資料１

# 高知市地域公共交通あり方検討結果報告書

（案）

令和５年７月

高知市地域公共交通あり方検討会

目　次

１　はじめに　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１

２　国等の動き　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３

３　地域公共交通の重要性　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７

４　本市の地域公共交通の現状及び課題　・・・・・・・・・・・・・９

５　地域公共交通の全国の取組事例　・・・・・・・・・・・・・・・35

６　本検討会の検討結果について　・・・・・・・・・・・・・・・・44

７　今後の対応等について　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53

８　参考資料　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・54

# １　はじめに

地域公共交通の役割

路面電車や路線バス、乗合タクシーなど地域公共交通は、通勤、通学や通院、買い物など日常的な移動手段となるだけでなく、中心市街地の活性化や観光振興にも寄与することに加え、高齢者の免許返納の促進や環境負荷の低減にもつながるなど、まちづくりに多面的な効果を与える「重要な都市のインフラ」となります。

全国的な公共交通の現状

しかしながら、全国的な地域公共交通を取り巻く環境は、人口減少・少子高齢化、自動車社会の定着により、地域公共交通の利用者は減少の一途を辿り、さらには、長引くコロナ禍や燃油価格の高騰、電気料の値上げの影響も受け、一層厳しい環境下に置かれています。

こうした背景を踏まえ、国は、鉄道の在り方を検討する「鉄道の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」を令和４年２月に設置し、翌３月には路線バスなど地域交通について検討する「アフターコロナに向けた地域交通のリ・デザイン有識者検討会」、さらにはタクシーや乗合タクシー・自動車について検討する「ラストワンマイル・モビリティ／自動車ＤＸ・ＧＸに関する検討会」を令和５年２月に設置し、厳しい経営状況が続く公共交通の支援を強化する方針を示しています。

本市の地域公共交通の現状

また、本市においても、地域公共交通を巡る全国的な課題に加え、路面電車の車両・軌道施設の老朽化が進み、最優先すべき安全・安心のための修繕や設備投資が遅れ、バス・タクシーの運転手も人手不足と高齢化に加え、成り手不足も深刻化しており、現状の公共交通を維持することが厳しい状況に直面しています。

高知市地域公共交通あり方検討会の設置

こうした喫緊の課題等を踏まえ、本市では、真に持続可能な地域公共交通を確保・維持していくために、交通体系や費用分担、利用促進の観点から抜本的なあり方を検討する「高知市地域公共交通あり方検討会」を令和４年12月に設置されました。

本検討会での主な意見

本検討会では、「路面電車の文化的価値はあるものの、安全・安心を考えた維持コストの側面から見るとあり方を考える必要があること」、「中心部は路面電車、周辺部は路線バスなどゾーン分けすること」、「路面電車と路線バスが並走する区間についての再編を検討すること」、さらに運転手不足への対応として、「自家用有償運送等の活用も検討すること」など、主に交通体系の抜本的見直しに触れる多くの意見をいただきました。

その他、「運転免許に不安を感じるシニア世代や子育て世帯の方々への利用促進や行動変容につながる取組を検討すること」、「費用対効果やクロスセクター効果、社会実験等をするなど定量的・論理的なデータに基づき、市民の方々や交通事業者、行政など関係者のコンセンサスを得ること」など幅広い視点から様々な意見をいただきました。

国や全国事例の状況把握

これらの意見に加え、交通ＤＸや交通ＧＸ、さらには自動運転技術など国の動きにも目を向けつつ、ＬＲＴやＢＲＴなど新交通システムに取り組まれている全国事例も参考としながら、高知市が中心となって、関係自治体や交通事業者、市民・利用者などが官民共創、事業者間共創、他分野共創の３つの共創により、本市に相応しい地域公共交通のあり方検討に取り組み、まちづくりの骨格となる公共交通を再設計することが重要となります。

本市のあり方検討の基本的な考え方等

本検討会では、委員の皆様からこれまでにいただいた意見ご提案のほか、国の動きや全国事例なども踏まえ、本市の地域公共交通の抜本的なあり方検討を進めるための基本的な考え方や検討の方向性について取りまとめました。

令和５年７月

高知市地域公共交通あり方検討会　委員長　熊谷靖彦

| | | |
|---|---|---|
| 委員長 | 熊谷　靖彦 | 高知工科大学名誉教授 |
| 委　員 | 那須　清吾 | 高知工科大学経済・マネジメント学群教授<br>社会マネジメントシステム研究センター長 |
| 委　員 | 石塚　悟史 | 高知大学副学長（地域）<br>次世代地域創造センター長 |
| 委　員 | 清原　泰治 | 高知県立大学地域教育研究センター<br>センター長・教授 |
| 委　員 | 廣末　幸彦 | 高知県商店街振興組合連合会理事長 |

| | | |
|---|---|---|
| オブザーバー | 樋口　毅彦 | とさでん交通株式会社代表取締役 |
| | 木村　圭佑 | 国土交通省四国運輸局交通政策部交通企画課長 |
| | 中村　　剛 | 高知県中山間振興・交通部長 |
| | 山田　尚紀 | 特定非営利活動法人ITS Japan |
| | 斉藤　祐司 | 特定非営利活動法人ITS Japan |

事務局　高知市　市民協働部　交通戦略課

# 2　国等の動き

## （１）交通政策基本法及び交通政策基本計画

・交通政策基本法では、国民などの交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要との認識の下、国の交通施策についての基本理念・基本的施策が定められている。
・令和２年12月の改正法では、「地域社会の維持及び発展」と「社会経済活動の持続可能性」の観点が追加され、日常生活の交通手段の確保や拠点の形成、観光等との連携などが明記されており、交通が直面する危機を乗り越えるため、あらゆる施策を動員して取り組むことが示されている。

交通政策基本法（平成25年法律第92号／令和２年12月９日改正）

**基本理念等**

基本的認識（第２条）
○交通の果たす機能
・国民の自立した生活の確保等
○国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

交通機能の確保・向上（第３条）
○社会・経済基盤としての交通の役割
人口減少・交通需要の減少下においても
・地域社会経済の活性化・維持・発展への寄与
・社会経済活動の持続可能性の確保

環境負荷の低減（第４条）
様々な交通手段の適切な役割分担と連携（第５条）
交通安全の確保（第７条）

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等（第８条～第11条）
関係者の連携・協働（第６条、第12条）
法制上、財政上の措置（第13条）
国会への年次報告等（第14条）

**国の施策**

【豊かな国民生活の実現】
○日常生活の交通手段の確保（第16条）
○高齢者、障害者等の円滑な移動（第17条）
○交通の利便性向上、円滑化、効率化（第18条）

【国際競争力の強化】
○国際海上・交通輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化（第19条）

【地域の活力の向上】
○国内交通ネットワークと拠点の形成（第20条）
○交通に関する事業の基盤強化、人材育成・確保等（第21条）

【大規模災害への対応】
○大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等（第22条）

【環境負荷の低減】
○エコカー、公共交通利便増進等（第23条）

【適切な役割分担と連携】
○総合的な交通体系の整備（第24条）
○まちづくり、観光等との連携（第25条～第27条）

交通政策基本計画（令和３年５月28日閣議決定）

**我が国の課題**

○人口減少・超高齢社会への対応　○デジタル化・DXの推進　○防災・減災、国土強靱化
○2050年カーボンニュートラルの実現　○新型コロナ対策

**交通が直面する危機**

○地域におけるモビリティの危機
○サービスの「質」の低迷

○デジタル化等の停滞
○物流における深刻な労働力不足

○安全・安心の課題
○地球温暖化対策の遅れ

＋

新型コロナウイルス感染症の影響

**今後の交通政策の基本的方針**

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活交通の維持・確保
目標① 持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
目標② コンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
目標③ バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

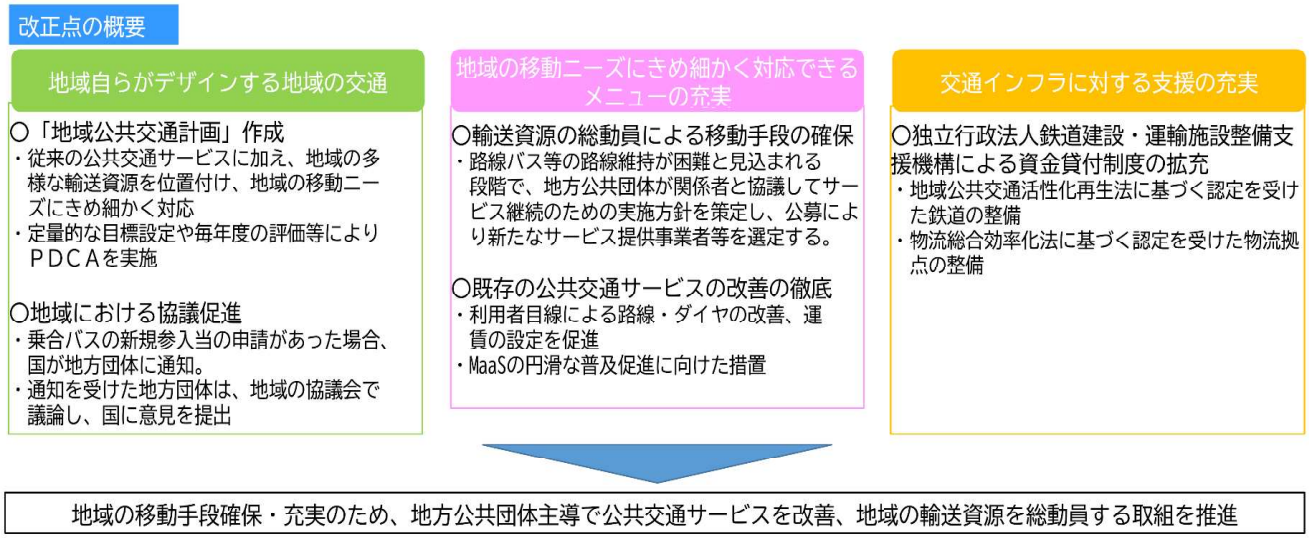
B. 経済成長を支える、生産性の高い交通ネットワークへの強化
目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化
目標② 交通分野のデジタル化等による交通産業力の強化
目標③ サプライチェーン全体の最適化による物流機能の確保

C. 安全・安心が確保された、持続可能でグリーンな交通の実現
目標① 災害や老朽化に対応した交通基盤の構築
目標② 輸送の安全・安心の確保と、担い手の維持・確保
目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速

**持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換**

## （２）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

・令和２年11月の改正法では、急速な少子高齢化や、利用者の交通手段の選択の変化により、地域公共交通の維持が難しい状況にあることが指摘されている。
・これに対応するため、住民の日常生活の確保・活力ある経済活動の実現・地域における旅客運送サービスの確保の３点をめざし、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう、地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与するとしている。




## （３）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

**◆鉄道事業再構築事業**　上下分離等



大量輸送機関としての鉄道の特性を活かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な旅客鉄道事業について、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

**◆道路運送高度化事業**　ＢＲＴ等



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

**◆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

## （４）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

○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

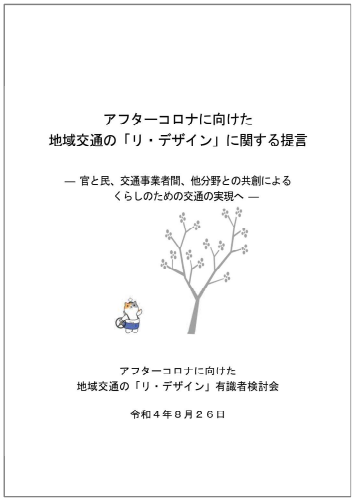
| | 鉄道の運行により公共政策的意義が認められる線区 | ＢＲＴやバス等の運行により公共政策的意義が実現できる線区 |
|---|---|---|
| 方向性 | ・鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に向け、鉄道輸送の高度化。 | ・コスト削減し増便、ルート変更、バス停新設など今以上の利便性向上。 |
| 事業者 | ・自治体や他の輸送モードと連携し、利便性と持続可能性の向上に取り組む。 | ・(JR)新たな輸送モードの運行等に最大限の協力。<br>・(JR)鉄道との乗継利便性の確保や地域振興に協力。 |
| 自治体 | ・上下分離など在り方に積極的に関与。<br>・国と共同で公共交通サービス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

# （５）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

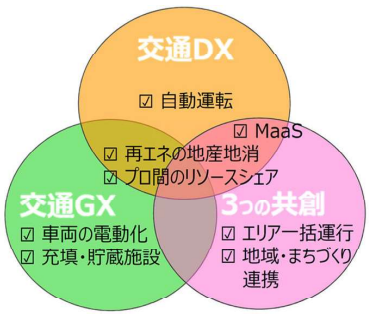
②事業者間共創：各社やモードの垣根を超えた地域旅客運送サービス
→「共創」を進めるための環境整備の推進

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。



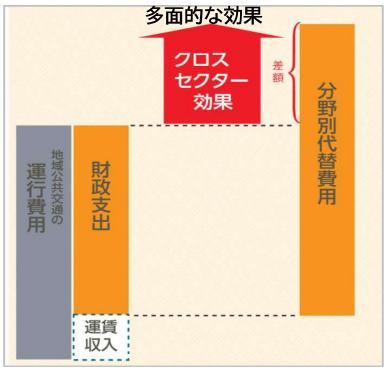
# 3　地域公共交通の重要性

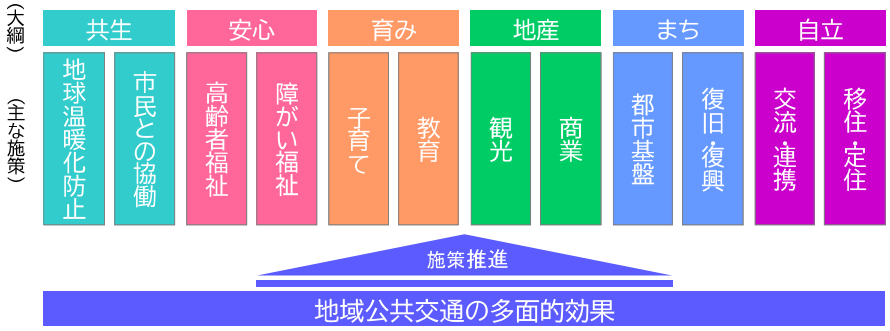
## 地域公共交通の多面的な効果(クロスセクター効果)

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。

クロスセクター効果を示すことで、地域公共交通を支援することの重要性が可視化され、市民ニーズをより反映させることが期待できる。

※効果と費用を同じ尺度で表す【費用対効果（B/C）】とは異なる。

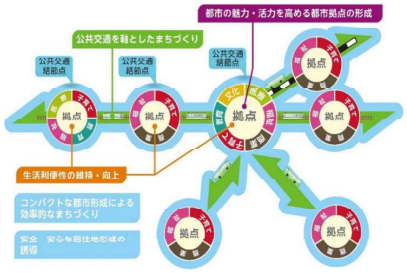



※2011総合計画基本計画に掲げる主な施策

### 都市計画

①コンパクト・プラス・ネットワークの実現
②道路関連施設の整備・維持管理費の削減
③輸送密度の高い交通手段（道路負担軽減）
④各種施設併設駐車場の規模抑制
⑤生活道路への車の進入抑制



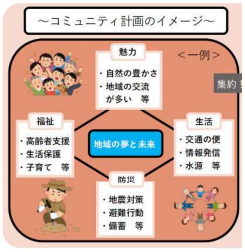

### 商工観光

①地域公共交通そのものが観光資源
②観光地での駐車場規模拡大抑制
③まちなかのにぎわい創出
④地域商業の活性化
⑤スーパー商店街等への買い物手段
⑥買い物バス運行の削減
⑦よさこい時の踊り子と観客の移動手段




### 地域コミュニティ 地域振興

①地域コミュニティ活動の活性化
②地域におけるコミュニケーションの増加
③中山間地域・田園地域の活性化



## 定住促進

①会社への通勤利用
②路面電車による都市の魅力度アップ
③路面電車沿線への定住・移住促進
④人口企業流出の抑制




## 医療福祉

①病院への通院利用
②家族の送迎負担軽減
③外出することによる健康増進
④車を利用しづらい高齢者の外出手段
⑤高齢者・障害者の自立への意欲創出
⑥障害者の社会参加・就労機会の増加





## 教育

①学校への通学利用
②家族の送迎負担軽減
③進学先の選択肢の増加
④通学費の補助軽減
⑤校外活動の移動手段









## 環境

①環境負荷の削減
②低炭素都市の実現



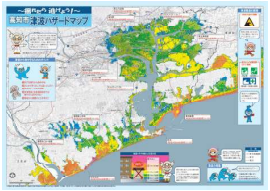

## 交通安全

①高齢者の免許返納の促進
②交通事故の低減
③迷惑駐車防止
④放置自転車の防止



## 防災

①災害時における移動手段
②緊急車両の通行の円滑化



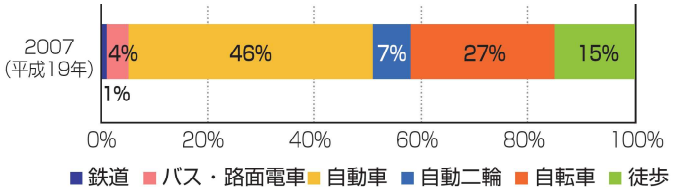
# 4　本市の地域公共交通の現状及び課題

## 地域公共交通を取り巻く環境

### （１）公共交通網及び交通分担率




・本市の公共交通は、広域幹線であるJR土讃線、はりまや橋を中心に東西線と南北線を運行する路面電車、はりまや橋を中心に放射状に運行する路線バス、市周辺部や過疎地を運行する乗合タクシーにより、公共交通網を形成。



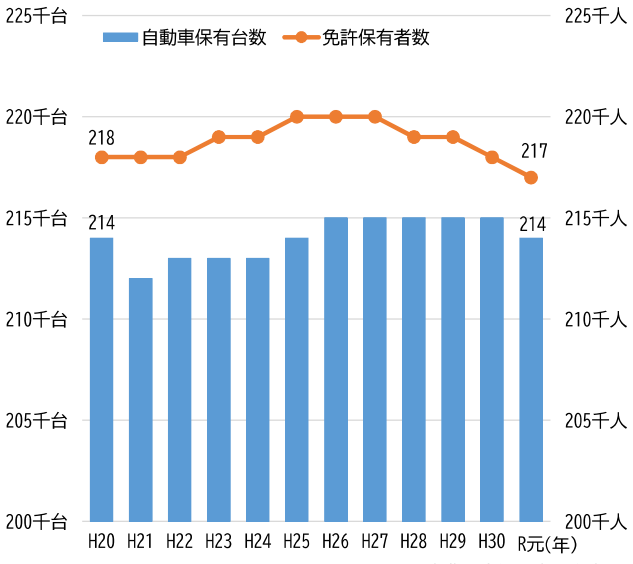

出典：高知市都市計画マスタープラン

・交通分担率は、バス・電車が４％、鉄道が１％と極めて利用が低く、自動車・自動二輪で半数以上の利用がある。

### （２）自動車保有台数及び自動車運転免許証自主返納

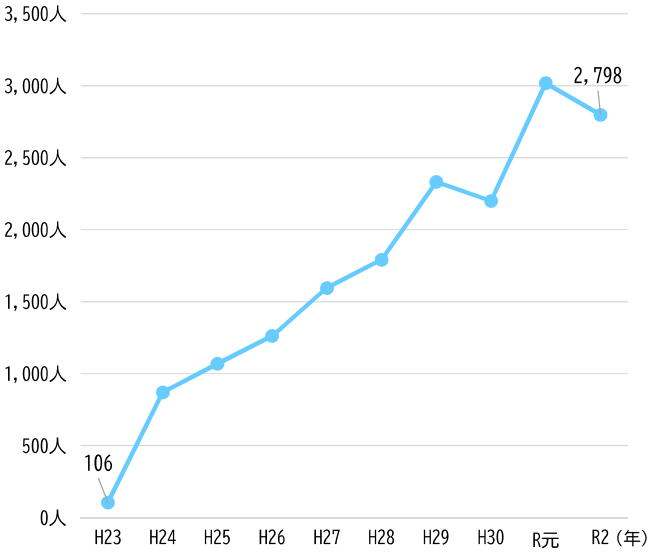
・近年の自動車保有台数と免許保有者数は減少傾向だが、依然として高い水準を維持している。
・運転免許返納件数は年々微増傾向にあり、代替交通の必要性が高まっている。

■自動車保有台数と免許保有者数



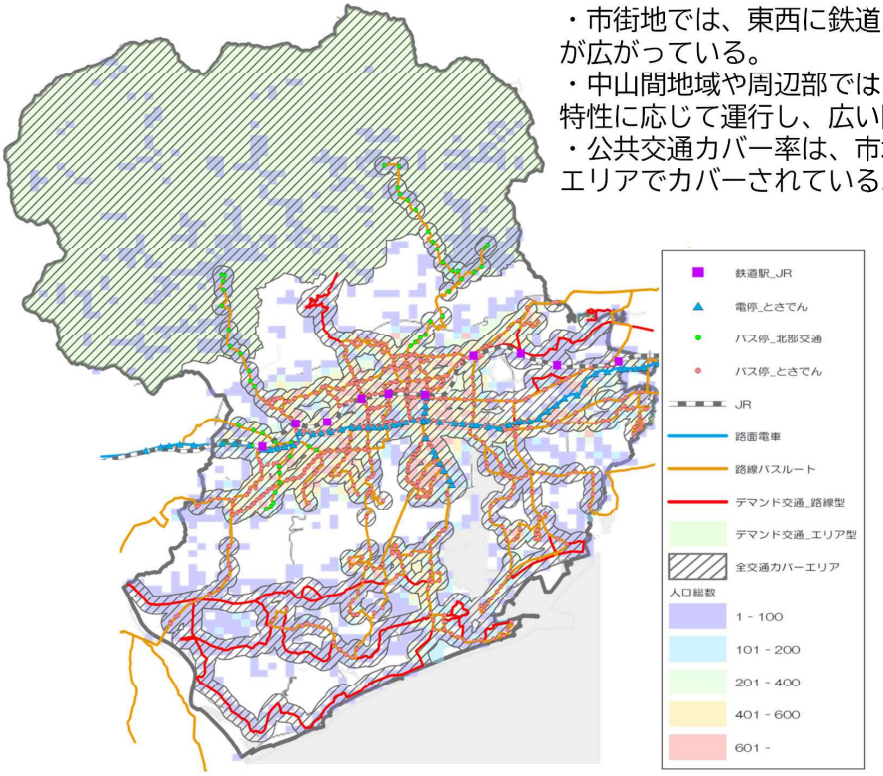

出典：高知県交通白書

■高齢者運転免許返納件数




出典：高知県免許センター

## （３）公共交通空白地

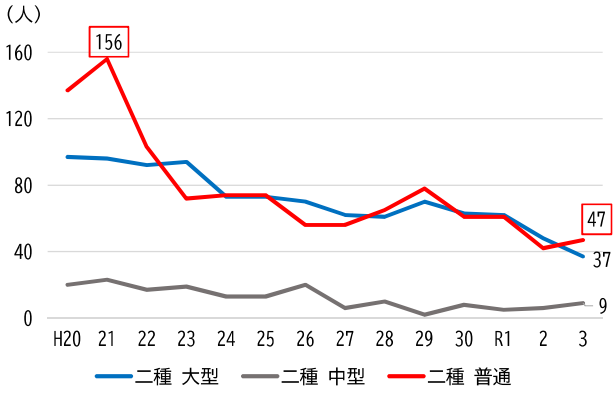



・市街地では、東西に鉄道・路面電車が横断し、バス路線網が広がっている。
・中山間地域や周辺部では、デマンド型乗合タクシーが地域特性に応じて運行し、広い圏域で公共交通の利用が可能。
・公共交通カバー率は、市域面積の75%、人口の89%と広いエリアでカバーされている。

## （４）運転免許の新規取得者数

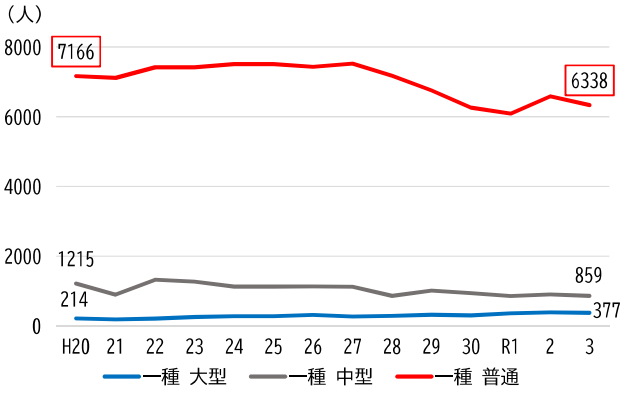
・高知県内の２種免許保有者数は減少を続けており、新規取得者数は大型２種は36人、普通２種は47人まで減少。
・高知県内の１種免許保有者数は減少傾向だが、依然として高い水準を維持しており、新規取得者数は大型１種は377人、普通１種は6,338人と横ばいを維持。
・バス・タクシー運転手のなり手不足が顕在化しており、自動車中心社会が定着している。

◆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）



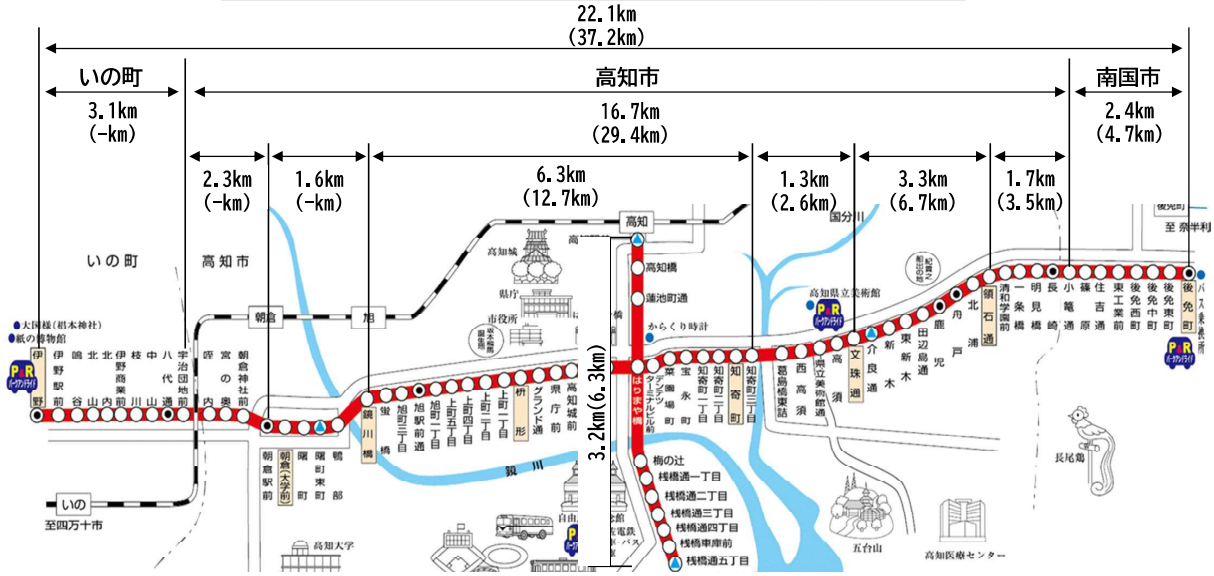

出典：高知県交通白書

# 路面電車の現状及び課題

## （１）概要

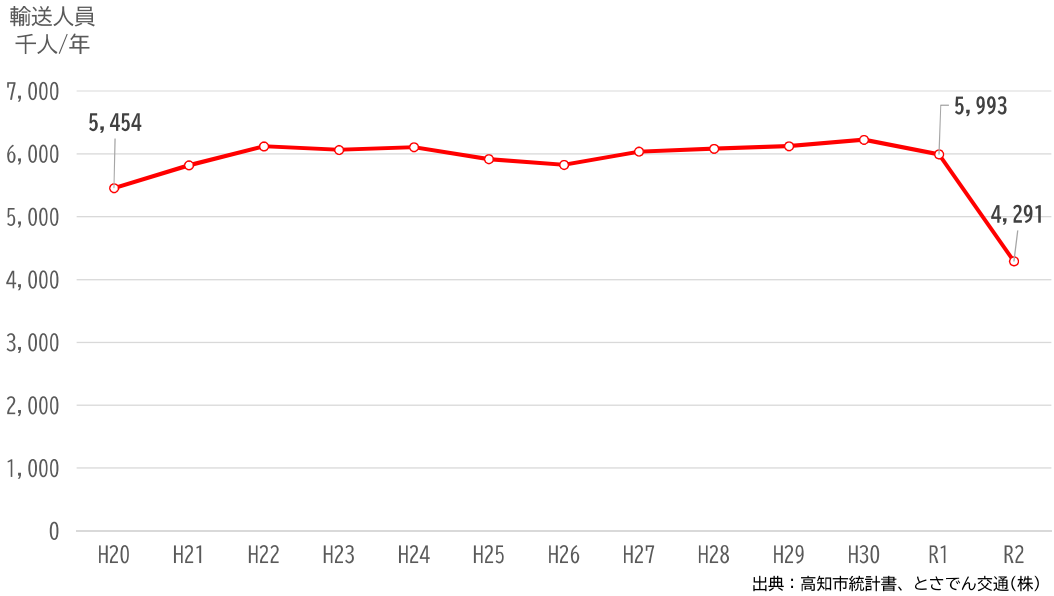
・はりまや橋を中心に、東西線と南北線で形成され、軌道距離は25.3㎞で日本一の長さを誇る。
・通勤・通学や通院など、日常生活の移動手段として重要な役割を果たす輸送機関。

| | 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 |




## （２）利用状況

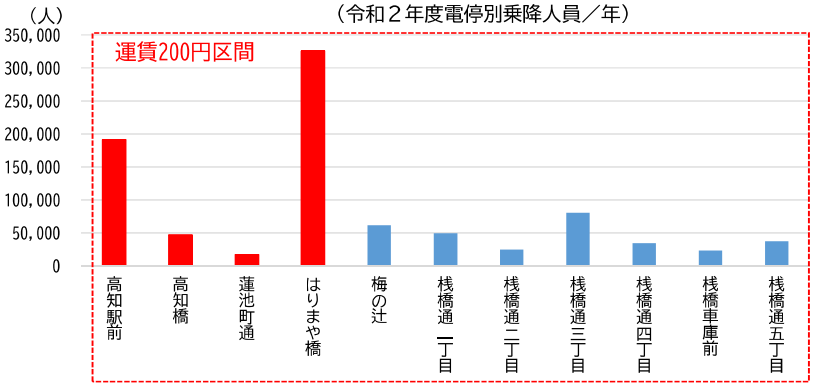
・高知駅からはりまや橋を経由し県庁前に至る区間で利用が多い傾向にあり、中心市街地活性化など、まちなかのにぎわいづくりに大きく貢献。
・平成20年度から令和元年度まで一定数を維持していたが、令和２年度は新型コロナにより利用者数が激減。



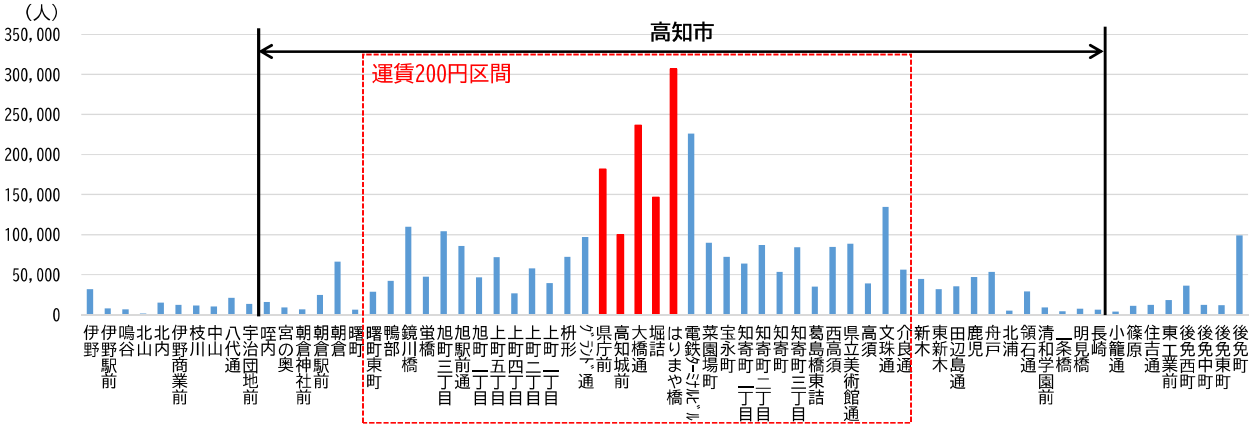
出典：高知市統計書、とさでん交通(株)

## ◆利用状況／電停別

南北線




東西線

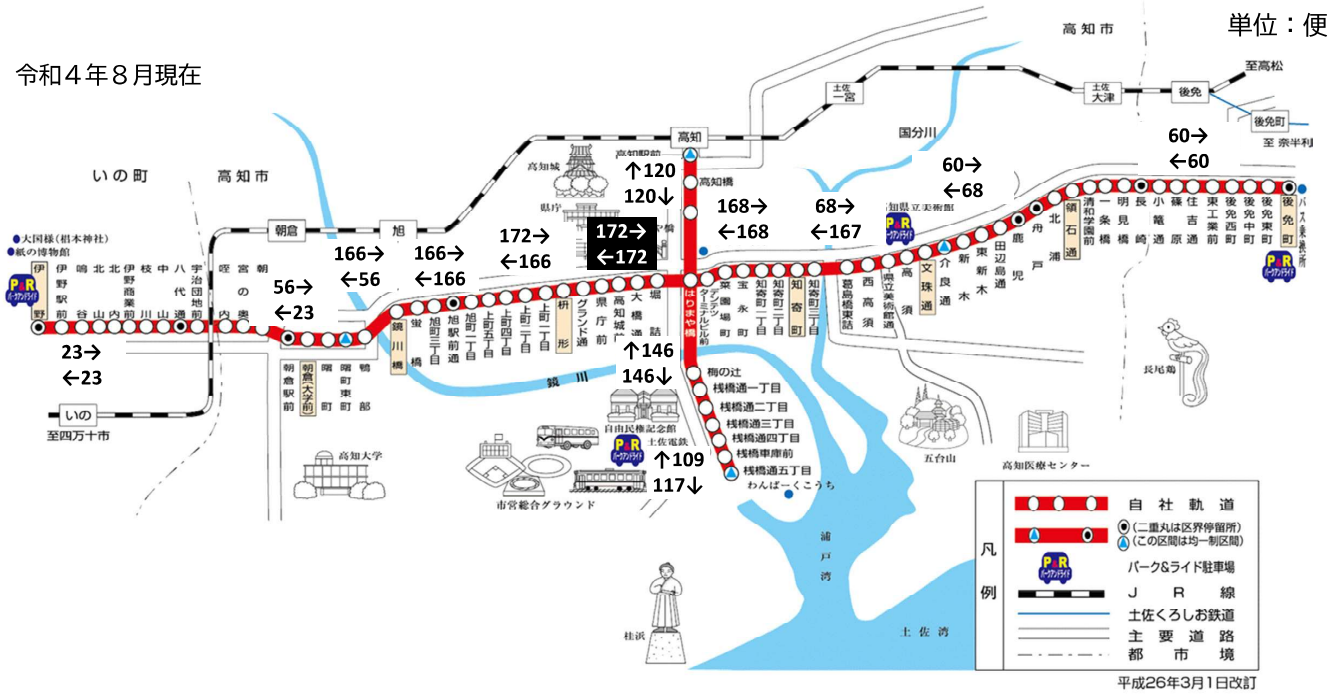



## （３）便数

・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

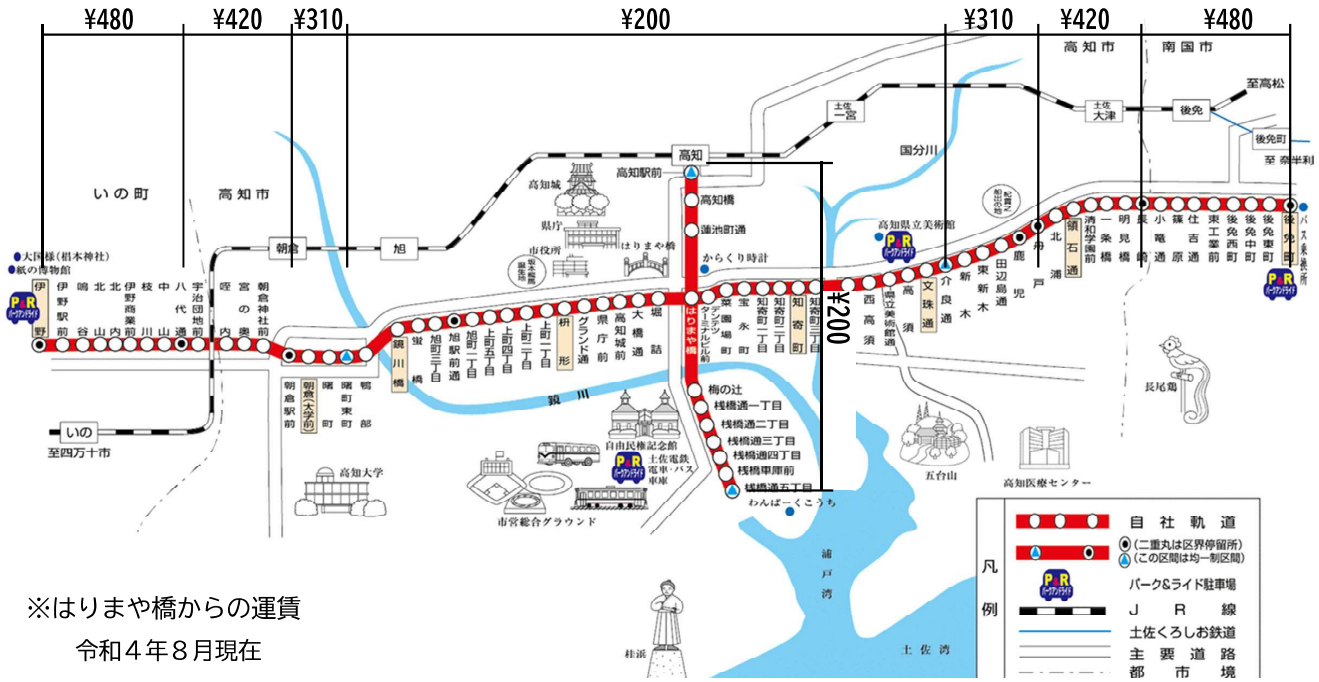
令和４年８月現在




平成26年3月1日改訂

## （４）運賃

・南北線の高知駅前⇔桟橋通五丁目、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。




※はりまや橋からの運賃
令和４年８月現在

## （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%）。
・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 | 10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 | 10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 |

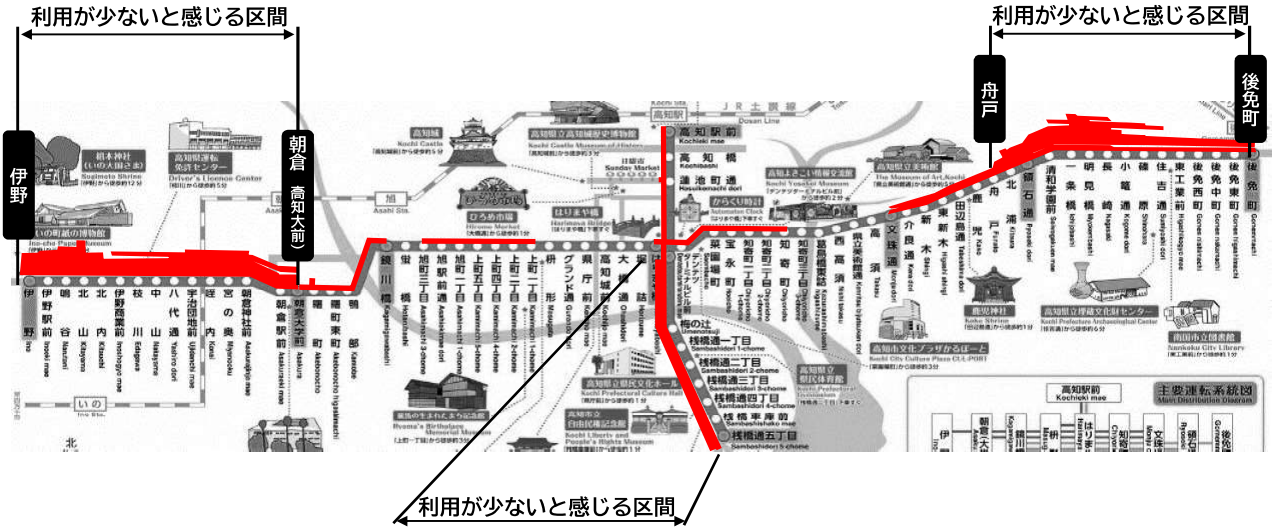
※定年は65歳
※年度末人員数（病欠等含む）
※R4年度以降の必要人員は、R３年度末時点の数値を適用
※R４以降の採用者数、自己都合退職者数は直前３年間の平均
※増加人数、自己都合退職人数は、乗合に加算、減算

＜とさでん交通資料を高知市交通戦略課編集＞

## （８）運転士アンケート

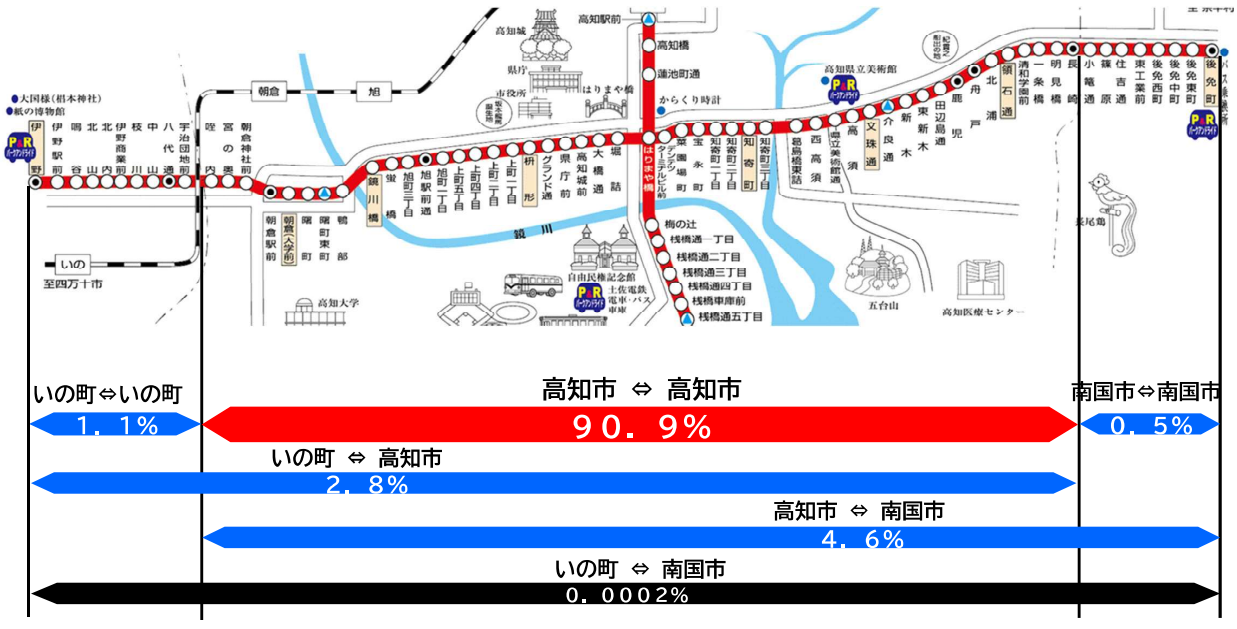
・路面電車運転士が、特に利用が少ないと感じる区間は、東西線の「伊野ー朝倉大学前」区間や「舟戸ー後免町」区間が最も多く、次いで「桟橋通五丁目ーはりまや橋」と続く。
・東西線の「朝倉大学前ー文珠通」や南北線の「高知駅前ーはりまや橋」区間は、一定利用されている。

※R3.10～R4.1 電車・バス等運賃無料デー期間中に実施した運転士アンケート結果




## （９）区間別の移動状況

・高知市内で乗り、高知市内で降りる「市内間移動」が約９１％と最も多い。
・いの町内で乗り降りする「いの町内の移動」と、南国市内で乗り降りする「南国市内の移動」は、１％前後と極めて利用が低い。
・市町を跨ぐ「いの町ー高知市間移動」「南国市ー高知市間移動」も５％未満と利用が低い。

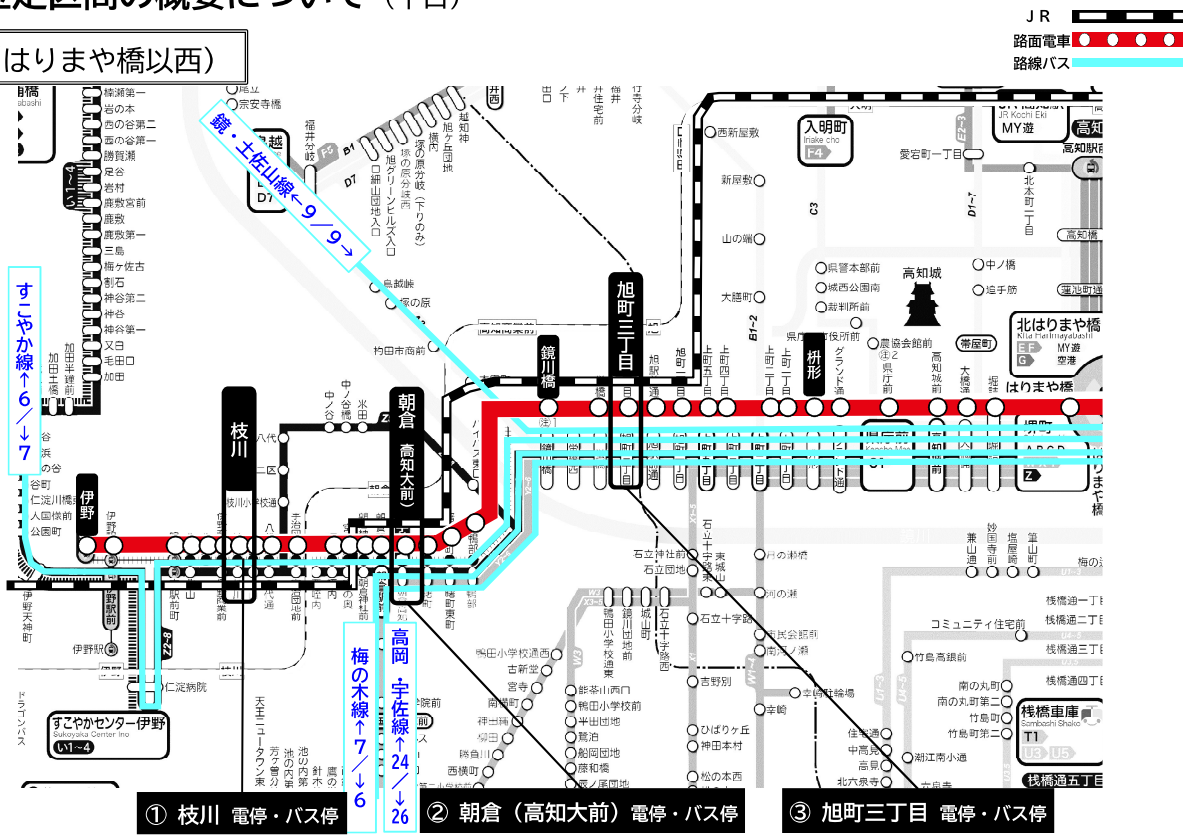



（令和３年10月～令和４年９月　ICカード利用実績）

## （10）並走区間の概要について（平日）

### 東西線（はりまや橋以西）

◆ 概要図



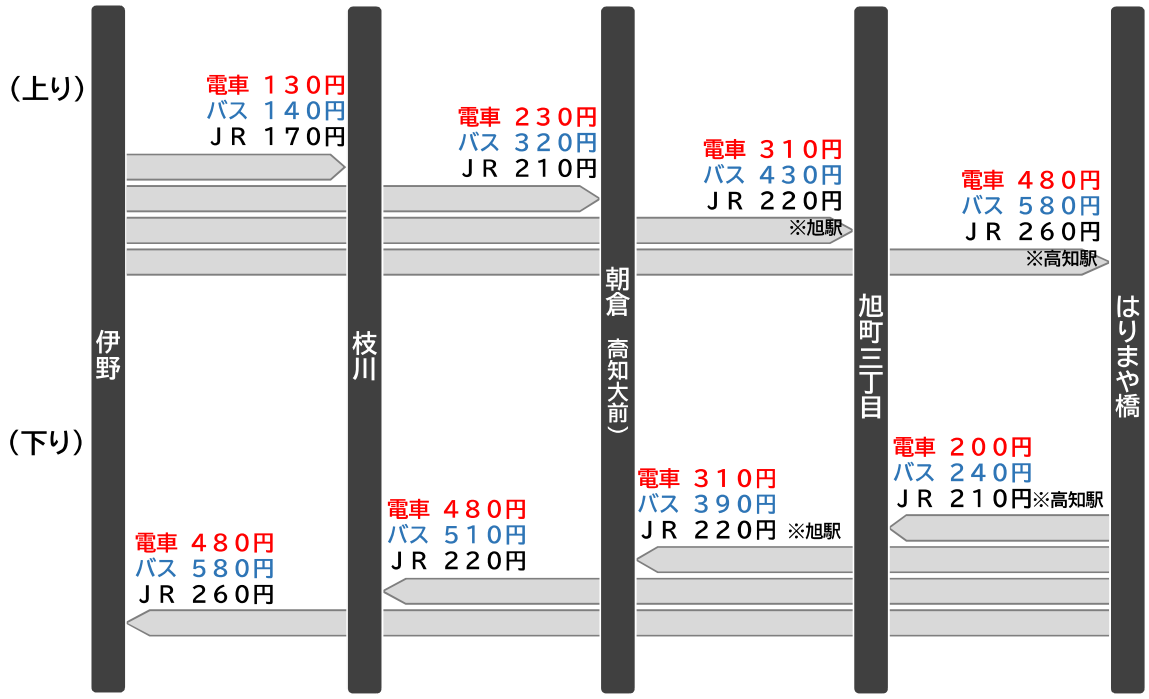

◆ 並走区間

| 電停・バス停 | | ① 枝川 | ② 朝倉（高知大前） | ③ 旭町三丁目 |
|---|---|---|---|---|
| 電車 | 東西線<br>（伊野 - はりまや橋） | 上り23便<br>下り23便 | 上り56便<br>下り23便 | 上り166便<br>下り166便 |
| バス | すこやか線<br>（すこやかセンター伊野 - はりまや橋） | 上り７便<br>下り６便 | 上り７便<br>下り６便 | 上り７便<br>下り６便 |
| | 梅ノ木線<br>（梅の木第二 - はりまや橋） | — | 上り７便<br>下り６便 | 上り７便<br>下り６便 |
| | 高岡・宇佐線※<br>（高岡営業所・宇佐 - はりまや橋） | — | 上り24便<br>下り26便 | 上り24便<br>下り26便 |
| | 鏡・土佐山線<br>（川口 - はりまや橋） | — | — | 上り９便<br>下り９便 |
| | 計 | 上り７便<br>下り６便 | 上り38便<br>下り38便 | 上り47便<br>下り47便 |

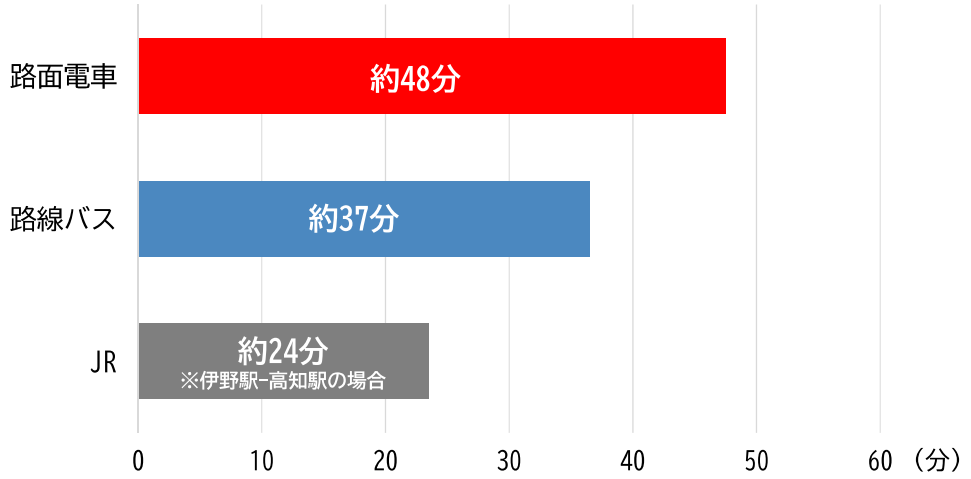
| | | |
|---|---|---|
| JR | 土讃線<br>（伊野 - 高知） | 上り26便<br>下り26便 |

※高岡・宇佐線は，朝倉駅経由（上り24下り26）と土佐道路経由（上り13下り12）の合計 上り37便・下り38便

◆ **運賃**（令和５年４月現在）



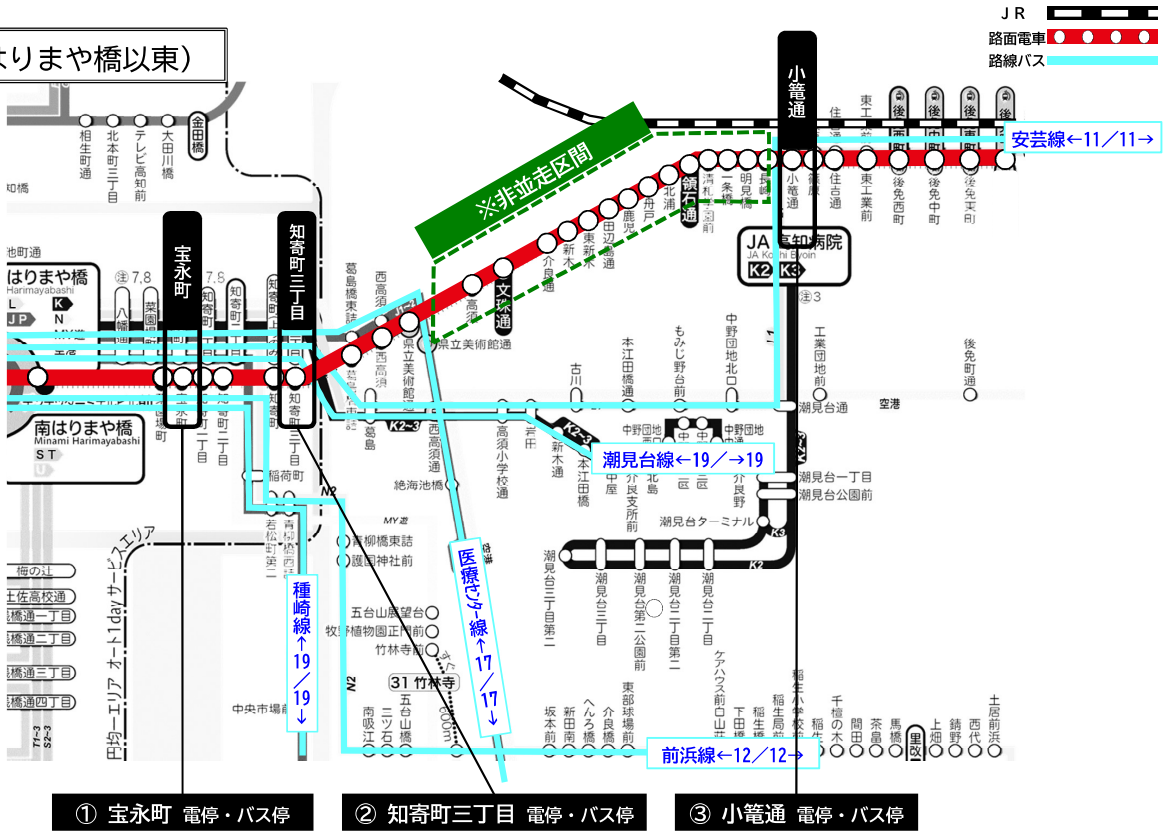

◆ **運行時間（伊野ーはりまや橋 区間）**




・路面電車は、西端の伊野電停からはりまや橋まで、全ての区間で路線バスと並走。
・特に、いの町周辺では路面電車と路線バスの並走に加え、ＪＲの線路も並走。
・電車のピーク時便数は、枝川電停で上り下りともに２便、旭町三丁目電停で上り下りともに１６便（約４分に１便ペース）で運行。
・運賃は、路線バスと比べ、路面電車が２割から３割程度安価。
・運行時間は、ＪＲが最も速く、次いで路線バス、路面電車と続く。路面電車は路線バスと比べると約10分運行時間が長い。

## 東西線（はりまや橋以東）

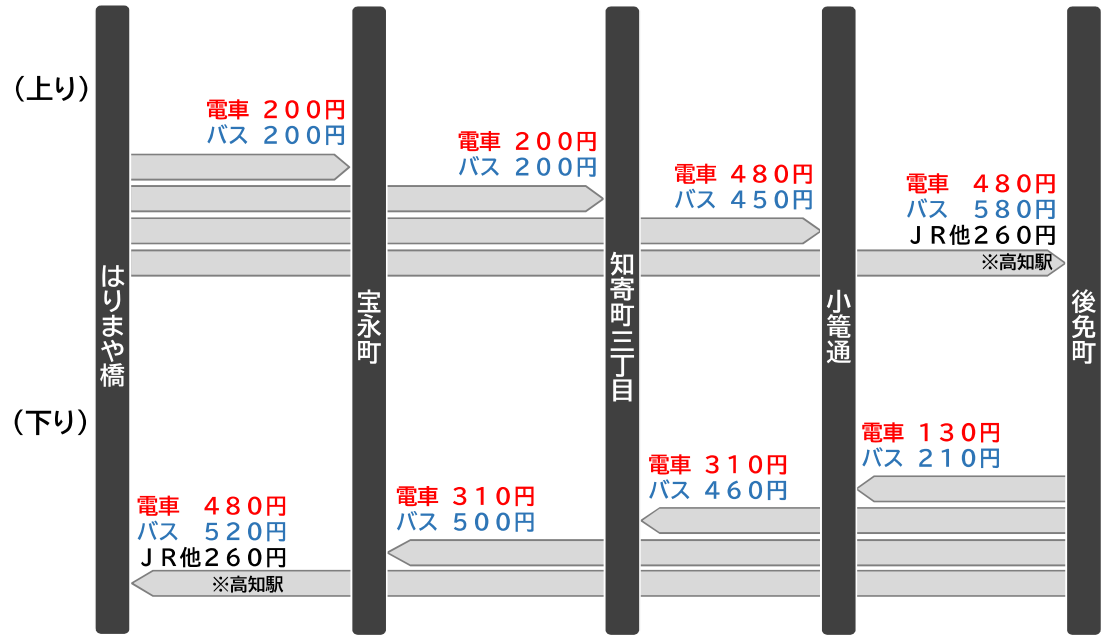
### ◆ 概要図



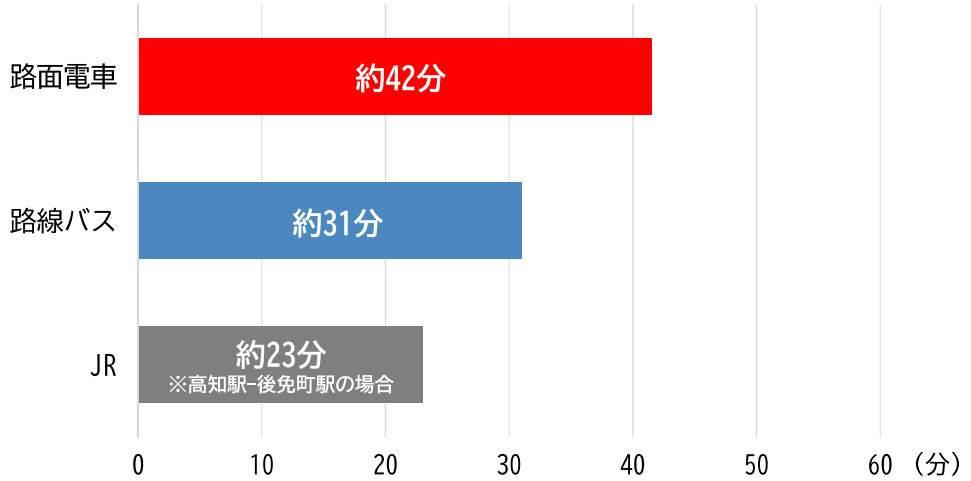

### ◆ 並走区間

| 電停・バス停 | | ① 宝永町 | ② 知寄町三丁目 | ③ 小篭通 |
|---|---|---|---|---|
| 電車 | 東西線<br>（はりまや橋 - 後免町） | 上り168便<br>下り168便 | 上り168便<br>下り167便 | 上り60便<br>下り60便 |
| バス | 安芸線<br>（はりまや橋 - 安芸駅） | 上り11便<br>下り11便 | 上り11便<br>下り11便 | 上り11便<br>下り11便 |
| | 潮見台線<br>（はりまや橋 - ＪＡ高知病院） | 上り19便<br>下り19便 | 上り19便<br>下り19便 | — |
| | 医療センター線<br>（はりまや橋 - 高知医療ｾﾝﾀｰ） | 上り17便<br>下り17便 | 上り17便<br>下り17便 | — |
| | 前浜線<br>（はりまや橋 - 前浜車庫） | 上り12便<br>下り12便 | — | — |
| | 種崎線<br>（はりまや橋 - 種崎） | 上り19便<br>下り19便 | — | — |
| | 計 | 上り78便<br>下り78便 | 上り47便<br>下り47便 | 上り11便<br>下り11便 |
| JR | ごめん・なはり線<br>（ 高 知 - 後 免 ） | 上り25便<br>下り25便 | | |

◆ **運賃**（令和５年４月現在）




◆ **運行時間（はりまや橋ー後免町 区間）**




・路面電車は、東端の後免町電停からはりまや橋までのうち、美術館通から長崎電停を除く区間で、路線バスと並走。
・電車のピーク時便数は、小篭通電停で上り１２便・下り６便、宝永町電停で上り18便・下り15便（約４分に１便ペース）で運行。
・運賃は、路線バスと比べ、路面電車が２割から３割程度安価。
・運行時間は、ＪＲが最も速く、次いで路線バス、路面電車と続く。路面電車は路線バスと比べると約10分運行時間が長い。

## 路線バスの現状及び課題

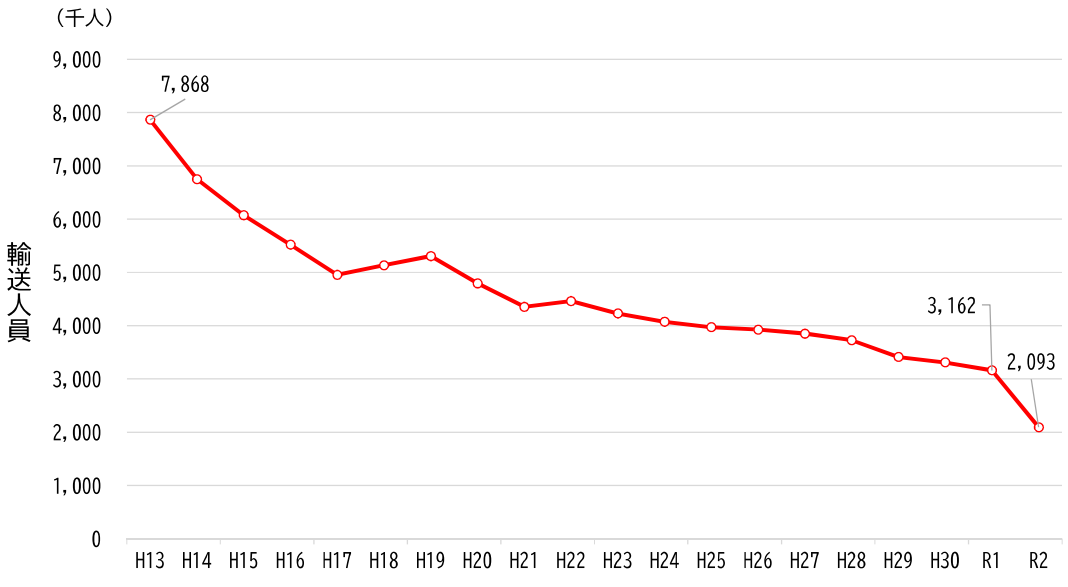
### （１）概要

・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

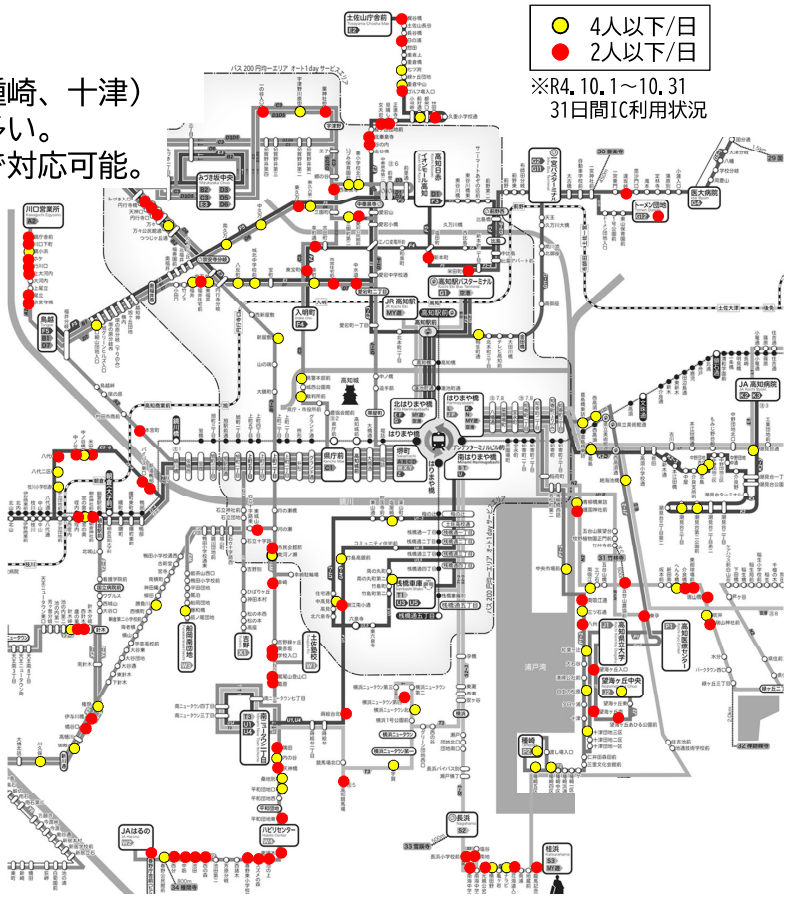
・主に周辺市街地の生活を支える移動手段として、市内各地を運行し、平成28年には200以上あった系統は、現在約80系統まで再編されている。
・マイカーの普及や人口減少等により利用者は年々減少し、バス路線の維持が困難な状況。
・これまでの20年間で、利用者は約73%減り、バス運行の継続が厳しい状況。




出典：高知市統計書、とさでん交通(株)

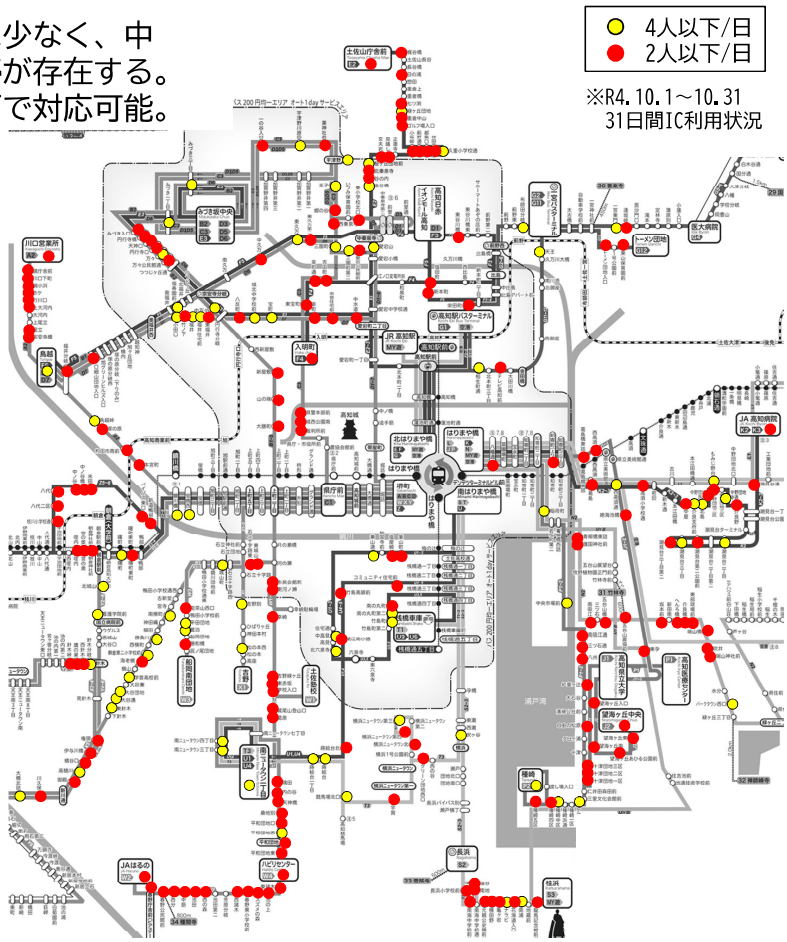
## ◆利用状況／バス停別（平日）

・市周辺部（鏡、土佐山、春野、種崎、十津）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。



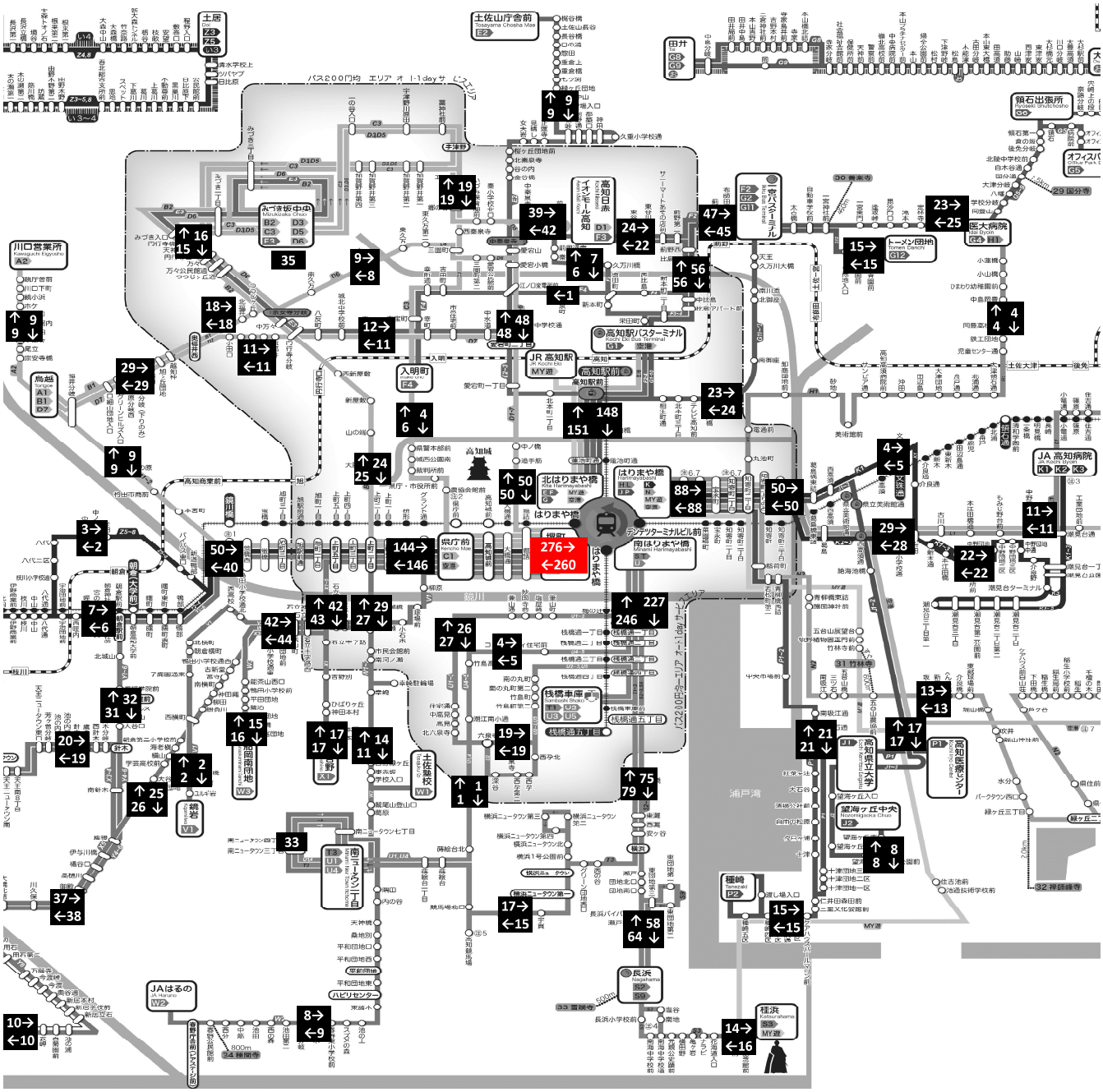

## ◆利用状況／バス停別（土日祝）

・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。



## （３）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。

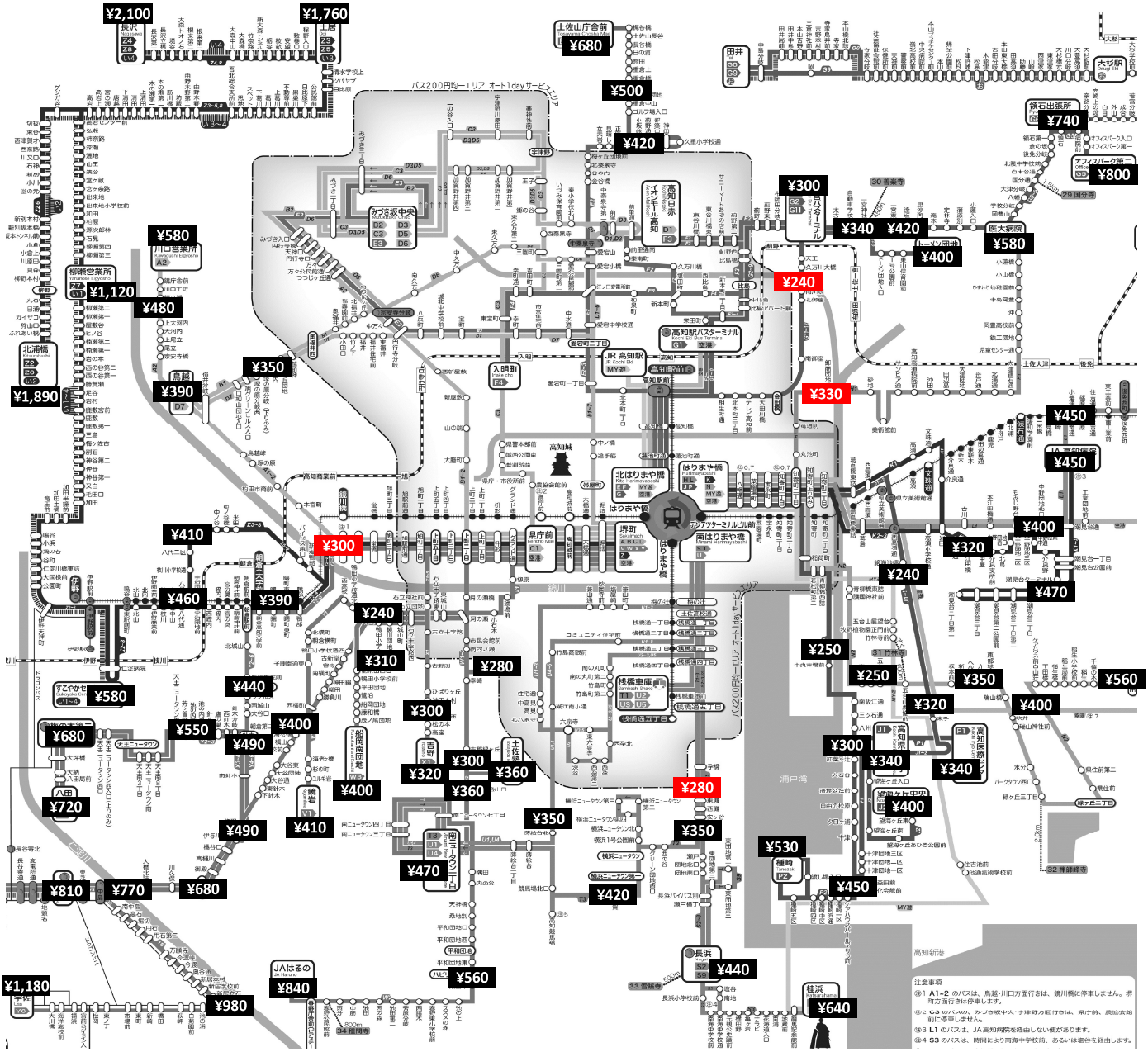



令和４年８月現在

## （４）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



## （５）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）<br>※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)

## （６）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る。

市中心部のバス停

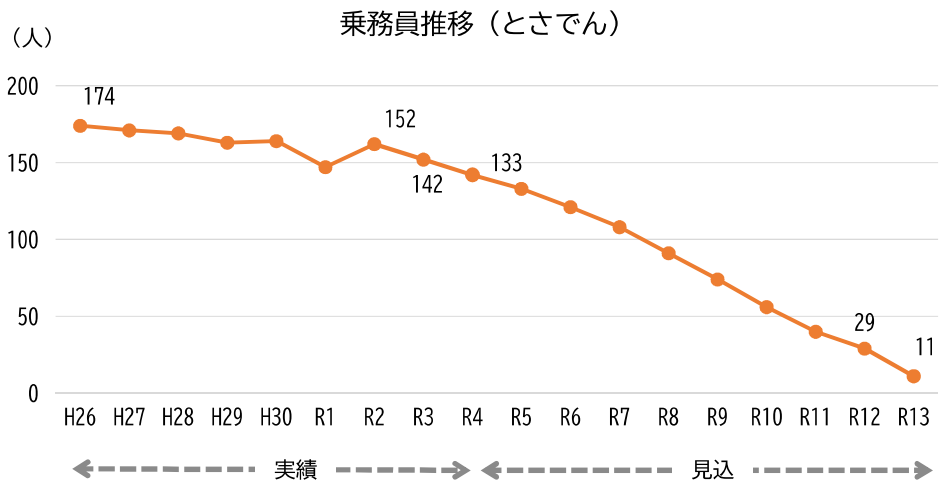



市郊外のバス停

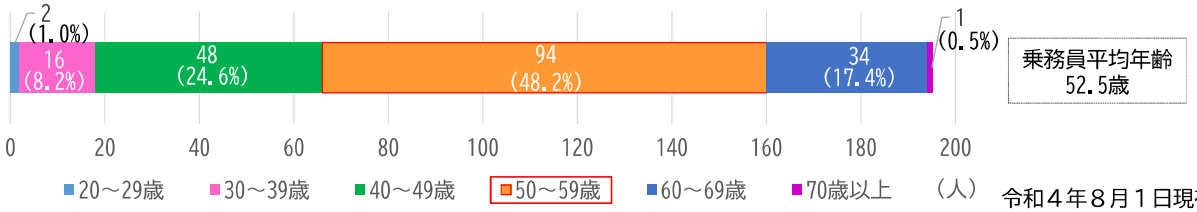


## （７）運転手数の推移

・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。



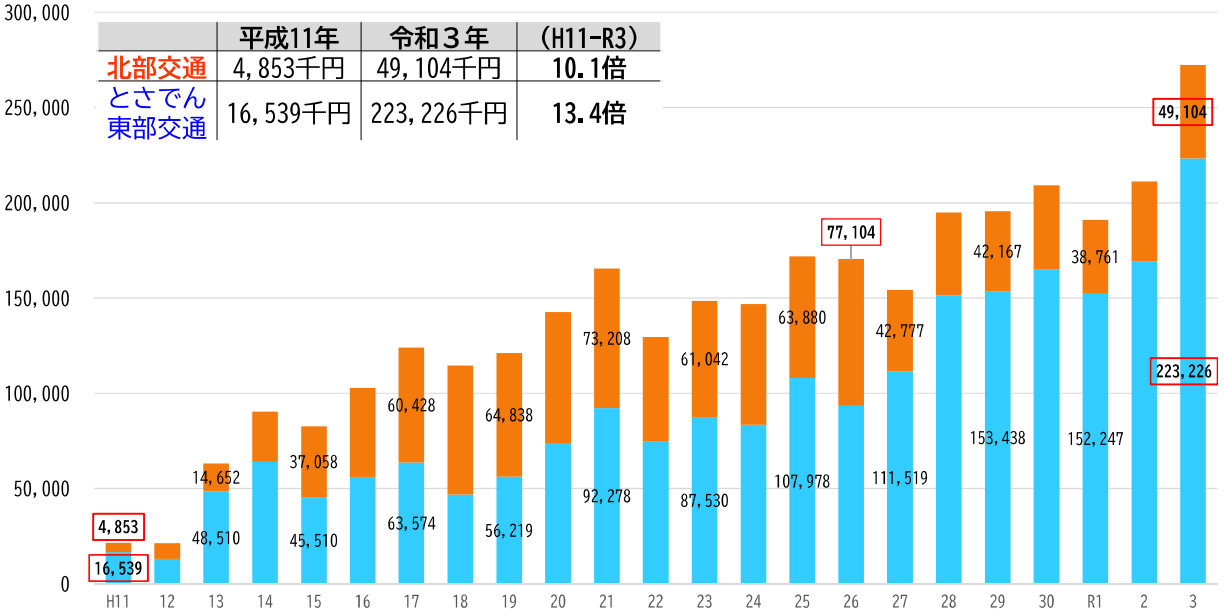

◆乗務員年齢構成




令和４年８月１日現在

## （８）運行費補助金

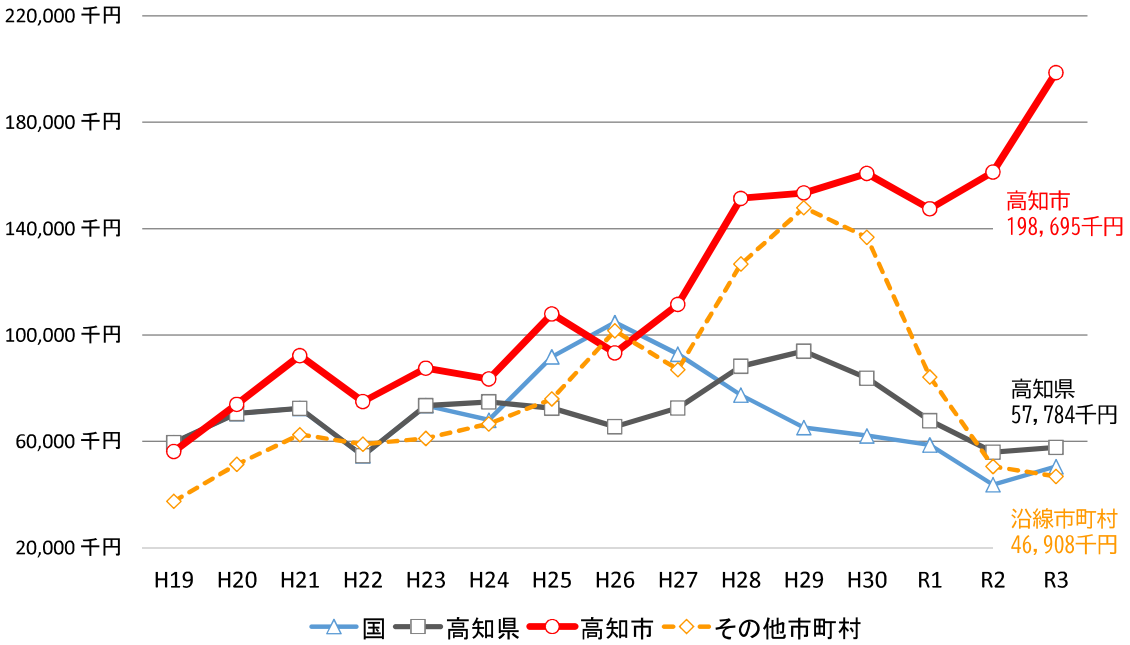
・主に市内中心部や周辺市街地を運行する「生活路線バス」の運行費補助金額は、平成11年度の16,539千円から、令和３年度の223,226千円まで約13.4倍増加。
・主に鏡・土佐山を運行する「廃止路線代替バス」の運行費補助金額は、平成26年度には77,104千円まで増加し、その後、デマンド型乗合タクシーの導入とバス路線の退出が進み、令和３年度は49,104千円まで減少。




| | 平成11年 | 令和３年 | (H11-R3) |
|---|---|---|---|
| 北部交通 | 4,853千円 | 49,104千円 | 10.1倍 |
| とさでん東部交通 | 16,539千円 | 223,226千円 | 13.4倍 |

◆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、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）

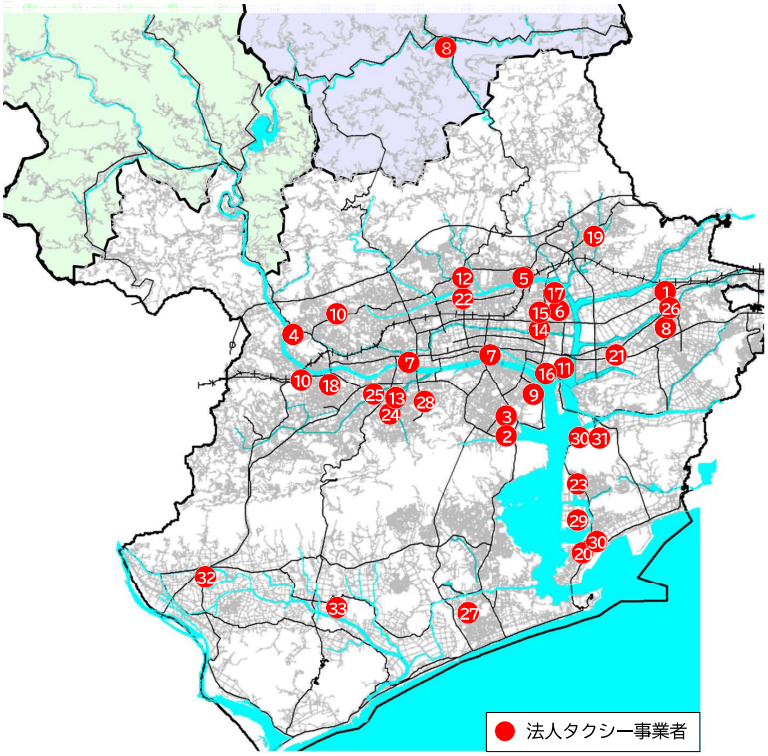



【参考：これまでの路線再編の経過】 ・H28 春野地域の再編 ・H29 みませ線の廃止 ・H30 安芸線の廃止 ・R1 十市後免線の廃止 ・R2 須崎線・高岡線の廃止 ・R3 神母ノ木線の廃止

## タクシーの現状及び課題

### （１）乗用タクシーの概要

・市内所在の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 | | | 運転手 |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 普通 | ジャンボ | 計 | |
| 1 | ㈲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 | ㈲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 | ㈲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 | ㈲第三さくら交通 | 19 | | 19 | 25 |
| 13 | ㈱エービータクシー | 12 | | 12 | 20 |
| 14 | ㈲新堀タクシー | 12 | 2 | 14 | 13 |
| 15 | ㈲旭タクシー | 11 | | 11 | 11 |
| 16 | ㈲みどりタクシー | 21 | 1 | 22 | 19 |
| 17 | 武村ハイヤー | 11 | | 11 | 9 |
| 18 | ㈲鴨部ハイヤー | 14 | | 14 | 22 |
| 19 | ㈲一宮ハイヤー | 8 | | 8 | 19 |
| 20 | ㈱三里ハイヤー | 7 | | 7 | 8 |
| 21 | ㈲高須ハイヤー | 18 | 1 | 19 | 36 |
| 22 | ㈲江ノ口ハイヤー | 12 | | 12 | 16 |
| 23 | ㈲安全タクシー | 15 | | 15 | 25 |
| 24 | ㈲みかづきハイヤー | 9 | | 9 | 16 |
| 25 | ㈲第一さくら交通 | 17 | 1 | 17 | 19 |
| 26 | ㈲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 | ㈱新県交ハイヤー | 27 | 8 | 35 | 24 |
| 31 | ㈱五台山タクシー | 8 | | 8 | 7 |
| 32 | ㈲片山ハイヤー | 7 | | 7 | 4 |
| 33 | ㈲あじさいタクシー | 5 | | 5 | 9 |

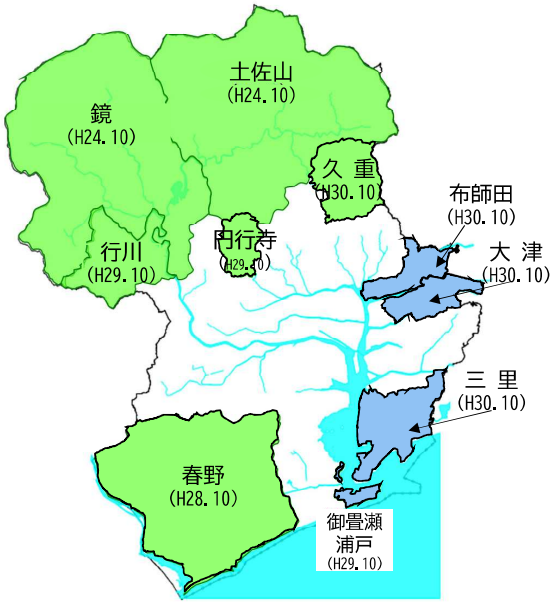
令和３年５月時点

### （２）デマンド型乗合タクシーの概要

・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<br>（実証）<br>H25.10 | 鏡 | エリア型 | (有)さくらハイヤー |
| | 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 |
| | 御畳瀬<br>浦戸 | 路線型 | 土佐ハイヤー(株) |
| H30.10 | 三里 | 路線型 | (株)第二さくら交通 |
| | 大津・一宮 | 路線型 | |
| | 久重 | エリア型 | |

令和３年３月時点

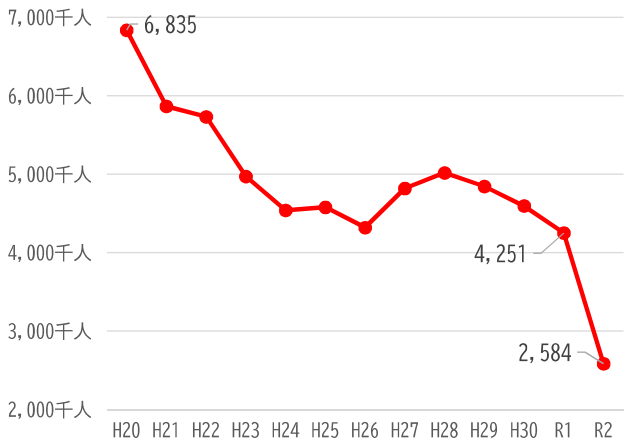


## （３）利用状況

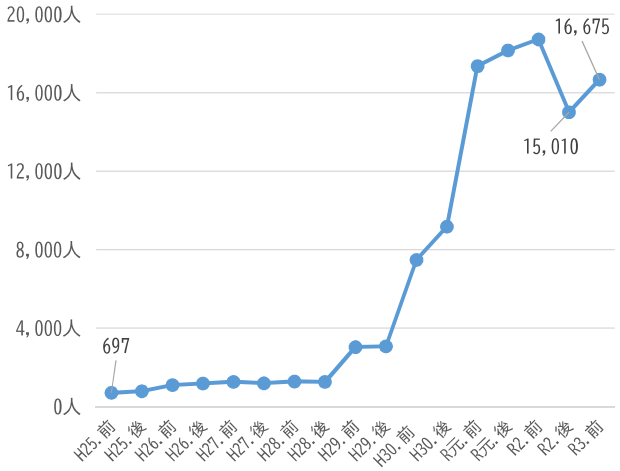
・平成20年度から令和元年度までの間に、約４割の利用者が減少。
・令和２年度は新型コロナウイルス感染症によりさらに利用者が激減。

・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

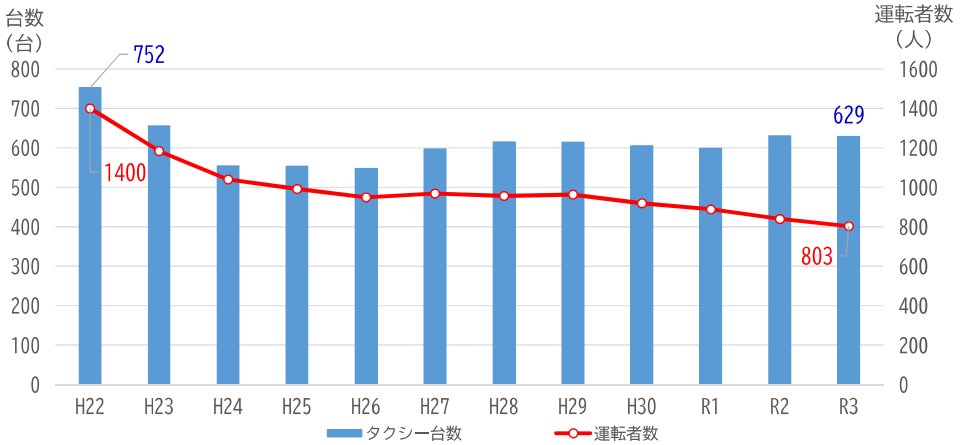



◆デマンド型乗合タクシー

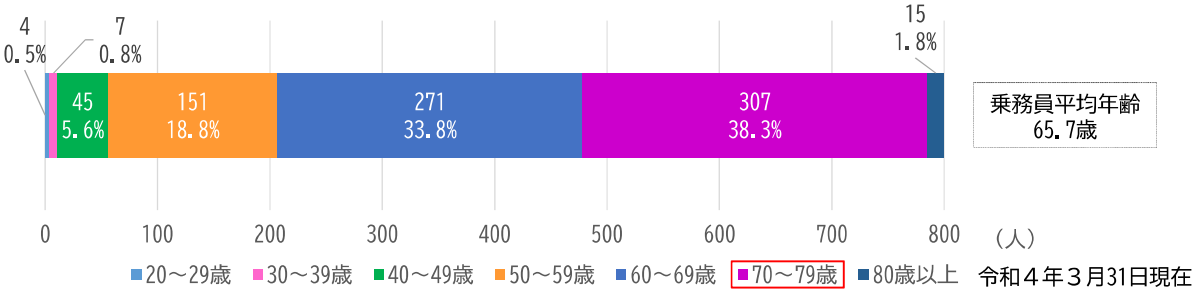



## （４）車両・運転手数（法人）

・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。

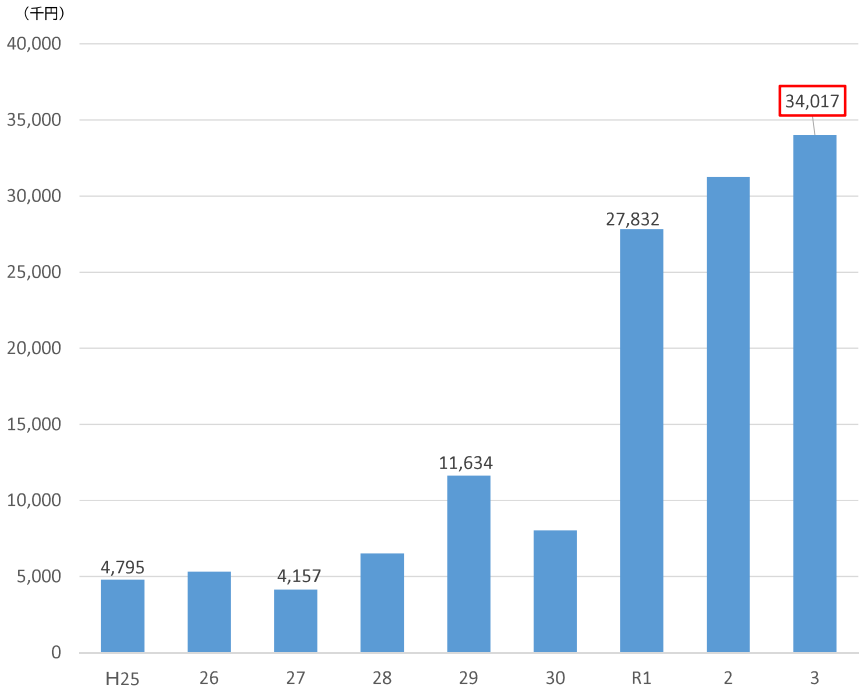



◆運転手年齢構成



## （５）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。




# 鉄道の現状及び課題

## （１）概要

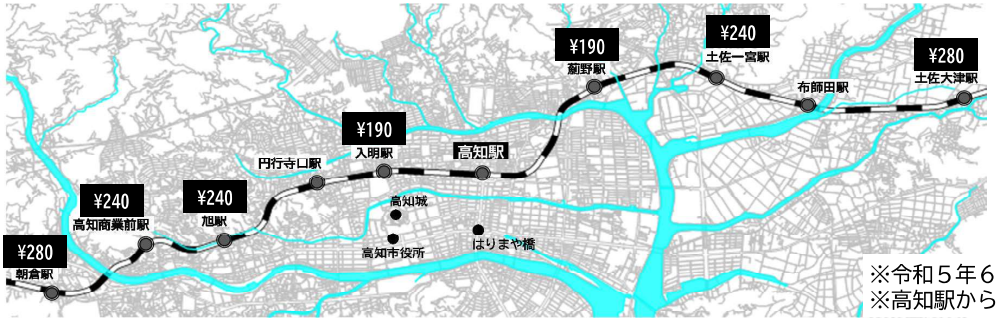
・都市間をつなぐ広域交通として、市民・県民の通勤・通学や観光客の移動を支える輸送機関。
・令和元年度まで一定数を維持していたが、令和２年度は新型コロナにより利用者が激減。
・一日の平均乗降客数は、ＪＲ高知駅が最も多く、次いで、ＪＲ朝倉駅、ＪＲ旭駅と続く。

**◆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 |
| 薊野 | 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 |

出典：四国旅客鉄道(株)

**◆運賃**




※令和５年６月１日現在
※高知駅からの運賃

## 上位・関連計画等について

### （１）高知市交通基本計画（2022年度改定版）

**目　　的**　市民ニーズに即した持続可能な交通体系の構築と、市民・事業者・行政が共に支え合う仕組みの実現を図るために、めざすべき将来像の実現に寄与することを目的とする。

**基本理念**　安全・快適で環境にやさしい　みんなで支え、明日へつなぐ交通空間
～市民・事業者・行政が連携・協働した効率的な交通体系を目指して～

**計画期間**　10年間
基本計画　2022（令和４）～2031（令和13）

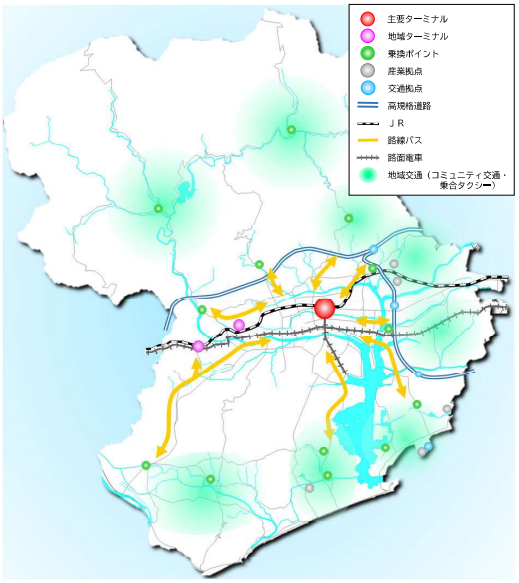
**計画対象**　（交通全般）
公共交通、自動車交通、徒歩・自転車交通

**交通ネットワークの形成**

・ＪＲが広域幹線、路面電車が都市幹線、路線バスが周辺エリアと中心部をつなぐ支線・循環線を担う。

・周辺エリアでは、乗合タクシーなどで地域内をきめ細かく運行する地域交通システムを構築。

・それぞれの交通が結節点（主要ターミナル、地域ターミナル、乗換ポイント）において、結節機能の強化を図ることで、持続可能な交通ネットワークを形成。




| 基本目標 | 施策の方向性 | 個別施策 |
|---|---|---|
| 基本目標１<br>いきいきとした市民生活を支え、人と環境にやさしい交通 | ①　地域交通の整備 | 1　生活道路の改善 |
| | | 2◎　生活交通の確保・維持 |
| | ②　バリアフリーの推進 | 3◎　バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 |
| | | 4　自転車・歩行者の通行空間の安全確保 |
| | ③　環境負荷の低減 | 5　環境にやさしい移動手段の推進 |
| 基本目標２<br>人とまちをつなぐ安全・快適な交通 | ④　公共交通の利便向上 | 6　利用促進・広報活動の実施 |
| | | 7◎　総合的な地域公共交通ネットワークの再編 |
| | | 8　利便性の高い運行サービスの提供 |
| | | 9◎　交通結節機能の強化 |
| | | 10　サイクルアンドライド・パークアンドライドの推進 |
| | ⑤　広域交通の強化 | 11　道路交通網の再編 |
| | | 12　高規格道路及び幹線道路等の充実 |
| 基本目標３<br>高知の魅力・活力を高める交通 | ⑥　観光等の強化 | 6再　利用促進・広報活動の実施 |
| | | 13　観光地間の移動手段の利便性・快適性の向上 |
| | | 14◎　移動そのものを活かした地域づくり |
| | ⑦　地域活力の向上 | 12再　高規格道路及び幹線道路等の充実 |
| | | 15◎　自転車を活用したまちづくりの推進 |
| | | 16◎　まちなかを歩きたくなるまちづくり |
| 基本目標４<br>市民・事業者・行政が連携・協働し、支える交通 | ②　バリアフリーの推進 | 17◎　地域ぐるみで支える交通環境づくり |
| | ⑨　交通安全 | 18　交通安全思想の普及徹底 |
| | | 19　交通安全施設その他の整備 |
| | | 20　自転車の安全利用と駐輪対策 |

※　◎は複数の施策をパッケージ化し、市民・事業者・行政が　連携・協働して一体的に取り組む施策（横断的施策）

## （２）2022高知市地域公共交通計画

**目　　的**　地域の暮らしと産業を支える交通が重要となる一方で、モータリゼーションによる利用者減や運転手不足等の社会経済情勢を踏まえ、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ため、高知市地域公共交通計画を策定。

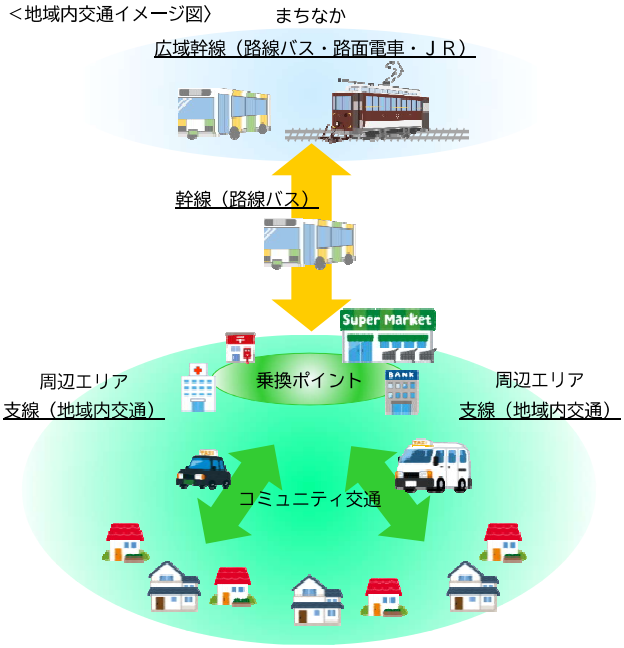
**計画期間**　５年間
2022（R4）～2026（R8）年度

**計画対象**　公共交通全般
（鉄道・路面電車・路線バス・タクシー）

**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




| 施策 | 事業 | |
|---|---|---|
| ①　総合的な地域公共交通ネットワークの再編 | 1 | **地域ぐるみで支える仕組みづくり** |
| | 2 | バス路線の再編 |
| | 3 | 鉄道を活用した広域幹線の機能強化 |
| | 4 | コミュニティ交通の導入 |
| ②　交通結節機能の強化 | 5 | **交通結節ポイントの機能強化** |
| ③　利便性の高い運行サービスの提供 | 6 | 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し |
| ④　サイクルアンドライド・パークアンドライドの推進 | 7 | サイクルアンドライドの推進 |
| | 8 | パークアンドライドの推進 |
| ⑤　生活交通の確保・維持 | 9 | バス路線の確保・維持 |
| | 10 | 乗合タクシーの確保・維持 |
| ⑥　バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 | 11 | バス停・電停等の利用環境の改善 |
| | 12 | バス・電車車両の改善 |
| ⑦　利用促進・広報活動の実施 | 13 | 路面電車を活かした魅力づくり |
| | 14 | 多様な情報サービスの提供 |
| | 15 | イベント等における広報活動 |

### 事業１　地域ぐるみで支える仕組みづくり

・持続可能で地域にふさわしい公共交通ネットワークを構築するため、住民・利用者・行政・事業者などが協働し、地域ぐるみで地域公共交通を支える体制づくりを進めます。
・市民・事業者・行政などの各主体がそれぞれの役割を果たした上で継続的に事業を進めます。
・地域交通を将来にわたって維持・確保していくため、本市にふさわしい交通体系や費用負担のあり方などについて、様々な角度からの抜本的な検討を始めます。

## （３）2011高知市総合計画後期基本計画

◆概要
　地域社会の人々が将来に向けて夢と希望を持てる地域の将来ビジョンを示すとともに、そこに至る道筋を明らかにし、ビジョンの実現に向けた必要な手段や施策を示した本市の最上位計画。

◆まちづくりの理念
１　自然と共生
２　人と人の共生
３　自然と人とまちの共生

◆将来の都市像
森・里・海と人の環　自由と創造の共生都市　高知

◆計画期間
　後期基本計画　2021（令和３）から2030（令和12）年度までの10年間

◆都市構造
　都市部では、市街地の外延部拡大を抑制するなど、公的投資を効果的・効率的に行う集約型都市構造の構築を進めています。また、市域を構成する中山間地域、田園地域、都市部が持つ多様な特性を活かしたバランスの取れた発展を目指しています。



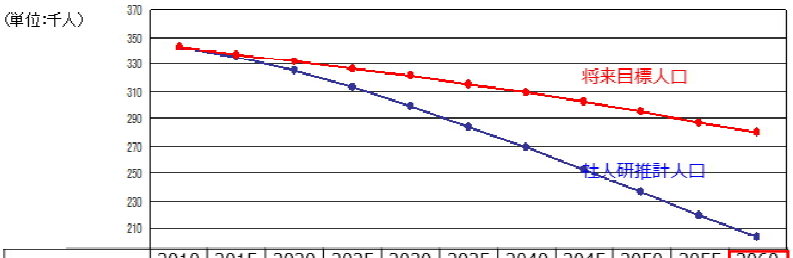

## （４）高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

◆位置付け
・めざすべき将来の方向と人口の将来展望等を示し、地域住民と人口に関する認識を共有。
・「高知市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の重要な基礎資料。
・総合計画をはじめ各種行政計画等の人口の将来展望に関する基礎資料。

◆計画期間
　2060年まで　45年間

◆自然減の抑制
　①合計特殊出生率を上昇　・2013年［1.46］→2019年［1.60］→2035年［2.07］
　②死亡率の改善　・2035年委男性の死亡率が2010年時点の全国平均まで改善等

◆社会減の抑制
　③転出超過の抑制　・15~24歳の件外人への転出超過が段階的に抑制され、2030年時点で転出超過ゼロ
　④移住の促進　・2015年以降、移住人口が段階的に増加し以後、一定




| | 2010 H22年 | 2015 H27年 | 2020 H32年 | 2025 H37年 | 2030 H42年 | 2035 H47年 | 2040 H52年 | 2045 H57年 | 2050 H62年 | 2055 H67年 | 2060 H72年 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 社人研推計人口 | 343 | 335 | 325 | 313 | 299 | 284 | 269 | 253 | 237 | 220 | 204 |
| 将来目標人口 | 343 | 337 | 332 | 326 | 321 | 315 | 309 | 302 | 295 | 287 | 280 |

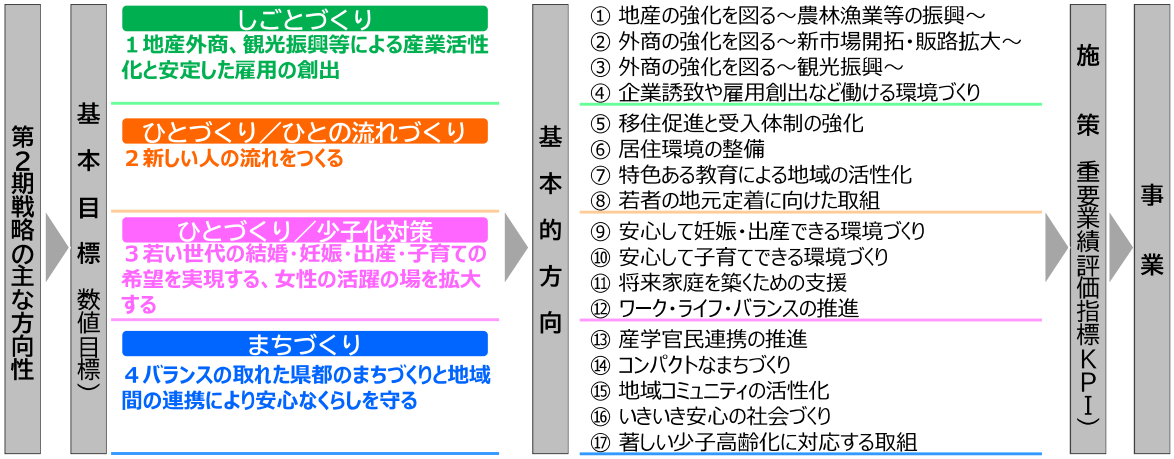
## （５）高知市まち・ひと・しごと創生総合戦略

◆目　　的　　「高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」で示した高知市がめざすべき人口の将来展望を実現し、人口減少問題を克服するための具体的な戦略。

◆計画期間　　2020（令和２）から2024（令和６）年度までの５年間

◆基本方針　　・総合計画と連動した着実な施策の推進　　・県や他市町村との連携
・進捗管理体制の確立とPDCAサイクルによる進捗管理

◆果たすべき役割　・県内の政治、経済、文化の中核として人口のダム機能の役割を果たす。
・県内他市町村との共存共栄の関係を保ちながら連携を深め、県全体のけん引役としての役割を発揮。




## （６）高知市都市計画マスタープラン

◆概要

・長期的・総合的な視点から地域特性を踏まえ、都市の将来像と実現に向けた道筋を明らかにする「市町村の定める都市計画についての指針」。
・<u>持続可能な集約型都市構造</u>の実現に向けた土地利用、都市防災、交通体系の方針などを示している。




◆都市計画の基本理念
　安全・にぎわい・コンパクト・共生・風情・環境

◆都市づくりのビジョン
　安心とにぎわいを未来につなぐ、
やさしさふれあう都市

◆計画期間
　2014（平成26）から2030（令和12）年度まで

## （7）高知市立地適正化計画

◆概要

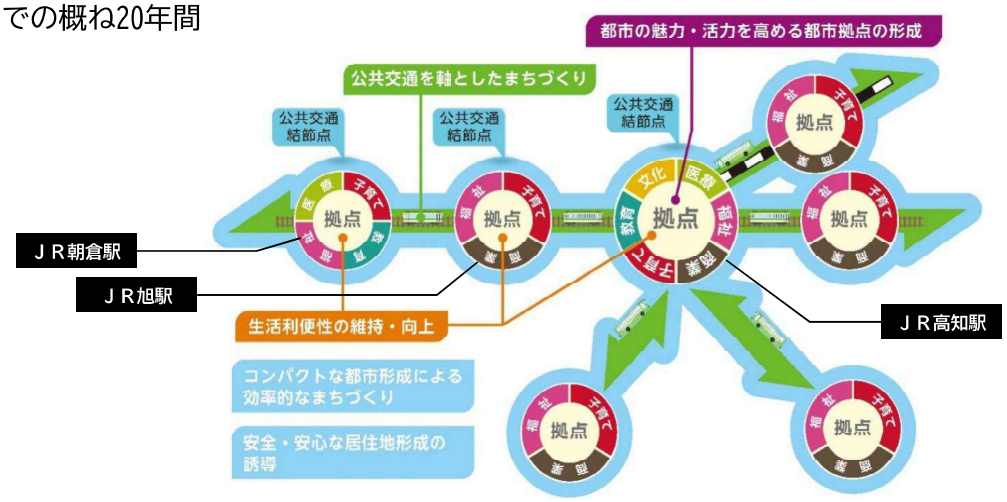
・医療、福祉、商業、子育てや住居がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が、公共交通によりこれらの生活利便施設に容易にアクセスできるなど、都市の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりをめざすための計画。

◆計画期間

2017（平成29）から2035（令和17）年度までの概ね20年間

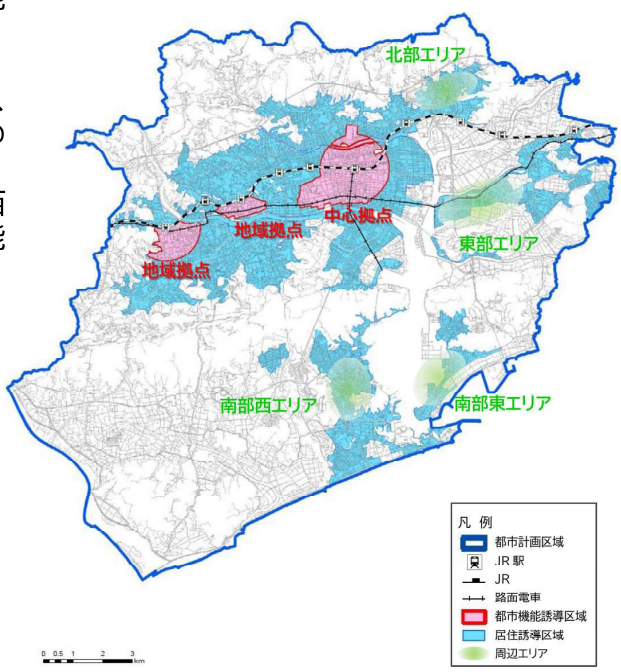
◆基本方針

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




・中央部、西部は、日常生活サービス施設の集約状況を踏まえ、中心拠点と二つの地域拠点を都市機能誘導区域として設定。

・北部、東部、南部については、日常生活サービス施設の分布が幅広いことなどから、区域設定は行わず、各種サービス施設が広がる区域を周辺エリア（北部エリア、東部エリア、南部東エリア、南部西エリア）として位置づけ、地域の日常サービス機能の維持や各種関連計画の施策を誘導。




・居住誘導区域
…生活サービスやコミュニティが維持されるよう、居住を誘導すべき区域。

・都市機能誘導区域
…医療・福祉・商業などの都市機能を都市の中心拠点や地域拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。

## （８）高知市中心市街地活性化基本計画

◆概要

・中心市街地にある地域資源を活用し、それらの魅力を相互に生かした施策に取り組むことで、居住人口の確保と交流人口の拡大を図り、にぎわい溢れる本市の「顔」にふさわしい中心市街地の形成を目指す。




◆基本コンセプト

地域資源の魅力が織り成す、「暮らし」と「交流」の調和したまち

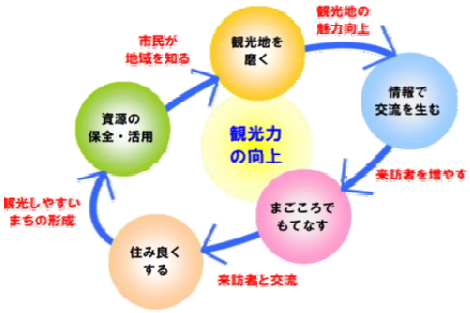
◆計画期間

2018（平成30）から2022（令和４）年度までの５年間

## （９）高知市観光振興計画

◆概要

観光による交流人口の拡大や地域経済の活性化を図るため、観光に関わる全ての関係者が、目標や計画を共有し、連携・協働して観光振興を図っていくことを目的に策定。




◆基本理念

周遊拠点都市こうちを目指す

◆計画期間

2019（平成31）から2023（令和５）年度までの５年間

# 5　地域公共交通の全国の取組事例

## 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

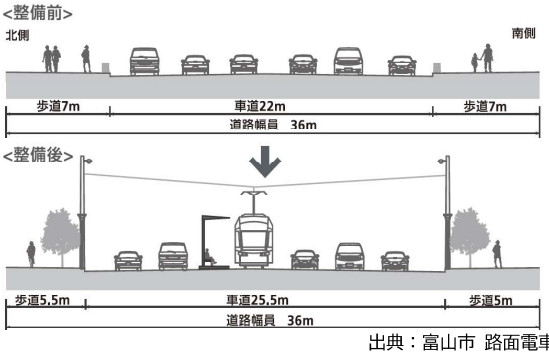
| JR富山港線時 | 路面電車化後 |
|---|---|
| 運行間隔<br>30～60分 | 15分<br>（ラッシュ時は10分、早朝･深夜は30分） |
| 始発・終電<br>5時台・21時台 | 5時台･23時台 |
| 駅数<br>9駅（富山駅除く） | 10駅･3停留場 |
| 車両<br>鉄道車両 | 全低床車両 |

**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。



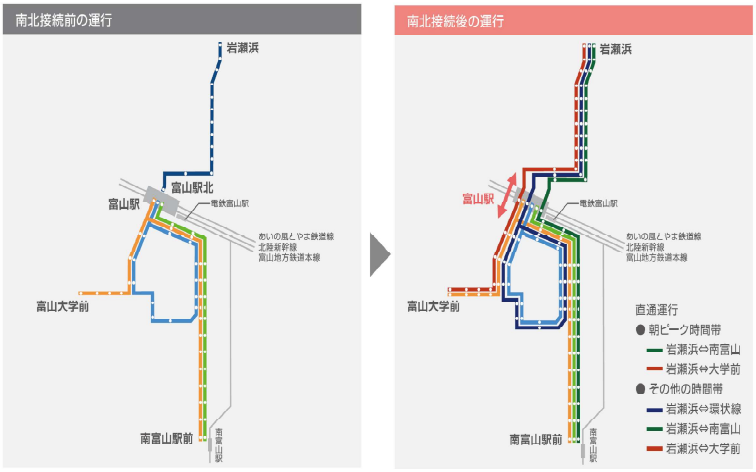



出典：富山市 路面電車概要

## 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）

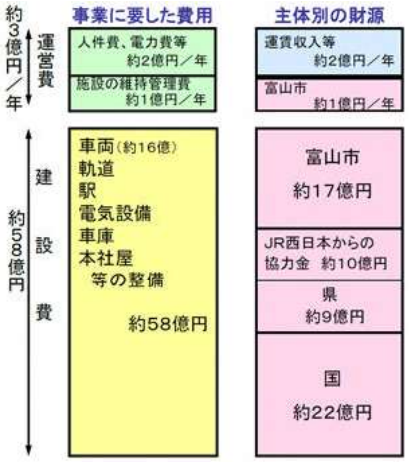
| 項目 | 事業費 | 国費 | 県費 | 市費 |
|---|---|---|---|---|
| ①富山港線路面電車化事業 | 58 | 22 | 9 | 17<br>JRからの協力金10 |
| ②市内電車環状線化事業 | 30 | 13 | | 17 |
| ③路面電車南北接続事業 | 40 | 18 | | 22 |
| 合計 | 128 | 53 | 9 | 56<br>JRからの協力金10 |

## ◆公設民営方式について

### ①富山港線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）

## （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）




ネットワークの重要な拠点として、松山市駅前広場を整備

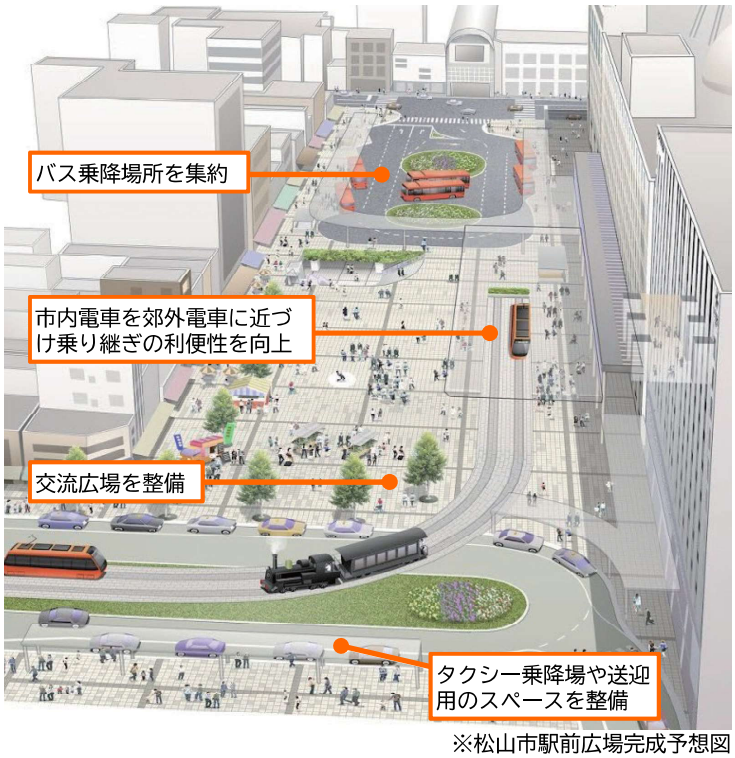
出典：「花園町通り」道路空間改変事業の取組み

**◆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）**

○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。
○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

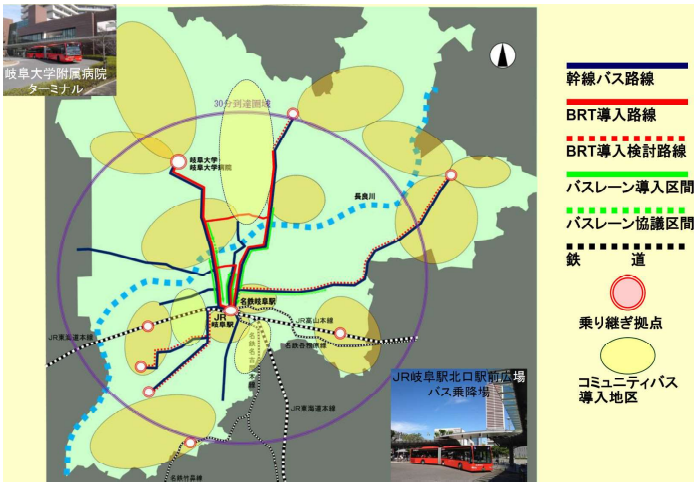
出典：広報まつやま　2021.10.15

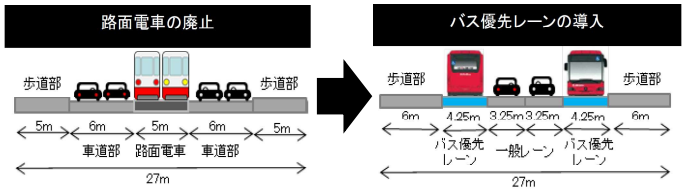
# 路線バス・ＢＲＴを活かした取組

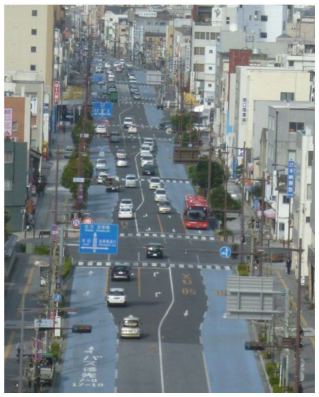
## （３）岐阜市型ＢＲＴ

◆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



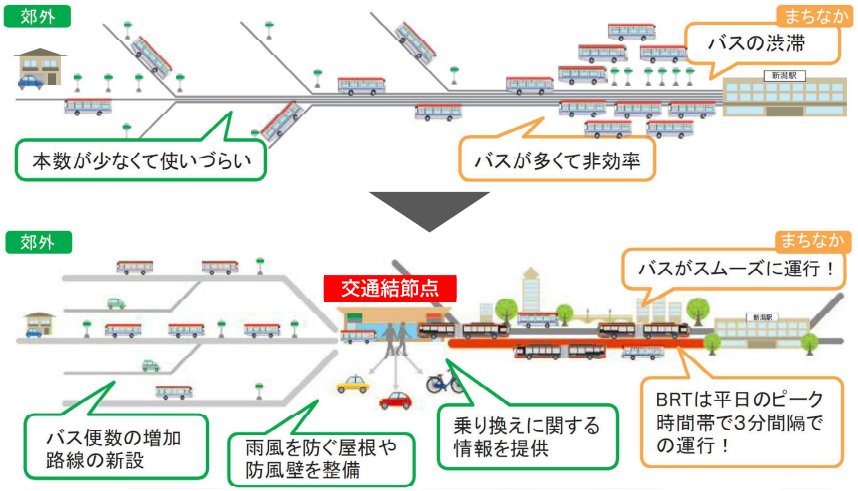

出典：岐阜市の未来技術社会実装事業の概要

## （４）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　○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。
○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。
○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

## （５）気仙沼線・大船渡線ＢＲＴ



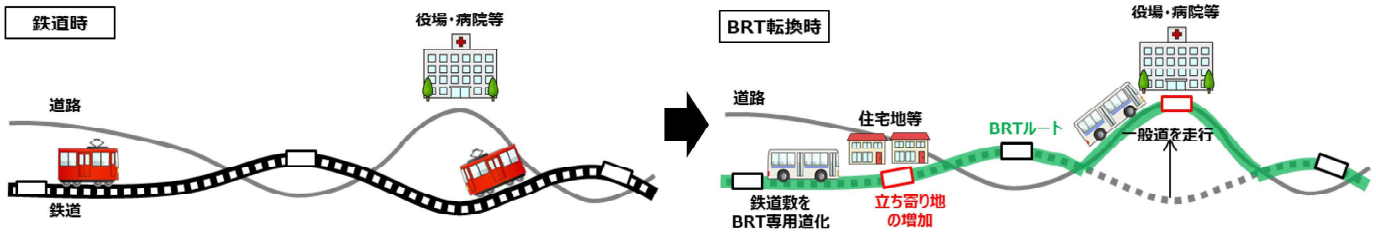


◆人口　気仙沼市　３万４千人
大船渡市　５万９千人（Ｒ４年12月末時点）

◆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：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：気仙沼線・大船渡線のBRTによる復旧

## 上下分離方式の取組

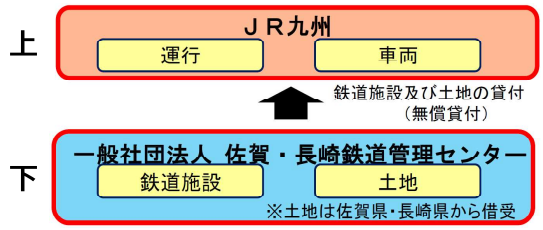
### （６）長崎本線（ＪＲ九州）

**◆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。

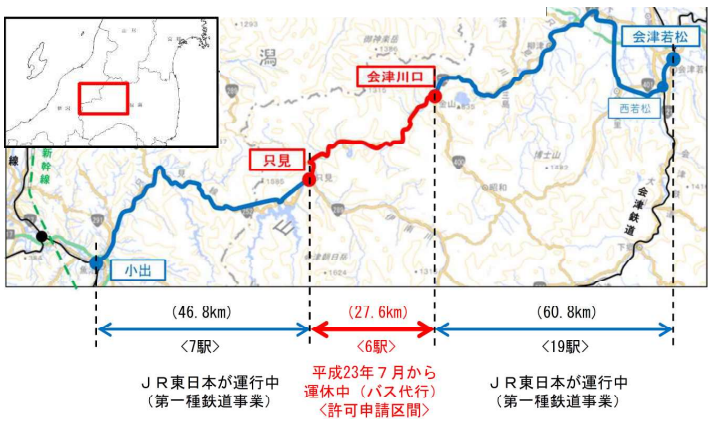
### （７）只見線（ＪＲ東日本）

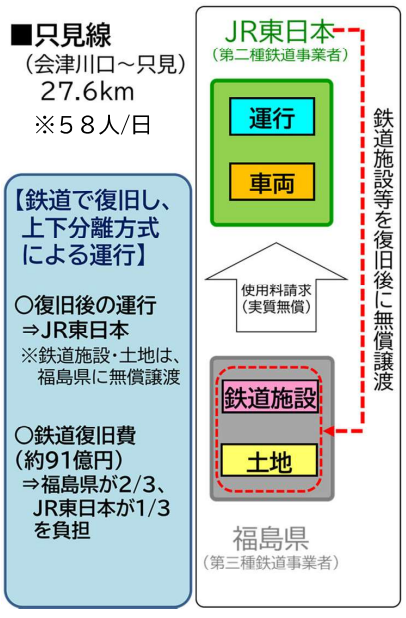
**◆概要**

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

## 利用促進に係る取組

# （８）日曜・祝日　電車・バス等運賃無料デー

### ◆概要

新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に落ち込んだ公共交通の利用者の回帰と新規需要の掘り起こしを図るため、公共交通事業者が実施する日曜・祝日等の路面電車、路線バス及びデマンド型乗合タクシーの運賃を無料にする事業に対して補助金を交付。

### ◆内容

○実施期間：令和３年１１月３日～令和４年１月３０日のうち日曜・祝日・年末年始（計２０日間）
○対象路線：市内を運行する路面電車、路線バス、デマンド型乗合タクシーの全路線
○対 象 者：要件なし（どなたでも利用できます）
○主　　催：とさでん交通、県交北部交通、高知東部交通、デマンド型乗合タクシー事業者（５社）
○事 業 費：１３８、８６５千円（実績）※公共交通事業者応援事業費補助金事業

●電車イベント：外国電車・維新号を見つけて乗ろう!!
●バスイベント：バスに隠されたキーワードを探そう!!
●電車・バス共通イベント：電車・バスふれあいツアー!!







### ◆利用者数（無料デー）

| | 11/3（水・祝） | 11/7（日） | 11/14（日） | 11/21（日） | 11/23（火・祝） | 11/28（日） | 12/5（日） | 12/12（日） | 12/19（日） | 12/26（日） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| とさでん／電車 | 15,171 | 18,867 | 18,041 | 19,447 | 16,674 | 16,729 | 17,191 | 17,014 | 17,454 | 16,000 |
| とさでん／バス | 7,600 | 9,328 | 9,300 | 9,551 | 8,203 | 8,734 | 8,742 | 8,734 | 8,850 | 7,891 |
| 県交北部交通 | 477 | 639 | 644 | 588 | 665 | 614 | 599 | 626 | 642 | 532 |
| 高知東部交通 | 494 | 650 | 676 | 572 | 557 | 695 | 671 | 704 | 537 | 531 |
| 計 | 23,742 | 29,484 | 28,661 | 30,158 | 26,099 | 26,772 | 27,203 | 27,078 | 27,483 | 24,954 |

| | 12/30（年末年始） | 12/31（年末年始） | 1/1（年末年始） | 1/2（日） | 1/3（年末年始） | 1/9（日） | 1/10（月・祝） | 1/16（日） | 1/23（日） | 1/30（日） | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| とさでん／電車 | 13,497 | 10,393 | 10,469 | 13,030 | 13,983 | 17,111 | 13,153 | 13,823 | 11,332 | 12,370 | 301,749 |
| とさでん／バス | 6,030 | 4,503 | 4,106 | 6,416 | 5,706 | 7,883 | 6,218 | 6,911 | 5,599 | 6,596 | 146,901 |
| 県交北部交通 | 391 | 255 | 248 | 368 | 378 | 570 | 460 | 541 | 328 | 503 | 10,068 |
| 高知東部交通 | 316 | 239 | 223 | 320 | 362 | 460 | 495 | 481 | 278 | 524 | 9,785 |
| 計 | 20,234 | 15,390 | 15,046 | 20,134 | 20,429 | 26,024 | 20,326 | 21,756 | 17,537 | 19,993 | 468,503 |

| | R元年度同期１日当たり乗客数 | R２年度同期１日当たり乗客数 | 無料デー１日当たり乗客数 | R元年度比 | R２年同期比 |
|---|---|---|---|---|---|
| とさでん／電車 | 11,383 | 6,730 | 15,915 | 1.40倍 | 2.36倍 |
| とさでん／バス | 4,771 | 2,846 | 7,414 | 1.55倍 | 2.61倍 |
| 北部交通／バス | 148 | 117 | 509 | 3.44倍 | 4.35倍 |
| 東部交通／バス | 123 | 83 | 499 | 4.06倍 | 6.01倍 |
| 計 | 16,425 | 9,776 | 24,337 | 1.48倍 | 2.49倍 |

| | |
|---|---|
| 利用者数 | 468,503人 |
| ※整理券カウントによる計測 | |
| ※取忘れ率3.7%を加算 | |
| **利用者数合計** | **486,748人** |

## （９）日曜・祝日　電車・バス等ワンコインデー

### ◆概要

　コロナ禍で厳しい状況にある公共交通事業者の事業支援と公共交通の利用拡大に資するため、公共交通事業者の利用促進の取組を応援（補助）する。

### ◆内容

・内　　容：運賃を「ですか利用者10円」「現金利用者100円」とし、公共交通の利用促進を図る。
・実施期間：令和４年１１月３日～令和５年１月２９日のうち日曜・祝日・年末年始（計２０日間）
・対 象 者：要件なし（どなたでも利用できます）
・主　　催：とさでん交通、県交北部交通、高知東部交通、デマンド型乗合タクシー事業者（５社）
・事 業 費：９２，２３０千円（実績）※公共交通事業者応援事業費補助金事業

●バスイベント：バス停のキーワードを探そう！
　　バス停クイズラリー
●電車イベント：外国電車・維新号を見つけて乗ろう！
●ほっとこうちコラボ企画：電車＆バス子ども撮影会
　　＃ハッシュタグキャンペーン







### ◆利用者数（ワンコインデー）

| | 11/3（木・祝） | 11/6 | 11/13 | 11/20 | 11/23 | 11/27 | 12/4 | 12/11 | 12/18 | 12/25 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| とさでん／電車 | 16,519 | 15,904 | 15,230 | 17,246 | 15,395 | 16,928 | 16,665 | 16,366 | 17,143 | 18,156 |
| とさでん／バス | 6,313 | 7,462 | 6,824 | 8,791 | 6,455 | 7,235 | 6,289 | 7,864 | 7,918 | 7,697 |
| 県交北部交通 | 412 | 405 | 273 | 324 | 288 | 353 | 238 | 329 | 322 | 242 |
| 高知東部交通 | 401 | 486 | 323 | 436 | 335 | 456 | 414 | 489 | 479 | 388 |
| 計 | 23,645 | 24,257 | 22,650 | 26,797 | 22,473 | 24,972 | 23,606 | 25,048 | 25,862 | 26,483 |

| | 12/30（年末年始） | 12/31（年末年始） | 1/1（年末年始） | 1/2（年末年始 | 1/3（年末年始） | 1/8 | 1/9 | 1/15 | 1/22 | 1/29 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| とさでん／電車 | 17,588 | 12,214 | 12,391 | 13,697 | 15,434 | 26,349 | 18,027 | 18,106 | 18,122 | 17,686 | 335,166 |
| とさでん／バス | 7,365 | 4,880 | 4,500 | 4,732 | 5,885 | 6,263 | 5,085 | 6,438 | 7,876 | 7,542 | 133,414 |
| 県交北部交通 | 211 | 167 | 183 | 304 | 296 | 379 | 224 | 295 | 315 | 342 | 5,902 |
| 高知東部交通 | 279 | 193 | 210 | 253 | 247 | 429 | 376 | 460 | 610 | 637 | 7,901 |
| 計 | 25,443 | 17,454 | 17,284 | 18,986 | 21,862 | 33,420 | 23,712 | 25,299 | 26,923 | 26,207 | 482,383 |

| | R元年度同期 １日当たり乗客数 | R２年度同期 １日当たり乗客数 | ワンコインデー １日当たり乗客数 | R元年度比 | R２年同期比 |
|---|---|---|---|---|---|
| とさでん／電車 | 11,383 | 6,730 | 16,758 | 1.47倍 | 2.49倍 |
| とさでん／バス | 4,771 | 2,846 | 6,671 | 1.40倍 | 2.34倍 |
| 北部交通／バス | 148 | 117 | 295 | 1.99倍 | 2.52倍 |
| 東部交通／バス | 123 | 83 | 395 | 3.21倍 | 4.76倍 |
| 計 | 16,425 | 9,776 | 24,119 | 1.47倍 | 2.47倍 |

| | |
|---|---|
| ですか利用者数 | ① 217,655人 |
| 現金　利用者数 | ② 264,728人 |
| ※整理券カウントによる現金利用者数 130,777人 | |
| ※ﾄﾞﾗｲﾌﾞﾚｺｰﾀﾞｰ確認による取忘れ率50.6%を加算 | |
| 利用者数合計（①＋②） | 482,383人 |

## （10）ＩＣカードですか　無料配布キャンペーン

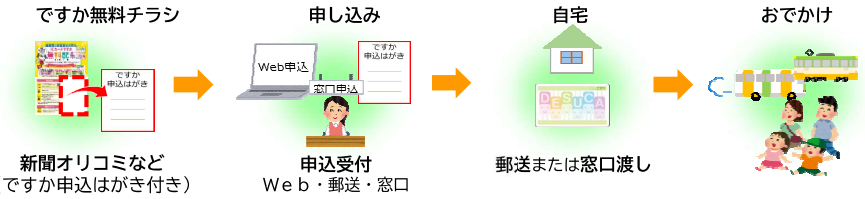
### ◆概要

　コロナ禍で厳しい状況にある公共交通事業者の事業支援と公共交通の利用拡大に資するため、公共交通事業者の利用促進の取組を応援（補助）する。

### ◆内容

・内　　容：ワンコインデーに先行して、市内在住の先着２万名に対し、100円分チャージ付きの「ですか」を無料配布。
・実施期間：令和４年９月１日～令和５年１月31日（好評につき11月７日に受付終了）
・受付方法：Ｗｅｂ・郵送・窓口（20,280枚を配布）
・事 業 費：１２，４９６千円（実績）※公共交通事業者応援事業費補助金事業

「ですか」導入の効果
・読み取り機にタッチするだけで、スムーズな乗降ができる。
・非接触で新型コロナウイルス感染症の感染対策が徹底できる。
・両替の対応が不要で安全運行につながる。
・バスダイヤの遅れ解消につながる。
・利用データの収集・分析ができる。






# 6　本検討会の検討結果について

## （1）　概要

### ①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

真にサステイナブルな地域交通のリ・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

### ②あり方検討の方向性

・　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”のあり方について抜本的に検討する。

・　受益者負担や安全性確保の観点から地域公共交通の維持・確保に係る“費用分担”のあり方について抜本的に検討する。

・　地域経済の活性化や観光振興の観点から地域公共交通の活性化につながる“利用促進”のあり方について抜本的に検討する。

・　クロスセクター効果や便益分析、意向調査を踏まえた社会実験による“調査・検証”を検討する。

### ③検討する項目

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

## （２）　交通体系のあり方検討について

（あり方検討の方向性）
　　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”のあり方について抜本的に検討する。

（検討する項目）
- a　幹線・支線型のネットワークづくり
- b　新交通システムによる高度化
- c　運転手の規模に応じた再編
- d　ラストワンマイルのサービス拡充
- e　地域拠点としてのモビリティハブ化

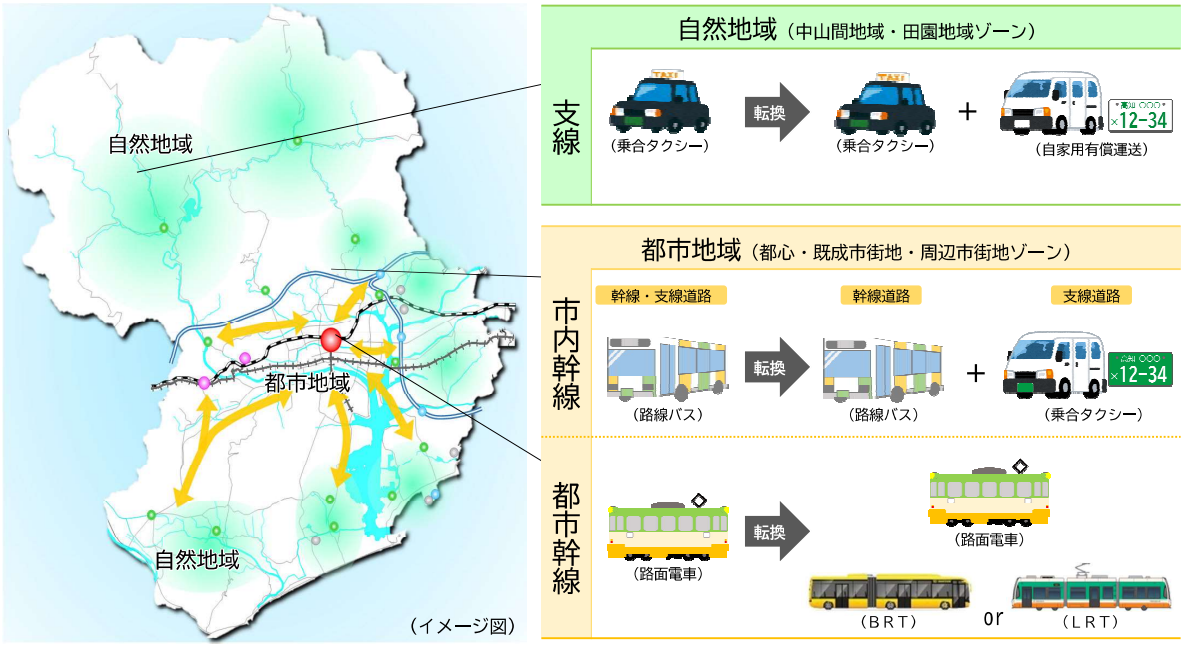
（考えられる具体策）

・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

（真にサステイナブルな交通体系の姿）



## 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<br>真にサステイナブルな「交通体系」のあり方に係る意見

交通体系のあり方検討の方向性と検討項目については、本検討会が示す下記の主な意見を踏まえ、今後の具体的なあり方検討を進めていただきたい。

【主な意見】

a 幹線・支線型のネットワークづくりについて

中心部の路面電車と路線バスが並走する区間やバス・タクシーの運転手不足の解消、さらには路面電車が抱える様々な課題に対応するために、中心部は電車、周辺部はバス、さらにタクシーや自家用有償運送といった多様な交通モードを組み合わせたネットワークと結節点整備を検討すること。

b 新交通システムによる高度化について

路面電車は安全安心のための維持コストが十分確保できない状況にあること等も踏まえると、適正な軌道延長について検討すべきである。また、速達性の問題や古くなった電車、電停が抱える課題も多々あることから、ＬＲＴ、ＢＲＴを導入している全国事例や海外事例も研究し、幅広い視点から検討することが必要である。一方で、高知のまちは電車と一体となった長い歴史があり、文化的価値の面からも意義があり、高知の風景の一つとして高知市民のプライドや誇りを大切にしていく必要もある。

c 運転手の規模に応じた再編について

深刻なバス・タクシーの運転手不足、成り手不足に対応するために、路面電車と路線バスの並走区間を見直すことや運転手数を見据えた路線再編が必要であること。また、運転手確保のために、女性ドライバーへのアプローチや地域貢献・社会貢献していることのＰＲなどイメージ戦略も必要であること。

d ラストワンマイルのサービス拡充について

深刻なバス・タクシーの運転手不足に対応するためには、「市民が市民を支える」という考え方のもと、自家用有償運送やタクシーの仕組みを活用し、広げていくことを検討すること。

e 地域拠点としてのモビリティハブ化について

幹線・支線型の交通ネットワークを実現していくには、結節点が重要となる。交通の拠点となるだけでなく、まちづくりやにぎわいづくりの拠点として、利便性向上や運行経費の削減にもつなげることが重要である。

その他意見としては、交通ＤＸ・交通ＧＸ、自動運転など全国の動きにも注視しつつ、まちの価値や魅力向上にもつながるなど、まちづくりと公共交通を一体で考えるべきといった意見など、幅広い視点から様々な意見が示された。

## （３）　費用分担のあり方検討について

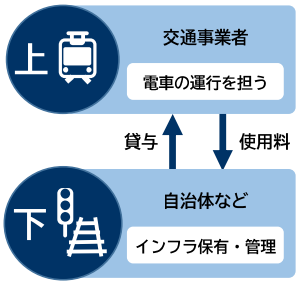
（あり方検討の方向性）
　　受益者負担や安全性確保の観点から地域公共交通の維持・確保に係る“費用分担”のあり方について抜本的に検討する。

（検討する項目）　ｆ　財政支援制度の充実
　　ｇ　適正な運賃制度の見直し
　　ｈ　協賛金による財源の確保
　　ｉ　寄付金等による財源の確保

（考えられる具体策）

・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

上下分離




エリアサポーター制度




（イメージ図）

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



## 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・確保のための「費用分担」のあり方に係る意見

費用分担のあり方検討の方向性と検討項目については、本検討会が示す下記の主な意見を踏まえ、今後の具体的なあり方検討を進めていただきたい。

【主な意見】

f 財政支援制度の充実について

公共交通に対する行政の本来の役割・責任の再確認が必要で、その上で自治体からの財政負担、受益者である利用者負担、交通事業者の負担、また、電車のあるまちを残したいと市民が願うのであれば市民も負担するといった「得られる受益と費用負担」のバランスやあり方について、検討すべきである。

g 適正な運賃制度の見直しについて

日曜・祝日運賃無料デー等の結果から、運賃を値下げすることによって利用者は増え、商店街や観光地のにぎわいにもつながったことが証明されている。また、運賃を安くすることで自動車通勤が減り、交通渋滞も緩和され、地域経済の活性化も期待できる。利用者増により様々な波及効果が得られるため、利用される運賃制度へと見直しすることが必要である。

h 協賛金による財源の確保、ｉ 寄付金等による財源の確保について

交通事業者の経営努力や自治体からの補助金のみで、必要な費用すべてを賄うことは厳しい状況にある。それぞれの地域の公共交通を守っていくためには、交通事業者、行政、市民の他、地域の民間事業者の方々からの協賛金や寄付金についても考える必要があり、みんなで残す、みんなで守る公共交通として地域全体で支えていく仕組みが必要である。

その他意見としては、高知市がどんな都市にしたいのかを明確にしたうえで、公共交通ネットワークをどう位置付けていくのかを考え、そのネットワークを維持するための行政負担や運賃を検討すべき。また、行政負担は、運行費用について赤字を埋めるというマイナス面の考え方ではなく、高知を活性化するためのまちづくりへの投資という考え方も大切といった意見など、幅広い視点から様々な意見が示された。

## （４）　利用促進のあり方検討について

（あり方検討の方向性）
　地域経済の活性化や観光振興の観点から地域公共交通の活性化につながる
　“利用促進”のあり方について抜本的に検討する。

（検討する項目）　j　利用者目線のサービスの充実
　　k　子育て世帯や高齢者への対応
　　l　デジタル化による多様なニーズへの対応

（考えられる具体策）

・シニアパス　・学生パス　・タクシーチケット　・サブスクリプション
・定期券割引　・運賃半額　・ノーマイカーデー　・キャッシュレス決済
・ワンコイン　・ＭａａＳ　・モバイルですか

**Ｒ３年度**
「知ってもらう」




**Ｒ４年度**
「使ってもらう」







**今後について**
「続けてもらう」

| （高齢者支援） | or | （子育て支援） | or | （継続的な支援） |
|---|---|---|---|---|
| 高齢者おでかけパス | | 学生運賃割引き | | 定期券購入補助 |

## 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」のあり方に係る意見

利用促進のあり方検討の方向性と検討項目については、本検討会が示す下記の主な意見を踏まえ、今後の具体的なあり方検討を進めていただきたい。

【主な意見】

j 利用者目線のサービスの充実について

乗り方が分からない、路線図が分かりにくいということも利用しにくい要因となっている。よりシンプルに分かりやすく、使いやすいシステムや利用方法、情報発信、運行検索等の環境整備が必要である。

k 子育て世帯や高齢者への対応について

通勤・通学定期をサービス充実し料金を安くすることは、子育て支援につながる。また、高齢者の方で運転免許証を返納した方や検討している交通弱者の方は、今後は公共交通に頼らざるを得ない状況にあり、特に中山間地域の高齢の方など本当に困っている方々への対応が必要である。

l デジタル化による多様なニーズへの対応について

ＩＣカード「ですか」を商店街でのお買い物決済に使用できるようにすることや、学生証との連携など多面的に使用できるようにすることで、公共交通の普及につながり、さらには、地域内でお金が回り、地域経済の活性化にもつながる。ＩＣカード「ですか」の多面的利用に加え、路線バス・路面電車の決済をスマートフォン決済にすることも検討する必要がある。

その他意見としては、公共交通を「みんなで残す・乗って残す」といった観点から利用促進策を積み重ねることが大事といった意見や、古い電車が走るまちとして観光の側面からアプローチすることや、公共交通を使って小旅行するモデルや楽しみ方を広報するなど、違う価値観から公共交通を提供していくといった意見など、幅広い視点から様々な意見が示された。

## （５）　調査・検証について

（あり方検討の方向性）
　　クロスセクター効果や便益分析、意向調査を踏まえた社会実験による“調査・検証”を検討する。

（検討する項目）　m　新交通システム導入に向けた社会実験等
　　n　公共交通に係る市民・利用者意向調査
　　o　公共交通がもたらす効果・便益分析

（考えられる具体策）

・BRT・LRT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

クロスセクター効果



## 公共交通の効果・便益分析と市民・利用者の意向調査を踏まえた社会実験等による「調査・検証」に係る意見

調査・検証のあり方検討の方向性と検討項目については、本検討会が示す下記の主な意見を踏まえ、今後の具体的なあり方検討を進めていただきたい。

【主な意見】

ｍ 新交通システム導入に向けた社会実験等、ｎ 公共交通に係る市民・利用者意向調査について

社会実験等を行う際には事前に、何を測定し、何を明らかにするのか議論し、論理的に整理したうえで行うべきである。また、平日は通勤通学、通院や買い物など普段使いしている利用客が多く、休日は利用客も少なく、平日とは違う客層で利用者ニーズは様々であり、市民・利用者の意向をしっかりと把握することは重要である。

ｏ 公共交通がもたらす効果・便益分析について

公共交通を利用することにより、健康増進につながることや、地域経済の活性化などの効果が考えられる。今後の公共交通に対して何を期待していくのか、便益と負担のあり方を論理的・定量的なアプローチにより、費用対効果など根拠をもった整理をする必要がある。

その他意見としては、全国や海外の先進事例を収集・研究しながら、人口減少も踏まえた長期的なシミュレーションを行い、エビデンスを持った整理をしたうえで、関係者から合意形成を得ることといった意見など、幅広い視点から様々な意見が示された。

# 7　今後の対応等について

本市の地域公共交通を取り巻く環境は、人口減少・少子高齢化や自動車社会の定着、さらには、長引くコロナ禍の影響により、地域公共交通の利用者は大きく減少しています。

また、昨今の全国的な燃油価格の高騰や電気料の値上げにより、交通事業者の経営状況はさらに厳しさが増しており、加えて、バス・タクシーの運転手不足や路面電車への設備投資も遅れるなど様々な課題に直面しており、現状の地域公共交通を維持することができない状況にあります。

今後については、本検討会で取りまとめた、あり方検討に係る基本的な考え方や今後の方向性に基づき、路面電車のあり方や、路面電車と路線バスの並走区間の検討をするとともに、喫緊の課題であるバス・タクシーの運転手不足への対応など、市民・利用者の皆様が応援したくなるような地域公共交通へとリ・デザイン（再設計）することについて、早急に取り組んでいただきたい。

その際には、高知市が中心となり高知県や関係自治体等と協力し、具体的なあり方検討をされる中で、本検討会において議論された意見等も十分に活用され、本市の地域公共交通の維持・確保の一助となることを願い、社会インフラとして、さらに充実した地域公共交通となることを強く期待します。

# 8　参考資料

## （1）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）　あり方検討に係る基本的な考え方等について（骨子）

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）　あり方検討に係る基本的な考え方等について（案）

７月７日（金）　第４回　高知市地域公共交通あり方検討会

議　事（１）　高知市地域公共交通あり方検討結果報告書（案）

７月末予定　　高知市地域公共交通あり方検討会の市長報告

## （２）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。
⑴　持続可能な地域公共**交通体系の構築**に関する事項
⑵　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
⑶　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
⑷　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。
⑴　学識経験者
⑵　市民代表
⑶　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。