

第2章 交通を取り巻く環境の変化

1 全国的な社会情勢の変化

(1) 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。



1 貧困をなくそう

- ・食材をフードバンクに寄付する
- ・使わないものを寄付する



2 飢餓をゼロに

- ・おきやくでは、食べられる量だけ注文する
- ・高知産の旬の食材を選ぶ



3 すべての人に健康と福祉を

- ・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



4 質の高い教育をみんなに

- ・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



5 ジェンダー平等を実現しよう

- ・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



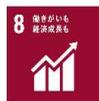
6 安全な水とトイレを世界中に

- ・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



7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに

- ・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



8 働きがいも経済成長も

- ・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



9 産業と技術革新の基盤をつくろう

- ・新しい技術に興味を持つ
- ・最新の技術に触れてみる



10 人や国の不平等をなくそう

- ・「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る



11 住み続けられるまちづくりを

- ・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



12 つくる責任 つかう責任

- ・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



13 気候変動に具体的な対策を

- ・「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



14 海の豊かさを守ろう

- ・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



15 陸の豊かさを守ろう

- ・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



16 平和と公正をすべての人に

- ・平和について考える
- ・犯罪や暴力は許さない



17 パートナーシップで目標を達成しよう

- ・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

(2) 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」)

(3) 新型コロナウイルス感染症への対応

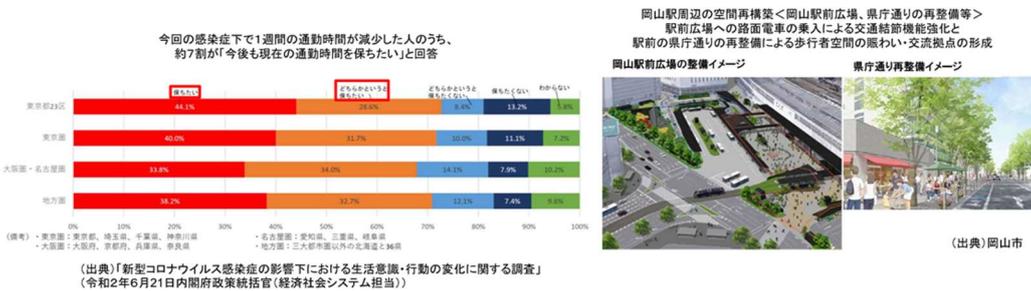
新型コロナウイルス感染症の流行が世界規模で拡大しており、わが国では、令和2年4月7日から5月25日まで新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言が発令され、各都道府県が不要不急の外出自粛要請等の対応を実施しました。

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＞	＜今後の方向性＞
<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 ○ 歩行者にとつての過密の回避、居心地の良い環境へのニーズの高まりのため、都市のウォークアブル空間の重要性が高まっていくと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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)

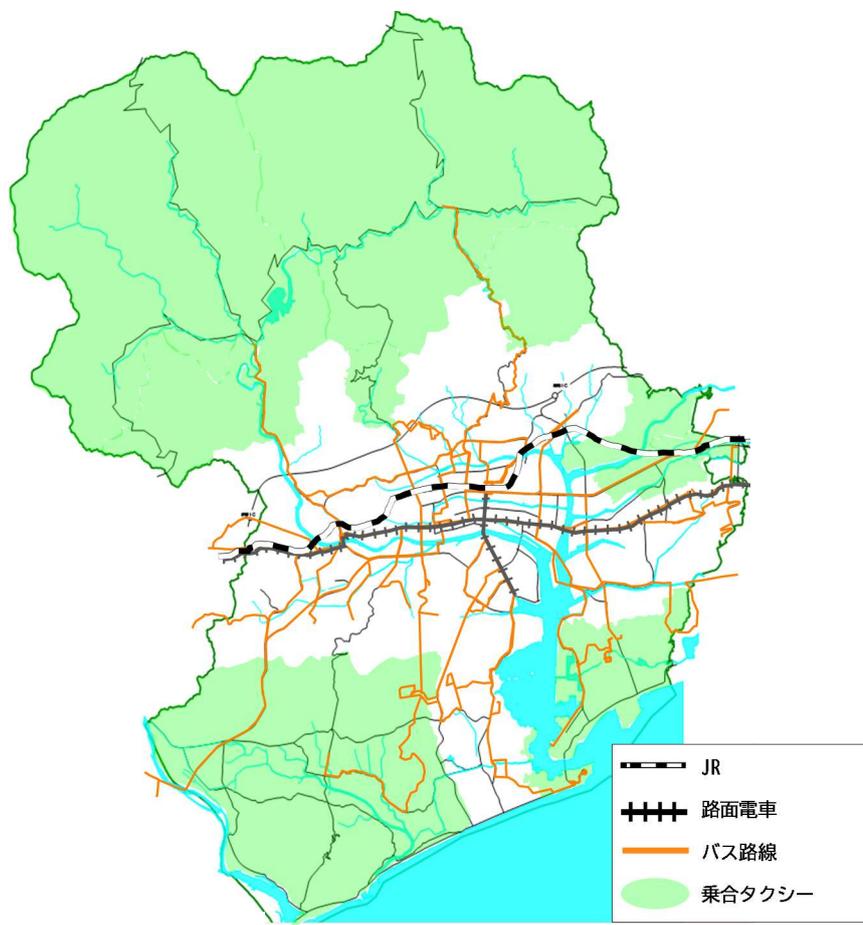
2 公共交通

(1) 公共交通網

本市の公共交通は、鉄道、路面電車、路線バス、乗合タクシーにより形成されています。鉄道は、JR土讃線が市中心部を東西方向に通過する広域的な交通として機能しています。路面電車は、はりまや橋を中心に東西線と南北線で形成されており、隣接市町を結ぶ都市交通として機能しています。

路線バスは、はりまや橋を中心に放射状に路線が形成されており、主に中心部と周辺市街地を運行しています。

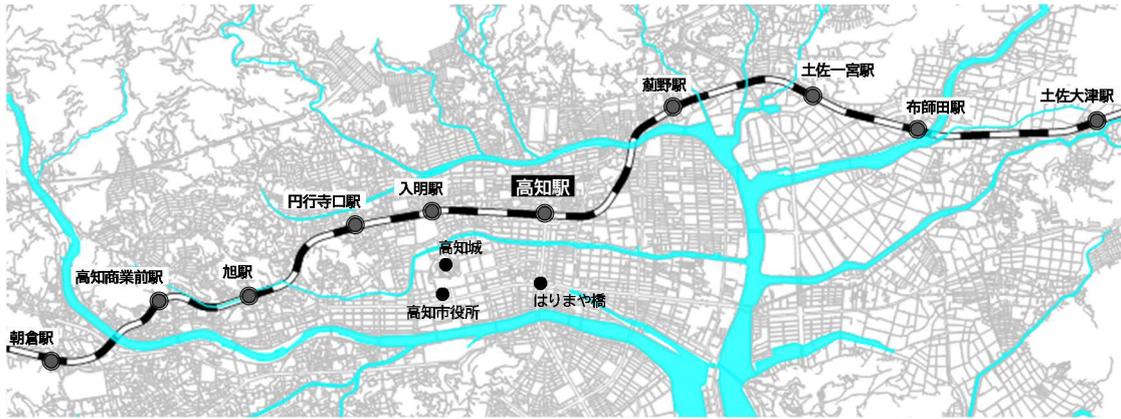
乗合タクシーは、鏡・土佐山・春野町など市外縁部の地域内交通として運行しています。



(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。



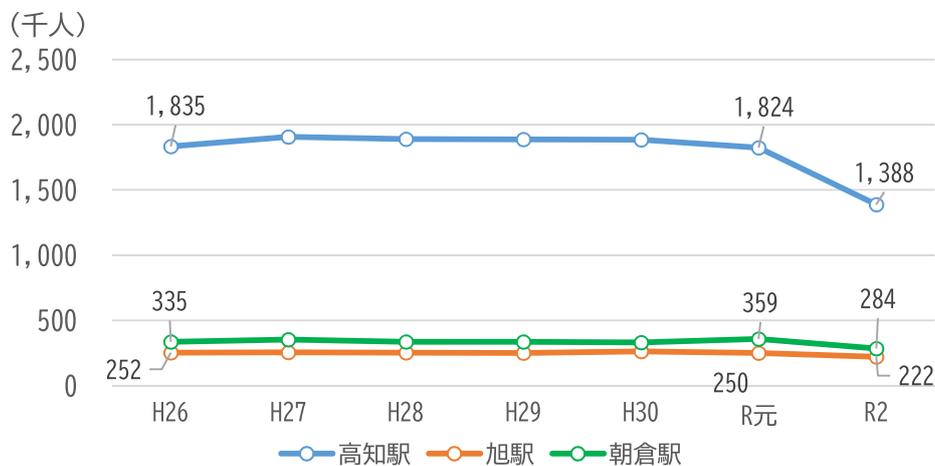
J R 高知駅



◆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

(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。

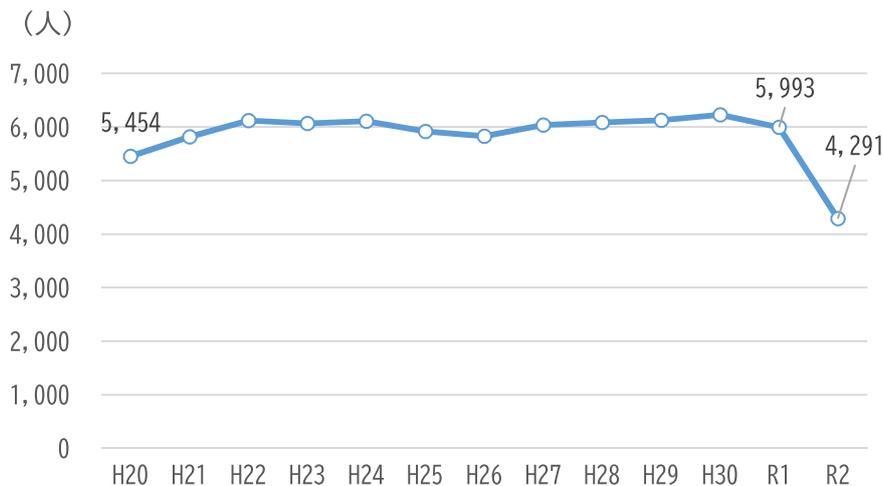


(出典：とさでん交通(株))

◆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)

◆電車車両・電停

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。

市内には、上下線合わせて119電停あり、そのうち42電停がバリアフリー電停として整備されています。(令和3年9月1日時点)

※電停数は、はりまや橋4か所、高知駅前3か所、鏡川橋2か所として計算



低床電車



バリアフリー電停

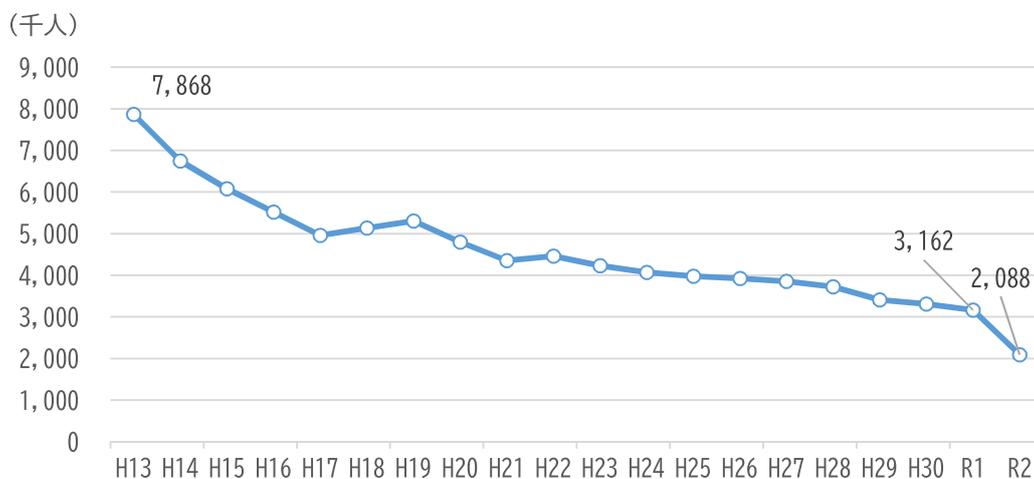
(4) 路線バス

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。

◆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)

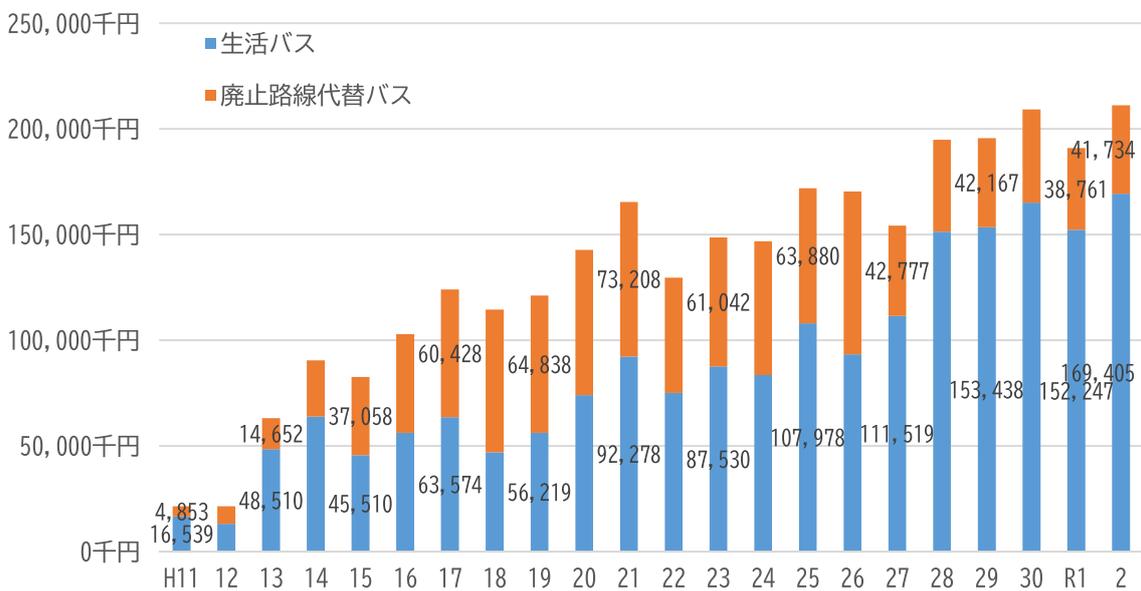
◆バス運行費補助金

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41,734千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で主に市内中心部や周辺市街地を運行

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で、主に鏡・土佐山など過疎地を運行



出典：高知市

(5) 乗合タクシー

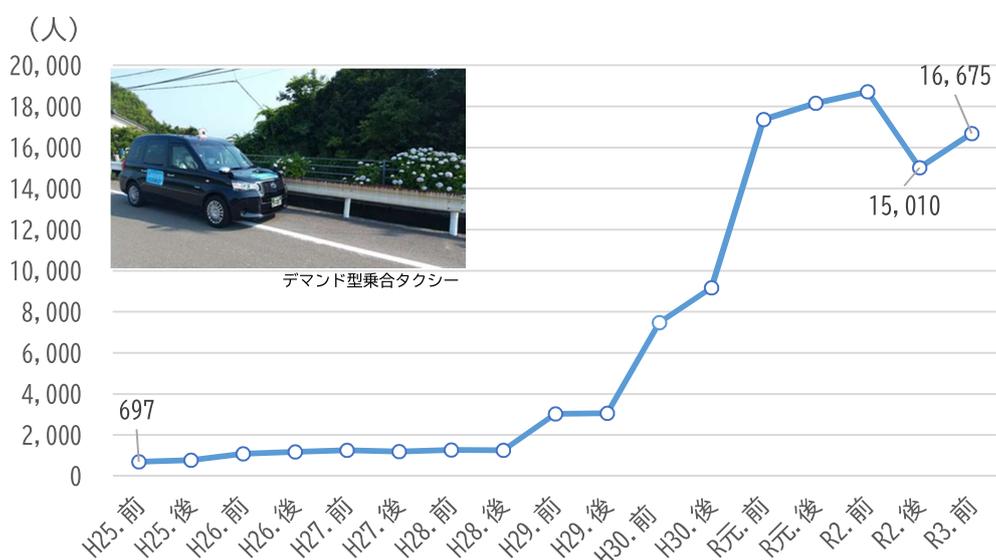
主に過疎地や市周辺部など過疎・高齢化の進行が顕著な地域において、地域特性や地域住民の需要に応じた公共交通として「デマンド型乗合タクシー」を運行しています。

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。



出典：高知市

◆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	

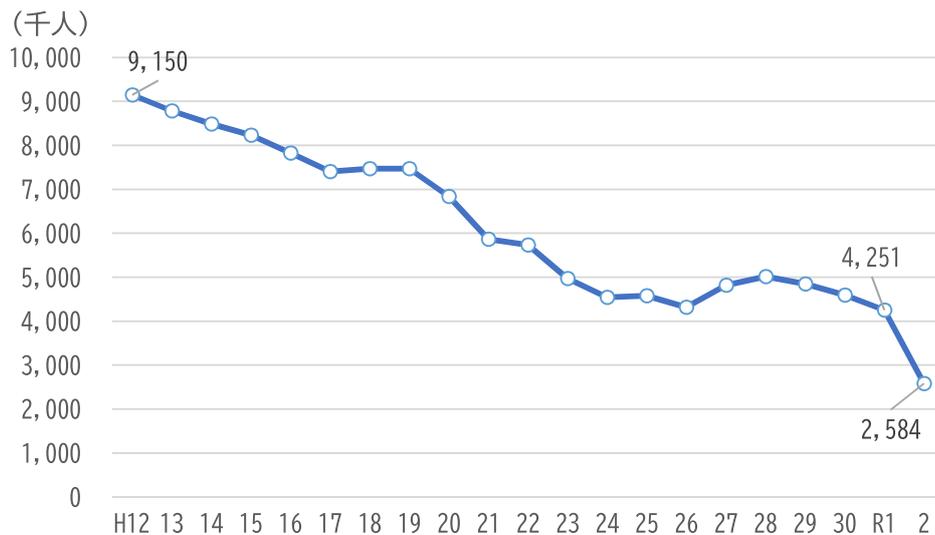
※令和3年3月時点

(6) 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。



出典：高知市統計書

(7) 交通結節点

◆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

◆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

◆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

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	鹿児簡易駐輪場	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高知駅



JR入明駅



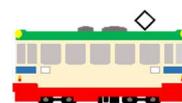
JR朝倉駅

(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、整理券不要のカードです。

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

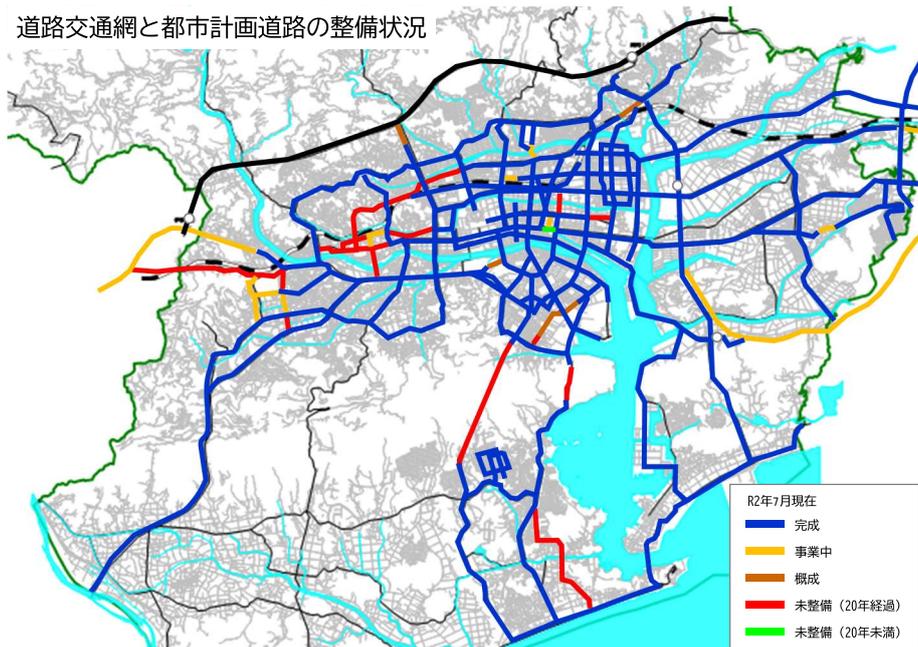
3 自動車交通

(1) 道路交通網

本市の道路網は都心部から放射状に広がって都市の骨格を成しており、周辺市町村間の主要交通も都心部を通過する構造のため、朝夕を中心とした交通混雑が発生しています。

本市の都市計画道路は令和元年度末で約202km であり、整備率は約8割となっていますが、引き続き市街地環状道路の整備などにより、通過交通の円滑化に取り組んでいかなければなりません。

道路交通網と都市計画道路の整備状況



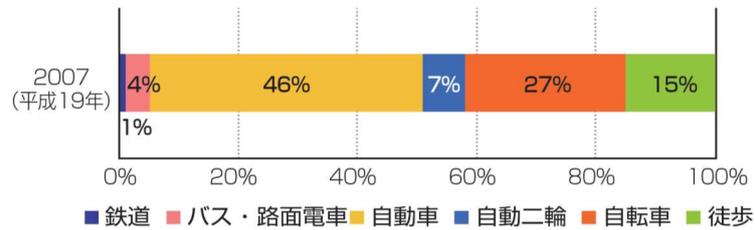
主要渋滞箇所



資料：高知県渋滞対策協議会資料をもとに作成

(2) 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%、電車・バス4%、J R 1%の順となっており、路面電車・路線バス・J Rの公共交通は極めて利用が少ない状況にあり、現在も減少傾向が続いています。

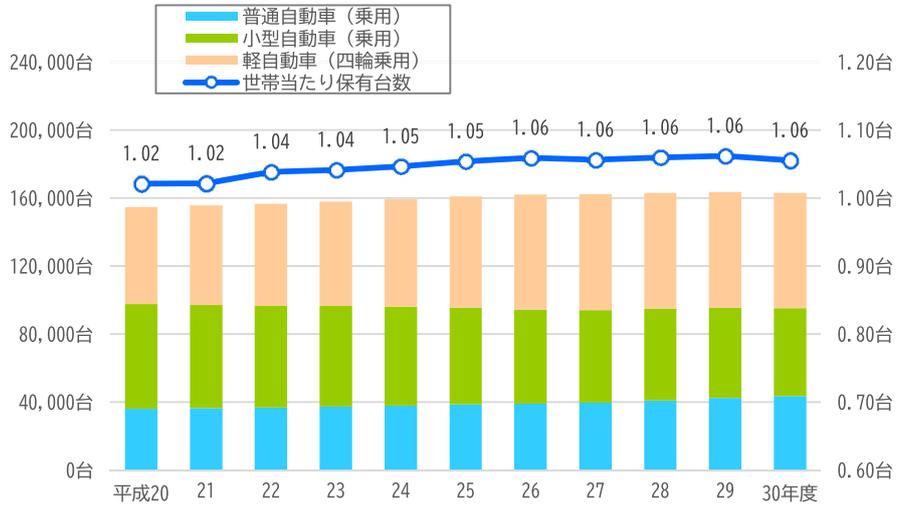


出典：高知市都市計画マスタープラン

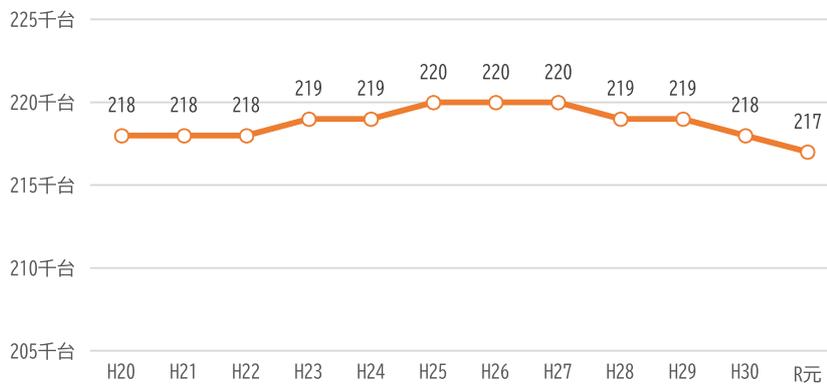
(3) 自動車保有台数・免許保有者数

近年の自動車保有台数、免許保有者数ともに、人口減少が続く中でも横ばい傾向にあります。世帯保有台数も1.0が維持されており、自動車が一定進展した社会であると言えます。

自動車保有台数



運転免許保有者数



出典：高知県交通白書

4 徒歩・自転車交通

(1) 駐輪場

現在、高知市においては、中心市街地において5か所の駐輪場があり、また、鉄道駅や路面電車の停留所周辺に14か所の簡易駐輪場を開設しており、公共交通との交通結節点としての機能を果たしています。

しかしながら、駐輪場の平均利用率は50%台にとどまっており、さらなる利用促進が求められています。



中心市街地の駐輪場一覧

名 称	収容台数		平均収容台数（年度ごと）													
			H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2	
帯屋町公園	自転車	512	168	139	136	138	124	161	169	183	177	161	180	195	163	
				27.1%	26.6%	27.0%	24.2%	31.4%	33.0%	35.7%	34.6%	31.4%	35.2%	38.1%	31.8%	
	原付	120		53	56	49	35	38	40	40	40	39	39	45	32	
				26.6%	44.2%	46.7%	40.8%	29.2%	31.7%	33.3%	33.3%	33.3%	32.5%	32.5%	37.5%	26.7%
新京橋プラザ	自転車	250	147	132	135	132	129	128	130	127	121	125	128	129	108	
				52.8%	54.0%	52.8%	51.6%	51.2%	52.0%	50.8%	48.4%	50.0%	51.2%	51.6%	43.2%	
	原付	50		37	39	37	35	33	32	32	31	30	28	25	22	
				49.0%	74.0%	78.0%	74.0%	70.0%	66.0%	64.0%	64.0%	62.0%	60.0%	56.0%	50.0%	44.0%
追手前公園	自転車	382	120	95	94	103	103	109	112	96	88	90	88	86	65	
				24.9%	24.6%	27.0%	27.0%	28.5%	29.3%	25.1%	23.0%	23.6%	23.0%	22.5%	17.0%	
	原付	140		32	29	29	31	25	26	27	26	24	23	23	17	
				23.0%	22.9%	20.7%	20.7%	22.1%	17.9%	18.6%	19.3%	18.6%	17.1%	16.4%	12.1%	
高知駅	東	自転車	674	344	345	401	419	463	493	499	538	500	489	489	514	434
				51.0%	51.2%	59.5%	62.2%	68.7%	73.1%	74.0%	79.8%	74.2%	72.6%	72.6%	76.3%	64.4%
	西	自転車	1,025	480	631	665	675	713	716	718	919	849	830	830	783	723
				46.8%	61.6%	64.9%	65.9%	69.6%	69.9%	70.0%	89.7%	82.8%	81.0%	81.0%	76.4%	70.5%
合計		3,153		1,259	1,411	1,499	1,533	1,598	1,665	1,686	1,922	1,792	1,749	1,766	1,755	1,532
				39.9%	44.8%	47.5%	48.6%	50.7%	52.8%	53.5%	61.0%	56.8%	55.5%	56.0%	55.7%	48.6%

(2) 放置自転車対策

本市では、放置自転車等対策として、歩行者等の通行の安全と円滑を確保するとともに、安全で快適なまちづくりを目的として、平成6年4月に「自転車等の放置の防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」を制定しています。

自転車等放置規制区域においては2時間以上、規制区域外の公共の場所においては7日間以上放置している自転車等の撤去・保管を行っています。

これらの対策に加え、学校や中心商店街との連携による啓発活動を実施しており、撤去台数・保管台数とも近年は減少傾向にありますが、依然として放置自転車等は多く、さらなる対策が必要な状況にあります。

放置規制区域



撤去の対象

放置規制区域

自転車・原付（50cc以下）を
2時間以上放置すると撤去の対象となります。

放置規制区域外（地下駐輪場を含む）

区域外の公共の場所に自転車・原付（50cc以下）を
 7日間以上放置すると撤去の対象となります。

放置自転車の撤去・保管台数

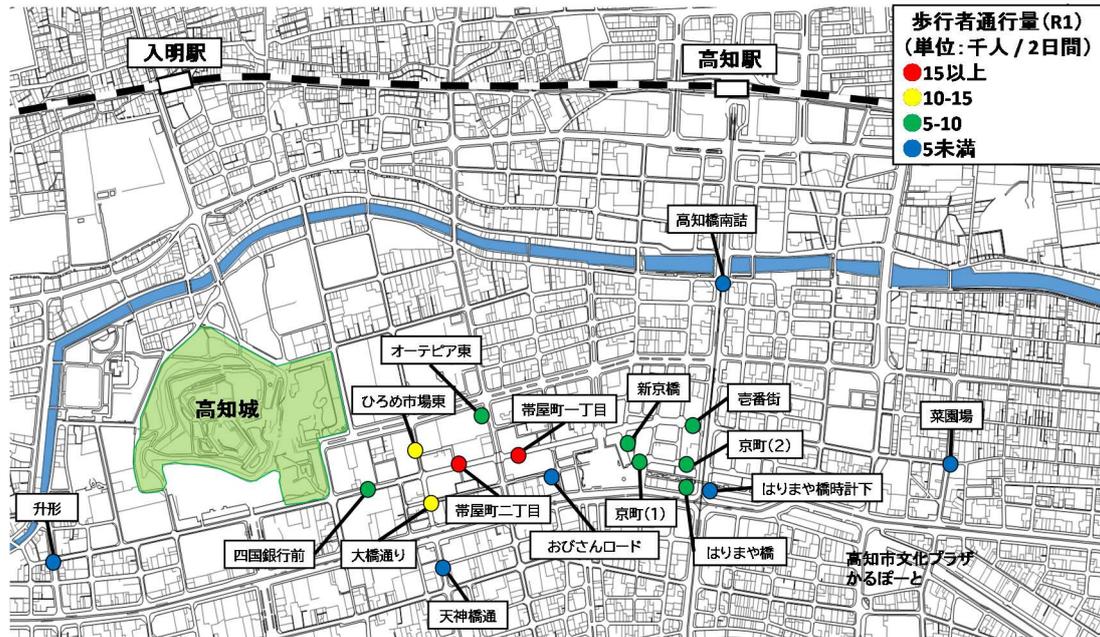
年度	撤去台数				保管台数		
	既成区域内		既成区域外		自転車	原付	合計
	自転車	原付	自転車	原付			
H20年度	2,138	230	1,094	13	949	7	956
H21年度	1,892	216	1,197	19	959	12	971
H22年度	1,745	204	1,279	18	982	15	997
H23年度	1,802	189	1,176	29	910	18	928
H24年度	1,660	173	1,278	17	973	13	986
H25年度	1,412	130	1,253	16	912	13	925
H26年度	1,043	89	1,382	18	849	11	860
H27年度	1,021	118	1,479	18	900	9	909
H28年度	1,030	107	1,528	21	863	9	872
H29年度	1,055	112	1,295	7	803	6	809
H30年度	1,186	146	1,136	15	672	10	682
R元年度	1,053	130	1,077	27	590	12	602
R2年度	577	55	822	13	415	10	425

(3) 徒歩

中心市街地の主要な地点（17地点）における歩行者通行量は、帯屋町二丁目が最も多く、次いで帯屋町一丁目と続き、はりまや橋をはさんで西側が多い状況です。

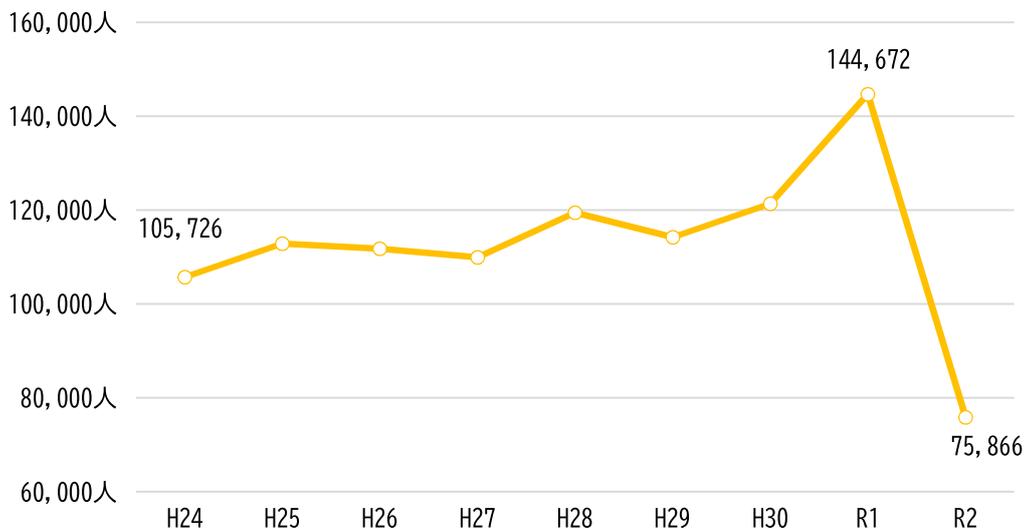
近年の帯屋町チェントロや永国寺キャンパスの整備、高知城歴史博物館の開館及び幕末維新博150年関連イベントの開催、さらにはオーテピアの開館、また訪日外国人旅行者の増加により増加を続けていましたが、新型コロナウイルスの感染拡大により、令和2年は半減しています。

中心市街地の歩行者通行量（17地点）



(データ：高知県商店街振興組合連合会、高知市)

中心市街地の歩行者通行量の推移

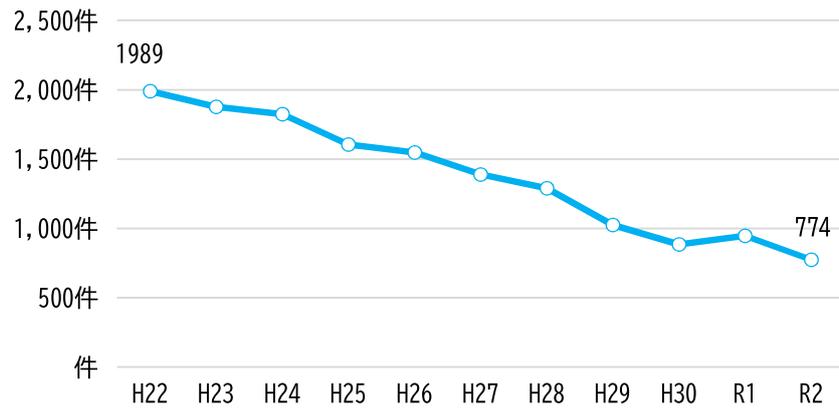


5 交通安全

本市の事故発生件数について、総件数は減少傾向にあります。移動手段別では、歩行者と自転車の割合が増加しており、令和2年度では全体の約4割を占めています。

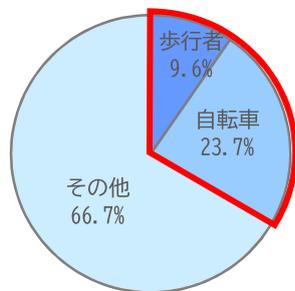
また、年代別では、高齢者の割合が増加しており、令和2年度では全体の約4割を占めています。

交通事故発生件数の推移

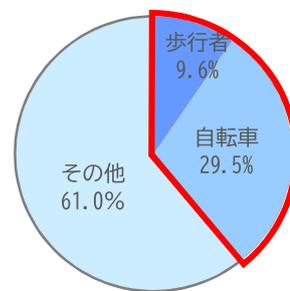


移動手段別交通事故発生割合

平成 22



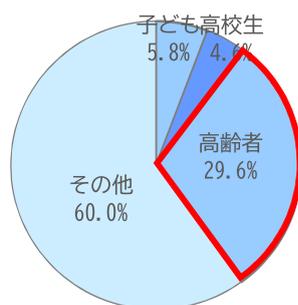
令和 2 年



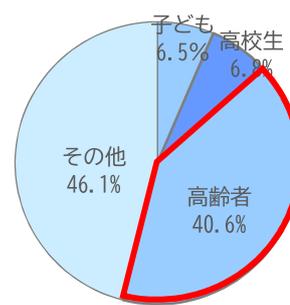
(出典：高知県交通白書)

年齢層別交通事故発生割合

平成 22



令和 2 年



(出典：高知県交通白書)

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、御畳 瀬、浦戸、春野
J A高知県 春野支所	1台	週3回 (火・水・木)	春野