

須崎市地域公共交通計画

令和4年3月

(令和6年6月改定)

高知県須崎市

目 次

頁

第1章 計画の策定に当たって	1
1. 地域公共交通活性化再生法の改正	1
2. 計画策定の背景と目的	2
3. 対象区域	2
第2章 須崎市の現状	3
1. 位置及び地勢	3
2. 地区区分	3
3. 人口動向	4
4. 代表交通手段	5
5. 道路網	5
6. 自動車保有台数および運転免許返納状況	6
7. 市域内の主要施設	7
8. 観光動向	12
第3章 地域公共交通の現状	13
1. 須崎市の公共交通	13
2. 鉄道(JR 土讃線)	14
3. 高速バス	14
4. 路線バス	15
5. 市営バス	16
6. スクールバス(混乗便)	16
7. 予約型乗合タクシー	17
8. タクシー	19
9. 巡航船	19
10. 移動支援事業	20
第4章 上位・関連計画	21
1. 須崎市総合計画	21
2. 第2期須崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略	21
3. 須崎市立地適正化計画	22
4. 須崎市過疎地域持続的発展計画	23
第5章 市民や公共交通利用者のニーズ分析	24
1. 市民アンケート調査	24
2. 公共交通利用者調査	38
3. 交通事業者ヒアリング調査	46

第6章 地域公共交通を取り巻く課題	48
第7章 本計画の基本理念・基本方針	49
1. 基本理念	49
2. 基本方針	49
3. 市内公共交通の機能分担（将来ネットワークイメージ）	50
4. 計画期間	51
第8章 評価指標と実施事業	52
1. 評価指標	52
2. 実施事業	53
第9章 進捗評価と進行管理	62
1. 計画の実施及び進行管理の体制	62
2. PDCA サイクルによる推進	63
3. 評価方法及びスケジュール	64
付録 須崎市地域公共交通活性化協議会	65

第1章 計画の策定に当たって

1. 地域公共交通活性化再生法の改正

国は、令和2年11月にこれまでの地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、計画の作成が地方公共団体の努力義務として規定された。

「地域旅客運送サービス継続事業」や「地域公共交通利便増進事業」等が創設され、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度が整備された。

表 地域公共交通活性化再生法の制定・改定の変遷

平成19年 制定	○地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置 ○「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備
平成26年 改正	○「まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）」、「面的な公共交通ネットワークを再構築」を図るため、地域公共交通網形成計画を法定計画として規定 ○バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備
令和2年 改正	○法改正により「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されたとともに、同計画の策定が国庫補助の要件として位置付けられた
計画の ポイント	●まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保 ・各種まちづくり施策との一体的推進 ・観光客の移動手段の確保、観光振興施策との連携等 ●地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保 ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化 ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上 ●地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用 ・観光分野や最寄りの駅や交通結節点等から最終目的地（自宅等）までのラストワンマイル対策等への MaaS の導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上 ●住民の協力を含む関係者の連携 ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議 ⇒地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ ●利用者数、収入、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ・データに基づく PDCA を強化

2. 計画策定の背景と目的

須崎市は、鉄道や高速バス、市営バス等の多様な交通手段が整備されているが、人口減少による少子高齢化に加え、日常的に自家用車を使用して移動する住民が大半を占めており、公共交通利用者の減少に歯止めがかからない状況である。

また、公共交通を運営している事業者においても、運転手の高齢化や担い手不足に加えて、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、極めて厳しい経営状況にある。

このことから、今後の須崎市における地域公共交通の維持・確保を図ることを目的として必要な調査・検討を実施し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく、「須崎市地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定するものである。

3. 対象区域

対象区域は須崎市全域とする。

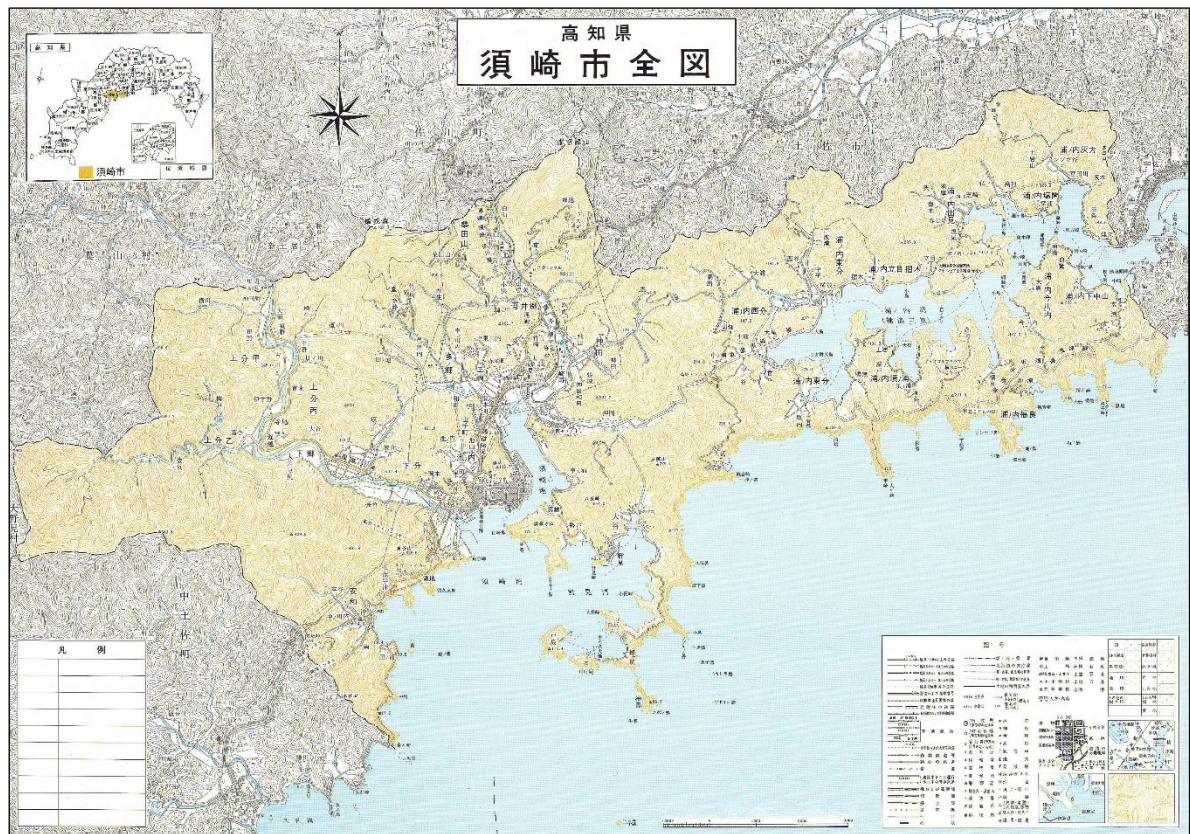


図 須崎市地図

第2章 須崎市の現状

1. 位置及び地勢

本市は、高知県のほぼ中央に位置し、四国山脈を背に黒潮踊る太平洋に面して、面積は135.35km²となっている。県庁所在地の高知市や高知空港から約25km圏域であり、南岸は、複雑なリアス海岸で、深く入り込んだ須崎湾は県内一の天然の良港として古くから栄え、東の浦ノ内湾、野見湾は美しい海岸風景を展開している。

しかしながら、リアス海岸特有の地形は、過去に幾度も地震津波によって尊い人命と貴重な財産が奪われ、甚大な被害を受けてきた。

現在の須崎市は、昭和29年10月1日に、須崎町、上分村、多ノ郷村、吾桑村、浦ノ内村の1町4村が合併して市制を施行し、平成26年10月に市制施行60周年を迎えた。

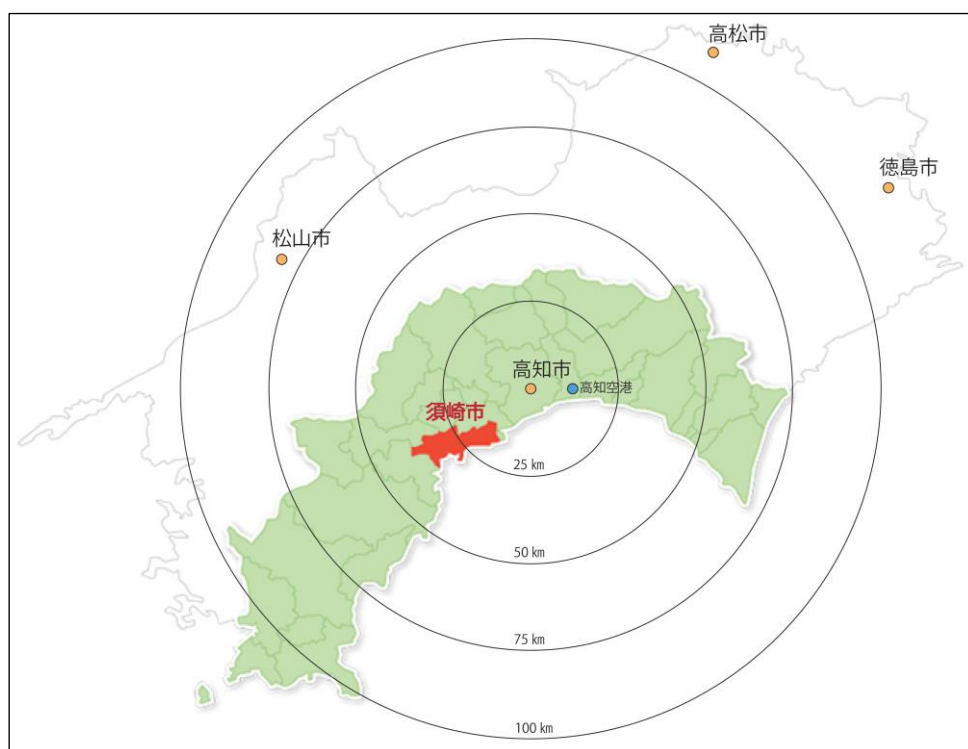
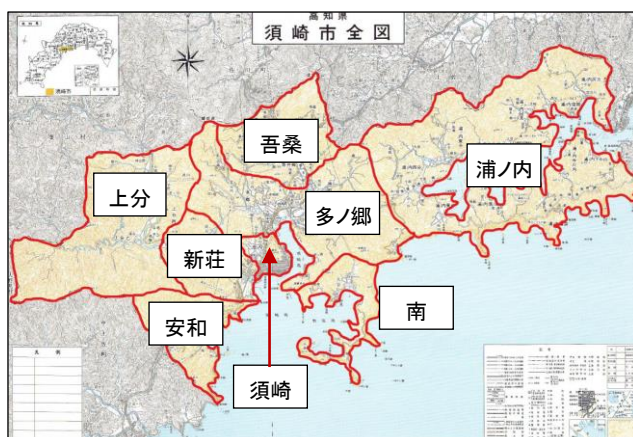


図 須崎市の位置

2. 地区区分

本市は、小学校区単位で、浦ノ内、南、吾桑、多ノ郷、須崎、新莊、上分、安和の8地区に分かれている。



3. 人口動向

人口は令和2年度時点で20,743人となっており、平成28年度と比較すると約1,700人減少している。年少人口、生産年齢人口、高齢者人口の年齢3区分では、高齢者人口は、ほぼ横ばいで推移しているが、年少人口・生産年齢人口はともに減少している。

また、世帯数についても人口減少と同様に減少傾向にあり、平成28年度と比較すると約400世帯減少している。

本市における高齢化率は、高知県や国と比較してもその割合は高く、令和2年度で40.4%（県と比較すると4.8ポイント、国と比較すると11.6ポイント高くなっている。）となっている。

本市の人口は、引き続き減少傾向が続くと見込まれる一方で、65歳以上の高齢者人口の割合は増加することが予想され、今後、さらなる少子・高齢化の進行が懸念されている。

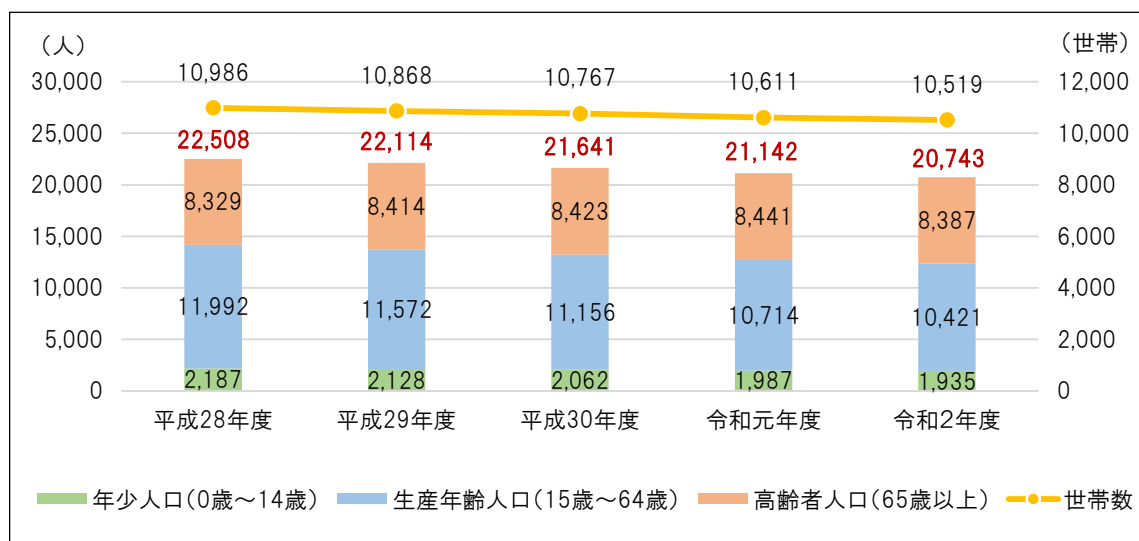


図 人口と世帯数の推移

(出典) 住民基本台帳人口(各年度3月末現在)

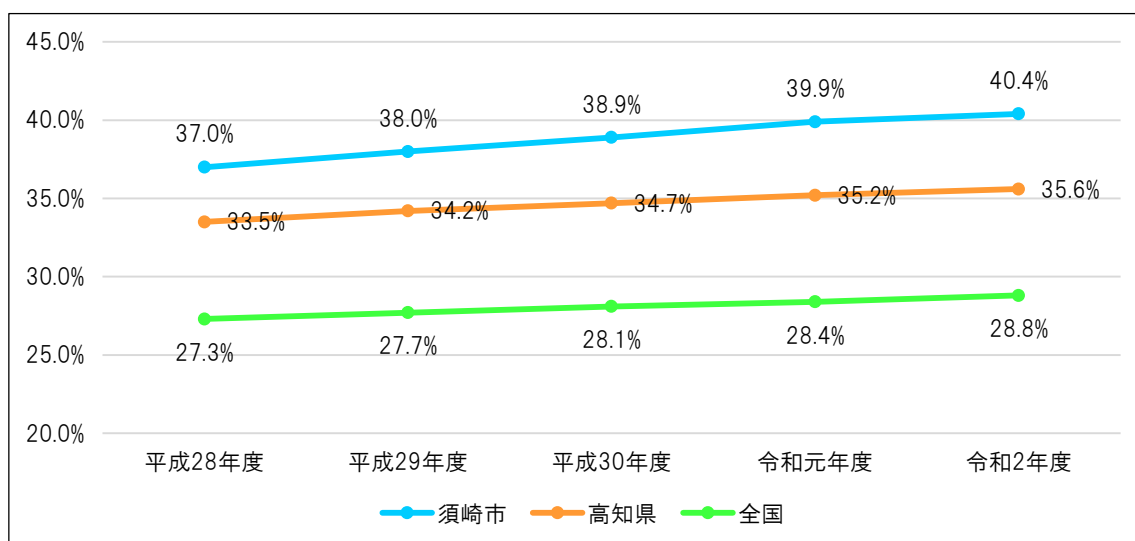


図 高齢化率の比較

(参考) 高齢社会白書・高知県推計人口データ(各年度10月1日現在)、住民基本台帳人口(各年度3月末現在)

4. 代表交通手段

主な交通手段は、自家用車となっており、その使用率は、61.2%で、高知県平均と比較して1.4ポイント高い数値を示している。また、鉄道の選択率は県平均より1.2ポイント高い数値を示しているのに対し、バスは0.4%で、県平均より1.4ポイント低くなっている。

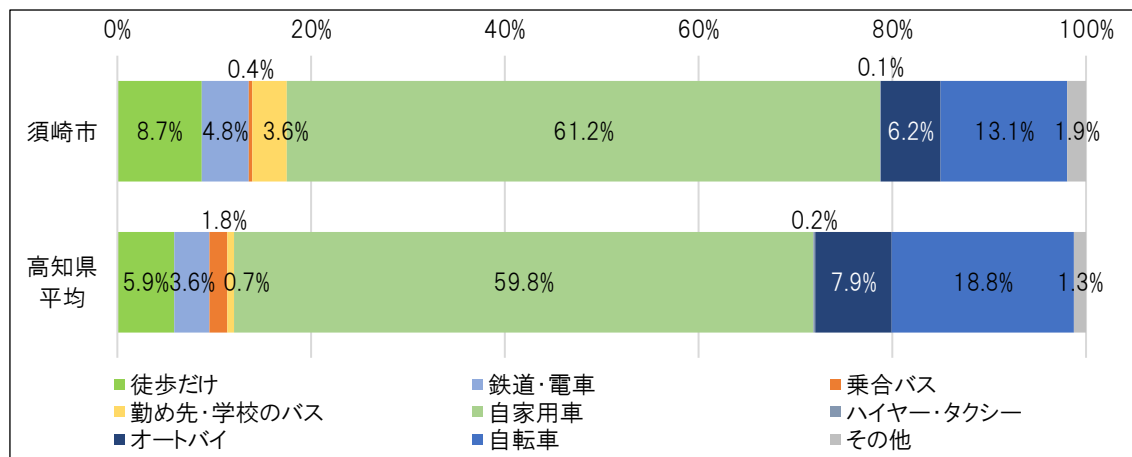


図 交通手段使用率

(参考) 平成22年国勢調査

5. 道路網

道路交通は、国道56号より分岐する国道197号、さらに国道494号が、それぞれ県都高知市、八幡浜市、松山市へと通じており、平成14年9月には四国横断自動車道が須崎市まで延伸し、交通輸送体系の重要な役割を担うとともに、平成21年3月には本市の中心街を迂回する須崎バイパスが全線開通し、市街地の交通混雑解消に大きな役割を果たすなど、幹線道路整備は着実に進んでいる。



図 須崎市道路網

(出典) 国土地理院

6. 自動車保有台数および運転免許返納状況

1世帯当たりの自動車保有台数は、過去5年間横ばいで推移をしているが令和元年度には、減少に転じている。これは、世帯数の減少によるものと想定される。

免許返納件数は平成29年がピークとなっているが、毎年一定数の返納者がおり、今後さらなる高齢化により免許返納者が増加し、将来、日常生活の移動手段確保に不安を抱える方が増加することが予想される。

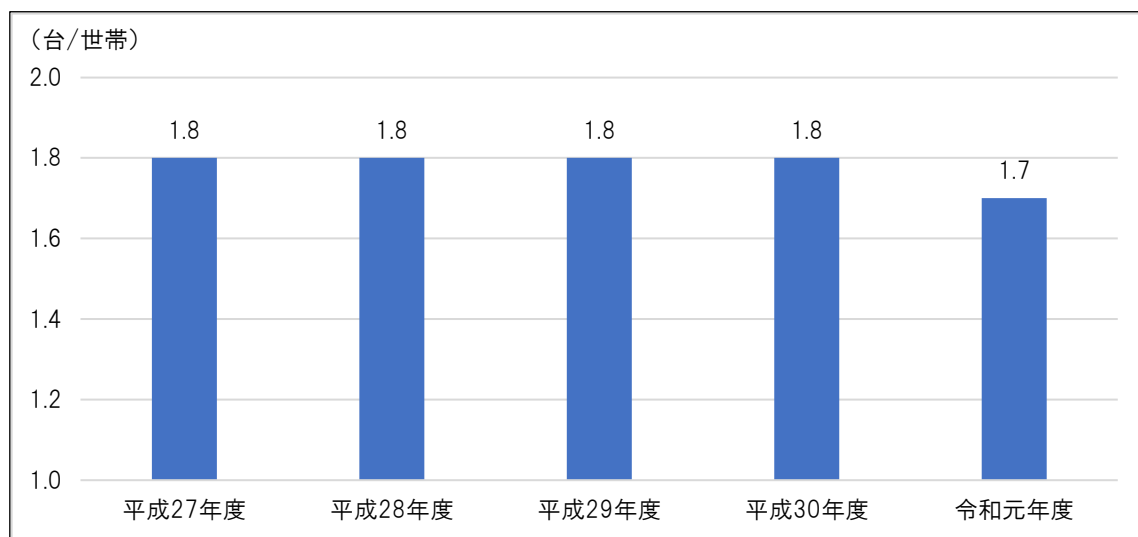


図 1世帯当たりの自動車保有台数

(参考) 四国運輸局

表 須崎市内の運転免許自主返納者数

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計
須崎市	50 (45)	83 (77)	65 (56)	66 (64)	78 (76)	342 (318)

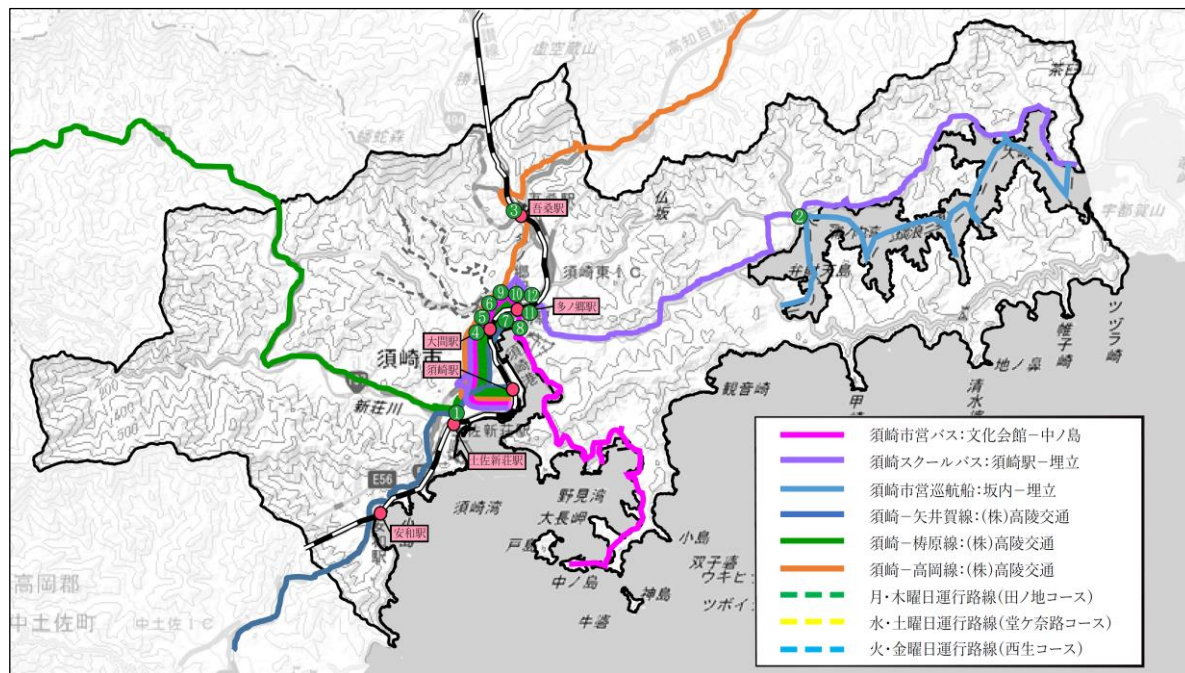
※()内は、運転経歴証明書申請者数
(提供) 須崎警察署

7. 市域内の主要施設

本市に立地している商業施設、医療施設、公共施設、教育施設について以下に示す。

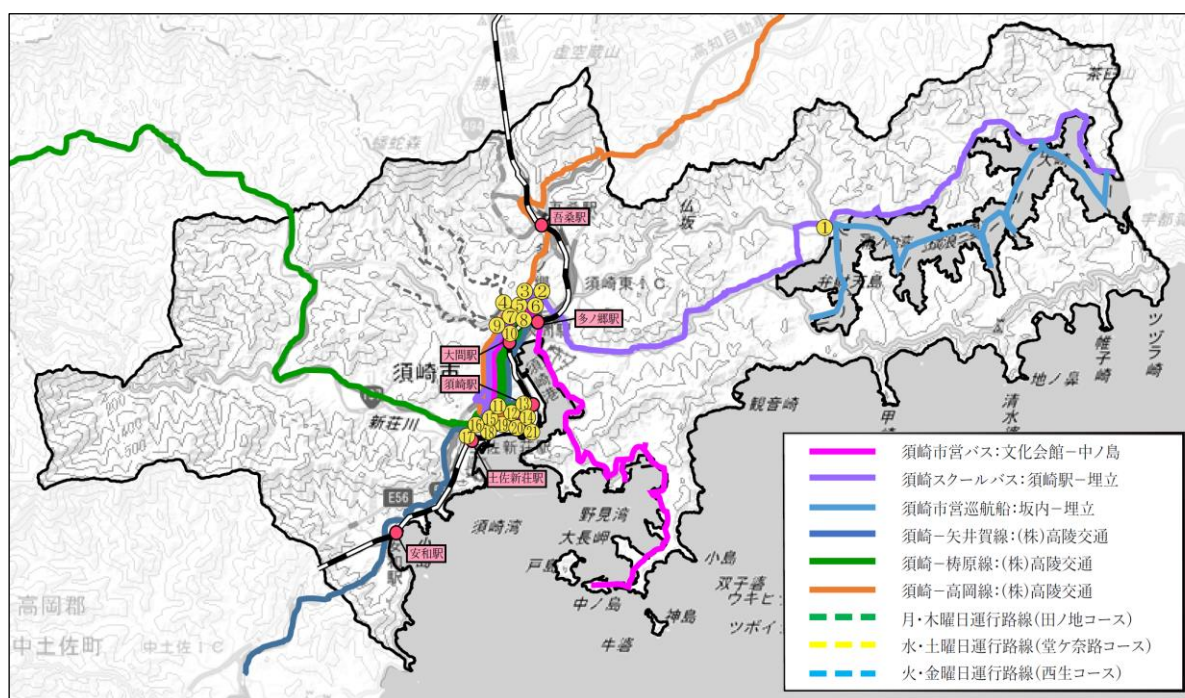
各図より、本市の各施設は、須崎地区及び多ノ郷地区に多いことが分かる。

(1) 商業施設



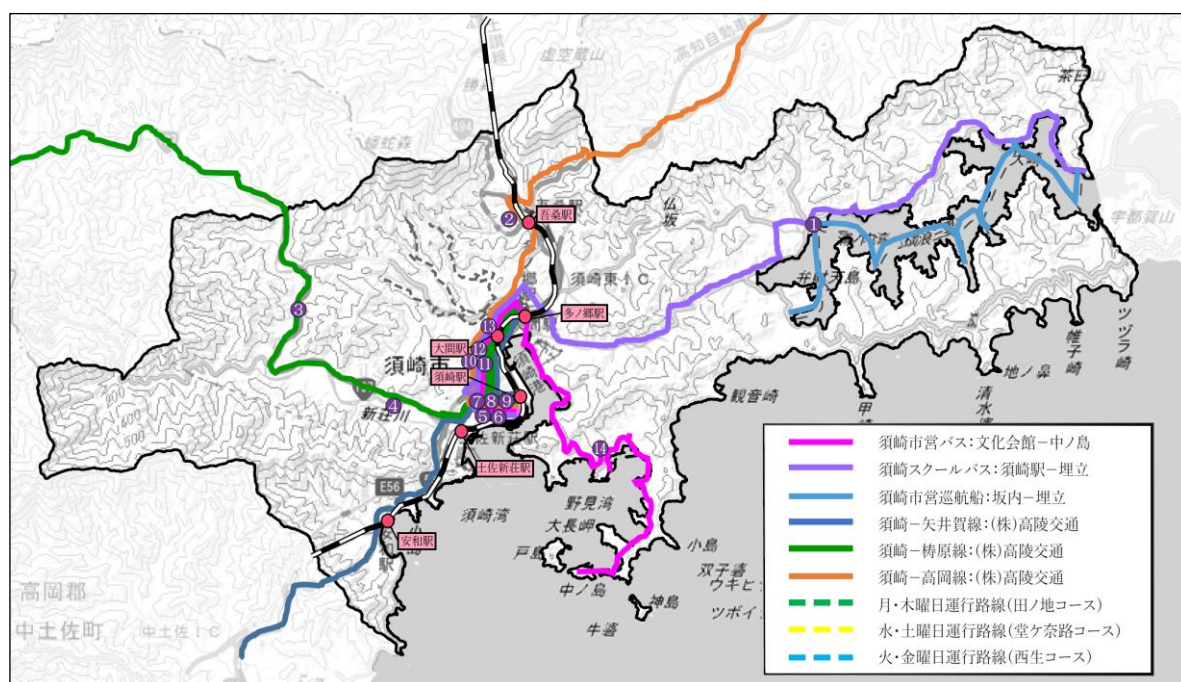
商業施設					
①	フジ須崎店	⑥	ホームセンターマルニ須崎店	⑪	マルナカ須崎店
②	ファミリーストアー里見	⑦	コーナン須崎店	⑫	松田食品
③	スーパーストアたかはし	⑧	ディスカウントドラッグコスモス		
④	とさっ子広場	⑨	mac 須崎店		
⑤	よどやドラッグ須崎店	⑩	ショッピングやまき		

(2) 医療施設



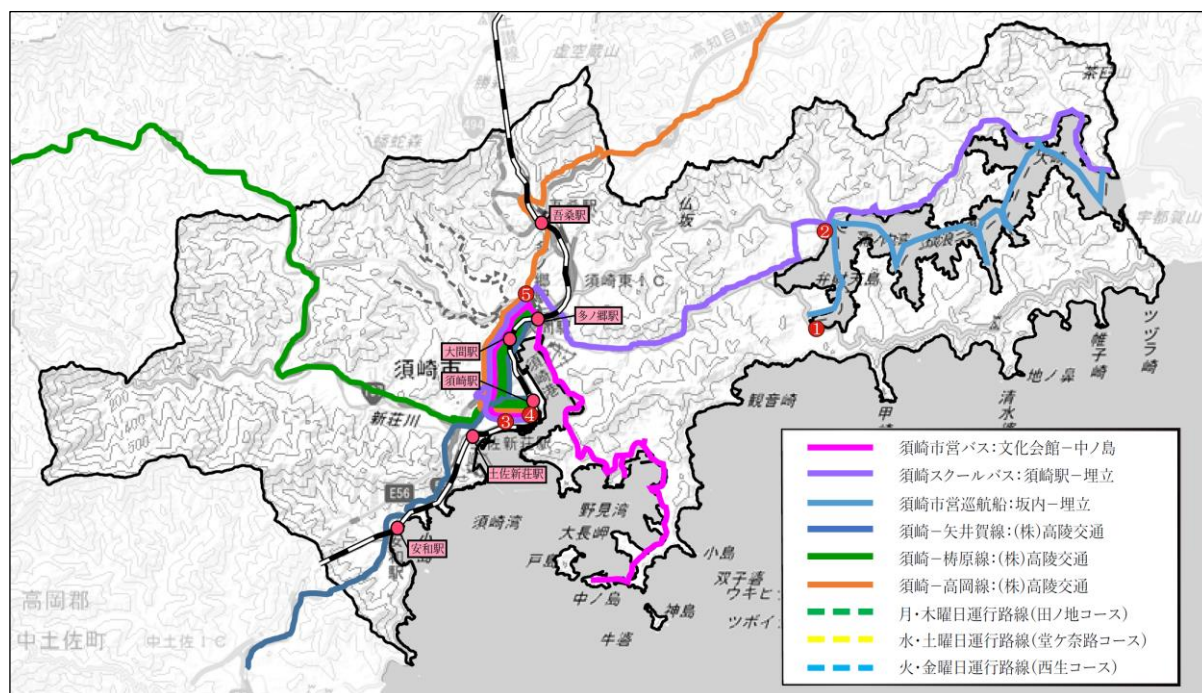
医療施設					
①	浦ノ内診療所	⑧	吉野歯科	⑮	高陵病院
②	中山整形外科	⑨	須崎医療クリニック	⑯	高橋歯科医院
③	奴田原歯科診療所	⑩	たかはし歯科	⑰	まるとみ歯科
④	もりはた小児科	⑪	須崎菅野医院	⑱	ネオリゾートちひろ病院
⑤	須崎くろしお病院	⑫	山田歯科	⑲	島津クリニック
⑥	野中歯科	⑬	田村歯科	⑳	高知医療生協すさき診療所
⑦	北川眼科	⑭	福島歯科医院	㉑	野田歯科診療所

(3) 公共施設



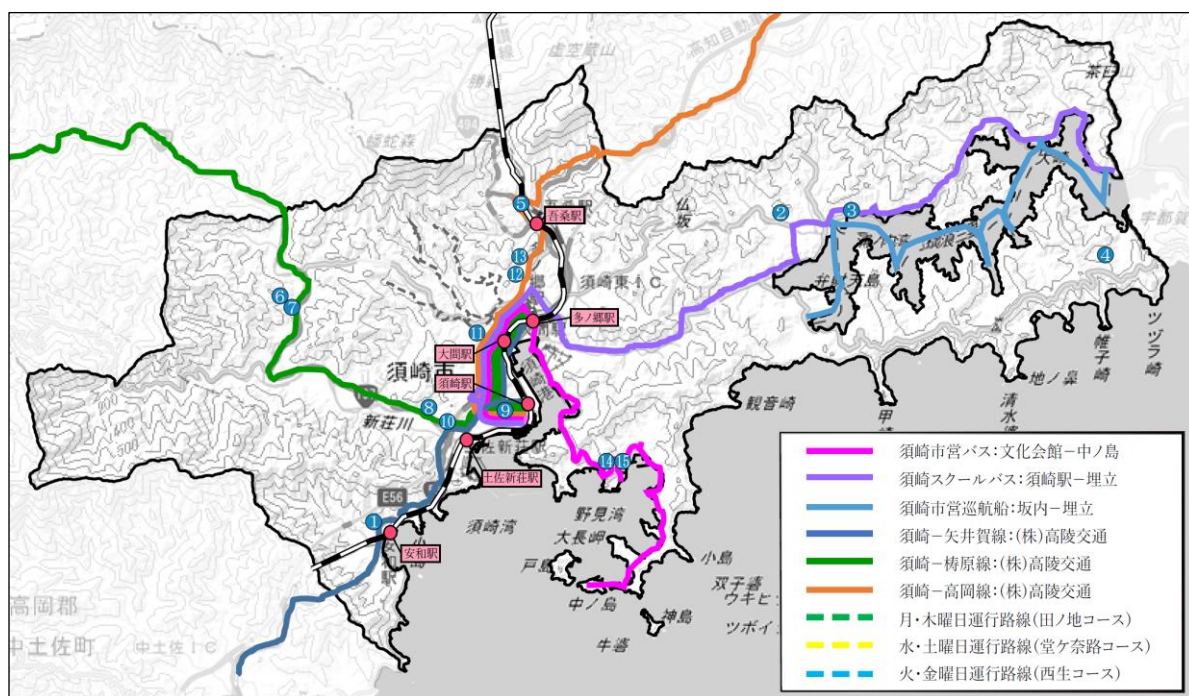
公共施設					
①	浦ノ内公民館	⑥	須崎公民館	⑪	須崎警察署
②	吾桑公民館	⑦	高知県須崎総合庁舎 (須崎農業振興センター、須崎 林業事務所 等)	⑫	須崎市役所
③	上分公民館	⑧	高知県須崎第二総合庁舎 (須崎福祉保健所、須崎土木 事務所 等)	⑬	多ノ郷公民館
④	新荘公民館	⑨	須崎第 2 地方合同庁舎 (須崎税務署、高知地方法務 局 等)	⑭	南公民館
⑤	市立図書館	⑩	須崎消防署		

(4) 文化・スポーツ等関連施設



文化・スポーツ等関連施設			
①	市立スポーツセンター(運動場、アリーナ、カヌー場)	④	市民文化会館
②	市立スポーツセンター(シーパーク大島)	⑤	市民体育館多ノ郷体育センター
③	市民体育館		

(5) 教育施設



教育施設					
①	安和小学校	⑥	上分小学校	⑪	須崎総合高等学校
②	浦ノ内小学校	⑦	上分中学校	⑫	多ノ郷小学校
③	浦ノ内中学校	⑧	新荘小学校	⑬	朝ヶ丘中学校
④	私立明德義塾中学・高校	⑨	須崎小学校	⑭	南小学校
⑤	吾桑小学校	⑩	須崎中学校	⑮	南中学校

8. 観光動向

道の駅「かわうその里すさき」や風光明媚な浦ノ内湾を活用した海洋スポーツ施設等の魅力的な観光資源を多く有する須崎市には主に釣り体験や海上アスレチック等の体験型観光を目的として、毎年50万人程度の観光客が訪れている。

観光入込客数は、令和元年度時点では496,115人となっていたが、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度は半減している。今後、地域公共交通を維持していくうえでも、観光面での需要を取り入れ、利用者を増加させていくことが必要であり、新型コロナウイルス感染症収束後の観光客増加が期待される。

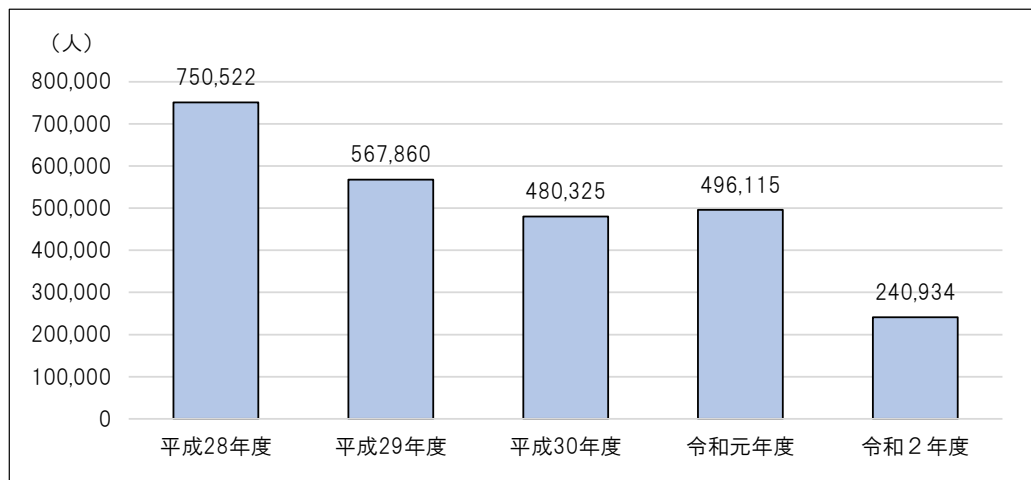


図 観光入込客数の推移

(提供) 元気創造課



図 須崎市観光ガイドブック

(出典) 須崎市ホームページ

第3章 地域公共交通の現状

1. 須崎市の公共交通

本市の公共交通のうち、市域を跨ぐ路線として広域交通では、鉄道（JR 土讃線）と高速バス、地域間を結ぶ幹線交通として路線バスが運行されている。

また、市域内の路線として市が市営バスと、スクールバス（混乗便）を運行している。

その他、浦ノ内地区において、浦ノ内湾の南岸と北岸を結ぶ航路で市営巡航船が運航されている。

令和2年3月からは、上記の公共交通機関を利用することが困難な住民の交通利便性を図るため、多ノ郷北部地域において、タクシー事業者による予約型乗合タクシーの運行が開始された。

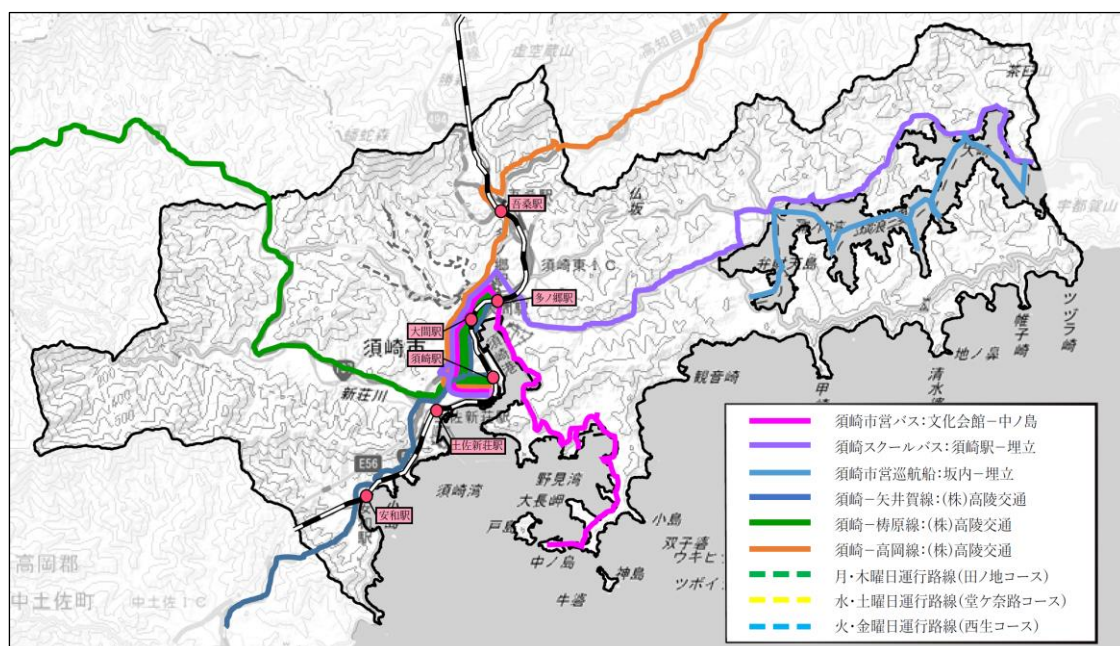


図 市内公共交通機関図

表 市内公共交通の運行状況

交通機関	実施主体	路線等	1日当たりの便数
鉄道	鉄道事業者	JR 土讃線	(須崎駅発着) 上り(高知行) 28便 下り(窪川行) 14便
高速バス	バス事業者	須崎～大阪駅(～京都駅/1便のみ)	上下線 各4便/日
路線バス	バス事業者	須崎～高岡線(須崎営業所～西芝)	上下線 各7便/日
		須崎～梶原線(須崎営業所～梶原)	上下線 各7便/日
		須崎～矢井賀線(須崎営業所～矢井賀)	上下線 各5便/日
市営バス	須崎市※	中ノ島～文化会館	上下線 各7便/日
スクールバス (混乗便)	須崎市※	埋立～須崎駅	上下線 各5便/日 (日曜・祝日運休)
予約型 乗合タクシー	タクシー事業者	田ノ地コース(月・木)	上下線 各2便/日
		西生コース(火・金)	
		堂ヶ奈路コース(水・土)	
市営巡航船	須崎市	埋立～坂内	上下線 各3便/日 (日曜・祝日運休)

※運行はバス事業者に委託

令和3年12月現在

2. 鉄道（JR 土讃線）

鉄道は、JR土讃線が南部から市内中心部をとおり北部にかけて走っており、駅は市内に6駅（須崎駅、多ノ郷駅、大間駅、土佐新荘駅、吾桑駅、安和駅）設けられている。

須崎駅を中心に利用されているが、令和2年度には大間駅の利用者数が須崎駅を抜いて最も多くなっている。これは、県立須崎高等学校と県立須崎工業高等学校の統合により、平成31年4月に須崎総合高等学校が開校したことに伴い、同校に通学するために大間駅を利用する高校生の増加が原因と考えられる。

須崎駅は始発・終着の便が多い主要駅であるが、2・3番ホームへは跨線橋を利用する必要があり、バリアフリー化が課題となっている。

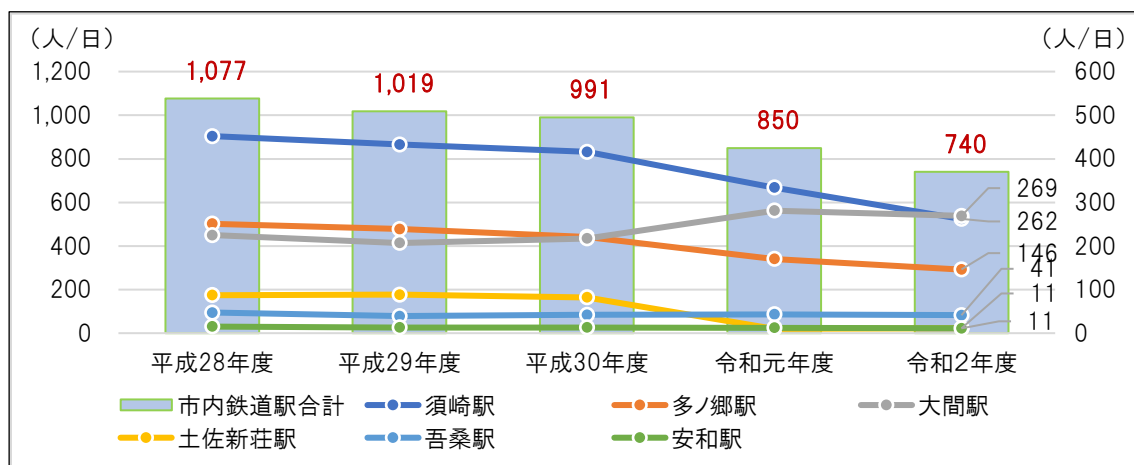


図 1日当たりの駅別利用者数

（提供）四国旅客鉄道（株）

3. 高速バス

高速バスは、須崎駅と大阪駅・京都駅間を上下線合わせて1日4便（平成30年度に下り1便増便）運行しており、平成30年度まで利用者は横ばいで推移していたが、令和元年度以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた運休や減便により利用者也激減している。

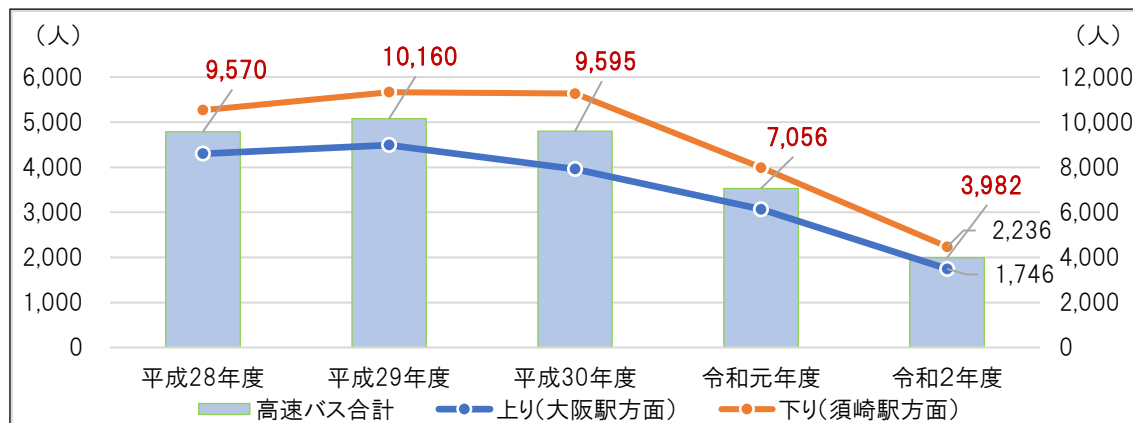


図 高速バス利用者数

（提供）ジェイアール四国バス（株）、西日本ジェイアールバス

4. 路線バス

路線バスは、高知高陵交通（株）が本市と梶原町を結ぶ路線（須崎－梶原線）及び本市と土佐市を結ぶ路線（須崎－高岡線）を運行している。

須崎－高岡線については、とさでん交通（株）による高知－須崎線廃止に伴い、同路線を土佐市で分割して高知高陵交通（株）が令和元年10月から運行を開始したものである。

また、高知高陵交通（株）は、中土佐町の依頼に基づいて、本市と中土佐町矢井賀を結ぶ路線バスも運行している。

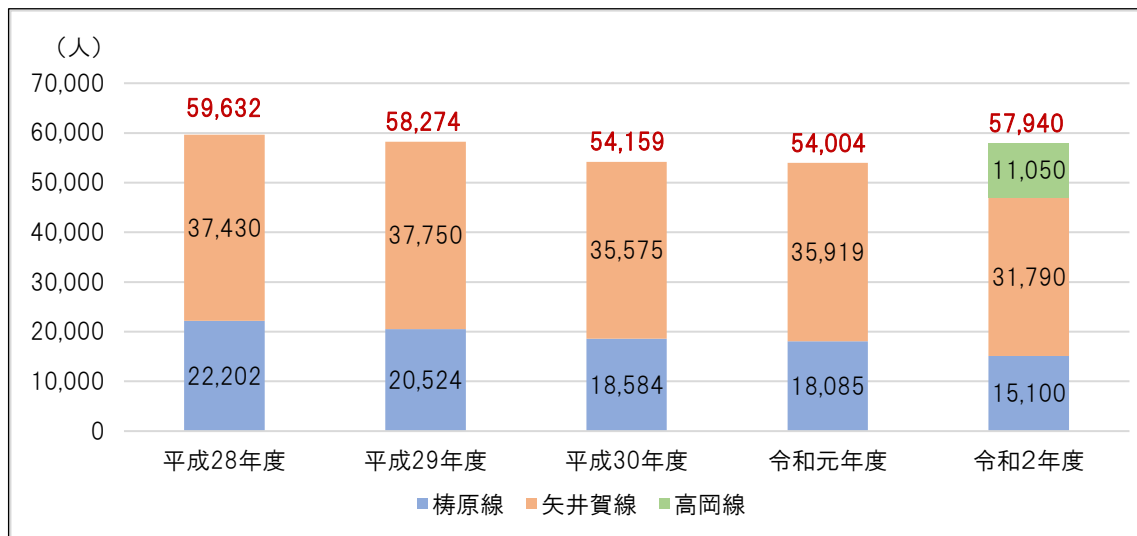


図 路線別バス利用者数（運行年度（前年10月～当年9月末）集計）

※高岡線は令和元年10月～運行開始

（提供）高知高陵交通（株）

表 民間路線バス維持に係る須崎市負担額の推移

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
高知高陵交通（株）	2,298	2,329	2,502	3,038	6,631
とさでん交通（株）	2,131	3,214	3,613	4,589	
矢井賀線負担金	400	400	400	400	400
合 計	4,829	5,943	6,515	8,027	7,031

（単位：千円）

※令和元年10月～とさでん交通（株）が路線撤退し、高知高陵交通（株）が高岡－須崎線の運行を開始。

5. 市営バス

市営バスは、須崎港-野見港の巡航船が廃止されたことに伴う代替手段として、平成4年5月に文化会館から大谷間で運行を開始した。

平成6年4月からは中ノ島まで路線を延長している。

利用者は平成30年度まで増加していたが、令和元年度以降は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、減少傾向である。

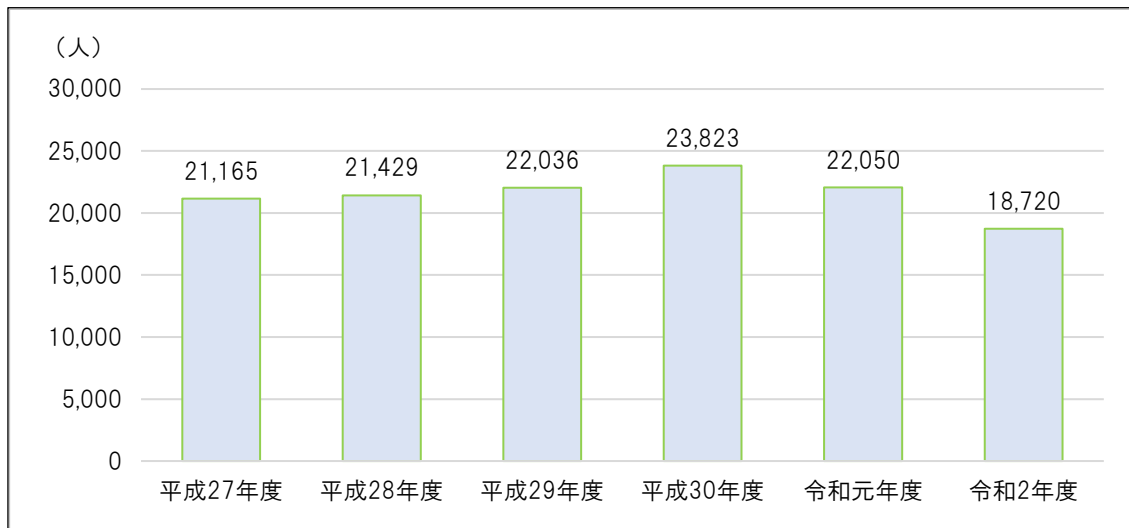


図 市営バス利用者数

(企画政策課集計)

6. スクールバス（混乗便）

須崎駅前から浦ノ内埋立地区までの間でスクールバスを運行しており、通学に支障のない場合は、住民利用も可能となっている。

利用者は平成28年度から平成30年度まで減少傾向にあったが、令和元年度からは増加傾向に転じており、令和2年度時点で一般の利用客数は3,624人となっている。

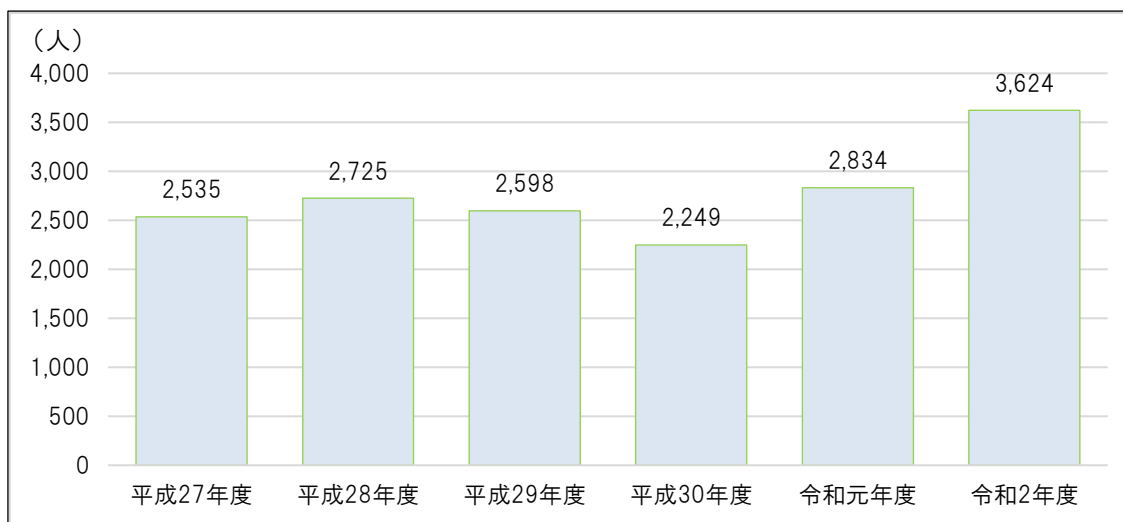


図 スクールバス（混乗便）一般利用者数

(提供) 学校教育課

7. 予約型乗合タクシー

令和2年3月から、公共交通空白地区である多ノ郷北部地区で、高齢者などの移動手段を確保することを目的に、市内のタクシー事業者が予約型乗合タクシー事業として、田ノ地コース、堂ヶ奈路コース、西生コースの3路線の運行を開始した。

令和2年12月より運行事業者の変更に伴い、利用者の利便性を高めるため、3コースとも往復2便/日、週2日の運行となった。(月・木曜日:田ノ地、水・土曜日:堂ヶ奈路、火・金曜日:西生からマルナカ須崎店まで)運行している。

表 利用料金

料金	乗降場所
300円	(田ノ地コース) 田ノ地 上・下 (堂ヶ奈路コース) 堂ヶ奈路、竹ノ川 上・下、宮ノ上、宮ノ中 上・下 (西生コース) 西生 上・下、中ノ川内 上・下
200円	(田ノ地・堂ヶ奈路コース) 宮ノ下 東・西、多ノ郷和田 (西生コース) 東川内分譲地、東川内集会所前、東川内市営住宅前

表 予約型乗合タクシー時刻表

①田ノ地コース(月・木曜日・2往復/日 運行)

田ノ地 上 → 田ノ地 下 → 宮ノ下 西 → 宮ノ下 東 → 多ノ郷和田 → 須崎医療クリニック マルナカ須崎店 ← 須崎くろしお病院 ← とさつ子広場 ←							
	田ノ地 (上・下)	宮ノ下 (西・東)	多ノ郷 和田	須崎クリ ニック	とさつ子 広 場	須崎くろ しお病院	マルナカ 須崎店
行き	(発) 8:30	8:33	8:35	8:40	8:43	8:48	(着) 8:55
"	(発) 9:30	9:33	9:35	9:40	9:43	9:48	(着) 9:55
帰り	(着) 12:55	12:53	12:50	12:45	12:42	12:37	(発) 12:30
"	(着) 14:55	14:53	14:50	14:45	14:42	14:37	(発) 14:30

②堂ヶ奈路コース(水・土曜日・2往復/日 運行)

堂ヶ奈路 → 竹ノ川 上 → 竹ノ川 下 → 宮ノ上 → 宮ノ中 上 → 宮ノ中 下 → 宮ノ下 東 マルナカ須崎店 ← 須崎くろしお病院 ← とさつ子広場 ← 須崎医療クリニック ← 多ノ郷和田 ←									
	堂ヶ奈路	竹ノ川 (上・下)	宮ノ上	宮ノ中 (上・下)	宮ノ下 東・多 ノ郷和 田	須崎クリ ニック	とさ つ子 広場	須崎くろ しお 病院	マルナカ 須崎店
行き	(発) 8:30	8:35	8:45	8:50	9:00	9:05	9:08	9:13	(着) 9:20
"	(発) 9:30	9:35	9:45	9:50	10:00	10:05	10:08	10:13	(着) 10:20
帰り	(着) 13:20	13:15	13:05	13:00	12:50	12:45	12:42	12:37	(発) 12:30
"	(着) 15:20	15:15	15:05	15:00	14:50	14:45	14:42	14:37	(発) 14:30

③西生コース(火・金曜日・2往復/日 運行)

西生 上 → 西生 下 → 中ノ川内 上 → 中ノ川内 下 → 東川内分譲地 → 東川内集会所前 マルナカ須崎店 ← 須崎くろしお病院 ← とさつ子広場 ← 須崎医療クリニック ← 東川内市営住宅前 ←								
	西生 (上・下)	中ノ川 内(上・下)	東川内 分譲地	東川内 集会所 前・市営 住宅前	須崎クリ ニック	とさつ子 広場	須崎くろ しお 病院	マルナカ 須崎店
行き	(発) 8:30	8:35	8:40	8:45	8:50	8:53	8:58	(着) 9:05
"	(発) 9:30	9:35	9:40	9:45	9:50	9:53	9:58	(着) 10:05
帰り	(着) 13:05	13:00	12:55	12:50	12:45	12:42	12:37	(発) 12:30
"	(着) 15:05	15:00	14:55	14:50	14:45	14:42	14:37	(発) 14:30

表 利用実績

利用月		利用者数	運行にかかる補助金額
令和元年度	3月～運行開始	8人	4,460円
令和2年度		94人	58,520円



図 予約型乗合タクシー詳細路線図

8. タクシー

新型コロナウイルス感染症の影響により、既存のタクシー会社3社が廃業し、令和2年8月に新たに「須崎しんじょうハイヤー（株）」が設立され、同年12月から運行を開始している。

表 事業概要

車両の保有台数	分類	台数
タクシー	特大車	1台
	大型車	1台
	普通車	18台
営業日・営業時間	年中無休 6時30分～25時00分	

(提供) 須崎しんじょうハイヤー（株）

9. 巡航船

市営巡航船は、浦ノ内湾の南岸と北岸を結ぶ航路で1日上下3便ずつ運航しており、浦ノ内地区の児童生徒の通学や地域住民の交通手段となっている。

埋立-坂内間の航海距離は、17.3キロ 航海時間は、1時間1分である。

定期利用者は、浦ノ内地区の小・中学校に通学するための児童・生徒である。

平成28年度の定期利用者数が、平成27年度と比較して3,000人以上減少しているのは、池ノ浦地区の中学生がスクールバスによる通学に転換したためであり、以降、少子化に伴う児童生徒数の減少により、定期利用者は年々減少している。なお、巡航船を利用する児童生徒数は、令和8年度まで現在と同水準で推移する見込みである。

団体を含む一般利用者は、平成29年度まで1,400人～1,600人程度で推移していたが、平成30年4月1日から往復4便運航から往復3便運航に減便したことや運航時刻の変更等により、令和元年度には、1,200人程度まで減少した。

近年は、利用者の増加を図るため、坂内-鳴無及び横浪-鳴無間の貸切運航や浦ノ内地区のイベントに合わせた臨時運航を実施し、観光資源としても活用している。

主に国の重要文化財を訪れる観光客等を対象とした臨時運航により、団体を含む一般利用者は、1,500人程度まで回復している。

観光客等を対象とした臨時運航や貸切運航の実施は、利用者の増加に一定の成果が見られるものの、昨今の新型コロナウイルス感染症の影響が懸念される。

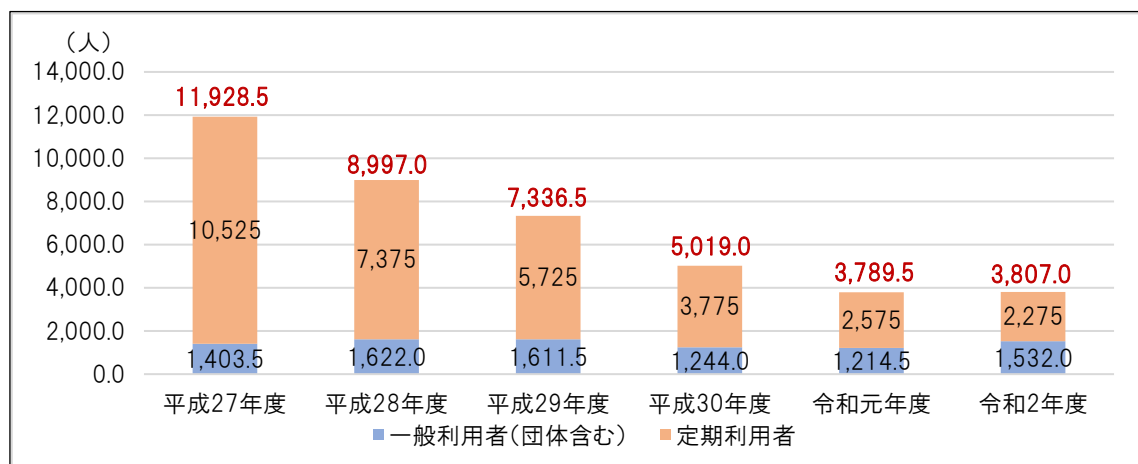


図 巡航船利用者数

※小学生以下は、運賃が半額となるため0.5人で計上されている。

※巡航船は、航路年度（前年10月～当年9月末）に基づき記載。

（企画政策課集計）

表 貸切運航等巡航船活用件数(前年9月～当年10月末集計)

平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和2年度
1	3	2	6	12

(企画政策課集計)

10. 移動支援事業

令和3年12月現在、本市では、下記の移動支援事業を実施している。

障がい者を対象としたタクシーチケット補助事業	
事業内容	重度障害児・者が通院及び訪問等にタクシー又は自家用自動車を利用する場合、その費用の一部を助成する。 ○タクシーチケット 年間 24,000円(500円×48枚) ○給油券 年間 12,000円(1,000円×12枚)
対象者・条件	・療育手帳の障害程度がA(A1、A2)であるもの ・精神障害者保健福祉手帳の、障害等級が1級であるもの ・身体障害者手帳については、次のいずれかに該当する者 ①視覚障害の級別が2級以上 ②下肢又は体幹の障害の級別が3級以上 ③障害等級1級もしくは2級でかつ下肢または体幹の障害の級別が4級以上 ④腎臓機能障害の級別が1級かつ現に人工透析を行っている者
担当	福祉事務所

高齢者を対象としたタクシーチケット補助事業											
事業内容	交通不便地区に居住する70歳以上で、自動車を運転していない方にタクシー費用の一部を助成する。 ○500円×48枚										
対象者・条件	・年度初日において満70歳に達している高齢者のうち、自ら自動車を運転していない者であって、以下の地域に居住する者。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>地区名</th><th>行政区名</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>上分</td><td>上横川、樽、下依包、上依包</td></tr> <tr> <td>多ノ郷</td><td>堂ヶ奈路、轟、久通</td></tr> <tr> <td>吾桑</td><td>国上、国山、下組、上組、西生、竹ノ川</td></tr> <tr> <td>浦ノ内</td><td>切畑、馬路、戸波浦、鳴無、坂内、下中山、明德、今川内、浦場、福良、池ノ浦、須ノ浦</td></tr> </tbody> </table> ・居宅介護サービスを受けることができる者のうち、要介護4以上かつ日常生活自立度 B2以上の方。	地区名	行政区名	上分	上横川、樽、下依包、上依包	多ノ郷	堂ヶ奈路、轟、久通	吾桑	国上、国山、下組、上組、西生、竹ノ川	浦ノ内	切畑、馬路、戸波浦、鳴無、坂内、下中山、明德、今川内、浦場、福良、池ノ浦、須ノ浦
地区名	行政区名										
上分	上横川、樽、下依包、上依包										
多ノ郷	堂ヶ奈路、轟、久通										
吾桑	国上、国山、下組、上組、西生、竹ノ川										
浦ノ内	切畑、馬路、戸波浦、鳴無、坂内、下中山、明德、今川内、浦場、福良、池ノ浦、須ノ浦										
担当	長寿介護課										

第4章 上位・関連計画

1. 須崎市総合計画

【策定期期】令和元年12月

【計画期間】令和2年度～令和6年度

【まちづくりの未来像】～未来へつなぐ元気創造のまち～

【基本理念】

1. 安心して住み続けたいと思うまち

2. 健康で明るい暮らしができるまち

3. 人と人が行き交う活力のあるまち

4. 地域に元気があり活動が盛んなまち

5. 人を思いやり豊かな心を育むまち

4 生活環境の整備

⑦公共交通と移動手段の確保

・高齢者の運転免許証返納や通院・買い物等の移動手段対策が課題となるなか、現状の公共交通の維持確保に努めるとともに、利用促進に向けた対策が必要。

《路線バス》 県、沿線市町と連携し路線維持に向け必要な支援を行う。

《市営バス》 路線維持に努めるとともに、わかりやすい利用方法の周知など利用促進対策を進める。

《巡航船》 厳しい経営状況が続く見込みのなか、船体の老朽化等の課題もあり、巡航船の在り方について検討していく必要がある。

2. 第2期須崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略

【策定期期】令和2年3月

【計画期間】令和2年度～令和6年度

【横断的な目標】地域の力を活かすための未来技術の活用と、多様な人材が活躍できる場をつくる

【基本目標】

1. 産業の振興を推進し、安定した雇用を創出する

2. 須崎への新しい人の流れをつくる

3. 若い世代の結婚・出産・子育て・教育の希望をかなえる

4. 時代に合った地域をつくり、人々の暮らしを守る

《地域社会の自立に向けた支援》

○買い物支援等のための移動手段の充実

・買い物支援や医療機関での受診に対する支援のため、移動手段の充実や仕組みづくりに向けた取組を推進する。

・市営バスの利用者拡大に向けた取組など公共交通の利活用を進めることで、暮らしやすい街づくりを目指す。

3. 須崎市立地適正化計画

【策定期間】令和2年1月

【計画期間】平成30年度～令和20年度

【まちづくりの方向性】

1. 持続可能なコンパクトなまち 2. 誰もが移動しやすいまち 3. 安全安心な暮らしのあるまち

【まちづくり方針】

1. 生活を支える「拠点の形成」

・活力ある市街地の形成

・港町「須崎」の街並み再生

2. 生活を支える「交通手段の維持・改善」

・交通サービスの維持・改善

・ユニバーサルデザインによる交通利便性の向上

3. 災害に備えた「安全・安心な暮らし」

・被災時の都市機能維持の担保

・災害に強いコミュニティの形成

●既存の都市機能の維持・活用と更なる誘導による、交流や新たな価値を創造する拠点づくり

・既存の生活サービス施設等の都市機能や、鉄道・バス交通、須崎道路等の交通網を維持・活用しながら、更なる都市機能を集約拠点に誘導する。

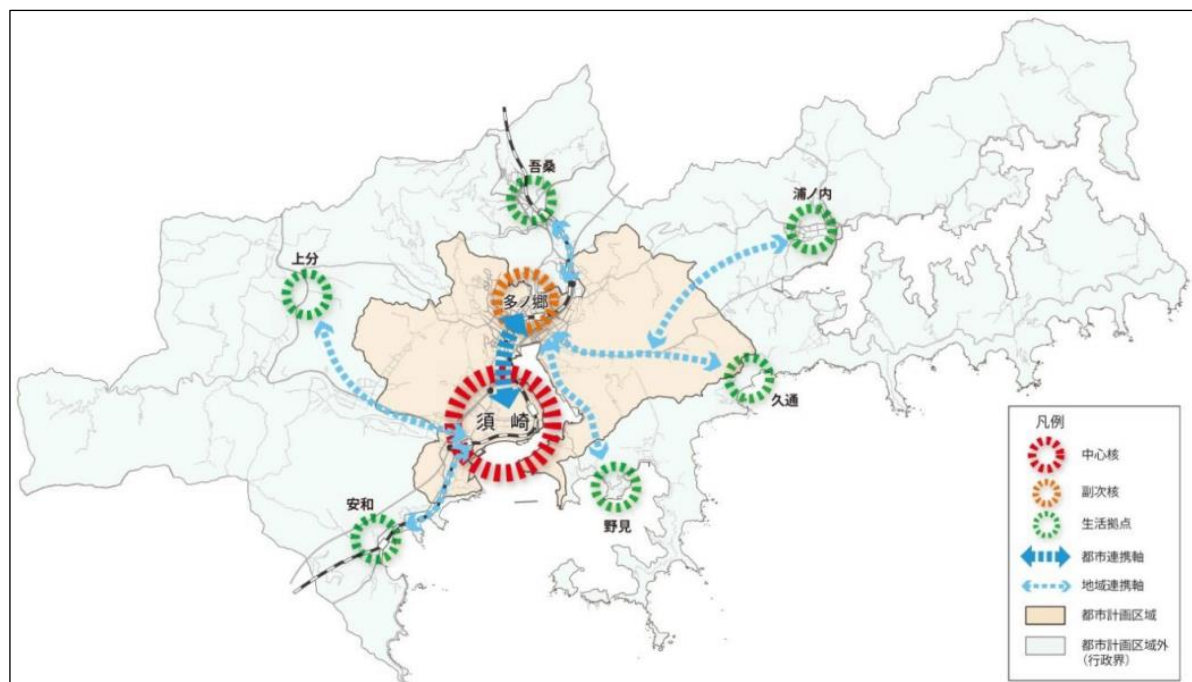
●利便性が高く、安心・安全な居住環境の創出

・一定の人口密度を確保しながらまちの活力を維持向上させるため、交通や生活サービス面での高い利便性や防災性を備えた個所に居住環境を創出する。

《具体的な施策》

・デマンドバス等の新たな交通サービスの導入検討

図 将来都市構造



4. 須崎市過疎地域持続的発展計画

【策定期間】令和3年9月

【計画期間】令和3年度～令和7年度

【基本方針】

- ①安心して住み続けたいと思うまち
- ②健康で明るい暮らしができるまち
- ③人と人が行き交う活力あるまち
- ④地域に元気があり活動が盛んなまち
- ⑤人を思いやり豊かな心を育むまち

【記載内容】

- 1. 移住・定住・地域間交流の促進、人材育成
- 2. 産業の振興
- 3. 地域における情報化
- 4. 交通施設の整備、交通手段の確保
- 5. 生活環境の整備
- 6. 子育て環境の確保、高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進
- 7. 医療の確保
- 8. 教育の振興
- 9. 集落の整備
- 10. 地域文化の振興等
- 11. 再生可能エネルギーの利用の推進

●交通体系の整備

- ・「須崎市地域公共交通計画」を策定し、これに基づき、公共交通の効率的な運行に努め、利便性向上を図る。

第5章 市民や公共交通利用者のニーズ分析

1. 市民アンケート調査

(1) 調査概要

表 調査概要表

対象者	・市内に居住の満15歳以上の男女3,000人(無作為抽出)				
主な調査項目	・利用者属性(性別、年齢、居住地等)、外出時交通手段、移動目的 ・日常生活の移動実態(主な行き先、利用交通手段、外出頻度等) ・公共交通の利用実態と意識・要望(運行サービスに対する満足度) ・公共交通の維持・確保意向(効果的な公共交通の利用促進策)				
調査方法	郵送による配布・回収				
調査期間	令和3年8月2日(月)～8月20日(金)				
回答数	1,222(回収率40.7%)				
回答の内訳	性別	男性	517 (42.3%)	女性	670 (54.8%)
		無回答	35 (2.9%)		
	年齢	18歳未満	29 (2.4%)	18～64歳	374 (30.6%)
		65～74歳	387 (31.7%)	75歳以上	401 (32.8%)
		無回答	31 (2.5%)		
	職業	会社員・公務員	208 (17.0%)	自営業	104 (8.5%)
		農林水産業	85 (7.0%)	学生	43 (3.5%)
		専業主婦(夫)	66 (5.4%)	パート・アルバイト	127 (10.4%)
		無職(年金生活含む)	539 (44.1%)	その他	31 (2.5%)
		無回答	19 (1.6%)		
	地区	安和	85 (7.0%)	浦ノ内	156 (12.8%)
		吾桑	119 (9.7%)	上分	79 (6.5%)
		新荘	71 (5.8%)	須崎	338 (27.7%)
		多ノ郷	312 (25.5%)	南	50 (4.1%)
		無回答	12 (1.0%)		

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合がある。

(2) ニーズ分析

① 日常の外出行動

- 日常の外出行動として、「買い物」が48.7%と最も多く、次いで「通勤・通学」29.0%、「通院」10.8%となっている。
- その際に利用する交通手段として、買い物と通勤・通学では「自分で車を運転」がそれぞれ80.7%（買い物）、63.5%（通勤・通学）と最も多く選択されているが、通院では「家族等による送迎」が41.6%で最も多くなっている。
- 全目的で、「自分で車を運転」と「家族等による送迎」あわせて75.2%となっており、8割近い市民が自分や家族等の車を使用しており、自家用車依存がうかがえる。
- また、バスや鉄道等の公共交通等の利用は全体の6.2%と低い水準であるが、公共交通を利用する目的は、通院時の交通手段が多くなっている。

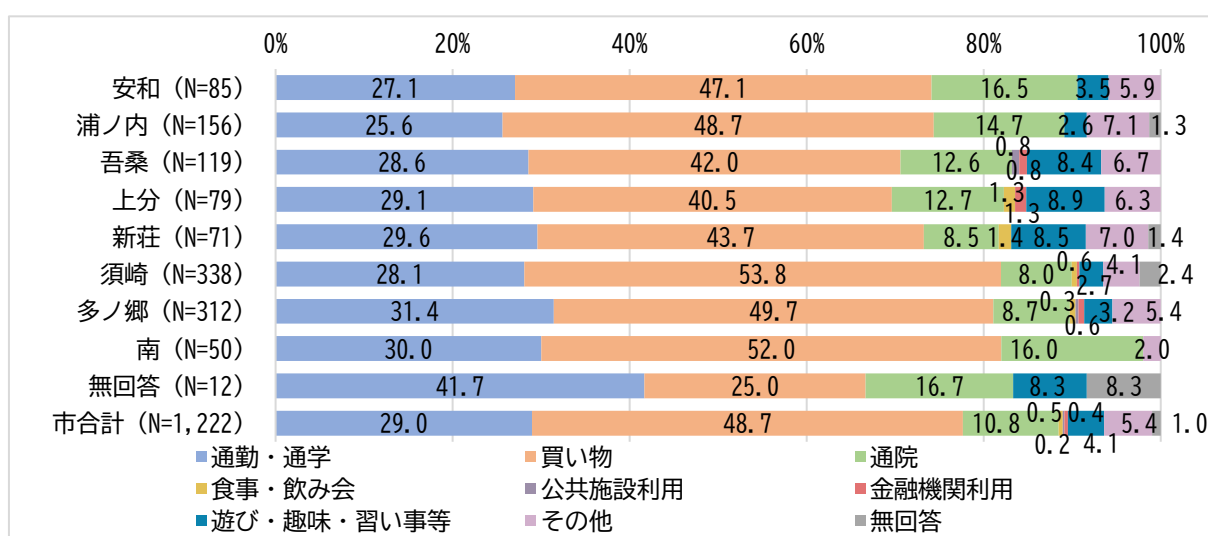


図 もっとも頻度の多い外出目的

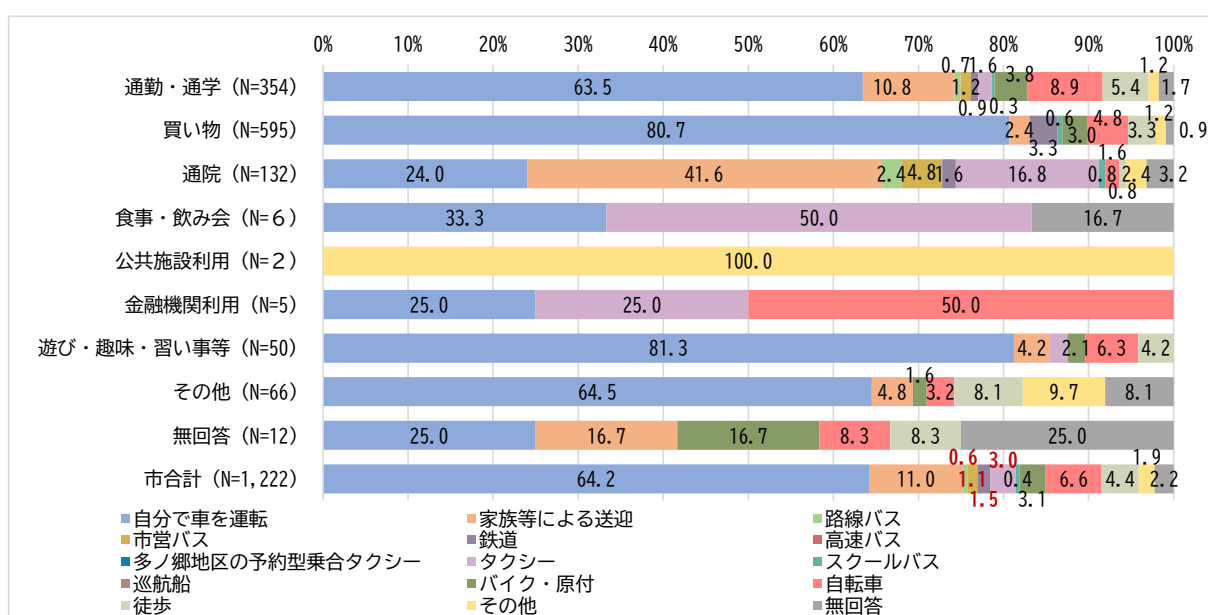


図 利用する主な交通手段

②外出における困りごと

- 外出時に交通手段がなく困ることがあると答えた73人(全体の6%)のうち、困る外出行動では「買い物」が61.6%と最も多く、次いで「通院」が56.2%とほかの項目に比べて高い数値を示している。
- 交通手段がなく困る際の対処法としては、「タクシーを利用する」が53.4%と最も多く、次いで「家族・友人などに送迎してもらう」が42.5%となっているが、「外出をあきらめる」と回答した方も17.8%存在している。
- バスや乗合タクシーの選択率は10%程度であり、「外出をあきらめる」方への対策が課題となっている。

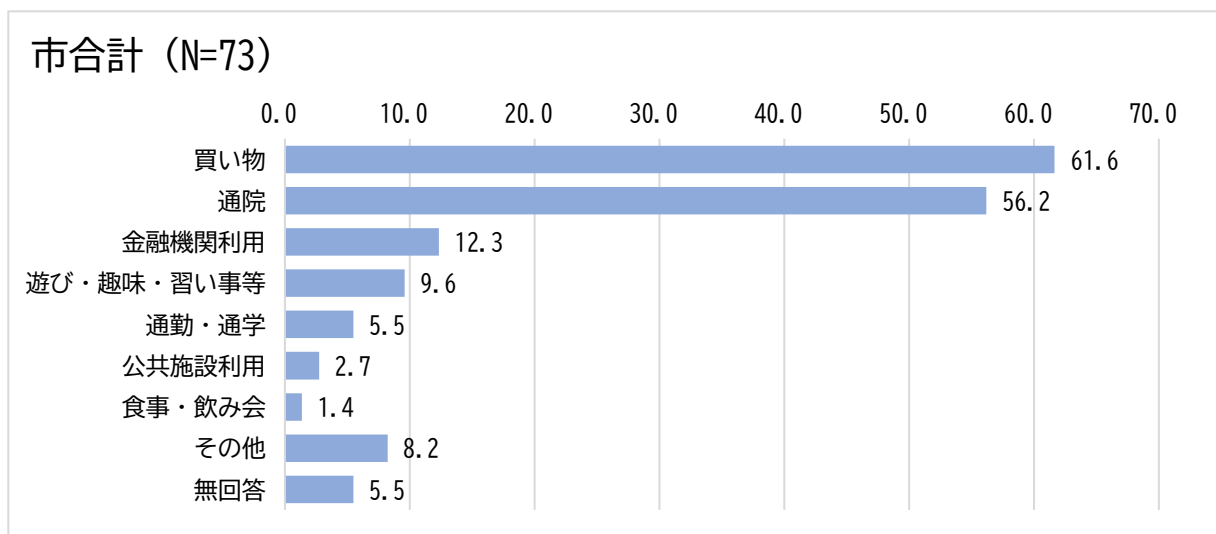


図 外出時に困る外出行動

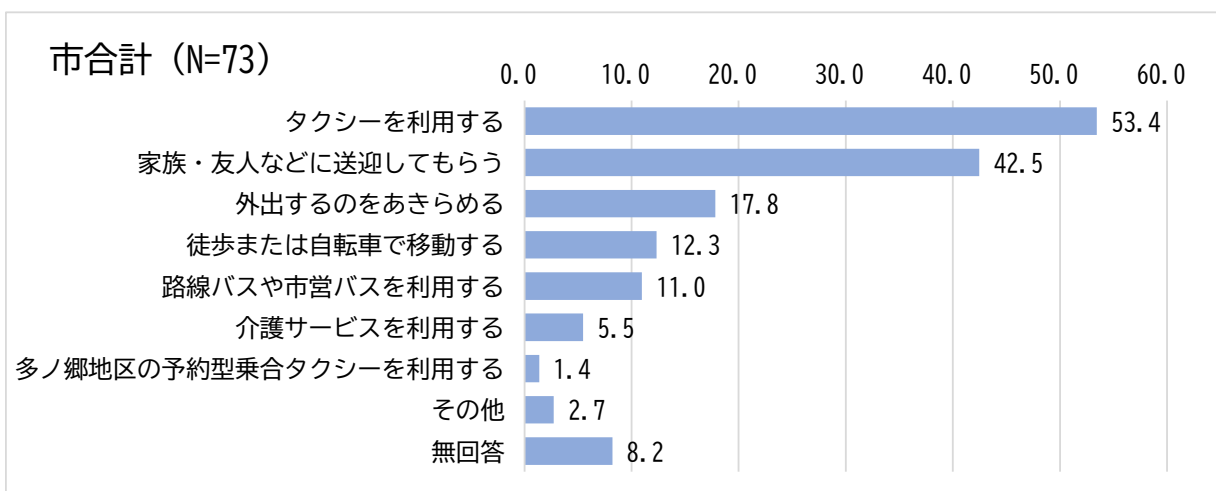


図 対処法

③運転免許証の返納意向

○運転免許証を保有している方のみ(906人)の意向として、「運転に苦痛・不安を感じ始めており、できれば控えたいが他に代わる交通手段がないため運転を続けている」と回答した方は8.6%であり、比較的上分地区と浦ノ内地区に多い傾向にある。

○運転可能年齢としては、「80～84歳」が29.1%と最も多く、高齢になっても運転できるといった認識が非常に高い傾向にある。

○「将来的に、免許を返納してもよい」との回答は66.7%と高い水準を示しており、公共交通のサービスを向上させることで自家用車利用から公共交通利用へ転換する可能性もうかがえる。

※運転免許証を保有している方への回答

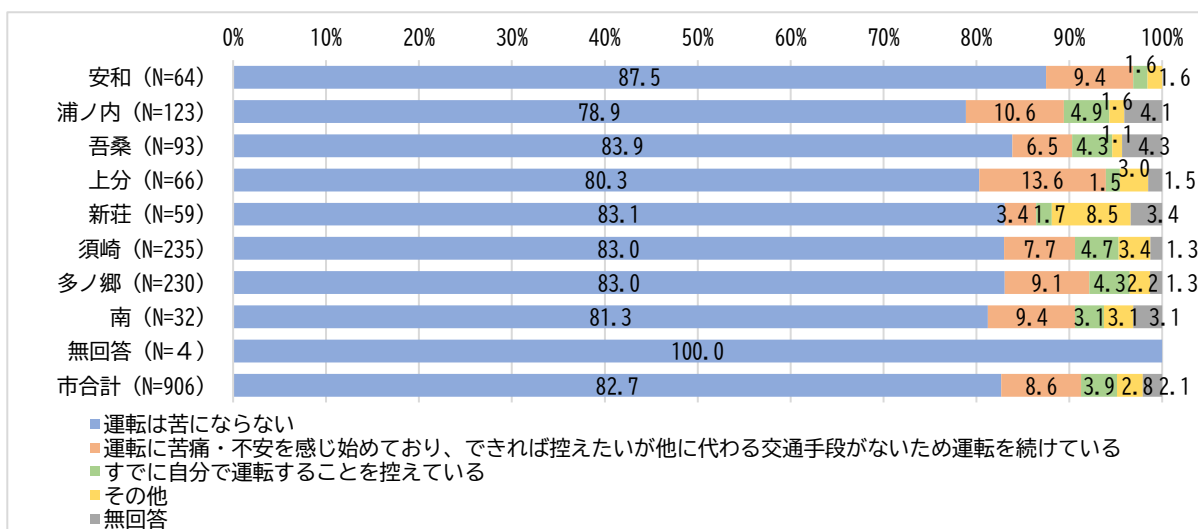


図 運転に関する考え方

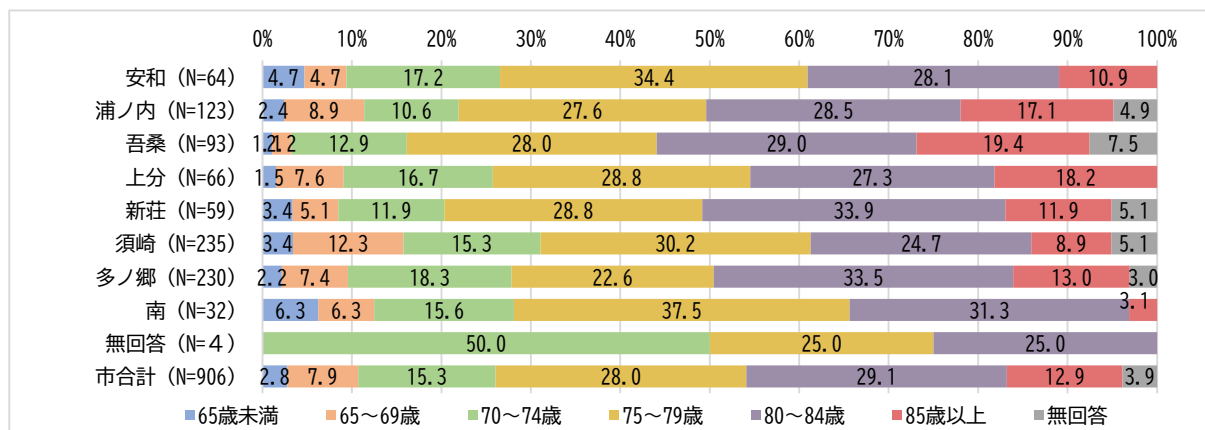


図 運転可能年齢

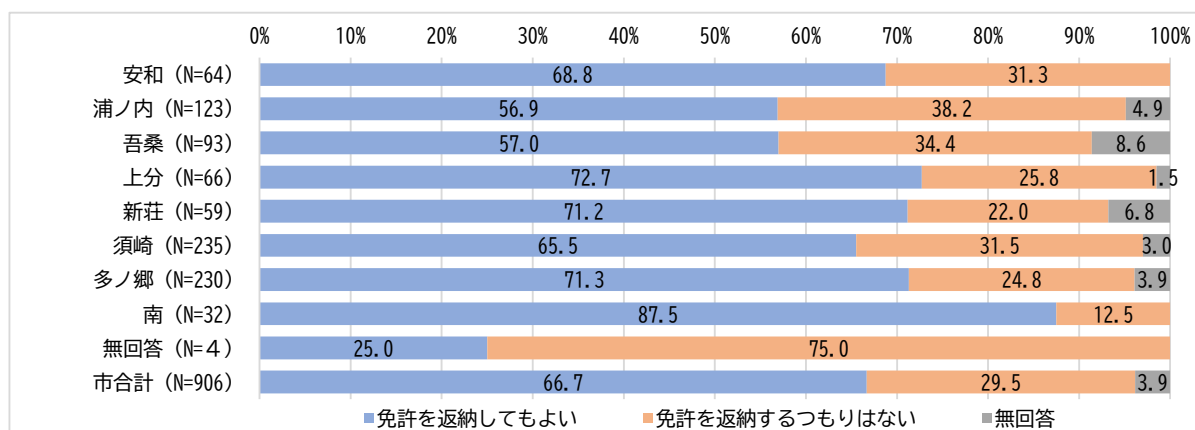


図 免許証返納意向

④鉄道及び高速バスについて

- 鉄道を利用する方は全体の18.1%であり、比較的多ノ郷地区と須崎地区で高い数値を示している。
- 鉄道を利用する際の駅までの移動手段としては「徒歩」が33.0%と最も多く、次いで「家族等による送迎」18.7%、「自分で車を運転」21.3%となっている。公共交通から乗り継ぐ方は非常に少なく、「市営バス」で2.6%となっている。
- 鉄道を利用する目的は、「通院」と「遊び・趣味・習い事等」が24.3%と最も多く、次いで「食事・飲み会」が12.7%となっている。
- 鉄道や高速バスを利用しない理由として、「利用する用事が特にないから」が79.2%と大半を占めており、次いで「他の交通手段が便利だから」が15.5%となっている。
- 比較的満足度の高い項目としては、「到着時間の正確さ」「運行ルート(行き先等)」「乗務員・係員の対応」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「運行本数・運行時間帯」「駅・停留所周辺での駐車場の確保のしやすさ」「他の交通機関との乗り継ぎのしやすさ」で高い数値となっている。

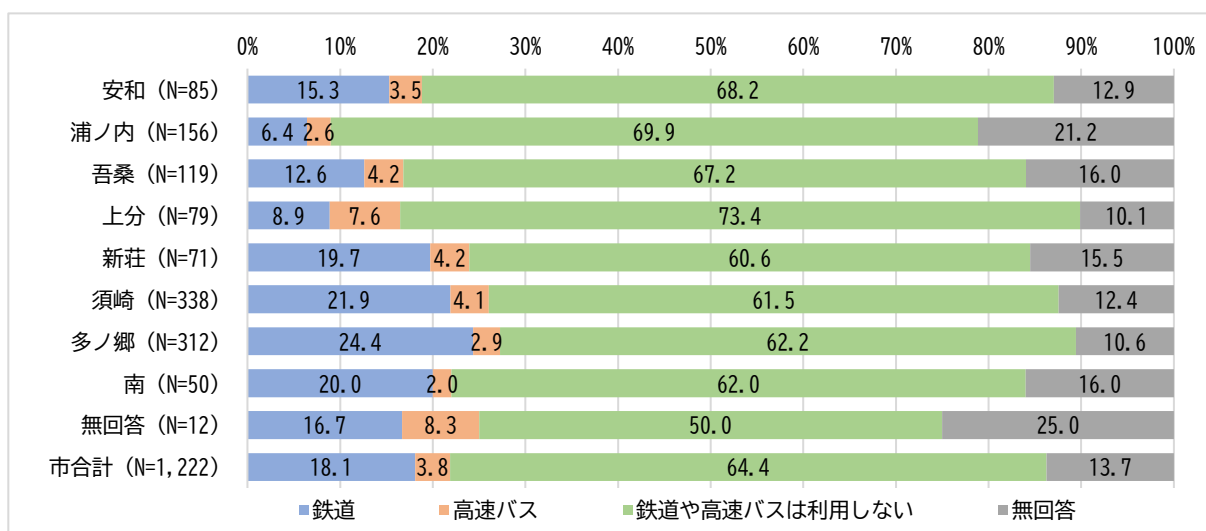


図 鉄道・高速バスの利用率

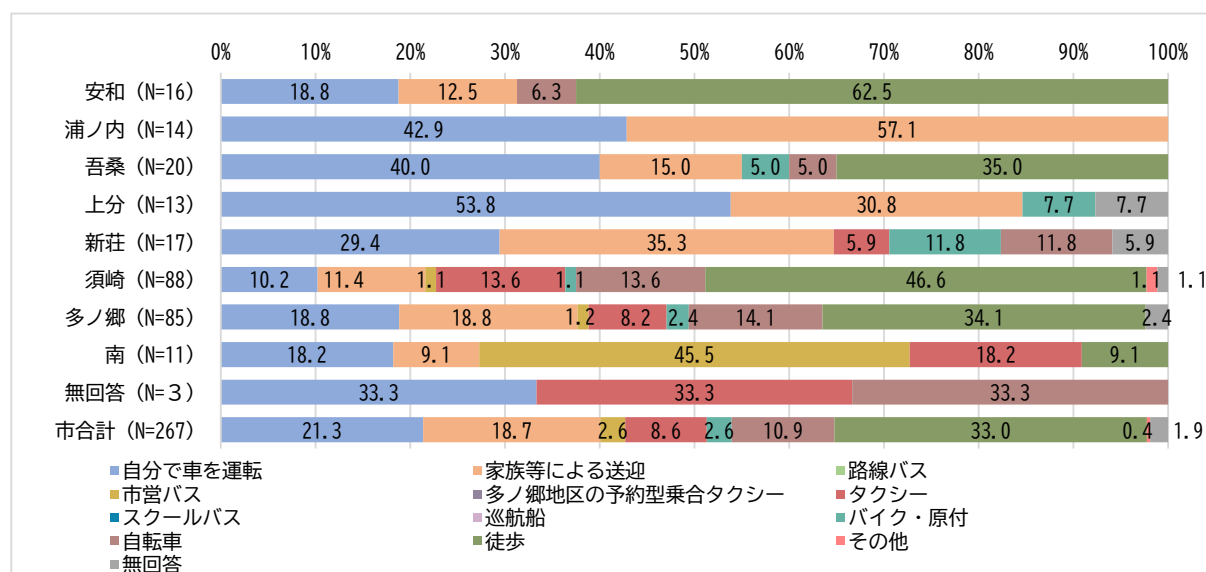


図 駅までの移動手段(鉄道利用)

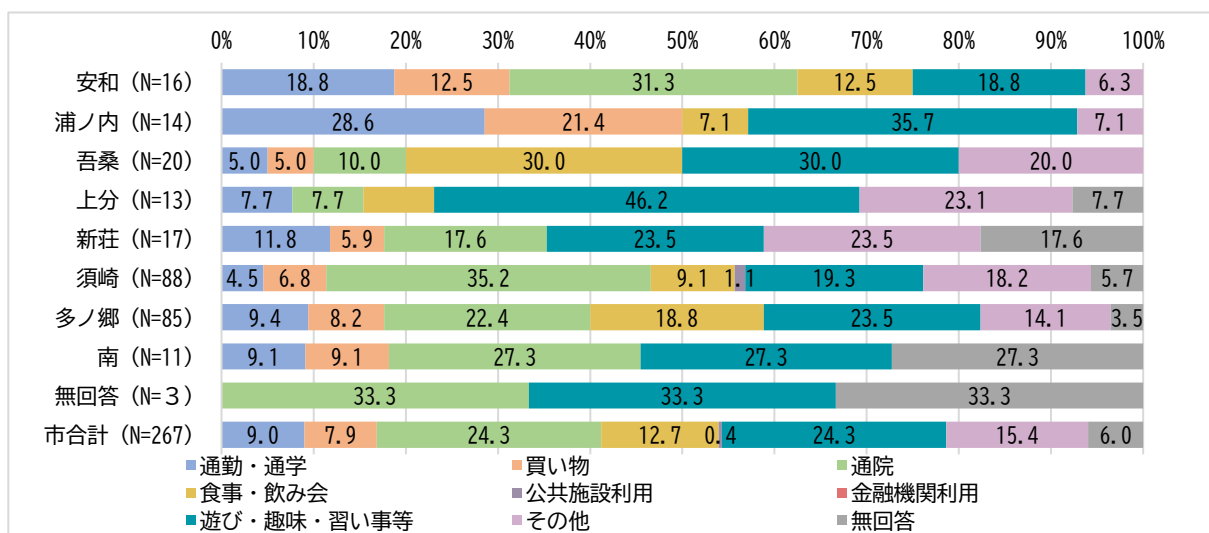


図 利用目的

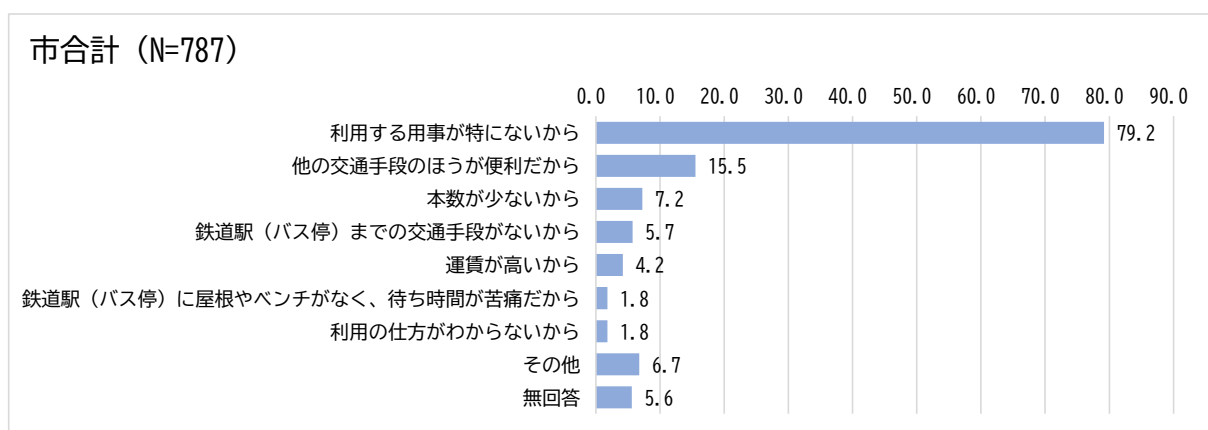


図 広域移動手段を利用しない理由

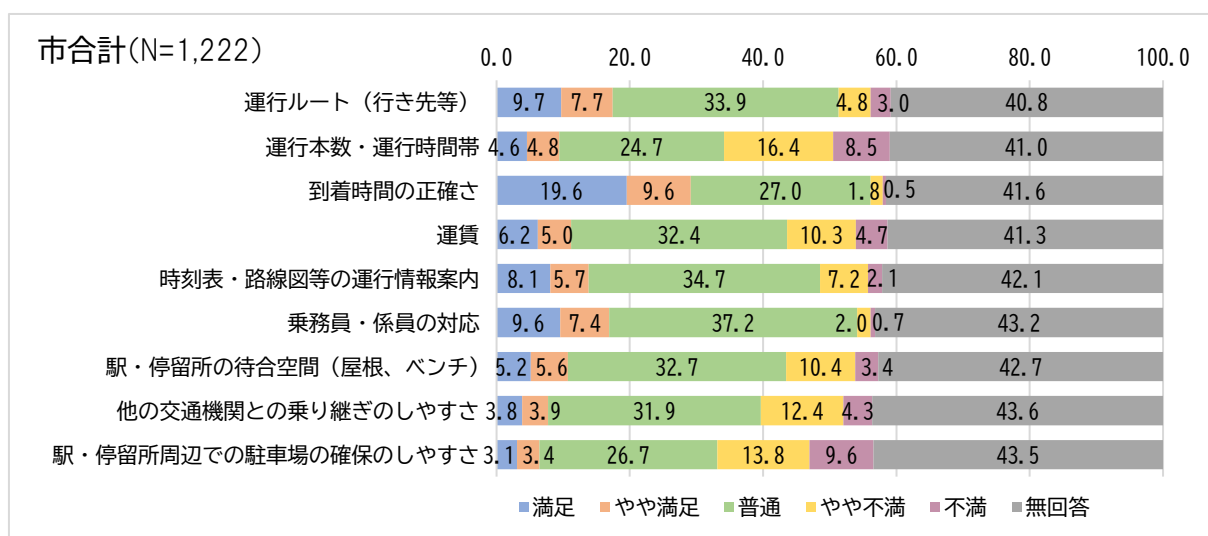


図 満足度

⑤路線バス・市営バスの利用について

- 路線バスや市営バス等を利用する方は全体の7.5%であり、比較的南地区と安和地区、須崎地区で高い数値を示している。
- 市内バス交通を利用すると答えたのは92人で、目的では「通院」が37.0%と最も多く、次いで「買い物」が26.1%となっている。
- 市内バス交通を利用しないと答えたのは919人で、その理由として、「利用する用事が特になから」が64.6%、「自動車のほうが便利だから」が41.1%と多くを占めているが、次いで「自宅の近くにバス停がないから」が9.5%となっている。
- バスを利用する条件は、「運転ができなくなってから」が65.0%と大半を占めているが、次いで「近所へのバス停設置、バス停までの送迎、フリー乗降制度などが導入され、バス停までの移動が楽になったら」が19.2%となっている。
- 市全体で比較的満足度の高い項目としては、「運行時間の正確さ」「バス停留所までの距離」「乗務員の対応等・全般のサービス」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「バス停留所の待合空間（屋根、ベンチ）」「運行本数」「運行時間帯」で高い数値となっている。

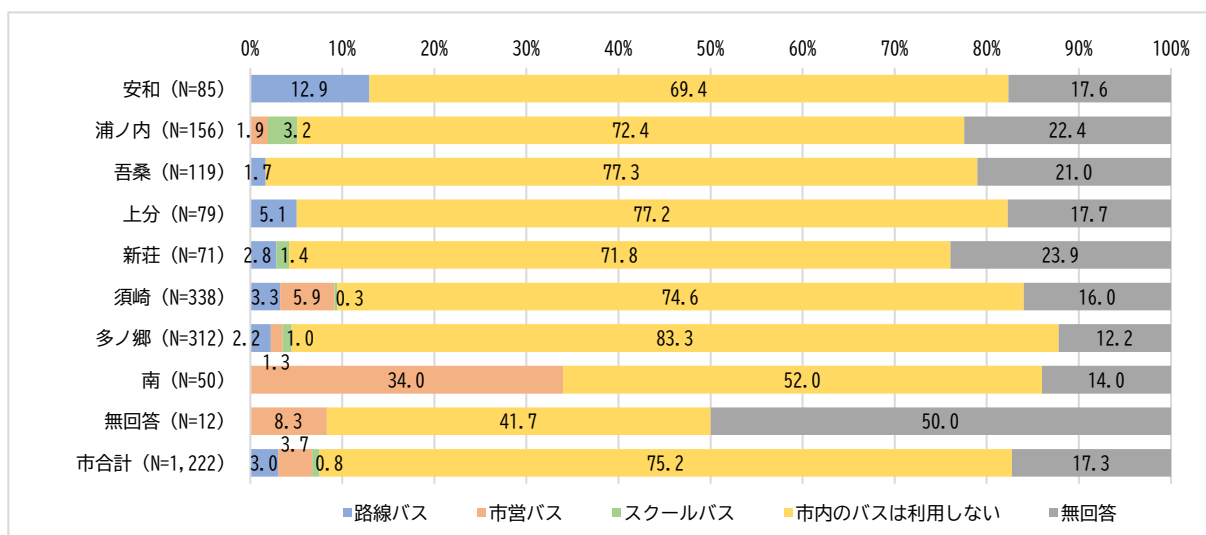


図 路線バス・市営バス等の利用率

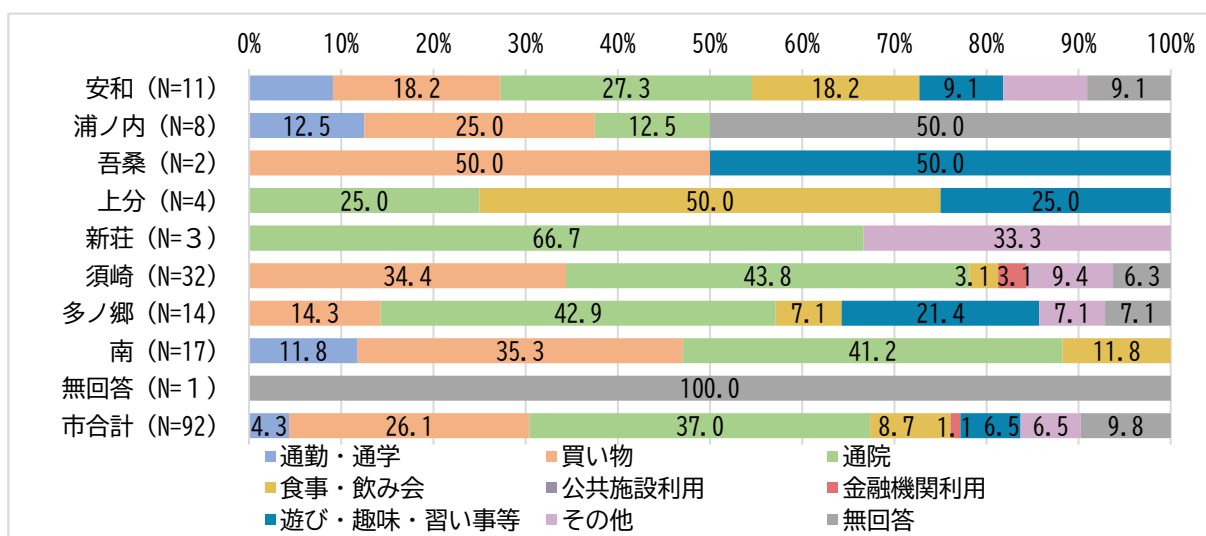


図 利用目的

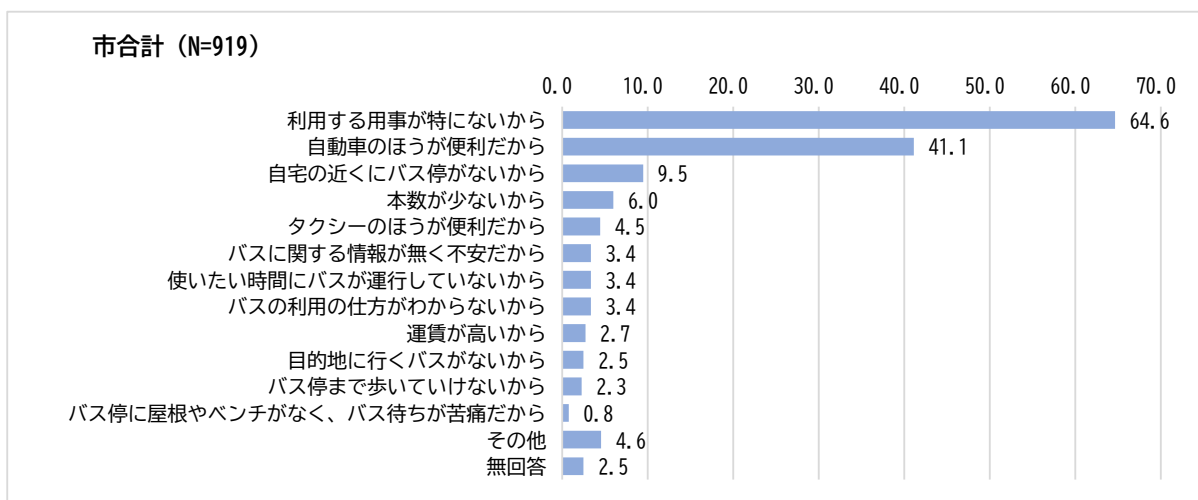


図 市内バス交通を利用しない理由

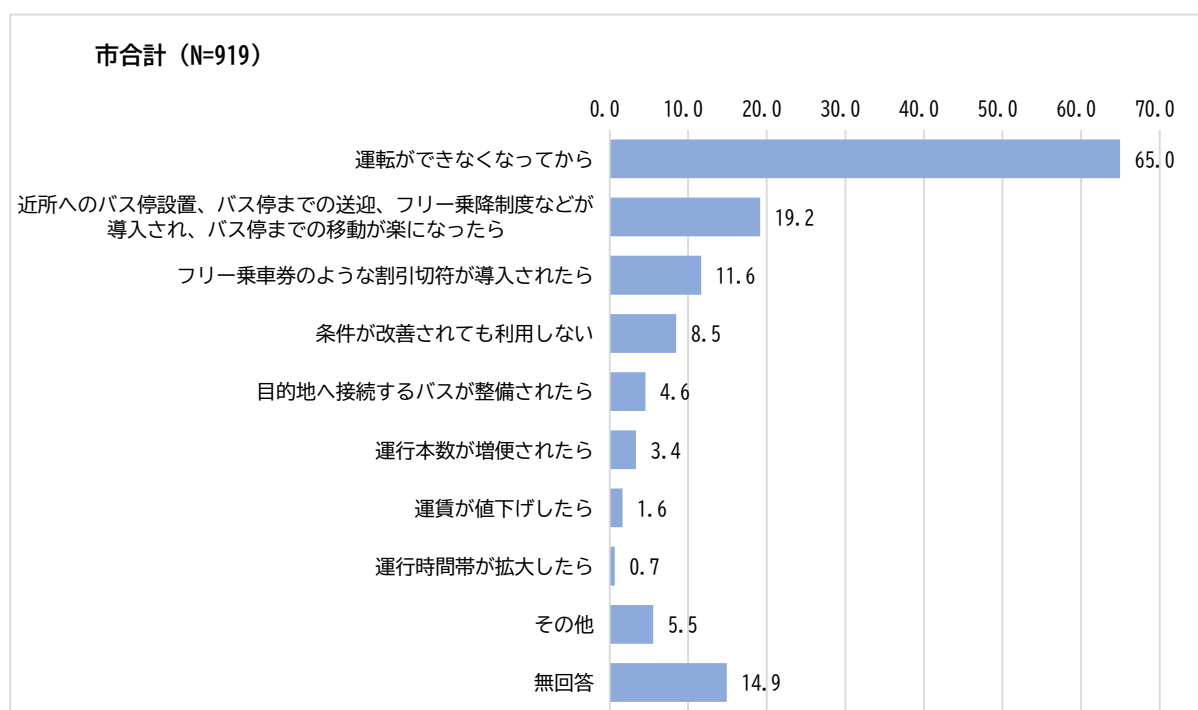


図 市内バス交通を利用するための条件

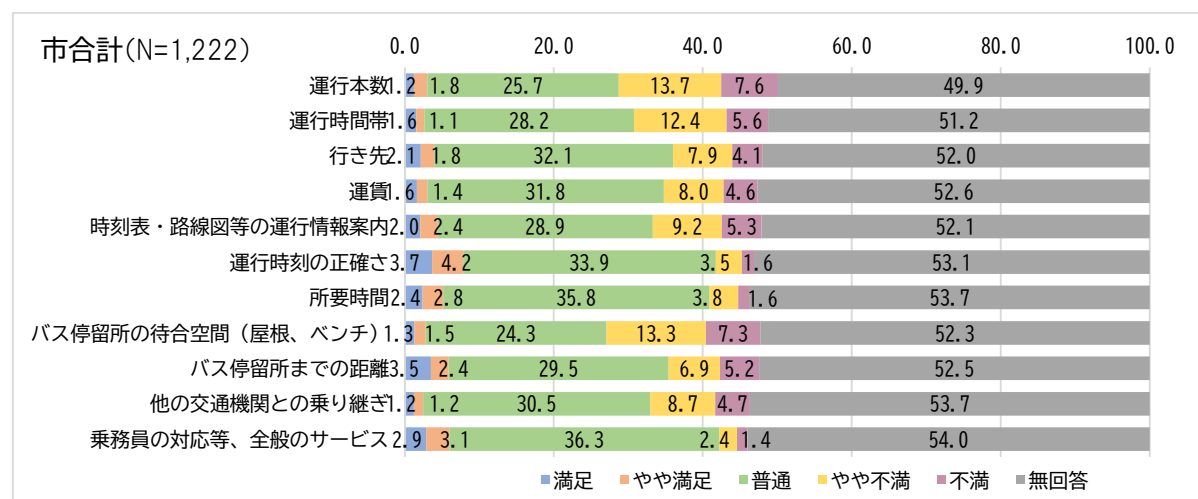


図 満足度

⑥多ノ郷地区の予約型乗合タクシー（多ノ郷地区にお住まいの方のみ）

- 多ノ郷地区で予約型乗合タクシーを利用する方は1.3%となっている。
- 利用目的は、「通院」「買い物」「遊び・趣味・習い事等」となっている。
- 多ノ郷地区の予約型乗合タクシーを利用しない理由として、「自動車のほうが便利だから」が54.4%と最も多くなっているが、次ぐ理由として「住んでいる地域では運行していないから」が8.4%となっており、該当するエリアに居住している方でも認知していない方が存在することから、情報発信策の強化が課題である。

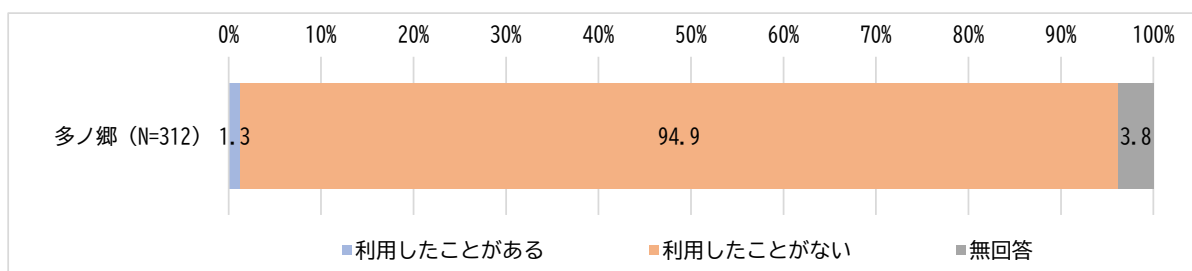


図 予約型乗合タクシーの利用率

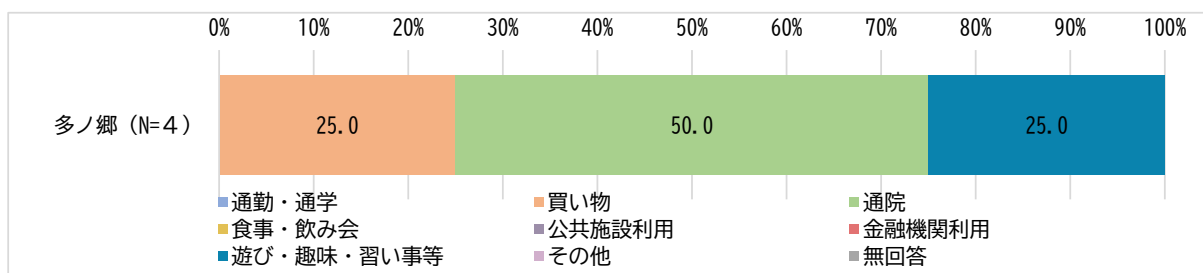


図 利用目的

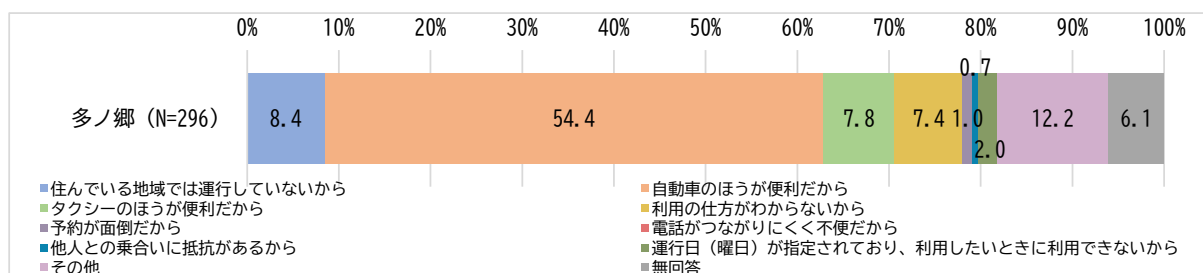


図 予約型乗合タクシーを利用しない理由

⑦一般タクシー

- 週に1日以上、一般タクシーを日常利用する方は全体の2.0%となっており、比較的多ノ郷地区と須崎地区で高い数値を示している。
- 利用目的では、「食事・飲み会」が44.9%と最も多く、次いで「通院」が23.3%となっている。
- 一般タクシーを利用しない理由として、「タクシーを利用する用事が特にないから」が62.0%、「自動車のほうが便利だから」が57.1%と大半を占めており、次いで「料金が高いから」が12.2%となっている。
- 比較的高い満足度の高い項目としては、「運転手の対応」「車両の乗り心地・乗り降りのしやすさ」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「運賃」「電話予約の取りやすさ」で高い数値となっている。

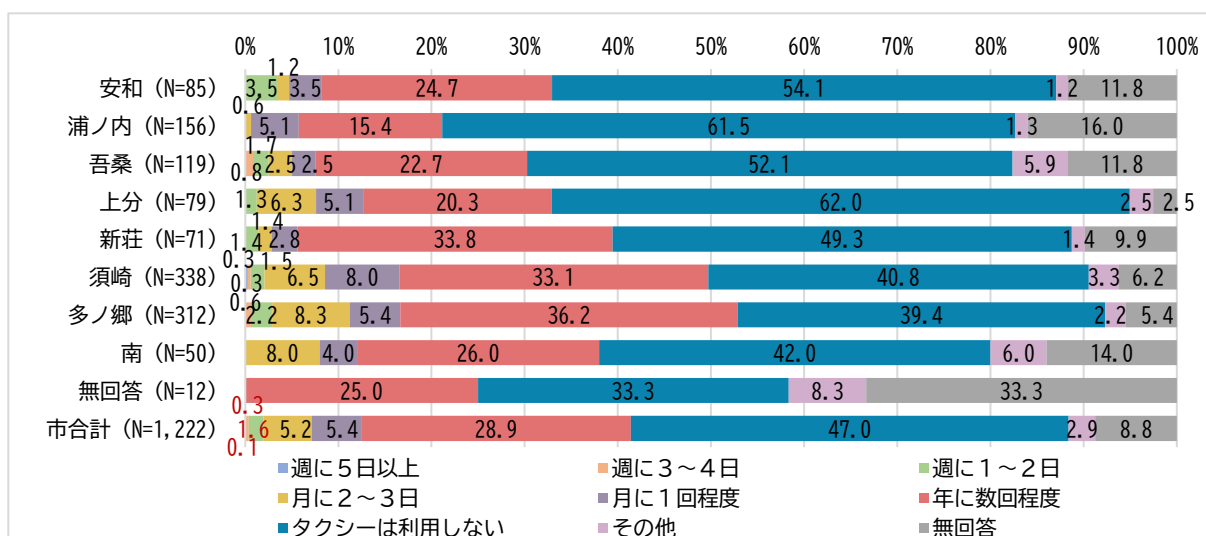


図 一般タクシーの利用率

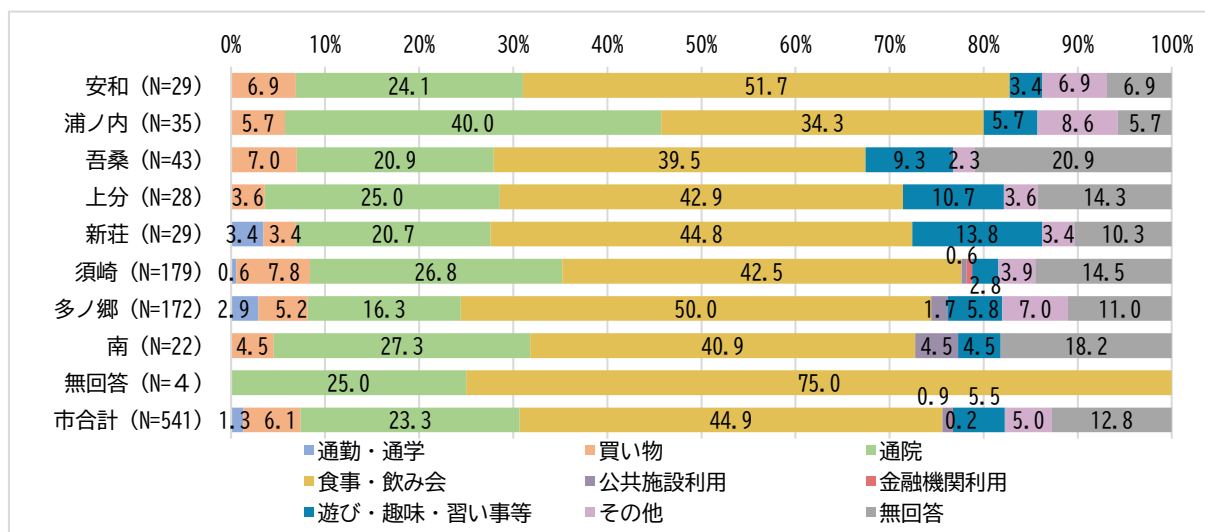


図 利用目的

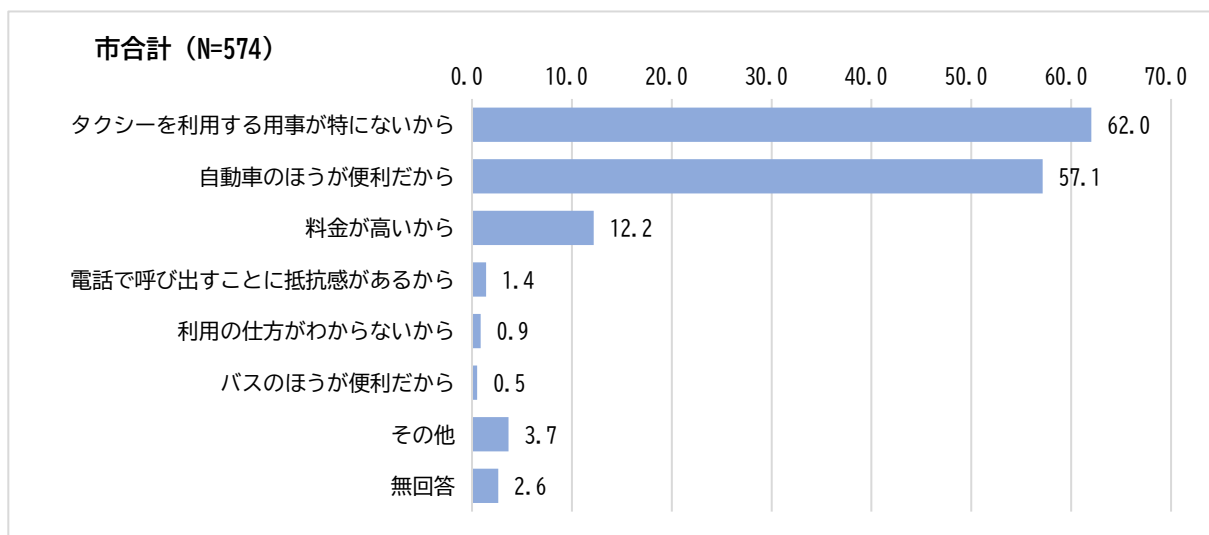


図 タクシーを利用しない理由

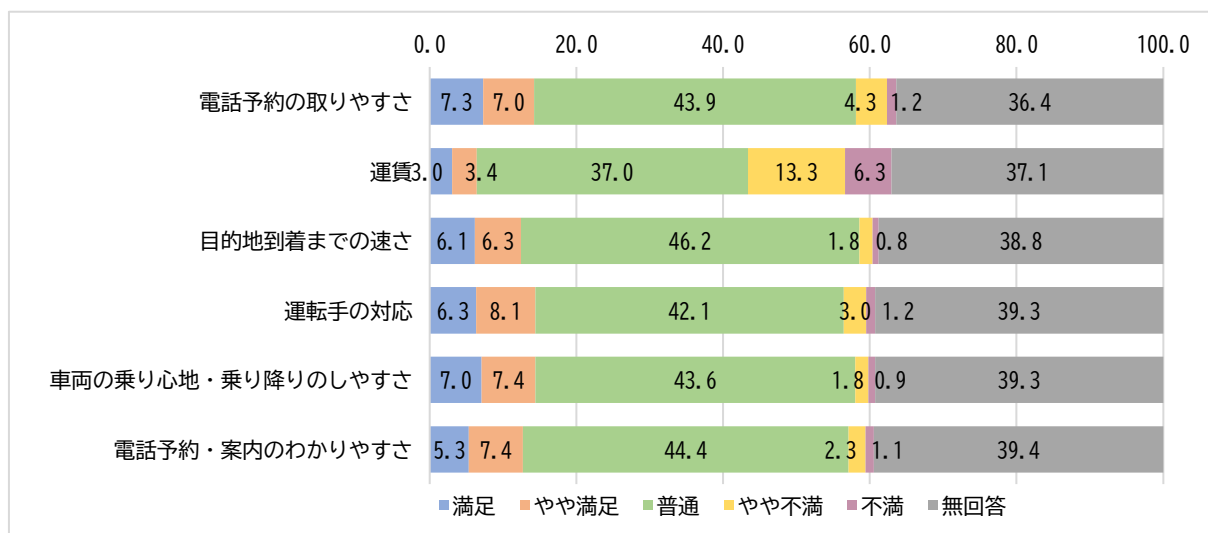


図 満足度

⑧ 巡航船

- 週に1日以上、巡航船を日常利用する方はおらず、「年に数回程度」の利用として浦ノ内地区の方の回答がみられる。
- 利用目的では、「遊び・趣味・習い事等」が27.3%と最も多く、「通勤・通学」や「通院」目的による利用もみられる。
- 乗下船港は、「埋立」と「横浪」が多い傾向にある。
- 巡航船を利用しない理由として、「巡航船を利用する用事が特になから」が86.6%、「自動車のほうが便利だから」が23.4%となっているが、次ぐ理由として「利用の仕方がわからない」が3.8%となっている。

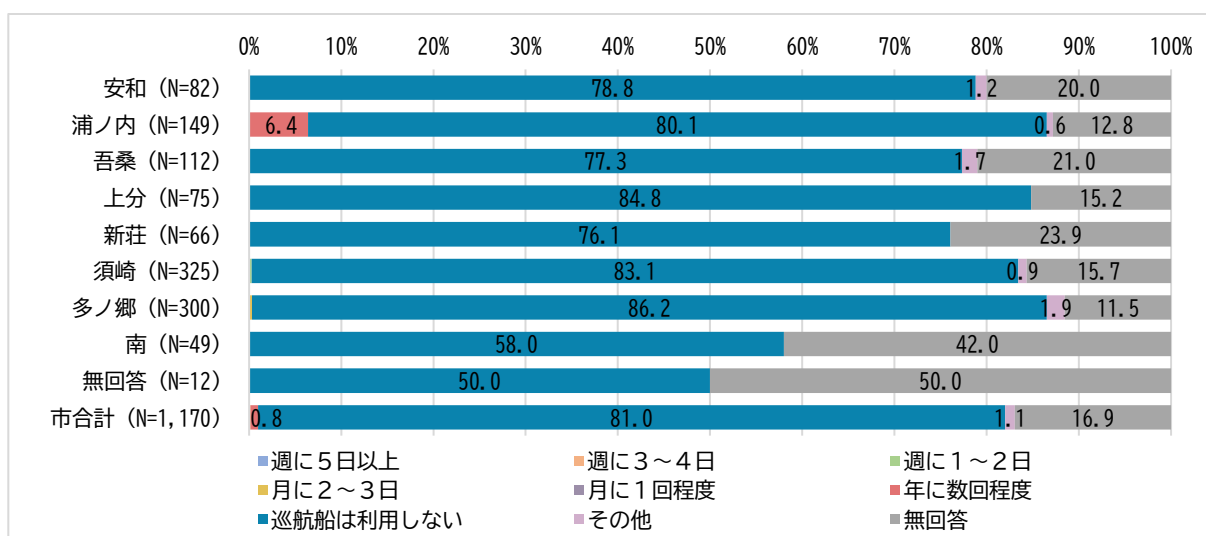


図 巡航船の利用率

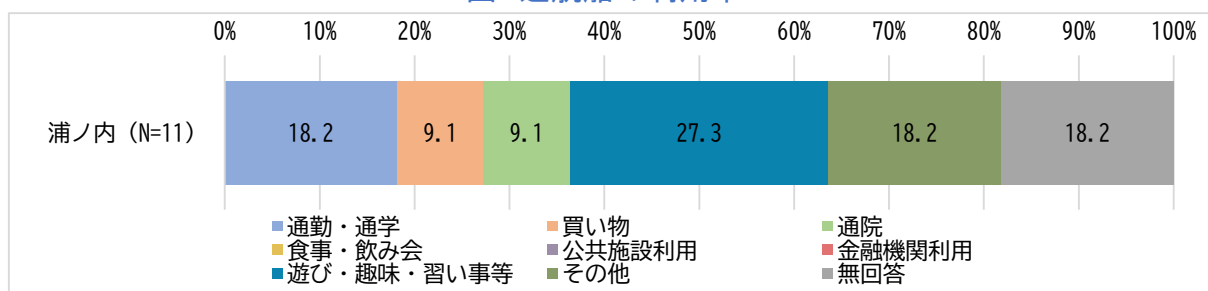


図 利用目的

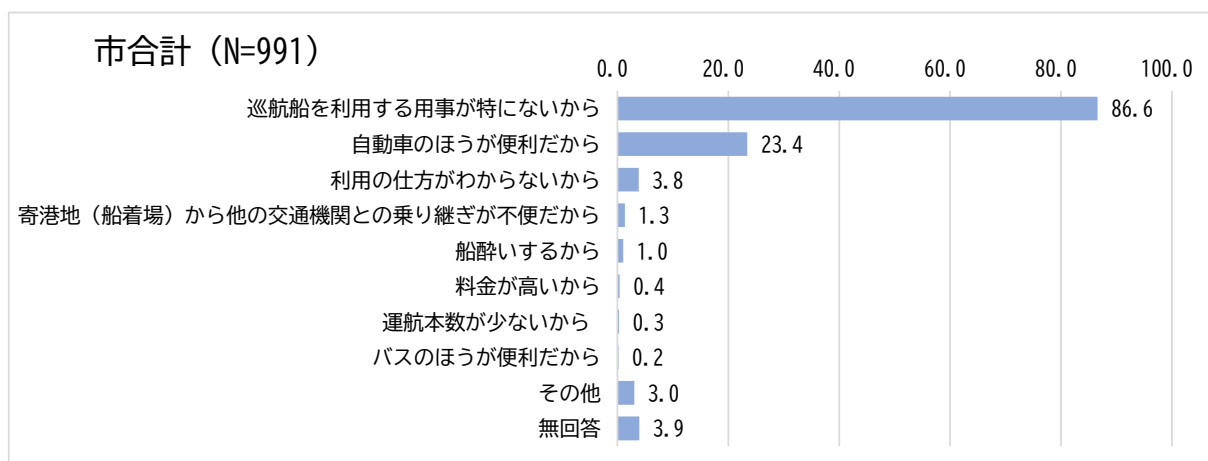


図 巡航船を利用しない理由

⑨須崎市公共交通の方向性

- 今後の方向性として、「自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」が36.3%と最も多く、次いで「現状と同程度の財政負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が32.3%となっている。
- 自家用車利用を抑え、公共交通へ転換する必要性について、「思わない」が30.9%と最も多くなっているが、「そう思う・できる限りしたいと思う」合わせて25.8%と約1/4程度の割合で公共交通へ転換する可能性が示唆されている。

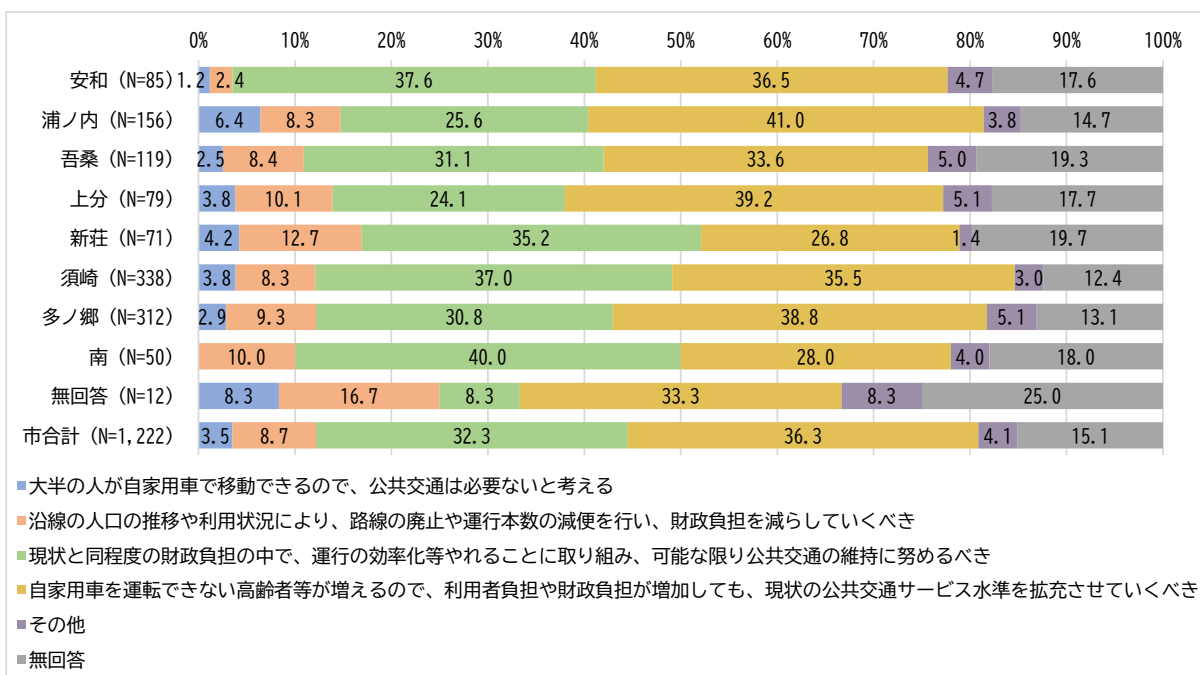


図 方向性

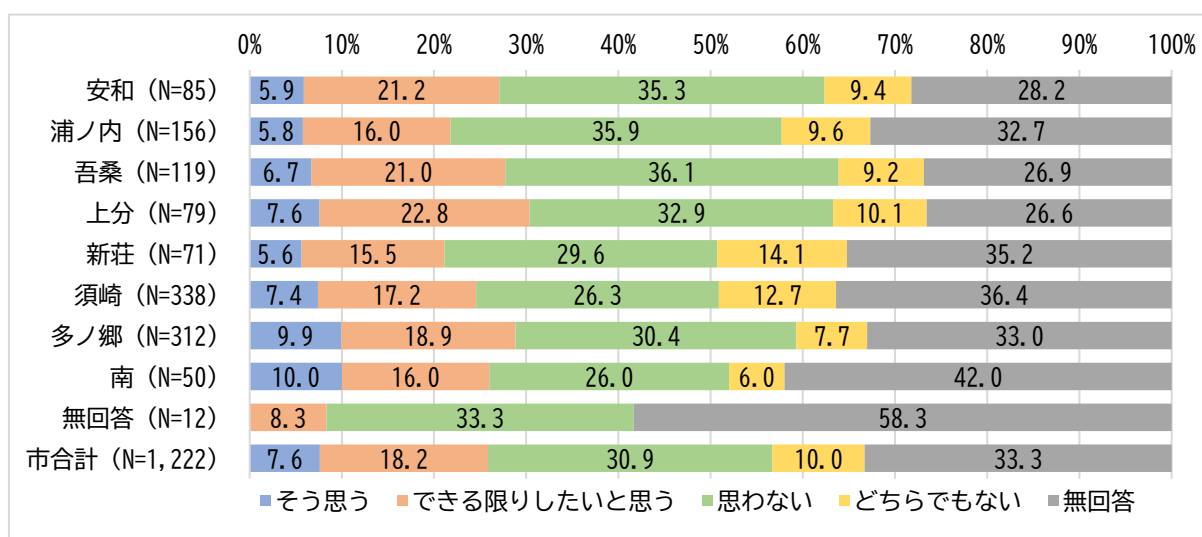


図 公共交通への転換可能性

⑩効果的な利用促進策

○利用者を増やすための効果的な取組として、「行きたい場所を通る路線の設定」が27.6%と最も多く、次いで「1回の利用でワンコイン等、わかりやすい運賃の設定」が22.3%、「増便や運行時間帯の拡大」が21.4%となっている。

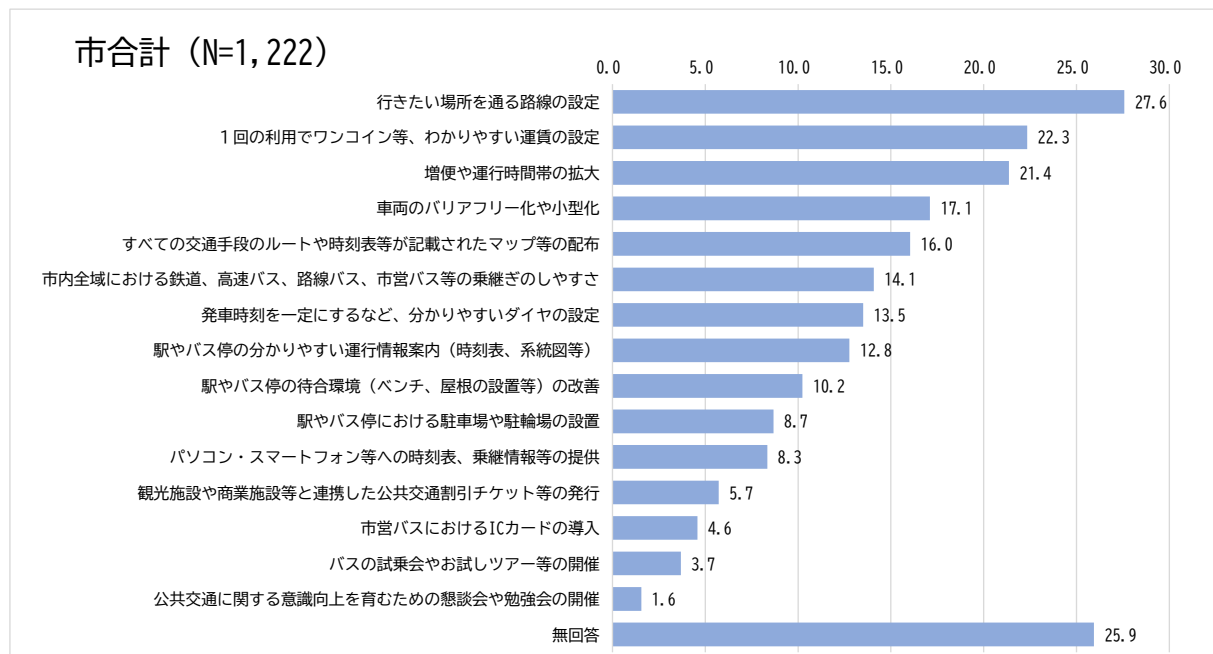


図 利用促進に向けた取組

2. 公共交通利用者調査

(1) 調査概要

表 調査概要表

対象者		・市内を運行する鉄道・路線バス・市営バスを利用している方
主な調査項目		・利用者属性（性別・年齢）、利用特性（端末手段・利用目的・頻度） ・運行サービスに対する満足度（便数・運行時間帯・行き先・運賃等） ・改善して欲しいサービス（行き先・運行日・運行本数等） ・自転車、自家用車からバスへの転換可能性（鉄道利用者・来訪者のみ）
調査方法	鉄道	調査員が駅利用者に対し直接ヒアリング
	路線バス	調査員が路線バス利用者に対し直接ヒアリング
	市営バス	調査員がバス車両に乗車し、調査票を配布・回収
調査地点	鉄道	須崎駅、多ノ郷駅、大間駅
	路線バス	須崎駅、新荘駅前、西崎町
	市営バス	乗込み調査
調査期間		令和3年10月13日（水） 7:00～19:00 ※市営バスは始発から終発までの全便
回答数	鉄道	79
	路線バス	23
	市営バス	65

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合がある。

(2) 鉄道利用者調査

- 利用者は、年少人口（18歳未満）と生産年齢人口（18～64歳）の市外居住者による利用が多く、主に「通勤・通学」目的で利用されている。
- 「通勤・通学」目的の利用が主であることから、利用頻度も「週に5日以上」が58.2%と最も多い。
- 鉄道利用者の比較的満足度の高い項目は、「到着時間の正確さ」「乗務員・係員の対応」で高い数値を示しており、満足度の低い項目は、「運行本数・運行時間帯」「運賃」「駅の待合空間（屋根、ベンチ）」の順に高い数値となっている。
- 改善してほしい要望としては、満足度と比例して「運行本数の増便」と「運行時間帯の拡大」で多く意見が挙げられている。

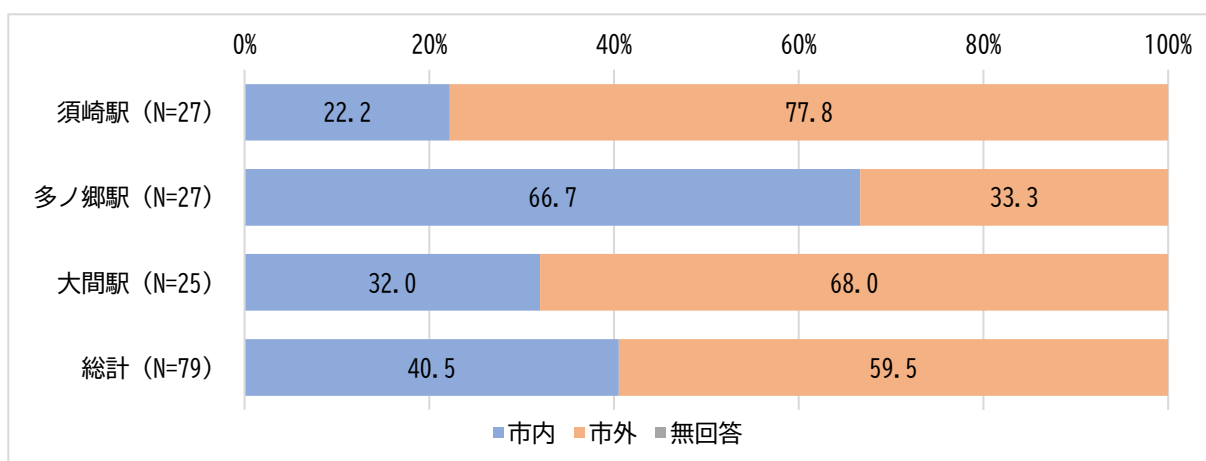


図 居住地

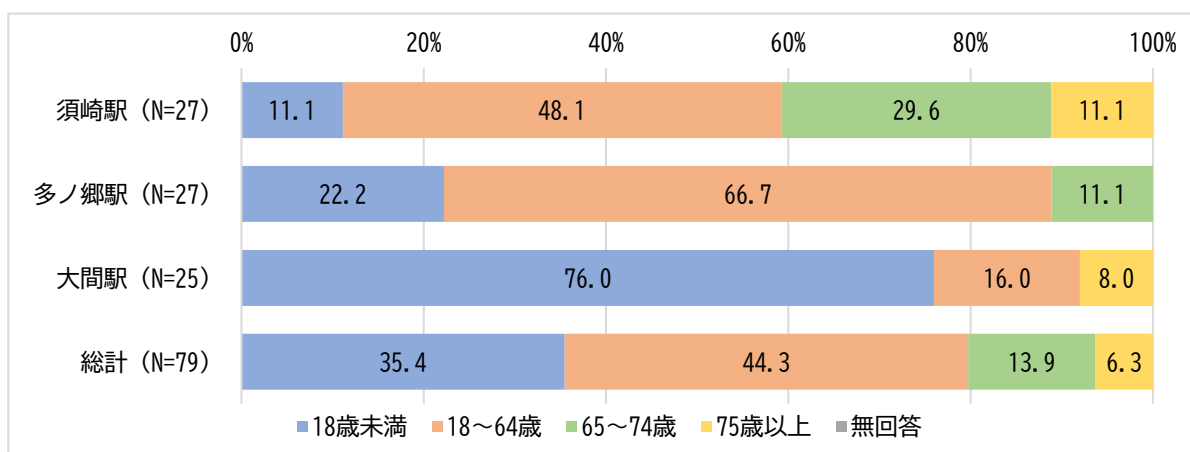


図 年齢

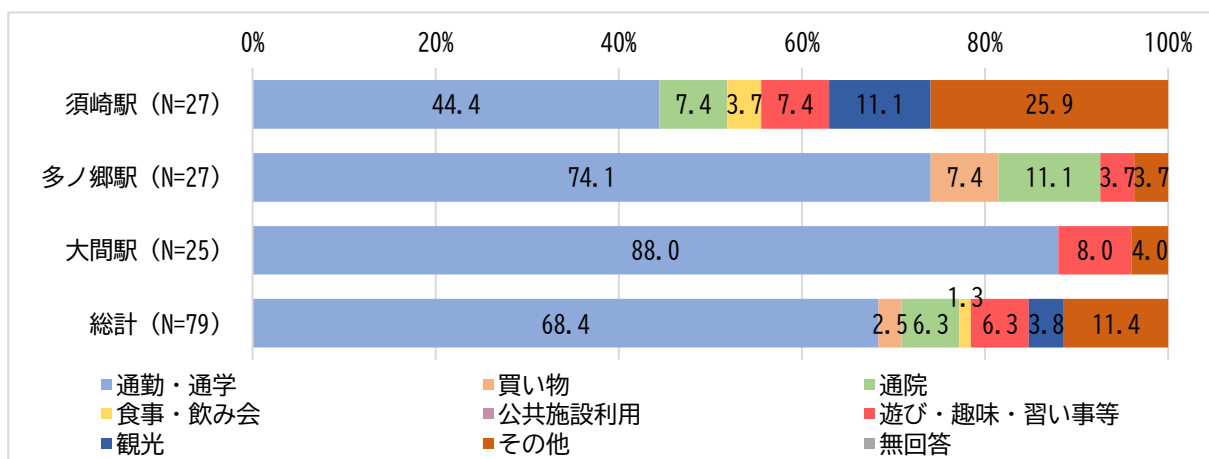


図 利用目的

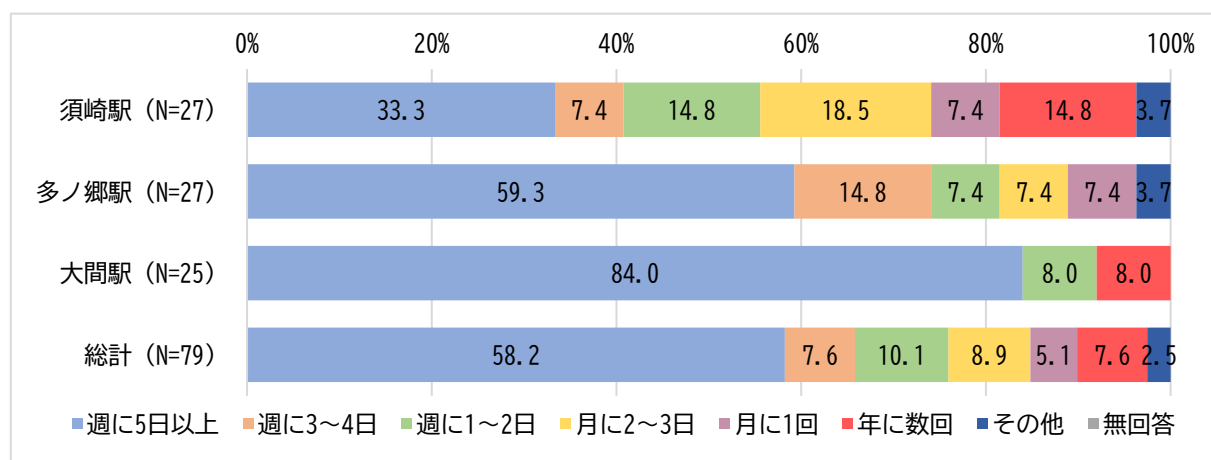


図 利用頻度

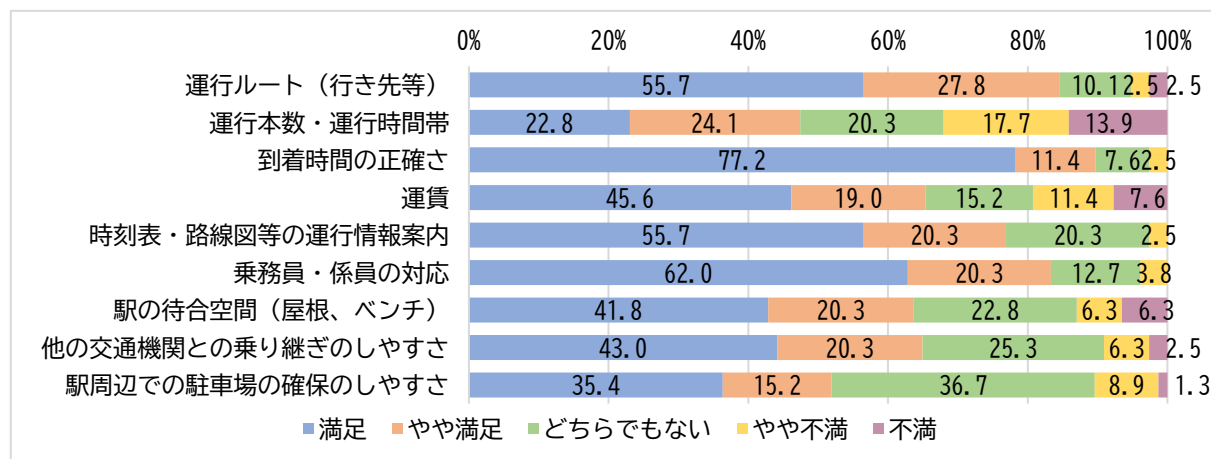


図 満足度

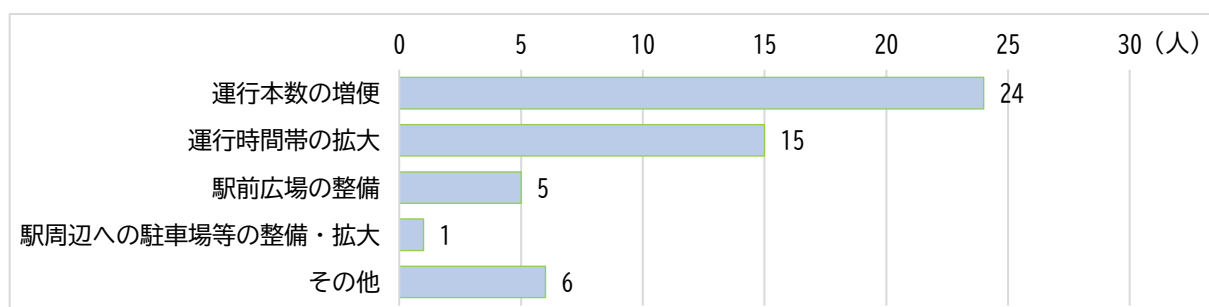


図 要望

(3) 路線バス利用者調査

- 利用者は、高齢者層（75歳以上）の市外居住者が多く、主に「通院」で利用されている。
- 利用頻度では、「月に2～3日」が21.7%と最も多く、週に1日以上、日常的に利用している方は34.7%となっている。
- 路線バス利用者の比較的満足度の高い項目は、「乗務員の対応等、全般のサービス」「運賃」「運行時刻の正確さ」で高い数値を示しており、満足度の低い項目は「運行本数」「運行時間帯」「バス停留所の待合空間（屋根、ベンチ）」で高い数値となっている。
- 改善してほしい要望としては、満足度と比例して「運行本数の増便」と「バス停留所の待合空間（屋根、ベンチ）」で多く意見が挙げられている。

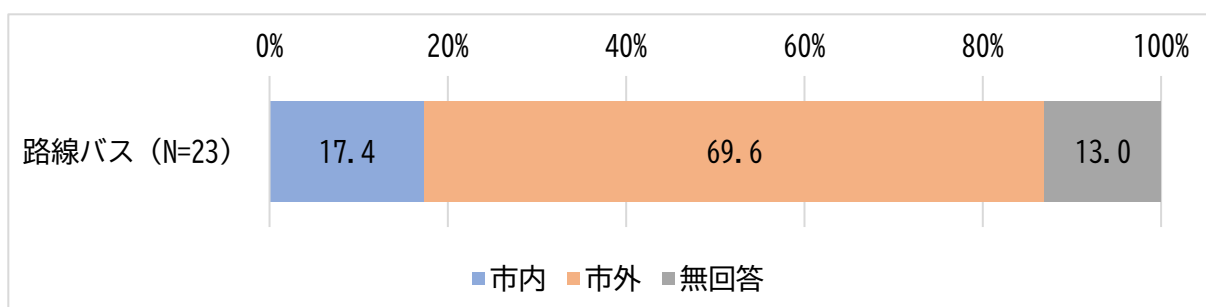


図 居住地

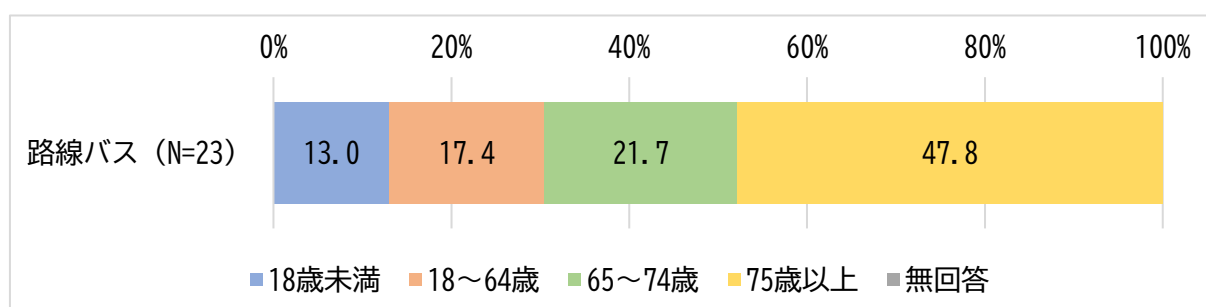


図 年齢

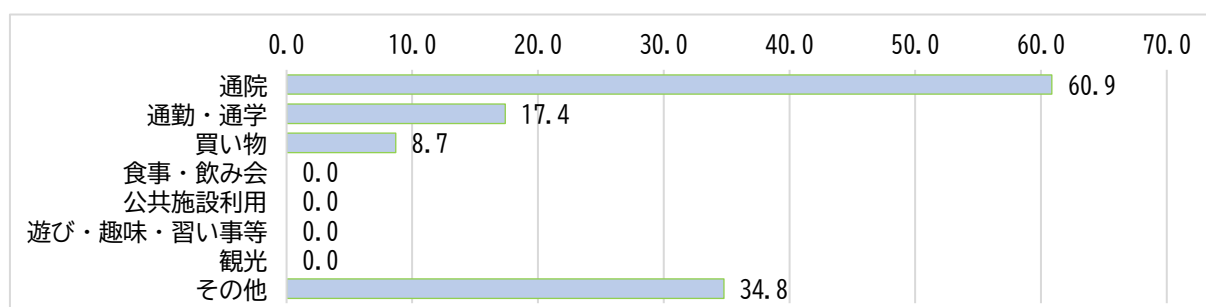


図 利用目的

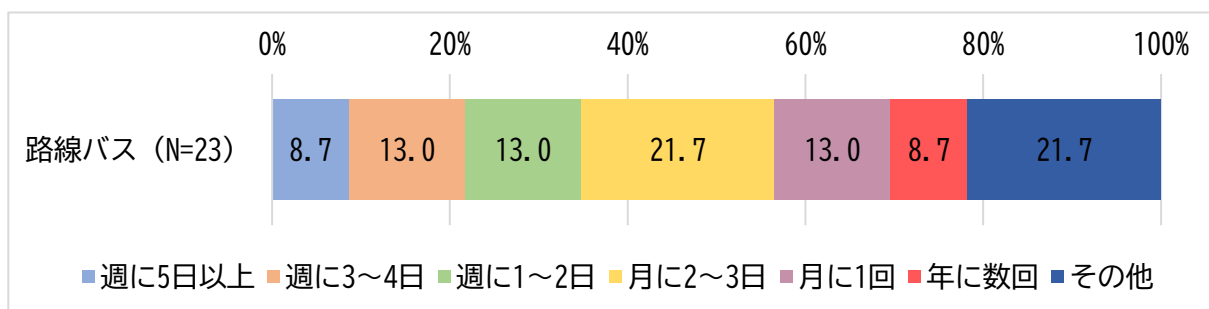


図 利用頻度

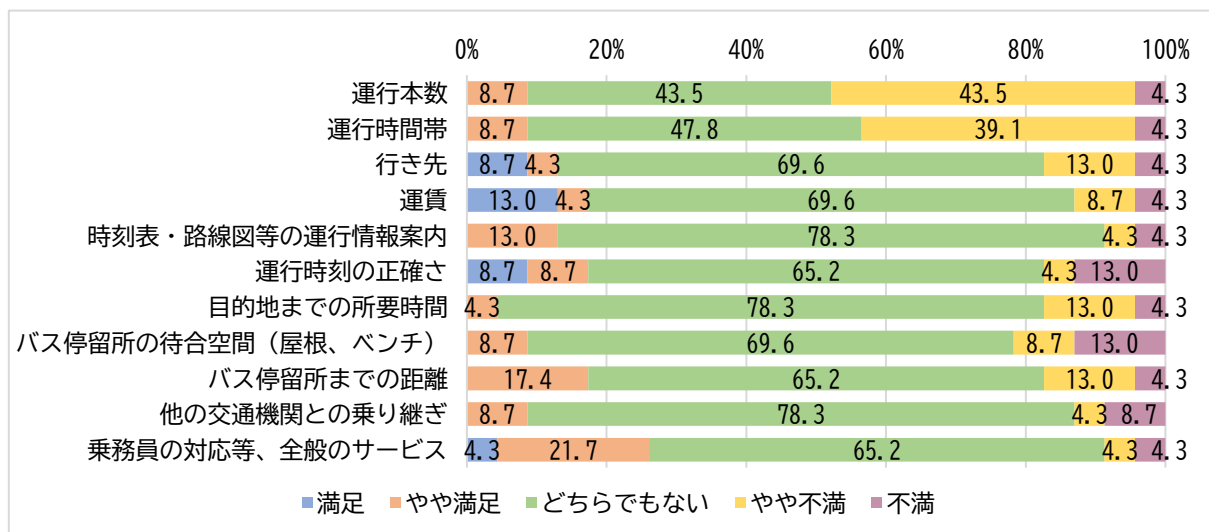


図 満足度

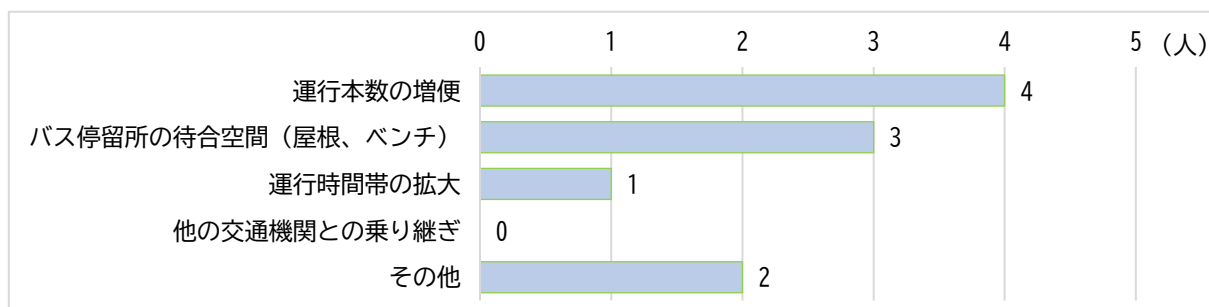


図 要望

(4) 市営バス利用者調査

- 利用者は、高齢者層（70歳代以上）の市内居住者が多く、主に「買い物」と「通院」で利用されており、「往復利用」する方が比較的多い傾向にある。
- 利用頻度では、「週に2日以上」が35.4%と最も多く、週に2日以上日常利用している方は、61.6%となっている。
- 市営バス利用者の満足度について、「満足」「やや満足」あわせて49.3%と比較的満足度の高い傾向にある。
- 改善してほしい要望としては、「運行本数」と「運行時間帯」「運賃」で比較的多く意見が挙げられている。
- 利用の多い乗降バス停では、上り便下り便ともに「マルナカ前」と「野見」で多い傾向にあり、通過人員も「マルナカ前―野見」間が多くなっている。また、「井立―中ノ島」間は、利用者が少ない傾向にある。

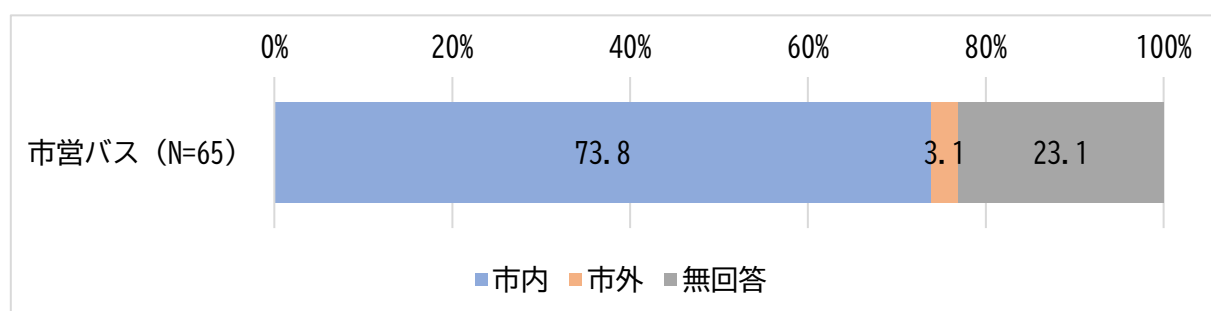


図 居住地

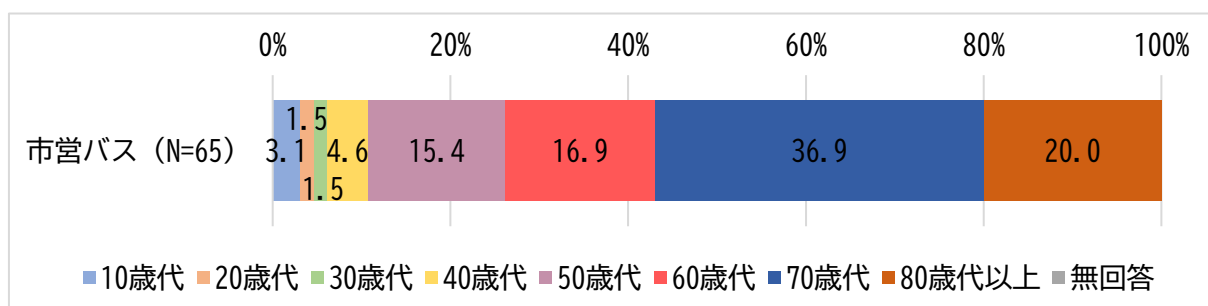


図 年齢

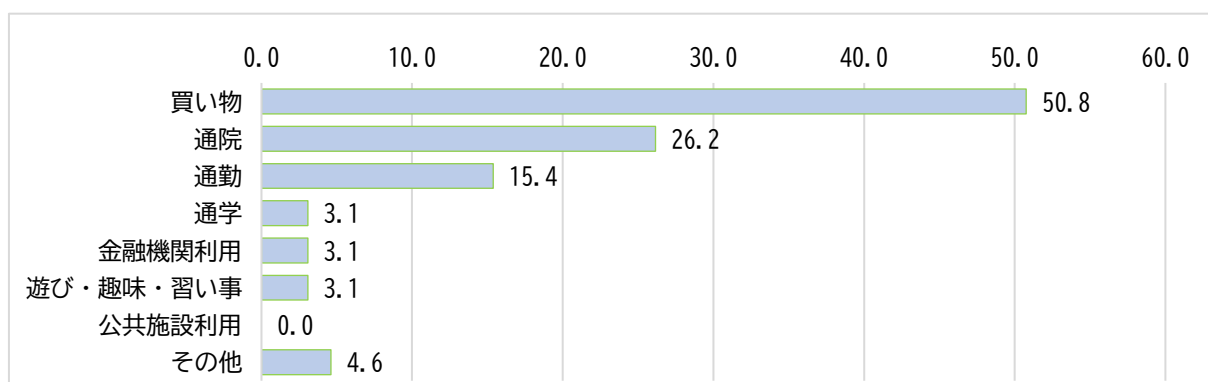


図 利用目的

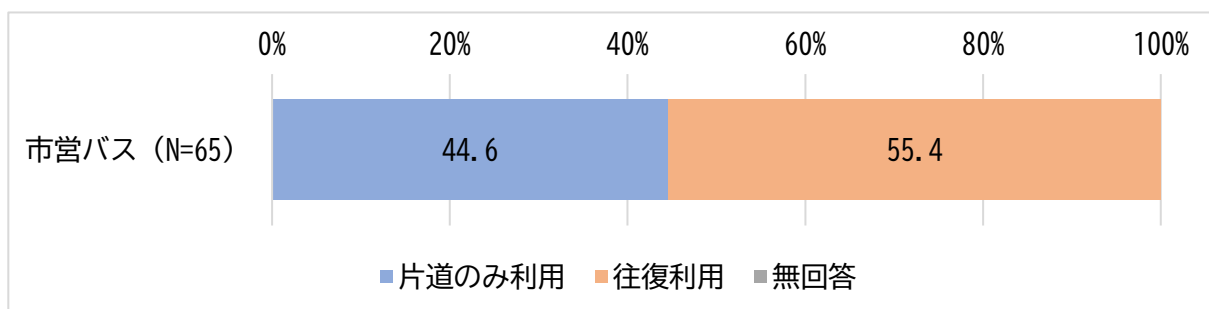


図 利用法

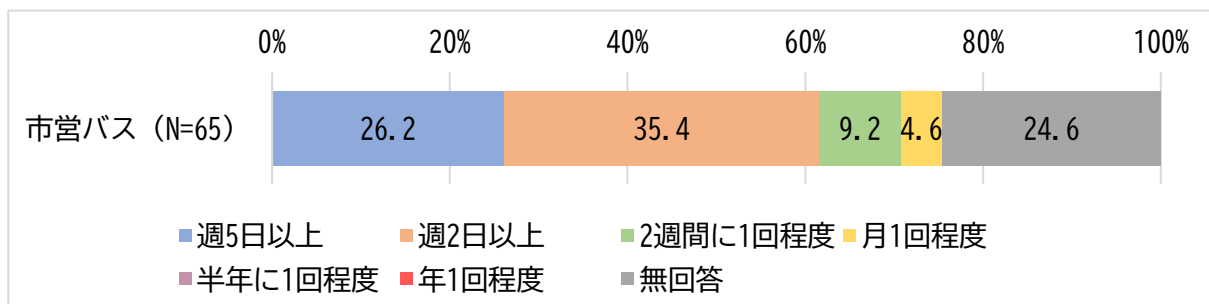


図 利用頻度

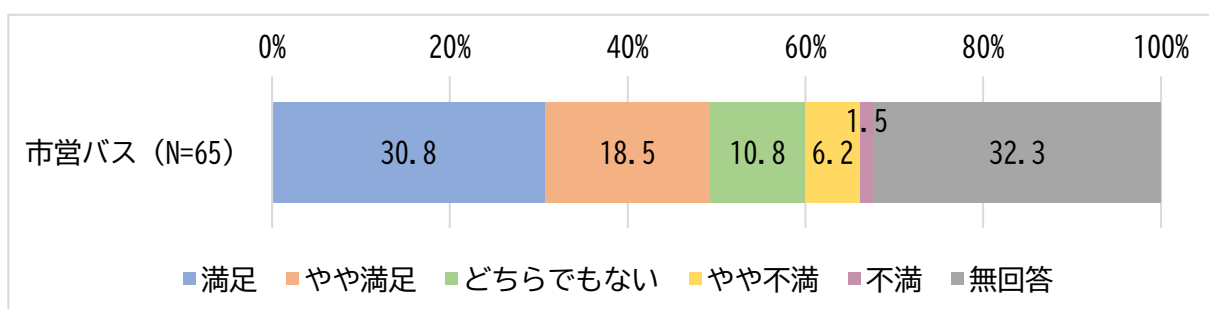


図 満足度

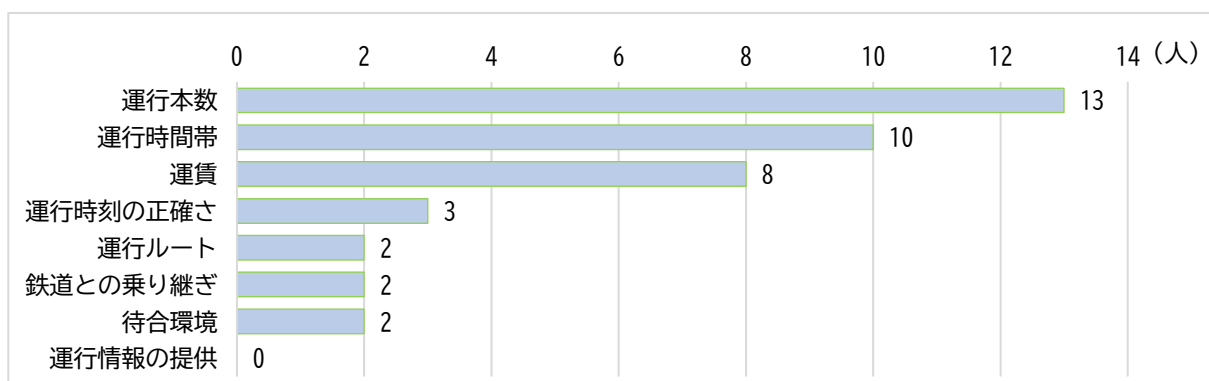


図 要望

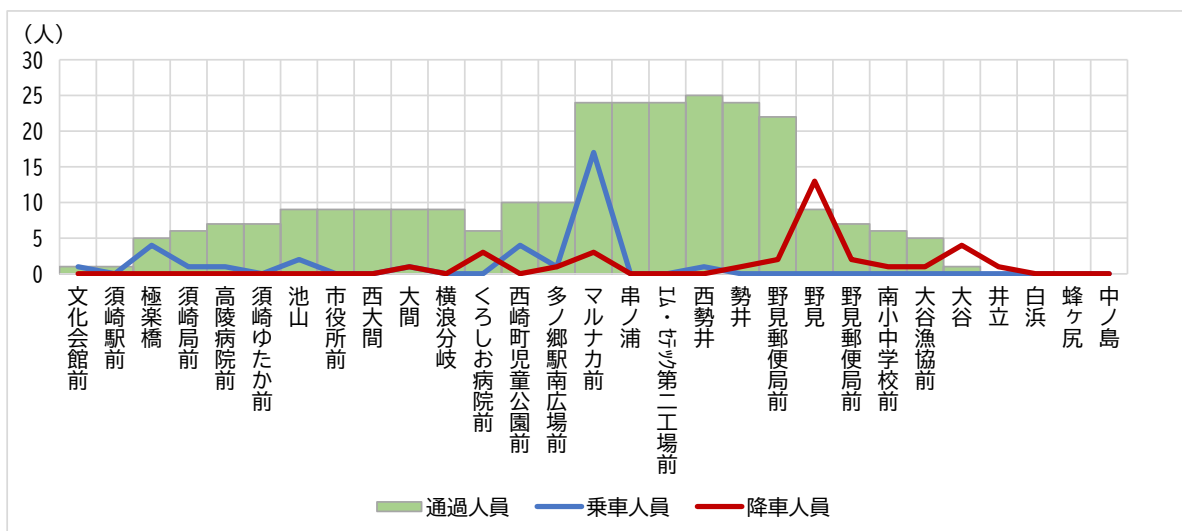


図 乗降図(下り:文化会館前⇒中ノ島)

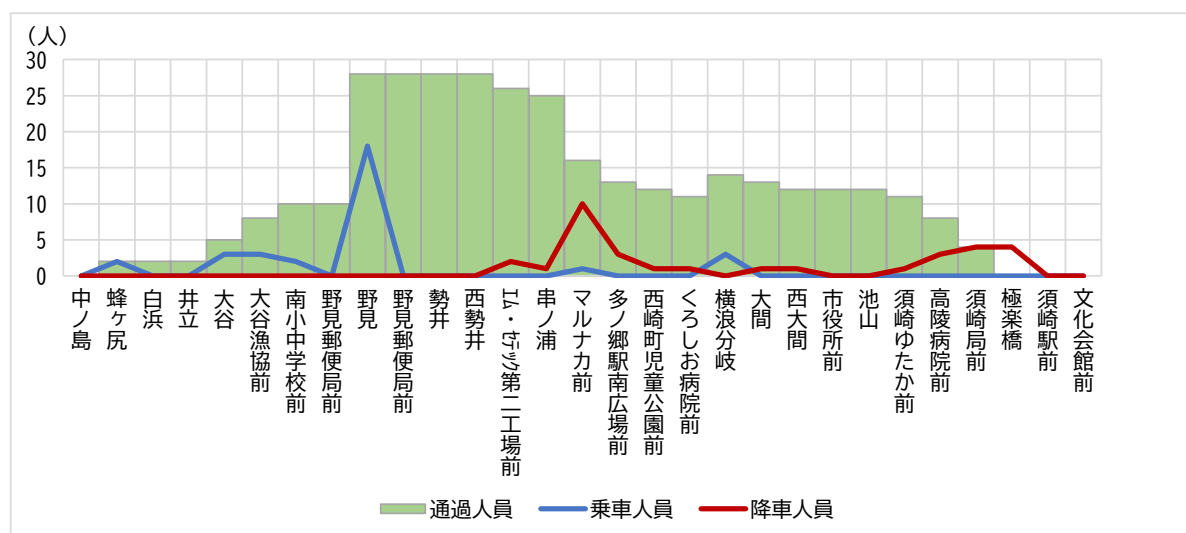


図 乗降図(上り:中ノ島⇒文化会館前)

3. 交通事業者ヒアリング調査

事業者	内容
鉄道事業者	○利用者の年齢層や属性について ・曜日に関係なく終日高齢者の利用があるが、平日の朝夕は学生が多い。 ○利用者や市民等から寄せられている声について ・改札口から2番・3番乗り場へ向かうまたはその逆の場合、階段の昇り降りが必要なため、特に高齢者から改善のご意見をいただく。(須崎駅) ・「JRと路線バスの接続が悪い」と苦情をいただいたことがある。 ○他の交通事業者(路線バス、市営バス、タクシー等)との連携について ・バス路線一覧・運行経路・時刻が広く浸透していないためわかりにくく利用しにくい。 ○近年の利用者層の変化や動向について ・リモートワークの普及により、通勤利用のお客様が減少。また、元々観光客は少ないが、以前より更に少なくなった。 ○利用促進・経営改善等のために行っていることについて ・2021年12月31日まで、JRグループ最大の誘客キャンペーン「四国デスティネーションキャンペーン」を実施。 ・高知観光リカバリーキャンペーンを活用した商品を発売。 ・観光列車「時代の夜明けのものがたり」を土曜・休日を中心に運行中。 ・2022年3月にダイヤ改正を実施予定 ○市の施策・計画に提言・期待すること ・「須崎市海のまちプロジェクト」による須崎駅及びその周辺の活性化に期待。 ・駅舎改修・駅ロータリーの整備による利便性向上、更に駅前から町全体をリノベーションし人の集まる活気あふれる町の発展に期待。
路線バス 運行事業者	○利用者の年齢層や属性について ・高齢者および障がい者の割合が全体数の7割程度を占めるが、須崎総合高校と椿原高校の通学生も利用している。 ○利用者や市民等から寄せられている声について ・くろしお病院を通る運行経路にしてほしい。ベンチを整備してほしい(新荘駅前バス停)。車両乗降の際にステップが高い。 ○運行上の問題点、経営上の問題点について ・乗務員不足および車両の老朽化。 ・他の交通機関(市営バス等)との連絡ができていない時間帯が存在。 ○近年の利用者層の変化や動向について ・高齢化の進行により、バス停までの歩行が困難な方が増加。また、新規利用者が見込めていない。 ○今後計画していることについて ・乗車の際の不安解消を目的とした乗り方教室の実施(ICカード利用)。 ・市営バスとの連絡強化および車両の更新。 ○市の施策・計画に提言・期待すること ・市営バスとの連絡強化に向けた協議(ダイヤ・運賃の見直し)。

事業者	内容
貸切バス運行事業者 市営バス・ スクールバス(混乗便) 運行委託事業者	○市営バス利用者の年齢層や属性 ・学生以外は特定の方の1人利用が多い。 ・野見(小浦)～郵便局が多い。 ○近年の市営バス利用者層の変化や動向について ・マルナカ、mac、くろしお病院、高陵病院への買い物、通院客が大半。 ・観光目的はほぼなし。
一般タクシー・ 予約型乗合タクシー 運行事業者 通園バス 運行委託事業者	○利用者の年齢層や属性について ・一般タクシー利用として、日中は高齢者や身体障がい者などの通院、買い物利用が多く、夜は飲食店利用の個人客利用が多い。 ・利用方法を理解していない人や、路線バスのように定時運行している、と思っている人が、直前に予約をしてくる場合がある。(予約型乗合タクシー) ○利用者や市民等から寄せられている声について ・病院は、くろしお病院、高陵病院、須崎医療クリニックの利用が多く、買い物では、マルナカ、フジ、mac、よどやドラッグ、とさつ子広場などが多い。 ・営業車が新しくなり、安心して乗れるとの声を頂いている。 ○運行上の問題点、経営上の問題点について ・乗務員の高齢化 ・アフターコロナを想定すれば、商業施設・観光地との連携を今のうちに確立させておく必要がある。 ○今後計画していることについて ・タクシー5台程度増車して、待ち時間を短縮、利用促進・利便性向上を図る。 ・乗務員3名～5名増員し、乗務員の平均年齢も低下させ、若返りを図る。 ・独自の観光プラン等を須崎市観光協会とコラボし作成する。 ・ラッピングカー1台作成し、話題性を高める。(しんじょう君とコラボ) ○市の施策・計画に提言・期待すること ・観光振興における観光客の誘致は前提条件とする中で、やはり須崎への移住促進等の取り組みの強化をお願いしたい。 ・乗合タクシーの拡大(利用率が低位)、巡回バスの運行、保育園バスの拡大。 ・タクシーを使った高齢者の買い物同行サービス。
介護タクシー 運行事業者 通園バス 運行委託事業者	○介護タクシー事業の利用状況について ・平日の8:00～10:30頃の施設入所者の高齢者利用(通院)が多い。 ・くろしお病院、高陵病院、須崎医療クリニックの利用が多い。 ○利用者や市民等から寄せられている声について ・利用者本人のみならず、ご家族の方からも車いす利用のまま乗車移動ができる介護タクシーの利便性を必要とされている。

第6章 地域公共交通を取り巻く課題

須崎市の現状

- 人口は年少人口・生産年齢人口ともに減少、高齢者人口は同水準を維持しており、令和2年度の高齢化率は、40.4%となっている。
- 世帯数も人口減少と同様に減少傾向にあり、5年前よりも約400世帯減少している。
- 1世帯当たりの自動車保有台数は、過去5年間横ばいで推移をしているが、令和元年度には減少に転じている。
- 免許返納件数は平成29年がピークとなっているが、毎年一定数の返納者が存在している。
- 風光明媚な浦ノ内湾を活用した海洋スポーツ施設等の魅力的な観光資源を多く有する須崎市には毎年50万人程度の観光客が訪れている。

市内公共交通の現状

- 市域を跨ぐ路線として広域交通では、鉄道（JR 土讃線）と高速バス、地域間を結ぶ幹線交通として路線バスが運行中。
- 市域内の路線として市営バスと、スクールバス（混乗便）が運行中。また、浦ノ内地区において、市営巡航船が運航中。
- 令和2年3月から、多ノ郷北部地域において、タクシー事業者が予約型乗合タクシーの運行を開始。
- 人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通を利用する方は年々減少している。
- 須崎駅は始発・終着の便が多い主要駅であるが、2・3番ホームへは跨線橋を利用する必要があり、バリアフリー化が課題となっている。
- 巡航船は学生の通学手段として運航しているが、観光利用等その他の利用が少なく、現在使用している船舶は、運航開始から40年以上経過しており、バリアフリー対策及び運行方法の見直しが課題となっている。

市民及び利用者ニーズ

《市民アンケート調査》

- 日常の外出行動として、「買い物」「通勤・通学」「通院」が主であり、利用する交通手段については、「自分で車を運転」「家族等による送迎」を8割近い市民が選択しており、自家用車依存がうかがえる。
- バスや鉄道等の公共交通等の利用は低い水準となっているが、公共交通を利用する場合の目的は、通院が多い。
- 鉄道の利用率は全体の2割程度、路線バスや市営バス等の利用率は全体の1割弱となっている。
- 公共交通利用者を増やすための効果的な取組として、「行きたい場所を通る路線の設定」「1回の利用でワンコイン等、わかりやすい運賃の設定」「増便や運行時間帯の拡大」が多く挙げられている。

《公共交通利用者アンケート調査》

- 鉄道利用者は、年少人口（18歳未満）と生産年齢人口（18～64歳）の市外居住者による利用が多く、主に「通勤・通学」目的で利用されている。
- 路線バス利用者は、高齢者層（75歳以上）の市外居住者が多く、主に「通院」で利用されている。
- 市営バス利用者は、高齢者層（70歳代以上）の市内居住者が多く、主に「買い物」と「通院」利用されており、「往復利用」する方が比較的多い傾向にある。

交通事業者ヒアリング

《鉄道事業者》

- 鉄道と路線バス等、公共交通の乗継利便性が悪く苦情をいただいたことがあり、連絡強化に向けた協議が必要。

《バス事業者》

- 路線バス利用者から、「くろしお病院」を通る運行経路にしてほしいとの要望を受ける。

《タクシー事業者》

- 公共交通事業者だけでなく、商業施設・観光地との連携を確立するべき。

- 観光客やお遍路さんの利用はほとんど見られない。今後生活交通利用のみならず、移住促進も視野に入れた観光振興の取組強化が必要。

《バス・タクシー事業者共通》

- 運行上の問題点、経営上の問題点として、乗務員不足および車両の老朽化が挙げられる。

上位・関連計画

- 須崎市総合計画
- 第2期須崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- 須崎市立地適正化計画
- 須崎市過疎地域持続的発展計画

地域公共交通を取り巻く課題

買い物・通院の際の移動手段の確保

通学・通園の際の移動手段の確保

地域の実情に応じた公共交通サービスの提供

観光資源と連携した公共交通体系の構築

地域公共交通の相互連携による利便性の強化（MaaS の取組み）

※MaaS（Mobility as a Service）とは
・・・地域住民や旅行者一人ひとりの移動ニーズに対応し、複数の公共交通や移動手段を統合して移動の効率化や利便性向上を図るサービス
その地域の観光や医療等のサービスと連携することで、地域課題の解決にも資するもの

公共交通の利便性向上による自家用車利用から公共交通利用への転換

第7章 本計画の基本理念・基本方針

1. 基本理念

本市の地域公共交通の目指すべき将来像として、本計画の基本理念を設定する。

**誰もが移動しやすく、活力あるまちづくりの基盤となり、
未来へつなぐ公共交通ネットワークの実現**

2. 基本方針

基本理念を踏まえ6つの課題に対応すべく、以下の基本方針を設定する。

《基本理念》

誰もが移動しやすく、活力あるまちづくりの基盤となり、
未来へつなぐ公共交通ネットワークの実現

《課題》

買い物・通院の際の移動手段の確保

通学・通園の際の移動手段の確保

地域の実情に応じた
公共交通サービスの提供

観光資源と連携した
公共交通体系の構築

地域公共交通の相互連携による
利便性の強化（MaaS の取組み）

公共交通の利便性向上による自家用車
利用から公共交通利用への転換

《基本方針》

地域公共交通の接続強化による
利便性の高い交通体系の構築

地域輸送資源の総動員による
持続可能な環境の提供

地域住民主体の取組の推進

観光需要を取り込むための
観光地までの公共交通網の整備

運行状況・乗り継ぎ情報等、
情報発信の一元化

多様な移動手段を適度に
利用していく仕組みづくり

3. 市内公共交通の機能分担（将来ネットワークイメージ）

本市の公共交通ネットワークの方向性は、以下の表のとおり4段階に機能の分担を図る。

これら交通の結節点としては、鉄道駅、商業施設、医療施設、公共施設等を位置付ける。また、既存の公共交通ネットワークを基本としながら、これらを補完する新たな交通システムを導入し、公共交通機関相互の接続・連携により、地域住民の生活交通、来訪者の目的地までの交通手段としても機能させることで、利便性向上と効率的な運行を目指す。

表 市内公共交通の機能分担

分類	役割	対応する交通
広域交通	○高知方面および大阪・京都方面へ連絡し、地域の軸となる路線 ○通勤・通学、買い物、観光等の様々な目的に対応	鉄道（JR 土讃線） 高速バス
地域間路線	○須崎市街地から近隣市町に放射型に伸びる路線 ○通勤・通学、買い物、観光等の様々な目的に対応	須崎-矢井賀線 須崎-梶原線 須崎-高岡線
地域内路線	○市内の生活および観光路線 ○広域交通および地域間路線に接続 ○地域間幹線路線を補完 ○市営巡航船と連絡 ○生活利便施設循環バスの導入検討による地域間路線との役割分担	須崎市営バス【フィーダー補助路線】 スクールバス（混乗便） 市営巡航船 （生活利便施設循環バス）
フィーダー交通（補完交通）	○上記に記した鉄道やバス路線の末端部や市街地エリアにおける移動を支える手段 ○上記交通システムを補完し、主に高齢者等の自家用車を持たない方を対象とする、少人数の移動を支える手段 ○ファースト・ラストワンマイル※の役割 ※最寄りの駅や交通結節点等から最終目的地（自宅など）まで、またはその逆の道のり	一般タクシー、多ノ郷北部地区予約型乗合タクシー、住民主体による新しい移動手段、移動支援サービス、福祉タクシー、民間送迎バス、観光交通 等
交通結節点	○上記交通システムの連絡拠点で、待合空間の整備・乗り継ぎ情報の提供等の機能強化を図るべき拠点	鉄道駅、公共施設、商業施設、観光施設 等

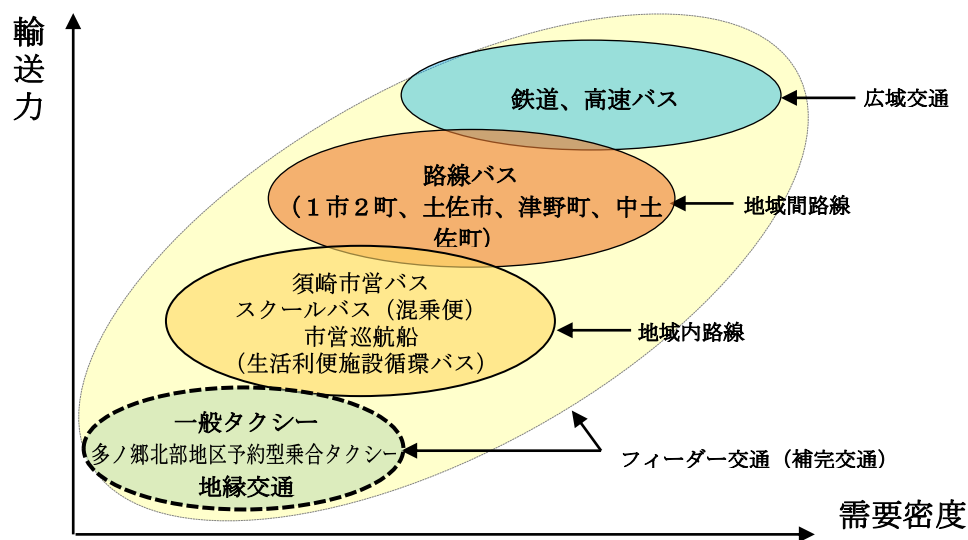


図 輸送力と需要密度との関係による各公共交通の位置づけ

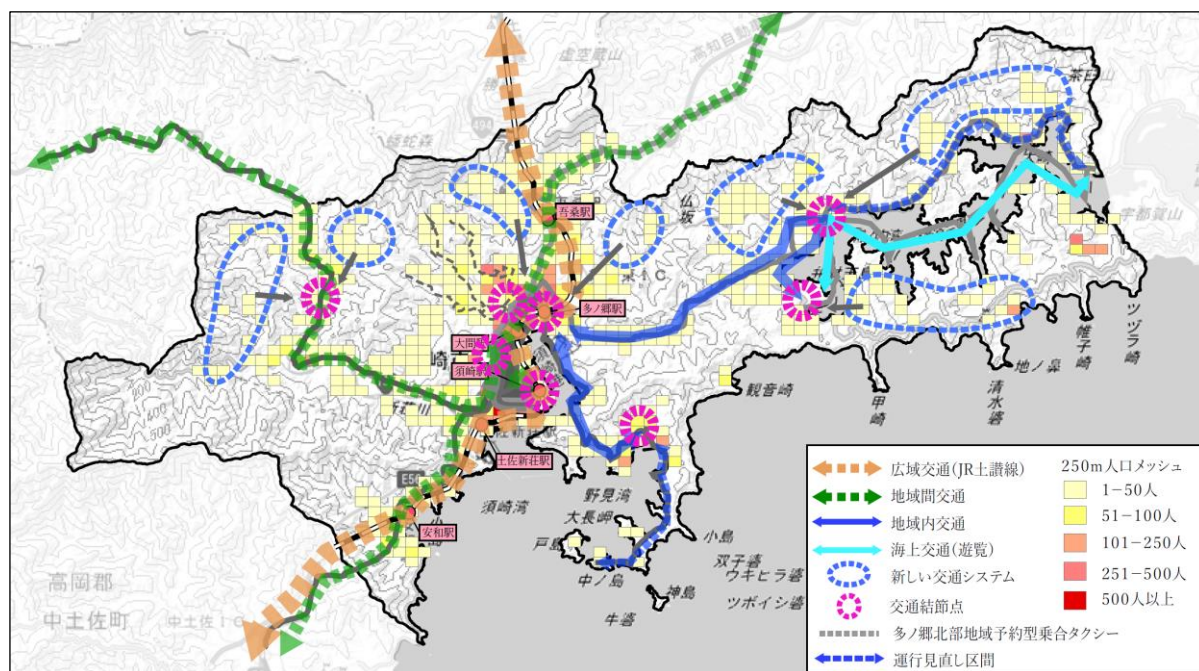


図 将来ネットワークイメージ

4. 計画期間

本計画は令和4年度から令和8年度までの5年間とする。

(年度)

	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12	R 13
本計画	実行					次期計画				
					見直し					

第8章 評価指標と実施事業

1. 評価指標

基本方針に応じた評価をするための指標と目標値を以下の通り定める。

指標	定義	データ 取得方法	現況値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
①公共交通利用者数	・1日あたりの鉄道駅利用者数 ・地域間路線の年間利用者数 ・地域内路線の年間利用者数	各事業者保有の乗降データにより毎年計測	740人/日 57,940人※1 22,344人	754人/日 59,025人 22,762人
②収支率	・地域間路線の収支率(路線バス) ・地域内路線の収支率(市営バス、スクールバス(混乗便)、市営巡航船)	事業者報告書、決算報告書等により毎年計測	44.7% 11.7%	45.5% 11.9%
③移動困難者の割合	・外出したいときに外出ができず困っている人の割合	市民アンケート調査により令和8年度計測	6.0%	5.0%以下
④交通結節点の機能整備	・交通結節点の整備及び機能強化	事業評価により令和8年度計測	0か所	5か所
⑤観光拠点への公共交通の乗入れ	・浦ノ内地区の観光施設への公共交通の乗り入れ	事業評価により令和8年度計測	0か所	1か所
⑥公共交通に係る市の財政負担額	・民間路線バスの運行維持補助金額 ・各交通事業特別会計への繰出金額	一般会計決算より毎年計測	31,841千円※2	40,290千円

※1：地域間路線の現況値についてはR1.10～R2.9末の実績であるため、目標値はR7.10～R8.9末の実績とする。

※2：令和5年度現況値

■評価指標の視点

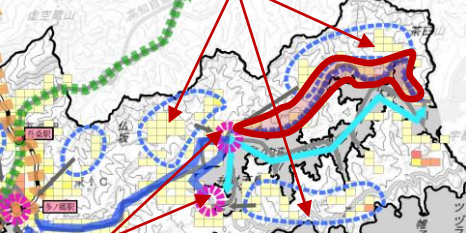
指標	視点
①公共交通利用者数	・事業展開による利便性向上および利用促進を見据え、人口減少下にあってもサービスを維持・向上できているかを評価する。 【目標値設定基準】現況値に過去5年間における人口減少率の平均(年間約2.0%)を加味し、利用促進事業による利用増加係数を1.15(15%増)と仮定し算出。
②収支率	・利用促進事業の展開に伴う収支の改善を図ることで、持続可能な公共交通体系の構築を評価する。 【目標値設定基準】公共交通利用者数の目標値の増加率1.018を活用し算出。
③移動困難者の割合	・利便性の高い交通体系の構築による、計画見直し年度時の市民アンケート調査における、「外出したいときに外出ができず困っている人」の割合を検証することで、公共交通の利便性を評価する。
④交通結節点の機能整備	・鉄道駅や公共施設等を結節点として整備し、地域公共交通の相互連携が円滑に接続されているかを評価する。
⑤観光拠点への公共交通の乗入れ	・浦ノ内地区の観光施設への接続について評価する。
⑥公共交通に係る市の財政負担額	・地域間路線及び地域内路線の運行維持(※車両更新費用除き)に係る市の財政負担額について、利用促進事業により平均の伸び率以下に増加を抑えられているかを評価する。 【目標値設定基準】令和5年度現況値に過去5年間における財政負担増加率の年平均1.108を加味し、利用促進事業による3年間の利用増加係数を1.075(7.5%増)と仮定し算出。

2. 実施事業

事業実施にあたっては、関係機関と協議・連携するとともに、十分なニーズ調査を行うこととする。地域公共交通確保維持改善事業を始めとした国や県等の各種補助制度を積極的に活用し、住民の生活交通手段を存続させていかなければならない。

事業 1	広域交通の利用促進					
	<<関連する評価指標>> ①公共交通利用者数					
事業概要	①利用ニーズを踏まえた利用環境の改善 ・多ノ郷駅の通学利用者の増加や駅利用者の高齢化に対応すべく、利用者の安全確保に向けた取組みや運行ダイヤの見直し、バリアフリー対応に向け、鉄道事業者への要望活動を行う。					
	②誘客促進に向けた取組 ・須崎駅は市内唯一の高速バス停でもあるため、二次交通との共通乗車券の販売や現状認知度が低い地域外の方へのPR強化や観光面と連携したおもてなしイベント等を実施し、利用客の増加につなげるための環境づくりを目指す。					
実施主体	③近隣の自治体及び運行事業者との連携 ・県都高知市への移動や住民の生活圏等を考慮した利便性の高い公共交通を目指し、近隣の自治体及びJRやとさでん交通(株)等の運行事業者と連携を図る。					
	鉄道事業者、須崎市					
実施工程 (年度)	具体内容	R4	R5	R6	R7	R8
	①利用ニーズを踏まえた利用環境の改善	検討・実施				
	②誘客促進に向けた取組	検討・実施				
	③近隣の自治体及び運行事業者との連携	検討・実施				

事業 2		地域間路線（路線バス）の維持					
		◀関連する評価指標▶ ①公共交通利用者数 ②収支率 ③移動困難者の割合					
事業概要	①バス路線の維持						
	・近隣市町への連絡及び市内の軸となる路線バスについては、地域間路線に位置付けるとともに、市民と来訪者の重要な移動手段として、引き続き路線の維持・拡充を図る。						
	■運行概要						
	須崎-高岡線		・市の中心部から北東にかけて土佐市と連絡する路線 ・とさでん交通（株）より移管された路線であり、引き続き利用者ニーズに対応したサービス水準の維持・確保を図る。				
	須崎-梶原線		・市の中心部から北西にかけて津野町及び梶原町と連絡する路線 ・利用者が年々減少しているが、利用者ニーズに対応したサービス水準の維持・確保を図るとともに、上分地区の自主組織とも協議を進めながら利用促進策を検討する。				
須崎-矢井賀線		・市の中心部から南西にかけて中土佐町と連絡する路線 ・他路線に比べて運行本数は少ないが、最も利用者の多い路線であるため、引き続き利用者ニーズに対応したサービス水準の維持・確保を図る。					
		②運行時刻の見直し					
		・現状、広域交通である鉄道との連絡ができておらず、路線バスを利用しづらい環境となっているため、鉄道事業者との協議をしながら、乗り継ぎのしやすさ等、広域的な移動を可能とする公共交通機関として、運行時刻の見直しを実施する。					
		③地域内路線再編に伴う路線の見直し					
		・市中心部への容易なアクセスを目的とした地域内路線の再編に伴い、路線バスが担う役割を明確化し新規路線との機能分担を図ることを目指し、路線の見直しを検討する。					
実施主体		バス事業者					
実施工程 （年度）	具体内容		R4	R5	R6	R7	R8
	①バス路線の維持		利用促進・路線維持				
	②運行時刻の見直し		協議・ニーズ把握	ダイヤ検証			
	③地域内路線再編に伴う路線の見直し		協議・検討				

事業 3	地域内路線の再編及び活用法の検討					
	<<関連する評価指標>> ①公共交通利用者数 ②収支率 ③移動困難者の割合					
事業概要	①バス路線の再編 ・須崎市営バスについては、利用実態や市民移動ニーズ等を考慮し、沿線の人口が少ない地域の区間については減便を検討する等、再編を図る。 ・スクールバス（混乗便）については、浦ノ内住民の移動手段として重要な路線であることから一般路線化を検討するが、通学・通園の移動手段の確保として、小中学校統合計画との整合を図り、通学者支援として、他地域同様にスクールバス及び通園バスの運行は継続していく。 ・浦ノ内南岸の路線がない等の課題があることから、周辺の公共施設や観光施設を活用し、市中心部までの連絡を確保する。 ②運行区間および時刻の見直し ・地域内路線の運行区間見直しとして、地域間路線（路線バス）と重複している区間の運行の廃止を検討し、乗継の利便性を高めることにより、市中心部へのアクセスを維持する。 ・地域間路線（路線バス）の運行時刻見直しに合わせて、公共交通利用による円滑な移動を実現するために地域内路線の時刻を見直す。 ・運行区間と時刻の見直しについては、関係各社と協議の上検討していく。 ③生活利便施設を周遊する循環バスの導入検討 ・地域内路線による市中心部への容易なアクセスを目的とし、主な商業施設や医療施設へ接続し、既存バス路線との機能分担を考慮したうえで、循環バスの導入を検討する。 ④交通系ICカードの導入検討 ・運賃支払いのわずらわしさを解消し、日常的に利用する方や来訪者の移動の際の利便性向上を図るため、ICカードの導入を検討する。  【須崎市営バス】 ・公共施設等を拠点として再編 ・利用者の少ない区間は、運行方法を検討 【スクールバス（混乗便）】 ・学校の機能は引き続き維持。 ・住民主体によるファースト・ラストワンマイル導入可能性の検討  【スクールバス（混乗便）】 ・公共施設や観光施設等を拠点として再編 ・実証運行等により再編検討（通学対応・曜日運行による移動手段等）					
実施主体	須崎市、バス事業者、地域住民					
実施工程 （年度）	具休内容	R4	R5	R6	R7	R8
	①バス路線の再編	協議・検証		路線見直し		
	②運行区間および時刻の見直し	協議・検証		実施		
	③生活利便施設を周遊する循環バスの導入検討	協議・検証・合意形成後実証運行				
	④交通系ICカードの導入検討	検討・実施				

事業 4	フィーダー交通（補完交通）の見直し・強化（その１） <<関連する評価指標>> ①公共交通利用者数 ②収支率 ③移動困難者の割合					
事業概要	①地域自主組織等による住民主体の移動手段の導入 ・一部の中山間地域では、超高齢社会を迎える中で、鉄道駅やバス停まで歩くことが困難な高齢者の増加が懸念されている。 ・地域自主組織等が運営主体となって高齢者の移動を支援する移動手段の導入を検討していく。 ・導入にあたっては、地域自主組織等との協議を重ねながら、望ましい運行形態について検討していく。 （本市における導入地区）【多ノ郷地域久通地区】住民主体による運行 ・久通地区から近隣のスーパーや病院までは約 10 km、車で 30 分程度かかり、日常生活には車が欠かせない地区である。 ・市営バス等の公共交通機関が運行していない久通地区では、市所有のワゴン車を貸与し、買い物や通院のために週に 3 回地元で運行している。 【運行日】月・水・金 【運行ルート】久通～須崎くろしお病院～高陵病院					
	②地域交通支援の取組手順の検討 ・地域主体による新たな公共交通システムの導入については、地域住民の意識の醸成と主体的な役割分担が重要であり、行政の支援内容や検討の手順についてわかりやすくとりまとめる。 ・また、全ての地域を一度に対応することは困難なため、優先的な地域をモデルとして取組み、次に展開できるよう導入のステップごとに『進め方・考え方』を定める。 ■新たな移動手段の導入を検討するための手順イメージ 地域が実施 話し合える体制づくり 【地域組織による協議】 現状認識・課題整理 既存ストックの活用 新たな交通システムの検討 社会実験 実験運行 事業者による本格運行 試行運行 本格運行 須崎市が支援					
	③あらゆる地域輸送資源の活用 ・山間部の集落や市内の公共交通が運行していない地域において、あったかふれあいセンター等の福祉分野等、あらゆる地域の輸送資源と連携し、近くのバス停や施設までの移動手段を確保することで、移動しやすい環境整備を推進する。					
実施主体	須崎市、地元関連団体					
実施工程 （年度）	具体内容	R4	R5	R6	R7	R8
	①地域自主組織等による住民主体の移動手段の導入	検討・実施				
	②地域交通支援の取組手順の検討	検討・実施				
	③あらゆる地域輸送資源の活用	検討・実施				

事業 4	フィーダー交通（補完交通）の見直し・強化（その2）				
	<<関連する評価指標>> ①公共交通利用者数 ③移動困難者の割合				

事業概要

④福祉タクシー事業の拡大										
・市では、高齢者や障がい者の方の外出支援と経済的負担の軽減のため、タクシーを利用した場合のタクシー料金の一部を助成しており、引き続き、事業の継続及び拡大を検討し、公共交通と福祉サービスの連携を図る。										
■支援内容										
高齢者を対象としたタクシーチケット補助事業										
事業内容	交通不便地区に居住する70歳以上で、自動車を運転していない方にタクシー費用の一部を助成する。 ○タクシーチケット 年間 24,000円(500円×48枚)									
対象者条件	・年度初日において満70歳に達している高齢者のうち、自ら自動車を運転していない者であって、以下の地域に居住する者。									
	<table><tr><th>地区名</th><th>行政区名</th></tr><tr><td>上分</td><td>上横川、樽、下依包、上依包</td></tr><tr><td>多ノ郷</td><td>堂ヶ奈路、轟、久通</td></tr><tr><td>吾桑</td><td>国上、国山、下組、上組、西生、竹ノ川</td></tr><tr><td>浦ノ内</td><td>切畑、馬路、戸波浦、鳴無、坂内、下中山、明德、今川内、浦場、福良、池ノ浦、須ノ浦</td></tr></table>	地区名	行政区名	上分	上横川、樽、下依包、上依包	多ノ郷	堂ヶ奈路、轟、久通	吾桑	国上、国山、下組、上組、西生、竹ノ川	浦ノ内
地区名	行政区名									
上分	上横川、樽、下依包、上依包									
多ノ郷	堂ヶ奈路、轟、久通									
吾桑	国上、国山、下組、上組、西生、竹ノ川									
浦ノ内	切畑、馬路、戸波浦、鳴無、坂内、下中山、明德、今川内、浦場、福良、池ノ浦、須ノ浦									
・居宅介護サービスを受けることができる者のうち、要介護4以上かつ日常生活自立度B2以上の方。										
予算額	令和2年度当初予算 5,160千円									
障がい者を対象としたタクシーチケット補助事業										
事業内容	重度障がい児・者が通院及び訪問等にタクシー又は自家用自動車を利用する場合、その費用の一部を助成する。 ○タクシーチケット 年間 24,000円(500円×48枚) ○給油券 年間 12,000円(1,000円×12枚)									
対象者条件	・療育手帳の障害程度がA(A1、A2)であるもの									
	・精神障害者保健福祉手帳の、障害等級が1級であるもの									
	・身体障害者手帳については、次のいずれかに該当する者									
	①視覚障害の級別が2級以上									
	②下肢又は体幹の障害の級別が3級以上									
	③障害等級1級もしくは2級かつ下肢または体幹の障害の級別が4級以上									
	④腎臓機能障害の級別が1級かつ現に人工透析を行っている者									
予算額	令和2年度当初予算 5,200千円									
⑤予約型乗合タクシーの運行見直し										
・多ノ郷北部地区の予約型乗合タクシーは、利用者が固定化されており、新規の利用者が伸びない状況にあるため、サービスの見直しや情報発信を継続する。										
・市の限られた財源の中で予約型乗合タクシーの効率的な運行を図る必要があるため、将来的に実現可能かを検証しながら、乗降場所の見直しや運行エリアの拡大など面的かつドアツードアに近い機能の拡充、改善の見通しがない場合の廃止を含め総合的に検討する。										

▲（導入地区）【多ノ郷地域】
定時・定路線型の予約型乗合タクシー

実施主体

須崎市

実施工程
(年度)

具体内容	R4	R5	R6	R7	R8
④福祉タクシー事業の拡大	検討・実施				
⑤予約型乗合タクシーの運行見直し	協議・ニーズ把握		実証運行・見直し検討		本格運行

事業 4	フィーダー交通（補完交通）の見直し・強化（その3）				
	<<関連する評価指標>> ③移動困難者の割合				

事業概要	⑥免許返納者への特典 ・高齢者の交通事故防止及び公共交通利用者拡大の施策の一つとして、運転に不安のある高齢者の公共交通利用への転換を図るために、自動車運転免許証の自主返納者に対して、公共交通利用に係わる優遇措置として、路線バスや一般タクシーの利用券等の配布を検討する。					
	⑦商業施設などとの連携サービスの導入 ・日常的な公共交通利用を促すため、商業施設などと連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符などを検討する（帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。					
実施主体	須崎市、地元関連事業者					
実施工程 （年度）	具体内容	R4	R5	R6	R7	R8
	⑥免許返納者への特典	検討・実施				
	⑦商業施設などとの連携サービスの導入	協議・検証		実施		

事業 5	交通結節点の機能整備				
	<<関連する評価指標>> ④交通結節点の機能整備				

事業概要	①交通結節点の整備					
	・市内バス路線の交通結節点として、公共施設等を検討し、待合環境の整備等を行い、公共交通の利便性向上や乗り換えによる負担感の軽減策を検討する。 ・医療施設や商業施設、観光施設等も結節点として検討し、循環バスの導入検討とも足並みをそろえながら、利用者ニーズに対応したサービスを検討する。					
	②市役所への乗り入れの検討					
	・市役所は警察署や消防署と隣接しており、日常的に利用者も多い場所であるものの、須崎市役所バス停は入口から 100m ほど坂を下ったところにあり、待合空間もなく不便な状況である。市民及び来訪者の利便性と安全性を確保・向上させるため、敷地内への乗り入れを検討する。					
実施主体	須崎市、バス事業者、関係行政機関					
実施工程 (年度)	具体内容	R4	R5	R6	R7	R8
	①交通結節点の整備	協議・検証	検討・実施			
	②市役所への乗り入れの検討	合意形成後実施				

事業 6	観光と連携した交通体系の構築				
	<<関連する評価指標>> ①公共交通利用者数 ②収支率 ⑤観光拠点への公共交通の乗入れ				

事業概要

①巡航船の活用法の検討

- ・市営巡航船は、浦ノ内湾の南岸と北岸を結ぶ航路で、主に浦ノ内地区の児童生徒の通学や地域住民の交通手段となっているが、通学利用の児童・生徒は、近年の少子化に伴う児童生徒数の減少により、定期利用者は年々減少している。
- ・現在の定期運航ではなく、予約に応じて運航する不定期運航への変更や、寄港地の集約や、寄港地を集落に近い場所に移動させる等の再編が必要である。
- ・生活交通としてではなく観光交通（遊覧船化）として運航する等、今後の浦ノ内地区におけるバスの再編に合わせて、巡航船の在り方を検討する。

▲市営巡航船

▲LOGOS PARK
(R4春オープン予定)

②観光資源と連携

- ・バーベキューやキャンプが楽しめる浦ノ内地区の新しい観光拠点として、「海のまちプロジェクト」と連動した「LOGOS PARK」の整備が進んでいる。
- ・来訪者が市内をスムーズに移動できるような環境整備に努めるとともに、公共交通と接続させることで、市中心部への誘客を図り、市全体の賑わいの創出を促す。
- ・観光資源と連携した公共交通として、新たな移動システム等を活用した観光二次交通の導入を検討する。

実施主体

須崎市、交通事業者、地元関連事業者、地域住民

実施工程 (年度)

具休内容	R4	R5	R6	R7	R8
①巡航船の活用法の検討	検討・ニーズ把握		協議	検討・実施	
②観光資源と連携	協議・ニーズ把握				実証運行



▲市営巡航船



▲LOGOS PARK
(R4春オープン予定)

事業 7	利用しやすく、利用したいと感じる環境の提供				
	<<関連する評価指標>> ①公共交通利用者数 ②収支率				

事業概要	①わかりやすい運行情報の発信					
	・路線バス、市営バス、市営巡航船は、運行状況等が確認できる GTFS データを導入しており、スマートフォンから簡単に検索可能である。他の公共交通との総合的連携も含めて掲載を継続する。 ・市営バスについては、バスの運行状況がリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムの導入もあわせて検討する。 ※GTFS データ・・・公共交通機関の時刻表や経路などの地理的情報を広く公開するための標準的なデータ形式で、データは誰もが自由に使用することが可能					
	【高知東部交通(株)の取組】バスロケーションシステム 東部交通バスロケ 更新 18時57分 GPS - + 切替 テスト運用中です リアルタイムで 運行情報が取得可能 L1T1:桟橋通五丁目 行き C1L1:安芸駅 行き (出典) 高知東部交通 (株) バスロケ					
	②総合公共交通マップの作成等、情報発信の一元化					
・市内全ての公共交通網の情報を一元的に提供している媒体はなく、公共交通を日常的な交通手段の選択肢としてもらうために、公共交通の路線や時刻表を一つにまとめた公共交通ガイドブックや専用サイトの作成を検討する。 ・また、バス停の位置や乗車方法、乗継の割引情報、運賃の支払い方法等、初めての人も不安にならないよう公共交通の利用促進につながるような情報発信の取組みを進める。 (現状の情報発信) 市内バス路線図・市営バスの GTFS データ 須崎市中心部のバス路線図 須崎市の公共交通機関の概要 路線図 時刻表 乗車方法 乗継割引 運賃 お問い合わせ 市営バスの GTFS データ 須崎市の公共交通機関の概要 路線図 時刻表 乗車方法 乗継割引 運賃 お問い合わせ (出典) 「https://tshimada291.sakura.ne.jp/transport/gtfs-viewer/test-vw/」より国土地理院地図を活用						
実施主体	須崎市、交通事業者					
実施工程	具体内容	R4	R5	R6	R7	R8
(年度)	①わかりやすい運行情報の発信	検討・実施				

	②総合公共交通マップの作成等、情報発信の一元化	検討・実施						
事業 8	モビリティ・マネジメントの取組							
	<<関連する評価指標>> ①公共交通利用者数 ②収支率							

事業概要	①公共交通を利用する機会の提供 ・バスに乗ったことがない方にバスを知ってもらう「きっかけづくり」として、市内公共交通における共通の1日乗車券の導入、無料デーを設定する等、モビリティ・マネジメント策を推進する。							
	(事例)【高知県高知市】路面電車・路線バス無料デー 							
	②おためし乗車の実施 ・高齢者や公共交通に乗り慣れていない市民に対し、公共交通を利用して安心かつ抵抗なく目的地に移動できるよう、公共交通に親しんでもらうためのイベント開催など、公共交通を大切にする心を育むことや、公共交通を利用する習慣を身につけることを目指した「おためし乗車」を実施する。							
実施主体	須崎市、交通事業者、地域住民							
実施工程 (年度)	具体内容	R4	R5	R6	R7	R8		
	①公共交通を利用する機会の提供	検討・実施						
	②おためし乗車の実施	検討・実施						

第9章 進捗評価と進行管理

1. 計画の実施及び進行管理の体制

市の財政負担に制約がある中で、誰もが移動しやすく、活力あるまちづくりの基盤となり、未来へつなぐ公共交通ネットワークを図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけではなく、市民自らが公共交通を「創り、守り、育てる」という意識を持って主体的に関っていくことが重要となる。

市民・来訪者の移動を確保する公共交通を、魅力ある、利用しやすいものとしていくために、地域住民、交通事業者、行政それぞれが抱える課題について共通認識を持ち、一体となって取り組んでいくことが必要不可欠である。

地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、次のような役割分担のもと、各事業に取り組むための体制づくりを進める。

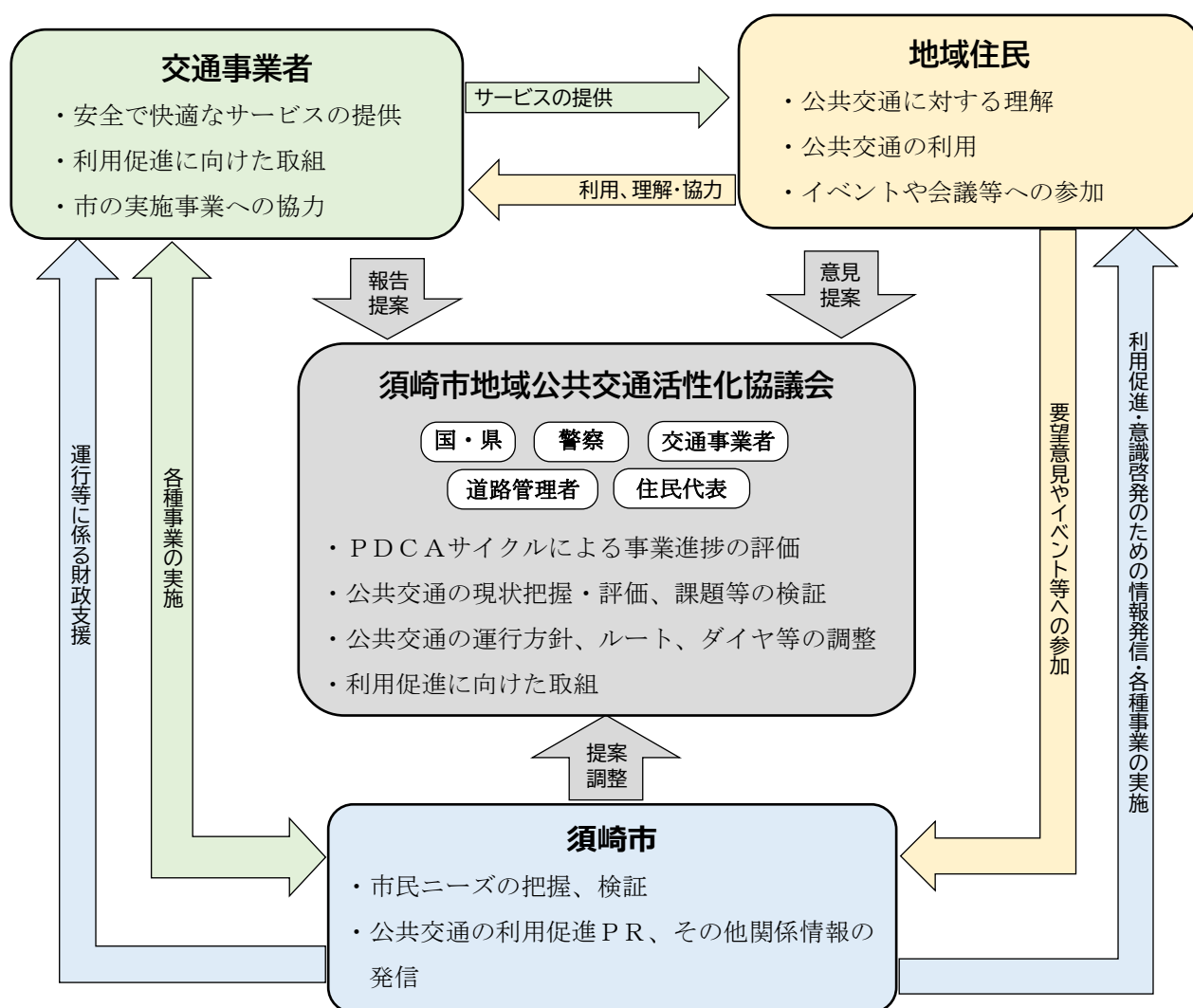


図 本計画推進のための地域住民・交通事業者・行政による協働・連携体制

2. PDCA サイクルによる推進

「須崎市地域公共交通計画」の推進にあたっては、地域の人口減少や自動運転をはじめとする技術革新等、公共交通を取り巻く環境の大きな変化を前提として、本計画に記載した事業等の評価・検証を綿密かつ継続的に行い、必要に応じて見直しを図る必要がある。

評価・検証については、「PDCA サイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況把握や事業の見直し・改善を行うこととする。

なお、PDCA サイクルの実施結果については「毎年実施する PDCA」と「計画の最終年度に実施する目標達成度に対する PDCA」を組み合わせる関係者全員で共有することとし、「須崎市地域公共交通活性化協議会」にて調整を図りながら、よりよい公共交通ネットワークの構築を目指していく。

●事業実施状況の評価（年に1回実施）

当該年度に実施した事業の評価を実施する。

●目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画に掲げる目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響されやすいため、利用状況やニーズ等を把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

表 PDCA サイクルの概要

項目		事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P	Plan/計画	各路線などの運行計画の策定 各種事業の検討	須崎市地域公共交通計画の策定
D	Do/実行	地域公共交通の運行 各種事業の実施	計画に掲げる各種事業の実施
C	Check/評価	運行・利用状況の評価 事業実施効果の評価	各種事業の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A	Action/改善	運行・サービスの見直し 各種事業の見直し	須崎市地域公共交通計画の見直しの検討

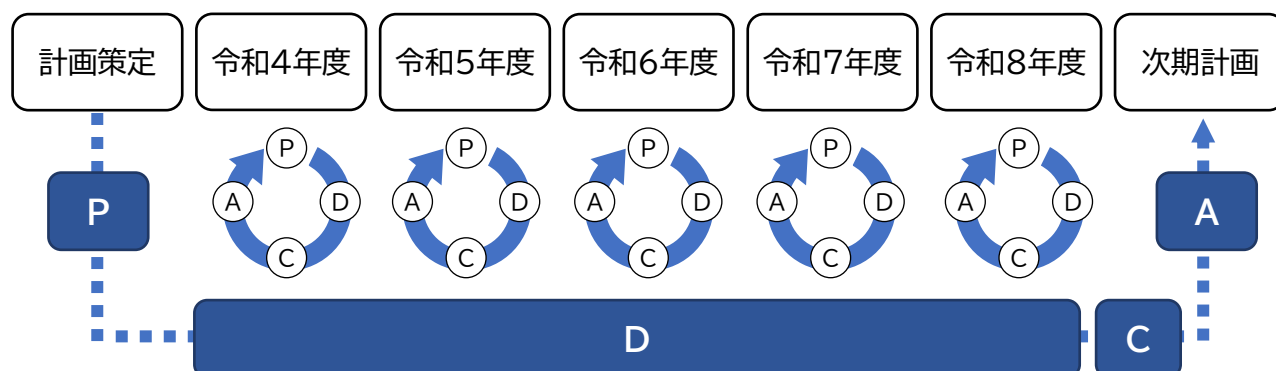


図 PDCA サイクルの概念

3. 評価方法及びスケジュール

計画最終年度においては、事業者から提供される年度ごとの利用実績や地域住民の公共交通に関する満足度・移動行動等についての市民アンケート調査等を踏まえ、計画全体及び公共交通体系の評価を実施し、施策の見直しや新たな施策を追加する等、次期計画に反映するものとする。

なお、事業による効果を評価するために、計画期間の中間年度に当たる令和6年度に計画全体及び公共交通体系の評価を行うものとする。

また、公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度行うものとする。

表 評価スケジュール

(年度)

	R4	R5	R6	R7	R8
①公共交通利用者数の把握	●	●	●	●	●
②市民アンケート調査			●		●
③公共交通利用者アンケート調査			●		●
④実施事業の評価	●	●	●	●	●
⑤本計画の評価			○		●
⑥公共交通体系の評価			○		●
⑦公共交通体系の見直し	○	○	○	○	●
⑧須崎市地域公共交通活性化協議会の開催	●	●	●	●	●

●実施 ○必要に応じて実施

付録 須崎市地域公共交通活性化協議会

須崎市では、令和3年度に活性化再生法に基づく法定協議会として「須崎市地域公共交通活性化協議会」を設置し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するため、「須崎市地域公共交通計画」の策定及び実施に関し、必要な協議を行っている。

表 令和3年度須崎市地域公共交通活性化協議会の開催

	開催日時	議題
第1回	令和3年6月24日(木) 15時30分～	・設立経過説明 ・副会長、監事の選任 ・令和3年度予算報告 ・令和3年度須崎市地域公共交通計画策定事業について
第2回	令和3年10月8日(金) 10時00分～	・市民アンケート調査について ・公共交通利用者調査について ・事業者アンケート調査について
第3回	令和3年12月16日(木) 14時00分～	・第2回協議会以降にいただいた意見について ・各調査の分析結果について ・課題及び方針について
第4回	令和4年2月17日(木) 14時00分～	・須崎市地域公共交通計画(案)について
第5回	令和4年3月14日(月) 書面開催	・パブリックコメントの結果について ・須崎市地域公共交通計画について

表 須崎市地域公共交通活性化協議会名簿

(令和4年3月現在)

法的根拠	所属・機関等	職名	氏名	協議会役職
法第6条第2項 第1号に基づく委員	企画政策課	課長	北川 幸一	会長
法第6条第2項 第2号に基づく委員	高陵交通(株)	代表取締役	戸田 政克	監査
	(有)さくら観光	代表取締役	大崎 賢一	
	須崎しんじょうハイヤー(株)	代表取締役	石見 圭一	
	(株)横浪交通		浦野 勝弘	
	建設課	課長	楠瀬 晃	
	住民代表		高橋 立一	
法第6条第2項 第3号に基づく委員	四国運輸局 高知運輸支局	主席運輸 企画専門官	出海 博史	監査
	高知県交通運輸政策課	課長	岡田 哲也	副会長
	高知県中山間地域対策課	課長	信吉 真奈美	
	須崎警察署交通課	課長	野口 哲也	
	学校教育課	課長	北川 洋子	
	子ども・子育て支援課	課長	松浦 すが	
	長寿介護課	課長	吉本 加津代	
	福祉事務所	所長	嶋崎 貴寿	
	企画政策課	課長補佐	濱崎 守央	
		係長	山崎 多恵子	
オブザーバー	高陵交通(株)	本社営業所長	宇賀 幹	



発行日

須崎市地域公共交通計画

令和4年3月

発行

須崎市地域公共交通活性化協議会

編集

須崎市 企画政策課