

第 1 回あり方検討会の論点整理

共通事項 地域公共交通のあり方について

- ・ 交通体系、費用分担、利用促進のあり方について、10 年先を見据えた公共交通のあり方の基本的な方向性を示していく。
- ・ クロスセクター効果や便益を数値化し、公共交通の必要性などの根拠・意義を示す必要がある。
- ・ 交通体系、費用分担のあり方を抜本的に見直すには、社会実験等を通してデータを市民に開示し、合意を得る必要がある。

※クロスセクター効果とは

公共交通を廃止した場合に、追加となる他の行政コスト（分野別代替費用）と、現在の運行コスト（財政支出）を比較することにより、把握できる公共交通の多面的な効果。

交通体系 本市のまちづくりの基本方針や利用者ニーズ等を踏まえた真にサステイナブルな交通体系のあり方について

- ・ 公共交通を持続可能なものとするには、最小の費用でどこまで多様なニーズに対応するべきかの議論が必要。その上で費用分担の合理性を議論すべき。
- ・ 路面電車を残すことは文化的・観光的に意義があるが、現在の規模での維持は現実的ではない。
- ・ 公共交通を維持するためには、安心安全の確保を前提として、まちづくり、住民意識、公共交通の価値・魅力の視点を踏まえた議論が必要。
- ・ 深刻な運転手等の担い手不足を踏まえた交通体系の議論が必要。

費用分担 受益者負担や安全性確保の観点等を踏まえた地域公共交通の維持・確保に係る費用分担のあり方について

- ・ 公共交通は多様な波及効果・便益があることから、誰が費用を負担していくのかの整理が重要である。
- ・ 市民の負担額が増加するとしても、市民の公共交通に対する支払意思額と公共交通の価値のバランスが重要。
- ・ 格安運賃にするなど運賃設定を含めた社会実験等を実施し、市民の行動変容を分析する必要がある。

利用促進 地域経済の活性化や観光振興の観点も踏まえた地域公共交通の活性化につながる利用促進のあり方について

- ・ 公共交通の利用方法の情報発信や運行検索等利用しやすい環境整備が必要。
- ・ 路面電車の魅力を見直すなどして新たな価値を生む取組が必要。

あり方検討に至る背景と目的

◆検討会設置に至る背景

1 公共交通を取り巻く環境の変化

① 社会情勢の変化

- ・人口減少・少子高齢化の進展
- ・自動車社会の定着
- ・地域公共交通活性化再生法

- ・国と地方の厳しい財政状況
- ・温室効果ガス排出量の削減
- ・ポストコロナ時代への対応

② 公共交通の課題

- ・公共交通の利用者が年々減少
- ・慢性的な運転手不足と高齢化
- ・公共交通分担率が5%と低い
- ・デジタル化への対応の遅れ

- ・自治体の運行費補助金が年々増加
- ・減便・廃止など更なる利便性の低下
- ・公共交通施設の老朽化への対応
- ・事業者の独立採算による経営の限界

③ その他交通に係る課題

- ・「交通」が最も市民満足度が低い施策
- ・中心市街地のにぎわいづくり
- ・観光による交流人口拡大や地域経済の活性化

2 計画策定（令和4年3月）

- ・交通政策全般を示すマスタープラン「2022高知市交通基本計画」を策定
- ・公共交通の事業を示すアクションプラン「2022高知市地域公共交通計画」を策定

3 新型コロナの影響による課題の顕在化

- ・長引く**コロナの影響**と**燃油価格高騰**により先行きが不透明。
- ・**新しい生活様式**へシフト（在宅勤務、リモートワーク、自転車通勤、通信販売の活用）
- ・運転手の人手不足と高齢化に加え、**運転手の成り手不足**も深刻化
- ・運行の維持確保に注力し、最優先すべき安全安心のための**修繕や設備投資の遅れ**
- ・運行費補助金など自治体からの事業者支援は今後も増加傾向が見込まれる。

- ◆コロナ禍による経営危機等に対応するため「とさでん交通中期経営計画」を策定
- ・資金ショートと債務超過の回避に向け**追加支援（5年14億円）を自治体に要請**
- ・会社設立時の借入金を上回る38億円について返済計画を明記

4 高知市地域公共交通あり方検討会の設置

将来にわたって本市の地域公共交通を維持・確保するため、交通体系、費用分担、利用促進等の抜本的なあり方の検討に対して、専門的見地から意見聴取する。

協議事項

- ・本市のまちづくりの基本方針や利用者ニーズ等を踏まえた**真にサステナブル**な交通体系のあり方
- ・**受益者負担**や**安全性確保の観点**等を踏まえた地域公共交通の維持・確保に係る費用分担のあり方
- ・**地域経済の活性化**や**観光振興の観点**等も踏まえた地域公共交通の活性化につながる利用促進のあり方

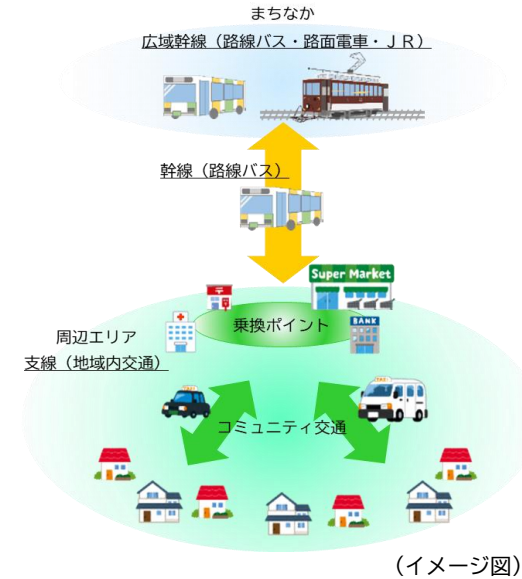
◆2022高知市地域公共交通計画

目的 多様な交通手段が相互に連携した、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークづくりを実現する

計画期間 5年間 2022（令和4）～2026（令和8）

基本方針 市民とともに、支え・育み、次世代へつなぐ公共交通

- 基本目標**
- 1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築
 - 2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供
 - 3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成
 - 4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進

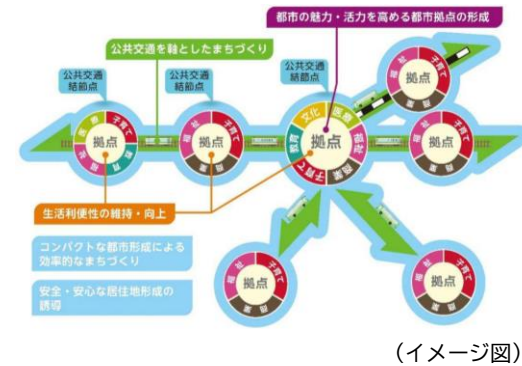


◆高知市立地適正化計画

概要 医療、福祉、商業、子育てや住居がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が、公共交通によりこれらの生活利便施設に容易にアクセスできるなど、都市の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりをめざす

計画期間 概ね20年間 2017（平成29）～2035（令和17）

- 基本方針**
- 1 コンパクトな都市形成による効率的なまちづくり
 - 2 公共交通を軸としたまちづくり
 - 3 都市の魅力・活力を高める都市拠点の形成
 - 4 生活利便性の維持・向上
 - 5 安全・安心な居住地形成の誘導

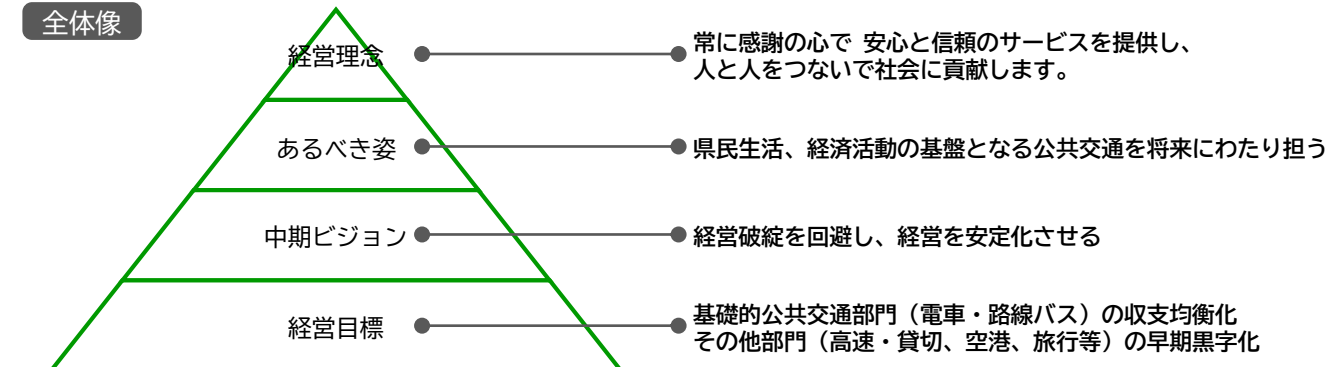


◆とさでん交通中期経営計画

- ・コロナ禍による経営危機を乗り越える。公共交通を持続させる。
- ・自治体、金融機関をはじめとする関係各位と英知を結集することが必要不可欠。

計画期間 5年間 2022（令和4）～2026（令和8）

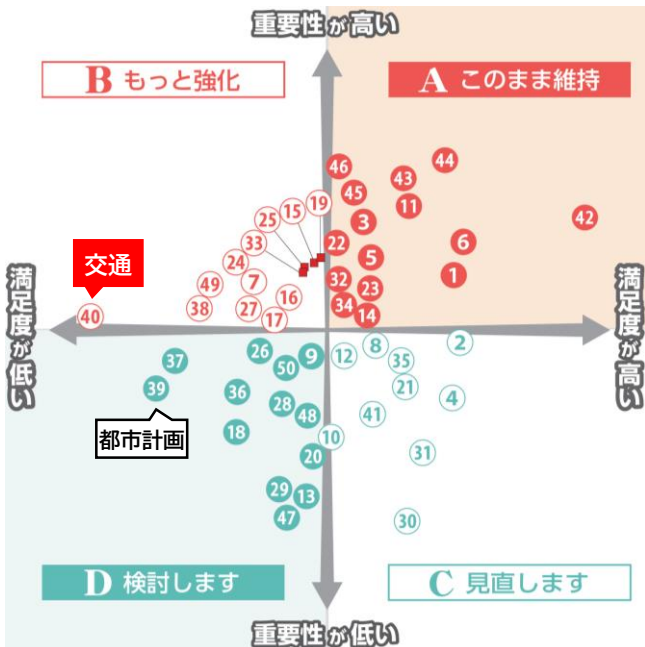
全体像



本市の地域公共交通の課題

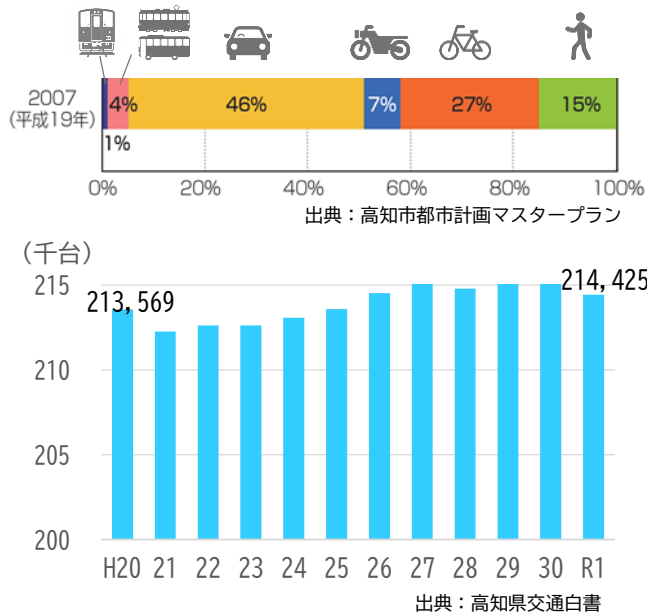
令和4年度 市民意識調査

- ◆対象者 20歳以上の市民から3,000人を無作為抽出
- ◆実施期間 R4.7.7～R4.7.27
- ◆回収状況 1,378人/回収率 45.9%
- ・市民満足度ワースト1は「交通」



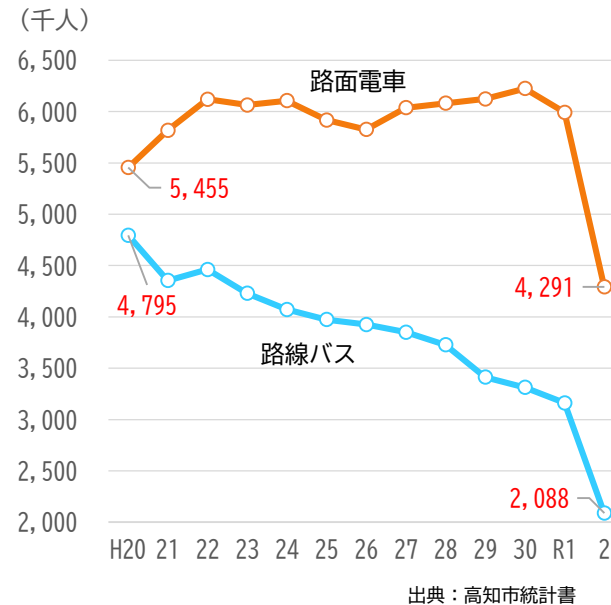
交通分担率 等

- ・バス・電車の利用が4%と少なくマイカー利用が高い。
- ・自動車保有台数は依然として高い水準を維持している。



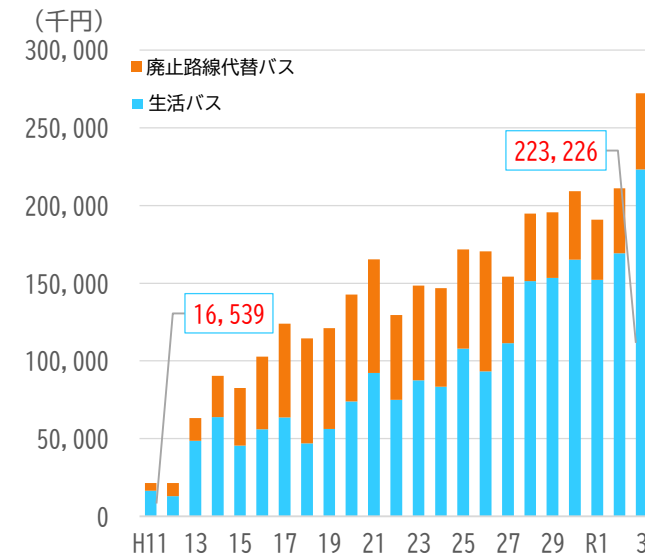
路面電車・路線バス 利用者数

- ・過去10年間の利用状況は、路面電車は横ばいを維持。一方で、路線バスは大きく減少。
- ・新型コロナの影響により事業者の経営状況が厳しさが増している。



路線バス 運行費補助金

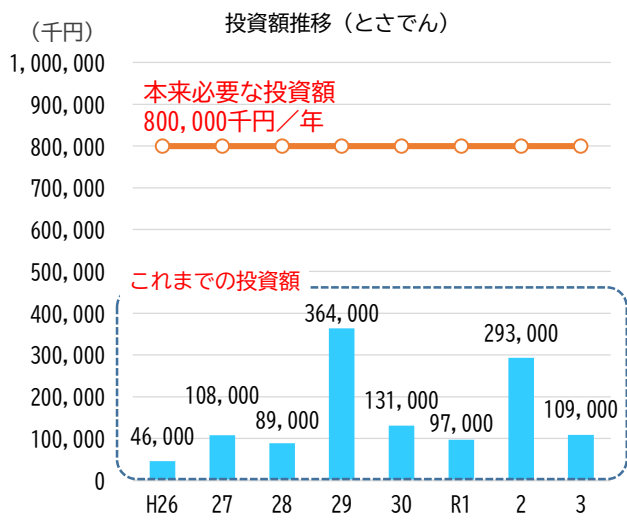
- ・「生活路線バス」は、これまでの約20年間で16,539千円から223,226千円まで約13.4倍増加。
- ・「廃止路線代替バス」は、デマンド導入とバス路線の退出が進み、減少傾向。



路面電車 車両・施設

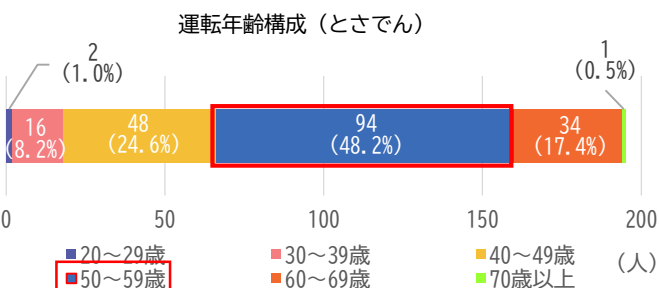
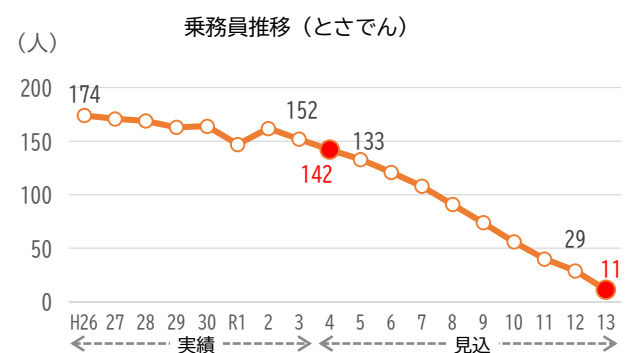
- ・車両の平均車齢は57年と古く、うち7割を60年以上の車両が占め、老朽化が深刻な状況。
- ・これまでの投資額は本来必要な額を大きく下回り、安全運行のための施設整備が課題。

	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



路線バス 運転士

- ・路線バス運転士142名は、10年後には11名に激減する見込み。
- ・運転士の平均年齢は52.5歳と年々高齢化し、人材確保が喫緊の課題。



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。
- ・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ける地域内交通として定着。



乗用タクシー

- ・これまでの12年間で利用者は約6割減少。
- ・運転手の平均年齢は65.7歳
- ・高齢化と運転手の成り手不足が喫緊の課題。

