

■ 公共交通の現状と課題

平成 24 年 10 月に市内バス路線 3 線（医大～久枝線、前浜～JA 高知病院線、植田～JA 高知病院線）及び北部山間地域の一部に（上倉・中谷方面）デマンド型乗合タクシーを導入、以降、デマンド型乗合タクシーは順次区域拡大し、平成 26 年 10 月には北部山間地域全域での運行を実現しました。

また、市民の公共交通利用の促進のため、市内公共交通マップを独自に作成、毎年 10 月の県内路線バスのダイヤ改定の度に更新を行い市民に配布するなど生活交通ネットワーク計画に沿った施策を推進してきました。

これらの取り組みにより、本市における路線バス・鉄道・路面電車の利用者数は数年来維持されています。

しかし、生活交通ネットワーク計画において定量的な目標として掲げた乗合タクシーと市内バス路線の利用者数目標については、平成 28 事業年度（平成 27 年 10 月～平成 28 年 9 月）実績においても、不十分なものに止まっています。

	H22 年度	生活交通ネットワーク計画の掲げた定量的な目標	H28 事業年度実績
乗合タクシー	—	1 回当たり <u>2.0</u> 人以上の乗車	1 便当たり 1.16 人
前浜～JA 高知病院線	3.6 人	1 回（1 往復）当たり <u>5.0</u> 人	2.6 人
植田～JA 高知病院線	3.6 人		5.1 人
医大～久枝線	5.3 人	1 回（1 往復）当たり <u>7.0</u> 人	6.4 人

人口減少が予想されるなかでの公共交通の維持・確保が求められる現状からは、路線網の効率化、利用促進策などの取り組みについて更なる強化が必要です。

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。

市民アンケート調査の概要

調査内容	<ul style="list-style-type: none">・居住地、年代、運転免許の保有状況・外出目的、交通手段、行先・公共交通利用頻度と乗降所・公共交通の利用目的・公共交通の満足度・バスを利用しない理由・バス利用促進のための改善要望
調査期間	平成29年11月17日発送～11月30日回答期限
調査対象	16歳以上の市民3,000人（無作為抽出）
調査方法	郵送による配布・回収
回収率	34.9%

以下に、今回の調査結果と前回の生活交通ネットワーク計画策定時に実施した市民アンケート調査結果（平成23年11月11日(金)発送～11月25日(金)）について、対比したものを示します。

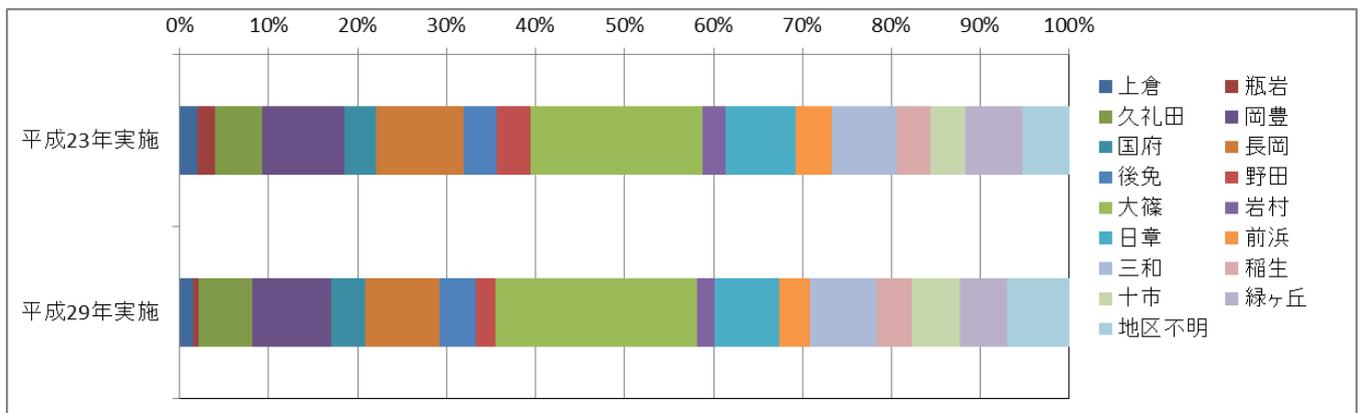
(2) アンケート調査票の配布・回収状況

地区別の配布・回収状況は、次のとおりです。

回答地区の構成比については、大きな差異はありませんが、平成23年の調査では世帯全員を対象として3,000世帯を調査対象としたことから、今回調査の回答数は平成23年実施分の約半分となっています。

＜地区別配布・回収状況＞

地区名	平成23年実施				平成29年実施	
	回収数	構成比	記載家族人数	構成比	回収数	構成比
1 上倉	18	1.9%	44	2.0%	16	1.5%
2 瓶岩	17	1.8%	44	2.0%	7	0.7%
3 久礼田	48	5.0%	118	5.3%	63	6.0%
4 岡豊	91	9.5%	204	9.2%	92	8.8%
5 国府	32	3.3%	80	3.6%	40	3.8%
6 長岡	90	9.4%	218	9.8%	88	8.4%
7 後免	47	4.9%	81	3.7%	42	4.0%
8 野田	41	4.3%	87	3.9%	24	2.3%
9 大篠	189	19.6%	428	19.3%	237	22.6%
10 岩村	18	1.9%	57	2.6%	20	1.9%
11 日章	80	8.3%	174	7.8%	76	7.3%
12 前浜	41	4.3%	91	4.1%	36	3.4%
13 三和	69	7.2%	160	7.2%	79	7.5%
14 稲生	36	3.7%	86	3.9%	42	4.0%
15 十市	35	3.6%	86	3.9%	56	5.3%
16 緑ヶ丘	53	5.5%	144	6.5%	56	5.3%
地区不明	57	5.9%	116	5.2%	73	7.0%
合計	962		2218		1047	

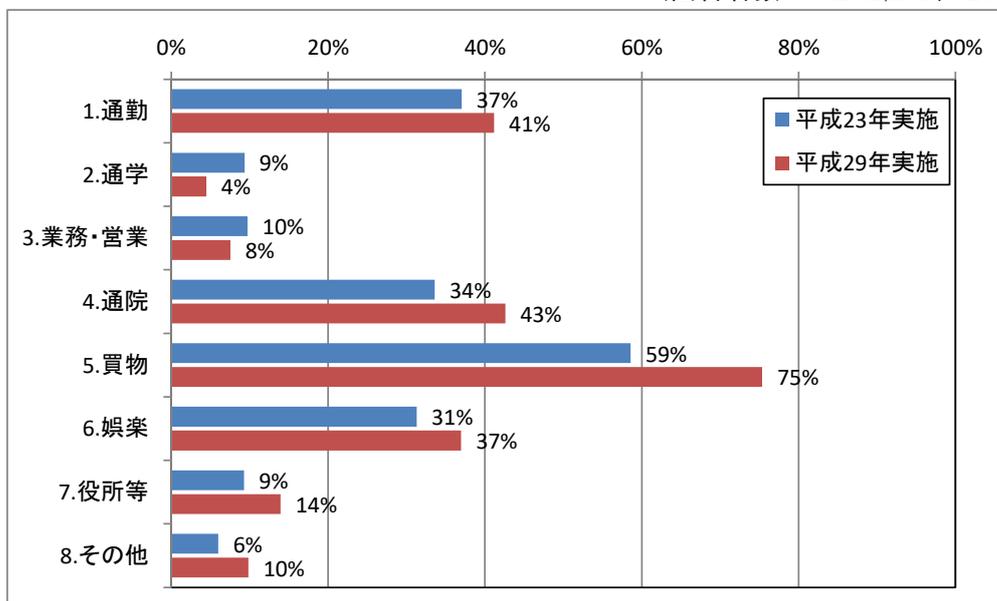


(3) 市民アンケート調査結果

<問>外出の主な目的 (複数回答)

- 「買物」が最も多く、次いで「通院」「通勤」「娯楽」が多くなっています。
- 平成23年の調査に比べ、買物の割合が大幅に増えています。

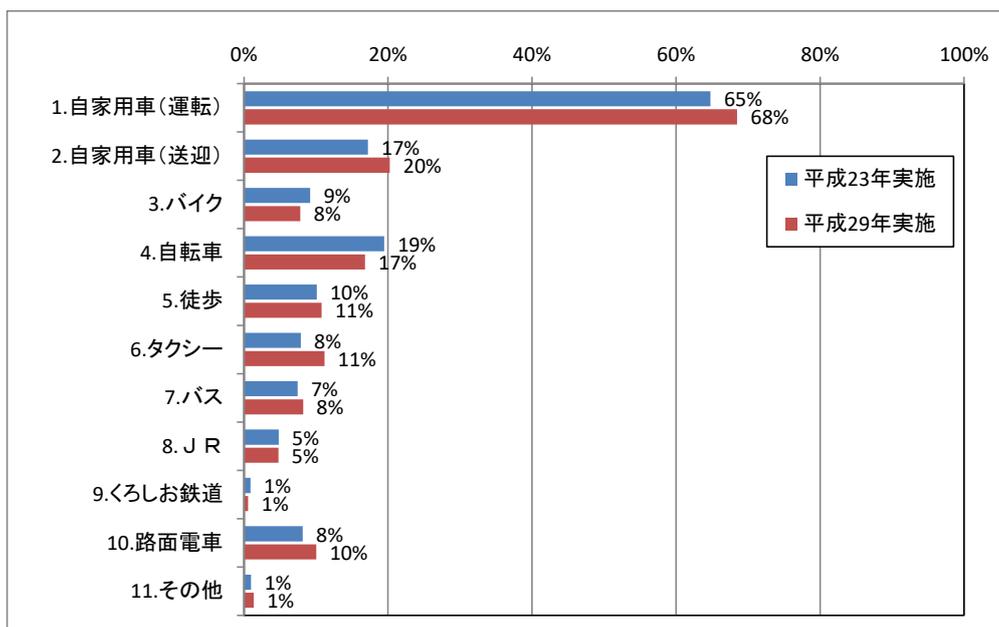
(回答者数 H23:2,218、H29:1,047)



<問>よく利用する交通手段 (複数回答)

- 68%の人が「自家用車(運転)」をあげています。次いで、「自家用車(送迎)」と「自転車」が約20%となっています。
- 公共交通機関の利用は、平成23年の調査に比べ、タクシー、バス、路面電車で若干の増加となっています。

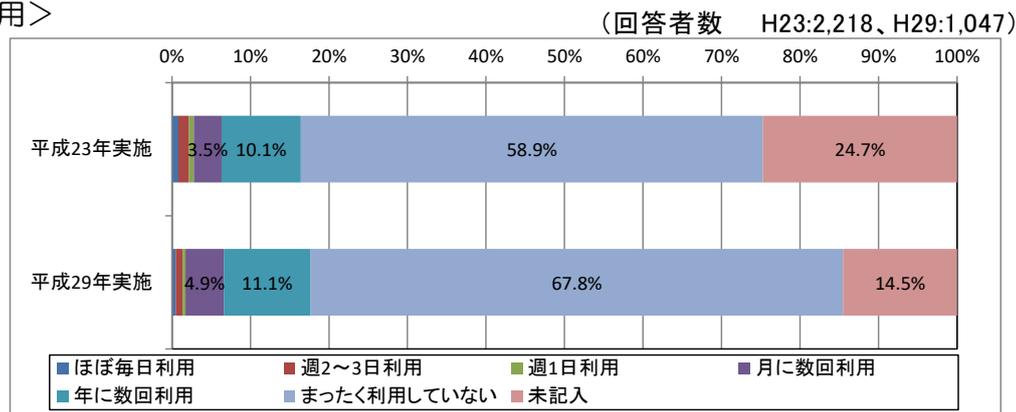
(回答者数 H23:2,218、H29:1,047)



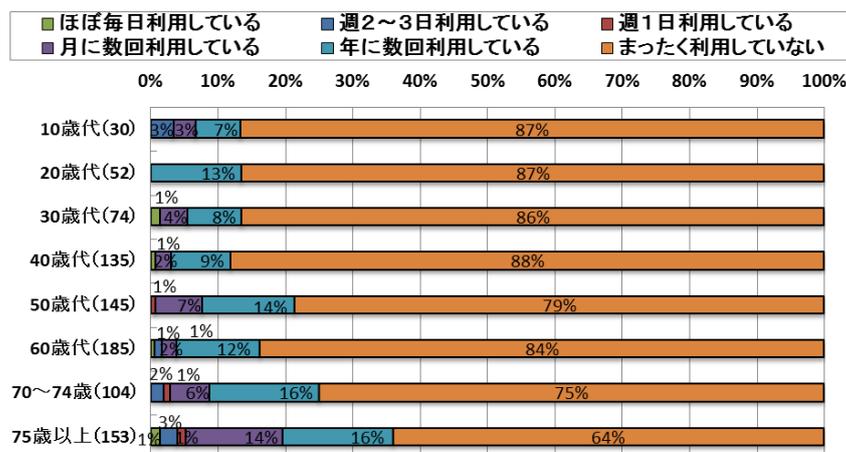
＜問＞公共交通の利用頻度（1つ回答）

- ・バスは 5.7 人に 1 人程度（未記入を除くと 4.8 人に 1 人）、鉄道・路面電車は 2.5 人に 1 人程度（未記入を除くと 2.1 人に 1 人）が利用しており、利用頻度とともに「年に数回」が多い状況です。一方、「まったく利用していない」人は、利用者合計に対してバスが約 3.8 倍、鉄道・路面電車が約 1.1 倍となっています。
- ・ほぼ毎日利用する人は、バスで 0.5% なのに対し、鉄道・路面電車では 2.5% となっています。
- ・平成 23 年の調査に比べ、バスをまったく利用していない割合が増加した半面、鉄道・路面電車においては、年に数回利用が増加し、まったく利用していない割合が減少しています。

＜バス利用＞

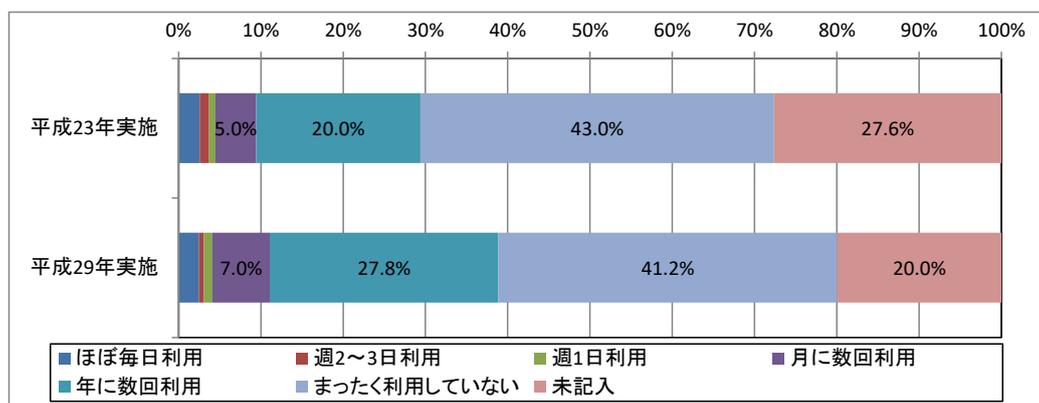


年代別の回答状況



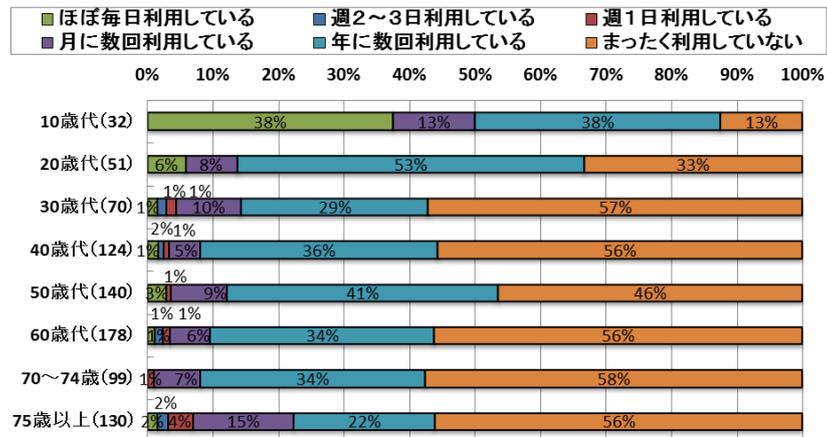
＜鉄道・路面電車利用＞

（回答者数 H23:2,218、H29:1,047）



<鉄道・路面電車利用>

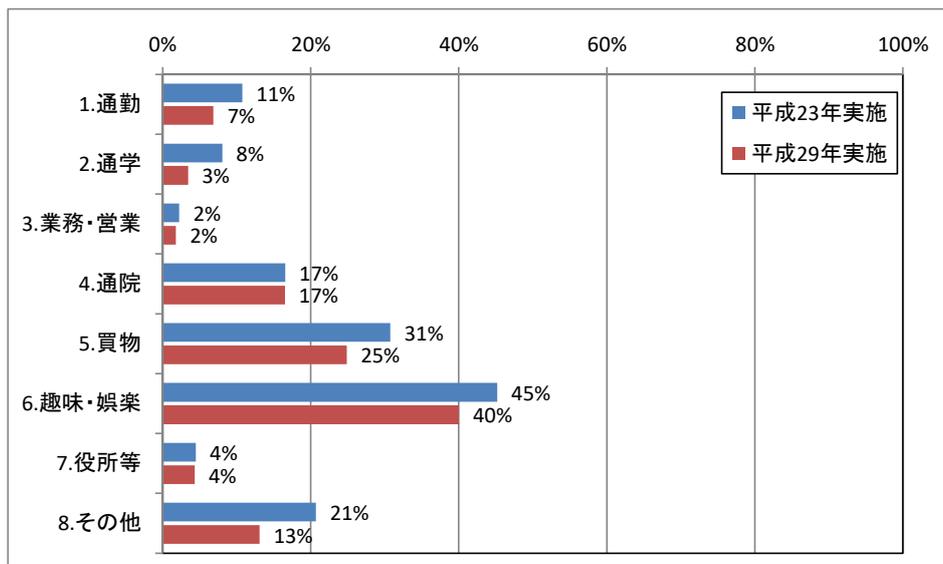
年代別の回答状況



<問> 公共交通の利用目的 (複数回答)

・「趣味・娯楽」が最も多く40%の人があげており、次いで25%の人が「買物」をあげています。「通院」は17%となっています。

(回答者数 H23:894、H29:672)

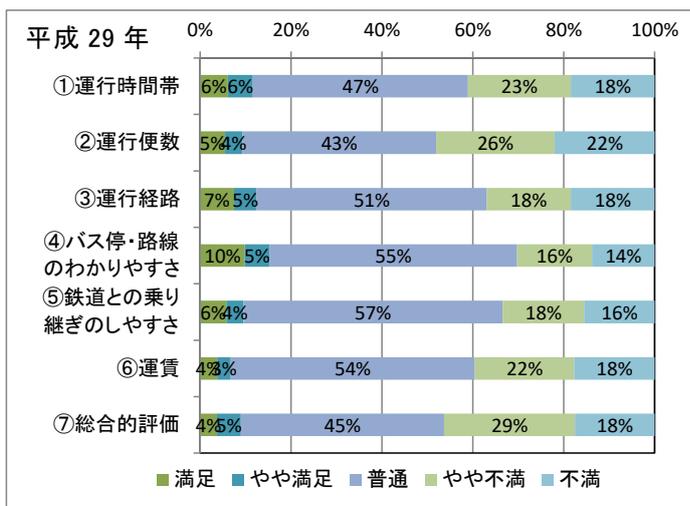
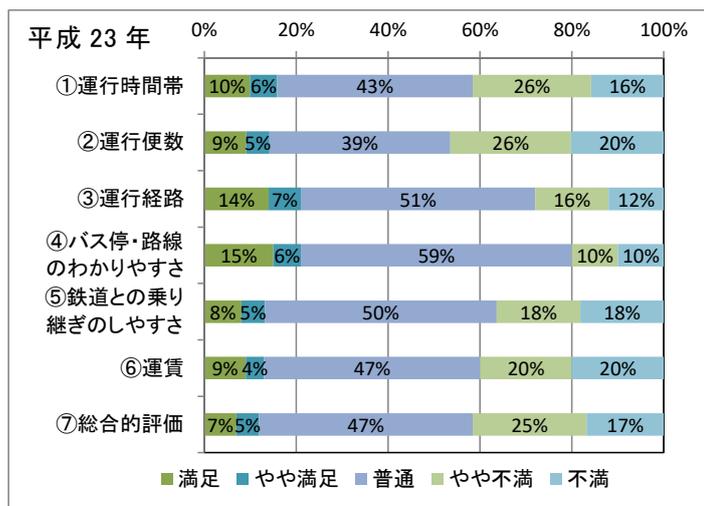


＜問＞公共交通の満足度合い（1つ回答）

1) バス

- ・「総合的評価」では、「不満」（不満とやや不満）の割合が「満足」（満足とやや満足）の 5.1 倍と大きく上回っています。
- ・特に、「運行便数」「運行時間帯」「運賃」への「不満」（不満とやや不満）の割合が高くなっています。
- ・平成 23 年の調査に比べ、全体的に「満足」（満足とやや満足）が減少し、「不満」（不満とやや不満）に移行している。

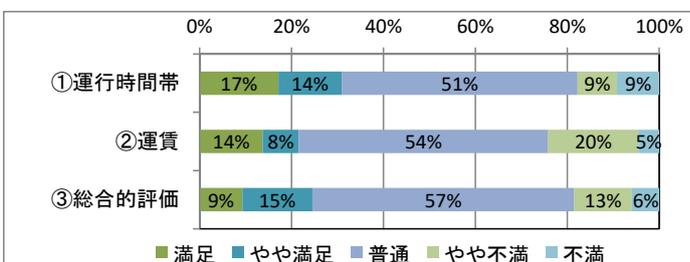
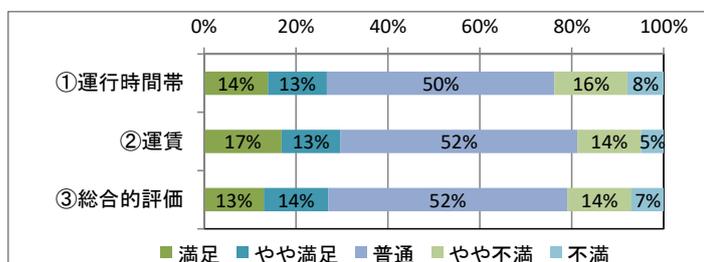
(回答者数 H23:284, H29:509)



2) JR

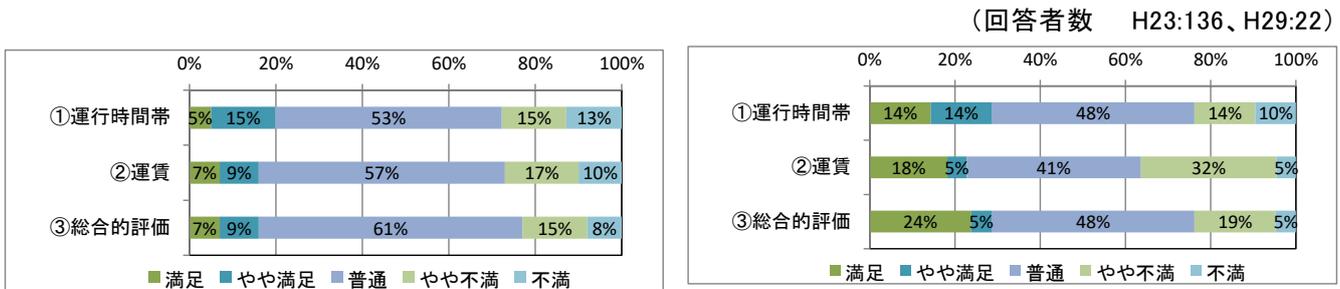
- ・「運行時間帯」では、「満足」（満足とやや満足）の割合が不満を、「運賃」では、「不満」（不満とやや不満）の割合が満足をやや上回っています。
- ・「総合的評価」では「満足」（満足とやや満足）の割合が「不満」（不満とやや不満）の割合をやや上回っています。
- ・平成 23 年の調査に比べ、「運行時間帯」の満足度は向上しているが、「運賃」については、「不満」（不満とやや不満）の割合が増加している。

(回答者数 H23:314, H29:153)



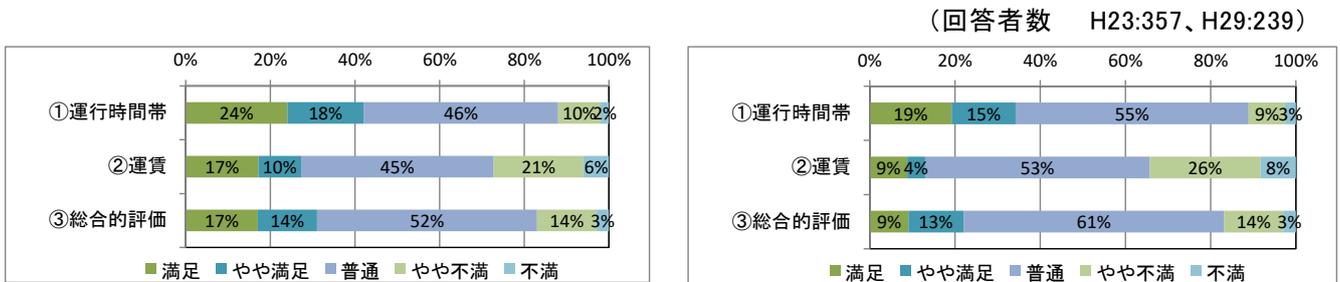
3) 土佐くろしお鉄道

- 「運行時間帯」では、「満足」（満足とやや満足）の割合が不満を、「運賃」では、「不満」（不満とやや不満）の割合が満足をやや上回っています。
- 「総合的評価」では「満足」（満足とやや満足）の割合が「不満」（不満とやや不満）の割合をやや上回っています。
- 平成 23 年の調査に比べ、回答者数が大幅に少なくなっています。



4) 路面電車

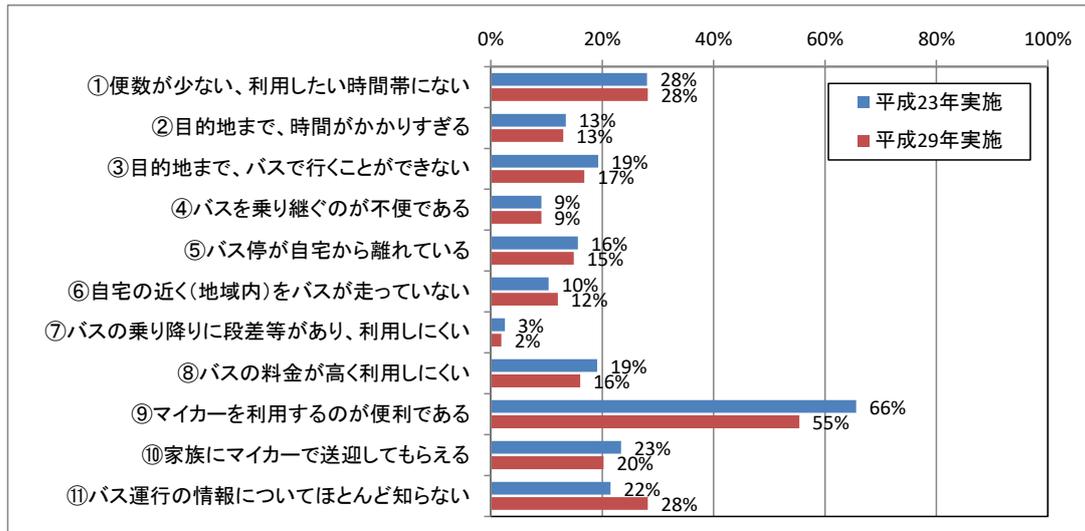
- JR や土佐くろしお鉄道と同様に、「運行時間帯」では、「満足」（満足とやや満足）の割合が不満を、「運賃」では、「不満」（不満とやや不満）の割合が満足をやや上回っています。
- 「総合的評価」では「満足」（満足とやや満足）の割合が「不満」（不満とやや不満）の割合をやや上回っています。
- 平成 23 年の調査に比べ、全体的に「満足」（満足とやや満足）が減少し、「普通」に移行している。



＜問＞バスを利用しない理由（3つ回答）

- 「マイカーを利用するのが便利だから」が最も多く 55%となっており、次いで「便数が少ない、利用したい時間帯にない」と「バスの運行情報についてほとんど知らない」が28%となっています。「家族にマイカーで送迎してもらえるため」についても20%となっています。さらに「目的地まで、バスで行くことができない」「バスの料金が高く利用しにくい」が20%近くとなっています。
- 全体的に、平成23年の調査と同じような傾向となっています。

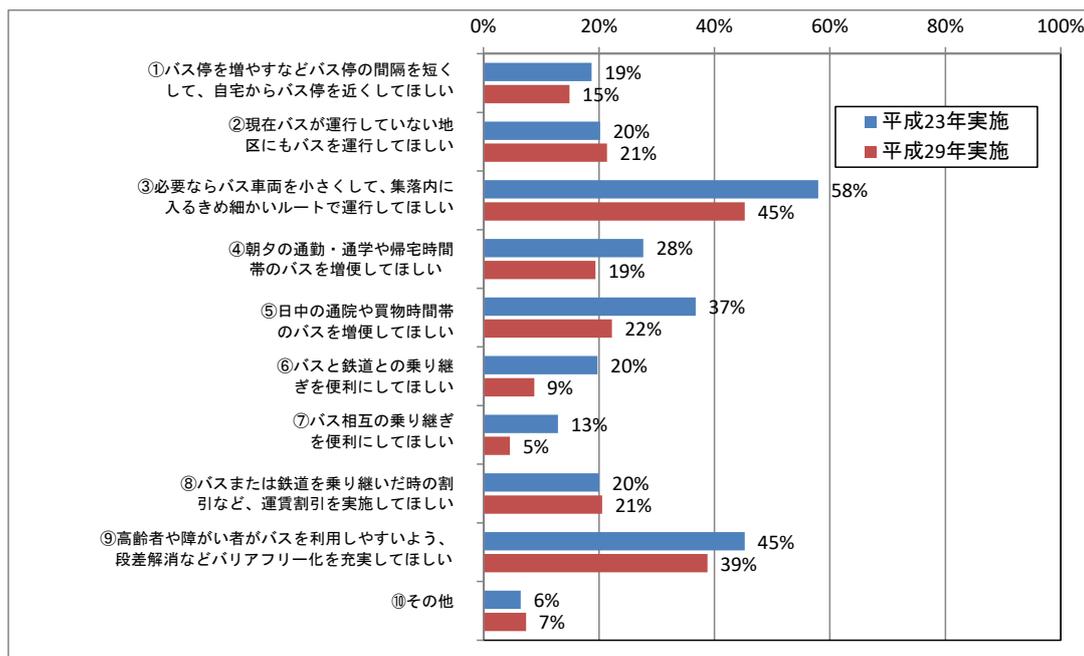
（回答者数 H23:1,618、H29:1,047）



＜問＞公共交通の利用促進のための対策（3つ選択）

- 45%の人が「必要なら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」をあげ、次いで「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充実してほしい」「通院や買物時間帯の利便性をよくしてほしい」が多くあげられています。
- 全体的に、平成23年の調査と同じような傾向となっています。

（回答者数 H23:1,683、H29:1,047）



2 地域ヒアリング調査

(1) 調査概要

地域の実情に詳しい各地域の役員等に対する公共交通に係るヒアリングを行い、外出目的別の交通手段について調査を行いました。

▼自治会等ヒアリング調査の概要

調査内容	・交通手段について（車の保有・バス等の利用状況） ・買い物場所、移動手段 ・病院、移動手段 ・乗合タクシーについて（運行する上倉・瓶岩地区のみ）
調査期間	平成 29 年 6 月
調査対象	市内全 178 自治会等 中 74 自治会等の役員
調査方法	職員によるヒアリング（訪問面接）調査

(2) 調査結果

交通手段として、公共交通がよく利用されている地域は、全調査地域の半数に満たない状況となっています。また、乗合タクシーは、利用していないという地域が多くなっています。

▼自治会等ヒアリング調査の結果

調査事項	内容
交通手段	74 自治会等の内、29 自治会等において、いずれかの公共交通がよく利用されている。
買い物場所	サンシャイン（18）、サニーマート（7）、マルナカ（7）の順が多い。 （個別名称の回答があった自治会等のみ。複数回答。）
病院	JA 高知病院（20）、南国中央病院（13）、高知大学医学部附属病院（9）の順が多い。
乗合タクシー	運行エリア内でヒアリングを実施した 11 自治会等の内 6 自治会等で利用されていない。

(3) 市民アンケート・地域ヒアリングのまとめ

公共交通の利用頻度に関しては、「ほぼ毎日」利用する割合がバスに対して鉄道・路面電車で大きく、一方、「週に数回」～「月に数回」の利用については、バスと鉄道・路面電車で大きな差はみられませんが、「年に数回」の利用については、バスに対して鉄道・路面電車で割合が大きく、バス及び鉄道・路面電車の利用者内部での比率も大きくなっています。

これら利用頻度と、公共交通の利用目的への回答結果からは、鉄道・路面電車は「ほぼ毎日」の通勤・通学、及び「年に数回」の趣味・娯楽に主として利用され、バスは「週に数回」～「月に数回」の通院や買い物に主として利用されている傾向が読み取れます。

また、バスへの不満が鉄道・路面電車より相対的に高いというアンケート結果からは、市外への長距離通勤や通学をする市民のなかには、本市中心部の鉄道や路面電車の駅まで、自転車や自家用車などバスではない移動手段を選択している人が少なからずいることが推認できます。

これら市民アンケート及び地域ヒアリングが示す傾向から、現在の本市における公共交通各モー

ド間の主な役割については、市内バス路線は、高齢者などの買い物や通院のための足を主に担い、市外への通勤・通学には主に鉄道や路面電車が選択されているということが大枠で推認されます。

これらの前提からは、地域の公共交通の維持・確保を考える場合、まず、市内バス路線や乗合タクシーは公共交通空白地・不便地への必要な運行拡大やバリアフリー化により高齢者などの買い物・通院のための足を担う事、そして、市外への通勤・通学者に対しては、鉄道駅などのパーク＆ライド、サイクル＆ライドを充実することが必要だといえます。

また、公共交通を将来にわたって持続可能なものとするための利用促進策については、毎日の利用が見込める通勤・通学者の利用を促進するため、市内バス路線についての利便性の向上、情報発信の強化、市民の利用意識醸成などの取り組みを実施していくことが必要です。

第5章 地域公共交通の役割と課題整理

1 地域公共交通の役割

地域の現状分析や上位・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 地域公共交通を取り巻く課題

地域の概況や公共交通の状況に関する調査、市民アンケート調査及び地域ヒアリング調査等の結果によると、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市の負担増
 - ・平成24年3月に策定した南国市生活交通ネットワーク計画に基づき平成24年10月に整備した市内バス路線及び乗合タクシーの利用は、県内路線バスのダイヤ改正が行われる毎年10月にあわせた公共交通マップの更新と配布などの取り組みにより利用者数を伸ばして以降、近年もこれを維持している。
 - また、鉄道、路面電車の利用者数についても、南国市生活交通ネットワーク計画策定以降の期間、増加ないし維持している。
 - ・本市は路線バスの維持のために平成29年度で約68百万円を負担しているが、バス事業者の採算性悪化などにより、市の負担額はここ数年増加傾向にある。
 - ・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) 効率的で効果的な公共交通体系の構築が必要
 - ・市の中心部においては、鉄道や複数の路線バスが重複し、より効率的な運行方法の検討の余地がある。
 - 一方で、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ているが、交通サービス相互間の連携が十分に図られているとは必ずしも言えない状況にある。

(3) まちづくりと公共交通体系との一体的な展開が必要

- 上位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。
- 現在策定中の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。

(4) 観光振興に資する公共交通ネットワークが未構築

- 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。
- また、観光振興や定住、二地域居住など、広域的な利用が見込まれる高速バス、航空機による高速交通体系を活かした公共交通ネットワークの構築が望まれる。

(5) 市民・交通事業者・行政による推進体制の強化が必要

- 本市では、平成23年5月に「南国市地域公共交通会議」を設置し、また、平成24年3月には「南国市生活交通ネットワーク計画」を策定して、公共交通体系の構築に向けた取り組みを推進しているが、行政や交通事業者・市民等が一体となった公共交通を地域で支える体制の構築や利用意識の醸成が十分に図られていない状況にある。