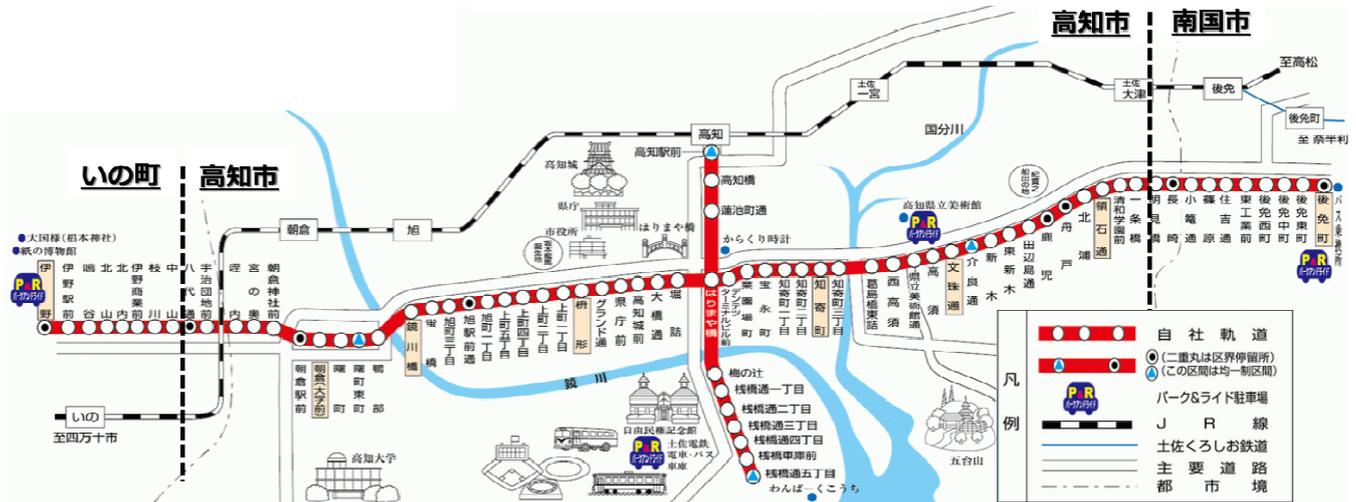


本市の地域公共交通の現状及び課題

1 路面電車

(1) 路面電車の特徴

- ・ 明治37年、京都市に次いで全国二番目に敷設され、現存する最古の路面電車。
- ・ 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、軌道距離は**25.3km**で**日本一の長さ**を誇る。
- ・ 通勤・通学や通院など、日常生活の移動手段として重要な役割を果たす輸送機関。

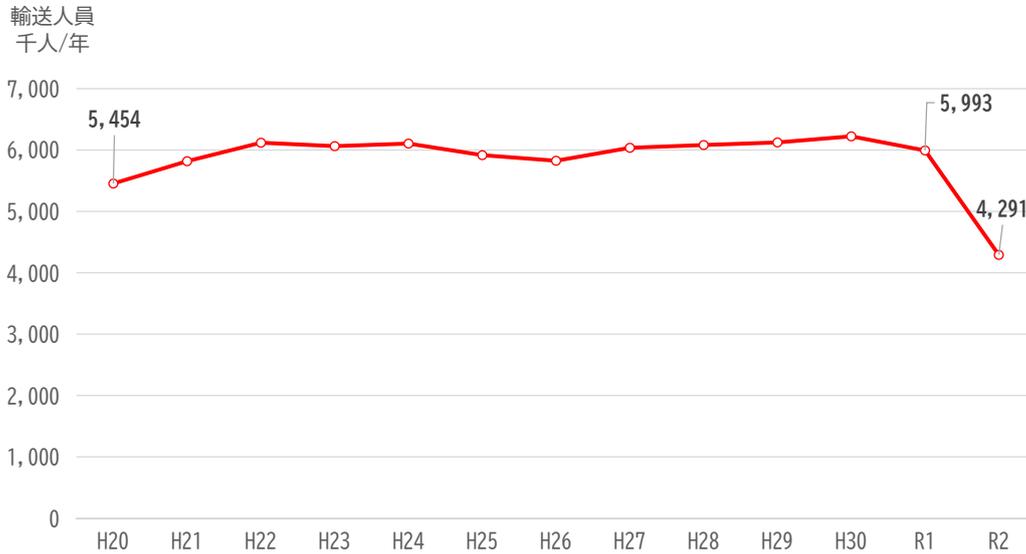


※日本の路面電車一覧

| 事業者名 | 維持管理費 (千円) | 開業 (年) | 延長 (km) | 停留所 (ヶ所) |
|---------------|---------------|-----------|------------|-------------|
| 1 札幌市交通事業振興公社 | 494,075 | 1918 | 8.9 | 24 |
| 2 函館市企業局交通部 | 407,904 | 1913 | 10.9 | 26 |
| 3 東京都交通局 | 1,230,870 | 1903 | 12.2 | 30 |
| 4 東急電鉄 | 235,771 | 1925 | 5.0 | 10 |
| 5 富山地方鉄道 | 157,676 | 1913 | 8.7 | 29 |
| 6 万葉線 | 82,278 | 1948 | 8.1 | 18 |
| 7 豊橋鉄道 | 82,958 | 1925 | 5.4 | 14 |
| 8 福井鉄道 | 231,650 | 1933 | 3.4 | 6 |
| 9 京阪電気鉄道 | 931,538 | 1912 | 21.6 | 27 |
| 10 京福電気鉄道 | 274,561 | 1910 | 11.0 | 22 |
| 11 阪堺電気鉄道 | 476,884 | 1911 | 18.3 | 40 |
| 12 岡山電気鉄道 | 166,854 | 1912 | 4.7 | 17 |
| 13 広島電鉄 | 768,883 | 1912 | 19.0 | 57 |
| 14 とさでん交通 | 229,820 | 1904 | 25.3 | 76 |
| 15 伊予鉄道 | 239,956 | 1911 | 6.9 | 22 |
| 16 長崎電気鉄道 | 522,092 | 1915 | 11.5 | 37 |
| 17 熊本市交通局 | 507,219 | 1924 | 12.1 | 35 |
| 18 鹿児島市交通局 | 339,057 | 1912 | 13.1 | 35 |
| 19 宇都宮ライトレール | - | 2023予定 | 14.6 | |

(2) 利用状況

- ・高知駅からはりまや橋を經由し県庁前に至る区間で利用が多い傾向にあり、中心市街地活性化など、まちなかのにぎわいづくりに大きく貢献。
- ・平成20年度から令和元年度まで一定数を維持していたが、令和2年度は新型コロナにより利用者数が激減。



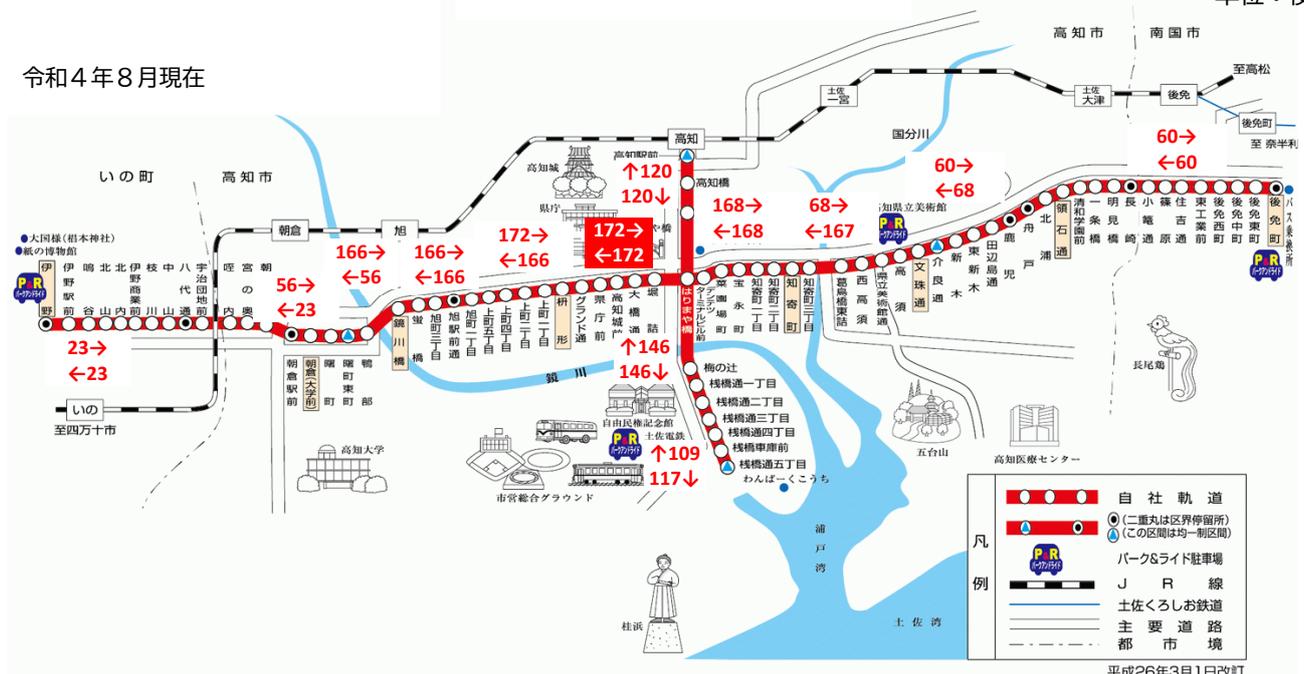
出典：高知市統計書、とさでん交通(株)

(3) 便数

- ・市中心部のはりまや橋電停では、1日当たり上り172便／下り172便、6分に1便ペースで運行。
- ・南国市の後免町電停では、上り60便／下り60便の15分に1便のペースで運行。
- ・いの町の伊野電停では、上り23便／下り23便、40分に1便のペースで運行。

単位：便

令和4年8月現在



平成26年3月1日改訂

(4) 運賃

- ・南北線の高知駅前⇄榎橋通五丁目、東西線の曙町東町⇄介良通は運賃200円均一区間。
- ・電車通り沿線を運行する路線バスと比べると、運賃は3～4割程度安価。



(5) 電車車両

- ・電車の平均車齢は57年と古く、そのうち7割が60年以上の車両が占め、老朽化が深刻な状況。
- ・運行している63両のうち、低床車両は平成14年・30年・令和3年に導入し、現在3両が運行。
- ・イベント等では外国電車や維新号といった特色ある車両も運行。

| | H28年 | H29年 | H30年 | R元年 | R2年 | R3年 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 台数 | 63両 | 63両 | 64両 | 64両 | 64両 | 63両 |
| 平均車齢 | 60.4年 | 61.4年 | 58.1年 | 59.1年 | 60.1年 | 57年 |

出典：とさでん交通(株)



<路面電車/低床式>



<路面電車>



<外国電車>

(6) 電停

- ・市内には、上下線合わせて119電停あり、そのうちバリアフリー電停は42電停（約35%）、上屋が設置されているのは81電停（約68%）あります。
 - ・周辺部では、電停用地が確保できていないため、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」が多くある。（令和3年4月1日時点）
- ※電停数は、はりまや橋を4か所、高知駅前を3か所、鏡川橋を2か所で計算

●バリアフリー電停



●ノーガード電停



(7) 運転士数等

- ・乗務員数の推移は、平成26年のとさでん交通設立時は103人、現在の令和4年は104人、10年後の令和13年は106人を想定しており、**一定数は維持**できる見込み。
- ・技術員の推移は微減する見込み。

◆乗務員数の推移

単位：人

| | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 実績 | | | | | | | | | 1年 | 2年 | 3年 | 4年 | 5年 | 6年 | 7年 | 8年 | 9年 |
| 電車① | 103 | 101 | 99 | 100 | 100 | 97 | 103 | 102 | 104 | 105 | 104 | 104 | 105 | 106 | 108 | 109 | 107 | 106 |
| 必要数② | 107 | 107 | 106 | 108 | 108 | 108 | 106 | 102 | 102 | 102 | 102 | 102 | 102 | 102 | 102 | 102 | 102 | 102 |
| 不足数③=②-① | 4 | 6 | 7 | 8 | 8 | 11 | 3 | 0 | ▲2 | ▲3 | ▲2 | ▲2 | ▲3 | ▲4 | ▲6 | ▲7 | ▲5 | ▲4 |

◆技術員数の推移

単位：人

| | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | R13 |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| | 実績 | | | | | | | | | 1年 | 2年 | 3年 | 4年 | 5年 | 6年 | 7年 | 8年 | 9年 |
| 車両 ① | 20 | 20 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 | 22 | 21 | 20 | 19 | 18 | 18 | 18 |
| 保線 ② | 11 | 11 | 11 | 10 | 11 | 11 | 11 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| 電気 ③ | 8 | 8 | 8 | 9 | 10 | 8 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| 計 ④=①+②+③ | 39 | 39 | 41 | 41 | 43 | 41 | 42 | 39 | 39 | 39 | 39 | 39 | 37 | 35 | 34 | 33 | 33 | 33 |

※定年は65歳
 ※年度末人員数（病欠等含む）
 ※R4年度以降の必要人員は、R3年度末時点の数値を適用
 ※R4以降の採用者数、自己都合退職者数は直前3年間の平均
 ※増加人数、自己都合退職人数は、乗合に加算、減算

<とさでん交通資料を高知市交通戦略課編集>

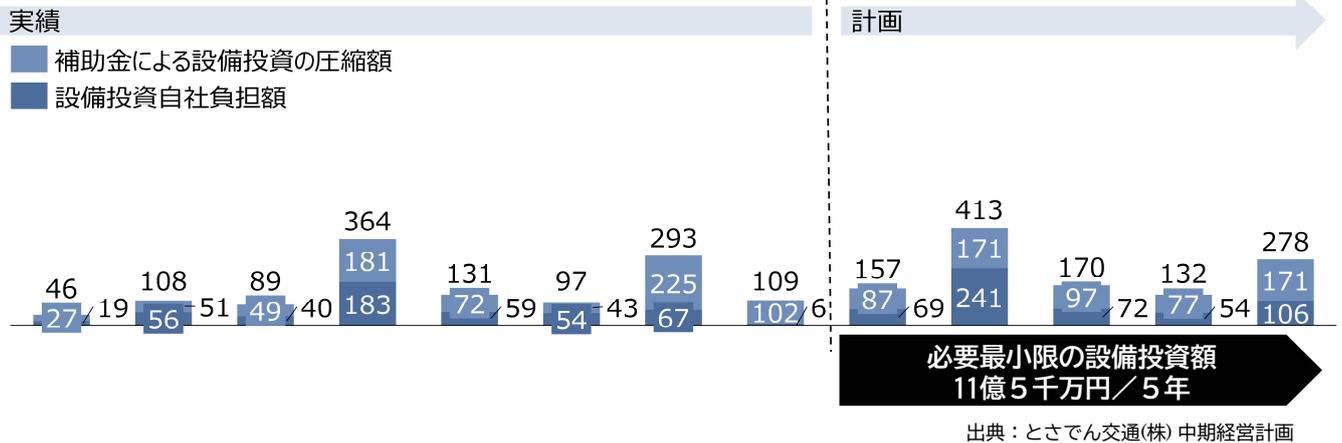
(8) 設備投資・修繕

◆必要最小限の設備投資※1

- ・設備投資のうち、補助金による設備投資分は補助金と同額だけ圧縮
- ・行政支援がなければ、設備投資の自社負担額がキャッシュアウトして継続

設備投資額および補助金の実績・計画の推移※2

単位：百万円

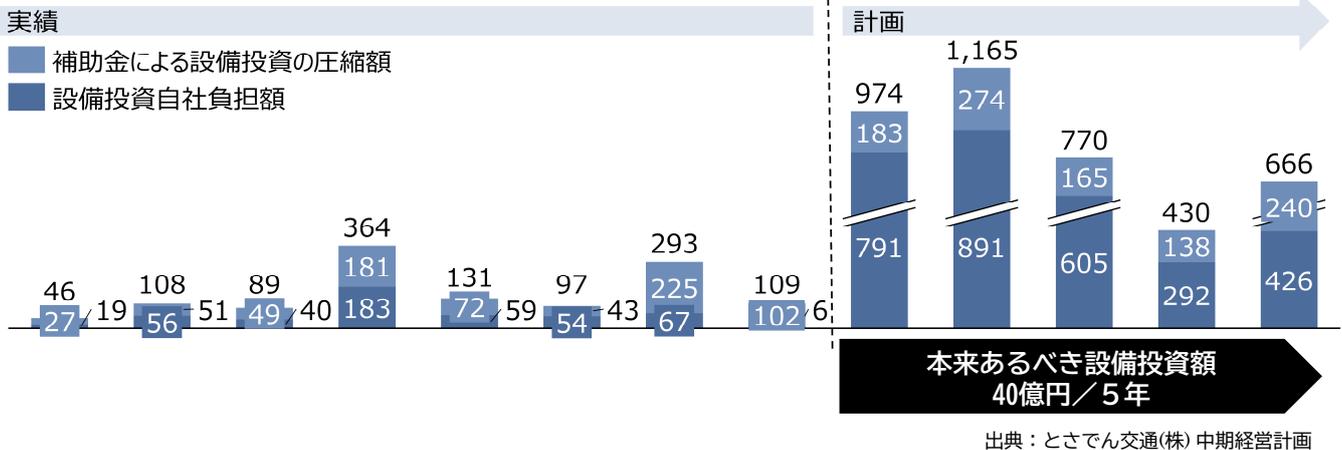


◆本来あるべき設備投資（これまで実施を見送りしてきたもの）※1

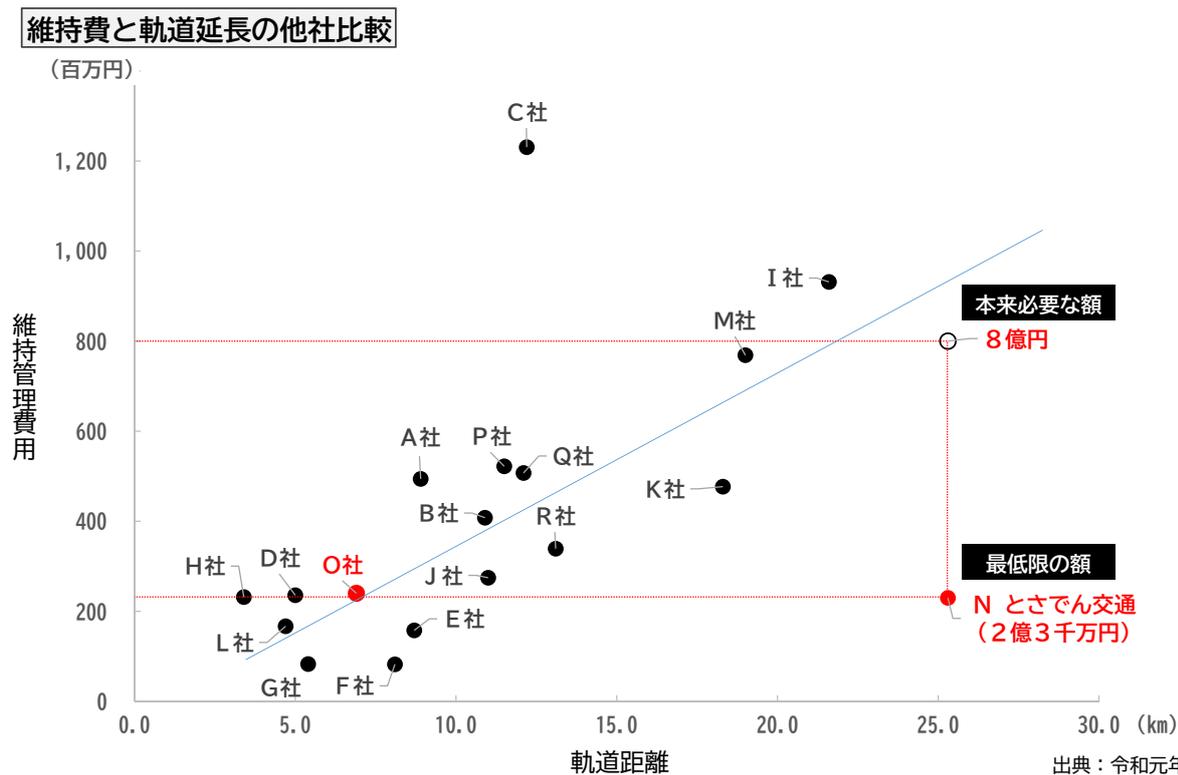
- ・本来あるべき設備投資の計画では、キャッシュアウトとなる自社負担額が大幅に増加し、行政支援がなければ実施困難
- ・代表的な設備投資項目として、変電所耐震補強、重軌条化及びPC枕木化、車両更新が挙げられる。

設備投資額および補助金の実績・計画の推移※2

単位：百万円



- ・とさでん交通設立以降も厳しい経営状況が続き、維持管理費用は必要最低限まで圧縮。
- ・これまでの投資額は本来必要な額を大きく下回り、安全運行のための施設整備が課題。
- ・軌道距離に対する維持管理費用は、他社と比べ極端に少ない状況。



| | 事業者名 | 維持管理費 (千円) | 延長 (km) |
|---|-------------|---------------|------------|
| A | 札幌市交通事業振興公社 | 494,075 | 8.9 |
| B | 函館市企業局交通部 | 407,904 | 10.9 |
| C | 東京都交通局 | 1,230,870 | 12.2 |
| D | 東急電鉄 | 235,771 | 5.0 |
| E | 富山地方鉄道 | 157,676 | 8.7 |
| F | 万葉線 | 82,278 | 8.1 |
| G | 豊橋鉄道 | 82,958 | 5.4 |
| H | 福井鉄道 | 231,650 | 3.4 |
| I | 京阪電気鉄道 | 931,538 | 21.6 |
| J | 京福電気鉄道 | 274,561 | 11.0 |
| K | 阪堺電気鉄道 | 476,884 | 18.3 |
| L | 岡山電気鉄道 | 166,854 | 4.7 |
| M | 広島電鉄 | 768,883 | 19.0 |
| N | とさでん交通 | 229,820 | 25.3 |
| O | 伊予鉄道 | 239,956 | 6.9 |
| P | 長崎電気鉄道 | 522,092 | 11.5 |
| Q | 熊本市交通局 | 507,219 | 12.1 |
| R | 鹿児島市交通局 | 339,057 | 13.1 |

2 路線バス

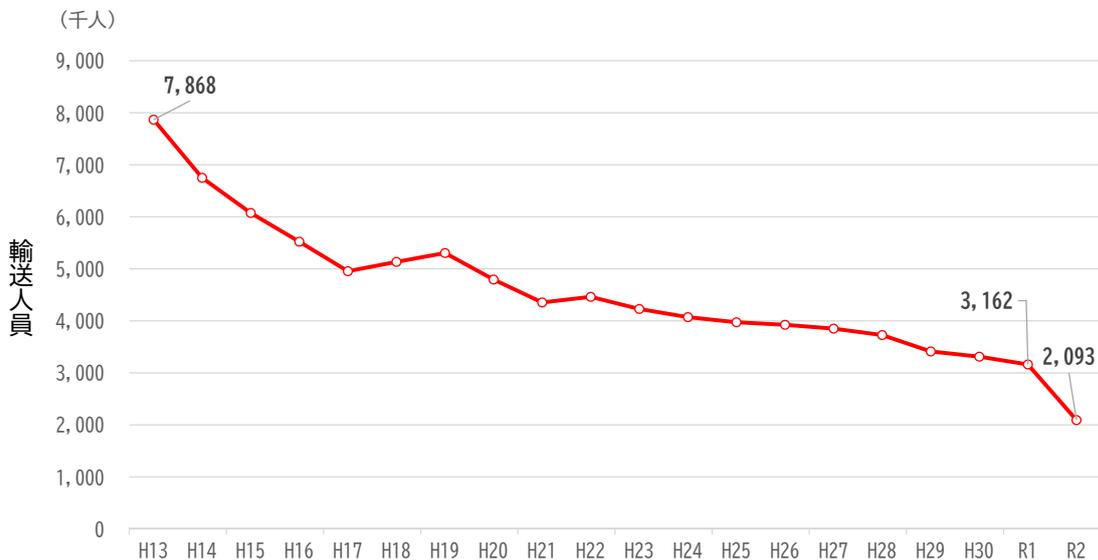
(1) 路線バスの特徴

- ・平成26年のとさでん交通設立時から運行規模を縮小してきたが、経常損益は年々増加。
- ・運行規模の縮小に伴い、**国・県の補助金額は減少**しているが、高知市をはじめとする**沿線市町村の補助金額は増加**傾向。

| 年度 | H26 実績 | H27 実績 | H28 実績 | H29 実績 | H30 実績 | H31 実績 | R2 実績 | R3 実績 | R4 見込み | |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| ①系統数 | 133 | 124(192) | 123(180) | 86(123) | 67(89) | 64(89) | 59(85) | 57(81) | 56(79) | |
| ②便数 (回/年) | 172,785.5 | 148,810.5 | 142,546.5 | 139,431.0 | 115,934.5 | 111,837.0 | 108,606.5 | 108,610.5 | 104,948.0 | |
| ③走行キロ (千km/年) | 4,622 | 4,870 | 4,513 | 4,290 | 3,831 | 3,620 | 3,311 | 3,257 | 3,062 | |
| ④補助金 (千円) | 国 | 82,277 | 71,342 | 60,301 | 53,058 | 52,732 | 48,235 | 71,698 | 76,919 | 45,964 |
| | 県 | 65,555 | 72,578 | 92,192 | 93,977 | 83,842 | 67,839 | 80,816 | 89,355 | 62,362 |
| | 市町村 | 144,337 | 167,397 | 219,539 | 233,120 | 226,092 | 210,962 | 251,839 | 269,911 | 266,243 |
| | うち高知市 | 93,340 | 117,386 | 151,384 | 153,440 | 160,787 | 147,486 | 197,351 | 219,100 | 236,503 |
| ⑤事業者負担 (千円) | 264,068 | 67,037 | 86,973 | 87,202 | 100,096 | 159,505 | 137,623 | 152,645 | 194,547 | |
| ⑥経常費用 a (千円) | 1,728,401 | 1,442,927 | 1,531,318 | 1,534,177 | 1,529,694 | 1,478,130 | 1,340,744 | 1,371,436 | 1,325,172 | |
| ⑦経常収益 b (千円) | 1,163,934 | 1,126,543 | 1,092,469 | 1,027,054 | 972,548 | 944,730 | 776,262 | 748,851 | 696,345 | |
| ⑧経常損益 a-b (千円) | 564,467 | 316,384 | 438,849 | 507,123 | 557,146 | 533,400 | 564,482 | 622,585 | 628,827 | |
| ⑨収支率 b/a (%) | 67% | 78.1% | 71.3% | 66.9% | 63.6% | 63.9% | 57.9% | 54.6% | 52.5% | |
| ⑩収益/km (円) | - | 231 | 242 | 239 | 254 | 232 | 215 | 215 | 209 | |
| ⑪費用/km (円) 事業者 | 323.5 | 227.56 | 296.62 | 310.30 | 336.12 | 358.27 | 374.19 | 391.73 | 395.00 | |
| ⑫費用/km (円) 標準 | 291.52 | 294.70 | 292.50 | 307.73 | 326.11 | 316.20 | 324.50 | 328.46 | 332.14 | |

(2) 利用状況

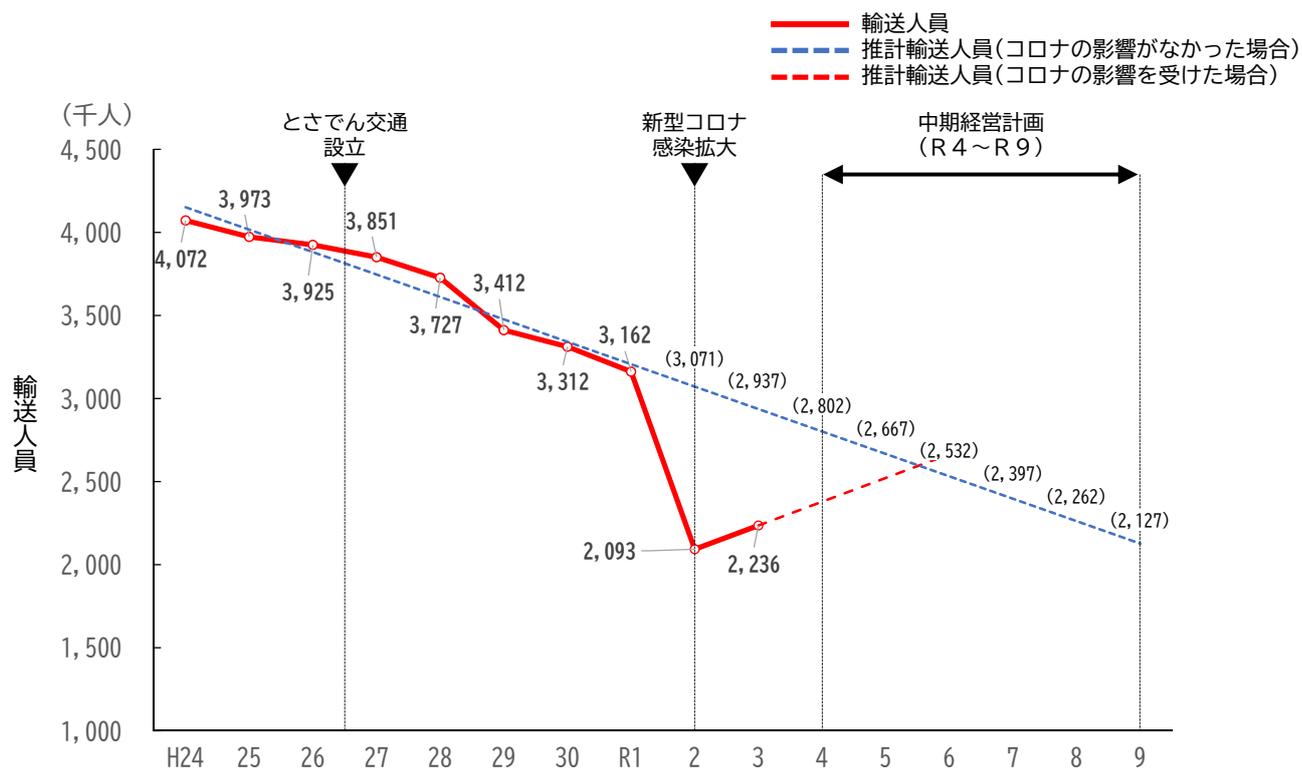
- ・主に周辺市街地の生活を支える移動手段として、市内各地を運行し、平成28年には200以上あった系統は、現在約80系統まで再編されている。
- ・マイカーの普及や人口減少等により利用者は年々減少し、バス路線の維持が困難な状況。
- ・これまでの**20年間で、利用者は約73%減り**、バス運行の継続が厳しい状況。



出典：高知市統計書、とさでん交通(株)

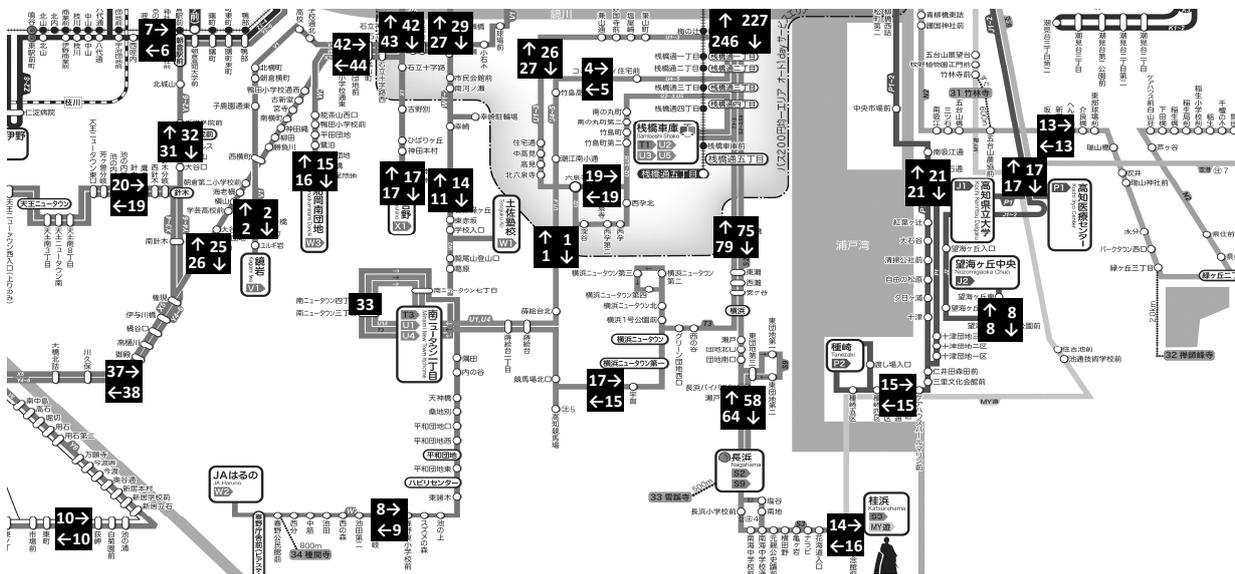
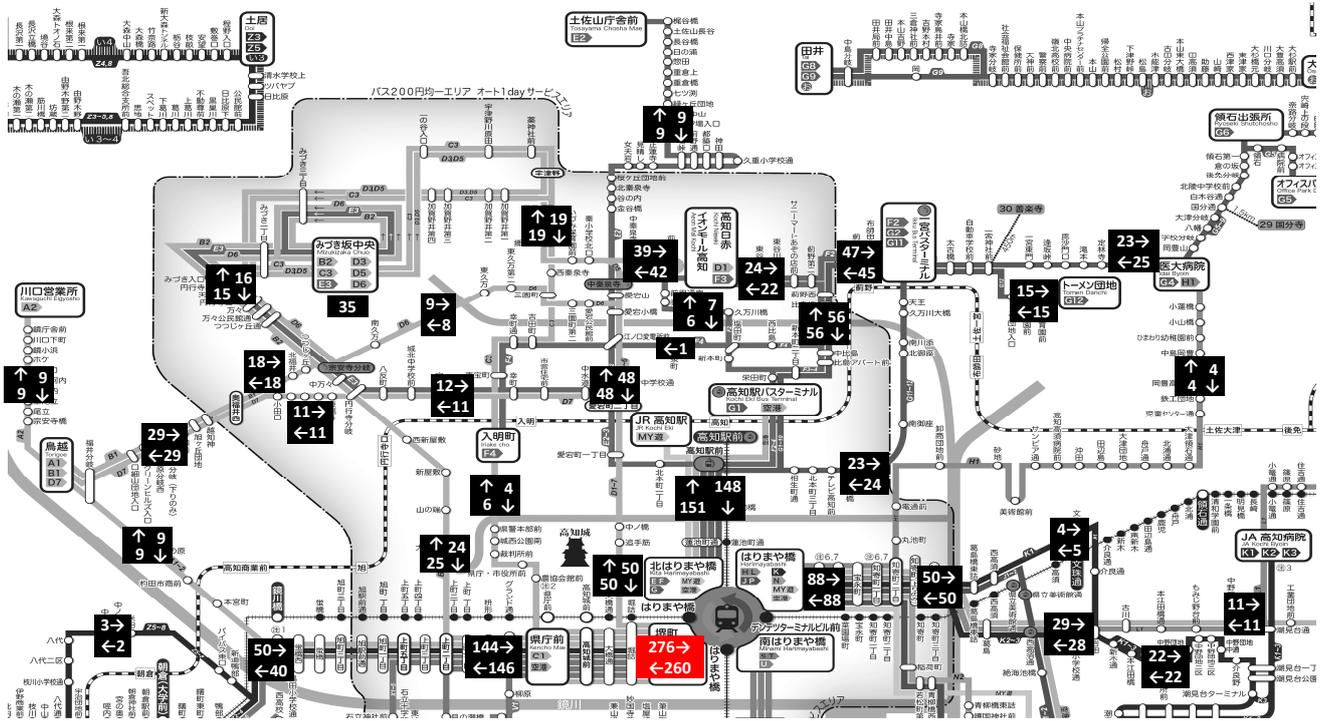
(3) 推計輸送人員

- ・令和2年度は新型コロナウイルスの感染拡大で輸送人員が大きく減少。
- ・これまで3%前後で輸送人員は減少しており、コロナ禍前まで回復することは難しい。



(4) 便数

- ・全系統が通過するはりまや橋周辺の便数が最も多く、堺町バス停では1日当たり上り276便／下り260便あり、**4分に1便のペースで運行**。
- ・鏡・土佐山・春野地域などの過疎地域では、便数が少なく1日9便程度の運行。

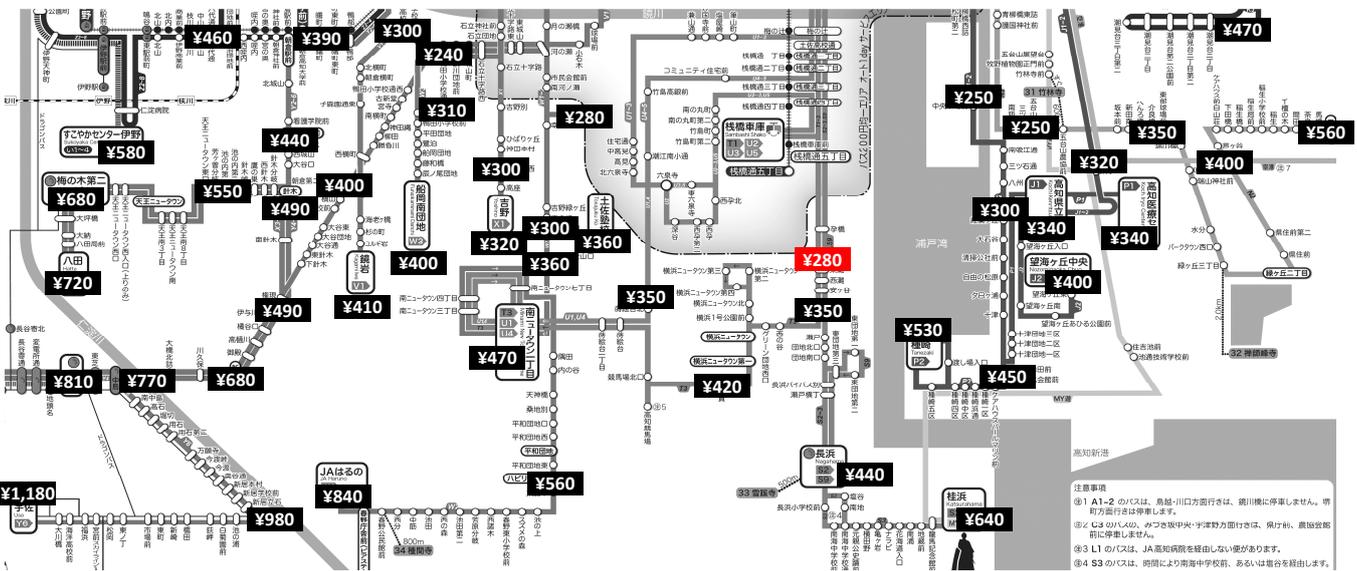
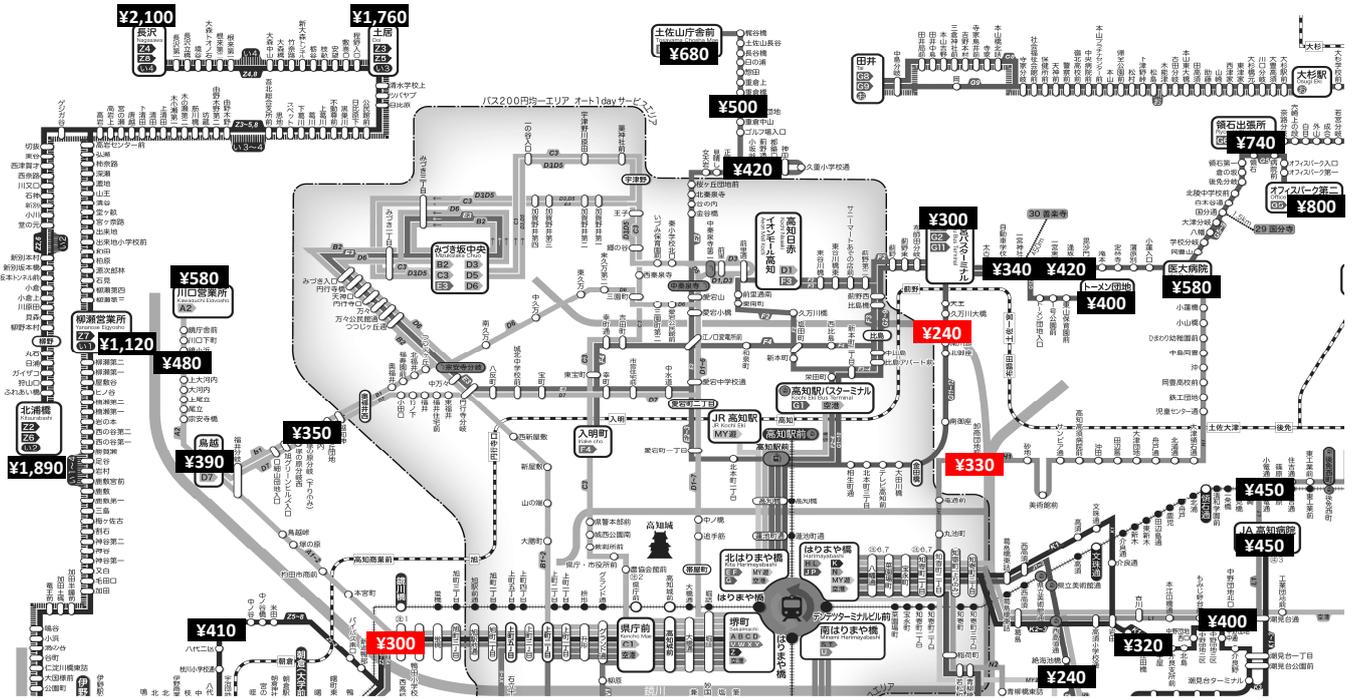


令和4年8月現在

(5) 運賃

- ・電車と比較すると、200円均一区間をみづき坂団地など北側の住宅団地まで広い範囲で設定。
- ・市内周辺部から中心部までの運賃は500円～840円で、均一区間を通過すると急激に上がる。

※はりまや橋からの運賃



注意事項
 ① A1-2 のバスは、鳥越・川口方面行きは、瀬川橋に停車しません。市町方面行きは停車します。
 ② ③ のバスは、みづき坂中央・宇津野方面行きは、奥ヶ崎、最速発着時に停車しません。
 ③ L1 のバスは、JA高知駅前を通過しない場合があります。
 ④ ④ S3 のバスは、時間により南海中学校前、あるいは倉谷を通過します。

令和4年8月現在

(6) バス車両

- ・路線バスの平均車齢は15年9ヶ月（R3.10現在）と全国の平均車齢約10年と比べて高い。
- ・バリアフリーに対応したノンステップ・ワンステップバスが全体の約半数を占める。
- ・低床バスの乗り入れが困難な地域もあり、更新を進める中で運行路線を検討する必要がある。

| | H28年 | H29年 | H30年 | R元年 | R2年 | R3年 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| 台数(台) | 160 | 159 | 150 | 141 | 139 | 134 |
| うちバリアフリー化車両(台) ※ノンステップ・ワンステップ | 50 | 56 | 61 | 68 | 73 | 69 |
| 平均車齢(年) | 18.2 | 17.3 | 17.4 | 16.9 | 16.9 | 17.7 |



出典：とさでん交通(株)

(7) バス停

- ・市内には長年の風雨等により劣化が進んだものや新たに設置したものなど、約770基のバス停を設置。
- ・劣化の激しいバス停から年度ごとに計画を立て、順次改修を進めています。

市中心部のバス停

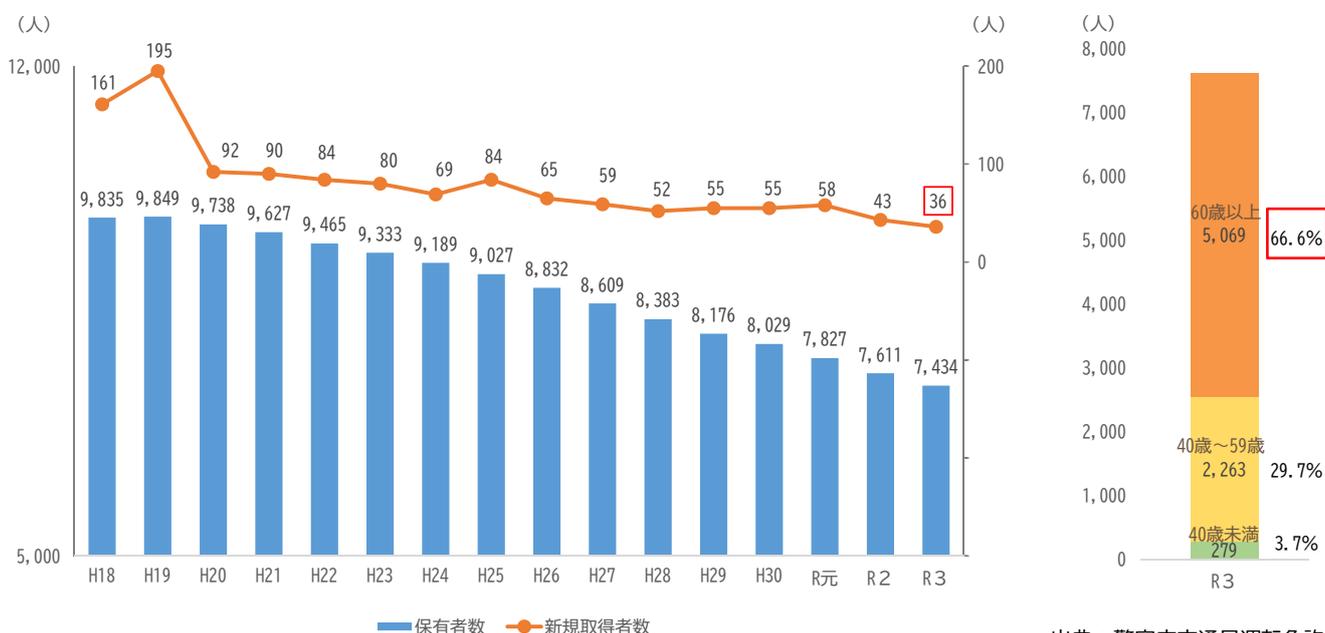


市郊外のバス停



(8) 運転手数／①大型2種免許保有者数・新規取得者数

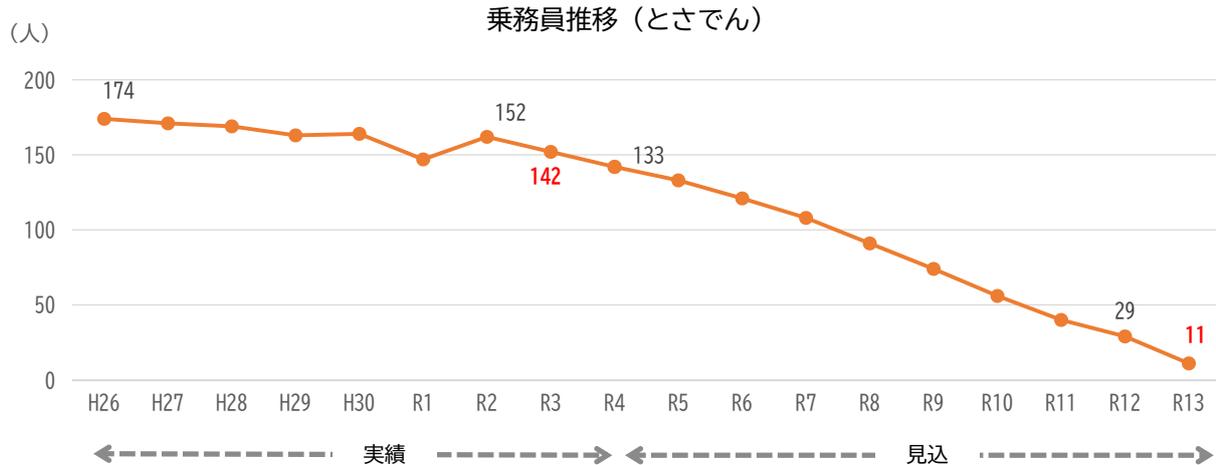
- ・高知県内の大型2種免許保有者は減少を続けており、新規取得者数も36人にまで減少。
- ・60歳以上のドライバーが7割を占める。40歳未満は4%にも満たない状況。



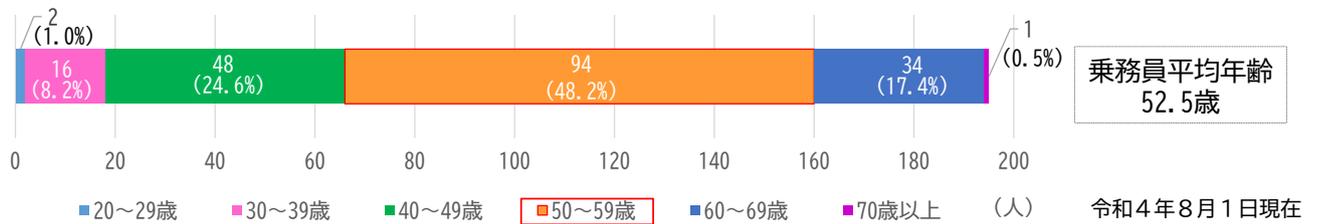
出典：警察庁交通局運転免許課

(9) 運転手数／②乗務員の推移

- ・路線バスの運転手は令和4年度の142名から令和13年度の11名まで激減する見込み。
- ・運転手の平均年齢は52.5歳と年々高齢化し、人材確保が大きな課題。

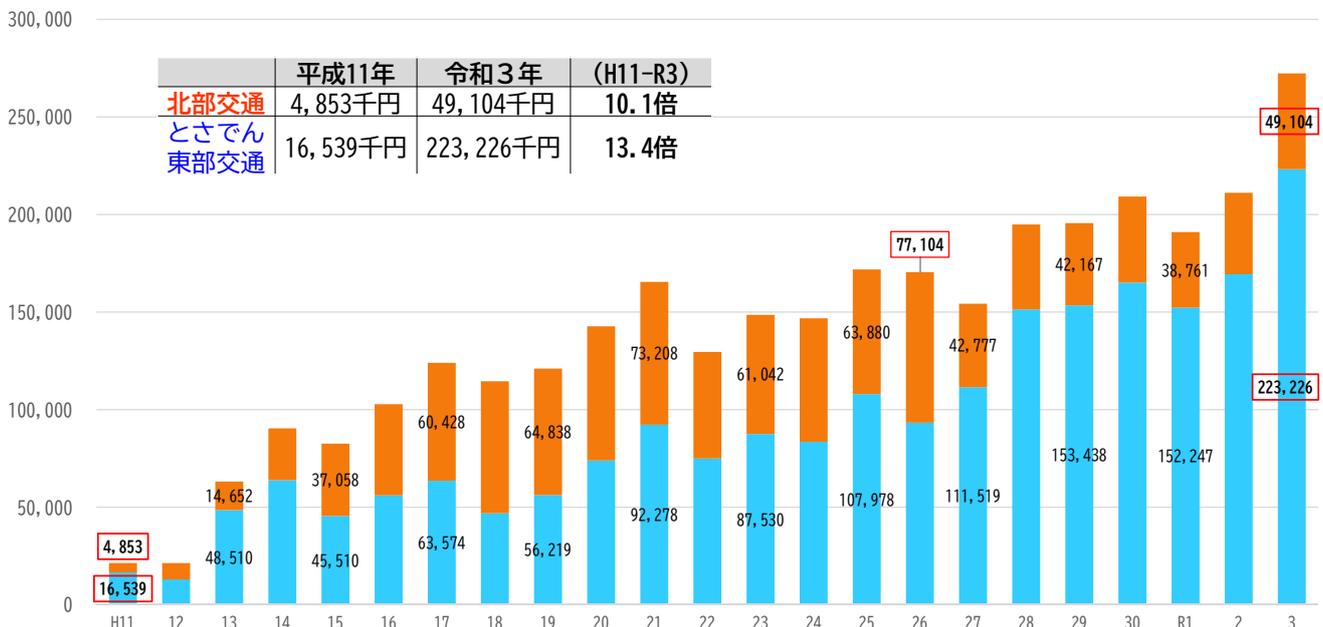


◆乗務員年齢構成



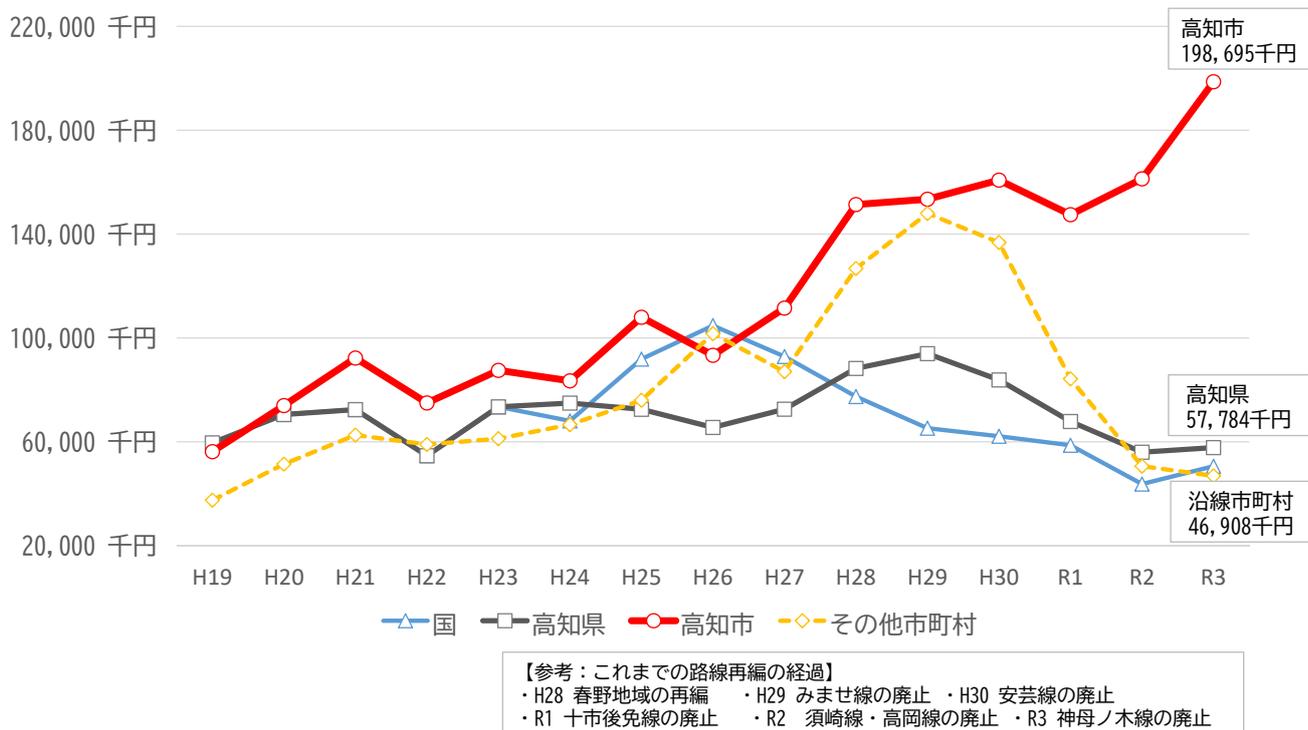
(10) 運行費補助金

- ・主に市内中心部や周辺市街地を運行する「生活路線バス」の運行費補助金額は、平成11年度の16,539千円から、令和3年度の223,226千円まで約13.4倍増加。
- ・主に鏡・土佐山を運行する「廃止路線代替バス」の運行費補助金額は、平成26年度には77,104千円まで増加し、その後、デマンド型乗合タクシーの導入とバス路線の退出が進み、令和3年度は49,104千円まで減少



◆とさでん交通への運行費補助金

- ・H28年度以降，広域的なバス路線の子会社移管や減便・廃止することで，国・県補助額が減少。
- ・高知市の補助金交付額は収支の悪化が続きH28年度以降も増加。
- ・とさでん交通設立後，高知市10億8千万円，高知県5億2千万円，国4億5千万円，沿線市町6億8千万円，合計27億4千万円を運行継続のために支援。（※直近15年では50億6千万円）



単位：千円

| 年度 | 国 | 高知県 | 高知市 | 沿線市町村 | 合計 |
|-----|---------|--------|---------|---------|---------|
| H19 | 59,613 | 59,613 | 56,219 | 37,545 | 212,990 |
| H20 | 70,527 | 70,527 | 73,967 | 51,430 | 266,451 |
| H21 | 72,427 | 72,427 | 92,278 | 62,623 | 299,755 |
| H22 | 54,660 | 54,660 | 74,979 | 59,003 | 243,302 |
| H23 | 73,476 | 73,476 | 87,530 | 61,214 | 295,696 |
| H24 | 68,064 | 74,924 | 83,506 | 66,648 | 293,142 |
| H25 | 91,872 | 72,529 | 107,981 | 76,018 | 348,400 |
| H26 | 104,771 | 65,555 | 93,340 | 101,668 | 365,334 |
| H27 | 92,860 | 72,578 | 111,519 | 87,038 | 363,995 |
| H28 | 77,450 | 88,278 | 151,384 | 126,768 | 443,880 |
| H29 | 65,252 | 93,977 | 153,438 | 147,950 | 460,617 |
| H30 | 62,160 | 83,841 | 160,786 | 136,775 | 443,562 |
| R1 | 58,684 | 67,839 | 147,486 | 84,261 | 358,270 |
| R2 | 43,756 | 56,008 | 161,284 | 50,627 | 311,675 |
| R3 | 50,600 | 57,784 | 198,695 | 46,908 | 353,987 |

15年間の累積交付額

| | | | | | |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 累積 (H19～R3) | 1,046,172 | 1,064,016 | 1,754,392 | 1,196,475 | 5,061,055 |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|

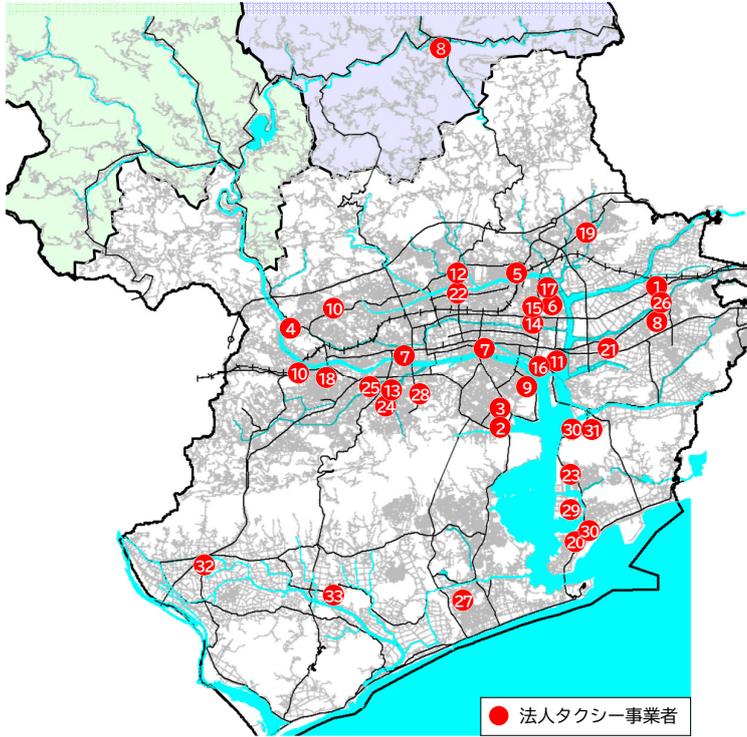
とさでん設立後の累積交付額

| | | | | | |
|-------------|---------|---------|-----------|---------|-----------|
| 累積 (H27～R3) | 450,762 | 520,305 | 1,084,592 | 680,326 | 2,735,985 |
|-------------|---------|---------|-----------|---------|-----------|

3 タクシー

(1) タクシーの特徴／①乗用タクシー

・高知市内に所在する法人タクシー事業者は、高知市ハイヤー協同組合に加盟する31者、高知県ハイヤー協会に加盟する1者、未加盟の1者の計33者が運行。(個人タクシー約140者)



| 番号 | 事業者名 | 登録車両台数 | | 計 | 運転手 |
|----|-------------|--------|------|----|-----|
| | | 普通 | ジャンボ | | |
| 1 | 南相互タクシー | 18 | | 18 | 28 |
| 2 | 高知駅前ハイヤー㈱ | 25 | 1 | 26 | 29 |
| 3 | 土佐ハイヤー㈱ | 70 | 2 | 72 | 109 |
| 4 | 南福井タクシー | 29 | 6 | 34 | 51 |
| 5 | ㈱モデル | 30 | | 30 | 38 |
| 6 | 桂ハイヤー㈱ | 18 | | 18 | 27 |
| 7 | 御國ハイヤー㈱ | 39 | 1 | 40 | 71 |
| 8 | ㈱第二さくら交通 | 11 | 2 | 14 | 21 |
| 9 | 南さくらハイヤー | 27 | 2 | 29 | 24 |
| 10 | 朝倉ハイヤー㈱ | 16 | | 16 | 30 |
| 11 | 高知県観光㈱ | 18 | 1 | 19 | 22 |
| 12 | 南第三さくら交通 | 19 | | 19 | 25 |
| 13 | ㈱イーピータクシー | 12 | | 12 | 20 |
| 14 | 南新堀タクシー | 12 | 2 | 14 | 13 |
| 15 | 南旭タクシー | 11 | | 11 | 11 |
| 16 | 南みどりタクシー | 21 | 1 | 22 | 19 |
| 17 | 武村ハイヤー | 11 | | 11 | 9 |
| 18 | 南鴨部ハイヤー | 14 | | 14 | 22 |
| 19 | 南一宮ハイヤー | 8 | | 8 | 19 |
| 20 | ㈱三里ハイヤー | 7 | | 7 | 8 |
| 21 | 南高須ハイヤー | 18 | 1 | 19 | 36 |
| 22 | 南江ノ口ハイヤー | 12 | | 12 | 16 |
| 23 | 南安全タクシー | 15 | | 15 | 25 |
| 24 | 南みかづきハイヤー | 9 | | 9 | 16 |
| 25 | 南第一さくら交通 | 17 | 1 | 17 | 19 |
| 26 | 南南四国観光ハイヤー | 11 | 2 | 13 | 12 |
| 27 | ㈱高知よさこいタクシー | 10 | | 10 | |
| 28 | はなまるタクシー | 8 | | 8 | 12 |
| 29 | 土電ハイヤー㈱ | 40 | 15 | 55 | 68 |
| 30 | ㈱新泉交ハイヤー | 27 | 8 | 35 | 24 |
| 31 | ㈱五台山タクシー | 8 | | 8 | 7 |
| 32 | 南片山ハイヤー | 7 | | 7 | 4 |
| 33 | 南あじさいタクシー | 5 | | 5 | 9 |

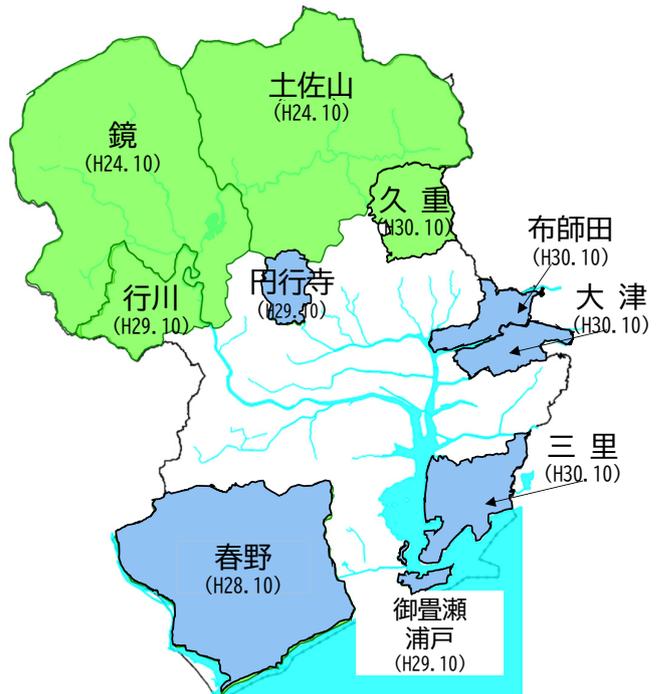
令和3年5月時点

②デマンド型乗合タクシー

・主に過疎地域や市周辺部など過疎・高齢化の進行が顕著な地域において、地域特性や地域住民のニーズに応じた公共交通として運行。
 ・平成24年度の導入からこれまでの間、運行地域を拡大し、地域の公共交通として定着。

| 導入時期 | 地域 | 運行タイプ | 運行事業者 |
|----------------|-------------|-------------|------------|
| H24.10 (実証) | 鏡 | エリア型 | (有)さくらハイヤー |
| H25.10 | 土佐山 | エリア型 | (株)第二さくら交通 |
| H28.10 | 春野 | 路線型 | (有)第一さくら交通 |
| H29.10 | 行川 | エリア型 | (有)福井タクシー |
| | 円行寺 | 路線型 | (株)第二さくら交通 |
| H30.10 | 御豊瀬 浦戸 | 路線型 | 土佐ハイヤー(株) |
| | 三里 | 路線型 | |
| | 大津・一宮 久重 | 路線型 エリア型 | (株)第二さくら交通 |

令和3年3月時点

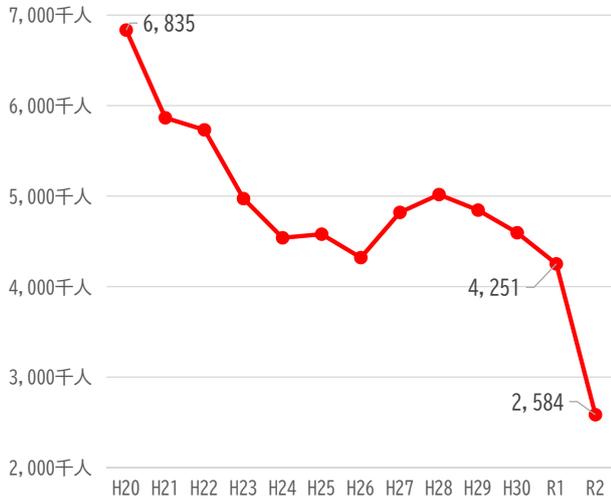


(2) 利用状況

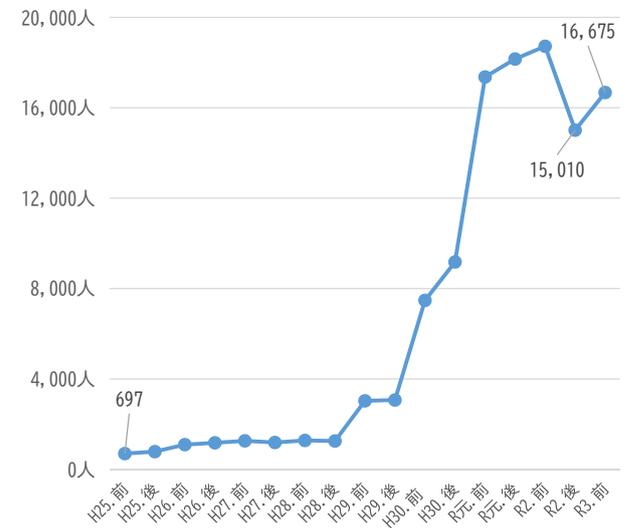
- ・平成20年度から令和元年度までの間に、約4割の利用者が減少。
- ・令和2年度は新型コロナウイルス感染症によりさらに利用者が激減。

- ・導入当初から運行地域を拡大。
- ・一部地域では診療所の送迎やスクールバス機能といった地域の移動手段の一元化を進めたことで利用者が増加。

◆乗用タクシー

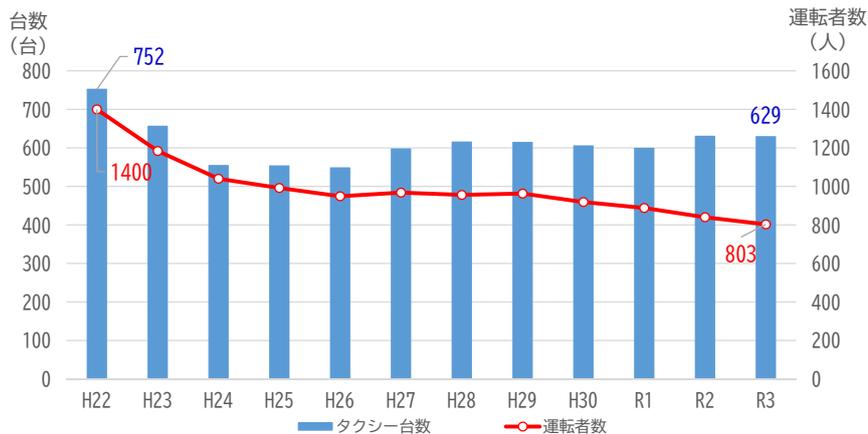


◆デマンド型乗合タクシー

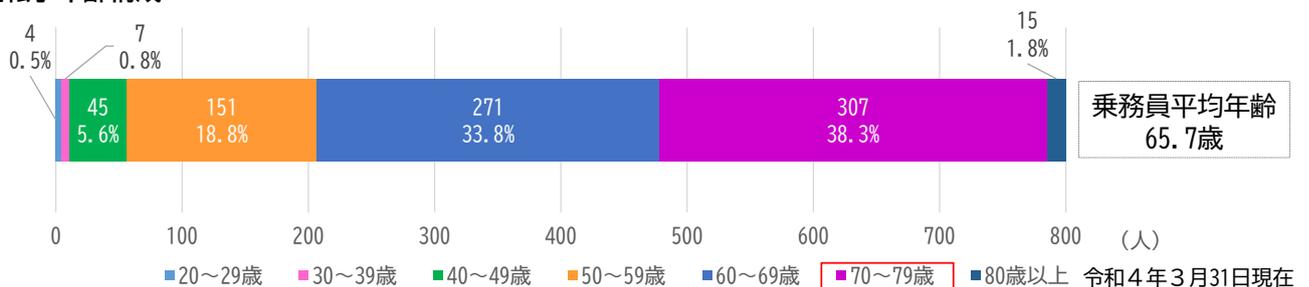


(3) 車両・運転手数 (法人)

- ・車両数は平成26年度まで減少傾向だったが、平成27年度以降は一定数で推移。
- ・運転手の平均年齢は65.7歳で、年齢構成は60歳以上が74%を占めている。
- ・運転手の高齢化が顕著になっており、今後は運転手不足が予想される。

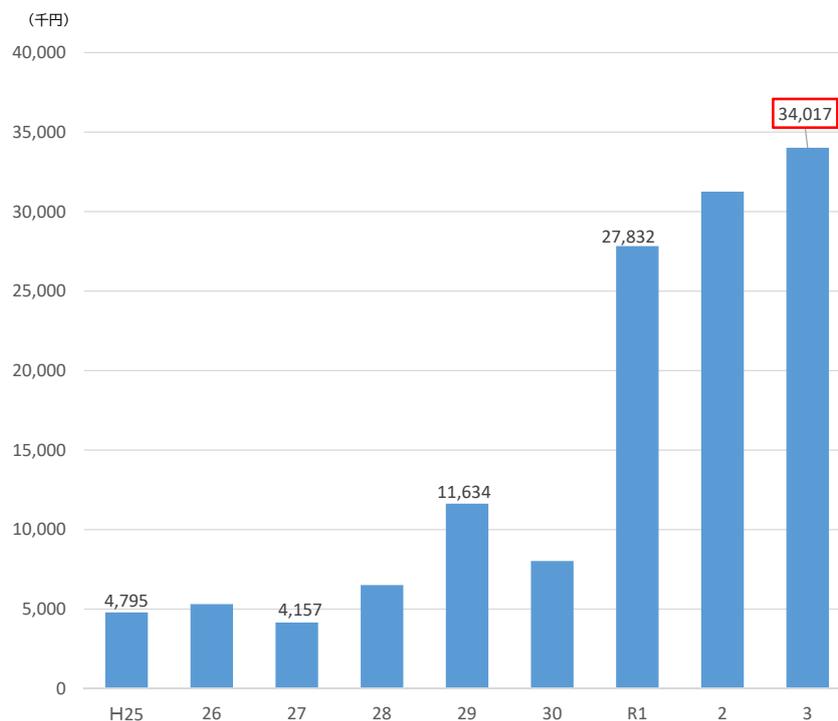


◆運転手年齢構成



(4) 運行費補助金（デマンド型乗合タクシー）

- ・ 周辺部でバス路線が廃止され、その代替交通としてデマンド型乗合タクシーを導入。
- ・ 運行費補助金は平成25年度の約480万円から、令和3年度の約3,400万円まで7倍に増加。



4 その他移動手段

(1) 鉄道

- ・都市間をつなぐ広域交通として、市民・県民の通勤・通学や観光客の移動を支える輸送機関。
- ・令和元年度まで一定数を維持していたが、令和2年度は新型コロナにより利用者が激減。
- ・一日の平均乗降客数は、JR高知駅が最も多く、次いで、JR朝倉駅、JR旭駅と続く。

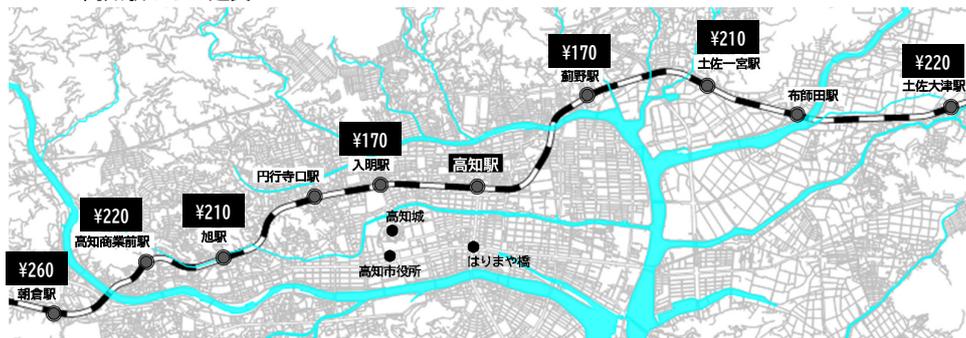
◆利用状況

| | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | R元 | R2 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 土佐大津 | 379 | 370 | 387 | 418 | 455 | 500 | 457 | 442 | 433 | 425 | 414 | 371 | 347 |
| 布師田 | 75 | 66 | 66 | 62 | 67 | 68 | 65 | 72 | 78 | 85 | 92 | 94 | 84 |
| 土佐一宮 | 344 | 331 | 322 | 310 | 312 | 318 | 310 | 366 | 360 | 358 | 354 | 365 | 321 |
| 薮野 | 150 | 137 | 130 | 151 | 162 | 171 | 169 | 177 | 175 | 173 | 184 | 192 | 165 |
| 高知 | 5,236 | 5,002 | 5,121 | 5,088 | 5,169 | 5,287 | 5,105 | 5,207 | 5,176 | 5,174 | 5,270 | 5,070 | 3,834 |
| 入明 | 350 | 328 | 342 | 348 | 387 | 468 | 459 | 481 | 468 | 478 | 467 | 466 | 416 |
| 円行寺口 | 298 | 257 | 266 | 287 | 298 | 273 | 249 | 242 | 255 | 259 | 278 | 302 | 270 |
| 旭 | 749 | 749 | 749 | 758 | 749 | 733 | 688 | 693 | 692 | 686 | 719 | 683 | 610 |
| 高知商業前 | 419 | 402 | 434 | 416 | 437 | 471 | 485 | 554 | 563 | 547 | 532 | 518 | 509 |
| 朝倉 | 835 | 877 | 870 | 894 | 924 | 937 | 917 | 965 | 920 | 916 | 910 | 980 | 776 |
| 合計 | 8,835 | 8,519 | 8,687 | 8,732 | 8,960 | 9,226 | 8,904 | 9,199 | 9,120 | 9,101 | 9,220 | 9,041 | 7,332 |

※高知駅からの運賃

出典：四国旅客鉄道(株)

◆運賃



(2) その他移動手段

- ・スクールバス、買い物バス、移動販売車、病院バスなどさまざまな形態で運行されている。

スクールバス



買い物バス



移動販売車

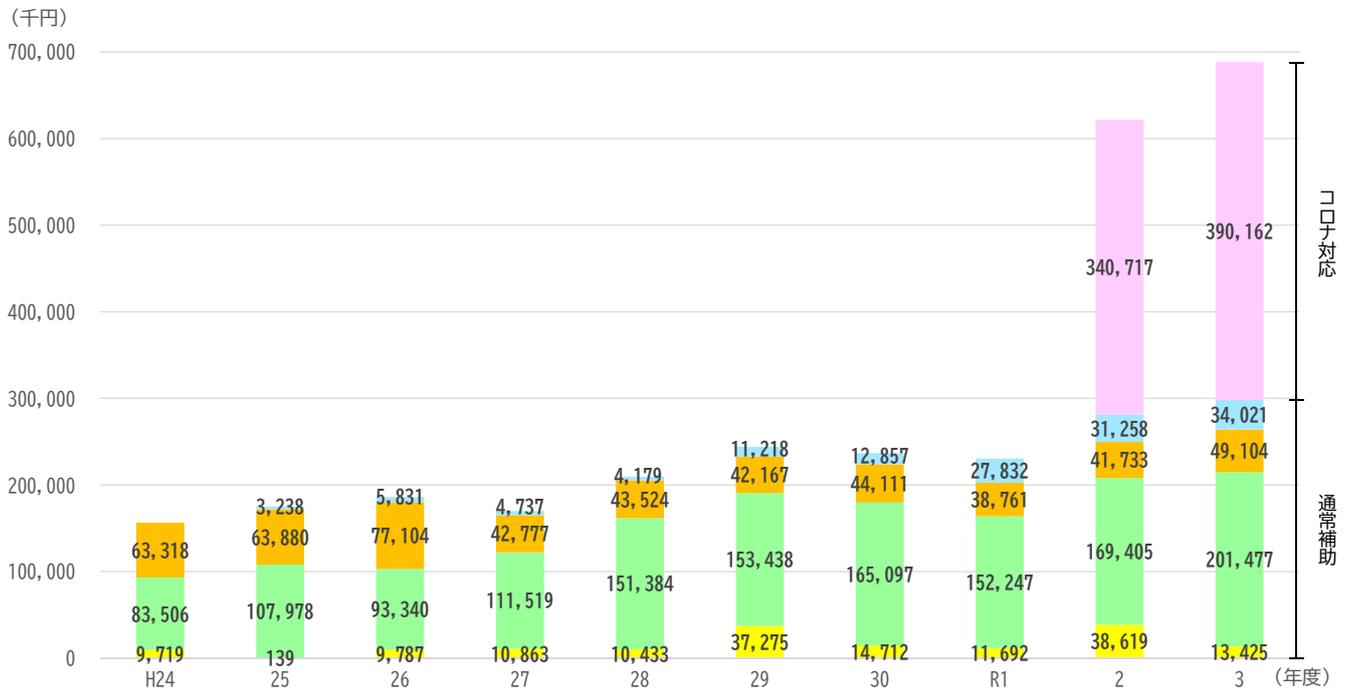


病院バス



※ 高知市の地域公共交通維持のための補助金額

- ・路面電車は最低限の維持管理しかできない状況に対し、生活路線バスは広域路線の減便・廃止により補助金額は増加。
- ・廃止代替バスはデマンド型乗合タクシーへの転換を進めたことにより減少し、これに伴い、デマンド型乗合タクシーの補助金額は増加。
- ・新型コロナに対する国からの補助金を含めると、これまでの10年間で約32億円の補助金を交付。



単位：千円

| | H24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | R1 | 2 | 3 | 計 | |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------|
| 通常分 | 生活路線バス | 83,506 | 107,978 | 93,340 | 111,519 | 151,384 | 153,438 | 165,097 | 152,247 | 169,405 | 201,477 | 1,551,900 |
| | 廃止代替バス | 63,318 | 63,880 | 77,104 | 42,777 | 43,524 | 42,167 | 44,111 | 38,761 | 41,733 | 49,104 | 622,113 |
| | 路面電車 | 9,719 | 139 | 9,787 | 10,863 | 10,433 | 37,275 | 14,712 | 11,692 | 38,619 | 13,425 | 166,844 |
| | デマンド | | 3,238 | 5,831 | 4,737 | 4,179 | 11,218 | 12,857 | 27,832 | 31,258 | 34,021 | 135,171 |
| | 小計 | 156,543 | 175,235 | 186,062 | 169,896 | 209,520 | 244,098 | 236,777 | 230,532 | 281,015 | 298,027 | 2,476,028 |
| コロナ分 | コロナ対応分 | | | | | | | | 340,717 | 390,162 | | 730,879 |
| | 小計 | | | | | | | | 340,717 | 390,162 | | 730,879 |
| 計 | 156,543 | 175,235 | 186,062 | 169,896 | 209,520 | 244,098 | 236,777 | 230,532 | 621,732 | 688,189 | | 3,206,907 |