

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の歴史がうかがわれます。

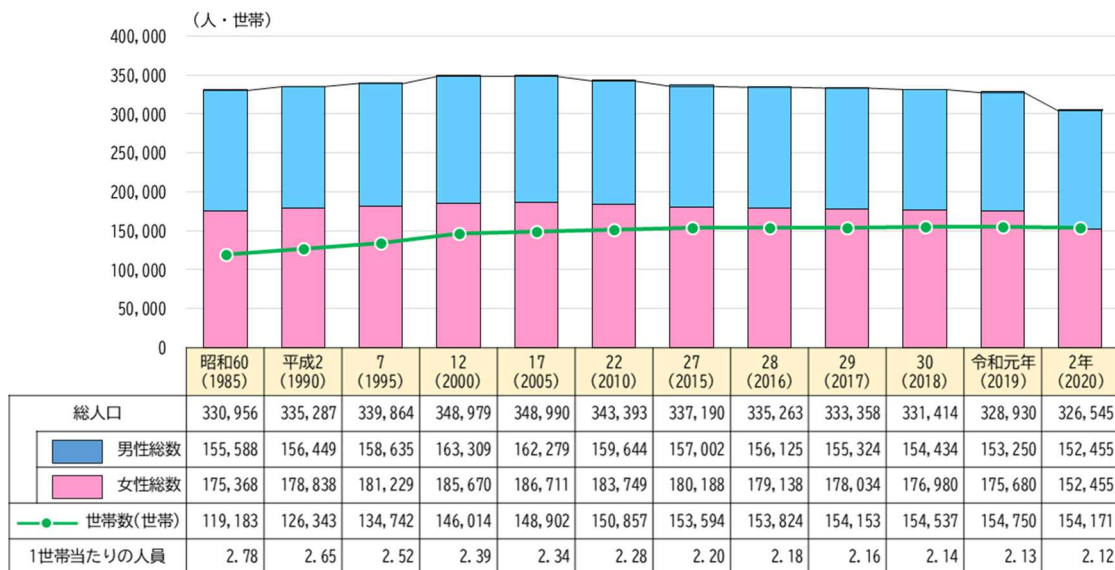


2 人口の状況

(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。

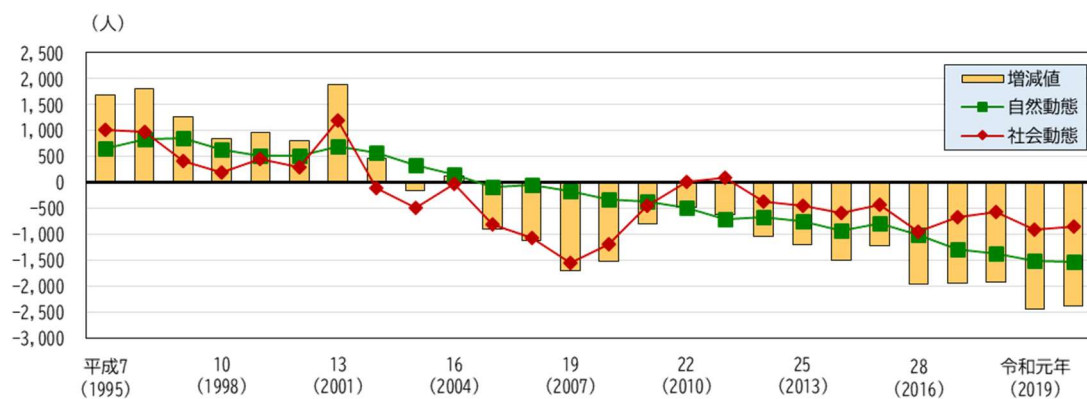


出典：国勢調査

※ 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

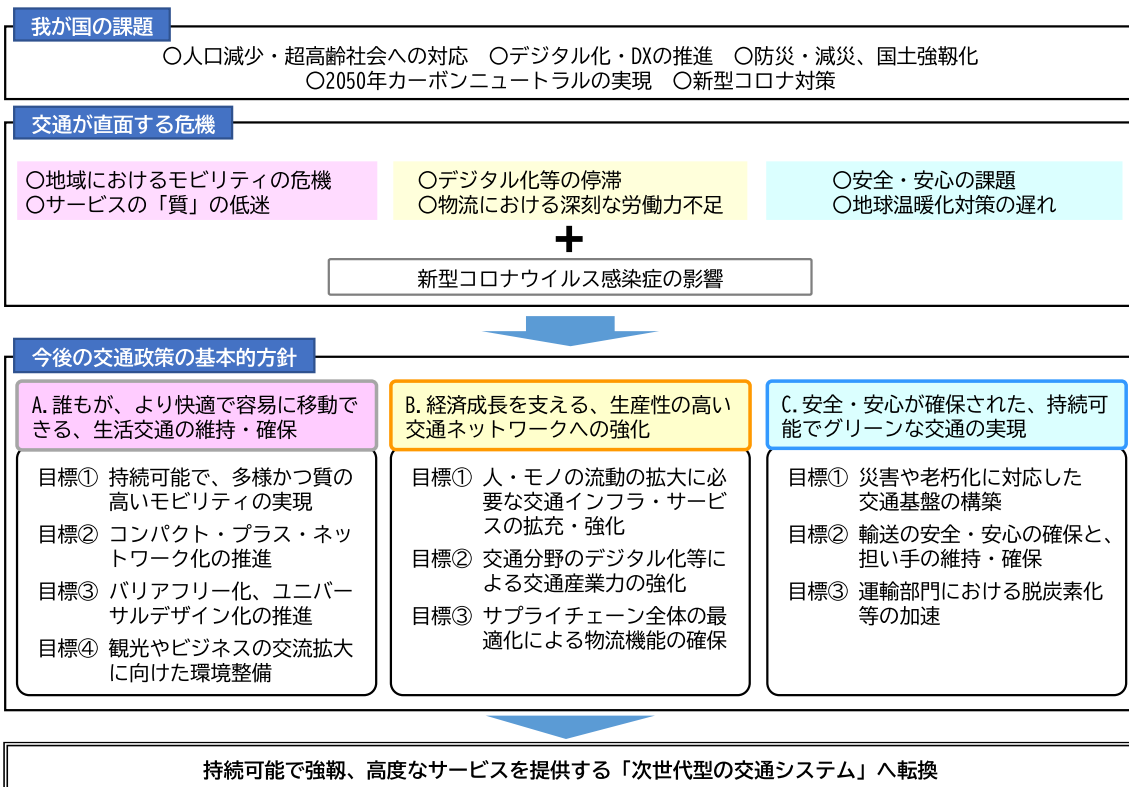
交通政策基本法では、国民などの交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要との認識の下、国の交通施策についての基本理念・基本的施策が定められています。

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

地域自らがデザインする地域の交通

- 「地域公共交通計画」作成
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応
 - ・定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施
- 地域における協議促進
 - ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方団体に通知。
 - ・通知を受けた地方団体は、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
 - ・路線バス等の路線維持が困難と見込まれる段階で、地方公共団体が関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する。
- 既存の公共交通サービスの改善の徹底
 - ・利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定を促進
 - ・MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

交通インフラに対する支援の充実

- 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金貸付制度の拡充
 - ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた鉄道の整備
 - ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた物流拠点の整備

地域の移動手段確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善、地域の輸送資源を総動員する取組を推進

(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"> ・食材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」「ほおっちょけん」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 ・いきものに出会い、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。

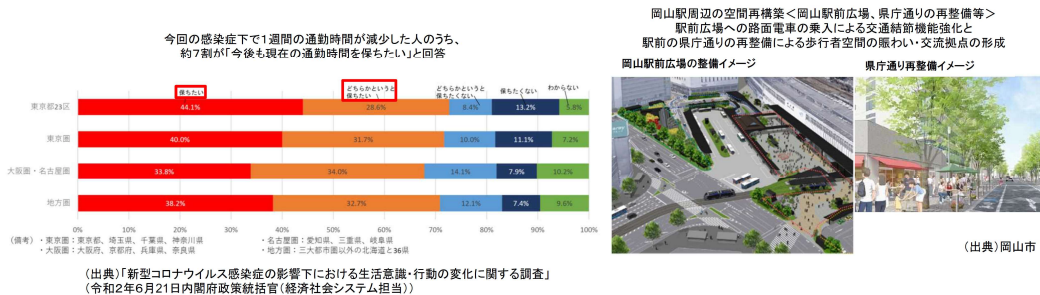
【論点2】都市交通(ネットワーク)の今後のあり方と新しい政策の方向性

<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)