

5. 公共交通に関する現状・ニーズ分析と課題整理

これまで調査等を行ってきた内容を整理・分析し、課題を抽出すると次のようになります。

現状・ニーズの分析

●地勢等から

- ・市南部は平坦で人口が比較的集中していますが、市北部は中山間地域で小集落が点在しており、地域によってバス運行が非効率となる構造にあります。
- ・市内には主な幹線道路として高松市と高知市を結ぶ国道 32 号、徳島市と高知市を結ぶ国道 55 号、国道 195 号、そして県道 14 号（春野赤岡線）が走っていますが、市内の各集落を結ぶ道路は、そのほとんどで幅員が狭くなっています。特に南北方向に長い本市では南北間を結ぶ道路網が脆弱であります。

●人口等から

- ・本市の人口は、増加傾向にありましたが、平成 22 年には 49,472 人（国勢調査）へと減少となっています。地区別にみても、どの地域も減少していますが、大篠地区のみ増加しています。また、将来人口予測では今後も人口は減っていくものと見込まれます。
- ・高齢者人口が増加してきており、特に市北部の中山間地域では高齢化率が 30% 台後半になっており、高齢化に対応した運行方法等が問題となってきています。

●主要施設の分布状況から

- ・医療機関としては、総合病院の「高知大学医学部附属病院」が岡豊町に、「JA 高知病院」が明見と、市内中心部からは若干離れた場所に立地していますが、その他の病院、診療所の多くは市内中心部に立地しています。
- ・商業施設では、主要商店街や大型店の「パステ」「サンシャイン」が中心市街地の後免町・駅前町に立地しているほか、国道 55 号沿いに大型店の「サニークシス」「マルナカ」があります。その他にも、緑ヶ丘には「サンプラザ」、久礼田には「A コープくれだ」が地域に密着した商業施設として立地しています。
- ・「市役所」「税務署」「警察署」「郵便局」などの官公庁も、国道 55 号から JR 後免駅間の市内中心部にあり、特に「市役所」「郵便局」周辺は、バス、路面電車、JR などの公共交通機関が交差する便の良い地域となっています。

●公共交通の現状から

○市委託運行バス

- ・民間バスの運行休止路線を基本的に継続しており、他の民間路線と重複する区間が存在しています。
- ・利用者ニーズの多様化に対応してきたことにより、複雑な運行路線となっており、また、運行経路が南北に長くなっています。
- ・1 便当たり平均乗客数は、平成 22 年度では「空港～植田線」3.6 人、「医大～久枝線」5.3 人と利用が低迷しています。
- ・バス運行の確保・維持のため、2,100 万円の財政負担が生じています。

○民間路線バス

- ・市内を運行するバス路線において、北部では「奈路～宇佐線」と「田井～県庁線」、中南部では、「前浜・パークタウン線」「十市後免線」「安芸線」「神母木線」の 6 路線が国の「地域公共交通確保維持改善事業」における『地域間幹線』に位置づけられており、市委託運行バスと同様に市の財政負担が生じています。

○公共交通空白地

- ・北部の中山間地域においては、広範囲に「公共交通空白地」が広がっており、また、高齢化も進んでいることから、地区住民の移動手段の確保のため「公共交通空白地」の解消が望まれます。
- ・南部においても、バス路線網の間のエリアに「公共交通空白地」が部分的に存在しており、地区住民の移動手段の確保のため「公共交通空白地」の解消が望まれます。

課題の抽出

①地域の特性やニーズに応じた多様な運行方式等の検討

本市においては、人口が比較的集中している南部がある一方、北部の中山間地域においては小規模な集落が点在していることから、それぞれの地域の特性を踏まえた、ニーズ規模に応じた多様な運行方式等の見直しが必要です。

新たな運行を検討する地区においては、集落ヒアリングや住民アンケートを実施し、地域の実情に合わせた運行形態を検討します。特に市北部の中山間地域では、小規模の分散したニーズに適した乗合タクシー等の予約型（デマンド）運行などの導入検討が必要です。

②高齢者等の利用しやすい、安全で安心な運行形態への見直し

日常の移動手段において自家用車利用が82%（送迎を含む）を占めており、バス利用者は7%と少ない状況にあります。今後、人口減少や高齢化社会が進んでいく中で、増加していく見込みの自動車を運転できない高齢者にとって、利用しやすい運行ルートやダイヤ編成、車両等の運行形態への見直しが必要です。

③わかりやすい効率的な生活交通ネットワークの形成

現在の運行路線については、本市の道路事情（幅員等）や多様化するニーズに対応してきたことから、重複する路線も多く複雑でわかりにくい路線となっているため、効率的な生活交通ネットワークの形成を図り、路線の目的及び行き先を明確にするなど、わかりやすい路線への見直しが必要です。

④住民のニーズに応え、利便性を図るための市委託運行バス路線等の見直し

住民のニーズに応え、利便性を図るための効率的な生活交通ネットワークの形成が必要です。市委託運行バス路線については、利用が低迷していることから路線の見直しが必要です。

また、平成23年3月に整理統合された国の「地域公共交通確保維持改善事業」制度の活用についても検討が必要です。

⑤財政負担と住民の利便性・ニーズとのバランスの検討

市の財政負担と住民の利便性・ニーズへの対応度合いについては、バランスが図れるよう検討することが必要です。併せて、市の負担について公開するとともに、鉄道やバス運行情報等を広報するなど、公共交通を利用してもらうよう啓発の取り組みも必要です。

⑥公共交通空白地の解消とともに活力ある地域づくりへのモビリティ(移動のしやすさ)の確保

公共交通空白地における人の移動が問題となっており、その解消を図るとともに、地域の活力を維持・向上させるため、移動しやすさ（モビリティ）の確保が不可欠です。

また、公共交通空白地は地形等により様々な形で存在しており、地域に応じた対策が必要です。今後、地域のニーズを把握し、地域や交通事業者との協議が必要です。

現状・ニーズの分析

●市民アンケート調査結果から

- ・回答者全体がよく利用する交通手段では、「自家用車（自ら運転）」が65%、「自家用車（送迎）」が17%と自家用車利用が82%を占めています。
 - ・回答者全体がよく利用する交通手段では、「バス」利用が7%とわずかであり、また、バスを「まったく利用していない」人が59%いることから、バスが利用しやすくなる方策の検討と推進が望まれます。
 - ・バス利用者の満足度合いでは、「運行便数」「運行時間帯」「乗り継ぎのしやすさ」「運賃」「運行経路」で「不満」（不満とやや不満）が多くなっており、それらの改善が望まれます。
 - ・今後、人口減少や高齢化社会が進んでいく中で、移動手段（特に自家用車）を持たない高齢者の数は増加していくと予測されます。また、年代別に公共交通の利用頻度を見ると、高齢者の利用は他の年代と比較して高くなっています。
 - ・公共交通の利用促進策として、「集落内に入るきめ細かいルートで運行」が58%と最も多いことから、路線バスの運行ルートの見直しが望まれます。
- 次いで、「段差解消などバリアフリー化の充実」が45%、「通院や買物時間帯の利便性向上」が37%と多いことから、バリアフリー化の充実やニーズに合った便数の増加も希望されています。

●バス利用者ヒアリング調査から

○空港～植田線

- ・利用者は、おおむね固定されている状況がみられます。利用目的としては、「買物」と「通院」で52%を占めています。
- ・満足度合いは、利用者ゆえに総合評価では「満足」（満足とやや満足）が多くなっていますが、「運行時間帯」と「運行便数」では「不満」（不満とやや不満）が多くなっています。
- ・改善希望としては、「バス停の間隔を短くしてほしい」が54%、「便数の増加」が46%と多く出ており、改善が望まれます。

○医大～久枝線

- ・利用者は、おおむね固定されている状況がみられます。利用目的としては、「買物」は空港～植田線と同じ程度の30%ですが、「通院」では51%と高くなっています。
- ・満足度合いは、利用者ゆえに全項目で「満足側」が圧倒的に多く、「運行を継続してほしい」という意見が多く聞かれました。
- ・改善希望としては、「便数の増加」が51%、「バス停の間隔を短くしてほしい」が44%と多く、「集落内に入るきめ細かいルートで運行」も37%が望んでいます。

●鉄道・路面電車利用者ヒアリング調査から

- ・利用目的としては「通勤」「通学」での割合が50%を超えており、特に後免町電停・後免町駅では「通勤」の割合が45%と高くなっています。
- ・駅までの交通手段としては、「自転車」「徒歩」で55%前後あります。「バス」は3%とほとんど利用されていません。
- ・満足度合いは、後免駅では「満足側」の回答が多くなっていますが、「運行便数」と「バスとの乗り継ぎ」は「不満」（不満とやや不満）が多くなっています。
- 後免町電停・後免町駅では、「運行時間帯」と「運行便数」は「満足」（満足とやや満足）が特に多く出ていますが、「運賃」「バスとの乗り継ぎ」「駅のバリアフリー度」は「不満」（不満とやや不満）が多くなっています。両駅とも「バスとの乗り継ぎ」については検討が望まれます。
- ・改善希望としては、後免駅では「運行本数の増加」が61%と特に多く希望されています。後免町電停・後免町駅では「運賃を安くする」が47%と最も多く希望されています。

課題の抽出

⑦利用が低迷している路線バスの運行維持改善

利用が低迷している路線について、その運行維持改善に関する運行事業者や関係市との調整、検討が必要です。

⑧多様な乗り継ぎ利便性の見直し

公共交通利用者ヒアリング・アンケート調査から、バス部門では路線によっては乗り継ぎのわかりにくさ、また、鉄道・路面電車部門ではバスとの乗り継ぎの利便性をよくして欲しいという回答が多いことから、乗り継ぎのわかりやすさや利用しやすさについての見直しが必要です。

⑨総合的な公共交通利用促進策の検討

日常の移動手段においてマイカー利用が82%（送迎を含む）という本市の状況において、地球温暖化防止などの環境問題への取り組みを進めるため、市民や企業等とも連携を図りながら、公共交通機関に関する情報提供を拡充するなど、クルマに頼りすぎない環境にやさしい交通手段の利用へと転換していく方策を検討することが求められています。

⑩利用しやすくわかりやすい公共交通案内情報の見直し

バスを総合的に利用しやすくするため、わかりやすいバス利用案内チラシ等の情報提供方法の見直しとともに市民や来訪者への周知方法の検討が必要です。

現状・ニーズの分析

●公共交通事業者ヒアリング調査から

○市委託運行バス事業者

- ・利用は、高齢者の通院・買物が主となっています。
- ・停留所間が一部遠いところがあり、新停留所の設置が必要との認識です。
- ・車両台数と運転手はギリギリのところダイヤが組まれています。
- ・大型商業施設と連携を強化することで利用者の増加は見込まれるとの認識です。

○上記以外のバス事業者

- ・北部を運行する路線では、高知大学医学部附属病院への通院と高知市内への通勤・通学の利用が主です。
- ・奈路～領石間は利用者が少ないです。
- ・利用者からは、昼間の時間帯で運行間隔が長く空く点を指摘されています。
- ・バス利用者を増やすためにも、後免町周辺での魅力あるまちづくりが必要との認識です。

○タクシー事業者

- ・南国市内のタクシー事業者の営業車は数台から 20 台強とばらつきがあり、台数の多い事業者の営業範囲は市全域と広く、台数の少ない事業者は限定されたエリアでの営業となっています。
- ・タクシーの利用者数（全体）は減少傾向であり、減少要因として、経済環境、マイカーの普及以外に、各病院の送迎バスや介護タクシーが競合相手となっています。
- ・乗合タクシー（デマンド運行）について、台数の少ない事業者は消極的ですが、台数の多い事業者は参加意向が強くあります。
- ・乗合タクシー（デマンド運行）の実施は、複数事業者で協議して参加できる体制をつくるべきだという意見が多くなっています。

○鉄道・路面電車事業者

- ・朝夕の通学・通勤が、主な利用目的です。
- ・主な利用時間帯の特徴は、平日の朝と夕方以降に集中しており、昼間の利用は少ないです。
- ・全体的に利用者数は減少しています。人口減少やマイカーの普及、通学者数の減少（少子化）、自転車通学の増加が要因となっています。
- ・病院へ行く人が多く、後免町電停・後免町駅で医大病院行きのバスへの乗り継ぎが悪いという声があります。今後通院需要は増えていくと思われます。

●商業者ヒアリング調査から

<Aコープくれだ、バステ、サンシャインカルディア>

- ・自家用車やバイクで来る人が大半です。バスを利用しての来客がある店舗もありますが、あっても数は少ないです。
- ・公共交通との連携策は、「現状では考えていない」「考えられない」との回答でした。
- ・バスを利用した買物の場合、来店する便と帰る便とのダイヤの問題があります。

課題の抽出

①鉄道・路面電車との連携策の検討

鉄道・路面電車とバスとの相互利用促進に向けた協議を行うとともに、後免駅及び後免町駅での具体的な連携策の検討が必要です。

現状・ニーズの分析

●集落ヒアリング調査から

<上倉><黒滝>

- ・地域懇談会で市長に公共交通の運行をお願いしており、早急という訳ではありませんが、公共交通が利用できる形があると安心だという声があります。
- ・現在は、ほとんどの住民が車を利用しており、公共交通をどれくらい利用するかはわかりません。
- ・現在は、高知大学医学部附属病院、吉川診療所に通院している人もいますが、人によって通院先は様々です。

<奈路>

- ・現在、高知県交通の路線バスが走っており、毎年地元から高知県交通に運行継続を要望しています。
- ・ほとんどの住民が車を利用しており、現在移動に困っているという声はありません。
- ・乗合タクシーが上倉方面へ運行された後、状況次第では乗合タクシーの検討もありえます。

<白木谷>

- ・公共交通が欲しいという声は聞きますが、白木谷の場合は、広い道路(県道)をバスが走ったとしても、高齢者がそこまで出て行く足をどうするかが問題となります。
- ・通院や買物の行き先は様々であり、高知市内にも行っているようです。
- ・自家用車を使い、ボランティアで運行できないかという声があります。

<才谷>

- ・公共交通が現在運行されていない地区ですが、公共交通を望む声はほとんどありません。
- ・現在は、ほとんどの住民が自動車を運転できるので、公共交通を必要としたすのは、すぐにではなく、10年後ぐらい先になるだろうとの認識です。

<田村(高田)><田村東部><下田村>

- ・バス路線が近くにないため自家用車中心の移動となっていますが、空港通りより人家が多いため、需要はあると考えられます。通院は、JA 高知病院が多いです。
- ・バス停が遠いと年寄りには歩いていけないので、小回りのきくルートにしてもらいたいです。
- ・下田村の住民の買物先は、市内中心部よりも高知市内や香南市赤岡に向いています。

<稲生(衣笠)>

- ・以前、地区内を土佐電気鉄道のバスが走っていましたが、現在は運行されていない状況ながら、公共交通を望む声はほとんどありません。
- ・現在は、ほとんどの住民が自動車を運転できるので、公共交通を必要としたすのは、すぐにではなく、10年後ぐらい先になるだろうとの認識です。

<稲生(小久保)>

- ・バス路線はあるが自家用車中心の移動で、運転できない人はタクシーを利用しています。
- ・この地区の生活圏は高知市方面です。
- ・買物の行き先は、十市パークタウンのサンプラザが多く、歩いて行く人もいます。

●医療機関ヒアリング調査から

<JA 高知病院>

- ・1日400人強の外来患者がいますが、路線バス利用者は少なく、以前と比較すると病院へ乗り入れる便数は減っています。
- ・病院としては、路線バス等の乗り入れを増やしてもらいたい考えです。

<吉川診療所>

- ・往診ニーズは、北部地域が高い傾向を示しており、それは北部地域に公共交通ニーズがあることを示しているとの認識です。
- ・上倉、中谷地区は無医地区に指定されているので、乗合タクシーを走らせる意義があり、デマンドに適しているとの考えです。

課題の抽出

⑫ 自宅近くまで行ける乗合タクシーの運行の導入検討

タクシー車両だと自宅近くまで行くことが可能となることから、地域の事情を十分把握して、タクシーを利用した乗合タクシーの導入検討が必要です。

⑬ 自治会等が主体となった運行可能性の検討

市民アンケート調査では、自治会が何らかの形で新たな運行に関わるという回答は 10～15%でしたが、白木谷での集落ヒアリングでは、自治会主体での運行形態についての質問がありました。先進地事例もあり、また、地域コミュニティの面からも、自治会や住民等が希望する場合には、自らが運行主体となって乗合タクシー等の公共交通を運行する可能性について、地域の認識度合いを図りながら検討する必要があります。