート変更の検討も行う必要がある。

②運転士不足

全国的にもバス・タクシー等の運転士が不足している中、市関係交通事業者も同様の問題を抱えており、運転士を募集してもなかなか採用につながらない状況となっている。交通事業者との意見交換より、この問題は運送業界における 2024 年問題も重なり、喫緊の課題であり、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、確保できる運転士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。

③デマンド交通と路線バスの接続設定

デマンド交通と路線バスの接続については、概ね接続に時間的余裕をもって設定しているが、上野地区の人が宿毛方面に出かける際、デマンド交通（401 便）と路線バスの接続がごくわずかな時間差でできておらず、乗り継ぎについて課題となっている。

④夜間の移動手段確保（夜間救急搬送時の移動手段）

新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛の影響により、令和 2 年 5 月から 18 時以降のハイヤー営業については、個人タクシー一社のみとなり、夜間における救急搬送者の帰宅にかかる移動手段確保が求められているものの、収益面や人材確保が課題となっている。

⑤路線バスの利便性向上（便数・運行時間）

アンケートやサロンでの聞き取りから、路線バスやデマンド交通の増便の要望がある。路線バスやデマンド交通とも同一路線を並行して運行しており、乗客の分散となり非効率となる一方で、移動手段への不満は利用者離れも予想され、バランスの取れた運行を行う必要がある。

また、貝ノ川地区から清水市街地への路線バスについては、運行時間間隔が 4 時間から 2 時間 30 分の時間帯もあるなど、運行間隔にばらつきがあり、バランスの取れた運行を望む声もある。

⑥路線バスの運行経費

路線バスの利用者の減少は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け先の見通しは立てづらい状況となっている。令和 2 年から令和 4 年にかけて運賃収入の減少に伴い行政（国のコロナ関連特別予算あり）の運行補助額はコロナ以前に比べ大幅に上昇しており、路線バスの路線別運行経費を見ると、1 人を運ぶために大きな経費負担が発生している。

⑦有償運送の継続、運転者確保（利用者減、地域での支え合い困難）

市内 7 地区で実施されている交通空白地有償運送については、平成 30 年には利用者のべ人数 240 人であったものが、令和 4 年度には 60 人程度となっており、利用者の高齢化に伴い利用頻度等が減少している。令和 5 年度には運転者不足が深刻化しており、運行そのものが、困難となってきているため、運転者の確保に加え、デマンド交通による対応や、福祉有償運送等他の移動手段を活用した方法を検討する必要がある。

横道の入口写真
この先急峻な山道の先に集落あり

横道地区の写真（有償運送対象地区）

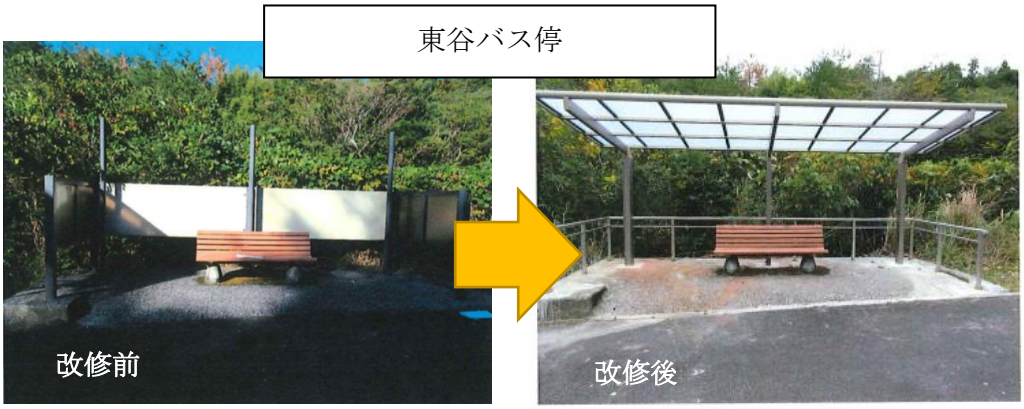
⑧保育園・小学校の統廃合におけるスクールバス運行（運行経費増幅の可能性）

市内にある市立保育園と小学校の統廃合計画があり、今後、スクールバスの便数が増加する見込みである。路線バスについては、学校始業時間に合わせた時刻調整が必要な便が多く、スクールバスから路線バスへの代替が難しい場合もあるが、既存の公共交通期間の利用を念頭に置いた柔軟な対応が必要となる。

⑨路線バス停留所の快適性向上（バリアフリー）

デマンド運行車内アンケートやサロンでの聞き取りから、路線バスを停留所の快適性を求める声もあり、ベンチの設置などバリアフリー対策も必要となっている。

令和元年度と令和 4 年度は、バス停のバリアフリー化を図り、利便性向上を行ってきたが、多くのバス停で停留所表示の看板のみとなっているため、交通事業所とも連携し、路線バス停留所の快適性向上への取り組みが必要となっている。



３）住民の意識からの検証

①市街地における移動ニーズ（社会福祉協議会、利用者アンケート）

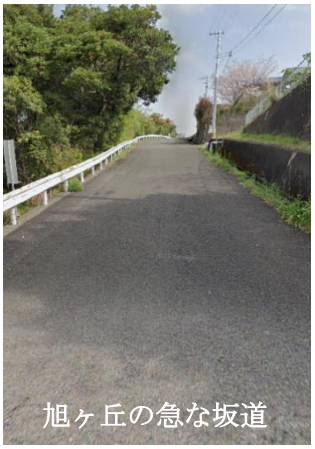
運転免許証返納に伴い、徒歩圏内で生活を維持できる地区が少なくなってきており、特に高齢者になると通院と買い物が日常における主な移動の目的となるが、病院施設や大型量販店は市街地中心部に集中しており、高齢化による移動手段の変更への対応が必要となる。

さらに、一番近い量販店まで 1㎞ 以上あり、なおかつ、高低差が 50m以上ある市街地地区に市営住宅や老人施設があり（グリーンハイツ地区や旭ヶ丘など）、市街地における移動ニーズは高まっている。

運転免許証返納後にバス・タクシーチケットの交付者数は、令和 2 度年 331 人、令和 3 年度 400 人、令和 4 年度 447 人、令和 5 年度 486 人と年々増加しており、運転免許を持たない市民が増える傾向となっている。

また、免許返納時のアンケートから、休日にデマンド交通・タクシーの利用を望む声や午後からの市街地への路線バス・デマンド交通の運行について増便を望んでいる。

清水ヶ丘の急な坂道


旭ヶ丘の急な坂道

グリーンハイツの急な坂

②交通空白地有償運送におけるニーズ（利用者の声）

現在の利用者は数人となっているものの、毎週同じ曜日に通院や買い物で利用している。利用者の多くが土佐清水市内に子や親族がいるものの、自由に外出できるため交通空白地有償運送を利用している状況である。

その他にも、空白地有償運送の対象地区へは、週に 1 回移動販売車やお弁当の宅配などの民間サービスの提供もあり、必要なものを事前に頼むことで買い物は揃う状況となっている。

③運転免許返納者　高齢者におけるニーズ分析（アンケート）

高齢者の交通事故を心配し、令和元年から運転免許証返納者が急増しているが、通院等で不便になることを心配し、車を乗り続けていた現状もあり、80 代の返納が最も多い結果となっている。返納時のアンケートからも、バス停までの移動に不安がある方や夜間・休日の緊急時の移動手段に困っているという声や、路線バスやデマンド交通の便数を増やしてほしいという声があがっている。

2．課題の整理

「現状の検証」をもとに、本市が抱える公共交通に関する課題を整理する。

1）使いやすい公共交通への課題（市民・来訪者、バリアフリー、市街地循環バス）

本市の公共交通は、運行事業所が積極的に利用者獲得を行うことで、沿線住民の利用頻度が高い**デマンド**交通路線が運行している一方で、路線バスの運行時間間隔が 4 時間ほど空いている時間帯があるなどすべての交通機関において利便性が

高いとものとはなっていない。

また、デマンド交通運行時のアンケートやサロンでの聞き取りから、独自の移動手段を持たない高齢者が市街地での移動手段の確保が困難な事例となっている。その他にも、足摺岬周辺に長期滞在型の宿泊施設がリニューアルオープンするなど、来訪者の 2 次交通として、既存の路線バス以外にも移動手段を確保することが多様化する観光客の交通ニーズがある。

市民・来訪者、双方の移動ニーズを把握し、新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少等の長期的な移動ニーズの変化に対応した、公共交通の構築に取り組む必要がある。

２）持続可能な公共交通への課題（交通空白地を生み出さない、交通空白時間を生み出さない、運転士確保）

新型コロナウイルス感染症の影響や人口減少による利用者の減少は、本市の公共交通においても多大な影響を及ぼしている。交通空白地域 0（ゼロ）を宣言している本市においても、週に 2 回の運行日が指定されているなど、公共交通を使った移動において時間的制約のある地域が存在している。本来であれば、地区住民による助け合いの一環として、交通空白地有償運送が実施されていたが、地区の高齢化に伴いドライバー確保も課題になってきている。

また、令和 2 年 5 月から 18 時以降のハイヤー営業については、個人タクシー一社のみとなり、夜間救急搬送時の移動手段確保について病院からも要望がある一方で、利用者は限定的で収支の面では夜間の運行は難しい。

さらに、路線バスでは運転士を継続的に確保することが、安定的な運行につながるため、人口減少の中においても運転士の取組が欠かせない。

３）収支の視点からの持続可能な公共交通への課題

収支の視点からの持続可能な公共交通を目指す際に、経費削減のみを評価する声もある。しかしながら、公共交通を運行に係る経費と運賃収入の比較のみでなく、公共交通を利用し、買い物などに外出でき、住み慣れた地域で元気に暮らす住民が増えることで、医療や介護サービス日の低減、まちの賑わい創出という経済効果に繋がるという視点も大切であり、総合的な評価も必要となっている。

一方で、今後も公共交通の利用者は人口減少に伴い減少し、また市税などの自主財源がさらに減少することが想定され、一層厳しい収支状況となることが推測される。

今後、収支率の低い公共交通サービスを維持することが困難になる恐れがあるため、国や県による公共交通支援制度を活用しながら、市の負担を低減させることで公共交通サービスを持続させていく。

４）様々な主体との連携による公共交通の維持への課題

本市の、2023 年（令和 5 年）3 月の人口における高齢化率は 51.2%となり、人口 12,161 人の内、6,225 人が 65 歳以上の高齢者となっている。また、高齢化に伴い高齢者世帯が増加し、交通弱者となりうる世帯の増加も進んでいる。

高齢者の移動の目的としては、日用品の買い物や通院が多く、その目的先の機関との連携も必要となってくる。

既に商業施設の中には、待合のベンチを設置し、だれもが利用しやすい環境整備を行っているところもあり、今後は乗降場所の安全性の確保・バリアフリー化の推進などに取り組む必要がある。

また、集落活動センターやあったかふれあいセンターなど、地域の団体との連携も検討し、住民同士が協力する体制の構築も課題となっている。

５）隣接する自治体との広域連携

本市は、四万十市・宿毛市・大月町とバス路線を共有し、その路線は国・県からの補助を受け手運行している。また、土佐くろしお鉄道の中村・宿毛線は幡多 6 市町村と高知県及び四万十町で運行補助を行い、経営を支えている。

また、定期観光周遊バスの運行についても、四万十市から本市を通り、大月町・宿毛市へ回るルートで運行しており異なる運行主体・運行自治体間の情報・課題を共有し、解決に向けた意見交換を行う関係を維持していくことが求められる。

3．本市における公共交通に関する課題・問題点の抽出

現状の検証と課題の整理より、本市が抱える公共交通に関する課題や問題点を抽出する。

本市の公共交通が抱える問題点

1）社会的特性の検証

①高齢化の進展と移動手段の確保問題と将来的な交通手段確保に対する不安
②医療・福祉ニーズの市外流出
③観光客（来訪者）のための移動手段確保
④新型コロナウイルス感染症の影響と今後の見通し
⑤運転免許証返納者の増加にともなう独自の移動手段を持たない市民の増加
⑥清水高校の高台移転にともなう路線バスのダイヤ・ルートの検証

2）公共交通網形成計画の検証

①市街地地区の移動手段確保
②路線バスの運転士不足
③デマンド交通と路線バスの乗換接続
④夜間の移動手段確保
⑤路線バスの便数・運行間隔などの利便性向上
⑥路線バスの運行経費
⑦有償運送の継続、運転士確保
⑧保育園・小学校の統合におけるスクールバス運行
⑨路線バス停留所の快適性向上

3）住民の意識からの検証

①市街地における移動ニーズ
②交通空白地有償運送におけるニーズ
③運転免許返納者や高齢者におけるニーズ
④公共交通に意識が向いていない層へのよびかけ

解決すべき課題に整理

1）公共交通（路線バス・デマンド交通）の利便性向上
2）市街地での移動手段確保
3）交通空白地・交通空白時間の解消
4）公共交通に要する収支バランス・経費の低減
5）持続可能な公共交通の確立
6）地域団体・各施設との連携
7）市民が利用したいと思う公共交通
8）観光客（来訪者）にも使いやすい公共交通

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網形成計画の基本理念」、本市の関連計画となる「② 上位計画」、そして、社会的特性の検証や、公共交通網形成計画の検証、住民意識からの検証など、現状の検証と課題の整理よる「③公共交通に関する課題」との整合をとる必要がある。いずれも、住民に公共交通が利用され、持続させていくこと、また公共交通を通じて、住民や地域の活性化につながることが重要となることから、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網形成計画より

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、住民に愛用され続けることを目指す。
⇒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、持続的に協同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

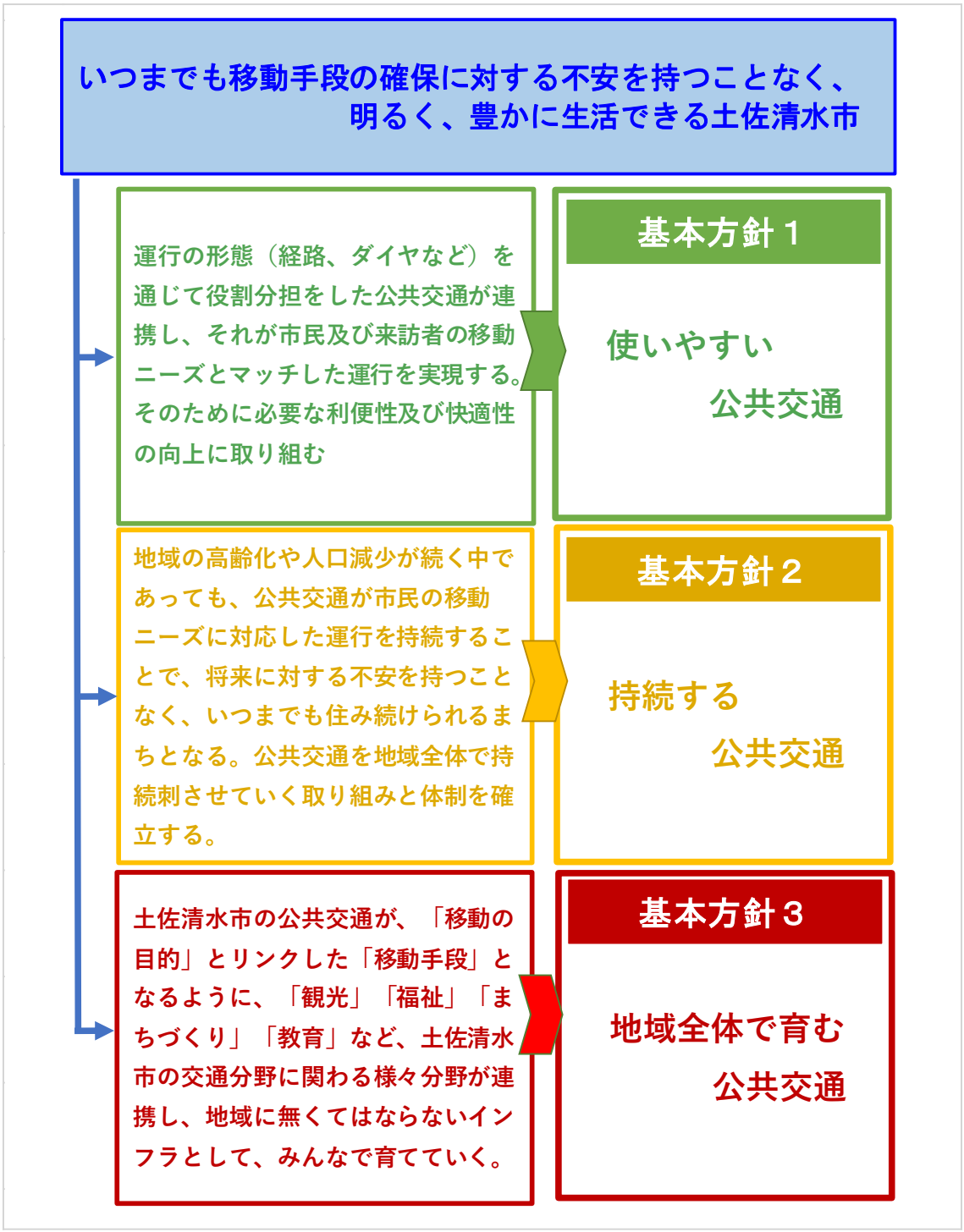
○公共交通と連携したまちづくりの推進
○広域公共交通の維持
○全ての市民に優しい生活環境の創出
○全ての市民が活躍できる機会の創出

③土佐清水市の公共交通に関する課題

○公共交通に関する経費の低減
○公共交通空白地をつくらない
○公共交通の利便性の向上
○持続する公共交通の確立
○公共交通に携わる人材の確保
○移動手段の整備を通じた集落機能向上
○市民の外出機械の創出及びその支援
○市民に受け入れられる公共交通
○来訪者にも使いやすい公共交通

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。



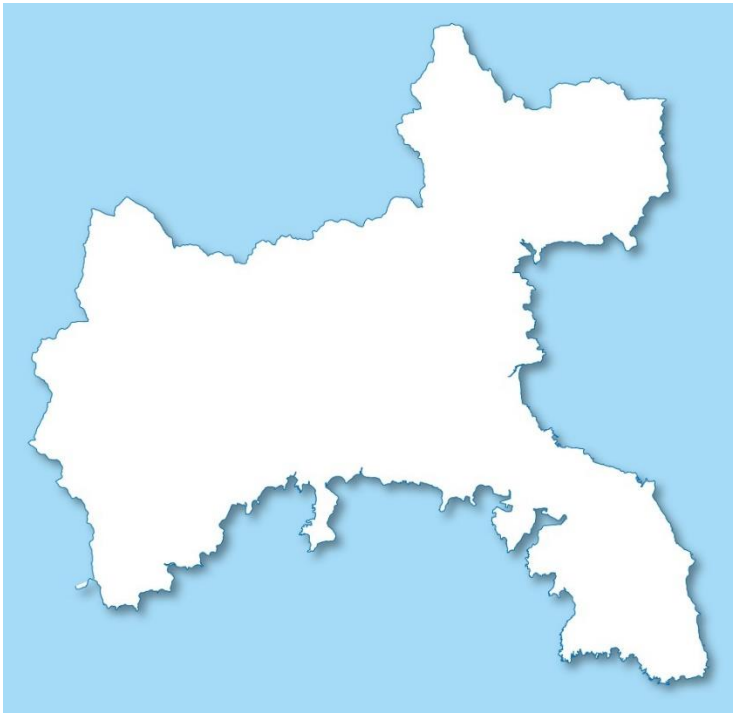
3）公共交通が果たすべき役割

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	実施主体
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。	交通事業者
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。	交通事業者
デマンド交通 ［フィーダー路線］	市民の生活を支える移動手段として機能する。	交通事業者
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。	土佐清水市地域（住民）
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。	交通事業者

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 31 年 3 月に策定した「土佐清水市地域公共網形成計画」の事業年度が令和 5 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、2024 年 4 月から 2029 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

高齢化が進み、交通弱者が増加している本市にとって、高齢者をはじめだれもが利用しやすい公共交通の運行は、地域住民が身体面の健康だけでなく、生きがいを感じ、安心して豊かな生活を送るためには不可欠なものとなっている。そのため、変化する社会状況に応じた移動ニーズに沿った運行形態となるよう、路線バス・デマンド交通・タクシー・鉄道など様々な運行形態が役割分担をした公共交通ネットワークを形成することを目指す。

目標	施策
公共交通の利便性の向上	1-1　市街地での面的な移動を支える（市街地　まちバス）
	1-2　既存デマンド交通の見直し・（停留所の増設・エリア拡大・便数増）
	1-3　MaaS の導入と観光振興施策
公共交通の利用環境改善	1-4　バス停留所のバリアフリー・快適性向上
情報発信	1-5　情報発信（WEB・GTFS）
	1-6　乗り継ぎ・バスロケ

施策：1-1　市街地での面的な移動を支える（市街地まちバス）

【施策の概要】

タクシーを軸に据えながら、路線バスやデマンド交通におけるルートや停留所の検討など運行内容の見直しを行い、全ての市民が市街地での移動手段に困らない環境整備を目指す。

【具体的な事業】

① 路線バスの路線について、清水ヶ丘を通る路線の検討
② 市街地循環型のデマンド交通の検討
③ 路線バスの路線再編・停留所の新設検討

【実施主体】

・土佐清水市
・交通事業者

施策：1-2　既存デマンド交通の見直し・改善（停留所の増設・エリア拡大・便数増）

【施策の概要】

様々な社会的要因により変化する移動ニーズに対応するために、デマンド交通のダイヤの定期的な見直し、運行エリアの拡大など検討する。

移動ニーズの把握については、利用者アンケートやサロン等での意見交換会からの検証を行い、その他利用者から寄せられる意見や要望も含めて検討を進める。

【具体的な事業】

① 地域の移動ニーズを反映した運行ダイヤへの見直し
② デマンド交通のエリアの見直し（拡大）

【実施主体】

・土佐清水市
・交通事業者

施策：1-3　MaaS の導入と観光振興施策

【施策の概要】

MaaS を導入し、各観光施設と連携した取り組みを行うことで、観光客にとって利用しやすい公共交通を目指すとともに、市内の観光施設・飲食店の利用促進へ繋げる。

【具体的な事業】

① 路線バス・デマンド交通・土佐くろしお鉄道と連携し MaaS の実証実験を行う

② 市内の観光施設・飲食店との連携（電子決済）

【実施主体】

・土佐清水市　　・交通事業者　　・土佐清水市商工会議所

・土佐清水市観光協会

施策：1-4　バス停留所のバリアフリー・快適性向上

【施策の概要】

バス停での待ち時間の快適性向上のため、利用の多いバス停留所に手摺やベンチを設置することで、高齢者をはじめとする利用者が身体的・心理的負担を感じることなく、路線バスを利用できる環境整備を行う。

【具体的な事業】

① 公共交通の結節点となるプラザパル停留所のベンチの定期的な点検・整備

② 路線バスの停留所に手摺やベンチを設置し、バリアフリー化を図る

【実施主体】

・土佐清水市　　・交通事業者

施策：1-5　情報発信（WEB・GTFS）

【施策の概要】

本市への来訪者が、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 検索サイトの情報を整備しているため（google マップ）、今後はダイヤ改正等の情報を遅延なく更新する。

また、市のホームページ掲載、プラザパル待合所へ路線図・時刻表・利用方法の情報について一括して掲示することで、来訪者にとっても利用しやすい情報発信を行う。

市民に対しては、マイ時刻表の作成支援を行い、利用者オリジナルの時刻表を作成する。

【具体的な事業】

① WEB 検索システムとの連携した公共交通情報の発信

② プラザパル待合所内の掲示板への掲示物の作成

③ マイ時刻表の作成支援の周知

【実施主体】

・土佐清水市

・交通事業者

施策：1-6　乗り継ぎ・バスロケ

【施策の概要】

四万十市及び宿毛市へ路線バスの結節点であるプラザパル待合所・停留所において、乗換を円滑に行うため、環境を整備する。

【具体的な事業】

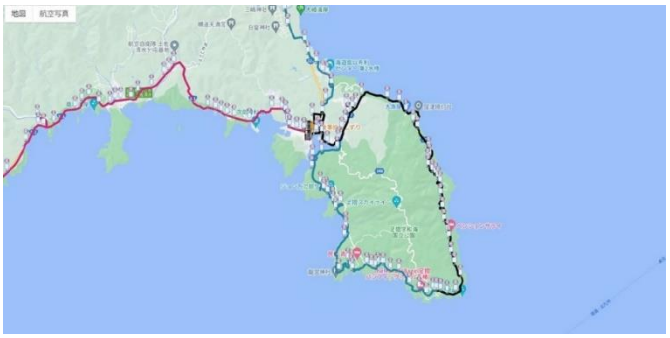
① 安心して快適に乗換できる待合所の情報整備

② バスロケーションシステムの活用・周知

【実施主体】

・土佐清水市

・交通事業者



基本方針２：持続可能な公共交通

地域の高齢化や人口減少が続く中であっても、公共交通が市民生活を支え、また本市の基幹産業である観光分野においても重要なインフラとして活用できるものとなるよう、だれもが安心して移動できる面的なネットワークの構築を目指す。

また、本市のように海岸線に沿うように集落が点在するほか、海岸線の集落から山間部の谷筋に沿う形でも集落が点在していることで、複数の交通手段を組み合わせた移動サービスの構築が必要となる一方、市の財政状況や民間事業者の経営環境は厳しさを増しており、既存サービスの維持のみを目指すことは困難な状況となっている。そのため、地域ごとの特徴を踏まえ、適切なサービスレベルのあり方を模索し、地域に合った移動サービスの構築を目指す。

さらには、災害からの復旧支援や環境配慮の視点も取り入れた持続可能な公共交通の仕組みにつなげる。

目標	施策
効果的な公的資金負担を行い、収支が改善され地域の公共交通を次世代に残す	2-1　路線バス・デマンド交通の維持
	2-2　運転士確保
	2-3　バランスの取れたスクールバス
	2-4　タクシー事業の持続支援とサービスの拡充
	2-5　災害から復興支援

施策：2-1　路線バス・デマンド交通の維持

【施策の概要】

周辺自治体・鉄道（土佐くろしお鉄道㈱）と結ぶ路線バスや住民の生活必需施設（衣料・食料品店、病院など）が集まる市街地と居住地域とを結ぶ本誌のデマンド交通、自家用有償旅客運送は、独自の移動手段をもたない高齢者や学生等の生活に欠かせない移動手段としての役割を担っており、地域の公共ネットワークを構築する上で、重要な役割を担っている。一方で人口減少に伴う利用者の減少などの要因により、本市や交通事業者の運営努力だけでは路線の確保・維持が難しく、国・県の補助事業（地域公共交通確保維持事業など）の活用、地域・利用者との意見交換（事業３－１、事業３－２）から得られる意見をもとに運行ダイヤ・エリア・便数を検証し、地域の移動ニーズに見合った運行形態に改善させながら、路線を確保・維持する必要がある。

【具体的な事業】

① 運行ニーズに沿ったダイヤ等を検証し、交通事業者と協議を行い、改善を行う。

② 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取組を行う。

【実施主体】

・土佐清水市　　・交通事業者

施策：2-2　運転士の確保

【施策の概要】

本市の移住促進策と連携し、東京・大阪での移住相談会及び市役所移住相談窓口にて運転士確保支援となる情報発信及び就業支援の仕組みの構築を行う。

【具体的な事業】

① 東京・大阪での移住相談会にて、移住希望者へ積極的な情報発信を行う。

② 2 種普通運転免許取得に対する、新たな支援策（補助金等）を検討する。

【実施主体】

・土佐清水市　　・交通事業者

施策：2-3　バランスの取れたスクールバス

【施策の概要】

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、バランスの取れたスクールバス運行につなげる。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。

【具体的な事業】

① 毎年、こども未来課とスクールバスを利用する児童・生徒の情報共有を行い、路線バス・デマンド交通利用を検討する。

【実施主体】

・土佐清水市　　・土佐清水市教育委員会

・交通事業者

施策：2-4　タクシー事業の持続支援とサービスの拡充

【施策の概要】

地域生活を支える重要な社会基盤としてのタクシー事業を継続できるように、観光と連携した事業展開を行うなど、需要拡大を図るとともに、タクシー空白時間が生まれない、新たな運行形態を目指す。

【具体的な事業】

① 宿泊施設や飲食店と連携した利用促進策を行う
② 福祉タクシー事業を含めた個別輸送サービスについて、定期的に広報を行う
③ 自家用有償旅客運送の拡充やライドシェアの導入検討

【実施主体】

・土佐清水市　・交通事業者　・土佐清水市観光協会　・住民

施策：2-5　災害からの復興支援

【施策の概要】

大規模災害からの復興時における公共交通の運行再開について各事業所と協議を行い、災害後に生活を維持するための移動手段確保の計画を策定する。

【具体的な事業】

① 道路啓開計画と連動した公共交通復旧計画の策定

【実施主体】

・土佐清水市

基本方針３：地域全体で育む公共交通

（地域との連携による利便性向上・地域ドライバー確保・利用促進）

地域全体で連携して、複数の視点で公共交通を捉えるとともに、地域公共交通の維持・活性化に向けては、市民の移動を支えるサービスに対する多様な手法や担い手の確保が重要と捉え、地域住民・交通事業者・行政が一体となった移動サービスの育成を目指す。

そのため、地区や利用者、高齢者福祉を支える団体との意見交換を行い、移動ニーズをとらえるとともに、移動の目的地となる病院・商業施設と連携し、公共交通の利便性の向上を目指す。

目標	施策
利用者ニーズを反映した利用促進	3-1　地域との意見交換
	3-2　利用者からの意見聴取
	3-3　包括支援センター・商業施設・医療機関等各施設との連携
	3-4　定期的な利用教室
	3-5　DX など新技術を利用した取組
	3-6　環境に配慮したまちづくり

施策：3-1　地域との意見交換

【施策の概要】

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や移動ニーズなどを聞き取り、運行形態の見直しにつなげる。

【具体的な事業】

① 毎年、4 カ所以上の地区において、高齢者いきいきサロン等で意見交換会を実施する。

【実施主体】

・土佐清水市

施策：3-2　利用者からの意見聴取

【施策の概要】

利用者との直接対話やアンケートを活用し、利用を通じて感じている問題点や改善要望を聞き利用環境の改善を行う。

【具体的な事業】

① 毎年、デマンド交通の利用者アンケートを実施する。

② プラザパル待合所でデマンド交通を待っている時間を活用し、利用者との直接対話を行う。

【実施主体】

・土佐清水市　　・交通事業者

施策：3-3　包括支援センター・商業施設・医療機関等各施設との連携

【施策の概要】

市内の商業施設・医療機関への移動手段として、現在の問題点（乗降車場所・待ち時間）を把握し、公共交通の利用へつなげる新しいサービスの実施を検討する。

【具体的な事業】

① 商業施設では、サニーマート清水店・プラザパル等の代表者との意見交換を実施

② 医療機関では、医療連携法人との意見交換を実施

【実施主体】

・土佐清水市　　・交通事業者

施策：3-4　定期的な利用教室

【施策の概要】

市内施設において、路線バスの乗り方教室を開催し、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。また、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。

【具体的な事業】

① 毎年、2 カ所以上の地区において、路線バス・デマンド交通の乗り方教室を実施する。

【実施主体】

・土佐清水市　　・交通事業者

施策：3-5　DX など新技術を利用した取組

【施策の概要】

MaaS を導入し、路線バス・デマンド交通・鉄道・タクシーなど様々な移動手段をスムーズに利用できる仕組みを構築することで、特に若い層の来訪者の利便性の向上を目指す。

【具体的な事業】

① 路線バス・デマンド交通・土佐くろしお鉄道と連携し Mass の実証実験を行い、本格導入を検討する。

【実施主体】

・土佐清水市　・交通事業者

施策：3-6　環境に配慮したまちづくり

【施策の概要】

本市が目指す環境負荷低減の取組と連携し、マイカー通勤から公共交通通勤へ交通手段を移行させることで、二酸化炭素の排出抑制など環境に配慮したまちづくりを行う。また、サポーターズクラブ会員数増により、利用者拡大に努める。

【具体的な事業】

① 市役所、市内の事業所で公共交通利用促進の広報活動を行い、現在実施しているノーカーデーの取組を拡大する。

② 市役所、市内の事業所等で、土佐くろしお鉄道・西南交通のサポーターズクラブ会員の加入促進を行い、路線バス等の利用者拡大につなげる。

【実施主体】

・土佐清水市　　・交通事業者　　・住民

５．目標値の設定

１）取組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				
目標	数値指標	データ取得方法	基準値（R4）	目標値（R10）
公共交通の利便性の向上 公共交通の利用環境改善 情報発信	市内路線バスの年間乗車人数	路線バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	93,775人	100,000人
	デマンド交通の乗車人数	デマンド交通事業者の乗降データにより毎年計測	5,250人	7,000人
	高齢者（65歳以上）の外出時の公共交通利用率	介護予防・日常生活圏域ニーズ調査により3年に1回計測	19.6%	25%
	バスタクシーチケット　利用率（利用数/交付数）	バスタクシーチケット実施事業者の利用枚数より毎年計測	45%	65%
基本方針２：持続する公共交通				
目標	指標	データ取得方法	基準値（R4）	目標値（R10）
効果的な公的資金負担を行い、収支が改善され地域の公共交通を次世代に残す	路線バス・デマンド交通への公的資金負担額	市の会計決算より毎年計測	59,451千円	56,000千円
	路線バス・デマンド交通の収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	17%	20%
	公共交通事業者における運転士者数	協議会関係事業者より聞き取り調査により毎年計測	58人	64人
	サポーターズクラブ会員数（土佐清水市）	会員証発行事業者からの聞き取り調査により毎年計測	105人	150人
基本方針３：地域全体で育む公共交通				
目標	指標	データ取得方法	基準値（R4）	目標値（R10）
利用者ニーズを反映した利用促進	住民との意見交換会の年間実施回数	地域公共交通協議会の実績報告より毎年計測	4回／年	4回／年
	公共交通利用者満足度アンケート	市民意識調査により毎年計測	56.5%	80%
	周遊観光バス「しまんと・あしずり号」利用者数	周遊観光バス事業者の乗降データより毎年計測	717人	1,500人

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年間を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	2024	2025	2026	2027	2028
公共交通の利便性向上	実施	→	→	→	→
中心市街地における回遊性の確保	協議 検討	協議 検討	試験 運行	開始 →	→
運行ダイヤの検証と改善	検討 実施	→	→	→	→
ICカードですかの普及	→	→	→	→	→
MaaSの導入	協議 検討	協議 検討	試験 運行	開始 →	→
停留所の快適性向上	→	→	→	→	→
市ホームページ・広報を通じた利用促進	→	→	→	→	→
情報発信手法の整理	実施	→	→	→	→
乗り継ぎ利便性の向上	→	→	→	→	→
地域内交通（路線バス・デマンド交通）の維持	→	→	→	→	→
公共交通に従事する運転士確保に向けた支援	実施	→	→	→	→
タクシーの維持	協議 実施	→	→	→	→
ライドシェアの導入	協議 検討	試験 運行	開始 →	→	→
公共交通結節点の利便性及び快適性の向上	協議 実施	→	→	→	→
車両のバリアフリー化の促進	実施	→	→	→	→
運行経費の適切な配分のための検証と実践	検証 実践	→	→	→	→
市民と定期的な対話による利用促進	定期 開催	→	→	→	→
公共交通乗り方教室の定期開催	定期 開催	→	→	→	→

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、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）施行規則第９条の３及び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、維持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 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。

附　則

この規約は、平成 31 年 4 月 1 日から施行する。

附　則

この規約は、令和 2 年 4 月 1 日から施行する。

附　則

この規約は、令和 2 年 12 月 1 日から施行する。

別表１（第６条関係）

区分		委員	区分
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律			道路運送法
第6条第2項第1号の委員	主宰する地方公共団体	土佐清水市長	第9条第1項第1号の委員
第6条第2項第2号の委員	交通事業者	㈲足摺交通	第9条第1項第2号の委員
		竜串見残観光ハイヤー㈲	
		高知西南交通㈱	
	道路管理者	高知県幡多土木事務所　土佐清水事務所	第9条第2項第1号の委員
		土佐清水市　まちづくり対策課	
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	
	利用者・学識経験者	土佐清水市連合区長会	第9条第1項第3号の委員
	関係機関	国土交通省　四国運輸局高知運輸支局総務・企画観光部門	第9条第1項第4号の委員
		国土交通省　四国運輸局高知運輸支局輸送・監査部門	
		高知県　中山間振興・交通部　交通運輸政策課	第9条第2項第2号の委員
		高知県　産業振興推進部　計画推進課地域支援企画員	
		（一社）土佐清水市観光協会	
		土佐清水商工会議所	
		土佐清水市　企画財政課	
		土佐清水市　こども未来課	

土佐清水市地域公共交通計画

策定：令和６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
ＦＡＸ：0880-82-2882
メール：kikaku-lg@city.tosashimizu.lg.jp