
第 1 章 計画策定の背景

1 計画策定の趣旨及び位置付け

1) 計画策定の趣旨

勉学を積むための通学、職場への通勤、親しい友人を訪ねることなど、人にとって移動は、自己実現に欠くことのできない価値を有するものです。

そして、自家用車などの移動手段を持たない児童や高齢者などにとって、公共交通は、その生活に欠くことのできない社会インフラとして最大限確保・維持されるべきものです。

今後、全国的に進行することが予想される人口減少・少子高齢化社会においては、自家用車を持たない高齢者などの移動手段として、公共交通の重要性はさらに高まることが予想されます。

一方、公共交通を通勤通学などに利用する年齢層の減少や自家用車の普及などにともない、公共交通の利用者数が縮減することが懸念されています。また、近年、特に地方において公共交通事業者における乗務員の確保が困難な状況もみられ、将来にわたって持続可能な地域公共交通体系の構築が喫緊の課題となっています。

このような背景から、国においては、まちづくりなど地域戦略と連携する公共交通基本計画（地域公共交通網形成計画）を地方公共団体が先頭に立って策定することを趣旨とする地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正が平成26年に行われ、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」「小さな拠点づくり」などの政策推進とともに、地域公共交通ネットワークの確保・構築を軸とした都市の活力維持に向けた取り組みが進められています。

本市においても、平成24年に策定した「南国市生活交通ネットワーク計画」に基づき、市民のニーズに応じた市内バス路線の整備を行うとともに、乗合タクシーの運行により公共交通空白地の解消に努めてまいりました。

しかし、この間においても本市の公共交通を取り巻く環境は大きく変化し、特に、平成26年10月には、高知県及び関係12市町村の出資の下、バス会社3社の経営統合により「とさでん交通株式会社」が設立され、現在、高知県中央地域におけるバス路線の効率化・利便性向上を目指した路線再編等の取り組みが進められています。

これらの状況変化及び今後本格的に進行することが予想される少子高齢化に対応するため、また、「南国市生活交通ネットワーク計画」策定より5年を経過することから、これまでの取り組みを継続するとともに、鉄道、軌道、空港、高速道路など広域交通の要衝でもある本市の公共交通体系を地域戦略と整合する形で検討することによって「南国市地域公共交通網形成計画」を策定し、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた取り組みを行うものです。

2) 計画の位置付け

(1) 国の施策との関係

① 交通政策基本法の制定

平成 25 年 12 月 4 日に公布・施行された「交通政策基本法」では、「国民等の交通に対する基本的なニーズの充足」「交通の機能の確保及び向上」「交通による環境への負荷の低減」「交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携」「連携等による施策の推進」「交通の安全の確保」といった、交通に関する基本理念が定められています。

同法では、交通に関する施策について、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民等の責務等を明らかにすることを掲げ、国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的な施策について記載されています。

② 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

本計画は、平成 26 年 11 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」に基づき策定する法定計画です。同法は、交通政策基本法の基本理念に基づき、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進することを目的としています。

また、人口減少社会において地域の活力を維持、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通ネットワークを確保することが重要であるとの考えの下に、地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図ることが掲げられています。

③ 都市再生特別措置法の一部改正

医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考え方に基づきまちづくりを進めていくため、市町村は、都市計画区域内の区域について、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができることとなりました。（都市再生特別措置法第 81 条第 1 項）

④ 立地適正化計画

立地適正化計画は、市町村が都市全体のまちづくりの観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランです。

立地適正化計画は、都市全体を見渡したマスタープランとしての性質を持つものであることから、都市計画法に基づく市町村マスタープランの一部と見なされます。

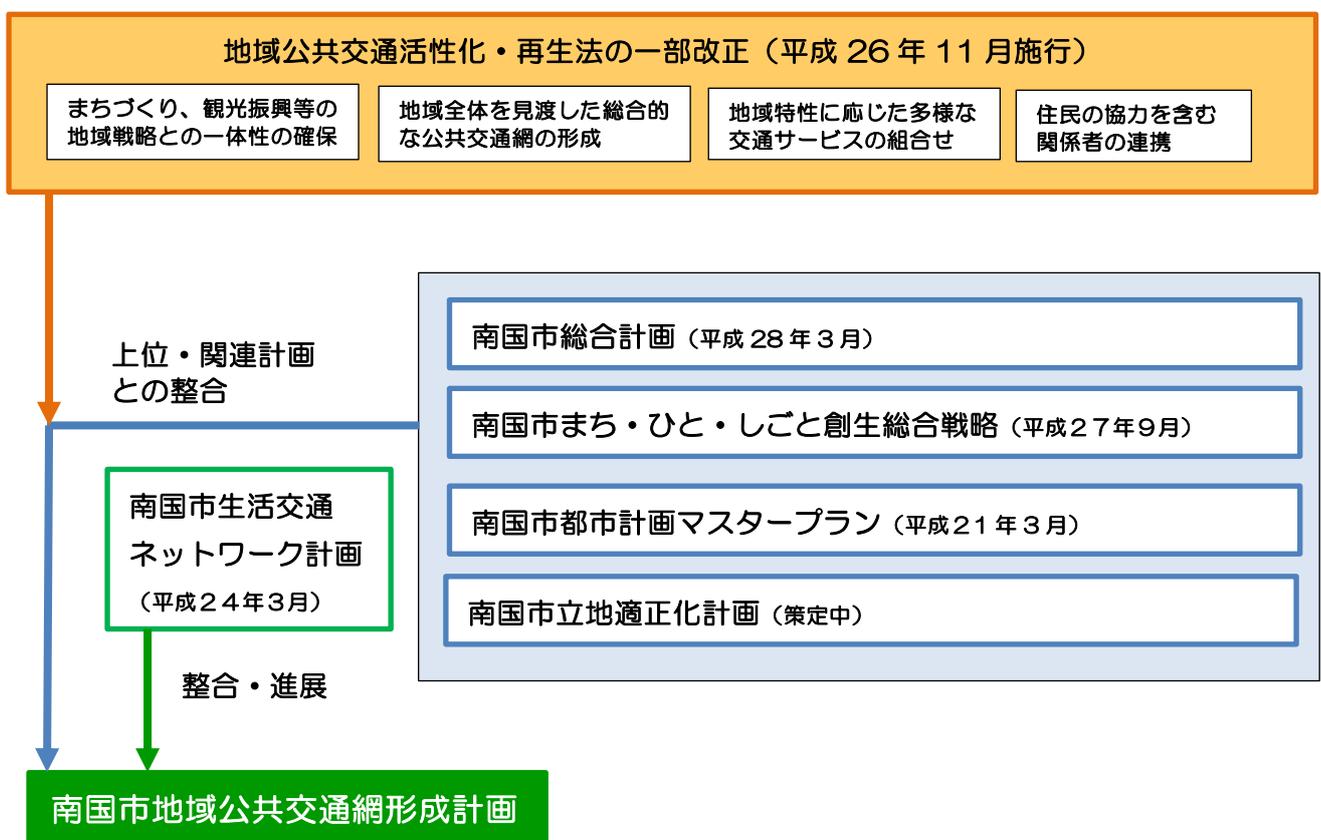
立地適正化計画の内容は、駅等を中心とした徒歩圏に居住誘導区域を定めて人口密度を維持し、コンパクト化を促し、都市機能誘導区域を定めて生活サービス機能等の都市機能を計画的に誘導するものです。

(2) 国の施策及び市の上位・関連計画との関係

本計画は、「第4次南国市総合計画」や「南国市都市計画マスタープラン」等を上位計画とし、総合計画に掲げる“目指す将来都市像”の実現に向け、「立地適正化計画」などの都市計画と連携し、地域医療対策、観光振興などと連動した「南国市が目指すべき地域公共交通網のすがた」を示すマスタープランです。

本計画は、行政のみならず、市民や交通事業者など地域関係者や関係機関等との連携のもと、様々な取り組みを計画的に進め、持続可能な地域公共交通網を形成することを目的として、策定するものです。

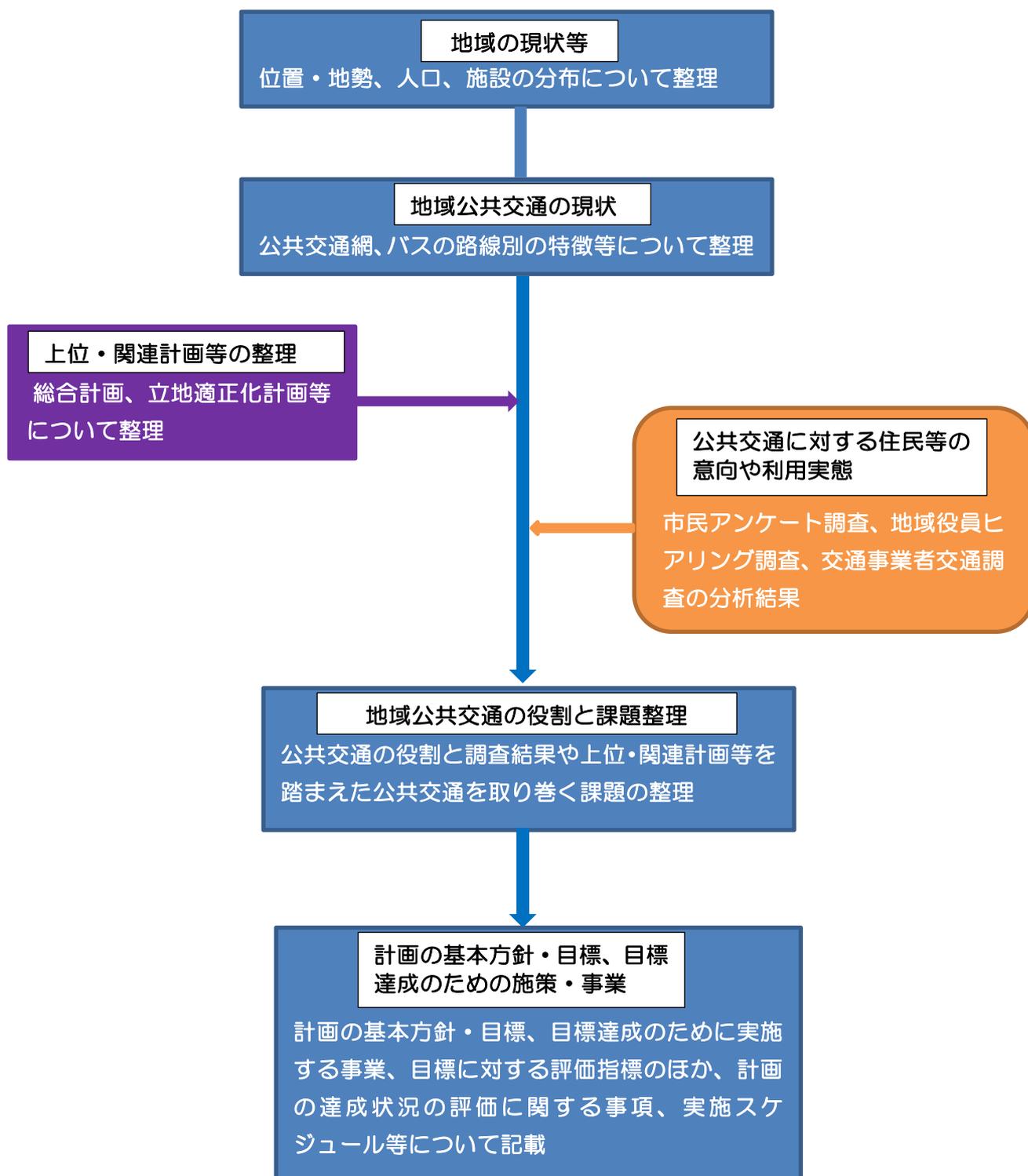
▼ 国の施策及び市の上位・関連計画との関係



2 計画の構成

本計画の構成は、以下のとおりです。

▼ 計画の構成



3 策定主体

本計画は、関係部局及び国や県と連携・調整を図りながら、南国市地域公共交通会議ならびに南国市地域公共交通会議分科会における協議結果を踏まえ、南国市が主体となり策定するものです。

第2章 地域の現状等

1 位置・地勢

南国市は高知県の中央部に位置し、南は太平洋、西は県都高知市、東は香美市、香南市に隣接し、北部山間地域においては、土佐町、本山町と隣接しています。

高知県の空の玄関高知龍馬空港、陸の玄関高知自動車道南国 I.C を有し、隣接する高知新港と併せ陸・海・空の広域交通拠点、トライアングルゾーンを形成しています。

総面積は、125.3 km²で、南北23km、東西12kmと南北に長く、山間部から海に至る豊かな自然と環境を有する地形となっています。

地勢、交通、産業、経済、及び社会的関係が密接な5町村（後免町・香長村・野田村・岡豊村・岩村）が大同合併し、昭和34年10月に市制を施行し、現在に至っています。

市域は、歴史的な沿革や地域の役割、地形、地理的条件等を踏まえ、6つのブロックに区分されています。

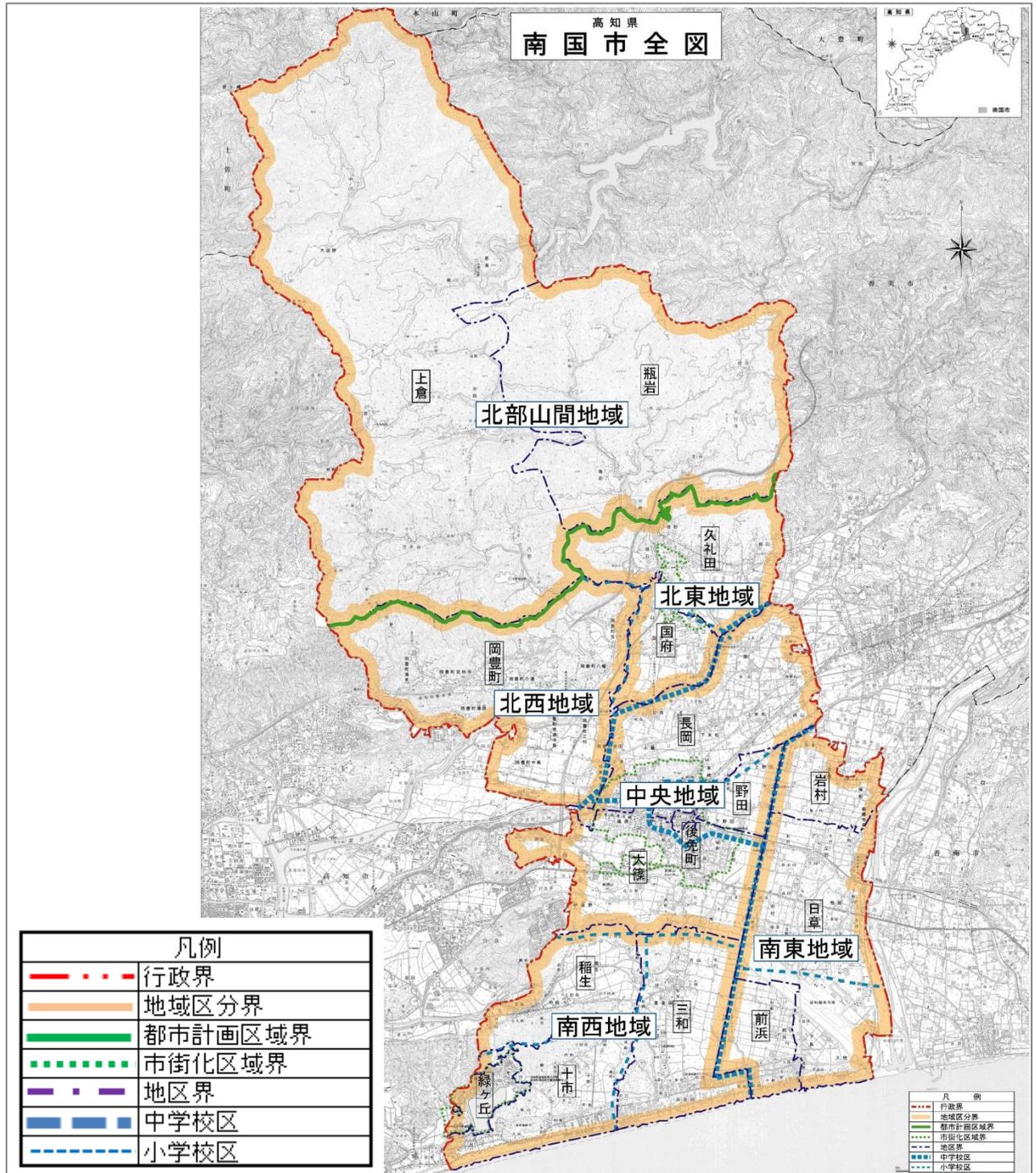
▼ 位置図



【地域区分】

分析に当たり、住民がわかりやすく“まちとしてのまとまり”を認識できる身近な生活圏として、市域全体を「北部山間地域」、「北東地域」、「北西地域」、「中央地域」、「南東地域」、「南西地域」の6つに区分します。

▼ 地域区分図



資料：南国市都市計画マスタープラン平成21年3月

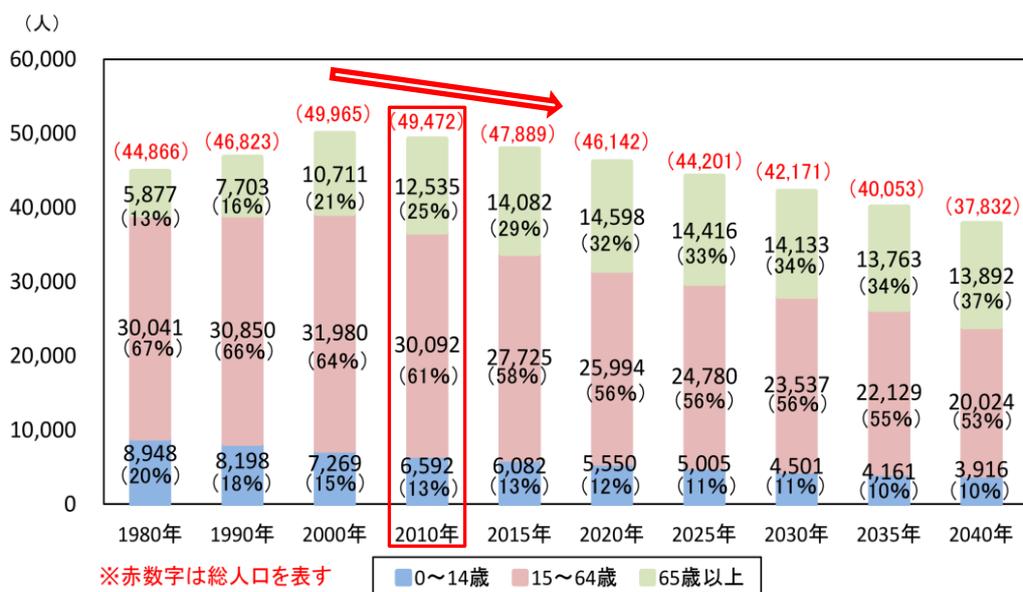
2 人口動向

1) 人口の推移

南国市の人口は、2000年をピークに減少に転じ、国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、2040年時点で約3万8千人までの減少が予想されています。

また、少子高齢化が進み、2010年から2040年にかけて、年少人口は13%から10%(3%減)、生産年齢人口は61%から53%(8%減)、老年人口は25%から37%(12%増)となることが予想されています。

▼人口の推移と見通し



資料：南国市立地適正化計画 平成29年3月

資料：域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所 H25年3月推計）

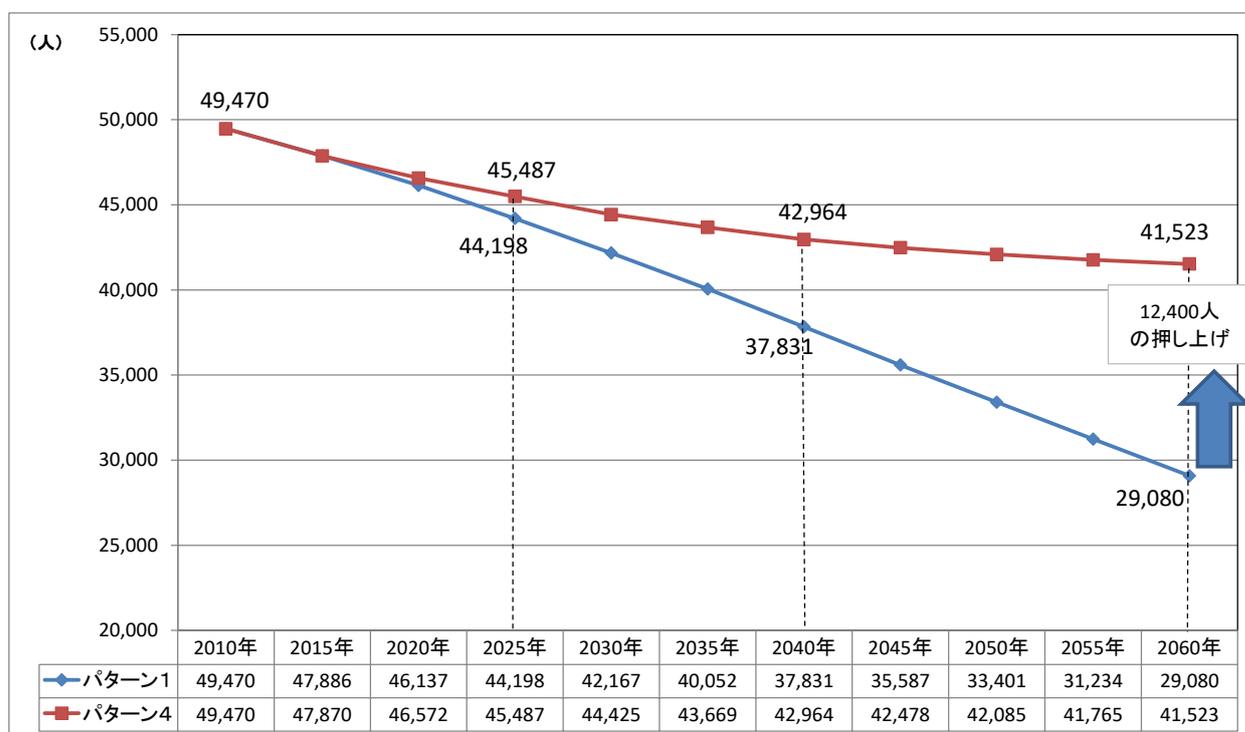
○南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略（人口ビジョン）

▼人口の将来展望

一方、南国市の人口ビジョンにおいては、2040年時点で約4万3千人、2060年時点で約4万2千人までの減少にとどめることとしています。

合計特殊出生率が上昇すること、また、40歳未満の流入人口が増加することで、年齢区分別人口に大きな影響を与え、出生数が上昇し、年少人口の増加、人口ピラミッドにおける若年層の比率の上昇という好循環を生み出すことを実現することにより、本市の人口の将来展望を以下のとおりとします。

2040年（平成52年）	43,000人
2060年（平成72年）	41,500人



パターン1：国立社会保障・人口問題研究所の推計

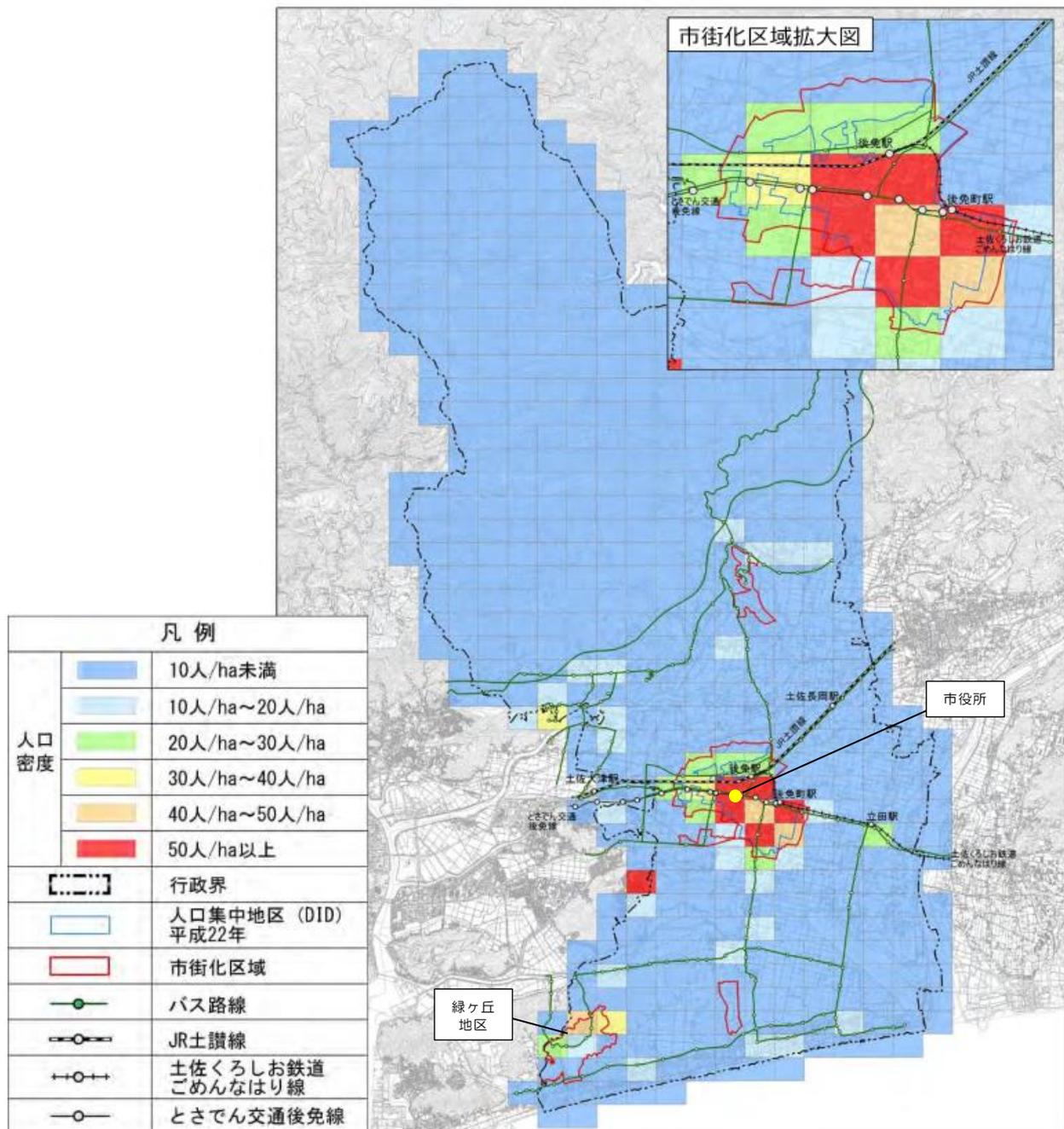
パターン4：合計特殊出生率が上昇すること等の仮定に基づく推計

2) 人口分布

本市の人口は、市街化区域内の市役所周辺の市中心部に集中しており、南西部の市街化区域の緑ヶ丘地区においても人口密度 30~40 人/ha の市街地が形成され、人口の集積がみられます。

一方、北部地域においては、大半が人口密度 10 人/ha 未満となっています。

▼人口分布図

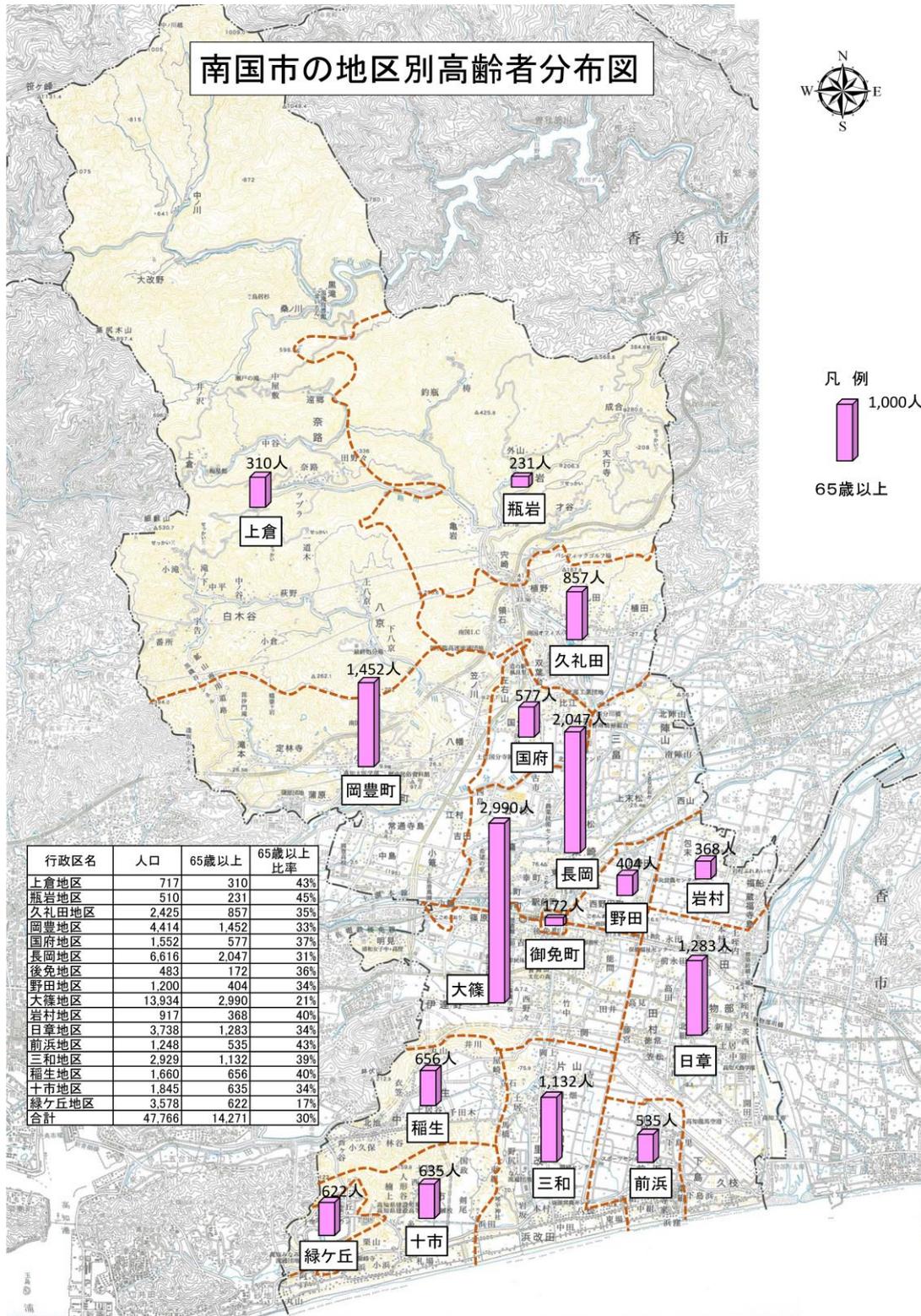


資料：国勢調査（平成 22 年）

3) 高齢化の状況

本市の高齢化率は30%であり、北部山間地域上倉、瓶岩地区において高くなっています。

▼高齢者分布図



資料：南国市行政区域別人口統計（平成 29 年 3 月 31 日現在）

4) 昼夜間人口等

本市の昼夜間人口は、昼間人口、夜間人口（常住人口）とも平成17年より減少傾向が続いています。

平成27年の昼夜間人口比率は、105.3%であり、県下市部では須崎市に次いで第2位となっています。また、人口差（昼間人口－常住人口）では、高知市の9,304人に次ぐ2,553人となっています。

就業・通学者数ともに流入が流出を上回っており、人口差の主な要因としては、就業によるもので、平成27年では、2,282人となっています。

■昼夜間人口・夜間人口及び昼夜人口比率の推移

(単位:人,%)

	昼間人口			常住人口(夜間人口)			人口差(昼間人口-常住人口)			昼夜間人口比率(昼間人口/夜間人口)			昼間人口の増加率	
	平成17年	平成22年	平成27年	平成17年	平成22年	平成27年	平成17年	平成22年	平成27年	平成17年	平成22年	平成27年	H17~H22	H22~H27
高知県計	795,109	763,479	727,644	796,163	764,456	728,276	-1,054	-977	-632	99.9	99.9	99.9	-3.98	-4.69
高知市	361,080	353,217	346,494	348,906	343,393	337,190	12,174	9,824	9,304	103.5	102.9	102.8	-2.18	-1.90
室戸市	17,221	14,904	13,406	17,490	15,210	13,524	-269	-306	-118	98.5	98.0	99.1	-13.45	-10.05
安芸市	20,665	19,587	18,008	20,348	19,547	17,577	317	40	431	101.6	100.2	102.5	-5.22	-8.06
南国市	53,233	52,216	50,535	50,758	49,472	47,982	2,475	2,744	2,553	104.9	105.5	105.3	-1.91	-3.22
土佐市	27,757	26,818	25,396	30,011	28,686	27,038	-2,254	-1,868	-1,642	92.5	93.5	93.9	-3.38	-5.30
須崎市	26,621	25,623	23,828	26,039	24,698	22,606	582	925	1,222	102.2	103.7	105.4	-3.75	-7.01
宿毛市	25,175	23,137	21,338	24,397	22,610	20,907	778	527	431	103.2	102.3	102.1	-8.10	-7.78
土佐清水市	16,797	15,786	13,411	17,278	16,029	13,778	-481	-243	-367	97.2	98.5	97.3	-6.02	-15.04
四万十市	39,486	37,078	35,471	37,917	35,933	34,313	1,569	1,145	1,158	104.1	103.2	103.4	-6.10	-4.33
香美市	28,733	29,794	28,172	30,257	33,830	32,961	-1,524	-4,036	-4,789	95.0	88.1	85.5	3.69	-5.44
香南市	29,587	27,891	26,477	33,541	28,766	27,513	-3,954	-875	-1,036	88.2	97.0	96.2	-5.73	-5.07

資料:国勢調査

■昼間人口・夜間人口の就業・通学の構成内訳(平成27年)

(単位:人)

	常住地による人口 夜間人口 ①	他市町村に就業 ②	他市町村に通学 ③	他市町村から就業 ④	他市町村から通学 ⑤	従業地・通学地による人口 昼間人口 ⑥=①-(②+③)+(④+⑤)	人口差 昼間人口-夜間人口 ⑥-①	人口差の要因	
								就業によるもの ④-②	通学によるもの ⑤-③
高知県計	728,276	74,263	11,904	72,916	11,699	726,724	-1,552	-1,347	-205
高知市	337,190	18,484	2,222	23,483	6,079	346,046	8,856	4,999	3,857
室戸市	13,524	686	89	632	21	13,402	-122	-54	-68
安芸市	17,577	1,837	310	2,239	295	17,964	387	402	-15
南国市	47,982	10,176	1,601	12,458	1,831	50,494	2,512	2,282	230
土佐市	27,038	4,555	1,016	3,268	633	25,368	-1,670	-1,287	-383
須崎市	22,606	1,856	659	3,239	470	23,800	1,194	1,383	-189
宿毛市	20,907	1,902	260	2,286	299	21,330	423	384	39
土佐清水市	13,778	695	112	432	0	13,403	-375	-263	-112
四万十市	34,313	2,396	298	3,381	443	35,443	1,130	985	145
香美市	32,961	7,052	1,277	3,333	123	28,088	-4,873	-3,719	-1,154
香南市	27,513	4,755	740	3,685	742	26,445	-1,068	-1,070	2

資料:H27国勢調査

5) 通勤・通学の流出・流入状況

本市に常住する15歳以上の就業者・通学者における就業・通学先の状況は、就業・通学者の約52.9%（就業者の52.7%、通学者の53.8%）が市内で就業・通学しています。

一方、他市町村に通勤・通学する就業者・通学者は45.8%で、その内のほとんどが県内、特に近隣市への通勤・通学です。最も多いのは、高知市であり、就業者の32.2%、通学者の34.8%となっています。

また、本市は、他市町村から通勤・通学で入って来る人が14,249人となっており、出る人の11,501人を2,748人上回っています。特に、高知市から8,827人と多く入って来ており、次いで香南市2,267人、香美市1,535人となっています。

■南国市における通勤・通学の流出・流入状況(平成27年)

(単位:人)

	南国市常住者の就業先・通学先の市町村						南国市で就業・通学する者の居住市町村					
	総数		15歳以上就業者		15歳以上通学者		総数		15歳以上就業者		15歳以上通学者	
		割合		割合		割合		割合		割合		割合
	25,106	100.0%	22,077	87.9%	3,029	12.1%	27,854	100.0%	24,396	87.6%	3,458	12.4%
		100.0%		100.0%		100.0%		100.0%		100.0%		100.0%
南国市内	13,274	52.9%	11,643	52.7%	1,631	53.8%	13,274	47.7%	11,643	47.7%	1,631	47.2%
自宅	3,456	13.8%	3,456	15.7%		0.0%	3,456	12.4%	3,456	14.2%		0.0%
自宅外	9,818	39.1%	8,187	37.1%	1,631	53.8%	9,818	35.2%	8,187	33.6%	1,631	47.2%
県内	11,340	45.2%	10,039	45.5%	1,301	43.0%	14,062	50.5%	10,271	42.1%	1,360	39.3%
高知市	8,162	32.5%	7,107	32.2%	1,055	34.8%	8,827	31.7%	7,878	32.3%	949	27.4%
香美市	1,293	5.2%	1,128	5.1%	165	5.4%	1,535	5.5%	1,388	5.7%	147	4.3%
香南市	1,005	4.0%	978	4.4%	27	0.9%	2,267	8.1%	1,941	8.0%	326	9.4%
安芸市	232	0.9%	230	1.0%	2	0.1%	305	1.1%	219	0.9%	86	2.5%
室戸市	19	0.1%	19	0.1%	0	0.0%	11	0.0%	7	0.0%	4	0.1%
土佐市	123	0.5%	88	0.4%	35	1.2%	225	0.8%	209	0.9%	16	0.5%
須崎市	55	0.2%	45	0.2%	10	0.3%	53	0.2%	38	0.2%	15	0.4%
大豊町	79	0.3%	79	0.4%	0	0.0%	92	0.3%	67	0.3%	25	0.7%
本山町	34	0.1%	34	0.2%	0	0.0%	50	0.2%	41	0.2%	9	0.3%
土佐町	27	0.1%	27	0.1%	0	0.0%	30	0.1%	27	0.1%	3	0.1%
いの町	91	0.4%	86	0.4%	5	0.2%	282	1.0%	246	1.0%	36	1.0%
芸西村	87	0.3%	87	0.4%	0	0.0%	108	0.4%	94	0.4%	14	0.4%
その他の市町村	133	0.5%	131	0.6%	2	0.1%	277	1.0%	193	0.8%	84	2.4%
他の都道府県	161	0.6%	100	0.5%	61	2.0%	187	0.7%	110	0.5%	77	2.2%
徳島県	17	0.1%	15	0.1%	2	0.1%	13	0.0%	6	0.0%	7	0.2%
香川県	35	0.1%	28	0.1%	7	0.2%	28	0.1%	22	0.1%	6	0.2%
愛媛県	21	0.1%	16	0.1%	5	0.2%	31	0.1%	25	0.1%	6	0.2%
その他の都道府県	88	0.4%	41	0.2%	47	1.6%	115	0.4%	57	0.2%	58	1.7%

※資料:H27国勢調査

総数には従業地・通学地「不詳」を含むため、内訳の合計は一致しない。

6) 運転免許の保有状況

(1) 運転免許保有者数と運転免許自主返納者の推移

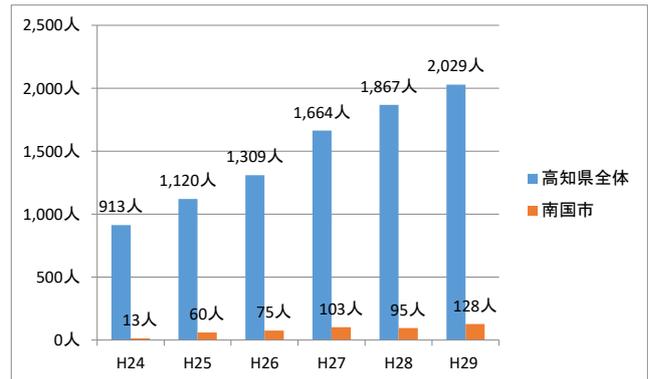
南国市における運転免許保有者数は、32,710人(平成29年10月現在)で、そのうち、高齢者の免許保有者は、8,800人となっており、全体に占める割合は、約27%となっています。

一方、運転免許の自主返納者数は高知県全体、南国市ともに年々増加しており、南国市においては、平成29年10月時点で128人となっています。

▼運転免許保有者人口

	H29(10月末時点)		
	総数(A)	65歳以上(B)	B/A
高知県全体	484,108人	136,587人	28.2%
南国市	32,710人	8,800人	26.9%

▼運転免許自主返納者の推移



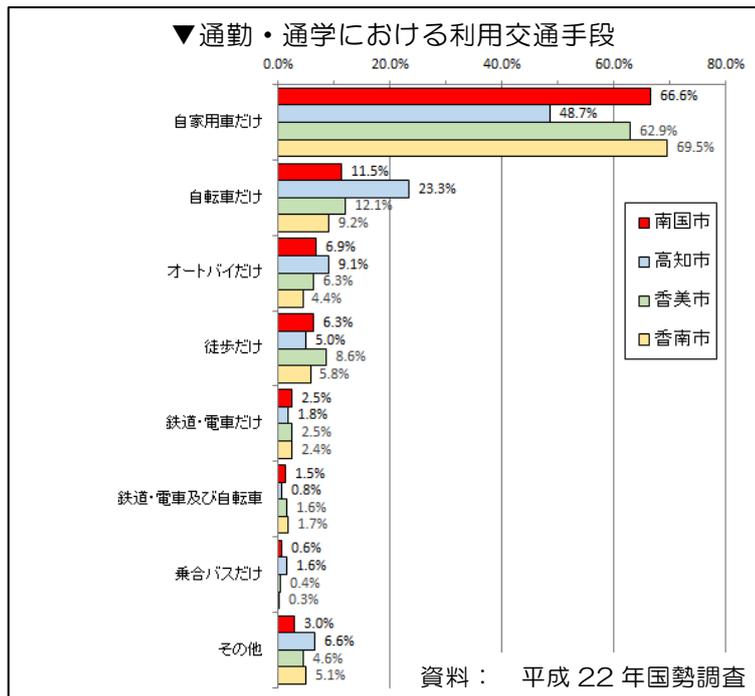
※H29は10月末時点

7) 通勤・通学の利用交通手段

(1) 通勤・通学における利用交通手段

南国市における通勤・通学時における利用交通手段は、「自家用車だけ」が66.6%と最も高くなっています。また、「自家用車」の割合は、高知市より高く、香美市、香南市と同程度となっています。

「鉄道・電車だけ」と「乗合バスだけ」の合計値を比較すると、南国市3.1%、高知市3.4%、香美市2.9%、香南市2.7%となっており、いずれも低い割合となっています。



3 地域公共交通の現状

1 地域公共交通の概要

市内を運行している公共交通は、次のとおりです。

種類	運行事業者		路線・駅等
路線バス	市町村間運行バス 路線	とさでん交通	①領石線・南国オフィスパーク線・田井線
			②神母木～高知工科大学～龍河洞線・潮見台線
			③前浜・パークタウン線
	④高知駅～十市～後免町線		
	⑤医大病院線		
	高知東部交通	⑥安芸線	
県交北部交通	⑦鏡岩～医大病院～かもはら線		
市内運行バス路線	とさでん交通	⑧医大病院～久枝線	
		⑨植田～JA 高知病院線	
		⑩前浜～JA 高知病院線	
鉄道	四国旅客鉄道	土讃線（窪川駅～高知駅～多度津駅間） 〔市内駅〕 後免駅、土佐長岡駅	
	土佐くろしお鉄道	ごめん・なはり線（後免駅～奈半利駅間） 〔市内駅〕 後免駅、後免町駅、立田駅	
路面電車	とさでん交通	伊野～はりまや橋～後免町間 〔市内停留所〕 後免町、後免東町、後免中町、 後免西町、東工業前、住吉通、篠原、小竈通	
高速バス	高知エクスプレス他	高知自動車道 南国IC （ただし、市内に高速バス停なし）	
航空機	全日空	高知～東京、高知～伊丹	
	日本航空	高知～東京、高知～福岡	
	FDA	高知～名古屋	
乗合タクシー	いだいハイヤー（～H30.9月）	乗合タクシー「うめの里交通」 乗合タクシー「せいらん」	

■公的交通

スクールバス	南国市教育委員会	久礼田小、奈路小、白木谷小
--------	----------	---------------

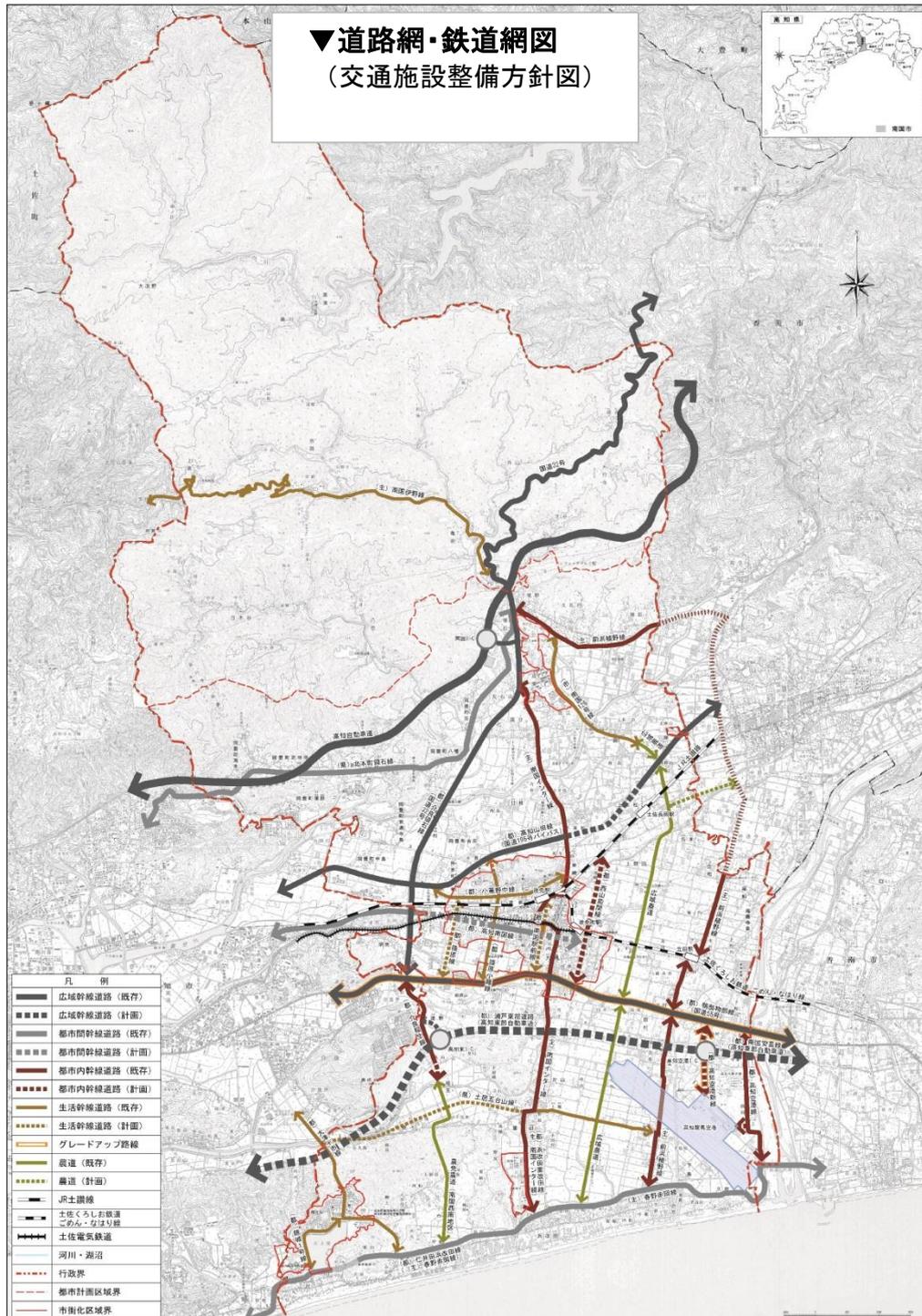
2 道路と鉄道

1) 道路網と鉄道網

市の中心部をJR土讃線が東西に走っています。

また、高知市方面から後免町駅までは、路面電車が通り、後免町駅からは、奈半利駅まで、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線がつながっており、広域的な交通体系が形成されています。

北部山間部において、高知自動車道南国ICとつながる国道32号が、南北の幹線として中心部にアクセスしています。また、東西方向は、国道195号及び高知バイパス、国道55号南国バイパス等の幹線道路を軸に道路網が形成されています。



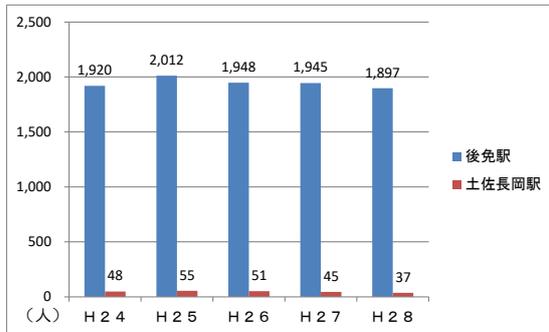
資料：南国市都市計画マスタープラン 平成21年3月

2) 鉄道の利用状況

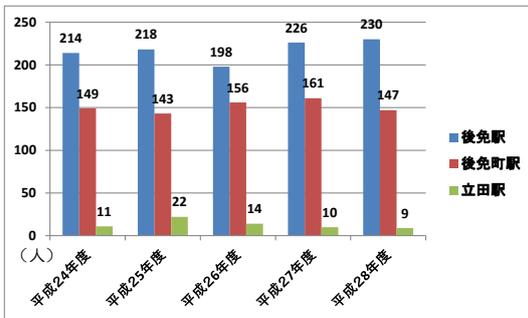
四国旅客鉄道（JR四国）は、後免駅の利用者が最も多く、H28年では1日当たり1,897人となっています。土佐くろしお鉄道は、ほぼ同水準で推移し、路面電車の各駅については、概ね微増傾向にあります。路面電車では、後免町駅が最も多く、H25年より増加傾向にあります。

【市内各駅における1日当たり平均乗車人員】

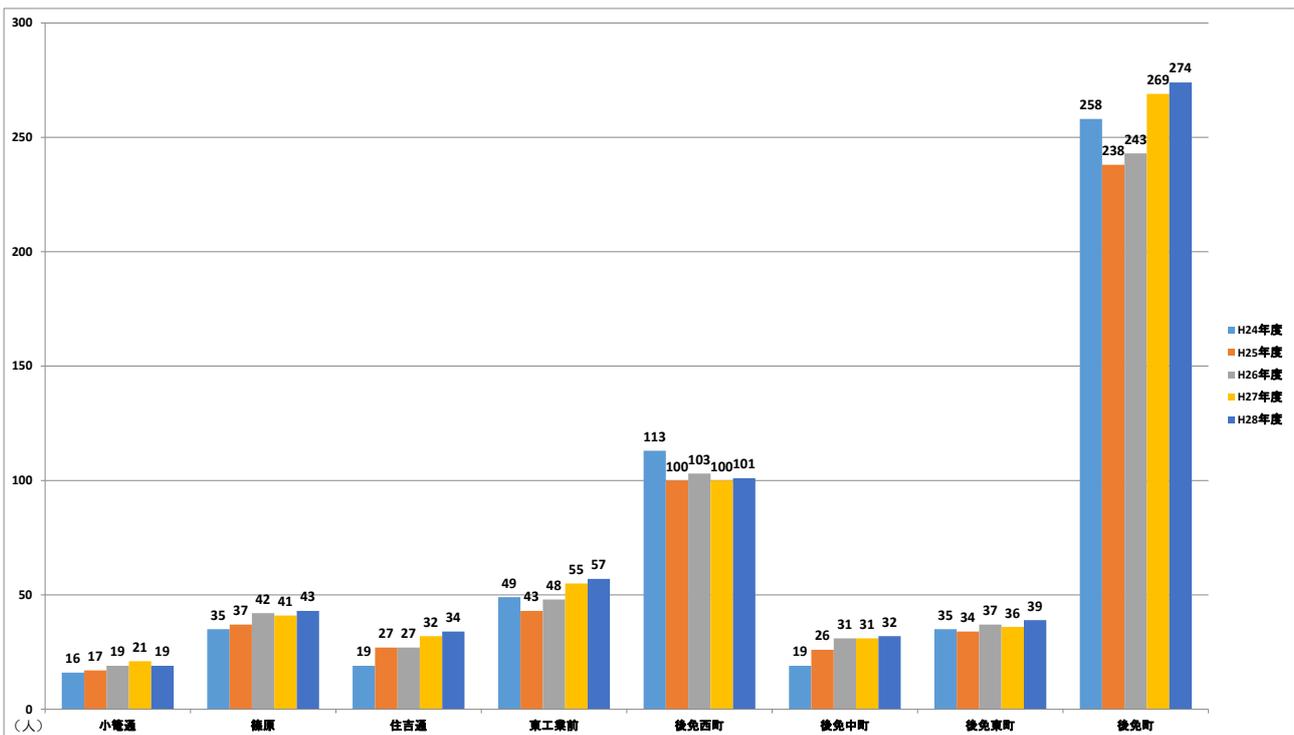
(1) 四国旅客鉄道各駅（後免駅、土佐長岡駅）



(2) 土佐くろしお鉄道各駅（後免駅、後免町駅、立田駅）



(3) 路面電車（とさでん交通）各駅（後免町、後免東町、後免中町、後免西町、東工業前、住吉通、篠原、小籠通）

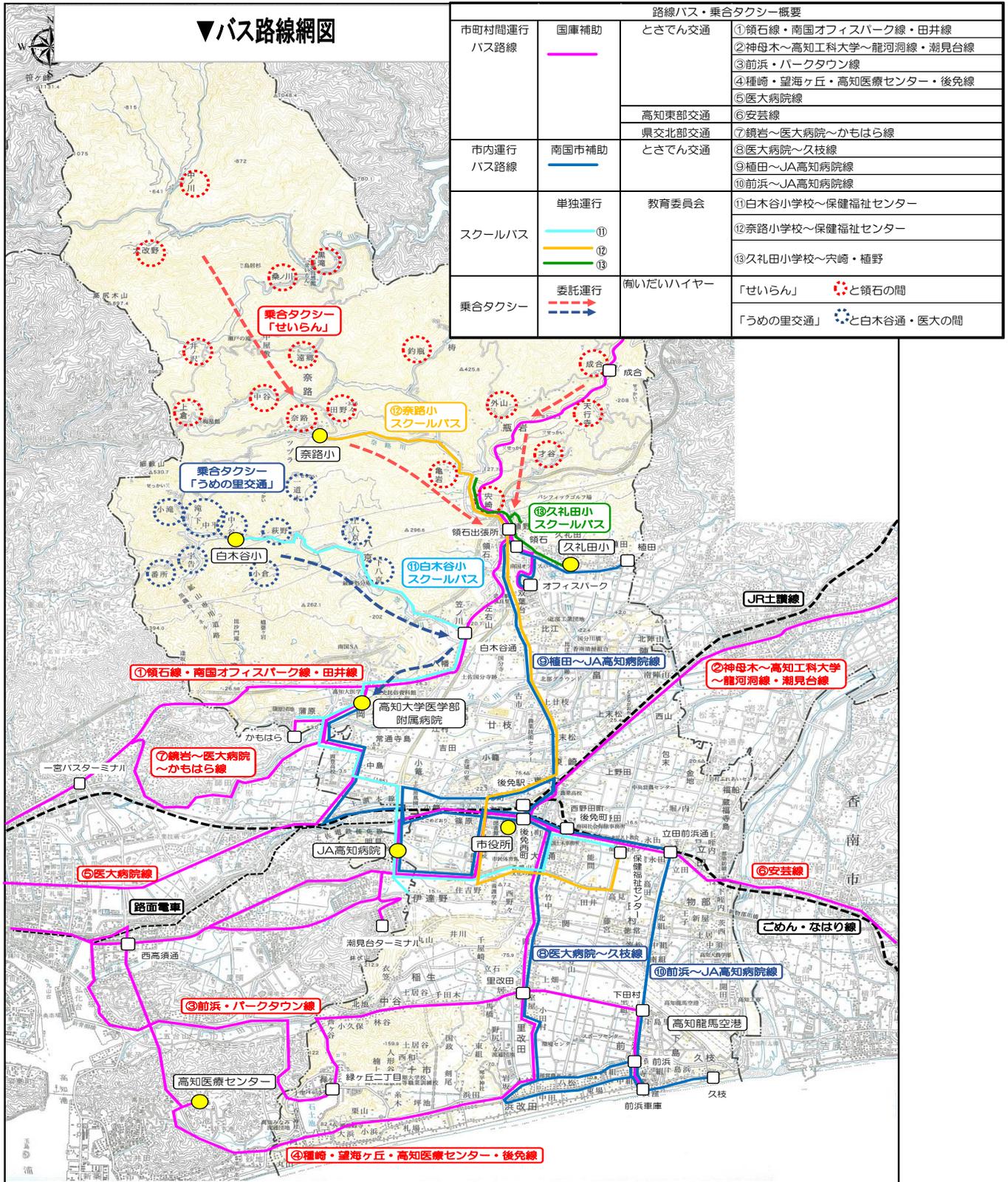


3 路線バス

1) バス路線網

路線バスは 10 路線運行されており、内訳は、市町村間運行バス路線が 7 路線及び市内運行バス路線が 3 路線となっています。

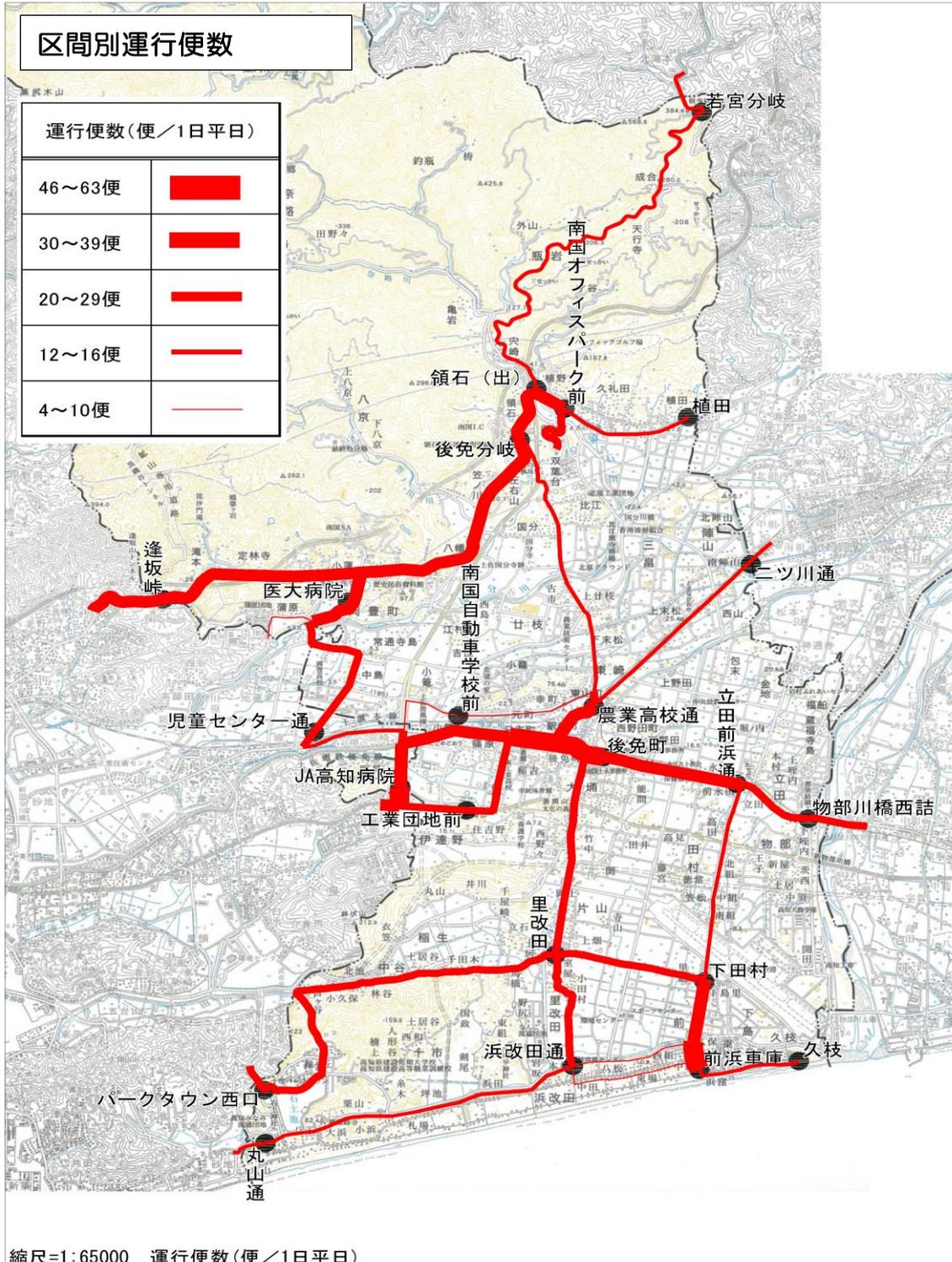
東西方向の市町村間運行バス路線が多く、南北方向を市内運行バス路線で連結した路線網となっています。小学校のうち、3 校で通学用スクールバスを運行しています。



2) 区間別運行便数

後免町からJA高知病院の間は、多くの路線が重複し、便数が特に多くなっています。
 領石から医大、高知方面においても、比較的便数が多くなっています。
 下田村から前浜車庫間においても、バス路線の重複もあり、便数が多くなっています。
 一方、後免分岐から中心市街地に至る間は、便数が比較的少なくなっています。

▼ 区間別の運行便数 (平日 1 日の上下線合計の便数)



3) 区間別乗客数

平成 29 年 9 月 14 日（木）1 日における IC データに基づき、市内運行バス 3 路線及び市町村間運行バス 4 路線を対象に、バス停ごとの乗降状況より、区間別乗客数を整理しました。

乗客数の少ない区間については、今後、運行ルートの見直し・再編やデマンド化について検討します。

▼各路線の区間別の利用状況（乗客数は上下線の合計値）

【医大病院～久枝線】

- 大津領石通から後免西町間は、路面電車等との重複もあり、9 人以下と極めて少なくなっています。
- 久枝方面は、後免東町から三和小学校前の間が 14 人～23 人と多く、境目通から久枝間は、9 人以下と極めて少なくなっています。

