資料２

高知県東部広域地域公共交通網形成計画
（案）

【概要版】

平成 31 年 1 月

高知県東部広域地域公共交通協議会

1. 計画の目的

高知県中東部地域に位置する 11 市町村（室戸市、安芸市、南国市、香南市、東洋町、奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村）においては、広域的かつ幹線的な公共交通として、第 3 セクターの土佐くろしお鉄道が運行する南国市と奈半利町を結ぶ鉄道（ごめん・なはり線）や、鉄道に平行・接続する形で運行されている高知東部交通の幹線バス（3 路線）がある。加えて、それらの幹線的な公共交通に接続する支線的な公共交通として、沿線市町村によるコミュニティバス等が運行されている。

これらの公共交通機関は、地域住民の日常生活を支える基幹的な移動手段としてだけでなく、地域の活性化の大切な要素の一つである「ヒトの流動」を維持・活性化させるために重要な資源となっているが、近年は、沿線人口の減少等により利用者の減少が続いており、今後も経営環境は厳しさを増すことが想定される。

そのため、鉄道や路線バス等の広域的かつ幹線的な公共交通及びそれに接続する支線的な公共交通（移動手段）について、将来にわたって持続可能なものにすることを目的として、本計画を策定する。

2. 対象地域

本計画の対象地域は、下図に示す東部広域地域 11 市町村（室戸市、安芸市、南国市、香南市、東洋町、奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村）である。

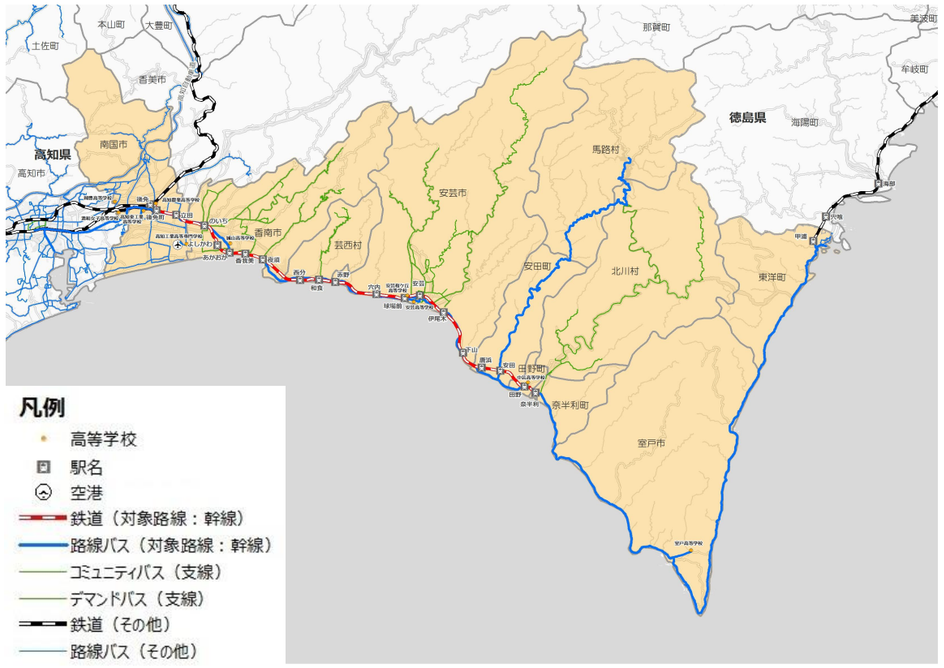


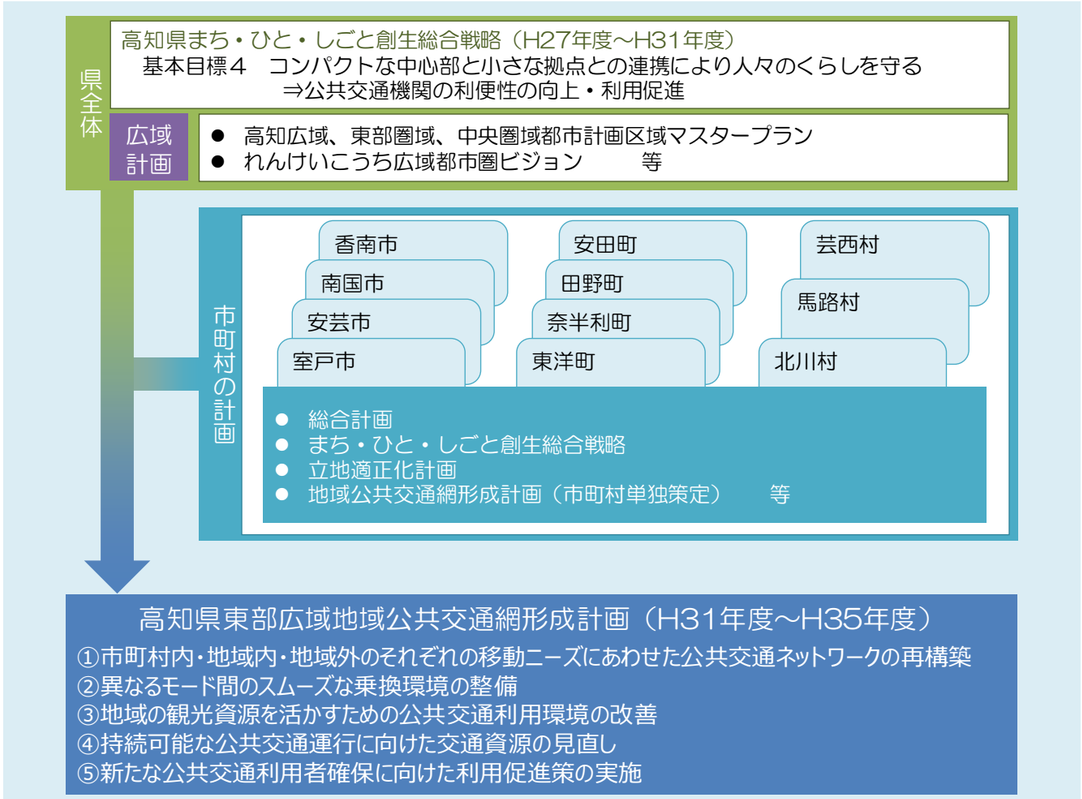
図 2-1　本計画の対象地域

3. 計画期間

平成 31 年（2019 年）4 月～平成 36 年（2024 年）3 月までの 5 年間を計画期間とする。

4. 高知県東部広域地域公共交通網形成計画の位置づけ

計画の位置づけは下記の通りである。



5. 地域の公共交通が抱える課題

東部広域地域の現状分析を踏まえ、地域の公共交通が抱える課題として、以下の５つが挙げられる。

1. 東部広域地域の概況

【人口及び移動環境】
- 人口減少・少子高齢化の深刻化
- 地域内から高知市、地域東部から安芸市への移動が多い
- 移動手段は自動車が主（高齢運転者の割合が増加）

【公共交通利用者の状況】
- 路線バス・鉄道・タクシーとも、長期的には減少傾向

【その他】
- 高知県の観光客数は増加傾向（自動車での移動が主）
- バス事業者における運転手の高齢化及び人材不足の懸念
- 高速道路等の整備、DMV の導入

2. 各種調査結果

【持続可能な公共交通網の形成に必要な実施項目】
- 住民の生活の足としての地域内の公共交通の利便性向上
- 交通弱者である高齢者・高校生の利用促進に向けた路線や運行ダイヤの見直し
- 需要に合わせた路線網・ダイヤの設定
- 観光目的での公共交通の利用促進の実施

3.上位関連計画の整理
- 県、市町村の上位計画における「まちづくり」との整合

東部広域地域の公共交通が抱える課題

課題 1：利用者が少ない路線や便の存在

課題 2：生徒や高齢者のニーズへの対応
（1）生徒のニーズとの隔たり
（2）高齢者の公共交通に対するニーズの高まり

課題 3：観光客のニーズとの隔たり
（1）高知龍馬空港から地域内へのアクセス環境の不足
（2）利用者のニーズに対応できていない情報提供手法

課題 4：まちづくりとの連携
（1）県立あき総合病院へのアクセス
（2）拠点施設と交通結節点の一体的整備
（3）高速道路等の開通による利用者減少の危惧

課題 5：利用者ニーズに応えるための交通資源の確保
（1）事業者の人材不足
（2）車両規模や運行頻度と需要の不一致

6. 基本方針

地域公共交通網形成計画の策定にあたり、以下の３つの基本方針を定める。

基本方針１　地域内の公共交通（バス、鉄道、タクシー等）が連携し、「使いやすい」公共交通を目指します

既存の公共交通網について、地域住民の利用実態を踏まえ、各交通モード（路線バス、鉄道、市町村運営のバス等）間をつなぎあわせた公共交通ネットワークを再構築し、「使いやすい」公共交通を目指します。

基本方針２　地域住民の生活（通勤･通学、通院等）や地域に訪れる方の移動で「使える」公共交通を目指します

地域内の住民の通勤・通学時の移動、あき総合病院等への通院時の移動、また、観光客等の地域への来訪者が高知龍馬空港に到着時の移動、それぞれの移動において、公共交通が移動の選択肢の１つとなる「使える」公共交通を目指します。

基本方針３　公共交通の利用環境（待合施設、車内環境、各種サービス等）を強化し、「使いたくなる」公共交通を目指します

公共交通の乗り継ぎ場所や車内の居心地の改善、地域内のバスに関する情報（路線図、案内表示当）の刷新、各種割引サービスを実施し、利用推進を図ることで、利用者が自ずと「使いたくなる」公共交通を目指します。

7. 計画目標

基本方針に基づき、公共交通の課題解決のため、5 つの計画目標を定める。

【地域特性・交通特性】
- 高齢者：人口増加、高齢化率の上昇
- 高校生：人口減少、地域外への通学者が多い
- 通勤：高知市への就業者が約 1 万人
- バス利用：減少傾向（高知県全域）
- 鉄道利用：減少傾向（土佐くろしお鉄道全域）
- 空港利用：H23 以降輸送人員増加（高知龍馬空港・国内線）
- 高速バス：県全体で増加傾向（特に京阪神、岡山、徳島）
- 道路：南国安芸道路（整備中）
- 鉄道：阿佐海岸鉄道 DMV
- 計画：県・各市町村の上位計画との整合が必要

【高校生アンケート】
- 移動特性：約 4 割の生徒が地域外（高知市、海陽町）の高校に通学
- 交通手段：約 6 割の生徒が通学に自転車を利用。市町村内は自転車のみ、市町村外は鉄道・路線バスとの併用が多い
  約 2 割の生徒が車〔送迎〕により通学。海陽町、田野町への通学者（毎日送迎：約 3～4 割）
  雨天時は、自転車から車〔送迎〕への変更が多い
  鉄道利用者は通学に時間を要する傾向
- 不満：通学に公共交通を利用しない人の約 2 割は、公共交通への不満が理由
  「運行本数」、「運賃」、「混雑度」に対する不満が高い

【来訪者アンケート】
- 来訪者属性：2 回目以上の訪問者が多い
- 移動手段：公共交通で県内に訪れた人でも、地域内移動手段はレンタカーが最多
- 公共交通に対する不満：「運行本数」に対する不満が高い
  見直すべき点についても、1 日の運行本数を重視する人が最多
- 高知龍馬空港へのアクセス：現行の乗合タクシーは、約 8 割が存在を知らない
  後免駅・のいち駅方面の連絡バスがあれば利用したいという人が約 5 割

【高齢者アンケート】
- 外出頻度：週に 3、4 日以上外出する人が約7割。75 歳以上になるとほぼ毎日外出する人が 4 割以下
- 外出の目的・移動手段：目的は買い物が最も多く、次いで通院が多い
  移動手段は自家用車が多いが、通院・買い物はバスの利用者もみられる
- 公共交通に対する不満：「運行本数」、「乗り継ぎ」、「待合設備」に対する不満が高い
  鉄道に対する不満は路線バスに比べて低い
- 行政支援：約 9 割は公共交通に対する行政支援が必要と認識
- 公共交通の改善点：「運行本数の増便」、「公共交通への乗り換えに使える駐車場の整備」の回答が多い

【乗降調査】

【路線バス乗降調査】
- 高知線：
  朝夕は通勤・通学利用、日中は高齢者の利用が多い
  休日は通学以外での利用者数が半減
- 室戸・甲浦線：
  朝の安芸方面、夕方の甲浦方面の便は通学利用が多い
  室戸～甲浦間の利用者が少ない
- 馬路・魚梁瀬線：
  1 便あたり利用者数は多くても 10 人程度
  馬路～魚梁瀬間では利用者がほとんどみられない
- 鉄道平行区間でのバス選択理由：
  「家や目的地からの距離」が多い

【鉄道乗降調査】
- 利用属性：
  主な利用者は通勤・通学客であり、利用者の 5 割以上は 22 歳以下
  安芸・のいち⇔後免・高知間の利用者が多い
  バスに比べ、利用者に占める高齢者の割合が低い
- バス平行区間での鉄道選択理由：
  バス選択者に比べ、鉄道の利便性・快適性を理由とする人が多い

【市町村アンケート】
- 公共交通利用者への支援施策はほとんどの自治体が実施。特に、高齢者・身体障害者向けのタクシー助成制度を実施している自治体が多い
- 公共交通専任の担当者を置いている自治体は 0
  多くの自治体では、兼任担当者が 1 人で業務を行っている
  また、7 つの市町村が、専門部署がないことや担当者不足を課題点として認識している
- 公共交通に関連する計画を市町村単位で策定している自治体は 2 つ
  策定予定のない自治体も 5 つ存在
- 「利用者の減少もしくは伸び悩み」、「事業者の人員不足」に対しては、多くの自治体が交通資源の課題点として認識している

【事業者ヒアリング】

【土佐くろしお鉄道】
- 通勤、通学にあわせたダイヤ設定の要望あり
- 鉄道とバスの乗継の改善要望があるが、奈半利駅で接続できるようにしているため、奈半利駅から安芸方面では並走せざるを得ない状況
- 高知龍馬空港の利用者限定の乗り放題券を販売しているが利用が少ない。
- 運転手の不足より、駅員や車両の検査員が不足
- パークアンドライドの取組を進めていきたい。
- 観光客の確保にも力を入れていきたい。

【高知東部交通】
- 安芸～高知では高校生の利用が多く、野市周辺からの乗降が多い。
- 安芸～甲浦では、佐喜浜～甲浦にかけてバス利用が少ない状況
- 安芸～魚梁瀬では、毎日ではないが通院利用の高齢者が利用
- 運転手は高齢化しており、募集しているが、難しい状況
- 乗継拠点の整備にあたっては高齢者の移動のしやすさや雨に濡れないようにする配慮が必要
- 自治体のまちづくりと連携することが重要

計画目標1：市町村内・地域内・地域外のそれぞれの移動ニーズにあわせた公共交通ネットワークの再構築
- 地域の特徴を踏まえた輸送手段の設定
- 利用実態をふまえた運行水準の見直し

計画目標2：異なる交通モード間のスムーズな乗換環境の整備
- 主要な拠点の乗り場環境の改善
- パークアンドライドの利用促進策の展開
- 乗り継ぎ時の運賃の見直し

計画目標3：地域の観光資源を生かすための公共交通利用環境の改善
- 高知龍馬空港へのアクセスの向上
- 公共交通に関する情報提供（路線、時刻、フリーパスなど）の改善

計画目標4：持続可能な公共交通運行に向けた交通資源の見直し
- 車両と労働力の確保と運用の改善
- 輸送密度にあわせた車両規模の見直し

計画目標5：新たな公共交通利用者確保に向けた利用促進策の実施
- まちづくりと連携した交通結節点の整備
- 児童・生徒にも利用しやすい運賃の設定
- 新規の利用増が見込める新駅整備の検討

8. 実施項目

5 つの計画目標の達成に向け、下表に示す 3 つの主要施策とそれを補助する 5 つの補助施策を実施する。

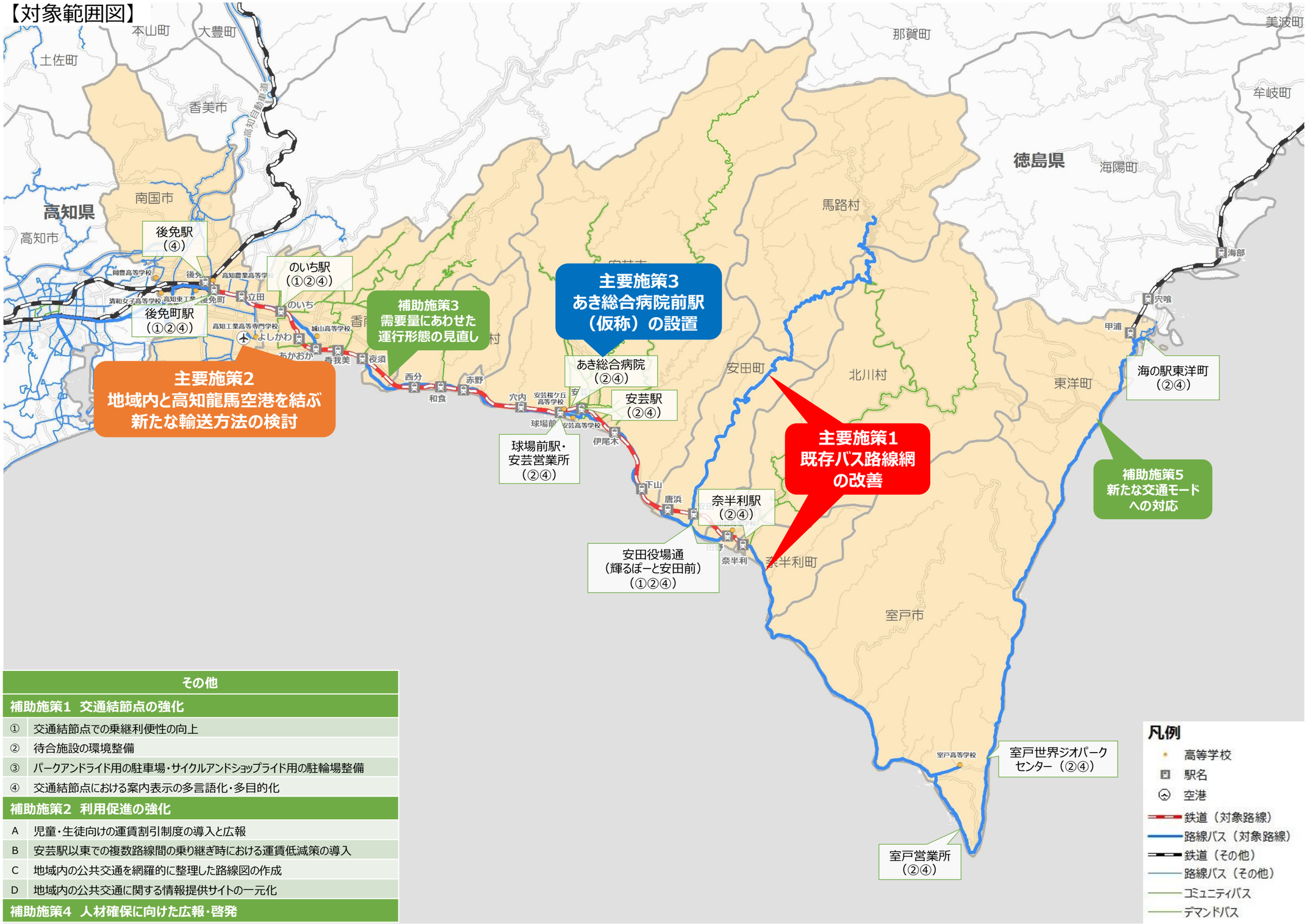
各実施項目については、記載する実施主体および関係機関が積極的に事業を推進するものとし、予定する実施時期を明記した。

計画目標
市町村内・地域内・地域外のそれぞれの移動ニーズにあわせた公共交通ネットワークの再構築 ・地域の特徴を踏まえた輸送手段の設定 ・利用実態をふまえた運行水準の見直し
異なる交通モード間のスムーズな乗換環境の整備 ・主要な拠点の乗り場環境の改善 ・パークアンドライドの利用促進策の展開 ・乗り継ぎ時の運賃の見直し
地域の観光資源を生かすための公共交通利用環境の改善 ・高知龍馬空港へのアクセスの向上 ・公共交通に関する情報提供（路線、時刻、フリーパスなど）の改善
持続可能な公共交通運行に向けた交通資源の見直し ・車両と労働力の確保と運用の改善 ・輸送密度にあわせた車両規模の見直し
新たな公共交通利用者確保に向けた利用促進策の実施 ・まちづくりと連携した交通結節点の整備 ・児童・生徒にも利用しやすい運賃の設定 ・新規の利用増が見込める新駅整備の検討

実施項目	実施主体（●）・関係機関（▲）															時期
	高知県	室戸市	安芸市	南国市	香南市	東洋町	奈半利町	田野町	安田町	北川村	馬路村	芸西村	高知東部交通	土佐くろしお鉄道	その他	
既存バス路線網の改善 **（安芸～室戸～甲浦線、安芸～馬路～魚梁瀬線）**	●	●	●			●	▲	●	●	▲	●		●			短～中期
地域内と高知龍馬空港を結ぶ新たな輸送方法の検討	●			●	●								●		タクシー事業者	中～長期
あき総合病院前駅（仮称）の設置	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●		短～中期
交通結節点の強化	対象：室戸営業所（②④）、室戸世界ジオパークセンター（②④）、安芸駅（②④）、あき総合病院（②④）、球場前駅（②④）、後免駅（④）、後免町駅（①②④）、のいち駅（①②④）、海の駅東洋町（②④）、奈半利駅（②④）、輝るぽーと安田（①②④）															
交通結節点での乗継利便性の向上①	●			●	●				●				●	●		短～中期
待合施設の環境整備②	●	●	●	●	●	●	●		●				●	●		短～中期
パークアンドライド用の駐車場・サイクルアンドショップライド用の駐輪場整備③	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	●	●		短～中期
交通結節点における案内表示の多言語化・多目的化④	●	●	●	●	●	●	●		●				●	●		短～中期
利用促進の強化																
児童・生徒向けの運賃割引制度の導入と広報	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		短期
安芸駅以東での複数路線間の乗り継ぎ時における運賃低減策の導入	●												●	●		中期
地域内の公共交通を網羅的に整理した路線図の作成	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	●	●		短期
地域内の公共交通に関する情報提供サイトの一元化	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		短期
需要量にあわせた運行形態の見直し	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	JR 四国	短～中期
人材確保に向けた広報・啓発	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	●	●		短～長期
新たな交通モードへの対応	●	●				●							▲		阿佐海岸鉄道	短～中期

※計画期間 5 年間において、短期：計画策定後 1～2 年以内に実施するもの、中期：計画策定後 3～4 年で実施するもの、長期：計画策定後 5 年以内を目標に実施するもの

【対象範囲図】



その他	
補助施策1　交通結節点の強化	
①	交通結節点での乗継利便性の向上
②	待合施設の環境整備
③	パークアンドライド用の駐車場・サイクルアンドショップライド用の駐輪場整備
④	交通結節点における案内表示の多言語化・多目的化
補助施策2　利用促進の強化	
A	児童・生徒向けの運賃割引制度の導入と広報
B	安芸駅以東での複数路線間の乗り継ぎ時における運賃低減策の導入
C	地域内の公共交通を網羅的に整理した路線図の作成
D	地域内の公共交通に関する情報提供サイトの一元化
補助施策4　人材確保に向けた広報・啓発	

各項目の実施スケジュールは以下の通りである。

実施項目	事業期間	スケジュール（H31.3 (2019.3)～H36.3 (2024.3)）
既存バス路線網の改善 **（安芸～室戸～甲浦線、安芸～馬路～魚梁瀬線）**	短～中期	・改善の検討 ・改善策の実施
地域内と高知龍馬空港を結ぶ新たな輸送方法の検討	中～長期	・需要調査 ・経路検討 ・試験運行 ・本格運行
あき総合病院前駅（仮称）の設置	短～中期	・新駅設計 ・新駅施工 ・周辺施設整備 ・新駅開業
交通結節点の強化		
交通結節点での乗継利便性の向上	短～中期	・乗入に向けた準備 ・乗入開始（路線見直しにあわせて） ・待合環境の整備
待合施設の環境整備	短～中期	・待合設備の整備（随時）
パークアンドライド用の駐車場・サイクルアンドショップライド用の駐輪場整備	短～中期	・駐車場・駐輪場の整備（随時）
交通結節点における案内表示の多言語化・多目的化	短～中期	・案内板等の整備（随時）
利用促進の強化		
児童・生徒向けの運賃割引制度の導入と広報	短期	・割引策の検討 ・割引策の導入 ・広報の実施
安芸駅以東での複数路線間の乗り継ぎ時における運賃低減策の導入	中期	・内容の検討 ・導入準備 ・試験導入 ・本格導入
地域内の公共交通を網羅的に整理した路線図の作成	短期	・地図の作成・配布（路線見直し後）
地域内の公共交通に関する情報提供サイトの一元化	短期	・開設準備 ・サイト開設（随時更新）
需要量にあわせた運行形態の見直し	短～中期	・運行形態の検討 ・運行形態の見直し・調整
人材確保に向けた広報・啓発	短～長期	・採用活動
新たな交通モードへの対応	短～中期	・情報収集 ・阿佐海岸鉄道との協議 ・DMV との連携

9. 計画の達成状況の評価

計画目標と計画達成時の状況、および計画の達成状況を評価するための指標を以下に示す。

計画目標	計画達成時の状況	評価指標	現状	目標値(H36.3 時点)	備考（指標数値の出典）
市町村内・地域内・地域外のそれぞれの移動ニーズにあわせた公共交通ネットワークの再構築	既存バス路線（安芸～室戸～甲浦線、安芸～馬路～魚梁瀬線）を中心に「使いやすい」路線バス網が形成され、利用環境や各種サービスの提供により、通勤・通学での定期利用者や、買い物・通院・観光などの不定期な利用者が増加する。	15 歳以上通勤・通学者の鉄道・乗合バス利用率	5.8% （平成 22 年度：地域全体）	7.9%以上	国勢調査 （奈半利町実績値：徒歩のみの分担率が近いため）
異なる交通モード間のスムーズな乗換環境の整備		路線バスの 1 日あたり乗客数	安芸～室戸～甲浦線： 470 人／日 安芸～馬路～魚梁瀬線： 27 人／日 （平成 30 年度・平日）	安芸～室戸～甲浦線： 726 人／日以上 安芸～馬路～魚梁瀬線： 42 人／日以上	路線バス OD 調査 （15 歳以上通勤・通学者の乗合バス利用率の目標値（平成 22 年度：1.1%（地域全体）→1.7%（奈半利町実績値）に比例）
		新たな交通結節点・地域拠点へのバス路線の乗り入れ	—	2 箇所	（のいち駅、輝るぽーと安田）
地域の観光資源を生かすための公共交通利用環境の改善	高知龍馬空港から地域内への新たな公共交通でのアクセス手段を導入することで、来訪者が「使える」公共交通が形成され、来訪者が増加する。	来訪者の地域内における公共交通利用率	8.9% （平成 27 年度）	11.5%以上	県外観光客入込・動態調査 （平成 20 年度実績値）
持続可能な公共交通運行に向けた交通資源の見直し	あき総合病院前駅（仮称）の設置により、あき総合病院への通院者・勤務者や周辺施設の利用者がごめん・なはり線を「使える」ようになり、公共交通の利用者が増加する。	ごめん・なはり線の平日 1 日あたり利用者数	2,071 人／日 （平成 30 年度）	2,203 人／日以上	鉄道 OD 調査 （新駅設置による効果検討結果（H30）より、新駅設置により想定される利用者数を上乗せ）
	朝の通勤時における「使いやすい」公共交通を形成することで、通勤・通学での公共交通利用に対する「混雑している・座れない」などといった負のイメージを払拭し、「使いたくなる」公共交通を形成する。	ごめん・なはり線の朝ピーク時乗車率	99.2% （平成 29 年度）	93.6%以下	事業者調査 （平成 29 年度調査時の朝ピーク乗車率第 2 位の便の実績値）
新たな公共交通利用者確保に向けた利用促進策の実施	地域の公共交通を担う人材を確保することで、将来にわたって「使いやすい」、「使える」公共交通を維持する。	交通事業者の新規採用数	—	2 名（土佐くろしお鉄道） 4 名（高知東部交通）	（現在の仕業を担う人数の 1/8 が 5 年間で定年となると想定）