

事業1-①：人の移動の“目的”と“手段”を一体的に考えた計画づくり

**概要** ・公共交通網と連携させ、戦略的に移動の目的を整備していく。

<p>特に公共施設は公共交通（幹線）網でのアクセスが容易な場所に立地</p>	<p>新しい魅力をつくってみる！</p>
<p>たとえば、オーテピア高知図書館 中心部に立地し、公共交通網にも隣接しているため、全ての人がアクセスしやすい！</p>	<p>たとえば、五台山展望台からジップライン！ 旧五台山展望台から浦戸湾を見下ろしながら弘化台（事業2-⑧：フィーダーバスへの自動運転導入）の拠点まで一気に降る！楽しさと新たなアクセス手段と連携。さらに弘化台でご飯食べようか(笑)</p>
<p>地域の魅力の磨き上げ</p>	<p>人口減少と空き家対策</p>
<p>大きな投資をすることなくできることはある！</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	<p>人口減少を踏まえ、市街地及び郊外地の空き家の有効活用（不動産の等価交換を踏まえた敷地の集約とその活用）、郊外部における新たな宅地開発の規制（特にニュータウン開発は後世に負担を残すことになるのではないか）なども検討する時期ではないか。</p>

**期待できるメリット** ・移動の手段と移動の目的が連携したまちとなり、過度に自動車に頼ることなく生活できる高知としてアピールできる。

事業1-③：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）

概要 ・ 棧橋通五丁目から、種崎（種崎渡船場）、長浜（梶ヶ浦渡船場）、桂浜（桂浜船着き場）をつなぐ航路を開設する。

運航経路のイメージ



出典：国土地理院ウェブサイト  
地理院地図を加工して作成

期待できるメリット

・事業1-②：棧橋通五丁目の一体的整備と合わせた航路開設とし、朝夕の渋滞等に左右されない通勤・通学、そして昼間時間帯の桂浜への観光アクセス手段のひとつとして活用される。

## 事業1-④：朝倉－曙町におけるトランジットモール化

- |    |  |
|----|--|
| 概要 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知大学の朝倉キャンパスが立地する県道274号線（旧国道33号）の鴨部電停－朝倉駅前電停間について、歩行者と公共交通のみが立ち入ることができるトランジットモール（自転車は通行可と設定）化する。</li> <li>・都市計画道路“鴨部北城山線”の整備完了後、県道274号線を車が横断して高知西バイパスと鴨部北城山線、土佐道路との行き来が可能となれば、県道274号線（電車通り）の自動車分担率を下げるのが可能と考える。</li> </ul> |
|----|--|



写真：現状の県道274号線（Googleストリートビューより ©2024Google）



ヨーロッパのトランジットモールの様子

## 期待できるメリット

- ・自動車と路面電車、路線バス、そして自転車、歩行者が現状で輻輳しているが、通過交通のモードが限定されるため安全性が確保されるとともに、そのため歩行者を中心とした賑わいのあるまちに成長していく。
- ・例として、高知大学をこの沿線のシンボルとした、まちづくりの可能性が拡げられる。

事業1-⑤：駐車場の設置後一定期間を超えるものへの規制措置

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地において建物除却後の“とりあえず”時間貸し駐車場による土地活用が、中心市街地における「“移動の目的”の減少」につながるという前提より、各地域の中心市街地における駐車台数の適正数を算定した後、その値を超える駐車場の設置に対する規制を条例にて定める。</li> <li>・ 規制の内容として、一定期間を超えるものについては新たな課税の対象とする、もしくは税率を上げる。</li> </ul>
----	---

事業1-⑥：一定規模を超える駐車場保有施設に対する独自の課税

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 狭い範囲に多くの自動車が集まることによる、周辺への環境負荷を抑制することを目指す。</li> <li>・ 条例で定められた附置義務台数を超える駐車台数分は新たに課税対象とするなど、規模の大きな駐車場を有する施設に制約を設ける。</li> </ul>
----	---

表：高知市の駐車場附置義務条例（高知市ホームページより）

地域又は地区	建築物の用途	新築、増築の場合の基準	
		建築物の規模	駐車施設の基準
駐車場整備地区及び商業地域	全部を特定用途に供するもの	延べ面積が2,000平方mをこえるものの新築	延べ面積が2,000平方mをこえる部分の面積について
		延べ面積が増築によって2,000平方mをこえることとなるもの	
		延べ面積がすでに2,000平方mをこえているものの増築	
	全部を非特定用途に供するもの	延べ面積が3,000平方mをこえるものの新築	延べ面積が3,000平方mをこえる部分の面積について
		延べ面積が増築によって3,000平方mをこえることとなるもの	
		延べ面積がすでに3,000平方mをこえているものの増築	
周辺地域及び自動車交通ひくそう地区	全部又は一部を特定用途に供するもの	特定部分の延べ面積が3,000平方mをこえているものの新築	特定部分の延べ面積が3,000平方mをこえる部分の面積について
		特定部分の延べ面積が増築によって3,000平方mをこえることとなるもの	
		特定部分の延べ面積がすでに3,000平方mをこえているものの増築	

導入の考え方

- ・ 大規模な駐車場が整備され、そこに自動車が集まることで駐車場を有する施設周辺には多くの環境負荷（渋滞による生活環境悪化・経済的損失・緊急車両の通行阻害、自動車からの排出ガスの増加、交通事故のリスク増加など）がかかることが想定される。

事業 2-①：路面電車の速達性向上（優先信号の導入）

概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・高知市を中心に後免町や伊野に延びる路面電車を地域の幹線系統として機能させるため、路面電車の速達性向上に取り組む。とさでん交通の路面電車は国内の他の地域で運行する路面電車に比べて速度は速い方であるが、後免町方面や伊野方面は運行距離が長いため車や路線バス、鉄道に比べて遅い乗り物というイメージが浸透している。</li><li>・そこで特に郊外部において信号機を路面電車優先信号に置き換え、路面電車の速達性向上につなげる。</li></ul>
----	---

高知の路面電車利用におけるメリットは、  
運行の頻度と定時性が確保されること。そしてバスに比べて大量輸送が可能なこと。  
ここに速達性が加わることで、移動手段としての魅力が増す。

期待できるメリット	<ul style="list-style-type: none"><li>・路面電車の速達性が向上し、地域公共交通の幹線機能を有する移動手段となる。</li></ul>
-----------	---

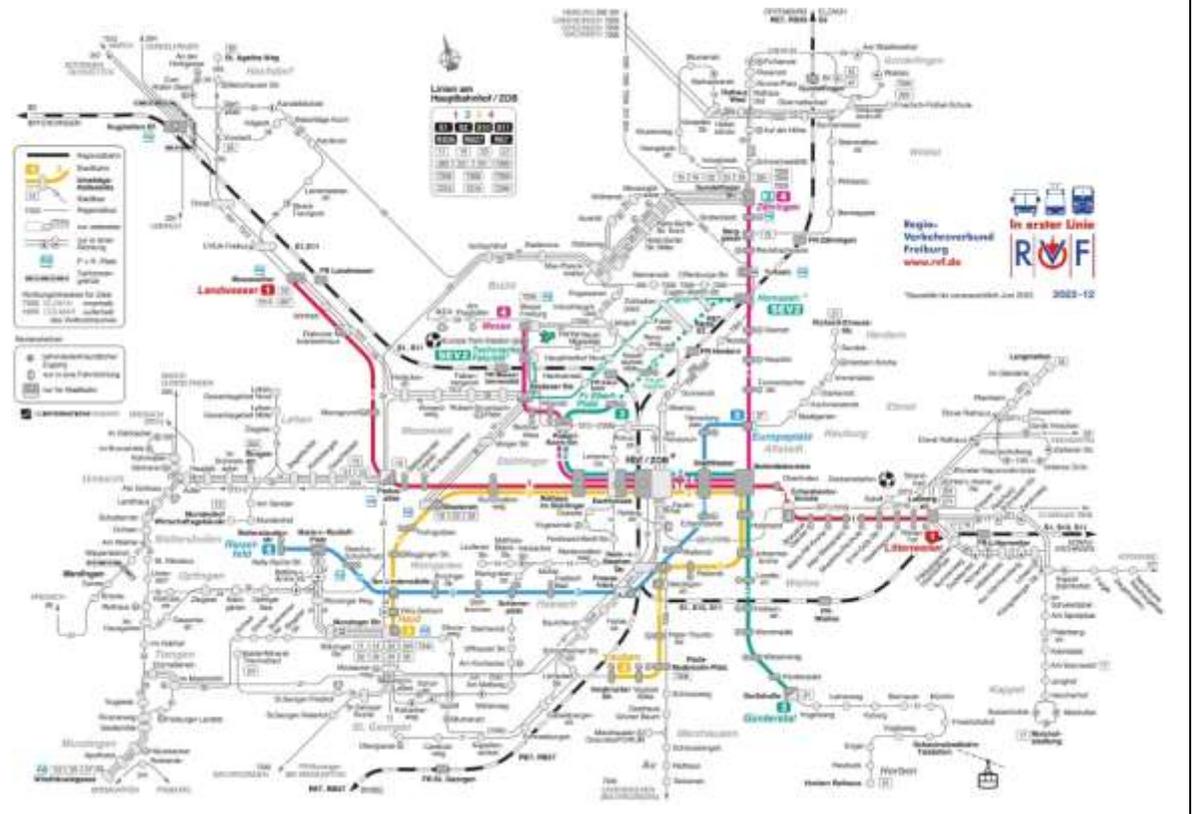
## 事業 2-②：高知市中心部における公共交通網の再構築（ハブ＆スポークの徹底による路線再編）

（高知県自治研究センター公共交通研究チーム提案資料より）

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県中央部の路線バスについて、幹線と枝線（フィーダー線）に分割し、乗り換えが負担とならない公共交通網の構築を実現する。</li> <li>・幹線とフィーダー線を役割分担させるためには、快適で便利な乗り換え場所（交通結節点）が必要不可欠である。そこで、事業1のまちづくりと連携した総合的な視点による改善計画の策定が求められる。</li> </ul>
----	--

## 参考：ヨーロッパの人口 22 万人都市の公共交通路線図

- ・路面電車（図中着色線）が市中心部を運行し、郊外の交通結節点にて路線バス（図中灰色線）と接続するネットワークを構成している。
- ・中心部の路面電車は日中は5～10分間隔で運行。接続する路線バスは平均30分間隔で短距離（郊外で信号もないため定時運行が可能）を運行。
- ・路面電車と路線バス、そして他の地域内交通事業者（鉄道、路線バス）を共通利用できる定期券サービスが活用されている。
- ・路面電車と路線バスの年間利用者数は年間80百万人。（ちなみに高知市は9百万人 ※令和元年 高知市地域公共交通計画より）

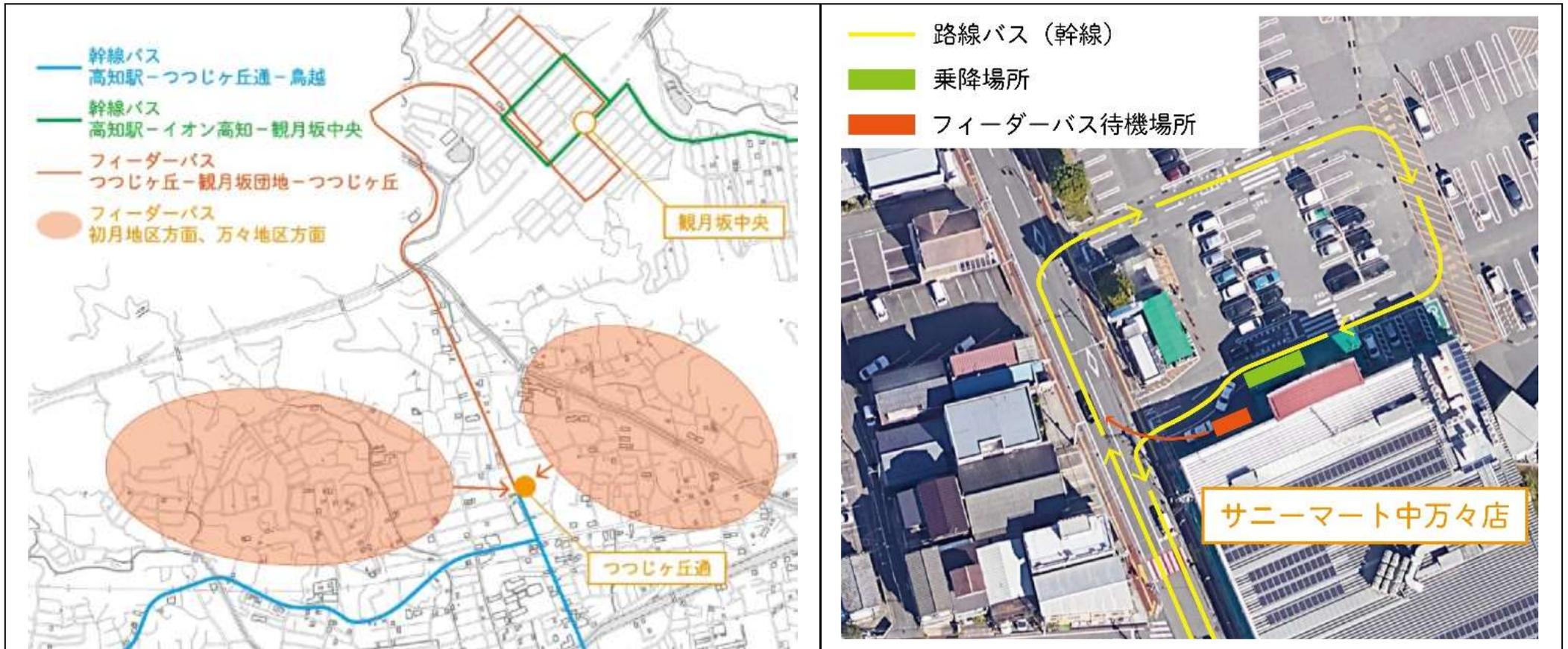


## 期待できるメリット

- ・全てのバス路線（幹線バス）が、乗降の多い中心部区間を運行するため、利用者の利便性が向上する。
- ・路面電車と合わせて、中心部における公共交通網の利便性が向上する

## 事業2-③：集客施設への交通結節点の整備-1 “フィーダー線の配置”（高知県自治研究センター公共交通研究チーム提案資料より）

- 概要**
- ・ 現行の観月坂団地行き路線バスを取り止め、市中心部から鳥越方面行きの幹線系統に一本化する。観月坂団地へのバスは、イオン高知店～加賀野井団地経由の路線に一本化するが、サニーマート中万々店を交通結節点を整備し、観月坂団地や円行寺方面、初月地区、万々地区内を運行するフィーダー系統を新たに設定し、地域の買い物や乗り換えによる市中心部方面への乗り換え移動が可能とする。



## 期待できるメリット

- ・ 今後高齢化が進む地区を対象としたフィーダーバスが買い物や幹線バスへの乗り換えなど、生活を支える移動手段として機能する。
- ・ 交通結節点として敷地の一部を提供した量販店には、バスによる買い物客増と、地域に優しいイメージが定着する。

## 事業 2-③：集客施設への交通結節点の整備-2 “幹線同士の乗り換え誘導”（高知県自治研究センター公共交通研究チーム提案資料より）

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>天王ニュータウン方面行きを土佐道路経由とし、高岡方面行きを朝倉経由と設定する。この両方の運行便をサンシャイン針木店に設置する交通結節点にて接続させ、天王ニュータウンからの利用者が朝倉方面に、高岡方面からの利用者が土佐道路方面にそれぞれ乗り換えることができる運行とする。</li> </ul>
----	--



## 期待できるメリット

- ・路線の固定（例：天王ニュータウンからは土佐道路経由のみ）により、運行便数の増加が期待できる。
- ・サンシャイン針木店には路線バスによる買い物客の増加が期待できる。

## 事業2-④：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

- |    |  |
|----|--|
| 概要 | <ul style="list-style-type: none"> <li>高知市内を運行する路面電車の知寄町三丁目（葛島橋西詰知寄町三丁目交差点）から旭町三丁目（イオン高知旭町店）までの区間について、上り線下り線ともに集客施設が多く集まる道路の北側に寄せる。</li> </ul> |
|----|--|

説得力あるすごい絵を描いてアピールしたかったのですが、

そのようなスキルも時間もありませんので、皆さまの想像力にお任せします



例えば、歩道から直接乗り込むことが可能となる。逆方向行きも信号待ちをする必要はなくなるが、安全確認は必要。

## 期待できるメリット

- 路面電車が歩行者に近くなることから、公共交通のイメージが刷新される。地域への大きなインパクトとなり、地域全体の公共交通網の活性化につなげる起爆剤となる。
- 知寄町三丁目交差点（葛島橋西詰）の国道55号と国道195号の交差がシンプルになるとともに、踏切の除却が可能ではないかと考えられる。
- イオン高知旭町店や堺町でのバスとの接続がしやすくなる。
- 沿線に立地する様々な集客施設へのアクセスがしやすくなる。
- 沿線の駐車場への進入退出がしづらくなるが、そもそも公共交通を利用すれば車の優先順位は抑制できる。

## 事業 2-⑤：パターンダイヤの導入

## 概要

- ・ 毎時決まった時分の運行ダイヤを設定し、沿線利用者の利便性を向上させる。
- ・ 朝夕の通勤・通学の利用が増加する時間帯には、パターンを外れるダイヤ設定を行う。

## 従前：運行仕業等、運行者の都合が優先されたダイヤ例

のぼり方面		くだり方面
20 42	6時	18 48 58
02 24 47	7時	13 23 48
15 33 46 52	8時	14 30 58
18 44	9時	32 59
16 48	10時	32 57
10 32 56	11時	16 39 56
12 34 54	12時	09 28 46

## 従後：毎時同じ時間に運行するパターンダイヤ

のぼり方面		くだり方面
25 45	6時	15 35 55
05 25 45	7時	15 35 55
05 25 45	8時	15 35 55
05 25 45	9時	15 35 55
05 25 45	10時	15 35 55
05 25 45	11時	15 35 55
05 25 45	12時	15 35 55

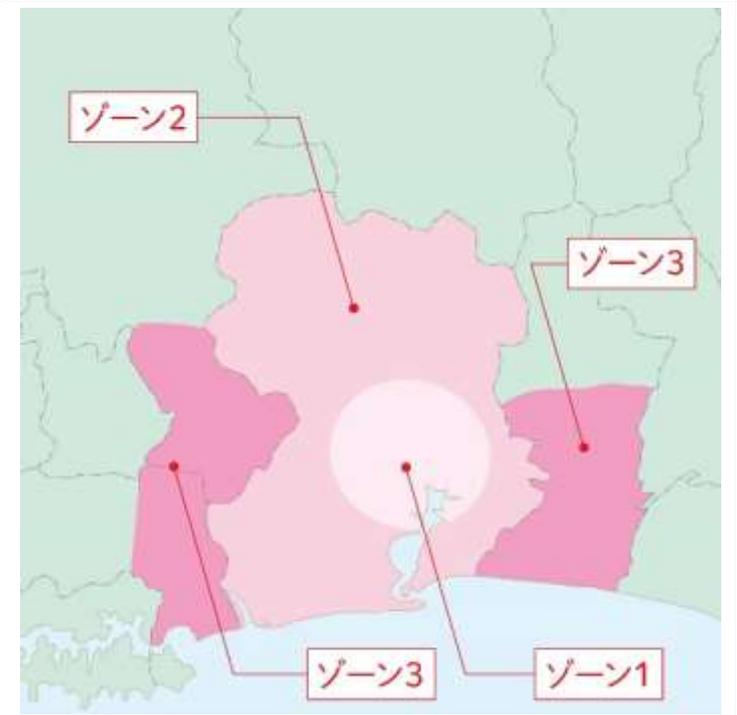
## 期待できるメリット

- ・ 毎時決まった時間の運行ダイヤを設定することで、沿線の利用者は時刻表を記憶しやすくなり、路面電車や路線バスをもっと身近なものとして認識する。その結果、利用者数の増加につながることを期待できる。
- ・ 幹線系統とフィーダー系統についても、両者の運行ダイヤをパターン化することで接続設定がしやすくなり、利用者も記憶できるダイヤとなる。

## 事業 2-⑥：ゾーン制運賃及び定期券サービス拡大（高知県自治研究センター公共交通研究チーム提案資料より）

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点を設定した乗り換え型の公共交通網を構築するにあたり、乗り換える度に運賃を支払うこれまでの運賃制度の見直しが必要と考える。</li> <li>そこで、距離制運賃から、一定の範囲内において市民がひとつの用事を済ますための移動をひとつの単位と考える公平性の担保に考えを転換し、ゾーン制運賃の導入（長い距離の移動ほど高い運賃設定にするのではなく、市民の公共交通利用回数を増やすことで収益を改善させる）を検討する。</li> </ul>
----	---

- 交通結節点での乗り換えを基本とする新しい公共交通網では、乗り換える度に運賃を支払う方法では割高感が伴う。そこで、同一ゾーン内では一定要件内（60分以内など）では乗り換え自由となるゾーン制運賃とそれに付随する定期券制度を導入し、路面電車と路線バスも同等に扱うものとする。
- ゾーン制運賃は、現状の市内均一区間運賃の拡大版と考え、高知市周辺であれば例として3区分の設定などが考えられる。
- 運用の設定例として、同一ゾーン内は30分以内（例：300円）で乗り換えも可能とする。「ゾーン1⇄ゾーン2」は同じく60分以内（例：500円）、「ゾーン1⇄ゾーン3」120分以内（例：1,000円）と、現行より高額に設定し、定期券購入への流れを構築する。
- 定期券のイメージは全てのゾーンが利用可能であり、かつ乗車毎に支払うよりお得感を得られる金額設定が望ましい。

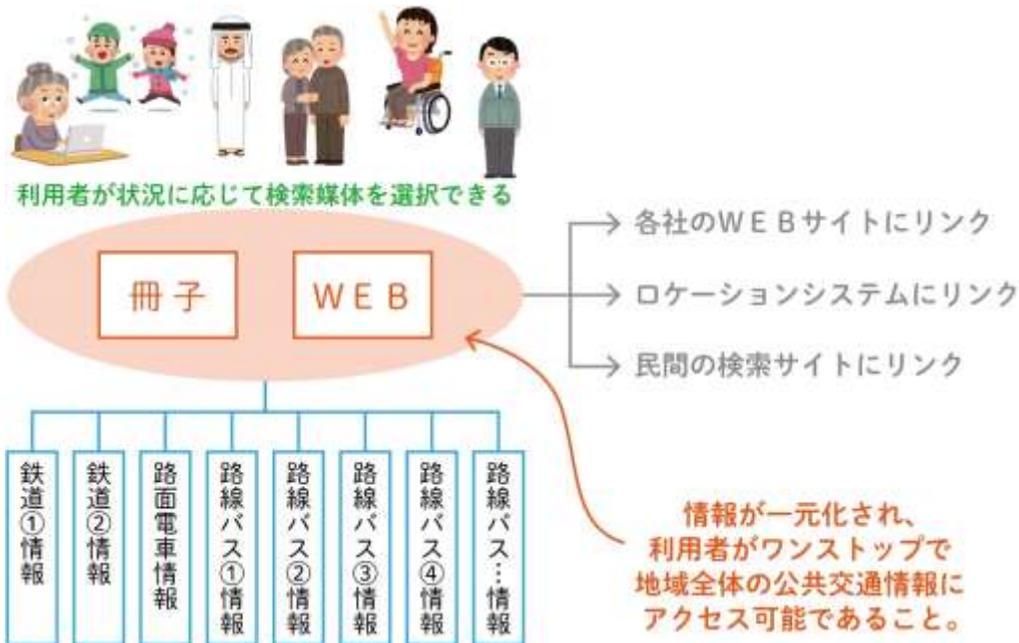


期待できるメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>週末のみ家族で公共交通を使ったお出かけに対応するグループ1日乗車券やゾーン内1日乗車券、全ゾーン定期券など、多様な移動に対応できるチケットサービスを創出する。このことで1回の移動ごとに運賃を支払うのではなく、一定期間乗降自由となる全ジゾーン定期券などのニーズを誘発できるものとする。（※ 定期券利用者は利用しなければ損！という意識がはたらき、自動車利用の抑制につながる）</li> </ul>
-----------	---

事業2-⑦：情報発信及び情報揭示の工夫（高知県自治研究センター公共交通研究チーム提案資料より）

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の公共交通に関する情報発信について、“現地で必要な情報”、“発地で必要な情報”、“遅れなど困った状況で必要な情報”など場面毎に必要とされる情報は異なる。「とりあえずここに行けば情報がある！」という高知県の公共交通情報を集約したワンストップ情報源を構築する。もちろん、情報の更新は滞留させない管理が必要である。</li> <li>・停留所の掲示情報（路線図、時刻表、その他お知らせなど）が停留所によって異なる位置に掲示されていたり、空いたスペースに異なる運行事業者の情報が差し込まれているなど、利用者にとってわかりづらい掲示がされている。これを改善し、停留所や駅、主要集客施設などにおける情報掲示方法について、大きさや掲示内容、その位置を統一した仕様として、公共交通利用に慣れていない市民や来訪者、公共交通利用者に分かりやすく掲示する。</li> </ul>
----	--

公共交通のワンストップ化。そしてそれを更新する体制構築



ヨーロッパのバス停掲示（路線図と時刻表、運賃情報は必須）



期待できるメリット

- ・メリット以前に、運行やサービスに関する生情報をユニバーサルに届けることは当たり前のことである！
- ・ひとつの運行会社だけでなく、地域全体の公共交通網の情報を一元化させることは当たり前のことである！

## 事業2-⑧：フィーダーバスへの自動運転導入

## 概要

- ・乗務員不足が現実的に最大級の課題となっている現在、自動運転による旅客輸送手段の導入は避けることができないと考えるが、当初から既存のバス路線を自動運転に置き換えていくのではなく、既存バスとつながるフィーダー路線（新規路線）からスタートさせることで、運行地区の利便性向上と乗務員の雇用維持を並行させる。
- ・県内の自動運転バスオペレーション機能を将来的に統合させるためのステップとして実証運行に取り組む。

## 導入例：郊外のニュータウンにおける生活交通路線として



## [想定されるメリット]

- ・広いニュータウンの各方面から、エーマックス横浜店や金融機関、診療所が集まるニュータウン中央部への生活交通手段として機能する。さらに中央部から高知市中心部方面への幹線バスに接続が可能となる。
- ・交通量の少ない時間帯の運行が中心となり、道路区画も理想的である。

## 導入例：弘化台を起点とする五台山周遊ルート



## [想定されるメリット]

- ・昼間の弘化台を起点とすることで、弘化台の観光利用（五台山観光の前後に市場飯を楽しむ！など）が可能。

## 事業 2-⑨：地区住民との定期的な意見交換の実施

## 概要

- ・定期的に地区住民と生活交通手段をテーマとする対話を行い、住民が抱える現状の公共交通網やに対する不満や意見、将来の移動手段確保に対する不安などを聞き、地域の公共交通再編につなげる。
- ・同時に地域の公共交通を利用していない人で、近い将来の移動手段確保に不安を持つ人がいれば、その場で公共交通の利用方法の説明や乗ってみようという機運を高めるように誘導する。

## ◆ 地区別意見交換の進行（例）

- 自身の近い将来の出来事として捉えてもらうための気付きの機会
- 自身だけでなく自身の親世代、近所の高齢者のことを考えてもらう気付きの機会
- 地域の公共交通に関する説明
- 地域の公共交通に関する意見、不満をテーマに意見交換
- 自身が公共交通を使う立場になったとして、運行事業者や行政に対する要望



## 期待できるメリット

- ・多くの自動車を運転できる世代にも、移動手段確保の重要性を自分ごととして捉えてもらう機会になる。
- ・腹を割った意見交換により、一部の参加者には「公共交通を使ってみよう」という気持ちを持ってもらえる。
- ・住民にも「公共交道路線を維持させる」という役割があることを強く認識してもらう機会となる。

## 事業 2-⑩：公共交通乗り方教室の定期開催

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・とさでん交通にて、大会議室と車庫を活用した公共交通（路面電車、路線バスが対象）乗り方教室を定期的を開催する。</li> <li>・毎月定期的で開催することでその認知度を高め、“事業 2-⑪：地区や学校を対象とする出張バス乗り方教室の開催”が実施されない地区に暮らす住民が足を運び公共交通の利用者になるお手伝いを行う。</li> <li>・この乗り方教室参加者は特典として、一ヶ月定期券が2,000円で「おためし定期券（平成20年に設立された松江市公共交通利用促進市民会議が実施）」として購入できる。</li> </ul>
----	--

## ◆ 乗り方教室の実施内容（例）

- 路線図の見方、時刻表の見方の説明、車内におけるマナー（走行中は席を立たない等）の学習
- 実際の車両にて、バスロケーションシステム、ICカードですかの使い方説明



写真：とさでん交通が実施した小学校におけるバス乗り方教室の様子

## 期待できるメリット

[松江市交通局でのヒアリングより]

- ・参加者は高齢者が多い。自動車免許を返納したものの、次の移動手段として公共交通を利用したいが乗り慣れてないため困っている感じの人たちである。
- ・『おためし定期券』が呼び水となり、たくさん的高齢者がグループで参加してくれる。

## 事業2-⑪：地区や学校を対象とする出張バス乗り方教室の開催（高知県自治研究センター公共交通研究チーム提案資料より）

概要	<p>・路線バスは、路面電車に比べて利用したことのある市民の割合が低くなっている（出典：令和元年度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”参加者アンケート結果より）。その理由として、運行経路のわかりにくさや運行頻度の少なさがアンケート結果から示されている。</p> <p>しかし、実際には“<b>路線バスに乗ったことがない</b>”ことからの抵抗感によるものと考えられ、アンケート調査の結果からも“(路線バスを)利用してみると意外と速く便利と感じた”や“一度利用することで抵抗感がなくなった”といった意見が寄せられている。このことから、路線バスの乗り方教室を市内の学校や地区で開催し、乗り方の説明や、路線図及び時刻表の見方、ICカードですかの紹介などを行い、路線バスを身近に感じてもらえる利用促進をすすめる。</p>
----	---

- ① 実施対象は地区を単位とする一般市民とし、いきいき百歳体操や町内会など、特に高齢者が集まる場所に路線バス車両と共に訪問する。
- ② 軽くレクチャーを行い、実際の運行車両でのICカード体験やバス利用時のマナー講座、バス路線図の見方や各種割引制度の説明を行う。
- ③ 一定の人数以上の参加者が見込まれる会場では（株）ですかスタッフに同行してもらい、その場でICカードですかの記名式カードを購入できるようにする。



期待できるメリット

・意外と近所の公共交通を知る人は少なく、特に近い将来の移動手段確保に不安を抱えている人への貢献度は高い。

事業2-⑬：学生証と連携した公共交通カードの導入（高知県自治研究センター公共交通研究チーム提案資料より）

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>県内の大学生10,624人（高知大学：5,441人、高知県立大学1,569人、高知工科大学2,632人、高知学園大学：520人、高知学園短期大：462人）が入学時に配布される学生証に、交通ICカード（現状ではICカードですか）に年間フリーパス機能を盛り込み、大学生は県内の路線バス及び路面電車を利用し放題とする。（※2023年度 県内主要大学及び短期大学の学生数及び定員数。専門職大学や専門学校は省略。高知学園大学は開校間もないため学生定員を記載）</li> </ul>
----	--

- 学生は日常的な移動と、休日のおでかけにも利用し放題となる。
- 学生には入学時及び進級時に年間一定金額（本提案では10,000円/年と設定）を学費と合わせて納入してもらい、各校から学生数に応じた金額を株式会社ですか（もしくはとさでん交通）に支払う。

高知での大学生生活を、移動手段提供の面から支えることで…

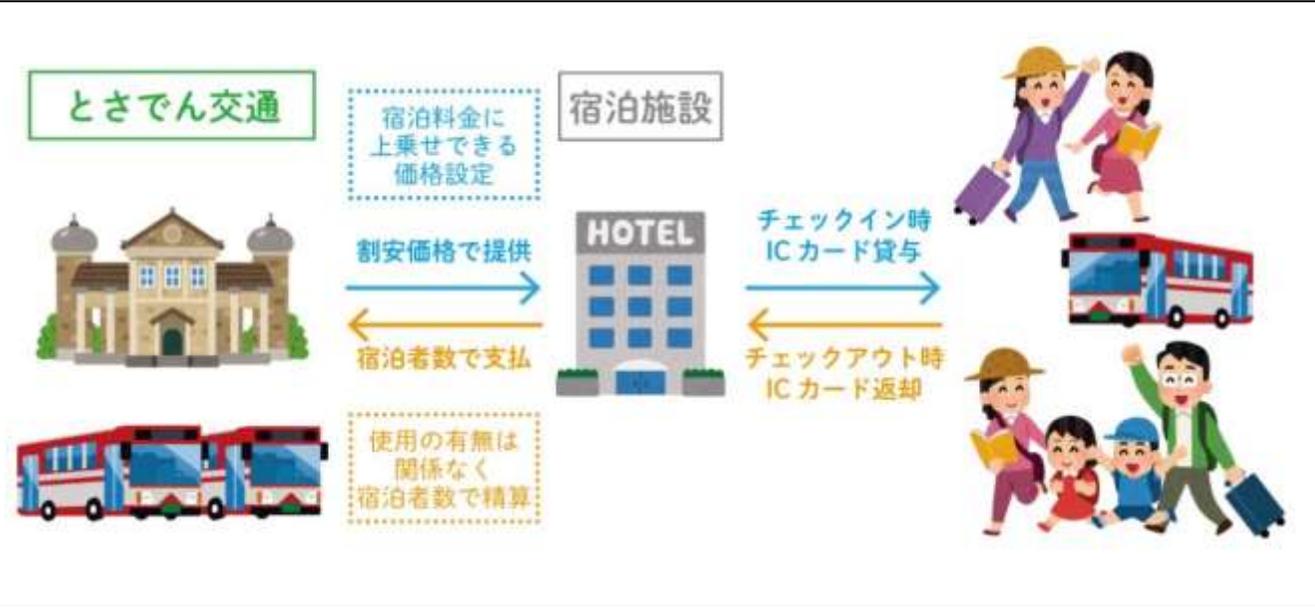
- ・高知県内各地を巡り、出会いや発見を通じて地域を活性化して欲しい。
- ・大学休日や長期休暇時に外出してもらい、若者の消費行動につなげて欲しい。
- ・活発に県内あちこちを訪ね、高知の良さを感じとり、発信して欲しい。

期待できるメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内の大学生等、車やバイクが移動手段となる世代の公共交通利用が増加する。</li> <li>・年間1万円でも相当に安い設定となっているが、学費に潜らせて請求することにより支払抵抗を低減させられる。</li> <li>・学生に対する生活支援につながる。</li> <li>・県内で未導入の交通事業者が、共通ICカード（ですか）を導入する動機となる。</li> <li>・大学生が公共交通を利用するしないに関係なく、大学生全体からの定期券収入が増加する。</li> </ul>				
	<table border="1"> <tr> <td>算定</td> <td>10,624人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1人当たり10千円/年の負担として、106百万円/年となる。</td> </tr> </table>	算定	10,624人		1人当たり10千円/年の負担として、106百万円/年となる。
算定	10,624人				
	1人当たり10千円/年の負担として、106百万円/年となる。				

事業2-⑭：来訪者への公共交通サービス（高知県自治研究センター公共交通研究チーム提案資料より）

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>高知市内の宿泊施設利用者が高知市内滞在中における移動を公共交通でサポートする仕組み。宿泊者はチェックイン時に公共交通を利用するかしないかに関わらず、宿泊時の付帯サービスとして交通ICカード（現状では“ですか”）が貸与され、チェックアウト時まで利用可能となる。</li> </ul>
----	---

- このICカードは、宿泊者向けの格安サービスとしてとさでん交通から提供（例：1泊2日300円で、ゾーン1および2を利用し放題）されるものであり、宿泊施設がとさでん交通に利用料を支払うが、その負担は宿泊費への上乗せを原則としたい。
- 貸与したICカードの紛失に備えて、デポジット（ICカード返却時に返金）を合わせて導入することも有効。
- 宿泊者にICカードを貸与する際には、合わせて地域の公共交通網や利用方法を紹介するチラシ（外国語版も作成）を配布する。
- 宿泊施設の理解と参画がカギ！



期待できるメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>来訪者にとって、実際に支払う金額以上のサービスとして認識され、高知観光のイメージアップにつながる。</li> <li>滞在中の来訪者の移動が把握でき、観光振興策への応用が期待できる。</li> <li>宿泊施設から観光地には公共交通の利用に誘導でき、観光地への自動車の過度な集中を避けられる。</li> <li>宿泊者1人当たりからの運賃収入は減少すると考えられるが、公共交通利用の有無に関わらず宿泊者の数に応じた収入となるため、とさでん交通には大きな収入源となる。</li> </ul>		
	<table border="1"> <tr> <td>算定</td> <td>110万人（2017年市内宿泊者数：高知市観光振興計画より） 1人当たり300円の収入とすると、330百万円/年となる。</td> </tr> </table>	算定	110万人（2017年市内宿泊者数：高知市観光振興計画より） 1人当たり300円の収入とすると、330百万円/年となる。
算定	110万人（2017年市内宿泊者数：高知市観光振興計画より） 1人当たり300円の収入とすると、330百万円/年となる。		

## 事業 2-⑮：市民の健康増進と防災に貢献する仕組みづくり（高知県自治研究センター公共交通研究チーム提案資料より）

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国に先駆けて制定された高知市里山保全条例を活用し、<u>里山散策を楽しむための里山整備</u>と、<u>その場所への移動手段として路線バスなどを連携</u>させ、公共交通を利用して市内の里山散策を楽しむ余暇のかたちを推奨・PRし、市民の健康増進と防災、そして公共交通利用促進につなげる。</li> </ul>
----	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 管理ができていない大規模な竹藪など、災害リスクの高い斜面地（例：一宮西町、薊野北町、春野町の一部など）に散策路や公園を整備する。</li> <li>○ 既存の散策路など（鷲尾山、筆山、高見山など）の管理を徹底する。</li> <li>○ 里山散策路入口には、コースの案内図や休憩施設、駐車スペース（管理車両用と身体障がい者用以外には駐車場を整備しない）を整備する。</li> <li>○ 中心部もしくは最寄りの交通結節点から、里山散策路入口まで公共交通（路線バス等）による運行を行う。このバスは散策路周辺の住民が生活の維持に利用しやすい運行（散策者とは逆方向の利用となる）として整備する。</li> <li>○ 里山散策と公共交通による移動を合わせてPRを行う。</li> </ul>	<p>① 適切に管理できていない山林を、市民の憩いの場（散策路、公園）として整備 ⇒ 防災に効果有り！（豪雨時の山林斜面崩壊に竹林が関与と考察されている）</p> <p>② 散策路の楽しみ方を広げ、多くの市民が市内の自然に親しむ機会創出 ⇒ 市民の健康増進に寄与！</p> <p>③ 散策路入口付近の住民にも使いやすい公共交通整備 ⇒ 公共交通利用促進に寄与！（観光路線ではなく生活路線として維持）</p> <p style="text-align: right;">一石三鳥の成果！</p> <p>【自宅や職場など】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自宅から散策を楽しむ人の移動</li> <li>・（散策路入口近隣の）自宅から通勤・通学や買い物などの移動</li> </ul> <p>【散策路入口】</p>
---	---

期待できるメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害リスクが特に高い管理されていない竹藪の減少につなげられる。</li> <li>・市民の健康増進と災害リスクの低減、公共交通網の利用促進の3つの効果につなげられる。</li> </ul>
-----------	--