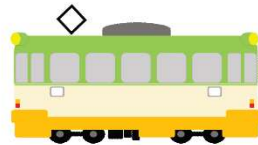
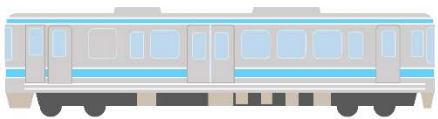




2022 高知市地域公共交通計画



2022 (令和4) 年3月
高知市

目次

はじめに

- 1 計画策定の背景・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2 計画の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 3 計画の位置付け・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

第1章 本市の現状等

- 1 位置及び面積等・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 2 人口の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 3 公共交通を取り巻く環境の変化・・・・・・・・・・ 7

第2章 上位・関連計画等の整理

- 1 2011高知市総合計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
- 2 高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略・・・・・・・・ 15
- 3 高知市交通基本計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
- 4 高知市都市計画マスタープラン・・・・・・・・・・ 18
- 5 高知市立地適正化計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 19
- 6 その他関連計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20

第3章 本市の地域公共交通の現状等

- 1 地域公共交通網・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
- 2 鉄道・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25
- 3 路面電車・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 26
- 4 路線バス・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
- 5 タクシー・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
- 6 その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
- 7 交通結節点・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 35
- 8 ICカード・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
- 9 自動車保有台数等・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 39
- 10 市民意識調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 40
- 11 公共交通に関するアンケート調査・・・・・・・・・・ 42

第4章 現計画の総括と今後の施策展開について

- 1 現計画の総括・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
- 2 新たな見直しポイント・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 48
- 3 次期計画の方向性について・・・・・・・・・・・・・・・・ 50

第5章 高知市地域公共交通計画

- 1 高知市地域公共交通計画の構成・・・・・・・・・・ 51
- 2 めざすべき地域公共交通ネットワーク・・・・・・・・ 52
- 3 目標達成のための事業・・・・・・・・・・・・・・・・ 53
- 4 達成状況の評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 72

参考資料

- 1 策定経過・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 73
- 2 高知市地域公共交通会議設置要綱・・・・・・・・・・ 74
- 3 高知市地域公共交通会議委員名簿・・・・・・・・・・ 76
- 4 用語解説・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 77

はじめに

1 計画策定の背景

近年の人口減少による、需要の減少や運転手不足の深刻化、交通事業への公的負担の増加、今般の新型コロナウイルス感染症の感染拡大による交通事業者の経営危機等によって、地域の公共交通を現状のまま維持していくことは極めて難しくなっています。

しかしながら、人々の移動手段を維持・確保することは、まちづくり、観光振興、福祉、教育等の様々な分野に効果をもたらすものであり、地域の生活と産業を支え、豊かで暮らしやすいまちをつくる上で欠かすことはできません。

こうした観点から、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として、地域のニーズを踏まえ、持続可能な地域独自の交通の姿をデザインすることが求められています。またそのためには、多様な関係者の連携による取組みが必要不可欠です。

全国的にこうした認識が広まってきたことを受け、国は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化再生法」）を改正し、令和2年11月に施行しました。

この法律改正に対応し、本市においても、平成28年度に策定した「高知市地域公共交通網形成計画」（計画期間、平成29年度～令和2年度。令和2年度に計画期間を令和3年度末まで延長。）の内容を修正・強化する形で「高知市地域公共交通計画」を策定することとしました。

なお、計画策定に当たっては、同時並行で改定作業を進める「交通政策基本計画」の内容との整合を図りました。また、本市の交通の課題解決にともに取り組みべく、関係機関、交通事業者、市民等で構成された「高知市地域公共交通会議」を活性化再生法に基づく法定協議会とし、同会議の委員にそれぞれの専門や立場から幅広いご意見をいただきました。

2 計画の目的

本計画は、公共交通の現状や課題を踏まえるとともに、「高知市都市計画マスタープラン」や「高知市立地適正化計画」に示されたまちづくりの将来像である「人口減少社会における活力の維持・向上に向けた集約型の都市構造」を実現するため、土地利用計画や地域の特性、公共交通ストックの配置等を踏まえ、利便性等も勘案しながら、多様な交通手段が相互に連携した、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築し、総合的かつ戦略的に公共交通政策を展開・推進することを目的とします。

3 計画の位置付け

地域公共交通計画は、まちづくりと連携した総合的な公共交通ネットワークを再構築するための計画であり、その策定に当たっては、高知市地域公共交通網形成計画を修正・強化する形としながら、上位計画や関連法に則り、各種のまちづくり計画と整合・連携を図ります。

(1) 基本的な方針

市民とともに、支え・育み、次代へつなぐ公共交通

(2) 計画の区域・対象

市全域／公共交通機関全般（鉄道・路面電車・路線バス・乗合タクシー）

(3) 計画の目標

- 目標1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築【交通体系】
- 目標2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供【利便性・快適性】
- 目標3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成【交通弱者対策】
- 目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進【利用促進】

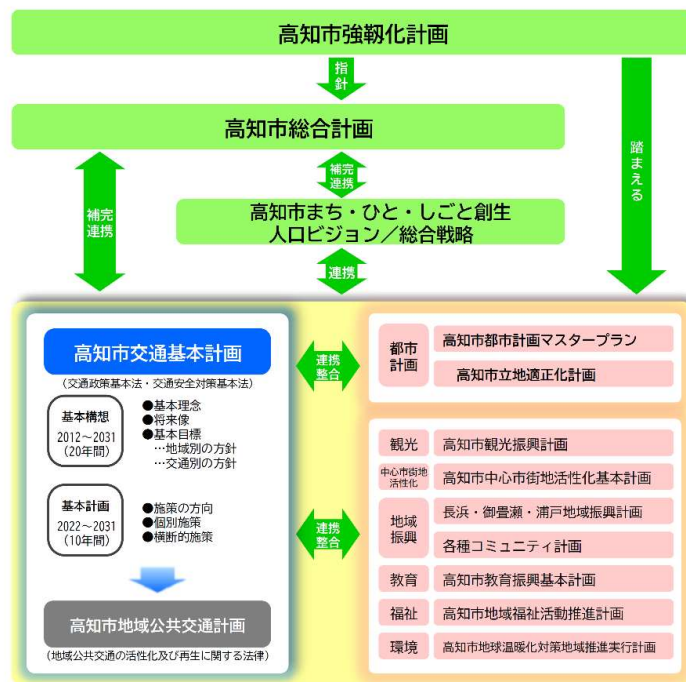
(4) 計画の期間

2022（令和4）年度から2026（令和8）年度までの5年間

(5) 計画の策定主体

高知市地域公共交通会議

(6) 計画の関連図



第1章 本市の現状等

1 位置及び面積等

本市は、高知県のほぼ中央に位置し、やや南北に長い市域形状となっています。北を四国山地に、また、南を太平洋にさえぎられていることから、市街地は浦戸湾を囲む平野に沿って、東西方向に発達しています。

市域は、明治22年4月に市制施行以来周辺町村を合併編入する形で広がり、特に平成17年1月の鏡・土佐山村、平成20年1月の春野町との合併により市域は大幅に拡大し、現在の市域面積は、約309km²となっています。

現在、市域は26の大街で構成されていますが、大街の配置や名称には合併による本市の広がり歴史がうかがわれます。

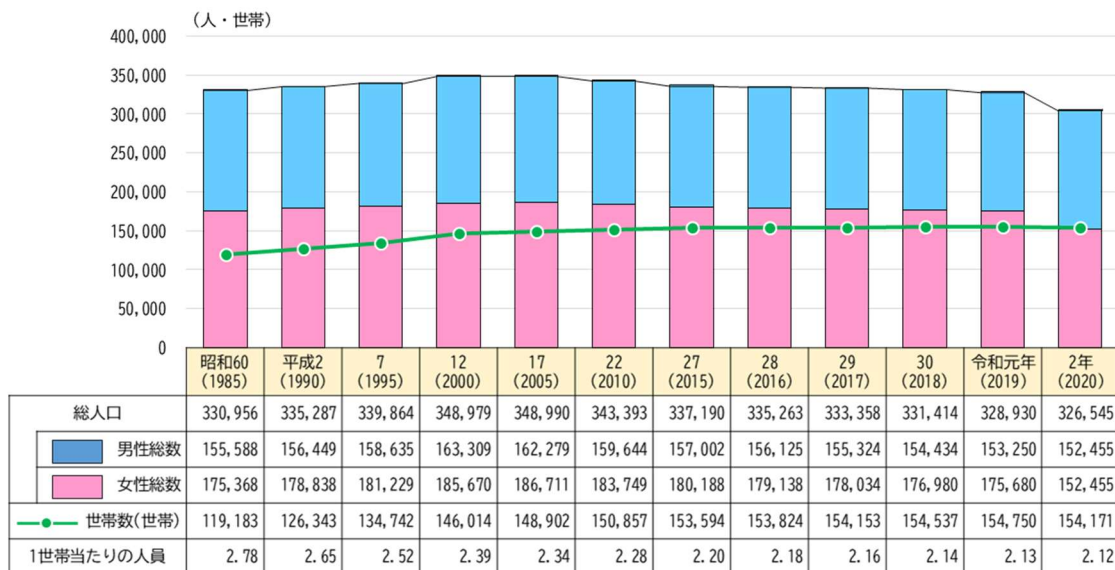


2 人口の状況

(1) 総人口及び世帯数

本市の総人口は、2005（平成17）年から自然減に転じ、2020（令和2）年国勢調査においては326,545人となっています。

世帯数は、2020（令和2）年において減少に転じ、154,171世帯となり、1世帯当たりの人員も減少傾向にあり、2020（令和2）年で2.12人となっています。



出典：2011 高知市総合計画 後期基本計画
令和2年度は国勢調査

(2) 年齢3区分別人口

2020（令和2）年現在で、0～14歳が11.8%、15～64歳が58.1%、65歳以上が30.2%となっており、年々高齢化率の上昇、若年層の減少が進んでいます。

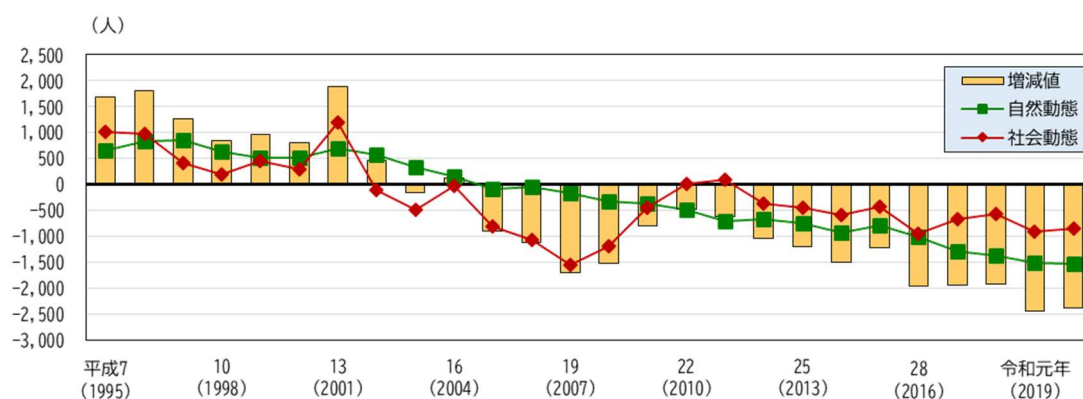


出典：国勢調査

※ 旧高知市・旧鏡村・旧土佐山村・旧春野町の合計値。端数処理等の関係で、表記数値合計は100%にならない。

(3) 人口動態

本市の人口動態（出生・死亡による「自然動態」及び転入・転出による「社会動態」による人口の動き）の状況を見ると、全体では、2005（平成17）年以降マイナス傾向となっています。



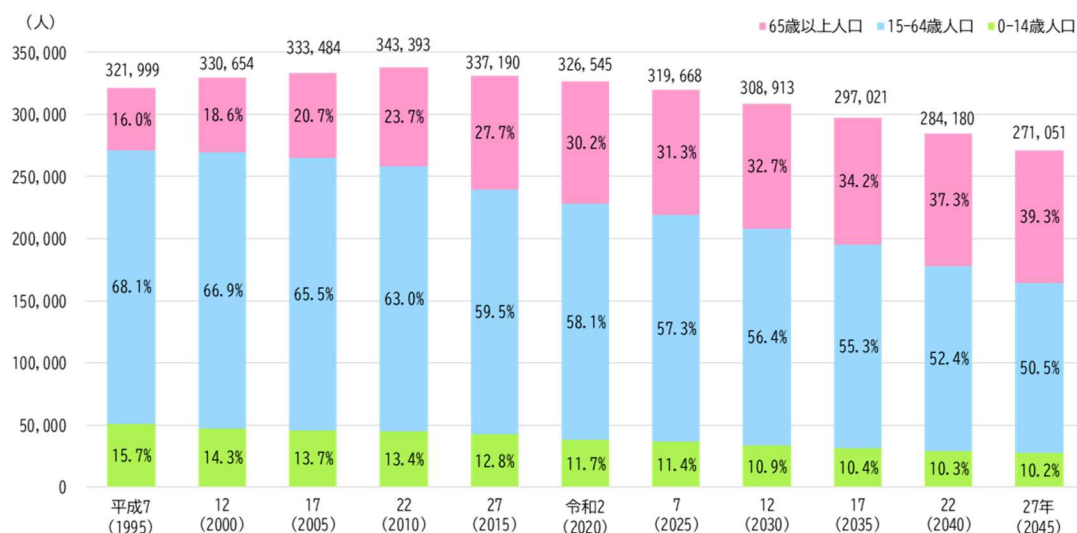
出典：高知県移動調査、高知市住民基本台帳

※ 旧高知市・旧鏡村・旧土佐山村・旧春野町の合計値。各年次は、前年10月から当年9月までの数値。

(4) 将来人口推計

本市の総人口は、少子化の進行や、転出者が転入者を上回る社会移動により、今後、人口が減少することが見込まれています。

国立社会保障・人口問題研究所の試算によると、本市の人口は、2045（令和27）年には271,051人まで急速に減少すると予想されており、本市では、高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンを策定し、人口減少の克服に取り組むこととしています。



出典：国勢調査、2011 高知市総合計画 後期基本計画

(5) 大街別人口

沿岸部や長期浸水区域及び鏡・土佐山・春野など外縁部において、特に人口減少が顕著となっています。一方、市中心部の高知街と北町には人口増加が見られます。

大街別	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R3-H24 伸率
総数	337,871	338,371	337,115	335,991	334,223	332,059	330,019	328,283	325,706	323,544	-4.2%
上街	3,255	3,257	3,267	3,208	3,194	3,210	3,139	3,117	3,068	3,024	-7.1%
高知街	4,840	4,910	4,936	4,926	4,990	5,059	5,070	5,041	5,197	5,239	8.2%
南街	3,426	3,403	3,369	3,324	3,259	3,211	3,121	3,154	3,183	3,110	-9.2%
北街	3,422	3,471	3,400	3,423	3,493	3,393	3,421	3,588	3,587	3,612	5.6%
下知	15,920	16,051	15,847	15,860	15,839	15,888	15,918	15,757	15,682	15,800	-0.8%
江ノ口	17,662	17,650	17,617	17,670	17,540	17,476	17,304	17,279	17,108	17,215	-2.5%
小高坂	9,259	9,255	9,260	9,326	9,340	9,280	9,255	9,195	9,206	9,132	-1.4%
旭街	34,774	34,961	34,838	35,032	34,927	34,820	34,651	34,494	34,463	34,254	-1.5%
潮江	29,242	29,315	29,114	28,771	28,481	28,088	27,634	27,319	26,916	26,518	-9.3%
三里	12,794	12,689	12,523	12,309	12,127	11,934	11,841	11,750	11,508	11,232	-12.2%
五台山	2,726	2,698	2,674	2,633	2,610	2,573	2,512	2,440	2,409	2,340	-14.2%
高須	13,131	13,057	12,915	12,838	12,773	12,668	12,614	12,494	12,357	12,312	-6.2%
布師田	1,595	1,597	1,591	1,604	1,596	1,550	1,540	1,536	1,504	1,449	-9.2%
一宮	25,622	25,856	25,839	25,717	25,584	25,599	25,640	25,372	25,424	25,333	-1.1%
秦	16,789	16,904	17,208	17,134	17,290	17,235	17,214	17,185	17,011	16,920	0.8%
初月	16,126	16,212	16,274	16,316	16,309	16,323	16,242	16,292	16,047	15,988	-0.9%
朝倉	28,007	28,166	28,243	28,272	28,137	27,943	27,813	27,758	27,591	27,569	-1.6%
鴨田	26,769	26,764	26,526	26,466	26,323	26,425	26,419	26,352	26,084	25,909	-3.2%
長浜	28,200	28,167	27,975	27,735	27,466	27,114	26,748	26,490	26,206	25,896	-8.2%
御豊瀬	411	405	382	372	361	347	332	329	316	300	-27.0%
浦戸	1,050	1,021	1,002	978	959	922	888	859	842	821	-21.8%
大津	10,591	10,660	10,628	10,581	10,572	10,423	10,429	10,479	10,444	10,411	-1.7%
介良	13,609	13,507	13,381	13,402	13,271	13,143	13,062	12,990	12,854	12,757	-6.3%
鏡	1,487	1,445	1,437	1,393	1,371	1,319	1,289	1,258	1,219	1,205	-19.0%
土佐山	1,044	1,032	1,021	1,006	982	977	961	937	925	917	-12.2%
春野	16,120	15,918	15,848	15,695	15,429	15,139	14,962	14,818	14,555	14,281	-11.4%

出典：高知市住民基本台帳

(6) 大街別高齢人口比率

全ての地区で高齢人口比率が増加しています。特に上町・高知街など中心部や、御畳瀬・浦戸・鏡・土佐山・春野など外縁部において高い高齢人口比率となっています。

大街別	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R3-H24 増減率
総数	24.0	25.0	26.1	27.0	27.7	28.3	28.8	29.2	29.7	30.0	6.0%
上街	29.6	30.3	31.2	32.2	33.7	34.2	34.6	34.9	35.4	35.3	5.7%
高知街	28.5	29.5	30.1	31.0	31.4	31.7	32.1	32.9	32.8	33.3	4.7%
南街	27.9	29.0	30.4	30.8	31.6	31.8	32.3	32.4	32.7	32.9	5.0%
北街	26.7	27.8	28.9	29.8	30.2	31.4	31.3	29.8	29.6	29.4	2.7%
下知	18.1	18.7	19.2	20.0	20.7	21.1	21.7	22.1	22.4	22.3	4.2%
江ノ口	27.8	28.6	29.1	29.6	29.9	30.2	30.7	30.9	31.4	31.2	3.4%
小高坂	28.6	29.1	29.7	29.8	30.0	30.5	30.7	30.7	30.9	31.0	2.4%
旭街	26.7	27.5	28.5	29.2	29.8	30.2	30.5	31.1	31.4	31.8	5.2%
潮江	24.4	25.4	26.5	27.4	28.2	29.0	29.3	29.9	30.3	30.9	6.5%
三里	27.5	28.9	30.2	31.9	33.1	34.0	34.2	34.7	35.6	36.5	9.0%
五台山	33.0	34.4	35.5	37.1	37.9	39.0	39.5	40.3	40.6	41.1	8.1%
高須	16.4	17.4	18.5	19.7	20.9	21.9	22.3	22.8	23.5	24.2	7.8%
布師田	27.1	28.0	29.7	30.5	31.0	32.3	32.7	32.5	33.6	34.8	7.6%
一宮	20.7	21.8	22.8	23.7	24.8	25.4	25.6	26.2	26.7	27.0	6.3%
秦	25.0	25.6	26.1	26.8	27.0	27.4	27.5	27.8	28.1	28.7	3.7%
初月	20.3	21.2	21.8	22.5	23.1	23.6	24.0	24.5	25.0	25.5	5.2%
朝倉	23.3	24.4	25.4	26.3	27.0	27.6	28.1	28.4	28.8	29.1	5.8%
鴨田	22.4	23.6	24.9	26.2	27.1	27.5	27.9	28.5	29.0	29.5	7.1%
長浜	25.0	26.0	27.3	28.5	29.5	30.4	31.2	31.8	32.3	33.0	8.0%
御畳瀬	54.3	56.0	58.4	60.2	60.1	60.8	61.7	61.4	63.0	65.0	10.7%
浦戸	39.5	41.6	43.7	45.1	47.0	47.8	49.5	51.7	51.7	52.0	12.5%
大津	19.7	20.9	22.0	23.0	23.9	24.6	25.1	25.2	25.5	25.9	6.2%
介良	19.3	20.6	21.8	22.8	23.6	24.1	24.9	25.6	26.3	26.9	7.6%
鏡	35.7	36.7	37.8	38.5	40.0	42.2	42.9	44.1	44.6	44.4	8.7%
土佐山	36.1	37.2	37.7	38.6	39.3	39.9	40.0	40.0	39.2	39.9	3.8%
春野	28.5	30.1	31.3	32.3	33.2	34.3	35.0	35.7	36.4	37.1	8.7%

出典：高知市住民基本台帳

3 公共交通を取り巻く環境の変化

(1) 交通政策基本法及び交通政策基本計画

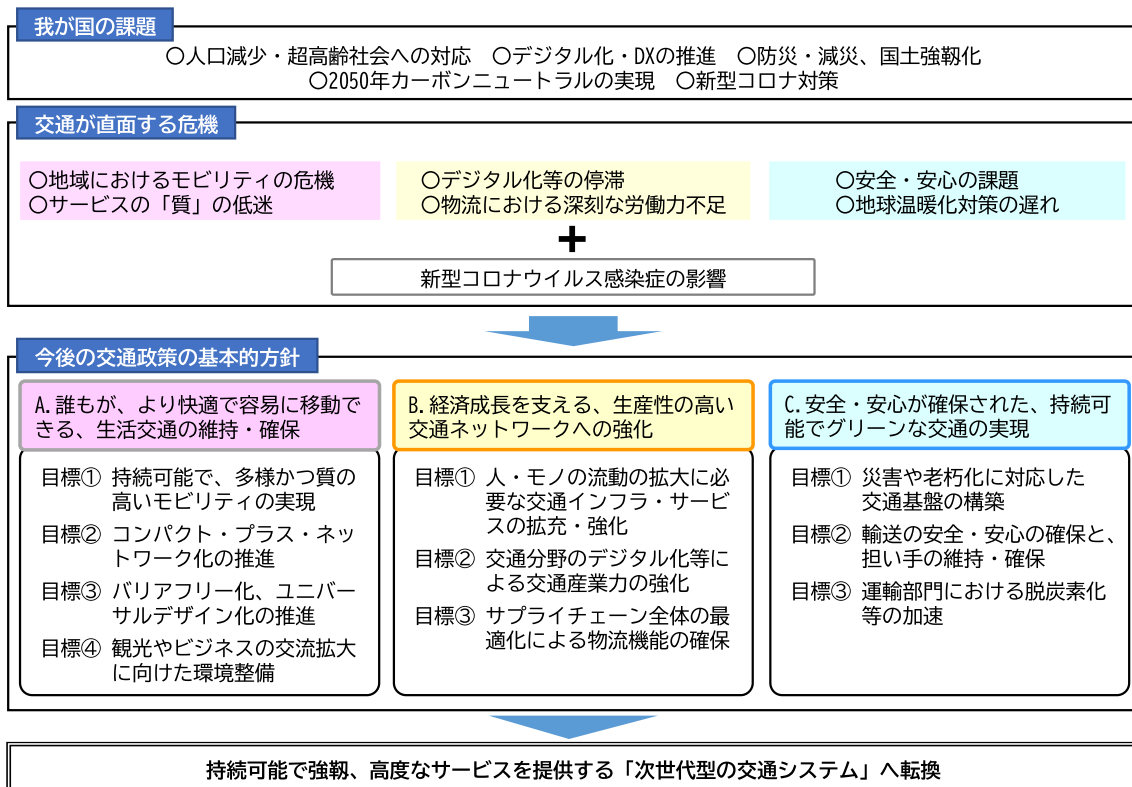
交通政策基本法では、国民などの交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要との認識の下、国の交通施策についての基本理念・基本的施策が定められています。

令和2年12月の改正法では、「地域社会の維持及び発展」と「社会経済活動の持続可能性」の観点が追加され、日常生活の交通手段の確保や拠点の形成、観光等との連携などが明記されており、同法に基づく第2次交通政策基本計画では、交通が直面する危機を乗り越えるため、あらゆる施策を動員して取り組むことが示されています。

交通政策基本法（平成25年法律第92号／令和2年12月9日改正）

基本理念等	国の施策
基本的認識（第2条） ○交通の果たす機能 ・国民の自立した生活の確保等 ○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要	【豊かな国民生活の実現】 ○日常生活の交通手段の確保（第16条） ○高齢者、障害者等の円滑な移動（第17条） ○交通の利便性向上、円滑化、効率化（第18条） 【国際競争力の強化】 ○国際海上・交通輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化（第19条） 【地域の活力の向上】 ○国内交通ネットワークと拠点の形成（第20条） ○交通に関する事業の基盤強化、人材育成・確保等（第21条） 【大規模災害への対応】 ○大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等（第22条） 【環境負荷の低減】 ○エコカー、公共交通利便増進等（第23条） 【適切な役割分担と連携】 ○総合的な交通体系の整備（第24条） ○まちづくり、観光等との連携（第25条～第27条）
交通機能の確保・向上（第3条） ○社会・経済基盤としての交通の役割 人口減少・交通需要の減少下においても ・地域社会経済の活性化・維持・発展への寄与 ・社会経済活動の持続可能性の確保	
環境負荷の低減（第4条）	
様々な交通手段の適切な役割分担と連携（第5条）	
交通安全の確保（第7条）	
国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等（第8条～第11条）	
関係者の連携・協働（第6条、第12条）	
法制上、財政上の措置（第13条）	
国会への年次報告等（第14条）	

交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）



(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

令和2年11月に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法では、近年の急速な少子高齢化や、移動のための交通手段に関する利用者の選考の変化等により、地域公共交通の維持に困難を生じていることが指摘されています。

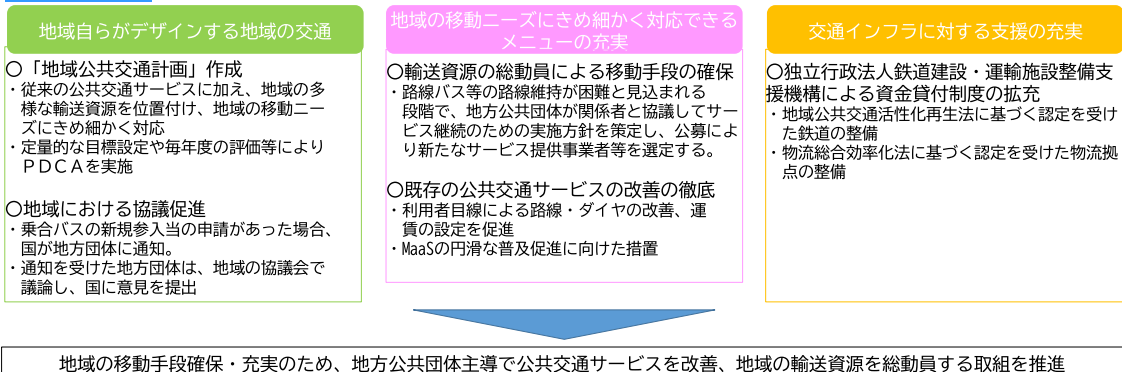
これに対応するため、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保・活力ある都市活動の実現・地域における旅客運送に関するサービスの提供の確保という3点をめざし、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のため、地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与するとしています。

改正の背景・必要性

- 人口減少・運転者不足により公共交通サービス維持確保がますます困難
- 高齢者の運転免許返納増加等により、移動手段確保は重要
- 多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラ整備により、生産性向上を図ることも必要

地方公共団体が、交通事業者等と連携し、
 ①公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する地域公共交通計画を作成
 ②最新技術も活用し、存のサービスの改善・充実、国の支援により、持続可能な地域公共交通を実現

改正点の概要



(3) とさでん交通株式会社の設立

人口減少・少子高齢化や急速な自動車社会の進展に伴い、公共交通の利用者は年々減少の一途をたどり、交通運輸事業を取り巻く環境はさらに厳しさを増しています。

こうした状況の中、平成26年10月1日に、市内を運行していた土佐電気鉄道と高知県交通、土佐電ドリームサービスの3つの交通事業者の統合により、「とさでん交通株式会社」を設立しています。

とさでん交通は、高知県及び高知市等関連12市町村による総額10億円の出資により設立し、経営と利便性向上の両立をめざして地域の公共交通を担うこととなりました。



出資金の内訳

自治体	出資率(%)	出資金(千円)
高知県	50.0	500,000
高知市	35.0	349,700
南国市	6.2	61,800
いの町	3.0	29,900
土佐市	2.7	26,700
香南市	0.7	7,200
安芸市	0.5	5,200
香美市	0.5	5,100
須崎市	0.4	4,300
大豊町	0.4	4,100
本山町	0.3	3,100
芸西村	0.2	2,200
土佐町	0.1	700
合計	100.0	1,000,000

◆経営理念

常に感謝の心で 安心と信頼のサービスを提供し 人と人をつないで社会に貢献します

◆あるべき姿

県民生活、経済活動の基盤となる公共交通を将来にわたり担う

◆中期ビジョン

経営破綻を回避し、経営を安定化させる

◆経営目標

- ・自治体との協調による基礎的公共交通部門(路面電車、生活路線バス)の収支均衡化
- ・その他部門(高速・貸切バス、空港、旅行)の早期黒字化

◆基本方針

- ①安全・安心・信頼の確保
- ②収益の安全的な確保
- ③生産性の向上と費用削減
- ④収支均衡に向けた、公共交通のあり方の再構築



とさでん交通ロゴマーク

(4) その他環境の変化

◆SDGs (Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標) の略)

国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2016(平成28)年から2030(令和12)年までの国際目標です。

持続可能な世界を実現するための17のゴールと169のターゲット(達成目標)で構成されており、経済・社会・環境に関わる諸課題の解決に統合的に取り組むことで、持続可能な発展をもたらし、誰一人取り残さない社会を推進しています。

 <p>1 貧困をなくそう</p> <ul style="list-style-type: none"> ・食料をフードバンクに寄付する ・使わないものを寄付する 	 <p>10 人や国の不平等をなくそう</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「おたがいさま」「ほおちよけん」の思いを持つ ・困ったことがあったら助けを求めろ
 <p>2 飢餓をゼロに</p> <ul style="list-style-type: none"> ・おぎゃくでは、食べられる量だけ注文する ・高知産の旬の食材を選ぶ 	 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の防災訓練に参加する ・とさでん交通などの公共交通機関を利用する
 <p>3 すべての人に健康と福祉を</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いきいき百歳体操に参加する ・バランスのとれた食事と日ごろから身体を動かすことを心掛ける 	 <p>12 つくる責任 つかう責任</p> <ul style="list-style-type: none"> ・必要なものを必要な数(量)だけ購入する ・ごみを正しく分別して出す
 <p>4 質の高い教育をみんなに</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オーテピアに行って色々なことを学ぶ ・高知市夏季大学に参加する 	 <p>13 気候変動に具体的な対策を</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「よさこい×COOL CHOICE」に賛同し、実践する ・エコドライブを心掛ける
 <p>5 ジェンダー平等を実現しよう</p> <ul style="list-style-type: none"> ・家事・育児・介護を性別に関わらず平等に分担する ・自分の言動に性差別がないか考える 	 <p>14 海の豊かさを守ろう</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浦戸湾・七河川一斉清掃に参加する ・汚水や排水は直接川や海に流さない
 <p>6 安全な水とトイレを世界中に</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水道の蛇口はこまめに閉める ・海や川を汚さないよう心掛ける 	 <p>15 陸の豊かさを守ろう</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民農園を利用してみる ・いきものに会い、その大切さを学ぶ
 <p>7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに</p> <ul style="list-style-type: none"> ・太陽光発電や蓄電池などの新エネルギーを利用する ・省エネ型の電化製品を活用する 	 <p>16 平和と公正をすべての人に</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平和について考える ・犯罪や暴力は許さない
 <p>8 働きがいも経済成長も</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上手に働き、しっかり休む ・買い物はできるだけ身近な県内・市内でする 	 <p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ボランティアや地域活動、地域行事に参加する ・積極的に世代間交流をする
 <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新しい技術に興味を持つ ・最新の技術に触れてみる 	

◆Society5.0

Society5.0とは、サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会（Society）のことです。

狩猟社会（Society1.0）、農耕社会（Society2.0）、工業社会（Society3.0）、情報社会（Society4.0）に続く、新たな社会を指します。

新たな先端技術をあらゆる産業や社会生活に取り入れ、経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会であるSociety5.0の実現をめざしています。



(出典：内閣府HP「Society5.0」)

◆新型コロナウイルス感染症への対応

新型コロナウイルス感染症の流行が世界規模で拡大しており、我が国では、令和2年4月7日から5月25日まで新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言が発令され、各都道府県が不要不急の外出自粛要請等の対応を実施しました。

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う甚大な影響は、人々の生命や健康を脅かし、日常生活のみならず、経済・社会全体のあり方、さらには人々の行動様式・意識など多方面に波及しつつあり、いわゆる「ニューノーマル」へ移行していくと予見されています。

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、人々の働き方や生活に対する意識も変化しており、マスクの着用、手洗いの励行、社会的な距離の確保、こまめな換気といった新しい生活様式への対応が求められています。

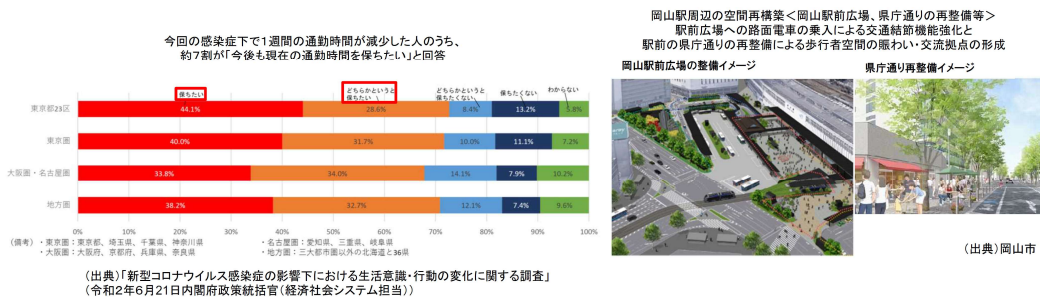
【論点2】都市交通(ネットワーク)の今後のあり方と新しい政策の方向性

<新型コロナ危機を契機に生じた変化>

- 公共交通の利用への不安や在宅勤務推奨の結果、**公共交通利用者**が減少。
- 移動時間等の削減により**時間価値の重要性**が強く認識されるものと考えられる。
- 近距離の移動については、**公共交通から自転車に転換**している可能性。
- 公共交通について、**感染リスクも踏まえた密度や施設のあり方の対応**も必要に。
- 歩行者にとっての**過密の回避、居心地の良い環境へのニーズの高まり**のため、**都市のウォーカブル空間の重要性**が高まっていくと考えられる。

<今後の方向性>

- **混雑状況のリアルタイム発信**等により、過密を回避し、安心して利用できる環境が必要。
- **まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進**する必要。
- 公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど、**多様な移動手段の確保や自転車が利用しやすい環境整備**が必要。
- 駅周辺に生活に必要な都市機能を集積させ、**安全性・快適性・利便性を備えた「駅まち」空間の一体的な整備**も必要。
- 適切な密度の確保等**新しい街路空間の考え方**の導入が必要。



(出典：内閣府「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」(論点整理)概要)

第2章 上位・関連計画等の整理

1 2011高知市総合計画（後期基本計画）

高知市総合計画は、地域社会の人々が将来に向けて夢と希望を持てる地域の将来ビジョンを示すとともに、そこに至る道筋を明らかにし、ビジョンの実現に向けた必要な手段や施策を示した本市の最上位計画です。

◆まちづくりの理念

- 1 自然との共生
- 2 人と人の共生
- 3 自然と人とまちの共生

◆将来の都市像

森・里・海と人の環^わ 自由と創造の共生都市 高知

◆計画期間

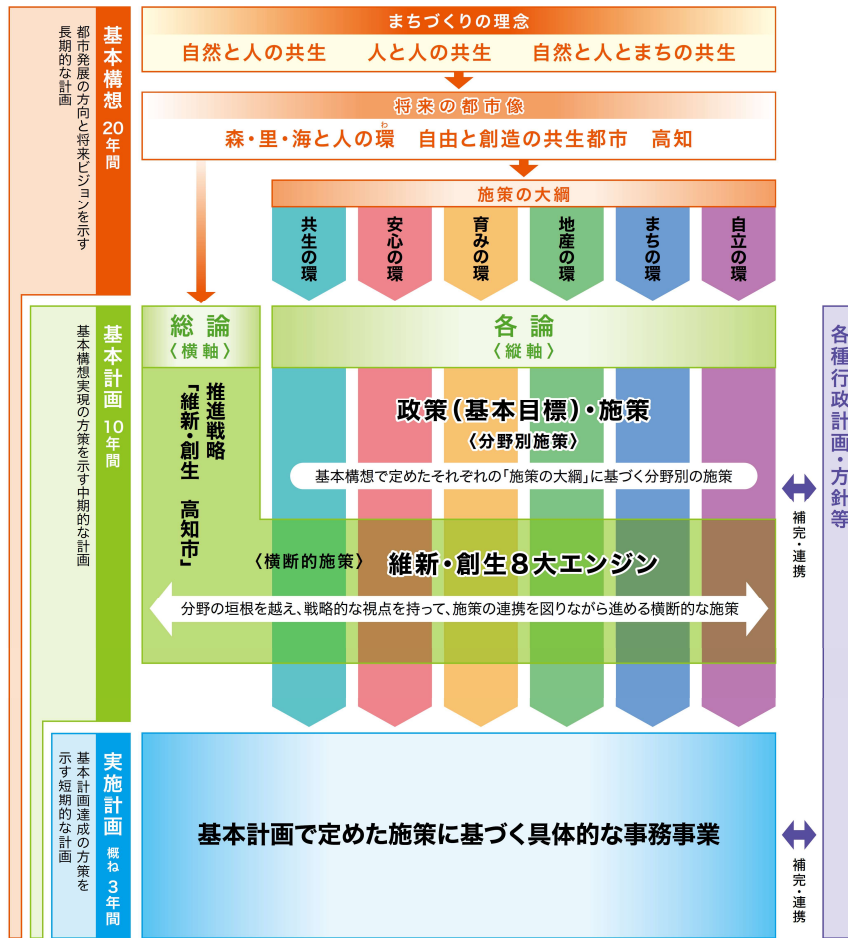
基本構想 2011（平成23）年度から2030（令和12）年度までの20年間
後期基本計画 2021（令和3）年度から2030（令和12）年度までの10年間

◆都市構造

都市部では、市街地の外延的拡大を抑制するなど、公的投資を効果的・効率的に行う集約型都市構造の構築を進めています。また、市域を構成する中山間地域、田園地域、都市部が持つ多様な特性を活かしたバランスの取れた発展をめざしています。



◆計画の構成



◆交通に関する政策・施策

施策の大綱 5まちの環
 政策 12便利で快適に暮らせるまち
 施策

40地域の特性を活かした、バランスのとれた都市の形成
人口減少や高齢化の進行に対応した、都市機能が集約され、市街地の外延的な拡大が抑制されたコンパクトシティの形成とともに、都市部の中心市街地の活性化をはじめ、田園地域、中山間地域それぞれの地域特性を活かしたバランスのとれたまちづくりをめざします。
41安全で円滑な交通体系の整備
利便性の高い快適な交通環境の実現に向けて、広域交通ネットワークの強化と都市交通内の円滑化に取り組むとともに、市民の日常生活における交通手段を維持・確保するため、公共交通の利用を促進しながら、地域の実情に応じた公共交通体系の構築をめざします。

2 高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

(1) 高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンは、本市の人口の現状を分析し、めざすべき将来の方向と人口の将来展望などについて示しており、各種行政計画の人口の将来展望に関する共通の基礎資料として活用されています。

◆対象期間

2015（平成27）年度から2060（令和42）年度までの45年間

◆人口の将来展望

2060（令和42）年の高知市の目標人口 280,000人

(2) 高知市まち・ひと・しごと創生総合戦略

高知市まち・ひと・しごと創生総合戦略は、「高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」で示した人口の将来展望を実現するための必要な施策を取りまとめたもので、本市が直面する人口減少問題を克服するための具体的な戦略として位置付けられています。

◆計画期間

第2期計画 2020（令和2）年度から2024（令和6）年度までの5年間

◆基本目標

- 1 地産外商、観光振興等による産業活性化と安定した雇用の創出
- 2 新しい人の流れをつくる
- 3 若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望を実現する、女性の活躍の場を拡大する
- 4 バランスの取れた県都のまちづくりと地域間の連携により安心な暮らしを守る

3 高知市交通基本計画

高知市交通基本計画は、交通を取り巻く社会経済情勢の変化に対応するため、環境にやさしい交通への転換、市民のニーズに即した持続可能な交通体系の構築、市民・事業者・行政がともに支え合う仕組みの実現を図ることで、交通全般についてめざすべき将来像の実現に寄与することを目的に策定しています。

◆基本理念

安全・快適で環境にやさしい みんなで支え、明日へつなぐ交通空間
～市民・事業者・行政が連携・協働した効率的な交通体系をめざして～

◆将来像

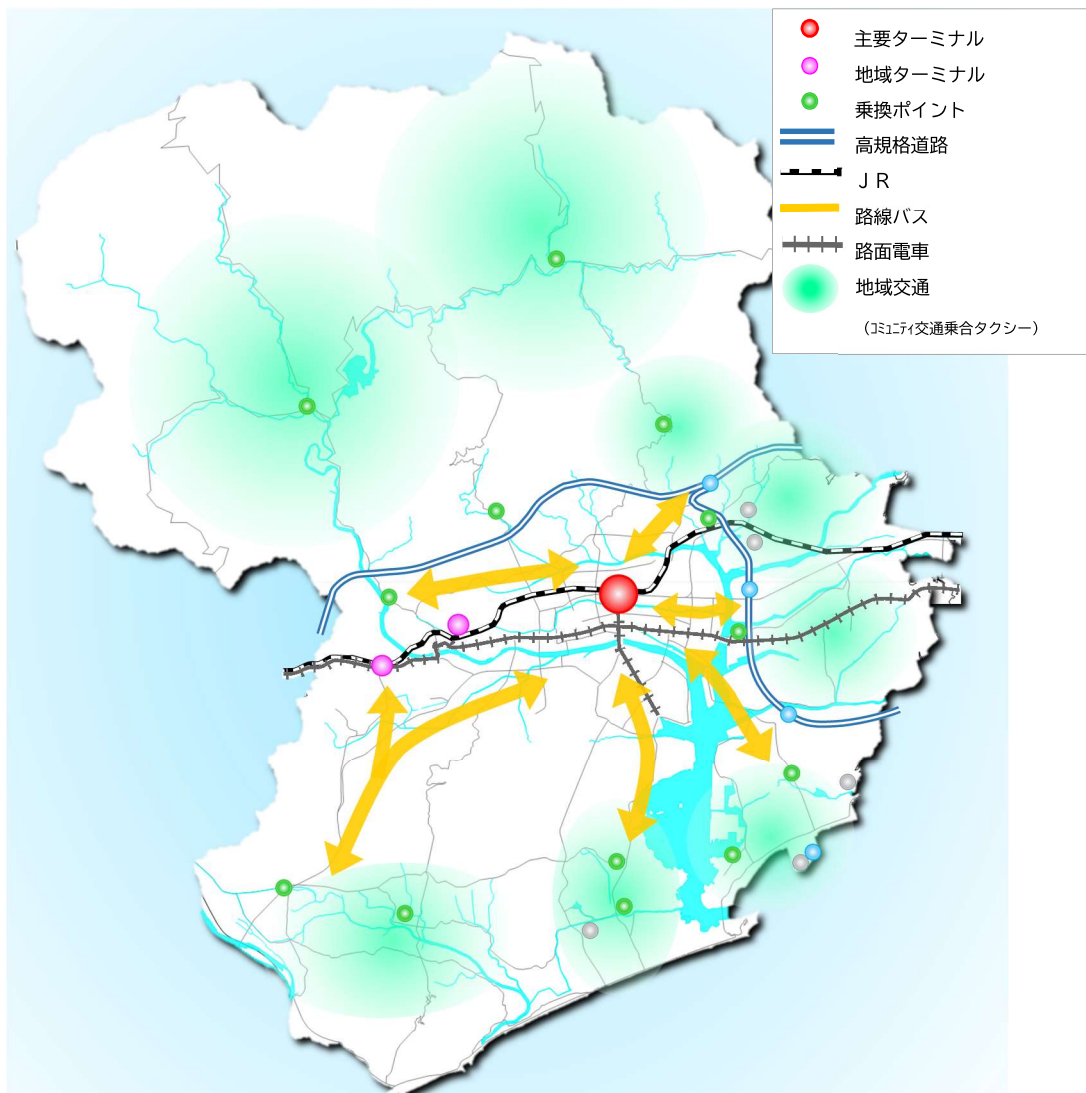
人とまちをつなぎ、環境を守りにぎわいをうむ高知の交通

◆計画期間

基本構想 2012（平成24）年度から2031（令和13）年度までの20年間

基本計画 2022（令和4）年度から2031（令和13）年度までの10年間

◆将来の交通ネットワークイメージ図



◆個別施策

基本目標 1 いきいきとした市民生活を支え、人と環境にやさしい交通

施策の方向① 地域交通の整備	施策1 生活道路の改善 施策2 生活交通の確保・維持
施策の方向② バリアフリーの推進	施策3 バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 施策4 自転車・歩行者の通行空間の安全確保
施策の方向③ 環境負荷の低減	施策5 環境にやさしい移手段の推進

基本目標 2 人とまちをつなぐ安全・快適な交通

施策の方向④ 公共交通の利便性向上	施策6 利用促進・広報活動の実施 施策7 総合的な地域公共交通ネットワークの再編 施策8 利便性の高い運行サービスの提供 施策9 交通結節機能の強化 施策10 サイクルアンドライド・パークアンドライドの推進
施策の方向⑤ 広域交通の強化	施策11 道路交通網の再編 施策12 高規格道路及び幹線道路等の充実

基本目標 3 高知の魅力・活力を高める交通

施策の方向⑥ 観光等の強化	施策6 再 利用促進・広報活動の実施 施策13 観光地間の移手段の利便性・快適性の向上 施策14 移動そのものを活かした地域づくり
施策の方向⑦ 地域活力の向上	施策12 再 高規格道路及び幹線道路等の充実 施策15 自転車を活用したまちづくりの推進 施策16 まちなかを歩きたくなる道づくり

基本目標 4 市民・事業者・行政と連携・協働し、支え育てる交通

施策の方向⑧ 連携・協働	施策17 地域ぐるみで支える交通環境づくり
施策の方向⑨ 交通安全	施策18 交通安全思想の普及徹底 施策19 交通安全施設その他の整備 施策20 自転車の安全利用と駐輪対策

◆横断的な施策（リーディングプロジェクト）

1 地域交通を守り支える リーディングプロジェクト	施策2 生活交通の確保・維持 施策3 バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 施策17 地域ぐるみで支える交通環境づくり
2 コンパクト・プラス・ ネットワークを推進する リーディングプロジェクト	施策7 総合的な地域公共交通ネットワークの再編 施策9 交通結節機能の強化 施策17 地域ぐるみで支える交通環境づくり
3 地域のにぎわいをつくる リーディングプロジェクト	施策14 移動そのものを活かした地域づくり 施策15 自転車を活用したまちづくりの推進 施策16 まちなかを歩きたくなる道づくり 施策17 地域ぐるみで支える交通環境づくり

4 高知市都市計画マスタープラン

高知市都市計画マスタープランは、市町村が長期的・総合的な視点から地域特性を踏まえ、都市の将来像と実現に向けた道筋を明らかにする「市町村の定める都市計画についての指針」となるもので、持続可能な集約型都市構造の実現に向けた土地利用、都市防災、交通体系の方針などを示しています。

◆都市計画の基本理念

安全・にぎわい・コンパクト・共生・風情・環境

◆都市づくりのビジョン

安心とにぎわいを未来につなぐ、やさしさふれあう都市

◆計画期間

2014（平成26）年度から2030（令和12）年度まで

◆交通体系の方針図



5 高知市立地適正化計画

高知市立地適正化計画は、医療、福祉、商業、子育てや住居などがまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が、公共交通によりこれらの生活利便施設に容易にアクセスできるなど、都市の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりをめざすための計画です。

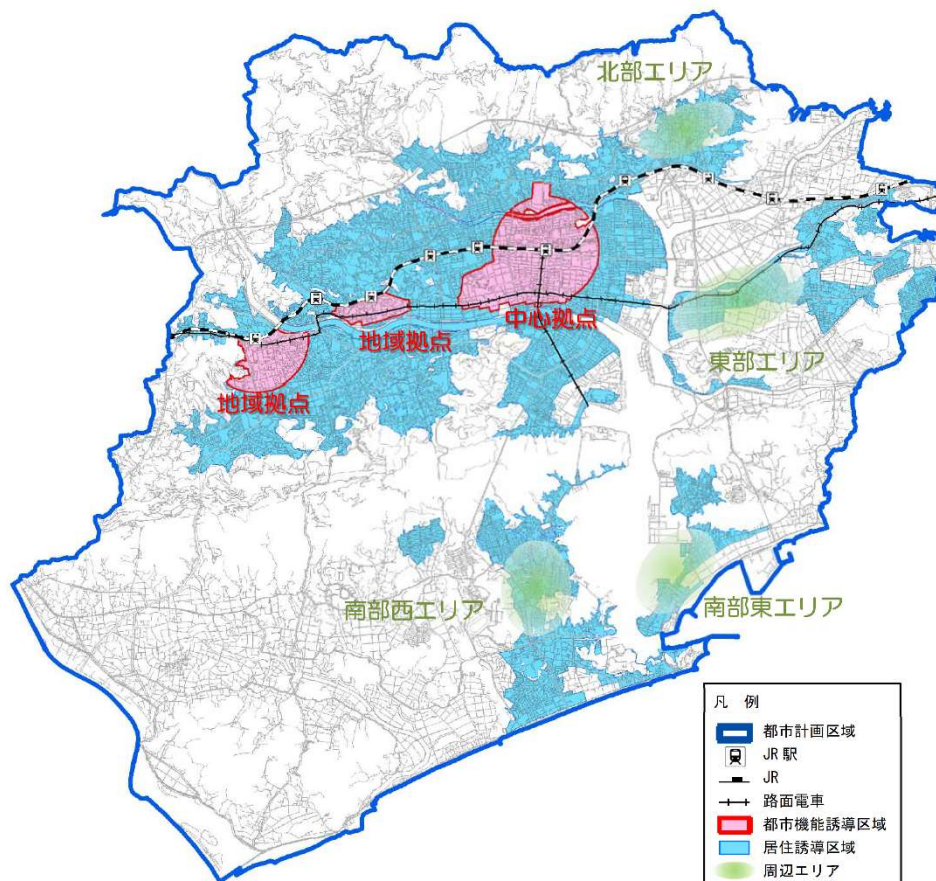
◆基本方針

- 1 コンパクトな都市形成による効率的なまちづくり
- 2 公共交通を軸としたまちづくり
- 3 都市の魅力・活力を高める都市拠点の形成
- 4 生活利便性の維持・向上
- 5 安全・安心な居住地形成の誘導

◆計画期間

2021（令和3）年度から2035（令和17）年度までのおおむね20年間

◆居住誘導区域と都市機能誘導区域



- ・居住誘導区域：生活サービスやコミュニティが持続されるよう、居住を誘導すべき区域
- ・都市機能誘導区域：医療・福祉・商業などの都市機能を都市の中心拠点や地域拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域

6 その他関連計画

(1) 高知市中心市街地活性化基本計画

高知市中心市街地活性化基本計画は、商業・観光・歴史・文化・教育・福祉など、中心市街地に存在するあらゆる地域資源を活用し、それらの魅力を相互に生かした施策に取り組むことで、居住人口の確保と交流人口の拡大を図り、にぎわい溢れる本市の「顔」にふさわしい中心市街地の形成をめざします。

◆基本コンセプト

地域資源の魅力が織り成す、「暮らし」と「交流」の調和したまち

◆計画期間

2018（平成30）年度から2022（令和4）年度までの5年間

◆計画区域



○中心市街地における課題等

課題1

中心市街地の居住人口の減少

課題2

歩行者通行量の偏在化

課題3

国内外からの
来街者への対応

○活性化に向けた基本方針

方針1

日常生活が便利で快適に暮らせる機能の充実

方針2

魅力ある機能をエリア全体に展開し、各機能が連携できるような仕組みをつくる

方針3

来街者の受入態勢の充実

○基本コンセプト

地域資源の魅力が織り成す、
「暮らし」と「交流」の調和したまち

○活性化の目標

目標1

「すべての世代が永く住み
続けられるまち」の実現

目標2

「多くの人が回遊するまち」
の実現

目標3

「また訪れたいと思うまち」
の実現

(2) 高知市観光振興計画

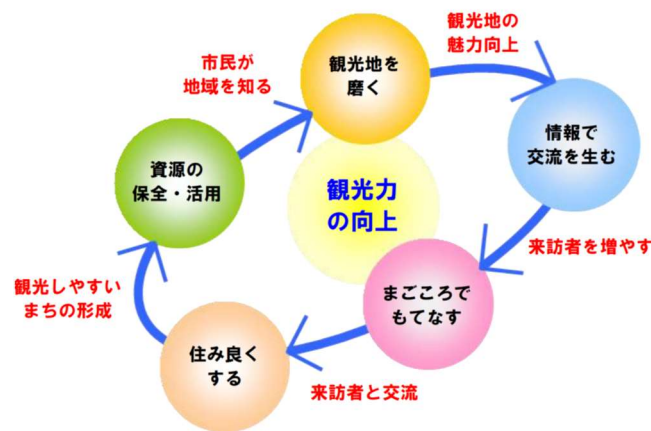
高知市観光振興計画は、観光による交流人口の拡大や地域経済の活性化を図るため、観光に関わる全ての関係者が、目標や計画を共有し、連携・協働して観光振興を図っていくことを目的に策定しています。

◆基本理念

周遊拠点都市こうちを目指す

◆計画期間

2019（平成31）年度から2023（令和5）年度までの5年間



(3) 第2次高知市地球温暖化対策地域推進実行計画

第2次高知市地球温暖化対策地域推進実行計画は、高知市域から排出される温室効果ガス排出量の削減に向け、本市の現状や地域特性を踏まえ、市・市民・事業者などの各主体の役割に応じた取組を総合的かつ計画的に推進していくことを目的としています。

◆基本方針

- 1 地球にやさしいエネルギーをつくる
- 2 エネルギーを賢くつかう
- 3 温室効果ガスの排出の少ないまちをつくる
- 4 循環型社会をつくる

◆高知市の温室効果ガス排出量の削減目標

2030（令和12）年度における温室効果ガス排出量を2013（平成25）年度比43%削減

◆計画期間

2021（令和3）年度から2030（令和12）年度までの10年間

(4) 高知市長浜・御豊瀬・浦戸地域振興計画

高知市長浜・御豊瀬・浦戸地域振興計画は、長浜・御豊瀬・浦戸地域の人口減少への対応と地域振興による地方創生に向けたまちづくりを、市民と行政の協働の下、進めていくことを目的としています。

◆将来像

歴史や風土を活かし、住む人・訪れる人に笑顔があふれるまち

◆対象地域

長浜※・御豊瀬・浦戸地域（長浜小学校区・浦戸小学校区）

※瀬戸・横浜・横浜新町・長浜蒔絵台を除く長浜エリア

◆計画期間

2020（令和2）年度から2024（令和6）年度までの5年間

◆基本方針

- 1 自然の魅力を活かしたにぎわいあふれるまちづくり
- 2 歴史と文化を守り未来につなぐまちづくり
- 3 子どもの笑顔あふれる誰もがいきいきと暮らせるまちづくり

◆方策・事業

地域の「賑」わいあふれる企画づくり
地域の「食」を活かした産業の活性化
地域を「巡」り魅力を知ってもらう
にぎわいと交流の「場」づくり
歴史と文化を「伝」え、次代につなぐ
地域の愛着を「育」むひとづくり

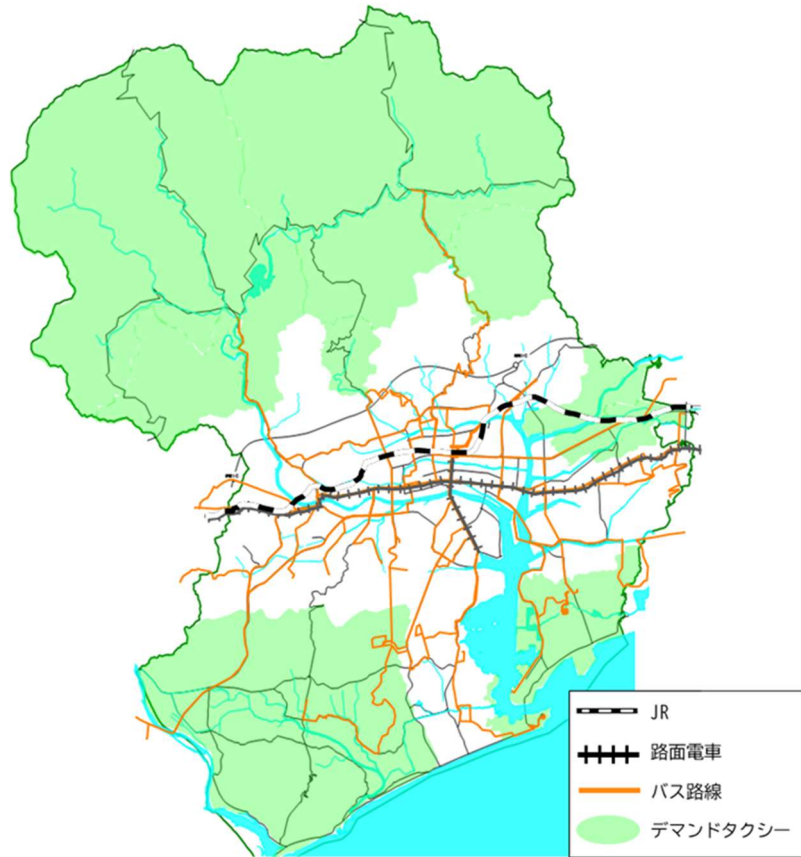


第3章 本市の地域公共交通の現状等

1 地域公共交通網

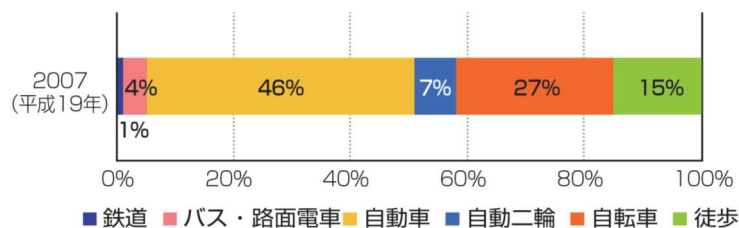
(1) 地域公共交通の概要

本市の公共交通は、市域を東西に横断する広域幹線であるJR土讃線、はりまや橋を中心に東西線と南北線を行く路面電車、はりまや橋を中心に放射状に行く路線バス、そして、市周辺部や過疎地を行く乗合タクシーにより、公共交通網を形成しています。



◆公共交通分担率

本市の交通手段別の利用率は、自動車が46%と最も高く、次いで自転車27%、徒歩15%、自動二輪7%、バス・電車4%、鉄道1%の順となっておりバス・電車・鉄道の公共交通は極めて利用が少ない状況にあり、現在でも減少傾向が続いています。



出典：高知市都市計画マスタープラン

(2) 公共交通空白地

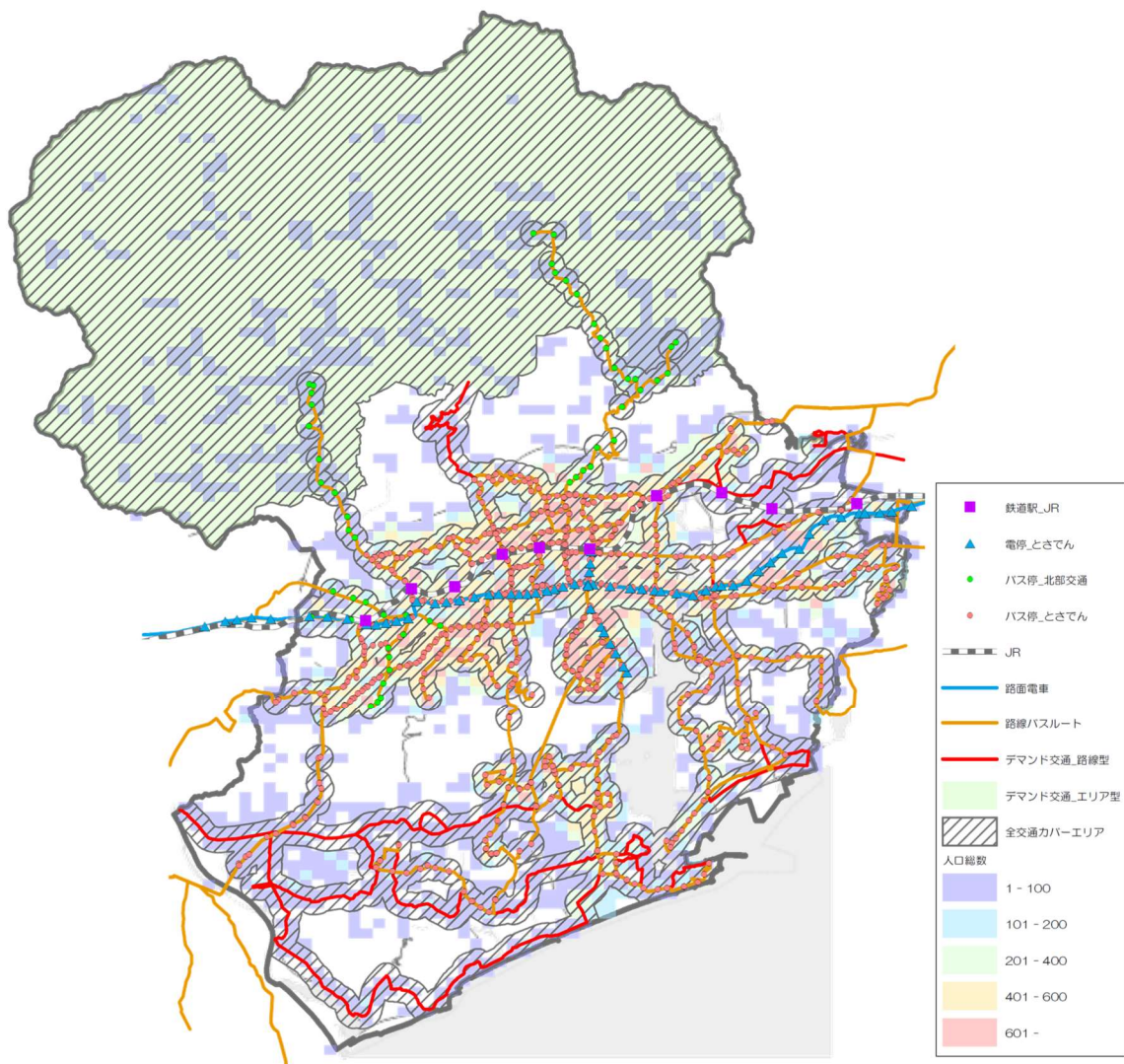
市街地は、東西に鉄道・路面電車が横断し、バス路線網も広がっていることから、公共交通の利便性の高さがうかがえます。中山間地域や周辺部は、デマンド型乗合タクシーが地域特性に応じた運行しており、広い圏域がカバーされています。

全体では、市域面積の75%、人口の89%がカバーされていますが、一定の人口があるにもかかわらず公共交通空白地となっている地域も見られます。

<公共交通カバーエリア>

駅・電停勢圏（半径 500m）

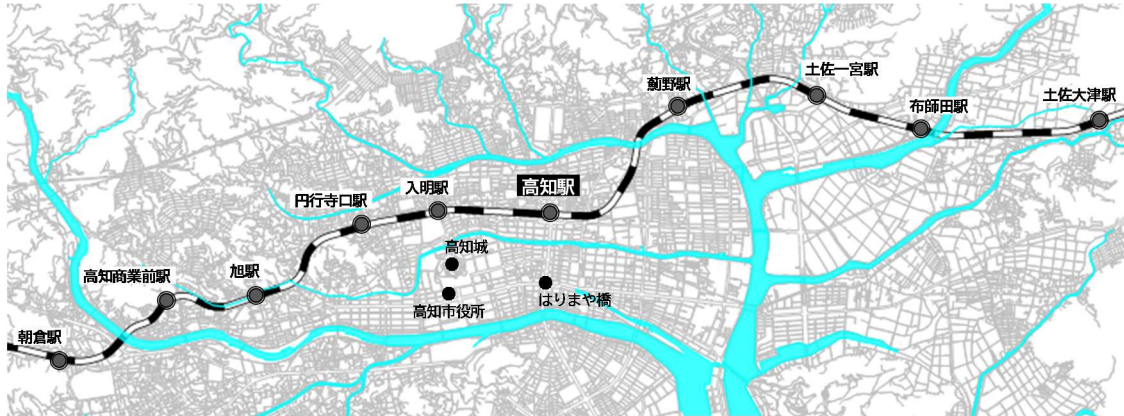
バス停・乗合タクシー路線勢圏（半径 300m）



2 鉄道

本市の鉄道は、都市間をつなぐ広域的な交通として、市民・県民の通勤・通学や県外からの観光客の移動を支える輸送機関として大きな役割を担っています。

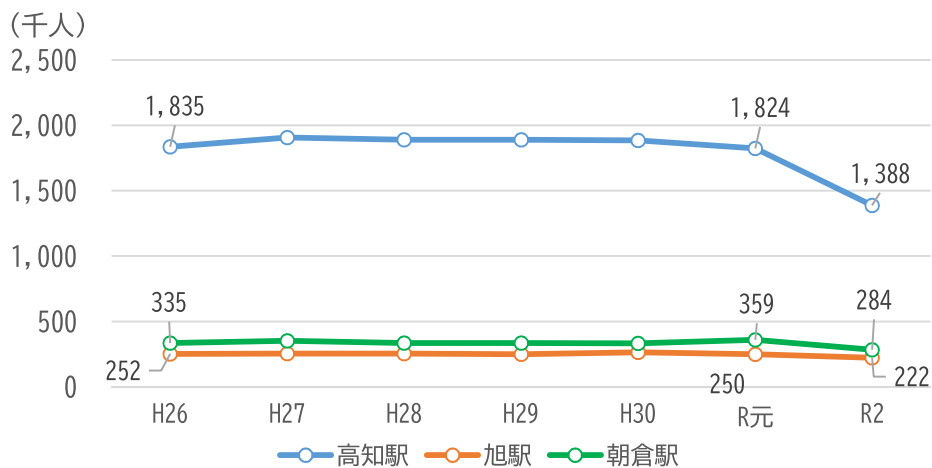
また、鉄道駅は、市域を東西に横断しているＪＲ土讃線に西の朝倉駅から東の土佐大津駅までの10駅が立地しています。



◆利用状況

鉄道の利用者数は、平成26年以降ほぼ横ばいを維持していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大きく減少しています。

一日平均乗降客数は、ＪＲ高知駅が最も多く、次いで、ＪＲ朝倉駅・ＪＲ旭駅と続きます。



出典：高知市統計書

駅別乗車人員/日

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
土佐大津	379	370	387	418	455	500	457	442	433	425	414	371	347
布師田	75	66	66	62	67	68	65	72	78	85	92	94	84
土佐一宮	344	331	322	310	312	318	310	366	360	358	354	365	321
薊野	150	137	130	151	162	171	169	177	175	173	184	192	165
高知	5,236	5,002	5,121	5,088	5,169	5,287	5,105	5,207	5,176	5,174	5,270	5,070	3834
入明	350	328	342	348	387	468	459	481	468	478	467	466	416
円行寺口	298	257	266	287	298	273	249	242	255	259	278	302	270
旭	749	749	749	758	749	733	688	693	692	686	719	683	610
高知商業前	419	402	434	416	437	471	485	554	563	547	532	518	509
朝倉	835	877	870	894	924	937	917	965	920	916	910	980	776
合計	8,835	8,519	8,687	8,732	8,960	9,226	8,904	9,199	9,120	9,101	9,220	9,041	7332

出典：四国旅客鉄道(株)

3 路面電車

路面電車は、明治37年、京都市に次いで全国二番目に敷設され、現存する最古の路面電車 となっています。また、軌道線距離は25.3kmで日本一の長さを持ちます。

はりまや橋を中心に、東西線（伊野線・ごめん線）と南北線（棧橋線）で形成され、沿線には居住者が多く、また、高知駅、朝倉駅等の鉄道駅とも近接していることから、通勤通学などに重要な役割を果たす、定時性の高い輸送機関です。

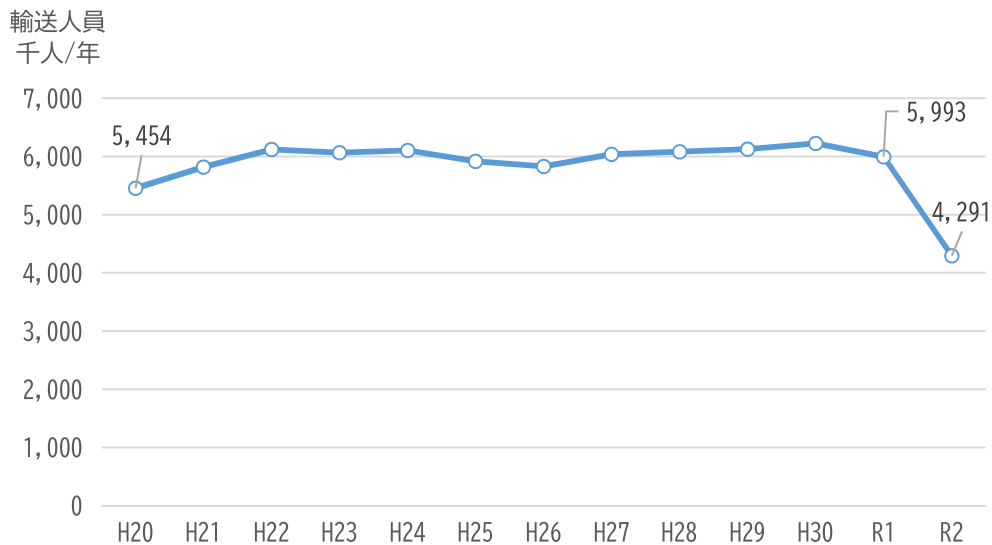


出典：とさでん交通(株)

(1) 利用状況

路面電車の利用者数は、平成20年度から令和元年度まで一定数を維持していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大きく減少しています。

電停の乗降客数は、交通結節点となる高知駅前や市内中心部のはりまや橋・堀詰・大橋通などで多くなっています。その他では県立美術館通などパークアンドライドを実施している電停において、利用が多くなっています。

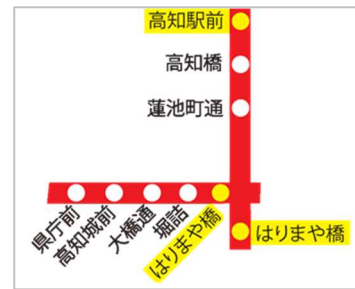


出典：高知市統計書、とさでん交通(株)

(2) 利用状況（電停別）

乗降人員は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける令和2年度までは、電停別でもほぼ横ばいで推移しています。

中でも、高知駅からはりまや橋を經由し県庁前に至る逆L字区間を含む200円均一区間で利用が多い傾向にあり、中心市街地活性化など、まちなかのにぎわいづくりにも大きく貢献しています。



〈利用の多い逆L字区間〉

令和2年度 電停別乗降人員/年 (人)

東西線		南北線	
伊野	31,601	知寄町	53,357
伊野駅前	7,840	知寄町三丁目	84,220
鳴谷	6,861	葛島橋東詰	34,830
北山	1,692	西高須	84,451
北内	15,017	県立美術館通	88,516
伊野商業前	12,008	高須	38,810
枝川	11,234	文珠通	134,580
中山	10,249	介良通	56,187
八代通	21,047	新木	44,787
宇治団地前	13,339	東新木	31,644
啞内	15,643	田辺島通	35,369
宮の奥	9,144	鹿尻	47,110
朝倉神社前	6,435	舟戸	53,140
朝倉駅前	24,378	北浦	4,756
朝倉	66,210	領石通	28,845
曙町	6,381	清和学園前	9,026
曙町東町	28,672	一条橋	4,406
鴨部	42,360	明見橋	7,210
鏡川橋	109,775	長崎	6,226
堂橋	47,529	小籠通	3,810
旭町三丁目	104,163	篠原	11,034
旭駅前通	85,728	住吉通	12,342
旭町一丁目	46,544	東工業前	18,292
上町五丁目	71,476	後免西町	36,087
上町四丁目	26,374	後免中町	11,994
上町二丁目	58,011	後免東町	11,676
上町一丁目	39,448	後免町	99,227
柵形	72,356	高知駅前	191,480
グランド通	96,811	高知橋	47,123
県庁前	181,729	蓮池町通	16,960
高知城前	99,927	はりまや橋(南北)	325,642
大橋通	236,522	梅の辻	61,790
堀詰	146,650	棧橋通一丁目	49,800
はりまや橋(東西)	307,029	棧橋通二丁目	24,894
電鉄ターミナル	226,379	棧橋通三丁目	80,542
菜園場町	89,978	棧橋通四丁目	34,799
宝永町	72,451	棧橋車庫前	23,218
知寄町一丁目	63,616	棧橋通五丁目	37,474
知寄町二丁目	87,062	乗降者数(高知市)	4,209,973
		乗降者数(全域)	4,545,323

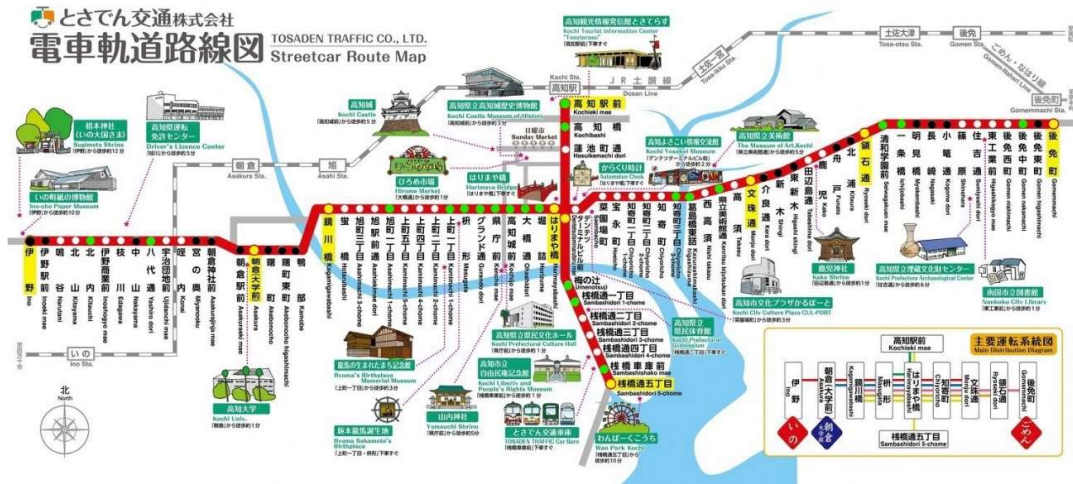
出典：とさでん交通(株)

(3) 電停

市内には、上下線合わせて119電停あり、そのうちバリアフリー電停は42電停（約35%）です。また、上屋が設置されているのは81電停で約68%となっています。

一方で、周辺部では、電停用地が確保できないため、安全施設がなく道路上に白線で電停の位置を囲んだ「ノーガード電停」が多くあります。（令和3年4月1日時点）

※ 電停数は、はりまや橋を4か所、高知駅前を3か所、鏡川橋を2か所で計算



● バリアフリー電停 ● ノーガード電停
出典：とさでん交通(株)

(4) 電車車両

路面電車は63両運行されており、そのうち低床車両は3両です。

とさでん交通株式会社の保有する路面電車の平均車齢は57年と高くなっています。

イベント等では外国電車や維新号といった特色ある車両も運行しています。

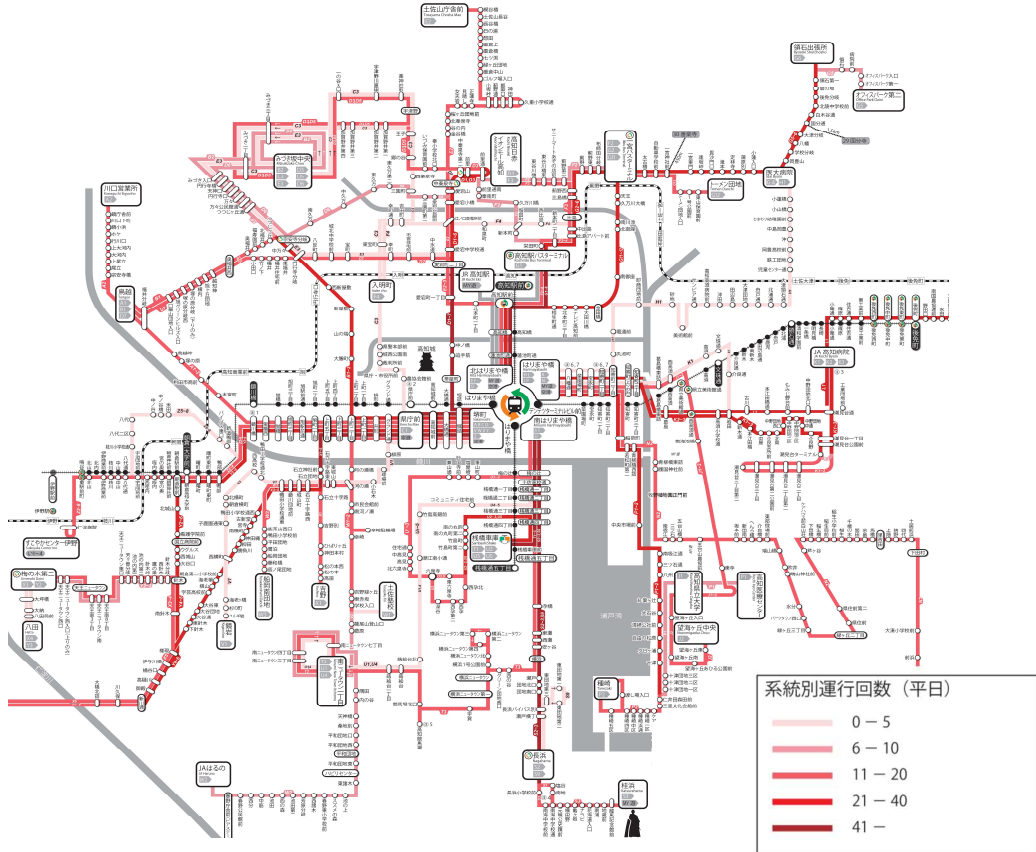
	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年	R3年
台数	63両	63両	64両	64両	64両	63両
平均車齢	60.4年	61.4年	58.1年	59.1年	60.1年	57年

出典：とさでん交通(株)

4 路線バス

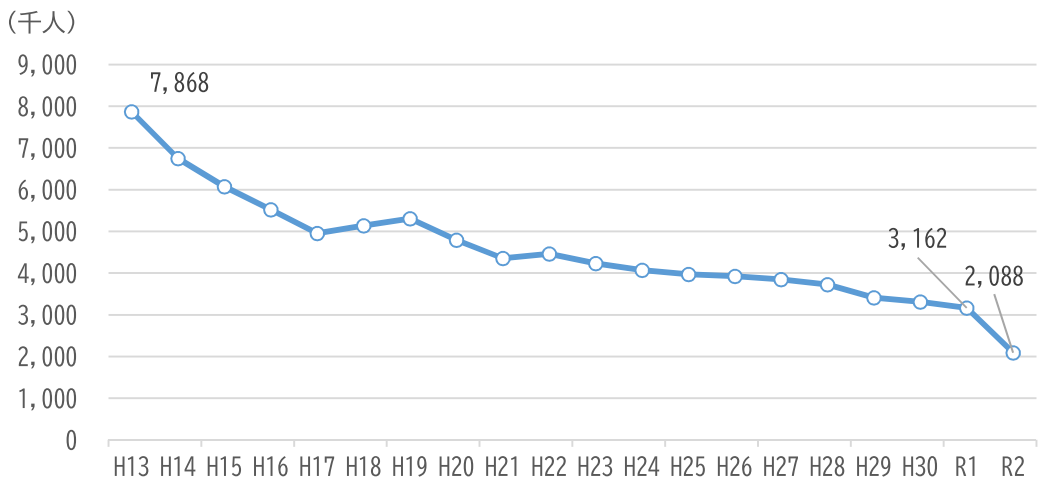
路線バスは、地域の生活を支える移動手段として、市内各地を運行しており、全てがはりまや橋を通過するように編成され、平成28年には200以上あった系統を、現在は約90系統まで集約・再編しています。

マイカーの普及や少子・高齢化等の進展により利用者は年々減少し、バス路線を維持することが困難な状況にあります。



(1) 利用状況

路線バスの利用者数は年々減少し、平成13年から令和元年までの20年間で、約6割減っています。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、前年度からさらに大きく減少しています。

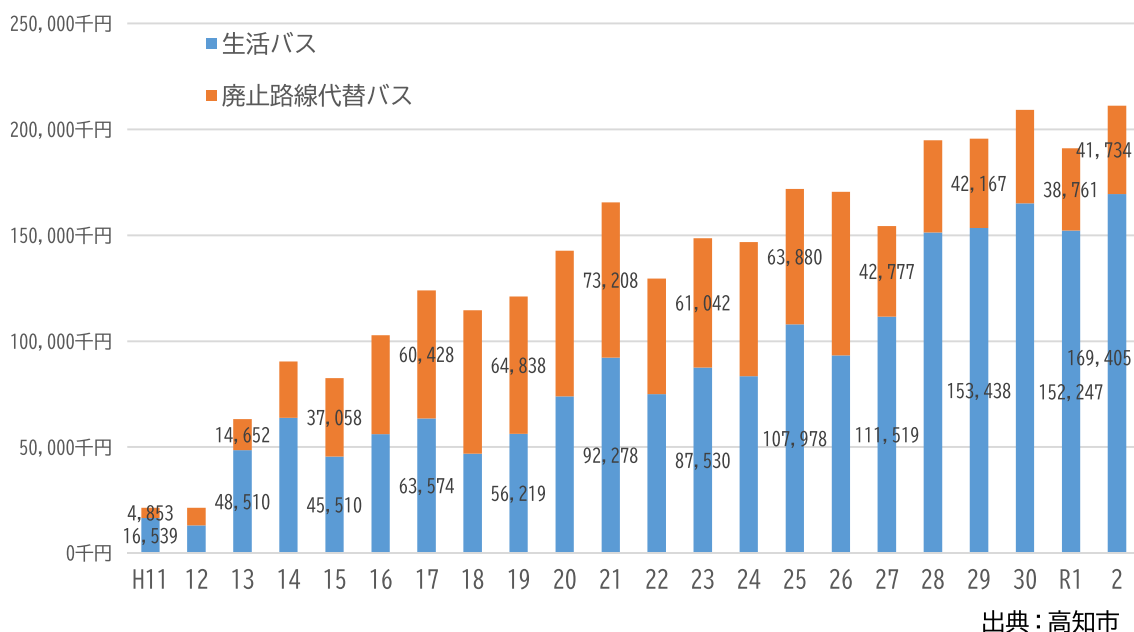


出典：高知市統計書、とさでん交通(株)

(2) バス運行費補助金

主に市内中心部や周辺市街地を運行する「生活路線バス」の運行費補助金額は増加を続け、平成28年度には150,000千円に達し、年々増加傾向にあります。

主に鏡・土佐山の過疎地域など外縁部を運行する「廃止路線代替バス」の運行費補助金額は年々増加し、平成26年度には77,000千円まで増えています。その後、代替手段として、デマンド型乗合タクシーの導入とバス路線の退出が進み、令和2年度は41,000千円まで運行費補助金額が減少しています。



- 生活路線バス：一定の利用が見込めるとして、事業者が自主的に運行する路線。
主に市内中心部や周辺市街地を運行。

運行事業者	とさでん交通株式会社			高知東部交通株式会社		
	路線定期運行			路線定期運行		
運行形態	定時運行			定時運行		
系統数/運行回数/km	80系統	285.6回	3,061,508.3km	4系統	10.6回	322,803.9km
・国庫補助系統	26系統	90.5回	1,361,491.5km	4系統	10.6回	322,803.9km
・県補助系統	1系統	2.3回	47,085.6km	—	—	—
・市単独補助系統	25系統	128.2回	1,027,622.9km	—	—	—
・自主運行系統	28系統	64.6回	625,308.3km	—	—	—

※令和4年度運行計画

- 廃止路線代替バス：今後も利用が見込めないとして、事業者が路線撤退した後、自治体の依頼により運行する路線。
主に鏡・土佐山など過疎地を運行。

運行事業者	株式会社県交北部交通		
運行形態	路線定期運行		
運行形態	定時運行		
系統数/運行回数/km	8系統	30.9回	620,952.0km
・国庫補助系統	—	—	—
・県補助系統	—	—	—
・市単独補助系統	8系統	30.9回	620,952.0km
・自主運行系統	—	—	—

※令和4年度運行計画

(3) バス車両

とさでん交通(株)の所有する路線バスの平均車齢は17.7年と高くなっています。

なお、バリアフリーに対応したノンステップバスやワンステップバスが全体の約半数を占めていますが、運行する路線によっては地理的要因により低床バスの乗り入れが困難な地域もあることから、今後車両の更新を進める中で、併せて運行路線についても検討する必要が出てくると予想されます。

	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年	R3年
台数(台)	160	159	150	141	139	134
うちバリアフリー化車両(台) ※ノンステップ・ワンステップ	50	56	61	68	73	69
平均車齢(年)	18.2	17.3	17.4	16.9	16.9	17.7

出典：とさでん交通(株)

(4) バス停

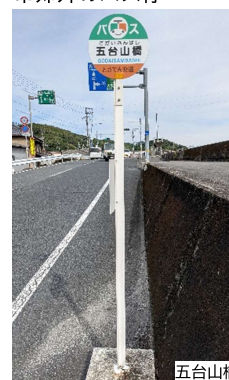
現在、市内には長年の風雨等により劣化が進んだものや新たに設置したものなど、768基のバス停が設置されています。劣化が進んだバス停は、劣化の激しいものから年度ごとに計画を立て、順次改修を進めています。

市中心部のバス停



栈橋通五丁目

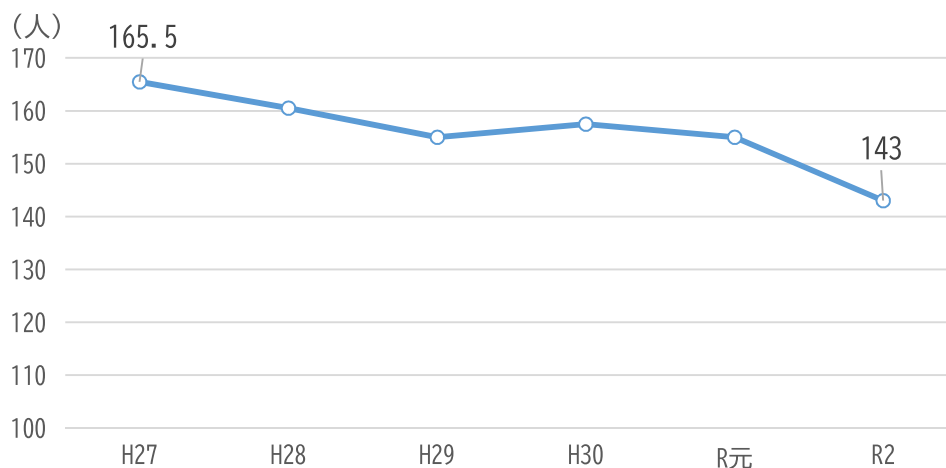
市郊外のバス停



五台山橋

(5) 運転手数の推移

とさでん交通の路線バス運転手は、平均年齢は51.8歳(令和2年9月現在)で、年々高齢化しています。また、運転手数も年々減少しており、人材確保が大きな課題になっています。



出典：とさでん交通(株)

5 タクシー

(1) 乗合タクシー

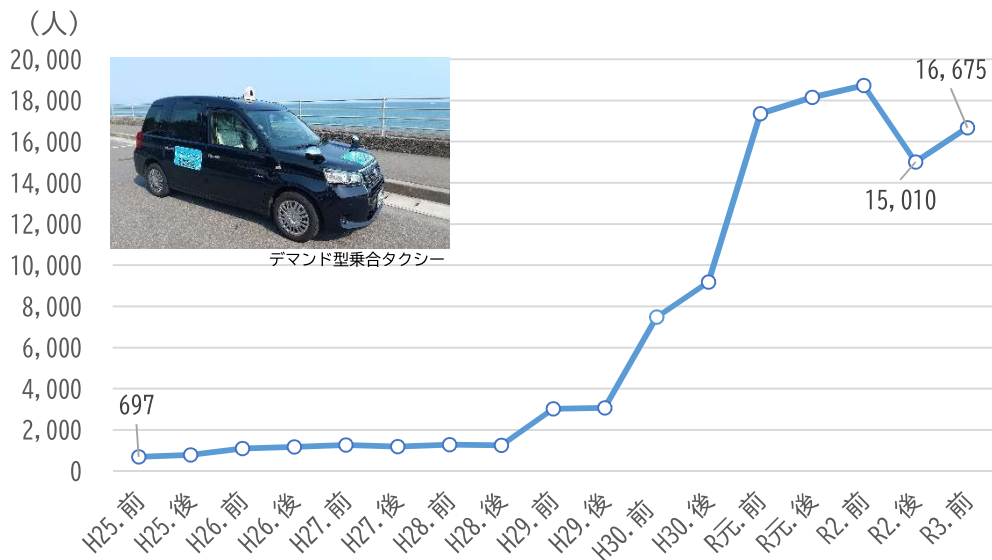
主に過疎地や市周辺部など過疎・高齢化の進行が顕著な地域において、地域特性や地域住民のニーズに応じた公共交通として「デマンド型乗合タクシー」を運行しています。

平成24年度の導入から平成30年度にかけて運行地域を拡大し、地域の公共交通として定着しています。

◆利用状況

デマンド型乗合タクシーは、導入当初から運行地域を拡大したことに加え、一部地域では診療所の送迎やスクールバス機能といった地域の移動手段の一元化を進めたことで利用者が増加しています。

令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受けて利用者が減少しましたが、現在では回復傾向が見られます。



◆導入状況

導入時期	地域	愛称	運行タイプ	運行事業者
H24.10(実証)	鏡	愛あい号	エリア型	(有)さくらハイヤー
H25.10	土佐山	かわせみ号	エリア型	(株)第二さくら交通
H28.10	春野	はるちゃん号 しおかぜ号	路線型	(有)第一さくら交通
H29.10	行川	ほたる号	エリア型	(有)福井タクシー
	円行寺	かわせみ号	路線型	(株)第二さくら交通
	御豊瀬 浦戸	みませ号 うらど号	路線型	土佐ハイヤー(株)
H30.10	三里	三里レッド号	路線型	(株)第二さくら交通
	大津・一宮	医大病院乗合タクシー (美術館通線・一宮線)	路線型	
	久重	かわせみ号	路線型	

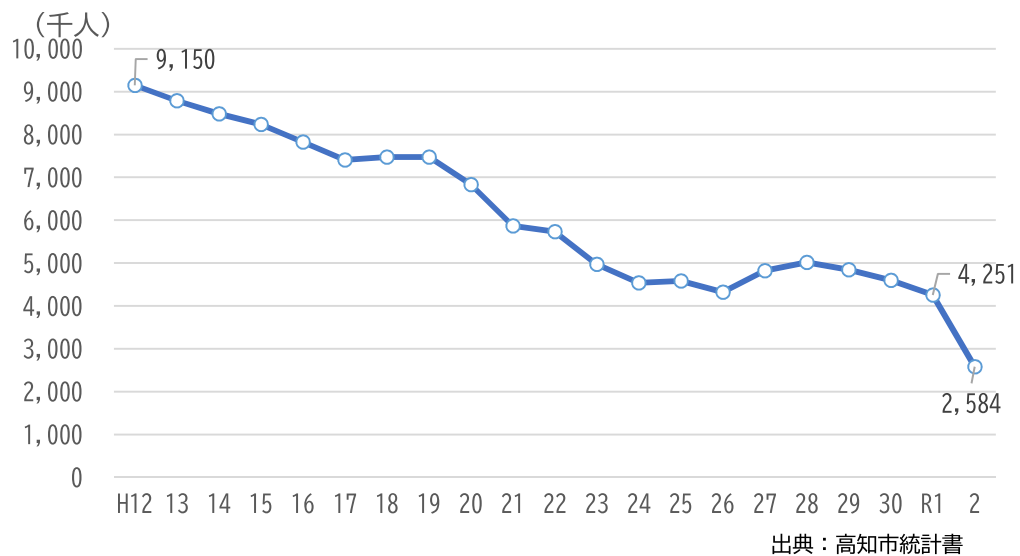
※令和3年3月時点

(2) 乗用タクシー

高知市内に所在する法人タクシー事業者は、高知市ハイヤー協同組合に加盟する31者、高知県ハイヤー協会に加盟する1者、未加盟の1者の計33者が運行しています。また、個人タクシー事業者も約140者が運行しています。

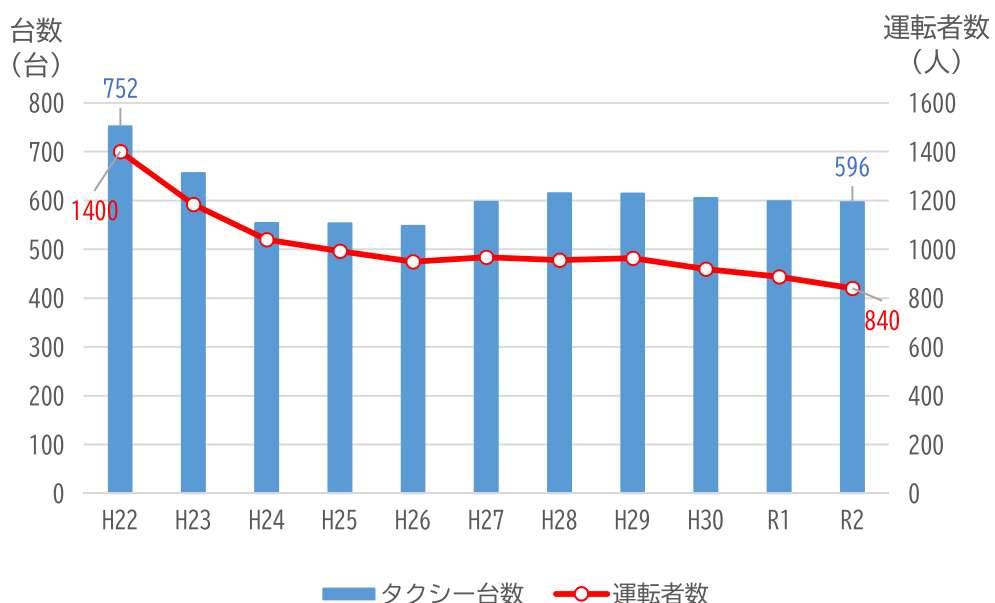
◆輸送人員の推移

乗用タクシーの輸送人員は年々減少しており、平成12年度と令和元年度を比較すると半数を下回る状況にあります。また、他の公共交通と同じく、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、輸送人員が大きく減少しています。



◆車両数・運転者数（法人）

平成24年度以降は車両数、運転者数ともに一定数で推移していますが、運転者の高齢化が顕著になっており、今後は運転者不足が予想されます。



6 その他

(1) スクールバス

スクールバスは、通学区域が広いために徒歩等による通学が困難な学校において運行されています。

スクールバスの運行形態は、運行委託と一部路線バスを活用して実施されています。

〈スクールバスの実施学校〉

学校名	車両
土佐山学舎	バス4台
鏡小学校 鏡中学校	バス1台
春野西小学校	バス1台、タクシー1台
特別支援学校	バス2台

(出典：高知市教育委員会学校環境整備課資料)

(2) 高知市立小中学校等児童生徒遠距離通学費補助金

教育の機会均等を図るため、遠距離から公共交通などを利用して通学する児童生徒の保護者に対して、通学費の助成を行っています。

〈遠距離通学支援助成金の対象学校〉

浦戸小学校	春野西小学校
久重小学校	愛宕中学校
鏡小学校	鏡中学校
春野東小学校	行川学園

(出典：高知市教育委員会学校環境整備課資料)

(3) 福祉有償運送

障がい者などの公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に、通院、通所などを目的として、特定非営利法人による福祉有償運送が行われています。

運営主体	車両数	利用条件
特定非営利法人 高知県肢体障害者協会	1台	会員のみ
特定非営利法人 地域サポートの会 さわやか高知	4台	会員のみ

(出典：高知市障がい福祉課資料)

(4) 買い物送迎バス等

市内量販店において、主に高齢者を対象として、送迎バスによる買い物支援の取組が実施されています。

量販店名	台数	運行回数	主な運行エリア
サンシャイン ヴィアン店	1台	週3回 (月・水・土)	長浜、瀬戸、御豊 瀬、浦戸、春野
J A高知県 春野支所	1台	週3回 (火・水・木)	春野

7 交通結節点

(1) 鉄道駅

交通結節点は、自転車から電車、鉄道から電車など様々な交通手段が結節するポイントとして大きな役割を担っています。

特に、J R高知駅は、高知県の陸の玄関口として、駅舎及び駅周辺整備が行われたことで、路面電車、路線バスの結節性が強化されています。

また、J R高知駅に次いで利用の多いJ R朝倉駅は、路面電車、路線バスとの結節性の高い駅です。

主要な鉄道駅周辺には駐輪場が整備され、自転車利用者の利便性に配慮しています。



J R高知駅



J R朝倉駅

結節機能の概要

鉄道駅	路面電車	路線バス
1 土佐大津駅	△	○
2 布師田駅	-	-
3 土佐一宮駅	-	-
4 薊野駅	-	○
5 高知駅	○	○
6 入明駅	-	○
7 円行寺口駅	-	○
8 旭駅	△	△
9 高知商業前駅	△	○
10 朝倉駅	○	○

○：鉄道駅からの距離が150m未満

△：鉄道駅からの距離が150m～300m

(2) パークアンドライド

パークアンドライドとは、通勤などにおいて、車で直接目的地に移動するのではなく、近くの駅等で車からバス・電車に乗り換えて、目的地に向かうシステムです。

パークアンドライド駐車場の利用料を無料とする代わりに、電車やバスの定期券を購入してもらうなど「利用促進策」の一つとして取り組んでいます。

パークアンドライド駐車場は、立地条件により利用率に差があるものの、高い利用率を維持しています。

主なP&R駐車場	利用可能台数
県立美術館通	174台
後免町	84台
栈橋車庫	31台
伊野	15台

出典：とさでん交通(株)



県立美術館通 P&R

(3) サイクルアンドライド

サイクルアンドライドは、自転車から鉄道や電車などに乗り換えて目的地に向かうシステムです。

自転車交通の割合が高い本市では、鉄道・電車などの公共交通と連携させるため、下に示す駐輪場を整備しており、特に、鉄道駅の駐輪場は高い利用率となっています。

平成26年に新たに駐輪場を設置したJR朝倉駅では、駅前広場を埋め尽くしていた自転車が駐輪場に移動し、駅前環境の向上のほか、タクシーや自動車での送迎環境も向上しました。

鉄道駅	駐輪場名称	収容台数	
		自転車	原付
JR高知駅	高知駅東駐輪場	674	-
	高知駅西駐輪場	1,025	-
	高知駅南簡易駐輪場	-	46
	高知駅北簡易駐輪場	160	38
JR円行寺口駅	円行寺口駅簡易駐輪場	97	24
JR入明駅	入明駅簡易駐輪場	128	24
JR朝倉駅	朝倉駅簡易駐輪場	410	-
計		2,494	132



JR高知駅

路面電車電停	駐輪場名称	収容台数	
		自転車	原付
はりまや橋・堀詰	新京橋プラザ駐輪場	250	50
升形	升形北簡易駐輪場	64	-
大橋通	大橋通南簡易駐輪場	25	-
県立美術館通	美術館通簡易駐輪場	12	-
文珠通	文珠通簡易駐輪場	109	-
高須	高須簡易駐輪場	13	-
西高須	西高須簡易駐輪場	15	-
鹿児島	鹿児島簡易駐輪場	31	-
領石通	領石通簡易駐輪場	45	-
知寄町三丁目	知寄町三丁目簡易駐輪場	43	-
計		607	50



JR入明駅



JR朝倉駅

(4) 乗換ポイント

乗合タクシーと路線バスとの交通結節点となる「乗換ポイント」は、市周辺部の主要な施設やバス停を位置付けています。

地域	乗換ポイント
鏡	鳥越バス停 川口バス停
土佐山	小坂峠バス停 みづき坂バス停 土佐山庁舎前バス停
春野	団地南口バス停 長浜バス停 新川通バス停 JAはるのバス停
行川	鳥越バス停 福井分岐バス停
円行寺	みづき坂中央バス停
御豊瀬	団地南口バス停 長浜バス停
浦戸	団地南口バス停 長浜バス停 桂浜バス停
三里	美術館通電停 医療センター 種崎バス停
大津	医大病院 県立美術館通
一宮	医大病院 一宮バスターミナル
久重	土佐山庁舎前バス停 小坂峠バス停



川口バス停



土佐山庁舎前バス停



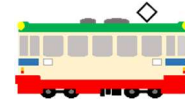
長浜バス停

8 ICカード

ICカード「ですか」は、「株式会社ですか」が発行した非接触型のカードで、あらかじめ代金をチャージ（入金）しておけば、バス・路面電車への乗降時、カードリーダー（読み取り機）に軽く触れる（タッチする）だけで支払ができる、整理券不用のカードです。

平成21年に導入し、令和2年12月末時点で約12万9千枚を超える枚数が発行されています。

チャージキャンペーンや新規購入者キャンペーンなど公共交通の利用促進を行うとともに、公共交通の利用者に対し、地球環境への貢献をポイント（エコポイント）にするなどのエコ活動を推進しています。



○年別有効発行枚数推移

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2
大人無記名	21,619	7,893	3,626	2,385	2,903	1,849	1,700	1,753	1,858	2,860	1,916	1,252
大人記名	17,045	3,732	3,476	3,345	2,933	2,738	2,822	1,920	2,775	2,661	2,587	2,151
小児記名	1,872	680	316	257	163	165	166	197	233	137	158	102
ナイスエイジ	8,336	1,834	964	690	582	1,085	1,040	1,396	782	708	695	587
大人身障	1,731	431	355	262	213	206	490	579	336	344	360	218
小児身障	11	7	0	3	5	7	4	0	6	-2	3	2
身障介護	98	25	16	12	16	2	9	14	11	14	13	15
計	50,712	14,602	8,753	6,954	6,815	6,052	6,231	6,859	6,001	6,722	5,732	4,327
累計	50,712	65,314	74,067	81,021	87,836	93,888	100,119	106,978	112,979	119,701	125,433	129,760

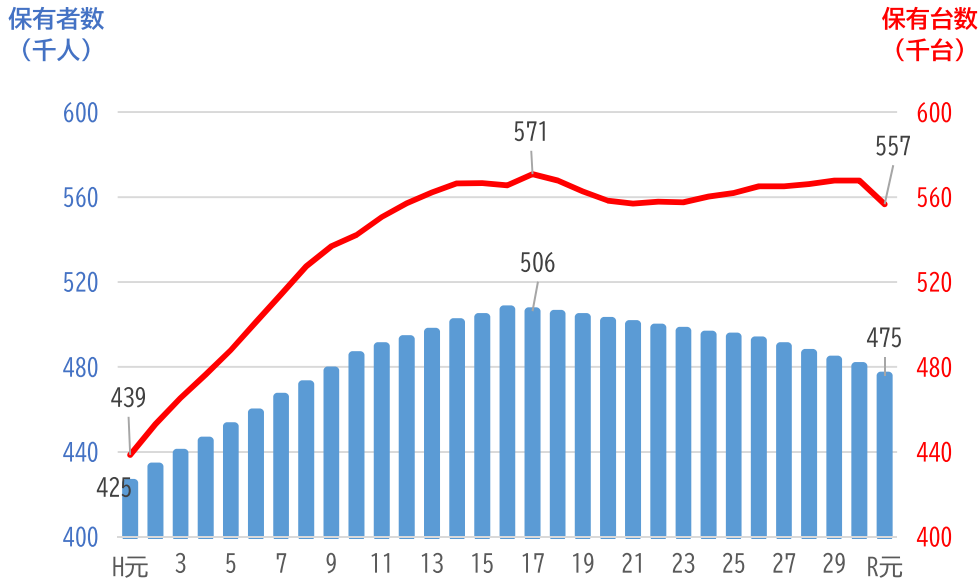
R2.12現在

出典：(株)ですか

9 自動車保有台数等

(1) 自動車保有台数・運転免許保有者数

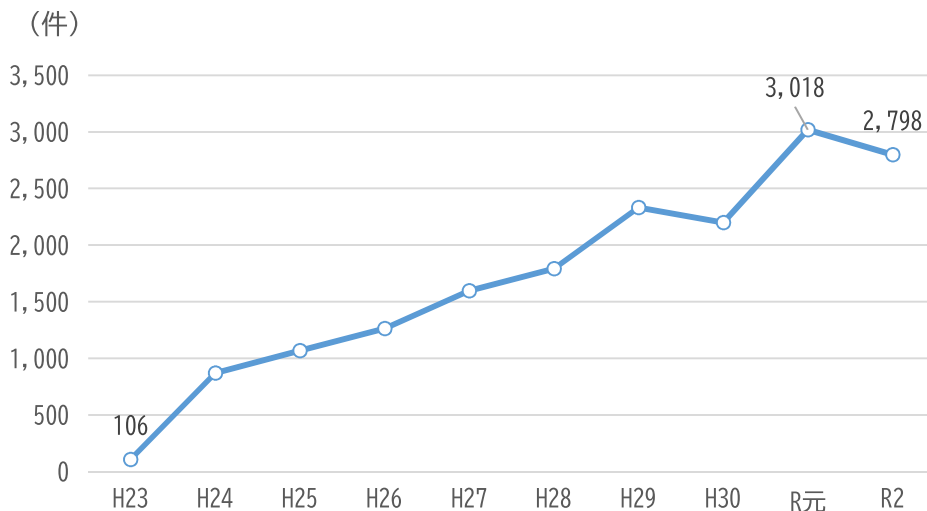
増加の一途をたどっていた自動車保有台数は、近年では横ばい傾向となっています。また、運転免許保有者数は、平成16年度以降は減少しているものの、依然として自動車交通への依存が高い状況にあります。



出典：高知県交通白書

(2) 高齢者運転免許証返納の件数

高齢者の運転免許証返納件数は、年々増加傾向にあります。特に、2019（令和元）年度は、全国的に高齢ドライバーの暴走による死傷事故が相次ぎ、深刻な問題として注目されたことを受け、本県でも返納数が増加しました。同時に、免許証返納者のための代替交通の必要性が高まっています。



出典：高知県免許センター

10 市民意識調査

(1) 調査概要

◆調査目的

「2011高知市総合計画（2016基本計画改訂版）」に位置付ける各施策の重要性・満足度を把握し、今後の市政運営に当たっての資料として活用する目的で、「令和2年度高知市民意識調査」を実施

◆調査地域

高知市全域

◆対象者

令和2年度5月1日現在の住民基本台帳登録者のうち、20歳以上の市民269,430人の中から3,000人を無作為抽出

◆実施期間

令和2年6月17日(水)～令和2年7月7日(火)

◆回収状況

回収数 1,412人／回収率 47.1%



(2) 調査内容<公共交通に関連する項目を抜粋>

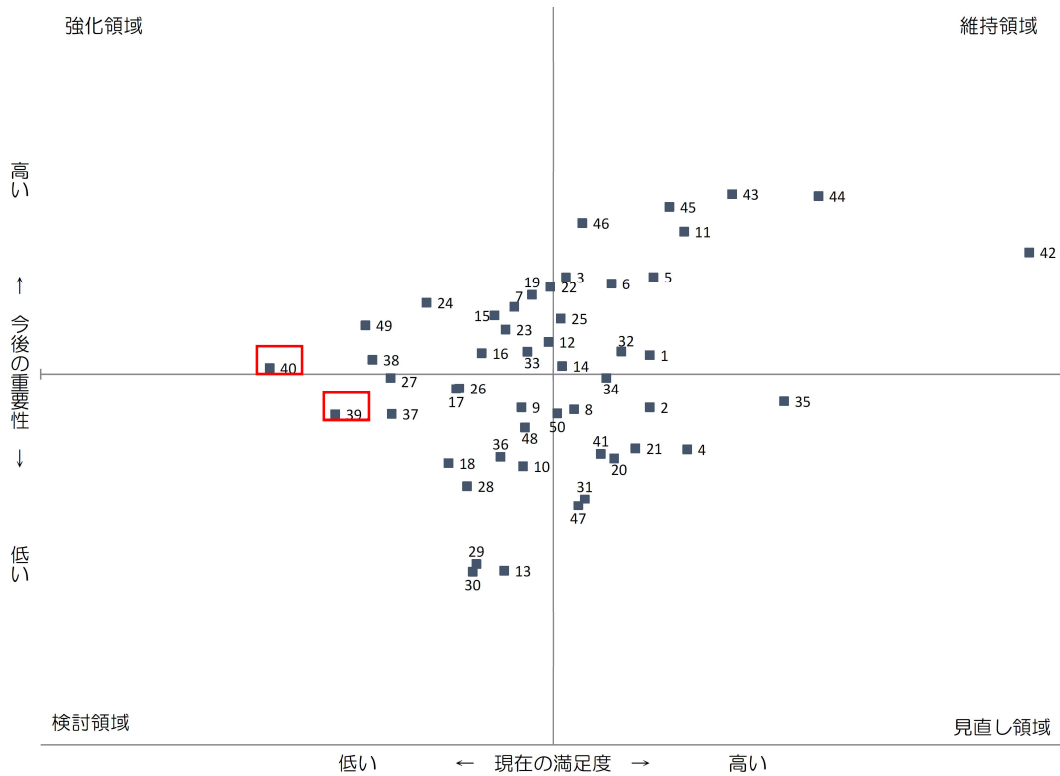
本市が実施している施策について、現在の満足度と今後の重要性を調査するもの。

項目	設問	①現在の満足度					②今後の重要性				
		満足	どちらかといえば満足	どちらともいえない	どちらかといえば不満	不満	重要性が高い	どちらかといえば	どちらともいえない	どちらか低い	重要性が低い
40	安全で円滑な交通体系の整備 利便性が高い快適な交通環境の実現に向けて、広域交通ネットワークの強化を図るとともに、地域の実情に応じた公共交通体系の構築や、公共交通の利用促進の取り組んでいます。	a	b	c	d	e	ア	イ	ウ	エ	オ

(3) 調査結果

本市が実施している50の施策のうち、交通に係る「施策40.安全で円滑な交通体系の整備」の市民満足度が最も低く、次いで都市計画に係る「施策39.地域特性を活かした、バランスのとれた都市の形成」と続いています。

また、性別、年齢別、世帯構成別、居住意向別においても、「施策40.安全で円滑な交通体系の整備」の市民満足度が最も低い結果となっていることから、交通に関する取組の強化が求められています。



<関連図の図形について>

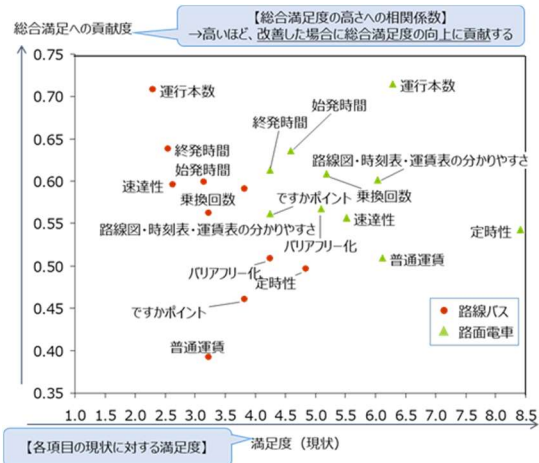
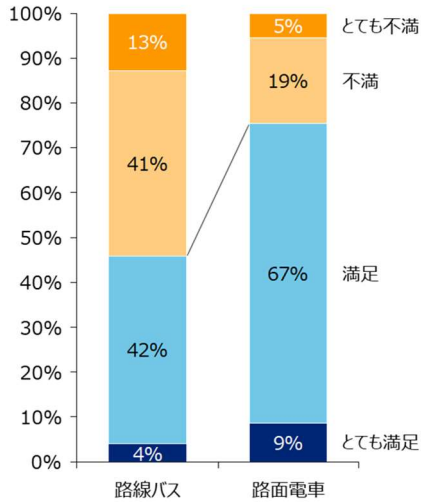
1.豊かな自然を育む緑と水辺の保全	26.青少年の健全な心と体の育成
2.豊かな自然とのふれあい	27.高等学校教育の充実
3.地球にやさしい環境汚染の防止	28.学びが広がる生涯学習の推進
4.地域文化の継承と発展	29.ライフステージに応じた生涯スポーツの推進
5.資源循環型都市の構築	30.多様で魅力的な芸術・文化活動の推進
6.廃棄物の適正処理による環境負荷の低減	31.先人から受け継いだ歴史文化・文化財保護の推進
7.環境にやさしい地球温暖化防止対策の推進	32.大地の恵みを活かした農業の振興
8.平和理念の普及と人権尊重の社会づくり	33.山・川・海の恵みを活かした林業・漁業の振興
9.男女が共に活躍できる社会づくり	34.地場企業の強みを活かした産業の振興
10.地域の絆を強める地域コミュニティの活性化	35.観光魅力創造・まごころ観光の推進
11.地域防災力の向上（命をつなぐ対策の推進）	36.魅力あふれる商業の振興
12.地域住民の支え合いによる地域福祉の推進	37.新たな事業の創出と企業誘致
13.NPO・ボランティア活動の推進	38.いきいきと働ける環境づくり
14.生きがいづくりと介護予防の推進	39.地域特性を活かした、バランスの取れた都市の形成
15.高齢者の地域生活支援	40.安全で円滑な交通体系の整備
16.障がいのある人への支援	41.魅力あふれる都市美・水と緑の整備
17.障がいのある人の社会参加の促進	42.安全で安定した水道水の供給
18.生活困窮者の自立支援	43.命を守る対策の推進
19.地域医療体制と健康危機管理体制の確立	44.消防・救急・医療体制の強化
20.衛生的な生活環境づくりと動物愛護の推進	45.災害からの迅速な復旧
21.生涯を通じた心身の健康づくり支援	46.復旧・復興体制の強化
22.子ども・子育て支援の充実	47.多様な交流・連携の推進
23.心と体の健やかな成長への支援	48.新しい人の流れを生み出す移住・定住の促進
24.生きる力を育む学校教育の充実	49.市民から信頼される行政改革・財政の健全化
25.安全で安心な教育環境の整備	50.持続可能な公共施設の提供
24.生きる力を育む学校教育の充実	49.市民から信頼される行政改革・財政の健全化
25.安全で安心な教育環境の整備	50.持続可能な公共施設の提供

11 公共交通に関するアンケート調査

(1) 路線バス・路面電車利用者アンケート（とさでん交通実施）

平成28年10月のバス路線再編に当たって、ウェブモニターのほか、県・市老人クラブ、高等学校にアンケートを依頼し、1,177名から回答を得ました。

バス・路面電車の総合満足度



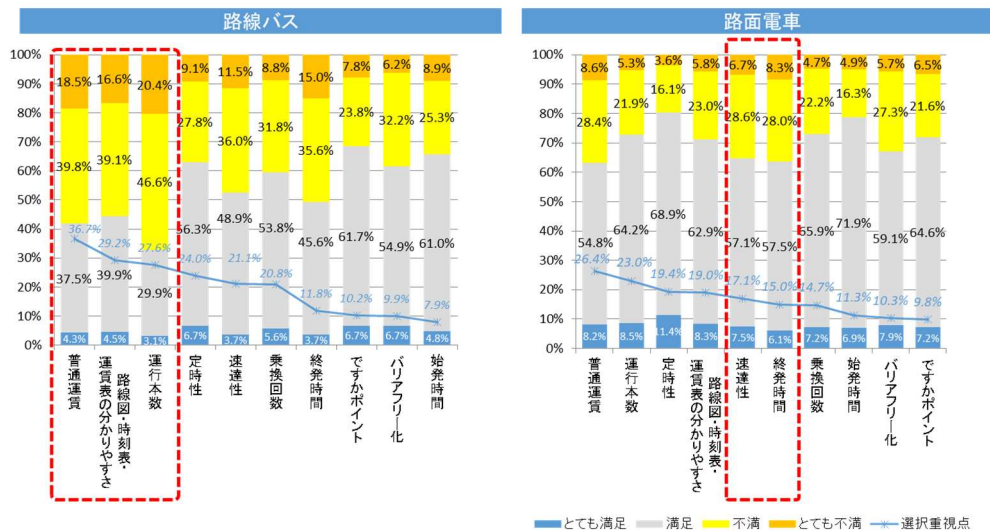
路線バス：利用者の半数以上が「不満」「とても不満」と感じています。

特に、運行本数、始発時間・終発時間について、改善が求められています。

路面電車：利用者の7割を超える方が「満足」「とても満足」と感じています。

始発時間・終発時間について改善が望まれています。

項目ごとの満足度



路面電車は総合満足度・項目ごとの満足度ともに高い結果であったのに対し、路線バスについては満足度が低いことが明らかになりました。

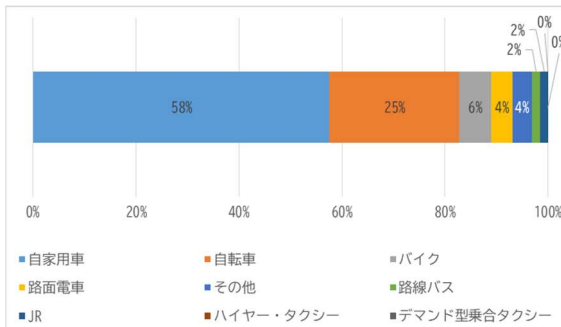
特に満足度の低い、「普通運賃」「運行本数」「路線図・時刻表・運賃表の分かりやすさ」の改善が総合的な満足度向上につながると考えられます。

(2) 公共交通利用者アンケート（高知市実施）

令和3年6月10日～22日にかけて、高知市市民ウェブモニターに登録している20代から80代の市民に対して公共交通に関するアンケートを実施し、191名から回答を得ました。

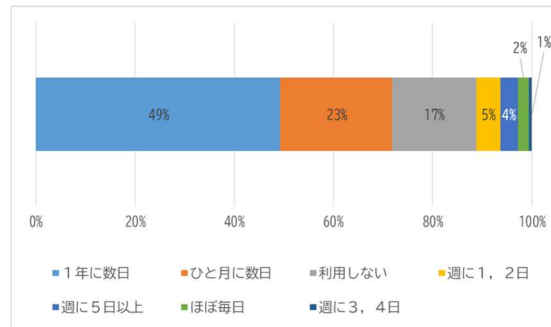
◆日常生活に利用している交通手段

「自家用車」が圧倒的に多く、全体の約6割を占めます。一方で、公共交通を合わせた割合は1割にも満たない結果となっています。



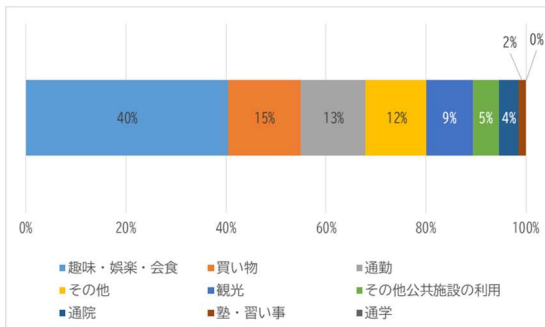
◆公共交通を利用する頻度

「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割近くになっています。



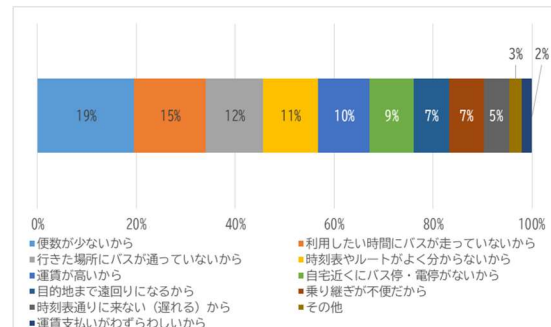
◆公共交通の利用目的

公共交通の利用目的は、「趣味・娯楽・会食」が最も多くなっています。



◆公共交通を不便だと感じる理由（複数回答）

「便数が少ない」「利用したい時間にバスが走っていない」が理由に挙げられています。

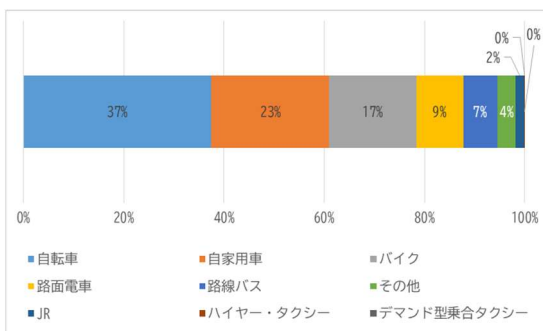


(3) 高知市職員アンケート（高知市実施）

令和3年6月21日～30日にかけて、高知市職員に対して公共交通に関するアンケートを実施し、660名の職員から回答を得ました。

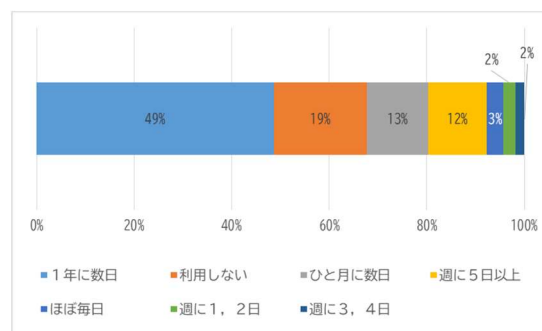
◆日常生活に利用している交通手段

「自転車」の利用が最も多く、次いで「自家用車」「バイク」となっています。公共交通の利用はウェブモニターよりやや多い傾向にあります。



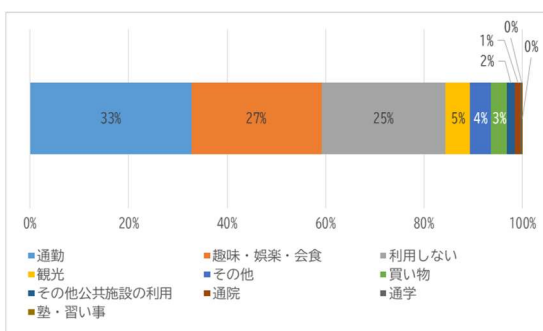
◆公共交通を利用する頻度

「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、ウェブモニターと同様です。



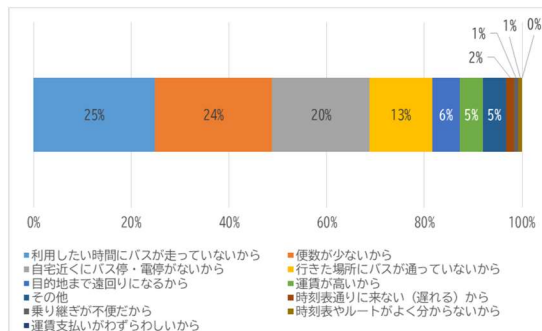
◆公共交通の利用目的

公共交通の利用目的は、「通勤」が最も多く、次いで「趣味・娯楽・会食」となっています。



◆公共交通を不便だと感じる理由（複数回答）

「利用したい時間にバスが走っていない」「便数が少ない」という、ウェブモニターと同様の理由が上位になっています。



第4章 現計画の総括と今後の施策展開について

1 現計画の総括

(1) 現計画の達成状況の指標

指標		(年度)				
		H28	H29	H30	H31 (R元)	R2
I Cカード ですか	累計 枚数	100,000枚 (106,978枚)	107,000枚 (112,979枚)	114,000枚 (119,701枚)	121,000枚 (125,433枚)	128,000枚 (129,760枚)
路面電車	乗降 者数	11,600千人 (12,164千人)	11,450千人 (12,249千人)	11,300千人 (12,447千人)	11,150千人 (11,986千人)	11,000千人 (8,582千人)
路線バス	利用 人数	7,120千人 (7,047千人)	7,045千人 (6,576千人)	6,970千人 (6,120千人)	6,895千人 (6,032千人)	6,820千人 (4,690千人)
デマンド型 乗合タクシー	利用 人数	2,343人 (2,534人)	3,210人 (6,100人)	4,070人 (16,651人)	4,935人 (35,520人)	5,800人 (33,732人)

※上段の数字が目標値、() 内が実績値

- ・ I Cカードですかの累計発行枚数は、順調に実績を伸ばし、目標枚数を達成しています。
- ・ 路面電車の乗降者数は、一定数を維持していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症による影響を受け、激減しています。
- ・ 路線バスの利用人数は年々減少していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症による影響を受け、さらに減少幅が大きくなっています。
- ・ デマンド型乗合タクシーの利用人数は、導入地域が計画以上に広がったことを受け、大幅に増えています。
- ・ 現計画において、中心部や周辺市街地では、利用実態に応じたバス路線の再編や減便が実施され、また、中山間や沿岸部の過疎・高齢化が著しい周辺部では、路線バスに代わるデマンド型乗合タクシーを計画以上に導入しており、持続可能な公共交通ネットワークの構築はおおむね達成できています。

(2) これまでにいただいた主なご意見

地域公共交通会議や交通事業者等からいただいた主なご意見を、現計画の事業ごとに、継続するものと更に強化するものに整理し、次期計画へと反映していきます。

●：交通事業者 ○：高知市地域公共交通会議委員

基本目標 1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築	
(意見等)	(次期計画へ反映)
事業1 地域公共交通体系の形成 ●異なる交通モードの事業者とも連携して、地域の公共交通が維持できる取組を模索していきたい。	継続
事業2 バス路線の再編 ●系統集約・プラス型への再編を実施し、系統数の削減や分かりやすさの向上に繋がった。便数の集約や、時間帯の偏り解消、利用の少ない路線を乗合タクシー等に移管及び廃止していくことも必要 ○路線再編の際には、現在の利用者が離れないようにしてほしい。	継続 交通体系の再編
事業3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化 ●旭駅・朝倉駅・車両へのWi-Fi設置 ●乗継案内放送の実施（高知駅到着場面でのとさでん（電車）への案内）	継続
事業4 中央バスターミナル機能の強化 ●中央バスターミナルができることで、分かりやすさ向上とバスの効率的な運行が可能となり仕業数や経費削減につながる。	継続 交通体系の再編
事業5 乗換ポイントの整備 ●乗継割引サービスは減収要因でもある。今後検討が必要 ○可能なら、高速バスと路線バスの待機スペースを分けてほしい。	継続 交通体系の再編
基本目標 2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供	
(意見等)	(次期計画へ反映)
事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し ●遅延便の解消、ダイヤのパターン化、割引サービスの拡充を実施 ●各種データを活用し、利用実態に応じた改正を行い、利便性維持に努めた。 ○再編等の際は、実施まで十分な期間をとって周知してほしい。 ○電車と路線バスが並走しないようダイヤの見直しも考えてほしい。	継続
事業7 サイクルアンドライドの推進 ●後免町駐輪場への上屋設置や各駐輪場における放置自転車の撤去等を実施	継続
事業8 パークアンドライドの推進 ○定期券にさらに割引をつけている。パークのスペース不足や利便性が課題 ○美術館通P&R休止中は、代替地で継続実施し利用促進に努めた。鏡川橋近郊に設置できれば利用促進につながるが、適地がない。	継続
基本目標 3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成	
(意見等)	(次期計画へ反映)
事業9 バス路線の確保・維持 ●コロナ禍により他事業も収入源となり、バス事業への補填が困難な状況。バス路線維持のためには行政の補助金による支援が不可欠。また、運転手の高齢化と運転手不足が深刻な状況 ○交通弱者対策も進めていただきたい。	継続 人材の確保
事業10 乗合タクシーの確保・維持 ●地域貢献できる取組であり、今後も継続してほしい。 ●運転手の高齢化と運転手不足が深刻な状況 ○利用者の声を拾い、利用促進につながる取組をしてはどうか。	継続 人材の確保

<p>事業11 バス停・電停等の利用環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ●電停のバリアフリー化や停留所のベンチ設置、待合所の改修などを実施し、利用環境の改善を図った。 ○バス停のダイヤの字を大きく、見やすくしてほしい。 ○車いす等利用者が事前予約なしでも利用できないか。 ○車いすで利用できないバス停のバリアフリー化を進めてほしい ○目の見えない方が音声で聞こえると非常に有効 ○視覚障害のある人にも分かりやすいよう、可能なら停留所の形状を同じにしてほしい（点字ブロック・バス停の位置など）。 	<p>継続</p>
<p>事業12 バス・電車車両の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ●経営状況の悪化により、車両更新の継続が困難になる。 ●路線バスの乗り入れ困難箇所があることにより、運行が難しい。 ●車両シート張替え、低床車両導入により利便性向上を図った。 	<p>継続</p>

基本目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進
(意見等) (次期計画へ反映)

<p>事業13 「ですか」による多様なサービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ●乗継割引など多くの割引サービスを実施 ●電子決済システムはほとんどのタクシー事業者が導入済。MaaSなども検討したいが、コロナで設備投資する余裕がない。 	<p>継続 利便増進</p>
<p>事業14 分かりやすい情報サービスの提供</p> <ul style="list-style-type: none"> ●サービス一覧チラシの作成、バスマップや車いす利用可能バス停マップ作成、一部バス停に系統図を設置、主要停留場へ多言語案内表示板を設置するなどインバウンド対応を実施 ○観光客にも分かりやすい表示にしてほしい。英語表記の時刻表など検討いただきたい。 ○バスマップの中やバス停に、車いす乗車の可否や予約が必要な旨を案内表示してほしい。 ○バス停廃止の際は、バス停にも分かりやすい表示をし、広報・周知を徹底してほしい。また、沿線住民に対して町内会の回覧等を利用してお知らせしてほしい。 ○バスとデマンドの接続を時刻表に表示するなど、相乗効果を狙った対策をすれば利用促進につながる。 ○スマホを使ったいろいろなシステムを検討してほしい。 	<p>継続 利便増進 観光づくり</p>
<p>事業15 イベント等における広報活動</p> <ul style="list-style-type: none"> ●出前授業などのイベントや、ローラー活動などを実施 ●電車の日のイベント、などその他沿線イベント等に参加し広報活動を実施 高知の電車とまちを愛する会と連携し、イルミネーション電車の運行を実施 本市出身の漫画家である西原理恵子氏作画による「まんが観光案内板」を市内中心部の停留場に設置 	<p>継続 地域の魅力向上</p>

2 新たな見直しポイント

次期計画の方向性は、現計画の総括や全国的な交通を取り巻く環境の変化などに対応するため、強化するポイントや新たに求められる視点・対応等を踏まえて設定します。

(1) 現計画の総括を踏まえ強化するポイント

現計画の総括の結果、以下のとおり基本目標において、強化するポイントを踏まえた施策展開をしていくこととします。

基本目標1	交通体系の再編
基本目標2	—
基本目標3	人材の確保
基本目標4	利便増進、観光づくり、地域の魅力向上

(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における新たな視点

令和2年11月の改正では、地域公共交通の維持が困難な状況に対応するため、「地域公共交通計画」を策定し、「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」などに取り組み、持続可能な地域公共交通を実現していくこととしています。

(3) SDGsの推進と地域公共交通計画の関係

SDGsがめざす国際社会の姿は、本計画の基本理念・めざすべき将来像と一致する目標です。このことから、SDGsを推進することが、交通が抱える様々な問題を解決することにつながり、相互の課題を解決することになると考えます。

SDGsの推進や活用を検討していくことと本計画の取組を同時に推進し、双方向の相乗効果により、更なる計画の推進を図ります。

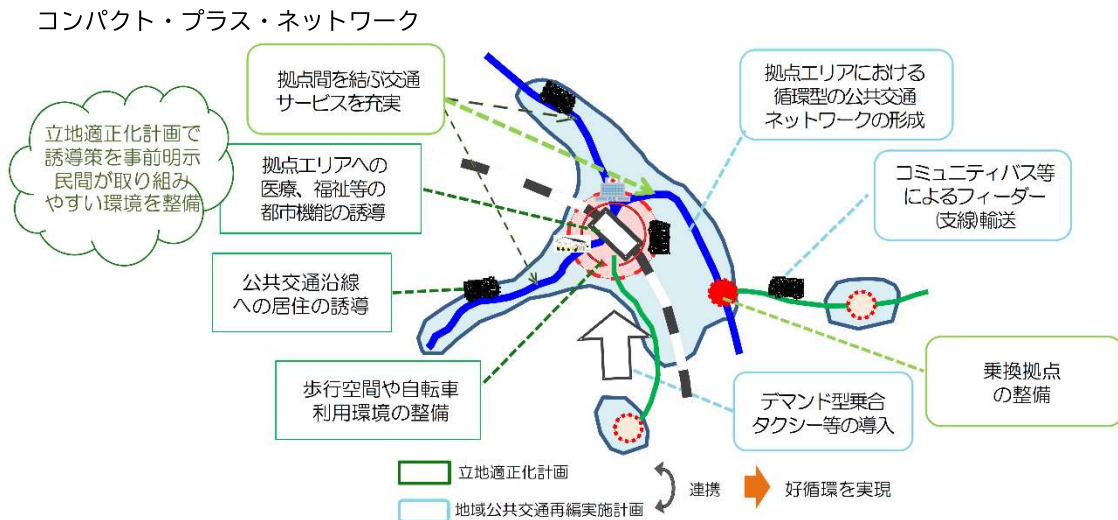
(4) Society5.0

温室効果ガス排出の削減、高齢化に伴う社会コストの抑制、持続可能な産業化の推進といった社会的課題は複雑化してきており、早急な対策が必要となっています。

経済成長と社会的課題の解決を両立していくため、IoT、ロボット、人工知能(AI)、ビッグデータといった先端技術をあらゆる産業や社会生活に取り入れ、新たな社会である「Society5.0の実現」をめざし、交通分野においても、デジタル化の促進・生産性向上の取組等の新たなサービスの創出が求められています。

(5) まちづくりとの連携

医療、福祉、商業、子育て施設や住居などがまとまって立地する“コンパクトなまちづくり”と、高齢者をはじめとする市民が、公共交通によりこれらの生活利便施設に容易にアクセスできる“公共交通によるネットワークづくり”を実現する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方のもと、交通全般の施策について推進していきます。



出典：国土交通省ホーム

(6) 新型コロナウイルス感染症への対応

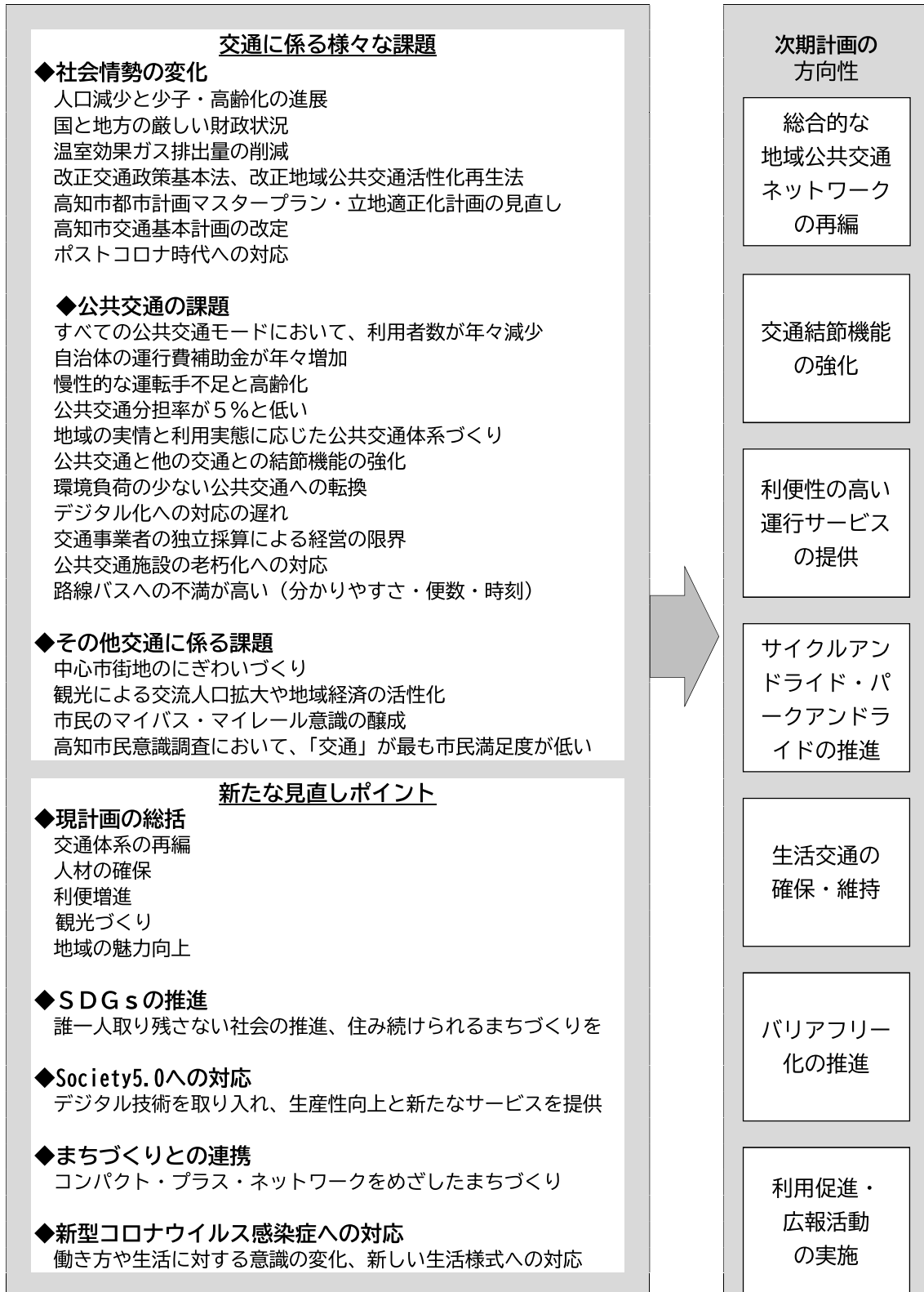
新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、人々の働き方や生活に対する意識も変化し、新しい生活様式への対応が求められています。

特に公共交通の分野においては、利用者が大幅に減少したことにより経営の危機に直面しており、バス路線の撤退や減便が進み、地域の公共交通を確保・維持することが厳しい状況にあります。

今後はポストコロナも見据え、デジタル化への対応や新たな地域公共交通ネットワークづくりなど、持続可能な交通システムへと変換していくことが求められています。

3 次期計画の方向性について

現行計画の振り返りや地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を踏まえるとともに、SDGsの推進やSociety5.0の実現など交通に係る様々な課題へ対応するために、次期計画の基本的な方向性を7つに整理しています。



第5章 高知市地域公共交通計画

1 高知市地域公共交通計画の構成

地域公共交通計画は、まちづくりと連携した総合的な公共交通ネットワークを再構築するための計画であり、その策定に当たっては、高知市地域公共交通網形成計画を修正・強化する形としながら、上位計画や関連法に則り、各種のまちづくり計画と整合・連携を図ります。

(1) 基本的な方針

市民とともに、支え・育み、次代へつなぐ公共交通

(2) 計画の区域・対象

市全域／公共交通機関全般（鉄道・路面電車・路線バス・乗合タクシー）

(3) 計画の期間

2022（令和4）年度から2026（令和8）年度までの5年間

(4) 計画の策定主体

高知市地域公共交通会議

(5) 計画の目標・施策

交通体系

目標1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築

施策1 総合的な地域公共交通ネットワークの再編

施策2 交通結節機能の強化

利便性・快適性

目標2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供

施策3 利便性の高い運行サービスの提供

施策4 サイクルアンドライド・パークアンドライドの推進

交通弱者対策

目標3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成

施策5 生活交通の確保・維持

施策6 バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

利用促進

目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進

施策7 利用推進・広報活動の実施

2 めざすべき地域公共交通ネットワーク

めざすべき地域公共交通網の構築に向けて、公共交通機関の鉄道を「広域幹線」、路面電車と路線バスを「都市幹線」、路線バスを「市内幹線」、乗合タクシーを「支線」の4つの交通機能に役割を明確化し、「主要ターミナル」「地域ターミナル」「乗換ポイント」など公共交通機関が相互に乗り換えできる交通結節点を設定します。

また、地域公共交通の大部分を担う路線バスは、中心市街地の活性化やまちづくりの観点から、主に市街地が形成されている地域を運行し、利用の少ない周辺部は、乗合タクシーで運行するなど、利用状況や地域特性に応じた最適な交通モードへの再編を実施します。

公共交通機関の設定方針、交通結節点の設定方針、地域公共交通ネットワークの設定方針の3つの観点から地域公共交通網を構築します。

◆交通ネットワークの設定方針

〔広域幹線〕	〔都市幹線〕	〔市内幹線〕	〔支線〕
<ul style="list-style-type: none"> ・広域地方圏間や都市間を結ぶ広域交通 	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部と周辺部を結ぶ交通 ・市中心部と隣接市町村を結ぶ交通 	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部と周辺部を結ぶ交通 ・市中心部と周辺部を循環する交通 	<ul style="list-style-type: none"> ・主に地域内のみを運行し、乗換ポイントに結節する交通
			
鉄道	路面電車・路線バス	路線バス	乗合タクシー

◆交通結節点の設定方針

〔主要ターミナル〕	〔地域ターミナル〕	〔交通結節ポイント〕
<ul style="list-style-type: none"> ・市の玄関口となる広域的な発着点 ・全ての交通の核となる結節点 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通と公共交通など複数の結節点 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内幹線と支線など公共交通の結節点
		
JR高知駅	JR朝倉駅	とさでん交通 長浜バス停

3 目標達成のための事業

目標1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築	
施策1 総合的な地域公共交通ネットワークの構築	事業1 地域ぐるみで支える仕組みづくり 事業2 バス路線の再編 事業3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化 事業4 コミュニティ交通の導入
施策2 交通結節機能の強化	事業5 交通結節ポイントの機能強化
目標2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供	
施策3 利便性の高い運行サービスの提供	事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し
施策4 サイクルアンドライド・パークアンドライドの推進	事業7 サイクルアンドライドの推進 事業8 パークアンドライドの推進
目標3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成	
施策5 生活交通の確保・維持	事業9 バス路線の確保・維持 事業10 乗合タクシーの確保・維持
施策6 バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	事業11 バス停・電停等の利用環境の改善 事業12 バス・電車車両の改善
目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進	
施策7 利用促進・広報活動の実施	事業13 路面電車を活かした魅力づくり 事業14 多様な情報サービスの提供 事業15 イベント等における広報活動



事業1 地域ぐるみで支える仕組みづくり

◆事業概要

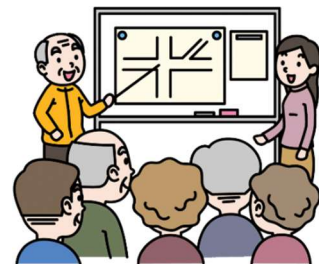
・持続可能で地域にふさわしい公共交通ネットワークを構築するため、住民・利用者・行政・交通事業者などが協働し、地域ぐるみで地域公共交通を支える体制づくりを進めます。

◆事業内容

・「地域公共交通会議」と「地域公共交通活性化協議会」の機能を併せ持つ法定協議会「高知市地域公共交通会議」において、具体的な協議を進めます。

高知市地域公共交通会議構成委員

住民・利用者	行政	交通事業者
学識経験者	高知市	鉄道
NPO市民団体	高知県	路面電車
高齢者団体	運輸局・支局	路線バス
障がい者団体	警察	タクシー
町内会連合会	道路管理者	運転手が組織する団体
商工関係団体		



・地域が一体となって地域公共交通を支えていく機運を醸成し、市民・交通業者・行政などの各主体がそれぞれの役割を果たした上で計画事業を継続的に進めていきます。

・地域交通を将来にわたって維持・確保していくため、本市にふさわしい交通体系や費用負担のあり方などについて、様々な角度からの抜本的な検討を始めます。

各主体の役割

交通事業者 ・事業の推進 ・快適で適切なサービスの提供 ・公共交通サービスの情報発信	行政 ・事業の推進と進行管理 ・協働の場づくり ・財政的支援
市民 ・公共交通の積極的な利用 ・事業への協力	地域企業・団体 ・交通事業者との連携 ・事業への協力



交通手段	鉄道	路面電車	路線バス	乗合タクシー	その他
実施主体	高知市	交通事業者	住民・利用者	関係行政機関	その他



事業2 バス路線の再編

◆事業概要

・バス路線の再編は、道路形態や地域特性のほか、利用者のニーズを踏まえた上で、路線網、系統、結節点の視点から整理し、分かりやすく使いやすいバス路線に再編します。

◆事業内容

・「路線再編の基本的な考え方」に基づき、バス路線の現状及び課題を整理し、課題解決の方向性を示した上で、「めざすべきバス路線網」に再編します。

基本的な考え方

- ・市民や観光客など全ての人に、分かりやすく、使いやすい路線に再編にする。
- ・利用者目線に立ち、市民の足を守る観点から、現行バス路線や人の流れを重視する。
- ・地域振興・観光振興など「にぎわいづくり」の観点から路線再編する。

現状及び課題

路線網	・ はりまや橋交差点を中心に、周辺部の住宅団地や集落に向かって路線が分散した放射型路線網を形成しているため、複雑で分かりにくい。
系統	・ 郊外から中心部を経由し別の郊外へ向かう系統が多く、分かりにくい。 ・ 運行距離の長い系統が多くあるため、定時性の確保が難しい。
結節点	・ 中心部にターミナルがないため、周辺部の約42の基点から乗り換えることなく中心部へ直行するため、バスが集中し輻輳している。

課題解決の方向性

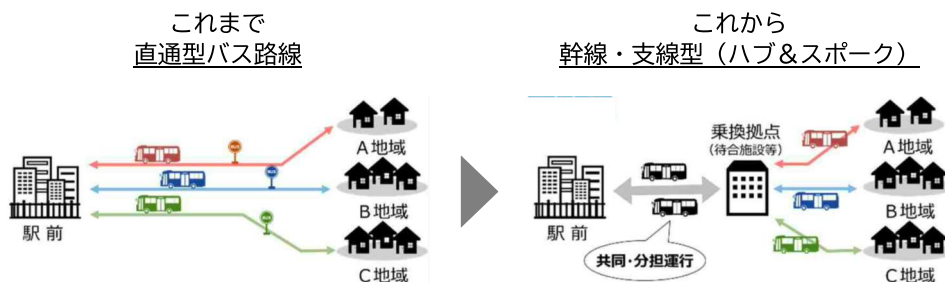
路線網	・ シンプルで分かりやすく、中心部でバスが輻輳しない路線網
系統	・ 運行距離を短く多頻度運行することで、利便性向上と定時性を確保する。
結節点	・ 中央部は多頻度運行、外縁部は地域に応じた運行を実現するために、郊外部へ結節点を設定

検討項目

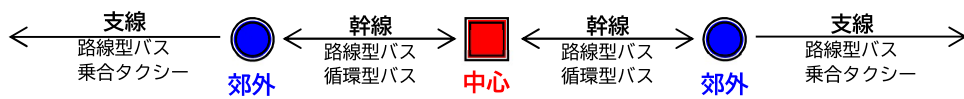
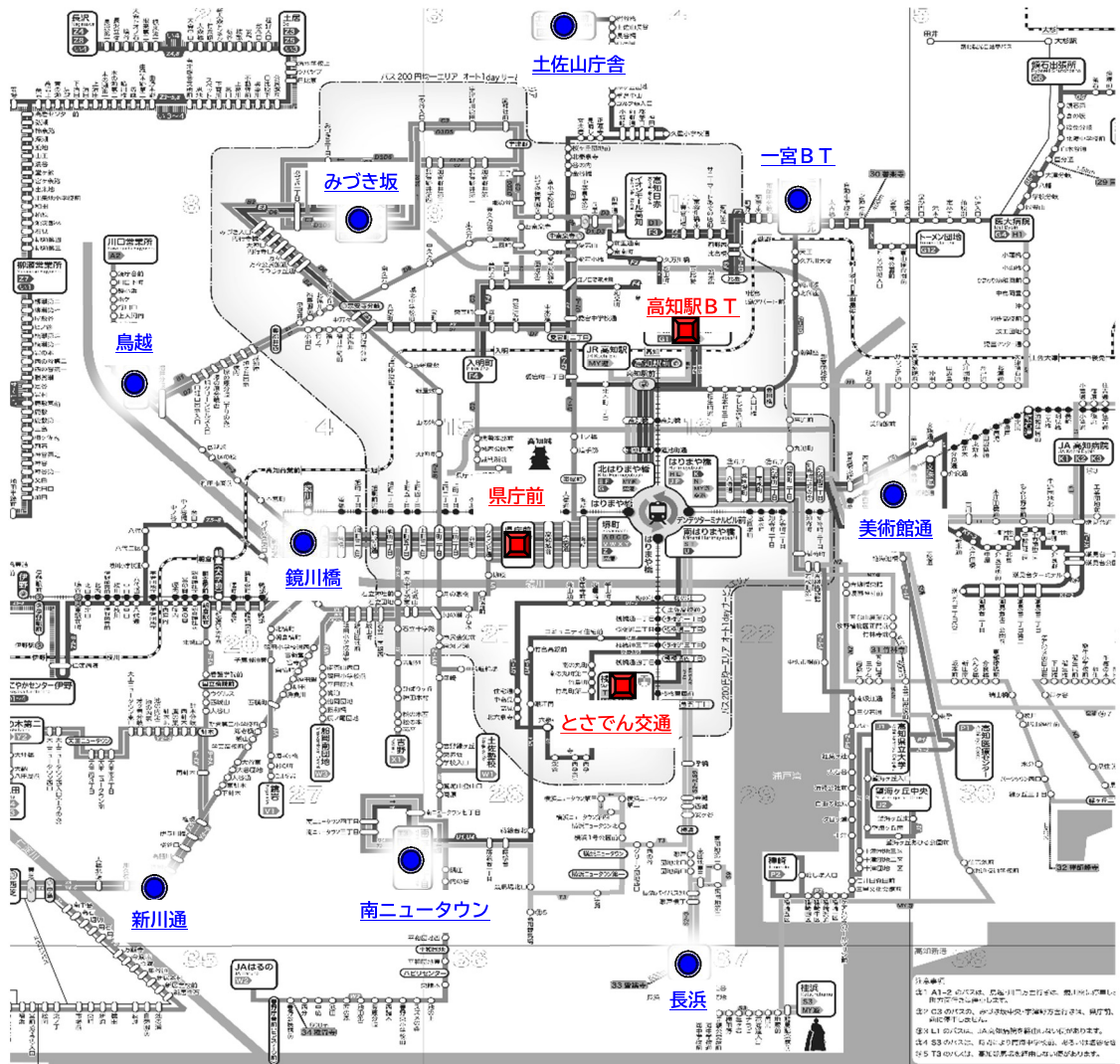
中心部	放射型路線再編	密度カット
郊外部	幹線・支線型路線再編	市内フィーダーバス
1日当たりの運行回数		回送系統
1日当たりの輸送量		仕業の効率性
平均乗車密度		広域・市内・市外系統別
競合カット		市政政策的系統 等

めざすべき路線網

- ・ 中心部は3拠点発着の「放射型」、郊外部は9拠点発着の「ハブアンドスポーク型」の路線網を形成
- ・ 中心部から郊外部を「幹線交通」、郊外部から外縁部を「支線交通」として運行



高知中央ブロックのバス路線再編イメージ図



交通手段 路線バス

実施主体 高知市 交通事業者 住民・利用者



事業3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化

◆事業概要

- ・ JR鉄道駅は市内外からの利用が多く、本市の広域的な交通として機能を担っています。
- ・ 広域幹線として重要な役割を担う鉄道を活用したまちづくりを進めるため、他の交通との連携など利便性向上につながる取組を推進します。

◆事業内容

- ・ 広域交通である鉄道駅は、「交通の乗換機能」と「交流機能」を併せ持つ「地域拠点」として機能強化を図ります。
- ・ 特に主要ターミナルの高知駅、地域ターミナルの朝倉駅には、パークアンドライド駐車場・サイクルアンドライド駐輪場が整備されているほか、運行時刻や運賃などの情報提供や駅周辺施設の紹介など様々な機能が集約されていることから、駅の付帯機能の情報提供のほか、駅周辺施設の紹介やイベントについて情報発信します。

鉄道駅	乗車人員 (R2時点)	結節機能				
		電停 距離	バス停 距離	タクシー	P&R	C&R
1 土佐大津駅	347人	410m	90m	—	—	○
2 布師田駅	84人	1900m	600m	—	—	○
3 土佐一宮駅	321人	2100m	1,200m	—	—	○
4 薊野駅	165人	2500m	100m	—	—	○
5 高知駅	3,834人	50m	50m	10m	○	○
6 入明駅	416人	1300m	120m	—	—	○
7 円行寺口駅	270人	1000m	130m	—	—	○
8 旭駅	610人	300m	300m	—	—	○
9 高知商業前駅	509人	390m	200m	—	—	○
10 朝倉駅	776人	120m	140m	10m	○	○



< JR高知駅 >



< JR >



< JR >

交通手段 鉄道

実施主体 高知市 交通事業者 関係行政機関



事業4 コミュニティ交通の導入

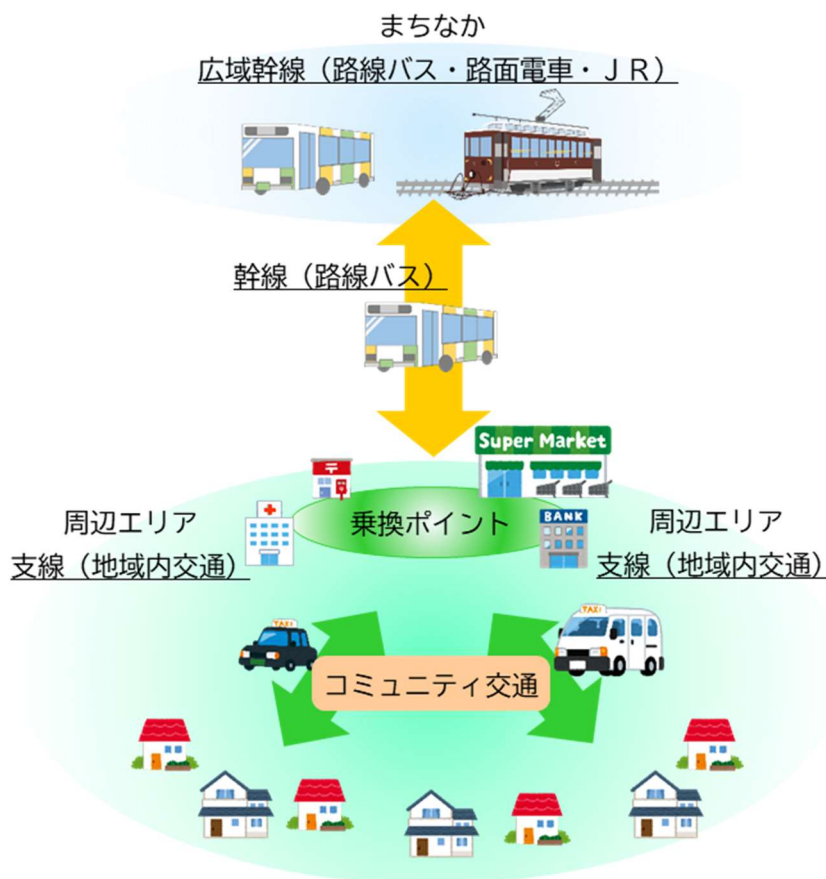
◆事業概要

・周辺エリアにおいては、地域の生活拠点や交流拠点を乗換ポイントとして、乗合タクシーなどで地域内をきめ細かく運行する「コミュニティ交通」を新たに導入します。

◆事業内容

・周辺エリアにおいて路線バスに接続する「支線」の役割を担う移動手段として、乗合タクシーによる地域交通システム（コミュニティ交通）を導入します。
・路線バス沿線の量販店等を拠点に地域内を運行することで、中心部への交通アクセスの向上と地域内での移動利便性の向上を図ります。

コミュニティ交通のイメージ



導入に当たっては、住民説明会やアンケートなど、地域住民とともに地域にふさわしい運行形態を考えるとともに、行政・交通事業者・利用者・地域企業が協働することで、多様な輸送資源を活用し、他の移動手段との連携を図るなど、周辺エリアにおいても快適に生活できる地域旅客運送サービスの整備を検討します。

輸送資源の総動員の考え方（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）



コミュニティ交通の運行形態イメージ

○定路線型



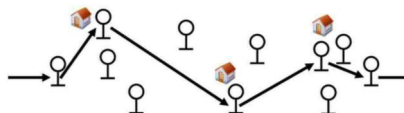
- ・路線バスのように、決められたルートを行き、バス停などで乗降するパターン
- ・コミュニティバスのイメージ

○自由経路ドアツードア型



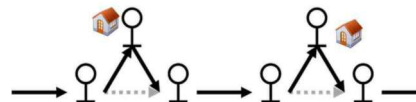
- ・運行ルートやバス停等は設けず、エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアで運行するパターン
- ・鏡・土佐山・久重・行川地域デマンド型乗合タクシーのイメージ

○自由経路ミーティングポイント



- ・運行ルートは決めず、ミーティングポイントだけ決めて、予約があったポイントを最短経路で運行するパターン

○迂回ルート型



- ・決められたルートを行き、バス停などで乗降しますが、バス停などから遠い地域に迂回ルートを設定し、予約時のみ乗り入れるパターン
- ・春野・御畳瀬・浦戸・三里・大津・一宮・円行寺地域デマンド型乗合タクシーのイメージ

交通手段 乗合タクシー

実施主体 高知市 交通事業者 住民・利用者 関係行政機関 その他



事業5 交通結節ポイントの機能強化

◆事業概要

- ・総合的な地域公共交通ネットワークを形成するに当たっては、公共交通機関が相互に機能分担・役割分担するための交通結節点が重要となります。
- ・様々な交通手段が機能分担・役割分担しながら、スムーズに乗り換えができるよう交通結節ポイントの機能強化を図ります。

◆事業内容

- ・中心部では、分散型ターミナル機能の拠点となる3つの「交通結節ポイント」を発着点としたバス路線網を形成していきます。
- ・周辺エリア等では、バス路線沿線に立地する既存施設やその周辺を「乗換ポイント」として位置づけ、路線バスとコミュニティ交通との乗換・待合環境の整備・充実を図ります。

主要ターミナル	J R高知駅バスターミナル
地域ターミナル	とさでん交通本社、J R朝倉駅
交通結節ポイント	〔中心部〕 J R高知駅バスターミナル、県庁前バス停、棧橋車庫バス停
	〔周辺部〕 一宮バスターミナル、美術館通、長浜、南ニュータウン、新川通、鏡川橋、鳥越、みづき坂中央、土佐山庁舎



J R高知駅



J R朝倉駅



長浜バス停

交通手段	鉄道	路面電車	路線バス	乗合タクシー	その他
実施主体	高知市	交通事業者	関係行政機関	その他	



事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し

◆事業概要

・地域特性や利用状況を把握し、利用者目線で、使い勝手のよい運行ダイヤ・便数・運賃等への見直しを行います。

◆事業内容

運行ダイヤ・運行便数

ICデータによる利用状況から、便別、時間帯別、地域別、職種別、年代別、平日・土日祝日別など様々な角度で分析し、利用しやすい運行ダイヤと運行便数を設定します。

平日は通勤・通学や病院など日常生活の利用実態を踏まえた運行内容に見直します。

また、土日祝日は、買い物客や観光客のニーズに応じた、分かりやすく利用しやすい運行内容に見直します。



運賃

中心部と郊外部の拠点を活用したバス路線再編は、各拠点での乗り継ぎが前提となるため、利用者が抵抗を感じることはない運賃体系の見直しが必要です。

運賃体系：200円均一制運賃、対キロ区間制運賃
 割引サービス：お買い物乗車券、電車1日乗車券、高齢者割引、精神障害者割引
 お子様運賃無料、バスキッズ定期券
 ICカード割引（パークアンドライド定期、通学フリー定期、運転免許返納特割 他）

見直し

シンプルで分かりやすい「運賃体系」と「割引サービス」の検討



交通手段 路面電車 路線バス 乗合タクシー

実施主体 高知市 交通事業者 住民・利用者



事業7 サイクルアンドライドの推進

◆事業概要

・交通分担率の低い公共交通分担率の高い自転車がベストミックスできるサイクルアンドライド駐輪場の整備について検討し、公共交通の利用促進につなげていきます。

◆事業内容

- ・駐輪場の整備は、利用の多い鉄道駅・電停・バス停付近を中心に整備できるよう総合的に検討し、優先順位をつけて実施します。
- ・交通結節機能の高い駅・電停において、サイクルアンドライドに対応した駐輪場の維持・管理を行います。
- ・利用率向上や利用者マナーの向上のため、利用促進・啓発を行います。

サイクルアンドライド設置の検討項目	
用地別	交通事業者社有地、公有地、民有地
交通モード別	鉄道、路面電車、路線バス
利用者数別	多い、少ない
便数別	多い、少ない
エリア別	市内均一区間 等
距離別	近い、遠い（乗継場所までの距離）
整備・管理費	安価、高価
現状調査	自転車台数調査
インセンティブ	事業者・行政・利用者のメリット



< J R 高知駅駐輪場 >



< J R 朝倉駅駐輪場 >



< 領石通電停駐輪場 >

交通手段	鉄道	路面電車	路線バス
実施主体	高知市	交通事業者	関係行政機関 その他



事業8 パークアンドライドの推進

◆事業概要

- ・大規模なパークアンドライドは、公有地や交通事業者の社有地を中心に、郊外の電停・バス停周辺に設置しています。
- ・公有地のほか、量販店や民有地の駐車場などを活用したパークアンドライド駐車場の整備について検討し、中心市街地の渋滞緩和と公共交通の利用促進につなげていきます。

◆事業内容

- ・沿線の商業施設等と連携し、パークアンドライドを促す環境や仕組みの確保を進めるとともに、活用可能な駐車場情報の発信などを検討します。

パークアンドライド設置検討項目	
用地別	交通事業者社有地、公有地、民有地
交通モード別	鉄道、路面電車、路線バス
利用者数別	多い、少ない
便数別	多い、少ない
エリア別	市内均一区間 等
距離別	近い、遠い（乗り継ぎ場所までの距離）
整備・管理費	安価、高価
インセンティブ	事業者・行政・利用者のメリット



<公有地パークアンドライド>

交通手段	鉄道	路面電車	路線バス	
実施主体	高知市	交通事業者	関係行政機関	その他



事業9 バス路線の確保・維持

◆事業概要

・日常生活・社会生活に必要不可欠な通勤、通学、通院等のバス路線の運行を維持するため、バス路線に対し補助金を交付することにより、地域公共交通を確保・維持します。

◆事業内容

・生活路線バスや廃止路線代替バスなど市民の日常生活に必要不可欠と認められる路線バスの運行に要する経費に対して、地域公共交通確保維持改善事業費補助金などの補助金を活用し、継続的な路線の維持を図ります。
 ・本計画では、バス路線が周辺エリアと市の中心部をつなぐ「幹線型バス路線網」により路線を再編していくため、今後の運行補助のあり方について検討します。

※運行補助に係る主な要件

現在の運行事業者	役割・機能
生活路線バス とさでん交通(株) 高知東部交通(株)	・一定の利用が見込めるとして、事業者が自主的に運行 ・市中心部や周辺部など主に市街地を形成している「市街化区域」を運行
廃止路線代替バス (株)県交北部交通	・今後も利用が見込めないとして、事業者が路線撤退した後、自治体の依頼により運行 ・市周辺部や過疎地など主に「市街化調整区域や都市計画区域外」を運行

※運行補助に係る検討項目

中心部 放射型路線再編
郊外部 幹線・支線型路線再編
1日当たりの運行回数
1日当たりの輸送量
平均乗車密度
競合カット
密度カット
市内フィーダーバス
回送系統
仕業効率
広域・市内・市外系統別
市政策的系統 等

交通手段 路線バス

実施主体 高知市 交通事業者 関係行政機関



事業10 乗合タクシーの確保・維持

◆事業概要

- ・都市計画区域外や市街化調整区域などでバスの利用が見込めない地域においては、路線バスに代わる公共交通として、乗合タクシーを導入しています。
- ・路線バスが廃止された地域において導入している乗合タクシーについては、地域のニーズに合わせた効率的な運行を確保・維持します。

◆事業内容

- ・日常生活・社会生活に不可欠な乗合タクシーの運行を維持するため補助金を交付し、移動手段の継続的な維持を図ります。
- ・特に過疎地域（鏡・土佐山地域）における乗合タクシーについては、国の地域公共交通確保維持事業を活用し、維持を図ります。

※運行補助に係る主な要件

主に「周辺エリア・市街化調整区域・都市計画区域外」で路線バスの利用が極端に少なく、地域住民の合意形成が図れた地域を運行

地域	運行タイプ	運行事業者
鏡	エリア型	(有)さくらハイヤー
土佐山	エリア型	(株)第二さくら交通
春野	路線型	(有)第一さくら交通
行川	エリア型	(有)福井タクシー
円行寺	路線型	(株)第二さくら交通
御畳瀬 浦戸	路線型	土佐ハイヤー(株)
三里	路線型	(株)第二さくら交通
大津・一宮	路線型	
久重	路線型	

※令和3年10月時点



<デマンド型乗合タクシー>

交通手段 乗合タクシー

実施主体 高知市 交通事業者 関係行政機関 その他



事業11 バス停・電停等の利用環境の改善

◆事業概要

・バス停・電停に路線図，時刻表などを表示し，文字の大型化や停留所の統一化を図るなど，全ての人にとって分かりやすく見やすいものとなるよう順次改善します。

◆事業内容

・バス停・電停文字の大型化や停留所そのものの統一化を図ります。
 ・特に、バス停の整備に当たっては、総合的に分析し、整備の優先順位などを記載した「バス停整備計画」に基づき実施します。
 ・また、全ての人がバス停・電停を利用できる歩行距離として、市街化区域では半径 300m、市街化調整区域や都市計画区域外では半径 500mを徒歩圏として設定します。

バス停整備の検討項目	
バス事業者別	とさでん交通、北部交通、東部交通、共通
補助系統別	国庫補助、市補助、自主系統
利用者数別	多い、少ない
便数別	多い、少ない
老朽化別	腐食、屈曲 他
本数別	単独本、複数本
構造別	固定式、移動式
材質別	鉄柱、木柱 他
エリア別	電車通り、団地、幹線道路
上り下り別	上り、上り下り共通、下り
道路種別	国道、県道、主要な市道
現場施工性	歩道の有無、道路幅員、目視
施工業者	入札方式による選定 他



<バス停>



<ノーガード電停>



交通手段	路面電車	路線バス
実施主体	高知市	交通事業者 関係行政機関



事業12 バス・電車車両の改善

◆事業概要

・高齢者や障がい者の方など全ての人にやさしく快適に利用できるものとして、ノンステップバスなどの低床バスや低床電車の導入など、バス・電車車両の改善を図ります。

◆事業内容

- ・ノンステップバスなどの低床バスや低床電車の導入を促進するため、補助金を交付し、低床化率の向上を図ります。
- ・ただし、低床バスは道路勾配が大きく変わる箇所や段差のある箇所などでは運行が困難なことから、ワンステップバスで運行するなどの対策を検討します。
- ・特に、バス車両を導入するに当たっては、総合的に分析し、新車・廃車を記載した「バス車両更新計画」に基づき実施します。

バス車両改善の検討項目	
事業者別	とさでん交通、北部交通、東部交通
車体サイズ	大型、中型、小型
補助金別	国庫補助、県補助、市補助
耐用年数	古い、新しい
老朽化別	腐食度
購入車両	新車、中古車
車体構造	ノンステップ、ワンステップ等



<路面電車>



<路線バス>

交通手段	路面電車	路線バス
実施主体	高知市	交通事業者 関係行政機関



事業13 路面電車を活かした魅力づくり

◆事業概要

・路面電車を観光資源としてとらえ、景観に配慮した新型車両の導入や魅力ある車両の有効活用など、まちなかの公共交通の魅力向上を図ります。

◆事業内容

・路面電車を本市のシンボルとしてまちづくりにより一層活かすため、路面電車を積極的に活用したPR活動のさらなる推進や企画電車など来街者の増加に資するような魅力を高める取り組みを実施します。
 ・乗ること自体が観光となり得る観光資源の開発を検討し、まちなかの公共交通の魅力向上を図ることで中心市街地のにぎわいの創出等につなげます。

魅力向上につながる主な取組	
ダイヤモンドクロッシング	トリプルクロス
外国電車	維新号
軌道緑化	おきゃく電車
イルミネーション電車	電車で市商祭へGO!



<ダイヤモンドクロッシング>
<トリプルクロス>



<外国電車>



<維新号>

交通手段 路面電車

実施主体 高知市 交通事業者 関係行政機関 その他



事業14 多様な情報サービスの提供

◆事業概要

- ・公共交通に関する情報を発信し、地域全体で公共交通を守っていく意識の醸成を図ります。
- ・また、世代に合わせ、紙媒体とインターネット媒体を組み合わせた分かりやすい情報サービスを提供します。

◆事業内容

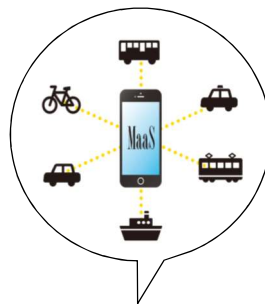
- ・ICカード「ですか」で実施している様々なサービスは、利用が低調なものを見直し、新たなサービスを拡充していくなど、分かりやすく使い勝手のよいサービスを実施します。
- ・利用が少ない地域や路線に対し、公共交通の情報を配布し、利用促進を図ります。
- ・「バスこっち」などインターネットや携帯端末から見ることのできる電子媒体と、バスマップなど紙媒体それぞれについて、全ての人に分かりやすい情報サービスを提供します。
- ・円滑な移動を促進するMaaS (Mobility as a Service) について、行政・事業者が連携し導入を検討します。

対象者	現在実施しているサービス
すべて	オート1 Day、乗継割引、ですかキャンペーン
通勤者	パークアンドライド定期券
通学者	通学フリー定期券
高齢者	運転免許自主返納者特割、おでかけ電車65、 ナイスエイジですかキャンペーン

H28.1 現在

MaaSとは…

複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、さらには移動の目的地におけるサービスとも連携し、検索・予約・決済をスマートフォンなどで一括に行えるサービスのこと。



<運転免許自主返納支援事業>



<バスこっち>

交通手段	鉄道	路面電車	路線バス	乗合タクシー
実施主体	高知市	交通事業者	関係行政機関	



事業15 イベント等における広報活動

◆事業概要

・公共交通を利用してもらう新たなきっかけづくりとして、公共交通に親しむことのできるイベントなどを開催し、幅広く市民に対して広報・周知します。

◆事業内容

- ・交通事業者・行政など関係者が連携・協働してイベントを開催し、子どもや高齢者など全ての人に対して、公共交通の利便性や魅力を広報・周知します。
- ・実施しているイベントは、内容を適宜見直しし、その改善に努めるとともに、新たなイベントを企画するなど、公共交通の潜在的な利用者の掘り起こしに取り組みます。

交通安全ひろば
おきゃく電車
バスキッズ定期券
バスの乗り方教室
とさでん交通「電車の日」
公共交通体験プログラム 「電車とバスで高知をうろちょろ!」
日曜・祝日「路面電車・路線バス等無料デー」



<路面電車・路線バス等無料デー>



<利用促進グッズ>



<交通安全ひろば>

交通手段	鉄道	路面電車	路線バス	乗合タクシー
実施主体	高知市	交通事業者	関係行政機関	その他



■交通手段別・実施スケジュール別事業一覧

基本目標・事業	交通手段				実施スケジュール（予定）				
	鉄道	路面電車	路線バス	乗合タクシー	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
目標1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築									
事業1 地域ぐるみで支える仕組みづくり	◆	◆	◆	◆	検討→実施・改善				
◎事業2 バス路線の再編			◆		検討		実施・改善		
事業3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化	◆				検討→実施・改善				
◎事業4 コミュニティ交通の導入				◆	検討		実施・改善		
◎事業5 交通結節ポイントの機能強化	◆	◆	◆	◆	検討		実施・改善		
目標2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供									
事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し	◆	◆	◆	◆	検討		実施・改善		
事業7 サイクルアンドライドの推進	◆	◆	◆		検討		実施・改善		
事業8 パークアンドライドの推進	◆	◆	◆		検討		実施・改善		
目標3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成									
事業9 バス路線の確保・維持			◆		継続				
事業10 乗合タクシーの確保・維持				◆	継続				
事業11 バス停・電停等の利用環境の改善		◆	◆		継続				
事業12 バス・電車車両の改善		◆	◆		継続				
目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進									
事業13 路面電車を活かした魅力づくり		◆			検討→実施・改善				
事業14 多様な情報サービスの提供	◆	◆	◆	◆	検討→実施・改善				
事業15 イベント等における広報活動	◆	◆	◆	◆	検討→実施・改善				

◎重点的な取組

4 達成状況の評価

(1) 地域公共交通会議による評価・進行管理

本計画を着実に実行するには、地域公共交通会議において計画段階から意見調整を図り、下に示すPDCAサイクル（計画「Plan」⇒実行「Do」⇒評価・分析「Check」⇒改善「Action」）により、各事業の進行管理と達成状況を評価します。



(2) 評価する数値指標

より良い地域公共交通を実現するためには、PDCAサイクルの中でも、特に「Check」することが重要となるため、基準値と目標値を設定し、定期的な評価・分析を行い、達成状況を明確にします。

数値指標		基準値	目標値	数値指標の説明
基本目標1	公共交通カバー率	89% (R元年度)	基準値以上 (R8年度)	駅・電停勢圏(半径500m)とバス停・乗合タクシー路線勢圏(半径300m)内の人口の割合
	路線バス事業 収支率	63.9% (R元年度)	基準値以上 (R8年度)	生活バス路線の収支率 (経常収益÷経常費用)
	乗合タクシー事業 収支率	12.4% (R元年度)	基準値以上 (R8年度)	市内全域の乗合タクシーの収支率 (運賃収入÷運行費用)
基本目標2	運行便数	987回 (R元年度)	現状水準を維持 (R8年度)	路面電車、路線バス、乗合タクシーの 1日当たり運行回数
基本目標3	公的資金投入額	283,083千円 (R元年度)	現状水準を維持 (R8年度)	高知市の公共交通関連補助金の 年間交付額
基本目標4	まちなかの電停・ バス停の利用者数	342.09万人 (R元年度)	基準値以上 (R8年度)	高知駅～県庁前(逆L字区間)の 年間乗降者数
	乗合タクシー 利用者数	35,520人 (R元年度)	基準値以上 (R8年度)	市内全域の乗合タクシーの 年間利用者数

参考資料

1 策定経過

2021（令和3）年

5月25日

第1回 高知市地域公共交通会議（書面協議）
・（現行）高知市地域公共交通網形成計画について

8月11日

第2回 高知市地域公共交通会議（書面協議）
・（次期）高知市地域公共交通計画の方向性と概要について

12月22日

第3回 高知市地域公共交通会議
・（次期）高知市地域公共交通計画の素案について

2022（令和4）年

1月7日～2月4日

パブリック・コメントの実施

2月24日

第4回 高知市地域公共交通会議（書面開催）
・パブリック・コメントの結果について
・（次期）高知市地域公共交通計画の最終案について

3月末日

高知市地域公共交通計画 策定

2 高知市地域公共交通会議設置要綱（平成24年4月1日制定）

改正 平成24年4月1日制定
平成29年7月13日改正
令和2年4月1日改正
令和3年5月6日改正

（設置）

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議を行うとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項に規定する地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定及び変更に関する協議等を行うため、高知市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を置く。

（所掌事項）

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議等を行うものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様、運賃、料金等に関する事項
- (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 交通計画の策定及び変更に関する事項
- (4) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 交通計画に定められた事業の実施に関する事項
- (6) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要な事項

（組織）

第3条 交通会議は、次に掲げる者のうちから市長が任命又は委嘱する委員21人以内をもって組織する。

- (1) 学識経験者
- (2) 関係する公共交通事業者及びその組織する団体等の代表者又はその指名する者
- (3) 市民又は地域公共交通を利用する者の代表
- (4) 国土交通省四国運輸局高知運輸支局長又はその指名する者
- (5) 高知県中山間振興・交通部長又はその指名する者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (7) 高知県警察本部交通部長又はその指名する者
- (8) 国道、県道及び市道の道路管理者又はその指名する者
- (9) 高知市長が指名するその職員
- (10) 前各号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認める者

（委員の任期）

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠又は補充による委員の任期は、前任者又は他の委員の残任期間とする。

2 委員の再任は妨げない。

（会長及び副会長）

第5条 交通会議に会長及び副会長1人を置く。

- 2 会長は、委員の互選によってこれを定め、副会長は委員のうちから会長が指名する。
- 3 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を行う。

(会議の運営)

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が必要に応じて招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、あらかじめ会長に届け出ることにより代理の者を出席させることができる。この場合において、委員は、当該代理の者に対し、欠席する会議における委員の権限について委任状により委任を行うものとする。

4 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事の運営に支障が生じると認められるものについては、非公開で行うことができる。

(資料提供その他の協力等)

第7条 交通会議は、その所掌事務を遂行するため必要があると認められるときは、委員以外の者に対し、資料の提出、意見の表明、説明、助言その他必要な協力を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議は、会議において協議が調った事項についてはその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第9条 交通会議は、第2条に掲げる協議等を円滑に行うため、幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

3 幹事会は、必要があると認めるときは、幹事会の会議に関係人の出席を求め、その意見又は説明を聞くことができる。

(庶務)

第10条 交通会議の庶務は、市民協働部くらし・交通安全課において処理する。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成24年4月1日から施行する。

(会議の招集に関する特例)

2 この要綱の施行の日以後最初に開催される会議は、第6条第1項の規定にかかわらず、市長が招集するものとする。

附 則

この要綱は、平成29年7月13日から施行し、この要綱による改正後の高知市地域公共交通会議設置要綱の規定は、平成29年4月1日から適用する。

附 則

この要綱は、令和2年4月1日から施行する。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和3年5月6日から施行する。

(経過措置)

2 この要綱の施行の日から令和4年3月31日までの間に任命又は委嘱される委員の任期は、この要綱による改正後の高知市地域公共交通会議設置要綱第4条第1項本文の規定にかかわらず、任命又は委嘱の日から令和4年3月31日までとする。

3 高知市地域公共交通会議委員名簿

No.	区分（要綱第3条）	所属機関・役職	氏名
1	(1) 学識経験者	高知工科大学 名誉教授 東北大学 シニアリサーチフェロー	くまがい やすひこ ◎熊谷 靖彦
2		高知大学 准教授	おかむら けんじ 岡村 健志
3	(2) 関係する公共交通事業者及び その組織する団体等	とさでん交通株式会社 自動車戦略部長	いとう さかえ 伊藤 栄
4		とさでん交通株式会社 電車事業部長	こんどう ひろし 近藤 寛
5		株式会社県交北部交通 代表取締役	すずき けんじ 鈴木 憲二
6		四国旅客鉄道株式会社 高知企画部長	たおか ひろひさ 田岡 弘久
7		高知市ハイヤー協同組合 理事長	あかし けんいち 明石 健市
8	(3) 住民又は利用者の代表	高知市老人クラブ連合会 会長	さんのみやたかよし 三宮 尊良
9		特定非営利活動法人高知市身体障害者 連合会 会長	なかや けいじ 中屋 圭二
10		高知市町内会連合会会長	ながお たつお 長尾 達雄
11		特定非営利活動法人NPO高知市民会議 事務局長	いけだ こう 池田 剛
12		高知商工会議所 副会頭	ふるや まみよ 古谷 純代
13	(4) 国土交通省四国運輸局高知運輸 支局長又はその指名する者	国土交通省四国運輸局高知運輸支局 輸送・監査部門首席運輸企画専門官	やまもと けい 山本 圭
14		国土交通省四国運輸局高知運輸支局 総務・企画観光部門首席運輸企画専門官	いづみ ひろし 出海 博史
15	(5) 高知県中山間振興・交通部長 又はその指名する者	高知県中山間振興・交通部副部長	かぎやま まさひこ 鍵山 匡彦
16	(6) 一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転者が組織する 団体の代表者又はその指名する者	私鉄高知県連合会 会長 (とさでん交通労働組合執行委員長)	しらき まさゆき 白木 政行
17	(7) 高知県警察本部交通部長又は その指名する者	高知県警察本部交通部 参事官兼交通企画課長	なにくち よしかみ 谷口 桂史
18	(8) 道路管理者又はその指名する者	国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所 副所長（管理）	まつさき ひさき 松崎 久記
19		高知県土木部 高知土木事務所 次長（技術総括）	さかた じんぱち 坂田 仁八
20		高知市都市建設部長	おかざき あきら 岡崎 晃
21	(9) 高知市長が指名する者	高知市市民協働部長	たにわき せつぞ ◎谷脇 積哉

◎会長 ○副会長

4 用語解説

ア行

【IoT】

「Internet of Things」の略語で、日本語では「モノのインターネット」と訳される。従来インターネットに接続されていなかった様々な「モノ」が、インターネットに接続されることにより、遠隔からでも相互に情報交換や制御ができる仕組み。

【ICカード】

無線による非接触式のIC（集積回路）カードなどを用いて、自動改札機などの案内板にかざすだけで通過でき、現金を持ち合わせていなくてもバスや電車を利用できるカード。高知市では、「ですか」が対応している。

【インバウンド】

訪日外国人観光客のこと。

【エコポイント】

ICカード「ですか」のエコポイント制度は、ICカード「ですか」を利用して電車・バス（高速バスを除く）に乗車した場合、自家用車で移動した場合と比べてどれだけの二酸化炭素（CO₂）排出を抑制したことになるのか、利用者の地球環境への貢献を数値で見えるようにしたもの。

電車・バスの乗車距離に応じてCO₂排出量削減効果を計算し、二酸化炭素（CO₂）1kg当たり1エコポイントとして積算する。利用者全員の年間エコポイントが積算され、高知県の地球温暖化対策活動に利用される。

【SDGs】

2015（平成27）年に国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）。

2030（令和12）年までを期限に17のゴール（開発目標）とそれを実現するための169のターゲット（達成目標）が記されている。

【温室効果ガス】

大気中にあり、太陽からの熱を封じ込め、地球の温度を上げると考えられる働きがあるガス。地球温暖化対策の推進に関する法律では、二酸化炭素、メタンなど7種類の物質が規定されている。

カ行

【カーボンニュートラル】

人為的活動を行った際に、排出される二酸化炭素等の温室効果ガスの排出量と、植物等による温室効果ガ

スの吸収量を同じ量にするという目標。

日本においても、温室効果ガスの排出量を2050年までに実質ゼロをめざすことを宣言している。

【協働】

市民と市がパートナーシップに基づき、同一の公共的な目的のために役割分担し、共に協力して活動すること。

【区間】

系統のうちバス停からバス停の間のこと。

【系統】

路線のうち異なる経由地を通過する運行経路のこと。

【高知市総合計画】

地方自治法第96条第2項の規定による議会の議決すべき事件を定める条例に基づいて定められる計画であり、都市整備や福祉、教育、産業振興など自治体運営のための総合的な指針となる計画で、「基本構想」「基本計画」「実施計画」から構成されている。

【高知市中心市街地活性化基本計画】

中心市街地の活性化に関する法律に基づいて策定する基本計画で、内閣総理大臣により認定を受けると、中心市街地に対して国から重点的に支援を受けることができる。

【高知市都市計画マスタープラン】

都市計画法第18条の2に規定されるもので、高知市が総合計画などの上位計画に即し、住民の意見を反映しながら地域の特性に配慮し、長期的、総合的な視点から都市の将来イメージとそこに至る道筋を描いた、高知市の都市計画に関する基本的な方針のこと。

【交通結節点】

異なる交通手段又は同じ交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。交通結節点は、移動の一連の動きの中の一つの重要な要素であり、「つなぐ空間」と「たまる空間」としての役割を有しており、具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナルなどが挙げられる。

【交通分担率】

移動の手段として、自動車や鉄道、バスなどの交通モードが全体に対してどれくらいの割合で使われているかを示す割合のこと。

【高齢化率、超高齢社会】

総人口に占める65歳以上の人口の割合を「高齢化率」といい、高齢化率が7%を超えた社会を「高齢化社会」、

14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」と呼ぶ。

【コミュニティ】

「生活の場において、市民としての自主性と責任を自覚した個人及び家庭を構成主体として、地域性と各種の共通目標を持った、開放的でしかも構成員相互に信頼感のある集団」を意味する。

【コミュニティ交通】

周辺エリアの生活拠点や交通拠点等の乗り継ぎポイントにおいて、乗合タクシーが路線バスに接続する「支線」の役割を担う、新たな地域交通システムのこと。

【コンパクトシティ】

土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に、中心市街地の活性化が図られ、住民の生活に必要なサービス機能が近接した効率的で持続可能な都市のこと。

【コンパクト・プラス・ネットワーク】

医療・福祉施設、商業施設や住居等が徒歩等で動ける範囲にまとまって立地する生活拠点が複数存在し、各地とこれらの拠点が公共交通のネットワークで結ばれ、住民がこれらの施設等に容易にアクセスできることにより、日常生活に必要なサービスを身近に享受できるまちの姿のこと。

【コンプライアンス】

法令遵守。法律や規則、社会規範などに背くことなく、活動などを行うこと。

サ行

【サイクルアンドライド】

通勤・通学などにおいて、自転車で直接目的地まで移動するのではなく、バス・電車の利用を促進するために、自宅から自転車で最寄りのバス停・駅に来て、バス・電車等へ乗り換えて目的地に向かうシステムのこと。

【サプライチェーン】

製品の部品調達・製造から流通・販売を経て消費者に届くまでのすべての工程を、ひとつの連動したシステムとしてとらえた考え方。

【市街化区域】

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発あるいは整備する区域で、既に市街地を形成する区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のことをいう。

【市街化調整区域】

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域のこと。

【自家用有償旅客運送】

過疎地域等における住民の生活交通や移動制約者の移動手段など、バス・タクシー事業者によることが困難

であり、地域の関係者からなる協議会等で必要性について合意した場合に、道路運送法に基づく登録を受けて、自家用有償旅客運送を行うことができる。

【周辺エリア】

生活維持のための日常生活サービス施設の分布が広域にわたって広がる区域。

【主要ターミナル】

都市の玄関口として広域幹線（鉄道）の発着点又は公共交通の核となり複数の公共交通機関の乗り換えができる交通結節点のこと。

タ行

【地域ターミナル】

自転車交通や自動車交通と公共交通など複数の交通機関が接続する交通結節点のことをいう。

【中心市街地】

相当数の小売商業者が集積し、及び都市機能が相当程度集積しており、その存在している市町村の中心としての役割を果たしている市街地などで、中心市街地の活性化に関する法律第2条に規定されるもの。

【DX】

「Digital Transformation」の略語で、進化したIT技術を浸透させることで、人々の生活をあらゆる面でより良いものへと変革させるという概念。

【デマンド型乗合タクシー】

電話予約により、自宅周辺から目的地まで他の乗客と乗り合いながら送迎するタクシーのこと。

【都市計画区域】

都市計画法その他の関係法令の適用を受けるべき土地の区域のこと。具体的には、市町村の中心市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口や土地利用、交通量などの現況、推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域を指定する。

ナ行

【ノーカーデー】

特定の日や曜日を決めて自動車の利用を自粛するキャンペーンないしはキャッチフレーズ。自動車交通量の総量を規制する方策の一つとして、渋滞の緩和や大気汚染など、自動車による弊害の抑制を期待して実施される取組

【ノーガード電停】

乗客に対する防護措置が何もない、道路に白線で囲まれただけの電停のこと。

【乗換ポイント】

地域交通道路と公共交通機関が接続する交通結節点又は自動車等と公共交通機関が接続する交通結節点のうち最も規模の小さいポイントのこと。

八行

【パークアンドライド】

市街地や観光地へ向かう人が、自宅の最寄駅や市街地・観光地周辺の駐車場までマイカーで行き、そこからは公共交通機関を利用すること。

【パーソントリップ調査】

人の動きを把握することを目的として行われる調査のこと。どのような人が、いつ、何の目的で、どこから、どこへ、どのような交通手段で動いたかについて調査し、1日のすべての動きをとらえるもの。

【廃止路線代替バス】

路線バス等の公共交通機関が廃止された場合、その代替として自治体（市町村）等がバス事業者に替わって運行するバスのこと。

【ハブアンドスポーク】

郊外において、拠点となるバス停（ハブバス停）と各バス停を放射状（スポーク）に結ぶ路線網のこと。ルートを絞った運行ができ、運行効率の向上が期待できる。

【バリアフリー】

障がい者や高齢者などが社会生活をしていく上で、障害（バリア）となるものを取り除くこと。

【フィーダー】

乗り換えが必要な便又は系統。

【輻輳】

様々なものが1箇所に集中し、混雑する様態。

【PDCAサイクル】

企業等が行う一連の活動を、それぞれPlan（計画）-Do（行動）-Check（確認）-Action（修正）（=PDCA）という観点から管理するフレームワークのこと。

マ行

【モータリゼーション】

道路網の整備と流通経済の高まりに伴って、自動車による活動の比重が大きくなっている。一般的には、市民が使用する乗用車による生活体系とトラック等の貨物自動車による流通形態を含めた総称。

【モビリティ】

自動車を中心とする輸送機器一般のこと。

ヤ行

【ユニバーサルデザイン】

障がいの有無に関わらず、すべての人にとって使いやすいように初めから意図して作られた製品・情報・環境等のデザインのこと。

高知市地域公共交通計画

発行 令和4年3月

編集 高知市

【事務局】

高知市市民協働部くらし・交通安全課

高知市本町五丁目1番45号

TEL 088-823-9487 FAX 088-823-7858