

高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について（案）

高知市地域公共交通あり方検討会

高知市地域公共交通会議（地域公共交通リ・デザイン分科会）

基本的な考え方

- 多様な交通モードの相互連携によるベターミックス
- 真にサステイナブルな地域交通のリ・デザイン
- コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの実現

検討の方向性

■交通体系

- a 幹線・支線型のネットワークづくり
- b 新交通システムによる高度化
- c 運転手の規模に応じた再編
- d ラストワンマイルのサービス拡充
- e 地域拠点としてのモビリティハブ化

■費用分担

- f 財政支援制度の充実
- g 適正な運賃制度の見直し
- h 協賛金による財源の確保
- i 寄付金等による財源の確保

■利用促進

- j 利用者目線のサービスの拡充
- k 子育て世帯や高齢者への対応
- l デジタル化による多様なニーズへの対応

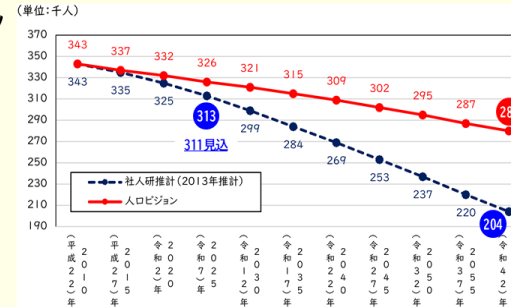
■調査・検証

- m 新交通システム導入に向けた社会実験等
- n 公共交通に係る市民・利用者意向調査
- o 公共交通がもたらす効果・便益分析

リ・デザイン分科会の検討結果

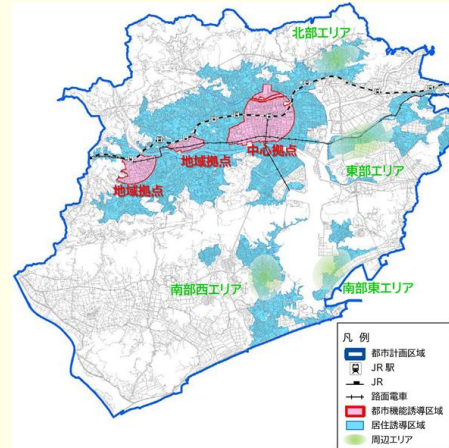
■高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン
めざすべき将来の方向と人口の将来展望を示す。行政計画の人口の将来展望に関する基礎資料。

- ・高知市人口 312,745人（2024年11月）
- ・目標人口 280,000人（2060年）
- ・将来推計人口 204,000人（2060年）



■高知市立地適正化計画
公共交通により生活利便施設に容易にアクセスできるなどコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりをめざす。

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



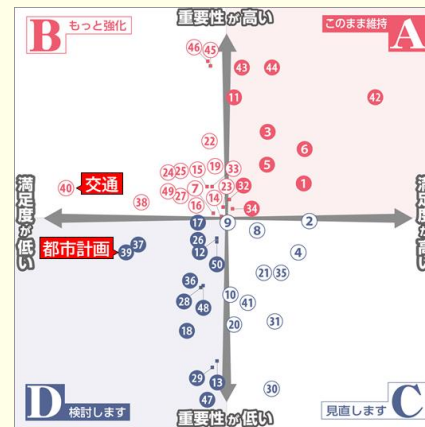
■高知市中心市街地活性化基本計画

- 【基本的な方針】
- ・暮らしたいまち・働きたいまちの実現
 - ・訪れなくなるきっかけづくり・滞在したくなる仕組みづくり
- 【基本コンセプト】
- ・暮らす・働く・訪れ遊ぶ魅力共創のおまちへ



■令和6年度 高知市民意識調査
・満足度が最も低い施策は「安全で円滑な交通体系の整備」、次に「地域特性を活かしたバランスの取れた都市の形成」。

■令和5年度 20歳へのアンケート
・今後「高知市」で暮らすことを考えていない理由の第1位は「より便利な場所で暮らしたいから」
・将来、暮らしていく場所を考えるとときに大事だと思うことの第4位は「交通機関の利便さ」



■人口減・利用減・運転手減

- 人口推計 326,545人/R2 → 241,483人/R32 ⇒ 26%減
- 出生数 3,093人/H15 → 1,792人/R5 ⇒ 42%減
- 利用者 [路面電車] 546万人/H20 → 492万人/R4 ⇒ 10%減
[路線バス] 480万人/H20 → 247万人/R4 ⇒ 49%減
[タクシー] 684万人/H20 → 321万人/R4 ⇒ 53%減
- 運転手 [路面電車]10年後は2割減 [路線バス]10年後は大幅減
- 技術員 [路面電車][路線バス]ともに技術員の退職補充も厳しい

■分科会委員の主な意見

- 地域公共交通のあり方
 - ・まちづくりの視点から公共交通を考え、まちとまちを繋ぐ路線を充実させる。
 - ・幹線はバス、それ以外は小型車両等で補充し交通空白地を少なくする。
- 路線バス
 - ・時間帯や路線、エリア限定、パート運転手など様々な方法で運転手を確保。
 - ・人口減、利用減、運転手減の将来予測等、エビデンスに基づく再編をする。
- タクシー
 - ・タクシー運転手不足も深刻化しており、デマンド拡充に限界を感じる。
 - ・業務の効率化、利便性が期待できる配車アプリなどデジタル化を進める。
- 並走区間
 - ・並走解消には電車バスの乗換拠点の検討が必要。
 - ・乗換拠点には、利用者の乗り換え負担の軽減と運転手の環境整備の検討が必要。

■関係者からの主な提案等

- とさでん交通
 - ・電車バスの並走解消や運転手不足に対応するため、乗継拠点を整備し、幹線・支線型交通に再編。
- 高知市ハイヤー協同組合
 - ・基幹路線と地域内循環路線に分け乗換拠点を整備し、地域内循環交通としてタクシーを活用。地域内をタクシーアプリで呼べる仕組みの構築。
- 高知県自治研究センター
 - ・「移動目的」となる環境や施設の魅力磨き上げ。
 - ・「移動手段」の公共交通とまちづくりを連携し再構築。
- 高知新聞社
 - ・高松市は伏石駅を新設、松山市は市駅前を整備しまちづくりを実現。相互連携ベターミックス、乗り換え、拠点機能、まちづくり、人が集まる場所。

■運転手等ヒアリング

- バス運転手
 - ・並走区間の利用者は、電車バス両方あることで中心部が便利と感じている。
 - ・幹線・支線型で運行すると定時制は守られるが、運転手は減らない。
 - ・幹線・支線型は乗り換えが面倒、雨天時は混雑するので環境整備が必要。
 - ・短時間勤務や路線限定運行は一定効果はあるが、運転手として定着するか疑問。
 - ・無料デーやワンコインデーは初めて利用する方も多くやりがいを感じた。
 - ・利用者のほとんどが中心部で乗降しており、特に女性の利用が多い。
- 電車技術員
 - ・人手が足りず外注している工事もある。技術継承もできていない。
 - ・5年以内に60歳を迎える職員が数名おり、新規職員を入れたいが人が来ない。
 - ・高卒の方が入社してくれるとありがたい。高卒新採の方が長く残ってくれる。

高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について（案）

高知市地域公共交通会議（地域公共交通リ・デザイン分科会）

地域公共交通リ・デザインに向けた考え方

キーワード

人口減少時代

担い手確保

共創

まちづくり

幹線・支線

乗り継ぎ

拠点づくり

交通DX

基本的な方向

地域公共交通リ・デザイン① 【ネットワーク】

「幹線交通」

市中心部から周辺部の拠点間を繋ぐ重要な路線として、大量輸送が可能な路線バスで対応する。

「支線交通」

今後5年間でバス運転手が半減することを見据え、市周辺部はコミュニティ交通（コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等）により移動手段の確保に努める。

「地域交通」

タクシー運転手の高齢化や担い手不足等を踏まえ、デマンド型乗合タクシーや日本版ライドシェアのほか多様な交通モードを検討し、交通空白地への対応に取り組む。

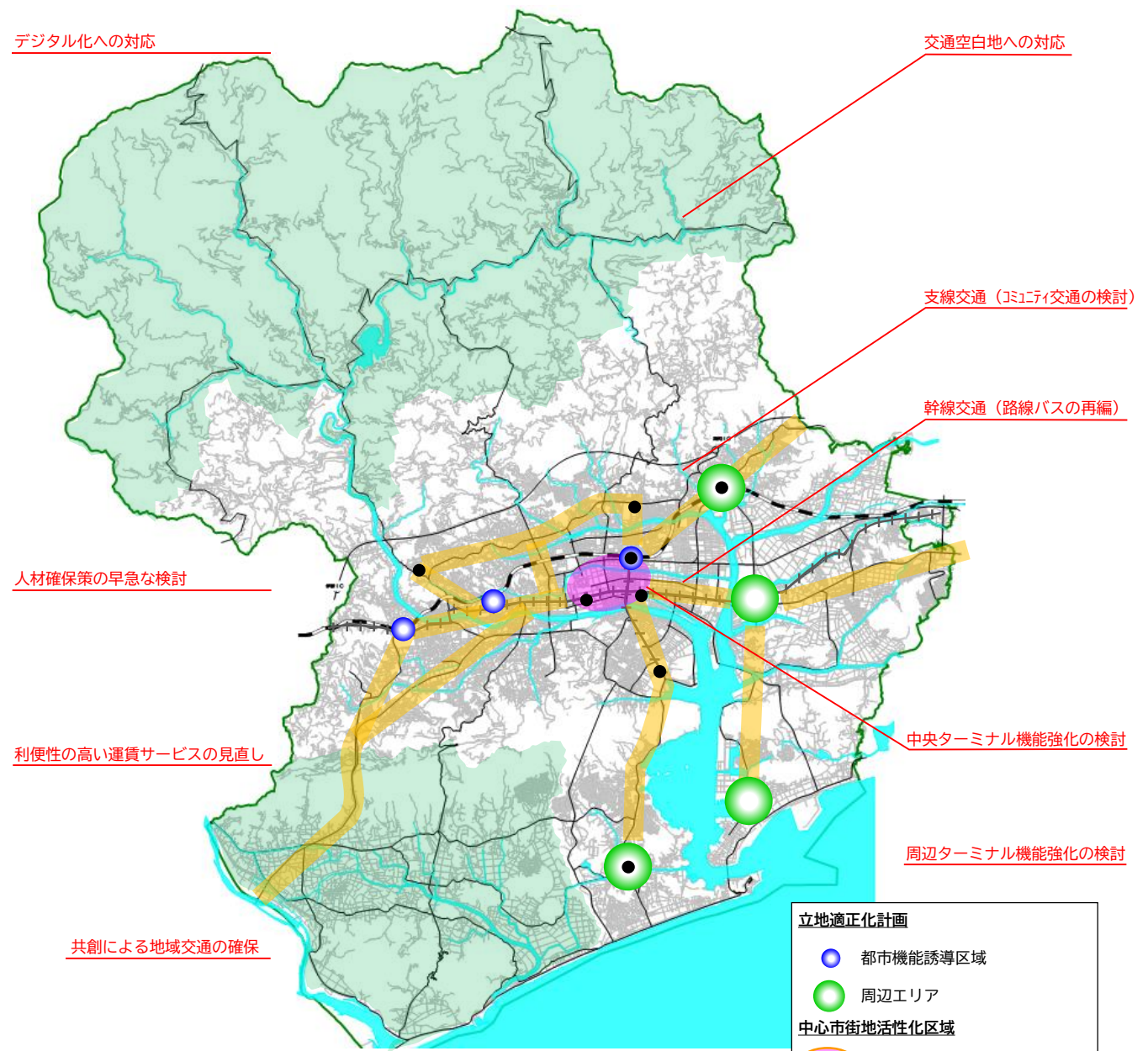
地域公共交通リ・デザイン② 【ターミナル】

公共交通の利便性向上と併せて、中心市街地の活性化やコンパクト・プラス・ネットワークなどのまちづくりの視点も踏まえ、中央部や周辺部において、ターミナル機能の強化に取り組む。

地域公共交通リ・デザイン③ 【利便増進】

バス・タクシーの業務効率化や生産性向上に資するデジタル化に取り組むとともに、利用しやすい運賃サービスを提供するなど、利用者の利便増進に取り組む。

地域公共交通リ・デザインのイメージ



立地適正化計画

- 都市機能誘導区域
- 周辺エリア

中心市街地活性化区域

- 活性化エリア

交通拠点

- 高知駅、棧橋、一宮、県庁前、長浜、烏越、イオン 他

幹線交通（幹の交通）

- 路線バス

支線交通（枝の交通）

- コミュニティ交通（コミュニティバス、デマンドタクシー等）

地域交通（葉の交通／空白地）

- コミュニティ交通（デマンドタクシー、日本版ライドシェア等）