
地域公共交通のあり方に係る基本的な考え方等について

(案)

1 設置目的

「高知市交通基本計画2022年度改定版」における基本理念に基づき、将来にわたって本市の地域公共交通を維持・確保するために、あり方全般の抜本的な検討に対して、専門的見地から意見を聴取する「高知市地域公共交通あり方検討会」を設置。

2 協議事項

- (1) 持続可能な地域公共交通体系の構築に関する事項
 - ・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持続可能な交通体系のあり方について協議
- (2) 地域公共交通の維持・確保に係る費用負担のあり方に関する事項
 - ・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協議
- (3) 地域公共交通の活性化につながる利用促進策に関する事項
 - ・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協議

3 概要

- (1) 検討・移行期間 令和6年度から令和15年度まで

- (2) 基本的な考え方
- 多様な交通モードの相互連携によるベターミックス
 - 真に持続可能な地域交通のり・デザイン
 - コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの実現

- (3) 検討の方向性
- | | |
|--------------|---|
| 交通体系 | ①幹線・支線型のネットワークづくり
②新交通システムによる高度化
③運転手の規模に応じた再編
④ラストワンマイルのサービス拡充
⑤地域拠点としてのモビリティハブ化 |
| 費用分担 | ⑥財政支援制度の充実
⑦適正な運賃制度の見直し
⑧協賛金による財源の確保
⑨寄付金等による財源の確保 |
| 利用促進 | ⑩利用者目線のサービスの充実
⑪子育て世帯や高齢者への対応
⑫デジタル化による多様なニーズへの対応 |
| 調査・検証 | ⑬新交通システム導入に向けた社会実験等
⑭公共交通に係る市民・利用者意向調査
⑮公共交通がもたらす効果・便益分析 |

4 交通体系のあり方検討

(1) 検討の方向性

交通体系

- ①幹線・支線型のネットワークづくり
- ②新交通システムによる高度化
- ③運転手の規模に応じた再編
- ④ラストワンマイルのサービス拡充
- ⑤地域拠点としてのモビリティハブ化

(2) 考えられる具体策（例）

- ・電車からLRT、BRTへの転換
- ・電車からバスへの転換
- ・タクシーから自家用運送への転換
- ・バス路線再編・規模の見直し
- ・コミュニティバスの導入
- ・ターミナルの整備
- ・パークアンドライドの整備
- ・サイクルアンドライドの整備
- ・乗換ポイントの整備（量販店など）
- ・中心部への車の乗り入れ制限 など

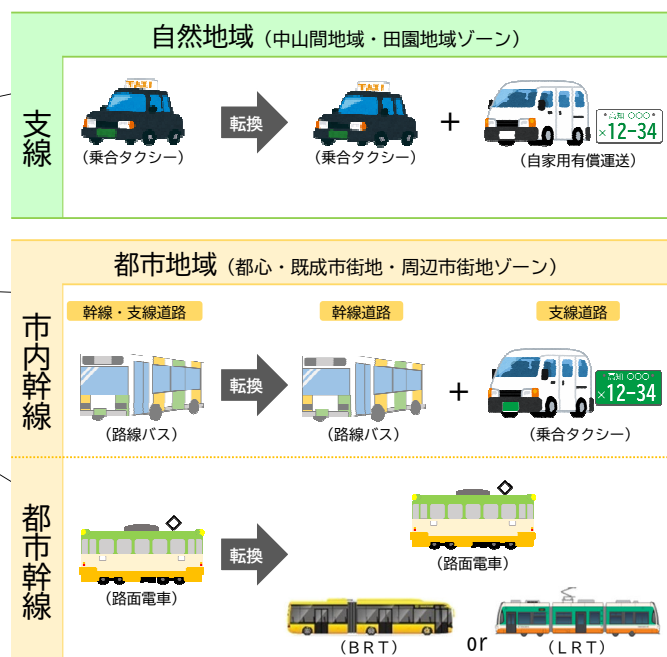


LRT



BRT

(3) 真に持続可能な交通体系の姿



(4) ペターミックスのための検討項目

運行形態	(路線網)	幹線・支線型	放射型	循環型 (巡回) (Sの字)	デマンド型			
	(路線)	定路線型	自由経路「アット」型	自由経路ミーティングポイント型	迂回ルート型			
結節点等	ターミナル	パークアンドライド	サイクルアンドライド	電停・バス停				
	交通モード	鉄道	LRT	路面電車	BRT	路線バス	タクシー	自家用有償運送
運行主体	・ 民間事業者 ・ 自治体 ・ NPO, 市民団体							
補助金等	・ 運行費補助 ・ 施設整備補助 ・ 利用促進補助 ・ インセンティブ補助 ・ 国庫補助 ・ 都道府県補助 ・ 市町村補助							
運行計画	・ 運行区域・路線 ・ 運行時間帯 ・ 運行頻度 ・ 車両管理 ・ 運行管理 ・ 労務管理							
運賃	・ 対キロ制 ・ 均一性 ・ 割引（無料，半額，ワンコイン，時間帯） ・ ゾーン制 ・ 定期券 ・ ICカードプレミアム							

5 費用分担のあり方検討について

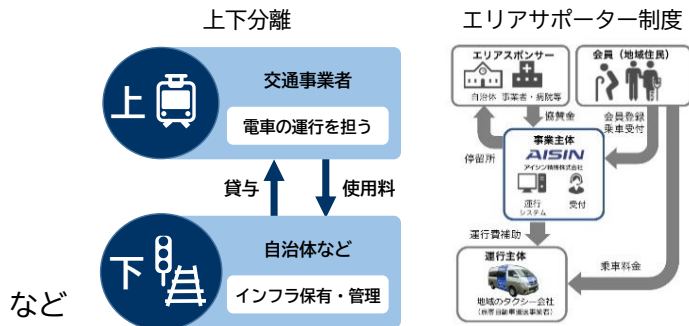
(1) 検討の方向性

費用分担

- ⑥財政支援制度の充実
- ⑦適正な運賃制度の見直し
- ⑧協賛金による財源の確保
- ⑨寄付金等による財源の確保

(2) 考えられる具体策（例）

- ・国・県の支援制度の充実
- ・現行補助制度の拡充
- ・基金の創設
- ・固定資産税の減免等
- ・ふるさと納税の活用
- ・上下分離（みなし上下分離）
- ・普通運賃・割引運賃の見直し
- ・エリアサポーター制度の導入
- ・クラウドファンディング など

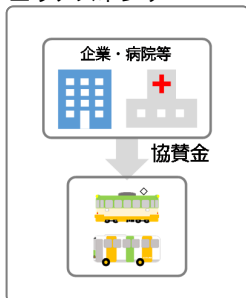


支援制度の充実

L R T ・ B R T
上下分離・利便増進
事業継続・貨客混載 など

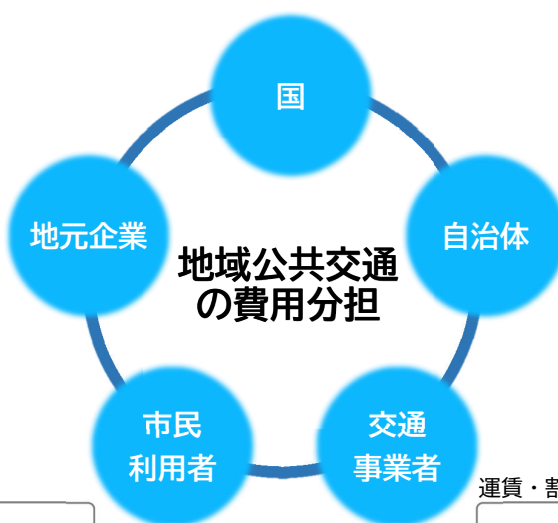


エリアスポンサー



現行補助制度の拡充

施設整備に対する補助
運行経費に対する補助
利用促進に対する補助
など



運賃負担



運賃・割引運賃の見直し



6 利用促進のあり方検討について

(1) 検討の方向性

利用促進

- ⑩利用者目線のサービスの充実
- ⑪子育て世帯や高齢者への対応
- ⑫デジタル化による多様なニーズへの対応

(2) 考えられる具体策（例）

- ・運賃の半額、無料・ワンコイン化
- ・定期券・サブスクリプション
- ・シニアパス、学生パス
- ・タクシーチケット
- ・キャッシュレス決済
- ・モバイルですか
- ・Ma a S
- ・ノーマイカーデー など



7 調査・検証について

(1) 検討の方向性

調査・検証

- ⑬新交通システム導入に向けた社会実験等
- ⑭公共交通に係る市民・利用者意向調査
- ⑮公共交通がもたらす効果・便益分析

(2) 考えられる具体策（例）

- ・BRT等導入のための実証運行
- ・アンケートによる意向調査
- ・クロスセクター効果の分析 など



地域公共交通のクロスセクター効果とは

公共交通を廃止した場合に、追加となるほかの行政コスト（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。

都市計画	コンパクト・プラス・ネットワークの実現	商観 工光	まちなかのにぎわい創出
定住促進	通勤利用や路面電車沿線への定住促進	地域コミュニティ 地域振興	中山間・田園地域の活性化
福祉	高齢者等が外出することによる健康増進	医療	通院利用や家族の送迎負担の軽減、外出による健康増進
教育	学校への通学利用・家族の送迎負担軽減	環境	環境負荷の削減 低炭素都市の実現
交通安全	高齢者の免許返納促進 交通事故の低減		



8 これまでの主な検討経過

令和4年

12月23日（金） 第1回 高知市地域公共交通あり方検討会

- 議 事（1） 会議の趣旨・目的
（2） 地域公共交通を取り巻く環境の変化
（3） 本市の地域公共交通の取り組み
（4） 本市の地域公共交通の現状及び課題

令和5年

2月17日（金） 第2回 高知市地域公共交通あり方検討会

- 議 事（1） 論点整理
（2） あり方に係る検討について
（3） あり方に係る基本的な考え方等について（骨子案）

4月27日（木） 第3回 高知市地域公共交通あり方検討会

- 議 事（1） 論点整理
（2） あり方に係る検討について
（3） あり方に係る基本的な考え方等について（案）

6月予定 第4回 高知市地域公共交通あり方検討会

- 議 事（1） 論点整理
（2） あり方に係る基本的な考え方等について
（3） あり方検討に関する意見について

高知市地域公共交通あり方検討会の市長報告

9 高知市地域公共交通あり方検討会設置要綱

(設置)

第1条 「高知市交通基本計画2022年度改定版」における基本理念等に基づき、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、そのあり方全般の抜本的な検討に対して、専門的見地からの意見を聴取することを目的として、高知市地域公共交通あり方検討会（以下「検討会」という。）を置く。

(所掌事項)

第2条 検討会は、次に掲げる事務について協議を行うものとする。

- (1) 持続可能な地域公共交通体系の構築に関する事項
- (2) 地域公共交通の活性化につながる利用促進策に関する事項
- (3) 地域公共交通の維持・確保に係る費用負担のあり方に関する事項
- (4) 前3号に掲げるもののほか、地域公共交通のあり方について必要と認める事項

(組織)

第3条 検討会は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する委員7人以内をもって組織する。

- (1) 学識経験者
 - (2) 市民代表
 - (3) 前2号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者
- 2 検討会に委員長を置き、委員の互選によりこれを定める。
- 3 委員長は、会務を総理し、検討会を代表する。
- 4 委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、あらかじめ委員長の指名する委員がその職務を行う。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、委嘱の日から委嘱した日の属する年度の末日までとする。

2 委員は、再任されることができる。

(会議)

第5条 検討会の会議は、委員長が招集し、委員長が議長となる。

(資料提供その他の協力等)

第6条 検討会は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係部局その他の者に対し、資料の提出、意見の表明、説明、助言その他必要な協力を求めることができる。

(守秘義務)

第7条 委員は、その職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(庶務)

第8条 検討会の庶務は、市民協働部交通戦略課において処理する。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、検討会の運営に関し必要な事項は、委員長が検討会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和4年4月1日から施行する。

(会議の招集に関する特例)

2 この要綱の施行の日以後最初に開催される委員会の会議は、第5条の規定にかかわらず、市長が招集するものとする。

10 検討会委員名簿

◆委員

(敬称略・順不同)

区分	所属機関・役職	氏 名
3条1項1号 学識経験者	高知工科大学名誉教授	くまがい やすひこ 熊谷 靖彦
	高知工科大学経済・マネジメント学群教授 社会マネジメントシステム研究センター長	なす せいご 那須 清吾
	高知大学副学長（地域） 次世代地域創造センター長	いしづか さとし 石塚 悟史
	高知県立大学地域教育研究センター センター長・教授	きよはら やすはる 清原 泰治
3条1項2号 市民代表	高知県商店街振興組合連合会理事長	ひろすえ ゆきひこ 廣末 幸彦

◆オブザーバー

とさでん交通株式会社代表取締役	ひぐち たけひこ 樋口 毅彦
国土交通省四国運輸局交通政策部交通企画課長	きむら けいすけ 木村 圭佑
高知県中山間振興・交通部長	なかむら つよし 中村 剛
特定非営利活動法人ITS Japan	やまだ なおき 山田 尚紀
特定非営利活動法人ITS Japan	さいとう ゆうじ 斉藤 祐司

◆事務局

高知市 市民協働部 交通戦略課

1 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。

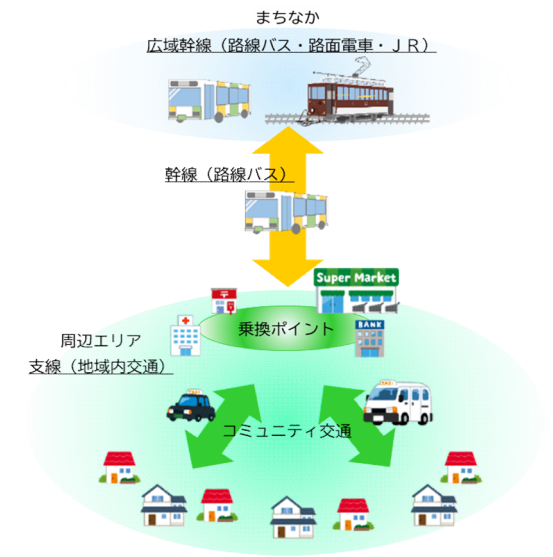
協議事項

- ・**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**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

上位・関連計画

1 高知市地域公共交通計画

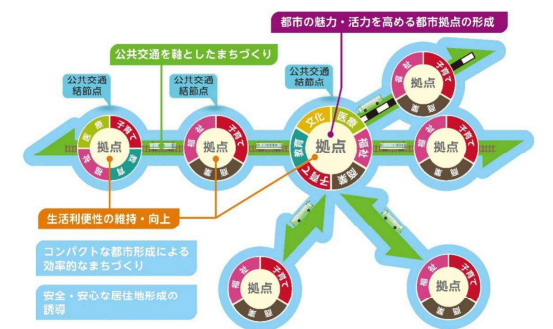
- 目的** 多様な交通手段が相互に連携した、将来にわたって**持続可能な公共交通ネットワークづくり**を実現する
- 計画期間** 5年間 2022（令和4）～2026（令和8）
- 基本方針** 市民とともに、支え・育み、次世代へつなぐ公共交通
- 基本目標**
- 1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築
 - 2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供
 - 3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成
 - 4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進



（イメージ図）

2 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



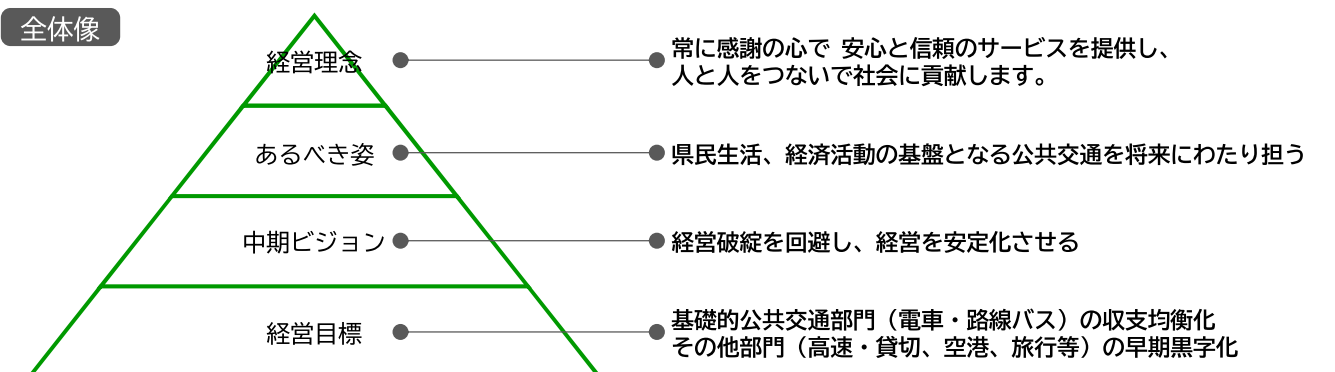
（イメージ図）

3 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）

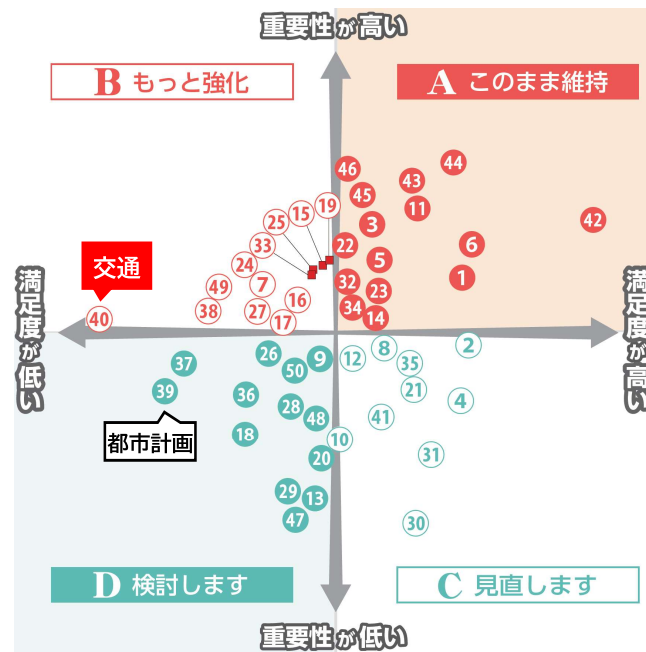
全体像



2 本市の地域公共交通の喫緊の課題

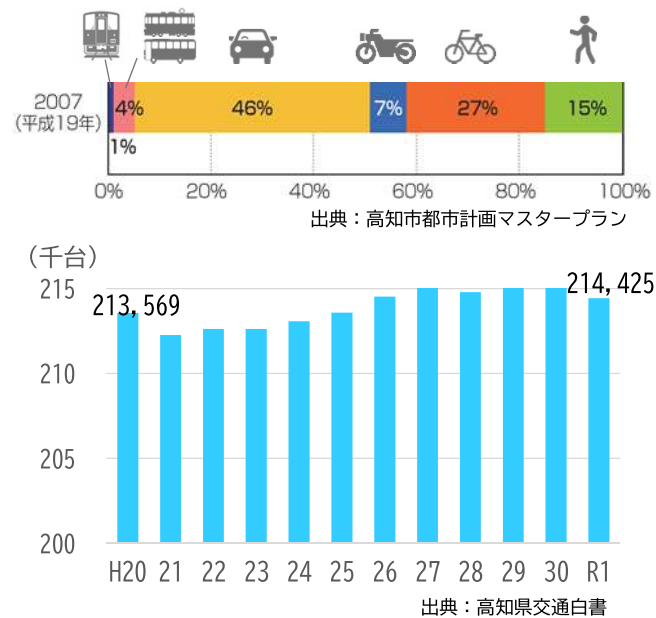
令和4年度 市民意識調査

- ◆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」



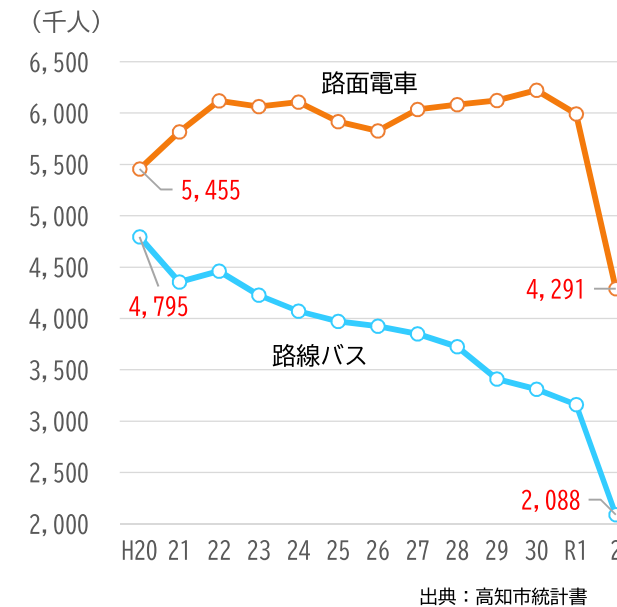
交通分担率 等

- ・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。



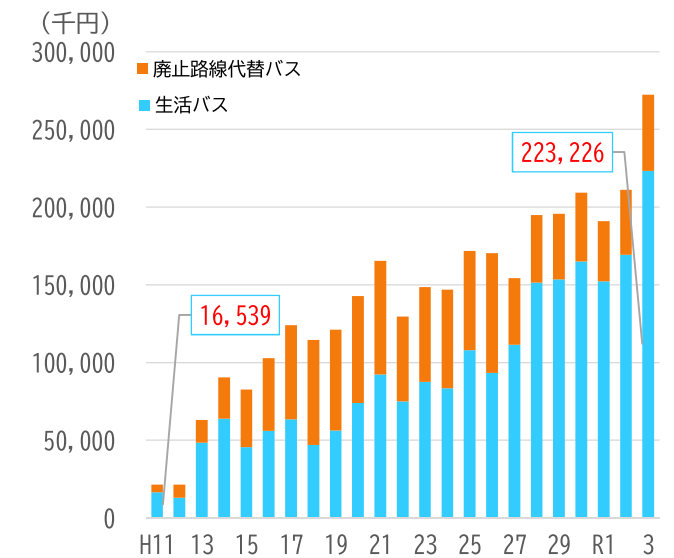
路面電車・路線バス 利用者数

- ・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

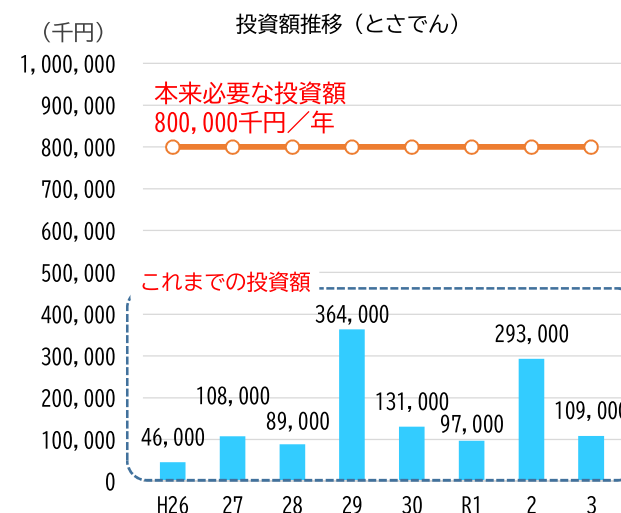
- ・「生活路線バス」は、これまでの約20年間で16,539千円から223,226千円まで約13.4倍増加。
- ・「廃止路線代替バス」は、デマンド導入とバス路線の退出が進み、減少傾向。



路面電車 車両・施設

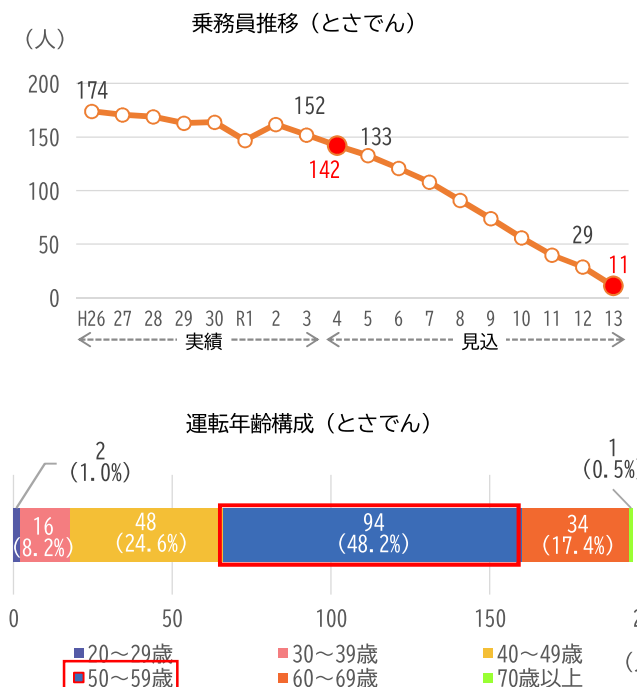
- ・車両の平均車齢は57年と古く、うち7割を60年以上の車両が占め、老朽化が深刻な状況。
- ・これまでの投資額は本来必要な額を大きく下回り、安全運行のための施設整備が課題。

	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



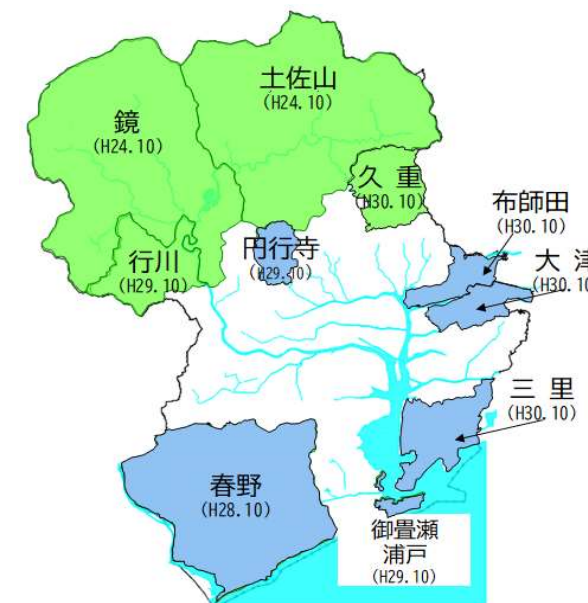
路線バス 運転手

- ・路線バス運転手142名は、10年後には11名に激減する見込み。
- ・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。



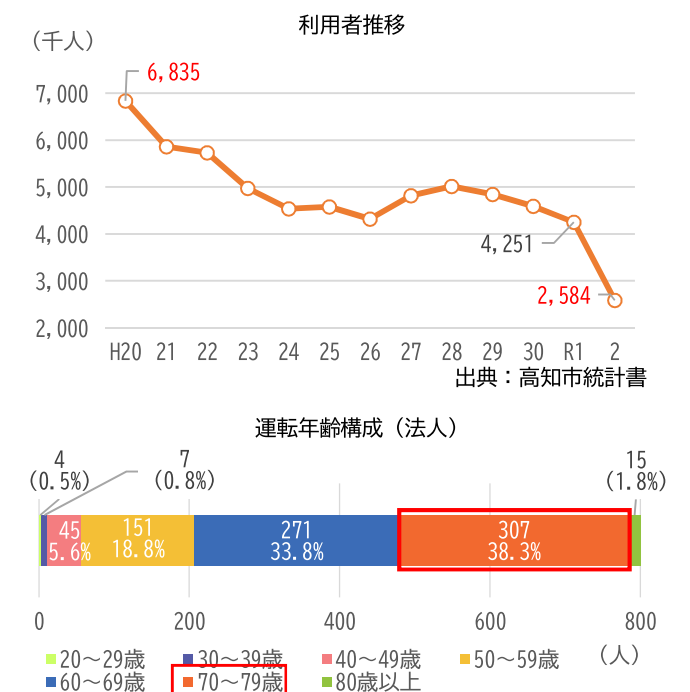
乗合タクシー

- ・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。



3 全国の実証事例等について

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・再生のための取組を推進。
- 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



◆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



◆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



◆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



◆鉄道事業再構築事業 上下分離

継続困難な軌道事業の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



◆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



路面電車・LRTを活かした取組

富山市

公共交通の活性化やその沿線に様々な都市機能が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結節機能の強化、高齢者の外出機会や中心市街地の活性化など多様な効果を生む。

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、便数を増加
- 「上」の運行は民間（富山ライトレール(株)）、「下」の軌道整備等は富山市が負担するみなし上下分離を導入

JR 富山港線時
運行間隔 30～60分
始発・終電 5時台・21時台
駅数 9駅（富山駅除く）
車両 鉄道車両

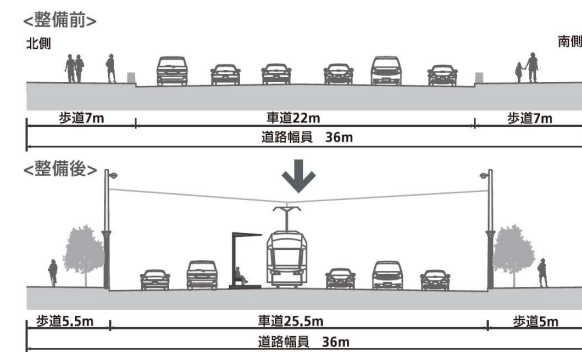
路面電車化後
15分 （ラッシュ時は10分、 早朝・深夜は30分）
5時台・23時台
10駅・3停留場
全低床車両



出典：富山市 路面電車概要

②市内電車環状線化事業

- 既存の市内電車の路線を一部延伸し、環状線化。
- 地域公共交通活性化再生法により、『上下分離』による軌道整備を実施
- 「上」の運行は富山地方鉄道㈱、「下」の軌道整備等は富山市が負担する『上下分離』方式を導入



出典：富山市 路面電車概要

③路面電車南北接続事業

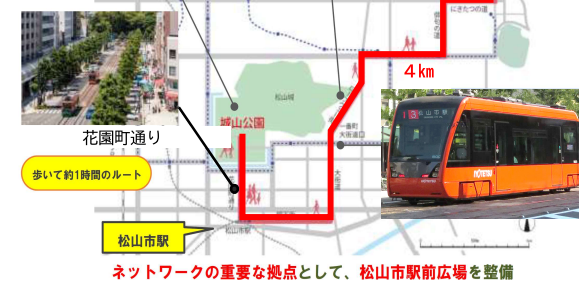
富山駅南北のアクセス向上、LRTネットワークの形成

路面電車・LRTを活かした取組

松山市

◆歩いて暮らせるまちシンボルロード『花園町通り』

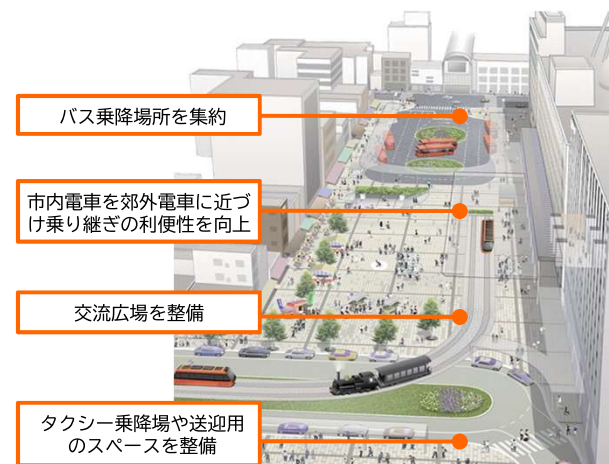
コンパクト・プラス・ネットワークや歩いて暮らせるまちづくりを掲げ、公共交通をはじめ徒歩や自転車などの「ゆっくりの交通」を重視したシンボルロードとして道路空間を再配分。



出典：「花園町通り」道路空間改善事業の取組

◆歩いて暮らせるまちシンボル広場『松山市駅前広場』 （令和8年完成予定）

- 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。
- 公共交通の乗り継ぎが便利になるほか、にぎわいの空間を創り出し、中心市街地活性化を促す。



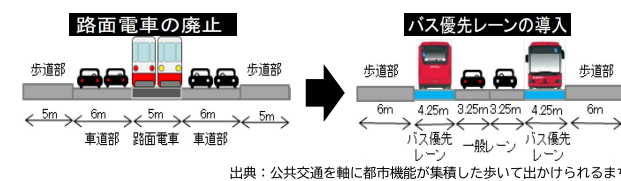
※松山市駅前広場完成予想図

出典：広報まつやま 2021.10.15

路線バス・BRTを活かした取組

岐阜市

路面電車廃止により余裕が生まれた道路空間に、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。



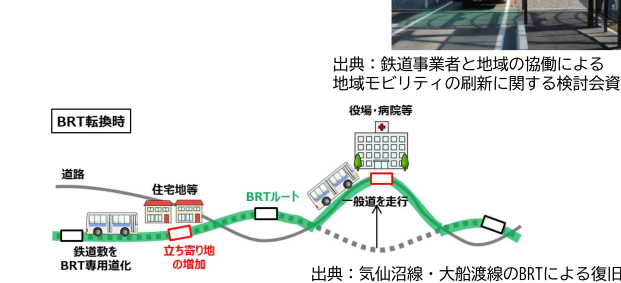
導入経過



出典：岐阜市の未来技術社会実装事業の概要

気仙沼・大船渡

- 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。
- 便数は震災前の3倍程度
・気仙沼線 上下22⇒65本/日
・大船渡線 上下19⇒53本/日
- 駅の新設、運賃は鉄道と同額



出典：気仙沼線・大船渡線のBRTによる復旧

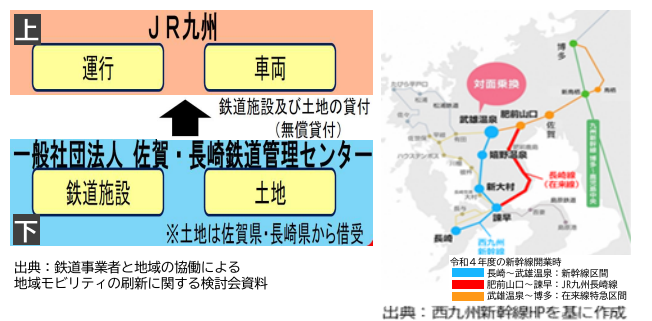
上下分離方式の取組

長崎本線（JR九州）

2022年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）において上下分離を導入予定。

- 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を維持
- 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

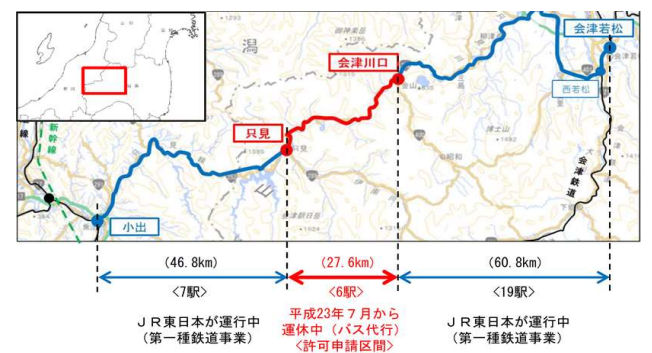
※維持管理費用は年間9億2千万円を見込む。
※長崎県と佐賀県が2対1の割合で費用負担。



只見線（JR東日本）

豪雨により甚大な被害を受け、JR東日本と福島県は上下分離と鉄道による復旧で合意し、運転再開。

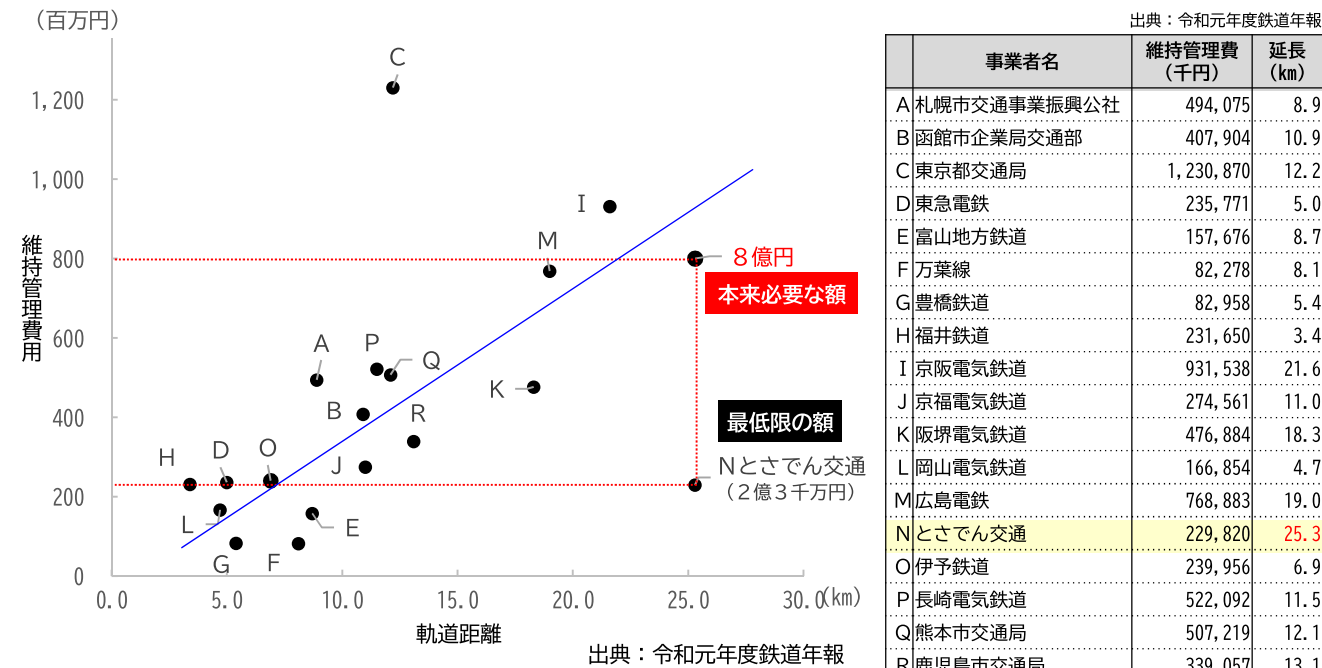
- 被災前の1日当たり3往復を基本に運行。
- 鉄道復旧費約91億円を福島県とJRが負担し年間維持費約3億円は県と沿線市町村等が負担。



4 交通体系・費用分担のあり方に係る検討

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。



路面電車への設備投資額

重軌条（レール）の交換

耐用年数：20年
総延長：43,800m
単価：20万円/m

現在の投資額 年間 3000万円（150m/年×20万）
本来必要な投資額 年間4億3800万円（2190m/年×20万）
※現在のペースでは292年を要する（43800m÷150m）

き電線の改良

耐用年数：40年
総延長：59,000m
単価：1万円/m

現在の投資額 年間 720万円（720m/年×1万）
本来必要な投資額 年間1475万円（1475m/年×1万）
※現在のペースでは82年を要する（59000m÷720m）

低床車両の更新

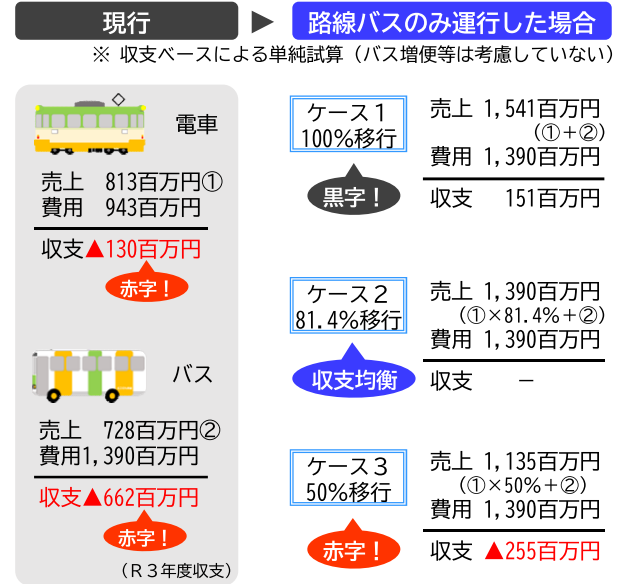
耐用年数：40年
車両数：63両
単価：2億5千万/両

現在の投資額 年間 8333万円（2億5千万円÷3年）
※3年に1両ペースの更新
本来必要な投資額 年間 4億円（2億5千万円×1.6両）
※現在のペースでは189年を要する（63両×3年）

路面電車から路線バスへの転換

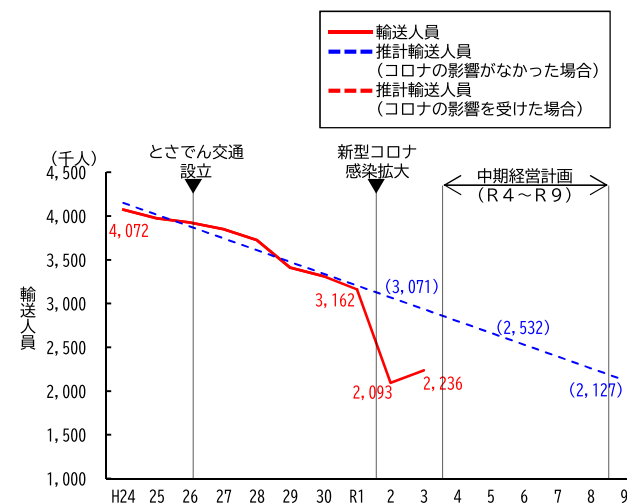
一例

- ・現行の年間収支は、電車▲130百万円、バス▲662百万円、合計▲792百万円。
- ・電車からバスへ利用者が100%移行した場合、バスは151百万円の黒字(ケース1)。81.4%移行した場合は収支均衡(ケース2)。50%移行した場合は、バスは▲255百万円赤字(ケース3)と試算。



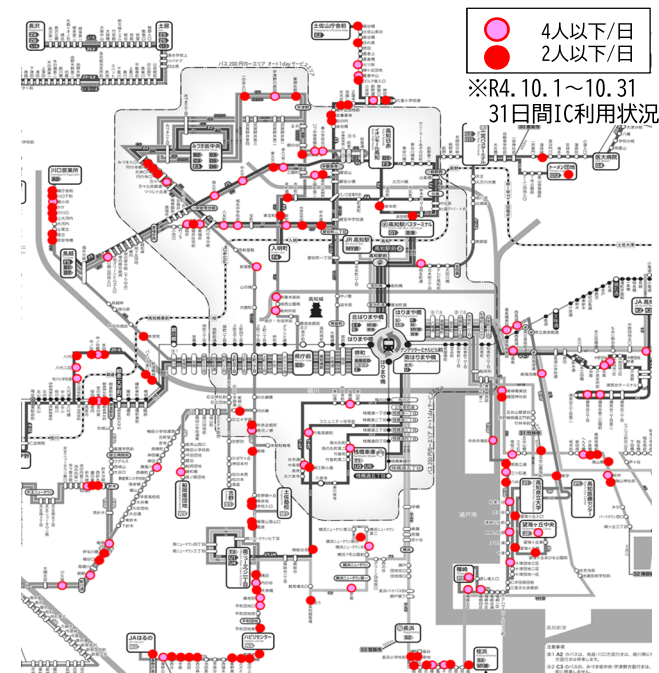
路線バス推計輸送人員

- ・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。



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が可能。



自動車運転者の労働時間等の改善基準

（抜粋）

- ・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。
- ・1日の休息時間は、継続8時間から9時間に改善。
- ・慢性的な運転手不足が続いている中、労働時間が減少することで、さらに路線廃止や減便が加速。

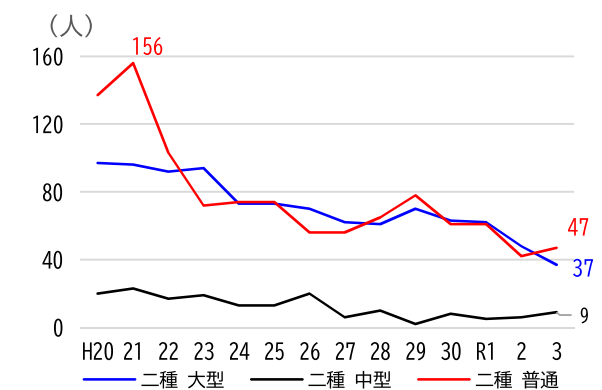
※令和6年4月から適用

	現行	見直し後
1年拘束時間	年換算3,380時間→80時間	原則 3,300時間
1か月拘束時間	原則 281時間	原則 281時間
	最大 309時間	最大 294時間 (→15時間)
1日休息時間	継続 8時間	継続 11時間を基本 (→1時間)
		継続 9時間

第二種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、大型二種が37人・普通二種が47人と大幅に減少。（R3時点）
- ・バス・タクシー運転手の成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

5 地域公共交通のあり方に係る基本的な考え方について（案）

