

高知県地域公共交通計画(案)

令和5年●月

高知県地域公共交通活性化協議会

目次

1 計画の概要	1
2 地域の現状	3
2.1 社会環境、自然環境の状況	3
2.2 人口・施設分布	5
2.3 移動実態	9
2.4 自動車保有、交通事故、免許保有・返納者数の状況	12
2.5 交通インフラ(空港、港湾、主要道路)	15
2.6 観光	16
2.7 財政	19
3 関連計画	20
3.1 県の政策・計画	20
3.2 市町村及び広域の公共交通計画	24
4 公共交通の現状	26
4.1 県内の地域公共交通の現況(路線網、サービス)	26
4.2 県内の地域公共交通事業者の現状(利用状況、収支、財政負担)	37
5 市町村・事業者アンケート	41
5.1 調査概要	41
5.2 調査結果	42
6 住民調査	45
6.1 高知県集落实態調査の結果	45
6.2 公共交通利用者アンケート(高知市実施)	49
7 公共交通の課題整理	50
8 基本方針と目標	51
9 目標の実現に向けて実施する施策・事業	53
10 実施主体及びスケジュール一覧	66
11 事業の評価方法	68
12 計画の推進	80

1 計画の概要

1) はじめに

高知県においては、広域的かつ幹線的な公共交通として、四国旅客鉄道(株)及び土佐くろしお鉄道(株)が運行する鉄道や、県内に拠点を置く9事業者が運行する国・県の補助対象となる32路線を始めとしたバス路線がある。

一方、支線的な公共交通・移動手段としては、事業者による路線バスの他、市町村ごとに自家用有償旅客運送、スクールバスへの一般混乗、無償運送等様々な手法を用いて、タクシー事業者や貸切バス事業者、NPO 等も担い手にきめ細かな運行がなされている。

これらは、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、これまでの人口減少や高齢化の進行に加えて、近年では運転士不足の深刻化や、コロナ禍による移動需要の変化といった新たな課題も顕在化しており、現状の公共交通サービスの維持が次第に困難となっていくことが想定される。

こうした状況の中、令和2年11月には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地域における輸送資源の総動員による移動手段の確保や、既存の公共交通サービスの改善の徹底などの方針が盛り込まれた。また、AI や MaaS、自動運転といった交通分野のDXは日進月歩で進んでいる。

以上のような背景を踏まえ、本計画は、高知県の公共交通に関するマスタープランとして、広域的かつ幹線的な公共交通を中心とした、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に策定するものである。

2) 計画の区域

高知県全域とする。

3) 計画の期間

2023（令和5）年度～2027（令和9）年度の5年間とする。

4) 計画の位置づけ

本計画は、高知県の基本政策及び総合計画である「第2期高知県まち・ひと・しごと創生総合戦略」や、「都市計画区域マスタープラン」などと整合を図っている。

また、県内市町村・地域において、既に策定されている「地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）」とも整合・連携を図っている。

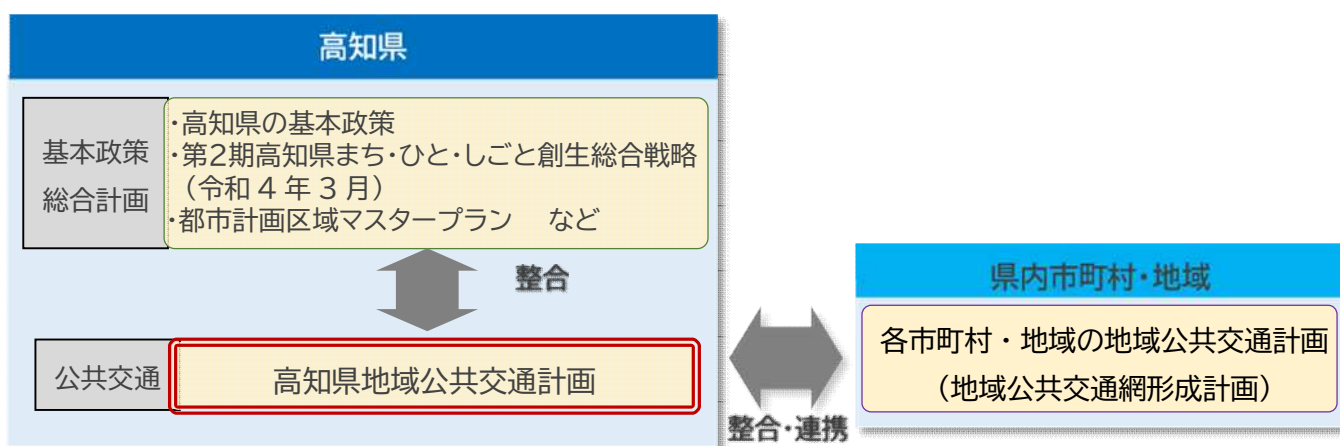


図 1.1 計画の位置づけ

5) 各市町村の公共交通政策との関係

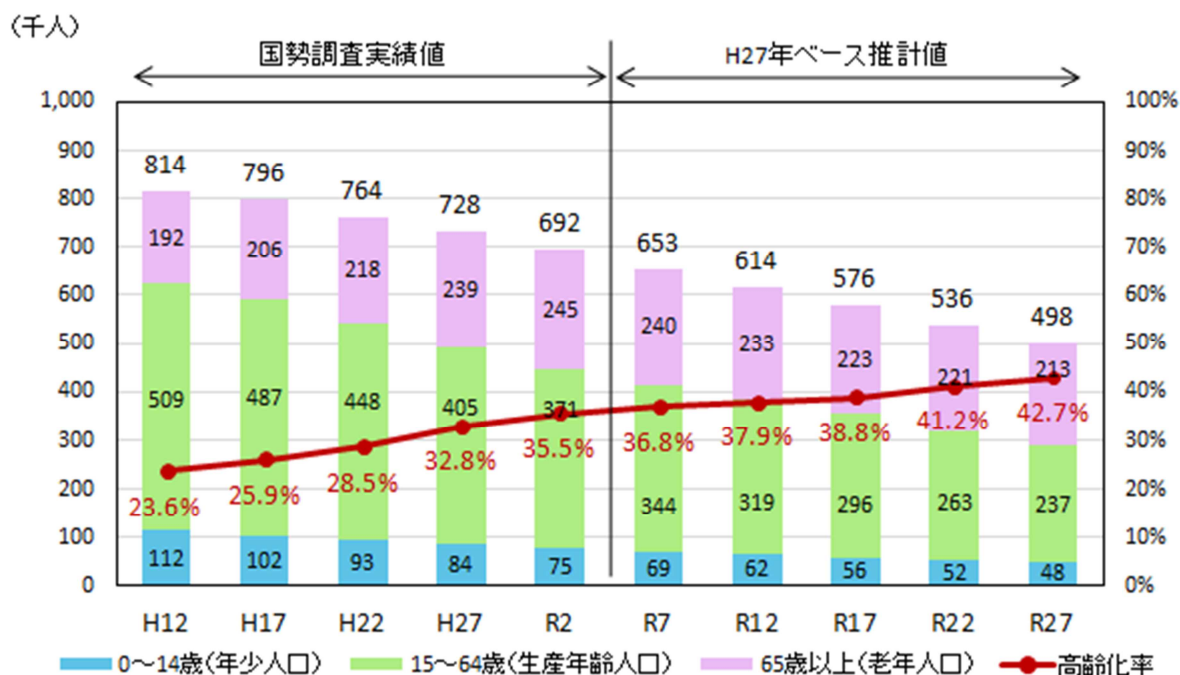
高知県が策定する本計画は複数市町村にまたがる広域的な公共交通モード・路線や施策・事業を対象とし、各市町村内で完結する公共交通モード・路線や施策・事業については各市町村計画が担い、両者が連携して公共交通の維持・活性化に取り組むこととする。

2 地域の現状

2.1 社会環境、自然環境の状況

1) 人口の推移・構成

- 本県の人口は、令和2年時点で約69万人と既に減少傾向が続いており、概ね20年後（令和22年）には約54万人とより一層減少が加速すると見込まれている。
- 高齢化率は、令和2年時点で約35%と全国平均（約29%）より高く、概ね20年後（令和22年）には4割を超え一層加速する見込みである。



出典 実績値：国勢調査（令和2年） 推計値：国立社会保障・人口問題研究所（平成30年）

図 2.1 高知県の年齢3区分別人口推移

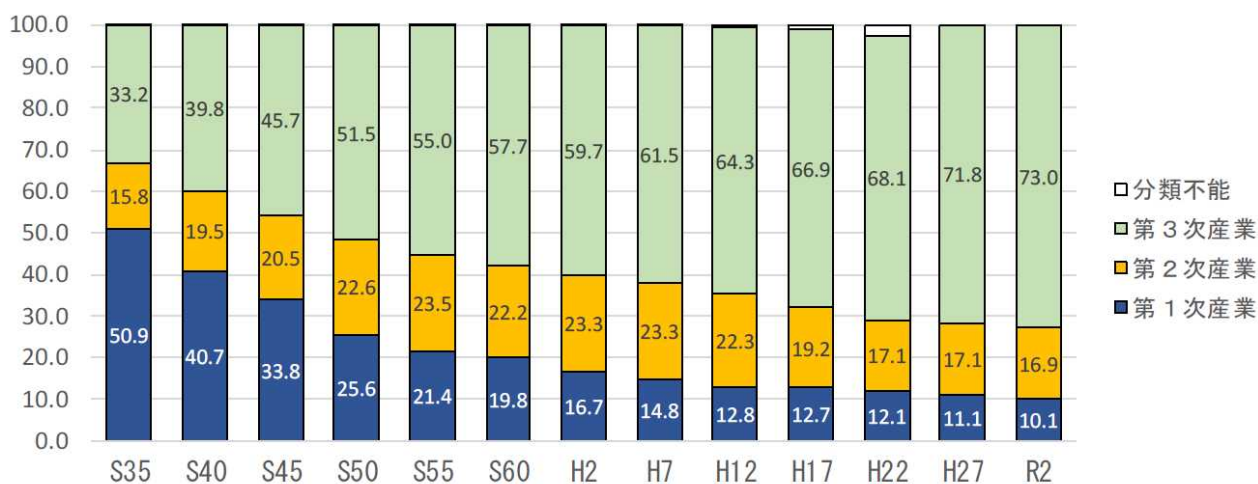
2) 自然環境・産業

- 本県は、森林面積割合が83.3%と全国第1位であるなど豊かな自然環境を有し、温暖な気候となっている。
- 産業では、林業・漁業などの第1次産業就業者比率が10.1%と全国平均（3.2%）より大幅に高いが、近年は減少以降にあり、第3次産業が73.0%と全国平均（73.4%）とほぼ同程度となっている。
- また、四万十川など、国内有数の豊かな自然観光資源を多数有する。

表 2.1 都道府県別の森林面積割合トップ5

都道府県名	%	順位
高知	83.3	1
岐阜	79.0	2
島根	78.0	3
山梨	77.8	4
奈良	76.9	5
全国	65.5	—

出典：令和3年度版 県勢の主要指標



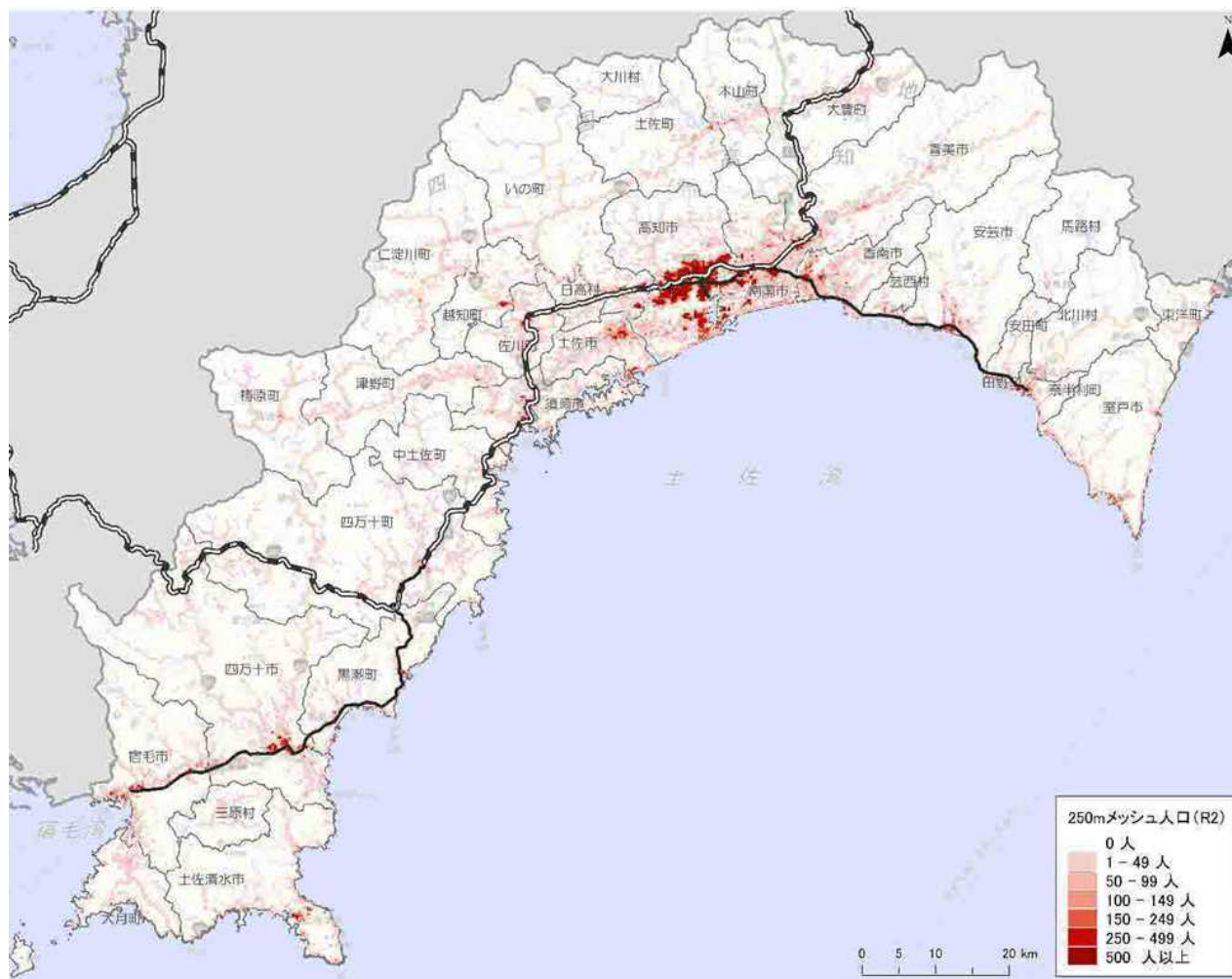
出典：国勢調査(令和2年)

図 2.2 高知県の産業別人口割合の推移

2.2 人口・施設分布

1) 人口分布

- 本県の人口は、高知市及びその周辺に加え、鉄道沿線を中心に分布している。
- 一方、鉄道から離れた中山間地域にも広く点在している。



出典:国勢調査(令和2年)

図 2.3 高知県内の人口分布

2) 主要施設

(1) 高校・大学

- 高校・大学（高専、短期大学含む）は、高知市及びその周辺に集中している。
- 他の地域では、各地域の拠点都市を中心に立地しているが、高校がない町村も存在し、他市町に通学する機会が多いと推測される。



※高校・大学が存在しない町村

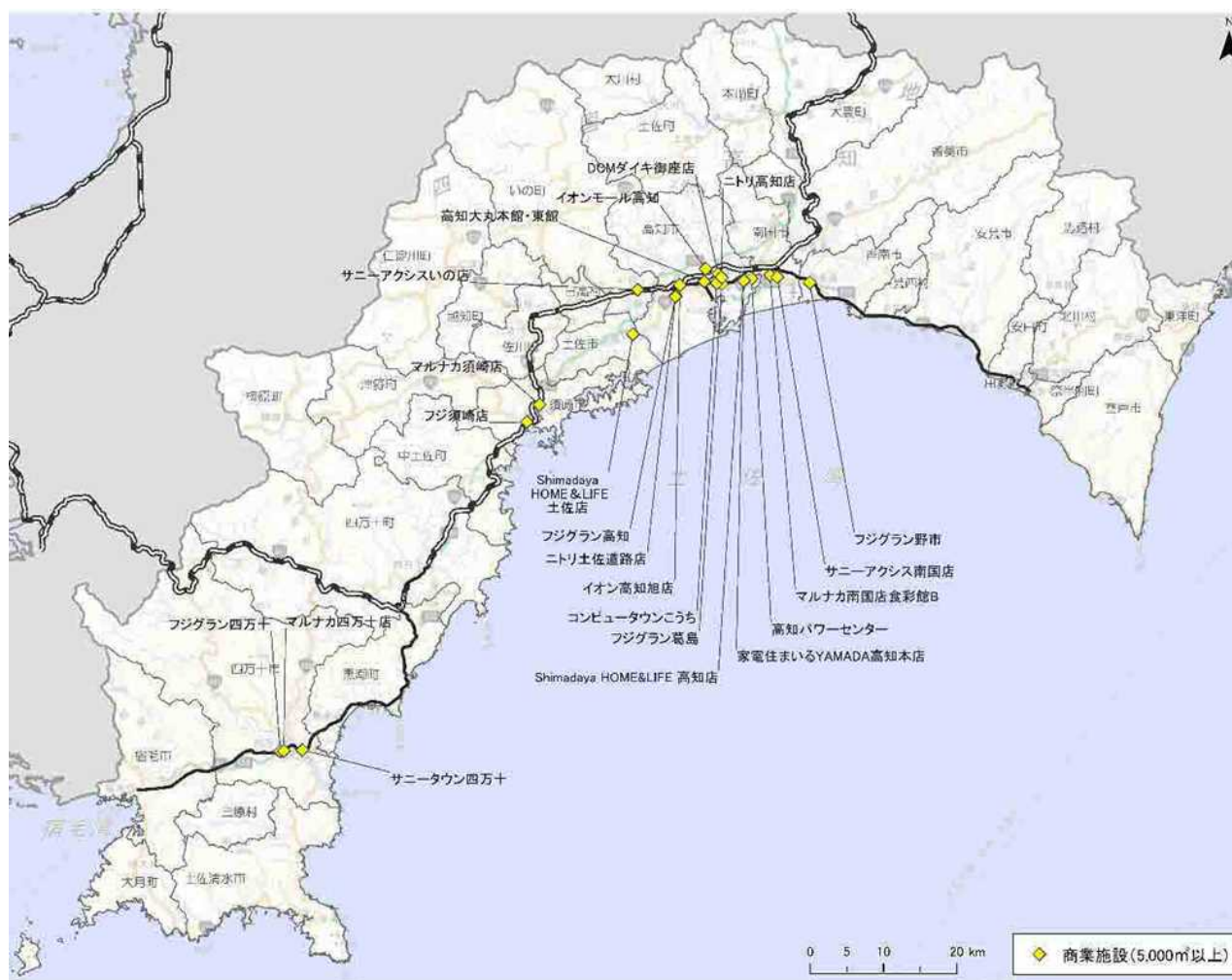
東洋町、奈半利町、北川村、安田町、馬路村、芸西村、大豊町、土佐町、大川村、仁淀川町、中土佐町、越知町、日高村、津野町、大月町、三原村

出典：国土数値情報を基に作成

図 2.4 高知県内の高校・大学分布

(2) 商業施設

- ショッピングセンターなどの大規模商業施設は、高知市及びその周辺に集中している。
- 他の地域では、中部では須崎市、西部では四万十市などに立地しており、後述する各商圏を形成していると推測される。



※大規模商業施設が存在しない市町村

室戸市、安芸市、宿毛市、土佐清水市、香美市、東洋町、奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村、本山町、大豊町、土佐町、大川村、仁淀川町、中土佐町、佐川町、越知町、梶原町、日高村、津野町、四万十町、大月町、三原村、黒潮町

出典：大規模小売店総覧を基に作成

図 2.5 高知県内の大規模商業施設

(3) 医療施設

- 主要医療施設（公的医療機関）は、高知市及びその周辺に集積している。
- 他の地域では、各地域の拠点都市を中心に立地しているが、主要医療施設がない市町村も存在し、他市町へ通院する機会が多いと考えられる。



※主要医療施設（公的医療機関）が存在しない市町村

室戸市、須崎市、土佐清水市、四万十町、香南市、香美市、東洋町、奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村、大豊町、土佐町、大川村、仁淀川町、越知町、日高村、中土佐町、津野町、三原村、黒潮町

出典：国土数値情報を基に作成

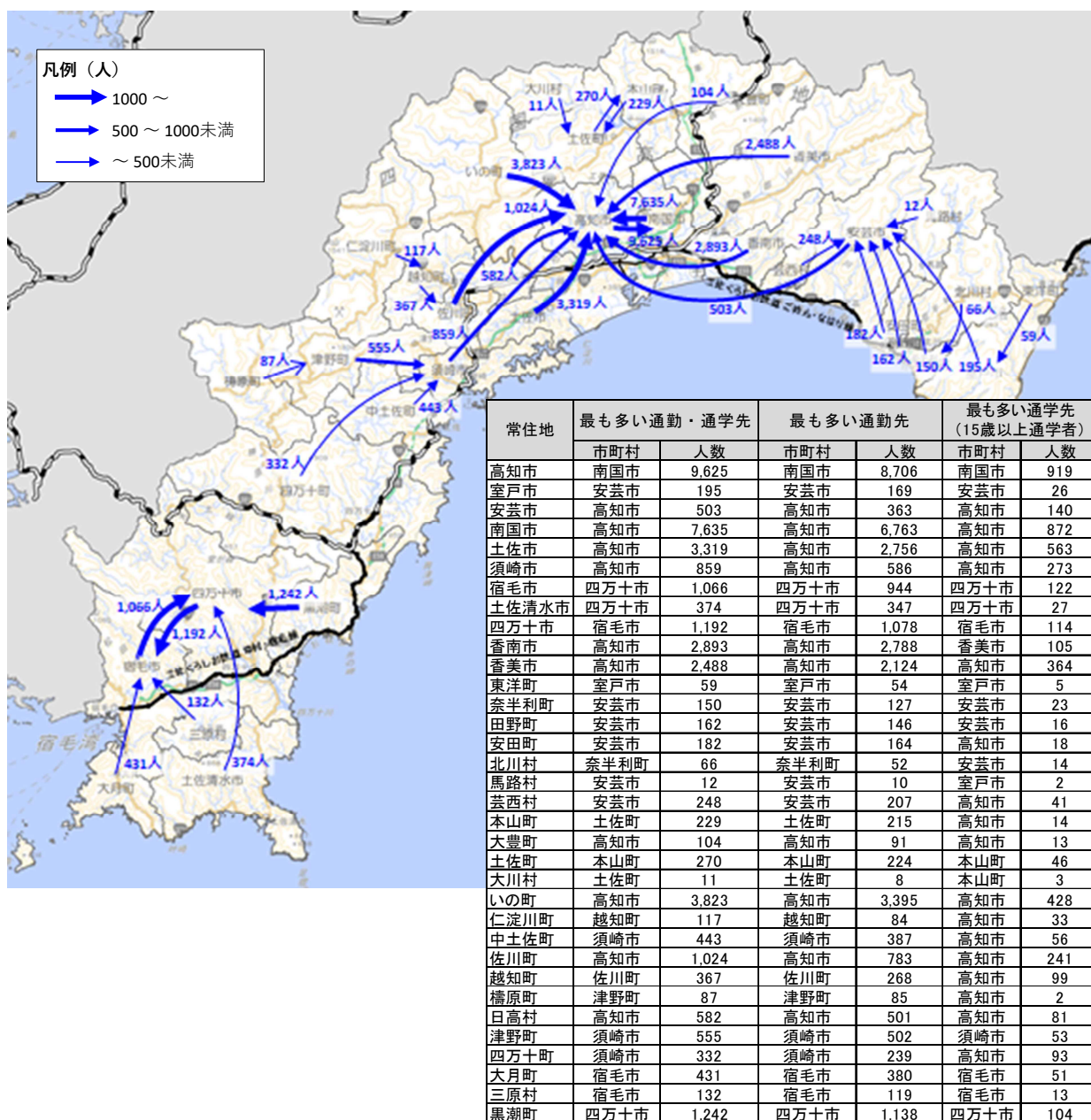
図 2.6 高知県内の主要医療施設（公的医療機関）

2.3 移動実態

1) 通勤・通学

(1) 市町村別の最も多い通勤・通学先(自市町村以外)

- 市町村別の通勤・通学先を見ると、「高知市」が最も多く、東は安芸市、西は須崎市まで広がっている。
- 高知市以外では、東部地域では「安芸市」、中部では「須崎市」、西部では「四万十市」「宿毛市」が概ね 1,000 人以上となっている。

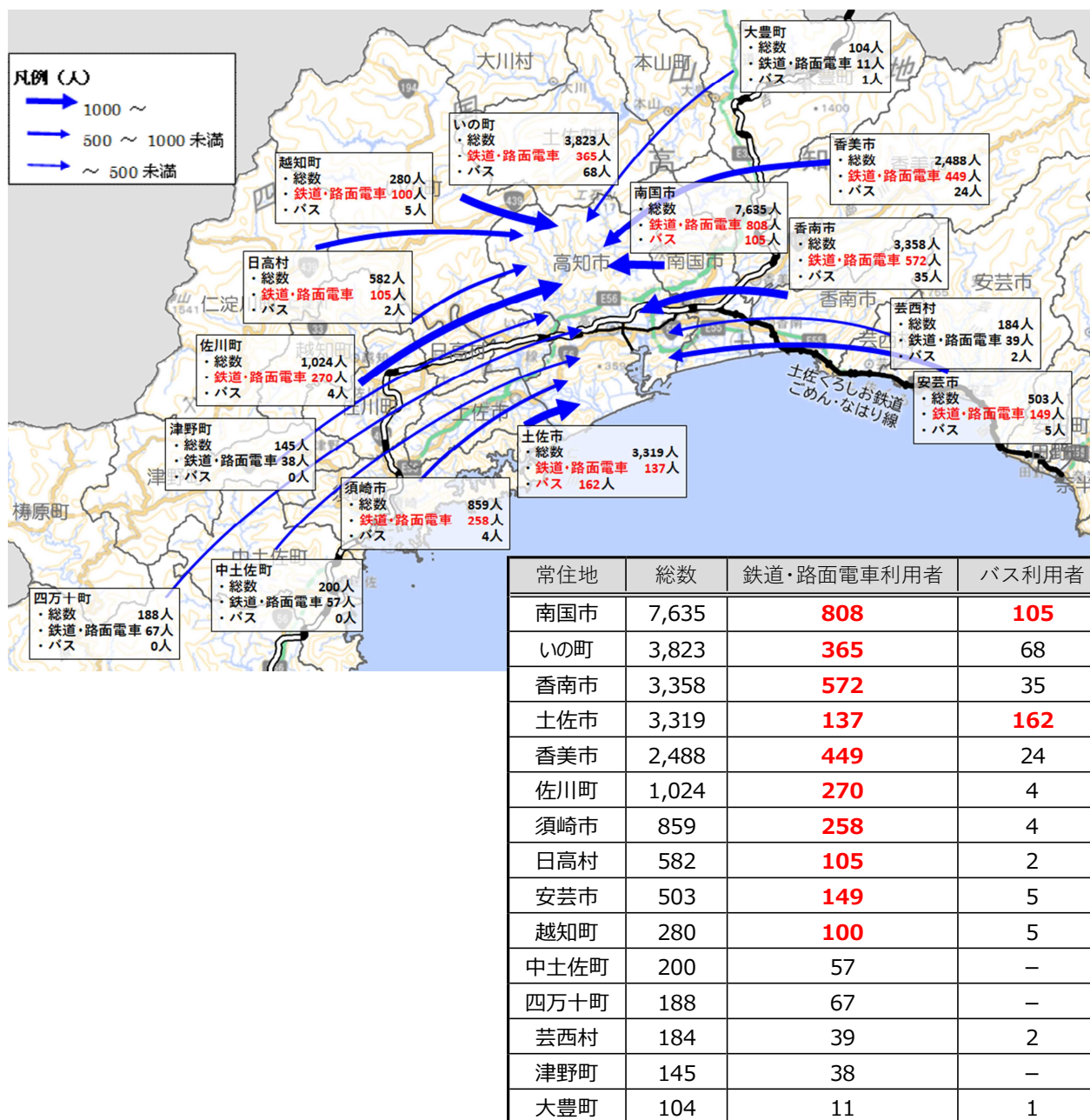


出典：国勢調査（令和2年）

図 2.7 市町村別の最も多い通勤・通学先

(2) 高知市への公共交通を利用した通勤・通学者数

- 高知市への通勤・通学者のうち、鉄道・路面電車利用者は「南国市」、「香南市」で 500 人超など、10 市町村で 100 人以上存在する。
- そのうち「土佐市」、「南国市」ではバス利用者も 100 人以上となっている。



※高知市への通勤・通学者数 100 人以上の市町村を表示（赤字は 100 人以上）

出典：国勢調査（令和 2 年）


図 2.8 高知市への公共交通を利用した通勤・通学者数

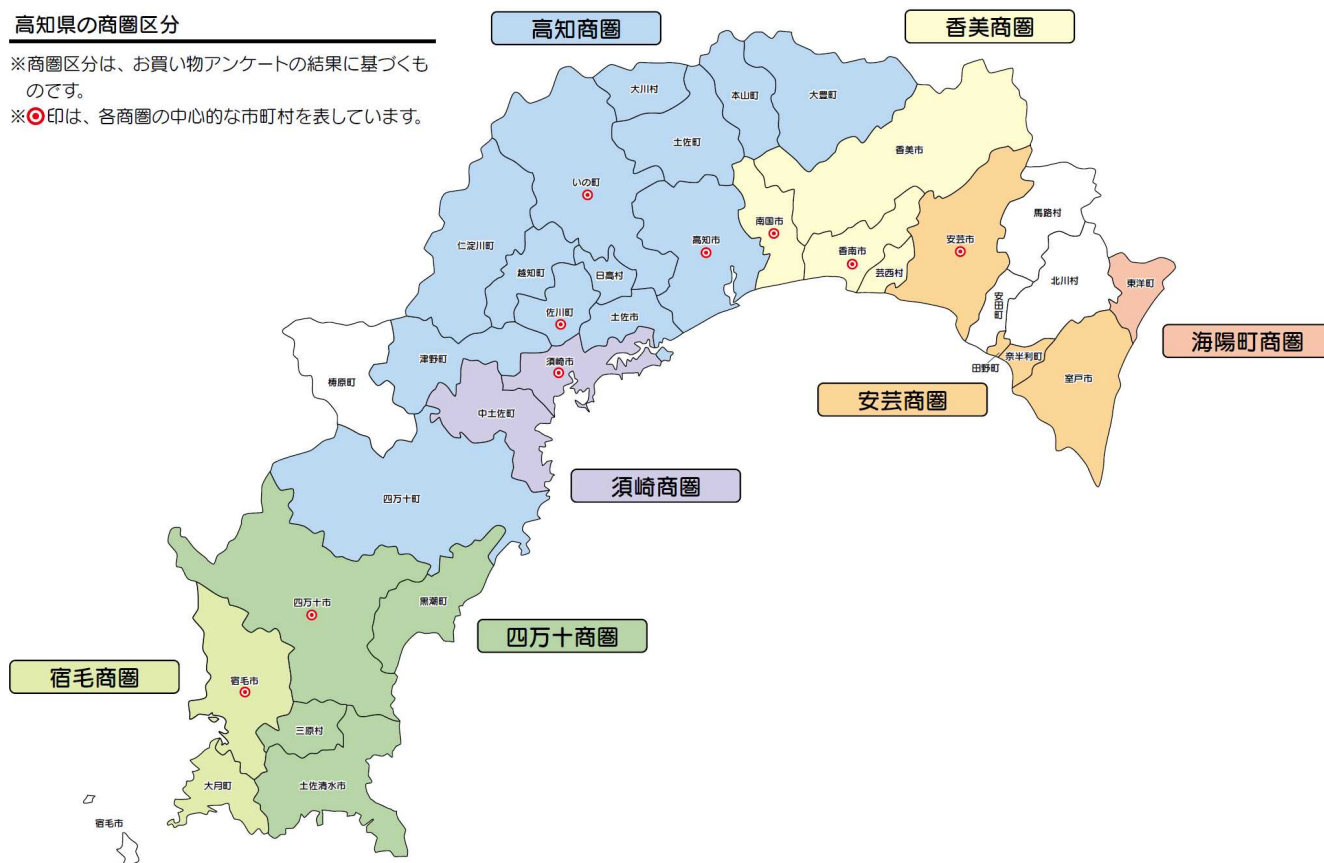
2) 商圏区分(買い物先)

- 県内の商圏区分を見ると、「安芸商圏」、「香美商圏」、「高知商圏」、「須崎商圏」、「四万十商圏」、「宿毛商圏」の6つの商圏に区分される。(東洋町は徳島県海陽町との結びつきが強い)

高知県の商圏区分

※商圏区分は、お買い物アンケートの結果に基づくものです。

※印は、各商圏の中心的な市町村を表しています。



出典：平成 28 年度県民消費動向調査報告書(平成 29 年 3 月、高知県商工労働部経営支援課)

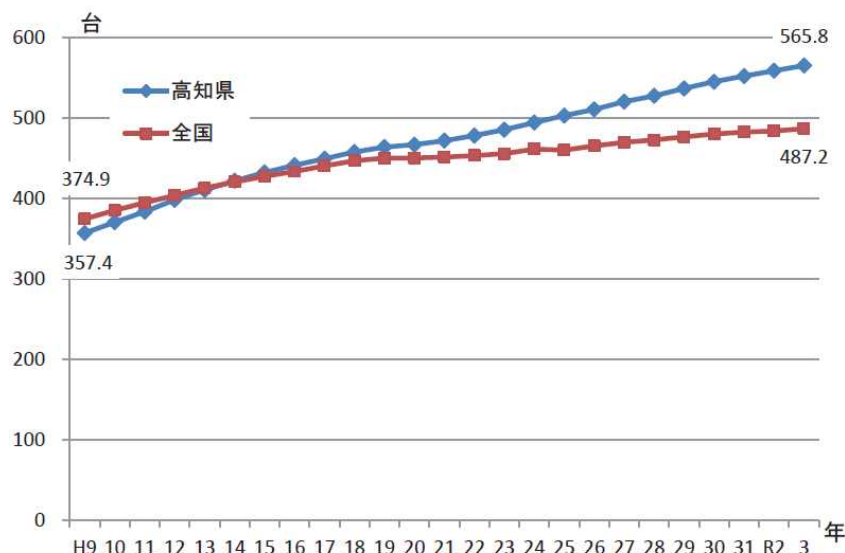
図 2.9 高知県の商圏区分

2.4 自動車保有、交通事故、免許保有・返納者数の状況

1) 自動車保有台数

- 本県における人口当たりの自動車保有台数は、平成 15 年頃に全国平均を上回って以降、全国平均より高い伸び率を示しており、自家用車への依存が高まっている。

〈参考〉 自家用乗用車数(人口千人あたり)の推移(高知県と全国)

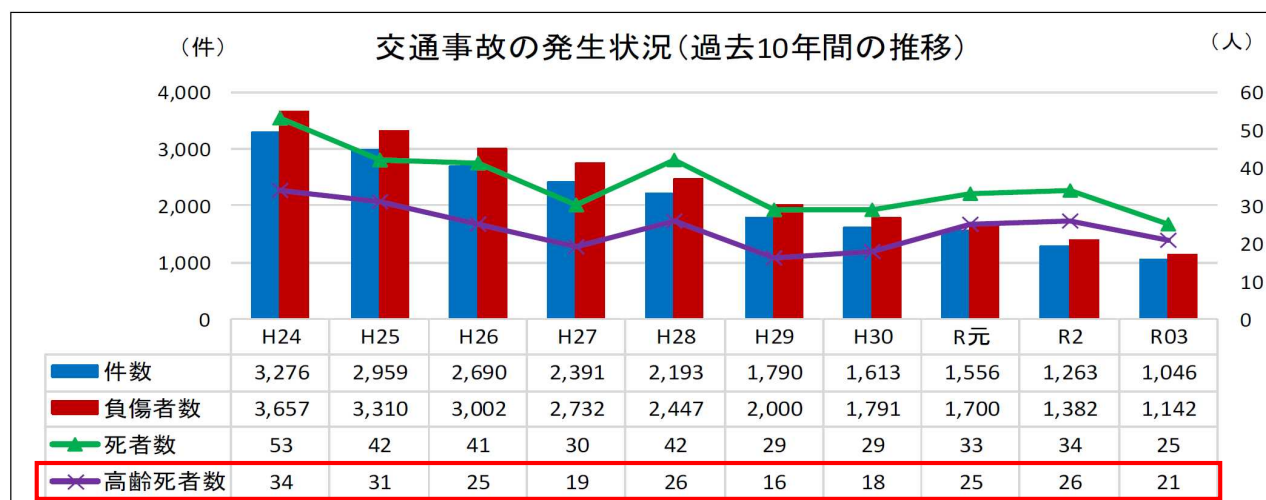


出典：令和3年度版 県勢の主要指標

図 2.10 高知県と全国の自動車保有台数の推移

2) 交通事故の発生件数

- 本県における交通事故発生件数は、近年大幅に減少しているが、件数に対して死者数の減少は緩やかであり、高齢者が多くを占めている。
- 本県の人口当たり交通事故死者数は全国ワースト3位（令和2年）となっている。（出典：令和3年度版県勢の主要指標）

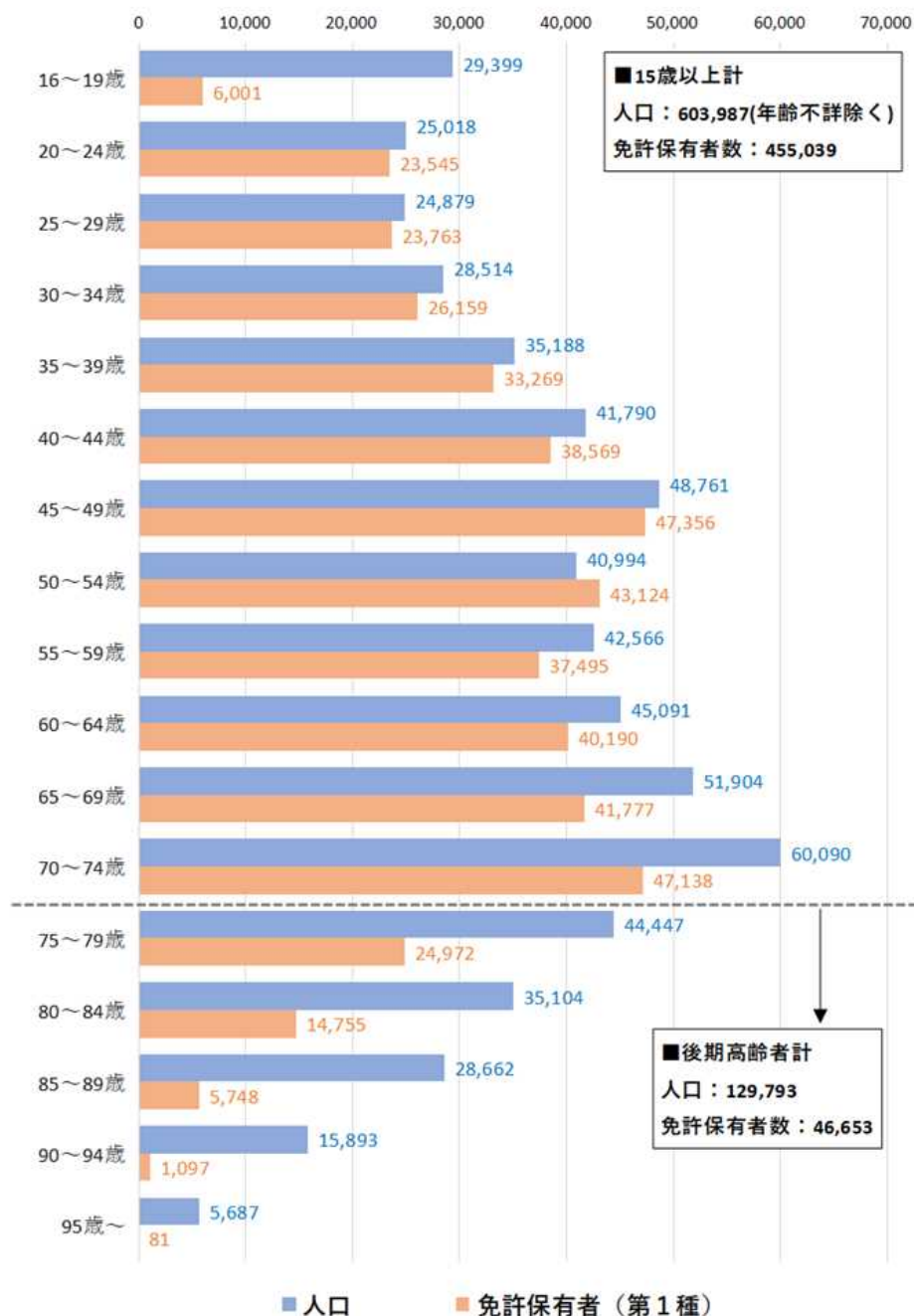


出典：高知県警資料

図 2.11 高知県の交通事故発生状況

3) 免許保有と返納状況

- 本県の免許保有者数は、令和3年時点で約45.5万人となっており、年齢5歳別では「45～49歳」が最も多く、次いで「70～74歳」が多い。
- 後期高齢者である75歳以上においても約4.7万人が免許を保有しており、今後自動車の運転が困難になると見込まれる。

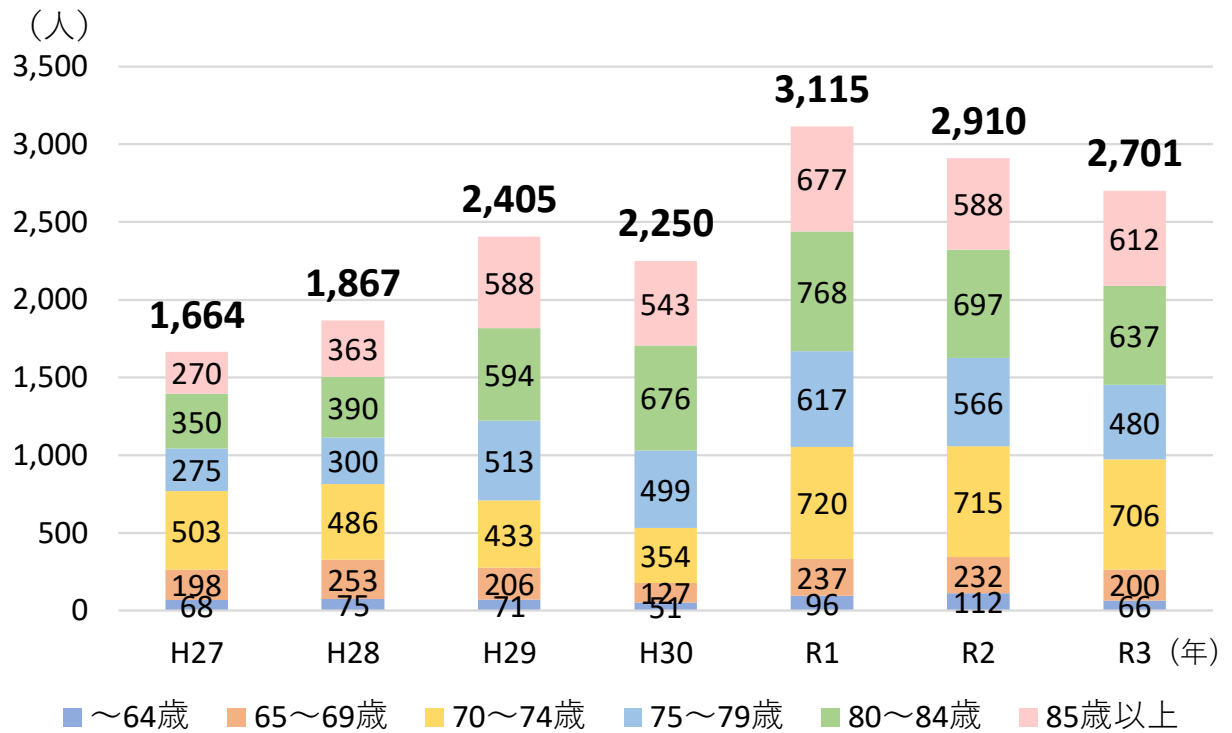


「50～54歳」においては統計年度の違いにより免許保有車数が人口を上回っている

出典:警察庁「運転免許統計(令和3年)」、国勢調査(令和2年)

図 2.12 高知県の人口と免許保有者数

- 本県の免許返納者数は、高齢者人口の増加に加え、高齢ドライバーによる交通事故が社会問題化したことも影響していると想定され、近年は増加傾向にある。（令和2年以降は新型コロナウイルスの影響により減少したと推察される）

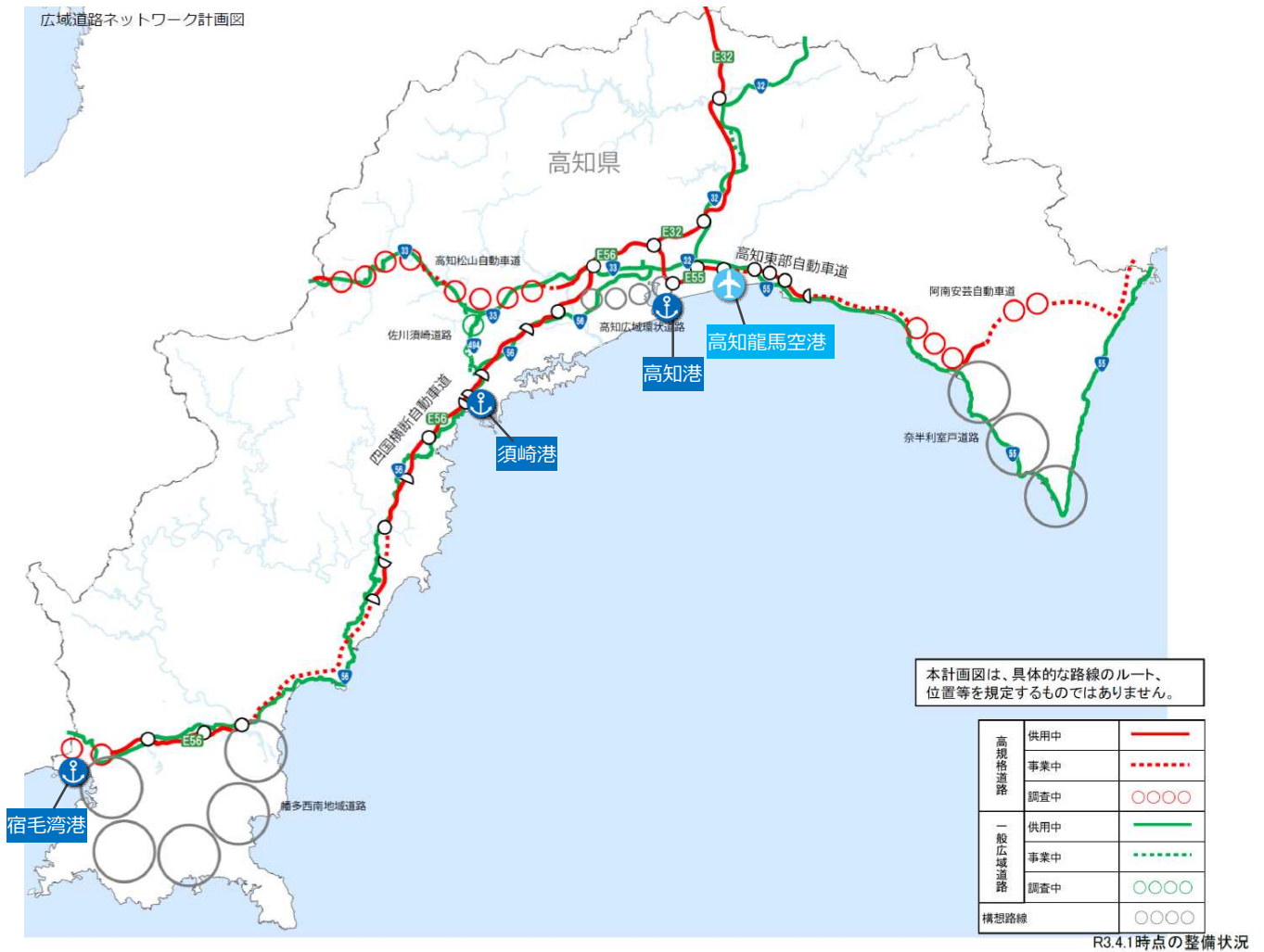


出典:警察庁「運転免許統計」

図 2.13 高知県の免許返納者数の推移

2.5 交通インフラ(空港、港湾、主要道路)

- 県内の交通インフラとして、高知龍馬空港が南国市に立地し、重要港湾として高知港、須崎港、宿毛湾港がある。
- 高規格道路は、四国横断自動車道が四万十町以西で、高知東部自動車道が高知龍馬空港以東で事業中となっており、今後さらなる利便性向上が図られる予定である。



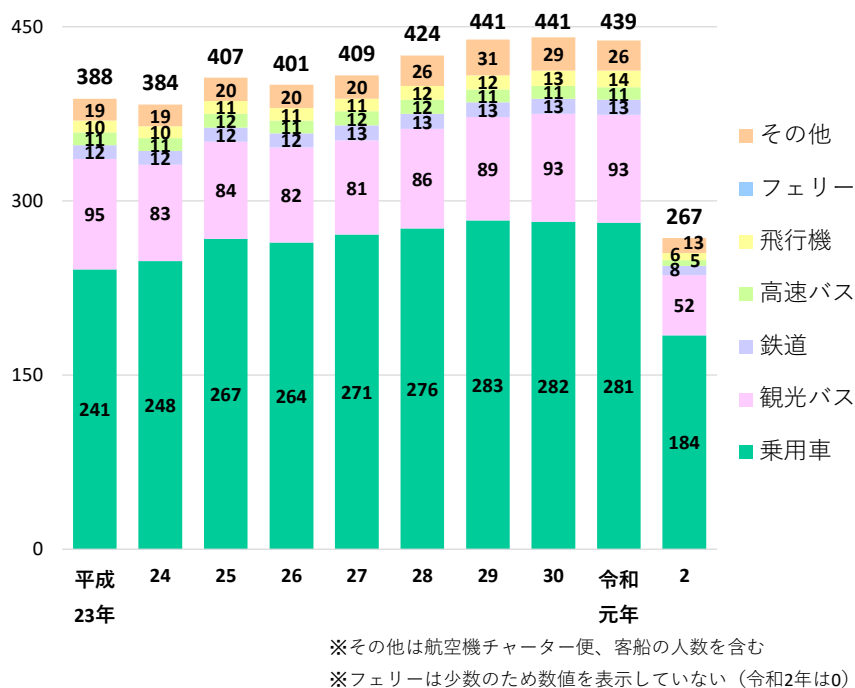
出典:高知県新広域道路交通計画(2021年3月版)を加筆

図 2.14 高知県内の交通基盤(空港、港湾、主要道路)

2.6 観光

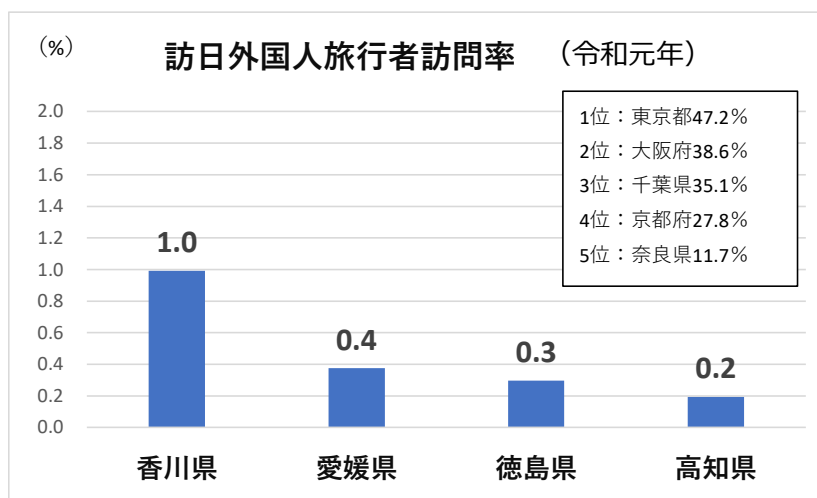
1) 観光入込客数

- 県内の観光入込客数（県外からの観光客）は、令和元年まで約440万人と増加傾向で推移してきたが、新型コロナウイルスの影響が顕在化した令和2年は267万人と大幅に減少している。
- 来訪交通手段別に見ると、「乗用車」、「観光バス」の順に多く、公共交通機関では「飛行機」、「鉄道」、「高速バス」がそれぞれ11～14万人と概ね同程度となっている。
- 訪日外国人の訪問率は、0.2%と全国で最下位となっている（令和元年）。



出典：県外観光客入込・動態調査報告書(令和3年12月)

図 2.15 県外観光客入込数の推移(交通機関別)

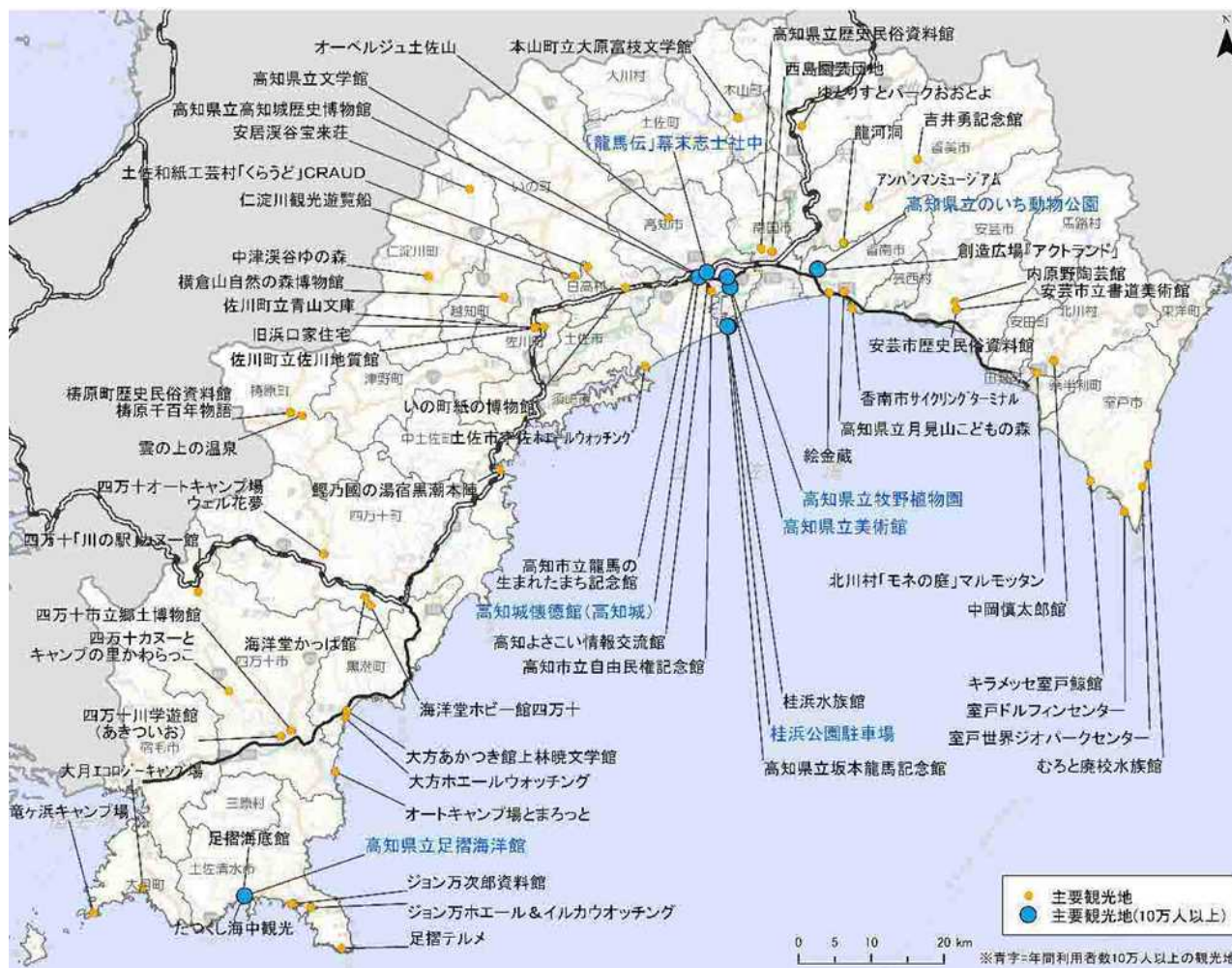


出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」

図 2.16 訪日外国人の都道府県別訪問率(令和元年)

2) 主要観光施設

- 主要観光施設は、高知市内に多いが、四万十川、室戸岬関連などの自然観光施設を始め県内全域に分布している。
- 特に入込客数が多い施設（令和3年に10万人以上）は、高知市内に加え、「高知県立足摺海洋館（土佐清水市）」、「高知県立のいち動物公園（香南市）」となっている。



※令和3年県外観光客入込・動態調査報告書(令和3年12月)記載の主要観光施設等をプロット

図 2.17 県内の主要観光施設

3) 四国遍路

- 88の札所のうち、県内では高知市周辺に集中しているが、室戸岬や足摺岬など広く点在しており、国（四国運輸局）では、列車やバスなどの公共交通機関で巡るためのハンドブックを発行している。
- 県土の東端、西端など、県外との連絡で鉄道が存在しない区間は、バスにその役割が求められる。



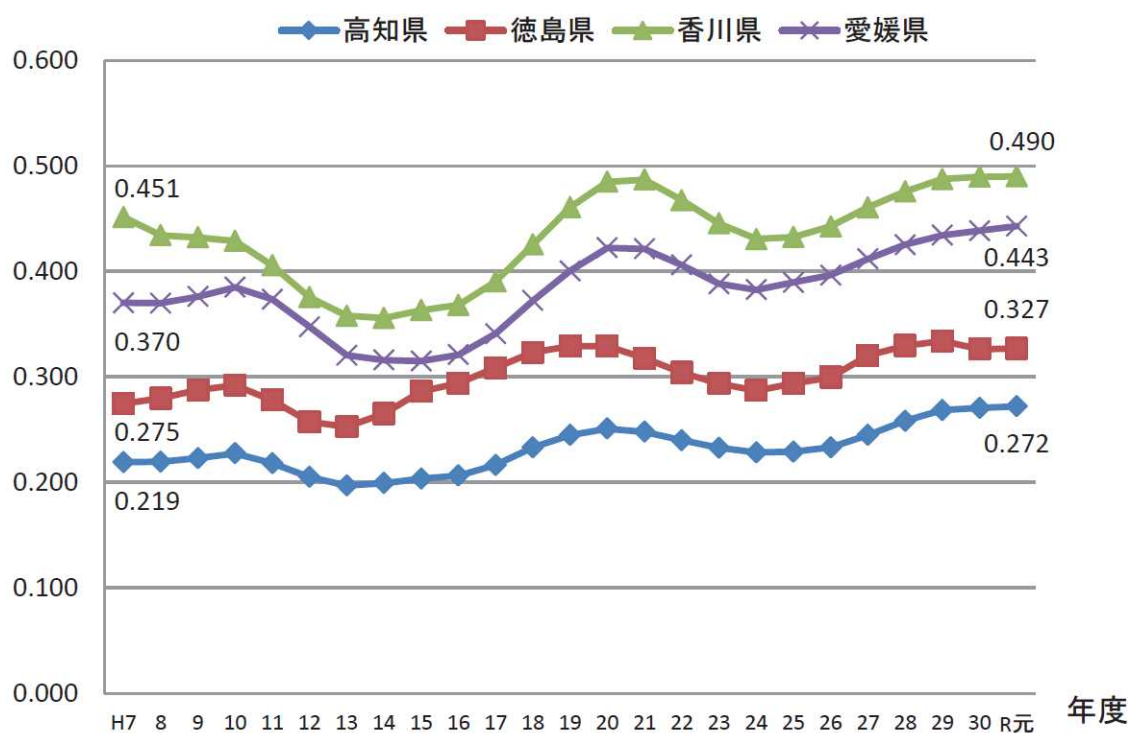
※出典:「四国 88NAVI」 国土交通省四国運輸局ホームページ

図 2.18 四国遍路の札所分布図

2.7 財政

- 本県の財政構造を示す財政力指数※は、0.27（令和元年度）と四国4県で最低、全国でも2番目に低く、自主財源に乏しい状況である。
- また、今後は人口減少による税収の減少、さらには、高齢化の進行等に伴う社会保障経費の増加や、老朽化した公共施設等の維持・更新経費の増加など、引き続き厳しい財政状況が見込まれる。

〈参考〉 財政力指数の推移(四国)



出典：令和3年度版 県勢の主要指標

図 2.19 財政力指数の推移(四国)

※財政力指数とは

財政力指数とは、地方公共団体の財政力を示す指標で指数が高いほど財源に余裕があるといえる。

$$\text{財政力指数} = \frac{\text{基準財政収入額}}{\text{基準財政需要額}} \quad (\text{過去3か年平均})$$

3 関連計画

3.1 県の政策・計画

1) 基本政策

- 高知県では5つの基本政策を掲げており、いずれの項目も公共交通に関連する。
- また、5つの基本政策に横断的に関わる3つの政策を掲げており、特に公共交通に関する項目として、「1.中山間対策の充実・強化」が挙げられる。

5つの基本政策

- 1 経済の活性化 ～第4期産業振興計画、第2期総合戦略の推進～
- 2 日本一の健康長寿県づくり ～第4期日本一の健康長寿県構想の推進～
- 3 教育の充実と子育て支援 ～第2期教育等の振興に関する施策の大綱、第3期高知県教育振興基本計画の推進～
- 4 南海トラフ地震対策の抜本強化・加速化 ～第4期行動計画を力強く実行～
- 5 インフラの充実と有効活用

5つの基本政策に横断的に関わる3つの政策

- 1 中山間対策の充実・強化
- 2 少子化対策の充実・強化と女性の活躍の場の拡大～第2期総合戦略の推進～
- 3 文化芸術とスポーツの振興 ～文化芸術振興ビジョン、第2期高知県スポーツ推進計画の推進～

図 3.1 高知県の基本政策

2) 第2期高知県まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和4年3月)

- 第2期高知県まち・ひと・しごと創生総合戦略では、コロナ禍による転出抑制（令和2年度は1,148人の社会減）を好機と捉え、若者の定着・増加を図ることで人口減少を抑制し、将来的には人口増加に転じることを目指している。
- 公共交通については、基本目標4「高齢者の暮らしを守り、若者が住み続けられる中山間地域をつくる」において、「コロナ禍にあっても県民の生活を支える公共交通を維持し、コロナ収束後の需要回復に備えた支援策を強化」することが位置付けられている。
- また、『コロナ禍にあっても経済成長の原動力となる「デジタル化」や「グリーン化」、「グローバル化」といった視点のもと、「社会・経済構造の変化への対応」や、「新しいひとの流れを呼び込む取り組み」の強化』を図る方針が示されている。



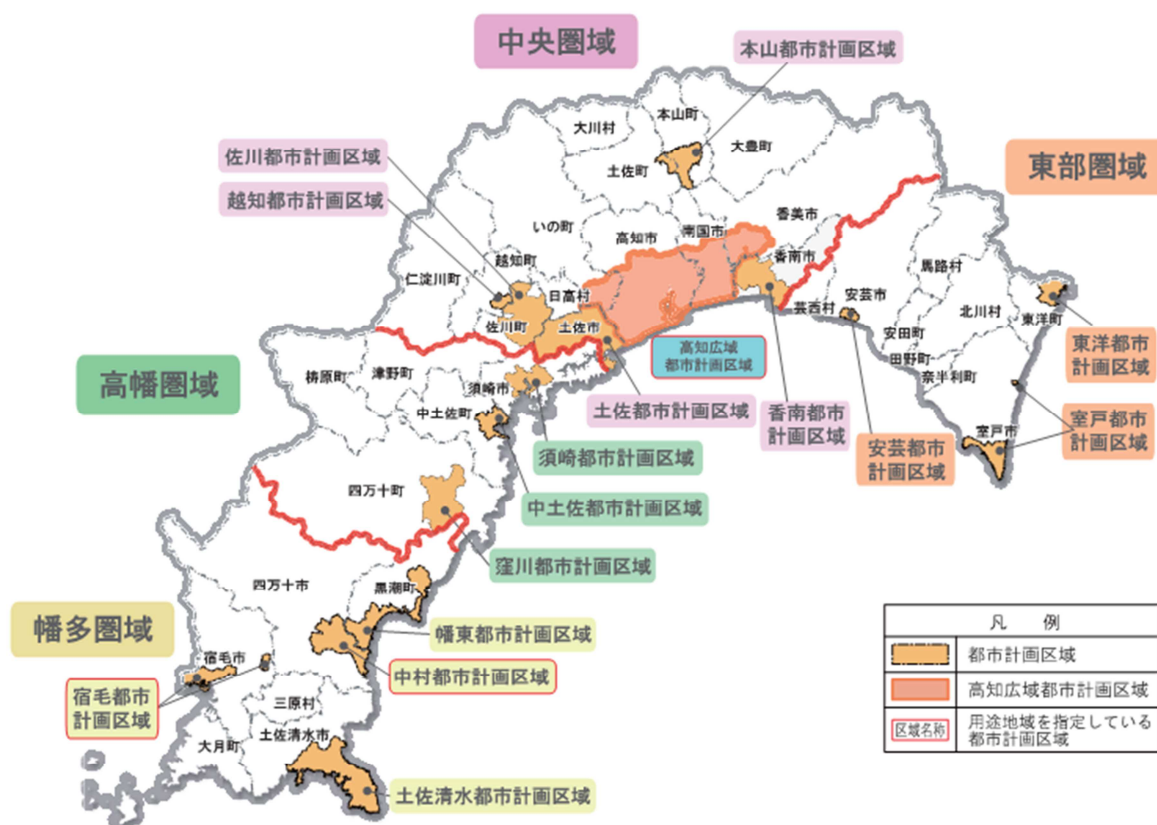
出典：第2期高知県まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和4年3月)

図 3.2 「第2期高知県まち・ひと・しごと創生総合戦略」の概要

3) 都市計画区域マスタープラン(平成 30 年 3 月)

- 人や物の動き、都市の発展の見通し、地形などからみて一体の都市として総合的に整備・開発・保全する必要のある区域である「都市計画区域」のおおむね 20 年後の都市の姿を展望し、広域的な観点からまちづくりを進めていくための方向性を定めた都市計画区域マスタープランが、県内では、「高知広域都市計画区域マスタープラン」と、4 圏域における「圏域都市計画区域マスタープラン」を合わせた 5 つ策定されている。
- 公共交通については、各都市計画区域マスタープランの都市施設※の方針の中で位置づけられている。

※道路・駐車場・駅などの交通施設、公園・緑地などの公共空地、上下水道・ごみ焼却場などの供給・処理施設、その他にも河川、学校、保育所、市場、住宅団地、官公庁施設など



出典: 高知県ホームページ(平成 30 年3月)

図 3.3 都市計画区域マスタープランの圏域イメージ

表 3.1 各都市計画区域マスタープランでの公共交通の位置づけ

都市計画区域マスタープラン	都市施設の方針での公共交通の位置づけ
高知広域都市計画区域マスタープラン	都市拠点の形成を支援する交通軸の形成、低炭素社会の実現に寄与する環境負荷の軽減、人口減少や高齢化が進行する社会への対応など、人と環境にやさしい交通体系の構築を目指します。
東部圏域都市計画区域マスタープラン	<p>広域連携軸に設定した土佐くろしお鉄道を骨格として、阿佐海岸鉄道や路線バス、コミュニティバスなどを体系的に結ぶことにより、圏域内の公共交通網を構成します。</p> <p>また、土佐くろしお鉄道の維持・充実、路線バスやコミュニティバスなどバス網の維持・充実、阿佐海岸鉄道のDMV（デュアル・モード・ビークル）の検討、施設や車両のユニバーサルデザイン化などにより公共交通の利便性向上や利用促進を図ります。</p>
中央圏域都市計画区域マスタープラン	圏域の公共交通機関としては、JR土讃線、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の鉄道路線と、とさでん交通などのバス路線の公共交通網で構成されています。今後は、鉄道駅とバスの交通結節機能を強化していくとともに、圏域拠点間や地域拠点内、また周辺的生活拠点などを結ぶ重要な移動手段として鉄道・バス輸送の利便性を高め、公共交通の利用を促進していきます。
高幡圏域都市計画区域マスタープラン	<p>高齢者等の交通弱者の主要な移動手段を存続させるため、路線再編や自治体保有の車両の有効活用等により、コミュニティバスやデマンドバス等の効率的な運営により、利用者のニーズに対応した利便性や機能の向上と効率的な運営を両立させた、持続可能な公共交通サービスの維持を図ります。</p> <p>また、土佐くろしお鉄道については観光資源開発と合わせた利用促進により路線の維持存続を図ります。</p>
幡多圏域都市計画区域マスタープラン	圏域拠点間や地域拠点内、また周辺的生活拠点などを結ぶ重要な移動手段、低炭素社会に寄与する環境負荷の低い移動手段として、持続可能で利便性の高い公共交通の実現に向け、運転免許返納支援制度の充実などの施策の実施による利用環境の充実を図り、公共交通の利用を促進します。

出典：各都市計画区域マスタープランから抜粋

3.2 市町村及び広域の公共交通計画

- 県内市町村及び広域では、23 の市町村及び地域において地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画を含む）が策定済となっている。
- 策定済市町村の計画における将来像・基本方針では、『誰もが安心、移動しやすい』『生活・滞在を楽しむ・心豊か』『自然・環境に優しく』『健康』『元気』『持続可能な公共交通』『未来（次代）へつなぐ』『みんなで支え・育む』などがキーワードとなっている。

表 3.2 県内市町村・地域で策定済の地域公共交通計画(その1)

計画（策定年月）	将来像・基本方針（一部抜粋）
1.2022 高知市地域公共交通計画 (令和4年3月)	市民とともに、支え・育み、次代へつなぐ公共交通
2.室戸市地域公共交通計画 (令和3年3月)	市民は住み慣れた場所での暮らしを安心して続けられ、来訪者は室戸での滞在を心から楽しむことができる。
3.南国市地域公共交通計画 (令和5年3月（予定）)	-
4.土佐市地域公共交通計画 (令和4年3月)	～暮らしで良かったまち 土佐市～の実現に向けて
5.須崎市地域公共交通計画 (令和4年3月)	誰もが移動しやすく、活力あるまちづくりの基盤となり、未来へつなぐ公共交通ネットワークの実現
6.宿毛市地域公共交通計画 (令和5年3月（予定）)	-
7.土佐清水市地域公共交通網形成計画 (平成31年3月)	いつまでも移動手段の確保に対する不安を持つことなく、明るく、豊かに生活できる土佐清水市
8.四万十市地域公共交通網形成計画 (平成31年3月)	市民生活とまちづくりを支える持続可能な地域公共交通
9.香南市地域公共交通計画 (令和4年3月)	暮らしの安心と豊かなまちづくりを支える地域公共交通 ～みんなで支え未来へつなぐ香南市の地域公共交通～
10.田野町地域公共交通計画 (令和4年3月)	町民の誰もが、日常生活のための移動に困ることなく健康的で活力ある毎日を過ごすことができる
11.安田町地域公共交通網形成計画 (平成31年3月)	誰もが「自動車に頼らずとも生活を継続できる町」
12.本山町地域公共交通網形成計画 (平成31年3月)	多くの町民が健康的に充実した生活をおくることができる。人の移動が活性化されることで町そのものが元気になる。
13.いの町地域公共交通計画 (令和4年3月)	人々が集い、心の豊かさを実感し、いきいきと暮らせる活力あるまちづくりを支える
14.中土佐町地域公共交通網形成計画 (平成31年3月)	「ここに暮らしてよかった」「ここを訪れてよかった」があふれる中土佐町

表 3.2 県内市町村・地域で策定済の地域公共交通計画(その2)

計画(策定年月)	将来像・基本方針(一部抜粋)
15.佐川町地域公共交通計画 (令和5年3月(予定))	佐川町で活動する人の移動を 不自由なく いつまでも 支える ことができる公共交通網
16.梶原町地域公共交通計画 (令和3年3月)	町内に暮らす人々が 安心 していつまでも住み慣れた場所での生活を続けられる。 優れた自然及び環境 保全の取り組みに貢献する。
17.津野町地域公共交通計画 (令和4年3月)	利便性の高い公共交通網を活用し、 健康的で創造的 な生活と活動がいつまでも展開される
18.四万十町地域公共交通網形成計画 (令和2年3月)	四万十町の 元気 を支え、 自然に優しく 、四万十町に関わる人々と共に成長する交通まちづくり
19.大月町地域公共交通網形成計画 (令和2年3月)	安心で健全 な暮らしを支え、まちの活力を生む生活基盤として、みんなで使い続ける持続可能な公共交通を構築します。
20.三原村地域公共交通計画 (令和4年3月)	村民は住み慣れた地区で 安心 して暮らし続けることができ、様々な移動ニーズや制約を持つ来訪者が 訪れる ことができる
21.黒潮町地域公共交通計画 (令和4年3月)	「 健全 な町民生活と来訪者の活動を支え、地域の活性化に欠かせない、将来にわたり 持続可能 な公共交通
22.高知県東部「高知県東部広域地域公共交通網形成計画」(令和3年3月)	「 使いやすい 」公共交通、「 使える 」公共交通、「 使いたくなる 」公共交通を目指します
23.高知県嶺北地域「高知県嶺北地域公共交通網形成計画」(平成31年3月)	自家用車に頼らず に暮らしていける、地域外と 便利 に行き来できる、 持続可能 な公共交通

4 公共交通の現状

4.1 県内の地域公共交通の現況（路線網、サービス）

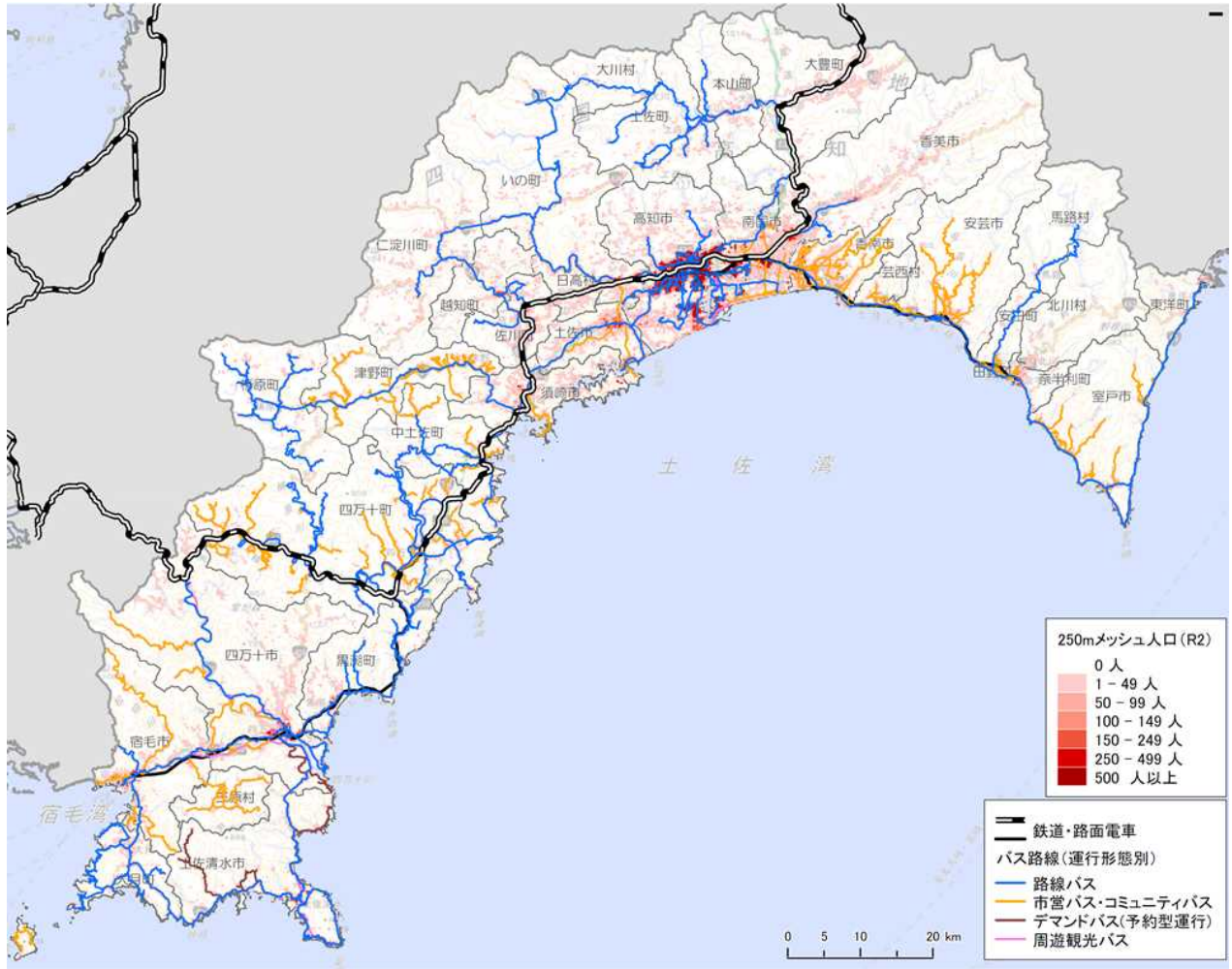
1) 体系・役割と路線網

- 県内の公共交通モードは、「鉄道」、「路面電車」、「地域間幹線系統バス」、「その他の乗合輸送」、「タクシー」によって構成されている。
- 主な役割として、「鉄道」は県をまたぐ移動及び県内市町村間移動、「路面電車」、「地域間幹線系統バス」は県内市町村間、市町村内移動及び鉄道アクセス、「その他の乗合輸送」は市町村内移動及び鉄道・軌道・幹線系統アクセスを担っている。
- また、その他の輸送資源として、スクールバス（一部は一般乗車可）、福祉輸送、施設送迎バスなどが運行されている。
- 民間事業者、コミュニティバス、デマンド交通等は交通空白地も考慮して路線が設定されている。

表 4.1 県内における公共交通の体系・役割

種別	事業者・路線	役割(主に担う移動)	確保・維持策	
公共交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 四国 (土讃線、予土線) ・ 土佐くろしお鉄道 (ごめん・なはり線、中村・宿毛線) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県をまたぐ移動 ・ 県内市町村間移動 	事業者と連携した取り組みにより、ニーズに応じた運行水準を確保
	路面電車	<ul style="list-style-type: none"> ・ とさでん交通 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県内市町村間移動 	事業者と連携した取り組みにより、ニーズに応じた運行水準を確保
	地域間幹線系統バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間事業者 (表 4.2 参照) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村内移動 ・ 鉄道アクセス 	地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用した持続可能な運行(16 路線) ※国庫補助路線以外は県・市町村により補助
	その他の乗合輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間事業者 ・ コミュニティバス ・ デマンド交通 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村内移動 ・ 鉄道・軌道・幹線系統アクセス 	事業者と連携した取り組みにより、一定以上の需要を確保
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 111 事業者(R2 年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個別輸送 	必要に応じて連携
その他の輸送資源	<ul style="list-style-type: none"> ・ スクールバス(一部は一般乗車可)、施設送迎バス、福祉輸送 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特定目的輸送 	必要に応じて連携	

なお、南海トラフ地震への対策として、各交通事業者は耐震化対策に加え、発災後においても速やかに運行継続ができるよう、事業継続計画(BCP)の取組を進めている

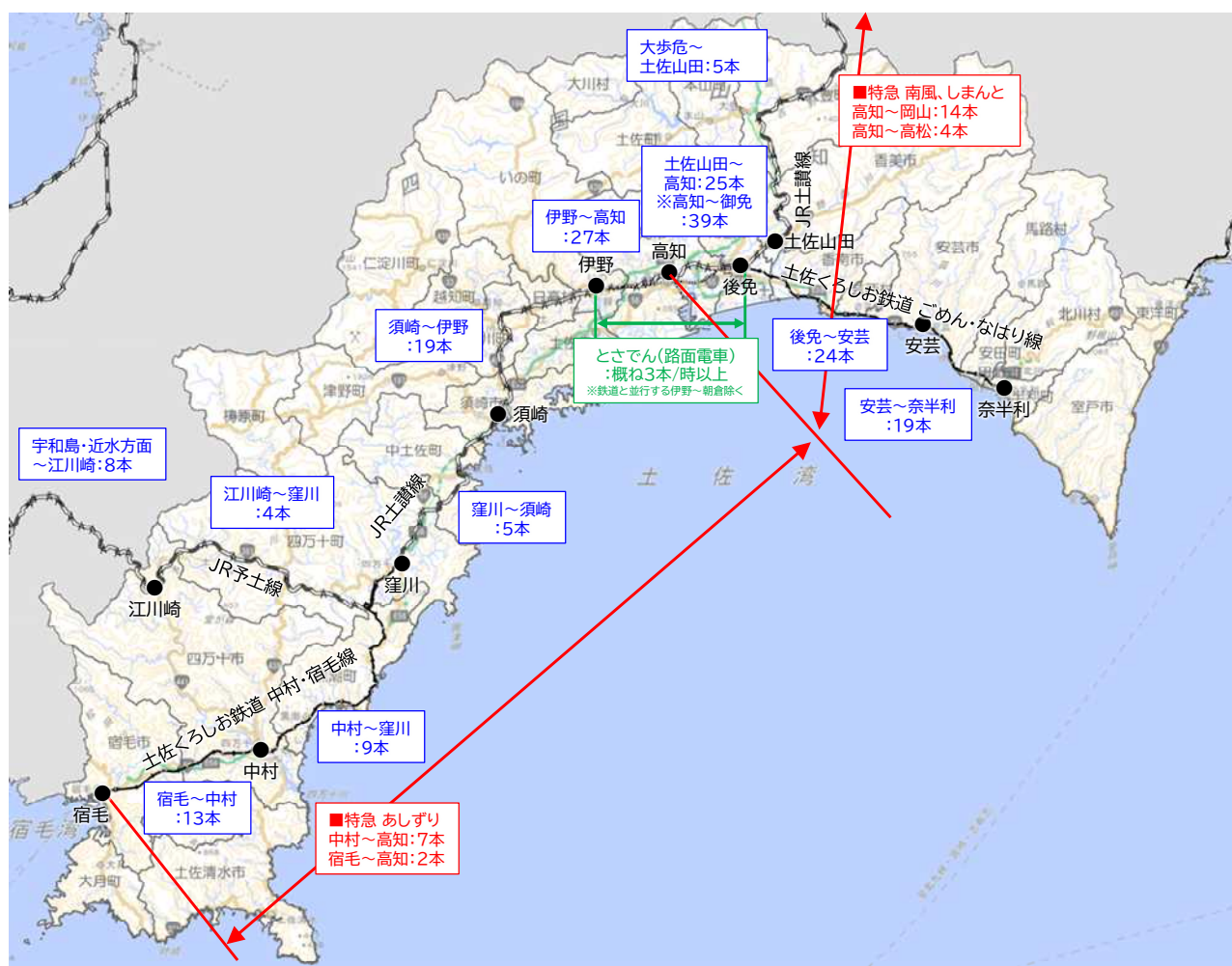


出典: GIS データ(GTFS データ等)が入手可能な路線を表示
人口は国勢調査(令和2年)

図 4.1 県内の公共交通路線網

2) 鉄道・路面電車

- 県内の鉄道網は、JR 四国の「土讃線」、「予土線」、土佐くろしお鉄道の「ごめん・なはり線」、「中村・宿毛線」により構成されている。
- 県外・県内の広域移動を担う特急列車として、「南風」、「しまんと」、「あしずり」が運行されている。
- 運行本数は、土讃線の高知市周辺で最も多くなっている。
- 後免（南国市）～高知～伊野（いの町）間は、とさでん交通の路面電車も概ね並行する形で運行されている。



※運行本数は平日の片方向(高知市方向)

出典: 鉄道・路面電車事業者ホームページ(令和4年11月時点)

図 4.2 県内における鉄道・路面電車の路線網・運行本数

3) 地域間幹線系統バス

(1) 対象路線一覧

- 地域間幹線系統バスは、地域公共交通確保維持事業による国庫補助路線 16 系統、県独自の補助路線 16 系統の計 32 系統が運行されている（令和 4 年度（令和 4 年 10 月～）～）。
- 市町村をまたぐ公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている一方、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業による運行支援や車両購入支援により運行を確保・維持する必要がある。
- 運行状況は、延長が平均 30 km、長い路線だと 50 kmを超えており、運行本数（片道の日平均）は、国庫補助路線で概ね 10 本、県補助路線で概ね 5 本となっている。

表 4.2 高知県内の地域間幹線系統バス一覧

	No.	事業者名	運行系統名	起点	終点	延長	運行回数 (片道日平均)
国 補 助 路 線	1	とさでん交通	領石	棧橋通5丁目県庁前	領石出張所	16.4	7.6
	2		潮見台・JA病院	棧橋通5丁目県庁前	JA高知病院	15.1	20.3
	3		前浜	棧橋通5丁目県庁前	前浜車庫	18.9	12.5
	4		高岡	高岡営業所	領石出張所、オフィスパーク第2	32.4	4.1
	5		宇佐	宇佐	領石出張所	39.3	6.8
	6		南ニュータウン	南ニュータウン1丁目・7丁目	県庁前	12.8	7.5
	7		天王ニュータウン	長浜	梅の木第二、八田	20.7	11.8
	8		天王ニュータウン	南ニュータウン1丁目・7丁目	八田、梅の木第二	24.6	6.0
	9		JAはるの	一宮バスターミナル	JAはるの	22.7	7.8
	10		高岡	一宮バスターミナル	高岡営業所	21.4	6.1
	11	高知東部交通	高岡第一	本社（営）	ジオパーク	56.3	17.0
	12		安芸線	安芸駅	棧橋通5丁目県庁前	41.2	10.6
	13	高知西南交通	足摺岬	中村駅	足摺岬	54.2	8.5
	14		宿毛	中村駅	宿毛駅	27.3	6.3
	15	ジェイアール四国バス	大栃線	土佐山田	美良布	11.4	12.6
	16	宇和島自動車	宇和島～宿毛	宇和島駅前	宿毛	66.9	9.5
平均						30.1	9.7
県 補 助 路 線	1	とさでん交通	宇佐	一宮バスターミナル	宇佐	27.6	3.0
	2	高知東部交通	甲浦室戸	甲浦岸壁	室戸（営）	40.2	6.6
	3		馬路	本社（営）	馬路	32.9	3.6
	4	嶺北観光自動車	田井～大川局前	田井	大川局前	18.2	3.0
	5		田井～大杉駅	田井	大杉駅	16.1	7.7
	6		田井～医大病院	田井	医大病院	44.3	2.9
	7	高知高陵交通	須崎～中土佐町役場	須崎本社営業所	中土佐町役場	20.7	3.9
	8		須崎～梶原線	須崎本社営業所	梶原	47.6	7.0
	9		須崎～高岡	須崎本社営業所	西芝	23.1	7.0
	10	四万十交通	窪川～大野見線	窪川	大野見役場前	27.4	4.0
	11		窪川～佐賀線	窪川	佐賀	25.5	3.0
	12	高知西南交通	小才角	清水バル前	宿毛駅	49.1	5.3
	13		ふれあい大月	宿毛駅	ふれあいパーク大月	14.4	3.0
	14		入野駅	中村駅	佐賀駅	27.5	3.0
	15		田野浦	中村駅	入野駅	17.8	3.0
	16	黒岩観光	佐川～大崎	佐川	大崎	17.3	9.6
平均						28.10625	4.7

(2) 地域・路線別の位置づけ・役割

①中央ブロック(高知市、南国市、土佐市、香美市、いの町、日高村)

a)高知市近郊地域(高知市、南国市、土佐市、いの町、日高村)

【主な運行路線:国庫補助路線 No.1~10 県補助路線 No.1】

- 高知市及び周辺市町村における企業・商業集積地、病院、住宅地等を結ぶ路線であり、通勤通学、買い物、通院等の日常移動を支えている。
- JR 高知駅、はりまや橋等で鉄道・路面電車と結節することで、広域交通へのアクセス性を確保するとともに、来訪者の移動支援も担っている。

b) 香美市

【主な運行路線:国庫補助路線 No.15】

- 香美市の土佐山田地区と香北地区間の移動を担い、通勤通学、買い物、通院等の日常移動を支えている。
- JR 土佐山田駅で鉄道と接続することで広域交通へのアクセス性を確保するとともに、香北地区に立地する「アンパンマンミュージアム」など観光客のアクセスも担っている

②東部ブロック(室戸市、高知市、南国市、香南市、安芸市、東洋町、奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村)

【主な運行路線:国庫補助路線 No.11~12 県補助路線 No.2~3】

- 高知市、南国市、香南市及び東部地域の室戸市、安芸市をはじめとするブロック内市町村間のアクセスを担い、通勤通学、買い物、通院等の日常移動を支えている。
- 土佐くろしお鉄道の夜須駅、安芸駅、奈半利駅、また、海の駅東洋町で鉄道（DMV 含む）と接続し、「室戸世界ジオパークセンター」で地域間幹線系統バスに接続することで、広域交通へのアクセス性を確保するとともに、DMV や「室戸世界ジオパークセンター」など観光需要や四国遍路の経路も担っている。

③嶺北ブロック(土佐町、本山町、大豊町、大川村、南国市、香美市)

【主な運行路線:県補助路線 No.4~6】

- 土佐町、本山町、大豊町、大川村の嶺北4町村間、また、嶺北4町村間や香美市から南国市へのアクセスを担い、通勤通学、買い物、通院等の日常移動を支えている。
- JR 大杉駅で鉄道と接続することで、広域交通へのアクセス性を確保している。

④高吾北ブロック(佐川町、越知町、仁淀川町)

【主な運行路線:県補助路線 No.16】

- 佐川町、越知町、仁淀川町間のアクセスを担い、通勤通学、買い物、通院等の日常移動を支えている。
- JR 佐川駅で鉄道と接続することで、広域交通へのアクセス性及び高知市等への移動利便性を確保している。

⑤高陵ブロック(須崎市、土佐市、中土佐町、梶原町、津野町)

【主な運行路線: 県補助路線 No.7~9】

- 主に中土佐町、梶原町、津野町から須崎市、また、須崎市と土佐市間のアクセスを担い、通勤通学、買い物、通院等の日常移動を支えている。
- JR 須崎駅で鉄道と接続し、また、土佐市高岡地区で地域間幹線系統バスが相互に接続することで、広域交通へのアクセス及び高知市等への移動利便性を確保している。

⑥高幡西部ブロック(四万十町、中土佐町、黒潮町)

【主な運行路線: 県補助路線 No.10~11】

- 主に中土佐町大野見地区、黒潮町佐賀地区から四万十町へのアクセスを担い、通勤通学、買い物、通院等の日常移動を支えている。
- JR・土佐くろしお鉄道窪川駅で鉄道と接続し、広域交通へのアクセス及び高知市等への移動利便性を確保している。

⑦幡多ブロック(四万十市、宿毛市、土佐清水市、大月町、三原村、黒潮町)

【主な運行路線: 国庫補助路線 No.13~14、16 県補助路線 No.12~15】

- 地域の中心である宿毛市、四万十市へのアクセスを担い、通勤通学、買い物、通院等の日常移動を支えている。
- 土佐くろしお鉄道の宿毛駅、平田駅、中村駅、土佐入野駅、土佐佐賀駅で鉄道と接続することで、広域交通へのアクセス及び高知市等への移動利便性を確保するとともに、「足摺岬」など観光需要や四国遍路の経路も担っている。

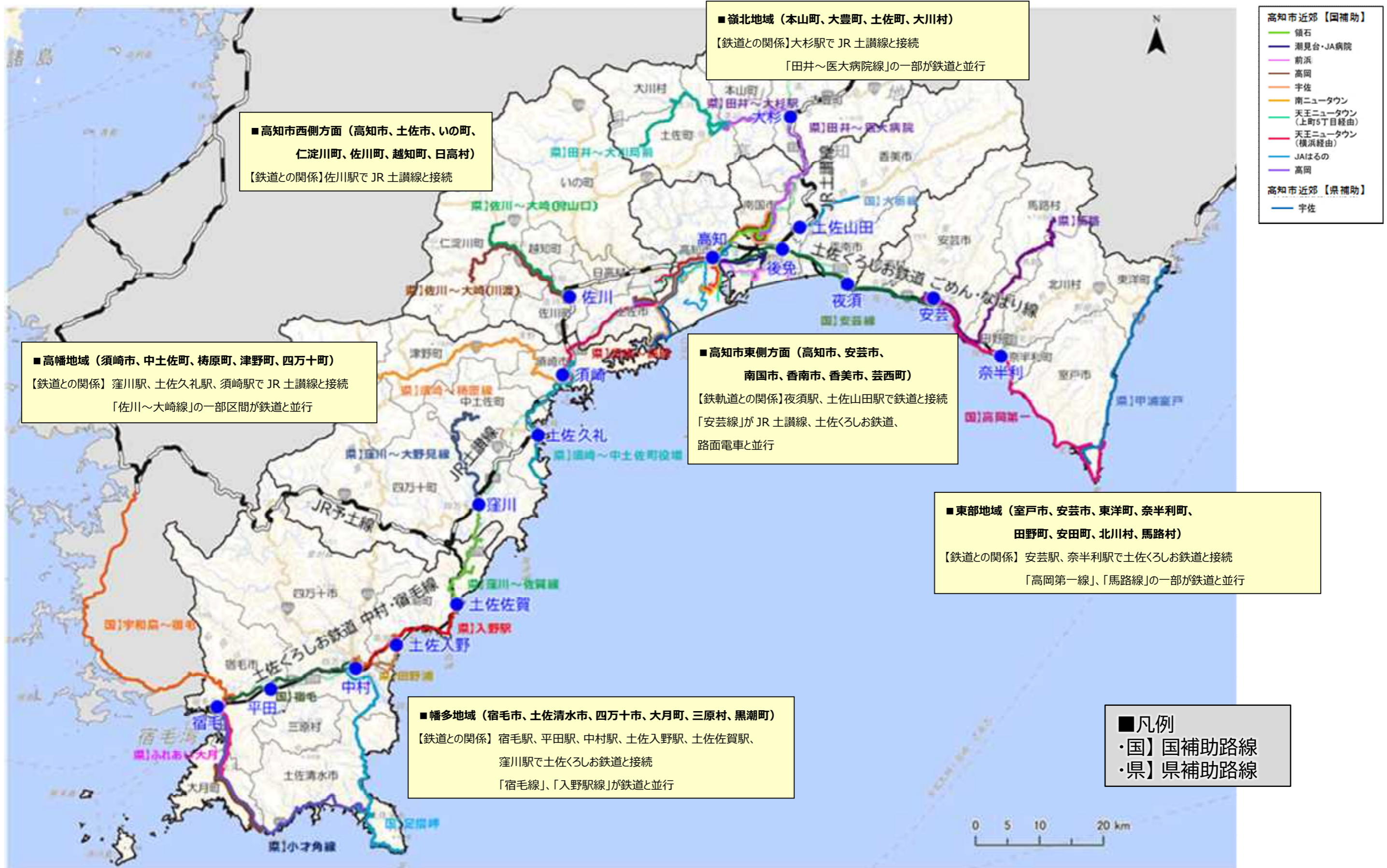


図 4.3 国庫補助路線、県補助路線を含む地域間幹線系統バス路線図

4) 鉄軌道と地域間幹線系統バスのサービス

(1) 主要地点間のサービス

- 地域間幹線系統バスの所要時間、運賃は、周辺市町村への移動において、長時間かつ運賃が比較的高額となる場合もあり、日常移動の負担となっている可能性がある。
- 一方、鉄道はバスに比べて所要時間が短く、運賃も安価であり、バスと並行する区間などにおいては、鉄道の運行状況を踏まえつつ、ニーズに応じてバスと鉄道が補完して利用可能となるような環境が求められる。

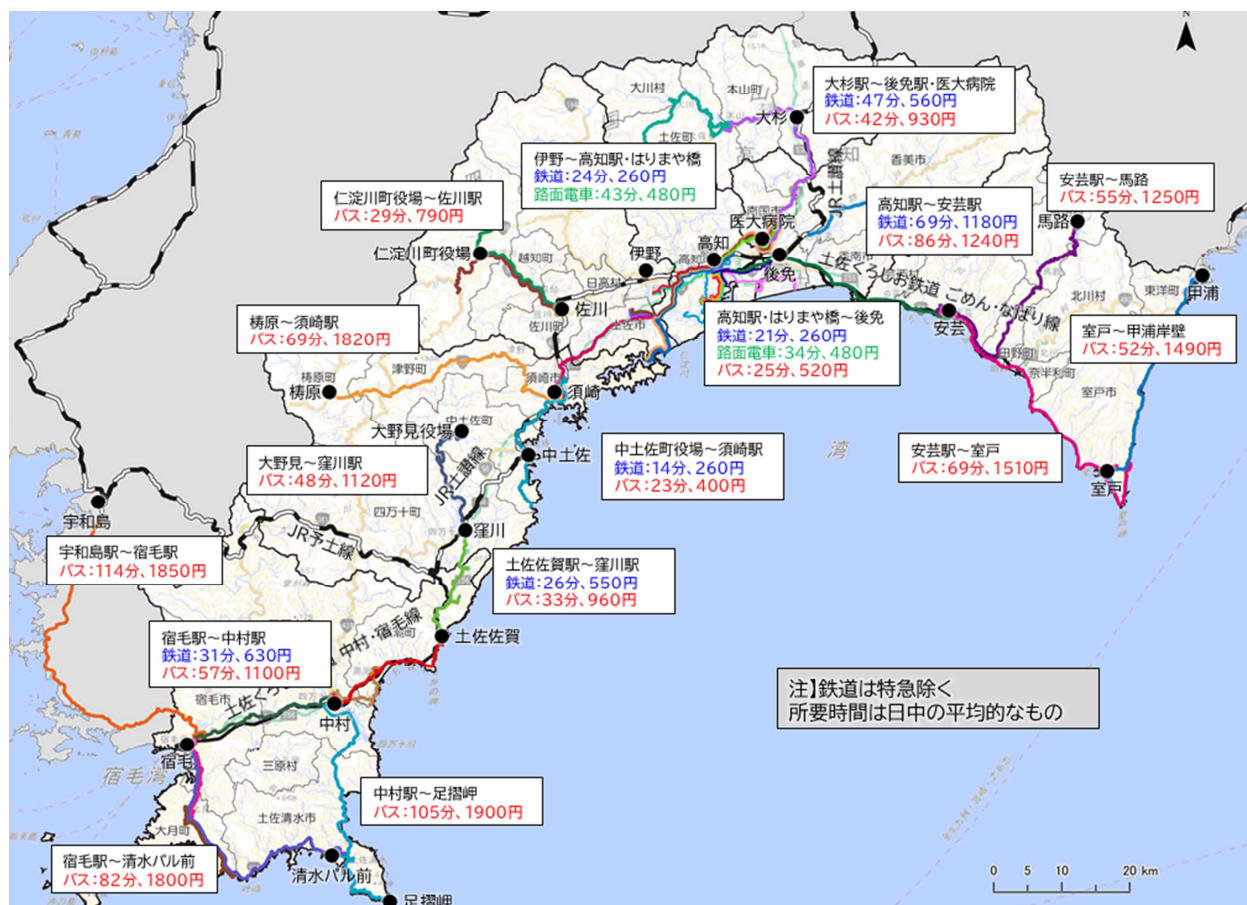


図 4.4 主要地点間における鉄軌道、バスの運行サービス

(2) 高知方面への地域間幹線系統バスと鉄道の接続状況

- 高知市方面へ移動する場合の地域間幹線系統バスと鉄道の接続状況は、接続時間30分以内で見ると約7割の本数で接続されている。(路面電車が運行されている高知市周辺は一定利便性が確保されているため除いて整理)
- ただし、本数が少ないにも関わらず、接続が図られていない路線も存在する。

表 4.3 高知方面への地域間幹線系統バスと鉄道の接続状況

地域	運行系統名	起点	終点	接続駅	高知市方面		
					バス本数	うち30分以内に鉄道に接続するバス本数	30分以内に接続する本数割合
高知東部交通	高岡第一	本社(営)	ジオパーク	安芸駅	36	25	69%
	安芸線	安芸駅	棧橋通5丁目県庁前	安芸駅	11	8	73%
				夜須駅	22	15	68%
高知西南交通	足摺岬	中村駅	足摺岬	中村駅	9	7	78%
	宿毛	中村駅	宿毛駅	中村駅	7	5	71%
				平田駅	14	5	36%
				宿毛駅	7	2	29%
ジェイアール四国バス	大筋線	土佐山田	美良布	土佐山田駅	13	13	100%
宇和島自動車	宇和島～宿毛	宇和島駅前	宿毛	宿毛駅	10	5	50%
高知東部交通	馬路	本社(営)	馬路	安芸駅	4	2	50%
嶺北観光自動車	田井～大杉駅	田井	大杉駅	大杉駅	8	6	75%
	田井～医大病院	田井	医大病院	大杉駅	3	2	67%
高知高陵交通	須崎～梶原線	須崎本社営業所	梶原	須崎駅	7	7	100%
	須崎～高岡	須崎本社営業所	西芝	須崎駅	7	4	57%
四万十交通	窪川～大野見線	窪川	大野見役場前	窪川駅	4	1	25%
	窪川～佐賀線	窪川	佐賀	須崎駅	3	1	33%
高知西南交通	小才角	清水パル前	宿毛駅	宿毛駅	6	6	100%
	ふれあい大月	宿毛駅	ふれあいパーク大月	宿毛駅	3	1	33%
	入野駅	中村駅	佐賀駅	中村駅	3	1	33%
				入野駅	6	3	50%
				佐賀駅	3	2	67%
	田野浦	中村駅	入野駅	中村駅	3	1	33%
				入野駅	3	2	67%
黒岩観光	佐川～大崎	佐川	大崎	佐川駅	11	9	82%
合計					203	133	66%

※接続時間は2分以下の場合は、遅れ等も加味して接続不可とした
出典:JR 四国時刻表(R4.3.12 改正)、バス時刻表 2022

5) 地域内交通(乗合交通)

- 地域内における乗合交通として、定時定路線型のコミュニティバス等が多く運行されているほか、区域運行(デマンド型)が運行されている市町村も存在する。
- その他の輸送資源として、スクールバスが多く運行されており、一般乗車が可能な市町村も存在する。

表 4.4 県内における地域内交通(乗合交通)

市町村名	公共交通		その他の輸送資源(※は一般乗車可)	
	定路線型 (路線バス、コミュニティバス等)	区域運行 (デマンド型)	スクールバス	その他 (福祉輸送(障がい者など)、施設送迎バス)
1.高知市	○	○	○	○(福祉輸送)
2.室戸市	○	○	○	
3.安芸市	○			○(福祉輸送)
4.南国市	○	○	○	○(医療・福祉施設)
5.土佐市	○			
6.須崎市	○	○	○※	
7.宿毛市	○		○※	
8.土佐清水市	○	○	○	○(福祉輸送、保育園)
9.四万十市	○	○	○	○(保育所)
10.香南市	○		○※	○(商業施設)
11.香美市	○	○	○	
12.東洋町				○(福祉輸送)
13.奈半利町				○(福祉輸送)
14.田野町	○			○(福祉施設)
15.安田町	○	○	○※	○(福祉輸送)
16.北川村	○	○	○※	
17.馬路村				○(福祉輸送)
18.芸西村	○			○(福祉施設)
19.本山町	○	○	○	
20.大豊町		○	○※	
21.土佐町	○		○※	
22.大川村	○		○	○(医療施設)
23.いの町	○	○	○※	○(医療・商業・宿泊施設)
24.仁淀川町	○		○※	
25.中土佐町	○		○	○(福祉輸送、保育所)
26.佐川町	○		○	
27.越知町	○		○	○(福祉施設)
28.檜原町	○	○		
29.日高村	○	○	○	
30.津野町	○		○※	
31.四万十町	○		○※	
32.大月町	○		○※	○(保育所)
33.三原村	○			○(医療・商業施設)
34.黒潮町	○	○	○※	

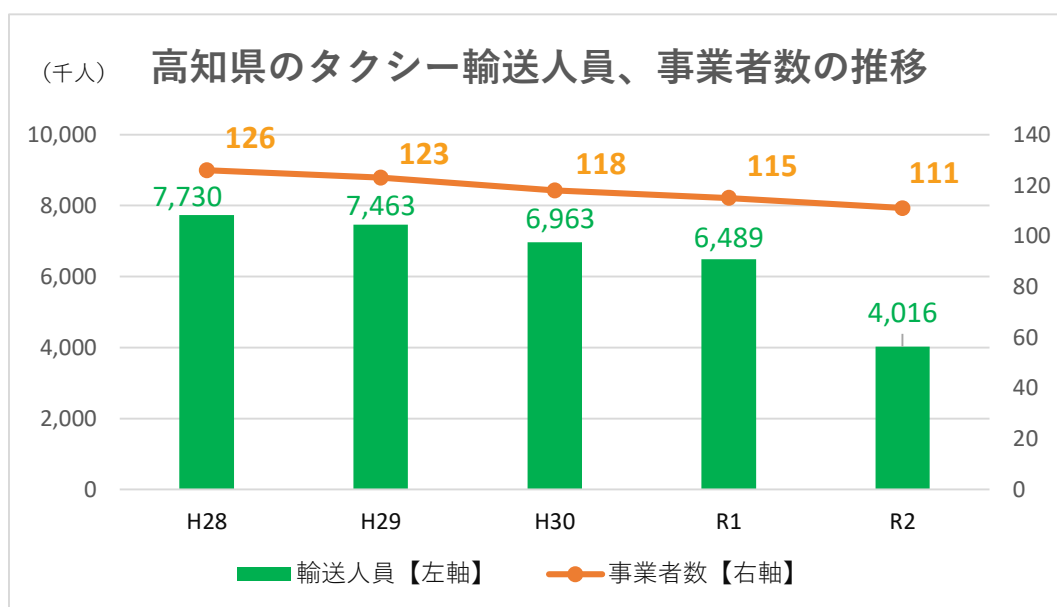
注) 令和4年11月時点、市町村アンケート調査を基に整理

6) タクシー

- 本県のタクシー輸送状況は、輸送人員を人口で割った人口当たりの利用回数が四国4県で最も高くなっており、広大な県土の移動ニーズを満たすためにタクシーが重要な役割を担っている。
- ただし、タクシーの輸送人員、事業者数・車両数は近年減少傾向にある。

表 4.5 タクシー輸送人員、人口当たり利用回数の比較

	徳島	香川	愛媛	高知
輸送人員（千人）	2,517	3,532	6,828	4,016
人口（千人）	720	950	1,335	692
人口当たりの利用回数（回/年）	3.5	3.7	5.1	5.8



	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R 1 年度	R 2 年度	減少率 (H28⇒R2)
輸送人員(左軸)	7,730	7,463	6,963	6,489	4,016	-48%
事業者数(右軸)	126	123	118	115	111	-12%
車両数	1,143	1,127	1,101	1,085	1,056	-8%

出典：国土交通省四国運輸局資料

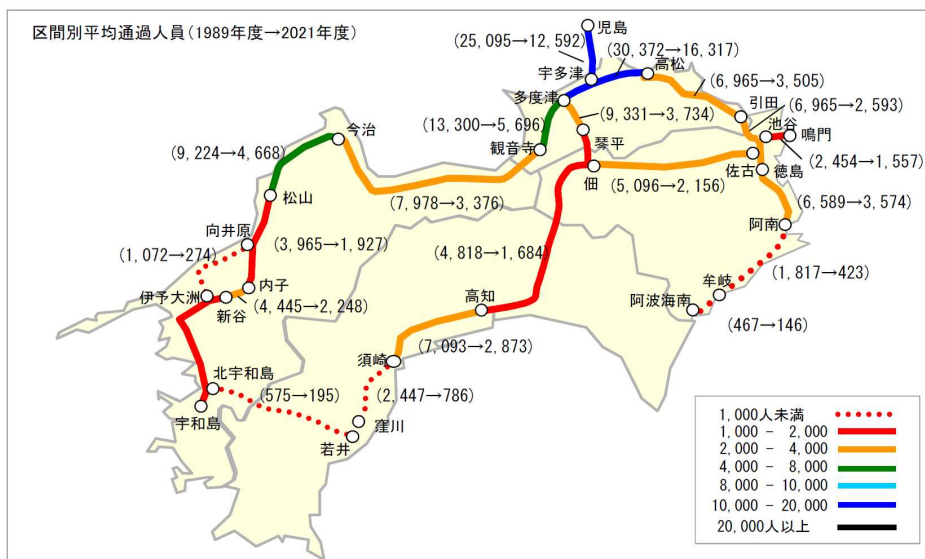
図 4.5 高知県のタクシー輸送人員、事業者数・車両数の推移

4.2 県内の地域公共交通事業者の現状（利用状況、収支、財政負担）

1) 鉄道・路面電車

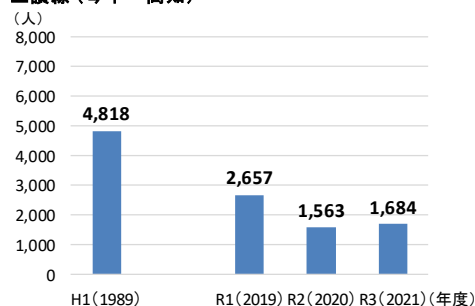
(1) JR 四国

- JR 四国の県内区間平均通過人員は、高知～須崎間の 2,873 人/km（令和 3 年度）が最高であり、四国全体では全路線ともに低い水準に留まる。
- いずれの路線も、長期的な減少傾向に加え、新型コロナ危機が顕在化した令和 2 年以降はさらなる落ち込みが見られる。

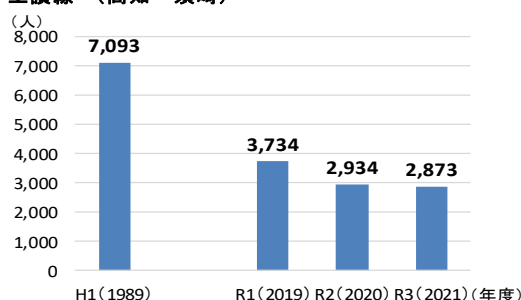


- 1 平均通過人員（輸送密度）とは、営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員をいいます。
平均通過人員 = 旅客輸送人キロ ÷ 営業キロ ÷ 営業日数
- 2 JR四国全線が利用できるフリータイプのきっぷについては、利用実態にかかわらず、発売実績に応じて全線（一部の線区を除く）で輸送人員及び輸送人キロを計上しております。
なお、予土線 北宇和島～若井間について、四国内フリーきっぷによる輸送人員（輸送人キロ）の影響を除いた場合の平均通過人員（2021年度）は、133人（対前年比率96.6%）となります。
- 3 牟岐線 阿波海南～海部間は、2020年10月31日に阿佐海岸鉄道に移管したため鉄道事業を廃止しました。
1989年度、2019年度、2020年度の平均通過人員は阿波海南～海部間を含んだ数値です。

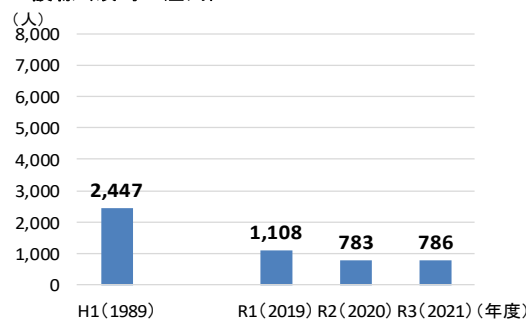
土讃線（琴平～高知）



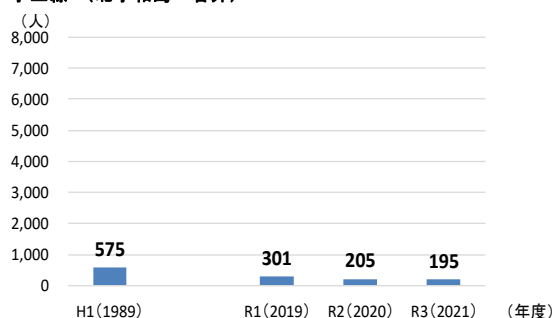
土讃線（高知～須崎）



土讃線（須崎～窪川）



予土線（北宇和島～若井）



出典：JR 四国ホームページ

図 4.6 JR 四国県内区間の平均通過人員の推移

(2) 土佐くろしお鉄道、とさでん交通(路面電車)

- 「土佐くろしお鉄道」の輸送人員は、長期的な減少傾向に新型コロナ危機が追い打ちをかけており、概ね JR 四国路線と同様の傾向となっている。
- 高知市近郊の路面電車（とさでん交通）の輸送人員は、近年横ばいから微増で推移していたが、新型コロナ危機により落ち込み、定期外の比率が高いことから減少割合も高い。
- 収支状況は、コロナ前の令和元年度時点で、土佐くろしお鉄道が年間約 5.1 億円、路面電車（とさでん交通）が約 6 千万円の営業赤字であり、利用者が低迷している現状はさらに悪化していると推測される。

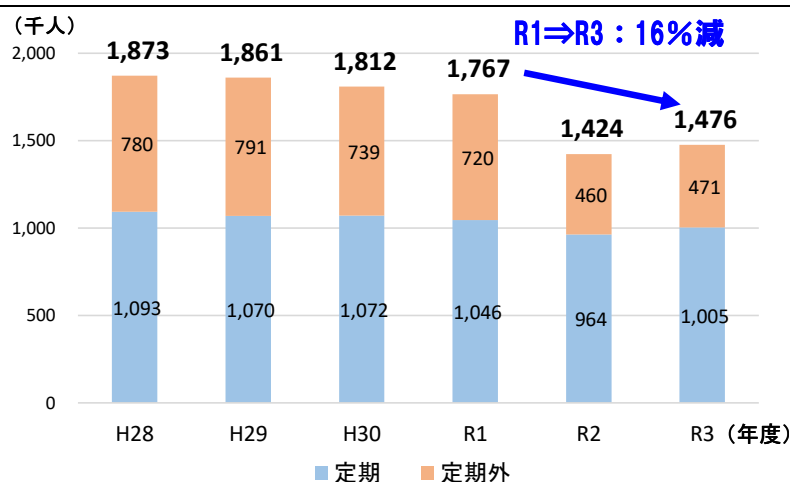


図 4.7 土佐くろしお鉄道輸送人員の推移

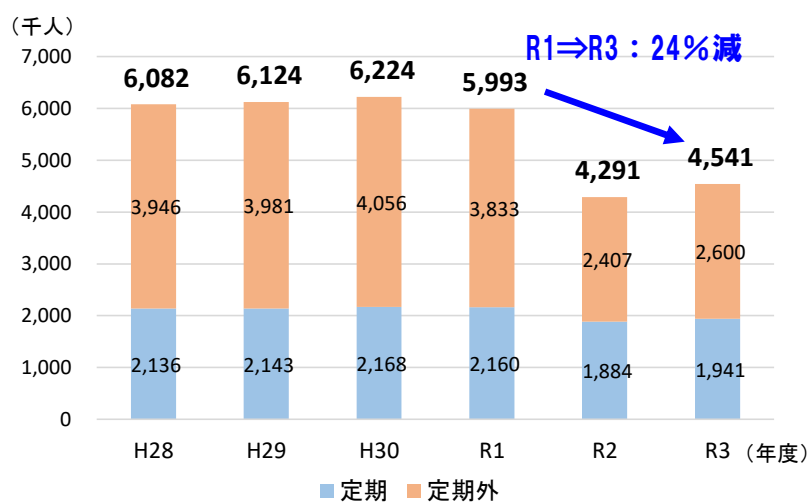


図 4.8 とさでん(路面電車)輸送人員の推移

出典：国土交通省「鉄道統計年報」、四国運輸局資料

表 4.6 収支状況

	営業収益	営業費	営業損益	営業係数
土佐くろしお鉄道	867	1,379	-512	159
とさでん交通	1,041	1,102	-61	106

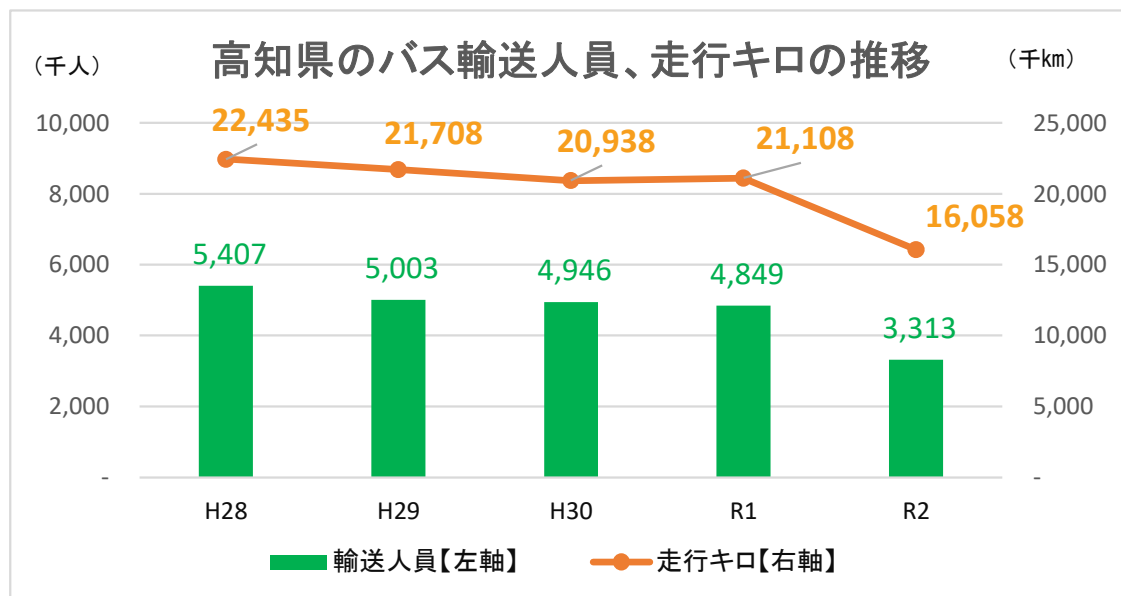
※令和元年度(単位:百万円)

出典：国土交通省「鉄道統計年報」

2) バス

(1) バス全体

- 県内におけるバスの輸送人員は、近年も減少傾向で推移しており、新型コロナ危機が顕在化した令和2年度は大幅に減少している。
- サービス量を表す走行キロについても、輸送人員の減少に伴って縮小が続いており、令和2年度は大幅に減少している。



	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R 1 年度	R 2 年度	減少率 (H28⇒R2)
輸送人員(左軸)	5,407	5,003	4,946	4,849	3,313	-39%
走行キロ(右軸)	22,435	21,708	20,938	21,108	16,058	-28%

出典：国土交通省四国運輸局資料

図 4.9 高知県内のバス輸送人員、走行キロの推移

(2) 地域間幹線系統バス

- 新型コロナ危機以降（R2以降）の地域間幹線系統バスの輸送・収支状況では、サービス量（走行キロ）は概ね維持されている一方、輸送人員は約2割、収支率は1割程度減少しており、事業者の経営努力を含めて支えられている状況と推察される。
- 地域間幹線系統バスの輸送人員は、年間約129万人、収支は約6.7億円の赤字となっている（令和4年度）。

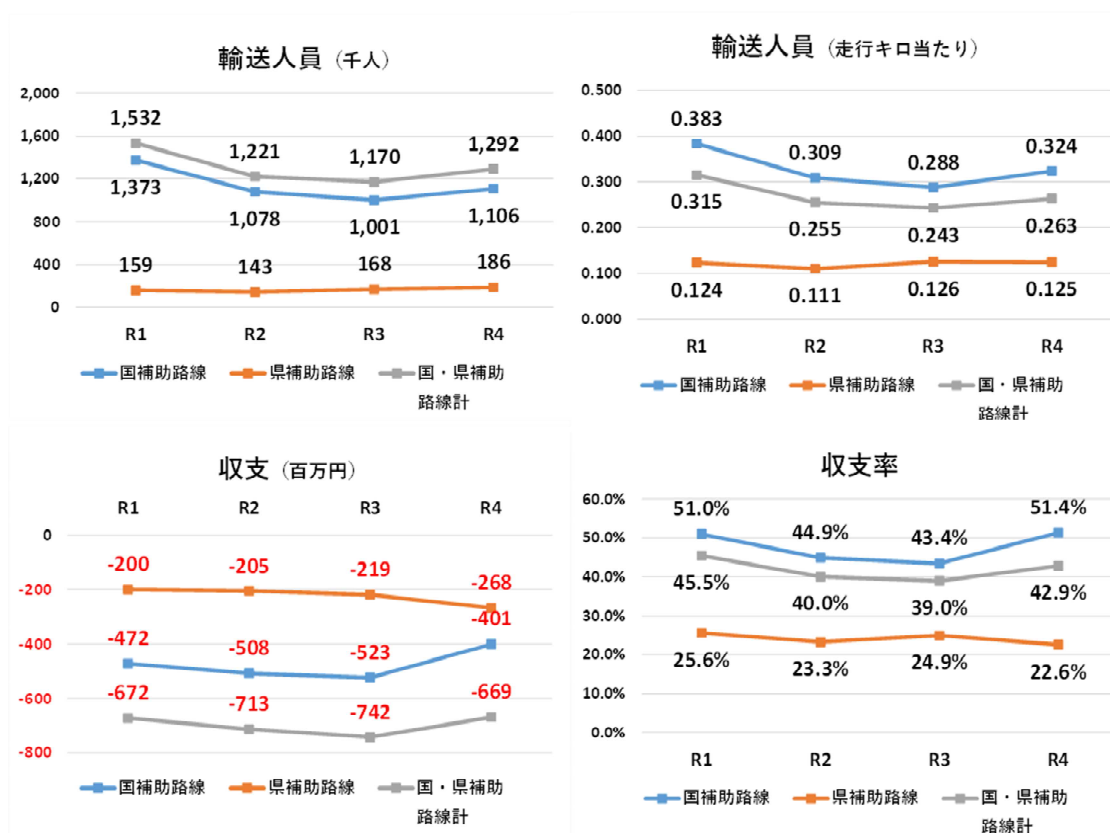
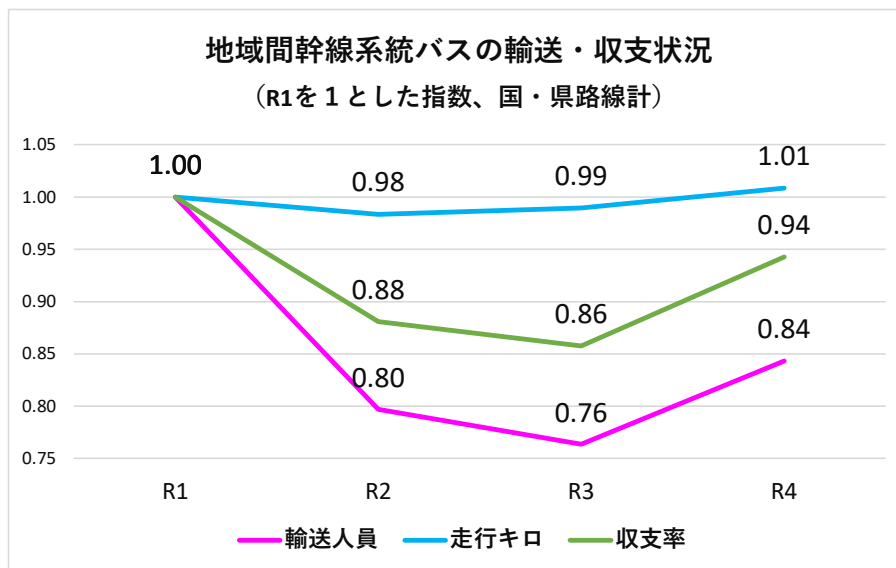


図 4.10 地域間幹線系統バスの輸送・収支状況(10月～翌9月)

5 市町村・事業者アンケート

5.1 調査概要

ここでは、令和4年10月～11月に実施した、県内全市町村及び、鉄道・路面電車、路線バス運行事業者を対象としたアンケート調査をとりまとめた。

「今ある公共交通の有効活用に向けたモード間・事業者間の連携を強化する に関する取組」、「安全安心で使い勝手の良さを実感できる に関する取組」、「中山間地域でのきめ細かな移動サービスを確保する に関する取組」、「公共交通を利用したくなる啓発活動を強化する に関する取組」の項目ごとに、『施策を実施する上での課題・ニーズ』及び『県として又は広域で取り組むべき施策』を調査した。

表 5.1 市町村・事業者アンケート調査の概要

	市町村	事業者
調査対象	・ 県内全市町村 (34 市町村)	・ 鉄道・路面電車運行事業者 (3 社) ・ 路線バス運行事業者 (10 社) ・ 計 12 社 (1 社は上記の両方を運行)
回収数	・ 34 市町村	・ 鉄道・路面電車運行事業者 (3 社) ・ 路線バス運行事業者 (5 社) ・ 計 7 社 (1 社は上記の両方を運行)
調査内容	・ 施策を実施する上での問題・課題 ・ 県として又は広域で取り組むべき施策 など ※「今ある公共交通の有効活用に向けたモード間・事業者間の連携を強化する に関する取組」、「安全安心で使い勝手の良さを実感できる に関する取組」、「中山間地域でのきめ細かな移動サービスを確保する に関する取組」、「公共交通を利用したくなる啓発活動を強化する に関する取組」の項目ごとに調査	
調査期間	・ 令和4年10月～11月	

5.2 調査結果

1) 施策を実施する上での課題・ニーズ

- 施策を実施する上で課題・ニーズについて特に多く挙がっているのは以下の通り。

問1 今ある公共交通の有効活用に向けたモード間・事業者間の連携を強化する に関する取組

「1.公共交通ネットワークの維持・確保・機能強化」、「9.担い手、乗務員確保につながる連携、車両の更新」

問2 安全安心で使い勝手の良さを実感できる に関する取組

「2.バス利用者、バス運行に関する安全確保」「3.キャッシュレス決済の導入・拡大」

問3 中山間地域でのきめ細かな移動サービスを確保する に関する取組

「1.生活交通の確保・維持」「2.公共交通空白地域の解消」

問4 公共交通を利用したくなる啓発活動を強化する に関する取組

「1.周知・啓発活動」「2. 免許返納者への情報提供、特典付与」「9.環境配慮型車両の導入」

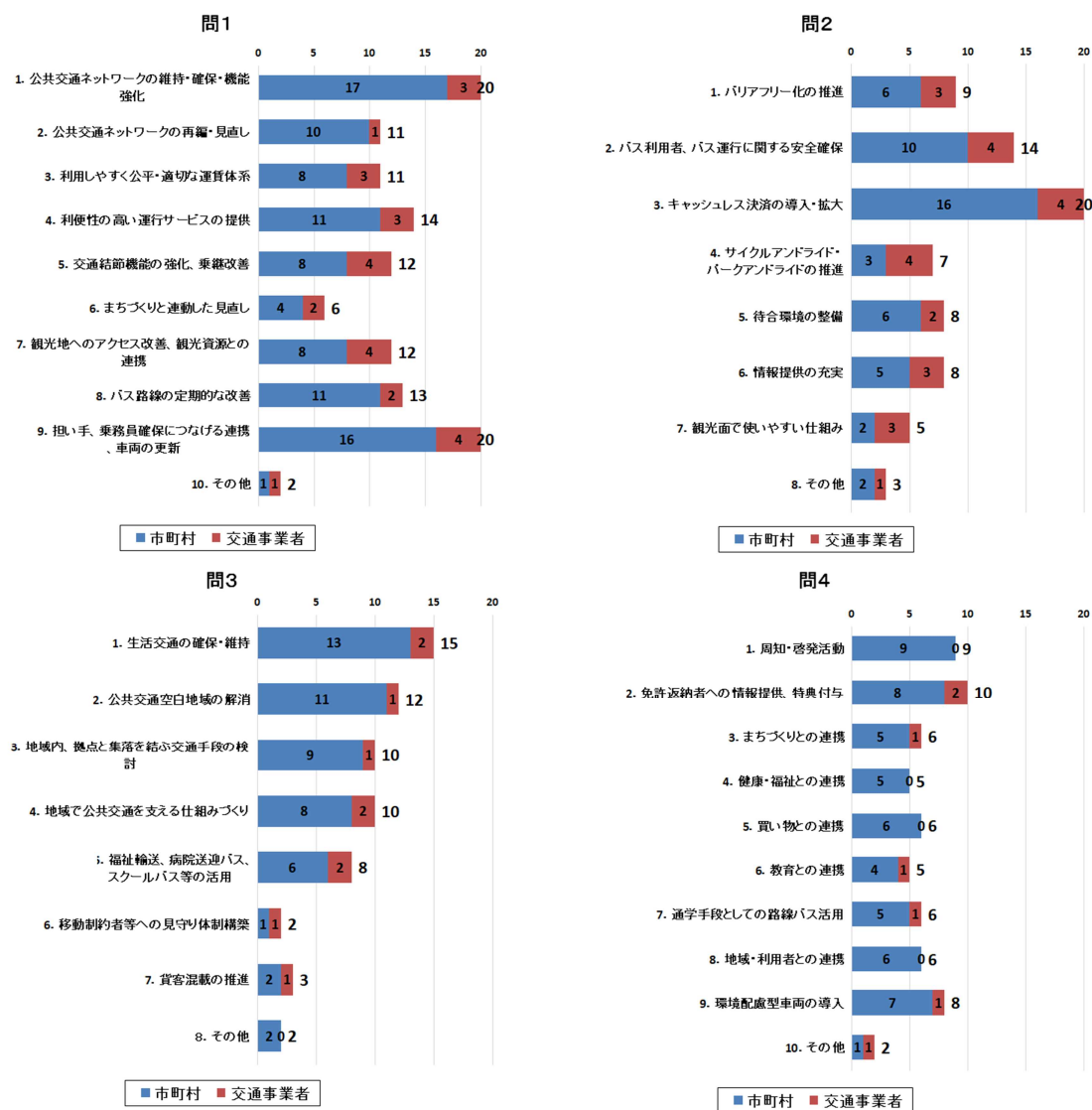


図 5.1 施策実施上の課題

表 5.2 市町村・事業者の主な意見(その1)

今ある公共交通の有効活用に向けたモード間の連携を強化するに
 関する取組

施策を実施する上での問題・課題	県として、又は広域で取り組むべき施策
1.公共交通ネットワークの維持・確保・機能強化（補助継続等）	
<ul style="list-style-type: none"> 補助金が増加・負担（8市町村） 補助の制度・仕組み（5市町村・1事業者） 補助の必要性（1事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 補助の拡充（4市町村） 補助の制度・仕組みの見直し（3市町村・1事業者） 補助の継続（1事業者）
2.公共交通ネットワークの再編・見直し（交通モード、重複区間、長大路線、フリー乗降区間の設定、生活圏との関係等）	
<ul style="list-style-type: none"> モード間連携・調整（6市町村） 目的の明確化（1事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 関係自治体における協議・調整（3市町村） 十分な議論（1事業者）
3.利用しやすい公平・適切な運賃体系（交通モード・事業者間、受益者負担等）	
<ul style="list-style-type: none"> 利用しやすい料金と収益性のバランス（3市町村） 住民の理解（3市町村） 路線・自治体等によるサービス格差是正（2事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 勉強会の開催（1市町村） 利用しやすさを優先した運賃（1事業者）
4.利便性の高い運行サービスの提供（ダイヤ・便数等）	
<ul style="list-style-type: none"> 収支・財政負担面、乗務員不足による制約（7市町村） 利用実態の把握・検証（3市町村） 利便性の低下（3事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員確保、利用促進、事業者への補助（1市町村） 協議会での議論・検証（1市町村） 自治体との連携、増便（1事業者）
5.交通結節機能の強化、乗継改善（ダイヤ、運賃、待ち環境、生活圏との関係等）	
<ul style="list-style-type: none"> 事業者間・路線間のダイヤ・運賃の調整（5市町村） 交通結節点整備の必要性（2事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者間のダイヤ・運賃の調整、公有地活用（1市町村） 交通結節点整備、増便、鉄道とバスの接続（1事業者）
6.まちづくりと連動した見直し（中心部アクセス、中心部循環、生活圏との関係等）	
7.観光地へのアクセス改善、観光資源との連携（二次交通確保、ニーズ把握等）	
<ul style="list-style-type: none"> 広域回遊性の確保（4市町村） 観光施設・事業者との調整（3市町村） 生活交通との両立・連携（3事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 県外・県内広域回遊性の向上、連携（5市町村） 路線・サービスの拡充（2事業者） 他分野を含めた議論（1市町村）
8.バス路線の定期的な改善（ニーズ把握、利用者カウント、生活圏との関係等）	
<ul style="list-style-type: none"> 適切なニーズ把握・運行調整（6市町村） 財政負担がネック、慎重な検討（1事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 関係者間の議論・検証（2市町村） 再編計画の策定、基本路線・便の固定化（1事業者）
9.担い手、乗務員確保につなげる連携、車両の更新	
<ul style="list-style-type: none"> 乗務員の不足・高齢化（12市町村、4事業者） 車両更新（4市町村、1事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 乗務員確保(4市町村、1事業者) 車両更新（1事業者、1市町村）

安全安心で使い勝手の良さを
 実感できるに
 関する取組

施策を実施する上での問題・課題	県として、又は広域で取り組むべき施策
1.バリアフリー化の推進（エレベーター、低床車両等）	
<ul style="list-style-type: none"> 投資資金の確保（5市町村） 全国・地域一律の取組は困難（3事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 資金の確保（3市町村） 補助の拡充、山間部に適した車両開発（1事業者）
2.バス利用者・バス運行に関する安全確保	
<ul style="list-style-type: none"> バスが安全に走行できる環境整備が必要（5市町村） バス停環境整備の必要性（4事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 補助の拡充、勉強会の開催（1市町村） バス停の環境整備（2事業者）
3.キャッシュレス決済の導入・拡大（ICカード、スマホ決済、Bluetooth決済等）	
<ul style="list-style-type: none"> 導入・維持費用が負担（5市町村、4事業者） 利用実態にそぐわない（高齢者が多いなど）（7市町村） 	<ul style="list-style-type: none"> 補助制度の活用・充実（4市町村） 県としての方針の共有・情報提供（2市町村）
4.サイクルアンドライド・パークアンドライドの推進（駐輪場・駐車場の確保、利用促進等）	
<ul style="list-style-type: none"> 場所の確保（2市町村） 必要性、メリットの明確化、適地の確保（3事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 公有地の活用、民間事業者との連携、（1市町村） ニーズに応じて一定規模を確保（1事業者）
5.待合環境の整備（商業施設、病院施設との連携等）	
<ul style="list-style-type: none"> 待合環境の整備促進（5市町村） 施設乗入れの必要性、敷地内の安全確保（1事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> 県と中心とした一体的な取組（1市町村） 施設と連携した整備（1事業者）
6.情報提供の充実（バスロケーションシステム、停留所、一元化、ICT活用等）	
<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムの統一化・選定（2市町村） 費用、人材確保（2市町村・2事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> システム・データの統一化(更新作業が不要なシステム) (2市町村・2事業者)
7.観光面で使いやすい仕組み（情報の一元化・多言語化、料金面、レンタサイクル等）	
<ul style="list-style-type: none"> 多言語化への対応（1市町村・3事業者） 休日の運行、対応の費用負担（1市町村） 	<ul style="list-style-type: none"> 多言語化対応（省力化する仕組みなど） (1市町村・2事業者)

表 5.2 市町村・事業者の主な意見(その2)

施策を実施する上での問題・課題	県として、又は広域で取り組むべき施策
1.生活交通の確保・維持（コミュニティバス等）	
<ul style="list-style-type: none"> ・財政負担（7市町村） ・運転手不足（5市町村） ・利用者の減少、路線の競合・重複（1事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> ・補助制度の創設、財政支援（2市町村） ・全国区事業者の誘致、研修・事例紹介等（1市町村） ・路線競合に対する慎重な検討（1事業者）
2.公共交通空白地域の解消	
<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が見込めない地域への対応（4市町村） ・財政負担、職員の業務負担（4市町村） ・対応の必要性（1事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> ・補助制度の創設、財政支援（2市町村） ・勉強会、研修等の実施（2市町村） ・空白地の解消・既存路線利用増の両立（1事業者）
3.地域内、拠点と集落を結ぶ交通手段の検討（予約型乗合タクシー、自動運転等）	
<ul style="list-style-type: none"> ・新たな交通体系の検討が困難（5市町村） 	<ul style="list-style-type: none"> ・勉強会、研修等の実施（2市町村）
4.地域で公共交通を支える仕組みづくり（意見懇談会、取組・見直し手順の作成等）	
<ul style="list-style-type: none"> ・職員の人手・ノウハウ不足（5市町村） ・住民への周知、参集（4市町村） 	<ul style="list-style-type: none"> ・事例紹介、研修等（2市町村）
5.福祉輸送、病院送迎バス、スクールバス等の活用	
<ul style="list-style-type: none"> ・関係者間の調整（2市町村） ・様々な輸送形式による旅客の分散（2事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> ・事例紹介（1市町村） ・一元化した検討（1事業者）
6.移動制約者等への見守り体制構築	
7.貨客混載の推進	
<ul style="list-style-type: none"> ・財政面、関係者との調整（1市町村） 	<ul style="list-style-type: none"> ・一元化した検討（1事業者）

施策を実施する上での問題・課題	県として、又は広域で取り組むべき施策
1.周知・啓発活動（モビリティマネジメント、マップ作成、イベント開催、ICカード、DXの推進等）	
<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進につながる施策（4市町村） ・住民への浸透（2市町村） 	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント、乗り方教室等の広域開催（1市町村） ・中山間地域用のCM作成（1市町村）
2.免許返納者への情報提供、特典付与	
<ul style="list-style-type: none"> ・魅力的な特典制度（4市町村・1事業者） ・移動手段の確保（1事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> ・県全体で統一した特典（1市町村） ・他分野と連携した路線網の充実（1事業者）
3.まちづくりとの連携（中心部回遊、施設との連携、イベント等）	
4.健康・福祉との連携（外出促進イベント、おでかけスポット等）	
5.買い物との連携（ポイントサービス）	
<ul style="list-style-type: none"> ・庁内連携、職員の負担（2市町村） ・財源確保（2市町村） 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係者との協議・調整（2市町村） ・勉強会の開催（1市町村）
6.教育との連携（乗り方教室、学校行事での活用、子どもへの運賃割引制度等）	
<ul style="list-style-type: none"> ・通学利用が少ない、登下校時刻の調整（2市町村） ・バスの乗り方がわからない（1事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> ・事例紹介（1市町村）
7.通学手段としての路線バス活用	
<ul style="list-style-type: none"> ・一般乗客・高齢者対応との両立困難（5市町村） ・通学における利用者の減少（1事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> ・事例紹介（1市町村） ・通学定期の補助制度導入（1事業者）
8.地域・利用者との連携（意見交換会、利用者の組織化等）	
<ul style="list-style-type: none"> ・意見交換会の内容・方法検討（4市町村） ・住民の参集（2市町村） 	<ul style="list-style-type: none"> ・事例紹介（1市町村） ・利用者との意見交換（1市町村）
9.環境配慮型車両の導入	
<ul style="list-style-type: none"> ・財源確保、費用負担（4市町村・1事業者） ・車両性能面の制約、メンテナンス体制（1市町村） 	<ul style="list-style-type: none"> ・補助の拡充（1市町村・1事業者）

中山間地域でのきめ細かな移動サービス

公共交通を利用したくなる啓発活動を強化する

6 住民調査

ここでは、住民目線の公共交通に関する調査として、令和3年度に実施した「高知県集落実態調査」及び高知市が実施した「公共交通利用者アンケート」の結果を記載する。

6.1 高知県集落実態調査の結果

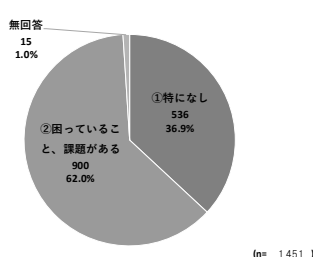
「集落代表者への聞き取り調査」と「住民アンケート調査」からなる「高知県集落実態調査」の結果のうち、移動手段に関する部分をとりまとめた。

1) 集落代表者への聞き取り調査

- 生活用品の確保の課題として、挙げられた意見のうち、「移動手段がない」が617件であり、中山間地域における移動手段確保が大きな課題となっている。
- 公共交通に課題を感じる方の多くが、バスの便の少なさや使い勝手の悪さを問題としており、公共交通を利用する方や、利用を考える方が求める利便性が確保できていないことが課題となっている。

(生活用品の確保)

問27 今後、集落の方々が食料品等の生活用品を確保していくうえで、どのような課題があると思いますか。



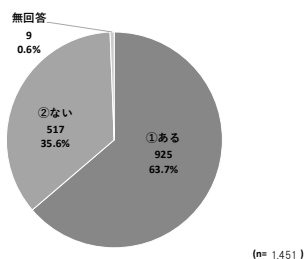
	件数	割合
① 特になし	536	36.9%
② 困っていること、課題がある	900	62.0%
無回答	15	1.0%
合計	1,451	100%

【主な回答】

- ・移動手段がない : 617件
- ・近隣に生鮮食品を扱う店が少なく不便 : 235件
- ・移動販売の頻度が少ない : 166件
- ・同居家族に移動手段を頼っている : 5件

(移動手段)

問28 あなたが住んでいる地域の公共交通機関について課題はありますか。



	件数	割合
① ある	925	63.7%
② ない	517	35.6%
無回答	9	0.6%
合計	1,451	100%

【主な回答】

- ・バスの便が少ない : 478件
- ・バス停が遠い : 214件
- ・公共交通の手段が少ない : 99件
- ・タクシーが無い、少ない : 71件
- ・バスの使い勝手が悪い : 65件
- ・バスの利用者が少ない、存続が心配 : 23件
- ・タクシー代が高い : 20件

出典：高知県集落実態調査(代表者への聞き取り調査) (令和3年)

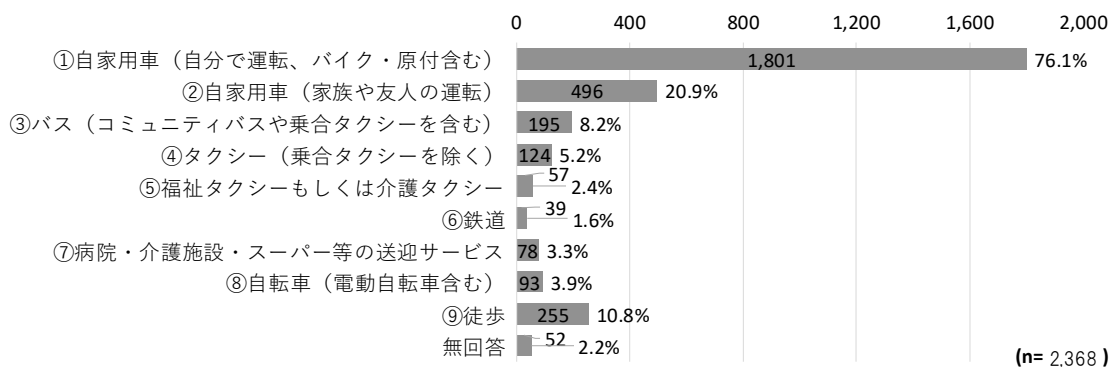
図 6.1 集落代表者への聞き取り調査(抜粋)

2)住民アンケート調査

- 移動手段として自家用車が利用されているが、約 50%の方が将来的な自家用車の利用に不安を抱えている。
- 自家用車以外の移動手段に切り替える場合の使いたい移動手段として 1 位にバスが最も多く挙げられており、次に子ども等に乗せてもらうや、徒歩など公共交通以外を 1 位に挙げる意見が多い。
- 移動手段で困っている回答した方の中では、公共交通等の利便性に課題を感じている意見や、そもそも移動手段がないといった意見が多い。

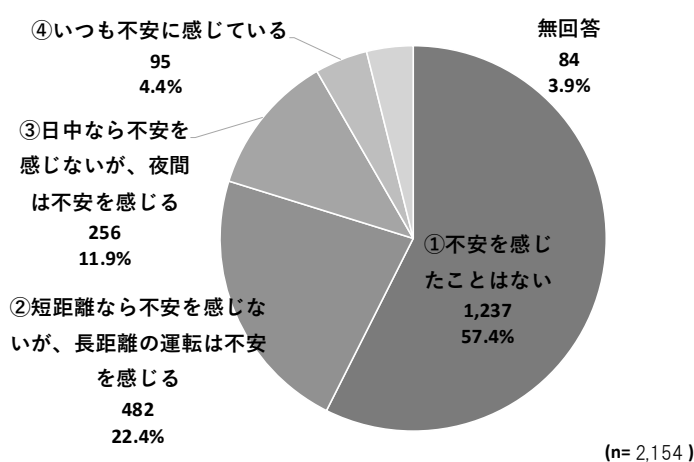
(移動手段)

問 2 4 日常的にお使いの移動手段は何ですか。(複数選択可)



(移動手段)

問 2 5 問 2 4 で①「自家用車 (自分で運転、バイク・原付含む)」、
②「自家用車 (家族や友人の運転)」と回答した方にお聞きします。
自家用車の運転に不安と感じたことはありますか。

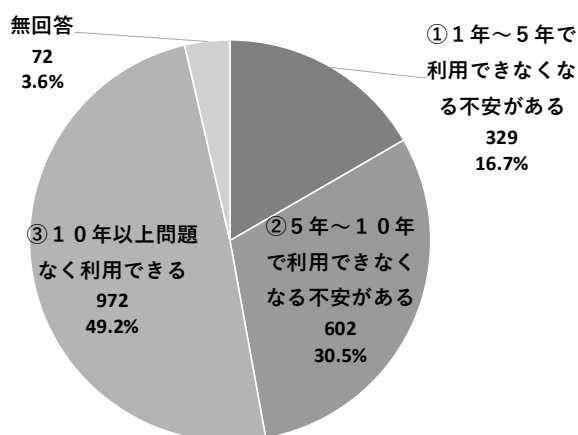


	件数	割合
① 不安を感じたことはない	1,237	57.4%
② 短距離なら不安を感じないが、長距離の運転は不安を感じる	482	22.4%
③ 日中なら不安を感じないが、夜間は不安を感じる	256	11.9%
④ いつも不安に感じている	95	4.4%
無回答	84	3.9%
合計	2,154	100%

(移動手段)

問26 問25で①、②または③と回答した方にお聞きします。

自家用車の利用は今後も継続できますか。



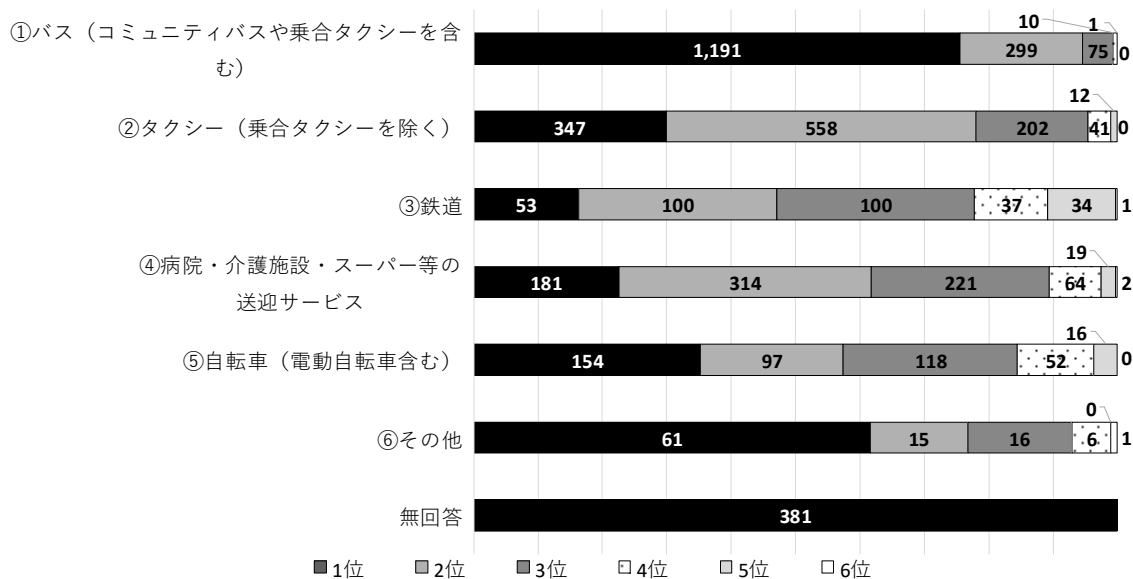
	件数	割合
① 1年～5年で利用できなくなる不安がある	329	16.7%
② 5年～10年で利用できなくなる不安がある	602	30.5%
③ 10年以上問題なく利用できる	972	49.2%
無回答	72	3.6%
合計	1,975	100%

(n=1,975)

(移動手段)

問27 自家用車以外の移動手段に切り替える場合、どの移動手段を使いたいですか。

使いたい移動手段に順位をつけてください。



⑥その他

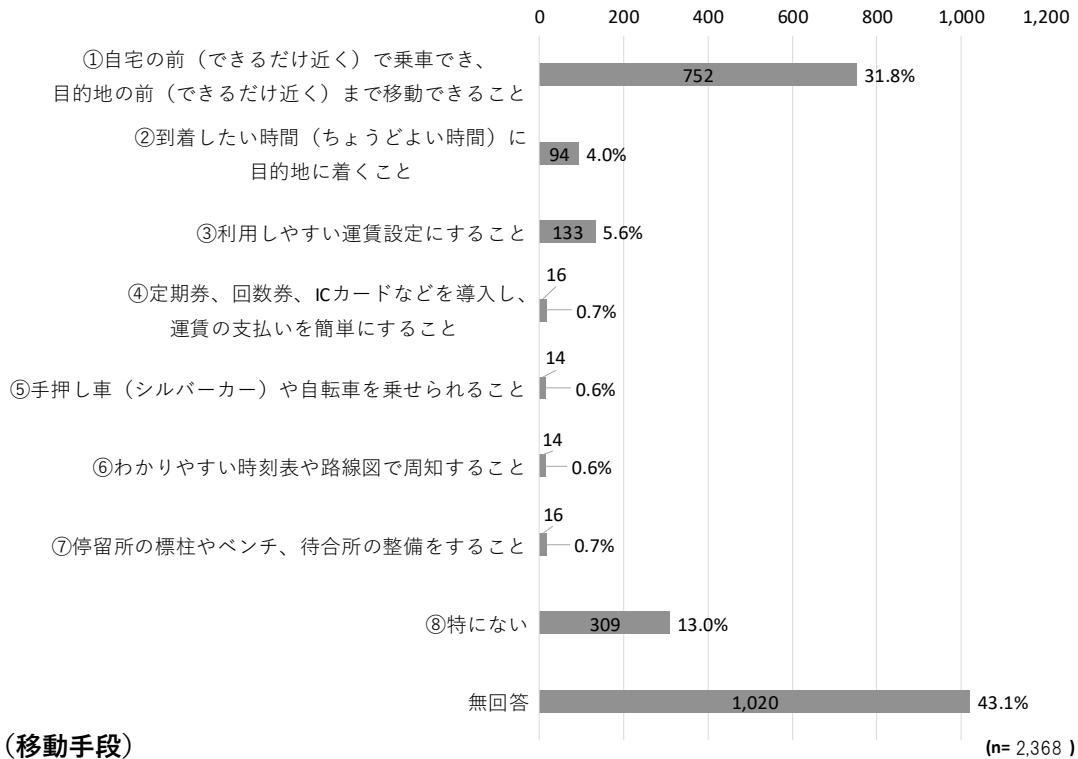
【主な回答】

- ・子供等にらせてもらう
- ・徒歩

(移動手段)

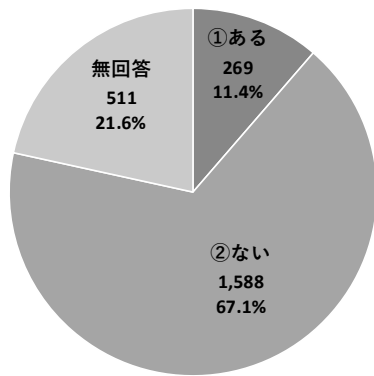
問 2 8 自家用車以外の移動手段を使いやすくするために、必要と思うことを3つ選んでください。(3つまで)

■最も重要なもの



(移動手段)

問 2 9 移動手段で困っていることはありますか。



	件数	割合
① ある	269	11.4%
② ない	1,588	67.1%
無回答	511	21.6%
合計	2,368	100%

【主な回答】

- ・公共交通等の利便性に課題がある : 59件
- ・道路整備が不十分 : 30件
- ・移動手段がない : 28件
- ・各種価格設定による金銭的負担がある(タクシー代、ガソリン代 等) : 22件
- ・天候や災害による影響がある(通行止め 等) : 12件

出典:高知県集落实態調査住民アンケート調査(令和3年)

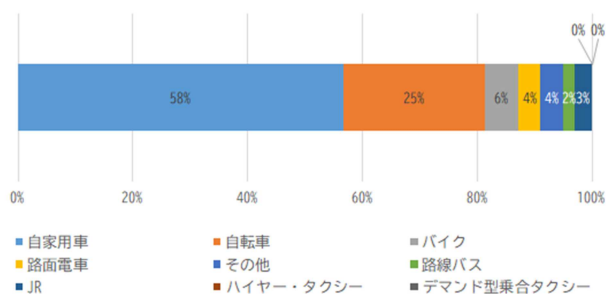
図 6.2 住民アンケート調査(抜粋)

6.2 公共交通利用者アンケート(高知市実施)

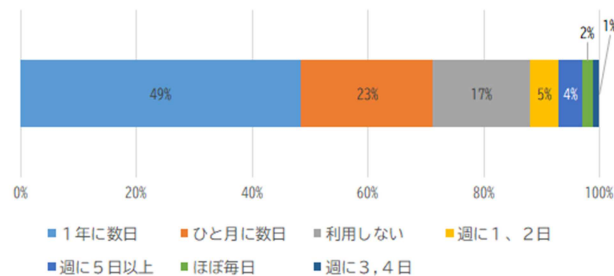
中山間地域以外の市街地エリアにおける住民アンケートの一例として、高知市が令和3年に高知市市民ウェブモニターに登録している20代から80代の市民に対して実施した公共交通に関するアンケート結果を記載する。

- 日常生活に利用している交通手段では自家用車が圧倒的に多く、一方で、公共交通を合わせた割合は1割にも満たない。
- 公共交通を利用する頻度では、「1年に数日」「利用しない」という、公共交通を日常的に利用しない人は7割近くになっている。
- 公共交通の利用目的は、「趣味・娯楽・会食」は最も多くなっている。
- 公共交通を不便だと感じる理由として「便数が少ない」「利用したい時間にバスが走っていない」が挙げられている。

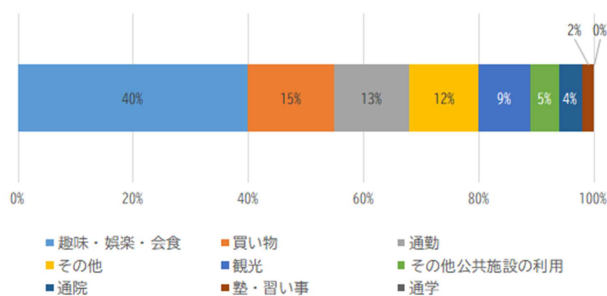
◆日常生活に利用している交通手段



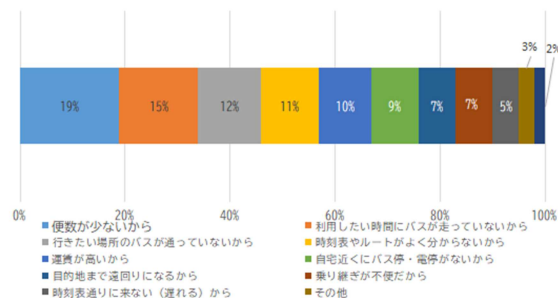
◆公共交通を利用する頻度



◆公共交通の利用目的



◆公共交通を不便だと感じる理由(複数回答)



出典:高知市地域公共交通計画

図 6.3 公共交通利用者アンケート

7 公共交通の課題整理

「2 地域の現状」「3 関連計画」「4 公共交通の現状」を踏まえ、「5 市町村・事業者アンケート」「6 住民調査」の結果を整理・分析した結果、高知県における公共交通に関する課題は以下のとおり整理できる。

2 地域の現状

【人口の推移・構成】令和22年(2040年)には、人口約54万人、高齢化率4割を超え、人口減少・高齢化が今後一層加速(P3)
 【自然環境・産業】森林面積割合が全国第1位・第1次産業就業者比率が全国平均に比べ高い(P4)
 【人口分布】高知市及びその周辺に加え鉄道沿線を中心に分布している一方、中山間地域にも広く点在(P5)
 【主要施設】高校・大学、大規模商業施設、主要医療施設は高知市及びその周辺に集中(P6~P8)
 【自動車保有台数】人口あたり保有台数は全国平均より高く、自家用車に依存(P12)
 【免許返納状況】免許返納者数は増加傾向(P14) 【県財政】自主財源に乏しく、引き続き厳しい財政状況の見込み(P19)

3 関連計画

【基本政策】経済の活性化、日本一の健康長寿県づくり、教育の充実と子育て支援、南海トラフ地震対策の抜本強化・加速化、インフラの充実と有効活用 ※基本政策に横断的に関わる3つの政策のうち、公共交通関係として「中山間対策の充実・強化」(P20)
 【第2期高知県まち・ひと・しごと創生総合戦略(R4.3)】公共交通については「コロナ禍にあっても県民の生活を支える公共交通を維持し、コロナ収束後の需要回復に備えた支援策を強化」と位置付け(P21)
 【都市計画区域マスタープラン(H30.3)】公共交通については、各都市計画区域マスタープラン(県内5区域)の「都市施設の方針」において位置付け(P22)

4 公共交通の現状

【体系・役割】<鉄道>県外をまたぐ移動、県内市町村間移動 <路面電車・地域間幹線系統バス>県内市町村間移動、市町村内移動、鉄道アクセス <その他の乗合輸送>市町村内移動、鉄道・軌道・幹線系統アクセス 他(P26)
 【地域間幹線系統バス】市町村をまたぐ公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担う一方、事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、地域公共交通維持事業により運行を確保・維持する必要(P29)
 【地域内交通】定時定路線型のコミュニティバス等に加え、区域運行(デマンド型交通)、スクールバス(一部は一般乗車可)、施設送迎バス等が運行されている市町村も存在(P35)
 【地域公共交通事業者の現状】鉄道・路面電車及びバス路線の利用者数は減少傾向にあり、コロナ危機が顕在化したR2以降は大幅減少。それに伴い収支状況も悪化(P37~40)

5 市町村・事業者アンケート(施策を実施する上での課題)

モード間・事業者間の連携を強化

- 公共交通ネットワークの維持・確保・機能強化(17市町村、3事業者)
 《具体的意見》補助金が増加・負担(8市町村)、補助制度・仕組み(5市町村、1事業者)
- 担い手、乗務員確保につながる連携、車両更新(16市町村、4事業者)
 《具体的意見》乗務員の不足、高齢化(12市町村、4事業者)
- 収支・財政負担面、乗務員不足による制約(7市町村) ○モード間連携・調整(6市町村)
- 適切なニーズ把握・運行調整(6市町村) ○事業者間・路線間ダイヤ・運賃調整(5市町村)

安全安心・利用しやすいを実現

- キャッシュレス決済の導入・拡大(ICカード、スマホ決済等)(16市町村、4事業者)
 《具体的意見》導入・維持費用(5市町村、4事業者)
 利用実態にそぐわない(7市町村)
- バス利用者・バス運行に関する安全確保(10市町村、3事業者)
 《具体的意見》バスが安全に走行できる環境整備(5市町村)
 安全安心に利用できるバス停整備(2市町村、4事業者)
- 投資資金の確保(5市町村) ○待合環境の整備促進(5市町村)

中山間地域の移動サービス確保

- 生活交通の維持・確保(13市町村、2事業者)
 《具体的意見》財政負担(7市町村)、運転手不足(5市町村)
- 公共交通空白地域の解消(10市町村、3事業者)
 《具体的意見》利用者が見込めない地域への対応(4市町村)
 財政・職員の業務負担(4市町村)
- 技術面等の対応に苦慮・必要性(5市町村)、職員の人手、ノウハウ不足(5市町村)

公共交通の利用啓発活動強化

- 免許返納者への情報提供、特典付与(8市町村、2事業者)
 《具体的意見》魅力的な特典制度(4市町村、1事業者)
- 周知・啓発活動(モビリティマネジメント、マップ作成等)(9市町村)
 《具体的意見》利用促進につながる施策(4市町村)
- 財源確保、費用負担(4市町村、1事業者)

6 住民調査

- 【R3高知県集落实態調査】
 ・生活用品の確保の課題として挙げられた意見のうち「移動手段がない」が最多であり、**中山間地域の移動手段確保が大きな課題**(P45)
- ・移動手段として自家用車が最も多く利用されているが、**約半数の方が将来的な自家用車利用を不安視**(P46)
- 【R3高知市公共交通利用者アンケート】
 ・日常生活に利用している交通手段では自家用車が圧倒的に多く、**公共交通を日常的に利用しない人が多い**(P49)

公共交通の課題

1. 利便性の高い公共交通ネットワークを維持しながら、財政負担の軽減を図る必要

2. 誰もが安全安心で利用しやすい環境や仕組みが必要

3. 中山間地域では地域と連携した持続可能な移動サービスの確保が必要

4. 多様な関係者が連携した効果的・効率的な啓発が必要

8 基本方針と目標

本計画における基本方針・目標は、下記の「公共交通経営対策検討委員会の答申書」（平成 24 年 2 月）及び「県議会公共交通問題調査特別委員会からの提言」（平成 24 年 7 月）を基に整理した理念及び方向性を念頭に、市町村・事業者アンケートなどの結果も考慮し、次ページのように設定した。

■これまでの高知県公共交通政策の理念及び方向性

※「公共交通経営対策検討委員会の答申書（平成 24 年 2 月）及び
「県議会公共交通問題調査特別委員会からの提言（平成 24 年 7 月）」を基に整理

■理念

- ★公共交通ネットワークを地域社会の維持に最低限必要な社会インフラとしてとらえる
- ★県民の日常生活をはじめ産業や中山間の振興を支える基本政策として、公共交通の活性化を強力に推進する
- ★地域の実情に応じた持続可能な公共交通システムの確立を目指す

■方向性

- ◆今ある公共交通の有効活用に向けたモード間・事業者間の連携強化を支援する
- ◆県民が安全安心で使い勝手の良さを実感できる取組への重点支援を行う
- ◆中山間地域でのきめ細かな移動サービスの確保に向けた取組を支援する
- ◆県民に公共交通を意識してもらうための啓発活動を強化する

図 8.1 これまでの高知県公共交通政策の理念及び方向性

高知県地域公共交通計画における基本方針

- ① 公共交通を**地域社会の維持に最低限必要な生活インフラ**としてとらえる
- ② 県民の**日常生活をはじめ、産業や中山間の振興**を支える基本政策として、公共交通の活性化を強力に推進する
- ③ **地域の実情に応じた持続可能な公共交通システム**の確立を目指す

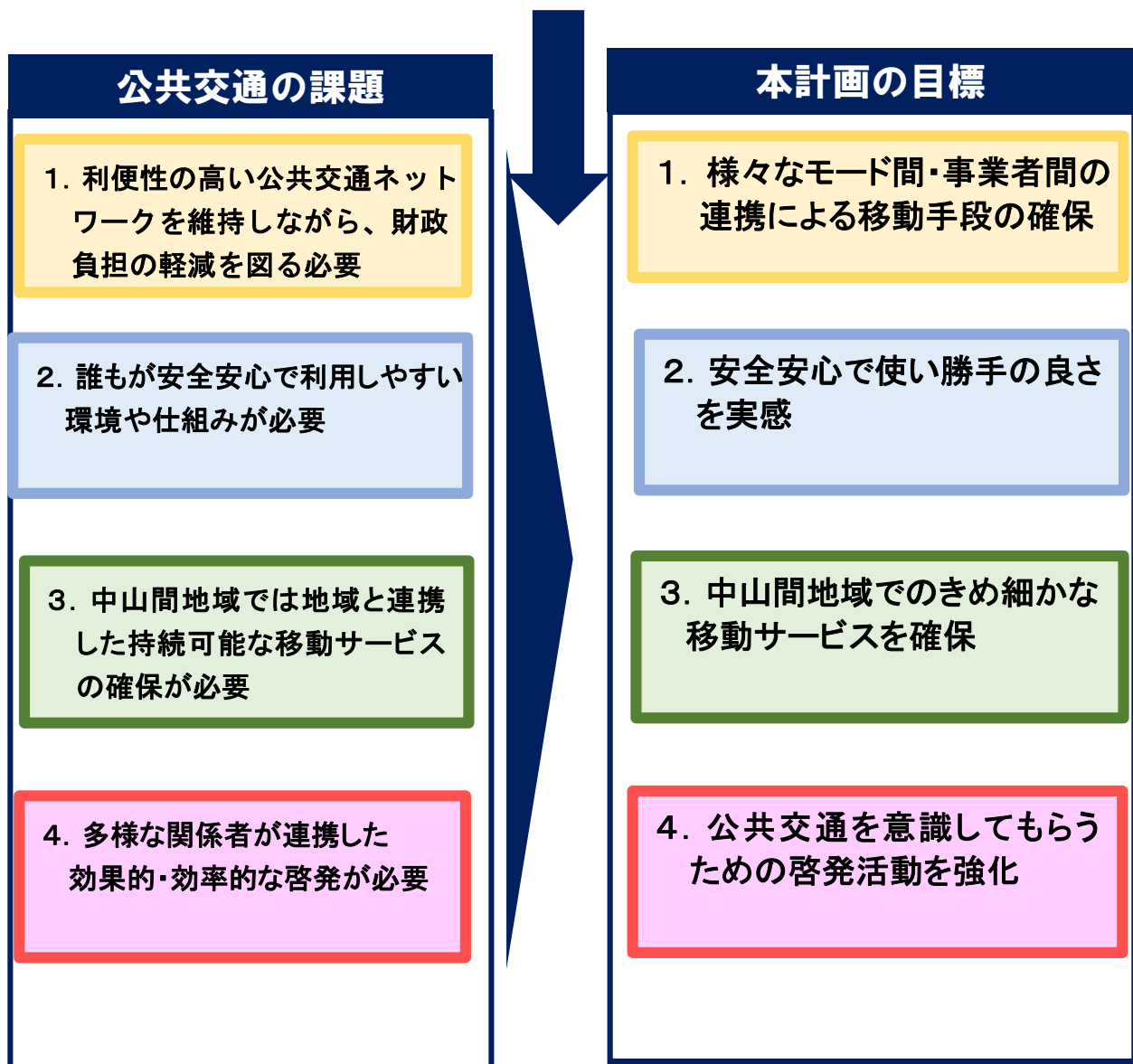
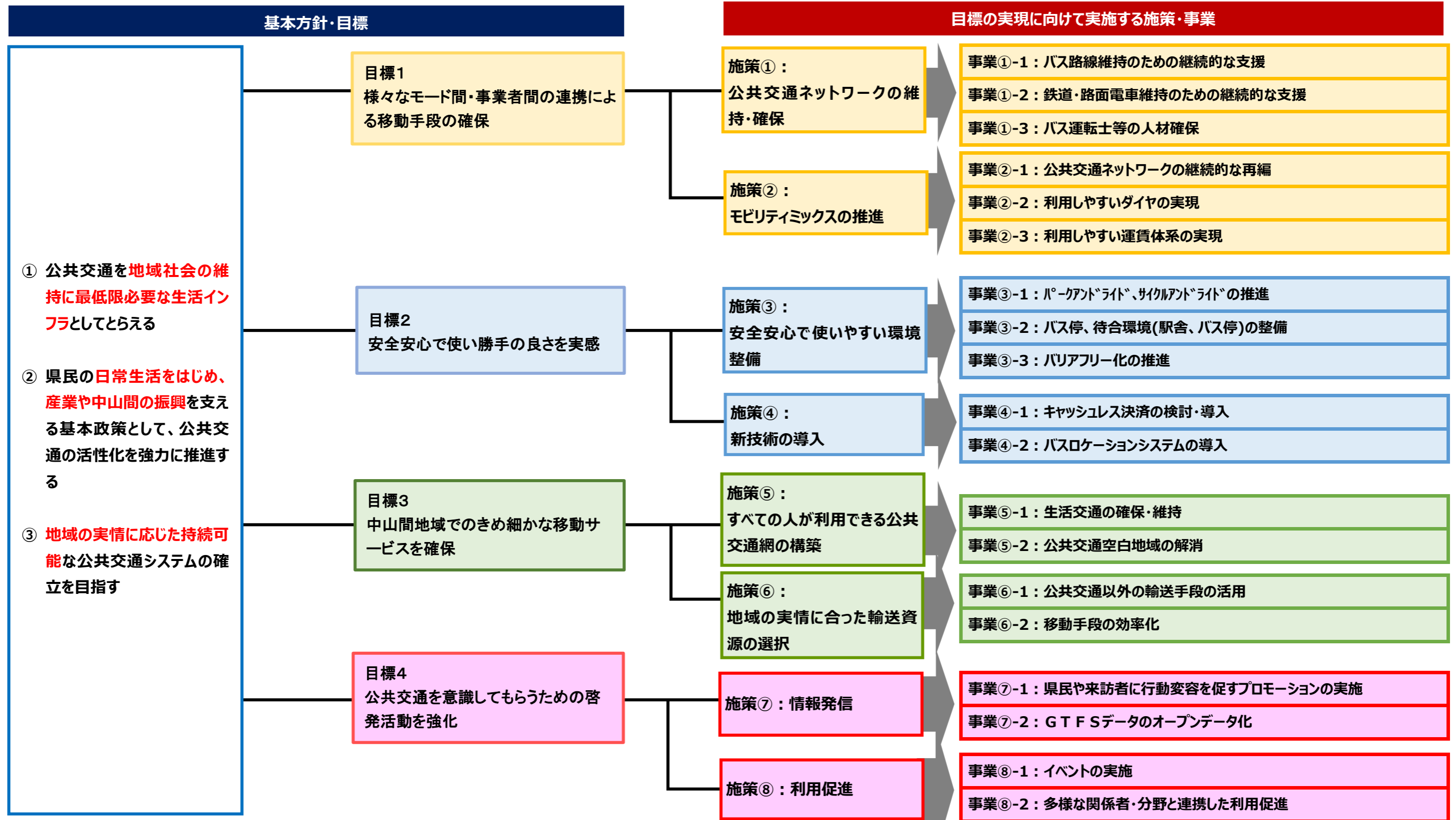


図 8.2 本計画における基本方針及び目標

9 目標の実現に向けて実施する施策・事業

目標の実現に向けて実施する施策・事業を以下に示す。また、各事業の具体的内容等を次頁以降に示す。



施策①：公共交通ネットワークの維持・確保

事業名	事業①-1. バス路線維持のための継続的な支援								
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・【補助継続】地域間幹線系統バスに対して、県・市町村が協調し、継続的な補助を行う（必要に応じて、新型コロナウイルス対策の追加支援を含む）。 ・低床車両を含む車両購入について、県・市町村が協調し、継続的な補助を行う。 ・【国への政策提言】地域間幹線系統バスに対する運行補助金の仕組みの見直しなどについて、政策提言を行う。 								
実施主体 及びスケジュール	実施主体			スケジュール					
	施策・取組み	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	補助継続	○	○		継続実施				
	国への政策提言	○	○		継続実施				

事業名	事業①-2. 鉄道・路面電車維持のための継続的な支援								
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・【補助継続】鉄道や路面電車に対して、県・市町村が協調し、運行維持に向けた継続的な支援を行う（必要に応じて、新型コロナウイルス対策の追加支援を含む）。 ・【国への政策提言】鉄道や路面電車の施設整備に対する補助金の十分な予算確保とともに、事業者に対する新たな財政支援や関係自治体に対する追加の財政措置の必要性などの政策提言を行う。 								
実施主体 及びスケジュール	実施主体			スケジュール					
	施策・取組み	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	補助継続	○	○		継続実施				
	国への政策提言	○	○		継続実施				

事業名	事業①-3. バス運転士等の人材確保								
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を維持していくため、都市人材を受け入れる「地域おこし協力隊」制度や、移住促進施策とも連携しながらバス運転士等の人材確保に向けた取り組みを進める。 								
実施主体 及びスケジュール	実施主体			スケジュール					
	施策・取組み	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	バス運転士等の人材確保	○	○	○	継続実施(東京・大阪でのイベント参加等)				

施策②:モビリティミックスの推進

事業名	事業②-1. 公共交通ネットワークの継続的な再編																																																						
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・【協議・推進】地域間幹線系統バス路線について、「高知県鉄道ネットワークあり方懇談会」、「高知県地域公共交通協議会ブロック会」などで県・市町村・交通事業者が連携し、利用者のニーズと行政負担のバランスを考えながら、最適な路線再編を継続的に推進する。 ・ローカル鉄道においては、国が「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」提言（令和4年7月）を受け、新たな財政支援措置や必要な法改正を実施予定のため、県内の鉄道においても、国の動きに注視しつつ、最適な公共交通ネットワークを検討する ・【職員研修】地域の実情に応じた公共交通を検討するにあたり、公共交通に関する知識や業務のノウハウの習得するとともに、人的ネットワークを形成するため市町村や事業者の関係職員等を対象とした研修会を継続的に実施する。 ・【マニュアル作成】先進事例紹介や国・県制度の周知・活用促進を含めたマニュアル等を作成する。 																																																						
実施主体及びスケジュール	<table border="1" data-bbox="370 1104 1396 1413"> <thead> <tr> <th rowspan="2">事業・取組み</th> <th colspan="3">実施主体</th> <th colspan="5">スケジュール</th> </tr> <tr> <th>県</th> <th>市町村</th> <th>交通事業者</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>協議・推進</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>あり方の検討</td> <td colspan="5">協議・推進・深化</td> </tr> <tr> <td>職員研修</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td colspan="5">継続実施(内容は国の動きも踏まえ随時更新)</td> </tr> <tr> <td>マニュアル作成</td> <td>○</td> <td></td> <td></td> <td>作成</td> <td colspan="5">内容は随時見直し</td> </tr> </tbody> </table>									事業・取組み	実施主体			スケジュール					県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9	協議・推進	○	○	○	あり方の検討	協議・推進・深化					職員研修	○	○	○	継続実施(内容は国の動きも踏まえ随時更新)					マニュアル作成	○			作成	内容は随時見直し				
事業・取組み	実施主体			スケジュール																																																			
	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9																																															
協議・推進	○	○	○	あり方の検討	協議・推進・深化																																																		
職員研修	○	○	○	継続実施(内容は国の動きも踏まえ随時更新)																																																			
マニュアル作成	○			作成	内容は随時見直し																																																		

事業名	事業②-2：利用しやすいダイヤの実現																																	
事業概要	<p>・パターンダイヤ、乗継しやすいダイヤ、増便など、複数モード間を含めた利用しやすいダイヤについて、「高知県地域公共交通活性化協議会」（地域別部会）などを活用し、関係者で協議や検証を行う。</p> <p>※運行本数を確保するに当たって必要となる乗務員確保や利用促進、事業者への補助等については他の事業と連携して対応する。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>【事例】嶺北地区バス路線再編による交通結節点の大杉駅の接続改善</p> <p>高知県嶺北地域公共交通網形成計画に基づき、鉄道、バスが連携した接続改善及び利便性向上を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2021年10月1日～バス路線再編 ・ 2022年3月12日～大杉駅特急停車本数2本増加 </div>																																	
実施主体及びスケジュール	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 20%;">事業・取組み</th> <th colspan="3" style="width: 30%;">実施主体</th> <th colspan="5" style="width: 45%;">スケジュール</th> </tr> <tr> <th style="width: 10%;">県</th> <th style="width: 10%;">市町村</th> <th style="width: 10%;">交通事業者</th> <th style="width: 10%;">R5</th> <th style="width: 10%;">R6</th> <th style="width: 10%;">R7</th> <th style="width: 10%;">R8</th> <th style="width: 10%;">R9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用しやすいダイヤの実現</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td colspan="5" style="text-align: center;"> <div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; display: inline-block;"> 検討・実施 <div style="width: 100px; height: 15px; background: linear-gradient(to right, transparent 48%, #0056b3 48%);"></div> </div> </td> </tr> </tbody> </table>								事業・取組み	実施主体			スケジュール					県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9	利用しやすいダイヤの実現	○	○	○	<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; display: inline-block;"> 検討・実施 <div style="width: 100px; height: 15px; background: linear-gradient(to right, transparent 48%, #0056b3 48%);"></div> </div>				
事業・取組み	実施主体			スケジュール																														
	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9																										
利用しやすいダイヤの実現	○	○	○	<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; display: inline-block;"> 検討・実施 <div style="width: 100px; height: 15px; background: linear-gradient(to right, transparent 48%, #0056b3 48%);"></div> </div>																														

事業名

事業②-3：利用しやすい運賃体系の実現

事業概要

- ・【モード・路線間連携】複数モード・路線間を含めて利用しやすい運賃体系の実現に向けて検討するとともに、先行事例として鉄道と並行する路線バスに鉄道の乗車券で利用できる取り組みを推進する。
- ・【利用しやすい運賃】利用しやすさを優先した負担の少ない運賃設定について、利用促進と受益者負担、行政負担とのバランスを踏まえて検討する。

【事例】徳島県牟岐線におけるバスと鉄道の共同経営

- ・ JR 牟岐線阿南～浅川間における徳島バスと JR 四国の共同経営を 2022 年 4 月より開始
- ・ 徳島バス（株）の高速バス路線「室戸・生見・阿南大阪線」の一般道区間の一部（阿南駅～浅川間：JR 牟岐線と並行する一般道を運行する区間）において、JR 乗車券類での乗車を可能とすることで、鉄道とバスの双方を共通運賃・通し運賃で利用可能
- ・ 独占禁止法特例法に基づき、徳島バスと JR 四国で共同経営計画を作成（2022 年 3 月に国土交通大臣認可）
- ・ 牟岐線阿南駅以南の利便性向上に寄与（運行本数増加、平均運行間隔時間短縮）



出典：JR 四国ホームページ

実施主体
及びスケジュール

事業・取組み	実施主体			スケジュール					
	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9	
モード・路線間連携	○	○	○	先行事例実施	推進				
利用しやすい運賃	○	○	○	検討・実施					

施策③:安全安心で使いやすい環境整備

事業名	事業③-1 : パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進								
事業概要	・公有地の活用や、近傍の商業施設との連携等を推進し、協調して整備を進める。								
実施主体 及びスケジ ュール	実施主体			スケジュール					
	事業・取組み	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進	○	○	○	・既存の施設でのサービスの継続実施 ・新たな適地の検討				

事業名	事業③-2 : バス停、待合環境(駅舎、バス停)の整備								
事業概要	・協調して改良・更新等を進める。								
実施主体 及びスケジ ュール	実施主体			スケジュール					
	事業・取組み	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	バス停、待合環境(駅舎、バス停)の整備	○	○	○	継続実施				

事業名	事業③-3 : バリアフリー化の推進								
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・【環境整備】ハード面のバリアフリー化や心のバリアフリー化について協調して取り組む。 ・【山間部対応車両】山間部に適した低床のバス車両の導入事例等について、情報収集を行い、関係者と情報共有する。 								
実施主体 及びスケジ ュール	実施主体			スケジュール					
	事業・取組み	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	環境整備	○	○	○	継続実施				
山間部対応車両	○	○	○	情報収集・情報共有					

施策④：新技術の導入

事業名	事業④-1：キャッシュレス決済の検討・導入								
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・様々な決済手段に対応できるシステムを研究する。 ・導入や維持に要する費用の低コスト化を研究する。 ・協調して導入・更新を進める。 								
実施主体 及びスケジ ュール	実施主体			スケジュール					
	事業・取組み	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	キャッシュレス決済の検討・導入	○	○	○	実証事業	機能拡充・導入支援			

事業名	事業④-2：バスロケーションシステムの導入								
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムについて、協調して導入を進める。 ・待合所や公共施設等でバスロケーションシステムの情報が確認できるデジタルサイネージについて、協調して導入を進める。 								
実施主体 及びスケジ ュール	実施主体			スケジュール					
	事業・取組み	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	バスロケーションシステムの導入	○	○	○	県内の公共交通への導入支援の継続実施				

施策⑤:すべての人が利用できる公共交通網の構築

事業名	事業⑤-1：生活交通の確保・維持								
事業概要	・コミュニティバス等地域の生活交通の維持・確保を協調して進める。								
実施主体 及びスケ ジュール	実施主体			スケジュール					
	事業・取組み	県	市町村	交通 事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	生活交通の確保・維持	○	○	○	継続実施				

事業名	事業⑤-2：公共交通空白地域の解消								
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域の解消に向けた取組を協調して進める。 ・移動手段確保等に向けた研修会等を開催する。 								
	<p>【事例】春野地域コミュニティ交通の導入（高知市）</p> <p>量販店を拠点とする乗換型交通として導入。行政、交通事業者（タクシー、バス）、地域企業が連携した取組であり、利用者の利便性も大きく向上させた。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px;"> <p>？ コミュニティ交通とは</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 周辺エリアでは、路線バスと乗合タクシーの乗り換えポイントとして“量販店”を位置付け、ご自宅近くから地域の量販店や主なバス停まで運行する「コミュニティ交通」を導入します。 ○ 主なバス停で路線バスに乗り換えて、市中心部へ行くことができます。 <p>乗り換えポイント 地域の生活拠点となる「量販店」や主なバス停において、スムーズな乗り換えができる待合環境をつくります。</p> <p>デマンド型乗合タクシー 春野地域のご自宅近くから乗り換えポイントまで、タクシー車両がきめ細かく運行します。利用するには予約が必要です。</p> <p style="text-align: right;">出典：高知市ホームページ</p> </div>								
実施主体 及びスケ ジュール	実施主体			スケジュール					
	事業・取組み	県	市町村	交通 事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	公共交通空白地域の解消	○	○	○	継続実施				

施策⑥：地域の実情に合った輸送資源の選択

事業名	事業⑥-1：公共交通以外の輸送手段の活用							
事業概要	・スクールバスや施設送迎バスなど地域の輸送資源の活用を推進する。							
実施主体 及びスケ ジュール	事業・取組み			実施主体			スケジュール	
	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	○	○	○	事例収集・研究		導入促進		

事業名	事業⑥-2：移動手段の効率化							
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスと、スクールバスや、病院・介護施設の送迎サービスといったものが重複して走っている区間では、路線バスの利用に一本化することを利用者ニーズを踏まえながら検討。 ・自動運転技術等の新たな移動手段や貨客混載について、関係者間の情報共有や導入の検討を行う。 							
実施主体 及びスケ ジュール	事業・取組み			実施主体			スケジュール	
	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	○	○	○	情報共有・導入検討				

施策⑦：情報発信

事業名	事業⑦-1：県民や来訪者に行動変容を促すプロモーションの実施								
事業概要	・公共交通の利用を促す広報啓発事業を実施する。								
実施主体 及びスケジ ュール	実施主体			スケジュール					
	事業・取組み	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	県民や来訪者に行動変容を促すプロモーションの実施	○	○	○	テーマ等を随時見直しながら継続実施				

事業名	事業⑦-2：G T F Sデータのオープンデータ化								
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・【導入促進・更新】バスの停留場の位置や時刻表など基盤となるバス情報（G T F S）のオープンデータ化を推進するとともに、最新の情報に随時更新する。 ・【人材確保】市町村や交通事業者のG T F Sデータの導入や更新を支援するデジタル人材の確保・育成を行う。 								
実施主体 及びスケジ ュール	実施主体			スケジュール					
	事業・取組み	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
	導入促進・更新	○	○	○	整備促進	随時更新			
人材確保	○	○	○	継続して確保・育成					

施策⑧: 利用促進

事業名

事業⑧-1: イベントの実施

事業概要

・公共交通の利用促進のためのイベント等や「乗り方教室」に協調して取り組む。

【事例】日祝 電車・バス等「運賃無料デー」、「運賃ワンコインデー」（高知市など）

公共交通の利用促進策として高知市及び隣接市町が連携して実施。利用者は2.4倍程度に増加し、公共交通だけでなく市街地の活性化にも寄与した。全国的にもメディアに取り上げられるなど公共交通のPRにもつながった。

※高速バス、空港連絡バス、MY 遊バスは対象外です。
 ※当事業は、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を活用した高知市の補助金を受けて上記8社が出典：高知市ホームページ

実施主体
及びスケジュール

事業・取組み	実施主体			スケジュール				
	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9
イベントの実施	○	○	○	継続実施				
				検証・検討	検証・検討			

事業名	事業⑧-2：多様な関係者・分野と連携した利用促進																																																			
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・【キャッシュレス決済】様々な利用促進事業への取組が可能となる情報連携基盤として、キャッシュレス決済の研究を推進する。 ・【職員研修】行政職員や交通事業者を対象とした研修会を実施する。 ・【環境配慮型車両】費用対効果や運用・メンテナンス面での課題を整理し、導入促進施策について検討する。 																																																			
実施主体及びスケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">事業・取組み</th> <th colspan="3">実施主体</th> <th colspan="5">スケジュール</th> </tr> <tr> <th>県</th> <th>市町村</th> <th>交通事業者</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>キャッシュレス決済</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td colspan="5">機能拡充・導入支援</td> </tr> <tr> <td>職員研修</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td colspan="5">継続実施(内容は国の動きも踏まえ随時更新)</td> </tr> <tr> <td>環境配慮型車両</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>試験導入</td> <td>実証運行</td> <td colspan="3">課題等を整理しながら導入促進施策を検討</td> </tr> </tbody> </table>								事業・取組み	実施主体			スケジュール					県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9	キャッシュレス決済	○	○	○	機能拡充・導入支援					職員研修	○	○	○	継続実施(内容は国の動きも踏まえ随時更新)					環境配慮型車両	○	○	○	試験導入	実証運行	課題等を整理しながら導入促進施策を検討		
事業・取組み	実施主体			スケジュール																																																
	県	市町村	交通事業者	R5	R6	R7	R8	R9																																												
キャッシュレス決済	○	○	○	機能拡充・導入支援																																																
職員研修	○	○	○	継続実施(内容は国の動きも踏まえ随時更新)																																																
環境配慮型車両	○	○	○	試験導入	実証運行	課題等を整理しながら導入促進施策を検討																																														

10 実施主体及びスケジュール一覧

「9 目標の実現に向けて実施する施策・事業」の実施主体、スケジュールについて以下のとおりまとめた。

表 10.1 実施主体及びスケジュール(その1)

目標	施策・事業・取組			実施主体			スケジュール(年度)				
				県	市町村	交通事業者	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027
目標1. 様々なモード間・事業者間の連携による移動手段の確保	施策①…公共交通ネットワークの維持・確保	事業①-1. バス路線維持のための継続的な支援	補助継続	○	○		継続実施				
			国への政策提言	○	○		継続実施				
		事業①-2. 鉄道・路面電車維持のための継続的な支援	補助継続	○	○		継続実施				
			国への政策提言	○	○		継続実施				
	事業①-3. バス運転士等の人材確保		○	○	○	継続実施(東京・大阪でのイベント参加等)					
	施策②…モビリティミックスの推進	事業②-1. 公共交通ネットワークの継続的な再編	協議・推進	○	○	○	あり方の検討	協議・推進・深化			
			職員研修	○	○	○	継続実施(内容は国の動きも踏まえ随時更新)				
			マニュアル作成	○			作成	内容は随時見直し			
		事業②-2. 利用しやすいダイヤの実現		○	○	○	検討・実施				
		事業②-3. 利用しやすい運賃体系の実現	モード・路線間連携	○	○	○	先行事例実施	推進			
利用しやすい運賃	○		○	○	検討・実施						
目標2. 安全安心で使いやすい環境整備	施策③…安全安心で使いやすい環境整備	事業③-1. パークアンドライド、サイクルアンドライドの推進		○	○	○	・既存の施設でのサービスの継続実施 ・新たな適地の検討				
		事業③-2. バス停、待合環境(駅舎、バス停)の整備		○	○	○	継続実施				
		事業③-3. バリアフリー化の推進	環境整備	○	○	○	継続実施				
	山間部対応車両		○	○	○	情報収集・情報共有					
	技術策の導入	事業④-1. キャッシュレス決済の検討・導入		○	○	○	実証事業	機能拡充・導入支援			
事業④-2. バスロケーションシステムの導入		○	○	○	県内の公共交通への導入支援の継続実施						

表 10.1 実施主体及びスケジュール(その2)

目標	施策・事業・取組		実施主体			スケジュール(年度)					
			県	市町村	交通事業者	R 5 2023	R 6 2024	R 7 2025	R 8 2026	R 9 2027	
目標3. 中山間地域でのきめ細かな移動サービスを確保	施策⑤. 公共交通網の構築	事業⑤-1. 生活交通の確保・維持	○	○	○	継続実施					
		事業⑤-2. 公共交通空白地域の解消	○	○	○	継続実施					
	施策⑥. 地域の実情に合った輸送の源情報を選択	事業⑥-1. 公共交通以外の輸送手段の活用	○	○	○	事例収集・研究	導入促進				
		事業⑥-2. 移動手段の効率化	○	○	○	情報共有・導入検討					
目標4. 公共交通を意識してもらったための啓発活動を強化	施策⑦. 情報発信	事業⑦-1. 県民や来訪者に行動変容を促すプロモーションの実施	○	○	○	テーマ等を随時見直しながら継続実施					
		事業⑦-2. G T F Sデータのオープンデータ化	導入促進・更新	○	○	○	整備促進	随時更新			
	人材確保		○	○	○	継続して確保・育成					
	施策⑧. 利用促進	事業⑧-1. イベントの実施		○	○	○	継続実施				
		事業⑧-2. 多様な関係者・分野と連携した利用促進	キャッシュレス決済	○	○	○	機能拡充・導入支援				
			職員研修	○	○	○	継続実施(内容は国の動きも踏まえ随時更新)				
環境配慮型車両			○	○	○	試験導入	実証運行	課題等を整理しながら導入促進施策を検討			

11 事業の評価方法

本計画の達成状況を測り、客観的・定量的に評価するため、次のとおり評価指標・目標値を設定した。

各指標の詳細は、次ページ以降に示す。

表 11.1 本計画の評価指標・目標値一覧

高知県地域公共交通計画の評価指標・目標値

目標1 様々なモード間・事業者間の連携による移動手段の確保

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)	現状値・目標値の考え方
①土佐くろしお鉄道の利用者数（輸送人員）	1,476千人	1,626千人	R1年度の利用者数・収支率に将来人口推計の減少率8%を加味した数値 ※バスはバス事業年度(10月～9月)
②路面電車の利用者数（輸送人員）	4,541千人	5,514千人	
③地域間幹線系統バスの利用者数（走行台キロあたり）	0.29人/km	0.35人/km	
④土佐くろしお鉄道の収支率(鉄道事業)	47.9%	57.9%	
⑤路面電車の収支率	79.4%	86.8%	
⑥地域間幹線系統バスの収支率	43.4%	46.9%	
⑦土佐くろしお鉄道への公的資金投入額	875百万円	現状値を圧縮	コロナ特別支援分除く
⑧路面電車への公的資金投入額	63百万円	現状値を圧縮	
⑨地域間幹線系統バスへの公的資金投入額	407百万円	現状値を圧縮	
⑩地域間幹線系統バスの主要駅における鉄道との待ち時間30分以内の割合	66%	現状値以上	
⑪行政の取り組みによるバス運転士確保人数	3.0人	現状値以上	3力年の年平均
⑫研修会等の実施回数	2回	現状値以上	

目標2 安全安心で使い勝手の良さを実感

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)	現状値・目標値の考え方
⑬パークアンドライドの利用台数	280台	現状値以上	
⑭路線バス事業者の新キャッシュレス決済の導入割合	—	100%	県内路線バス事業者全て
⑮路線バス事業者のバスロケーションシステム(GTFS-RT)の導入割合	—	100%	県内路線バス事業者全て
⑯乗合バスのノンステップバス導入割合	52.9%	80%以上	国の目標値と同様
⑰デジタル人材の確保人数	1人	現状値以上	

目標3 中山間地域でのきめ細かな移動サービスを確保

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)	現状値・目標値の考え方
⑱県内市町村の地域公共交通計画策定数	21市町村	25市町村以上	策定予定市町村以上
⑲市町村営バスのGTFSデータが整備されている市町村数	15市町村	GTFSデータ整備が可能な市町村営バスを運行している全ての市町村	R4.3末時点で運行しているのは27市町村

目標4 公共交通を意識してもらうための啓発活動を強化

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)	現状値・目標値の考え方
⑳県民のうち「公共交通の利用頻度が増えた」と回答した割合	27%	30%以上	目標値：高知県脱炭素社会推進アクションプランより
㉑新キャッシュレス決済を活用した割引制度の導入事業者割合	—	100%	県内路線バス事業者全て
㉒オープンデータ化しているGTFSの更新割合	100%	100%	

目標1. 様々なモード間・事業者間の連携による移動手段の確保

指標①:土佐くろしお鉄道の利用者数

指標②:路面電車の利用者数

指標③:地域間幹線系統バスの利用者数(走行台キロ当たり)

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
①土佐くろしお鉄道の利用者数(輸送人員)	1,476 千人	1,626 千人
②路面電車の利用者数(輸送人員)	4,541 千人	5,514 千人
③地域間幹線系統バスの利用者数 (走行台キロあたり)	0.29 人/km	0.35 人/km

■指標について

- 様々な移動手段の利用状況をモニタリングするため、公共交通ネットワークの骨格として県民や観光客の移動を支える地域鉄道である土佐くろしお鉄道や路面電車、地域間幹線系統バス*の年間利用者を評価指標とする。

※高知県バス運行対策費補助金の国庫補助路線が対象(以下の評価指標同じ)

- 地域間幹線系統バスの利用者数はバス路線再編による変更等にも対応するため、走行台キロ当たりの利用者数(輸送人員/実車走行キロ(単位:人/km))とする。

■目標値について

- 新型コロナ感染症流行前水準までの回復を目指し、令和元年度の利用者数をベースに、人口減少分8%を加味して設定する。

※高知県の将来人口推計(R2~R12)が年間約1%の減少率であることから、8年間(令和元年から令和9年まで)の減少率を8%として設定した。

①土佐くろしお鉄道の利用者数

令和元年度の実績値1,767千人に、高知県の人口減少率8%を加味して算出。

②路面電車の利用者数

令和元年度の実績値5,993千人に、高知県の人口減少率8%を加味して算出。

③地域間幹線系統バスの利用者数

令和元年度の実績値0.38人/kmに、高知県の人口減少率8%を加味して算出。

■評価方法について

- 実績データにより、毎年度のモニタリングを行う。

指標④: 土佐くろしお鉄道の収支率(鉄道事業)

指標⑤: 路面電車の収支率

指標⑥: 地域間幹線系統バスの収支率

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
④土佐くろしお鉄道の収支率(鉄道事業)	47.9%	57.9%
⑤路面電車の収支率	79.4%	86.8%
⑥地域間幹線系統バスの収支率	43.4%	46.9%

■指標について

- ・ 様々なモード間・事業者間の連携による運行の効率化の状況をモニタリングするため、土佐くろしお鉄道(鉄道事業)や路面電車、地域間幹線系統バスの事業収支率(経常収益/経常費用)を評価指標とする。

■目標値について

- ・ 新型コロナウイルス感染症流行前水準までの回復を目指し、令和元年度の収支率をベースに、人口減少分8%を加味して設定する。
※高知県の将来人口推計(R2~R12)が年間約1%の減少率であることから、8年間(令和元年から令和9年まで)の減少率を8%として設定した。

①土佐くろしお鉄道の収支率

令和元年度の実績値62.9%に、高知県の人口減少率8%を加味して算出。

②路面電車の収支率

令和元年度の実績値94.4%に、高知県の人口減少率8%を加味して算出。

③地域間幹線系統バスの収支率

令和元年度の実績値51%に、高知県の人口減少率8%を加味して算出。

■評価方法について

- ・ 実績データにより、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑦: 土佐くろしお鉄道への公的資金投入額

指標⑧: 路面電車への公的資金投入額

指標⑨: 地域間幹線系統バスへの公的資金投入額

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
⑦土佐くろしお鉄道への公的資金投入額	875 百万円	現状値を圧縮
⑧路面電車への公的資金投入額	63 百万円	現状値を圧縮
⑨地域間幹線系統バスへの公的資金投入額	407 百万円	現状値を圧縮

■指標について

- ・ 移動手段の確保のために要した公的資金の状況をモニタリングするため、公的資金投入額を評価指標とする。ただし、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた特別対策分は除く。

■目標値について

- ・ 現状値（令和3年度）から、圧縮することを目標値とする。

■評価方法について

- ・ 実績データにより、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑩: 地域間幹線系統バスの主要駅における鉄道との待ち時間 30 分以内の割合

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
⑩地域間幹線系統バスの主要駅における鉄道との待ち時間 30 分以内の割合	66%	現状値以上

■指標について

- ・ 様々なモード間・事業者間の連携による運行の効率化の取組の状況をモニタリングするため、地域間幹線系統バスの主要駅における高知駅方面の鉄道と待ち時間 30 分以内の割合を評価指標とする。
- ・ 対象とする主要駅は、J R 四国土讃線においては特急列車の停車駅、土佐くろしお鉄道においては、特急列車及び快速列車の停車駅のうち、地域間幹線系統バスが乗入れている駅とする。
- ・ ただし、路面電車が運行されている高知市周辺は一定利便性が確保されているため除く。

■目標値について

- ・ 現状値（令和 4 年 3 月時点）は 66%であり、現状値以上を目標値とする。

■評価方法について

- ・ 事業者の運行ダイヤより、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑪: 行政の取り組みによるバス運転士確保人数

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
⑪行政の取り組みによるバス運転士確保人数 ※3か年の年平均	3.0人	現状値以上

■指標について

- ・ バスの運転士確保に向けた取組の状況をモニタリングするため、現在県で行っているバス運転士確保事業によるバス運転士確保人数を評価指標とする。
- ・ 指標値は年度によるばらつきが大きいため、3カ年の平均値とする

■目標値について

- ・ 現状値（令和元年度～3年度の年平均）は年間3.0人であり、現状値以上を目標値とする。
※現状値は、令和元年度1人、令和2年度1人、令和3年度7人の3カ年平均

■評価方法について

- ・ 随時確保人数を把握し、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑫: 研修会等の実施回数

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
⑫研修会等の実施回数	2回	現状値以上

■指標について

- ・ 市町村担当者や交通事業者に対する研修会の開催状況をモニタリングするため、研修会の実施回数を評価指標とする。

■目標値について

- ・ 現状値（令和3年度）は2回であり、現状値以上を目標値とする。
※現状値（令和3年度）は、座学と現地視察の2回

■評価方法について

- ・ 随時実施状況を把握し、毎年度のモニタリングを行う。

目標2. 安全安心で使い勝手の良さを実感

指標⑬: パークアンドライドの利用台数

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
⑬パークアンドライドの利用台数	280 台	現状値以上

■指標について

- ・ パークアンドライドの利用及び整備状況をモニタリングするため、利用台数を評価指標とする。
- ・ 利用台数は鉄道、路面電車、バス利用のパークアンドライド用に整備された駐車場の契約台数とする。

■目標値について

- ・ 現状値（令和3年度）は280台であり、現状値以上を目標値とする。
※現状値は、駐車可能台数338台に対して、280台が利用（利用率82.8%、令和4年3月時点）

■評価方法について

- ・ 実績データにより、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑭: 路線バス事業者の新キャッシュレス決済の導入割合

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
⑭路線バス事業者の新キャッシュレス決済の導入割合	—	100%

■指標について

- ・ 利便性向上の取組の進捗状況をモニタリングするため、路線バス事業者*における新キャッシュレス決済の導入割合を評価指標とする。
※G T F Sデータの整備が完了している事業者（令和4年3月末時点で9事業者）

■目標値について

- ・ 路線バス事業者全てに導入することを目標値とする。

■評価方法について

- ・ 随時導入状況を把握し、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑮: 路線バス事業者のバスロケーションシステム(GTFS-RT)の導入割合

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
⑮路線バス事業者のバスロケーションシステム (GTFS-RT) の導入割合	—	100%

■指標について

- ・ 利便性向上の取組の進捗状況をモニタリングするため、路線バス事業者*におけるバスロケーションシステム (G T F S - R T) の導入割合を評価指標とする。
※G T F Sの整備が完了している事業者（令和4年3月末時点で9事業者）

■目標値について

- ・ 評価指標⑭と同じ

■評価方法について

- ・ 随時導入状況を把握し、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑯: 乗合バスのノンステップバス導入割合

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
⑯乗合バスのノンステップバス導入割合	52.9%	80%

■指標について

- ・ 高齢者や障害者など誰もが利用しやすい環境の整備状況をモニタリングするため、乗合バスのノンステップバス導入割合を評価指標とする。

■目標値について

- ・ 国のバリアフリー法に基づく基本方針の目標値である 80%とする。

■評価方法について

- ・ 事業者への調査により整備状況を把握し、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑰: デジタル人材の確保人数

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
⑰デジタル人材の確保人数	1人	現状値以上

■指標について

- ・ デジタル人材の確保状況をモニタリングするため、人数を評価指標とする。

■目標値について

- ・ 現状値（令和3年度）は1人であり、現状値以上を目標値とする。

■評価方法について

- ・ 随時確保人数を把握し、毎年度のモニタリングを行う。

目標3. 中山間地域でのきめ細かな移動サービスを確保

指標⑱: 県内市町村の地域公共交通計画策定数

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
⑱県内市町村の地域公共交通計画策定数	21 市町村	25市町村以上

■指標について

- ・ 県内市町村の取組状況をモニタリングするため、県内市町村の地域公共交通計画策定数を評価指標とする。

■目標値について

- ・ 現状値（令和3年度）は21市町村であり、聞き取り調査において「今後策定予定がある」と回答した市町村数を加えた25市町村以上を目標値とする。

■評価方法について

- ・ 未策定市町村への聞き取り調査により把握し、毎年度のモニタリングを行う。

指標⑲: 市町村営バスのGTF Sデータが整備されている市町村数

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
⑲市町村営バスのGTF Sデータが整備されている市町村数	15 市町村	GTF Sデータ整備が可能な市町村営バスを運行している全ての市町村

■指標について

- ・ 県内市町村の利便性向上の取組の進捗状況をモニタリングするため、市町村営バスのGTF Sデータの整備割合（市町村数）を評価指標とする。

■目標値について

- ・ 現状値（令和4年3月末時点）では、市町村営バスが運行されている27市町村中15市町村でGTF Sデータが整備されている。
- ・ 今後、市町村営バスを運行する市町村数が増える可能性があるため、目標値はGTF Sデータ整備が可能な市町村営バスを運行している全ての市町村とする。

■評価方法について

- ・ 随時導入状況を把握し、毎年度のモニタリングを行う。

目標4. 公共交通を意識してもらうための啓発活動を強化

指標⑳: 県民のうち「公共交通の利用頻度が増えた」と回答した割合

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
⑳県民のうち「公共交通の利用頻度が増えた」と回答した割合	27%	30%以上

■指標について

- ・ 利用促進に向けた広報啓発事業の取組状況をモニタリングするため、県民へのアンケートにより「公共交通の利用頻度が増えた」と回答した割合を評価指標とする。

■目標値について

- ・ 現状値（令和3年度）は27%であり、「高知県脱炭素社会推進アクションプラン」における本指標に基づき目標値は30%とする。

■評価方法について

- ・ 高知県が実施するアンケート調査結果により把握し、毎年度のモニタリングを行う。

指標㉑: 新キャッシュレス決済を活用した割引制度の導入事業者割合

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
㉑新キャッシュレス決済を活用した割引制度の導入事業者割合	—	100%

■指標について

- ・ 新キャッシュレス決済の活用状況をモニタリングするため、新キャッシュレス決済を活用した割引制度の導入事業者割合を評価指標とする。

■目標値について

- ・ 評価指標⑭と同じ

■評価方法について

- ・ 随時導入状況を把握し、毎年度のモニタリングを行う。

指標②:オープンデータ化しているGTFSデータの更新割合

評価指標	現状値 (R3)	目標値 (R9)
②オープンデータ化しているGTFSデータの更新割合	100%	100%

■指標について

- ・ デジタル化による利用促進の取組状況をモニタリングするため、オープンデータ化しているGTFSデータをバス時刻表の改正日の2週間前までに更新する割合を評価指標とする。

■目標値について

- ・ 現状値（令和3年度）において100%であり、引き続き全ての路線バス事業者が対応する100%を目標値とする。

■評価方法について

- ・ 随時更新状況を把握し、毎年度のモニタリングを行う。

12 計画の推進

1) 関係者の連携と協働

今後のさらなる人口減少・少子高齢化の進展等による厳しい状況下において、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ため、国、県、市町村、交通事業者、県民など、多様な関係者の連携と協働のもと、取組を推進していきます。



図 12.1 関係者の連携・協働のイメージ

2) PDCAサイクルによる進捗管理

今後は、策定した計画に基づくそれぞれの事業の実施（Do）に加え、設定した評価指標の達成状況を評価（Check）し、取組の見直し・改善を柔軟に検討（Action）し、必要に応じて計画を見直す（Plan）、PDCAサイクルを運用しながら、効果的・効率的な施策展開を図ります。

進捗管理は、高知県地域公共交通活性化協議会を活用し、1年単位で行うこととします。



図 12.2 PDCA サイクルによる施策展開