

## 第4章 現計画の総括と今後の施策展開について

### 1 現計画の総括

#### (1) 現計画の達成状況の指標

指標		(年度)				
		H28	H29	H30	H31 (R元)	R2
I Cカード ですか	累計 枚数	100,000枚 (106,978枚)	107,000枚 (112,979枚)	114,000枚 (119,701枚)	121,000枚 (125,433枚)	128,000枚 (129,760枚)
路面電車	乗降 者数	11,600千人 (12,164千人)	11,450千人 (12,249千人)	11,300千人 (12,447千人)	11,150千人 (11,986千人)	11,000千人 (8,582千人)
路線バス	利用 人数	7,120千人 (7,047千人)	7,045千人 (6,576千人)	6,970千人 (6,120千人)	6,895千人 (6,032千人)	6,820千人 (4,690千人)
デマンド型 乗合タクシー	利用 人数	2,343人 (2,534人)	3,210人 (6,100人)	4,070人 (16,651人)	4,935人 (35,520人)	5,800人 (33,732人)

※上段の数字が目標値、( ) 内が実績値

- ・ I Cカードですかの累計発行枚数は、順調に実績を伸ばし、目標枚数を達成しています。
- ・ 路面電車の乗降者数は、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による影響を受け、激減しています。
- ・ 路線バスの利用人数は年々減少していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症による影響を受け、さらに減少幅が大きくなっています。
- ・ デマンド型乗合タクシーの利用人数は、導入地域が計画以上に広がったことを受け、大幅に増えています。
- ・ 現計画において、中心部や周辺市街地では、利用実態に応じたバス路線の再編や減便が実施され、また、中山間や沿岸部の過疎・高齢化が著しい周辺部では、路線バスに代わるデマンド型乗合タクシーを計画以上に導入しており、持続可能な公共交通ネットワークの構築はおおむね達成できています。

## (2) これまでにいただいた主なご意見

地域公共交通会議や交通事業者等からいただいた主なご意見を、現計画の事業ごとに、継続するものと更に強化するものに整理し、次期計画へと反映していきます。

●：交通事業者 ○：高知市地域公共交通会議委員

基本目標 1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築	
(意見等)	(次期計画へ反映)
<b>事業1 地域公共交通体系の形成</b> ●異なる交通モードの事業者とも連携して、地域の公共交通が維持できる取組を模索していきたい。	継続
<b>事業2 バス路線の再編</b> ●系統集約・プラス型への再編を実施し、系統数の削減や分かりやすさの向上に繋がった。便数の集約や、時間帯の偏り解消、利用の少ない路線を乗合タクシー等に移管及び廃止していくことも必要 ○路線再編の際には、現在の利用者が離れないようにしてほしい。	継続 交通体系の再編
<b>事業3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化</b> ●旭駅・朝倉駅・車両へのWi-Fi設置 ●乗継案内放送の実施（高知駅到着場面でのとさでん（電車）への案内）	継続
<b>事業4 中央バスターミナル機能の強化</b> ●中央バスターミナルができることで、分かりやすさ向上とバスの効率的な運行が可能となり仕業数や経費削減につながる。	継続 交通体系の再編
<b>事業5 乗換ポイントの整備</b> ●乗継割引サービスは減収要因でもある。今後検討が必要 ○可能なら、高速バスと路線バスの待機スペースを分けてほしい。	継続 交通体系の再編
基本目標 2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供	
(意見等)	(次期計画へ反映)
<b>事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し</b> ●遅延便の解消、ダイヤのパターン化、割引サービスの拡充を実施 ●各種データを活用し、利用実態に応じた改正を行い、利便性維持に努めた。 ○再編等の際は、実施まで十分な期間をとって周知してほしい。 ○電車と路線バスが並走しないようダイヤの見直しも考えてほしい。	継続
<b>事業7 サイクルアンドライドの推進</b> ●後免町駐輪場への上屋設置や各駐輪場における放置自転車の撤去等を実施	継続
<b>事業8 パークアンドライドの推進</b> ○定期券にさらに割引をつけている。パークのスペース不足や利便性が課題 ○美術館通P&R休止中は、代替地で継続実施し利用促進に努めた。鏡川橋近郊に設置できれば利用促進につながるが、適地がない。	継続
基本目標 3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成	
(意見等)	(次期計画へ反映)
<b>事業9 バス路線の確保・維持</b> ●コロナ禍により他事業も収入源となり、バス事業への補填が困難な状況。バス路線維持のためには行政の補助金による支援が不可欠。また、運転手の高齢化と運転手不足が深刻な状況 ○交通弱者対策も進めていただきたい。	継続 人材の確保
<b>事業10 乗合タクシーの確保・維持</b> ●地域貢献できる取組であり、今後も継続してほしい。 ●運転手の高齢化と運転手不足が深刻な状況 ○利用者の声を拾い、利用促進につながる取組をしてはどうか。	継続 人材の確保

<p><b>事業11 バス停・電停等の利用環境の改善</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●電停のバリアフリー化や停留所のベンチ設置、待合所の改修などを実施し、利用環境の改善を図った。</li> <li>○バス停のダイヤの字を大きく、見やすくしてほしい。</li> <li>○車いす等利用者が事前予約なしでも利用できないか。</li> <li>○車いすで利用できないバス停のバリアフリー化を進めてほしい</li> <li>○目の見えない方が音声で聞こえると非常に有効</li> <li>○視覚障害のある人にも分かりやすいよう、可能なら停留所の形状を同じにしてほしい（点字ブロック・バス停の位置など）。</li> </ul>	<p>継続</p>
<p><b>事業12 バス・電車車両の改善</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●経営状況の悪化により、車両更新の継続が困難になる。</li> <li>●路線バスの乗り入れ困難箇所があることにより、運行が難しい。</li> <li>●車両シート張替え、低床車両導入により利便性向上を図った。</li> </ul>	<p>継続</p>

**基本目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進**  
(意見等) (次期計画へ反映)

<p><b>事業13 「ですか」による多様なサービスの提供</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●乗継割引など多くの割引サービスを実施</li> <li>●電子決済システムはほとんどのタクシー事業者が導入済。MaaSなども検討したいが、コロナで設備投資する余裕がない。</li> </ul>	<p>継続  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">利便増進</span></p>
<p><b>事業14 分かりやすい情報サービスの提供</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●サービス一覧チラシの作成、バスマップや車いす利用可能バス停マップ作成、一部バス停に系統図を設置、主要停留場へ多言語案内表示板を設置するなどインバウンド対応を実施</li> <li>○観光客にも分かりやすい表示にしてほしい。英語表記の時刻表など検討いただきたい。</li> <li>○バスマップの中やバス停に、車いす乗車の可否や予約が必要な旨を案内表示してほしい。</li> <li>○バス停廃止の際は、バス停にも分かりやすい表示をし、広報・周知を徹底してほしい。また、沿線住民に対して町内会の回覧等を利用してお知らせしてほしい。</li> <li>○バスとデマンドの接続を時刻表に表示するなど、相乗効果を狙った対策をすれば利用促進につながる。</li> <li>○スマホを使ったいろいろなシステムを検討してほしい。</li> </ul>	<p>継続  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">利便増進</span>  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">観光づくり</span></p>
<p><b>事業15 イベント等における広報活動</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●出前授業などのイベントや、ローラー活動などを実施</li> <li>●電車の日のイベント、などその他沿線イベント等に参加し広報活動を実施  高知の電車とまちを愛する会と連携し、イルミネーション電車の運行を実施  本市出身の漫画家である西原理恵子氏作画による「まんが観光案内板」を市内中心部の停留場に設置</li> </ul>	<p>継続  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">地域の魅力向上</span></p>

## 2 新たな見直しポイント

次期計画の方向性は、現計画の総括や全国的な交通を取り巻く環境の変化などに対応するため、強化するポイントや新たに求められる視点・対応等を踏まえて設定します。

### (1) 現計画の総括を踏まえ強化するポイント

現計画の総括の結果、以下のとおり基本目標において、強化するポイントを踏まえた施策展開をしていくこととします。

強化するポイント

基本目標1	交通体系の再編
基本目標2	—
基本目標3	人材の確保
基本目標4	利便増進、観光づくり、地域の魅力向上

### (2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律における新たな視点

令和2年11月の改正では、地域公共交通の維持が困難な状況に対応するため、「地域公共交通計画」を策定し、「輸送資源の総動員による移動手段の確保」や「既存の公共交通サービスの改善の徹底」などに取り組み、持続可能な地域公共交通を実現していくこととしています。

### (3) SDGsの推進と地域公共交通計画の関係

SDGsがめざす国際社会の姿は、本計画の基本理念・めざすべき将来像と一致する目標です。このことから、SDGsを推進することが、交通が抱える様々な問題を解決することにつながり、相互の課題を解決することになると考えます。

SDGsの推進や活用を検討していくことと本計画の取組を同時に推進し、双方向の相乗効果により、更なる計画の推進を図ります。

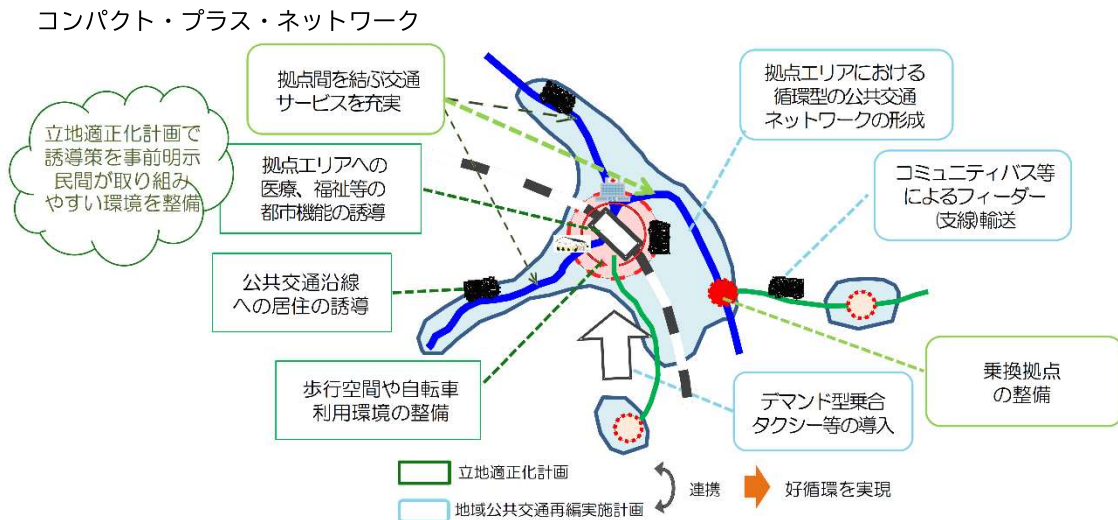
### (4) Society5.0

温室効果ガス排出の削減、高齢化に伴う社会コストの抑制、持続可能な産業化の推進といった社会的課題は複雑化してきており、早急な対策が必要となっています。

経済成長と社会的課題の解決を両立していくため、IoT、ロボット、人工知能(AI)、ビッグデータといった先端技術をあらゆる産業や社会生活に取り入れ、新たな社会である「Society5.0の実現」をめざし、交通分野においても、デジタル化の促進・生産性向上の取組等の新たなサービスの創出が求められています。

## (5) まちづくりとの連携

医療、福祉、商業、子育て施設や住居などがまとまって立地する“コンパクトなまちづくり”と、高齢者をはじめとする市民が、公共交通によりこれらの生活利便施設に容易にアクセスできる“公共交通によるネットワークづくり”を実現する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方のもと、交通全般の施策について推進していきます。



出典：国土交通省ホーム

## (6) 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拡大に伴い、人々の働き方や生活に対する意識も変化し、新しい生活様式への対応が求められています。

特に公共交通の分野においては、利用者が大幅に減少したことにより経営の危機に直面しており、バス路線の撤退や減便が進み、地域の公共交通を確保・維持することが厳しい状況にあります。

今後はポストコロナも見据え、デジタル化への対応や新たな地域公共交通ネットワークづくりなど、持続可能な交通システムへと変換していくことが求められています。

### 3 次期計画の方向性について

現行計画の振り返りや地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を踏まえるとともに、SDGsの推進やSociety5.0の実現など交通に係る様々な課題へ対応するために、次期計画の基本的な方向性を7つに整理しています。

