

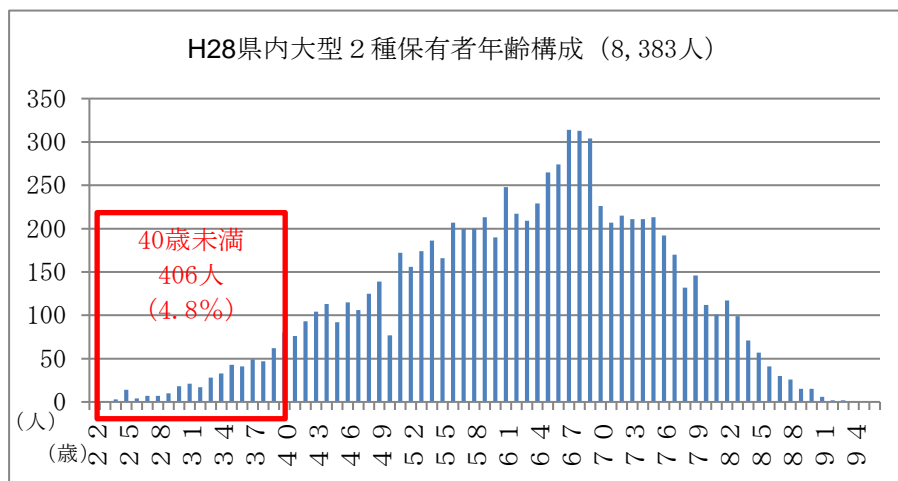
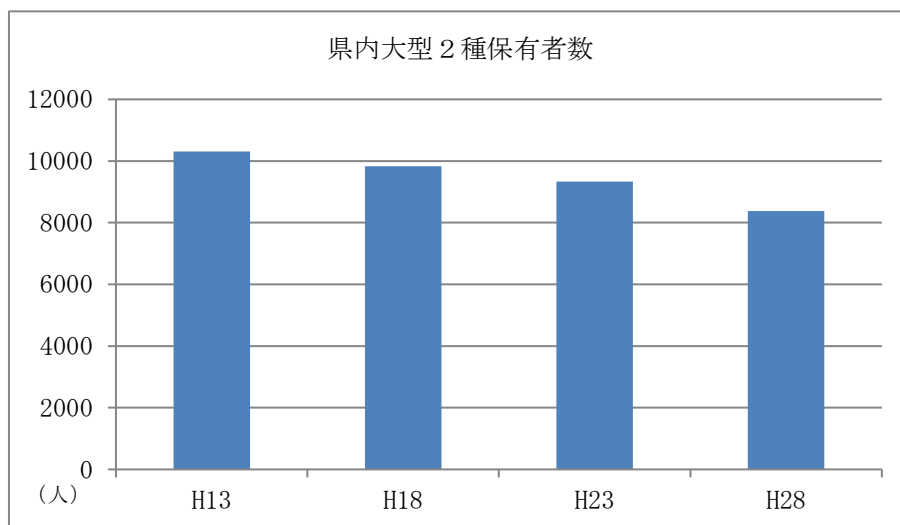
7 公共交通を担う運転者の不足

高知県内においては大型2種運転免許の保有者数の減少が続いており、平成28年末で8,383人と、ここ15年で約2,000人減少しました。

また、40歳未満の免許保有者が全体の4.8%（406人）に止まっており、路線バス事業などに従事する運転者の減少が加速することも懸念されます。

路線バス事業者の中には、これまでバス路線網を乗務員の超過勤務や他部門からの応援によって維持してきたものの、採用策強化によっても乗務員数の減少が続き、安全面などの要請から、路線規模の縮小も視野に入れざるを得ない状況もみられます。

人材確保の困難な状況は路線バス事業に限らず、持続可能な公共交通ネットワーク実現を目指すうえで、担い手確保の視点が不可欠です。



運転免許統計（警察庁）資料より

4 施設の分布

1) 機能集積状況

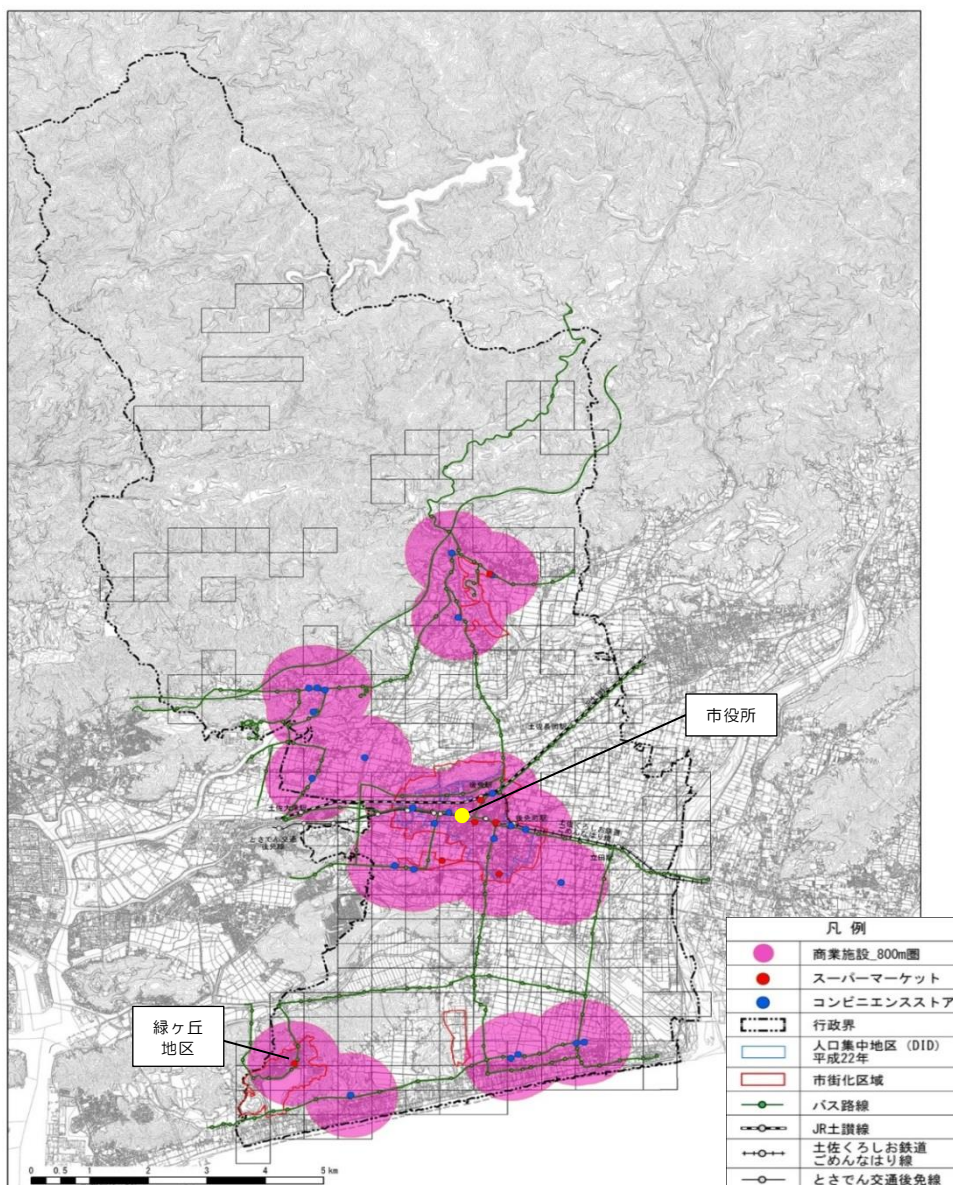
移動の目的地となる主な施設については、市役所周辺地域に、本市の中心的な商業、行政、医療、福祉、文化等の都市機能が集積しています。また、緑ヶ丘商業地周辺地域においても、医療施設、保育施設、教育施設、商業施設、金融施設等の各種生活サービス施設が立地しています。一方、山間部においては、商業・医療施設の立地がみられません。

(1) 商業施設

スーパー等の商業施設は、中央地域に集中しているほか、南西地域にも立地しています。一方、北部山間地域においては、商業施設の立地はみられません。

現状、市内全域を概観すると、商業施設へのアクセスは一定の水準で確保されています。しかし、公共交通空白地域内にも一部集落が存在し、今後、これら集落からの公共交通によるアクセス確保についての検討が必要です。

▼商業施設分布現況図



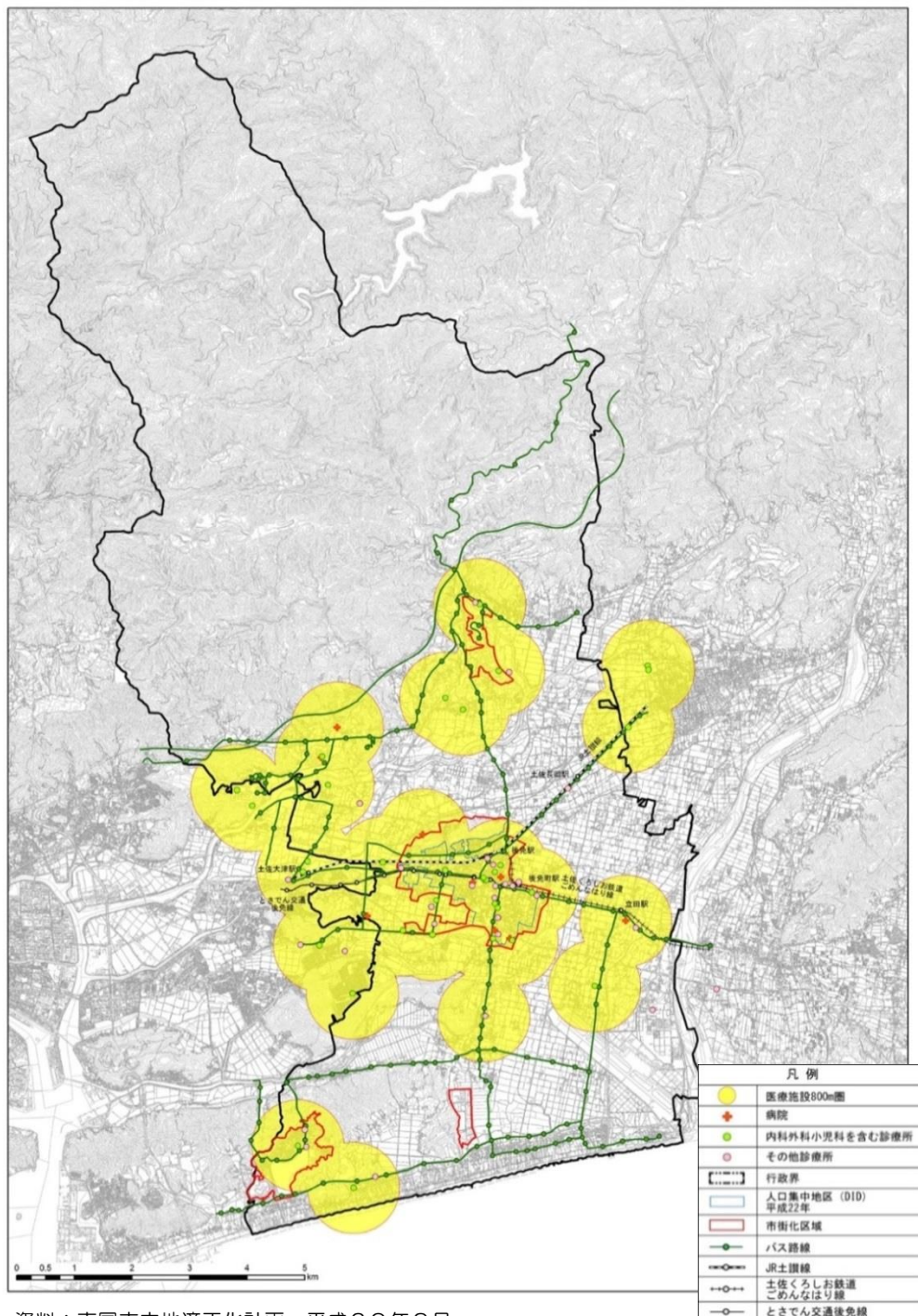
資料：南国市立地適正化計画 平成29年3月

(2) 医療施設

医療施設は、中央地域に集中しています。また、病院は北西地域や南東地域においても立地し、特に、北西地域においては、診療所等を併せ医療施設の集積がみられます。一方、北部山間地域においては、医療施設の立地はみられません。

現状、公共交通空白地域を除き、医療機関の集積する地区へのアクセスは一定の水準で確保されています。しかし、公共交通空白地域内にも一部集落が存在し、今後、市民の安全・安心な生活を維持するためには、これら集落から医療施設の集積している地区への公共交通によるアクセス確保が必要となります。

▼ 医療施設分布現況図



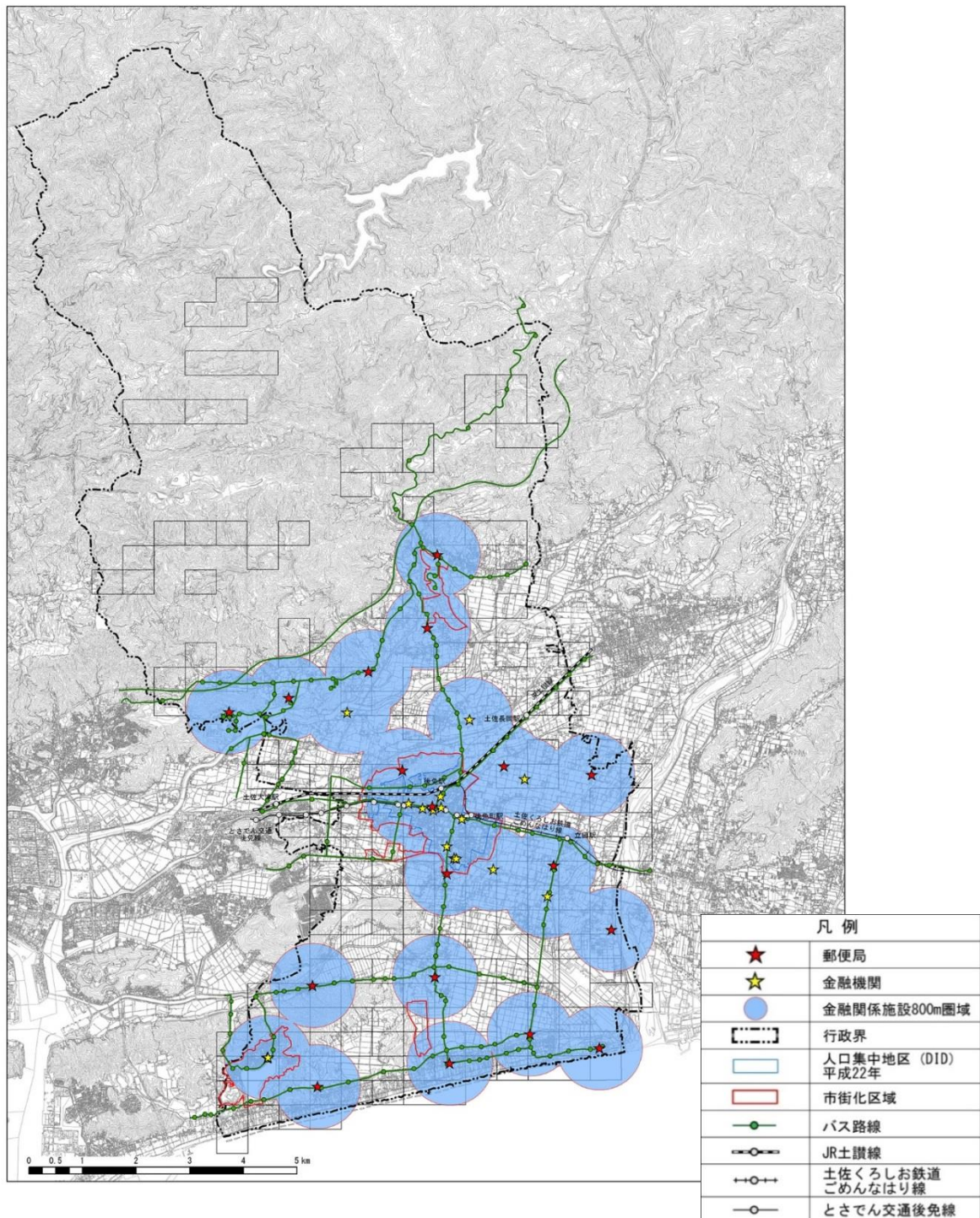
資料：南国市立地適正化計画 平成29年3月

(3) 郵便局・金融機関

郵便局・金融機関は、北部山間地域、中央地域の西部、北東地域の東部の一部を除くエリアで広く立地しています。一方、北部山間地域においては、郵便局・金融機関の立地はみられません。

現状、公共交通空白地域を除き、郵便局・金融機関へのアクセスは一定の水準で確保されています。今後、公共交通空白地域内の集落への公共交通確保をすすめるなかで、日常生活に必要な金融機関など、生活関連施設への公共交通によるアクセスを充実することが求められます。

▼ 郵便局・金融機関分布現況図

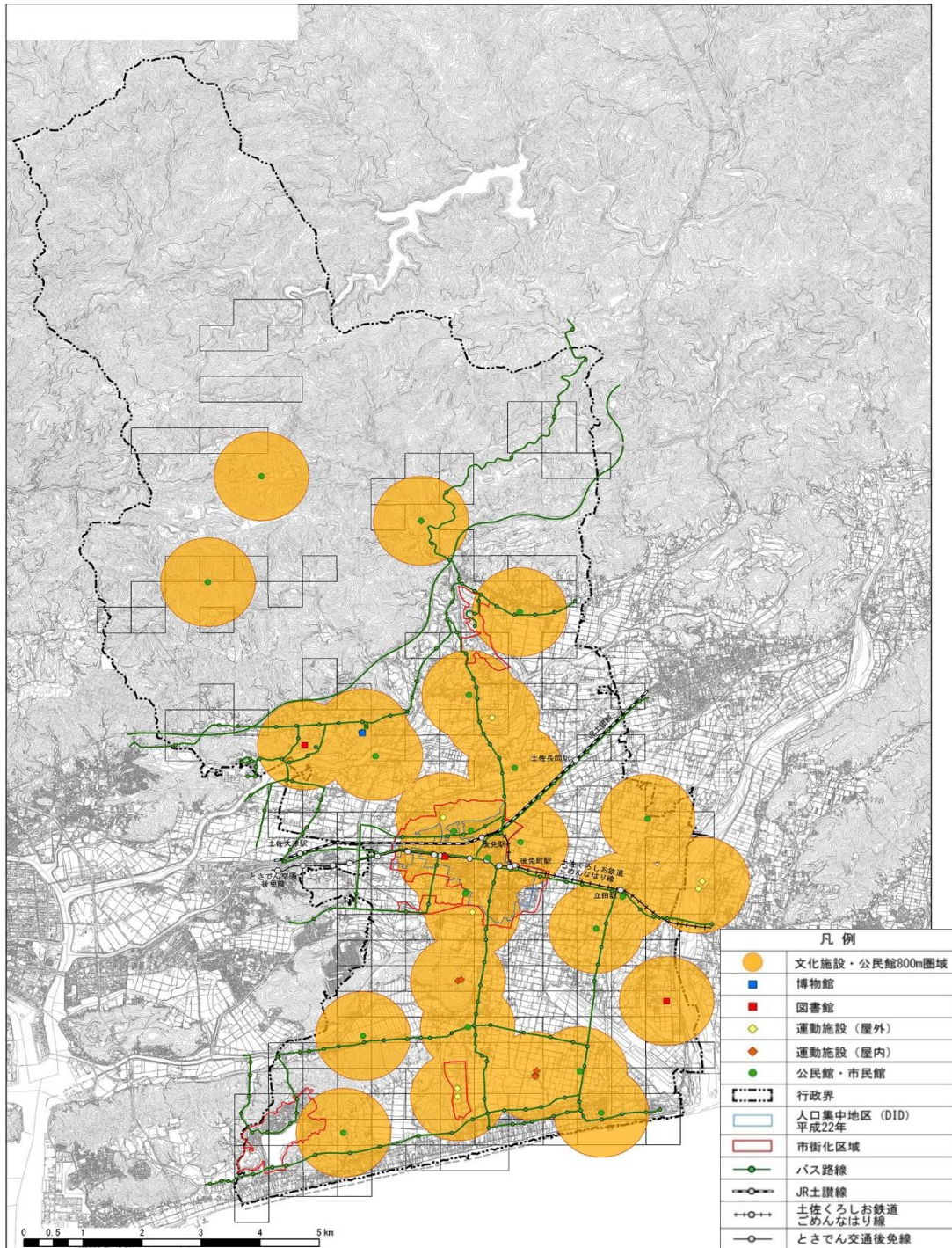


資料：南国市立地適正化計画 平成29年3月

(4) 文化施設

中央地域の市中心部に多数立地しているほか、北西地域には、歴史民俗資料館が立地し、また、南北方向のバス路線周辺、南西地域の海岸沿いにも立地しています。一方、北部山間地域においても、公民館が立地しています。公共交通空白地域と文化施設への徒歩圏外地域には重なりがみられ、地域の賑わいや健康増進、文化的な生活を確保するため、これらの文化施設への公共交通によるアクセス確保が課題となります。

▼ 文化施設分布現況図



資料：南国市立地適正化計画 平成29年3月

第3章 上位・関連計画等の整理

上位・関連計画における公共交通に関連する事業等は次表のとおりであり、以下、それぞれの計画の概要について、公共交通に関する事項を中心に整理します。

上位・関連計画	計画の基本方針や公共交通に関する事業等
南国市総合計画 (平成28年3月)	<p>【まちづくりの基本理念】 「ひと」が輝く「地域」が輝く「まち」が輝く南国市</p> <p>【公共交通に関する施策】 公共交通の利便性の向上と利用促進・交通弱者対策の検討</p>
南国市まち・ひと・しごと 創生総合戦略 (平成27年9月)	<p>「若者が希望を持ち、誰もが安心してくらすことのできるまち」を目指す</p> <p>基本目標：時代に合った地域をつくり、市民の安心したくらしをまもる</p> <p>具体的な施策：交通ネットワークの整備（デマンド型乗合タクシー等）</p>
南国市都市計画マスタープラン (平成21年6月)	<ul style="list-style-type: none"> ◆集約型都市構造への転換 ◆地域連携を強めるネットワーク型の都市構造の形成 ◆福祉関連施設等の整備：公共施設等のバリアフリー化
南国市立地適正化計画 (策定中)	<p>【多極ネットワーク型コンパクトシティの推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■拠点と周辺地域、拠点間を連絡する公共交通軸の形成 ■基幹的な公共交通軸の設定

1 上位計画

1) 第4次南国市総合計画（平成28年3月）

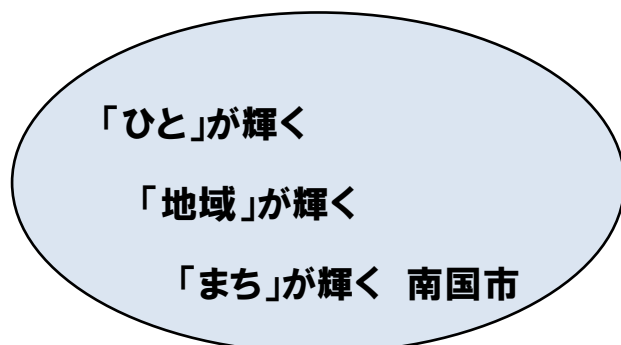
■ 南国市における将来都市像と基本目標

南国市の将来像

1 まちづくりの基本理念と南国市の将来像

(1) まちづくりの基本理念

新しいまちづくりを進める上で、すべての分野において尊重する基本理念を次のとおり定めます。



(2) 南国市の将来像

豊かな自然を暮らしの中を活かすとともに、充実した都市機能を備えた環境の中で、だれもが、心豊かに過ごすことのできるまちづくりを実行するために、南国市の将来像を次のとおり定めます。

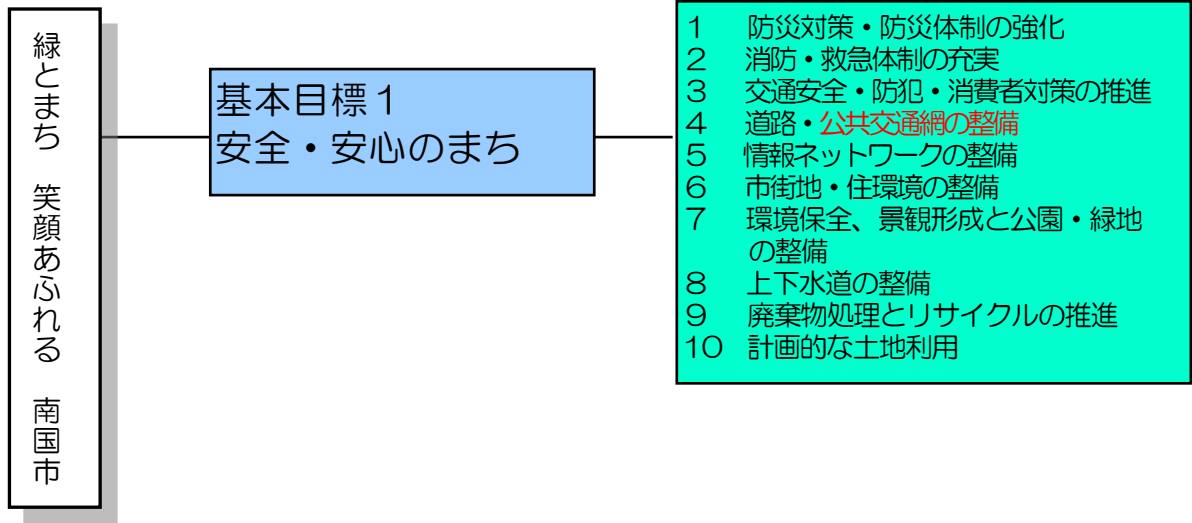
緑とまち 笑顔あふれる 南国市

2 まちづくりの基本目標

南国市の将来像の実現に向け、5つのまちづくりの基本目標を次のとおり設定します。



3 基本目標



■ 道路・公共交通網の整備施策の方針

市内の公共交通空白地を解消し、地域の実情、利用ニーズにあわせた効率的な公共交通体系の確立を目指すため、交通事業者や道路管理者等で構成される南国市地域公共交通会議で協議の上、路線再編などの取り組みを進めます。



▲予約型乗合タクシー「せいらん」

【主要施策】

① 公共交通の利便性の向上と利用促進

- 都市計画事業等の情報を踏まえつつ、南国市地域公共交通会議において公共交通空白地対策の検討を進めるとともに、鉄軌道から路線バスやタクシーなどへの多様な乗継など、利用者の利便性の向上を図ります。
- 市民への公共交通路線の周知と公共交通機関の利用促進を図ります。また、交通事業者及び周辺自治体と連携して、公共交通利用者の利便性向上などによる利用促進に取り組みます。
- 路線バス事業は、利用者の減少により路線再編や経費節減等の対策が必要となっています。持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、事業者及び関係自治体と連携・協議し、路線バス事業の改善に努めます。

②交通弱者対策の検討

- 高齢者等の交通弱者の通院や買い物などの日常生活の円滑化を図るため、効率的で効果的な移動手段の確保に努めます。

【成果指標】

指標名	単位	現状値 (平成26年度)	目標値 (平成32年度)	備考 (数値の測定根拠と設定の考え方等)
市内運行バス(3路線)利用者数 ※ICカード利用者数	人	17,494	17,500	現状維持

■ 公共交通の現状と課題

予約型乗合タクシーの北部山間地域での運行により、市内の公共交通空白地は大幅に減少し、また、公共交通マップの配布など利用促進の取り組みにより市内路線バス及び鉄道・路面電車の利用者数は維持されています。特に、市内運行バス路線3線の利用者数は、年間1万9千人（ICカード）を維持しています。

しかし、市内平野部には公共交通空白地が存在する一方、路線バスへの市の補助金額は上昇傾向にあり、将来にわたって持続可能な公共交通網を形成・維持していくためには、更なる利用促進策と効率的なバス等の路線網形成の検討が必要です。

また、鉄道、路面電車、路線バス相互間での乗り継ぎ利便性については、その向上について関係機関による緊密な連携体制の構築をはかっていく必要があります。

2) 南国市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年9月）

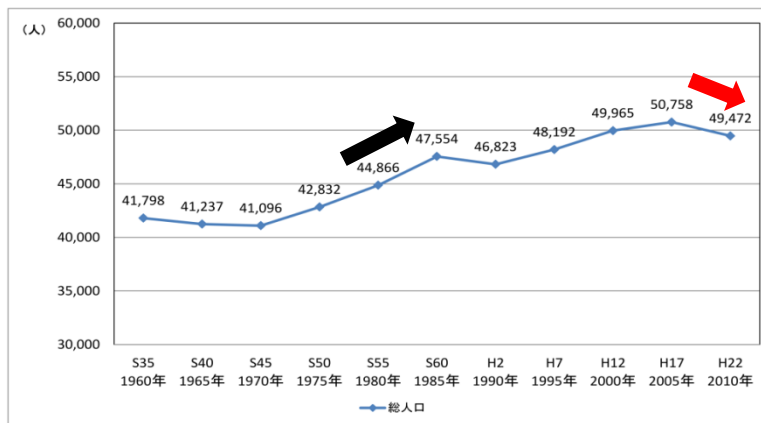
■ 人口ビジョンにおける南国市の現状と目指すべき方向

◆人口ビジョン

1 南国市の現状

- ①本市の人口は、1959年（昭和34年）の市制施行以来、年々増加し続けてきました。しかし、2010年（平成22年）には減少に転じています。

▼ 南国市の人口の推移

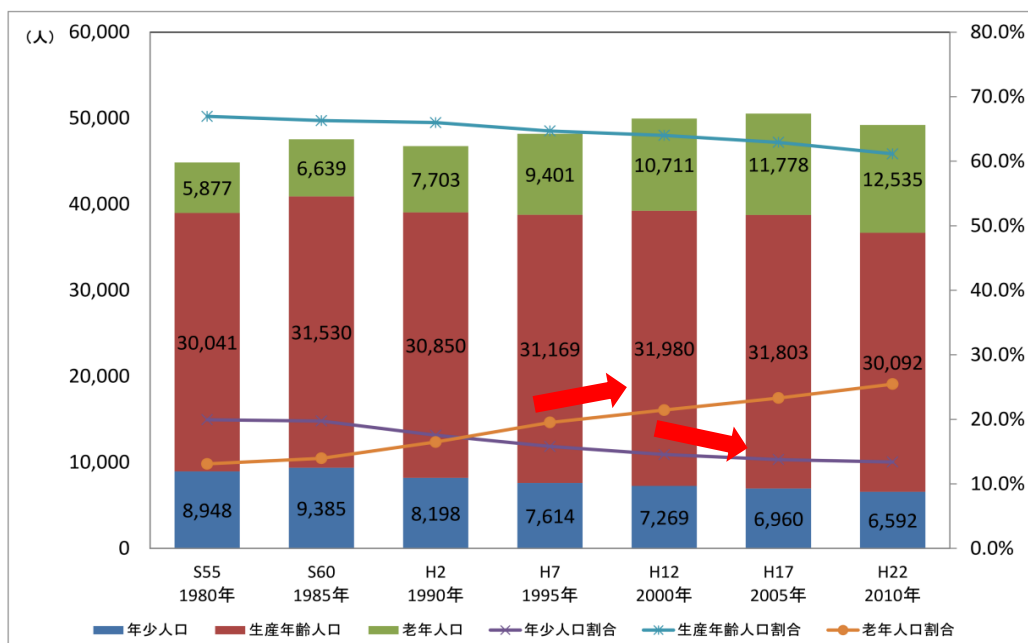


資料：国勢調査

- ②年少人口は、1985年（昭和60年）以降減少し続けています。また、生産年齢人口は、1990年（平成2年）から増加していましたが、2005年（平成17年）に減少に転じています。

老年人口は、増加し続け、高齢化率は、2005年（平成17年）に23.3%であったものが、2010年（平成22年）には25.4%に上昇しています。

▼ 人口及び年齢区分別人口の推移



資料：国勢調査

2 目指すべき方向

現在のこの状況を克服し、活力あるまちづくりを進めるためには、安定して働くことのできる場をつくり、新しい人の流れを呼び起こすと同時に、若者が安心して希望する時期に結婚でき、妊娠・出産して子育てできる環境をつくることです。
従って、本市は、

若者が希望を持ち、誰もが安心してくらすことのできるまち

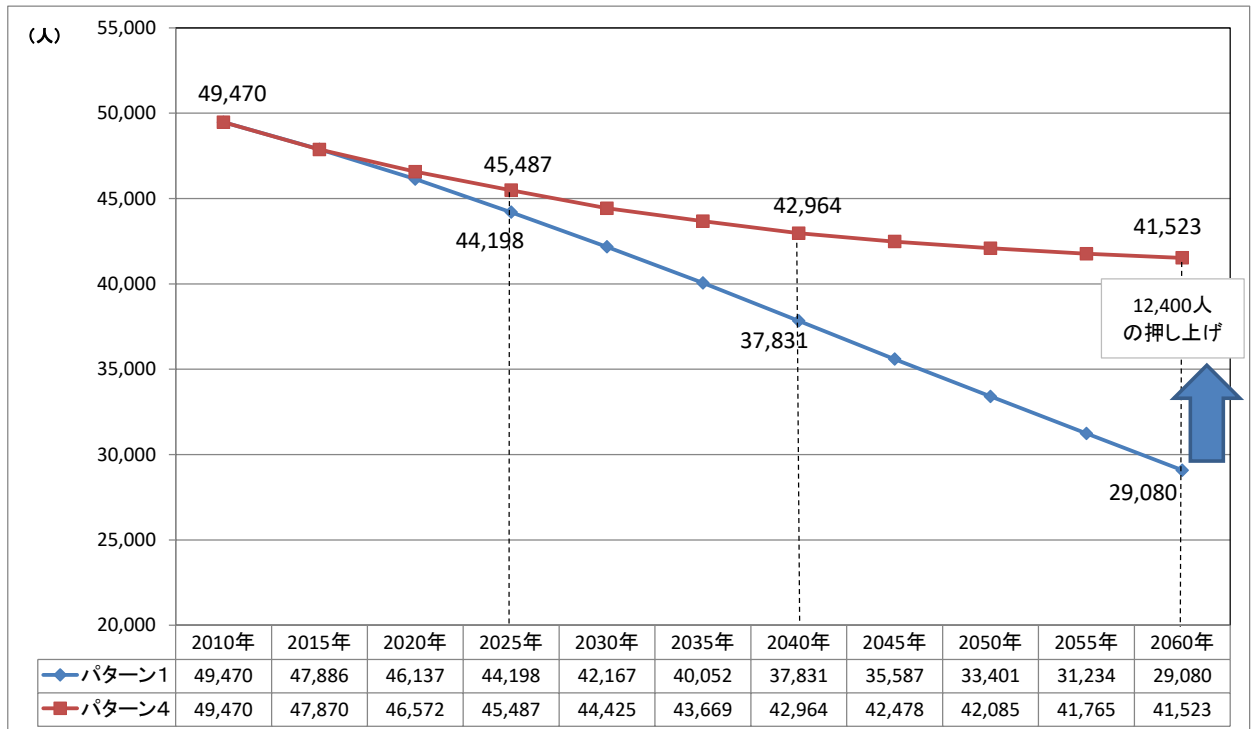
を目指していきます。

3 人口の将来展望

合計特殊出生率が上昇すること、また、40歳未満の流入人口が増加することで、年齢区分別人口に大きな影響を与え、出生数が上昇し、年少人口の増加、人口ピラミッドにおける若年層の比率の上昇という好循環を生み出すことを実現することにより、本市の人口の将来展望を以下のとおりとします。

2040年（平成52年） 43,000人
2060年（平成72年） 41,500人

▼ 人口の将来展望



パターン1：国立社会保障・人口問題研究所の推計

パターン4：合計特殊出生率が上昇すること等の仮定に基づく推計

■ 総合戦略における基本的な考え方

◆ 総合戦略

1 基本的な考え方

人口減少と高齢化により集落の維持が困難になりつつある中山間地域の活性化、さらに中心地への人口集中が進む一方、人口減少が進んでいる周辺地域の活性化、これら中心地と周辺・中山間地域の共存を可能にするまちづくりを進めなければなりません。そのためには、住環境の整備とともに市内での移動手段の確保、交通ネットワークの形成、さらに近隣市町村と連携した広域的な取組を展開していくことが重要です。

2 基本目標と基本的方向、具体的な施策

基本目標4 時代に合った地域をつくり、市民の安心した暮らしをまもる

【基本的方向】

中心市街地以外の周辺地域や中山間地域での、バス路線に代わる市民の移動手段を確保するため、交通ネットワークの整備に取り組む。

【具体的な施策と重要業績評価指標（KPI）】

・交通ネットワークの整備

市民の移動手段を確保するため、高知県や周辺自治体、交通事業者等との連携・協力により、交通ネットワークの整備を図る。

南国市地域公共交通会議を中心に、南国市生活交通ネットワーク計画を充実し、それぞれの地域での生活を支える仕組みづくりを目指す。そして、デマンド型乗合タクシーの利用者、並びに本市地域内フィーダー系統及び委託運行バス路線の乗車数の増加を図る。

《KPI》※平成29年3月改訂

・市北部デマンド型乗合タクシー年間利用者数

平成29年度300人、平成31年度までに400人《平成26年度 276人》

・地域内フィーダー系統及び委託運行バス路線の乗者数

平成31年度までに3路線合計で年間300人増

■ 公共交通の現状と課題

市民の広域的な移動手段を維持・確保するため、高知県中央地域のバス路線網について協議を行う中央地域公共交通改善協議会などにおいて高知県や周辺自治体、交通事業者等と連携・協力することにより広域公共交通網の維持をはかるとともに、北部山間地域へのデマンド型乗合タクシーの運行などにより市内における市民の移動手段の確保も一定程度整備されてきました。

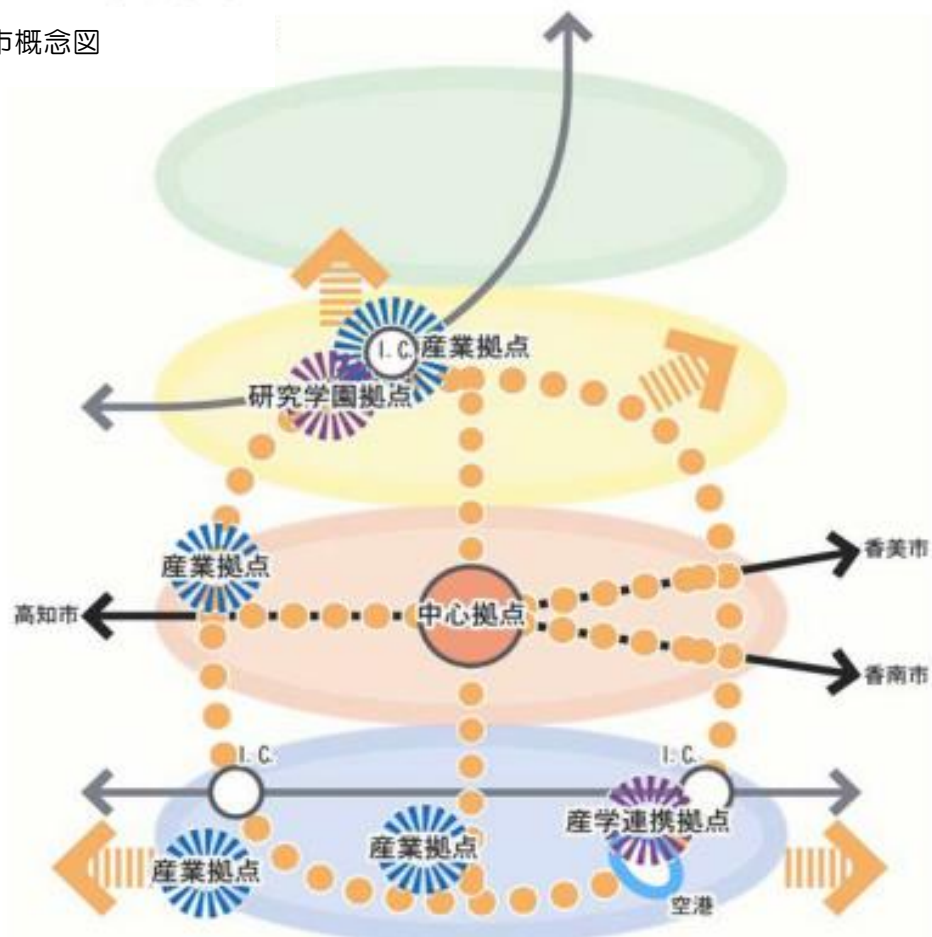
しかし、平野部における公共交通を利用した市民の市内移動及び広域移動については、乗継便の整備や路線バス運行ルート、運行ダイヤなどの点において、なお改善すべき課題も存在し、検討を行う必要があります。

■ 南国市における都市構造等の基本的な考え方

1 集約型都市構造への転換

「少子高齢化社会に対応したまちづくり」、「持続可能なまちづくり」を目指し、既成市街地におけるまちなか居住の推進や既存集落の維持を図り、また、市内の各地を結ぶ公共交通を充実させ、集約した都市構造への再編を検討していきます。その際には、都市のいたずらな拡散を防ぎ豊かな自然・田園環境を保全しつつ、必要に応じて工業・商業を進展するために、工業団地や大規模商業施設を含めた地区計画等の導入を検討し、本市の実状に沿った集約型都市構造への転換を目指します。

都市概念図



2 地域連携を強めるネットワーク型の都市構造の形成

都市の一体性と機能性の向上を図っていくことが重要であることから、本市の中心をなす既成市街地や、市内各地に点在する産業拠点等を相互に連携した都市構造と交通体系の形成を図るために、既成市街地を中心拠点と位置づけ、市内の各地に点在する産業拠点・新産業拠点、定住拠点及び空港・I.C.を放射環状のネットワークで結び、地域連携の強化を目指します。

3 交通施設整備方針

(1) 広域交通基盤の拡充

広域的な交流活動及び産業活動等を支援するため、高知東部自動車道などの整備を推進し、広域交通基盤の骨格を形成していきます。

(2) 都市間ネットワークの強化

周辺都市との円滑な交流を図るため、都市間を連絡する幹線道路網の整備を推進します。特に、高知県の中核都市として相互連携の強化が必要となる高知市との道路網の充実により、周辺との交流活動の活性化を促します。

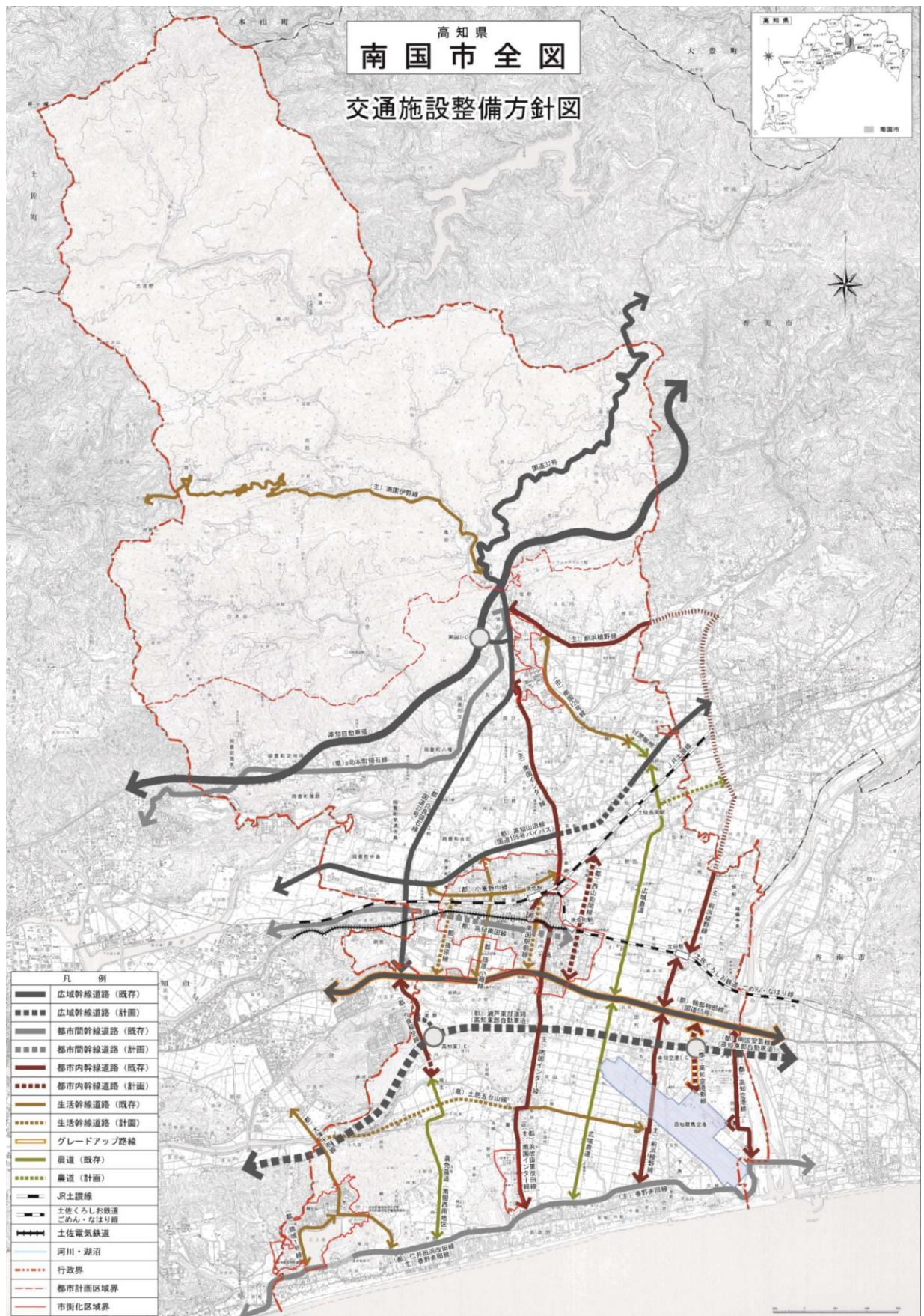
(3) 市内ネットワークの形成

都市の一体性を築き、利便性の向上を図るため、都市内の道路交通体系を整備します。特に、中心市街地と各地域間の連絡性を強化します。

(4) 公共交通ネットワークの充実

都市における交流活動や地域の連携を円滑にするため、鉄道・路面電車・バス交通などの総合的な公共交通ネットワークの充実を図ります。

▼ 交通施設整備方針図



資料：南国市都市計画マスタープラン 平成 21 年 3 月

4 市街地整備の方針

①拠点性を高める魅力ある中心市街地の形成

中心市街地において、交通網の充実や都市機能の集積誘導、市街地整備事業等の推進を図り求心性を高め、都市の利便性向上やにぎわいある空間づくりによる魅力ある市街地環境の再生を目指します。

5 土地利用構想

(1) 明確な土地利用区分と適正な土地利用コントロール

都市計画区域においては、市街化区域と市街化調整区域の線引きにより、整備、開発等の都市機能の充実を図るべき区域（市街化区域）と、都市的土地利用を抑制すべき区域（市街化調整区域）を設定し、土地利用の整序とコントロールを行います。また、都市計画区域外においては、基本的に農地や森林などの豊かな自然環境を保全します。

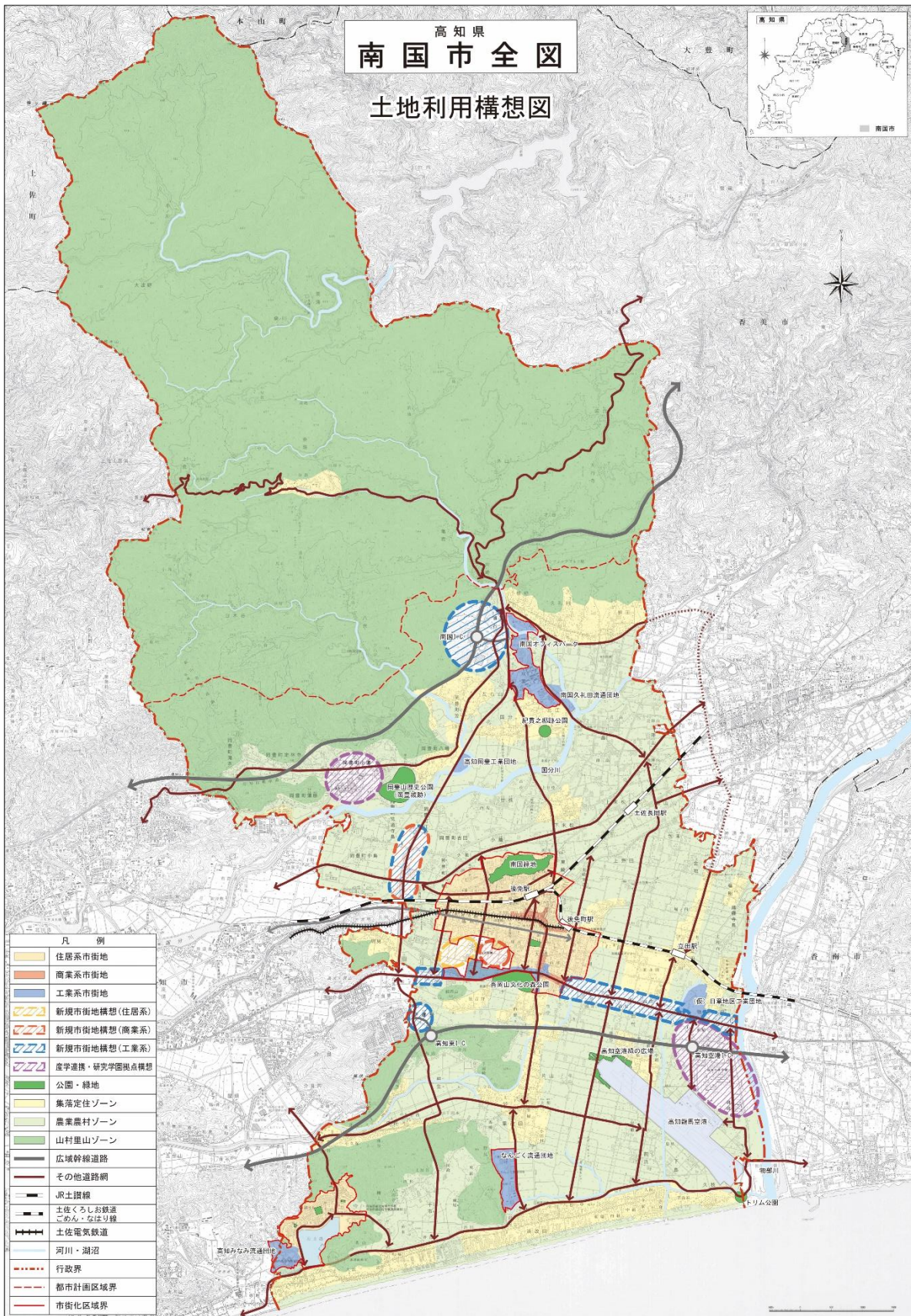
(2) 市街化区域における都市的土地利用の誘導

既存市街地においては、都市機能の集積を促進し、より合理的で調和のとれた土地利用を図ります。また、新規市街地については、将来計画等を踏まえ、必要に応じて周辺の土地利用との調和を十分配慮した上で、適正な都市的土地利用の誘導を図ります。

(3) 市街化調整区域における環境整序と都市計画区域外における環境保全

市街化調整区域においては、無秩序な開発を抑制しつつ、計画的な規制誘導によって環境整序を行うとともに、優良な農地や森林についてはできる限り、保全していきます。

構想図



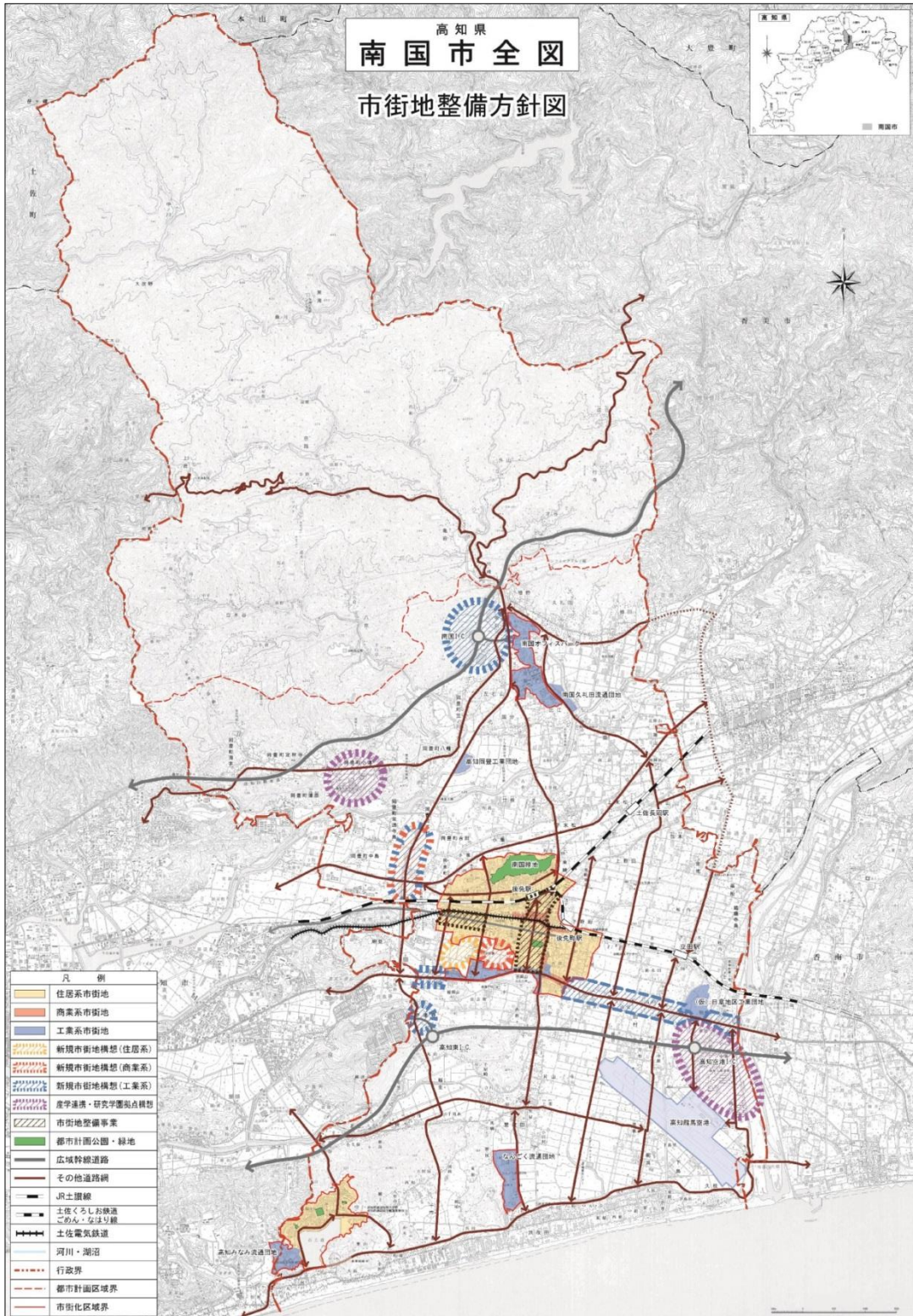
資料：南国市都市計画マスタープラン 平成21年3月

6 少子高齢化社会に対応すべき福祉関連施設等の整備方針

①公共施設等のバリアフリー化

高齢者や障がい者などが支障なく過ごせる生活環境の整備を進めるため、道路・歩道や公園などの公共施設をはじめ、病院や公民館などの公益施設、鉄道・路面電車・バスなどの公共交通などのバリアフリー化への改善・整備に努めます。

▼市街地整備方針図



資料：南国市都市計画マスタープラン 平成 21 年 3 月

7 観光・歴史まちづくり方針

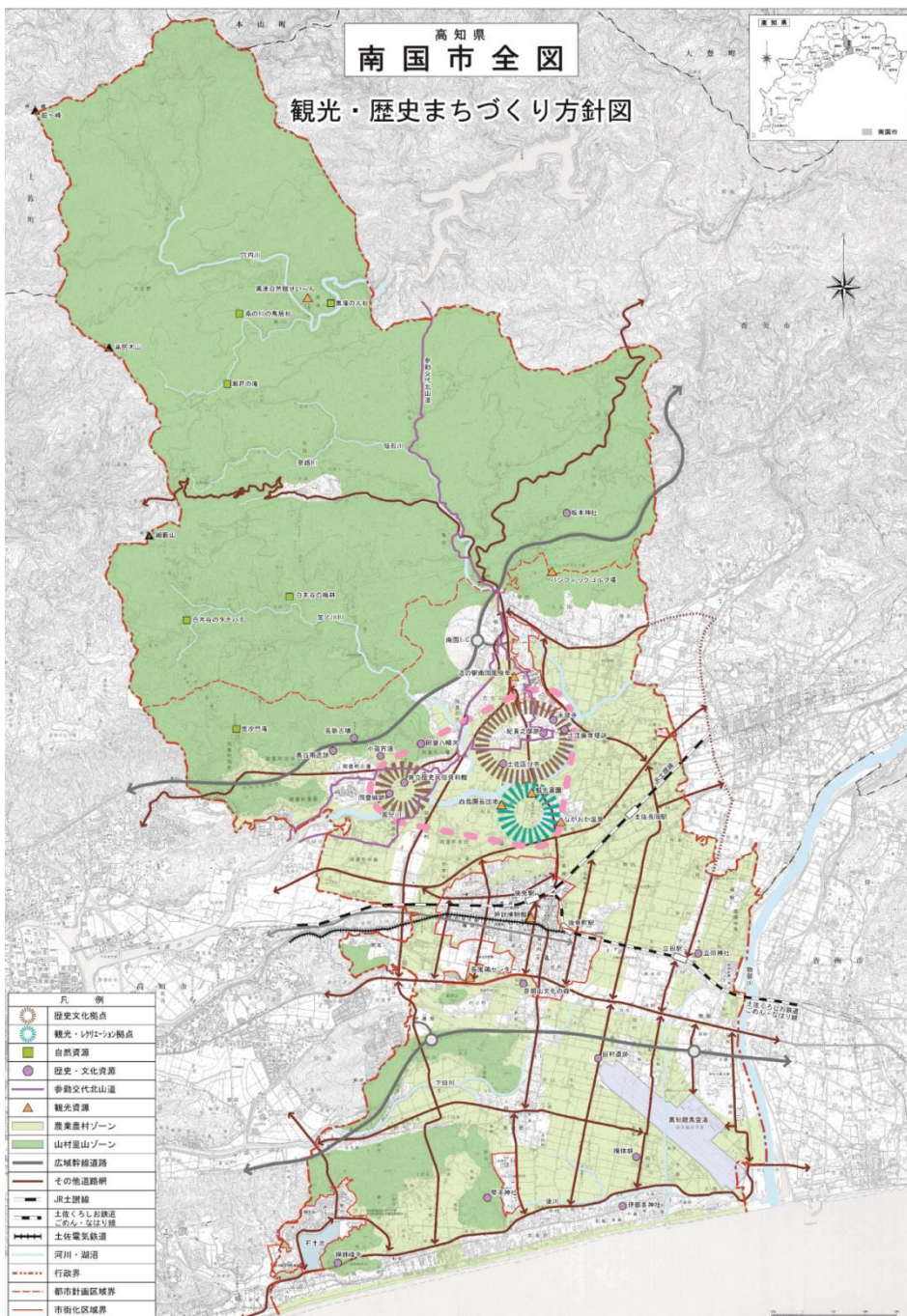
①地域資源を活かした観光まちづくり・歴史まちづくりの推進

海・川・山の豊かな自然資源や農林水産資源、また、歴史資源などを活かし、観光施設の整備や景観保全・向上による、観光まちづくり、歴史まちづくりを推進していきます。

②観光ネットワークの強化による観光交流基盤の充実

観光・レクリエーション拠点や歴史文化拠点を中心に、市内各地の観光・歴史資源をネットワーク化し、観光交流基盤の充実を図ります。

▼ 観光・歴史まちづくり方針図



資料：南国市都市計画マスタープラン 平成 21 年 3 月

■ 公共交通の現状と課題

現在の本市の公共交通ネットワークにおいては、まず、市内に点在する集落の一部及び空港からの中心拠点へのアクセス確保が課題です。

また、まちのバリアフリー化の推進及び観光振興に対する公共交通の寄与については、公共交通事業者と行政の連携による車両のバリアフリー化（ノンステップバス、路面電車低床車両導入など）、観光地周遊タクシーの整備などが行われていますが、更なる取り組みの加速と展開が必要です。

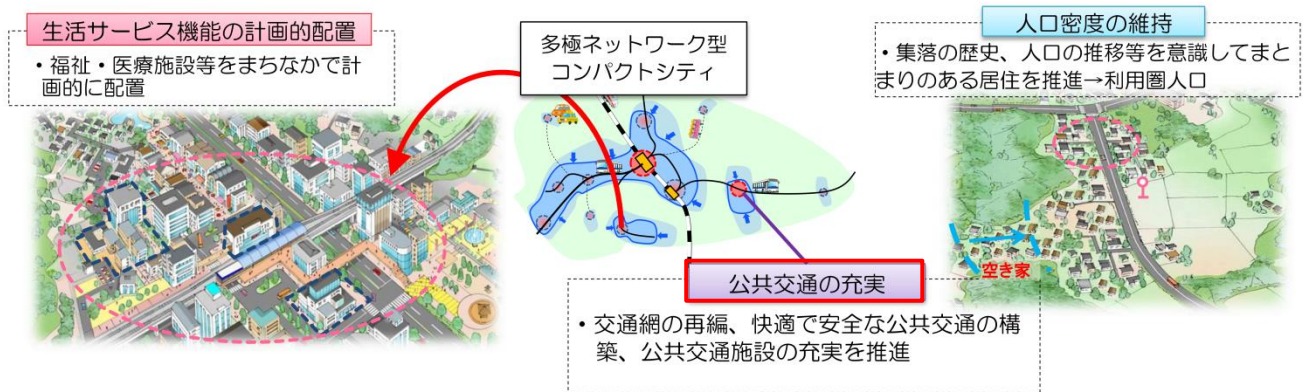
2 関連計画

1) 南国市立地適正化計画（策定中）

■ 「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の推進

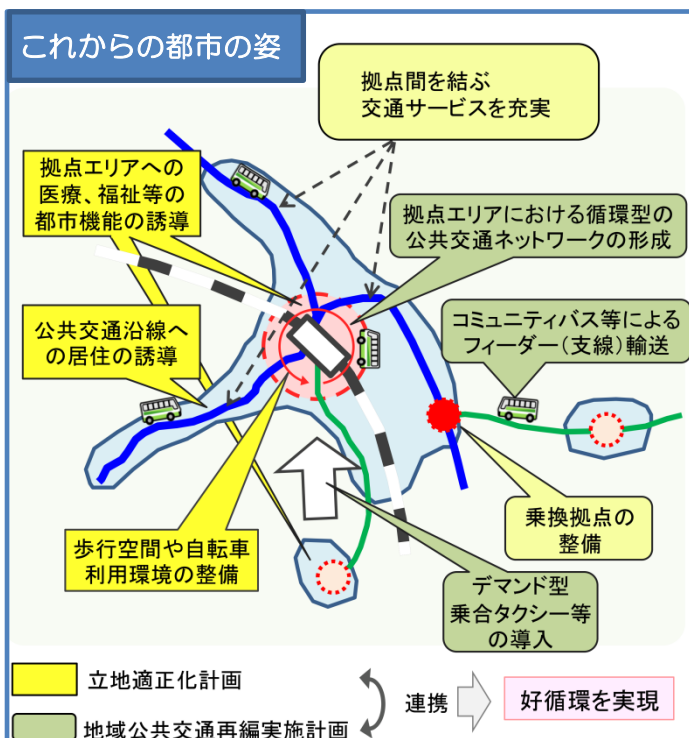
〈多極ネットワーク型コンパクトシティの目指すまちの姿〉

- 医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地するまち
- 日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在するまち
- 各拠点が公共交通ネットワークで結ばれ、高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるまち

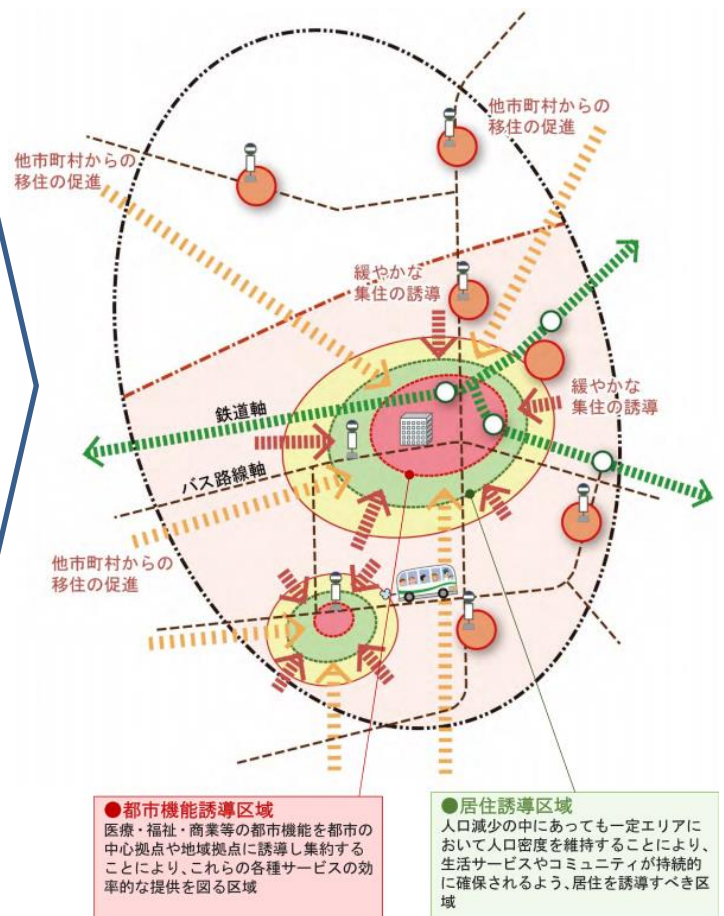


▼コンパクトシティ+ネットワークのイメージ

▼南国市立地適正化計画のイメージ



資料：国土交通省



■ 立地適正化計画における将来都市構造の基本的な考え方

(1) 中心拠点・地域拠点の設定

①中心拠点【南国市役所周辺】

南国市役所周辺を『中心拠点』に定めます。

②地域拠点【緑ヶ丘の商業地周辺】

緑ヶ丘の商業地周辺を『地域拠点』に定めます。

(2) 集落拠点の設定

①北部山間地域（上倉、瓶岩）

奈路小学校の周辺、白木谷小学校付近の周辺、瓶岩体育館・公民館の周辺を『集落拠点』に位置づけます。

②北東地域（久礼田、国府）

久礼田小学校、国府小学校の周辺を『集落拠点』に位置づけます。

③北西地域（岡豊）

岡豊小学校の周辺を『集落拠点』に位置づけます。

④中央地域（長岡、野田、後免、大篠）

長岡小学校、後免野田小学校の周辺を『集落拠点』に位置づけます。

⑤南東地域（岩村、日章、前浜）

岩村ふれあいセンター、日章小学校、大湊小学校の周辺を『集落拠点』に位置づけます。

⑥南西地域（三和、稲生、十市、緑ヶ丘）

三和小学校、稲生小学校の周辺を『集落拠点』に位置づけます。

(3) 基幹的な公共交通軸の設定

市民の日常生活活動や交流を支援する利便性の高い基幹的な公共交通軸の形成を図ります。中心拠点（南国市役所周辺）には、JR土讃線、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線及びとさでん交通路面電車の3つの鉄道が通り、市内の概ね東西方向の地域との公共交通を担っています。このことを踏まえ、この3路線を公共交通軸（鉄道）に位置づけます。

また、市内の北部、南部へバス路線網が形成され、各地域と連絡しているとともに、地域拠点、集落拠点（各集落地等の中心地）に連絡しています。このことを踏まえ、これらのバス路線を公共交通軸（バス等）に位置づけます。

(4) 都市機能誘導区域の設定

①都市機能誘導区域・Ⅰ（南国市役所周辺）

南国市役所周辺に都市機能誘導区域を定めます。

都市機能誘導区域は、南国市役所から概ね 800m圏内で、南国市役所周辺の人口集中地区内を基本に設定します。

②都市機能誘導区域・Ⅱ（緑ヶ丘商業地周辺）

緑ヶ丘商業地周辺に都市機能誘導区域を定めます。

緑ヶ丘商業地の県道栗山大津線交差点を拠点とする概ね 300m圏内

■ 公共交通の現状と課題

現在の市内公共交通路線網においては、一部、公共交通空白地域内に集落拠点が存在し、これらの地域に居住する市民の中心拠点・地域拠点への移動手段の確保が課題となります。

また、集落拠点を含む周辺地域から中心拠点・地域拠点への公共交通アクセスの充実が中心拠点・地域拠点への人の来訪を底上げし、都市機能の集積に寄与することから、市外からの広域的な来訪促進策とともに、現在路線網における市内アクセスの更なる充実も求められます。

限られた公共交通資源の活用可能範囲内において、これらの課題に対応するには、効率的な路線網実現のための事業者との連携、住民理解をはかるための協働、利用促進策の推進など多くの取り組みが必要となります。

3 既存計画

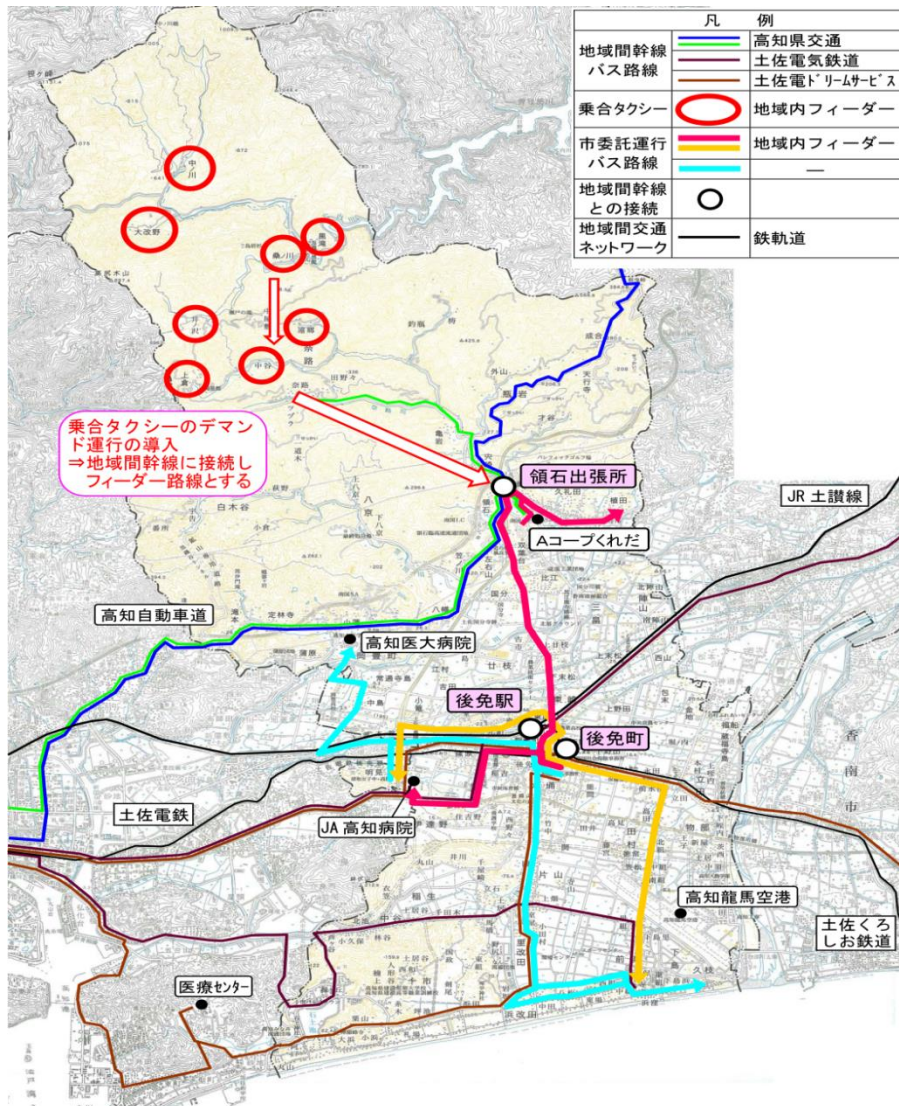
1) 生活交通ネットワーク計画

■ 生活交通ネットワーク計画

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。
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。
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。

▼ 生活交通ネットワーク計画図



■ 地域公共交通確保維持改善事業に係る定量的な目標

定量的な目標

①乗合タクシー (フィーダー路線)	1回当たり <u>2.0</u> 人以上の乗車を目標
②市委託運行バス	1) 前浜～JA高知病院線及び植田～JA高知病院線(フィーダー路線) 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 <u>5.0</u> 人の利用を目標 2) 医大～久枝線 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 <u>7.0</u> 人の利用を目標

■ 生活交通を確保維持するための運行計画

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	上倉、中谷、黒滝、桑ノ川、中ノ川、大改野、奈路北
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及び植田～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
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～JA高知病院線 後免町、後免駅前、市道南国127号線経由 2) 植田～JA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～JA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・なはり線及び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

■ 利用促進のための取り組み

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

バス及び鉄道・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。

■ 3カ年計画（H25～）以降の中長期的な交通体系

本市においては、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、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。

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。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。

① 公共交通機関の利用目的で多い「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高知病院及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。

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。