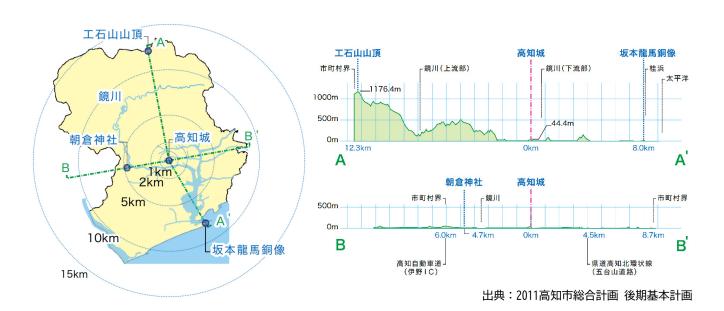
地域公共交通を取り巻く環境の変化

1 本市の概況

(1) 位置及び面積等

- ・本市は、市域面積は309.00km²、市の北方には急峻な四国山地があり、南は浦戸湾を経て土佐湾に面し、 東西に広がる海岸線から黒潮が流れる雄大な太平洋を一望できる地理的条件にあります。
- ・中央の平野部は、特に河口付近には約7km²にわたって海抜ゼロメートル地帯が広がっています。
- ・南北方向には、海抜ゼロメートルの臨海地から、一部が標高1,200m近い山岳までの高低差が見られ、東西方向には中央部に平地が分布するなど、比較的平坦で移動しやすい地形が続いています。

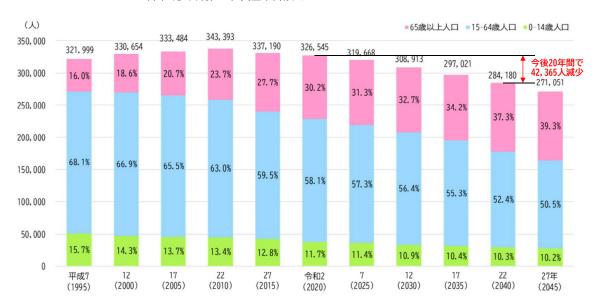


(2) 人口減少・少子高齢化

・本市の人口は、2045(令和27)年には271,051人まで減少すると想定されており、高知市まち・ひと・ しごと創生人口ビジョンに基づき、人口減少の克服に取り組んでいます。

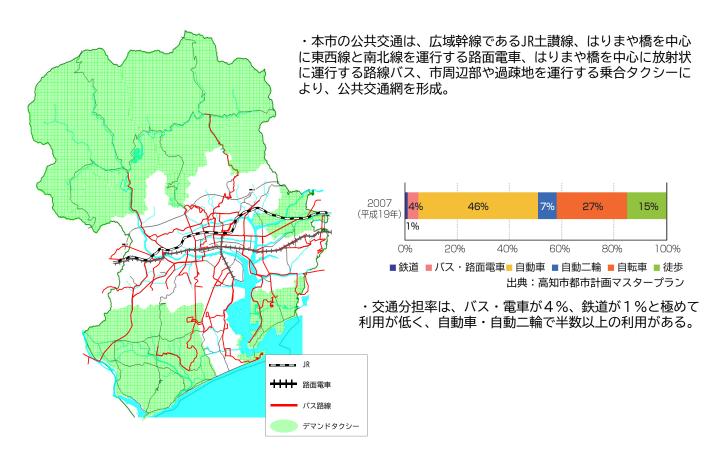
		平成23年	令和3年
総人口	人	340,603	325, 218
総世帯数	世帯	159, 531	164, 127

※各年1月1日現在の住民基本台帳人口による



出典:国勢調査、2011高知市総合計画 後期基本計画

(3) 公共交通網及び交通分担率



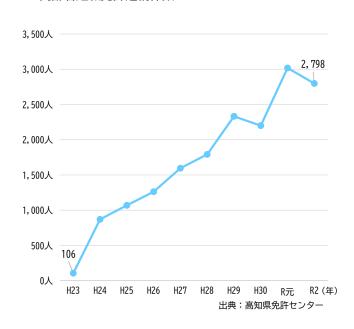
(4) 自動車保有台数及び自動車運転免許証自主返納

- ・近年の自動車保有台数と免許保有者数は減少傾向だが、依然として高い水準を維持している。
- ・運転免許返納件数は年々微増傾向にあり、代替交通の必要性が高まっている。

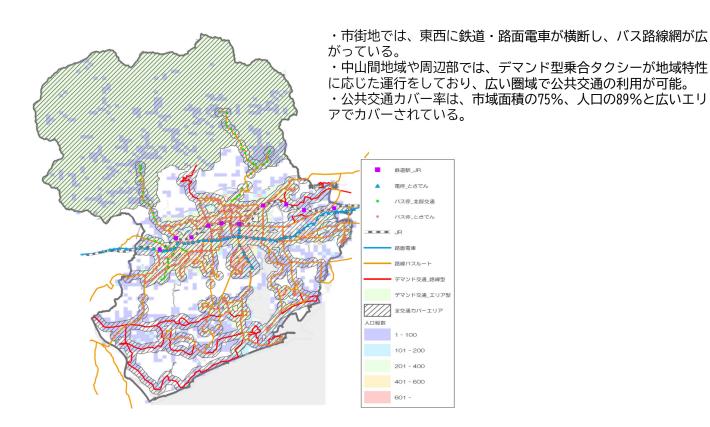
■自動車保有台数と免許保有者数

225千台 225千人 ■ 自動車保有台数 → 免許保有者数 220千台 220千人 218 217 214 215千人 215千台 214 210千台 210千人 205千台 205千人 200千台 H20 H21 H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30 R元(年) 出典:高知県交通白書

■高齢者運転免許返納件数



(5) 公共交通空白地



2 国等の動き

(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、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 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 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)

国の施策

【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】

〇国際海上・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】

〇エコカー、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)

交通政策基本計画(令和3年5月28日閣議決定)

我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応 ○デジタル化・DXの推進 ○防災・減災、国土強靱化 ○2050年カーボンニュートラルの実現 ○新型コロナ対策

交通が直面する危機

○地域におけるモビリティの危機 ○サービスの「質」の低迷 ○デジタル化等の停滞 ○物流における深刻な労働力不足 ○安全・安心の課題 ○地球温暖化対策の遅れ

+

新型コロナウイルス感染症の影響

今後の交通政策の基本的方針

A.誰もが、より快適で容易に移動で きる、生活交通の維持・確保

目標① 持続可能で、多様かつ質の 高いモビリティの実現

目標② コンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

目標③ バリアフリー化、ユニバー サルデザイン化の推進

目標④ 観光やビジネスの交流拡大 に向けた環境整備

B.経済成長を支える、生産性の高い 交通ネットワークへの強化

目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

目標② 交通分野のデジタル化等に よる交通産業力の強化

目標③ サプライチェーン全体の最 適化による物流機能の確保 C. 安全・安心が確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

目標① 災害や老朽化に対応した 交通基盤の構築

目標② 輸送の安全・安心の確保と、 担い手の維持・確保

目標③ 運輸部門における脱炭素化 等の加速

持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

(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月の改正法では、急速な少子高齢化や、利用者の交通手段の選択の変化により、地域公共交通の維持が難しい状況にあ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<mark>日常生活の確保</mark>・活力ある<mark>経済活動の実現</mark>・地域における<mark>旅客運送サービスの確保</mark>の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、地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、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。

改正点の概要

地域自らがデザインする地域の交通

- 〇「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
- 〇地域における協議促進
- ・乗合バスの新規参入当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) 新型コロナ感染症の影響による利用状況

事業収支率

- ・エッセンシャルワーカーを含む 国民の「くらしの足」を守るため に運行を継続。
- ・一部減便でも収入の落ち込みを カバーする程度の費用削減は困 難。

鉄軌道

- ・令和2年4月以降、対前年同月 比で最大7割以上減少。
- ・移動自粛や入国制限により観光 客が激減したことにより、対前年 同月比で100%減となっている月も ある。

<u>一般路線バス</u>

- ・6月及び7月についても3割以 上減少。
- ・バス事業者からは、現在以上の 回復は当面困難ではないか、との 声も聞かれる。

Fig.1 事業収支率

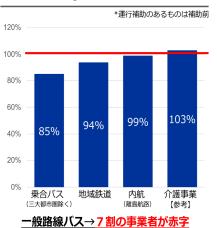


Fig.11 運送収入(対前年同月比)

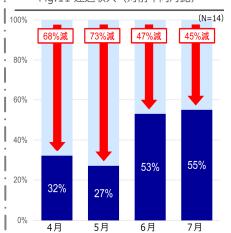
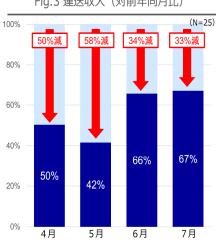


Fig.3 運送収入(対前年同月比)



タクシー

- ・特に土休日・夜間の落ち込みが大きいとの声がある。
- ・夜間の飲食等を自粛する動きが あり、貨物輸送など新たな収益源 に活路を見出す事業者も多い。

高速路線バス

- ・運休・減便し、その後、再開した便についても乗車率の低下がみられ、7月も7割以上の落込み。
- ・観光や帰省の移動控えがある環 境下では、路線バス以上に厳しい 状況

貸切バス

- ・修学旅行を含む団体旅行等が控えられている中、最も厳しい状況にある。
- ・経費削減を行っている事業者が 多いが、経営状況は団体旅行等の 需要回復に大きく依存するものと 見込まれる。

Fig.9 運送収入(対前年同月比)

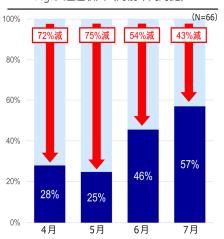


Fig.5 運送収入(対前年同月比)

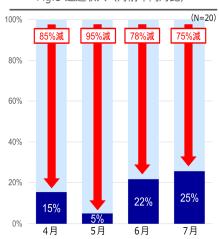
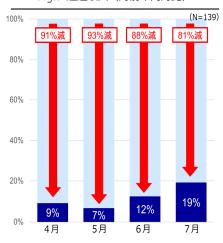


Fig.7 運送収入(対前年同月比)



3 本市の交通計画等

(1) 高知市交通基本計画(2022年度改定版)

目 的 市民ニーズに即した持続可能な交通体系の構築と、市民・事業者・行政が共に支え合う仕組み の実現を図るために、めざすべき将来像の実現に寄与することを目的とする。

基本理念 安全・快適で環境にやさしい みんなで支え、明日へつなぐ交通空間 ~市民・事業者・行政が連携・協働した効率的な交通体系を目指して~

計画期間 10年間

基本計画 2022 (令和4)~2031 (令和13)

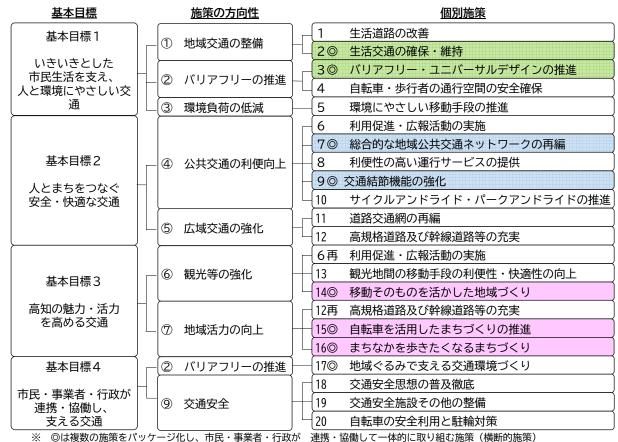
計画対象 (交通全般)

公共交通、自動車交通、徒歩・自転車交通

交通ネットワークの形成

- ・JRが広域幹線、路面電車が都市幹線、路線バスが周辺エリアと中心部をつなぐ支線・循環線を担う。
- ・周辺エリアでは、乗合タクシーなどで地域内をきめ 細かく運行する地域交通システムを構築。
- ・それぞれの交通が結節点(主要ターミナル、地域ターミナル、乗換ポイント)において、結節機能の強化を図ることで、持続可能な交通ネットワークを形成。





(2) 2022高知市地域公共交通計画

[目 的]

地域の暮らしと産業を支える交通が重要となる一方で、モータリゼーションによる利用者減 や運転手不足等の社会経済情勢を踏まえ、多様な交通手段が相互に連携した、将来にわたっ て持続可能な公共交通ネットワークづくりを実現するため、高知市地域公共交通計画を策 定。

計画期間

5年間

2022 (R4) ~2026 (R8) 年度

計画対象

公共交通全般

(鉄道・路面電車・路線バス・タクシー)

基本方針

市民とともに、支え・育み、次世代へつなぐ公共交通

[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
- 2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供
- 3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成
- 4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進



施策

車業

<u>IIBAC</u>		<u> </u>
	1	地域ぐるみで支える仕組みづくり
① 総合的な地域公共交通	2	バス路線の再編
ネットワークの再編	3	鉄道を活用した広域幹線の機能強化
	4	コミュニティ交通の導入
② 交通結節機能の強化	5	交通結節ポイントの機能強化
③ 利便性の高い運行サービスの提供	6	運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し
④ サイクルアンドライド・	7	サイクルアンドライドの推進
パークアンドライドの推進	8	パークアンドライドの推進
⑤ 生活交通の確保・維持	9	バス路線の確保・維持
③ 主/J文旭(V)唯休·福村	10	乗合タクシーの確保・維持
⑥ バリアフリー・ユニバーサル	11	バス停・電停等の利用環境の改善
デザインの推進	12	バス・電車車両の改善
	13	路面電車を活かした魅力づくり
⑦ 利用促進・広報活動の実施	14	多様な情報サービスの提供
	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

- ・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・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。
- ・市民・事業者・行政などの各主体がそれぞれの役割を果たした上で継続的に事業を進めます。
- ・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。

(3)とさでん交通中期経営計画

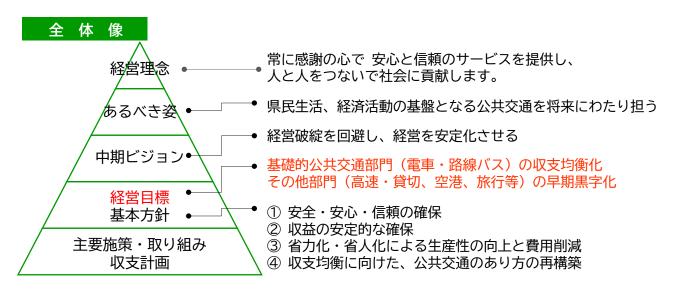


策定に当たって

- コロナ禍による経営危機を乗り越え、会社を存続させる。公共交通を持続させる。
- これらを実現させるための羅針盤として、5ヵ年の中期経営計画を策定
- 役職員一丸となり、不断の努力で実行
- 自治体、金融機関をはじめとする関係各位と力を合わせ、英知を結集することが必要不可欠

計画期間

令和4年度から令和8年度まで 5年間



◆自治体からの追加支援について

- ・追加支援により公共交通部門が収支均衡すれば、資金ショートの懸念はなくなる見込み。
- ・しかし、現在の純資産が薄いことから、令和4年度の債務超過見込みは変わらず。
- ・債務超過回避のためには5年間で14億円の自治体からの追加支援が必要。

・軌道								(百万F	円/年度)
	H30	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	R8
成行シナリオ	▲8	▲ 53	▲311	▲215	▲202	▲256	▲ 24	▲ 6	▲ 58
改善シナリオ⑥	▲8	▲ 53	▲311	▲215	▲192	▲242	▲ 9	10	▲10
・路線バス									
成行シナリオ	▲ 111	▲121	▲271	▲291	▲293	▲ 206	▲167	▲ 163	▲163
改善シナリオ⑦	▲ 111	▲121	▲271	▲291	▲266	▲173	▲121	▲105	▲68
▼公共交通部門の	の収支均	衡							
改善シナリオ合計の	8=6+7				▲ 458	▲ 415	▲ 130	▲ 95	▲ 78
収支均衡への不足額⑨=⑧+設備投資自社負担額									
収支均衡への不足額	類9=8+	设備投資自	社負担額		▲ 458	▲ 416	▲193	▲159	▲174
収支均衡への不足額	類9=8+	設備投資自	社負担額						▲174
				支計画				▲159	▲174
収支均衡への不足額・公共交通部門のI				支計画				▲159	
・公共交通部門のは		が図れた			▲ 458	▲ 416	▲193	▲159 (百万P	3/年度)
・公共 交通部門の は 期純損益⑤	収支均衡	が図れた	場合の収	前)	▲458 R 4	▲416 R 5	▲193 R 6	▲159 (百万P R 7	3/年度) R 8 163
・公共交通部門の「 期純損益⑤ 加支援⑨(▼公共3	収支均衡:	が図れた	場合の収: 支(追加支援	前)	A 458 R 4 A 772	A416 R 5 ▲139	▲193 R 6	▲159 (百万円 R 7	3/年度) R 8 163 174
	収支均衡:	が図れた _収 等々 _収	場合の収 支(追加支援 追加支援	前) 金 後)	▲458 R 4 ▲772 458	A416 R 5 ▲139 416	A193 R 6 94 193	▲159 (百万円 R 7 121 159	3/年度) R 8

(4)2011高知市総合計画後期基本計画

▶概要

地域社会の人々が将来に向けて夢と希望を持てる地域の将来ビジョンを示すとともに、そこに至る道筋を明らかにし、ビジョンの実現に向けた必要な手段や施策を示 した本市の最上位計画。

まちづくりの理念

- 自然と共生
- 人と人の共生
- 自然と人とまちの共生

▶将来の都市像

森・里・海と人の環 自由と創造の共生都市 高知

▶計画期間

後期基本計画 2021 (令和3) から2030 (令和12) 年度までの10年間

◆都市構造

都市部では、市街地の外延部拡大を抑制するなど、公的 投資を効果的・効率的に行う集約型都市構造の構築を進めています。また、市域を構成する中山間地域、田園地域、都市部が持つ多様な特性を活かしたバランスの取れた発展 を目指しています。



(5) 高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

◆位置付け

- ・めざすべき将来の方向と人口の将来展望等を示し、地域住民と人口に関する認識を共有
- ・「高知市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の重要な基礎資料
- ・総合計画をはじめ各種行政計画等の人口の将来展望に関する基礎資料

◆計画期間

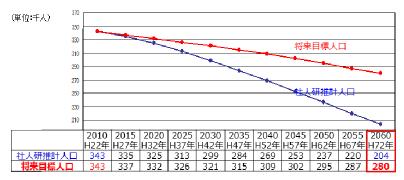
2060年まで 45年間

◆自然減の抑制

- ①合計特殊出生率を上昇
- ・2013年「1.46] →2019年「1.60] →2035年「2.07]
- ②死亡率の改善
- ・2035年委男性の死亡率が2010年時点の全国平均まで改善等

◆社会減の抑制

- ③転出超過の抑制
- ・15~24歳の件外人への転出超過が段階的に抑制され、2030年時点で 転出超過ゼロ
- ④移住の促進
- ・2015年以降、移住人口が段階的に増加し以後、一定



(6) 高知市まち・ひと・しごと創生総合戦略

目的

・「高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」で示した高知市がめざすべき人口の将来展望を実現し、人口減少問題を克服するための具体的な戦略

計画期間

・2020(令和2)から2024(令和6)年度までの5年間

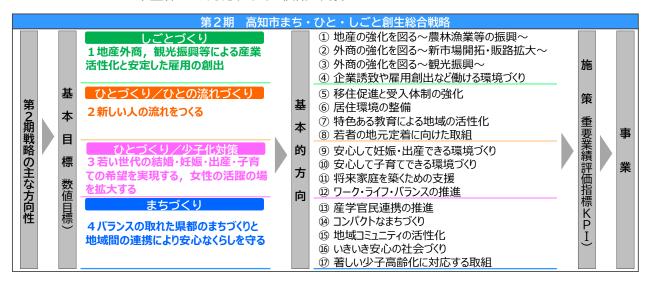
基本方針

- ・総合計画と連動した着実な施策の推進・・県や他市町村との連携
- ・進捗管理体制の確立とPDCAサイクルによる進捗管理

果たすべき役割

- ・県内の政治、経済、文化の中核として人口のダム機能の役割を果たす
- ・県内他市町村との共存共栄の関係を保ちながら連携を深め、

県全体のけん引役としての役割を発揮



(7) 高知市都市計画マスタープラン

◆概要

- ・長期的・総合的な視点から地域特性を踏まえ、 都市の将来像と実現に向けた道筋を明らかにする 「市町村の定める都市計画についての指針」
- ・<u>持続可能な集約型都市構造</u>の実現に向けた土地 利用、都市防災、交通体系の方針などを示してい る。
- ◆都市計画の基本理念 安全・にぎわい・コンパクト・共生・風情・環境
- ◆都市づくりのビジョン 安心とにぎわいを未来につなぐ、 やさしさふれあう都市
- ◆計画期間

2014 (平成26) から2030 (令和12) 年度まで



(8) 高知市立地谪正化計画

◆概要

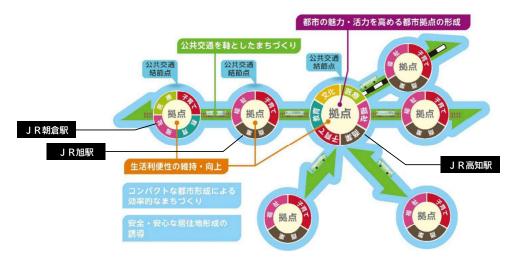
・医療、福祉、商業、子育てや住居がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が、公共交通によりこれらの生活利便施設に容易にアクセスできるなど、都市の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりをめざすための計画。

◆計画期間

2017(平成29)から2035(令和17)年度までの概ね20年間

◆基本方針

- 1 コンパクトな都市形成による効率的なまちづくり
- 2 公共交通を軸としたまちづくり
- 3 都市の魅力・活力を高める都市拠点の形成
- 4 生活利便性の維持・向上
- 5 安全・安心な居住地形成の誘導



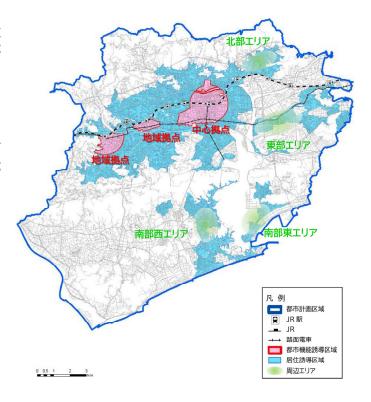
- ・中央部、西部は、日常生活サービス施設の集約状況を踏まえ、中心拠点と二つの地域拠点を都市機能誘導区域として設定。
- ・北部、東部、南部については、日常生活サービス施設の分布が幅広いことなどから、区域設定は行わず、各種サービス施設が広がる区域を周辺エリア(北部エリア、東部エリア、南部東エリア、南部西エリア)として位置づけ、地域の日常サービス機能の維持や各種関連計画の施策を誘導。

・居住誘導区域

…生活サービスやコミュニティが維持されるよう、居住を誘導すべき区域

· 都市機能誘導区域

…医療・福祉・商業などの都市機能を都市の中 心拠点や地域拠点に誘導し集約することによ り、これらの各種サービスの効率的な提供を 図る区域



(9) 高知市中心市街地活性化基本計画

◆概要

・商業・観光・歴史・文化・教育・福祉など、中心 市街地に存在するあらゆる地域資源を活用し、それ らの魅力を相互に生かした施策に取り組むことで、 居住人口の確保と交流人口の拡大を図り、にぎわい 溢れる本市の「顔」にふさわしい中心市街地の形成 を目指します。

◆基本コンセプト

地域資源の魅力が織り成す、「暮らし」と 「交流」の調和したまち

◆計画期間

2018(平成30)から2022(令和4)年度までの5年間

◆計画区域



(10) 高知市観光振興計画

◆概要

観光による交流人口の拡大や地域経済の活性化を図るため、観光に関わる全ての関係者が、目標や計画を共有し、連携・協働して観光振興を図っていくことを目的に策定。

◆基本理念

周遊拠点都市こうちを目指す

◆計画期間

2019 (平成31) から2023 (令和5) 年度までの5年間

市民が 地域を知る 観光地の 動力向上 資源の 保全・活用 観光力 の向上 来訪者を増やす まころで もてなす 住み良く する 来訪者と交流

(11)高知市長浜・御畳瀬・浦戸地域振興計画

◆概要

長浜・御畳瀬・浦戸地域の人口減少への対応 と地域振興による地方創生に向けたまちづくり を、市民と行政の協働の下、進めていくことを 目的に策定。

◆計画期間

2020(令和2)から2024(令和6)年度までの5年間

◆将来像

歴史や風土を活かし、住む人・訪れる人に笑 顔があふれるまち

◆基本方針

- 1 自然の魅力を活かしたにぎわいあふれるま ちづくり
- 2 歴史と文化を守り未来につなぐまちづくり
- 3 子どもの笑顔あふれる誰もがいきいきと暮らせるまちづくり

市民・利用者ニーズ

(1)令和4年度高知市民意識調査

◆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

◆対象者 満18歳以上の市民の中から3,000人を無作為抽出

2022(令和4)年7月7日(木)~7月27日(水) ◆実施期間

◆回収状況 1.378人/回収率 45.9%

重要性が高い施策

1 位 40 消防・救急・医療体制の強化

2位 66 復旧・復興体制の強化

3位 🚯 命を守る対策の推進



満足度が低い施策

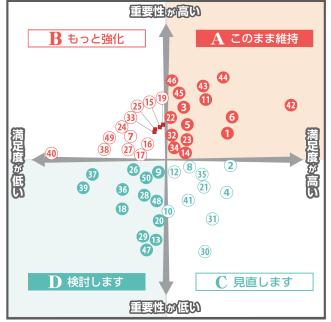
1 († 40 安全で円滑な交通体系の整備

2位 39 地域特性を活かした、 バランスの取れた都市の形成

3位 切新たな事業の創出と企業誘致

コロナ禍で利用者が減っている公共 交通への支援として、電車・バス等 の運賃ワンコインデー等を実施して います。今後も路線バスや乗合タク シーの確保・維持、コミュニティ交 通の導入などに取り組んでいきます。





もっと強化

- 低炭素社会の推進
- 高齢者の地域生活支援 6 壁がいのある人への支援
- 障がいのある人の社会参加の促進
- 19 地域医療体制と健康危機管理体制の確立
- 生きる力を育む学校教育の充実
- (3) 安全で安心な教育環境の整備 高等学校教育の充実
- (3) || ・ || ・ 海の恵みを活かした林業・漁業の振興
- 38 いきいきと働ける環境づくり
- 毎日日本の単位のでは、毎日日本の単位のでは、毎日日本の単位のでは、毎日日本の単位のでは、日本には、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本には、日本のでは、日本には、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本のでは、日本
- 49 市民から信頼される行政改革・財政の健全化

検討します

このまま維持

- 豊かな白然を育む緑と水辺の保全
- 砂地球にやさしい環境汚染の防止
- 6 循環型社会の形成の推進
- 6 廃棄物の適正処理による環境負荷の低減
- ① 地域防災力の向上(命をつなぐ対策の推進) ② 生きがいづくりと介護予防の推進 ② 子ども・子育て支援の充実

- 砂 心と体の健やかな成長への支援
- ① 大地の恵みを活かした農業の振興 ② 地場企業の強みを活かした産業の振興
- 安全で安定した水道水の供給
- 4 消防・救急・医療体制の強化 重要性高1位
- ◎ 災害からの迅速な復旧
- 復旧・復興体制の強化

見直します

- ②豊かな自然とのふれあい
- 4 地域文化の継承と発展
- 取和理念の普及と人権尊重の社会づくり
- 地域の絆を強める地域コミュニティの活性化 12 地域住民の支え合いによる地域福祉の推進
- ② 生涯を通じた心身の健康づくり支援
- 30 多様で魅力的な芸術・文化活動の推進 31 先人から受け継いだ歴史文化・文化財保護の推進
- 33 観光魅力創造・まごころ観光の推進 41 魅力あふれる都市美・水と緑の整備

男女が共に活躍できる社会づくり

- ③ NPO・ボランティア活動の推進
- ⑩ 生活困窮者の自立支援
- ◎ 衛生的な生活環境づくりと動物愛護の推進 介 書少年の健全な心と休の育成
- ◎ 学びが広がる生涯学習の推進 り ライフステージに応じた生涯スポーツの推進魅力あふれる商業の振興
- 新たな事業の創出と企業誘致 39 地域特性を活かした、バランスの 満足度低2位
- 取れた都市の形成 ☑ 多様な交流・連携の推進
- 新しい人の流れを生み出す移住・定住の促進

満足度(低)3位

- 持続可能な公共施設の提供
- ・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、バランスの取れた都市の形成」と続く。
- ・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」の満足 度が最も低い結果となっており、交通に関する取組の強化が求められる。

(2)とさでん交通利用者アンケート

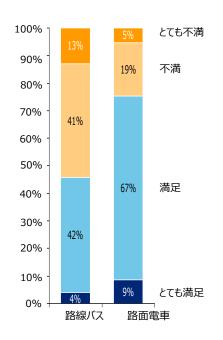
実施期間 平成27年6月~7月末日

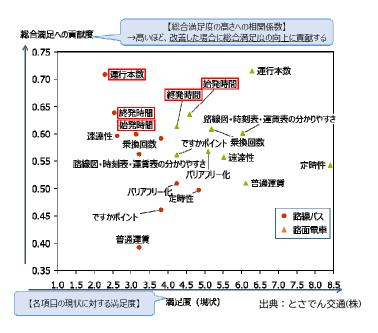
回収状況 1,177名

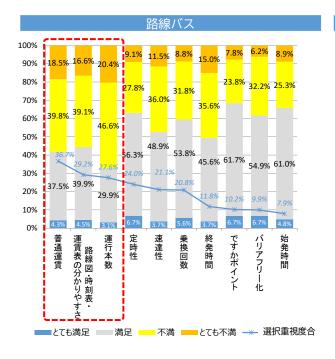
実施方法 Webアンケート、県・市老人クラブ、高等学校に依頼

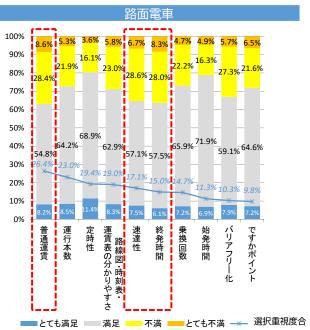
調査結果 路線バス:利用者の半数以上が「不満」「とても不満」と感じている。

路面電車:利用者の7割を超える方が「満足」「とても満足」と感じている。









出典:とさでん交通(株)

・路線バスについては満足度が低い。「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繋がる。

(3) 電車・バス無料デー利用者アンケート

◆実施期間

令和3年11月3日~令和4年1月30日のうち日祝・年末年始(12/30~1/3)の20日間

◆調査方法

電車・バス車内にアンケート用紙を配置 電停・バス停にて利用者に実施

◆回収数

電車 1651枚 バス 3361枚



◆利用者からいただいた主なアイデア

- ・クラウドファンディングで外国電車の資金を 募る。
- キャラクターを作る。
- 「ぐるりんバス」のような小さなバスで運行する。
- ・イオンモールと御座、帯屋町を結ぶ「お買い 物バス」を運行する。
- ・春休み夏休みにもやってほしい。
- ・AM10:00~PM3:00頃の空いている時間帯を半額に。
- ・1か月3,000円のフリーパス券を販売。
- ・音楽や鳥の鳴き声がするBGMを流してほしい。
- ・電車・バスで巡る観光グルメツアーの企画。





◆路面電車

・普段は電車を利用しますか。

	回答数	回答率(%)
今回初めて	134	8.2
久しぶり	713	43.4
ほぼ毎日	217	13. 2
週1~2回	259	15.8
月1~2回	319	19.4
計	1642	100

・どのような目的で電車を利用しましたか。

	回答数	回答率	(%)
無料だから	640		28.2
買い物	651		28.7
観光	377		16.6
会食	163		7.2
通勤・通学	141		6.2
通院	19		0.8
その他	278		12.3
計	2269		100

・電車を不便と感じる理由を教えてください。

	回答数	回答率	(%)
運賃が高い	349		22.9
便数が少ない	400		26.3
近くに電停がない	464		30.5
利用したい時間に便がない	216		14. 2
ルートがわからない	94		6. 2
計	1523		100

◆路線バス

・普段はバスを利用しますか。

	回答数	回答率(%)
今回初めて	191	5. 7
久しぶり	1301	39.0
ほぼ毎日	357	10.7
週1~2回	938	28.1
月1~2回	549	16.5
計	3336	100

・どのような目的でバスを利用しましたか。

	回答数	回答率(%)
無料だから	1523	25.0
買い物	2089	34.3
観光	835	13. 7
会食	897	14. 7
通勤・通学	264	4.3
通院	131	2.2
その他	346	5. 7
計	6085	100

・バスを不便と感じる理由を教えてください。

	回答数	回答率	(%)
運賃が高い	1013		24.0
便数が少ない	1602		38.0
近くにバス停がない	229		5.4
利用したい時間に便がない	797		18.9
ルートがわからない	574		13.6
計	4215		100

(4) 高知市公共交通利用者アンケート/①市民ウェブモニター対象

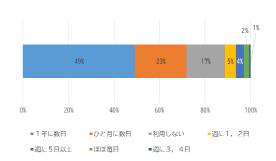
実施期間 令和3年6月10日~22日 回答者 高知市市民ウェブモニターに登録している20代から80代の市民191名

◆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。

◆公共交通を利用する頻度

「1年に数日」「利用しない」が7割近くあり、 公共交通を日常的に利用していない。

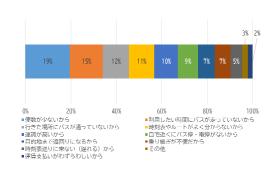


◆公共交通の利用目的

「趣味・娯楽・会食」が主な利用目的となって います。

◆公共交通を不便だと感じる理由(複数回答)

「便数が少ない」「利用したい時間にバスが 走っていない」等を理由に不便と感じている。



②高知市職員対象

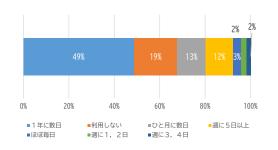
実施期間 令和3年6月21日~30日 回答者 高知市職員660人

◆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。

◆公共交通を利用する頻度

「1年に数日」「利用しない」が7割近くあり、 公共交通を日常的に利用していない。

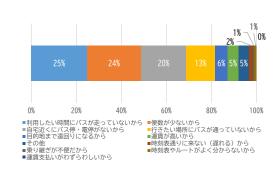


◆公共交通の利用目的

「通勤」が最も多く、次いで「趣味・娯楽・会 食」が主な目的で利用している。

◆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」等を理由に不便を感じている。

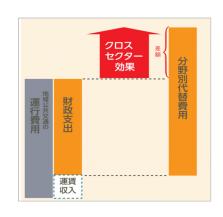


5 公共交通の必要性

地域公共交通の**クロスセクター効果**とは

公共交通を廃止した場合に、追加となる他の行政コスト (分野別代替費用)と、現在の運行コスト(財政支出)を比 較することにより、把握できる公共交通の多面的な効果。 クロスセクター効果を示すことで、支援の必要性が可視化 され、市民ニーズをより反映させることが期待できる。

※効果と費用を同じ尺度で表す【費用対効果(B/C)】とは 異なる。



大綱	共生	:	安心	育	i み	地	達	ま	5	自	立
主な施策	地球温暖化防止	影者	章 に に に に に に に に に に に に に	子育て	教育	観光	商業	都市基盤	復旧 復興	交流・連携	移住・定住
	_			施策推计	<u> 隹を支える</u>						

地域公共交通の多面的効果

※2011総合計画基本計画に掲げる主な施策

都市計画

- (1)コンパクト・プラス・ネットワークの実現
- ②道路関連施設の整備・維持管理費の削減
- ③輸送密度の高い交通手段(道路負担軽減)
- ④各種施設併設駐車場の規模抑制
- ⑤生活道路への車の進入抑制



商 工 観 光

- ①地域公共交通そのものが観光資源
- ②観光地での駐車場規模拡大抑制
- ③まちなかのにぎわい創出
- ④地域商業の活性化
- ⑤スーパー商店街等への買い物手段
- ⑥買い物バス運行の削減
- ⑦よさこい時の踊り子と観客の移動手段



地域コミュニティ 地域振興

- ①地域コミュニティ活動の活性化
- ②地域におけるコミュニケーションの増加
- ③治安の維持・悪化防止
- ④中山間地域・田園地域の活性化



定住促進

- ①会社への通勤利用
- ②路面電車による都市の魅力度アップ
- ③路面電車沿線への定住促進
- ④人口企業流出の抑制
- ⑤移住希望者の現地確認での移動手段
- ⑥鉄道駅があることによる安心感



医 療

- ①病院への通院利用
- ②家族の送迎負担軽減
- ③通院による医療費の適正化
- ④定期受診・検診による早期発見重症化予防
- ⑤病院駐車場の規模抑制
- ⑥外出することによる健康増進



福祉

- ①クルマを利用しづらい高齢者の外出手段
- ②高齢者・障害者の自立への意欲創出
- ③障害者等の外出・移動手段
- ④障害者の社会参加就労機会の増加
- ⑤障害者の勤労機会拡大と社会保障費の削減
- ⑥外出することによる介護予防



- ①学校への通学利用
- ②家族の送迎負担軽減
- ③進学先の選択肢の増加
- ④通学費の補助軽減
- ⑤地域の学校志望者数の減少抑制
- ⑥校外活動の移動手段









環境

- ①環境負荷の削減
- ②低炭素都市の実現



交通安全

- ①高齢者の免許返納の促進
- ②交通事故の低減
- ③迷惑駐車防止
- ④放置自転車の防止



时 政

- ①企業の雇用の安定
- ②住民税法人税の低減回避
- ③交通弱者対策費の抑制
- ④交付税の低減回避
- ⑤地方消費税の低減回避



防災

①災害時における移動手段 ②緊急車両の通行の円滑化

