

第5章 地域公共交通に関する現状・役割の整理

5.1 現状の整理

本市の現状を以下のように整理します。

① 地域の現状

1-1 人口

◇総人口は令和2年国勢調査において26,513人。25年後の令和27年には18,316人程度まで減少することが予測される。

◇年齢3区分別にみると、どの区分においても減少が見込まれている。

◇年少人口は、2,632人（令和2年）から1,872人（令和27年）。

◇生産年齢人口は、13,352人（令和2年）から9,093人（令和27年）。

◇高齢者人口は、9,742人（令和2年）から7,351人（令和27年）。

◇総人口は、香美市役所周辺の土佐山田中央地域に多く分布している。また、本市の広域な市域に散在している。

1-2 施設立地状況

◇施設立地状況をみると、香美市役所周辺を中心に土佐山田中央地域に多く分布していることがわかる。また、香北地域では香北支所周辺、物部地域では物部支所周辺に施設が立地していることがわかる。

1-3 自動車運転免許の保有状況

◇本市の80歳以上の運転免許の保有及び返納の状況は、80歳以上の人口は3,990人に対して、免許保有者数は1,110人（27.8%）となっている。

② 地域公共交通の現状

2-1 鉄道

◇市内駅の年間利用者数は減少傾向にあり、平成29年度は893,552人、令和3年度は726,740人となっている。

2-2 路線バス

◇田井～北岸・本山～大杉駅・医大病院線の年間輸送人員は減少傾向にあり、平成29年度は65,830人、令和3年度は47,522人となっている。

◇大柘線の年間輸送人員は減少傾向にあり、平成29年度は78,636人、令和3年度は63,286人となっている。

2-3 市営路線バス

◇市営路線バス全体の利用者数は増加傾向にあり、平成28年度は37,694人、令和3年度は38,595人となっている。増えた理由としては、令和2年度より美良布・大柘線の運行が始まった影響である。

◇町田線と美良布・大柘線以外の路線の利用者数は、平成28年度から令和3年度にかけて減少傾向にある。

2-4 市営エリア型デマンドバス

◇3地域ごと（土佐山田町、香北町、物部町）に集落と目的地（施設）を結ぶデマンドバスが運行されており、利用者は増加傾向にある。

2-5 介護タクシー

◇本市では「福祉タクシー制度」を設けており、高齢の方や重度の心身障害のある方が、タクシーを利用して、市内の医療機関への通院や買い物等をされる場合の移動に対する助成を行っている。近年では申請者数は減少しているものの、令和3年度では、延べ389人の利用申請があった。

2-6 本市の公共交通への公的負担金

◇本市の公共交通への公的負担金は、年々増加傾向にあり、令和3年度は約1億2,600万円となっている。

2-7 公共交通空白地域および公共交通不便地域

◇本市の公共交通空白地域の人口は、4,101人（総人口の15.5%）となっている。

◇本市の公共交通不便地域の人口は、9,843人（総人口の37.1%）となっている。

③ 公共交通に対する住民ニーズ

◇現在、希望どおりの外出（通院や買い物など日常生活の移動）について、「十分できている・おおむねできている」方が92.2%、「あまりできていない・できていない」方が7.8%。

◇通勤・通学時の交通手段は、「自分で自家用車を運転」が80.0%で最も多い。「鉄道」は5.1%。「路線バス」は3.2%。「市営路線バス」は1.3%。「タクシー」は1.9%。「市営エリア型デマンドバス」は0.0%。

◇通院時の交通手段は、「自分で自家用車を運転」が66.3%で最も多い。「鉄道」は1.5%。「路線バス」は3.6%。「市営路線バス」は3.9%。「タクシー」は9.5%。「市営エリア型デマンドバス」は1.2%。「医療機関の送迎」は1.7%。

◇買い物時の交通手段は、「自分で自家用車を運転」が74.9%で最も多い。「鉄道」は1.0%。「路線バス」は2.0%。「市営路線バス」は3.3%。「タクシー」は5.5%。「市営エリア型デマンドバス」は1.2%。

◇鉄道（土讃線）の利用頻度は、「全く利用しない」が62.6%で最も多い。

◇バス（民間・市営）の利用頻度は、「全く利用しない」が79.3%で最も多い。

◇タクシーの利用頻度は、「全く利用しない」が61.2%で最も多い。

◇公的負担金への考えた方は、「市の公的負担は現状のまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」が29.9%で最も多い。次いで「市の公的負担を増やしてでも、今以上に公共交通サービスの向上を図るべき」が12.9%、「市の公的負担は現状のまま、現在と同様の公共交通サービスを維持していくべき」が12.6%。

◇「公共交通は今後も必要である」と考える方が94.9%。

◇公共交通の満足度は、「満足・やや満足」が16.6%。「やや不満・不満」が19.4%。「どちらともいえない」が64.1%。

④ 交通事業者・関係事業者ヒアリング

4-1 交通事業者

- ◇運転手の確保がどの交通事業者も難しい状況である。
- ◇利用者から市営路線バスの料金を高いと言われたことはない。

4-2 関係事業者

- ◇シェイアール四国バスの大栃線と市営路線バス的美良布・大栃は乗り換えの時間調整を行う必要がある。
- ◇市営路線バス・市営エリア型デマンドバスは、曜日指定（平日は毎日使えない）のものがあり、利用したい曜日に使えないことがある。
- ◇高齢者はバス停近くまで歩くことが難しく、自宅近くまでの送迎を望む声がある。
- ◇タクシーチケットをもっと配布してほしいという声がある。

5.2 役割の整理

本市における地域公共交通の役割を以下のように整理します。

役割① 市内・市外への移動を円滑に進める

市民の移動ニーズは市内のみならず、市外への移動もあるため、公共交通が移動するための手段としての役割を担います。本市の市域は広く^{※1}、山間部の道路においては坂が急であるため、円滑に市民が移動できるようにします。市外へは高知市や南国市、香南市など^{※2}県内の複数の市町村に移動しており、市外へ行くための広域的な移動を支援します。

また、都市の骨格となる市内の拠点間を円滑に移動できるようにします。

※1：例えば香美市役所からバス停大栃まで自家用車を使用した場合、移動時間は約30分、距離は約23kmとなる（Googleマップより）。

※2：住民アンケートをみると、通勤・通学先は高知市23.3%、南国市18.0%、香南市7.2%となっている。通院先は高知市29.4%、南国市27.7%、香南市4.8%となっている。買い物先は高知市8.3%、南国市14.9%、香南市8.1%となっている。

役割② 誰もが必要なときに必要な移動ができる

自家用車は便利な交通手段ですが、全ての市民が自家用車を所有または運転できるわけではありません。特に中学生・高校生や高齢者、心身障害のある方などは公共交通に頼る機会が多く、これらの人々が通学や社会生活に参加する機会を広げていくために、必要なときに必要な移動ができるようにします。

また、中学生・高校生や高齢者、心身障害のある方以外の方も公共交通を利用できるようにし、誰もが必要なときに公共交通での移動ができるようにします。

役割③ お出かけの機会を増やし、まちの賑わいや交流を促進する

生活機能の集積する拠点や目的地となる医療・商業施設等へのアクセシビリティを強化し、利便性を高め、お出かけの機会を増やし、まちの賑わいや交流を促進します。

役割④ 自家用車から公共交通への利用を転換する

近年では高齢者による交通事故が増えており、事故抑制のためにも自家用車から公共交通への転換を促進します。

また、公共交通は自家用車よりも二酸化炭素の排出量が少なく、環境に与える負荷が少ないことから自家用車から公共交通への転換を促進します。

役割⑤ 観光促進を支援

市内には多くの観光資源があることから、観光ニーズに適切に対応し、回遊性を高め、公共交通を利用して訪れることができるようにします。

第6章 地域公共交通に関する問題点・課題・基本方針の整理

6.1 問題点の整理

本市の問題点を以下のように整理します。

① 地域によっては乗り継ぎが多く、高齢者等には負担

◇地域（特に香北町・物部町）によっては、公共交通を利用して移動した場合、乗り継ぎが多い地域もあり、高齢者等には負担となっている。

※（例）物部町押谷にお住まいの方が、公共交通を利用して高知市内に出かける場合

○行き（市営路線バス別府線の第1便に合わせて出発（平日））

移動手段	乗車時刻	降車時刻	所要時間 (車内)	待ち時間
市営路線バス (別府線)	押谷 7:47	大柵 7:56	9分	25分
市営路線バス (美良布・大柵線)	大柵 8:21	美良布 8:39	18分	20分
大柵線 (ジェイアール四国バス)	美良布 8:59	土佐山田駅 9:23	24分	10分
鉄道 (土讃線)	土佐山田駅 9:33	高知駅 9:59	26分	
合計：2時間 12分				

○帰り（市営路線バス別府線の最終便に合わせて帰宅（平日））

移動手段	乗車時刻	降車時刻	所要時間 (車内)	待ち時間
鉄道 (土讃線)【特急】	高知駅 15:13	土佐山田駅 15:26	13分	9分
大柵線 (ジェイアール四国バス)	土佐山田駅 15:35	美良布 15:57	22分	53分
市営路線バス (美良布・大柵線)	美良布 16:50	大柵 17:08	18分	34分
市営路線バス (別府線)	大柵 17:42	押谷 17:51	9分	
合計：2時間 38分				

●高知市内に滞在できる時間は、5時間 14分

●自家用車で移動した場合、片道約1時間1分（Google マップより）

② バスと鉄道の乗り継ぎ時間がかかる

◇バスと鉄道の乗り継ぎ時間が長い場合があり、なかには 30 分以上かかることもある。

○バスから鉄道（土佐山田駅）への乗り継ぎ時間（平日。特急は除く。）

バス時刻表				JR時刻表（発車時刻）	
路線名	起点	起点出発時刻	土佐山田駅着時間	下り（高知駅方面）	乗り継ぎ時間
-	-	-	-	5:50	-
-	-	-	-	6:37	-
大栃線	美良布	6:38	7:02	7:12	0:10
-	-	-	-	7:27	-
-	-	-	-	7:42	-
市営路線バス（佐岡線）	稲葉橋	7:30	7:52		0:23
市営路線バス（西又線）	繁藤駅	6:50	7:59		0:16
市営路線バス（不寒冬線）	繁藤駅	7:00	7:59		0:16
大栃線	美良布	7:38	8:02		0:13
市営路線バス（西又線）	繁藤駅	6:50	8:10		0:05
市営路線バス（不寒冬線）	繁藤駅	7:00	8:10		0:05
山田～龍河洞線	龍河洞	7:50	8:11	8:15	0:04
-	-	-	-	8:57	-
市営路線バス（町田線）	下ノ村	8:45	9:03		0:30
市営路線バス（あけぼの街道線）	土佐山田駅	8:30	9:11		0:22
大栃線	美良布	8:59	9:23	9:33	0:10
市営路線バス（佐岡線）	稲葉橋	9:35	9:54		0:39
市営路線バス（あけぼの街道線）	土佐山田駅	9:30	10:11		0:22
市営路線バス（不寒冬線）	繁藤駅	9:20	10:19		0:14
市営路線バス（西又線）	繁藤駅	9:20	10:19		0:14
大栃線	美良布	9:56	10:20	10:33	0:13
山田～龍河洞線	龍河洞	10:30	10:51		0:42
市営路線バス（あけぼの街道線）	土佐山田駅	10:30	11:11		0:22
大栃線	美良布	10:56	11:20	11:33	0:13
市営路線バス（あけぼの街道線）	土佐山田駅	11:30	12:11	12:33	0:22
市営路線バス（町田線）	下ノ村	12:20	12:38		0:55
大栃線	美良布	12:46	13:10		0:23
山田～龍河洞線	龍河洞	13:00	13:21		0:12
市営路線バス（佐岡線）	稲葉橋	13:05	13:27		0:06
市営路線バス（不寒冬線）	不寒冬	12:40	13:29		0:04
市営路線バス（西又線）	西又	12:40	13:29	13:33	0:04
市営路線バス（あけぼの街道線）	土佐山田駅	13:30	14:11		0:22
大栃線	美良布	13:56	14:20	14:33	0:13
市営路線バス（あけぼの街道線）	土佐山田駅	14:30	15:11		0:31
大栃線	美良布	14:57	15:21		0:21
市営路線バス（佐岡線）	稲葉橋	15:19	15:38	15:42	0:04
市営路線バス（不寒冬線）	不寒冬	15:00	15:49		0:23
市営路線バス（西又線）	西又	15:00	15:49		0:23
市営路線バス（あけぼの街道線）	土佐山田駅	15:30	16:11	16:12	0:01
市営路線バス（町田線）	下ノ村	16:00	16:18		0:30
山田～龍河洞線	龍河洞	16:00	16:21		0:27
市営路線バス（不寒冬線）	鏡野中学校前	16:30	16:34		0:14
大栃線	美良布	16:11	16:35	16:48	0:13
市営路線バス（佐岡線）	稲葉橋	16:46	17:05		0:28
市営路線バス（あけぼの街道線）	土佐山田駅	16:30	17:11		0:22
山田～龍河洞線	龍河洞	17:00	17:21	17:33	0:12
大栃線	美良布	17:45	18:09	18:17	0:08
-	-	-	-	18:25	-
市営路線バス（不寒冬線）	鏡野中学校前	18:45	18:49	19:00	0:11
大栃線	美良布	18:45	19:09	19:22	0:13
-	-	-	-	20:00	-
大栃線	美良布	19:44	20:08		0:40
-	-	-	-	20:48	-
大栃線	美良布	20:35	20:59	21:23	0:24
-	-	-	-	22:43	-

※四国旅客鉄道株式会社ホームページ（令和5年3月18日改正）

③ 市民の移動ニーズと提供されているサービスのミスマッチ

◇住民ヒアリングより、土佐山田町繁藤にお住まいの方で、市営路線バス不寒冬線・西又線を朝の時間帯に利用したいが、小学校の通学が優先になるため利用できない方がいるなど、移動ニーズとサービスのミスマッチが起きている。

◇交通結節点となる土佐山田駅はエレベーター等が未整備であるため、高齢者等から整備を望む声がある（住民アンケートの自由記述や住民ヒアリングより）。

④ 交通系 IC カード等が未導入

◇市営路線バス等は交通系 IC カード等が未導入であり、乗り継ぎが多い地域では支払回数が増え、現金での支払いに時間がかかっている。

⑤ GTFS データの未整備

◇市営路線バス等は市ホームページで時刻表は公開されているものの、GTFS データが未整備のため、Google マップ等で時刻を確認することができない。

⑥ 公共交通空白地域が存在

◇本市の公共交通空白地域の人口は、4,101 人（総人口の 15.5%）。

⑦ 運転手不足

◇交通事業者ヒアリングより、運転手の確保がどの交通事業者も難しい状況。

⑧ 本市の公共交通への公的負担金の高止まり

◇本市の公共交通への公的負担金は、年々増加傾向にあり、令和3年度は約1億3,000万円。

6.2 課題の整理

本市の課題を以下のように整理します。

① 鉄道とバスの連携強化

◇広域交通である鉄道と市内を運行するバスとの連携を強化し、乗り継ぎ時間の短縮や待合環境の改善等を行い、市内から市外への移動をスムーズにすることが必要です。

【関連する問題点②】

② 市民の移動ニーズとマッチした利用しやすいサービスを提供

◇移動ニーズとサービスにギャップが生じていることから、解消に向けたサービスの見直しを行い、市民にとって利用しやすいサービスを提供することが必要です。

【関連する問題点①、②、③、④】

③ わかりやすい情報提供

◇誰もが手軽に公共交通の情報をインターネット等から取得できるようにするために、情報の整備が求められています。特に観光客や普段公共交通を利用しない人にとって、簡単に情報を得られるようにすることが求められています。

【関連する問題点⑤】

④ 交通結節点の環境整備

◇鉄道駅やバス停美良布・大柘の環境（ハード）整備を行い、子どもから高齢者まで誰もが利用したくなる交通結節点の整備が求められています。

【関連する問題点③、④】

⑤ 公共交通空白地域の解消

◇公共交通空白地域は、公共交通が運行されている地域と比べ、日常の通院や買い物等に出かける際に不便であり、他地域との公平性の観点からも解消が必要です。

【関連する問題点⑥】

⑥ 運転手の確保

◇現状、運転手の確保がどの交通事業者も難しい状況であることから、確保等に向けた対策が必須です。

【関連する問題点⑦】

⑦ 持続可能な公共交通の運営

◇公共交通を運行させるためには、人材（運転手、オペレーター等）やハード整備（車両、バス停等）、燃料などが必要であり、これらを確保するための財源が必要です。近年では市営路線バスの公的負担金の増加や、燃料の高騰などの影響で財源確保が厳しい状況が続いており、効率的・効果的な運行を行うために運行方法等の見直しを常に行い、持続可能な公共交通の運営が必要です。

【関連する問題点⑧】

6.3 基本方針の整理

本市の基本方針を以下のように整理します。

基本方針① 利用者の視点で使いやすい地域公共交通ネットワークの再構築

利用者や市民の日常の移動ニーズや利便性を第一に考え、地域の公共交通ネットワークを効率的に再構築します。各路線の接続性や頻度を見直し、乗り換えのしやすさやアクセス性を高めることを目指し、市内・市外へスムーズに移動できるようにします。

基本方針② わかりやすい地域公共交通の情報提供

公共交通を利用する際の情報取得や理解を容易にするため、わかりやすく直感的な情報提供の方法を導入します。リアルタイムの運行情報や料金、路線図などを、デジタル手段や視覚的なツールを用い、簡単に情報を得られるようにします。

基本方針③ 市民にとって身近な地域公共交通の創出

公共交通は市民の生活の一部として感じられるよう、地域の文化や特色を反映した車両デザインや施設を展開します。また、市民が公共交通に対して身近に感じることができイベント等を開催します。市民の意見やニーズを定期的に取り入れ、公共交通をより身近に感じられるものとします。

基本方針④ 新しい取組を実施し、地域公共交通を利用促進

新しい技術やサービスを導入することで、公共交通の魅力を高め、利用促進を図ります。

基本方針⑤ 利用しやすい地域公共交通の環境整備

交通結節点となる駅やバス停、待合環境等の整備・改修を行い、利用者の快適性や安全性を向上させます。車椅子やベビーカーの利用者にも配慮したバリアフリーな設計や、待ち時間を快適に過ごせる空間の提供などを進めます。

基本方針⑥ まちづくり・観光と連携した地域公共交通の創出

地域のまちづくりや観光資源と連携し、公共交通を活用した観光ルートやイベントを企画します。地域の魅力を最大限に活かし、訪問者や市民に新しい発見や体験の機会を提供することで、公共交通の価値を高めていきます。

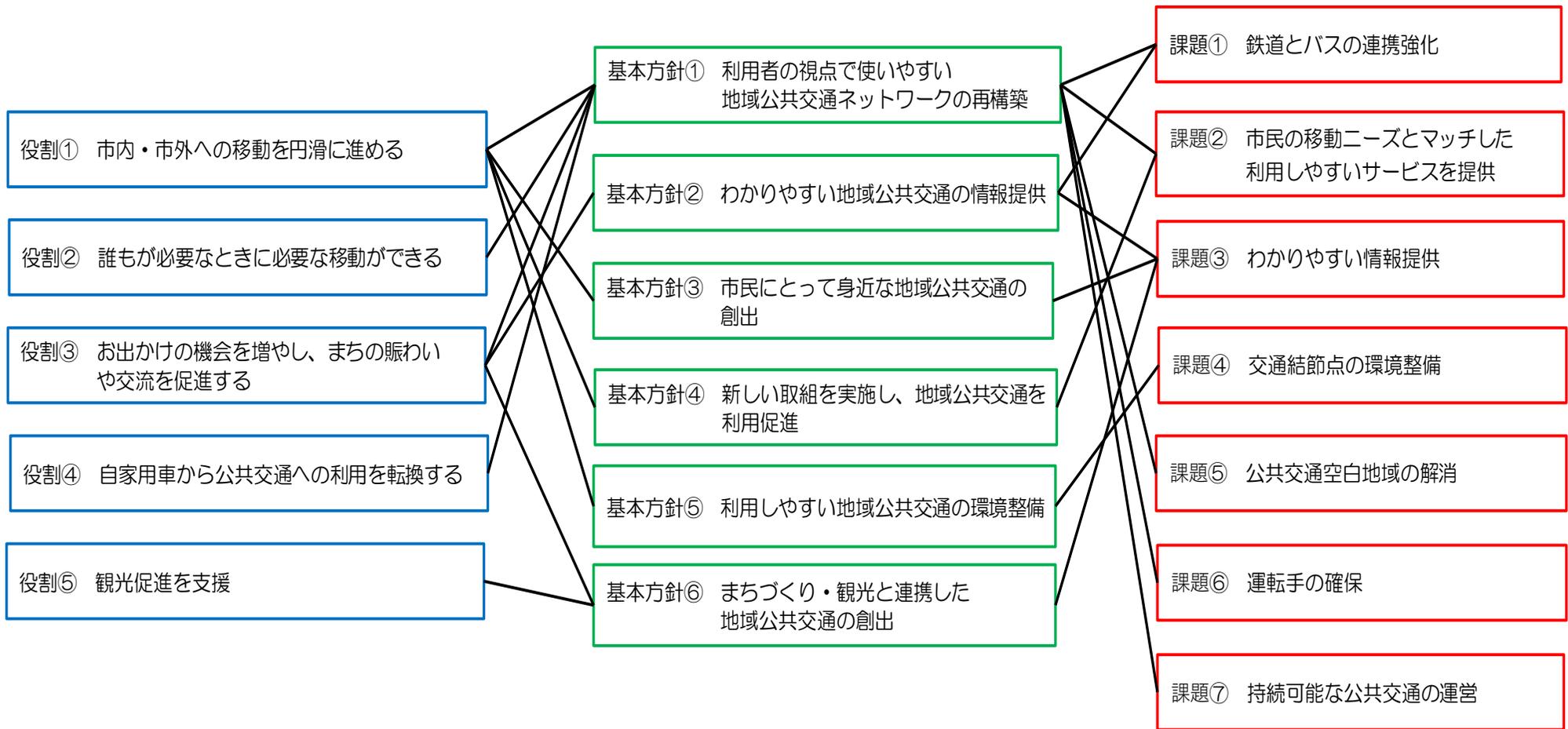


図 6-1 役割・課題・基本方針の関係図

