

高知市交通基本計画

人とまちをつなぎ、環境を守り、にぎわいをうむ 高知の交通

概要版



平成 24 年 3 月
高知市

目 次 <Contents>

序章	1
1. 計画策定の背景	1
2. 高知市交通基本計画の必要性	1
3. 計画策定の目的	2
4. 計画の位置づけ	2
第1章 高知市の概要	3
第2章 高知市の交通の現状と課題	5
1. 自動車交通の現状	5
2. 公共交通の現状	6
3. 徒歩・自転車交通の現状	8
4. 交通の現状及び課題のまとめ	9
第3章 基本構想	10
1. 基本構想の趣旨	10
2. 基本理念及び将来像	11
3. 基本目標・基本方針	12
4. 地域別の方針	13
5. 交通手段別の方針	15
6. 交通ネットワーク形成の考え方	16
第4章 基本計画	17
1. 基本計画の趣旨	17
2. 基本目標及び方針別の施策	18
第5章 リーディングプロジェクト	29
1. リーディングプロジェクトの趣旨	29
2. リーディングプロジェクトの施策	30
第6章 計画の推進に向けて	38
1. 関係機関の連携・協働と役割について	38
2. 計画実現に向けた基本的な考え方	39
3. 計画推進の基本方針	39

序章 はじめに

1. 計画策定の背景

1) 高知市の状況

高知市は、高知県のほぼ中央部に位置し、北部は四国山地の裾野となる険しい山々に囲まれ、南部は高知平野を経て、太平洋を臨む、面積約 309 km²、人口約 34 万人の中核市です。その市街地は、市域を貫流する鏡川と国分川などにより形成された平野部分に発展し、平成 17 年 1 月の旧鏡村及び旧土佐山村、平成 20 年 1 月の旧春野町との合併で、中山間地域や田園地域が大きく拡大したことにより、都市機能がコンパクトに集積した都市地域と自然や緑が豊かな地域が併存する都市となりました。

2) 高知市の交通を取り巻く状況

高知市では、経済成長期による人口の急増とそれに伴う市街化周辺の宅地開発に伴い、交通施設の基盤整備を積極的に進めてきました。一方で自動車に依存した生活の拡大は、急速な自動車交通の増加による幹線道路の混雑や交通事故など、市民生活に大きな影響を与えています。また、モータリゼーションの進展や都市のスプロール化は、公共交通利用者の減少をもたらし、これが公共交通事業者の経営状態の悪化による運行本数の減少などのサービスの低下を招き、さらなる利用者離れを招く悪循環に陥っています。

2. 高知市交通基本計画の必要性

高知市では、上述のように交通に関する課題を抱え、人口減少や少子高齢化の進展、経済の低迷など交通を取り巻く社会情勢が変化する中で、これらの課題に対し、地域特性を踏まえた対応をしていくことが求められています。また、こうした情勢変化を背景に、国会においても「交通基本法案」が審議されております。この法律では、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、国、地方公共団体、事業者などの責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項などについて定めることとなっています。

このように高知市においても交通に関する課題解決や交通基本法案の理念に基づいた将来の交通のあり方を定め、取り組んでいくため、交通基本計画の策定が必要となっています。

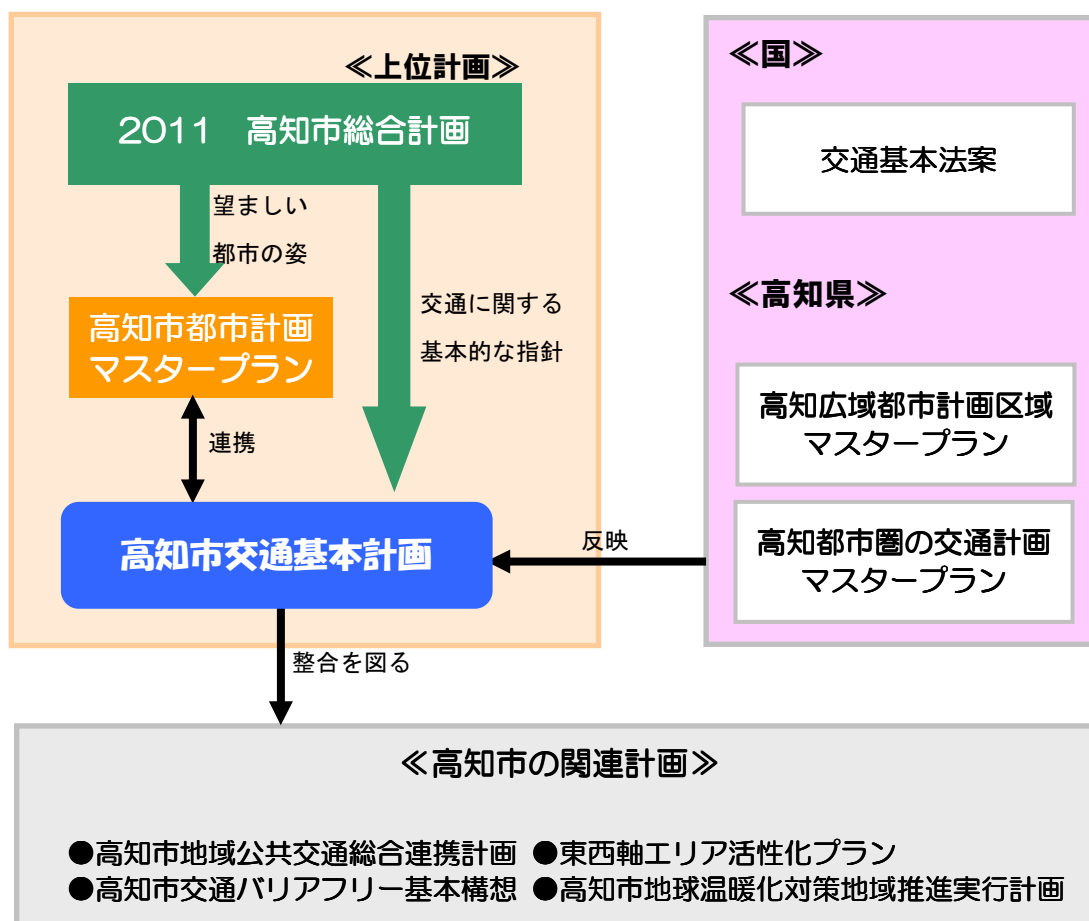
3. 計画策定の目的

交通基本計画においては、高知市の交通を取り巻く社会経済情勢の大きな変化に対応するため、環境にやさしい交通への転換、市民のニーズに即した持続可能な交通体系の構築、市民、事業者、行政が共に支え合う仕組みの実現を図ることで、交通全般についてめざすべき将来像の実現に寄与することを目的とします。

4. 計画の位置づけ

策定に当たり、「2011 高知市総合計画」を上位計画とし、まちづくりの指針となる「高知市都市計画マスタープラン」等を関連計画として整合・連携を図ります。

また、この他に高知県の計画や広域圏の計画を反映した計画とします。

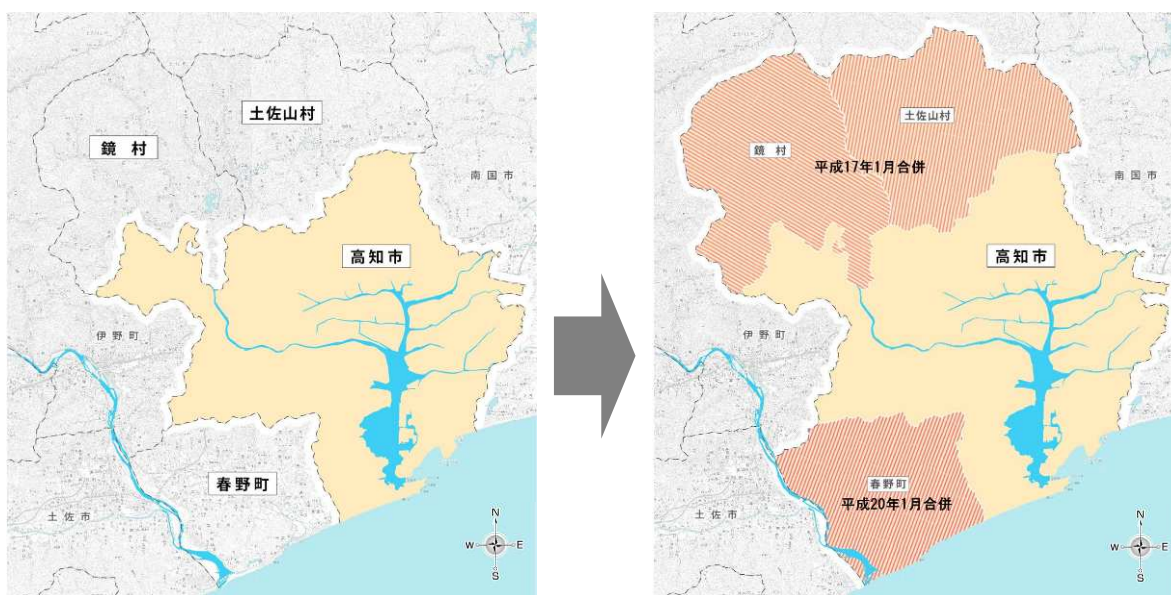


第1章 高知市の概要

1) 行政区域の状況

高知市は、「平成の大合併」により平成17年1月にみどり豊かな森林を持つ鏡村及び土佐山村と、平成20年1月に県内有数の農業生産高を誇る春野町との合併により、中山間地域、田園地域、都市部がバランスよく調和した新しい高知市となっています。

この合併により高知市の行政区域は、 145 km^2 から 309 km^2 と約2.1倍に拡大しましたが、人口は2万人弱の増加にとどまっています。



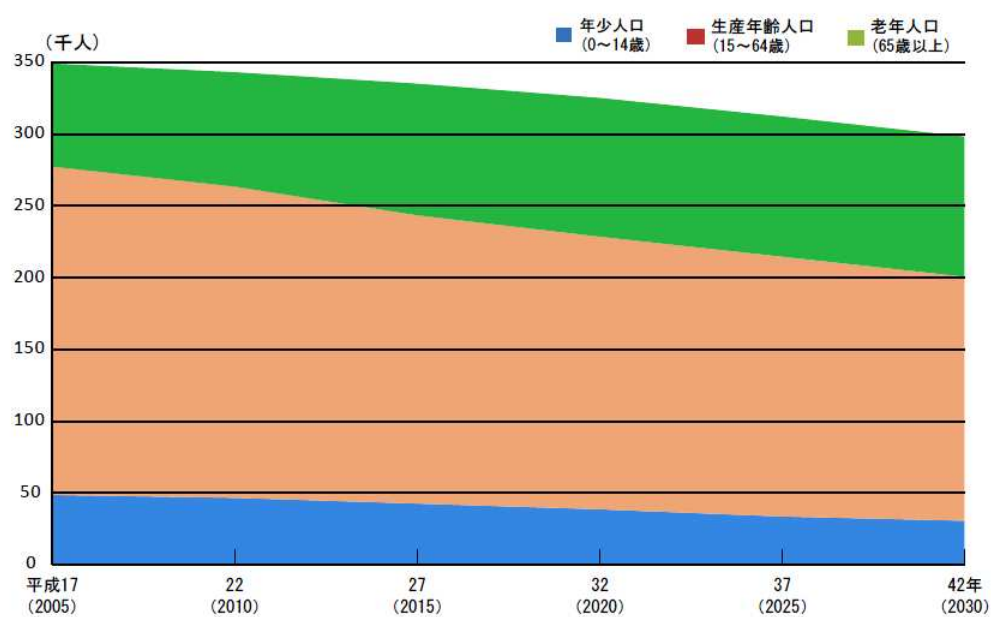
〈市町村合併〉

(出典：新市まちづくり計画)

2) 人口予測

高知市の人口動態は、死亡数が出生数を上回る自然減少、転出が転入を上回る社会的な人口減少といった要因から、減少基調にあり、平成 17 年の 348,990 人から平成 42 年には 5 万人近くが減少し、約 30 万人になると推計されています。

また、人口の減少とともに、老年人口の増加、年少人口の減少は将来にわたって進行し、高齢化率は平成 17 年の 20.8%から、平成 42 年には 10%以上上昇して 32.9%と推計されており、3 人に 1 人が 65 歳以上の超高齢社会になると想定されています。



〈高知市の将来人口〉

(出典：2011 高知市総合計画)

第2章 高知市の交通の現状と課題

1. 自動車交通の現状

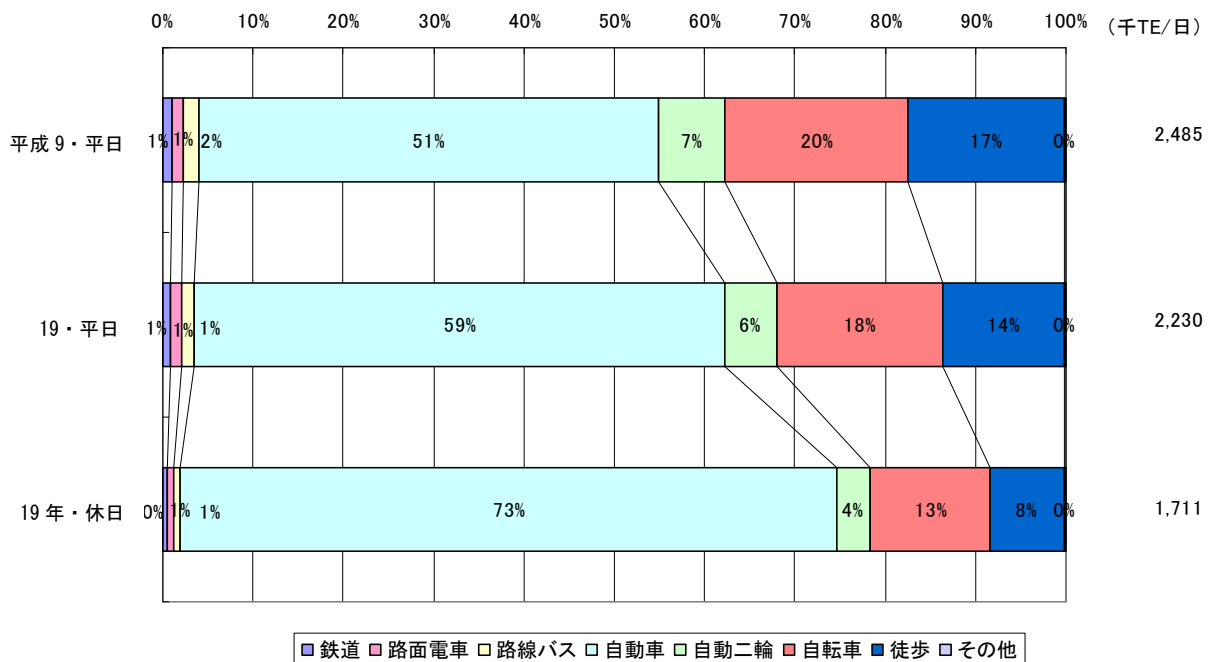
1) 都市計画道路等の整備状況

高知市都市計画マスタープランの道路整備プログラムにおける都市計画道路の整備率は、平成23年3月31日時点で79.3%となっています。

高速交通体系の整備においては、四国横断自動車道の高松市～須崎市間が一部区間が暫定2車線にて整備済です。また、高知市から安芸市に至る高知東部自動車道は、全線が都市計画決定済であり、今後、高知IC～高知空港間の整備が急がれます。

2) 交通分担率

平成19年の高知都市圏パーソントリップ調査によると、高知都市圏における平日に発生が集中するトリップの代表交通手段構成を見ると、自動車が59%で最も多く、次いで自転車が18%、徒歩が14%となっています。中でも公共交通（鉄道＋路面電車＋バス）の分担率は3%と非常に少なくなっています。平成9年の調査を比較すると自動車分担率は、8ポイント増加している一方で、その他の交通は全て減少していることから、高知市の交通はモータリゼーション化が進み、自動車に依存していることが分かります。



〈交通分担率〉

（出典：『高知都市圏パーソントリップ調査』）

2. 公共交通の現状

1) 公共交通空白地

高知市市街地は、東西は鉄道・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。

鏡、土佐山地域は、生活幹線道路に1本のバス路線が設定されている程度であり、路線から遠い集落もあり、公共交通の空白地及び不便地域が見られます。

春野地域は、地域内の幹線道路にはバス路線が発達しているものの、農村集落が点在しており、その中には幹線道路に面していない集落もあるため、公共交通の空白地や不便地域が見られます。

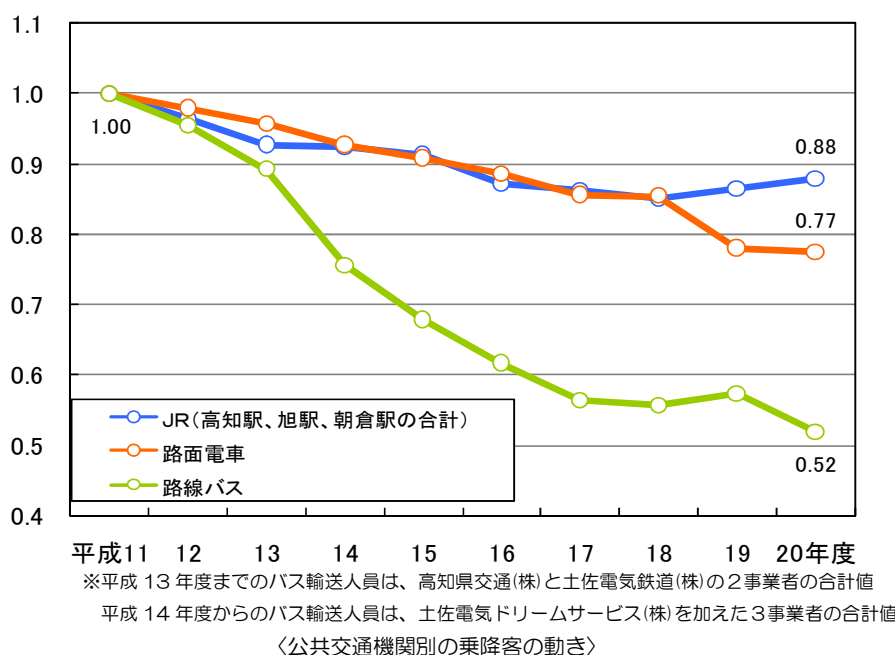
2) 公共交通の現状

各機関別の乗降客の動きをみると、鉄道の乗降客数は、減少が続いてきましたが、近年増加に転じています。路面電車は鉄道と同様の動向でしたが、近年大きく減少しています。路線バスは、数年前までは減少幅が大きく、一時横ばい状況となっていたものの平成20年度に大きく減少しています。

路面電車と路線バスは、国道32号・33号の東西軸において、ほとんどの区間で重複が発生し、はりまや橋より西側の鏡川橋付近までは特に重複しています。

路線バスの運行系統は、はりまや橋を境に、概ね東西のエリアで運行分担がなされていますが、国道33号より北側の既成市街地において路線の重複が見られます。

特に、国道33号のはりまや橋から鏡川橋の区間、さらに県道朝倉伊野線で伊野に至る区間においては、路線の重複が多い状況となっています。



(出典：『高知市統計書』、事業者提供データ)

3) 鉄道の現状

高知市は、JR 土讃線が市域を東西に横断しており、駅は土佐大津駅から朝倉間の 13.3km 区間に 10 駅が立地しています。

利用者は減少傾向であったものの、平成 18 年ごろから若干の増加が見られます。

JR の各駅の中で、一日平均乗降客数が最も多いのは、高知駅で 1 日に 5,000 人以上の利用があり、次いで、朝倉駅・旭駅と続きますが、平均乗降客数には大きな差があります。

4) 路面電車の現状

高知市は、はりまや橋を交点に、東西軸（伊野線・ごめん線）と南北軸（棧橋線）で形成されていますが、南北軸は、高知駅前から棧橋通 5 丁目までの 3.2km と短い路線となっています。

高知市内の電停は、伊野線では、はりまや橋から啗内までの 23 電停、ごめん線では、はりまや橋から長崎までの 24 電停、棧橋線では、高知駅前から棧橋通五丁目までの 11 電停と、計 58 電停で形成されています。

路面電車の乗降客数は年々減少が続いており、約 10 年間で約 23% の減少となっています。

電停の乗降客数は、交通結節点となる高知駅前、はりまや橋、電鉄ターミナル前で多くなっており、中心部の堀詰、大橋通でも多くなっています。その他では文珠通、鏡川橋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。

5) バスの現状

平成 17 年度以降の路線バスの乗降客数は、平成 19 年度の 505 万人をピークに、平成 20 年度、平成 21 年度と減少が続いています。

6) タクシーの現状

タクシーの輸送状況は、運送人員数は年々減少しており、10 年間で 38% 減少となっていますが、車両数は 10% 程度の減少にとどまっています。

3. 徒歩・自転車交通の現状

1) 歩行者

高知市中心部の国道・県道の平日の歩行者通行量は、国道 32 号はりまや橋西側が 3,000 人/12h で最も多く、次いで国道 32 号の高知駅前が 1,800 人/12h で多い状況となっています。中心商店街の歩行者通行量を見ると、中の橋通り東側で最も多く、平日 7,263 人、休日 12,331 人で、休日は平日の 1.7 倍となっています。

2) 自転車

自転車通行量は、すべての路線・区間で歩行者通行量を上回っています。国道 32 号の高知駅前では、歩行者通行量の 2.9 倍となっています。

高知市中心部では自転車利用のウェイトが高くなっています。しかし、自転車の利用環境は必ずしも良好なものではなく、十分な走行空間が確保されていないことから、中心部では自転車の通行が錯綜した状態となっています。

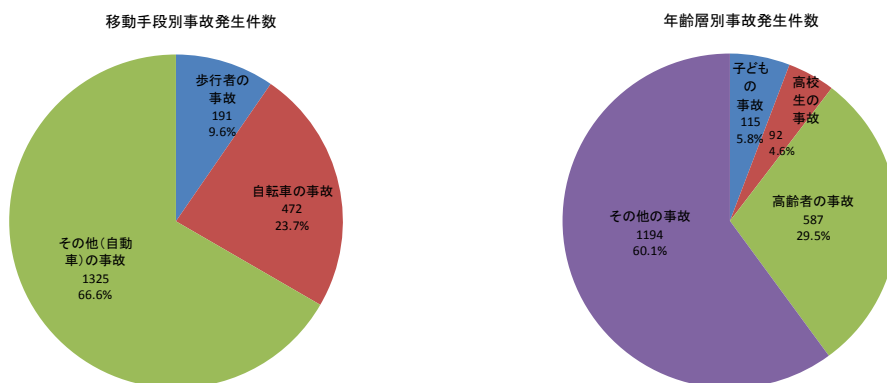
3) 駐輪場

駐輪場は、高知駅周辺とはりまや橋北西側に整備されています。また、円行寺口駅・入明駅では JR 高架事業に伴い、簡易駐輪場が整備されています。

既存 8 箇所の駐輪場は、平均利用率が 52%にとどまっています。特に、中心商業地区の 4 箇所の地下駐輪場では、二段ラック構造の 2 段目等の利用が少なく、平均利用率が 32%と低くなっています。

4) 交通事故

交通事故は、全事故の約 1/3 が歩行者・自転車の事故で、死亡事故では約半数以上となっています。また、高齢者の交通事故は、子供・高校生と比べて約 3 倍となっています。

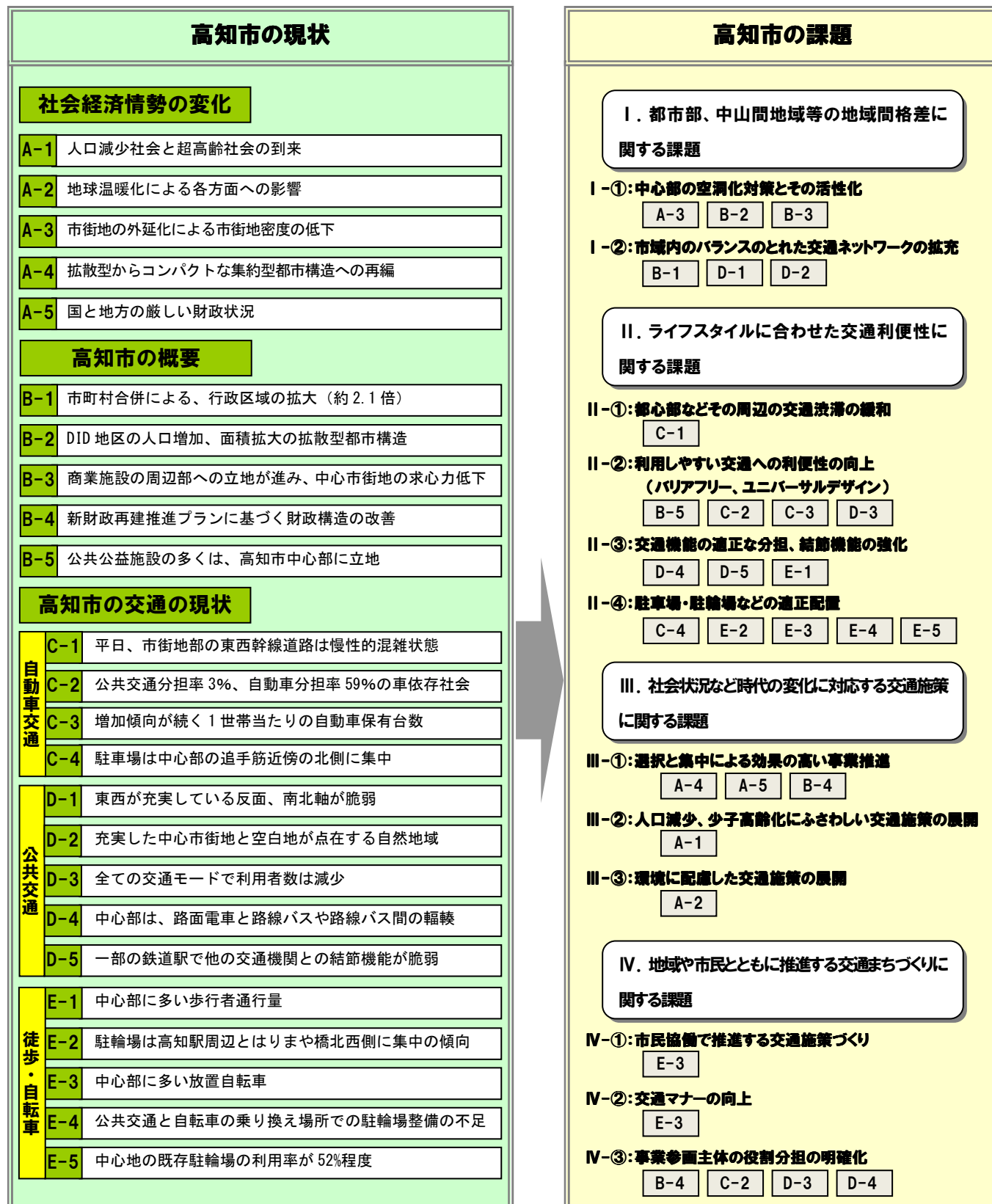


〈事故発生状況〉

(出典：高知県警資料)

4. 交通の現状及び課題のまとめ

高知市の現状から、交通に関する課題を整理します。



第3章 基本構想

1. 基本構想の趣旨

1) 高知市交通基本計画の構成

高知市交通基本計画は、基本構想と基本計画で構成し、めざすべき交通の将来像を示すとともに、取り組んでいく施策を定めます。

基本構想は、将来の交通全般におけるめざすべき姿を明かし、これを達成するための基本的な目標及び方針を示す長期的なビジョンです。

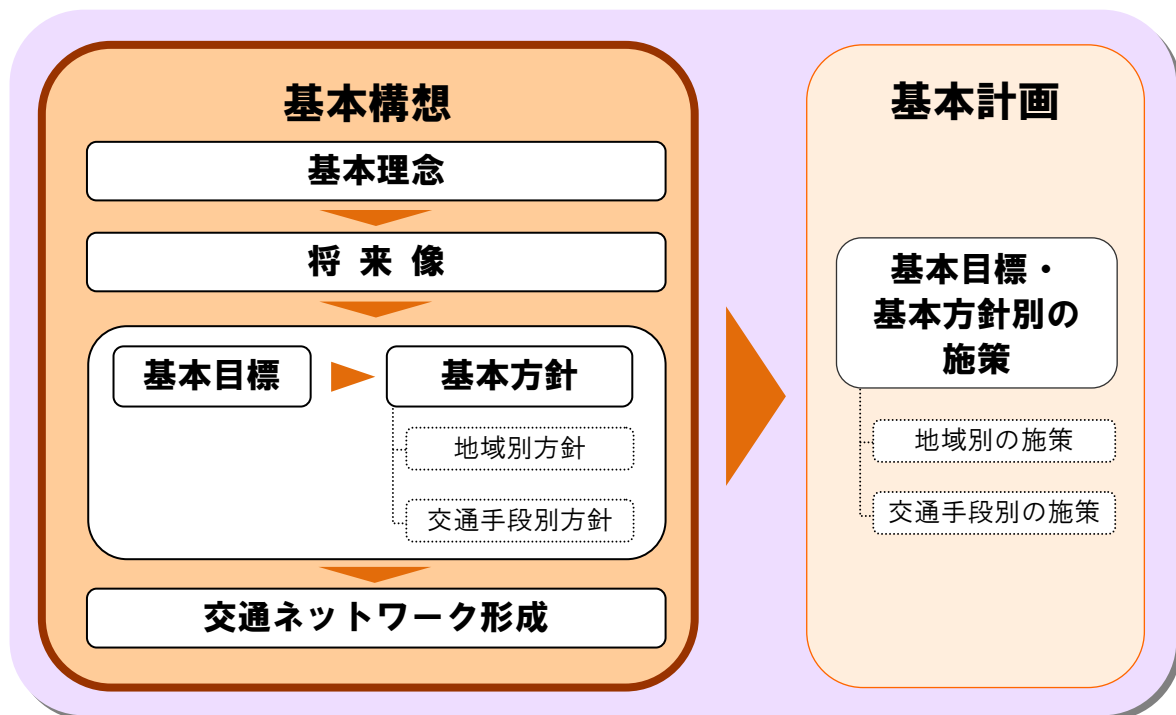
基本計画は、基本構想で定めた将来像を実現していくために、取り組んでいく施策を定めます。

2) 基本構想の役割と考え方

基本構想では、高知市を取り巻く様々な交通の課題解決に向けて、基本理念を定めるとともに、めざすべき将来像を明らかにします。また、この基本理念及び将来像を達成するための基本目標及びその方針を設定します。

3) 基本構想の期間

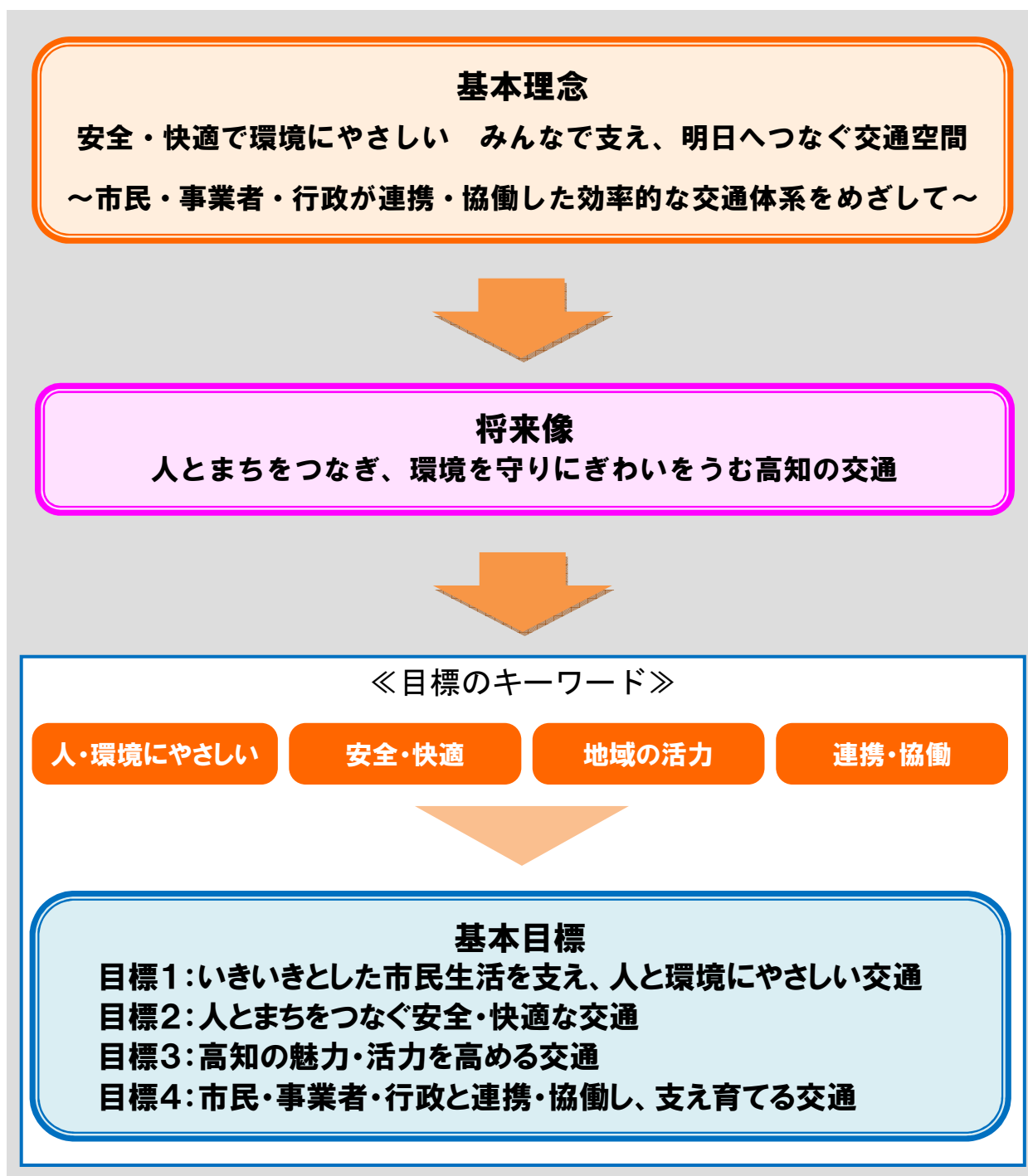
2012（平成24）年度から2031（平成43）年度までの20年間とします。



2. 基本理念及び将来像

高知市の「2011 高知市総合計画」では、将来の都市像を『森・里・海と人の環 自由と創造の共生都市 高知』と定め、この将来の都市像を実現していくためには、都市の発展を支える多様な交通機能についても、利用者ニーズに即した形で、円滑に機能する交通ネットワークを形成し、人や環境にやさしく、みんなが参加し、支え合う交通環境の構築を図ることが必要です。

このため、高知市の交通に関する基本理念から基本目標について、次のように掲げます。



3. 基本目標・基本方針

4つの基本目標の設定を受けて、各目標について具体的な取組を進めるため、基本方針を設定します。

《目標１》 いきいきとした市民生活を支え、人と環境にやさしい交通

方針１－１：市民の生活ニーズに応じた交通環境の整備・改善を進めます

方針１－２：すべての人が利用しやすい道路・公共交通環境の形成を進めます

方針１－３：低炭素社会の実現のため環境負荷の少ない交通への取組を進めます

《目標２》 人とまちをつなぐ安全・快適な交通

方針２－１：都市内の交通の安全の向上を図る取組を進めます

方針２－２：自動車と公共交通のバランスのとれた交通へと改善を進めます

《目標３》 高知の魅力・活力を高める交通

方針３－１：広域交通や地域交通の充実により地域の活性化を進めます

方針３－２：地域の観光資源等をつなぐ交通環境の形成を進めます

方針３－３：中心市街地における都市のにぎわいや活性化を図る交通環境の形成を進めます

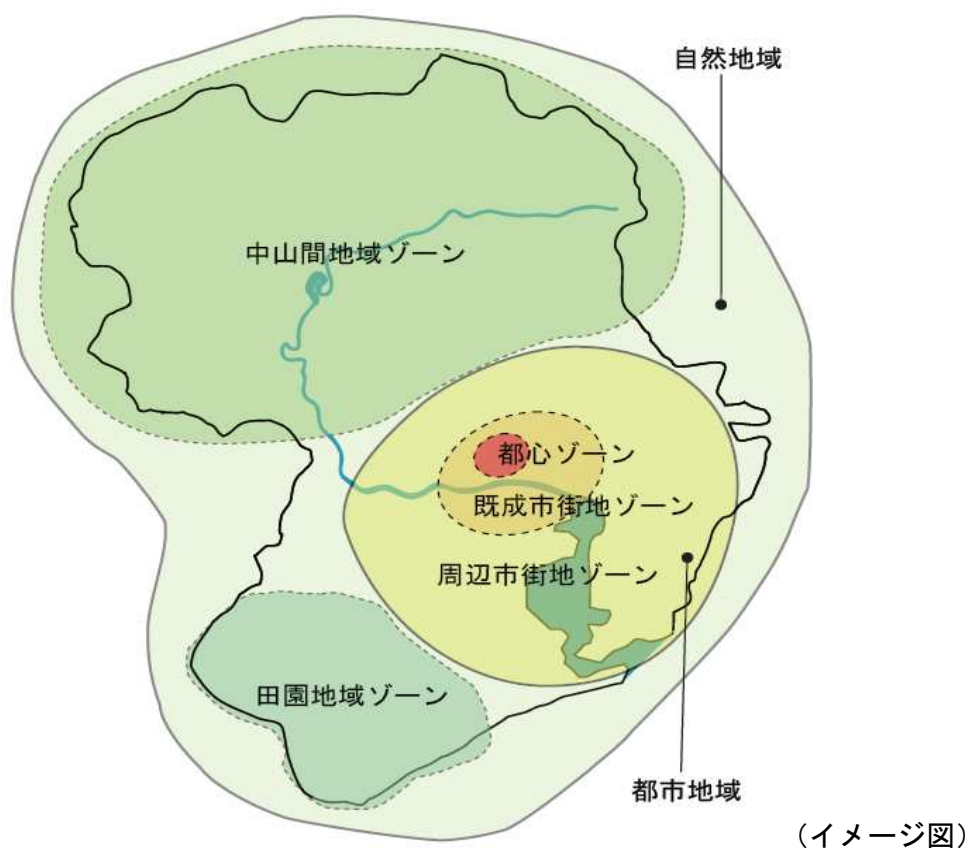
《目標４》 市民・事業者・行政と連携・協働し、支え育てる交通

方針４－１：市民・事業者・行政がそれぞれの役割のもと、相互に継続した連携と協働の取組を進めます

4. 地域別の方針

地域別の方針の設定に際して、まず地域のゾーニングについて、2011 高知市総合計画に基づき以下のようなまちの機能を持つものとして整理ができます。

■総合計画のゾーニング図



都市地域

都市地域は、都市全体の機能性や市民生活の質を向上させ、都市の魅力と活力を高め、自立的な発展を図っていく地域です。

- ・ 都心ゾーン 中心市街地などの市内中心部を想定しています。
- ・ 既成市街地ゾーン 都心ゾーンの外縁部の市街地を想定しています。
- ・ 周辺市街地ゾーン 既成市街地ゾーンの縁辺部の市街地を想定しています。

自然地域

自然地域は、農地・森林・河川などの自然環境の維持・保全に努めるとともに、集落機能の維持を図っていく地域です。

- ・ 中山間地域ゾーン 鏡・土佐山地域周辺を想定しています。
- ・ 田園地域 ゾーン 春野地域周辺を想定しています。

基本目標を実現していくため、地域別のゾーン区分に応じた方針を設定します。

《都心ゾーンの方針》

- 道路種別に応じた交通流動の適正化を図ります。
- 高知市中心部への通過交通の流入を防ぎます。
- 主要ターミナルにおける、交通結節機能の充実を進めます。
- 商店街などを中心に、人優先の市街地を形成します。
- 快適に円滑な周遊ができる交通の充実を図ります。

《既成市街地ゾーンの方針》

- 多様な交通手段がバランスよく利用でき、相互に連携し、一体的な交通の形成を図ります。
- 交通渋滞の解消による都市交通の円滑化を図ります。
- 産業の集積地と広域物流の拠点となる高知港との円滑な物流を確保するなど、産業と交通の連携を進めます。
- 高知市中心部への通過交通の流入を防ぎます。
- 鉄道駅の利活用を進めるため、交通結節機能の改善を進めます。
- 徒歩や自転車が利用しやすい道路空間の再配分を検討します。

《周辺市街地ゾーンの方針》

- 周辺市街地ゾーンの外周部において、自動車から公共交通への乗り換えができる利用環境を形成し、交通手段の最適な組み合わせを図ります。
- 中心部へ流入する自動車交通の分散・誘導を図ります。
- 道路種別に応じた交通流動の適正化を図ります。
- 高知市中心部への通過交通の流入を防ぎます。
- 地域ターミナルを配置し、公共交通の集約化と効率化を図り、利用を促進します。
- 自転車の利用環境を向上し、公共交通との接続を図ります。
- 徒歩や自転車が利用しやすい道路空間の再配分を検討します。

《中山間地域ゾーンの方針》

- 行政や事業者だけでなく、地域住民とともに、地域ニーズに即した地域交通の構築に向けて、連携・協働の取組を進めます。
- 自動車から公共交通への乗り換えができる利用環境を形成し、交通手段の最適な組み合わせを図ります。

《田園地域ゾーンの方針》

- 既存の交通ネットワークを活かし、地域をつなぐ交通体系の構築に取り組みます。
- 自動車から公共交通への乗り換えができる利用環境を形成し、交通手段の最適な組み合わせを図ります。
- 自転車交通の安全に配慮した道路交通マネジメントを地域と連携・協働して取り組みます。

5. 交通手段別の方針

基本目標を実現していくため、自動車交通、公共交通、徒歩・自転車交通の交通手段別に応じた方針を設定します。

《自動車交通の方針》

- 自動車交通を支える道路ネットワークは、高速道路、幹線道路など道路種別に応じた交通流動の適正化を図ります。
- 公共交通や自転車など他の交通手段との最適な組み合わせとなる交通基盤の構築を進めます。
- 交通事故や環境負荷などを考慮した適正な利用を図るため、意識啓発に取り組めます。

《公共交通の方針》

- 公共交通の交通機能分担による持続可能なネットワークの形成を図ります。
- 需要量に応じた持続可能な交通手段を導入することで、市民の移動手段の確保に努めます。
- アクセシビリティを向上することで、公共交通機関の連携を高めます。
- すべての人が快適に公共交通を利用できるよう利用環境整備を連携して進めます。

《徒歩・自転車交通の方針》

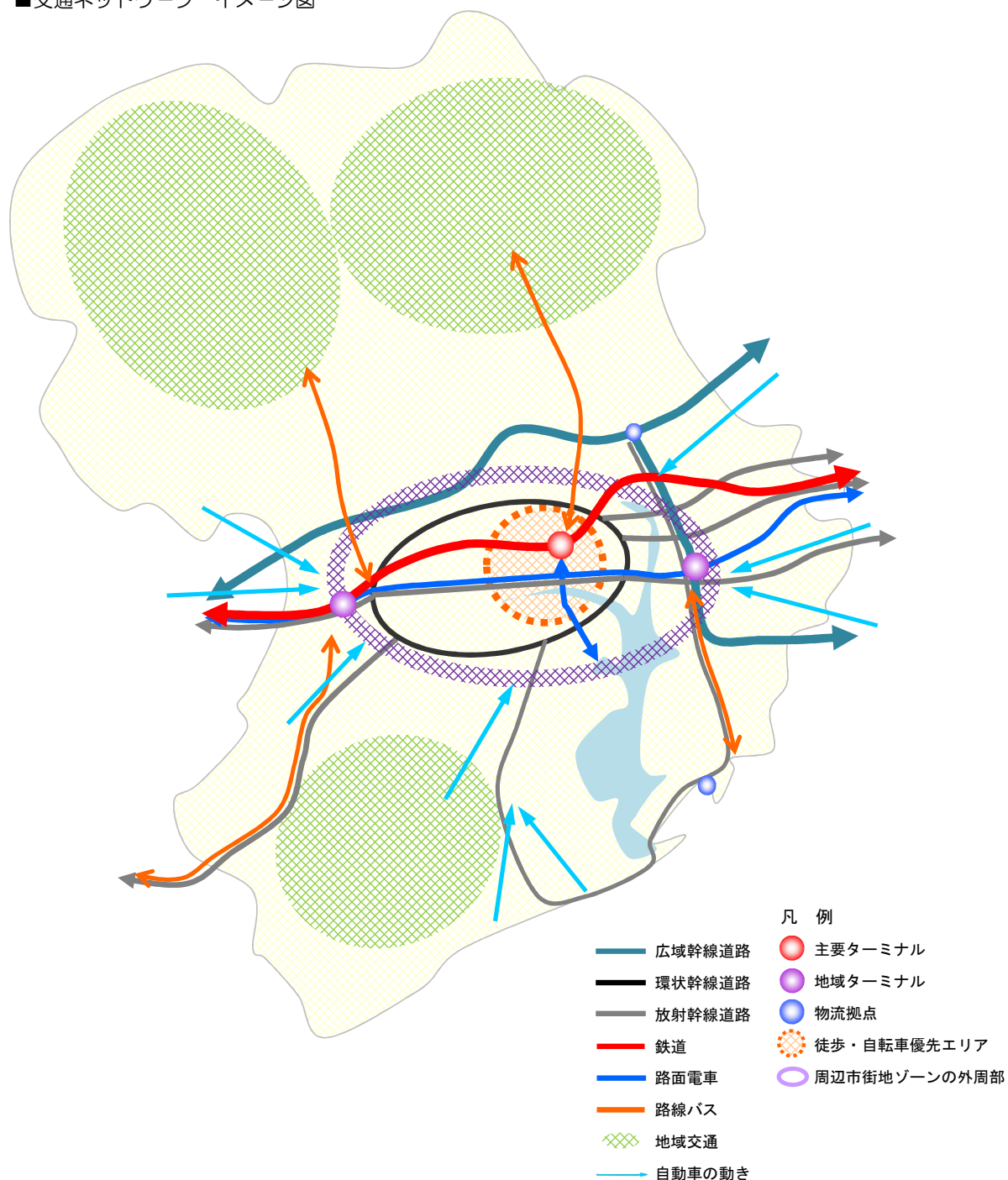
- 徒歩や自転車が利用しやすく、かつ、安全で快適な道路空間の形成を進めます。
- 交通結節点において公共交通と連携できる利用環境の整備を図ります。
- 事故の抑制や安全な自転車利用を実現するため、交通マナーの向上を図ります。

6. 交通ネットワーク形成の考え方

基本構想を実現するために、市内全域の交通ネットワーク形成を図ります。中心部では徒歩・自転車優先エリアを設け、その外周部に循環型の環状幹線道路を配し、そこから放射状に周辺部へと広がるネットワークとします。周辺部では地域ターミナルを核にネットワークを形成します。

また、公共交通機関との連携についても、周辺市街地ゾーンの外周部でのターミナルにおいて連携ができるようにして交通結節点の機能強化を図ります。

■交通ネットワーク イメージ図



第4章 基本計画

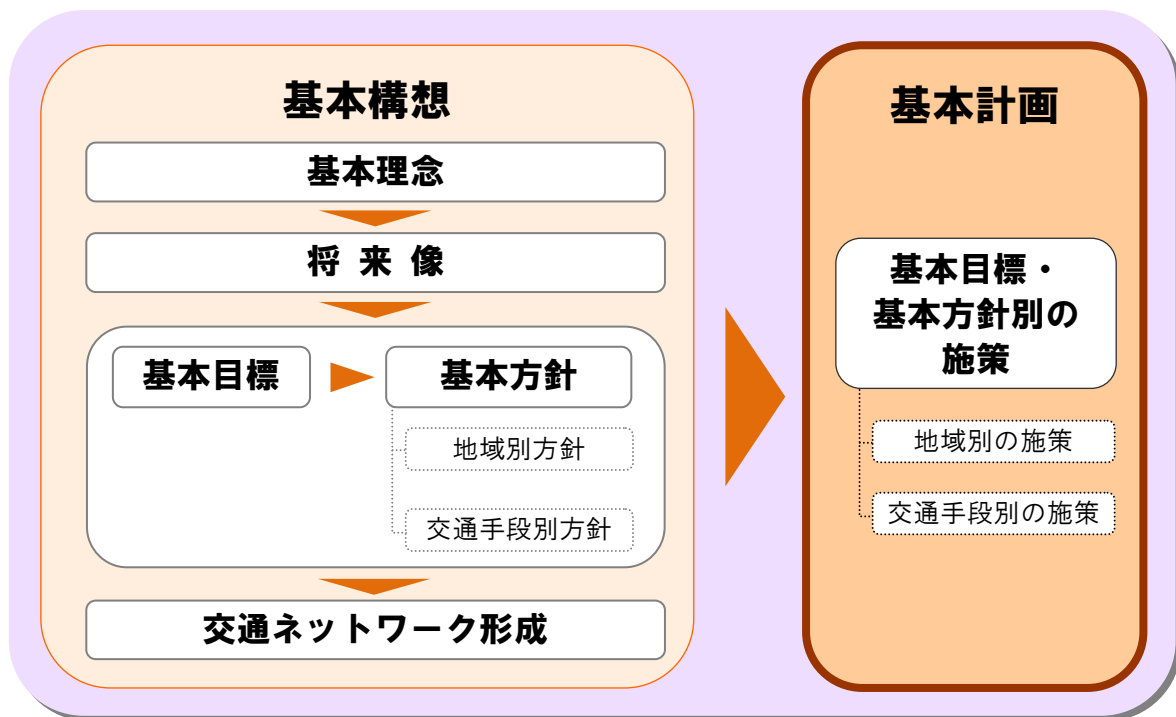
1. 基本計画の趣旨

1) 基本計画の役割と考え方

基本計画では、基本構想において設定した基本理念及び将来像と、それを達成するための基本目標及びその方針に基づき、取り組んでいく施策の考え方を示すものです。

2) 基本計画の期間

2012（平成24年度）から2021（平成33年度）までの10年間とします。



2. 基本目標及び方針別の施策

■基本目標・基本方針別施策一覧

基本目標	基本方針	施策の方向	No	施策
目標1 いきいきとした市民生活を支え、人と環境にやさしい交通	1-1 市民の生活ニーズに応じた交通環境の整備・改善を進めます	1-1-1 利用者のニーズに即した交通環境の整備	1	多様化するニーズに即した公共交通の確立
			2	異業種連携による移動手段の充実
	1-2 すべての人が利用しやすい道路・公共交通環境の形成を進めます	1-2-1 公共交通の利用促進	3	公共交通の運営の効率化
			4	ICカード「ですか」の利用促進
		1-2-2 通勤時の自動車利用の抑制	5	エコ通勤の普及
			6	交通基盤のバリアフリーの推進
		1-2-3 バリアフリーの推進	7	公共交通のバリアフリーの推進
			8	分かりやすい公共交通情報の提供
			9	職員・市民等への周知・啓発活動
	1-3 低炭素社会の実現のため環境負荷の少ない交通への取組を進めます	1-3-1 ECO 交通の推進	10	エコバイシクル運動の推進
			11	環境に配慮した自動車利用の促進
		1-3-2 自転車環境の向上	12	コミュニティサイクル等の検討
			13	自転車道の整備
目標2 人とまちをつなぐ安全・快適な交通	2-1 都市内の交通の安全の向上を図る取組を進めます	2-1-1 人にやさしい交通環境の整備	14	あんしん歩行エリアの拡大
			15	道路網の再編成
	2-2 自動車と公共交通のバランスのとれた交通へと改善を進めます	2-2-1 都市交通の円滑化	16	放射道路や環状道路による道路ネットワークの形成
			17	交通結節機能の強化
			18	都市内公共交通の形成
		2-2-2 自動車から公共交通への転換	19	既存の駐車場・駐輪場の有効活用
			20	パークアンドライド・サイクルアンドライドの推進
目標3 高知の魅力・活力を高める交通	3-1 広域交通や地域交通の充実により地域の活性化を進めます	3-1-1 広域交通ネットワークの強化	21	高速・広域交通体系へのアクセス機能の強化
			22	鉄道を活用した都市幹線の機能強化
		3-1-2 地域交通の強化	23	生活道路等の整備
			24	自然地域等における地域交通の導入
	3-2 地域の観光資源等をつなぐ交通環境の形成を進めます	3-2-1 観光交通環境の整備	8	(再掲) 分かりやすい公共交通情報の提供
			25	二次交通の充実と利用促進
			26	観光バスの乗降スペースの確保
	3-3 中心市街地における都市のにぎわいや活性化を図る交通環境の形成を進めます	3-3-1 中心市街地の回遊性の向上	27	自転車と歩行者が快適に通行できる空間づくり
			28	歩行者優先空間の検討
			29	中心部における自動車通過交通の抑制
目標4 市民・事業者・行政と連携・協働し、支え育てる交通	4-1 市民・事業者・行政がそれぞれの役割のもと、相互に継続した連携と協働の取組を進めます	4-1-1 NPO・ボランティア活動等の推進	30	地域内連携協議会と行政との協働のしくみの構築
			31	NPO・ボランティア活動などへの支援
	4-1-2 交通マナー等の意識啓発		32	交通安全の推進
			33	交通安全施設の整備
			34	違法駐車、放置自転車等の対策

：リーディングプロジェクトとして重点的かつ優先的に取り組む施策

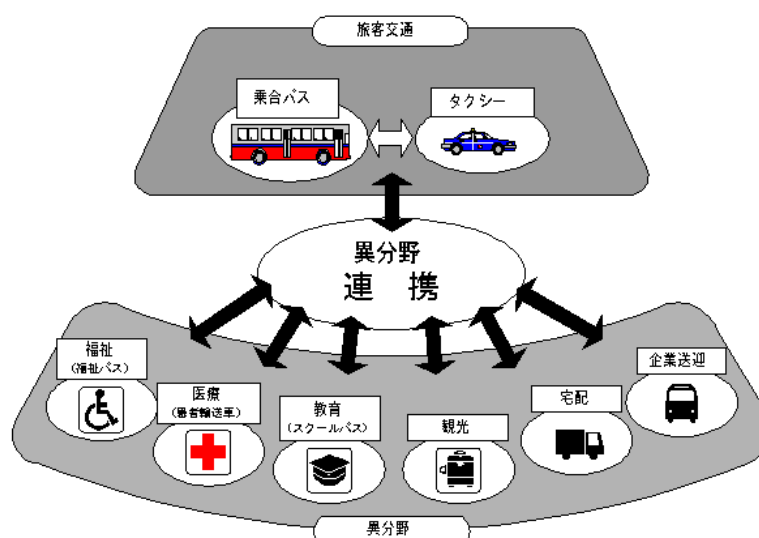
施策 1：多様化するニーズに即した公共交通の確立

- 市民ニーズの把握と、それにふさわしい多様な交通手段の確立を図ります。
- 交通事業者・IC カード 事業者と連携して、気軽に外出できる環境整備の取組を進めます。
- 公共交通の利用促進の広報活動やイベント等を実施することにより、地域社会全体で公共交通を支えていく意識の醸成を図ります。



施策 2：異業種連携による移動手段の充実

- 特定の目的、特定の人を対象に運行している移動手段を連携することにより、地域住民なども利用できるように移動手段が充実できるように検討します。



〈異業種連携の概念図〉

(出典：国土交通省 HP)

施策 3：公共交通の運営の効率化

- 各交通事業者や事業者間の連携による運営の効率化に向けた取組を進めます。
- 持続可能な公共交通としていくため、官民による運営形態のあり方について検討を進めます。
- 地域ターミナルを核としたゾーン運賃制や分かりやすい料金体系・ダイヤ改正・路線の再編など、利用しやすい環境づくりの取組を進めます。



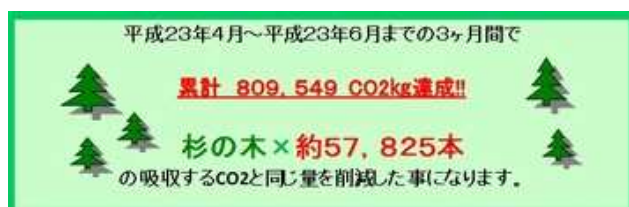
施策 4：IC カード「ですか」の利用促進

- 「ですか」の利用拡大を図るため、IC 事業者とともに、様々な角度から新たな利用促進策を検討します。
- 「ですか」を利用することで、エコポイント制度の周知を図り、公共交通の利用促進と地球温暖化防止活動の意識啓発に努めます。

＜交通エコポイント制度＞

◇IC カード「ですか」のエコポイント

IC カード「ですか」を利用して電車・バス（高速バスを除く）に乗車した場合、自家用車で移動した場合と比べてどれだけの二酸化炭素（CO₂）排出を抑制したことになるのか、利用者の地球環境への貢献を数値で見えるようにしたものです。電車・バスの乗車距離に応じて CO₂ 排出量削減効果を計算し、二酸化炭素（CO₂）1kg あたり 1 エコポイントとして積算します。利用者全員の年間エコポイントが積算され、高知県の地球温暖化対策活動に利用されます。



＜交通エコポイント＞

（出典：IC カード「ですか」HP）

施策 5：エコ通勤の普及

- 自動車通勤など過度のマイカー利用を抑制するため、まず高知県と高知市など行政から率先して、ノーカーデーの普及に取り組みます。
- 中心市街地の活性化を図るため、ノーカーデーを週末にするなど、実施日の拡大に取り組みます。
- 通勤時の交通渋滞を緩和するために、企業や市民に働きかけ、時差出勤やフレックスタイム制などのオフピーク出勤の促進に努めます。



施策 6：交通基盤のバリアフリーの推進

- 安全な歩行空間の形成をめざして、公共交通と連携して、高知県ひとにやさしいまちづくり条例に定めた整備基準に準じた整備の取組を進めます。
- 歩行者や車いす利用者、自転車などに安全・快適を提供する、歩行者 ITS（高度道路交通システム）の導入などを検討します。



〈歩道の段差解消〉

（出典：高知市資料）

施策 7：公共交通のバリアフリーの推進

- 鉄道駅・電停・バス停において、公共交通のバリアフリー化の取組を進め、公共交通の利用環境の改善に努めます。
- 案内の表示統一や文字の大型化などユニバーサルデザインに配慮し、すべての人が安心して利用できる環境を整備します。

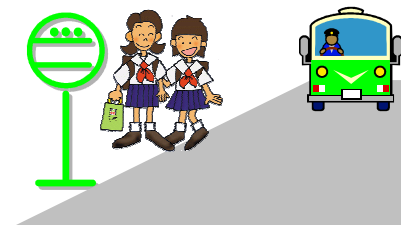


〈バリアフリー化した電停〉

（出典：高知市資料）

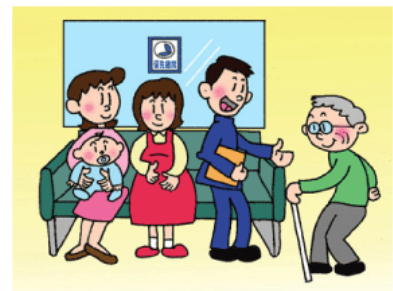
施策 8：分かりやすい公共交通情報の提供

- 時刻表や路線図などの必要な情報が分かりやすく提供できるように、バス停等の環境改善を図ります。
- バス停等の案内板などに QR コード等を設置するなど、携帯電話等による情報収集ができるような利用環境の形成に努めます。
- 交通事業者とともに、公共交通の利用促進を目的としたガイドマップなどを作成します。



施策 9：職員・市民等への周知・啓発活動

- 商品・看板、自転車等の路上はみ出しなどによる道路の無断占用に対する指導・規則の強化を進めます。
- バリアフリーに関する教育や啓発活動を行い、バリアフリー化に対する積極的な取組やこころのバリアフリーを推進します。



施策 10：エコバイシクル運動の推進

- エコバイシクル運動などの活動を通じて、自転車や徒歩の利用を促進します。
- 企業等での自転車通勤の普及をめざし、自転車通勤制度の導入や駐輪場の環境整備などソフト・ハード両面に取り組みます。
- エコ通勤優良事業所認証の推進を図るため、徒歩・自転車の奨励などの取組事例の収集・情報提供などに取り組みます。



施策 11：環境に配慮した自動車利用の促進

- 自動車以外の交通手段を考えることにより、目的や行先等に合わせた「かしこいクルマの使い方」を推進します。
- 駐停車時のアイドリングストップなどアクセルやブレーキの踏み方を工夫するエコドライブの普及・促進を図ります。
- 環境、健康をキーワードとした自転車・徒歩による移動の推進等、市民の自発的な行動変化を促すように取り組みます。



施策 12：コミュニティサイクル等の検討

- 中心部において、歩行者・自転車利用者のための魅力ある交通空間の形成をめざして、コミュニティサイクルシステム等の導入を検討します。
- 宿泊施設などで提供しているレンタサイクルを活用し、一体的に利用できるような仕組みを検討し、自転車利用による観光等を促進します。



施策 13：自転車道の整備

- 道路に車道から物理的に分離された自転車専用の走行空間を設け、自動車と歩行者との分離を図ります。
- 自転車歩行者道において、道路標示及び舗装の色・素材の違いなどにより、自転車の走行位置の明示を行い、歩行者との分離を図ります。
- 既存の自転車レーンにおいて、規制標識や規制表示など交通規制をすることにより、自転車走行空間の明確化を図ります。



(出典：高知市資料)

施策 14：あんしん歩行エリアの拡大

- 歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するため、「あんしん歩行エリア」の拡大を進めます。
- 地域住民や関係機関の協働のもと、「あんしん歩行エリア」の整備や歩行者や自転車利用者の安全な通行の確保に取り組みます。

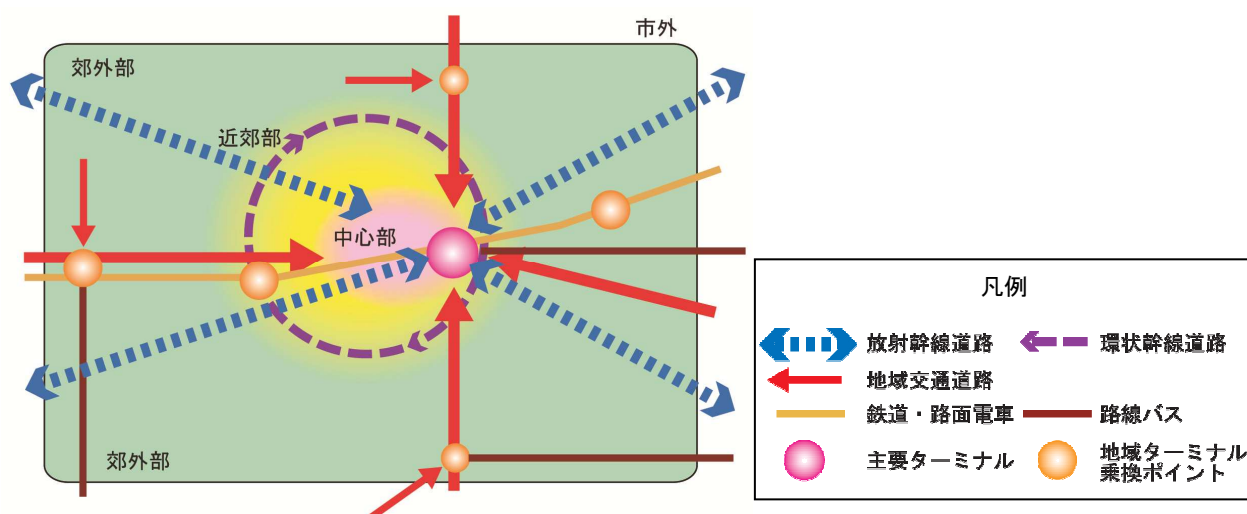


〈交通安全対策の整備〉

(出典：高知市資料)

施策 15：道路網の再編成

- 高速道路、幹線道路など道路種別に応じた交通流動の適正化を図り、交通需要に基づいた道路網の再編成を進めます。
- 交通需要が低いと想定される未整備の都市計画道路について、廃止を含めた見直しを行い、効果的・効率的な道路網の再編成を検討します。



〈めざすべき交通体系イメージ〉

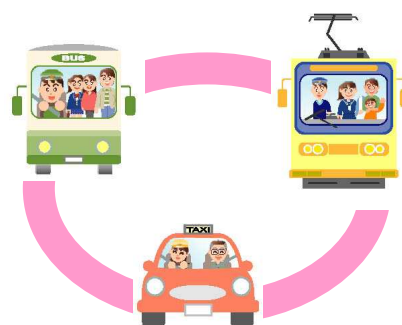
施策 16：放射道路や環状道路による道路ネットワークの形成

- 中心部の慢性的な交通渋滞を解消するため、放射道路・環状道路などを結ぶ道路ネットワークの形成を進めます。



施策 17：交通結節機能の強化

- 複数の公共交通機関に乗り換えができる地域ターミナルを選定し、乗換施設や案内施設の整備を行います。
- 公共交通の乗り換えができる乗換ポイントを選定し、既存施設の活用や民間施設との連携をすることにより、待合空間の確保を図ります。



施策 18：都市内公共交通の形成

- 路面電車と路線バスによる合理的で効率的な都市内公共交通を形成します。
- 路面電車の利用状況をデータに基づき分析し、運行の適正化を図ることにより、乗り換え・乗り継ぎの利便性を強化します。



施策 19：既存の駐車場・駐輪場の有効活用

- 中心部の駐車場について、公共施設に附帯する駐車場の有効的な活用方法や民間の駐車場との連携など、自動車から公共交通へつながるような駐車場のあり方を検討します。
- 中心部の駐輪場について、放置自転車対策とあわせて、既存施設における駐輪場の有効活用や駐輪スペースの確保などに取り組みます。



施策 20：パークアンドライド・サイクルアンドライドの推進

- 既存のパークアンドライドの利用促進を図るとともに、交通事業者や民間事業者と連携を図り、パークアンドライドの推進を目的とした新たな駐車場の候補地を検討します。
- 利用者が多く、駐輪場が整備されていない鉄道駅・電停・バス停付近を中心に、交通事業者や民間事業者と連携を図り、サイクルアンドライドの推進を目的とした駐輪場の整備を検討します。



〈サイクルアンドライドの整備〉

（出典：高知市資料）

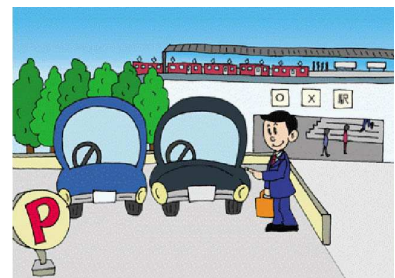
施策 21：高速・広域交通体系へのアクセス機能の強化

- 高知空港や各インターチェンジからのアクセス道路を整備し、広域交流・産業活動などの支援を図ります。



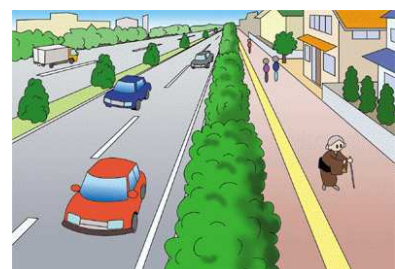
施策 22：鉄道を活用した都市幹線の機能強化

- 鉄道駅で路線バスや自転車など他の交通への円滑な乗り換えができる利用環境を整備します。
- 駅周辺施設の紹介や定時性・速達性など情報発信し、駅周辺の目的地を示すことにより、鉄道利用の動機づけを図ります。



施策 23：生活道路等の整備

- 地域の生活道路や通学路において、日常生活の安全な交通を確保するために、市民生活を支える身近な道路を整備します。
- 狭あい道路の拡幅整備や隅切りなどの交差点改良を行います。



施策 24：自然地域等における地域交通の導入

- 公共交通空白地などを対象に、地域の移動手段となる乗合交通の導入に向けて取り組みます。
- 地域特性に応じて、車両や運行形態を検討し、地域交通サービスの充実を図ります。
- 地域交通の導入について、運行内容の周知など情報発信に努め、地域への定着に取り組みます。

施策 25：二次交通の充実と利用促進

- 二次交通（観光バス、観光タクシーなど）について、市内外に情報発信するとともに、交通事業者や商店街などと連携して利用促進に取り組みます。
- 二次交通の利用者には魅力ある交通サービスの充実を図ります。



施策 26：観光バスの乗降スペースの確保

- 市内中心部の観光客の回遊性の創出、観光バス乗降時の安全性の確保のために、観光バスの乗り降りができる停車スペースを確保します。



施策 27：自転車と歩行者が快適に通行できる空間づくり

- 中心部の回遊性を高めるため、効果的な交通施策を実施することにより、自転車と歩行者が快適に通行できる空間形成に取り組みます。
- 望ましい都市交通のあり方を考えるための社会実験の実施などを検討します。
- 中心部の過度のマイカー使用を抑制し、公共交通、自転車、徒歩をメインとする空間づくりに努めます。



施策 28：歩行者優先空間の検討

- 商店街などにおいて、誰もが安心して買い物ができるように、商店街や利用者とともに方策を検討し、安全・安心な歩行者優先の空間づくりに取り組みます。



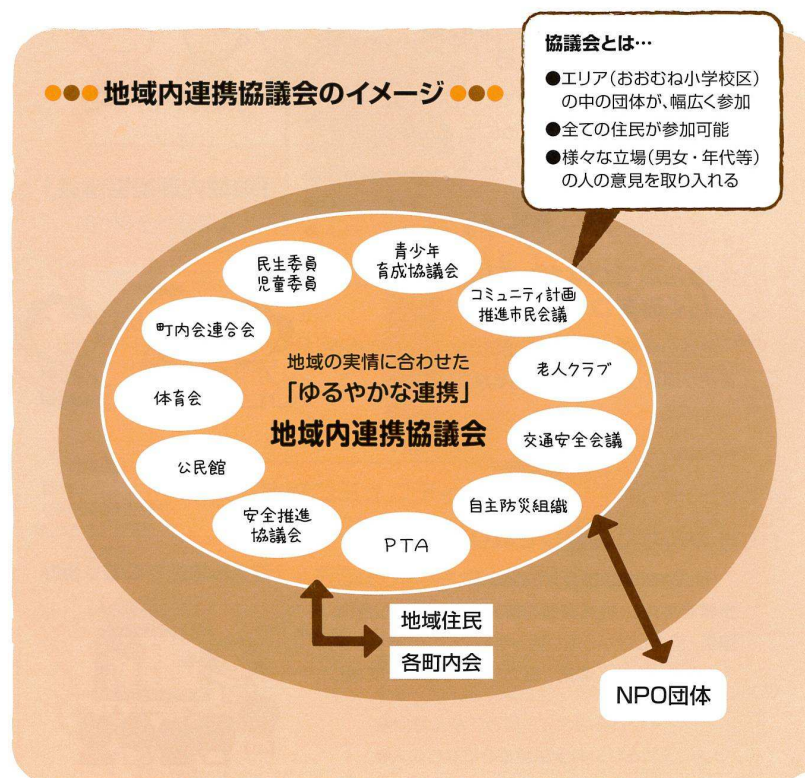
施策 29：中心部における自動車通過交通の抑制

- 市街地内環状線の都市計画道路の早期整備により、市内中心部の過度の自動車通過交通の排除を図ります。
- 交差点の改良や交通規制などを検討し、市街地内環状線の交通の円滑化を図り、市内中心部への通過交通の抑制をめざします。



施策 30：地域内連携協議会と行政との協働のしくみの構築

- 地域内の各種組織が連携しながら、行政と協働することで、交通環境に関することを共有できる仕組みづくりを構築します。



〈地域コミュニティの再構築について〉

（出典：高知市地域コミュニティ推進課資料）

施策 31：NPO・ボランティア活動などへの支援

- 市民による安全な交通環境づくりを推進するため、NPO やボランティアなどによる交通安全に関する活動を支援します。
- 地域の交通に関するリーダーとなる人材の育成を図るとともに、関連する情報を提供するなど、交通に関する活動を支援します。



施策 32：交通安全の推進

- 交通安全に対する市民意識を高めるため、地域や教育福祉施設・警察等の関係機関と協力しながら、交通ルールについての周知徹底を図ります。
- 市民一人一人が交通ルールを守る意識を高めて、交通マナーの向上に努めます。
- 高齢者の交通事故対策として、高齢者の特性について周知を図るとともに、高齢者が運転免許の返納しやすい環境づくりに取り組みます。



施策 33：交通安全施設の整備

- 交通事故の予想される箇所について、交通安全施設（カーブミラー・ガードレール・道路照明など）の整備を進めます。
- 既存施設の老朽化や路面表示の消失などの維持管理に努めます。
- 道路幅員が狭隘な中山間地域などにおいては、対向車の接近を知らせる交通安全施設を整備するなど、交通事故防止に努めます。



施策 34：違法駐車、放置自転車等の対策

- 歩行者が安全・安心に通行できるよう放置自転車等規制区域内での規制や撤去を徹底します。
- 駐輪場の利用促進や新設・改修、放置自転車等の撤去方法の見直しなどを検討します。
- 警察・道路管理者との連携により、違法駐車に対する規制を徹底します。



第5章 リーディングプロジェクト

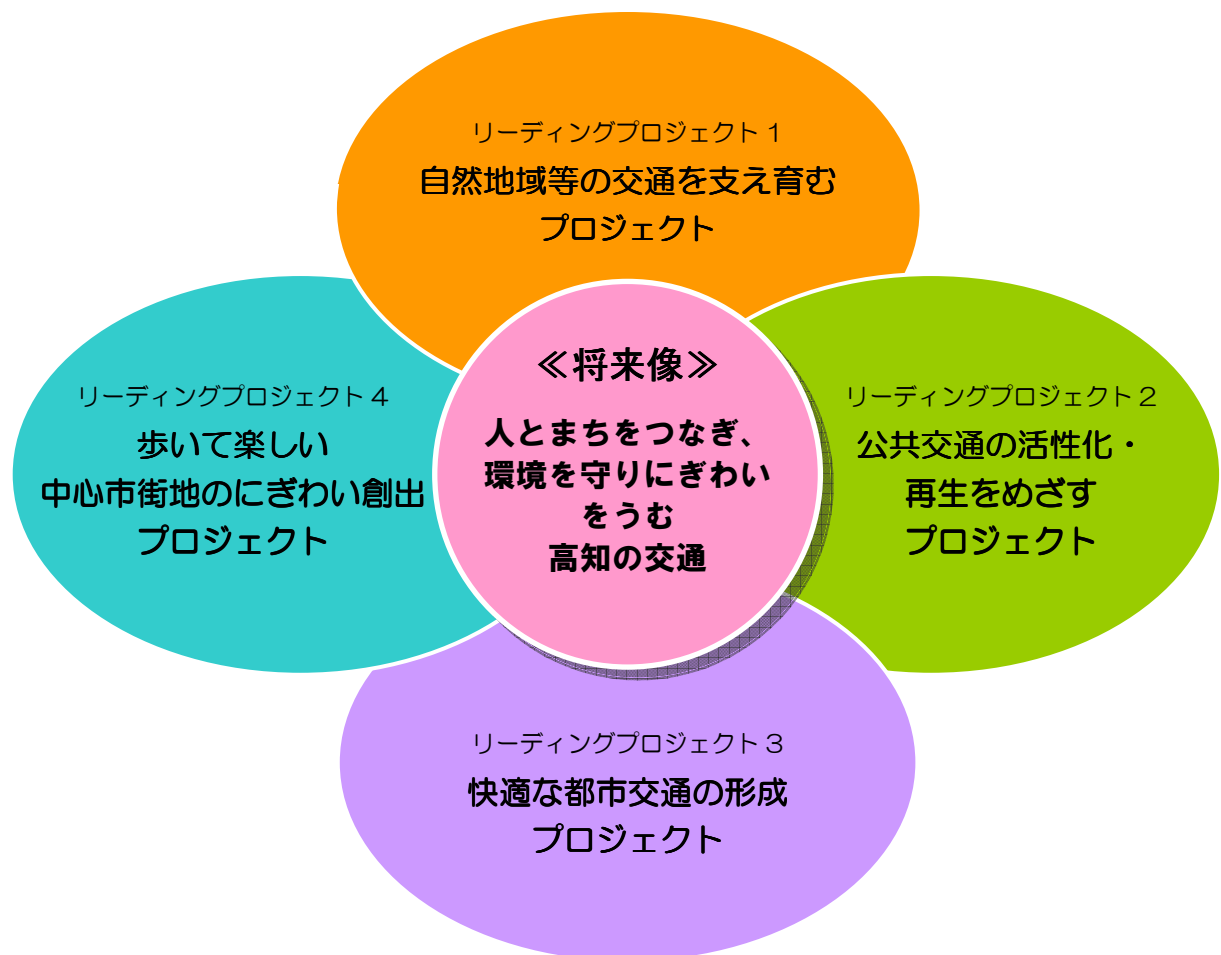
1. リーディングプロジェクトの趣旨

1) リーディングプロジェクトとは

リーディングプロジェクトは、基本構想で定めた4つの基本目標別に施策を展開することに加えて、基本目標や基本方針の垣根を越えて、各施策間の横の連携を図りながら、施策を単独で実施するのではなく一体的に施策を進めることを目的に設けています。

また、リーディングプロジェクトは、重点的かつ優先的に取り組む必要がある対策について、複数の施策をパッケージ化し、市民・事業者・行政が連携・協働のもとに、基本計画を牽引する役割を担っています。

《リーディングプロジェクトの概念》



2. リーディングプロジェクトの施策

1：自然地域等の交通を支え育むプロジェクト

<最終の姿>

- 地域社会全体で公共交通を支えていく意識の醸成を図ります。
- 公共交通空白地・不便地を有する自然地域等における地域交通の導入に向けた取組を進めます。



<対象ゾーン>

田園地域ゾーン

中山間地域ゾーン

<対象となる交通手段>

公共交通



<対象となる施策>

- 施策 1：多様化するニーズに即した公共交通の確立
- 施策 24：自然地域等における地域交通の導入
- 施策 30：地域内連携協議会と行政とのしくみの構築

公共交通の確立への意識の醸成

施策 1：多様化するニーズに即した公共交通の確立

利用者ニーズを把握し、それにふさわしい交通手段の確立を図るとともに、公共交通の利用促進の広報活動などを実施することにより、地域社会全体で公共交通を支えていく意識の醸成を図ります。



自然地域等における地域交通の導入

施策 24：自然地域等における地域交通の導入

公共交通空白地・不便地の住民の地域交通として、地域特性に応じた車両やデマンド交通や路線定期運行などの運行形態を検討し、地域交通の導入に向けた取組を進めます。



連携・協働の仕組みづくり

施策 30：地域内連携協議会と行政とのしくみの構築

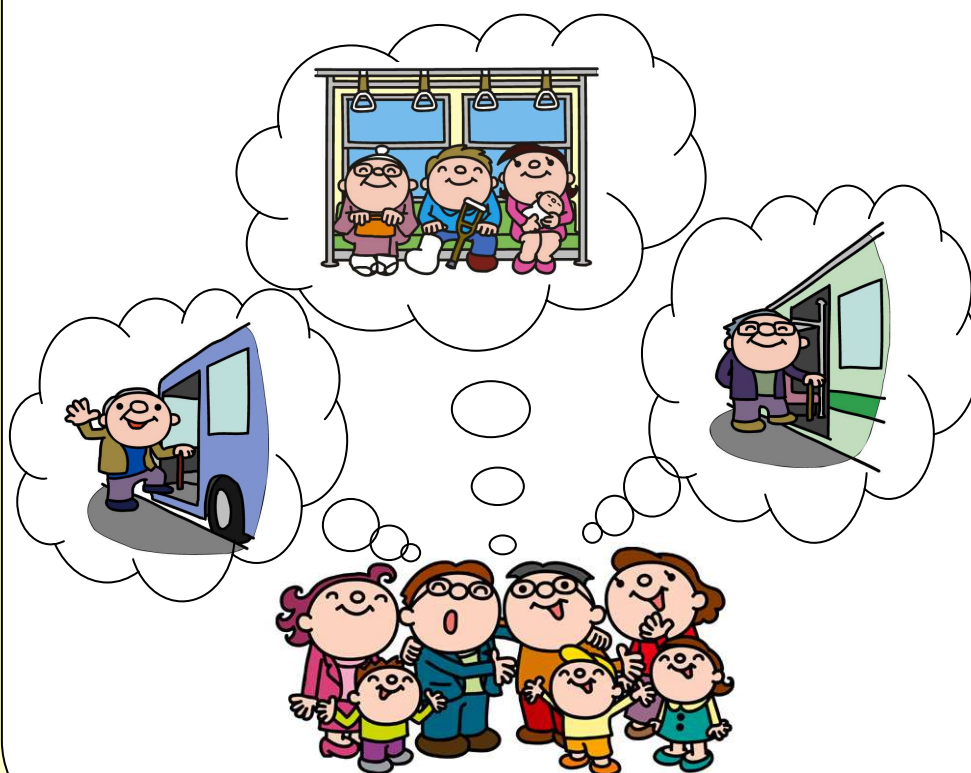
地域内の様々な組織が連携をしながら、行政と協働することで、交通環境に関することを共有できる仕組みづくりを構築します。



2：公共交通の活性化・再生をめざすプロジェクト

<最終の姿>

- 公共交通の利用者離れを改善するため、分かりやすい公共交通情報の提供を進めるとともに、運営の効率化に向けた取組を進めます。
- 公共交通の利用者が増加し、活気のある公共交通の形成により、高知市全体の活性化をめざします。



<対象ゾーン>

市内全域

<対象となる交通手段>

公共交通

<対象となる施策>

- 施策 3：公共交通の運営の効率化
- 施策 8：分かりやすい公共交通情報の提供
- 施策 18：都市内公共交通の形成

公共交通を利用しやすい環境づくり

施策 8：分かりやすい公共交通情報の提供

時刻表や路線図などの必要な情報を分かりやすく提供できるように、バス停などの環境改善を図ります。

また、交通事業者とともに、公共交通の利用促進等を目的としたガイドマップなどを作成します。



公共交通の再生

施策 3：公共交通の運営の効率化

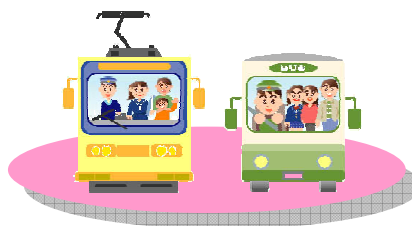
持続可能な公共交通としていくため、官民による運営形態のあり方について検討すると同時に、各交通事業者や事業者間の連携による運営の効率化に向けた取組を進めます。



公共交通の活性化

施策 18：都市内公共交通の形成

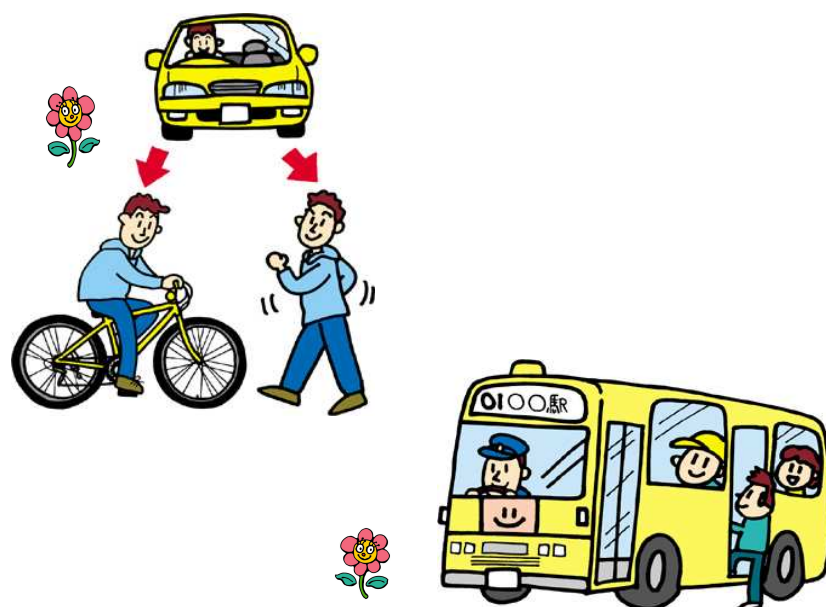
路面電車と路線バスによる合理的で効率的な都市内公共交通を形成します。



3：快適な都市交通の形成プロジェクト

<最終の姿>

- エコ通勤の普及や交通結節点の機能向上により、快適な交通環境の整備を実施します。
- 公共交通と自動車交通のベストミックス化（最適な組み合わせ）を進め、車依存からの脱却と円滑な都市交通の形成をめざします。



<対象ゾーン>

市内全域

<対象となる交通手段>

公共交通

自動車交通

<対象となる施策>

- 施策 5：エコ通勤の普及
- 施策 17：交通結節機能の強化
- 施策 20：パークアンドライド・サイクルアンドライドの推進

交通手段を考えるきっかけづくり

施策 5：エコ通勤の普及

自動車通勤の過度のマイカー利用を抑制するため、ノーカーデーの普及に向けて、実施日の拡大に取り組めます。

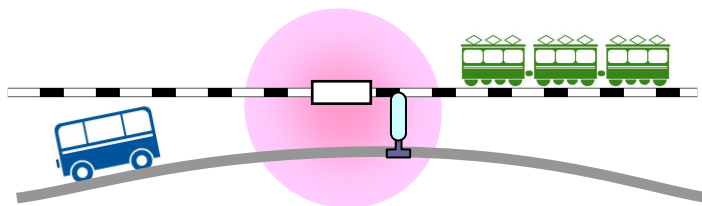


公共交通の利用環境向上

施策 17：交通結節機能の強化

複数の公共交通機関に乗り換えができる地域ターミナルや乗換ポイントを選定し、乗換施設や案内施設の整備などを行います。

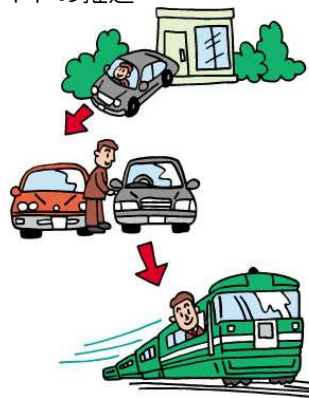
また、民間施設との連携することにより、待合空間の確保を図ります。



自動車と公共交通のベストミックス化の推進

施策 20：パークアンドライド・サイクルアンドライドの推進

パークアンドライド・サイクルアンドライドに関する情報を発信することにより、利用促進を図るとともに、交通事業者や民間事業者と連携して、新たな駐車場・駐輪場の候補地を検討します。



4：歩いて楽しい中心市街地のにぎわい創出プロジェクト

<最終の姿>

- 歩いて楽しい中心市街地の形成と公共交通の利用促進を実施します。
- 追手筋通りなどを歩行者等が優先された通りとしていく整備を検討します。

<対象ゾーン>

都心ゾーン

実施場所（予定）



<対象となる交通手段>

自動車交通

徒歩・自転車交通

<対象となる施策>

- 施策 27：自転車と歩行者が快適に通行できる空間づくり
- 施策 28：歩行者優先空間の検討
- 施策 29：中心部における自動車通過交通の抑制

基盤整備

施策 29：中心部における自動車通過交通の抑制

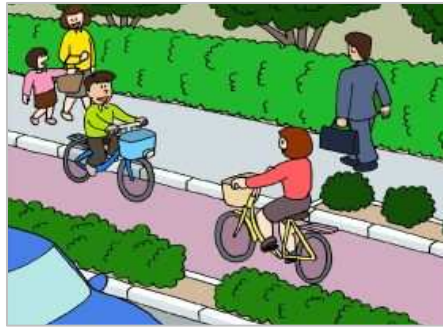
市街地内環状線の都市計画道路の早期整備と、交差点の改良や交通規制などにより、市内中心部の過度の自動車通過交通の排除を図ります。



きっかけづくり

施策 27：自転車と歩行者が快適に通行できる空間づくり

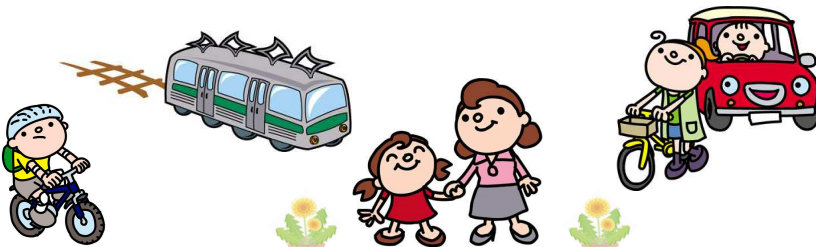
まち歩きしたくなるような快適な空間を創出するため、公共交通・自転車・徒歩の利用を促すイベントなどを実施します。



歩いて楽しい中心市街地へ

施策 28：歩行者優先空間の検討

歩行者を中心とした道路空間の形成に向けた課題の把握や体制づくりや仕組みづくりを商店街や利用者とともに検討し、歩行者等が優先された通りとなるよう整備を検討します。



第6章 計画の推進に向けて

1. 関係機関の連携・協働と役割について

公共交通、自動車交通、徒歩・自転車交通の交通を維持・発展するためには、市民（市民、NPO、企業等）・交通事業者・行政（国、県、市、警察）などの各主体がそれぞれの役割を認識した上で、各主体内はもとより各主体間で互いの特性を活かし、補完し合いながら連携と協働を図っていくことが重要です。

そこで、基本理念を念頭に置き、めざすべき将来像の実現に向けて、次のように各主体の基本的な役割分担を明確にします。

各主体の役割について

＜市民の役割＞

- サービスを受ける立場から、公共交通について理解と関心を深めます。
- 状況に応じた交通手段を考え、積極的に公共交通機関等を利用するように努めます。
- 地域の一員として、行政や交通事業者が実施する施策の取組に協力します。
- 日常の活動において、環境にやさしい交通行動を実践します。
- 安全な交通環境づくりをめざして、交通ルールを遵守するとともに、地域の交通安全活動に参加・協力します。

＜交通事業者の役割＞

- 利用者のニーズを把握し、安全で安心できる交通サービスの提供を行います。
- 交通事業者が相互に連携・協力し、公共交通ネットワーク全体の利用促進や利便性の向上に努めます。
- 公共交通の問題把握やその解決に向けて、利用状況などのデータを把握・分析することで、現状の見直しに取り組んでいきます。
- 将来の社会経済情勢を見据え、計画的かつ効率的な運営となるよう経営改善に努めます。
- 行政や市民等と連携し、各交通モードが特性を活かし、新たな事業展開や創意工夫によって地域交通を担っていくように努めます。
- 事業活動において、交通ルールを遵守し、環境面に配慮した交通行動を実践します。

＜行政の役割＞

- すべての人が安心して利用できる交通サービスについて、事業者とともに取り組みます。
- 交通事業者や市民と連携・協働し、効率的な交通体系を構築するための場づくりを行います。
- 交通に関する市民等のニーズの把握に努め、事業者とともに持続可能な公共交通の実現に向けた取組を進めます。
- 公共交通の利用促進を図るため、広報・啓発活動など、市民の意識改革に向けた取組を実施します。

- 交通事業者の取組について、利用者の視点から、優先順位に基づき計画的かつ効率的な支援を行います。
- 市民に対し、環境にやさしい交通環境づくりについて、啓発活動や情報提供を行います。
- 交通安全意識の啓発や交通ルールの遵守に向けた取組を実施します。
- 複数の市町村にまたがる広域的または幹線的な公共交通は、市町村間における連携促進に向けた県の適切な調整を得ながら、交通施策を推進します。

2. 計画実現に向けた基本的な考え方

本計画を実現するための基本的な考え方として、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識するだけでなく、以下の視点に基づき取り組んでいく必要があります。

（１）意識改革と行動改革

市民、交通事業者、行政がめざすべき将来像や交通課題を共有していくとともに、各主体がそれぞれの役割分担についての当事者意識を持ち、行動改革につなげていくことが求められます。

（２）効果的な事業実施

交通事業者や行政の厳しい財政状況の中においては、選択と集中による重点的かつ効果的な投資を行い、効率的に施策を推進するとともに、既存ストックも有効活用していく必要があります。また、投資効果を検証・評価するとともにハード整備施策やソフト施策を連携して実施することにより、相乗効果を高めていく必要があります。

3. 計画推進の基本方針

本計画を効率的に推進していくためには、市民の視点に立ち、地域のニーズや特性を把握し、市民の合意のもとに交通に関する諸課題に対応していくことが求められます。

また、各主体が計画の主旨を理解し、連携・協働を図りながら、それぞれの役割を果たしていくことが必要です。特に、事業者や行政のみならず、市民等の能動的な関わりや積極的な参加が重要になってきます。

そのために、市民参加の機会を設け、様々な意見が反映できるような仕組みづくりや体制づくりを整え、実効性を高める進行管理を行います。

また、本計画が時代にふさわしい計画となるよう、社会経済情勢の変化や上位計画等の見直しなどを踏まえながら、必要に応じて適宜見直しを行います。

高知市交通基本計画【概要版】

発行 平成24年3月

編集 高知市

【事務局】

高知市市民協働部交通政策課

高知市鷹匠町二丁目1番43号

TEL 088-823-9487 FAX 088-824-9794



高知市

