

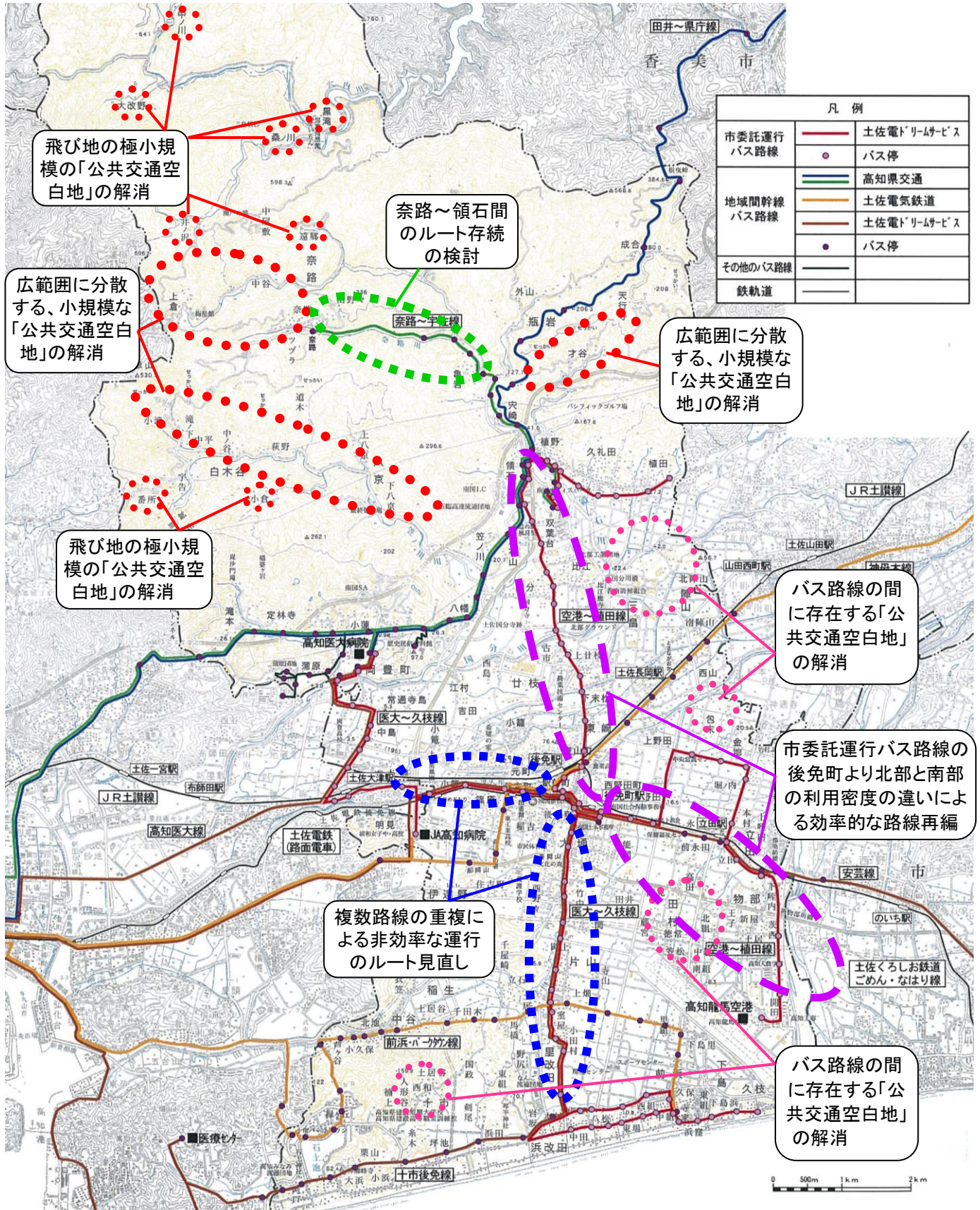
6. 生活交通ネットワーク計画

6-1. 生活交通ネットワーク形成の基本方針

(1) 主な課題エリアの抽出

生活交通のネットワーク形成を検討するにあたっての主な課題エリアを抽出すると、下図のようになります。

＜生活交通ネットワーク形成を検討するにあたっての主な課題エリア図＞



(2) 生活交通ネットワーク形成の基本方針

生活交通のネットワーク形成にかかる基本方針について、次のように設定します。

① 効率的な生活交通ネットワークの形成

住民のニーズに応え、利便性の向上を図るため、効率的な生活交通ネットワークを形成します。また、平成 23 年 3 月に整理統合された国の「地域公共交通確保維持改善事業」制度を有効に活用します。

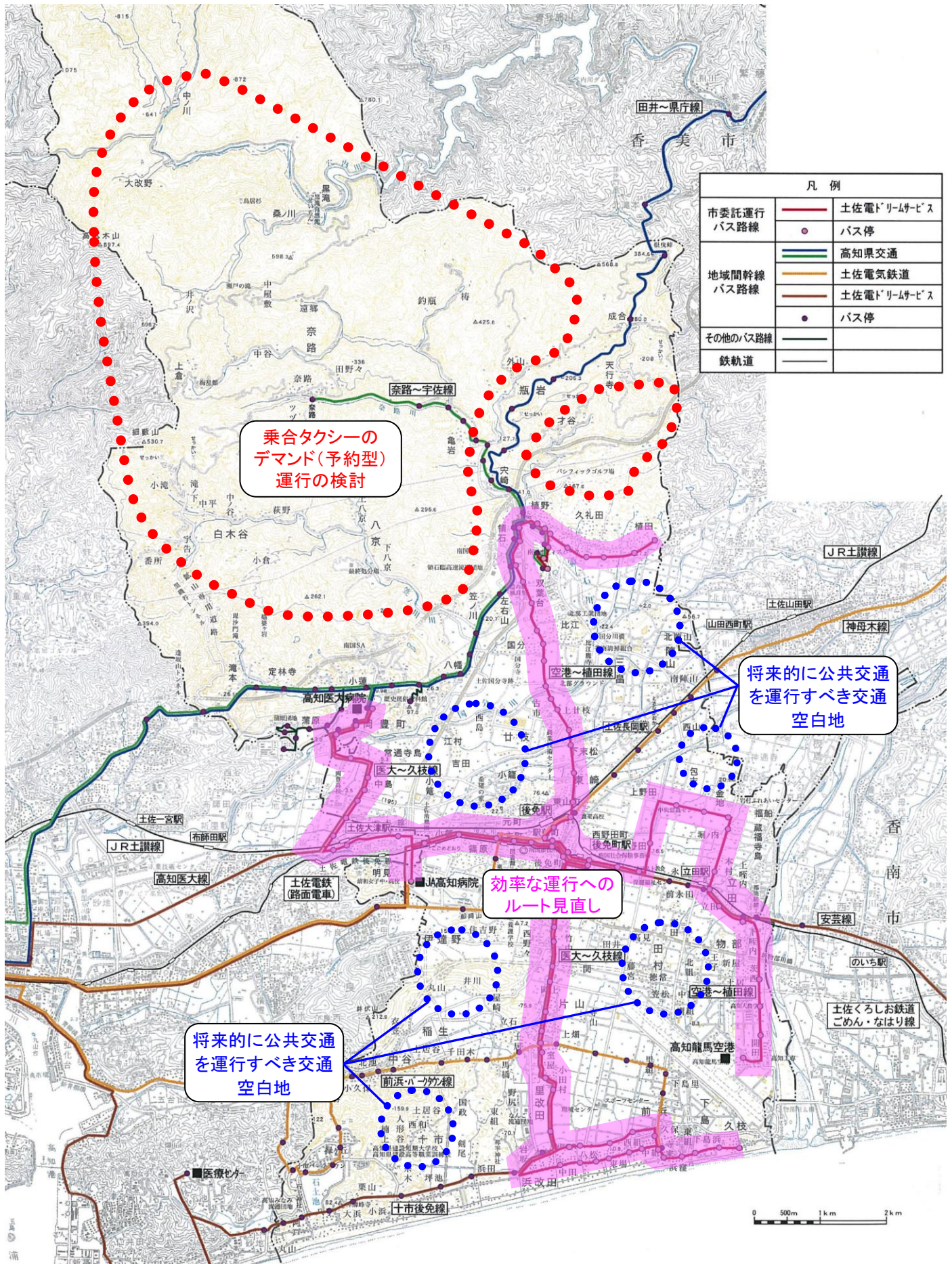
② 市北部における乗合タクシーのデマンド（予約型）運行の導入

市北部の中山間地域に広がる「公共交通空白地」に対しては、ニーズが小規模で分散していることから、乗合タクシーのデマンド（予約型）運行の導入を図ります。

③ 市委託運行バス路線の効率的な路線再編

市委託運行バス路線の「空港～植田線」と「医大～久枝線」については、後免町を中心に南北で利用密度に違いがあることから、効率的な路線再編を図ります。

<生活交通ネットワークを検討するにあたっての基本概念図>



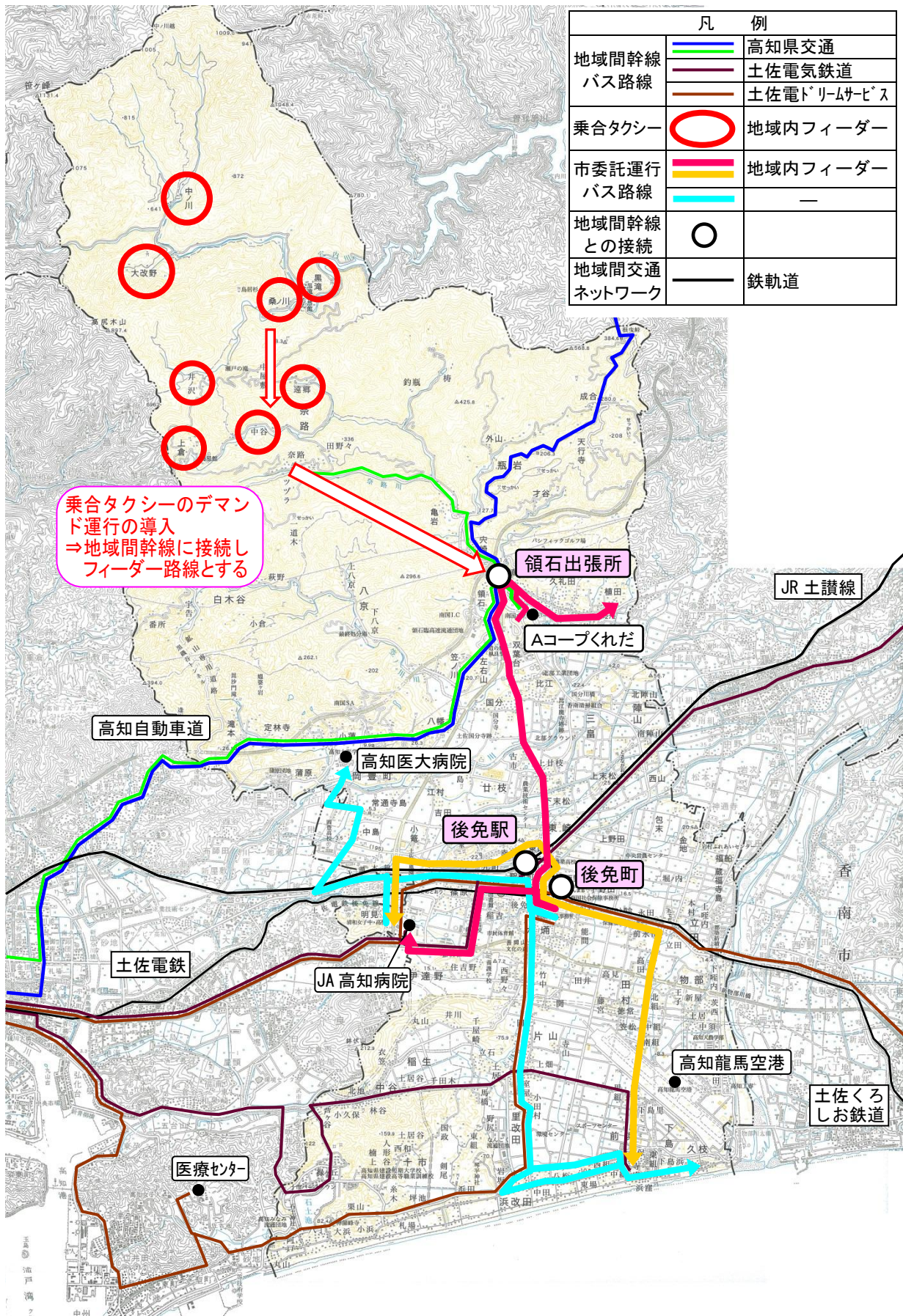
6-2. 生活交通ネットワーク形成計画

前頁の基本概念図をもとに、平成25年度（平成24年10月1日から）からの3カ年計画で実現すべき「生活交通ネットワーク」を次のように計画します。

生活交通ネットワーク形成計画（3カ年）
①北部山間地にある「上倉」「中谷」「黒滝」「桑ノ川」「中ノ川」「大改野」「奈路北（遠郷）」の集落については、乗合タクシーのデマンド（予約型）運行を導入します。運行先は、他市町を結ぶ「地域間幹線」バス路線である田井～県庁線の「領石出張所」バス停および市委託運行バス路線である空港～植田線の「領石」バス停に接続します（「Aコープくれだ」までの延長）。
②市委託運行バス路線のうち「空港～植田線」については、後免町を基点に南北に分割し、運行の効率化を図るとともに、後免町から西に延伸しJA高知病院へつなぎ、通院や買物等の利便性を向上させます。 ◇ 北側ルート については、植田を起点とし、後免駅前、後免町、市道南国129号線（東工業高校西側の都市計画道路）を経由し、JA高知病院まで結ぶ路線とします。 ◇ 南側ルート については、高知空港への接続をとりやめ、集落人口の多い地域への運行に変更します。前浜を起点とし、後免町、後免駅前、市道南国127号線（野中バイパス）を経由し、JA高知病院まで結ぶ路線とします。
③市委託運行バス路線のうち「医大～久枝線」については、高知大学医学部附属病院への通院の確保のため、現行ルートを継続します。

以上について図示すると、次頁の「生活交通ネットワーク形成計画図」のようになります。

<生活交通ネットワーク形成計画図>



6-3. 地域公共交通確保維持改善事業に係る目的・必要性

(1) 目的

高齢者をはじめ市民の移動しやすさ（モビリティ）の確保を図るために、現行の市委託運行バス路線の見直し、および山間地での乗合タクシー等の運行により、後免町周辺への市民の通院、買物等の利便性の向上を図り、地域住民のニーズに応えるとともに、地域の活性化を目的とします。

(2) 必要性

現在の市委託運行バス路線については、市内の道路事情や多様化するニーズに対応してきたことから、重複する路線も多く複雑でわかりにくい路線となっているため、効率的な生活交通ネットワークの形成を図り、わかりやすい路線への見直しを行い、地域における公共交通として今後も確保し維持していくことが必要です。

また、公共交通空白地における人の移動手段の確保が問題となっており、その解消を図るとともに地域の活力を維持・向上させるため、移動しやすさの確保が不可欠であり、人や地域をつなぐ生活交通ネットワークの形成が必要です。

6-4. 地域公共交通確保維持改善事業に係る定量的な目標・効果

(1) 定量的な目標

①乗合タクシーについて（フィーダー路線）

運行対象集落の住民の移動手段の確保を目的とし、1回当たり2.0人以上の乗車を目標とします。

②市委託運行バスについて

1) 前浜～JA高知病院線および植田～JA高知病院線（フィーダー路線）

この2路線は、従前の空港～植田線を後免町で分割しJA高知病院まで延伸していることから、空港～植田線の平成22年度利用実績である運行1回当たり乗客数3.6人を上回る利用をめざし、1回当たり5.0人の利用を目標とします。

2) 医大～久枝線

医大～久枝線は、従来の運行と変更はありませんが、さらに利用促進策を講じるものとして、平成22年度利用実績である1回当たり乗客数5.3人を上回る7.0人の利用を目標とします。

(2) 期待される効果

①乗合タクシーについて

乗合タクシーと市委託運行バスを接続させることで、市北部の山間地にある公共交通空白地の解消が一部図られるとともに、高齢者をはじめとした移動手段を持たない住民の通院や買物等の利便性の向上が大いに期待されます。

②市委託運行バスについて

後免町周辺への通院や買物等の利便性を向上させる路線に再編することで、今後

増加していく移動手段を持たない市内周辺部の高齢者等の外出を促します。また、市内中心部の都市基盤強化と中心市街地活性化の取り組みも同時に進めていくことで、より効果的な賑わい創出が期待されます。

6-5. 生活交通を確保維持するための運行計画

先に述べた「生活交通ネットワーク形成計画」をもとに、それを実現していくための運行計画を次のとおり検討しました。

(1) 平成25年度(平成24年10月1日から)実施の計画

①乗合タクシー(デマンド方式)の運行計画

ア) 運行対象集落

(平成24年1月20日現在居住世帯)

集 落 名	世 帯 数	居住人数
上 倉	7世帯	16人
中 谷	18世帯	60人
黒 滝	3世帯	5人
桑ノ川	4世帯	5人
中ノ川	2世帯	4人
大改野	3世帯	3人
奈路北(遠郷)	3世帯	7人
合 計	40世帯	100人

イ) 運行ルート(区間)

- ・各集落～領石(一病院前・農協前(Aコープくれだ))

ウ) 運行日・ダイヤ等

- ・週3日(月・水・金)
- ・田井～県庁線、領石～宇佐線の領石出張所および植田～JA高知病院線の領石に接続するダイヤでのデマンド運行

エ) 運行方式

- ・定時エリアデマンド運行
- ※定められた区域内(運行対象集落)を予約があれば運行

オ) 運賃

- ・1回乗車片道1人当たり：500円

②市委託運行バス路線の見直し

ア) 運行ルート

- 1) 前浜～J A 高知病院線
後免町、後免駅前、市道南国 127 号線経由
- 2) 植田～J A 高知病院線
後免駅前、後免町、市道南国 129 号線経由
- 3) 医大～久枝線（変更なし）

イ) 運行ダイヤ（運行時間帯・便数・日数等）

- ・基本的には通院や買物等に配慮した運行ダイヤを設定します。
- ・植田～J A 高知病院線は、市内中心部での路線バスの結節拠点となる後免町にて、医大～久枝線への乗り継ぎを考慮します。
- ・3路線とも、後免町、後免駅前にて、路面電車、ごめん・なはり線およびJRへの接続を考慮した運行ダイヤを設定します。
- ・各路線1台での往復運行。上り下りとも1日7便程度、全日運行の予定。

ウ) 運行方式

- ・定時定路線型で運行

エ) 運賃

- ・現行の空港～植田線・医大～久枝線の運賃体系に基づき運行距離に応じて設定します。

(2) 平成26年度（平成25年10月1日から）以降の計画検討

①その他の公共交通空白地の解消

- ア) 瓶岩地区・白木谷地区での乗合タクシー（デマンド運行）等の検討
- イ) その他の公共交通空白地での対応策の検討
※上倉地区（奈路以北）の実施状況を参考に、他地域での導入を検討します。

②市委託運行バス路線を含むバス路線の見直し

- ア) 委託路線「医大～久枝線」の妥当性の検討
- イ) 「十市後免線」「前浜・パークタウン線」の運行経路等変更の検討

6-6. 利用促進のための取り組み

現行バス路線等を維持していくためには、効率的でわかりやすい路線を目指し見直しを図るとともに、利用促進の取り組みを進めていくことが大変重要です。

①市広報等の活用

市広報等を活用し、鉄道やバス等の運行情報を広く周知していくことで公共交通の利用促進を図ります。

②公共交通マップの作成

バスおよび鉄道・路面電車の路線図や時刻表等を記載した「公共交通マップ」を作成し、各公共交通機関の乗り継ぎ等をわかりやすくすることで利用促進を図ります。

③バス停等のデザイン変更

事業者と連携し、バス停の表示等を分かりやすく変更することで利用促進を図ります。

④他機関との連携

医療機関や商業施設等と連携し、公共交通利用者を増やすための取り組みを進めます。

6-7. 3カ年計画以降の中長期的な交通体系について

本市においては、住みやすいまちづくりをめざして、少子高齢化社会への対応として、子育て支援・高齢者対策を重要施策に掲げて取り組んでいます。また、道路整備をはじめとする都市機能強化と中心市街地活性化、地場産品と観光資源の掘り起こし・開発による産業振興、企業団地整備による企業誘致と雇用確保など、人口減少に歯止めをかけ、県下第2の地方都市としての基盤整備を進めるための各種施策を進めています。

このような中で、本市の交通政策を進める場合、道路網の整備は重要な課題であり、高知県と連携を図りながら都市計画道路の整備を進め、同時に市道の整備にも取り組んでいく必要があります。

道路整備の面では、あけぼの街道が、平成25年度に開通する予定であり、また高知東部自動車道の整備も徐々に進んでいます。さらに、都市計画道路についても、南国駅前線がJR後免駅前まで、高知南国線が県道南国インター線（南国警察署前）まで、それぞれ延伸するよう事業認定に向けて計画中です。そして、これらの道路整備が進み、それぞれが開通することになれば、本市の交通体系は大きく変化することになります。

また、市街地活性化の面では、地元住民や南国市商工会などと連携を図りながら、後免町の賑わい創出に向けて取り組んでいます。さらに、今後、市民体育館跡地の活用を含め、都市計画道路の延伸にあわせて、市民が憩い集える多目的施設の整備の検討を行っています。

本市の「まちづくり」における市内での交通体系の確立は、これらの施策と連動して進めていく必要があります。これらの施策を考慮する中で、いかに市の中心部への地域住民の移動手段の確保を実現していくかが最大のテーマです。

現在の本市の道路網については、南北を結ぶ道路の整備が遅れており、バス路線はそのほとんどが県道南国インター線を運行しています。また、北部では県道北本町領石線（旧国道32号）、中央部では国道195号（電車通り）と国道55号（南国バイパス）、南部では県道春野赤岡線、それぞれが高知市へのアクセス道となっています。そのため、本市の公共交通は、鉄軌道を含め、そのほとんどが高知市へ人を運んでいるという現状であり、本市の中心部である後免町周辺への移送は極めて脆弱です。

従って、本市全体の活性化を図るためには、市の中心部の都市基盤強化と同時に、交通体系においても、中心部へ人を運ぶという視点に立った計画策定と施策展開を強力に押し進めていく必要があります。

当面の計画としては、前述のとおり、北部山間地域でのデマンド方式採用と市委託運行バス路線の見直しによる交通弱者の通院や買物等への対応を実現していきますが、中長期的には、先進事例を参考としながら、次の方向性を持って、今後、地域住民や関係機関、関係団体、各種事業者等と協議を進め、費用対効果を考慮した上で、それぞれの地域の特性と需要に適應する市民のための交通政策に取り組んでいきます。なお、条件が整えば、次期計画の平成28年度を待たず、適時実施します。

① 公共交通機関の利用目的が多い「趣味・娯楽」「買物」「通院」に対応するため、特に乗降数の多いJR後免駅前、後免西町、後免町を結ぶ中心地と、JA高知病院および高知大学医学部附属病院への移送手段を、効率的に実施できる交通体系の確立をめざします。

② 地域主体の地域での運営が可能か否かを検討します。具体的には、「自分の足は自分で確保する」※ という市民の意識改革を図りながら、その地域での住民の需要に応じた運行を可能とする運営方法や運行形態を検討していきます。

※「自分の足は自分で確保する」とは、地域住民が公共交通を利用し、また、運行そのものに携わることで、移動手段を維持確保していくという考え方

③ 病院や施設などの保有する患者や利用者の送迎用マイクロバス等の活用が可能か否かの協議・検討を進めます。