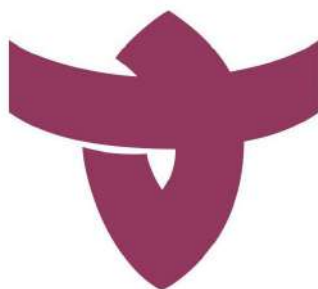


---

# 南国市地域公共交通計画

(素案)



2023（令和5）年 1月

南 国 市



---

## 目次

<b>第1章 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
1 計画策定の趣旨及び位置付け.....	1
1) 計画策定の趣旨.....	1
2) 計画の位置付け.....	2
2 計画の区域.....	3
3 計画の期間.....	3
4 計画の構成.....	4
5 策定主体.....	4
<b>第2章 地域の現状等</b> .....	<b>5</b>
1 位置・地勢.....	5
2 人口動向.....	8
1) 人口の推移.....	8
2) 人口分布.....	9
3) 高齢化の状況.....	18
4) 昼夜間人口等.....	19
5) 通勤・通学の流入・流出状況.....	20
6) 通勤・通学の利用交通手段.....	22
7) 運転免許の保有状況.....	22
3 地域公共交通の現状.....	23
1) 地域公共交通の概要.....	23
2) 道路と鉄道.....	24
4 各種都市施設の分布.....	46
1) 医療施設の分布.....	46
2) 高齢者福祉施設の分布.....	47
3) 幼稚園・保育施設の分布.....	48
4) 文化施設の分布.....	49
5) 商業施設の分布.....	50
6) 郵便局・金融機関の分布.....	51

7) 観光施設の状況について.....	52
5 公共交通の再編状況の整理.....	53
1) 公共交通網の再編について.....	53
2) 区間別運行便数の変化について.....	54
3) 公共交通空白地域の状況の変化について.....	55
6 都市構造の変化について.....	56
1) 整備計画内容.....	56
2) 整備計画と公共交通の関連について.....	58
<b>第3章 関連計画等の整理.....</b>	<b>59</b>
1 関連計画.....	60
1) 第4次南国市総合計画（平成28年3月・令和3年5月後期基本計画）.....	60
2) 南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）.....	62
3) 第2次南国市都市計画マスタープラン（令和2年3月）.....	65
4) 南国市立地適正化計画（平成31年3月）.....	74
2 既存計画.....	78
1) 南国市地域公共交通網形成計画（平成30年7月）.....	78
<b>第4章 公共交通に対する住民等の意向や利用実態.....</b>	<b>82</b>
1 市民アンケート調査.....	82
1) 調査概要.....	82
2) 回収状況.....	82
3) 市民アンケート調査結果.....	84
2 公共交通事業者アンケート調査.....	96
1) 調査概要.....	96
2) 公共交通事業者アンケート調査結果.....	97
<b>第5章 役割と課題の整理.....</b>	<b>98</b>
1 公共交通の役割について.....	98
1) 市民や来訪者の移動利便性の確保.....	98
2) まちのにぎわい創出と交流のための社会基盤.....	98
3) 外出機会の増加.....	98
4) 都市の骨格構造の形成.....	98

2 課題について .....	99
1) 現況と関連計画等のまとめ .....	99
2) 市民及び公共交通事業者アンケートのまとめ .....	100
3) 課題の整理 .....	101
4) 施策展開に向けた方向性の整理 .....	104
<b>第6章 南国市地域公共交通網形成計画の検証.....</b>	<b>106</b>
1 現計画の実施状況の整理 .....	106
2 計画の目標と目標達成状況 .....	110
<b>第7章 南国市地域公共交通計画の基本的な方針と目標.....</b>	<b>116</b>
1 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針の整理 .....	116
1) 活性化及び再生の意義 .....	116
2) 活性化及び再生の目標 .....	117
2 本計画の基本的な方針 .....	118
3 基本目標の設定と目標達成に向けた施策設定 .....	118
<b>第8章 目標の指標設定.....</b>	<b>120</b>
<b>第9章 南国市地域公共交通の目標達成のための施策・事業.....</b>	<b>122</b>
1 施策及び事業の設定 .....	122
2 具体的な事業内容 .....	123
3 具体事業・実施主体・実施時期（一覧） .....	136
<b>第10章 計画の推進と進捗管理.....</b>	<b>137</b>
1 計画の推進 .....	137
2 PDCA サイクルの実行 .....	137
<b>参考資料.....</b>	<b>138</b>
1 策定経過 .....	138
2 南国市地域公共交通会議規約 .....	140
3 南国市地域公共交通会議委員名簿 .....	143
4 南国市地域公共交通会議分科会設置要領 .....	144
5 地域公共交通計画策定に関する協議検討分科会委員名簿 .....	145

---

# 第1章 計画の概要

---

## 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、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人口減少や自家用車の普及などに伴い、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、また、令和2年には、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを、より一層推進するために同法の一部が改正されました。

本市においても、平成30年に策定した「南国市地域公共交通網形成計画」に基づき、「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を進めています。

その様な中、本市では、道路をはじめとする都市基盤の整備に伴う都市構造の変化や、多様化する住民ニーズ等の影響から、公共交通を取り巻く環境が変化しており、持続可能な地域公共交通ネットワークの確保・構築のための取り組みが求められています。

これらの状況変化に鑑みて、これまでの取り組みを継続しつつ、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示す「南国市地域公共交通計画」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、令和 2 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り組み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に加え、「地域が自らデザインする地域の交通」との考えの下、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるよう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各種都市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) 国の施策及び市の関連計画との関係

本計画は、「第4次南国市総合計画」や「第2次南国市都市計画マスタープラン」等を関連計画とし、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。

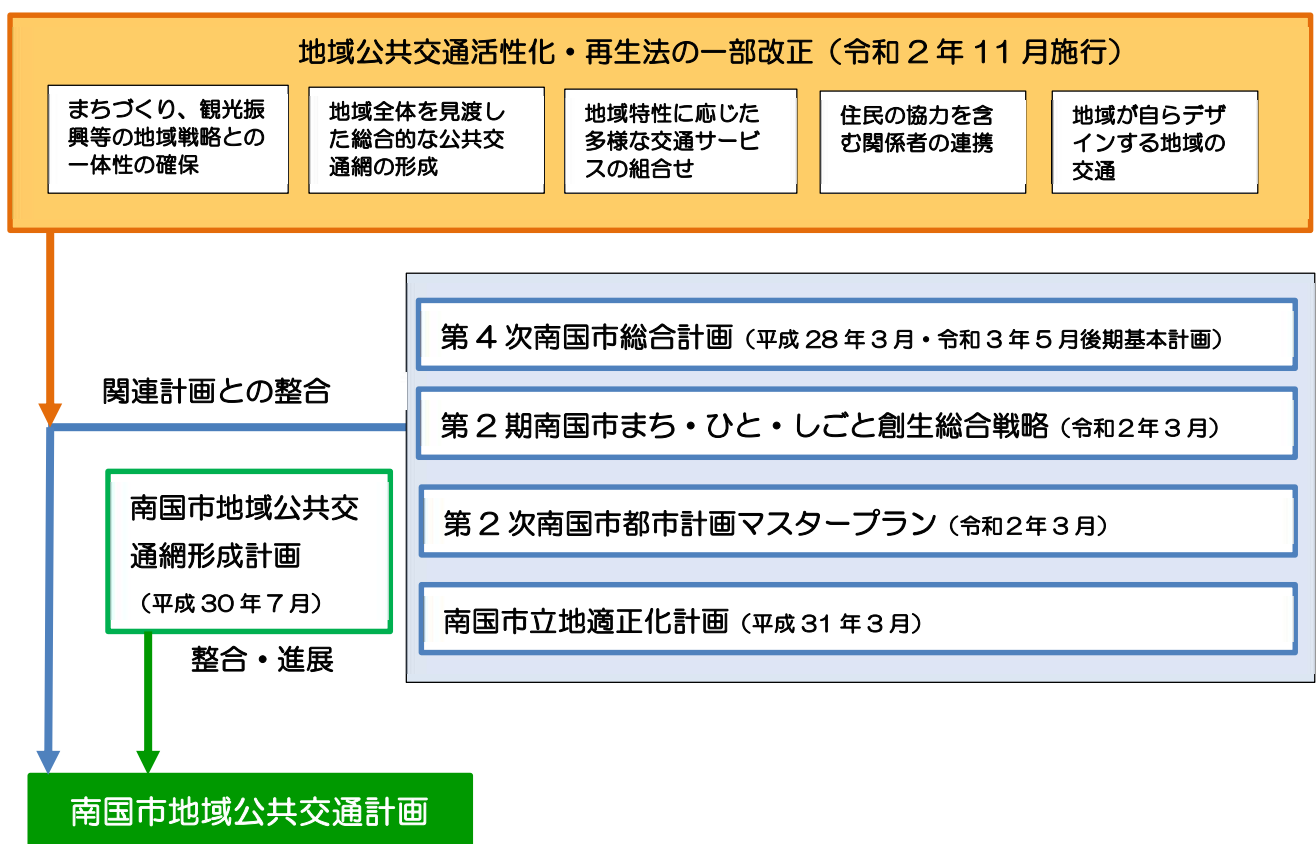


図 国の施策及び市の関連計画との関係

## 2 計画の区域

計画の区域は、南国市全域とします。

## 3 計画の期間

公共交通を取り巻く社会情勢の変化、本計画における検討・調整の時期を考慮し、計画期間は令和5年度（2023年度）から令和9年度（2027年度）までの5年間とします。



## 4 計画の構成

本計画の構成は、以下のとおりです。

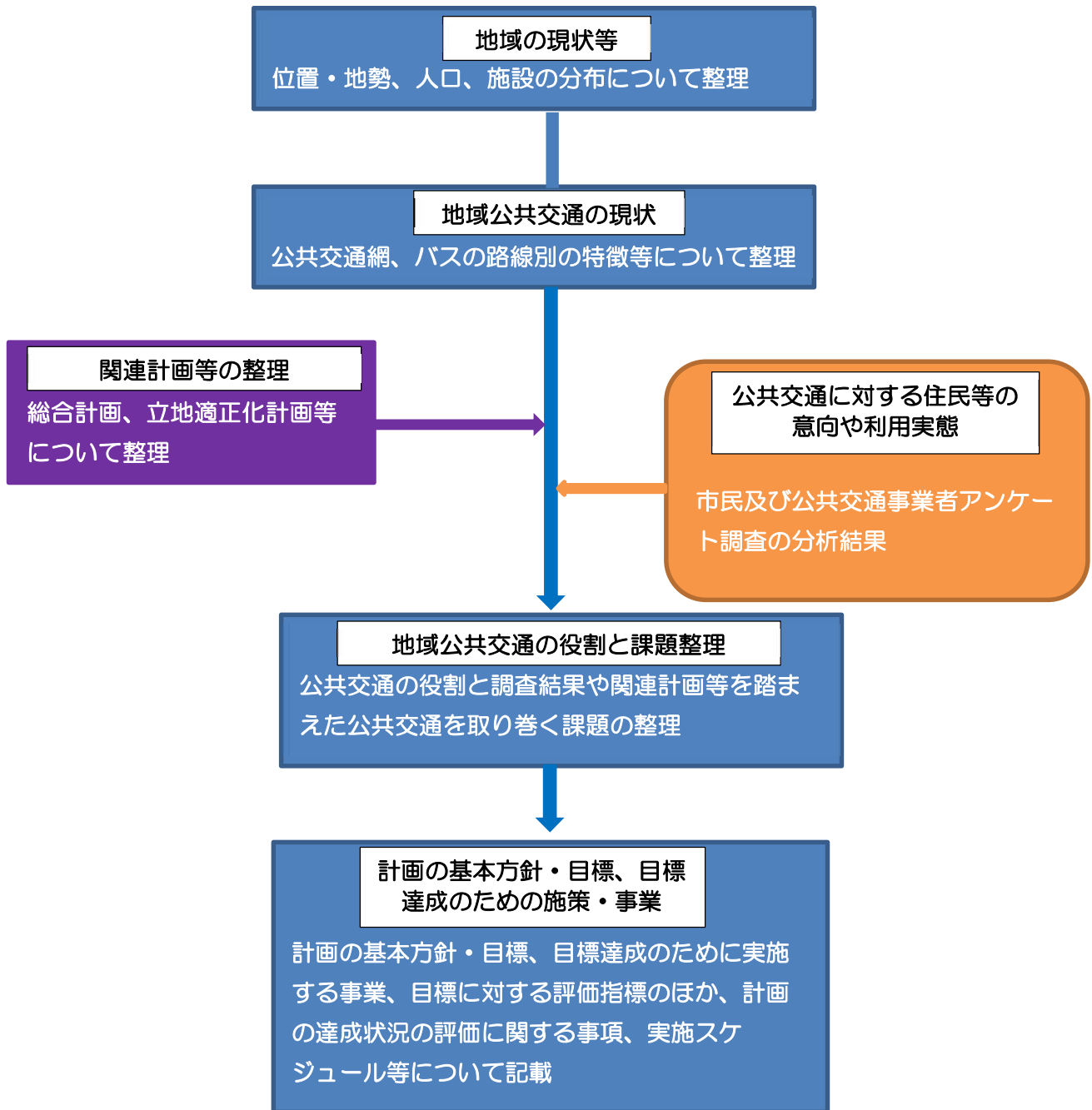


図 計画の構成

## 5 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

本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 km<sup>2</sup>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。

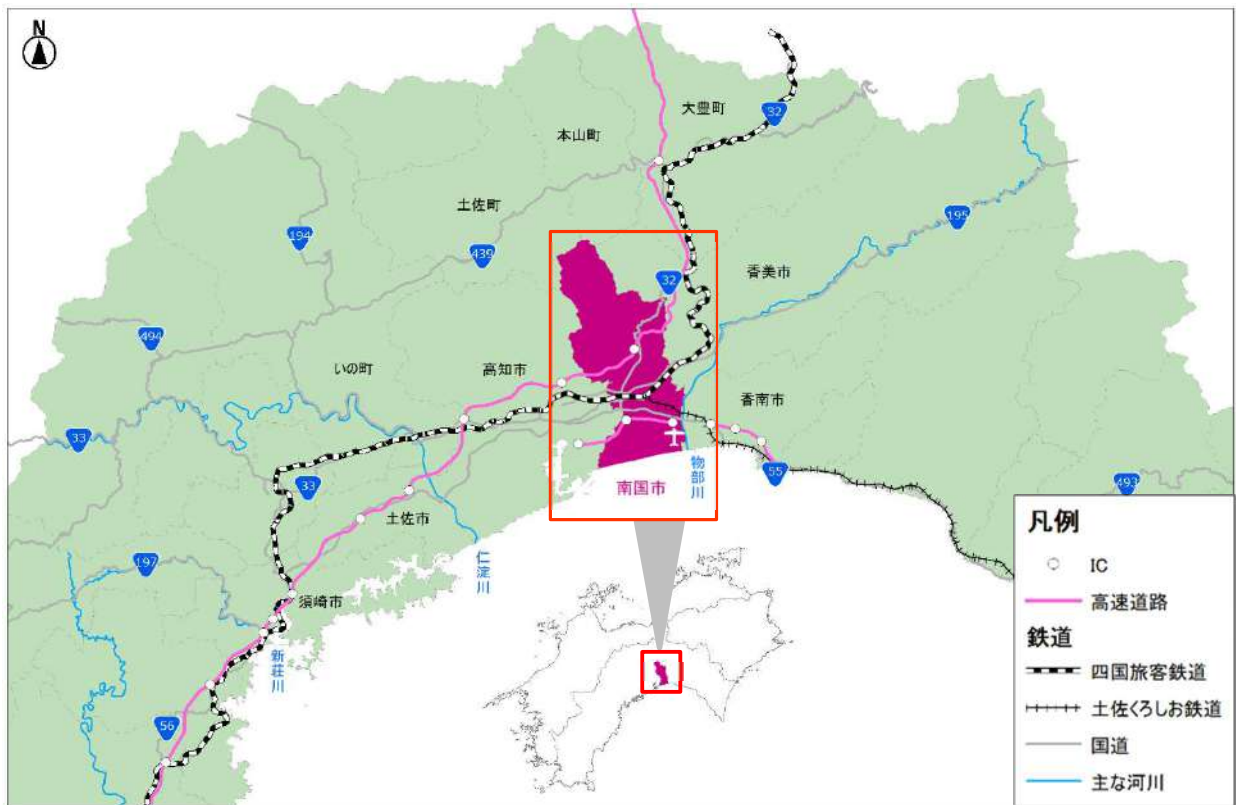
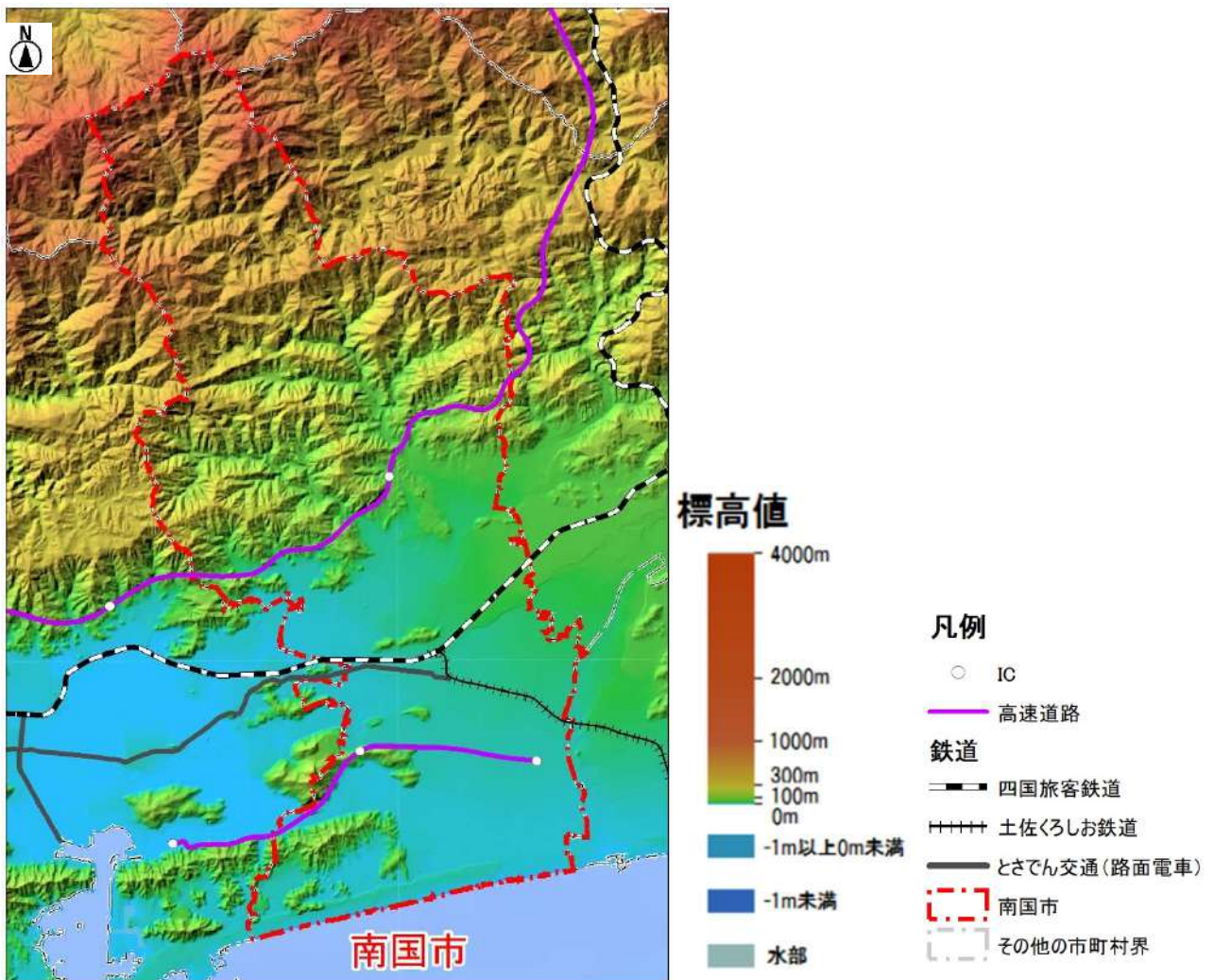


図 位置図



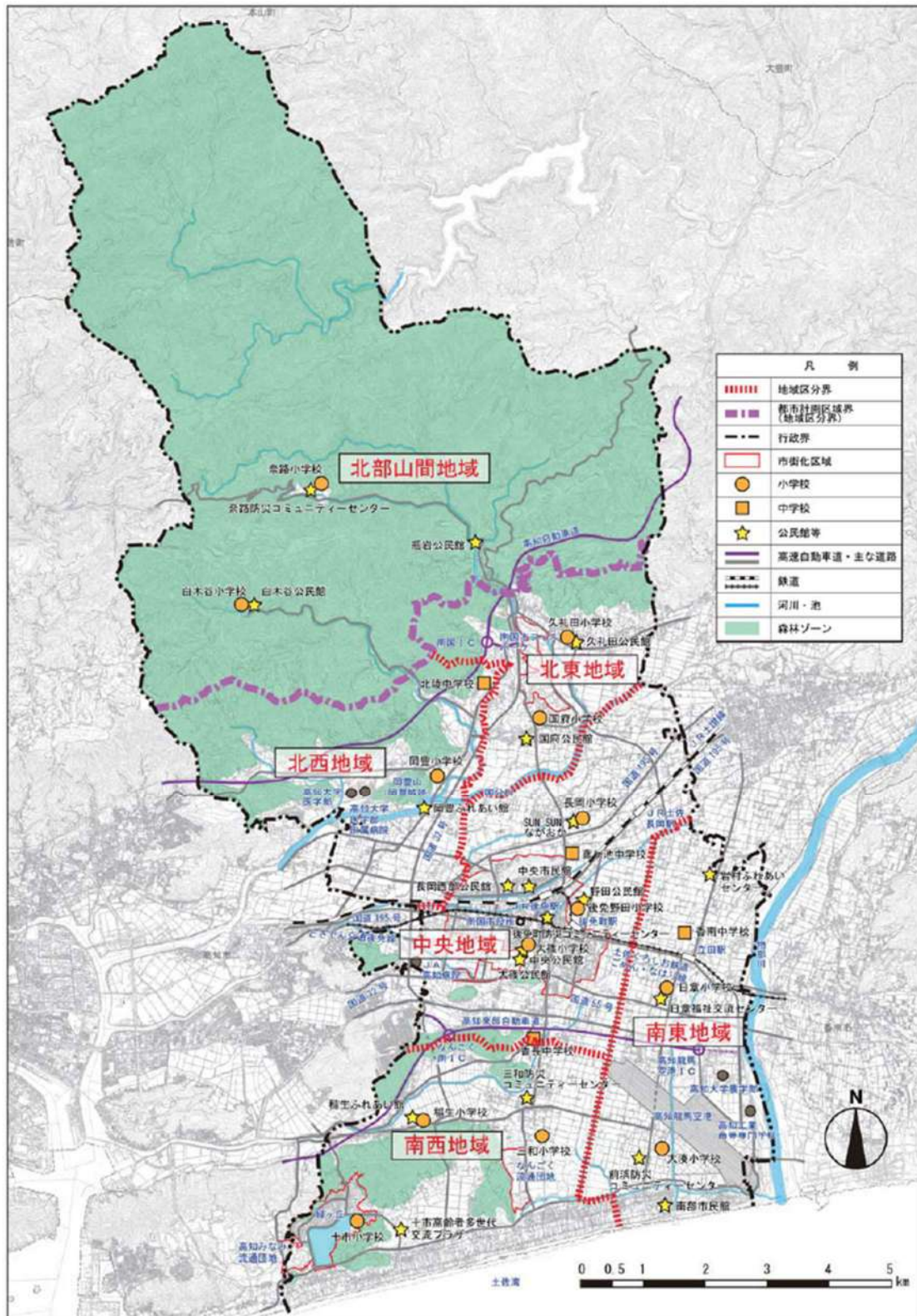
図 地形図（広域）



資料：国土地理院地図

図 地形図（南国市）

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。



資料：第2次南国市都市計画マスタープラン R2年3月

※令和4年1月時点

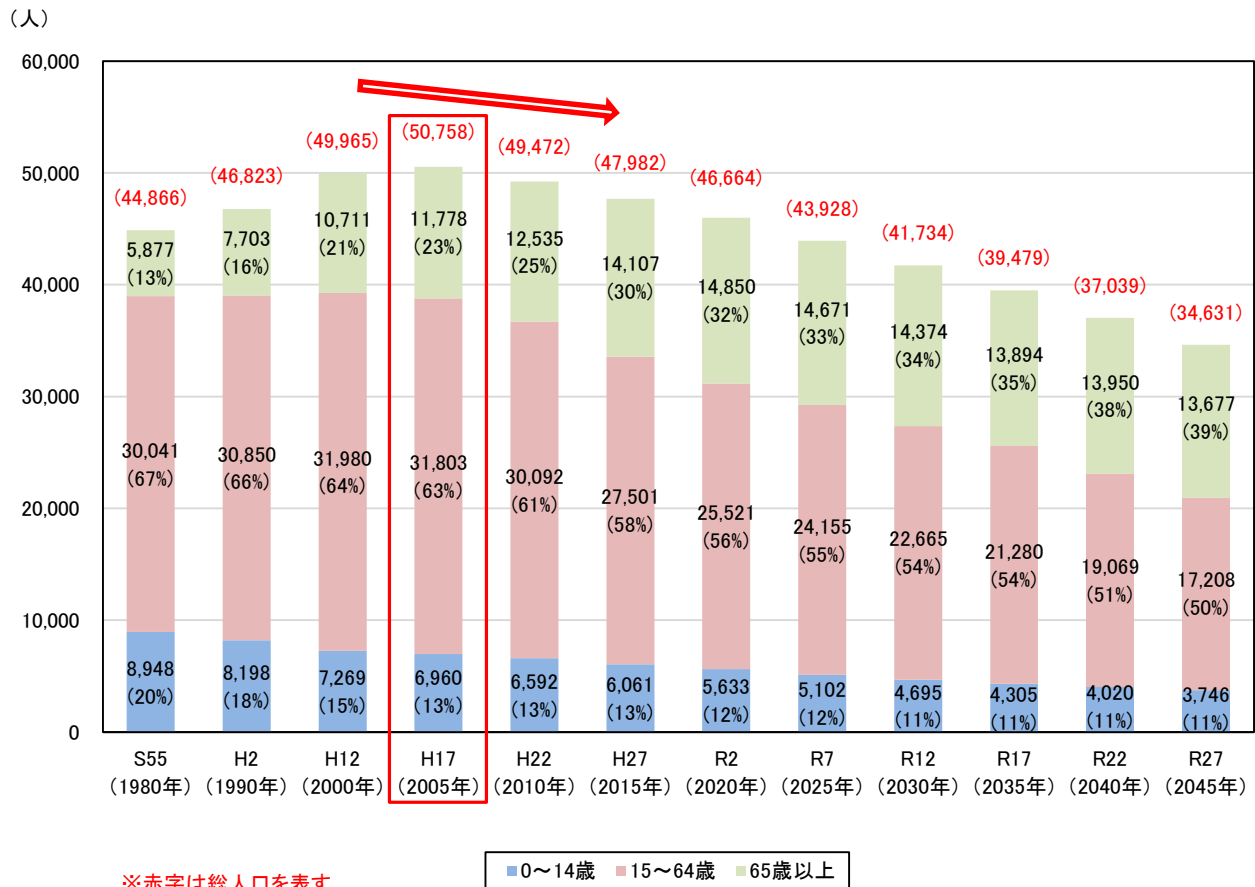
図 地域区分図

## 2 人口動向

### 1) 人口の推移

本市の人口は、2005（H17）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、2045（R27）年時点で約3万5千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（H22）年から2045（R27）年にかけて、年少人口（0～14歳）は13%から11%（2%減）、生産年齢人口（15～64歳）は61%から50%（11%減）、老年人口（65歳以上）は25%から39%（14%増）となることが予想されています。



※赤字は総人口を表す

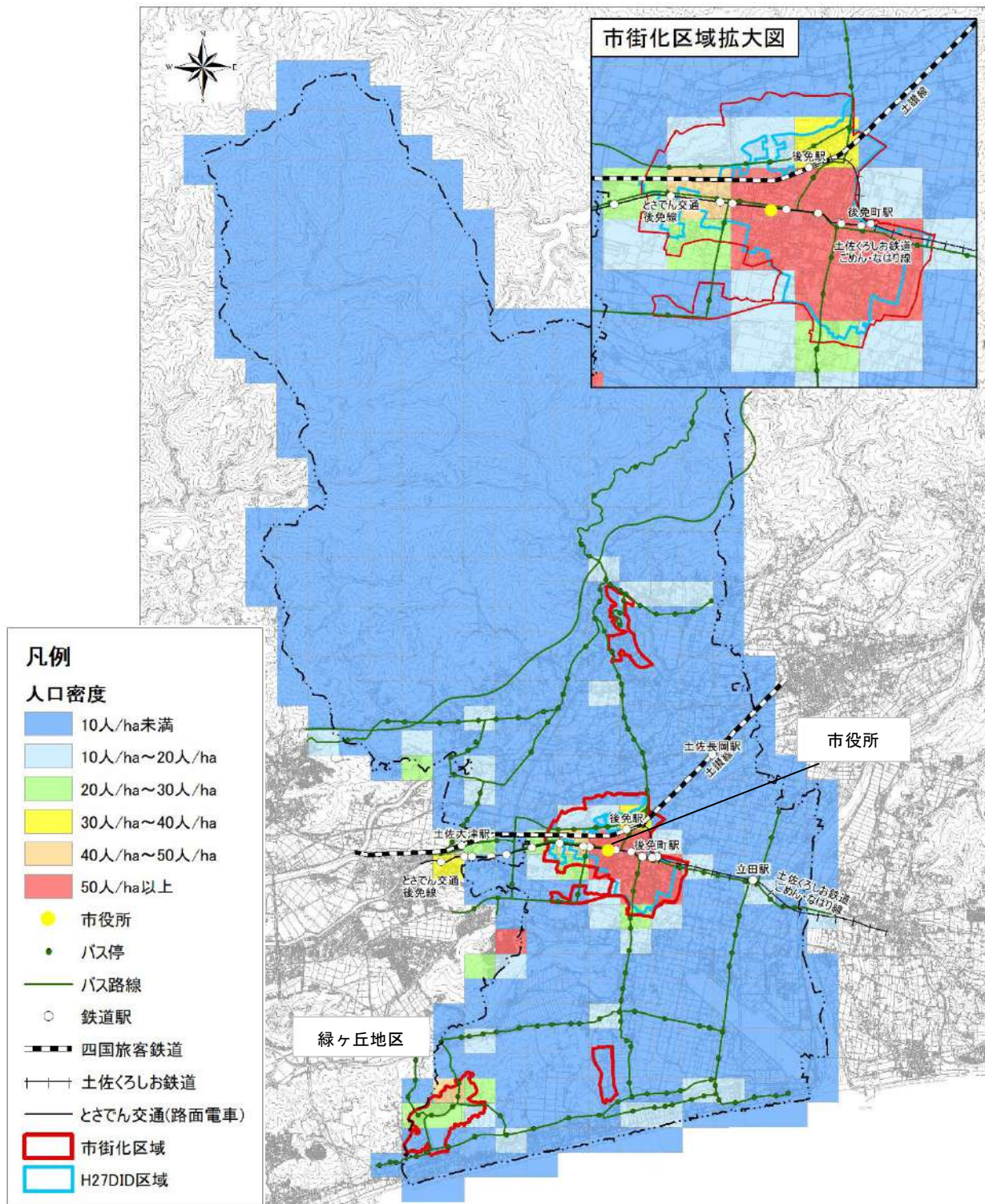
※不詳は除くため、必ずしも合計値は一致しない

資料：国勢調査（R2）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所 H30 年 3 月推計）

図 人口の推移と将来の見通し

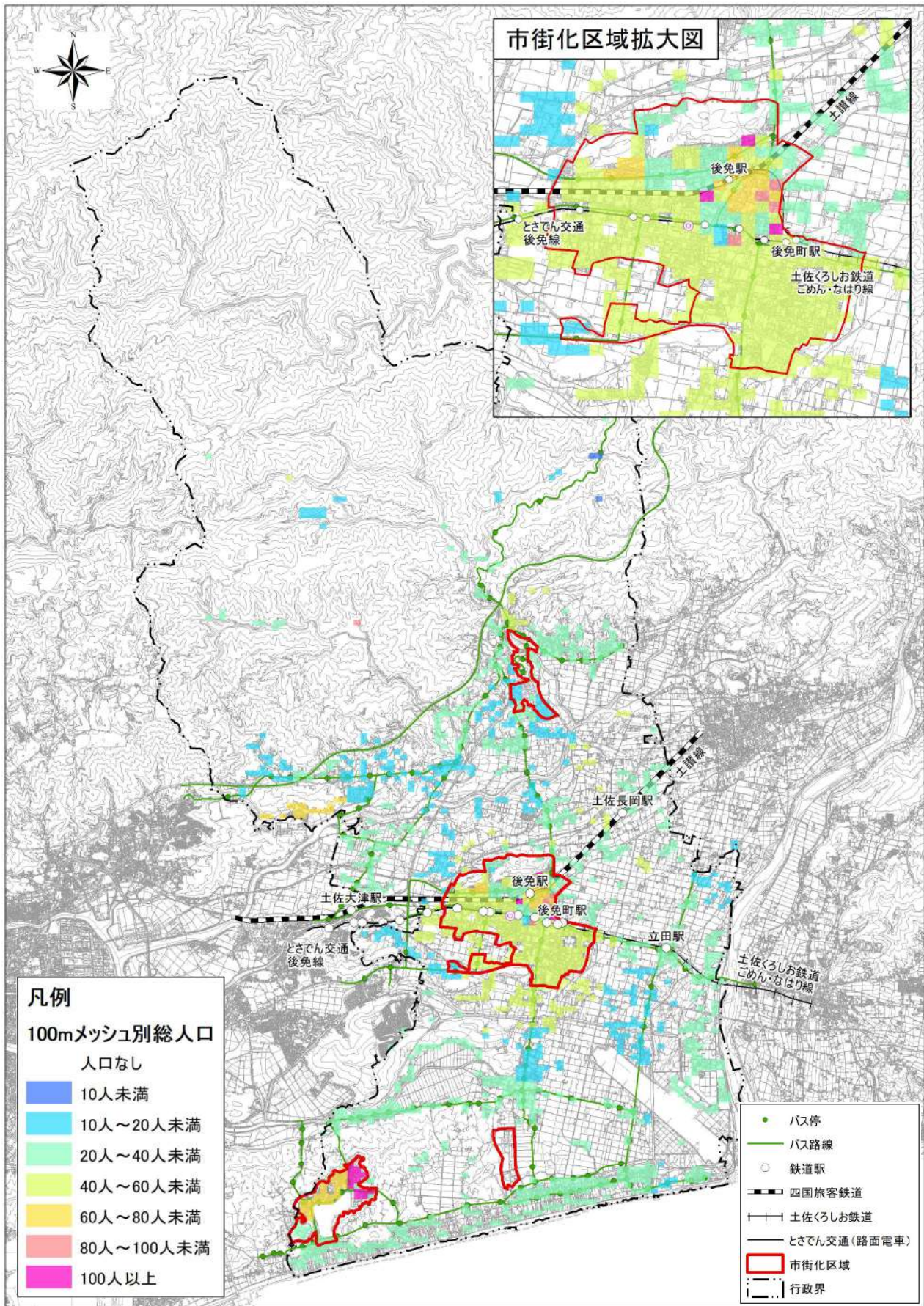
## 2) 人口分布

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20～50人/ha以上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。



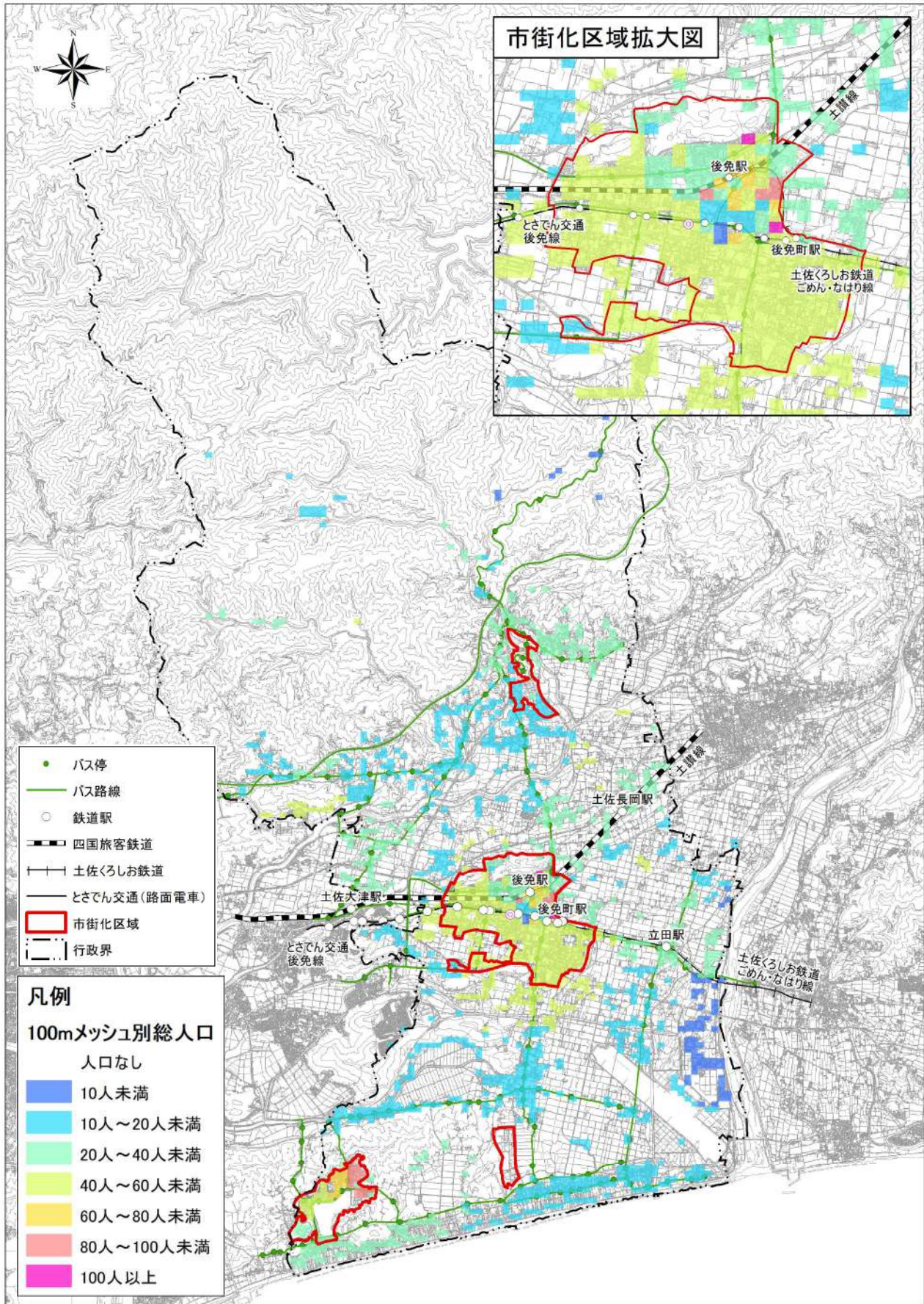
資料：国勢調査 (R2年)

図 人口分布図 (500mメッシュ)



資料：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

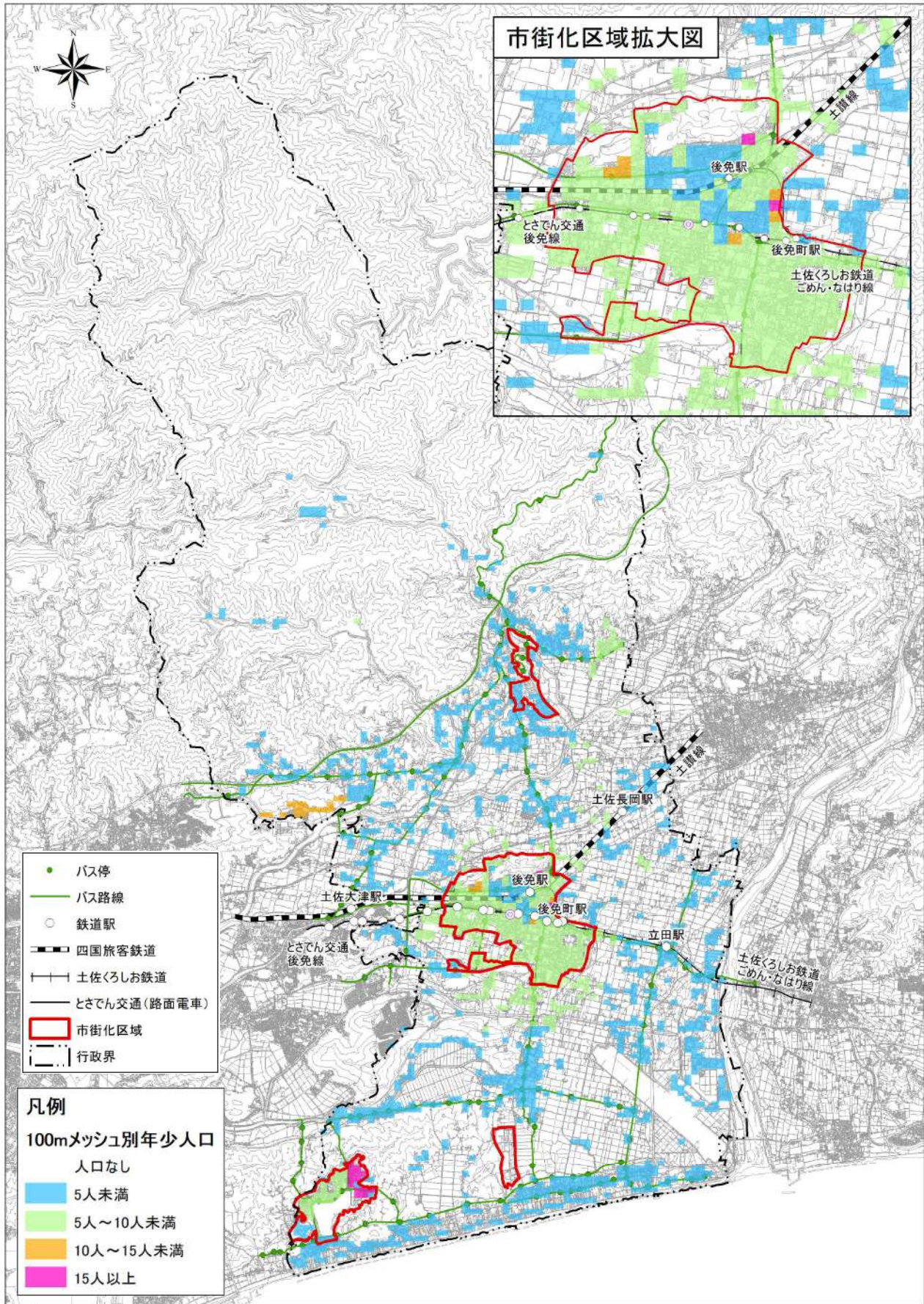
図 100mメッシュ総人口【H27（2015年）】



資料：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

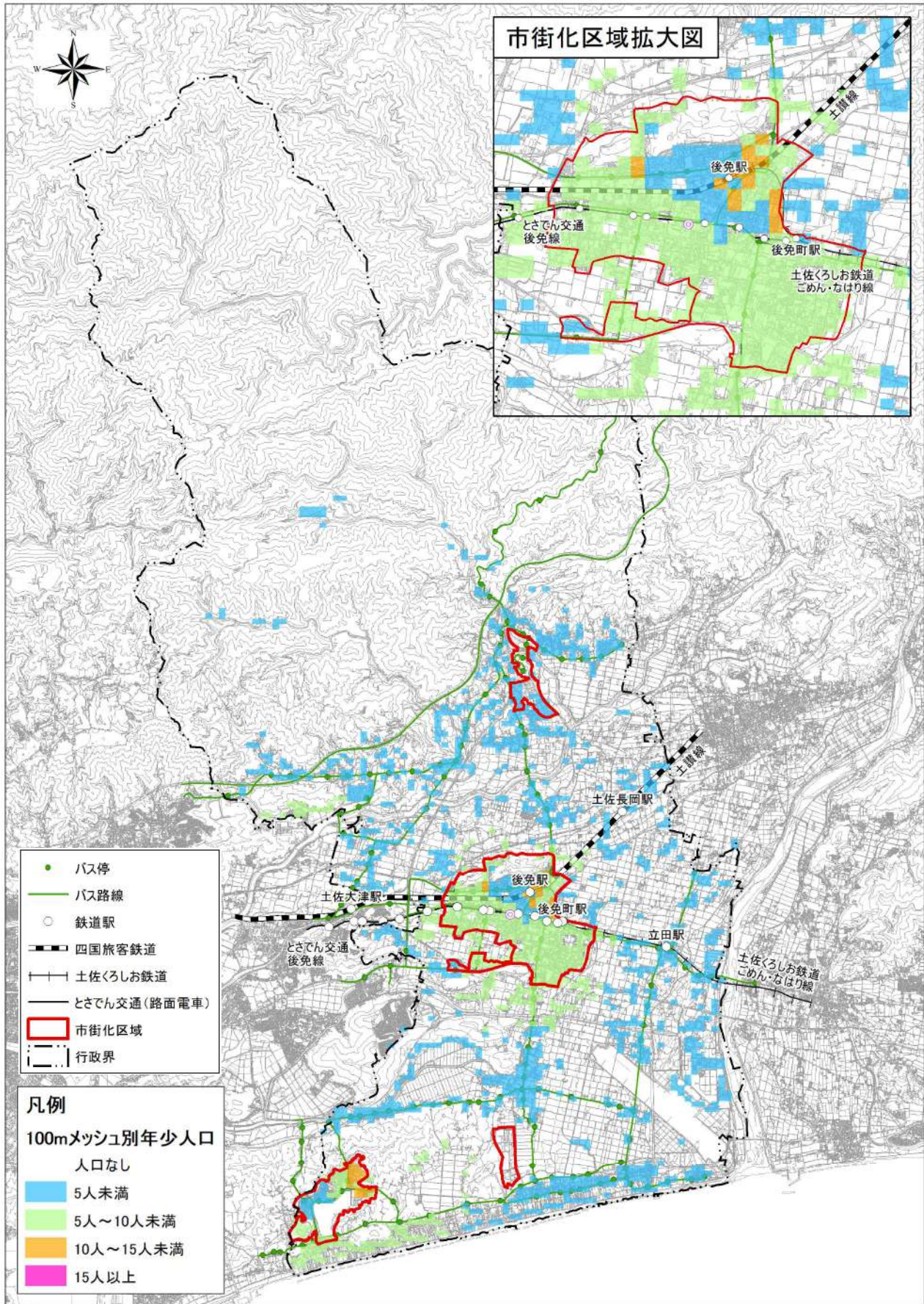
図 100mメッシュ総人口【R7（2025年）】





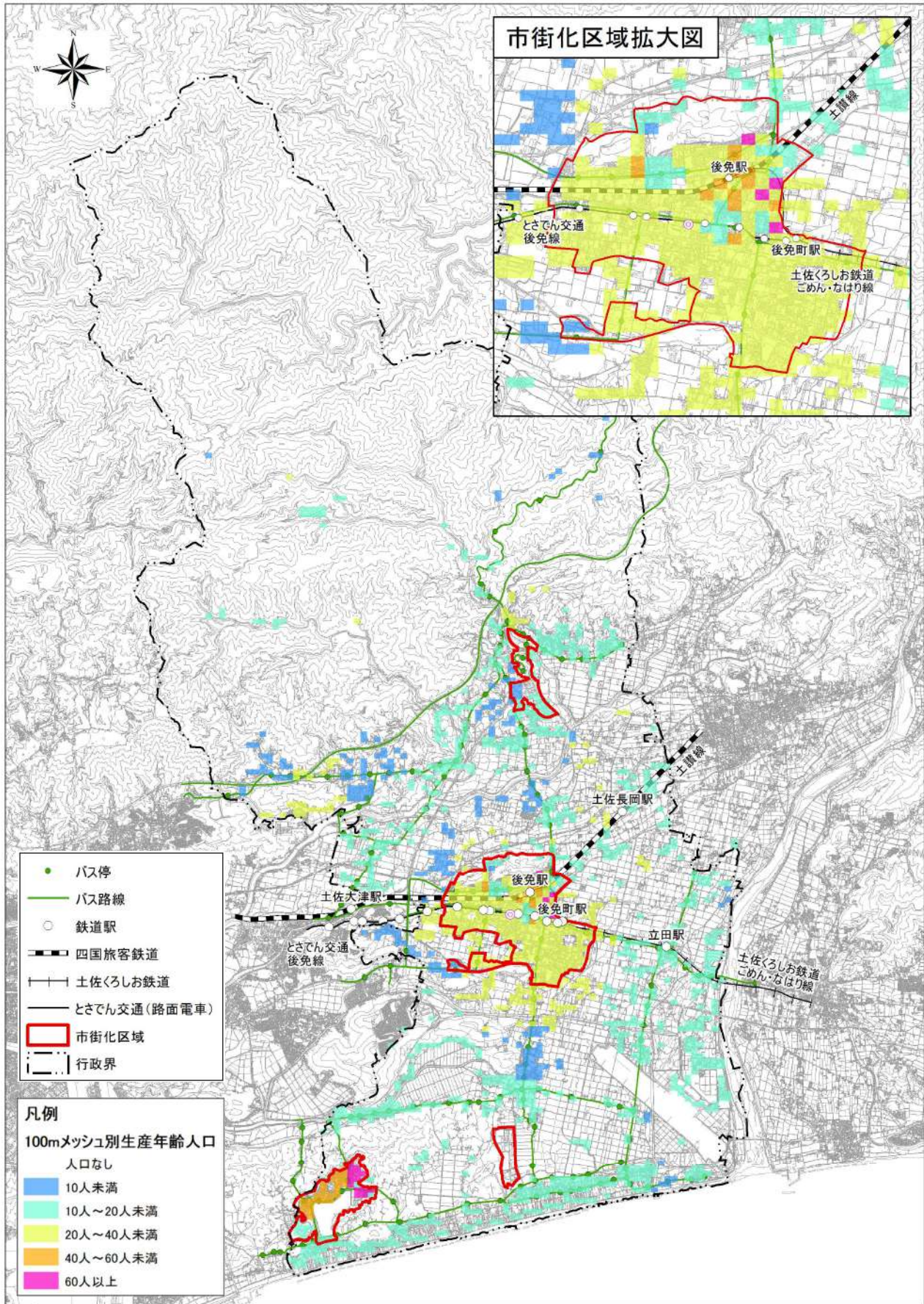
資料：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

図 100mメッシュ年少人口【H27（2015年）】



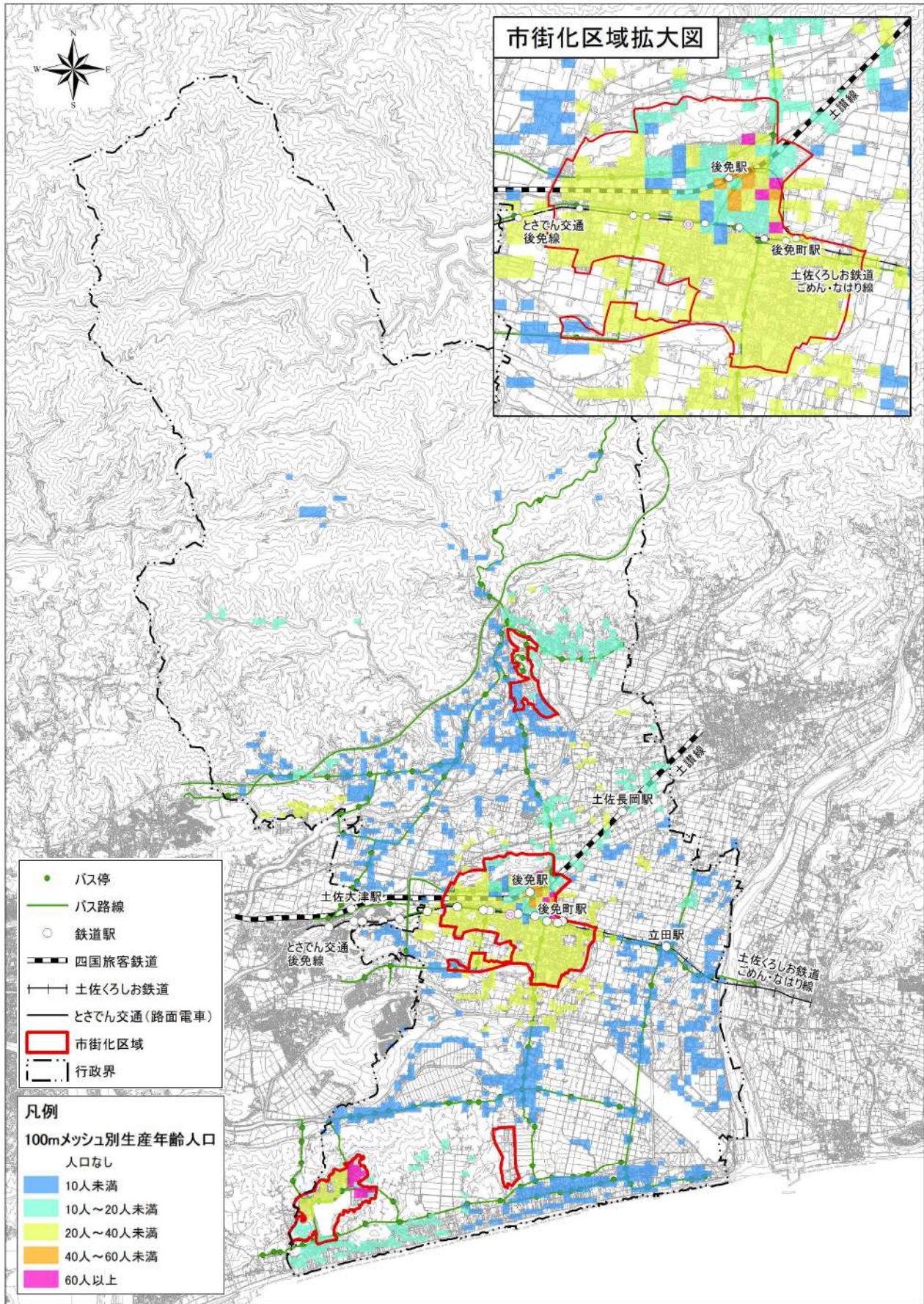
資料：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

図 100mメッシュ年少人口【R7（2025年）】



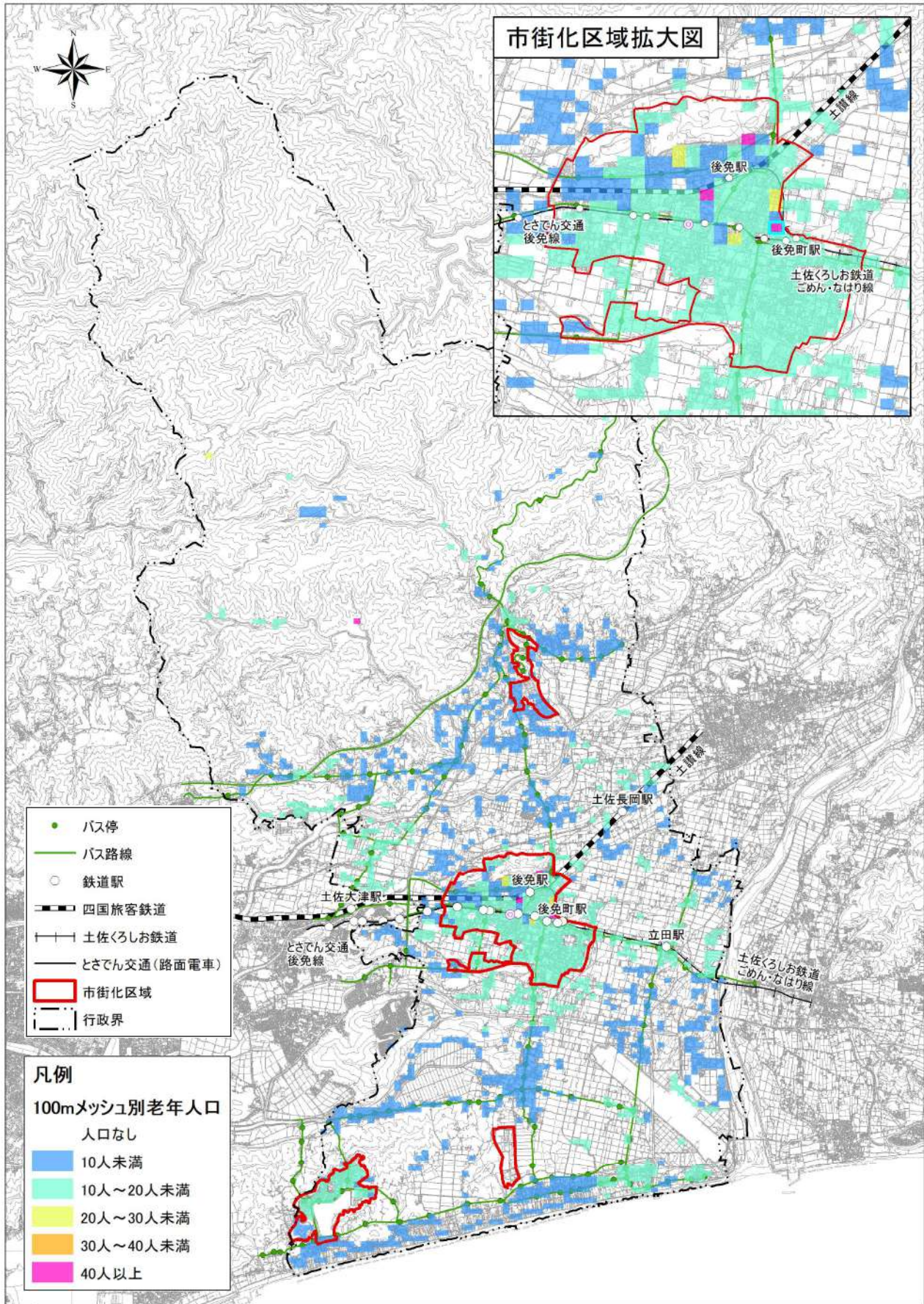
資料：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

図 100mメッシュ生産年齢人口【H27（2015年）】



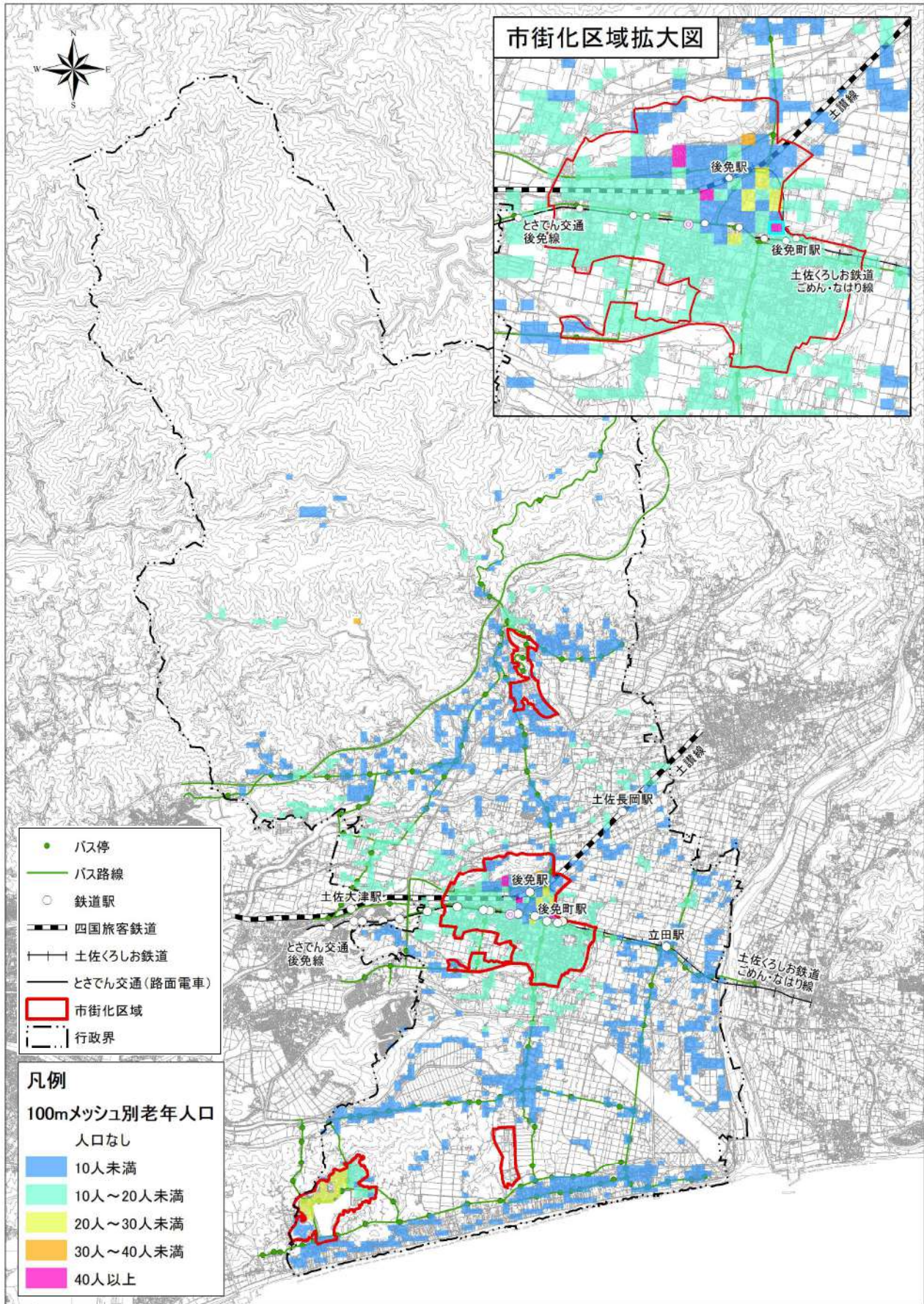
資料：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

図 100mメッシュ生産年齢人口【R7（2025年）】



資料：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

図 100mメッシュ老年人口【H27（2015年）】

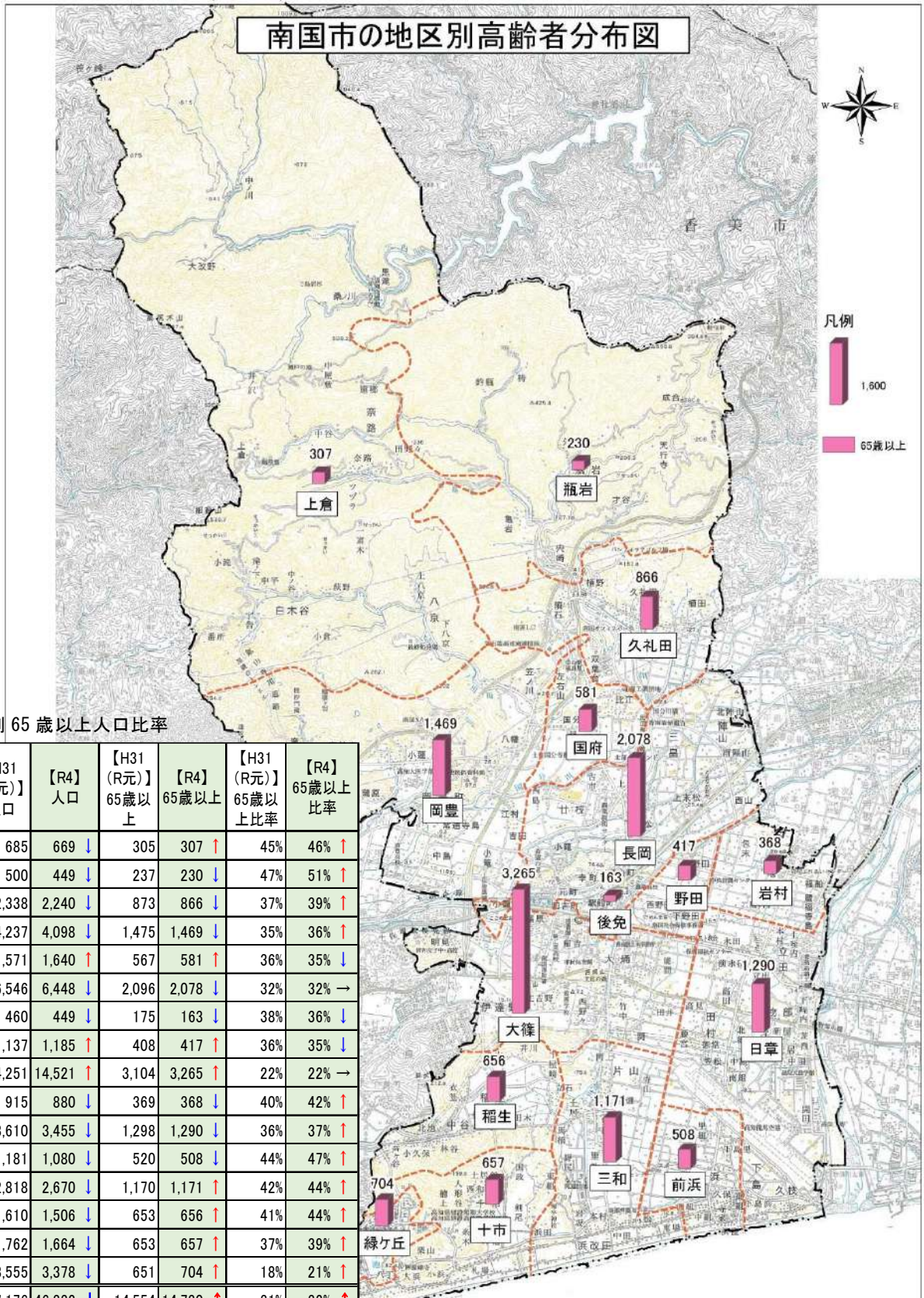


資料：国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

図 100mメッシュ老年人口【R7（2025年）】

### 3) 高齢化の状況

本市の高齢化率は32%であり、北部山間地域上倉、瓶岩地区と海側前浜地区においては45%以上と比較的高くなっています。



資料：南国市行政区域別人口統計（R4年3月31日現在）

図 高齢者分布図

#### 4) 昼夜間人口等

本市の昼夜間人口をみると、昼間人口で平成27年(50,535人)から令和2年(50,873人)は増加していますが、夜間人口では、平成17年より減少が続いています。

令和2年の昼夜間人口比率は、109.0%であり、県下市部では第1位となっています。

また、人口差(昼間人口-夜間人口)では、高知市の6,069人に次ぐ4,209人となっています。就業・通学者数と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、令和2年では、3,671人となっています。

表 昼夜間人口・夜間人口及び昼夜人口比率の推移

	昼間人口				夜間人口				(単位：人)
	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	
高知県計	795,109	763,479	727,644	690,797	796,163	764,456	728,276	691,527	
高知市	361,080	353,217	346,494	332,614	348,906	343,393	337,190	326,545	
室戸市	17,221	14,904	13,406	11,705	17,490	15,210	13,524	11,742	
安芸市	20,665	19,587	18,008	16,699	20,348	19,547	17,577	16,243	
南国市	53,233	52,216	50,535	50,873	50,758	49,472	47,982	46,664	
土佐市	27,757	26,818	25,396	24,280	30,011	28,686	27,038	25,732	
須崎市	26,621	25,623	23,828	21,760	26,039	24,698	22,606	20,590	
宿毛市	25,175	23,137	21,338	19,673	24,397	22,610	20,907	19,033	
土佐清水市	16,797	15,786	13,411	12,013	17,278	16,029	13,778	12,388	
四万十市	39,486	37,078	35,471	33,543	37,917	35,933	34,313	32,694	
香美市	28,733	29,794	28,172	25,487	30,257	33,830	32,961	26,513	
香南市	29,587	27,891	26,477	27,252	33,541	28,766	27,513	32,207	

(単位：人)

(単位：%)

(単位：%)

人口差(昼間人口-夜間人口)				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	令和2年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	H17~H22	H22~H27	H27~R2
-1,054	-977	-632	-730	99.9	99.9	99.9	99.9	-3.98	-4.69	-5.06
12,174	9,824	9,304	6,069	103.5	102.9	102.8	101.9	-2.18	-1.90	-4.01
-269	-306	-118	-37	98.5	98.0	99.1	99.7	-13.45	-10.05	-12.69
317	40	431	456	101.6	100.2	102.5	102.8	-5.22	-8.06	-7.27
2,475	2,744	2,553	4,209	104.9	105.5	105.3	109.0	-1.91	-3.22	0.67
-2,254	-1,868	-1,642	-1,452	92.5	93.5	93.9	94.4	-3.38	-5.30	-4.39
582	925	1,222	1,170	102.2	103.7	105.4	105.7	-3.75	-7.01	-8.68
778	527	431	640	103.2	102.3	102.1	103.4	-8.10	-7.78	-7.80
-481	-243	-367	-375	97.2	98.5	97.3	97.0	-6.02	-15.04	-10.42
1,569	1,145	1,158	849	104.1	103.2	103.4	102.6	-6.10	-4.33	-5.44
-1,524	-4,036	-4,789	-1,026	95.0	88.1	85.5	96.1	3.69	-5.44	-9.53
-3,954	-875	-1,036	-4,955	88.2	97.0	96.2	84.6	-5.73	-5.07	2.93

資料：国勢調査(H17・H22・H27・R2)

表 昼間人口・夜間人口の就業・通学の構成内訳(令和2年)

(単位：人)

	常住地による人口 夜間人口	他市町村 に就業	他市町村 に通学	他市町村 から就業	他市町村 から通学	従業地・ 通学地による人口 昼間人口	人口差 昼間人口- 夜間人口	人口差の要因	
								就業によるもの	通学によるもの
	①	②	③	④	⑤	⑥=①-(②+③)+(④+⑤)	⑥-①	④-②	⑤-③
高知県計	691,527	74,226	10,063	72,147	9,573	688,958	-2,569	-2,079	-490
高知市	326,545	19,879	1,914	22,068	5,027	331,847	5,302	2,189	3,113
室戸市	11,742	600	80	625	10	11,697	-45	25	-70
安芸市	16,243	1,756	298	2,241	220	16,650	407	485	-78
南国市	46,664	9,906	1,233	13,577	1,647	50,749	4,085	3,671	414
土佐市	25,732	4,437	832	3,298	482	24,243	-1,489	-1,139	-350
須崎市	20,590	1,917	570	3,239	375	21,717	1,127	1,322	-195
宿毛市	19,033	1,648	213	2,221	246	19,639	606	573	33
土佐清水市	12,388	673	91	363	2	11,989	-399	-310	-89
四万十市	32,694	2,363	242	3,011	374	33,474	780	648	132
香美市	26,513	4,775	644	3,829	501	25,424	-1,089	-946	-143
香南市	32,207	7,210	1,192	3,132	93	27,030	-5,177	-4,078	-1,099

資料：国勢調査(R2)



## 5) 通勤・通学の流入・流出状況

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56.3%（就業者：52.4%、通学者：55.2%）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40.3%で、近隣市への通勤・通学となっています。最も多いのは、高知市であり、就業者は31.7%、通学者は36.0%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15,100人となっており、出る人の10,898人を4,202人上回っています。特に、高知市から9,655人と多く入って来ており、次いで香南市2,356人、香美市1,681人となっています。

表 流入・流出

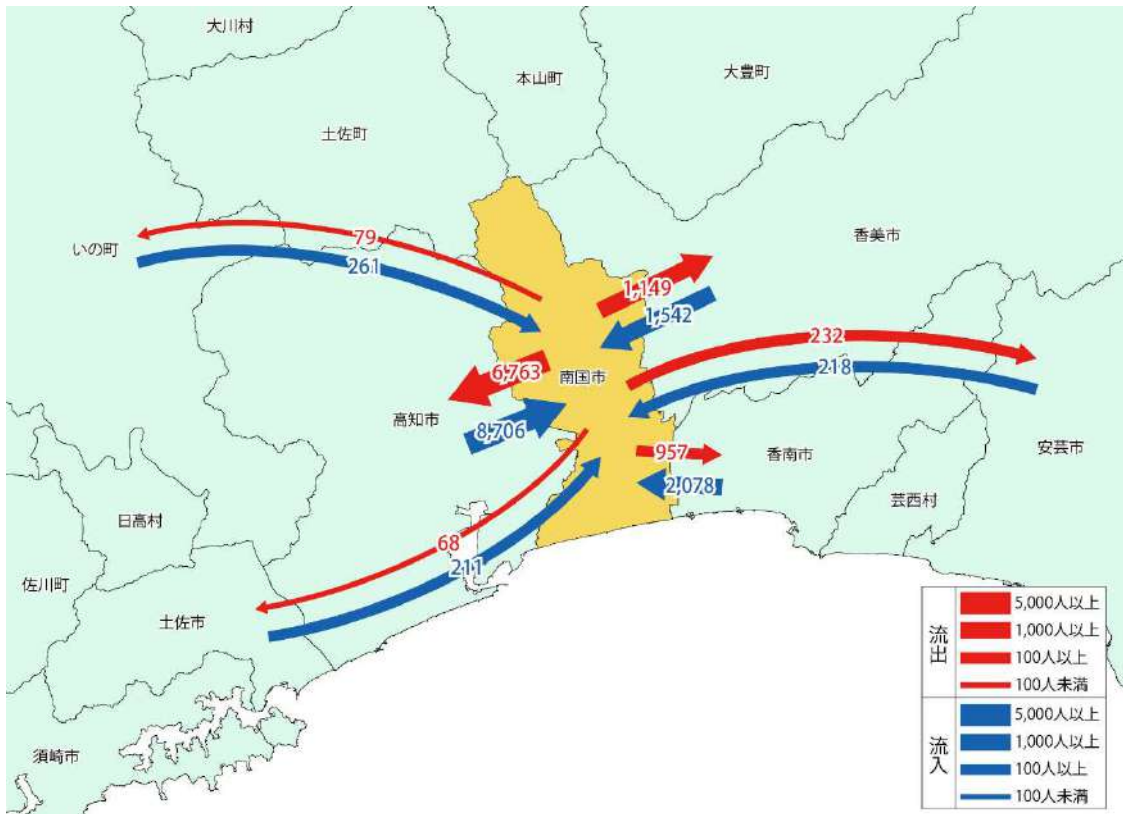
(単位：人)

	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	割合	15歳以上就業者	割合	15歳以上通学者	割合	総数	割合	15歳以上就業者	割合	15歳以上通学者	割合
	27,023	100.0%	21,341	79.0%	2,425	9.0%	31,232	100.0%	25,118	80.4%	3,000	9.6%
		100.0%		100.0%		100.0%		100.0%		100.0%		100.0%
南国市内	15,216	56.3%	11,183	52.4%	1,338	55.2%	15,216	48.7%	11,183	44.5%	1,338	44.6%
自宅	2,965	11.0%	2,964	13.9%		0.0%	2,965	9.5%	2,964	11.8%		0.0%
自宅外	12,251	45.3%	8,219	38.5%	1,338	55.2%	12,251	39.2%	8,219	32.7%	1,338	44.6%
県内	10,898	40.3%	9,722	45.6%	991	40.9%	15,100	48.3%	13,496	53.7%	1,562	52.1%
高知市	7,798	28.9%	6,763	31.7%	872	36.0%	9,655	30.9%	8,706	34.7%	919	30.6%
香美市	1,242	4.6%	1,149	5.4%	72	3.0%	1,681	5.4%	1,542	6.1%	133	4.4%
香南市	974	3.6%	957	4.5%	17	0.7%	2,356	7.5%	2,078	8.3%	275	9.2%
安芸市	233	0.9%	232	1.1%	1	0.0%	285	0.9%	218	0.9%	66	2.2%
室戸市	21	0.1%	21	0.1%		0.0%	7	0.0%	6	0.0%	1	0.0%
土佐市	85	0.3%	68	0.3%	17	0.7%	231	0.7%	211	0.8%	19	0.6%
須崎市	63	0.2%	58	0.3%	5	0.2%	57	0.2%	48	0.2%	9	0.3%
大豊町	69	0.3%	69	0.3%		0.0%	81	0.3%	68	0.3%	13	0.4%
本山町	57	0.2%	55	0.3%	2	0.1%	36	0.1%	35	0.1%	1	0.0%
土佐町	43	0.2%	43	0.2%		0.0%	32	0.1%	28	0.1%	4	0.1%
いの町	83	0.3%	79	0.4%	3	0.1%	290	0.9%	261	1.0%	29	1.0%
芸西村	96	0.4%	96	0.4%		0.0%	118	0.4%	91	0.4%	27	0.9%
その他の市町村	134	0.5%	132	0.6%	2	0.1%	271	0.9%	204	0.8%	66	2.2%
他の都道府県	117	0.4%	78	0.4%	39	1.6%	124	0.4%	81	0.3%	43	1.4%
徳島県	18	0.1%	9	0.0%	9	0.4%	21	0.1%	10	0.0%	11	0.4%
香川県	23	0.1%	20	0.1%	3	0.1%	16	0.1%	15	0.1%	1	0.0%
愛媛県	25	0.1%	20	0.1%	5	0.2%	32	0.1%	26	0.1%	6	0.2%
その他の都道府県	51	0.2%	29	0.1%	22	0.9%	55	0.2%	30	0.1%	25	0.8%

※総数には従業地・通勤地「不詳」を含むため、内訳の合計は一致しない。

資料：国勢調査（R2）

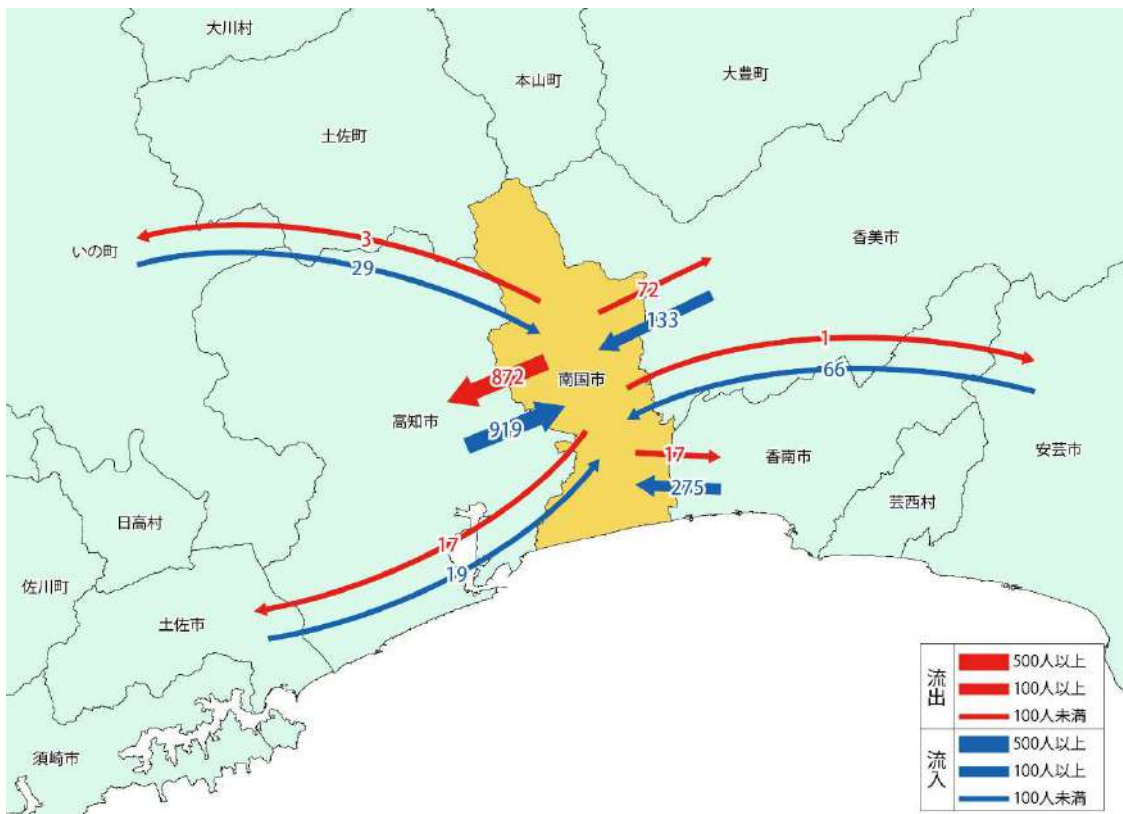
・通勤



資料：国勢調査 (R2)

図 通勤による流入・流出人口

・通学



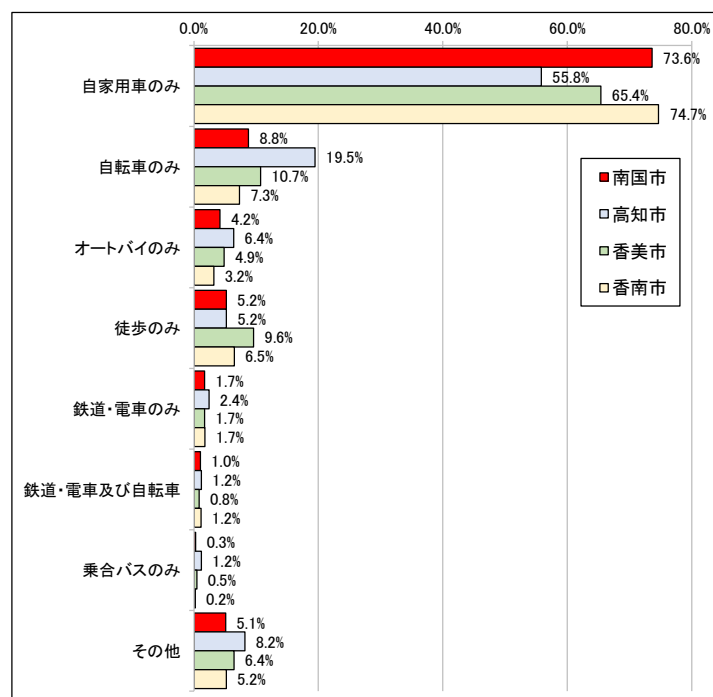
資料：国勢調査 (R2)

図 通学による流入・流出人口

## 6) 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

本市における通勤・通学時における利用交通手段は、「自家用車のみ」が73.6%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、香南市と同程度となっていますが、「鉄道・電車のみ」は1.7%、「鉄道・電車及び自転車」は1.0%、「乗合バスのみ」は0.3%といずれも低い割合となっています。



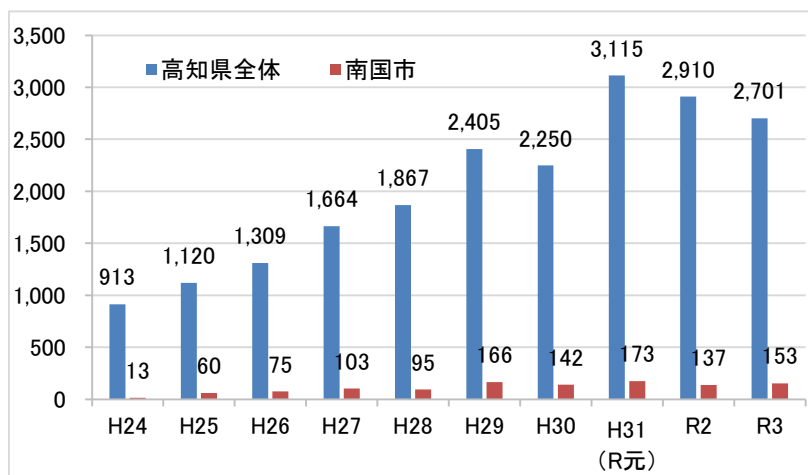
資料：R2 年国勢調査

図 通勤・通学における利用交通手段

## 7) 運転免許の保有状況

### (1) 運転免許自主返納者の推移

運転免許の自主返納者数は高知県全体、本市ともに平成 29 年までは年々増加していましたが、高知県全体では令和元年の増加を境に減少傾向に転じています。一方、本市では平成 31（令和元）年の増加後、令和 2 年で一旦、減少しますが、令和 3 年で 153 人と前年より増加となっています。



※暦年による集計

資料：警察庁「運転免許統計」及び南国市警察署提供データより

図 運転免許自主返納者の推移

### 3 地域公共交通の現状

#### 1) 地域公共交通の概要

令和3年10月時点で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(株)	①領石線
			②潮見台・JA高知病院線
			③前浜・パークタウン線
	市内運行バス路線 (南国市コミュニティバス)	高知東部交通(株)	④高岡線
		(有)嶺北観光自動車	⑤宇佐線
		(有)日章ハイヤー	⑥医大病院線 (R4.10～廃止)
		(有)日章ハイヤー	⑦安芸線
		(有)日章ハイヤー ※(有)嶺北観光自動車 (R4.10～)	⑧田井・医大病院線
市内運行バス路線 (南国市コミュニティバス)	(有)日章ハイヤー	⑨高知医大～久枝線	
	(有)日章ハイヤー ※(有)さくらハイヤー (R4.10～)	⑩植田～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、小籠通
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 (ANA)		高知～東京 (羽田)、高知～大阪 (伊丹)
	日本航空 (JAL)		高知～東京 (羽田)、高知～福岡
	ジェットスター・ジャパン (JJP)		高知～東京 (成田)
	フジドリームエアラインズ (FDA)		高知～名古屋 (小牧)、高知～神戸
乗合タクシー	(有)日章ハイヤー		せいらん (①領石出張所、②領石、③病院前 (旧吉川診療所)、④農協前 (旧Aコープ前))
	(株)第二さくら交通		うめの里交通 (①白木谷通バス停 (笠ノ川)、②高知医大バス停)
	(株)第二さくら交通		一宮線 (刑務所～医大～一宮BT) 美術館通線 (医大～美術館通)

#### ■ 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ると共に、後免駅からは、奈半利駅まで、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線が繋がっています。また、後免町駅から高知市方面には、路面電車が通り、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、高知東部自動車道（高知龍馬空港IC、なんこく南IC）、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。

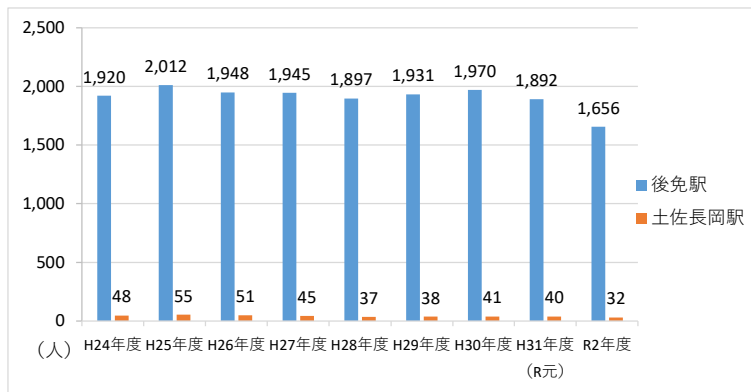


資料：第2次南国市都市計画マスタープラン R2年3月  
図 道路・鉄道網図

## (2) 鉄道の利用状況

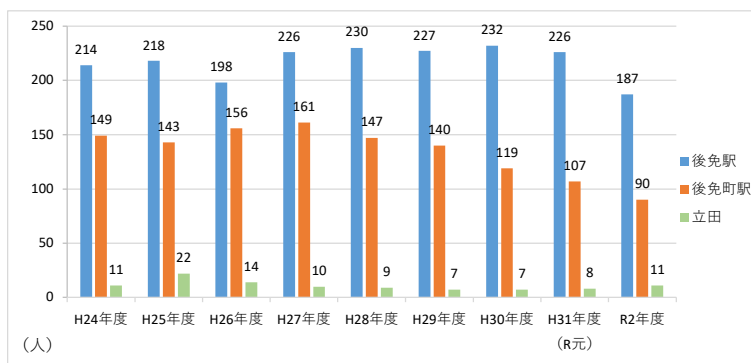
四国旅客鉄道（JR四国）は、後免駅の利用者が最も多く、令和2年度では1日当たり1,656人となっています。土佐くろしお鉄道は、後免町駅の平均乗車人員が平成28年度から減少傾向にあります。路面電車は後免町駅の利用が最も多く、各駅平成30年度より減少傾向にあります。

### ① 市内各駅における1日当たり平均乗車人員



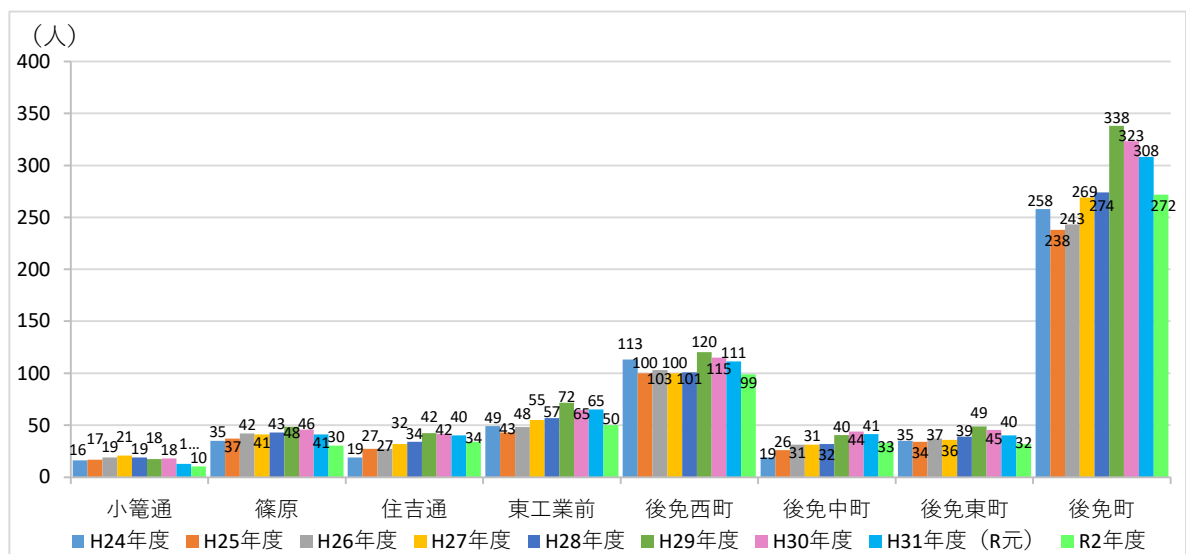
資料：四国旅客鉄道株式会社

図 四国旅客鉄道各駅（後免駅、土佐長岡駅）



資料：土佐くろしお鉄道株式会社

図 土佐くろしお鉄道各駅（後免駅、後免町駅、立田駅）



資料：とさでん交通株式会社

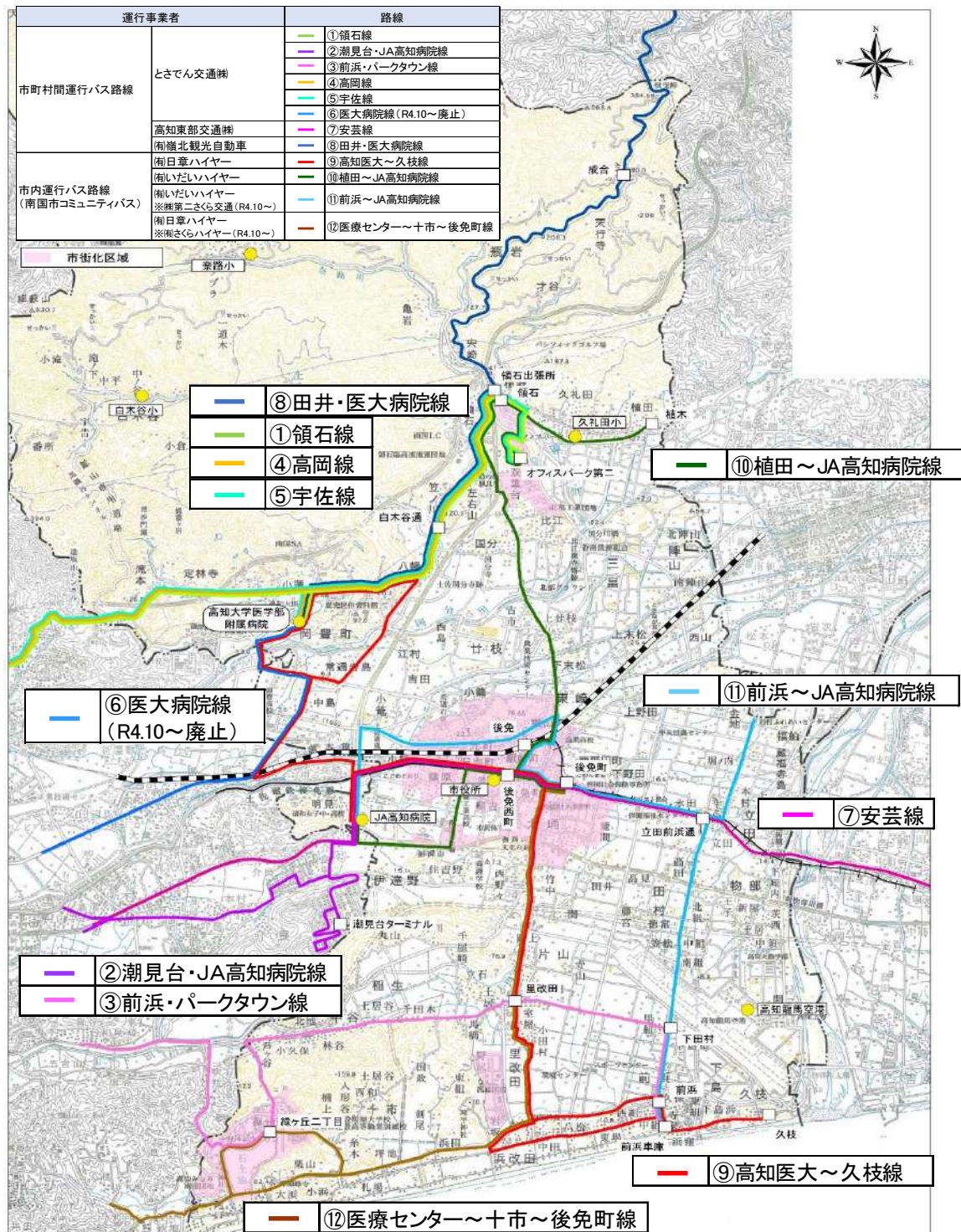
図 路面電車（とさでん交通）各駅（小籠通、篠原、住吉通、後免町、東工業前、後免東町、後免西町、後免中町、後免町）

### (3) 路線バス

#### ① バス路線網

路線バスは 12 路線（R4.10 月からは 11 路線）運行されており、内訳は、市町村間運行バス路線が 8 路線（R4.10 月からは 7 路線）及び市内運行バス路線が 4 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。

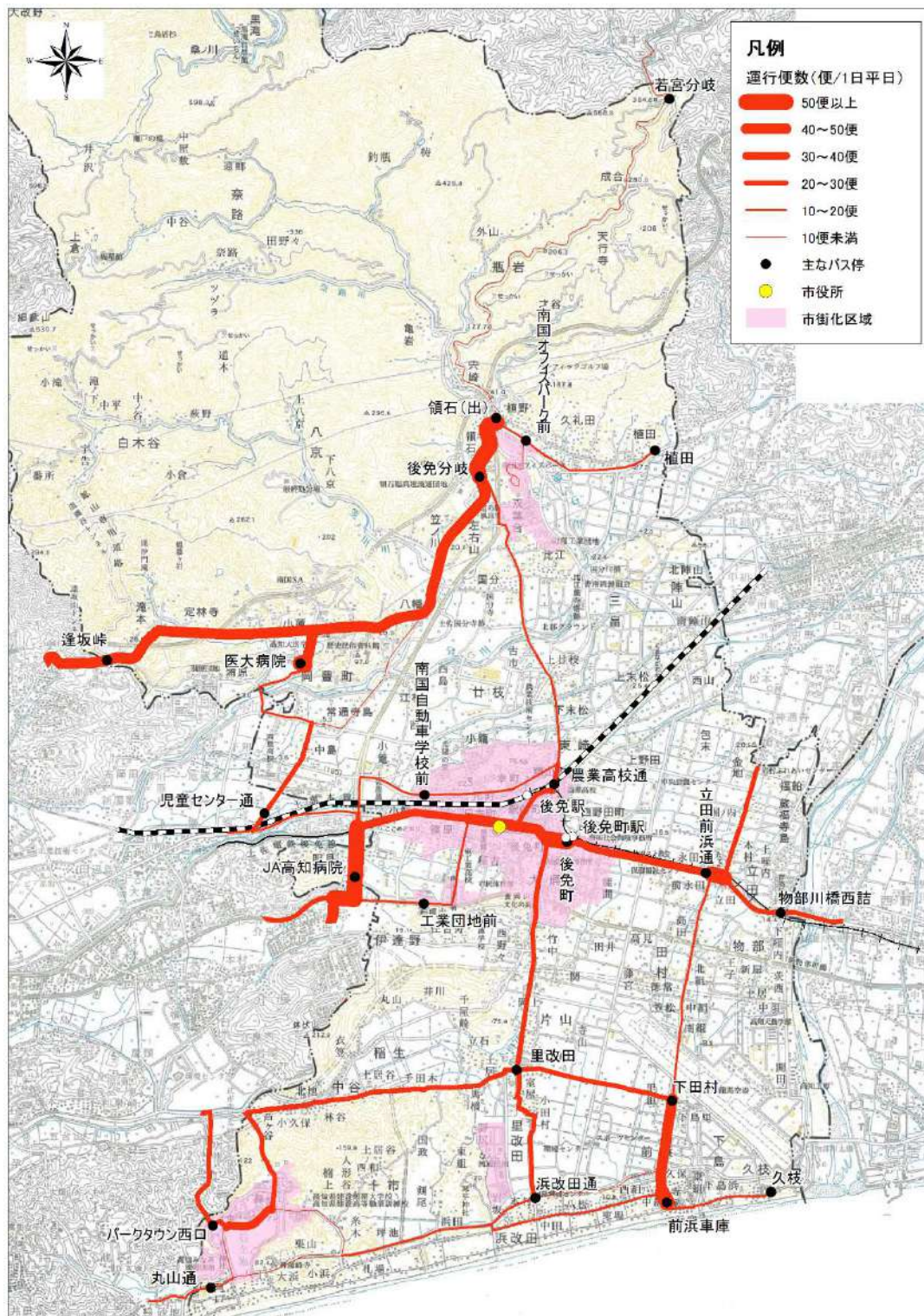


資料：R3 年 10 月 1 日改定 南国市公共交通マップを参考に作成

図 バス路線網図

## ②区間別運行便数

領石から医大病院、高知市方面や後免町からJA高知病院間は、比較的便数が多くなっています。また、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。



資料：南国市資料（R3）

図 区間別運行便数（平日1日の上下線合計便数）

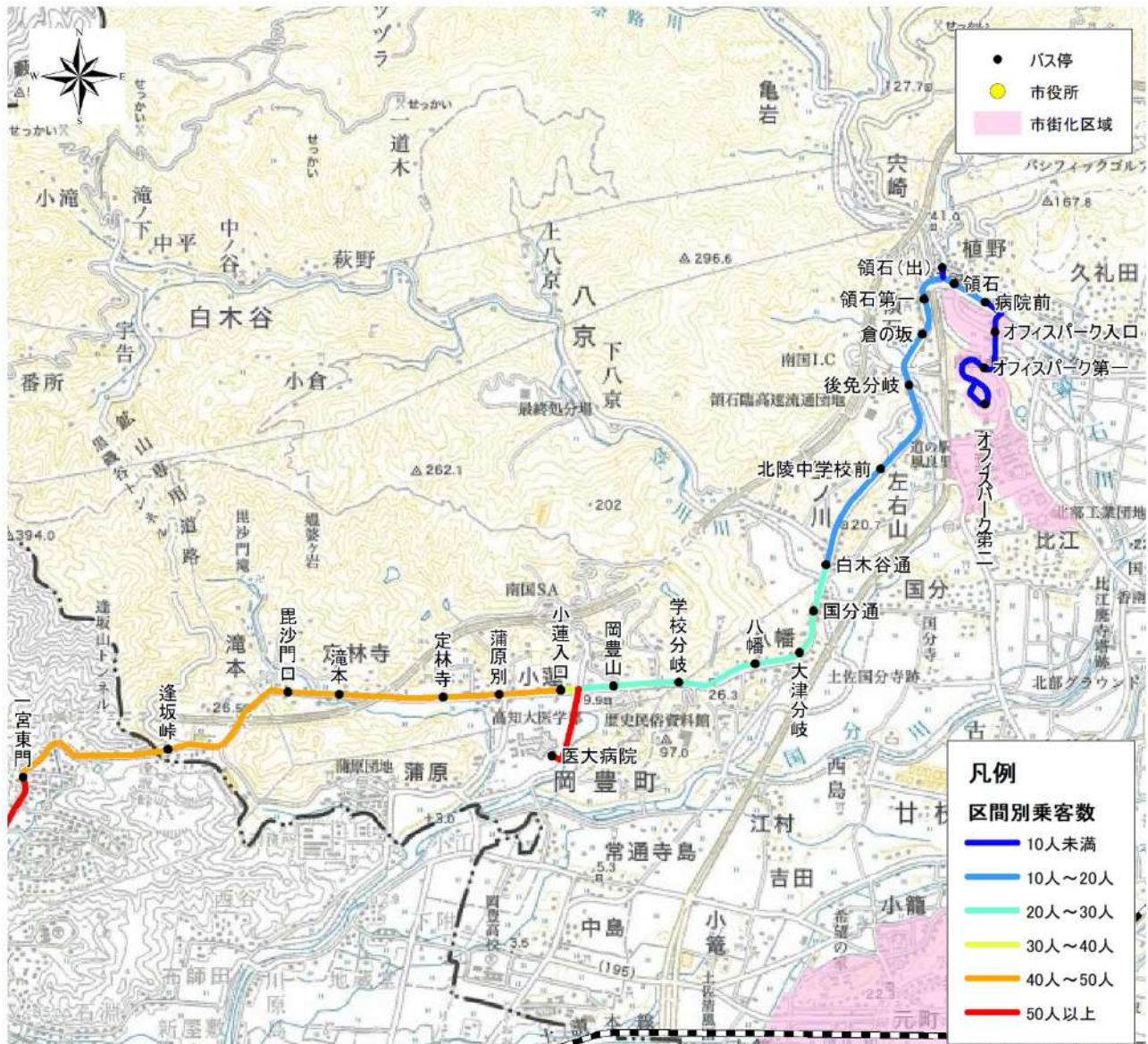


### ③区間別乗客数

令和2年9月の木曜日4日間におけるICデータ（とさでん交通株）に基づき、市町村間運行バス6路線（※②潮見台・JA高知病院線、⑦安芸線データなし）を対象に、バス停ごとの乗降状況より、各路線の区間別乗客数（上下線の合計値）を整理します。

#### 【①領石線】

- ・ オフィスパーク第二から病院前間は、10人未満と少なくなっています。
- ・ 医大病院から高知市方面の区間では、30～50人以上と多くなっています。

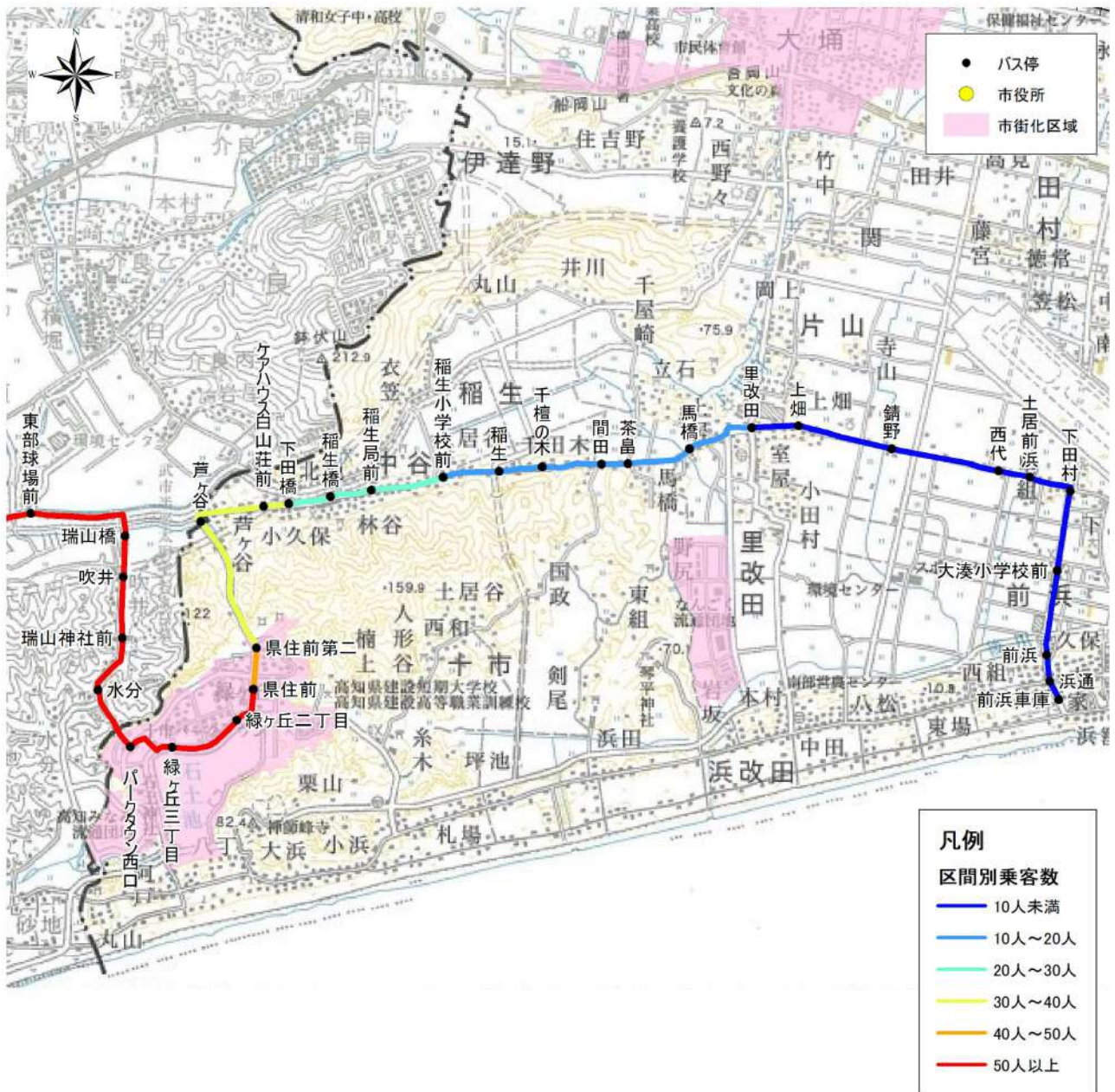


※令和2年9月の木曜日4日間

図 【①領石線】区間別の利用状況（乗客数は上下線の4日間平均値）

【③前浜・パークタウン線】

- ・前浜車庫から里改田間は、10人未満と少なくなっています。
- ・県住前から緑ヶ丘二丁目を経て高知市方面への乗客が50人以上とかなり多くなっています。



※令和2年9月の木曜日4日間

図 【③前浜・パークタウン線】区間別の利用状況（乗客数は上下線の4日間平均値）

【④高岡線】

- ・領石出張所から白木谷通の間は、5人未満と少なくなっています。
- ・医大病院から高知市方面の乗客が多く、10人～15人となっています。

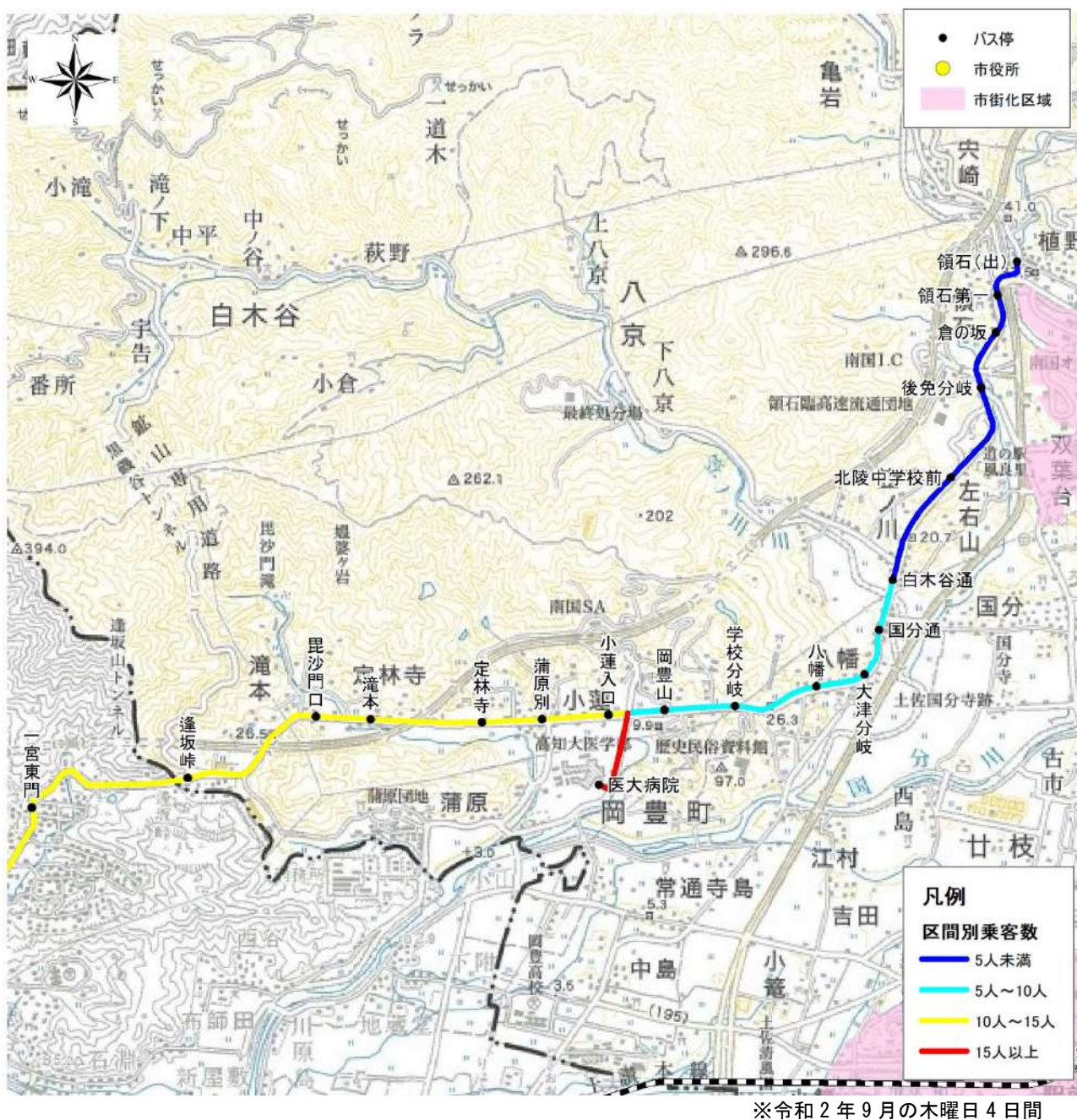
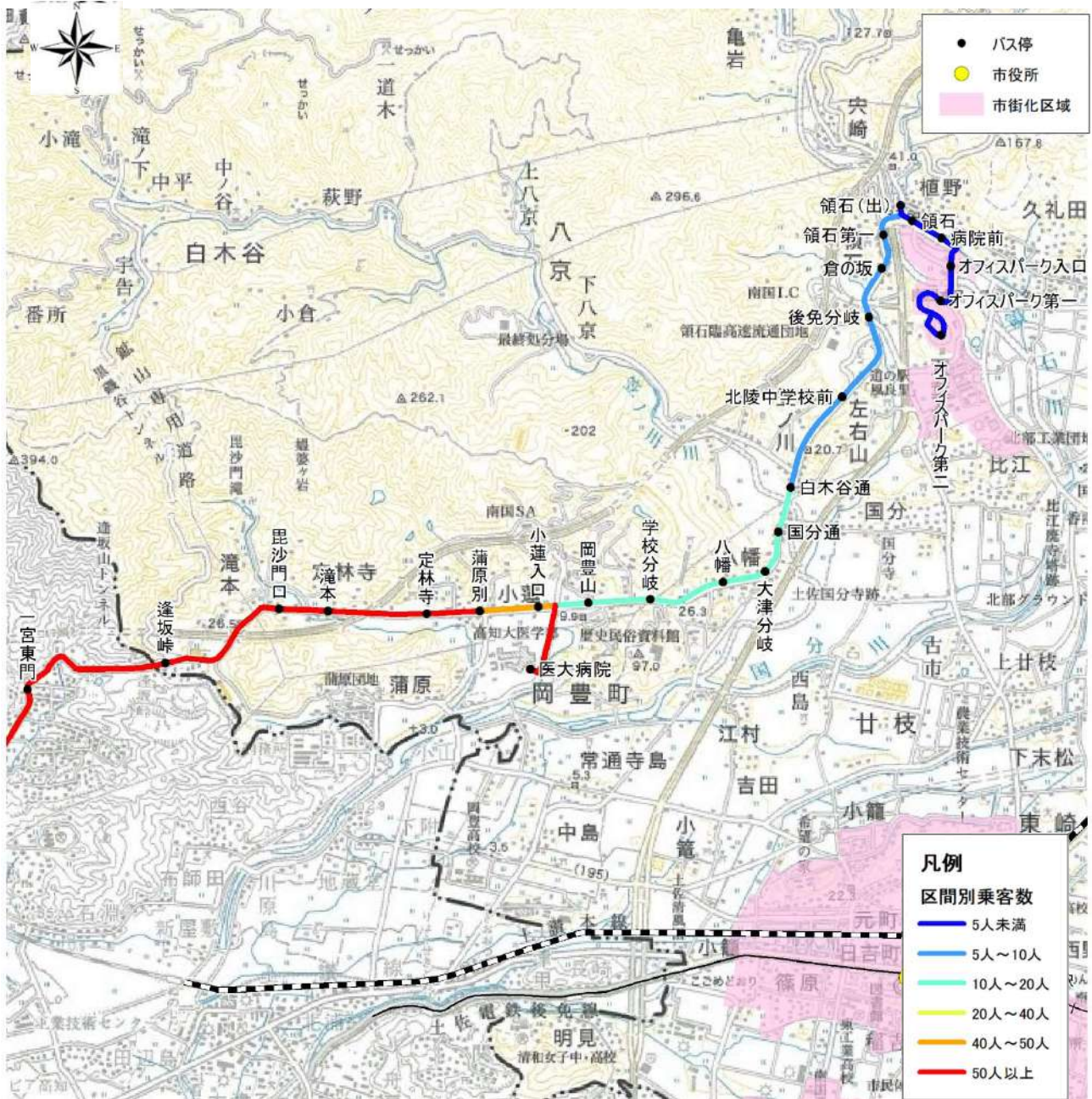


図 【④高岡線】区間別の利用状況（乗客数は上下線の4日間平均値）

【⑤宇佐線】

- ・ オフィスパーク第二から領石出張所の間は、5人未満と少なくなっています。
- ・ 医大病院から高知市方面の乗客が多く、50人以上となっています。

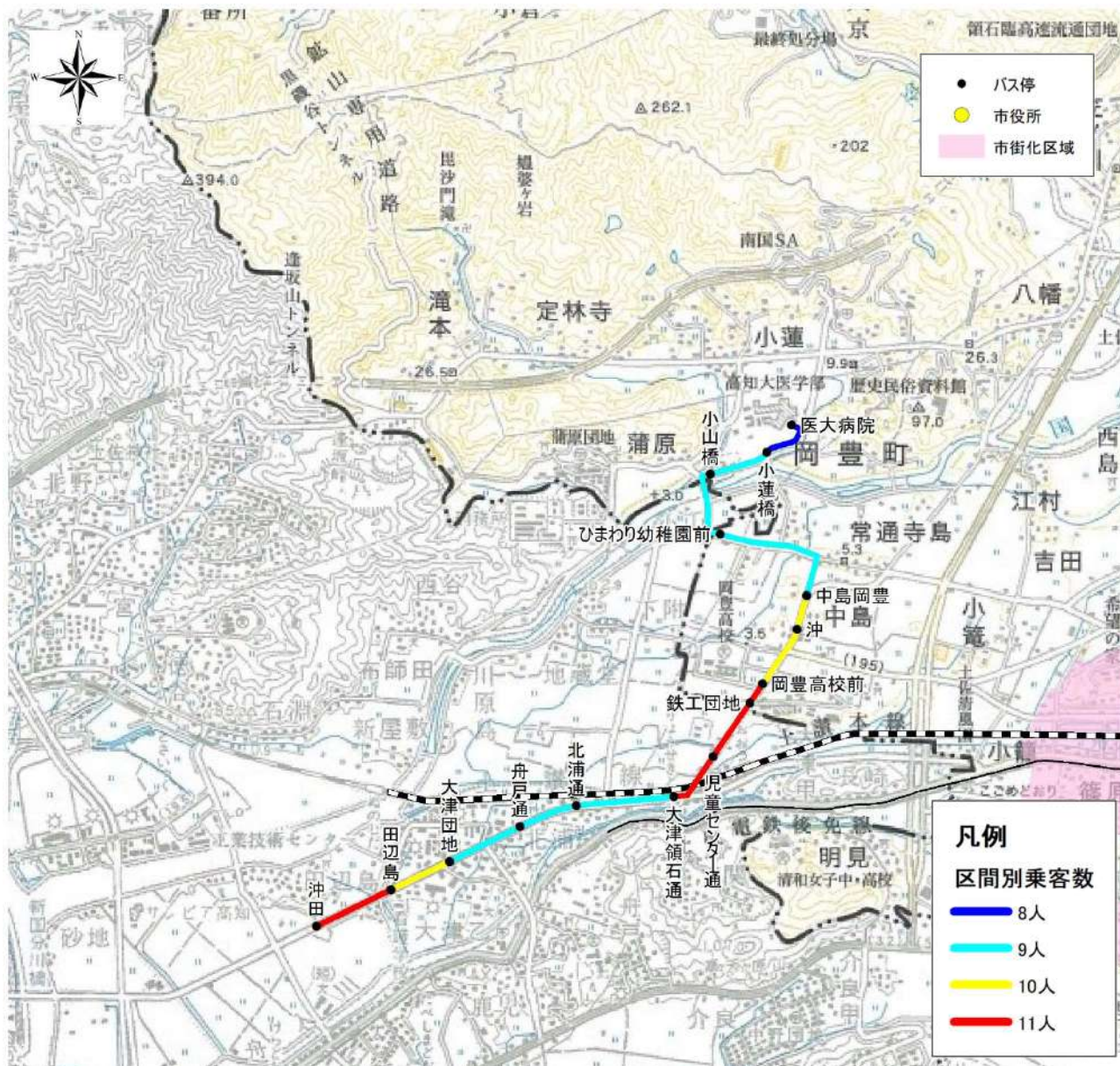


※令和2年9月の木曜日4日間

図 【⑤宇佐線】区間別の利用状況（乗客数は上下線の4日間平均値）

【⑥医大病院線】

- ・全区間 8～11 人の利用であり、特に、市境の岡豊高校前から大津領石通間と田辺島から沖田間は 11 人の利用となっており、他比べ多くなっています。

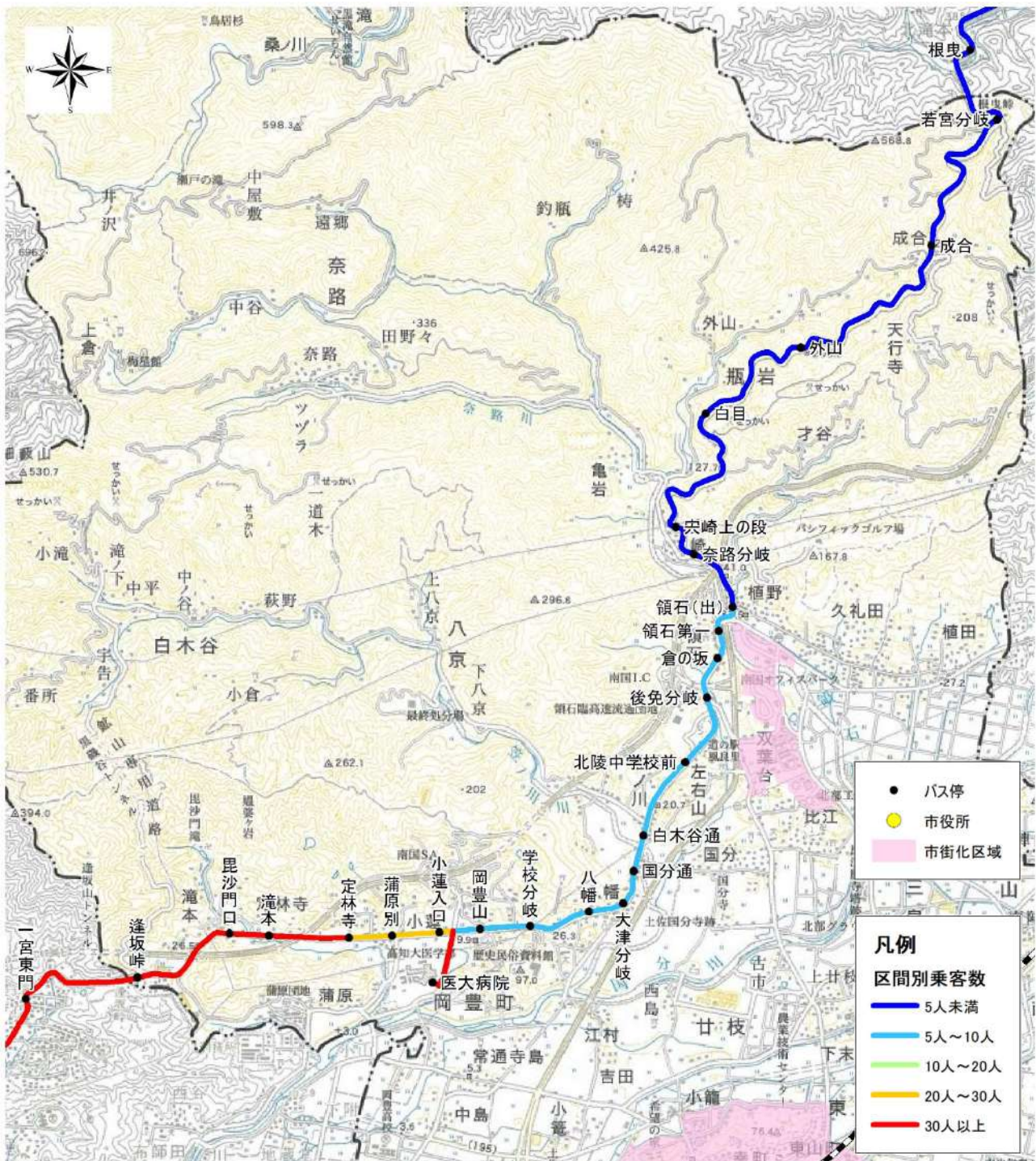


※令和 2 年 9 月の木曜日 4 日間

図 【⑥医大病院線】区間別の利用状況（乗客数は上下線の 4 日間平均値）

【⑧田井・医大病院線】

- 路線の中では、田井方面から領石出張所間が5人未満と少なく、医大病院から高知市方面での乗客が20~30人以上と多くなっています。



※令和2年9月の木曜日4日間

※令和2年9月時点での路線名は「田井線」であり、R3.10より南国市においては「田井・医大病院線（根曳～医大病院）」となる。

図 【⑧田井・医大病院線】 区間別の利用状況（乗客数は上下線の4日間平均値）

#### ④ ICデータによる路線別の特徴

令和3年1～3月の平日64日間におけるICデータ（とさでん交通株）による市町村間運行バス6路線を対象に乗降状況を整理しました。

ICデータによる各路線の特徴は、次のとおりです。

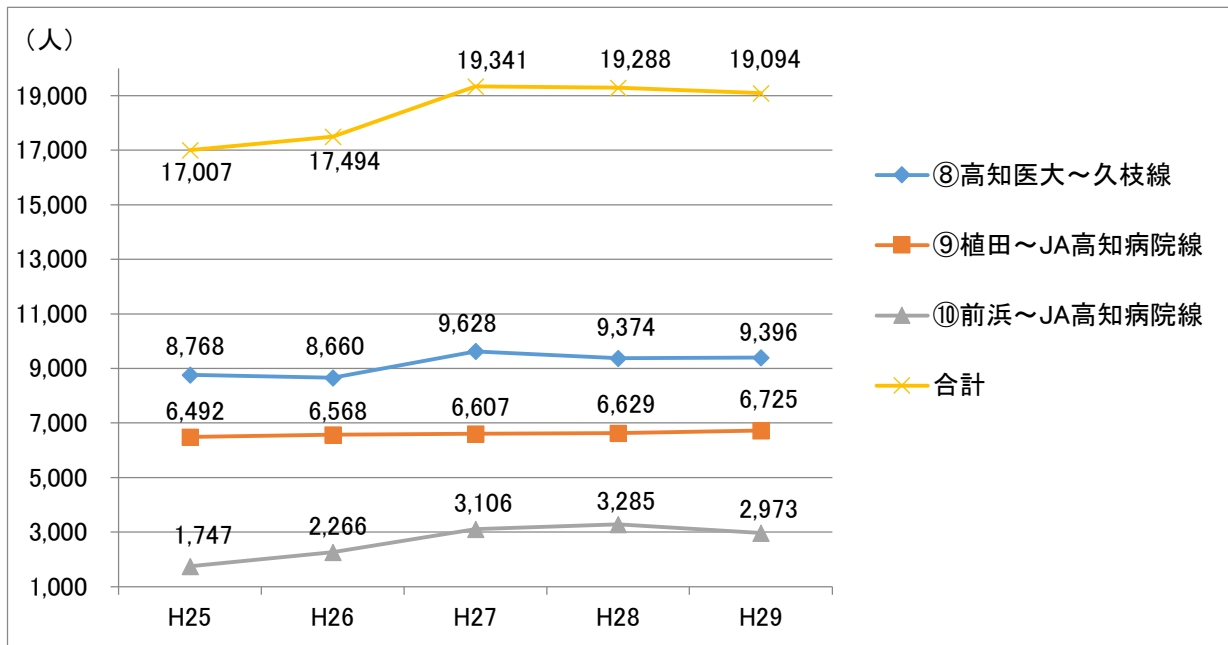
表 乗降者 IC データに基づく市町村間バス路線別の特徴

区分	路線名	特徴
市町村間運行	① 領石線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●南国市関連利用 1 日平均 160 人、片道 1 便平均 12.3 人（ICデータ数値のみ）</li> <li>・高知市内完結の利用が 52% を占めている。</li> <li>・旧国道沿いの住民にとって重要な移動手段となっているが、大部分で高岡線・宇佐線・田井～医大病院線と重複している。</li> </ul>
	② 潮見台・JA 高知病院線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●南国市関連利用 1 日平均 193 人、片道 1 便平均 4.4 人（ICデータ数値のみ）</li> <li>・高知市内完結の利用が 7.6% を占めている。</li> </ul>
	③ 前浜・パークタウン線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●南国市関連利用 1 日平均 139 人、片道 1 便平均 5.3 人（ICデータ数値のみ）</li> <li>・高知市内完結の利用が 30.2% を占めている。</li> <li>・緑ヶ丘地区～県庁方面の利用が多く、前浜～稲生地区での乗降は相対的に少ない。</li> <li>・前浜～緑ヶ丘地区住民の高知市中心街へ出る貴重な移動手段となっている。</li> </ul>
	④ 高岡線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●南国市関連利用 1 日平均 89 人、片道 1 便平均 11.1 人（ICデータ数値のみ）</li> <li>・高知市内完結の利用が 56% を占めている。</li> </ul>
	⑤ 宇佐線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●南国市関連利用 1 日平均 180 人、片道 1 便平均 12.9 人（ICデータ数値のみ）</li> <li>・高知市内完結の利用が 61.6% を占めている。</li> </ul>
	⑥ 医大病院線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●南国市関連利用 1 日平均 17 人、片道 1 便平均 2.1 人（ICデータ数値のみ）</li> <li>・高知市内完結の利用が、36.9% を占めており、南国市民の定期的な利用は、ほとんどない。</li> <li>・南国市関連の利用者のうち、77% が医大関係。</li> <li>・医大病院と大津領石通間で医大病院～久枝線と重複している。</li> <li>・大津領石通で路面電車への乗継利用。</li> </ul>

⑤路線別の利用人員と収支率

市内運行3路線の利用者数は平成27年度より約1万9千人（ICデータのみ）の利用者数を維持しています。

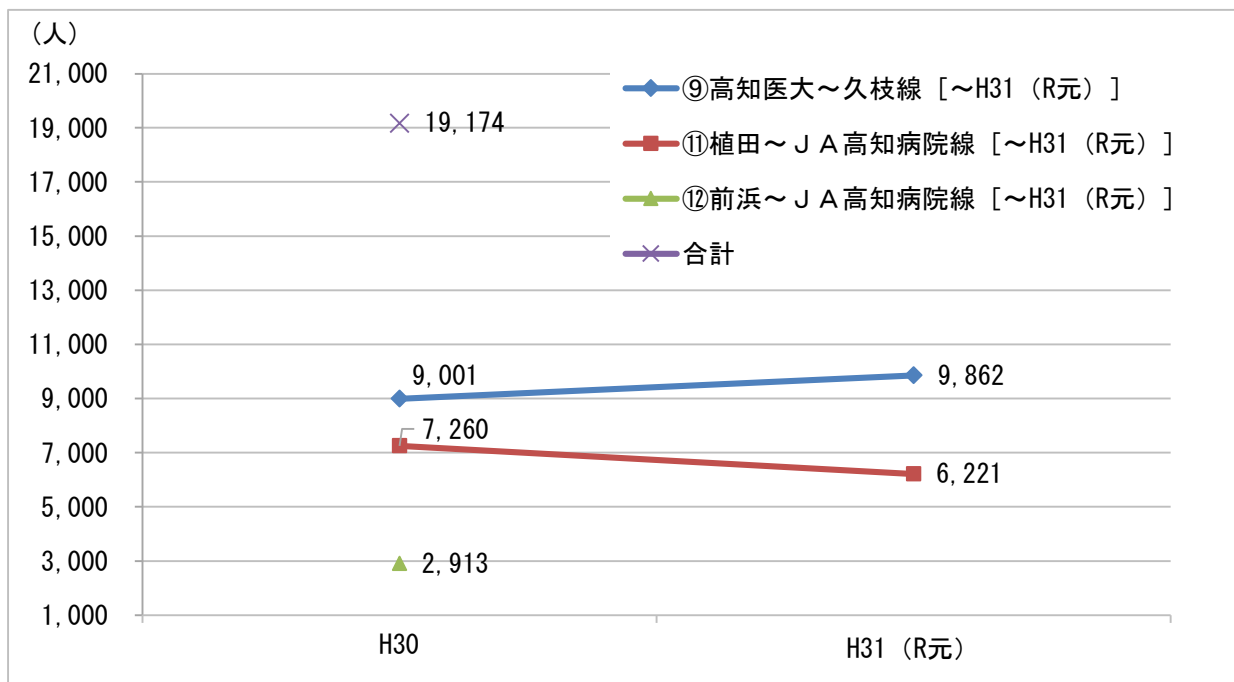
令和元年10月より市内運行3路線がコミュニティバスとなり、路線の再編が行われたが平成29年度と平成30年度と比較しても概ね同水準の利用者数となっています。



※ICデータによる。

※集計期間：前年10月1日～9月30日

図 利用者数の推移（市内運行路線）H25～H29



※路線の合併・統合により市内3路線はR元年よりコミュニティバスとなる。

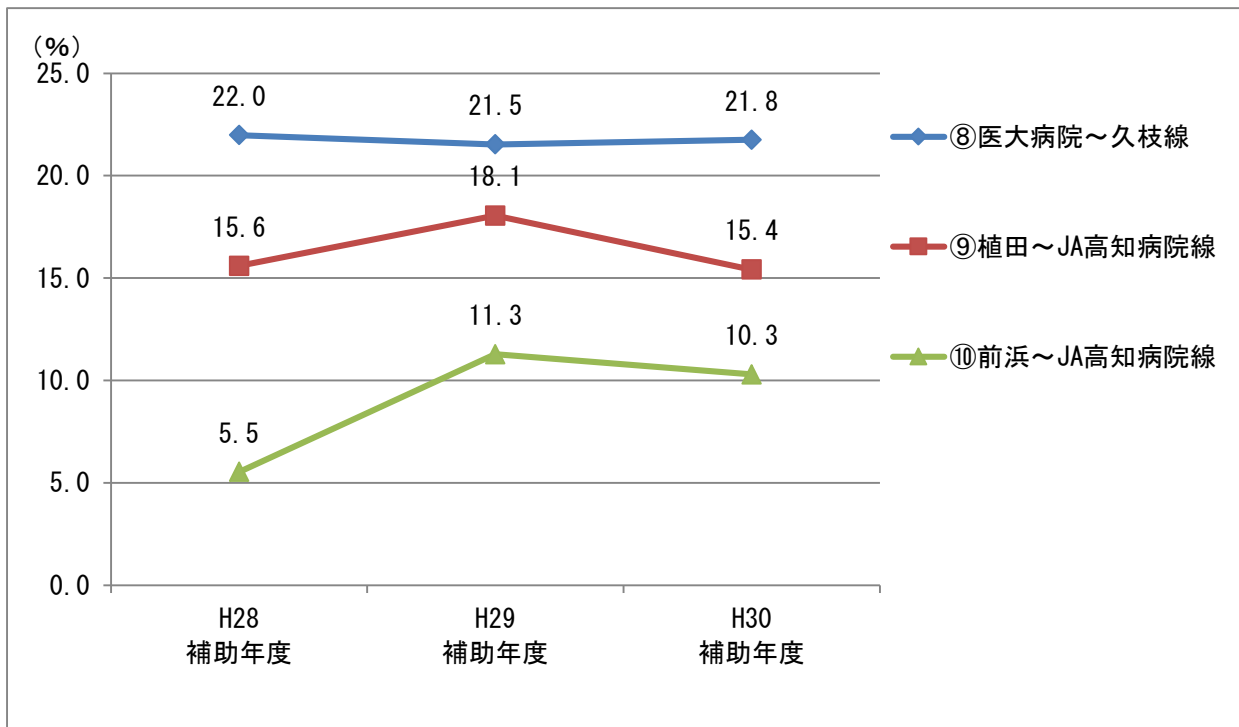
※H31 (R元)年⑫前浜～JA高知病院線の集計不可により合計値非表示とする。

※集計期間：前年10月1日～9月30日

図 利用者数の推移（市内運行路線）H30・H31 (R元)

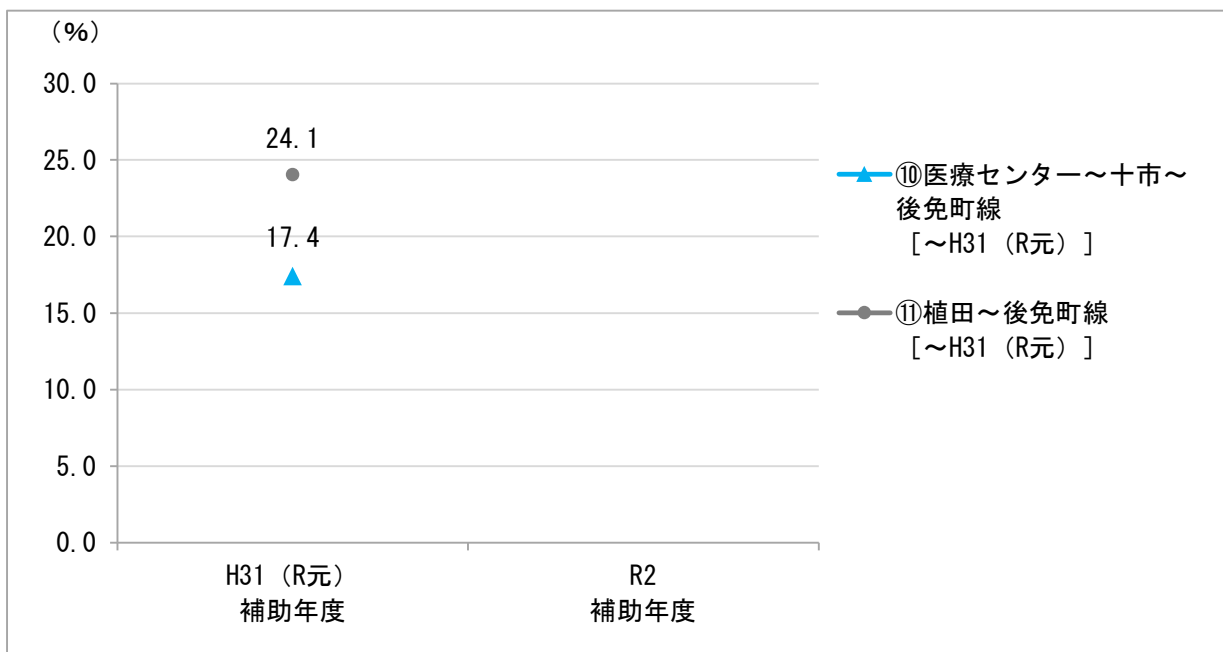


平成 30 補助年度において収支率が 20%を超えている路線は「医大病院～久枝線」のみであり、「植田～JA高知病院線」「前浜～JA高知病院線」は 20%以下と低くなっています。



※各補助事業年度：前年 10 月 1 日～9 月 30 日  
 ※各事業年度数値：前々補助事業年度の実績を基に、補助事業年度の前年 6 月の時点で試算した数値。

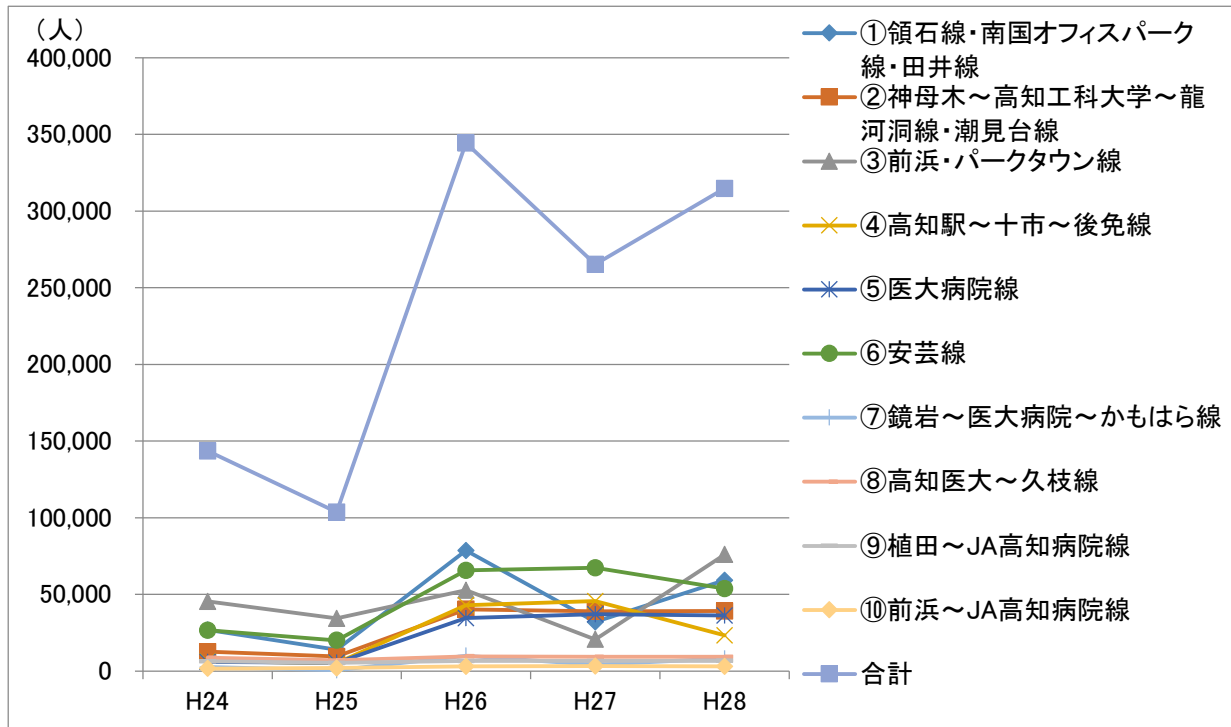
図 路線別の収支率（市内運行路線）H28～H30



【収支率の計算方法】：(経常収益/経常費用×100)  
 ※⑩⑪令和 2 年実績なし  
 ※各補助事業年度：前年 10 月 1 日～9 月 30 日

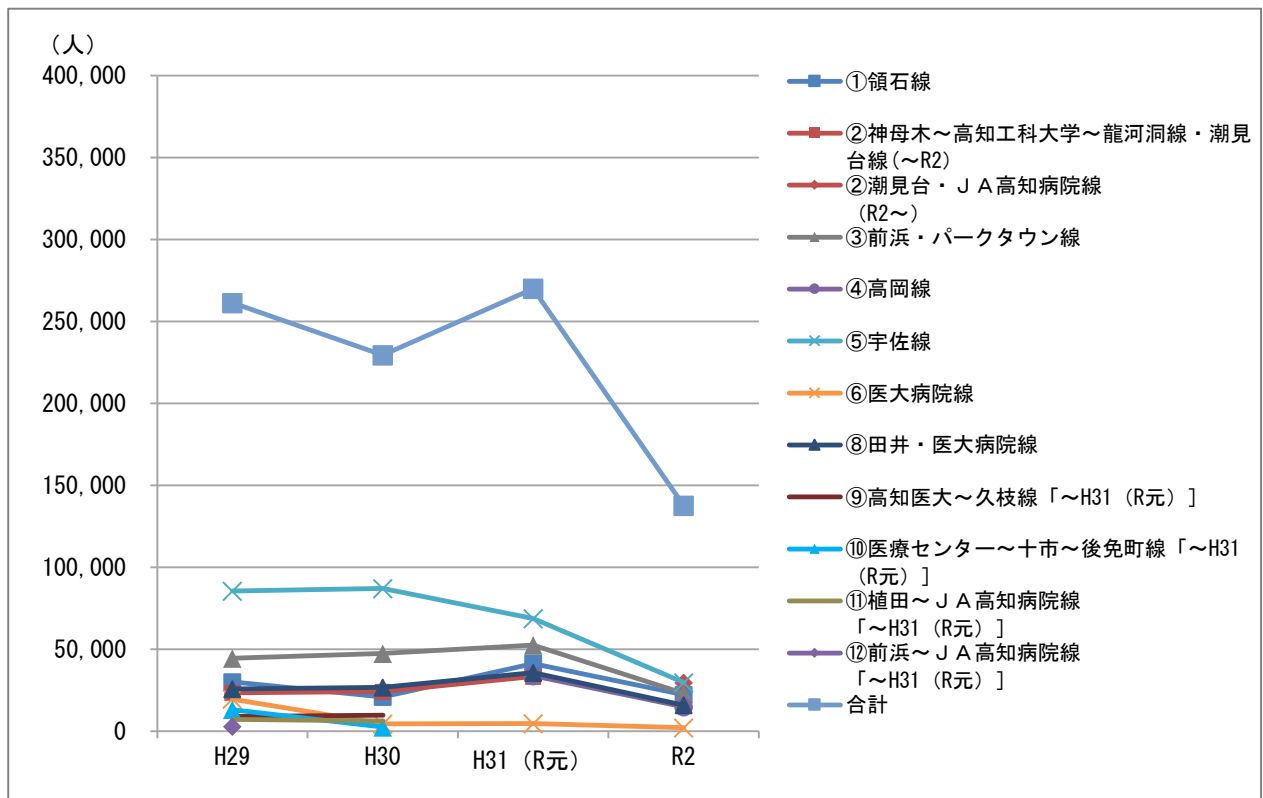
図 路線別の収支率（市内運行路線）H31 (R元)・R2

市町村間運行路線については、R2 年度から R3 年度の利用者数が大幅に減少している。市内運用路線と比べ、感染症の影響による利用の低迷が大きいと考えられます。



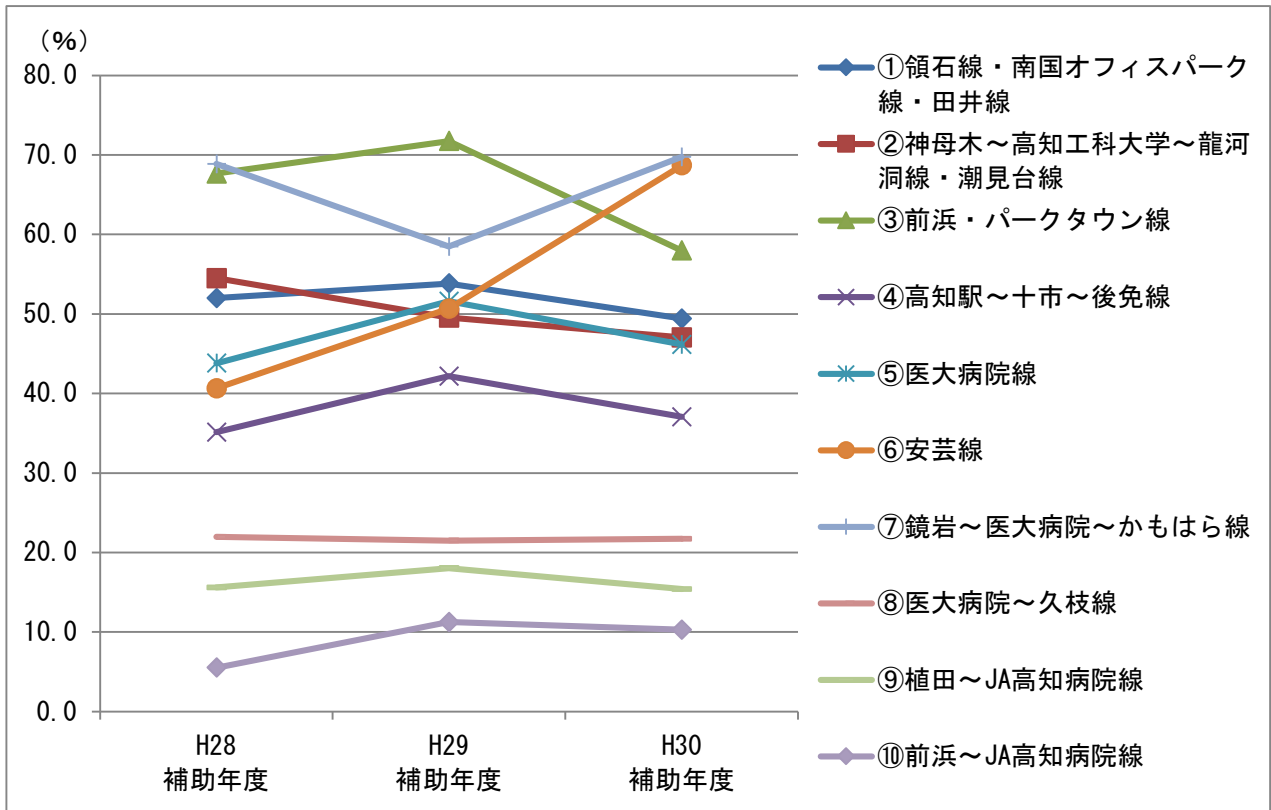
※平成 26 年 10 月に県内路線バス会社 3 社が経営統合  
 ※集計期間：前年 10 月 1 日～9 月 30 日

図 利用者数の推移 (市町村間運行路線・市内運行路線) H24～H28



※路線の合併・統合により市内 3 路線は令和元年よりコミュニティバスとなる。  
 ※集計期間：前年 10 月 1 日～9 月 30 日

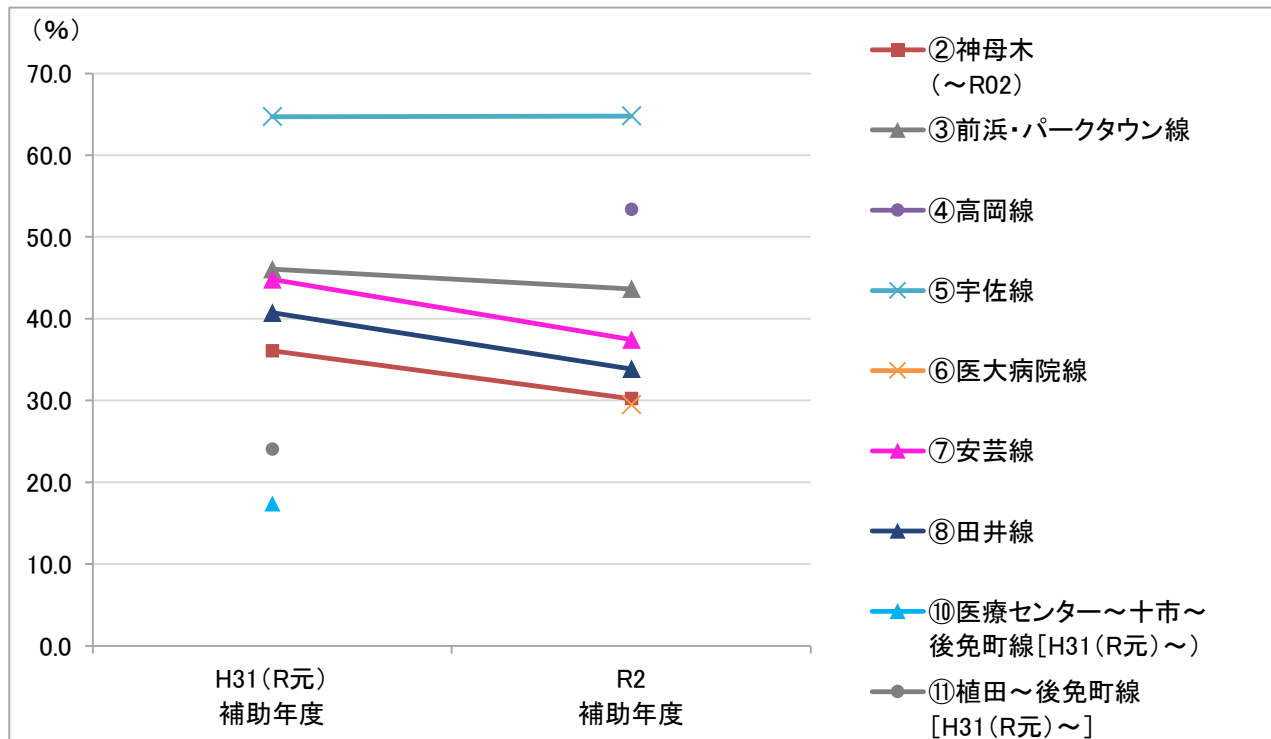
図 利用者数の推移 (市町村間運行路線・市内運行路線) H29～R2



※各補助事業年度：前年10月1日～9月30日

※各事業年度数値：前々補助事業年度の実績を基に、補助事業年度の前年6月の時点で試算した数値

図 路線別の収支率（市町村間運行路線・市内運行路線）H28～H30



【収支率の計算方法】：(経常収益/経常費用×100)

※④令和2年実績なし

※⑩⑪H31 (R元)年実績なし

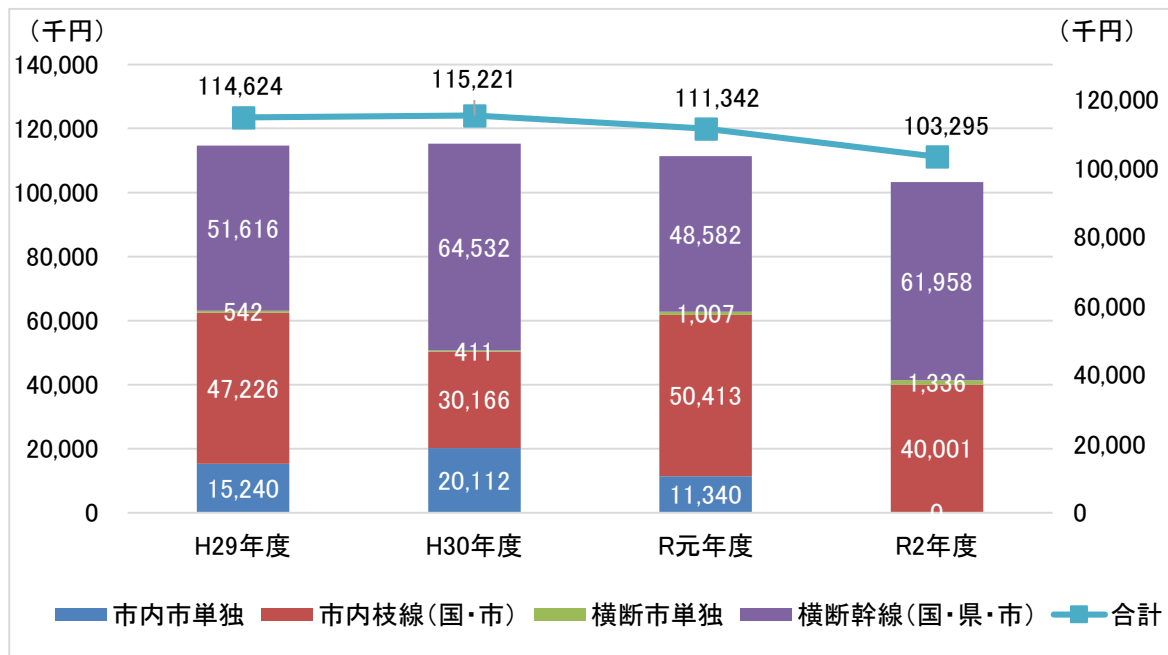
※各補助事業年度：前年10月1日～9月30日

図 路線別の収支率（市町村間運行路線・市内運行路線）H31 (R元)～R2

◎路線バスに対する補助金の推移

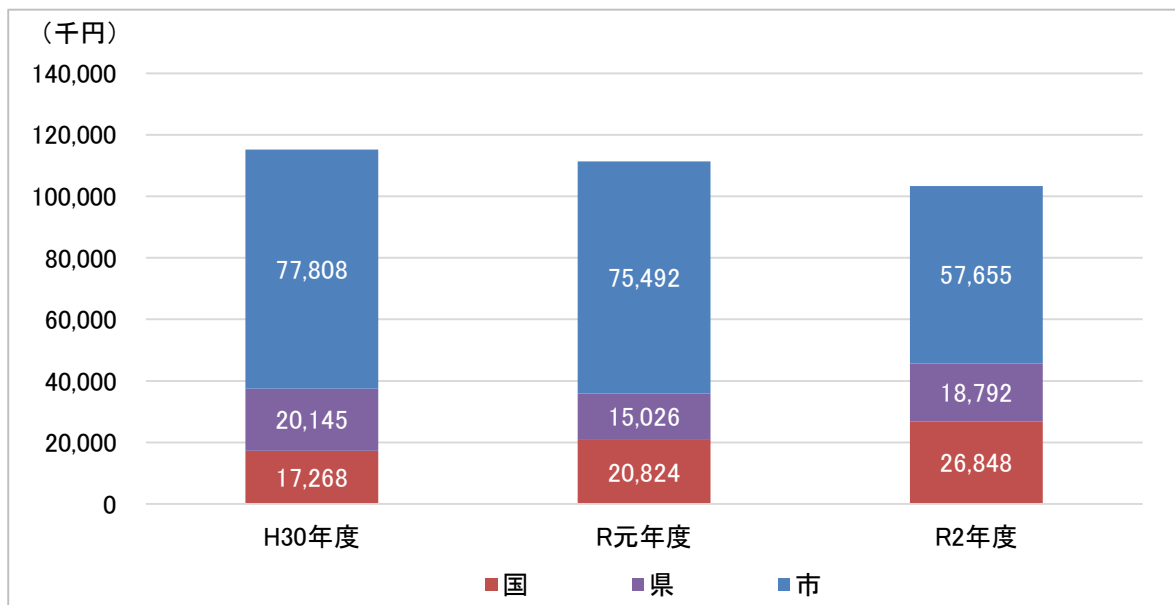
市の総補助金額は、平成 29 年以降は減少しています。

また、主体別にみると市は減少し、国は増加で推移しています。



資料：南国市資料

図 路線バスに対する補助金の推移



資料：南国市資料

図 国・県・市別の路線バスに対する補助金の推移

路線種別	費用負担
横断幹線	国・県・市
横断市単独	市
市内枝線	国・市
市内市単独	市

⑦スクールバスの運行状況

市内の小学校3校（久礼田小、奈路小、白木谷小）において、通学専用のスクールバスが運行されています。

路線バスと運行経路が重複する区間もありますが、特認校として校区外からの児童の通学する奈路小学校・白木谷小学校、校区が広範囲にわたる久礼田小学校は、それぞれにスクールバスを通学専用として運行することによって、児童の通学を保障しています。

また、朝夕の登下校時の運行以外にも学校や保育・幼稚園の行事などでバス車両が活用されています。

通学する児童の状況によって柔軟な走行経路の変更などが必要となる本市の小学校スクールバスの運行については、路線バス等の公共交通とは別に確保すべき移動手段として位置づけます。

表 スクールバス学校区

小学校名	区域
久礼田小学校	植田
	久礼田
	植野
	領石
	尖崎
	亀岩
	橋
	外山
	成合
	天行寺
	才谷
	奈路1～36番地
奈路小学校	蛭が丘
	奈路(1～36番地を除く)
	中谷
	上倉
	井ノ沢
	黒滝
白木谷小学校	桑ノ川
	大改野
	中ノ川
白木谷小学校	白木谷
	八京



※令和3年4月1日現在

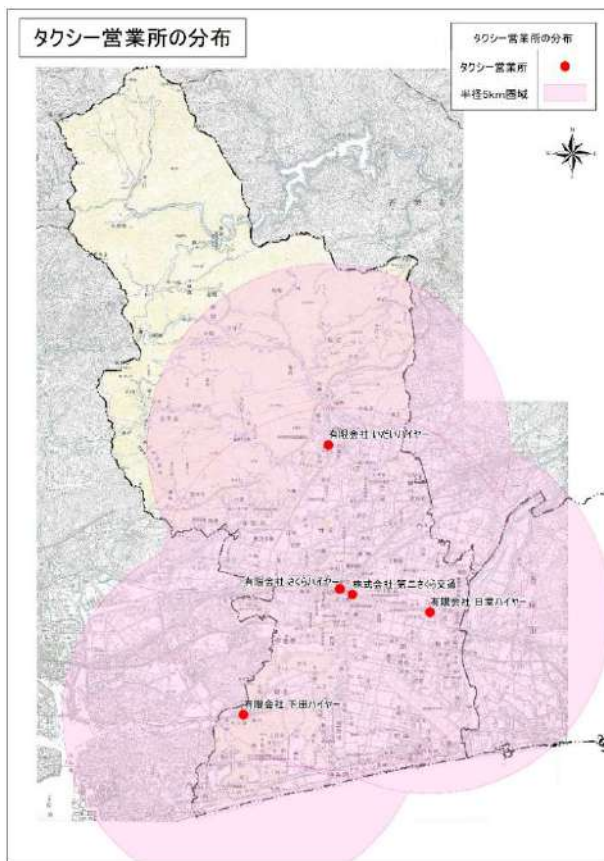
図 小学校通学専用スクールバス運行ルート

#### (4) タクシー

市内には介護タクシーを除く5社のタクシー事業者があり、主に中心部の鉄道沿線付近に営業所を置いています。

タクシーは、「タクシー適正化・活性化法」において、地域公共交通であるとの位置付けがなされていますが、北部山間地域では、営業所を中心とした半径5km圏域に含まれない地区があります。

しかし、現在、デマンド型乗合タクシー（「せいらん」2地域、「うめの里交通」1地域）が北部山間地域全域（上倉地区・瓶岩地区）において運行されており、その利用者数は、増加傾向にあります。また、利用者が必要なときだけ運行することから、利用の少なくなったバス路線を代替するなど他地域においても導入を検討します。



- | 市内立地タクシー会社    |
|---------------|
| ・ 有限会社いだいハイヤー |
| ・ 有限会社日章ハイヤー  |
| ・ 有限会社下田ハイヤー  |
| ・ 有限会社さくらハイヤー |
| ・ 株式会社第二さくら交通 |

図 タクシー営業所の分布図

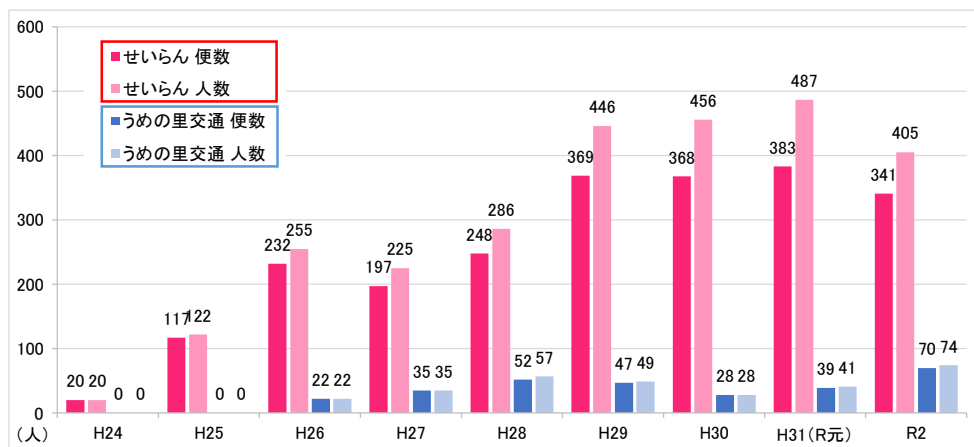


図 乗合タクシー実績（年度単位）

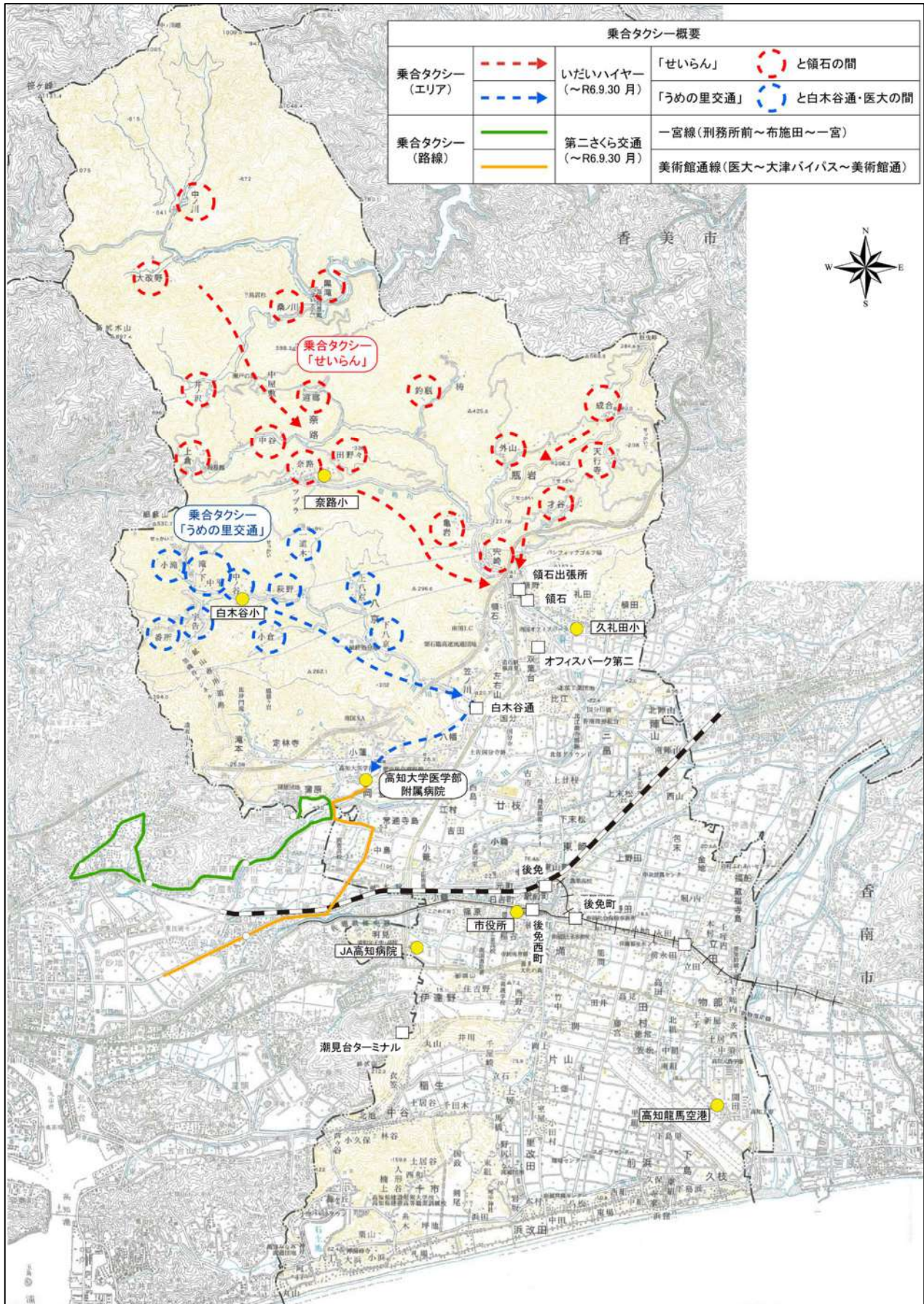


図 乗合タクシー運行ルート

(5) その他の交通手段

①本市が実施している移動支援施策

【在宅障害者通院等支援サービス】

本市では、身体の不自由な方等を対象とした通院等支援を行っております。

名称	内容
障害者給付事業	<p>在宅の障害者を対象に、通院等のためにタクシーを利用する際の費用を助成するもの。</p> <p>【対象者】 身体障害者手帳（1級・2級）、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳（1級）等を有する者。</p> <p>【助成内容】 福祉タクシー利用券（12,000円／年）を交付</p> <p>【利用者数】 243人（令和2年度）</p> <p>【実績額】 2,207,600円（令和2年度）</p>

【介護タクシーサービス】

高齢者の自立と生活の質の向上を目的に、居宅から保健・福祉サービスを提供する場所や医療施設への送迎を支援しています。

名称	内容
介護予防事業（通院支援サービス事業）	<p>高齢者が要介護状態となることを予防するとともに、要介護状態等の進行を防止することを目的とする。</p> <p>【対象者】 概ね60歳以上で、歩行が困難な方</p> <p>【助成内容】 タクシー券（3,000円／月）を交付</p> <p>【利用者数】 56人（令和2年度）</p> <p>【実績額】 1,325,000円（令和2年度）</p>

②民間による送迎サービス

【病院の送迎バス】

医療法人地塩会南国中央病院において、送迎が行われています。

表 送迎方面別運行（医療法人地塩会南国中央病院）

番号	送迎方面	路線名	起終点	月		火		水		木		金		土		週運行
				行	帰	行	帰	行	帰	行	帰	行	帰	行	帰	
1	東方面	夜須線	夜須町役場前	7:30	11:00					7:30	11:00					2
3		特前浜線	赤岡町民会館前	13:30	15:30			13:30	15:30			13:30	15:30			3
2	南方面	十市線	境目バス停前	9:20	12:00					9:20	12:00					2
5		前浜線	赤岡町民会館前			9:30	12:00	9:30	12:00			9:30	12:00	9:30	12:00	4
4	北方面	久礼田線	一本松通バス停前			8:00	11:00	8:00	11:00			8:00	11:00	8:00	11:00	4
12		特久礼田線	植野公民館前	13:30	15:30			13:30	15:30	13:30	15:30	13:30	15:30			4
8	西方面	岡豊蒲原線	西岡酒店					8:00	11:00					8:00	11:00	2
11		介良線	横堀団地前			9:20	12:00					9:20	12:00			2
6	北東方面	大柘線	福祉プラダ前	8:02	11:00					8:02	11:00					2
7		土佐山田線	土佐山田駅	9:30	12:00					9:30	12:00					2
9	北西方面	岡豊小蓮線	白木谷通バス停前					9:35	12:00					9:35	12:00	2
10		奈路線	奈路公民館前			8:00	11:00					8:00	11:00			2

R3年7月現在



## (6) 公共交通空白地域

本計画における総人口に占める公共交通空白地域※1 人口の割合は、約 18%となっています。地域別では、南東地域が 35%、北西地域が 29%と高くなっており、北部山間地域ではバス利用圏は約 86%となりますが、乗合タクシーが全域の公共交通を担っています。

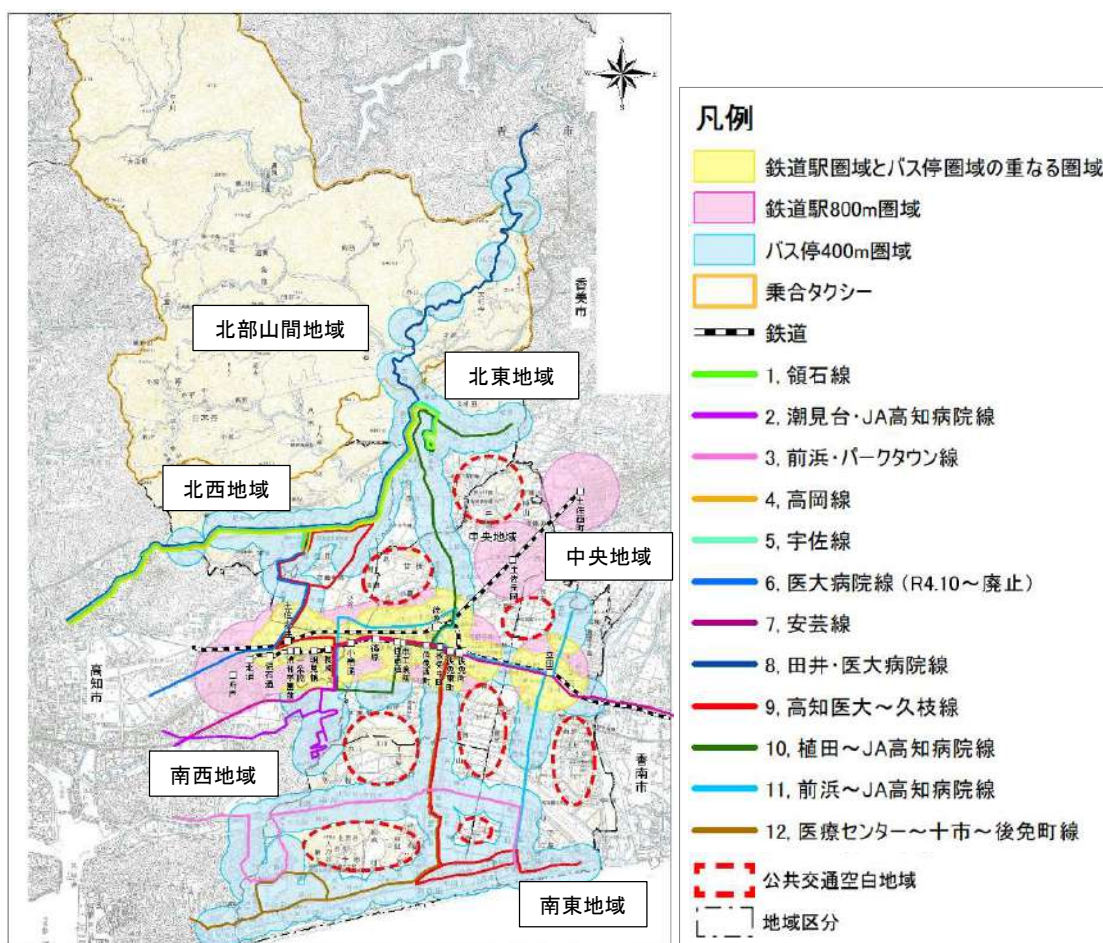


図 公共交通空白地域

表 公共交通空白地域別人口割合

地域名	人口 (人)	バス停 400m&駅 800m 圏外人口	バス停 400m&駅 800m 圏域外人口割合 (公共交通空白地域人口割合)
北部山間	1,096	0	0%
北東	3,882	738	19%
北西	4,922	1,442	29%
中央	22,403	3,190	14%
南西	9,654	1,183	12%
南東	6,025	2,125	35%
合計	47,982	8,678	18%

※乗合タクシー導入により利用圏域外人口はゼロとなる。

### ※1 公共交通空白地域の考え方について

本計画において、鉄道駅は一般的な徒歩圏である「半径 800m」、バス停は誘致距離 300m と高齢者の一般的な徒歩圏である 500m を考慮し、「半径 400m」を圏域の目安として設定。

ただし、勾配や道路の線形・幅員等によっては、バス停 400m 圏域内であっても公共交通利用の不便な地域が存在することに留意が必要。

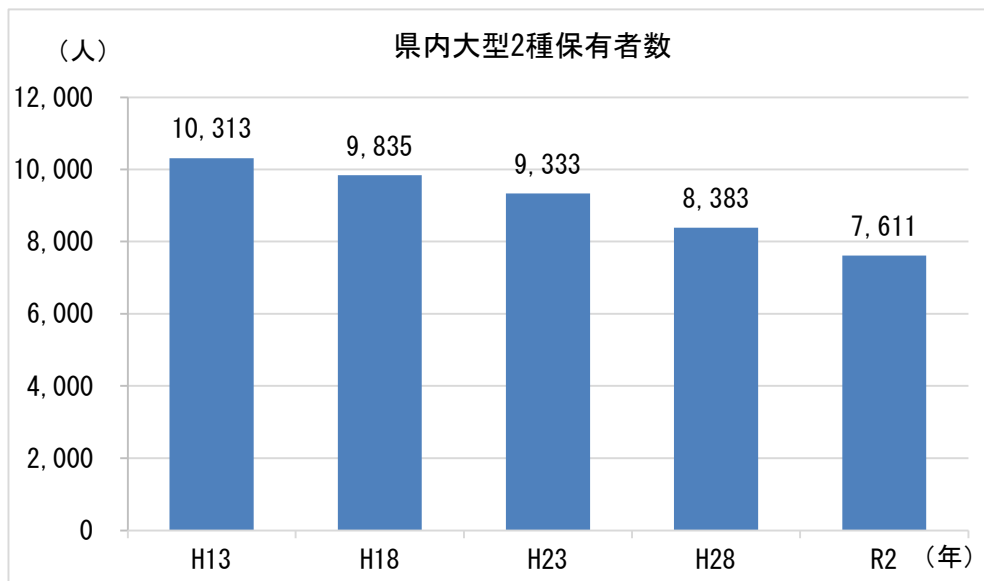
### (7)公共交通を担う運転者の不足

高知県内においては大型2種運転免許の保有者数の減少が続いており、令和2年末で7,611人と、ここ19年で約2,700人減少しました。

また、40歳未満の免許保有者が全体の3.7%（280人）に止まっており、路線バス事業などに従事する運転者の減少が加速することも懸念されます。

路線バス事業者の中には、これまでバス路線網を乗務員の超過勤務や他部門からの応援によって維持してきたものの、採用強化によっても乗務員数の減少が続き、安全面などの要請から、路線規模の縮小も視野に入れざるを得ない状況もみられます。

人材確保の困難な状況は路線バス事業に限らず、持続可能な公共交通ネットワーク実現を目指すうえで、担い手の確保が不可欠です。



資料：運転免許統計（警察庁）

図 県内大型2種保有者数

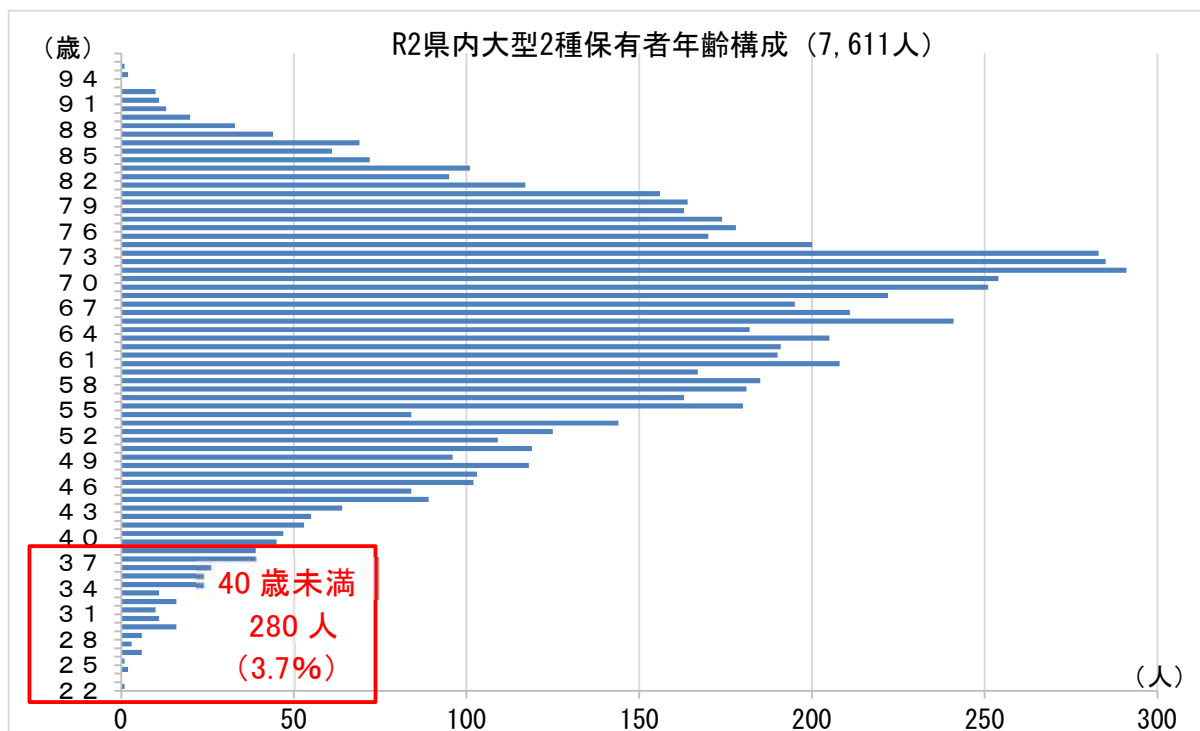


図 大型2種保有者年齢構成

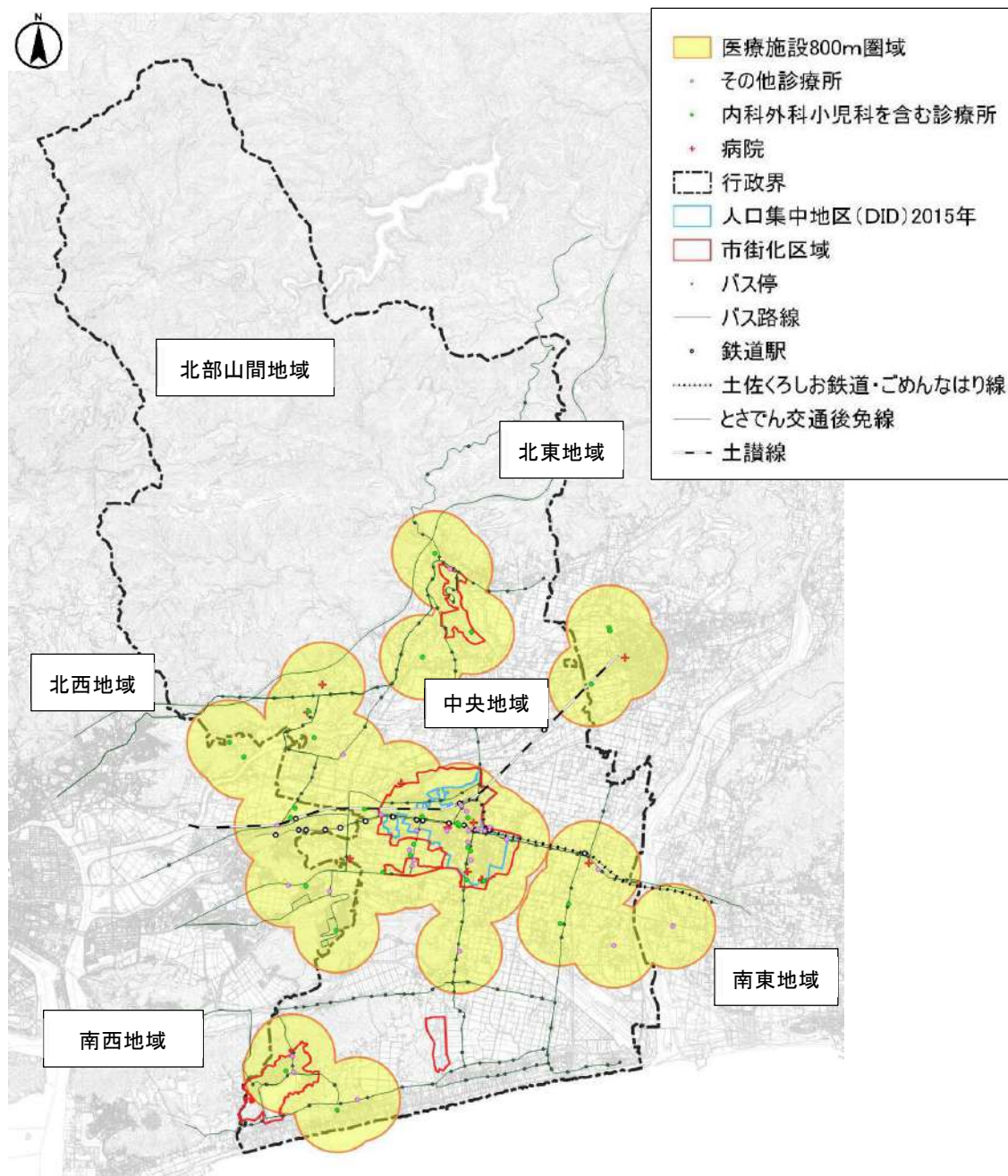
資料：運転免許統計（警察庁）

## 4 各種都市施設の分布

### 1) 医療施設の分布

医療施設は、中央地域に多く集積しています。また、病院は北西地域や南東・南西地域においても立地しています。一方、北部山間地域においては、医療施設の立地はみられません。

現状、公共交通空白地域を除き、医療施設の集積する地区へのアクセスは一定の水準で確保されています。しかし、公共交通空白地域内にも一部集落が存在し、今後、市民の安全・安心な生活を維持するためには、これら集落から医療施設の集積している地区への公共交通によるアクセス確保が必要となります。



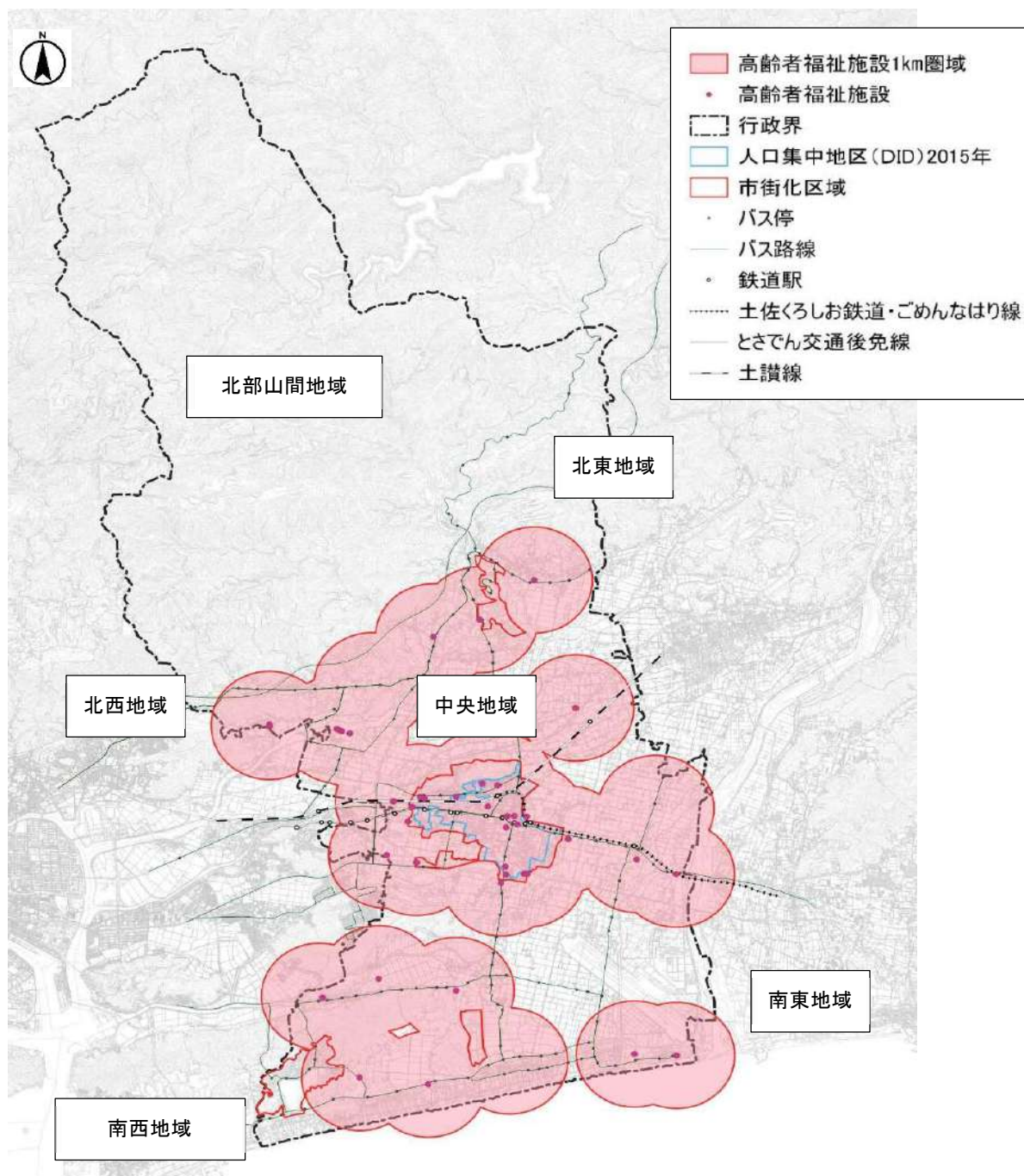
資料：国土数値情報（国土交通省）

図 医療施設分布現況図

## 2) 高齢者福祉施設の分布

高齢者福祉施設は、中央地域に多く集積しているほか、他の地域と比較して北西地域・南西地域にも比較的多くの分布がみられます。一方、北部山間地域においては、高齢者福祉施設の立地はみられません。

集積する地区へのアクセスは一定の水準で確保されています。しかし、公共交通空白地域内にも一部集落が存在し、今後、市民の安全・安心な生活を維持するためには、これら集落から高齢者福祉施設の集積している地区への公共交通によるアクセス確保が必要となります。



※1km圏は厚生労働省の「地域包括ケアシステム」の日常生活圏を想定し設定している。

資料：国土数値情報（国土交通省）  
介護サービス情報公開システム（厚生労働省）

図 高齢者福祉施設分布現況図

### 3) 幼稚園・保育施設の分布

幼稚園・保育施設は、比較的人口が多く分布する中央地域に多く集積しており、北部山間地域の分布は少なく、各地域のバス路線沿線に分布がみられます。しかし、公共交通空白地域内にも一部集落が存在し、今後、これら集落からの公共交通によるアクセス確保についての検討が必要です。

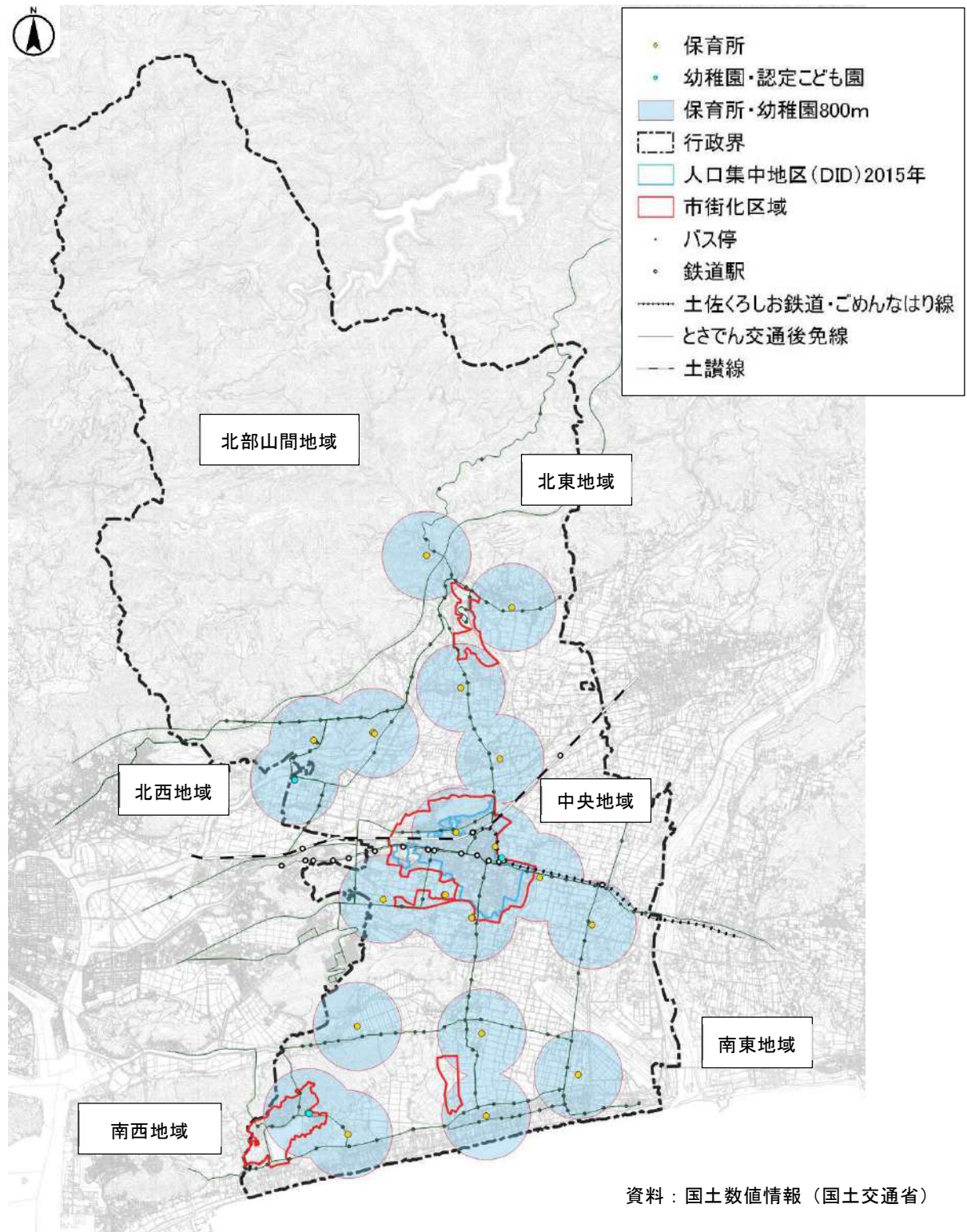


図 幼稚園・保育施設分布現況図

#### 4) 文化施設の分布

文化施設は、中央地域の市中心部に多数立地しているほか、北西地域には、歴史民俗資料館が立地し、南北方向のバス路線周辺、南西地域の海岸沿いにも立地しています。また、北部山間地域においても、公民館が立地しています。公共交通空白地域と文化施設への徒歩圏外地域には重なりがみられ、地域の賑わいや健康増進、文化的な生活を確保するため、これらの文化施設への公共交通によるアクセス確保が課題となります。

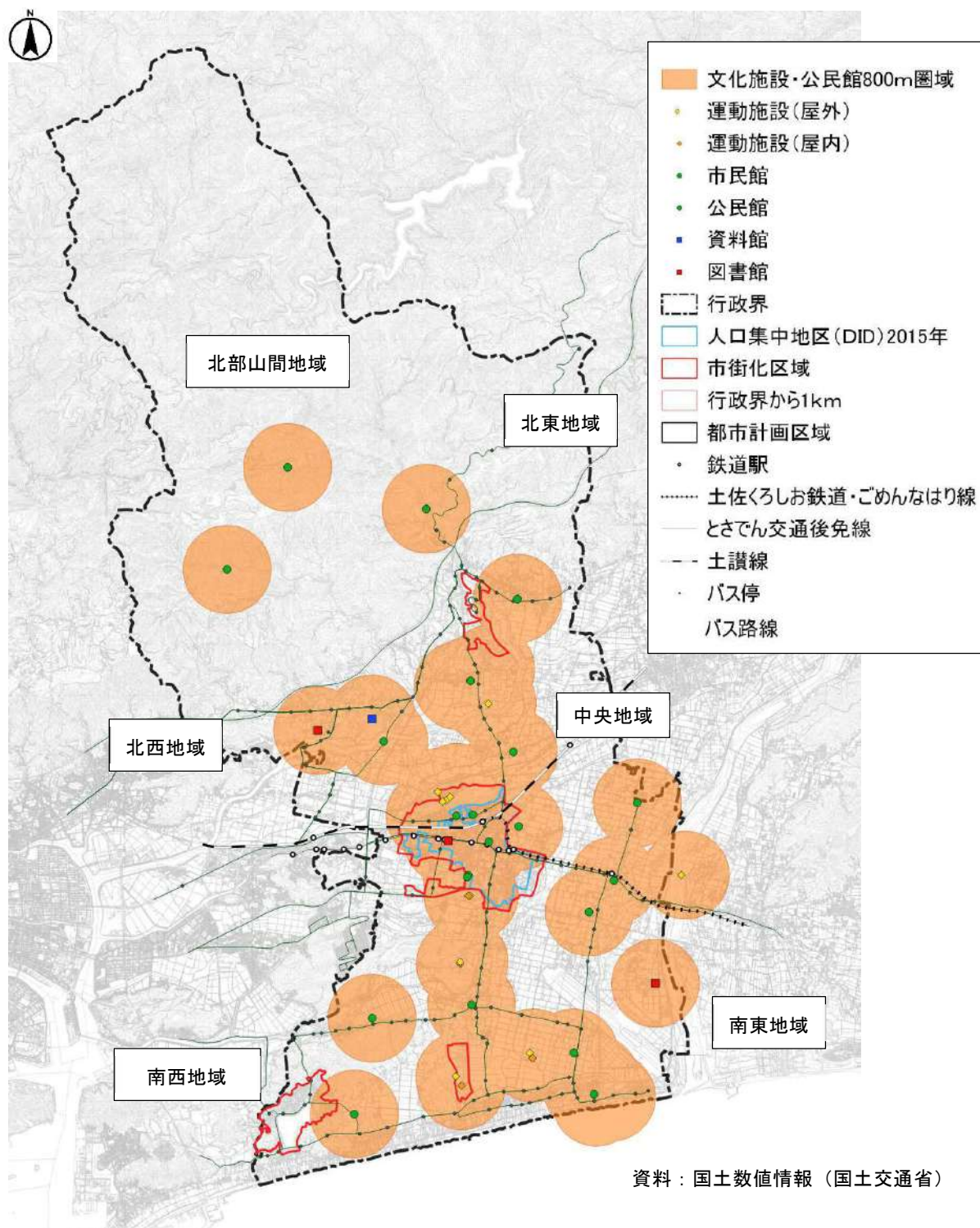


図 文化施設分布現況図

## 5) 商業施設の分布

スーパー等の商業施設は、中央地域に集中しています。一方、北部山間地域においては、商業施設の立地はみられません。

現状、市内全域を概観すると、商業施設へのアクセスは一定の水準で確保されています。

しかし、公共交通空白地域内にも一部集落が存在し、今後、これら集落からの公共交通によるアクセス確保についての検討が必要です。

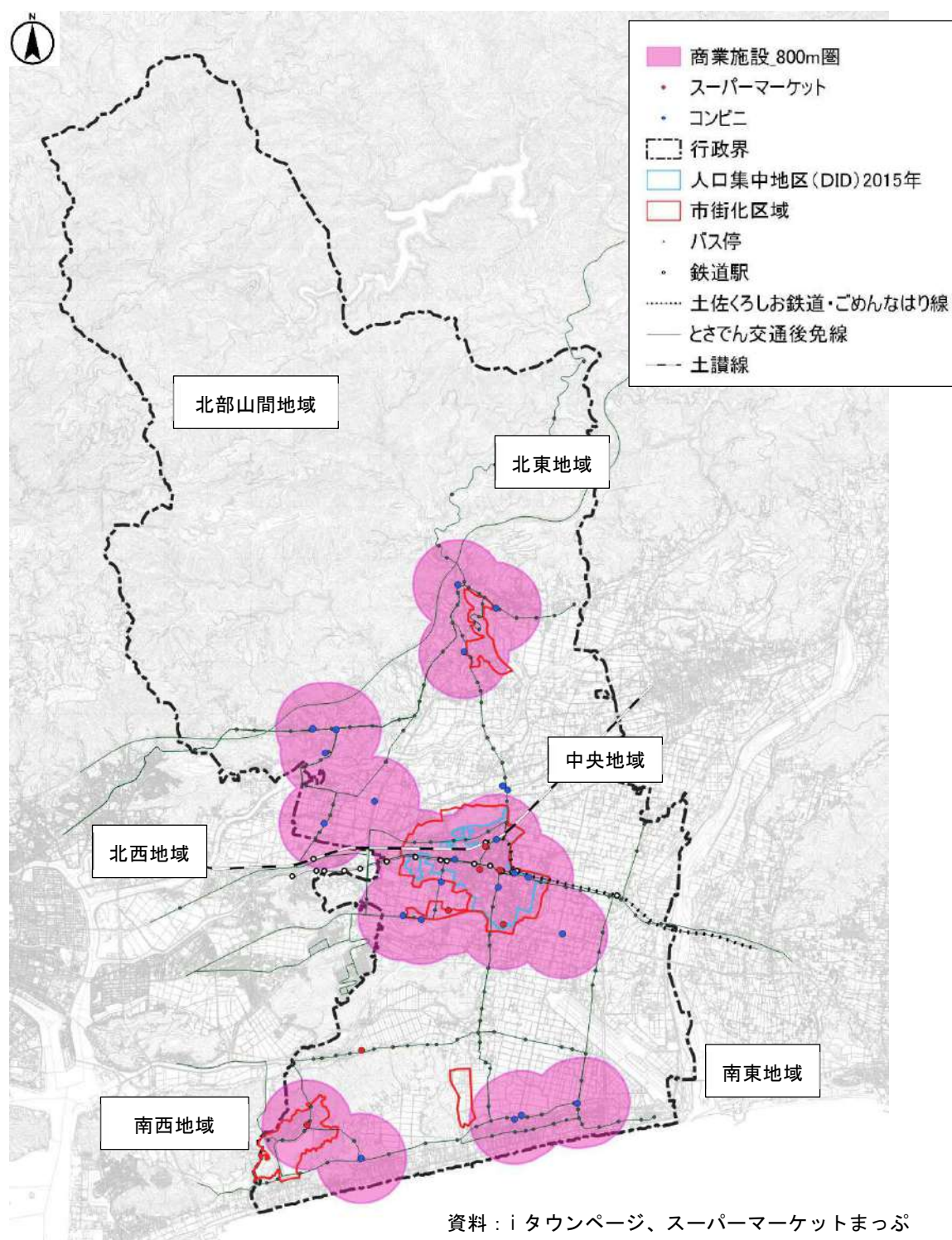


図 商業施設分布現況図

## 6) 郵便局・金融機関の分布

郵便局・金融機関は、北部山間地域、中央地域の西部、北東地域の東部の一部を除くエリアで広く立地しています。

一方、北部山間地域においては郵便局・金融機関の立地はみられません。現状、公共交通空白地域を除き、郵便局・金融機関へのアクセスは一定の水準で確保されています。今後、公共交通空白地域内の集落への公共交通確保を進めるなかで、日常生活に必要な金融機関など、生活関連施設への公共交通によるアクセスを充実することが求められます。

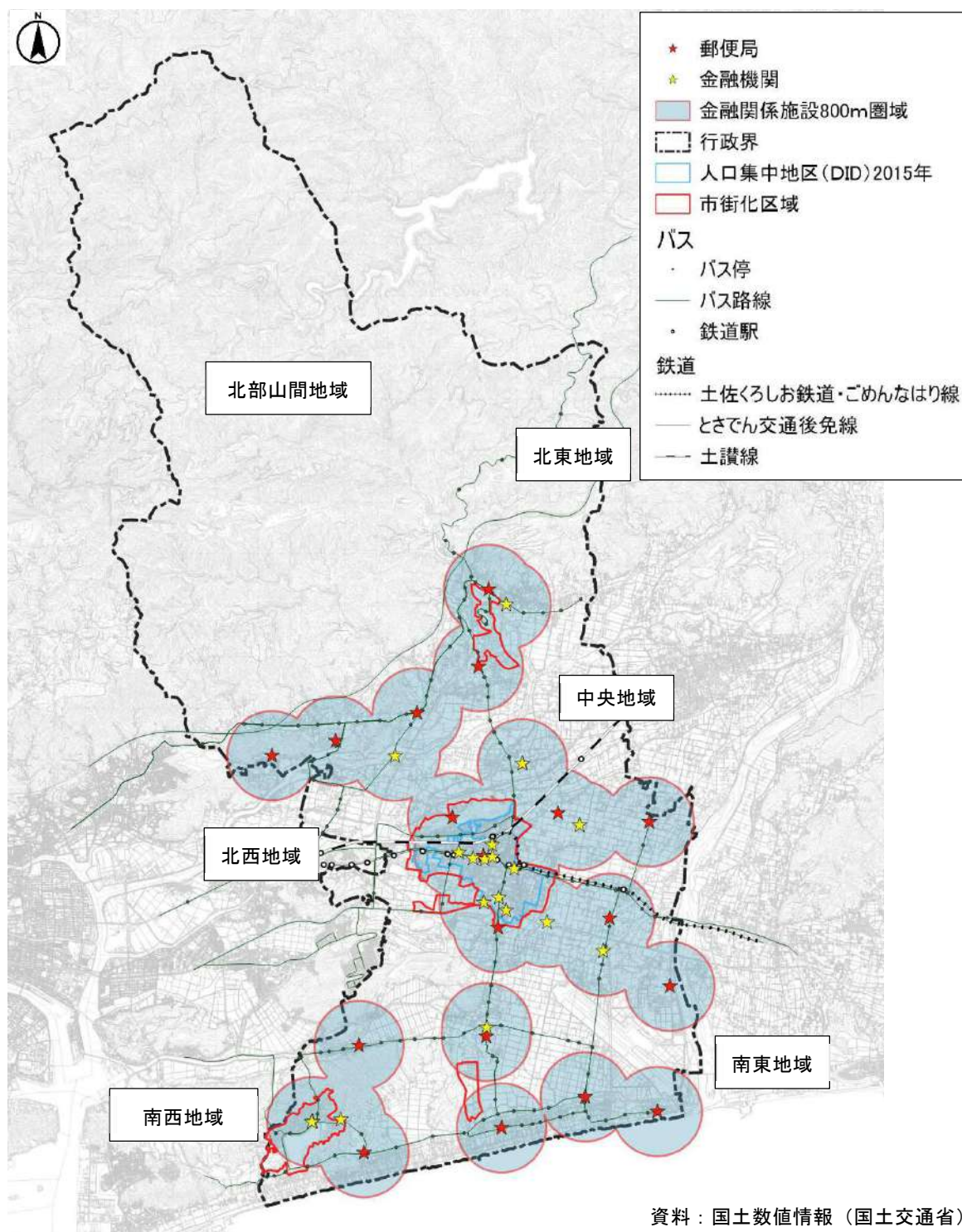


図 郵便局・金融機関分布現況図



## 7) 観光施設の状況について

南国市観光施設の観光入込客数の結果では、令和2年を除き概ね横ばいの結果となっています。

表 南国市観光施設別入込客数 (H22~R2)

[単位：千人]

施設名	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31 (R1)	R2
西島園芸団地	94	96	93	110	133	136	124	115	114	106	65
【前年との差】	0	2	-3	17	22	4	-12	-10	-1	-8	-41
高知県立歴史民俗資料館	63	36	32	19	25	28	24	32	25	29	12
【前年との差】	0	-28	-3	-13	6	3	-4	8	-7	4	-17
パシフィックゴルフクラブ	39	39	39	38	38	37	34	35	35	36	35
【前年との差】	0	0	-1	-1	-1	-1	-3	1	-1	2	-1
道の駅 風良里	342	346	357	357	344	357	351	346	330	329	215
【前年との差】	0	4	12	0	-14	14	-6	-5	-17	-1	-113
海洋堂SpaceFactoryなんこく	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
【前年との差】	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

表 南国市観光施設別入込客数変動の理由

施設名	入込客数変動の理由
西島園芸団地	R2はコロナの影響で減少
高知県立歴史民俗資料館	H29は歴史博開催により増加、R2はコロナや耐震工事で休館の期間があり減少
パシフィックゴルフクラブ	コロナの影響あまり受けず
道の駅 風良里	R2はコロナの影響で減少
海洋堂SpaceFactoryなんこく	R3.3.21オープン

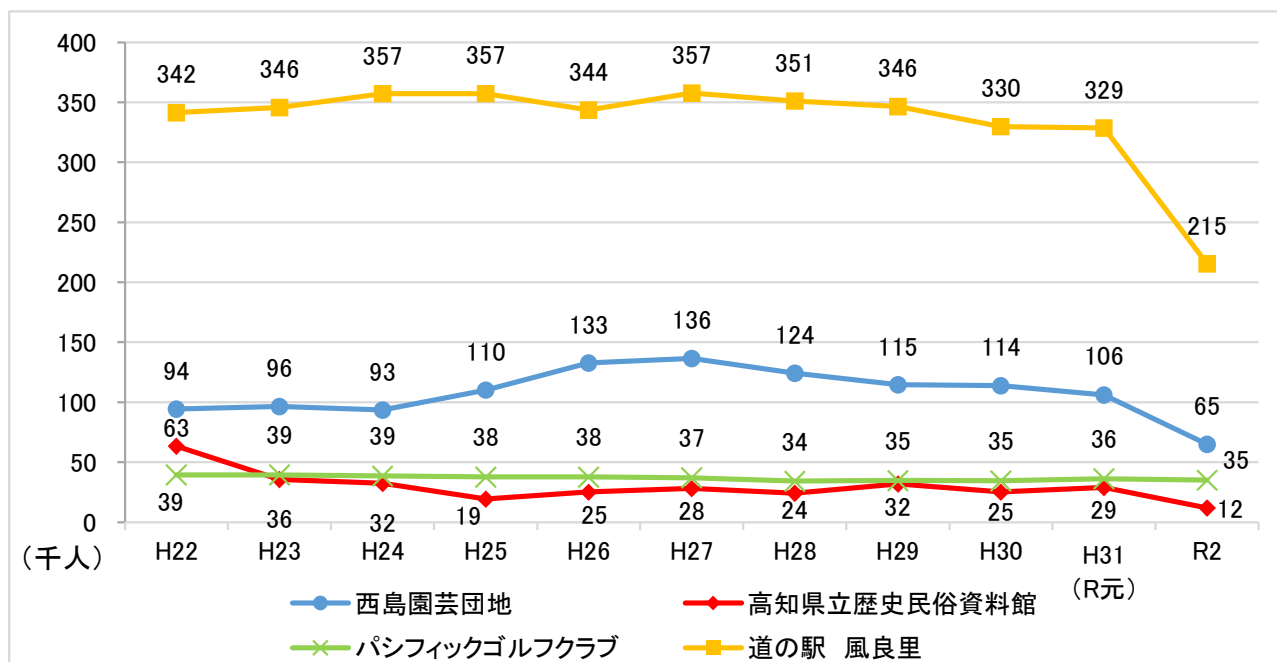


図 南国市観光施設別入込客数の推移 (H22~R2)

## 5 公共交通の再編状況の整理

### 1) 公共交通網の再編について

令和3年10月に再編された公共交通網の状況を整理します。

(1)平成29年よりの路線の再編内容

種類	路線名 (H29)	路線名 (R3)	備考
市町村間運行バス路線	①領石・南国オフィス パーク線・田井線	①領石線 ④高岡線 ⑤宇佐線 ⑧田井・医大病院線	まとめられていた路線を分割表示
	②神母木～高知工科大学 ～龍河洞線・潮見台線	②潮見台・JA高知病院線	潮見台線が単独運行
	③前浜・パークタウン線	③前浜・パークタウン線	変更なし
	④高知駅～十市～後免町線	⑩医療センター～十市～後免町線	南国市コミュニティバスとして運行開始 (R元.10.1～)
	⑤医大病院線	⑥医大病院線	(R4.10～廃止)
	⑥安芸線	⑦安芸線	変更なし
	⑦鏡岩～医大病院～かも はら線	【乗合タクシー】 ・一宮線 ・美術館通線	H30.10より運行
市内運行バス路線	⑧高知医大病院～久枝線	⑨高知医大～久枝線	南国市コミュニティバスとして運行開始 (R元.10.1～)
	⑨植田～JA高知病院線	⑪植田～JA高知病院線	南国市コミュニティバスとして運行開始 (R元.10.1～)
	⑩前浜～JA高知病院線	⑫前浜～JA高知病院線	南国市コミュニティバスとして運行開始 (R元.10.1～)

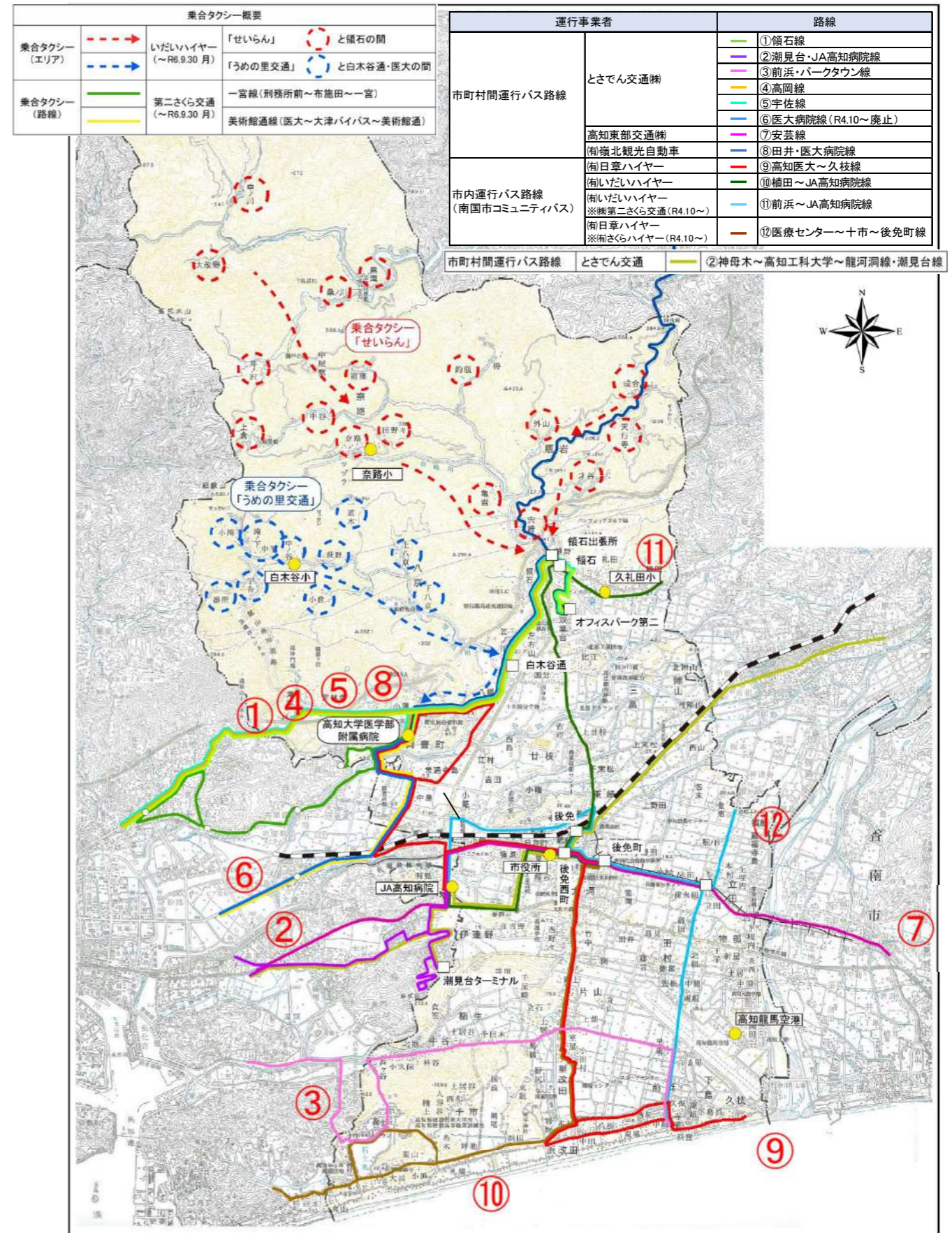


図 公共交通網の再編 (H29・R3)

2) 区間別運行便数の変化について

H29年とR3年においての変化では、全体的に便数は減少となっており、区間では右下図（青丸）で示す1.オフィスパーク第二と領石間、2.高知医大病院と児童センター通間や3.若宮八幡宮とJA高知病院のバス停間の便数が他区間と比較して減少しています。

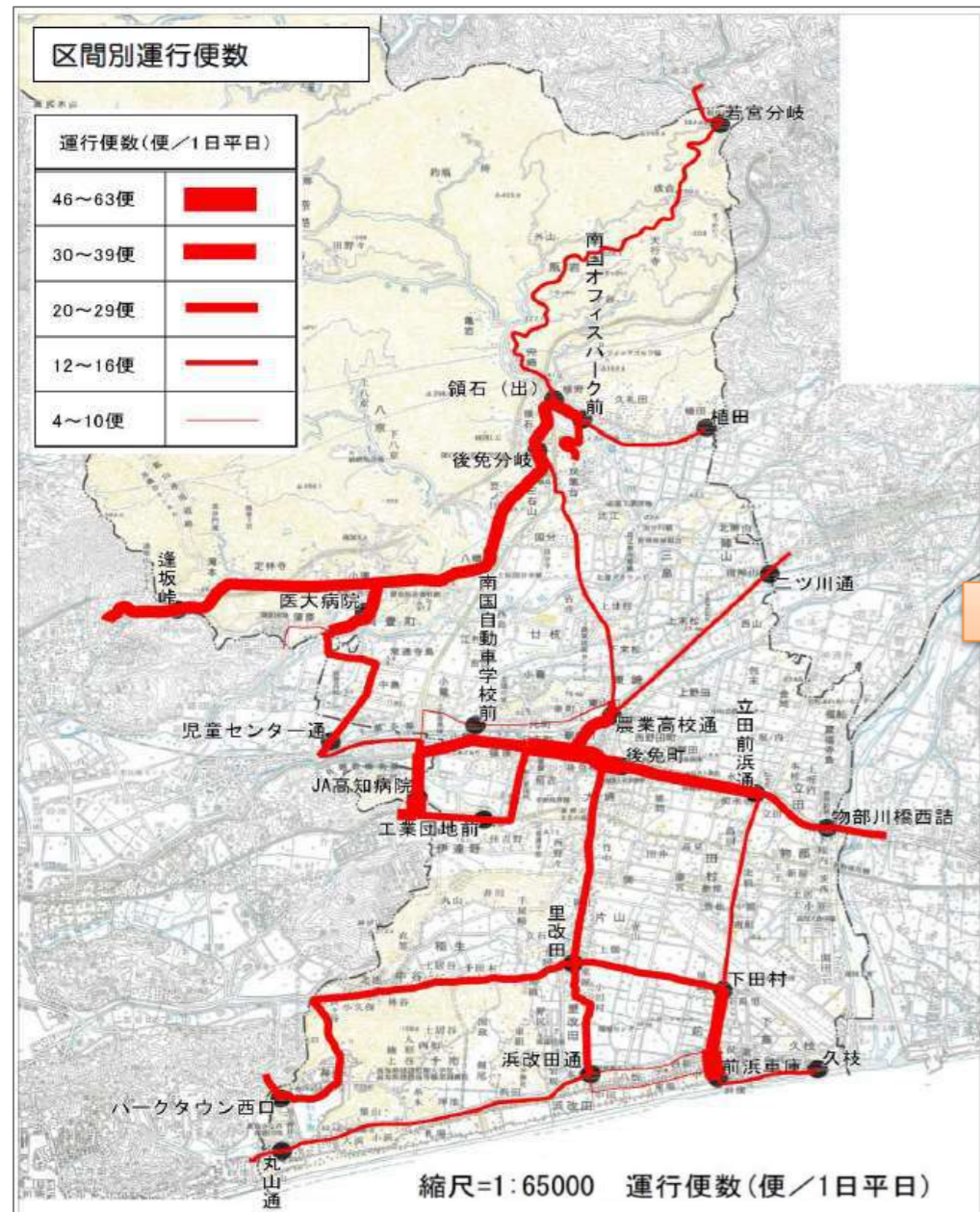


図 区間別運行便数（平均1日の上下線合計便数）\_H29

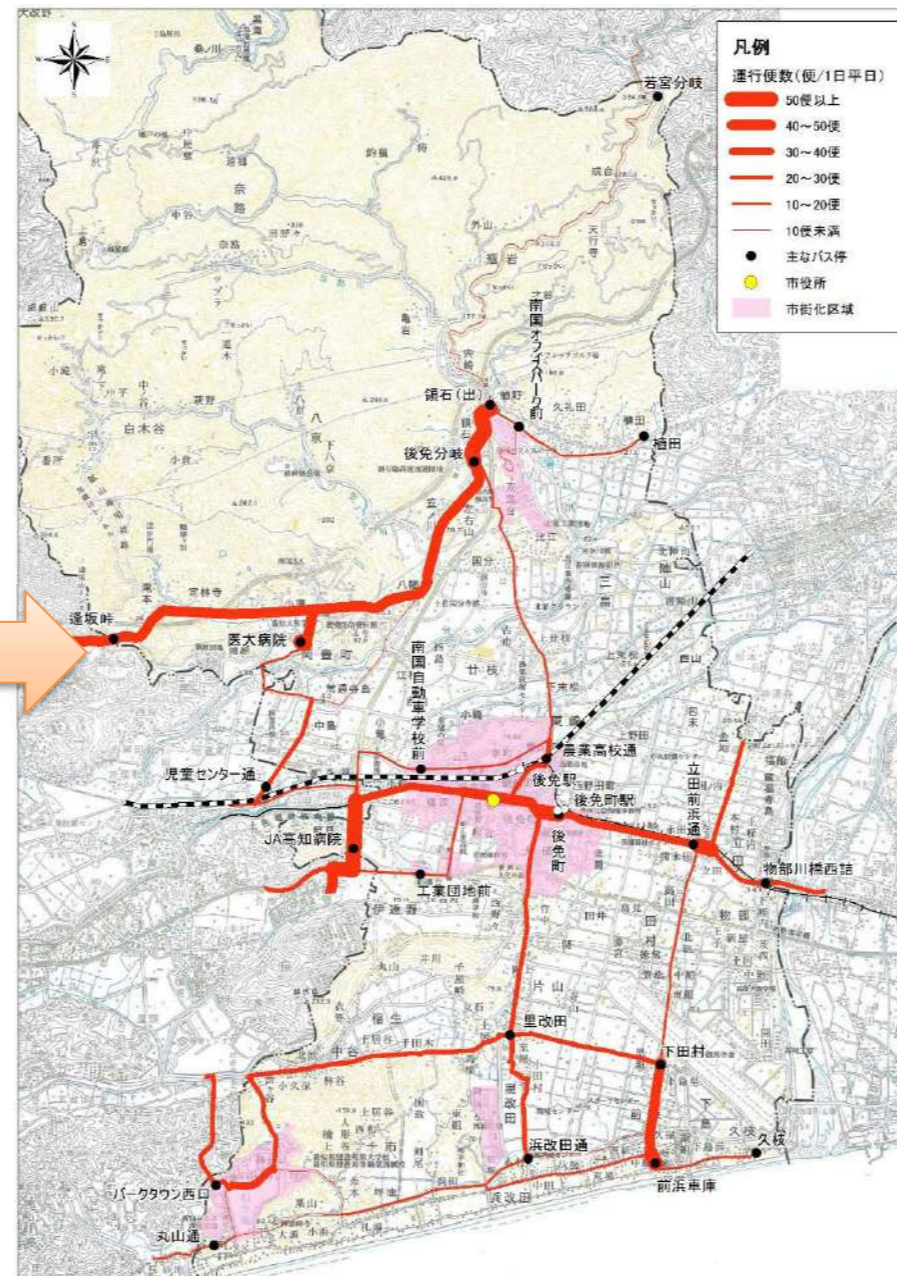
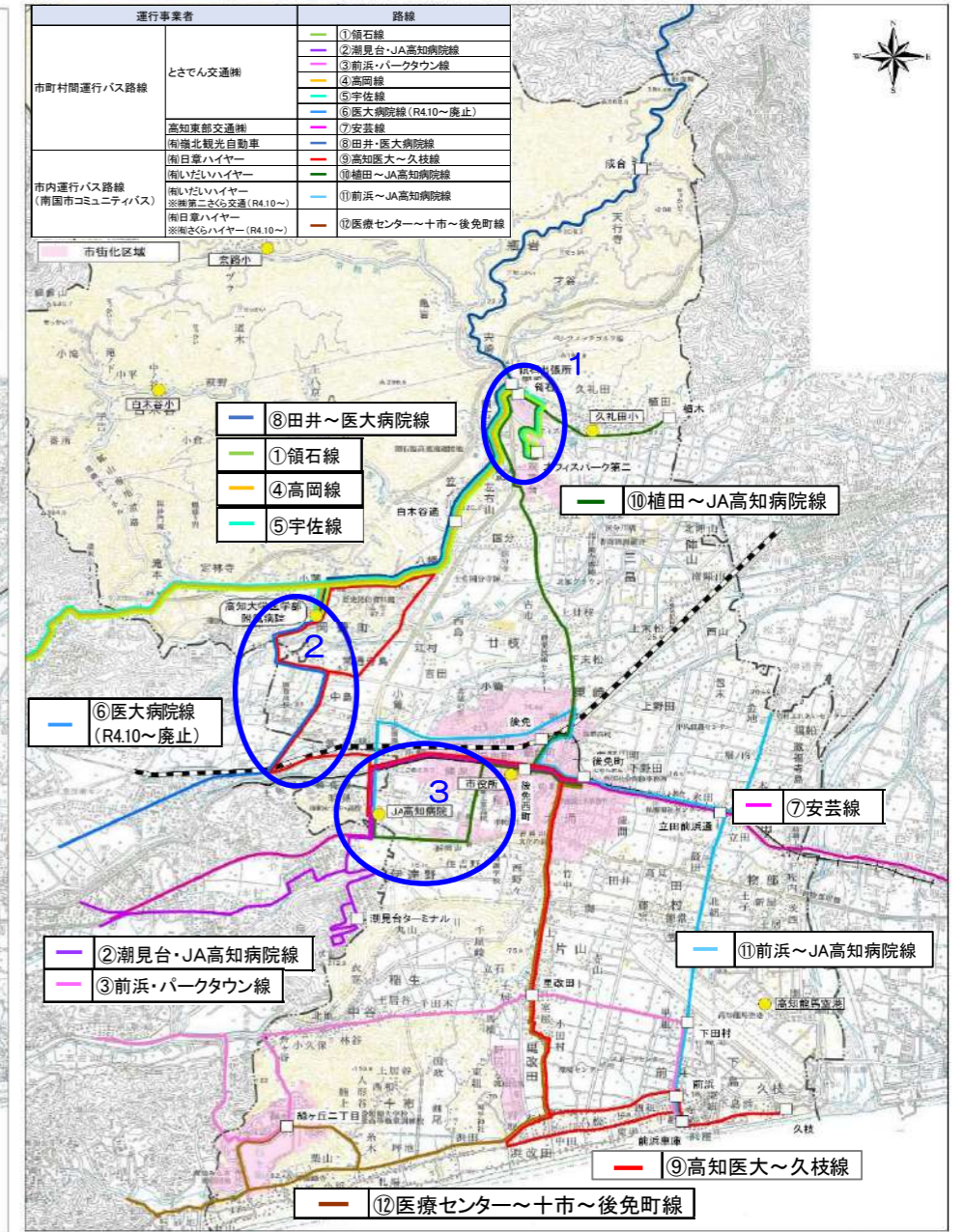


図 区間別運行便数（平均1日の上下線合計便数）\_R3



資料：R3年10月1日改定 南国市公共交通マップを参考に作成

図 バス路線

### 3) 公共交通空白地域の状況の変化について

公共交通網の再編により公共交通空白地域の変化の整理を行います。

令和元年10月の路線再編（コミュニティバス導入）により、北西地域の岡豊地区と北東地域の岩村地区、南西地域の十市地区では公共交通空白地域が少なくなっているものの、依然公共交通空白地域は残存しています。

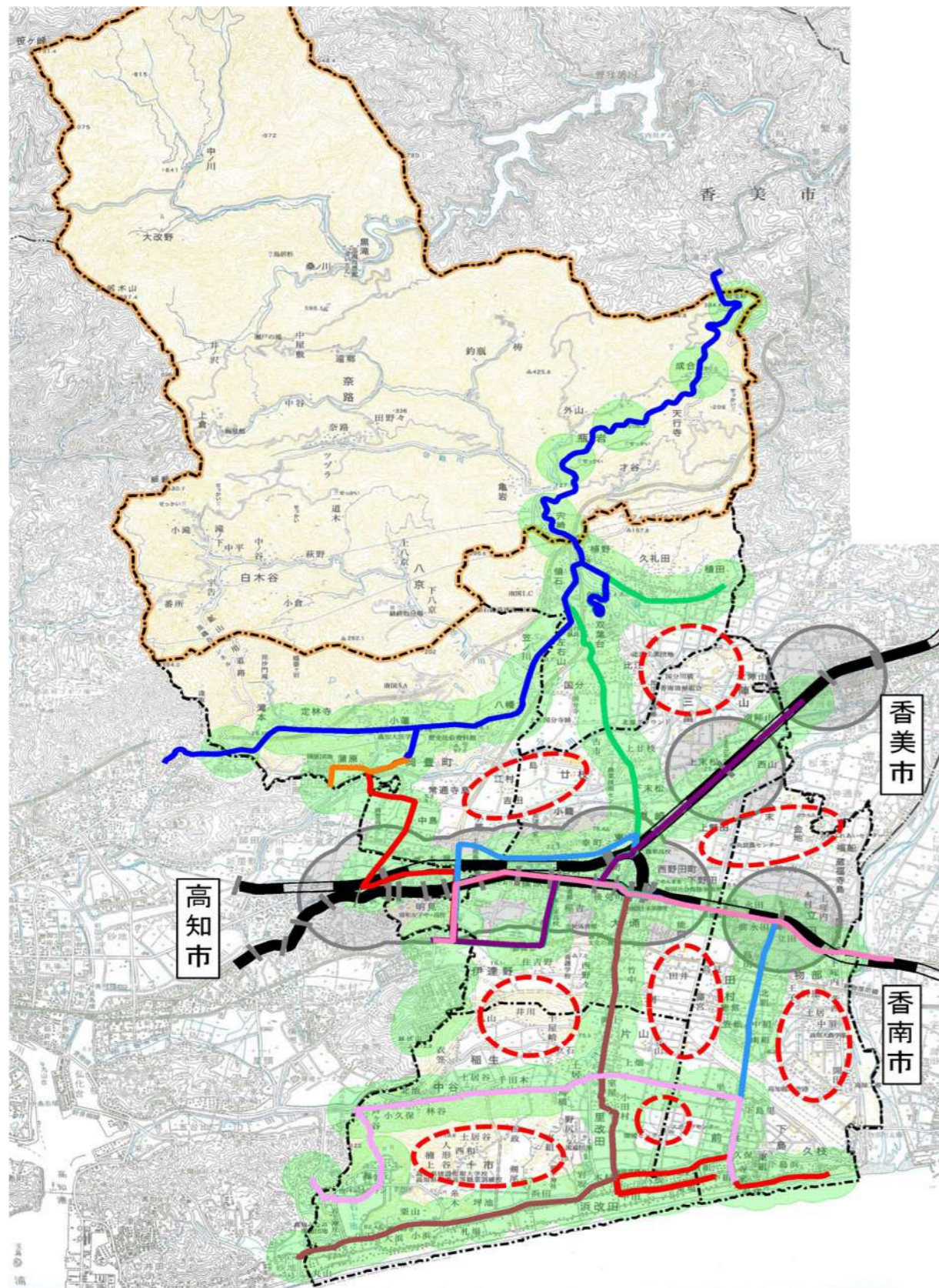


図 公共交通空白地域 (H29)

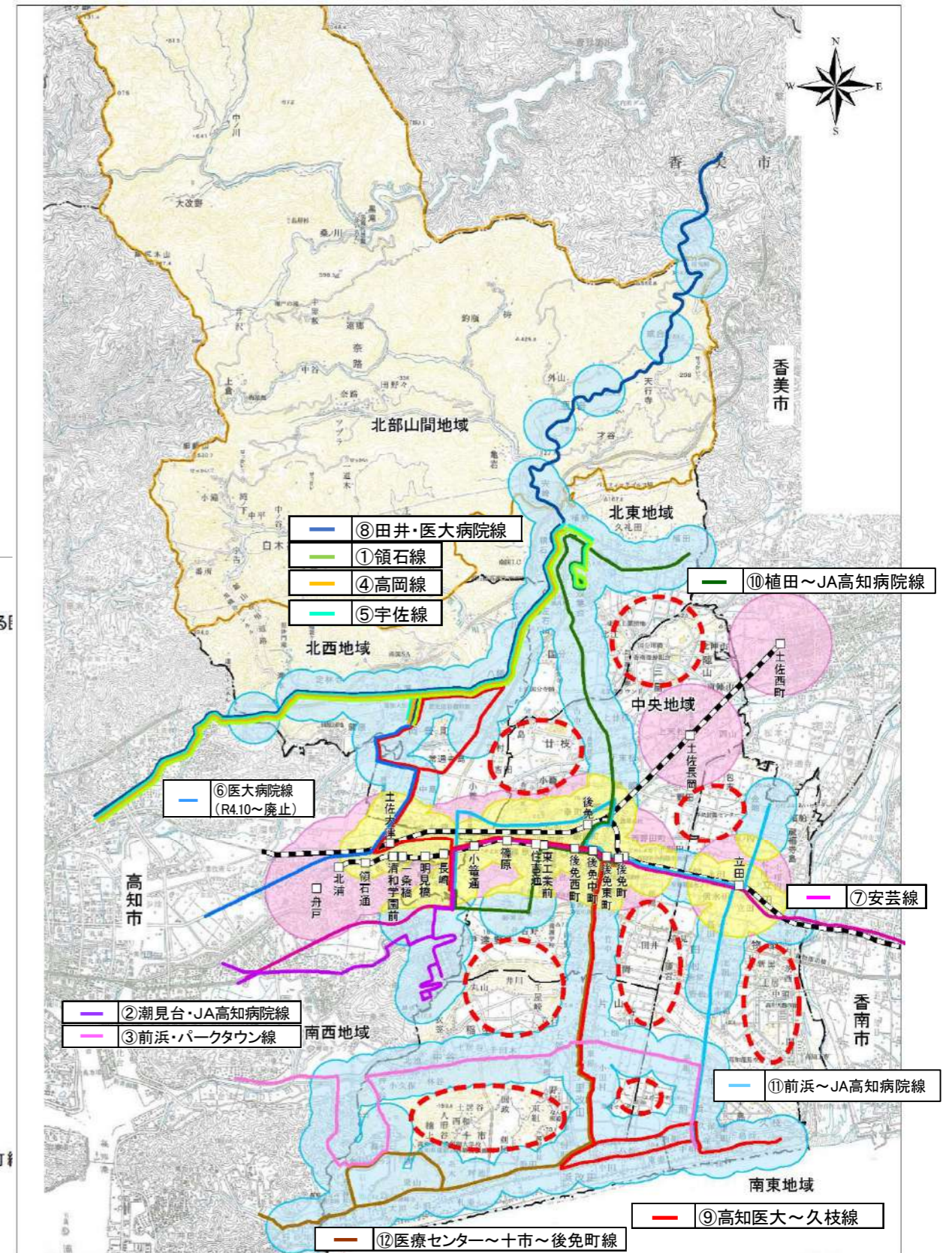


図 公共交通空白地域 (R3)

## 6 都市構造の変化について

現在、本市では市の中心市街地と高知市を結ぶ都市計画道路高知南国線の整備に伴い、土地利用の促進が予想される篠原地区があり、都市計画道路高知南国線の整備に合わせ、周辺の基盤整備をすることにより、地区内の土地利用の増進と、良質な市街地の形成を図ることを目的とする篠原土地区画整理事業が進められています。

### 1) 整備計画内容

#### (1) 篠原土地区画整理事業

篠原地区は、本市の中心市街地に近接していますが、基盤整備の遅れにより市街化が進んでおらず、既存道路沿いに住宅が密集して建てられているほかは、道路に接続していない農地が広がっています。

また、地区の中央を通過し本市の中心市街地と高知市を結ぶ都市計画道路高知南国線の整備に伴い、土地利用の促進が予想されています。

そのため、都市計画道路高知南国線の整備に合わせ、周辺の基盤整備をすることにより、地区内の土地利用の増進と、良質な市街地の形成を図ることを目的に土地区画整理事業を実施しています。

都市計画道路高知南国線「篠原工区」では、国道195号の高知市大津～南国市篠原間は道路幅が狭く歩道も未整備で対策が求められていますが、路面電車軌道が並走していることから現在の道路を広げることが困難です。このため、本市中心部から高知市中心部間や高知自動車道南国IC等へのアクセス性の向上、歩行者・自転車利用者の安全を図るため、国道195号に並行して平成26年度から整備を行っています。

高知広域都市計画事業 篠原土地区画整理事業 位置図(設計図)

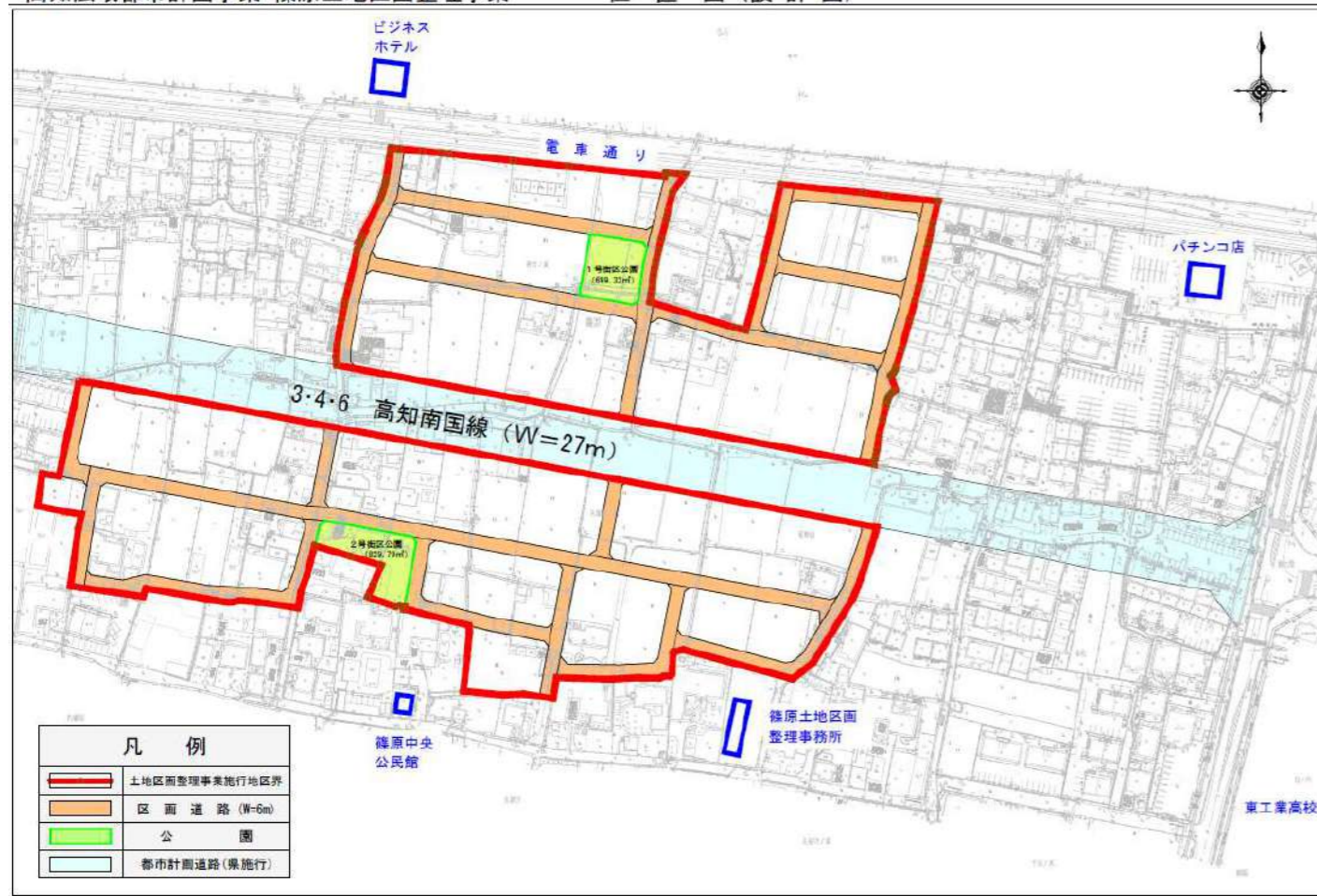


図 篠原土地区画整理事業(位置図)



図 篠原土地区画整理事業の位置と整備状況(Google マップ)

(2)ものづくりサポートセンター（海洋堂 SpaceFactory なんこく）

2021年3月21日に南国市商工会館東にオープンし、ものづくりに関わる人材の育成及び本市への観光誘客の促進、中心市街地をはじめとした地域の活性化及び産業の発展のため設置された施設です。

また、2022年6月にオープンから約14か月で来館客数が10万人を達成しています。



図 海洋堂 SpaceFactory の外観



資料：海洋堂 SpaceFactory なんこく HP

図 海洋堂 SpaceFactory（アクセスマップ）

## 2) 整備計画と公共交通の関連について

整備計画と周辺の公共交通網及び都市計画道路の計画と整備状況を整理しインフラ整備に伴う、公共交通の再編の必要性を整理しました。

篠原土地区画整理事業は、区画整理により宅地開発が見込まれ、新たな公共交通利用の需要が想定されます。現状のとさでん交通電車軌道に沿うバス路線では、バスの停車スペース等が確保されておらず、高知南国線を通る新規ルート①を新たなバス路線として運行させることが考えられます。



背景：Google マップ

図 考慮する整備計画と公共交通の整理による新規運行ルート

### 第3章 関連計画等の整理

関連計画における公共交通に関連する事業等は次表のとおりであり、以下、それぞれの計画の概要について、公共交通に関する事項を中心に整理します。

関連計画	計画の基本方針や公共交通に関する事業等
第4次南国市総合計画 （平成28年3月・令和3年5月後期基本計画）	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆まちづくりの基本理念 「ひと」が輝く「地域」が輝く「まち」が輝く南国市</li> <li>◆公共交通に関する施策 公共交通の利便性の向上と利用促進・交通弱者対策の検討</li> </ul>
第2期南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略 （令和2年3月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆目指すべき方向 若者が希望を持ち、誰もが安心してくらすことのできるまち</li> <li>◆基本目標 安心してくらすことができる魅力的な地域をつくる</li> <li>◆具体的な施策 交通ネットワークの整備（デマンド型乗合タクシー等）</li> </ul>
第2次南国市都市計画マスタープラン （令和2年3月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆都市づくりの理念 笑顔や活力が輝き続ける、コンパクトな高知の玄関都市『なんこく』づくり</li> <li>◆交通施設の整備 公共交通ネットワークの充実</li> <li>◆少子高齢化社会に対応する福祉関連施設等の整備 高齢者等にやさしい移動手段の確保方策の検討</li> </ul>
南国市立地適正化計画 （平成31年3月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆多極ネットワーク型コンパクトシティの推進</li> <li>◆基本理念 “南国市の将来像”を実現するための理念</li> <li>◆基幹的な公共交通軸の設定</li> </ul>



# 1 関連計画

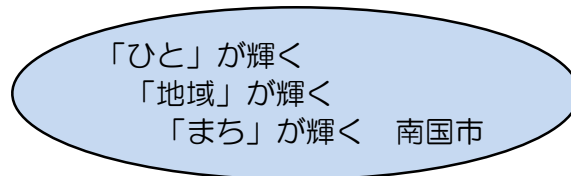
## 1) 第4次南国市総合計画（平成28年3月・令和3年5月後期基本計画）

### (1) 南国市の将来像

#### ① まちづくりの基本理念と南国市の将来像

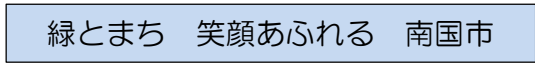
##### i) まちづくりの基本理念

新しいまちづくりを進める上で、すべての分野において尊重する基本理念を次のとおり定めます。



##### ii) 南国市の将来像

豊かな自然を暮らしの中に生かすとともに、充実した都市機能を備えた環境の中で、だれもが、心豊かに過ごすことのできるまちづくりを実行するために、南国市の将来像を次のとおり定めます。

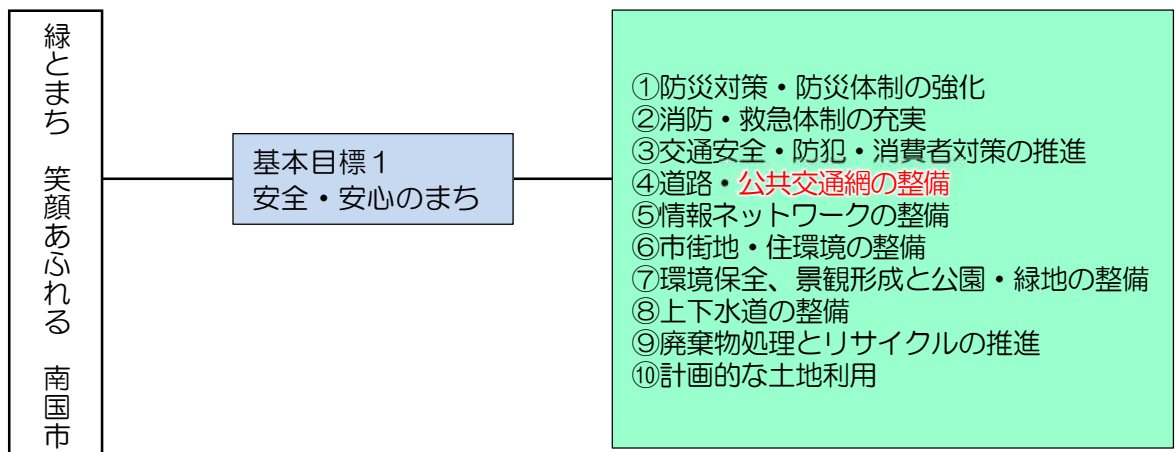


#### ② まちづくりの基本目標

南国市の将来像の実現に向け、5つのまちづくりの基本目標を次のとおり設定します。



#### ③ 基本目標



## (2)道路・公共交通網の整備

### ①施策の方針

市内の公共交通空白地域を解消し、地域の实情、利用ニーズにあわせた効率的な公共交通体系の確立を目指すため、交通事業者や道路管理者等で構成される南国市地域公共交通会議で協議の上、路線再編などの取り組みを進めます。



図 南国市コミュニティバス（NACOバス）

### ②主要施策

#### i)公共交通の利便性の向上と利用促進

- 都市計画事業等の情報を踏まえつつ、南国市地域公共交通会議において公共交通空白地域対策の検討を進めるとともに、鉄軌道から路線バスやタクシーなどへの多様な乗継ぎなど、利用者の利便性の向上を図ります。
- 市民への公共交通路線の周知と公共交通機関の利用促進を図ります。また、交通事業者及び周辺自治体と連携して、公共交通利用者の利便性向上などによる利用促進に取り組めます。
- コミュニティバスを含めた市内の公共交通路線網の維持改善とともに、市町村を跨いで運行する路線バス事業は利用者の減少と運転手不足により路線再編等の対策が必要となっています。持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、事業者及び関係自治体と連携・協議し、路線バス事業の改善に努めます。

#### ii)交通弱者対策の検討

- 高齢者等の交通弱者の通院や買い物などの日常生活の円滑化を図るため、効率的で効果的な移動手段の確保に努めます。

### ③成果指標

指標名	単位	現状値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)
コミュニティバス（4路線）利用者数	人	20,000	<u>25,000</u>

※ICデータによる集計結果

## (3)公共交通の現状と課題

予約型乗合タクシーの北部山間地域での運行により、市内の公共交通空白地域は大幅に減少し、平野部においては、運転手不足による路線バス事業者の市内バス路線からの退出に対応しました。移動手段を持たない市民の日常生活維持の観点から、市が主体となって運行計画を策定し、その運行を事業者に委託するコミュニティバスを令和元年10月に導入することで、路線数、便数ともに以前の運行から充実を図りましたが、道路事情等から路線バスの運行経路が限定されることによる交通空白地域が依然としてスポット的に存在しています。

市内の道路事情や都市基盤整備などの状況は変化しており、将来のまちづくりと連動した交通施策が求められています。交通弱者を含めた地域住民のニーズを把握した上で、鉄道、路線バス、路面電車、タクシーなど、すべての交通事業者等と連携して、効率的で効果的な市民の移動手段を確保していく必要があります。

## 2) 南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）

### (1)人口ビジョン

#### ①本市の現状

本市の人口は、1959年（昭和34年）の市制施行以来、年々増加し続けてきました。しかし、2010年（平成22年）には減少に転じています。

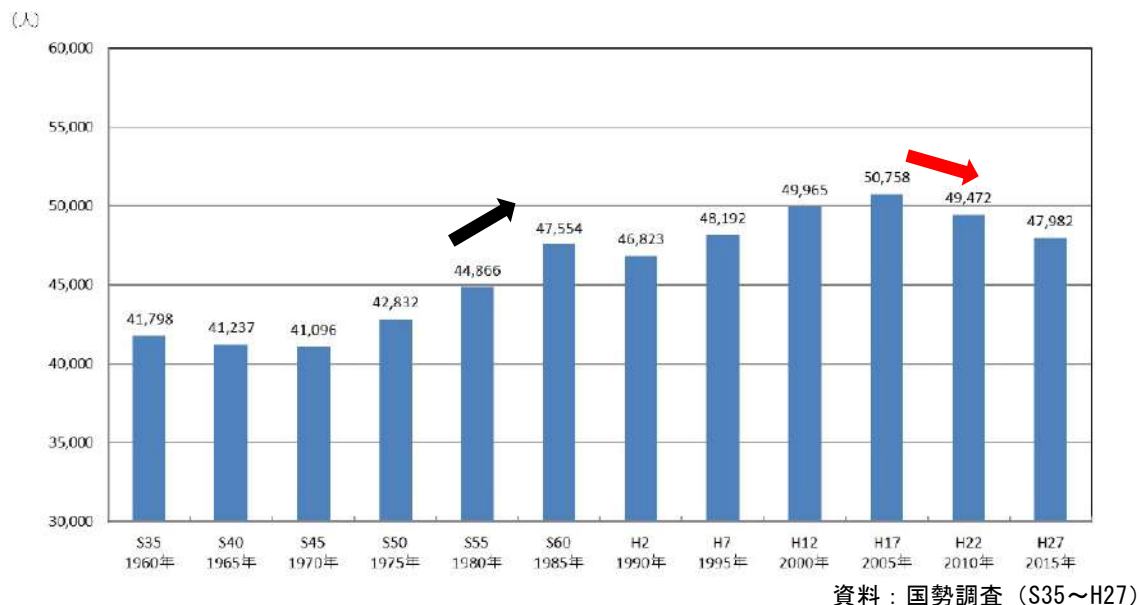


図 南国市の人口の推移

年少人口は、1985年（昭和60年）以降減少し続けています。また、生産年齢人口は、1990年（平成2年）から増加していましたが、2005年（平成17年）に減少に転じています。

老年人口は、増加し続け、高齢化率は、2005年（平成17年）に23.2%であったものが、2015年（平成27年）には29.6%に上昇しています。



図 人口及び年齢区分別人口の推移

## ②目指すべき方向

現在のこのような状況を克服し、活力あるまちづくりを進めるためには、安定して働くことのできる場をつくり、新しい人の流れを呼び起こすと同時に、若者が安心して希望する時期に結婚でき、妊娠・出産して子育てできる環境をつくることが重要です。

従って、本市は、「若者が希望を持ち、誰もが安心してくらすことのできるまち」を目指していきます。

## ③人口の将来展望

若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえること、移住に関する希望や、高校生、大学生の就職に関する希望をかなえることにより、出生率の向上及び移住・定住を促し、「人口の将来展望」を見据える。本市の人口の将来展望を以下のとおりとします。

2040年（令和22年）	43,000人
2060年（令和42年）	41,500人



資料：第2期 南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (R2.3)

図 人口の将来展望

## (2) 総合戦略

### ① 基本的な考え方

人口減少と高齢化により集落の維持が困難になりつつある中山間地域の活性化、さらに中心地への人口集中が進む一方、人口減少が進んでいる周辺地域の活性化、これら周辺・中山間地域と中心部の共存を可能にするまちづくりを進めなければなりません。そのためには、住環境の整備とともに市内での移動手手段の確保、交通ネットワークの形成、さらに近隣市町村と連携した広域的な取り組みを展開していくことが重要です。

### ② 基本目標

「安心してくらすことができる魅力的な地域をつくる」

### ③ 基本的方向

中心市街地以外の周辺地域や中山間地域での、バス路線に代わる市民の移動手手段を確保するため、交通ネットワークの整備に取り組む。

### ④ 具体的な施策と重要業績評価指標（KPI）

#### 【交通ネットワークの整備】

人口減少と少子高齢化の進行により、運輸事業に従事する運転手の確保が困難な状況のなか、路線バス事業者による運行が困難となった市内バス路線を維持するため、令和元年に導入したコミュニティバスの運行と中山間地域で運行する乗合タクシーの運行を南国市地域公共交通網形成計画に基づき維持することによって、マイカーなどの移動手手段を持たない市民の日常生活における移動を支援する。

#### 《KPI》

- ・市北部デマンド型乗合タクシー年間利用者数：平成30年度実績556人、**令和6年度まで550人を維持**
- ・南国市コミュニティバス（NACOバス）の利用者数：令和元年10月実績からの初年度見込20,000人(ICデータ)、**令和6年度までに4路線合計で年間25,000人**

## (3) 公共交通の現状と課題

本市の公共交通は、市民の広域的な移動手手段を維持・確保するため、高知県中央地域のバス路線網について協議を行う中央地域公共交通改善協議会などにおいて高知県や周辺自治体、交通事業者等と連携・協力することにより広域的な公共交通網の維持を図ってきました。

また、市内における市民の移動手手段の確保も北部山間地域へのデマンド型乗合タクシーの運行などにより一定程度、整備されてきました。

しかし、平野部における公共交通を利用した市民の市内移動及び広域移動については、乗継便の整備や路線バス運行ルート、運行ダイヤなどの点において、なお改善すべき課題も存在し、検討を行う必要があります。

---

### 3) 第2次南国市都市計画マスタープラン（令和2年3月）

#### (1) 都市づくりの理念・基本方針

##### ① 都市づくりの理念

笑顔や活力が輝き続ける、コンパクトな高知の玄関都市『なんこく』づくり

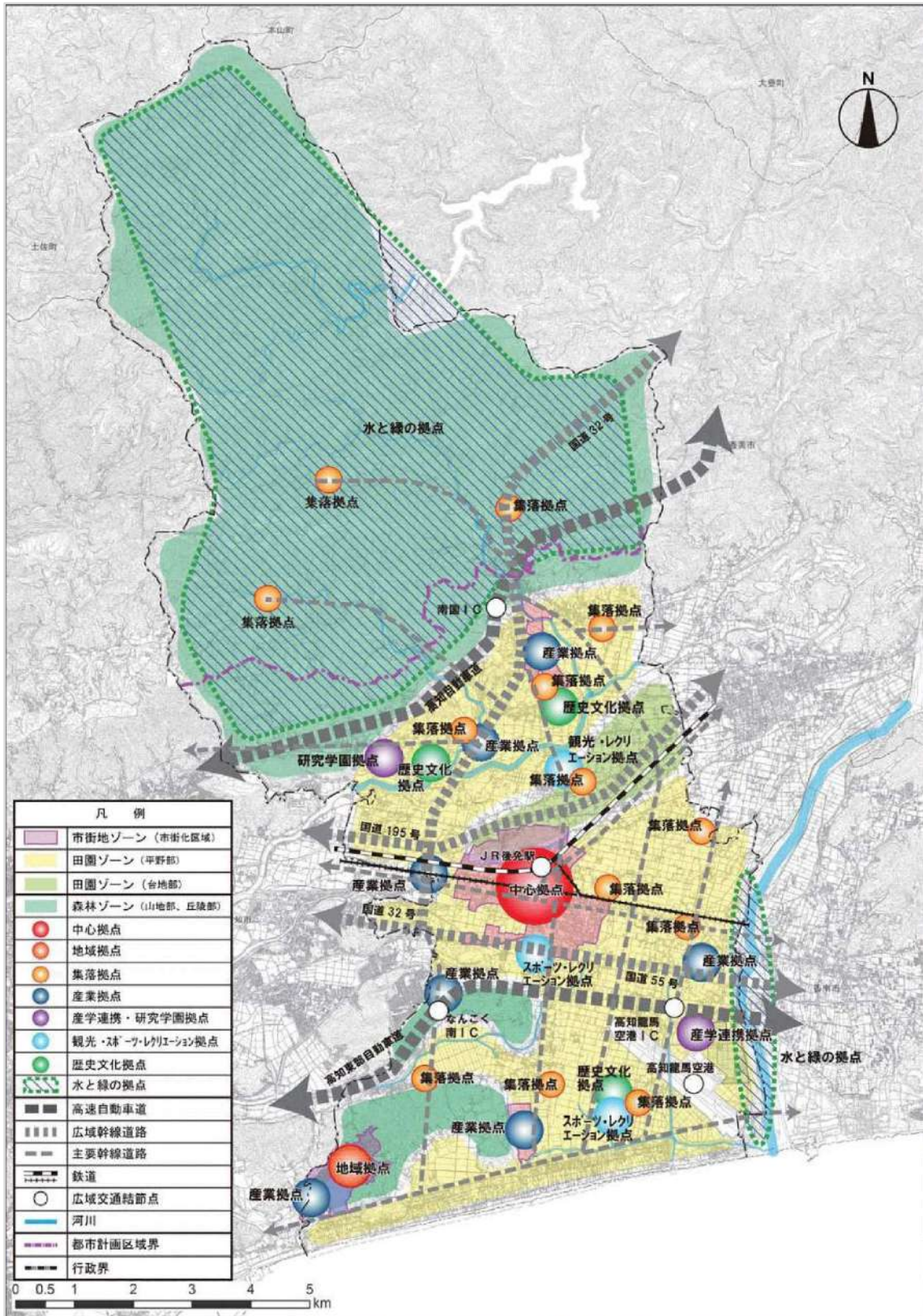
##### ② 都市づくりの基本方針

- i) 居住・都市機能の集約による持続的発展が可能なコンパクトな都市づくり
- ii) 地域コミュニティ機能が安定した定住環境づくり
- iii) 多様な雇用の場となる産業を創造する活力ある高知の玄関都市づくり
- iv) 選択と集中により快適性を向上させる都市施設づくり
- v) 誰もが安全で安心して暮らせる都市環境づくり
- vi) 郷土の自然・歴史・文化資源と共生する「土佐のまほろば」の都市景観づくり

#### (2) 将来都市構造の検討

##### ① 将来都市構造の基本的な考え方

- i) 中心市街地等での居住・都市機能の集約によるコンパクトシティづくり
- ii) 集落の地域コミュニティ機能の維持
- iii) 雇用拡大を牽引する産業機能の創出
- iv) 都市間・地域間連携を強化する交通ネットワークの形成
- v) 安全で安心できる都市環境形成の促進
- vi) 自然・歴史・文化機能の保全と利活用の促進



資料：第2次南国市都市計画マスタープラン（R2.3）

図 将来都市構造図

### (3)全体構想

#### ①土地利用の方針

##### i)市街化区域と市街化調整区域の区域区分を基調としたまちづくり

本市の人口は、市全体で減少が続く中、市街化調整区域と都市計画区域外で減少していますが、市街化区域では増加しています。

このことを踏まえ、今後も区域区分を基調とし、無秩序な市街地の拡大による環境悪化の防止、計画的な公共施設の整備による良好な市街地の形成等を図ります。また、市街化調整区域においては、優良農地、豊かな自然環境の保全とともに秩序ある集落環境づくりを進めます。

##### ii)持続的発展が可能なコンパクトな市街地の形成

南国市立地適正化計画において、計画の理念を「高齢者など誰もが、住み慣れた郷土で、いつまでも安全で心豊かに、暮らし続けることができるまち“なんこく”づくり」と定めています。

このことを踏まえ、市民の各種生活サービスが市内で安定的に提供され、若者、子育て世代、高齢者を含めた誰もが安心して快適な暮らしが送れるよう、中心拠点に市全体の高次な各種都市機能を、地域拠点に各種日常生活サービス機能を誘導して集約を図ります。併せて、中心拠点、地域拠点を中心とする地域に、市民の居住選択を尊重しつつ集まって住む“まちなか居住”を緩やかに誘導します。

このことにより、現在の一定の人口密度と人口規模を維持し、生活サービス水準や地域コミュニティ機能が持続的に確保され、市民の誰もが安心して快適な暮らしが送れる集約型のコンパクトな市街地の形成に取り組みます。

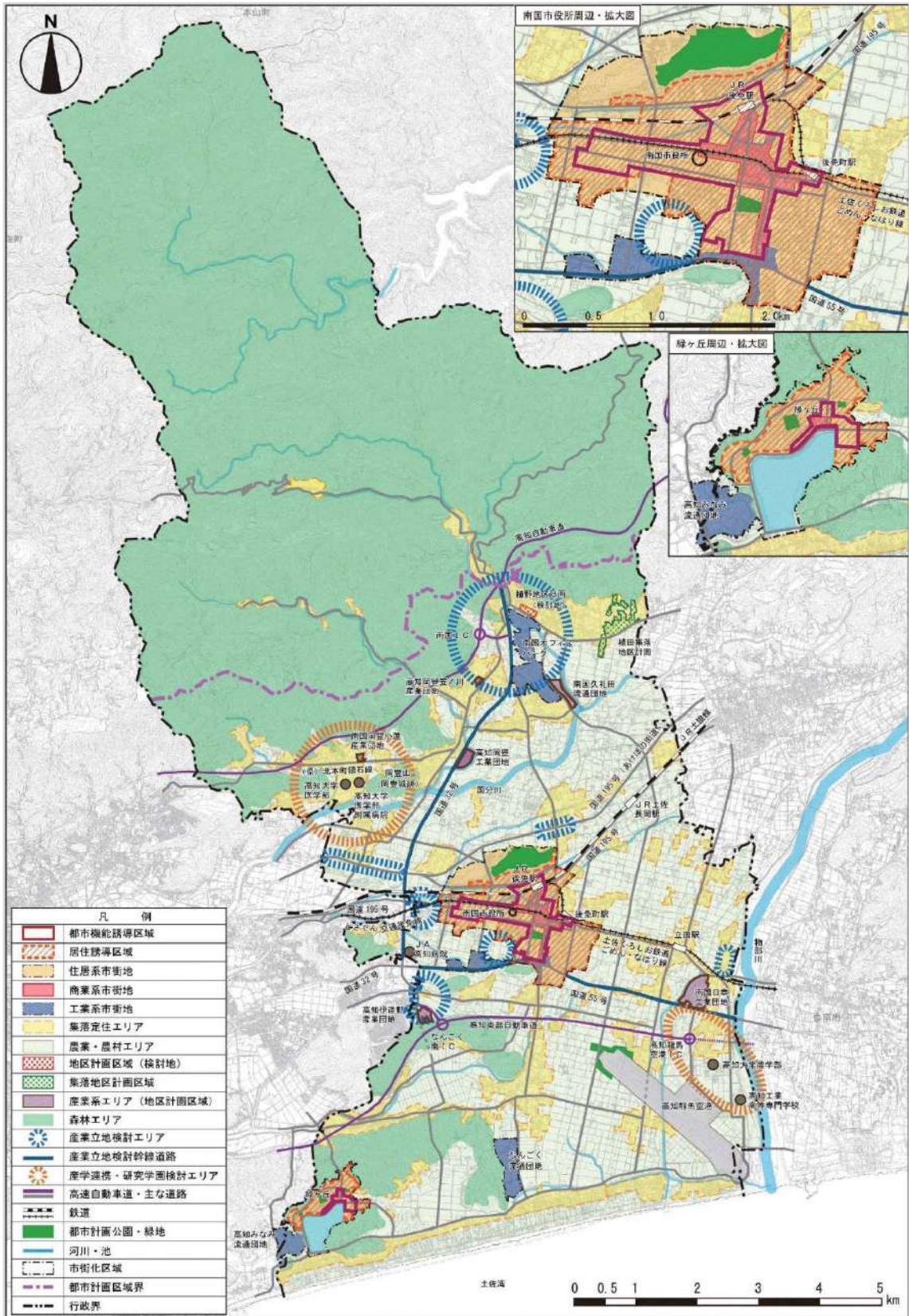
##### iii)集落等の安定した定住環境の維持、充実

人口減少や少子高齢化が進行しても、将来にわたり集落に住み続けることのできるよう地域コミュニティ機能を維持した定住環境の保全を図ります。併せて、公共交通網により中心拠点等とのアクセスを確保するとともに、地域住民と協働して既存の医療・福祉・商業施設等を保全、活用した集落拠点づくりに取り組みます。

##### iv)多様な雇用を生み出す産業の創造

本市では、企業団地の立地を誘導する適地が限られるようになってきており、また、南海トラフ地震の津波浸水想定区域内に立地していることなどの理由により、既存企業の移転計画の動向がみられます。こうした状況に対応するとともに、定住人口の増加を目指し、企業誘致を促進して多様な雇用の場を拡大するため、新たな企業団地の整備や中心拠点等の商業・業務施設の誘致に取り組みます。





資料：第2次南国市都市計画マスタープラン（R2.3）

図 土地利用方針図

---

## ②交通施設の整備方針

### i) 広域交通基盤の拡充

全国や四国各地との産業・交流活動の円滑な自動車通行を支援するため、高知東部自動車道の整備等を促進し、広域交通網の充実に取り組みます。

### ii) 主要幹線道路網の強化

周辺都市との交通や通過交通の円滑な通行を確保するため、周辺都市と連絡する主要な幹線道路の整備や安全性の確保を促進します。特に、高知市との道路網の充実により、市民交流や産業活動の相互連携の強化に取り組みます。

### iii) 幹線道路網の形成

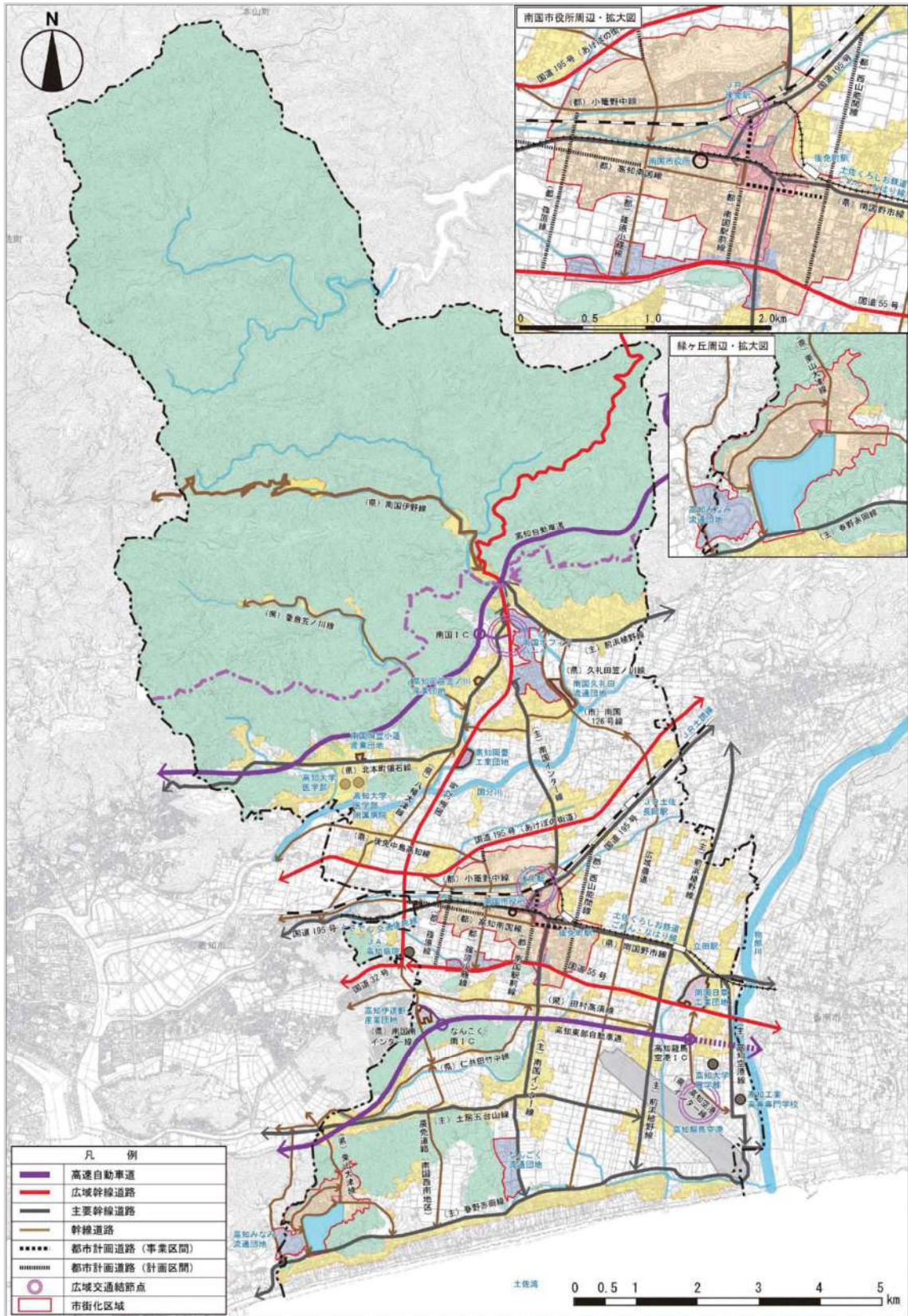
本市の円滑な都市活動を維持するとともに地域間交流の利便性を向上させるため、都市内の幹線道路網の整備を推進します。特に、中心拠点と各地域間の道路網の充実を図り、中心拠点へのアクセス性の向上に取り組みます。

### iv) 生活道路の充実

通勤・通学や沿道宅地への交通サービス、上下水道等設置の空間となる生活道路網の拡充を推進し、市民の日常生活の利便性、安全性、快適性等の向上に取り組みます。

### v) 公共交通ネットワークの充実

公共交通は、市民の生活活動や地域間交流を支え、特に自動車を運転できない学生、高齢者等にとって必要不可欠な存在であることを踏まえ、地域の活力を維持し、強化するため、まちづくりや観光振興等の観点も踏まえつつ、関係者と適切に役割分担しながら、地域にとって最適な交通ネットワーク及び交通サービスの実現に取り組みます。



資料：第2次南国市都市計画マスタープラン（R2.3）

図 交通施設整備方針図

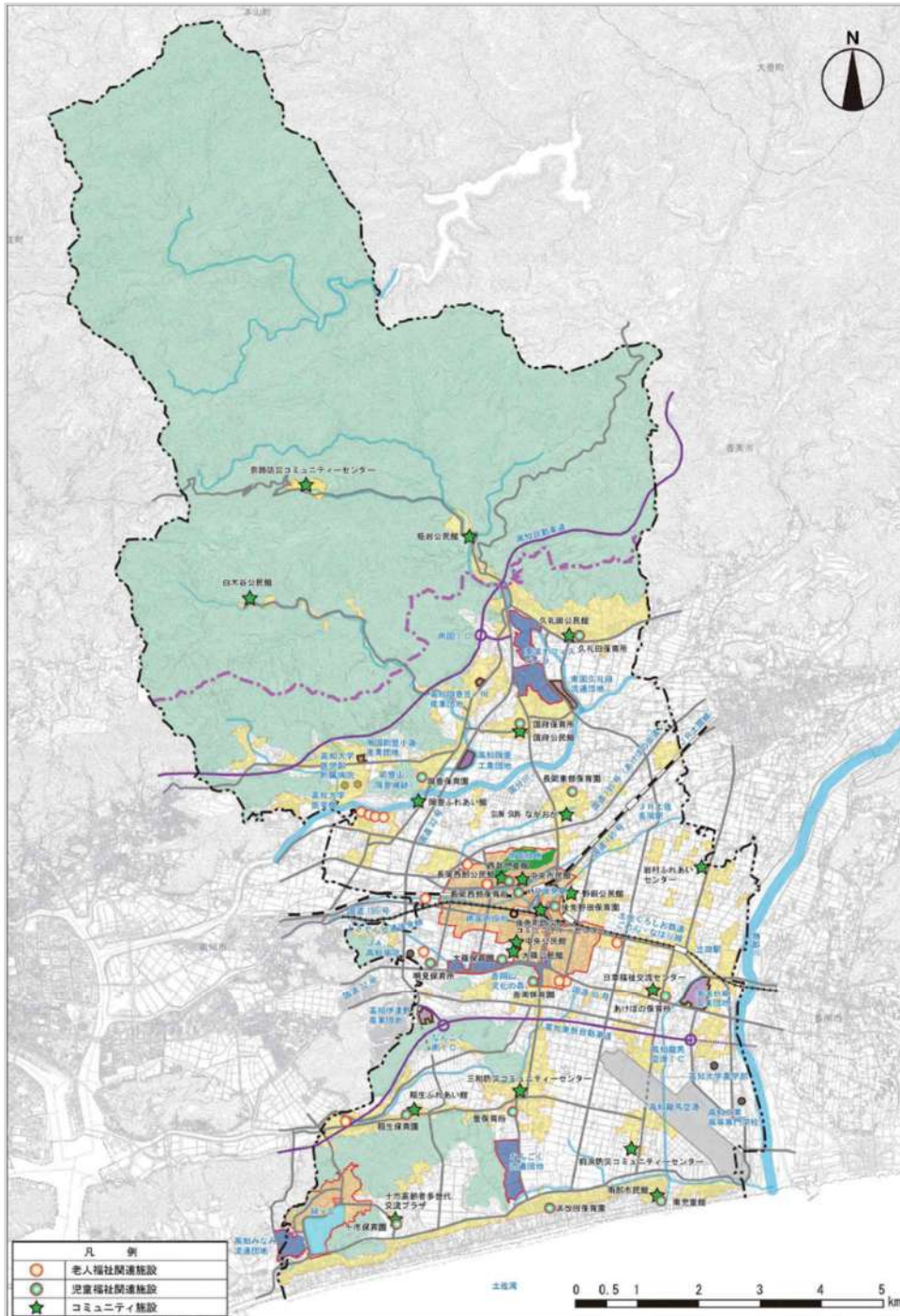
③少子高齢化社会に対応する福祉関連施設等の整備方針

i)安心と生きがいのある生活環境づくり

子育て支援の充実とともに高齢者の自主的な活動を支援し、地域の中で安心と生きがいを持って生活できる環境づくりに取り組みます。

ii)人にやさしいまちづくりの推進

高齢者や障がい者等が安心して生活できる環境を向上させるため、公共公益施設や交通施設等を中心としてユニバーサルデザインの導入や既存施設のバリアフリー化に取り組みます。



資料：第2次南国市都市計画マスタープラン（R2.3）

図 少子高齢化社会に対応する福祉関連施設等の整備方針図

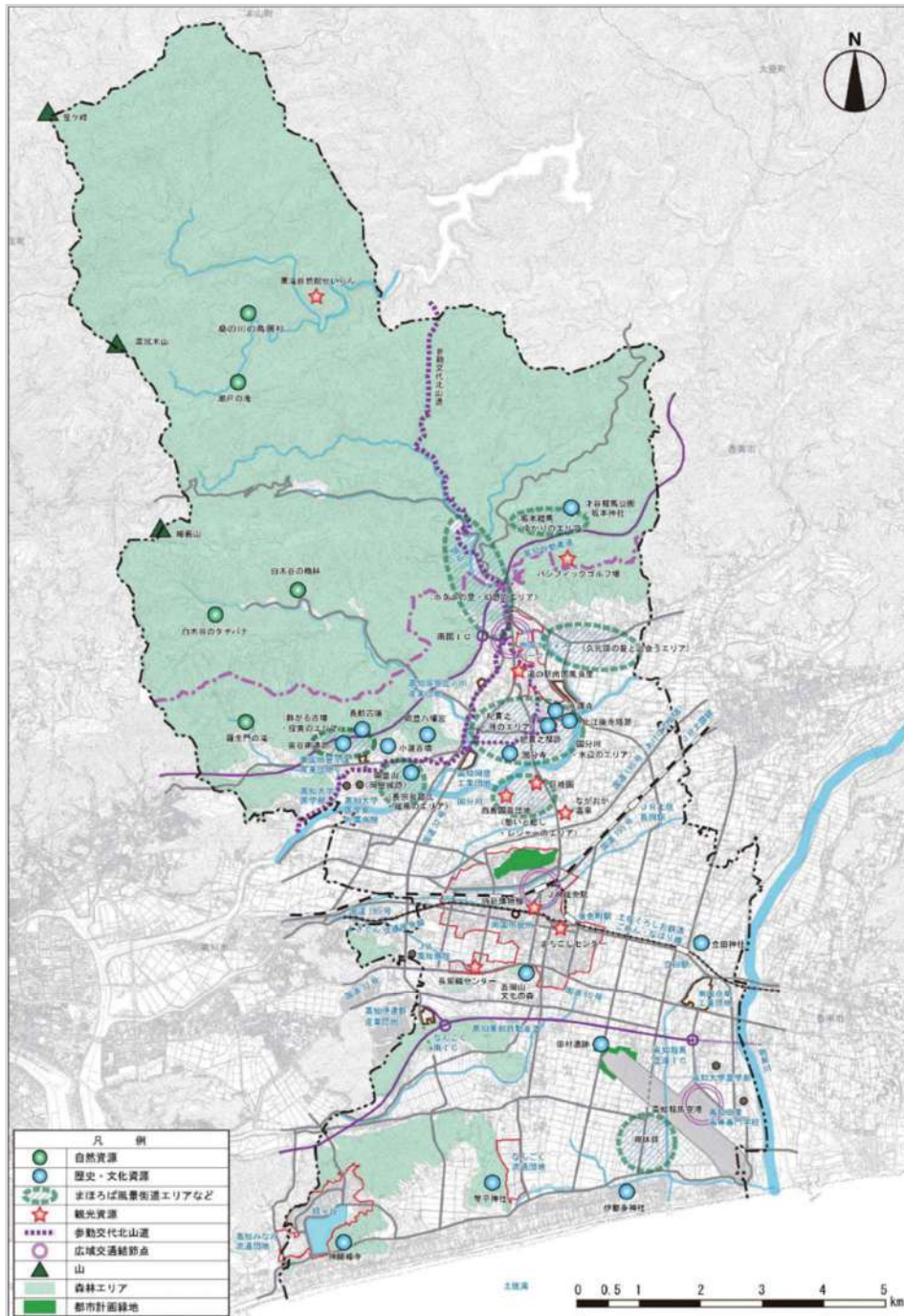
④観光・歴史まちづくりの方針

i) 郷土の資源を活かした観光まちづくり

郷土の海・河川・山の豊かな自然資源や農林水産資源、歴史・文化資源等を保全、活用し、観光拠点の機能強化や情報発信により、観光まちづくり、歴史まちづくりに取り組みます。

ii) 観光拠点の整備とネットワークの強化

観光拠点の整備とともに、歴史、文化資源を中心に市内各地の観光資源をネットワーク化し、観光交流基盤の充実に取り組みます。



資料：第2次南国市都市計画マスタープラン（R2.3）

図 観光・歴史まちづくり方針図

---

#### (4)公共交通の現状と課題

現在の本市の公共交通ネットワークにおいては、まず、市内に点在する集落の一部及び空港からの中心拠点へのアクセス確保が課題です。

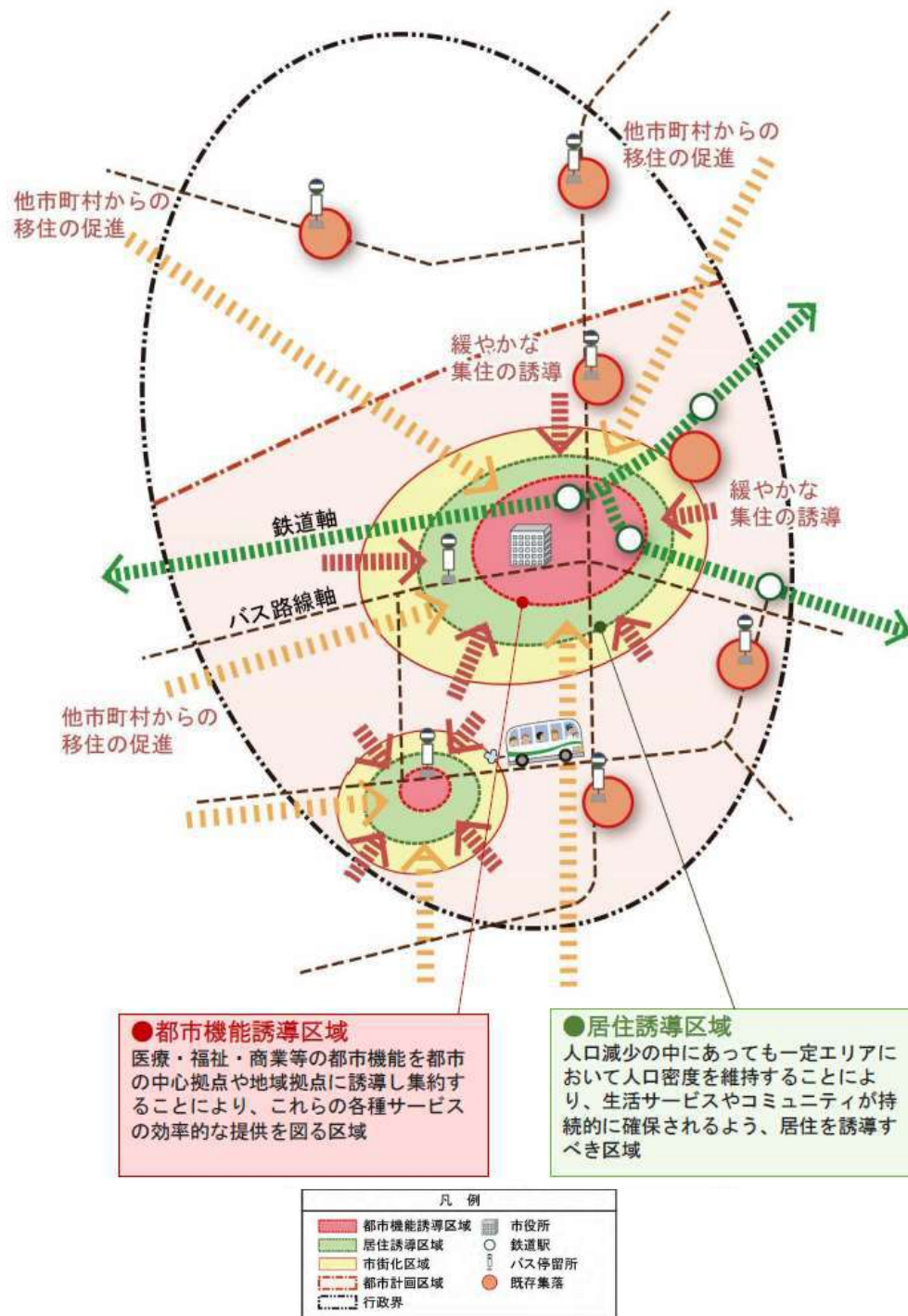
また、まちのバリアフリー化の推進及び観光振興に対する公共交通の寄与については、公共交通事業者と行政の連携による車両のバリアフリー化（ノンステップバス、路面電車低床車両導入など）、観光地周遊タクシーの整備などが行われていますが、更なる取り組みの加速と展開が必要です。

#### 4) 南国市立地適正化計画（平成 31 年 3 月）

##### (1) 「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の推進

【多極ネットワーク型コンパクトシティの目指すまちの姿】

- 医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地するまち
- 日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在するまち
- 各拠点が公共交通ネットワークで結ばれ、高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるまち



資料：南国市立地適正化計画（H31.3）

図 南国市立地適正化計画のイメージ

## (2) 都市づくりの理念・目標の設定

### ① 基本理念

高齢者など誰もが、住み慣れた郷土で、  
いつまでも安全で心豊かに暮らし続けることができるまち“なんこく”づくり

### ② 都市づくりの目標

- i) 各種都市機能を集約した多極型拠点づくり
- ii) 市民の誰もが暮らしやすい機能的でコンパクトなまちづくり
- iii) 高齢者など誰もが、多様かつ快適で豊かな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
- iv) 農村部も共存できる持続的な定住環境づくり

## (3) 将来都市構造の検討

### ① 中心拠点・地域拠点の設定

- i) 中心拠点【南国市役所周辺】  
南国市役所周辺を『中心拠点』に定めます。
- ii) 地域拠点【緑ヶ丘の商業地周辺】  
緑ヶ丘の商業地周辺を『地域拠点』に定めます。

### ② 集落拠点の設定

- i) 北部山間地域（上倉、瓶岩）  
奈路小学校、白木谷小学校付近、瓶岩体育館・公民館の周辺を『集落拠点』に位置づけます。
- ii) 北東地域（久礼田、国府）  
久礼田小学校、国府小学校の周辺を『集落拠点』に位置づけます。
- iii) 北西地域（岡豊）  
岡豊小学校の周辺を『集落拠点』に位置づけます。
- iv) 中央地域（長岡、野田、後免、大篠）  
長岡小学校、後免野田小学校の周辺を『集落拠点』に位置づけます。
- v) 南東地域（岩村、日章、前浜）  
岩村ふれあいセンター、日章小学校、大湊小学校の周辺を『集落拠点』に位置づけます。
- vi) 南西地域（三和、稲生、十市、緑ヶ丘）  
三和小学校、稲生小学校の周辺を『集落拠点』に位置づけます。

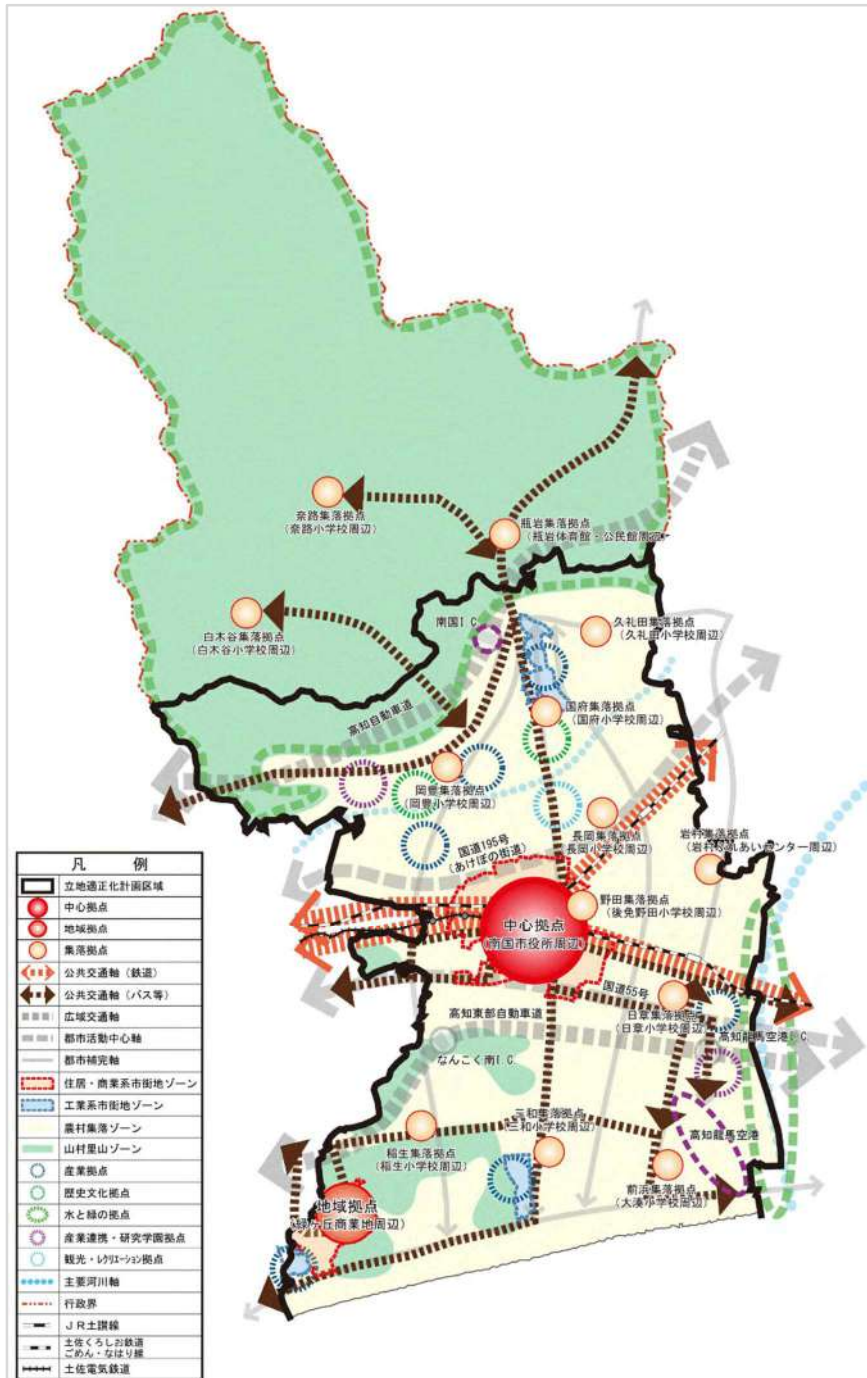


### ③基幹的な公共交通軸の設定

市民の日常生活活動や交流を支援する利便性の高い基幹的な公共交通軸の形成を図ります。

中心拠点（南国市役所周辺）には、JR土讃線、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線、とさでん交通路面電車の3つの鉄道が通り、市内の概ね東西方向の地域との公共交通を担っています。このことを踏まえ、この3路線を公共交通軸（鉄道）に位置づけます。

また、市内の北部、南部へバス路線網が形成され、各地域と連絡しているとともに、地域拠点、集落拠点（各集落地等の中心地）に連絡しています。これらを踏まえ、バス路線を公共交通軸（バス等）に位置づけます。



資料：南国市立地適正化計画（H31.3）

図 将来都市構造図

#### (4) 区域設定

##### ① 都市機能誘導区域の設定

##### i) 都市機能誘導区域・Ⅰ（南国市役所周辺）

南国市役所周辺に都市機能誘導区域を定めます。

都市機能誘導区域は、南国市役所から概ね 800m 圏内で、南国市役所周辺の人口集中地区内を基本に設定します。

##### ii) 都市機能誘導区域・Ⅱ（緑ヶ丘商業地周辺）

緑ヶ丘商業地周辺に都市機能誘導区域を定めます。

都市機能誘導区域は、緑ヶ丘商業地の県道栗山大津線交差点を拠点とする概ね 300m 圏内で、人口密度が 40 人/ha 以上または 30~40 人/ha で形成されている住宅市街地内に設定します。

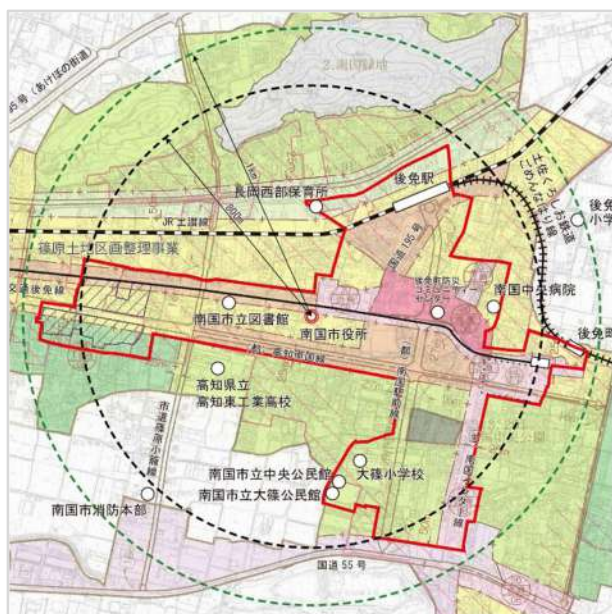


図 都市機能誘導区域・Ⅰ 図【南国市役所周辺】

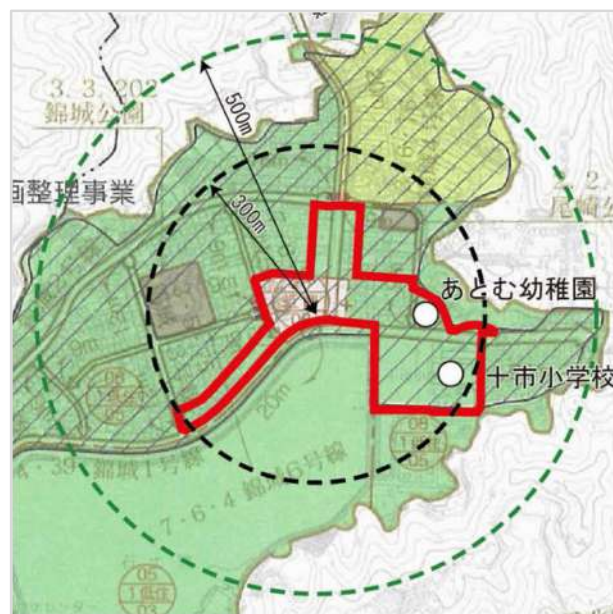


図 都市機能誘導区域・Ⅱ 図【緑ヶ丘商業地周辺】

資料：南国市立地適正化計画（H31.3）

#### (5) 公共交通の現状と課題

現在の市内公共交通路線網においては、一部、公共交通空白地域内に集落拠点が存在し、これらの地域に居住する市民の中心拠点・地域拠点への移動手段の確保が課題となります。

また、集落拠点を含む周辺地域から中心拠点・地域拠点への公共交通アクセスの充実が中心拠点・地域拠点への人の来訪を底上げし、都市機能の集積に寄与することから、市外からの広域的な来訪促進策とともに、現在路線網における市内アクセスの更なる充実も求められます。

限られた公共交通資源の活用可能範囲内において、これらの課題に対応するには、効率的な路線網実現のための事業者との連携、住民理解をはかるための協働、利用促進策の推進など多くの取り組みが必要となります。

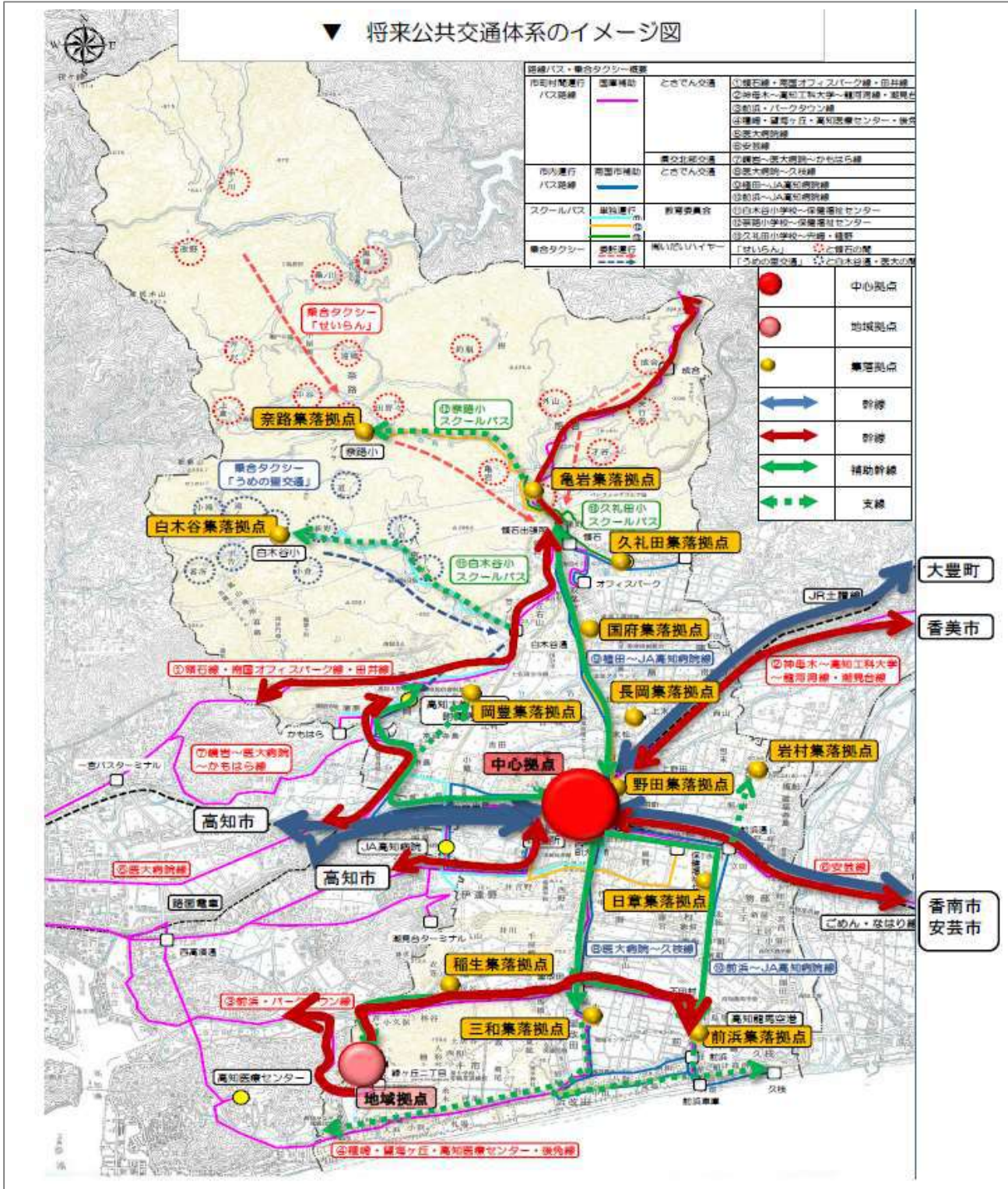
## 2 既存計画

### 1) 南国市地域公共交通網形成計画（平成30年7月）

#### (1) 将来像

目指す将来像

「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」



資料：南国市地域公共交通網形成計画（H30.7）

図 将来公共交通体系（イメージ）

(2)基本方針・目標

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

【目標 2】交通空白地域における移動手段の確保

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

【目標 2】観光客に対する情報提供とサービス向上

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

【目標 2】公共交通利用促進策の推進

(3)目標を達成するために行う事業

■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	事業内容		実施主体	実施時期
【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①	収集率・乗車密度を踏まえた路線の見直し	南国市 バス事業者	平成 30 年度検討 令和元年度以降実施
	事業②	交通モードの変更	南国市 バス事業者 タクシー事業者	平成 30 年度より、 バス路線の見直しにあわせて実施
	事業③	重複区間におけるダイヤや運行形態の見直し	南国市 バス事業者 関係者	平成 30 年度より、 バス路線の見直しにあわせて実施
	事業④	交通結節点における乗継改善	南国市 バス事業者	平成 30 年度計画 令和元年度以降実施
【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	南国市 交通事業者	平成 30 年度検討

■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	事業内容		実施主体	実施時期
【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	南国市 バス事業者	平成 30 年度検討 令和元年度以降実施
	事業②	交通結節点の機能強化及び設備	南国市 バス事業者 関係者	平成 30 年度検討 令和元年度以降実施
	事業③	広域的な高速交通体系の活用	南国市 交通事業者 関係者	平成 30 年度検討 令和元年度以降実施
【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	南国市 交通事業者	平成 30 年度検討 令和元年度以降実施
	事業②	観光地へのアクセス改善	平成 30 年度 検討	平成 30 年度検討

■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	事業内容		実施主体	実施時期
【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	南国市 バス事業者	平成 30 年度検討 令和元年度以降実施
	事業②	地域との積極的な対話の実施	南国市 地域住民	網形成計画策定後、 随時実施
【目標 2】 公共交通利用促進策の推進	事業①	地域と協議で取り組む公共交通利用促進	南国市 地域住民	平成 30 年度検討 令和元年度以降実施
	事業②	公共交通の運行見直し手順の作成	南国市 バス事業者	平成 30 年度検討 令和元年度以降実施

(4) 評価指標と評価方法

【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計画（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以下に示します。

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想
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通モードの変更（事業②）</li> <li>重複区間におけるダイヤや運行形態の見直し（事業③）</li> </ul>
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	地域の実績にあった交通手段（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抑制する。
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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
目標値 2022年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・左右山～後免駅前区間乗客数 25人/日（現状維持）</li> <li>・後免東町～三和小学校前区間乗客数 23人/日（現状維持）</li> </ul>
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内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"> <li>・公共交通に関する情報発信（事業①）</li> <li>・地域との積極的な対話の実施（事業②）</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>②バスの乗り方教室を実施</li> </ul>
現在値	-
目標値 2022年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>①モビリティ・マネジメント啓発冊子の発行（転入者、市内事業など） 1版</li> <li>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</li> </ul>
目標値設定 方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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などを開催。</li> </ul>
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

## 第4章 公共交通に対する住民等の意向や利用実態

### 1 市民アンケート調査

#### 1) 調査概要

市民の公共交通の利用実態、公共交通に対する意識及び改善要望等を把握するため、市民を対象とするアンケート調査を実施しました。

表 市民アンケート調査の概要

調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住地、年代、性別、職業等（回答対象者：全員）</li> <li>・外出目的、交通手段（回答対象者：全員）</li> <li>・公共交通利用頻度（回答対象者：全員）</li> <li>・公共交通の利用目的（回答対象者：公共交通利用者）</li> <li>・公共交通の満足度合い（回答対象者：公共交通利用者）</li> <li>・バスを利用しない理由（回答対象者：バスを利用しない方）</li> <li>・公共交通利用を増やすための対策手段（回答対象者：全員）</li> <li>・日常移動が自動車の方の状況等（回答対象者：全員）</li> </ul>
調査期間	令和3年10月21日発送～11月5日回答期限
調査対象	16歳以上の市民3,000世帯（無作為抽出）
調査方法	郵送による配布・回収
回収率	28.0%

#### 2) 回収状況

##### (1) 地区別回収率と回答者数

地区別の配布数は、「大篠」が892通と最も多く、次いで「長岡」が437通、「岡豊」が273通送付し、計1,686人から回答を得られました。

地区名	上倉	瓶岩	久礼田	岡豊	国府	長岡	後免	野田	大篠
配布数	46	32	144	273	101	437	39	80	892
回収数	6	6	42	82	27	61	56	26	189
回収率	13.0%	18.8%	29.2%	30.0%	26.7%	14.0%	143.6%	32.5%	21.2%
回答者数	11	12	86	166	65	128	98	56	385

地区名	岩村	日章	前浜	三和	稲生	十市	緑ヶ丘	地区不明	合計
配布数	46	270	82	172	89	99	198	0	3,000
回収数	16	80	21	48	28	37	48	67	840
回収率	34.8%	29.6%	25.6%	27.9%	31.5%	37.4%	24.2%	-	28.0%
回答者数	32	161	46	98	56	73	107	106	1,686

※後免地区の「回収数」が「配布数」より多くなっている理由は、回答者の地区の認識相違が考えられる。

##### (2) 地区別回収状況（構成比）

地区別回収状況（構成比）では「9.大篠」が22.5%と最も多くなっており、次いで「4.岡豊」が9.8%、「11.日章」が9.5%となっています。



図 地区別回収状況（構成比）

### (3) 回答者属性（回答対象者：全員）

#### ① 性別

性別では、「女性」の回答割合が半数を超える51.4%と多い結果となっています。

表 回答者の性別

項目	回答数	割合
1.男	725	43.0%
2.女	867	51.4%
未回答	94	5.6%
合計	1,686	100.0%

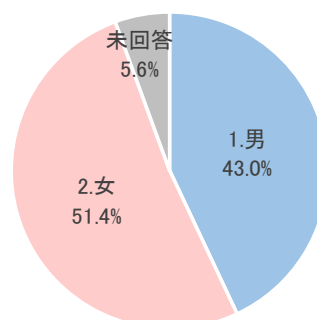


図 性別

#### ② 年齢層

年齢層では、「75歳以上」の割合が最も高く17.0%となっており、次いで「60歳代」が14.8%、「40歳代」が11.9%となっています。

表 年齢層

項目	回答数	割合
16～19歳	50	3.0%
20歳代	82	4.9%
30歳代	120	7.1%
40歳代	201	11.9%
50歳代	195	11.6%
60歳代	249	14.8%
70～74歳	187	11.1%
75歳以上	286	17.0%
未回答	316	18.7%
合計	1,686	100.0%

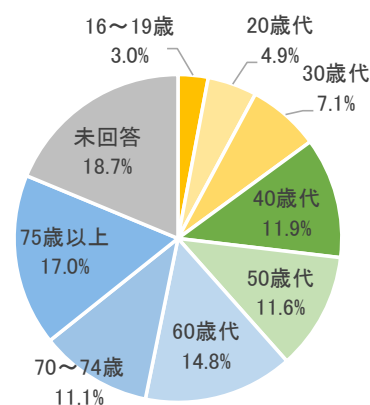


図 年齢層

#### ③ 職業

職業では、「1.会社員・公務員・パート・非常勤」の割合が41.2%と最も高くなっており、次いで「4.仕事をしていない」が30.2%、「2.自営業・自由業」が11.0%となっています。

表 職業

項目	回答数	割合
1.会社員・公務員・パート・非常勤	694	41.2%
2.自営業・自由業	186	11.0%
3.専業主婦(夫)	147	8.7%
4.仕事をしていない	509	30.2%
5.その他	74	4.4%
未回答	76	4.5%
合計	1,686	100.0%

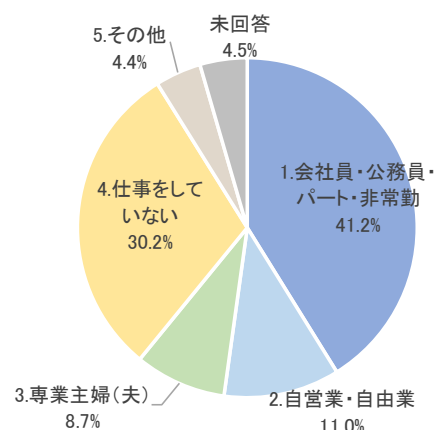


図 職業



### 3) 市民アンケート調査結果

#### (1) 主な外出目的（回答対象者：全員）

令和3年の結果を見ると、主な外出目的では、「5.買物」が64%と最も高くなっており、次いで「1.通勤」が45%、「4.通院」が40%となっています。

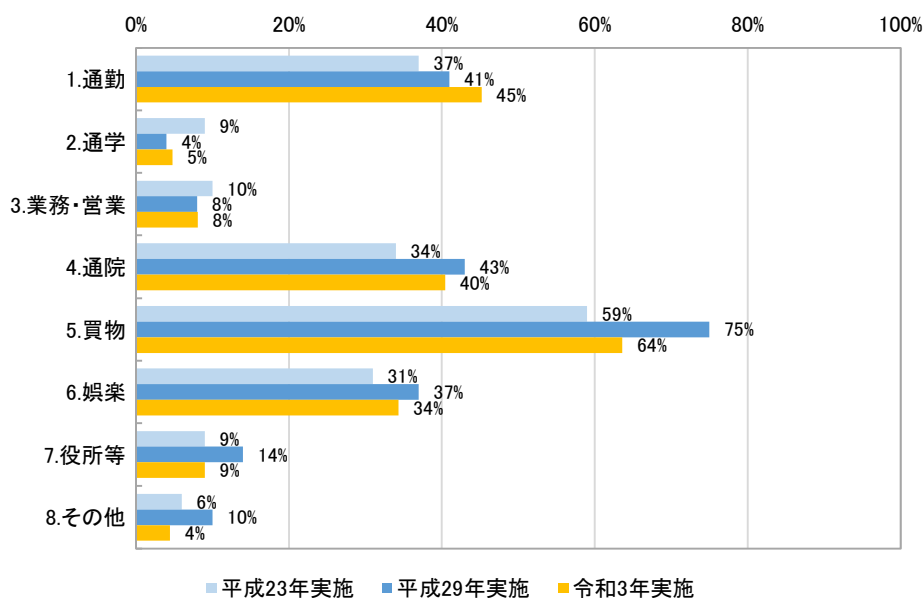


図 主な外出目的

#### (2) よく利用する交通手段（回答対象者：全員）

よく利用する交通手段は、平成29年と同様に「1.自家用車（運転）」が最も高い結果となっています。

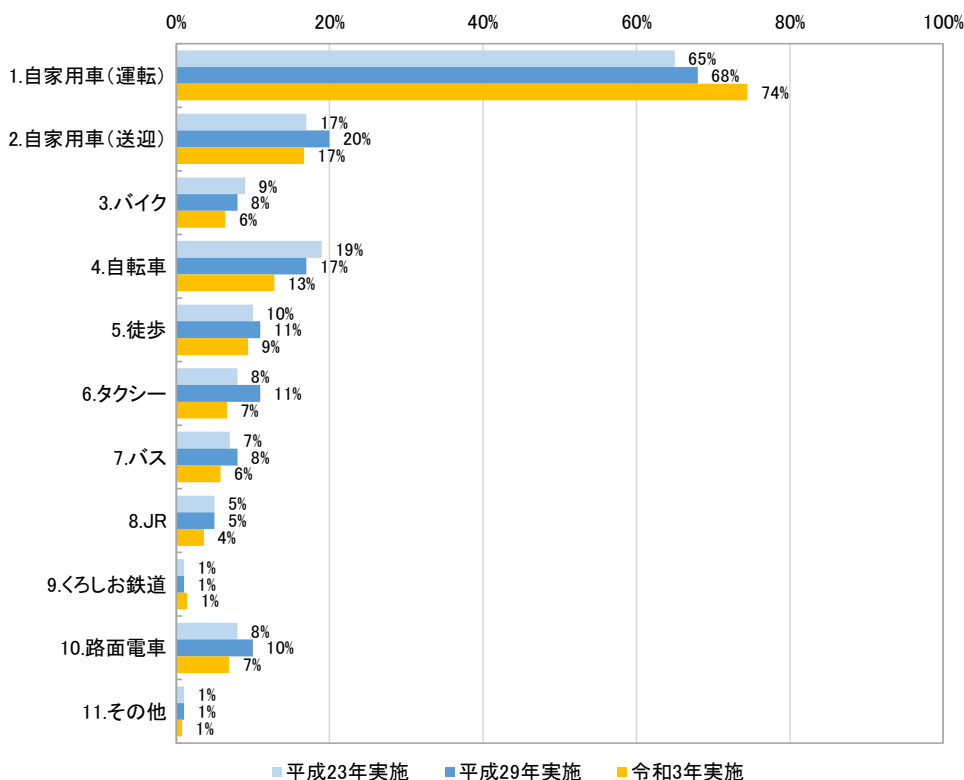


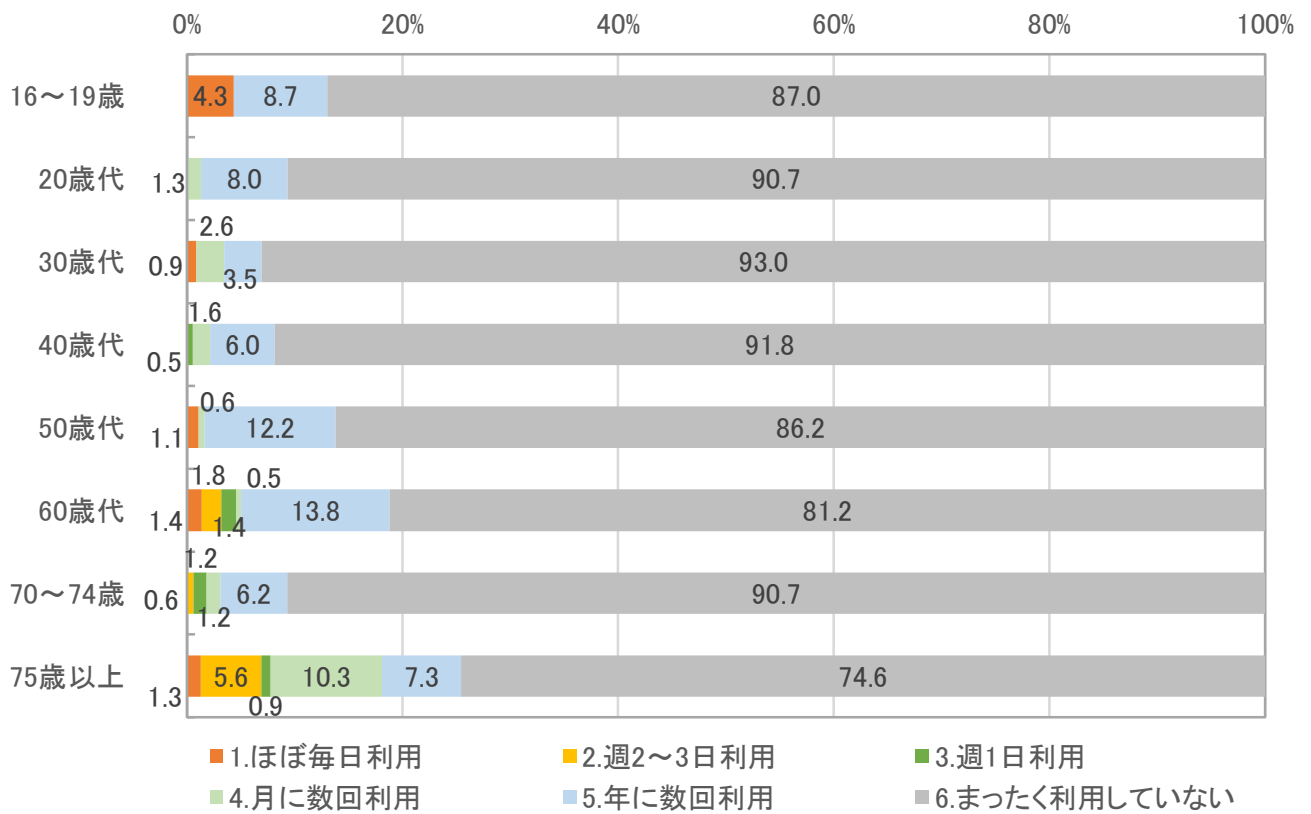
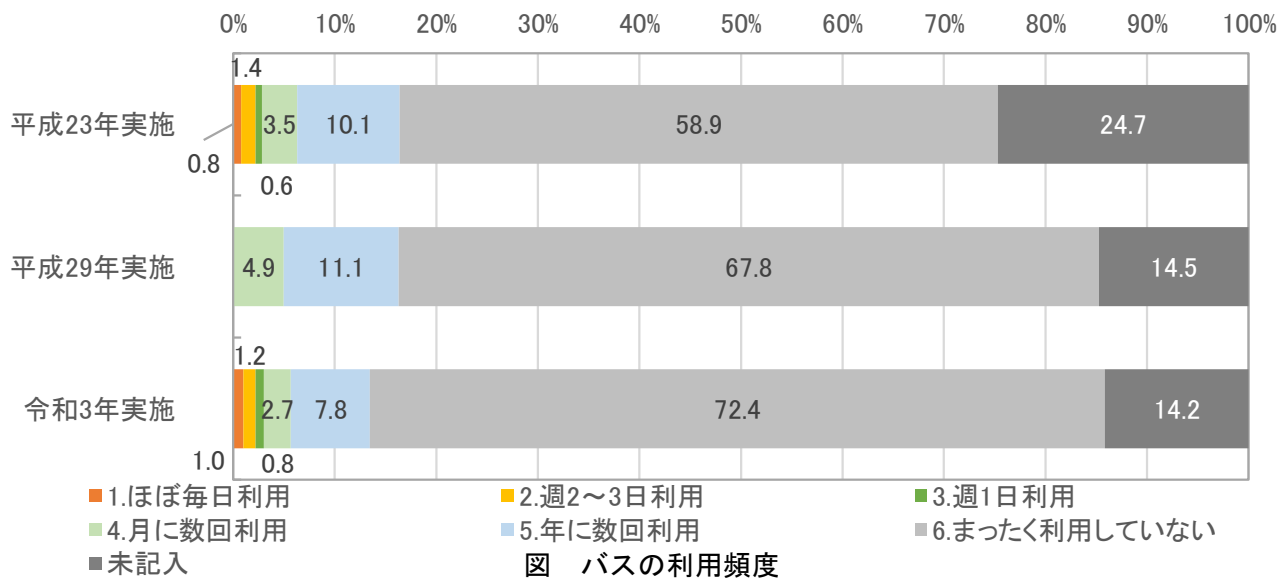
図 よく利用する交通手段

(3)公共交通の利用頻度（回答対象者：全員）

①バス

令和3年のバスの利用頻度は、「6.まったく利用していない割合」が72.4%と非常に高い結果となっており、平成23年・平成29年との比較では全く利用しないが若干増加の傾向にあります。

また、年代別では「20～40代」の利用頻度が低く、75歳以上が最も高くなっています。



## ②鉄道・路面電車

令和3年の鉄道・路面電車の利用頻度は、「6.まったく利用していない」割合が55.3%となっており、若干の増加となっています。

また、年代別では通学で利用する「16～19歳」の利用が最も高く、バスより利用頻度は高くなっています。

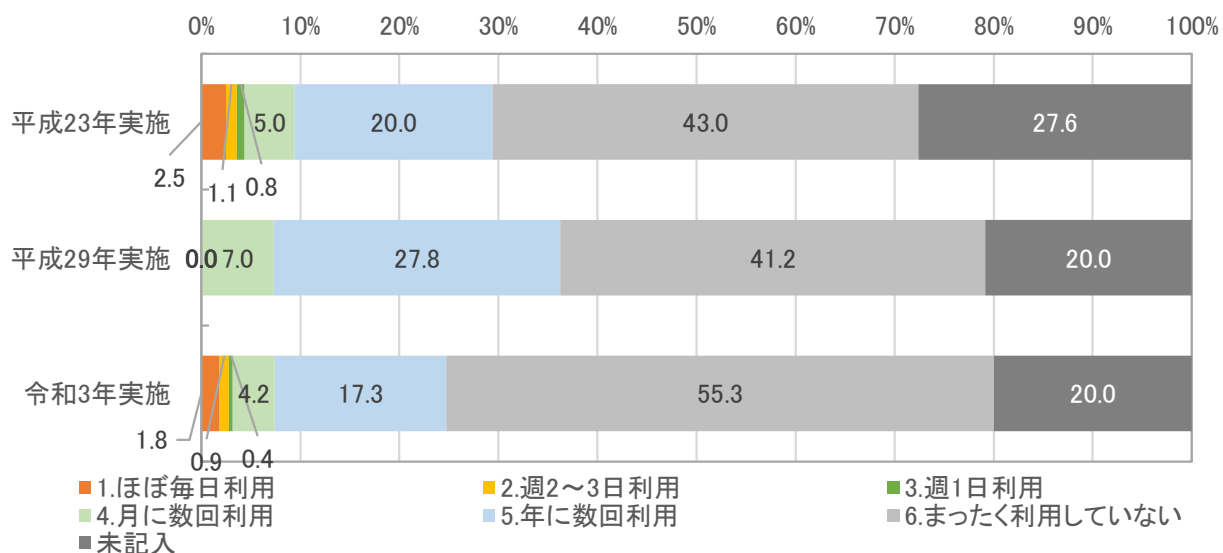


図 鉄道・路面電車の利用頻度

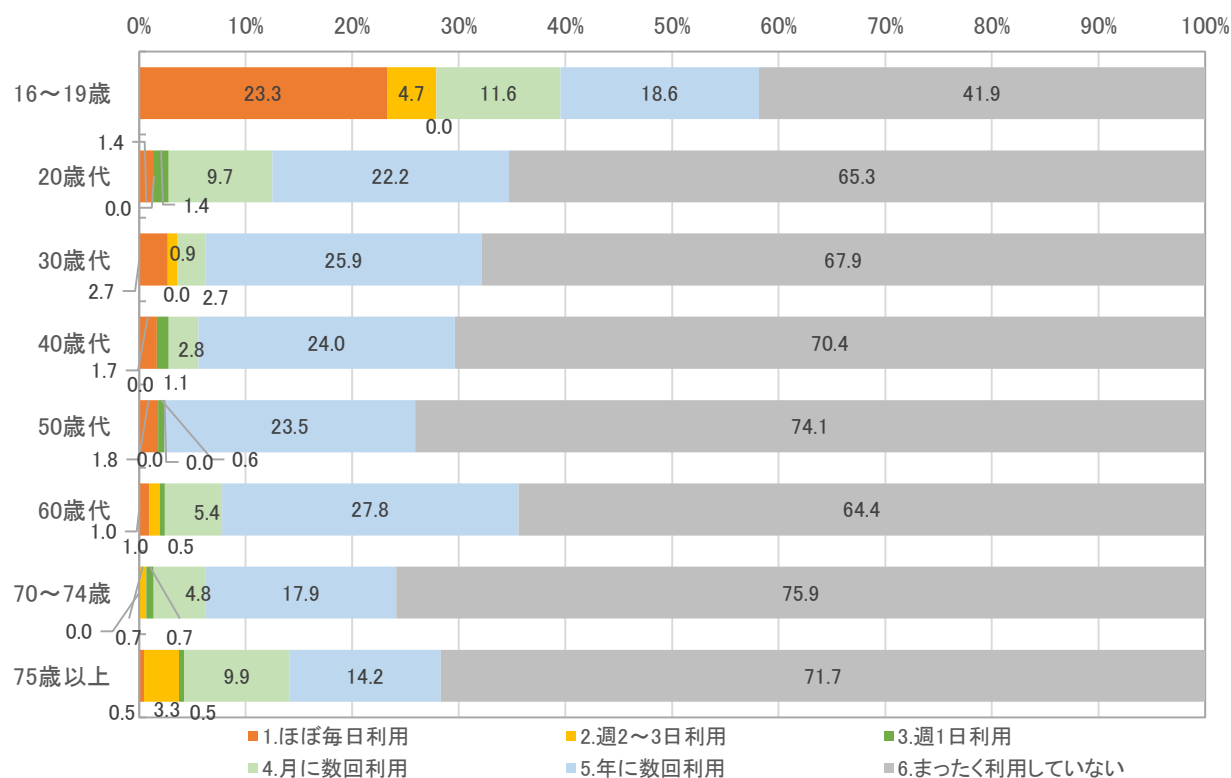
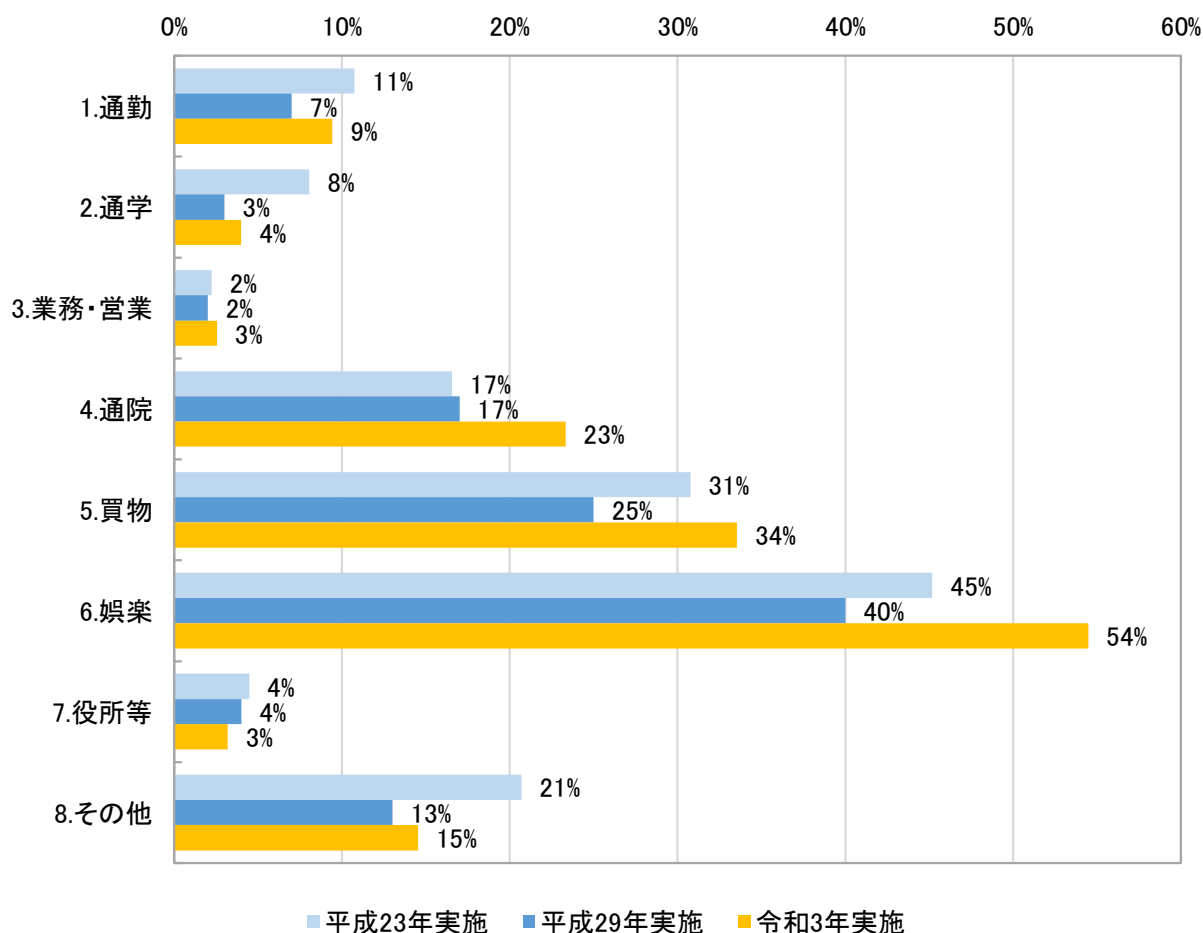


図 鉄道・路面電車の利用頻度（年代別）

(3)公共交通の利用目的（回答対象者：公共交通利用者）

公共交通の利用目的は、平成23年、平成29年と同様に「6.娯楽」、「5.買物」、「4.通院」の順で高くなっています。「8.その他」では、飲み会等で自動車の運転が出来ない場面等での利用となっています。



その他
その他(飲み会)
その他(軽外出)
その他(会合等)
その他(友人訪問)
その他(ボランティア)

図 公共交通の利用目的

(4)公共交通の満足度合い（回答対象者：公共交通利用者）

①バス

バスの満足度合いは、平成23年、平成29年と比較し「3.普通」が減少し、「4.やや不満」「5.不満」の割合が増えています。不満の内容としては「便数の増加希望」「路線の増加希望」に対する声が比較的多くあがっています。

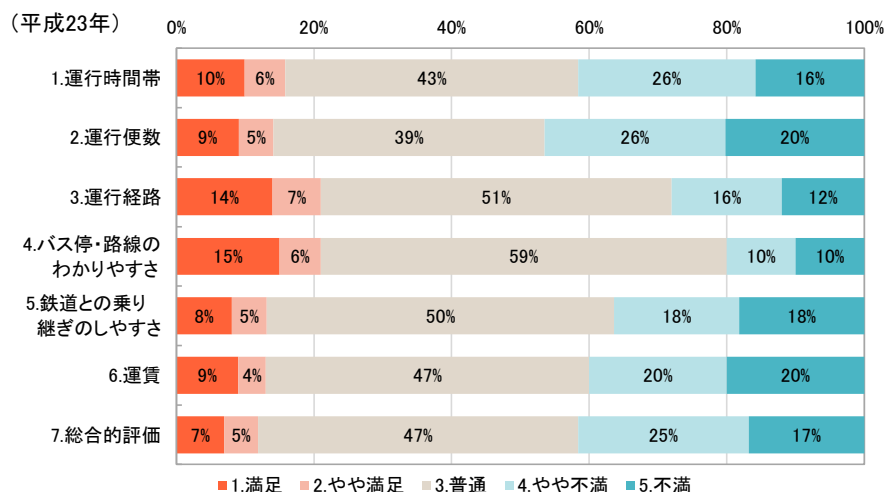


図 満足度合い（バス）平成23年

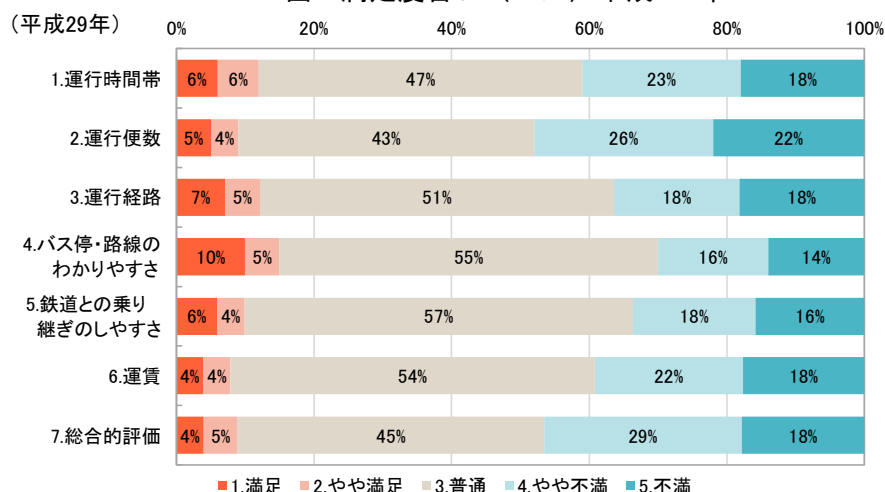


図 満足度合い（バス）平成29年

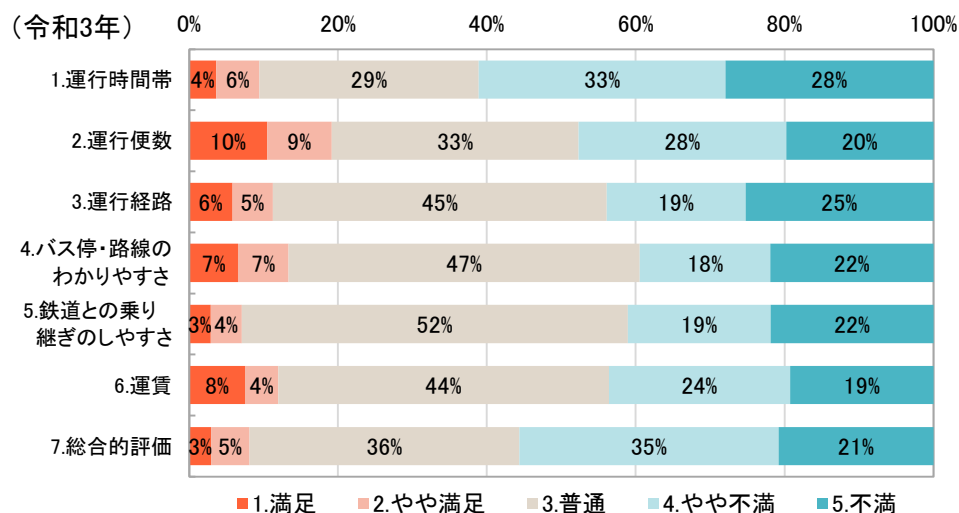


図 満足度合い（バス）令和3年

② J R

J Rの満足度合いは、平成 23 年、平成 29 年と比較し「1.満足」の割合、「2.やや満足」が減少し、「4.やや不満」、「5.不満」の割合が増えている結果となっています。不満の内容としては、「本数の増加」「運賃が高い」「利用のしにくさ（利便性）」に対する声があがっています。

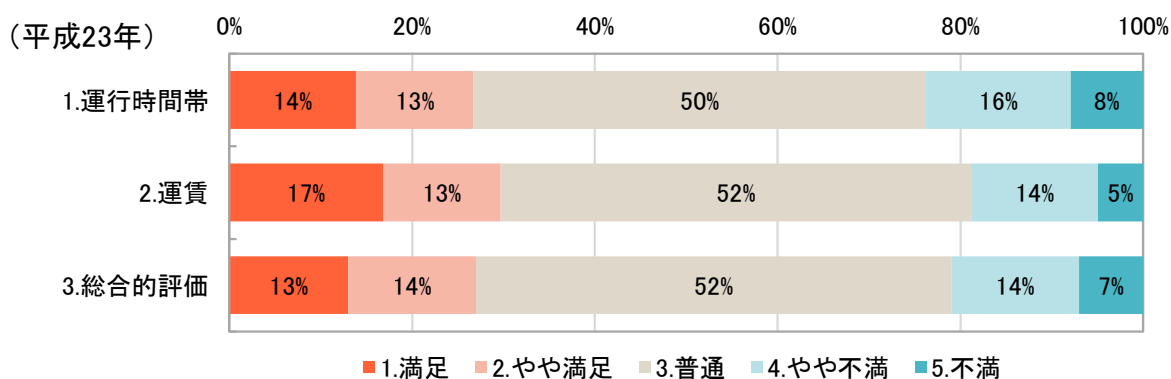


図 満足度合い（J R）平成 23 年

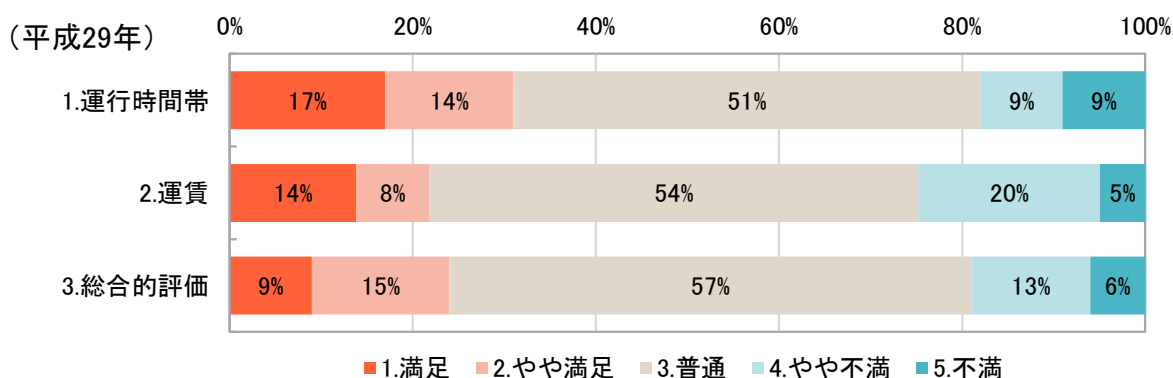


図 満足度合い（J R）平成 29 年

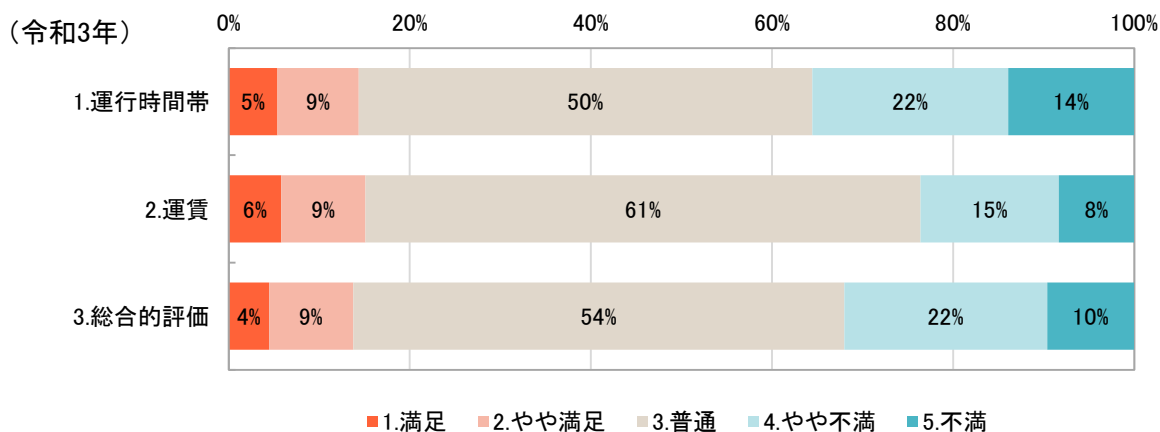


図 満足度合い（J R）令和 3 年

### ③土佐くろしお鉄道

土佐くろしお鉄道の満足度合いは、平成23年、平成29年と比較し「1.満足」の割合が減少し、「3.普通」と「4.やや不満」の割合が増えている結果となっています。不満の内容としては、「本数の増加」「運賃が高い」「利用のしにくさ（利便性）」に対する声があがっています。

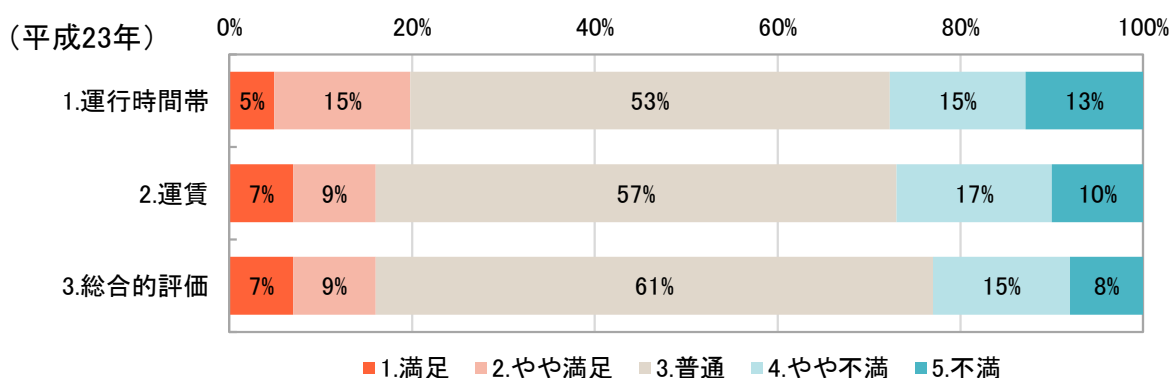


図 満足度合い（土佐くろしお鉄道）平成23年

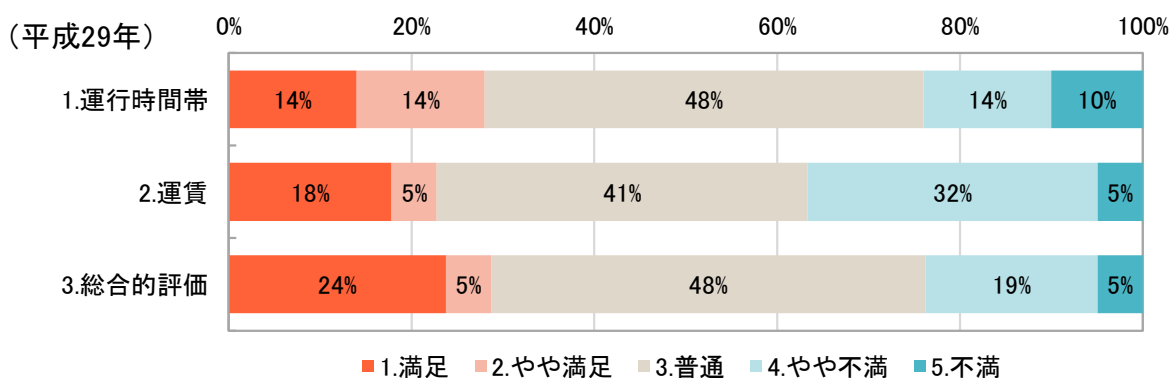


図 満足度合い（土佐くろしお鉄道）平成29年

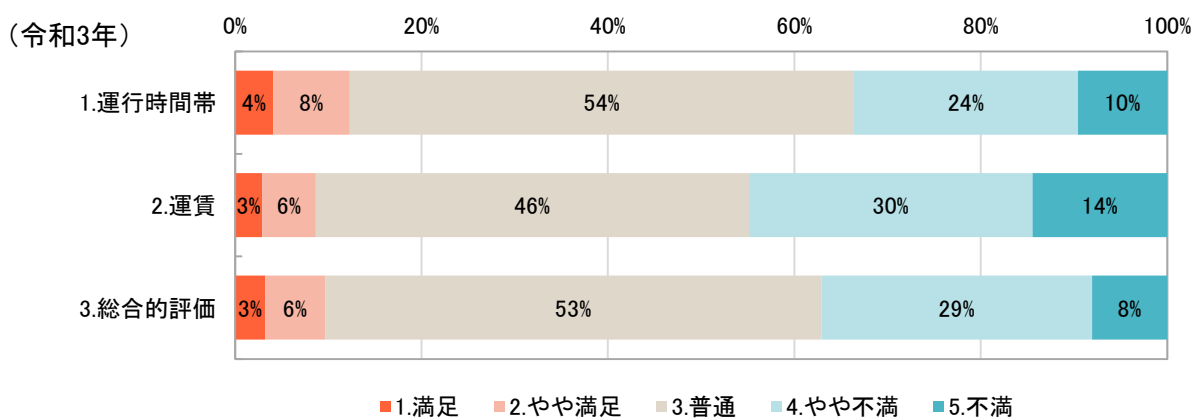


図 満足度合い（土佐くろしお鉄道）令和3年

#### ④路面電車

路面電車の満足度合いは、平成23年、平成29年と比較し「1.満足」、「3.普通」の割合が減少し、「4.やや不満」、「5.不満」の割合が増えている結果となっています。

不満の内容としては、「本数の増加」「運賃が高い」「利用のしにくさ（利便性）」に対する声があがっています。

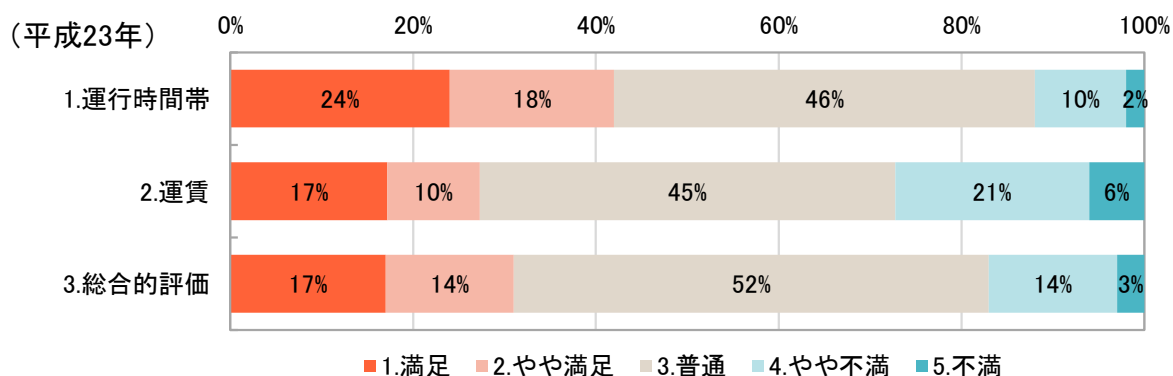


図 満足度合い（路面電車）平成23年

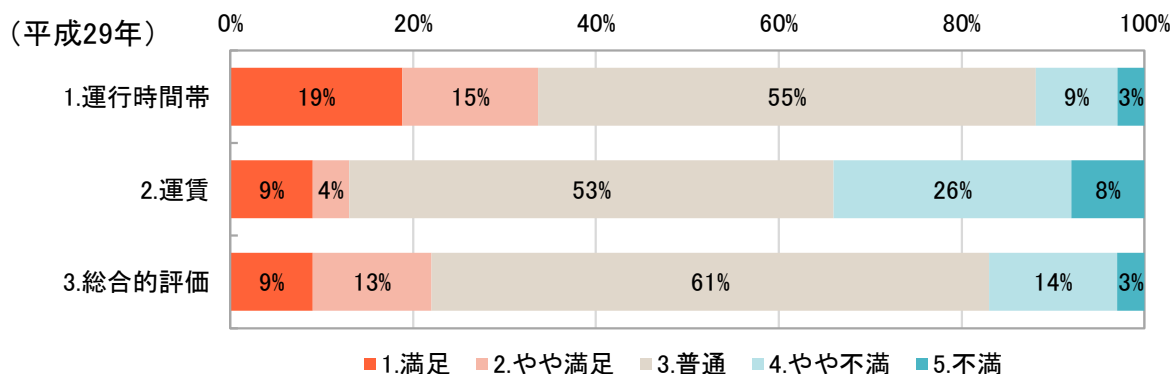


図 満足度合い（路面電車）平成29年

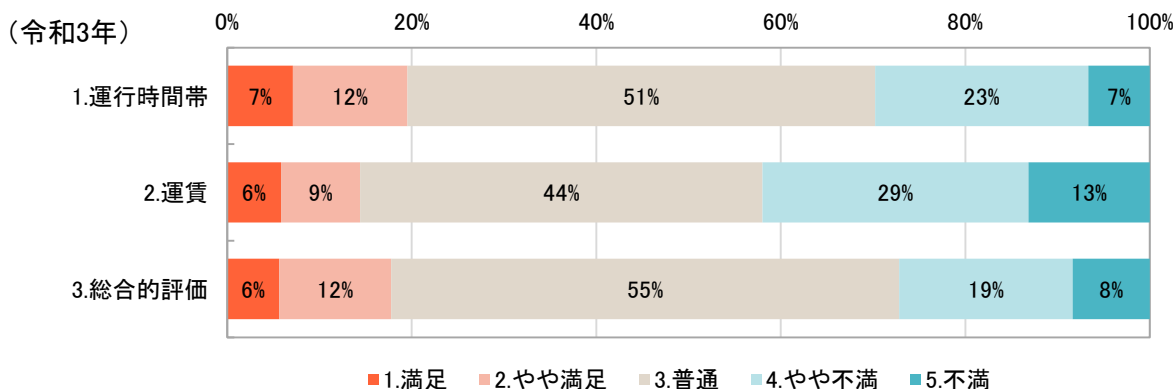


図 満足度合い（路面電車）令和3年



(5)バスを利用しない理由（回答対象者：バスを利用しない方）

令和3年の結果を見ると、バスを利用しない理由としては、「9.マイカーを利用するのが便利である」が75%と最も高くなっており、平成29年と比較し大きな変化はありません。

「9.マイカーを利用するのが便利」、「10.家族にマイカーで送迎してもらえる」等、自動車利用依存に係る項目以外では、「1.便数が少ない、利用したい時間帯にない」が31%、「11.バスの運行の情報についてほとんど知らない」が30%と他と比べて高くなっています。

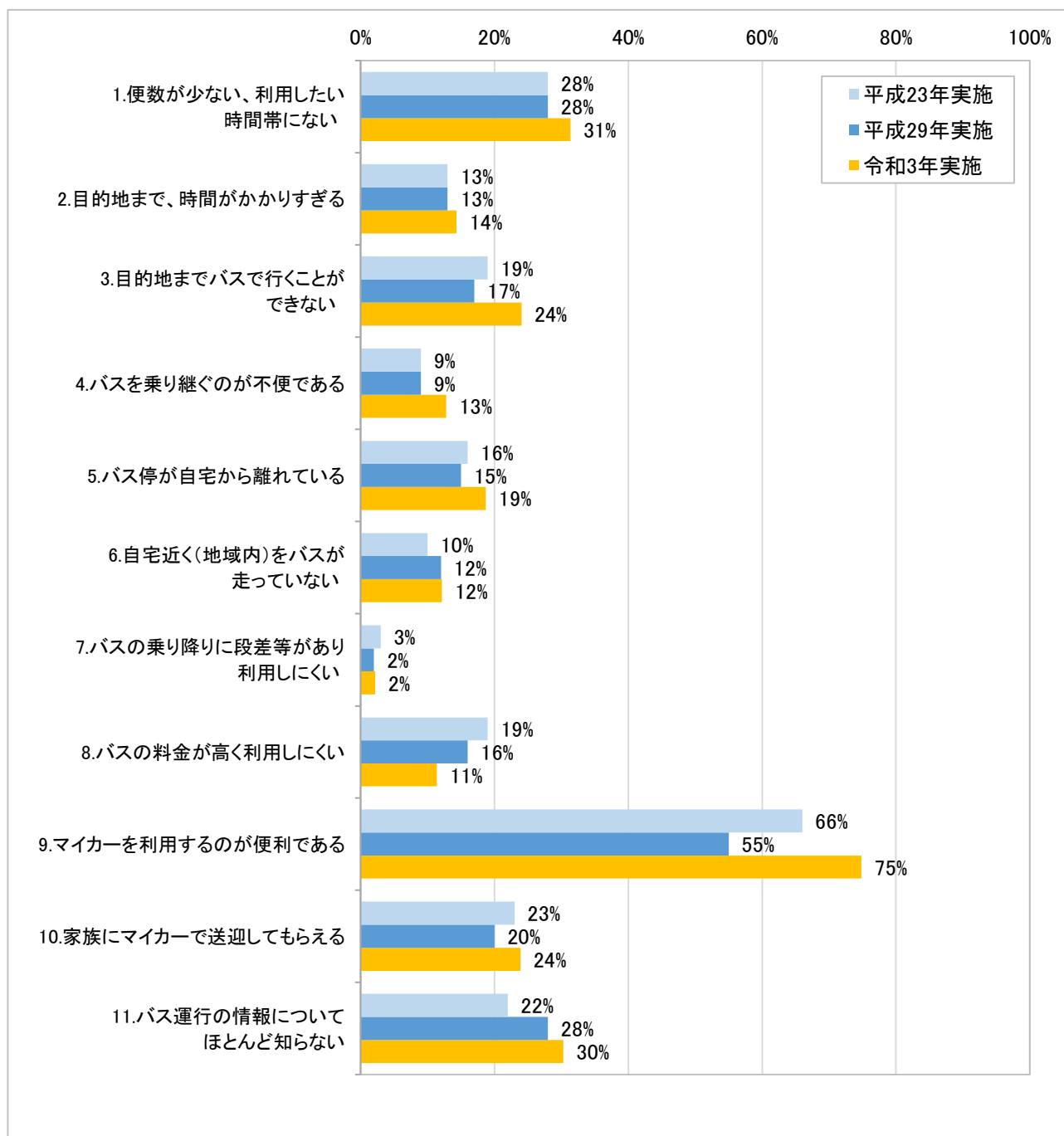
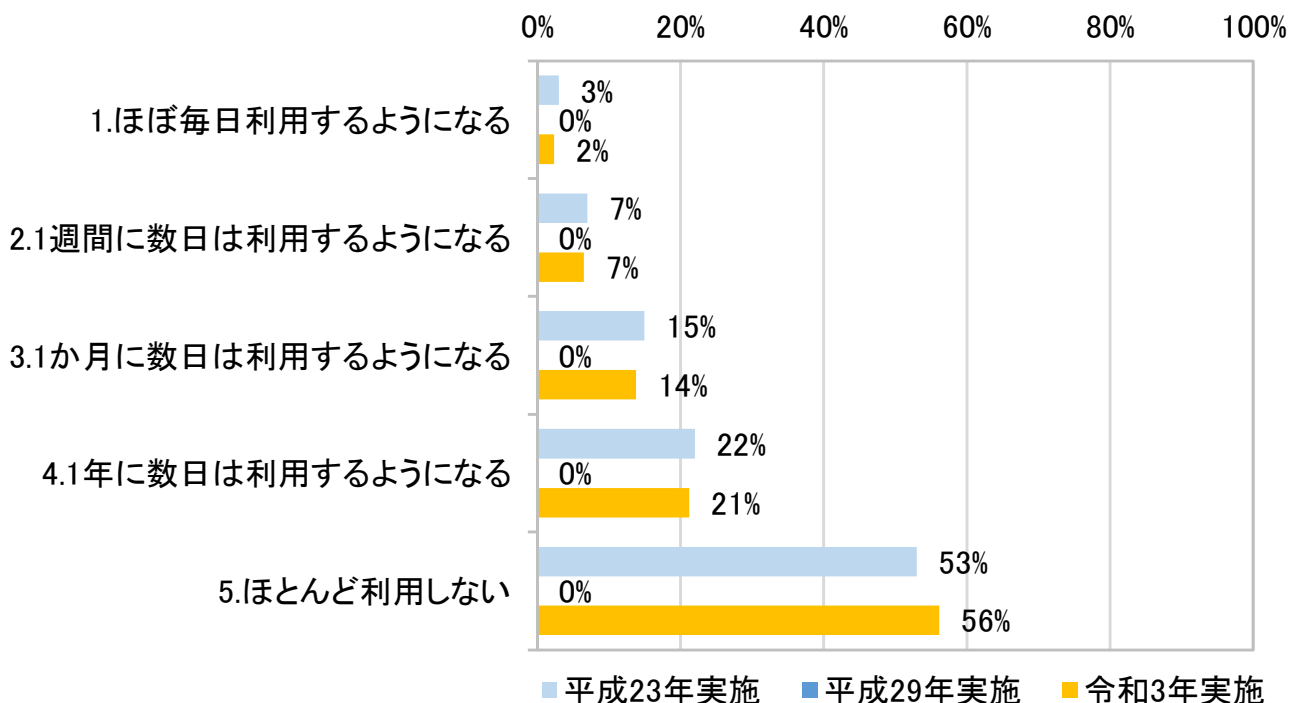


図 バスを利用しない理由

①問題解決後の利用頻度

問題解決後の利用頻度をみると、「5.ほとんど利用しない」が56%と半数を占めています。



※H29 集計なし

図 問題解決後の利用頻度

(6) 公共交通利用を増やすための対策（回答対象者：全員）

公共交通利用を増やすための対策では、「3.バス車両を小さくして、集落内に入るきめ細かいルートで運行してほしい」が最も多く46%となっており、次いで「8.高齢者や障がい者がバスを利用しやすいよう、段差解消などバリアフリー化を実現させてほしい」が44%、「5.通院や買物時間帯の利便性をよくしてほしい」が43%と高い結果となっています。

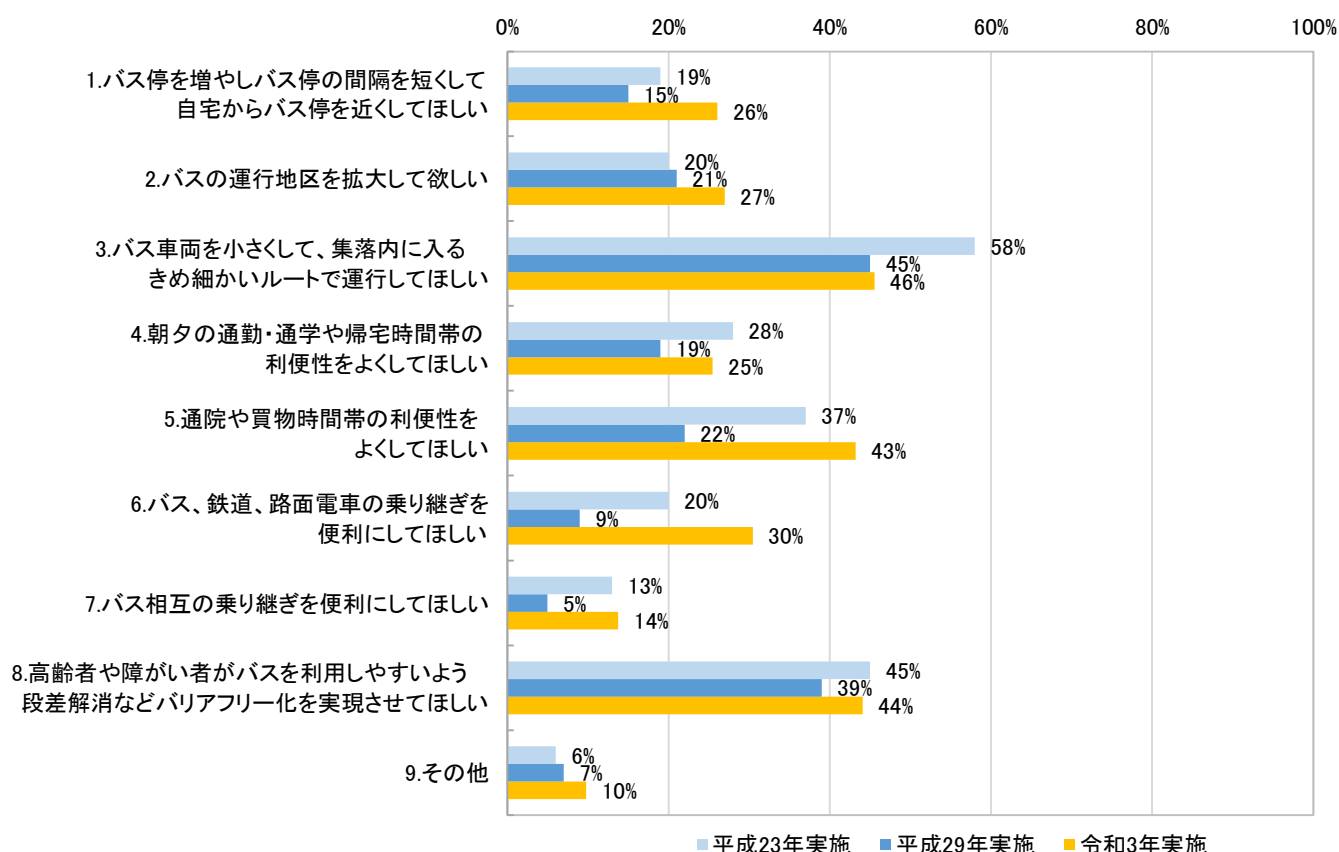


図 公共交通利用を増やすための対策

(7) 日常移動が自動車利用の方の状況（回答対象者：全員）

① 自動車利用について

「1.自分で運転」が84.3%と多い結果となっています。

表 自動車利用について

項目	回答数	割合
1.自分で運転	521	84.3
2.家族が運転	80	12.9
3.近所の人に運転を依頼	3	0.5
4.その他知人に運転を依頼	6	1.0
5.その他	8	1.3
回答数	618	100.0

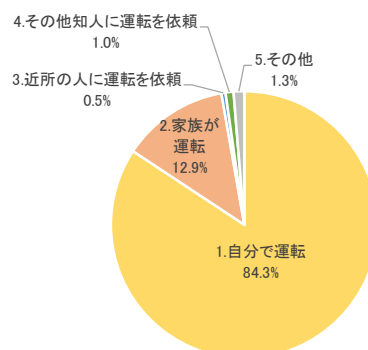


図 自動車利用について

② 自動車利用の将来についての不安

将来の不安では、「4.10年後も問題ない」が32.9%と最も多い結果となっており、次いで「3.6～10年で難しくなる不安がある」が23.8%、「5.わからない」の回答が22.6%と多い結果となっています。

表 自動車利用について

項目	回答数	割合
1.1～3年で難しくなる不安がある	64	9.1
2.4～5年で難しくなる不安がある	82	11.7
3.6～10年で難しくなる不安がある	167	23.8
4.10年後も問題ない	231	32.9
5.わからない	159	22.6
回答数	703	100.0

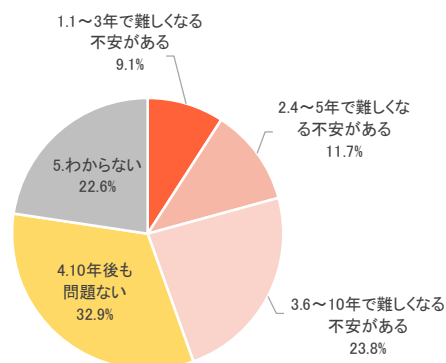


図 将来の不安

③ 不安に対する対策

不安に対する対策では、「3.タクシーを利用する」が45%と最も多く、次いで「1.家族や友人などの運転に頼る」が35%、「2.公共交通（タクシー以外）を利用する」が34%となっています。

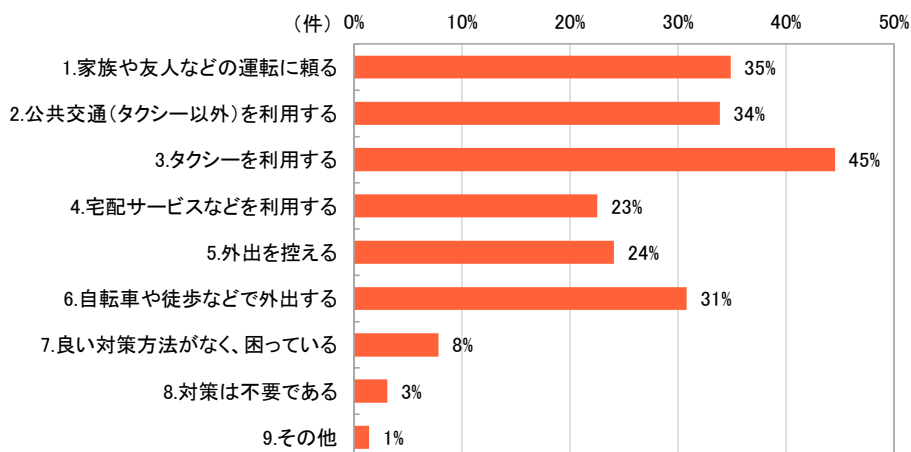


図 不安に対する対策

## 2 公共交通事業者アンケート調査

### 1) 調査概要

公共交通事業者アンケートでは、10事業者を対象に郵送でのアンケート調査を実施しました。アンケート対象の事業者は以下に示すとおりです。

表 アンケート対象事業者

No.	アンケート種別	事業者名
1	バス・路面電車	とさでん交通(株)
2	バス	高知東部交通(株)
3	バス	(有)嶺北観光自動車
4	タクシー・デマンド	(有)いだいハイヤー
5	タクシー	(有)下田ハイヤー
6	タクシー・デマンド	(有)日章ハイヤー
7	タクシー	(有)さくらハイヤー
8	タクシー	(株)第二さくら交通
9	鉄道	土佐くろしお鉄道(株)
10	鉄道	四国旅客鉄道(株)

## 2) 公共交通事業者アンケート調査結果

事業者アンケート結果について以下に整理します。

【バス事業者】	【タクシー事業者 (一般・乗合)】	【鉄道・路面電車事業者】
<p>■利用者動向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者は、一部を除き、横ばいもしくは減少の傾向</li> <li>・利用者の特徴として通院・買い物での利用が多く、利用の時間帯は午前中の利用が多い (路線バス)</li> <li>・高齢者の利用が多く、スーパーマーケットへの買い物での利用が多い (コミュニティバス)</li> </ul>	<p>■利用者動向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・固定客の送迎が主となっている</li> <li>・平日に通院のため利用する顧客が多いが、減少の傾向</li> </ul>	<p>■利用者動向</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者は減少の傾向</li> <li>・通勤・通学が多く、午前中の利用が多い</li> </ul>
<p>■問題点・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者減少に関する問題</li> <li>・運行ルートや危険箇所に関する問題</li> <li>・乗り継ぎの時間等の利便性に関する問題</li> </ul>	<p>■問題点・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員不足に関する問題</li> </ul>	<p>■問題点・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎに関する問題</li> <li>・情報提供方法に関する問題</li> </ul>
<p>■今後改善が必要と考えること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者ニーズの把握</li> <li>・情報提供方法に対する対策</li> <li>・鉄道との連携(利便性の向上)</li> </ul>	<p>■今後改善が必要と考えること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員の確保</li> </ul>	<p>■今後改善が必要と考えること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスとの連携(利便性の向上)</li> <li>・情報提供方法に対する対策</li> </ul>

---

## 第5章 役割と課題の整理

---

### 1 公共交通の役割について

地域の現状分析や関連計画より、地域において公共交通が果たすべき役割は、次のとおり整理することができます。

#### 1) 市民や来訪者の移動利便性の確保

- 市民の通勤・通学・通院・買物などの日常生活の移動を担う。
- 市内の各種拠点施設への市外からの来訪者の移動を担う。

#### 2) まちのにぎわい創出と交流のための社会基盤

- 都市機能がコンパクトに集積する中心部への移動を円滑にし、まちのにぎわいの創出や交流を促進する。
- 周辺都市圏との連携を強化し、利便性の高い生活を可能とする。

#### 3) 外出機会の増加

- 市民の外出機会を増やし、健康増進や介護予防の効果を導く外出手段の確保。
- 環境負荷の低減に向けたまちづくりの装置として機能させる。

#### 4) 都市の骨格構造の形成

- コンパクト+ネットワークによる集約型都市構造の実現に向け、中心拠点、地域拠点への連絡、集落拠点を含む拠点間の連携を行うための移動環境を維持・確保する。

## 2 課題について

### 1) 現況と関連計画等のまとめ

#### 現況

分類	項目	現況の概要
地域現況	地勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>高知県の中央部に位置し、西は高知市、東は香美市、香南市に隣接し、北部山間地域は土佐町、本山町と隣接している。</li> <li>高知県の空の玄関口「高知龍馬空港」、陸の玄関高知自動車道（南国 IC）がある。</li> </ul>
	人口動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市の人口は、2005（H17）年をピークに減少に転じており、少子高齢化が進み、年少、生産年齢人口は減少し、老年人口は増加となることが予測される。</li> <li>市街化区域内の市役所周辺の中心部に人口は集中している。</li> <li>北部山間地域の上倉、瓶岩地区の65歳以上比率が高くなっている。</li> <li>昼間人口、夜間人口は2005（H17）年から減少している。</li> <li>2020（R2）年の昼夜間人口比率は、109.0%であり本市に通勤・通学している人口が多い。</li> <li>本市における通勤・通学における交通手段は、「自家用車のみ」が73.6%と最も高い。</li> </ul>
公共交通の現況	地域公共交通の現況	<ul style="list-style-type: none"> <li>「鉄道・電車のみ」は1.7%、「鉄道・電車及び自転車」は1.0%、「乗合バスのみ」は0.3%といずれも低い割合となっている。</li> <li>2020年（令和2年）10月に公共交通網の再編が行われている。</li> <li>本市の公共交通体系は、「路線バス」「鉄道」「路面電車」「高速バス」「航空機」「乗合タクシー」となっており、スクールバスでは小学校3校（久礼田小、奈路小、白木谷小）において運行されている。</li> <li>市中心をJR土讃線が東西に走り、後免駅から奈半利駅まで、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線が繋がっており、後免町駅から高知市方面には路面電車が通っている。</li> <li>北部山間部は、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る。</li> <li>四国旅客鉄道（JR四国）土讃線は、後免駅の利用者が最も多い。（2020（R2）年1日あたり1,656人）また、土佐くろしお鉄道は後免町駅の平均乗車人員が減少傾向にある。</li> <li>路面電車は後免町駅の利用者が最も多いが、各駅の利用者数はH30年度より減少傾向にある。</li> <li>路線バスは12路線運行（令和3年10月1日現在・市町村間運行が8路線、市内運行が4路線）している。東西方向は市町村間の運行バスが多く、南北方向を市内運行バスで連結した路線網となっている。</li> <li>領石から医大、高知方面や、後免町からJA高知病院間は、比較的便数が多い。また、下田村から前浜車庫間において、バス路線の重複があり、便数が多いが、後免分岐から中心市街地に至る間は、便数が比較的少ない。</li> <li>2019（R元）年より市内運行3路線がコミュニティバス化となり路線の再編が行われたが2017（H29）年と2018（H30）年と比較しても概ね同水準の利用者数となっている。</li> <li>デマンド型乗合タクシーの利用者数は、増加傾向にある。</li> <li>公共交通空白地域の人口割合は18%となっている。</li> </ul>
	都市構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>市役所周辺地域に、本市の中心的な商業、行政、医療、福祉、文化等の都市機能が集積しており、緑ヶ丘商業地周辺地域においても、医療施設、保育施設、教育施設、商業施設、金融施設等の各種生活サービス施設が立地している。一方、山間部においては、商業・医療施設の立地がない。</li> <li>公共交通空白地域内にも一部集落が存在している。</li> <li>南国市観光施設への入込客数は各施設、概ね横ばいとなっている。</li> </ul>
	整備計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>篠原土地区画整理事業、都市計画道路の整備が予定されており、市中心部において公共交通のニーズの変化が見込まれる。</li> <li>市の新たな観光資源として海洋堂 SpaceFactory なんこくが整備され広域的な利用が見込まれる。</li> </ul>

#### 関連計画等の整理

分類	項目	公共交通に関する内容
関連計画	第4次南国市総合計画（平成28年3月・令和3年5月後期基本計画）	<p>【南国市の将来像】：「緑とまち 笑顔あふれる 南国市」</p> <p>■道路・公共交通網の整備施策の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内の公共交通空白地域を解消し、地域の実情、利用ニーズにあわせた効率的な公共交通体系の確立を目指す</li> </ul> <p>【主要施策】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利便性の向上と利用促進</li> <li>交通弱者対策の検討</li> </ol>
	第2期南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）	<p>【目指すべき方向】：「若者が希望を持ち、誰もが安心してくらすことのできるまち」</p> <p>■総合戦略における基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内での移動手段確保、交通ネットワークの形成、さらに近隣市街地と連携した広域的取り組みを展望</li> </ul> <p>【基本的方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地以外の周辺地域や中山間地域での、バス路線に代わる市民の移動手段を確保するため、交通ネットワークの整備に取り組む</li> </ul> <p>【具体的施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通ネットワークの整備・維持（デマンド型乗合タクシーの利用者、並びに本市地域内フィーダー系統及び委託運行バス路線の乗車数の増加を図る）</li> </ul>
	第2次南国市都市計画マスタープラン（令和2年3月）	<p>■交通施設整備方針</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>広域交通基盤の拡充</li> <li>主要幹線道路網の強化</li> <li>幹線道路網の形成</li> <li>生活道路の充実</li> <li>公共交通ネットワークの充実</li> </ol>
	南国市立地適正化計画（平成31年3月）	<p>■多極ネットワーク型コンパクトシティの目指すまちの姿</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地するまち</li> <li>日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在するまち</li> <li>各拠点が公共交通ネットワークで結ばれ、高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるまち</li> </ul>
既存計画	南国市地域公共交通網形成計画（平成30年7月）	<p>【目指す将来像】：「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」</p> <p>【基本方針】</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>基本方針3：地域との連携による公共交通の利用促進</p>



---

## 2) 市民及び公共交通事業者アンケートのまとめ

### (1) 問題点

#### ①バスの運行情報を知らない(情報不足)

- ・バスを利用しない理由で「情報を知らない」の回答割合が3割である。
- ・バス事業者からの情報提供の不足を感じている。
- ・高齢者へ情報を浸透させる難しさがある。

#### ②自動車利用に対する将来の不安(移動手段の確保)

- ・およそ半数が今後10年以内に自動車利用に対する将来の不安を感じている。

#### ③便数が少ない、利用したい時間帯にない等(利用のしにくさ)

- ・バスを利用しない理由として、「便数が少ない」、「利用したい時間帯にない」と回答した割合が高い。
- ・公共交通機関に対する満足度合いが低く、増便希望等の声があがっている。

#### ④乗り継ぎのしにくさ(乗継ぎの不便さ)

- ・公共交通機関に対する満足度合いが低く、増便希望等の声があがっている。また、事業者の意見においても事業者間の連携に対して問題視している。

### (2) 課題

課題1: PR活動の強化

課題2: 利用ニーズ、時間帯、便数等の整合

課題3: 連携の強化と一体的な公共交通網の整備

### 3) 課題の整理

「地域現況からの特徴・問題」「関連計画で示される課題」「市民及び公共交通事業者アンケート調査」の結果を踏まえ、本市の公共交通を取り巻く課題は、次のように整理することができます。

#### (1) 住民・公共交通事業者・行政の連携による公共交通利用の維持と利便性を確保しつつ、効果的な施策の展開による、市負担の抑制

- 平成30年に策定した南国市地域公共交通網形成計画に基づき、令和2年に行われた路線の統廃合や、乗り継ぎ運賃の改定等により、利用者数を維持しつつも、補助金額の減少を実現している。しかし、鉄道、路面電車の利用者数については、南国市地域公共交通網形成計画策定以降は近年減少傾向にあり、引き続き利用者の増加を図る効果的な施策の展開が必要である。
- 路線バス事業における乗務員不足は、バス路線網の規模を縮小せざるを得ない状況が危惧されるに至っており、他の公共交通事業においても人材の不足感は深刻である。

#### (2) 交通弱者や公共交通空白地域を考慮した効果的な公共交通体系の構築

- 自宅から最寄りのバス停までの距離が遠く、公共交通が確保されていない公共交通空白地域内に存する高齢化率の高い集落が一部にみられる。
- 鉄道や路面電車、路線バス、予約型乗合タクシーのほか、地域によってはスクールバス、移送サービスといった様々な交通手段が確保され乗合タクシーは利用者が増加しており、引き続き効果的な運行体系の構築に向けた施策の展開が必要である。

#### (3) まちづくりと公共交通体系との一体的な展開

- 関連計画である南国市総合計画においては、「緑とまち 笑顔あふれる 南国市」の実現を図るため、基本目標として、安全・安心のまち、健康・福祉のまち、産業・交流のまちづくりが掲げられているが、利便性の問題や公共交通空白地域の存在等により、公共交通が市民の生活を支える「都市の装置」として総合的に貢献できているとは言い切れない状況も見受けられる。
- 南国市立地適正化計画との整合を図り、各拠点が公共交通ネットワークで結ばれ、高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるよう公共交通の充実を図る必要がある。
- 都市計画道路の整備や、土地区画整理事業等、都市構造の変化が見込まれており、公共交通に対するニーズの変化を踏まえた、公共交通体系の構築に向けた検討が必要である。

---

#### (4) 観光振興に資する公共交通ネットワークの構築

- ものづくりに関わる人材の育成及び南国市への観光誘客の促進、中心市街地をはじめとした地域の活性化及び産業の発展を図るため、「海洋堂 SpaceFactory なんこく」が整備され、観光振興の起爆剤として期待されている。
- 高知龍馬空港を利用する遠方からの来訪者に向けた、利便性の高い公共交通サービスの提供により、周遊性を支える公共交通網の構築を図る必要がある。
- 市中心部の交通拠点となるJR後免駅や、鉄道、路面電車、路線バスのターミナルとなる後免町駅から、市内の観光地への移動や、市内の観光地相互間の移動に公共交通を利用する際の動機づけとなる観光客への情報提供が必要である。

#### (5) 情報提供（プロモーション）活動の強化

- バスの運行情報を知らない等の回答も比較的多く、情報提供の強化を行うことで「知らない」「わからない」等を無くし、多様な公共交通手段をかしこく利用する活動・施策の展開が必要である。

路線バス・乗合タクシー 概要		
市町村間運行 バス路線	とさでん交通㈱	鶴石・南国オフィスパーク・田井線 潮見台・JA高知病院線 前浜・パークタウン線 医大病院線
	高知東部交通㈱	安芸線
市内運行 バス路線	(有)日章ハイヤー	高知医大～久枝線 医療センター～十市～後免町線
	㈱心だいハイヤー	榎田～JA高知病院線 前浜～JA高知病院線
乗合タクシー (エリア)	㈱心だいハイヤー	●と鶴石の間 ●と白木谷道・医大の間
	㈱第二さくら交通	一宮線(別務所～医大～一宮) 美術館通線(医大～美術館通電停)

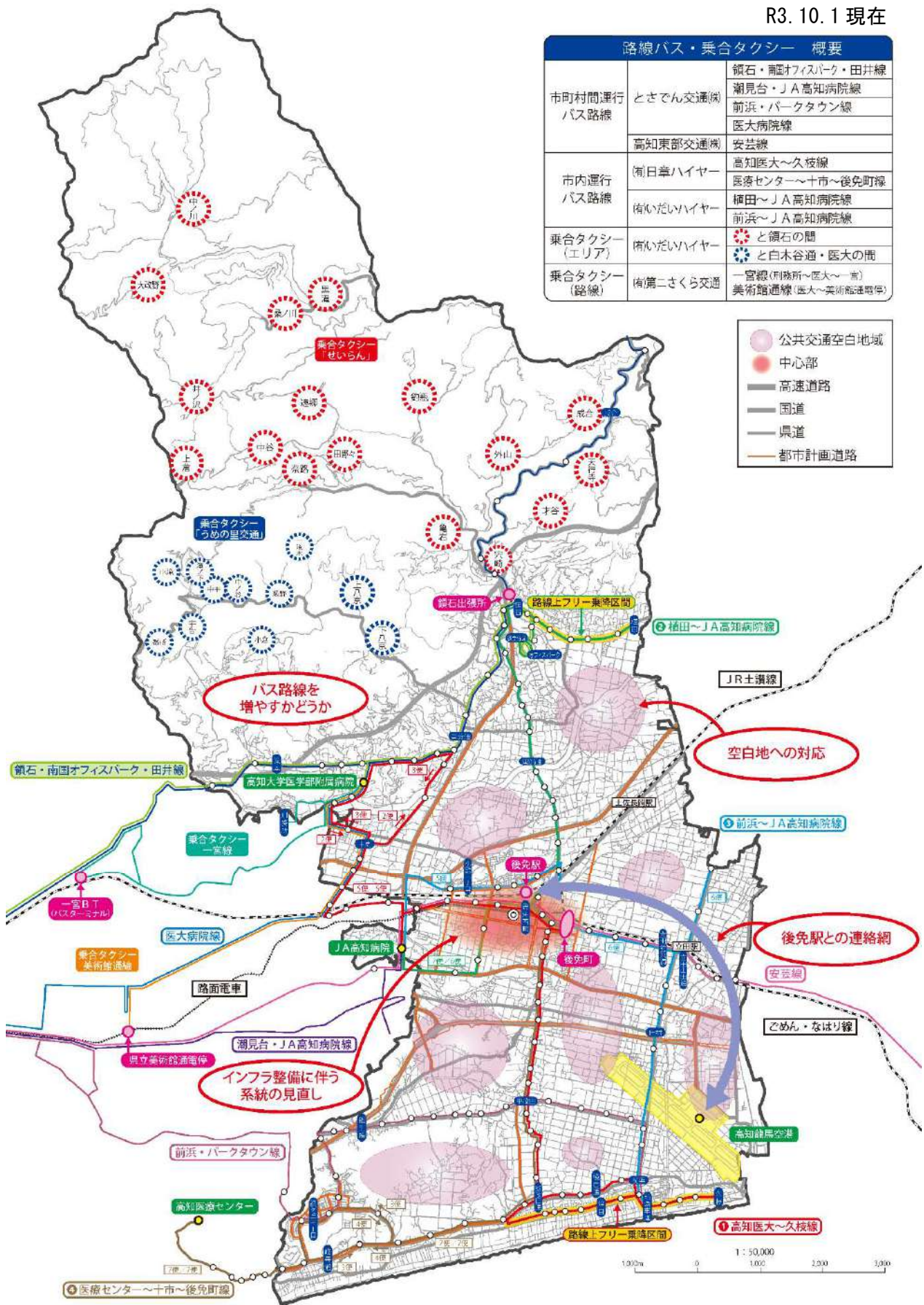


図 課題図

---

#### 4) 施策展開に向けた方向性の整理

##### (1) 地域との連携と公共交通の維持

- 公共交通事業者の連携による乗り継ぎに対する利便性の向上
- 運行計画の見直し（路線再編、時間帯等）
- 広告などからの収入源の確保

##### (2) 事業者協力型自家用有償旅客運送による新たな移動手段の確保

- 自家用有償旅客運送の展開（既存ストックの活用）

##### (3) 地域に合わせた公共交通利便の向上

- 外出の主要目的である医療施設、商業施設への利便性向上

##### (4) 観光振興に資するネットワークの構築

- 空港連絡線の新規運行

##### (5) 利用促進の取り組み

- Google マップ等での路線情報発信
- バスロケーションシステムの普及推進
- キャッシュレス決済の普及推進
- ツアーバス運行等の企画による利用促進
- モビリティマネジメントの推進

## ■ 社会情勢の変化

- ・本市の人口は、2005（H17）年をピークに減少に転じており、少子高齢化が進み、年少、生産年齢人口は減少し、老年人口は増加となることが予測される。
- ・市街化区域内の市役所周辺の中心部に人口は集中している。
- ・北部山間地域の上倉、瓶岩地区の65歳以上比率が高くなっている。
- ・昼間人口、夜間人口は2005（H17）年から減少している。
- ・2020（R2）年の昼夜間人口比率は、105.3%であり南国市に通勤・通学している人口が多い。
- ・本市における通勤・通学における交通手段は、「自家用車だけ」が73.6%と最も高い。

## ■ 地域公共交通の現状

- ・「鉄道・電車のみ」は1.7%、「鉄道・電車及び自転車」は1.0%、「乗合バスのみ」は0.3%といずれも低い割合となっている。
- ・2020（令和2）年10月に公共交通網の再編が行われている。
- ・本市の公共交通体系は、「路線バス」「鉄道」「路面電車」「高速バス」「航空機」「乗合タクシー」となっており、スクールバスでは小学校3校（久礼田小、奈路小、白木谷小）において運行されている。
- ・市の中心をJR土讃線が東西に走り、後免駅からは、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いる。
- ・後免町駅から高知市方面には路面電車が通っている。
- ・北部山間部は、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る。
- ・四国旅客鉄道（JR四国）土讃線は、後免駅の利用者が最も多い。（2020（R2）年1日あたり1,656人）また、土佐くろしお鉄道は後免町駅の平均乗車人員が減少傾向にある。
- ・路面電車は後免町駅の利用者が最も多いが、各駅の利用者数はH30年度より減少傾向にある。
- ・路線バスは12路線運行（令和3年10月1日現在・市町村間運行が8路線、市内運行が4路線）している。東西方向は市町村間の運行バスが多く、南北方向を市内運行バスで連結した路線網となっている。
- ・領石から医大、高知方面や、後免町からJA高知病院間は、比較的便数が多い。また、下田村から前浜車庫間において、バス路線の重複があり、便数が多いが、後免分岐から中心市街地に至る間は、便数が比較的少ない。
- ・2019（R元）年より市内運行3路線がコミュニティバス化となり路線の再編が行われたが2017（H29）年と2018（H30）年と比較しても概ね同水準の利用者数となっている。
- ・デマンド型乗合タクシーの利用者数は、増加傾向にある。
- ・公共交通空白地域の人口割合は18%となっている。

## ■ 市民・交通事業者意向

- （1）バスの運行情報を知らない【情報不足】
  - ・バスを利用しない理由で「情報を知らない」の回答割合が3割である。
  - ・バス事業者からの情報提供の不足さを感じている。
  - ・高齢者へ情報を浸透させる難しさがある。
- （2）自動車利用に対する将来の不安【移手段の確保】
  - ・およそ半数が今後10年以内に自動車利用に対する将来の不安を感じている。
- （3）便数が少ない、利用したい時間帯にない等【利用のしにくさ】
  - ・バスを利用しない理由として、「便数が少ない」、「利用したい時間帯にない」と回答した割合が高い。
  - ・公共交通機関に対する満足度合いが低く、増便希望等の声があがっている。
- （4）乗り継ぎのしにくさ【乗継ぎの不便さ】
  - ・公共交通機関に対する満足度合いが低く、増便希望等の声があがっている。
  - また、事業者の意見においても事業者間の連携に対して問題視している。

## ■ 地域公共交通の課題

- ①住民・公共交通事業者・行政の連携による公共交通の維持
  - 市民が活用することで維持できる事を知ってもらい、公共交通への関心を促し、積極的に利用を促進していく必要がある。
  - バスの運行本数の便数や乗り継ぎに関する不満が多いことから、需要・ニーズに対応したサービス水準の見直しが必要である。
- ②交通弱者や公共交通空白地域を考慮した効果的な公共交通体系の構築
  - 最寄りのバス停や駅まで歩くことが出来ない高齢者の移手段を確保するため、日常の移動ニーズに対応した移手段の提供が求められる。
- ③まちづくりと公共交通体系の一体的な展開
  - 高齢者や障がい者等、誰もが利用しやすい公共交通として、移動円滑化のためのバリアフリーに対応した環境整備が必要である。
- ④観光振興に資する公共交通ネットワークの構築
  - 高知龍馬空港と南国市へ連絡する公共交通が不足しているため、空港からの二次ネットワークの構築と周遊性の向上が必要である。
- ⑤情報提供（プロモーション）活動の強化
  - 市民の移手段の多くが自家用車移動に依存している中、公共交通に関する情報を知らない等、関心が薄い状況であることから、既存の「南国市公共交通マップ」を積極的に活用するとともにわかりやすく、使いやすい情報周知が求められる。

## 第6章 南国市地域公共交通網形成計画の検証

### 1 現計画の実施状況の整理

南国市地域公共交通網形成計画（計画期間：平成30年度～令和4年度）の実施状況は以下に整理します。

表 南国市地域公共交通網形成計画における実施状況の整理（基本方針1）

基本方針	目標	実施事業	事業内容	実施主体				実施状況 (令和4年10月時点)
				南国市	交通事業者	住民	その他・関係主体	
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① 収支率・乗車密度を踏まえた路線の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>収支率・平均乗車密度がともに低い路線について、減便や運行ルートの変更を含めた見直しを行います。</li> <li>収支率が高いものの、平均乗車密度の低い路線については、利便性を向上させるために運行形態や運行ルートの見直しを行います。</li> </ul>	●	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年10月1日南国市公共マップ改定</li> <li>令和2年10月1日南国市公共マップ改定</li> <li>令和3年10月1日南国市公共マップ改定</li> <li>令和4年10月1日南国市公共マップ改定</li> </ul>
		事業② 交通モードの変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>効率性が低く、利便性の低いバス路線を廃止・再編し、乗合タクシーを導入します。</li> </ul> <p>①かもはら線【再編方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●かもはら～医大病院～一宮バスターミナル区間</li> <li>●乗合タクシーの導入</li> </ul> <p>②医大病院線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●減便</li> <li>●乗合タクシーの導入</li> </ul>	●	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>かもはら線を廃止し、H30.10より乗合タクシーの一宮線（刑務所～医大～一宮）を運行開始</li> <li>医大病院線の規模縮小を行い、H30.10より乗合タクシーの美術館通線（医大～美術館通電停）を運行開始</li> <li>高知大学医学部附属病院を起点として運行するバス2路線について、平成30年10月から予約型乗合タクシーを定時・定路線運行で導入。</li> <li>「かもはら～鏡岩線」については、バス路線の代わりに乗合タクシーを運行</li> <li>「医大病院線」については、乗合タクシー導入後も、平日は高知市中心部までの路線バス運行を存続し、土日祝は1便のみ運行</li> <li>乗合タクシーについては、医大病院～県立美術館通電停間の運行により路面電車への乗換接続を確保</li> </ul>
		事業③ 重複区間におけるダイヤや運行形態の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>多くの路線が重複する後免町とJA高知病院の間について、運行の調整等を行います。</li> </ul> <p>【バス路線の再編方針（案）】</p> <p>①前浜～JA高知病院線：後免町以西は乗降客数が少ないことから廃止する。</p> <p>②高知医大～久枝線：新たに、後免西町～後免駅前～土橋～小籠通を迂回する。</p> <p>③植田～JA高知病院線：後免町以西は乗降客数が少ないことから廃止する。</p> <p>④安芸線：異動無し、⑤潮見台/龍河洞線：異動無し</p> <p>【重複区間におけるダイヤや運行形態の見直し】</p> <p>①前浜～JA高知病院線 （現在）：後免町～後免西町～後免駅前～土橋～小籠通～JA高知病院 （再編後）：後免町～廃止</p> <p>②高知医大～久枝線 （現在）：後免町～後免西町～小籠通～JA高知病院 （再編後）：後免町～後免西町～小籠通～JA高知病院 後免町～後免西町～後免駅前～土橋～小籠通～JA高知病院</p> <p>③植田～JA高知病院 （現在）：土橋～後免駅前～後免西町～後免町～東工業前～JA高知病院 （再編後）：土橋～後免駅前～後免西町～後免町～廃止</p> <p>④安芸線 （現在）：後免町～後免西町～小籠通～JA高知病院 （再編後）：異動無し</p> <p>⑤潮見台/龍河洞線 （現在）：農業高校前～後免駅前～後免西町～後免町～東工業前～JA高知病院 （再編後）：異動無し</p>	●	●			<p>【バス路線の再編状況】、【重複区間におけるダイヤや運行形態の見直し】</p> <p>①前浜～JA高知病院線 （再編前）：後免町～後免西町～後免駅前～土橋～小籠通～JA高知病院 （再編後）：H30 前浜～後免町～廃止 R元（コミュニティバス）前浜～岩村～後免町～後免西町～後免駅前～土橋～小籠通～JA高知病院</p> <p>②高知医大～久枝線 （再編前）：後免町～後免西町～小籠通～JA高知病院 （再編後）：H30 後免町～後免西町～小籠通～JA高知病院 後免町～後免西町～後免駅前～土橋～小籠通～JA高知病院 R元（コミュニティバス）後免町～後免西町～小籠通～JA高知病院</p> <p>③植田～JA高知病院線 （再編前）：土橋～後免駅前～後免西町～後免町～東工業前～JA高知病院 （再編後）：H30 土橋～後免駅前～後免西町～後免町～廃止 R元（コミュニティバス）土橋～後免駅前～後免西町～後免町～東工業前～JA高知病院</p> <p>④安芸線 （再編前）：後免町～後免西町～小籠通～JA高知病院 （再編後）：異動無し</p> <p>⑤潮見台/龍河洞線 （再編前）：農業高校前～後免駅前～後免西町～後免町～東工業前～JA高知病院 （再編後）：廃止</p>

	事業④ 交通結節点における乗継改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	●	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年改正内容 「医療センター～十市～後免町線」ダイヤ改正導入当初「3・4便」のみが「緑ヶ丘」行き（医療センター行きなし）→利用者の要望から、R2.10月から全線医療センターへ行きに大きく再編（※上り下り交互により緑ヶ丘経由を導入）</li> <li>・植田線においてフリー乗降区間の設置、乗継割引を導入</li> <li>・令和3年改正内容 【南国市コミュニティバスにおいて一部時刻が変更】 「高知医大～久枝線」第2便上り（久枝発～高知医大着）の区間について、全ての停留所が「5分」早く設定</li> </ul>
目標2 公共交通空白地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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	●	●	●	●	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通会議により検討実施</li> </ul>



基本方針	目標	実施事業	事業内容	実施主体				実施状況 (令和4年10月時点)
				南国市	交通事業者	住民	その他関係主体	
【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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	●	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>毎年度実施（小規模時間調整等）</li> <li>他事業者のバス路線との接続調整</li> <li>基本時刻は変更なし</li> </ul>
		事業② 交通結節点の機能強化及び整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	●	●			<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通マップにより、広域のかつ総合的な利用促進を図るための図面</li> <li>JR後免駅前広場周辺整備計画の推進</li> </ul>
		事業③ 広域的な高速交通体系の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>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SA、南国IC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。</li> <li>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。</li> </ul>	●	●		●	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速バスのバス停についての協議実績無し。</li> <li>現状、実績なし (※空港と中心市街地を結節する路線について、今後、交通会議の分科会において議論予定あり)</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	●	●		●	<ul style="list-style-type: none"> <li>南国市の観光情報が多言語にも対応できるようにしました。</li> <li>※多言語観光情報サイト「Guidoor(ガイドア)」 (南国市HPにて公表済み)</li> <li>Googleマップでの経路検索が可能となりました。(南国市HPにて公表済み)</li> </ul>
		事業② 観光地へのアクセス改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>【運行中の南国市関連周遊観光タクシールート】</p> <p>①JR後免駅起点(国分寺～善楽寺～竹林寺～禅師峰寺～雪隠寺～種間寺～青龍寺)</p> <p>②JR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」)</p>	●	●		●	現状、実績なし

基本方針	目標	実施事業	事業内容	実施主体				実施状況実施状況 (令和4年10月時点)
				南国市	交通事業者	住民	その他 関係主体	
【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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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り、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。</li> <li>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。</li> <li>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り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。</li> </ul>	●	●	●		<ul style="list-style-type: none"> <li>時刻表パンフレットの設置・配布実施済み</li> <li>市ホームページでも、時刻表公表済み</li> <li>南国市コミュニティバスのGTFSデータ（経路検索用データ）を整備し、Google マップで検索が出来るようにしました。※南国市HPにて公表済み</li> </ul> <p>【GTFSに対応した路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1)高知医大～久枝線</li> <li>(2)植田～JA 高知病院線</li> <li>(3)前浜～JA 高知病院線</li> <li>(4)医療センター～十市～後免町線</li> </ul> <p>※全路線が検索可能</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>南国市、香美市、香南市の住宅へ無料全戸配布する「地域みっちゃん生活情報誌：こじゃんと」を令和2年6・7月合併号巻頭特集に掲載</li> </ul>
		事業② 地域との積極的な対話の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	●	●	●		現状、実績なし
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	●	●	●		地域の代表者が構成委員となる南国市地域公共交通会議の開催実施
		事業② 公共交通の運行見直し手順の作成	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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、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。</li> </ul>	●	●			現状、実績なし ※令和4年度南国市地域公共交通会議分科会にて検討

## 2 計画の目標と目標達成状況

南国市地域公共交通網形成計画（計画期間：平成30年度～令和4年度）の目標達成状況を以降に整理します。

### ■【計画全体の数値指標】公共交通の利用者数

交通機関	内容	従前値 (2016年)	目標値 (2022年)
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	19,094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）



### ■【評価】

立地適正化計画における中心拠点の居住誘導区域内の駅・電停・バス停の年間利用者数	
評価指標 (2020年実績)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■【バス】居住誘導区域内のバス停（南国市コミュニティバス）の年間利用者数（市内運行バス路線）合計：25,500人/年</li> <li>■【鉄道】居住誘導区域（現在検討段階）内の各駅年間利用者数               <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR四国（後免駅）：1,208,880人/年</li> <li>・くろしお鉄道（後免駅、後免町駅）：203,235人/年</li> </ul>               合計：1,412,115人/年             </li> <li>■【路面電車】居住誘導区域（現在検討段階）内の電停の年間利用者数               <ul style="list-style-type: none"> <li>・とさでん交通（篠原、住吉通、東工業前、後免西町、後免中町、後免東町、後免町）</li> </ul>               合計：200,652人/年             </li> <li>【バス・鉄道・路面電車合計】 合計：1,638,267人/年</li> </ul>
評価内容	<p>目標値（2022年）である2,140,000人に対し、現在値（2020年）が1,638,267人となり、目標未達成の状況である。2020年2月の全国の学校に対して発出された、「臨時休校要請」や2020年4月の「緊急事態宣言」等、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により利用者が減少していることが考えられるものである。また、計画当時から大きく路線が再編されている影響も考えられることから、「鉄道、電車、バスの公共交通利用者」に対する目標設定は、本計画にて目標を再設定し、モニタリングによる利用動向を確認する。</p>

※【会計年度】：4月～翌3月

■【評価】

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）	
評価指標 （現在値：2020 年実績）	市内運行バス路線（3 路線：高知医大～久枝線、植田～JA 高知病院線、前浜～JA 高知病院線）の年間利用者数（IC カード利用） 合計：28,308 人
評価内容	目標値（2022 年）である 19,094 人に対し、現在値（2020 年）が 28,308 人であり目標達成。 計画当時から大きく路線が再編されているため、「市内運行バス路線利用者」に対する目標設定は、本計画に引継ぎ本目標を再設定する。

※【会計年度】：4 月～翌 3 月

■【評価】

市北部デマンド型乗合タクシーの年間利用者数	
評価指標 （現在値：2020 年実績）	市北部デマンド型乗合タクシーの年間利用者数 （せいらん、うめの里） 合計：479 人
評価内容	目標値（2022 年）である 343 人に対し、現在値（2020 年）が 479 人であり目標達成。 山間部地域の移動を担う、市北部デマンド型乗合タクシーの利用者は増加傾向にあり、今後も利用定着を目指す必要性が高いことを考慮し、「市北部デマンド型乗合タクシーの年間利用者数」に対する目標設定は、本計画に引継ぎ本目標を設定する。

※【会計年度】：4 月～翌 3 月

■【目標に対する評価指標】

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想
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通モードの変更（事業②）</li> <li>・重複区間におけるダイヤや運行形態の見直し（事業③）</li> </ul>
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 2017 年度	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	地域の実績にあった交通手段（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除する。
モニタリング の方法	補助年度ごとの実績値を把握



■【評価】

路線バスに対する市の負担額	
評価指標 (2020 年実績)	6 千 百 万 円 (令和 2 年度路線バスに対する市負担費用実績)
評価内容	<p>目標値（2022 年）である 6 千万円に対し、現在値（2020 年）が 6 千 百 万 円 とな り、概ね目標達成である。</p> <p>目標設定当時より負担額は減少しており、概ね目標達成していると考えられるものである。今後も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負担額を抑える必要性は高いと考えられることから、「路線バスに対する市の負担額」に対する目標設定は、本計画に引継ぎ再設定する。</p>

**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 2017 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・植田 JA 高知病院線区間乗客数（左右山～後免駅前）</li> <li>・医大久枝線区間乗客数（後免東町～三和小学校前）</li> </ul>	<p>16 人～25 人/日</p> <p>14 人～23 人/日</p>
目標値 2022 年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・左右山～後免駅前区間乗客数</li> <li>・後免東町～三和小学校前区間乗客数</li> </ul>	<p>25 人/日（現状維持）</p> <p>23 人/日（現状維持）</p>
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内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	



■ 【評価】

基幹公共交通軸設定区間における乗客数	
評価指標 (2020 年実績)	<p>植田～JA 高知病院線区間利用者数 (左右山～後免駅前) : 23 人/日 (IC カード利用者集計)</p> <p>高知医大～久枝線区間利用者数 (後免東町～三和小学校前) : 24 人/日 (IC カード利用者集計)</p>
評価内容	<p>目標値 (2022 年) に対し、植田～JA 高知病院線区間利用者数は、現状維持として概ね達成。高知医大～久枝区間利用者数 (後免東町～三和小学校前) は目標達成している。</p>

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"> <li>公共交通に関する情報発信（事業①）</li> <li>地域との積極的な対話の実施（事業②）</li> </ul>
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 2017 年度	-
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



■ 【評価】

公共交通に関する住民との意見交換会の開催数	
評価指標 (2020 年実績)	実施なし
評価内容	<p>利用者の意見・要望等を勘案し、「南国市公共交通マップ」の改定を毎年実施している。</p> <p>改定に合わせた、情報展開、マップ配布や窓口への設置等、認知度向上や利用・理解の促進活動として地域との連携を図った取組として評価する。</p>

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 2017年度	-
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などを作成・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などを開催。
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



■【評価】

モビリティ・マネジメントの実施	
評価指標 (2020年実績)	①啓発冊子として、「南国市公共交通マップ」の配布等、情報展開にて利用促進を実施 ②実績なし
評価内容	利用者の意見・要望等を勘案し、「南国市公共交通マップ」の改定を毎年実施している。 改定に合わせた、情報展開、マップ配布や窓口への設置等、認知度向上や利用・理解の促進活動として地域との連携を図った取組として評価する。



## 第7章 南国市地域公共交通計画の基本的な方針と目標

### 1 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針の整理

本計画の基本方針及び目標を設定するにあたり、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（平成二十六年総務省告示・国土交通省告示第一号）に示される内容についての考え方を整理します。

#### 1) 活性化及び再生の意義

現代における、社会経済情勢の変化等の影響に対応し、地域公共交通の活性化及び再生のため、全ての地方公共団体において、地域旅客運送サービスの維持が可能な公共交通サービスの確保に努め、その実現に向けて、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立ち、地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要です。

表 社会経済情勢の変化とその影響

No.	社会経済情勢の変化	影響
1	・ 少子高齢化 ・ 人口減少	・ 公共交通利用者の減少
2	・ 不採算路線からの交通事業者の撤退	・ 公共交通空白地域の出現
3	・ 地域公共交通を担う運転者不足	・ 深刻化するサービス維持
4	・ 高齢者の運転免許自主返納の増加	・ 高齢者が利用しやすい公共交通サービスへのニーズが高まる
5	・ 訪日外国人観光客の増加	・ 観光地における公共交通サービスへのニーズが高まる

#### 【社会経済情勢の変化に伴う期待】

- ・ 公共交通は自家用車と比べ、二酸化炭素排出量が少ないことから、地球温暖化対策の観点からも一層大きな役割を期待されている。
- ・ AI、ICT等の新技術や、Maas等の新たなモビリティサービスの出現による利便性向上。

---

## 2) 活性化及び再生の目標

地域ニーズや課題は多種多様であり、地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を推進することが重要です。

具体的な目標を以降に示します。

### (1) 住民、来訪者の移動手段の確保

- ・住民の基本的な生活と社会参加の機会を確保
- ・自家用車による移動に比べて遜色のないシームレスな運送サービスを確保
- ・運転のできない学生・生徒、高齢者、障害者、妊産婦等の移動手段の確保
- ・高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保

### (2) 地域社会全体の価値向上

- ・コンパクトなまちづくりの実現
- ・まちににぎわいの創出や健康増進
- ・観光振興施策との連携による人の交流活動の活性化
- ・地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応

### (3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供

- ・安全、安心な運送サービスの提供
- ・シームレスな運送サービスの提供
- ・定時性の確保、速達性の向上
- ・乗りたくなるサービスの提供

## 2 本計画の基本的な方針

第2期南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月策定）においては、南国市の目指すべき施策の方向性として、4つの基本目標のひとつに「安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる」があります。

- |       |                           |
|-------|---------------------------|
| 基本目標1 | 安定した雇用を創出する               |
| 基本目標2 | 新しい人の流れをつくる               |
| 基本目標3 | 若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえる |
| 基本目標4 | 安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる   |

資料：第2期南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 第2期における施策の方向性

また、本市総合計画（令和3年3月）においては、将来像を「緑とまち 笑顔あふれる 南国市」と定め、豊かな自然を暮らしの中に生かすとともに、充実した都市機能を備えた環境の中で、だれもが、心豊かに過ごすことのできるまちづくりを実行します。

これらの方針や公共交通を取り巻く課題に対して公共交通が果たすべき役割等を踏まえ、本計画において目指すべき基本方針を次のとおり定めます。

### ■基本方針

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

## 3 基本目標の設定と目標達成に向けた施策設定

基本方針に即する、基本目標を以下に3つ定めます。

基本目標1：地域ニーズに即した利便性の高い公共交通

- ・（施策1）地域公共交通路線の再編、強化を行う。
- ・（施策2）交通結節点の強化を行う。
- ・（施策3）地域と連携した事業を推進する。

基本目標2：まちづくりと連携し、ひとの交流を促す公共交通

- ・（施策4）快適に利用できる環境づくりを行う。
- ・（施策5）観光施設との連携、強化を行う。

基本目標3：多様な主体が協働することによる持続可能な公共交通

- ・（施策6）市民にわかりやすい情報提供を行う。
- ・（施策7）地域公共交通利用のための意識を醸成する。

## ■基本方針

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

### ■公共交通の役割

- (1) 市民や来訪者の移動利便性の確保
  - ・市民の通勤・通学・通院・買物などの日常生活の移動を担う。
  - ・市内の各種拠点施設への市外からの来訪者の移動を担う。
- (2) まちのにぎわい創出と交流のための社会基盤
  - ・都市機能がコンパクトに集積する中心部への移動を円滑にし、まちのにぎわいの創出や交流を促進する。
  - ・周辺都市圏との連携を強化し、利便性の高い生活を可能とする。
- (3) 外出機会の増加
  - ・市民の外出機会を増やし、健康増進や介護予防の効果を導く外出手段の確保。
  - ・環境負荷の低減に向けたまちづくりの装置として機能させる。
- (4) 都市の骨格構造の形成
  - ・コンパクト+ネットワークによる集約型都市構造の実現に向け、中心拠点、地域拠点への連絡、集落拠点を含む拠点間の連携を行うための移動環境を維持・確保する。

## ■基本目標

基本目標 1：  
「地域ニーズに即した利便性の高い公共交通」

基本目標 2：  
「まちづくりと連携し、ひとの交流を促す公共交通」

基本目標 3：  
「多様な主体が協働することによる持続可能な公共交通」

## ■施策

■施策 1  
地域公共交通路線の再編、強化

■施策 2  
交通結節点の強化

■施策 3  
地域と連携した事業の推進

■施策 4  
快適に利用できる環境づくり

■施策 5  
観光施設との連携、強化

■施策 6  
市民にわかりやすい情報提供

■施策 7  
地域公共交通利用のための意識醸成

## 第8章 目標の指標設定

基本方針に基づいて目指す将来像を実現するために、基本目標ごとに目標指標を設定します。目標指標は、取り組みの実施状況とその効果がわかりやすく把握できるようにすることで、着実な実現を目指すものです。目標指標は、基本的に数値による把握が経年的にできることを踏まえて設定しました。

表 目標指標の設定

基本目標	目標指標	指標設定の考え方	算出方法	現状値	目標値 (2027年)
基本目標1: 地域ニーズに即した利便性の高い公共交通	【バス】 南国市コミュニティバス (NACOバス) 4路線の利用者数 (乗降車人数)	南国市内に存在するバス停の利用者数は、人口減少を前提に公共交通利用促進と免許返納者増加より、現状維持を目指して設定する。	市が管理するICデータを基に算出する。	14,434人/年 (令和2年度ICデータ) ※R2.4~R3.3集計	14,500人/年 (令和9年(2027年)ICデータ)
	【鉄道】 ・JR四国：鉄道乗降車人数(後免駅、土佐長岡駅) ・くろしお鉄道：鉄道乗降車人数(後免駅、後免町駅、立田駅)	南国市内に存在する駅の利用者数は、人口減少を前提に公共交通利用促進と免許返納者増加より、現状維持を目指して設定する。	データ提供(JR四国、くろしお鉄道)情報を基に算出する。	【JR四国】 1,232,240人/年 ※令和2年(2020年)なか 【くろしお鉄道】 212,046人/年 ※令和2年(2020年) ※R2.4~R3.3集計	【JR四国】 1,200,000人/年 ※令和9年(2027年) 【くろしお鉄道】 212,000人/年 ※令和9年(2027年)
	【路面電車】 ・とさでん交通乗降者数 (小籠通、篠原、住吉通、後免町、東工業前、後免東町、後免西町、後免中町、後免町)	南国市内に存在する電停の利用者数は、人口減少を前提に公共交通利用促進と免許返納者増加より、現状維持を目指して設定する。	交通事業者(とさでん交通)よりのデータ提供情報を基に算出する。	204,462人/年 令和2年度(2020年度) ※R2.4~R3.3集計	204,000人/年 令和9年度(2027年度)
	市北部デマンド型乗合タクシーの年間利用者数	南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略に示す目標値を踏襲し設定する。	「せいらん」「うめの里」の交通事業者(いだいハイヤー)よりの提供情報を基に算出する。	479人/年 令和2年度(2020年度) ※R2.4~R3.3集計	550人/年 令和9年度(2027年度)
路線バスに対する市の負担額の抑制	利用の実態やニーズを考慮した効果的な運行によりサービス水準の維持・向上を図りつつ、現状の財政負担額を維持・抑制することを目指して設定する。	市にて管理する補助事業年度実績データを基に算出する。	6千百万円 (令和2年度路線バスに対する市負担費用実績)	6千百万円 (令和9年度路線バスに対する市負担費用実績)	

基本目標	目標指標	指標設定の考え方	算出方法	現状値	目標値 (2027年)
基本目標 2: まちづくりと連携し、ひとの交流を促す公共交通	市民アンケートにおける、「よく利用する交通手段」で公共交通を交通手段として選択する割合	令和3年に実施した、市民アンケートにおけるよく利用する交通手段の「バス」「JR」「くろしお鉄道」「路面電車」それぞれを選択する割合を現状値として設定し、満足度の向上を目指して設定する。	市民アンケートにより把握する (よく利用する交通手段の「バス」「JR」「くろしお鉄道」「路面電車」それぞれを選択する割合)	バス：6% JR：4% くろしお鉄道：1% 路面電車：7% (令和3年度)	【1%向上】 バス：7% JR：5% くろしお鉄道：2% 路面電車：8% 令和9年度 (2027年度)
基本目標 3: 多様な主体が協働することによる持続可能な公共交通	公共交通利用者の満足度	令和3年に実施した、市民アンケートにおける公共交通利用通満足度の「バス」「JR」「くろしお鉄道」「路面電車」の満足度(「満足」「やや満足」の合計)を現状値として設定し、満足度の向上を目指して設定する。	市民アンケートにより把握する (公共交通利用通満足度の「バス」「JR」「くろしお鉄道」「路面電車」の満足度(※「満足」「やや満足」の合計))	バス：8% JR：13% くろしお鉄道：9% 路面電車：18% (令和3年度)※総合評価「満足」・「やや満足」割合	【1%向上】 バス：9% JR：14% くろしお鉄道：10% 路面電車：19% (令和9年度 (2027年度) ※総合評価「満足」・「やや満足」割合

# 第9章 南国市地域公共交通の目標達成のための施策・事業

## 1 施策及び事業の設定



## 2 具体的な事業内容

前項に示す施策ごとの具体的な事業内容を以下より示します。

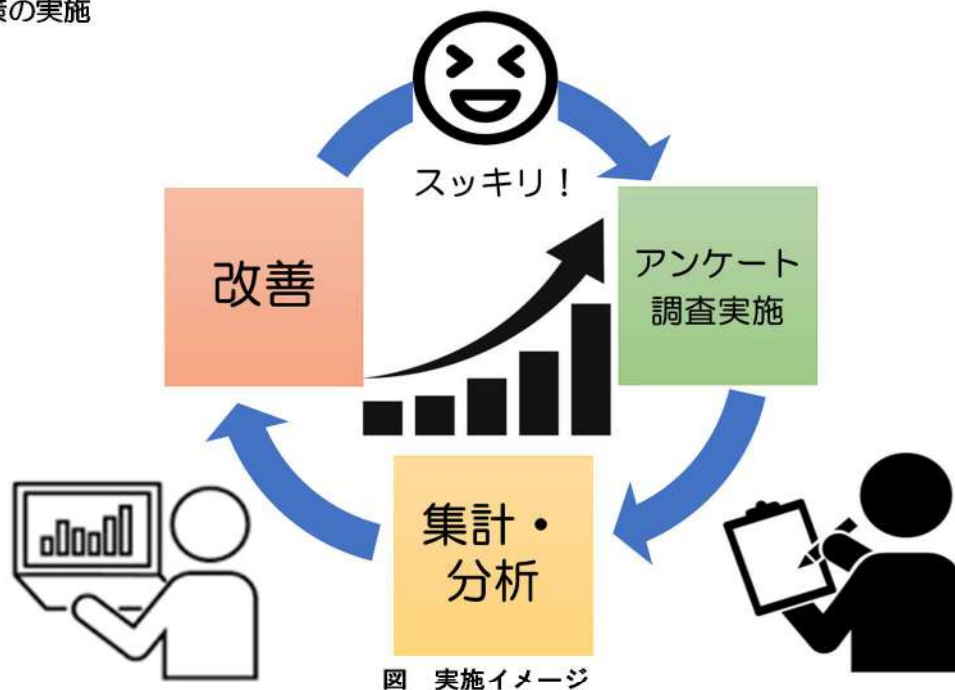
### 【施策1\_事業①：定期的な利用者調査】

#### ◎事業内容

○市民アンケートを実施し、満足度合い・改善点の内容を把握するとともに適宜、改善活動を実施することで、利用者の増加及び満足度向上を目指す。

#### 【実施内容】

- ・市民アンケートの実施、集計、分析（満足度、改善要望等）
- ・対策の検討
- ・対策の実施



#### ◎実施主体

南国市、交通事業者、住民

#### ◎実施時期（年度）

2023年 （令和5年）	2024年 （令和6年）	2025年 （令和7年）	2026年 （令和8年）	2027年 （令和9年）
各年で調査を実施				



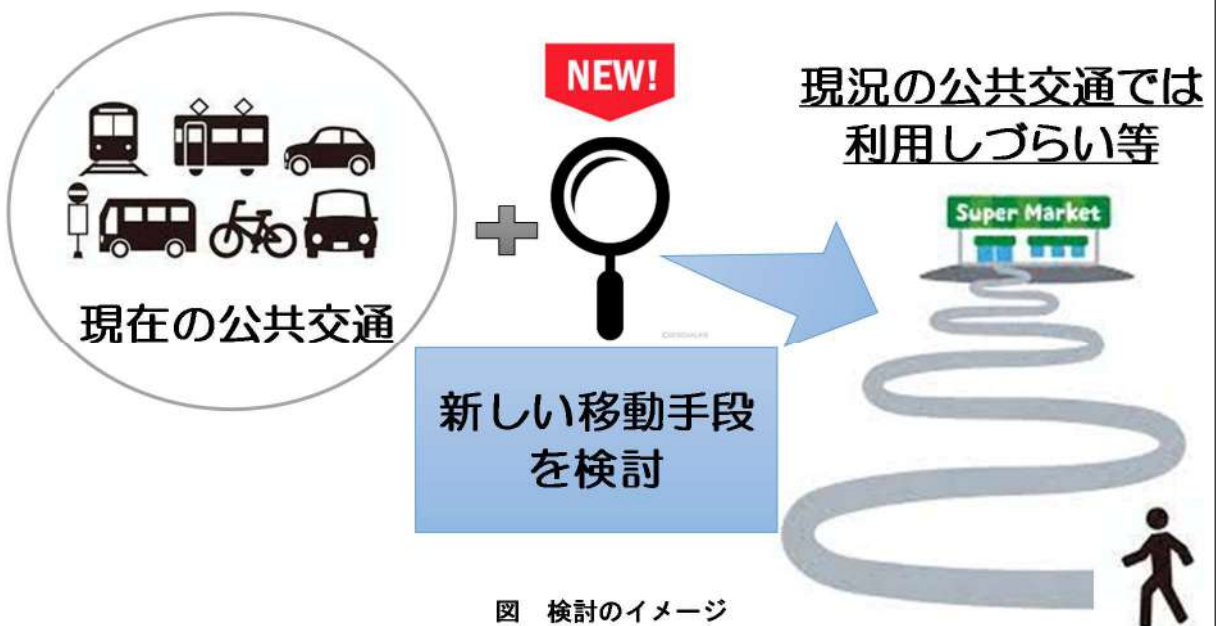
【施策1\_事業②：公共交通空白地域（不便地域）に対する新たな交通手段の検討

◎事業内容

○公共交通空白地域（利用不便地域）の現状を把握し、必要とする交通手段の検討を行い、本格運行による不便地域の解消を目指す。

【事業内容】

- ・公共交通空白地域（利用不便地域）の現状把握
- ・必要とする交通手段の検討と企画
- ・実証実験と本格運用に向けた検討及び準備



◎実施主体

南国市、交通事業者、住民

◎実施時期（年度）

2023年 （令和5年）	2024年 （令和6年）	2025年 （令和7年）	2026年 （令和8年）	2027年 （令和9年）
実証実験・検証		本格運行		

【施策1\_事業③：コミュニティバス、デマンド交通の利用促進と強化】

◎事業内容

○利用のしづらさを改善し、山間地区からの利用者を増やし、安定的な利用者の確保を目指す。

【事業内容】

- ・デマンド運行に対しての問題点を調査、改善
- ・ワンストップ運行の導入検討

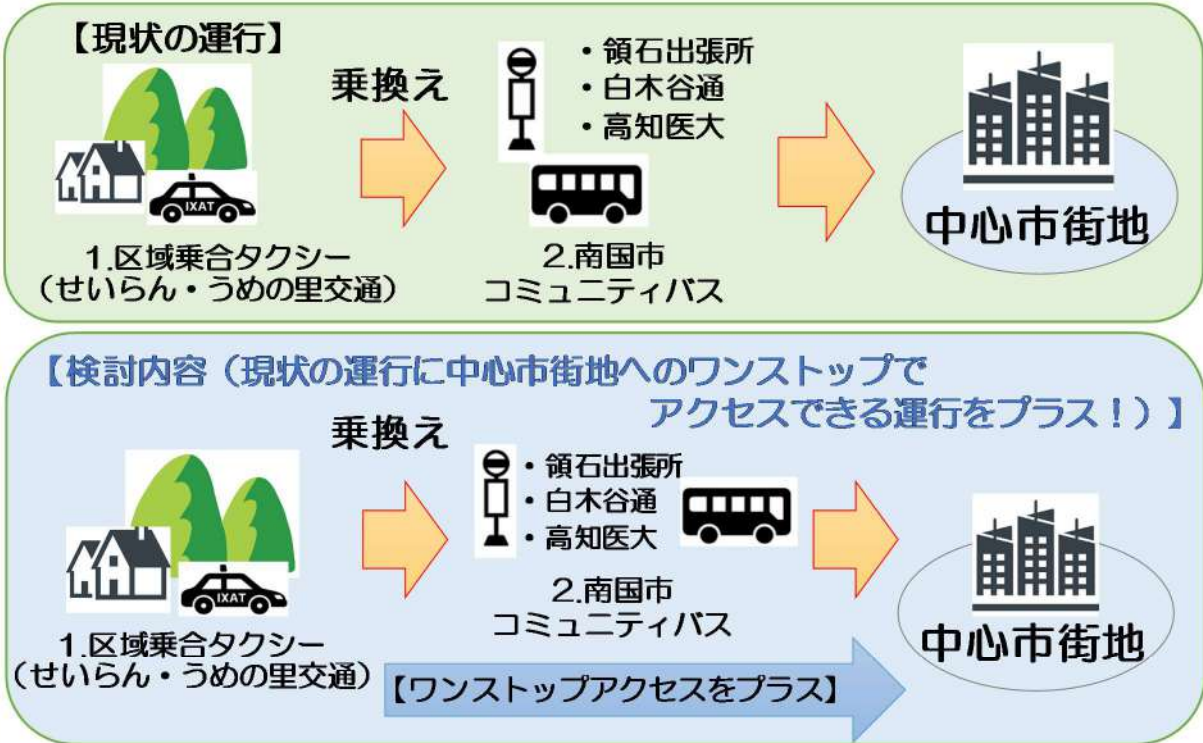


図 ワンストップ運行検討（イメージ図）

◎実施主体

- ・ 南国市、交通事業者（コミュニティバス事業者、タクシー事業者）

◎実施時期（年度）

2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)
調査・準備	本格運行			

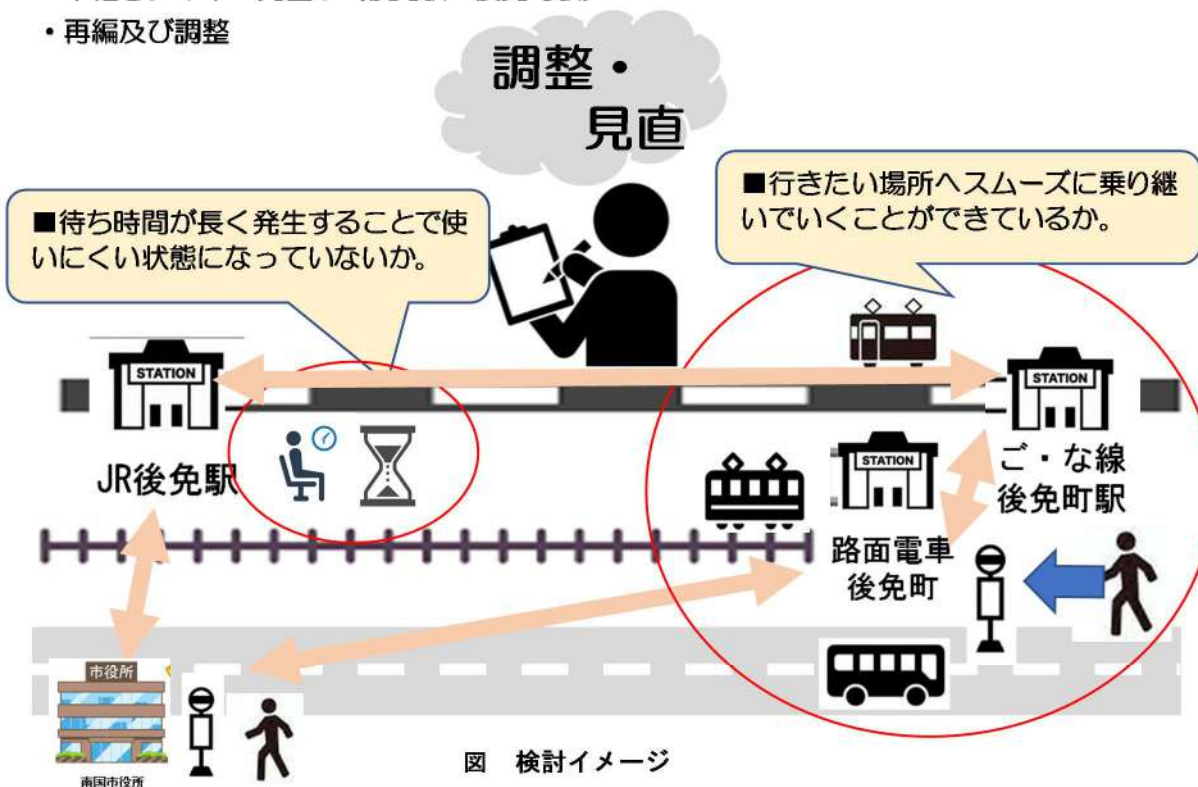
【施策2\_事業④：交通結節点の乗継ダイヤ調整・見直し】

◎事業内容

○乗り継ぎに対し、「不便さ」を感じる市民の声も少なくないことから、現行の乗継に対する改善点を調査、確認を行い、改善に導くことで、利用者増加と満足度向上を目指す。

【実施内容】

- ・乗継ぎダイヤの見直し（後免駅・後免町駅）
- ・再編及び調整



◎実施主体

南国市、交通事業者

◎実施時期（年度）

2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)
調整・見直し				

【施策2\_事業⑤：ICカード「ですか」の利用促進】

◎事業内容

OJRを除く、南国市コミュニティバス、路面電車（とさでん交通）等で利用できる環境が整っているため、ICカード「ですか」の良さ（乗り継ぎ利便性の向上等）を知って普及活動を行い、公共交通利用者の増加及び安定的な公共交通利用者の確保を目指す。

【事業内容】

- ・利用可能な公共交通及びお得さを周知するポスター、パンフレット等の作成・配布
- ・利用を促進するPR活動の実施（ポスター掲示先の募集活動等）



◎実施主体

南国市、交通事業者

◎実施時期（年度）

2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)
利用促進活動の実施（随時）				

【施策3\_事業⑥：運転免許自主返納者への利用促進】

◎事業内容

○市民（対象者）に対し、「運転免許自主返納者に対する割引き制度」の情報を周知し、制度利用の促進を行うとともに自主返納の契機創出を目的とし、潜在的な公共交通利用者である自主返納者増加を目指す。

【実施内容】

- ・ポスター、パンフレット等の作成・配布

**運 転 免 許 証 自 主 返 納 者 支 援**

【運賃半額割引】

【経歴証明をお持ちの方】

**必ずいずれかを運転手にお見せください**

**改正前** (～2024.3.31)



表面

裏面

**注意事項**

- 運転経歴証明書は、申請による取得、申請した日の開始から有効期間満了の日までの間のみ有効となります。
- この証明書は、運転免許を返納した日から7年有効です。
- 有効期が満了した場合は、返納申請書の提出が必要となります。
- この証明書は、運転免許を返納した日から7年有効です。

**改正** (2024.4.1～)



表面

裏面

**注意事項**

- （返納後の運転はできません）
- ※ 運転中に運転経歴証明書の提示は行わず、返納申請書に添付してください。



**南国市コミュニティバス**  
200円→100円  
300円→150円

**運賃半額**



**せいらん うめの里交通**  
300円→150円  
500円→250円



**運転経歴証明書**  
(返納後の運転はできません)

◆**注意事項**

- ・運転経歴証明書の新旧は問いません。
- ・住所地は、市内・市外は問いません。
- ・ご本人の運転経歴証明書のみご利用いただけます。
- ・その他割引との併用はできません。

※上記「運転経歴証明書」の新旧は問いません。

図 運転免許自主返納者支援の内容イメージ

◎実施主体

南国市、住民

◎実施時期（年度）

2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)
利用促進活動の実施（随時）				

【施策4\_事業⑦：利用しやすい環境の整備（駅周辺施設）】

◎事業内容

○駅利用における利用不便箇所（段差、溝、駐輪・駐車スペース等）を把握し、改善することで、利用者の満足度向上を目指す。

【事業内容】

- ・バスの旋回が困難なJR後免駅の駅前広場の改善
- ・駅利用時の不便箇所の調査と改善策の検討等



図 JR 後免駅交通結節機能の強化

◎実施主体

南国市、交通事業者

◎実施時期（年度）

2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)

【施策4\_事業⑧：利用しやすい環境の整備（関連施設）】

◎事業内容

○利用者が多いバス停等の利用環境の改善を行うことで、快適に待ち時間を過ごすことのできる環境の改善を実施することで、利用者の確保及び満足度の向上を目指す。

【事業内容】

- ・ 待合所の現状を把握（危険箇所及び利用不便箇所）
- ・ 対策案等の検討（随時、実施）

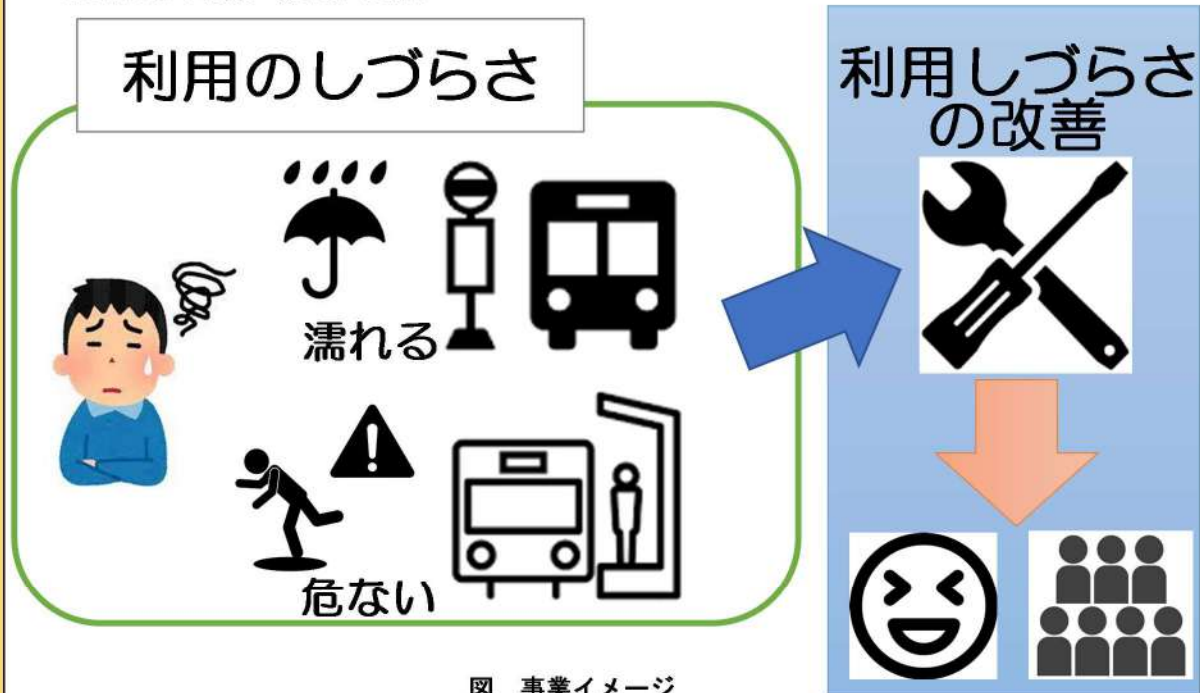


図 事業イメージ

◎実施主体

南国市、交通事業者（バス）、住民、その他関係主体（商業・医療・沿道施設等）

◎実施時期（年度）

2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)
随時検討				

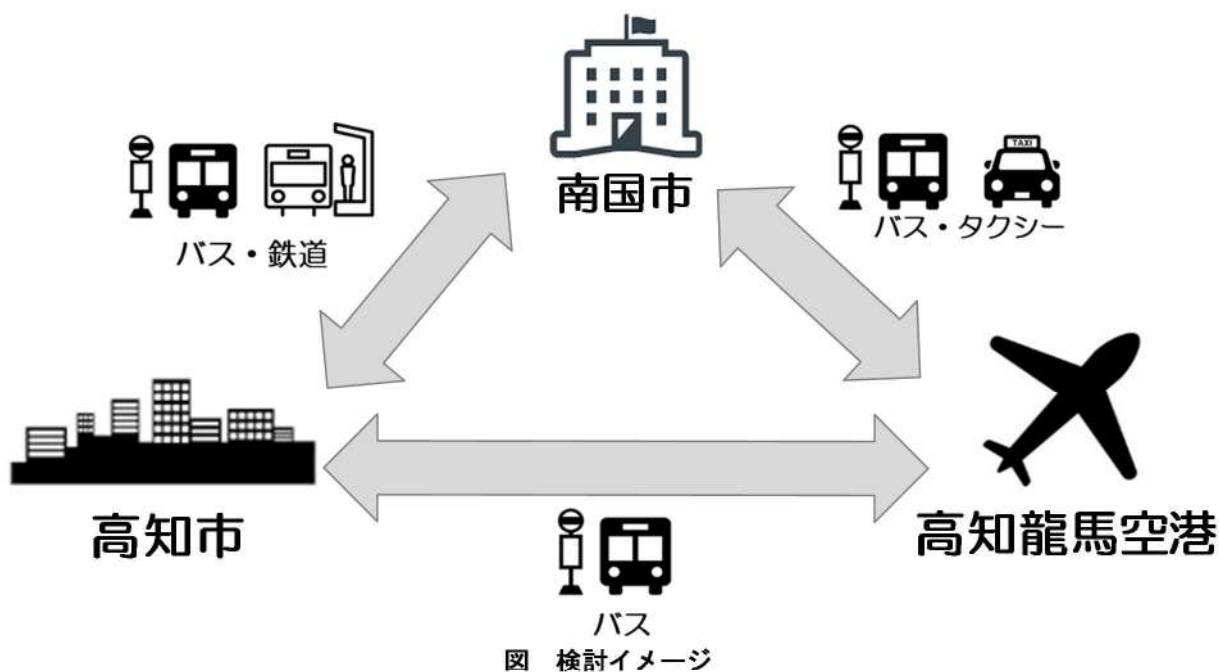
【施策5\_事業⑨：高知龍馬空港と市街地間の空港連絡線運行の検討】

◎事業内容

○空港利用者が南国市の魅力に触れる橋渡しとなるべく、市街地とを連絡する空港連絡線の運行を検討し、観光客の周遊性向上を目指す。

【事業内容】

- ・事業者の選定と空港との協議、調整
- ・本格運行に向けての試験運行調整及び検討



◎実施主体

南国市、交通事業者、その他関係主体（高知龍馬空港）

◎実施時期（年度）

2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)
協議・調整	準備・試験運行	本格運行の検討・調整		



【施策6\_事業⑩：円滑に乗降・乗継が可能な情報提供と改善】

◎事業内容

- 時刻表の読取りにくさを改善し利用者の理解度向上を目指す。
- 新技術（情報発信サービス）の導入及び利用促進を行うことで、利用者の確保及び満足度の向上を目指す。

【事業内容】

- ・時刻表（掲示物）の調査、改善
- ・地域ごとの時刻表の理解度を深める講習会の実施（マイ時刻表の展開）
- ・Google マップ等での路線情報発信サービスの利用促進活動の実施


【GTFS = General Transit Feed Specification】 国交省により2016年から標準化スタート！

標準的なバス情報フォーマットとは？

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報受け渡しのためのフォーマットです。


1. GTFS-JP：路線/時刻表/運賃等の静的情報
2. GTFSリアルタイム：バスロケーション/混雑/運行状況等の動的情報

**GTFS-JP(静的情報)**



路線                      時刻                      運賃

**GTFSリアルタイム(動的情報)**



位置/遅れ/混雑    運行情報

◎実施主体

南国市、交通事業者、その他関係主体

◎実施時期（年度）

2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)
活動の実施（随時）				

【施策6\_事業⑪】：ICT技術やデータを活用した一体的サービスの展開、強化】

◎事業内容

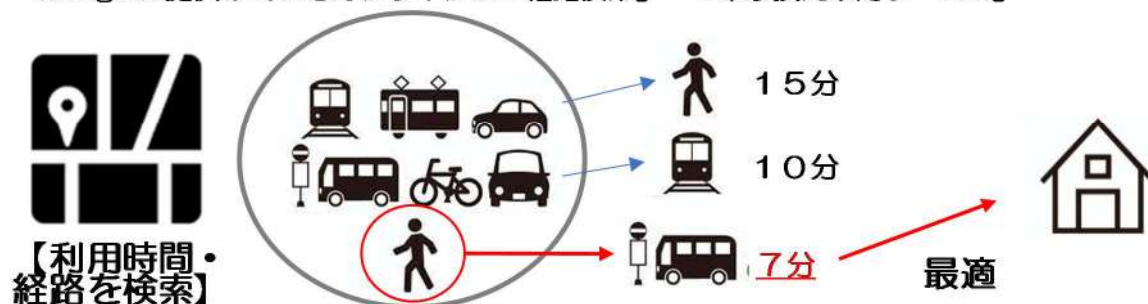
○待ち時間を見える化することで、利用者の確保及び満足度の向上を目指す。

【事業内容】

- ・バスロケーションシステムの設置検討
- ・利用促進及び使用方法の情報発信活動の実施



【Google Transit (トランジット)】とは  
Googleが提供しているオンラインの「経路検索」・「乗り換え案内サービス」



公共交通の時刻のみならず、経路検索をすることで目的地までの最適なルートを確認出来るサービスを取入れることで利用しやすさが向上

◎実施主体

南国市、交通事業者

◎実施時期（年度）

2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)
実施中				

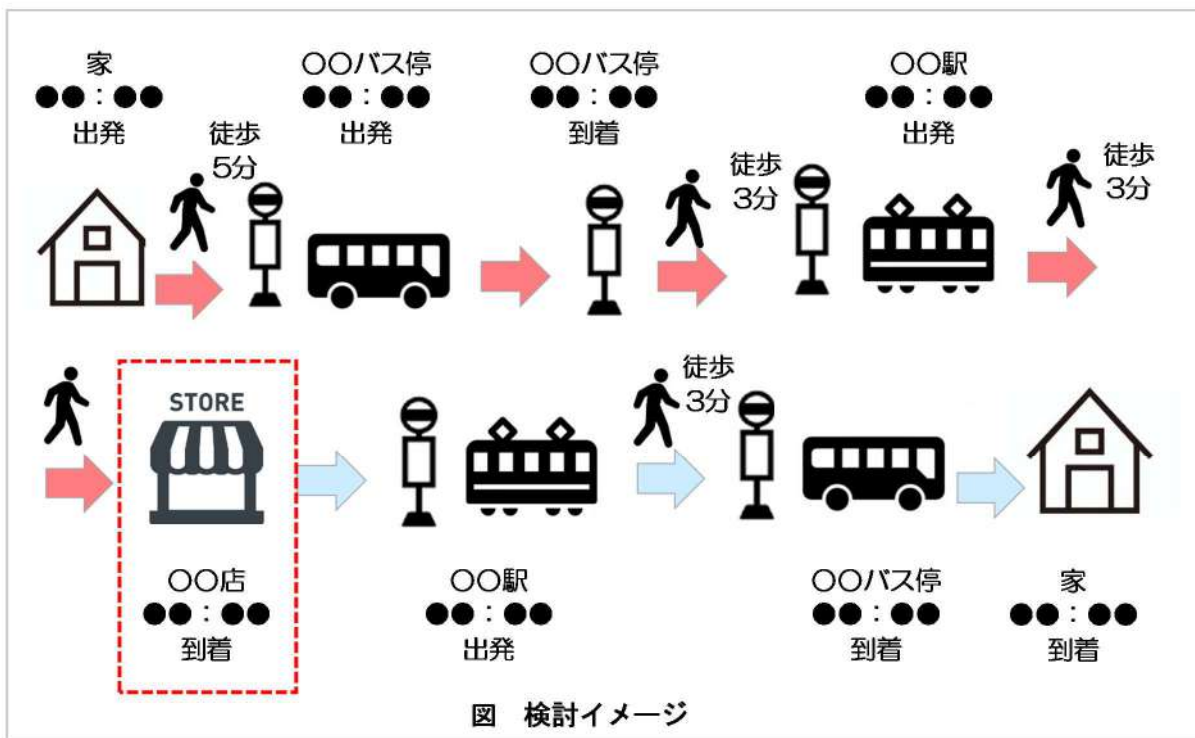
【施策7\_事業⑫：地域移動におけるモデルコースの作成】

◎事業内容

○地域ニーズに応じた、主要移動パターン（買物・通院）となるモデルコース（ルート）の情報提供を行うことで、外出機会の増加を目指す。

【事業内容】

- ・地域ごとに主要目的地へのモデルコース（ルート）を作成
- ・情報発信活動の実施



◎実施主体

南国市、交通事業者、住民

◎実施時期（年度）

2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)
企画・作成・配布等の活動（随時）				

【施策7\_事業⑬：地域・企業・学校等と連携したモビリティマネジメントの実施】

◎事業内容

〇地域と連携し、「多様な交通手段を適度にかしこく利用する」意識の醸成を図ることを目指す。

【事業内容】

- ・利用者及び地域全体に向けた公共交通利用促進の実施  
(広報なんこく、パブリックコメント等での実施を想定)

「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な行動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、を行うことで、対象者の自発的な行動（公共交通の利用など）を促すもの。

「エコ通勤」とは

- ・クルマによる通勤をはじめとする交通は、周辺地域の渋滞問題や地球温暖化等、さまざまな問題の原因となり得ます。各自が主体的に、より望ましい通勤交通のあり方を考える取り組みです。

『地域に、企業に、広がる『エコ通勤』のメリット』

事業所・自治体のメリット	従業員のメリット	地域のメリット
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 企業・組織イメージの向上</li> <li>● 駐車場経費の削減</li> <li>● 従業員の交通安全管理</li> <li>● 従業員の健康管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 健康の増進</li> <li>● 渋滞に巻き込まれない</li> <li>● 公共交通で安全に通勤</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域環境の改善</li> <li>● 公共交通サービス水準向上</li> <li>● 地球温暖化防止</li> <li>● 中心市街地の活性化</li> </ul>

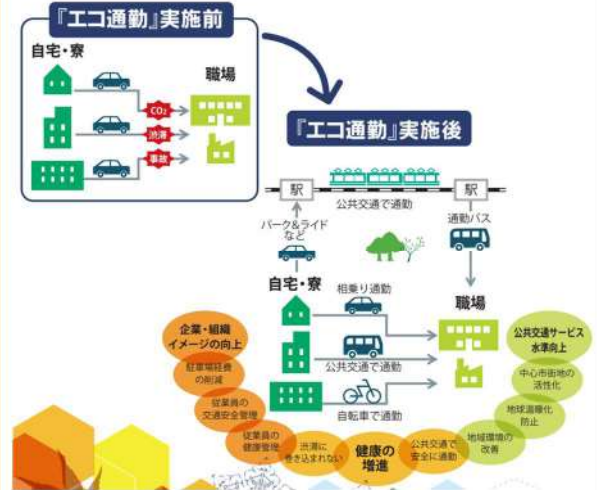


図 エコ通勤のメリット（国土交通省）

◎実施主体

南国市、交通事業者、住民、その他関係主体

◎実施時期（年度）

2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)
検討・企画・実施（随時）				

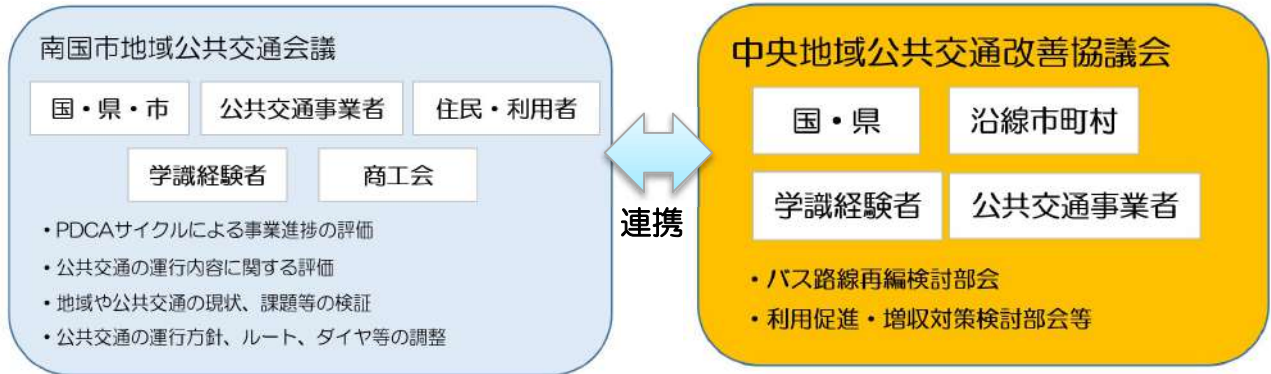
### 3 具体事業・実施主体・実施時期（一覧）

施策	事業	実施主体			実施年	事業目的	事業内容					
		南国市	交通事業者	住民				その他関係主体				
基本目標1:地域ニーズに即した利便性の高い公共交通					2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)			
施策1	地域公共交通の再編、強化	①	定期的な利用者調査	●	●	●	●	各年で調査を実施			<ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケートを実施し、満足度合い・改善点の内容を把握するとともに適宜、改善活動を実施することで、利用者の増加及び満足度向上を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケートの実施、集計、分析（満足度、改善要望等）</li> <li>対策の検討</li> <li>対策の実施</li> </ul>
		②	公共交通空白地域（不便地域）に対する新たな交通手段の検討	●	●	●	●	実証実験・検証 → 本格運行			<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地域（利用不便地域）の現状を把握し、必要とする交通手段の検討を行い、本格運行による不便地域の解消を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地域（利用不便地域）の現状把握</li> <li>必要とする交通手段の検討と企画</li> <li>実証実験と本格運用に向けた検討及び準備</li> </ul>
		③	コミュニティバス、デマンド交通の利用促進と強化	●	●	●	●	調査・準備 → 本格運行			<ul style="list-style-type: none"> <li>利用のしづらさを改善し、山間地区からの利用者を増やし、安定的な利用者の確保を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド運行に対しての問題点を調査、改善</li> <li>ワンストップ運行の導入検討</li> </ul>
施策2	交通結節点の強化	④	交通結節点の乗継ダイヤ調整・見直し	●	●	●	●	調整・見直し			<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継ぎに対し、「不便さ」を感じる市民の声も少なくないことから、現行の乗継に対する改善点を調査、確認を行い、改善に導くことで、利用者増加と満足度向上を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗継ぎダイヤの見直し（後免駅・後免町駅）</li> <li>再編及び調整</li> </ul>
		⑤	ICカード「ですか」の利用促進	●	●	●	●	利用促進活動の実施（随時）			<ul style="list-style-type: none"> <li>JRを除く、南国市コミュニティバス、路面電車（とさでん交通）等で利用できる環境が整っているため、ICカード「ですか」の良さ（乗り継ぎ利便性の向上等）を知って普及活動を行い、公共交通利用者の増加及び安定的な公共交通利用者の確保を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用可能な公共交通及びお得さを周知するポスター、パンフレット等の作成・配布</li> <li>利用を促進するPR活動の実施（ポスター掲示先の募集活動等）</li> </ul>
施策3	地域と連携した事業の推進	⑥	運転免許自主返納者への利用促進	●	●	●	●	利用促進活動の実施（随時）			<ul style="list-style-type: none"> <li>市民（対象者）に対し、「運転免許自主返納者に対する割引き制度」の情報を周知し、制度利用の促進を行うとともに自主返納の契機創出を目的とし、潜在的な公共交通利用者である自主返納者増加を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ポスター、パンフレット等の作成・配布</li> </ul>
基本目標2:まちづくりと連携し、ひとの交流を促す公共交通					2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)			
施策4	快適に利用できる環境づくり	⑦	利用しやすい環境の整備（駅周辺施設）	●	●	●	●	随時検討			<ul style="list-style-type: none"> <li>駅利用における利用不便箇所（段差、溝、駐輪・駐車スペース等）を把握し、改善することで、利用者の満足度向上を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの巡回が困難なJR後免駅の駅前広場の改善</li> <li>駅利用時の不便箇所の調査と改善策の検討等</li> </ul>
		⑧	利用しやすい環境の整備（関連施設）	●	●	●	●	随時検討			<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者が多いバス停等の利用環境の改善を行うことで、快適に待ち時間を過ごすことのできる環境の改善を実施することで、利用者の確保及び満足度の向上を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>待合所の現状を把握（危険箇所及び利用不便箇所）</li> <li>対策等の検討（随時、実施）</li> </ul>
施策5	観光施設との連携、強化	⑨	高知龍馬空港と市街地間の空港連絡線運行の検討	●	●	●	●	協議・調整 → 準備・試験運行 → 本格運行の検討・調整			<ul style="list-style-type: none"> <li>空港利用者が南国市の魅力に触れる橋渡しとなるべく、市街地とを連絡する空港連絡線の運行を検討し、観光客の周遊性向上を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者の選定と空港との協議、調整</li> <li>本格運行に向けての試験運行調整及び検討</li> </ul>
基本目標3:多様な主体が協働することによる持続可能な公共交通					2023年 (令和5年)	2024年 (令和6年)	2025年 (令和7年)	2026年 (令和8年)	2027年 (令和9年)			
施策6	市民にわかりやすい情報提供	⑩	円滑に乗降・乗継が可能な情報提供と改善	●	●	●	●	活動の実施（随時）			<ul style="list-style-type: none"> <li>時刻表の読取りにくさを改善し利用者の理解度向上を目指す。</li> <li>新技術（情報発信サービス）の導入及び利用促進を行うことで、利用者の確保及び満足度の向上を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>時刻表（掲示物）の調査、改善</li> <li>地域ごとの時刻表の理解度を深める講習会の実施（マイ時刻表の展開）</li> <li>Google マップ等での路線情報発信サービスの利用促進活動の実施</li> </ul>
		⑪	ICT技術やデータを活用した一体的サービスの展開、強化	●	●	●	●	実施中			<ul style="list-style-type: none"> <li>待ち時間を見える化することで、利用者の確保及び満足度の向上を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスロケーションシステムの設置検討</li> <li>利用促進及び使用方法の情報発信活動の実施</li> </ul>
施策7	地域公共交通利用のための意識醸成	⑫	地域移動におけるモデルコースの作成	●	●	●	●	企画・作成・配布等の活動（随時）			<ul style="list-style-type: none"> <li>地域ニーズに応じた、主要移動パターン（買物・通院）となるモデルコース（ルート）の情報提供を行うことで、外出機会の増加を目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域ごとに主要目的地へのモデルコース（ルート）を作成</li> <li>情報発信活動の実施</li> </ul>
		⑬	地域・企業・学校等と連携したモビリティマネジメントの実施	●	●	●	●	検討・企画・実施（随時）			<ul style="list-style-type: none"> <li>地域と連携し、「多様な交通手段を適度にかしこく利用する」意識の醸成を図ることを目指す。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者及び地域全体に向けた公共交通利用促進の実施（広報なんこく、パブリックコメント等での実施を想定）</li> </ul>

## 第 10 章 計画の推進と進捗管理

### 1 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。



### 2 PDCA サイクルの実行

本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していきます。

毎年度の施策・実施の実施・評価・見直しのサイクルにより計画の推進及び進捗管理を行って行きます。

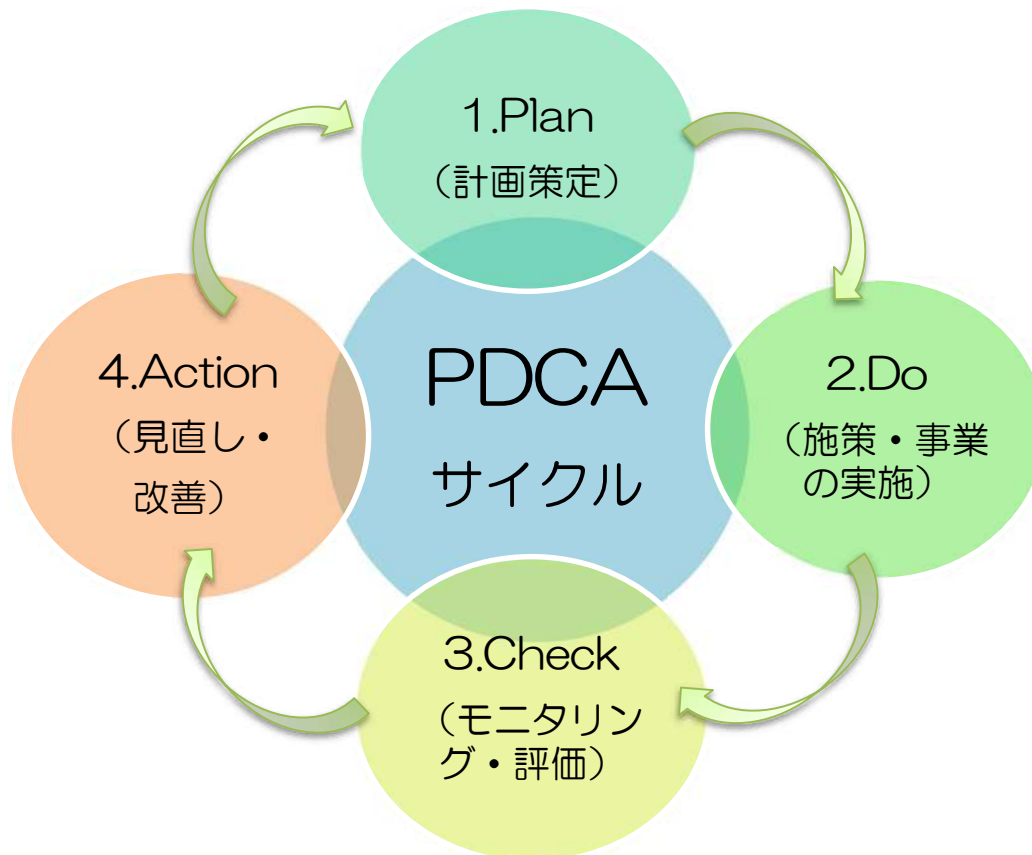


図 PDCA サイクル管理

---

## 参考資料

---

### 1 策定経過

- |                      |  |
|----------------------|--|
| 令和3年6月3日             | 令和3年度 第1回南国市地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none"><li>・各地域内路線の現状と課題について</li><li>・地域内フィーダー系統確保維持計画について</li><li>・南国市地域公共交通計画について</li><li>・令和3年度事業計画（案）</li><li>・令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書（案）について</li></ul> |
| 令和3年9月29日            | 令和3年度 第2回南国市地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none"><li>・南国市の現況と課題について</li><li>・市民向け及び交通事業者意識調査の実施について</li><li>・業務進捗について</li></ul>  |
| 令和3年10月21日<br>～11月5日 | 市民アンケート（無作為抽出3,000世帯）の実施   |
| 令和4年3月18日            | 令和3年度 第3回南国市地域公共交通会議（書面会議） <ul style="list-style-type: none"><li>・市地域公共交通に関するアンケート結果及び今後のスケジュール</li><li>・南国市コミュニティバス運行業務委託事業者選定について</li></ul>  |
| 令和4年6月20日            | 令和4年度 第1回南国市地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none"><li>・各地域内路線の現状と課題について</li><li>・地域内フィーダー系統確保維持計画について</li><li>・南国市地域公共交通計画について</li></ul>  |
| 令和4年9月20日            | 令和4年度 第2回南国市地域公共交通会議 <ul style="list-style-type: none"><li>・分科会設置について</li><li>・令和4年10月からのダイヤ改正について</li><li>・バスロケーションシステム導入について</li><li>・交通計画進捗状況について</li></ul>   |

- 
- 令和4年9月29日 令和4年度 第1回南国市地域公共交通会議分科会
- ・「南国市予約型乗合タクシー」の今後の運行について
  - ・「高知医大～久枝線」の分割運行について
  - ・「植田～JA 高知病院線」の一部路線変更について
  - ・公共交通空白地域への対応について
- 令和4年10月28日 令和4年度 第2回南国市地域公共交通会議分科会
- ・「南国市予約型乗合タクシー」の今後の運行について
  - ・「高知医大～久枝線」のコミュニティバス分割運行について
  - ・公共交通空白地域への対応について
- 令和4年11月25日 令和4年度 第3回南国市地域公共交通会議分科会
- ・今後の「南国市予約型乗合タクシー」について
  - ・「高知医大～久枝線」分割運行について
  - ・公共交通空白地への今後の対応について
  - ・全体スケジュールについて



## 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。

### (事業)

第3条 交通会議は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議し業務を行うものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 網形成計画の策定及び変更に係る協議、並びに、確保維持改善計画の策定及び変更に関する事項
- (4) 網形成計画及び確保維持改善計画の実施に係る連絡調整に関する業務
- (5) 網形成計画及び確保維持改善計画に位置付けられた事業の実施及び利用促進等に関する業務
- (6) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要な業務

### (交通会議の委員)

第4条 交通会議の委員は、市長及び次に掲げる者から市長が選任する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者
- (3) 鉄道事業者
- (4) 住民又は利用者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (6) 四国運輸局高知運輸支局長又はその指名する者
- (7) 高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課長又はその指名する者
- (8) 高知県南国警察署長又はその指名する者
- (9) 道路管理者
- (10) 学識経験者
- (11) その他交通会議が必要と認める者

#### (委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員の再任は、妨げない。

#### (役員)

第6条 交通会議に次の役員を置く。

(1) 会 長 1名

(2) 副会長 1名

(3) 監 事 2名

2 会長は、市長をもって充てる。

3 副会長及び監事は、委員の中から会長が指名する。

4 会長は、交通会議を代表し、その会務を総理する。

5 副会長は、会長を補佐し、交通会議の業務を掌理し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

6 監事は、交通会議の業務執行及び会計監査を行い、その結果を会長に報告しなければならない。

#### (会議)

第7条 交通会議は、会長が召集し、会長が議長となる。

2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 委員は、都合により交通会議を欠席する場合は、代理の者を出席させることができる。この場合において、委員は、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告しなければならない。

4 前項の規定により代理の者を交通会議に出席させたときは、その代理の者の出席をもって当該委員が出席したものとみなす。

5 交通会議の議決は、出席委員の過半数をもって決するものとし、可否同数のときは、議長の決するところによるものとする。

6 交通会議は、原則として公開する。ただし、交通会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

7 交通会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者に、資料を提出させ、又は交通会議に出席させ、助言等を求めることができる。

8 第3項から前項までに定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

#### (会議招集の特例)

第8条 会長は、会議を招集するにあたり、緊急を要する場合その他やむを得ない理由がある場合は、書面を各委員に回付し審議することをもって会議に代えることができる。

2 前条第2項から第5項の規定は、前項の場合において準用する。

(協議結果の尊重義務)

第9条 交通会議で協議が整った事項については、交通会議の委員は、その協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第10条 交通会議に提案する事項について、協議又は調整をするため、交通会議に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第11条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第12条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、南国市企画課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定める者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

第13条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第14条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であったものがこれを決算する。

(委任)

第15条 この規約に定めるもののほか、交通会議の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成23年5月31日から施行する。

附 則

この規約は、平成25年5月31日から施行する。

附 則

この規約は、平成29年6月23日から施行する。

附 則

この規約は、令和3年6月3日から施行する。

### 3 南国市地域公共交通会議委員名簿

#### 南国市地域公共交通会議委員名簿

No.	役職	区分	組織名・職名	R4年度
1		国	国土交通省四国運輸局高知運輸支局 輸送・監査部門 首席運輸企画専門官	宮野 広至
2			国土交通省四国運輸局高知運輸支局 総務企画部門 首席運輸企画専門官	山本 圭
3			国土交通省四国地方整備局土佐国道事務所 高知東部推進チーム 調査課長	福井 忍
4		高知県	高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課長	伊良部 直
5			高知県中央東土木事務所長	汲田 信幸
6			高知県南国警察署交通課長	長谷川 聡義
7	会長	南国市	南国市長	平山 耕三
8			南国市教育長	竹内 信人
9	監事		南国市建設課長	濱田 秀志
10		鉄道業	四国旅客鉄道㈱ 高知企画部長	田岡 弘久
11			土佐くろしお鉄道㈱ 取締役総務部長	松下 和清
12		軌道業	とさでん交通㈱ 電車事業部電車企画課長	木下 真紀
13		一般乗合旅客自動車運送業	とさでん交通㈱ 自動車戦略部乗合次長	大黒 崇
14			高知東部交通㈱ 代表取締役	坂本 泰資
15		一般乗用旅客自動車運送業	(有)いだいハイヤー 代表取締役	森本 孝明
16			(有)下田ハイヤー 代表取締役	前野 幸江
17			(有)日章ハイヤー 代表取締役	野村 和史
18			(有)さくらハイヤー 代表取締役	山本 倫世
19			(株)第二さくら交通 代表取締役	
20	副会長	住民又は利用者	南国市地域活性化のための自治活動団体連合会会長	岡林 満男
21			南国市老人クラブ連合会会長	山岡 正和
22		学識経験者	高知大学地域協働学部 准教授	石筒 覚
23	監事	その他会議が必要と認める者	南国市商工会 副会長	徳久 衛

## 4 南国市地域公共交通会議分科会設置要領

### (趣旨)

第1条 この要領は、南国市地域公共交通会議規約（以下「規約」という。）第11条の規定に基づき設置される南国市地域公共交通会議分科会（以下「分科会」という。）の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

### (目的)

第2条 分科会は、南国市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）から付託された調査審議事項を協議し、その結果を交通会議へ報告することを目的とする。

### (分科会の構成)

第3条 分科会は、規約第11条第2項に基づき、交通会議会長が指名する委員をもって組織する。

2 前項に定める交通会議会長が委員として指名される者は、次に示す機関に所属する者とする。

- (1) 高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課
- (2) 有限会社いだいハイヤー
- (3) 有限会社日章ハイヤー
- (4) 有限会社下田ハイヤー
- (5) 有限会社さくらハイヤー
- (6) 株式会社第二さくら交通
- (7) 高知東部交通株式会社
- (8) 南国市地域活性化のための自治活動団体連合会
- (9) 南国市老人クラブ連合会
- (10) 高知大学地域協働学部
- (11) 南国市商工会

3 分科会会長は、全項で指名した委員から交通会議会長が指名する。

4 分科会会長は、調査審議事項の協議にあたり必要があると認めるときは、委員以外の者を分科会に出席させ、意見を聴取し、または説明を求めることができる。

### (協議結果の取扱い)

第4条 分科会において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

### (庶務)

第5条 分科会の庶務は南国市企画課において処理する。

(委任)

第6条 この要領に定めるもののほか、議事の手続きその他分科会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

附 則

(施行期日)

1 この要領は、令和4年9月20日から施行する。

## 5 地域公共交通計画策定に関する協議検討分科会委員名簿

### 南国市地域公共交通会議分科会委員名簿

	役職	区分	組織名・職名	R4年度
1		行政	高知県 高知県中山間振興・交通部交通運輸政策課長	伊良部 直
2		公共交通事業者 一般乗用旅客自動車運送業	(有) いだいハイヤー 代表取締役	森本 孝明
3			(有) 下田ハイヤー 代表取締役	前野 幸江
4			(有) 日章ハイヤー 代表取締役	野村 和史
5			(有) さくらハイヤー 代表取締役	山本 倫世
			(株) 第二さくら交通 代表取締役	
6		一般乗合旅客自動車運送業 高知東部交通㈱代表取締役	坂本 泰資	
7		住民又は利用者	南国市地域活性化のための自治活動団体連合会会長	岡林 満男
8			南国市老人クラブ連合会会長	山岡 正和
9	会長	学識経験者	高知大学地域協働学部 准教授	石筒 覚
10		その他会議が必要と認める者	南国市商工会 副会長	徳久 衛

---

## 南国市地域公共交通計画

発行年月：令和5年●月

発行：南国市

編集：南国市企画課

〒783-8501 高知県南国市大涌甲2301番地

TEL：088-863-2111（代表） Fax：088-863-1167（代表）

URL：<https://www.city.nankoku.lg.jp/>

---