

# 【概要版】南国市地域公共交通計画

## 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。

一方、南国市ではモータリゼーション（自家用車の生活必需品化）に伴い、公共交通の利用者数が縮減することに加え、公共交通事業者における乗務員の確保が困難な状況がみられ、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、これまでの取り組みを継続しつつ、鉄道、軌道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。



【南国市コミュニティバス】

## 2. 計画の区域・期間・対象

本計画の区域：南国市全域

本計画の対象：鉄道・路面電車・路線バス・乗合タクシー

本計画の期間：令和5年度（2023年度）から令和9年度（2027年度）までの5年間

## 3. 計画の位置づけ

### 地域公共交通活性化・再生法の一部改正（令和2年11月施行）

まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

住民の協力を含む関係者の連携

地域が自らデザインする地域の交通

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）

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）

第2次南国市都市計画マスタープラン（令和2年3月）

南国市立地適正化計画（平成31年3月）

関連計画との整合

南国市地域公共交通網形成計画（平成30年7月）

整合・進展

南国市地域公共交通計画

## 4. 南国市の現状と課題

### ■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、老年人口は増加と予測される。
- 市街化区域内の市役所周辺部の中心部に人口は集中している。
- 北部山間地域の高齢者の65歳以上比率が高くなっている。
- 昼間人口、夜間人口（常住人口）は、2005（H17）年から減少している。
- 2020（R2）年の昼間人口比率は、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0.9%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土讃線が東西に通り、高知市方面から後免町駅まで路面電車が通っている。
- 後免町から奈利駅まで土佐くろしお鉄道こめん・なはり線が通っている。
- 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、後免町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。
- 鎮石から医大、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、後免町から中心街地に至る間は、便数が比較的小さい。
- 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。

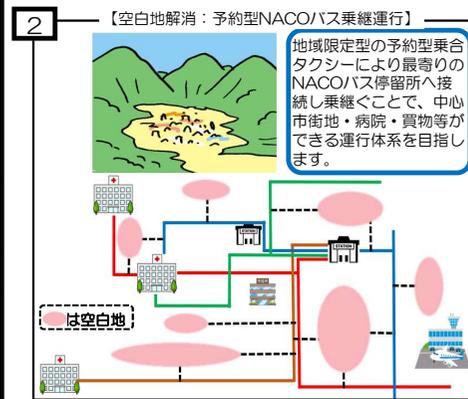
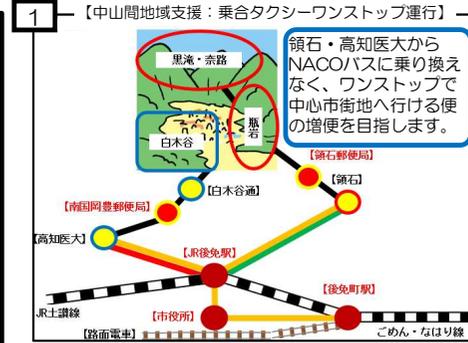
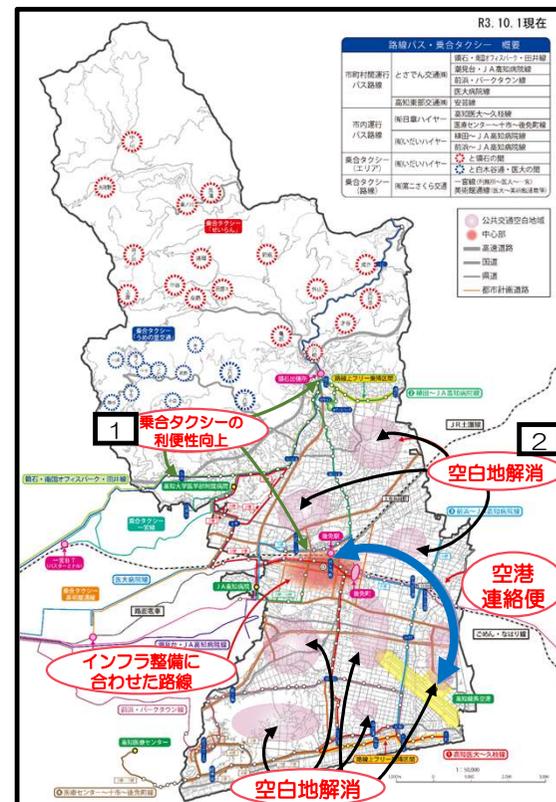
### ■市民・交通事業者意向

- 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。
  - 高齢者へ情報を渡す際の難しさがある。
- 高齢者へ情報に対する将来の不安（移動手段の確保）
  - 2020年以降の将来の不安（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不安を感じている。
- 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が低く、増便希望等の声があがっている。
- 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引き、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。
  - 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
- ②高齢者のバス停や駅まで歩くことが出来ない高齢者の移動手段を確保するため、日中の移動ニーズに対応した移動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
  - 市民の移動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

## 5. 目指すべき地域公共交通体系



# 【概要版】南国市地域公共交通計画

## 6. 基本方針・目標・施策及び具体的事業

### 【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

#### (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：地域公共交通の再編・強化

###### 事業①：定期的な利用者調査

○市民アンケートを実施し、満足度高い・改善点の内容を把握すると共に適宜、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します。



図 実証イメージ

##### ■施策1：地域公共交通の再編・強化

###### 事業②：公共交通空白地域に対する新たな交通手段の検討

○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します。

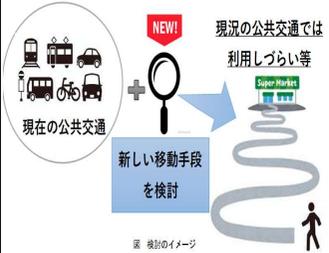


図 検討イメージ

##### ■施策1：地域公共交通の再編・強化

###### 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

○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します。

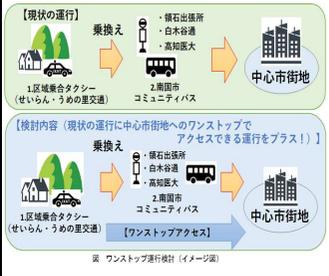


図 ワンストップ運行検討 (イメージ図)

#### (基本目標2) まちづくりと連携し、人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

###### 事業⑦・⑧：利用しやすい環境整備（駅周辺・関連施設）

○駅利用における利用不便箇所（段差・溝・駐輪場スペース等）の把握及び利用者が多いバス停等の利用環境の改善により、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、利用者の満足度向上を目指します。



図 検討イメージ

##### ■施策5：観光施設との連携・強化

###### 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

○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します。

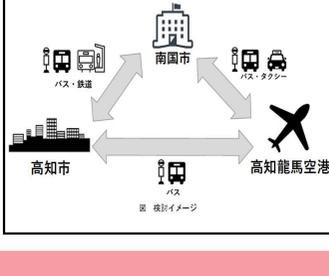


図 検討イメージ

##### ■施策6：市民への情報提供

###### 事業⑩：円滑に乗降・乗継が可能な情報提供と改善

○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します。また、新技術の導入及び利用促進を行うことでの利用者確保及び満足度向上を目指します。

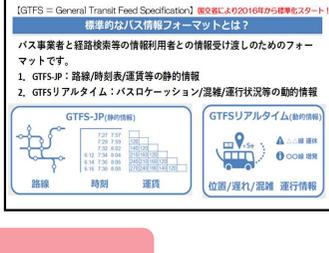


図 検討イメージ

#### (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：市民への情報提供

###### 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

○待ち時間を見える化することでの、利用者の確保及び満足度向上を目指します。



図 検討イメージ

##### ■施策7：地域公共交通利用のための意識醸成

###### 事業⑫：地域移動におけるモデルコースの作成

○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の外出機会の増加を目指します。

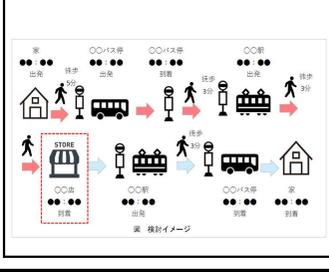


図 検討イメージ

##### ■施策7：地域公共交通利用のための意識醸成

###### 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

○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します。

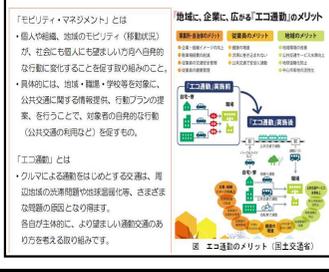


図 検討イメージ

##### ■施策2：交通結節点の強化

###### 事業④：乗継ダイヤ調整・見直し

○乗継に対する不満の声も少ないことから、現行の乗継に対する改善点を調査及び確認を行い、改善に導くことで利用者増加を満足度向上を目指します。

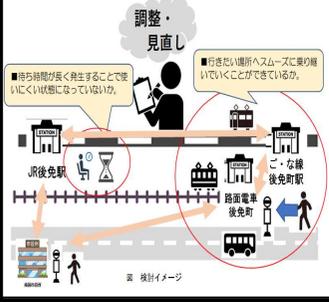


図 検討イメージ

##### ■施策2：交通結節点の強化

###### 事業⑤：ICカード「ですか」の利用促進

○ICカード「ですか」の良さを知らってもらう普及活動を行い、公共交通利用者の増加及び安定的な公共好通利用者の確保を目指します。



図 ICカード「ですか」のメリット

##### ■施策3：地域と連携した事業の推進

###### 事業⑥：運転免許自主返納者への利用促進

○運転免許証自主返納者支援として割引制度を周知し、制度利用即Winを図ると共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します。



図 運転免許証自主返納者支援の内容イメージ