

## 第5章 高知市地域公共交通計画

### 1 高知市地域公共交通計画の構成

地域公共交通計画は、まちづくりと連携した総合的な公共交通ネットワークを再構築するための計画であり、その策定に当たっては、高知市地域公共交通網形成計画を修正・強化する形としながら、上位計画や関連法に則り、各種のまちづくり計画と整合・連携を図ります。

#### (1) 基本的な方針

市民とともに、支え・育み、次代へつなぐ公共交通

#### (2) 計画の区域・対象

市全域／公共交通機関全般（鉄道・路面電車・路線バス・乗合タクシー）

#### (3) 計画の期間

2022（令和4）年度から2026（令和8）年度までの5年間

#### (4) 計画の策定主体

高知市地域公共交通会議

#### (5) 計画の目標・施策

##### 交通体系

目標1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築

施策1 総合的な地域公共交通ネットワークの再編

施策2 交通結節機能の強化

##### 利便性・快適性

目標2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供

施策3 利便性の高い運行サービスの提供

施策4 サイクルアンドライド・パークアンドライドの推進

##### 交通弱者対策

目標3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成

施策5 生活交通の確保・維持

施策6 バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

##### 利用促進

目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進

施策7 利用推進・広報活動の実施

## 2 めざすべき地域公共交通ネットワーク

めざすべき地域公共交通網の構築に向けて、公共交通機関の鉄道を「広域幹線」、路面電車と路線バスを「都市幹線」、路線バスを「市内幹線」、乗合タクシーを「支線」の4つの交通機能に役割を明確化し、「主要ターミナル」「地域ターミナル」「乗換ポイント」など公共交通機関が相互に乗り換えできる交通結節点を設定します。

また、地域公共交通の大部分を担う路線バスは、中心市街地の活性化やまちづくりの観点から、主に市街地が形成されている地域を運行し、利用の少ない周辺部は、乗合タクシーで運行するなど、利用状況や地域特性に応じた最適な交通モードへの再編を実施します。

公共交通機関の設定方針、交通結節点の設定方針、地域公共交通ネットワークの設定方針の3つの観点から地域公共交通網を構築します。

### ◆交通ネットワークの設定方針

〔広域幹線〕	〔都市幹線〕	〔市内幹線〕	〔支線〕
<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域地方圏間や都市間を結ぶ広域交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市中心部と周辺部を結ぶ交通</li> <li>・市中心部と隣接市町村を結ぶ交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市中心部と周辺部を結ぶ交通</li> <li>・市中心部と周辺部を循環する交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主に地域内のみを運行し、乗換ポイントに結節する交通</li> </ul>
			
鉄道	路面電車・路線バス	路線バス	乗合タクシー

### ◆交通結節点の設定方針

〔主要ターミナル〕	〔地域ターミナル〕	〔交通結節ポイント〕
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市の玄関口となる広域的な発着点</li> <li>・全ての交通の核となる結節点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通と公共交通など複数の結節点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内幹線と支線など公共交通の結節点</li> </ul>
		
JR高知駅	JR朝倉駅	とさでん交通 長浜バス停

### 3 目標達成のための事業

<b>目標1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築</b>	
施策1 総合的な地域公共交通ネットワークの構築	事業1 地域ぐるみで支える仕組みづくり 事業2 バス路線の再編 事業3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化 事業4 コミュニティ交通の導入
施策2 交通結節機能の強化	事業5 交通結節ポイントの機能強化
<b>目標2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供</b>	
施策3 利便性の高い運行サービスの提供	事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し
施策4 サイクルアンドライド・パークアンドライドの推進	事業7 サイクルアンドライドの推進 事業8 パークアンドライドの推進
<b>目標3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成</b>	
施策5 生活交通の確保・維持	事業9 バス路線の確保・維持 事業10 乗合タクシーの確保・維持
施策6 バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進	事業11 バス停・電停等の利用環境の改善 事業12 バス・電車車両の改善
<b>目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進</b>	
施策7 利用促進・広報活動の実施	事業13 路面電車を活かした魅力づくり 事業14 多様な情報サービスの提供 事業15 イベント等における広報活動



**事業1 地域ぐるみで支える仕組みづくり**

◆事業概要

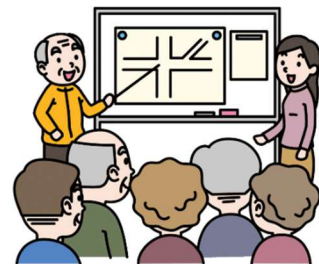
・持続可能で地域にふさわしい公共交通ネットワークを構築するため、住民・利用者・行政・交通事業者などが協働し、地域ぐるみで地域公共交通を支える体制づくりを進めます。

◆事業内容

・「地域公共交通会議」と「地域公共交通活性化協議会」の機能を併せ持つ法定協議会「高知市地域公共交通会議」において、具体的な協議を進めます。

高知市地域公共交通会議構成委員

住民・利用者	行政	交通事業者
学識経験者	高知市	鉄道
NPO市民団体	高知県	路面電車
高齢者団体	運輸局・支局	路線バス
障がい者団体	警察	タクシー
町内会連合会	道路管理者	運転手が組織する団体
商工関係団体		



・地域が一体となって地域公共交通を支えていく機運を醸成し、市民・交通業者・行政などの各主体がそれぞれの役割を果たした上で計画事業を継続的に進めていきます。

・地域交通を将来にわたって維持・確保していくため、本市にふさわしい交通体系や費用負担のあり方などについて、様々な角度からの抜本的な検討を始めます。

各主体の役割

<b>交通事業者</b> ・事業の推進 ・快適で適切なサービスの提供 ・公共交通サービスの情報発信	<b>行政</b> ・事業の推進と進行管理 ・協働の場づくり ・財政的支援
<b>市民</b> ・公共交通の積極的な利用 ・事業への協力	<b>地域企業・団体</b> ・交通事業者との連携 ・事業への協力



交通手段	鉄道	路面電車	路線バス	乗合タクシー	その他
実施主体	高知市	交通事業者	住民・利用者	関係行政機関	その他



## 事業2 バス路線の再編

### ◆事業概要

・バス路線の再編は、道路形態や地域特性のほか、利用者のニーズを踏まえた上で、路線網、系統、結節点の視点から整理し、分かりやすく使いやすいバス路線に再編します。

### ◆事業内容

・「路線再編の基本的な考え方」に基づき、バス路線の現状及び課題を整理し、課題解決の方向性を示した上で、「めざすべきバス路線網」に再編します。

#### 基本的な考え方

- ・市民や観光客など全ての人に、分かりやすく、使いやすい路線に再編にする。
- ・利用者目線に立ち、市民の足を守る観点から、現行バス路線や人の流れを重視する。
- ・地域振興・観光振興など「にぎわいづくり」の観点から路線再編する。

#### 現状及び課題

路線網	・はりまや橋交差点を中心に、周辺部の住宅団地や集落に向かって路線が分散した放射型路線網を形成しているため、複雑で分かりにくい。
系統	・郊外から中心部を経由し別の郊外へ向かう系統が多く、分かりにくい。 ・運行距離の長い系統が多くあるため、定時性の確保が難しい。
結節点	・中心部にターミナルがないため、周辺部の約42の基点から乗り換えることなく中心部へ直行するため、バスが集中し輻輳している。

#### 課題解決の方向性

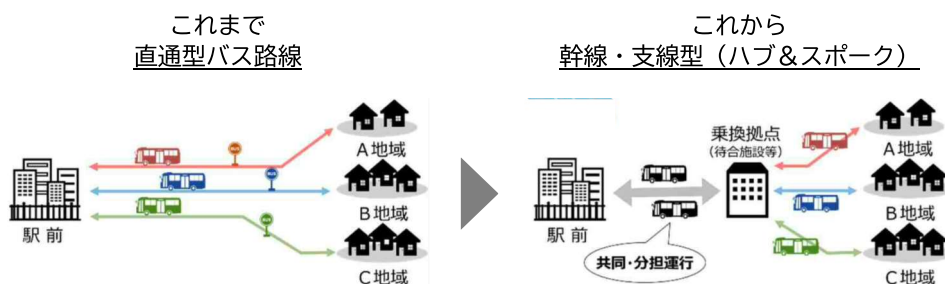
路線網	・シンプルで分かりやすく、中心部でバスが輻輳しない路線網
系統	・運行距離を短く多頻度運行することで、利便性向上と定時性を確保する。
結節点	・中央部は多頻度運行、外縁部は地域に応じた運行を実現するために、郊外部へ結節点を設定

#### 検討項目

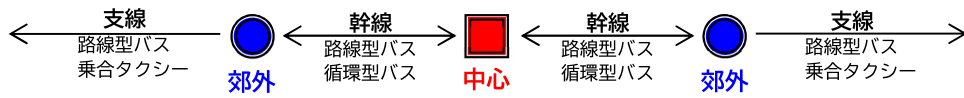
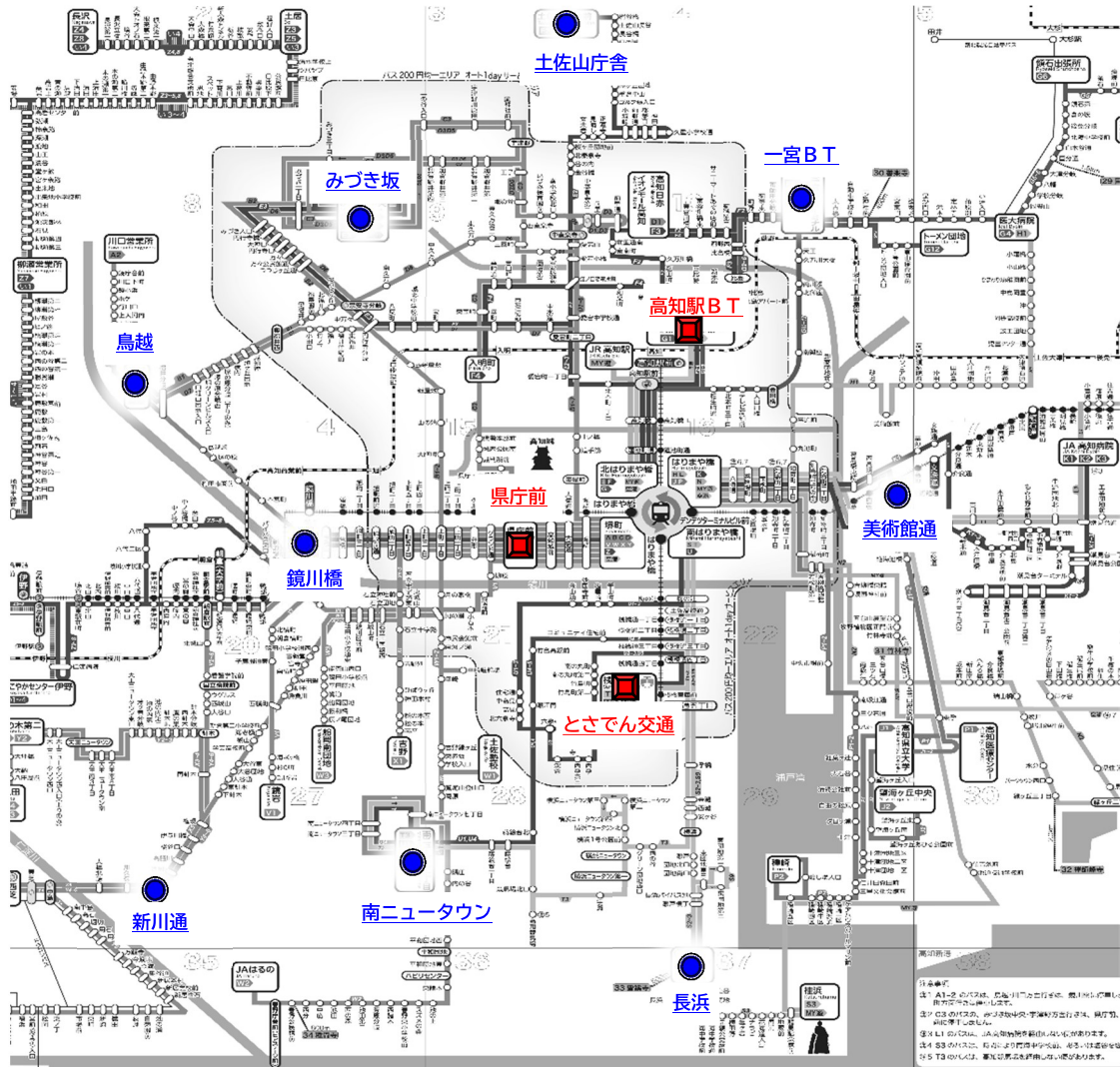
中心部	放射型路線再編	密度カット
郊外部	幹線・支線型路線再編	市内フィーダーバス
1日当たりの運行回数		回送系統
1日当たりの輸送量		仕業の効率性
平均乗車密度		広域・市内・市外系統別
競合カット		市政策的系統 等

#### めざすべき路線網

- ・中心部は3拠点発着の「放射型」、郊外部は9拠点発着の「ハブアンドスポーク型」の路線網を形成
- ・中心部から郊外部を「幹線交通」、郊外部から外縁部を「支線交通」として運行



# 高知中央ブロックのバス路線再編イメージ図



交通手段 路線バス

実施主体 高知市 交通事業者 住民・利用者



### 事業3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化

#### ◆事業概要

- ・ JR鉄道駅は市内外からの利用が多く、本市の広域的な交通として機能を担っています。
- ・ 広域幹線として重要な役割を担う鉄道を活用したまちづくりを進めるため、他の交通との連携など利便性向上につながる取組を推進します。

#### ◆事業内容

- ・ 広域交通である鉄道駅は、「交通の乗換機能」と「交流機能」を併せ持つ「地域拠点」として機能強化を図ります。
- ・ 特に主要ターミナルの高知駅、地域ターミナルの朝倉駅には、パークアンドライド駐車場・サイクルアンドライド駐輪場が整備されているほか、運行時刻や運賃などの情報提供や駅周辺施設の紹介など様々な機能が集約されていることから、駅の付帯機能の情報提供のほか、駅周辺施設の紹介やイベントについて情報発信します。

鉄道駅	乗車人員 (R2時点)	結節機能				
		電停 距離	バス停 距離	タクシー	P&R	C&R
1 土佐大津駅	347人	410m	90m	—	—	○
2 布師田駅	84人	1900m	600m	—	—	○
3 土佐一宮駅	321人	2100m	1,200m	—	—	○
4 薊野駅	165人	2500m	100m	—	—	○
5 高知駅	3,834人	50m	50m	10m	○	○
6 入明駅	416人	1300m	120m	—	—	○
7 円行寺口駅	270人	1000m	130m	—	—	○
8 旭駅	610人	300m	300m	—	—	○
9 高知商業前駅	509人	390m	200m	—	—	○
10 朝倉駅	776人	120m	140m	10m	○	○



< JR高知駅 >



< JR >



< JR >

交通手段 鉄道

実施主体 高知市 交通事業者 関係行政機関



## 事業4 コミュニティ交通の導入

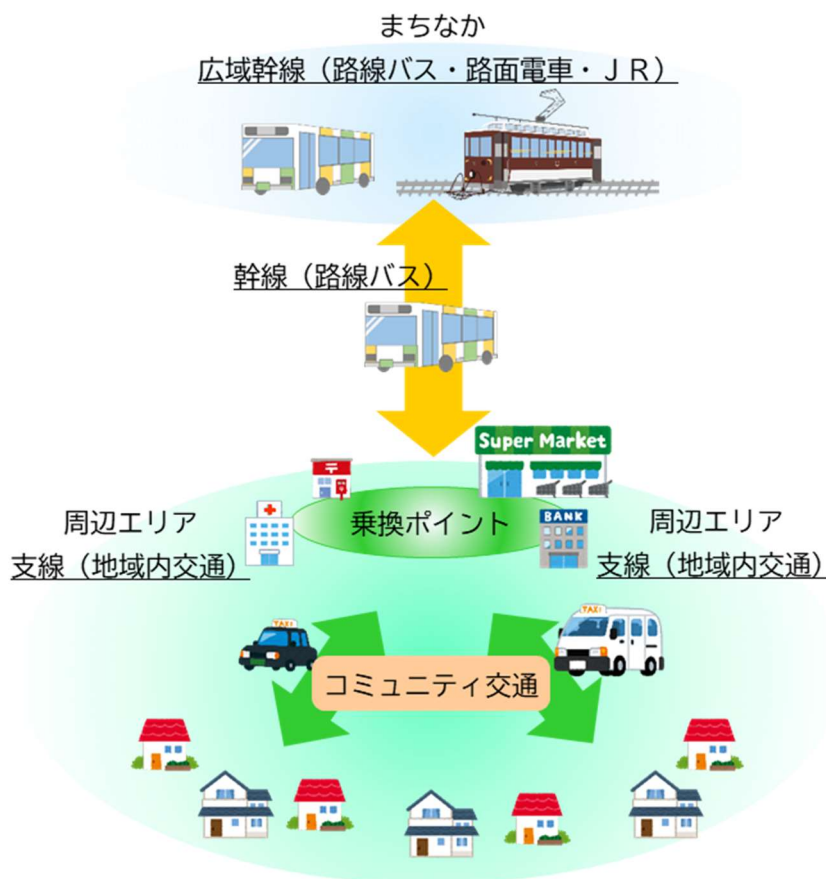
### ◆事業概要

・周辺エリアにおいては、地域の生活拠点や交流拠点を乗換ポイントとして、乗合タクシーなどで地域内をきめ細かく運行する「コミュニティ交通」を新たに導入します。

### ◆事業内容

・周辺エリアにおいて路線バスに接続する「支線」の役割を担う移動手段として、乗合タクシーによる地域交通システム（コミュニティ交通）を導入します。  
・路線バス沿線の量販店等を拠点に地域内を運行することで、中心部への交通アクセスの向上と地域内での移動利便性の向上を図ります。

コミュニティ交通のイメージ





導入に当たっては、住民説明会やアンケートなど、地域住民とともに地域にふさわしい運行形態を考えるとともに、行政・交通事業者・利用者・地域企業が協働することで、多様な輸送資源を活用し、他の移動手段との連携を図るなど、周辺エリアにおいても快適に生活できる地域旅客運送サービスの整備を検討します。

輸送資源の総動員の考え方（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）



コミュニティ交通の運行形態イメージ

○定路線型



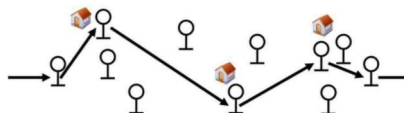
- ・路線バスのように、決められたルートを行き、バス停などで乗降するパターン
- ・コミュニティバスのイメージ

○自由経路ドアツードア型



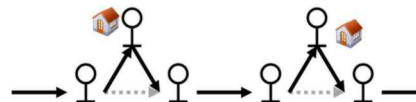
- ・運行ルートやバス停等は設けず、エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアで運行するパターン
- ・鏡・土佐山・久重・行川地域デマンド型乗合タクシーのイメージ

○自由経路ミーティングポイント



- ・運行ルートは決めず、ミーティングポイントだけ決めて、予約があったポイントを最短経路で運行するパターン

○迂回ルート型



- ・決められたルートを行き、バス停などで乗降しますが、バス停などから遠い地域に迂回ルートを設定し、予約時のみ乗り入れるパターン
- ・春野・御畳瀬・浦戸・三里・大津・一宮・円行寺地域デマンド型乗合タクシーのイメージ

交通手段 乗合タクシー

実施主体 高知市 交通事業者 住民・利用者 関係行政機関 その他



## 事業5 交通結節ポイントの機能強化

### ◆事業概要

- ・総合的な地域公共交通ネットワークを形成するに当たっては、公共交通機関が相互に機能分担・役割分担するための交通結節点が重要となります。
- ・様々な交通手段が機能分担・役割分担しながら、スムーズに乗り換えができるよう交通結節ポイントの機能強化を図ります。

### ◆事業内容

- ・中心部では、分散型ターミナル機能の拠点となる3つの「交通結節ポイント」を発着点としたバス路線網を形成していきます。
- ・周辺エリア等では、バス路線沿線に立地する既存施設やその周辺を「乗換ポイント」として位置づけ、路線バスとコミュニティ交通との乗換・待合環境の整備・充実を図ります。

主要ターミナル	J R高知駅バスターミナル
地域ターミナル	とさでん交通本社、J R朝倉駅
交通結節ポイント	〔中心部〕 J R高知駅バスターミナル、県庁前バス停、棧橋車庫バス停
	〔周辺部〕 一宮バスターミナル、美術館通、長浜、南ニュータウン、新川通、鏡川橋、鳥越、みづき坂中央、土佐山庁舎



J R高知駅



J R朝倉駅



長浜バス停

交通手段	鉄道	路面電車	路線バス	乗合タクシー	その他
実施主体	高知市	交通事業者	関係行政機関	その他	



## 事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し

### ◆事業概要

・地域特性や利用状況を把握し、利用者目線で、使い勝手のよい運行ダイヤ・便数・運賃等への見直しを行います。

### ◆事業内容

#### 運行ダイヤ・運行便数

ICデータによる利用状況から、便別、時間帯別、地域別、職種別、年代別、平日・土日祝日別など様々な角度で分析し、利用しやすい運行ダイヤと運行便数を設定します。

平日は通勤・通学や病院など日常生活の利用実態を踏まえた運行内容に見直します。

また、土日祝日は、買い物客や観光客のニーズに応じた、分かりやすく利用しやすい運行内容に見直します。



#### 運賃

中心部と郊外部の拠点を活用したバス路線再編は、各拠点での乗り継ぎが前提となるため、利用者が抵抗を感じることはない運賃体系の見直しが必要です。

運賃体系：200円均一制運賃、対キロ区間制運賃  
 割引サービス：お買い物乗車券、電車1日乗車券、高齢者割引、精神障害者割引  
 お子様運賃無料、バスキッズ定期券  
 ICカード割引（パークアンドライド定期、通学フリー定期、運転免許返納特割 他）

### 見直し

シンプルで分かりやすい「運賃体系」と「割引サービス」の検討



交通手段 路面電車 路線バス 乗合タクシー

実施主体 高知市 交通事業者 住民・利用者



## 事業7 サイクルアンドライドの推進

### ◆事業概要

・交通分担率の低い公共交通分担率の高い自転車がベストミックスできるサイクルアンドライド駐輪場の整備について検討し、公共交通の利用促進につなげていきます。

### ◆事業内容

- ・駐輪場の整備は、利用の多い鉄道駅・電停・バス停付近を中心に整備できるよう総合的に検討し、優先順位をつけて実施します。
- ・交通結節機能の高い駅・電停において、サイクルアンドライドに対応した駐輪場の維持・管理を行います。
- ・利用率向上や利用者マナーの向上のため、利用促進・啓発を行います。

サイクルアンドライド設置の検討項目	
用地別	交通事業者社有地、公有地、民有地
交通モード別	鉄道、路面電車、路線バス
利用者数別	多い、少ない
便数別	多い、少ない
エリア別	市内均一区間 等
距離別	近い、遠い（乗継場所までの距離）
整備・管理費	安価、高価
現状調査	自転車台数調査
インセンティブ	事業者・行政・利用者のメリット



< J R 高知駅駐輪場 >



< J R 朝倉駅駐輪場 >



< 領石通電停駐輪場 >

交通手段	鉄道	路面電車	路線バス
実施主体	高知市	交通事業者	関係行政機関  その他



## 事業8 パークアンドライドの推進

### ◆事業概要

- ・大規模なパークアンドライドは、公有地や交通事業者の社有地を中心に、郊外の電停・バス停周辺に設置しています。
- ・公有地のほか、量販店や民有地の駐車場などを活用したパークアンドライド駐車場の整備について検討し、中心市街地の渋滞緩和と公共交通の利用促進につなげていきます。

### ◆事業内容

- ・沿線の商業施設等と連携し、パークアンドライドを促す環境や仕組みの確保を進めるとともに、活用可能な駐車場情報の発信などを検討します。

パークアンドライド設置検討項目	
用地別	交通事業者社有地、公有地、民有地
交通モード別	鉄道、路面電車、路線バス
利用者数別	多い、少ない
便数別	多い、少ない
エリア別	市内均一区間 等
距離別	近い、遠い（乗り継ぎ場所までの距離）
整備・管理費	安価、高価
インセンティブ	事業者・行政・利用者のメリット



<公有地パークアンドライド>

交通手段	鉄道	路面電車	路線バス	
実施主体	高知市	交通事業者	関係行政機関	その他



## 事業9 バス路線の確保・維持

### ◆事業概要

・日常生活・社会生活に必要な通勤、通学、通院等のバス路線の運行を維持するため、バス路線に対し補助金を交付することにより、地域公共交通を確保・維持します。

### ◆事業内容

・生活路線バスや廃止路線代替バスなど市民の日常生活に必要な不可欠と認められる路線バスの運行に要する経費に対して、地域公共交通確保維持改善事業費補助金などの補助金を活用し、継続的な路線の維持を図ります。  
 ・本計画では、バス路線が周辺エリアと市の中心部をつなぐ「幹線型バス路線網」により路線を再編していくため、今後の運行補助のあり方について検討します。

#### ※運行補助に係る主な要件

現在の運行事業者	役割・機能
生活路線バス とさでん交通(株) 高知東部交通(株)	・一定の利用が見込めるとして、事業者が自主的に運行 ・市中心部や周辺部など主に市街地を形成している「市街化区域」を運行
廃止路線代替バス (株)県交北部交通	・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 ・市周辺部や過疎地など主に「市街化調整区域や都市計画区域外」を運行

#### ※運行補助に係る検討項目

中心部 放射型路線再編
郊外部 幹線・支線型路線再編
1日当たりの運行回数
1日当たりの輸送量
平均乗車密度
競合カット
密度カット
市内フィーダーバス
回送系統
仕業効率
広域・市内・市外系統別
市政策的系統 等

交通手段 路線バス

実施主体 高知市 交通事業者 関係行政機関



**事業10 乗合タクシーの確保・維持**

◆事業概要

- ・都市計画区域外や市街化調整区域などでバスの利用が見込めない地域においては、路線バスに代わる公共交通として、乗合タクシーを導入しています。
- ・路線バスが廃止された地域において導入している乗合タクシーについては、地域のニーズに合わせた効率的な運行を確保・維持します。

◆事業内容

- ・日常生活・社会生活に不可欠な乗合タクシーの運行を維持するため補助金を交付し、移動手段の継続的な維持を図ります。
- ・特に過疎地域（鏡・土佐山地域）における乗合タクシーについては、国の地域公共交通確保維持事業を活用し、維持を図ります。

※運行補助に係る主な要件

主に「周辺エリア・市街化調整区域・都市計画区域外」で路線バスの利用が極端に少なく、地域住民の合意形成が図れた地域を運行

地域	運行タイプ	運行事業者
鏡	エリア型	(有)さくらハイヤー
土佐山	エリア型	(株)第二さくら交通
春野	路線型	(有)第一さくら交通
行川	エリア型	(有)福井タクシー
円行寺	路線型	(株)第二さくら交通
御畳瀬 浦戸	路線型	土佐ハイヤー(株)
三里	路線型	(株)第二さくら交通
大津・一宮	路線型	
久重	路線型	



<デマンド型乗合タクシー>

※令和3年10月時点

交通手段 乗合タクシー

実施主体 高知市 交通事業者 関係行政機関 その他



**事業11 バス停・電停等の利用環境の改善**

◆事業概要

・バス停・電停に路線図，時刻表などを表示し，文字の大型化や停留所の統一化を図るなど，全ての人にとって分かりやすく見やすいものとなるよう順次改善します。

◆事業内容

- ・バス停・電停文字の大型化や停留所そのものの統一化を図ります。
- ・特に、バス停の整備に当たっては、総合的に分析し、整備の優先順位などを記載した「バス停整備計画」に基づき実施します。
- ・また、全ての人がバス停・電停を利用できる歩行距離として、市街化区域では半径 300m、市街化調整区域や都市計画区域外では半径 500mを徒歩圏として設定します。

バス停整備の検討項目	
バス事業者別	とさでん交通、北部交通、東部交通、共通
補助系統別	国庫補助、市補助、自主系統
利用者数別	多い、少ない
便数別	多い、少ない
老朽化別	腐食、屈曲 他
本数別	単独本、複数本
構造別	固定式、移動式
材質別	鉄柱、木柱 他
エリア別	電車通り、団地、幹線道路
上り下り別	上り、上り下り共通、下り
道路種別	国道、県道、主要な市道
現場施工性	歩道の有無、道路幅員、目視
施工業者	入札方式による選定 他



<バス停>



<ノーガード電停>



交通手段	路面電車	路線バス
実施主体	高知市	交通事業者 関係行政機関





**事業12 バス・電車車両の改善**

◆事業概要

・高齢者や障がい者の方など全ての人にやさしく快適に利用できるものとして、ノンステップバスなどの低床バスや低床電車の導入など、バス・電車車両の改善を図ります。

◆事業内容

- ・ノンステップバスなどの低床バスや低床電車の導入を促進するため、補助金を交付し、低床化率の向上を図ります。
- ・ただし、低床バスは道路勾配が大きく変わる箇所や段差のある箇所などでは運行が困難なことから、ワンステップバスで運行するなどの対策を検討します。
- ・特に、バス車両を導入するに当たっては、総合的に分析し、新車・廃車などを記載した「バス車両更新計画」に基づき実施します。

バス車両改善の検討項目	
事業者別	とさでん交通、北部交通、東部交通
車体サイズ	大型、中型、小型
補助金別	国庫補助、県補助、市補助
耐用年数	古い、新しい
老朽化別	腐食度
購入車両	新車、中古車
車体構造	ノンステップ、ワンステップ等



<路面電車>



<路線バス>

交通手段	路面電車	路線バス
実施主体	高知市	交通事業者 関係行政機関



## 事業13 路面電車を活かした魅力づくり

### ◆事業概要

・路面電車を観光資源としてとらえ、景観に配慮した新型車両の導入や魅力ある車両の有効活用など、まちなかの公共交通の魅力向上を図ります。

### ◆事業内容

・路面電車を本市のシンボルとしてまちづくりにより一層活かすため、路面電車を積極的に活用したPR活動のさらなる推進や企画電車など来街者の増加に資するような魅力を高める取り組みを実施します。

・乗ること自体が観光となり得る観光資源の開発を検討し、まちなかの公共交通の魅力向上を図ることで中心市街地のにぎわいの創出等につなげます。

魅力向上につながる主な取組	
ダイヤモンドクロッシング	トリプルクロス
外国電車	維新号
軌道緑化	おきゃく電車
イルミネーション電車	電車で市商祭へGO!



<ダイヤモンドクロッシング>  
<トリプルクロス>



<外国電車>



<維新号>

交通手段 路面電車

実施主体 高知市 交通事業者 関係行政機関 その他



事業14 多様な情報サービスの提供

◆事業概要

- ・公共交通に関する情報を発信し、地域全体で公共交通を守っていく意識の醸成を図ります。
- ・また、世代に合わせ、紙媒体とインターネット媒体を組み合わせた分かりやすい情報サービスを提供します。

◆事業内容

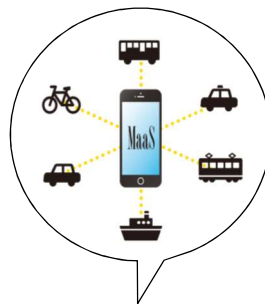
- ・ICカード「ですか」で実施している様々なサービスは、利用が低調なものを見直し、新たなサービスを拡充していくなど、分かりやすく使い勝手のよいサービスを実施します。
- ・利用が少ない地域や路線に対し、公共交通の情報を配布し、利用促進を図ります。
- ・「バスこっち」などインターネットや携帯端末から見ることのできる電子媒体と、バスマップなど紙媒体それぞれについて、全ての人に分かりやすい情報サービスを提供します。
- ・円滑な移動を促進するMaaS (Mobility as a Service) について、行政・事業者が連携し導入を検討します。

対象者	現在実施しているサービス
すべて	オート1 Day、乗継割引、ですかキャンペーン
通勤者	パークアンドライド定期券
通学者	通学フリー定期券
高齢者	運転免許自主返納者特割、おでかけ電車65、 ナイスエイジですかキャンペーン

H28.1 現在

MaaSとは…

複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、さらには移動の目的地におけるサービスとも連携し、検索・予約・決済をスマートフォンなどで一括に行えるサービスのこと。



<運転免許自主返納支援事業>



<バスこっち>

交通手段	鉄道	路面電車	路線バス	乗合タクシー
実施主体	高知市	交通事業者	関係行政機関	



事業15 イベント等における広報活動

◆事業概要

・公共交通を利用してもらう新たなきっかけづくりとして、公共交通に親しむことのできるイベントなどを開催し、幅広く市民に対して広報・周知します。

◆事業内容

- ・交通事業者・行政など関係者が連携・協働してイベントを開催し、子どもや高齢者など全ての人に対して、公共交通の利便性や魅力を広報・周知します。
- ・実施しているイベントは、内容を適宜見直しし、その改善に努めるとともに、新たなイベントを企画するなど、公共交通の潜在的な利用者の掘り起こしに取り組みます。

交通安全ひろば
おきゃく電車
バスキッズ定期券
バスの乗り方教室
とさでん交通「電車の日」
公共交通体験プログラム 「電車とバスで高知をうろちょろ!」
日曜・祝日「路面電車・路線バス等無料デー」



<路面電車・路線バス等無料デー>



<利用促進グッズ>



<交通安全ひろば>

交通手段	鉄道	路面電車	路線バス	乗合タクシー
実施主体	高知市	交通事業者	関係行政機関	その他



■交通手段別・実施スケジュール別事業一覧

基本目標・事業	交通手段				実施スケジュール（予定）				
	鉄道	路面電車	路線バス	乗合タクシー	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
<b>目標1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築</b>									
事業1 地域ぐるみで支える仕組みづくり	◆	◆	◆	◆	検討→実施・改善				
◎事業2 バス路線の再編			◆		検討		実施・改善		
事業3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化	◆				検討→実施・改善				
◎事業4 コミュニティ交通の導入				◆	検討		実施・改善		
◎事業5 交通結節ポイントの機能強化	◆	◆	◆	◆	検討		実施・改善		
<b>目標2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供</b>									
事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し	◆	◆	◆	◆	検討		実施・改善		
事業7 サイクルアンドライドの推進	◆	◆	◆		検討		実施・改善		
事業8 パークアンドライドの推進	◆	◆	◆		検討		実施・改善		
<b>目標3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成</b>									
事業9 バス路線の確保・維持			◆		継続				
事業10 乗合タクシーの確保・維持				◆	継続				
事業11 バス停・電停等の利用環境の改善		◆	◆		継続				
事業12 バス・電車車両の改善		◆	◆		継続				
<b>目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進</b>									
事業13 路面電車を活かした魅力づくり		◆			検討→実施・改善				
事業14 多様な情報サービスの提供	◆	◆	◆	◆	検討→実施・改善				
事業15 イベント等における広報活動	◆	◆	◆	◆	検討→実施・改善				

◎重点的な取組

## 4 達成状況の評価

### (1) 地域公共交通会議による評価・進行管理

本計画を着実に実行するには、地域公共交通会議において計画段階から意見調整を図り、下に示すPDCAサイクル（計画「Plan」⇒実行「Do」⇒評価・分析「Check」⇒改善「Action」）により、各事業の進行管理と達成状況を評価します。



### (2) 評価する数値指標

より良い地域公共交通を実現するためには、PDCAサイクルの中でも、特に「Check」することが重要となるため、基準値と目標値を設定し、定期的な評価・分析を行い、達成状況を明確にします。

数値指標		基準値	目標値	数値指標の説明
基本目標1	公共交通カバー率	89% (R元年度)	基準値以上 (R8年度)	駅・電停勢圏(半径500m)とバス停・乗合タクシー路線勢圏(半径300m)内の人口の割合
	路線バス事業 収支率	63.9% (R元年度)	基準値以上 (R8年度)	生活バス路線の収支率 (経常収益÷経常費用)
	乗合タクシー事業 収支率	12.4% (R元年度)	基準値以上 (R8年度)	市内全域の乗合タクシーの収支率 (運賃収入÷運行費用)
基本目標2	運行便数	987回 (R元年度)	現状水準を維持 (R8年度)	路面電車、路線バス、乗合タクシーの 1日当たり運行回数
基本目標3	公的資金投入額	283,083千円 (R元年度)	現状水準を維持 (R8年度)	高知市の公共交通関連補助金の 年間交付額
基本目標4	まちなかの電停・ バス停の利用者数	342.09万人 (R元年度)	基準値以上 (R8年度)	高知駅～県庁前(逆L字区間)の 年間乗降者数
	乗合タクシー 利用者数	35,520人 (R元年度)	基準値以上 (R8年度)	市内全域の乗合タクシーの 年間利用者数