

第2章

高知市の交通の現状と課題

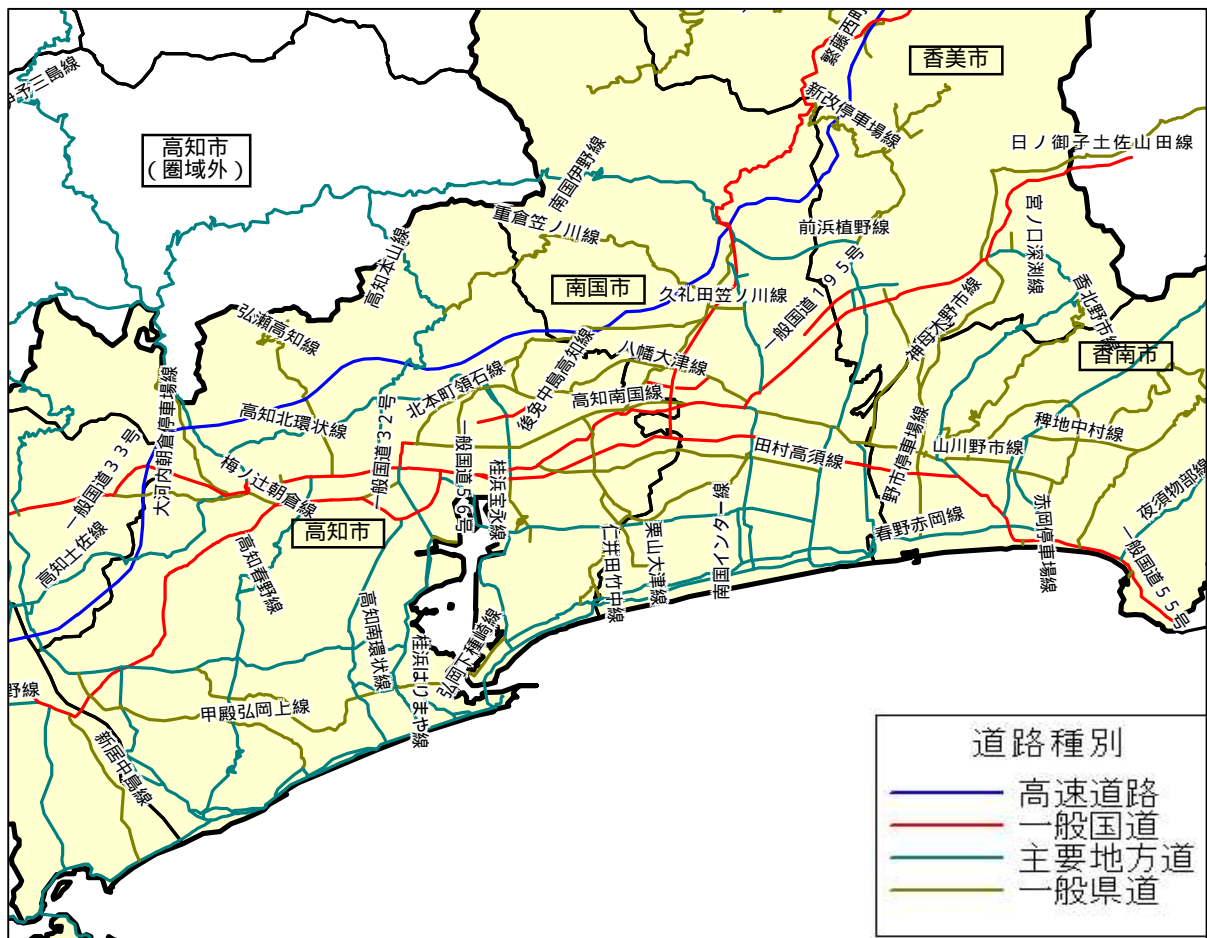
- 1．自動車交通の現状
- 2．公共交通の現状
- 3．徒歩・自転車交通の現状
- 4．交通の現状と課題のまとめ

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) 道路交通網

高知市内を走る主要な幹線道路は、市内中心部から西部方面への主軸である国道33号や56号があり、東部方面への主軸として、国道32号、55号、195号があります。これらの国道を東西方向の骨格として、南北方向から接続する県道や主要な市道により、高知市の道路網を形成しています。



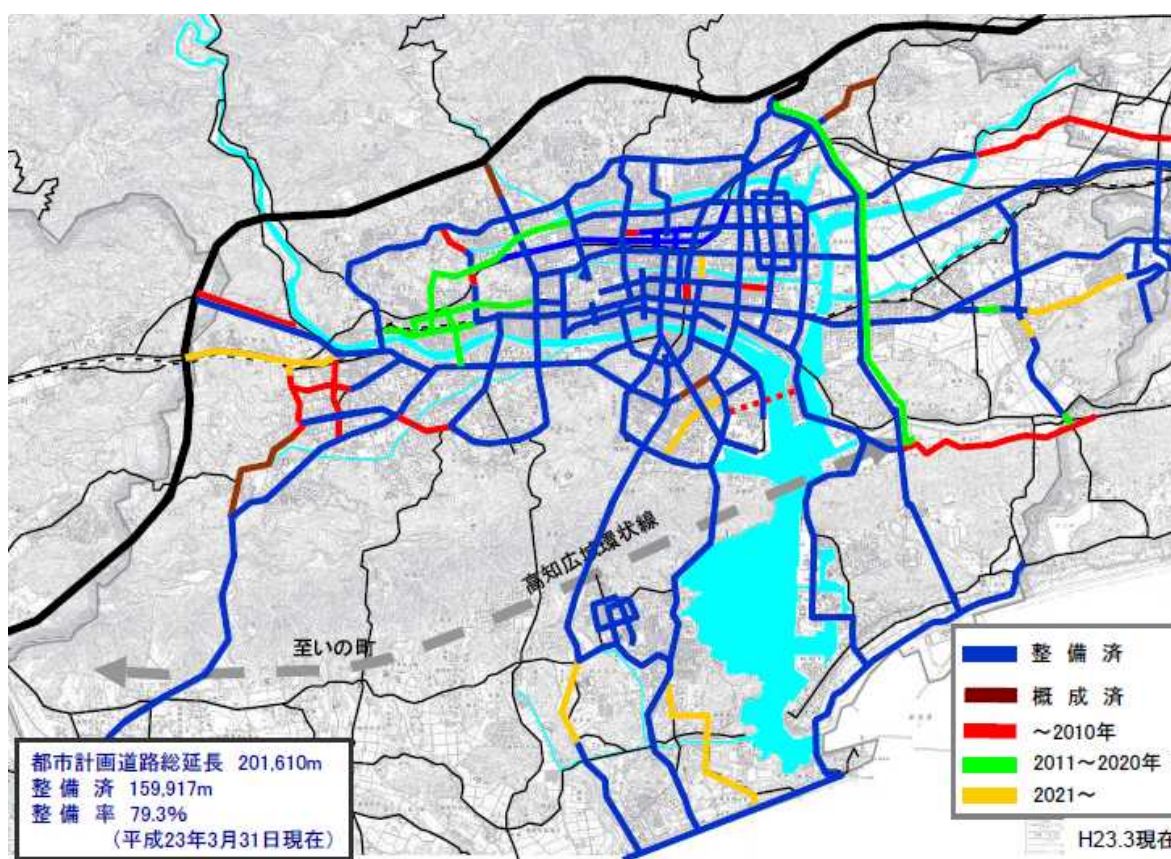
道路網

(出典：『高知都市圏パーソントリップ調査』)

2) 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。



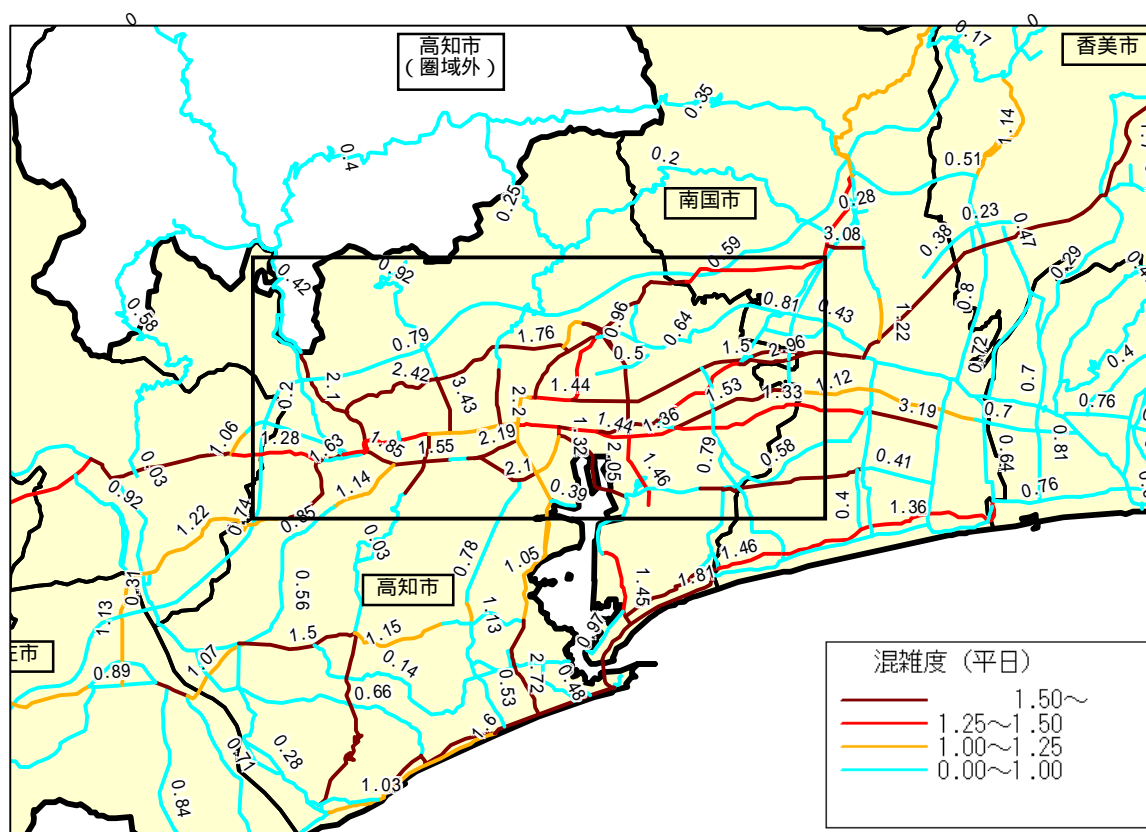
道路整備プログラム

(出典：『高知市都市計画マスタープラン』)

3) 混雑状況

道路の混み具合を示す指標である混雑度は、平日ではすべての路線・区間で休日よりも混雑度が高く、高知市中心部のすべての路線・区間で混雑度が 1.0 を上回っています。

混雑度	交通状況
1.0 未満	昼間 12 時間 (7~19 時) を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 ~ 1.25	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1~2 時間 (ピーク時間) ある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。
1.25 ~ 1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。



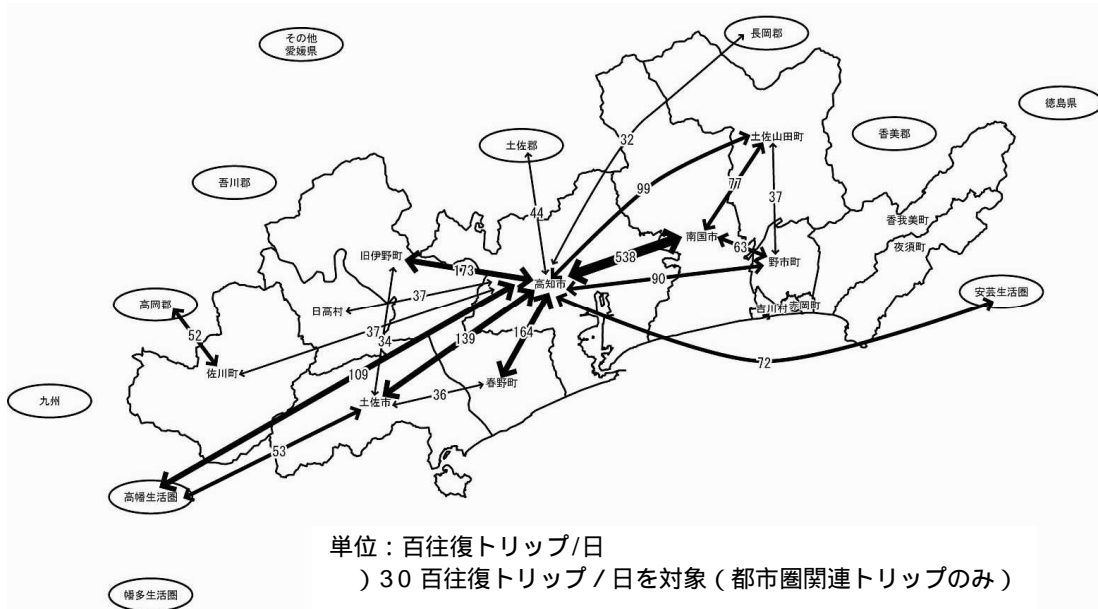
平日の混雑度

(出典：『高知都市圏パーソントリップ調査』)

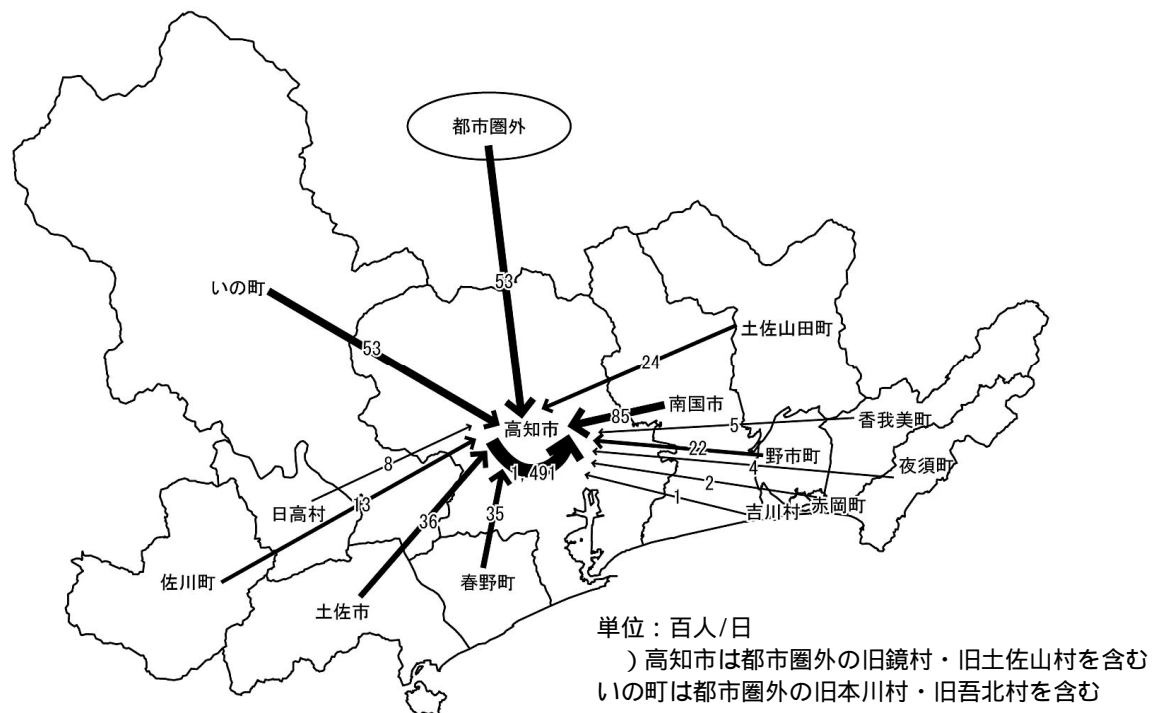
4) 交通流動

自動車交通の地域間流動を見ると、高知市 南国市、高知市 旧伊野町、高知市 旧春野町など高知市に関連した流動が多くなっています。

高知市への通勤・通学流動を見ると、南国市、いの町からの流入が多くなっています。



地域間流動 (自動車)

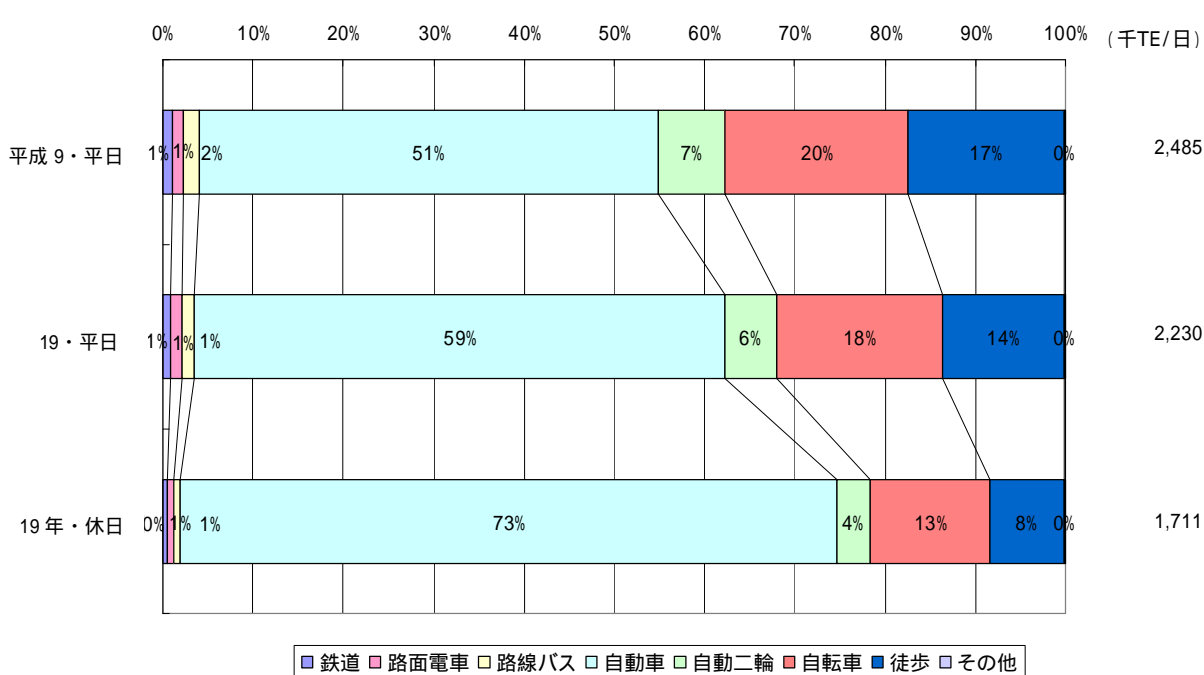


高知市への通勤・通学流動

(出典：『高知都市圏パーソントリップ調査』)

5) 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 年の調査と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。



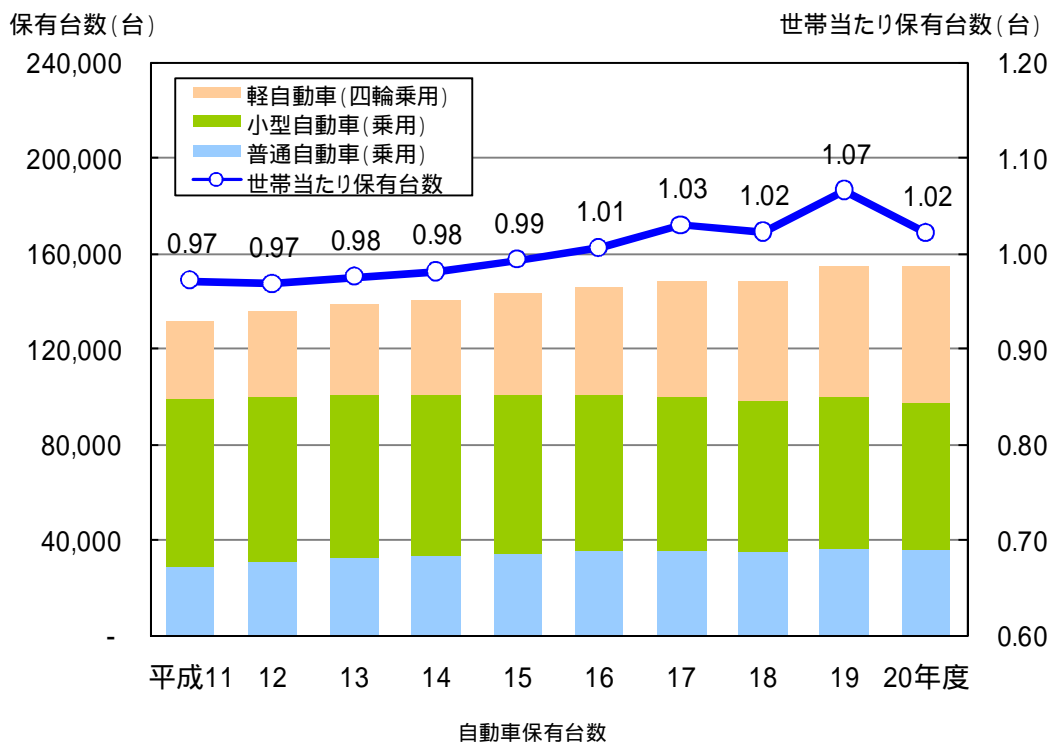
交通分担率

(出典：『高知都市圏パーソントリップ調査』)

6) 自動車台数

高知市における乗用自動車（普通自動車 + 小型自動車 + 軽自動車）の保有台数は、増加傾向が続いています。普通自動車及び小型自動車の合計台数は横ばいから微減傾向ですが、軽自動車の増加が著しく、全体として増加する状況となっています。

世帯当たりの保有台数は、平成 16 年に 1.0 を超え、自動車社会が進化していることがうかがえます。

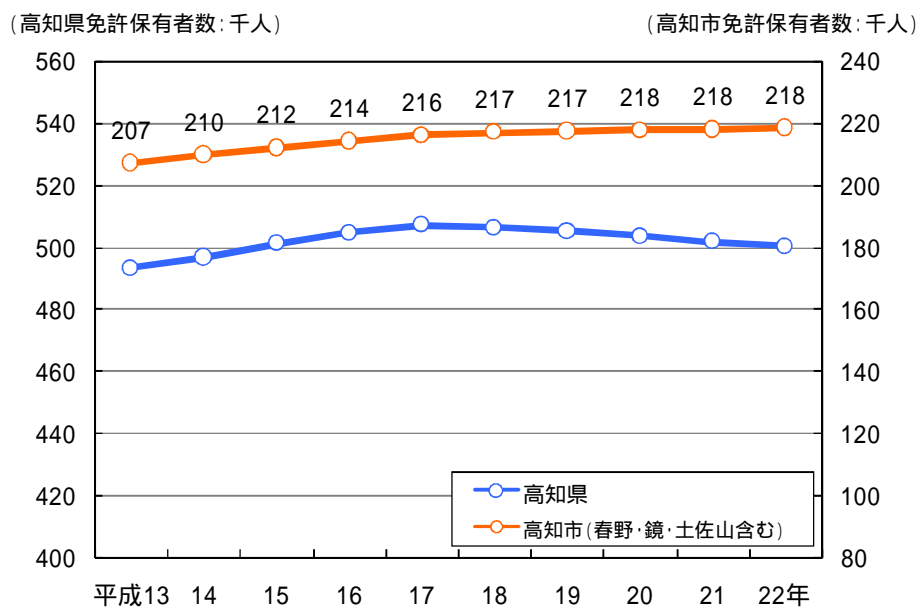


(出典：『平成 22 年度高知市統計書』)

7) 免許保有状況

自動車運転免許保有者数は高知県全体では、平成 17 年をピークに減少傾向にあります
が、高知市では年々増加しており、保有率は 6 割と超えています。

平成 22 年には 218,341 人となり、少子高齢化が進んでいる中であって、高齢者の運
転免許保有率が高くなっているものと考えられます。



運転免許保有者数の推移

(出典：『運転免許センター』)

2. 公共交通の現状

1) 公共交通網

高知市の公共交通網は、鉄道、路面電車、路線バスにより形成されています。

鉄道は、JR 土讃線が高知市中心部を通過する東西軸として、広域的な交通機能が形成されています。

路面電車は、高知市中心部の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）の全長 25.3km で形成されており、隣接市町を結ぶ都市交通として機能しています。

路線バスは、道路網と同様に、高知市中心部を核に放射状に路線が形成されており、多くは高知市内で運行していますが、一部に複数の市町村にまたがる延長の長い路線も形成されています。



公共交通網

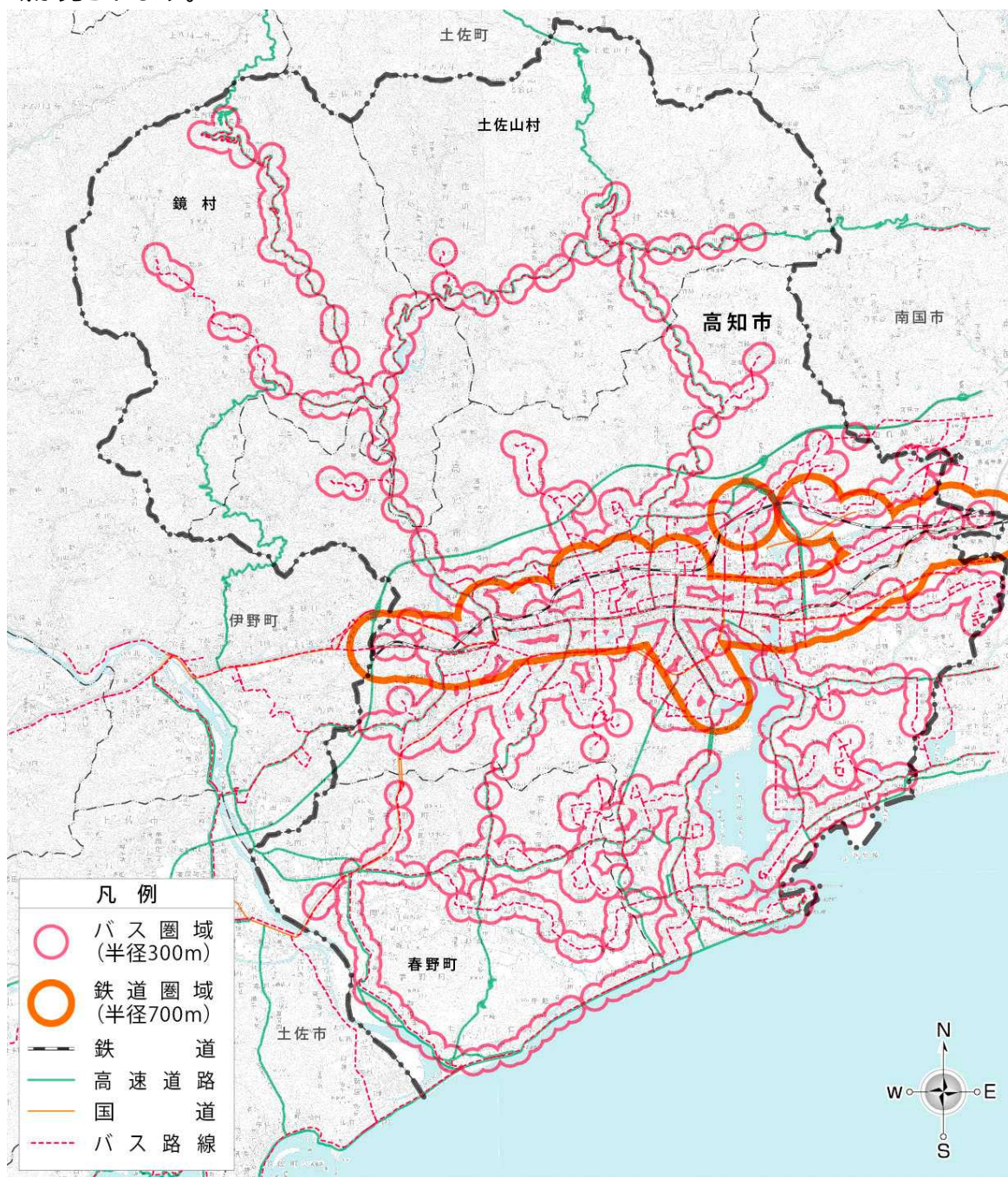
(出典：高知市地域公共交通総合連携計画)

2) 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。



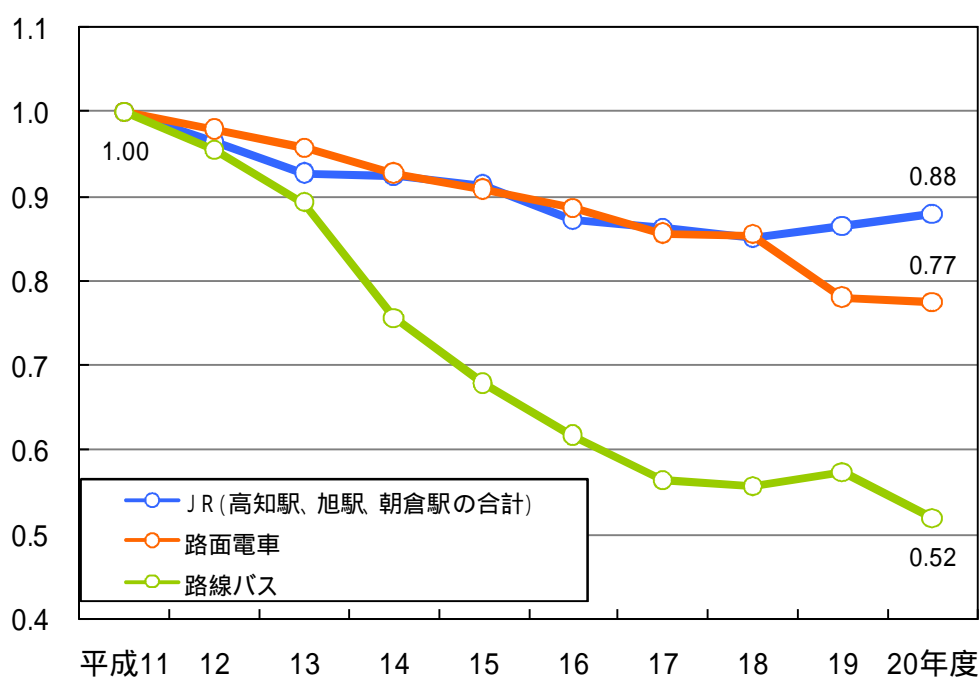
(出典：高知市地域公共交通総合連携計画)

3) 公共交通の現状

公共交通の利用状況

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。



平成 13 年度までのバス輸送人員は、高知県交通(株)と土佐電気鉄道(株)の 2 事業者の合計値
平成 14 年度からのバス輸送人員は、土佐電気ドリームサービス(株)を加えた 3 事業者の合計値

公共交通機関別の乗降客の動き

(出典：『高知市統計書』、事業者提供データ)

IC カード

IC カード「ですか」は、土佐電気鉄道と高知県交通が設立した「株式会社ですか」が発行した非接触型のカードで、代金をチャージ(入金)しておけば、バス・電車への乗降時、カードリーダーにタッチするだけで運賃が支払える仕組みのものです。

「ですか」は、高知市内を運行する路面電車と路線バスにおいて利用でき、平成 23 年 12 月末時点で約 7 万 4 千枚を超える枚数が発行されています。

また、チャージキャンペーンや新規購入者キャンペーンを実施し、公共交通の利用促進を行うとともに、公共交通の利用が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ったのかを数値化し、利用者の地球環境への貢献をポイント(エコポイント)にしてホームページに掲載してエコ活動を推進しています。

	大人	小児	ナイスエイジ
無記名式		小児、ナイスエイジの取り扱いはございません。	
記名式			
	記名人のみご利用できます。紛失時に再発行できます。 ※購入時にお客様のお名前、性別、生年月日、電話番号の登録が必要です。		
定期券			
	定期券としてご利用できます。チャージ(入金)しておく、定期券区間外を乗車した分の運賃の精算ができます。		

「ですか」カードの種類

鉄道の施設

平成 15 年 4 月に策定された「高知市交通バリアフリー基本構想」では、利用者数の多い(5,000 人/日以上)旅客施設及びそれに準じる旅客施設群が位置する地区として、JR 高知駅を含む 3 つの重点整備地区が指定されました。

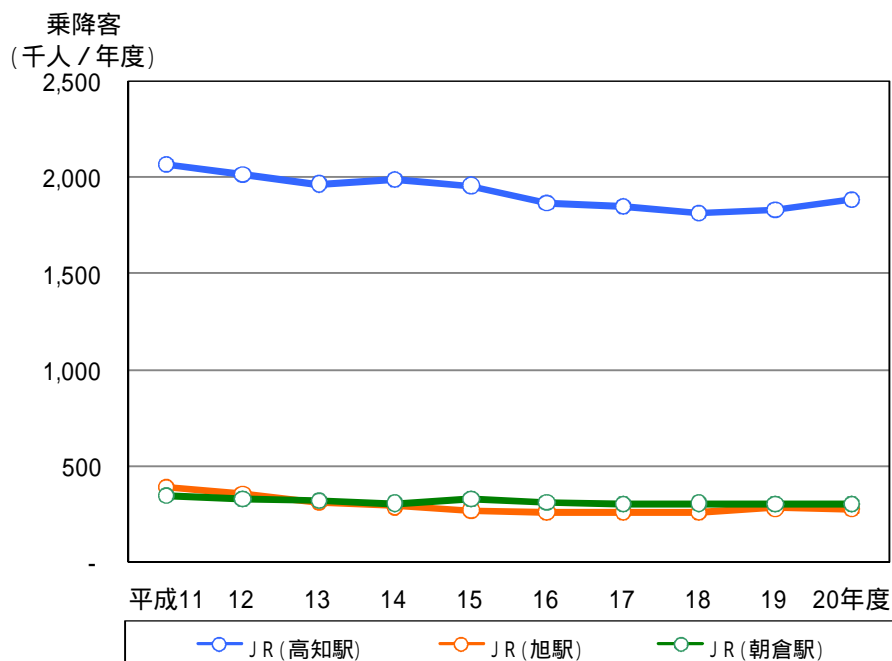
高知駅は、平成 20 年 2 月 26 日に新たな駅舎が完成し、その後、平成 21 年 3 月に路面電車の高知駅前が全面供用するなど交通拠点機能の整備が図られ、高知の主要なターミナルとして機能しています。



鉄道の利用状況

鉄道の利用者数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せん。



乗降客数の推移

(出典：『高知市統計書』)

5) 路面電車の現状

路面電車

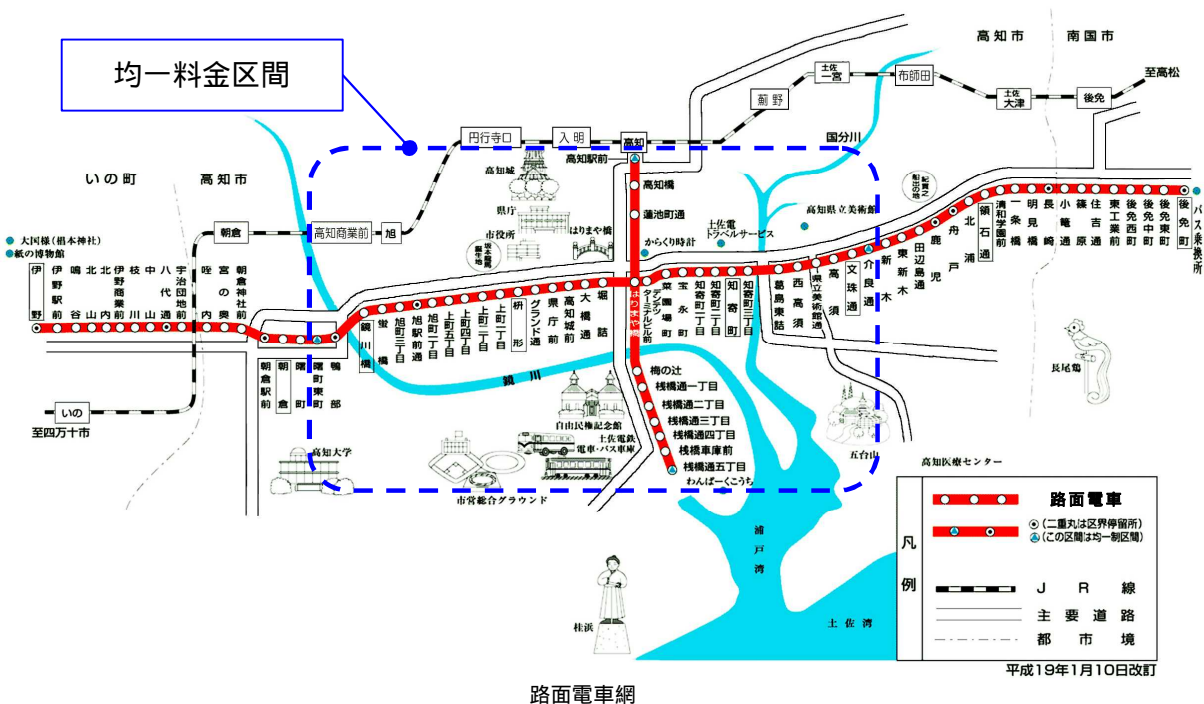
高知市は、はりまや橋を交点に、東西軸（伊野線・ごめん線）と南北軸（棧橋線）で形成されていますが、南北軸は、高知駅前から棧橋通5丁目までの3.2kmと短い路線となっています。

高知市内の電停は、伊野線では、はりまや橋から啞内までの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。路面電車の電停は、概ね中心部は200～300m間隔で、郊外部でも500m以下で設置されています。

路面電車のダイヤは、伊野線では、伊野電停からはりまや橋方面への始発便は6時前半、はりまや橋方面から伊野電停への最終便は21時台までの運行となっています。ごめん線では、後免町電停からはりまや橋方面への始発便は6時、はりまや橋方面から後免町電停への最終便は22時前半までの運行となっています。棧橋線では、車庫のある棧橋四丁目から高知駅までの始発便が6時過ぎに出庫し、高知駅から棧橋方面へと折り返し運行をしています。棧橋五丁目から高知駅までの最終便は21時台後半に出て、22時過ぎに高知駅から棧橋の車庫までの最終便が運行しています。

運行本数は、伊野線・ごめん線で伊野電停からはりまや橋方面は47本と少ないですが、鏡川からは216本と多くなっています。同様に、後免町電停からはりまや橋方面は78本ですが、文珠通からは205本と多くなっています。

到達時間は、啞内電停～はりまや橋電停が27～32分程度、長崎電停～はりまや橋電停が27～31分です。



路面電車網

(出典：株式会社土佐電気鉄道 HP から転載加筆)

路面電車の施設

路面電車は、ワンマン車両が 60 両運行されていますが、そのうち低床車両は 1 両です。
高知市内には、上下線合わせまして 119 電停ありますが、そのうちバリアフリー化されている電停が 40 電停で約 34%です。また、上屋が設置されている電停が 79 電停で約 66%となっています。(平成 23 年 12 月 1 日時点)

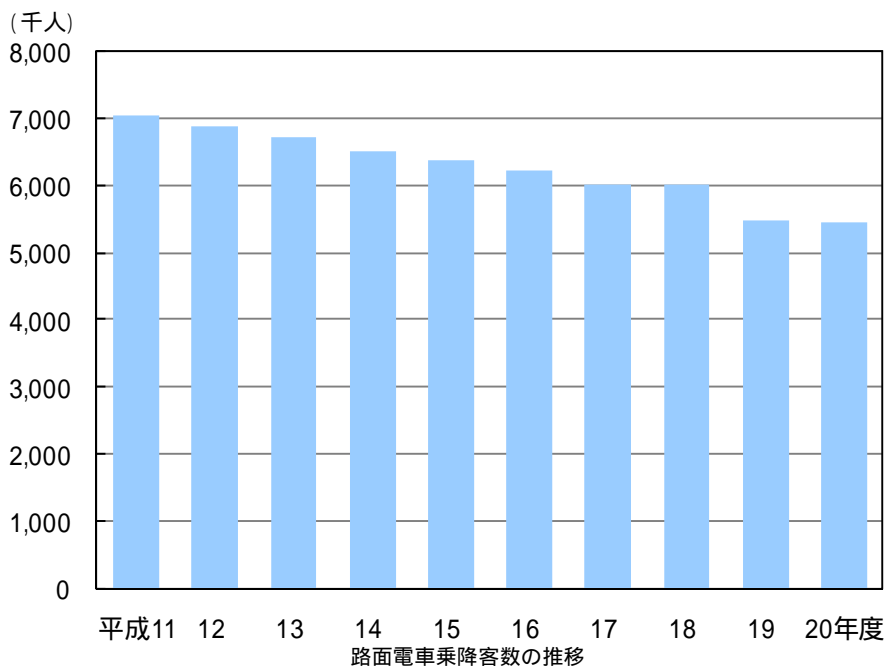
電停数は、はりまや橋を 4 ヶ所、高知駅前を 3 ヶ所、鏡川橋を 2 ヶ所で計算



バリアフリー化車両・施設

路面電車の利用状況

路面電車の乗降客数は年々減少が続いており、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。



(出典：『高知市統計書』)

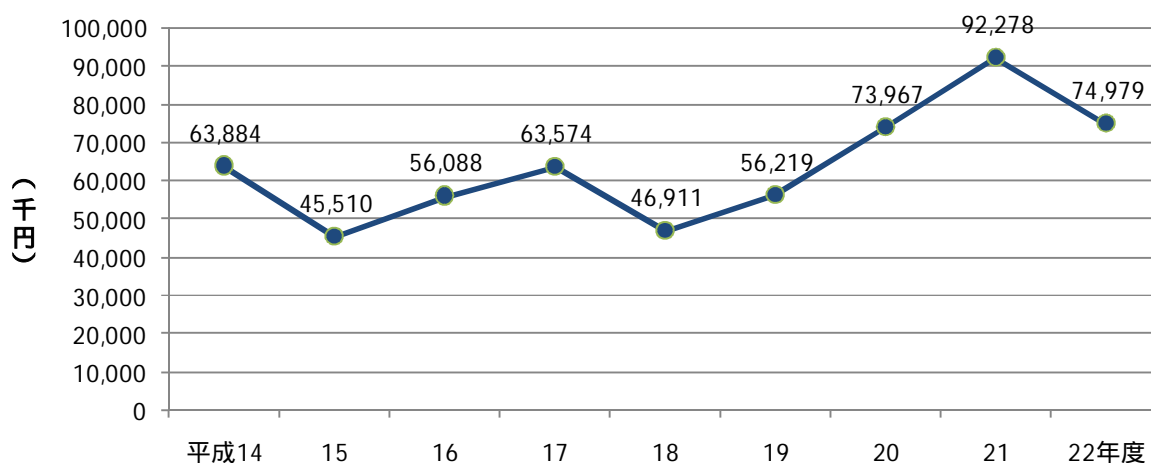
6) バスの現状

路線バス

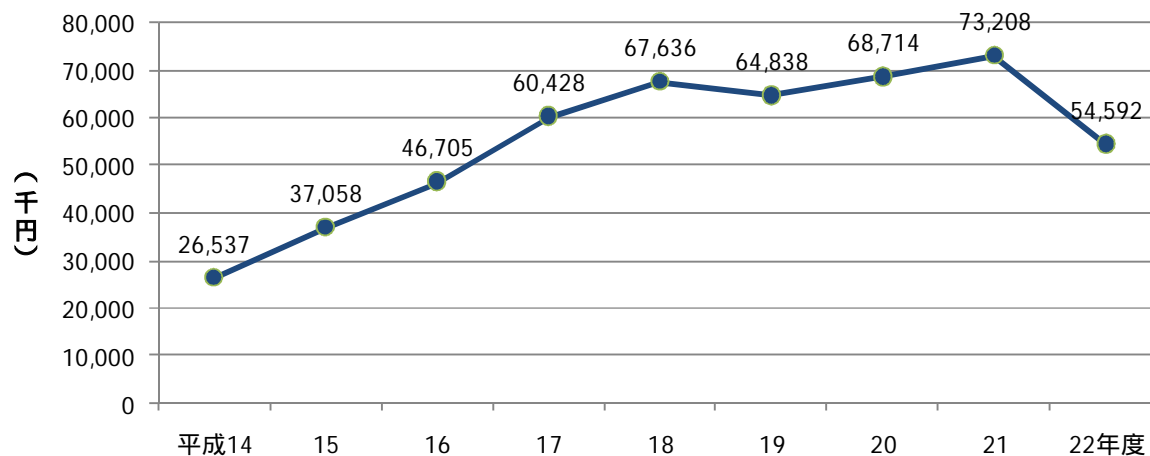
路線バスは、地域の生活を支える移動手段として、市内各地を運行しています。しかし、マイカーの普及や過疎現象等による輸送人員の減少により、バス路線の維持が困難となっています。このことから、地域住民の生活に必要なバス路線の維持のため、一定の要件を満たした路線については、生活バス路線として補助金が交付される国庫補助対象路線があります。

上記以外のバス路線の中で、国庫補助の要件を満たさないが、生活バス路線として維持すべき路線と指定された路線については、関係市町村が協調して、運行に係る経費の補助を行う地方補助路線があります。この他に、事業者が運行を廃止した路線を維持するため、関係市町村の依頼により、運行する廃止路線代替バスがあります。

生活バス路線・廃止路線代替バスに対する補助金の推移は、全体に見ると増加する傾向にあります。



生活バス路線運行維持費補助金の推移

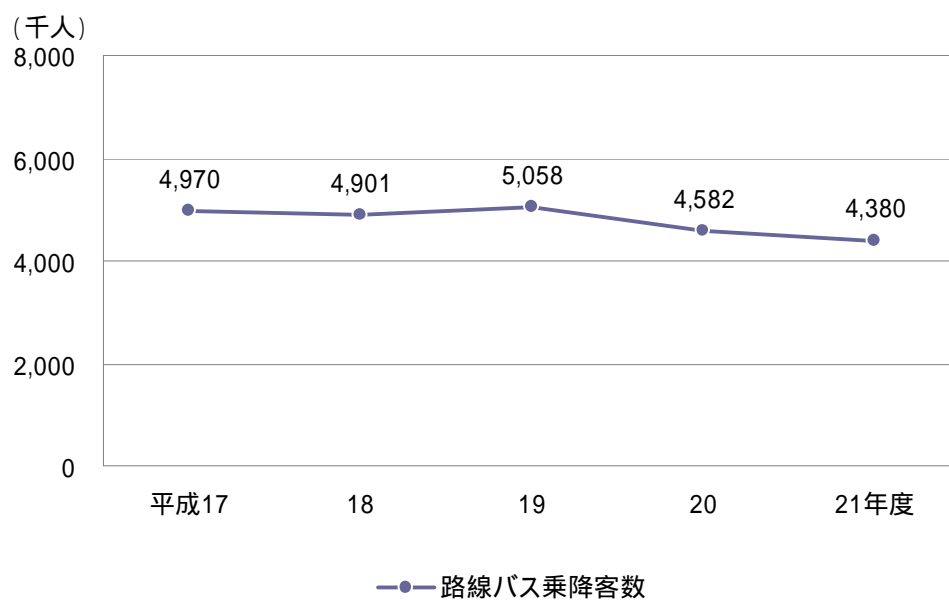


廃止代替バスの補助金の推移

(出典：高知市提供)

路線バスの利用状況

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。



路線バスの乗降客の推移

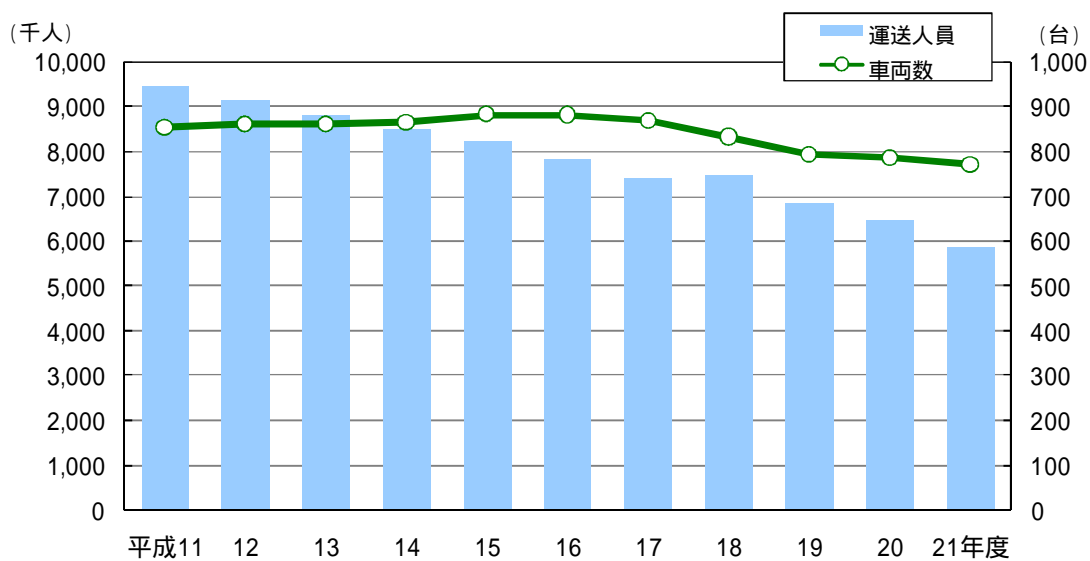
(出典：『高知市統計書』、事業者提供データ)

7) タクシーの現状

タクシー事業者は、旧高知市内で高知市ハイヤー協同組合の加入事業者が 37 事業所、その他組合外の事業者も運行しています。また、旧鏡村及び旧春野町の地域に各 1 事業者が運行しています。

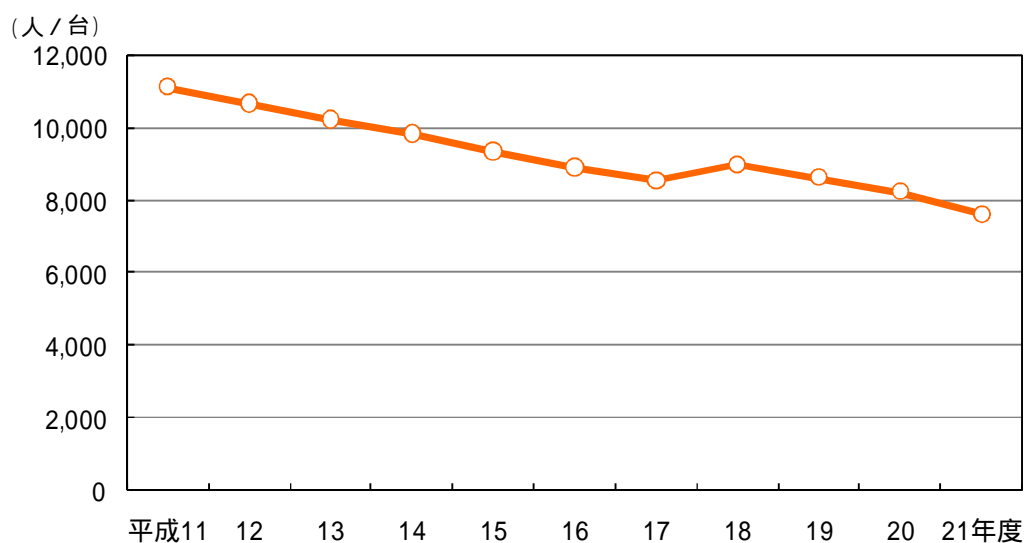
タクシーの輸送状況は、運送人員数は年々減少しており、10 年間で 38% 減少となっていますが、車両数は 10% 程度の減少にとどまっています。

また、1 台当たりの運送人員は、運送人員の減少に伴い減少傾向であり、10 年間で約 30% の減少となっています。



ハイヤー輸送人員数・車両数の推移

(出典：『高知市統計書』)



1台当たりの運送人員の推移

(出典：『高知市統計書』)

8) 交通結節点の現状

公共交通間の乗り換えなど交通結節機能は、鉄道駅が大きな役割を担っています。

JR高知駅は、高知県の陸の玄関口となっており、駅舎及び駅前整備が行われたことなどから路面電車、路線バスとともに結節性がさらに強くなっています。また、JR旭駅、JR朝倉駅も路面電車、路線バスとともに結節性が強くなっています。

その他、路面電車と結節性のある駅は、JR高知商業前駅、JR土佐大津駅があげられます。路線バスと結節性の強い駅は、バスの便数を考慮した場合、JR薊野駅があげられます。また残る駅は、都市間交通を支える鉄道への結節点でありながら、地域の交通との結節性が弱く、公共交通機関間の連携が弱い状況です。

鉄道駅	JR便数	路線バス便数	路面電車便数	JR～バス停		JR～電停	
				距離	評価	距離	評価
JR朝倉駅	75便	158便	93便	140m		120m	
JR高知商業前駅	59便	28便	328便	200m		390m	×
JR旭駅	75便	194便	434便	30m		300m	
JR円行寺口駅	59便	89便	436便	250m		1000m	×
JR入明駅	59便	8便	474便	290m		1300m	×
JR高知駅	95便	379便	175便	50m		50m	
JR薊野駅	78便	183便	431便	100m		2500m	×
JR土佐一宮駅	79便	6便	224便	70m		2100m	×
JR布師田駅	78便	6便	219便	600m	×	1900m	×
JR土佐大津駅	79便	10便	155便	90m		410m	×

鉄道駅の交通結節性

(出典：平成24年2月現在)

条件	JR駅からの距離	評価
雨天時や大きな荷物がある時に抵抗を感じない(約2分)	150m未満	
多くの健常者が抵抗を感じない(約3.5分)	150m～300m	
健常者でも抵抗を感じる人が増加します	300m超	×

交通結節点における移動距離の評価

(出典：『バスサービスハンドブック』(土木学会))

9) パークアンドライドの現状

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・電車などに乗り換えて、目的地に向かうシステムです。

パークアンドライドの利用については、公共交通機関を利用させていただくことがこの事業の趣旨に添うものであるため、駐車場としての料金は無料ですが、目的地までの電車やバスの定期券を購入するなどの条件があります。

平成10年度に取組がスタートして以来、パークアンドライド駐車場の設置が増加しており、それに伴って利用者も増加しています。しかし、利用率の高い駐車場と低い駐車場ができるなど立地格差が出てきている状況です。

パークアンドライド駐車場	駐車可能台数	契約者数	契約率	
県立美術館通	193	193	100%	H22.9.30
土佐電鉄栈橋車庫	20	20	100%	H22.9.30
鏡川橋	82	73	89%	H22.9.30
一宮・五台山道路高架	210	27	13%	H22.8.31
ファミリーマート高知横浜店	5	3	60%	H22.8.31

パークアンドライド利用状況

(出典：交通事業者資料)

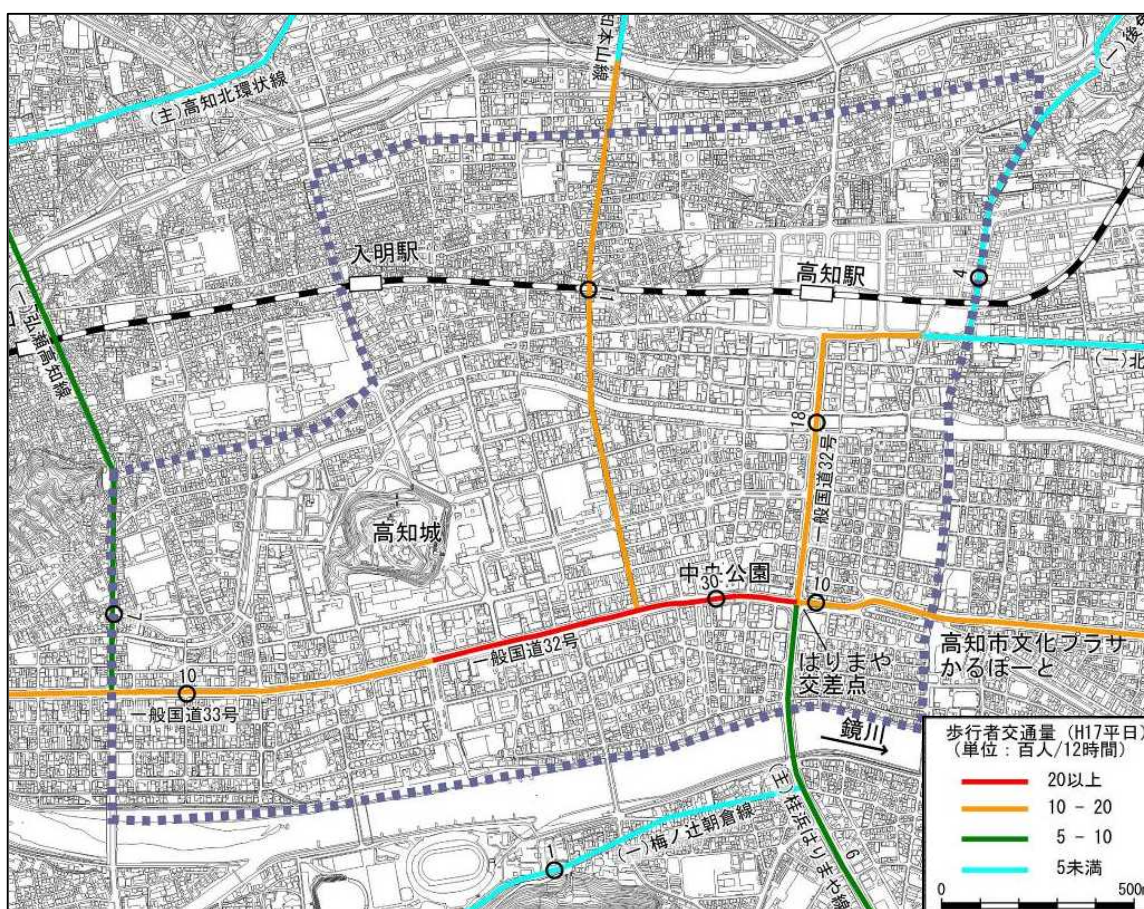


3 . 徒歩・自転車交通の現状

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、帯屋町商店街の中の橋通り（県道高知本山線）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。はりまや通り西側では、全地点で休日が平日を上回っています。



歩行者通行量

(出典: 『自転車・歩行者の快適な空間形成事業報告書』)

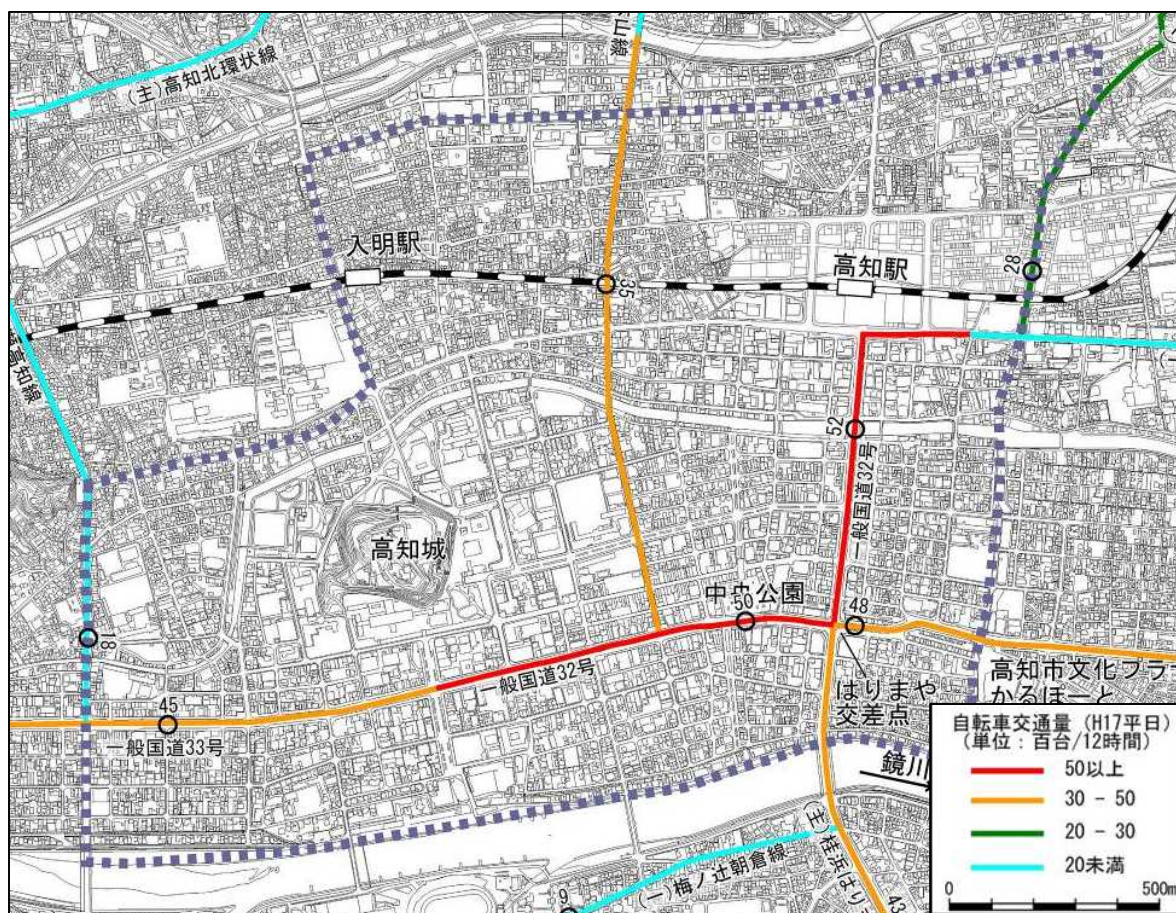
2) 自転車

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。

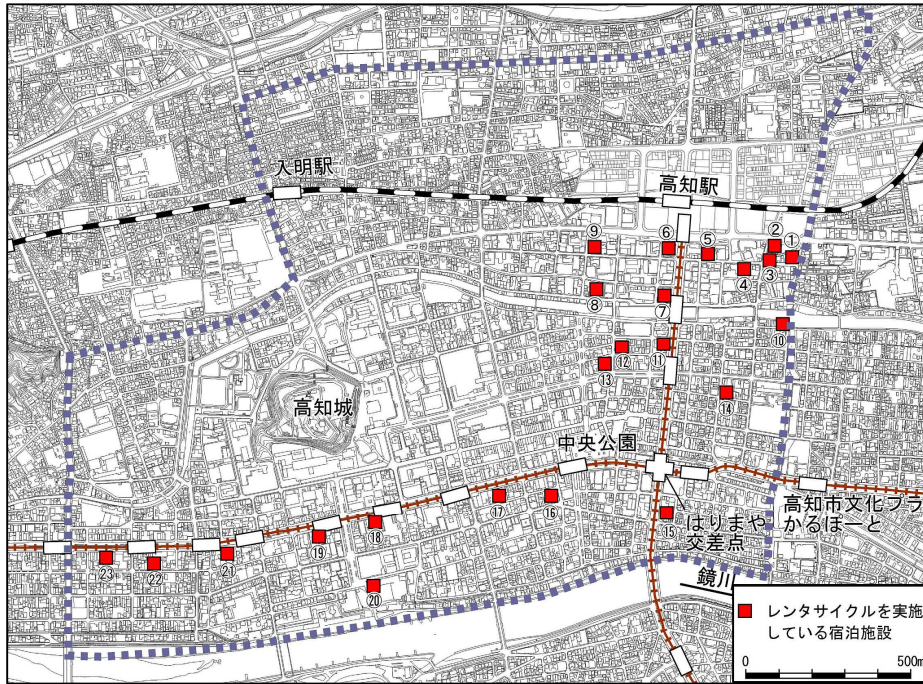
高知県内においては、自転車通行環境整備の模範となる『自転車通行環境整備モデル地区』に 2 地区指定されています。

また、高知駅や市内中心部の宿泊施設においては、無料レンタサイクルを実施している施設もあります。



自転車通行量

(出典: 『自転車・歩行者の快適な空間形成事業報告書』)



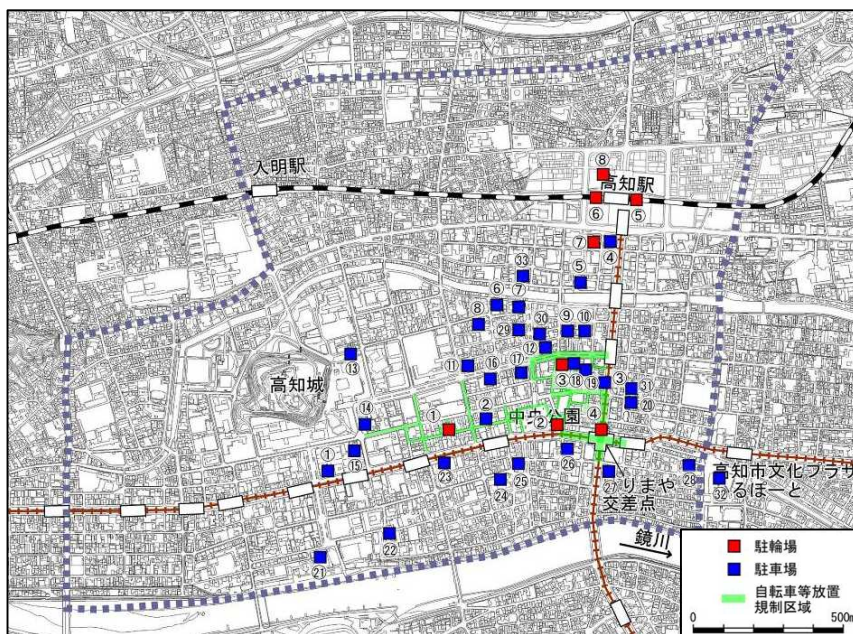
レンタサイクルを実施している宿泊施設
 (出典：『自転車・歩行者の快適な空間形成事業報告書』)

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。

高知駅では、駅周辺の区画整理事業により、駐輪場が整備され、主要な交通結節点としての機能を発揮しています。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。

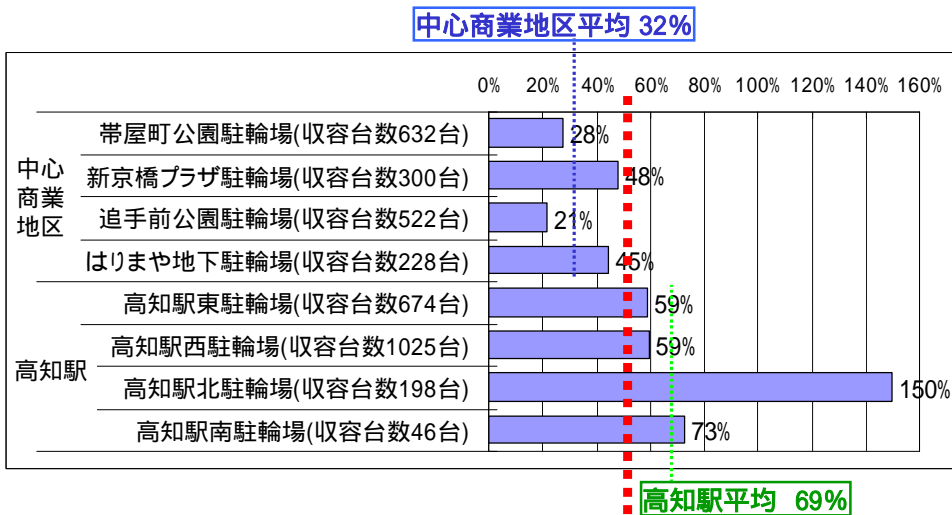


駐輪場の位置
 (出典：『自転車・歩行者の快適な空間形成事業報告書』)

設置場所	設置年月日	施設面積 (㎡)	収容台数		利用時間
			自転車	バイク	
帯屋町公園	H6.4.1	927.02	512	120	7:00 ~ 22:30
新京橋プラザ	H 7.10.1	616.36	250	50	7:00 ~ 22:30
追手前公園	H 8. 6.1	917.44	382	140	7:00 ~ 22:30
はりまや地下	H10.4.1	429.77	188	40	8:00 ~ 22:00
高知駅東高架下	H 20.2.26	372.20	674	0	0:00 ~ 24:00
高知駅西高架下	H 20.12.1	469.46	1,025	0	0:00 ~ 24:00
計		3,302.48	2,843	310	

(注) 利用料は無料
 新京橋プラザは、高知市都市整備公社より無償貸借
 はりまや地下は、H23年度から国の管理
 高知駅東・西駐輪場は、JR高知駅の高架事業に伴う
 駐輪場整備状況

(出典：『高知市勢要覧』)



(注) 平成22年10月の利用率(午前と午後の調査結果の平均値)
 利用率は自転車+原付の利用台数を駐輪場要量(自転車+原付)で除した値
 出典：高知市資料(平成22年)

駐輪場の利用率

(出典：『自転車・歩行者の快適な空間形成事業報告書』)

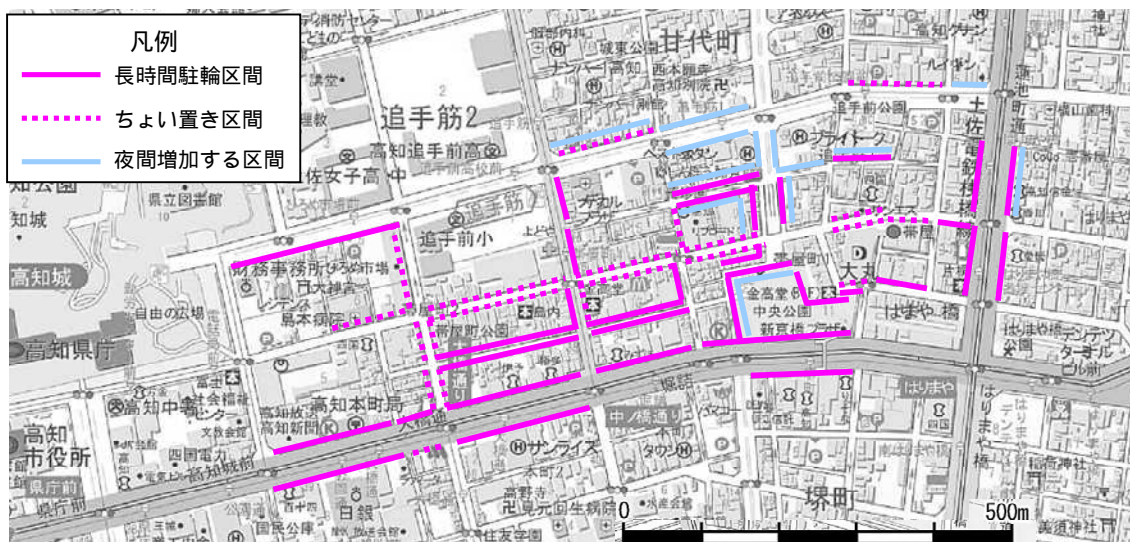
4) 放置自転車

放置自転車台数調査結果に基づき、調査区間ごとの放置自転車台数の状況は下記のとおりとなっています。

路線	放置自転車の状況
追手筋	<ul style="list-style-type: none"> ・北側では、平日は夕方から放置自転車が増加し、20時でも増加傾向を示している区間が多い。これらは、飲食施設に関連した短時間の駐輪と考えられる。 ・ひろめ市場前の区間では、長時間の駐輪が発生している。
アーケード	<ul style="list-style-type: none"> ・昼～夕方にかけて放置自転車が多く、短時間の駐輪が多い。 ・大丸の裏側等に長時間の駐輪が発生している。 ・夜間も多い区間が見られるが、20時には減少している。
おびさんロード	<ul style="list-style-type: none"> ・中の橋通り東側において、夕方～夜間において放置自転車が多数。 ・北側、南側とも長時間の駐輪となっている。
電車通り	<ul style="list-style-type: none"> ・中の橋通り西側の南側区間において放置自転車が多数。 ・大橋通りより東側では、9時から放置自転車が発生し、夕方頃まで続く、長時間駐輪となっている。これらは、沿道の事務所の従業員の駐輪と考えられる。
はりまや通り	<ul style="list-style-type: none"> ・全体的に放置自転車が少ない。 ・追手筋南側の両側区間において長時間の駐輪が見られる。 ・追手筋南の東側区間において、夕方以降放置自転車が増加している。
中の橋通り	<ul style="list-style-type: none"> ・11時頃から放置自転車が発生し、夕方頃まで多い。 ・西側では夜間も多い。
アーケード北側の東西道路	<ul style="list-style-type: none"> ・11時頃から放置自転車が発生し、長時間の駐輪となっている。20時でも増加傾向を示している区間が多い。これらは、飲食施設に関連した駐輪と考えられる。

放置自転車の状況

(出典：『自転車・歩行者の快適な空間形成事業報告書』)



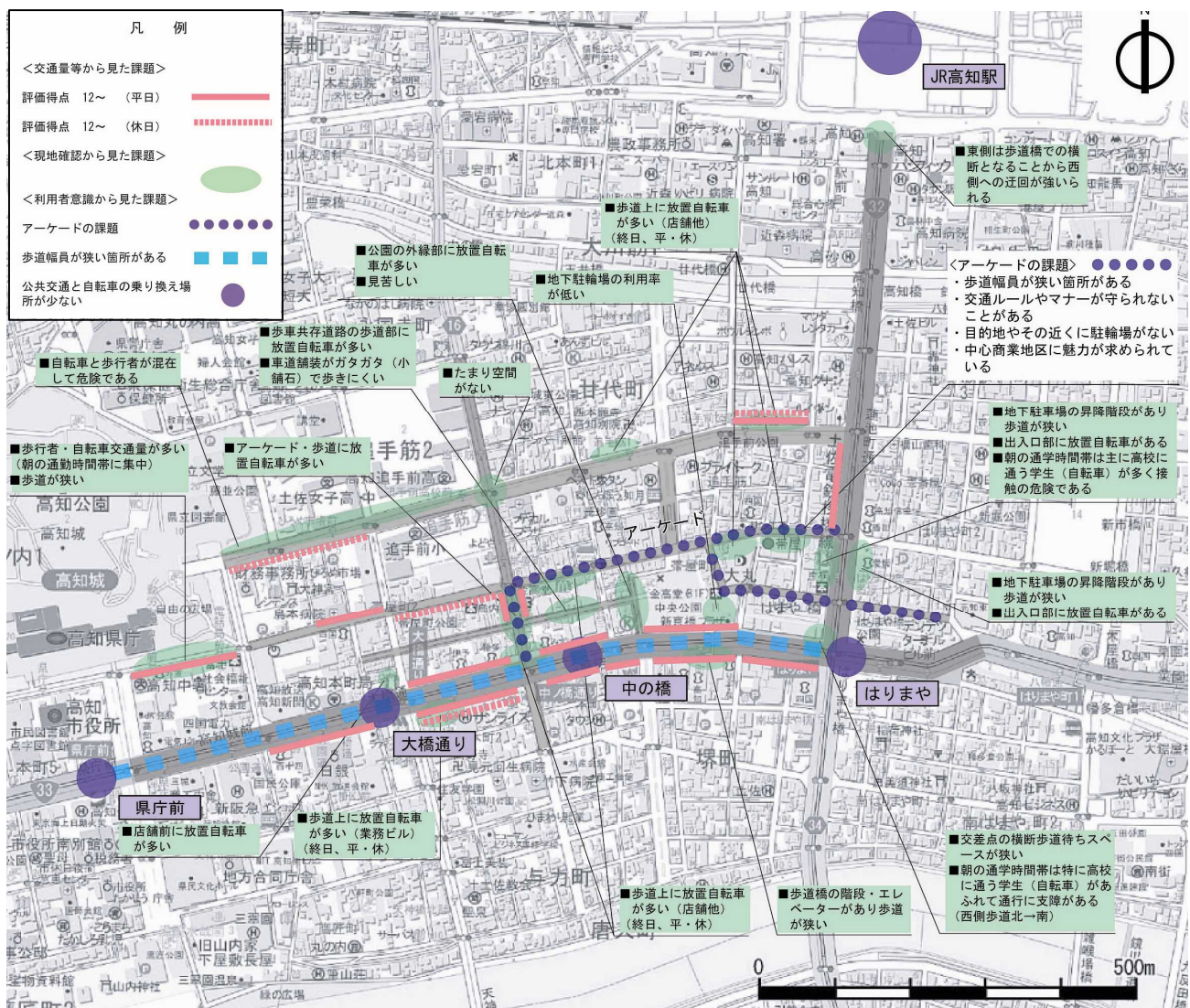
放置自転車の特性

(出典：『自転車・歩行者の快適な空間形成事業報告書』)

5) 高知市中心部における自転車・歩行者空間の課題

高知市中心部における自転車・歩行者の課題として、以下の7つがあげられます。

- 歩道幅員が狭い箇所がある
- 交通ルールやマナーが守られないことがある
- 既存地下駐輪場が使いにくい
- 目的地やその近くに駐輪場がない
- 舗装面が歩きにくい場所がある
- 公共交通と自転車の乗換え場所が少ない
- 中心商業地区に魅力が求められている



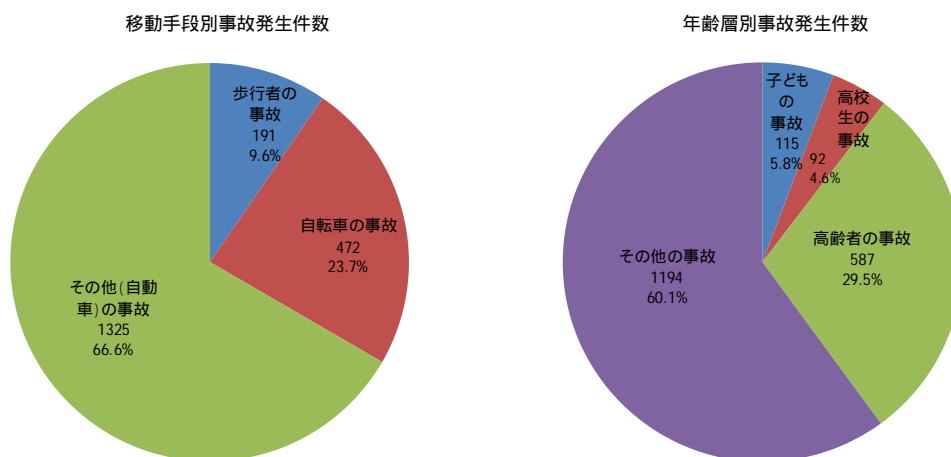
課題図

(出典:『自転車・歩行者の快適な空間形成事業報告書』)

6) 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。

交通事故の高齢者の状況を見ると、子ども・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)

7) その他の交通(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3つの小学校において実施されています。

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。

学校名	スクールバス	所在地
鏡小学校	個人に運行委託	高知市鏡今井7
土佐山小学校	事業者及び個人に運行委託	高知市土佐山桑尾13
春野西小学校	事業者運行委託	高知市春野町弘岡中2501

スクールバスの実施学校

(出典：高知市教育委員会資料)

4 . 交通の現状と課題のまとめ

高知市の現状から、交通に関する課題を整理します。

