

高知県嶺北地域  
地域公共交通網形成計画  
(案)

【抜粋版】

平成31年 月

嶺北地域公共交通協議会

## 1. 計画の狙い

嶺北地域の公共交通サービスについては、地域住民の日常生活を支える基幹的な移動手段としてのみならず、地域の活力を支えるためにも重要な社会インフラとなっているが、嶺北地域は高知県の中でも特に人口減少・過疎化が著しく進行しており、現状の公共交通サービスの維持が次第に困難になっていくことが想定される。

そのため、鉄道や路線バス等の広域的かつ幹線的な公共交通及びそれに接続する支線的な公共交通・移動手段について、将来にわたり安心して利用できる持続可能な公共交通ネットワークを確立することを目的として、本計画を策定する。

## 2. 対象地域

本計画の対象地域は、下図に示す嶺北地域4町村（本山町、大豊町、土佐町、大川村）を対象とする。

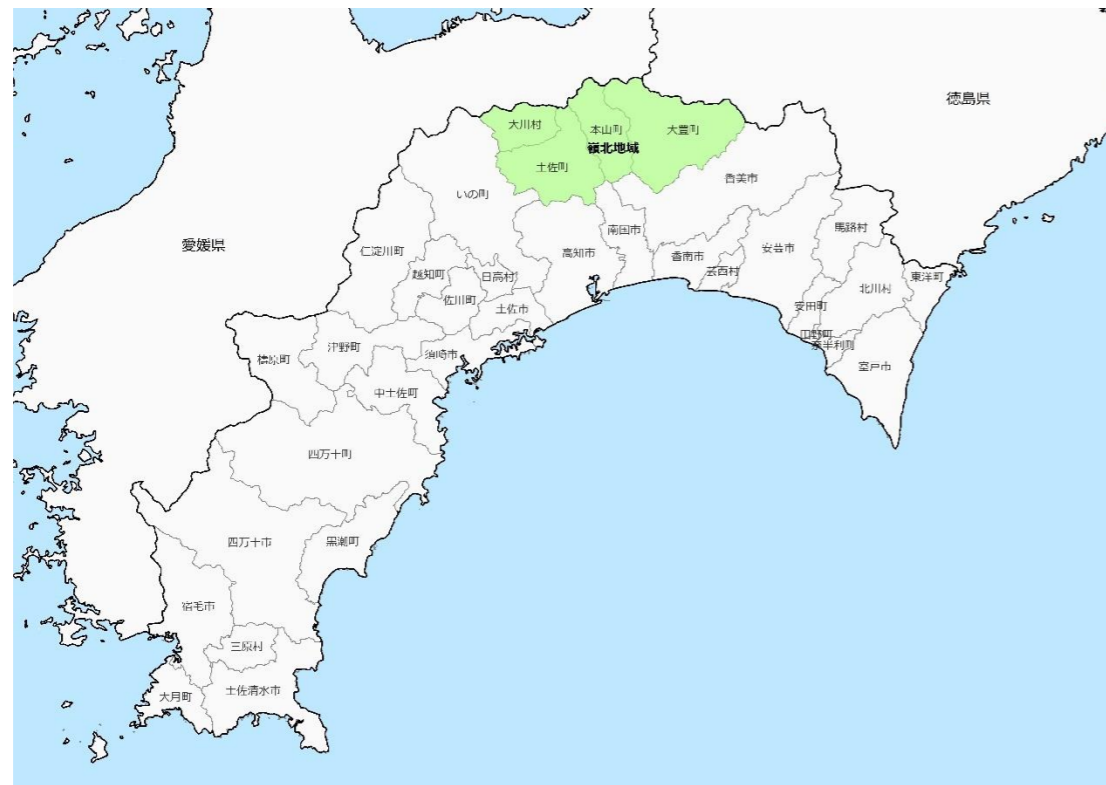
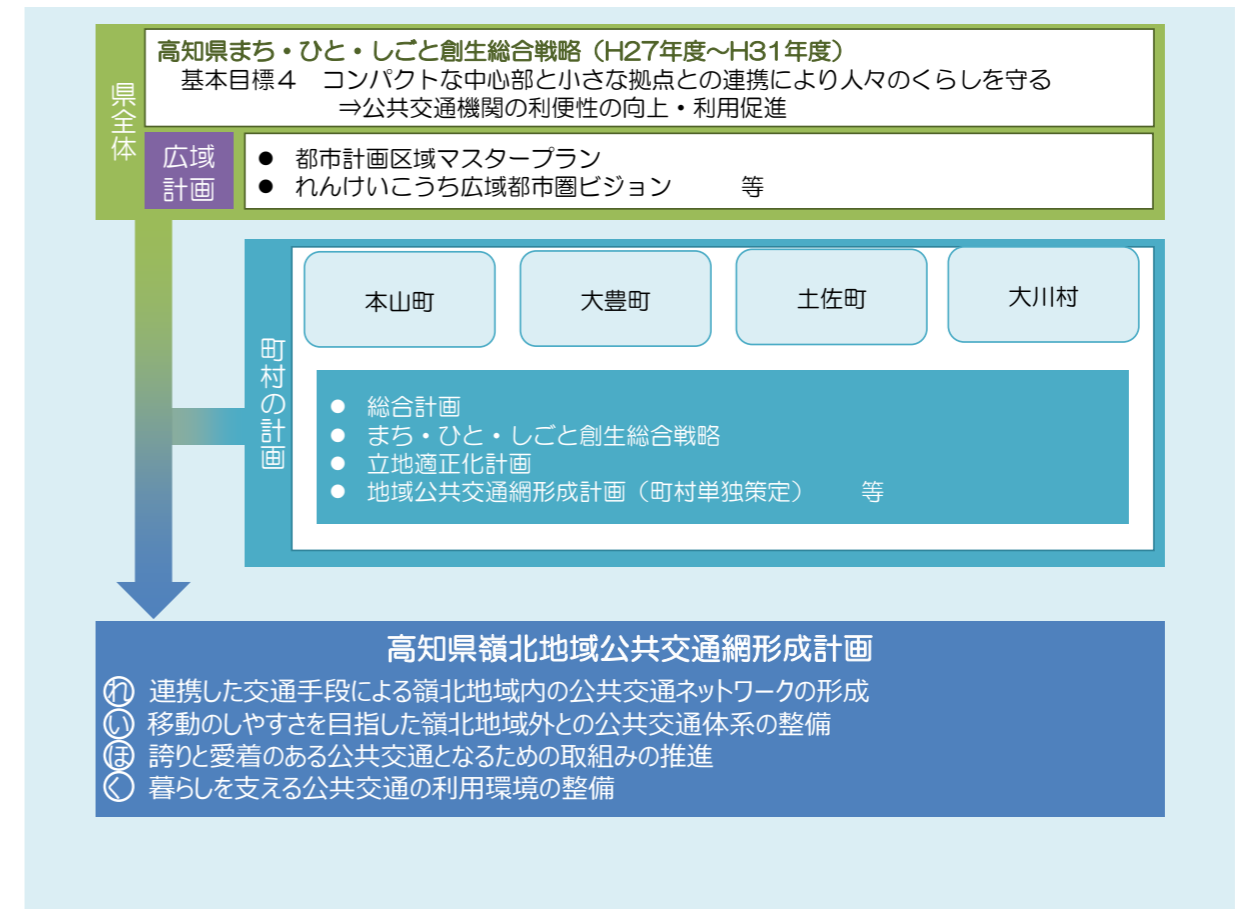


図 1-1 本計画の対象地域

## 3. 本計画の位置づけ

本計画は高知県の全体計画である「高知県まち・ひと・しごと創生総合戦略」や各町村の総合計画等と整合を図り、嶺北地域内の公共交通ネットワークを構築するためのマスタープランとして位置づける。



## 4. 計画期間

本計画は平成31年(2019年)4月から平成36年(2024年)3月までの5年間を計画期間とする。

## 5. 嶺北地域の概況

### 5.1 人口・世帯の状況

嶺北地域の人口は減少が続いており、2015年（平成27年）時点で11,928人となっている。今後も人口の減少は続き、2045年には5,651人と、2000年（平成12年）の34.0%にまで減少すると見込まれている。高知県全体と比較すると人口の減少ペースが非常に速く、高知県内でも特に人口減少が顕著な地域である。

年齢層別にみると、15歳未満、15～19歳（通学手段として公共交通を利用する高校生等に相当）、20～64歳は、減少が続いており、今後も減少傾向が続くと見込まれている。一方、65歳以上の高齢者については、2000年（平成12年）から2005年（平成17年）にかけて増加しているが、その後は減少が続いており、今後も減少傾向が続くと見込まれている。高知県全体と比較すると、高齢化率が10%以上高い状況で推移するなど、人口減少と合わせて高齢化の進行も顕著である。

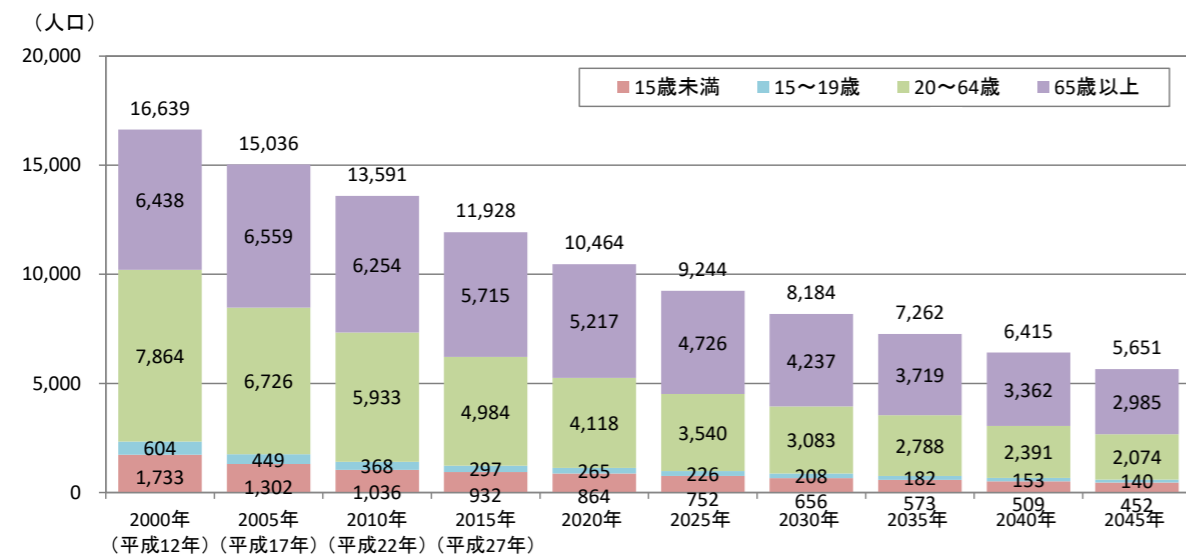


図 5-1 嶺北地域の人口の推移

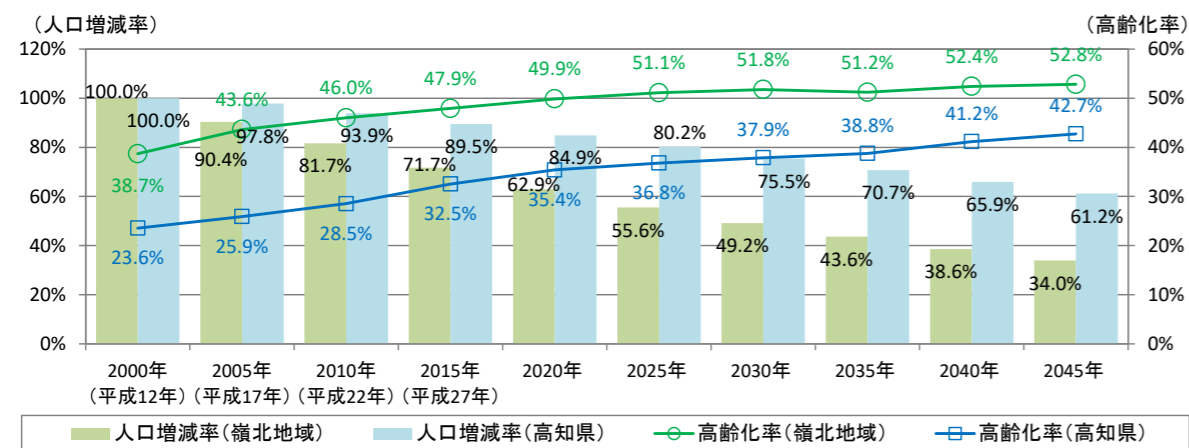


図 5-2 人口増減率、高齢化率の推移

資料：国勢調査（2015年以前）、国立社会保障・人口問題研究所の平成27年基準推計人口（2020年以降）

### 5.2 公共交通の概況

嶺北地域においては、幹線的な公共交通機関として、大豊町を縦断する鉄道（JR土讃線）や高速バス、とさでん交通が運行する高知市への長距離路線バス田井線（高知市～大豊町～本山町～土佐町）、嶺北観光自動車（高知市～大豊町～本山町～土佐町）が運行する土佐町を拠点とする本山町または大川村までの路線等がある。

また、支線的な公共交通・移動手段としては、町村ごとのスクールバスのほか、大豊町において、町が運行する町民バス・乗合タクシーやスクールバスの一般混乗路線がある。また、大川村では福祉バスや診療所送迎バス等が運行されている。



図 5-3 公共交通ネットワークの状況

## 6. 嶺北地域の課題

現況整理や実施した各種調査の結果から、嶺北地域の課題を示す。

### 6.1 嶺北地域内を円滑に移動する手段が不足

公共交通の主な利用者である高齢者は、買い物や通院等が主な外出の目的となっているものの、主には自家用車を利用しており、公共交通を利用しない理由として、「まだ、運転ができる」という回答が最も多かったが、次いで「運行本数が少ない」、「駅やバス停までが遠い」との課題が指摘された。

高校生との意見交換会では、公共交通の主な利用者である高校生の移動のニーズにあわせた運行がされておらず、運賃も高校生にとっては高額であるとの意見がみられた。そのため、地域の唯一の高校である嶺北高校までの通学にバスが利用されておらず、地域内の通学者の約8割、地域外の9割強は、週に1回以上家族の送迎による送迎を行っており、送迎をする家族にとっては負担となっている。

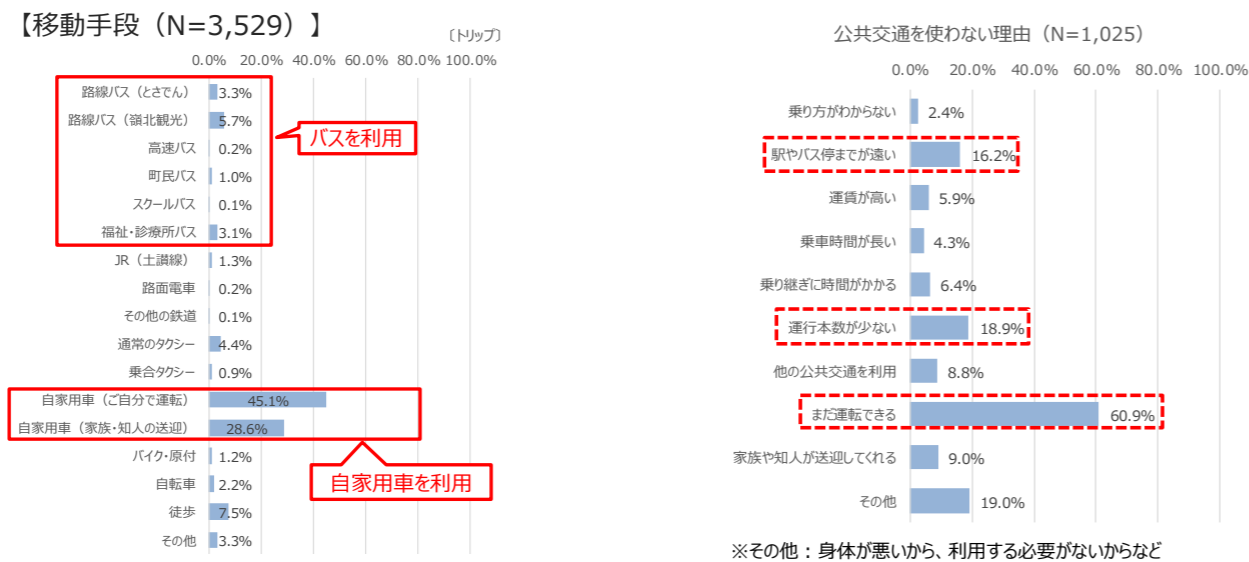


図 6-1 高齢者の移動手段

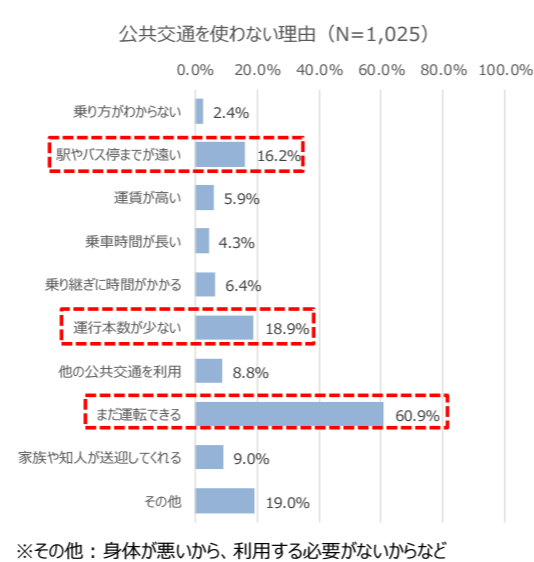


図 6-2 公共交通を利用しない理由 (高齢者)

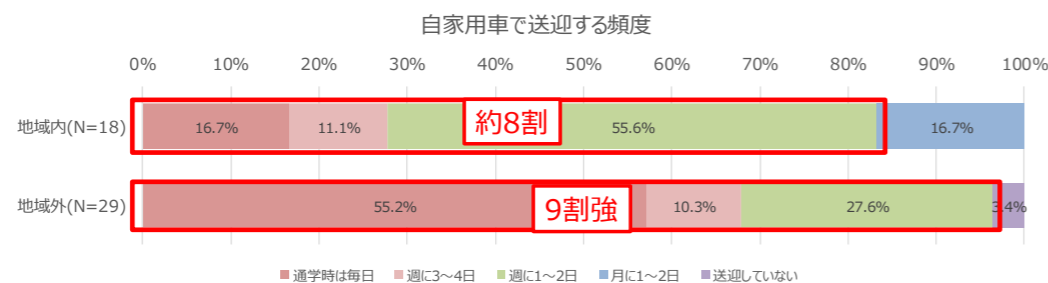


図 6-3 自宅からの送迎の頻度

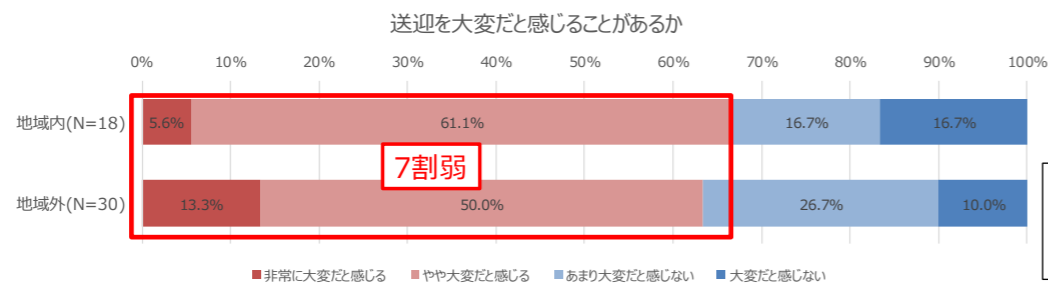


図 6-4 送迎を大変だと感じるかについて

※地域内：嶺北地域内への通学  
地域外：嶺北地域外への通学

### 6.2 嶺北地域から高知方面への利用者のニーズに即した移動手段が不足

嶺北地域から高知方面への移動手段としては、JR土讃線及びとさでん交通の田井線があるものの、JR土讃線については、「乗りたい時間帯の運行」、「普通列車・特急列車の運行本数」、「他の交通手段との乗継」等の課題、路線バスについても「乗りたい時間帯の運行」等の課題が高齢者から指摘された。

一方で高齢者の運転に対する自信を確認したところ、約4割からは高知市内等の長距離の運転等には自信がないとの回答が得られた。

田井線については、事業者からは運転手が不足しているなかで、拘束時間が長くなることが課題として指摘されている。

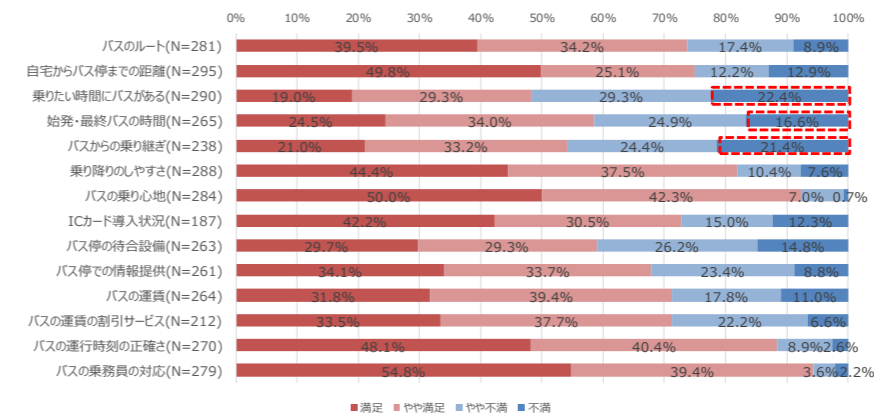


図 6-5 路線バスに対する満足度 (高齢者)

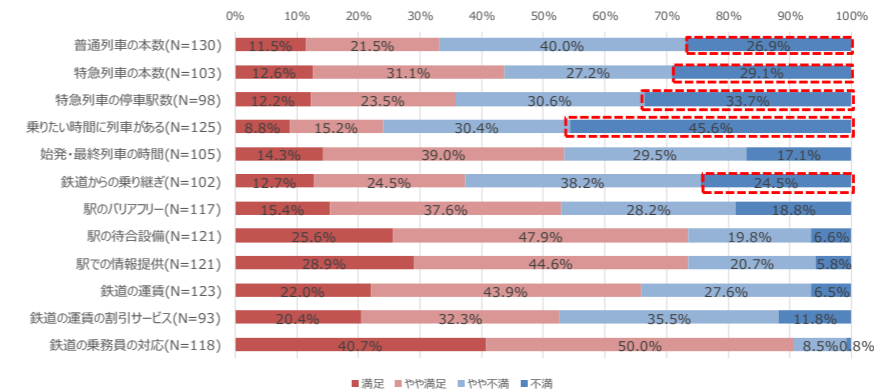


図 6-6 路線バスに対する満足度 (高齢者)

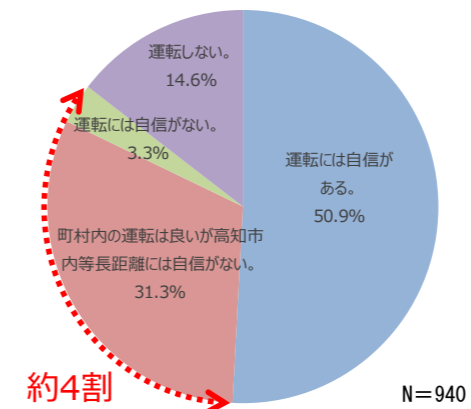


図 6-7 運転に対する自信 (全体)

### 6.3 公共交通サービスが不足

各町村での意見交換会において、高齢者の移動を支援するための公共交通利用の助成制度が設けられているものの、制度自体を知らないとの意見があった。

高校生との意見交換会においては、バス停がどこにあるのか分からない、どこがバス路線かがわからないなどのバスに関する情報が不足していることも指摘された。

運賃についても、地域内での移動でも高額（例：田井から大杉駅間に路線バスに乗車した場合、片道 800 円）であるとの意見があった。

団体別の意見交換会においても自宅から駅、バス停まで行けない高齢者が多いために、公共交通が利用できないのではないかと指摘があった。

## 7. 計画の基本方針及び計画目標

### 7.1 基本方針

嶺北地域の課題を踏まえて、計画の基本方針は次の3つとする。

#### 基本方針1 嶺北地域内で自家用車に頼らずに暮らしていけるための公共交通手段を整えます

- ・嶺北地域内の移動について、バス、タクシー等の既存の公共交通手段を活用し、地域内で自家用車に過度に頼らなくても暮らしていけるための公共交通網を形成します。

#### 基本方針2 嶺北地域外と便利に行き来できるように幹線及び乗り継ぎ拠点の整備を行います

- ・嶺北地域外との移動について、鉄道、バス、高速バス等の既存の公共交通手段を活用し、便利に行き来できるように、地域外との移動を担う幹線の設定、異なる交通手段間の乗り継ぎの強化及び乗り継ぎ拠点の整備を行います。

#### 基本方針3 公共交通の利用を推進し、持続可能な公共交通を目指します

- ・嶺北地域の住民が、公共交通を知り、そして、公共交通を利用したくなる、守っていきたくなる取組みを実施・推進し、地域の住民と共に、持続可能な公共交通を目指していきます。

### 7.2 計画目標

基本方針に基づき、嶺北地域の公共交通に関する課題を解決するための「**れ**、**い**、**ほ**、**く**」の4つの計画目標を定める。

#### **れ** 計画目標1 連携した交通手段による嶺北地域内の公共交通ネットワークの形成

- ・バスの利用実態を踏まえた主要路線の設定及び乗り継ぎ拠点の整備
- ・主要路線及び乗り継ぎ拠点までの交通手段の構築
- ・タクシー等の交通手段を含めた公共交通ネットワークの形成 等

#### **い** 計画目標2 移動のしやすさを目指した嶺北地域外との公共交通体系の整備

- ・地域外との交通手段となる鉄道、バス、高速バスの既存の公共交通を活用した移動速達性の確保
- ・地域外との乗り継ぎ拠点(JR大杉駅や嶺北観光自動車(田井)、大豊バスストップ)での交通手段間(バス、鉄道、クルマ)の乗り継ぎ強化 等

#### **ほ** 計画目標3 誇りと愛着のある公共交通となるための取組みの推進

- ・公共交通に関するわかりやすい情報提供の実施  
(ホームページ作成、バス停名の見直し、観光との連携 等)
- ・高齢者や学生との公共交通利用促進策の実施  
(バス乗り方教室、公共交通マップ作成 等) 等

#### **く** 計画目標4 暮らしを支える公共交通の利用環境の整備

- ・嶺北地域の住民(特に高齢者や学生)が利用しやすいサービスの導入
- ・主要な乗継拠点における待合環境の整備
- ・快適な移動環境の提供 等

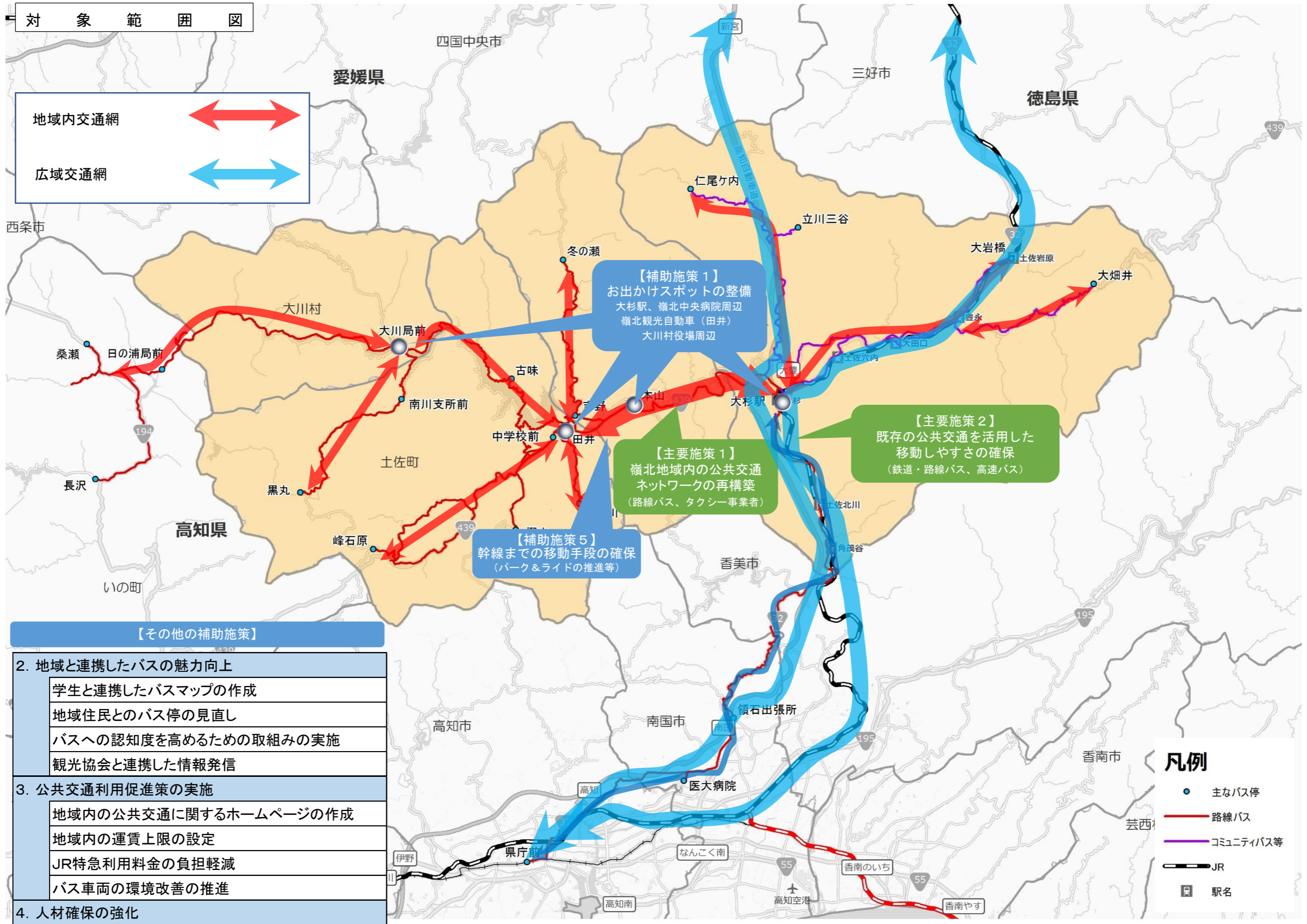
## 8. 実施項目

4つの計画目標に基づき、下表に示す個別事業を実施する。各事業については、予定する事業期間において各実施主体が主体的に推進するものとする。

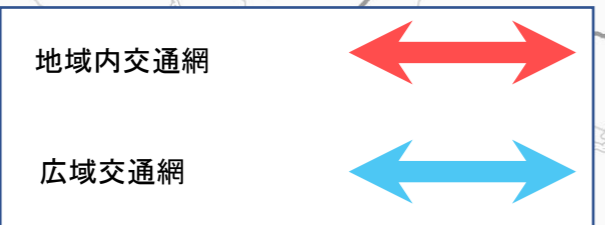
計画目標
<p><b>れ</b> んけいした交通手段による嶺北地域内の公共交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利用実態を踏まえた主要路線の設定及び乗り継ぎ拠点の整備</li> <li>・主要路線及び乗り継ぎ拠点までの交通手段の構築</li> <li>・タクシー等の交通手段を含めた公共交通ネットワークの形成 等</li> </ul>
<p><b>い</b> どうのしやすさを目指した嶺北地域外との公共交通体系の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域外との交通手段となる鉄道、バス、高速バスの既存の公共交通を活用した移動速達性の確保</li> <li>・地域外との乗り継ぎ拠点(JR大杉駅や嶺北観光自動車(田井)、大豊バスストップ)での交通手段間(バス、鉄道、クルマ)の乗り継ぎ強化 等</li> </ul>
<p><b>ほ</b> こりと愛着のある公共交通となるための取組みの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通に関するわかりやすい情報提供の実施(ホームページ作成、バス停名の見直し、観光との連携 等)</li> <li>・高齢者や学生との公共交通利用促進策の実施(バス乗り方教室、公共交通マップ作成 等) 等</li> </ul>
<p><b>く</b> らしを支える公共交通利用環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・嶺北地域の住民(特に高齢者や学生)が利用しやすいサービスの導入</li> <li>・主要な乗継拠点における待合環境の整備</li> <li>・快適な移動環境の提供 等</li> </ul>

計画目標を達成するための主要施策	実施主体	事業期間
1. 嶺北地域内の公共交通ネットワークの再構築	高知県、各町村、バス事業者 タクシー事業者	長期
2. 既存の公共交通を活用した嶺北地域外との移動しやすさの確保		
大杉駅への特急列車停車便数増加及びバス路線との連携による効果を把握するための社会実験の実施	高知県、各町村、鉄道事業者 バス事業者	長期
高速バスを活用した社会実験の実施	高知県、各町村、バス事業者	短期
▲		
主要施策を支える補助施策	実施主体	事業期間
1. おでかけスポット(仮称)の整備	高知県、各町村、施設管理者	短期
2. 地域住民と連携したバスの魅力向上		
学生と連携したバスマップの作成	高知県、各町村、バス事業者、 嶺北地域内の学生	短期
バス停の見直し	高知県、各町村、バス事業者、 社会福祉協議会、嶺北地域内の学生	長期
バスへの認知度を高めるための取組みの実施	高知県、各町村、バス事業者、 社会福祉協議会	長期
観光協会と連携した情報発信	高知県、各町村、公共交通事業者、 観光協会	短期
3. 公共交通利用促進策の実施		
地域内の公共交通に関するホームページの作成	高知県、各町村、公共交通事業者、 観光協会	短期
地域内の運賃の上限設定	高知県、各町村、バス事業者	長期
JR 特急利用料金の負担軽減	高知県、各町村、鉄道事業者	長期
バス車両の環境改善の推進	高知県、各町村、バス事業者	長期
4. 人材確保の強化	高知県、各町村、バス事業者	長期
5. 幹線までの移動手段の確保(パークアンドライドの推進)	高知県、各町村、施設管理者	長期

※計画期間5年間において、短期：計画策定後1～3年以内に実施するもの、長期：計画策定後5年以内を目標に実施するもの



対象範囲図



【補助施策1】  
お出かけスポットの整備  
大杉駅、嶺北中央病院周辺  
嶺北観光自動車（田井）  
大川村役場周辺

【主要施策1】  
嶺北地域内の公共交通  
ネットワークの再構築  
（路線バス、タクシー事業者）

【主要施策2】  
既存の公共交通を活用した  
移動しやすさの確保  
（鉄道・路線バス、高速バス）

【補助施策5】  
幹線までの移動手段の確保  
（パーク＆ライドの推進等）

【その他の補助施策】

- 2. 地域と連携したバスの魅力向上
  - 学生と連携したバスマップの作成
  - 地域住民とのバス停の見直し
  - バスへの認知度を高めるための取組みの実施
  - 観光協会と連携した情報発信
- 3. 公共交通利用促進策の実施
  - 地域内の公共交通に関するホームページの作成
  - 地域内の運賃上限の設定
  - JR特急利用料金の負担軽減
  - バス車両の環境改善の推進
- 4. 人材確保の強化

**凡例**

- 主なバス停
- 路線バス
- コミュニティバス等
- JR
- 駅名

## 9. 計画達成状況の評価

計画の達成状況の評価する項目を以下のとおり設定する。

計画目標	評価指標	指標の内容	現状	目標値（H36. 3 時点）	備考（指標数値の出典）
連携した交通手段による嶺北地域内の公共交通ネットワークの形成	路線バスの 1 便あたりの乗客数	嶺北地域内の公共交通ネットワークの再構築の効果を把握するために、田井～大杉駅間の 1 回あたりの利用者数を指標とする。 ※利用者は平成 30 年の田井線の調査結果のうち、田井～大杉駅間での乗降者より。 ※1 回 = 1 往復	田井～大杉間 3.7 人/日・回	田井～大杉間 5 人/日・回	路線バス OD 調査 (平成 30 年)
移動のしやすさを目指した嶺北地域外との公共交通体系の整備	15 歳以上通勤・通学者の利用交通手段のうち鉄道及び乗合バス利用率	通勤・通学における公共交通の利用状況を把握するため、鉄道・バスの利用率を指標とする。	鉄道：3.4% 乗合バス：1.5% (平成 22 年度)	鉄道：3.8%以上 乗合バス：1.9%以上	平成 22 年度調査 高知県平均 鉄道：3.8% 乗合バス：1.9%
誇りと愛着のある公共交通となるための取組みの推進	バスの乗り方教室やバスマップの作成などの公共交通交通の利用促進に関する取組み回数	公共交通の周知の取組みの実績を把握するために、バスの乗り方教室・職業体験の開催回数を指標とする。	—	1 回/年以上	—
暮らしを支える公共交通利用環境の整備	おでかけスポット（仮称）の整備	公共交通利用環境の整備の取組み状況を把握するために、本計画において整備するおでかけスポット（仮称）の整備箇所数を指標とする。	—	4 箇所	各町村 1 箇所
	嶺北高校へ通学している学生のうち、バスを利用する学生の割合	公共交通利用環境整備の効果を把握するために、嶺北高校へ通学している学生のうち、バスを利用する学生の割合を指標とする。	0% (平成 30 年度 高知県立高等学校 学校概要の嶺北高校の学生の通学方法)	10%	平成 30 年度の保護者アンケートにおいて、嶺北高校に通学している学生（20 名）のうち、毎日送迎しており、送迎を大変だと感じている保護者（2 名）がバスに展開した場合の割合から目標値を設定  指標は高知県立高等学校学校概要の嶺北高校の学生の通学方法より設定