

4-4. 公共交通事業者ヒアリング調査

(1) 市委託運行バスの事業者に対して

| | |
|-------|-------------------|
| 調査日時 | 平成 23 年 11 月 29 日 |
| 調査事業者 | 土佐電ドリームサービス株式会社 |

ヒアリング内容

1) 路線別の利用者の状況・特徴について

- ・高齢者の通院・買物が主である。これに加え、後免町周辺への通勤、後免町駅での乗換がある。

2) 利用者からの声について

- ・くじらボックス（意見箱）で利用者の声を集めている。

3) 現在の運行ルートの問題点・課題について

- ・空港～植田線の後免から北側は住宅地を走らないので利用が少ない。しかし、後免から北はこの路線しかない。
- ・南国市は、住宅地が点在していて、新しいところへルートを通すのは難しい。

4) 現在の運行ダイヤ（時刻表）の問題点・課題について

- ・現在の利用者には適しているのではないか。
- ・要望どおりにすれば、台数・人を増やす必要がある。

5) バス停の位置（配置）についての問題点・課題について

- ・車両（2台運行、予備1台）と人はぎりぎりの所でダイヤを組んでいる。

6) 運行において今後改善すべき点について

- ・望ましい立ち寄り施設としては、後免西町のサンシャインがある。利用者は多い。
- ・一部停留所間が遠いところがあり、新停留所の設定が必要である。
- ・ICカード「ですか」の利用促進をしたいが、高齢者には抵抗があるようだ。
- ・医大～久枝線に関しては、後免町駅から電車通りを外して、JR北側の野中バイパスを回したい。電車との競合を避けたい。

7) 鉄道・路面電車との乗り継ぎ等について

- ・後免町駅経由ではあるが、後免駅との直接の結節がない。
- ・乗り継ぎ割引（IC）の制度がないので検討中。

8) 利用者を増やす方策について

- ・後免西町に都市機能が集中しているので、サンシャインを核にしてバスが接続したら乗客は増えるだろう。

(2) 市委託運行バス以外のバス事業者に対して

| | |
|-------|-------------------------|
| 調査日時 | 平成 23 年 11 月 29 日 |
| 調査事業者 | 土佐電気鉄道株式会社 高知県交通株式会社 |

ヒアリング内容

- 1) 路線別・バス停別の利用者数について
 - ・本年、補助を受けるための調査をしている。
- 2) 路線別の利用者の特徴について
 - ・通勤利用が多い。
 - ・その他、高知大学医学部附属病院、JA高知病院等への通院利用がある。
- 3) 利用者からの声について
 - ・利用者からは、朝夕以外の時間帯で、運行間隔が空く点を指摘されている。
- 4) 現在の運行ルートの問題点・課題について
 - ・南国市中心部には、中心性がない。まちづくりに魅力がない。だから、中心地に向かって公共交通に乗らない。
 - ・奈路線は利用者が少なく、領石一宇佐間の利用者で国庫補助路線が保たれている。乗客減少が続く現況下では、国庫補助からの転落がそこまで来ている。
- 5) 現在の運行ダイヤ（時刻表）の問題点・課題について
 - ・乗り継ぎのできるダイヤ設定が課題である。
 - ・到着時間のブレがある。
- 6) 運行において今後改善すべき点について
 - ・乗り継ぎに適した料金体系の設定
 - ・路線の再編（地域間幹線とフィーダー線との区分けを行う）
 - ・関係自治体と一致協力し、施設改善。（パーク・アンド・サイクルライド、乗り場施設、停留所等）
 - ・運行車両の低床化
 - ・ICカード利用者の拡大（乗降に時間がかからない、乗降データの利用）
- 7) 鉄道・路面電車との乗り継ぎ等について
 - （土佐電気鉄道株式会社）
 - ・来年秋、高知市中心部のルートを再編するが、拠点ごとの路面電車とバスの乗り継ぎを検討する。
 - （高知県交通株式会社）
 - ・高知駅バスターミナルでは、列車の到着時間には連結していない。列車時間に対応したダイヤは困難である。

8) 利用者に対する運行情報の提供のあり方や改善点について

(土佐電気鉄道株式会社)

- 弊社のホームページと「アクセスこうち」にて、時間・行き先検索がある。
- 弊社のホームページは主要バス停の時間・運賃表等を掲載しているが、バス停の時刻表を掲示できるようにする必要がある。

9) 利用者を増やす方策について

(土佐電気鉄道株式会社)

- 運賃を下げることを検討している。

(高知県交通株式会社)

- 利用促進策は本当に難しい。
- 事業者は、収支を考え、路線・本数・時間を変えていく。(旅客が減少するので縮小ダイヤしかできない)
- 公共交通は生活するのに必要不可欠なものであって、収支を優先に考えるべきものではない。特に地方では顕著に現れている。
- 本数が多い、料金が安い、乗降しやすい、大きな遅れがない、乗換が簡単などの施策がとれたら、自家用車・自転車より便利で生活費用がかからないものとなり、自家用車の乗り入れ規制等を実行できる環境になってくると思われる。

(3) タクシー事業者に対して

| | |
|-------|---|
| 調査日時 | 平成 23 年 11 月 28 日～30 日 |
| 調査事業者 | 有限会社吉本交通、高月ハイヤー株式会社、香陽ハイヤー有限会社 有限会社いだいハイヤー、有限会社南国ハイヤー、有限会社下田ハイヤー 有限会社日章ハイヤー |

ヒアリング内容

1) タクシー利用者の傾向等について

- ・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等広い範囲を対象とし、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る。
- ・利用者全体の傾向は、主に固定客で、概ね高齢者である。電話依頼による病院への送迎、買物の送迎が多く、平日の利用が多い。

2) タクシー利用者数について

- ・タクシー利用者数（全体）は減少傾向である。減少の要因として、経済環境、マイカーの普及以外に、各病院が送迎バスを出していること、介護タクシーが増加していることなどがある。
- ・平成 23 年 1 月 1 日から、市内の業者は均一運賃になった。このことで、利用客が増えた事業者もいるが、売り上げが減少している事業者もある。

3) 乗合タクシー事業の免許について

- ・乗合タクシー事業の免許を持っている事業者は、3 社。免許を持っていない事業者は 4 社ある。

4) 乗合タクシーの予約型運行（デマンド運行）を実施するとなった場合について

- ・乗合タクシーについて、台数の少ない事業者は、消極的であるが、台数の多い事業者は参加意向が強い。
- ・乗合タクシーの実施は、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い。
- ・乗合タクシーの運営については、補助金がないと難しいので、赤字補填や一定金額の補助が望ましいという意見が多い。
- ・利用可能性が高い地域は、市の北部地域であり、乗合で後免、医大方面へ行くというなら需要はあるが、幹線との結節点（領石、白木谷通）までのフィーダーだと余り需要はないだろうとの話があった。
- ・利用促進については、老人クラブの活用、市によるタクシー券の配布などの意見があった。
- ・コミュニティバスも含めて、ほとんど乗合タクシーの予約型運行（デマンド運行）のできるので、タクシーのデマンドに切り替えた方がバスに税金を年間 2 千万円つぎ込むより安上がりになれるという意見もあった。

(4) 鉄道・路面電車事業者に対して

| | |
|-------|--|
| 調査日時 | 平成 23 年 11 月 28 日～30 日 |
| 調査事業者 | 四国旅客鉄道株式会社 土佐電気鉄道株式会社 土佐くろしお鉄道株式会社 |

ヒアリング内容

1) 南国市内での利用者の特徴について

- ・主に朝夕の通学・通勤が、利用者の利用目的である。学生の利用では、県立高知東工業高校、高知農業高校への通学者が多い。その他は、通院、買物利用である。また、企業が市内にあるので、ビジネス利用もある。
- ・全体的に利用者数は減少している。人口が減っているし、マイカーの普及、通学者数の減少（少子化）、自転車通学の増加などの要因がある。

(土佐くろしお鉄道株式会社)

- ・沿線では、安芸駅が 1,200 人+ α でトップ、2位がのいち駅で 1,200 人平均の乗降客数である。後免町駅での乗換がスムーズであればもっと増えるだろう。香南市は住宅開発が進み、人口が増えている。のいち駅前もフジグランを核とする大型のショッピングモールができて賑わっている。
- ・それに比して、南国市は市街化調整区域が多く、道路が狭小であり、中心性に乏しいと思う。(すなわち、乗降客増加の要因に乏しい)

2) 主な利用時間帯の特徴について

- ・平日は、朝と夕方以降に集中して、昼間の利用は少ない。

3) 鉄道とバスとの連携のあり方について

(四国旅客鉄道株式会社)

- ・バス利用による駅へのアクセスは無いと言ってよい。駅前整備が進まないため、バスの乗り入れができない。

(土佐くろしお鉄道株式会社)

- ・時刻表の接続はない。バス会社側で合わせてほしい。
- ・病院へ行く人が多く、後免町駅で乗り換えるが、医大行きの方が悪いという声がある。今後、通院需要は増えていくだろう。

4) パークアンドライドの利用状況について

(四国旅客鉄道株式会社)

- ・駅前駐車場でのパークアンドライド（“車でトレイン”）の利用者は、平日 10 台前後であり、週末は 20 台で満車となる。主に関西・高松方面の乗客の利用である。

(土佐電気鉄道株式会社)

- ・現在、85 台中 60 台が契約。残余の分は、パーキングとしての貸し出しも検討している。

(土佐くろしお鉄道株式会社)

- ・パークアンドライドは、県が夜須駅前に駐車場を用意している。
- ・沿線の各市町村に、駅前に駐車場を整備してもらっている。

5) 公共交通の利用者を増やす方策について

(四国旅客鉄道株式会社)

- ・利用者を増やすための方策については、アイデアがあれば教えてほしい。全体に利用者数は右肩下がりであり、経済状況、少子高齢化、マイカー普及など複合的な要因だ。
- ・空港との関係が希薄である。接続に問題がある。
- ・外国人利用に関しては、民鉄も参加した四国統一切符を発行している。ただ。IC化はコストの面ですぐには着手できない。
- ・今後の展開として、鉄道的高速化を考えていかなければならない。JR九州はJR西日本との一体化で成功している。

(土佐電気鉄道株式会社)

- ・平成22年1月から、「おでかけ電車65」を発行している。ICカード「ですか」を導入して2年、効果はあった。
- ・サイクルアンドライドの促進をしたい。
- ・チラシ配り・時刻表配布を行っている。

(土佐くろしお鉄道株式会社)

- ・定期は余り増えないので、定期外をどう増やすかが課題である。弊社は、観光を売り出している。沿線人口は減少傾向にあり、観光を強化する必要がある。来年は、開業10周年なので、ごめん・なはり線活性化協議会と相談し、10周年イベントを実施したい。

6) その他

- ・鉄道について、インフラとしての位置づけに市と県も目を向けてほしい。また、鉄道を維持していくためには、利用者側の支持、鉄道の必要性への認識が必要である。