

第2章 本市の地域公共交通の現状及び課題

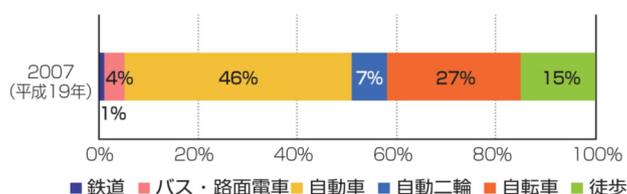
1. 地域公共交通の概要

多くの交通流動がある本市中心部の交通手段構成をパーソントリップ調査（平成19年度に実施）のデータで見ると、最も多い交通手段は自動車となっています。

これは、自動車交通を前提として本市の市街地が広がったのが要因と考えられます。

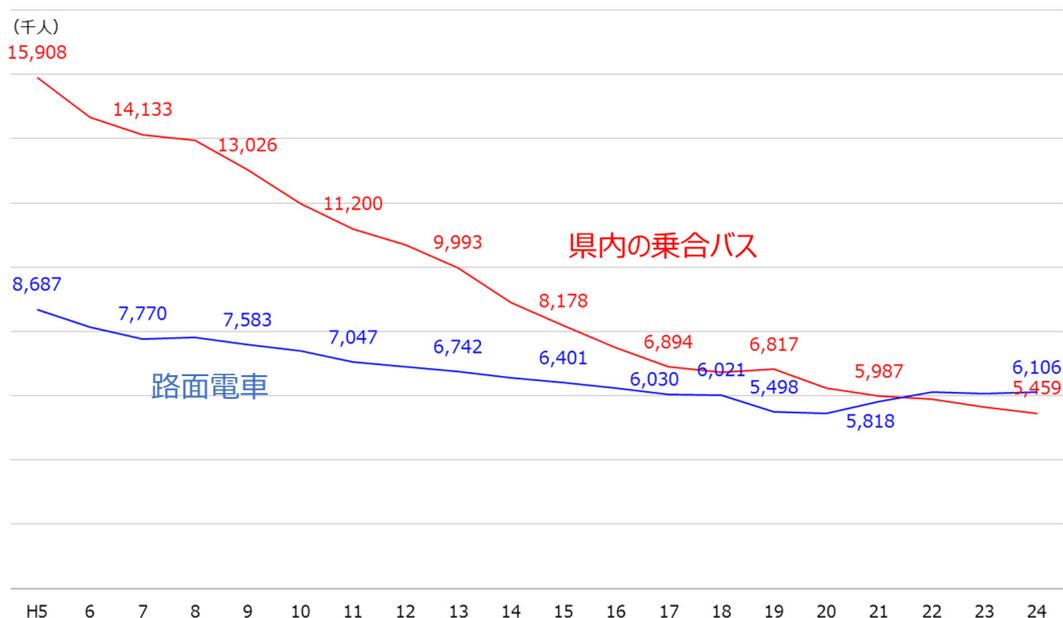
次に多いのは自転車交通です。本市の市街地は、自動車移動に比べて自転車移動の所要時間が短いとされる距離（約5km）を半径とする圏域内にコンパクトに集積し、沖積平野で起伏が少ないことが要因としてあげられます。

これに対して、鉄道・電車・バスなどの公共交通は、極めて少ないのが実態であり、年々利用者が減少している状況ではありますが、周辺市町村に比較すると公共交通の利用割合は高くなっています。



資料：高知市都市計画マスタープラン

電車・バスの利用者の推移



2. 地域公共交通網

本市の地域公共交通網は、鉄道、路面電車、路線バス及び乗合タクシー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東西に貫き、周辺の都市間を結ぶ広域交通の主軸となっています。

路面電車は、はりまや橋を中心に東西軸（伊野線、ごめん線）と南北軸（棧橋線）が交差し全長 25.3km の軌道は、近隣市町を結ぶ交通軸として機能しています。

路線バスは、高知市中心部から放射状に広がる道路網に沿って路線が形成されており、その多くは高知市内の運行ですが、安芸市や須崎市と高知市を結ぶ長距離路線なども見られます。

乗合タクシーは、利用者が極端に少ない過疎地などで、地域特性や地域住民の合意形成が得られた鏡・土佐山地域に導入しています。



4. 路面電車

路面電車は、明治 37 年、京都市に次いで全国二番目に敷設され、現在では最古の路面電車となっています。

はりまや橋を中心に、東西線（伊野線・ごめん線）と南北線（棧橋線）で形成され、沿線には居住者が多く、また、高知駅、朝倉駅等の鉄道駅とも近接していることから、通勤通学などに重要な役割を果たす、定時性の高い輸送機関です。

また、電停間隔は、中心部で 200～300m、郊外部で 500m 以下に設置されています。



乗降人員は、近年はほぼ横ばい状況となっています。高知駅からはりまや橋を經由し県庁前までの逆 L 字区間を含む 200 円均一区間で利用が多い傾向にあります。

市内 119 電停のうちバリアフリー化されている電停は、40 電停で約 34%です。

一方で、周辺部では、電停用地が確保できないため、安全施設がなく道路上に白線で電停の位置を囲んだ「ノーガード電停」が多くあります。

26 年度 電停別乗降人員/年

(千人)

東西線	唼内	36	南北線	文珠通	336
	宮の奥	24		介良通	154
	朝倉神社前	16		新木	92
	朝倉駅前	59		東新木	72
	朝倉	150		田辺島通	65
	曙町	19		鹿尻	113
	曙町東町	85		舟戸	138
	鴨部	110		北浦	9
	鏡川橋	265		嶺石通	70
	蛸橋	131		清和学園前	14
	旭町三丁目	283		一条橋	9
	旭駅前通	250		明見橋	22
	旭町一丁目	110		長崎	11
	上町五丁目	217		小籠通	13
	上町四丁目	65		篠原	29
	上町二丁目	190		住吉通	19
	上町一丁目	117		東工業前	37
	柘形	193		後免西町	85
	グランド通	201		後免中町	23
県庁前	350	後免東町	33		
高知城前	268	後免町	179		
大橋通	579	高知駅前	520		
堀詰	385	高知橋	94		
はりまや橋(東西)	895	蓮池町通	62		
電鉄ターミナルビル	629	はりまや橋(南北)	967		
菜園場町	245	梅の辻	166		
宝永町	177	棧橋通一丁目	145		
知寄町一丁目	151	棧橋通二丁目	75		
知寄町二丁目	190	棧橋通三丁目	207		
知寄町	134	棧橋通四丁目	106		
知寄町三丁目	180	棧橋車庫前	87		
葛島橋東詰	76	棧橋通五丁目	74		
西高須	177	乗降者数(高知市)	10,837		
県立美術館通	209	乗降者数(全体)	11,593		
高須	62				

資料：とさでん交通(株)

5. 路線バス

(1) 現状・特性

本市のバス路線は、はりまや橋を中心に放射状に広がる道路網に沿って運行し、系統数も214と多いため、複雑でわかりにくい路線網が形成されています。

また、マイカーの普及や少子・高齢化等の進展により利用者は年々減少し、便数の削減や路線の区間廃止が進行するなど厳しい状況に陥っています。

路線バスの概要

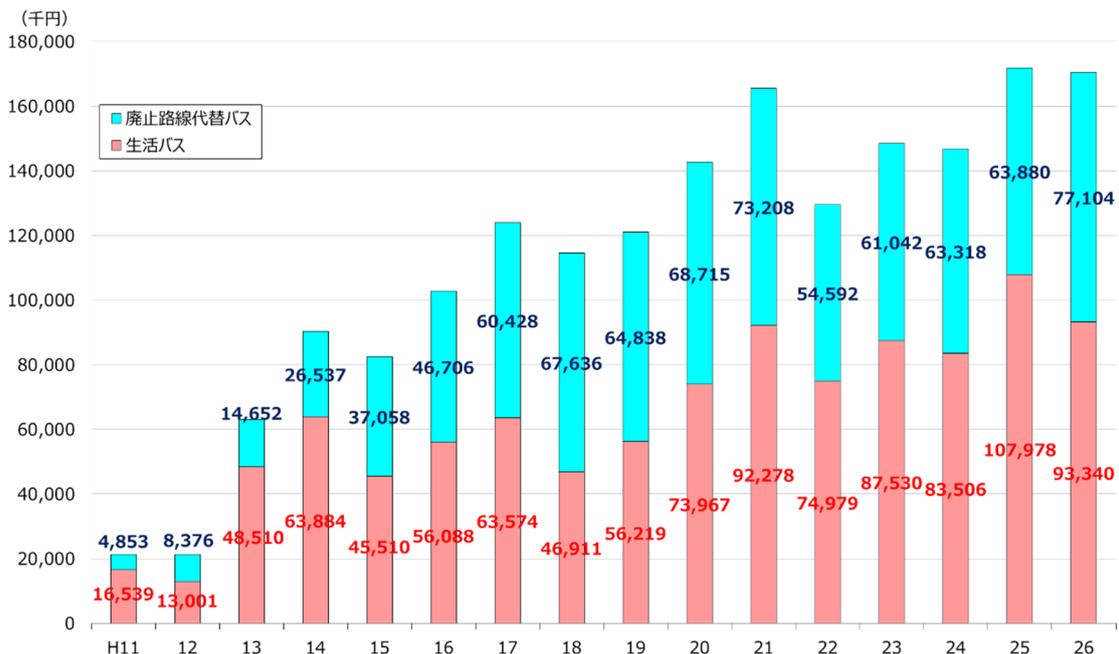
	生活路線バス			廃止路線代替バス		
運行事業者	とさでん交通株式会社			株式会社県交北部交通		
運行態様	路線定期運行			路線定期運行		
運行形態	定時運行			定時運行		
系統数／運行回数／km	197系統	441.5回	5,215,783.2km	17系統	49.2回	2,262.1km
・国庫補助系統	38系統	127.3回	2,651,441.6km	—	—	—
・地方補助系統	14系統	26.6回	207,314.6km	7系統	26.5回	1,351.8km
・市単独補助系統	43系統	108.3回	925,319.4km	10系統	22.7回	910.3km
・自主運行系統	102系統	179.3回	1,431,707.6km	—	—	—

※平成27年12月時点

(2) バス運行費補助金の推移

日常生活に必要なバス路線を維持するため、一定の要件を満たした路線は、「生活バス路線」として、運行補助する路線があります。また、事業者が運行を廃止した路線を維持するための「廃止路線代替バス」があり、生活バス路線と廃止路線代替バスに対する運行費補助金は、全体として年々増加傾向にあります。

高知市からのバス運行費補助金の推移



6. タクシー

(1) 乗用タクシー

乗用タクシーの輸送人員は年々減少しており、平成25年度と平成10年度を比較すると半数を下回る状況にあります。

タクシーの輸送人員の推移/年

(千人)

H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
9,821	9,451	9,150	8,786	8,485	8,232	7,826	7,408	7,472	7,472	6,835	5,865	5,732	4,972	4,539	4,579

資料：高知市統計書

(2) 乗合タクシー

鏡、土佐山地域は、谷筋の狭隘な道路に沿って集落が点在し、路線バスの運行が困難な地域です。両地域は、高齢化の進展等により公共交通の必要性が増していることから、地域住民の需要に即した公共交通として、「デマンド型乗合タクシー」を平成24年10月から実証運行し、平成25年10月から本格運行へと移行しています。

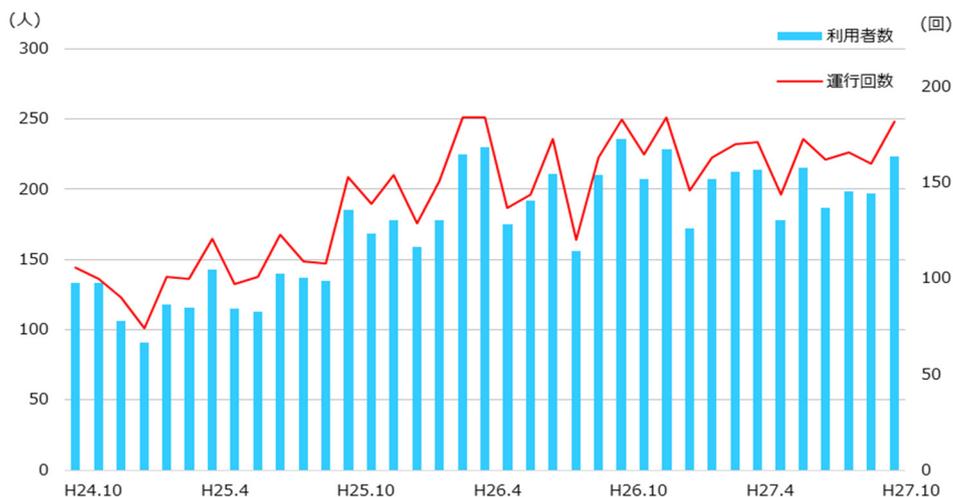
両地域ともに、実証運行からは1.7～2.0倍程度に利用者が増え、地域の公共交通として定着してきています。

乗合タクシーの概要

	鏡地域 (愛あい号)	土佐山地域 (かわせみ号)
運行事業者	有限会社さくらハイヤー	有限会社第二さくら交通
運行態様	区域運行	区域運行
運行形態	デマンド運行	デマンド運行
使用車両	セダン型タクシー (小型)	セダン型タクシー (小型)
運行日	月～土 (日祝・年未年始除く)	月～土 (日祝・年未年始除く)
運行便数	<地域内運行便> 平日 上り4便 下り3便 土曜 上り3便 下り3便	<地域内運行便> <地域外接続便> 平日 上り3便 下り3便 上り2便 下り2便 土曜 上り3便 下り3便 上り2便 下り2便
運賃	大人 300 円	大人 300 円 大人 400 円

※平成 27 年 12 月時点

乗合タクシーの推移



7. パークアンドライド・サイクルアンドライド

(1) パークアンドライド

パークアンドライドは、通勤などにおいて、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駐車場の利用料を無料とする代わりに、電車やバスの定期券を購入してもらうなど「利用促進策」のひとつとして取り組んでいます。

パークアンドライド駐車場は、立地条件により利用率に差があるものの、高い利用率を維持しています。

大規模なパークアンドライド駐車場の概要

駐車場名称	利用可能台数
県立美術館 P & R	190
栈橋車庫 P & R	20
一宮・五台山道路高架下 P & R	220
計	430

H28.1現在

(2) サイクルアンドライド

サイクルアンドライドは、自転車から鉄道や電車などに乗り換えて目的地に向かうシステムです。

自転車交通の割合が高い本市では、鉄道・電車などの公共交通と連携させるため、下に示す駐輪場を整備しており、特に、鉄道駅の駐輪場は、高い利用率となっています。

平成26年に新たに駐輪場を設置した朝倉駅では、駅前広場を埋め尽くしていた自転車が駐輪場に移動し、駅前環境の向上のほか、タクシーや自動車での送迎環境も向上しました。

鉄道駅	駐輪場名称	収容台数		使用開始日
		自転車	原付	
J R 高知駅	高知駅東駐輪場	674	—	H20.2.26
	高知駅西駐輪場	1,025	—	H20.12.1
	高知駅南簡易駐輪場	—	46	S58.5.1
	高知駅北簡易駐輪場	160	38	H20.8.26
J R 円行寺口駅	円行寺口簡易駐輪場	97	24	H22.1.15
J R 入明駅	入明駅簡易駐輪場	128	24	H22.2.5
J R 朝倉駅	朝倉駅簡易駐輪場	410	—	H26.12.1
計		2,494	132	

路面電車電停	駐輪場名称	収容台数		使用開始日
		自転車	原付	
はりまや橋・堀詰	新京橋プラザ駐輪場	250	50	H7.10.1
升形	升形北簡易駐輪場	64	—	S50.3.31
大橋通	大橋通南簡易駐輪場	25	—	S62.12.25
県立美術館通	美術館通簡易駐輪場	12	—	H5.10.31
文珠通	文珠通簡易駐輪場	109	—	H5.12.4
高須	高須簡易駐輪場	13	—	H7.4.15
西高須	西高須簡易駐輪場	15	—	H7.4.15
鹿児島	鹿児島簡易駐輪場	31	—	H16.11.13
領石通	領石通簡易駐輪場	45	—	H16.12.3
知寄町三丁目	知寄町3丁目簡易駐輪場	43	—	H26.4.1
計		607	50	

H28.1現在

8. 交通結節点

公共交通相互の乗り換えなどの交通結節機能は、鉄道駅が大きな役割を担っています。

特にＪＲ高知駅は、高知県の陸の玄関口となっており、最も利用の多い駅です。駅舎と駅前広場などが整備され、路面電車、路線バス、タクシーとの結節機能が強化されました。

ＪＲ高知駅に次いで利用の多いＪＲ朝倉駅は路面電車、路線バスとの結節性の高い駅です。

すべての鉄道駅周辺には駐輪場が整備され、自転車利用者の利便性に配慮しています。

交通結節点機能の概要

鉄道駅	路面電車	路線バス	パークアンドライド・サイクルアンドライド	
			駐車場	駐輪場
1 土佐大津駅	△	○	－	○
2 布師田駅	－	－	－	○
3 土佐一宮駅	－	○	－	○
4 薊野駅	－	○	－	○
5 高知駅	○	○	○	○
6 入明駅	－	○	－	○
7 円行寺口駅	－	○	－	○
8 旭駅	△	△	－	○
9 高知商業前駅	△	○	－	○
10 朝倉駅	○	○	○	○

H28.1現在

9. ICカード

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（読取機）にタッチするだけで運賃が支払えるICカード「ですか」は、「株式会社ですか」が発行した非接触型のカードで、平成21年に導入し、平成27年11月末時点で約9万8千枚を超える枚数が発行されています。

チャージキャンペーンや新規購入者キャンペーンなどの優遇策を実施し、公共交通の利用促進を行うとともに、公共交通の利用者に対し、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するなどのエコ活動を推進しています。

「ですか」カード発行枚数の推移

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
大人 記名式	13,381	19,821	23,641	27,592	31,109	34,498	36,353	38,924
大人 無記名式	13,645	23,922	30,318	33,701	36,132	38,855	40,603	41,710
小児 記名式	976	2,089	2,675	2,982	3,249	3,374	3,512	3,589
マイイデ 記名式	4,821	9,163	10,380	11,319	11,963	12,581	13,680	14,422
計	32,823	54,995	67,014	75,594	82,453	89,308	94,148	98,645

H27.11現在

10. 現状及び課題の整理

本市の公共交通に係る現状を整理し、現状から見える主な課題を整理しました。

現状の整理

■公共交通を取り巻く環境の変化

- 1 交通政策基本法の制定
- 2 地域公共交通活性化再生法の改正
- 3 とさでん交通株式会社の設立
- 4 高知市交通基本計画の策定
- 5 高知市都市計画マスタープランの策定

■市全域の現況

- 1 市町村合併による行政区行の拡大
- 2 人口減少・少子高齢化の進展
- 3 中心部の人口減、郊外部の人口増
- 4 自動車交通への過度の依存
- 5 自動車保有台数の増加
- 6 沿岸部や外縁部等の人口動態の変化
- 7 中心市街地活性化

■転入者・転出者アンケート調査

- 1 転入・転出者ともに「交通の便が悪い」1位

■地域公共交通の現状①（全般）

- 1 公共交通分担率が5%と低い（都市MP）
- 2 公共交通と他の交通との結節機能が低い

■地域公共交通の現状②（バス・電車）

- 1 中心部で電車とバス、バスとバスが輻輳
- 2 パークアンドライド駐車場の休廃止
- 3 朝夕の利用が多く、昼と休日の利用が少ない
- 4 運転手不足が深刻な問題

■地域公共交通の現状③（バス）

- 1 利用者が年々減少し、運行補助金が増加
- 2 バス系統が約200、起終点が約70と多い
- 3 中心部が多頻度、外縁部が低頻度の運行
- 4 長距離系統が多い
- 5 はりまや橋中心の複雑な路線網

■市民・利用者の意見

- 1 バス路線が複雑でわかりにくい
- 2 バス路線の行き先がわからない
- 3 J R・電車と比べ、バスは定時運行されていない

課題の整理

1. 【交通体系】に関すること

- 公共交通機関の効率的な交通体系
- 交通結節機能の効率的な設定
- 地域特性に応じた公共交通機関の設定
- まちづくりの観点を踏まえた路線再編
- 円滑に利用できる乗り継ぎ拠点
- 利用者目線に立った交通体系の確立

2. 【利便性・快適性】に関すること

- 利用しやすくわかりやすい運行ダイヤ・運行便数の設定
- 円滑に乗り継ぎできるダイヤ設定
- わかりやすい運賃体系と運賃サービス
- 自動車・自転車から公共交通への利用転換できる拠点整備

3. 【交通弱者対策】に関すること

- 通勤・通学や通院など日常生活に必要不可欠な公共交通の確保・維持
- すべての人が利用しやすい電停やバス停など利用環境の改善
- すべての人が利用しやすい電車・バス車両の改善

4. 【利用促進】に関すること

- 「ですか」など多様なサービスの提供
- わかりやすい公共交通情報の提供
- イベントなど広報・周知活動
- 新たな利用者の掘り起し
- 公共交通の再認識や意識改革