

高知市地域公共交通会議
第**2**回 地域公共交通リ・デザイン分科会

真に持続可能な地域公共交通の リ・デザイン案

土居貴之

NPO交通まちづくり高知 / 〈公社〉高知県自治研究センター 公共交通研究チーム

1. 移動の現状を分析する

特に地方都市に共通する風景...

ー バイパス道路そのものが集客施設化 ー



高知市のバイパス道路の様子
GoogleMapより



高松市のバイパス道路の様子
GoogleMapより

交通の集中を分散するために設けられたバイパス道路。
その沿線にロードサイド型店舗が集積することにより、
バイパス道路そのものが集客施設となってしまう...
渋滞の恒常化と、中心市街地の空洞化につながっていないか？

— 中心部で増殖する駐車場 —



駐車場はあくまでも移動の手段に含まれる施設。
中心市街地において「移動の手段」が「移動の目的」と
入れ替わってしまうと、
中心市街地に人が集まる「理由」が失われる。

— 飲食店街化する中心商店街 —

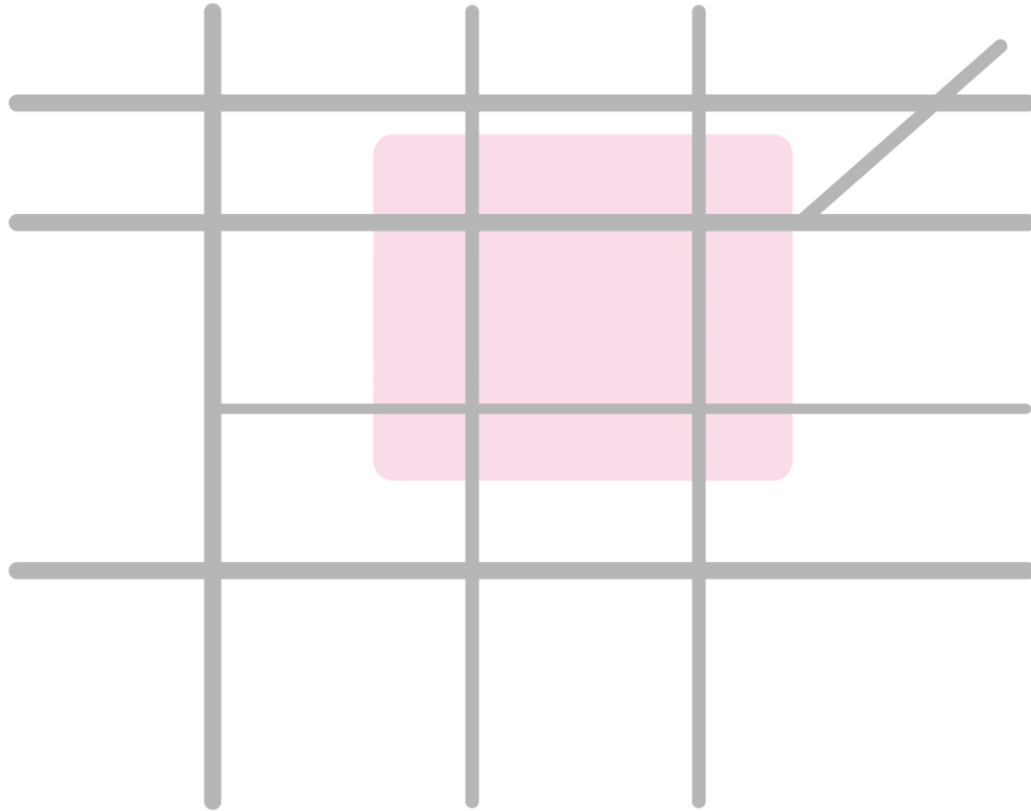


本来は専門店街となるべき中心商店街から、
小売り店が減っていき、その後に飲食店が入っていく。
飲食店は営業開始当初だけ昼間営業し、半年もすると
夜間のみ営業になり、昼間はシャッターが降りる。

－ その他にも －

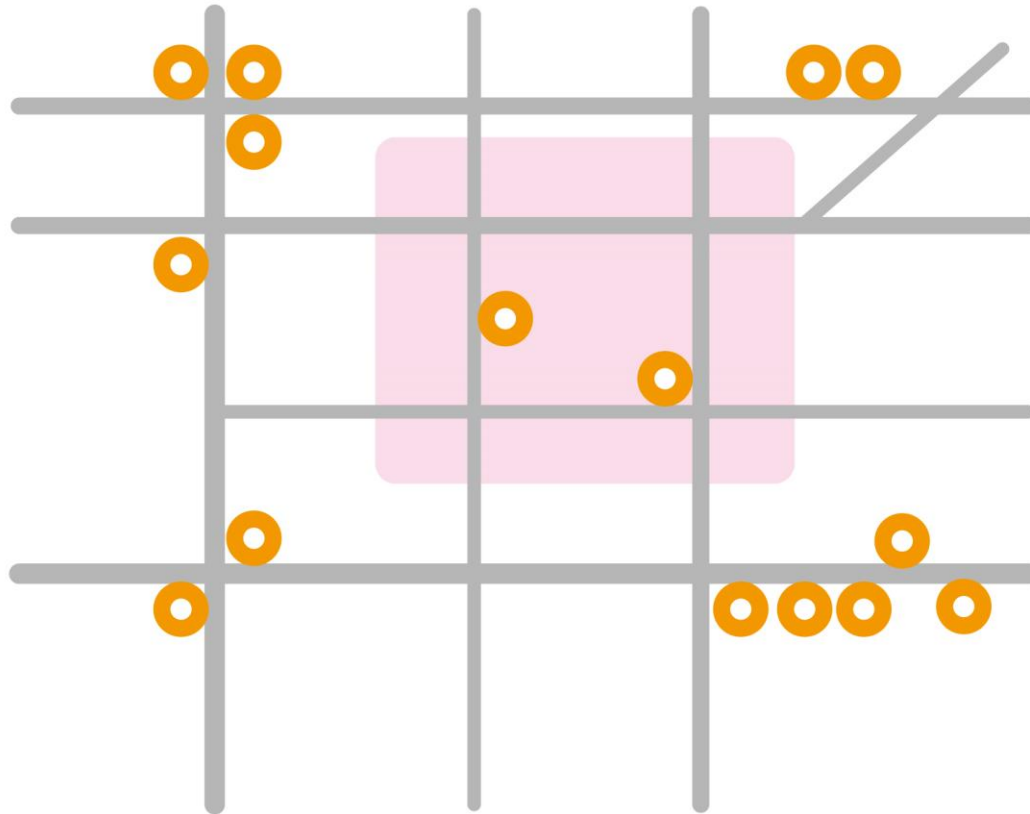
- 利用者が低迷する公共交通網
- 空き家が増える一方で、マンションは増加
- そもそも人口減少、少子高齢化が進行している

移動手段から考えるまちの構造



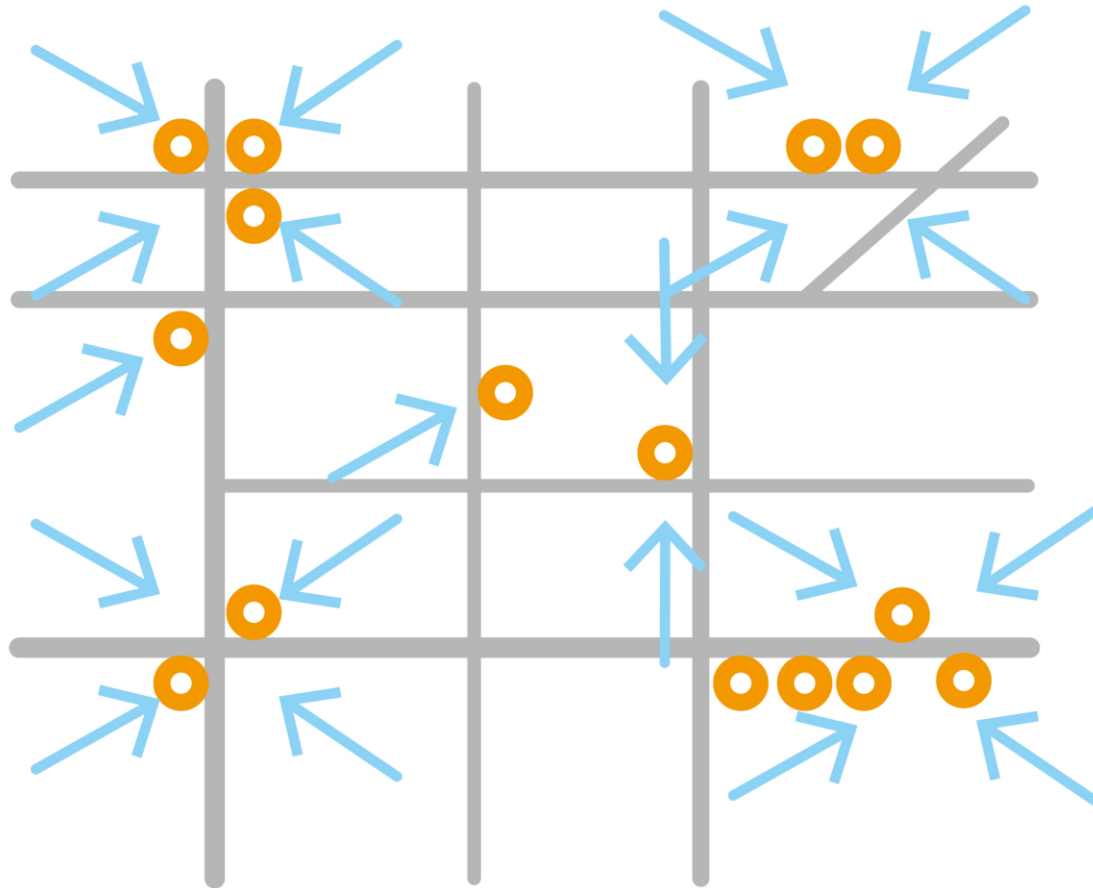
移動手段から考えるまちの構造

人が集まる施設が分散 ①



移動手段から考えるまちの構造

人が集まる施設が分散 ②

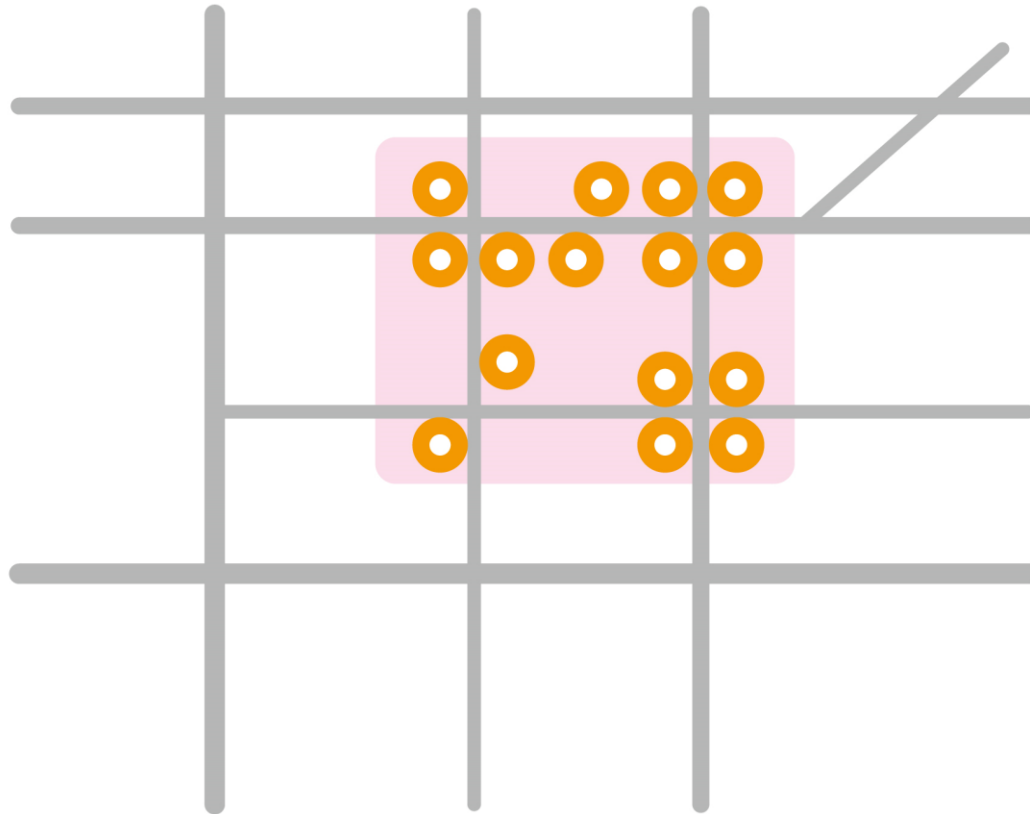


中心市街地の機能が失われていく

おそらく、曜日と時間帯によっては渋滞の発生にもつながる

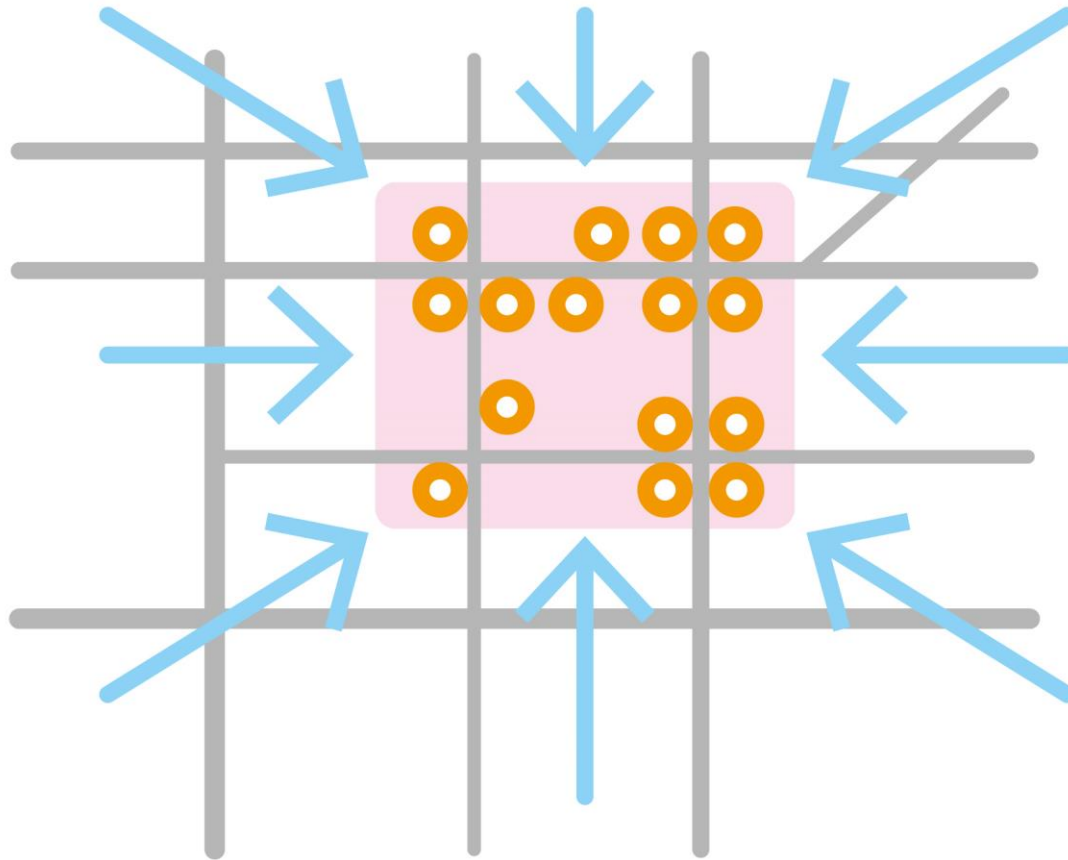
移動手段から考えるまちの構造

人が集まる施設が集中 ①



移動手段から考えるまちの構造

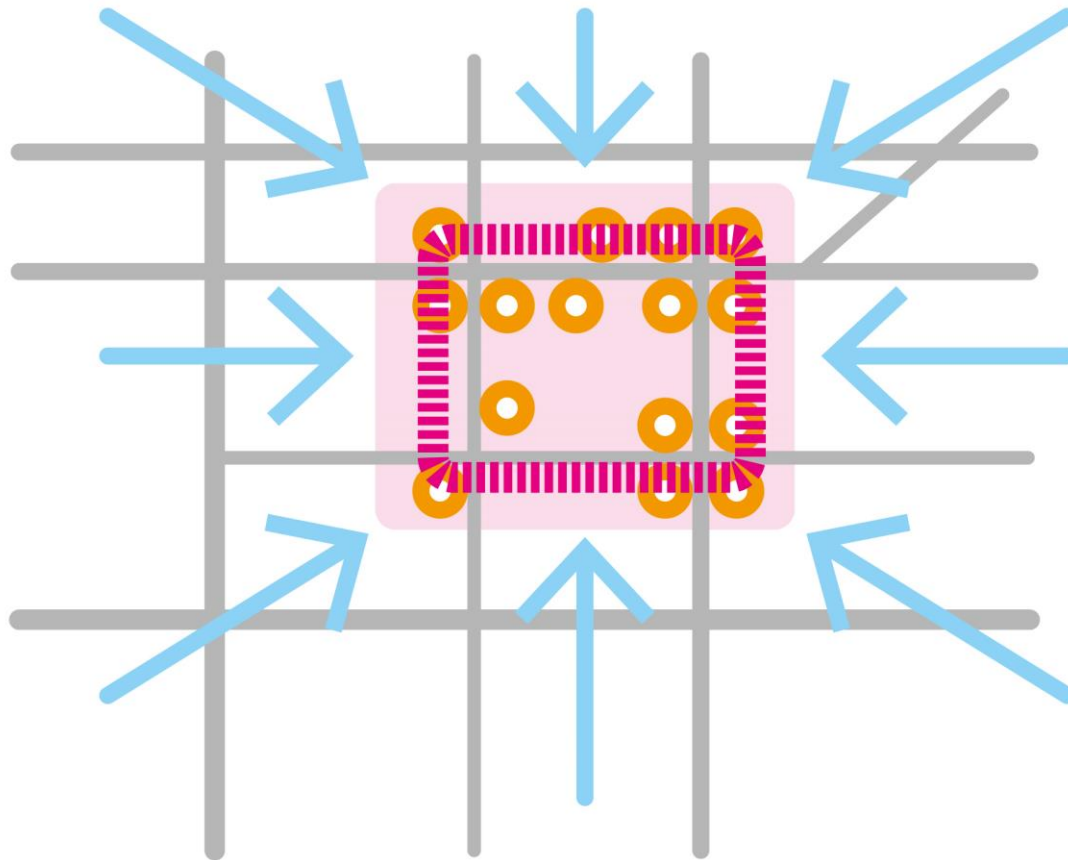
人が集まる施設が集中 ②



人々の移動が集約される

移動手段から考えるまちの構造

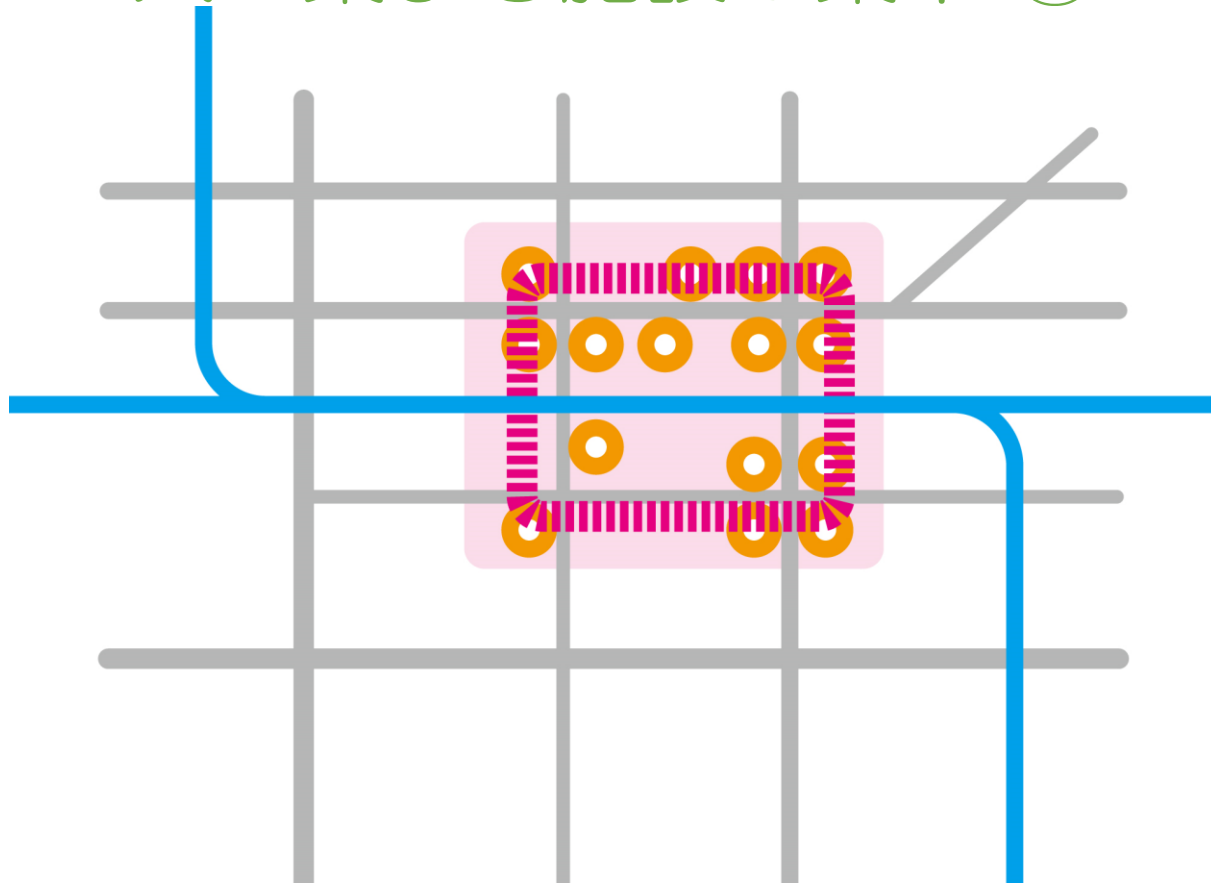
人が集まる施設が集中 ③



移動の目的が集積していることで、
移動の手段の整備方針が自ずと決まってくる

移動手段から考えるまちの構造

人の集まる施設が集中 ④



大量輸送手段が整備されるかも！
「移動の目的」と「移動の手段」の連携による
相乗効果でまちの活性化に寄与する

こんな街で
あって欲しい！

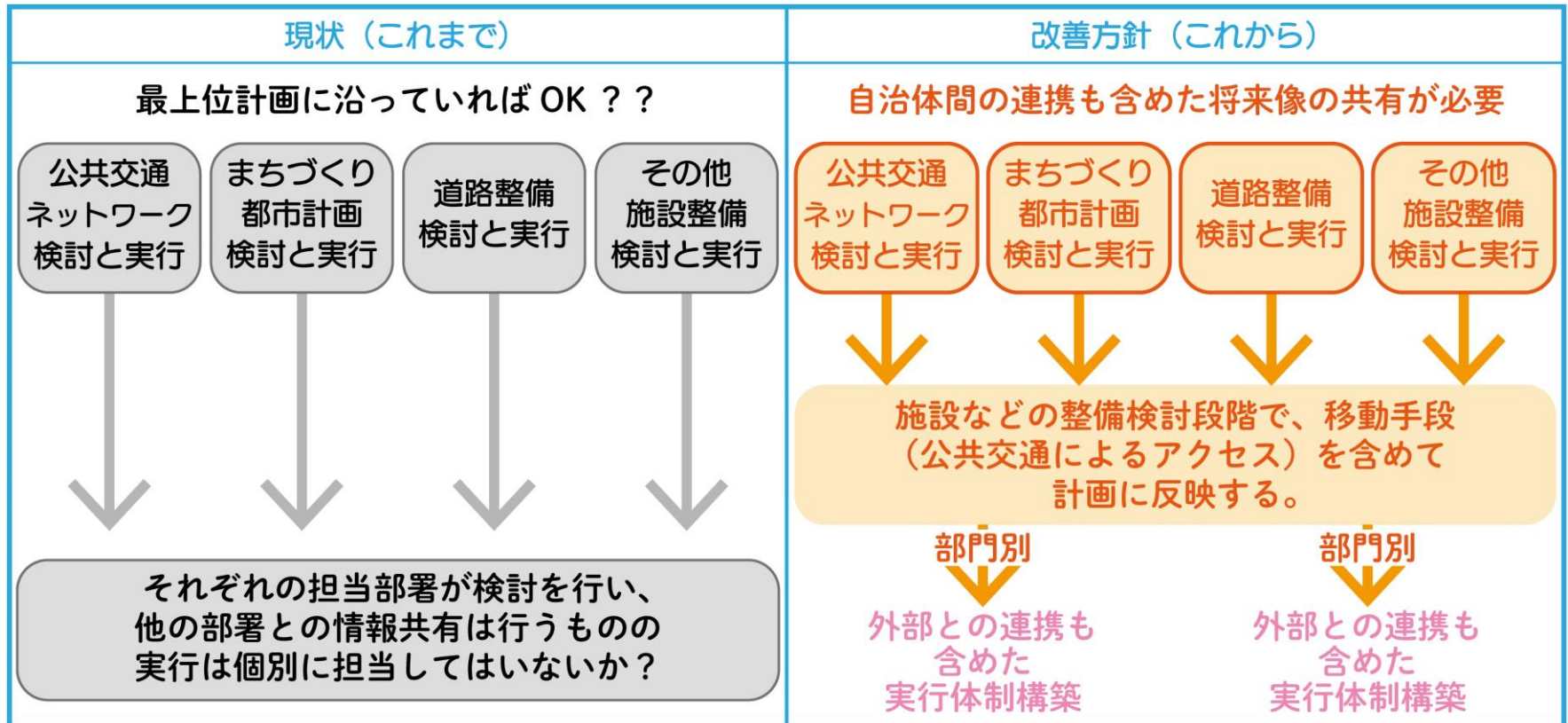
- ① 目的がある人もない人も自然と集まる。
⇒ “まち”に行けば、何かある！誰かに出会う！
- ② 用事が終わった後も回遊したくなる。
⇒ 消費の拡大につながる！
- ③ 「モノ」が集まることで、多くの人が集まり、
「コト（娯楽や催し等）」も自然発生的に集まる。
⇒ “まち”の魅力につながるコンテンツが増えていく！
- ④ 移動の目的となる「モノ」、「コト」が徒歩圏内に
集まり、多様な移動手段でアクセスできる。
⇒ “移動の目的”の集積により「ヒト」は自然に集まる！

①・②・③・④が複雑に関係し合い、移動の目的となる“まち”の魅力が向上。
これを移動の“手段”が支える。移動の目的と手段による相乗効果に。

- ⑤ 移動の手段が整備されたまちに集客施設が集まる。
⇒ (①～④)と移動手段整備によるさらなる活性化

2. 検討及び実行に向けた体制のリ・デザイン

移動の手段としての“公共交通ネットワーク”再構築（リ・デザイン）には、“移動の目的”との連携が求められる。そのためには既存の検討及び実行体制のリ・デザインが必要不可欠である。



性急な成果を求めることなく、
10年単位のスパンで取り組みを見守る。

3. 何をするべきか整理が必要

■ “移動の目的” の磨き上げ

“移動の目的” となる環境や施設の魅力磨き上げ、そしてこれらがまちの中で作用しあい良好な環境整備につながる“まちづくり計画”を整理する。この中で移動の手段となる公共交通との密な連携は欠かさない。また、理想とするまちづくりのために規制も有効活用する。

[実施主体：自治体（生活圏を共有する広域）・高知県・民間施設]

■ “移動の手段” の再構築

“移動の手段” のひとつである公共交通をまちづくり計画と連携して再構築をすすめる。また、ひとつの移動手段として市民から支持され、利用が永続する公共交通へと磨き上げ（利便性向上と利用促進）を行う。

[実施主体：公共交通事業者・自治体・高知県・国・住民]

■ 国への要請

これまで公共交通網を支えてきた補助を見直し、単なる赤字を補填する支援から公共交通事業が永続するための投資への比率転換を国に要望していく（がんばる交通事業者や地域から率先して国が支援していくかたちへ）。

[実施主体：公自治体・高知県]

■ 地域で信頼される公共交通のために

地域の住民から信頼される公共交通となるために、公共交通事業者が率先して地域の状況を知り、考え、そして事業を更新していく。その結果として住民から信頼され、それが利用につながる好循環となる。大切なのは地域（住民）を向いた経営を行うことと考える。

[実施主体：公共交通事業者]

3-2. 何をすべきか整理が必要

高知県中央部の最大都市圏としての魅力を向上させ

◎◎ここでの活動がイメージ向上につながる、ヒトやモノ、コトを呼び込む

“移動の目的”の磨き上げ

- ・魅力向上
- ・移動の手段との連携
- ・必要な独自規制

- ①人の移動の“目的”と“手段”を一体的に考えた計画づくり
- ②新しいまちづくりを考えてみる“棧橋通五丁目の一体的整備”
- ③多様な移動手段の構築による活性化（浦戸湾の海上輸送ルート）
- ④朝倉駅前～曙町におけるトランジットモール化
- ⑤駐車場の設置後一定期間を超えるものへの規制措置
- ⑥一定規模を超える駐車場保有施設に対する独自の課税

“移動の手段”の再構築

- ・移動の目的との連携
- ・利便性向上
- ・継続する利用促進の取組

公共交通の利便性向上

- ①路面電車の速達性向上（優先信号の導入）
- ②高知市中心部における公共交通網の再構築（ハブ&スポークの徹底による路線再編）
- ③集客施設への交通結節点の整備
- ④路面電車（知寄町～旭町三丁目）のシングルサイドリザーベーション
- ⑤パターンダイヤの導入
- ⑥ゾーン制運賃及び定期券サービス拡大
- ⑦情報発信及び情報掲示の工夫
- ⑧フィーダーバスへの自動運転導入

公共交通の利用促進

- ⑨地区住民との定期的な意見交換の実施
- ⑩公共交通乗り方教室の定期開催
- ⑪地区や学校を対象とする出張バス乗り方教室の開催
- ⑫公共交通非利用者を対象とするイベント開催
- ⑬学生証と連携した公共交通カードの導入
- ⑭来訪者への公共交通サービス
- ⑮市民の健康増進と防災に貢献する仕組みづくり

国への要請

- ①特別交付税（赤字補填）の事業費化
ガソリン税の復活と移動手段全般に活用

地域で信頼される公共交通事業者のために

- ①補助金頼りにならない事業運営
- ②スタッフのやる気復活！