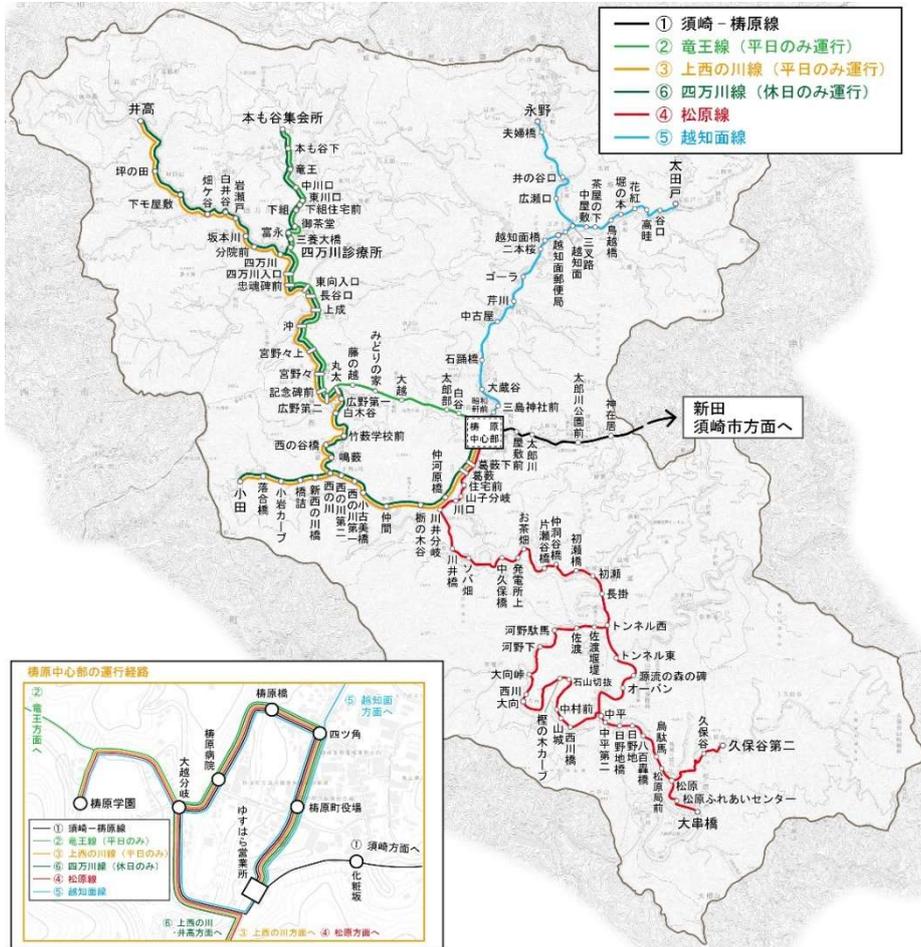


4. 公共交通の利用状況

(1) 路線バス

① 路線バスの利用者数推移

図：路線バスの路線図



表：路線別利用状況（人）

令和3（2021）年1月1日～令和7（2025）年12月31日

	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
須崎-橋原線	13,923	12,403	12,940	12,418	11,769
日吉線	516				
橋原町内線	5,162	4,767	4,561	4,000	4,152
竜王線			1,811	1,637	1,647
上西の川線			1,206	1,197	1,143
四万川線			916	753	784
松原線			458	269	387
越知面線			170	144	191
	19,601	17,170	17,501	16,418	15,921

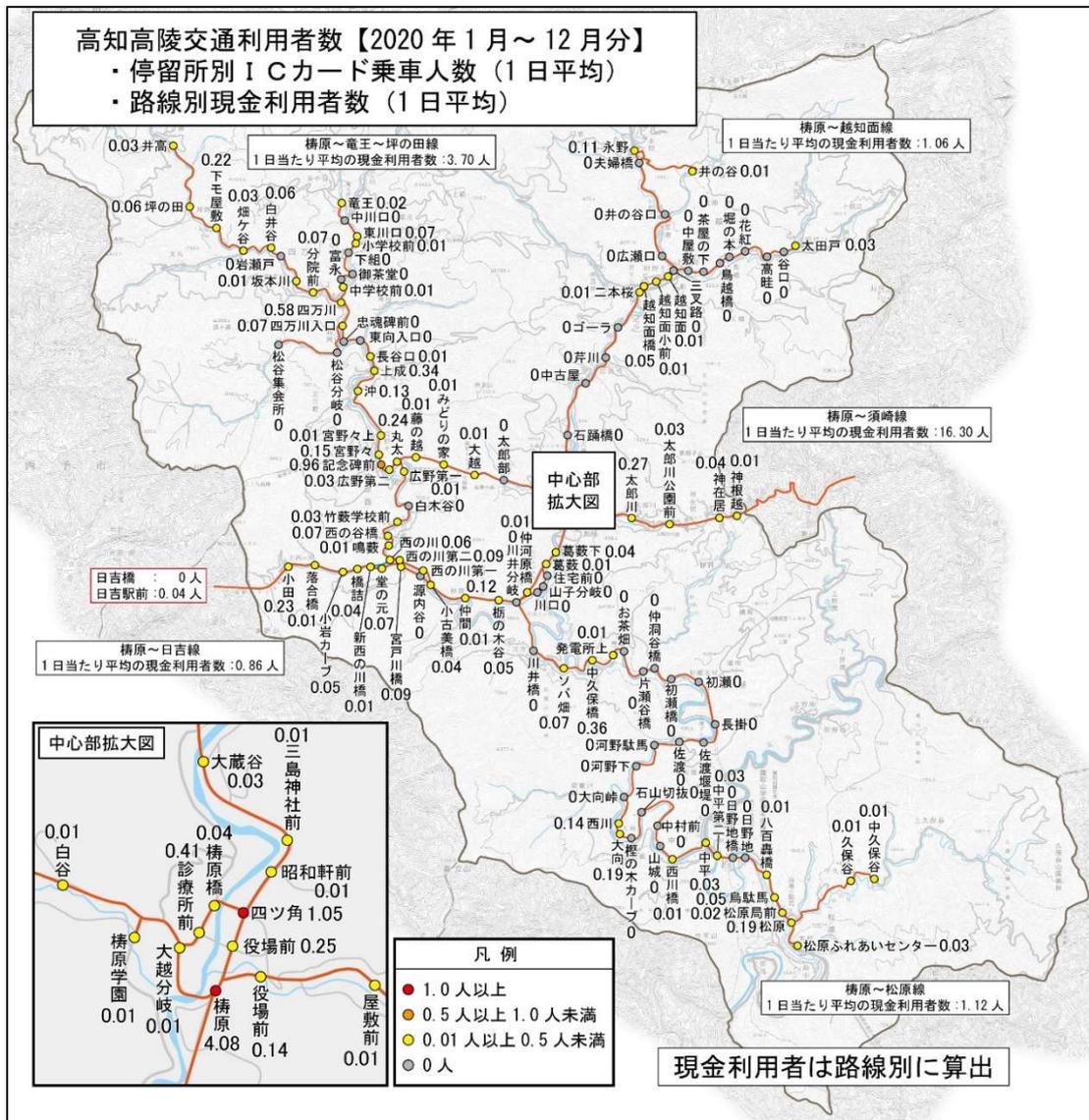
※ 令和3（2021）年9月末にて日吉線運行休止。

※ 令和4（2022）年10月から橋原町内線の路線再編を実施。

※ 路線別利用者数はICカード利用者数と現金利用者数の合計としている。

② 令和2年と令和7の本町内の停留所別1日平均の乗降者数比較（図面）

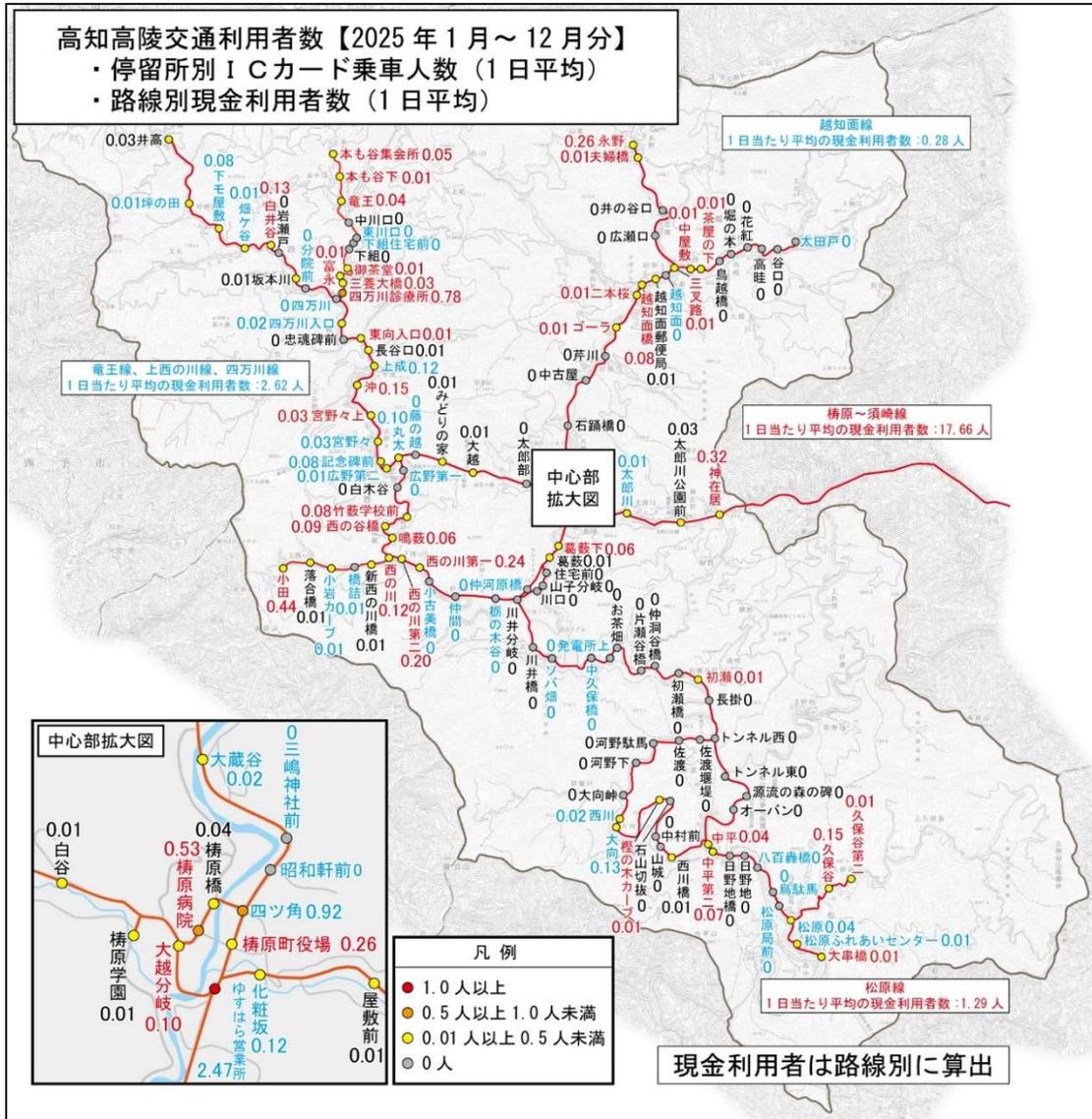
図：令和2年の本町内の停留所別1日平均の乗車人数



出典：高知高陵交通（令和2（2020）年のICカードですか利用者のみ）

乗車の多いバス停 （上位8カ所）	橋原	4.08人	（現名称：ゆすはら営業所）
	四ツ角	1.05人	
	記念碑前	0.96人	
	四万川	0.58人	
	診療所前	0.41人	（現名称：橋原病院）
	中久保橋	0.36人	
	上成	0.34人	
	太郎川	0.27人	

図：令和7年の本町内の停留所別1日平均の乗車人数

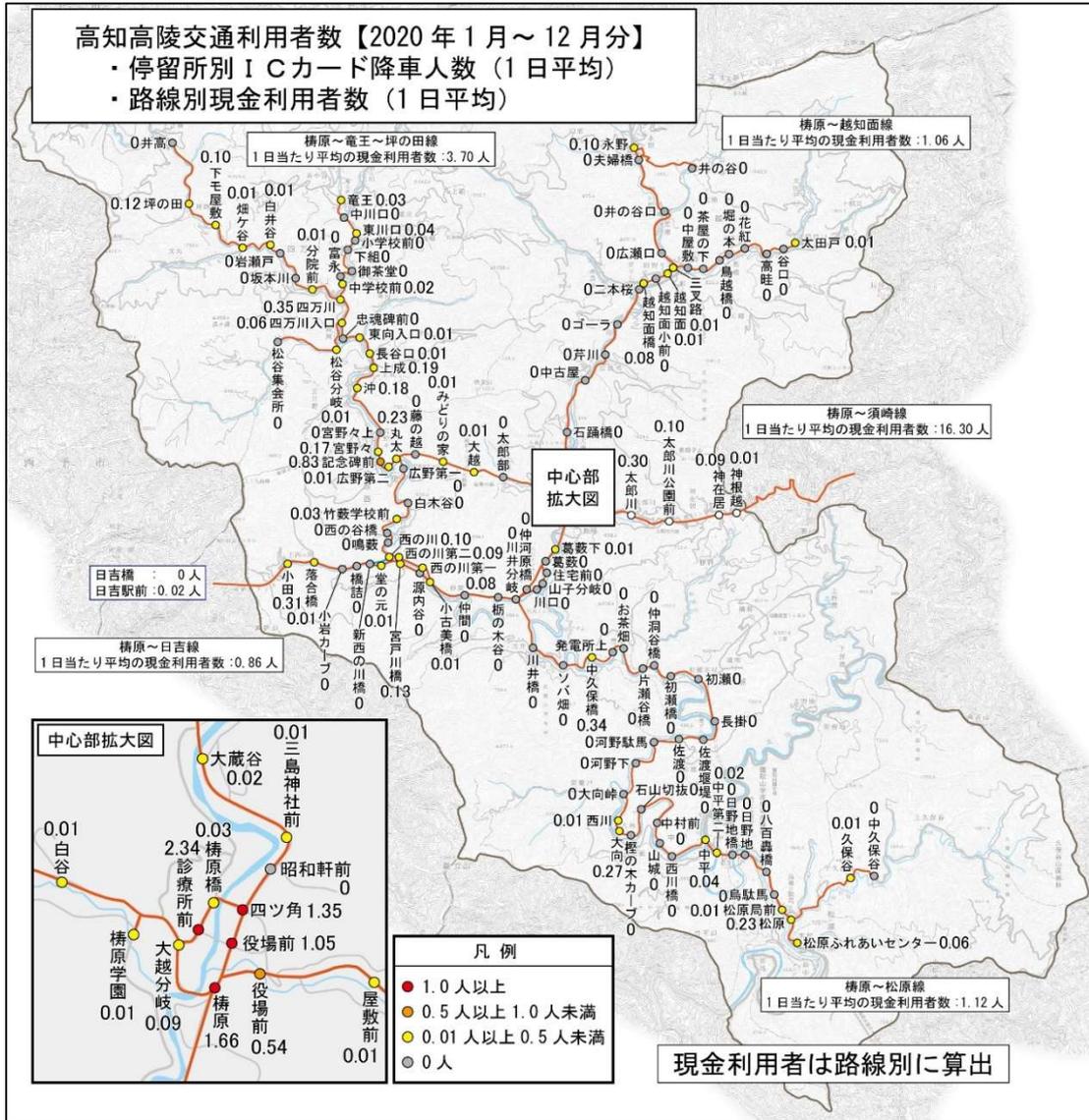


出典：高知高陵交通（令和7年のICカードですか利用者のみ）

※ 令和2年データと比較して、乗車人数が増えている停留所（名称と平均乗車数を赤色）、乗車人数が減っている停留所（名称と平均乗車数を水色）を整理。

乗車の多いバス停 （上位8カ所）	ゆすはら営業所	： 2.47 人
	四ツ角	： 0.92 人
	四万川診療所	： 0.78 人
	梶原病院	： 0.53 人
	小田	： 0.44 人
	神在居	： 0.32 人
	梶原町役場	： 0.26 人
	永野	： 0.26 人

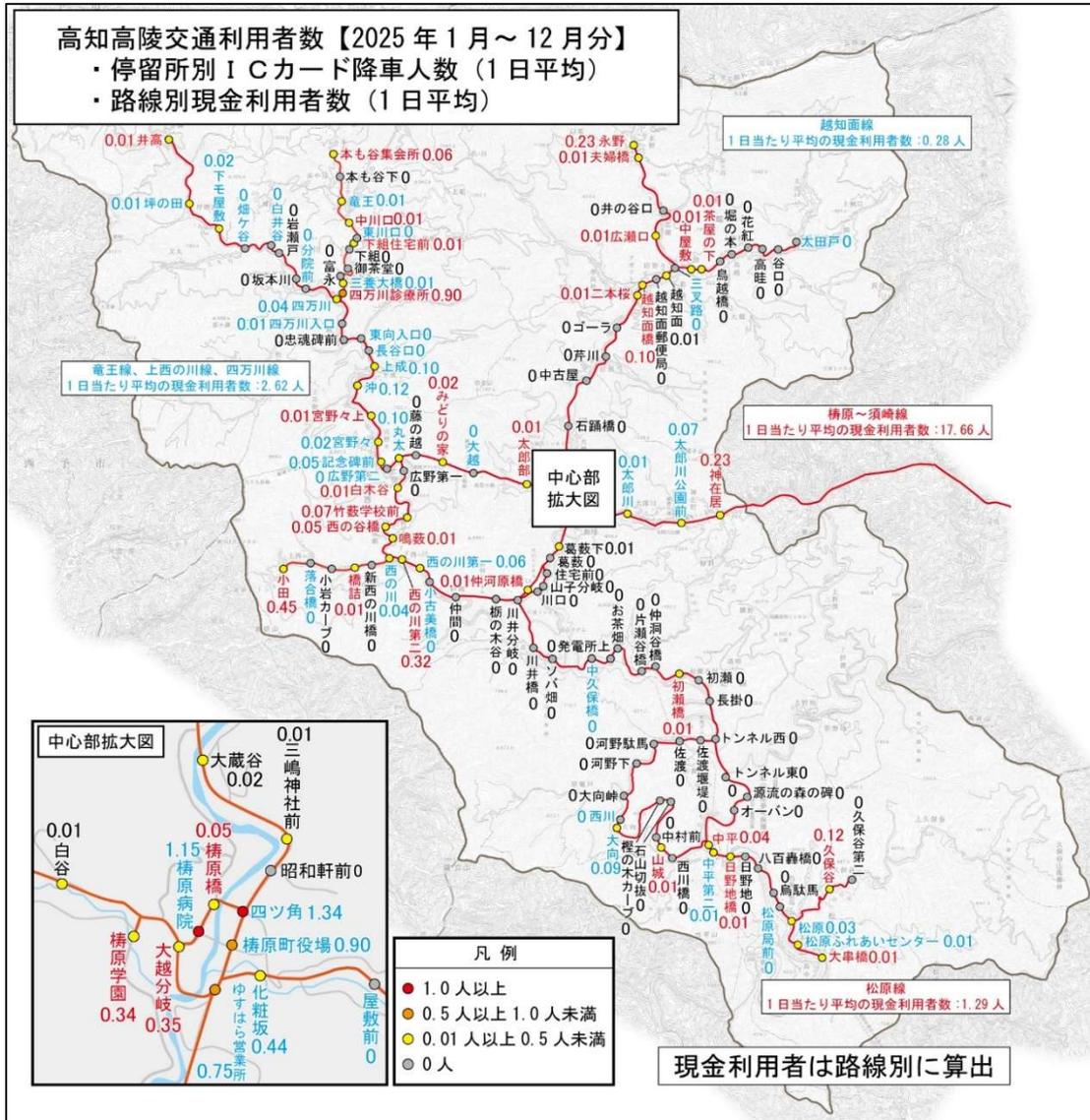
図：令和2年の本町内の停留所別1日平均の降車人数



出典：高知高陵交通（令和2（2020）年のICカードですか利用者のみ）

降車の多いバス停 (上位8カ所)	診療所前	2.34人	(現名称：梶原病院)
	梶原	1.66人	(現名称：ゆすはら営業所)
	四ツ角	1.35人	
	役場前	1.05人	(現名称：梶原町役場)
	記念碑前	0.83人	
	役場前	0.54人	(現名称：化粧坂)
	四万川	0.35人	
	中久保橋	0.34人	

図：令和7年の本町内の停留所別1日平均の降車人数



出典：高知高陵交通（令和7（2025）年のICカードですか利用者のみ）

※ 令和2年データと比較して、降車人数が増えている停留所（名称と平均降車数を赤色）、降車人数が減っている停留所（名称と平均降車数を水色）を整理。

降車の多いバス停 (上位8カ所)	四ツ角	: 1.34人
	橋原病院	: 1.15人
	四万川診療所	: 0.90人
	橋原町役場	: 0.90人
	ゆすはら営業所	: 0.75人
	小田	: 0.45人
	化粧坂	: 0.44人
	大越分岐	: 0.35人

③ 令和2年と令和7の本町内の停留所別1日平均の乗車降車人数比較（一覧）

表：令和2年の町内の停留所別1日平均の乗車降車人数

令和2（2020）年1月～12月

停留所名	乗車	降車	停留所名	乗車	降車	停留所名	乗車	降車
栲原	4.08	1.66	四万川入口	0.07	0.06	川口	0	0
役場前	0.25	1.05	四万川	0.58	0.35	川井分岐	0	0
四ツ角	1.05	1.35				川井橋	0	0
栲原橋	0.04	0.03	中学校前	0.01	0.02	ソバ畑	0.07	0
診療所前	0.41	2.34	富永	0	0	中久保橋	0.36	0.34
大越分岐	0.01	0.09	御茶堂	0	0	発電所上	0.01	0
栲原学園	0.01	0.01	下組	0	0	お茶畑	0	0
昭和軒前	0.01	0	小学校前	0.01	0	片瀬谷橋	0	0
三島神社前	0.01	0.01	東川口	0.07	0.04	仲洞谷橋	0	0
大蔵谷	0.03	0.02	中川口	0	0	初瀬橋	0	0
石踊橋	0	0	竜王	0.02	0.03	初瀬	0	0
中古屋	0	0				長掛	0	0
芹川	0	0						
ゴーラ	0	0	分院前	0.07	0.01			
二本桜	0	0	坂本川	0.01	0			
越知面橋	0.05	0.08	岩瀬戸	0	0			
越知面小前	0.01	0	白井谷	0.06	0.01	佐渡堰堤	0	0
越知面	0.01	0.01	畑ヶ谷	0.03	0.01	佐渡	0	0
三叉路	0	0.01	下モ屋敷	0.22	0.10	河野駄馬	0	0
広瀬口	0	0	坪の田	0.06	0.12	河野下	0	0
井の谷口	0	0	井高	0.03	0	大向峠	0	0
夫婦橋	0	0	松谷分岐	0	0.01	西川	0.14	0.01
永野	0.11	0.10	松谷集会所	0	0	大向	0.19	0.27
井の谷	0.01	0	葛藪下	0.04	0.01	樫の木カーブ	0	0
中屋敷	0	0	葛藪	0.01	0	石山切抜	0	0
茶屋の下	0	0	仲河原橋	0.01	0	中村前	0	0
鳥越橋	0	0	栃の木谷	0.05	0	山城	0	0
堀の本	0	0	仲間	0.01	0	西川橋	0.01	0
花紅	0	0	小古美橋	0.04	0.01	中平	0.03	0.04
高畦	0	0	西の川第一	0.12	0.08	中平第二	0.03	0.02
谷口	0	0	西の川第二	0.09	0.09	日野地橋	0	0
太田戸	0.03	0.01	西の川	0.06	0.10	日野地	0	0
白谷	0.01	0.01	鳴藪	0.01	0	八百轟橋	0.01	0
太郎部	0	0	西の谷橋	0.07	0	烏駄馬	0.05	0
大越	0.01	0.01	竹藪学校前	0.03	0.03	松原局前	0.02	0.01
みどりの家	0.01	0.01	白木谷	0	0	松原	0.19	0.23
藤の越	0.01	0	広野第一	0.01	0	久保谷	0.01	0.01
丸太	0.24	0.23	新西の川橋	0.01	0			
広野第二	0.03	0.01	橋詰	0.04	0	中久保谷	0.01	0
記念碑前	0.96	0.83	小岩カーブ	0.05	0	松原ふれあいセンター	0.03	0.06
宮野々	0.15	0.17	落合橋	0.01	0.01			
宮野々上	0.01	0	小田	0.23	0.31	役場前	0.14	0.54
沖	0.13	0.18	源内谷	0	0	屋敷前	0.01	0.01
上成	0.34	0.19	宮戸川橋	0.09	0.13	太郎川	0.27	0.30
長谷口	0.01	0.01	堂の元	0.07	0.01	太郎川公園前	0.03	0.10
東向入口	0	0.01	住宅前	0	0	神在居	0.04	0.09
忠魂碑前	0	0	山子分岐	0	0	神根越	0.01	0.01
						1日平均	12.18	12.14

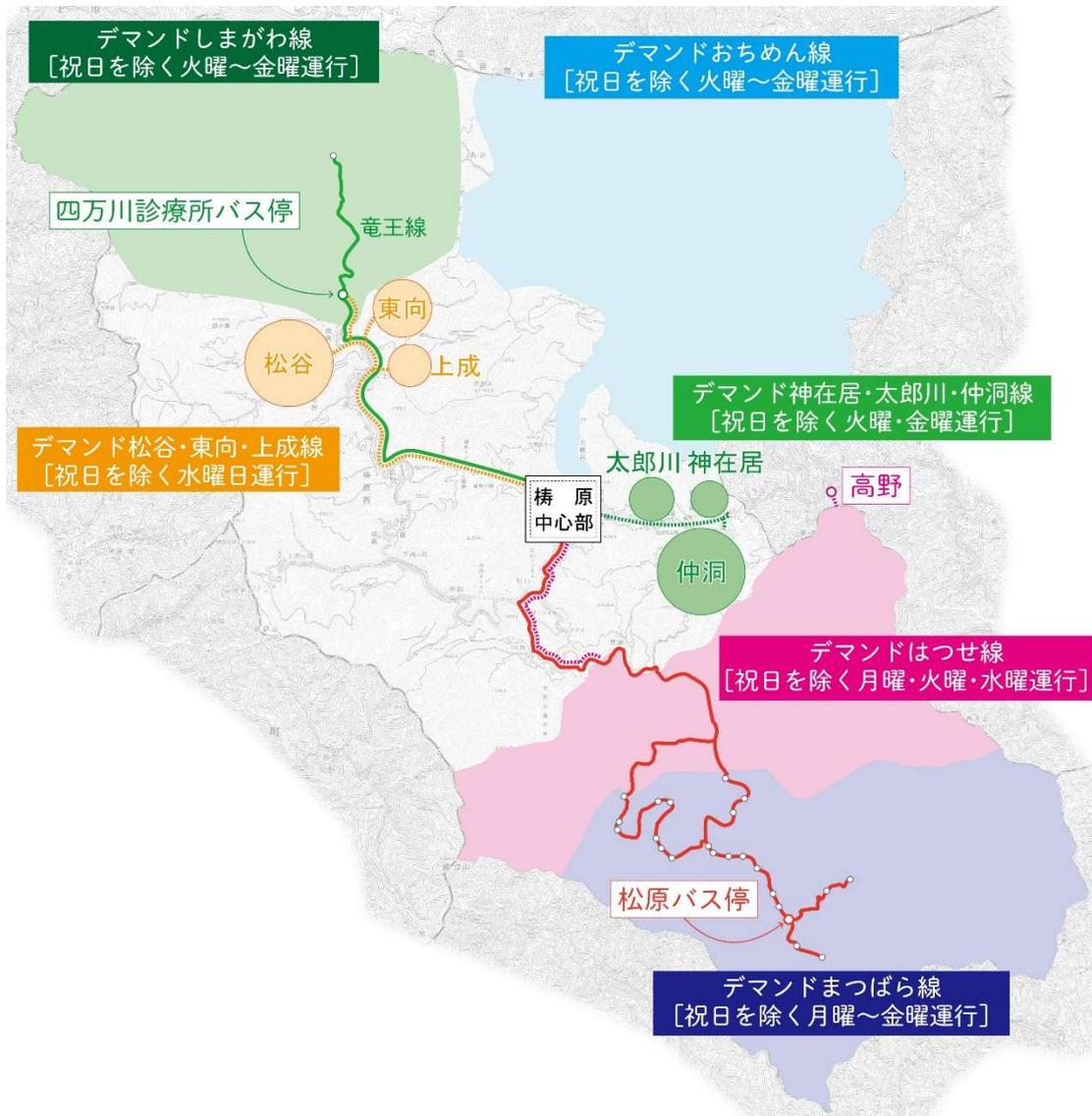
表：令和7年の町内の停留所別1日平均の乗車降車人数

令和7（2025）年1月～12月

停留所名	乗車	降車	停留所名	乗車	降車	停留所名	乗車	降車
ゆすはら営業所	2.47	0.75	四万川入口	0.02	0.01	川口	0	0
栲原町役場	0.26	0.90	四万川	0	0.04	川井分岐	0	0
四ッ角	0.92	1.34	四万川診療所	0.78	0.90	川井橋	0	0
栲原橋	0.04	0.05	三養大橋	0.03	0.01	ソバ畑	0	0
栲原病院	0.53	1.15	富永	0.01	0	中久保橋	0	0
大越分岐	0.10	0.35	御茶堂	0.01	0	発電所上	0	0
栲原学園	0.01	0.34	下組	0	0	お茶畑	0	0
昭和軒前	0	0	下組住宅前	0	0.01	片瀬谷橋	0	0
三嶋神社前	0	0.01	東川口	0	0	仲洞谷橋	0	0
大蔵谷	0.01	0.02	中川口	0	0.01	初瀬橋	0	0.01
石踊橋	0	0	竜王	0.04	0.01	初瀬	0.01	0
中古屋	0	0	本も谷下	0.01	0	長掛	0	0
芹川	0	0	本も谷集会所	0.05	0.06	トンネル西	0	0
ゴーラ	0.01	0	分院前	0	0	トンネル東	0	0
二本桜	0.01	0.01	坂本川	0.01	0	源流の森の碑	0	0
越知面橋	0.08	0.10	岩瀬戸	0	0	オーバン	0	0
越知面郵便局	0.01	0	白井谷	0.13	0	佐渡堰堤	0	0
越知面	0	0.01	畑ヶ谷	0.01	0	佐渡	0	0
三叉路	0.01	0	下モ屋敷	0.08	0.02	河野駄馬	0	0
広瀬口	0	0.01	坪の田	0.01	0.01	河野下	0	0
井の谷口	0	0	井高	0.03	0.01	大向峠	0	0
夫婦橋	0.01	0.01				西川	0.02	0
永野	0.26	0.23				大向	0.13	0.09
			葛藪下	0.06	0.01	檜の木カーブ	0.01	0
中屋敷	0.01	0.01	葛藪	0.01	0	石山切抜	0	0
茶屋の下	0.01	0.01	仲河原橋	0	0.01	中村前	0	0
鳥越橋	0	0	栃の木谷	0	0	山城	0	0.01
堀の本	0	0	仲間	0	0	西川橋	0.01	0
花紅	0	0	小古美橋	0	0	中平	0.04	0.04
高畦	0	0	西の川第一	0.24	0.06	中平第二	0.07	0.01
谷口	0	0	西の川第二	0.20	0.32	日野地橋	0	0.01
太田戸	0	0	西の川	0.12	0.04	日野地	0	0
白谷	0.01	0.01	鳴藪	0.06	0.01	八百轟橋	0	0
太郎部	0	0.01	西の谷橋	0.09	0.05	烏駄馬	0	0
大越	0.01	0	竹藪学校前	0.08	0.07	松原局前	0	0
みどりの家	0.01	0.02	白木谷	0	0.01	松原	0.04	0.03
藤の越	0	0	広野第一	0	0	久保谷	0.15	0.12
丸太	0.10	0.10	新西の川橋	0.01	0	久保谷第二	0.01	0
広野第二	0.01	0	橋詰	0.01	0.01			
記念碑前	0.08	0.05	小岩カーブ	0.01	0	松原ふれあいセンター	0.01	0.01
宮野々	0.03	0.02	落合橋	0.01	0	大串橋	0.01	0.01
宮野々上	0.03	0.01	小田	0.44	0.45	化粧坂	0.12	0.44
沖	0.15	0.12				屋敷前	0.01	0
上成	0.12	0.10				太郎川	0.01	0.01
長谷口	0.01	0				太郎川公園前	0.03	0.07
東向入口	0.01	0	住宅前	0	0	神在居	0.32	0.23
忠魂碑前	0	0	山子分岐	0	0			
						1日平均	8.95	9.04

(2) 梶原町コミュニティバス

図：梶原町コミュニティバスの路線図



表：梶原町コミュニティバス年度別利用者数（人）

令和4（2022）年10月1日～令和7（2025）年12月31日

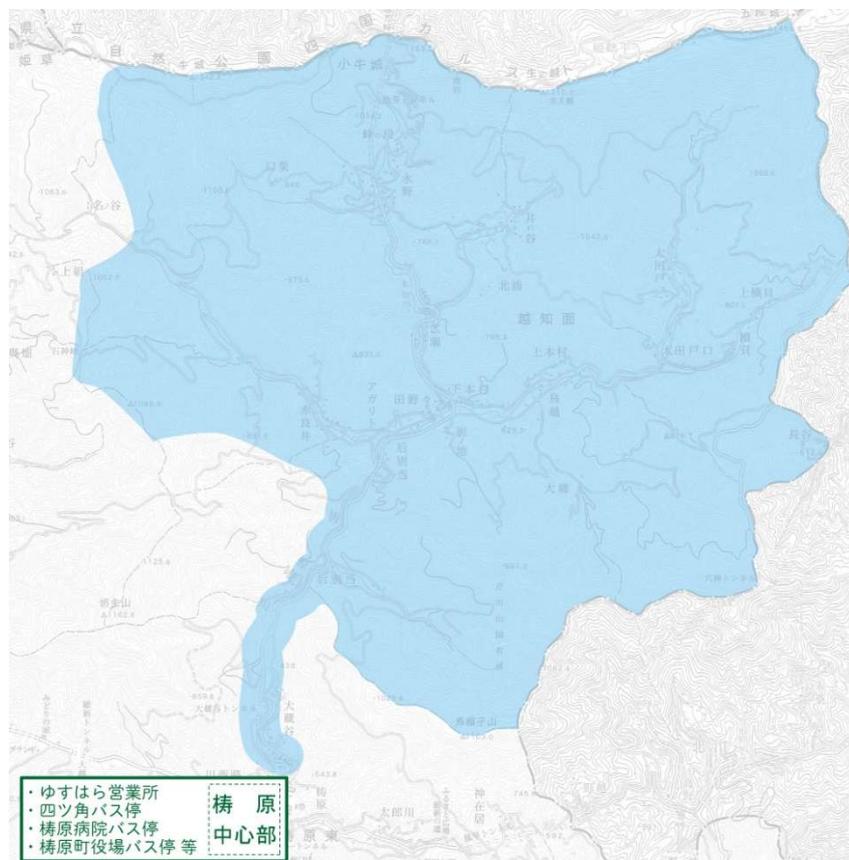
	令和4年 (2022)	令和5年 (2023)	令和6年 (2024)	令和7年 (2025)
デマンドおちめん線	111	467	770	831
デマンドしまがわ線	160	780	872	867
デマンド神在居・太郎川・仲洞線	55	211	218	148
デマンド松谷・東向・上成線	4	29	51	46
デマンドはつせ線			140	147
デマンドまつばら線			243	221
年度別計	330	1,487	2,294	2,260

※ 令和4（2022）年10月より、①デマンドおちめん線、②デマンドしまがわ線、③デマンド神在居・太郎川・仲洞線、④デマンド松谷・東向・上成線、本格運行開始。

※ 令和6（2024）年1月より、⑤デマンドはつせ線、⑥デマンドまつばら線、実証運行開始。令和7（2025）年1月より、本格運行開始。

① デマンドおちめん線 [火曜・水曜・木曜・金曜 運行]

図：デマンドおちめん線運行範囲



・越知面区内と大蔵谷・後別当地区から梶原中心部までを運行範囲とする。火曜日、水曜日、木曜日、金曜日のみ運行（祝日は除く）。

表：運行ダイヤ 令和7（2025）年12月31日現在

おでかけ便 (梶原中心部到着時間)	おかえり便 (梶原中心部出発時間)
8:10 (おでかけ便①) 須崎行き 8:20 営業所発に接続	11:00 (おかえり便①)
8:55 (おでかけ便②) 須崎行き 9:00 営業所発に接続	11:51 (おかえり便②) 須崎から 11:41 四ツ角着に接続
10:50 (おでかけ便③) 須崎行き 11:00 営業所発に接続	14:21 (おかえり便③) 須崎から 14:11 四ツ角着に接続
13:00 (おでかけ便④)	16:51 (おかえり便④) 須崎から 16:41 四ツ角着に接続

表：月別利用者数（人） 令和7（2025）年1月1日～12月31日

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間計
利用者数	65	53	64	75	57	51	91	76	63	77	72	87	831
1日平均	4.1	3.5	4.3	4.4	3.4	3.2	4.8	4.5	3.9	4.1	4.5	5.4	4.2

表：稼働率 令和7（2025）年1月1日～12月31日

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計	
運行可能日数	16	15	15	17	17	16	19	17	16	19	16	16	199	
実運行回数	おでかけ①	5	1	5	4	3	2	3	2	5	5	2	2	39
	おでかけ②	9	8	11	10	6	7	12	12	8	13	11	9	116
	おでかけ③	0	2	2	4	1	0	2	0	1	0	1	2	15
	おでかけ④	7	4	4	4	6	5	6	5	6	4	7	10	68
	おかえり①	8	9	7	11	8	9	9	11	9	9	8	8	106
	おかえり②	1	1	5	3	3	2	14	7	3	2	3	3	47
	おかえり③	9	6	7	6	5	4	9	8	6	7	7	11	85
	おかえり④	3	1	3	7	6	1	3	4	5	3	4	2	42
総運行可能回数	128	120	120	136	136	128	152	136	128	152	128	128	1,592	
総実運行回数	42	32	44	49	38	30	58	49	43	43	43	47	518	
稼働率(月別)	32.8%	26.7%	36.7%	36.0%	27.9%	23.4%	38.2%	36.0%	33.6%	28.3%	33.6%	36.7%	32.5%	

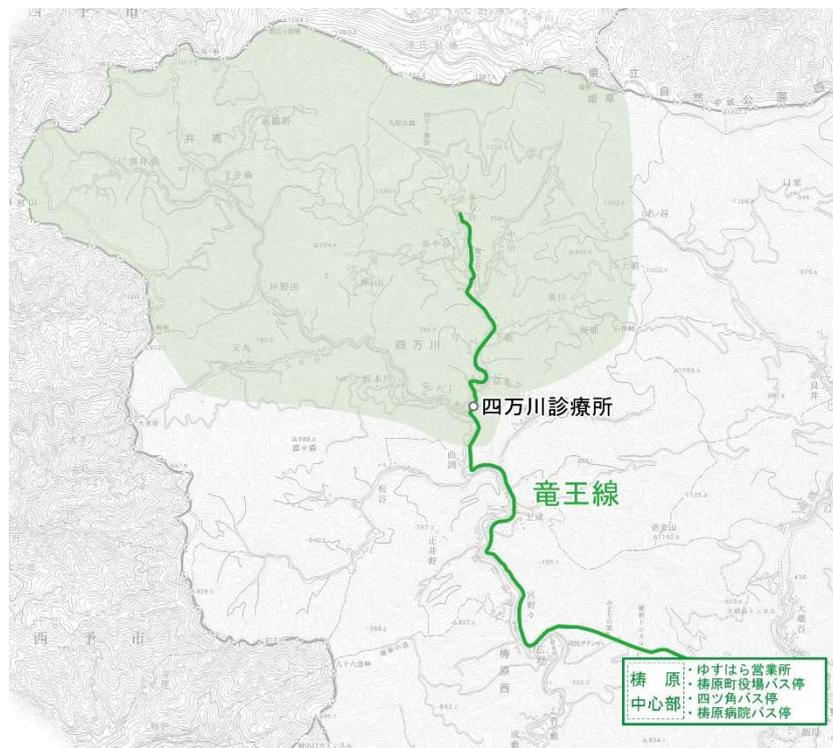
表：便別利用者数（人） 令和7（2025）年1月1日～12月31日

おでかけ便	① 8:10		② 8:55		③ 10:50		④ 13:00		おかえり便	① 11:00		② 11:51		③ 14:21		④ 16:51	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車		乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
井の谷	2	0	48	0	1	0	0	0	10	1	4	0	8	0	0	2	0
永野	9	0	78	0	3	0	1	0	43	0	12	0	25	0	0	0	0
太田戸	19	0	32	0	2	0	9	0	0	0	3	0	3	0	0	1	0
上本村	0	1	11	0	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
茶屋の下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
下本村	6	0	30	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
田野々	10	0	36	1	10	0	58	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0
後別当	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
図書館	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
社会福祉協議会	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
大越分岐	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
丸味	0	0	0	11	0	1	0	4	0	0	2	0	38	0	0	0	0
山崎ショップ	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
ハイヤー事務所	0	0	0	1	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
四ツ角	0	1	0	40	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
橋原病院	0	36	0	159	0	10	0	77	0	23	0	9	0	45	0	0	30
橋原町役場	0	7	0	22	0	3	0	14	0	43	0	4	0	2	0	0	0
合計	46	46	235	235	16	16	104	104	160	160	74	74	145	145	51	51	51

- ・最も利用の多い停留所（乗車：赤色、降車：紺色）
- ・2番目に利用の多い停留所（乗車：オレンジ色、降車：青色）
- ・3番目に利用の多い停留所（乗車：黄色、降車：水色）

② デマンドしまがわ線 [火曜・水曜・木曜・金曜 運行]

図：デマンドしまがわ線運行範囲



- ・四万川区内から四万川中心部までを運行範囲とする。梶原中心部には、四万川診療所にて、路線バス（竜王線）に乗り継ぎが可能。火曜日、水曜日、木曜日、金曜日のみ運行（祝日は除く）。

表：運行ダイヤ 令和7（2025）年12月31日現在

おでかけ便 (四万川診療所到着時間)	おかえり便 (四万川診療所出発時間)
7:35 (おでかけ便①) 梶原行き 7:38 発に接続	11:15 (おかえり便①) 梶原から 10:47 着に接続
9:10 (おでかけ便②) 梶原行き 9:19 発に接続	13:15 (おかえり便②) 梶原から 12:47 着に接続
11:10 (おでかけ便③) 梶原行き 11:19 発に接続	16:30 (おかえり便③) 梶原から 16:21 着に接続
13:10 (おでかけ便④) 梶原行き 13:19 発に接続	17:45 (おかえり便④) 梶原から 17:36 着に接続

表：月別利用者数（人） 令和7（2025）年1月1日～12月31日

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間計
利用者数	53	54	57	72	96	94	75	49	71	85	88	73	867
1日平均	3.3	3.6	3.8	4.2	5.6	5.9	3.9	2.9	4.4	4.5	5.5	4.6	4.4

表：稼働率 令和7（2025）年1月1日～12月31日

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計	
運行可能日数	16	15	15	17	17	16	19	17	16	19	16	16	199	
実運行回数	おでかけ①	14	12	7	12	17	16	15	11	15	17	14	15	165
	おでかけ②	1	1	5	4	4	3	5	8	2	2	5	4	44
	おでかけ③	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
	おでかけ④	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1	2	1	9
	おかえり①	1	1	4	4	1	3	1	3	1	1	1	4	25
	おかえり②	4	3	5	7	7	7	6	5	4	7	6	5	66
	おかえり③	14	13	11	14	17	16	15	10	15	19	16	14	174
	おかえり④	4	3	4	5	4	4	4	3	5	3	3	3	45
総運行可能回数	128	120	120	136	136	128	152	136	128	152	128	128	1,592	
総実運行回数	38	34	37	47	51	50	47	40	43	50	47	46	530	
稼働率(月別)	29.7%	28.3%	30.8%	34.6%	37.5%	39.1%	30.9%	29.4%	33.6%	32.9%	36.7%	35.9%	33.3%	

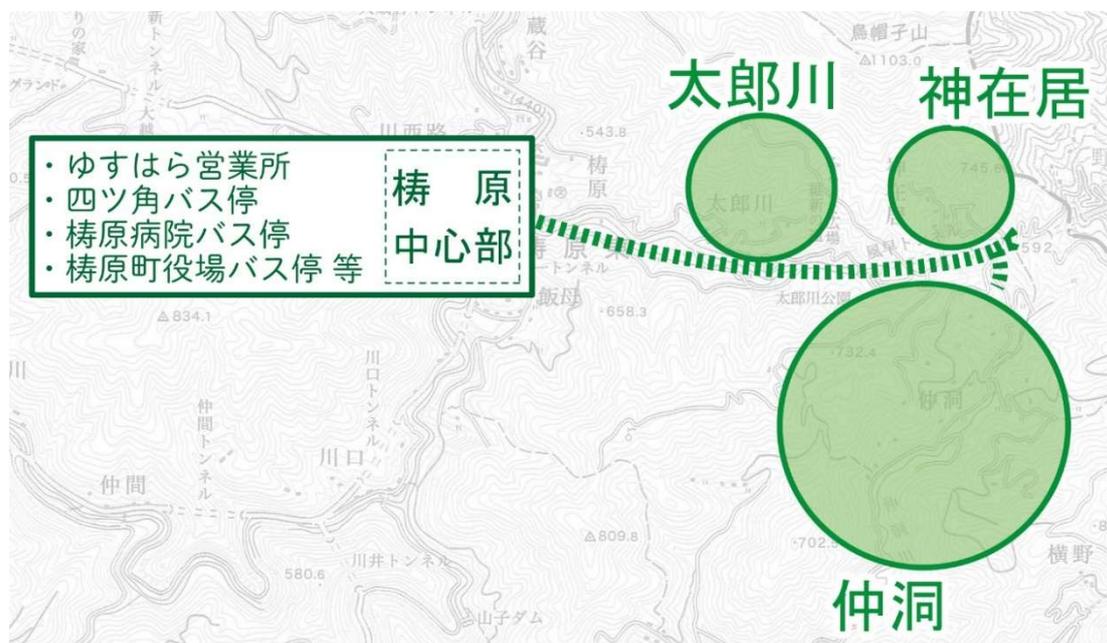
表：便別利用者数（人） 令和7（2025）年1月1日～12月31日

おでかけ便	① 7:35		② 9:10		③ 11:10		④ 13:10		おかえり便	① 11:15		② 13:15		③ 16:30		④ 17:45	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車		乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
井桑	0	0	0	0	1	0	0	0	六丁	38	100	341	46	0	0	0	0
井高	0	0	0	0	0	0	1	0	中の川	0	0	2	0	1	0	0	0
坪野田	0	0	64	0	0	0	0	0	茶や谷	0	0	0	0	0	0	0	1
文丸	0	0	0	0	1	0	15	0	畑ヶ谷	0	0	0	0	0	0	0	0
神の山	242	0	11	0	0	0	0	0	神の山	0	14	47	0	163	0	45	0
畑ヶ谷	0	0	0	0	1	0	13	0	文丸	0	0	0	0	0	0	0	0
茶や谷	0	0	0	0	0	0	0	0	坪野田	0	19	49	0	177	0	0	0
中の川	2	0	5	0	0	0	0	0	井高	0	0	0	1	0	0	0	0
六丁	0	244	0	80	0	1	0	3	井桑	0	5	0	1	0	0	0	0
合計	244	244	80	80	2	2	16	16	合計	38	38	100	100	341	341	46	46

- ・最も利用の多い停留所（乗車：赤色、降車：紺色）
- ・2番目に利用の多い停留所（乗車：オレンジ色、降車：青色）
- ・3番目に利用の多い停留所（乗車：黄色、降車：水色）

③ デマンド神在居・太郎川・仲洞線 [火曜・金曜 運行]

図：デマンド神在居・太郎川・仲洞線運行範囲



・神在居、太郎川、仲洞の各地区と神在居バス停及び梶原中心部までを運行範囲とする。火曜日と金曜日のみ運行（祝日は除く）。

表：運行ダイヤ 令和7（2025）年12月31日現在

おでかけ便 (梶原中心部到着時間)	おかえり便 (梶原中心部出発時間)
8:10 (おでかけ便①) 須崎行き 8:20 営業所発に接続	10:10 (おかえり便①) 須崎から 9:41 四ツ角着に接続
8:55 (おでかけ便②) 須崎行き 9:00 営業所発に接続	11:00 (おかえり便②)
10:50 (おでかけ便③) 須崎行き 11:00 営業所発に接続	11:51 (おかえり便③) 須崎から 11:41 四ツ角着に接続
13:00 (おでかけ便④)	14:21 (おかえり便④) 須崎から 14:11 四ツ角着に接続
17:30 (おでかけ便⑤)	16:51 (おかえり便④) 須崎から 16:41 四ツ角着に接続

表：月別利用者数（人） 令和7（2025）年1月1日～12月31日

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間計
利用者数	10	7	14	15	13	16	18	22	15	13	2	3	148
1日平均	1.3	1.0	1.8	1.9	1.6	2.0	2.0	2.4	1.9	1.4	0.3	0.4	1.5

表：稼働率 令和7（2025）年1月1日～12月31日

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計	
運行可能日数	8	7	8	8	8	8	9	9	8	9	8	8	98	
実運行回数	おでかけ①	4	4	6	6	6	7	8	8	8	7	1	2	67
	おでかけ②	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	おでかけ③	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	おでかけ④	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	おでかけ⑤	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
	おかえり①	3	2	2	2	2	3	1	0	1	4	0	0	20
	おかえり②	0	1	2	4	3	4	7	8	6	1	1	1	38
	おかえり③	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	おかえり④	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
	おかえり⑤	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
総運行可能回数	80	70	80	80	80	80	90	90	80	90	80	80	980	
総実運行回数	9	7	10	12	11	14	16	20	15	12	2	3	131	
稼働率(月別)	11.3%	10.0%	12.5%	15.0%	13.8%	17.5%	17.8%	22.2%	18.8%	13.3%	2.5%	3.8%	13.4%	

表：便別利用者数（人） 令和7（2025）年1月1日～12月31日

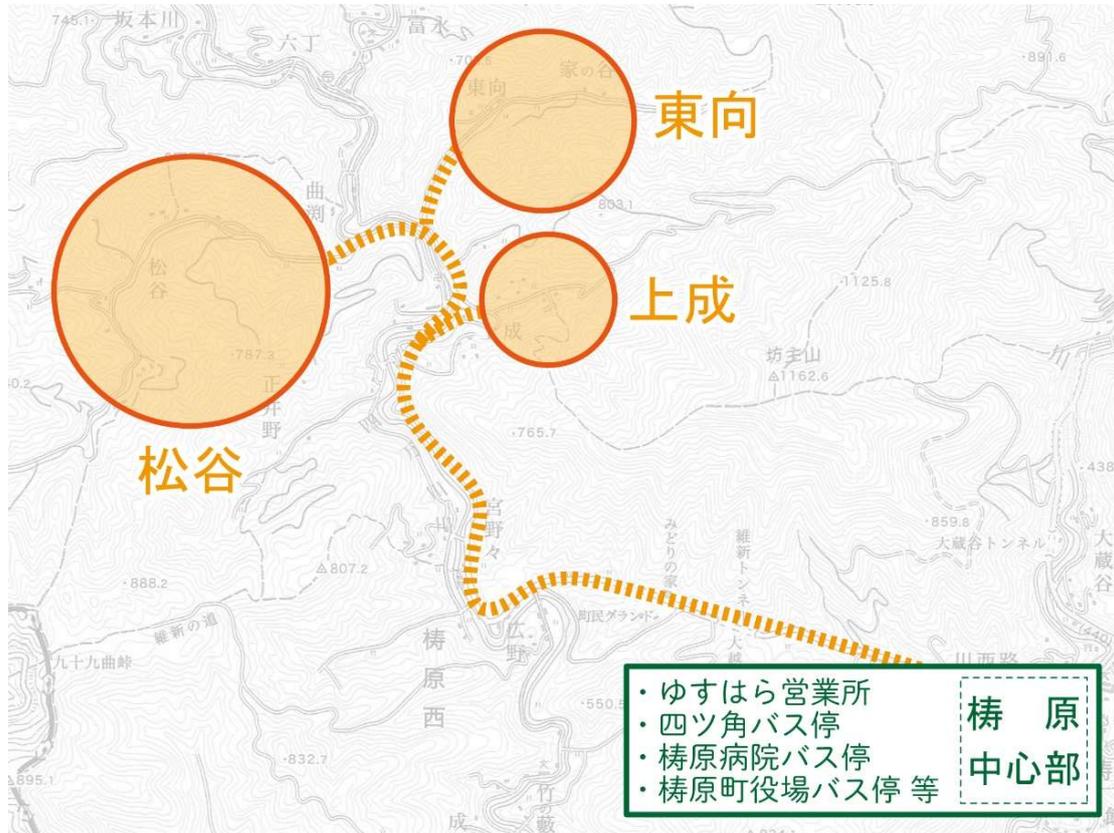
おでかけ便	① 8:10		② 8:55		③ 10:50		④ 13:00		⑤ 17:30	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
仲洞	61	0	0	0	0	0	1	0	0	0
神在居	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
雲の上の温泉	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
丸味	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
ハイヤー事務所	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
蔵	0	57	0	0	0	0	0	0	0	0
橋原病院	0	18	0	0	0	0	0	1	0	0
橋原町役場	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
合計	77	77	0	0	0	0	1	1	2	2

おかえり便	① 10:10		② 11:00		③ 11:51		④ 14:21		⑤ 16:51	
	乗車	降車								
橋原町役場	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
橋原病院	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
蔵	15	30	0	0	0	0	0	0	0	0
ハイヤー事務所	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0
丸味	5	5	0	0	0	0	0	0	1	0
雲の上の温泉	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
神在居	0	4	0	5	0	0	0	0	0	0
仲洞	0	20	0	36	0	0	0	0	0	1
合計	24	24	41	41	0	0	2	2	1	1

- ・最も利用の多い停留所（乗車：赤色、降車：紺色）
- ・2番目に利用の多い停留所（乗車：オレンジ色、降車：青色）
- ・3番目に利用の多い停留所（乗車：黄色、降車：水色）

④ デマンド松谷・東向・上成線 [水曜 運行]

図：デマンド松谷・東向・上成線運行範囲



・松谷、東向、上成の各地区と四万川診療所、梶原中心部をまでを運行範囲とする。
水曜日のみ運行（祝日は除く）。

表：運行ダイヤ 令和7（2025）年12月31日現在

おでかけ便 (梶原中心部到着時間)	おかえり便 (梶原中心部出発時間)
8:10 (おでかけ便①) 須崎行き 8:20 営業所発に接続	10:20 (おかえり便①)
8:55 (おでかけ便②) 須崎行き 9:00 営業所発に接続	11:00 (おかえり便②)
10:50 (おでかけ便③) 須崎行き 11:00 営業所発に接続	11:51 (おかえり便③) 須崎から 11:41 四ツ角着に接続
13:00 (おでかけ便④)	14:21 (おかえり便④) 須崎から 14:11 四ツ角着に接続
17:40 (おでかけ便⑤)	16:51 (おかえり便④) 須崎から 16:41 四ツ角着に接続

表：月別利用者数（人） 令和7（2025）年1月1日～12月31日

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間計
利用者数	0	2	3	2	8	2	6	4	2	9	4	4	46
1日平均	0	0.5	0.8	0.4	2.0	0.5	1.2	1.0	0.5	1.8	1.0	1.0	0.9

表：稼働率 令和7（2025）年1月1日～12月31日

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計	
運行可能日数	4	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	4	51	
実運行回数	おでかけ①	0	0	2	1	3	1	1	1	2	2	2	17	
	おでかけ②	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	5	
	おでかけ③	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
	おでかけ④	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	おでかけ⑤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	おかえり①	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2
	おかえり②	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	3
	おかえり③	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	おかえり④	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2
	おかえり⑤	0	0	0	1	0	1	3	1	0	2	2	2	12
総運行可能回数	40	40	40	50	40	40	50	40	40	50	40	40	510	
総実運行回数	0	2	3	2	6	2	6	4	2	8	4	4	43	
稼働率(月別)	0%	5.0%	7.5%	4.0%	15.0%	5.0%	12.0%	10.0%	5.0%	16.0%	10.0%	10.0%	8.4%	

表：便別利用者数（人） 令和7（2025）年1月1日～12月31日

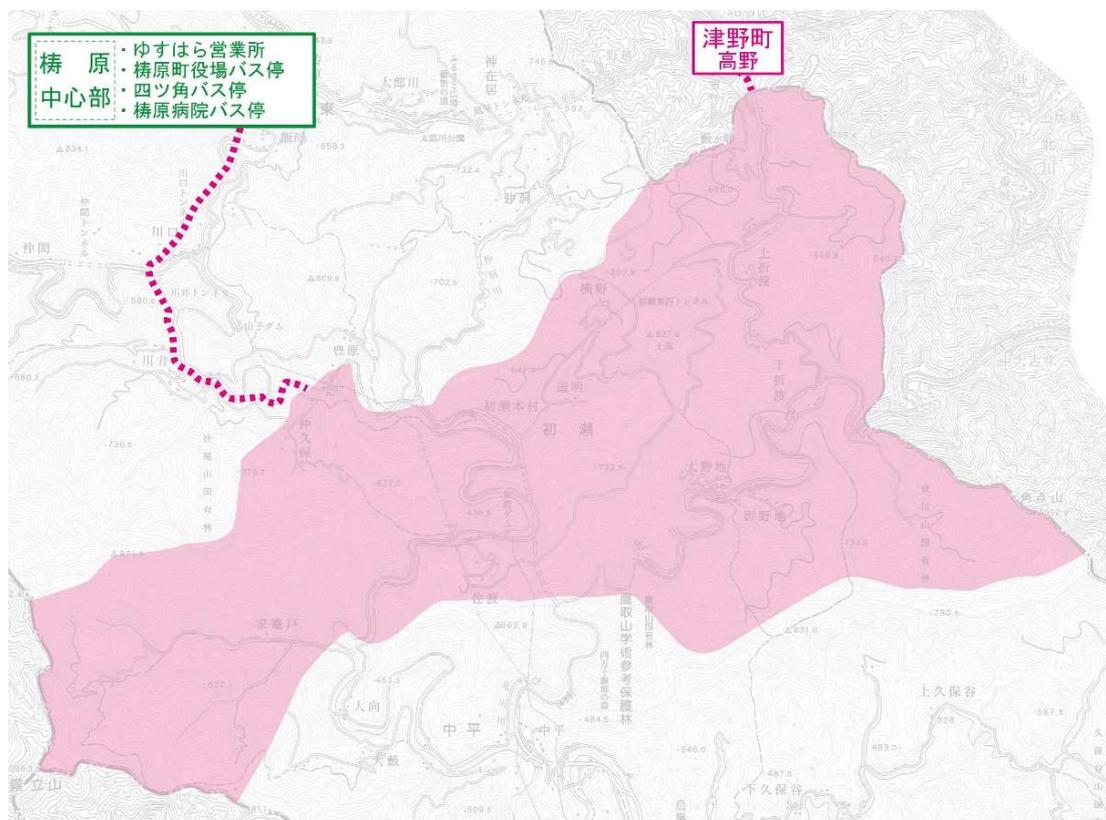
おでかけ便	① 8:10		② 8:55		③ 10:50		④ 13:00		⑤ 17:40	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
松谷	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
上成	17	0	5	0	1	0	0	0	0	0
四ツ角	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0
丸味	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
橋原病院	0	15	0	3	0	0	0	0	0	0
橋原町役場	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
合計	18	18	6	6	1	1	0	0	0	0

おかえり便	① 10:20		② 11:00		③ 11:51		④ 14:21		⑤ 16:51	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
橋原町役場	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
橋原病院	3	0	0	0	1	0	0	0	3	0
丸味	0	0	2	0	0	0	1	0	4	0
四ツ角	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
上成	0	3	0	3	0	1	0	2	0	12
松谷	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	3	3	3	3	1	1	2	2	12	12

- ・最も利用の多い停留所（乗車：赤色、降車：紺色）
- ・2番目に利用の多い停留所（乗車：オレンジ色、降車：青色）
- ・3番目に利用の多い停留所（乗車：黄色、降車：水色）

⑤ デマンドはつせ線 [月曜・火曜・水曜 運行]

図：デマンドはつせ線運行範囲



・初瀬区内から梶原中心部と津野町高野地区までを運行範囲とする。月曜日、火曜日、水曜日のみ運行（祝日は除く）。

表：運行ダイヤ 令和7（2025）年12月31日現在

おでかけ便 (梶原中心部到着時間)	おかえり便 (梶原中心部出発時間)
8:10 (おでかけ便①) 須崎行き 8:20 営業所発に接続	10:00 (おかえり便①) 須崎から 9:41 四ツ角着に接続
8:55 (おでかけ便②) 須崎行き 9:00 営業所発に接続	11:51 (おかえり便③) 須崎から 11:41 四ツ角着に接続
10:50 (おでかけ便③) 須崎行き 11:00 営業所発に接続	14:21 (おかえり便④) 須崎から 14:11 四ツ角着に接続
13:00 (おでかけ便④)	16:51 (おかえり便④) 須崎から 16:41 四ツ角着に接続
15:30 (おでかけ便⑤)	—

表：月別利用者数（人） 令和7（2025）年1月1日～12月31日

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間計
利用者数	7	8	12	11	6	14	8	10	14	19	17	21	147
1日平均	0.6	0.8	0.9	0.8	0.6	1.2	0.6	0.9	1.2	1.6	1.7	1.8	1.1

表：稼働率 令和7（2025）年1月1日～12月31日

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計	
運行可能日数	11	10	13	13	10	12	13	11	12	12	10	12	139	
実運行回数	おでかけ①	2	1	4	2	1	3	4	2	3	2	0	0	24
	おでかけ②	1	1	1	3	1	4	0	2	2	1	3	5	24
	おでかけ③	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	おでかけ④	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7	7	11	26
	おでかけ⑤	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	おかえり①	2	2	0	2	0	2	0	0	0	2	1	0	11
	おかえり②	1	1	4	2	2	3	1	4	2	1	2	5	28
	おかえり③	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0	5
おかえり④	0	1	0	0	0	1	2	0	4	1	0	0	9	
総運行可能回数	99	90	117	117	90	108	117	99	108	108	90	108	1,251	
総実運行回数	7	7	10	10	4	13	7	8	13	15	14	21	129	
稼働率(月別)	7.1%	7.8%	8.5%	8.5%	4.4%	12.0%	6.0%	8.1%	12.0%	13.9%	15.6%	19.4%	10.3%	

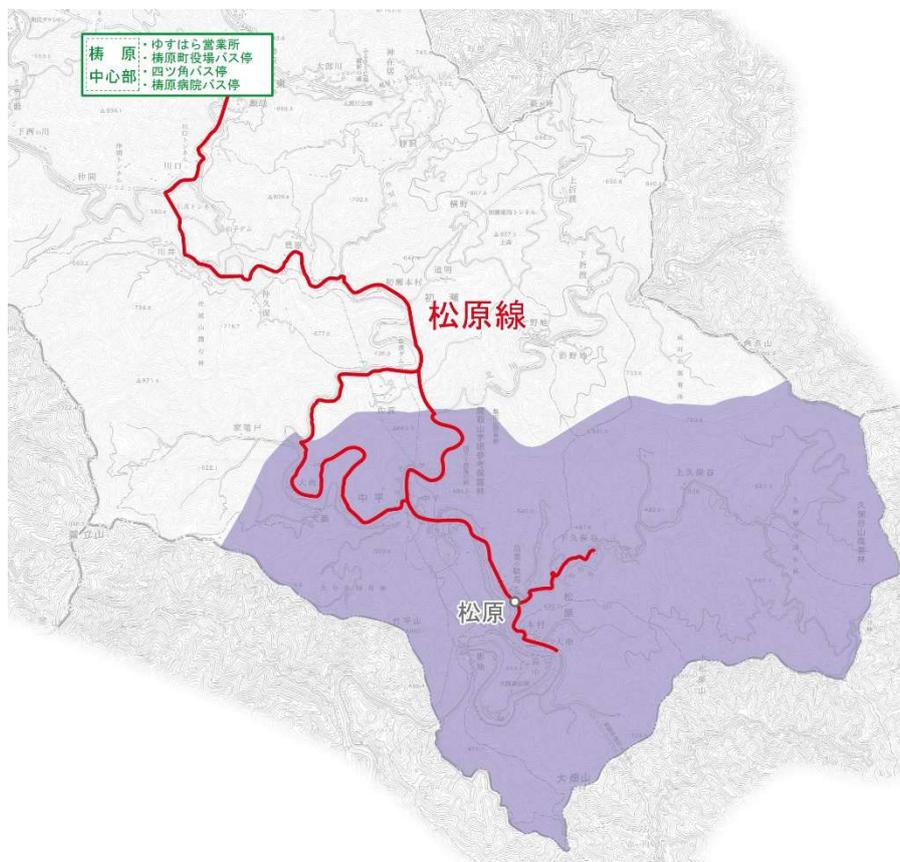
表：便別利用者数（人） 令和7（2025）年1月1日～12月31日

おでかけ便	① 8:10		② 8:55		③ 10:50		④ 13:00		⑤ 15:30		おかえり便	① 10:00		② 11:51		③ 14:21		④ 16:51	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車		乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
大野地	3	0	4	0	2	0	1	0	0	0	0	0	2	0	3	0	0	0	0
影野地	18	0	5	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
折渡	12	0	16	0	0	0	26	0	0	0	0	8	0	22	0	1	0	2	0
高野	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
下折渡	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
丸味	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	7	0	2	0	2	0
山崎ショップ	0	14	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4
ハイヤー事務所	0	9	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	7	0	21	0	0	0	1
構原病院	0	4	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6	0	6	0	6
構原町役場	0	2	0	6	0	1	0	28	0	0	0	3	0	4	0	0	0	0	2
合計	33	33	26	26	2	2	29	29	0	0	11	11	31	31	6	6	9	9	

- ・最も利用の多い停留所（乗車：赤色、降車：紺色）
- ・2番目に利用の多い停留所（乗車：オレンジ色、降車：青色）
- ・3番目に利用の多い停留所（乗車：黄色、降車：水色）

⑥ デマンドまつばら線 [月曜～金曜 運行]

図：デマンドまつばら線運行範囲



・松原区内を運行範囲とする。梶原中心部には、松原バス停にて、路線バス（松原線）に乗り継ぎが可能。火曜日、水曜日、木曜日、金曜日のみ運行（祝日は除く）。

表：運行ダイヤ 令和7（2025）年12月31日現在

おでかけ便 (松原バス停到着時間)	おかえり便 (松原バス停出発時間)
7:10 (おでかけ便①) 梶原行き 7:12 松原バス停発に接続	9:30 (おかえり便①) 大串橋から 9:22 松原バス停着に接続
9:50 (おでかけ便②) 梶原行き 9:56 松原バス停発に接続	13:25 (おかえり便②) 大串橋から 13:19 松原バス停着に接続
13:50 (おでかけ便③) 梶原行き 13:53 松原バス停発に接続	18:10 (おかえり便③) 大串橋から 18:08 松原バス停着に接続

予約時に乗務員の対応が可能と判断できる場合に限り、上記時間以外（7:15～18:05の間）にも松原区内を運行する（例：ご自宅と松原診療所間を往復利用）ことが可能。

表：月別利用者数（人） 令和7（2025）年1月1日～12月31日

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	期間計
利用者数	8	9	21	26	10	20	24	24	20	20	16	23	221
1日平均	0.4	0.5	1.1	1.2	0.5	1.0	1.1	1.2	1.0	0.9	0.9	1.2	0.9

表：稼働率 令和7（2025）年1月1日～12月31日

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計	
運行可能日数	19	18	20	21	20	21	22	20	20	22	18	20	241	
実運行回数	おでかけ①	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	おでかけ②	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	おでかけ③	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	おでかけその他	3	4	9	10	3	7	9	8	7	7	5	6	78
	おかえり①	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	おかえり②	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	おかえり③	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	おでかけその他	3	3	7	10	3	6	8	8	7	7	4	7	73
総運行可能回数	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
総実運行回数	6	7	16	20	6	13	17	16	14	14	9	13	151	
稼働率(月別)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

表：便別利用者数（人） 令和7（2025）年1月1日～12月31日

おでかけ便	① 7:10		② 9:50		③ 13:50		その他の運行		おかえり便	① 9:30		② 13:25		③ 18:10		その他の運行	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車		乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
大向	0	0	0	0	0	0	18	0	松原ふれあいセンター	0	0	0	0	0	0	53	0
久保谷	0	0	0	0	0	0	12	0	松原診療所	0	0	0	0	0	0	27	1
島中	0	0	0	0	0	0	54	5	あいの里まつばら	0	0	0	0	0	0	10	0
中平	0	0	0	0	0	0	14	1	美容室	0	0	0	0	0	0	3	0
松原	0	0	0	0	0	0	13	11	松原	0	0	0	0	0	0	11	11
美容室	0	0	0	0	0	0	0	2	中平	0	0	0	0	0	0	1	14
あいの里まつばら	0	0	0	0	0	0	0	6	島中	0	0	0	0	0	0	5	52
松原診療所	0	0	0	0	0	0	0	33	久保谷	0	0	0	0	0	0	0	12
松原ふれあいセンター	0	0	0	0	0	0	0	53	大向	0	0	0	0	0	0	0	20
合計	0	0	0	0	0	0	111	111	合計	0	0	0	0	0	0	110	110

- ・最も利用の多い停留所（乗車：赤色、降車：紺色）
- ・2番目に利用の多い停留所（乗車：オレンジ色、降車：青色）
- ・3番目に利用の多い停留所（乗車：黄色、降車：水色）

5. バス事業への公的支出

表：利用者1人当たりの公的資金投入状況（令和7年度）

	公的資金投入額 (千円)	利用者数 (人)	利用者1人 当たり費用 (円)
須崎－栲原線	4,232	1,461	2,897
栲原町内線	26,261	4,268	6,153
コミュニティバス	17,780	2,192	8,111

表：バスの運行に対する収支率（令和7年度）

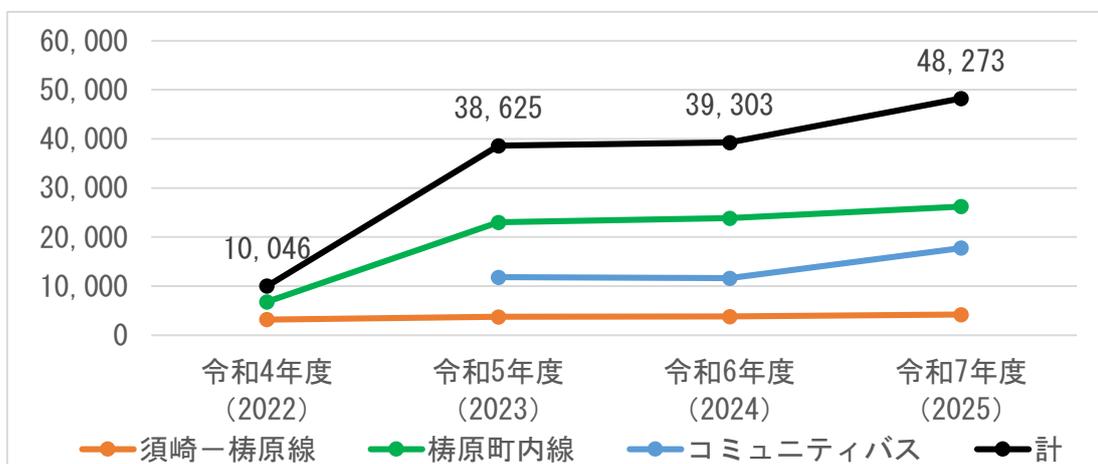
	費用 (千円)	収益 (千円)	収支率 (%)
須崎－栲原線	6,617	1,491	22.54%
栲原町内線	60,581	25,323	41.80%
コミュニティバス	19,574	570	2.91%

表：バスの運行に対する公的資金投入額の推移（単位：千円）

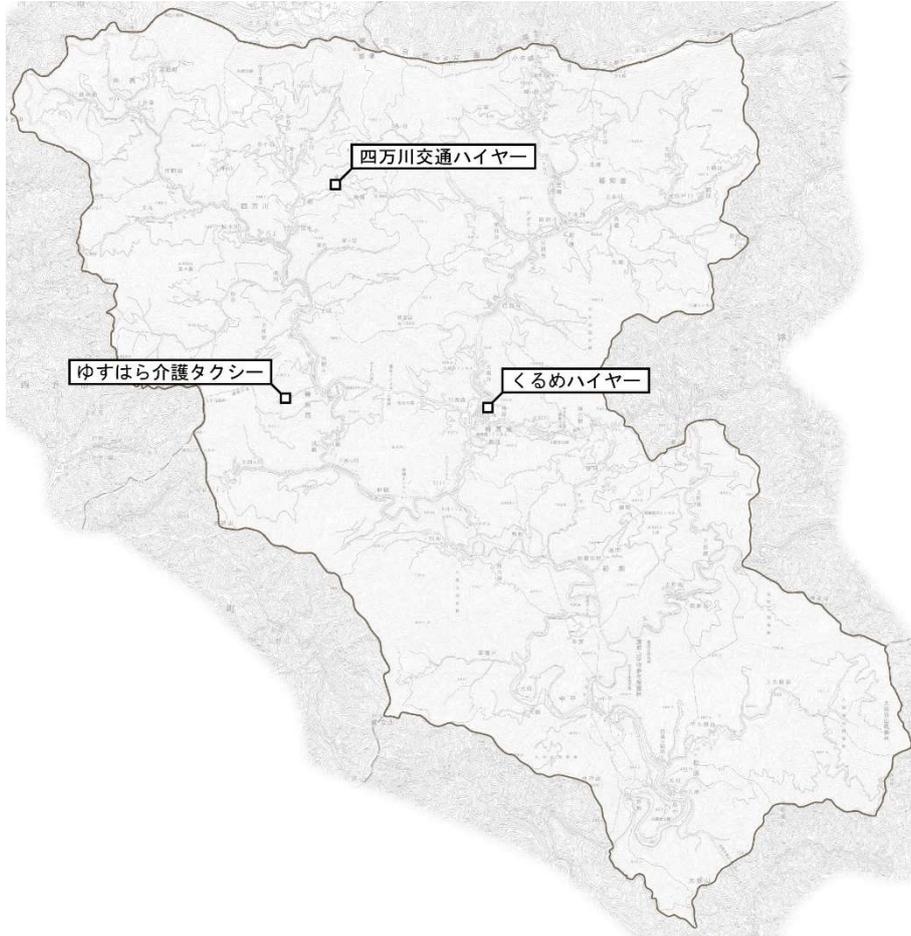
令和3（2021）年10月1日～令和7（2025）年9月30日

	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)
須崎－栲原線	3,209	3,770	3,821	4,232
栲原町内線	6,837	23,046	23,834	26,261
コミュニティバス		11,809	11,648	17,780
計	10,046	38,625	39,303	48,273

図：公的資金投入額の推移（単位：千円）



6. タクシー事業



表：その他交通事業

事業者名	基本事項
くるめハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> ■ 営業時間：07:30～21:00（予約があれば21時以降も運行する。1月1日、2日、3日は休み。） ■ 所有車両：4台（内、1台はジャンボ車両） ■ 乗務員数：4名（内、常勤2名）
四万川交通ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> ■ 営業時間：08:00～22:00（1月1日、2日、3日は休み） ■ 所有車両：2台（内、1台はジャンボ車両） ■ 乗務員数：1名
ゆすはら介護タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ■ 営業時間：朝は何時でも可能～18:00（予約があれば何時でも可能、日曜・祝日は休みであるが予約があれば運行する） ■ 所有車両：2台 ■ 乗務員数：2名

Ⅲ. 町民・関係者の意識調査

1. 地区別意見交換会の整理

越知面区（参加者：14人 女性：13人、男性：1人）

日常の移動手段

- ・自身で車やバイクを運転：7人
- ・家族や知人の運転を頼る：7人
- ・コミュニティバスを利用：4人 / コミュニティバスを利用したことがない：6人

地域の公共交通に対する意見

- ・日曜日は休日ダイヤでバスの運行時間が異なることを知らず、1時間かけて歩いて帰ったことがある。
- ・休日にはコミュニティバスは運行していないが、地域のイベントなどは休日に開催され、車に乗れない人はでかけられない。
- ・一週間分の買い物で荷物がつつい多くなってしまいが、乗務員が荷物の積み下ろしを手伝ってくれるのでたいへんありがたい。

地域の公共交通に対する要望

- ・コミュニティバスは月曜にも運行してもらえると助かる。病院の予約が月曜になることがあるため。
- ・杖がないと歩けない人など自身だけではバスの乗降ができない。コミュニティバスの乗務員が介助できないのは仕方ないが、見守りくらいはしてもらえると助かる。
- ・コミュニティバスの予約受付を当日の当該便運行前1時間にしてもらえないだろうか。急に具合が悪くなったときの通院などに使いたい。

□ 地域の公共交通に対する意見

- ・休日の高知高陵交通のバス利用者が少なく申し訳ないと感じている。しかし日曜には病院も開いてないので仕方ない。
- ・ICカードですかの降車時の端末がタッチしづらい位置にある。また、他人の荷物が置かれており難しい時もあった。改善してほしい。
- ・コミュニティバスの予約をしていない場合、偶然運行しているのを見かけた場合に手を上げて乗ることはできないか。急用で乗りたい時などどうしたらいいのだろうか。
- ・津野町のコミュニティバスのように路線定期運行にはできないものか。
- ・コミュニティバスは六丁から井桑に行きたい時にすぐには利用できない。

□ 地域の公共交通に対する要望

- ・コミュニティバスについて、月曜日も運行してほしい。梶原病院の予約が月曜になることがよくあるので困っている。
- ・コミュニティバスの予約について、前日の16時までという制約は厳しい。
⇒ 乗務員を確保することも難しい旨説明。
- ・コミュニティバスの予約を運行の1時間前にしてもらいたい。
- ・歯医者予約時間の都合ではあるが、コミュニティバスのおでかけ便に午前10時の便が欲しい。
- ・上西の川線の運行本数を増やしてもらいたい
- ・路線バスの運賃をもっと安くしてほしい。四万川区ではコミュニティバスと路線バスと両方の運賃を支払わなければならないので負担が大きい。（多くの参加者が賛同している）

□ その他

- ・以前はバスを利用していたが、乗らなくなったら乗り方がわからなくなった。
- ・自分たちが元気なうちにバスを使った楽しいおでかけを企画してみようと思う。
- ・高知高陵交通の路線バスについて、フリー乗降可能ということを知らなかった。（同様に知らなかった人が複数いた）

西区（参加者：11人 女性：9人、男性：2人）

□ 日常の移動手段

- ・自身で車やバイクを運転：3人
- ・家族や知人の運転を頼る：9人
- ・高知高陵交通バスを利用したことがある：10人

□ 地域の公共交通に対する意見

- ・運賃230円で中心部に行けるがそんなもので乗務員の給料など払えるのだろうか。
- ・鳴藪の長い橋を渡らないとバス停までいけないため、足が痛い時はついついタクシーを頼んでしまう。（高知高陵交通はフリー乗降可能であることの周知が必要）
- ・路線バスなど公共交通の上りと下りの意味を勘違いしていた。
- ・高齢になり腕の力がなくなったためバイクの運転をやめた。買い物のためだけにでかけることはないだろう。
- ・でかける時はバスで行けるが、帰り便は時間が合わないためタクシーに頼ることになる。

□ 地域の公共交通に対する要望

- ・路線バスが竹の藪地区の中を運行してくれ、便数も増えてうれしい。ただ、平日と休日で運行時間を統一することはできないものだろうか。
⇒ 平日と休日で運行路線が異なることから、ダイヤを統一することは不可能であると説明。

□ その他

- ・マルシェ・ユスハラロビーをバスを待つ時間使っていると知らず、暑い日も外の四ツ角バス停で待っていた。
- ・土日にイベントがあるが、バスの運行がそれに合っていないので車がない人はお楽しみにでかけられない。
- ・お楽しみのためにでかけることはもう無くなったが、このいきいきに来るのを楽しみにしている。

初瀬区（参加者：6人 女性：5人、男性：1人）

□ 日常の移動手段

- ・自身で車やバイクを運転：4人
- ・コミュニティバスを利用：2人

□ 地域の公共交通に対する意見

- ・普段車を利用していると、バスの時間に合わせの移動がしづらくなってしまう。
- ・路線バスやコミュニティバスでは、自身の移動の時間に合わない。

□ 地域の公共交通に対する要望

- ・高知高陵交通のバスで須崎市方面から帰ってきてから、すぐにコミュニティバスが出るのではなく、地元のスーパー（丸味）で買い物ができる余裕がほしい。

□ その他

- ・沢渡方面で高知高陵交通の路線バスが運行している道路の対岸に暮らしている。橋を渡っての停留所までが遠く、利用しづらい。
⇒ 高知高陵交通の路線バスは、町中心部を除き安全な場所ではフリー乗降可能であるため、停留所まで行く必要がないことを紹介。

松原区（参加者：7人 女性：6人、男性：1人）

□ 日常の移動手段

- ・自身で車やバイクを運転：2人
- ・家族や知人の運転を頼る：3人
- ・高知高陵交通バスを利用：2人

□ 地域の公共交通に対する意見

- ・普段は車を運転しているが、雪の日にバスに乗ってみた。時間がかかりすぎて使いづらいと感じた。
- ・高知高陵交通の松原線を利用して病院に行った時、自分以外には誰も乗っていなかったが大丈夫だろうか。

□ 地域の公共交通に対する要望

- ・高知高陵交通の路線バスは、梶原町中心部ではフリー乗降ができないと聞いた。本当はバス停間でも利用したい人がいるのではないか。
⇒ 町中心部はバス停間隔を短くして密度を高めている。他の交通量も多いためフリー乗降は難しいと判断している。
- ・町内で住民を対象としたイベントが開催されるとき、住民がイベントに行けるように送迎バスを往復で出してくれたら嬉しい。利用者もいるだろう。

□ その他

- ・区の会などでこのような話し合いを開催してほしい。住民として知っておくべき内容である。

2. 関係者ヒアリングの整理

(1) 町内の交通事業者

高知高陵交通（8月22日）

□ 地域のバス利用状況についてデータの依頼

- ・須崎－栲原線、栲原町内各線の利用者数、停留所別乗降者数、現金利用者と IC カードですか利用者別データ（令和3年～令和7年9月）を10月第一週までにとりまとめていただくことをお願いした。計画書にとりまとめる内容が固まり次第、とりまとめ方針を依頼する。

□ バス利用状況の推移について

- ・地域の利用者の状況を詳しく知るバス乗務員とのヒアリングを設定する。

□ 事業の運営について

- ・新しく若い女性ドライバーが業務を開始するが、他の乗務員はほとんどが50歳台であり、10年後を見据えると乗務員確保はいたって厳しい。
- ・四万川方面を越知面方面のようにコミュニティバスに置き換えていく方針も、乗務員確保の視点から考えるとありがたい。再任用ドライバーを朝と夕方に分けて乗務してもらうなどの運用が可能である。

□ 町内運行路線の運賃低廉化について

- ・同一区内：100円、区外は一律：200円で、来年4月の実施に向けて調整が可能である。ただし、利便増進実施計画の提出期日との調整があるので4月以降になる可能性もある。運行事業者としては周知期間と IC カードですかなどとの調整期間を確保できれば問題ない。
- ・定期券利用者への対応策の検討も今後必要になってくる。

□ その他

- ・栲原町での例ではないが、バス利用中に郵便局や買い物などバスを待たせて用事を済ませようとする人がいる。バス利用者のマナー改善につなげるためのバスの乗り方や運転免許証の自主返納につなげる講座など実施する必要があると考える。

来米ハイヤー（12月8日）

□ 利用者の動向について

- ・利用者は減少しているが、亡くなられたり、施設に入ったりして集落から人がいなくなっていることが主な理由である。
- ・新しい利用者がここ2ヶ月ほどで増えてきたと感じる。チケット制度の仕組みを戻したことが大きいと思う。
- ・これまでに相当周知活動に取り組んでいるものの、新しい利用者からはコミュニティバスを「知らなかった」と言われる。
- ・マルシェ・ユスハラと雲の上の温泉間を運行しているアクセスバスは、宿泊者以外でも利用可能ということが知られていない。
- ・スクールバスを利用する子どもの乗車態度について注意することがある。危険な場合もある。

□ 利用者からの要望など

- ・越知面では月曜運行を強く要望される。
- ・午後のおかえり3便目（14:20発）は、午後に病院が終わって帰ろうとする人には早すぎる。せめて14:45頃まで遅くしてあげてほしい。全路線が対象である。

□ 運行事業者として気付いた事項など

- ・朝の1便目で出かけ、高知高陵交通のバスに乗り換えている人は1年間にわずかである。多くは早めに病院に行きたい人となっている。1便目と2便目の間隔がなく運行が厳しいので1便目と2便目を統合してはどうか。
- ・予約方法など、利用ルールを厳格化したものの、高齢者は物忘れが多く、その日の朝に予約してくることは今でもある。

□ コミュニティバスの今後について

- ・月曜日の運行を行うことは可能と考える。
- ・久万高原町の古味バス停までデマンドおちめん線の区間を拡げることは可能。
- ・運行事業者として、事業を継続してもらいたい。

四万川交通ハイヤー（12月8日）

□ 利用者について

- ・四万川地区では利用者に変化はない。いつも決まった人が利用してくれている。新たな利用者は現れていない。
- ・一部の地区で施設に入って利用がなくなった例はある。
- ・予約を忘れて連絡をしてくる高齢者はいるが、見捨てることはできない。

□ コミュニティバスの今後について

- ・デマンドしまがわ線を再編する場合、対応できると考える。

ゆすはら介護タクシー（12月8日）

□ 利用者について

- ・上成の利用者に須崎－栲原線に乗り換え利用する人がいる。
- ・次の利用者を獲得するために、60～70代の人達に対する公共交通利用の周知は絶対に必要である。

□ コミュニティバスの今後について

- ・今後の再編について、可能な限り対応できるようにする。
- ・超長期的視点による町の公共交通事業の見通しを知りたい。それに合わせて自分たちの事業の再構築も考える必要がある。

(2) 町内の商業関係者

栲原町商工会（11月28日）

□ 商工会の取り組み

- ・町内の商業者に事業や補助施策などの紹介を行っている。
- ・Iカードは、機器のメンテナンスができなくなったため今年の9月末で終了した。現在はサニーマートのハーティーカードでポイント付与のみを行っている。

□ 町内の今後について

- ・来年5月には栲原中心部の商店が店舗を閉めるとのことである。事業の承継を模索しているが、店舗の老朽化が事業承継を困難にしているようである。
- ・他にも店舗と住居が一体であることで事業承継に至らない例もある。

□ 公共交通網との連携について

- ・店舗などにバスの運行情報（路線図や運行ダイヤ）を掲示していくことの呼びかけは可能である。

集落活動センター四万川（11月25日）

□ コミュニティバスデマンドしまがわ線について

- ・いつも決まった人が利用している。
- ・コミュニティバスを月曜にも運行してほしいという要望がある。神の山から通勤している人は、月曜はタクシーを利用しているようである。
- ・四万川交通ハイヤーがいつまで運行してくれるのか課題と考える。もしもの時は集落活動センターでも運行ができるように定款に事業として記載している。

□ 地区の様子について

- ・区中心部の杉本商店が廃業するとのことである。
- ・区内の他の商店に配慮して、食料品などは積極的に扱わないようにしている。
- ・人が減っており、そもそも地区として成立していけるのか不安がある。

□ 今後の公共交通網について

- ・以前は区内の商業施設などを考慮して反対していたが、現実的にはデマンドしまがわ線が梶原中心部まで運行することもありだと考える。

あいの里まつばら（11月25日）

□ コミュニティバスデマンドまつばら線について

- ・以前運行していたNP0 絆のデマンドバスを利用したことのある人からは、前の方がよかったと言われる。梶原中心部まで乗り換え無しで利用できた利便性を忘れられないのだろう。
- ・コミュニティバスの利用者は介助が必要になってきた人など、バスに乗れない人が増えてきた印象がある。多くが診療所や区内の友人宅への移動に利用している。路線バスに乗り換えて利用する人は少ない。
- ・バスに乗れない人から梶原中心部まで行って欲しいと頼まれることがある。
- ・乗務員はあいの里が月曜と火曜の運行を担い、他の曜日は要請があればあいの里に連絡が来て、対応できない時は来米ハイヤーが担っている。あいの里で乗務員をしてくれている人も用事がありこのままの体制が良い。

□ 地区住民の生活について

- ・郵便局のついでに買い物をしていく人はいる。生協とあいの里ととくし丸でなんとか生活が成り立っている。
- ・あいの里としても図書コーナーや飲食スペースなどに取り組んでおり、コミュニティバスを使って来てもらいたいと知られていない。周知活動が必要。
- ・月に1日、月曜に高知市の美容室が区中心部で臨時営業している。
- ・とくし丸は月曜と木曜の週2日来てくれている。

□ 住民の様子

- ・路線バスはステップが高いため利用をあきらめている高齢者がたくさんいる。介助も期待できないのでバス利用ができない。
- ・買い物には荷物持ちの介助が必要な人が多い。

(3) 町内の病院施設及び福祉事業関係者

栲原町立国民健康保険 栲原病院（11月25日）

□ 通院者のバス利用について

- ・バスで通院してバスで帰る人は一定数いる。利用状況から診察や薬の受け取り後、四ツ角方面に移動し、そこからバスに乗って帰宅している。通院のついでに買い物などの他の用事を済ませているようである。

□ バスを利用する通院者のために

- ・以前設置していたバスロケーションシステムのデジタルサイネージ（運行中バスの現在地を表示するモニター）は、基本システムが替わり利用できなくなっており現在は取り外している。
- ・ポスターのように大きくバス運行情報（路線図及び時刻表など）を病院内の壁などに掲示することは可能。適切な掲示場所を考える必要がある。
- ・栲原病院のバス停への建屋については以前検討したことがあったが実現していない。設置費用の補助など支援があれば設置も可能と考える。

□ 四万川及び松原の診療所について

- ・四万川で6～7人/日、松原で5～6人/日の通院であり、運営費が負担にもなっている。
- ・今後は運営の見直しなども必要になってくると思われるが、地域の現状を踏まえるとそれも難しい。

(4) 町内の観光事業関係者

ゆすはら雲の上観光協会（12月8日）

□ 来訪者の状況

- ・インバウンド来訪者が多くなっている。特に台湾からの来訪者。欧米からの来訪者は個人旅行が多い傾向にあり、レンタカーでの来訪となっている。
- ・特に雲の上の図書館は、外国人による YouTube で紹介されており、外国人を含む多くの人の目的地となっている。

□ 町内における移動ニーズについて

- ・鬼北町方面との交通手段について問い合わせが寄せられることがある。特に道後温泉をつなぐラインは高齢者向けの観光ラインになると考えられる。最も多い問い合わせは四国カルスト方面を車が通行できるか確認する内容。電話による問い合わせの2割強はアクセスに関する問い合わせとなっている。
- ・町内では中心部と雲の上の温泉を含む太郎川公園間の移動手段が重要になっている。
- ・梶原中心部から周辺の区へのアクセスが弱いことや情報発信が十分でないこともあり、周辺の区への移動が少ないと考えられる。

□ 観光分野としての課題

- ・インバウンドも含め団体客が梶原町に来てくれたとしても、例えば昼食を提供できる場所が限られていることで、消費機会の取りこぼしに繋がっている例がでてきている。食事を提供する事業者や宿泊事業者、観光事業者、交通事業者が横に連携し、同じ取り組みを推進していく体制からつくる必要があると考える。町内への消費ニーズがあるのに受け止められず、町外に取り逃がしている現状がもったいない。
- ・中心部の空き家を活用したゲストハウスを複数整備することで、街中への消費ニーズ取り込みにつなげることができるのではないかと考える。
- ・町内の各事業者には、もっと商売をして儲けることをしてほしい。そういう気持ちを持ってほしい。

マルシェ・ユスハラ（12月8日）

□ バス待ち利用者について

- ・帰りのバスを待つのにマルシェ・ユスハラのリビーを使う人はいない。敷居が高いと認識されているのかもしれない。
- ・現在掲示している町内のバス情報ポスターについて、時刻表部分をもっと大きくして文字を見やすくしてあげてほしい。そうすればリビー内に掲示しやすくなる。

(5) 隣接する自治体

津野町役場 まちづくり推進課 (8月22日)

須崎－栲原線の路線再編について

- ・須崎－栲原線のダイヤ調整は必要と考えるが、当町ではコミュニティバスの再編実施をまず実現したい。
- ・バス停名称の変更をすすめていきたいと考えている。

広域観光について

- ・観光について最も問い合わせが多いのは四国カルストへのアクセス等に関するものである。最も安全な経路については津野町高野からの経路を案内している。

その他

- ・元消防署員が立ち上げた介護タクシーが事業を開始している。

愛媛県 久万高原町役場 総務課

栲原町との連携に対する要望

- ・観光による来訪者から、高知県側へのアクセス方法について問い合わせがあるが、具体的に栲原町へのアクセスとしてはこれまでに寄せられていない。
- ・柳谷地区では、かなり以前のことはあるが、調査を行った結果栲原町や須崎市方面への要望が出されていた。

今後の栲原町との連携について

- ・栲原町が運行しているデマンドおちめん線を久万高原町最南端にある町営バスバス停(古味)に接続することを視野に入れ、その実現に向けた協力(久万高原町地域公共交通会議における協議など)は可能。

愛媛県 鬼北町役場 企画振興課

栲原町との連携に対する要望

- ・栲原町方面への移動について、観光ではニーズはあると考える。鬼北町の住民で自動車を運転できる人は栲原町方面にも行っていると思うが、バス利用者では特に要望が出されていない。

鬼北町の公共交通について

- ・要件を満たした鬼北町住民の町内移動に対してタクシー補助を行っている。町外分は自己負担となる。
- ・QRコード決済のKIHOKAカードを宇和島自動車(バス)に導入している。
- ・公共交通利用に対する住民の意識向上につなげる取り組みはたいへんである。

今後の栲原町との連携について

- ・今後、ニーズが高まればまずは調査を行い、新たな移動手段の必要性について検討を行うことは可能と考える。

(6) 行政関係者

須崎警察署 交通課（8月22日）

□ 地域の交通事故発生状況について

- ・令和3年～令和6年の梶原町内における65歳以上の、人身事故件数、死亡事故件数と死亡者数、負傷者数のデータの整理を依頼した。
- ・梶原町内の事故に大きな変化はない。事故の発生については、ほとんどがバイクなどの自損事故なので人身事故とはならない。
- ・一方で、須崎署管内での事故は増加しており、そのほとんどが須崎市中心部で発生している。その理由は不明である。

□ 自動車運転免許証の自主返納について

- ・自動車運転免許証の自主返納者数の推移に関するデータの整理を依頼した。

□ その他

- ・須崎警察署として、高齢者を対象とした交通ルール、振り込め詐欺の防止、防犯等の啓発活動を行っている。町内における年度内の予定は、10月1日松原、12月11日四万川、3月13日広野でそれぞれ11:00から行う。松原区では15人ほど集まる予定であり、歩行シミュレーターを使う。
- ・公共交通利用についても、運転免許証自主返納の推奨やバス乗り方教室などを合同で行えばいいのではないかと。

梶原町教育委員会（11月25日）

□ スクールバス便運行の概要

- ・自宅からバス停などまで2km以上離れていることを基準としている。
- ・坪野田から路線バス竜王線まで下校時に利用する子どもがいる。
- ・四万川方面の竜王線利用者のために、土日祝日に臨時便を依頼している。
- ・松谷方面から登校便のみタクシーを出している。下校便は保護者の意向で不要。
- ・越知面では火曜から金曜までデマンドおちめん線を利用。月曜と土日祝はタクシーを活用。学校が半日で終わる日などはバスの臨時便を依頼して対応。
- ・井の谷地区では登下校便としてタクシーを委託している。
- ・太郎川方面（仲洞地区含む）の登校便は路線バスを利用しているが、下校便に合う便がないためタクシーを利用している。
- ・松原方面は帰り便がバスと合わないためタクシーを利用している。
- ・スクールバスの運行やタクシーの活用、臨時便の運行に約30,000千円必要になっている。

□ スクールバスの今後について

- ・路線バスの活用が可能な地区は路線バスに切り替えていきたい。そのために高知高陵交通には調整（運行経路や運行ダイヤ）をお願いしたい。

□ 既存計画の実施事業について

- ・学園内への一般車両（保護者の送迎など）を安全のために規制することは可能であり必要と考える。役場前から歩く場合、道路が狭い場所があり課題と認識。
- ・環境学習の実施について、前年度の11月くらいから調整が必要。授業の内容に入れていくことは学校の判断で可能と考える。

3. 梶原町の公共交通バス利用者アンケート調査

1) 実施概要

(1) 実施のねらい

梶原町の公共交通“バス”の運行や地域交通網の改善のため、実際に“バス”を利用している人の思いを把握するためにアンケート調査を実施した。

(2) アンケートの実施方法

“依頼文書”と“アンケート調査票（A4サイズ両面）”を、乗務員から利用者に直接手渡しにて配布してもらった。

回答者はアンケート調査票に回答後、同封した返信用封筒（料金受取人払い）にて郵送。

(3) アンケートの実施時期

令和7年9月上旬より順次配布を開始し、10月3日を返送締切とした。

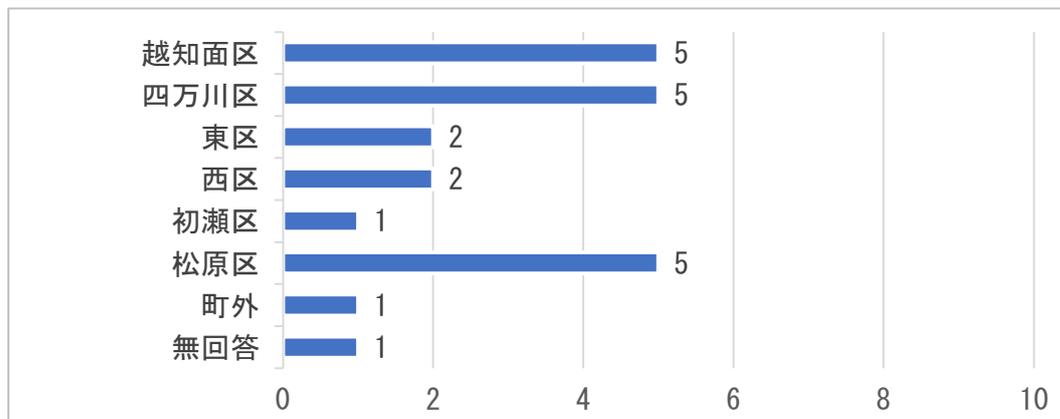
(4) アンケートの回収状況

回収数	備考
22	高知高陵交通路線バス利用者 梶原町コミュニティバス利用者

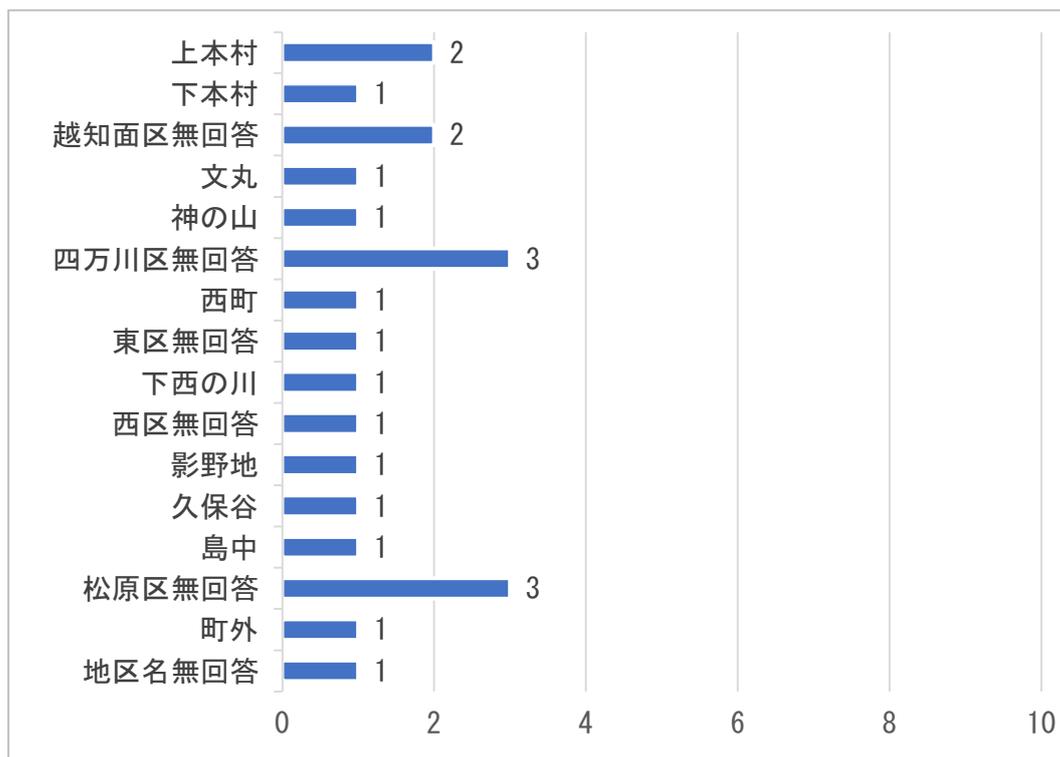
2) 結果とりまとめ

(1) 回答者の属性

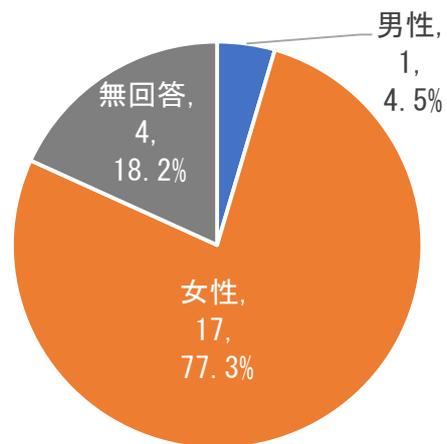
① 住まいの地区 (N=22)



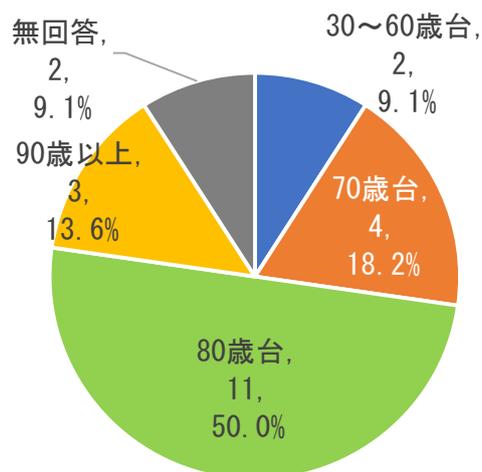
図：住まいの集落名 (N=22)



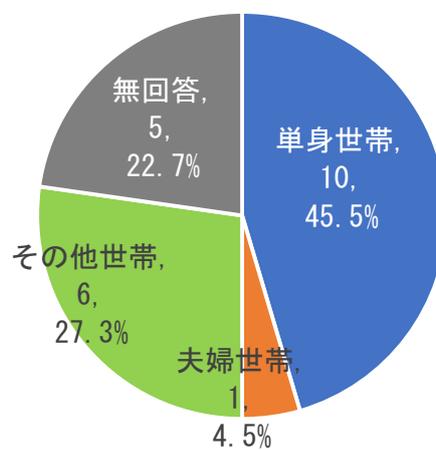
② 性別 (N=22)



③ 年齢層 (N=22)



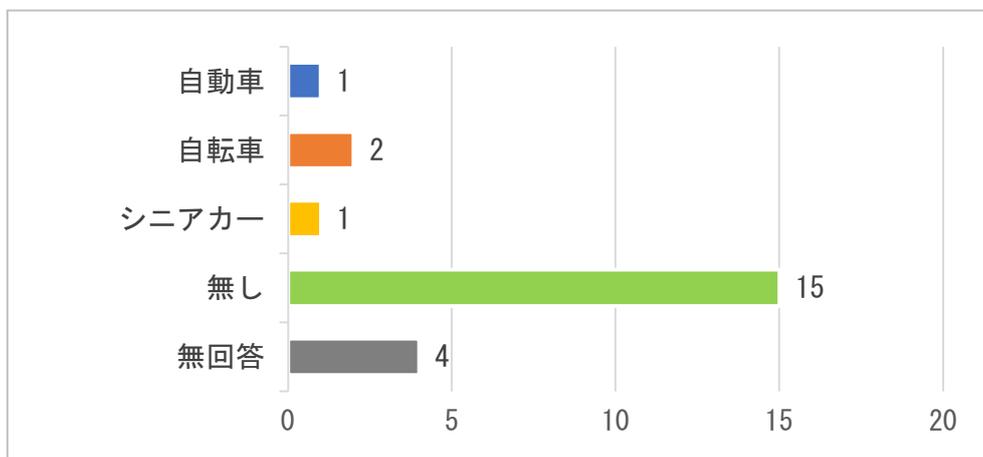
④ 世帯の状況 (N=22)



図：年齢層と、世帯の状況でクロス集計 (N=22)



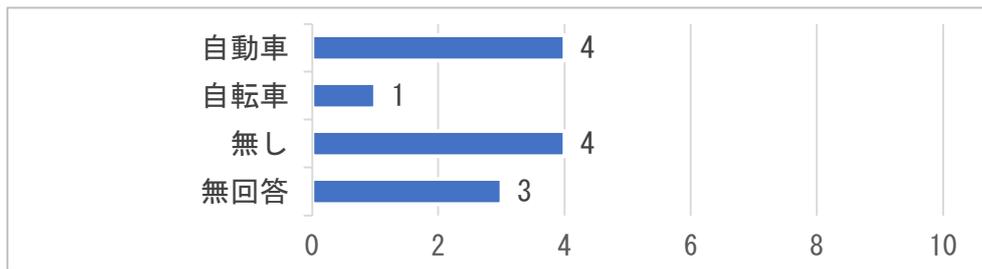
⑤ 回答者が所持する移動手段 (複数回答可 N=23)



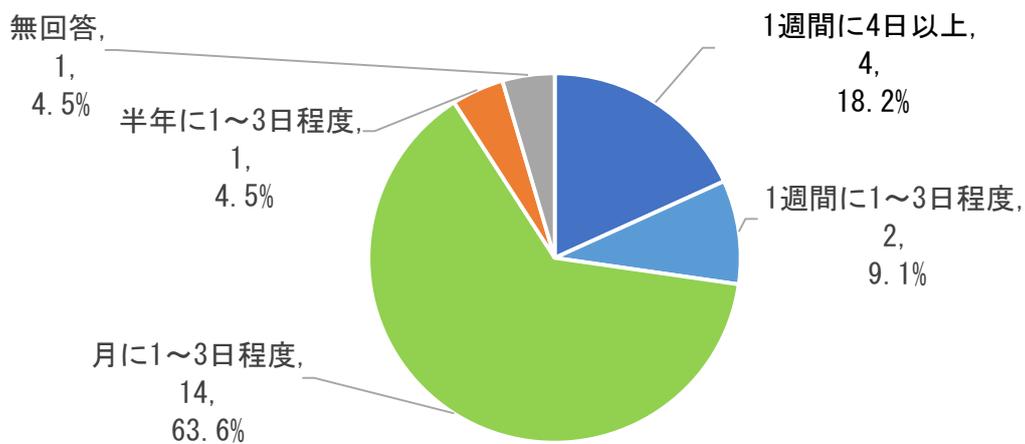
図：年齢層と、回答者が所持する移動手段でクロス集計 (複数回答可 N=23)



⑥ 同居の家族が所持する移動手段（複数回答可 N=12）

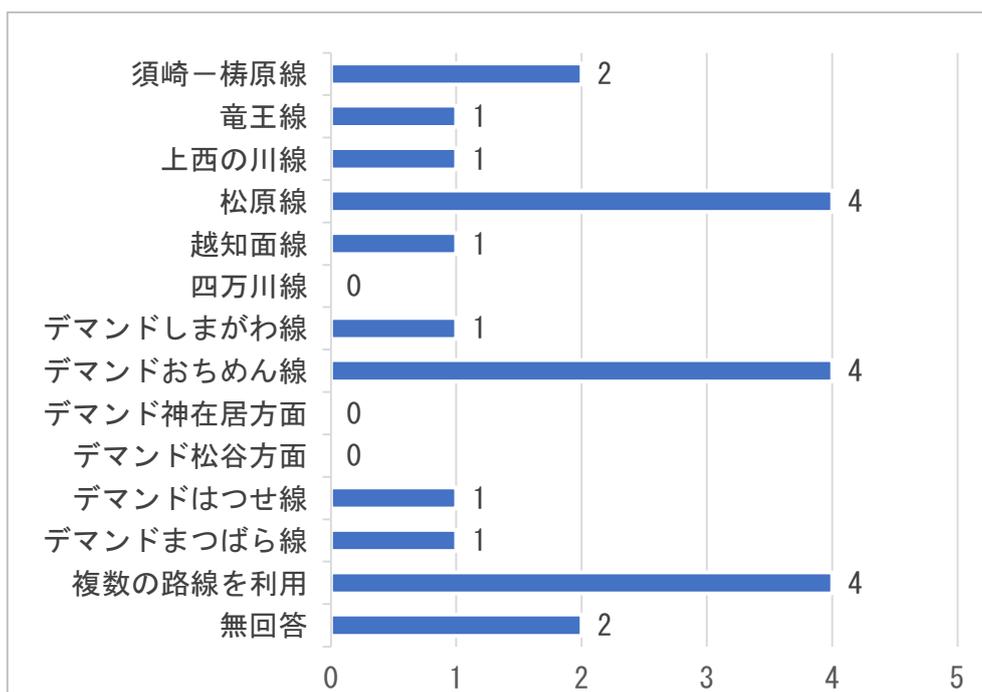


(2) バス（高知高陵交通、コミュニティバス）の利用頻度（N=22）

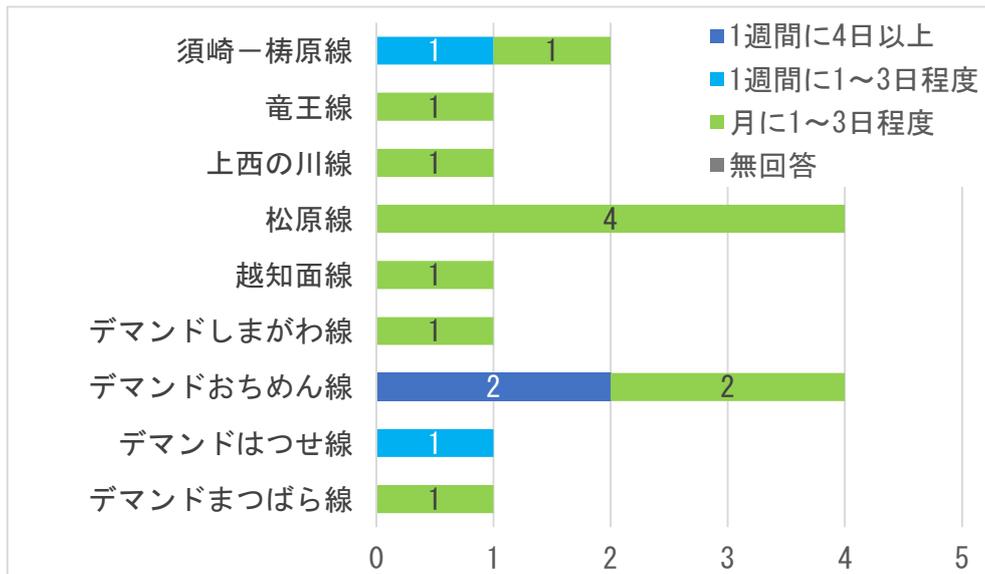


(3) よく利用するバスの路線

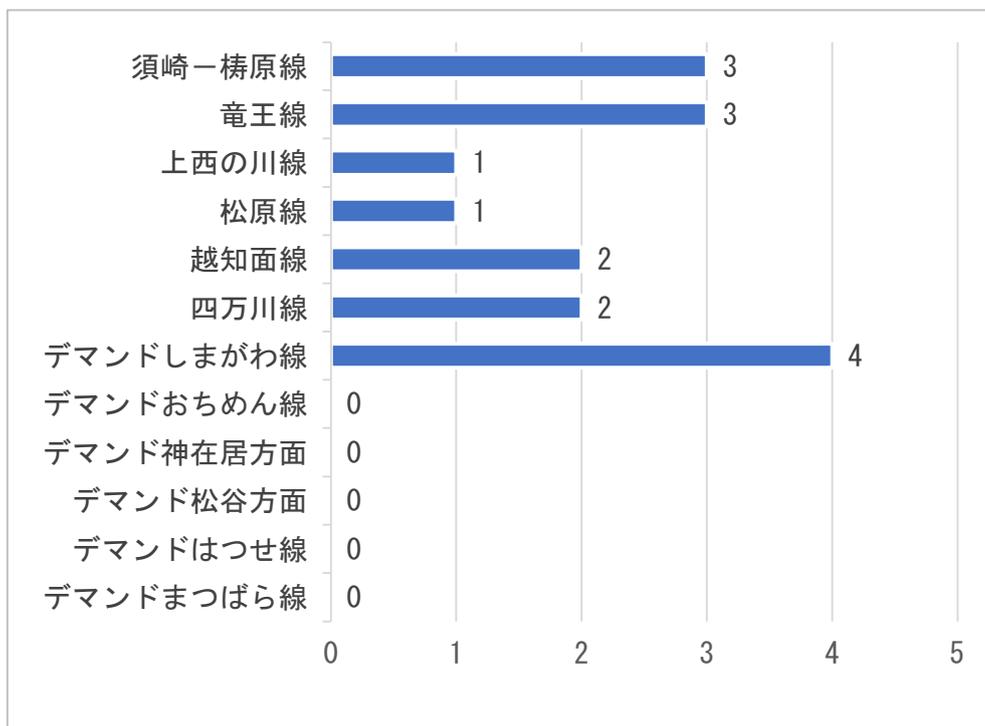
① 最も利用するバスの路線（N=22）



図：最も利用するバスの路線と、バスの利用頻度でクロス集計 (N=16)

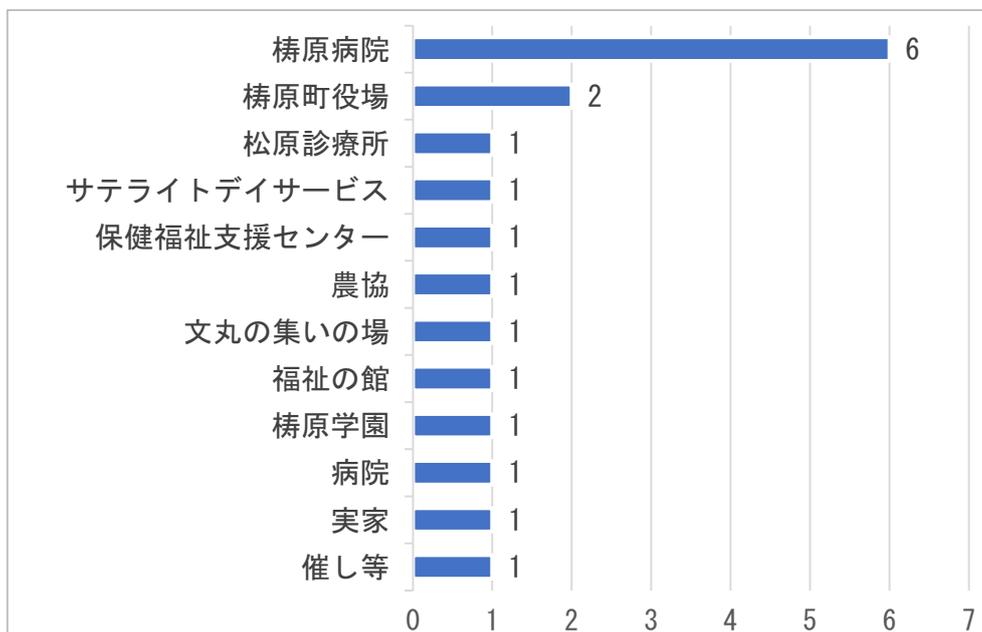


② その他利用する事がある路線 (複数回答可 N=16)

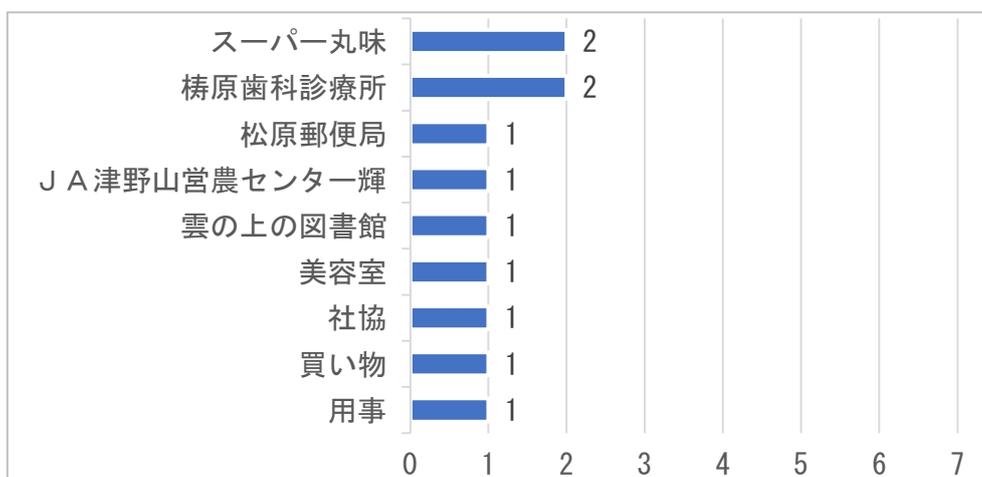


(4) バスを利用してよく行く場所（施設・用事・催し等）

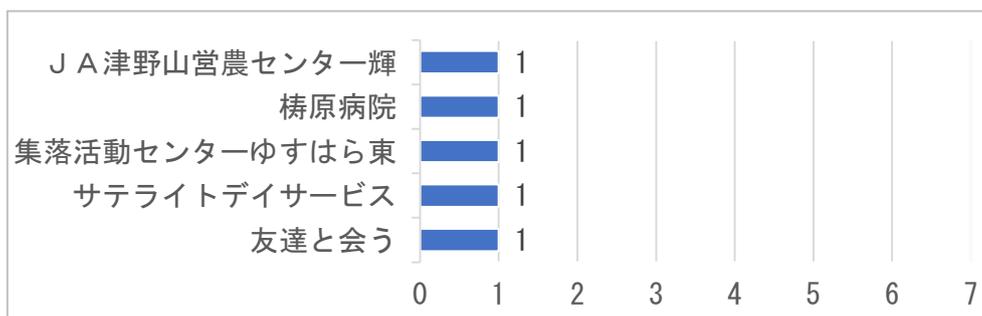
① 第1位 (N=18)



② 第2位 (N=11)

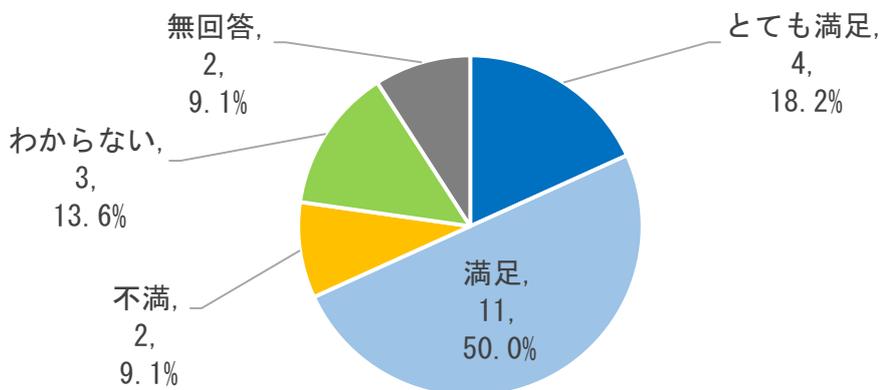


③ 第3位 (N=5)



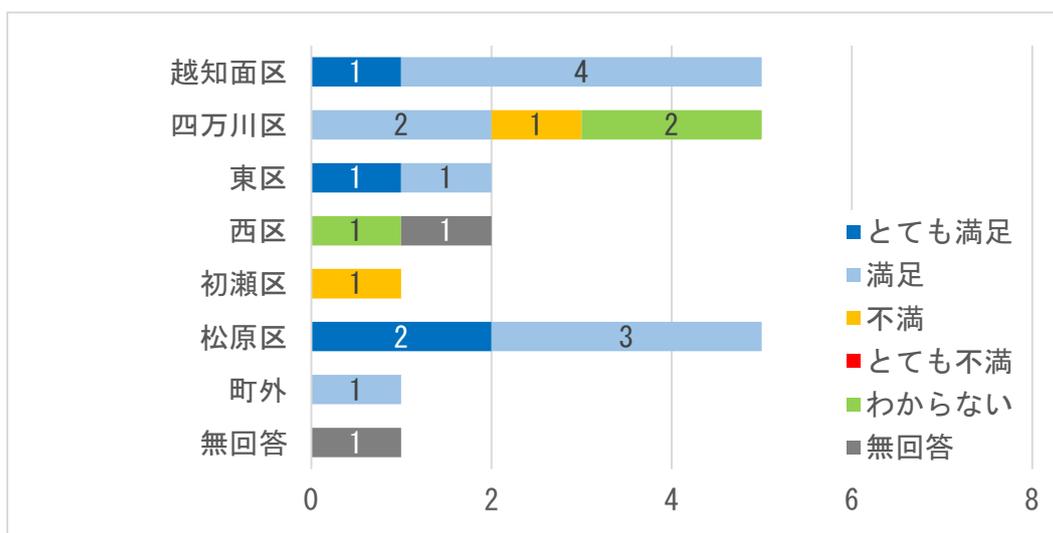
(5) バス（高知高陵交通、コミュニティバス）の満足度

① 路線の運行経路（N=22）

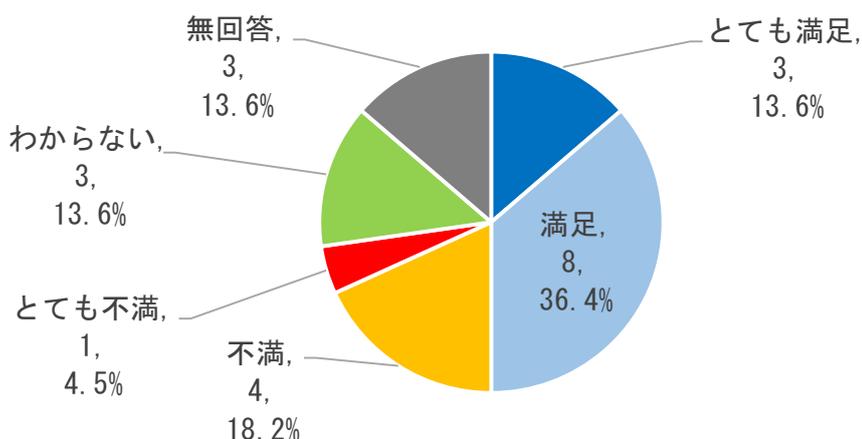


路線の運行経路についての満足度に対して、その理由及び意見	
とても満足	<ul style="list-style-type: none"> ・他の市町村と比べたら梶原町は充実していると思う。運転手が優しい。町中の巡回が良い。（西町，男性，30～60歳台）
不満	<ul style="list-style-type: none"> ・本も谷に5回は多過ぎる。（神の山，女性，70歳台） ・コミュニティバスは週の前半に固まっているので、後半にもほしい。（影野地，女性，70歳台）

図：路線の運行経路についての満足度を、地区別にクロス集計（N=22）

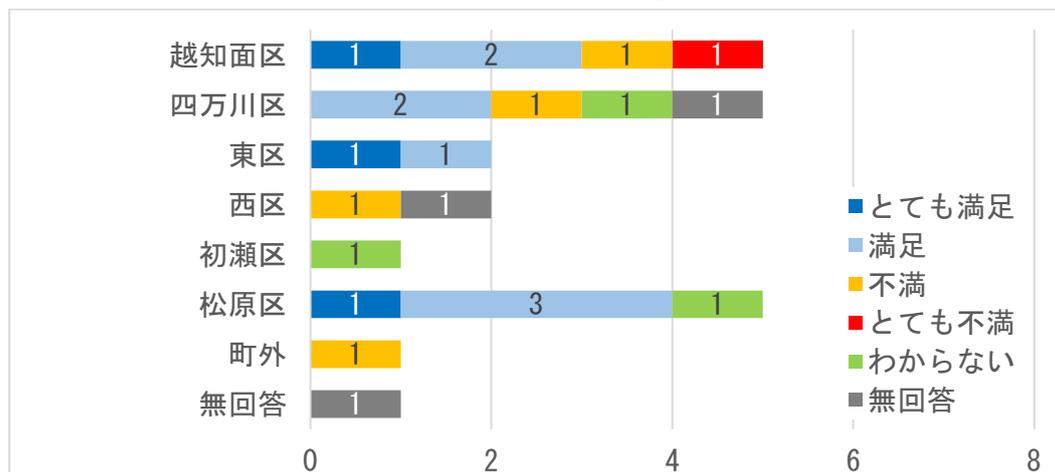


② 運行曜日やダイヤの利便性 (N=22)

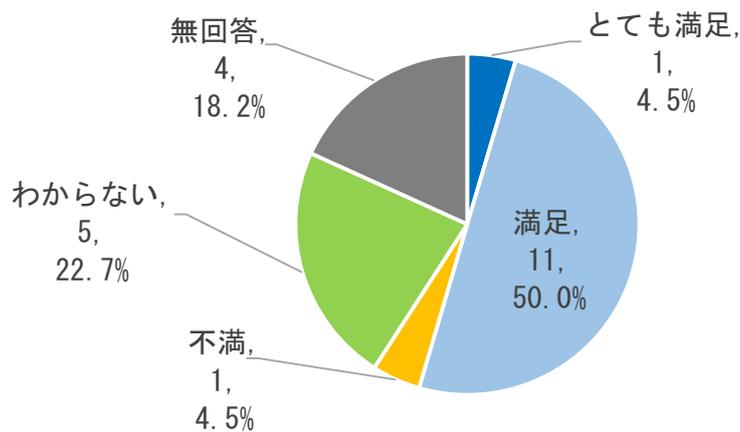


運行曜日やダイヤの利便性についての満足度に対して、その理由及び意見	
とても満足	・須崎～梶原のダイヤが多い。最終 19 時台までであるので嬉しい。 (西町, 男性, 30～60 歳台)
満足	・歩行では無理なため利用できてありがたい。(島中, 女性, 80 歳台)
不満	・コミュニティバスおちめん線で梶原病院へ行くのに 13 時 00 分着で 14 時 21 分発では薬をもらう時間が足りないのもう少し遅くしてほしい。(下本村, 女性, 80 歳台) ・四万川方面行きの 12 時 30 分から 16 時までバスがない。高陵交通バスがダメならコミュニティバスを利用しても良いのではないかと。(神の山, 女性, 70 歳台) ・だいたい満足だが、時間帯によって JR の時間が少しずれているので合わせてもらえたらと思う。(町外, 女性, 30～60 歳台)
とても不満	・コミュニティバスおちめん線のおでかけ便 13 時 00 分とおかえり便 14 時 21 分の間、もう少し時間がほしい。 (越知面区無回答, 女性, 80 歳台)
わからない	・梶原から松原に来てもらうのが気の毒に思う。月、火が松原の人の運転なので頼みやすい。(松原区無回答, 女性, 90 歳以上)

図：運行曜日やダイヤの利便性についての満足度を、地区別にクロス集計 (N=22)

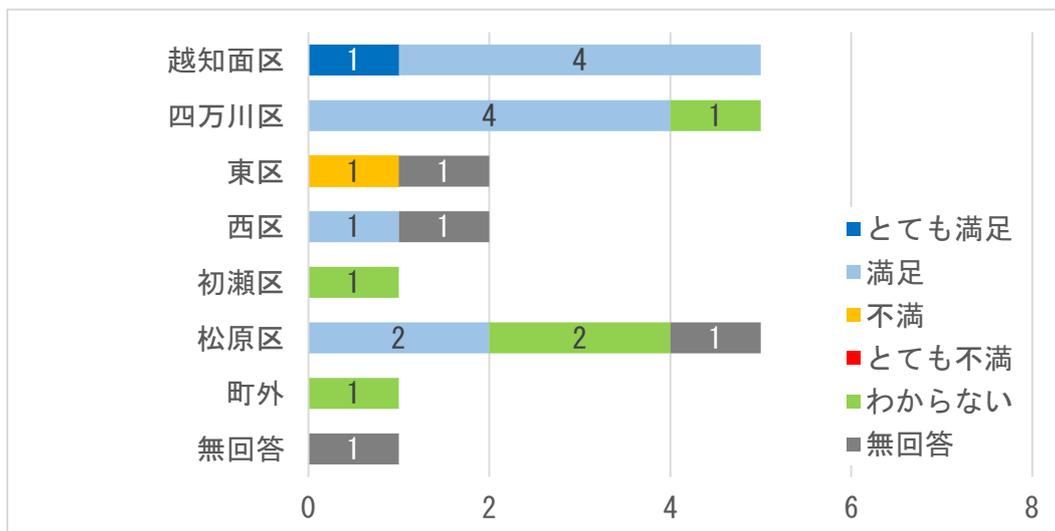


③ コミュニティバスの予約方法について (N=22)

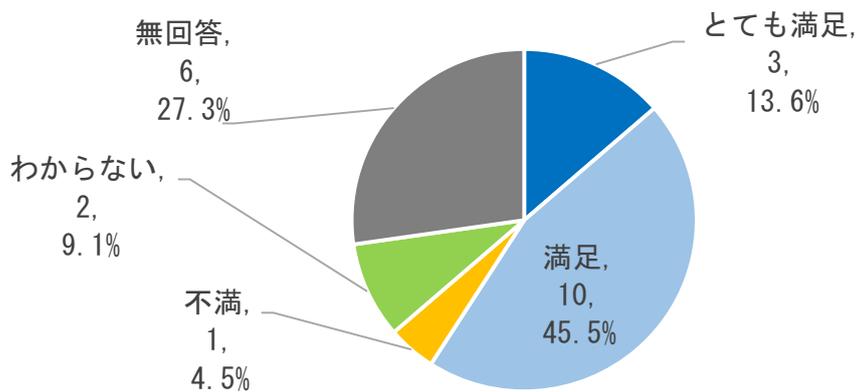


コミュニティバスの予約方法についての満足度に対して、その理由及び意見	
満足	・月曜日も運行して欲しい。行きは歩き、帰りはタクシーを使っている。 (神の山, 女性, 70歳台)
不満	・認知力の低下が著しい方へ配慮されているか心配である。 (西町, 男性, 30~60歳台)
わからない	・松原の運転手に連絡している。(松原区無回答, 女性, 90歳以上)

図：コミュニティバスの予約方法についての満足度を、地区別にクロス集計 (N=22)



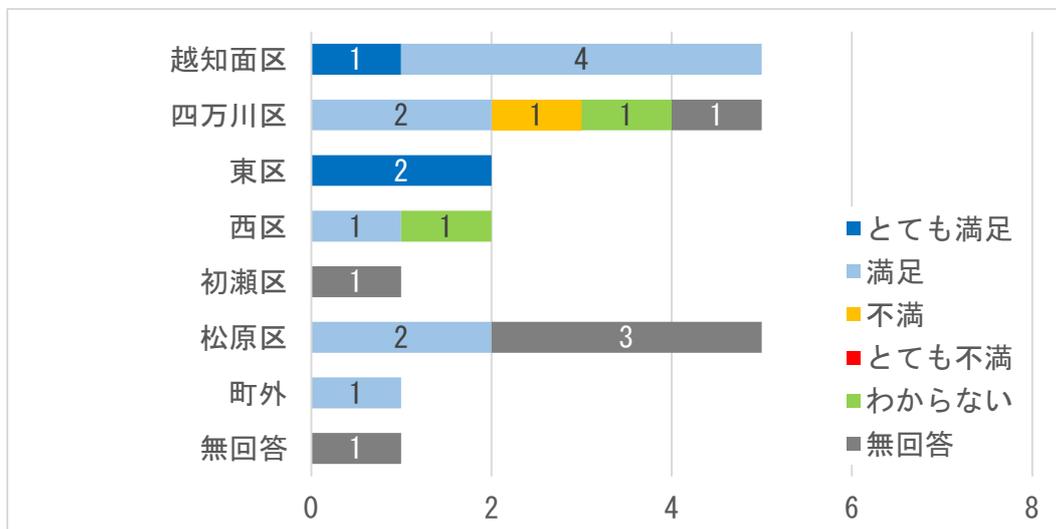
④ 公共交通に関する情報発信、わかりやすさの満足度 (N=22)



公共交通に関する情報発信、わかりやすさについての満足度に対して、その理由及び意見

不満	・態度の悪い人、言葉遣いの悪い人が3人ほどいる。ありがとうございますも言わない。(神の山, 女性, 70歳台)
----	---------------------------------------------------------

図：公共交通に関する情報発信、わかりやすさについての満足度を、地区別にクロス集計 (N=22)



(6) 地域の公共交通について、意見・要望（自由筆記）

地域の公共交通についての意見・要望

- ・月曜日もコミュニティバスを出してほしい。（越知面区無回答，女性，70歳台）
- ・役場前と四ツ角にバス停がない。暑い日、雨の日に困る。高陵交通バスの四万川方面行きの12時30分から16時までの間にバスを運行してほしい。コミュニティバスを利用することもできると思う。（神の山，女性，70歳台）
- ・運転手の態度が悪い。（四万川区無回答，女性，70歳台）
- ・コミュニティバスが来てくれてありがたい。（四万川区無回答，女性，80歳台）
- ・高齢者の認知力の低下、難聴の方が増えてきている。障害者への理解と配慮についての研究会を年に1度実施していただきたい。（西町，男性，30～60歳台）
- ・梶原へ行く時はバスで、帰りは歩けないのでタクシーになる。
（西区無回答，女性，無回答）
- ・これからも続けて運行していただきたい。（影野地，女性，70歳台）
- ・足が悪いのでバス停から動けないので、バスの利用はできない。
（松原区無回答，女性，90歳以上）
- ・以前は旧道を通っていたので不満だったが、今は満足している。時間も早く感じる。
（町外，女性，30～60歳台）
- ・平日1日に5便運行する所もあるが、1往復の所は朝出たら夕方しか帰れない。
（地区名無回答，無回答，無回答）

IV. 前提条件の整理

1. 現計画（梶原町地域公共交通計画）の検証

(1) 実施事業の実施状況とその成果

現計画（梶原町地域公共交通計画）に記載のある実施事業の実施状況とその成果について整理する。

基本方針1：インフラとしての公共交通ネットワークの再構築

■ 実施事業1-1：高知高陵交通との契約内容の見直し

事業の概要	高知高陵交通の町内における路線バスの契約について、一般向けにも利便性を確保できるよう、実情に合った形に見直す。
実施状況とその成果	・令和4年10月の全体路線の再編に合わせ、高知高陵交通のバス路線を委託路線としており、事業完了している。

■ 実施事業1-2：公共交通ネットワークの再構築

事業の概要	高知高陵交通のバス路線再編とコミュニティバス網の整備を行い、町内の公共交通ネットワークを再構築する。
実施状況とその成果	・令和4年10月に高知高陵交通の路線バス再編を行い、併せてコミュニティバスの本格運行への移行を完了し、町内の公共交通ネットワークの再構築を完了した。 ・高知高陵交通は町内路線のシンプル化と町中心部における運行経路の見直し、それらに伴う運行ダイヤの調整を行った。 ・コミュニティバスは実証運行の成果を受け、高知高陵交通の路線バスとの接続を確保しながら、全路線デマンド路線として本格運行を開始した。

■ 実施事業1-3：公共交通ネットワークの見直しによる移動ニーズとの整合

事業の概要	地域住民の移動ニーズを整合させるための調査と検証し、それに併せた輸送サービスを維持できるよう公共交通ネットワークの見直しを行う。
実施状況とその成果	・地区や住民から出された意見および要望や、利用状況の分析を通じて、路線やダイヤの見直しを行っている。 ・要望が多く出されているコミュニティバスおちめん線としまがわ線の月曜運行について、令和7年度の調査を経て確定させる。

■ 実施事業 1-4 : バス停の機能拡充と厳格な管理

事業の概要	高知高陵交通のバス停留所に路線図と時刻表をセットにした情報掲示をすすめるとともに、バス停建屋の管理体制構築に取り組む。
実施状況とその成果	<ul style="list-style-type: none"> ・新たなバス停標柱への更新を毎年行っている。また、汚損したバス停掲示物の取り替えも随時行っている。 ・バス停建屋の管理体制構築には取り組めていない。

■ 実施事業 1-5 : 交通結節点機能の整備

事業の概要	路線バスの地域間幹線系統（須崎－梶原線）と地域内幹線系統（町内を運行する路線）、そしてコミュニティバスの乗り換え場所としてマルシェ・ユスハラに交通結節点機能を整備する。
実施状況とその成果	<ul style="list-style-type: none"> ・マルシェ・ユスハラの上階ロビーを午前 10 時以降、バスを待つ人用に利用できることを確認し、周知に取り組んでいる。 ・町内のバス運行情報をマルシェ・ユスハラに掲示している。

■ 実施事業 1-6 : 集客施設への高知高陵バスロケモニターの設置

事業の概要	利用者の多いバス停である四ツ角（マルシェ・ユスハラ）や、来訪者の利用が多い雲の上の温泉などに高知高陵バスロケモニターを設置し、利用者の利便性向上に取り組む。
実施状況とその成果	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムの仕組みが変わったことから、実際にバスロケーションシステムのモニター（デジタルサイネージ）を掲示する意義が変化しており、現在も設置に至っていない。 ・モニターの代わりとして、マルシェ・ユスハラには大判の運行情報ポスターを掲示しており、梶原病院にも掲示する方向で作業をすすめている。

■ 実施事業 1-7 : 町内の公共交通ネットワークの運営体制構築

事業の概要	公共交通ネットワークの再編実現に向けて、必須であるフィーダー系統運行の運営体制構築に取り組む。
実施状況とその成果	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスを運行する町内 3 者による運行事業体が組織され、必要に応じて町と協議を行っている。

■ 実施事業 1-8 : 利用しやすい運賃体系の検討

事業の概要	町内の公共交通ネットワークについて、利用しやすい運賃体系への見直しを検討する。
実施状況とその成果	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運賃を、同一区内利用は一回乗車 100 円、区をまたぐ利用は 200 円と利用しやすい運賃設定としている。 ・高知高陵交通の路線バスについて、コミュニティバスと同程度に収める運賃低廉化について検討を進めている。

■ 実施事業 1-9：地域間幹線系統の改善と維持

事業の概要	<p>栲原町ー津野町ー須崎市間を運行する路線バスの利便性向上と、利用促進に関係自治体とともに取り組み、利用者数の増加と継続した運行につなげる。</p>
実施状況とその成果	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年10月の再編時に3市町による協議を行い、須崎ー栲原線の町中心部における運行経路の付け替えや全体の運行ダイヤ変更につなげた。

■ 実施事業 1-10：降雪にも対応できる利便性向上

事業の概要	<p>降雪時の詳細な観測を通じて、運休する路線と運行する路線を柔軟に運用するとともに、運休情報を町民に知らせる仕組みを構築する。</p>
実施状況とその成果	<ul style="list-style-type: none"> ・現状において積雪が予想される場合には、住民に対して運休の可能性のある旨を行政放送でお知らせしている。 ・積雪深の計測方法の検討については事業として実施できてない。

基本方針 2：地域を挙げて利用促進につなげる公共交通ネットワーク

■ 実施事業 2-1：公共交通利用に関する説明と意見交換を通じた改善

事業の概要	<p>運行する公共交通ネットワークと住民の移動ニーズとの整合を検証するとともに、地域に入って意見交換を行い、必要に応じて路線再編につなげる。また、住民との直接対話による公共交通利用促進にもつなげる。</p>
実施状況とその成果	<ul style="list-style-type: none"> ・地区別意見交換会を定期的で開催し、住民の移動ニーズの把握や公共交通利用促進につなげている。

■ 実施事業 2-2：公共交通利用につなげる体系的な情報提供

事業の概要	<p>時刻表冊子やホームページを通じた公共交通に関する情報発信を行う。また、公共交通のG T F S化や集客施設への情報掲示などにも取り組み、公共交通に関する情報を体系的に住民に提供する。</p>
実施状況とその成果	<ul style="list-style-type: none"> ・時刻表冊子として栲原町公共交通ガイドブックを作成し、必要な人が自由に入手できるようにしている。 ・高知高陵交通の路線バスのG T F S化は完了している。 ・町のホームページにおける公共交通情報のワンストップ化に取り組めていない。

■ 実施事業 2-3 : バス乗り方教室の開催

事業の概要	実際に運行しているバス車両を活用したバス乗り方教室を行い、バスの様々なサービスの体験を通じて利用促進につなげる。
実施状況とその成果	・高知高陵交通とともにバス乗り方教室を毎年開催している。

■ 実施事業 2-4 : おでかけイベントの企画と実施

事業の概要	日常的に運行している公共交通を使う機会創出として、おでかけイベントを開催し、住民の参加を呼びかける。
実施状況とその成果	・地区別意見交換会やバス乗り方教室時に、日常的に運行しているバスを活用したおでかけイベントの実施をすすめている。 ・町が主導した実施には至っていない。

■ 実施事業 2-5 : 乗務員確保の支援

事業の概要	路線バスやタクシー事業者の乗務員を必要数確保するために、町の移住政策などと連携した取り組みを進める。
実施状況とその成果	・これまでに積極的な取り組みは行っていないが、本町への移住PRサイト“ゆすはら暮らふと”にて、移住とセットにした乗務員募集を継続している。

■ 実施事業 2-6 : バスの車内での移動時間を楽しめる仕組みづくり

事業の概要	路線バスやコミュニティバス車内での乗車時間を楽しめる仕掛けを行い、バス利用者のおしゃべりや情報交換、利用促進につなげる。
実施状況とその成果	・高知工科大学が令和4年度に実施した調査結果を論文としてとりまとめている。 ・町が主導して継続した事業としては実現できていない。

基本方針 3：本町の魅力の磨き上げに貢献する公共交通ネットワーク

■ 実施事業 3-1：町内の商業施設や楽しみの場との連携

事業の概要	人が集まる本町中心部と移動手段である公共交通とが連携できる新しいサービスを構築し、公共交通利用と町中心部の賑わい創出につなげる。
実施状況とその成果	・Iカードとの連携を模索したが、実現には至っていない。

■ 実施事業 3-2：自家用車に頼らず町内を楽しむことのできる提案

事業の概要	梶原町内在住者や来訪者が、公共交通を使って観光地など地域を楽しむ移動ができる仕組みを構築する。
実施状況とその成果	・四国カルストにおける公共交通による移動手段確保の実証事業に参画している。

■ 実施事業 3-3：環境配慮型車両の導入支援

事業の概要	梶原町内を運行する公共交通の車両について、環境に配慮したものを積極的に導入し、本町の魅力向上につなげる。
実施状況とその成果	・実施に至っていない。

■ 実施事業 3-4：環境にやさしい移動手段を考える出前授業

事業の概要	梶原学園や梶原高校の児童・生徒を対象とした環境保全の取り組みを学ぶ講義を行い、環境保全に意識を持つ人材育成につなげる。
実施状況とその成果	・実施に至っていない。

基本方針 4：地域の交通安全に貢献する公共交通ネットワーク

■ 実施事業 4-1：自動車運転免許返納に関する情報発信

事業の概要	自動車運転免許証の自主返納に関する正しい情報発信を行うとともに、地区における高齢者の集まりなどでその説明を行う。
実施状況とその成果	・地区別意見交換会やバス乗り方教室の開催時に説明を行っている。

■ 実施事業 4-2：バス利用者の見守り制度の構築

事業の概要	定期的に運行している路線バスやコミュニティバスの乗務員が、乗客の様子や走行中の周辺の状況などで異常や不信な状況に気付いた際、運行の安全確保に配慮しつつ、関係機関に情報共有を行うことで、地域の安心と安全に寄与する。
実施状況とその成果	・関係者間での連絡をとっているが、本来目指した事業のとおりの実施には至っていない。

■ 実施事業 4-3：バス利用者の車内事故防止の広報

事業の概要	路線バスやコミュニティバスの利用者による車内事故防止につなげるために、バスの車内掲示や情報冊子、車内放送などを通じて、案内するとともに、特に高齢者が集まる場や学校などにおいてもバスを利用する際のマナーを広報する。
実施状況とその成果	・コミュニティバスの利用ルールを整理し、周知につなげている。

■ 実施事業 4-4：バス利用者の安全確保の取り組み

事業の概要	バス利用者にとって交通安全上の危険性が高い場所における対応策を検討し、可能な取り組みから実施を進める。
実施状況とその成果	・実施に至っていない。

■ 実施事業 4-5：通学のルールづくり

事業の概要	梶原学園の登校時間帯に、スクールバス設定便以外に個別の児童送迎用車両が集中することから、安全確保のためのルールを作成し、広報する。
実施状況とその成果	・事業として実現できていないが、教育委員会との協議は継続している。

(2) 評価指標による検証

現計画（梶原町地域公共交通計画）に記載のある評価指標の達成状況を整理する。

基本方針 1：インフラとしての公共交通ネットワークの再構築

評価指標 1：町内の公共交通利用者数が維持する	
<p>[指標設定]</p> <p>本町を運行する公共交通ネットワークの利用者数を定期的に検証し、極端に利用者数が減少した路線や地区が明らかになった場合は必要な対応（地区別意見交換の開催など）を行う。ただし、人口が減少傾向にあることを考慮し、路線別の利用者数が前年実績を下回らないことを目標とする。</p>	
数値	<p>□ 当初（平成 30（2018）年 1 月～令和 2（2020）年 12 月） 過去 3 年分の平均値</p> <p>地域間幹線系統： 1,146 人 地域内幹線系統： 6,285 人 フィーダー系統： 509 人 合 計： 7,940 人</p> <p>□ 現状（令和 7（2025）年 1 月～12 月）</p> <p>地域間幹線系統： 667 人 地域内幹線系統： 4,152 人 フィーダー系統： 2,260 人 合 計： 7,079 人</p>
検証	<p>当初の実績より利用者数は減少しているが、前年実績の地域間幹線系統（635 人）、地域内幹線系統（4,000 人）、フィーダー系統（2,294 人）、合計（6,929 人）と比較すると合計では増加しており目標は達成している。</p>

評価指標 2：交通結節点における路線バス乗降者数が維持する	
<p>[指標設定]</p> <p>交通結節点として設定する地区拠点及び玄関拠点では、フィーダー路線を乗り継ぐ利用者が増加していくものとする。再編後は、現況値より乗降者数が増加し、2 年目に 5%、再編後の 3 年目にさらに 20% 増加するが、地域の人口が減少傾向にあることから、その後はこの数字を維持することを目標とする。</p>	
<p>地区拠点停留所：四万川、越知面、松原 玄関拠点停留所：マルシェ・ユスハラ、梶原町役場</p>	
数値	<p>□ 当初（令和 2（2020）年 1 月～12 月） 2,117 人（乗車:819 人、降車:1,298 人）</p> <p>□ 現状（令和 7（2025）年 1 月～12 月） 1,918 人（乗車:736 人、降車:1,182 人）</p>
検証	<p>目標値（令和 4 年 12 月以降：2,668 人）を維持することを目標としていたが目標は達成できていない。</p>

評価指標 3 : 町内の公共交通ネットワークの公的負担額及び収支率の検証

[指標設定]

町の公共交通ネットワークの維持に係る公的負担額と収支率を客観的指標として検証し、公共交通ネットワークの運行維持につなげる。再編後1年が経過する2023（令和5）年の指標を現況値として整理し、その後は公共交通の利用が定着することを目指し、以降はその数値（収支率）を維持することを目標とする。

数値	<input type="checkbox"/> 当初（令和4（2022）年10月～令和5（2023）年9月） <ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統 公的負担額：3,770千円（収支率22.89%） ・地域内幹線系統 公的負担額：23,046千円（収支率30.66%） ・フィーダー系統 公的負担額：11,809千円（収支率1.44%） <input type="checkbox"/> 現状（令和6（2024）年10月～令和7（2025）年9月） <ul style="list-style-type: none"> ・地域間幹線系統 公的負担額：4,232千円（収支率22.54%） ・地域内幹線系統 公的負担額：26,261千円（収支率41.80%） ・フィーダー系統 公的負担額：17,781千円（収支率2.91%）
検証	公的負担額は増加しているが、収支率については、地域内幹線系統とフィーダー系統については改善傾向となっている。

基本方針 2 : 地域を挙げて利用促進につなげる公共交通ネットワーク

評価指標 4 : ICカードですかの所持者数が増加する

[指標設定]

バス乗り方教室や地区別意見交換会などの取り組みを通じて、公共交通の利便性向上に寄与する「ICカードですか」の所持者数が増加することを目標とし、最初の2年間で毎年50人増加し、3年目からは10%を超えて増加していくことを指標とする。

数値	<input type="checkbox"/> 当初（令和2（2020）年10月時点） 160枚（大人カード：92枚、小児カード5枚、ナイスエイジ：63枚） <input type="checkbox"/> 現状（令和8（2026）年1月時点） 193枚（大人カード：104枚、小児カード7枚、ナイスエイジ：82枚）
検証	目標枚数（令和7年12月：347枚）の目標としていたが達成できていない。

評価指標 5 : 中心部の賑わいが増す

[指標設定]

公共交通の充実により、本町中心部の商店や病院、金融機関、役場などへのおでかけがしやすくなり、中心部を訪れる人が増加すると考える。本町の集客施設が集積している本町中心部の停留所における利用者数を整理して指標とする。その実績が前年度実績を下回らないことを目標とする。

[本町中心部における停留所]

地域間幹線系統 地域内幹線系統 フィーダー系統	ゆすはら営業所（旧：梶原営業所）、 梶原町役場（旧：役場前（役場西側））、四ツ角、 梶原病院（旧：診療所前）
-------------------------------	--------------------------------------------------------------

数値	<input type="checkbox"/> 当初（平成 30（2018）年 1 月～令和 2（2020）年 12 月） <div style="text-align: right;">過去 3 年分の平均値</div> 梶原営業所：5,705 人、役場前（役場西側）：1,006 人、 四ツ角：1,455 人、診療所前：2,285 人 合 計：10,451 人
	<input type="checkbox"/> 現状（令和 7（2025）年 1 月～12 月） ゆすはら営業所：2,619 人、梶原町役場：945 人、 四ツ角：1,842 人、梶原病院：1,368 人 合 計：6,774 人
検証	当初の実績より利用者数は減少しているが、前年度実績、ゆすはら営業所（2,430 人）、梶原町役場（864 人）、四ツ角（2,053 人）、梶原病院（1,384 人）、合計（6,731 人）と合計では増加しており目標は達成している。

評価指標 6 : 車内事故を発生させない

[指標設定]

広報を通じた路線バスの安全な利用方法により、それまで意識してなかった行動（車両走行中の席移動など）を控えることにつながると思う。

その結果、車内事故が発生しない状況が継続されることを目標とする。

数値	<input type="checkbox"/> 当初（令和 2（2020）年 1 月～12 月）：0 件 <input type="checkbox"/> 現状（令和 7（2025）年 1 月～12 月）：0 件
	令和 3（2021）年 1 月～令和 7（2025）年 12 月までの車内事故は 0 件であり、目標は達成している。
検証	

2. 上位計画及び関連計画の整理

(1) 第7次栲原町総合振興計画

<p>計画の概要</p>	<p>人口減少や社会情勢の変化などを背景に、住民が安心して幸せに暮らしを送りたい思いを実現するため、そして将来世代に幸せに暮らしをつないでいくために、「子々孫々に幸せな暮らしをつなぐ理想郷・栲原へ」を基本理念とし、新たな時代をスタートするための基本構想として策定している。</p>
<p>計画期間</p>	<p>令和2年度～令和11年度</p>
<p>本計画の策定に留意すべき事項</p>	<p>計画に設定されている6つの施策より、本計画に留意すべきと考える事項。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>助け合い支え合いながら暮らす社会より</p> <p>「～共通しているのは住民のみなさんが抱く地域で暮らし続けたいという思いと、「結」に象徴される助け合い、支え合いの心です。～」</p> </div>

(2) 第3期 栲原町まち・ひと・しごと創生総合戦略

<p>計画の概要</p>	<p>第7次栲原町総合振興計画(以下、「第7次総合計画」という。)に示す計画体系に基づき、第7次総合計画の基本理念を実現するための基本計画である。</p>
<p>計画期間</p>	<p>令和7年度～令和11年度</p>
<p>本計画の策定に留意すべき事項</p>	<p>計画に設定されている6つの社会別の具体的施策より、本計画に留意すべきと考える事項</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>栲原ならではの保健・医療・福祉・介護が充実した社会より</p> <p>「② 高齢化の進行により移動手段の確保が大きな課題となっていることを踏まえ、地域公共交通のより良いあり方を検討し対策を講じます。」</p> <p>自信あふれる栲原人を育てる教育の確立した社会より</p> <p>「⑮ 脱炭素社会の実現には、町民一人ひとりの意識改革と行動変容が重要です。引き続き、森林づくりや河川環境の保全、ごみの減量等に取り組みながら、同じく脱炭素社会の実現の1つのテーマである省エネの取組や再エネ利用等の促進についてゼロカーボンの意識を町全体に浸透させるため、学校での環境教育等による普及啓発に取り組みます。」</p> </div>

(3) 第3期梶原町地域福祉計画・地域福祉活動計画

<p>計画の概要</p>	<p>住民が自分の（地域の）問題に気付き、自ら（地域で）できることはやっていくという意識や考え方を定着し、互いの価値観を認め合い、共に生き、支え合い、地域の幸福観を共有できる社会の実現を目的として策定している。</p>
<p>計画期間</p>	<p>令和5年度～令和10年度</p>
<p>本計画の策定に留意すべき事項</p>	<p>計画に設定されている3つの基本目標より、本計画に留意すべきと考える事項。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>安心して暮らせるまちづくり～みんなが安心して暮らせる地域をつくろう～の町の取り組みより</p> <p>「民間事業者や集落活動センター等と連携を図り、住民のニーズに対応した公共交通利用環境や移動支援の充実を図ります。」</p> </div>

(4) 梶原町地球温暖化対策実行計画-区域施策編-

<p>計画の概要</p>	<p>温室効果ガス排出量の削減等の目標値や施策に関する事項を定めた地球温暖化対策を推進していく目的として策定している</p>
<p>計画期間</p>	<p>令和6年度～令和12年度</p>
<p>本計画の策定に留意すべき事項</p>	<p>計画に設定されている5つの基本方針から対策項目として12の施策より、本計画に留意すべきと考える事項。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>施策3 再生可能エネルギーの利活用促進より</p> <p>「モビリティのEV化促進事業については、公用車のEV化や地域公共交通車両（路線バス・デマンド交通・タクシー）のEV化を促進させ、併せてEVによる町内の回遊性を高めることで、高齢者等も移動しやすい町を構築していきます。」</p> <p>施策9 運輸部門における取組の促進</p> <p>「町内を走る路線バスやデマンド交通等の公共交通機関や自転車の利用者の利便性を向上させることで環境負荷の小さい交通への転換に取り組めます。」</p> </div>

(5) 高幡圏域都市計画区域マスタープラン

計画の概要	地域の将来ビジョンを考慮しつつ、広域的観点から持続可能なまちづくりを進めるため、高幡圏域を対象とした一体の都市計画区域マスタープランとして策定している。
計画期間	平成 27 年～令和 17 年
本計画の策定に留意すべき事項	<p>圏域の将来像<その他>より</p> <p>「地域資源を活用し、地場産業や観光の振興に寄与する施設または区域であり、広域交流による地域活力の向上を目指して都市基盤の整備を進める区域・施設：四国カルスト、雲の上の温泉、道の駅ゆすはら」</p> <p>4-2 都市施設の整備に関する都市計画の方針より</p> <p>「～公共交通網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。」</p>

(6) 高知県地域公共交通計画

<p>計画の概要</p>	<p>高知県の公共交通に関するマスタープランとして、広域的かつ幹線的な公共交通を中心とした、将来にわたり安心して利用できる持続可能な公共交通ネットワークを確立することを目的として策定としている。</p>
<p>計画期間</p>	<p>令和5年度～令和9年度</p>
<p>本計画の策定に留意すべき事項</p>	<p>高知県地域公共交通計画における基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 公共交通を地域社会の維持に最低限必要な生活インフラとしてとらえる ② 県民の日常生活をはじめ、産業や中山間の振興を支える基本政策として、公共交通の活性化を強力に推進する ③ 地域の実情に応じた持続可能な公共交通システムの確立を目指す <p>本計画に設定されている4つの目標から、目標の実現に向けて実施する8つの施策より、本計画に留意すべきと考える事項。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>施策①：公共交通ネットワークの維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業①-1：バス路線維持のための継続的な支援 事業①-3：バス運転士等の人材確保 <p>施策②：モビリティミックスの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業②-1：公共交通ネットワークの継続的な再編 事業②-2：利用しやすいダイヤの実現 事業②-3：利用しやすい運賃体系の実現 <p>施策③：安全安心で使いやすい環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業③-2：バス停、待合環境(駅舎、バス停)の整備 事業③-3：バリアフリー化の推進 <p>施策④：新技術の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業④-2：バスロケーションシステムの導入 <p>施策⑤：すべての人が利用できる公共交通網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業⑤-1：生活交通の確保・維持 事業⑤-2：公共交通空白地域の解消 <p>施策⑥：地域の実情に合った輸送資源の選択</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業⑥-2：移動手段の効率化 <p>施策⑦：情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業⑦-2：G T F Sデータのオープンデータ化 <p>施策⑧：利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業⑧-1：イベントの実施 事業⑧-2：多様な関係者・分野と連携した利用促進 </div>

3. 課題の整理

(1) 町内のバス利用者数の推移からの考察

- ・高知高陵交通の路線バス利用者数は、路線再編を実施した令和4年10月（補助年度で令和5年度）以降、減少しているが、路線をコミュニティバスに置き替えたこともあり、一概に利用者数が減少したと結論づけることはできない。実際に“③梶原町内線”利用者数とコミュニティバス年間利用者数の合計を見てみると、2023（令和5）年度：5,808人、2024（令和6）年度：6,206人、2025（令和7）年度：6,578人と、再編以降、公共交通網による町内移動者数は増加傾向が続いている。
- ・梶原中心部にバスで訪れた人は、第一の目的地である梶原病院や四ツ角（スーパーや商店の最寄りバス停）でバスを降車し、用事を済ませた後、買い物や座って帰る便を待てるゆずはら営業所などに移動している傾向にある。
- ・路線バスの現金利用者数は路線単位でのみ整理できているが、“竜王線、上西の川線、四万川線”で2.11人、越知面線で0.29人、松原線で1.15人となっている。このことから、路線バスの利用者は通学利用者（データにスクール便利用者は含まず）を除くと全体的にまだまだ少ないことが理解できる。
- ・コミュニティバス利用者数は2024（令和6）年度途中から、それまでNPO 絆が運行していたデマンド線を引き継いだこともあり、全体の利用者数は増加傾向にある。
- ・デマンドおぢめん線では、おでかけ便②（8:55着）とおかえり便①（11:00発）の利用が多くなっている。おでかけ便③（10:50着）の利用は少ない。
- ・デマンドしまがわ線では、おでかけ便①（7:35着）とおかえり便③（16:30発）の利用が多くなっている。これは毎日通勤に使ってくれる利用者があることが主な理由となっている。一方でおでかけ便③（11:10着）、おでかけ便④（13:10着）の利用は他の便に比べて少なくなっている。
- ・デマンド神在居・太郎川・仲洞線では、おでかけ便①（8:10着）、おかえり便①（10:10発）、おかえり便②（11:00発）に利用が集中している。おでかけ便②（8:55着）、おでかけ便③（10:50着）は利用人数が0人となっている。
- ・デマンド松谷・東向・上成線は週に1日（水曜）のみの運行であり、利用者数が最も少ない路線となっている。
- ・デマンドはつせ線はNPO 絆から引き継いだ路線であり、引き継ぎ後利用は増加傾向にある。利用者は午前中の早い便に集中している。
- ・デマンドまつばら線も同じくNPO 絆から引き継いだ路線である。松原区に乗務員がいることから月曜から金曜まで運行可能としており、路線バスとの接続便以外にも乗務員が可能な時は運行している。実際に利用されているのは全てその接続設定便以外の便となっている。

課題整理	<ul style="list-style-type: none">・人口の減少やバス利用者の施設入所といった理由により、公共交通そのものの利用者数は今後減少していくことが予想され、公共交通網を持続していく施策が求められる。・公共交通網そのものの利便性向上と利用促進の取り組みが求められる。
------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(2) 地区別意見交換の整理からの考察

- ・四万川区及び越知面区のコミュニティバスは、月曜日も運行することを強く要望されている。
- ・コミュニティバスの予約が前日の 16 時までという制限を運行の 1 時間前までにしてほしいとの要望がある。
- ・路線バス上西の川線の運行本数増便の要望がある。
- ・六丁から井桑方面に、利用想定 of 逆ルートであるがコミュニティバスを利用できるようにしてほしいと要望されている。
- ・特に四万川区では、町中心部までの移動ではコミュニティバスに加えて路線バスの利用も必要になることから運賃が割高になっており、改善を求める要望がある。松原区でも路線バスの移動が長いため、梶原中心部までの運賃が他に比べて高くなっている。
- ・現在、公共交通を必要としていなくても、近い将来必要になることが明らかな年代の人達で、楽しみを兼ねて公共交通を使ったおでかけイベント開催の要望がある。
- ・高知高陵交通の路線バスについて、フリー乗降できることが知られていない。
- ・町内で開催されるイベントなどに出かけられるようにバスを運行してほしい旨要望された。
- ・公共交通の解説や利用方法の説明などをもっと多くの人が集まる場所でしてほしいと要望された。
- ・路線バス須崎－梶原線で梶原に戻ってから、すぐにコミュニティバスのおかえり便が運行するのではなく、町内のスーパーで買い物できる時間のゆとりが欲しいと要望された。
- ・コミュニティバスの乗降時に乗務員に介助とまでは言わないが、見守ってもらえるとありがたい。
- ・路線バスやコミュニティバスの帰り便をマルシェ・ユスハラロビーで待つことができることを知らない人が多い。

課題整理	<ul style="list-style-type: none">・公共交通利用につなげる周知活動は継続して行っていく必要がある。・デマンドしまがわ線とデマンドおちめん線については月曜も運行することが求められている。・路線バス、コミュニティバスともに、地域の移動ニーズの変化に応じた路線再編と利便性向上が求められる。・コミュニティバスの予約方法について、当日予約の可能性検討が求められる。
------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(3) 梶原町の公共交通“バス”利用者アンケート調査の結果からの考察

- ・市内のバスを利用し、本アンケートに回答した人の8割以上は70歳を超えている。その内、90歳を超えている人も複数利用していることが分かる。
- ・同じく回答者の約半数は単身世帯であり、大部分が高齢単身世帯であることが推測される。
- ・バスの利用頻度として、3割弱の人が1週間に複数日利用しており、バスが生活に必要な移動手段となっている人がいることが推測される。
- ・路線の運行経路に対して、7割弱は満足傾向にあり、1割弱が不満傾向にある。不満の理由は運行便数及び運行曜日に対するものとなっている。
- ・運行曜日やダイヤの利便性に対して、5割が満足傾向にあり、2割強が不満傾向にある。不満の理由としては、「コミュニティバスの運行時間に対する不満と改善の要望」、「路線バスの運行時間に対する不満と要望」、「他の交通機関との接続ができていないこと」などが提示されている。
- ・コミュニティバスの予約方法に対して、5割強が満足傾向にあり、不満傾向は1割弱となっている。不満の理由として「認知能力が低下した人への配慮に対する不安」が提示されている。満足の意見として「月曜運行の要望」が提示されており、実際は改善を要望する内容となっている。
- ・公共交通に関する情報発信、わかりやすさに対して、6割弱が満足傾向にあり、1割弱が不満傾向となっている。不満の理由として、乗務員の接遇に対するものとなっている。

課題整理	<ul style="list-style-type: none">・バス利用者の多くは高齢者であり、旅客運行サービスの他にも見守り等の機能が求められる。・バスの運行経路や運行ダイヤについて、地域の要望や利用者の意見を踏まえた再編を行い、移動ニーズと整合した路線網の構築を持続して取り組む必要がある。・利用者及び地区住民の移動ニーズは変化するものと考え、定期的に移動ニーズを把握する取り組みが必要と考える。・利用者のアンケート結果ではあるものの、事実と異なることで意見・要望を提示されている内容が見受けられることから、運行に関する広報及び周知の取り組みは継続して取り組むことが求められる。
------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(4) 関係者ヒアリングの整理からの考察

- ・高知高陵交通の乗務員確保が将来的に厳しくなることが予想されている。
- ・路線バスの運賃低廉化について、様々な課題はあるものの実現は可能である。
- ・バス利用者に対するバス利用のマナーを併せて周知する必要がある。
- ・施設への入所による転出や死亡等により人口が減少している。そのことがバス利用者数の減少に徐々に影響を与えている。この先地域の活力低下も危惧される。
- ・コミュニティバスの運行時間について、利用者から改善を求める要望が特定の便に出されている。
- ・路線バス須崎－梶原線で午後帰ってきて、スーパー丸味で買い物してから余裕を持って家に帰りたいという要望がある。また、他にも路線バスとの接続より町内移動の利便性を重視すべき時間帯がある。
- ・コミュニティバスのデマンドしまがわ線とデマンドおちめん線について、月曜も運行することが強く利用者から要望されている。
- ・久万高原町方面とつなげる移動ニーズは少ないと考えられるが、デマンド路線の運行範囲を伸ばすことで可能となることから、小さな負担で実現可能である。
- ・車の運転免許証を自主返納するなど、実際にバス利用の必要性に迫られないと関心を持ってもらえない。周知活動には継続が必要。
- ・コミュニティバスの予約受付ルールを厳格化したものの、高齢者を見捨てることができず運行事業者は柔軟に対応している。
- ・高齢で足腰が悪くなり、路線バスの利用が難しくなった高齢者が増加している。
- ・町内の拠点地区に人が自由に過ごせる場（集落活動センターやマルシェ・ユスハラなど）の創出が必要。また、すでに実現していてもそのことが知られていなかったり、入りづらいと思われがちで、利用が非常に少ない。
- ・来訪者が町内で消費する仕組みを移動手段を含めて再構築する必要がある。
- ・町中心部と太郎川公園（温泉やプール）をつなぐ誰もが使える移動手段が必要である。また、その利用を促す情報発信も併せて必要である。
- ・集客施設等へのバス運行情報の掲示を可能な場所に増やしていく。また、時刻表は文字を大きく表現し、高齢者にもわかりやすくするよう要望されている。
- ・スクールバス及び臨時便の運行費用が増加している。

課題整理	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の乗務員確保に対する有効な公的支援が求められている。 ・地域の活力向上につながる取り組みや事業が求められている。 ・コミュニティバスの運行について、地域の移動ニーズと整合した改善が求められている。 ・路線バスとの接続について、乗り換え前に町内で買い物ができる時間設定が求められている。 ・町内の公共交通を知ってもらい、利用につなげる周知活動の継続が求められる。 ・町中心部と太郎川公園をつなぐ移動手段の整備と情報発信が必要。 ・集客施設へのバス運行情報のわかりやすい掲示が必要。 ・通学手段についてバスと教育委員会をつなぐ調整機能が必要である。
------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(5) 現計画（梶原町地域公共交通計画）の検証からの考察

課題整理	<ul style="list-style-type: none">・ 現計画に則り、路線バスと新たに運行を開始したコミュニティバスによる再構築が実現し、利用者からは好評を得ている。今後は地域の移動ニーズをしっかりと把握し、その移動ニーズと整合する路線網として持続する運行が求められる。・ 運行事業者と町が連絡を密にし、運行ダイヤの調整（接続の確認）などに取り組む調整機能が必要である。・ バスの帰り便を待つ場所として、マルシェ・ユスハラを利用しやすくすることが必要である。・ 町内の路線網再構築と合わせて路線バスの運賃をコミュニティバス並にする運賃低廉化により、地区間の不公平感解消につなげることが求められる。・ バスのリアルタイム運行情報（運休情報など）の適切な運用の検討が求められる。・ 利用者及び地区住民の移動ニーズを定期的に把握する取り組みが必要である。・ 全ての住民や来訪者が必要とするバス運行情報の多様な発信が必要である。・ バスを実際に利用してみる機会の定期開催が求められる。・ 来訪者の消費ニーズを町の活性化に取り込む仕組みが必要であり、その中に町内の移動手段として公共交通網の果たす役割が求められている。・ バス事業者の乗務員確保への公的な支援が必要である。・ 教育委員会との連携を通じた、環境学習の実施やスクールバスの課題などを解決することが必要である。・ 高齢者の運転免許証の自主返納に対する正しい情報発信が求められている。・ バスの正しい利用方法やマナーを知る機会の創出が必要である。
------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------