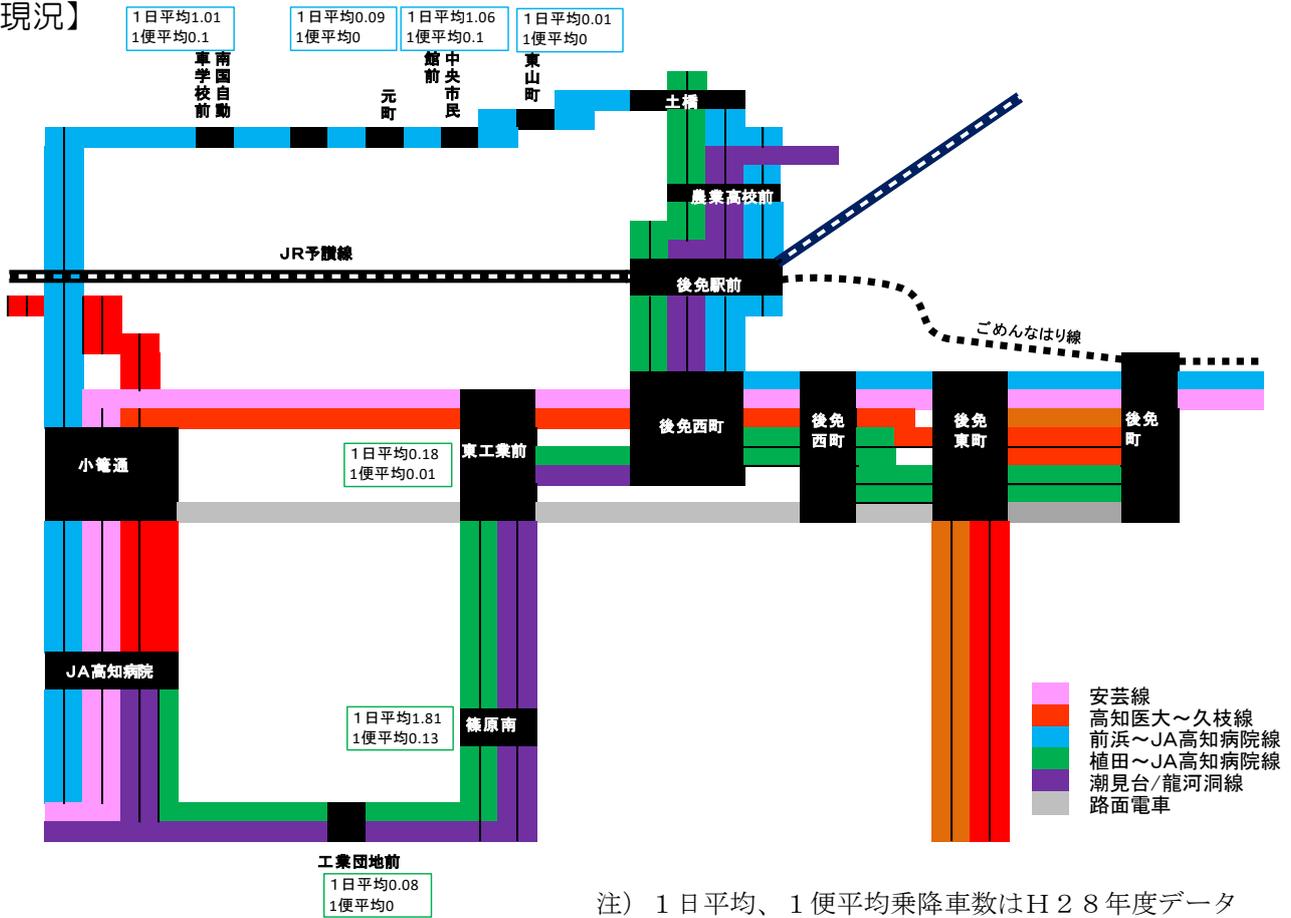
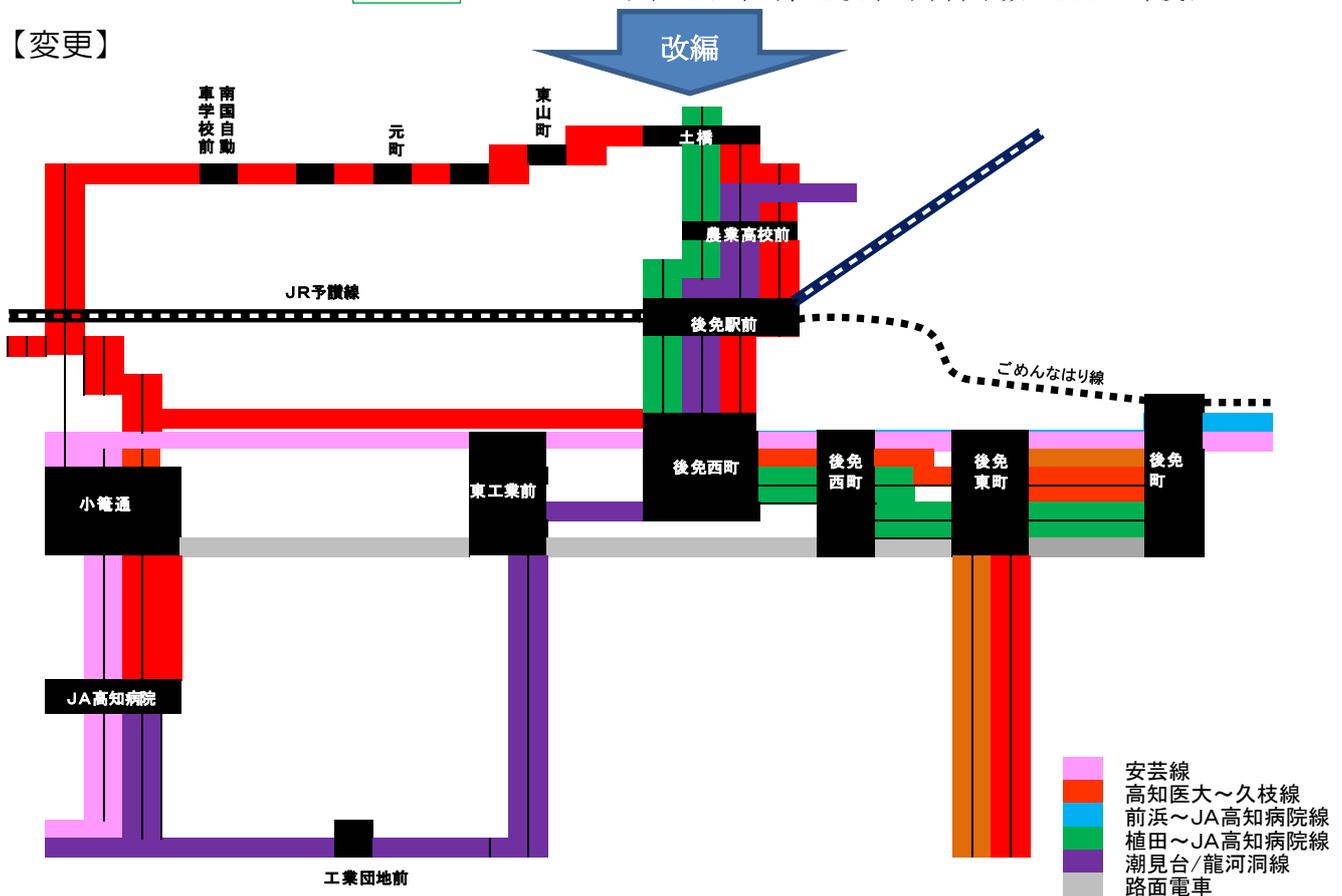


▼重複区間におけるダイヤや運行形態の見直し（案）

【現況】



【変更】



事業④ 交通結節点における乗り継ぎ改善

□ 事業内容

- ・鉄道事業者との連携を図り、乗り継ぎ時間の短縮を図るとともに、鉄道のダイヤ改正等に合わせ、路線バスのダイヤを遅滞なく改正できるようにします。
- ・効率的な公共交通網を実現することによって市民の移動を維持・確保した上で、利用促進策として、交通事業者との協議により、始発、最終便の調整設定若しくは増便について検討します。特に、利用者の多い通勤・通学時における乗継利便性の改善を図ります。

1 市内運行バス路線運行形態の検討（案）

路線名	内容	後免駅前到着・発車時間		JR 後免駅
		現行	変更	
医大病院～久枝線				
・高知市方面行 久枝→医大	・後免駅前停車（後免西町から） ・時間変更	-	7:40着	7:45発
・高知市方面帰 医大→久枝	・後免駅前停車 ・最終増便（新規）	-	18:54発 19:15発	18:44着 19:07着
【植田～JA高知病院線】				
・高知市方面行 植田→JA高知病院	・時間変更 ・始発増便（新規）	7:16着 -	7:14着 7:44着	7:24発 7:54発
・高知市方面帰 JA高知病院→植田	・異動無 ・最終増便（新規）	17:45発 -	17:45発 18:45発	17:40着 18:34着
前浜～JA高知病院線				
・高知市方面行 前浜→JA高知病院	・時間変更	7:23着 9:08着	7:14着 9:02着	7:24発 9:12発
・高知市方面帰 JA高知病院→前浜	・異動無 ・最終増便（新規）	18:02発 -	18:02発 18:45発	17:52着 18:34着

2 市町村間運行バス運行形態の検討（案）

市町村間運行バス路線については、関連市町村を含め広域的な協議の場で、検討していくこととします。

路線名	内容	到着・発車時間		JR 後免駅
		現行	変更	
潮見台/龍河洞線				
・高知市方面行	・異動無	7:01着 8:21着	7:01着 8:21着	7:08発 8:39発
・高知市方面帰	・異動無 ・時間変更	19:25発 20:53発	19:25発 20:45発	19:20着 20:31着
安芸線				
・高知市方面行	・後免駅前停車（後免西町から） ・時間変更	- -	7:12着 7:27着 8:32着	7:24発 7:45発 8:39発
・高知市方面帰	・後免駅前停車、時間変更	- -	18:23発 19:27発	18:06着 19:20着

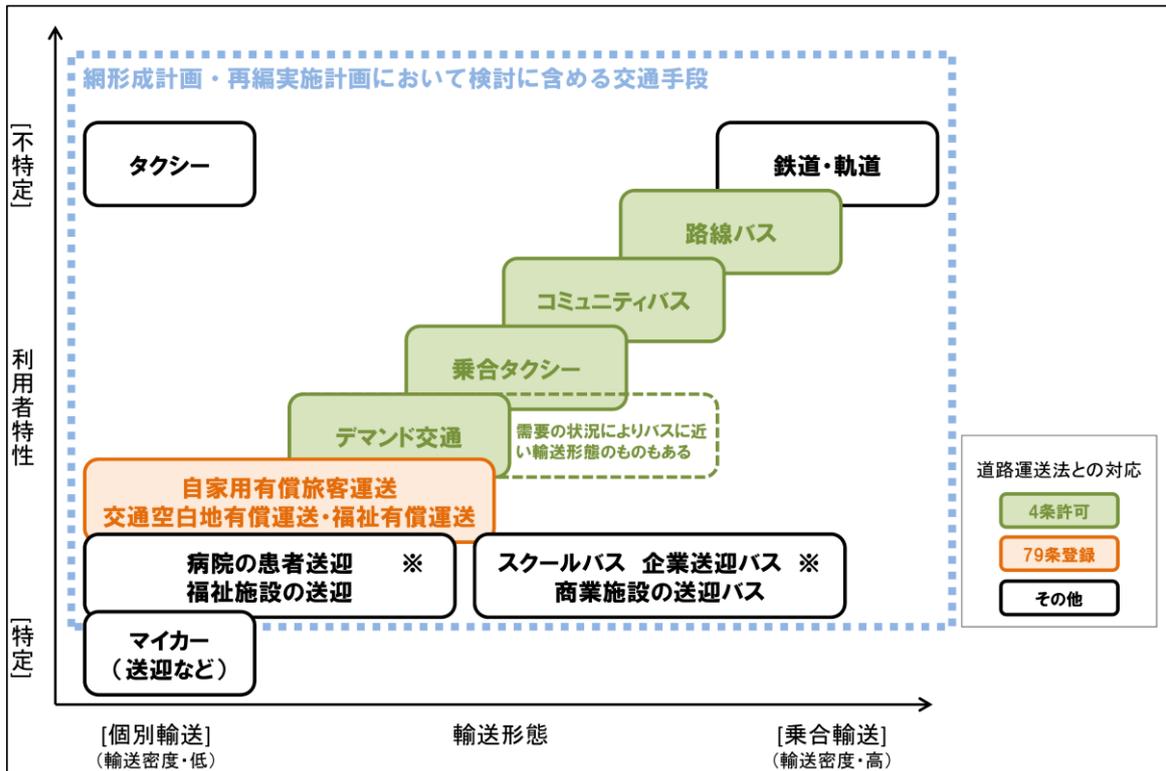
【目標 2】交通空白地域における移動手段の確保

事業① 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

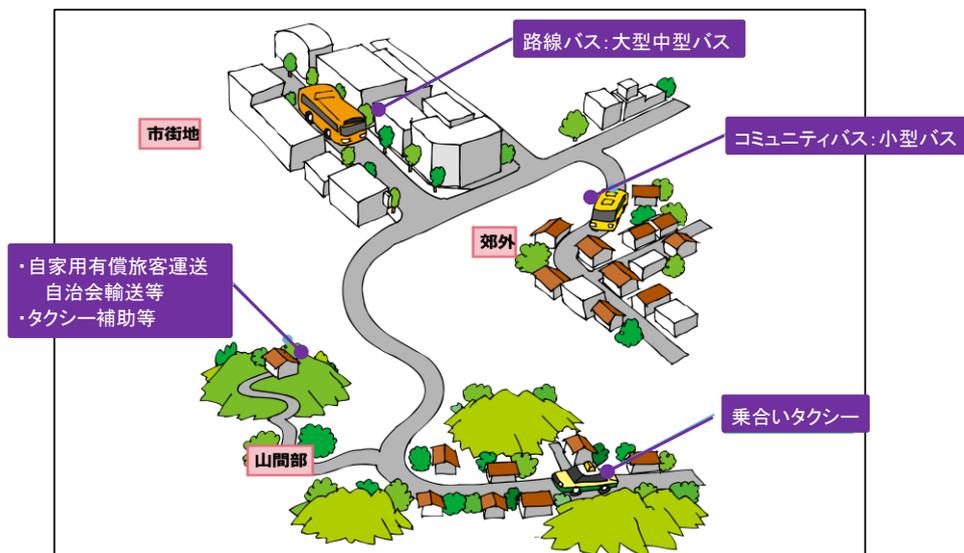
□事業内容

- 交通手段の確保が必要な公共交通空白地域、上倉・瓶岩地区で運行されている乗合タクシーも含め、多様な手法による移動手段の確保に向けた検討を行います。
- 導入にあたっては、地元説明会の開催等により住民の移動ニーズを詳細に把握した上で、必要に応じ試験運行等を行いながら進めることとします。

▼輸送形態と利用者特性



▼交通手段イメージ



基本方針 2 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

【目標 1】 中心拠点や地域拠点への公共交通による来訪促進

事業① 中心拠点へのバスサービスの改善

□ 事業内容

- 中心拠点への南北方向の基幹バス軸の設定を検討するとともに、中心拠点にアクセスする路線相互間のダイヤや経路等を見直すことにより、中心拠点を訪れる人の移動利便性の向上を図ります。
- 基幹バス軸の利便性やサービス水準の向上により、「使える公共交通」として、バス利用者の増加を図ります。なお、南北における交通拠点の設定地点については、事業実施時の諸条件を踏まえ検討します。

▼公共交通軸の設定（案）

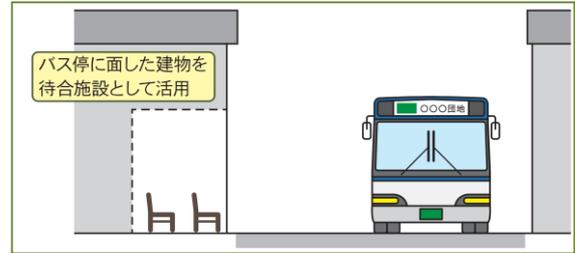
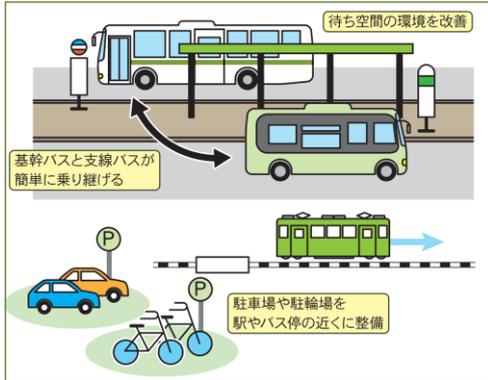


事業② 交通結節点の機能強化及び整備

□事業内容

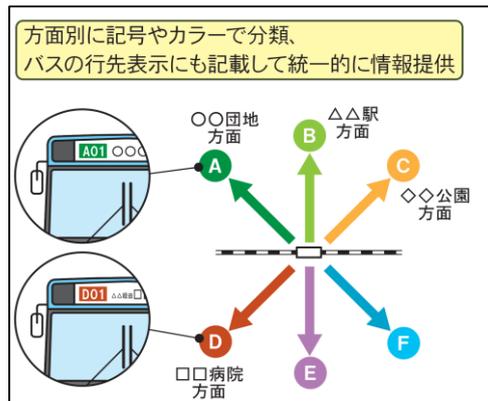
- バス停周辺の商業施設や業務施設等を活用した快適な待合環境の確保について検討します。
- 発着する便数や乗降客数が多く、移動の目的地や乗り継ぎ拠点となっている鉄道駅、バス停において、路線図と組み合わせた方面別の時刻表や案内サイン等を整備し、利用者にわかりやすい情報提供に努めます。
- JR後免駅前広場の周辺整備を検討することにより、交通結節機能の強化をめざします。

▼バス停の待合環境や乗り換え利便性の向上イメージ



資料：国土交通省

▼公共交通の利用に関する情報イメージ



▼JR後免駅交通結節機能の強化



事業③ 広域的な高速交通体系の活用

□事業内容①

- 市内には、乗合高速バスのバス停がないことから、本市及び本市以東の高速バスの利用圏域を想定し、本市内での高速バス停の設置について検討します。
具体的には、南国S A、南国I C及びその周辺を候補地として、その実現可能性について検討を行います。

▼高速バス バス停の整備（案）

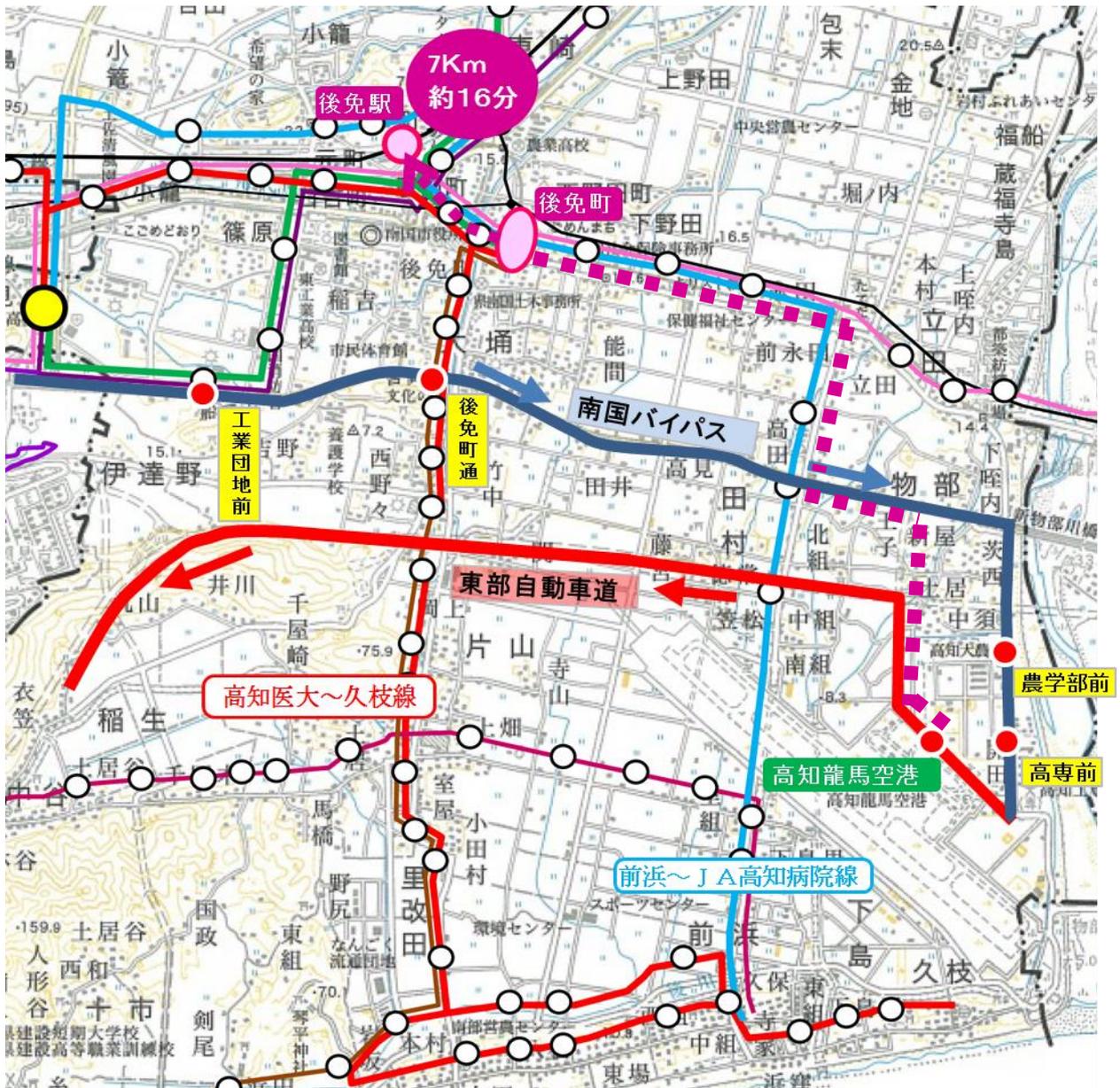


事業③ 広域的な高速交通体系の活用

□事業内容②

- 本市に立地する空港を観光やひとの交流促進等に活かす観点から、空港から後免町駅等への乗合タクシーなど移動手段の導入を検討します。

▼空港から市内への連絡



■ ■ ■ ■ 導入検討路線経路

【目標 2】 観光客に対する情報提供とサービス向上

事業① 観光客への情報提供

□事業内容

- ・インターネットやパンフレット等を活用して、公共交通に関する情報を観光客に発信する仕組みを構築します。第4次南国市総合計画における観光振興の情報発信と併せ、公共交通でのアクセスに関する詳細な情報提供を行います。
- ・交通結節点や観光地周辺のバス停において、外国人やシニア層も意識した案内表示の見直しや路線図と組み合わせた方面別の時刻表や案内サイン等を整備し、利用者にわかりやすいバス路線図・ダイヤ等の情報提供を行います。

▼第4次南国市総合計画

第3部 基本計画

基本目標3 産業・交流のまち

4 観光の振興

・現状と課題

本市には、紀貫之や長宗我部元親に関連する遺産をはじめ、多くの歴史的・文化的遺産があります。また、「食」を中心とする地域ならではの資源があります。しかしながら、本市の全国的な知名度はまだまだ高くありません。従って、全国へ向けて観光や特産品などの情報発信により、効果的な観光PRを展開していく必要があります。

・主要施策

○観光施設の拠点としての施設整備を図ります。また、ホームページやパンフレットなどの多言語化を推進し、外国人観光客の受け入れにも努めます。

▼路面電車後免中町駅における案内サイン



事業② 観光地へのアクセス改善

□事業内容

- ・現在運行しているJR後免駅発の観光タクシーの情報発信に努めるとともに、新たなサービスについて関係機関とともに検討します。また、その他路線バス等公共交通が来訪者のニーズに応えられるよう検討します。

【運行中の南国市関連周遊観光タクシールート】

- ① JR後免駅起点（国分寺～善楽寺～竹林寺～禅師峰寺～雪蹊寺～種間寺～青龍寺）
- ② JR後免駅起点（西島園芸団地～国分寺～県立歴史民俗資料館～道の駅南国「風良里」）

▼主要観光地と路線バスルート



基本方針 3 地域との連携による公共交通の利用促進

【目標 1】 公共交通に対する認知度向上と理解促進

事業① 公共交通に関する情報発信

□ 事業内容

- ・市内の全世帯へ毎月配布される市広報などを活用して情報提供を行うことにより、コストをかけずに定期的なコミュニケーションを実現し、多くの市民のバス認知度向上を図ります。
- ・地域に多くの読者を有するタウン紙を活用して情報提供を行うことによって、効率的に大規模なコミュニケーションを実施することについて検討します。
- ・交通結節点におけるわかりやすい情報提示として、鉄道、路線バスの交通結節点である後免町駅周辺の乗り換え等の情報提供を行います。
- ・ラッピングバスやスタンプラリー等の公共交通に関心を持ってもらえる取組みの実施を検討します。市関連行事での積極的な公共交通利用を推進します。

▼ 広報誌・タウン誌の活用事例

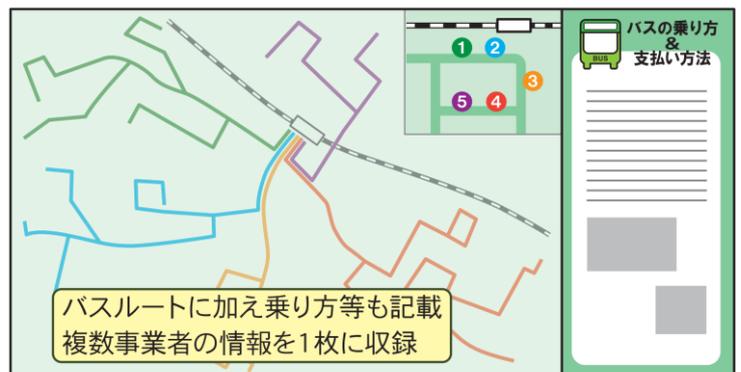
市の広報誌を活用



タウン誌と連携



▼ 交通結節点における乗り場マップ事例



▼ ラッピングバス事例



▼ スタンプラリー（枚方市）事例



事業② 地域との積極的な対話の実施

□事業内容

- 地域の会合や集まり等の場において、公共交通に関する出前講座を開催し、利用に関する啓発を行うとともに、公共交通の利用者数や市の負担額、今後推進していく事業等の情報を提供し、公共交通を考える契機とします。
- 各地域において、公共交通に関する住民との意見交換、学識者による講演等を行います。

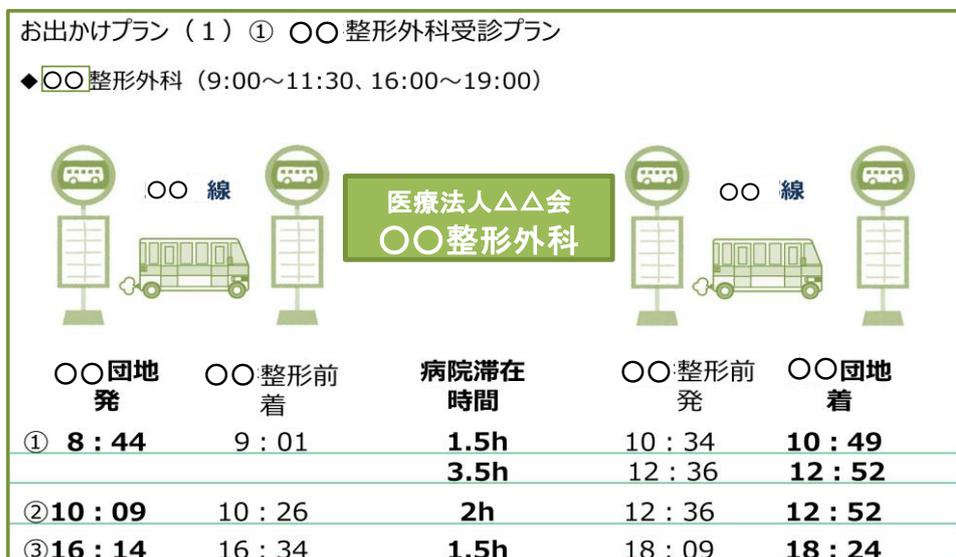
▼意見交換会・講演会の事例



▼出前講座の事例

□バス利用のすすめ・バスの使い方

1.皆さんの普段の移動のようす	(1) 普段の移動手段 (2) 外出の目的
2.公共交通利用のいいところ	(1) 環境 (2) 健康 (3) 安全 (4) お金
3.おススメお出かけプラン	(1) 病院 (2) 買物 (3) 福祉センター



【目標 2】 公共交通利用促進策の推進

事業① 地域と協働で取り組む公共交通利用促進

□事業内容

- ・転入者向け、市内事業所向けのモビリティ・マネジメントの他、地域別の時刻表の配布など、モビリティ・マネジメント施策について検討を行います。
- ・公共交通の利用方法を紹介し、利用を促進する冊子等を作成・配布します。
- ・小学生等を対象としたバスの乗り方教室や公共交通利用促進授業等を実施します。

▼モビリティ・マネジメント啓発冊子の発行事例

01 はじめに

クルマは便利な乗り物ですが、一方でクルマの使用には困ったことも少なくありません。

- ① 環境に負荷をかける
- ② 事故に遭遇する危険が増える
- ③ 費用がかかる
- ④ 渋滞を生じさせる

「かしこく」クルマと公共交通などを使用する方向に変えることはできないでしょうか。

クルマを利用した移動について、少し考えてみませんか？

03 公共交通を利用して「健康」に

健康寿命を延ばすためには運動が大切です。毎日少しずつでも運動するだけで、健康につながります。また、健康になることは、医療費の削減にもつながります。

65歳以上の1日の目標歩数

男性 7,000歩

女性 6,000歩

1日1,500歩の増加

生活習慣病の発症および死亡リスクの約2%減少

血圧を1.5mmHg減少

1歩あたりの医療費削減効果は0.0014円

1万歩で14円の医療費削減効果

04 クルマの使用に伴う「危険」

平成21年10月末現在の交通死亡事故件数は全国で約3,900件、そのうち高齢者割合は48%を占めています。交通死亡事故件数は平成12年度をピークに減少傾向にありますが、高齢者交通死亡割合は増加傾向にあります。



交通死亡事故件数と高齢者割合

年	事故件数	高齢者割合 (%)
17年	80,633	10.9%
18年	74,287	11.6%
19年	68,603	13.1%
20年	61,526	14.1%
21年	58,359	15.3%
22年	55,013	15.9%
23年	51,477	16.6%
24年	47,429	17.9%
25年	42,041	19.2%
26年	37,184	20.4%

資料：警察庁交通総務課統計（平成17年度～）

「モビリティ・マネジメント」とは

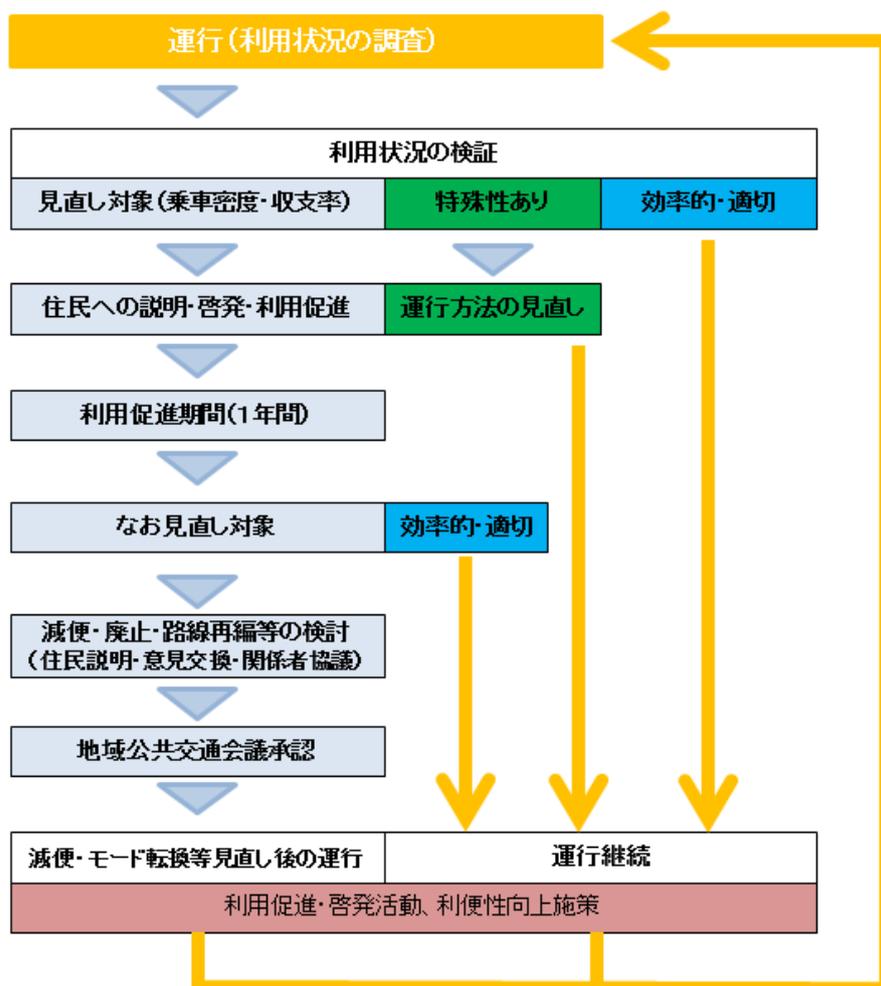
- ・個人や組織、地域のモビリティ（移動状況）が、社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組みのこと。
- ・具体的には、地域、職場、学校等を対象に、公共交通に関する情報提供、行動プランの提案、ワークショップの開催などを通じ、対象者の自発的な行動（公共交通の利用など）を促すもの。

事業② 公共交通の運行見直し手順の作成

□事業内容

- 変化する社会状況に対応する公共交通網を実現・維持するため、公共交通に関する資源を柔軟に配分することを可能とする仕組みづくりに取り組みます。
具体的には、限られた公共交通資源を有効に配分するため、利用者数や採算性など路線の利用状況と他の路線の状況も含めた地域の公共交通網全体での位置づけなど総合的な視点から、現行運行を継続するか否かを地域との連携のもとに判断する仕組みづくりを行います。
なお、ダイヤや運行経路が利用者のニーズに沿わない場合などは、「特殊性」ありとして、ニーズに沿った運行が目指されるよう枠組を構築します。

▼運行見直し手順フローの例



※見直しの対象となる路線については、検討時の公共交通網全体の状況及び公共交通を取り巻く諸条件を考慮し、総合的な検討により選定する。

第8章 計画の達成状況の評価

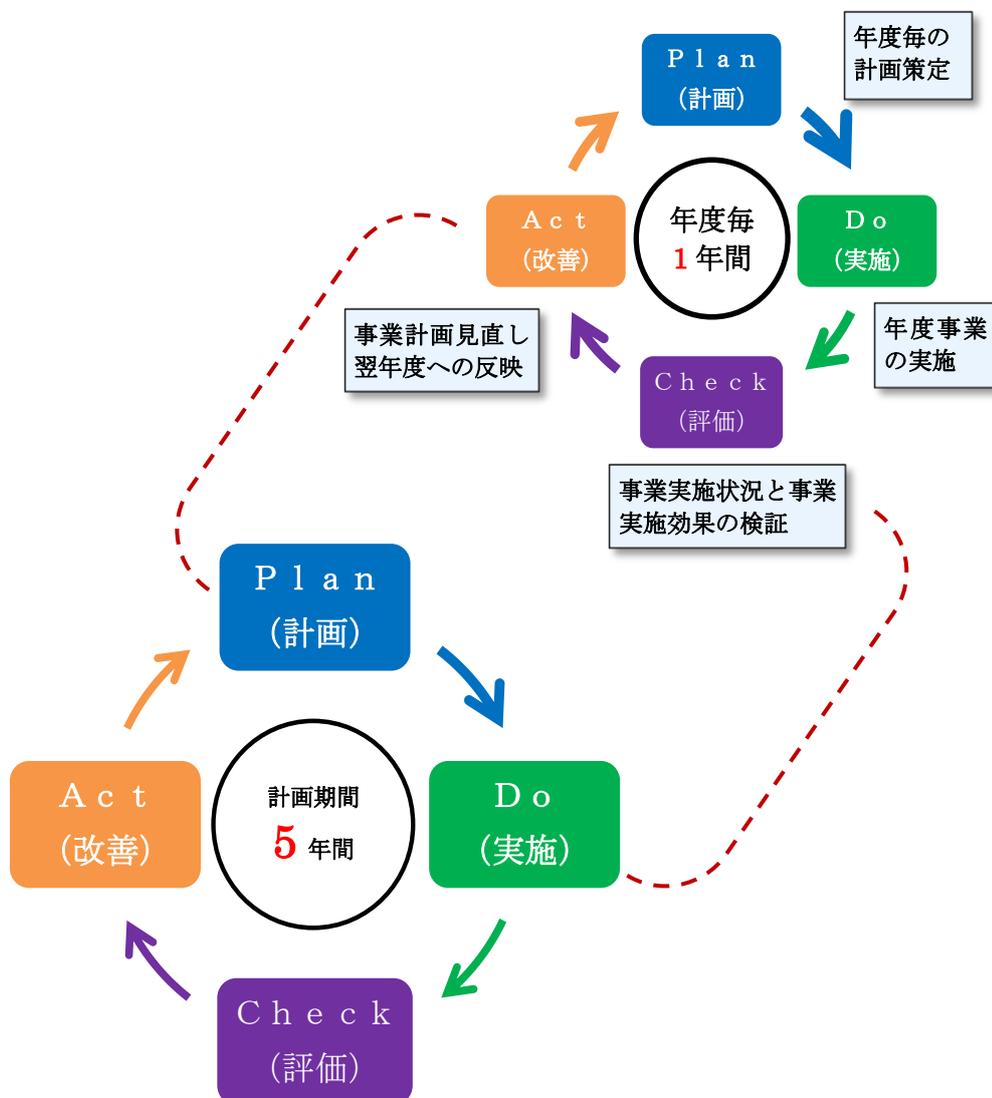
1 計画の実施体制

事業の実施にあたっては、社会環境や市民のニーズの変化にあわせ事業内容を適宜改善することが必要です。

このため、事業の実施状況や目標の達成状況を、事業計画の立案（Plan）、計画に従った事業の実施（Do）、計画の達成状況の評価や新たに生じた課題・問題点の整理（Check）、評価結果を踏まえた改善・見直し（Act）といった「PDCAサイクル」によって定期的に評価し改善を図ることで、目標の達成に向けた取組を着実に推進します。

PDCAサイクルの運用にあたっては、5年間の計画期間全体を対象として目標の達成度を評価する大きなサイクルと、年度ごとの事業実施状況を評価するための小さなサイクルを組み合わせることで進行管理を行います。

▼PDCAサイクルによる見直し



2 評価指標と評価方法

PDCA サイクルによる評価方法について、以下に整理します。

各指標について個別の評価を繰り返し行い、2022 年度に事業全体の実施状況を総合的に評価します。

【計画全体の数値指標】

■公共交通の利用者数

交通機関	内容	現在値 (2016 年度)	目標値 (2022 年度)
鉄道、電車、 路線バス	立地適正化計画における中心 拠点の居住誘導区域（現在検討 段階）内の駅・電停・バス停の 年間利用者数	2,139,721 人	2,140,000 人 (現状維持)
路線バス	市内を運行するバス路線 3 路 線の年間利用者数(IC カード利 用)	19,094 人	19,100 人 (現状維持)
乗合タクシー	市北部デマンド型乗合タク シーの年間利用者数	343 人	380 人 (1 割増)

【目標に対する評価指標】

■目指すべき公共交通の将来像と基本方針を踏まえ、計画の目標と、目標の達成状況を評価するための指標を次のとおり定めます。

基本方針 1 地域を支える利便性が高く持続可能な公共交通	
【目標 1】	社会の変化に応じた公共交通ネットワークの構築
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 交通モードの変更（事業②） 重複区間におけるダイヤや運行形態の見直し（事業③）
評価指標	路線バスに対する市の負担額
具体的内容	路線バスに対する市の負担額
現在値	6 千 8 百万円（平成 29 補助事業年度実績）
目標値 2022 年度	6 千万円（平成 28 補助事業年度実績）
目標値設定方針	地域の実情にあった交通手段（デマンド交通等）への転換を図るとともに、路線再編による効率的な公共交通体系を構築することにより、地域全体での交通サービスや利用者の確保・維持を図りつつ、路線バスに対する市の負担額を削減する。
モニタリング の方法	補助年度ごとの実績値を把握

基本方針2 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	
【目標1】	中心拠点や地域拠点への公共交通による来訪促進
事業内容	・中心拠点へのバスサービスの改善（事業①）
評価指標	基幹公共交通軸設定区間における乗客数
具体的内容	南北公共交通軸における乗客数
現在値	<ul style="list-style-type: none"> ・植田JA高知病院線区間乗客数（左右山～後免駅前） 16人～25人/日 ・医大久枝線区間乗客数（後免東町～三和小学校前） 14人～23人/日
目標値 2022年度	<ul style="list-style-type: none"> ・左右山～後免駅前区間乗客数 25人/日（現状維持） ・後免東町～三和小学校前区間乗客数 23人/日（現状維持）
目標値設定方針	市内バス路線の利用はここ数年維持されているが、路線バスの基幹公共交通軸設定により、中心拠点のにぎわいをもたらす市中心部へのバス利用率を高める。
モニタリングの方法	交通事業者が実施する乗降調査において把握

基本方針3 地域との連携による公共交通の利用促進	
【目標1】	公共交通に対する認知度向上と理解促進
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関する情報発信（事業①） ・地域との積極的な対話の実施（事業②）
評価指標	公共交通に関する住民との意見交換会の開催数
具体的内容	住民意見交換会、研修会の開催件数
現在値	—
目標値 2022年度	年1回
目標値設定方針	公共交通への住民理解を図る。
モニタリングの方法	関係者との連携を図り開催状況を把握

基本方針 3 地域との連携による公共交通の利用促進	
【目標 2】	公共交通利用促進策の推進
事業内容	・地域と協働で取り組む公共交通利用促進
評価指標	モビリティ・マネジメントの実施
具体的内容	①公共交通の利用方法を紹介し、利用を促進する冊子を作成・配布 ②バスの乗り方教室を実施
現在値	—
目標値 2022年度	①モビリティ・マネジメント啓発冊子の発行（転入者、市内事業所など） 1版 ②小学生対象の公共交通利用促進授業、路線バス親子体験教室などの開催 年1回
目標値設定方針	・自家用車からの転換を促進するため、公共交通の利用を促進する冊子等を作成・配布。 ・バス利用の動機づけや子育て支援との連携の観点からバスの乗り方教室等を開催。
モニタリングの方法	所管課、交通事業者との連携を図り、啓発冊子の配布先、体験教室開催状況確認

3 計画の推進

本計画は、南国市地域公共交通会議の構成団体や関係団体等が推進し、中央地域公共交通改善協議会との連携を図り、南国市地域公共交通会議が全体調整、進行管理を行います。



参考資料

1 策定経過

平成29年 6月23日	平成29年度 第1回南国市地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none">・南国市地域公共交通網形成計画策定に向けて・計画検討分科会の設置
平成29年10月13日	平成29年度 第1回計画検討分科会 <ul style="list-style-type: none">・都市の現況分析資料の検討・市民アンケート内容検討・計画1年目の重点施策
平成29年11月16日 ～11月30日	市民アンケート（無作為抽出3,000名）の実施
平成29年11月24日	平成29年度 第2回南国市地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none">・都市の現況分析・計画1年目の重点施策
平成30年 1月25日	平成29年度 第2回計画検討分科会 <ul style="list-style-type: none">・公共交通の現状分析・計画目標及び事業の検討・計画1年目の重点施策
平成30年 2月 6日	平成29年度 第3回南国市地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none">・公共交通の現状把握・計画目標及び事業の検討・計画1年目の重点施策
平成30年 3月22日	平成29年度 第3回計画検討分科会 <ul style="list-style-type: none">・南国市地域公共交通網形成計画（素案）検討
平成30年 4月23日	平成30年度 第1回南国市地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none">・南国市地域公共交通網形成計画（素案）
平成30年 5月21日 ～ 6月20日	パブリック・コメント（市民意見公募制度）の実施
平成30年 6月27日	平成30年度 第2回南国市地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none">・南国市地域公共交通網形成計画（最終案）

2 南国市地域公共交通会議規約

(目的)

第1条 南国市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づく地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の策定に関する協議等及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱の規定に基づく生活交通確保維持改善計画（以下「確保維持改善計画」という。）の策定に関する協議等、並びに道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づく地域住民の生活に必要な旅客運送の確保その他旅客の利便の増進に必要となる事項の協議等を行うために設置する。

(事務所)

第2条 交通会議は、事務所を南国市大桶甲2301に置く。