

高知県東部広域地域公共交通協議会 の設立について

平成30年 3月

高知県中山間振興・交通部

交通運輸政策課

高知県東部広域地域公共交通協議会設立の目的・ねらい

1. 設立趣旨

① 現状・課題

- ・ 県東部広域地域の11市町村では、複数市町村をまたぐ広域的な公共交通として、鉄道や路線バスが運行されている
- ・ それらの公共交通機関は、地域住民の日常の移動手段としてだけでなく、観光振興などのためにも重要な資源である
- ・ 現在も利用促進策に取り組んでいるが、人口減少・少子化や高速道路の延伸等に伴い、近年、利用者は減少しており、事業者の経営状況も厳しさを増している
- ・ 現状の取り組みを継続するだけでは、公共交通機関を支える関係自治体の財政負担の増加が懸念される
- ・ 一方、高齢化の進展に伴い、移動手段を持たない高齢者が増加することを踏まえれば、公共交通の重要性は、今後さらに高まっていくものと思われる

② 検討の方向性

- ・ 利用者の様々な移動ニーズに対応するためには、広域的かつ多様な視点で適正な公共交通ネットワークの検討を行う必要がある
⇒ **地域にお住まいの方々が、将来にわたって、安心して生活できる公共交通網の構築が必要**
- ・ 様々な関係者が同じテーブルに就き、地域が一体となり、取り組みの検討を進める必要がある
⇒ **地域のニーズに合致した利便性向上策や利用促進策を、関係者が一体となって戦略的に取り組むことが必要**

「高知県東部広域地域公共交通協議会」の設立

2. 目指す姿

- ・ まずは、**現状より「便利で使い勝手の良い公共交通」の実現を目指す**
- ・ それにより、将来にわたって持続可能な公共交通を実現し、安心して生活できる（訪れることのできる）まちづくりを目指す

<例えば…>

- バス⇔鉄道、バス⇔バスなどの乗り継ぎが、便利になる
- 車がなくても、買い物や友人との交流など、お出かけしやすくなる
- 通院や通学、通勤が快適・便利になる
- 公共交通を利用した観光客が増える（当該地域と都市部との交流が拡大する）
- 利用が増えることで、公共交通事業者の経営が安定する（行政負担の増加が抑制される）

3. 本年4月以降（30年度）の取組

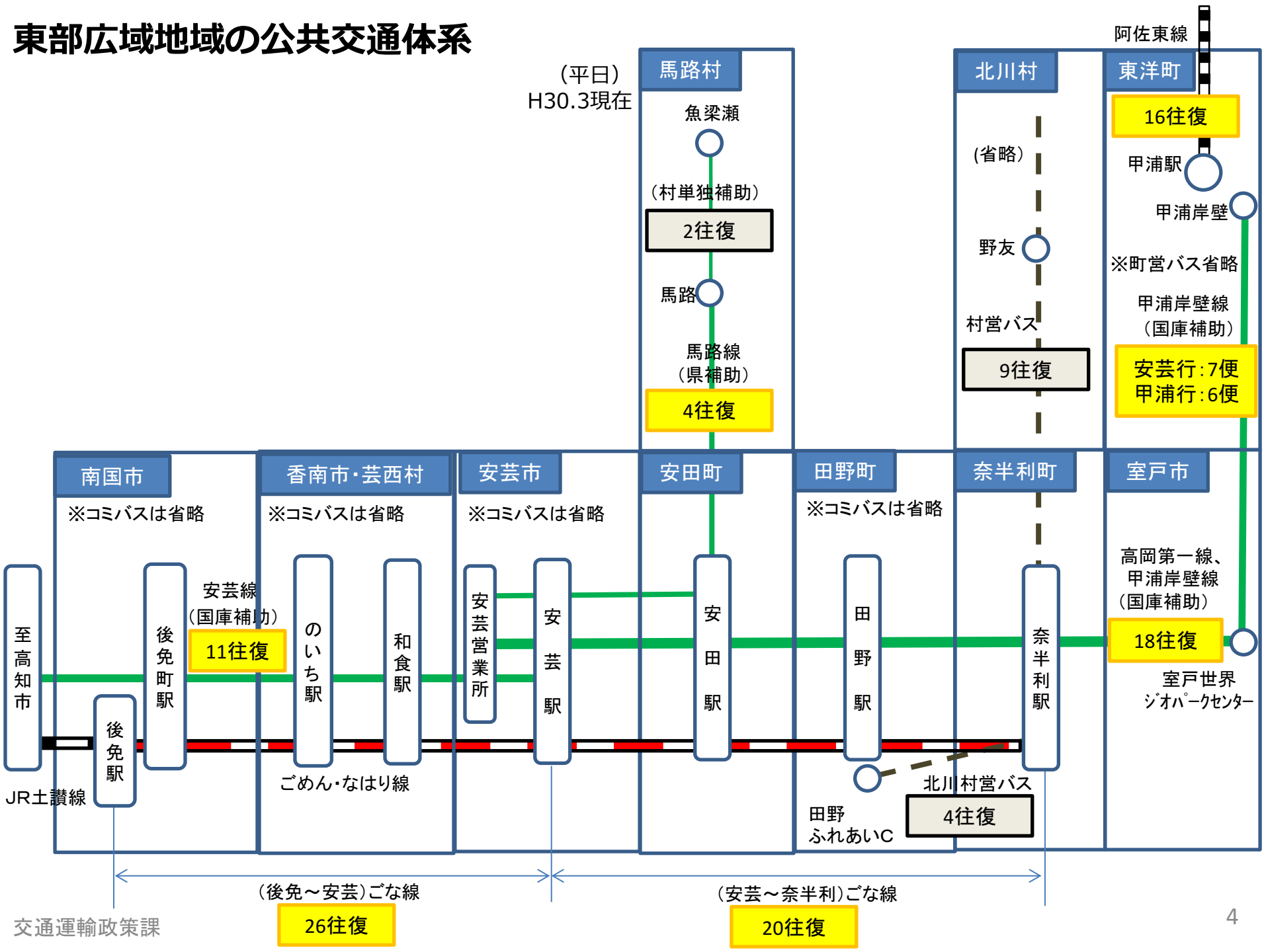
- 現状、利用者ニーズ、問題点、課題の整理を踏まえ、住民(利用者)・交通事業者・行政の役割などを明確化

「高知県東部広域地域公共交通網形成計画」の策定

県東部広域地域の公共交通の全体図



東部広域地域の公共交通体系

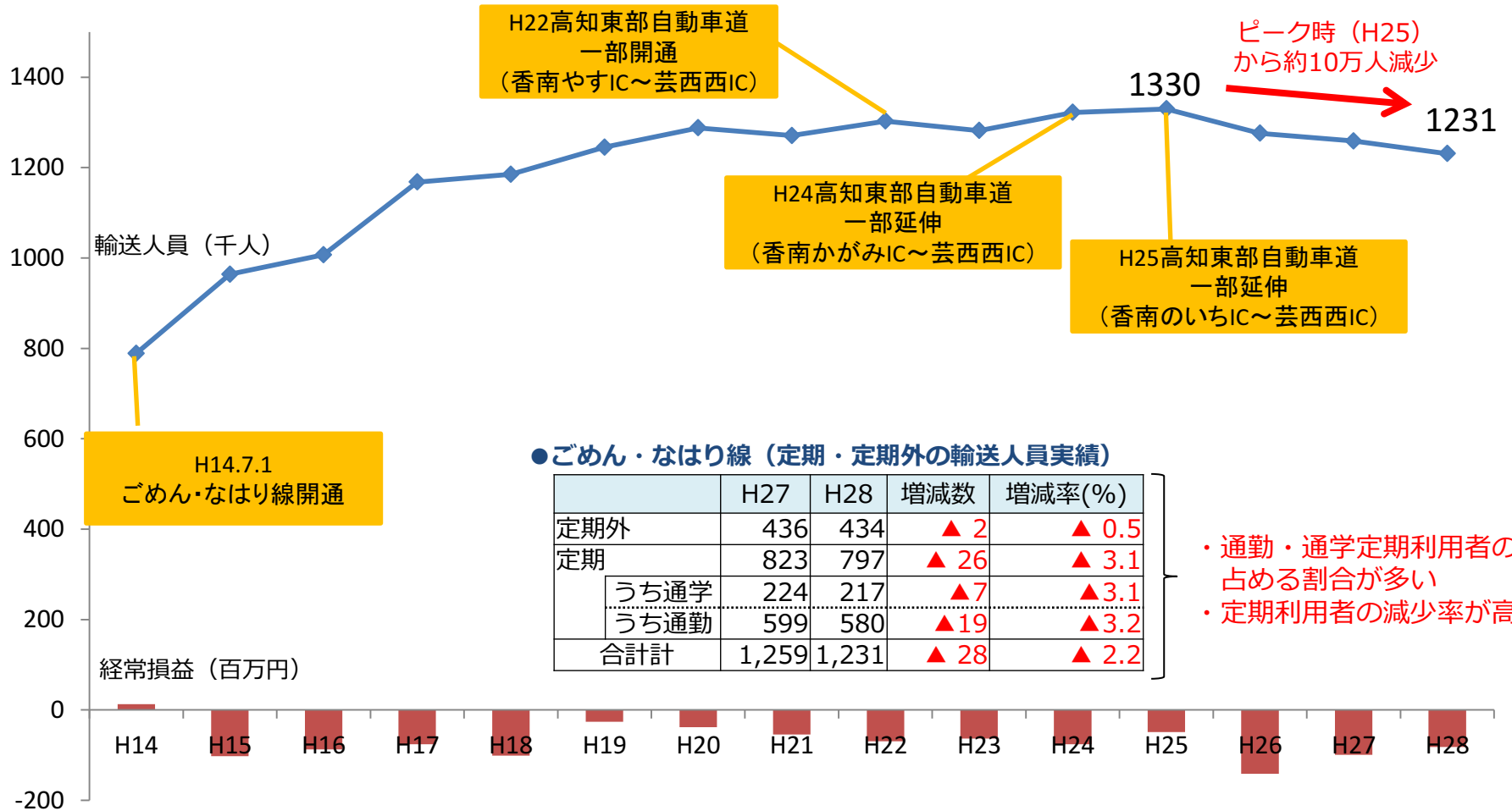


エリアごとの鉄道・路線バスの便数比較

※1：いずれも平日ダイヤ
 ※2：鉄道は快速を含み、特急を除く

区 間	鉄道 (各駅停車)	路線バス			備 考
		便数	H28 年間輸送人員	補助区分	
後免～安芸	26.5 往復/日	※ 11往復/日	99,329	国	※高知～安芸
安芸～室戸	20 往復/日 (安芸～奈半利)	※ 11.5 往復/日	74,356	国	※安芸～室戸は、 18往復/日 ※安芸～安田は、 22往復/日
安芸～甲浦		※ 6.5 往復/日	45,584	国	
安芸～馬路		※ 4 往復/日	10,266	県	
中村～宿毛	13 往復/日	7 往復/日	85,949	国	
土佐入野～中村	9 往復/日 (中村～窪川)	※ 3 往復/日	4,443	県	※田野浦経由
土佐佐賀～中村		※ 3 往復/日	5,944	県	※窪川～中村は、 3往復/日 (乗り継ぎあり)
窪川～土佐佐賀		※ 3 往復/日	3,917	県	
中村～土佐清水	(なし)	9 往復/日	90,233	国	
宿毛～土佐清水	(なし)	6 往復/日	52,390	県	
宿毛～大月	(なし)	3 往復/日	8,365	県	
高知～大杉 (大豊町)	7 往復/日	※ 6 往復/日	61,875	国	※高知～田井
須崎～梶原	(なし)	7 往復/日	23,102	県	
佐川～大崎 (仁淀川町)	(なし)	10.5 往復/日	(不明)	なし	
土佐山田～大栃 (香美市)	(なし)	14 往復/日	76,543	国	

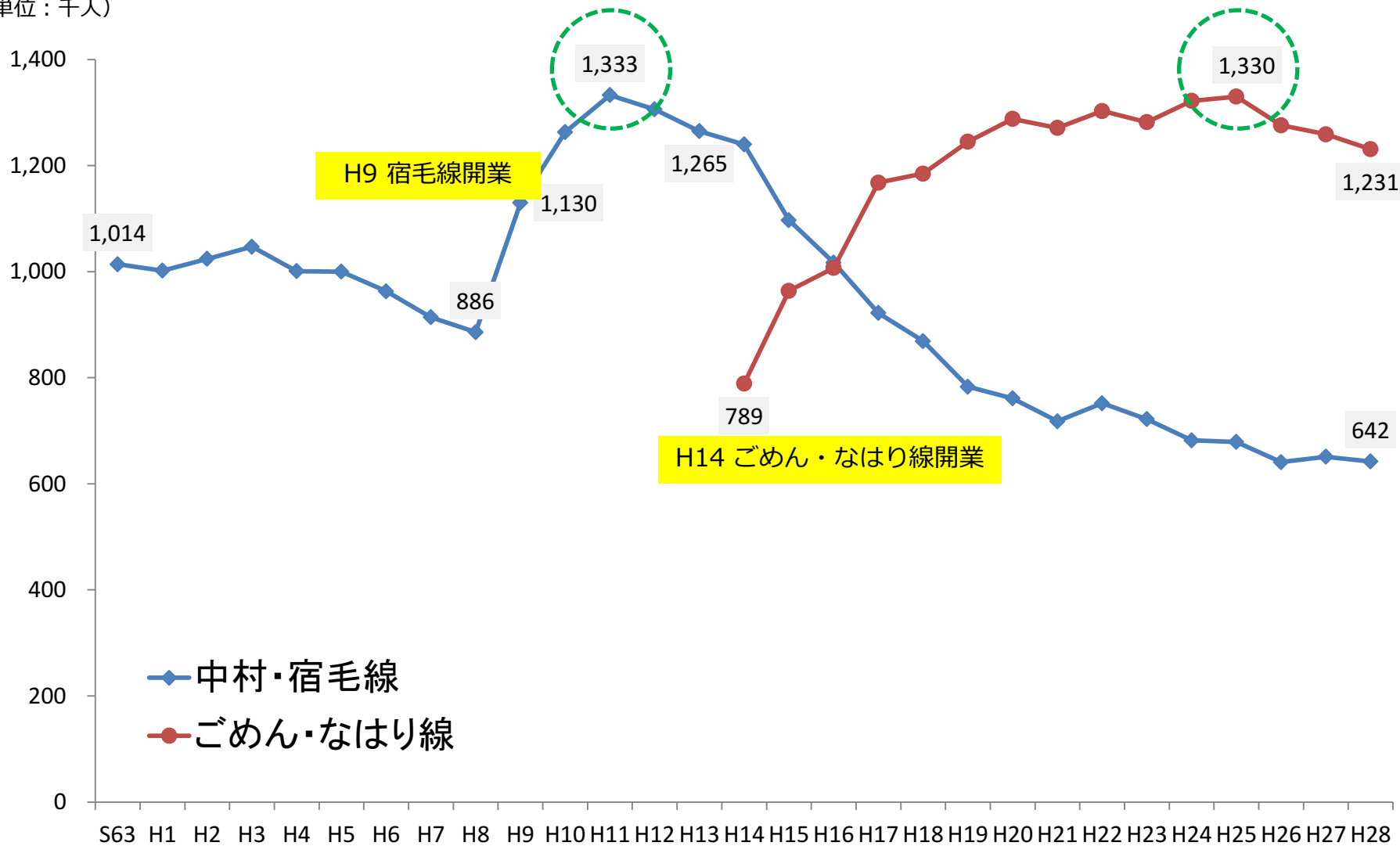
土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の状況



	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
輸送人員(人)	789	964	1,007	1,168	1,185	1,245	1,288	1,271	1,303	1,282	1,322	1,330	1,276	1,259	1,231
経常損益(百万元)	13	-102	-86	-76	-101	-26	-38	-54	-69	-63	-76	-49	-140	-99	-82

土佐くろしお鉄道中村・宿毛線との比較

(単位：千人)

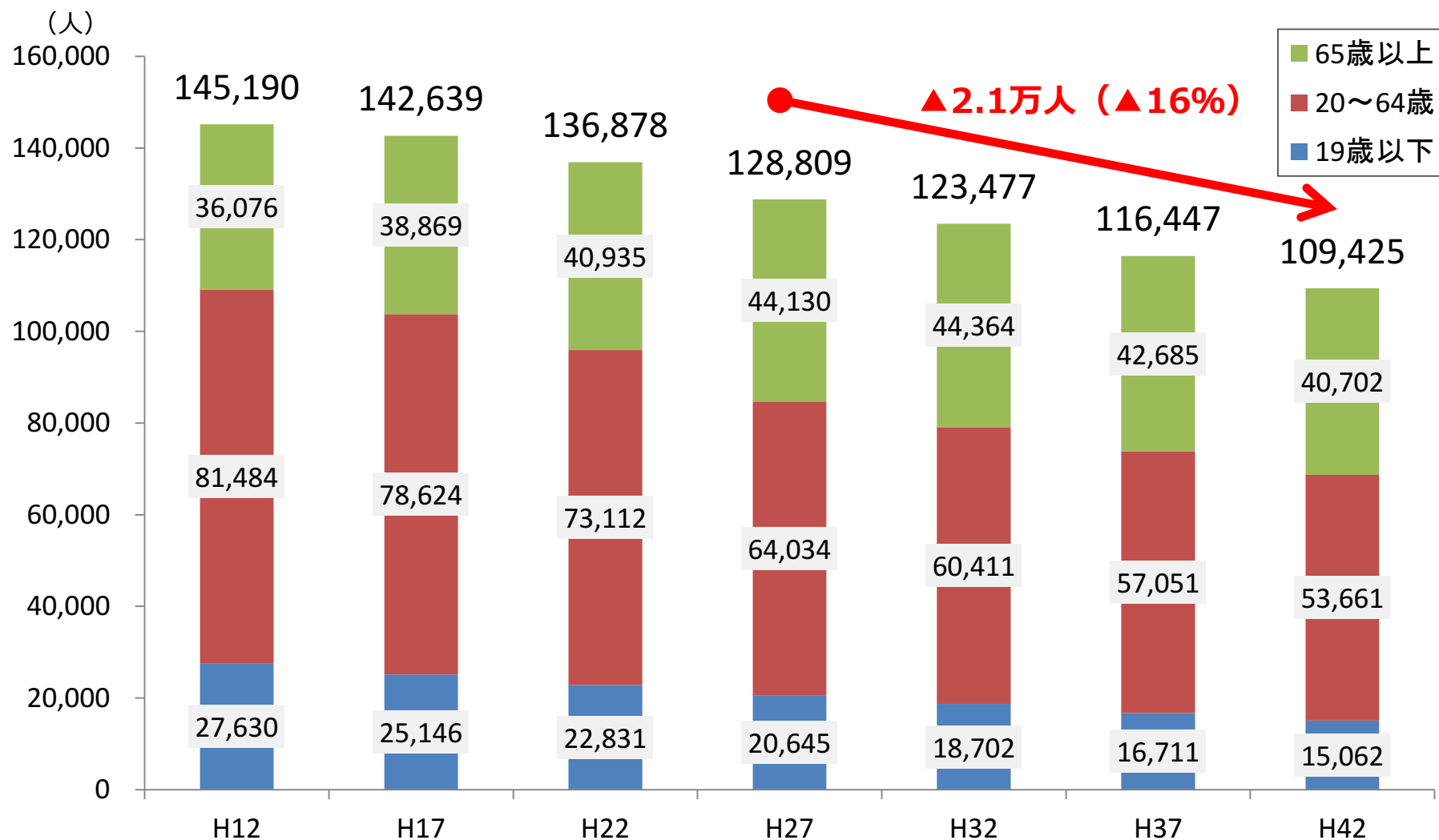


平成28年度の路線バス(幹線)の状況(国庫補助、県補助)

区分	運行事業者	系統名	経路	片道キロ程 (km)	1日あたり 運行回数 (往復) A	収支率 (%) B	平均 乗車密度 (人) C	1日あたり 輸送量 (人) A×C=D	年間輸送 人員 (人)	国・県・市町村 の補助額 (千円) ※路線の欠損額
国庫 補助 路線	高知 東部 交通	安芸線 ※H29.10まで とさでん交通が 運行	栈橋・県庁前 ～JA高知病院 ～安芸駅	41.3	12.0	47.8	3.6	43.2	99,329	55,534
		甲浦岸壁線	本社(安芸) ～あき総合病 院・安芸駅・ 奈半利駅・室 戸高校前・ジ オパーク・甲 浦駅～甲浦岸 壁	91.9	6.4	48.3	2.4	15.3	45,584	38,716
		高岡第一線	本社(安芸) ～あき総合病 院・安芸駅・ 奈半利駅・室 戸高校前～ジ オパーク	55.5	11.0	58.5	2.6	28.6	74,356	32,379
県補助 路線※		馬路	安芸本社営業 所～あき総合 病院・安芸～ 馬路	32.9	3.8	35.9	1.3	4.9	6,970	10,266

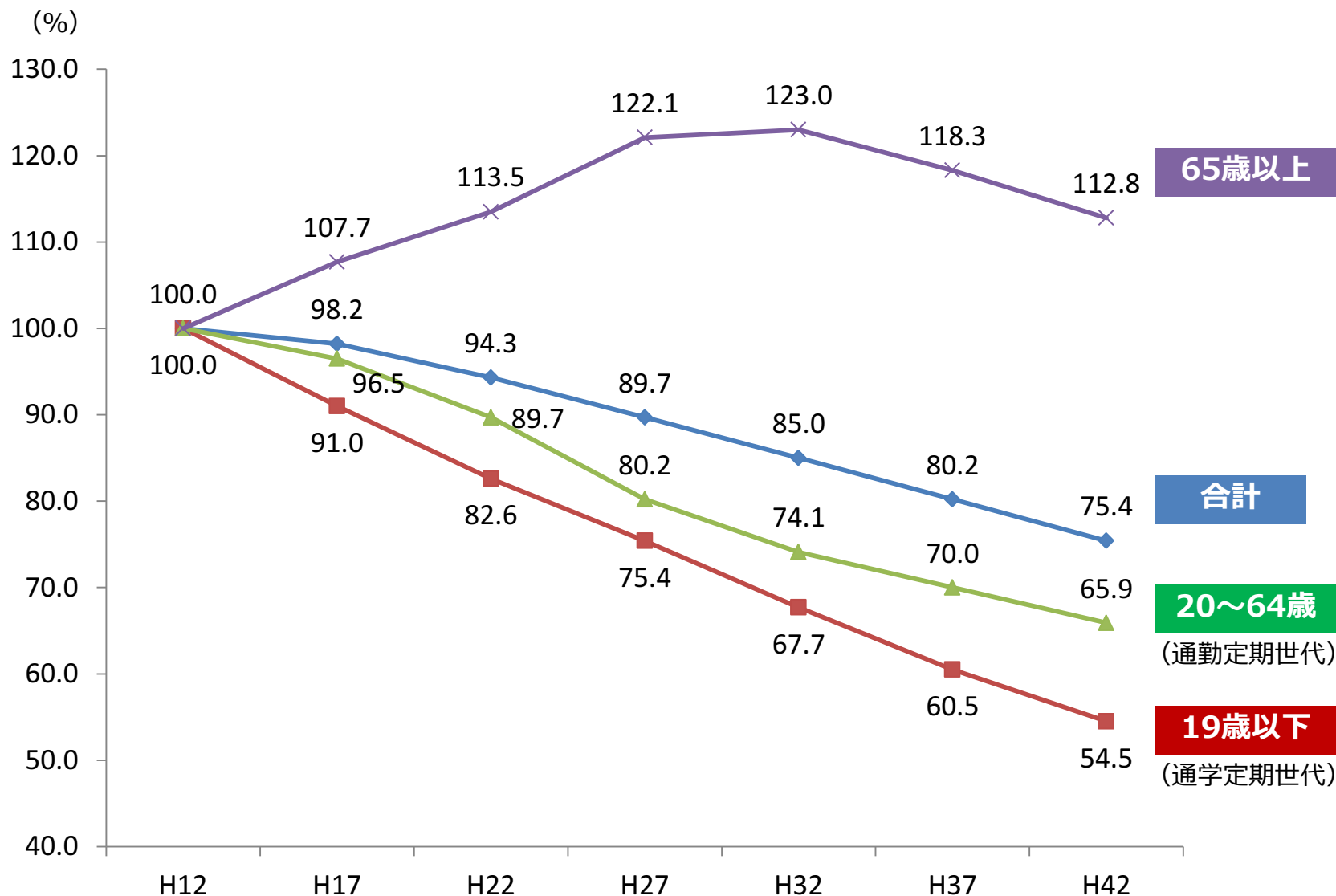
※高知県独自の施策として、国の補助対象とならない広域的・幹線的バス路線についても、運行経費の一部を支援

将来予測では、地域人口(南国市～東洋町)は減少を続ける



(出所：国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所の予測)

定期利用が見込まれる若年世代や現役世代の減少が続くが、高齢者層は増加

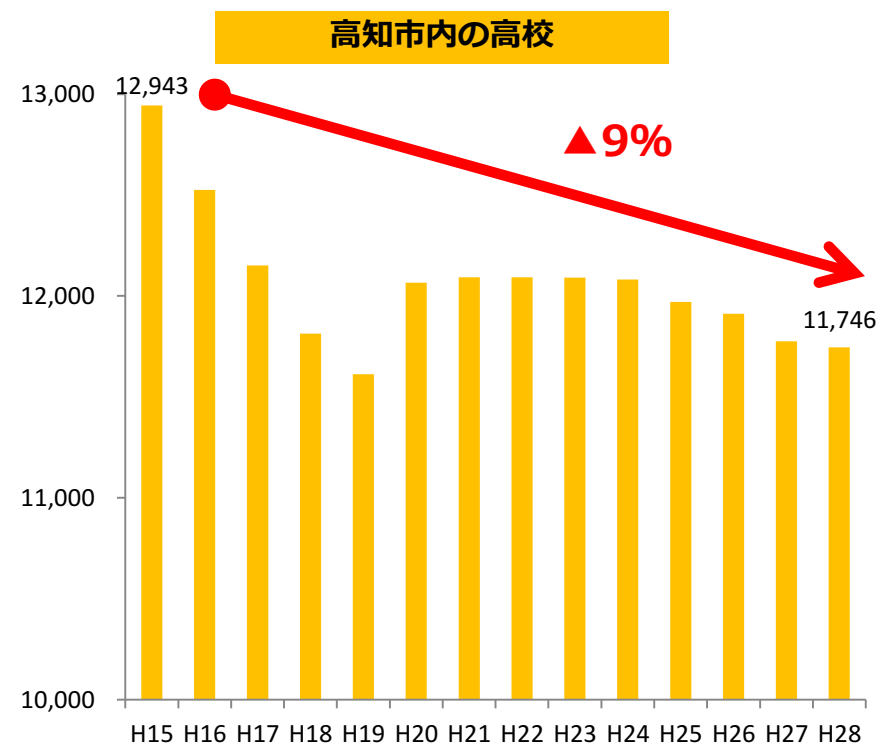
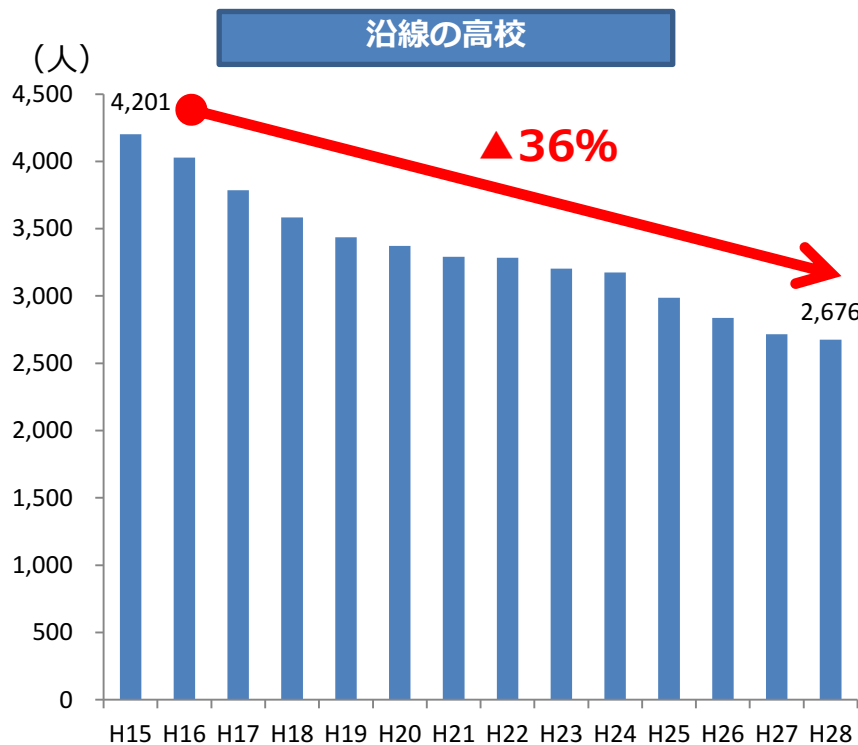


(出所：国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所の予測)

通学定期のメインユーザーとなる沿線の高校生徒数は大きく減少

(出所：学校基本調査)

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
室戸市	448	417	397	405	411	379	324	260	226	207	189	171	164	171
安芸市	829	784	741	726	650	624	572	613	611	609	523	495	435	398
南国市	2,619	2,551	2,437	2,259	2,179	2,172	2,178	2,166	2,103	2,111	2,067	1,971	1,905	1,900
香南市	117	124	109	102	104	93	121	136	154	160	138	131	140	124
田野町	188	151	102	91	92	103	96	109	109	87	71	68	72	83
沿線計	4,201	4,027	3,786	3,583	3,436	3,371	3,291	3,284	3,203	3,174	2,988	2,836	2,716	2,676
高知市	12,943	12,525	12,151	11,813	11,613	12,066	12,093	12,092	12,091	12,081	11,970	11,912	11,776	11,746
合計	17,144	16,552	15,937	15,396	15,049	15,437	15,384	15,376	15,294	15,255	14,958	14,748	14,492	14,422



※1：全日制と定時制の計

※2：当該市町村に所在する高校に在籍する生徒数（生徒が居住する市町村ではないことに注意）

県東部地域の自動車専用道路の整備状況

(出所：県道路課ホームページ)

- 現時点で、未開通区間（赤線部分）の供用開始時期は、公表されていないが、「高知～安芸」が自動車専用道路で結ばれると、渋滞時の所要時間が約80分から約40分に短縮されることから、通勤定期利用者の自家用車への転換が懸念される。（鉄道でも最速50分程度）
- 過去、H14年に「伊野～須崎東」が開通した翌年の中村・宿毛線の利用者が対前年▲11.6%（▲14.3万人）と激減した「実績」もある

