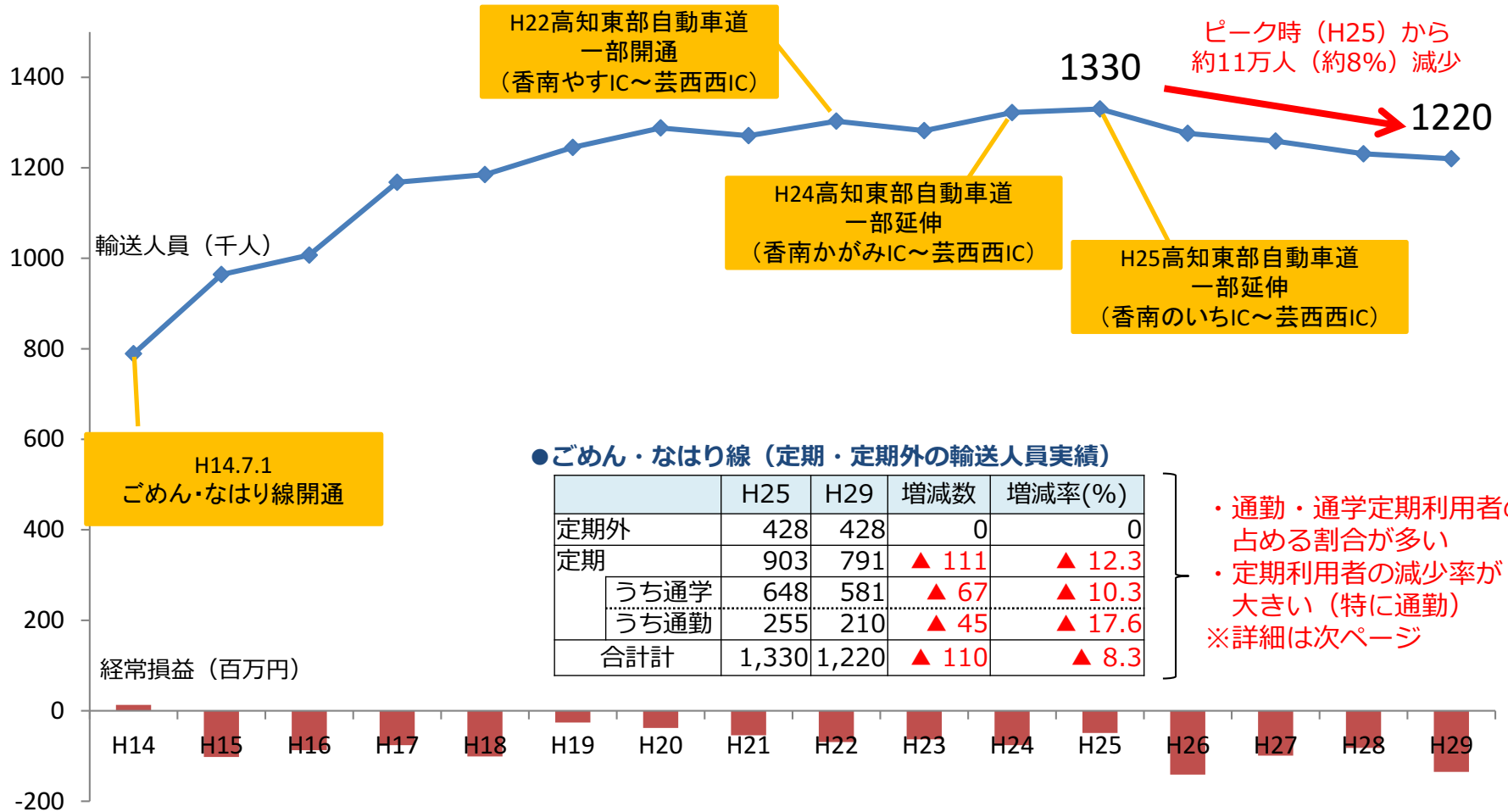


土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の状況

資料2 別紙



	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
輸送人員 (千人)	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	1,220
経常損益 (百万円)	13	-102	-86	-76	-101	-26	-38	-54	-69	-63	-76	-49	-140	-99	-82	-135

平成25年度(利用者数、収入額のピーク)から平成29年度にかけての増減

ごめん・なはり線		H25年度		H29年度		増減	増減率
利用者数(人)	合計	1,330,037	100.0%	1,219,879	100.0%	▲ 110,158	▲ 8.3%
	定期外	427,517	32.1%	428,479	35.1%	962	0.2%
	定期	902,520	67.9%	791,400	64.9%	▲ 111,120	▲ 12.3%
	うち通学	647,700	71.8%	581,400	73.5%	▲ 66,300	▲ 10.2%
	うち通勤	254,820	28.2%	210,000	26.5%	▲ 44,820	▲ 17.6%
収入(千円)	合計	408,818	100.0%	356,128	100.0%	▲ 52,690	▲ 12.9%
	定期外	208,713	51.1%	193,587	54.4%	▲ 15,126	▲ 7.2%
	定期	200,105	48.9%	162,541	45.6%	▲ 37,564	▲ 18.8%
	うち通学	131,537	65.7%	112,168	69.0%	▲ 19,369	▲ 14.7%
	うち通勤	68,567	34.3%	50,373	31.0%	▲ 18,194	▲ 26.5%

H29乗客単価(円/人)	
合計	291.9
定期外	451.8
定期	205.4
うち通学	192.9
うち通勤	239.9

H29年度経常損益(千円)	
	▲ 134,717

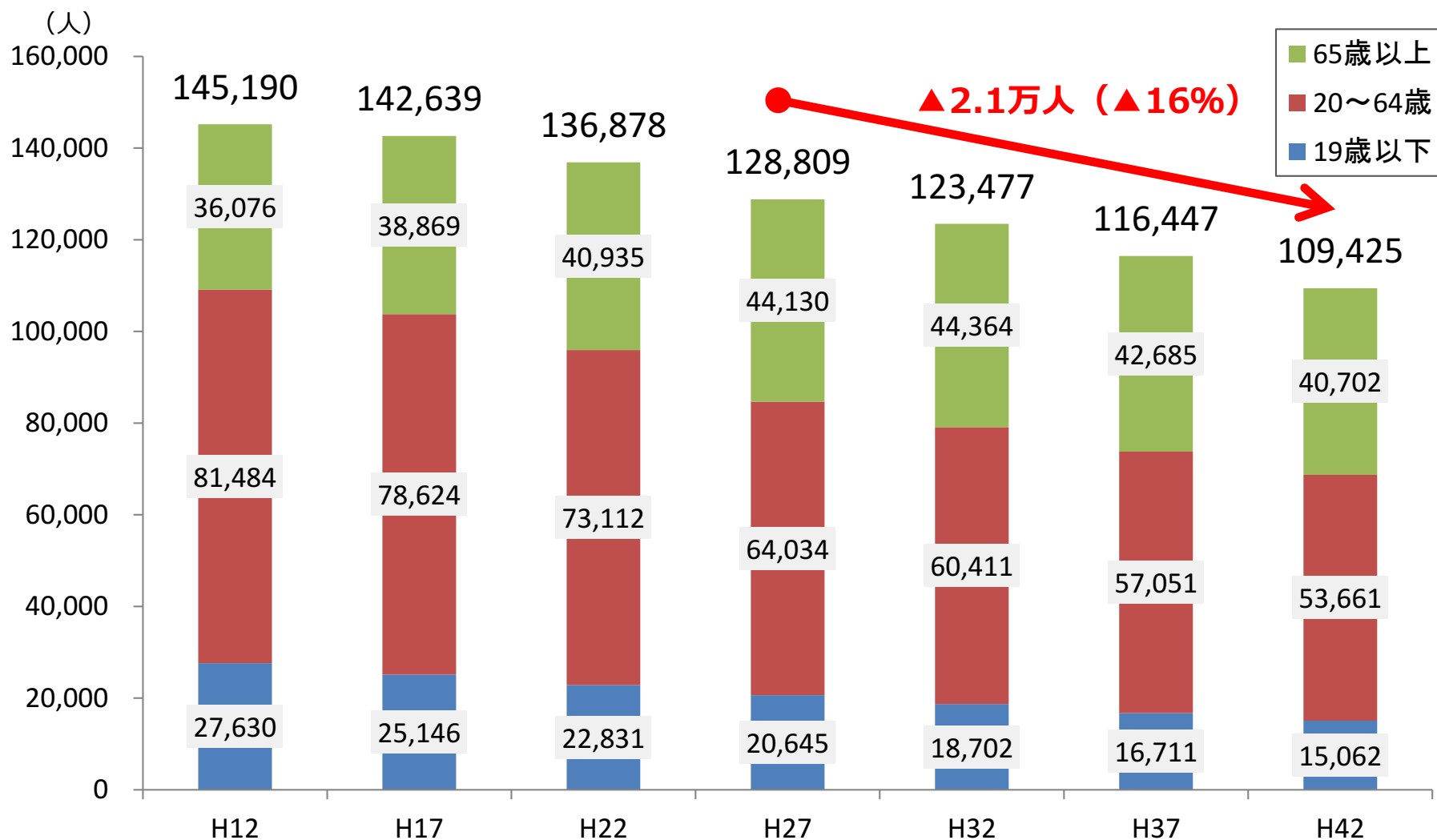
実質※経常損益(千円)	
	▲ 67,950

※修繕費のうち、補助金(特別利益)が充てられる費用を除外したもの

<現状の整理>

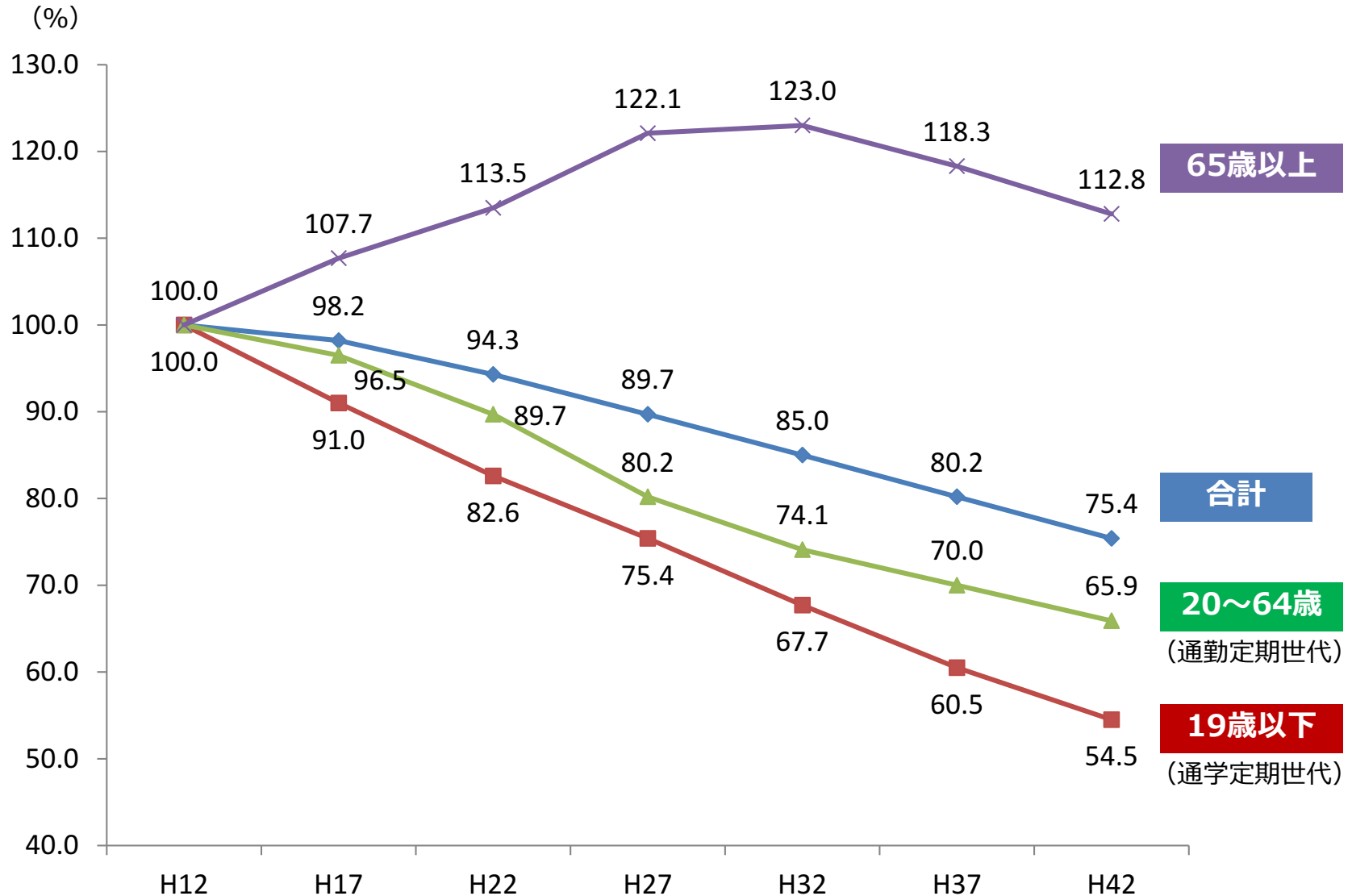
- 平成25年度から平成29年度にかけて、利用者は11万人(▲8.3%)、収入は5,270万円(▲12.9%)減少している
- 特に減少率が大いなのは通勤定期の利用(東部自動車道の整備に伴う自家用車通勤の増加等による)
- 平成29年度の実質的な経常損益は6,795万円の赤字(費用のうち、行政の補助が充当される修繕費を除いたもの)
- 片道乗客1人あたりの単価が291.9円なので、実質的な経常損益の赤字を解消するためには、1日あたりの往復利用者を約320人増やす必要がある。(平成29年度。利用増に係るコストは考慮しない場合)
- 沿線の人口は今後も減り続ける見通しであり、路線収支の悪化、沿線自治体の財政負担の増加が予想される

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)

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H30.7.11時点)

- 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

