

高知県の公共交通の在り方について

報 告 書

平成 24 年 7 月 6 日

公共交通問題調査特別委員会

目 次

1	公共交通問題調査特別委員会設置の趣旨	1
2	調査の概要	2
3	公共交通の現状と方向性	
(1)	公共交通の概念	4
(2)	公共交通の在り方	
ア	現状の分析	4
イ	地域の活力を引き出す交通網の充実	5
ウ	公共交通の方向性	5
(3)	県内の公共交通機関等の現状	
ア	路面電車事業	6
イ	バス事業	7
ウ	鉄道事業	9
エ	フェリー事業	13
オ	航空事業	15
カ	タクシー事業	17
キ	市町村の取り組み	18
(4)	専門家の意見	
ア	金沢大学 高山純一教授	20
イ	関西大学 宇都宮浄人教授	21
ウ	両備ホールディングス株式会社 小嶋光信会長	22
(5)	交通基本法について	24
(6)	他県における公共交通に関する条例	
ア	福岡市	25
イ	金沢市	26
4	当特別委員会からの提言	
(1)	提言にあたっての視点	
ア	県内の公共交通を考えるにあたって	27
イ	交通政策のための錦の御旗（法整備）の必要性	28
ウ	県内の公共交通機関の在り方	29
エ	公共交通機関の在り方に関する政策の構築の必要性	29

(2) 具体的な提言

ア	路面電車について	30
イ	中央地域におけるバス路線の在り方等について	32
ウ	中山間地域での交通の確保について	33
エ	公共交通機構(仮称)ビジネスモデルの構築	34
オ	県民の意識改革について	35
カ	利用促進への取り組みについて	36
5	おわりに	39

<参考>

- *委員会の活動状況
- *公共交通機関別輸送人員等の推移
- *県内市町村の高齢者人口と高齢化率の将来推計等
- *公共交通モード別関係市町村人口推計
- *平成23年度公共交通支援事業(予算)の概要
- *用語等の補足説明

1 公共交通問題調査特別委員会設置の趣旨

急速なモータリゼーションが進んだ昭和 40 年代以降、高知県の公共交通機関があらゆる分野で、その存続が危ぶまれる状況になっている。

当特別委員会は、このままで「高齢化が一層進み県民の交通手段が確保されるのか」、「子供たちの通学手段が守られるのか」ということを憂い、「交通事業者は何をなし、県や市町村は何ができるのか、さらには県民一人ひとりができることは何なのか」との厳しい現状認識に立ち、極めて重要な課題となっている県民の基本的な生活基盤である公共交通の在り方を調査検討するために、平成 23 年 7 月 11 日に設置したものである。

◆人口

(単位：人)

	平成元年度	平成 22 年度	H22/H 元
15 歳未満人口	144,276	92,798	64%
15 歳～64 歳人口	535,995	447,540	83%
65 歳以上人口	141,508	218,148	154%
計	821,779	758,486	92%

◆輸送人員の状況

(単位：人)

モード別		平成元年度	平成 22 年度	H22/H 元
バス	乗合バス	17,686,417	6,330,282	36%
電車	路面電車	9,101,001	6,119,821	67%
鉄道	中村・宿毛線	1,001,719	752,422	75%
	JR 土讃線	12,892,000	8,460,000	66%
	JR 予土線	927,000	376,000	41%
飛行機	高知龍馬空港	1,588,202	1,236,643	78%
フェリー	旅客	584,568	58,708	10%

◆自動車

(単位：台)

	平成元年度	平成 22 年度	H22/H 元
自動車登録台数	405,833	519,493	128%

2 調査の概要

当特別委員会は、高知県の公共交通の在り方を示すために、下記の調査概要のとおり県内外の公共交通事業者、行政及び交通の専門家等からの意見聴取などを行った。

そして、平成 24 年 2 月に高知県公共交通経営対策検討委員会から知事に答申があったことや、この報告書の提言内容を平成 25 年度当初予算に反映させる必要があることなど、本県の公共交通の現状を勘案した上で、約 1 年間でとりまとめを行ったものである。

なお、昨年 7 月の当特別委員会設置以降、これまで 18 回にわたって委員会を開催し、併せて県内調査・県外調査を実施した。その詳細については、別表「委員会の活動状況」のとおりである。

<調査概要>

最初に執行部から、公共交通の現状及び課題、平成 23 年度公共交通支援事業の概要、知事が諮問した高知県公共交通経営対策検討委員会の審議内容について聴取を行い、高知県の公共交通全体の課題認識と当面の対策の把握を行った。

次に、県内各交通事業者から「地域公共交通の現状及び課題」について説明を受け、意見交換を行った。

- バス事業者 : 高知県交通株式会社 高知県西南交通株式会社
土佐電気鉄道株式会社 土佐電ドリームサービス株式会社
- 鉄道事業者 : 土佐くろしお鉄道株式会社 阿佐海岸鉄道株式会社
四国旅客鉄道株式会社 (JR 四国)
- 軌道事業者 : 土佐電気鉄道株式会社
(路面電車事業者)
- フェリー事業者 : 株式会社宿毛フェリー
- 航空事業者 : 全日本空輸株式会社 (ANA) 日本航空株式会社 (JAL)
- タクシー事業者 : 高知県ハイヤー協会

この中で、平成 23 年 9 月 16 日の委員会において、土佐電気鉄道株式会社 (以下「土電」という。) から路面電車への支援として「みなし上下分離方式」について検討の要請があった。

なお、平成 24 年 2 月 9 日の高知県公共交通経営対策検討委員会の答申においては、「土佐電気鉄道が求めるみなし上下分離方式による路面電車への行政支援は

現時点では判断できない状況にあるが、関係者で対策の検討を深めていく必要がある。」としている。

また、高知市、南国市、安芸市、四万十市、土佐清水市、大豊町、いの町、四万十町、仁淀川町における公共交通の取り組みについて説明を受け、意見交換を行った。この中で、大豊町、いの町（本川総合支所・吾北総合支所）、四万十町（十和総合支所）、四万十市（西土佐総合支所）においては現地調査を行い、中山間地域における公共交通の取り組みの説明を受けるとともに利用者との意見交換も行った。

公共交通の将来を展望するため、少子高齢化が進展する本県の人口に関する現状と将来推計について、人口問題対策プロジェクトチームから説明を受けた。

県外調査では、鉄道事業者及び軌道事業者（路面電車事業者）から上下分離方式による経営施策や戦略、利用者拡大への取り組み及び行政の支援の在り方などの説明を受け意見交換を行った。

- | | |
|--------|---------------------------|
| ○鉄道事業者 | : えちぜん鉄道株式会社 富山ライトレール株式会社 |
| | 上毛電気鉄道株式会社 上信電鉄株式会社 |
| | 一畑電車株式会社 |
| ○軌道事業者 | : 伊予鉄道株式会社 広島電鉄株式会社 |
| | (路面電車事業者) 長崎電気軌道株式会社 |

また、福井県、福井市、富山県において、交通政策の説明を受け、意見交換を行った。金沢市、松江市、熊本市では、主にバス路線の再編や利用促進策の取り組みの説明を受け、意見交換を行った。

さらに、交通基本法の制定の動きを踏まえ、福岡市における「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」や金沢市における「公共交通の利用促進に関する条例」の説明を受け、意見交換を行った。

加えて、公共交通の専門家である金沢大学高山教授から「地域公共交通の取り組み」、関西大学宇都宮教授から「路面電車とまちづくり」、両備ホールディングス株式会社小嶋代表取締役会長兼CEOから「地域公共交通の再生と今後の在り方」の説明を受け、意見交換を行った。

3 公共交通の現状と方向性

(1) 公共交通の概念

公共交通機関は、誰もが通勤や通学など日常生活において、安全、安価で反復的に利用できる利便性のある交通手段である。公共という意味は、「公」つまり地域社会（コミュニティ）が、「共」に協力して支え合うことである。

交通を移動と考えれば、すなわち公共交通とは、行政、交通事業者を含む地域社会が協力して支え合う、誰もが利用できる移動手段のことである。

(2) 公共交通の在り方

公共交通は、主に民間事業者により運営されており、車社会の進展に伴う利用客減少による採算性の悪化から、交通事業の縮小、撤退があり、住民生活の足としてその在り方が問われている。

国において、平成 22 年 6 月「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」が示されたが、その概要は以下のとおりである。

ア 現状の分析

自家用車は、戸口から戸口へいつでも自由に移動することを可能にし、私たちの暮らしを豊かにしてきた。

今日、自家用車が交通手段として重要な社会的役割を果たしていることはまぎれもない事実であるが、一方で公共交通が衰退し、気がつくとも自家用車を自ら運転することができなくなった年寄りや体の不自由な方々にはとても不便な地域が生じている。

また、通学が不便になるなど子供達にもしわ寄せがきている地域もあり、自家用車を使える人と使えない人との間に移動の自由に格差が生じている。

自家用車への過度の依存を改め、お年寄りをはじめ、誰もが利用できる公共的な交通手段を確保することで多くの方々の社会参加を促し、活力ある社会の実現につながる。自家用車と公共の交通手段の最適な組合せ（ベストミックス）を再構築して、成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系とすることが求められている。

これまでは、地域の公共交通は交通企業などの「私」の取組みと国や自治体の「公」とに頼っていたが、年々公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、「私」の取組みには限界がでてきている。

イ 地域の活力を引き出す交通網の充実

社会参加の機会が広がるということは、人々が、そして、まちが活気をもつことにつながる。路面電車のまち、自転車で動き回れるまち、バリアフリーの徹底した誰にとっても移動しやすく、子育てのしやすいまちには人々がたくさん集まり、「にぎわい」をもたらす。「住んでよし、訪れてよし」となり、来訪者も増えていく。それが魅力的なまちづくりであり、地域おこしというものである。

ウ 公共交通の方向性

地域の実態に合うように地域公共交通を維持、再生、活性化させていくことが必要で、交通施設を誰もが利用しやすいものにしていくことが重要である。

また、環境負荷の少ない交通の実現のため、私たちの暮らすまちを、自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」にしていかなければならない。

(3) 県内の公共交通機関等の現状

ア 路面電車事業

県内の路面電車は、土電が運営しており、高知駅前線・棧橋線、後免線、伊野線の4路線が高知市、南国市、いの町内の25.3Km区間で運行されている。

利用者は、昭和63年度に1千万人を割り込み、平成20年度には545万人まで減少し、平成22年度では612万人とやや回復しているものの減少傾向が続いている。

また、県は、平成23年度には国のメニューを活用し、レール交換などの安全輸送のための設備整備、電停のバリアフリー化などの安全安心な施設整備に対して、沿線市町とともに補助を行っているが、バス事業に対する欠損補助のような支援は行っていない。沿線の高知市、南国市、いの町は固定資産税の2分の1を減額している。

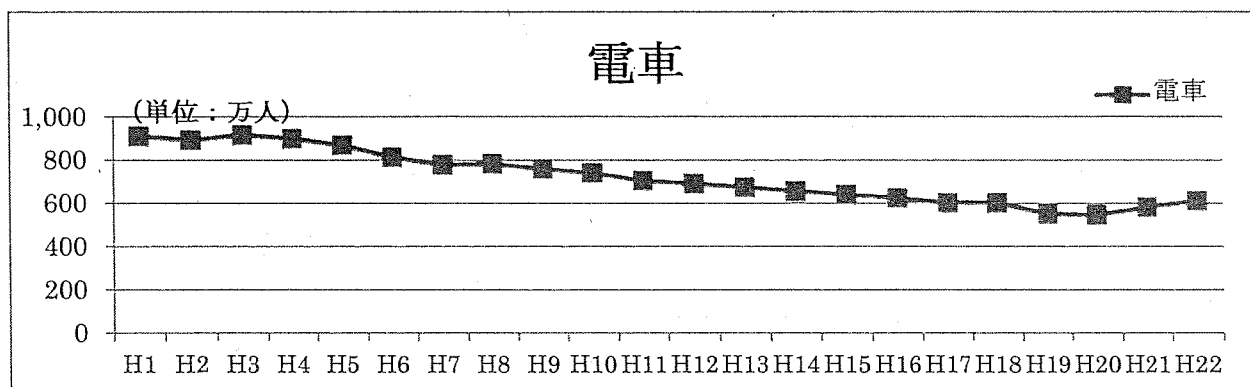
土電からは、当特別委員会に対して、平成7年度に国の欠損補助が打ち切られた後、経営努力にもかかわらず利用者の減少が続き、このままでは路面電車を存続させるのが困難であるとの判断から、「みなし上下分離方式」による経営支援について検討の要請があった。

土電の軌道事業の経営状況及び経営見通では、平成23年度の営業収入は、1,041百万円と前年比で約1.4%の減少となったが、営業損益は2,600万円を確保している。しかしながら、将来を見通すと利用者の減少傾向は続き、10年後の経営環境は予断を許さない状況となっている。

平成24年2月に知事に提出された「高知県公共交通経営対策検討委員会」の答申では、路面電車については具体的な結論に至らず、引き続き関係者で「高知県路面電車対策検討会」を立ち上げて検討をしている。

なお、平成22年度に費用便益調査を実施し、電車の社会的便益は、初年便益で7.5億円、30年間で122.8億円あるという試算がでてい

(輸送人員)



イ バス事業

現在の高知県内のバス事業は、乗合バス利用者が、昭和 50 年度に 3,678 万人であったものが、平成 22 年度には 633 万人までに激減しているといった状況である。

高速バス利用者については、高速道路網の整備と相まって平成 10 年度の 36 万人から平成 22 年度には 81 万人まで伸びている。

中央地域の県内大手企業である高知県交通株式会社（以下「県交通」という。）と土電（土佐電ドリームサービス株式会社を含む）のバス事業の経営は、乗合バス路線の赤字を高速バス路線収益で支えている構図となっている。

県内大手 2 社の高速バス、貸し切りバスを除く乗合バス部門では、平成 13 年度の 779 万人から平成 22 年度の 433 万人と約 44%減少し、厳しい経営状況が続いている。

さらに、これまで好調であった高速バス部門の収益が、高速道路の料金割引により、平成 21 年度から大幅に減少したことで、経営がさらに厳しくなっている状況が見受けられる。

なお、モータリゼーションの進展とともに、昭和 40 年代後半から乗合バスの利用者数は減少傾向にあり、昭和 46 年の高知県議会 6 月定例会で 2 社の合併の議論もあったが今日にいたっている。

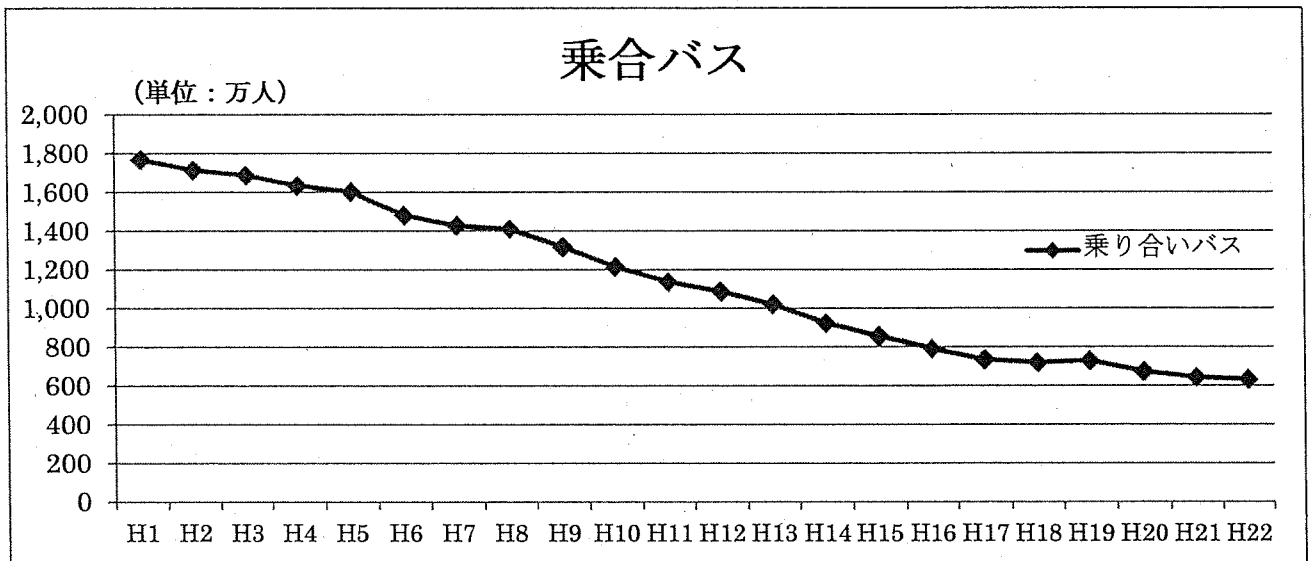
中央地域の個別課題としては、複数事業者が細かく路線を設定していることから、効率的な運行や利用者にわかりやすい路線への再編といったことが挙げられる。

県内においてもバス事業における規制緩和の影響は少なからず生じている。本来、規制緩和によって、価格やサービスの向上が図られ、利用者にはメリットがもたらされるものであり、バス事業においては、正常な競争での運賃の改善、便利な路線開設、運行回数の増加が期待されるものである。

しかし、利用者の利便性につながっていない事例もある。新規参入に関する規制緩和を背景に空港連絡路線では、ダイヤやルートの頻繁な改正で、バス会社 2 社による利用者の争奪戦が行われた。

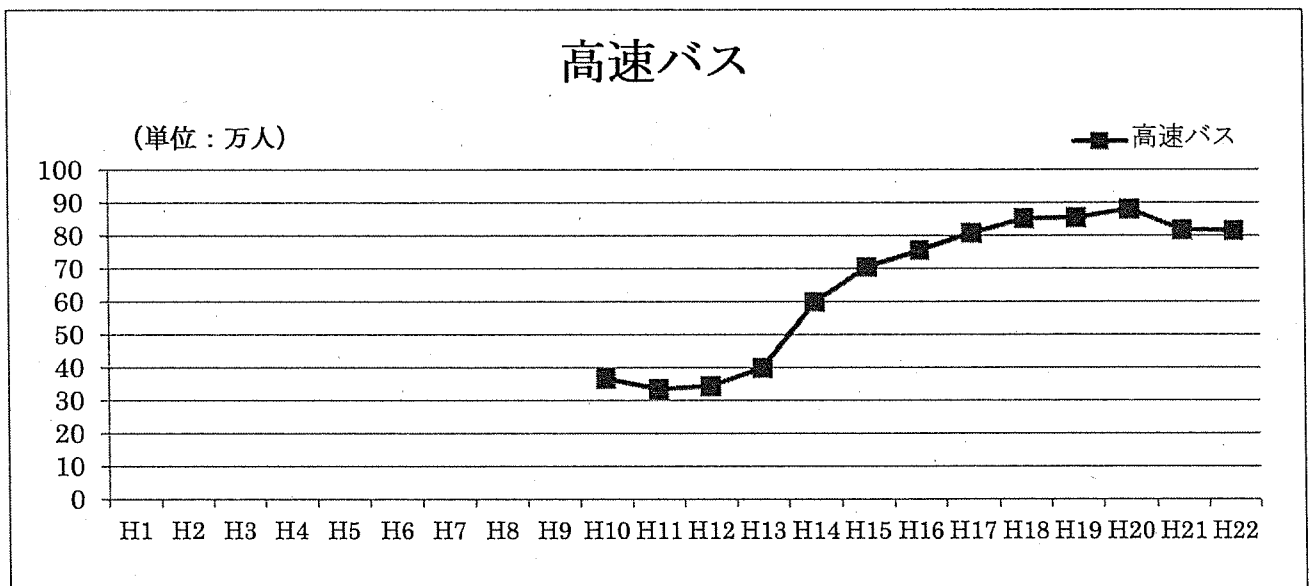
県内バス事業は、前述のとおり乗合バス路線を高速バス路線収益で支えている構図となっているが、ツアーバスの参入により高速バス路線での競争が激化し、生活路線である乗合バスの運行への影響が危惧される。

(輸送人員)



※高速バスを含む

(輸送人員)



ウ 鉄道事業

県内の鉄道は、四国旅客鉄道株式会社（以下「JR四国」という。）が運営する「土讃線」・「予土線」、第三セクターの阿佐海岸鉄道株式会社（以下「阿佐鉄」という。）が運営する「阿佐東線」、第三セクターの土佐くろしお鉄道株式会社（以下「くろ鉄」という。）が運営する「中村・宿毛線」・「ごめん・なはり線」がある。各線の利用者数は、平成13年度から平成22年度において、JR四国運営路線は1,069万人から883万人へと17%の減少、阿佐鉄は9万2千人から3万8千人へと59%の減少、くろ鉄の中村・宿毛線では、127万人から75万人へと41%の減少となっており、鉄道の利用者離れの傾向が続いている。

くろ鉄は、昭和61年5月に第三セクターとして設立され、「中村線」が昭和63年4月1日、「宿毛線」が平成9年10月1日にそれぞれ営業開始され「中村・宿毛線」として、また、「ごめん・なはり線」が平成14年7月1日に営業開始された。

県は、利用者の安全安心を確保するため、駅へのエレベーターの設置や鉄道輸送の高度化を図る信号保安設備などの整備に対して補助を行っている。

（ア）中村・宿毛線

「中村・宿毛線」の運輸収入は、平成13年度の770百万円から平成22年度の411百万円と47%減少している。

利用者数は、平成13年度の127万人から平成22年度の75万人と41%の減少となっている。内訳は、定期外が43%の減少、定期利用者が36%の減少であり、定期外では特急利用客が減少している。

平成14年9月の高知自動車道の須崎までの延伸の影響があったと考えられ、翌年の平成15年度には、前年から12%減少し109万人と落ち込んでいる。

また、高知自動車道が、平成24年度中には窪川まで延伸する予定であり、利用者数への影響は大きく7.6%の減少が予測されている。

宿毛線では、ピーク時の平成12年度には46万人の利用があったが、中村宿毛道路の整備もあり平成22年度には、42%減少し27万人に落ち込んでいる。

経常損益は、毎年1億円前後の赤字を計上しており、鉄道経営助成基金からの補助で最終損益を確保しているが、平成24年度末の同基金の残高

は 35 百万円程度と見込まれている。

なお、平成 22 年度に費用便益調査を実施し、「中村・宿毛線」の社会的便益は、初年便益で 28 億円、30 年間で 338.9 億円あるという試算がでている。

【参考】

①鉄道経営助成基金造成状況

○県・沿線市町村の繰り入れ

- ・昭和 62 年度～平成 5 年度 550 百万円
- ・平成 17 年度～平成 21 年度 612 百万円
- ・平成 22 年度～平成 24 年度 400 百万円

○固定資産税拠出（関係市町村）

- ・平成元年度～平成 17 年度 488 百万円

②固定資産税免除（四万十市・宿毛市・四万十町・黒潮町）

- ・平成 23 年度：72 百万円
- ・平成 18 年度から免除措置開始

(1) 収支推移

(単位：百万円)

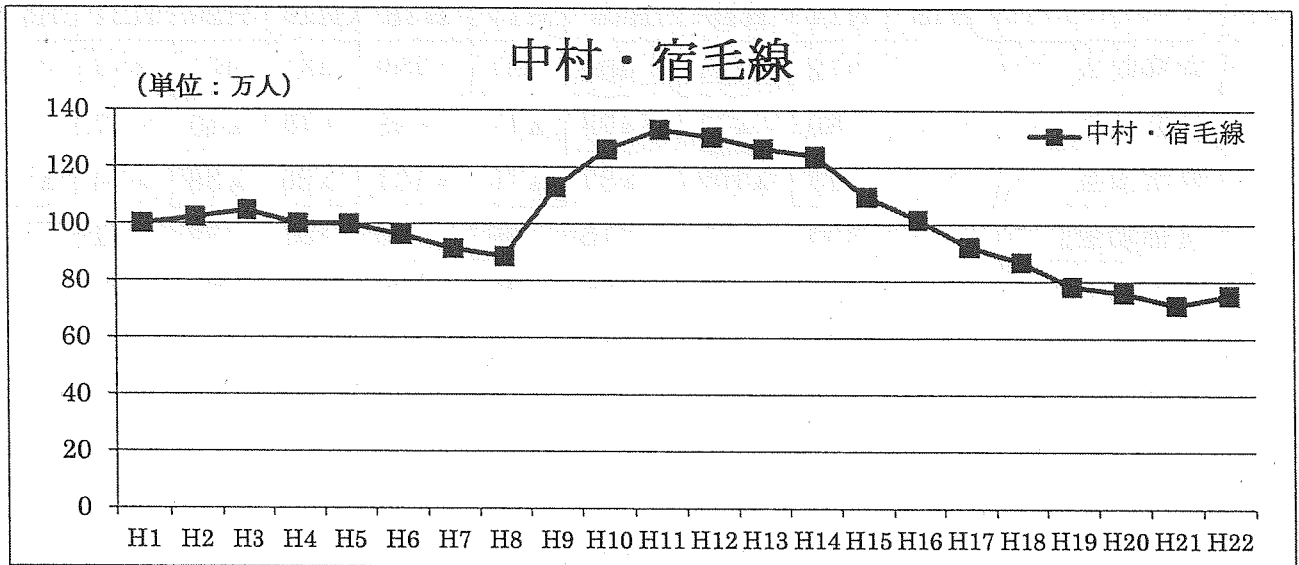
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
営業収入	985	908	798	750	725	709	671	700	634	611
営業損益	▲68	▲41	▲95	▲149	▲118	▲43	▲104	▲117	▲103	▲121
経常損益	▲81	▲64	▲107	▲154	▲122	▲34	▲106	▲117	▲90	▲118
【補助金】	161	155	97	139	268	163	108	114	273	140
欠損対策	115	71	64	115	145	125	94	105	121	68
設備投資	46	84	33	24	123	38	14	9	152	72
当期利益	44	6	▲52	▲28	20	101	▲25	4	32	▲40

(2) 輸送実績

(単位：百万円 千人)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
運輸収入	770	720	622	568	533	516	483	457	414	411
利用人員	1,265	1,240	1,097	1,017	922	869	783	761	718	752
定期外	745	701	596	551	501	506	473	467	496	422
定期(通勤)	41	37	35	35	31	28	27	27	23	22
定期(通学)	480	502	466	430	390	335	283	267	199	309

(輸送人員)



(イ) ごめん・なはり線

「ごめん・なはり線」の運輸収入は、開業翌年の平成 15 年度の 395 百万円から平成 22 年度の 412 百万円と 8 年間で約 4% 増加している。

また、利用者数は、平成 15 年度の 96 万人から平成 22 年度の 130 万人と 35% 増加している。中でも定期利用者が 63% の増加となっており地域の足として定着している。増加した理由は、朝・夕の通学列車を増便したことで、沿線の通学生の利便性を高めたことや「ふれあい箱」を設置し、利用者の意見に基づいた取り組みを行っていることなどが考えられる。

通勤、通学の定期利用者は増加しているが、定期外の利用者が伸びていないため収入増につながっていない。

経常損益では、毎年 5 千万円前後の赤字を計上、鉄道経営助成基金からの補助で最終損益を確保している。

【参考】

鉄道経営助成基金造成状況

○ 県・沿線市町村の繰り入れ

・ 平成 14 年度～平成 18 年度 600 百万円

○ 固定資産税拠出 (関係市町村)

・ 平成 15 年度～平成 18 年度 215 百万円

・ 平成 19 年度～平成 23 年度 321 百万円

(1) 収支推移

(単位：百万円)

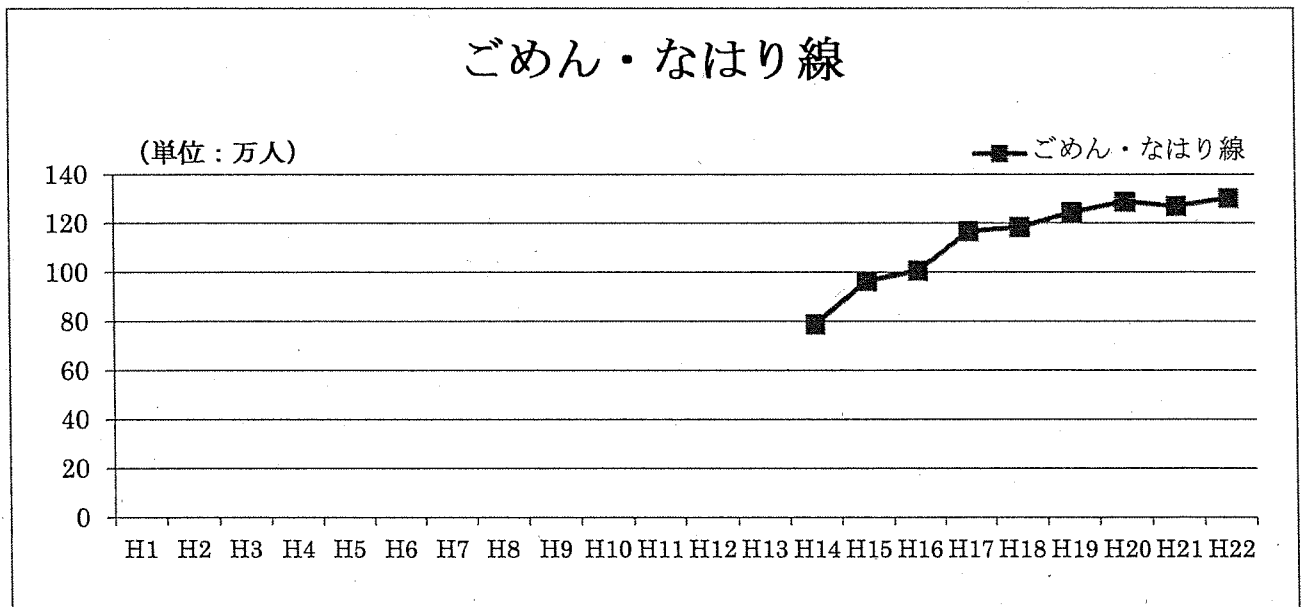
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
営業収入	—	372	417	409	431	432	455	462	457	448
営業損益	—	60	▲41	▲28	▲17	▲48	▲15	▲40	▲57	▲73
経常損益	—	13	▲102	▲87	▲76	▲101	▲26	▲38	▲54	▲69
【補助金】	—	105	0	215	86	76	101	32	71	55
欠損対策	—	0	0	89	86	76	101	32	36	55
設備投資	—	105	0	126	0	0	0	0	35	0
当期利益	—	15	▲103	2	9	▲25	70	▲4	▲19	▲15

(2) 輸送実績

(単位：百万円 千人)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
運輸収入	—	348	395	383	403	401	415	429	419	412
利用人員	—	789	964	1,007	1,168	1,185	1,245	1,288	1,271	1,303
定期外	—	542	456	412	461	468	476	487	453	472
定期(通勤)	—	78	132	150	171	180	185	191	206	207
定期(通学)	—	168	377	445	536	537	585	610	611	624

(輸送人員)



エ フェリー事業

県内のフェリー航路は、本県と九州を結ぶ宿毛・佐伯航路が唯一のフェリー航路である。この航路は平成 16 年 12 月から株式会社宿毛フェリーにより運行が開始され、本県トラック運送業者や九州方面からの観光客などにとって、重要な航路となっている。

しかしながら、利用者は高速道路網の整備により減少傾向にあり、平成 22 年度の車両の航送台数（乗用車・バス・トラック）は、対前年度比約 4.8%、また、利用者については、同比約 5.4%の減少となっている。

経営では、燃料油価格が高水準で推移しており、運行コストが増加するなど大変厳しい状況が続いている。

このため、県はフェリーの利用を促進する対策として、当該航路を利用するトラック運送業者に対するインセンティブ補助を行っており、平成 23 年度にはトラック 1 台、1 航路当たり 3,000 円を補助している。

フェリー航路を維持するための対策として、平成 21 年度から船舶法定検査の費用について、宿毛市をはじめ幡多広域 6 市町村の補助に合わせて、一部負担として間接補助を行っている。

県内トラック運送業者は、高速道路を利用している傾向が多く見受けられ、また、フェリーを利用する場合でも、県の利用促進のための補助金があっはじめて宿毛佐伯フェリーを利用している状況もあり、このことによって、八幡浜航路に対抗できている。

県は、当面の対策としては、これらの補助を継続する方針であり、平成 23 年度には、運送業者及び関係市町村等との緊密な情報共有を図りながら、利用促進のためのキャンペーンも行っている。

利用状況

	平成 17 年度	平成 22 年度	減少率
旅客（人）	79,395	59,953	△24.5%
車両（台）	26,581	21,410	△19.5%

燃料費／売上

平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
39.1%	42.2%	49.0%	49.6%	37.6%	44.2%

○廃航されたフェリー航路

・関東方面

平成 13 年 9 月 : 日本高速フェリー等の「高知・東京」航路

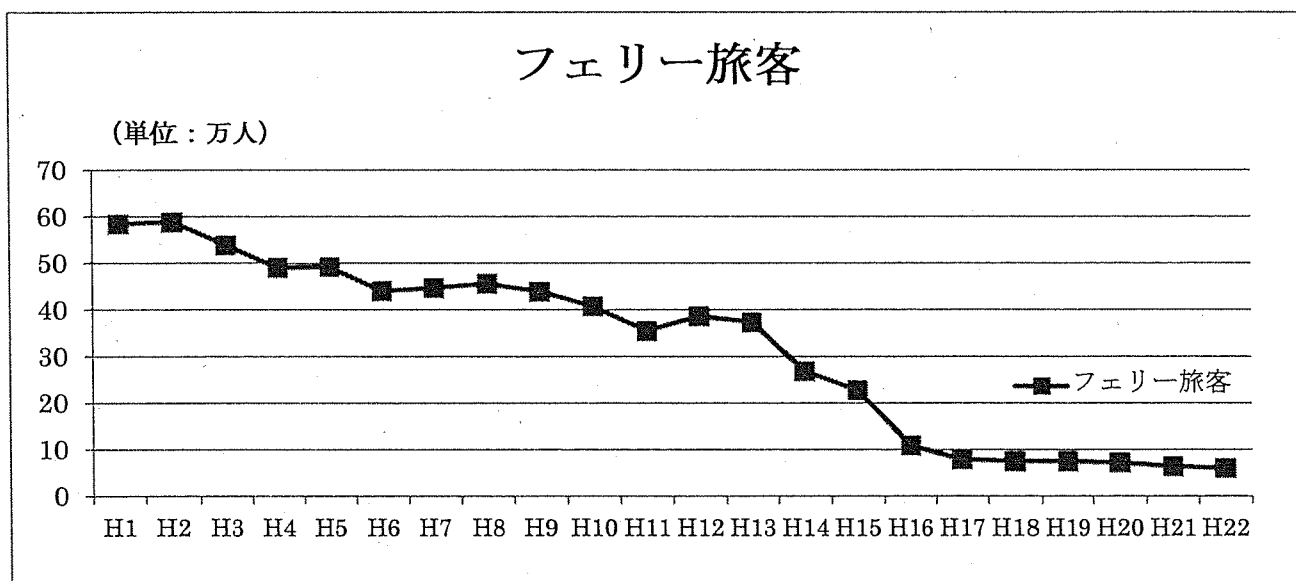
平成 17 年 6 月 : マリンエクスプレスの「高知・川崎」航路

・関西方面路

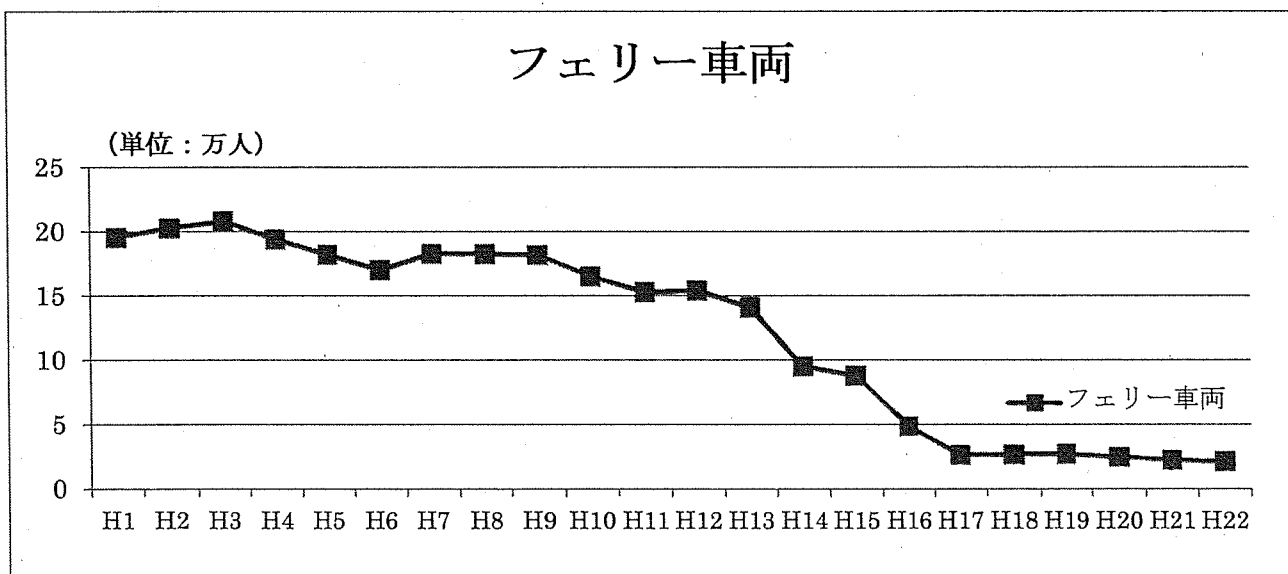
平成 13 年 12 月 : 室戸汽船等の「甲浦・大阪」航路、

平成 17 年 6 月 : 大阪高知特急フェリーの「高知・大阪」航路

(輸送人員)



(利用車両)



オ 航空事業

高知龍馬空港の運行状況については、全日本空輸株式会社（以下「全日空」という。）が「東京便 4 往復・大阪便 9 往復」、日本航空株式会社（以下「日本航空」という。）が「東京便 5 往復・福岡便 3 往復」となっている。

利用者は、平成 9 年度の 195 万人をピークに、平成 21 年度には 39% 減の 119 万人となり、滑走路が 2 千 m に延長された昭和 58 年度の 118 万人と同程度にまで落ち込んでいる。

なお、近年の主な撤退路線は、平成 19 年 1 月の宮崎線、平成 21 年 1 月の沖縄線、平成 21 年 10 月の関西国際空港線、平成 23 年 3 月の名古屋線となっている。

現在、航空分野では、参入規制の緩和や路線、便数、運賃などが事前届出制となり、自由化が進んでいる。

競争が厳しくなる中で、国際的に航空会社のグループ化が進み、現在 3 大グループが形成され、全日空は「スターアライアンス」、日本航空は「ワンワールド」に所属し、グループ内での効率的な路線拡大に努めている。

一方で、航空各社は経営戦略上、国内外の不採算路線から撤退をしており、地方空港では、自治体が航空会社への補助金などの支援によって、路線の維持を図っている。

本県においても、航空路線維持のための支援を実施しており、平成 23 年度まで、利用率が低迷している全日空の大阪線のジェット便（1 便）、日本航空の福岡便（3 便）の高知龍馬空港への着陸料相当額を補助し、平成 24 年度は着陸料の 1/2 を補助するとともに、利用客拡大のための支援を行っている。

国では、観光立国の推進のため「VISIT JAPAN」と称して外国人観光客を平成 28 年までに 1,800 万人（平成 22 年実績 861 万人）に増やす計画を策定し、各都道府県も競って航空会社とともに、観光客誘致に動き出している。

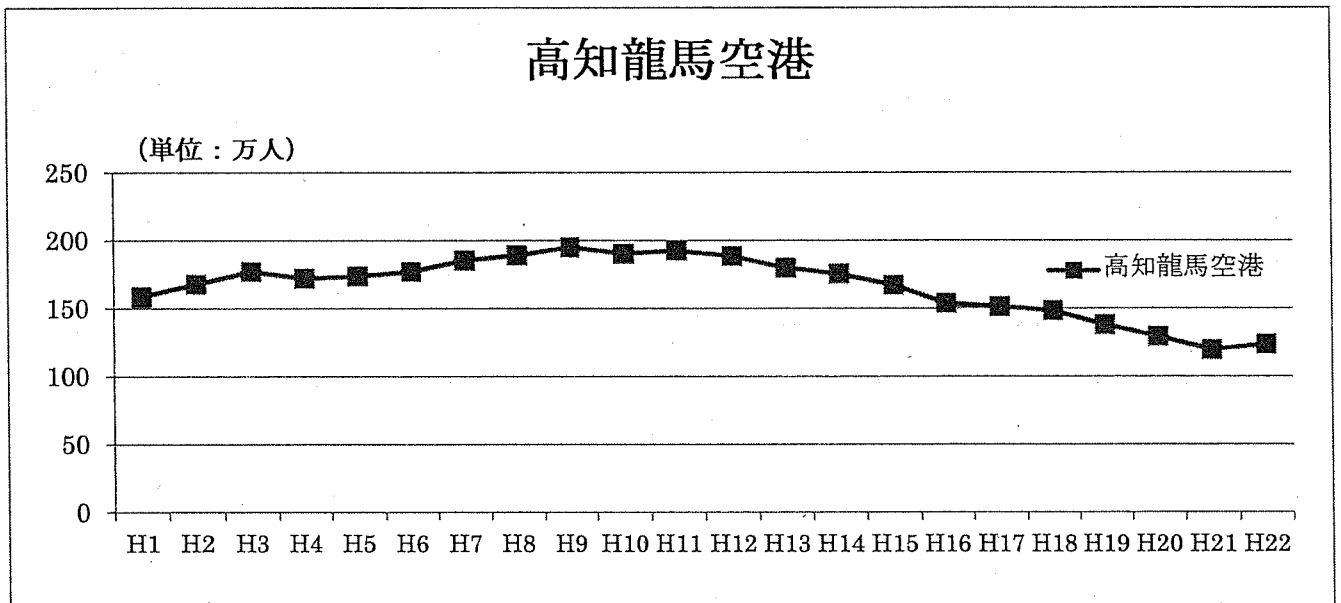
このような中、全日空が「誘遊四国」、日本航空が「麗らか四国」キャンペーンを実施し、高知をはじめ四国の観光地を全国へ PR している。

本県における国際チャーター便の状況は、平成 19 年度から平成 23 年度の 5 カ年の平均で、28 便、3,700 人の利用となっている。

また、国内チャーター便の状況は、同じく 5 カ年の平均で 16 便、1,300 人の利用となっている。なお、観光客増に向けては、高知龍馬空港からの 2 次交通の充実が課題となっている。

なお、本県にとって、航空便の大きな課題の一つに名古屋便の復活がある。
同便の利用状況は、ピーク時の平成3年度は12万人の利用者があったが、
平成17年度には6万1千人、撤退年度の平成22年度は3万5千人に減少し
ている。

(輸送人員)



カ タクシー事業

県内のタクシー業界は、規制緩和がなされた平成 13 年度以降、厳しい経営環境におかれている。

事業者数は、平成 13 年度に 161 社あったものが、平成 22 年度には 145 社となり 16 社、約 10%減少し、車両数においては、平成 13 年度に 1,638 台あったものが、平成 22 年度には 1,393 台となり 245 台、約 15%の減少となっている。

また、運行キロは、平成 13 年度に 9,200 万キロであったものが、平成 22 年度には 6,500 万キロとなり 2,700 キロ、約 30%減少している。利用人員については、平成 13 年度に 1,300 万人であったものが、平成 22 年度には 890 万人となり 410 万人、約 32%の減少となっている。

営業収入では、平成 13 年度の 120 億円の収入が平成 22 年度には 77 億円となり 43 億円、約 36%の減少となっている。

タクシーが公共交通機関として安全に、安心して利用されるためには、健全な経営による適正な利潤が確保されなければならない。

そのためには、公共交通空白地への乗合い、買い物困難者への支援、交通結節間の乗合い、福祉分野への参入など、潜在的な需要の開拓を行い、これまでにない新しいメニューによる増収の必要性に迫られている。

中山間地域の住民の交通手段の一つとして、「乗合タクシー」が利用されているが、特に大豊町では「乗合タクシー」制度に先進的に取り組んでいる。

過疎地における「乗合タクシー」の現状については、全国では 1,557 が路線設定されており、他県では、長野県 113 路線、愛知県 100 路線、広島県 147 路線、大分県 131 路線と高知県の 6 路線に比べ、積極的に取り組まれている。

中山間地域の公共交通空白地においては、市町村も新たな交通手段を検討しており、タクシー業界との協議を通じて、「乗合タクシー」が拡充する余地がある。

観光面では、平成 19 年度から「観光ガイドタクシー」が養成されており、観光政策の推進に一役買っている。

【概要】

事業者、車両数

(平成23年4月1日)

種別	事業者	車両数		
		一般	福祉	計
法人	145	1,372	14	1,386
個人	198	198	0	198
福祉限定	64	0	90	90
計	407	1,570	104	1,674

【参考】

自家用有償運送

種別	団体数	車両数
交通空白	12	67
市町村福祉	1	1
過疎地有償	2	2
福祉有償	2	15
計	17	85

キ 市町村の取り組み

高知市は、市街地が拡大し拡散型の都市構造となっており、市民のライフスタイルも自動車に大きく依存している。

少子高齢化や人口減少は、中山間地域のみならず高知市中心部においても例外ではなく、路線バスの廃止等による利便性の低下が、公共交通利用者のさらなる減少に拍車をかけている。

公共交通には、鉄道、路面電車、バスなどの交通機能の分担による効率化、総合的なネットワーク、鉄道駅を拠点とする交通結節点の強化などの課題があり、高知市は平成22年度に策定した「高知市地域公共交通総合連携計画」を推進するとともに、交通全般に関連する取り組みを総合的かつ効率的に推進するための指針「高知市交通基本計画」を策定している。

高知市以外の市町村も人口減少、自動車の普及等による利用者の減少に伴い、地域公共交通を取り巻く環境は極めて厳しくなっている。特に中山間地域では過疎・高齢化が著しく、限界集落や公共交通空白地が増え深刻な状況である。

安芸市では、中山間地域の交流や高齢者等の交通手段を確保するために、コミュニティバス（「元気バス」運賃：200～800円の百円単位）を運営している。

南国市では、公共交通政策を検討するために平成23年度に「南国市生活交通ネットワーク計画策定調査」を行っている。

四万十市では、平成21年度に策定した地域公共交通総合連携計画に基づき、中山間地域においてデマンド交通（運賃：200円）を運営している。

土佐清水市では、限界集落及び公共交通空白地における課題解決のために、NPO法人を核とし、行政、交通事業者、医療機関、量販店などの協働により、それぞれが役割分担、費用負担をし、市民の誰でもがどこにでも行ける地域内移動システム（地域密着型の交通体系）を検討している。

いの町では、平成21年度に策定した「いの町地域公共交通総合連携計画」に基づき、本川地区では社会福祉協議会による過疎地有償運送が行われている。また、吾北地区ではデマンド式乗合タクシー（運賃：300円～500円）をタクシー会社に委託している。

県内で最も高齢化率の高い大豊町（52%）では、町民バスの運賃の無料化に加えて高知県ハイヤー協会の協力を得て、平成18年から乗合タクシー（運賃：町内500円、本山町まで1000円など）を開始している。

四万十町では、平成20年度に策定した「四万十町生活交通再編基本方針」に基づき、高齢者等の移動制約者の移動手段を確保するために、コミュニティバス（運賃：100円）をバス会社に委託している。

仁淀川町では、高齢者の通院及び買い物など住民生活の社会基盤を確保するために、コミュニティバス（運賃：200円）の運営を社会福祉協議会を指定管理者とし委託している。

(4) 専門家の意見

ア 金沢大学 高山純一教授

地域公共交通を取り巻く課題は多くあるが、一番の大きな課題は地域間格差をどのように解消するかである。

(ア) バス路線の考え方について

バス路線網の再編は、都市部と地方では基本的にその考え方が異なる。

都市部では、潜在的な需要も含めて利用者全体の総所要時間を一番小さくするダイヤの引き方が最適である。利用者にとって最終目的地へ早く行けるということが条件となるため、乗り継ぎをスムーズにする必要がある。

複数のバス会社の路線の再編は、バス会社任せでは難しく、また行政がどこまで関与できるのかといった課題もあるが、利用者の視点にたって補完し合うことが公共交通事業者としての役割である。

地方の場合は、人口減少などによる利用者の減少で、バスをどれだけ運行しても黒字にはならず、民間事業者は路線を廃止せざるを得なくなり、公共交通の空白地域が発生するが、このことは全国共通の課題でもある。

生活に必要な交通をいかに確保するかが課題であり、住民の生活の足としての最低限のバスサービスをどのレベルに位置付けるのかという政策的な判断をしなければならない。

需要が少ない路線バスの効率的な運行方法にデマンド化があるが、デマンド化は「バスがよいか」、「タクシーがよいか」については、地域の実態に応じて地域で判断することになる。採算性は議論できないので、どの程度のサービスレベルにするかは地域、地域で考えていくしかない。

生活の足としての公共交通を利用し、まちに出かけることが中心商店街の活性化につながり、また外出機会が増えることによって、健康的、文化的な社会の実現につながっていく。

(イ) コミュニティバスの導入事例

金沢市では、高齢者などの買い物支援のため、まち中の公共交通の空白地域に、低料金で循環型の「ふらっとバス」を導入している。一周45分程度の4路線を設計し、運賃は100円の均一料金としている。

同市は、歩いて暮らせる公共交通が中心のまちにしようとの新しい交通戦略のもと、車が無くても生活できる公共交通機関を整備している。日常的な地域内での移動を可能にすることで、中心市街地の活性化や地域コミュニティの形成につなげている。

イ 関西大学 宇都宮浄人教授

公共交通は、都市形成の装置である。まちづくりと交通体系の整備は一体であり、交通政策と都市計画が一体となったまちづくりをしなければならない。

従来の地方の都市計画においては、広域都市圏の開発や道路整備などのハード面の整備を行ってきたことから、中心市街地の衰退、環境負荷などの問題が起こっている。一方、高齢化社会は待ったなしで進み、車を運転する年齢層も高く交通事故も増加している。

こうした背景の中で、公共交通による自由な移動が可能となる高齢化社会に適応したまちづくりが求められている。

公共交通は、道路の混雑緩和や排気ガスの削減など社会的なコストの増加を防ぎ、人の流れを変え、まちを活性化させる都市形成における装置である。

一つの事例として、まちづくり戦略の一つとして位置付けられている富山ライトレールがある。

利用者がバリアフリーの電車に乗り換えて、まちまでそのまま行くができるようにバス路線をライトレールとうまく接続する結節点の整備を行うなど、利便性に配慮した仕組みをとっている。日頃から便利な公共交通でまちにでかけることができれば、人の流れができまちがにぎわうことに加え、自動車を運転できない高齢者などもまちの生活を送ることが可能となる。また外出する機会が増えることは健康の増進にもつながる。

商店街がにぎわいを取り戻し、また、高齢者の健康の維持はもとより、医療費や介護費の軽減にもつながることになる。

これからの持続可能な社会を構築するにあたっては、公共交通を単体で考えるのではなく、人々の移動と生活に根ざしたまちづくり、さらには環境も意識した一体的なものとして捉えなければならない。

なお、路面電車は人と環境にやさしい乗り物であり、芝生軌道などはまちの美化にもつながる。また、路面電車そのものがまちの景観の一部ともなり、経済性も備えたまちづくりのための一つの大きなツールである。

ウ 両備ホールディングス株式会社 小嶋光信会長

公共交通は、車の運転ができない子ども達や高齢者など交通弱者の方々の移動手段としても社会が備えてなくてはならない交通手段であり、利用者が多い少ないという視点だけで捉えてはならない。マイカー時代に危惧することは、いずれは公共交通を利用せざるを得なくなる働き盛りの社会人がその必要性を感じていないところにある。

(ア) 地方公共交通の衰退の要因

地方の公共交通が衰退した主な要因として次のことが挙げられる。

- ①マイカー時代の到来で、50～60%の顧客を喪失したこと。
- ②地方都市のスプロール化により交通渋滞が慢性化し、路線バスが定時性を喪失したことで、悪循環を招き、マイカーが一層増加したこと。
- ③規制緩和以前の補助金行政の副作用により、経営不在や顧客不在の自滅的な労使不仲を助長する結果となったこと。
- ④規制緩和が衰退に拍車をかけたこと。
- ⑤公共への誤った費用対効果の概念が導入されたこと。

(イ) 諸外国と日本の公共交通の相違

ヨーロッパでは、マイカー社会の到来により交通弱者の交通手段が失われていくことを早くから分析し、公共交通は公営で残すという手法を選択したが、「公営ではコストがかかる」、「サービスが悪い」ということから、公設民営という形に切り替えた。これが今の世界の先進国における公共交通のスタンダードとなっている。

道路と同じように、インフラは行政が整備し、オペレーションは民間事業者が行うといった、官、民の役割を明確にし、行政と民間事業者がそれぞれ責任を持って運営をしている。

一方、日本の場合は、民間事業者の経営に関する運行回数や運賃などについて行政が関与しているが、行政の役割はどのように交通インフラを整備していくかである。

(ウ) 日本での公共交通のスキーム

日本における公共交通のスキームは次のとおり分類される。

- ①大都市の需要が多い地域での「民設民営」を中心にするスキーム。
- ②地方都市の需要が減少している地域における「公設民営」と「民設民営」をミックスしたスキーム。

③需要が見込めない過疎地域における社会保障的な「公設民託」のスキーム。

「公設民託」とは、行政が交通手段のハード面を整えて、運行費用を負担し、民間事業者が運行の委託を受けるスキームであり、コミュニティバスやデマンドタクシー等がそれにあたる。

「公設民営」とは、基本的に行政が交通手段のハード面を整え、運行は民間事業者の自己責任において行うスキームであり、原則、民間事業者が赤字を出しても、その補填はない。赤字が見込まれる路線の場合は、一定額を基本補助とし、その後は自己責任で経営する必要がある。これで、官の責任、民の責任が明確になり、企業の経営意欲が湧いて、賢明な公共交通事業の運営が可能となる。

(エ) 公共交通の位置付け

公共交通を単なる移動手段として論じるのではなく、これからは総合的な福祉の観点から、公共交通を地域づくりの中にどう活かしていくのかといった検討が求められてくる。

一つの答えが、健康と老後である。アメリカのドレクセル大学のメタボリックシンドローム対策の研究では、マイカーから公共交通に乗り替えることによって、メタボリックシンドロームが82%解消できるとしている。

また、東京都の老人総合研究所では、週1回しか外出しない人が毎日公共交通を利用し外出することで、歩行の困難な人が4分の1減り、老人性認知症のリスクが3分の1減るとしている。

公共交通を総合的な福祉政策の中に位置づけて、過度にマイカーに依存した社会から脱却し、健康的で環境にやさしい社会への転換を図り、高齢化社会に生きがいを見い出していくことが何より重要である。

(5) 交通基本法について

平成23年3月8日に閣議決定された交通基本法案は、以下のとおりである。

①背景

人口減少・少子高齢化の進展等、交通を取り巻く社会経済情勢が変化する中、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通施策について、基本理念を定め、また国、地方公共団体及び事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める必要がある。

②概要

(1) 基本理念等

国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保といった交通に関する基本理念等を定めることとする。

(2) 責務

交通に関する施策について、その基本理念を定め、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民の責務を明らかにすることとする。

(3) 基本的施策

国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定めることとする。

(4) 交通基本計画の策定

交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、政府は、交通基本計画を策定することとする。

(5) 年次報告

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行うこととする。

(6) 他県における公共交通に関する条例

ア 福岡市

福岡市の「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」は、全国で初めて移動権の理念を明確化した条例である。

①条例の背景

(1)全国的な背景

- ・公共交通の利用者数の減少に伴い、不採算バス路線の休廃止が相次いでいる。
- ・移動制約者に対する支援の必要性が生じている。
- ・コミュニティバスや乗合タクシーなど新しい交通サービスへの期待が高まっている。

(2)福岡市の背景

- ・平成14年の道路運送法の改正以降、25路線のバス事業の休廃止が行われ、公共交通空白地が生じていた。
- ・市民の生活交通を確保するためには単発的に対応するのではなく、公共交通空白地や公共交通不便地などにおける対策を継続的かつ統一的に市の施策として取り組む必要があった。

②条例の概要

(1)目的

- ・すべての市民に健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障する。
- ・活力ある地域社会の再生を目指す。

(2)主な概要

- ・市民及び市民団体の権利と役割、市及び公共交通事業者の役割を明確にする。
- ・公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する施策を定める。
- ・市民、市民団体及び公共交通事業者による主体的な取組みを促進する。

イ 金沢市

金沢市の「公共交通の利用の促進に関する条例」は、公共交通の利用促進を前面に打ち出した条例である。

①条例の背景

(1)全国的な背景

- ・高齢化社会が進み環境問題を考える上でも、自家用車に依存しない仕組みづくりの必要がある。
- ・交通事業者の増客対策などの経営努力にもかかわらず、経営の厳しさが増してきている。

(2)金沢市の背景

- ・平成26年度末の北陸新幹線の開通に対応した、公共交通の充実を求められていた。
- ・高齢化社会の進展に伴い、増加する運転免許自主返納者への対応が必要であった。
- ・観光都市として、地球温暖化対策への対応が必要であった。

②条例の概要

(1)目的

- ・行政、市民、事業者が協働しながら、マイカーから公共交通への転換を図って、歩行者と公共交通を優先する町づくりを通じて、町の魅力を高め、にぎわいを創出していく。
- ・「歩けるまちづくり推進条例」と「駐車場適正配置条例」と相まって、良好な都市環境と交通環境の形成に寄与する。

(2)主な概要

- ・「市・市民・事業者・公共交通事業者」のそれぞれの責務を明確にする。
- ・市は、関係機関と協力しながら需要に応じ利用しやすい公共交通体系の実現に努める。
- ・交通事業者と地域住民等との間で、公共交通利用促進協定を締結する。

4 当特別委員会からの提言

当特別委員会は、これまでの交通事業者、県・市町村及び交通の専門家との意見交換並びに県内外の先進地の取り組み状況を調査し、高知県における公共交通のあるべき姿について議論を深めてきた。

提言にあたっての視点及び具体的な提言については、次のとおりである。

(1) 提言にあたっての視点

ア 県内の公共交通を考えるにあたって

県内公共交通の在り方を考え、政策に反映させるためには、「地域特性」や「モード別」の議論が必要となってくる。

特に「地域特性」は重要なポイントになると考えられるが、本県における「地域特性」に着目した公共交通の在り方を大きく分けると下記のように整理される。

- ①高知県の人口 75 万人のうち 34 万人（約 45%）を占める高知市を含め、南国市、いの町の路面電車沿線自治体を念頭に置いた県中央地域の公共交通の在り方
 - ②地域と地域を結ぶ基幹交通とこれからの 2 次公共交通の在り方
 - ③中山間地域における公共交通の在り方
- これらの「地域特性」に対応した交通政策の実現のための県、市町村及び事業者の役割分担を考える必要がある。

金沢大学の高山教授は、公共交通への対応は、地域、地域の実情に合わす必要があると説いており、一律の処方箋はないとのことであり、人口構造、地理的条件、既存の公共交通、あるいは文化も関係してくる。

このことから、公共交通に関しても、「公共の概念」を各自治体がそれぞれ醸成する必要があり、地域の維持、発展に公共交通をどのように位置付けるかといった政策論が必要である。

公共交通を利用し移動することが、人々の生活の営みを充実させ、利用者の健康やまちづくりにも寄与するなど、公共交通がまちづくりへのツールであることを再認識した。

上記の③中山間地域における公共交通の在り方の例として、大豊町の「乗合タクシー」、いの町の「過疎地有償運送」、四万十町の「コミュニティバス」、四万十市の「デマンド交通システム」などがあり、これらは利用者から高い評価を得ている各自治体の実情に応じた政策的な取り組みである。

イ 交通政策のための錦の御旗(法整備)の必要性

これまで交通政策は、事業者別、あるいは交通機関別など、それぞれの分野での個別対応になっていた。

公共交通は、憲法第 25 条の「生存権、国の社会的使命」に掲げる国民の生活を営む権利を実現するための一つ的手段であるとも言われている。そして、具体的な交通政策の方向性を示すためのよりどころとなるのが交通基本法であり、法に基づく国・県・市町村・事業者・住民の役割の明確化と公共交通を維持発展させるための財源措置が求められている。

この法律を背景に、地域の総合的なまちづくりの視点をもって交通政策を策定していく必要があると考える。

国では、平成 23 年 3 月に交通基本法案が閣議決定され、法制定に向けて動きだしているが、審議入りしていない状況である。

一方、一部の自治体において、先進的な公共交通に関する条例が制定されている例がある。

福岡市では、『生活交通の確保に関する条例』を制定し、「すべての市民に健康的で文化的な最低限度の生活を営むために移動を保障し、もって活力ある地域社会の再生を目指すことを目的とする」と規定し、市民の移動権を明確にしている。

金沢市では、『利用促進に関する条例』を制定し、「市の責務、市民の責務、事業者の責務」を規定し、公共交通の積極的な利用促進により良好な都市環境形成を目指している。

また、地球温暖化防止京都会議以降、京都府をはじめ 10 道府県が『地球温暖化対策関連の条例』を制定し、その中で、「県民は、自家用自動車の使用に代えて、公共交通機関又は自転車の利用等に努めなければならない。」などの規定を設けている。

公共交通を存続させるためには、将来の公共交通の在り方をどのように描くのか、住民の交通手段を確保するための骨格となるべき法律が必要であり、交通基本法の早期の成立が求められ、併せて、この法律を基に総合的な交通政策を展開していく必要がある。

ウ 県内の公共交通機関の在り方

地域公共交通の再生の担い手である小嶋会長は、公共交通政策を展開するにあたって標準的な枠組みとして、前述のとおり3つのスキームを提唱している。

- ①大都会の需要の多い地域での「民設民営」を中心にするスキーム
- ②地方都市のように需要が減少している地域における「公設民営」と「民設民営」をミックスしたスキーム
- ③需要が見込めない過疎地域における社会保障的な「公設民託」のスキーム

この中で、民間事業者は「官の責任」、「民の責任」が明確にされれば、経営努力をするという企業意欲が沸いて、賢明な公共交通事業が育つと言われているが、公共交通事業は主に民間事業者が運営しているため、公共交通問題が民間事業者の経営問題に取り違えられる可能性があるとも述べられている。

高知県内の現状は、小嶋会長の提唱する②、③のスキームに該当し、また、今後、人口減少で需要が減少する中では、このままでは、金沢大学の高山教授が指摘する、地域公共交通の大きな課題である地域間格差の拡大が危惧される。

これからの高知県の公共交通の維持、発展を考えるには、民間事業者と行政の明確な役割分担が必要であり、行政の果たす役割は大きくなると考える。

エ 公共交通機関の在り方に関する政策の構築の必要性

地域の公共交通は危機的な状況であるが、行政の財政支援の拡大は厳しいものがある。これまでの取り組みの延長線上に未来はなく、延命策では維持発展は困難であることから、その在り方を明確にする政策の構築が求められている。

高知県公共交通経営対策検討委員会の答申の基本的な考え方では、「事業者、行政、県民等の三者が互いに協力し支え合うことで、本県の公共交通の維持を図ること。」とされている。

地域の公共交通を確保するためには、これまであいまいであった三者の役割を明確にし、それぞれが積極的に取り組む必要がある。

すなわち、「住民」は、まちづくりに参画し、公共交通の確保を自らの課題として、住民自治の視点から考えていく役割、「交通事業者」は、交通事業の専門家として安全安心な交通サービスを提供する役割、「行政」は、財政的支援と併せて地域交通の在り方を示していく役割など、それぞれの立場での役割を明確にし、責任を持った取り組みを展開する必要があると考える。

(2) 具体的な提言

ア 路面電車について

○当特別委員会は、路面電車は本県にとって重要な交通インフラであると考ええる。

○県は、利用者の安全・安心の確保と利便性を高めるため、現在行っている支援制度の拡充を検討するとともに、将来的には、公共交通体系における路面電車の位置付けを明確にし、関係市町とも十分調整のうえ、県民の理解を得られる具体的な支援スキームを考えていくべきである。

○具体的な支援スキームの策定に際しては、土佐電気鉄道株式会社には、さらなる経営の明確化と収支の透明化を求める。

土電の路面電車は、高知市、南国市、いの町内の 25.3Km 区間で運行されている。平成 16 年には開業 100 周年を迎え、現在営業中の路面電車としては日本一長い歴史を誇っている。

利用状況は、昭和 30 年代には 3,000 万人の利用客があったが、昭和 40 年代に入りマイカーの普及により利用が減少し、安芸線の廃止などを経て平成 20 年度には 545 万人までに落ち込んでいる。

平成 7 年度に国の欠損補助が打ち切られた後、同社の経営努力にもかかわらず利用者の減少が続き、このままでは路面電車を存続させるのが困難であるとの判断で、当特別委員会に対して「みなし上下分離方式」による経営支援について検討の要請がなされたものである。

高知県公共交通経営対策検討委員会の答申では、路面電車の方向性としては、「バス等他のモードとの連携による地域幹線として、また、地域資源として維持を図る。」としながら、対策としては「事業者要望の施設設備の維持・更新等への新たな支援の必要性等を現時点では判断できない状況にあるが、路面電車の持つ公共交通としての意義・役割を踏まえ、引き続き、関係者で対策の検討を深めていく必要がある。」となっていることから、行政支援について、引き続き高知県路面電車対策検討会で検討を行っている。

当特別委員会はこれら土電の状況について調査し、加えて他県における鉄道事業や軌道事業を巡る様々な事例の調査も行った。まず、土電の求める「みなし上下分離方式」についての調査では、「他県における上下分離方式」は、その

背景が大きく2つに分かれており、1つ目は、鉄道事業経営が困難となり鉄道を社会インフラとして位置付け、住民の足を確保するための支援策として導入しているケース、2つ目は、まちづくりの視点で政策的に導入しているケースがあり、併せてこれら「上下分離方式」への取り組みの内容には、各事業者、そして行政独自の戦略を持った中での支援スキームが構築されていた。

また現在、本県においては国庫補助を活用した県・沿線3市町による施設整備への支援など、全てとまではいかないものの、ある意味では「みなし上下分離」とも言える支援は行っている。

そのような中、当特別委員会では、本県における公共交通機関としての路面電車の在り方について議論し、県民の生活の足として、また観光資源としても貴重な財産であるとの結論に達したが、今回の「みなし上下分離方式」導入の検討要請を、そのまま実行に移すという結論にはいたらなかった。

しかしながら、県民の貴重な交通インフラとして、路面電車を県内の公共交通体系の中で維持発展させる必要があるとの認識のもと、喫緊の取り組みとして、現在行っている利用者の安全安心の確保や利便性の向上への支援の拡充は必要であると考えます。

その上で、県は将来的な高知県の公共交通体系における路面電車の在り方をより明確に位置付け、関係市町とも十分調整のうえ、「みなし上下分離方式」も含めたあらゆる政策を検討していく必要があると考えますが、その場合、県民の理解を得られる支援スキームの構築が必要であると考えます。

また、具体的な支援スキームの策定に際しては、土電には、より具体的な経営戦略に基づく増収対策や、分社化及び外部機関によるチェック等を検討し、さらなる経営の明確化や収支の透明化を図ることが求められる。

なお、土電の電車部門は、毎年5月に電車祭りを開催し県民市民にも親しまれているが、さらに愛される公共交通になるために、また、「高知の顔」としてお客様を迎えるためにも、日頃から接遇を含め一層のサービス向上を期待する。

広島県では、公共交通機関としての広島電鉄の運行を優先するために、「軌道敷地内の乗り入れ禁止」、「電車優先信号システムの導入」などに取り組んでいる。本県においても、車交通との調和とともに路面電車の利便性を高めるため、このような取り組みを検討する必要がある。

なお、沿線3市町においては、路面電車の在り方をまちづくり政策に反映させるなど、路面電車の存在価値を高める取り組みに期待する。

イ 中央地域におけるバス路線の在り方等について

○バス事業者は、ＩＣカードのデータを活用し、県民や観光客にとって利用しやすい、バス路線の再編を着実に実行すること。

○将来にわたり公共交通を維持するため、交通事業者、金融機関、行政は、バス事業、電車事業の特性を活かした、県内公共交通の在り方の議論を深めることが望ましい。

公共交通には、「利用者の有無にかかわらず定時定路線を運行しなければならない」という課題があるが、利用者は「利用したい時に利用できる」ということに存在価値を求めている。

こうした中で中央地域におけるバスは、路線系統が複雑であり、また渋滞による定時性の確保が困難な場合もあり、利用しづらい一面もある。このため、バス事業者は利用者の視点にたった改善策を打ち出し、利用者の利便性をさらに高める必要がある。

高知中央地域のバス事業者などで組織する高知県中央地域バス路線再編協議会では、平成23年度からＩＣカード「ですか」の利用客の利用データを基に、中央地域バス路線再編事業を実施している。

バス事業者においては、公共交通を運営している使命において効率的な運営や利用者の利便性の向上の視点に基づき、ダイヤ改正や路線編成を着実に実行すべきである。また、複数のバス会社で効率的な運行を目指す共同運行路線も視野に入れた検討もすべきである。

県交通と土電の合併による中央地域でのバス路線の交通体系の一元化は、昭和40年代後半から県議会でも議論され、今日までにいたっている課題である。

これまで幾度か協議されてきた両社の合併による交通体系の一元化は、バスと並走し競合する路面電車の運営にも影響を及ぼすなど様々な課題はあるが、将来にわたる県民の足を確保するには電車事業を含めた交通体系の見直しが検討課題である。

このため、両社はもちろん、金融機関、行政においては、バス事業、電車事業の特性を活かした中央地域の交通体系の在り方を検討するなど、引き続き議論を深めていくことが望ましいと考える。

ウ 中山間地域での交通の確保について

○県は、中山間地域において市町村が実施している地域の実情にあった住民の移動手段の確保のための取り組みに対して、積極的に支援し、最低週1回の移動サービスの確保に努めること。

市町村では、直接運行や交通事業者への運行委託あるいは運行費の補助により、バス路線を維持している。また、乗合タクシーや過疎地有償運送などで、住民の移動手段を確保している。バス路線を見直し、乗合タクシーや過疎地有償運送などの新たな取り組みを始める場合には、一定の要件のもと国が運行経費を補助する制度がある。

なお、市町村がこれらに必要な経費を一般財源で対応したものについては、80%の特別交付税措置があるものの、平成21年度では13億5千万円となっており、市町村の負担は大きいものがある。

高知県公共交通経営対策検討委員会の答申では、「中山間の過疎地域等において最低週1回の移動サービスの確保を目指す。」とある。当特別委員会の現地調査においても、週1回のコミュニティバスの運行に取り組んでいる自治体の利用者からは、生活スタイルをこの運行に合わせており、外出することが新たなコミュニティ形成の場となり、生活に活力が出ているとの声もあった。

中山間地域では、過疎化や高齢化が著しく公共交通空白地が増え深刻な状況であり、県民の移動手段を確立するとともに、週1回の移動サービスの確保の実現に全力を尽くす必要がある。

このため、県は、市町村が実施する地域の実情にあった住民の移動手段を確保するための取り組みに対して、初期投資費用や運行費用を含め積極的な支援の検討に取り組むべきである。

エ 公共交通機構（仮称）のビジネスモデルの構築について

○バス・電車・鉄道などの交通事業者が、公共交通全体を見渡せる組織、又は協議の場を立ち上げ、事業者間の連携を促進すると共に、利用者の視点にたった交通体系の構築や各種制度の導入への議論が始まることを期待する。

これまで、本県の公共交通は民間事業者及び第三セクター会社が営んできている。

しかし、車社会の進展、人口減少などの社会環境の変化で利用者は減少し、営利目的の民間企業では交通の維持が難しくなっている。

このため、バス・電車・鉄道などの交通事業者が各モードを超えて公共交通機関全体を見渡せる組織（公共交通機構（仮称））、あるいは協議の場を立ち上げ、民間主導で行政を巻き込む体制で、事業者別による事業展開から、利用者の視点に立った交通体系を構築する時期にさしかかっていると考える。

公共交通機関全体で経営戦略が構築できれば、現在のバス、路面電車、鉄道などの事業者別運賃ではなく、目的地まで乗り継ぎに関係なく一本化した共通運賃体系が期待できる。

この共通運賃制度を導入すれば利用者の運賃割高感の解消につながり、利便性は高まると考える。

さらに、高知市中央部を運行するバスや電車事業者においては、商店街などでの滞在時間を延ばすため、一定時間内は定額運賃で公共交通を自由に乗り降りできるゾーン別定額運賃の導入も有効ではないかと考える。

公共交通を一つとして考えれば事業者間の連携促進にもつながり、課題でもある交通機関の乗り継ぎ対策や二次交通対策の促進など、利用者への一層のサービス向上が図られることが期待されるので、このような議論が始まることを望むものである。

また、このような仕組みができあがれば、行政のまちづくり政策と交通政策のより一体化も促進されると考える。

オ 県民の意識改革について

- 県民一人ひとりが「乗らないと無くなる」ことへの意識転換が必要である。
- 県民参加のない公共交通の継続は難しい。
- 行政は継続的な啓発活動をすべきである。

公共交通問題には、住民意向調査での「必要である」との回答と、「実際の利用状況」には大きな乖離がある。「必要である」との回答の理由としては、「日常は乗らないが、車の補完的に又は万一の場合は公共交通機関を利用する。」、「今は使わないが将来お世話になると思うので残しておいて欲しい。」などがある。しかしながら、公共交通は、運行を始めると利用者の有無にかかわらず定時定路線を運行しなければならないことから、将来のために現在の運営をどうしていくかといった難しい課題がある。

日常的に利用していなくても現在の定時定路線で運行している公共交通を将来的に必要であると考えたら、現在のライフスタイルを少しでも変えて、「乗らないと無くなる」との意識転換のもとで、公共交通を積極的に利用することが重要であると考えられる。

公共交通の危機は、すぐそこまで来ていることを認識する必要がある。公共交通を次世代に引き継ぐには、県民が「自家用車への過度な依存」から脱却し、公共交通を利用することを求める。

「県民参加がない公共交通の継続は難しい」と言える。

また、県民の意識向上には、行政による啓発事業が一過性であってはならないと考えている。即効性を求めるのは困難と考えるので、広報誌などの媒体も最大限に活用し、ねばり強い地道な啓発活動をすべきである。

なお、県民が利用したくなる公共交通を、事業者が常に意識し、その実現に不断の努力を行う必要があることは言うまでもない。

カ 利用促進への取り組みについて

- ① 県民・産業界は、それぞれの立場でマイカー利用から公共交通利用への転換を図る県民運動を巻き起こし、自ら「公共交通の利用」を宣言することを期待する。
- ② バス・電車・鉄道の交通事業者は、モニター制度の充実やウェブを活用したマーケティングなどを取り入れ、サービス向上に取り組むことを求める。
- ③ 県民に利用促進を求める県・県議会は、責務として自ら前向きな取り組みが必要である。
- ④ バス、電車、鉄道の交通事業者は、輸送手段そのものが観光資源になりうる可能性もあることを認識し、ハード面の整備やソフト面での対策の一層の向上を図ることが望ましい。
- ⑤ 官民共同でＩＣカードの鉄道への普及拡大など、ＩＣカードの利便性と活用の拡大の可能性を検討していくことを期待する。
- ⑥ 交通事業者や行政は、パークアンドライドの促進にあたって、民間の遊休地の利用や量販店と連携するなど、新たな方法で進めていく必要がある。
- ⑦ 県をはじめとして関係機関は、若年利用者が公共交通を利用しやすい環境整備を検討すること。

現在の公共交通の社会的認知度は、「無くなって、初めてわかる公共交通」、「車に乗らなくなって、初めてわかる公共交通」ではないかと考える。

公共交通は存続が危ぶまれる状況がすぐそこまで来ていることを認識し、県民、公共交通事業者、行政のそれぞれが、今できることから行動をおこすべきと考える。

このため、三者への取り組みとして、以下の個別事項を提言する。

(ア) 県民、産業界の利用促進

全ての県民に公共交通に関心をもってもらうために、県民がそれぞれの立場で520運動などのマイカー利用者から公共交通利用への転換を図る県民運動を巻き起こし、自ら「公共交通の利用」を宣言することを期待する。

これらの取り組みの中で、環境問題を都市交通の面から対処していくため、また、まさに人中心のにぎわいを創り出していくため、「車の使い方」を見直

そうとするモビリティウイーク等の開催などに、「民」が主体となって取り組むことで公共交通を見直す機運が高まり、「官」がそれを支援することを期待する。

(イ) 交通事業者のサービス向上

バス・電車・鉄道の交通事業者は、モニター制度などの充実やウェブを活用したマーケティングなどを積極的に取り入れる工夫と努力を基に、「乗客サービス日本一」宣言をし、県民から親しまれる事業者になることを求める。

また、行政はこうした民間の積極的な新しい取り組みについては、支援の必要性を検討すること。

(ウ) 「高知県」の自らの取り組み

県民に利用促進を求める県そして県議会は、責務として自らの前向きな取り組みが必要である。

- ① 県議会議員は、自ら利用目標などを定めること。
- ② 県職員は、通勤・出張時にできるだけ公共交通機関の利用に努めること。
- ③ 県の各課は、「ですか」を購入し、出張時の安易な公用車の使用を改め、できるだけ公共交通機関の利用に努めること。
- ④ 520 運動の促進のため該当日には、職員駐車場の利用の在り方を検討すること。

(エ) 公共交通事業者による観光客への対策

平成 23 年の観光客一人当たりの県内消費額における交通費は 6,990 円である。JR 四国の「海洋堂ホビートレイン」や「トロッコ列車」、JR 四国とくろ鉄の共同運行の「アンパンマン列車」、くろ鉄の「展望デッキ車両」や「タイガース号」、土電の「外国電車」、西南交通株式会社の「四万十周遊ボンネットバスのあかめ号」など、各交通事業者は魅力的な取り組みをしている。

今年 2 月に、阿佐鉄で実証運行が行われた「DMV」は、将来的には県東部地域の観光や地域の活性化につながり、さらには四国内での鉄道空白地における活用及び四国周遊観光の促進にも期待がかかる。

バス、電車、鉄道の交通事業者は、観光地で利便性の確保はもちろんだが、輸送手段そのものが観光資源になりうる可能性もあることを認識し、これらハード面の整備や、サイクルトレイン、利用しやすいフリー乗車券などソフト面での対策の一層の向上を図ることが望ましい。

(オ) ICカードのさらなる活用

高知県公共交通経営対策検討委員会の答申では、「ICカード「ですか」の利用範囲の拡大」が謳われている。

現在、ICカードのデータは、中央地域のバス路線の再編成で利用者データとして活用されており、今後は鉄道への普及拡大など、さまざまな交通機関の連携への活用の可能性もあると考える。また、交通利用以外にも物販機能の搭載や各種カードの共通化に加え、観光客の利便性を高めるICカードによる市街地活性化への貢献も考えられる。

将来的には、交通事業者をはじめ官民共同で、交通機関の連携、さらには商店街と連携したICカードの機能向上開発や普及を検討していくことを期待する。

(カ) パークアンドライドの促進

高知市をはじめ中央地域におけるパークアンドライド・サイクルアンドライドについては、実施駐車場の稼働率は高く、交通混雑の緩和や公共交通の利用促進につながっている。

今後、バス、電車の交通事業者は、民間の遊休地の利用や量販店の駐車場と連携するなど、取り組みの拡大をさらに進めていく必要がある。

(キ) 「若年利用者」への環境整備

- ①県は、県下の小学生に「バス・でんしゃパスポート」を配布して、事業者の協力のもと土、日、祝祭日での、電車・バスの運賃を1/2（半額の更なる1/2）としている。この取り組み対象の拡大を検討すること。
- ②各教育機関は、学校教育において環境問題などの学習時間に公共交通を題材としたプログラムの導入や拡大を検討すること。
- ③公共交通事業者は、スマートフォンのアプリ等を活用した公共交通利用促進策を検討すること。

5 おわりに

高知県の公共交通を取り巻く環境は、今後も、人口減少や少子高齢化社会が進む中で、より一層厳しい状況になることが予想される。

また、特に中山間地域では、バス路線の廃止などに伴ってこれまで以上に公共交通の空白地が増え、高齢者などの移動が制約されることになり、地域そのもののコミュニティが衰退することになる。

交通事業者においては、人件費の見直しなど様々な経費削減策や行政の支援を受けながら地域の公共交通を守ろうと努力しているが、経営は厳しさが増すばかりである。

子どもや高齢者などの交通弱者の生活となる足の確保は不可欠であり、県民が安心して生活するためにも、公共交通を道路等と同じように地域社会を維持するための最低限必要な社会インフラととらえ、課題解決の先進県として優先すべき政策（基本政策）と位置付け、全庁的に取り組むことを要請する。

しかし、このような厳しい状況においても、一方では、公共交通を利用した政策を実現することで、高齢者の健康維持や医療費の軽減、または中心市街地の活性化や観光振興などといった現在県が抱えた多くの課題に対して、様々な解決策を見出すことにもなるという希望も存在する。

また、近年世界的にも大きな課題である環境問題を考えれば、低炭素社会実現のため、「新しい」交通体系に変わっていくチャンスでもある。

本県においても、まずは大きな夢を描きながらも地域公共交通の抱える課題の解決に向けて邁進していく必要がある。

また、こうした地域公共交通の課題の中には、全国共通のものも存在する。例えば、地域確保・維持改善事業の要件緩和など国の補助制度の見直しにあたっては、他の都道府県と連携しながら、国に対する政策提言を積極的に行い、地域の実情に即した持続可能な公共交通システムの実現に向けて取り組んでいくことを望むものである。

さらに、今後の公共交通の利用促進にあたっては、以下の三点が特に重要だと考える。

一つ目は、公共交通の理想の姿を県民・行政・民間が活発に議論し、その理想の姿を実現するために、具体的に行動していく機運を醸成していくこと。

二つ目は、今後の公共交通に関する振興策を考える時に、さらに利用者の立場に立つ必要があること。そして行った取り組みの記録を保存することで連続性を担保すること。

最後の三つ目は、この報告書の中でも度々触れてきたが、県民一人ひとりに公共交通の現状や必要性を理解してもらうことである。

そして、これらのことから「県民・交通事業者・行政」が一体となって、公共交通を守り育てる県民運動が巻き起こることを切に望む。

なぜなら、公共交通が必要なのか、不要なのか、活用するのか、そうではないのか、まさに公共交通をどのように捉え、またその中でどのような社会を作っていくのか、その答えは県民自身の中にあるからである。

最後に、この間、委員会活動にご協力をいただいた皆様方に対し、心から感謝を申し上げ、最終報告とする。

公共交通問題調査特別委員会

■委員会の活動状況

回数	開催日	審査・調査の概要
第1回	23.7.11	正副委員長の互選
第2回	23.7.29	公共交通の現状及び課題、平成23年度予算状況、「高知県公共交通経営対策検討委員会」の審議内容について執行部から聴取 (交通運輸政策担当理事所管)
第3回	23.8.19	委員長辞任に伴う互選 今後の委員会活動について協議
第4回	23.9.15	地域公共交通の現状及び課題等の説明並びに意見交換 ○参考人 高知県交通株式会社 常務取締役 鈴木 憲二 他 高知県公共交通経営対策検討委員会の現状 ○参考人 高知県公共交通経営対策検討委員会会長 熊谷 靖彦
第5回	23.9.16	地域公共交通の現状及び課題等の説明並びに意見交換 ○参考人 高知県西南交通株式会社 代表取締役社長 小松 邦彦 他 土佐電気鉄道株式会社 代表取締役社長 竹本 昭和 他 土佐電ドリームサービス株式会社 代表取締役社長 稲毛 稔憲 市町村の取り組みの説明及び意見交換 ○参考人 いの町 総務課長 山崎 豊久 他
第6回	23.10.13	地域公共交通の現状及び課題等の説明並びに意見交換 ○参考人 土佐くろしお鉄道株式会社 代表取締役社長 寺田 敏春 他 株式会社宿毛フェリー 取締役管理部長 亀田 千喜夫 市町村の取り組みの説明及び意見交換 ○参考人 高知市 市民協働部長 森田 恵介 他

第7回	23.10.14	<p>地域公共交通の現状及び課題等の説明並びに意見交換</p> <p>○参考人 阿佐海岸鉄道株式会社 代表取締役専務 根来 正 他 四国旅客鉄道株式会社 常務取締役 西牧 世博 他</p> <p>市町村の取り組みの説明及び意見交換</p> <p>○参考人 南国市 企画課長 西山 明彦 他</p>
第8回	23.11.14	<p>地域公共交通の現状及び課題等の説明並びに意見交換</p> <p>○参考人 全日本空輸株式会社高知支店 高知支店長 西銘 啓史郎 他 日本航空株式会社高知支店 高知支店長 五十嵐 武 他</p> <p>市町村の取り組みの説明及び意見交換</p> <p>○参考人 大豊町 総務課長 佐々木 讓 他 四万十市 企画広報課長 大林 郁男 他</p>
第9回	23.11.24	<p>地域公共交通の現状及び課題等の説明並びに意見交換</p> <p>○参考人 高知県ハイヤー協会 会長 楠瀬 賢一 他</p> <p>人口問題対策</p> <p>○参考人 人口問題対策プロジェクトチーム チームリーダー 井奥 和男 他</p> <p>市町村の取り組みの説明及び意見交換</p> <p>○参考人 土佐清水市 企画広報室長 山田 順行 他 四万十町 主幹 吉川 耕司 他 仁淀川町 企画課長 竹本 雅浩 他 安芸市 総務課長 島中 龍雄 他</p>
第10回	23.12.12	今後の日程について協議

県 調 査	24. 1. 18 ～ 1. 20	えちぜん鉄道株式会社
		<p>○経営施策について</p> <p>①運行再開の経緯と新たな取り組み ②上下分離での経営施策 ③利用者の拡大 ④現在の課題</p> <p>福井県</p> <p>○地域公共交通への取り組み</p> <p>①えちぜん鉄道、福井鉄道への支援（上下分離の考え方）②生活バス路線維持対策 ③利用促進のためのカーセーブ運動</p> <p>福井市</p> <p>○地域公共交通への取り組み</p> <p>①福井市都市交通戦略 ②鉄道事業への支援（上下分離施策）</p> <p>金沢市</p> <p>○北陸鉄道バス「トリガー方式」の状況</p> <p>○金沢市における公共交通の利用の促進に関する条例</p> <p>○高山金沢大学教授による地域公共交通への取り組みの説明及び意見交換</p> <p>①バス路線の再編の考え方 ②コミュニティバスの導入の実例や考え方 ③人口減少地域や交通空白地への公共交通のあり方</p> <p>参考人：金沢大学 教授 高山 純一</p> <p>富山市</p> <p>○地域公共交通への取り組み</p> <p>①コンパクトシティ構想 ②上下分離施策 ③LRTの導入</p> <p>富山ライトレール株式会社</p> <p>○富山ライトレール</p> <p>①経営政略 ②上下分離の考え方</p> <p>富山県</p> <p>○地域公共交通への取り組み</p> <p>①ノーマイカー運動 ②利用促進のための施策</p>

第 11 回	24. 1. 27	高知県公共交通経営対策検討委員会答申（案）の説明 （交通運輸政策担当理事所管） 今後の日程について協議
県 外 調 査	24. 1. 31 ～2. 1	群馬県ハイヤー協会 ○群馬県内の乗合タクシー等への取り組み 上毛電気鉄道株式会社 ○上下分離による経営施策 上信電鉄株式会社 ○上下分離による経営施策 一畑電車株式会社 ○上下分離による経営施策 松江市 ○地域公共交通への取り組み バス路線の再編
県 外 調 査	24. 2. 2 ～2. 3	広島県タクシー協会 ○広島県でのデマンド型乗合タクシー等の取り組み 福岡市 ○公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保 に関する条例 ○公共交通に対する取り組み 熊本市 ○市営バスと民間事業者によるバス路線再編及び区バスの 導入 ○バス事業者への補助等の状況及び利用促進策の取組 み
第 12 回	24. 2. 21	○「路面電車とまちづくり」の説明及び意見交換 参考人：関西大学 教授 宇都宮 浄人 ○「地域公共交通の再生と今後のあり方」の説明及び意見 交換 参考人：両備ホールディングス株式会社代表取締役 会長兼CEO 小嶋 光信

第 13 回	24. 4. 6	委員辞任に伴う委員席の決定 今後の日程について協議 特別委員会のとりまとめについて協議
県 内 調 査	24. 4. 26 ～4. 27	大豊町 ○乗合タクシーの取り組み ○利用者との意見交換（大豊町落合地区） いの町本川総合支所 ○過疎地有償運送 ○利用者との意見交換 いの町吾北総合支所 ○市町村有償運送 ○乗合タクシー ○利用者との意見交換 四万十町十和総合支所 ○コミュニティバス ○利用者との意見交換 四万十市西土佐総合支所 ○デマンド交通 ○利用者との意見交換
県 外 調 査	24. 6. 7 ～6. 8	伊予鉄道株式会社 ○経営戦略 ○利用者拡大への取り組み ①サービス向上宣言 ②いきいき交通まちづくり宣言 ③未来のためにみんなができること計画 ④ICカードの導入 ○積極的な取り組み姿勢と行政の公共交通への取り組み ○上下分離について 広島電鉄株式会社 ○経営戦略 ○利用者拡大への取り組み ○積極的な取り組み姿勢と行政の公共交通への取り組み ○上下分離について 長崎電気軌道株式会社 ○経営戦略 ○利用者拡大への取り組み ○公共交通としての路面電車のあり方 ①観光面での役割 ②生活面での役割 ○積極的な取り組み姿勢と行政の公共交通への取り組み ○上下分離について

第14回	24.6.19	最終報告書のとりまとめ
第15回	24.6.22	副委員長の議員辞職に伴う互選 最終報告書のとりまとめ
第16回	24.6.26	最終報告書のとりまとめ
第17回	24.6.29	最終報告書のとりまとめ
第18回	24.7.4	委員長報告のとりまとめ
6月 定例会	24.7.6	委員長報告（最終報告）

公共交通問題調査特別委員会

設置期間：H23.7.11～

職名	委員名	所属党派	備考
委員長	大石 宗	民主党・県民クラブ	
副委員長	加藤 漠	自由民主党	
委員	川井 喜久博	自由民主党	
同	桑名 龍吾	自由民主党	
同	中面 哲	自由民主党	
同	樋口 秀洋	自由民主党	
同	上田 周五	県政会	
同	黒岩 正好	公明党	
同	岡本 和也	日本共産党	

■設置期間中の委員長等の交替

(注1) 委員長在任期間

- 西森潮三：平成23年7月11日～平成23年8月9日
- 大石 宗：平成23年8月19日～

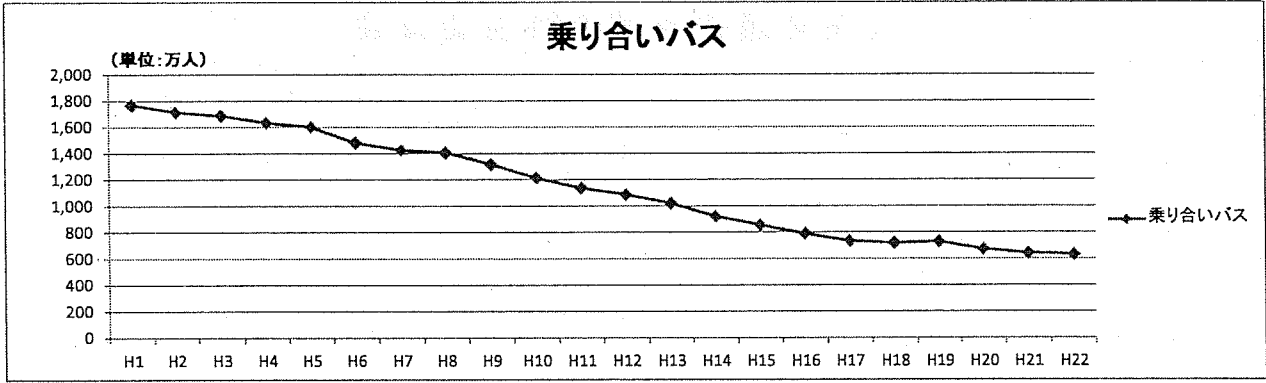
(注2) 副委員長在任期間

- 大石宗：平成23年7月11日～平成23年8月19日
- 清藤真司：平成23年8月19日～平成24年6月22日
- 加藤漠：平成24年6月22日～

(注3) 委員在任期間

- 西森潮三：平成23年7月11日～平成23年8月9日
- 桑名龍吾：平成23年8月9日～
- 武石利彦：平成23年7月11日～平成24年4月2日
- 中面 哲：平成24年4月6日～
- 清藤真司：平成23年7月11日～平成24年6月22日

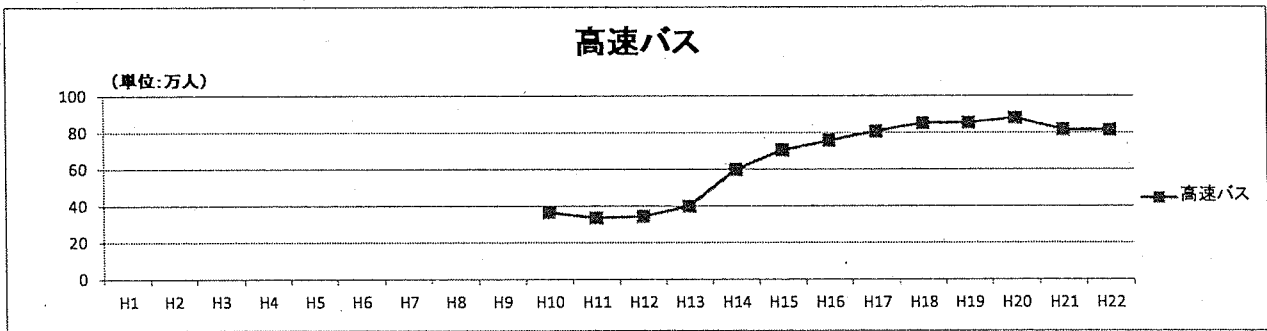
公共交通機関別輸送人員等の推移



(単位:人)

乗り合いバス (高速含む)	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
	17,686,417	17,154,656	16,876,189	16,344,331	16,038,129	14,816,741	14,275,466	14,088,503	13,179,455	12,156,545	11,371,593
	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
	10,874,095	10,213,990	9,233,089	8,568,024	7,912,358	7,355,407	7,206,326	7,298,109	6,737,630	6,435,907	6,330,282

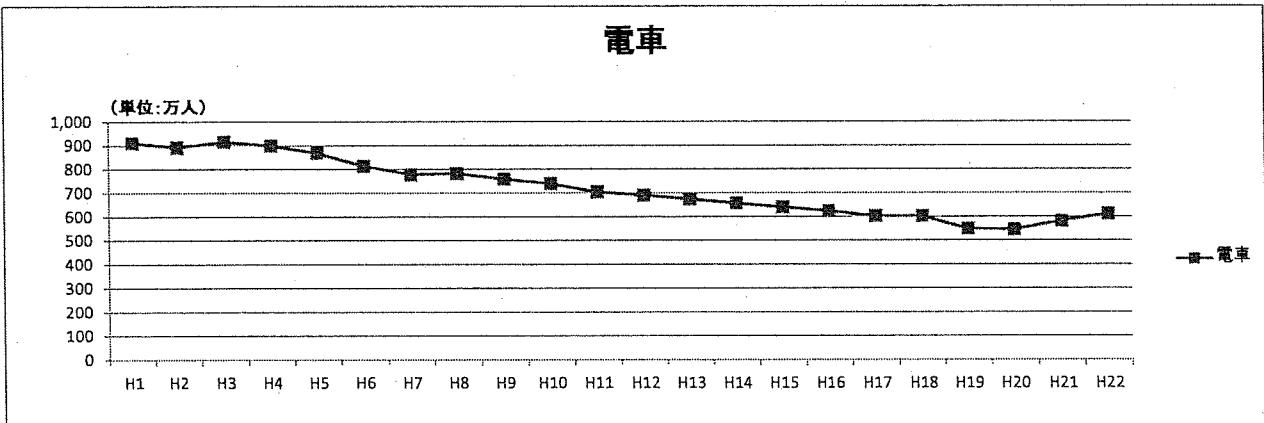
※乗合バス: 高知県バス協会調べ
 平成4年以前: 交通事業者による一般乗合(路線バス、道路運送法4条)の人員を記載、平成5年以降: 交通事業者による高速バスを含む一般乗合と市町村が運行委託する路線バス(道路運送法旧21条)の合計を記載(道路運送法旧80条、市町村営バスは含まない。H9年度以降は、宇和島自動車乗り入れ分含む)
 高知県内のバス事業者による高速バス輸送人員を含む



(単位:人)

高速バス	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	366,655	335,538
	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
	343,782	399,112	599,317	705,274	756,340	807,749	851,767	854,898	880,156	817,692	815,840

※高速バス輸送人員は、県外共同運行会社の輸送人員を含む 出典: 四国運輸局HP「運輸の動き」より

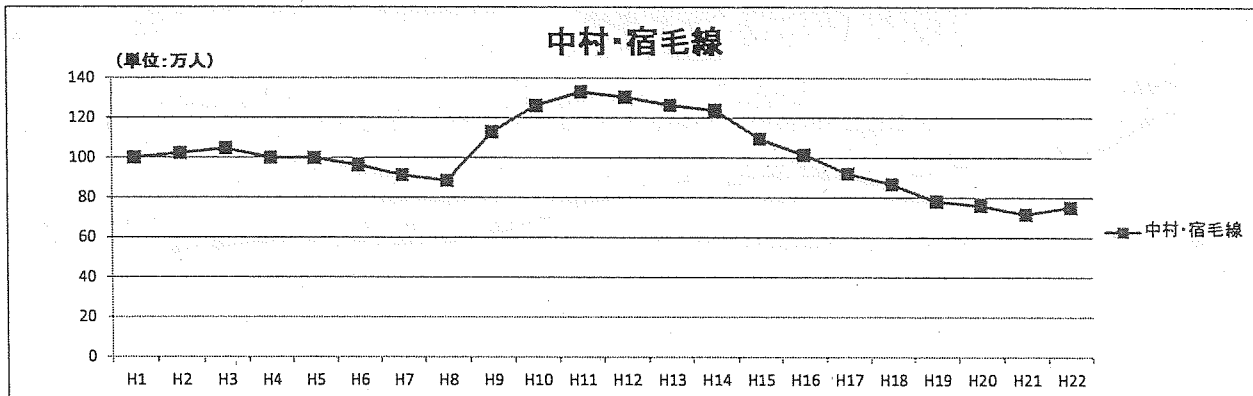


(単位:人)

電車	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
	9,101,001	8,920,162	9,154,564	8,994,012	8,686,831	8,134,071	7,769,746	7,820,978	7,582,649	7,398,581	7,047,075
	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
	6,901,536	6,741,640	6,564,420	6,400,749	6,244,404	6,030,068	6,021,227	5,498,488	5,454,913	5,818,401	6,119,821

※電車: 土佐電気鉄道調べ

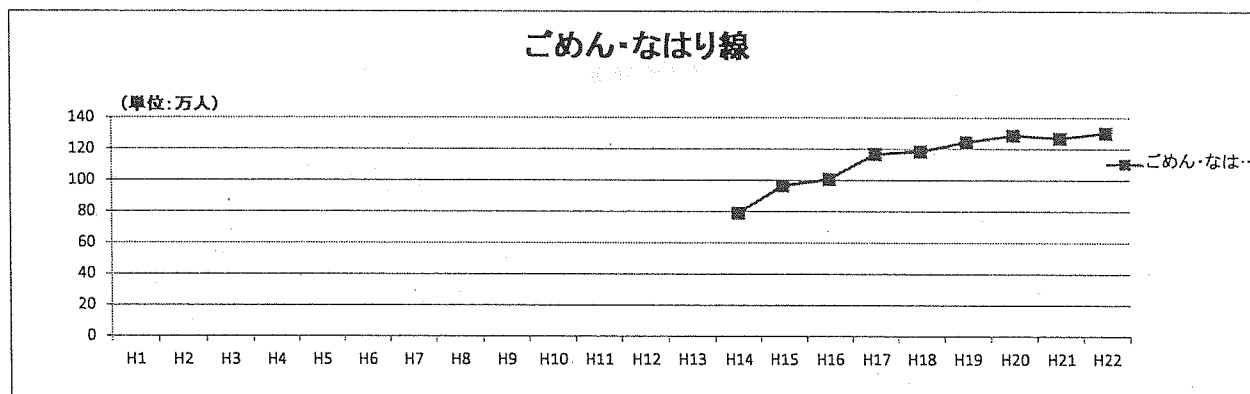
公共交通機関別輸送人員等の推移



(単位:人)

年度	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
中村・宿毛線	1,001,719	1,023,703	1,047,285	1,000,950	1,000,099	963,211	914,222	886,311	1,130,208	1,262,936	1,332,567
年度	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
中村・宿毛線	1,306,308	1,265,174	1,240,172	1,096,914	1,016,580	921,613	868,930	782,969	761,297	718,106	752,422

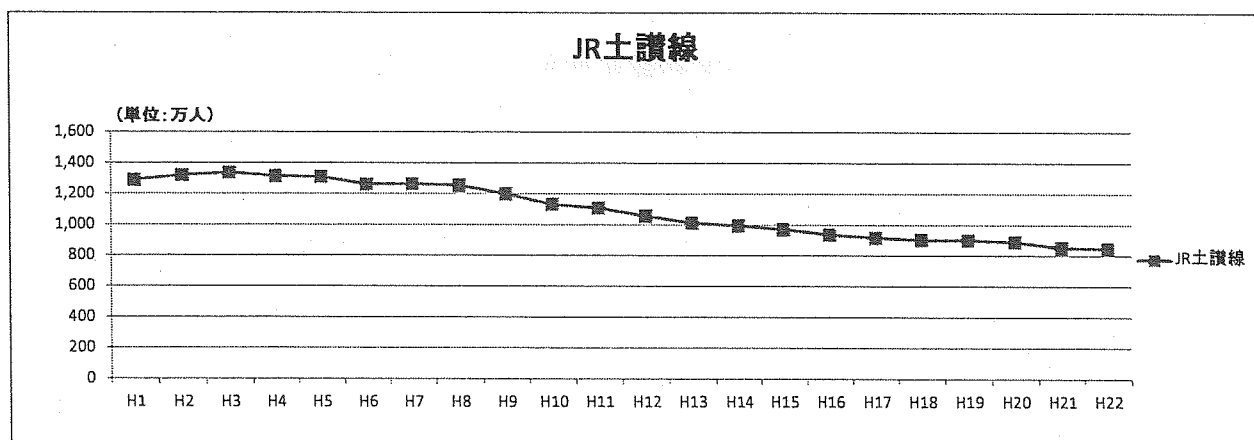
※土佐くろしお鉄道調べ



(単位:人)

年度	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
ごめん・なはり線	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
年度	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
ごめん・なはり線	—	—	788,692	964,394	1,007,321	1,168,101	1,185,144	1,245,416	1,288,196	1,270,866	1,302,946

※土佐くろしお鉄道調べ



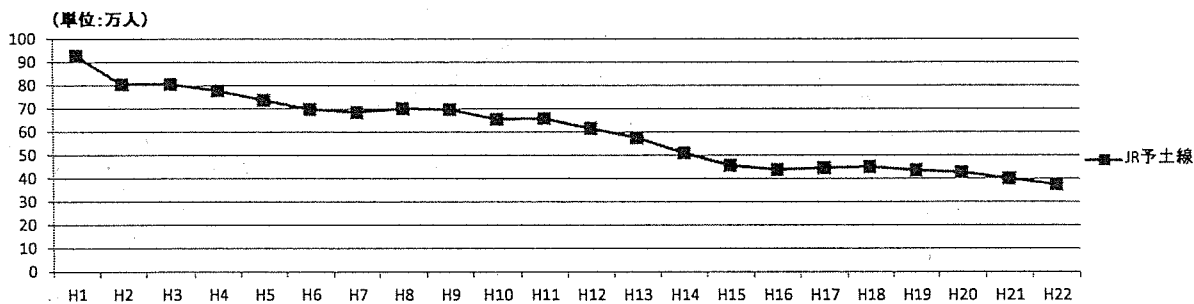
(単位:人)

年度	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
JR土讃線	12,892,000	13,196,000	13,371,000	13,140,000	13,088,000	12,613,000	12,636,000	12,542,000	11,995,000	11,320,000	11,075,000
年度	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
JR土讃線	10,570,000	10,112,000	9,940,000	9,710,000	9,356,000	9,166,000	9,037,000	9,011,000	8,907,000	8,532,000	8,460,000

※JR調べ(出典は「鉄道事業実績報告書」)

公共交通機関別輸送人員等の推移

JR予土線

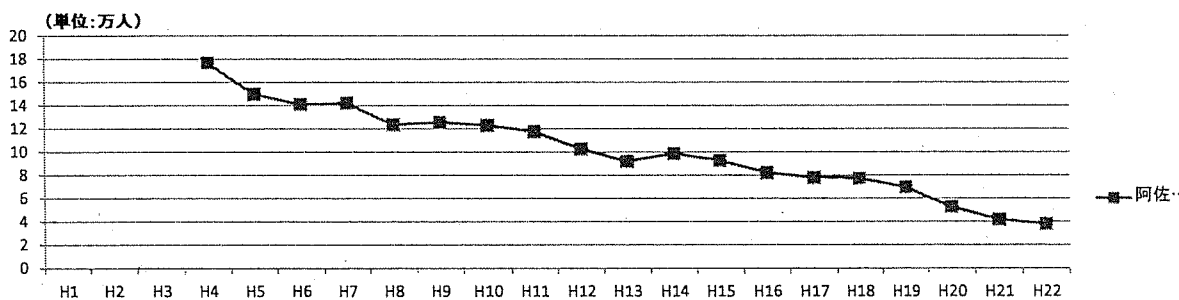


(単位:人)

JR予土線	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
	927,000	805,000	805,000	778,000	738,000	698,000	685,000	701,000	697,000	656,000	658,000
	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
	616,000	576,000	511,000	457,000	439,000	446,000	451,000	437,000	428,000	402,000	376,000

※JR調べ(出典は「鉄道事業実績報告書」)

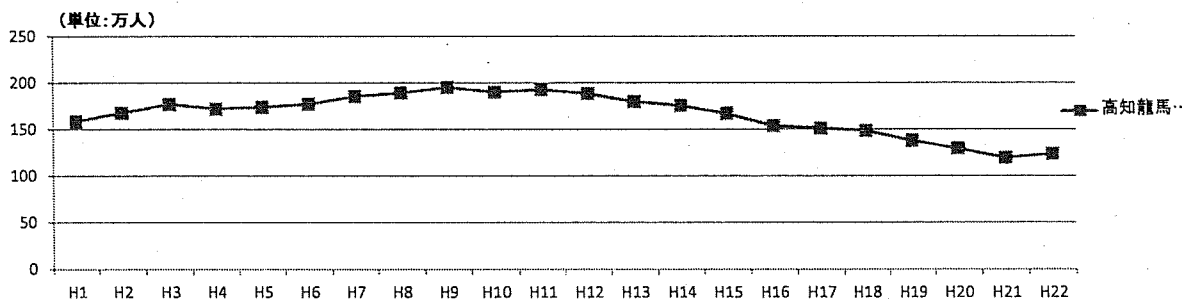
阿佐東線



(単位:人)

阿佐東線	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
	—	—	—	176,893	149,861	141,056	142,185	123,565	125,531	122,965	117,651
	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
	102,710	91,948	98,611	92,746	82,157	78,010	77,289	69,874	52,843	41,933	38,158

高知龍馬空港

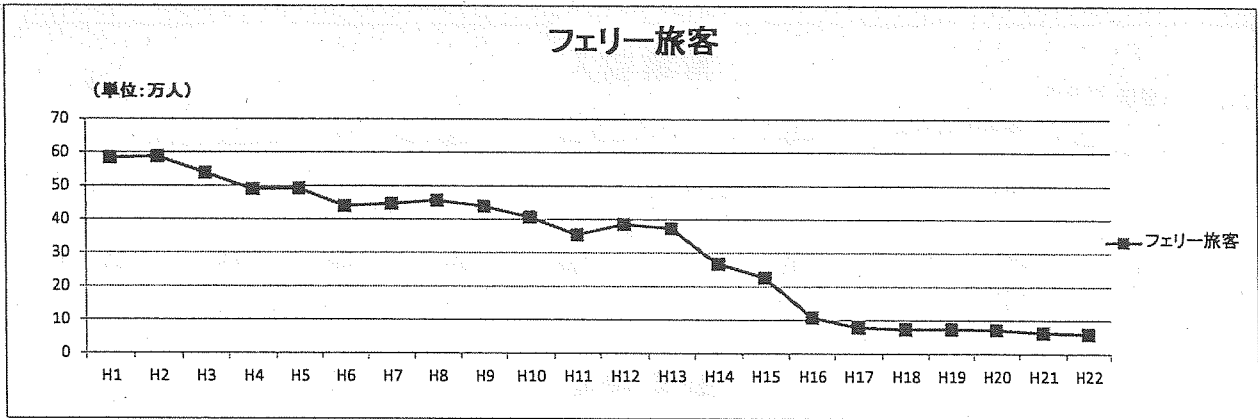


(単位:人)

高知龍馬空港	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
	1,588,202	1,678,827	1,772,042	1,722,424	1,738,758	1,772,216	1,853,805	1,892,018	1,951,293	1,903,531	1,926,616
	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
	1,885,569	1,799,869	1,755,819	1,671,869	1,538,795	1,514,629	1,484,909	1,380,599	1,294,591	1,195,136	1,236,643

※土電航空部調べ「航空輸送統計」S57～S62の利用実績は、暦年で集計。定期便のみを集計

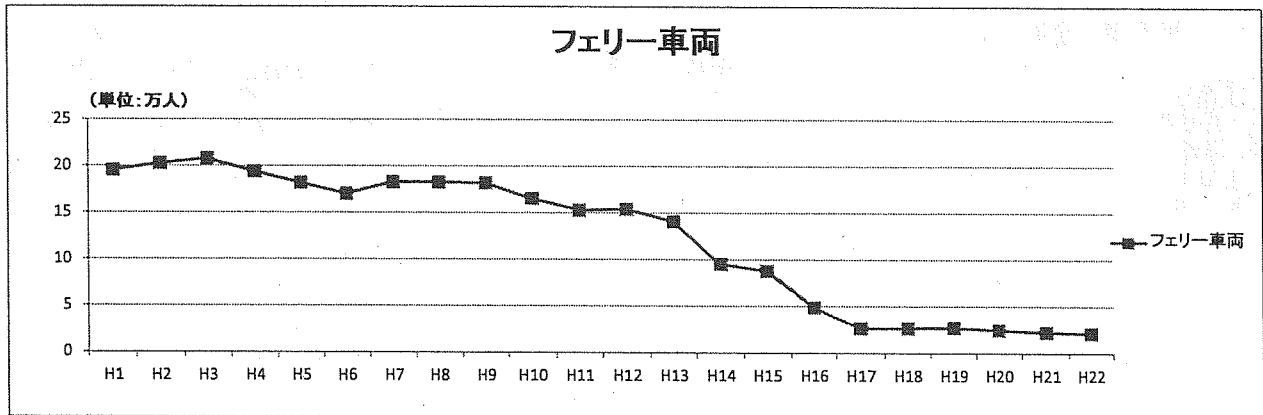
公共交通機関別輸送人員等の推移



(単位:人)

フェリー旅客	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
	584,568	588,660	538,970	490,549	492,406	440,845	447,494	456,656	439,526	407,943	354,911
フェリー旅客	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
	386,512	373,711	268,306	227,584	108,876	79,395	74,698	74,754	72,409	63,999	60,379

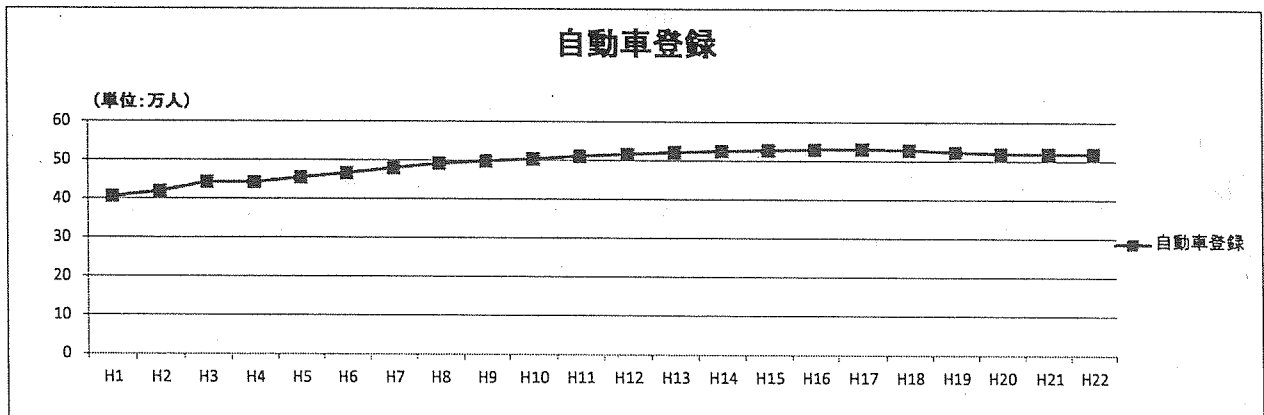
※フェリー: 交通運輸政策課調べ(数値は暦年での集計)



(単位:台)

フェリー車両	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
	195,445	202,668	208,116	193,973	182,117	170,213	182,856	182,662	181,840	165,254	153,024
フェリー車両	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
	154,298	141,034	95,256	87,993	48,663	26,581	26,790	27,249	26,024	22,632	21,311

※フェリー: 交通運輸政策課調べ(車両は乗用車、バス、トラックの合計、数値は暦年での集計)

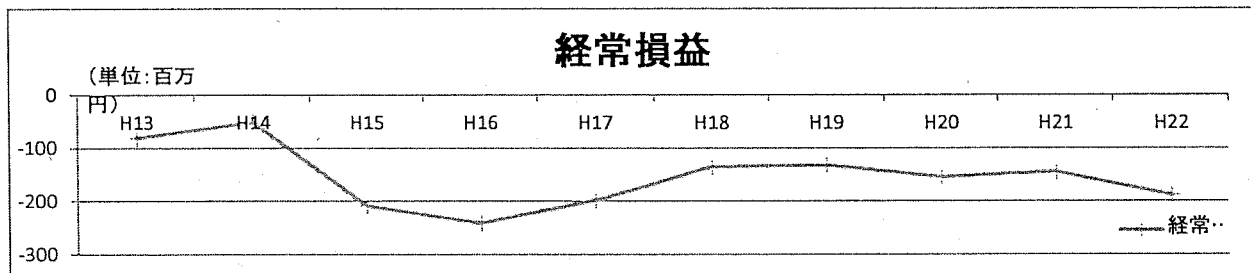
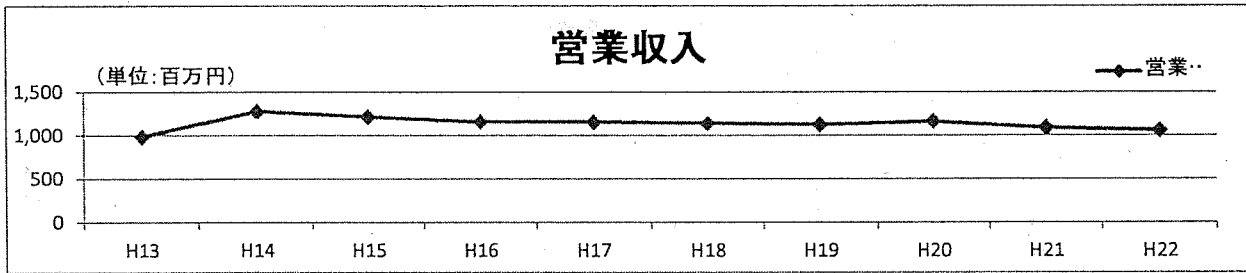


(単位:台)

自動車登録	平成元年	平成2年	平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年
	405,833	419,466	443,336	442,658	454,891	466,503	479,614	491,889	498,512	503,848	511,226
自動車登録	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
	516,735	521,987	525,216	527,821	529,795	530,556	528,749	523,476	520,147	519,447	519,493

※高知県統計書(普通乗用、小型乗用、軽四、普通トラック、小型トラック、軽トラックの合計)

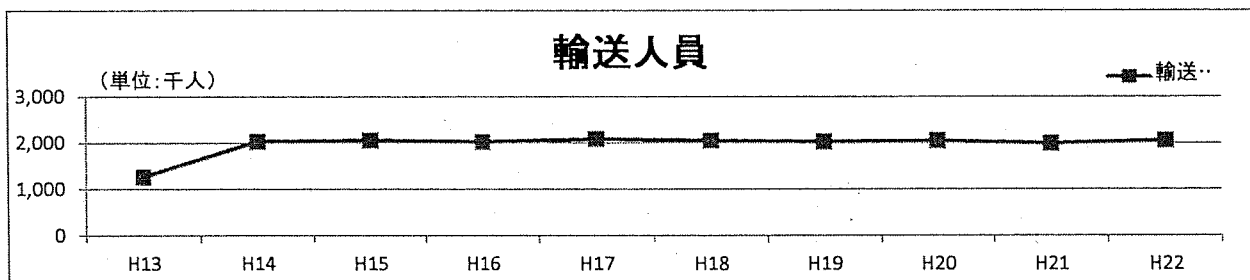
土佐くろしお鉄道



収支推移等(全社)

(百万円)

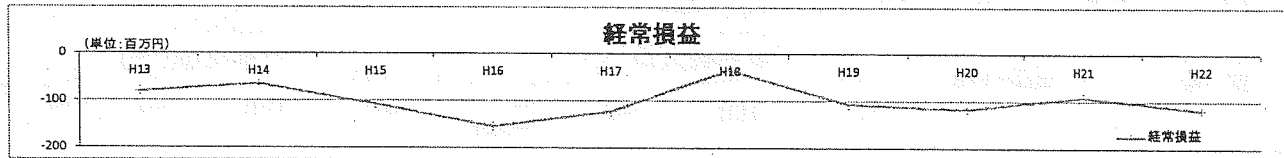
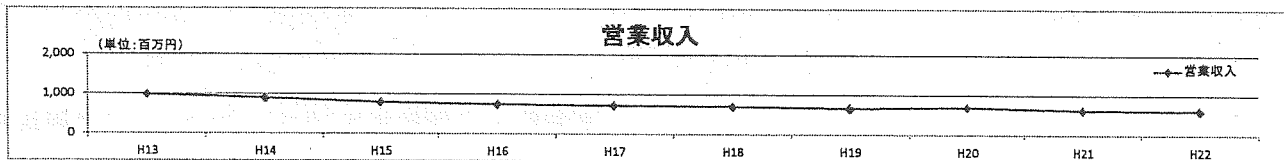
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
営業収入	985	1,280	1,215	1,159	1,156	1,141	1,127	1,162	1,091	1,060
運輸収入	770	1,069	1,017	951	935	918	898	886	833	824
運輸雑収入	215	211	198	207	221	223	228	276	258	236
営業費用	1,053	1,261	1,352	1,336	1,291	1,232	1,245	1,319	1,251	1,253
営業損益	-68	19	-136	-177	-135	-91	-119	-157	-160	-194
営業外損益	-14	-70	-72	-64	-63	-44	-13	3	16	6
経常損益	-81	-51	-209	-241	-198	-135	-132	-154	-144	-188
補助金	647	260	97	354	353	239	209	146	344	195
欠損対策	115	71	64	204	231	201	195	136	157	123
設備投資	532	189	33	150	123	38	14	9	187	72
当期利益	44	22	-155	-27	29	76	45	0	13	-55



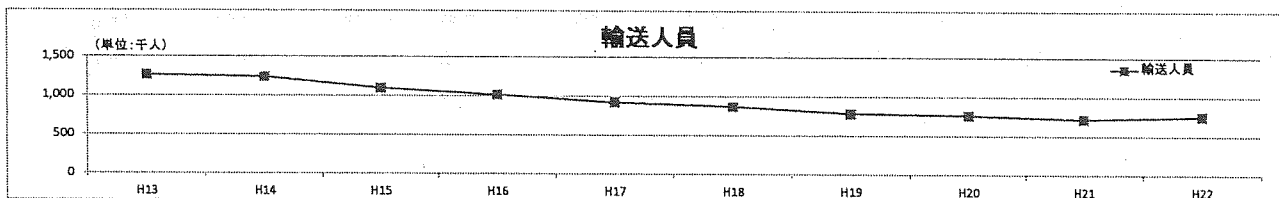
(千人)

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
運輸収入	770	1,069	1,017	951	935	918	898	886	833	824
輸送人員	1,265	2,029	2,061	2,024	2,090	2,054	2,028	2,049	1,989	2,055
定期外	745	1,243	1,052	963	962	974	949	954	950	894
定期(通勤)	41	115	167	185	202	208	212	219	229	229
定期(通学)	480	671	842	876	926	872	868	876	810	933

土佐くろしお鉄道(中村・宿毛線)

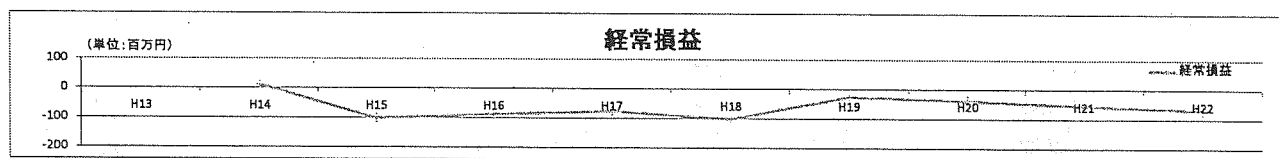
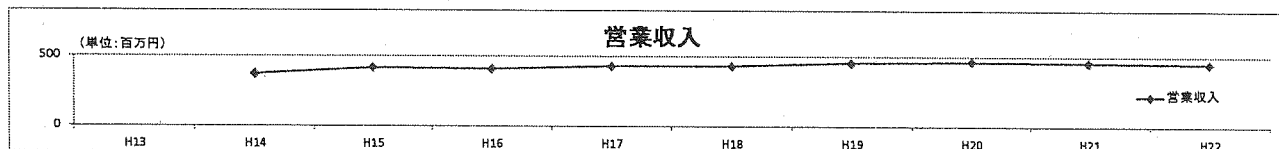


	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
営業収入	985	908	798	750	725	709	671	700	634	611
運送収入	770	720	622	568	533	516	483	457	414	411
運送雑収入	215	188	176	182	192	193	188	243	220	200
営業費用	1,053	949	893	900	843	752	775	817	737	732
営業損益	-68	-41	-95	-149	-118	-43	-104	-117	-103	-121
営業外損益	-14	-23	-12	-5	-5	9	-2	0	13	2
経常損益	-81	-64	-107	-154	-122	-34	-106	-117	-90	-118
補助金	161	155	97	139	268	163	108	114	273	140
欠損対策	115	71	64	115	145	125	94	105	121	68
設備投資	46	84	33	24	123	38	14	9	152	72
当期利益	44	6	-52	-28	20	101	-25	4	32	-40



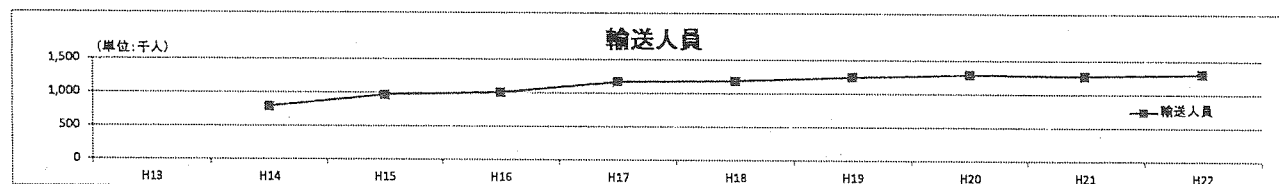
	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
運送収入	770	720	622	568	533	516	483	457	414	411
輸送人員	1,255	1,240	1,097	1,017	922	869	783	761	718	752
定期外	745	701	596	551	501	506	473	467	496	422
定期(通勤)	41	37	35	35	31	28	27	27	23	22
定期(通学)	480	502	466	430	390	335	283	267	199	309

土佐くろしお鉄道(ごめん・なはり線)



ごめん・なはり線

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
営業収入	372	348	395	409	431	432	455	462	457	448
運送収入	348	348	395	383	403	401	415	429	419	412
運送雑収入	24	22	26	26	28	31	41	33	38	36
営業費用	312	459	437	448	479	470	470	502	514	521
営業損益	60	-41	-28	-28	-17	-48	-15	-40	-57	-73
営業外損益	-47	-61	-59	-59	-59	-53	-11	2	3	4
経常損益	13	-102	-87	-87	-76	-101	-26	-38	-54	-69
補助金	105	0	215	86	76	101	32	71	55	55
欠損対策	0	0	89	86	76	101	32	36	36	56
設備投資	105	0	126	0	0	0	0	0	35	0
当期利益	15	-103	2	9	9	-25	70	-4	-19	-15



	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
運送収入	348	395	383	403	401	415	429	419	412	412
輸送人員	789	1,007	1,168	1,245	1,288	1,271	1,303	1,271	1,303	1,303
定期外	542	456	412	461	468	476	487	453	472	472
定期(通勤)	78	132	150	171	180	185	191	206	207	207
定期(通学)	168	377	445	536	537	585	610	611	624	624

高知県人口問題対策プロジェクトチーム(資料抜粋)

県内市町村の高齢者人口と高齢化率の将来推計

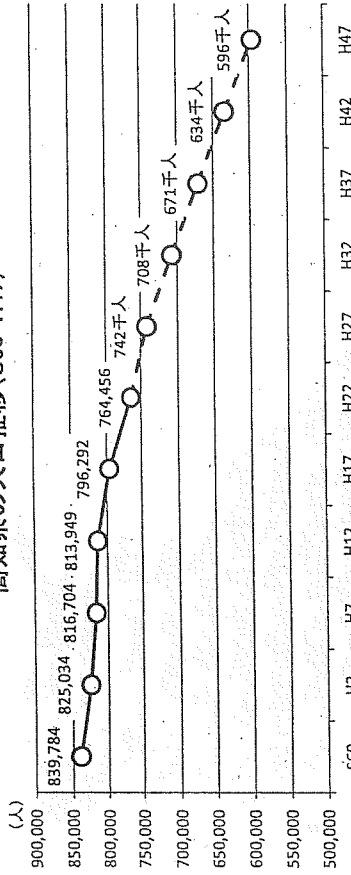
区分	市町村名	高齢者人口(人)				高齢化率(%)			
		H22	H32	H42	H22→H42 増減率	H22	H32	H42	H22→H42 変化
高齢者人口大幅減少 高齢化率50%超	大豊町	2,549	2,034	1,496	-41.3%	54.0	61.7	66.4	12.4
	仁淀川町	3,267	2,760	2,100	-35.7%	50.3	55.2	56.9	6.6
	大川村	182	173	153	-15.9%	44.3	47.0	53.7	9.4
	室戸市	5,810	5,781	4,563	-21.5%	38.2	48.1	51.4	13.2
高齢者人口減少 高齢化率50%超	土佐町	1,872	1,865	1,717	-8.3%	43.0	52.5	59.2	16.2
	越知町	2,643	2,691	2,420	-8.4%	41.5	48.7	52.5	11.0
	土佐清水市	6,284	6,382	5,403	-14.0%	39.2	48.0	50.7	11.5
	大月町	2,273	2,263	1,963	-13.6%	39.3	46.8	50.6	11.3
高齢者人口減少 高齢化率40%台	三原村	693	655	596	-14.0%	41.2	45.4	49.0	7.8
	安田町	1,141	1,104	957	-16.1%	38.4	44.7	48.6	10.2
	四万十町	7,209	7,253	6,473	-10.2%	38.5	44.9	48.5	10.0
	本山町	1,651	1,615	1,400	-15.2%	40.2	46.4	48.1	7.9
	奈半利町	1,355	1,288	1,100	-18.8%	38.3	45.4	47.7	9.4
	東洋町	1,195	1,100	886	-25.9%	40.5	45.5	47.7	7.2
	中土佐町	2,911	3,045	2,728	-6.3%	38.4	45.2	47.7	9.3
	黒潮町	4,353	4,685	4,251	-2.3%	35.2	43.7	47.6	12.4
	津野町	2,418	2,383	2,172	-10.2%	37.7	43.5	47.0	9.3
	梶原町	1,569	1,662	1,481	-5.6%	39.4	44.3	46.5	7.1
	北川村	549	504	446	-18.8%	40.2	42.6	44.5	4.3
	安芸市	6,237	6,743	6,089	-2.4%	31.9	40.4	43.2	11.3
	須崎市	7,866	8,330	7,530	-4.3%	31.8	39.2	41.9	10.1
高齢者人口減少 高齢化率40%以下	芸西村	1,389	1,417	1,233	-11.2%	34.3	39.9	40.1	5.8
	田野町	1,066	1,050	997	-6.5%	36.4	37.4	39.8	3.4
	馬路村	355	336	280	-21.1%	35.0	38.0	38.7	3.7
	香美市	9,670	9,558	8,379	-13.4%	33.6	36.7	36.5	2.9
高齢者人口増加 高齢化率40%台前半	いの町	7,674	8,638	8,256	7.6%	30.6	39.1	44.2	13.6
	佐川町	4,650	5,145	4,971	6.9%	33.3	40.4	44.0	10.7
	宿毛市	6,661	7,518	7,044	5.7%	29.5	38.0	42.3	12.8
	日高村	1,802	2,059	1,925	6.8%	33.1	39.1	40.7	7.6
	四万十市	10,686	12,256	11,810	10.5%	29.7	36.9	40.0	10.3
	土佐市	8,533	10,267	9,616	12.7%	29.7	38.1	39.7	10.0
高齢者人口増加 高齢化率30%台前半	香南市	9,165	10,735	10,544	15.0%	27.1	32.6	33.7	6.6
	高知市	79,935	96,775	97,055	21.4%	23.3	29.4	31.8	8.5
	南国市	12,535	14,885	14,666	17.0%	25.3	30.2	31.4	6.1

(注) 『国勢調査』(総務省)、『日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)』(国立社会保障・人口問題研究所)に基づき作成。

高知県人口問題対策プロジェクトチーム(資料抜粋)

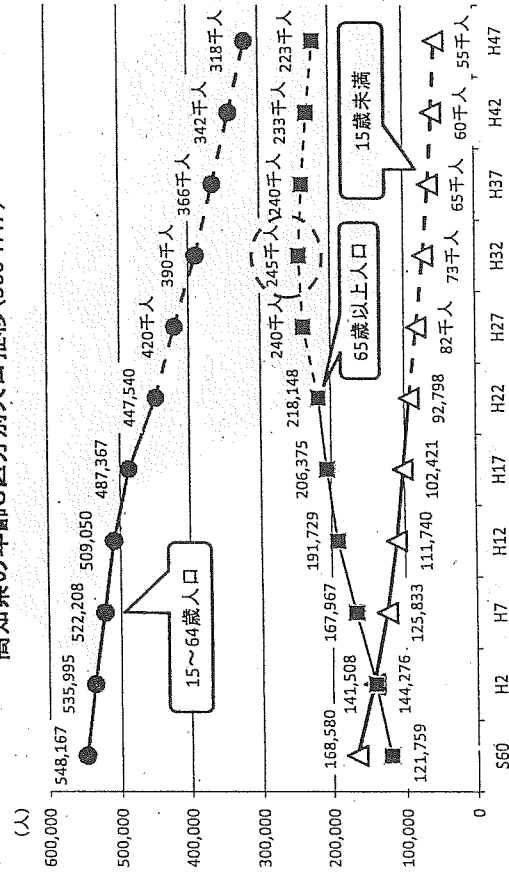
- 高知県の人口は、平成47年には平成22年から約17万人減少し、約60万人になると推計されている。
- 年齢構成別に見ると、15歳未満の人口は、平成22年の約9万3千人から平成47年には約5万5千人にまで減少、15～64歳の生産年齢人口も、平成22年の約44万8千人から平成47年には約31万8千人にまで減少すると推計されている。
- 65歳以上の人口は平成32年まで増加を続け、平成22年の約21万8千人から平成47年には約22万3千人になると推計されている。

高知県の人口推移(S60-H47)



(注) 平成22年までは「国勢調査」(総務省)、平成27年以降は「日本の都道府県別将来推計人口(平成19年5月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)より作成。

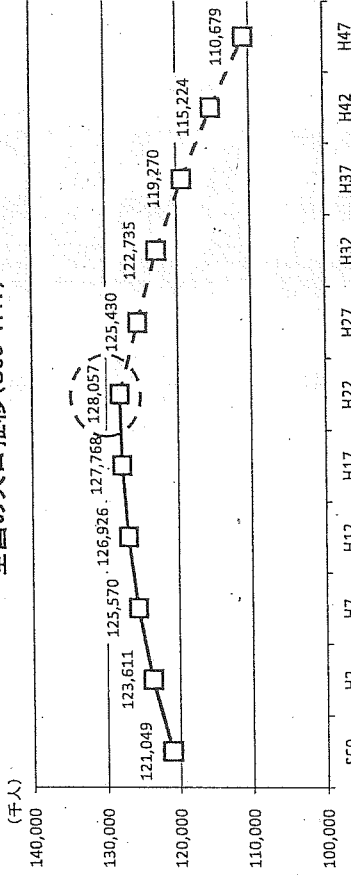
高知県の年齢3区分別人口推移(S60-H47)



(注) 平成22年までは「国勢調査」(総務省)、平成27年以降は「日本の都道府県別将来推計人口(平成19年5月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)より作成。ただし、平成22年までは「年齢不詳」を含むため、3区分を合計しても全人口と一致しない。

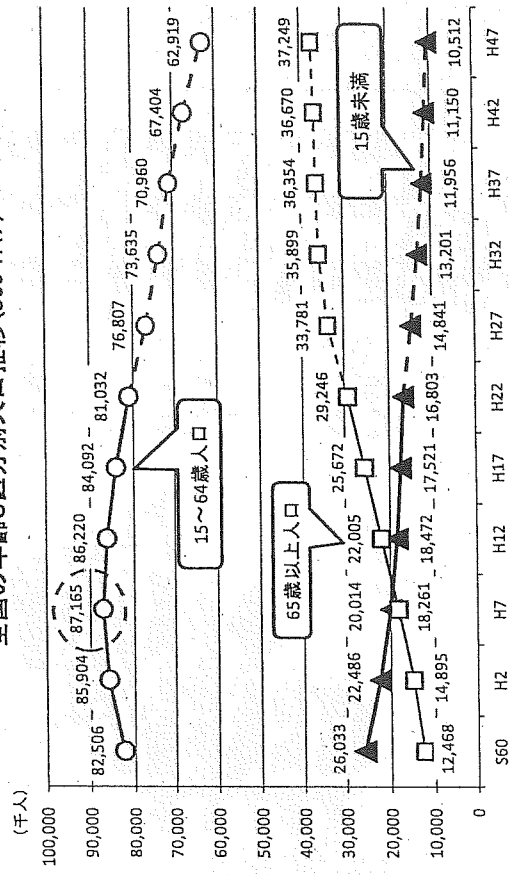
- 全国の人口は、平成22年をピークに減少を続け、平成47年には平成22年から約1,700万人減少し、約1億1,100万人になると推計されている。
- 年齢構成別に見ると、15歳未満の人口は、平成22年の約1,700万人から平成47年には約1,100万人にまで減少、15～64歳の生産年齢人口も、平成22年の約8,100万人から平成47年には約6,300万人にまで減少すると推計されている。
- 65歳以上の人口は増加を続け、平成22年の約2,900万人から平成47年には約3,700万人になると推計されている。

全国の人口推移(S60-H47)



(注) 平成22年までは「国勢調査」(総務省)、平成27年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」日本の将来推計人口(平成18年12月推計)より作成。

全国の年齢3区分別人口推移(S60-H47)



(注) 平成22年までは「国勢調査」(総務省)、平成27年以降は「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)より作成。ただし、平成22年までは「年齢不詳」を含むため、3区分を合計しても全人口と一致しない。

〈公共交通モード別関係市町村人口推計〉

バス関連市町村

安芸市			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	19,547	85%	72%
年少人口	2,139	68%	52%
生産年齢人口	11,148	76%	62%
老年人口	6,237	108%	98%
75歳以上人口	3,397	107%	118%

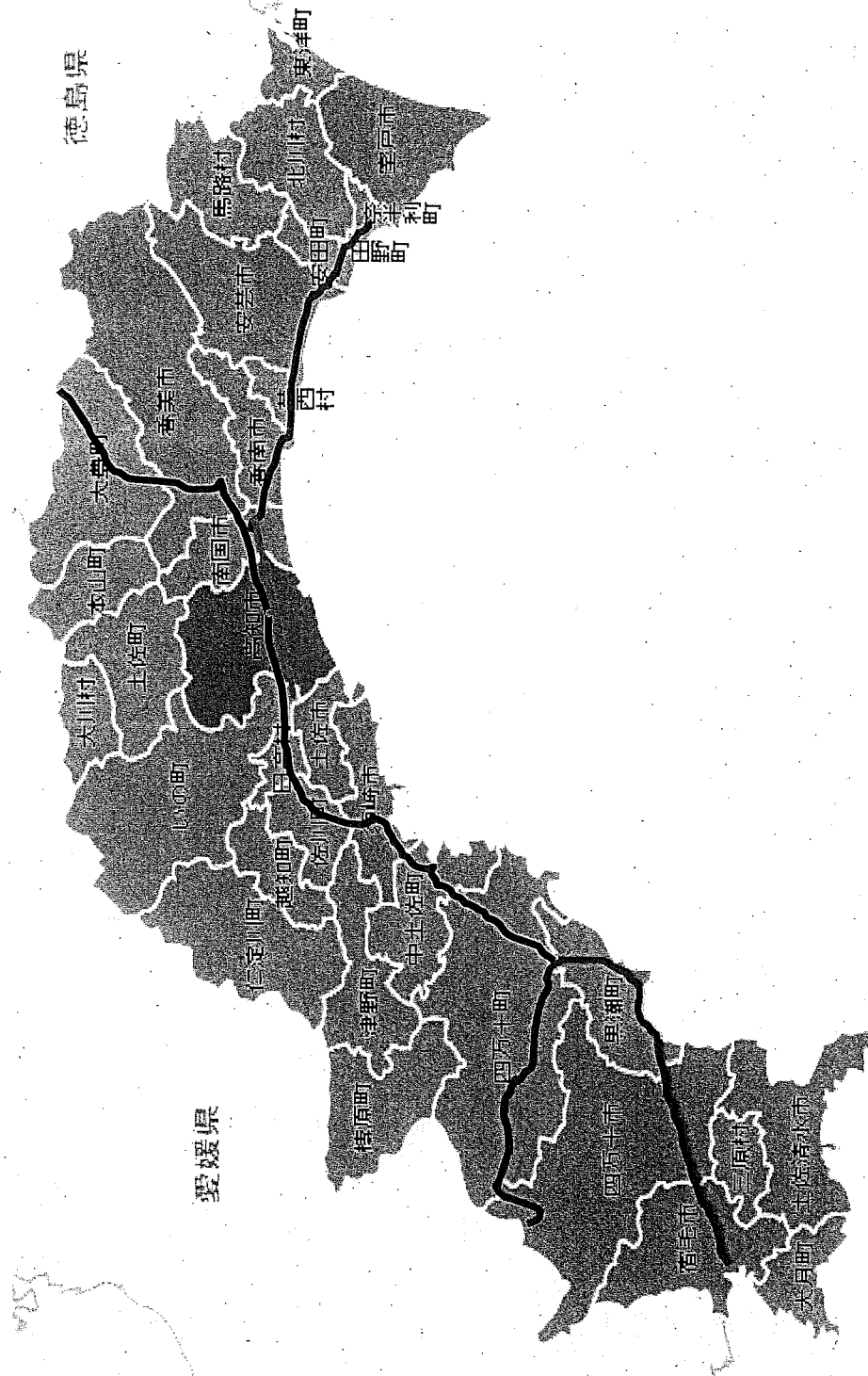
大豊町			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	4,719	70%	48%
年少人口	243	54%	37%
生産年齢人口	1,927	59%	35%
老年人口	2,549	80%	59%
75歳以上人口	1,624	83%	66%

いの町			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	25,062	88%	74%
年少人口	2,766	69%	52%
生産年齢人口	14,622	79%	61%
老年人口	7,674	113%	108%
75歳以上人口	4,327	106%	122%

仁淀川町			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	6,500	77%	57%
年少人口	535	67%	45%
生産年齢人口	2,698	70%	50%
老年人口	3,267	84%	64%
75歳以上人口	2,047	89%	75%

四万十町			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	18,733	86%	71%
年少人口	2,080	71%	54%
生産年齢人口	9,470	79%	61%
老年人口	7,209	101%	90%
75歳以上人口	4,353	98%	100%

土佐清水市			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	16,029	83%	67%
年少人口	1,589	64%	45%
生産年齢人口	8,156	72%	56%
老年人口	6,284	102%	86%
75歳以上人口	3,474	104%	107%



※1: 「国勢調査」(総務省)、「日本の市町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」(国立社会保険・人口問題研究所)に基づき作成

※2: JR土讃線、JR予土線、阿佐東線、土佐路面電車は、沿線市町村人口の合計値

「JR土讃線:高知市、南国市、須崎市、香美市、大豊町、いの町、中土佐町、佐川町、四万十町、日高町
 JR予土線:四万十市、四万十町
 阿佐東線:東洋町
 土佐路面電車:高知市、南国市、いの町

※3: 土佐くろしお鉄道線は、周辺市町村も含めた人口の合計値

「中村・宿毛線:宿毛市、土佐清水市、四万十市、四万十町、大月町、三原村、黒潮町
 ごめん・なはり線:安芸市、香南市、南国市、東洋町、奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村

王佐くろしお鉄道(株)			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	113,135	88%	74%
年少人口	12,965	71%	54%
生産年齢人口	61,839	80%	64%
老年人口	38,159	107%	98%
75歳以上人口	22,128	102%	112%

中村・宿毛線			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	136,878	93%	84%
年少人口	16,571	80%	67%
生産年齢人口	79,128	87%	78%
老年人口	40,797	110%	102%
75歳以上人口	22,305	108%	121%

ごめん・なはり線			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	136,878	93%	84%
年少人口	16,571	80%	67%
生産年齢人口	79,128	87%	78%
老年人口	40,797	110%	102%
75歳以上人口	22,305	108%	121%

西国旅客鉄道(株)			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	54,666	80%	76%
年少人口	6,587	76%	60%
生産年齢人口	30,068	83%	69%
老年人口	17,895	109%	102%
75歳以上人口	10,543	104%	115%

予土線			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	54,666	80%	76%
年少人口	6,587	76%	60%
生産年齢人口	30,068	83%	69%
老年人口	17,895	109%	102%
75歳以上人口	10,543	104%	115%

土讃線			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	521,625	94%	86%
年少人口	65,534	80%	67%
生産年齢人口	313,823	90%	80%
老年人口	136,801	115%	112%
75歳以上人口	73,994	114%	132%

阿佐東線(株)			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	2,947	82%	63%
年少人口	281	72%	47%
生産年齢人口	1,491	76%	57%
老年人口	1,195	92%	74%
75歳以上人口	672	88%	85%

土佐電気鉄道(株)			
	2010年 (推定値)	2020年 (推定値)	2030年 (推定値)
総数	417,927	96%	89%
年少人口	54,632	82%	69%
生産年齢人口	257,982	92%	83%
老年人口	100,144	120%	120%
75歳以上人口	52,416	120%	143%

COINTEGRATION P. CORP.

平成23年度公共交通支援事業(予算)の概要

交通運輸政策担当理事所管

	事業名	予算額 (千円)	事業目的・内容
1	バス運行対策費補助金	144,639	<p>地域住民の移動手段を確保するため、生活路線を運行する乗合バス事業に対して、国と協調して助成措置を講じる (内訳)</p> <p>①生活交通路線維持費補助金 125,025千円 (補助先):土佐電鉄等7事業者 (対象路線)34路線 ・負担割合:国1/2 県1/2</p> <p>②車両減価償却費等補助金 15,311千円 生活路線を運行するため購入した車両の減価償却費及び金融費用補助5年間 (補助先):高知県交通等 4事業者 7台 ・負担割合:国1/2 県1/2</p> <p>③路線維持合理化促進補助金 4,303千円 費用削減や増収努力等の経営改善を行ったバス事業者に対する補助 ・負担割合:国1/2 県1/2</p>
2	バス事業振興費補助金	10,488	<p>バス協会の行う経営改善や、安全・環境対策、サービス向上などの事業に対し補助する (補助先):高知県バス協会 ・補助率:定額</p>
3	地域の交通維持支援事業費補助金 【平成21年度～】	11,644	<p>地域生活を支える移動手段の確保のため、利便性向上を目指した路線再編などに必要な調査に要する経費、利用促進活動の広報費及び路線維持のために必要な施設整備費を補助する (補助先):市町村 ・補助率:①仕組みづくりのための調査費等 1/2 ②車両購入等設備取得費 1/2(但し、市町村営バス、市町村が実施する乗合タクシーは2/3) ③実証運行経費 1/2(但し、市町村営バス、市町村が実施する乗合タクシーは2/3) *②は、別途、37,753千円を、22年度2月補正で計上し、23年度へ繰り越し</p>
4	中央地域バス路線再編事業費補助金 【平成23年度】	12,000	<p>高知都市圏を中心に運行されているバス路線を再編し、将来にわたって維持できる効率的でわかりやすいバス路線網の実現に向けて設置される「高知県中央地域バス路線再編協議会」に対し、既存の各種調査結果分析などのバス路線再編案作成に必要な経費を補助する (補助先):中央地域バス路線再編協議会 ・補助率:定額 【中央地域バス路線再編協議会メンバー】 ・県、高知市近郊市町村、バス事業者、公共交通経営対策検討委員会メンバー 等</p>
5	ICカード普及促進事業費補助金 【平成23年度】	10,200	<p>現在、高知都市圏を中心に運用されているICカードを高知県東部地域にも導入し、地域住民の生活を支える路線バスの利便性を向上させ、地域の重要なインフラである公共交通の維持・活性化につなげることを目指す (補助先):高知東部交通株式会社 ・補助率:1/2 ・補助対象事業:ICカード運用端末、バス車載器 など</p>

	事業名	予算額 (千円)	事業目的・内容
6	公共交通再編整備 資金利子補給金	2,478	県内バス事業の再編に際し、平成9年と10年に設立された事業者3社を支援するため、当該事業者への融資資金の利子補給を行う (補給先): 四国銀行、高知銀行、高知信用金庫 ・補給期間: 平成14年度～平成32年度
7	公共交通活性化総合支援事業費補助金 【平成21年度～】	30,000	地域公共交通総合連携計画に位置付けられ、高知県西南地域で実施している鉄道と生活路線バスとの連携強化をはじめとする、地域の公共交通を活性化する様々な取り組みの推進に要する経費を補助する (補助先): 高知西南地域公共交通協議会 ・負担割合: 国1/2、県1/4、市町村1/4 ・補助期間: 平成21年度～平成23年度
8	鉄道軌道輸送対策事業費補助金	26,584	鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の整備等を支援し、輸送の安全を確保する ①(補助先): 土佐くろしお鉄道(株) ・負担割合: 国1/3、県1/6、市町村1/6、事業者1/3 ・補助対象事業: マクラギ交換 ②(補助先): 土佐電気鉄道(株) ・負担割合: 国1/3、県1/6、市町1/6、事業者1/3 ・補助対象事業: 重軌条交換等
9	安全安心の施設整備事業費補助金 【平成21年度～】	15,280	高齢化が進む中で、事業者が行う安全安心への取り組みを支援する ①(補助先): 四国旅客鉄道(株) ・補助率: 1/2(上限250万円) ・補助対象事業: 車両トイレ設置 4両 ②(補助先): 土佐電気鉄道(株) ・負担割合: 国1/3、県1/3、高知市1/3 ・補助対象事業: バリアフリー電停(堀詰)
10	鉄道活性化事業費補助金 【平成22年度～】	3,207	鉄道の維持、活性化に向け、地域住民の利用啓発や地域外からの誘客の取り組みなど、予土線等鉄道の活性化に係る事業に対し補助する (補助先): 予土線利用促進対策協議会、ごめん・なはり線活性化協議会 ・補助率: 1/2以内 ・補助対象事業: PRパンフレット作成経費等
11	四万十市鉄道経営助成基金負担金	66,666	中村・宿毛線の経営安定のため、地元市町村と協調して基金の造成を行う (負担先): 中村・宿毛線運営協議会 ・平成22年度～24年度 合計4億円(うち県分2億円)
12	県有車管理業務委託料	1,003	職員が出張の際、土佐くろしお鉄道を利用しやすいように、中村駅など4駅に県有車10台を配置する (委託先): 土佐くろしお鉄道 ・台数: 中村6台、宿毛2台、安芸1台、奈半利1台
13	阿佐東線活性化対策費補助金	1,788	阿佐海岸鉄道(甲浦～海部)の運行の確保等を図るため、前年度の損失額の一部を補助する (補助先): 阿佐海岸鉄道株式会社 ・補助率: 2/75 *この予算は、通常、9月補正対応としており、予算額は22年度予算(決算額)である

		予算額 (千円)	事業目的・内容
14	阿佐東線連絡協議会負担金	278	阿佐東線の安定経営の確保、鉄道利用者・地域住民に対するサービス向上を図るため、鉄道の利用促進事業を行う協議会の経費を、徳島県や沿線市町村等とともに負担する (負担先):阿佐東線連絡協議会 ・負担率:定額
15	公共交通利用促進啓発事業(委託料) 【平成23年度～】	10,277	公共交通を将来にわたって維持するには、利用者である県民が残すために利用するという意識を持つことが重要であることから、公共交通にもっと目を向けてもらえるよう、テレビやラジオ、さらには電車、バスのボディーを活用した啓発を行う
16	公共交通利用促進520運動推進費(委託料等) 【平成23年度～】	3,264	県を挙げて地域の公共交通を守る機運を醸成するため、まず県職員自ら公共交通での通勤を心がける「高知県職員520運動」を実施しており、その運動を市町村や民間事業者、県民にも広げていく。 また、公共交通での通勤などエコ通勤に関する取り組みを積極的に推進している事業所の「エコ通勤優良事業所」(国土交通省等所管)としての認証取得もあわせて推進していく。
17	公共交通乗換検索システム運営協議会負担金 【平成23年度～】	696	公共交通の利用促進のため、県内の公共交通機関の乗り換え方法などを地図上で検索できるシステム(アクセスこうち)を、県や交通事業者等で構成する協議会で運営し、県内外の公共交通機関の利用者に対し、円滑な情報提供を図る *平成21年度、県においてシステムを開発し、平成22年度まで運営
18	パークアンドライド事業	—	自動車と公共交通を賢く使い分けることで、利用促進や環境への負荷低減を図る (場所及び駐車可能台数) (電車) ①美術館通り193台(満車)②棧橋車庫20台(満車)③鏡川橋82台④後免町構内85台⑤いの車両置場15台 (バス) ①一宮220台(高速バス利用者も可)②高知市横浜ファミリーマート5台 *土佐電鉄の所有地以外の道路建設用地等の活用のための関係機関との調整、施設の一部整備等について、県が積極的に関与
19	電車・バスパスポート事業	158	子供の時から公共交通に親しんでもらうため、事業者の協力のもと、土日祝日に小学生を対象に、通常料金のさらに半額の運賃で乗車できるパスポートを県内全小学生に配布 *一部対象外の路線あり
20	①航空利用促進協議会分担金 ②航空路線利用促進高知県PR事業 【平成22年度～】	①3,000 ②3,252	①航空路線の利用促進や利便性の向上を目的に、官民17団体で構成する協議会の経費を分担し、旅行企画造成に対する助成事業や国際チャーター便支援等を行う ②福岡線等の利用促進を図るため、観光振興部等と連携し、PRキャンペーン等を行う

	事業名	予算額 (千円)	事業目的・内容
21	航空路線維持対策 事業費補助金 【平成21年度～】	44,805	県外からの観光客の来県手段や、ビジネス、県民の移動手段を確保するため、利用率の低迷している大阪線(ジェット便)、福岡線の高知龍馬空港への着陸料相当額を補助する (補助先): ・全日本空輸株式会社 24,329千円 ・日本航空株式会社 20,476千円
22	フェリー利用促進特 別対策事業費補助 金	8,511	宿毛佐伯間のフェリー航路は、長引く景気の低迷や燃料油価格の高騰などの影響により、厳しい経営環境にあるため、トラック運送事業者に対し当航路の利用促進を図るための奨励補助を実施することにより、当航路の維持を図る (補助先): 社団法人高知県トラック協会に所属する運送事業者など ・補助額: 3,000円・台/航海(定額)
23	フェリー航路維持対 策事業費補助金 【平成21年度～】	10,000	宿毛佐伯間のフェリー航路の維持に必要な船舶関係検査に要する経費に対し、幡多広域6市町村とともに支援を行い、当航路の維持を図る (補助先): 宿毛市(幡多広域6市町村) ・補助率: 1/2以内

過去5年間の予算(最終)の推移 : 人件費を除く

単位:千円

	平成18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度当初 (繰越含む)
運輸政策課	7,034	8,040	10,194	93,152	53,108	51,668
公共交通課	380,231	348,568	361,453	808,485	481,486	521,667

(注1) 公共交通課予算のうち、18年度は一部港湾空港振興課所管分(空港関連)を含む(事務費は按分)

(注2) 公共交通活性化総合支援事業費補助金(運輸政策課所管)は、公共交通課の21年度予算として計上

(注3) 運輸政策課予算のうち、平成18年度～20年度は、港湾課所管のフェリー関連の予算のみを計上

(注4) 平成21年度は、国の「地域活性化・経済危機対策臨時交付金」を積極的に活用

用語等の補足説明

<p>みなし上下分離方式</p>	<p>自治体などが施設や土地などのインフラを保有したものとみなして、保有した場合に生じる保守管理等に係る経費相当分を鉄軌道事業者に補助する方式 保有とみなす施設等の範囲や、補助の基準（補助対象経費や補助割合等）など、導入の形態は、各自治体・鉄軌道事業者により多様</p>
<p>520（ゴーニーマル）運動</p>	<p>本庁舎・北庁舎・西庁舎に勤務する高知県職員が、毎月2回、5日と20日に、自家用車やモーターバイクでの通勤を控え、積極的に公共交通を利用しようとする運動で、平成22年11月5日から実施 ※520＝「交通（こうつう）」と「CO2（コーツー）」に掛けた覚えやすい日として設定</p>
<p>パークアンドライド</p>	<p>自宅から最寄りの駅や電停・バス停まで自動車で行き、近接の駐車場に駐車して、そこから鉄道、路面電車、バスで目的地まで移動すること</p>
<p>サイクルアンドライド</p>	<p>自宅から最寄りの駅や電停・バス停まで自転車で行き、近接の駐輪場に駐輪して、そこから鉄道、路面電車、バスで目的地まで移動すること</p>
<p>DMV （デュアル（2つの）・モード・ビークル（乗り物））</p>	<p>鉄道が走行する軌道と、自動車が走行する道路の両方を走れる車両 JR北海道が開発し実用化に向けた試験を実施中</p>
<p>二次交通</p>	<p>県外（圏域外）から、鉄道・航空機等で高知県（幡多地域なら中村駅等）に訪れるまでの交通手段を一次交通といい、そこから目的地（観光地等）までの交通手段を二次交通という。</p>