

高知市地域公共交通あり方検討結果報告書〔概要版〕

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。
- ・新しい生活様式ヘシフト（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

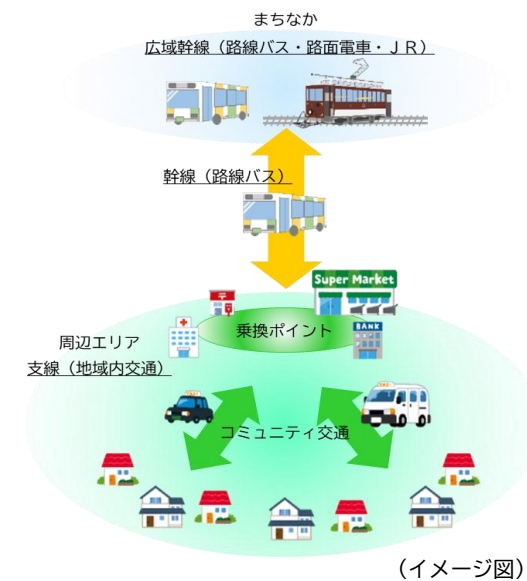
5年間 2022（令和4）～2026（令和8）

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

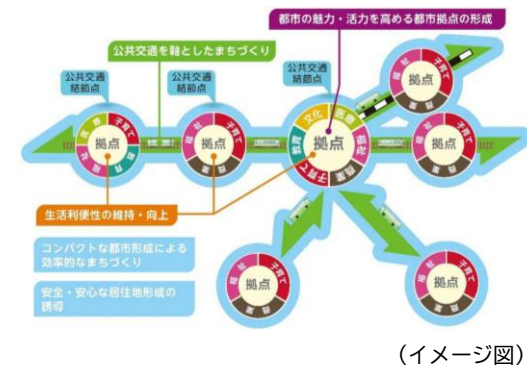
医療、福祉、商業、子育てや住居がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が、公共交通によりこれらの生活利便施設に容易にアクセスできるなど、都市の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりをめざす

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）

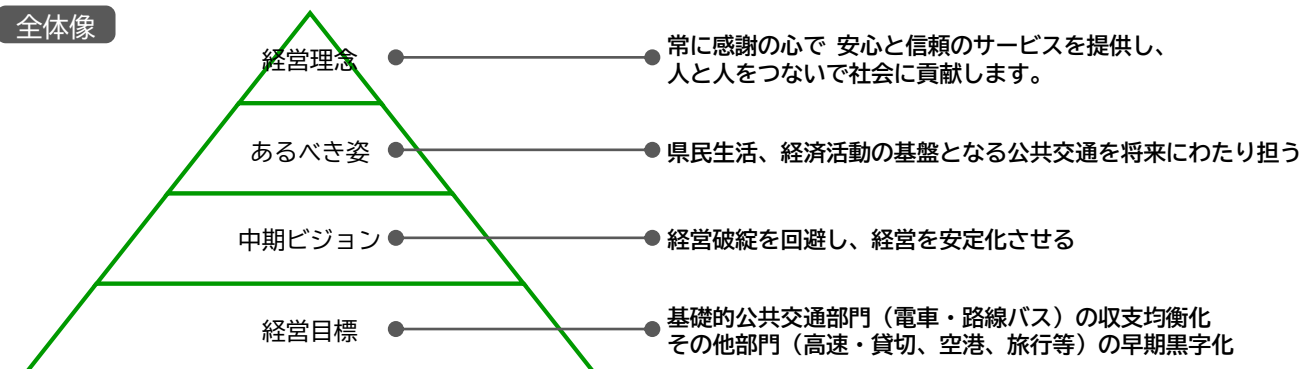
3 とさでん交通中期経営計画

- ・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）

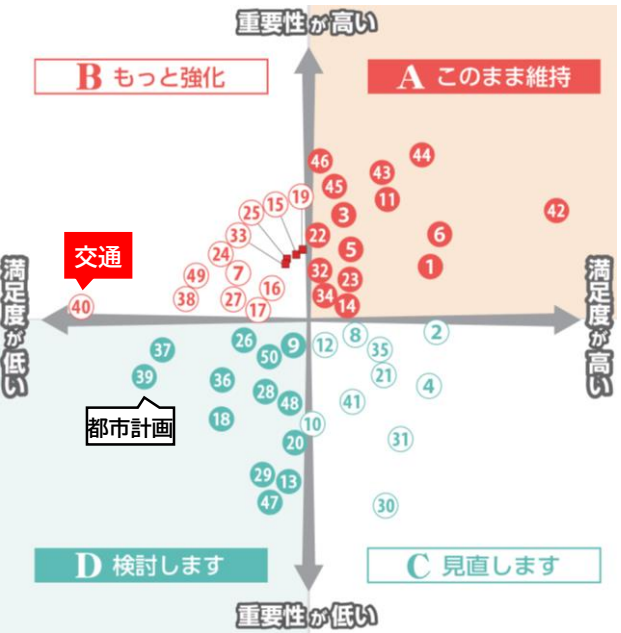
全体像



2 本市の地域公共交通の現状及び課題

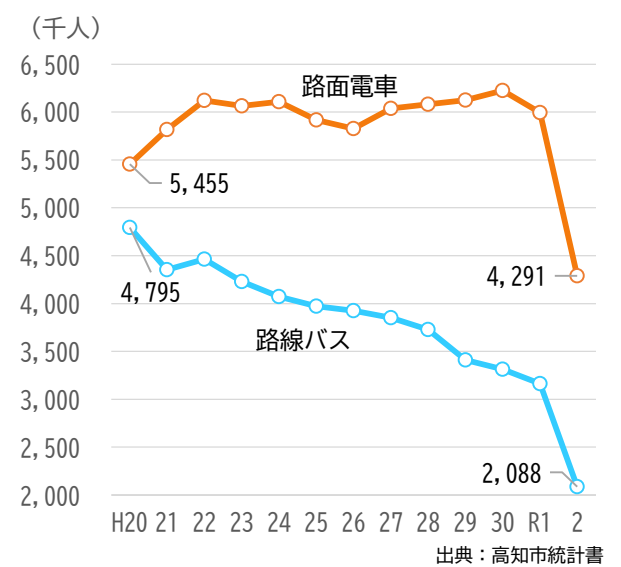
令和4年度 市民意識調査

- ◆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」



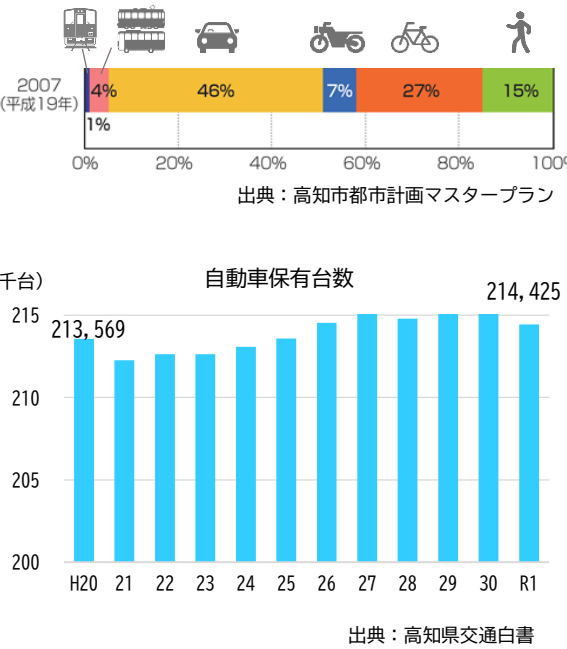
地域公共交通の利用者数

- ・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。



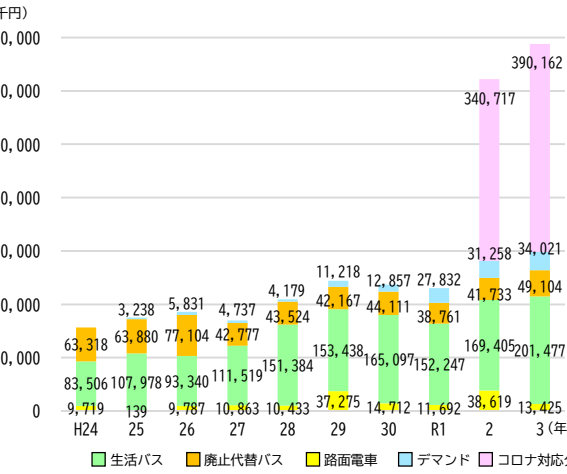
交通分担率 等

- ・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。



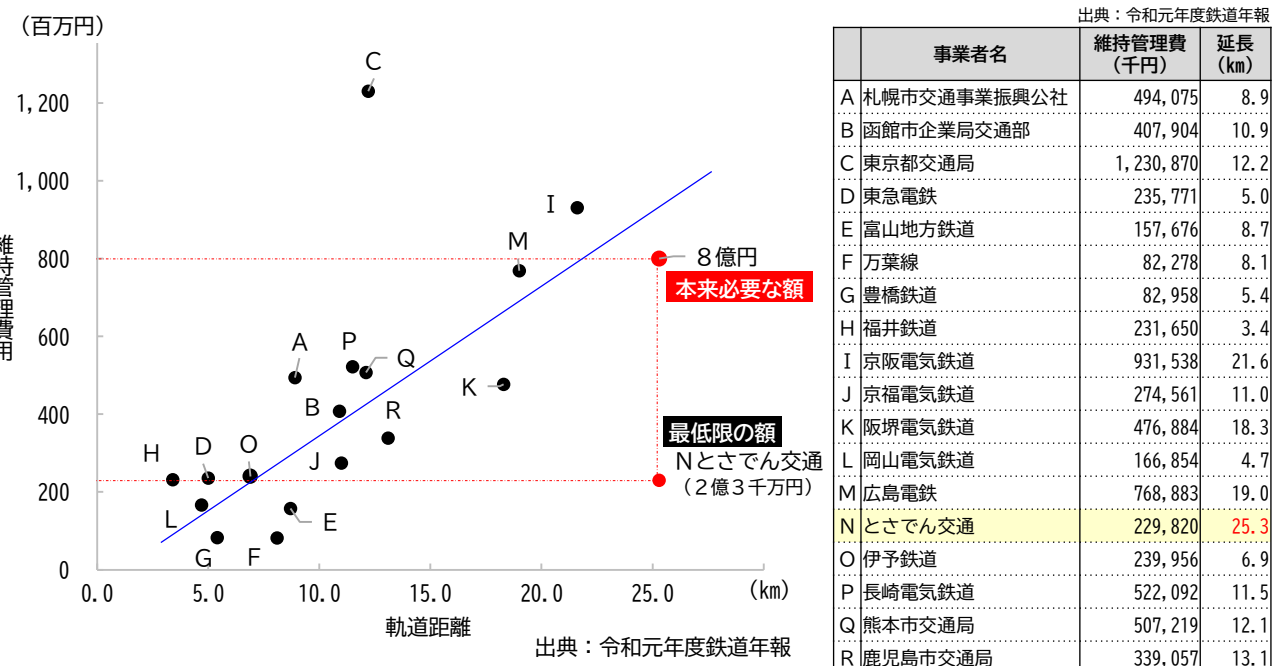
地域公共交通維持のための補助金額

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



路面電車の維持費と軌道延長について

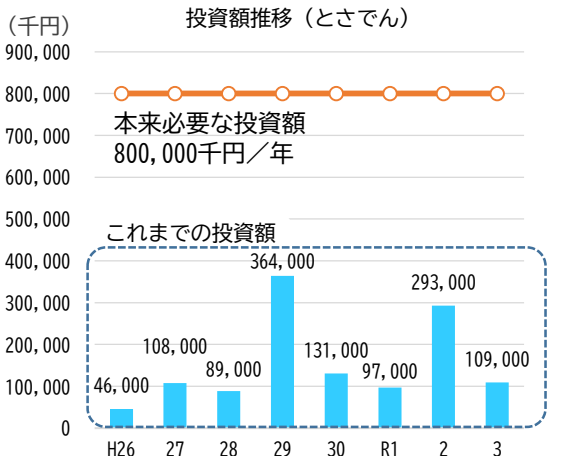
- ・とさでん交通設立以降も厳しい経営状況が続き、維持管理費用は必要最低限まで圧縮。
- ・これまでの投資額は本来必要な額を大きく下回り、安全運行のための施設整備が課題。
- ・軌道距離に対する維持管理費用は、他社と比べ極端に少ない状況。



路面電車の車両・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



路面電車の利用状況

- ・高知市内で乗り降りする「高知市内間移動」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%前後と極めて利用低い。
- ・市町を跨ぐ「いの町-高知市間移動」、「南国市-高知市間移動」も5%未満と利用が低い。



3 地域公共交通の全国の実践事例

路面電車・L R T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L R T化事業

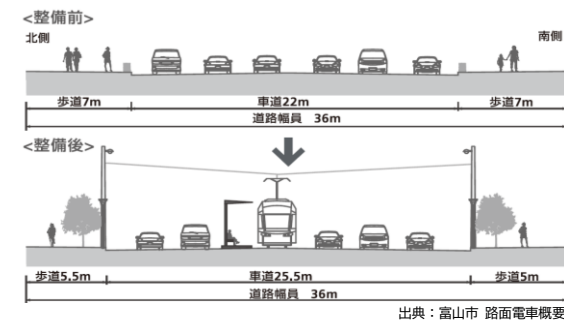
- 公設民営の考え方を取り入れ、駅設置や低床車両の導入、便数を増加
- 「上」の運行は民間（富山ライトレール(株)）、「下」の軌道整備等は富山市が負担するみなし上下分離を導入



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、L R Tネットワークの形成

路面電車・L R T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。

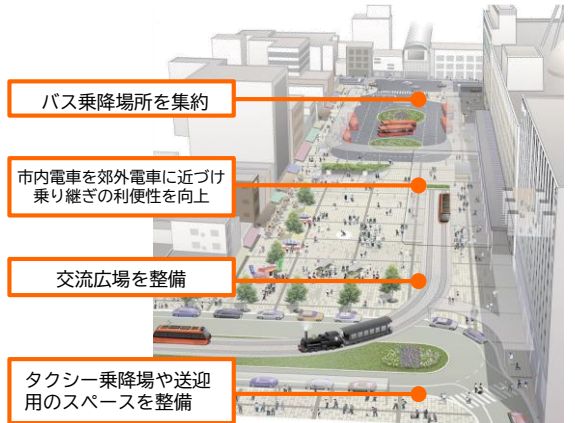


ネットワークの重要な拠点として、松山市駅前広場を整備

出典：「花園町通り」道路空間改変事業の取組

◆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。



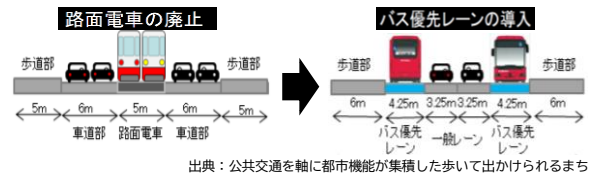
※松山市駅前広場完成予想図

出典：広報まつやま 2021.10.15

路線バス・B R Tを活かした取組

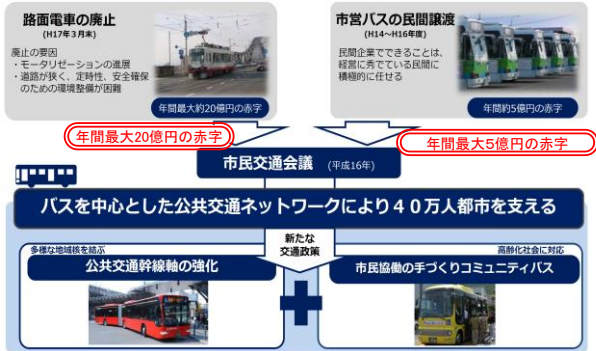
【 岐阜市 】

路面電車廃止により余裕が生まれた道路空間に、バス専用レーン整備やP T P S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

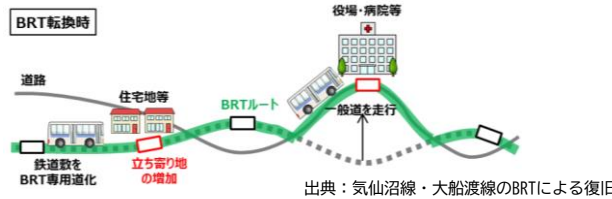
導入経過



出典：岐阜市の未来技術社会実装事業の概要

【 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、B R T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
- 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九州長崎線（肥前山口・諫早間）において上下分離を導入予定。

- J R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J R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。



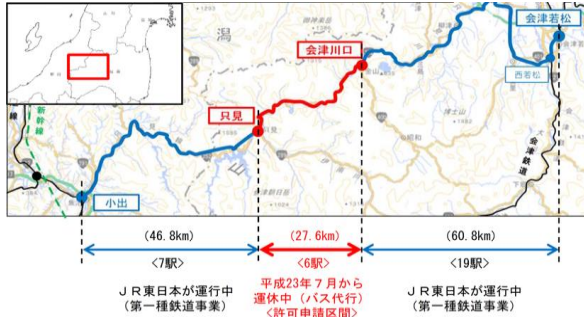
出典：鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会資料

出典：西九州新幹線HPを基に作成

【 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J R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。



利用促進の取組

【 高知市 】

◆I Cカードですか 無料配布キャンペーン

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を図るため、I Cカードですか無料配布キャンペーンを実施。

- ・実施期間：令和4年9月1日～令和5年1月31日
- ・事業費：12,496千円



◆日祝 電車・バス等運賃ワンコインデー

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を図るため、ワンコインデーを実施。

- ・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）
- ・事業費：92,230千円



◆路面電車・路線バス等運賃無料デー

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、無料デーを実施。

- ・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
- ・事業費：138,865千円



4 本検討会の検討結果及び今後の方向性

現状及び課題

公共交通全体

人口減少・少子高齢化
公共交通利用者の減少
独立採算による事業の限界
自動車中心社会の定着
「共創」の取組の萌芽
SDGsの推進
Society5.0・デジタル化への対応
コンパクトなまちづくりの実現
長引くコロナの影響と燃料価格の高騰
公共交通交通分担率が5%と低い
市民意識調査ワースト1が交通

路面電車

利用者の減少、運送収入の減少
全国一の軌道距離25.3kmの維持コスト
必要最低限の維持管理費用で対応
安全確保の懸念（脱線事故等）
老朽化した車両の更新の遅れ
バリアフリー化への対応の遅れ
（市民・利用者の意見）
スピードが遅く、音もうるさく揺れる
終電の時刻が早すぎる
乗換方法やサービスがわかりにくい
電停が近くにないで利用しない

路線バス

利用者の減少、運送収入の減少
事業者の経営悪化
自治体の補助金が年々増加
老朽化した車両の更新の遅れ
運転手の高齢化と成り手不足
働き方改革による労働時間の短縮
大型2種免許の新規取得の減少
（市民・利用者の意見）
周辺部ほどバス便数が少ない
電車やJRと比べて運賃が高い
始発が遅く終発が早い
常に遅れており遅延がひどい
行き先・ルートがわかりにくい
バス停が近くにないで利用しない

タクシー

利用者の減少、運送収入の減少
事業者の経営悪化
運転手の高齢化と成り手不足
普通2種免許の新規取得の減少

基本的な考え方

◆「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりの実現
◆真にサステイナブルな地域交通のり・デザイン
◆多様な交通モードの相互連携によるバタミックス

今後の方向性

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

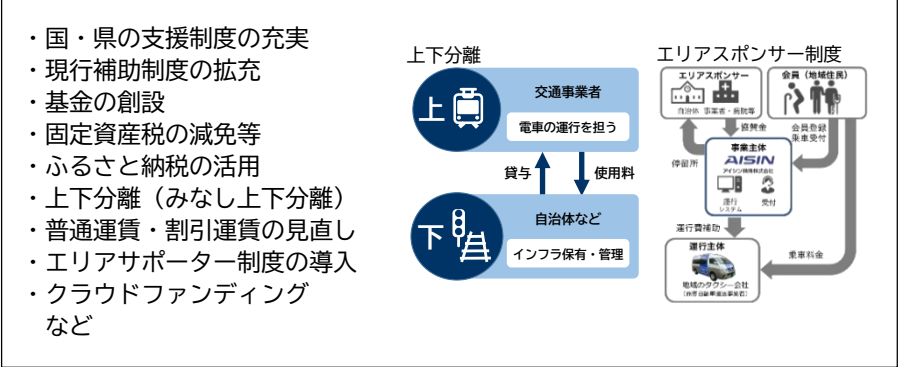
j 利用者目線のサービスの拡充
k 子育て世帯や高齢者への対応
l デジタル化による多様なニーズへの対応

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

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
・バス路線再編・規模の見直し
・バスからタクシーへの転換
・タクシーから自家用運送への転換
・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



・運賃半額、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、学生チケット
・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



クロスセクター効果

・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

