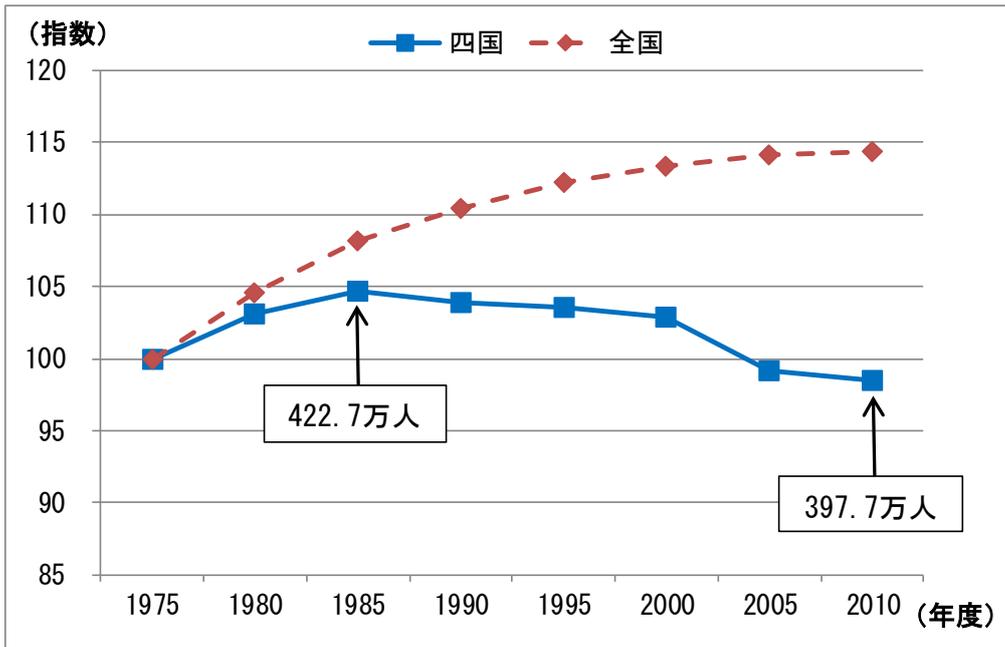


高齢者等の交通手段の確保対策に関する実態調査

〈参考資料〉

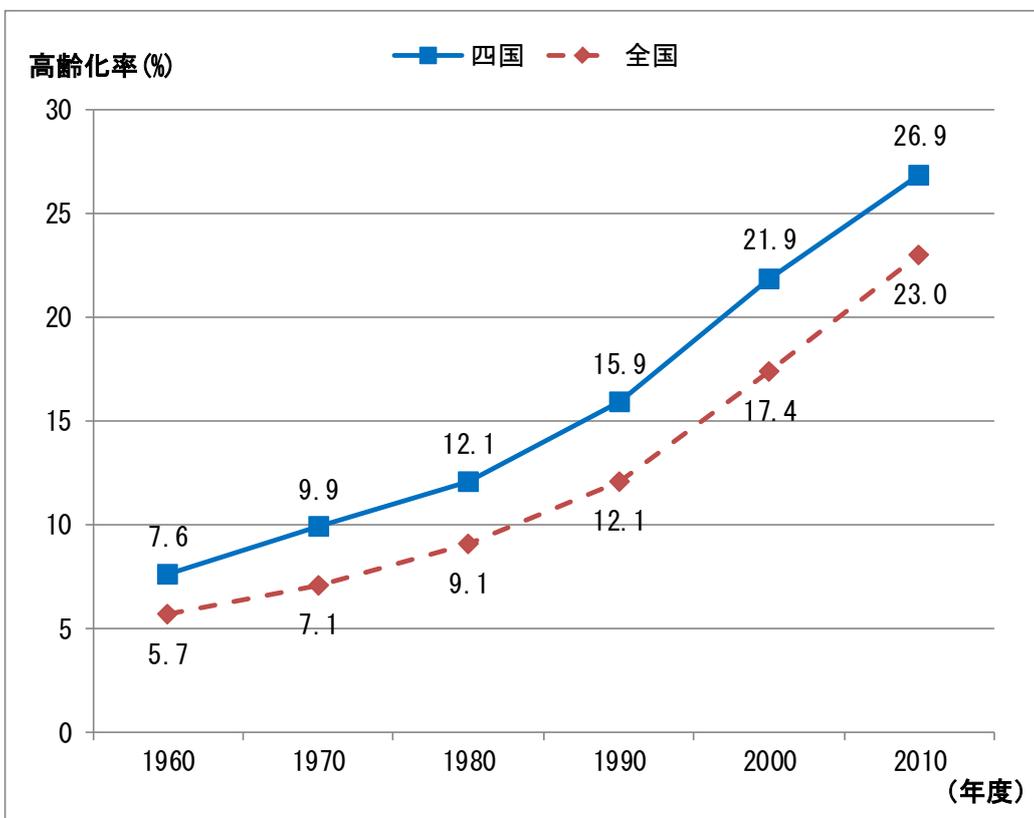
資料 1	1975（昭和 50）年度を 100 とした場合の四国の人口推移	1
資料 2	四国における高齢化率の推移	1
資料 3	四国における乗合バスの輸送人員の推移	2
資料 4	路線バスの新規キロ・廃止キロの推移（平成 21 年度～25 年度）	2
資料 5	道路運送法の事業区分とコミュニティバスの範囲	3
資料 6	コミュニティバス・乗合タクシーと自家用有償旅客運送事業	4
資料 7	コミュニティバス等の運行状況と地域公共交通に係る制度の概要	5
資料 8	地域公共交通に関する全国的な現況調査業務報告書による公共交通空白地の分析 結果（「第 3 章 公共交通空白地の分析」の抜粋）	6
資料 9	高知県吾川郡いの町本川地区の概況	8
資料 10	いの町における西条市への交通手段確保に向けた検討状況	9
資料 11	安田町及び馬路村における新たな交通手段確保に向けた検討状況等	11

資料1 1975（昭和50）年度を100とした場合の四国の人口推移



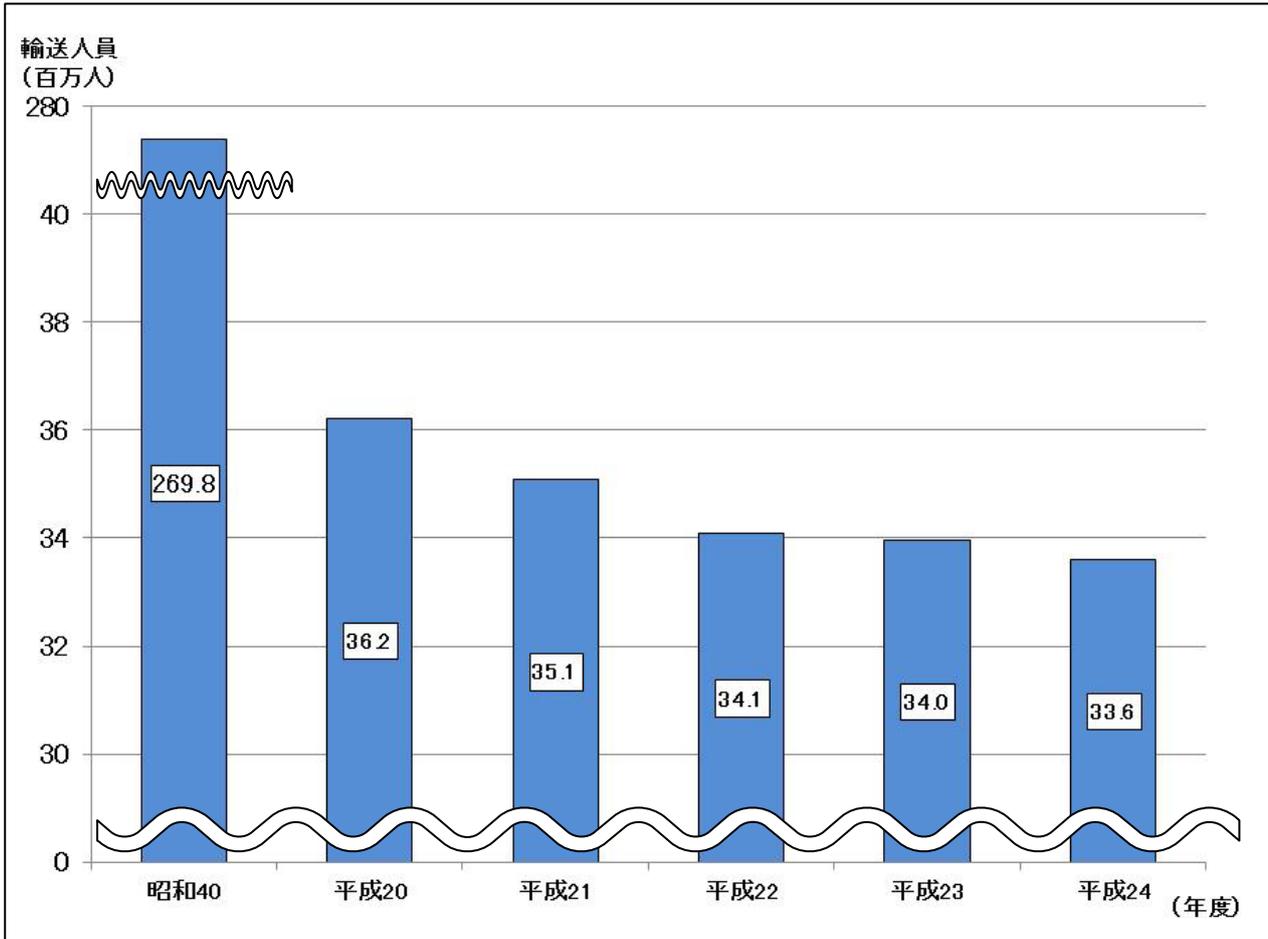
(注) 国勢調査による。

資料2 四国における高齢化率の推移



(注) 国勢調査による。

資料3 四国における乗合バスの輸送人員の推移



(注) 四国運輸局業務要覧 (平成 25 年度四国運輸局) による。

資料4 路線バスの新規キロ・廃止キロの推移 (平成 21 年度～25 年度)

(単位 : km)

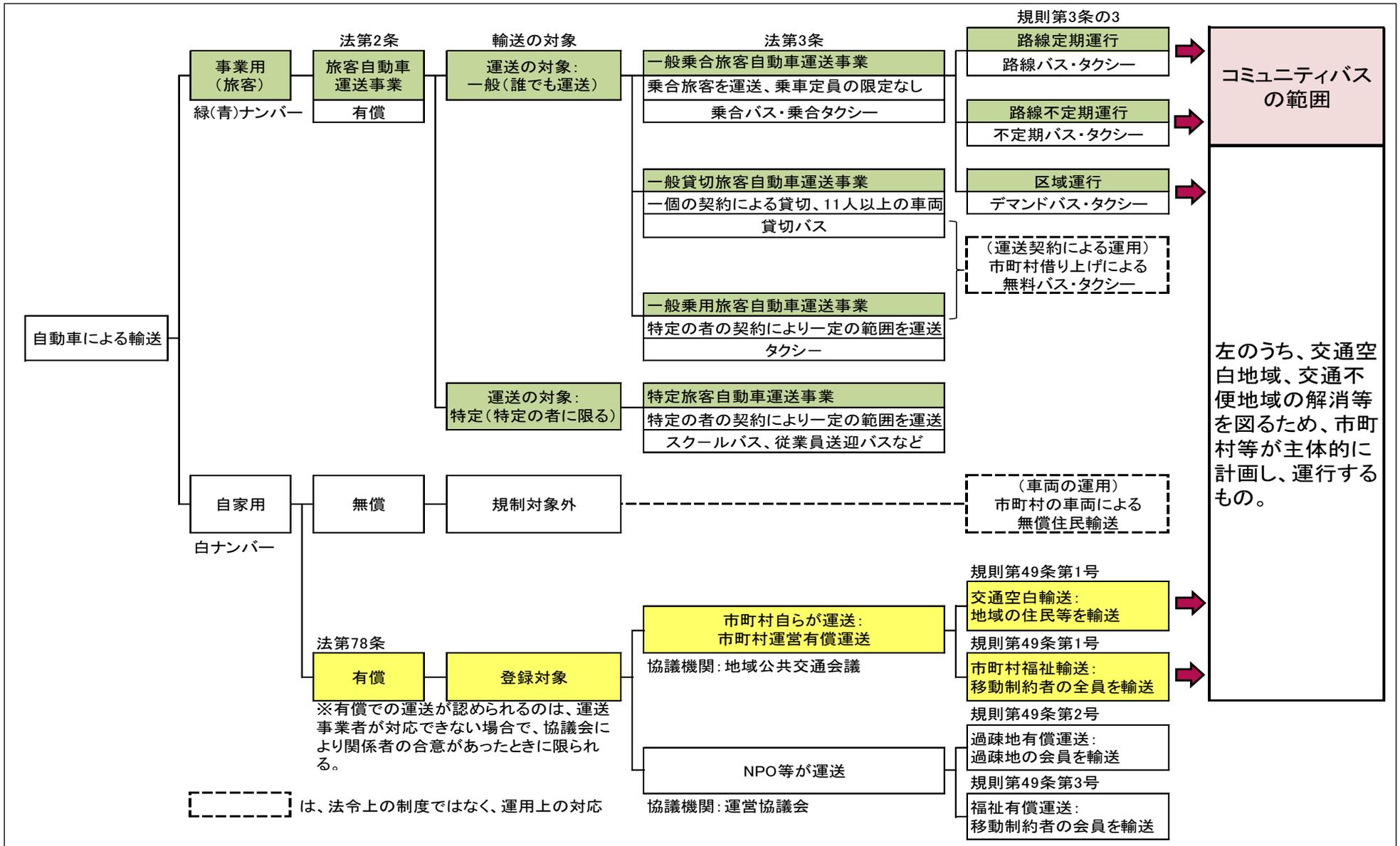
区分	平成 21 年度	22	23	24	25	計	
徳島	新規キロ	23.1	15.4	33.4	69.6	13.0	154.5
	廃止キロ	69.8	2.9	62.9	135.1	28.1	298.8
	差引	▼ 46.7	△12.5	▼29.5	▼65.5	▼15.1	▼144.3
香川	新規キロ	4.0	63.5	27.5	22.6	52.4	170.0
	廃止キロ	4.3	31.7	3.6	0.3	5.7	45.6
	差引	▼ 0.3	△31.8	△23.9	△22.3	△46.7	△124.4
愛媛	新規キロ	19.6	32.2	11.0	6.1	5.1	74.0
	廃止キロ	90.3	3.7	52.2	2.2	3.5	151.9
	差引	▼ 70.7	△28.5	▼41.2	△ 3.9	△ 1.6	▼ 77.9
高知	新規キロ	2.4	20.4	53.8	40.8	20.1	137.5
	廃止キロ	0	20.8	3.2	15.2	11.3	50.5
	差引	△ 2.4	▼ 0.4	△50.6	△25.6	△ 8.8	△ 87.0
四国全体 (計)	新規キロ	49.1	131.5	125.7	139.1	90.6	536.0
	廃止キロ	164.4	59.1	121.9	152.8	48.6	546.8
	差引	▼115.3	△72.4	△ 3.8	▼13.7	△42.0	▼ 10.8

(注) 1 四国運輸局の資料による。

2 四国における平成 21 年度～25 年度の乗合バス路線の新設及び廃止状況を見ると、この間、バス路線の廃止が相次ぎ、廃止キロ延長が 546.8 km に上っている一方で、バス路線が廃止された後に、市町村がコミュニティバス、乗合タクシー等の導入を進めていることから、新設キロ延長も 536.0 km となっている。

3 表中の「△」は新規キロと廃止キロとの差引がプラスを、「▼」はマイナスを示す。

資料5 道路運送法の事業区分とコミュニティバスの範囲



(注) 国土交通省の資料に基づき四国行政評価支局が作成した。

コミュニティバス・乗合タクシーと自家用有償旅客運送

バス・タクシーによるサービスが提供されない地域において、自家用有償旅客運送の利用が拡大している。



一定の交通需要があり、民間事業者によるサービスが提供されている



交通空白地域

緑ナンバー

路線バス



小島オリーブバス
バス事業者・タクシー事業者が高密度の輸送サービスを実施

コミュニティバス



坂出市循環バス
地方自治体が自ら又はバス事業者へ運行を委託して、住民等を輸送

乗合タクシー



坂出市デマンドタクシー
大型バスまでは必要としない人口規模の地域で、タクシー車両によって住民等を輸送

白ナンバー

住民のための自家用有償旅客輸送
(①市町村運営有償運送(交通空白)、②過疎地有償運送)



交通空白地域において、住民の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送

身体障害者のための自家用有償旅客運送
(③市町村運営有償運送(福祉)、④福祉有償運送)



福祉タクシー等による輸送サービスが提供されていない地域において、身体障がい者等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で運転。

(注) 国土交通省の資料に基づき四国行政評価支局が作成した。

資料7 コミュニティバス等の運行状況と地域公共交通に係る制度の概要

コミュニティバス等の運行状況(平成26年6月末現在)						
区 分		徳島(24)	香川(17)	愛媛(20)	高知(34)	計(95)
コミュニティバス ※	市町村数	12	12	14	25	63
	事例数	17	29	21	46	113
乗合タクシー	市町村数	1	4	7	8	20
	事例数	1	6	7	11	25
自家用有償旅客運送	市町村数	10	9	14	15	48
	事例数	15	10	19	22	66

無償住民輸送バス等の運行状況(平成26年6月末現在)						
区 分		徳島(24)	香川(17)	愛媛(20)	高知(24)	計(95)
無償住民輸送バス	市町村数	0	1	3	4	8
	事例数	0	1	3	4	8
福祉バス	市町村数	0	3	8	2	13
	事例数	0	5	8	2	15
スクールバスを活用した住民輸送	市町村数	0	0	3	11	14
	事例数	0	0	3	11	14

※ 四国行政評価支局、徳島行政評価事務所、愛媛行政評価事務所及び高知行政評価事務所の調査結果による。本表のコミュニティバスには、乗合タクシーを含めてカウントしている。

地域公共交通の広域連携に関する制度

- **広域連携に関する国の役割(基本方針)**
財政支援や人材育成のほか、県と連携しつつ、必要な情報、データ、ノウハウ等を収集、蓄積及び提供
- **広域連携に関する県の役割(基本方針)**
国と連携しつつ、各市町村の区域を越えた広域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生を推進するための検討、合意形成及び合意に基づく取組
必要な財政的支援、情報提供、助言
- **定住自立圏構想**
総務省の「定住自立圏構想推進要綱」に基づき、中心市と周辺市町村が、自らの意思で1対1の協定を締結し、お互いに連携・協力して圏域全体の活性化を図る取組
「地域公共交通」に係る協定を締結している例あり。

コミュニティバス・自家用有償旅客運送の運行に関する制度

- **地域公共交通会議(施行規則第9条の3)**
市町村、運送事業者、住民、運輸支局等で構成。市町村が行うコミュニティバスの態様や運賃・料金、市町村運営有償運送の必要性等を協議
- **運営協議会(施行規則第51条の8)**
市町村、運送事業者、住民、運輸支局等で構成。NPO等が行う過疎地・福祉有償運送の必要性を協議
- **自家用有償旅客運送の登録の有効期間**
通常は2年、重大事故等がない場合は3年。運送を継続する場合は、更新が必要
- **ローカルルール**
運営協議会が自家用有償旅客運送の運行に関して定めた、法令・通達に定められていない独自の基準。過度の制限を防ぐため運輸局・運輸支局が毎年検証を実施

旅客の安全・利便確保に関する制度

- **事故及び苦情処理の記録**
事故が発生した場合は、原因、再発防止策等の記録、3年間の保存義務あり。
苦情を受け付けた場合は、内容、改善措置等の記録、1年間の保存義務あり。
- **運行管理等**
運転者に対する対面での点呼、乗務記録の作成、乗務員台帳の作成義務あり。
事業用自動車及び11人以上の自家用自動車は3か月ごとの定期点検整備が必要
- **自家用有償旅客運送に関する表示等**
自動車の両側面に「有償運送車両」、登録番号などの表示が必要
自家用有償旅客運送の場合は、運送者名又は運転者証の車内掲示などが必要

資料 8 地域公共交通に関する全国的な現況調査業務報告書による公共交通空白地の分析結果
 (「第 3 章 公共交通空白地の分析」の抜粋)

(分析の考え方)

本章では公共交通空白地の分析を行う。分析方法に関しては、平成 23 年度に社団法人日本バス協会が実施した「バスネットワークの実態分析調査」(以下、「過年度調査」という。)の手法を参考にした。

公共交通空白地の抽出は、国勢調査地域メッシュ(500m)のうち、人口が一人以上のメッシュ(以下、居住地メッシュという。)を対象とした。居住地メッシュの中心が、鉄道駅、バス停からの一定距離圏に含まれない、かつ、区域運行エリアに含まれない場合、当該メッシュを「公共交通空白地」として抽出した。

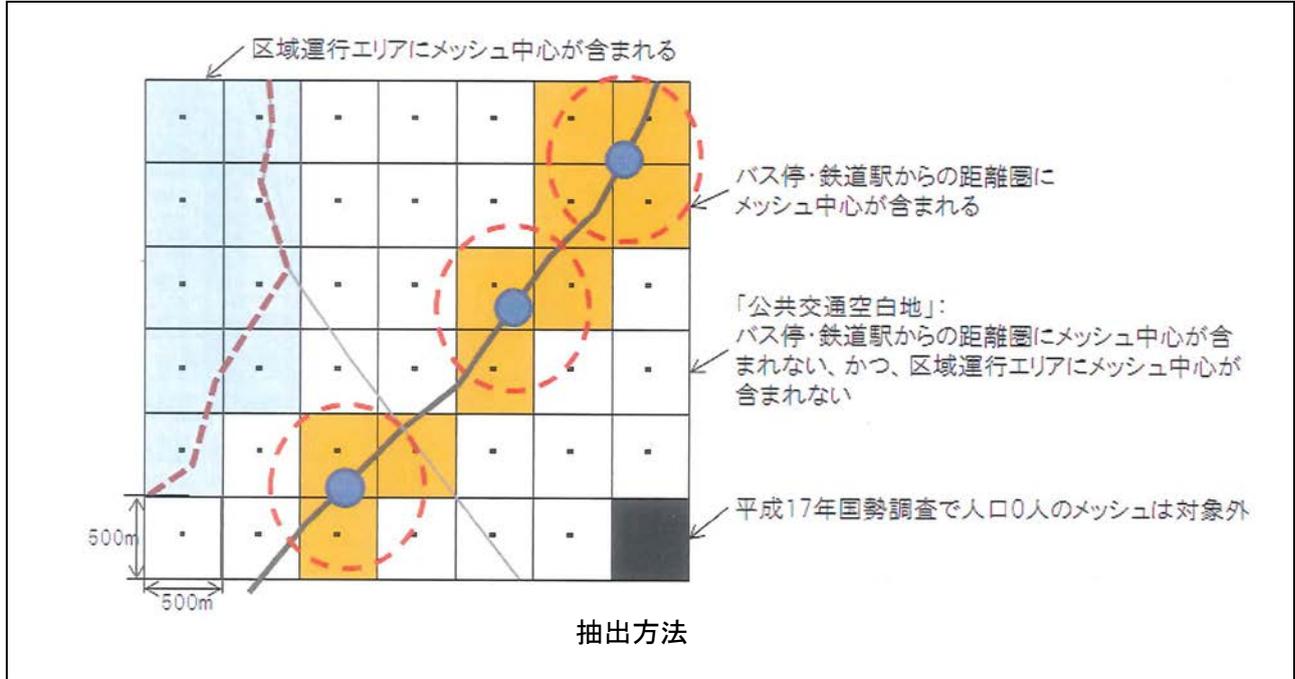


表 1 距離圏の設定および考え方

区分	距離圏設定	距離圏の設定および考え方	備考
条件 1	バス 1 km 鉄道 1 km	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通確保維持改善事業の交付要綱の記載例を参考 福岡市「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」における交通空白地の定義に基づく 	
条件 2	バス 500m 鉄道 1 km	<ul style="list-style-type: none"> 福岡市の条例による交通不便地域の定義 天候良好時に自家用車利用者の 50%以上が不満を感じる距離が郡部で 488m (出典：道路経済研究センター) 	
条件 3	バス 300m 鉄道 500m	<ul style="list-style-type: none"> バスおよび鉄道の後背圏人口の算出時に多く用いられる定義 90%の人が抵抗なく歩くことができる距離 300m (出典：バスサービスハンドブック (土木学会)) 天候良好時に自家用車利用者の 50%以上が不満を感じる距離が郡部で 488m (出典：道路経済研究センター) 	
条件 4	バス 600m 鉄道 1 km	<ul style="list-style-type: none"> 条件 3 の定義の 2 倍 交通の諸問題に関する検討会などにおいて、公表している交通空白地域の定義 (36, 433 km²、九州島 (36, 749 km²) に匹敵) 	条件 4 を当局的参考データとして使用

表 2 使用データ一覧

項目	使用データ	出典
人口	国勢調査地域メッシュ (500m)	国勢調査 (平成 17 年)
鉄道	鉄道駅データ	高度数値情報 (平成 21 年 3 月)
バス※	バス停データ	昭文社及び国土交通省 (平成 23 年 3 月)
	区域運行エリアデータ	国土交通省 (平成 23 年 3 月)

※鉄道データは、国土数値情報に、平成 23 年 3 月までに開業した鉄道駅の情報を追加した。

※バス停データに関しては、路線バス、コミュニティバスを対象とした。コミュニティバスのバス停データ及び区域運行エリアデータは、地方運輸局が実施した調査結果を使用した (平成 23 年 3 月時点の状況)。

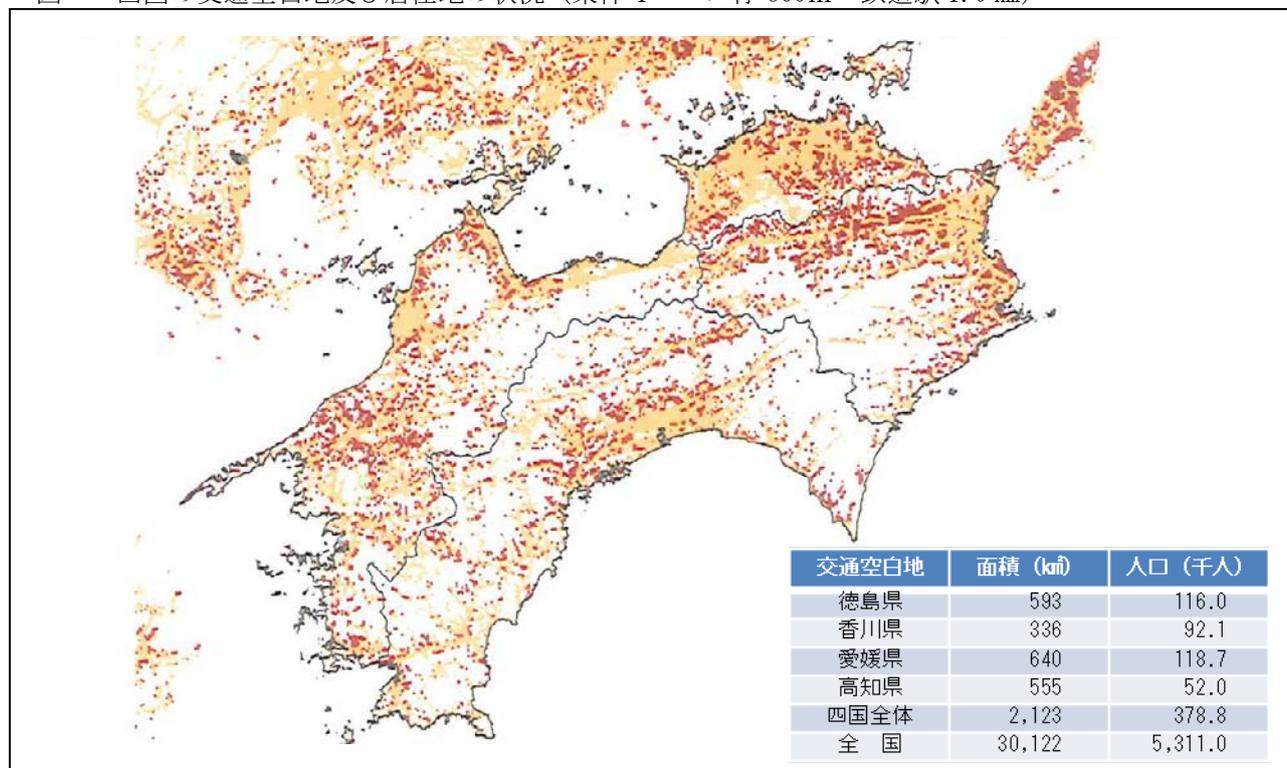
表3 公共交通空白地抽出結果

区分		空白メッシュ数		空白地人口		備考
		mesh	% (※1)	mesh	% (※2)	
条件1	バス1km 鉄道1km	68,336	14.2	2,362	1.8	
条件2	バス500m 鉄道1km	145,907	30.3	7,351	5.8	
条件3	バス300m 鉄道500m	251,927	52.2	26,510	20.7	
条件4	バス600m 鉄道1km	120,489	25.0	5,311	4.2	条件4を当局 の参考データ として使用

※1 居住地メッシュの総数 (482,174 mesh) に占める割合

※2 総人口に占める割合

図 四国の交通空白地及び居住地の状況 (条件4「バス停600m・鉄道駅1.0km」)



凡例 ■ 交通空白地、■ 居住地

(注) 地域公共交通に関する全国的な現況調査業務報告書 (平成24年3月国土交通省総合政策局) による。

地理的状況	いの町最北部に位置する本川地区は、愛媛県西条市と隣接する過疎地域であり、町内を南北に走る国道194号によりいの町中心部が西条市中心部と結ばれている。また、本川地区から自家用車で移動する場合、いの町中心部の伊野地区までが約1時間であるのに対し、西条市中心部までは約30分という位置関係にある。
人口 H26.3.31現在	533人（うち高齢者数272人） 高齢化率：51%
買物、通院等日常生活に関する移動範囲	<p>本川地区では最低限の買い物や治療は可能であるが、住民の買物、通院等の日常生活の拠点は、伊野地区より短時間で行くことができ、病院、スーパー等の買物施設共に数の多い愛媛県西条市となっている。</p> <p>なお、西条市方面への移動は、バス路線が接続していないため、自家用車での移動が主となっており、自家用車が運転又は利用できない者は、西条市のタクシーを利用してしている状況にある。</p> <p>○ 買物 本川地区中心部にJA販売所が1店あるほか、移動スーパー（サンプラザ）が週2回訪れているが、いずれも品数は限られている。</p> <p>○ 医療 本川地区中心部に診療所が1か所あるが、診療は内科（風邪、軽度のキズの治療程度）のみであり、また、他地区への出張診療が週2日あるため（月、水）、診療所での診察は週2日となっている（火、金）。</p> <p>地区外へ通院する場合、町内であれば、中心部の伊野地区にある仁淀病院（JR伊野駅付近）が最寄りの病院となるが、本川地区では、短時間で行くことができる西条市内の病院を利用する者が多い。</p>
地区内の公共交通手段	<p>① 路線バス いの町方面からのバスと西条市方面からのバスが国道194号の寒風山トンネルの両側入口の手前で終点となっており、両市町間のバス路線が接続されていない（両終点間の距離：8.5km）。</p> <p>○ いの町側 ・宍北観光自動車が運行 ・国道194号の寒風山トンネル、いの町側の入口手前のバス停（桑瀬）が終点 ・終点（桑瀬）までは、前日予約のデマンド便及び定期便がそれぞれ1日1便運行</p> <p>○ 西条市側 ・瀬戸内運輸が運行 ・国道194号の寒風山トンネル、西条市側の入口手前のバス停（川来須）が終点 ・終点（川来須）までは、定期便が1日1便運行</p> <p>② 過疎地有償運送 ・実施主体：いの町社会福祉協議会 ・開始時期：平成23年4月 ・実施地区：本川地区</p> <p>③ タクシー ・いの町側：本川地区にタクシー業者なし ・西条市側：タクシー業者あり</p>

（注）高知行政評価事務所の調査結果による。

1 いの町地域公共交通総合連携計画（平成平成 22 年 3 月）による検討状況

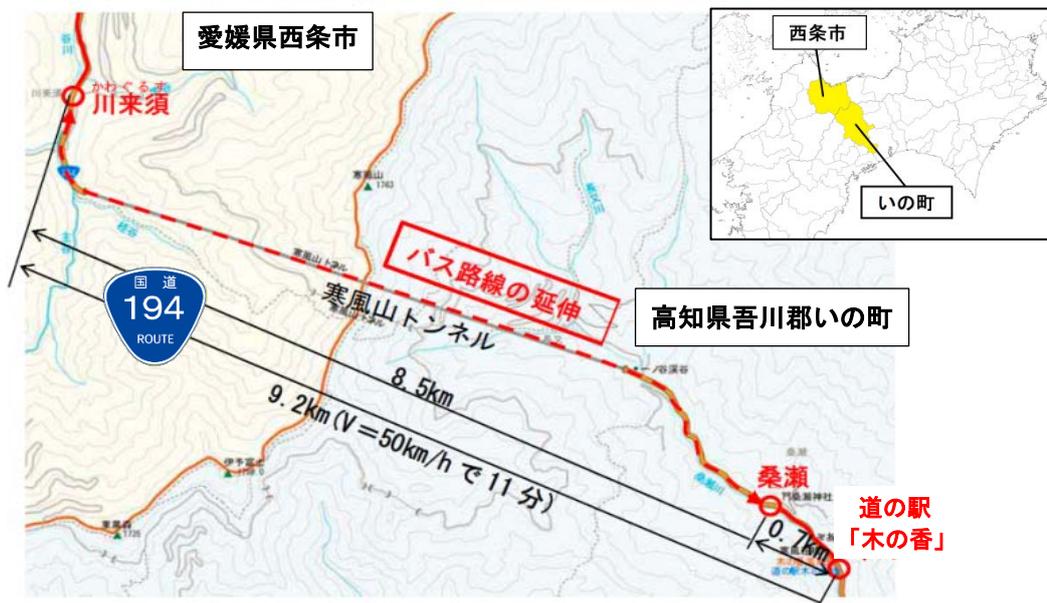
いの町では、新たな公共交通体系を構築していくため、平成 22 年 3 月に、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（平成 21 年度分）を活用して、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「活性化・再生法」という。）第 5 条に基づく地域公共交通総合連携計画を策定している。

本連携計画の施策メニューの中には、交通体系の再構築に関する施策として、いの町本川地区と県境を挟んで隣接する愛媛県西条市との連携が掲げられている。

いの町が実施した町民移動調査結果によると、本川地区では、買物目的の移動先として西条市が 42%と最も多いなど、西条市への移動ニーズが高いが、いの町方面の(有)嶺北観光自動車による路線バスと、西条市方面からの瀬戸内運輸(株)による路線バスが、両市町を結ぶ国道 194 号の寒風山トンネルの両側入口の手前で終点となっているなど、公共交通機関を利用している交通弱者（移動制約者）にとって、不便な状況にある。

このため、いの町は、地域公共交通総合連携計画において、国道 194 号沿いにある道の駅「木の香」を拠点として、(有)嶺北観光自動車のバス路線を西条市へ延伸する実証実験（平成 23 年度から 25 年度まで）を行う予定であったが、i)活用を予定していた地域公共交通活性化・再生総合事業補助金が 23 年度で終了したこと、ii) (有)嶺北観光自動車による本川地区周辺のバス路線に、廃止を含めた再編の動きが生じたこと等から、実証実験を実施するまでには至っていない。

（西条市との連絡のために新たに必要となるバス運行区間）



（注）いの町地域公共交通総合連携計画より抜粋

2 本川地区における過疎地有償運送による検討状況

平成 23 年 4 月から、いの町社会福祉協議会が運送主体となって、道路運送法施行規則第 49 条第 1 項第 2 号による過疎地有償運送を開始したため、西条市へ乗り入れることも検討したが、i)過疎地有償運送の運送区域は市町村単位とされていることから、県域を越える運行区間の設定が困難と考えたこと、ii)22 年頃、西条市担当者に非公式に意見を聞いたところ、西条市側のタクシー事業者の反対が予想されるため調整が困難と考えられる旨の回答があったこと等から、それ以後、正式協議に至らないままとなっている。

3 いの町及び西条市の意見・要望

いの町及び西条市では、県境を越えて広域的に連携し、地域公共交通の活性化・再生に係る合意形成を目指す余地について、以下のとおり、両市町とも前向きな意向を示している。

(1) いの町

本川地区における過疎地有償運送による西条市内への運行区間の拡大や、西条市方面から瀬戸内運輸株が運行している路線バスのいの町側への路線延長など、西条市方面への公共交通手段の確保策を探っていききたい。

なお、県境を越えた連携の構築は、高知運輸支局の管轄区域を越え、また、西条市側の関係事業者の合意を得る必要もあると考えられるため、四国を管轄する四国運輸局による調整、ノウハウ提供等の支援が得られれば有り難い。

(2) 西条市

平成 26 年 2 月 24 日、活性化・再生法第 6 条第 1 項に基づく「西条市地域公共交通活性化協議会」（以下「協議会」という。）を設置し、市内全域で新たな交通手段の構築に向けた取組を開始したところであり、現在、連携計画策定のための委託業者を選定中である。また、協議会の設置に先立ち、平成 25 年度の県基金事業（市町緊急雇用創出事業）を活用した「山間住民の移動に関するヒアリング調査」（平成 25 年 5 月～26 年 3 月）を実施しており、今後、いの町との間の移動ニーズを集計、分析し、その結果を参考に、協議会での議論を進める予定である。

西条市といの町を結んでいる国道 194 号は、瀬戸内しまなみ海道に接続し、寒風山トンネルによって四国を南北に横断している重要路線であるため、従前から西条市、いの町及び関係事業者等で組織する「国道 194 号利用促進同盟会」（関係市町村及び本会の趣旨に賛同する者で構成する任意組織）を設置し、広域的な利用促進を図っているところであり、いの町本川地区住民の生活拠点が西条市となっていることに加え、観光面等の充実を図る観点からも、県域、市町域にとらわれず、何らかの公共交通手段を構築すべきと考えている。

なお、いの町との地域公共交通の広域連携については、西条市を管轄する愛媛運輸支局の管轄区域を越えるため、四国全体を管轄している四国運輸局による合意形成に向けた調整、ノウハウ提供等の支援を希望する。

（注）四国行政評価支局及び高知行政評価事務所の調査結果による。

区 分	安田町	馬路村
地理的状況	高知県東部に位置する過疎地域であり、北部は馬路村、西部は安芸市、東部は北川村及び田野町とそれぞれ隣接している。 また、海岸沿いを国道 55 号が東西に、県道 12 号線（安田東洋線）が南北に走り、北側の馬路村まで縦貫している。	高知県東部に位置する過疎地域であり、北部は徳島県、東部は北川村、南部は安田町、西部は安芸市とそれぞれ隣接している。 また、県道 12 号線（安田東洋線）が村内を南北に走り、南側の安田町まで縦貫している。
人 口 H24. 4. 1 現在	2,883 人（うち高齢者数 1,123 人） 高齢者率：39.0%	955 人（うち高齢者数 342 人） 高齢者率：35.8%
買物、通院等日常生活に関する移動範囲	町内で最低限の買物、医療は可能であるが、住民の日常生活の拠点は田野町である。 ・ 町内の「味工房じねん」及び「輝るぼーとやすだ」（国道沿い）において、多少の食料品は買うことはできるが、多くは田野町等のスーパーで買い物をしている状況。 ・ 病院は、役場周辺（国道近く）に 2 医院、1 歯科があるが、専門的医療等が必要な場合は、最寄りの総合病院である田野町の病院や安芸市にある県東部の拠点病院を利用している状況。	村内で最低限の買物、医療は可能であるが、住民の日常生活の拠点は田野町である。 ・ 馬路地区に個人商店（1 か所）及び J A 購買所、魚梁瀬地区に J A 購買所があるのみで、最低限の買い物は可能ではあるが、まとまった買い物をする場合は、田野町等のスーパーを利用している状況。 ・ 病院は、馬路地区と魚梁瀬地区に診療所が各 1 か所あるが（医師 1 人が掛け持ち状態）、診療所で診察が完了しない場合や専門的治療が必要な場合は、最寄りの総合病院である田野町の病院や安芸市にある東部の拠点病院を利用している状況。 ※ 馬路診療所において、週 1 で実施している歯科は平成 26 年度末で廃止。
町村内の公共交通手段	○高知東部交通株（緑ナンバー） 馬路線（安芸市～安田町～馬路村） ・ 平日 1 日 4 便 ・ 土日 1 日 3 便 ○スクールバス（一般混乗 無償） 与床～安田（安田小学校、安田中学校） ・ 登校時 1 便、下校時 3 便 ※ 町では、学校より南の買物施設、医院がある国道まで運行しないためか、一般利用者は皆無としている（教育委員会において利用促進の検討開始）。 ○土佐くろしお鉄道（ごめん～なはり線） 町内国道沿いに 2 駅（唐浜駅、安田駅）	○高知東部交通株（緑ナンバー） 馬路線（安芸市～安田町～馬路村） ・ 平日 1 日 4 便 ・ 土日 1 日 3 便 ※ うち、村北部の魚梁瀬地区～安芸市区間を運行する便は 2 便のみ。
交通空白地域の有無	有 町内 17 地区中 7 地区の一部の集落	有 馬路地区の一部の集落
公共交通会議等の設置状況	無 設置の必要性は感じていたが、住民調査により明確な全町的ニーズが把握できていなかったため。	馬路村過疎地有償運送運営協議会 ・ 設置時期：平成 25 年 3 月 19 日 ・ 開催状況：平成 25 年 3 月 29 日※ 1 回開催のみ ・ 設置理由：村外の医療機関に通院している者（透析患者は週 2～3 回通院）にとって、今

区 分	安田町	馬路村
		<p>の路線バスの便数が非常に少なく不便であること、また、地域の助け合いで成り立っている移動も、更に高齢化が進み、近い将来、移動困難となることも危惧される。</p> <p>このため、住民の移動手段確保対策（過疎地有償運送事業を想定）を検討することとなり、実証運行を行うために運営協議会を設置した。</p>
交通手段確保に向けた検討状況	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域の住民であっても、これまでは隣近所（地域）の助け合いによる移動が成り立ってきたが、高齢化により、地域の助け合いが成り立たなくなっている地域も出現しつつあるため、町長からの指示もあり、財源も含めて何らかの交通手段確保策の検討を開始したところである。 住民の利便を考慮した場合、スーパー等が集まる田野町までの移動手段の検討が望ましく、その際は、同じ県道 12 号線沿いにあり、同様に田野町が生活の拠点になると思われる馬路村と連携した取組が可能になれば、財政負担等でも効率的な取組ができるものと考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成 25 年 3 月に運営協議会を開催し、透析患者の村外通院を念頭に、安芸市までのデマンド乗合バス実証運行を試みたが、受け皿（村社会福祉協議会）との協議の結果、運転手の確保等体制面の不安から合意に至らず、とん挫した。 <p>(実証運行案の内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> 実証期間：1 年間 総事業費：630 万円（車両購入費、人件費及び運送費）※県単独事業「中山間地域移動手段確保支援事業」も活用 運行範囲：①魚梁瀬地区～安芸市（週 3 回）、②馬路地区～安芸市（週 3 回） <ul style="list-style-type: none"> 平成 25 年 12 月議会において、実証運行の検討中止の報告を行い、交通手段確保策については、一度白紙に戻し、新たな取組の方向性について再検討中である。 安田町も含め、県道 12 号線沿いにおいて構築すべき交通手段について、関係市町村及び事業者と協議できる場があれば、問題意識が共有化され、今後の取組を加速させることができるものと考えている。

(注) 高知行政評価事務所の調査結果による。