資料３

本市の地域公共交通のあり方に係る検討について（交通体系・費用分担）

1　国等の動向について

（１）鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティに関する検討会

◆目的

将来に向けた利便性と持続可能性の高い地域モビリティへの再構築に向けて、鉄道事業者と沿線地域が輸送サービスの刷新に取り組むことを可能とする政策のあり方等について検討

◆状況の変化

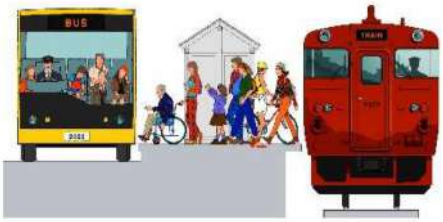
○都市部路線や新幹線、関連事業の収益により、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持
↓
○人口減少やマイカーへの転移などに伴う利用客の大幅な減少
○減便や投資抑制により、利用者の逸走を招く負のスパイラル
○コロナ以前までの回復が見通せず、事業構造の変化が必要

◆今後の方向性

○ＪＲ各社は、「様々な事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努める」ことが前提
○危機的な線区は、鉄道事業者と沿線自治体が協働で取り組む
○国は、広域的調整が必要な線区について、協議の場を設置
○鉄道を維持する場合　⇒鉄道の徹底的な活用と競争力回復に努める
BRTやバス転換する場合⇒コンパクトでしなやかな地域公共交通の再構築

◆基本的な考え方

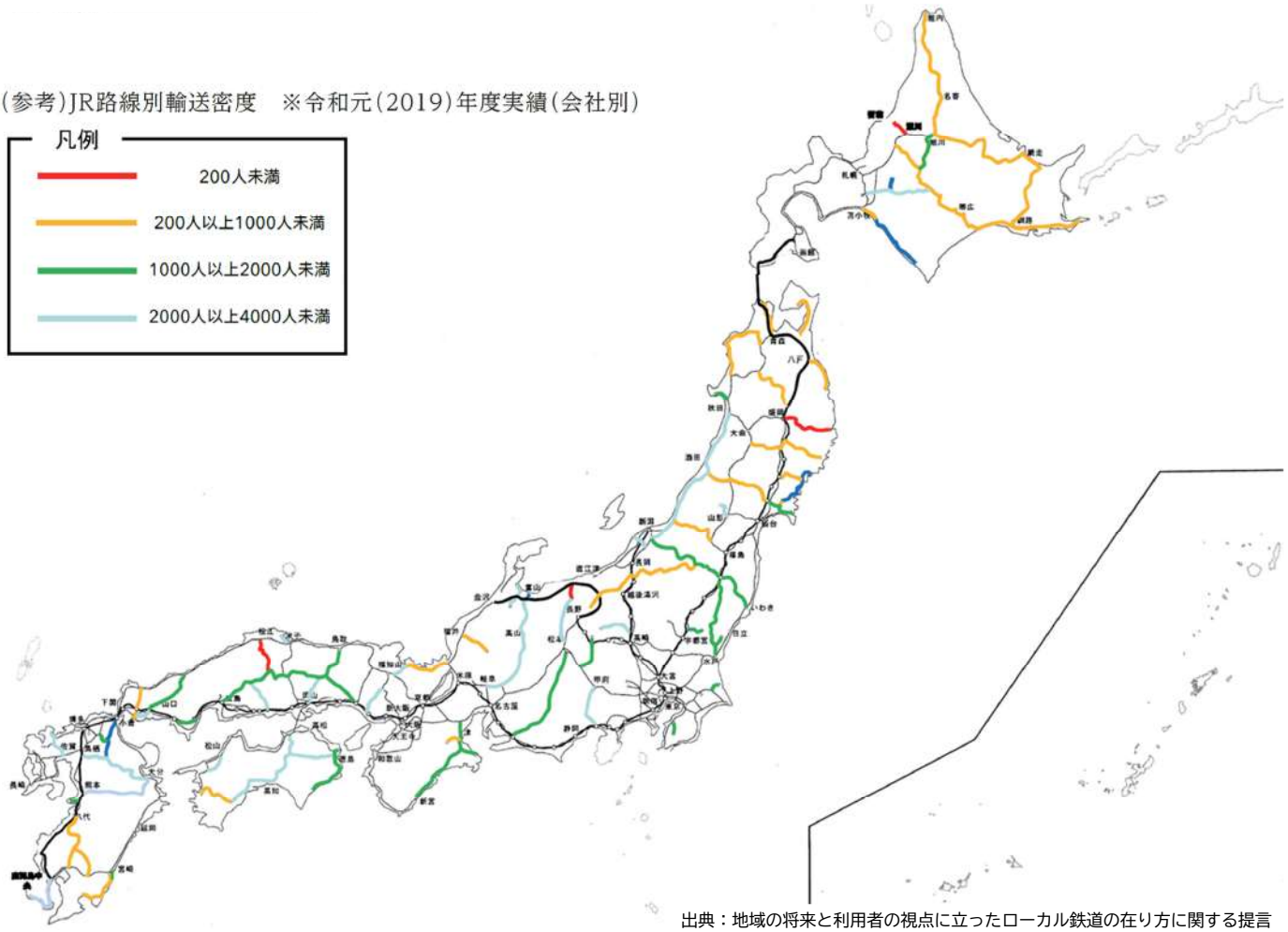
○基幹的な線区は、ＪＲ各社による維持を期待。
○危機的状況のローカル線区は、沿線自治体（特に県）が中心となり、検討することを基本原則とし、国は積極的に協力。
○ただし、以下の①②を満たす線区は、国が特定線区再構築協議会(仮)を設置
①：利便性及び持続可能性が損なわれ、対策が必要と認められること。
②：複数の経済圏・生活圏に跨り、広域的調整が必要と認められること。



◆再構築の方向性と関係者の役割

	鉄道の運行 により公共政策的意義が認められる線区	ＢＲＴやバス等の運行 により公共政策的意義が実現できる線区
方向性	・鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に向け、鉄道輸送の高度化	・コスト削減し増便、ルート変更、バス停新設など今以上の利便性向上
事業者	・自治体や他の輸送モードと連携し、利便性と持続可能性の向上に取り組む	・(JR)新たな輸送モードの運行等に最大限の協力 ・(JR)鉄道との乗継利便性の確保や地域振興に協力
自治体	・上下分離など在り方に積極的に関与 ・国と共同で公共交通サービスの再構築を支援	・専用道の公道化など在り方に積極的に関与 ・国と共同で再構築を支援 ・不要となる施設の活用など施設管理者の配慮
国	入口段階：データ分析や実証事業の支援	
	出口段階： ・運賃設定の仕組みの構築 ・車両・駅の整備や新システム導入など追加投資の支援 ・上下分離を導入し高度化を図る場合は国の支援拡充について検討	出口段階： ・ＢＲＴ・バス転換する枠組みの整理 ・車両・専用道の整備等、鉄道以上の利便性確保のための投資支援 ・不要となる施設の活用など施設管理者の配慮

（参考）JR路線別輸送密度　※令和元（2019）年度実績（会社別）



出典：地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言

（２）アフターコロナに向けた地域交通「リ・デザイン」有識者検討会

◆目的

バス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナの影響で厳しい状況であることを踏まえ、
デジタル技術等の実装を進めつつ、①官民、②事業者相互間、③他分野とも「共創」を推進し、
地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」する方策を探る。

◆地域交通を取り巻く現状認識

○社会経済情勢やライフスタイルの変化

・従前からの交通需要の低下に加え、新型コロナ拡大後
のテレワーク普及等による行動変容。
・徒歩圏を核とする地域コミュニティが再評価され、
利用者ニーズや移動手段のあり方が多様化。

○運賃収入による独立採算を前提とした地域旅客運送の維持の限界

・感染拡大や原油価格高騰により、採算路線と不採算
路線間の内部補助を前提にした会社存続は困難。
・事業者連携による経営安定化のためには、産業政策
として交通事業の活性化を支える措置が必要。

○「共創」の取組の萌芽

・感染拡大を契機に、地域における交通の価値を共有し、
様々なステークホルダーによる相互に能動的でイノベー
ティブな連携＝「 共創 」の取組が萌芽。

◆基本的な考え方

○「共創」により地域交通の確保に取り組むには、持続可能で実行性ある支援を措置

・アフターコロナにおいては、移動の一部が必要でなくなり、
生活目線、来訪者の滞在を歓迎する目線に立った移動を喚起
できる交通 ＝ 「ウェルカム交通」 が求められる。
・全国一律の唯一解となるモデルの創出は不可能。
・「ウェルカム交通」のためには、鉄軌道や路線バス等の乗合・
定時定路線交通を含めた地域全体でのコーディネートが必要。

◆具体的な検討の方向性

（１）官民共創　　：エリア全体での地域旅客運送サービスの長期安定化
→エリア一括で複数年化された支援制度の創設

（２）事業者間共創：各社やモードの垣根を超えた地域旅客運送サービス
→「共創」を進めるための環境整備の推進

（３）他分野共創　：くらしのニーズに基づく地域旅客運送サービスの創出
→交通プロジェクトや人材育成に対する支援強化

◆今後の方向性

○デジタル技術を実装する「交通ＤＸ」・車両の電動化などの「交通ＧＸ」・「３つの共創」により、利便性・持続性・生産性が向上する地域交通をリ・デザイン」（刷新・再設計）するコンセプトのもとで議論を深化。

○まちづくり政策との融合等による一体化支援が必要であり、
コンパクト・プラス・ネットワークを進化させることが重要。

（３）地域公共交通の取組に係る支援拡充について

地域公共交通確保維持事業
（地域の実情に応じた生活交通の確保維持）

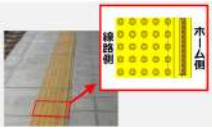
〇地域間幹線バス交通・地域内フィーダー交通の運行
- 地域間幹線バス交通の運行や車両購入等を支援
- 過疎地域等のコミュニティバス・デマンドタクシーの運行や車両購入、貨客混載の導入を支援
- 旅客運送サービス継続のためのダウンサイジング等の取組を支援

〇離島航路・離島航空路の運航
- 離島住民の離島航路・離島航空路の運航等を支援

〇エリア一括協定運行 新設
- 交通事業者が一定のエリアを一括して運行する場合における長期安定的な支援

地域公共交通バリア解消促進等事業
（快適で安全な公共交通の実現）

〇ノンステップバス等の導入、鉄道駅における内方線付点状ブロックの整備
〇地域の鉄道の安全性向上に資する設備の更新
〇障害者用ICカードの導入等



地域公共交通調査等事業
（持続可能な地域公共交通の実現に向けた計画の策定）

〇「地域公共交通計画」の策定に資する調査等
〇バリアフリー化を促進するための基本構想等の策定に係る調査
〇**ローカル鉄道に係る官民共創による公共交通再構築**を促すため、**協議会の開催、調査事業、実証事業**等を支援（地域公共交通再構築調査事業）新設

出典：国土交通省資料

現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金の**「地域公共交通再構築事業」**を創設

地域公共交通再構築事業　-社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設-

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に取り組む自治体への支援として、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画その他の計画**において中長期的な**ネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付け**た場合に、必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【事 業 者】地方公共団体
【補 助 率】１／２
【対象事業】地域公共交通特定事業※の**認定**を受けた持続可能性・利便性・効率性向上に資する施設整備
※**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画
- **鉄道施設**の整備
- **バス施設**の整備　等

【補助要件】
（1）地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定
（2）地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携
- まちづくり/観光等に関する計画において、「バスネットワークの活用」等が位置付けられ、具体的な取組が記載されていること

（3）事業の効果（実効性）を確認するための目標設定
- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 を目標設定

（4）実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用
- 施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること

出典：国土交通省資料

○ 持続可能な多極連携型のまちづくりの実現には、都心拠点や地域生活拠点の充実に加え、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークが必要。
○ 公共交通の活性化にあたっては、まちづくりとの連携が不可欠であるため、まちづくりと公共交通を一体的に捉え、官民共創等により持続可能な交通軸の形成に係る取組を推進。

都市・地域交通戦略推進事業　-都市の骨格となる公共交通に対する支援の強化-

円滑な交通の確保及び魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、
多様な交通モードの連携が図られた都市の交通システムを総合的に支援
【補助対象者※】地方公共団体、法定協議会等
【補助率】１／３

【拡充事項】都市の骨格となる鉄道・LRT・BRT等に対する支援の強化

【既存制度】

多様な交通モードの連携を図り、まちと公共交通をつなぐ都市インフラの整備について支援

【制度拡充内容】

都市の骨格となる公共交通軸を立地適正化計画等に即地的・具体的に位置づけた場合に、

- 鉄道・LRT・BRT等の走行空間（レール・架線等）の整備を支援対象に追加
- 持続可能性・利便性・効率性の高いネットワークへの再構築を図る観点から、交通施設整備について、事業者主体の場合も補助率を拡大（１／３⇒１／２）

出典：国土交通省資料

（４）地域公共交通計画及び地域公共交通特定事業について

地域公共交通計画

・地域に望ましい旅客運送サービスの姿を明らかにする地域公共交通マスタープラン。
・地域公共交通の活性化・再生のための取組等を推進。

計画のポイント
・まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
・地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
・地域特性に応じた多様な交通の組合せ
・住民の協力を含む関係者の連携

地域公共交通特定事業

◆軌道運送高度化事業　LRT

定時性、速達性、快適性に優れた軌道運送を確保する事業

◆道路運送高度化事業　BRT

定時性、速達性、快適性に優れた道路運送を確保する事業

◆鉄道事業再構築事業　上下分離

継続困難な軌道事業について、経営改善を図りつつ上下分離等の構造の変更により存続を図る事業

◆地域公共交通利便増進事業　利便増進

ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃等の改善により、利便性の高い旅客運送サービスを確保する事業

◆地域旅客運送サービス継続事業　事業継続

地域公共交通の維持が困難となり、公募により新たな提供者を選定し、運送サービスの継続を図る事業

◆貨客運送効率化事業　貨客混載

貨客混載運送の導入を円滑化することで、継続的な地域旅客運送サービスを確保する事業

出典：国土交通省資料

（５）中核市の公共交通関連予算額について

		市名	① 合計 （②～⑥） （千円）	② 鉄軌道 （千円）	③ 路線バス （千円）	④ 乗合 タクシー （千円）	⑤ コミュニティバス （千円）	⑥ その他 （千円）	⑦ 一般会計 予算額 （百万円）	一般会計に占める公共交通関連予算割合（①/⑦）（%）	⑧ 事業主体 （公営/民営/三セク）
電	1	宇都宮市	7,969,732	7,417,181	112,020	196,332	19,447	224,752	224,600	3.55	民　三
	2	青森市	2,245,588	628,191	1,251,626	0	18,216	347,555	123,811	1.81	公　民　三
	3	那覇市	1,964,302	16,200	30,050	0	0	1,918,052	163,710	1.20	民　三
	4	呉市	1,725,031	57,617	560,283	5,900	447,200	654,031	100,803	1.71	民
電	5	富山市	1,592,502	1,020,055	77,797	21,065	311,149	162,436	167,898	0.95	民　三
	6	豊田市	1,537,010	16,939	1,005,283	16,084	491,220	7,484	180,100	0.85	民　三
電	7	鹿児島市	1,370,333	278	86,764	7,724	224,479	1,051,088	268,021	0.51	公　民
	8	高槻市	1,265,190	0	1,218,808	0	0	46,382	136,277	0.93	公　民
	9	東大阪市	1,237,027	1,236,467	0	0	0	560	209,834	0.59	民
	10	松江市	1,049,401	81,041	524,080	0	259,548	184,732	103,578	1.01	公　民
	11	奈良市	1,032,414	440,759	465,741	0	35,392	90,522	138,620	0.74	民
	12	八戸市	952,785	196	917,085	2,687	20,350	12,467	91,300	1.04	公　民
	13	前橋市	894,751	125,376	493,785	193,016	0	82,574	153,026	0.58	民
電	14	長崎市	864,089	0	0	33,767	109,118	721,204	216,710	0.40	公　民
	15	福島市	791,356	123,317	420,625	3,545	0	243,869	115,900	0.68	民　三
	16	岐阜市	776,382	174,000	235,700	20,400	242,900	103,382	175,230	0.44	民
	17	秋田市	734,184	0	466,633	1,983	236,972	28,596	137,870	0.53	民
		平均	674,322	226,638	215,256	16,095	80,940	136,699	152,971	0.44	
	18	長野市	648,883	97,275	159,037	48,313	160,626	183,632	162,270	0.40	民
	19	大分市	623,293	0	289,760	37,010	105,125	191,398	203,260	0.31	民
	20	高松市	609,916	158,452	99,638	3,335	54,315	294,176	163,804	0.37	民
	21	姫路市	581,708	60	453,921	1,150	24,059	102,518	217,800	0.27	民
	22	高崎市	567,545	103,752	6,193	2,400	453,571	1,629	164,020	0.35	民
	23	盛岡市	562,836	351,757	209,410	0	0	1,669	127,620	0.44	民　三
電	24	福井市	550,322	143,866	298,592	0	90,235	17,629	123,305	0.45	民
	25	松本市	534,150	182,790	222,650	1,800	82,270	44,640	103,389	0.52	公　民
	26	金沢市	526,037	173,320	101,160	0	151,867	99,690	180,610	0.29	民　三
	27	岡崎市	521,288	35,719	432,310	16,200	35,128	1,931	127,880	0.41	民
電	28	函館市	491,205	433,775	54,939	0	0	2,491	137,430	0.36	民　三
	29	鳥取市	451,710	4,987	266,068	24,720	138,325	17,610	102,200	0.44	民
	30	郡山市	412,585	0	105,681	34,740	0	272,164	132,040	0.31	民
	31	下関市	386,970	296	320,900	0	50,846	14,928	119,040	0.33	民
	32	宮崎市	378,979	0	43,000	20,000	0	315,979	168,000	0.23	民
	33	旭川市	359,732	4,159	299,831	6,623	0	49,119	165,810	0.22	民
電	34	松山市	343,722	0	142,201	9,700	0	191,821	199,200	0.17	民
電	35	高知市	339,853	19,300	280,768	38,521	0	1,264	151,000	0.23	民　三
	36	明石市	334,175	60,000	2,672	0	260,420	11,083	120,656	0.28	民
	37	福山市	326,275	19,104	237,000	5,000	4,500	60,671	196,840	0.17	民
	38	久留米市	280,223	122,366	104,487	33,756	0	19,614	146,320	0.19	民
	39	川口市	268,280	12,432	5,539	0	181,249	69,060	219,820	0.12	民
	40	山形市	259,094	193,668	0	5,152	46,625	13,649	99,368	0.26	民

	41	佐世保市	239,014	54,005	65,996	10,317	4,152	104,544	121,221	0.20	公　民　三
電	42	豊橋市	231,081	44,084	143,350	8,741	29,689	5,217	130,320	0.18	民
	43	横須賀市	226,473	22,000	14,401	641	0	189,431	157,450	0.14	民
	44	倉敷市	221,798	60,338	127,234	31,561	0	2,665	191,416	0.12	民
	45	西宮市	210,124	18,500	6,700	0	173,611	11,313	195,828	0.11	民
	46	和歌山市	206,052	46,446	13,305	599	41,493	104,209	148,442	0.14	民
	47	尼崎市	200,294	0	199,772	0	0	522	211,000	0.09	民
	48	柏市	195,970	121,082	19,044	47,364	0	8,480	148,470	0.13	民　三
	49	いわき市	195,769	368	184,146	0	0	11,255	143,160	0.14	民
	50	川越市	187,910	1,040	0	33,810	153,060	0	116,720	0.16	民　三
	51	一宮市	177,175	0	26,320	1,079	133,134	16,642	122,160	0.15	民
	52	寝屋川市	165,050	0	149,400	15,650	0	0	99,222	0.17	民
電	53	大津市	133,357	74,473	39,113	19,771	0	0	124,640	0.11	民
	54	吹田市	124,229	38,340	10,561	0	71,714	3,614	151,294	0.08	民　三
	55	船橋市	107,726	39,984	12,729	0	0	55,013	231,245	0.05	民　三
	56	枚方市	103,809	0	65,000	0	0	38,809	149,000	0.07	民
	57	甲府市	97,108	0	66,404	0	12,828	17,876	79,482	0.12	民
	58	豊中市	95,855	0	72,660	23,195	0	0	170,302	0.06	公　民
	59	八尾市	93,124	0	78,896	13,649	0	579	115,112	0.08	民
	60	水戸市	79,670	1,910	47,900	0	0	29,860	124,472	0.06	民　三
	61	八王子市	79,342	0	0	564	62,494	16,284	208,300	0.04	民　三
	62	越谷市	76,200	74,300	900	0	0	1,000	106,000	0.07	民

※電：路面電車が運行している都市　　富山市アンケート調査（R4.6.28～R4.7.29実施）を基に作成

路面電車・ＬＲＴを活かした取組

（１）富山市ＬＲＴ関連３事業

◆概要

○持続可能な都市への転換を目指し、公共交通の活性化やその沿線に様々な都市機能が充実・集積するコンパクトな街づくりを推進。
○電車の利便性向上や富山駅の交通結節機能の強化、高齢者の外出機会の増加や中心市街地の賑わい創出など多様な効果をもたらす。

◆人口　富山市 41万１千人（Ｒ４年１月末時点）

◆事業概要

①富山港線ＬＲＴ化事業
公設民営の考え方を取り入れ、駅設置や低床車両の導入、運行本数増加等により、日本初の本格的ＬＲＴとして蘇らせた。

②市内電車環状線化事業
中心市街地の活性化と回遊性強化を目的に、上下分離方式を採用し、既存の市内電車の路線を一部延伸して、環状線化。

③路面電車南北接続事業
富山駅南北のアクセス性向上、ＬＲＴネットワークの形成を目的に、富山港線を富山駅高架下にて接続。

出典：富山市 路面電車概要

◆事業内容

①富山港線ＬＲＴ化事業

○駅アクセスの改善
・同一ホームによるスムーズな乗り継ぎ

○駅周辺の居住促進
・土地区画整理事業の促進　・沿線居住の推進
・魅力あるまちづくり促進　・散策路の整備　等

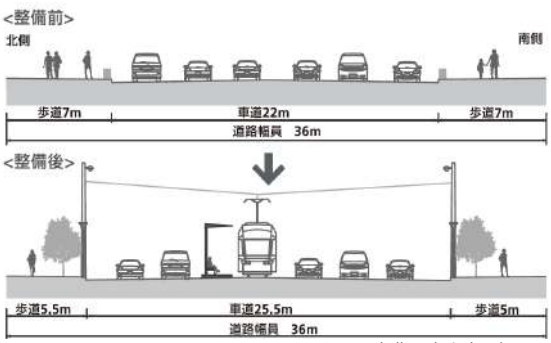
○運行サービスの向上
・低床電車を一度に７編成導入

JR富山港線時	路面電車化後
運行間隔 30～60分	15分 （ラッシュ時は10分、早朝･深夜は30分）
始発・終電 5時台･21時台	5時台･23時台
駅数 9駅（富山駅除く）	10駅･3停留場
車両 鉄道車両	全低床車両

②市内電車環状線化事業

○２つの都心核の連携強化
２つの都心核のアクセス強化により、事業効果を相互に波及させ、中心市街地全体の活性化を促進。

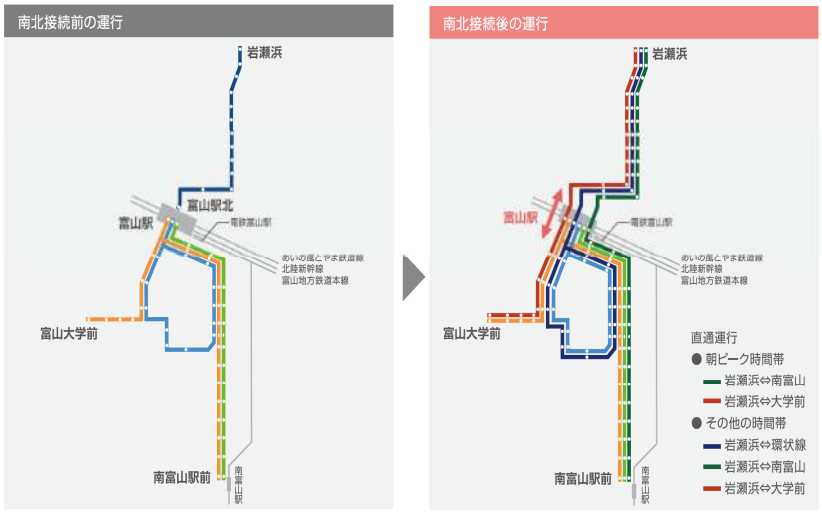
○都心エリアでの回遊性の強化
回遊性を向上させ、車がなくても便利で暮らしやすい中心市街地を実現し、魅力向上を図る。



出典：富山市 路面電車概要

③路面電車南北接続事業

○南口・北口駅前広場軌道空間
・景観形成の観点から軌道両側に緑地帯を設置。
・門型柱にＬＥＤ照明を設置し、南北を貫くデザインとしている。



出典：富山市 路面電車概要

◆３事業の総事業費

（億円）

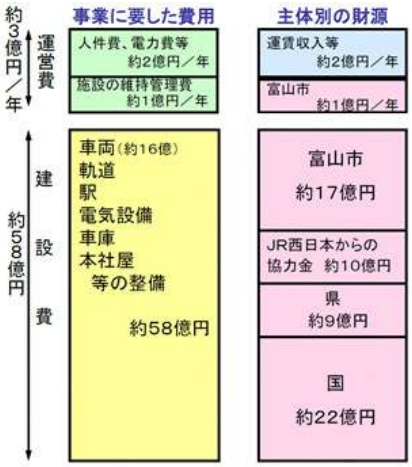
項目	事業費	国費	県費	市費
①富山港線路面電車化事業	58	22	9	17 JRからの協力金10
②市内電車環状線化事業	30	13		17
③路面電車南北接続事業	40	18		22
合計	128	53	9	56 JRからの協力金10

◆公設民営方式について

①富山港ＬＲＴ化事業（みなし上下分離方式）

○公共（富山市）：施設の建設費・維持管理費を負担

○事業者（民間）：運賃収入で運営
・第三セクター　富山ライトレール（株）
資本金　498百万円
出　資　165百万円（33.1%）富山市
80百万円（16.1%）富山県
253百万円（50.8%）民間企業等（県内15社）



出典：ライトレールの導入によるコンパクトなまちづくり

②市内電車環状線化事業（上下分離方式）

○平成19年10月施行の「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」により、
『上下分離』方式による軌道整備が可能

○市内電車の環状線化事業では、「上」の運行は民間、「下」の軌道整備・車両購入は公が負担する『公設民営』方式を導入
「上」：富山地方鉄道㈱（民間）・・・軌道運送事業者（運行を実施）
「下」：富山市（行政）・・・・・・・軌道整備事業者（施設・車両を整備・保有）

○メリット　富山市：国庫補助が受けられる
民間企業への補助ではないため、市民の理解が得られやすい
富山地方鉄道：固定資産税、減価償却費の増大を避け、新規路線への参入が容易

路面電車・ＬＲＴを活かした取組

（２）松山市の取り組み

◆人口　松山市 50万4千人（Ｒ５年１月1日時点）

◆歩いて暮らせるまち松山のシンボルロード『花園町通り』

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」や「歩いて暮らせるまちづくり」を掲げ、持続可能な都市への転換を目指し、公共交通をはじめ徒歩や自転車などの「ゆっくりの交通」を重視した 新たなシンボルロード として道路空間の再配分を行った。

（整備前）

（整備後）

（整備前）

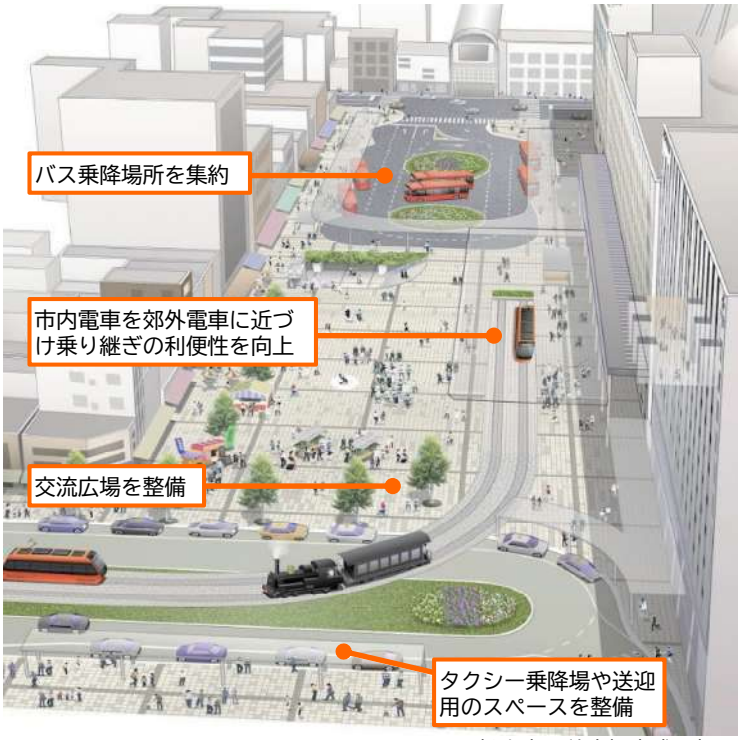
（整備後）

花園町通り

出典：「花園町通り」道路空間改変事業の取組み

◆歩いて暮らせるまち松山のシンボル広場『松山市駅前広場』（令和８年完成予定）

〇花園町通りと銀天街をつなぎ、一日約３万人の乗降客が行き交う「松山市駅前広場」の整備を進める。
〇シンボル広場の整備で、公共交通の乗り継ぎが快適で便利になるほか、にぎわいの空間を創り出し、中心市街地の活性化を促す。



※松山市駅前広場完成予想図
出典：広報まつやま　2021.10.15

路面電車・ＬＲＴを活かした取組

（３）熊本市の取り組み

◆人口　熊本市　73万8千人（Ｒ４年12月時点）

◆概要

〇令和２年３月に、公共交通体系の将来像を描いた「熊本市公共交通グランドデザイン」を作成。
〇市街地部は中心部と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸の強化、周辺部は事業者が連携した利便性の「高い路線網の再編」、郊外部は地域とともに「移動手段を確保」し、公共交通空白・不便地域の解消を図る。

公共交通ネットワークの将来像

基幹公共交通軸

定時性、速達性、大量輸送など公共交通の高いサービスを提供し、自家用車からの転換を促進。

バス路線

事業者が連携して路線の再編をすすめ、利用者ニーズに沿った利便性の高い持続可能なバス路線を実現。

コミュニティ交通路線

バス路線等でカバーできない地域は、コミュニティ交通を導入し、日常生活に必要な移動手段を確保。

ベストミックスの構築

〇公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせ、利便性の高い交通体系を構築。

〇交通が集中する市街地部において、公共交通を主体とした交通体系を構築します。

交通機能の向上

メインターミナル
　熊本桜町バスターミナル

サブターミナル
　熊本駅

移動利便性の向上

〇経路検索・位置情報システム・料金決済等の機能を向上。

〇共通定期や乗継割引、均一料金等の導入により、公共交通の移動利便性を向上。

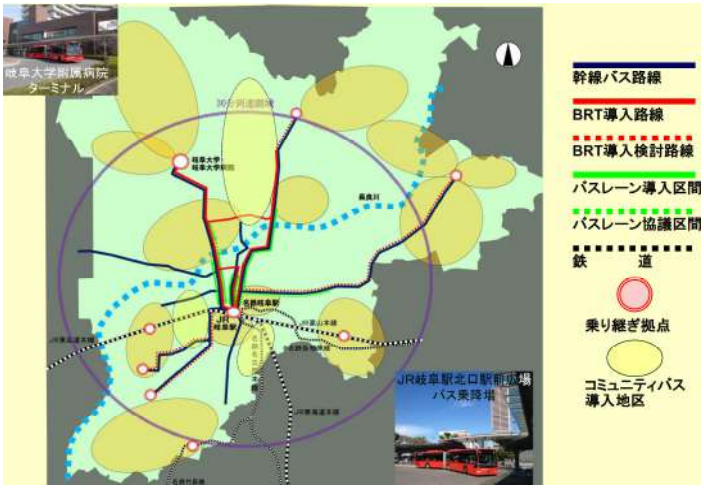
施策展開イメージ

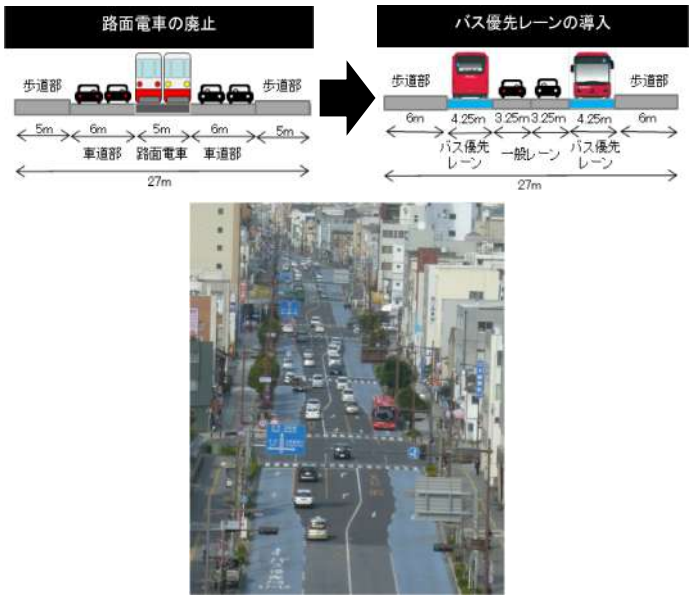
出典：熊本市公共交通グランドデザイン

（４）岐阜市型ＢＲＴ

◆人口　岐阜市　40万4千人（Ｒ５年１月1日時点）

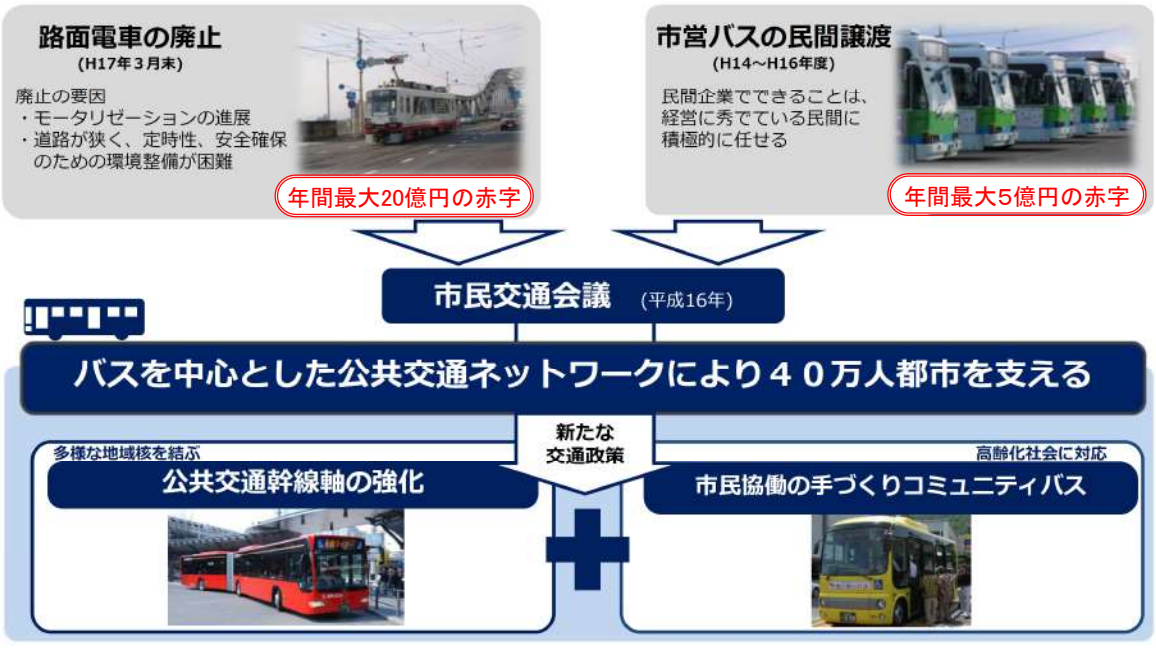
◆概要　路面電車廃止により道路空間に余裕ができたことなどから、段階的なバス専用レーン整備やＰＴＰＳの導入、路線再編等により速達性、定時性、輸送力を大幅に向上。





出典：公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけられるまち

◆導入経過

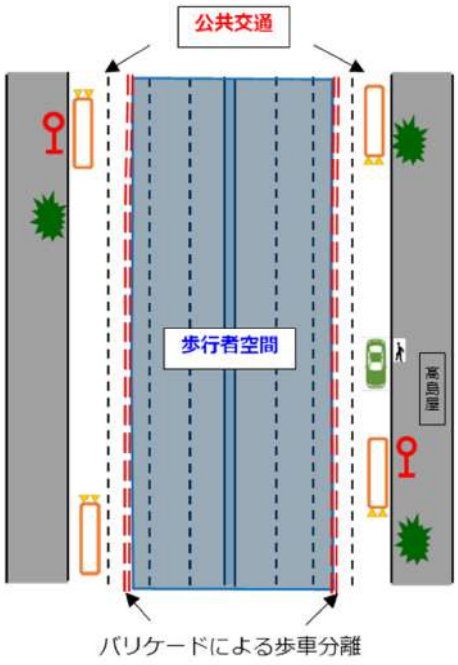


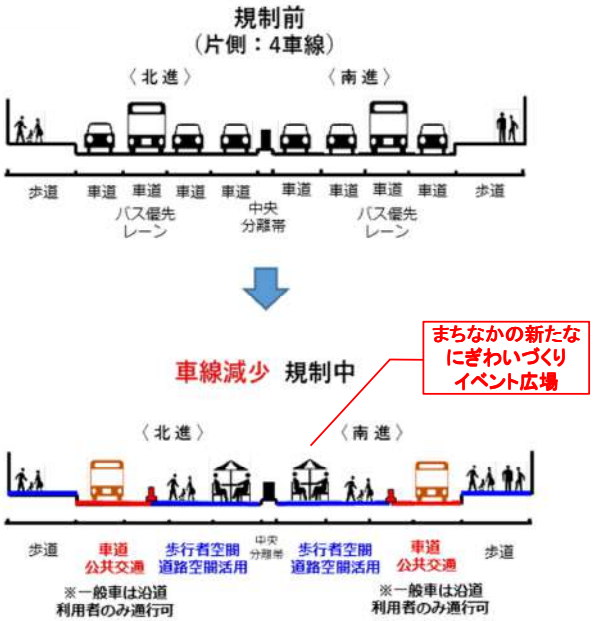
出典：岐阜市の未来技術社会実装事業の概要

◆社会実験

〇トランジットモール2020

・中心市街地において、公共交通の機能を高めるとともに、新たな道路空間の活用、さらには賑わいづくりなどを目的として、トランジットモールを実施。
・公共交通のみが走行し、残りの車線を歩行者空間として公共交通フェスタや子どもたちが公共交通を学ぶ場として活用し、公共交通と歩行者が共存する空間を創出。



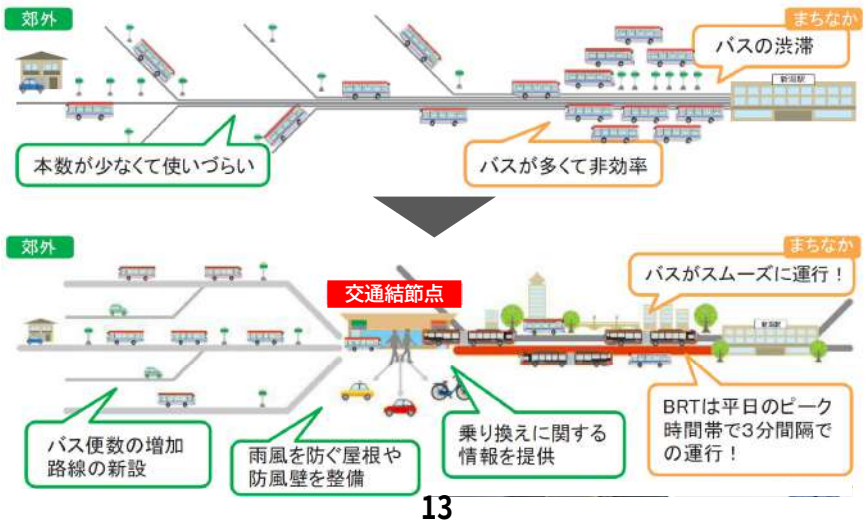


出典：岐阜市センターゾーンにおけるオープンスペースの利活用に向けた社会実験について

（５）新潟市型ＢＲＴ

◆人口　新潟市　７７万８千人（Ｒ４年12月１日時点）

◆概要　〇すべての路線が郊外からまちなかに向かい、１台のバスが長い一本の“線”を走り、多くの路線がまちなかで重複していた。
〇まちなかにＢＲＴを導入し集約・効率化することにより、生じた余力（車両や運転手）を郊外に投資。
〇郊外の路線を増便し、路線の新設を含めたバス路線の再編を実施



出典：新潟市資料

路線バス・ＢＲＴを活かした取組

（６）気仙沼線・大船渡線ＢＲＴ

出典：鉄道事業者と地域の協働による
地域モビリティの刷新に関する検討会資料

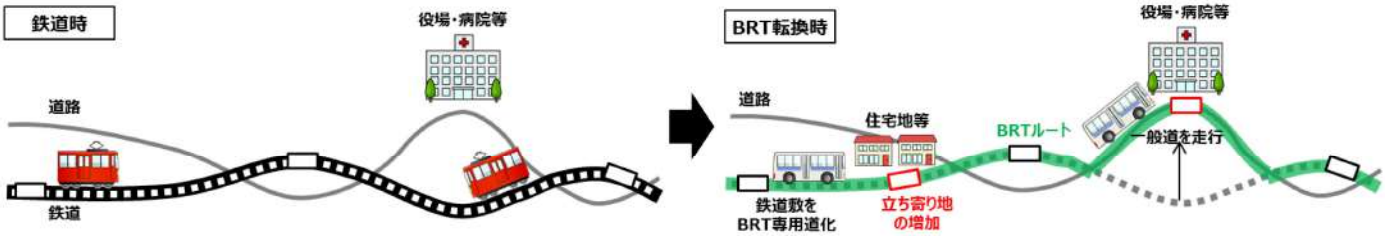
◆人口　気仙沼市　３万４千人
大船渡市　５万９千人（Ｒ４年12月末時点）

◆概要

○東日本大震災により大きな被害を受け、莫大な復旧費用と今後の維持管理費等も勘案し、ＢＲＴとして整備。
○速達性・定時性の確保や運行頻度を高めるとともに、ルート設定や駅の増設等の柔軟な対応も可能。

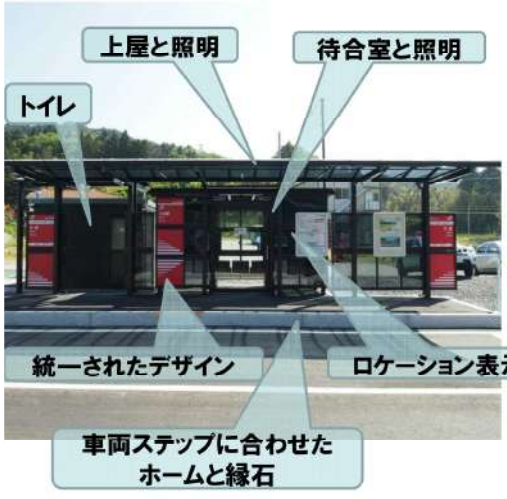
◆内容

○ＪＲ東日本が引き続き運行
○便数は震災前（鉄道）の1.5～３倍程度
・気仙沼線　上下 ２２ ⇒ ６５本／日
・大船渡線　上下 １９ ⇒ ５３本／日
○地域の要望を踏まえ、駅（停留所）の新設・移設を実施
○運賃は鉄道と同額、ＩＣカードも導入



出典：気仙沼線・大船渡線のBRTによる復旧

駅舎の整備



◆接続駅は同一ホーム上で
鉄道線と乗換（大船渡線　盛駅）

・環境優位性が高いハイブリッド車両
・車いすご利用にも配慮した車両構造
・ＢＲＴ沿線のキャラクターをラッピング

この他、一般形ディーゼル車（４両）を保有
気仙沼線 24両／大船渡線 13両　で運行中

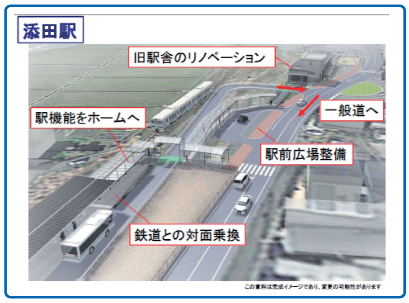
出典：気仙沼線・大船渡線のBRTによる復旧

路線バス・ＢＲＴを活かした取組

（７）日田彦山線ＢＲＴ

◆概要　被災した日田彦山線は、地域と事業者の合意によりＢＲＴにより復旧予定。令和５年夏の開業を目指して準備が進む。

◆内容　○新規投資を抑えた普及型のＢＲＴ
○運行はＪＲ九州の関連会社
○鉄道用地を活用した専用道として速達性・定時性を重視しつつ、一般道を活用し新規投資を抑え、使いやすさを重視
○鉄道との対面乗り換えや停留所の新設、バリアフリー車両、電動車両の導入、駅舎での運行情報の提供



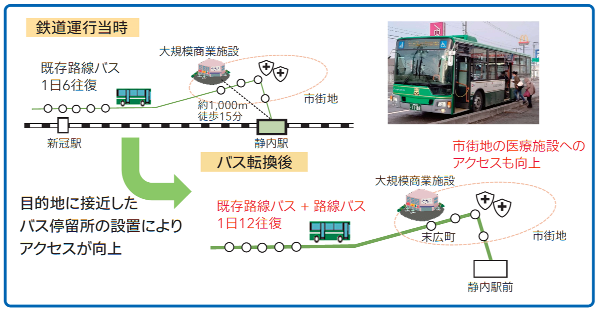
【鉄道とＢＲＴ対面乗換のイメージ】

出典：鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会資料

（８）日高線のバス転換

◆概要　度重なる自然災害により不通となったＪＲ北海道の日高線をバス転換

◆内容　○登校バスの増便（６便）や新たに高校へ乗り入れ
○停留所の10ヶ所増設や低床バス化の推進
○時間帯に応じ短絡ルートと市街地立ち寄りルートを使い分け　等



出典：鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会資料

路線バス・ＢＲＴを活かした取組

（９）国内におけるＢＲＴ導入事例

●全国各地において、専用道や連節バス等により速達性や輸送力を高めたBRTを導入。（R3.4.1時点）

⑪	基幹バス（2号系統）	名古屋市	名古屋市交通局、名鉄バス
	ゆとりーとライン		名古屋ガイドウェイバス
⑫	清流ライナー	岐阜市	岐阜乗合自動車
⑬	神都ライナー	伊勢市	三重交通
⑭	JOINT LINER	草津市	近江鉄道
⑮	YELLOW LINER 華連	精華町	奈良交通
⑯	関西国際空港 第2旅客ターミナル線	泉佐野市	南海バス
⑰	（南海りんかんバス専用道路）	高野山	南海りんかんバス
⑱	Port Loop	神戸市	神姫バス
⑲	オレンジアロー 連 SANDA	三田市	神姫バス
⑳	北九州BRT	北九州市	西鉄バス九州
㉑	福岡BRT	福岡市	西日本鉄道

①	大船渡線	岩手県・宮城県	JR東日本
②	気仙沼線		
③	白棚線	白河市	JRバス関東
④	萬代橋ライン	新潟市	新潟交通
⑤	ひたちBRT	日立市	日立電鉄交通サービス
⑥	かしてつバス	石岡市・小美玉市	関鉄グリーンバス
⑦	幕張新都心線	千葉市	京成バス
⑧	東京BRT	東京都	京成バス
⑨	ベイサイドブルー	横浜市	横浜交通
⑩	ツインライナー	町田市	神奈川中央交通
		藤沢市	
		厚木市	

※■の事例については、代表的な事例として、次頁において概要を整理

			1	2	3	4	5	6
基本情報	路線名		ゆとりーとライン	気仙沼線・大船渡線BRT	ひたちBRT	基幹バス（2号系統）	萬代橋ライン	東京BRT
	運行主体		名古屋市	JR東日本	茨城交通㈱	名古屋市	新潟市・新潟交通㈱	京成バス㈱・東京BRT㈱
	延長	専用空間	6.8km	65.3km	6.1km	9.2km	—	—
		一般車と混在	12.2km	51.2km	2.5km	1.0km	約7km	6.1km
		計	19.0km	116.5km	8.6km	10.2km	約7km	6.1km
地域特性			都市	地方	都市	都市	都市	都市
導入の背景			路線の再編等	鉄道からモード転換	鉄道からモード転換	路線の再編等	路線の再編等	路線の再編等
インフラ等	走行空間		出典)国土交通省HP	出典)国土交通省HP	出典)産総研HP	出典)国土交通省HP	出典)新潟市HP	（国土交通省撮影）
		整備形態	専用道（高架）	専用道（鉄道敷）	専用道（鉄道敷）	専用レーン	優先レーン（一部）	一般道
	拠点（停留所等）		出典)名古屋ガイドウェイバス㈱HP	出典)東北運輸局	出典)日立市HP	出典)国土交通省HP	出典)新潟市HP	（国土交通省撮影）
		整備形態	高架：道路上の高架駅 一般：路側のバス停	駅・路側のバス停 道の駅等と連携	駅・路側のバス停	道路中央のバス停	路側のバス停等	路側のバス停
		料金収受の方法	車内で支払 （一般道は均一運賃）	車内で支払	車内で支払	車内で支払 (均一運賃)	車内で支払	車内で支払 (均一運賃)
	車両	タイプ	単車	単車	単車	単車	連節バス 単車	連節バス 単車
		動力源	ハイブリッド	ハイブリッド 電気	ハイブリッド ディーゼル	ディーゼル	ディーゼル	連節：ハイブリッド 単車：燃料電池 ディーゼル

出典：新たなモビリティ（BRT）の利用環境の整備

上下分離方式の取組

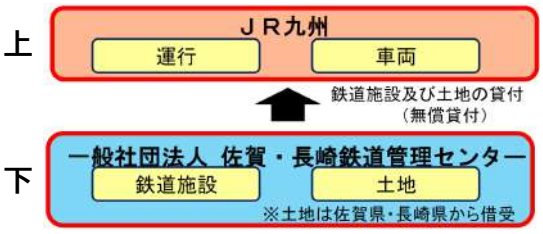
（10）長崎本線（ＪＲ九州）

◆概要

2022年９月開業の西九州新幹線にあわせて、ＪＲ九州の長崎線（肥前山口・諫早間）において上下分離方式を導入予定。

◆内容

○ＪＲによる一定水準での運行サービス継続を確約
○ＪＲ九州が普通列車の運行を現行程度の本数により23年間維持
○佐賀・長崎両県が設立した（一社）佐賀・長崎鉄道管理センターは鉄道施設等をＪＲ九州に無償貸付
○維持管理費縮減のため、一部区間（肥前浜・諫早間）の電化設備の撤去を予定



出典：鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会資料

出典：西九州新幹線HPを基に作成

※当初、維持管理費用は年間２億３千万円を見込むが、現在は９億２千万円まで増加。
※長崎県と佐賀県が２対１の割合で費用負担。
※災害時の復旧費用は、長崎県と佐賀県両県で折半。

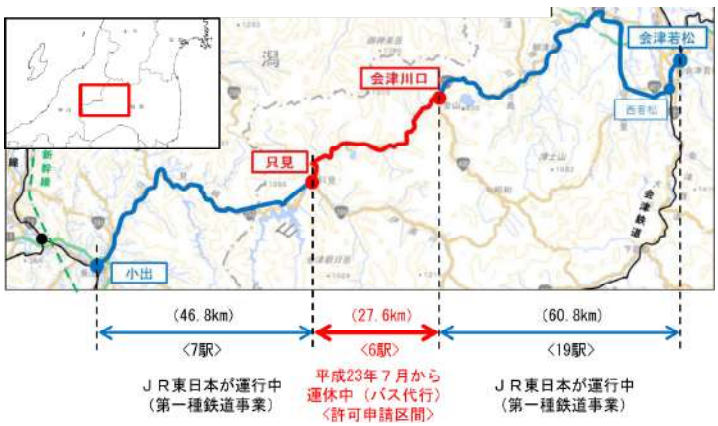
（11）只見線（ＪＲ東日本）

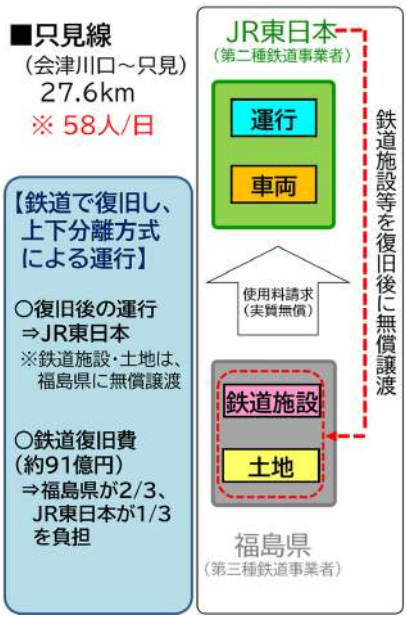
◆概要

平成23年新潟・福島豪雨により甚大な被害を受け、平成29年ＪＲ東日本と福島県は上下分離方式の導入と鉄道による復旧で合意し、令和４年10月運転再開。

◆内容

○ＪＲ東日本は福島県と沿線17市町村からの要請に基づき只見線を鉄道で復旧、バス代行の運行を終了。
○被災前の１日当たり３往復を基本に運行。
○鉄道復旧費約91億円(当初は81億円)を福島県とＪＲが負担し年間維持費約３億円は県と沿線市町村等が負担。





出典：JR東日本の地方交通線の現状と取り組みについて

（12）上下分離等により自治体等が支援を行う事例

地方自治体等が鉄道事業者に代わって鉄道施設や車両を保有する「上下分離方式」を導入することで、鉄道事業者にとって施設や車両に係る負担軽減が図られ、鉄道の持続可能性が向上

地域公共交通活性化再生法に基づく上下分離等の事例

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、上下分離等を実施（鉄道事業再構築事業）

例：若桜鉄道、北近畿タンゴ鉄道、三陸鉄道　等
（詳細は次頁参照）

上下分離方式への移行が決定済

くま川鉄道、近江鉄道、南阿蘇鉄道

その他の上下分離の事例

青い森鉄道
（第二種）青い森鉄道
（第三種）青森県

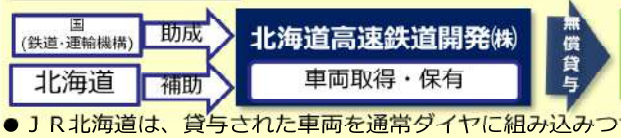
只見線　※令和４年秋頃～（予定）
（第二種）ＪＲ東日本
（第三種）福島県

長崎本線　※令和４年秋頃～（予定）
（第二種）ＪＲ九州
（第三種）（一社）佐賀・長崎鉄道管理センター　等

鉄道施設等の保有に係るコストを自治体が負担（実質的な上下分離）

上毛電気鉄道、上信電鉄、ひたちなか海浜鉄道　等

車両の上下分離



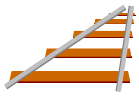
〔特急車両・ラベンダー編成〕

● ＪＲ北海道は、貸与された車両を通常ダイヤに組み込みつつ、観光列車としても活用する。こうした車両の運用については、道や地域関係者の意向を可能な限り反映する。※地域振興による利用促進を目的とする支援

出典：鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会資料

（1）路面電車への設備投資額

重軌条（レール）の交換



重軌条　耐用年数：20年　総延長：43,800m　単価：200千円/m

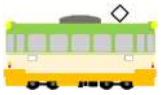
現在の設備投資　　年間30,000千円（150m/年×200千円）
本来必要な設備投資　年間438,000千円（2,190m/年×200千円）　14.6倍必要
※現在のペースでは292年を要する（43,800m÷150m＝292年）

き電線の改良

き電線　耐用年数：40年　総延長：59,000m　単価：10千円/m

現在の設備投資　　年間7,200千円（720m/年×10千円）
本来必要な設備投資　年間14,750千円（1,475m/年×10千円）　２倍必要
※現在のペースでは82年を要する（59,000m÷720m＝82年）

低床車両の更新

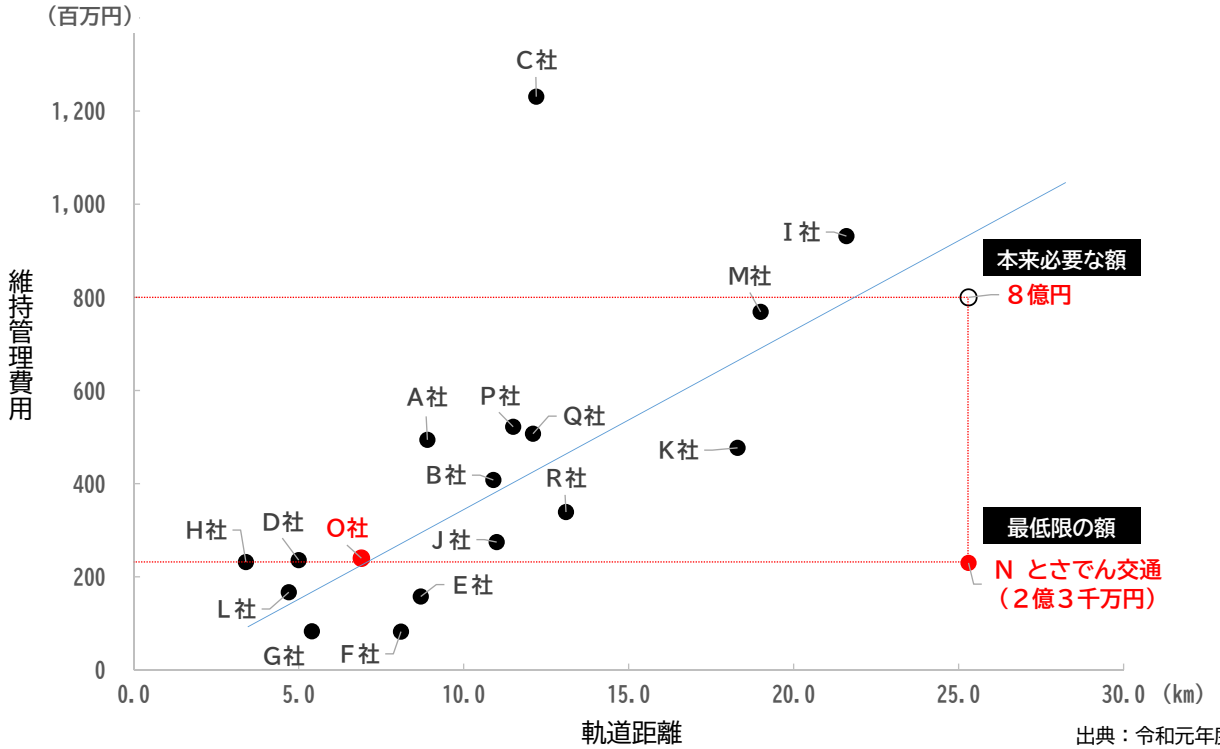


低床車両　耐用年数：40年　車両数：63両　単価：250,000千円/両

現在の設備投資　　年間83,333千円（250,000千円÷３年）
※現在３年に１両ペースの更新
本来必要な設備投資　年間400,000千円（250,000千円×1.6両）　６倍必要
※現在のペースでは189年を要する（63両×３年＝189年）

◆維持費と軌道延長の他社比較

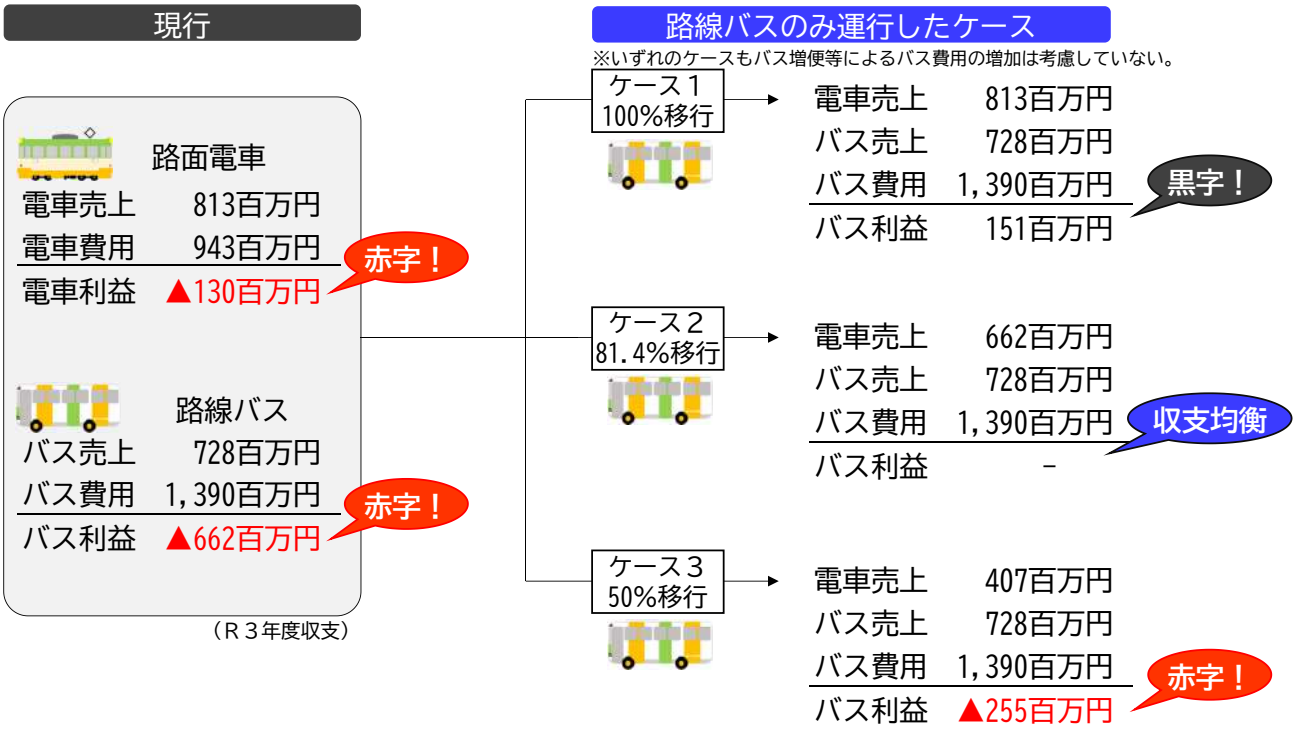
・とさでん交通設立以降も厳しい経営状況が続き、維持管理費用は必要最低限まで圧縮。
・これまでの投資額は本来必要な額を大きく下回り、安全運行のための施設整備が課題。
・軌道距離に対する維持管理費用は、他社と比べ極端に少ない状況。



出典：令和元年度鉄道年報

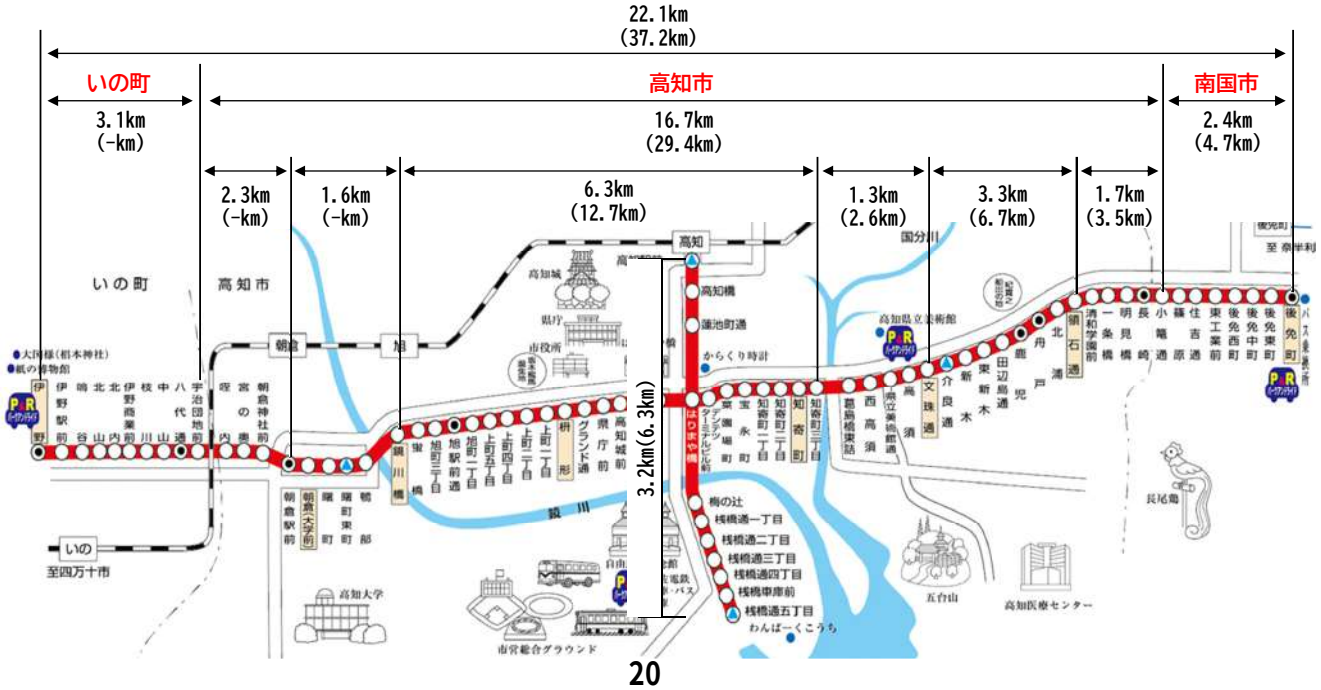
（２）路面電車から路線バスへの転換（例）

・現行の路面電車の年間収支は▲130百万円の赤字、バスは▲662百万円の赤字
・電車からバスへ利用者が100.0%移行した場合、バスは151百万円黒字　（ケース１）
・電車からバスへ利用者が 81.4%移行した場合、公共交通は収支均衡　（ケース２）
・電車からバスへ利用者が 50.0%移行した場合、バスは▲255百万円赤字（ケース３）



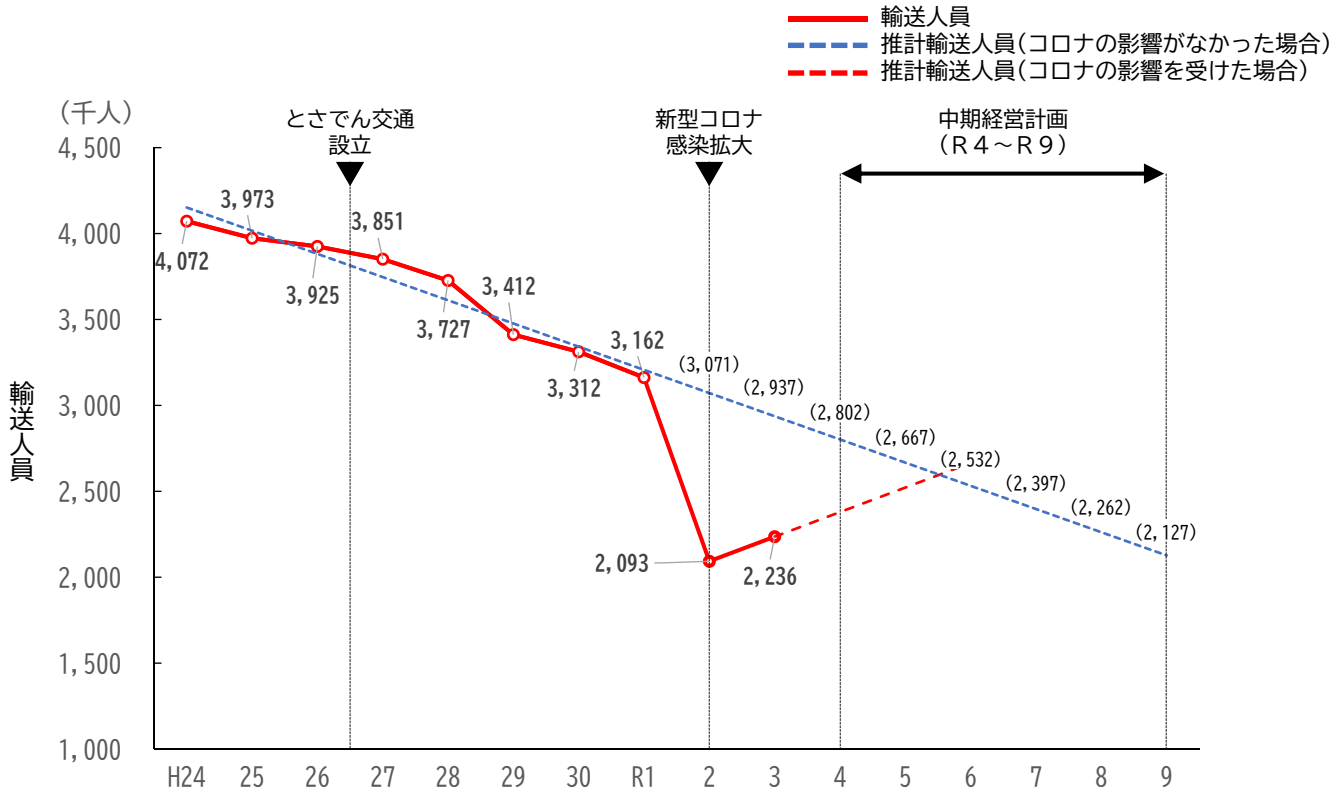
◆区間別軌道距離

	いの町	高知市	南国市	計
単線距離	3.1km	4.0km	-km	7.1km
複線距離	-km	31.8km	4.7km	36.5km
計	3.1km	35.8km	4.7km	43.6km



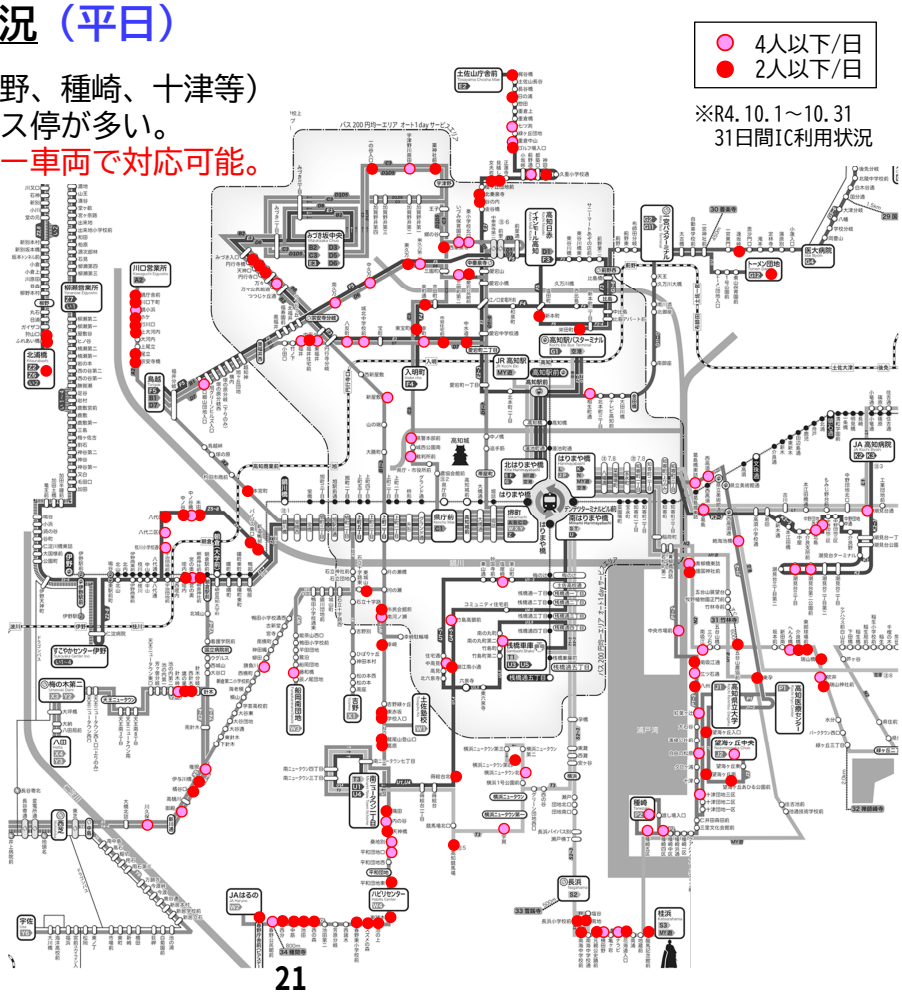
（３）路線バス推計輸送人員

・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。
・毎年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困難。



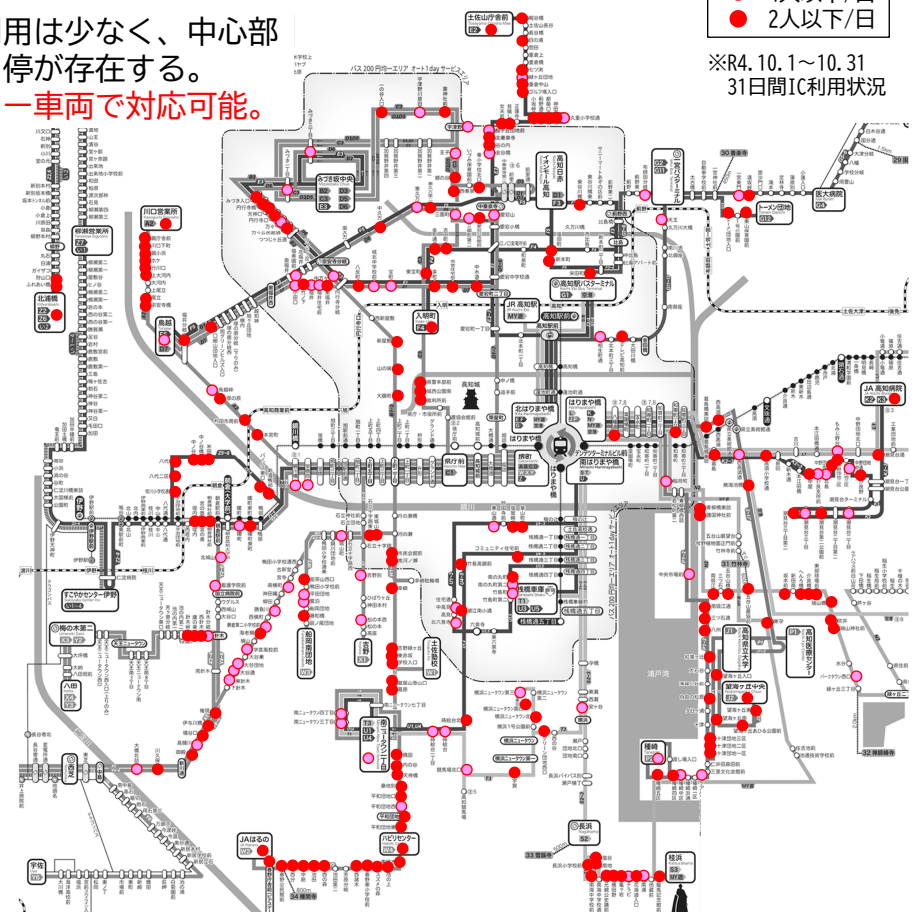
（４）路線バス利用状況（平日）

・市周辺部（鏡、土佐山、春野、種崎、十津等）
　において利用者の少ないバス停が多い。
・４人以下の利用は、タクシー車両で対応可能。



（５）路線バス利用状況（土日祝）

・平日よりさらに周辺部の利用は少なく、中心部においても４人以下のバス停が存在する。
・４人以下の利用は、タクシー車両で対応可能。



（６）自動車運転者の労働時間等の改善基準

・１年の拘束時間は、3,380時間から3,300時間に見直され80時間減少。
・１日の休息時間は、継続８時間以上から継続９時間に見直し。
・運転手不足が顕在化している中、労働力が減少することとなり、
現在の路線や便数を維持することがさらに厳しい状況となる。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（抜粋）※令和６年４月から適用

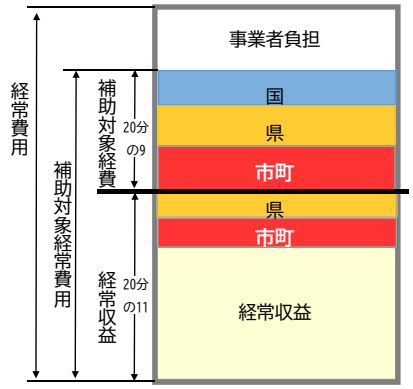
長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康保持等の観点から、見直しを行うもの。

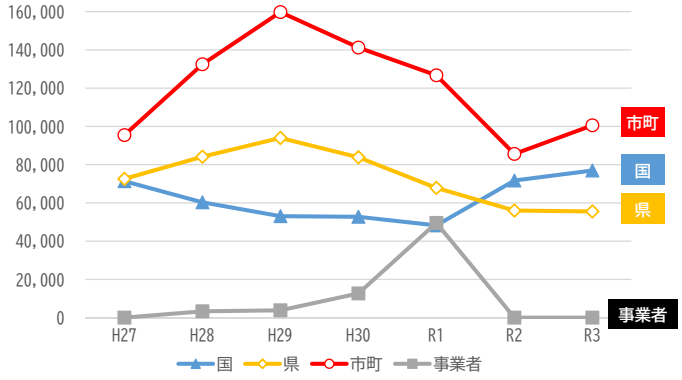
	現行		見直し後
１年の拘束時間	（年換算：3,380時間）	－80時間	原則：3,300時間
１か月の拘束時間	原則：281時間 最大：309時間	－15時間	原則：281時間 最大：294時間 1年の拘束時間が3,400時間を超えない範囲で年6回まで ※281時間を超える月が4か月を超えて連続しないこと。 ※4週平均1週の拘束時間も同水準で存置。1か月と選択可。
１日の休息時間	継続8時間	→	継続11時間を基本とし、継続9時間

（７）路線バス　運行補助スキーム等

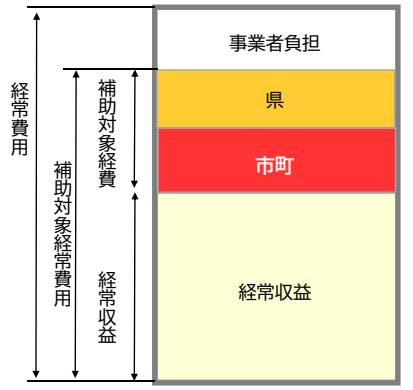
・国庫補助系統の補助金は減り、事業者負担は増加傾向（Ｒ２年度以降はコロナ支援により事業者負担減）
・県補助系統はＲ３年度から運行補助が発生（県・市町同額）

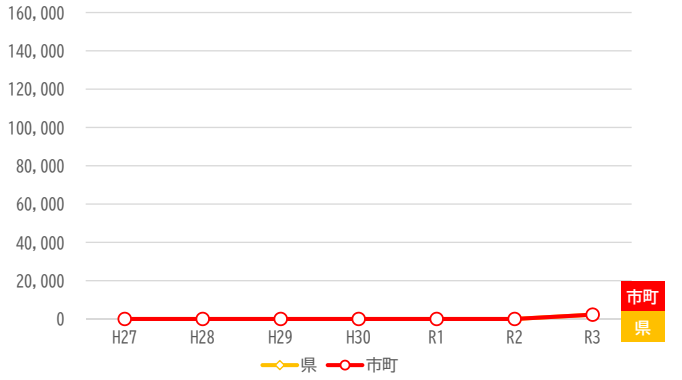
国庫補助系統





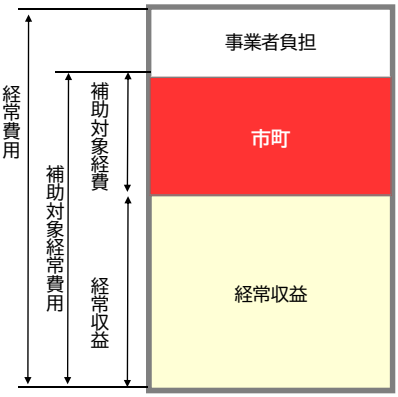
県補助系統

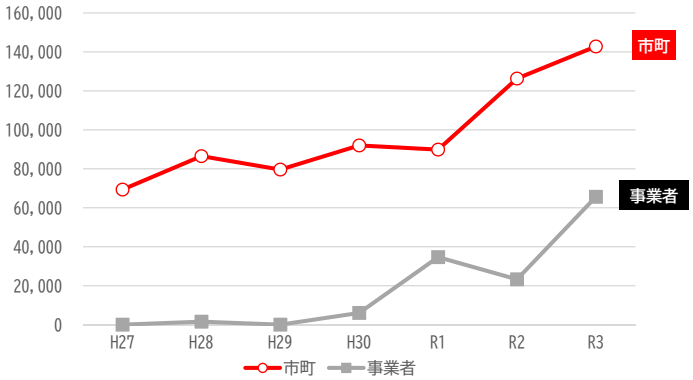




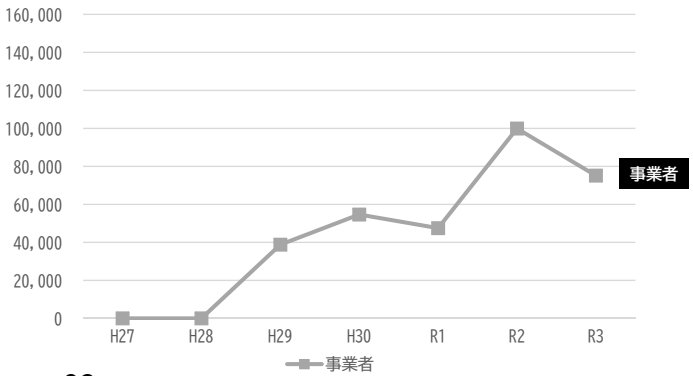
・市町単独補助系統は路線再編により、市町負担が増加、事業者負担も増加傾向。
・自主運行系統はH29年度から事業者負担が発生し、以降は増加傾向。

市町村単独補助系統





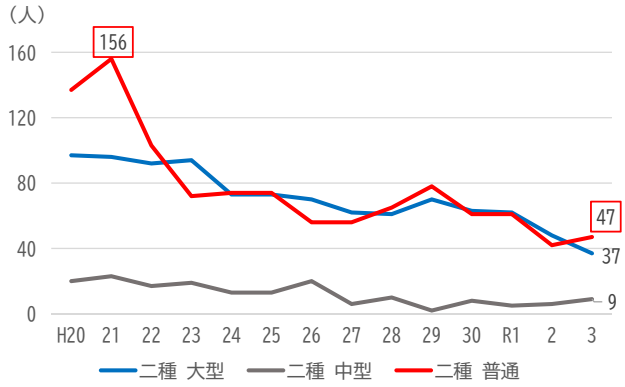
自主運行系統



（８）運転免許の新規取得者数

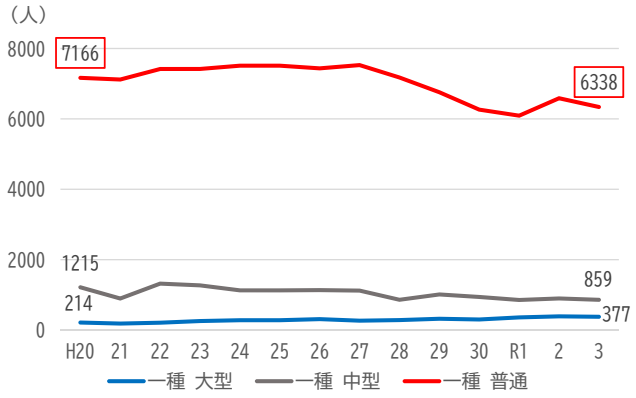
・県内の二種免許の新規取得者数は、大型37人 ・普通47人と減少傾向。（R3時点）
・県内の一種免許の新規取得者数は、大型377人・普通6338人と横ばい傾向。（R3時点）
・バス・タクシー運転手のなり手不足が顕在化しており、自動車中心社会が定着している。

◆二種免許（バス・タクシー）



出典：高知県交通白書

◆一種免許（自家用車）



出典：高知県交通白書

とさでん交通　路線バスの運行実績等について

※3回以上

路線数	補助区分	系統	キロ程（km）①	運行回数（回）②	実車キロ（km）③	輸送量（人）④	補助金 計（千円）⑤	うち高知市補助（千円）⑥	営業収益（千円）⑦	営業費用（千円）⑧	赤字額（千円）⑨
1	国補	領石→桟橋	16.4	7.6	93,176.0	42,091	18,593	6,005	14,659 / 18	37,666 / 43	21,671 / 49
2	国補	桟橋→JA病院	15.1	20.3	226,758.6	88,376	54,878	28,380	26,047 / 7	91,667 / 56	62,367 / 56
3	国補	桟橋→前浜	18.9	12.5	173,011.2	65,926	39,255	10,466	22,489 / 8	69,940 / 52	44,969 / 55
4	国補	領石→高岡	32.4	4.1	98,236.8	50,254	13,617	4,288	18,919 / 13	39,712 / 45	19,384 / 47
5	国補	領石→宇佐	39.3	6.8	193,781.6	97,498	18,829	2,289	42,506 / 3	78,336 / 55	33,050 / 53
6	国補	南ヶ丘→県庁	12.8	7.5	66,910.0	47,427	3,695		18,249 / 14	27,048 / 40	7,839 / 30
7	国補	長浜→天王	20.7	11.8	174,741.6	132,265	11,694	6,618	43,613 / 2	70,639 / 53	24,519 / 50
8	国補	天王→南ヶ丘	24.6	6.0	105,880.0	61,541	11,615	4,245	21,921 / 9	42,802 / 46	19,362 / 46
9	国補	一宮→JAはるの	22.7	7.8	129,571.6	68,242	26,760	15,855	19,481 / 11	52,379 / 50	31,040 / 52
10	国補	一宮→高岡	21.4	6.1	96,128.8	52,924	2,609	1,555	27,817 / 6	38,860 / 44	9,664 / 37
11	県補	一宮→宇佐	27.6	2.3	47,030.4	23,857	4,964	1,529	9,921 / 23	19,012 / 35	8,416 / 33
12	市補	桟橋→イオン→桟橋	12.5	15.5	141,187.5	130,717	24,220	24,220	20,468 / 10	57,075 / 51	34,582 / 54
13	市補	桟橋→医療C	11.2	5.0	41,875.2	19,198	6,833	6,833	6,421 / 31	16,928 / 33	9,906 / 39
14	市補	桟橋→種崎	11.8	13.3	116,155.2	76,702	8,146	8,146	28,618 / 5	46,956 / 48	16,671 / 45
15	市補	高知駅→県立大	8.1	8.0	47,239.2	32,934	5,046	5,046	9,906 / 24	19,096 / 36	8,513 / 34
16	市補	高知駅→望海ヶ丘	9.2	6.3	42,540.8	24,834	5,480	5,480	7,984 / 25	17,197 / 34	8,602 / 35
17	市補	高知駅→桂浜	12.1	14.5	127,945.4	84,195	1,189	1,189	39,308 / 4	51,722 / 49	10,579 / 42
18	市補	みづき→上町→桟橋	8.1	5.4	31,970.6	24,864	5,860	5,860	4,259 / 33	12,924 / 24	8,206 / 32
19	市補	みづき→久万→桟橋	9.2	8.6	58,058.0	38,418	11,275	11,275	7,102 / 28	23,470 / 37	15,536 / 44
20	市補	桟橋→鳥越	8.9	2.0	13,029.6	11,879	1,431	1,431	2,693 / 39	5,267 / 21	2,387 / 21
21	市補	桟橋→船岡	8.4	6.8	41,832.0	25,024	6,724	6,724	6,516 / 30	16,911 / 32	9,794 / 38
22	市補	高知駅→吉野	6.8	7.8	38,841.6	53,054	341	341	11,953 / 21	15,702 / 29	3,191 / 22
23	市補	長浜→県庁	8.0	1.5	8,768.0	5,712	474	474	2,301 / 43	3,544 / 18	1,118 / 17
24	市補	トーメン→県庁	8.2	6.5	39,046.4	30,703	5,142	5,142	7,216 / 27	15,785 / 30	8,008 / 31
25	市補	県庁→医大	12.7	2.6	24,790.4	7,670	5,670	4,375	2,176 / 45	10,022 / 23	7,489 / 29
26	市補	一宮→県庁	6.9	6.5	32,650.8	27,365	3,795	3,795	6,539 / 29	13,199 / 25	6,192 / 27
27	市補	桟橋→イオン→桟橋	22.1	6.3	108,523.6	111,234	19,169	19,169	15,180 / 17	43,871 / 47	27,134 / 51
28	市補	桟橋→みづき→桟橋	21.3	1.3	20,788.8	27,433	3,453	3,453	3,127 / 35	8,404 / 22	4,978 / 25
29	市補	鳥越→桟橋	12.0	10.3	90,336.0	69,485	15,039	15,039	13,554 / 19	36,518 / 42	21,669 / 48
30	自社	桟橋→県庁	3.2	14.6	34,163.2	4,281			941 / 51	13,810 / 27	12,380 / 43
31	自社	入明→桟橋（附小）	6.6	1.0	3,821.4	19,861			1,504 / 49	1,545 / 11	−14 / 11
32	自社	小津→朝倉（附小）	4.9	1.0	2,567.6	17,124			2,154 / 47	1,038 / 5	−1,152 / 4
33	自社	桟橋→みづき→桟橋	21.0	0.6	10,248.0	11,421			1,681 / 48	4,143 / 19	2,315 / 20
34	自社	県庁→桂道→南ヶ丘	8.5	0.3	2,074.0	4,539			2,170 / 46	838 / 3	−1,361 / 3
35	自社	オフィス→高岡	33.8	1.6	41,236.0	30,759			12,704 / 20	16,670 / 31	3,373 / 23
36	自社	オフィス→鳥越	22.9	0.6	11,175.2	13,716			2,811 / 36	4,518 / 20	1,546 / 19
37	自社	みづき→吉野	12.0	0.3	2,928.0	5,616			833 / 52	1,184 / 7	309 / 13
38	自社	県庁→一宮	4.8	0.3	1,171.2	2,117			377 / 54	473 / 1	79 / 12
39	自社	長浜→高岡	24.0	10.5	183,840.0	154,628			61,595 / 1	74,317 / 54	10,083 / 40
40	自社	トーメン→船岡	12.8	7.1	66,862.4	77,152			18,923 / 12	27,029 / 39	7,146 / 28
41	自社	土佐塾→南ヶ丘	16.7	0.3	4,074.8	7,688			2,207 / 44	1,647 / 13	−618 / 8
42	自社	南ヶ丘→土佐塾	13.5	0.3	3,294.0	5,729			2,334 / 42	1,332 / 9	−1,050 / 6
43	自社	長浜→土佐塾	14.1	0.3	3,440.4	7,041			2,434 / 41	1,391 / 10	−1,093 / 5
44	自社	南ヶ丘→土佐塾	16.7	0.5	6,078.8	7,287			2,808 / 37	2,457 / 14	−438 / 9
45	自社	医大→土佐塾	15.7	0.7	8,462.3	16,847			5,446 / 32	3,421 / 17	−2,147 / 1
46	自社	土佐塾→一宮	9.7	0.8	6,281.8	10,803			3,322 / 34	2,539 / 15	−873 / 7
47	自社	長浜→鳥越	12.9	0.3	3,147.6	4,211			1,337 / 50	1,272 / 8	−110 / 10
48	自社	一宮→鳥越	10.5	4.3	33,096.0	31,177			7,352 / 26	13,379 / 26	5,552 / 26
49	自社	高知駅→鳥越	7.7	1.5	8,408.4	12,748			2,791 / 38	3,399 / 16	487 / 15
50	自社	長浜→鳥越	13.7	7.0	69,979.6	79,574			17,963 / 15	28,289 / 41	9,322 / 36
51	自社	長浜→高岡	24.6	2.1	38,769.6	27,145			10,326 / 22	15,673 / 28	4,791 / 24
52	自社	県庁→長浜	9.3	0.3	2,269.2	6,687			2,649 / 40	917 / 4	−1,764 / 2
53	自社	長浜→吉野	12.8	7.1	66,713.6	58,295			15,924 / 16	26,969 / 38	10,088 / 41
54	自社	吉野→桟橋	8.0	0.6	3,904.0	495			124 / 56	1,578 / 12	1,398 / 18
55	自社	県庁→医大	10.9	0.3	2,659.6	1,240			536 / 53	1,075 / 6	501 / 16
56	自社	桟橋→一宮	6.0	0.3	1,464.0	771			157 / 55	592 / 2	414 / 14

路線別の検討5項目（⑩, ⑪, ⑭, ⑮, ⑯）

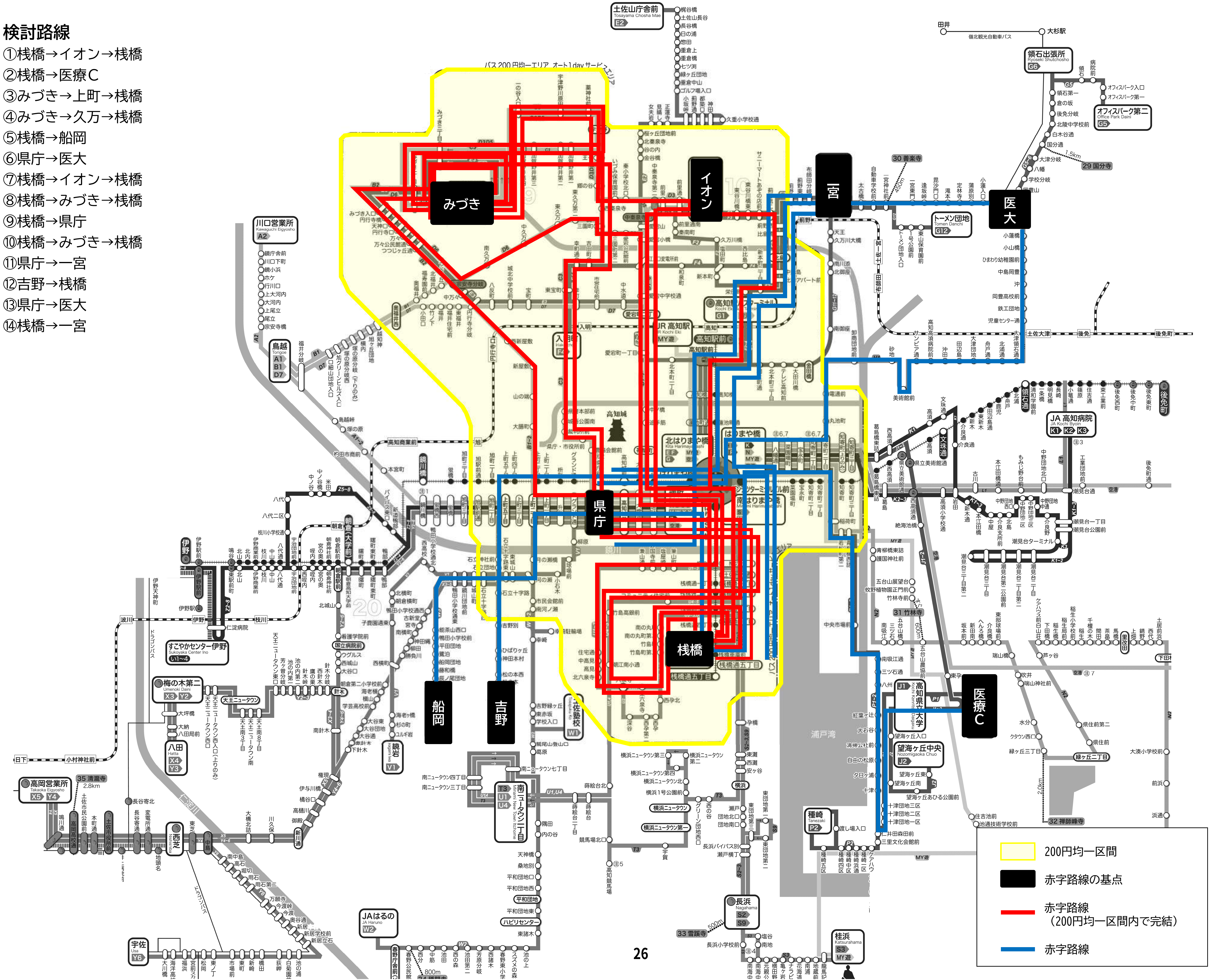
※5人未満 ※15人未満　　※200円以上　※200円以下

乗車密度（人）⑩	輸送量（人）⑪	1便当たり営業費用（円）※ ⑫=⑧/②	1便当たり営業収益（円）※ ⑬=⑦/②	営業係数（円） ⑭=⑧/⑦*100	1人当たり営業収入（円） ⑮=⑦/④	200円区間 ⑯
2.6 / 47	19.7 / 21	27,157 / 40	10,569 / 32	257 / 41	348 / 18	
2.3 / 51	46.6 / 7	24,743 / 36	7,031 / 44	352 / 52	295 / 28	
2.9 / 42	36.2 / 9	30,659 / 42	9,858 / 34	311 / 50	341 / 20	
3.7 / 35	15.1 / 26	53,073 / 54	25,285 / 13	210 / 37	376 / 15	
4.4 / 27	29.9 / 14	63,123 / 56	34,251 / 8	184 / 30	436 / 4	
5.1 / 19	38.2 / 8	19,761 / 27	13,333 / 26	148 / 21	385 / 13	
4.4 / 28	51.9 / 6	32,802 / 43	20,252 / 18	162 / 26	330 / 22	
4.0 / 31	24.0 / 18	39,089 / 50	20,020 / 19	195 / 33	356 / 17	
2.9 / 43	22.6 / 19	36,796 / 46	13,685 / 25	269 / 45	285 / 30	
5.2 / 18	31.7 / 12	34,907 / 44	24,987 / 14	140 / 18	526 / 1	
3.9 / 32	11.7 / 32	45,294 / 53	23,635 / 16	192 / 31	416 / 6	
4.9 / 20	75.9 / 1	20,177 / 28	7,236 / 41	279 / 47	157 / 50	○
2.9 / 45	14.5 / 28	18,551 / 22	7,037 / 43	264 / 43	334 / 21	
4.1 / 30	54.5 / 4	19,345 / 23	11,790 / 31	164 / 27	373 / 16	
3.3 / 39	26.4 / 17	13,080 / 10	6,785 / 47	193 / 32	301 / 27	
3.1 / 40	19.5 / 22	14,957 / 17	6,945 / 45	215 / 38	322 / 24	
4.6 / 25	66.7 / 2	19,545 / 25	14,854 / 22	132 / 17	467 / 3	
2.4 / 50	12.9 / 30	13,114 / 11	4,321 / 53	303 / 49	171 / 49	○
2.6 / 48	22.3 / 20	14,954 / 16	4,525 / 52	330 / 51	185 / 47	○
3.4 / 36	6.8 / 38	14,431 / 15	7,378 / 40	196 / 34	227 / 39	
2.2 / 52	14.9 / 27	13,627 / 13	5,250 / 50	260 / 42	260 / 33	
4.3 / 29	33.5 / 10	11,030 / 6	8,397 / 38	131 / 16	225 / 41	
3.4 / 37	5.1 / 42	12,948 / 9	8,405 / 37	154 / 23	403 / 9	
2.6 / 49	16.9 / 24	13,306 / 12	6,083 / 48	219 / 39	235 / 38	
1.5 / 53	3.9 / 46	21,120 / 31	4,586 / 51	461 / 54	284 / 31	
3.0 / 41	19.5 / 23	11,127 / 7	5,512 / 49	202 / 36	239 / 36	
8.4 / 12	52.9 / 5	38,157 / 48	13,203 / 27	289 / 48	136 / 53	○
9.2 / 10	11.9 / 31	35,422 / 45	13,179 / 28	269 / 44	114 / 55	○
2.9 / 44	29.8 / 15	19,427 / 24	7,210 / 42	269 / 46	195 / 46	
0.3 / 55	4.3 / 45	5,183 / 1	353 / 56	1,468 / 56	220 / 42	○
13.9 / 3	13.9 / 29	8,465 / 3	8,242 / 39	103 / 11	76 / 56	
9.5 / 9	9.5 / 35	5,687 / 2	11,804 / 30	48 / 3	126 / 54	
9.6 / 8	5.7 / 40	37,833 / 47	15,349 / 20	246 / 40	147 / 52	○
15.2 / 2	4.5 / 43	15,314 / 18	39,627 / 7	39 / 2	478 / 2	
6.1 / 15	9.7 / 34	57,088 / 55	43,506 / 3	131 / 15	413 / 7	
4.9 / 21	2.9 / 50	41,256 / 52	25,673 / 12	161 / 25	205 / 44	
6.0 / 17	1.8 / 52	21,619 / 32	15,209 / 21	142 / 19	148 / 51	
3.4 / 38	1.0 / 53	8,648 / 4	6,890 / 46	126 / 14	178 / 48	
6.0 / 16	63.0 / 3	38,783 / 49	32,144 / 9	121 / 12	398 / 10	
4.7 / 24	33.3 / 11	20,860 / 30	14,604 / 23	143 / 20	245 / 35	
10.1 / 7	3.0 / 49	30,087 / 41	40,301 / 6	75 / 7	287 / 29	
12.1 / 4	3.6 / 47	24,321 / 35	42,630 / 5	57 / 4	407 / 8	
12.0 / 5	3.6 / 48	25,402 / 37	44,464 / 2	57 / 5	346 / 19	
8.9 / 11	4.4 / 44	26,930 / 39	30,773 / 10	88 / 9	385 / 12	
11.0 / 6	7.7 / 36	26,778 / 38	42,630 / 4	63 / 6	323 / 23	
8.2 / 13	6.5 / 39	17,393 / 21	22,755 / 17	76 / 8	308 / 26	
6.9 / 14	2.0 / 51	23,240 / 34	24,426 / 15	95 / 10	318 / 25	
3.8 / 34	16.3 / 25	17,049 / 20	9,369 / 36	182 / 29	236 / 37	
4.9 / 22	7.3 / 37	12,417 / 8	10,197 / 33	122 / 13	219 / 43	
4.5 / 26	31.5 / 13	22,144 / 33	14,061 / 24	157 / 24	226 / 40	
4.8 / 23	10.0 / 33	40,894 / 51	26,944 / 11	152 / 22	380 / 14	
17.1 / 1	5.1 / 41	16,755 / 19	48,387 / 1	35 / 1	396 / 11	
3.8 / 33	26.9 / 16	20,813 / 29	12,290 / 29	169 / 28	273 / 32	
0.3 / 56	0.1 / 56	14,413 / 14	1,133 / 55	1,272 / 55	251 / 34	
2.8 / 46	0.8 / 54	19,637 / 26	9,790 / 35	201 / 35	432 / 5	
1.2 / 54	0.3 / 55	10,810 / 5	2,867 / 54	377 / 53	204 / 45	

※3以上OUTの系統

系統	
領石→桟橋	
桟橋→JA病院	
桟橋→前浜	
領石→高岡	
領石→宇佐	
南ヶ丘→県庁	
長浜→天王	
天王→南ヶ丘	
一宮→JAはるの	
一宮→高岡	
一宮→宇佐	
① **桟橋→イオン→桟橋**	検討路線
② **桟橋→医療C**	検討路線
桟橋→種崎	
高知駅→県立大	
高知駅→望海ヶ丘	
高知駅→桂浜	
③ **みづき→上町→桟橋**	検討路線
④ **みづき→久万→桟橋**	検討路線
桟橋→鳥越	
⑤ **桟橋→船岡**	検討路線
高知駅→吉野	
長浜→県庁	
トーメン→県庁	
⑥ **県庁→医大**	検討路線
一宮→県庁	
⑦ **桟橋→イオン→桟橋**	検討路線
⑧ **桟橋→みづき→桟橋**	検討路線
鳥越→桟橋	
⑨ **桟橋→県庁**	検討路線
入明→桟橋（附小）	
小津→朝倉（附小）	
⑩ **桟橋→みづき→桟橋**	検討路線
県庁→桂道→南ヶ丘	
オフィス→高岡	
オフィス→鳥越	
みづき→吉野	
⑪ **県庁→一宮**	検討路線
長浜→高岡	
トーメン→船岡	
土佐塾→南ヶ丘	
南ヶ丘→土佐塾	
長浜→土佐塾	
南ヶ丘→土佐塾	
医大→土佐塾	
土佐塾→一宮	
長浜→鳥越	
一宮→鳥越	
高知駅→鳥越	
長浜→鳥越	
長浜→高岡	
県庁→長浜	
長浜→吉野	
⑫ **吉野→桟橋**	検討路線
⑬ **県庁→医大**	検討路線
⑭ **桟橋→一宮**	検討路線

とさでん交通　路線バスマップ

検討路線

①栈橋→イオン→栈橋
②栈橋→医療C
③みづき→上町→栈橋
④みづき→久万→栈橋
⑤栈橋→船岡
⑥県庁→医大
⑦栈橋→イオン→栈橋
⑧栈橋→みづき→栈橋
⑨栈橋→県庁
⑩栈橋→みづき→栈橋
⑪県庁→一宮
⑫吉野→栈橋
⑬県庁→医大
⑭栈橋→一宮