

第3章 本市の地域公共交通の現状等

1 地域公共交通網

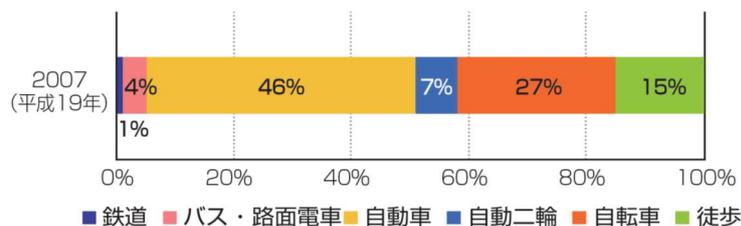
(1) 地域公共交通の概要

本市の公共交通は、市域を東西に横断する広域幹線であるJR土讃線、はりまや橋を中心に東西線と南北線を行く路面電車、はりまや橋を中心に放射状に行く路線バス、そして、市周辺部や過疎地を行く乗合タクシーにより、公共交通網を形成しています。



◆公共交通分担率

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%、バス・電車4%、鉄道1%の順となっておりバス・電車・鉄道の公共交通は極めて利用が少ない状況にあり、現在で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

(2) 公共交通空白地

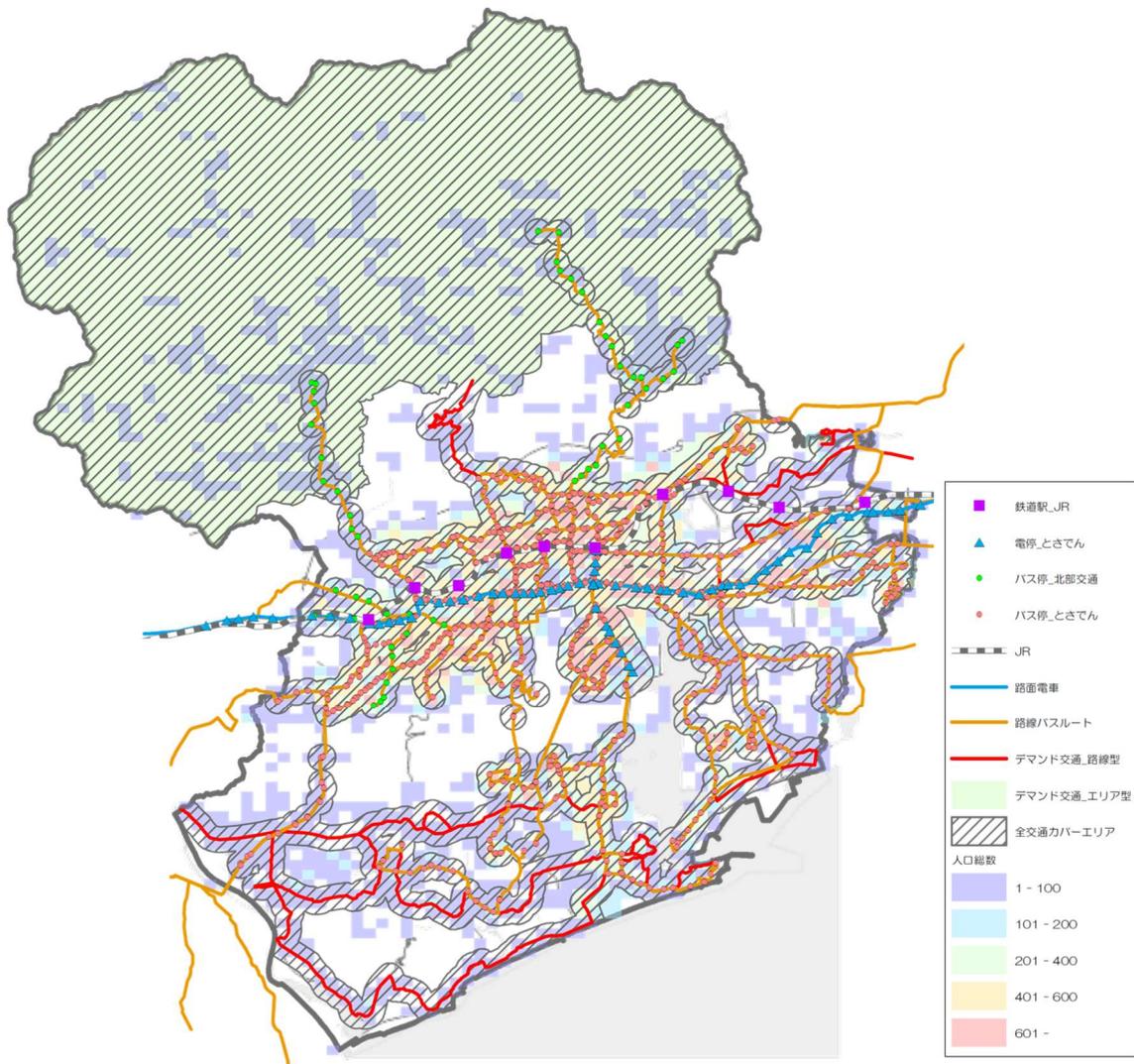
市街地は、東西に鉄道・路面電車が横断し、バス路線網も広がっていることから、公共交通の利便性の高さがうかがえます。中山間地域や周辺部は、デマンド型乗合タクシーが地域特性に応じた運行しており、広い圏域がカバーされています。

全体では、市域面積の75%、人口の89%がカバーされていますが、一定の人口があるにもかかわらず公共交通空白地となっている地域も見られます。

<公共交通カバーエリア>

駅・電停勢圏（半径 500m）

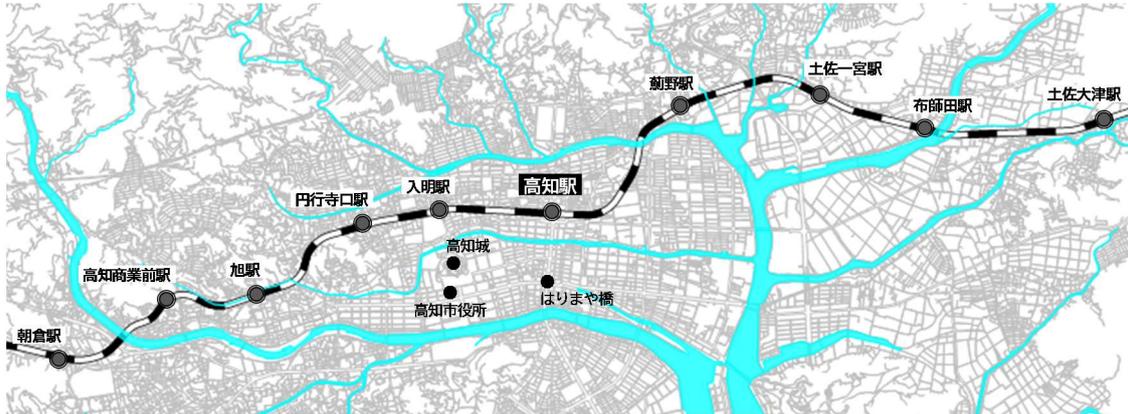
バス停・乗合タクシー路線勢圏（半径 300m）



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。

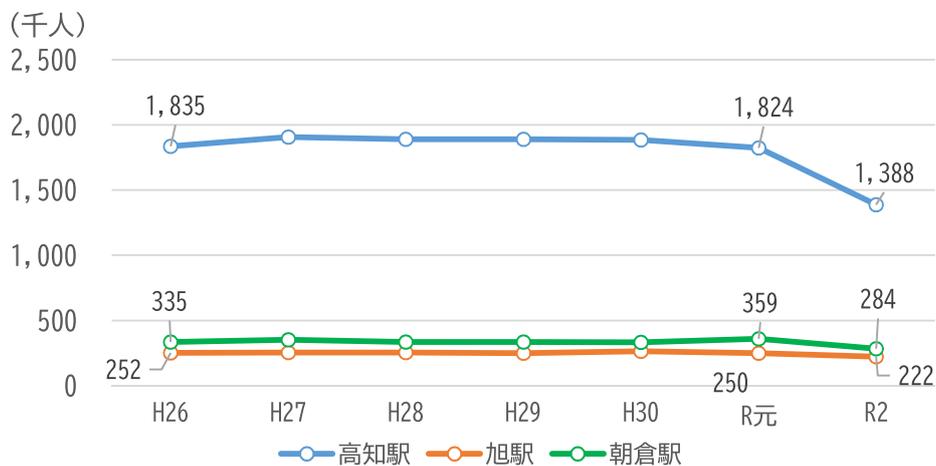
また、鉄道駅は、市域を東西に横断しているＪＲ土讃線に西の朝倉駅から東の土佐大津駅までの10駅が立地しています。



◆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

駅別乗車人員/日

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
土佐大津	379	370	387	418	455	500	457	442	433	425	414	371	347
布師田	75	66	66	62	67	68	65	72	78	85	92	94	84
土佐一宮	344	331	322	310	312	318	310	366	360	358	354	365	321
薊野	150	137	130	151	162	171	169	177	175	173	184	192	165
高知	5,236	5,002	5,121	5,088	5,169	5,287	5,105	5,207	5,176	5,174	5,270	5,070	3834
入明	350	328	342	348	387	468	459	481	468	478	467	466	416
円行寺口	298	257	266	287	298	273	249	242	255	259	278	302	270
旭	749	749	749	758	749	733	688	693	692	686	719	683	610
高知商業前	419	402	434	416	437	471	485	554	563	547	532	518	509
朝倉	835	877	870	894	924	937	917	965	920	916	910	980	776
合計	8,835	8,519	8,687	8,732	8,960	9,226	8,904	9,199	9,120	9,101	9,220	9,041	7332

出典：四国旅客鉄道(株)

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。

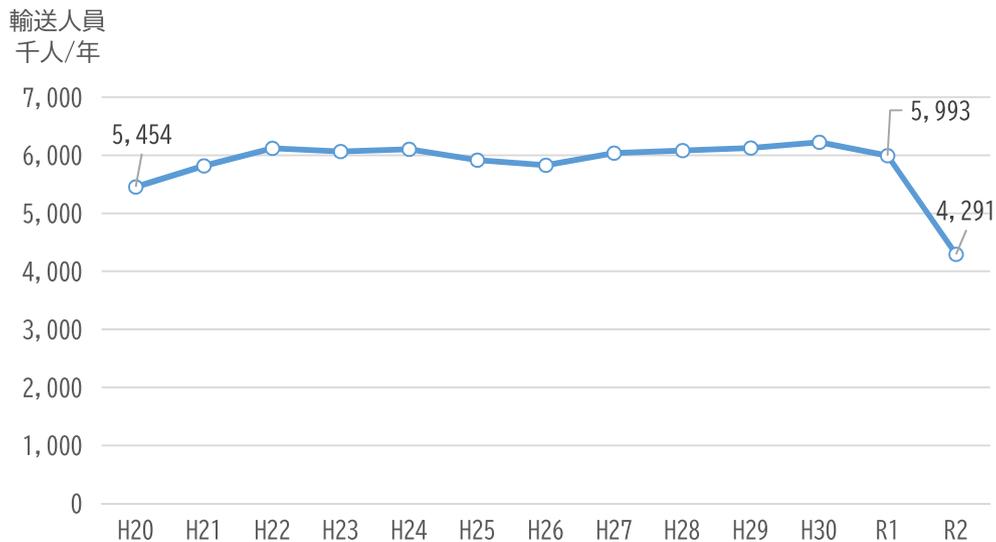


出典：とさでん交通(株)

(1) 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。

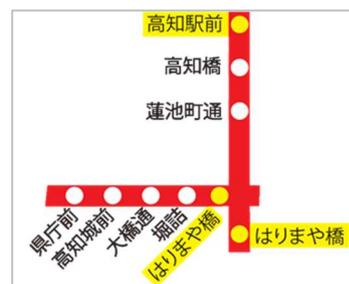


出典：高知市統計書、とさでん交通(株)

(2) 利用状況（電停別）

乗降人員は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける令和2年度までは、電停別でもほぼ横ばいで推移しています。

中でも、高知駅からはりまや橋を經由し県庁前に至る逆L字区間を含む200円均一区間で利用が多い傾向にあり、中心市街地活性化など、まちなかのにぎわいづくりにも大きく貢献しています。



〈利用の多い逆L字区間〉

令和2年度 電停別乗降人員/年 (人)

東西線		南北線	
伊野	31,601	知寄町	53,357
伊野駅前	7,840	知寄町三丁目	84,220
鳴谷	6,861	葛島橋東詰	34,830
北山	1,692	西高須	84,451
北内	15,017	県立美術館通	88,516
伊野商業前	12,008	高須	38,810
枝川	11,234	文珠通	134,580
中山	10,249	介良通	56,187
八代通	21,047	新木	44,787
宇治団地前	13,339	東新木	31,644
啞内	15,643	田辺島通	35,369
宮の奥	9,144	鹿尻	47,110
朝倉神社前	6,435	舟戸	53,140
朝倉駅前	24,378	北浦	4,756
朝倉	66,210	領石通	28,845
曙町	6,381	清和学園前	9,026
曙町東町	28,672	一条橋	4,406
鴨部	42,360	明見橋	7,210
鏡川橋	109,775	長崎	6,226
堂橋	47,529	小籠通	3,810
旭町三丁目	104,163	篠原	11,034
旭駅前通	85,728	住吉通	12,342
旭町一丁目	46,544	東工業前	18,292
上町五丁目	71,476	後免西町	36,087
上町四丁目	26,374	後免中町	11,994
上町二丁目	58,011	後免東町	11,676
上町一丁目	39,448	後免町	99,227
柵形	72,356	高知駅前	191,480
グランド通	96,811	高知橋	47,123
県庁前	181,729	蓮池町通	16,960
高知城前	99,927	はりまや橋(南北)	325,642
大橋通	236,522	梅の辻	61,790
堀詰	146,650	棧橋通一丁目	49,800
はりまや橋(東西)	307,029	棧橋通二丁目	24,894
電鉄ターミナル	226,379	棧橋通三丁目	80,542
菜園場町	89,978	棧橋通四丁目	34,799
宝永町	72,451	棧橋車庫前	23,218
知寄町一丁目	63,616	棧橋通五丁目	37,474
知寄町二丁目	87,062	乗降者数(高知市)	4,209,973
		乗降者数(全域)	4,545,323

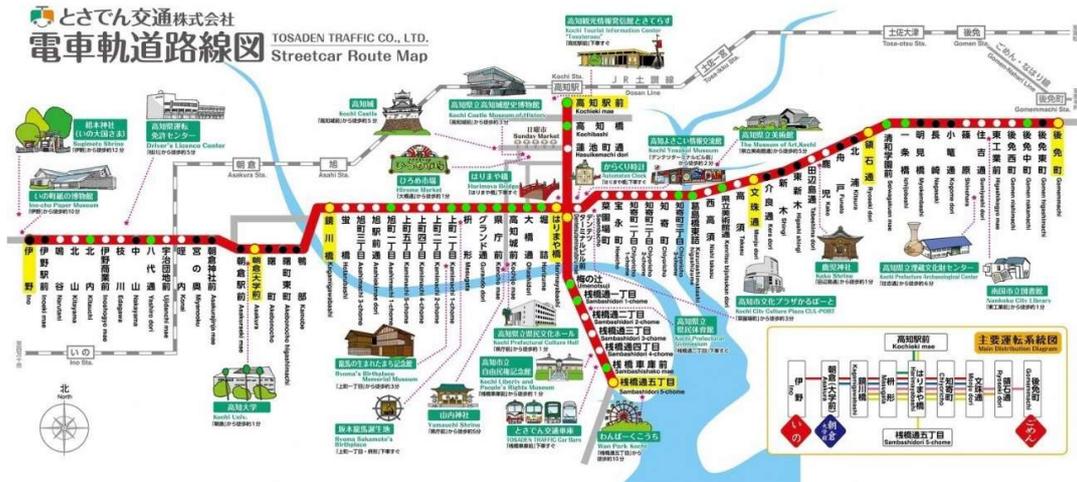
出典：とさでん交通(株)

(3) 電停

市内には、上下線合わせて119電停あり、そのうちバリアフリー電停は42電停（約35%）です。また、上屋が設置されているのは81電停で約68%となっています。

一方で、周辺部では、電停用地が確保できないため、安全施設がなく道路上に白線で電停の位置を囲んだ「ノーガード電停」が多くあります。（令和3年4月1日時点）

※ 電停数は、はりまや橋を4か所、高知駅前を3か所、鏡川橋を2か所で計算



● バリアフリー電停 ● ノーガード電停
出典：とさでん交通(株)

(4) 電車車両

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。

とさでん交通株式会社の保有する路面電車の平均車齢は57年と高くなっています。

イベント等では外国電車や維新号といった特色ある車両も運行しています。

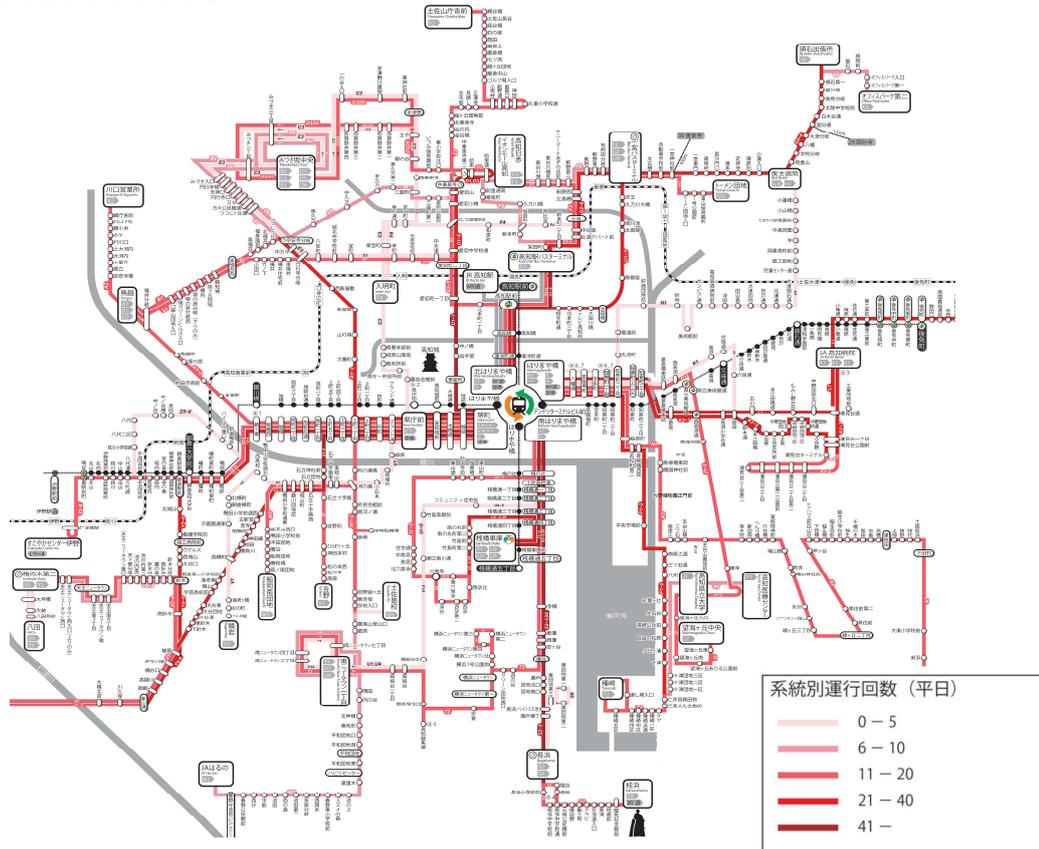
	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年	R3年
台数	63両	63両	64両	64両	64両	63両
平均車齢	60.4年	61.4年	58.1年	59.1年	60.1年	57年

出典：とさでん交通(株)

4 路線バス

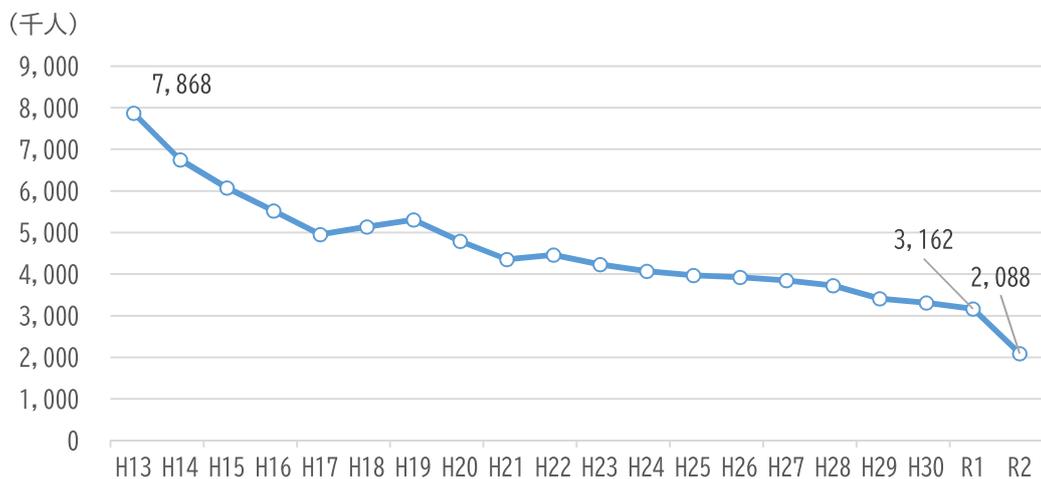
路線バスは、地域の生活を支える移動手段として、市内各地を運行しており、全てがはりまや橋を通過するように編成され、平成28年には200以上あった系統を、現在は約90系統まで集約・再編しています。

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。



(1) 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。

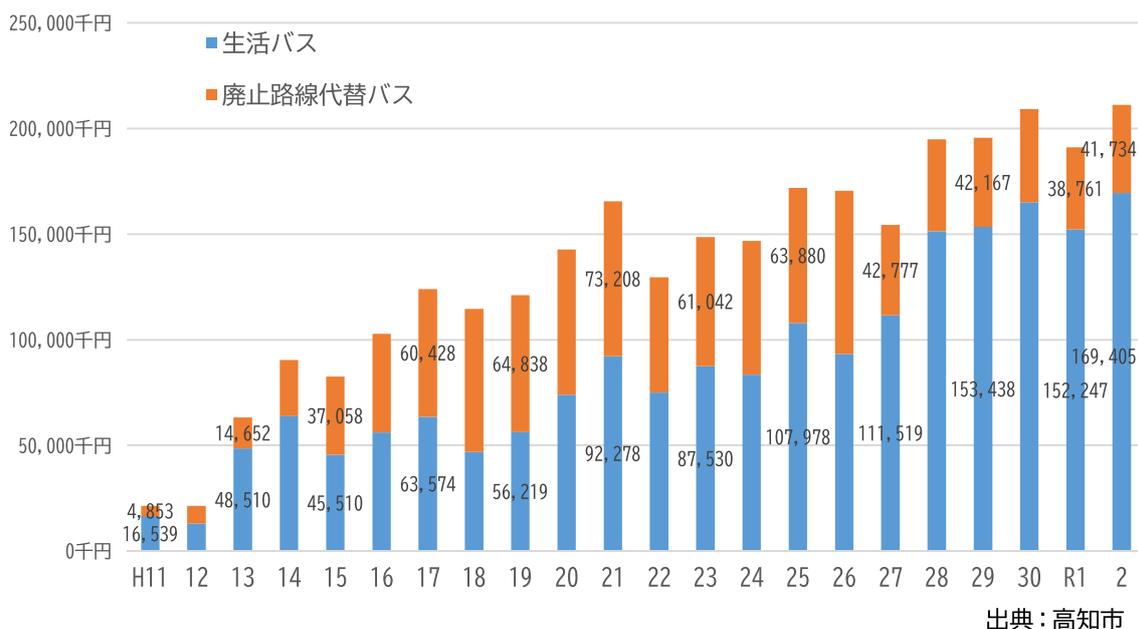


出典：高知市統計書、とさでん交通(株)

(2) 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41,000千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。
主に市内中心部や周辺市街地を運行。

運行事業者	とさでん交通株式会社			高知東部交通株式会社		
	路線定期運行			路線定期運行		
運行形態	定時運行			定時運行		
系統数／運行回数／km	80系統	285.6回	3,061,508.3km	4系統	10.6回	322,803.9km
・国庫補助系統	26系統	90.5回	1,361,491.5km	4系統	10.6回	322,803.9km
・県補助系統	1系統	2.3回	47,085.6km	—	—	—
・市単独補助系統	25系統	128.2回	1,027,622.9km	—	—	—
・自主運行系統	28系統	64.6回	625,308.3km	—	—	—

※令和4年度運行計画

- 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。
主に鏡・土佐山など過疎地を運行。

運行事業者	株式会社県交北部交通		
運行形態	路線定期運行		
運行形態	定時運行		
系統数／運行回数／km	8系統	30.9回	620,952.0km
・国庫補助系統	—	—	—
・県補助系統	—	—	—
・市単独補助系統	8系統	30.9回	620,952.0km
・自主運行系統	—	—	—

※令和4年度運行計画

(3) バス車両

とさでん交通(株)の所有する路線バスの平均車齢は17.7年と高くなっています。

なお、バリアフリーに対応したノンステップバスやワンステップバスが全体の約半数を占めていますが、運行する路線によっては地理的要因により低床バスの乗り入れが困難な地域もあることから、今後車両の更新を進める中で、併せて運行路線についても検討する必要が出てくると予想されます。

	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年	R3年
台数(台)	160	159	150	141	139	134
うちバリアフリー化車両(台) ※ノンステップ・ワンステップ	50	56	61	68	73	69
平均車齢(年)	18.2	17.3	17.4	16.9	16.9	17.7

出典：とさでん交通(株)

(4) バス停

現在、市内には長年の風雨等により劣化が進んだものや新たに設置したものなど、768基のバス停が設置されています。劣化が進んだバス停は、劣化の激しいものから年度ごとに計画を立て、順次改修を進めています。

市中心部のバス停



栈橋通五丁目

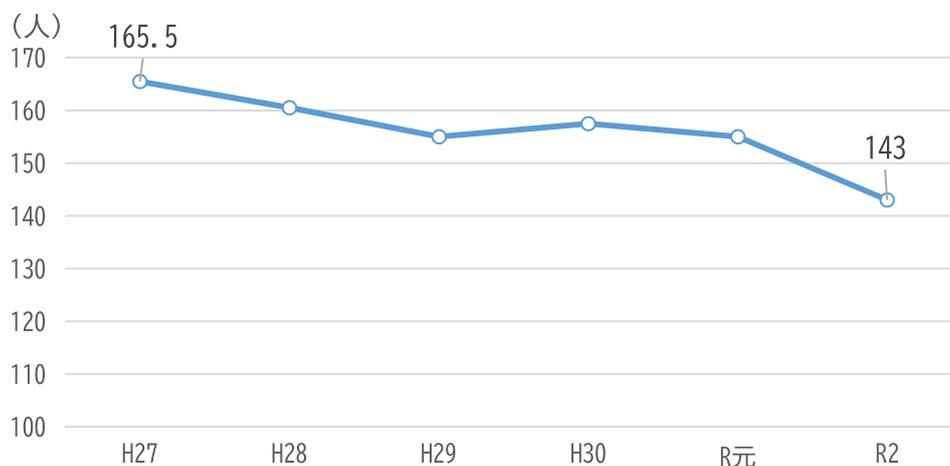
市郊外のバス停



五台山橋

(5) 運転手数の推移

とさでん交通の路線バス運転手は、平均年齢は51.8歳(令和2年9月現在)で、年々高年齢化しています。また、運転手数も年々減少しており、人材確保が大きな課題になっています。



出典：とさでん交通(株)

5 タクシー

(1) 乗合タクシー

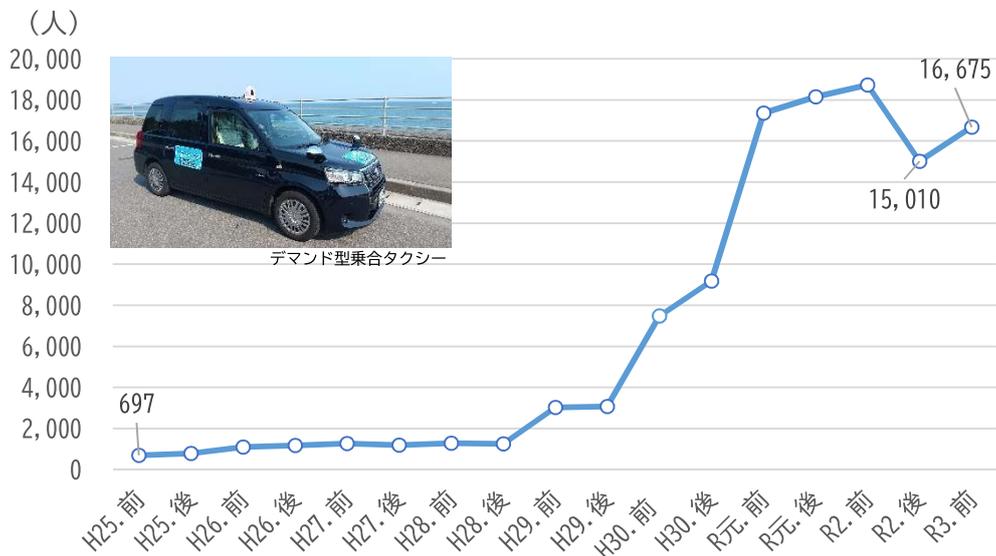
主に過疎地や市周辺部など過疎・高齢化の進行が顕著な地域において、地域特性や地域住民のニーズに応じた公共交通として「デマンド型乗合タクシー」を運行しています。

平成24年度の導入から平成30年度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。



◆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	

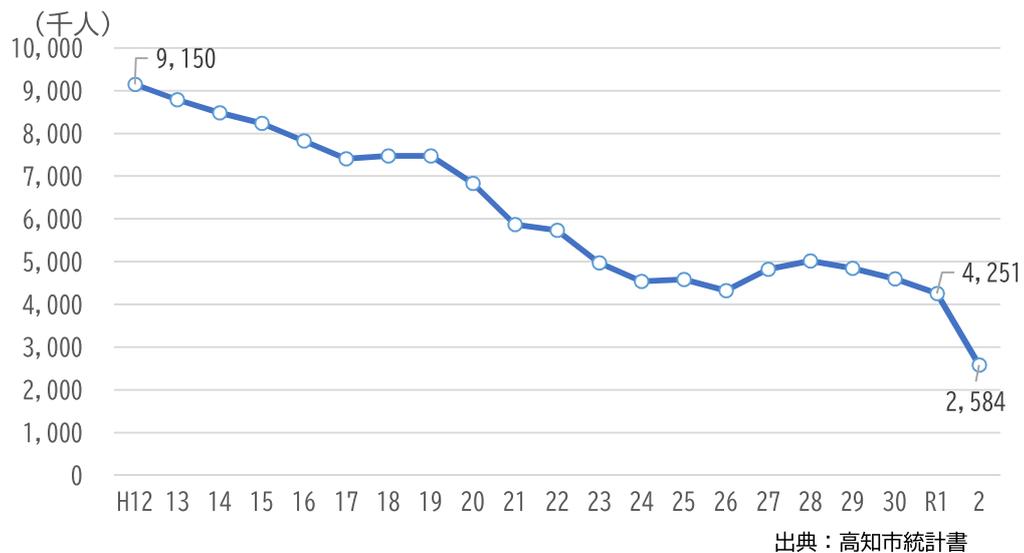
※令和3年3月時点

(2) 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。

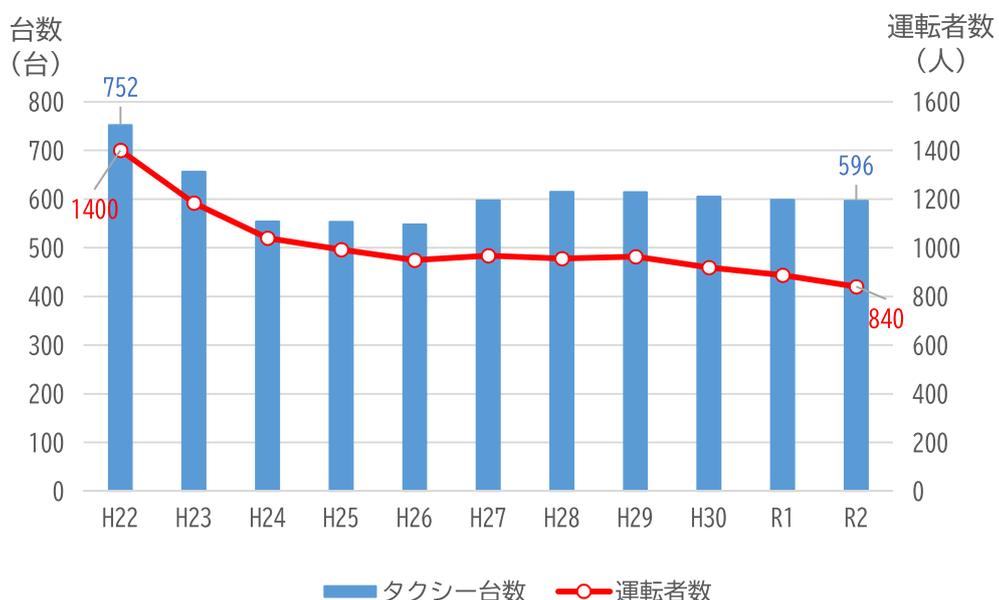
◆輸送人員の推移

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。



◆車両数・運転者数（法人）

平成24年度以降は車両数、運転者数ともに一定数で推移していますが、運転者の高齢化が顕著になっており、今後は運転者不足が予想されます。



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

7 交通結節点

(1) 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

(2) 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

(3) 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



ＪＲ高知駅

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	-
鹿児島	鹿児島簡易駐輪場	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入明駅



ＪＲ朝倉駅

(4) 乗換ポイント

乗合タクシーと路線バスとの交通結節点となる「乗換ポイント」は、市周辺部の主要な施設やバス停を位置付けています。

地域	乗換ポイント
鏡	鳥越バス停 川口バス停
土佐山	小坂峠バス停 みづき坂バス停 土佐山庁舎前バス停
春野	団地南口バス停 長浜バス停 新川通バス停 JAはるのバス停
行川	鳥越バス停 福井分岐バス停
円行寺	みづき坂中央バス停
御豊瀬	団地南口バス停 長浜バス停
浦戸	団地南口バス停 長浜バス停 桂浜バス停
三里	美術館通電停 医療センター 種崎バス停
大津	医大病院 県立美術館通
一宮	医大病院 一宮バスターミナル
久重	土佐山庁舎前バス停 小坂峠バス停



川口バス停



土佐山庁舎前バス停



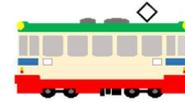
長浜バス停

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、整理券不用のカードです。

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

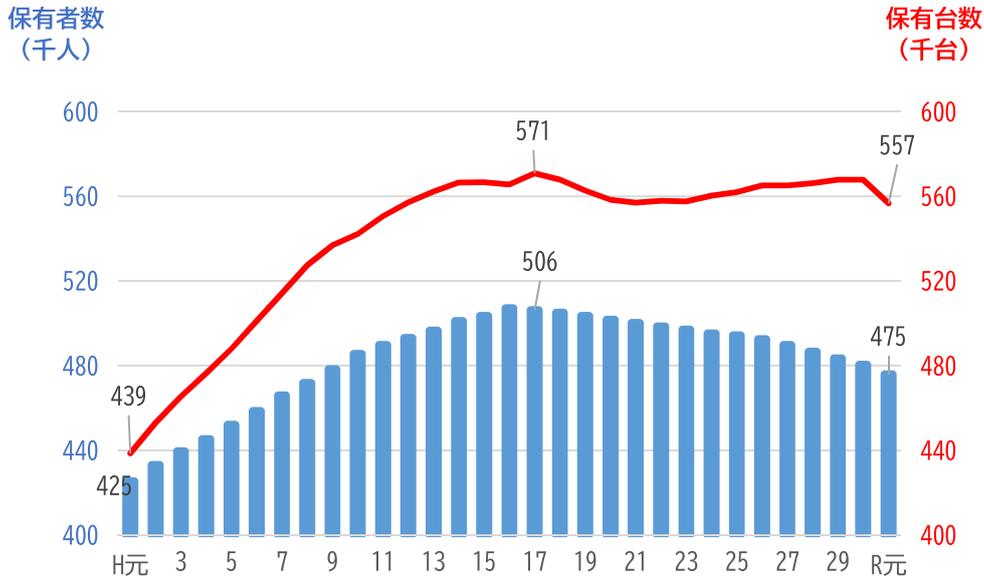
R2.12現在

出典：(株)ですか

9 自動車保有台数等

(1) 自動車保有台数・運転免許保有者数

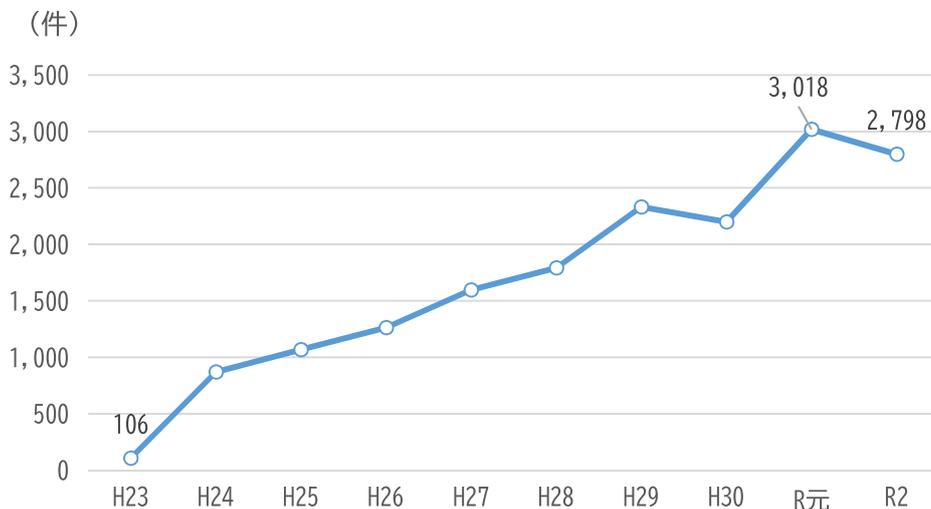
増加の一途をたどっていた自動車保有台数は、近年では横ばい傾向となっています。また、運転免許保有者数は、平成16年度以降は減少しているものの、依然として自動車交通への依存が高い状況にあります。



出典：高知県交通白書

(2) 高齢者運転免許証返納の件数

高齢者の運転免許証返納件数は、年々増加傾向にあります。特に、2019（令和元）年度は、全国的に高齢ドライバーの暴走による死傷事故が相次ぎ、深刻な問題として注目されたことを受け、本県でも返納数が増加しました。同時に、免許証返納者のための代替交通の必要性が高まっています。



出典：高知県免許センター

10 市民意識調査

(1) 調査概要

◆調査目的

「2011高知市総合計画（2016基本計画改訂版）」に位置付ける各施策の重要性・満足度を把握し、今後の市政運営に当たっての資料として活用する目的で、「令和2年度高知市民意識調査」を実施

◆調査地域

高知市全域

◆対象者

令和2年度5月1日現在の住民基本台帳登録者のうち、20歳以上の市民269,430人の中から3,000人を無作為抽出

◆実施期間

令和2年6月17日(水)～令和2年7月7日(火)

◆回収状況

回収数 1,412人／回収率 47.1%



(2) 調査内容<公共交通に関連する項目を抜粋>

本市が実施している施策について、現在の満足度と今後の重要性を調査するもの。

項目	設問	①現在の満足度					②今後の重要性				
		満足	どちらかといえば満足	どちらともいえない	どちらかといえば不満	不満	重要性が高い	どちらかといえば	どちらともいえない	どちらか低い	重要性が低い
40	安全で円滑な交通体系の整備 利便性が高い快適な交通環境の実現に向けて、広域交通ネットワークの強化を図るとともに、地域の実情に応じた公共交通体系の構築や、公共交通の利用促進の取り組んでいます。	a	b	c	d	e	ア	イ	ウ	エ	オ

(3) 調査結果

本市が実施している50の施策のうち、交通に係る「施策40. 安全で円滑な交通体系の整備」の市民満足度が最も低く、次いで都市計画に係る「施策39. 地域特性を活かした、バランスのとれた都市の形成」と続いています。

また、性別、年齢別、世帯構成別、居住意向別においても、「施策40. 安全で円滑な交通体系の整備」の市民満足度が最も低い結果となっていることから、交通に関する取組の強化が求められています。



<関連図の図形について>

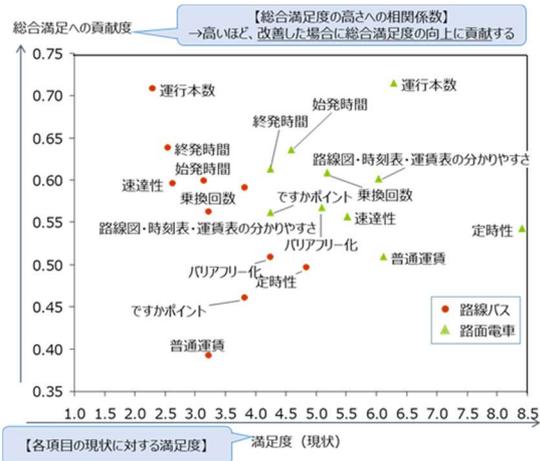
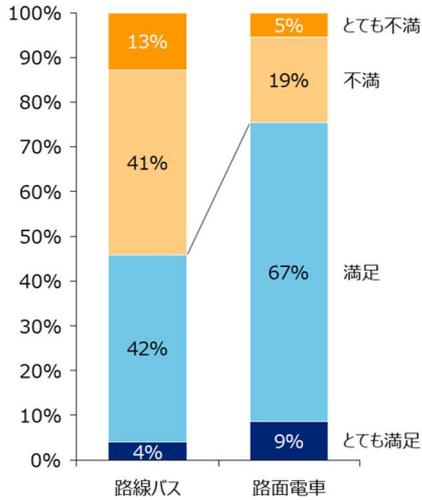
1. 豊かな自然を育む緑と水辺の保全	26. 青少年の健全な心と体の育成
2. 豊かな自然とのふれあい	27. 高等学校教育の充実
3. 地球にやさしい環境汚染の防止	28. 学びが広がる生涯学習の推進
4. 地域文化の継承と発展	29. ライフステージに応じた生涯スポーツの推進
5. 資源循環型都市の構築	30. 多様で魅力的な芸術・文化活動の推進
6. 廃棄物の適正処理による環境負荷の低減	31. 先人から受け継いだ歴史文化・文化財保護の推進
7. 環境にやさしい地球温暖化防止対策の推進	32. 大地の恵みを活かした農業の振興
8. 平和理念の普及と人権尊重の社会づくり	33. 山・川・海の恵みを活かした林業・漁業の振興
9. 男女が共に活躍できる社会づくり	34. 地場企業の強みを活かした産業の振興
10. 地域の絆を強める地域コミュニティの活性化	35. 観光魅力創造・まごころ観光の推進
11. 地域防災力の向上（命をつなぐ対策の推進）	36. 魅力あふれる商業の振興
12. 地域住民の支え合いによる地域福祉の推進	37. 新たな事業の創出と企業誘致
13. NPO・ボランティア活動の推進	38. いきいきと働ける環境づくり
14. 生きがいくくりと介護予防の推進	39. 地域特性を活かした、バランスの取れた都市の形成
15. 高齢者の地域生活支援	40. 安全で円滑な交通体系の整備
16. 障がいのある人への支援	41. 魅力あふれる都市美・水と緑の整備
17. 障がいのある人の社会参加の促進	42. 安全で安定した水道水の供給
18. 生活困窮者の自立支援	43. 命を守る対策の推進
19. 地域医療体制と健康危機管理体制の確立	44. 消防・救急・医療体制の強化
20. 衛生的な生活環境づくりと動物愛護の推進	45. 災害からの迅速な復旧
21. 生涯を通じた心身の健康づくり支援	46. 復旧・復興体制の強化
22. 子ども・子育て支援の充実	47. 多様な交流・連携の推進
23. 心と体の健やかな成長への支援	48. 新しい人の流れを生み出す移住・定住の促進
24. 生きる力を育む学校教育の充実	49. 市民から信頼される行政改革・財政の健全化
25. 安全で安心な教育環境の整備	50. 持続可能な公共施設の提供
24. 生きる力を育む学校教育の充実	49. 市民から信頼される行政改革・財政の健全化
25. 安全で安心な教育環境の整備	50. 持続可能な公共施設の提供

11 公共交通に関するアンケート調査

(1) 路線バス・路面電車利用者アンケート（とさでん交通実施）

平成28年10月のバス路線再編に当たって、ウェブモニターのほか、県・市老人クラブ、高等学校にアンケートを依頼し、1,177名から回答を得ました。

バス・路面電車の総合満足度



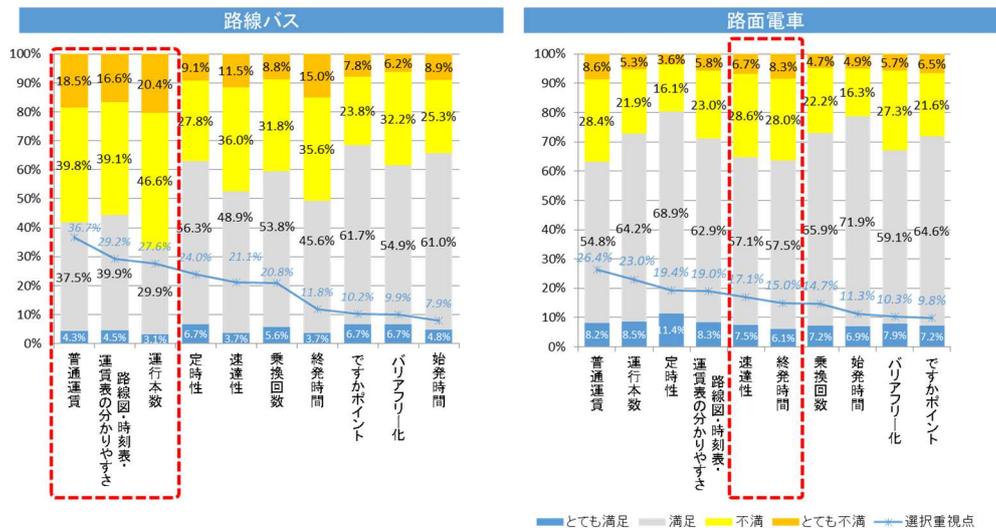
路線バス：利用者の半数以上が「不満」「とても不満」と感じています。

特に、運行本数、始発時間・終発時間について、改善が求められています。

路面電車：利用者の7割を超える方が「満足」「とても満足」と感じています。

始発時間・終発時間について改善が望まれています。

項目ごとの満足度



路面電車は総合満足度・項目ごとの満足度ともに高い結果であったのに対し、路線バスについては満足度が低いことが明らかになりました。

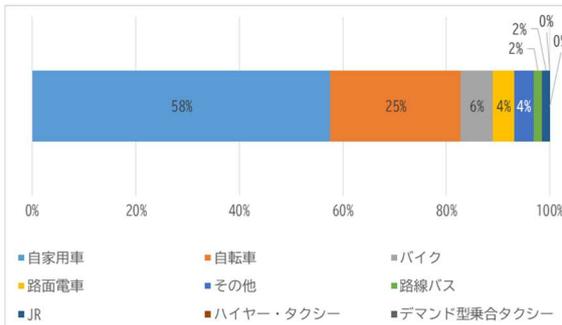
特に満足度の低い、「普通運賃」「運行本数」「路線図・時刻表・運賃表の分かりやすさ」の改善が総合的な満足度向上につながると考えられます。

(2) 公共交通利用者アンケート（高知市実施）

令和3年6月10日～22日にかけて、高知市市民ウェブモニターに登録している20代から80代の市民に対して公共交通に関するアンケートを実施し、191名から回答を得ました。

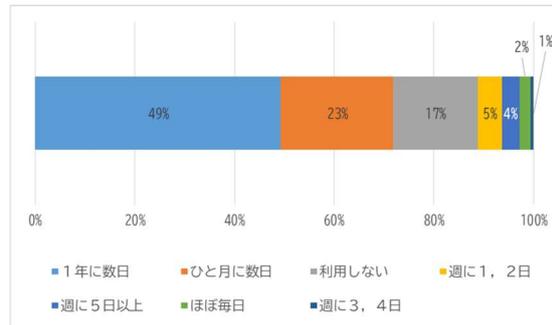
◆日常生活に利用している交通手段

「自家用車」が圧倒的に多く、全体の約6割を占めます。一方で、公共交通を合わせた割合は1割にも満たない結果となっています。



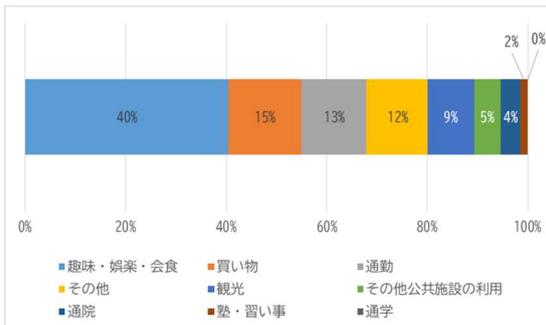
◆公共交通を利用する頻度

「1年に数日」「利用しない」という、公共交通を日常的に利用しない人は7割近くになっています。



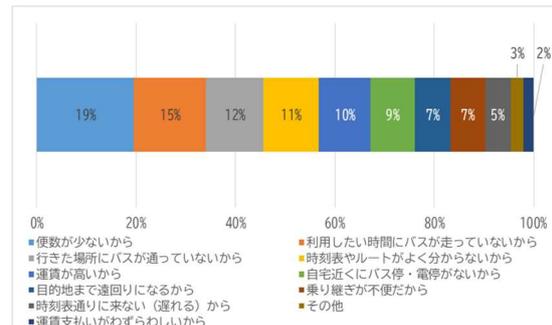
◆公共交通の利用目的

公共交通の利用目的は、「趣味・娯楽・会食」が最も多くなっています。



◆公共交通を不便だと感じる理由（複数回答）

「便数が少ない」「利用したい時間にバスが走っていない」が理由に挙げられています。

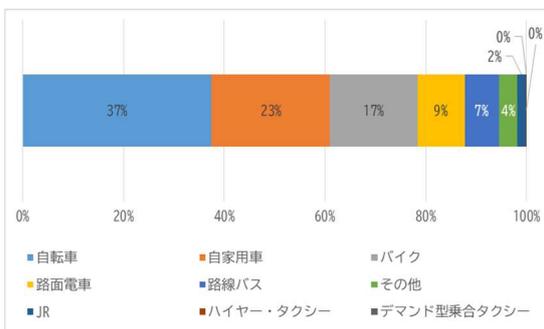


(3) 高知市職員アンケート（高知市実施）

令和3年6月21日～30日にかけて、高知市職員に対して公共交通に関するアンケートを実施し、660名の職員から回答を得ました。

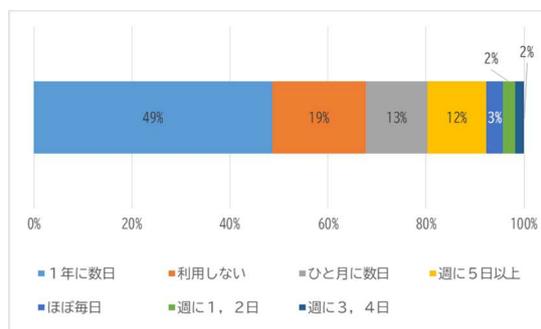
◆日常生活に利用している交通手段

「自転車」の利用が最も多く、次いで「自家用車」「バイク」となっています。公共交通の利用はウェブモニターよりやや多い傾向にあります。



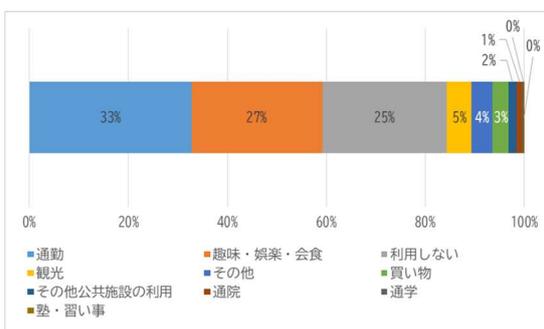
◆公共交通を利用する頻度

「1年に数日」「利用しない」という、公共交通を日常的に利用しない人は7割近く、ウェブモニターと同様です。



◆公共交通の利用目的

公共交通の利用目的は、「通勤」が最も多く、次いで「趣味・娯楽・会食」となっています。



◆公共交通を不便だと感じる理由（複数回答）

「利用したい時間にバスが走っていない」「便数が少ない」という、ウェブモニターと同様の理由が上位になっています。

