

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。

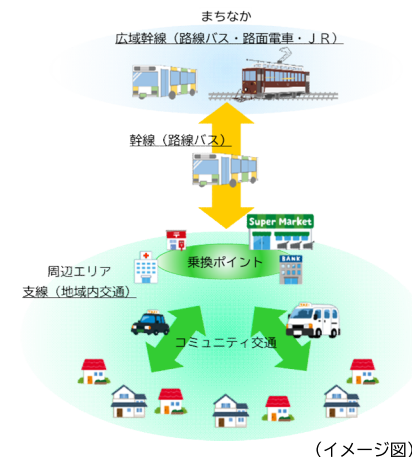
協議事項

- ・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から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

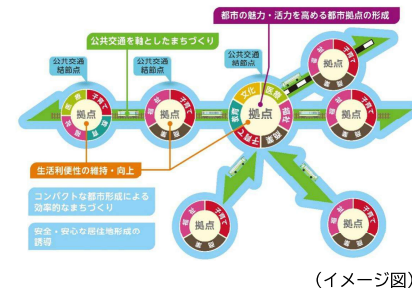


2 高知市立地適正化計画

- 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

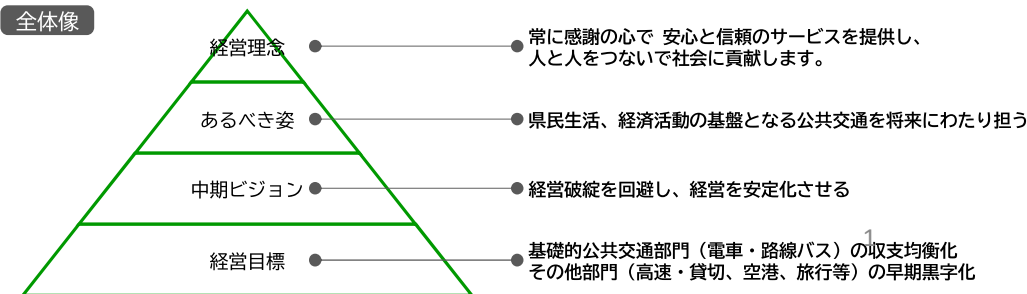


3 とさでん交通中期経営計画

- ・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）

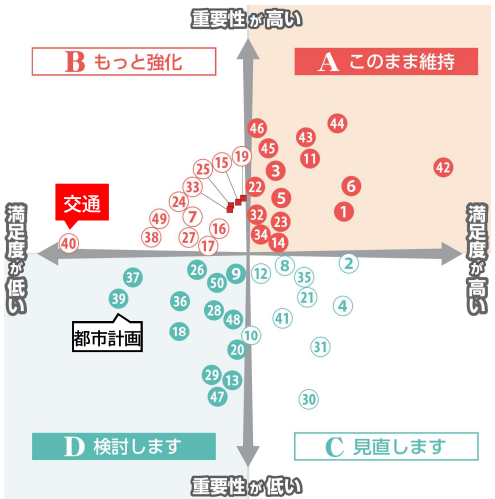
全体像



2 本市の地域公共交通の現状及び課題

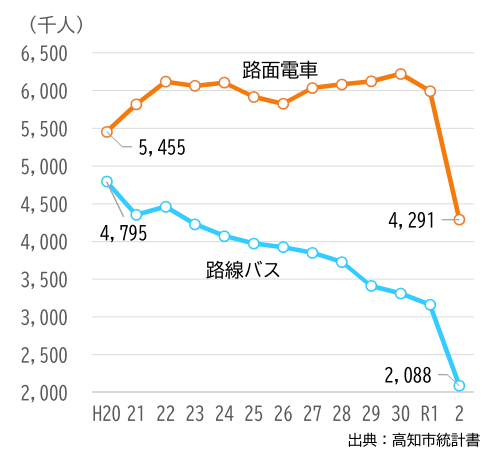
令和4年度 市民意識調査

- ◆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」



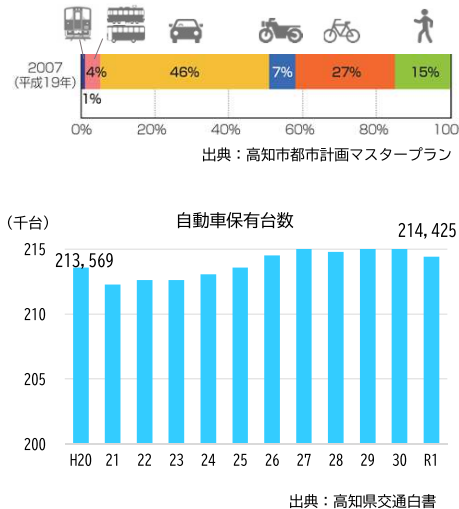
地域公共交通の利用者数

- ・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。
- ・新型コロナウイルスの影響により事業者の経営状況が厳しさが増している。



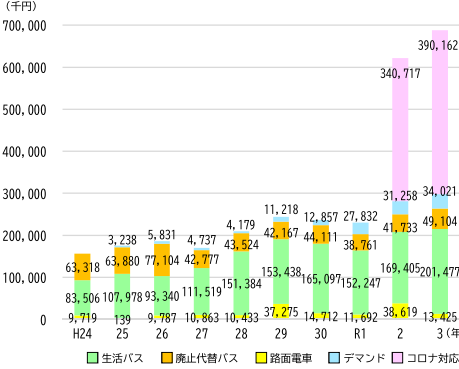
交通分担率 等

- ・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。



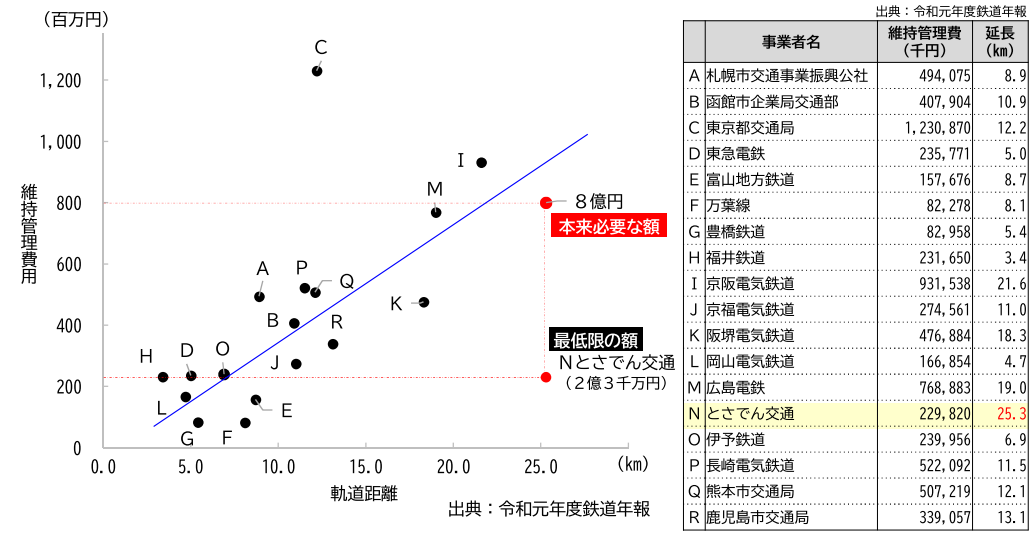
地域公共交通維持のための補助金額

- ・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。
- ・新型コロナウイルス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。



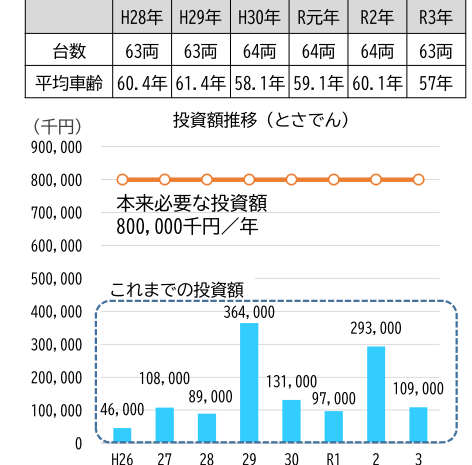
路面電車の維持費と軌道延長について

- ・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。



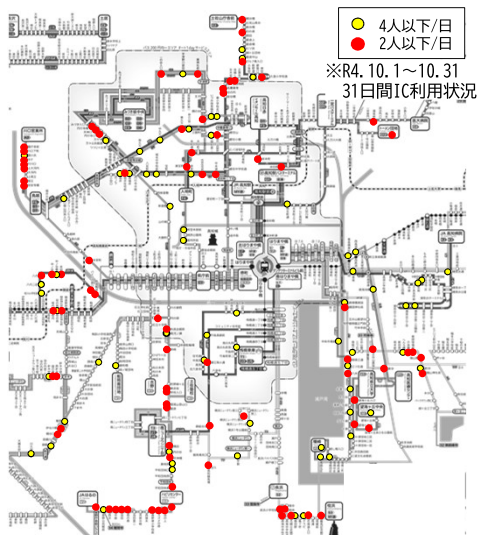
路面電車の利用状況

- ・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。



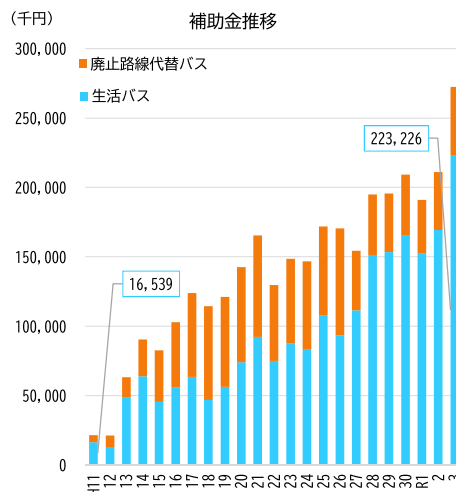
路線バスの利用状況（平日）

- ・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。



路線バスの運行費補助金

- ・「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。



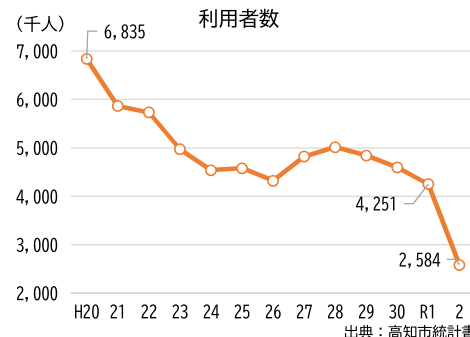
乗合タクシーの導入状況

- ・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。



乗用タクシーの利用者数等

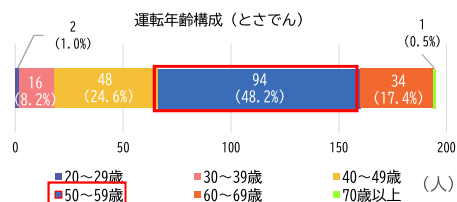
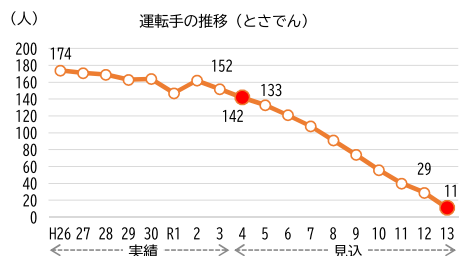
- ・これまでの12年間で利用者は約6割減少。
- ・新型コロナ等の影響により事業者の経営状況は一層厳しさを増している。
- ・運転手数は年々減少し、平均年齢は65.7歳。
- ・高齢化と運転手の成り手不足が喫緊の課題。



運転手数	(人)
H22	1400
H23	1184
H24	1040
H25	992
H26	949
H27	968
H28	956
H29	963
H30	919
R元	888
R2	840
R3	803

路線バスの運転手数

- ・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。



自動車運転者の労働時間等の改善基準

- ・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

令和6年4月1日改正内容（例：路線バス運転者）

- 拘束時間
 - ・1年あたり（現行）規定なし→（改正後）3,300時間以下
 - ・1か月あたり（現行）規定なし→（改正後）281時間以下
- 休息時間
 - ・1日あたり（現行）継続8時間以上
 - （改正後）基本継続11時間以上（最短9時間）

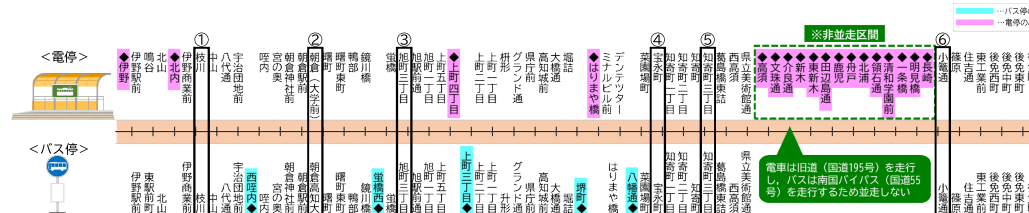
第二種運転免許の新規取得者数

- ・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。

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3
普通	103	72	74	74	56	56	65	78	61	61	42	47
中型	17	19	13	13	20	6	10	2	8	5	6	9
大型	92	94	73	73	70	62	61	70	63	62	48	37

路面電車と路線バスの並走区間について

- ・路面電車と路線バスの並走区間のうち、高須電停から長崎電停の区間は路線バスと並走しない「非並走区間」。
- ・また、いの町周辺では路面電車と路線バスの並走に加え、JRの路線も並走する。
- ・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約10分運行時間が長い。



◆ 便数

電停・バス停	① 枝川	② 朝倉（大平前）	③ 旭町三丁目
電車	東西線 上り23便 下り23便	上り56便 下り23便	上り166便 下り166便
バス	すこやか線 上り7便 下り6便	上り7便 下り6便	上り7便 下り6便
バス	梅ノ木線 —	上り7便 下り6便	上り7便 下り6便
バス	高岡・宇佐線 —	上り24便 下り26便	上り24便 下り26便
バス	鏡・土佐山線 —	—	上り9便 下り9便
計	上り7便 下り6便	上り38便 下り38便	上り47便 下り47便

電停・バス停	④ 宝永町	⑤ 知寄町三丁目	⑥ 小電通
電車	東西線 上り168便 下り168便	上り168便 下り167便	上り60便 下り60便
バス	安芸線 上り11便 下り11便	上り11便 下り11便	上り11便 下り11便
バス	潮見台線 上り19便 下り19便	上り19便 下り19便	—
バス	医療センター線 上り17便 下り17便	上り17便 下り17便	—
バス	前浜線 上り12便 下り12便	—	—
バス	種崎線 上り19便 下り19便	—	—
計	上り78便 下り78便	上り47便 下り47便	上り11便 下り11便

JR	土讃線	上り26便 下り26便
----	-----	----------------

JR	ごめん・なはり線	上り25便 下り25便
----	----------	----------------

3 地域公共交通の全国の実践事例

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

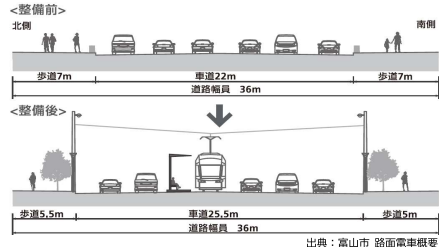
- 公設民営の考え方を取り入れ、駅設置や低床車両の導入、便数を増加
- 「上」の運行は民間（富山ライトレール(株)）、「下」の軌道整備等は富山市が負担するみなし上下分離を導入



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。

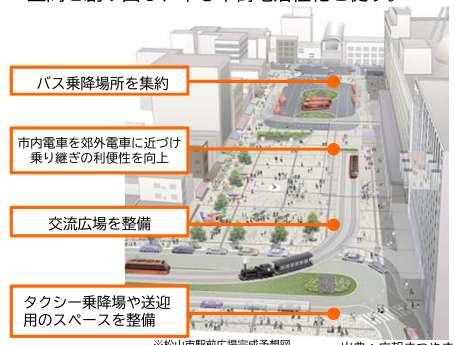


ネットワークの重要拠点として、松山市駅前広場を整備

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。

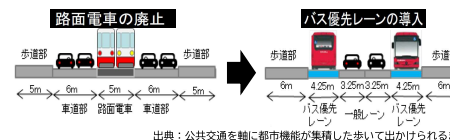


※松山市駅前広場完成予想図 出典：広報まつやま 2021.10.15

路線バス・BRTを活かした取組

【 岐阜市 】

路面電車廃止により余裕が生じた道路空間に、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。



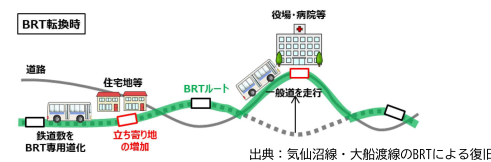
導入経過



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
- 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

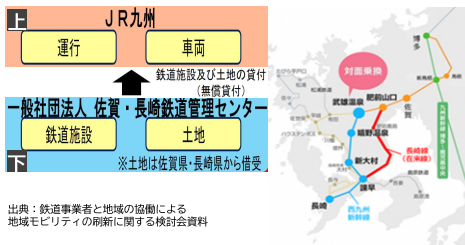
上下分離方式の取組

【 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。

- 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。



出典：西九州新幹線中を基に作成

【 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。



利用促進の取組

【 高知市 】

◆IC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、IC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



4 本検討会の検討結果及び検討の方向性

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
電停が近くにないので利用しない

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ので利用しない

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

- ◆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り・デザイン
- ◆「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりの実現

検討の方向性

交通体系

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

費用分担

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

利用促進

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

調査・検証

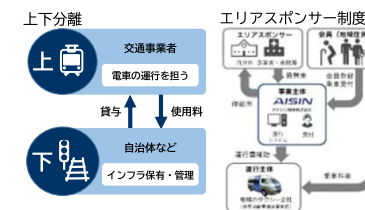
- 新交通システム導入に向けた社会実験等
- 公共交通に係る市民・利用者意向調査
- 公共交通がもたらす効果・便益分析

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



- 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



- 運賃半額、無料、ワンコイン化
- 定期券、サブスクリプション
- シニアバス、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
- MaaS
- ノーマイカーデーなど

ワンコインデー



無料デー



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



5 今後の対応等について

高知市地域公共交通計画（R4～R8）	
■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ため	
■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	
■基本目標及び事業	
交通体系 地域公共交通の総合的なネットワークの構築	
事業1 地域ぐるみで支える仕組みづくり	
事業2 バス路線の再編	
事業3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化	
事業4 コミュニティ交通の導入	
事業5 交通結節ポイントの機能強化	
利便性・快適性 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供	
事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し	
事業7 サイクルアンドライドの推進	
事業8 パークアンドライドの推進	
交通弱者対策 全ての人が利用できる公共交通環境の形成	
事業9 バス路線の確保・維持	
事業10 乗合タクシーの確保・維持	
事業11 バス停・電停等の利用環境の改善	
事業12 バス・電車車両の改善	
利用促進 事業者、行政、市民の積極的な利用促進	
事業13 路面電車を活かした魅力づくり	
事業14 多様な情報サービスの提供	
事業15 イベント等における広報活動	

高知市地域公共交通あり方検討結果報告書（令和5年7月28日 市長報告）	
■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+ネットワークのまちづくりの実現	
■今後の対応等について あり方検討に係る基本的な考え方や方向性に基づき、 路面電車のあり方 や、路面電車と路線バスの 並走区間を検討 するとともに、喫緊の課題である 運転手不足 に対応するなど、市民・利用者が応援したくなるような地域公共交通へ り・デザイン することについて、早急に取り組んでいただきたい。	
■検討の方向性	
交通体系	（主な意見）
a 幹線・支線型のネットワークづくり	・電車とバスの並走区間や運転手不足の解消など様々な課題に対応するため、中心部は電車、周辺部はバス、タクシーや自家用有償運送など 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	・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る適正な軌道延長について検討すべき。 ・速達性の問題や電車、電停が抱える課題もあることから、幅広い視点から検討することが必要。 ・高知のまちは電車と一体の長い歴史があり、電車が走る風景を市民の誇りとして大切にすべき。
c 運転手の規模に応じた再編	・運転手不足に対応するため、電車とバスの 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。 ・運転手確保のため、女性ドライバーへのアプローチや地域貢献していることのPRなどイメージ戦略も必要。
d ラストワンマイルのサービス拡充	・運転手不足への対応として「市民が市民を支える」 自家用有償運送等の仕組みを検討 すること。
e 地域拠点としてのモビリティハブ化	・ 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。 ・交通拠点だけでなく、まちづくりやにぎわい拠点として、利便性向上や運行経費削減につなげることも重要。 （その他）・交通DX・GX、自動運転にも注視しつつ、まちづくりと公共交通を一体で考えるべき。
費用分担	（主な意見）
f 財政支援制度の充実	・行政の役割・責任を再確認し、財政負担、受益者負担、事業者負担、また電車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。
g 適正な運賃制度の見直し	・日祝運賃無料デーを実施した結果、商店街や観光地のにぎわいにつながったことが証明された。 ・自動車通数が減り、交通渋滞も緩和されるなど様々な波及効果が得られる運賃見直しは必要。
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	・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。 ・事業者、行政、市民、地域の民間事業者からの協賛金や寄付金を考え、 地域全体で支えていく仕組み が必要。 （その他）・まちづくりの姿を明確にしたうえで公共交通ネットワークを考え、行政負担や運賃を検討すべき。 ・行政負担は赤字補填というマイナスの考え方ではなく、まちづくりへの投資という考え方が大切。
利用促進	（主な意見）
j 利用者目線のサービスの充実	・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。 ・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。
k 子育て世帯や高齢者への対応	・ 通勤・通学定期のサービスを充実 し料金を安くすることは、子育て支援につながる。 ・高齢者で運転免許証を返納した方など公共交通に頼らざるを得ない方への対応が必要。
l デジタル化による多様なニーズへの対応	・ICカード「ですか」をお買い物決済や学生証と連携するなど多面的使用し、 地域経済活性化 につなげる。 ・ICカード「ですか」のバス・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）・「みんなで乗って残す」ため、古い電車が走るまちとして観光面からアプローチし、公共交通で小旅行する 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こと。
調査・検証	（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	・社会実験等を行う際には、何を測定し何を明らかにするのか、論理的に整理したうえで行うべき。 ・平日は普段使いの利用客が多く、休日は利用客も少なく平日とは違う客層であり、市民・利用者の意向を把握することは重要。
o 公共交通がもたらす効果・便益分析	・公共交通利用により、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。 ・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示す 必要がある。