

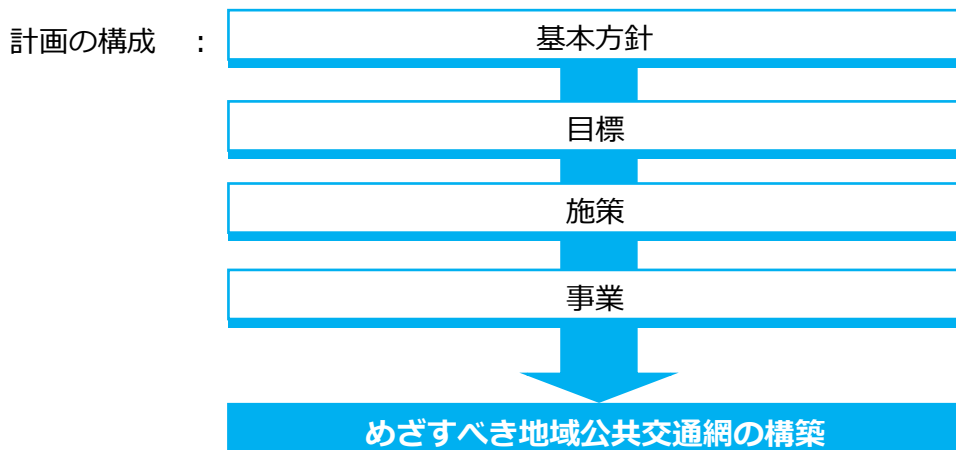
第3章 課題解決に向けた取り組み

1. 地域公共交通網形成計画の概要

これまでは、民間の交通事業者が中心となって、地域の公共交通を支えてきましたが、交通政策基本法の制定や、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律改正の趣旨に加え、高知県、本市を含む沿線 12 市町村の出資により、とさでん交通株式会社が設立されるなど、本市の公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。

これらの背景を踏まえ、高知市が中心となって、関係者の合意の下、まちづくりの観点も踏まえた「高知市地域公共交通網形成計画」を策定し、将来にわたって持続可能な地域公共交通網を構築していきます。

名 称	: 高知市地域公共交通網形成計画
策定主体	: 高知市
計画区域	: 高知市全域
計画期間	: 2016（平成 28）年度から 2020（平成 32）年度まで 5 年間
計画対象	: 公共交通機関全般（鉄道・路面電車・路線バス・乗合タクシー）
基本方針	: 市民とともに公共交通を守り・育て・支え合う にぎわいあふれる交通ネットワークの構築
目 標 1	: 地域公共交通の総合的なネットワークの構築
目 標 2	: 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供
目 標 3	: すべての人が利用できる公共交通環境の形成
目 標 4	: 事業者・行政・市民の積極的な利用促進



2. めざすべき地域公共交通網

(1) 地域公共交通網の設定方針

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「支線・循環線」、乗合タクシーを「地域内線」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、中山間地域や田園地域など利用の少ない外縁部は、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による再編を実施します。

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。

■公共交通機関の設定方針

交通機能	公共交通機関	役割・機能	
広域幹線	鉄道	・ 広域地方圏間や都市間を結ぶ広域交通	
都市幹線	路面電車 路線バス	・ 市中心部と周辺部を結ぶ交通 ・ 市中心部と隣接市町村を結ぶ交通	
循環線 支線	路線バス	・ 市中心部と周辺部を循環する交通 ・ 市周辺部や隣接市町村から乗換ポイントに結節する交通	
地域内線	乗合タクシー	・ 主に地域内のみを運行し、乗換ポイントに結節する交通	

■ 交通結節点の設定方針

主要ターミナル	地域ターミナル	乗換ポイント
・市の玄関口となる広域的な発着点 ・すべての交通の核となる結節点	・自動車交通と公共交通など複数の結節点	・支線と地域内線など公共交通の結節点
 JR高知駅	 JR朝倉駅	 とさでん交通長浜営業所

■ 地域公共交通ネットワークの設定方針

設定方針	役割・機能
生活路線バス (都市幹線・循環線)	・利用が一定見込めるとして、事業者が自主的に運行。 ・主に市中心部や周辺部など市街地を形成する「市街化区域」を運行。
廃止路線代替バス (支線)	・今後も利用が見込めない限定的な地域において、地域公共交通の確保・維持を目的に、行政からの要請により運行。 ・主に市周辺部や過疎地など「市街化調整区域や都市計画区域外」を運行。
乗合タクシー (地域内線)	・主に市周辺部や過疎地など「市街化調整区域や都市計画区域外」で、過疎化・高齢化の進行が顕著な地域を運行。 ・バスが運行している地域で、利用が極端に少なく、利用者なしの便数が過半数を超え、地域住民の合意形成が図れた地域を運行。

※都市計画法に基づく土地利用の区分

都市計画区域

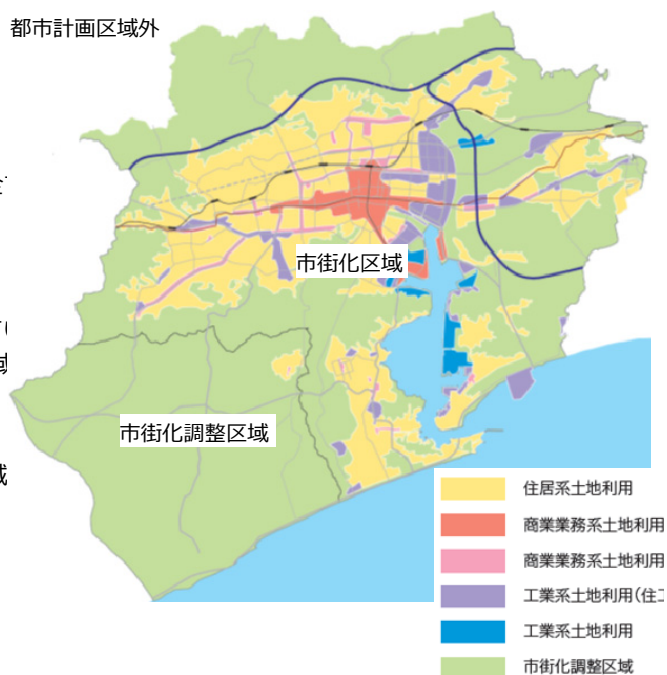
- ・一体の都市として総合的に整備、開発及び保全
必要がある区域

市街化区域

- ・都市計画区域のうち、既に市街地が形成されて
区域及び概ね10年以内に市街化を図るべき区域

市街化調整区域

- ・都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域



（２）地域公共交通網の体系図

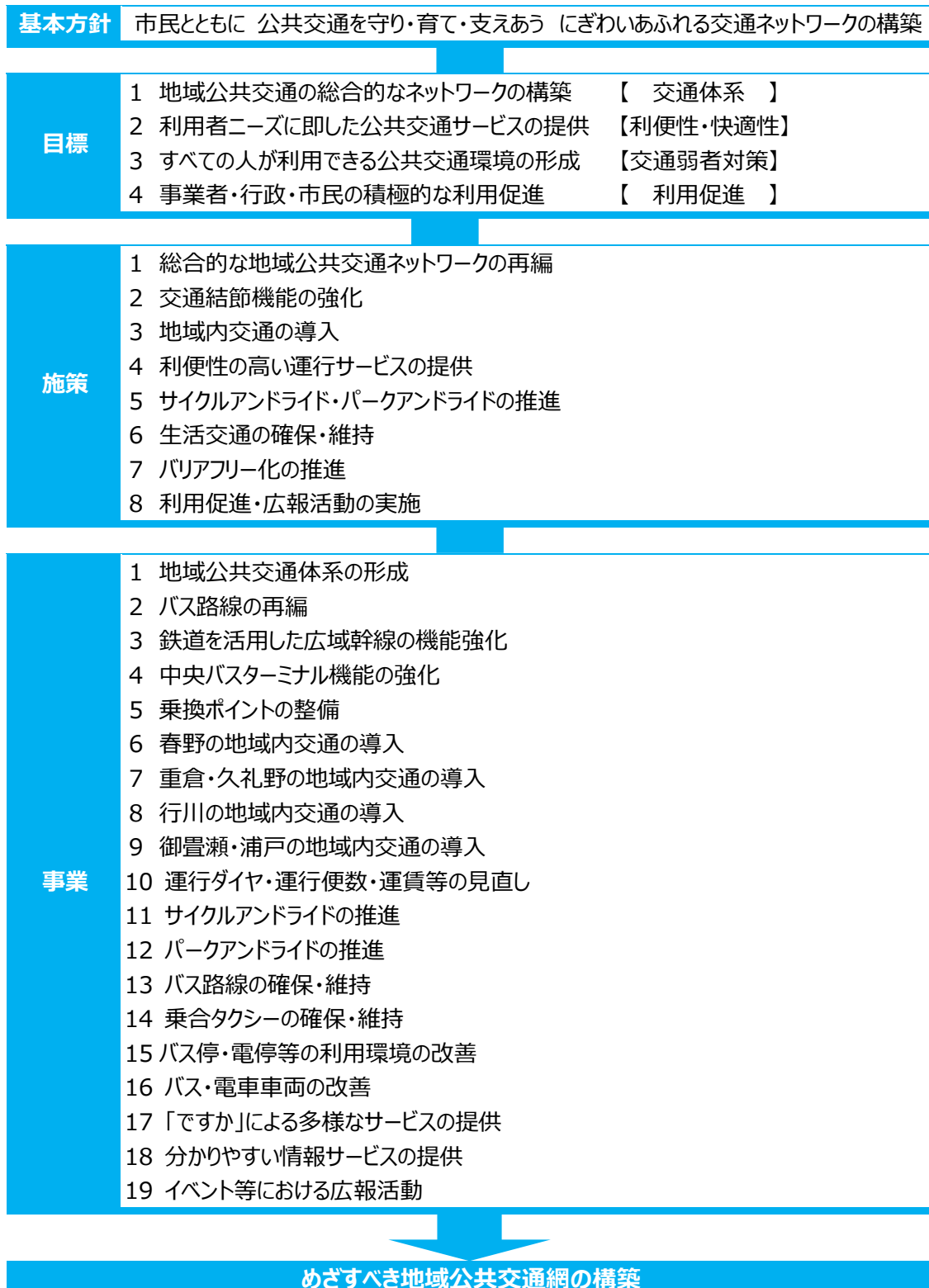
地域公共交通網の設定方針に基づき、これまでの周辺部から中心部へ直接アクセスするネットワークから、地域の乗換ポイントなどで乗り換えて中心部へアクセスするネットワークへの転換を図り、将来にわたって持続可能な地域公共交通網の構築をめざします。

イメージ図



3. 基本方針及び目標等

めざすべき地域公共交通網を構築するため、下に示す「基本方針」と「目標」を掲げ、「施策」と「事業」を実施していきます。



4. 施策及び事業

目標別に整理した施策と事業を実施していきます。

■目標1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築【交通体系】

施策1 総合的な地域公共交通ネットワークの再編	事業1 地域公共交通体系の形成
	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
施策2 交通結節機能の強化	事業4 中央バスターミナル機能の強化
	事業5 乗換ポイントの整備
施策3 地域内交通の導入	事業6 春野の地域内交通の導入
	事業7 重倉・久礼野の地域内交通の導入
	事業8 行川の地域内交通の導入
	事業9 御畳瀬・浦戸の地域内交通の導入

■目標2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供【利便性・快適性】

施策4 利便性の高い運行サービスの提供	事業10 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し
施策5 サイクルアンドライド・パークアンドライドの推進	事業11 サイクルアンドライドの推進
	事業12 パークアンドライドの推進

■目標3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成【交通弱者対策】

施策6 生活交通の確保・維持	事業13 バス路線の確保・維持
	事業14 乗合タクシーの確保・維持
施策7 バリアフリー化の推進	事業15 バス停・電停等の利用環境の改善
	事業16 バス・電車車両の改善

■目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進【利用促進】

施策8 利用促進・広報活動の実施	事業17 「ですか」による多様なサービスの提供
	事業18 分かりやすい情報サービスの提供
	事業19 イベント等における広報活動

施策 1 総合的な地域公共交通ネットワークの再編

■事業 1 地域公共交通体系の形成

高知市が中心となって、地域公共交通体系を形成するには、住民・利用者、行政、交通事業者など様々な関係者で構成する、「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。

地域公共交通会議（道路運送法施行規則第9条の3）

目的：地域の実情に応じた乗合旅客運送の運行形態、サービス水準及び運賃等を協議
協議する交通：バス・タクシー



地域公共交通活性化協議会（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条）

目的：地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関して必要な事項を協議
協議する交通：公共交通全般



高知市地域公共交通会議

目的：地域の実情に応じた乗合運送の形態やサービス水準等について協議を行うとともに、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通の確保・維持・改善に向けた最適な移動手段の提供等を図るための計画の策定及び実施に関する協議等を行う。

協議する交通：公共交通全般

構成員：

住民・利用者

- ・学識経験者
- ・NPO 市民団体
- ・高齢者団体
- ・障がい者団体
- ・町内会連合会
- ・商工関係団体

行政

- ・高知市
- ・高知県
- ・運輸局・支局
- ・警察
- ・道路管理者

交通事業者

- ・鉄道
- ・路面電車
- ・路線バス
- ・タクシー
- ・運転手が組織する団体

協議事項：地域の実情に応じた運行形態、運賃、路線、使用車両、運行時刻等
地域公共交通網形成計画の策定及び実施
地域公共交通再編実施計画等の策定及び実施
生活交通確保維持改善計画の策定及び実施
地域公共交通会議の目的を達成するための必要事項

■事業２ バス路線の再編

路線再編するにあたっては、本市の道路形態や地域特性を踏まえたうえで、路線網、系統、結節点の視点から整理し、利用者にとってわかりやすく使いやすいバス路線に再編します。

このため、下に示す「路線再編の基本的な考え方」に基づき、現行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うえで、「めざすべきバス路線網」に再編します。

路線再編の基本的な考え方

- ・県民・市民や観光客などすべての人に、わかりやすく、使いやすい路線再編にする
- ・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「まちのにぎわいづくり」の観点から路線を再編する

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、複雑でわかりにくい
系 統	・郊外部から中心部を経由し別の郊外部へ向かう系統が多く、行き先がわかりにくい ・系統数が 214 と多いため、複雑でわかりにくい ・全系統のうち 20km 以上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	・結節点がないため、周辺部にある約 70 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	・シンプルでわかりやすく、中心部へバスが集中し輻輳しない路線網とする
系 統	・郊外部から中心部までの短い系統にすることで、多頻度運行となることや運行時間の短縮によって定時性が確保できる
結節点	・郊外部へ結節点を位置づけることで、中央部は多頻度運行し、外縁部は乗合タクシーやフィーダーバスで運行するなど地域に応じた運行を設定する

めざすべきバス路線網

- ・中心部は、分散型ターミナル機能を活用した放射型バス路線網
- ・郊外部は、10 拠点（市内 6 市外 4）を活用したハブアンドスポーク型バス路線網
- ・中心部から郊外部を「基幹バス」と位置付け、路線型バス若しくは循環型バスにより運行
- ・郊外部から外縁部を「支線バス」と位置付け、路線型バスにより運行

本市を中心とした高知中央ブロックのバス路線は、とさでん交通が担う生活路線バスと、県交北部交通が担う廃止路線代替バスが密接に関係した路線網が形成されていることから、単独ではなく、地域公共交通全体の視点で路線再編を検討します。

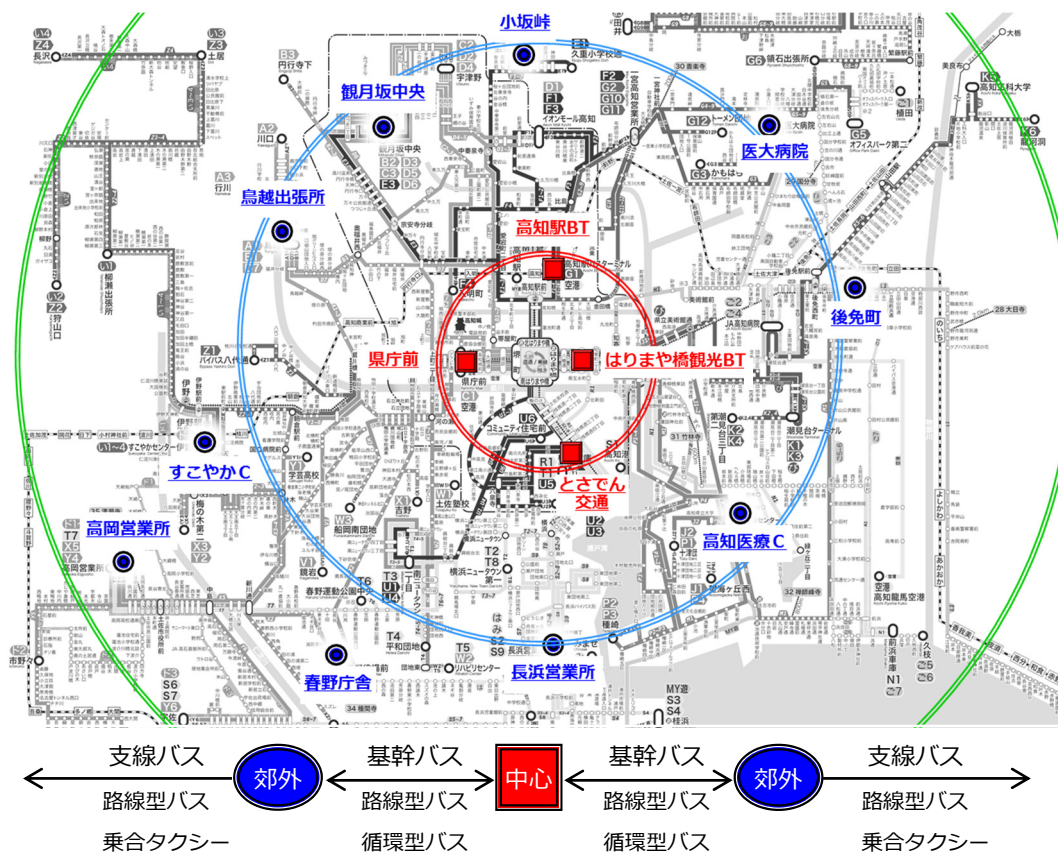
また、ICカードは利用者全体の約6割、周辺部では3割に満たない所持率であることや、乗降調査は平日・土日祝ともに1日の調査であることなどデータ特性を踏まえたうえで、路線再編の判断の参考とします。

現行のバス路線は、関係する自治体や補助金の性質に違いがあることから、「広域系統」「市内系統」「市外系統」の3つに区分けし、個別具体的に路線再編を検討します。

路線再編の視点から整理する区分け

広域系統	国庫補助系統など複数市町村にまたがる系統
市内系統	高知市内で起点・終点ともに完結する系統
市外系統	高知市外で起点・終点ともに完結する系統

高知中央ブロックのバス路線再編イメージ図



■事業3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化

本市と広域的な地方間や都市間を結ぶ広域幹線としている鉄道のうち、高知駅は市内外や県外からの利用や通勤・通学利用が多く、朝倉駅、旭駅、高知商業前駅、土佐大津駅、入明駅は市外からの通勤通学利用が多い駅です。

特に、主要ターミナルの高知駅、地域ターミナルの朝倉駅は他の交通との結節機能が高いため、鉄道駅の利用の拡大につながる取組として、結節している交通の時刻表や運賃などの情報提供や、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など鉄道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。

情報提供・情報発信することで、鉄道利用の拡大のきっかけづくりとなることや、鉄道を活用したまちづくりが期待できるなど広域幹線としての機能強化を図ります。

鉄道駅の概要

鉄道駅	乗降人員 (H26時点)	他の交通との結節機能							
		電車/電停距離		バス/バス停距離		タクシー		P & R	C & R
1 土佐大津駅	914 ⑥	△	410m	○	90m	－	－	－	○
2 布師田駅	130 ⑩	－	1900m	－	600m	－	－	－	○
3 土佐一宮駅	620 ⑦	－	2100m	○	70m	－	－	－	○
4 薮野駅	338 ⑨	－	2500m	○	100m	－	－	－	○
5 高知駅	10,210 ①	○	50m	○	50m	○	50m	○	○
6 入明駅	918 ⑤	－	1300m	○	290m	－	－	－	○
7 円行寺口駅	498 ⑧	－	1000m	○	250m	－	－	－	○
8 旭駅	1,376 ③	△	300m	△	300m	－	－	－	○
9 高知商業前駅	970 ④	△	390m	○	200m	－	－	－	○
10 朝倉駅	1,834 ②	○	120m	○	140m	－	－	○	○

■施策1 実施主体と計画期間

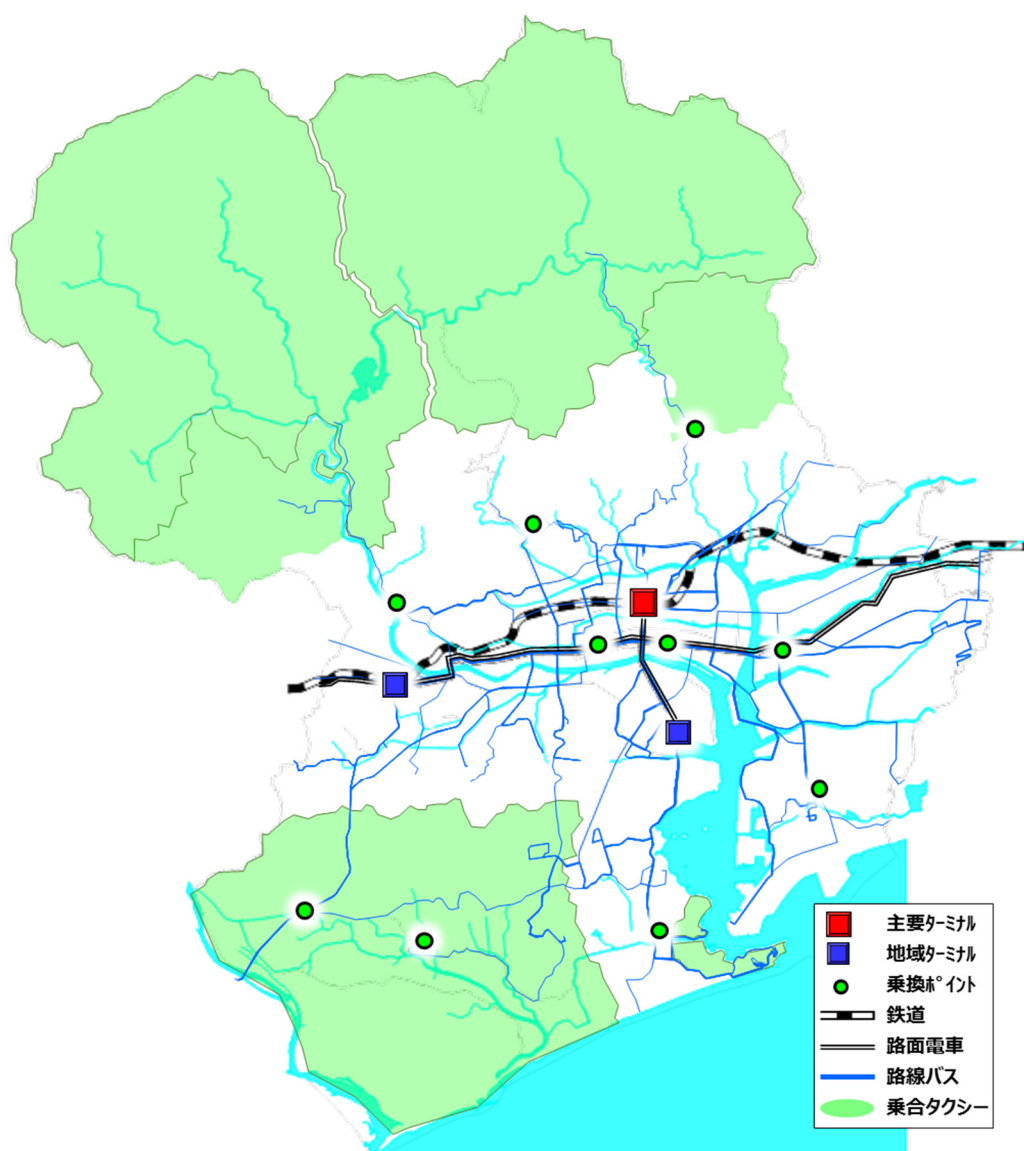
事業	実施主体（役割分担）				計画期間				
	高知市	事業者	住民	関係 行政機関	H28	H29	H30	H31	H32
1 地域公共交通体系の形成	●	●	●	●					
2 バス路線の再編	●	●	●	●					
3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化	●	●		●					

施策2 交通結節機能の強化

総合的な地域公共交通網を形成するにあたっては、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。

このうち、バス路線が集中するはりまや橋交差点付近に「中央バスターミナル」を設置することで、わかりやすいバス路線再編と交通結節機能の強化を検討します。

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
乗換ポイント	・ はりまや橋観光バスターミナル・美術館通バス停 ・ 新川通バス停 ・ とさでん交通長浜営業所・高知市春野庁舎 ・ 小坂峠バス停 ・ とさでん交通鳥越出張所・観月坂中央バス停・県庁前バス停・高知医療センター



■事業4 中央バスターミナル機能の強化

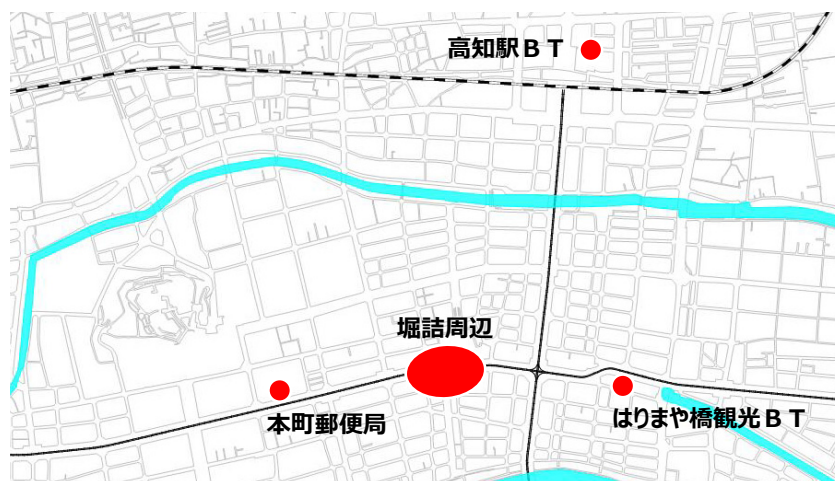
(1) 一極集中型中央バスターミナル設置の検討について

わかりやすく使いやすいバス路線とするためには、利便性向上や中心市街地活性化に寄与する結節機能として、中央バスターミナルの設置に向けた候補地の選定などを具体的に検討する必要があります。

このため、平成26年7月から平成27年5月までの間、中心市街地内における中央バスターミナルの整備の可能性が高い4つの候補地について、下に示す観点から詳細な分析・検討を行いました。

設置の目的	・すべての人に、わかりやすく、使いやすいバス路線に再編する
設置の効果	・ターミナルを中心としたわかりやすい路線再編ができる ・ターミナルからすべての目的地に行くことができる ・交通の拠点となる「交通空間」と交流の場となる「環境空間」を配置
設計の諸条件	・必要面積（4,000㎡以上） ・設計便数（730便／日・81便／時） ・設計車両（路線バスのみ） ・バース数（乗車到着バースを別配置） ・停車（乗車5分、到着90秒） ・設計台数（乗車12台／時、到着60台／時）
検討事項	・面積規模・敷地形状・経済性・利用状況・立地確実性・関係法令との適合 ・施工期間・結節機能・安全性・運行便数・運行系統数・関係機関との協議 ・回送距離・市補助金・費用対効果 等

中央バスターミナル4候補地



⇒ 検討の結果、本町郵便局は面積規模が狭小であること、はりまや橋観光バスターミナルは敷地形状が不整形地で効率的な運行が難しいこと、高知駅バスターミナル・堀詰周辺には大規模用地の確保が困難なことから、現時点では、中心部における一極集中型の大規模な中央バスターミナルの設置は困難との判断に至りました。

（２）分散型によるバスターミナル機能の強化

「一極集中型の大規模な中央バスターミナルの設置」に代わるものとして、当面の間は、既存の高知駅バスターミナル、県庁前バス停周辺、とさでん交通本社及びはりまや橋観光バスターミナルの東西南北の４拠点を活用した「分散型によるバスターミナル機能の強化」を図ることで、下に示す効果が期待できます。

分散型バスターミナル機能の効果

1 大規模なターミナルが不要

- ・ 4 拠点を活用することで、ターミナル機能が確保されるため、大規模用地が不要となります。

2 わかりやすい

- ・ 現在の放射型バス路線網の形態を変えないため、利用者にとってわかりやすく馴染みやすい路線となります。

3 定時性の確保

- ・ 分散型の４拠点を分割することで、長距離系統を短くできるため、定時性の確保が期待できます。

4 まちのにぎわいが創出できる

- ・ 分散型の４拠点を分割することで、乗り換えが生じるため、中心市街地の活性化や観光振興に寄与します。



（３）今後の方向性

路線バスを運行するとさでん交通は、事業再生の途上にあり、今後も効率性などを重視した路線再編が実施されるため、多額の費用を投じることとなる中央バスターミナルの設置については、投資効果等を見極めながら、なお慎重な議論が必要です。

今後においては、費用対効果など下に示す項目を具体的に検討したうえで、今後も路線が維持され、便数の確保や利用者増が図れるなど、将来において明るい見通しに転換できることなど、事業者からの定量的な提案がなされた際に、再検討することとします。

- | |
|---|
| ・ 必要面積・必要便数・必要台数・面積規模・経済性・利用状況の推移・運行系統数・回送距離
・ 施行期間・結節機能・敷地形状・安全性・立地の確実性・費用対効果 等 |
|---|

■事業5 乗換ポイントの整備

	乗り換え機能			その他機能			
	バスバス	バスタクシー	バス電車	待合	商業	医療	その他
県庁前バス停周辺	○	○	○	—	○	○	
はりまや橋観光バスターミナル	○	○	○	○	○	○	
高知医療センター	○	○	—	○	○	○	
高知市春野庁舎	—	○	—	○	○	—	
小坂峠バス停	—	○	—	—	○	—	
観月坂中央バス停	○	○	—	△	—	—	
とさでん交通長浜営業所	○	—	—	○	○	○	C&R
とさでん交通鳥越出張所	—	○	—	○	—	—	

県庁前バス停周辺

中央部の分散型ターミナル機能の拠点となる「乗換ポイント」として位置付け、これを活用したバス路線網を形成していくため、結節機能として不足している待合施設など、拠点機能の整備を検討します。



県庁前バス停

小坂峠バス停

郊外部の拠点となる「乗換ポイント」として位置付け、乗合タクシーと路線バスによる地域公共交通を形成していくため、結節機能として不足している待合施設など、拠点機能の整備を検討します。



小坂峠バス停

観月坂中央バス停

郊外部の拠点となる「乗換ポイント」として位置付け、乗合タクシーと路線バスによる地域公共交通を形成していくため、結節機能として不足している待合施設など、拠点機能の整備を検討します。



観月坂中央バス停

■施策2 実施主体と計画期間

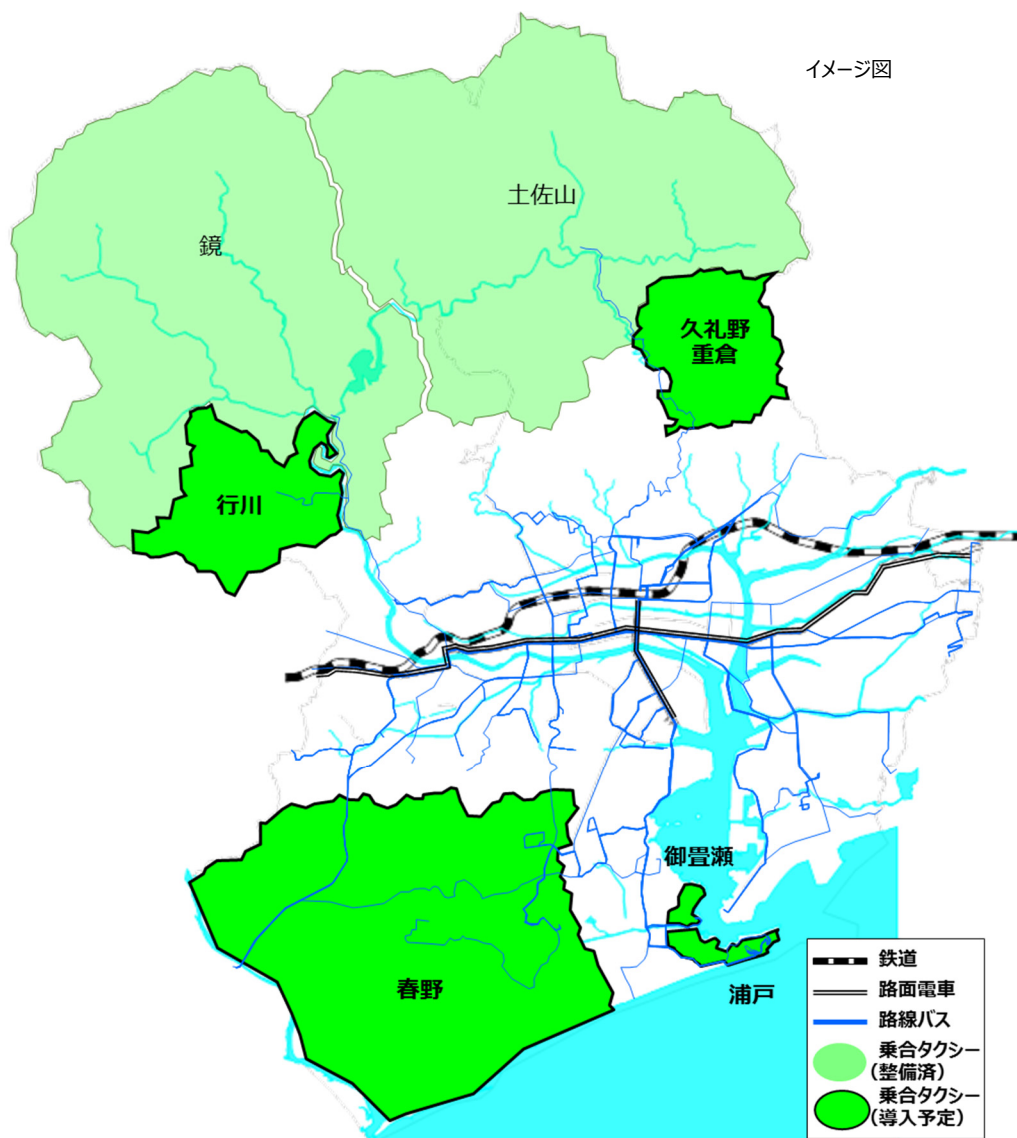
事業	実施主体（役割分担）				計画期間				
	高知市	事業者	住民	関係行政機関	H28	H29	H30	H31	H32
4 中央バスターミナル機能の強化	●	●	●	●					
5 乗換ポイントの整備	●	●							

施策3 地域内交通の導入

(1) 基本的な考え方

都市計画区域外や市街化調整区域などで特に利用の少ない地域は、主に廃止路線代替バスにより地域公共交通を確保・維持していますが、利用者の減少に伴い、バス運行維持費補助金が年々増加しています。

このような地域については、地域住民とともに、地域にふさわしい新たな交通手段を考え、将来にわたって確保・維持できる、利便性の高い地域内交通を導入していきます。

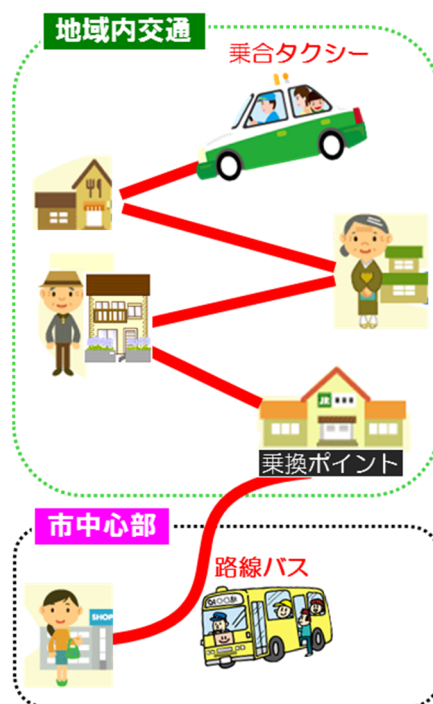


（２）具体的な取り組み

廃止路線代替バスは、都市計画区域外の鏡、土佐山や、市街化調整区域の春野町仁ノ・西畑などを運行しており、地域では高齢人口比率は30%以上で、車中人員も4人に満たない状況にあります。

このため、廃止路線代替バスに替わる交通手段として、地域住民の自宅近くの集落内道路まで運行できる乗合タクシーの導入を検討し、あわせて、地域のニーズに即した形で合理的な運行ができるデマンド型交通の検討を行います。

導入にあたっては、運行事業者に30日間のバス乗降調査を依頼するとともに、住民説明会やアンケートの実施など、地域住民とともに地域にふさわしい公共交通を考えながら、まずは実証運行を実施し、運行内容や利用方法の見直しを行い、利用しやすい本格運行へと移行していきます。



導入済、導入予定の地域と高齢人口比率

都市計画区域外	鏡	38.5%
	土佐山	38.6%
	行川	40.0%
	久礼野	32.7%
	重倉	32.5%
市街化調整区域	春野（南ヶ丘除く）	38.3%
市街化区域	御豊瀬	60.2%
	浦戸	45.1%

導入にあたっての検討項目

運行態様	路線定期、路線不定期、区域運行
運行形態	デマンド運行、定時運行
使用車両	タクシー（特定大型、中型、小型）
運行路線	既存バス路線、集落内道路
運行日	毎日、平日のみ、曜日指定
運行便数	実態に応じた便数
運行時刻	行き：朝～昼、帰り：昼～夕
運賃	対キロ制、均一制、地帯制
補助金	距離制、時間制、デマンド標準費用
予約	電話受付、受付期間、締切時間

■施策３ 実施主体と計画期間

事業	実施主体（役割分担）				計画期間				
	高知市	事業者	住民	関係行政機関	H28	H29	H30	H31	H32
6 春野の地域内交通の導入	●	●	●						
7 重倉・久礼野の地域内交通の導入	●	●	●						
8 行川の地域内交通の導入	●	●	●						
9 御豊瀬・浦戸の地域内交通の導入	●	●	●						

■事業10 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し

運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直しは、地域公共交通網の再編と同じく重要な要因となることから、地域特性や IC データによる利用状況などを把握し、利用者目線から見直すことで使い勝手のよいものとなります。

特に、新しく地域公共交通を導入する際には、IC データだけでなく、30 日間の乗降調査や住民アンケートのほか住民説明会を実施し、地域住民とともに考え、地域のニーズを反映した利便性の高い運行サービスを提供します。

■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や運行便数を設定します。

このため、通勤・通学者が利用する系統は主に平日運行し、観光目的の系統は主に土日祝日運行とすることや、90・60・30 分など一定の間隔に運行する「パターンダイヤ」を設定することで、覚えやすくわかりやすいダイヤとなるため、利便性の向上が期待できます。

■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をしないような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（乗継割引、オート 1 day、学生ワイドフリー、ノーマイカード、パークアンドライド定期、通学フリー定期、学生ワイドフリー定期、運転免許返納特割 他）

見直し

均一制・ゾーン制などシンプルでわかりやすい運賃体系と割引サービスの導入をめざします

■施策 4 実施主体と計画期間

事業	実施主体（役割分担）				計画期間				
	高知市	事業者	住民	関係 行政機関	H28	H29	H30	H31	H32
10 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し	●	●	●	●					

施策5 サイクルアンドライド・パークアンドライドの推進

■事業11 サイクルアンドライドの推進

本市の公共交通分担率は低く、自転車分担率が高いことから、サイクルアンドライドは、利用の多い自転車と利用の少ない公共交通のベストミックスを創出できる仕組みであり、公共交通の利用促進の効果が高い取り組みです。

平成24年度はとさでん交通長浜営業所、平成26年度はＪＲ朝倉駅に大規模なサイクルアンドライド駐輪場を整備しており、今後も利用の多い鉄道駅・電停・バス停付近を中心に整備できるよう、下に示す検討項目を総合的に検討し、優先順位に基づき実施します。

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



<ＪＲ朝倉駅駐輪場>



<ＪＲ高知駅駐輪場>



<領石通電停駐輪場>

サイクルアンドショップライド

自宅近くの量販店まで自転車（サイクル）で行き、量販店（ショップ）に駐輪し、公共交通に乗り換えて（ライド）目的地へ向かう仕組みです。二酸化炭素など温室効果ガスの排出が少ない「公共交通」と、温室効果ガスをまったく排出しない「自転車」が連携することで、地球温暖化防止につながるとともに、公共交通の利用促進が図れます。

現在6店舗で実施しています。



サイクルアンドショップライド<量販店駐輪場>

■事業12 パークアンドライドの推進

これまでは、公有地や交通事業者の社有地を主に大規模なパークアンドライド事業として実施し、このうち、鏡川橋は緑地整備の事業化により平成26年度末で廃止、一宮五台山道路高架下は道路整備の事業化により平成27年度末で規模縮小、県立美術館通も道路整備の事業化により平成28年度から段階的に部分休止となります。

公有地を活用した大規模なパークアンドライドが年々縮小されることから、今後は量販店など民有地の駐車場を小規模なパークアンドライドとして活用できるように、下に示す検討項目を総合的に分析し、優先順位に基づき実施します。

パーク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
インセンティブ	事業者・行政・利用者のメリット



<県立美術館通パークアンドライド>



<一宮五台山パークアンドライド>



<ファミリーマート高知横浜店パークアンドライド>

■施策5 実施主体と計画期間

事業	実施主体（役割分担）				計画期間				
	高知市	事業者	住民	関係 行政機関	H28	H29	H30	H31	H32
11 サイクルアンドライドの推進	●	●		●					
12 パークアンドライドの推進	●	●		●					

施策 6 生活交通の確保・維持

■事業 13 バス路線の確保・維持

日常生活・社会生活に必要な通勤、通学、通院等のバス路線を運行維持するため、運行維持が困難となっているバス路線に対し、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。

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)	・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

本市を含む中央地域のバス路線は、国や自治体の運行補助制度を前提に設計しており、系統は市内周辺部や沿線市町村の郊外部から、中心部のはりまや橋交差点を經由し、他の郊外部へ運行する「放射型路線網」を形成しています。

当計画では、中心部はこれまでの「放射型バス路線網」を形成するとともに、郊外部は「幹線・支線型バス路線網」により路線再編するため、この趣旨に沿った運行補助のあり方を検討します。

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
市政政策的系統 等

■事業 14 乗合タクシーの確保・維持

現在の運行事業者	運行補助に係る主な要件
(有)さくらハイヤー (有)第二さくら交通	・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」で、過疎化・高齢化の進行が顕著な地域を運行 ・バスが運行している地域では、利用が極端に少なく、利用者なしの便数が過半数を超え、地域住民の合意形成が図れた地域を運行

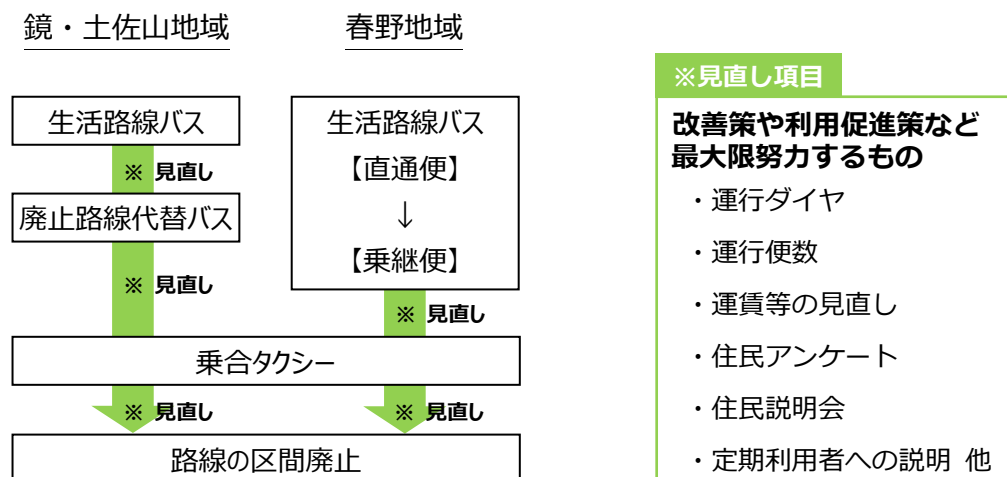
公共交通の利用が不便な地域において、地域住民の最低限の移動手段を確保するため、乗合タクシーに対し、補助金を交付することにより地域公共交通を確保・維持します。

(参考) バス路線の区間廃止について

交通事業者として、改善策や利用促進策など最大限の努力を講じたとしても、今後においても利用が見込めない明白な理由がある場合は、関係法令等による手続きを経て、路線の区間廃止することとなります。

- ・道路運送法第 15 条の 2 第 1 項
- ・道路運送法施行規則第 15 条の 4
- ・旅客の利便を阻害しないと認める場合の公示（平成 13 年 12 月 26 日四運自公第 36 号）
- ・高知県地域交通協議会運営の手引き（平成 14 年 12 月高知県企画振興部交通政策課）

- ・利用者全体の約 6 割が IC カード払いの利用実績があるものの、一方で春野地域など周辺部では、3 割に満たないことから、IC データは区間廃止の判断の参考とします。
- ・区間廃止を行う場合は、原則 30 日間の乗降調査結果を踏まえ、極めて利用の少ない地域において、住民アンケートや住民説明会を実施するほか、定期利用者や学校など関係施設へ説明するなど、広報・周知を行うこととします。
- ・なお、様々な改善策を講じたとしても、今後も利用が見込めないと判断した場合は、地域公共交通会議等で協議を経て、路線の区間を廃止することとします。



■ 施策 6 実施主体と計画期間

事業	実施主体（役割分担）				計画期間				
	高知市	事業者	住民	関係 行政機関	H28	H29	H30	H31	H32
13 バス路線の確保・維持	●	●	●	●					
14 乗合タクシーの確保・維持	●	●	●	●					

■事業15 バス停・電停等の利用環境の改善

バス停・電停には、停留所名や路線図、時刻表、その停留所から出ている路線を示す地図などを表示し、文字の大型化や停留所そのものの統一化を図るなど、すべ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。

特に、バス停の整備にあたっては、右に示す検討項目を総合的に分析し、整備の優先順位等を記載した「バス停整備計画」に基づき実施します。

なお、高齢者の方などすべての人が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 をバス停・電停までの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、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



施工前



施工後



旭グリーンヒルズ入口 ←バス停名

←すべての路線図

←そのバス停から出ている路線と現在地の表示

←そのバス停から出ているバス時刻表



施工前



施工後

■事業 16 バス車両・電車車両の改善

バス車両・電車車両は、高齢者や障がい者の方などすべての人に優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を順次導入します。

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、道路改良をすることや、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あたっては、下に示す検討項目を総合的に分析し、車両の新車・廃車等の更新などを記載した「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
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

■施策 7 実施主体と計画期間

事業	実施主体（役割分担）				計画期間				
	高知市	事業者	住民	関係 行政機関	H28	H29	H30	H31	H32
15 バス停・電停等の利用環境の改善	●	●		●					
16 バス車両・電車車両の改善	●	●		●					

施策8 利用促進・広報活動の実施

■事業17 「ですか」による多様なサービスの提供

ICカード「ですか」はあらかじめ、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（読み取り機）にタッチするだけで運賃の支払いができるため、小銭要らずで、整理券や両替不要の簡単便利なカードです。

現在、実施しているサービスは、利用が低調なものは見直しし、新たなサービスを拡充するなど、利用者にとって分かりやすく使い勝手のよいサービスを実施することで、公共交通の利用促進を図ります。

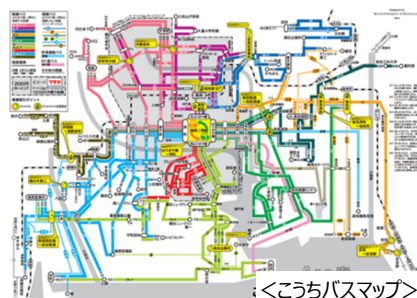
対象者	現在実施しているサービス
すべて	オート1 Day、乗継割引、ですかキャンペーン
通勤者	ノーマイカーデー、パークアンドライド定期券
通学者	通学フリー定期券、学生ワイドフリー定期券
高齢者	運転免許自主返納者特割、おでかけ電車65、 ナイスエイジですかキャンペーン



■事業18 分かりやすい情報サービスの提供

バス・路面電車は知っているが、移動手段として活用していない人の交通行動の変容を促していくため、特定の地域や路線に対し、公共交通の情報を配布し、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、世代に合わせた媒体として「アクセスこうち」などインターネットや携帯端末から見ることのできる情報を提供するとともに、バスマップやパンフレットを配布し、こどもや高齢者などすべての人に分かりやすい情報サービスを提供します。



■事業 19 イベント等による広報活動

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イベント情報を積極的にPRし、イベント等を開催することで、こどもや高齢者などすべての人が公共交通に親しむ機会が創出できるため、幅広く市民に対して広報し、周知します。

現在、実施しているイベント等は、効果の低いものは見直しし、新たなイベント等を企画するなど、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。



主な対象者	主に実施しているイベント等
すべて	テレビ・ラジオCM、交通安全ひろば おきゃく電車、ローラー活動
観光客	電車一日乗車券、
買い物客	お買い物乗車券
高齢者	高齢者割引デー
小学生	バスキッズ定期券、バスの乗り方教室 よさこい手作りホビー電車



高知市公共交通政策検討会

公共交通をもっと多くの市民に利用してもらえるように、幅広い観点から利用促進について協議する検討会を設置し、本市が取り組む利用促進策などをとりまとめました。

「施策8：利用促進・広報活動の実施」に加えて、当検討会で示された利用促進策も併せて取り組みます。



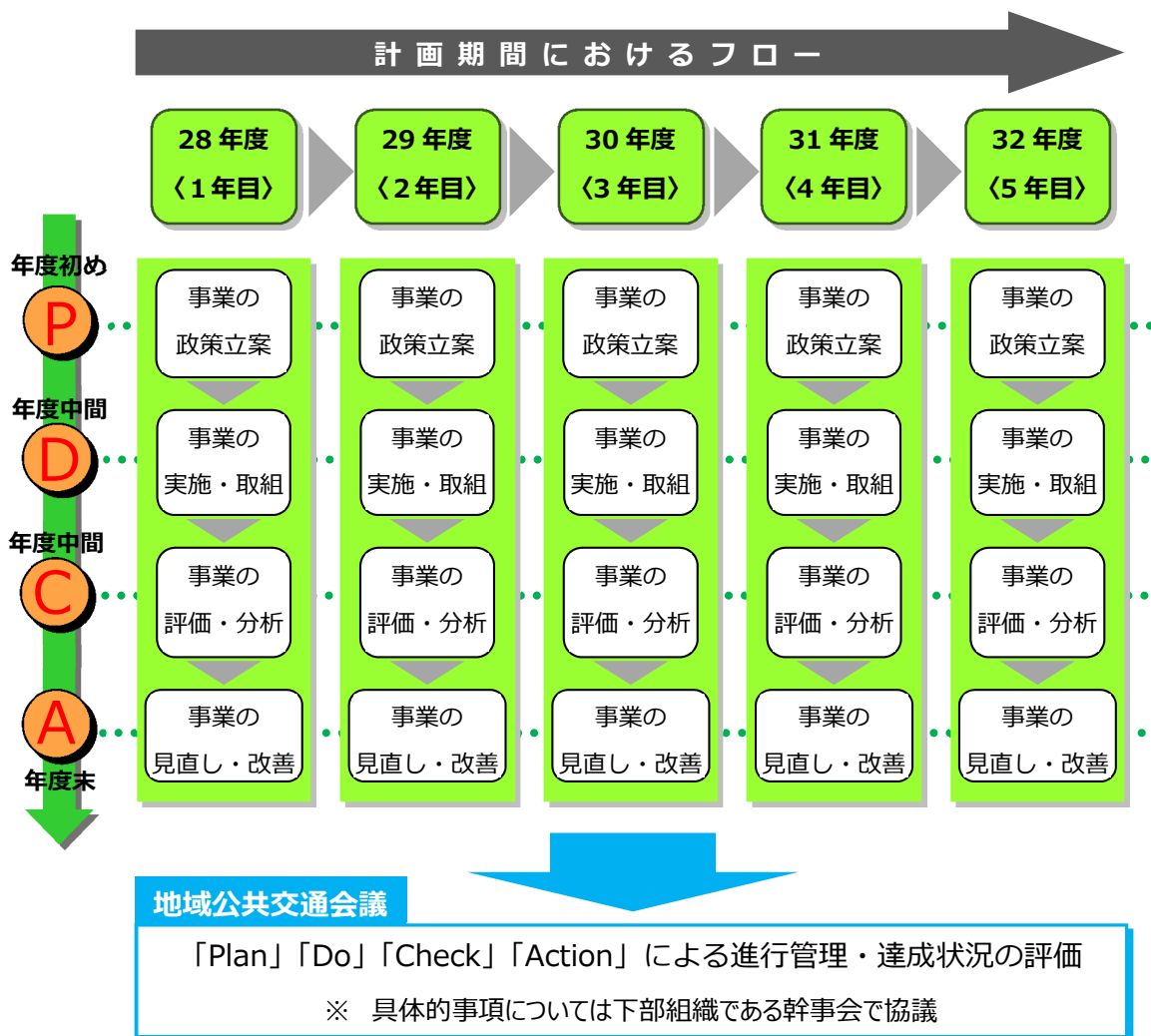
■施策 8 実施主体と計画期間

事業	実施主体（役割分担）				計画期間				
	高知市	事業者	住民	関係行政機関	H28	H29	H30	H31	H32
17 ですかによる多様なサービスの提供	●	●	●	●					
18 分かりやすい情報サービスの提供	●	●	●	●					
19 イベント等による広報活動	●	●	●	●					

5. 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

地域公共交通網形成計画を着実に実行するには、市民・利用者、行政、交通事業者などから構成する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）評価する事項

より良い地域公共交通を実現するためには、PDCAサイクルのうち、評価・分析「Check」することが特に重要な要因となります。

このため、本計画の達成状況を明確とするため、地域公共交通全体については現況値と目標値を設定し、個々の施策・事業については、下に示す項目を定量的に評価・分析するなど進行管理していきます。

■地域公共交通の達成状況の指標

達成状況の指標		現況値（初年度） 28 年度	目標値（最終年度） 32 年度
I Cカードですか	発行枚数	100,000 枚	128,000 枚
路面電車	乗降者数（26 年度）	11,600 千人/年	10,900 千人/年
路線バス	利用人数（27 年度）	7,120 千人/年	6,770 千人/年
デマンド型乗合タクシー	利用人数（27 年度）	2,343 人/年	5,800 人/年
高知市転入者・転出者 アンケート調査業務報告書	高知市に住んで不満だった点 第 1 位 交通の便が悪い	転入者 38% 転出者 39%	転入者 20% 転出者 20%

■目標 1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築【交通体系】

	評価・分析項目
施策 1 総合的な地域公共交通ネットワークの再編 事業 1 地域公共交通体系の形成 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	・事業の効果 ・運行便数・系統数 ・路線延長 ・検討経過 ・会議開催状況 等
施策 2 交通結節機能の強化 事業 4 中央バスターミナル機能の強化 事業 5 乗換ポイントの整備	・事業の効果 ・整備箇所 ・検討経過 等
施策 3 地域内交通の導入 事業 6 春野の地域内交通の導入 事業 7 重倉・久礼野の地域内交通の導入 事業 8 行川の地域内交通の導入 事業 9 御畳瀬・浦戸の地域内交通の導入	・事業の効果 ・利用者数 ・運行便数 ・運賃収入 ・運行補助額 ・アンケート ・住民説明会 ・検討経過 等

■目標 2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供【利便性・快適性】

	評価・分析項目
施策 4 利便性の高い運行サービスの提供 事業 10 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し	・事業の効果 ・ダイヤ見直し箇所 ・便数見直し箇所 ・運賃見直し箇所 ・検討経過 等
施策 5 サイクルアンドライド・パークアンドライドの推進 事業 11 サイクルアンドライドの推進 事業 12 パークアンドライドの推進	・事業の効果 ・整備箇所数 ・検討経過 等

■目標 3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成【交通弱者対策】

	評価・分析項目
施策 6 生活交通の確保・維持 事業 13 バス路線の確保・維持 事業 14 乗合タクシーの確保・維持	・事業の効果 ・利用者数 ・運行便数・系統数 ・系統収支率 ・運行補助額 ・実車走行キロ ・検討経過 等
施策 7 バリアフリー化の推進 事業 15 バス停・電停等の利用環境の改善 事業 16 バス・電車車両の改善	・事業の効果 ・改善箇所数 ・改善車両数 ・検討経過 等

■目標 4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進【利用促進】

	評価・分析項目
施策 8 利用促進・広報活動の実施 事業 17 「ですか」による多様なサービスの提供 事業 18 分かりやすい情報サービスの提供 事業 19 イベント等における広報活動	・事業の効果 ・ですか発行枚数 ・広報・周知活動状況 ・イベント開催状況 ・検討経過 等