

高知県東部広域地域公共交通網形成計画 (案)

平成31年1月

高知県東部広域地域公共交通協議会

<目 次>

0. 計画の概要	1
0.1 計画の目的	1
0.2 対象地域	1
0.3 本計画の位置づけ	2
0.4 計画期間	2
1. 東部広域地域の概況	3
1.1 人口・世帯数の状況	3
1.1.1 人口の推移	3
1.1.2 人口の分布と推移	4
1.1.3 幹線バス路線沿線の人口の推移	11
1.1.4 世帯数の推移	12
1.2 通勤・通学の状況	14
1.2.1 通勤・通学者の利用交通手段	14
1.2.2 利用交通手段別通勤・通学者の分布	15
1.2.3 通勤・通学者の移動状況	21
1.2.4 従業者の分布状況	23
1.3 公共交通の状況	24
1.3.1 公共交通ネットワークの概況	24
1.3.2 公共交通の事業環境	25
1.4 主要施設の立地状況	31
1.4.1 主要施設の立地状況	31
1.4.2 幹線バス路線沿線の主要施設数	37
1.5 移動環境	38
1.5.1 車両保有台数の推移	38
1.5.2 運転者免許保有率の推移	39
1.5.3 交通事故の発生状況	40
1.6 観光の状況	42
1.6.1 高知県への県外観光客数	42
1.6.2 県外観光客の利用交通手段	43
1.6.3 主要観光施設の利用者数	43
1.7 その他	44
1.7.1 高速道路等の整備状況	44
1.7.2 学校の統廃合等	45
1.7.3 DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入	47
1.8 現状分析からみえる東部広域地域の特徴	48

2. 各種調査の結果	50
2.1 高齢者アンケート	50
2.1.1 運転状況	50
2.1.2 外出特性	51
2.1.3 公共交通に対する不満	56
2.1.4 将来的な移動手段に対する不安	57
2.1.5 行政支援に対する考え方	57
2.1.6 公共交通の改善点	58
2.2 高校生アンケート	59
2.2.1 通学者の移動	59
2.2.2 通学で利用する交通手段	60
2.2.3 公共交通に対する不満点	62
2.3 来訪者アンケート	63
2.3.1 来訪特性	63
2.3.2 公共交通に対する不満	64
2.3.3 高知龍馬空港へのアクセス	65
2.4 沿線住民アンケート	66
2.4.1 現状の鉄道利用状況	66
2.4.2 新駅設置時の利用意向	66
2.5 自治体アンケート	67
2.6 乗降調査（路線バス・鉄道 OD 調査）	68
2.6.1 路線別利用者数	68
2.6.2 鉄道・バス平行区間での選択理由	69
2.7 各種調査結果から見える特徴	70
3. 上位関連計画の整理	71
3.1 上位関連計画におけるまちづくりや公共交通に関する主な記載内容	73
3.2 まちづくりの方向性及び公共交通の機能・役割	80
3.3 上位関連計画における拠点・軸の設定	81
4. 東部広域地域の公共交通が抱える課題	83
4.1 利用者が少ない路線や便の存在	84
4.2 生徒や高齢者のニーズへの対応	85
4.3 観光客のニーズとの隔たり	87
4.4 まちづくりとの連携不足	89
4.5 利用者ニーズに応えるための交通資源の確保	92
5. 基本方針・計画目標と実施項目	94
5.1 基本方針	94
5.2 計画目標	95
5.3 実施項目	98

5.3.1	主要施策 1	既存バス路線網の改善	101
5.3.2	主要施策 2	地域内と高知龍馬空港を結ぶ新たな輸送方法の検討	102
5.3.3	主要施策 3	あき総合病院前駅（仮称）の設置	103
5.3.4	補助施策 1	交通結節点の強化	104
5.3.5	補助施策 2	利用促進の強化	108
5.3.6	補助施策 3	需要量にあわせた運行形態の見直し	112
5.3.7	補助施策 4	人材確保に向けた広報・啓発	113
5.3.8	補助施策 5	新たな交通モードへの対応	114
6.	計画の達成状況の評価		115
6.1	計画目標と評価指標の設定		115
6.2	計画の継続的な改善		116
巻末資料			117
	高知県東部広域地域公共交通協議会 委員名簿(平成 31 年 1 月時点)		117
	計画策定経過の概要		118

0. 計画の概要

0.1 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、広域の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の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を目的として、本計画を策定する。

0.2 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。

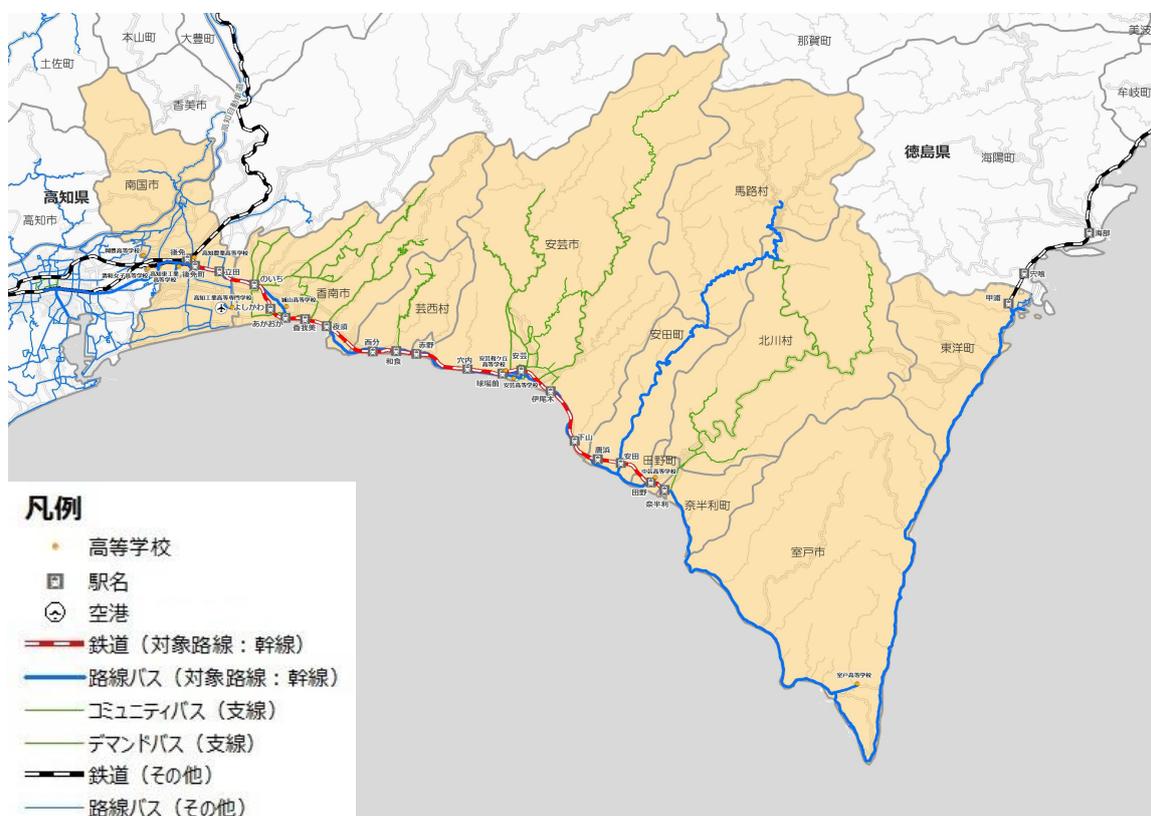
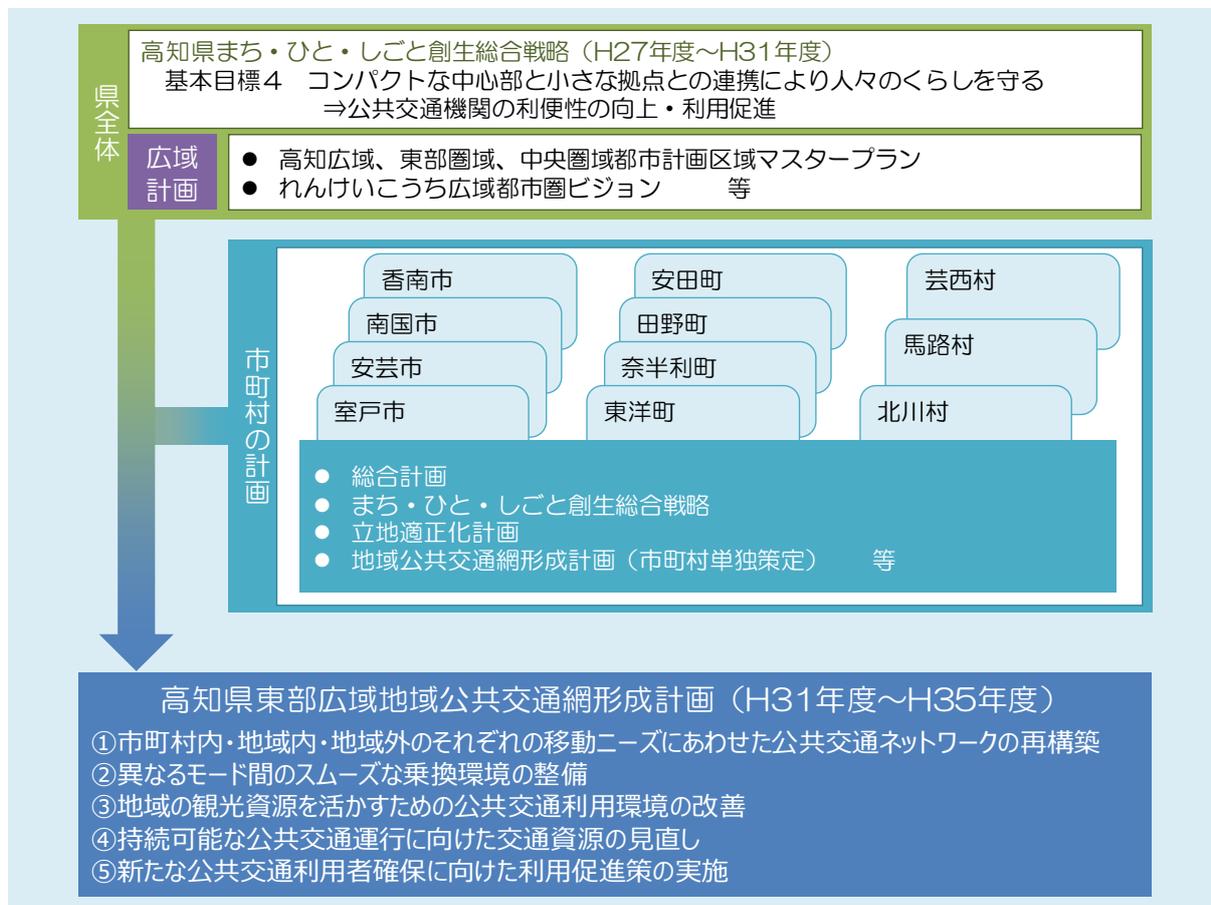


図 0-1 本計画の対象地域

0.3 本計画の位置づけ



0.4 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。

1. 東部広域地域の概況

1.1 人口・世帯数の状況

1.1.1 人口の推移

東部広域地域の人口は減少が続いており、2015年（平成27年）時点で129,293人となっている。今後も人口の減少は続き、2045年には85,014人と、2000年（平成12年）の58.6%にまで減少すると見込まれている。

年齢層別にみると、15歳未満、15～19歳（通学手段として公共交通を利用する高校生等に相当）、20～64歳は、減少が続いており、今後も減少傾向が続くと見込まれている。一方、65歳以上の高齢者については、増加が続いているが、2020年をピークに減少に転じると見込まれている。

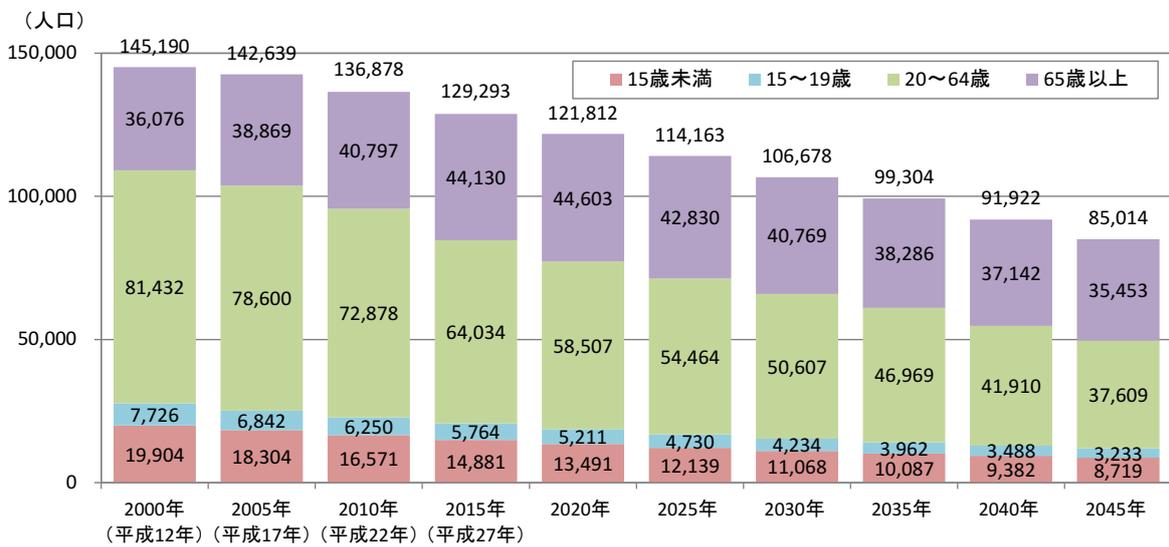


図 1-1 人口の推移

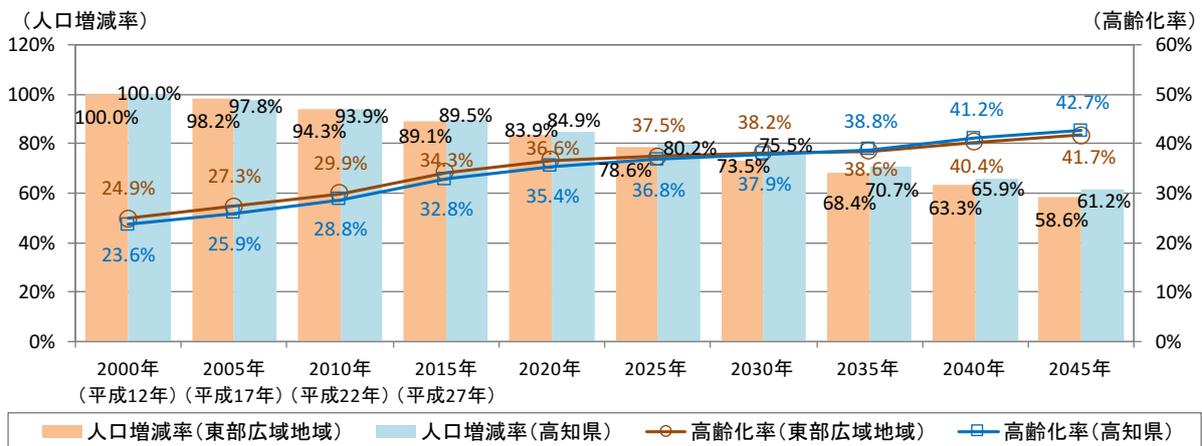


図 1-2 人口増減率、高齢化率の推移

資料：国勢調査（2015年以前）、国立社会保障・人口問題研究所の平成27年基準推計人口（2020年以降）

1.1.2 人口の分布と推移

(1) 総人口

2015年（平成27年）の総人口の分布をみると、南国市、香南市、安芸市に人口の多い地域が広く分布している。それ以外の市町村でも、各市町村内で人口が集積した地域がみられる。また、概ね鉄道やバス路線に沿った地域に多くの人口が分布しているが、南国市や室戸市は、バス路線から離れた地域の人口分布も目立っている。

2045年の総人口の分布をみると、分布している範囲に大きな変化はみられないものの、全体的に人口が減少すると見込まれている。

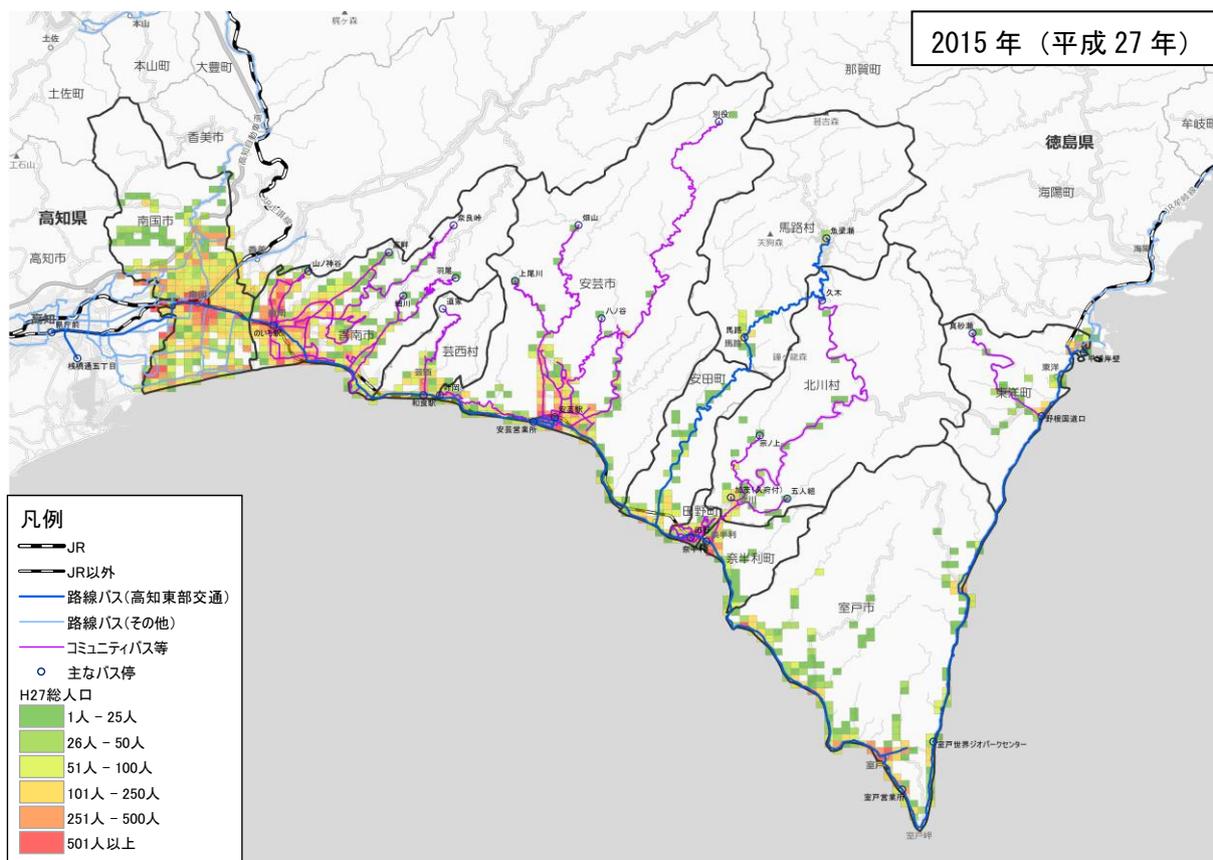


図 1-3 総人口の分布（2015年（平成27年））

資料：平成27年国勢調査

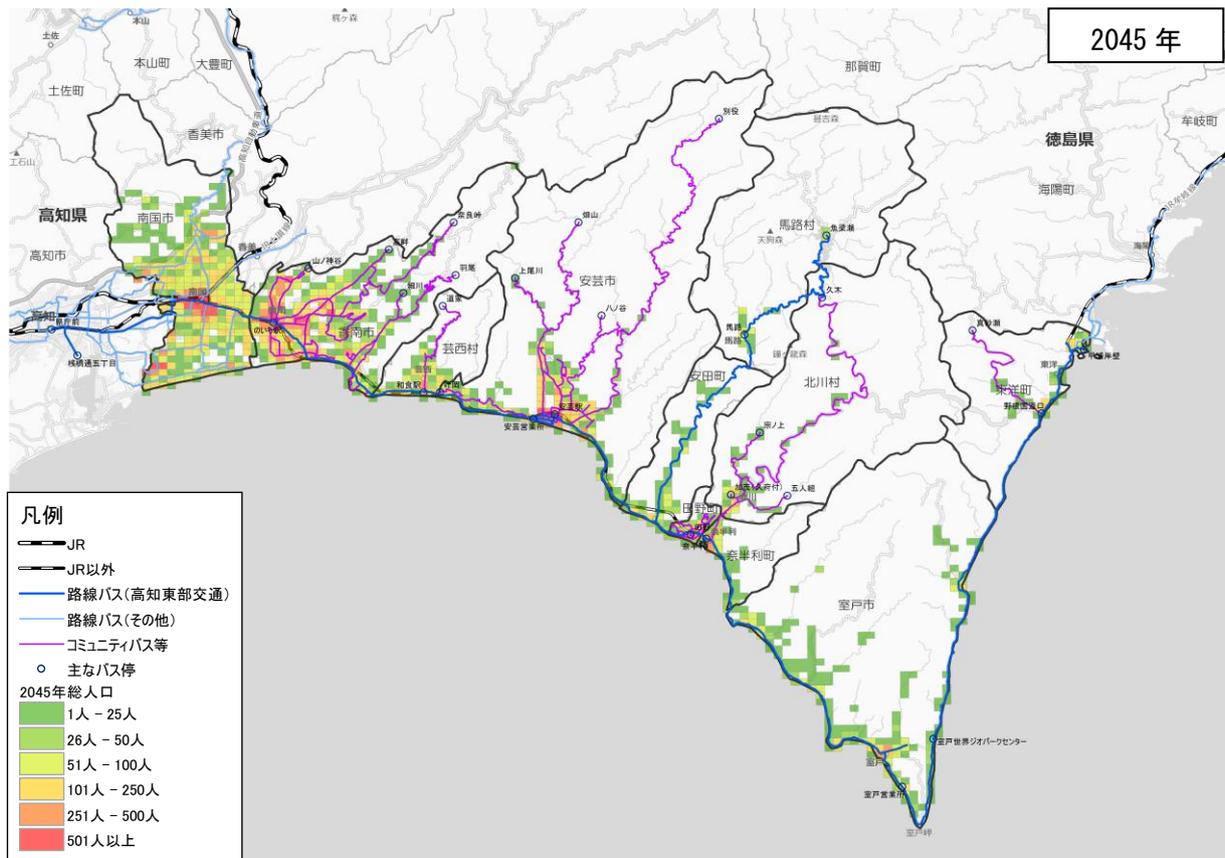


図 1-4 総人口の分布 (2045 年)

資料：国土数値情報 ※2010年(平成22年)基準の推計値

(2) 高齢者

2015年（平成27年）の高齢者の分布をみると、総人口と同様に、南国市、香南市、安芸市に高齢者が多い地域が広く分布している。それ以外の市町村でも、各市町村内で高齢者が集積した地域がみられるが、高齢者が多い地域が、総人口より広範囲に分布している。また、概ね鉄道やバス路線に沿った地域に多くの高齢者が分布しているが、南国市や室戸市は、バス路線から離れた地域への高齢者の分布も目立っている。

2045年の高齢者の分布をみると、分布している範囲に大きな変化はみられないものの、全体的に高齢者が減少すると見込まれている。

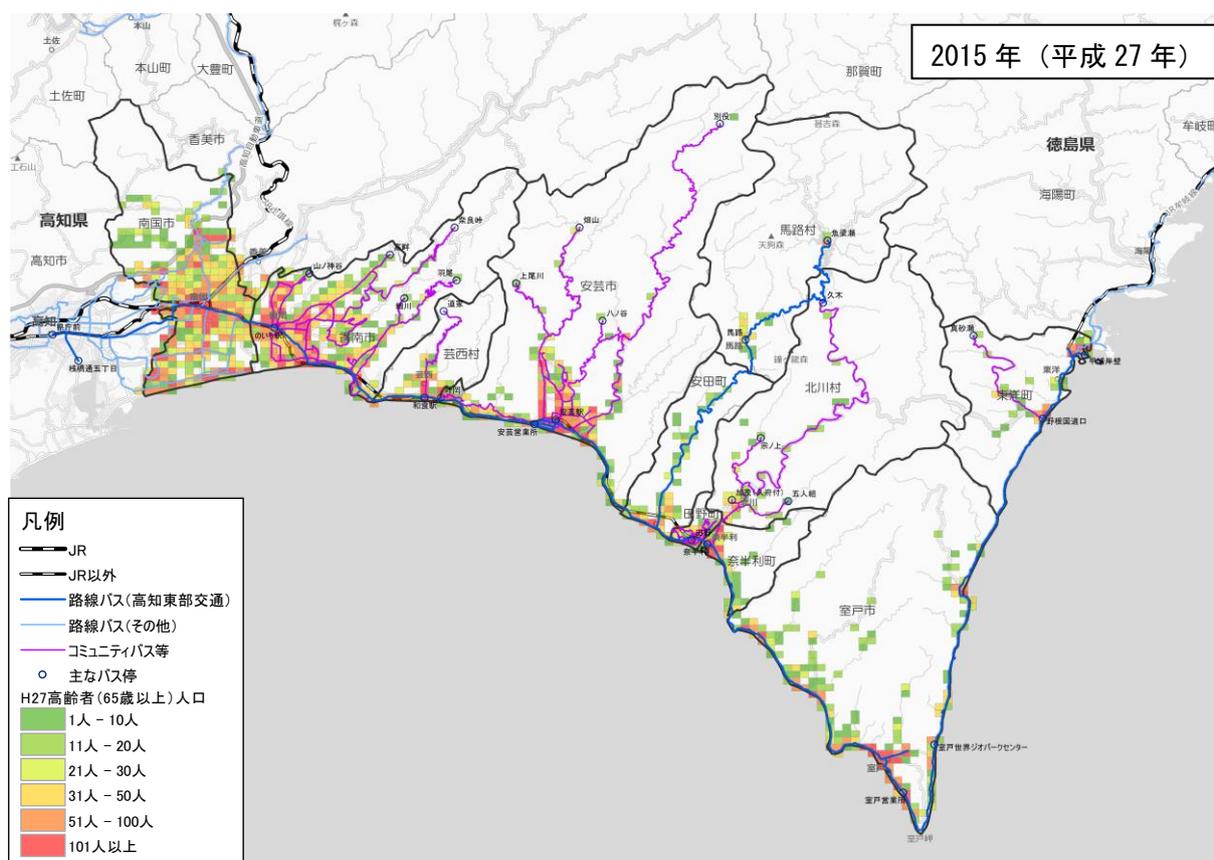


図 1-5 高齢者の分布（2015年（平成27年））

資料：平成27年国勢調査

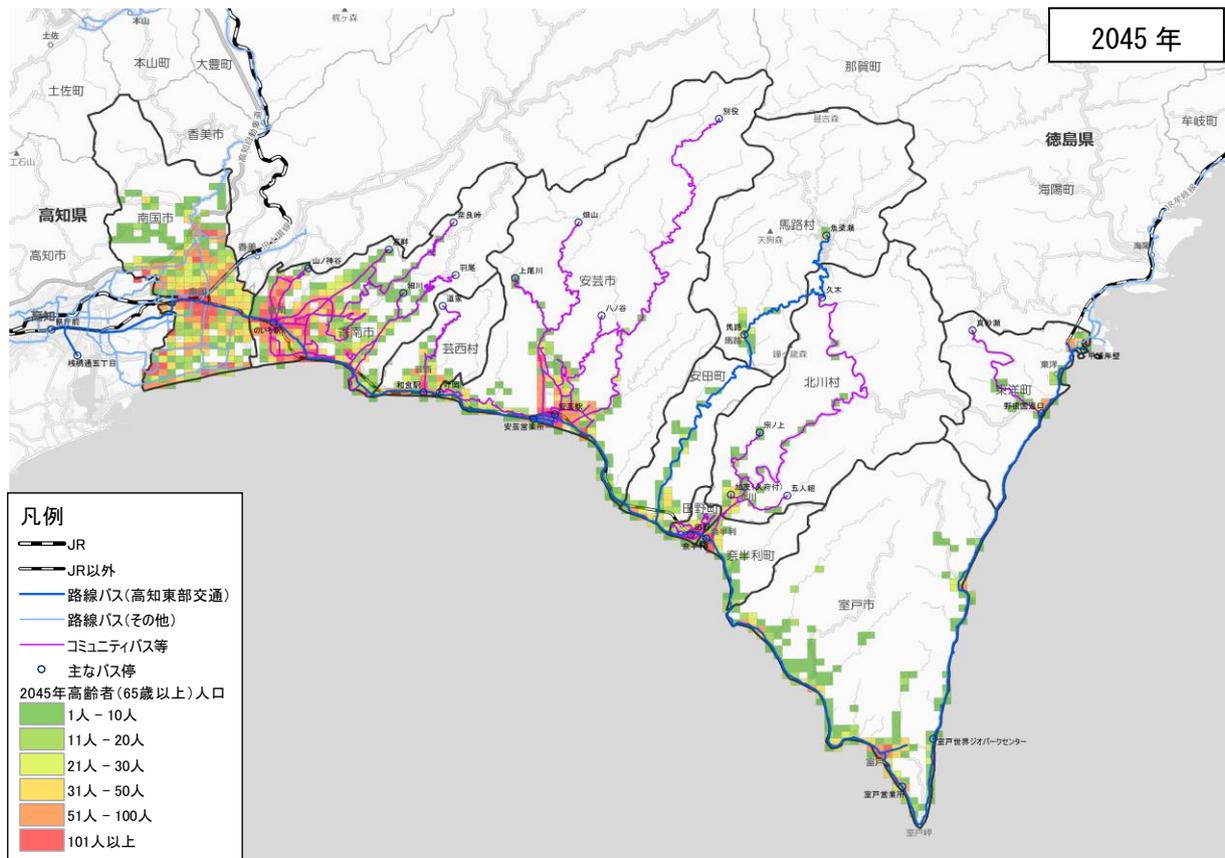


図 1-6 高齢者の分布 (2045年)

資料：国土数値情報 ※2010年(平成22年)基準の推計値

(3) 高齢化率

2015年（平成27年）の高齢化率の分布をみると、南国市や香南市、芸西村に高齢化率が比較的低い地域がみられるが、全体的に高齢化率が高い状況にある。

2045年には、高齢化がより一層進行し、南国市や香南市以外の市町村では、ほとんどの地域で40%を超えると見込まれている。

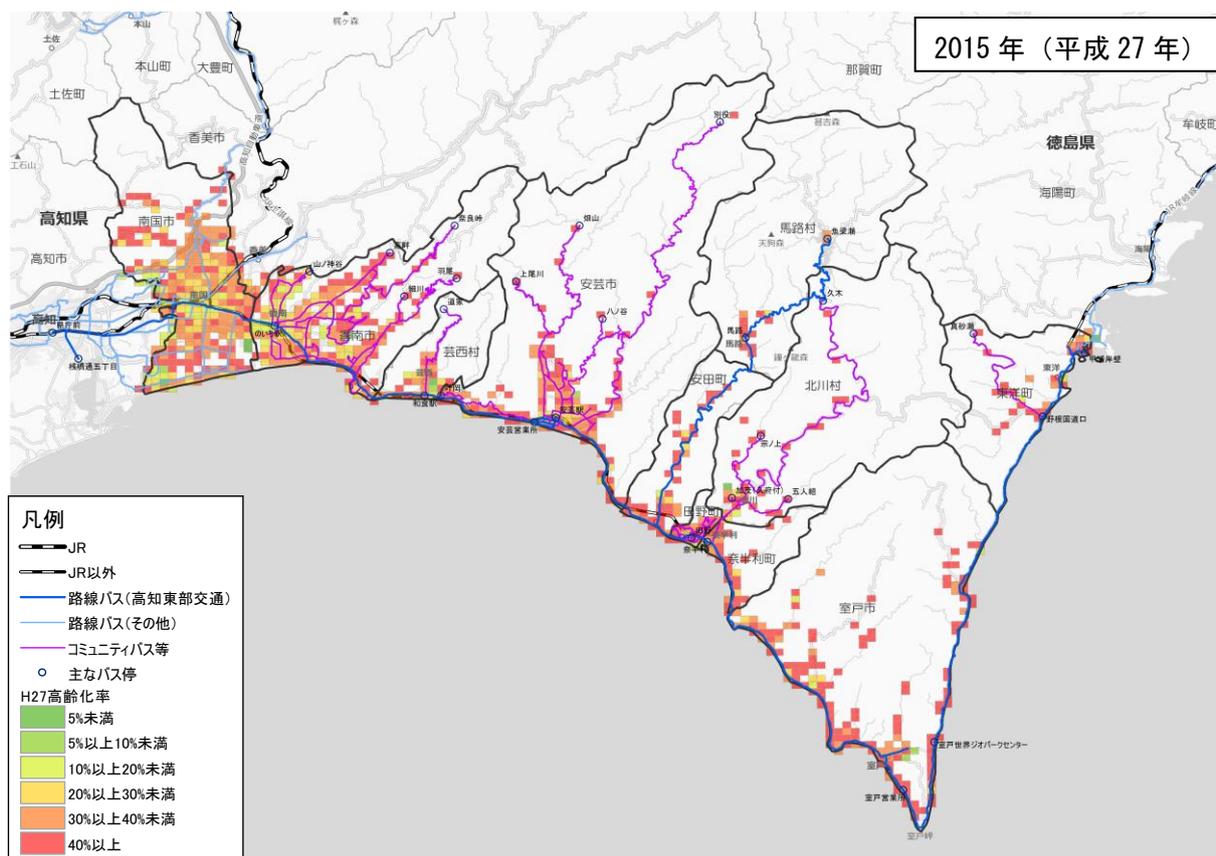


図 1-7 高齢化率の分布（2015年（平成27年））

資料：平成27年国勢調査

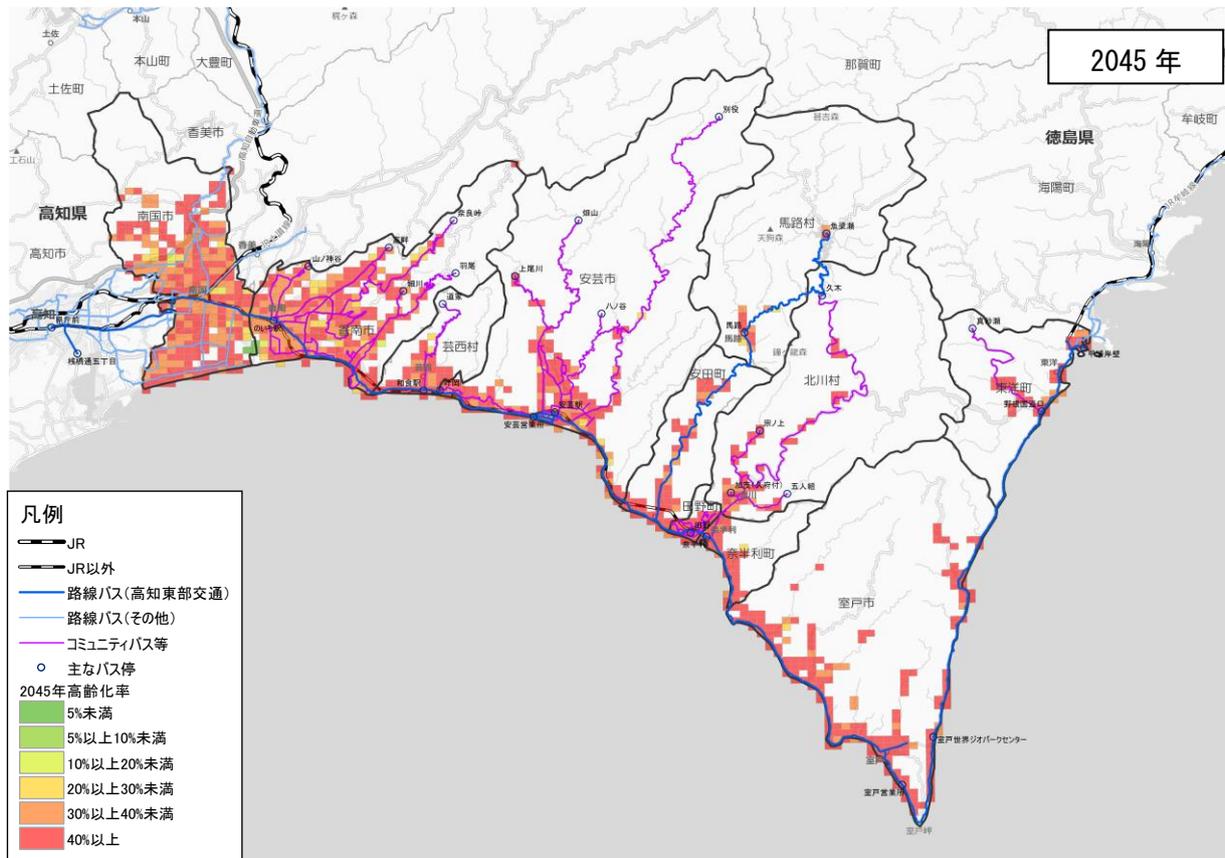


図 1-8 高齢化率の分布 (2045 年)

資料：国土数値情報 ※2010年(平成22年)基準の推計値

(4) 高校生 (15～19 歳)

高校生の分布をみると、南国市や香南市に高校生が多い地域が広く分布しており、安芸市や室戸市、田野町から奈半利町にかけても、高校生が居住している地域が分布している。それ以外の地域は高校生が少なく、総人口に比べて分布範囲が狭くなっている。

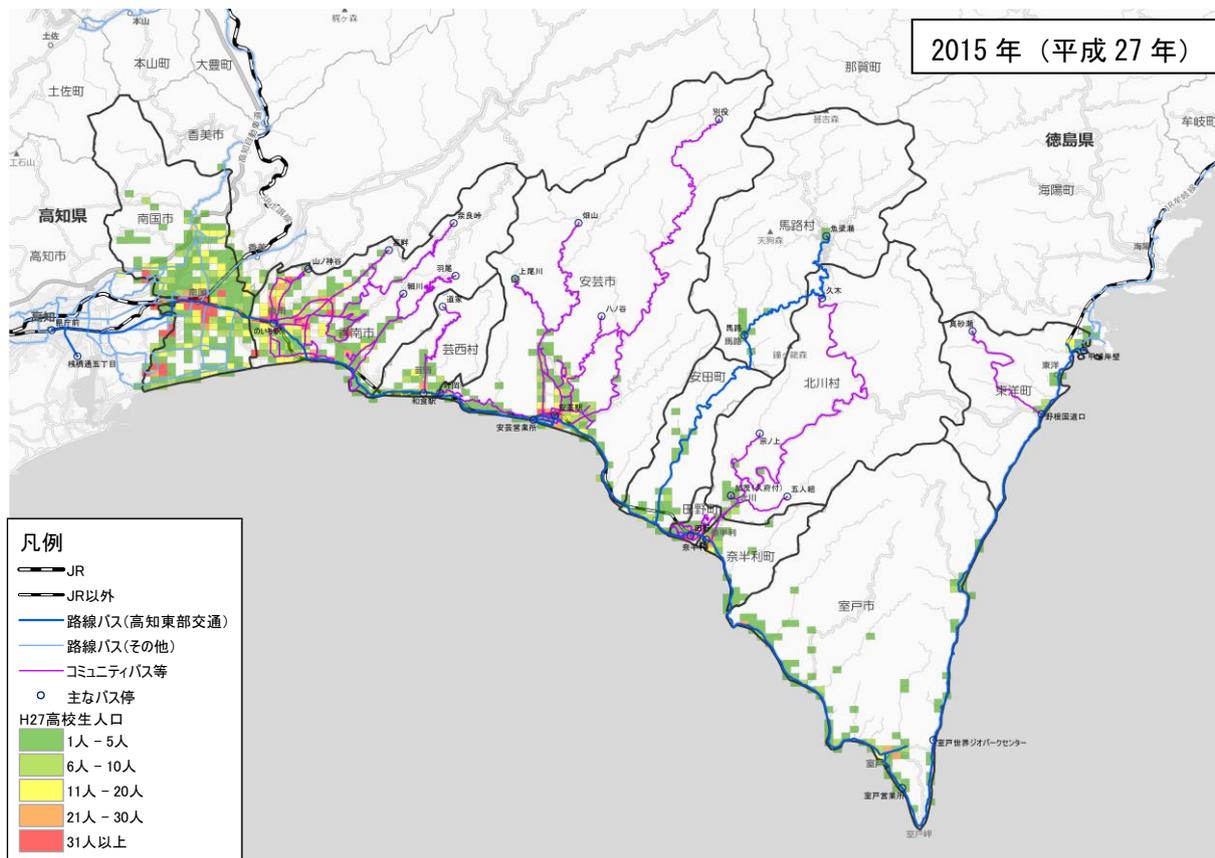


図 1-9 高校生の分布 (2015 年 (平成 27 年))

資料：平成 27 年国勢調査
※15～19 歳の人口

1.1.3 幹線バス路線沿線の人口の推移

幹線バス路線沿線（沿線 500m 以内）の人口の推移をみると、総人口と高校生は減少傾向にあり、総人口については、今後も減少すると見込まれている。一方、高齢者と高齢化率は増加傾向にあるが、高齢者については、今後は減少すると見込まれている。

沿線外についても、沿線内と同様であり、沿線の内外を問わず人口が減少していく状況にある。

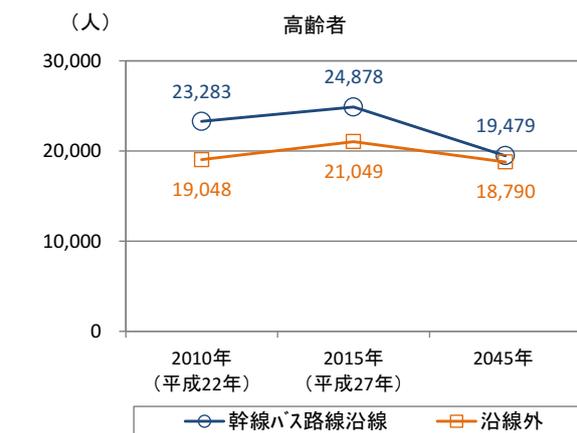
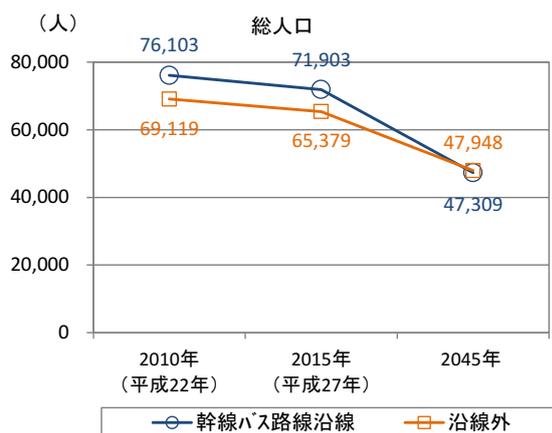


図 1-10 幹線バス路線沿線の人口推移（総人口）

図 1-11 幹線バス路線沿線の人口推移（高齢者）

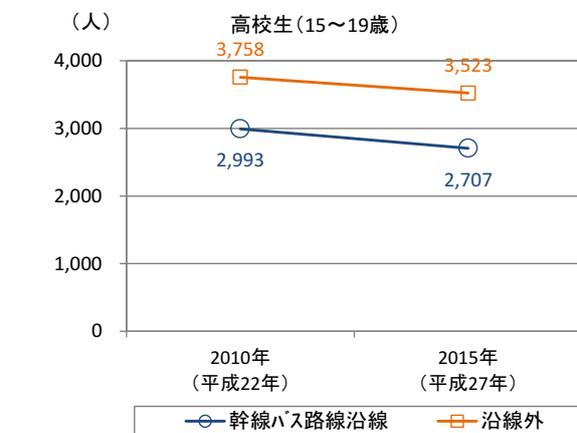
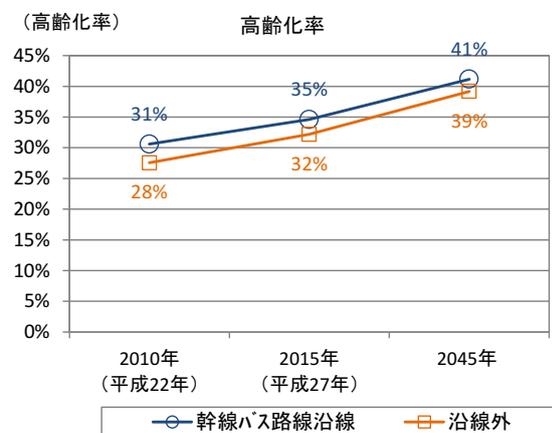


図 1-12 幹線バス路線沿線の人口推移（高齢化率）

図 1-13 幹線バス路線沿線の人口推移（高校生）

資料：国勢調査、国土数値情報

1.1.4 世帯数の推移

東部広域地域の世帯数は、高知県全体と同様、2005年（平成17年）をピークに減少に転じており、2015年（平成27年）時点で54,070世帯となっている。

世帯当り人員については、高知県全体と同様、2000年（平成22年）以降、減少が続いており、2015年（平成27年）時点で、約2.3人/世帯となっている。

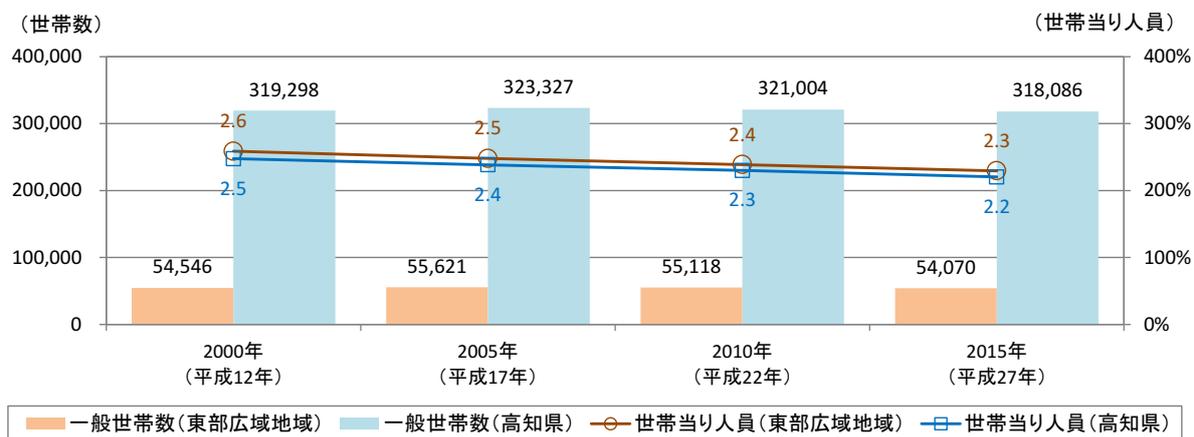


図 1-14 一般世帯数及び世帯当り人員の推移

資料：国勢調査

高知県では、世帯数が減少傾向にある一方で、高齢者のいる世帯は増加しており、2015年（平成27年）時点で一般世帯の48.1%を占めている。高齢者のいる世帯の増加とともに、高齢夫婦世帯や高齢単身世帯も増加しており、高齢単身世帯が全一般世帯の16.5%を占めるまでになっている。

東部広域地域についてみると、高知県全体よりも高齢者のいる世帯の割合、高齢単身世帯の割合がやや高くなっている。

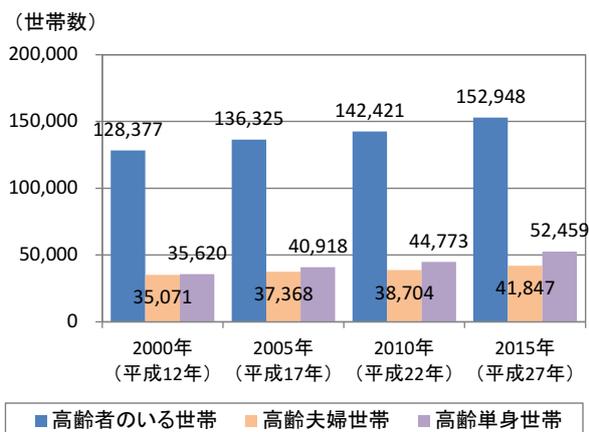


図 1-15 高知県の高齢者のいる世帯の推移

資料：国勢調査

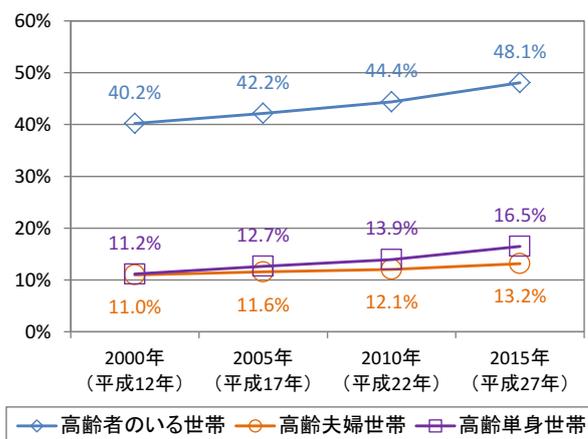


図 1-16 高知県の高齢者のいる世帯の割合の推移

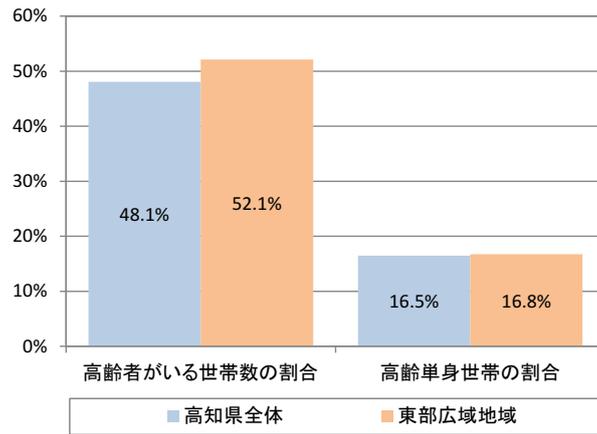


図 1-17 高齡者のいる世帯の割合・高齡単身世帯の割合（2015年（平成27年））

資料：平成27年国勢調査

1.2 通勤・通学の状況

1.2.1 通勤・通学者の利用交通手段

2010年(平成22年)の15歳以上通勤・通学者の利用交通手段をみると、自家用車が69.4%を占めて最も多く、次いで、自転車(13.4%)、徒歩だけ(6.6%)の順となっている。公共交通機関である鉄道・電車は4.7%、乗合バスは1.1%にとどまっている。

市町村別にみると、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の沿線市町村は、鉄道の利用率が比較的高く、それ以外の地域(室戸市、東洋町、馬路村等)は、乗合バスの利用率が比較的高い。また、馬路村では、徒歩だけ及び乗合バスの利用率が、他の市町村に比べて突出して高い。

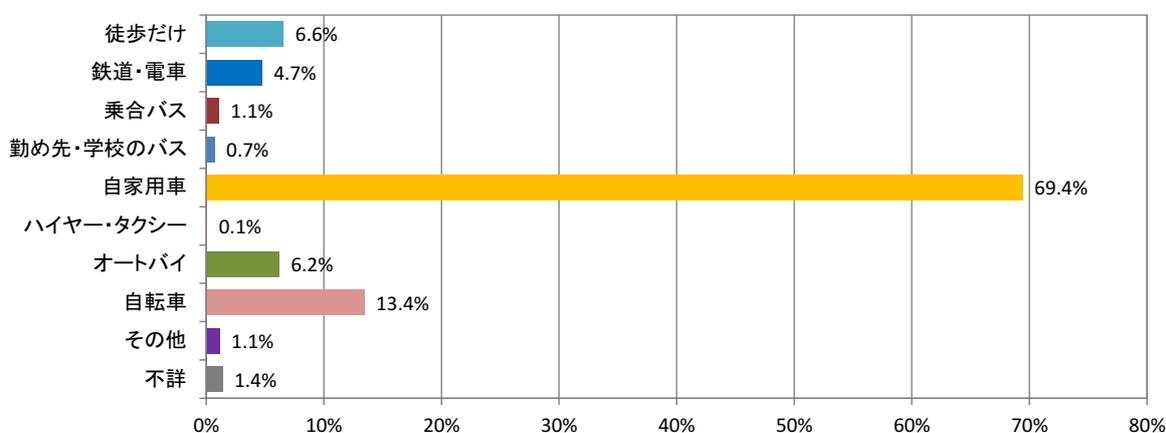


図 1-18 15歳以上通勤・通学者の利用交通手段(2010年(平成22年))

表 1-1 15歳以上通勤・通学者の利用交通手段(市町村別、2010年(平成22年))

	徒歩だけ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	自家用車	ハイヤー・タクシー	オートバイ	自転車	その他	不詳
室戸市	7.3%	0.5%	2.1%	1.4%	68.8%	0.1%	6.3%	13.3%	2.1%	1.8%
安芸市	7.2%	5.5%	0.8%	0.8%	67.0%	0.1%	4.4%	16.4%	1.1%	1.1%
南国市	6.3%	4.8%	1.0%	0.4%	68.3%	0.1%	7.5%	13.8%	0.5%	1.1%
香南市	5.8%	5.3%	0.6%	0.6%	72.4%	0.1%	5.8%	12.3%	1.3%	1.5%
東洋町	5.9%	1.5%	2.4%	1.1%	67.5%	0.0%	2.4%	12.2%	3.1%	7.3%
奈半利町	6.8%	6.2%	1.7%	1.5%	67.1%	0.1%	5.4%	13.6%	2.8%	1.0%
田野町	8.7%	3.1%	2.0%	0.6%	68.2%	0.0%	5.6%	14.2%	1.9%	2.5%
安田町	5.4%	7.9%	1.8%	1.9%	75.1%	0.1%	4.8%	6.7%	1.6%	0.3%
北川村	10.3%	4.0%	1.6%	2.8%	69.6%	0.0%	4.0%	11.5%	4.0%	2.0%
馬路村	24.7%	5.4%	4.8%	1.1%	61.8%	0.0%	5.4%	6.3%	2.5%	0.2%
芸西村	5.4%	9.6%	1.5%	0.7%	72.9%	0.0%	2.8%	10.6%	1.1%	1.1%

資料：平成22年国勢調査 常住地による15歳以上自宅外就業者・通学者数

1.2.2 利用交通手段別通勤・通学者の分布

(1) 鉄道・電車

鉄道・電車を利用する通勤・通学者の分布をみると、高知市に近い、南国市や香南市西部で利用が多くなっている。それ以外は、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の沿線市町村で多くっており、室戸市、北川村、馬路村では利用が少なくなっている。東洋町については、土佐くろしお鉄道からは離れているが、阿佐海岸鉄道が通っており、徳島方面への利用があると考えられる。

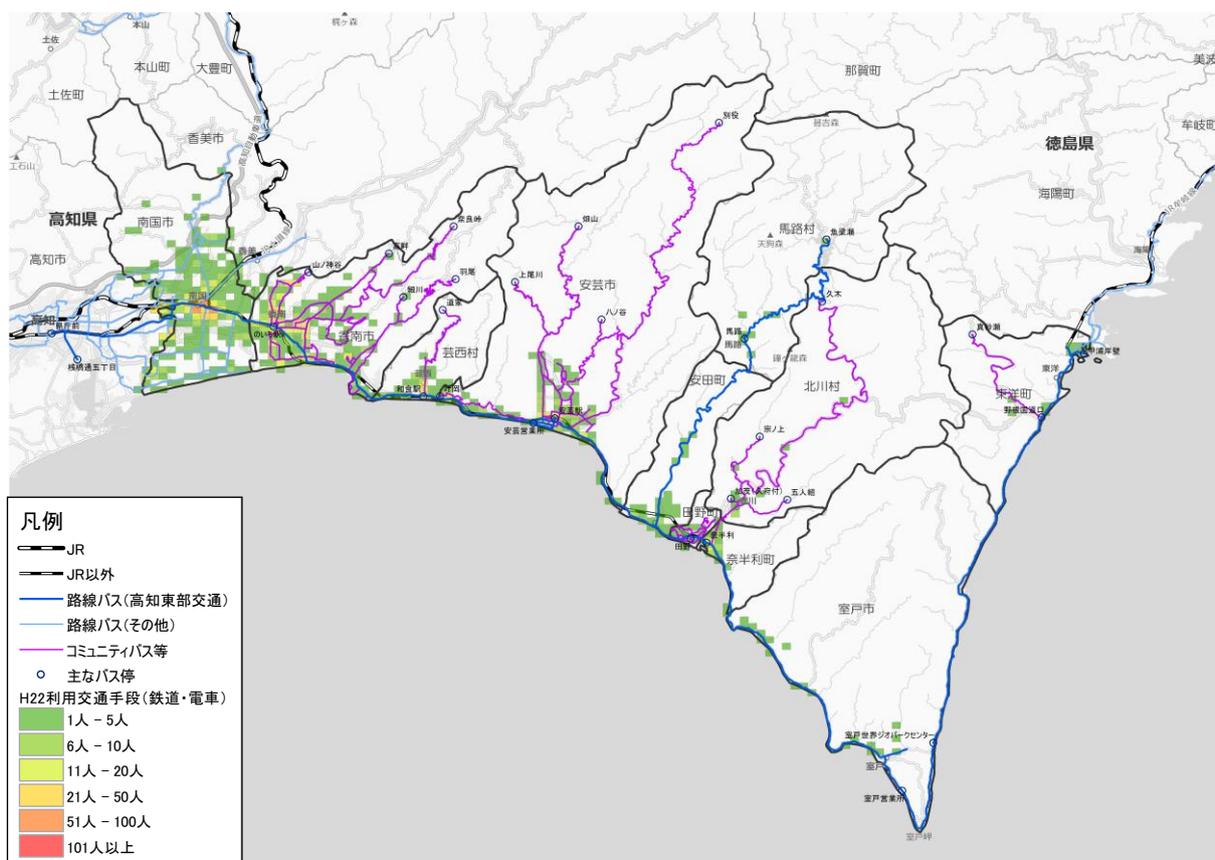


図 1-19 利用交通手段別 15 歳以上通勤・通学者の分布（鉄道・電車、2010 年（平成 22 年））

資料：平成 22 年国勢調査

(2) 乗合バス

乗合バスを利用する通勤・通学者の分布をみると、南国市を除き、概ねバス路線沿線で利用が多くなっているが、室戸市などでは、バス路線から離れた地域でも利用がみられる。

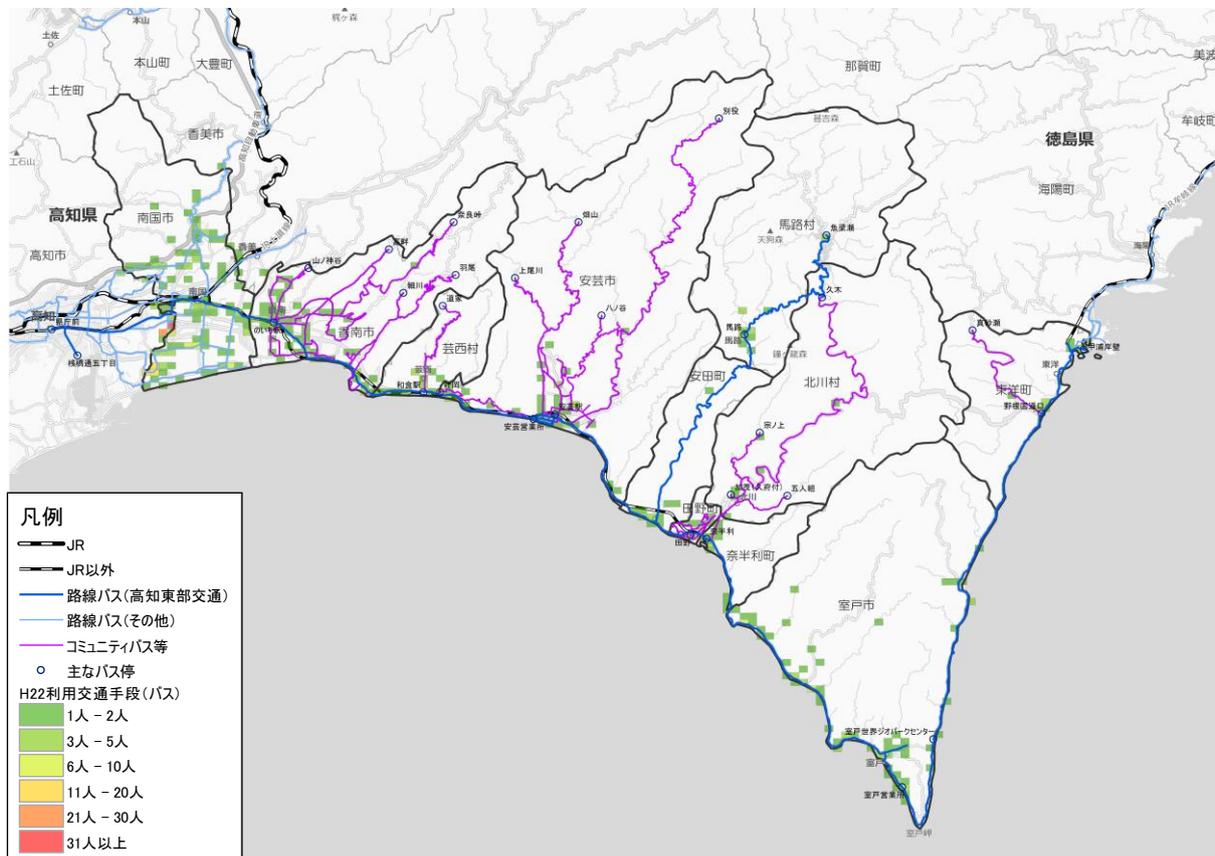


図 1-20 利用交通手段別 15 歳以上通勤・通学者の分布 (乗合バス、2010 年 (平成 22 年))

資料：平成 22 年国勢調査

(3) 自家用車

自家用車を利用する通勤・通学者の分布をみると、総人口と同様の傾向にあり、ほとんどの地域で利用が多い状況である。

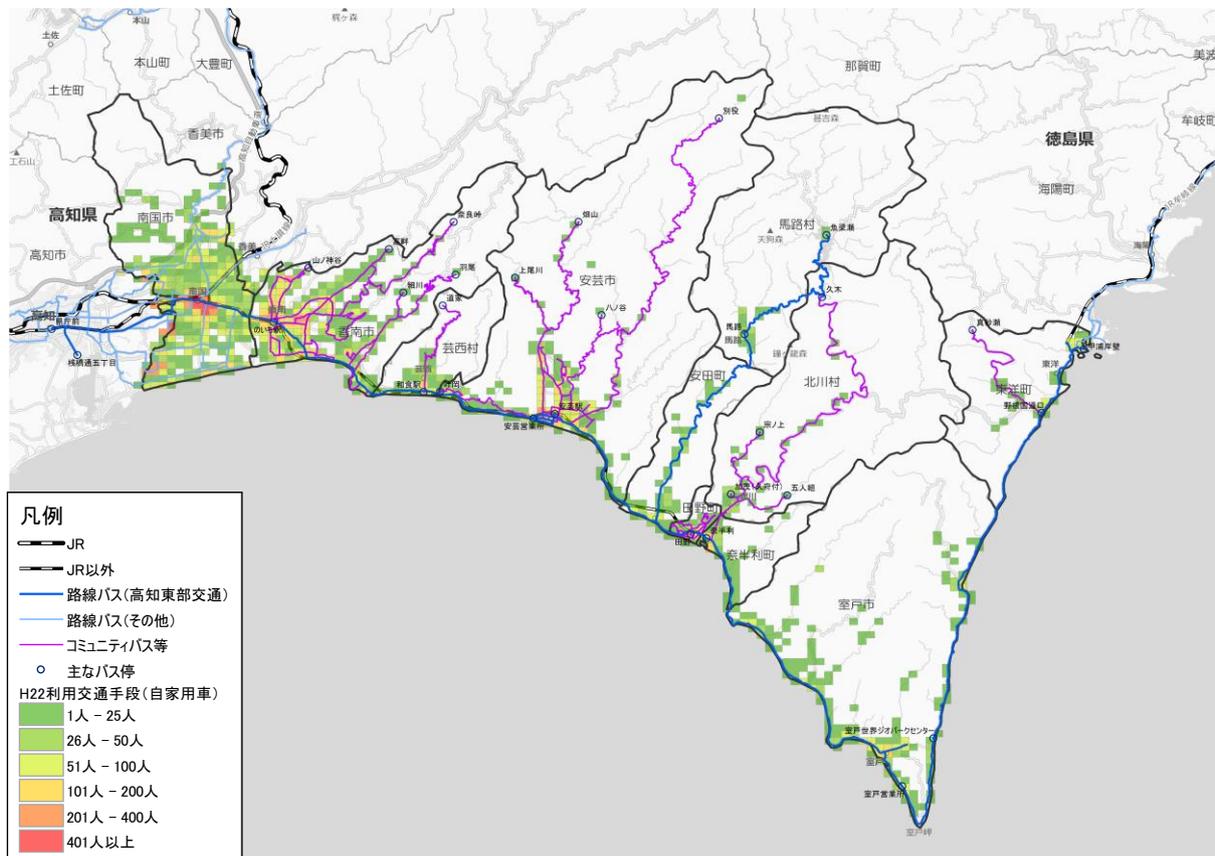


図 1-21 利用交通手段別 15 歳以上通勤・通学者の分布（自家用車、2010 年（平成 22 年））

資料：平成 22 年国勢調査

(4) オートバイ

オートバイを利用する通勤・通学者の分布をみると、総人口が多い地域を中心に利用が多くなっているが、自家用車ほど広範囲では利用されておらず、利用者数も少ない。

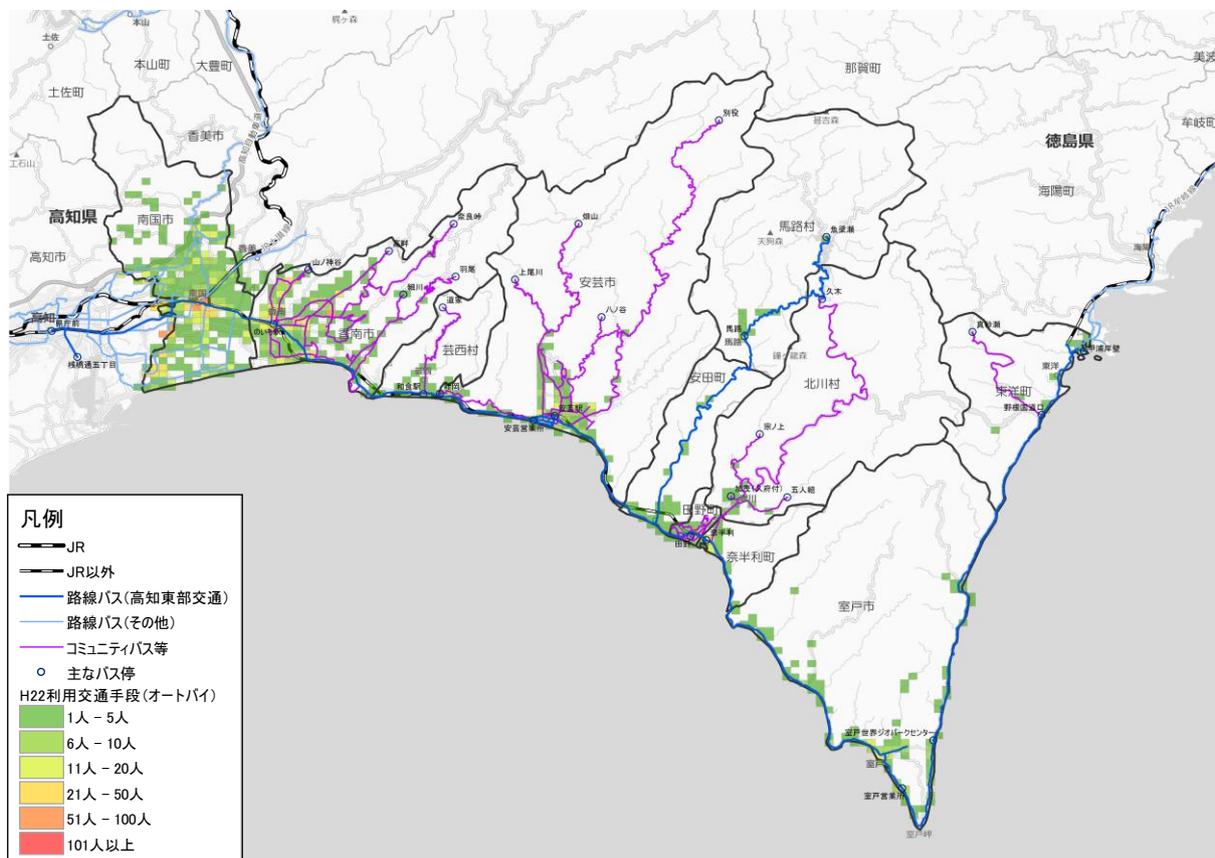


図 1-22 利用交通手段別 15 歳以上通勤・通学者の分布 (オートバイ、2010 年 (平成 22 年))

資料：平成 22 年国勢調査

(5) 自転車

自転車を利用する通勤・通学者の分布をみると、総人口が多い地域を中心に利用が多くなっているが、自家用車ほど広範囲では利用されておらず、利用者数も少ない。

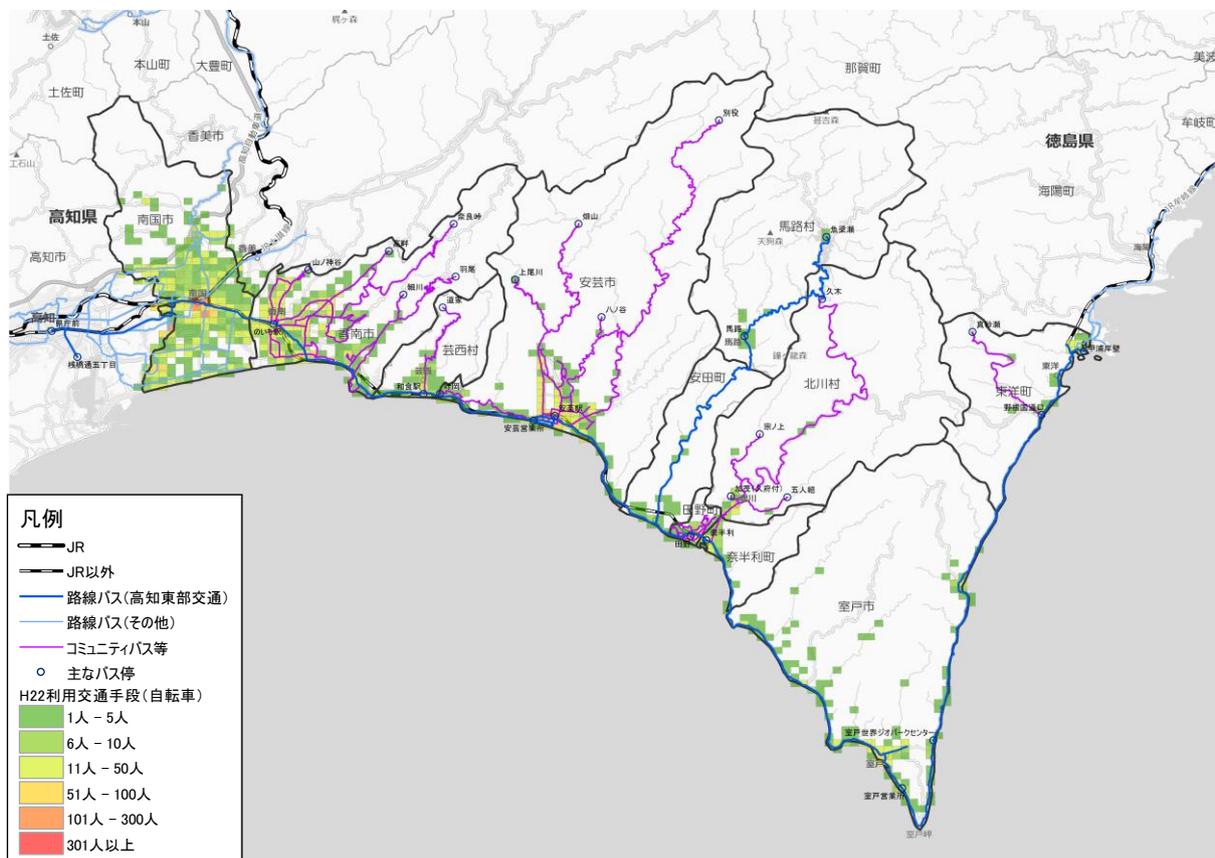


図 1-23 利用交通手段別 15 歳以上通勤・通学者の分布（自転車、2010 年（平成 22 年））

資料：平成 22 年国勢調査

(6) 徒歩

徒歩での通勤・通学者の分布をみると、自転車と概ね同じ傾向にあるが、自転車ほど広範囲に分布しておらず、特に南国市や香南市では範囲が狭くなっている。

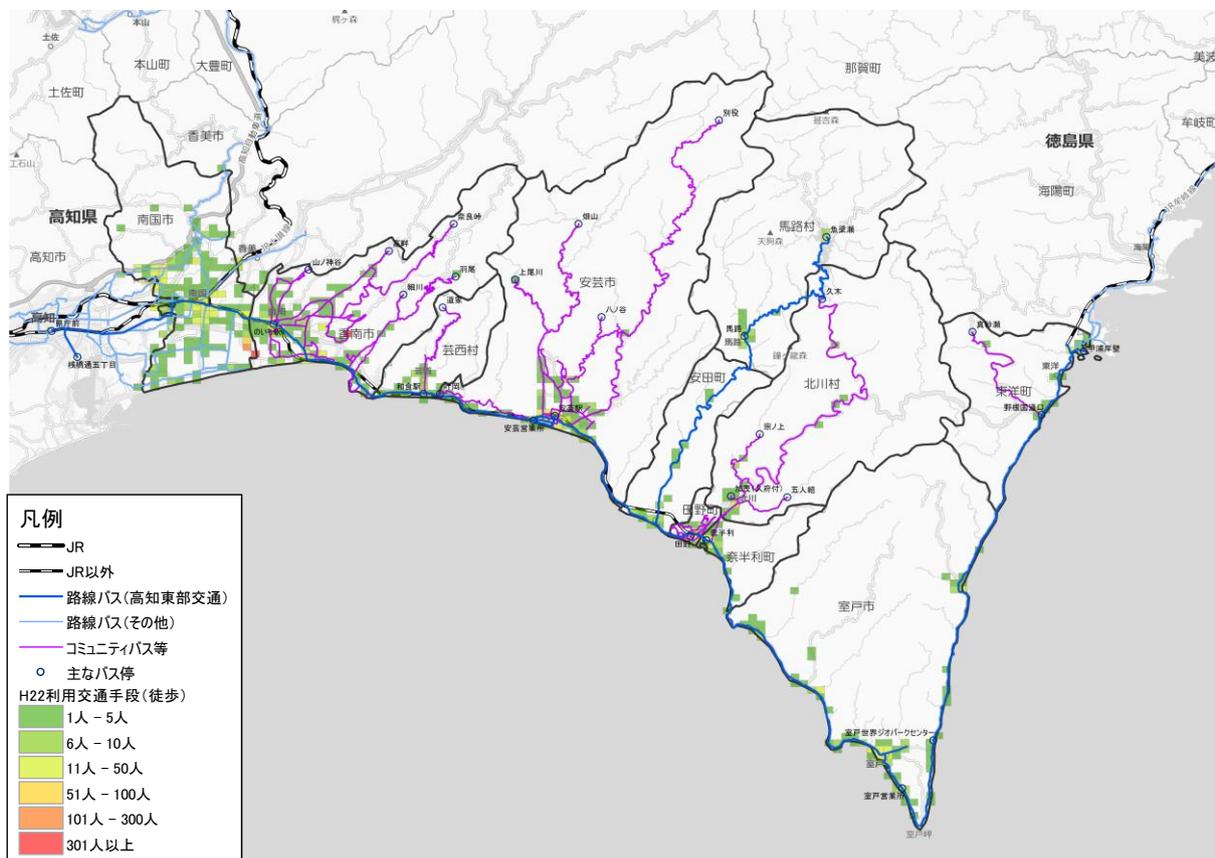


図 1-24 利用交通手段別 15 歳以上通勤・通学者の分布（徒歩、2010 年（平成 22 年））

資料：平成 22 年国勢調査

1.2.3 通勤・通学者の移動状況

東部広域地域からの通勤の状況を見ると、各市町村から高知市への移動のほか、南国市・香美市・香南市間の移動が多い。また、東部では、各市町村から安芸市への移動が多くなっている。

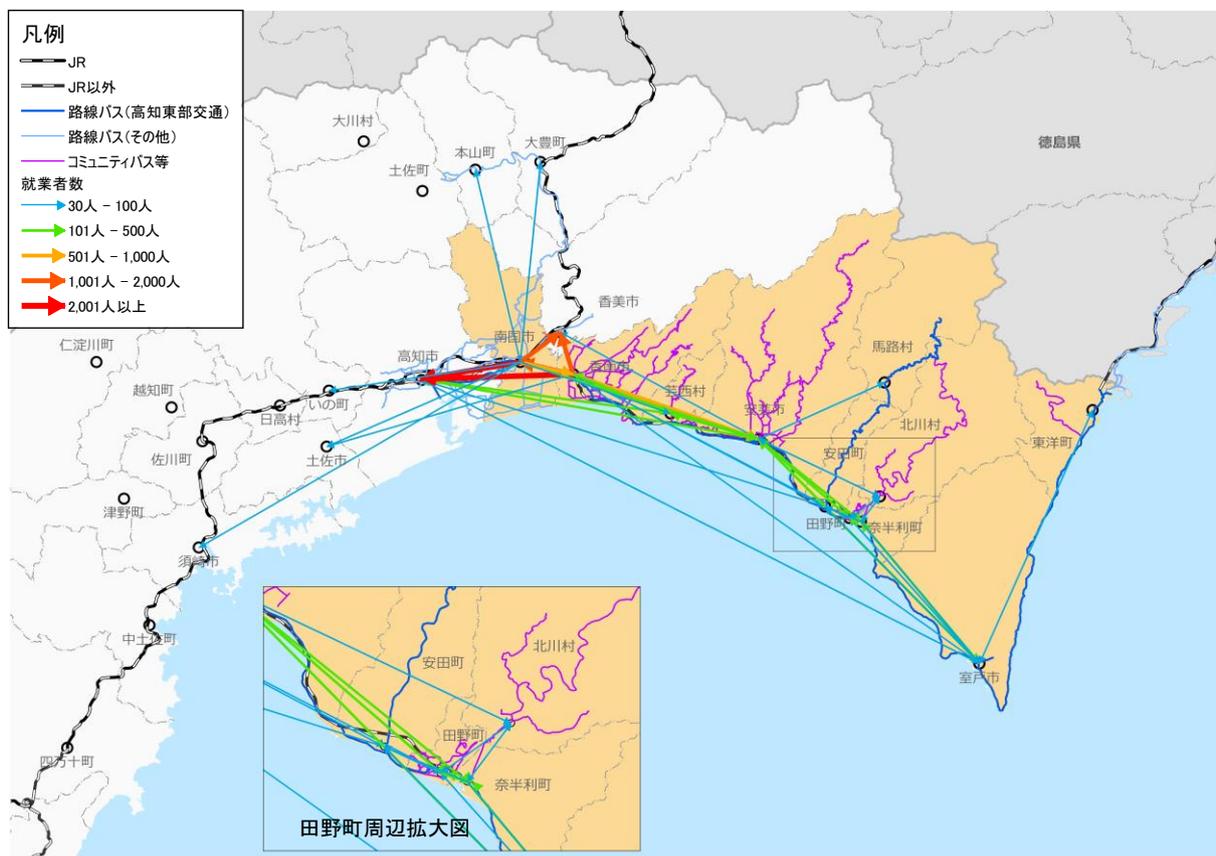


図 1-25 15 歳以上就業者の移動状況 (2015 年 (平成 27 年))

資料：平成 27 年国勢調査

東部広域地域からの通学の状況をみると、各市町村から高知市への移動のほか、南国市・香美市・香南市間の移動が多い。また、東部では、各市町村から高知市や安芸市への移動が多く、通勤よりも広範囲の流動がみられる。

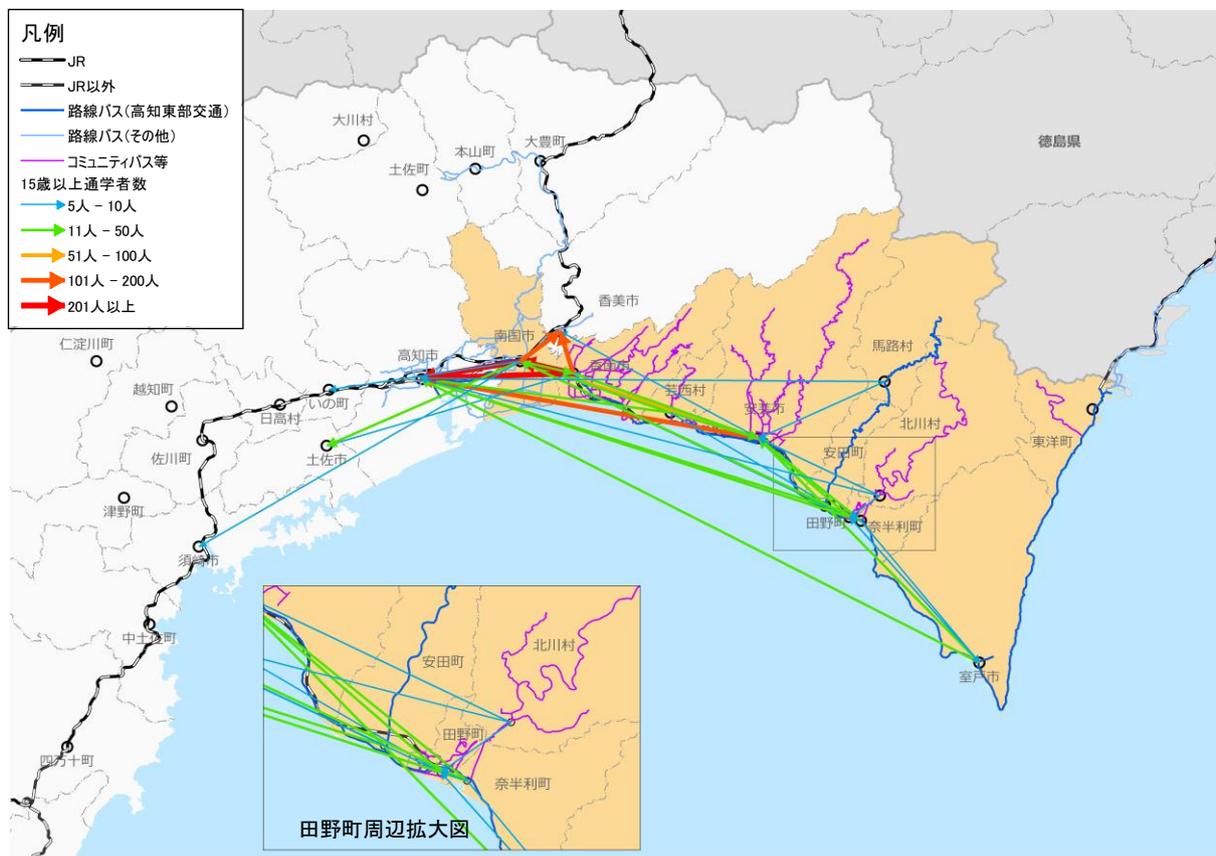


図 1-26 15歳以上通学者の移動状況（2015年（平成27年））

資料：平成27年国勢調査

1.2.4 従業者の分布状況

従業者の分布をみると、南国市、香南市、安芸市、田野町周辺、室戸市などに従業者が多い地域がみられる。特に、南国市や香南市、安芸市では広い範囲に従業者が多い地域が分布している。全体的に鉄道やバス路線（幹線道路）沿線での従業者が多い。

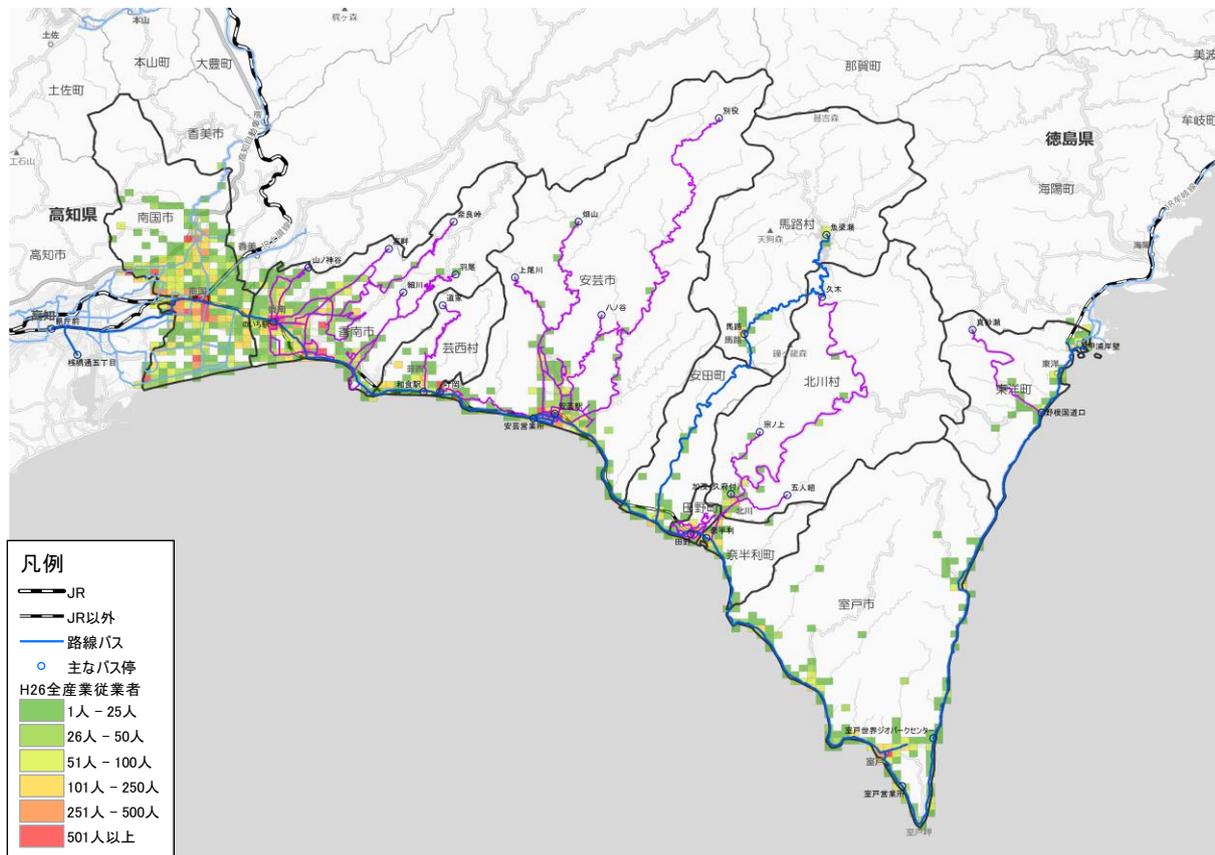


図 1-27 従業者の分布状況

資料：平成26年経済センサス基礎調査

1.3 公共交通の状況

1.3.1 公共交通ネットワークの概況

東部広域地域においては、幹線的な公共交通機関として、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（土佐くろしお鉄道ごめん・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。

また、支線的な公共交通・移動手段としては、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。

なお、上記以外に、高知龍馬空港からのいち駅の間で空港乗合タクシーが運行されているほか、南国市については、鉄道（JR土讃線）、路面電車（とさでん交通後免線）、路線バス（とさでん交通）、東洋町については、徳島県方面へ、鉄道（阿佐海岸鉄道阿佐東線）、路線バス（徳島バス南部）が運行されている。

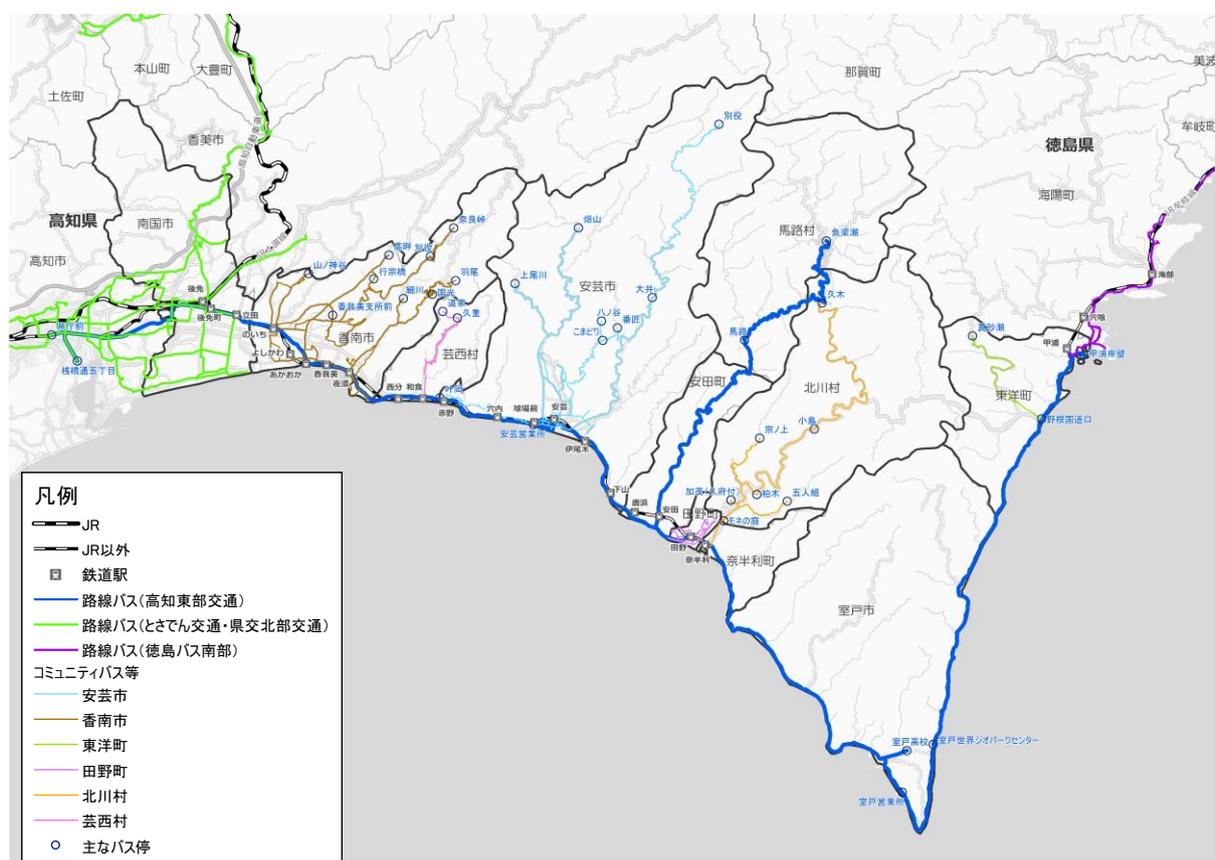


図 1-28 公共交通ネットワークの状況

1.3.2 公共交通の事業環境

(1) 路線バス

1) 運行本数

東部広域地域内では、高知東部交通による路線バスが運行されている。

安芸営業所を拠点として、高知市（県庁及び棧橋五丁目）と結ぶ高知～安芸線、室戸市や東洋町の甲浦岸壁と結ぶ安芸～室戸～甲浦線、馬路村とを結ぶ安芸～馬路～魚梁瀬線がある。

平日の運行本数は、高知～安芸線が合計 11 往復、安芸～室戸～甲浦線が 19 往復、安芸～安田～馬路～魚梁瀬線が 4 往復となっている。

表 1-2 高知東部交通の系統、運行本数等

路線名	番号	起点	経由	終点	運行本数	
					平日	土日祝
高知～安芸線	1	棧橋通五丁目	JA高知病院	安芸駅	5.5	5.5
	2	棧橋通五丁目		安芸駅	1.5	1.5
	3	県庁前	JA高知病院	安芸駅	3	3
	4	県庁前		安芸駅	1	1
安芸～室戸～甲浦線	5	室戸営業所		甲浦岸壁	0.5	0
	6	安芸営業所	室戸高校	甲浦岸壁	1.5	1.5
	7	安芸営業所	室戸高校	室戸世界ジムのセンター	2	0.5
	8	安芸営業所	室戸高校、あき総合病院	甲浦岸壁	5	4.5
	9	安芸営業所	あき総合病院	室戸世界ジムのセンター	5.5	5
	10	安芸営業所	室戸高校、あき総合病院	室戸世界ジムのセンター	3	2
	11	安芸営業所		室戸世界ジムのセンター	0.5	1
	12	奈半利	安芸駅	安芸営業所	0.5	0
	13	室戸世界ジムのセンター	あき総合病院	安芸営業所	0.5	0.5
安芸～馬路～魚梁瀬線	14	安芸営業所	あき総合病院	馬路	1.5	1
	15	馬路		安芸営業所	0.5	0
	16	魚梁瀬	あき総合病院	安芸営業所	2	2

資料：高知東部交通

2) 輸送人員の推移

高知県内の乗合バスの輸送人員は、1987年度（昭和62年度）より年々減少し、2006年度（平成18年度）に5,000千人を割り込んでいる。2006年度（平成18年度）以降も、ペースこそ緩やかになったものの、減少傾向が続いており、2016年度（平成28年度）には3,773千人と、1987年度（昭和62年度）に比べて、8割以上の減少となっている。

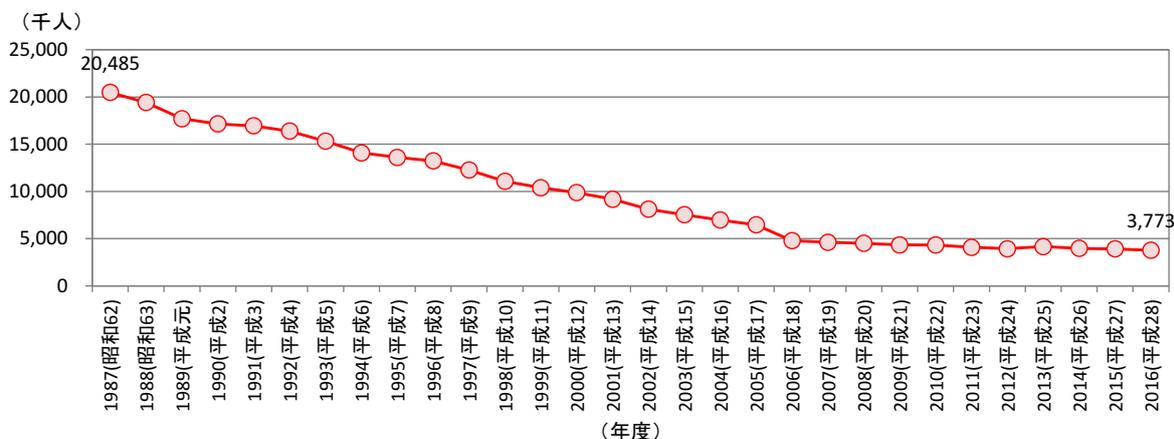


図 1-29 高知県の乗合バスの輸送人員の推移

資料：四国における運輸の動き（四国運輸局）

※主要2社（平成26年9月までは3社）の数値（高速バスの実績除く）

3) バス事業者へのヒアリング

高知東部交通に対し、経営状況および今後の各路線のあり方についてヒアリングを行った。事業者の課題としては、運転手の高齢化や人材不足、自治体のまちづくりと連携した公共交通の利用促進などが挙げられた。

<p>【運行状況】</p> <ul style="list-style-type: none">・高知線の朝ピーク時には道路が混雑しており、定時性に課題がある。・集落がなく、乗降がほとんどない区間もある。 <p>【人材】</p> <ul style="list-style-type: none">・運転手が高齢化しており、募集はしているが、なかなか集まらない。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none">・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対する配慮が必要。・公共交通をもっと利用してもらうためには、まちづくりとの連携が重要。
--

(2) 鉄道

1) 輸送人員の推移

土佐くろしお鉄道（中村線・宿毛線含む）の輸送人員は、ごめん・なはり線開業年である2002年度（平成14年度）に2,029千人となり、2005年度（平成17年度）には2,088千人となったものの、その後は長期的には緩やかに減少しており、2016年度（平成28年度）時点で1,878千人となっている。



図 1-30 土佐くろしお鉄道の輸送人員の推移（中村線・宿毛線を含む）

資料：四国における運輸の動き（四国運輸局）

2) 地域内の駅

土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線は、南国市の後免駅と奈半利町の奈半利駅を結んでおり、各市町村の駅は以下のとおりある。

主要駅である安芸駅の平日の運行本数は、奈半利方面が 20 往復（概ね 1 時間に 1 本）、後免方面が 26 往復（概ね 1 時間に 1 本以上）である。

表 1-3 土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の駅

市町村	駅	駅数
南国市	後免駅、後免町駅、立田駅	3 駅
香南市	のいち駅、よしかわ駅、あかおか駅、香我美駅、夜須駅	5 駅
芸西村	西分駅、和食駅	2 駅
安芸市	赤野駅、穴内駅、球場前駅、安芸駅、伊尾木駅、下山駅	6 駅
安田町	唐浜駅、安田駅	2 駅
田野町	田野駅	1 駅
奈半利町	奈半利駅	1 駅

3) 鉄道事業者へのヒアリング

土佐くろしお鉄道株式会社に対し、経営状況およびごめん・なはり線の今後のあり方についてヒアリングを行った。

事業者の課題として、駅員や車両検査員をはじめとした人材の不足、通勤・通学やコミュニティバスとの接続を考慮したダイヤ設定などが挙げられた。

表 1-4 鉄道事業者の主な課題

<p>【運行状況】</p> <ul style="list-style-type: none">・通勤・通学にあわせたダイヤ設定の要望がある。・沿線の人口減少及び通学利用者の伸び悩みが課題である。・コミュニティバスとの接続があまりとれていない箇所がある。 <p>【人材】</p> <ul style="list-style-type: none">・駅員や車両の検査員をはじめとした人手が不足している。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none">・高知龍馬空港の利用者限定のフリーきっぷ等を販売しているが、あまり利用者がいない。

(3) コミュニティバス等

路線バス以外では、安芸市、香南市、東洋町、田野町、芸西村、北川村において、市町村運営のバス（コミュニティバス）が、以下のとおり運行されている。

運行本数は路線によるばらつきが多いが、往復10便以下となっている。

表 1-5 コミュニティバスの運行状況

運営	番号	路線名	起点	経由	終点	日運行数 (平日)	備考
安芸市	1	東川線	安芸駅		別役	1	火・木 別役まで直行 路線不定期（デマンド）
	2	東川線	安芸駅		大井	9（上下）	うち3便 大井～別役間 路線不定期（デマンド） 火・木のみ
	3	東川線	安芸駅	こまどり	大井	0	土・日のみ上下2便
	4	八ノ谷線	安芸駅		八ノ谷	4（上下）	月・金 こまどり～番匠間 路線不定期（デマンド）
	5	穴内・赤野線	安芸駅		叶岡	4（上下）	火・木
	6	循環一ノ宮線	安芸駅		安芸駅	3	
	7	循環宮田岡線	安芸駅		安芸駅	1	
	8	循環宮田岡線	安芸駅		あき病院前	2	
	9	畑山線	安芸駅		畑山	6（上下）	
	10	尾川線	安芸駅		上尾川	4（上下）	月・金のみ
香南市	1	のいち東部循環線	のいち駅		のいち駅	5（左右）	
	2	のいち北部循環線	のいち駅		のいち駅	6（左右）	
	3	吉川下井線	のいち駅		夜須駅	8（上下）	月・水・金
	4	吉川横井線	のいち駅		夜須駅	8（上下）	火・木
	5	堀ノ内徳王子循環線	香我美支所前		のいち駅	1	
	6	堀ノ内徳王子循環線	のいち駅		のいち駅	4（左右）	
	7	西川線	のいち駅	行宗橋	高畔	2	
	8	西川線	のいち駅		高畔	6（上下）	
	9	西川線	別役		のいち駅	1	
	10	東川線	香我美支所前		別役	1	別役～奈良峠間 路線不定期（デマンド）
	11	東川線	のいち駅		別役	5（上下）	別役～奈良峠間 路線不定期（デマンド）
	12	土居赤岡循環線	のいち駅		のいち駅	5（左右）	
	13	野市香我美線	のいち駅		香我美支所前	3（上下）	
	14	羽尾細川線	夜須駅		羽尾	4（上下）	うち3便 国光～羽尾間 路線不定期（デマンド）
	15	羽尾細川線	夜須駅	細川	羽尾	5（上下）	うち4便 国光～羽尾間 路線不定期（デマンド）
	16	千切行間循環線	夜須駅		夜須駅	4（左右）	火・木
	17	手結住吉循環線	夜須駅		夜須駅	4（左右）	月・水・金
東洋町	1	野根国道口～真砂瀬線	伊根国道口		真砂瀬	6（上下）	
田野町	1	大野線	大野集会所		田野駅	9（上下）	火・金
	2	北張線	北張集会所		田野駅	9（上下）	水・土
	3	土生岡線	築地		田野駅	9（上下）	火・金
	4	開循環線	田野駅		田野駅	5	水・土
北川村	1	田野～久木線	奈半利駅		野友	1	
	2	田野～久木線	田野		野友	2（上下）	
	3	田野～久木線	田野	モネの庭	野友	3（上下）	
	4	田野～久木線	田野	モネの庭、加茂	柏木	1	
	5	田野～久木線	田野	モネの庭	柏木	2（上下）	
	6	田野～久木線	田野	モネの庭、加茂	小島	5（上下）	うち4便 小島～トドロ間 路線不定期（デマンド）
	7	田野～久木線	田野	加茂	小島	2（上下）	うち1便 小島～トドロ間 路線不定期（デマンド）
	8	田野～久木線	小島	加茂	田野	1	トドロ～小島間 路線不定期（デマンド）
	9	田野～久木線	加茂		奈半利駅	1	
	10	田野～久木線	柏木	加茂	野友	1	
	11	田野～宗ノ上線	田野		宗ノ上	3（上下）	路線不定期（デマンド）
	12	田野～宗ノ上線	宗ノ上		野友	2	路線不定期（デマンド）
	13	野友～野川線	野友		五人組	6（上下）	路線不定期（デマンド）
芸西村	1	和食駅～（瓜生谷経由）～久重線	和食駅		道家	3（上下）	
	2	久重行き予約運行線	和食駅		瓜生谷	1	瓜生谷～久重間 路線不定期（デマンド）
	3	和食駅行き予約運行線	久重		和食駅	1	和食駅まで直行、路線不定期（デマンド）

(4) タクシー

1) 地域内のタクシー事業者

(一社)高知県ハイヤー協会に所属しているタクシー事業者は、以下の23事業者である。

表 1-6 東部広域地域のタクシー事業者一覧

市町村	タクシー事業者
室戸市	(有)東和観光、室戸観光タクシー(有)、中央タクシー、(有)みなと観光タクシー
安芸市	(有)丸和ハイヤー、(有)芸陽ハイヤー、(有)谷ハイヤー、(有)カトレヤタクシー、(有)伊尾木ハイヤー
南国市	(有)日章ハイヤー、(有)吉本交通、(有)いだいハイヤー、(有)南国ハイヤー、(有)下田ハイヤー
香南市	(有)平和ハイヤー、(株)のいちタクシー、(有)野島ハイヤー
東洋町	東洋ハイヤー
奈半利町	(有)つばめハイヤー
田野町	丸中タクシー
安田町	(有)中野ハイヤー、(有)安田ハイヤー
北川村	なし
馬路村	(有)馬路ハイヤー
芸西村	なし

出典：(一社)高知県ハイヤー協会 (<http://kochi-taxi.jp/>)

2) 輸送人員の推移

タクシーの輸送人員は、1988年度(昭和63年度)から1992年度(平成4年度)にかけて急速に減少している。その後は緩やかな減少傾向にあったが、近年は概ね横ばいとなっている。

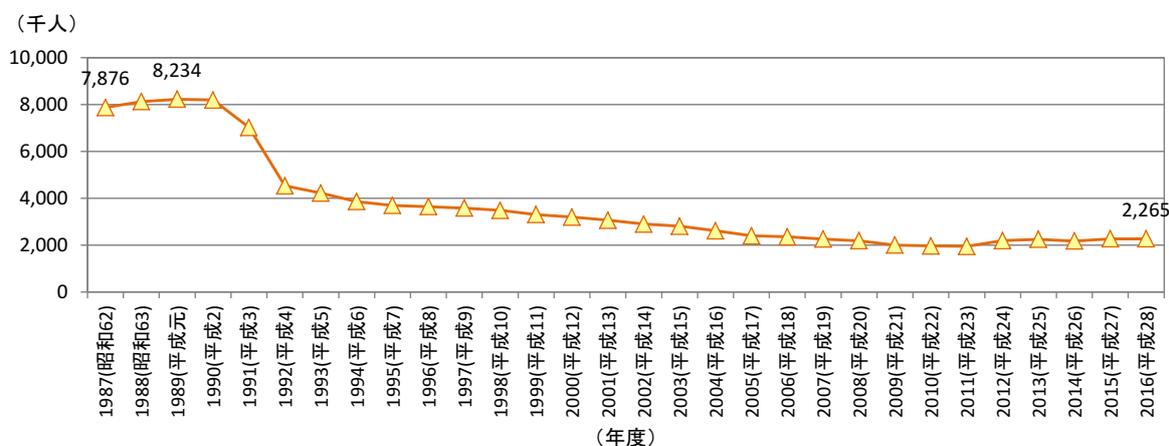


図 1-31 タクシーの輸送人員の推移

資料：四国における運輸の動き(四国運輸局)
 ※概ね保有台数の2割強(個人タクシーを除く)にあたる高知県13社の実績、平成24年6月から7社に変更

(5) 航空

南国市に位置する高知県唯一の空港である高知龍馬空港からは、羽田空港へ10往復、大阪国際空港（伊丹空港）へ6往復、福岡空港と県営名古屋空港へ各2往復が就航している。直近では、平成30年12月に、格安航空会社ジェットスタージャパンが成田国際空港と関西国際空港へ各1往復の就航を開始したほか、平成31年3月31日より、県営名古屋空港への就航便数が3往復に増便予定となっている。

乗降客数をみると、1997年度（平成9年度）の1,954千人をピークに減少に転じ、2011年度（平成23年度）に1,157千人にまで減少していたものの、その後は増加に転じており、2016年度（平成28年度）には、1,432千人と1988年度（昭和63年度）と同様の水準にまで回復している。新規路線の就航等により、今後も利用者の増加が見込まれる。

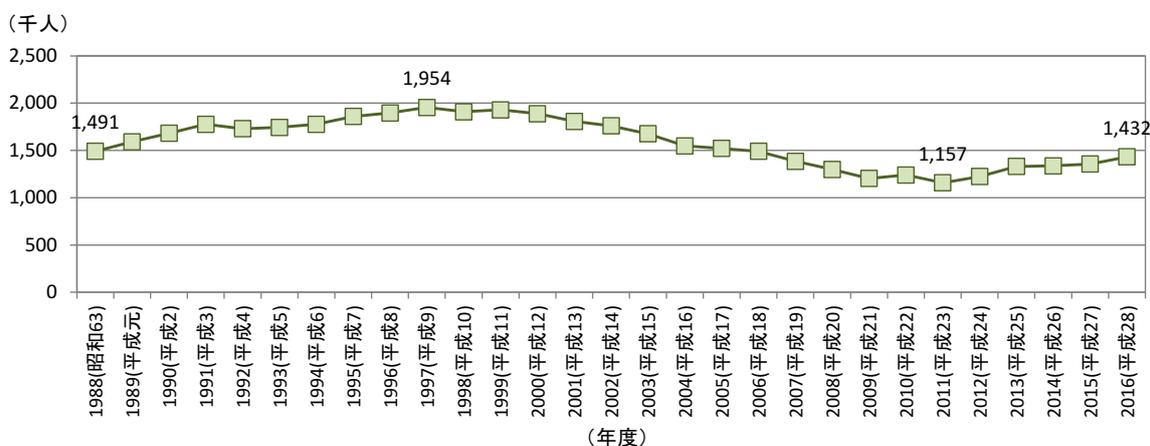


図 1-32 高知龍馬空港の乗降客数の推移

資料：四国における運輸の動き（四国運輸局）

1.4 主要施設の立地状況

1.4.1 主要施設の立地状況

(1) 行政施設

1) 国・県

国・県の行政施設の立地状況をみると、南国市、香南市、安芸市等に多く、県の施設については、室戸市や田野町にも立地している。鉄道やバス路線沿線の施設が多いものの、鉄道やバス路線から離れた施設もみられる。

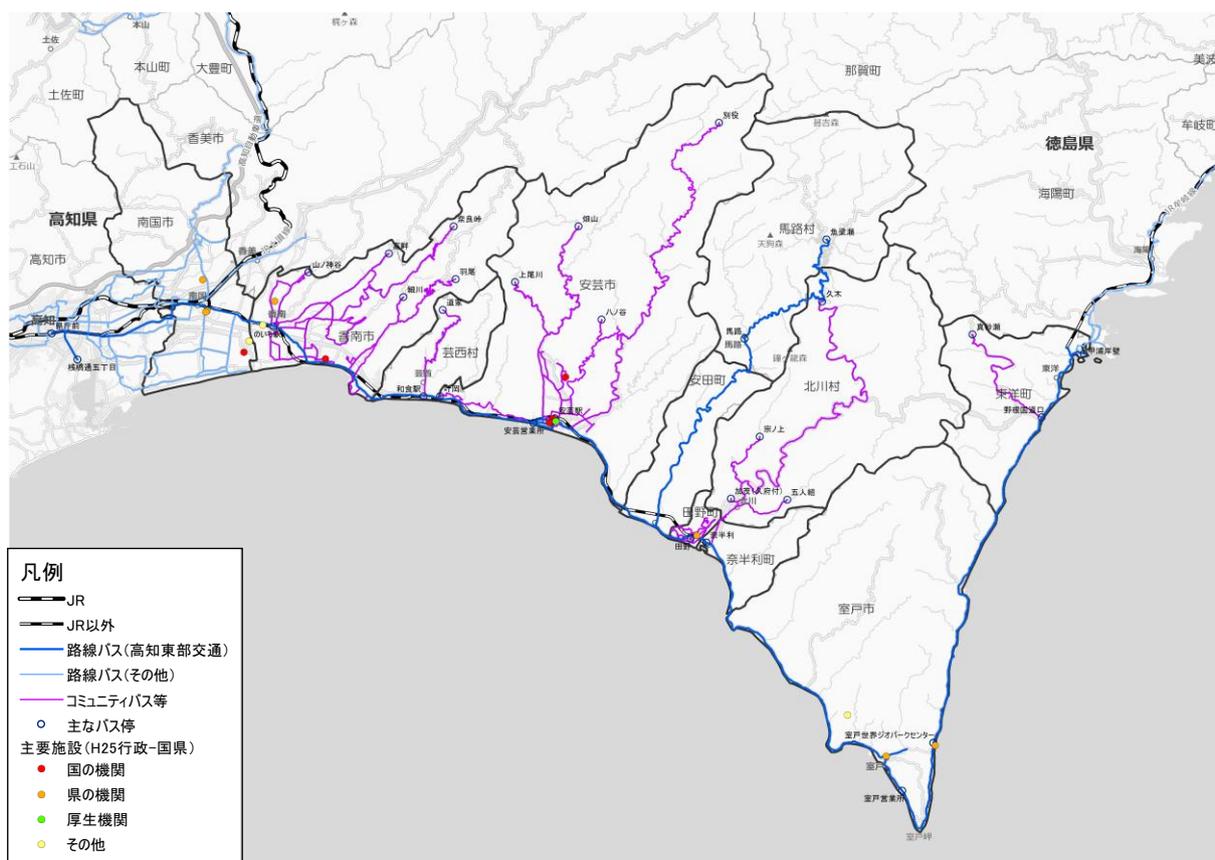


図 1-33 主要施設の立地状況（行政施設－国県）

資料：国土数値情報

2) 市町村

市町村の行政施設の立地状況をみると、本庁は、概ね鉄道やバス路線沿線に立地している。その他の施設は、周辺地域の住民が利用するものが多いことから、広範囲に散らばっているが、鉄道やバス路線沿線に立地している施設が多い。

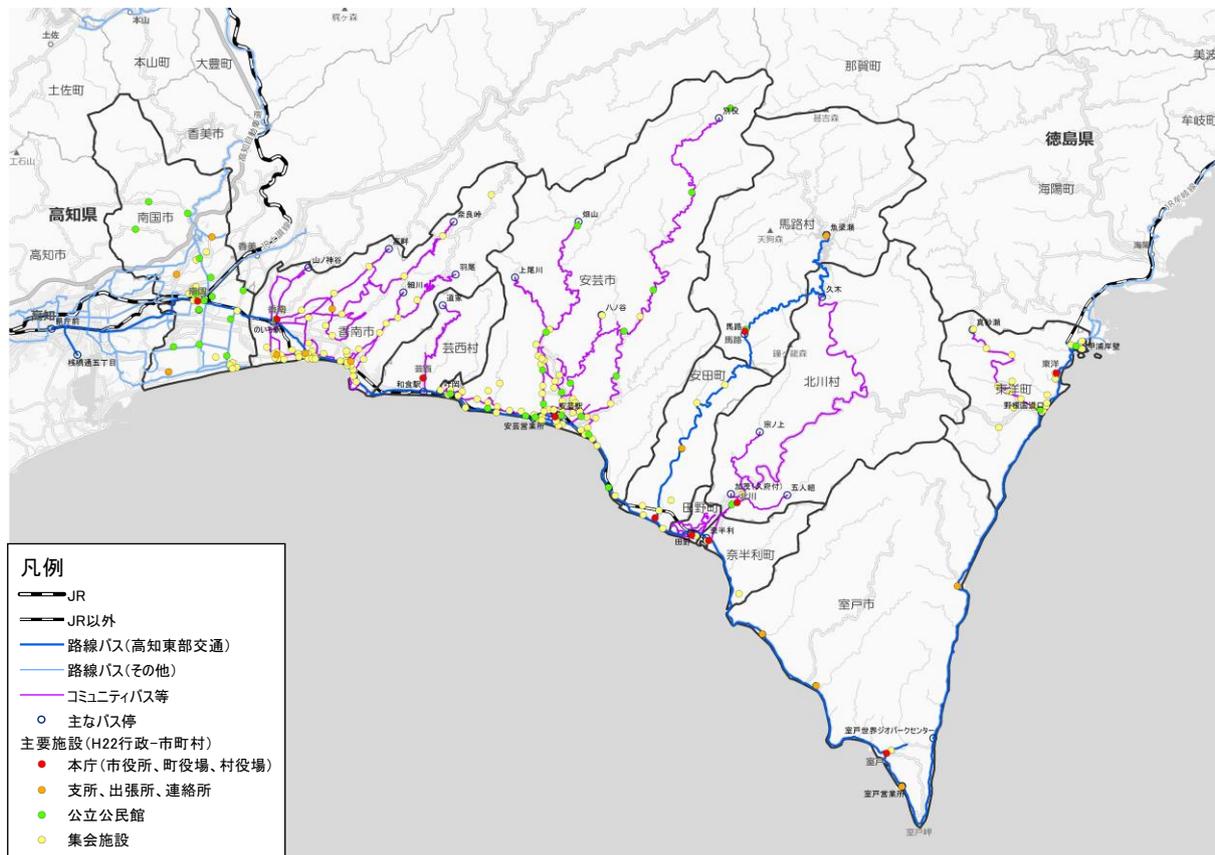


図 1-34 主要施設の立地状況 (行政施設-市町村)

資料：国土数値情報

(2) 高等学校

高等学校の立地状況をみると、南国市、室戸市、香南市、安芸市、田野町に立地しており、鉄道やバス路線から近い位置にある。東洋町、奈半利町、安田町、北川村、馬路村、芸西村の6町村には高等学校が立地していない。

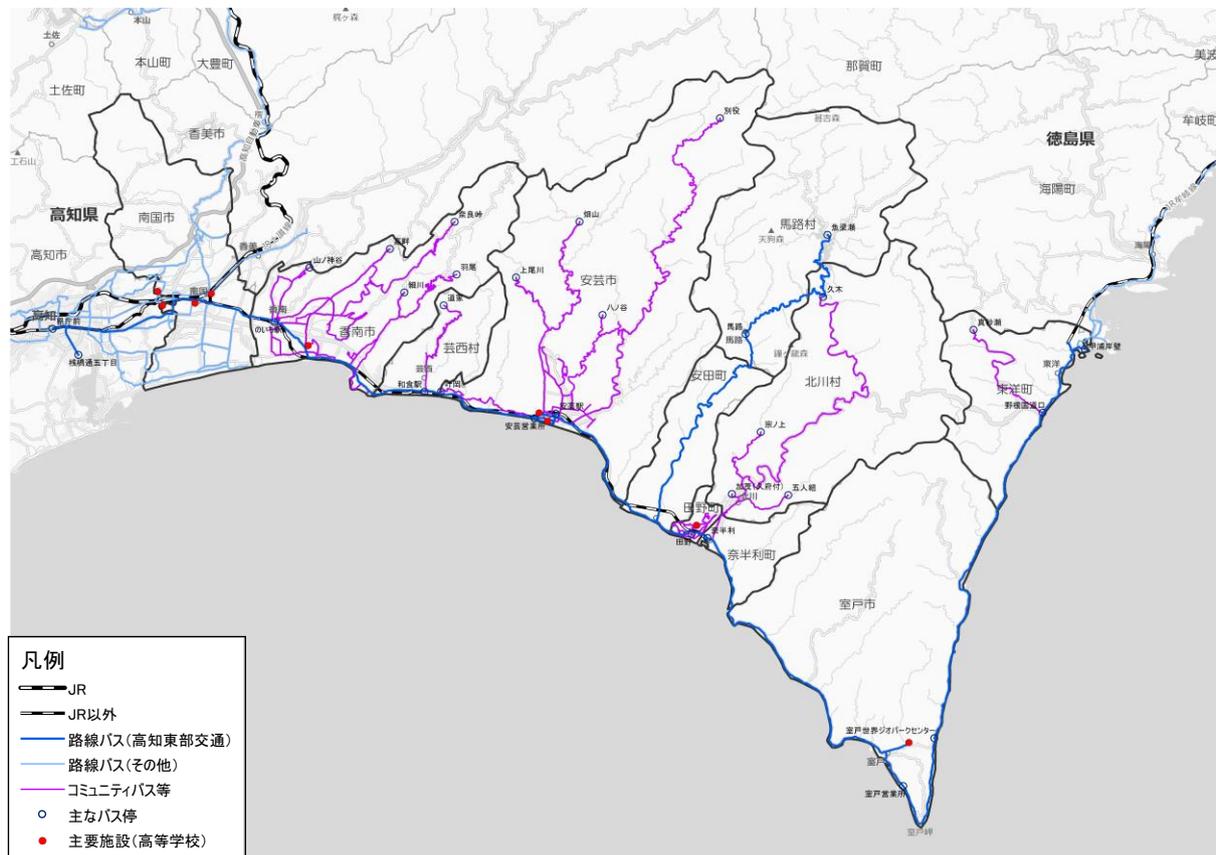


図 1-35 主要施設の立地状況 (高等学校)

資料：国土数値情報

(3) 大型小売店

大型小売店の立地状況をみると、南国市、香南市、安芸市に数多く集積しており、鉄道やバス路線に近い施設が多い。上記以外では、室戸市や奈半利町にも立地しているが、東洋町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村の6町村には大型小売店がない。

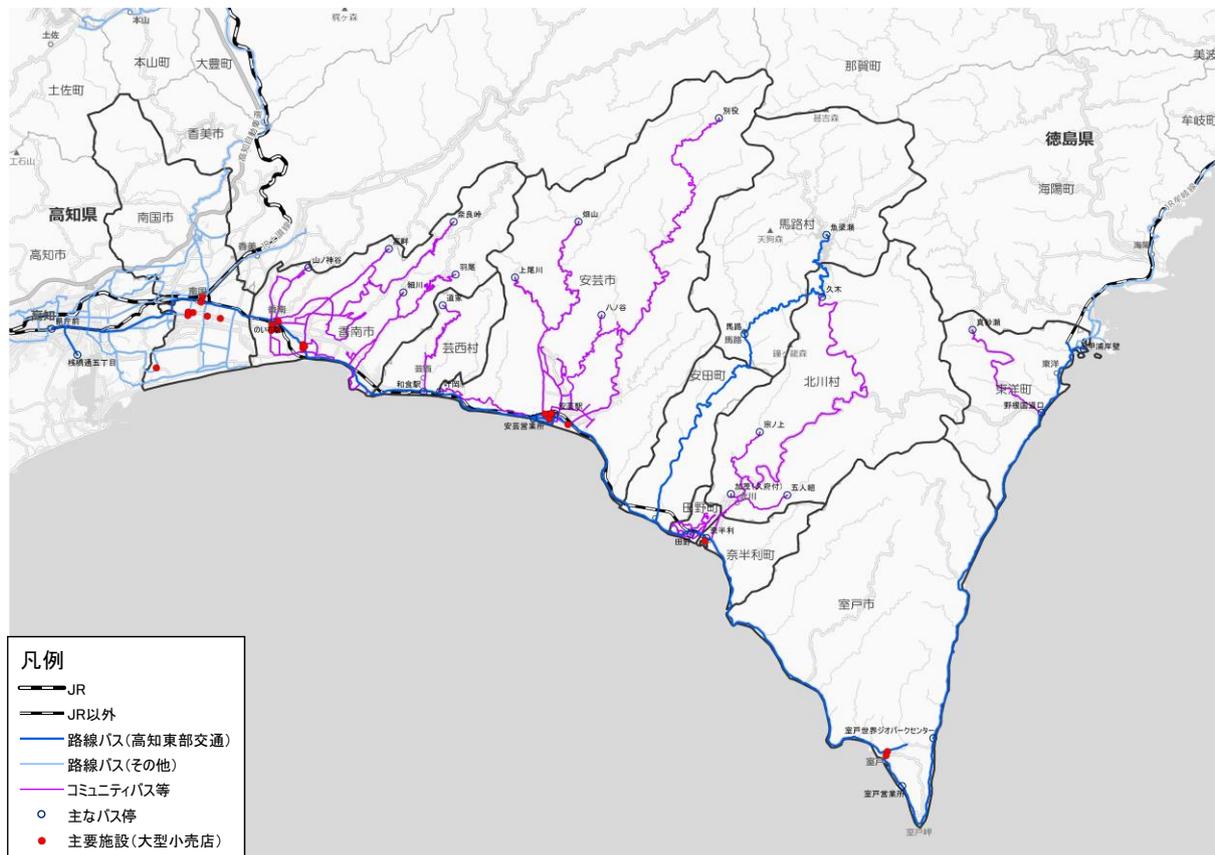


図 1-36 主要施設の立地状況 (大型小売店)

(4) 病院

病院（診療所を除く）の立地状況をみると、南国市に特に多く集積している。その他、香南市、芸西村、安芸市、田野町、室戸市にも立地しており、鉄道やバス路線に近い施設が多い。東洋町、奈半利町、安田町、北川村、馬路村の5町村には病院が立地していない。

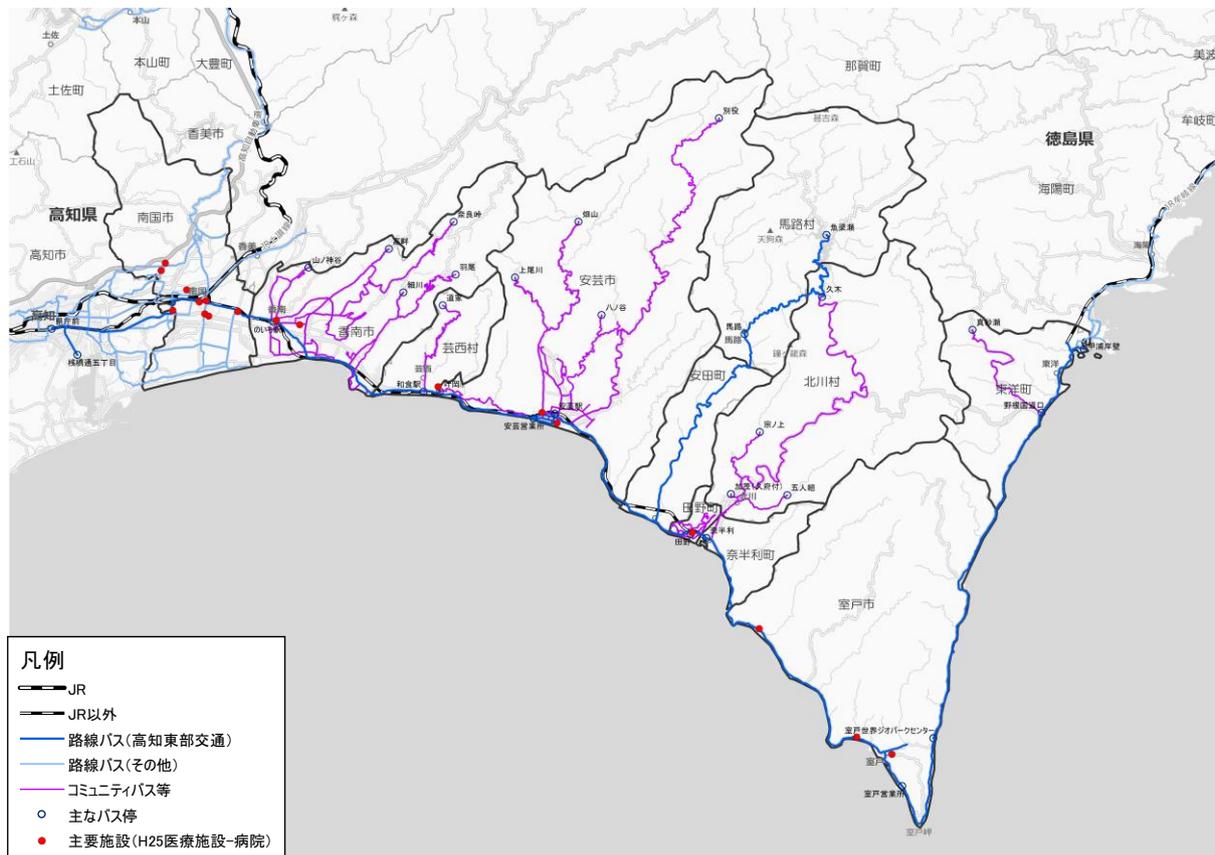


図 1-37 主要施設の立地状況（病院）

資料：国土数値情報

(5) 観光拠点

観光拠点の立地状況をみると、各地に様々な種類の施設が立地している。鉄道やバス路線に近い施設が比較的多いが、大きく離れた位置に立地している施設もみられる。

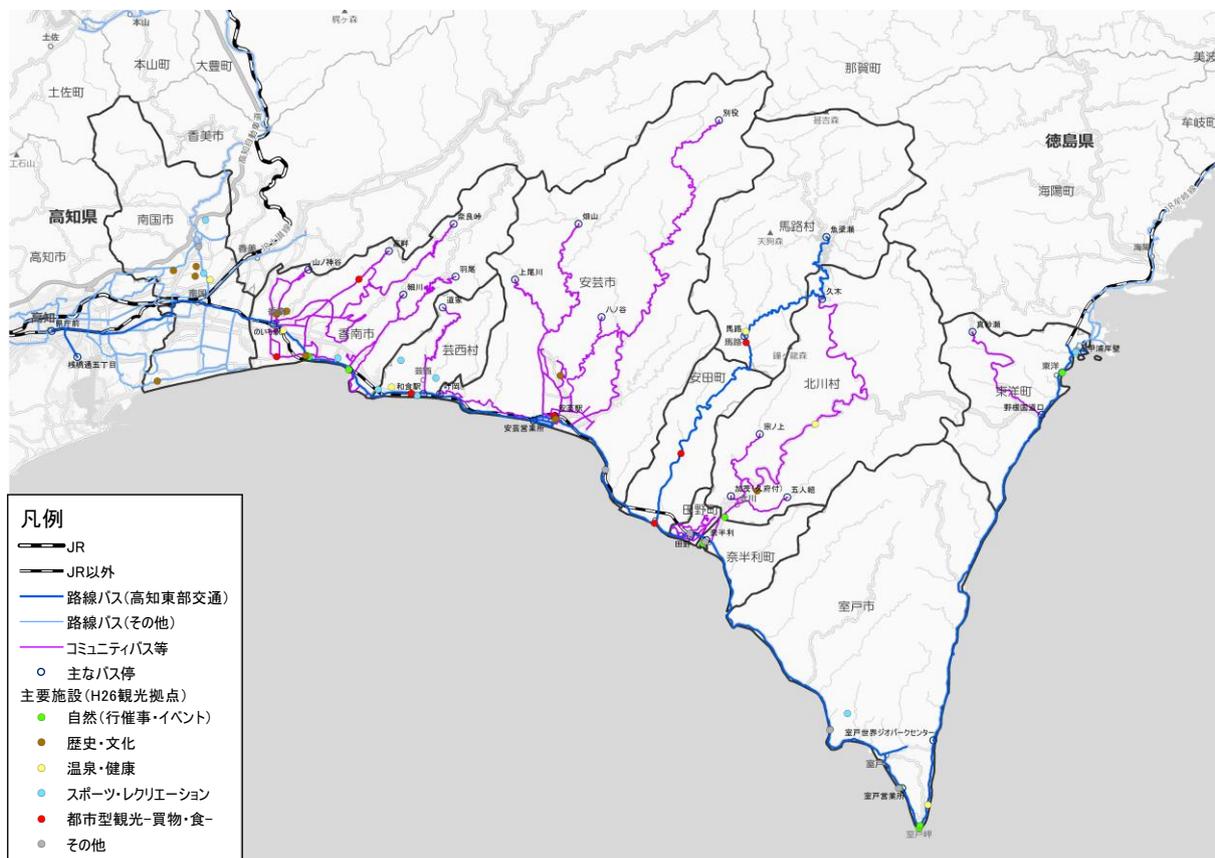


図 1-38 主要施設の立地状況（観光拠点）

資料：国土数値情報

1.4.2 幹線バス路線沿線の主要施設数

主要施設の立地状況をみると、高等学校、大型小売店舗、病院は、幹線バス路線の500m圏域に位置しており、アクセスは比較的良好な状況にある。また、行政機関も、周辺住民のみの利用が多い公民館や集会施設等を除き、幹線バス路線の500m圏内の割合が多い。観光拠点についても、幹線バス路線500m圏内の施設が多いが、沿線外に立地している施設もある。

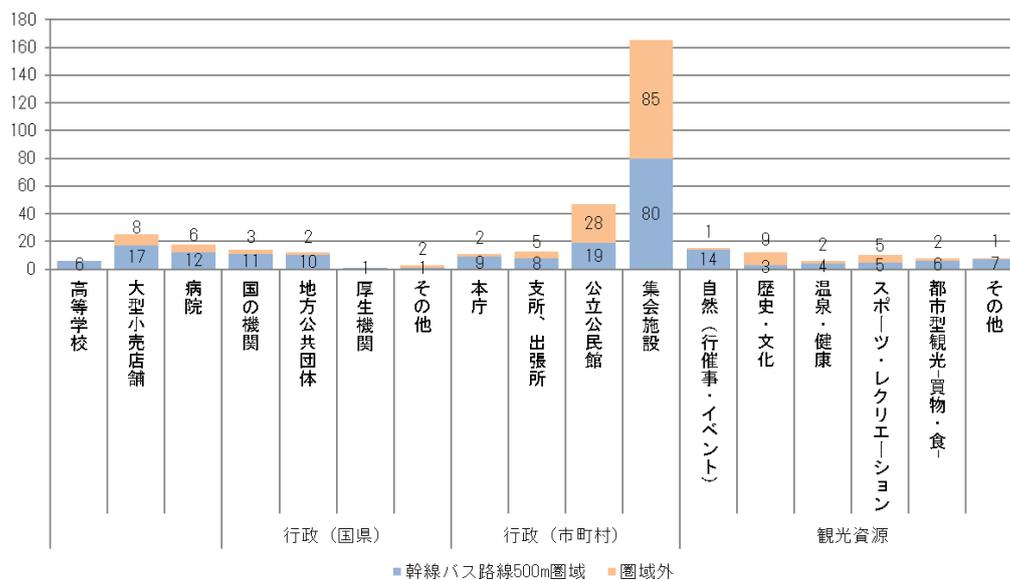


図 1-39 幹線バス路線沿線の主要施設数

1.5 移動環境

1.5.1 車両保有台数の推移

高知県における車両保有台数の推移をみると、全車種では横ばいで推移しているが、乗用車は減少が続いている。一方、軽自動車は増加しており、乗用車と軽自動車の合計は増加傾向にある。

また、乗用車と軽自動車の世帯当り保有台数をみると、1.4 台/世帯前後で推移しており、1世帯に1台以上となっている。人口当り保有台数は、2006年度（平成18年度）の0.61台/人から、2016年度（平成28年度）の0.67台/人へと増加傾向にある。

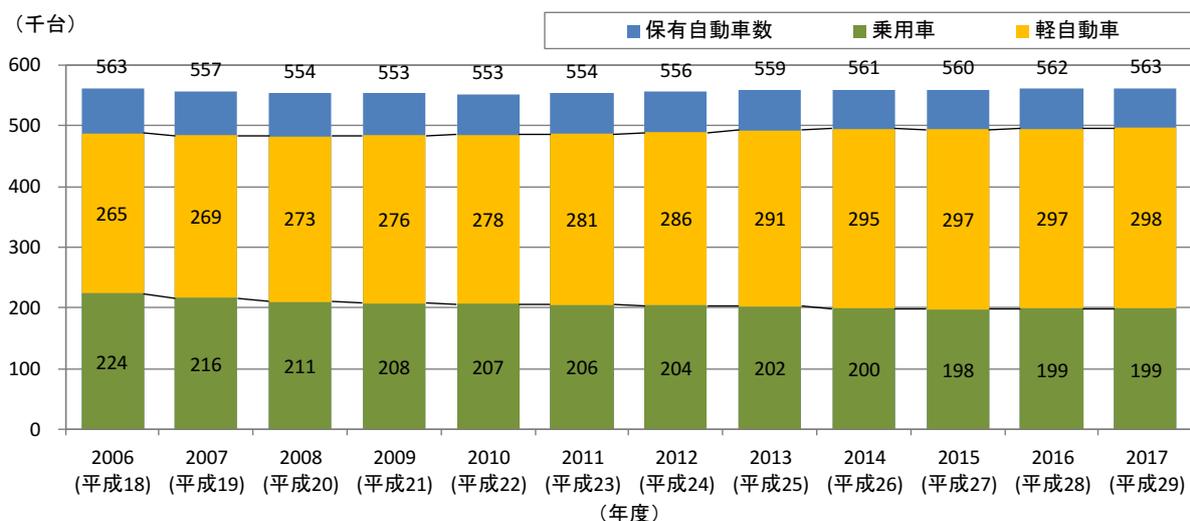


図 1-40 高知県の車両保有台数の推移

資料：高知県統計書

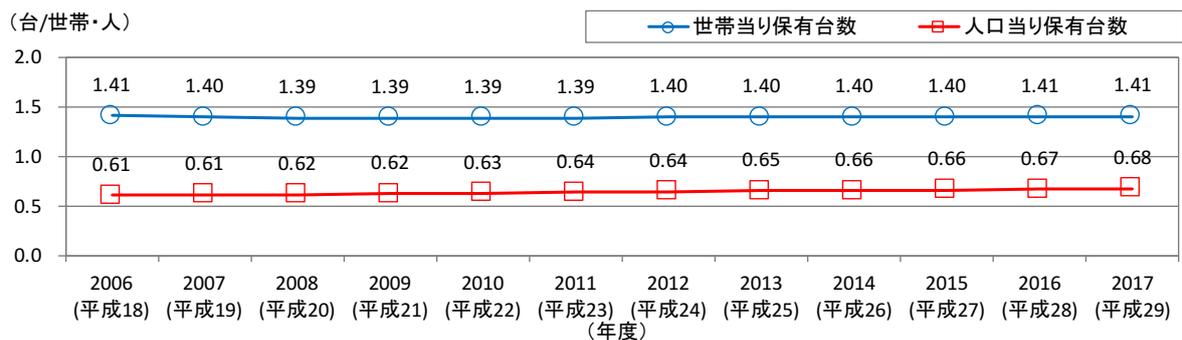


図 1-41 高知県の世帯当り・人口当り乗用車・軽自動車保有台数の推移

資料：高知県統計書、住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（総務省）

1.5.2 運転者免許保有率の推移

高知県における年齢層別の運転免許保有率の推移をみると、16～19歳は減少傾向、20～49歳は概ね横ばい、50～59歳は増加傾向となっている。60～64歳は、2012年（平成24年）以降は増加傾向にあるが、65～69歳は、2015年（平成27年）をピークに減少に転じている。また、70～74歳は、他の年齢層より増加の度合いが大きく、2017年（平成29年）には、65～69歳と同じ保有率となっている。75歳以上は、保有率自体は低いものの、増加が続いており、全体的に高齢運転者が増加している状況にある。

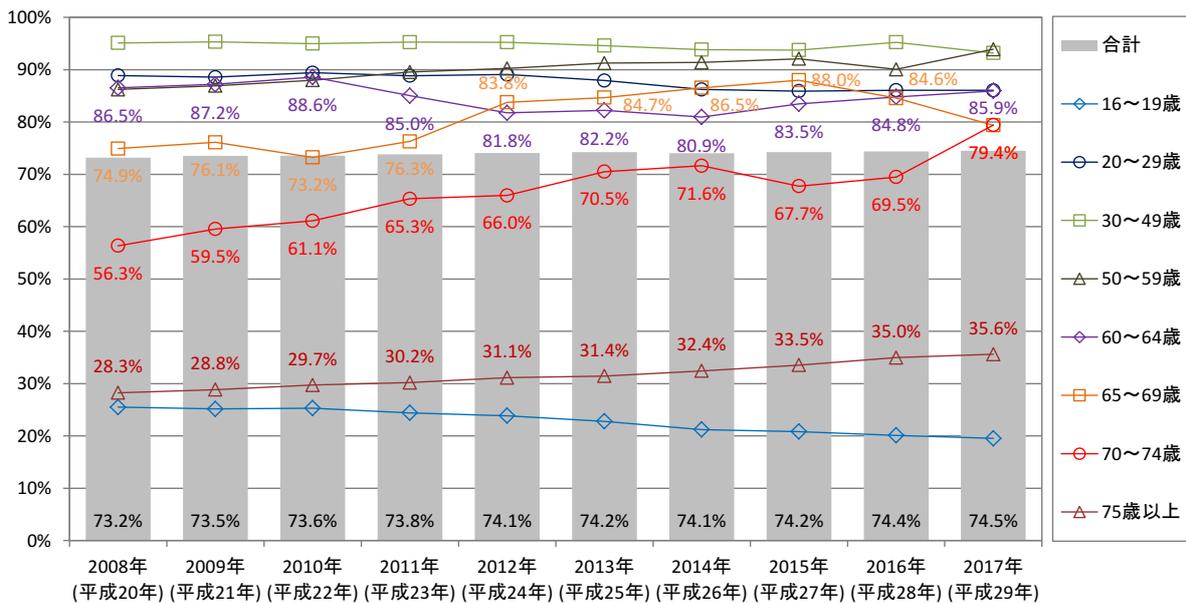


図 1-42 高知県の年齢層別自動車等運転免許保有率の推移

資料：運転免許統計（警察庁）、住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（総務省）

1.5.3 交通事故の発生状況

高知県内の交通事故発生状況の推移をみると、年々減少しており、2006年（平成18年）から2015年（平成27年）の10年間で半減している。

交通事故死者数についても、増減を繰り返しながらも減少傾向にあり、10年間で半減している。年齢層別にみると、65歳以上が6割程度を占めているが、いずれの年齢層も長期的には減少傾向にある。

また、交通事故死者数に占める高齢者の割合を全国と比較すると、高知県は、全国平均よりもやや高い63.3%（全国ワースト13位）となっている。一方、死亡事故における高齢運転者の割合は、全国平均よりもやや低く、30.0%（全国ワースト31位）となっている。

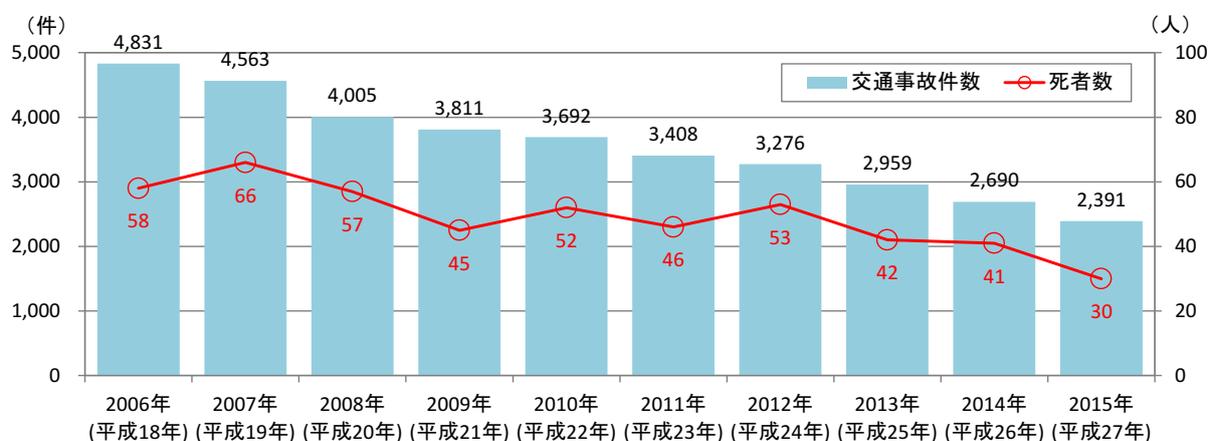


図 1-43 高知県の交通事故件数及び交通事故死者数の推移

資料：交通事故統計年報

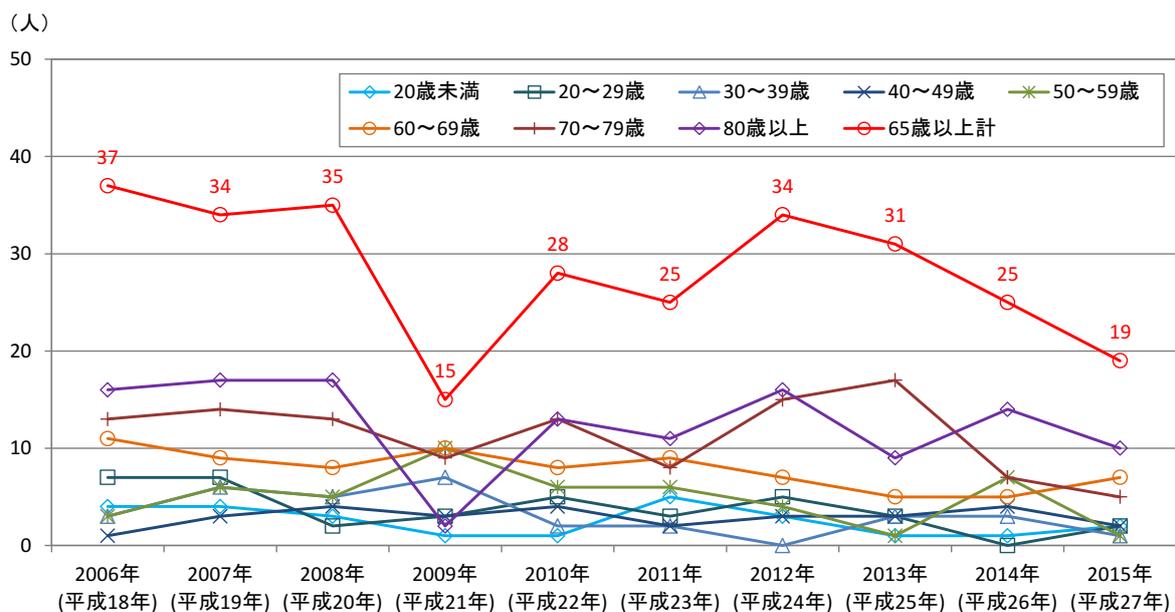


図 1-44 高知県の年齢層別交通事故死者数の推移

資料：交通事故統計年報

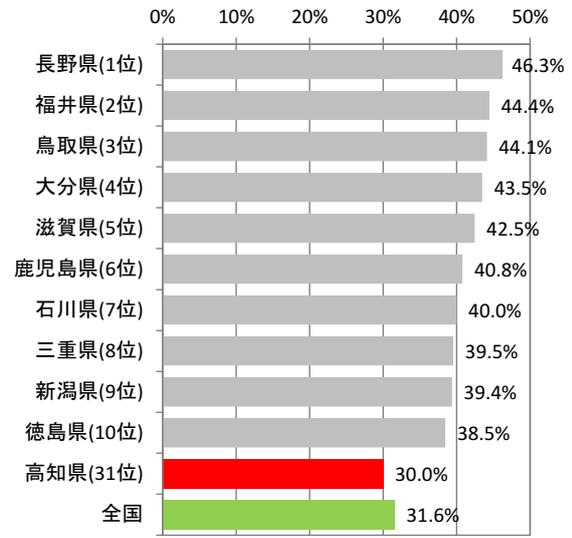
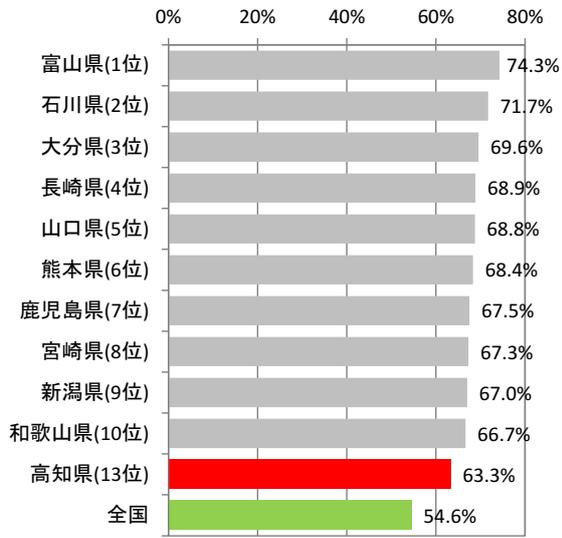


図 1-45 交通事故死者数に占める高齢者の割合 図 1-46 死亡事故における高齢運転者の割合
資料：平成 27 年版交通事故統計年報

1.6 観光の状況

1.6.1 高知県への県外観光客数

高知県への県外観光客数の推移をみると、2009年（平成21年）まで3,000～3,200千人程度で推移していたが、2010年（平成22年）の「NHK大河ドラマ龍馬伝」の放映をきっかけに大幅に増加し、その後は4,000千人前後で推移している。

県外観光客の出発地をみると、四国が約35%で最も多く、次いで、近畿（約26%）、中国（約15%）の順となっている。また、その推移をみると、過去5年間で大きな変化はみられない。

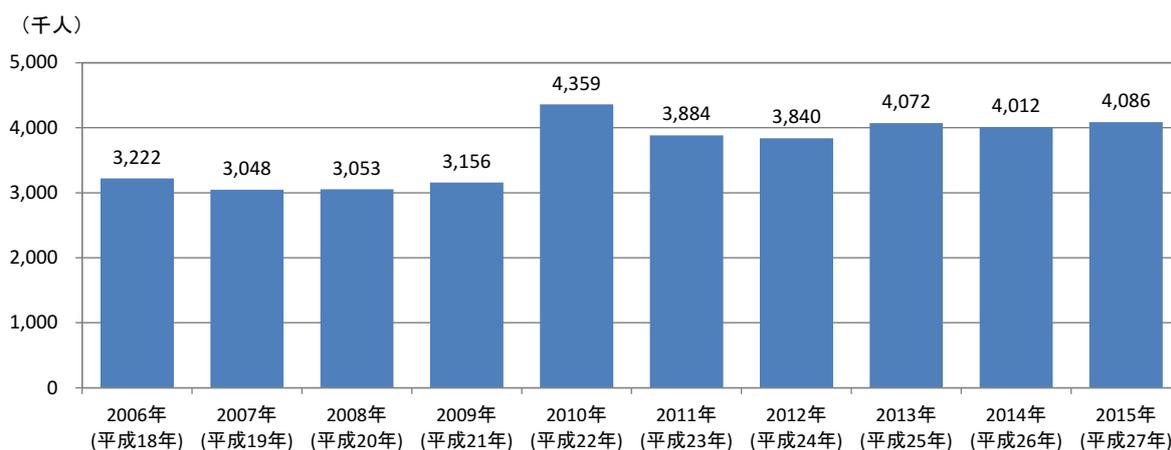


図 1-47 高知県への県外観光客数の推移

資料：平成27年 県外観光客入込・動態調査報告書

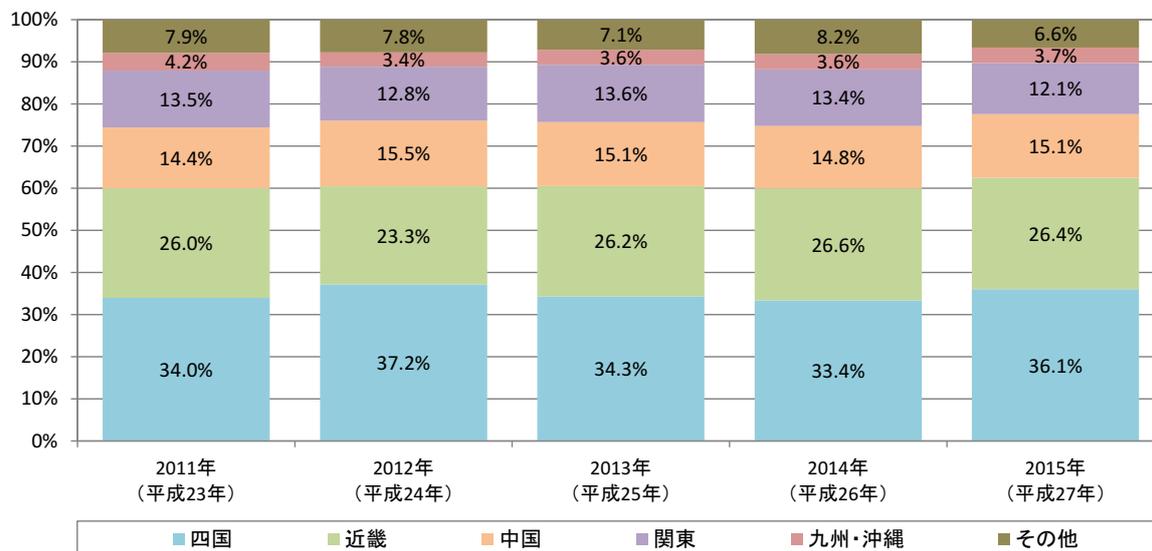


図 1-48 高知県への県外観光客数の出発地割合

資料：平成27年 県外観光客入込・動態調査報告書

注：四捨五入の都合上、合計値が100%とならないことがある。(以下同様)

1.6.2 県外観光客の利用交通手段

高知県への県外観光客の利用交通手段をみると、乗用車が6割以上を占めており、その割合も増加傾向にある。乗用車に次いで、観光バスが2割程度を占めており、高速バスや鉄道などの公共交通機関の利用は少ない。

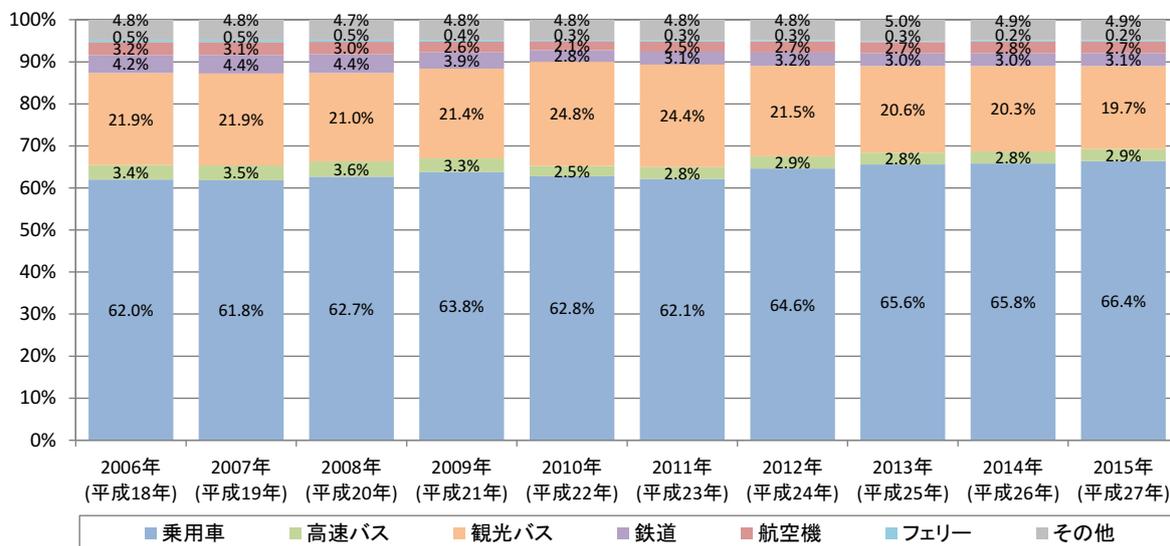


図 1-49 観光客の利用交通手段

資料：平成 27 年 県外観光客入込・動態調査報告書

1.6.3 主要観光施設の利用者数

東部広域地域の主要観光施設の利用者数をみると、室戸市の「室戸世界ジオパークセンター」、北川村の「モネの庭マルモッタン」、香南市の「アクトランド」や「高知県立のいち動物公園」、南国市の「西島園芸団地」などの利用者数が多い。

利用者数の推移をみると、施設や年によるばらつきが多くなっている。

表 1-7 主要観光施設の利用者数の推移

市町村	施設名	2012年 (平成24年)	2013年 (平成25年)	2014年 (平成26年)	2015年 (平成27年)	2016年 (平成28年)
室戸市	キラメッセ室戸 鯨館	7,229	6,653	5,012	5,565	4,593
室戸市	室戸ドルフィンセンター		28,351	22,637	29,803	23,369
室戸市	室戸世界ジオパークセンター				83,051	84,275
北川村	中岡慎太郎館	7,700	6,761	6,111	7,499	6,374
北川村	モネの庭マルモッタン	56,031	56,091	54,263	66,313	63,089
安芸市	安芸市立書道美術館	3,585	3,406	3,944	4,896	3,978
安芸市	安芸市立歴史民俗資料館	4,405	3,615	3,651	5,868	4,129
安芸市	内原野陶芸館	11,299	10,999	12,165	13,231	11,733
香南市	アクトランド(龍馬歴史館)	2,656	0	0	93,411	53,186
香南市	高知県立のいち動物公園	146,547	153,806	148,513	163,451	161,004
香南市	香南市サイクリングターミナル	1,710	1,781	2,162	1,967	2,130
香南市	絵金蔵	8,213	7,663	10,796	8,784	8,165
香南市	月見山こどもの森	22,647	17,683	15,786	21,577	21,879
香南市	四国自動車博物館	10,360				
南国市	西島園芸団地	93,447	110,328	129,227	136,486	121,265
南国市	高知県立歴史民俗資料館	32,353	19,247	25,186	25,431	23,579

資料：平成 27 年 県外観光客入込・動態調査報告書

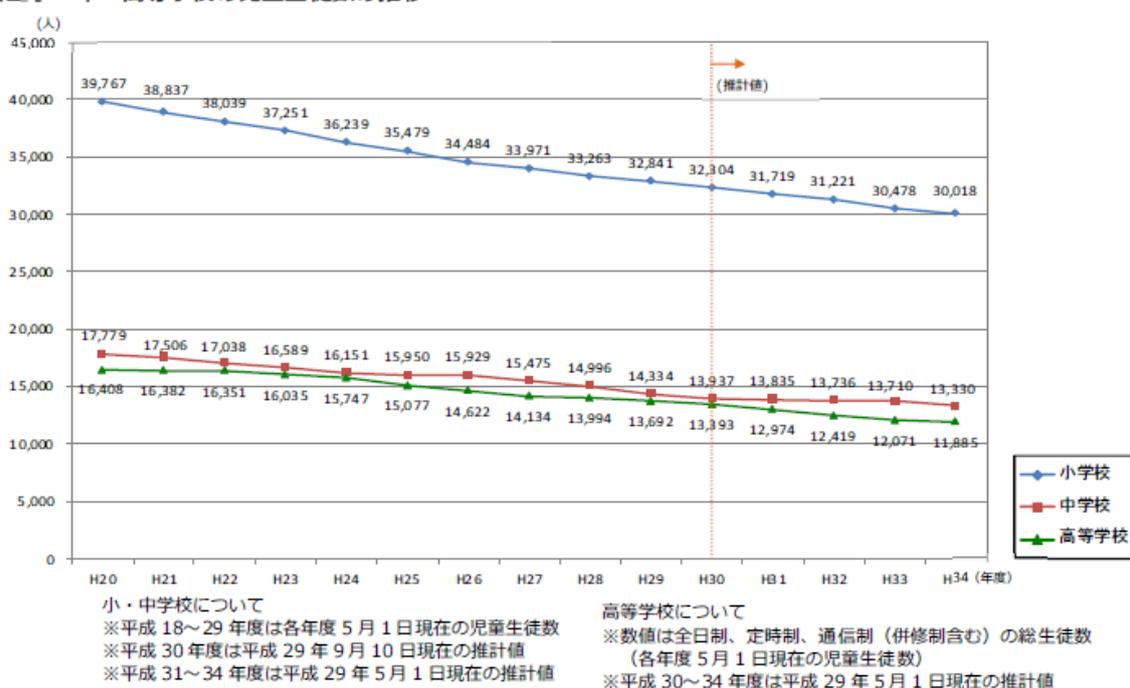
1.7.2 学校の統廃合等

高知県内の公立小・中・高等学校の児童生徒数は、少子化の進行や転出人口の増加に伴い減少が続いており、2017年（平成29年）5月時点で約60,000人となっている。今後も減少傾向が続く、2022年（平成34年）には、約55,000人まで減少すると見込まれている。

児童生徒数の減少に伴い学校の統廃合が進んでおり、公立小・中学校の数は、2008年（平成20年）から2017年（平成29年）までの10年間で73校の減少となっている。

また、高等学校については、「県立高等学校再編振興計画」において、振興のための取組や維持の目標等が示されている。

■公立小・中・高等学校の児童生徒数の推移



■公立小・中・高・特別支援学校数の推移 ※休校数は除く

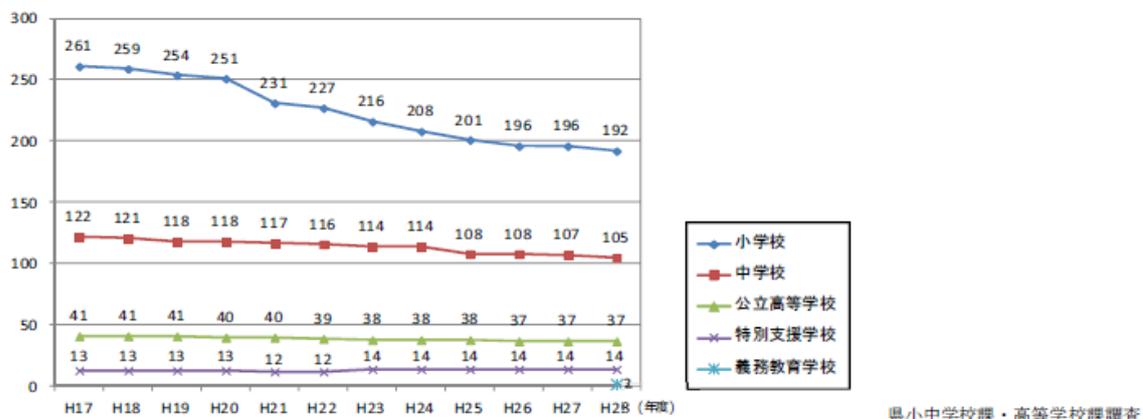


図 1-51 公立小・中・高等学校等の児童生徒数・学校数の推移

資料：第2期高知県教育振興基本計画【第2次改訂版】

	学校名	学校の振興に向けた取組	
1	室戸高等学校	【全日制】 ○学力向上・進路保障 ○総合学科の系列の見直し ○女子硬式野球部の指導体制の強化 ○ジオパークを生かした学習や交流 ○地域や中学校との連携 ○学科改編の検討	【定時制】 ○学力向上・進路保障 ○地域に開かれた教育の提供
2	中芸高等学校	【昼間部】 ○学力向上・進路保障 ○「中芸学」を通じた地域貢献 ○生徒支援体制の充実 ○「通級による指導」の導入	【夜間部】 ○学力向上・進路保障 ○地域に開かれた教育の提供
3	安芸高等学校 ・ 安芸中学校	○進学拠点校としての取組 ○6年間の中高一貫教育の充実 ○公務員講座の開設 ○部活動の更なる活性化	※安芸高等学校・安芸中学校と安芸桜ヶ丘高等学校は、平成35年度に統合完了となる。
4	安芸桜ヶ丘高等学校	○学力向上・進路保障 ○工業科の取組 ○商業科の取組 ○「東部地域」活性化の取組 ○学科改編	
5	城山高等学校	○学力向上・進路保障 ○福祉教育の充実 ○地域・中学校との連携 ○生徒支援体制の充実 ○「通級による指導」の導入	
6	高知農業高等学校	○学力向上・進路保障 ○「農業を学ぶ」「農業で学ぶ」 ○「新たな農業を学ぶ」 ○関係機関や地域との連携	
7	高知東工業高等学校	【全日制】 ○学力向上・進路保障 ○産業を担う人材育成 ○部活動の活性化 ○関係機関等との連携	【定時制】 ○学力向上・進路保障 ○キャリア教育の充実
8	岡豊高等学校	○学力向上・進路保障 ○公務員講座の充実 ○部活動の更なる活性化 ○学校改革の検討	

図 1-52 東部広域地域の県立高等学校再編振興計画後期実施計画

資料：県立高等学校再編振興計画「後期実施計画」（平成 30 年 12 月）より作成

1.7.3 DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入

2020年度を目標に、阿佐海岸鉄道阿佐東線へのDMV（デュアル・モード・ビークル）の導入計画が進められており、バスモードでは高知東部交通と重複する甲浦～室戸岬間の走行も検討されている。仮にこの区間にDMVが走行するとなった場合、既存の高知東部交通の路線バスと競合することとなる。

世界初！夢と希望のDMV（線路と道路両方を走行）の導入へ

DMV（デュアル・モード・ビークル）とは、線路と道路の両方を走れる新しい乗り物であり、乗客が列車とバスを乗り換えせずに利用できるため、地域の公共交通がより便利で使いやすくなります。

徳島県は、観光振興や地域活性化、また公共交通の維持のため、阿佐海岸鉄道・阿佐東線において、世界初となるDMVの本格的営業運行に向けた取り組みを加速させています。



線路を走るDMV



道路を走るDMV

平成30年5月30日更新 徳島県

DMVに関する100の質問

鉄道（モード）は、どこを走るんですか？	現在の阿佐東線は、「海部」－「穴喰」－「甲浦」の3駅8.5kmですが、DMVは一つ北側の「阿波海南駅」が起点となり全4駅10.0kmとなります。
バス（モード）は、どこを走るんですか？	現在、検討中です。他の事業者（徳島バス南部、高知東部交通）との調整が必要なことから、県や町が中心となり進めています。
バスモード、鉄道モードはどの駅からも乗降可能ですか？	鉄道モードは従来通り阿波海南駅、海部駅、穴喰駅、甲浦駅の各駅で乗降できます。バスモードにつきましては現在調整中です。
バスモードは、どの鉄道駅から走るのですか？	「阿波海南駅」と「甲浦駅」から走る予定です。途中駅の「海部駅」と「穴喰駅」は、道路に降りる事は出来ません。
ルート	バスモードは何名から利用できますか？
	現在、車両を製作中で最終ではありませんが、20数名の定員となる予定です。
	室戸岬までのバスモード走行は実現しますか？
	バスモードの「検討(案)」にはありますが、車両3台、運転手7名と限られた経営資源でどこまで走れるのか、検討しております。
	DMVは舗装していない道路を走ることできますか？
	走行は可能ですが、走る予定はありません。
	DMVは何メートル道路まで走行可能なのですか？（山道も走行できますか）
	マイクロバスを改造している車両なので、マイクロバスが走行可能な道路は概ね走れます。（ボンネット<700mm程度>の分だけ、マイクロバスより長いです）
	現在早朝に運行中の半岐駅間の乗り継ぎ無しのダイヤは無くなるのですか？
	国が示す前提条件に「通常の車両と混在して走らせてはダメ（専用線区）」があるため、DMVが運行するとJR半岐線との相互乗り入れは無くなります。

図 1-53 阿佐海岸鉄道阿佐東線へのDMV導入に関する広報（徳島県HP）

1.8 現状分析からみえる東部広域地域の特徴

■人口・世帯

- ・東部広域地域は、高知県全体と同程度の速度で人口減少・高齢化が進行しており、今後も人口減少・高齢化が進行する見込みである。また、総人口だけではなく、高齢者数も減少に転じている。
- ・人口は、鉄道やバス路線沿線に多く分布しているものの、人口の多い市では、バス路線から離れた地域にも分布がみられる。また、高齢者率は、南国市や香南市以外の地域では、全体的に高い状況にある。
- ・将来の人口は、分布している地域に大きな変化はないものの、各地域で人口が減少し、より低密度な状況になると見込まれている。
- ・現在は、幹線バス路線沿線の人口が多いものの、将来は沿線の内外を問わず人口が減少する見込みである。
- ・人口と同様に、世帯数や世帯人員も減少している。また、県全体の傾向として高齢者のいる世帯や高齢単身世帯の割合が増えており、東部広域地域でも、同様の傾向にある。

■通勤・通学

- ・15歳以上通勤・通学者全体の利用交通手段は、自家用車が7割近くを占めており、公共交通機関の利用率は低い。
- ・全域で自家用車の利用率が高く、鉄道やバスの利用が多い地域は、鉄道やバス路線に近い一部の地域に限られている。
- ・東部広域地域からの通勤・通学流動は、各市町村から高知市への流動のほか、南国市・香美市・香南市間の流動が多い。また、東部では安芸市への流動が多い。通学流動については、通勤よりも広域的な流動がみられる。
- ・東部広域地域内の従業者は、総人口の分布と同様の傾向にあり、特に従業者のみが多い地域はみられない。

■公共交通

- ・路線バス・鉄道・タクシーとも、利用者は長期的には減少傾向にある。
- ・路線バス・鉄道事業者は、人材不足や利用者の伸び悩み等を課題と考えている。

■主要施設

- ・主要施設は、概ね鉄道及びバス路線沿線に立地しているが、観光拠点のみバス路線沿線等から離れた施設も点在している。また、北東部の東洋町、安田町、北川村、馬路村には、大型小売店、病院がない。

■移動環境

- ・高知県内の人口・世帯当りの自動車保有台数、運転免許保有率は増加傾向にある。特に高齢者の運転免許保有率の上昇が顕著であり、高齢運転者の割合が増えている状況にある。
- ・高知県内の交通事故件数及び交通事故死者数は減少傾向にあるが、死者数の約6割を高齢者が占めており、全国の中でもその割合が高い。一方で、死亡事故に占める高齢運転者の割合は全国に比べて低い。

■観光

- ・高知県の県外観光客数は増加傾向にある。
- ・東部広域地域で利用者数の多い主要観光施設は、「室戸世界ジオパークセンター」、「モネの庭マルモッタナ」、「アクトランド」、「高知県立のいち動物公園」、「西島園芸団地」などとなっている。
- ・県外観光客数の利用交通手段の6割が乗用車、2割が観光バスであり、公共交通機関の利用は少ない。

■その他

- ・東部広域地域では、高知東部自動車道や阿南安芸自動車道の整備が進められており、開通により高知市や他県へのアクセスの向上が図られるとともに、生活圏の広域化が見込まれる。
- ・高等学校については、維持のための基準が示されており、今後の動向によっては、更なる統廃合の可能性がある。
- ・2020年度を目標に、阿佐海岸鉄道阿佐東線へのDMV（デュアル・モード・ビークル）の導入計画が進められている。

2. 各種調査の結果

前章の分析結果を踏まえ、交通弱者である高齢者、高校生を含む地域住民の公共交通の利用状況を把握するため、「高齢者アンケート」、「高校生アンケート」、「沿線住民アンケート」及び「路線バス・鉄道乗降調査」を、また、県外からの来訪者の公共交通の利用状況を把握するため、「来訪者アンケート」を、さらに、自治体の公共交通をとりまく現状を把握するため、「自治体アンケート」を実施した。

2.1 高齢者アンケート

交通弱者である高齢者の状況を把握するため、東部広域地域内に居住する65歳以上の高齢者に対し、公共交通の利用状況と公共交通利用に対する意識について調査した。

調査結果を以下に示す。

2.1.1 運転状況

東部広域地域内に居住する高齢者のうち、約6割は日常的に運転している。

高齢になるほど日常的に運転する頻度が低下し、運転免許の自主返納率が高くなる。

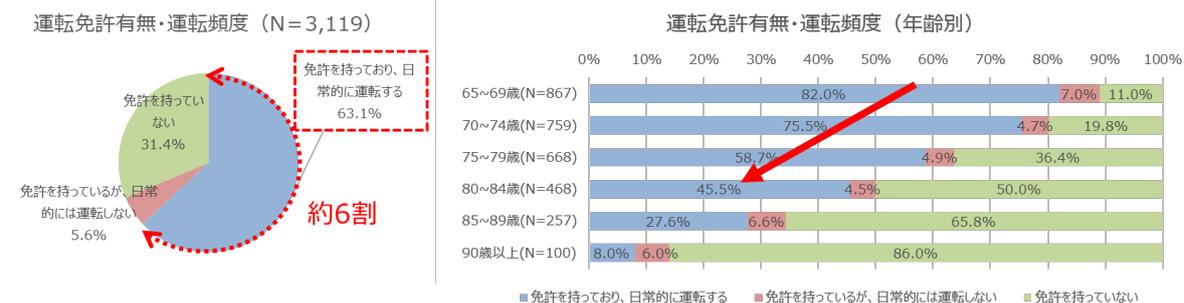


図 2-1 高齢者の運転頻度 (左：全体、右：年齢別)

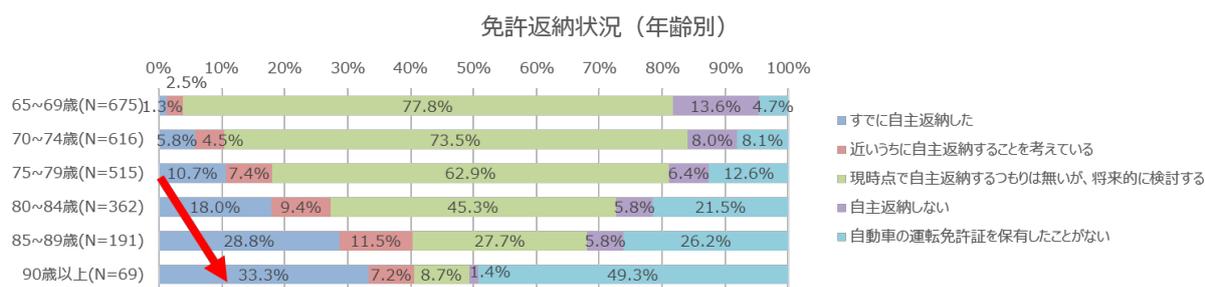


図 2-2 高齢者の運転免許返納状況 (年齢別)

2.1.2 外出特性

(1) 外出頻度

全体では、約7割の高齢者が週に3,4日以上外出している。

外出頻度は高齢になるにつれて低下しており、80歳以上になると外出頻度が週に1回未満である人の割合が2割以上となる。

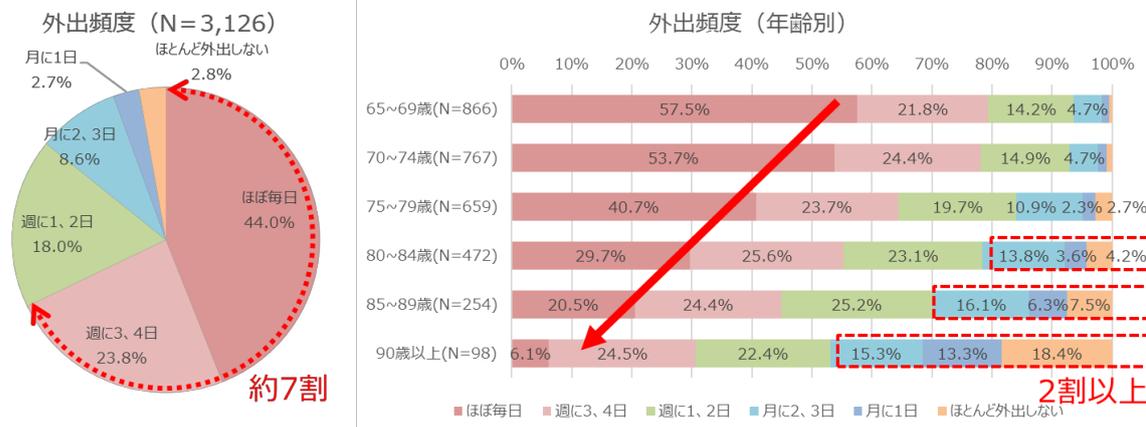


図 2-3 高齢者の外出頻度 (左: 全体、右: 年齢別)

(2) 外出目的

外出目的としては、買い物、通院の順に多くなっている。

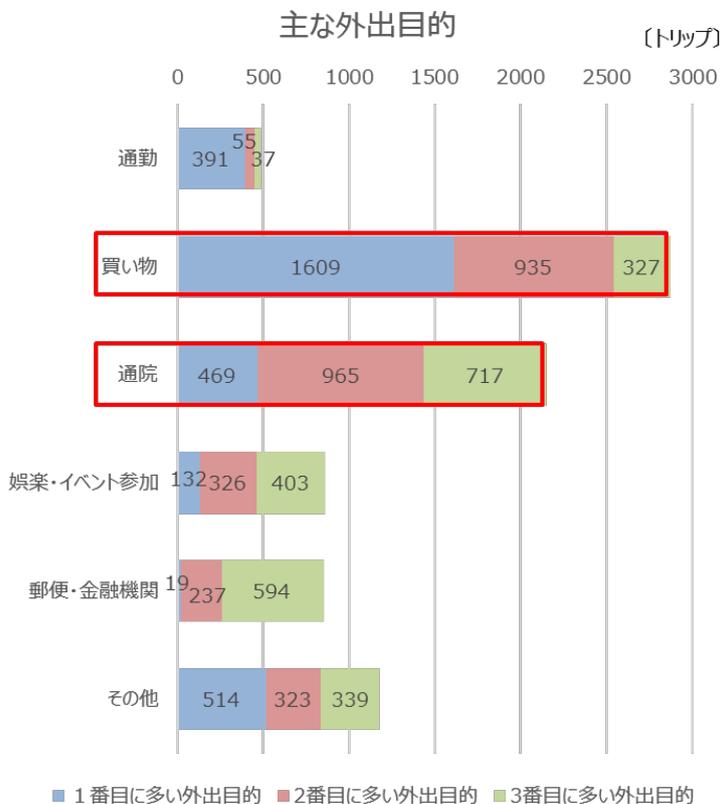


図 2-4 高齢者の外出目的

(3) 移動手段

全体として、車で移動する高齢者が多いが、買い物目的・通院目的での移動では、バスを利用する人もみられる。

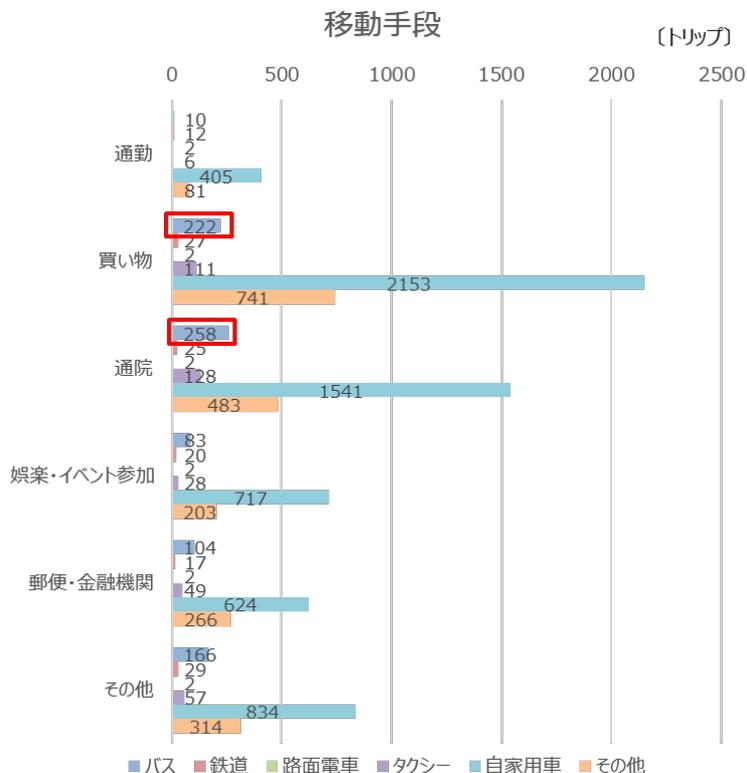


図 2-5 高齢者の移動手段（目的別・複数回答）

(4) 移動の範囲

安芸市、香南市、南国市、室戸市に居住する高齢者は、居住している市町村内での移動が多いが、北川村、馬路村に居住する高齢者は、居住している市町村内よりも近隣（北川村→奈半利町、馬路村→安芸市）の市町村に移動する機会のほうが多い。

買い物目的の移動に限ると、東洋町、安田町、北川村、馬路村では、居住している市町村内への移動よりも近隣（東洋町→徳島県海陽町、安田町→田野町、北川村→奈半利町・田野町、馬路村→安芸市）の市町村に移動する機会のほうが多い一方、その他の市町村では市町村内の移動が5割以上となっている。

通院目的の移動では、買い物目的の移動に比べ、市町村外への移動が多くなっている。特に、北川村、馬路村では、通院先が村内である割合が2割以下となっている。

		出発地											
		室戸市 (N=659)	安芸市 (N=899)	南国市 (N=813)	香南市 (N=1034)	東洋町 (N=758)	奈半利町 (N=624)	田野町 (N=793)	安田町 (N=668)	北川村 (N=531)	馬路村 (N=419)	芸西村 (N=682)	合計 (N=7880)
目的地	室戸市	63.3%	1.0%	1.1%	0.5%	4.1%	0.6%	1.0%	0.9%	0.6%	1.0%	1.0%	6.4%
	安芸市	9.0%	77.6%	0.2%	1.1%	1.5%	12.0%	10.7%	15.7%	34.1%	13.8%	16.9%	
	南国市	1.7%	2.0%	66.7%	9.7%	0.3%	1.9%	2.3%	0.6%	0.8%	1.4%	4.8%	9.5%
	香南市	1.2%	2.3%	2.5%	72.0%	0.5%	1.1%	1.6%	0.7%	1.1%	0.5%	17.7%	12.1%
	東洋町	0.5%	0.0%	0.1%	0.2%	37.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	3.7%
	奈半利町	3.8%	0.2%	0.0%	0.2%	0.1%	48.1%	11.2%	7.9%	27.5%	3.6%	0.0%	8.0%
	田野町	7.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.4%	11.2%	47.5%	19.6%	18.6%	5.0%	0.0%	9.6%
	安田町	2.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%	3.9%	36.2%	4.0%	2.6%	0.0%	4.3%
	北川村	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%	0.6%	0.0%	19.4%	0.0%	0.0%	1.5%
	馬路村	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	28.4%	0.0%	1.5%
	芸西村	0.2%	3.0%	0.2%	0.1%	0.4%	0.0%	1.3%	0.3%	0.6%	0.7%	48.5%	4.9%
	高知市	5.5%	6.3%	18.2%	10.0%	4.7%	8.0%	8.7%	4.0%	3.6%	13.1%	7.9%	8.3%
	海陽町	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	34.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%
その他	5.9%	6.1%	10.9%	6.4%	16.2%	13.5%	11.0%	13.9%	14.9%	9.5%	6.2%	10.1%	

※N：トリップ数



図 2-6 高齢者の移動先（全目的）

		出発地											
		室戸市 (N=221)	安芸市 (N=284)	南国市 (N=278)	香南市 (N=371)	東洋町 (N=287)	奈半利町 (N=218)	田野町 (N=283)	安田町 (N=221)	北川村 (N=180)	馬路村 (N=140)	芸西村 (N=235)	合計 (N=2718)
目的地	室戸市	81.4%	0.7%	1.1%	0.8%	4.5%	0.0%	0.0%	1.8%	0.6%	0.7%	0.4%	7.7%
	安芸市	6.3%	88.7%	0.0%	0.3%	1.7%	9.6%	7.1%	15.4%	5.0%	48.6%	11.1%	16.6%
	南国市	1.4%	1.8%	77.0%	7.3%	0.0%	1.8%	2.8%	0.5%	0.6%	2.9%	3.4%	10.1%
	香南市	0.5%	1.4%	1.8%	85.4%	0.3%	0.0%	1.4%	0.9%	1.1%	0.0%	28.9%	14.9%
	東洋町	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	27.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%
	奈半利町	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.1%	12.4%	11.8%	40.6%	3.6%	0.0%	10.3%
	田野町	2.7%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	60.4%	35.3%	26.1%	7.9%	0.0%	12.2%
	安田町	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	20.4%	0.0%	0.7%	0.0%	1.7%
	北川村	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.8%	0.0%	0.0%	0.5%
	馬路村	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	23.6%	0.0%	1.2%
	芸西村	0.0%	2.5%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.4%	0.5%	0.0%	0.7%	51.5%	4.9%
	高知市	0.9%	1.4%	11.5%	3.0%	0.7%	4.6%	6.4%	1.4%	2.2%	4.3%	2.1%	3.6%
	海陽町	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	51.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.4%
その他	1.8%	3.2%	8.6%	3.0%	13.9%	15.6%	8.8%	12.2%	16.1%	7.1%	2.6%	8.1%	

※N：トリップ数

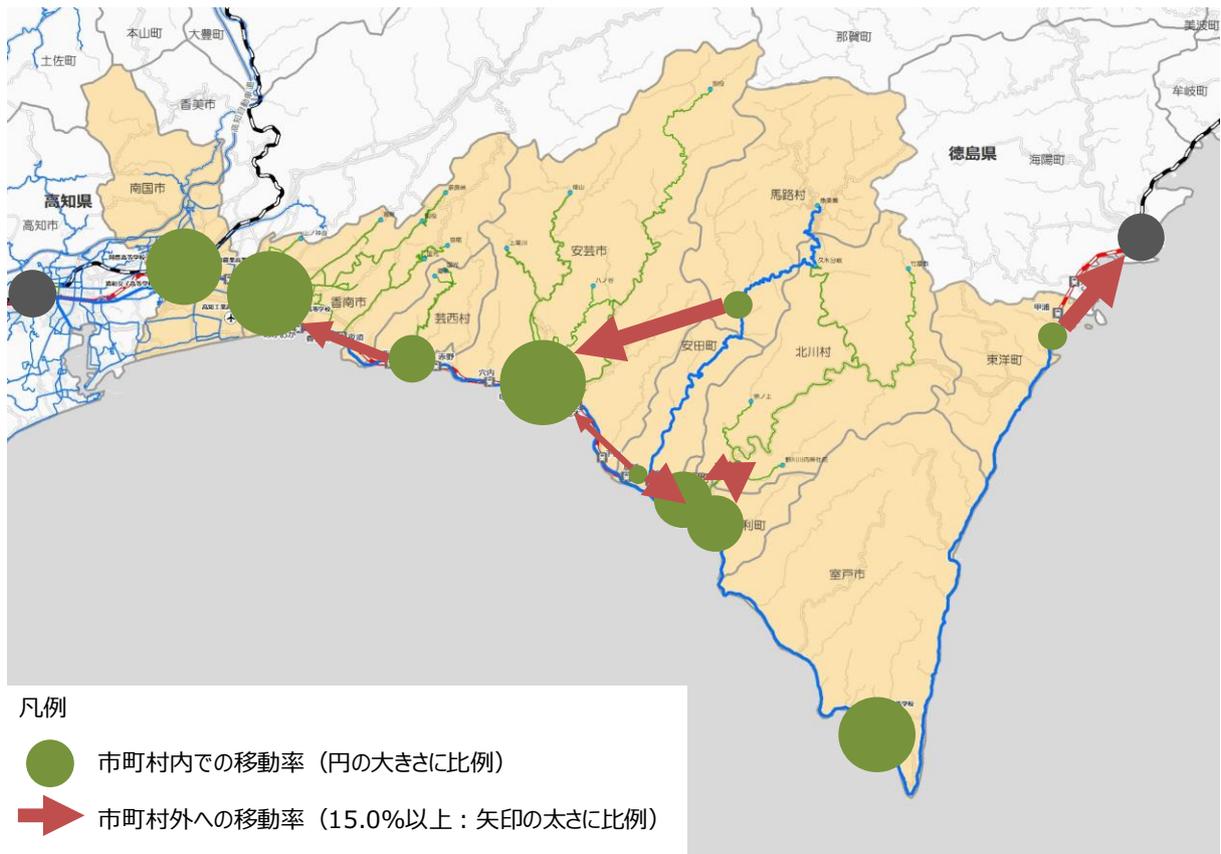


図 2-7 高齢者の移動先（買い物目的）

		出発地											
		室戸市 (N=186)	安芸市 (N=212)	南国市 (N=185)	香南市 (N=237)	東洋町 (N=173)	奈半利町 (N=177)	田野町 (N=164)	安田町 (N=191)	北川村 (N=141)	馬路村 (N=126)	芸西村 (N=167)	合計 (N=1959)
目的地	室戸市	32.3%	0.5%	0.5%	0.4%	2.9%	0.6%	0.0%	0.5%	0.7%	0.8%	2.4%	3.9%
	安芸市	18.8%	75.9%	0.0%	1.7%	1.7%	22.6%	25.0%	25.1%	21.3%	42.1%	24.0%	23.2%
	南国市	4.3%	3.3%	63.2%	16.5%	0.6%	1.7%	4.3%	1.0%	2.1%	0.8%	6.0%	10.1%
	香南市	0.5%	2.4%	1.6%	59.5%	1.2%	0.6%	1.2%	1.0%	0.0%	1.6%	12.0%	9.1%
	東洋町	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	27.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%
	奈半利町	3.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	28.8%	10.4%	5.2%	29.1%	0.8%	0.0%	6.5%
	田野町	15.6%	0.0%	0.0%	0.0%	1.7%	15.8%	21.3%	15.2%	22.7%	3.2%	0.0%	8.2%
	安田町	5.9%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	6.2%	11.6%	35.6%	9.2%	6.3%	0.0%	6.7%
	北川村	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	馬路村	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	15.9%	0.0%	1.0%
	芸西村	0.5%	3.8%	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.5%	1.4%	0.8%	38.9%	4.3%
	高知市	11.8%	8.0%	25.9%	16.0%	11.6%	11.3%	11.0%	5.8%	4.3%	19.0%	12.0%	12.5%
	海陽町	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	28.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%
その他	7.0%	5.2%	8.6%	5.9%	22.5%	12.4%	11.6%	9.9%	9.2%	8.7%	4.8%	9.4%	

※N：トリップ数

※その他：香美市、徳島県（牟岐町、阿南市、小松島市、徳島市）など

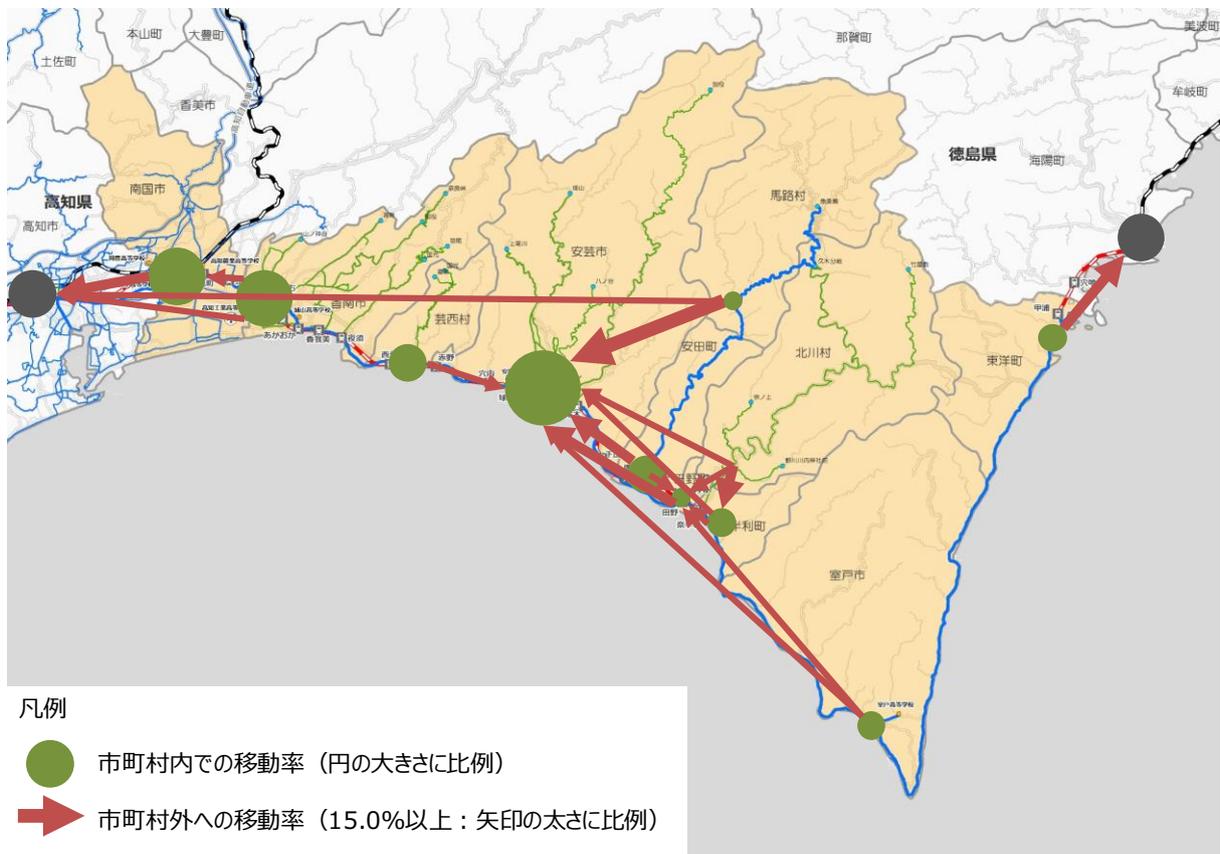


図 2-8 高齢者の移動先（通院目的）

2.1.3 公共交通に対する不満

バスについては、路線バスのダイヤ(乗りたい時間にバスがある)、バス停の待合設備に対し、それぞれ約5割が不満を持っている。また、始発・最終バスの時間、バスからの乗り継ぎに対し、それぞれ約4割が不満を持っている。

鉄道に対する不満は、全体的にバスに対する不満よりは少なくなっているが、鉄道のダイヤ(乗りたい時間に列車がある)に対しては、約3割が不満を持っている。

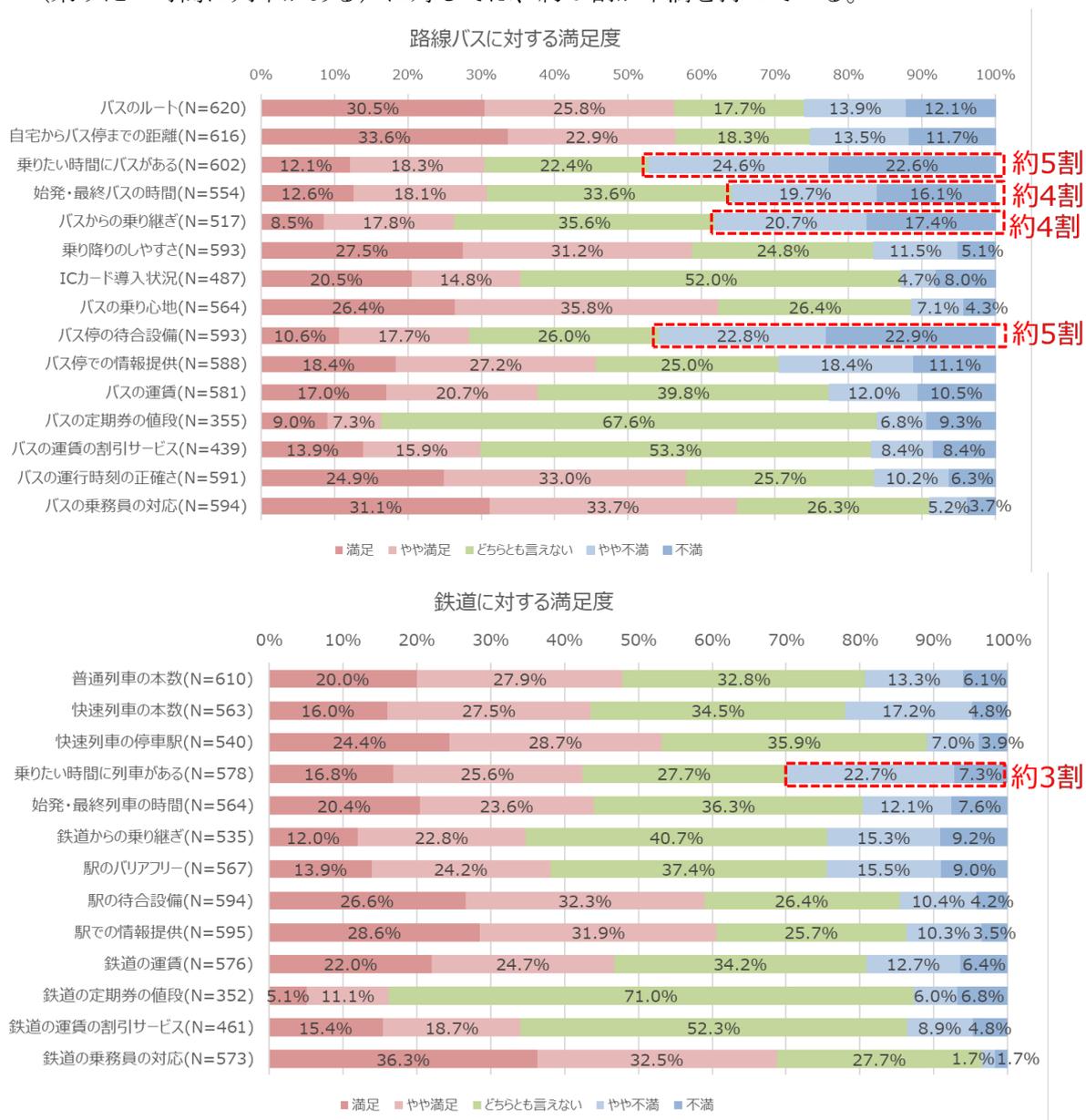


図 2-9 公共交通に対する満足度 (上：バス、下：鉄道)

2.1.4 将来的な移動手段に対する不安

約7割の高齢者が、将来的な移動手段に対して不安を感じている。特に、65～74歳では、不安を感じている人の割合が約8割となっている。

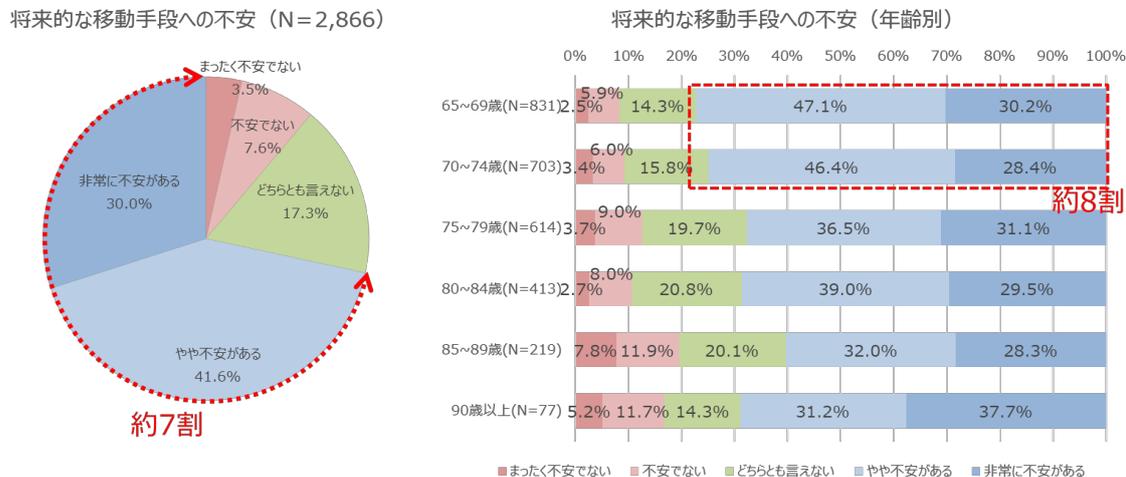


図 2-10 将来的な移動手段に対する不安 (左：全体、右：年齢別)

2.1.5 行政支援に対する考え方

公共交通に対する行政支援に対しては、9割弱が積極的もしくは一定程度の公共交通に対する支援が必要であると考えている。

行政支援に対する考え方 (N=2,773)

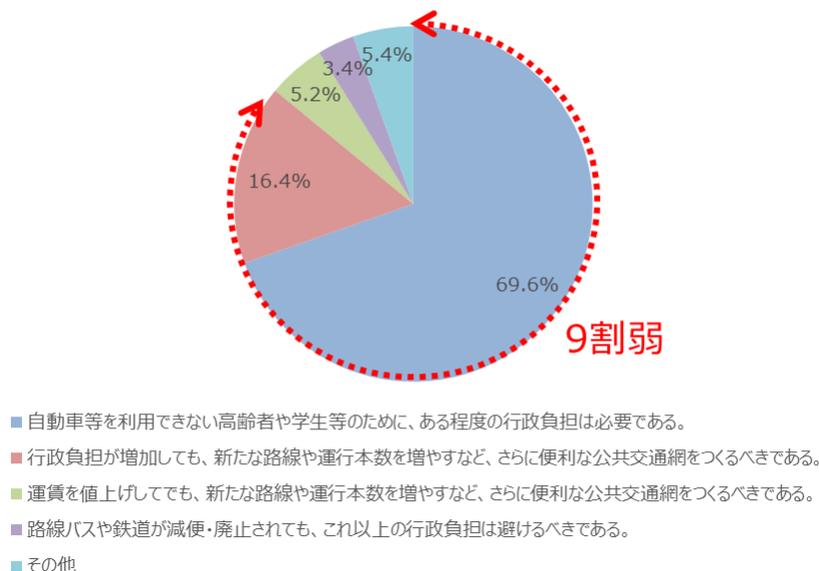


図 2-11 公共交通への行政支援に対する考え方

2.1.6 公共交通の改善点

公共交通を見直す場合に重視すべきこととしては、1日の運行本数の増便（約4割）、自家用車から公共交通への乗り換え（パークアンドライド）に使える駐車場の整備（約3割）に対する要望が多い。

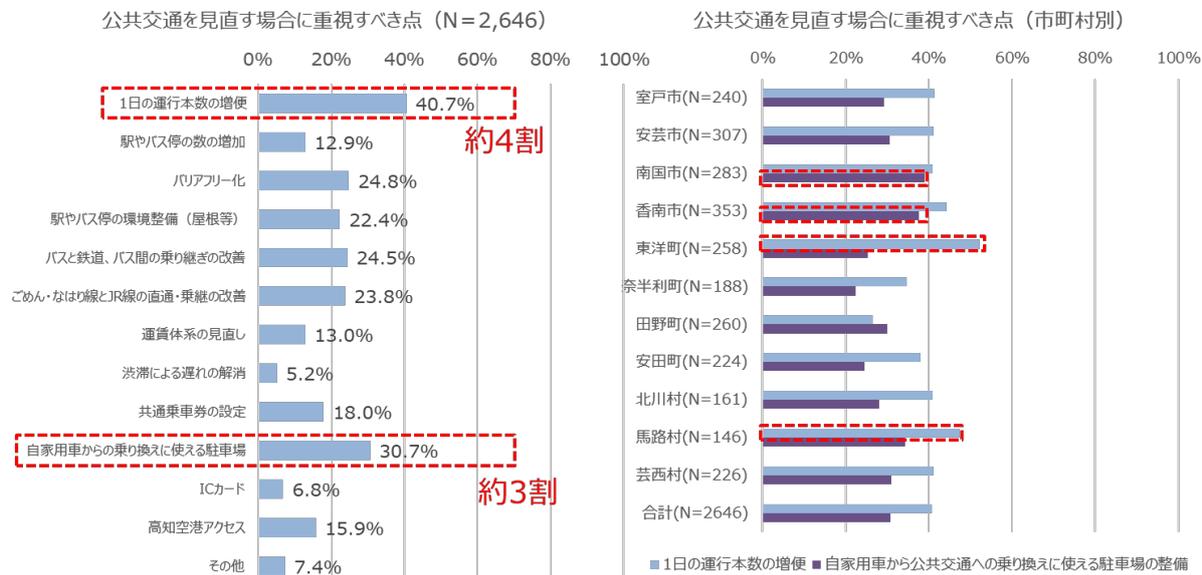


図 2-12 公共交通を見直す際に重視すべきこと（複数回答）

2.2 高校生アンケート

交通弱者である高校生の状況を把握するため、高知県東部広域地域およびその周辺市町（高知市、室戸市、南国市、安芸市、香美市、香南市、田野町、徳島県海陽町）の高等学校もしくは高等専門学校に通学する1,2年生に対し、通学での公共交通の利用状況と公共交通利用に対する意識について調査した。

調査結果を以下に示す。

2.2.1 通学者の移動

高知県東部広域地域内に居住する高校生のうち、約4割は地域外（高知市、香美市、海陽町）の高校に通学している。市町村別で見ると、高知県東部広域地域内の高校のうち、南国市や香南市等への通学者の中には、地域外からの通学者もみられる。また、地域内に居住しながら地域外の高校に通学している例として、南国市や香南市から高知市や香美市、東洋町から海陽町などがみられる。

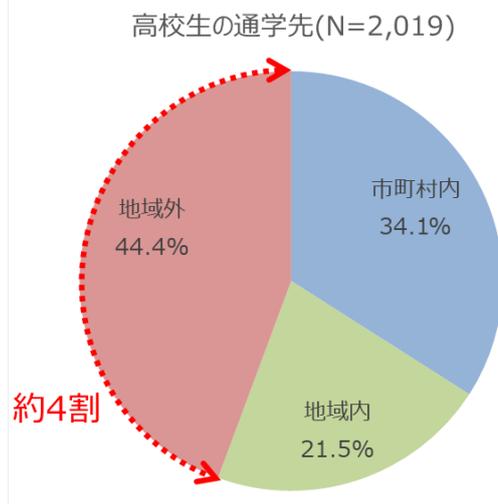


図 2-13 東部広域地域内に居住する高校生の通学範囲

表 2-1 高校生の通学先

	高校の所在地								
	高知市	室戸市	安芸市	南国市	香南市	香美市	田野町	海陽町	
生徒の居住地	高知市	4,324	0	2	595	20	28	0	0
	室戸市	4	55	18	3	0	0	6	2
	安芸市	46	0	147	38	0	0	5	0
	南国市	414	0	2	455	11	54	0	1
	香南市	258	0	33	193	27	60	1	0
	香美市	137	0	0	93	7	94	0	0
	東洋町	1	3	0	2	0	0	0	25
	奈半利町	6	0	15	8	0	0	6	0
	田野町	3	1	6	6	0	0	4	0
	安田町	4	0	10	6	0	0	3	0
	北川村	1	0	13	1	0	0	4	0
	馬路村	0	0	1	0	0	0	0	0
	芸西村	16	0	22	16	1	1	1	0
	その他	953	0	0	88	0	5	0	0

2.2.2 通学で利用する交通手段

(1) 通学範囲別の比較

高知県東部広域地域内に居住する生徒のうち、居住地と同じ市町村にある高校に通学している生徒は、自転車のみまたは徒歩のみで通学している割合が高く、異なる市町村の高校に通学している生徒は、鉄道や家族の送迎、自転車と他手段の併用などの手段で通学している。

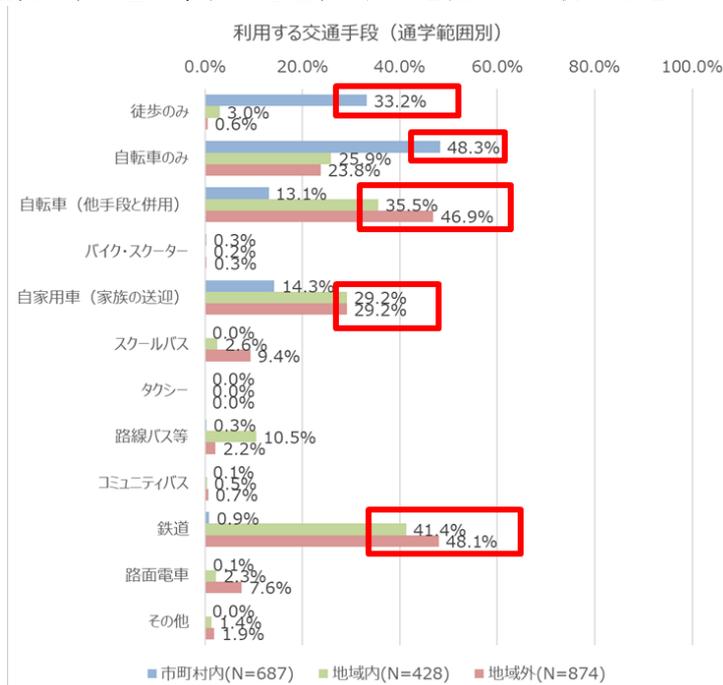


図 2-14 利用する通学手段（複数回答）

(2) 学校所在市町・通学範囲別の比較

室戸市・東洋町以外の居住者は、バスより鉄道を利用する傾向がある。また、通学地域にかかわらず、一定の割合で送迎を利用している。

表 2-2 通学で利用する交通手段（居住地・通学範囲別の比較）

	室戸市	安芸市	南国市	香南市
市町村内	自転車のみ（約6割） 車（送迎）（約3割）	自転車のみ（約6割） 車（送迎）（約2割）	徒歩のみ（約5割） 自転車のみ（約4割）	自転車のみ（約5割） 車（送迎）（約3割）
地域内	路線バス（約8割） 車（送迎）（約3割）	鉄道（約7割） 自転車+他手段（約6割） 車（送迎）（約3割）	自転車+他手段（約5割） 鉄道（約4割） 車（送迎）（約3割）	自転車のみ（約4割） 自転車+他手段（約4割） 鉄道（約4割）
地域外		鉄道（約9割） 自転車+他手段（約7割） 車（送迎）（約5割）	自転車+他手段（約4割） 鉄道（約4割） 車（送迎）（約3割）	鉄道（約6割） 自転車+他手段（約5割） 車（送迎）（約3割）
	東洋町	奈半利町	田野町	安田町
市町村内				
地域内		鉄道（約5割） 自転車+他手段（約3割）	車（送迎）（約4割） 鉄道（約3割）	鉄道（約5割） 車（送迎）（約4割）
地域外	車（送迎）（約5割） 路線バス（約3割）			
	北川村	馬路村	芸西村	
市町村内				
地域内	車（送迎）（約4割） 自転車+他手段（約3割）		鉄道（約6割） 自転車+他手段（約3割）	
地域外			鉄道（約8割） 自転車+他手段（約3割） 車（送迎）（約4割）	

※該当者が10人以上いる区分について記載

(3) 天候による交通手段変更の状況

雨天時は、自転車から家族の送迎（自家用車）への変更が多い。

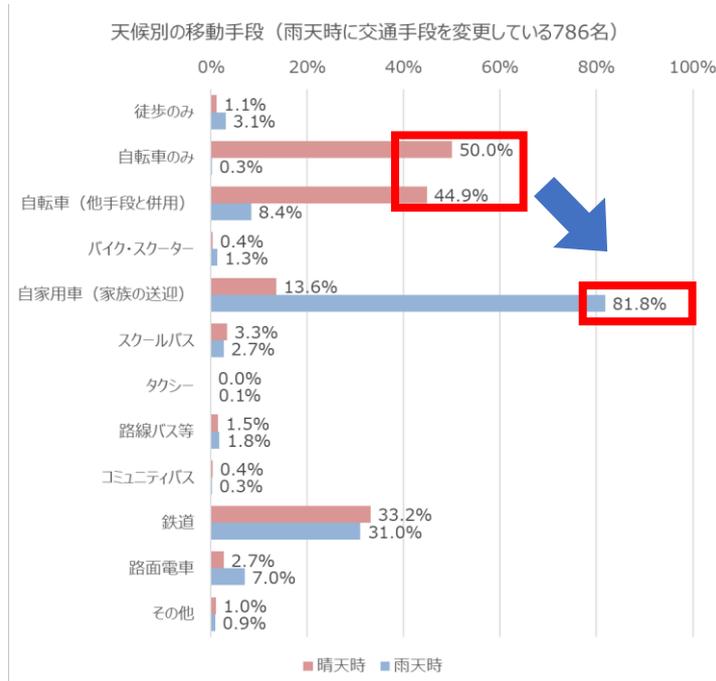


図 2-15 天候による交通手段変更の状況（複数回答）

(4) 通学時間

通学時間を移動手段別に見ると、徒歩のみで通学している高校生の9割以上が15分以下である一方、スクールバス利用者の約4割、鉄道利用者の約3割が、1時間以上かけて通学している。

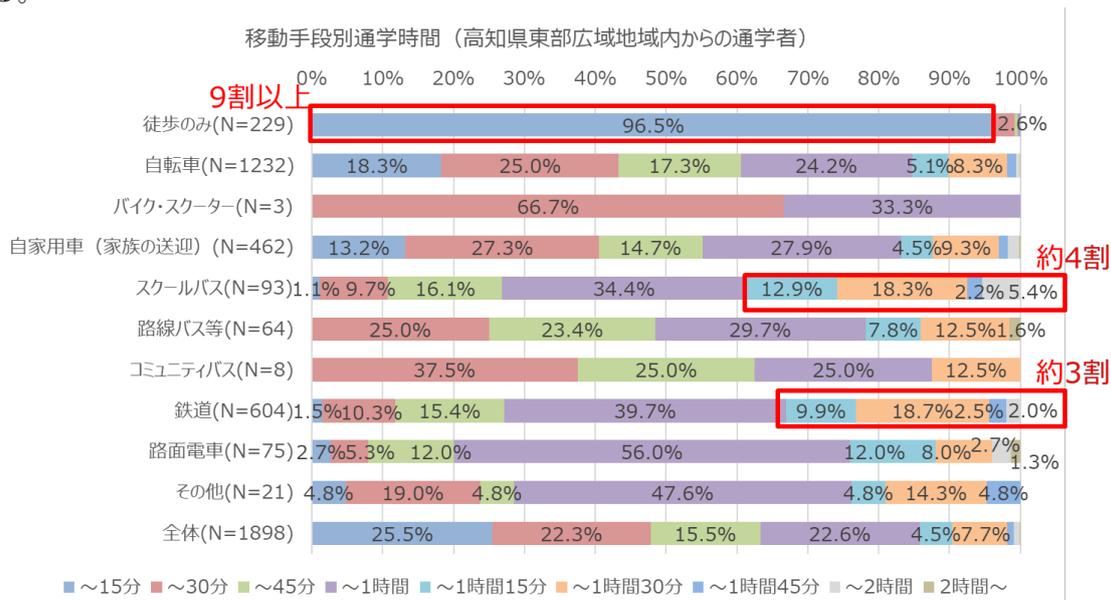


図 2-16 天候による交通手段変更の状況（複数回答）

2.2.3 公共交通に対する不満点

高知県東部広域地域内に居住する高校生のうち、通学に公共交通を使わない生徒に理由を尋ねた結果、約2割は公共交通に対する不満が原因であった。また、公共交通に対する不満点についての回答では、「運行本数が少ない」（約6割）、「運賃が高い」（約4割）、「混雑している、座れない」（約3割）などが主であった。

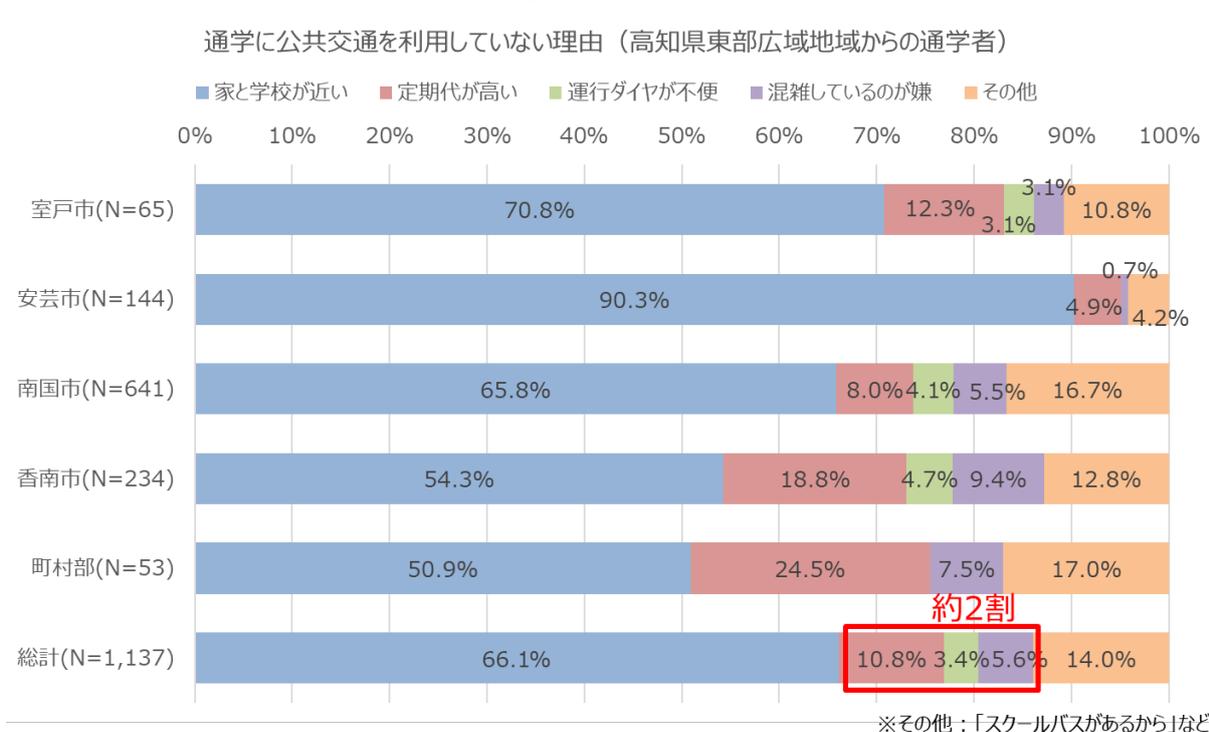


図 2-17 通学に公共交通を利用していない理由

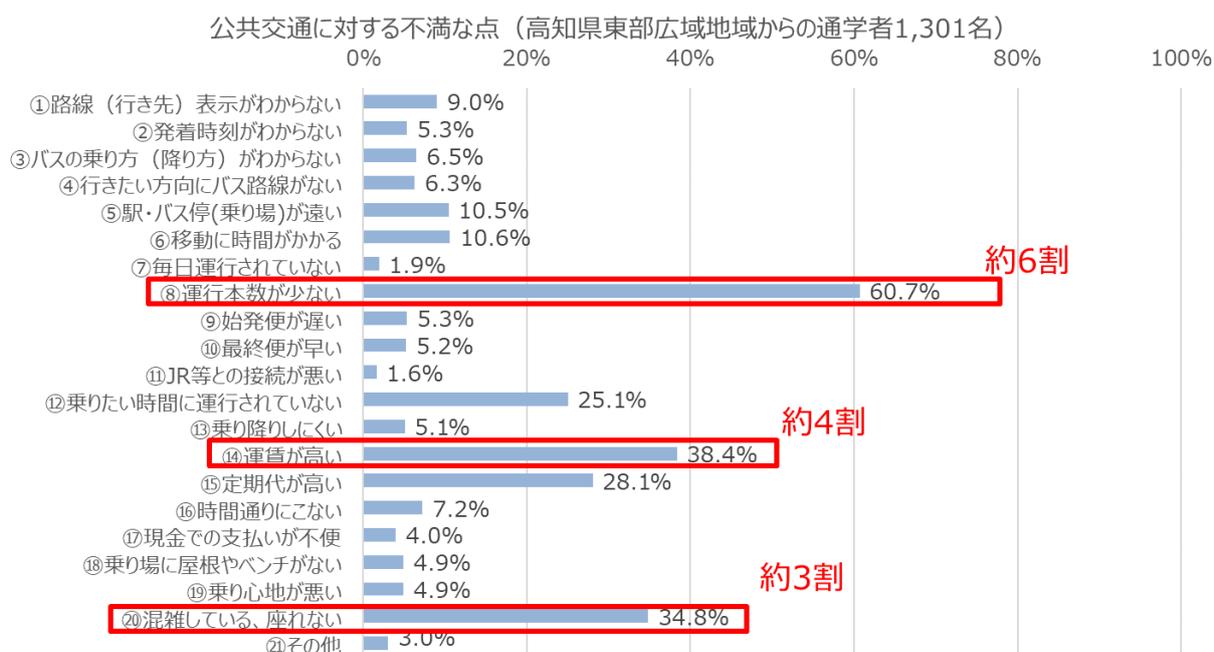


図 2-18 公共交通に対する不満

2.3 来訪者アンケート

高知県外居住者のうち、過去1年以内に高知県東部広域地域に来訪し、かつ公共交通機関を利用して高知県内に訪れた方に対し、高知県東部広域地域内における移動目的や移手段、公共交通に対する意向等を質問した。

調査結果を以下に示す。

2.3.1 来訪特性

(1) 訪問回数

来訪者の8割弱が、高知県東部広域地域への訪問回数が2回目以上のリピーターである。

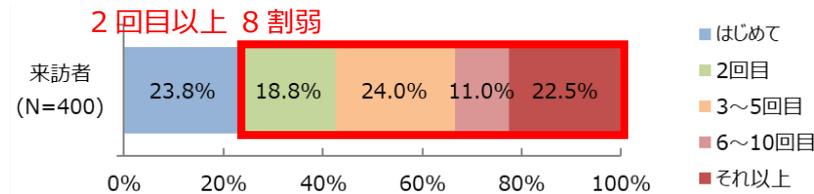


図 2-19 来訪者の訪問回数

(2) 来訪目的

来訪者の約5割が、観光目的で高知県東部広域地域を来訪している。

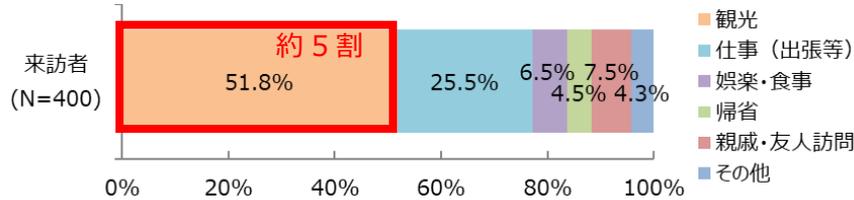
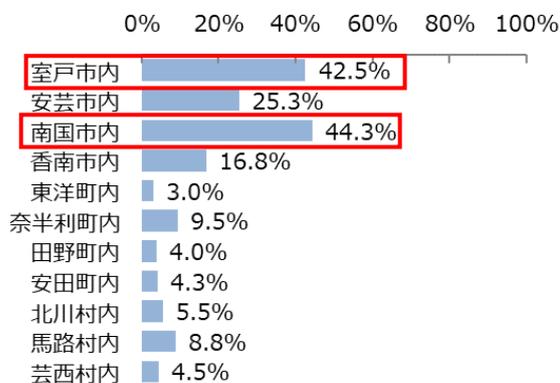


図 2-20 来訪目的

(3) 訪問先

市町村別では、室戸市内・南国市内への訪問者が多く、施設別では、室戸岬が多い。

【市町村別 (N=400)】



【施設別 (N=400、自由記述)】

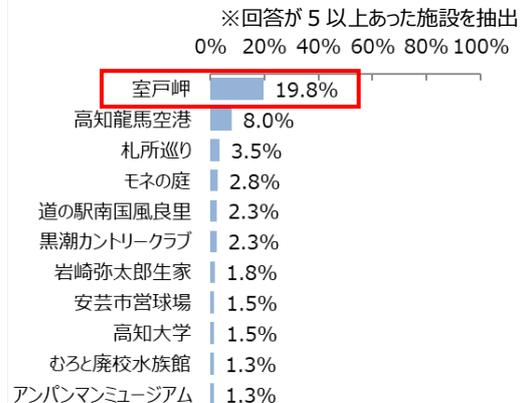


図 2-21 来訪者の訪問先 (複数回答)

(4) 地域内での移動手段

地域内での移動手段としては、レンタカーの利用者が約3割である一方、路線バス、鉄道（ごめん・なはり線）の利用者もそれぞれ約2割存在する。

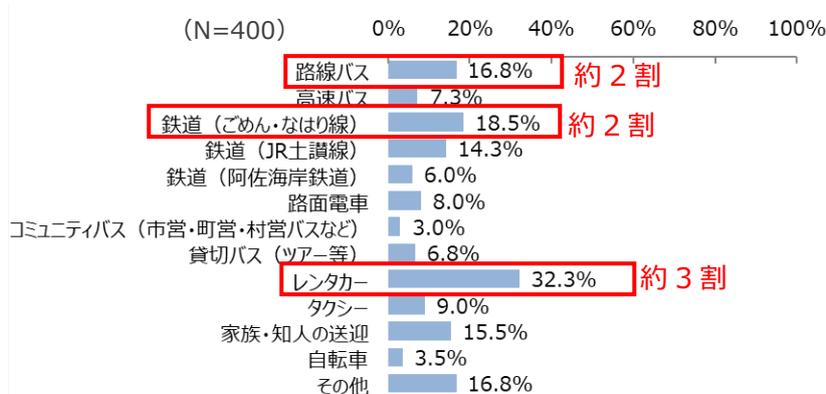


図 2-22 地域内での移動手段（複数回答）

2.3.2 公共交通に対する不満

地域内で公共交通を利用した来訪者の約5割が、公共交通の運行本数が少ないことに対し不満を持っている。一方、約3割は公共交通に対し不満を感じていない。

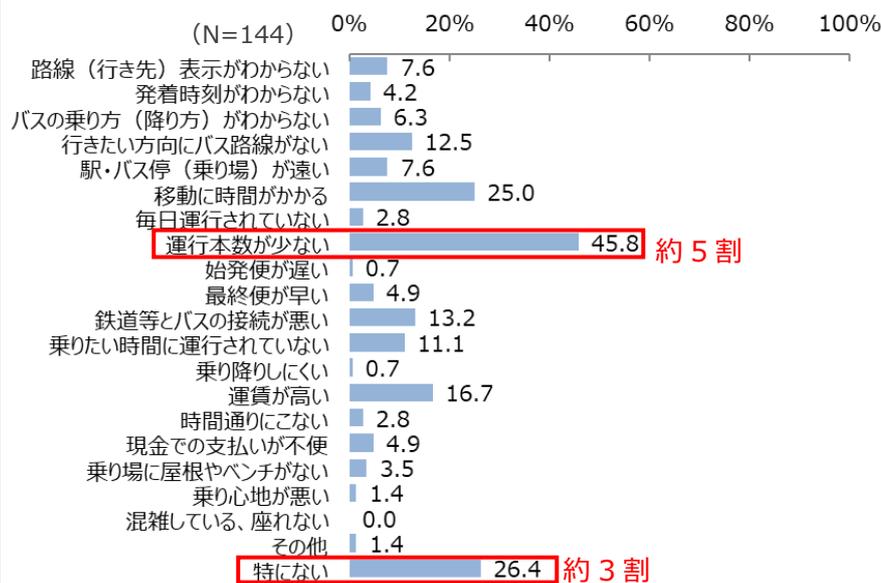


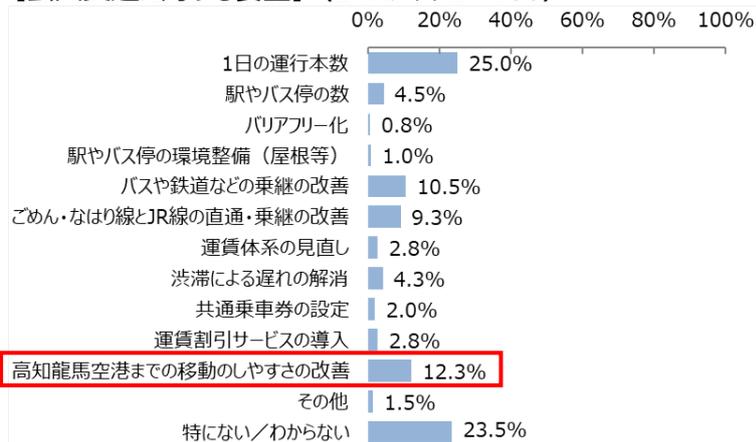
図 2-23 公共交通に対する不満（最大3つ）

2.3.3 高知龍馬空港へのアクセス

公共交通に対する要望として2番目に多かった内容が、高知龍馬空港へのアクセス向上である。また、高知龍馬空港と後免駅やのいち駅を結ぶ定期運行のバスができた場合、約5割が利用したいと回答している。

また、現在高知龍馬空港とのいち駅の間で運行している空港乗合タクシーについては、約8割が存在を知らない。

【公共交通に対する要望】(1つのみ、N=400)



【高知龍馬空港と後免駅やのいち駅を結ぶ定期運行バスがあれば、利用したいですか】(N=400)

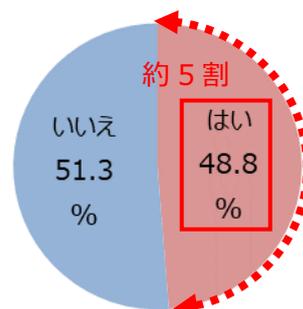


図 2-24 高知龍馬空港へのアクセス向上の要望



図 2-25 空港乗合タクシーの知名度

2.4 沿線住民アンケート

あき総合病院前にごめん・なはり線の新駅を設置することを想定し、ごめん・なはり線安芸駅および球場前駅周辺の住民に対して、安芸駅および球場前駅から新駅利用にかわる転換者数、新駅設置による新たな鉄道利用者数を推定するためのアンケート調査を実施した。

2.4.1 現状の鉄道利用状況

現在、安芸駅および球場前駅周辺の住民のうち、約5割は鉄道を利用していない。

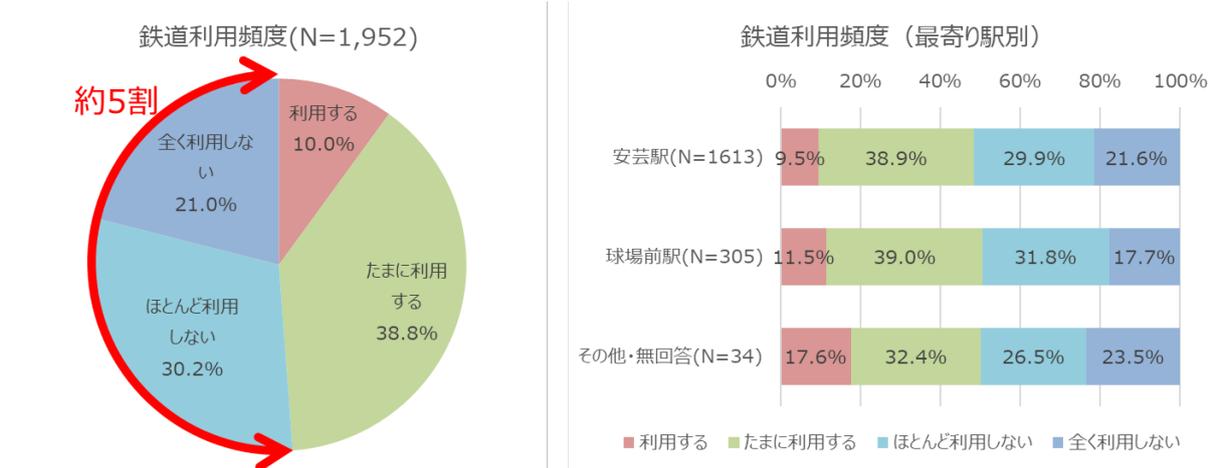


図 2-26 現状の利用状況 (左: 全体、右: 最寄り駅別)

2.4.2 新駅設置時の利用意向

新駅が設置された際、周辺住民の約4割が新駅を利用するとしている。

現状の鉄道利用状況別にみると、現在すでに利用している人の約5割が新駅利用に転換する意向を示している。また、現在鉄道を利用していない人についても、約1割が新規に利用する意向を示している。

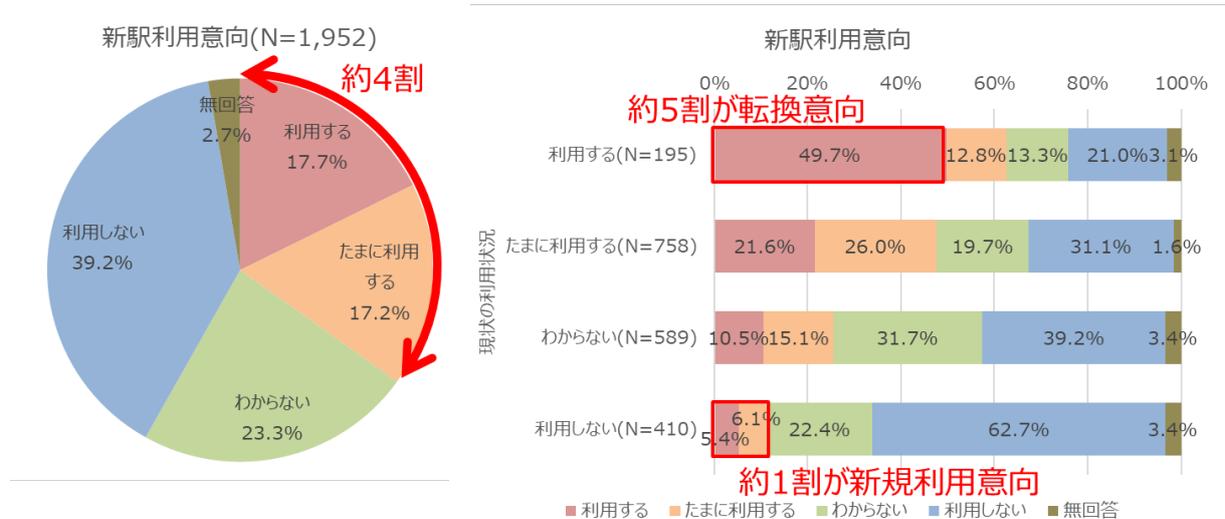


図 2-27 新駅の利用意向 (左: 全体、右: 現状の鉄道利用状況別)

2.5 自治体アンケート

高知県東部広域地域内の各市町村の公共交通行政担当者に対し、公共交通関連の現状・施策に関するアンケート調査を実施した。

地域内の全11自治体で公共交通専任の担当者がおらず、自治体の交通施策に対する課題としても、専門部署がないことや人材不足を挙げる自治体が最も多い。

また、自治体内での交通資源に対する課題としては、利用者の減少・伸び悩みや、事業者の人員不足を挙げる自治体が多い。

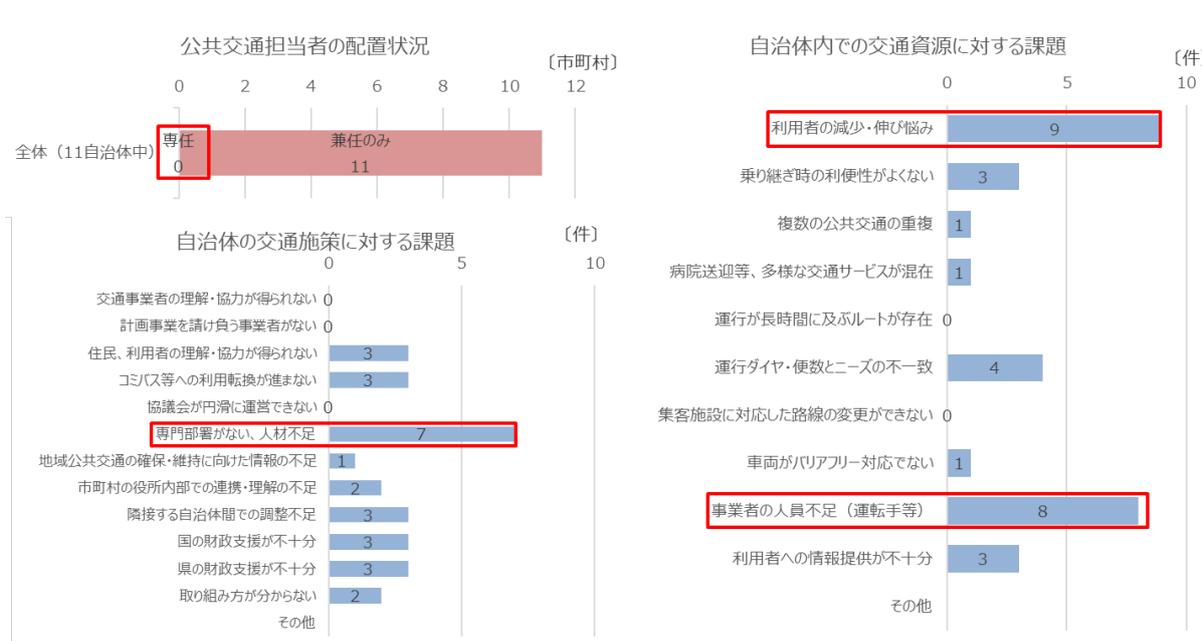


図 2-28 自治体アンケート結果

2.6 乗降調査（路線バス・鉄道 OD 調査）

高知東部交通全路線、および土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の全便に対し、調査員の乗り込みによる乗降調査を実施した。

表 2-3 乗降調査の実施概要

調査日	高知東部交通：平成 30 年 7 月 12 日～7 月 14 日、9 月 2 日～9 月 3 日 土佐くろしお鉄道：平成 30 年 9 月 13 日、9 月 16 日
調査方法	利用者アンケート調査： 平日 1 日、休日 1 日、対象路線の全便に調査員が乗り込み、利用者全員に調査票を配布・回収

2.6.1 路線別利用者数

ごめん・なはり線では、平日・休日とも、1 便あたり 30 人程度が乗車している。

高知東部交通高知線、室戸・甲浦線では、平日に比べて休日の利用者数がいずれも 2/3 以下となっている。

高知東部交通馬路・魚梁瀬線では、1 便あたりの利用者数が 5 人以下となっている。

表 2-4 路線別利用者数

事業者名	路線名	平日・休日	便数	利用者数/日	
				合計	便あたり
土佐くろしお鉄道	ごめん・なはり線	平日	63	2,071	32.9
		休日	60	1,800	30.0
高知東部交通	高知～安芸線	平日	22	344	15.6
		休日	22	209	9.5
	安芸～室戸～甲浦線	平日	38	470	12.4
		休日	30	237	7.9
	安芸～馬路～魚梁瀬線	平日	8	27	3.4
		休日	6	19	3.2

※路線名の内訳は表 1-2 に記載

2.6.2 鉄道・バス平行区間での選択理由

鉄道（ごめん・なはり線）とバス（高知東部交通高知線、室戸・甲浦線）が平行している区間について、鉄道またはバスを利用した理由を質問した。

バス利用者のうち約8割が、「家や目的地からバス停が近い」ことを理由にバスを選択している。一方、鉄道利用者は、「定時性に優れている」「運賃が安い」「ダイヤがよい」「乗り心地がよい」といった、利便性や快適性に関する内容を理由に鉄道を選択している人の割合が、バス利用者に比べて高い。

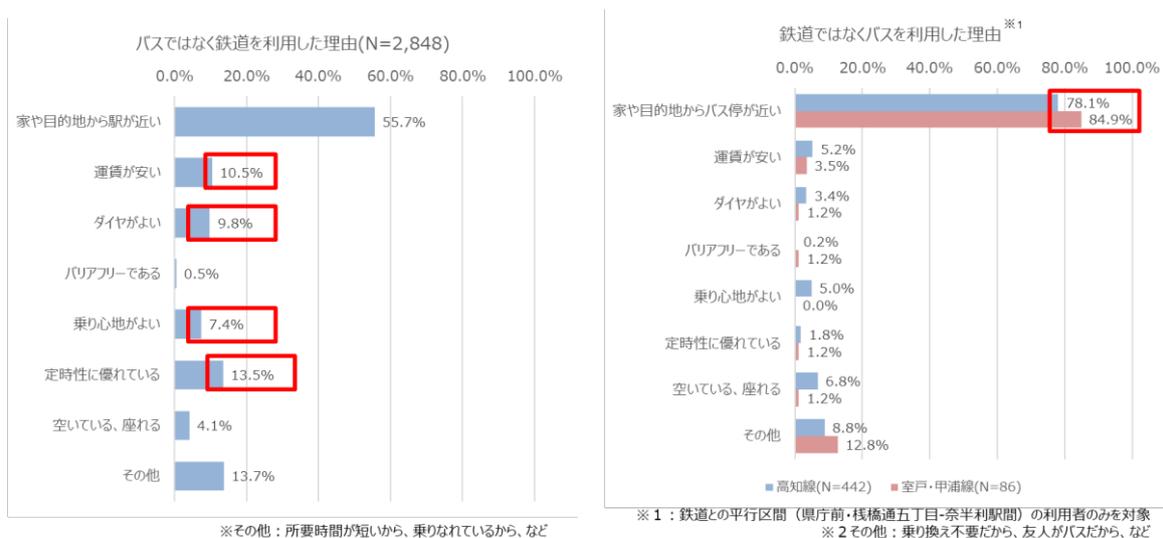


図 2-29 鉄道・バス平行区間での手段選択理由（左：鉄道、右：バス）

2.7 各種調査結果から見える特徴

これまで整理してきた各種調査結果から見える特徴を以下に示す。

【高齢者アンケート】

- ・80歳以上になると外出頻度が週に1回未満の人が2割以上となる。
- ・外出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。
- ・市部の居住者は市内での移動が多いが、近隣の市町への移動のほうが多い町村もある。
- ・公共交通の「運行本数」「乗り継ぎ」「待合設備」に対する不満が高く、改善点として「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」を求める人が多い。

【高校生アンケート】

- ・地域内に居住する高校生の約4割が地域外に通学している。
- ・市町村内への通学者は徒歩・自転車のみで、市町村外への通学者は鉄道・自転車・家族の送迎で通学している人が多い。
- ・通学に公共交通を利用していない人の約2割は、公共交通に対する不満を理由としている。
- ・「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】

- ・公共交通で県内に訪れた人でも、約3割が地域内移動にレンタカーを用いている。
- ・地域内で公共交通を利用した人のうち、約5割が運行本数に不満を感じているが、約3割は特に不満を感じていない。
- ・約5割が高知龍馬空港と地域内を結ぶ定期運行バスがあれば利用したいと考えているが、現行の空港乗合タクシーは約8割が存在を知らない。

【沿線住民アンケート】

- ・あき総合病院前に新駅が設置された際、周辺住民の約4割が新駅を利用するとしている。

【自治体アンケート】

- ・地域内の全11自治体で公共交通専任の担当者がおらず、自治体の交通施策に対する課題としても、専門部署がないことや人材不足を挙げる自治体が最も多い。
- ・交通資源に対する課題としては、「利用者の減少・伸び悩み」「事業者の人員不足」を挙げる自治体が多い。

【乗降調査（路線バス・鉄道OD調査）】

- ・ごめん・なはり線では、平日・休日とも、1便あたり30人程度が乗車している。
- ・高知線、室戸・甲浦線では、平日に比べて休日の利用者数がいずれも2/3以下となっている。
- ・馬路・魚梁瀬線では、1便あたりの利用者数が5人以下となっている。
- ・鉄道・バス並行区間において、バス選択者はほとんどが家や目的地からの距離を理由としているが、鉄道利用者は利便性や快適性を理由とする人もみられる。

3. 上位関連計画の整理

本計画の策定にあたり、高知県の各種上位関連計画や各市町村の計画から、本計画に関する記述を抜粋し、まちづくりの方向性や公共交通の機能・役割等を整理する。

整理した計画は、以下のとおりである。

表 3-1 上位関連計画 (1/2)

区分	計画名	策定主体	
高知県全体に関する計画	高知県まち・ひと・しごと創生総合戦略	高知県	
	第3期高知県産業振興計画	高知県	
	高知県過疎地域自立促進計画	高知県	
	高知県地球温暖化対策実行計画（区域施策編）	高知県	
	れんけいこうち広域都市圏ビジョン	高知市	
地域内の複数市町村に関する計画	高知広域都市計画区域マスタープラン	高知県	
	東部圏域都市計画区域マスタープラン	高知県	
	中央圏域都市計画区域マスタープラン	高知県	
	高知都市圏の交通計画マスタープラン	高知県	
	安芸広域ふるさと市町村圏計画	安芸広域市町村圏事務組合	
各市町村の計画	室戸市	室戸市総合振興計画 後期計画	室戸市
		室戸市過疎地域自立促進計画	室戸市
		室戸市まち・ひと・しごと創生総合戦略	室戸市
	安芸市	安芸市総合計画（前期基本計画）	安芸市
		安芸市過疎地域自立促進計画	安芸市
		安芸市まち・ひと・しごと創生総合戦略	安芸市
	南国市	第4次南国市総合計画	南国市
		南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略	南国市
		南国市立地適正化計画	南国市
		南国市地域公共交通網形成計画	南国市
	香南市	第2次香南市振興計画（基本構想、前期基本計画）	香南市
		香南市まち・ひと・しごと創生総合戦略	香南市
	東洋町	東洋町総合計画	東洋町
		東洋町まち・ひと・しごと総合戦略	東洋町
	田野町	田野町総合計画	田野町
		田野町過疎地域自立促進計画	田野町
田野町まち・ひと・しごと創生総合戦略		田野町	
田野町地域公共交通網形成計画		田野町	

表 3-2 上位関連計画 (2/2)

区分		計画名	策定主体
各市町 村 の 計 画	安田町	安田町総合振興計画 後期基本計画	安田町
		安田町まち・ひと しごと創生総合戦略	安田町
		安田町における地域公共交通のあり方調査	安田町
	北川村	北川村まち・ひと・しごと創生総合戦略	北川村
	馬路村	馬路村まち・ひと・しごと創生総合戦略	馬路村
	芸西村	第4次芸西村総合振興計画	芸西村
		芸西村まち・ひと・しごと創生総合戦略	芸西村

3.1 上位関連計画におけるまちづくりや公共交通に関する主な記載内容

上記関連計画における高知県全体、東部広域地域、各市町村のまちづくり、公共交通に関する主な記載内容を以下に整理する。

表 3-3 上位関連計画における主な記載内容 (1/7)

上位関連計画		まちづくりに関する主な記載内容	公共交通に関する主な記載内容
高知県	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> 「地産外商により安定した雇用を創出する」、「新しい人の流れをつくる」、「コンパクトな中心部と小さな拠点との連携により人々の暮らしを守る」「若い世代の『結婚』『妊娠・出産』『子育て』の希望をかなえる」、「女性の活躍の場を拡大する」を基本目標としており、観光面における交通の利便性向上や国際観光等の受入態勢の充実、小さな拠点（集落活動センターやあったかふれあいセンター）の整備と移動手段の確保対策、都市のコンパクト化と公共交通ネットワーク形成などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 県内の公共交通機関に対する共通のサービス基盤の整備・強化（バスロケーションシステムの導入促進、交通系 IC カード利用エリア拡大促進等）に取り組むとしている。
	第3期高知県産業振興計画	<ul style="list-style-type: none"> 観光分野の成長戦略として、核となる観光地づくりの推進（室戸世界ジオパークセンター）、観光サポートアプリの活用（利用者の移動利便性の向上）、受入環境整備（バリアフリー観光の推進等）、高松空港からのアクセスの向上、広域周遊観光の推進などを位置づけている。 地域アクションプランでは、道の駅「田野駅屋」の機能強化、安芸地域の観光振興、日本遺産を活用した中芸地域の活性化、「海の駅とろむ」を核とした交流人口の拡大、北川村観光3施設の誘客強化による交流人口の拡大、物部川地域（南国市、香南市、香美市）における広域観光の推進などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 観光分野の成長戦略として、おもてなしタクシーの拡大、高松空港からの高速バス等の運行などを位置づけている。
	過疎地域自立促進計画	<ul style="list-style-type: none"> 「経済の活性化」、「インフラの充実」、「教育の充実と子育て支援」、「地域の防犯・防災の基礎づくり」、「日本一の健康長寿県づくり」を基本政策としており、全国に通用する観光地づくり、集落における移動手段の確保、集落活動センターなどの小さな拠点とネットワーク化、交流人口の拡大などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 情報通信技術を利用した交通システムの整備に取り組むとしており、具体的な事業として、バス事業者に対する助成措置等を位置づけている。
	地球温暖化対策実行計画（区域施策編）	<ul style="list-style-type: none"> 「ここの自然や資源を活かし、豊かに暮らす低炭素社会」を目指すべき将来像としており、多極ネットワーク型のコンパクトなまちづくりを進めるとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関する広報・啓発活動、パークアンドライドの啓発、エコ通勤ウィーク、ICカード「ですか」の利用拡大、バスロケーションシステムの利用拡大などを位置づけている。

表 3-4 上位関連計画における主な記載内容 (2/7)

上位関連計画		まちづくりに関する主な記載内容	公共交通に関する主な記載内容
高知県	れんけいこうち 広域都市圏ビジ ョン	<ul style="list-style-type: none"> ・「経済成長のけん引」、「高次の都市機能の集積・強化」、「生活関連機能サービスの向上」を基本方針としており、戦略的な観光施策（広域観光、インバウンド観光）、高度な中心拠点の整備、道路等の交通インフラの整備・維持などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的公共交通網の構築、地域公共交通網の構築に取り組むとしている。
地域内 複数 市町村	高知広域都市計 画区域マスター プラン	<ul style="list-style-type: none"> ・「まちと緑が身近に出会う、次世代につなぐまちづくり」、「安全を確保し、生活が息づくまちづくり」、「共に助け合う、協働のまちづくり」を基本理念としており、将来都市像として、コンパクトな中心部と小さな拠点との連携を図り、多極ネットワーク型都市構造を目指すとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 土讃線及び土佐くろしお鉄道ごめんなはり線の役割強化、路線バスの乗換ポイントの結節機能向上、パークアンドライドやサイクルアンドライドの促進、公共交通のバリアフリー化などを推進するとしている。
	東部圏域都市計 画区域マスター プラン	<ul style="list-style-type: none"> ・「魅力あふれるまちづくり」、「持続可能で人にやさしいまちづくり」、「安全・安心・快適なまちづくり」を基本方針としており、まちづくりの方向性として、広域幹線道路網の整備、総合的かつ効果的な交通体系の構築、交流人口の増加と人口の定着、都市機能の適正な配置などを掲げている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・土佐くろしお鉄道の維持・充実、路線バスやコミュニティバスの維持・充実、阿佐海岸鉄道の DMV の検討、施設や車両のユニバーサルデザイン化などにより、公共交通の利便性向上や利用促進を図るとしている。
	中央圏域都市計 画区域マスター プラン	<ul style="list-style-type: none"> ・「ネットワークによる多極連携型まちづくり」、「安全・安心で住みやすいまちづくり」、「地域の資産を活かしたまちづくり」を基本方針としており、まちづくりの方向性として、都市機能の適正な配置、広域道路網の整備促進、交流人口の増加と移住・常住人口の定着などを掲げている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅とバスの交通結節機能の強化、鉄道・バス輸送の利便性向上、公共交通のバリアフリー化を推進するとしている。
	高知都市圏の交 通計画マスター プラン		<ul style="list-style-type: none"> ・円滑で信頼性の高い道路ネットワークの形成、環境負荷の低減に向けたマイカー等の利用の適正化、公共交通体系の検討などを整備方針としている。
	安芸広域ふるさ と市町村圏計画	<ul style="list-style-type: none"> ・滞在型観光の推進と観光の経済効果の向上を図るとともに、地域全体のホスピタリティを高め、観光客はもとより住民にも魅力的な観光地づくりを進めるとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活交通として確保すべき範囲とその方策を検討し、行政・交通事業者・地域（住民）の役割や責任の分担を整理しながら、圏域全体として支え、育てる公共交通体系の構築に努めるとしている。

表 3-5 上位関連計画における主な記載内容 (3/7)

上位関連計画		まちづくりに関する主な記載内容	公共交通に関する主な記載内容
室戸市	総合振興計画	<ul style="list-style-type: none"> 観光の振興と交流人口の拡大（観光客の受入態勢の強化、AMA 地域連携協定などによる広域観光の推進、観光施設への公共交通のアクセスの改善）、医療の充実（通院バスなど通院交通の充実）、道路の整備促進などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの利用促進（経済的支援等）、コミュニティバスやデマンド交通の調査研究など地域に最も適した交通システムの導入に取り組むとしている。
	過疎地域自立促進計画	<ul style="list-style-type: none"> 観光の振興（AMA 地域連携協定などによる広域観光、室戸ジオパークを拠点とした交流人口の拡大、観光施設の整備（案内版・説明板等の多言語化）、地域高規格道路へのアクセス道路の早期整備の促進、通院交通の確保、高齢者の移動手段の確保に取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 奈半利駅～室戸岬～甲浦駅間の連絡バスなどによる交通の便の確保に取り組むとしている。
	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> 「室戸世界ジオパークを活かし、国内から新しい人の流れをつくる」、「室戸の地域力を高め、人にやさしいまちづくりを推進する」などを基本目標としており、「海の駅とろむ」を核とした新たな交流の促進、室戸ジオパークを軸とした観光振興（Wi-Fi 環境整備、インバウンド対策強化等）、地域医療の充実などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の充実（空港からの連絡バス対策）、地域公共交通網計画の策定、室戸高校前バスロータリー・待合所の整備などに取り組むとしている。
安芸市	総合計画	<ul style="list-style-type: none"> 観光産業の振興（インバウンド対応、新しい道の駅（ハイウェイオアシス）の整備）、高知東部自動車道・阿南安芸自動車道の整備促進などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ごめん・なはり線の経営安定と利用促進の支援、公共バス路線の確保、元気バスの利用者の増加とコスト削減（運行経路の見直し等）などに取り組むとしている。
	過疎地域自立促進計画	<ul style="list-style-type: none"> 観光の振興（広域観光周遊ルートづくり、観光案内板や誘導標識の設置等）、高知東部自動車道・阿南安芸自動車道の早期完成の促進、人の輸送も併せて行うことのできる物流の仕組みづくり、山間地域等における通勤や通院、買い物等の移動手段の確保などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道・路線バスの維持・確保、地域の実態にあった運行方法の導入（福祉的な視点を付加したバスの運行、ハイブリッドなど新しい技術を取り入れた車両の導入等）に取り組むとしている。
	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> 「安芸市へ新しい人を呼び込む」、「時代に応じた地域社会をつくる」などを基本目標としており、高規格道路の整備に伴う道の駅「あき（仮称）」の整備検討、外国人観光客等に向けたインバウンド対策の強化などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域を対象として、元気バスの効率的な運行等に取り組むとしている。

表 3-6 上位関連計画における主な記載内容 (4/7)

上位関連計画		まちづくりに関する主な記載内容	公共交通に関する主な記載内容
南国市	総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用の基本方針として、コンパクトに都市機能が整備された中心市街地と、中心市街地を起点としてネットワーク化された道路・交通体系を有するまちづくりを目指すとしている。 ・高知龍馬空港や高速道路インターチェンジの立地特性を活かした広域交通網の充実、交通弱者対策（安全で人にやさしい道路整備、通院や買い物などの移動手段の確保）、都市計画道路高知南国線の整備、観光拠点の整備や外国人観光客の受け入れなどに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性向上と利用促進（鉄軌道から路線バスやタクシーなどへの多様な乗継ぎ等）、路線バス事業の改善、JR後免駅前広場の整備などに取り組んでいる。
	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・「新しい人の流れをつくる」、「時代に合った地域をつくり、市民の安心した暮らしをまもる」を基本目標としており、観光振興による交流人口の増加、近隣自治体との連携（物部川DMO協議会、広域観光等）などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地以外での周辺地域や中山間地域での市民の移動手段の確保に取り組んでいる。
	立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> ・「各種都市機能の集約した多極型拠点づくり」、「機能的なコンパクトなまちづくり」、「誰もが生活サービスを楽しむことができる公共交通ネットワークづくり」などを都市づくりの目標としており、中心拠点・地域生活拠点・集落拠点の設定や公共交通軸の設定を行っている。 ・都市計画道路南国駅前線及び高知南国線の整備などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR後免駅前広場の整備、路面電車の停留所前への観光案内版の設置などに取り組んでいる。
	地域公共交通網形成計画	<ul style="list-style-type: none"> ・「誰もが安心して心豊かに過ごすことのできるまちを支える持続可能な公共交通」を目指す将来像としている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「地域を支える利便性が高く持続可能な公共交通」「まちづくりと連携し、地域の魅力や活力を高め、ひとの交流を促す公共交通」「地域との連携による公共交通の利用促進」の3つを基本方針としている。 ・目標を達成するための事業として、収支率・乗車密度を踏まえた路線の見直し、交通モードの変更、中心拠点及び地域拠点と集落を結ぶ最適な交通手段の検討、中心拠点へのバスサービスの改善、交通結節点の機能強化及び整備、公共交通に関する情報発信、地域と協働で取り組む公共交通利用促進、公共交通の運行見直し手順の作成などを位置づけている。

表 3-7 上位関連計画における主な記載内容 (5/7)

上位関連計画		まちづくりに関する主な記載内容	公共交通に関する主な記載内容
香南市	振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用の方針として、需要交通に見合った構造とネットワークを有した交通網の整備を図るとしている。 ・新たな観光拠点の整備、物部川3市での観光振興、外国人観光客の受け入れ体制づくり、道路網の整備などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の充実に取り組むとしている。
	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・「新しい人の流れをつくる」、「時代に合った地域をつくり、地域の連携により安心な暮らしをまもる」などを基本目標としており、観光のまちの育成（観光案内板の設置、無料Wi-Fi環境の整備等）、観光拠点形成とネットワーク構築（観光拠点の強化、広域連携による観光振興等）に取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR、ごめん・なはり線と連携した観光ルート・コース等の開発に取り組むとしている。
東洋町	総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・阿南安芸自動車道の整備促進、海の駅の建設などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスへの補助金、福祉バスの運行に取り組むとしている。
	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・「豊かな観光資源を活かし新しい人の流れをつくる」、「安心・安全なまちづくり」などを基本目標としており、海の駅の拠点化、広域観光などに取り組むとしている。 	
奈半利町	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・「新しい人の流れをつくる」、「地域内連携により暮らしを守る」などを基本目標としており、広域観光の推進、地域福祉推進体制の強化（集落活動センターの支援、高齢者世帯の買物支援等）に取り組むとしている。 	
田野町	総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・定住・交流人口の増加と町全体の活力向上を重視した土地利用を推進するとしている。 ・町内観光・交流資源のネットワーク化、中芸地域一体となった観光振興施策の推進、阿南安芸自動車道の整備促進、バリアフリー化、ユニバーサルデザインのまちづくりなどに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ごめん・なはり線の利便性向上、路線バスの利用者増加対策に努めるとしている。
	過疎地域自立促進計画	<ul style="list-style-type: none"> ・町内観光・交流資源のネットワーク化、中芸地域一体となった観光振興施策の推進、阿南安芸自動車道の整備促進などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ごめん・なはり線の利便性向上、路線バスの利用者増加対策に努めるとしている。
	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・「新しい人の流れをつくる」、「時代にあった地域をつくる」などを基本目標としており、県東部9市町村連携による観光振興、道の駅田野駅屋の交流拠点機能強化、阿南安芸自動車道の整備促進やICの誘致などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用する通勤・通学者の利便性向上、公共交通による外出支援などに取り組むとしている。

表 3-8 上位関連計画における主な記載内容 (6/7)

上位関連計画		まちづくりに関する主な記載内容	公共交通に関する主な記載内容
田野町	地域公共交通網形成計画	<ul style="list-style-type: none"> 「町民の誰もが、生活や活動のために何らかの移動手段を複数有し、その時の状況や目的にあった移動手段を選択できる環境が整っている」を目指す将来像としている。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の役割を、「独自の移動手段を持たない人でも田野町中心部にて生活維持に必要な用事を済ませることができる移動手段」、「通院や買い物、楽しみのために利用できる移動手段」、「田野町中心部において乗り換えることで行動範囲を拡げられる移動手段」としている。 目標を達成するための事業として、コミュニティバスの本格運行、田野駅の待合所の整備、鉄道や路線バスの維持・確保につながる支援、利用しやすい運賃設定、自動車運転免許返納者への優遇制度、来訪者への情報発信、高齢者の外出支援事業、公共交通の乗り方教室などを位置づけている。
安田町	総合振興計画	<ul style="list-style-type: none"> 阿南安芸自動車道の早期完成、広域観光ルートづくり（魚梁瀬森林鉄道の活用等）、福祉輸送も含めた広域医療機関への移動手段の確保などに取り組むとしている。 輝るぽーと安田を産業拠点として位置付けている。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進への広域的な取り組みの充実、維持費負担の継続、交通弱者に対する移動手段の検討などに取り組むとしている。
	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> 「地方への人の流れをつくる」、「時代にあった地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する」などを基本目標としており、魚梁瀬森林鉄道遺産を活用した広域観光の推進、観光客等の利便性向上（公共 Wi-Fi 環境）、交通弱者に対する移動手段の確保、買い物弱者の支援などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉ハイヤー事業の充実、デマンドハイヤー（2路線）に取り組むとしている。
	地域公共交通のあり方調査		<ul style="list-style-type: none"> 課題に対する取り組み案として、移動ニーズの詳細調査、福祉ハイヤー事業の有効活用、公共交通の情報発信、バス停留所の安全対策や環境改善（路線図・時刻表・運賃表の掲示等）、地域公共交通網の策定などを位置づけている。

表 3-9 上位関連計画における主な記載内容 (7/7)

上位関連計画		まちづくりに関する主な記載内容	公共交通に関する主な記載内容
北川村	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> 「新しい人の流れをつくる」、「地域の支え合いや自立により人々の暮らしを守る」などを基本目標としており、観光主要3施設（北川村「モネの庭」マルモッタン、中岡慎太郎館、北川村温泉ゆずの宿）と地域が一体となった観光地づくりやインバウンドの推進（観光案内板やWi-Fi環境整備）、高齢者・障がい者の買い物支援や通院支援の体制検討などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス料金の定額化などによる維持、過疎地有償運送又は福祉バス（仮称）の運行体制構築などに取り組むとしている。
馬路村	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> 「新しい人の流れをつくる」、「魚梁瀬地区の維持・創生」などを基本目標としており、買い物弱者対策等商工業者が行う取組への支援、命の道である県道の早期改良実現、観光振興による誘客、移住に向けた住環境の整備などに取り組むとしている。 	
芸西村	総合振興計画	<ul style="list-style-type: none"> 宅地化が見込まれる地域への計画的な道路整備、高知東部自動車道の早期開通、広域連携による県東部地域への交流人口増などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 村内巡回バスの整備などに取り組むとしている。
	まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> 「新しい人の流れをつくる」、「村民にやさしい村」を目指して便利で安心して暮らせる環境を整える」などを基本目標としており、高知県東部の観光振興などに取り組むとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ぐるりんバスの運行、ごめん・なはり線との接続の考慮、山間地域における新交通体制への移行に取り組むとしている。

3.2 まちづくりの方向性及び公共交通の機能・役割

上位関連計画の主な記載内容から、まちづくりの方向性及び求められる公共交通の機能・役割を整理する。

また、上位関連計画で位置付けられている公共交通に関する施策の方向性を整理する。

■まちづくりの方向性

○ネットワークによる多極連携型のまちづくり

⇒都市機能の集約と適正配置

⇒拠点間を結ぶネットワークの形成

・広域道路網の整備

・総合的かつ効果的な交通体系の構築

⇒公共公益施設の複合化・集約化、再配置

⇒小さな拠点の整備とネットワーク化

○交流人口の増加と人口の定着

⇒観光の振興（広域観光の推進、観光拠点の強化、外国人を含む受入態勢の強化等）

※室戸ジオパーク、北川村「モネの庭」マルモッタン、魚梁瀬森林鉄道等の活用

⇒移住・定住の促進（通勤・通学の支援等）

⇒特に集落地における、通院、買い物等の日常生活における移動手段の確保

○地球温暖化対策としての公共交通の利用促進



■求められる公共交通の機能・役割

○拠点（都市機能が集約した拠点、小さな拠点）を効果的に結ぶ公共交通ネットワーク

○地域住民の通勤・通学手段

○交通弱者の通院、買い物といった日常生活の移動手段

○交流人口の増加（住民等の広域的な移動手段、観光客も利用しやすい移動手段）

■公共交通に関する施策の方向性

- ・既存の公共交通（鉄道、路線バス）の維持（経済的支援、利用促進）
- ・地域の実情に応じた公共交通ネットワークの形成（コミュニティバスやデマンド交通等）
- ・乗継ぎ利便性の向上（駅前広場や待合所の整備等）やパークアンドライド等の促進
- ・利便性の向上（停留所等の整備、情報通信技術の活用）
- ・バリアフリー環境の整備
- ・観光面での公共交通の活用、観光客の受入態勢の整備
- ・福祉、教育施策との連携

3.3 上位関連計画における拠点・軸の設定

上記関連計画において位置付けられている、拠点・軸は以下のとおりである。

■拠点・ゾーン

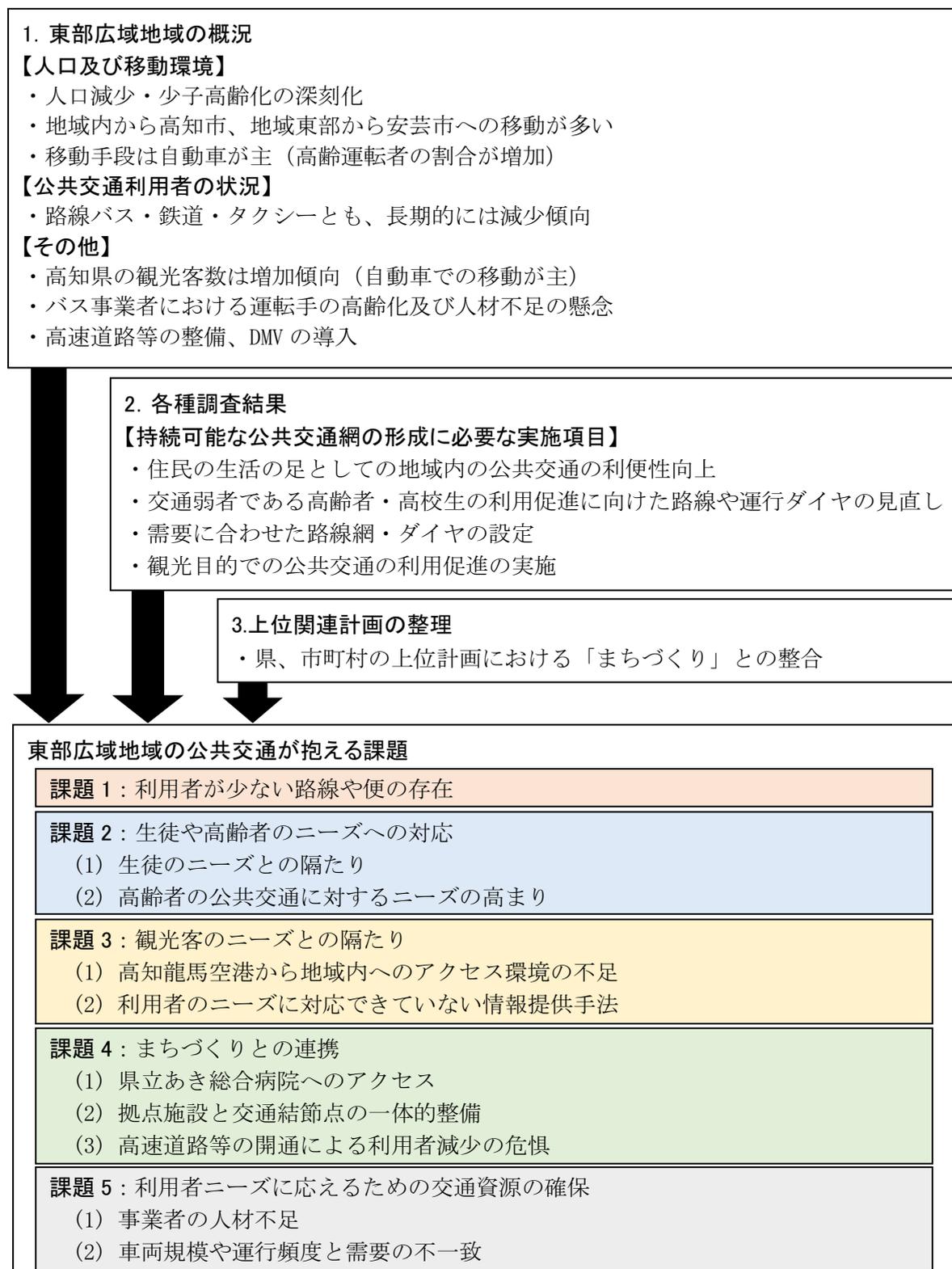
拠点	役割
地域拠点	安芸市中心部（市役所及び土佐くろしお鉄道安芸駅周辺の区域） 香南市中心部（市役所及び土佐くろしお鉄道のいち駅周辺の区域） 室戸市中心部（市役所周辺の区域） 東洋町中心部（甲浦地区の市街地） 南国市中心部の地域
生活拠点	室戸市佐喜浜地区 奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村の中心部
産業拠点	植野工業団地（安芸市） 北大野工業団地（安田町） 香南工業団地（香南市）
交流拠点 <公園>	地区公園以上の都市公園 室戸市：室戸中央公園（総合公園）、室戸広域公園（広域公園） 安芸市：西八幡公園（総合公園）、安芸広域公園（広域公園） 香南市：野市総合公園（総合公園）
交流拠点 <歴史・文化>	重要伝統的建造物群保存地区 吉良川町（室戸市）、土居廓中（安芸市） 四国霊場八十八箇所 最御崎寺（室戸市）、津照寺（室戸市）、金剛頂寺（室戸市）、神峯寺（安田町）、大日寺（香南市）
交流拠点 <その他>	道の駅等 キラメッセ室戸、海の駅とろむ（室戸市）、大山（安芸市）、やす（香南市）、海の駅東洋町（東洋町）、田野駅屋（田野町）、輝るぼーと安田（安田町） エリア モネの庭『マルモッタン』（北川村） 内原野陶芸館、安芸観光情報センター（安芸市） 室戸世界ジオパークセンター、室戸ドルフィンセンター、むろと廃校水族館（室戸市） 白浜海水浴場、生見海岸（東洋町） 県立のいち動物公園、月見山こどもの森（香南市）
防災拠点	総合防災拠点 西八幡公園（安芸市）、室戸広域公園（室戸市）、 県立青少年センター（香南市） 災害拠点病院（高知県災害時医療救護計画） 県立あき総合病院（安芸市） 防災拠点港 1次防災拠点港：奈半利港、2次防災拠点港：室津港、甲浦港
小さな拠点	中山間地域に暮らす人々の生活やコミュニティを守る拠点 地域の支え合いや活性化の拠点 集落活動センター 小規模で多機能な高知型福祉の支援拠点 あったかふれあいセンター
自然交流ゾーン	圏域内の各都市における広域的なレジャーや余暇需要に対応し、定住や交流の促進に寄与する区域 自然公園区域（室戸阿南海岸国定公園、魚梁瀬県立自然公園、手結住吉県立自然公園、龍河洞県立自然公園）

■ 軸

軸	役割
広域連携軸	道路網 高知東部自動車道、阿南安芸自動車道、国道 55 号 公共交通網 土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線、とさでん交通バス
圏域連携軸	道路網（国道） 国道 55 号、国道 493 号 道路網（主要地方道） 県道安田東洋線、県道安芸物部線、県道魚梁瀬公園線、 県道高知空港線、県道前浜植野線、県道土井五台山線、 県道南国伊野線、県道春野赤岡線、県道南国インター線、 県道龍河洞公園線、県道香北赤岡線、県道夜須物部線
地域連携軸	道路網（一般県道など） 県道船津野根線、県道大久保伊尾木線、県道佐喜浜吉良川線、 県道土佐山田野市線など

4. 東部広域地域の公共交通が抱える課題

前章までに整理してきた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。



4.1 利用者が少ない路線や便の存在

地域内の路線バスは、路線によって1便あたりの乗客数に大きく差がある。特に、安芸～馬路～魚梁瀬線は、1便あたりの利用者数が平日は3.4人、休日は3.2人となっており、路線そのものの存続に影響を及ぼしかねない事態となっているほか、安芸～室戸～甲浦線についても、室戸世界ジオパークセンター～甲浦岸壁間では、便数、1日あたり利用者数ともに、安芸～室戸世界ジオパークセンター間より少なくなっている。また、乗客が0人であった便も複数存在しており、利用状況に応じた路線網やダイヤの見直しが必要である。

表 4-1 路線別利用者数（再掲：路線バス・鉄道 OD 調査）

事業者名	路線名	平日・休日	便数	利用者数/日	
				合計	便あたり
土佐くろしお鉄道	ごめん・なはり線	平日	63	2,071	32.9
		休日	60	1,800	30.0
高知東部交通	高知～安芸線	平日	22	344	15.6
		休日	22	209	9.5
	安芸～室戸～甲浦線	平日	38	470	12.4
		休日	30	237	7.9
	安芸～馬路～魚梁瀬線	平日	8	27	3.4
		休日	6	19	3.2

※路線名の内訳は表 1-2 に記載

4.2 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

交通弱者である高校生を対象としたアンケート調査では、「運行本数が少ない」「運賃が高い」「混雑している、座れない」という項目に不満が多くみられる。このうち、「運行本数が少ない」については、他のアンケート調査においても共通して不満がみられた項目であるが、「運賃が高い」「混雑している、座れない」に関しては、高校生アンケートで特筆すべき項目である。対象層に合わせた運行本数・ダイヤの設定や、交通弱者が抱える課題に対応した施策やサービスの導入が求められる。

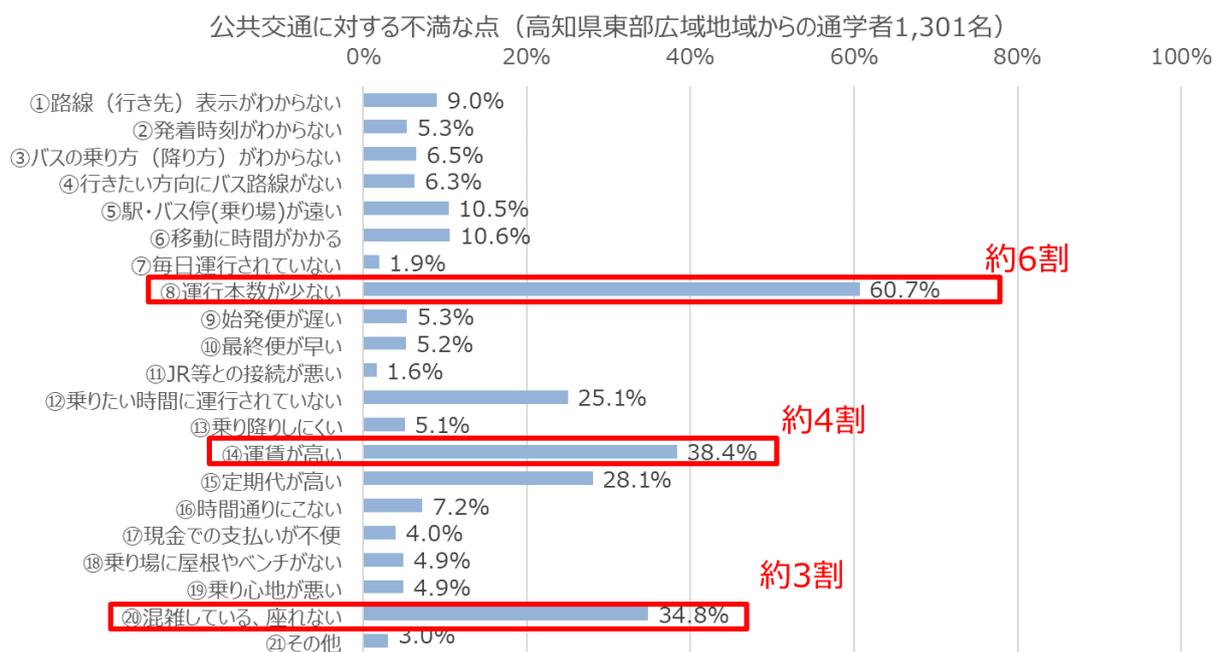


図 4-1 公共交通に対する不満（再掲：高校生アンケート）

(2) 高齢者の公共交通に対するニーズの高まり

高齢者アンケートからは、高齢になるにつれて日常的に運転する人の割合が減少するという傾向がみられたほか、多くの高齢者が将来的な移動手段に対して不安を抱いている。東部広域地域では高齢化が進行しており、今後こうした不安が今まで以上に顕在化することが想定される。交通弱者である高齢者の移動ニーズに対し、公共交通が支えていくことが求められる。

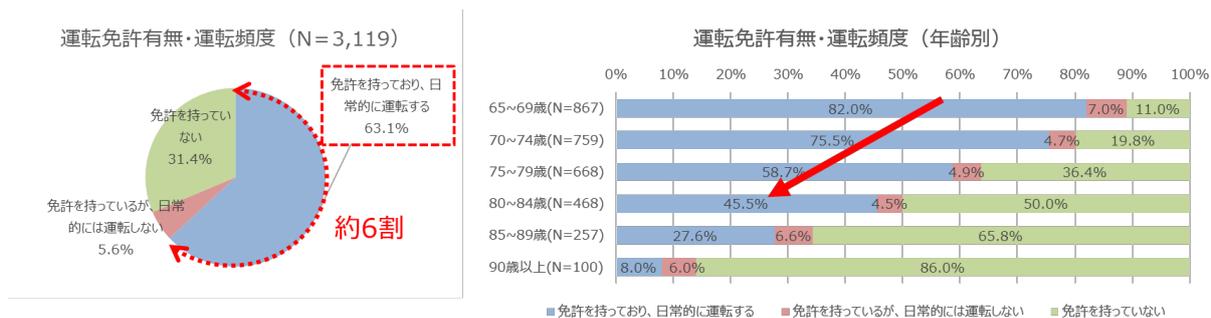


図 4-2 高齢者の運転頻度 (左：全体、右：年齢別) (再掲：高齢者アンケート)

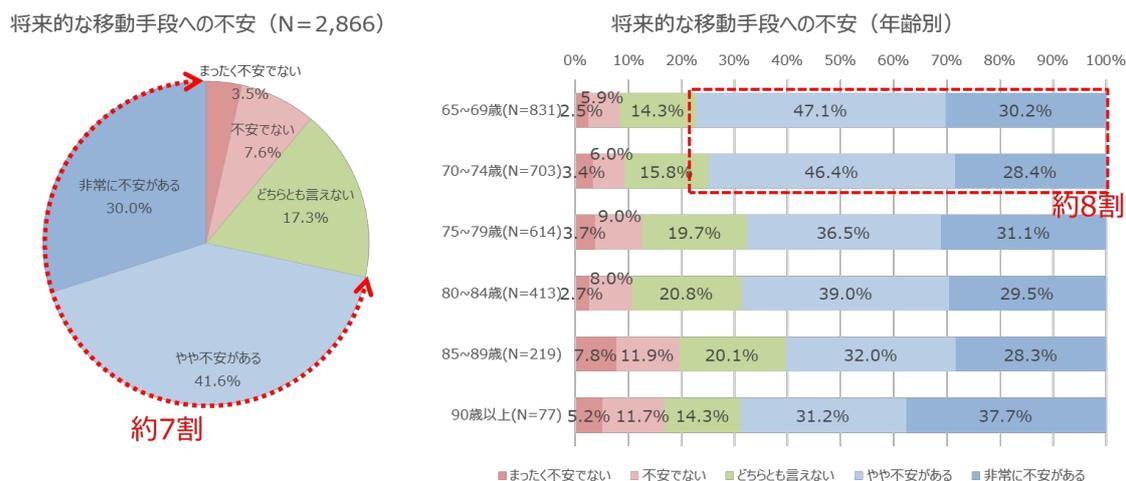


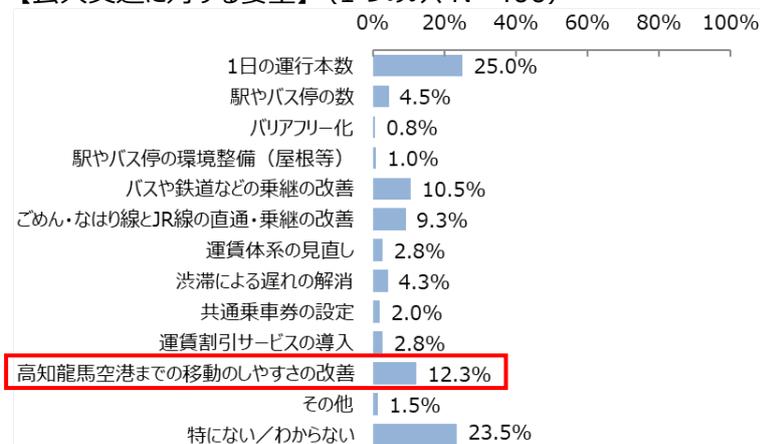
図 4-3 将来的な移動手段に対する不安 (左：全体、右：年齢別) (再掲：高齢者アンケート)

4.3 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

南国市にある高知龍馬空港は、来訪者にとって東部広域地域への玄関口となるべき存在であるが、空港から定期運行を実施している公共交通機関は、地域外の高知市街地方面へ向かう空港連絡バスに限られている。地域内へ向かう公共交通機関として、のいち駅へ向かう事前予約性の空港乗合タクシーが存在するが、認知度が低く、来訪者からのアクセス向上の要望も多く存在する。空港から地域内へのアクセス環境を改善し、来訪者が地域内を訪れたいような環境とすることが求められる。

【公共交通に対する要望】（1つのみ、N=400）



【高知龍馬空港と後免駅やのいち駅を結ぶ定期運行バスがあれば、利用したいですか】（N=400）

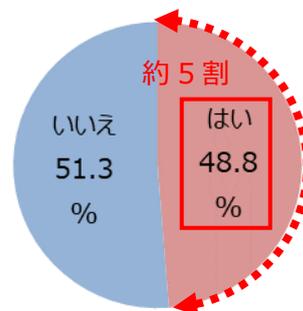


図 4-4 高知龍馬空港へのアクセス向上の要望（再掲：来訪者アンケート）



図 4-5 空港乗合タクシーの知名度（再掲：来訪者アンケート）

(2) 利用者のニーズに対応しきれていない情報提供手法

時刻表や路線図などの運行情報については、各事業者が個別に提供しているほか、一部の路線では乗換案内サイト等の外部機関への情報提供がなされている。一方で、地域内の公共交通を網羅した路線図は提供されていないほか、同一事業者が複数のホームページを運営している、地域の情報サイトについても複数の主体によるウェブサイトを乱立しているなどの現状があり、何を見れば必要な情報が得られるのかがわかりづらいという状況にある。利用者が求める情報を的確に提供することが必要である。

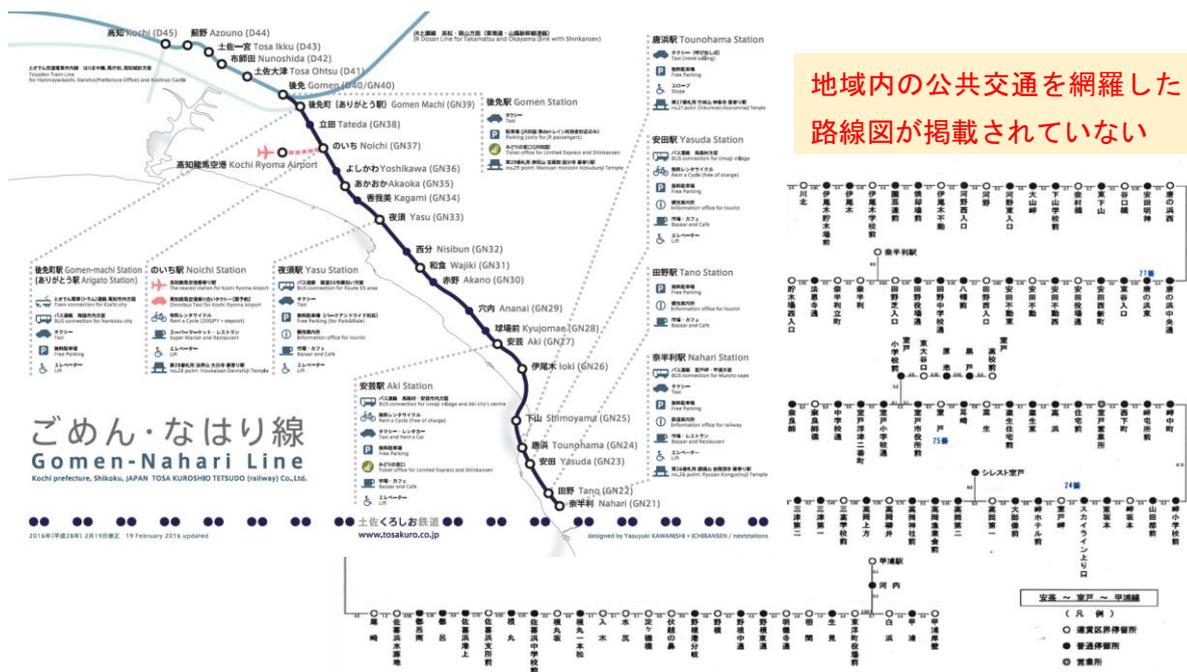


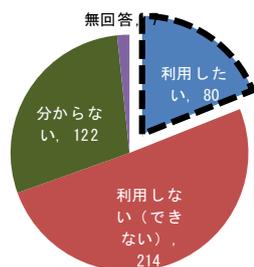
図 4-6 地域内の鉄道・路線バスの路線図

4.4 まちづくりとの連携不足

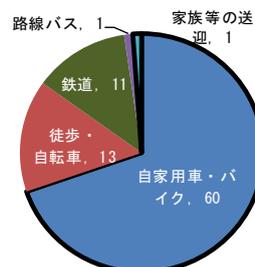
(1) 県立あき総合病院へのアクセス

平成 24 年の開院以来、県立あき総合病院は地域の医療拠点としての役割を担っている。しかしながら、ごめん・なはり線が隣接するにもかかわらず、安芸駅と球場前駅の間に病院が位置することから、公共交通での来院者・病院関係者は少ない。仮に県立あき総合病院前に新駅が整備された場合、現在自家用車やバイクを利用しているが鉄道を利用したいとする通院者・病院関係者がみられるなど、その立地を十分に活かせているとはいえない。

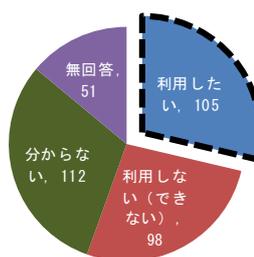
質問：新駅が整備された場合、利用したいか



「利用したい」と回答した方の現在の通勤手段



質問：新駅が整備された場合、利用したいか



「利用したい」と回答した方の現在の来院手段

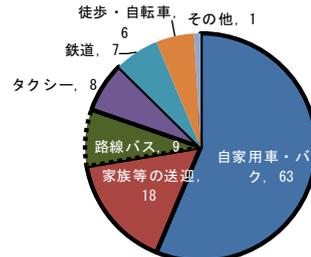


図 4-7 あき総合病院におけるニーズ調査（平成 29 年度実施）（上：病院関係者、下：来院者）

(2) 拠点施設と交通結節点の一体的整備

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方における「ネットワーク」の役割を担う公共交通を検討するにあたっては、「コンパクトシティ」、すなわち、まちづくりとの連携を考慮する必要がある。

例えば、交通結節点の整備については、各市町村の中心となっている駅や公共施設等の拠点施設に乗り入れを実施し、施設内に待合機能を持たせるなど、拠点施設と一体的な整備が必要である。また、広大な駐車スペースを有する施設をパークアンドライド用の駐車場とすることで、公共交通利用を行うことができる新たな拠点施設とすることも考えられる。



図 4-8 のいち駅前のロータリー

(3) 高速道路等の開通による利用者減少の危惧

東部広域地域においては、現在、高知東部自動車道、阿南安芸自動車道の整備が進められている。特に、高知東部自動車道の開通により高知自動車道と接続されることで、高知県内はもとより他県へのアクセスが向上する。また、阿南安芸自動車道が整備されることで、東部広域地域から高知市や高知龍馬空港への移動の定時性向上や、市町村間の所要時間短縮による生活圏の拡大なども期待される。

例えば、「高知～安芸」が高速道路で結ばれると、高知駅から安芸市役所までの所要時間が約69分から約40分に短縮されるなど、自家用車の利便性が向上し、通勤定期利用者の自家用車への転換が想定されることから、地域住民に対して日頃から公共交通の利用を習慣づけることが重要である。

高知東部自動車道沿線の交通渋滞緩和が期待されます。

- ・香南のいちIC～芸西IC間が開通し、並行する国道55号の交通が自動車専用道路に転換しました。
- ・現道の交通が減少したことなどからヤ・シバーク前交差点の渋滞長も大幅に減少しました。

▼交通量の変化(香南のいちIC～芸西IC間開通前後)



▼国道55号ヤ・シバーク前交差点 渋滞長の変化



▼開通前後のヤ・シバーク前交差点の渋滞状況比較



高知県東部とのアクセスが向上します。

- ・高知東部自動車道を利用することで、空港や県東部との移動時間の短縮・定時性の確保が期待されます。



安芸市役所から高知駅までラッシュ時で

約30分短縮

注) 現道の所要時間はH22センサスの混雑時平均旅行速度を用い算定
 高知東部自動車道の所要時間は、設計速度等で算定

図 4-9 高知東部自動車道の整備効果 (土佐国道事務所 HP)

4.5 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

事業者ヒアリングや自治体アンケートの結果からも読み取れるように、事業者の人材不足が深刻化している。土佐くろしお鉄道では駅員や車両の検査員が、高知東部交通では運転手が、特に不足している。持続的な運行のため、事業者の人材確保が必要である。

図 4-10 運転手募集広告（高知東部交通）

(2) 車両規模や運行頻度と需要の不一致

乗降調査や事業者ヒアリングの結果、需要量に対応しきれていない運行形態や車両で運行されている事例が見受けられる。特にごめん・なはり線ではピーク時に満員となっている便もあり、高校生アンケートの結果からも混雑に対する不満は多くみられる。需要に見合った運行水準とするための対策が求められる。

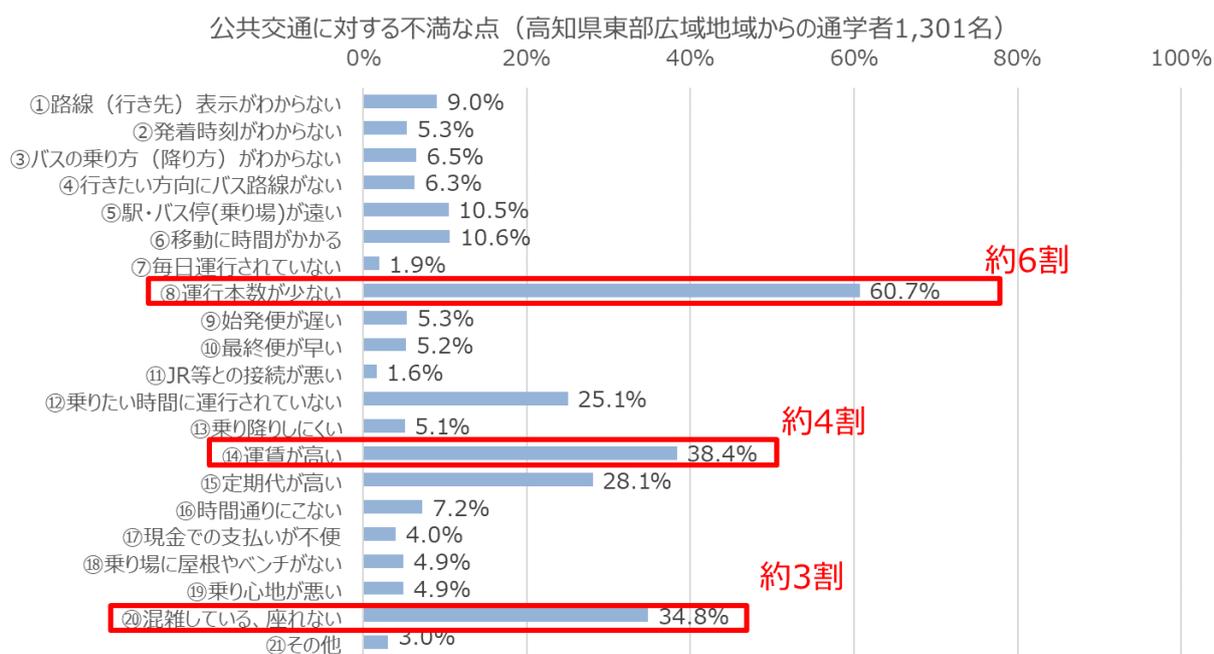


図 4-11 公共交通に対する不満（再掲：高校生アンケート）

表 4-2 ごめん・なはり線朝ピーク時最大乗車率

上り（後免方面）		
後免駅着時刻	最大乗客数	最大乗車率
6:41	63	46.7%
7:03	206	78.0%
7:36	247	93.6%
7:49	131	99.2%
8:22	68	51.5%
8:38	54	40.9%
9:03	22	21.4%
10:03	41	31.1%

保有車両数が少ないため、2両編成での運行ができない

出典：平成 29 年度事業者調査結果

5. 基本方針・計画目標と実施項目

5.1 基本方針

東部広域地域の課題を踏まえ、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、案内表示等）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。

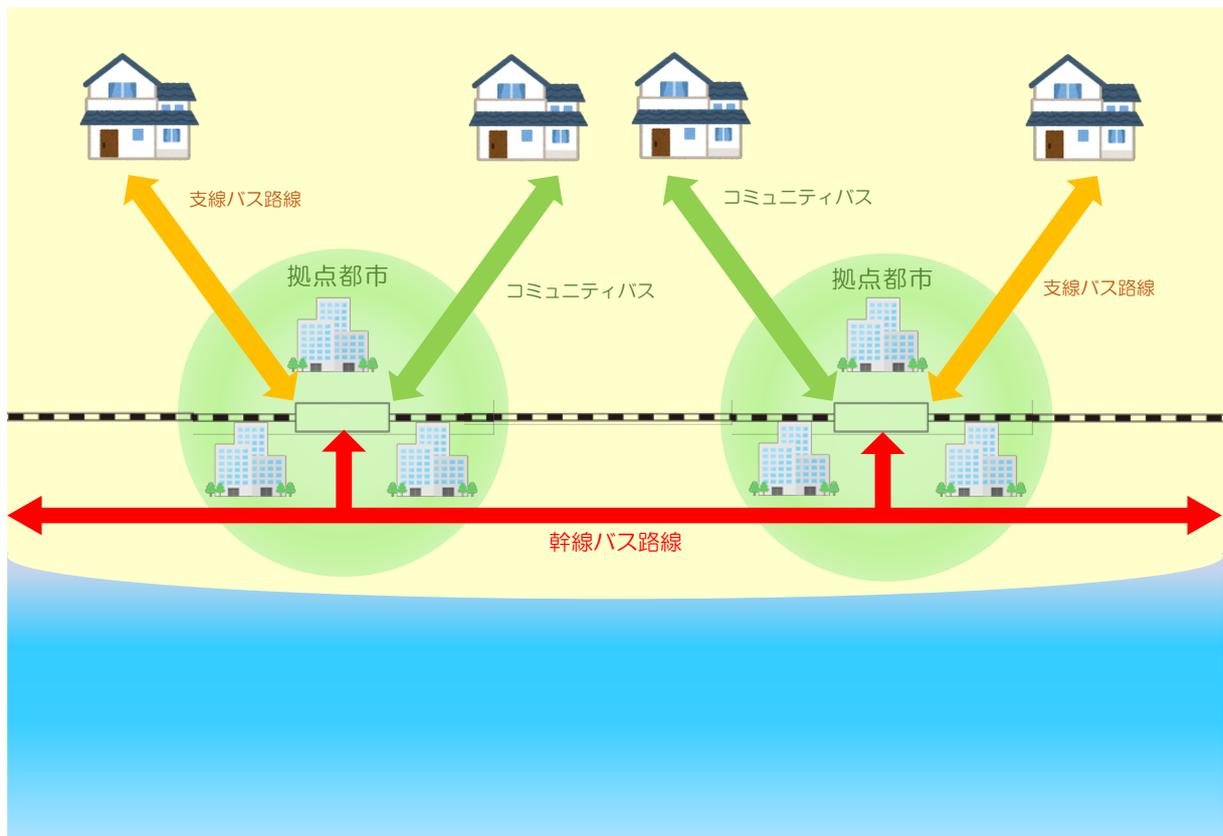
5.2 計画目標

基本方針に基づき、公共交通の課題を解決するため、5つの計画目標を定める。



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

自宅からの移動手段が重要となる市町村内での移動、地域拠点までの移動が求められる地域内での移動、広域移動手段が求められる地域外への移動というように、それぞれの移動ニーズに対して必要な手段は異なっている。これらの移動ニーズにあわせて、公共交通の役割を、広域移動を担う「幹線」と地域内での移動を担う「支線」に明確化し、「幹線」と「支線」の連携により、地域全体で公共交通ネットワークの再構築を行う。



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

公共交通ネットワークを再構築するにあたり、交通モード間や路線間を繋ぐ交通結節点の役割が重要となる。また、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」といったまちづくりの考え方からも、地域拠点と交通結節点の一体化が鍵となる。

こうした状況を踏まえ、交通結節点の環境改善、交通結節点において短時間で乗り継ぎができるダイヤの策定など、スムーズな乗換環境を整備することで、公共交通の利便性向上を図る。

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

東部広域地域には、室戸岬をはじめとする多くの観光資源が存在している。一方で、来訪者アンケートの結果から、高知県までの移動に公共交通を利用している人でも、約3割が地域内をレンタカーで移動しているなど、来訪者には公共交通を利用していない人も多い。また、近年日本全国でインバウンド需要が増加しており、新たな来訪者を獲得するチャンスともなっている。

こうした来訪者に対して地域の公共交通を利用してもらうために、公共交通に関する情報の周知や、観光資源へのアクセス向上施策を行い、地域のことをよく知らない来訪者にとってもわかりやすい公共交通利用環境を構築する。

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

人口減少・少子高齢化社会が到来し、公共交通に割くことのできる交通資源はすることが予想される。この結果、事業者にとって人材不足や設備の老朽化は将来にわたって課題となると考えられる。その一方、従来に比べて公共交通利用者一人一人のニーズが把握しやすくなり、きめ細やかなサービスが提供できるようになる機会ともなっている。

そこで、移動ニーズを考慮した運行形態や路線網、ダイヤを構築するなど、車両や人材、資金といった交通資源をニーズにあわせて見直すことにより、持続可能な公共交通運行が継続できる環境づくりを行う。

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

人口減少が進行し、公共交通利用者の減少が見込まれる中、持続可能な公共交通を維持するためには、新たな公共交通利用者の確保が不可欠である。そこで、地域内で公共交通を利用していない人々に対する需要喚起を行うとともに、地域外からの来訪者やインバウンドに向けて、観光施策と連携した公共交通利用促進策を実施する。

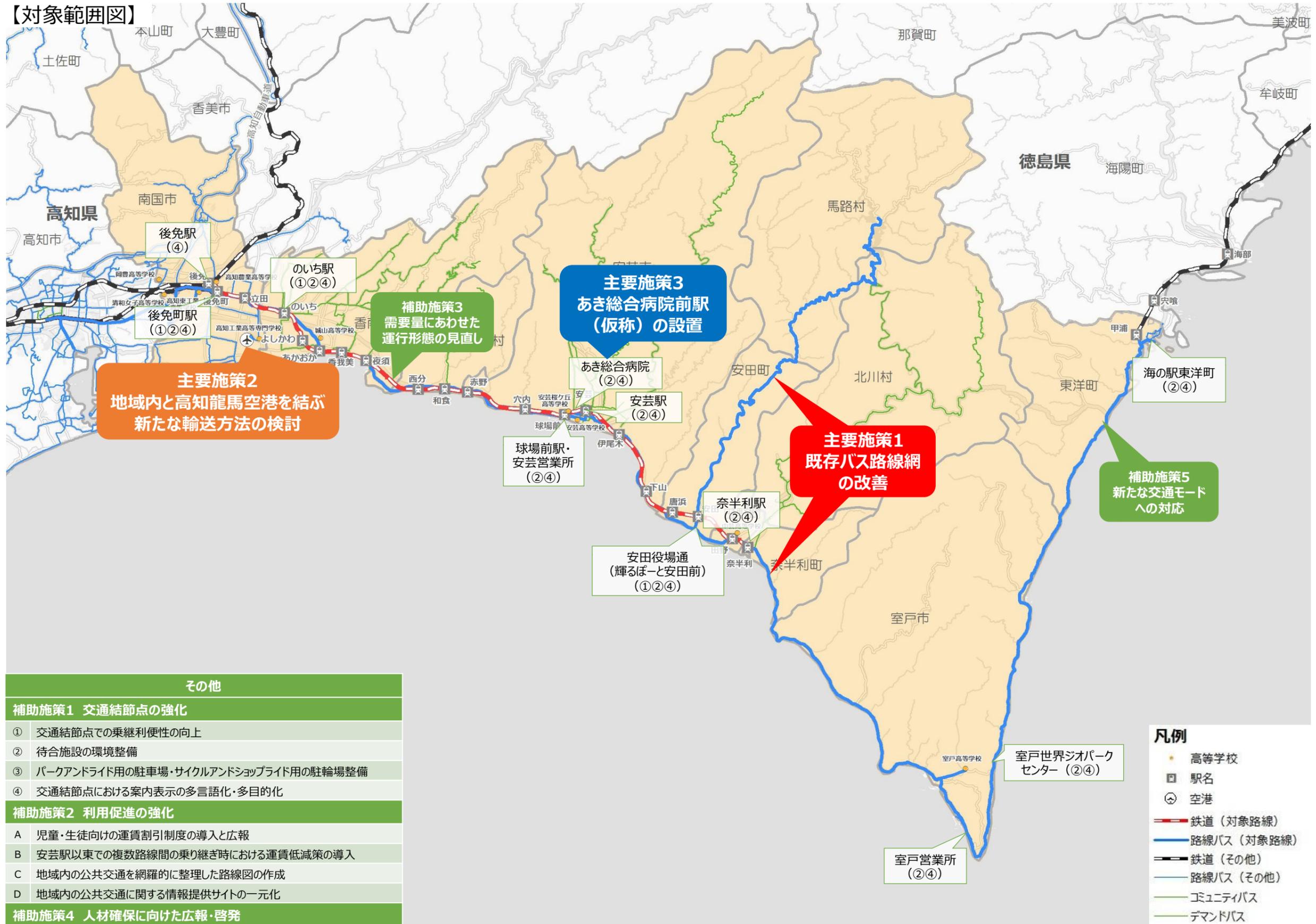
5.3 実施項目

5つの計画目標に基づき、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。各施策については、予定する期間において各実施主体が主体的に推進するものとする。

計画目標	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
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	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
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	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）、輝るぼーと安田（①②④）														
	交通結節点での乗継利便性の向上 ^①	●			●	●				●			●	●			短～中期
	待合施設的环境整備 ^②	●	●	●	●	●	●	●		●			●	●			短～中期
	パークアンドライド用の駐車場・サイクルアンドジョブライド用の駐輪場整備 ^③	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	●	●			短～中期
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	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
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	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	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】



主要施策2
地域内と高知龍馬空港を結ぶ
新たな輸送方法の検討

補助施策3
需要にあわせた
運行形態の見直し

主要施策3
あき総合病院前駅
(仮称) の設置

主要施策1
既存バス路線網
の改善

補助施策5
新たな交通モード
への対応

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	待合施設的环境整備
③	パークアンドライド用の駐車場・サイクルアンドジョブ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	

凡例

- 高等学校
- 駅名
- ✈ 空港
- 鉄道 (対象路線)
- 路線バス (対象路線)
- 鉄道 (その他)
- 路線バス (その他)
- コミュニティバス
- デマンドバス

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)	H32.3 (2020.3)	H33.3 (2021.3)	H34.3 (2022.3)	H35.3 (2023.3)	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			
待合施設的环境整備	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			

5.3.1 主要施策 1 既存バス路線網の改善

項目名	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)													実施時期	短期～中期
概要	<p>高知東部交通(株)の路線バス 3 路線 (高知～安芸線、安芸～室戸～甲浦線、安芸～馬路～魚梁瀬線)のうち、安芸営業所～安田役場通間では、安芸～室戸～甲浦線と安芸～馬路～奈半利線の 2 路線が重複している。また、甲浦岸壁発着のバスの多くが安芸営業所まで直通となっており、片道の運行時間が最長約 2 時間半となるなど、路線の長大化が課題となっている。一方で、ほとんど利用者がいない区間や、乗り越し客が少ない区間も存在する。</p> <p>そこで、路線網の改善により効率的な運行を図り、住民の移動ニーズを考慮した路線・ダイヤの実現を目指す。</p>														
実施主体(●) 関係機関(▲)	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
対象路線	【高知東部交通】 安芸～室戸～甲浦線、安芸～馬路～魚梁瀬線														
参考資料	<p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線 (鉄道) 幹線 (バス) 支線 (バス) 圏域拠点 地域拠点 生活拠点 <p>路線網の改善イメージ (案)</p>														
スケジュール	H31.3 (2019.3)	H32.3 (2020.3)	H33.3 (2021.3)	H34.3 (2022.3)	H35.3 (2023.3)	H36.3 (2024.3)									
・改善の検討		・改善策の実施													

5.3.2 主要施策2 地域内と高知龍馬空港を結ぶ新たな輸送方法の検討

項目名	地域内と高知龍馬空港を結ぶ 新たな輸送方法の検討												実施時期	中期～長期	
概要	各種調査の結果を踏まえ、のいち駅と高知龍馬空港を結ぶ空港乗合タクシーに代わり、地域内と高知龍馬空港を結ぶ新たな輸送方法を検討する。実施検討に際しては、平成31年度以降に需要調査に基づいた収益予測を、また予測結果を踏まえ、試験運行および本格運行を実施することを検討する。														
実施主体(●) 関係機関(▲)	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 タクシー事業者
参考資料	<p>【乗合タクシーの知名度(N=400)】</p> <p>【後免駅・のいち駅方面へのバスがあれば利用したいか(N=400)】</p> <p>【希望する行き先(N=194)】</p> <p>高知龍馬空港へのアクセス環境改善の要望 (再掲：来訪者アンケート結果)</p>														
スケジュール															

5.3.3 主要施策3 あき総合病院前駅（仮称）の設置

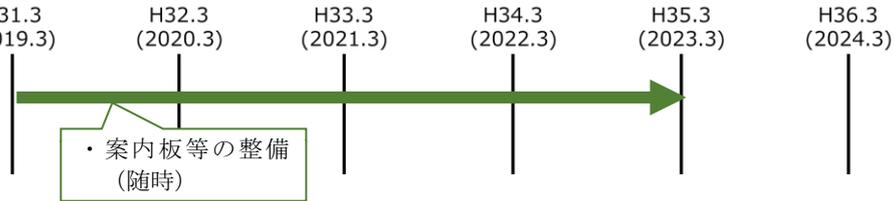
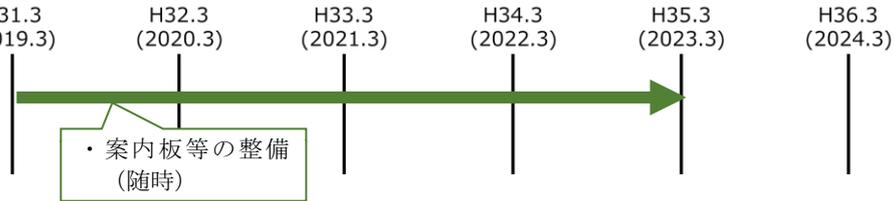
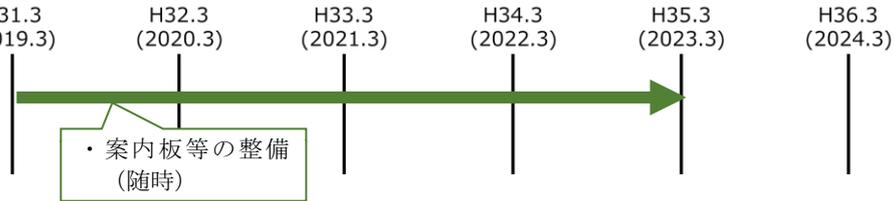
項目名	あき総合病院前駅（仮称）の設置														実施時期	短期～中期
概要	<p>平成24年4月の開院以降、県立あき総合病院は近隣住民をはじめとした多くの方に利用されているが、安芸駅と球場前駅という2つの最寄り駅の間地点に位置しており、その立地を活かせていない。また、アンケート調査から、あき総合病院前に新駅を設置した場合、新規に鉄道を利用したい地域住民が約11%いることが示されている。</p> <p>こうした現状に対し、あき総合病院前駅（仮称）を設置し、新たな鉄道利用者の獲得による収益の向上を目指す。「設置に際しては、駅利用者にとっての利便性向上を図るため、駐輪場等の整備を検討する。」</p>															
実施主体(●) 関係機関(▲)	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	
対象路線	【土佐くろしお鉄道】 ごめん・なはり線															
参考資料	<p>新駅設置に対する需要調査（左：全体、右：現状の鉄道利用状況別） （再掲：沿線住民アンケート）</p>															
スケジュール																

5.3.4 補助施策1 交通結節点の強化

項目名	交通結節点での乗継利便性の向上													実施時期	短期～中期
概要	<p>現在、高知～安芸線はのいち駅周辺を通過しているものの、駅には乗り入れていない。現在ものいち駅は空港乗合タクシーや香南市営バスの結節点となっており、将来の路線の見直しにおいても、その重要性は増すと考えられる。また、安田町の輝るぼーと安田は、現在の安芸～室戸～甲浦線と安芸～馬路～魚梁瀬線の合流点に位置しているものの、バス停は施設横に位置する国道沿いに存在しており、乗り継ぎ拠点として十分に活用できていない。</p> <p>そこで、交通結節点となるこれらの施設へのバスの乗り入れを実施し、乗継時の利便性向上を図る。あわせて、後免町駅やのいち駅など、乗継が発生する箇所においては、鉄道・路面電車・路線バスそれぞれのダイヤ改正にあわせて、相互の乗継についても考慮する。</p>														
実施主体(●) 関係機関(▲)	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
	●			●	●				●				●	●	
対象交通 結節点	南国市：後免町駅 香南市：のいち駅 安田町：輝るぼーと安田														
スケジュール	<p>Timeline (Fiscal Year / Month):</p> <ul style="list-style-type: none"> H31.3 (2019.3) H32.3 (2020.3) H33.3 (2021.3) H34.3 (2022.3) H35.3 (2023.3) H36.3 (2024.3) <p>Implementation Phases:</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗入に向けた準備 (Preparation for boarding): H31.3 to H33.3 乗入開始 (路線見直しにあわせて実施) (Boarding start (implemented in line with route adjustments)): H33.3 to H36.3 待合環境の整備 (Waiting environment improvement): H32.3 to H36.3 														

項目名	待合施設の環境整備														実施時期	短期～中期
概要	<p>交通結節点となっている拠点の中には、十分な待合スペースなどが整備されていない箇所もある。特に路線バスにおいては、高齢者アンケートの結果でもバス停の待合設備に対する不満が高くなっている。</p> <p>こうした現状に対し、公共交通の利用環境改善のため、各市町村や施設管理者と連携し、待合スペースの確保、待合施設への Wi-Fi 環境や充電環境の整備など、乗り場環境の改善を図る。</p>															
実施主体(●) 関係機関(▲)	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	
	●	●	●	●	●	●	●		●				●	●		
対象交通結節点	<p>室戸市：室戸営業所、室戸世界ジオパークセンター</p> <p>安芸市：安芸駅、あき総合病院、球場前駅</p> <p>南国市：後免町駅</p> <p>香南市：のいち駅</p> <p>東洋町：海の駅東洋町</p> <p>奈半利町：奈半利駅</p> <p>安田町：輝るぽーと安田</p>															
参考資料	<p>路線バスに対する満足度</p> <p>路線バスに対する満足度 (再掲：高齢者アンケート結果)</p>															
スケジュール	<p>H31.3 (2019.3) H32.3 (2020.3) H33.3 (2021.3) H34.3 (2022.3) H35.3 (2023.3) H36.3 (2024.3)</p> <p>・待合設備の整備 (随時)</p>															

項目名	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													実施時期	短期～中期
概要	<p>自家用車から公共交通への利用転換を促進するため、パークアンドライドやサイクルアンドショップライドの推進に向け、主要な拠点に駐車場や駐輪場の整備を行う。</p> <p>整備にあたって、道の駅や観光施設など、大規模な駐車場が存在する施設については、平日限定など施設利用者が少ない日時に限ったパークアンドライド用駐車場化を検討する。また、行政や事業者では駐車場用地が確保できない箇所においては、土佐くろしお鉄道が実施している、民間施設と提携した定期券所持者限定のパークアンドライド用駐車場の施策を拡充する。</p>														
実施主体(●) 関係機関(▲)	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
	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	●	●	
参考資料	<p>民間施設と提携したパークアンドライド(土佐くろしお鉄道)</p>														
スケジュール	H31.3 (2019.3)	H32.3 (2020.3)	H33.3 (2021.3)	H34.3 (2022.3)	H35.3 (2023.3)	H36.3 (2024.3)									

項目名	交通結節点における案内表示の 多言語化・多目的化							実施時期	短期～中期																	
概要	観光客等の来訪者が円滑に目的地に移動できるよう、交通結節点において案内表示を多言語で表記するとともに、周辺施設の位置情報等を掲載した路線図を作成するなど、多様なニーズに対応した情報提供を行う。																									
実施主体(●) 関係機関(▲)	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											
	●	●	●	●	●	●	●		●				●	●												
対象交通結節点	室戸市：室戸営業所、室戸世界ジオパークセンター 安芸市：安芸駅、球場前駅、あき総合病院 南国市：後免駅、後免町駅 香南市：のいち駅 東洋町：海の駅東洋町 奈半利町：奈半利駅 安田町：輝るぽーと安田																									
参考資料	 <ul style="list-style-type: none"> 案内表示の多言語化、ピクトグラムを設置 多言語に対応したデジタルサイネージの設置 <p>案内表示の多言語化の例（京成バス）</p>																									
スケジュール	<table border="0"> <tr> <td>H31.3 (2019.3)</td> <td>H32.3 (2020.3)</td> <td>H33.3 (2021.3)</td> <td>H34.3 (2022.3)</td> <td>H35.3 (2023.3)</td> <td>H36.3 (2024.3)</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center;">  </td> </tr> </table>														H31.3 (2019.3)	H32.3 (2020.3)	H33.3 (2021.3)	H34.3 (2022.3)	H35.3 (2023.3)	H36.3 (2024.3)						
H31.3 (2019.3)	H32.3 (2020.3)	H33.3 (2021.3)	H34.3 (2022.3)	H35.3 (2023.3)	H36.3 (2024.3)																					
																										

5.3.5 補助施策2 利用促進の強化

項目名	児童・生徒向けの運賃割引制度の導入と広報														実施時期	短期												
概要	<p>小学生を対象に長期休暇期間中県内のバスに乗り放題となる「バスキッズ定期券」など、割引運賃による普及啓発・利用促進のための施策は現在でも存在する。一方で、高校生アンケートでは公共交通に対する不満点として運賃の高さが多く挙がるなど、世代によっては依然運賃の高さが課題である。</p> <p>そこで、若い世代の利用促進を図るため、東部広域地域から高知市内へ向かう際に利用できる、児童・生徒向けバス・鉄道乗り放題切符（仮称）の導入を実施する。また、上述の児童・生徒向け割引サービスについて、学校へのチラシの配布を行うとともに、児童・生徒向けの公共交通への乗り方教室の開催についても検討する。</p>																											
実施主体(●) 関係機関(▲)	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													
対象路線	<p>【土佐くろしお鉄道】 ごめん・なはり線</p> <p>【高知東部交通】 高知～安芸線、安芸～室戸～甲浦線、安芸～馬路～魚梁瀬線</p>																											
参考資料	 <p style="text-align: center;">バスキッズ定期券</p>																											
スケジュール	<table border="0" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>H31.3 (2019.3)</td> <td>H32.3 (2020.3)</td> <td>H33.3 (2021.3)</td> <td>H34.3 (2022.3)</td> <td>H35.3 (2023.3)</td> <td>H36.3 (2024.3)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">→ 割引策の検討</td> <td>→ 割引策の導入</td> <td colspan="4">→ 広報の実施</td> </tr> </table>															H31.3 (2019.3)	H32.3 (2020.3)	H33.3 (2021.3)	H34.3 (2022.3)	H35.3 (2023.3)	H36.3 (2024.3)	→ 割引策の検討		→ 割引策の導入	→ 広報の実施			
H31.3 (2019.3)	H32.3 (2020.3)	H33.3 (2021.3)	H34.3 (2022.3)	H35.3 (2023.3)	H36.3 (2024.3)																							
→ 割引策の検討		→ 割引策の導入	→ 広報の実施																									

項目名	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													実施時期	中期								
概要	<p>現在、鉄道とバス、あるいはバスとバスを乗り継ぐ場合、一部の区間（安芸営業所～安芸駅）でICカードを利用したバスとバスを乗り継ぐ際の割引サービス（2乗車目が50円+10%割引）は存在するが、基本的には乗車の都度初乗り運賃が必要であり、割高感がある。</p> <p>以上を踏まえ、安芸駅以東での利用促進を図るため、鉄道やバスを乗継利用する際の、乗継運賃低減制度の導入を行う。</p>																						
実施主体(●) 関係機関(▲)	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								
	●												●	●									
対象路線	<p>【土佐くろしお鉄道】 ごめん・なはり線</p> <p>【高知東部交通】 安芸～室戸～甲浦線、安芸～馬路～魚梁瀬線</p>																						
参考資料	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>地下鉄→バス</th> <th>バス→地下鉄</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現金</td> <td> 地下鉄切符購入時に乗継券を購入 →改札機に通した乗継券を持ってバスに乗車し、整理券を受け取る →バス降車時に差額があれば支払い </td> <td> バス降車時に、バス料金+120円を支払 →バス乗務員から乗継券を受け取り、乗継券を使って地下鉄の改札を通過 →地下鉄1区間分を越える場合、降車駅にて精算 </td> </tr> <tr> <td>カード</td> <td colspan="2"> バス・地下鉄の乗降のタイミングでカードリーダーにタッチ →自動的に乗継割引が適用 </td> </tr> </tbody> </table> <p>地下鉄・バス乗り継ぎ時の運賃割引事例（札幌市HPの情報より作成）</p>															地下鉄→バス	バス→地下鉄	現金	地下鉄切符購入時に乗継券を購入 →改札機に通した乗継券を持ってバスに乗車し、整理券を受け取る →バス降車時に差額があれば支払い	バス降車時に、バス料金+120円を支払 →バス乗務員から乗継券を受け取り、乗継券を使って地下鉄の改札を通過 →地下鉄1区間分を越える場合、降車駅にて精算	カード	バス・地下鉄の乗降のタイミングでカードリーダーにタッチ →自動的に乗継割引が適用	
	地下鉄→バス	バス→地下鉄																					
現金	地下鉄切符購入時に乗継券を購入 →改札機に通した乗継券を持ってバスに乗車し、整理券を受け取る →バス降車時に差額があれば支払い	バス降車時に、バス料金+120円を支払 →バス乗務員から乗継券を受け取り、乗継券を使って地下鉄の改札を通過 →地下鉄1区間分を越える場合、降車駅にて精算																					
カード	バス・地下鉄の乗降のタイミングでカードリーダーにタッチ →自動的に乗継割引が適用																						
スケジュール	<p>Timeline: H31.3 (2019.3) to H36.3 (2024.3)</p> <ul style="list-style-type: none"> H31.3 (2019.3): 内容の検討 H32.3 (2020.3): 導入準備 H33.3 (2021.3): 試験導入 H34.3 (2022.3): 本格導入 																						

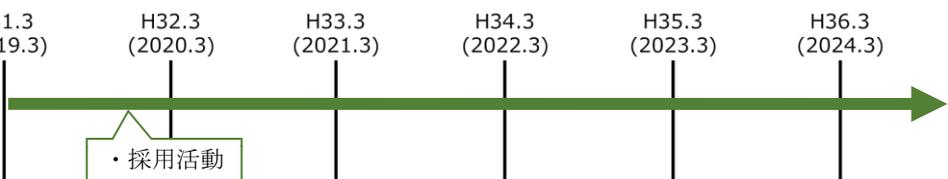
項目名	地域内の公共交通を網羅的に整理した路線図の作成												実施時期	短期	
概要	<p>現在、各公共交通機関の路線図は事業者や市町村ごとに個別に作成されているが、地域全体の公共交通を網羅的に整理した路線図は作成されておらず、乗り継ぎが必要な場合の経路の確認などは容易ではない。</p> <p>そこで、地域内の公共交通を網羅的に整理した路線図を作成し、ホームページへの掲載、主要な乗り継ぎ拠点への設置や地域住民への送付などによる利用者への周知を行う。</p>														
実施主体(●) 関係機関(▲)	高知県	室戸市	安芸市	南国市	香南市	東洋町	奈半利町	田野町	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
	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	●	●	
対象路線	<p>【土佐くろしお鉄道】 ごめん・なはり線</p> <p>【高知東部交通】 高知～安芸線、安芸～室戸～甲浦線、安芸～馬路～魚梁瀬線</p> <p>【コミュニティバス】 元気バス（安芸市） 香南市営バス（香南市） 東洋町地域路線バス（東洋町） たのくるバス（田野町） 村営バス（北川村） 芸西村代替バス（芸西村）</p>														
参考資料	 <p>複数の事業者を網羅したバスマップの例（阪神地域えきまっぷ）</p>														
スケジュール	H31.3 (2019.3)	H32.3 (2020.3)	H33.3 (2021.3)	H34.3 (2022.3)	H35.3 (2023.3)	H36.3 (2024.3)	 <p>・地図の作成・配布 (路線見直し後に作成)</p>								

項目名	地域内の公共交通に関する情報提供サイトの一元化														実施時期	短期											
概要	<p>地域内の公共交通に関する情報提供は、各事業者や市町村のホームページ上での掲載が中心となっている。徳島バス南部を除く路線バスやごめん・なはり線については、「アクセスこうち」で時刻表や乗換案内サービスが提供されているが、コミュニティバスについては対象外であり、各市町村等のホームページを確認する必要がある。</p> <p>こうした現状を踏まえ、地域内の鉄道、路線バス、コミュニティバスの時刻等に関する情報を一元的に提供するポータルサイトを設立し、サイト上での公共交通を利用したおすすめの観光ルート紹介など、施設と連携した利用促進策も実施する。</p>																										
実施主体(●) 関係機関(▲)	高知県	室戸市	安芸市	香南市	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												
対象路線	<p>【土佐くろしお鉄道】 ごめん・なはり線</p> <p>【高知東部交通】 高知～安芸線、安芸～室戸～甲浦線、安芸～馬路～魚梁瀬線</p> <p>【コミュニティバス】 元気バス（安芸市） 香南市営バス（香南市） 東洋町地域路線バス（東洋町） たのくるバス（田野町） 村営バス（北川村） 芸西村代替バス（芸西村）</p>																										
参考資料	  <p>一元的な情報提供サイトの例（左：アクセスこうち、右：おでかけ北設）</p>																										
スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th>H31.3 (2019.3)</th> <th>H32.3 (2020.3)</th> <th>H33.3 (2021.3)</th> <th>H34.3 (2022.3)</th> <th>H35.3 (2023.3)</th> <th>H36.3 (2024.3)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・開設準備</td> <td colspan="5">・サイト開設（随時更新）</td> </tr> </tbody> </table>															H31.3 (2019.3)	H32.3 (2020.3)	H33.3 (2021.3)	H34.3 (2022.3)	H35.3 (2023.3)	H36.3 (2024.3)	・開設準備	・サイト開設（随時更新）				
H31.3 (2019.3)	H32.3 (2020.3)	H33.3 (2021.3)	H34.3 (2022.3)	H35.3 (2023.3)	H36.3 (2024.3)																						
・開設準備	・サイト開設（随時更新）																										

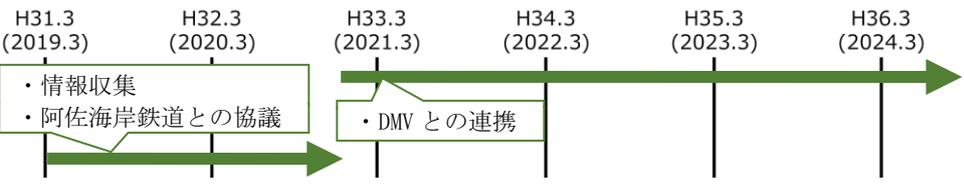
5.3.6 補助施策3 需要量にあわせた運行形態の見直し

項目名	需要量にあわせた運行形態の見直し													実施時期	短期～中期																																							
概要	<p>乗降調査や事業者ヒアリングの結果、需要量に対応しきれていない運行形態や車両で運行されている事例が見受けられる。特にごめん・なはり線ではピーク時に満員となっている便もあり、高校生アンケートの結果からも混雑に対する不満は多くみられる。</p> <p>こうした状況に対し、供給不足となっている通勤・通学時間帯のごめん・なはり線において、車両の増結や増便を行い、需要量に見合った運行の確保に向けた調整・実施を行う。</p>																																																					
実施主体(●) 関係機関(▲)	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	JR 四国																																						
対象路線	【土佐くろしお鉄道】 ごめん・なはり線																																																					
参考資料	<p>公共交通に対する不満な点（高知県東部広域地域からの通学者1,301名）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>不満点</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>① 路線（行き先）表示がわからない</td><td>9.0%</td></tr> <tr><td>② 発着時刻がわからない</td><td>5.3%</td></tr> <tr><td>③ バスの乗り方（降り方）がわからない</td><td>6.5%</td></tr> <tr><td>④ 行きたい方向にバス路線がない</td><td>6.3%</td></tr> <tr><td>⑤ 駅・バス停（乗り場）が遠い</td><td>10.5%</td></tr> <tr><td>⑥ 移動に時間がかかる</td><td>10.6%</td></tr> <tr><td>⑦ 毎日運行されていない</td><td>1.9%</td></tr> <tr><td>⑧ 運行本数が少ない</td><td>60.7%</td></tr> <tr><td>⑨ 始発便が遅い</td><td>5.3%</td></tr> <tr><td>⑩ 最終便が早い</td><td>5.2%</td></tr> <tr><td>⑪ JR等との接続が悪い</td><td>1.6%</td></tr> <tr><td>⑫ 乗り降りしにくい</td><td>38.4%</td></tr> <tr><td>⑬ 混雑している、座れない</td><td>34.8%</td></tr> <tr><td>⑭ 乗り心地が悪い</td><td>4.9%</td></tr> <tr><td>⑮ 現金での支払いが不便</td><td>4.0%</td></tr> <tr><td>⑯ 乗り場に屋根やベンチがない</td><td>4.9%</td></tr> <tr><td>⑰ 乗り心地が悪い</td><td>4.9%</td></tr> <tr><td>⑱ その他</td><td>3.0%</td></tr> </tbody> </table> <p>公共交通に対する不満（再掲：高校生アンケート）</p>																不満点	割合	① 路線（行き先）表示がわからない	9.0%	② 発着時刻がわからない	5.3%	③ バスの乗り方（降り方）がわからない	6.5%	④ 行きたい方向にバス路線がない	6.3%	⑤ 駅・バス停（乗り場）が遠い	10.5%	⑥ 移動に時間がかかる	10.6%	⑦ 毎日運行されていない	1.9%	⑧ 運行本数が少ない	60.7%	⑨ 始発便が遅い	5.3%	⑩ 最終便が早い	5.2%	⑪ JR等との接続が悪い	1.6%	⑫ 乗り降りしにくい	38.4%	⑬ 混雑している、座れない	34.8%	⑭ 乗り心地が悪い	4.9%	⑮ 現金での支払いが不便	4.0%	⑯ 乗り場に屋根やベンチがない	4.9%	⑰ 乗り心地が悪い	4.9%	⑱ その他	3.0%
不満点	割合																																																					
① 路線（行き先）表示がわからない	9.0%																																																					
② 発着時刻がわからない	5.3%																																																					
③ バスの乗り方（降り方）がわからない	6.5%																																																					
④ 行きたい方向にバス路線がない	6.3%																																																					
⑤ 駅・バス停（乗り場）が遠い	10.5%																																																					
⑥ 移動に時間がかかる	10.6%																																																					
⑦ 毎日運行されていない	1.9%																																																					
⑧ 運行本数が少ない	60.7%																																																					
⑨ 始発便が遅い	5.3%																																																					
⑩ 最終便が早い	5.2%																																																					
⑪ JR等との接続が悪い	1.6%																																																					
⑫ 乗り降りしにくい	38.4%																																																					
⑬ 混雑している、座れない	34.8%																																																					
⑭ 乗り心地が悪い	4.9%																																																					
⑮ 現金での支払いが不便	4.0%																																																					
⑯ 乗り場に屋根やベンチがない	4.9%																																																					
⑰ 乗り心地が悪い	4.9%																																																					
⑱ その他	3.0%																																																					
スケジュール	<p>H31.3 (2019.3) → H32.3 (2020.3) → H33.3 (2021.3) → H34.3 (2022.3) → H35.3 (2023.3) → H36.3 (2024.3)</p> <p>・運行形態の検討</p> <p>・運行形態の見直し・調整</p>																																																					

5.3.7 補助施策 4 人材確保に向けた広報・啓発

項目名	人材確保に向けた広報・啓発													実施時期	短期～長期
概要	<p>事業者ヒアリングや自治体アンケートの結果からも読み取れるように、事業者の人材不足が深刻化しており、土佐くろしお鉄道では駅員や車両の検査員が、高知東部交通では運転手が特に不足している。</p> <p>そこで、公共交通の運行に必要な人材、特に長期的な雇用が見込まれる若年層や、従来採用が進んでいない女性を確保するための広報・啓発を実施する。若年層の確保に向けては、県内の高校・大学への採用活動の実施、未経験者に向けた大型二種免許取得支援を行う。また、女性の確保に向けては、女性用更衣室などの社内環境の整備、朝夕や日中のみの短時間勤務や産休・育休の積極的推進をはじめとしたワークライフバランス確保の取り組み強化を行う。そのほか、業界専門の就職イベント等にも積極的に参加する。</p>														
実施主体(●) 関係機関(▲)	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
	●	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	●	●	
参考資料	 <p>新卒高卒を対象としたバス運転手の求人（西東京バス株式会社）</p>														
スケジュール	H31.3 (2019.3)	H32.3 (2020.3)	H33.3 (2021.3)	H34.3 (2022.3)	H35.3 (2023.3)	H36.3 (2024.3)	 <p>採用活動</p>								

5.3.8 補助施策 5 新たな交通モードへの対応

項目名	新たな交通モードへの対応													実施時期	短期～中期																	
概要	2020 年度を目標に、阿佐海岸鉄道阿佐東線への DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入計画が進められており、バスモードの運行ルートや活用方法の検討も進められている。この DMV を東洋町内をはじめとする交通網の充実に活用するため、運行ルートやダイヤ、既存の高知東部交通の路線バスとの役割分担など、DMV 導入時の対応について検討する。																															
実施主体(●) 関係機関(▲)	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 阿佐海岸鉄道																	
参考資料	<div data-bbox="539 920 1198 987" style="text-align: center;"> 世界初！夢と希望のDMV（線路と道路両方を走行）の導入へ </div> <p data-bbox="539 1043 1190 1088">DMV（デュアル・モード・ビークル）とは、線路と道路の両方を走れる新しい乗り物であり、乗客が列車とバスを乗り換えせずに利用できるため、地域の公共交通がより便利で使いやすくなります。</p> <p data-bbox="539 1106 1190 1151">徳島県は、観光振興や地域活性化、また公共交通の維持のため、阿佐海岸鉄道・阿佐東線において、世界初となるDMVの本格的営業運行に向けた取り組みを加速させています。</p> <div data-bbox="568 1173 1026 1339">   </div> <p data-bbox="459 1339 1278 1375" style="text-align: center;">阿佐海岸鉄道阿佐東線への DMV 導入に関する広報（徳島県 HP）</p> <p data-bbox="788 1420 967 1442" style="text-align: center;">DMVに関する100の質問 平成30年5月30日更新 徳島県</p> <table border="1" data-bbox="389 1458 1362 1765"> <tr> <td>鉄道（モード）は、どこを走りますか？</td> <td>現在の阿佐東線は、「南部」－「穴喰」－「甲浦」の3駅8.5kmですが、DMVは一つ北側の「阿波海南駅」が起点となり全4駅10.0kmとなります。</td> </tr> <tr> <td>バス（モード）は、どこを走りますか？</td> <td>現在、検討中です。他の事業者（徳島/ス南部、高知東部交通）との調整が必要なことから、県や町が中心となり進めています。</td> </tr> <tr> <td>バスモード、鉄道モードはどの駅からも乗降可能ですか？</td> <td>鉄道モードは従来通り阿波海南駅、高部駅、穴喰駅、甲浦駅の各駅で乗降できます。バスモードにつきましては現在調整中です。</td> </tr> <tr> <td>バスモードは、どの鉄道駅から走りますか？</td> <td>「阿波海南駅」と「甲浦駅」から走る予定です。途中駅の「高部駅」と「穴喰駅」は、道路に降りる事は出来ません。</td> </tr> <tr> <td>バスモードは何名から利用できますか？</td> <td>現在、車両を製作中で最終ではありませんが、20数名の定員となる予定です。</td> </tr> <tr style="border: 2px solid red;"> <td>客戸群までのバスモード走行は実現しますか？</td> <td>バスモードの「検討(案)」にはありますが、車両3台、運転手7名と限られた経営資源でどこまで走れるのか、検討しております。</td> </tr> <tr> <td>DMVは舗装していない道路を走ることができますか？</td> <td>走行は可能ですが、走行予定はありません。</td> </tr> <tr> <td>DMVは何メートル道路まで走行可能なのですか？（山道も走行できますか）</td> <td>マイクロバスを改造している車両なので、マイクロバスが走行可能な道路は概ね走れます。（ボンネット<700mm程度>のだけ、マイクロバスより長いです）</td> </tr> <tr> <td>現在早朝に運行中の半蔵駅間の乗り継ぎ無しのダイヤはなくなるのですか？</td> <td>国が示す前提条件に「過剰車両と滞在してあわせてはダメ（専用区）」があるため、DMVが運行するとJR半蔵線との相互乗り入れは無くなります。</td> </tr> </table> <p data-bbox="644 1783 1094 1818" style="text-align: center;">DMVに関する100の質問（徳島県）</p> <div data-bbox="181 1823 1353 2011"> <p>スケジュール</p>  </div>														鉄道（モード）は、どこを走りますか？	現在の阿佐東線は、「南部」－「穴喰」－「甲浦」の3駅8.5kmですが、DMVは一つ北側の「阿波海南駅」が起点となり全4駅10.0kmとなります。	バス（モード）は、どこを走りますか？	現在、検討中です。他の事業者（徳島/ス南部、高知東部交通）との調整が必要なことから、県や町が中心となり進めています。	バスモード、鉄道モードはどの駅からも乗降可能ですか？	鉄道モードは従来通り阿波海南駅、高部駅、穴喰駅、甲浦駅の各駅で乗降できます。バスモードにつきましては現在調整中です。	バスモードは、どの鉄道駅から走りますか？	「阿波海南駅」と「甲浦駅」から走る予定です。途中駅の「高部駅」と「穴喰駅」は、道路に降りる事は出来ません。	バスモードは何名から利用できますか？	現在、車両を製作中で最終ではありませんが、20数名の定員となる予定です。	客戸群までのバスモード走行は実現しますか？	バスモードの「検討(案)」にはありますが、車両3台、運転手7名と限られた経営資源でどこまで走れるのか、検討しております。	DMVは舗装していない道路を走ることができますか？	走行は可能ですが、走行予定はありません。	DMVは何メートル道路まで走行可能なのですか？（山道も走行できますか）	マイクロバスを改造している車両なので、マイクロバスが走行可能な道路は概ね走れます。（ボンネット<700mm程度>のだけ、マイクロバスより長いです）	現在早朝に運行中の半蔵駅間の乗り継ぎ無しのダイヤはなくなるのですか？	国が示す前提条件に「過剰車両と滞在してあわせてはダメ（専用区）」があるため、DMVが運行するとJR半蔵線との相互乗り入れは無くなります。
鉄道（モード）は、どこを走りますか？	現在の阿佐東線は、「南部」－「穴喰」－「甲浦」の3駅8.5kmですが、DMVは一つ北側の「阿波海南駅」が起点となり全4駅10.0kmとなります。																															
バス（モード）は、どこを走りますか？	現在、検討中です。他の事業者（徳島/ス南部、高知東部交通）との調整が必要なことから、県や町が中心となり進めています。																															
バスモード、鉄道モードはどの駅からも乗降可能ですか？	鉄道モードは従来通り阿波海南駅、高部駅、穴喰駅、甲浦駅の各駅で乗降できます。バスモードにつきましては現在調整中です。																															
バスモードは、どの鉄道駅から走りますか？	「阿波海南駅」と「甲浦駅」から走る予定です。途中駅の「高部駅」と「穴喰駅」は、道路に降りる事は出来ません。																															
バスモードは何名から利用できますか？	現在、車両を製作中で最終ではありませんが、20数名の定員となる予定です。																															
客戸群までのバスモード走行は実現しますか？	バスモードの「検討(案)」にはありますが、車両3台、運転手7名と限られた経営資源でどこまで走れるのか、検討しております。																															
DMVは舗装していない道路を走ることができますか？	走行は可能ですが、走行予定はありません。																															
DMVは何メートル道路まで走行可能なのですか？（山道も走行できますか）	マイクロバスを改造している車両なので、マイクロバスが走行可能な道路は概ね走れます。（ボンネット<700mm程度>のだけ、マイクロバスより長いです）																															
現在早朝に運行中の半蔵駅間の乗り継ぎ無しのダイヤはなくなるのですか？	国が示す前提条件に「過剰車両と滞在してあわせてはダメ（専用区）」があるため、DMVが運行するとJR半蔵線との相互乗り入れは無くなります。																															

6. 計画の達成状況の評価

6.1 計画目標と評価指標の設定

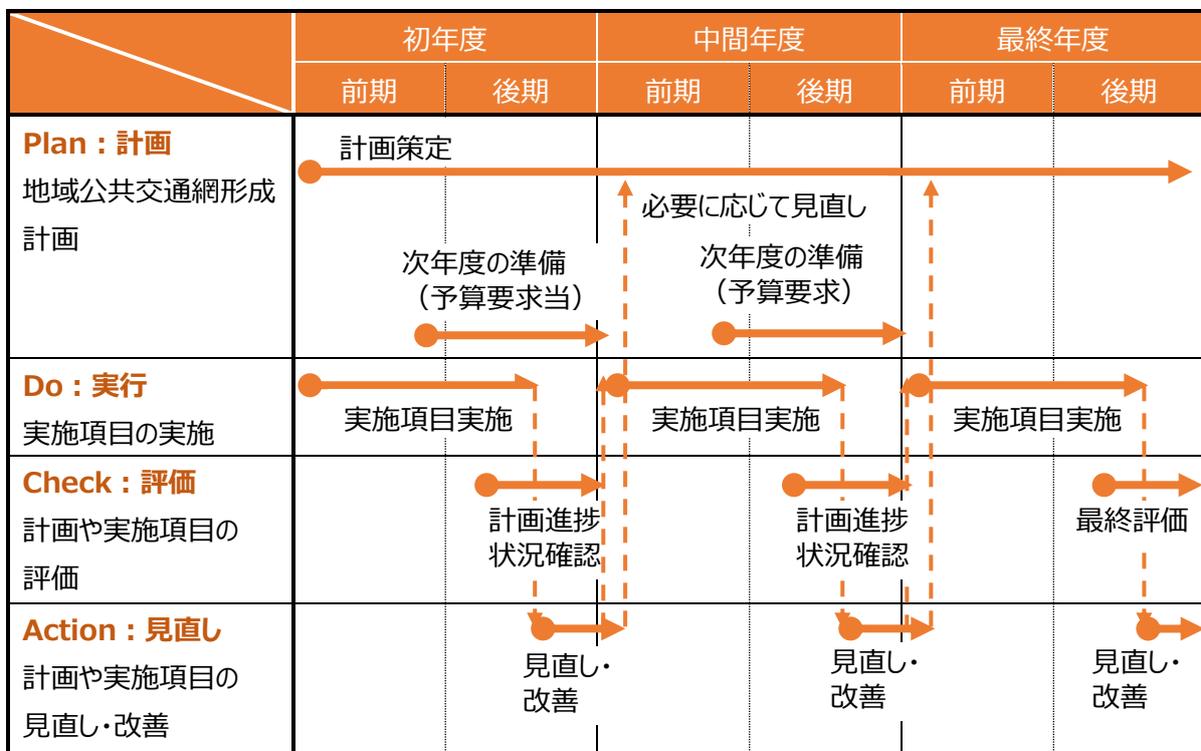
計画目標と計画達成時の状況、および計画の達成状況を評価するための指標を以下に示す。

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・観光などの不規則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)
		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)
異なる交通モード間のスムーズな乗換環境の整備	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)
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		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あき総合病院前駅を「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
持続可能な公共交通運行に向けた交通資源の見直し	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)

6.2 計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に実施項目を進めることが重要である。そのために、継続的に取組を実施していく（Do）と同時に、その取組結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組の計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況を評価する。このサイクルを継続的に行うことにより、持続可能な公共交通網の再構築を実現することができる。

本計画の実施にあたっては、各実施項目の実施主体として定めた機関が主体となって実施項目を推進するとともに、市民、交通事業者、行政などで構成する「高知県東部広域地域公共交通協議会」の総会・分科会を開催し、計画の進捗を管理する。総会は、各年度の実施項目進捗評価の報告（評価指標に対する実施状況の確認等）、次年度の事業計画案の議論を実施するため、毎年12月～1月頃に開催するほか、必要に応じて開催するものとする。



巻末資料

高知県東部広域地域公共交通協議会 委員名簿(平成31年1月時点)

区分	機関・所属	委員		備考
		役職	氏名	
鉄道事業者	土佐くろしお鉄道株式会社	代表取締役社長	大原 充雄	
	四国旅客鉄道株式会社	高知企画部長	田岡 弘久	
一般旅客自動車 運送事業者等	高知東部交通株式会社	代表取締役社長	坂本 泰資	
	とさでん交通株式会社	運輸本部長	明神 二郎	
公安委員会等	高知県南国警察署	署長	川村 節雄	
	高知県安芸警察署	署長	笹岡 裕	
	高知県室戸警察署	署長	笹 雅人	
道路管理者	国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所	副所長	松崎 久記	
	高知県安芸土木事務所	所長	松尾 浩明	
国土交通省	国土交通省四国運輸局 鉄道部	計画課長	藤岡 隆司	
	国土交通省四国運輸局 高知運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送・監査)	廣田 敦	
学識経験者	高知県公立大学法人 高知工科大学	講師(工学博士)	西内 裕晶	
地域住民や 利用者の代表等	東部ブロック民生委員 児童委員協議会	会長	野町 眞道	
	南国市民生児童委員協議会	会長	濱田 二三恵	
	一般社団法人 香南市観光協会	事務局長	森尾 美紀	
	一般社団法人 高知県東部観光協議会	事務局長	依光 香代子	
関係市町村等	室戸市	副市長	久保 信介	
	安芸市	副市長	竹部 文一	会長
	南国市	副市長	村田 功	監事
	香南市	副市長	田内 修二	
	東洋町	副町長	光本 速雄	
	奈半利町	副町長	高橋 勝	監事
	田野町	副町長	村上 勝己	
	安田町	副町長	南 順一	
	北川村	副村長	鈴木 康正	
	馬路村	副村長	川合 陽介	
	芸西村	副村長	池本 尚彦	
	ごめん・なはり線活性化 協議会	事務局長	松田 秀樹	
高知県	高知県	交通運輸政策課長	濱田 憲司	副会長

計画策定経過の概要

年	月日	主な協議事項・実施事項
平成 30 年	6 月 8 日	<u>平成 30 年度第 1 回高知県東部広域地域公共交通協議会</u> ・ 高知県東部広域地域公共交通協議会について ・ 計画策定支援業務の委託先の決定について ・ 国補助金の交付決定について ・ 予算の流用について ・ 高知県東部広域地域公共交通網形成計画策定について
	10 月 18 日	<u>平成 30 年度第 2 回高知県東部広域地域公共交通協議会</u> ・ 各種調査の報告 ・ あき総合病院前駅（仮称）の設置検討について
	12 月 27 日	<u>平成 30 年度第 3 回高知県東部広域地域公共交通協議会</u> ・ 高知県東部広域地域公共交通網形成計画（素案）について
平成 31 年	1 月 29 日	<u>平成 30 年度第 4 回高知県東部広域地域公共交通協議会</u> ・ 高知県東部広域地域公共交通網形成計画（案）について
	●月●日 ～●月●日	<u>パブリックコメントの実施</u> ・ 高知県東部広域地域公共交通網形成計画（案）に対する県民意見募集
	●月●日	<u>平成 30 年度第 5 回高知県東部広域地域公共交通協議会</u> ・ 高知県東部広域地域公共交通網形成計画の策定について ・ 次年度以降の事業検討について