

## 中山間地域において持続可能な公共交通計画の立案

(株)オリエンタルコンサルタンツ 正会員 ○富安浩 いの町企画課 非会員 山崎豊久  
 (株)オリエンタルコンサルタンツ 非会員 宮本直樹 いの町企画課 非会員 岡村寛水

## １．はじめに

いの町は、高知県の中央部に位置し、東は県都高知市に、北は愛媛県に接している。町域は、南北に長く、平地と丘陵地が広がる東南部を除くとほぼ全域が山地である。中山間地域では高齢化率が約 50%であり非常に高い。公共交通は、町東南部を JR 土讃線、路面電車、路線バスが運行しているが、中部以北の中山間地域は廃止代替バスが運行するのみとなっている。公共交通利用者は減少が続いており、人口減少が顕著な中山間地域の公共交通は、継続運行が困難な状況にある。このような状況の中、地域の公共交通を守り、育てる意識の向上に努め、新たな公共交通体系を構築していくため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「いの町地域公共交通総合連携計画」を策定した。

本稿は、中山間地域における持続可能な公共交通確保に向けた計画の一事例として紹介するものである。

## ２．公共交通利用の現状

いの町民の移動実態、公共交通サービスに関するニーズを把握し、地域の実情にあった計画を立案するため、町民アンケート調査、中山間地域での自治会長等の地域代表者へのヒアリング調査、路線バス等の利用者アンケート調査（バスに乗り込み、利用者へのヒアリング調査）などを行った。住民アンケートは中山間地域全世帯に配布し、約 6 割もの回答を得ており、関心の高さがうかがえる。このように、町民の意向を多く把握し、計画に反映させたことが本計画の特徴のひとつである。

町民の移動の現状は、目的別の外出頻度は、買物、通院で外出する人が多く、行き先については、いの町の市街地や高知市が多い。交通手段は、各目的とも自動車利用が 80%以上となっており、自動車に依存した移動となっているが、通院目的のみ自動車利用が 68%と他の目的に比べ少なく、バス利用が 22%と比較的多い。

自動車利用者 84%が、自分自身で自動車を運転しているが、そのうちの 14%の人が、5 年以内に自動車利用が困難になると回答しており、将来の潜在的なバス利用者は多い。また、現在のバス利用者のうち、バスの運行がなくなった場合、約 4 割の人が移動に支障をきたすことになり、継続的なバス運行が必要となっている。

バスサービスの改善要望は、「運行本数の増加」、「フリー乗降制の導入」、「運賃を安くする」が多く、利便性の高いバス運行が求められている。

## ３．公共交通の重点施策

多くの町民意見を反映した施策メニューを立案した。メニューを一覧で示すとともに、重点的に取り組む施策について、紹介する。

表－１ 地域公共交通総合連携計画の施策メニュー

| 基本方針               | 区分              | 施策                | 導入場所                                                      |
|--------------------|-----------------|-------------------|-----------------------------------------------------------|
| 持続可能な交通システムの確立     | 交通体系の再構築        | １．幹線・支線体系への再編     | 全域                                                        |
|                    |                 | ２．西条市等町外へのバス運行    | 道の駅「木の香」～西条市など                                            |
|                    |                 | ３．有償ボランティア輸送      | 中山間地域                                                     |
|                    |                 | ４．スクールバスの一般混乗     | 吾北地区                                                      |
|                    | 結節機能の強化         | ５．結節点の整備          | J R伊野駅、伊野駅前電停<br>道の駅「土佐和紙工芸村」「633 美の里」「木の香」、水辺の駅「あいの里仁淀川」 |
|                    | 車両の改善           | ６．バス車両の小型化        | 支線                                                        |
|                    |                 | ７．バス車両のバリアフリー化    | 幹線                                                        |
| 利用しやすい交通システムの確立    | 運行改善            | ８．ダイヤ調整           | J R伊野駅、道の駅「633 美の里」「木の香」                                  |
|                    |                 | ９．バス停位置の調整        | 駅、道の駅、病院、商業施設                                             |
|                    |                 | 10.. フリー乗降性の導入    | 支線                                                        |
|                    |                 | 11. 主要バス停の環境整備    | J R伊野駅、日比原、土居、長沢 等                                        |
|                    | 停留施設の改善         | 12. 運賃体系の多様化      | 全域                                                        |
|                    | 運賃施策            | 13. 住民による年間バスの買取り | 支線                                                        |
|                    |                 | 14. バスマップの配布      | 全域                                                        |
|                    | バス利用者に向けた総合的取組み | 15. イベントとの連携      | 全域                                                        |
|                    |                 | 16. 商業施設との連携      | 全域                                                        |
| 公共交通を育てる仕組み・仕組みづくり | 支援制度            | 17. サポーター制度の導入    | 全域                                                        |

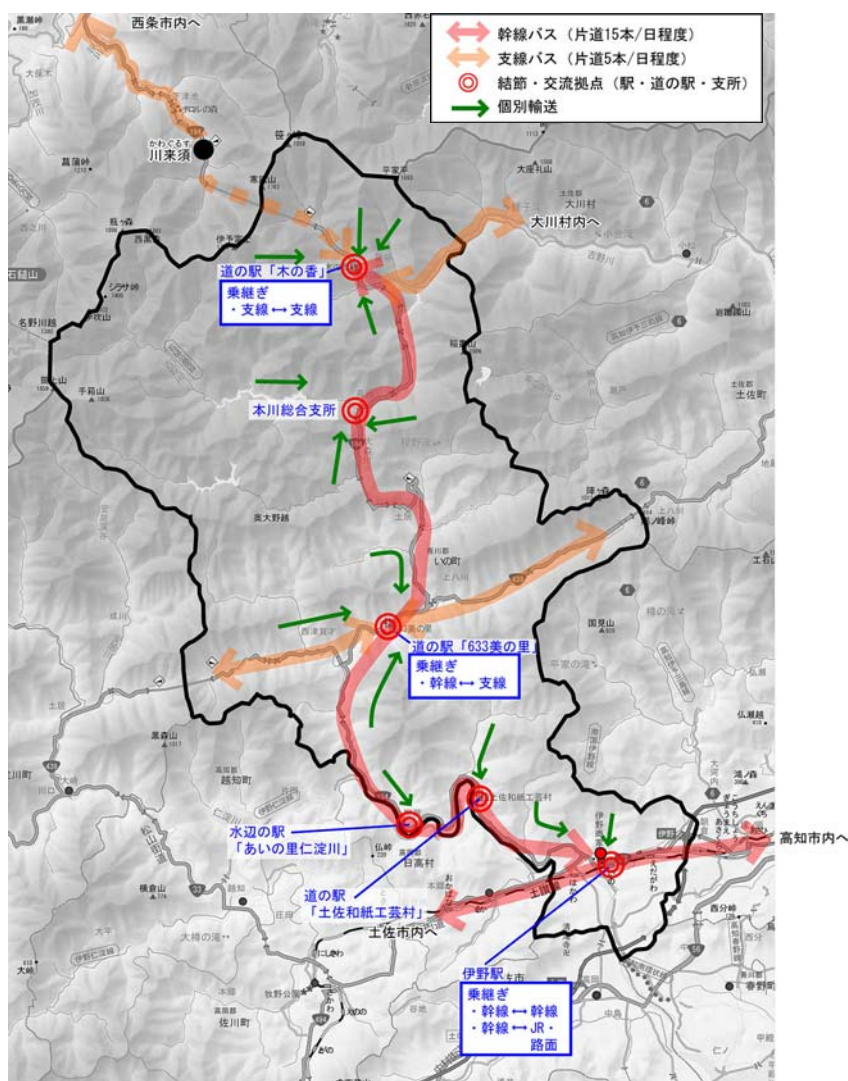
### (1)バス路線の幹線・支線体系への再編

バスに関しては、運行本数の増加に対する要望が 46%と多いものの、現状ではすべての路線が伊野駅から放射状に運行しているため、需要に応じた運行本数設定が困難である。また、中山間地域からのバスも高知市中心部まで直通で運行しているが、長距離で運行効率が悪い。

そこで、幹線・支線の区分による需要に応じた弾力的運行を行うこととし、結節・交流拠点（駅・道の駅・水辺の駅）における地域交流も促進できる。

また、道の駅は中山間地域における地域交流の場としての可能性を有していることから、交通結節点としての機能強化に加えて、地域の交流拠点としての機能強化も行うこととした。

さらに、本川地区から西条市など、町外への移動ニーズがあるが、西条市方面からのせとうちバスと長沢方面からの嶺北観光自動車が寒風山トンネルの両側入口前で終点となっている。地域間交流を支援するため、連続したサービスの確保を行う。



図ー1 バス路線の幹線・支線体系への再編

### (2)有償ボランティア輸送

中山間地域にはバス利用不便地域が広がっている。移動手段の 84%は自動車であるが、14%の人が 5 年以内に自動車の運転が困難になると予想している。自動車を運転できない高齢者等では、タクシーを利用する人もいるが、費用面での負担が大きい。そのような中、バス停から離れた住民の移動手段の確保、需要に応じた交通サービス、運行経費の削減による持続可能な交通サービス確保のため、有償ボランティア輸送の導入を図る。

## 4. おわりに

本計画においては、町民の公共交通利用状況やニーズを踏まえ、公共交通の利用促進に向けた施策を立案した。多くの町民からの意見を把握し、また、幹線・支線体系への効率的な運行計画や結節点となる道の駅での人々の交流の場として、公共交通のみならず、まちづくりの視点からも中山間地域の活性化に向けた計画が策定できた。また、各施策の実現に向けて、行政や交通事業者だけでなく、住民の協力や積極的な参加が必要であり、地域代表者ヒアリング調査に協力頂いた方やバーチャル本川村等の地域組織等が地域公共交通運営のためのリーダーとなることが期待される。

バス路線の幹線・支線体系への再編や有償ボランティア輸送等の施策については、事業者との調整に時間がかかり、具体的な事業計画となっていない。平成 22 年度に具体的な検討や事業者との調整を行い、平成 23 年度から事業実施を行う予定である。