

～ 地域交通への取組と課題 ～

地域住民の生活を 支える移動手段



たのびるバス

第2回 地域交通フォローアップ・イノベーション検討会
高知県田野町長 常石 博高

1. 田野町の概要

本町は、高知市から東へ約55kmの県東部に位置し、海・川・緑、鮮やかな山野、温暖で豊かな自然に恵まれた、四国一小さな自治体であり、東西2.2km、南北4.0km、総面積6.53km²とコンパクトなまちである。

近年は、都市部への若い世代の流出が進み、それに伴う少子化とともに、高齢化率の上昇と人口減少が進行している。

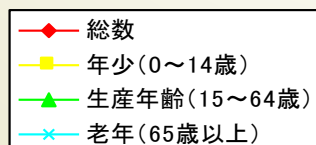
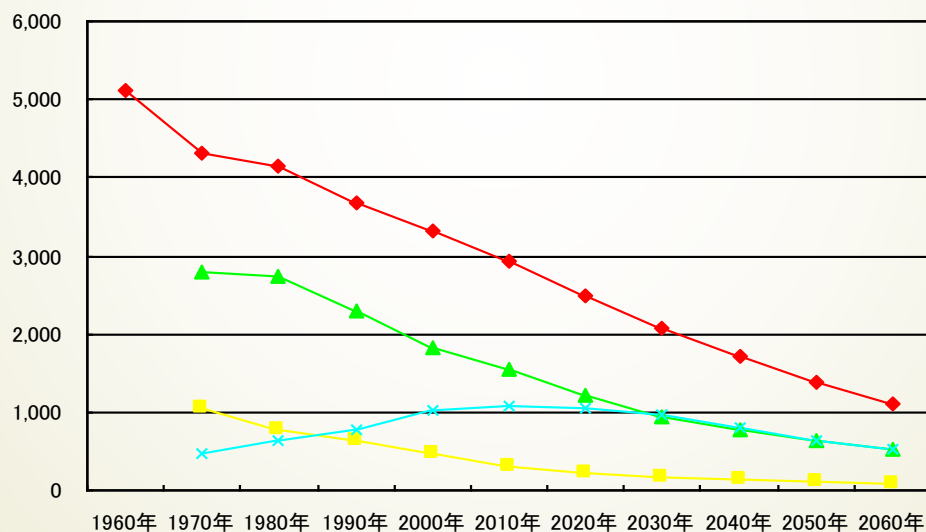


H30. 4. 1 現在

人口	2,653人
うち65歳以上	1,073人
高齢化率	40.44%
世帯数	1,299世帯

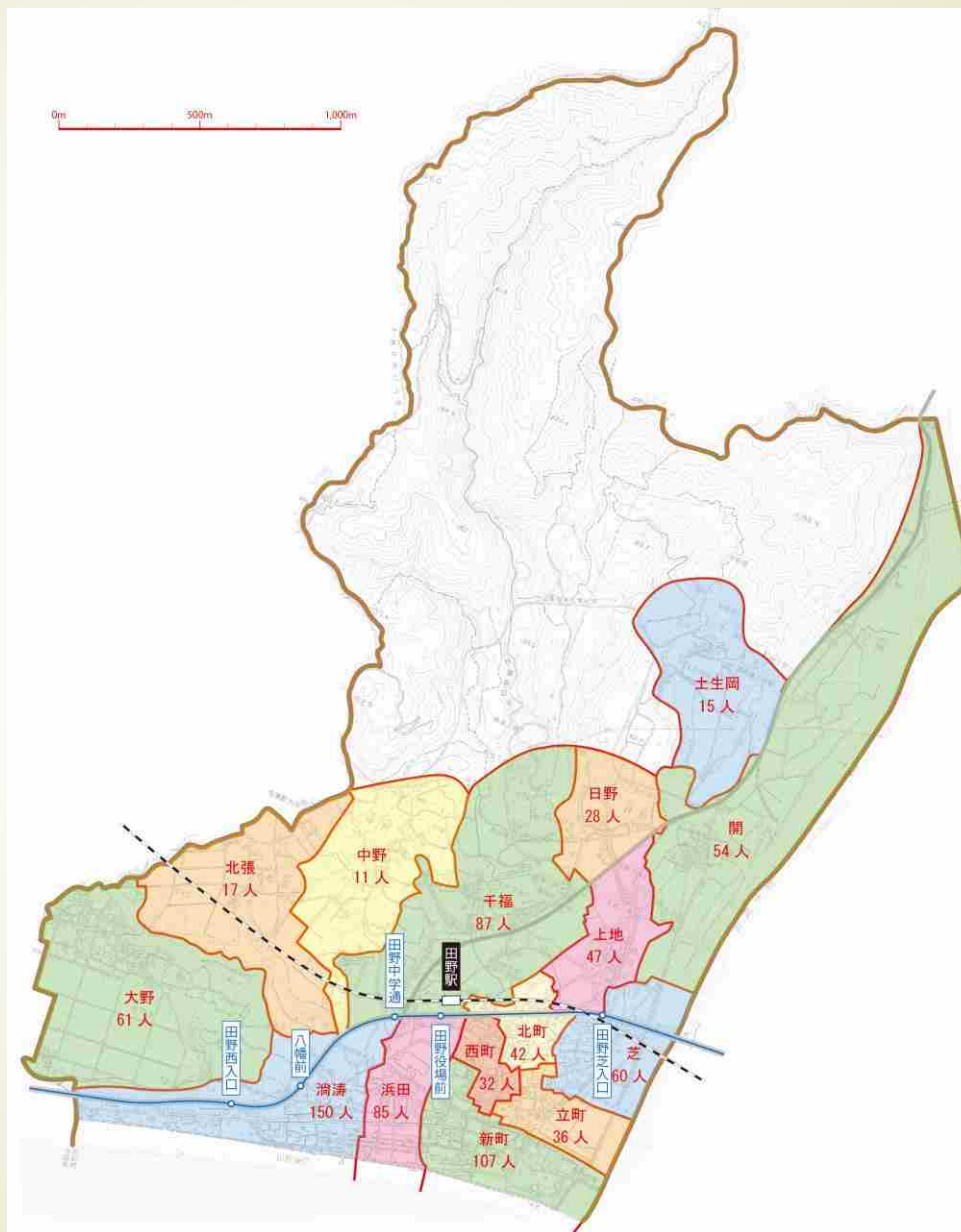
2. 田野町の人口推移と予測

	1960年	1970年	1980年	1990年	2000年	2010年	2020年	2030年	2040年	2050年	2060年
総人口	5,124	4,323	4,149	3,682	3,315	2,932	2,493	2,074	1,709	1,385	1,113
年少人口		1,059	762	623	464	311	216	159	133	108	84
生産年齢人口		2,804	2,743	2,287	1,834	1,555	1,217	953	773	639	514
老年人口		460	644	772	1,017	1,066	1,060	962	803	638	515



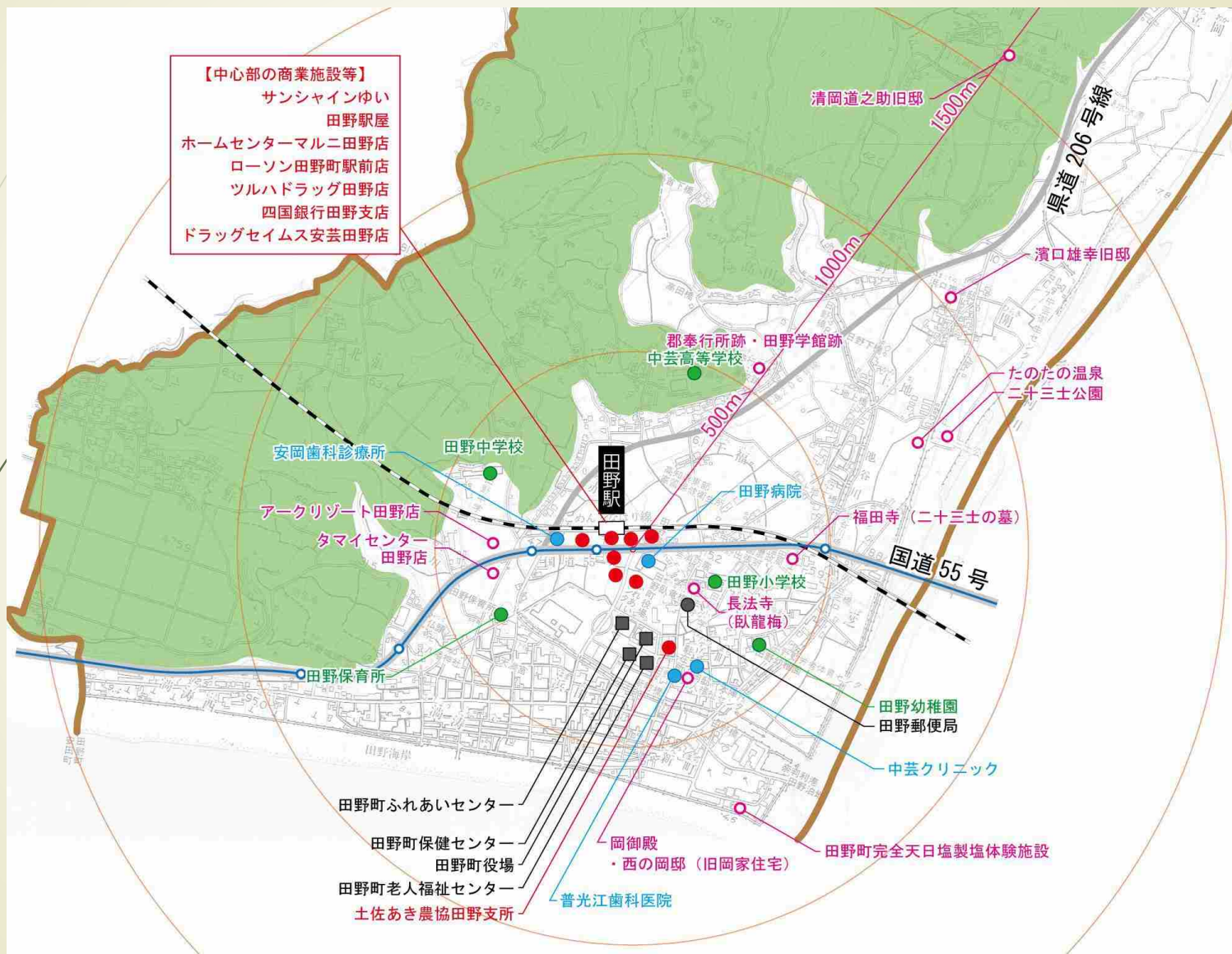
【出典：国立社会保障人口問題研究所】

3. 高齢者の居住



高齢者（70歳以上）の居住分布 [H28. 1月. 現在]

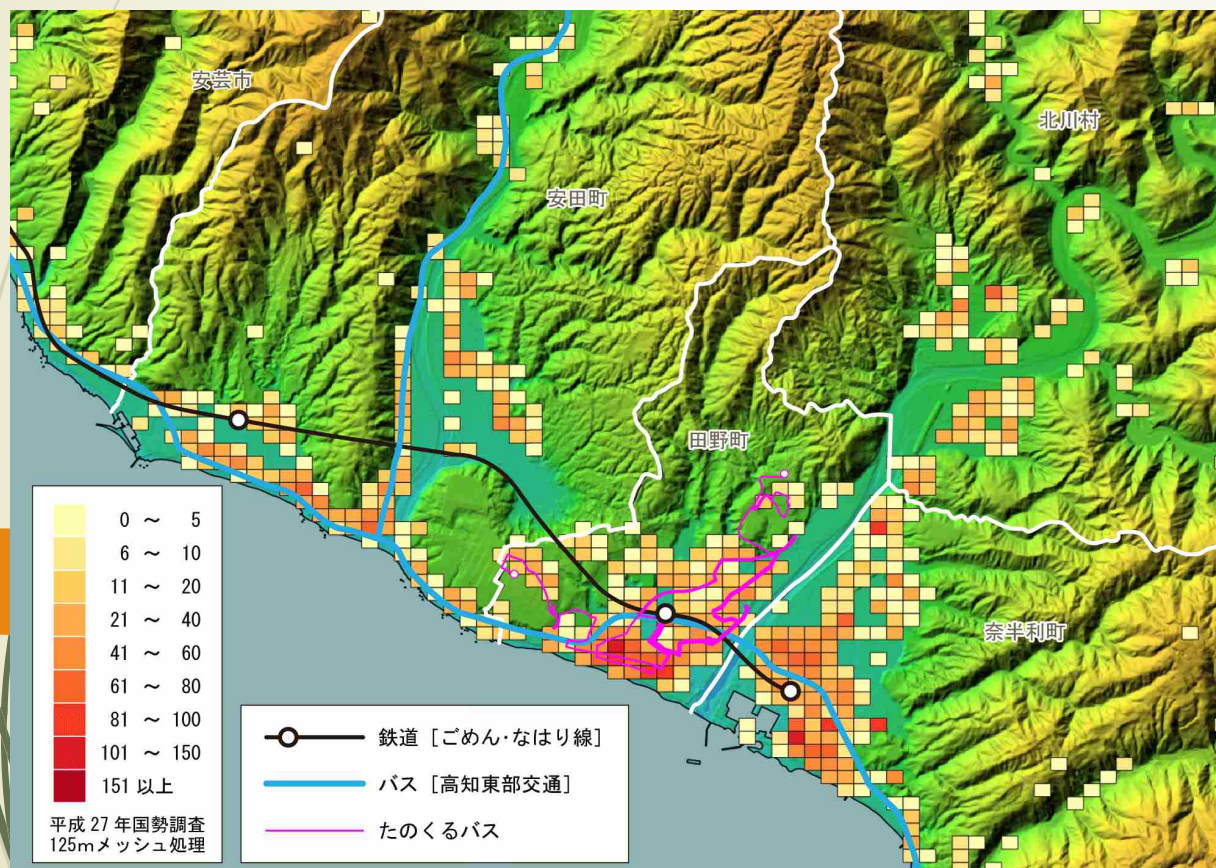
4. 田野町の主要施設分布



田野町の主要施設分布 [H30. 1月. 現在]

5-1. 中芸地域の中の田野町

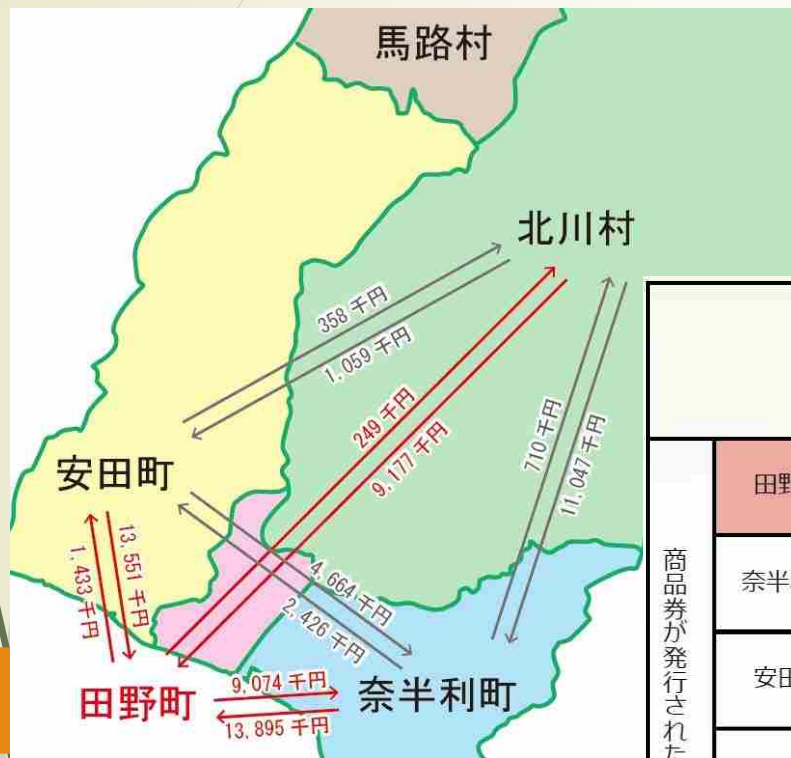
本町は中芸地域（奈半利町・安田町・北川村・馬路村）の中でも様々な機能が集まる場所に位置している。



中芸地域海岸部の人口分布と交通網 [H27国勢調査より]

5-2. 中芸地域の中の田野町（商業データ）

平成27年度に発行された「中芸地区プレミアム商品券」の発行数と利用数より、量販店が立地している田野町と奈半利町における使用が多くなっている。



		商品券が使用された自治体					
		田野町	奈半利町	安田町	北川村	馬路村	合計
商品券が発行された自治体	田野町	27,717千円	9,074千円	1,433千円	249千円	175千円	38,648千円
		71.72%	23.48%	3.71%	0.64%	0.45%	100.00%
	奈半利町	13,895千円	27,754千円	2,426千円	710千円	44千円	44,829千円
		31.00%	61.91%	5.41%	1.58%	0.10%	100.00%
	安田町	13,551千円	4,664千円	6,485千円	358千円	31千円	25,089千円
		54.01%	18.59%	25.85%	1.43%	0.12%	100.00%
	北川村	9,177千円	11,047千円	1,059千円	3,968千円	3千円	25,254千円
		36.34%	43.74%	4.19%	15.71%	0.01%	100.00%
	合計	64,340千円	52,539千円	11,403千円	5,285千円	253千円	133,820千円
		48.08%	39.26%	8.52%	3.95%	0.19%	100.00%

平成27年度 中芸地区プレミアム商品券自治体間私用の内訳
【出典：中芸地区商工会資料より】

6. 田野町の取り組みのはじまり...

- ① 人口減少や高齢化、核家族化等の進行による移動制約者の増加。
- ② 上ノ岡宅地分譲事業（高台における宅地開発）の開始に伴う、新たな移動手段確保の必要性認識。
- ③ 高齢者等が気軽に外出できる仕組みづくりが求められていた。
- ④ まちのにぎわいを促すための仕掛けが求められていた。
- ⑤ 地域に点在する福祉サービスとの役割分担。福祉タクシーチケット事業の限界。



上ノ岡団地 [分譲前]

現在の上ノ岡団地



大野台地 [大野地区] の様子

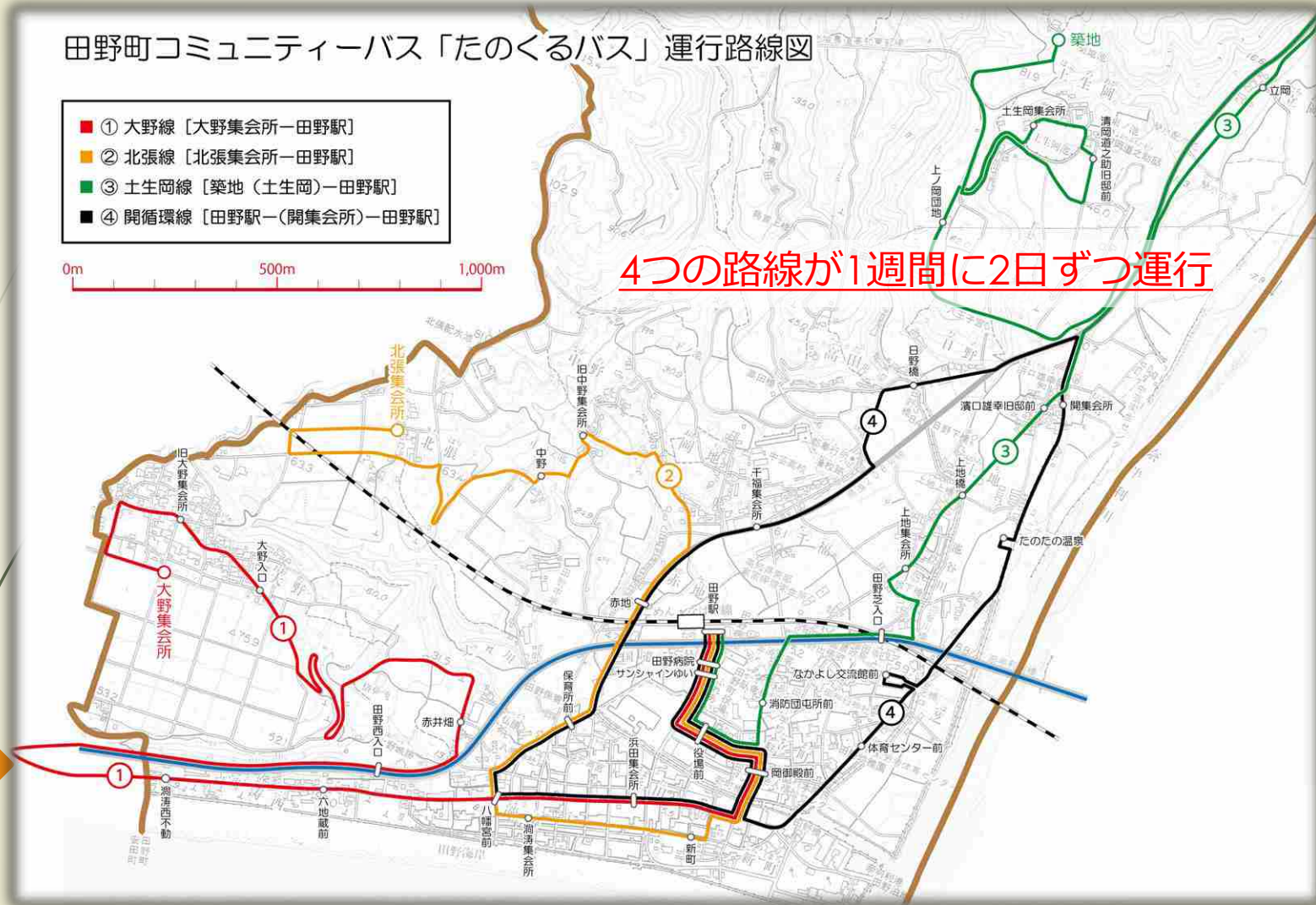
7. これまでの取り組み

地域に望まれる地域内交通網の整備に向け、平成27年12月から具体的な検討を開始。その後、約9ヶ月の実証運行を経て、本格運行へと移行している。

平成27年12月	地域公共交通検討会の設立
平成28年1月	住民ニーズ調査
平成28年2月	地区意見交換会の開催
平成28年3月	地域公共交通住民ニーズ調査報告書作成
平成28年5月	地域公共交通会議へ移行 移動手段確保対策の具体案検討開始
平成29年1月	コミュニティバス実証運行の開始（無償：定時定路線）
平成29年2月～6月	乗り方教室・利用者懇談会・地区意見交換会の開催
平成29年4月	実証運行一部変更
平成29年7月～8月	地区意見交換会の開催
平成29年10月	コミュニティバス『たのくるバス』 本格運行開始 本格運行記念セレモニー・乗り方教室の開催
平成29年11月	田野町産業まつり『たのくるバス』 利用促進PR活動
平成30年3月～6月	地区意見交換会・説明会の開催
平成30年7月	乗降調査・利用者懇談会 運行計画変更に伴う対象地区説明会
平成30年9月	百歳体操地区説明会
平成30年10月	コミュニティバス『たのくるバス』 運行内容再編 利用者特典サービスの開始



8. そして「たのくるバス」の運行開始



たのくるバス本格運行開始時 [平成29年10月] の路線図

9. ある利用者の1日...

【高台地区に住んでいる97歳のおじいちゃん】

この日は、生活に必要なものを求め、たのくるバスに乗ってお出かけ。



10. 利用者の声、利用状況

地域ニーズに即した運行を目指し、これまでの調査分析、住民の意見や要望を踏まえ、運行形態に反映し、平成29年10月より本格運行を開始しているものの、一部の路線を除き、全体的に利用状況は低調である。しかし！

利用者の意見

- ★町内の量販店のポイント拡大日に買い物ができるように運行日を設定してほしい。
- ★帰り便までの待ち時間が長い。
- ★自由に乗り降りできること（フリー乗降）が周知されていない。
- ★停留所にベンチを設置してほしい。
- ★（高知市方面行き接続設定の）朝7時の便は早すぎて利用者はいない。
- ★町中心部以外の場所や他の地区、近隣の自治体にも行けるように路線をつないでもらいたい。
- ★今は車に乗れるので、自分は乗ることはない。しかし、将来必ず利用することになるので、いつまでも運行を継続して欲しい。

地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）活用
平成30年度の実績 [H29.10月～H30.9月]

路線	利用者数	1回あたりの利用者数	備考
大野線	795人	1.7	火曜・金曜 運行
北張線	143人	0.3	火曜・金曜 運行
土生岡線	243人	0.5	水曜・土曜 運行
開循環線	200人	0.4	水曜・土曜 運行

※ 4路線ともに補助基準である1回あたり2人以上を下回っている状況

11. 「たのくるバス」の検証 成果

1年間の本格運行で明らかになった課題を踏まえ、平成30年10月より利用状況に応じた運行体系の見直しと、利用促進策に取り組んでいる。これらの取り組みにより、新たな活動や交流の機会が生まれており、新しい利用者の開拓につながっている。



地区ごとに行っているいきいき百歳体操
(地区同士の体操交流会の話が進んでいる)



初めて地区を挙げて、他地区を訪問する
遠足イベント

《田野町の免許返納者数》

平成28年度・・・6名
平成29年度・・・12名
平成30年8月末・・・5名

【出典：安芸警察署】

自動車運転免許返納者数が増加
代替移動手段の確保により、安心して運転
免許証を返納できるようになった。

12. 「たのくるバス」の検証 見えてきた課題

平成29年10月からの本格運行開始後、明らかになった課題とその対応策。

① 利用促進の取り組みや新しい仕掛けのアイデア不足

- ▶ バス停の快適性向上のためのベンチ設置
- ▶ たのくるバス利用者特典サービスの導入
- ▶ 高齢者及び子どもの見守りサービスの開始

② 住民の移動ニーズの的確な把握

- ▶ 地道に地区廻りを行い、膝をつき合わせた意見交換の実施

③ 徹底的な広報活動

- ▶ たのくるバスカードの作成と高齢希望者への配布
- ▶ 地道に地区廻りを行い、利用喚起、乗り方の説明

④ 新しい移動の目的を生み出すイベントの企画実施

- ▶ 健康増進施設（温泉施設）と連携した健康増進プロジェクトの始動
- ▶ 地区別ラージ卓球リーグの創設 [現在創設に向けた調整中]
- ▶ 地域包括ケアの推進

⑤ 広域的な再編の必要性

- ▶ 生活圏を一体化する交通網構築のための近隣自治体との連携

13. 田野町が考える地域内交通のあり方

「たのくるバス」は、これまで様々な取組みを行ってきたところであるが、中山間地域で暮らす人たちにはなくてはならない移動手段となっている。

依然として、町内には「たのくるバス」に対する賛否はあるが、一方で必要としている人は存在するのである。

周りには民家がなく、家族もいない。そのような独居高齢者であっても、自分の意思で利用できる移動手段を得たことで、いきいきと日々暮らせるようになった。たのくるバス車内や帰り便の待ち合いでの会話も楽しみのひとつとなっている。

こういった外出が、高齢者の介護予防、認知症予防、そして人とのつながり、地域との睦に繋がっていく。

このような人（利用者）が存在する以上、常にバスの利便性を向上しつつ、再編も行いながら、運行を持続させていくことは、町民に対する行政の責務であると考えている。

14. 中山間地域が期待するこれから...

1. 中山間地域が移動手段確保を持続的かつ柔軟に取り組めるために

そもそも人口ボリュームによる一定の利用が見込まれる都市部と違い、中山間地域では新しい移動手段を整備して以降も、入れ替わりの激しい利用者のニーズを的確に把握し、そのニーズに即した運行体系に再編し続ける作業が不可欠。このプラスαとなる作業を側面から支援してもらえるスキームを期待したい。

2. 中山間地域が抱える不効率は不可欠なものとして理解を得たい

中山間地域においては、高齢者の割合が高くなる。そして公共の移動手段として基本的に公共交通（誰もが利用できることが前提）と福祉交通（移動に介助を伴うもので基本的にドアツードア）が併存する構造となる。人口が少ないにも関わらず、複数の移動手段が不効率に併存しているようにとられるかもしれないが、自分の意思で移動して用事を済ますことの繰り返しにより、人としての尊厳を維持し、それは巡りめぐって健康寿命に反映されるものと考える。インフラとしての移動手段が確保されるおかげで、中山間地域の住民がいきいきと安心して生活できていることに理解を得たい。

3. 中山間地域と都市部を同じ制度で運用することに無理はないか

職員の兼任、人手不足、予算不足などの問題や不安を抱えている小さな役所でも都市部と同じ補助申請、交付申請、諸手続を行わなければならない。中山間地域の現状を踏まえた柔軟なスキームを期待したい。