

令和7年度 第1回 高知市地域公共交通会議

次 第

令和7年5月27日（火）午前10時
高知市たかじょう庁舎6階大会議室

1 開 会

- (1) 委員紹介
- (2) 高知市地域公共交通会議の役割等について 資料1

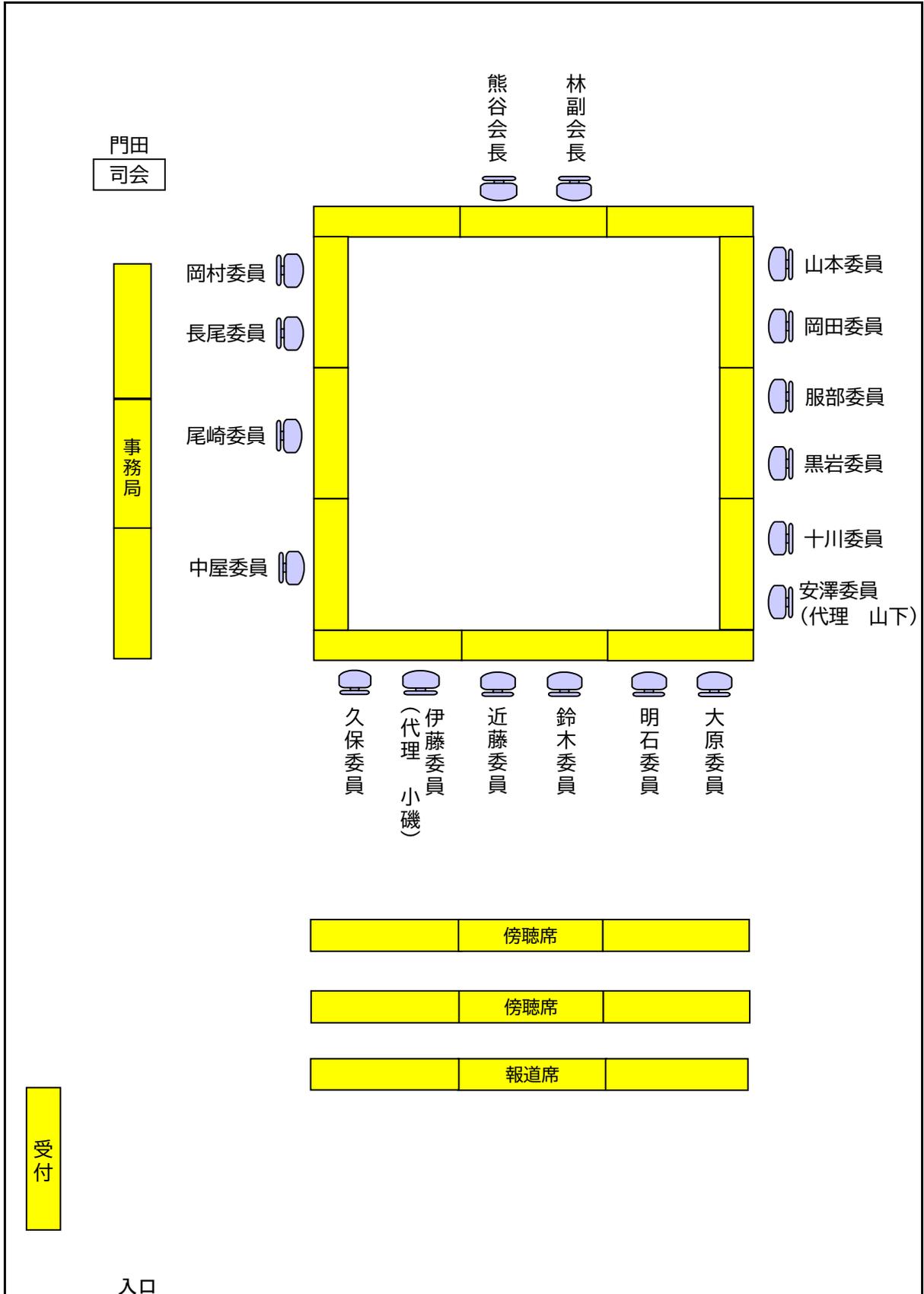
2 議 事

- (1) 前回会議の振り返り 資料2
- (2) 令和7年度の主な取組について 資料3
- (3) 生活バス路線について 資料4-1, 4-2
- (4) 公共交通利用環境整備について 資料5
- (5) 廃止路線代替バス路線について 資料6-1, 6-2
- (6) デマンド型乗合タクシーについて 資料7-1, 7-2
- (7) 令和6年度事業報告及び決算等について 資料8
- (8) 高知市地域公共交通リ・デザインについて 資料9

3 その他

4 閉 会

令和7年度 第1回 高知市地域公共交通会議 配席図



令和7年度高知市地域公共交通会議 委員名簿

No.	区分（要綱第4条）	所属機関・役職	氏名
1	(1) 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
2		高知大学准教授・UBC	おかむら けんじ 岡村 健志
3	(2) 関係する公共交通事業者及びその組織する団体等	とさでん交通株式会社 自動車戦略部長	いとう さかえ 伊藤 栄
4		とさでん交通株式会社 電車事業部長	こんどう ひろし 近藤 寛
5		株式会社県交北部交通 代表取締役	すずき けんじ 鈴木 憲二
6		四国旅客鉄道株式会社 高知企画部長	くぼ ただし 久保 正
7		高知市ハイヤー協同組合理事長	あかし けんいち 明石 健市
8	(3) 住民又は利用者の代表	高知市老人クラブ連合会副会長	はまだ れいこ 濱田 礼子
9		特定非営利活動法人 高知市身体障害者連合会会長	なかや けいじ 中屋 圭二
10		高知市町内会連合会会長	ながお たつお 長尾 達雄
11		特定非営利活動法人 NPO高知市民会議事務局長	おさき あきひと 尾崎 昭仁
12		高知市旅館ホテル協同組合女性部部长	ふるや すみよ 古谷 純代
13	(4) 国土交通省四国運輸局高知運輸支局長又はその指名する者	国土交通省四国運輸局高知運輸支局 輸送・監査部門首席運輸企画専門官	やすざわ ともゆき 安澤 友行
14		国土交通省四国運輸局高知運輸支局 総務・企画観光部門首席運輸企画専門官	そごう まきこ 十川 牧子
15	(5) 高知県総合企画部長又はその指名するもの	高知県総合企画部副部長（総括） ・兼総合企画部デジタル化推進監	おおはら ひでき 大原 英樹
16	(6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	私鉄高知県連合会会長 （とさでん交通労働組合執行委員長）	しらき まさゆき 白木 政行
17	(7) 高知県警察本部交通部長又はその指名する者	高知県警察本部交通部参事官兼交通企画課長	くろいわ さとる 黒岩 寛
18	(8) 道路管理者又はその指名する者	国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所副所長（管理）	はっとり たつり 服部 達典
19		高知県土木部高知土木事務所 次長（技術総括）	おかた さとる 岡田 智
20		高知市都市建設部長	やまもと まさふみ 山本 眞史
21	(9) 高知市長が指名する職員	高知市政策企画部長	はやし みつる 林 充

高知市地域公共交通会議の役割等について

高知市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)及び道路運送法施行規則(昭和26年運輸省第75号)の規定に基づく地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条第1項に規定する地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)の策定及び変更に関する協議等を行うため、高知市地域公共交通会議(以下「会議」という。)を置く。

(事務所)

第2条 会議の事務所は、高知市本町5丁目1番45号に置く。

(所掌事項)

第3条 会議は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事項
- (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 交通計画の作成及び変更に関する事項
- (4) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (6) 前各号に掲げるもののほか、会議の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 会議は、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 学識経験者
- (2) 関係する公共交通事業者及びその組織する団体等の代表者又はその指名する者
- (3) 市民又は地域公共交通を利用する者の代表
- (4) 国土交通省四国運輸局高知運輸支局長又はその指名する者
- (5) 高知県総合企画部長又はその指名する者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (7) 高知県警察本部交通部長又はその指名する者
- (8) 国道、県道及び市道の道路管理者又はその指名する者
- (9) 高知市長が指名する職員
- (10) 前各号に掲げるもののほか、会議が必要と認める者

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員の再任は妨げない。

(役員)

第6条 会議には、次に掲げる役員を置くものとする。

- (1) 会長1人
- (2) 副会長1人
- (3) 監事2人

(役員を選任及び職務)

第7条 会長は委員の互選によって決める。

2 会長は、会議を代表し、その会務を総理する。

3 副会長及び監事は、第4条第1項に規定する委員のうちから会長が指名する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を行う。

- 5 監事は、会議の会計の監査を行い、当該監査の結果を会長に報告しなければならない。
- 6 役員は、辞任又は任期満了後においても、後任者が就任するまでは、その職務を行わなければならない。

(会議の運営)

第8条 会議は、会長が必要に応じて招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。
- 3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、あらかじめ会長に届け出ることにより代理の者を出席させることができる。この場合において、委員は、当該代理の者に対し、欠席する会議における委員の権限について委任状により委任を行うものとする。
- 4 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 5 **会議は、原則として公開**とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事の運営に支障が生じると認められるものについては、非公開で行うことができる。

(資料提供その他の協力等)

第9条 会議は、その所掌事項を遂行するため必要があると認められるときは、委員以外の者に対し、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。

(協議結果の取扱い)

第10条 会議は、会議において協議が調った事項についてはその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第11条 会議は、第3条各号に掲げる事項について協議等を円滑に行うため、幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。
- 3 幹事会は、必要があると認めるときは、幹事会の会議に関係人の出席を求め、その意見又は説明を聞くことができる。

(分科会)

第12条 会議は、第3条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、分科会を置くことができる。

- 2 前項の規定にかかわらず、道路運送法第9条第4項に規定する運賃等について協議する場合は、別に定める分科会において協議を行う。
- 3 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第13条 会議の業務を処理するため、会議に事務局を置く。

- 2 事務局は、高知市**政策企画部**交通戦略課に置く。
- 3 事務局長は、高知市**政策企画部**交通戦略課長をもって充て、事務局員は、同課の職員をもって充てる。
- 4 前2項に定めるもののほか、事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第14条 会議の経費は、負担金、補助金及びその他収入をもって充てる。

(報酬)

第15条 会議は、委員が会議に出席したときは、高知市報酬並びに費用弁償条例第2条の規定（附属機関その他これに類する機関の委員の区分）を準用して、委員報酬を支給することができる。ただし、関係する公共交通事業者及びその組織する団体等の代表者又はその指名する者、国家公務員法（昭和22年法律120号）及び地方公務員法（昭和25年法律第261号）に規定する者には支給しない。

(事業計画及び予算)

第16条 会議の事業計画及び予算は、会長が作成し、毎会計年度開始前に、会議の議決を経て定めな

ればならない。これを変更する場合も、同様とする。

(事業報告及び決算)

第17条 協議会の事業報告及び決算は、会長が第18条に定める書類を作成し、監事の監査を受け、毎会計年度終了後の最初に開催される会議において承認を受けなければならない。

(会計年度)

第18条 会議の会計年度は、毎年4月1日から翌年3月31日までとする。

(監査等)

第19条 会長は毎会計年度終了後、次に掲げる書類を作成し、毎会計年度終了後の最初に開催される会議までに監事に提出して、その監査を受けなければならない。

(1) 事業報告書

(2) 収支決算書

2 監事は、前項の書類を受領したときは、これを監査し、監査報告書を作成して会長に報告するものとする。

3 会長は、前項の監査報告書を会議に提出するものとする。

(備付帳簿及び書類)

第20条 会議の事務局には、次に掲げる書類を備えておかななければならない。

(1) 本要綱

(2) 委員名簿及び委員の異動に関する書類

(3) 会長、副会長、監事及び事務局職員の名簿

(4) その他必要な書類

(残余財産の帰属)

第21条 解散した場合における残余財産の処分は、会議に諮って定める。

(その他)

第22条 この要綱に定めるもののほか必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和4年6月20日から施行し、令和3年5月25日から適用する。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和6年5月21日から施行し、令和6年4月1日から適用する。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和7年5月27日から施行し、令和7年4月1日から適用する。

高知市地域公共交通会議分科会設置要領

(趣旨)

第1条 この要領は、高知市地域公共交通会議設置要綱（以下「要綱」という。）第12条の規定に基づき設置される高知市地域公共交通会議分科会（以下「分科会」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事項)

第2条 分科会は、高知市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）から付託された事項について、専門的な検討、協議及び道路運送法第9条第4項に規定する運賃等（以下「協議運賃」という。）に関する協議を行う。

(組織)

第3条 分科会の名称及び協議事項は、別表のとおりとする。

2 分科会を構成する委員（以下「委員」という。）は、要綱第4条第1号から第9号までに掲げる者のうち交通会議の会長（以下「交通会議会長」という。）が指名する者をもって組織する。

3 前項の規定にかかわらず、協議運賃に関する協議を行う分科会の委員は、道路運送法第9条第4項の規定に基づき、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 高知市長が指名するその職員
- (2) 当該協議運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 国土交通省四国運輸局高知運輸支局長又はその指名する者
- (4) 第1号に規定する者が指名する市民又は地域公共交通を利用する者の代表

4 分科会の会長（以下「分科会会長」という。）は、委員のうちから、交通会議会長が指名する。

5 分科会会長に事故があるとき又は分科会会長が欠けたときは、あらかじめ分科会会長が指定する者がその職務を代理する。

(会議)

第4条 分科会の会議（以下「会議」という。）は、分科会会長が招集し、議長となる。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。

3 分科会会長は、検討及び協議にあたり必要があると認めるときは、委員以外の者を分科会に出席させ、意見を聴取し、又は説明を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第5条 分科会において協議を行った事項については、交通会議へ報告するものとする。

(報酬)

第6条 委員の報酬については、要綱第15条の規定を準用する。ただし、会議が交通会議と同日に開催される場合で、会議及び交通会議のいずれにも出席する委員には、これを支給しないものとする。

(庶務)

第7条 分科会の庶務は高知市政策企画部交通戦略課において処理する。

(委任)

第8条 この要領に定めるもののほか、議事の手続きその他分科会の運営に関し必要な事項は、交通会議会長が会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この要領は、令和6年5月21日から施行する。

附 則

(施行期日)

- 1 この要領は、令和7年5月27日から施行する。

別表（第3条関係）

分科会名	協議事項
地域公共交通通り・デザイン分科会	真に持続可能な地域公共交通へとり・デザインすること
運賃協議分科会	協議運賃に関すること

高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項の規定により作成する高知市地域公共交通計画（以下「公共交通計画」という。）の推進を図るため、高知市地域公共交通推進事業費補助金（以下「補助金」という。）を交付することについて、補助金等の交付に関する条例（昭和29年条例第19号）に定めるもののほか、必要な事項を定めるものとする。

(補助対象者)

第2条 補助金の交付の対象となる者（以下「補助対象者」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）第4条第1項又は第21条第2号の許可を受けて同法第3条第1号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業を営業者とする。

2 前項の規定にかかわらず、補助対象者が高知市事業等からの暴力団の排除に関する規則（平成23年規則第28号。以下「規則」という。）第4条各号のいずれかに該当すると認める場合は、補助金の交付の対象としない。

(補助対象期間)

第3条 補助金の交付の対象となる期間（以下「補助対象期間」という。）は、補助金の交付を受けようとする年度の前年度の10月1日から翌年9月30日までとする。ただし、次条第4号に掲げる事業については、補助金の交付を受けようとする年度の4月1日から翌年3月31日までとする。

2 前項の規定にかかわらず、特別の事情により同項に規定する期間により難しい場合は、市長が別に定める期間を補助対象期間とすることができる。

(補助対象事業)

第4条 補助金の交付の対象となる事業（以下「補助対象事業」という。）は、次に掲げる事業とする。

- (1) **生活バス路線運行事業（市町村単独補助系統）**（住民生活に不可欠な生活バス路線の運行維持のため、自動車交通の普及等による輸送人員の減少等によりその全部又は一部の遂行が困難となっている生活バス路線においてバスを運行する事業であって、主に高知市内を運行するもの（第5号及び第6号に掲げるものを除く。）をいう。）
- (2) **廃止路線代替バス路線運行事業**（住民生活に不可欠な生活バス路線の運行維持のため、過疎現象等により利用が極めて少なく、生活バス路線としては運行が廃止となった主に高知市内を運行する路線を代替してバスを運行する事業（第7号に掲げるものを除く。）をいう。）
- (3) **デマンド型乗合タクシー運行事業**（本市の公共交通の不便な地域において地域住民の生活に必要な交通手段を確保するため、乗合タクシー（タクシー車両（定員11人未満のものに限る。）を利用して、利用者の予約に基づき乗り合いながら運行するものをいう。以下同じ。）を運行する事業をいう。）
- (4) **公共交通利用環境整備事業**（本市の住民生活を支える公共交通の維持及び確保並びに利用環境の向上を図るために必要な施設を整備する事業をいう。）
- (5) **生活バス路線運行事業（国庫補助系統）**（地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日付け国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号。以下「国要綱」という。）第6条第1項に規定する事業であって、国要綱第7条に規定する地域公共交通計画に基づき、住民生活に不可欠な生活バス路線の運行維持のため、自動車交通の普及等による輸送人員の減少等によりその全部又は一部の遂行が困難となっている生活バス路線においてバスを運行する事業であって、本市を含む複数の市町村にまたがって運行するものをいう。）
- (6) **生活バス路線運行事業（県補助系統）**（高知県バス運行対策費補助金交付要綱第19条に規定する路線においてバスを運行する事業であって、本市を含む複数の市町村にまたがって運行するものをいう。）
- (7) **廃止路線代替バス路線運行事業（県補助系統）**（高知県バス運行対策費補助金交付要綱第19条に規定する路線においてバスを運行する事業であって、本市を含む複数の市町村にまたがって運行するものをいう。）

(補助対象経費及び補助率)

第5条 補助金の交付の対象となる経費（以下「補助対象経費」という。）は、補助対象期間において補助対象者が行う補助対象事業に要する経費のうち別表に掲げるものとし、補助率は、同表に定めるとおりとする。

(補助金額)

第6条 補助金額は、補助対象経費の額に補助率を乗じて得た額を限度として予算の範囲内において、市長が認める額とする。

(地域公共交通プランの認定)

第7条 補助対象事業のうち第4条第1号から第4号まで及び第7号に掲げるものに係る**補助金の交付を受けようとする補助対象者は、当該事業の実施計画（以下「地域公共交通プラン」という。）について、当該事業に着手する前に**地域公共交通プラン認定申請書（様式第1号）に関係書類を添えて**市長に申請し、その認定を受けなければならない。**この場合において、地域公共交通プランは、公共交通計画に適合するものでなければならない。

2 **市長は、前項の申請があったときは、速やかにその内容を審査し、認定の可否を決定**し、適当と認めたときは地域公共交通プラン認定通知書（様式第2号）により、適当でないとして認めるときは所定の地域公共交通プラン認定却下通知書により当該申請をした補助対象者に通知するものとする。

3 **市長は、前項の決定をしようとするときは、あらかじめ高知市地域公共交通会議**（高知市地域公共交通会議設置要綱（令和4年6月20日制定）に基づき設置する高知市地域公共交通会議をいう。以下同じ。）**に意見を聴かななければならない。**

(地域公共交通プランの変更承認等)

第8条 補助対象者は、前条第1項の規定により認定を受けた地域公共交通プランの内容を変更し、中止し、又は廃止するときは、事前に市長に協議の上、所定の地域公共交通プラン変更等承認申請書に関係書類を添えて市長に申請し、その承認を受けなければならない。ただし、軽微な変更については、この限りでない。

2 市長は、前項の申請があったときは、速やかにその内容を審査し、変更等の可否を決定し、所定の変更等承認（否認）通知書により当該申請をした補助対象者に通知するものとする。

3 前条第3項の規定は、前項の決定について準用する。

(補助金の交付申請)

第9条 補助対象者は、補助金の交付を受けようとするときは、補助金交付申請書（様式第3号）に関係書類を添えて、市長に申請しなければならない。

2 補助対象者は、前項の申請に当たっては、当該補助金に係る消費税仕入控除税額等（補助対象経費に含まれる消費税及び地方消費税相当額のうち、消費税法（昭和63年法律第108号）の規定により仕入れに係る消費税額として控除できる部分の金額及び当該金額に地方税法（昭和25年法律第226号）に規定する地方消費税の税率を乗じて得た金額の合計額に補助対象経費に占める補助金の割合を乗じて得た金額をいう。以下同じ。）があるときは、これを減額して申請しなければならない。ただし、申請時において当該消費税仕入控除税額等が明らかでないものについては、この限りでない。

(補助金の交付決定)

第10条 市長は、前条第1項の申請があったときは、速やかにその内容を審査し、補助金の交付の可否を決定し、適当と認めるときは補助金交付決定通知書（様式第4号）により、適当でないとして認めるときは所定の補助金交付却下通知書により当該申請をした補助対象者に通知するものとする。

2 市長は、補助金の交付決定に際し、必要な条件を付することができる。

(交付申請の取下げ)

第11条 前条第1項の規定により補助金の交付決定を受けた補助対象者（以下「補助事業者」という。）は、その内容又はこれに付された条件に不服があり、交付申請を取り下げようとするときは、当該交付決定の通知を受けた日から2週間以内に、その旨を所定の補助金交付申請取下届出書により市長に届け出るものとする。

2 前項の規定による申請の取下げがあったときは、当該申請に係る補助金の交付決定はなかったものとみなす。

(変更承認等)

第12条 補助事業者は、補助金の交付決定を受けた事業（以下「補助事業」という。）について、事業内容を変更し、中止し、又は廃止するときは、事前に市長に協議の上、補助事業変更等承認申請書（様式第5号）に関係書類を添えて市長に申請し、その承認を受けなければならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

(1) 補助金の交付決定額の20パーセント以内で減額をする場合

(2) 前号に掲げるもののほか、軽微な変更をする場合

2 市長は、前項の申請があったときは、速やかにその内容を審査し、変更等の可否を決定し、所定の補助事業変更等承認（否認）通知書により当該申請をした補助事業者に通知するものとする。

(実績報告)

第13条 補助事業者は、補助事業が完了したときは、速やかに実績報告書（様式第6号）に関係書類を添えて市長に報告しなければならない。

2 第9条第2項ただし書の規定により交付申請をした補助事業者は、前項の報告に当たって当該補助金に係る消費税仕入控除税額等が明らかになった場合は、これを補助金額から減額して報告しなければならない。

(補助金額の確定)

第14条 市長は、前条第1項の報告があったときは、速やかにその内容を審査し、補助事業の成果が補助金の交付決定の内容及びこれに付した条件に適合すると認めるときは、交付すべき補助金額を確定し、補助金額確定通知書（様式第7号）により補助事業者に通知するものとする。

(補助金の交付請求及び交付)

第15条 補助事業者は、前条に規定する補助金額の確定通知を受けたときは、補助金交付請求書（様式第8号）により市長に補助金の交付を請求するものとする。

2 市長は、前項の請求があったときは、速やかにその内容を審査し、適当と認めるときは、補助金を交付するものとする。

(補助金の概算払)

第16条 市長は、補助事業について必要があると認めるときは、補助金の概算払をすることができる。

2 補助事業者は、概算払を受けようとするときは、補助金概算払請求書（様式第9号）により、市長に請求しなければならない。

(補助金の交付決定の取消し)

第17条 市長は、補助事業者が次の各号のいずれかに該当したときは、補助金の交付決定の全部又は一部を取り消すことができる。

(1) 偽りその他不正の手段により補助金の交付を受けたとき。

(2) 規則第4条各号のいずれかに該当することとなったとき。

(3) 補助金を補助事業の目的以外に使用したとき。

(4) 補助事業の実施方法が不相当と認められるとき。

(5) 補助事業を中止又は廃止したとき。

(6) 前各号に掲げるもののほか、補助金の交付決定の内容又はこれに付した条件その他この要綱に基づく命令に違反したとき。

2 前項の規定は、補助事業について交付すべき補助金額の確定があった後においても適用があるものとする。

3 市長は、第1項の規定による取消しをしたときは、所定の補助金交付決定取消通知書により補助事業者に通知するものとする。

(補助金の返還)

第18条 市長は、前条第1項の規定に基づき補助金の交付決定を取り消した場合において、補助事業の当該取消しに係る部分に関し、既に補助金を交付しているときは、期限を定めて、その返還を命じなければならない。

2 市長は、補助事業者に交付すべき補助金額を確定した場合において、既にその額を超える補助金を交付して

いるときは、期限を定めて、当該確定した補助金との差額の返還を命じなければならない。

- 3 第9条第2項ただし書の規定により交付申請をした補助事業者は、第13条第1項の報告の後に、当該補助金に係る消費税仕入控除税額等が確定したときは、その金額（同条第2項の規定により減額して報告した場合は、減額した金額を超える金額）を速やかに所定の消費税仕入控除税額等報告書により市長に報告するとともに、当該金額を返還しなければならない。

（財産処分の制限等）

第19条 補助事業者は、補助事業により取得し、又は効用の増加した財産（以下「財産」という。）については、補助事業完了後も善良なる管理者の注意をもって管理するとともに、補助金の交付の目的に従って、効率的な運用を図らなければならない。

- 2 補助事業者は、財産については、減価償却資産の耐用年数等に関する省令（昭和40年大蔵省令第15号）に規定する耐用年数に相当する期間（以下「処分制限期間」という。）内において、市長の承認を受けずに補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、担保に供し、取り壊し、又は廃棄してはならない。

- 3 補助事業者は、前項に規定する市長の承認を受けて財産を使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、担保に供し、取り壊し、又は廃棄したことにより収入があったときは、当該収入の全部又は一部を市に納付しなければならない。

（調査等）

第20条 市長は、補助事業の適正な執行を確保するために必要な限度において、補助事業者に対し、書類の提出若しくは報告を求め、又は必要な調査をすることができる。

（整備保管）

第21条 補助事業者は、補助事業に係る帳簿及び関係書類を整備するとともに、補助事業の完了した日の属する年度の翌年度から起算して5年間保管しなければならない。ただし、財産のうち処分制限期間を経過しないものに係る関係書類については、当該処分制限期間を経過するまで保管しなければならない。

（安定した経営が見込まれる補助対象者に関する適用除外等）

第22条 補助対象者のうち安定した経営が見込まれると市長が認めるものについては、補助対象事業の完了後に補助金の交付申請その他必要な手続を行うことができる。この場合において、第12条、第13条及び第16条の規定は適用せず、第14条及び第18条第3項の規定の適用については、第14条中「前条第1項の報告があったときは、速やかにその内容を審査し」とあるのは「第10条第1項の規定により補助金の交付決定を行う場合において」と、第18条第3項中「第13条第1項の報告の」とあるのは「第14条に規定する補助金額の確定通知を受けた」と、「金額（同条第2項の規定により減額して報告した場合は、減額した金額を超える金額）」とあるのは「金額」とする。

（その他）

第23条 この要綱に定めるもののほか、補助金の交付に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

（施行期日）

- 1 この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

（地域公共交通プランの認定に関する特例）

- 2 この要綱の施行の際現に高知市地域公共交通会議の意見を聴いて認定されている高知市地域公共交通プランは、第7条第1項の規定により認定されたものとみなす。

（平成30年度の補助金の交付申請に関する特例）

- 3 補助対象事業のうち第4条第3号及び第4号に掲げるものに係る平成30年度の補助金の交付申請に関する第3条の規定の適用については、同条中「前年度の10月1日から翌年9月30日」とあるのは、「4月1日から9月30日」とする。

（令和2年度における補助金に関する特例）

- 4 令和2年度に交付決定を受ける第4条第1号及び第5号に掲げる事業については、第5条に規定する経費のほか、それぞれ次の表に掲げる経費を補助対象経費とし、当該補助対象経費に係る補助率は、同表に定めるとおりとする。

区分	補助対象経費	補助率
第4条第1号に掲げる事業	当該事業に係る運行路線であって補助対象期間における運行によって得た経常収益が経常費用に達しないものの経常費用と経常収益の差額から別表区分1の項に掲げる補助対象経費を控除した額	2分の1
第4条第5号に掲げる事業	当該事業に係る運行路線であって補助対象期間における運行によって得た経常収益が経常費用に達しないものの経常費用と経常収益の差額から国庫補助金及び高知県バス運行対策費補助金の交付額並びに別表区分5の項に掲げる補助対象経費を控除した額	10分の10

(令和3年度における補助金に関する特例)

- 5 令和3年度に交付決定を受ける第4条第5号及び第6号に掲げる事業については、第5条に規定する経費のほか、それぞれ次の表に掲げる経費を補助対象経費とし、当該補助対象経費に係る補助率は、同表に定めるとおりとする。

区分	補助対象経費	補助率
第4条第5号に掲げる事業	当該事業に係る運行路線であって補助対象期間における運行によって得た経常収益が経常費用に達しないものの経常費用と経常収益の差額から国庫補助金及び高知県バス運行対策費補助金の交付額並びに別表区分5の項に掲げる補助対象経費を控除した額	10分の10
第4条第6号に掲げる事業	当該事業に係る運行路線であって補助対象期間における運行によって得た経常収益が経常費用に達しないものの経常費用と経常収益の差額から高知県バス運行対策費補助金の交付額及び別表区分6の項に掲げる補助対象経費を控除した額	10分の10

(令和4年度における補助金に関する特例)

- 6 令和4年度に交付決定を受ける第4条第5号及び第6号に掲げる事業については、第5条に規定する経費のほか、それぞれ次の表に掲げる経費を補助対象経費とし、当該補助対象経費に係る補助率は、同表に定めるとおりとする。

区分	補助対象経費	補助率
第4条第5号に掲げる事業	当該事業に係る運行路線であって補助対象期間における運行によって得た経常収益が経常費用に達しないものの経常費用と経常収益の差額から国庫補助金及び高知県バス運行対策費補助金の交付額並びに別表区分5の項に掲げる補助対象経費を控除した額	10分の10
第4条第6号に掲げる事業	当該事業に係る運行路線であって補助対象期間における運行によって得た経常収益が経常費用に達しないものの経常費用と経常収益の差額から高知県バス運行対策費補助金の交付額及び別表区分6の項に掲げる補助対象経費を控除した額	10分の10

(令和6年度における補助金に関する特例)

- 7 令和6年度に交付決定を受ける第4条第5号に掲げる事業については、第5条に規定する経費のほか、次の表に掲げる経費を補助対象経費とし、当該補助対象経費に係る補助率は、同表に定めるとおりとする。

区分	補助対象経費	補助率
第4条第5号に掲げる事業	当該事業に係る運行路線であって補助対象期間における運行によって得た経常収益が経常費用に達しないものの経常費用と経常収益の差額から国庫補助金及び高知県バス運行対策補助金の交付額並びに別表区分5の項に掲げる補助対象経費を控除した額	10分の10

(高知市生活バス路線運行維持費補助金交付要綱等の廃止)

8 次に掲げる要綱は、廃止する。

- (1) 高知市生活バス路線運行維持費補助金交付要綱（平成14年3月27日制定）
- (2) 高知市廃止路線代替バス運行費補助金交付要綱（平成14年10月1日制定）
- (3) 高知市公共交通利用環境整備事業費補助金交付要綱（平成24年5月22日制定）
- (4) 高知市デマンド型乗合タクシー運行費補助金交付要綱（平成28年9月1日制定）

(高知市生活バス路線運行維持費補助金交付要綱等の廃止に伴う経過措置)

9 この要綱の施行の日前に前項の規定による廃止前の同項各号に掲げる要綱の規定に基づき交付決定を受けた補助金については、なお従前の例による。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成30年9月1日から施行する。

(経過措置)

2 この要綱の施行の日前にこの要綱による改正前の高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱（以下「改正前の要綱」という。）の規定に基づき交付決定を受けた補助金については、なお従前の例による。

3 改正前の要綱の規定に基づく様式は、この要綱による改正後の高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱の規定に基づく様式にかかわらず、当分の間、なお修正して使用することができる。

附 則

この要綱は、令和2年7月2日から施行する。

附 則

この要綱は、令和3年4月19日から施行し、改正後の附則第4項の規定は令和2年7月2日から、改正後の別表の規定は平成30年4月1日から適用する。

附 則

この要綱は、令和3年7月9日から施行する。

附 則

この要綱は、令和3年12月14日から施行する。

附 則

この要綱は、令和4年12月27日から施行する。

附 則

この要綱は、令和6年4月25日から施行する。

附 則

この要綱は、令和6年9月12日から施行し、改正後の別表の規定は令和6年4月1日から適用する。

附 則

この要綱は、令和7年2月13日から施行する。

別表（第5条関係）

区分	事業名称	補助対象経費	補助率
----	------	--------	-----

1	生活バス路線運行事業（市町村単独補助系統）	第4条第1号に掲げる事業に係る運行路線であって補助対象期間における運行によって得た経常収益が経常費用に達していないものの経常費用（補助対象者の実車走行キロ当たりの経常費用又は地域キロ当たり標準経常費用のいずれか低い方の額を使用して算定したものをいう。）と経常収益との差額	10分の10
2	廃止路線代替バス路線運行事業	第4条第2号に掲げる事業に要する経費のうち次に掲げるもの (1) 本市及び関係市町村並びに補助対象者との間で締結する廃止路線代替バス運行に関する覚書に定める運行系統におけるバスの運行に要する経費で、補助対象期間に係る経常費用から経常収益を差し引いた経常損失額 (2) 車両本体及びその附属機器の購入に要する経費	10分の10
3	デマンド型乗合タクシー運行事業	第4条第3号に掲げる事業に要する経費のうち次に掲げるもの (1) 試験運行費 高知交通圏における一般乗用旅客自動車運送事業の公定幅運賃の普通車に係る時間制運賃のうち30分当たりの上限運賃（以下「30分当たりの上限運賃」という。）に乗合タクシーの運行開始前に実施する試験運行の回数（20回を限度とする。）を乗じて得た額 (2) 運行費 高知交通圏における一般乗用旅客自動車運送事業の公定幅運賃の普通車（普通車以外の車種による運行が普通車による運行と比較してより効率的であると認められるときは、当該車種）に係る上限運賃に基づき距離制運賃又は距離制運賃及び時間距離併用運賃を用いて算定した運行実績額（以下「運行実績額」という。）から当該事業に係る運賃収入その他の収入額（以下「運行収入等」という。）を控除した額。ただし、川口営業所バス停留所及び土佐山庁舎前バス停留所に接続する便については、30分当たりの上限運賃（補助対象者が有する営業所から川口営業所バス停留所又は土佐山庁舎前バス停留所の間）に要する時間が30分に満たない場合は、その所要時間を使用して算定した額）に運行回数を乗じて得た額に運行実績額を加えた額から運行収入等及び国庫補助金の交付額を控除した額	10分の10
4	公共交通利用環境整備事業	第4条第4号に掲げる事業に要する経費のうち次に掲げるもの (1) 交通結節機能の強化のための駐輪場及び駐車場の整備に係る経費 (2) バス停留所等の整備、改良及び撤去等に係る経費	2分の1
5	生活バス路線運行事業（国庫補助系統）	第4条第5号に掲げる事業に係る運行路線であって補助対象期間における運行によって得た経常収益が経常費用に達していないもののうち、次の各号に掲げるものについて、当該各号に定める額から国庫補助金及び高知県バス運行対策費補助金の交付額を控除した額 (1) 当該路線の経常費用（補助対象者の実車走行キロ当たりの経常費用又は地域キロ当たり標準経常費用のいずれか低い方の額を使用して算定したものをいう。）と経常収益との差額（当該経常費用の20分の9を限度とする。）	10分の10

		(2) 当該路線の経常収益が経常費用（補助対象者の実車走行キロ当たりの経常費用を使用して算出したものをいう。）の20分の11に満たない場合は、当該経常費用の20分の11と経常収益との差額。	
6	生活バス路線運行事業（県補助系統）	第4条第6号に掲げる事業に係る運行路線であって補助対象期間における運行によって得た経常収益が経常費用に達していないものの経常費用（補助対象者の実車走行キロ当たりの経常費用又は地域キロ当たり標準経常費用のいずれか低い方の額を使用して算定したものをいう。）と経常収益との差額から、高知県バス運行対策費補助金の交付額を控除した額	10分の10
7	廃止路線代替バス路線運行事業（県補助系統）	第4条第7号に掲げる事業に要する経費のうち次に掲げるもの (1) 本市及び関係市町村並びに補助対象者との間で締結する廃止路線代替バス運行に関する覚書に定める運行系統におけるバスの運行に要する経費で、補助対象期間に係る経常費用と経常収益との差額から、高知県バス運行対策費補助金の交付額を控除した額 (2) 車両本体及びその附属機器の購入に要する経費	10分の10

備考 この表において「地域キロ当たり標準経常費用」とは、乗合バス事業の運賃原価算定基準により算定された基準年度（補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度をいう。以下同じ。）を含む過去3年間（基準年度を最終年度とする連続した過去3年間をいう。）における乗合バス事業の標準原価に基づき算出される地方民営乗合バス事業者の当該補助ブロックを含む地域の実車走行キロ1キロメートル当たりの標準経常費用を平均して得られた額をいう。

●道路運送法（抜粋）

（目的）

第一条 この法律は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）と相まって、**道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供**を促進することにより、**輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。**

（定義）

第二条 この法律で「道路運送事業」とは、旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業及び自動車道事業をいう。

2 この法律で「自動車運送事業」とは、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業をいう。

3 この法律で「**旅客自動車運送事業**」とは、**他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業**であつて、次条に掲げるものをいう。

（種類）

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 **一般旅客自動車運送事業**（特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）
 - イ **一般乗合旅客自動車運送事業**（乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ハ 一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

（一般旅客自動車運送事業の許可）

第四条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

（許可申請）

第五条 一般旅客自動車運送**事業の許可**を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した**申請書を国土交通大臣**に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その**代表者の氏名**
 - 二 經營しようとする**一般旅客自動車運送事業の種別**
 - 三 路線又は営業区域、営業所の名称及び位置、営業所ごとに配置する事業用自動車の数その他の一般旅客自動車運送事業の種別（一般乗合旅客自動車運送事業にあつては、路線定期運行（路線を定めて定期的に運行する自動車による乗合旅客の運送をいう。以下同じ。）その他の国土交通省令で定める運行の態様の別を含む。）ごとに**国土交通省令で定める事項に関する事業計画**
- 2 前項の申請書には、事業用自動車の運行管理の体制**その他の国土交通省令で定める事項**を記載した**書類を添付**しなければならない。

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

第九条 **一般乗合旅客自動車運送事業を經營する者**（以下「一般乗合旅客自動車運送事業者」という。）は、**旅客の運賃及び料金**（旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める運賃及び料金を除く。以下この条、第三十一条第二号、第八十八条の二第一号及び第四号並びに第八十九条第一項第一号において「運賃等」という。）**の上限を定め、国土交通大臣**

の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

- 2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。
- 3 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項の認可を受けた運賃等の上限の範囲内で運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。
- 4 **一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、**地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域（以下この項において「路線等」という。）に係る**運賃等について協議が調ったときは**、第一項及び前項の規定にかかわらず、当該協議が調った事項を**国土交通大臣に届け出ることにより**、当該運賃等を定めることができる。当該協議会において当該運賃等の変更について協議が調ったときも、同様とする。
 - 一 当該路線等をその区域に含む市町村（特別区を含む。以下同じ。）又は都道府県
 - 二 当該運賃等を定めようとする**一般乗合旅客自動車運送事業者**
 - 三 当該路線等を管轄する**地方運輸局長**
 - 四 第一号に規定する市町村の長又は同号に規定する都道府県の知事が関係住民の意見を代表する者として指名する者
- 5 前項第一号に掲げる者は、同項の協議をするときは、あらかじめ、**公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置**を講じなければならない。
- 6 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項の国土交通省令で定める運賃及び料金を定めるときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(事業計画の変更)

- 第十五条 一般旅客自動車運送事業者は、**事業計画の変更**（第三項、第四項及び次条第一項に規定するものを除く。）をしようとするときは、**国土交通大臣の認可**を受けなければならない。
- 2 第六条の規定は、前項の認可について準用する。
 - 3 一般旅客自動車運送事業者は、営業所ごとに配置する事業用自動車の数その他の国土交通省令で定める事項に関する事業計画の変更をしようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
 - 4 一般旅客自動車運送事業者は、営業所の名称その他の国土交通省令で定める軽微な事項に関する事業計画の変更をしたときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

第十五条の二 **路線定期運行**を行う一般乗合旅客自動車運送事業者は、路線（路線定期運行に係るものに限る。）の**休止又は廃止に係る事業計画の変更**をしようとするときは、その**六月前（旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合にあつては、その三十日前）までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。**

(運行計画)

- 第十五条の三 **路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者は、運行計画**（運行系統、運行回数その他の国土交通省令で定める事項（路線定期運行に係るものに限る。）に関する計画をいう。以下同じ。）を定め、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、**国土交通大臣に届け出なければならない。**
- 2 一般乗合旅客自動車運送事業者は、運行計画の変更（次項に規定するものを除く。）をしようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
 - 3 一般乗合旅客自動車運送事業者は、国土交通省令で定める軽微な事項に関する運行計画の変更をしたときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

●道路運送法施行規則（抜粋）

（事業計画）

第四条 法第五条第一項第三号の事業計画のうち路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業に係るものには、次に掲げる事項を記載するものとする。

- 一 路線に関する次に掲げる事項
 - イ 起点及び終点の地名及び地番
 - ロ キロ程
 - ハ 主たる経過地
- 二 主たる事務所及び営業所の名称及び位置
- 三 営業所ごとに配置する事業用自動車の数並びにその常用車及び予備車別の数並びにこれらのうち乗車定員十一人未満の事業用自動車の数
- 四 自動車車庫の位置及び収容能力
- 五 各路線に配置する事業用自動車のうち、長さ、幅、高さ又は車両総重量が最大であるものの当該長さ、幅、高さ又は車両総重量
- 六 停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程
- 七 自動運行旅客運送（自動運行装置（道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第四十一条第一項第二十号に規定する自動運行装置をいう。以下同じ。）を当該自動運行装置に係る使用条件（同条第二項に規定する条件をいう。以下同じ。）で使用して当該自動運行装置を備えている自動車を運行することによる旅客の運送をいう。以下同じ。）を行おうとする場合にあっては、当該自動運行旅客運送に係る第一号、第三号及び前号に掲げる事項
- 2 前項の事業計画には、次に掲げる事項を記載した路線図を添付するものとする。ただし、当該路線図について地域公共交通会議（地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般旅客自動車運送事業及び自家用有償旅客運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長（特別区の区長を含む。以下同じ。）又は都道府県知事が主宰する会議をいう。以下同じ。）又は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第六条に規定する協議会（次条第一項第二号から第六号までに掲げる者を構成員に含むものに限る。以下「協議会」という。）（以下「地域公共交通会議等」という。）における協議を経たときは、その添付を省略することができる。

- 一 路線
- 二 営業所及び停留所の位置及び名称
- 三 自動車車庫の位置
- 四 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路（種類を明示すること。）、自動車道及び一般交通の用に供する場所の別並びにその種別ごとのキロ程及び有効幅員並びに待避所の位置
- 五 縮尺及び方位
- 六 自動運行旅客運送を行おうとする場合にあっては、当該自動運行旅客運送に係る第一号に掲げる事項

（地域公共交通会議の構成員）

第四条の二 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
- 二 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- 三 住民又は旅客
- 四 地方運輸局長
- 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

六 自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事の管轄する区域内において現に自家用有償旅客運送を行つている第四十九条に規定する特定非営利活動法人等

2 **地域公共交通会議を主宰する市町村長**又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、**地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。**

一 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送について協議を行う場合には、次に掲げる者

イ **道路管理者**

ロ **都道府県警察**

ニ **学識経験を有する者**その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

(申請書に添付する書類)

第六条 法第五条第二項の書類は、次に掲げるものとする。

一 事業用自動車の運行管理の体制を記載した書面

二 事業の開始に要する資金及びその調達方法を記載した書面

三 事業用自動車の乗務員等（旅客自動車運送事業運輸規則（昭和三十一年運輸省令第四十四号）第七条の二第一項第五号に規定する乗務員等をいう。）の休憩、仮眠又は睡眠のための施設の概要を記載した書面

四 事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するための措置を講じていることを証する書類

2 法第四条の規定により**一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けようとする者は、前項各号に掲げる書類について、地域公共交通会議等における協議を経たときは、その添付を省略することができる。**

(一般乗合旅客自動車運送事業の運賃等の上限の認可申請)

第八条 法第九条第一項の規定により、運賃等の上限の設定又は変更の認可を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した運賃等上限設定（変更）認可申請書を提出するものとする。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名

二 設定又は変更しようとする運賃等の上限を適用する路線

三 設定又は変更しようとする運賃等の上限の種類、額及び適用方法（変更の認可申請の場合は、新旧の運賃等（変更に係る部分に限る。）を明示すること。）

四 変更の認可申請の場合は、変更を必要とする理由

2 前項の申請書には、原価計算書その他運賃等の上限の額の算出の基礎を記載した書類を添付するものとする。

3 次に掲げる場合には、前項の書類の添付を省略することができる。

一 路線を共通にする他の一般乗合旅客自動車運送事業者がその路線を共通にする部分について、現に認可を受けている運賃等の上限と同一の運賃等の上限の設定の認可の申請をする場合

二 一般乗合旅客自動車運送事業者が、廃止された一般乗合旅客自動車運送事業の路線と路線を共通にする部分について、廃止前に認可を受けていた運賃等の上限と同一の運賃等の上限の設定の認可の申請をする場合

三 一般乗合旅客自動車運送事業を経営している者が、認可を受けている当該事業の運賃の上限の賃率と同一の賃率を適用して運賃の上限の設定の認可を申請する場合

四 一般乗合旅客自動車運送事業を経営している者が、認可を受けている当該事業の料金の上限と同一の料金の上限の設定の認可を申請する場合

五 前各号に掲げる場合のほか、一般乗合旅客自動車運送事業を経営している者が当該事業の運賃等の上限の設定又は変更の認可を申請する場合であつて、国土交通大臣（運賃等の上限の設

定又は変更の認可の権限が地方運輸局長に委任されている場合にあつては、地方運輸局長。次項において同じ。)が必要ないと認めるとき。

- 4 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項の申請書に法第九条第三項の規定により届け出るべき運賃等の種類、額及び適用方法を記載した書類を添付することができる。この場合において、国土交通大臣が、法第九条第一項の規定による運賃等の上限の認可をしたときは、当該運賃等について同条第三項の規定による届出がなされたものとみなす。

(一般乗合旅客自動車運送事業の運賃等の届出)

第九条 法第九条第三項又は第四項の規定により運賃等の設定又は変更の届出をしようとする者は、当該運賃等の実施予定日の三十日前までに、次に掲げる事項を記載した運賃等設定(変更)届出書を提出するものとする。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
- 二 設定又は変更しようとする運賃等を適用する路線
- 三 設定又は変更しようとする運賃等の種類、額及び適用方法(変更の届出の場合には、新旧の運賃等(変更に係る部分に限る。)を明示すること。)
- 四 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件
- 五 実施予定日

- 2 法第九条第四項の規定による運賃等の設定又は変更の届出に係る前項の届出書には、当該届出に係る運賃等について法第九条第四項に規定する協議会において協議が調つていることを証する書類を添付するものとする。

(事業計画の変更の認可申請)

第十四条 法第十五条第一項の規定により、一般旅客自動車運送事業の事業計画の変更の認可を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した事業計画変更認可申請書を提出するものとする。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
- 二 事業の種別
- 三 変更しようとする事項(書類及び図面により新旧の事業計画(変更に係る部分に限る。)を明示すること。)

- 2 前項の申請書には、第六条第一項に掲げる書類のうち事業計画の変更に伴い内容が変更されるものを添付しなければならない。この場合においては、第四条第二項ただし書の規定を準用する。

(事業計画の変更の届出等)

第十五条 法第十五条第三項の国土交通省令で定める事項は、次の各号に掲げる事業の種別(運行の様子の別を含む。)に応じ、当該各号に定める事項とする。

- 一 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業 次に掲げる事項
 - イ 営業所ごとに配置する事業用自動車の数(自動車車庫の収容能力の増加を伴う事業用自動車の数の増加に係るものを除く。以下この項において同じ。)並びにその常用車及び予備車の別の数並びにこれらのうち乗車定員十一人未満の事業用自動車の数
 - ロ 各路線に配置する事業用自動車のうち、長さ、幅、高さ又は車両総重量が最大であるものの当該長さ、幅、高さ又は車両総重量(これらのうち事業用自動車の長さ、幅、高さ又は車両総重量の増加を伴う事項を除く。)
- ハ 自動運行旅客運送を行う場合にあつては、当該自動運行旅客運送に係るイに掲げる事項

(一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画の変更の特例)

第十五条の四 法第十五条の二第一項の旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定め

る場合は、次に掲げる場合とする。

- 一 当該路線において他の一般乗合旅客自動車運送事業者が一般乗合旅客自動車運送事業を現に経営し、又は経営するものと見込まれる場合
- 二 **当該路線の休止又は廃止について**地域協議会（地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保に関する協議会であつて、関係地方公共団体の長、地方運輸局長その他の関係者により構成されることその他の国土交通大臣が告示で定める要件を備えるものをいう。以下同じ。）、**地域公共交通会議**（市町村長が主宰するものにあつては、当該路線が一の市町村の区域内のみにおいて運行しているものである場合に限る。）又は協議会（市町村が組織するものにあつては、当該路線が一の市町村の区域内のみにおいて運行しているものである場合に限る。）**において協議が調つた場合**
- 三 前二号に掲げる場合のほか、旅客の利便を阻害しないと地方運輸局長が認めてあらかじめ公示する場合

第十五条の五 法第十五条の二第一項の規定により、**路線の休止又は廃止に係る事業計画の変更をしようとする一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる事項を記載した事業計画変更事前出書を提出しなければならない。**

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その**代表者の氏名**
 - 二 休止又は廃止しようとする**路線**
 - 三 休止又は廃止の**予定日**
 - 四 路線の休止に係る場合は、予定する休止の**期間**
 - 五 休止又は廃止を必要とする**理由**
- 2 前項の届出書には、第六条第一項に掲げる書類のうち事業計画の変更に伴いその内容が変更されるもののほか、次に掲げる書類を添付しなければならない。この場合においては、第四条第二項ただし書の規定を準用する。
- 一 休止又は廃止しようとする路線の**路線図及び現況を記載した書類**
 - 二 その他**地方運輸局長が公示する事項を記載した書類**
- 3 法第十五条の二第一項の国土交通省令で定める場合における同項の路線の休止又は廃止に係る事業計画の変更をしようとする一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項の届出書には、前項第二号の書類に代えて、当該路線の休止又は廃止が**旅客の利便を阻害しない旨を証する書類を添付**しなければならない。この場合においては、第四条第二項ただし書の規定を準用する。

公 示

道路運送法（以下「法」という。）に基づく一般乗合旅客自動車運送事業、一般貸切旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）の申請に関する標準処理期間を下記のとおり定めたので公示する。

また、標準処理期間は適法な申請を処理するために通常要すべき標準的な期間であると解釈されていることから、標準処理期間の算定には、以下の期間は含まれないので留意されたい。

- ①申請が不備のため当該申請の補正をするために要する期間
- ②申請の処理の途中で、申請者が申請内容を変更するために必要な期間

平成16年9月29日

四国運輸局長 佐久間 優

記

I. 一般乗合旅客自動車運送事業

1 事業の許可（法第4条第1項）（上限運賃料金の認可を含む。） 3ヶ月

なお、道路管理者の意見聴取に関する省令（昭和26年運輸省令・建設省令第1号）第5条の規定に該当する事案及び「路線を定める自動車運送事業の許可申請事案等の調査における都道府県公安委員会の意見聴取等について」（平成18年9月15日付け国自旅第162号）1の両方の規定に該当する事案並びに、地域公共交通会議又は道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条第2項に規定する協議会（以下「地域公共交通会議等という。）で協議が調った事案については、特段の事情がない限り、概ね2ヶ月

2 事業計画の変更認可（法第15条第1項）

(1) 路線の新設に関するもの（上限運賃料金の認可を含む。） 3ヶ月

なお、高速自動車国道等の新規供用に伴う経路変更事案（いわゆる「乗せ替え事案」）及び既存路線の一部延長事案等の軽微な事案については、特段の事情がない限り2ヶ月、道路管理者の意見聴取に関する省令第5条の規定に該当する事案及び「路線を定める自動車運送事業の許可申請事案等の調査における都道府県公安委員会の意見聴取等について」1の両方の規定に該当する事案並びに地域公共交通会議等で協議の整った事案については、特段の事情がない限り、概ね1ヶ月

(2) 路線の新設以外のもの 2ヶ月

なお、道路管理者の意見聴取に関する省令第5条の規定に該当する事案及び地域公共交通会議等で協議の整った事案については、特段の事情がない限り概ね1ヶ月

3 上限運賃料金の認可（法第9条第1項） 3ヶ月

なお、停留所の新設及び位置の変更に伴う上限運賃の設定（変更）については、概ね1ヶ月

四運自公第37号

公 示

道路運送法施行規則第15条の5第2項第2号に規定する書面の記載事項について
道路運送法施行規則第15条の5第2項第2号の規定に基づく書面の記載事項について、下記のとおり定めたので公示する。

平成13年12月26日

四国運輸局長 波多野 肇

記

- (1) 休止又は廃止しようとする路線についてこれまで講じてきた経営努力の内容
- (2) その他当該路線を巡る状況の変化等

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（抜粋）

（目的）

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービス（以下「地域旅客運送サービス」という。）の提供を確保するために地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施並びに再構築協議会による再構築方針の作成に関する措置並びに新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、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公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

（国等の努力義務）

第四条 国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う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地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、必要な情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進、人材の養成及び資質の向上並びに関係者相互間の連携と協働の促進に努めなければならない。

2 都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う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地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に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地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に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地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

4 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

（地域公共交通計画）

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、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地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

2 地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 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地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

二 地域公共交通計画の区域

三 地域公共交通計画の目標

四 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

五 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

六 計画期間

七 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認め

る事項

- 3 地域公共交通計画においては、前項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる事項を定めるよう努めるものとする。
 - 一 第三十七条の規定による資金の確保に関する事項
 - 二 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
 - 三 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
 - 四 地域における潜在的な輸送需要に的確に対応するために必要な当該地方公共団体、公共交通事業者等その他の地域の関係者相互間の連携に関する事項
 - 五 前各号に掲げるもののほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項
- 4 第二項第三号に掲げる事項には、地域旅客運送サービスについての利用者の数及び収支その他の国土交通省令で定める定量的な目標を定めるよう努めるものとする。
- 5 第二項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。
- 6 地域公共交通計画は、都市計画、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条の中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二十四条の二の移動等円滑化の促進に関する方針及び同法第二十五条の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（第二十九条の八第四項において「都市計画等」という。）との調和が保たれたものでなければならない。

（協議会）

- 第六条 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下この章において「協議会」という。）を組織することができる。
- 2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。
 - 一 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体
 - 二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
 - 三 関係する公安委員会
 - 四 地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

●地域公共交通推進事業費補助金（抜粋）

第1編 共通事項

（目的）

第1条 この補助金は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とする。

（定義等）

第2条 この要綱において、次に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

- 一 「生活交通確保維持改善計画」とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会（第3条第2項を除き、以下「協議会」という。）又は都道府県若しくは市区町村が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適な移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画をいう。
 - 二 「地域公共交通確保維持事業」とは、地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において地域の特性・実情に最適な交通手段を確保・維持するために、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化法」という。）第5条第1項に規定する地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される離島航路確保維持計画及び離島航空路確保維持計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。
- 2 協議会、都道府県又は市区町村は、住民、地域公共交通の利用者、その他利害関係者の意見を反映させるため、前項第一号の生活交通確保維持改善計画を策定しようとするときは、あらかじめ協議会への当事者の参加、アンケート、ヒアリング、公聴会又はパブリックコメント等を行わなければならない。

（協議会）

第3条 前条第1項第一号の協議会は、以下の者によって構成される。

- 一 関係する都道府県又は市区町村
 - 二 関係する交通事業者又は交通施設管理者等
 - 三 地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。）又は地方航空局
 - 四 その他地域の生活交通の実情、その確保・維持・改善の取組に精通する者等協議会が必要と認める者
- 2 第2編第1章の陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業に係る地域公共交通計画を作成する都道府県又は市区町村が組織する活性化法第6条第1項に規定する協議会（以下「活性化法法定協議会」という。）にあつては、地域間幹線系統は地域間のみならず地域内の生活交通の機能を有すること、地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と一体として地域の生活交通ネットワークを形成するものであることから、これらを踏まえ、的確かつ効果的な計画の策定が可能となるよう関係する都道府県及び市区町村がともに参加すること。

（地域公共交通計画の認定の申請）

第8条 活性化法法定協議会は、本節の補助金の交付を受けて補助対象系統の運行を確保・維持しようとするときは、当該活性化法法定協議会の議論を経て策定された、前条第1項各号に掲げる事項を記載した地域公共交通計画に、同条第2項各号に掲げる事項を記載した書類を添付し、大臣に認定を申請するものとする。

2 前項の認定の申請は、様式第1-1による地域公共交通計画認定申請書を毎年、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の6月30日（補助金の交付を受けようとする前年度に第109条第1項に基づき地域公共交通調査事業の交付決定を受けた場合その他の当該期限までに提出しないことについて合理的な理由があると大臣が認める場合にあっては大臣が指定する日）までに大臣に提出して行うものとする。

第2編 地域公共交通確保維持事業

第1章 陸上交通

第2節 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

（補助対象事業者等）

第15条 本節における補助対象事業者は、活性化法定協議会とする。

（補助対象事業の基準）

第16条 本節における補助対象事業は、別表7に定める要件に適合する運行系統に係る運行であって、かつ、別表8に定めるところにより補助対象経費の額が算定されるものとする。

（地域公共交通計画）

第17条 陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割

二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

2 前項の地域公共交通計画には、次に掲げる事項について具体的に記載した書類を添付するものとする。

一 地域公共交通確保維持事業の内容及び実施主体に関する詳細

二 前項第一号の運行系統の概要及び運送予定者

三 前項第一号の運行系統の利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法・測定方法

四 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

別表7（第16条第1項関連）

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（補助対象事業の基準）

補助対象事業者	補助対象経費	補助対象事業の基準	補助率
活性化法定協議会	補助対象系統に係る補助対象経常費用と経常収益との差額（道路運送法第3条第一号ハに定める一般乗用旅客自動車運送事業（以下「乗用タクシー事業」という。）については、市区町村からの運賃低廉化に対する支援額）であって、別表8に定めるところにより算出される経費	<p>都道府県又は市町村が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載された運行系統の運行のうち、次のイからチまでの全てに適合するもの。ただし、乗用タクシー事業による運行の場合にあっては、イからトまで及びリまでの全てに適合するもの。</p> <p>イ 乗合バス事業者若しくは道路運送法第3条第一号ハに定める一般乗用旅客自動車運送事業を営業者（以下「乗用タクシー事業者」という。）又は道路運送法第78条第二号に定める自家用有償旅客運送を行う者であって、活性化法定協議会の議論を経て、第17条第1項各号に掲げる事項を記載した地域公共交通計画に記載されている運送予定者による運行であること。</p> <p>ロ 道路運送法施行規則第3条の3に規定する路線定期運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は同規則第49条第一号に定める交通空白地有償運送（「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針について」（令和2年11月27日付け国自旅第316号）1に定める「交通空白地有償運送」をいう。）であって乗合旅客の運送に係るもの若しくは乗用タクシー事業による運行であること。（ただし、交通空白地有償運送にあっては、補助対象期間の開始前に、国庫補助金の交付を申請することを示した上で、道路運送法施行規則第51条の15第三号に規定する協議が調っているものに限る。）</p> <p>ハ 以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの。</p> <p>① 第2編第1章第1節の補助対象地域間幹線系統に接続するフィーダー系統又は補助対象地域間幹線系統に接続する乗用タクシーによる運行であること。ただし、政令指定都市、中核市及び特別区（以下、「政令指定都市等」という。）が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市等の区域内であるものを除く。</p> <p>（附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行った運行系統を新たに地域内フィーダー系統として運行する場合は適用しない。また、補助対象期間中に政令指定都市等に指定された場合、次期補助対象年</p>	1/2（市区町村から運賃低廉化の支援を受け乗用タクシー事業に限り、上限100万円とする。）

度より適用する。)

② 以下の(1)又は(2)のいずれかを満たす交通不便地域における地域間交通ネットワークに接続するフィーダー系統又は地域間交通ネットワークに接続する乗用タクシーによる運行であること。

(1) 以下に掲げる過疎地域等のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークに接続するフィーダー系統又は地域間交通ネットワークに接続する乗用タクシーによる運行であること

- ・ 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法(令和3年法律第十九号)第2条第1項及び第43条の適用される要件に該当する過疎地域(同法第3条第1項及び第2項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第41条第1項、第2項及び第3項に基づく「過疎地域とみなされる区域」、同法第42条に基づく「過疎地域とみなされる区域」及び同法第44条第4項に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。)
- ・ 離島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域
- ・ 半島振興法(昭和60年法律第63号)第2条第1項の規定に基づき指定された半島振興対策実施地域
- ・ 山村振興法(昭和40年法律第64号)第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村
- ・ 奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島
- ・ 小笠原諸島振興開発特別措置法第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島
- ・ 沖縄振興特別措置法第3条第一号に規定する沖縄県の区域

(2) 半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークに接続するフィーダー系統又は地域間交通ネットワークに接続する乗用タクシーによる運行であること。

二 当該運行系統の運行内容について、効率的・効果的運行のための「コミュニティバスの導入に関するガイドラ

イン) (「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」(令和2年11月27日付け国自旅第315号)別添2)なども踏まえ、地域における既存の交通ネットワークや地域公共交通計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られているもの。

ホ 以下の①から③のいずれかに該当するもの。

- ① 当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの(附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行った運行系統を新たに地域内フィーダー系統として運行する場合は新たに運行を開始するものとみなす。)
- ② 既に運行を開始しているもので地域公共交通計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始するもの
- ③ 前年度補助対象期間から地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画に基づき運行されているもの(第16条第2項及び同条第3項の規定による補助対象事業の基準の特例によるものを除く。)

ヘ 補助対象期間に、当該運行系統の運行によって得る経常収益が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用に達していないもの。ただし、過去2ヶ年度連続して経常収益が経常費用を超えた運行系統を除く。

ト 補助対象期間の末日(9月30日)において引き続き運行されるものであること。(補助対象期間の途中で補助対象系統の合併、分割その他の再編を行う場合にあっては、再編を行う日までに地域公共交通計画の認定又は変更の認定を受けて実施する場合に限り、同一の補助対象系統が補助対象期間中継続して運行しているものとして取り扱う。)

チ 次式によって算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であるもの(路線不定期運行、区域運行(自家用有償旅客運送)にあっては路線を定めて不定期に行う運送及び路線を定めず行う運送)、乗用タクシー事業による運行及び附則第17条の規定による「特定被災地域公共交通調査事業」における実証運行を過去に行った運行系統であって新たに地域内フィーダー系統として運行する場合を除く。)

輸送人員 ÷ 運行回数

リ 過去に乗合バス事業等により乗合旅客の運送を行

		っていた地域であって、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた地域内の運行であること。
--	--	--

(注)

1. 「フィーダー系統」とは、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する運行系統をいう。この場合の、「接続」とは、バス停留所相互又はバス停留所と駅、海港又は空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいう。
2. 「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バス系統、鉄軌道路線、内航旅客船航路及び国内定期航空路をいう。この場合において、「地域間幹線バス系統」は、複数市町村（ただし、平成13年3月31日における市町村の状態に応じたもの。）にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。
3. ハ①の補助対象地域間幹線系統が、エリア一括協定運行事業の実施により当該事業の補助対象系統の一部となった場合においても、引き続き補助対象地域間幹線系統とみなす。
4. 連続した補助対象期間において、エリア一括協定運行事業から第2節の補助対象事業に移行する場合には、ホ①の「新たに運行を開始するもの」として取り扱うものとする。

別表 8 (第 16 条第 1 項関連)

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 (補助対象経費の算出方法)

補助対象経費の算出方法
<p>1. 補助対象系統が運行する市区町村毎の国庫補助金の交付額は、市区町村毎の地域内フィーダー系統に係る補助対象経費の合計額の 1/2 と、当該市区町村毎に算定される国庫補助上限額の、いずれか少ない方の額以内の額 (ただし、乗用タクシー事業により運行する市区町村毎の国庫補助金の交付額は、市区町村からの運賃低廉化に対する支援額の 1/2 と、タクシー運賃低廉化措置への国庫補助上限額の、いずれか少ない方の額以内の額) とする。(補助対象期間中に補助対象系統の合併・分割その他の再編が予定されている場合は、再編前後の運行予定日数に応じて算出した額の合計額とする。)</p> <p>2. 補助対象経費の額は、次式によって算出される補助対象経常費用と経常収益との差額とする。</p> <p>3. 補助対象経常費用は、次式によって算出して得られた額とする。</p> <p style="text-align: center;">(路線を定めて行う乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の場合)</p> <p style="text-align: center;">運送実施者の実車走行キロ当たり経常費用 × 当該補助対象系統の実車走行キロ</p> <p>ただし、実車走行キロ当たり経常費用が、別表 6 に基づく補助ブロック毎に定める地域キロ当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって算出して得られた額とする。(沖縄県及び離島に係る運行系統を除く。)</p> <p style="text-align: center;">地域キロ当たり標準経常費用 × 当該補助対象系統の実車走行キロ</p> <p style="text-align: center;">(上記以外の乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の場合)</p> <p style="text-align: center;">運送実施者の時間当たり経常費用 × 当該補助対象系統のサービス提供時間</p> <p>ただし、事業者時間当たり経常費用が別表 6 に基づく補助ブロック毎に定める地域時間当たり標準経常費用を上回る場合は、次式によって算出して得られた額とする。(沖縄県及び離島に係る運行系統を除く。)</p> <p style="text-align: center;">地域時間当たり標準経常費用 × 当該補助対象系統のサービス提供時間</p> <p>4. 経常収益は、補助対象期間における当該補助対象系統の実績額とする。</p> <p>5. 補助対象系統が存する市区町村毎の国庫補助上限額は、当該市区町村の人口等を基準として国土交通大臣が算定する額とする。ただし、別表 25 の地域公共交通協働トライアル推進事業の要件を満たす地域公共交通計画の対象区域内の市区町村にあっては、3 年間に限り、当該市区町村毎の国庫補助上限額の合計額の範囲内で交付できるものとする。</p>

(注)

- 「運送実施者の実車走行キロ当たり経常費用」とは、運送実施者 (地域公共交通計画に運送予定者として記載され、運行を行った者。以下この表において同じ。) の補助対象期間における乗合バス事業又は自家用有償旅客運送の経常費用の実績額を、補助対象期間における実車走行キロの実績値で除した 1 キロメートル当たりの経常費用をいう。(第 2 編第 1 章第 3 節に係る経常費用を除く。)
- 「補助対象事業者の時間当たり経常費用」とは、運送実施者の補助対象期間における乗合バス事業又は自家用有償旅客運送の経常費用の実績額を、補助対象期間におけるサービス提供時間の実績値で除した 1 時間当たりの経常費用をいう。(第 2 編第 1 章第 3 節に係る経常費用を除く。)
- 「地域キロ当たり標準経常費用」とは、乗合バス事業の運賃原価算定基準により算定された基準年度 (※ 1) を含む過去 3 年間 (※ 2) における乗合バス事業の標準原価に基づき算出される地方民営乗合バス事業者の当該補助ブロックを含む地域の実車走行キロ 1 キロメートル当たりの標準経常費用を平均して得られた額をいう。(第 2 編第 1 章第 3 節に係る経常費用を除く。)

- く。)なお、自家用有償旅客運送に係る地域キロ当たり標準経常費用は、乗合バス事業者に係る地域キロ当たり標準経常費用を基礎として、注4に係る地域時間当たり標準経常費用の乗合バス事業と自家用有償旅客運送との差額を基礎として算出された額をいう。
4. 「地域時間当たり標準経常費用」とは、毎年度の乗合バス事業及び自家用有償旅客運送の費用に係る実態調査による当該補助ブロックを含む地域の1時間当たりの標準経常費用を基礎として算出された額をいう。(第2編第1章第3節に係る経常費用を除く。)なお、当分の間、当該補助ブロックは全国一律のものとする。
 5. 大臣は、地域キロ当たり標準経常費用又は地域時間当たり標準経常費用の算出に当たり、当該地域キロ当たり標準経常費用又は地域時間当たり標準経常費用の対象期間における燃料価格その他地域キロ当たり標準経常費用又は地域時間当たり標準経常費用を構成する要素が直近の値と著しく乖離しており、適切な設定ができないと認める場合には、これを補正した上で算出することとする。
 6. 「離島」とは、離島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域に含まれる島、奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島及び小笠原諸島振興開発特別措置法第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島並びに沖縄振興特別措置法第3条第三号に規定する離島をいう。

(※1) 基準年度とは、補助金の交付を受けようとする会計年度(4月1日~翌3月末日)の前々会計年度をいう。

(※2) 過去3年間とは、基準年度を最終年度とする連続した過去3年間をいう。

前回会議の振り返りについて

会 議 要 旨

会 議	令和6年度第3回高知市地域公共交通会議
開催日時	令和7年3月27日(木) 14:00~16:00
開催場所	高知市役所たかじょう庁舎6階 大会議室
事務局	交通戦略課：(課長) 出口忠彦 / (課長補佐) 門田真紀 / (地域交通戦略担当係長) 柳生優子 / (主事) 慶田花蒼 / (主事) 谷岡ちひろ
会議内容	別紙「会次第, 会議資料」のとおり
事務局：門田	<p><1 開会></p> <p>本日の会は「高知市地域公共交通会議設置要綱」により公開で行う。前任者の退任により、新たに委員になられた方を紹介する。高知県警察本部 交通部参事官 兼交通企画課長 黒岩 覚 様 会議の成立について、本会議は委員の半数以上が出席しているため、設置要綱の規定により、会議が成立していることを報告する。今後の議事運営を熊谷会長にお願いする。</p>
熊谷会長	次第に沿って、議事1「前回会議の振り返りについて」からお願いする。
事務局：慶田花	=== 資料1説明 ===
熊谷会長	前回の会議では、岡村委員から、このエリアをどうするかではなく、全体をどう考えるかという議論が要するという発言もあり、私から、定量的なデータや根拠を示すことをお願いした。この議論については、のちほどとさでん交通から説明があるとのこと。また、岡村委員から、運転手不足について、ホームページを開いてすぐのところに運転手募集のページを掲載してはとの提案もあったが、これについて伊藤委員から意見ををお願いする。
伊藤委員	採用専用サイトを新たに作成し、ホームページに掲載した。
熊谷会長	他に議事録に関して何かご意見があれば、後ほど事務局に連絡をお願いする。
熊谷会長	<p><2 議事></p> <p>続いて、議事2「令和6年度の主な取組報告について」を進める。事務局から説明をお願いする。</p>
事務局：谷岡	=== 資料2説明 ===
熊谷会長	令和6年度は、10月に運転手不足によるバス路線の大幅な再編・減便があった。11月は運賃値上げも行われたが、乗り継ぎ割引ポイントの拡充や、通学定期券半額キャンペーンなどの利用促進サービスを実施したという報告があった。また、あり方検討の議論を踏まえた「高知市地域公共共り・デザイン分科会」が3回開催された。その報告を含めて、事務局から資料3の説明をお願いし、資料2と一緒に議論をしていただきたい。では事務局から議事3「高知市地域公共交通り・デザイン分科会からの取組報告」について説明をお願いする。
事務局：出口	=== 資料3説明 ===
熊谷会長	り・デザインの基本的な考え方として、3つの方向性が示された。その3つ目、【利便増進】の検討3-②に「タクシー配車アプリ」について明石委員から何かあるか。
明石委員	タクシーアプリの前に、最も重要なタクシー業界の現状について話をします。コロナ禍、物価高騰と打撃が続き、夜のお客さんが大幅に減った。この流れは今も続いており、タクシードライバーは減り、タクシードライバーの年収もコロナ前と比較して20%ほど減ってしまった。現在、タクシードライバーは730人で平均年齢は66才。若い人がドライバーとして月に

	<p>5人入ってきて、10人は退職する。何とか現状を打開し、人材の確保と健全な経営に戻していきたい。そのために、国の方で2種免許の試験のハードルを下げることに、30万円ほどの費用がかかる2種免許の負担について、一部でも行政で補助してもらえないか。このままではドライバーがいなくなってタクシーを動かすことができなくなる。</p>
熊谷会長	<p>運輸支局の意見は。</p>
宮野委員	<p>2種免許取得費用については、昨年から国の補助制度に組み込まれている。免許取得費用のほか、ライドシェア導入やタクシーアプリの初期費用などのメニューもある。4月以降に応募が始まるので、支局に問い合わせただければ対応する。</p>
熊谷委員	<p>ライドシェアについてはいかがか。</p>
明石委員	<p>公共ライドシェアはタクシー業界は反対している。日本版ライドシェアは、タクシー業界のためにも発展させていかねばならないと考えている。</p>
熊谷会長	<p>運輸支局の意見は。</p>
岡村委員	<p>今後運転手不足が進行すると、ライドシェアで課題を解消できると期待されている。高知市では、日本版ライドシェアの許可は多くのタクシー事業者が取得されているが、実際運行しているのは2事業者のみ。現状では、金・土の深夜に限られ、台数も限定的であり、使い勝手が悪いかもしれない。</p>
熊谷会長	<p>リ・デザイン分科会で共創という考え方も示されていたが、タクシーの出番があるのでは。</p>
事務局：出口	<p>タクシードライバーは約10年で半減し、さらに10年後には周辺のデマンドタクシーも運行が難しくなってくる。タクシー事業者が主体となった日本版ライドシェアを、タクシー事業者と協議しながら調整しているところ。</p>
明石委員	<p>タクシーだけで経営を続けようとしても、ドライバーは減っていく。本筋のタクシーと、普通免許で運行できるライドシェアと2本立てでやっていかないと生き残れない。しかし、運行時間の制限など労働条件が良くないため、ライドシェアでは生活できない。さきほども話をしたが、国の方でも、制度を検討していただきたい。</p>
熊谷会長	<p>デジタル技術である配車アプリを活用すれば、タクシー事業の活性化に繋がると思うが、どのような状況か。</p>
明石委員	<p>4月21日からタクシーアプリがスタートする。法人、個人合わせて全体の75%の台数が参加する。お客さんが自身のスマートフォンで直近のタクシーを呼ぶことができ、待ち時間の短縮にもつながる非常に良い取り組みと考えている。配車アプリの導入には、高知市から全面的な協力していただいた。タクシー事業者全社を挙げて、進めていきたいと考えている。</p>
尾崎委員	<p>実際に市民の方にダウンロードしていただかないと利用は進まないと思うが、広報や利用促進をどのように進めていくのか。</p>
事務局：出口	<p>4月21日から市内のタクシー500台でスタートするが、1,000円分のダウンロードクーポンを配布するほか、広報あかるいまちへの掲載や、高知新聞への折込チラシなどを行って広報に努める。また、高齢者でも使いやすいLINEからも配車できる。将来的にはタクシーがバス、電車で替わる移動手段としての役割を担うことを考えている。</p>

長尾委員	とさでん交通に高知市から参事が出向となっている。どのような役割を担うのか。
中城委員	とさでん交通と緊密な連携をとることが役割であると認識している。
長尾委員	参事といえば市の幹部。給料の高額な幹部がとさでんに出向いて効果があるのか。とさでん発足時から、県の幹部が社長となる状態が続いている。公共交通の問題は全く進歩していない。今日の新聞に、馬路村JAの組合長に38才の若い方が就任したと出ていた。天下りの問題が現状の要因の根底にあるように思う。人口減少は日本最大の課題。色んな企業が給料を上げて採用が難しい中、とさでん交通では運転手は不足しているのに、給料が上げられず採用もできない。この状況をどう考えるか、会長に聞きたい。
熊谷会長	とさでんの問題と天下りについて。私はとさでん発足時から携わってきたが、とさでんは当初からさぼっていることは一切ない。運転手不足の問題は高知だけではない。東京も同じく応募がない。運転手が担う仕事の幅が広がって、リスクも増え、若い人は希望しない。都会でも困っているのが現状。とさでんは給料も上げたいだろうが現状は厳しく、よく頑張っていると思う。公共交通をみんなで支えるという意味でも、とさでんと市民、行政が運命共同体でやっていかなければならない
長尾委員	高知市総合計画のトップに公共交通のコンパクトプラスネットワークを位置付けるなどしない、右肩下がりのまま。 市をあげて進めてもらいたい。日本には公共交通で素晴らしいまちづくりを進めてきた都市がいくつもある。県庁から天下りで社長を受け入れるのではなく、この人なら再建を任せられるという人を呼んで来たらどうか。
熊谷会長	長尾委員の意見を受けて、私から とさでん交通にアドバイスを一つ。もっと周りの人や組織を巻き込むことを考えたらどうか。データや資料の作り方も含めて、応援してもらえるような見せ方をしていくことは大事。 ほかの皆さんにも意見を聞きたい。
濱田委員	この会議に市民代表として参加して1年になるが、簡単に結果が出る会議ではないことを身に染みて感じている。とさでんの路面電車は120年前に開業され、日本で一番古くて一番長い距離を走っている。これを120年間維持してきた。時代の転換期にも状況を良くしようと考えながら維持してこられた先輩方がおられるということで、本当に感動した。また、リ・デザインを実現させていくために、とさでん社員だけが頑張るのではなく、県民市民が協力しないと実現できないということを実感している。 タクシーアプリについて、私は老人会の会長をしており、老人の立場からお話させていただくと、スマホの使い方が電話だけではないものになってきている。配信アプリ、LINEアプリなどあるが、老人会で研修を行ってもアプリを使うことが困難だが、勉強していかなければ、時代についていけなくなる。 通勤時に電車とJRが並行しているところは、電車を減らして、JRに接続できるようにするのはどうか。それから、観光客が来訪する高知駅周辺を他都市のようにもっと活性化させては。高知駅周辺は寂しい。JRから電車に乗り換えても桂浜も牧野植物園も行けない。バスや電車で観光客を運ぶということをもっと検討していけたら。 2月の高知大学の試験日に、とさでん交通の従業員の方が受験生に、おつかれさまです、頑張ってくださいとカロリーメイトを配っていた。とさでん交通も頑張っている。これからもみんなで支えながら知恵を出し合って協力していきたい。
中屋委員	最近街中を見ると朝晩に介護タクシーが結構走っている。運転手不足の対策として、介護タクシーを公共交通として活用できないか。一方、昼間バスを見ると、客が乗っていない。昼間運行するバスの減便、そして、日曜はバスの運行時間を朝の始発は遅く、晩は早く終わるようにし昼間に乗客を確保するようにすれば、運転手不足には効果があるかなと。 また、障害を持った移動困難者は、公共交通を利用できない。バスに乗るにも車椅子が乗

<p>熊谷会長</p>	<p>車でできるバス停を調べて前日予約をしている。また、バスの運転手がスロープを設置し、車椅子の乗客が乗車降車する補助を行う必要があるのでは、定刻での運行が難しくなってしまう。運転手の負担にならないバリアフリーが考えられないか。車椅子乗車の予約が入った際、一人補助者を同乗させるようにしてもらえば周りの方に迷惑をかけない形で乗り降りできる。定時運行と運転手に負担をかけないシステムを検討してもらえればありがたい。</p> <p>とさでん交通は、車椅子乗車の意見について、今後の参考にさせていただきようお願いします。坂田委員、高知県からの資料の説明をお願いします。</p>
<p><u>坂田委員</u></p>	<p>この資料は2月14日にマスコミに公表している。内容は、「高知県の中央地域における公共交通の将来像について」。昨年7月に高知県、高知市、南国市、土佐市、いの町ととさでん交通でワーキンググループを設置し、路面電車と路線バスのあり方について検討してきた。目指す将来像を「将来にわたって持続可能な中央地域の公共交通ネットワークの構築」と「とさでん交通の経営の安定化」として整理し、基本理念になっている。「中央地域の公共交通の将来の方向性」として、概ね5年後の姿と10年後の姿を、どう整理していくかまとめている。その中でまず路面電車は、利用者は年間約480万人と路線バスの約2倍の需要があり、公共交通の軸である。収支率は90%と路線バスの60%と比較すると自立性が高いことや、運転手の確保も一定の見通しが立っているといった諸条件を勘案すると、当面現状を維持することが妥当であるということ、ワーキングの中で整理させていただいた。ただ、公共交通会議の中でも話が出ていたが、将来的には維持管理費用が増加していくということが予測されている。この件は、来年度、設備投資にかかるコストや、仮に電車がなくなった場合どういったことが起こるのかを数字として整理する調査を実施するように考えている。</p> <p>その右側、路面電車の長期的な姿として、設備投資のコストや、社会便益の調査を行い、そして、路面電車の検討会を立ち上げさせていただき、その中で数字に基づいて議論をしていきたいと思っている。検討会は、来年度4月以降できるだけ早い時期に立ち上げ、路面電車のあり方について幅広く検討していきたいと考えている。</p> <p>路線バスは、幹線・支線で整理するなど、リ・デザインの骨子と同じ内容。幹線支線の位置づけを整理し、毎年路線再編を実施する際にその姿を見据えて進めるよう考えている。</p> <p>路線バスのもう一つ論点として、並走区間の見直しという議論がある。これはあり方検討の報告の中でも議論があったもの。とさでん交通さんにも協力していただき、例えば今南北走っているバスを路面電車のところで止めて電車で乗り換えてもらうとして、運転手削減に効果があるかシミュレーションしていただいた。結論から言うと、運転手削減には繋がらないという結果になった。ただこれは、今回、棧橋のとさでん本社発着でバスが回送してくるというやり方になっているので、少し条件を変えて、バスターミナルを設けたり、運転士を短時間勤務として配置するなど工夫を行うようにして、並走区間の見直しについては時間をかけて検討していきたい。</p> <p>続いて3番。基本的な理念としてとさでん交通の経営の安定化が必要だという話をしてきた中で、公共交通部門については、運営費や設備投資に係る公的支援の強化に向けて、国に提言するほか、県や市町で対応を引き続き検討していく。それと、もう一つの柱である収益部門の高速バスや貸切バス等については、積極的な事業展開を実施し、収益確保を図っていく。人材確保に関して、路線バスの方で運転手は不足しているのに、収益部門に回せるかという議論があるか収益確保を図っていくために、公的な支援を検討してる最中。とさでん交通の経営安定化対策についても、引き続き、関係市町と検討していきたい。</p> <p>4番では令和7年度当初予算関連について記載している。詳細は省略するが、電車について、来年度詳細な調査を行い、あるべき姿というものを整理していきたい。</p> <p>やはりこの人口減少社会っていうのは日本全体に共通の課題だということを考えさせられた。担い手の話など、いろんな問題が起こってきている。県では人口減少社会においても、若年人口を減らさない取り組みを行っていくが、すぐに実現可能ではないので、賢く縮んでいく必要がある。高知県としても、スマートシュリンクという観点で、公共交通だけでなく、消防の広域化や周産期医療などの人口減少に伴う課題を整理するように取り組んで行く。</p>

尾崎委員	令和7年度に外部の有識者等も参加した検討会を設置されるということだが、どのようなメンバーを想定しているのか。私は本会議にNPO法人の立場で参加させていただいているので、市民団体から参加する方がいると良いのかなと考えているが、いかがか。
坂田委員	公共交通会議のメンバーの方が参加していただくことも考えているが、現在制度設計中でまだ決定していない。いずれにしても利用者の方のご意見というのは聞かなければならないと考えており、アンケートなど意見を聞く機会を設ける方法も考えている。
熊谷会長	坂田委員の話で、維持管理について、将来的に問題があるとおっしゃられた。私は今でも問題だと考えているが、本当に事故は起こらないのか。維持管理費について、あり方検討で樋口社長も本当はもっとやりたいと発言されていた。ただ、とさでん交通の担当の方は大丈夫と答えている。昨日熊本市電でまた事故もあった。昨年熊本市内での電車の事故は本当に多かった。前回の会議でも、とさでんでは自社で維持管理を行い、外注していないから維持管理費が安くなっているの、費用比較だけの話ではないとおっしゃっていたが。
近藤委員	来年度、高知県が、設備投資のコスト算出や便益調査も含めて検討をしてくださるので、そこで議論をさせていただきながら、検討結果に従う形になるかと思う。優先順位をつけながら、安全を確保するべく社員一丸となって頑張っている。
熊谷会長	次の議事4「とさでん交通のバス路線の今後について」説明をお願いします。
伊藤委員	<p>令和7年3月末の推測の乗務員数は、バス事業では168人の予測であったが実数は160人で予測より6人少ない。電車は予測93人に対し実数が80人で7人マイナス。また、必要人員は、1日を行き止めるのに必要な人員で、122名に対して3月現在で113人でマイナス9人。路面電車は96人に対して86人でマイナス10人。</p> <p>バス事業では、依然として乗務員不足は続いている。昨年9月時点には、27名の不足という状況であったが、<u>昨年10月の路線再編と減便の効果により、今は大きく緩和されている。</u>また、今年4月には久しぶりに4名の採用が決まっている。4人採用で、必要人員はマイナス5人。乗務員の平均年齢は55才と高齢化は進んでいるが、会社として処遇改善に取り込んでいることで、高齢者の離職も減少傾向にあり、乗務員不足は若干緩やかになった。また、先ほどホームページの話もさせていただいたが、求人サイト登録や事業所見学会など人材確保の取り組みの成果として4名の採用が決まったことは、会社として評価している。4名入社してもマイナスであるが、深刻な状況には今現在はなっていない。</p> <p>続きまして、こちらの資料は高知市内のバス停の利用者数を示したものの。昨年10月に路線再編を実施しており、それ以降の昨年11月における1日当たりの乗降者数を示した資料となっている。赤色で着色した数値のところは、1人未満というところを表している。追って見ると、高知市内の南部、南東部、北部エリアで乗降者1人未満のバス停が見受けられる。</p> <p>「深刻な運転手不足に対応した今後3年間の見直しエリアについて」を見ていただきたい。白抜きの番号は、昨年10月で再編を実施した箇所。12エリアの設定について、<u>どういった根拠で選定したのかという問があったが、利用が少ないエリアを中心に、代替輸送の検討が可能、系統の集約が可能、並走区間、また、さきほどから話に出ている幹線支線の考え方などに基づいて、見直しを検討できるエリアと判断し、お示しさせていただいた。</u></p> <p>前回は話をしたが、見直しであり、廃止ということではない。とさでん交通のバスがもし運行できなくなった場合、他の交通モードでの代替手段を含めて見直しを検討することができる区間ではないかということでお示しをしている。具体的にどうするというのではなく、<u>状況を見ながら、また関係する自治体とも相談しながら検討していきたい</u>と考えている。</p> <p>続きまして、今年、令和7年10月における再編計画について。検討しているのは、11番、JA春野から東諸木までの区間の退出。とさでん交通が退出後は、高知市がデマンドタクシーを運行するように調整を進めている。</p> <p>なお、今年10月の再編等については、現在は深刻な状況ではないことから、大きな変動が</p>

	なければという前提で、今年の10月については、大幅な再編等は今のところ考えてはいない。 ただ、昨年再編を実施して、様々な意見をいただいております、それらを反映するための系統別運行回数、ダイヤの見直しは実施するように考えている。
熊谷会長	代替輸送とはデマンドタクシーのことか。
伊藤委員	デマンドに限らず、他のバス会社も含めて考えている。
濱田委員	地図上では10番付近に住んでいる。廃止になると、土佐市のドラゴンバスを延伸するのか。
伊藤委員	代替手段については関係市町と協議をしていく。
熊谷会長	まずは利用が少ないエリアで代替輸送が可能なエリアを対象とし、だんだんと代替輸送がないけれども見捨てるところも出てくるということか。
伊藤委員	高知市と協議しながら検討していく。
熊谷会長	高知市はネットワークのリ・デザインを示しているが、ドライバーは今後5年で2/3まで減る。5年後は中期のイメージであるが、それを考慮したものであるという認識でよいか。
伊藤委員	この12エリアを作成したのは2年前の乗務員不足が非常に厳しい頃。会社として処遇改善にも取り組み、乗務員確保に努めている。減少の度合いが緩やかになるようにしていきたい。
中城副会長	<u>とさでん交通さんをお願いをしたい。以前、熊谷会長から定量的なデータを示しながら、一般の方にも分かりやすい資料作りを行うようにと意見があった。今回示された資料で、12エリアを見直すことで、どれくらい収支改善が図られるか、減便や廃止をしていく中で、運転手不足の解消にどれだけ寄与するかを数字として示していただけでないのか。定量的で分かりやすい資料で示していただければ、一般の人の理解も深まると思う。</u>
熊谷会長	関係者を巻き込んで、理解を得ながら進めていくほうがよいと思う。 次の議題、令和6年度の事業計画の予算。これは承認事項。説明をお願いします。
事務局：谷岡	=====資料5説明=====
熊谷会長	先ほど申し上げました、この会議での承認事項。何かございますでしょうか。来年のことなので問題ないかと思いますが。よろしければ御承認いただける方、挙手をお願いします。 (全員挙手) 全員の賛成ということで承認をいただいた。
熊谷会長	<3 その他> その他、事務局から何かあるか。
事務局：出口	委員の皆様におかれましては、年度末のご多用のなかご出席いただきましてありがとうございます。新年度も引き続き「リ・デザイン分科会」で議論を深めながら、高知県とも連携しながら公共交通の確保に向け取り組んでまいります。 以上をもちまして、高知市地域公共交通会議を終了いたします。
事務局：門田	お忙しいところ長時間にわたって御協議ありがとうございました。

令和7年度の主な取組について

2022高知市地域公共交通計画の概要について

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。

期間：令和4年度から令和8年度まで 5年間

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

事業：

- 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
- 5 交通結節ポイントの機能強化
- 6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し
- 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
- 9 バス路線の確保・維持
- 10 乗合タクシーの確保・維持
- 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
- 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



JR



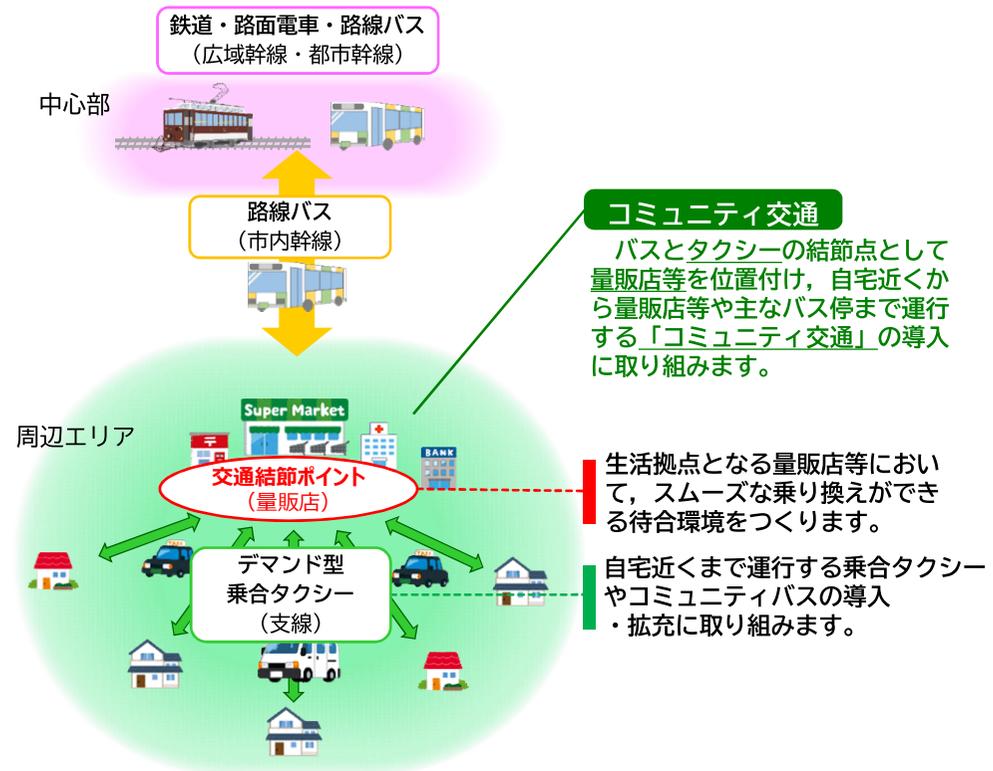
路面電車



路線バス



デマンド型乗合タクシー



令和7年度の主な取組について

事業1 地域ぐるみで支える仕組みづくり

令和6年度は“高知市地域公共交通リ・デザイン分科会”を3回開催し、「高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について(素案)」を作成。

令和7年度は、引き続き具体的な協議を行い、「高知市地域公共交通のり・デザイン」を取りまとめるとともに、1年前倒しして「2022高知市地域公共交通計画」策定作業に着手。



事業2 バス路線の再編 事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し



事業者概要

とさでん交通株式会社

- ・昨年度実施した大幅な路線廃止・減便により運転手不足が緩和。
- ・昨年度と同程度の規模でバス路線運行を維持。

系統数

[現行] 64 ⇒ [10月改正] 62系統 (約 3% 減)

運行回数

[現行] 69, 875 ⇒ [10月改正] 76, 318回/年 (約 9% 増)

運行距離

[現行] 2, 070 ⇒ [10月改正] 2, 065千km/年 (約 0.2% 減)

主な変更

廃止系統 4 , 新設系統 2

	H25.10	H26.10	H27.10	H28.10	H29.10	H30.10	R1.10	R2.10	R3.10	R4.10	R5.10	R6.10	R7.10
系統数	190	192	180	123	89	89	85	81	79	71	71	64	62
実車距離 (万km/年)	534	487	451	429	383	362	332	326	305	272	244	207	207

事業者概要

株式会社県交北部交通

- ・昨年度と同程度の規模でバス路線運行を維持。

系統数

[現行] 7 ⇒ [10月改正] 7系統

運行回数

[現行] 10, 395 ⇒ [10月改正] 10, 372回/年

運行距離

[現行] 587 ⇒ [10月改正] 586千km/年

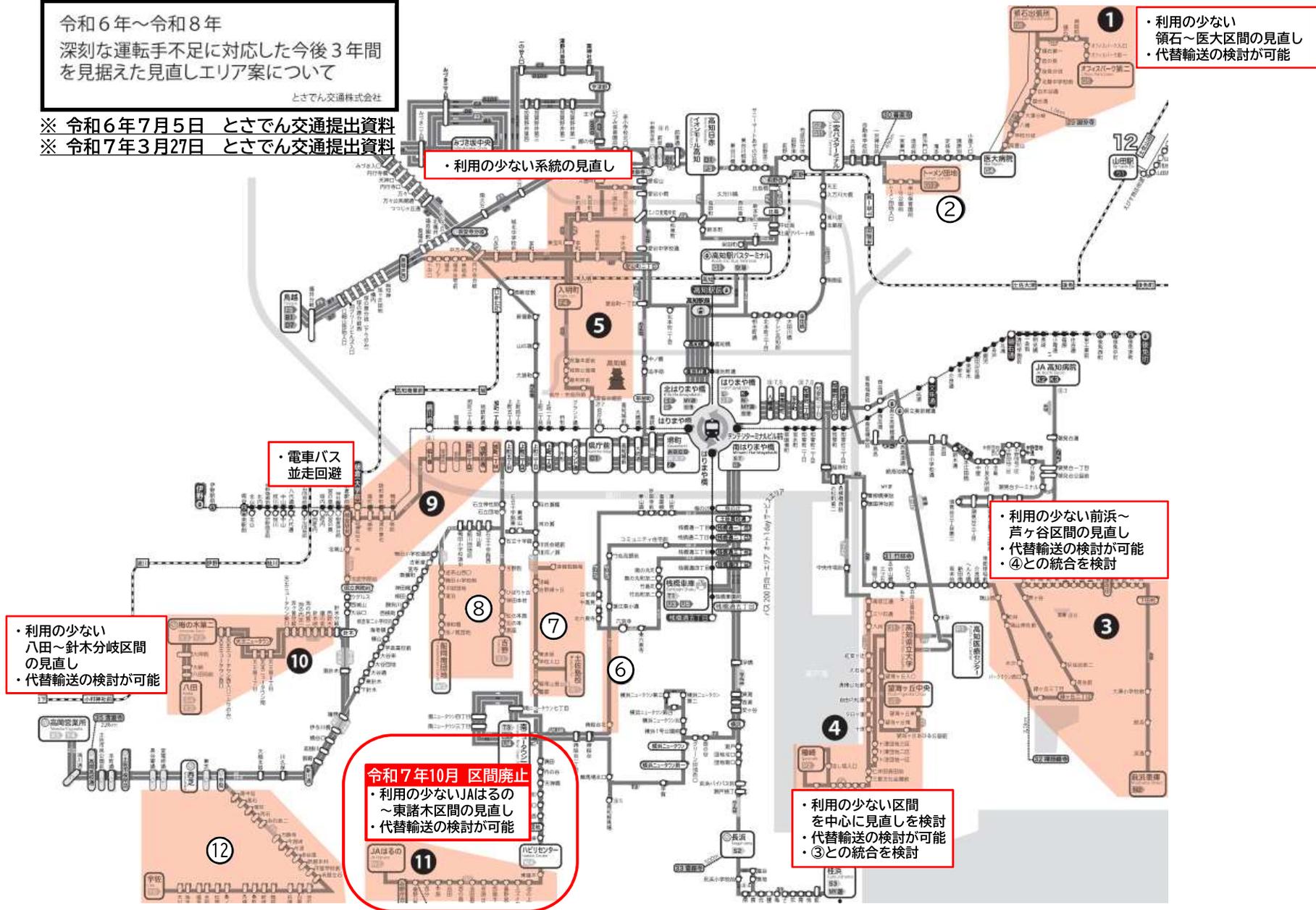
令和7年度の主な取組について

事業2 バス路線の再編

令和6年～令和8年
 深刻な運転手不足に対応した今後3年間
 を見据えた見直しエリア案について

とさでん交通株式会社

- ※ 令和6年7月5日 とさでん交通提出資料
- ※ 令和7年3月27日 とさでん交通提出資料



令和7年度の主な取組について

事業2 バス路線の再編

バス利用実態調査の結果，利用者が極めて少なく，不採算な路線であることが判明し，今後においてもバス路線として維持していくことが困難となった。

なお，バス路線廃止する区間については，代替交通手段として，現在春野地域内を運行している「デマンド型乗合タクシー」を活用することで，これまで通り移動手段は確保・維持していく。

バス利用実態調査結果

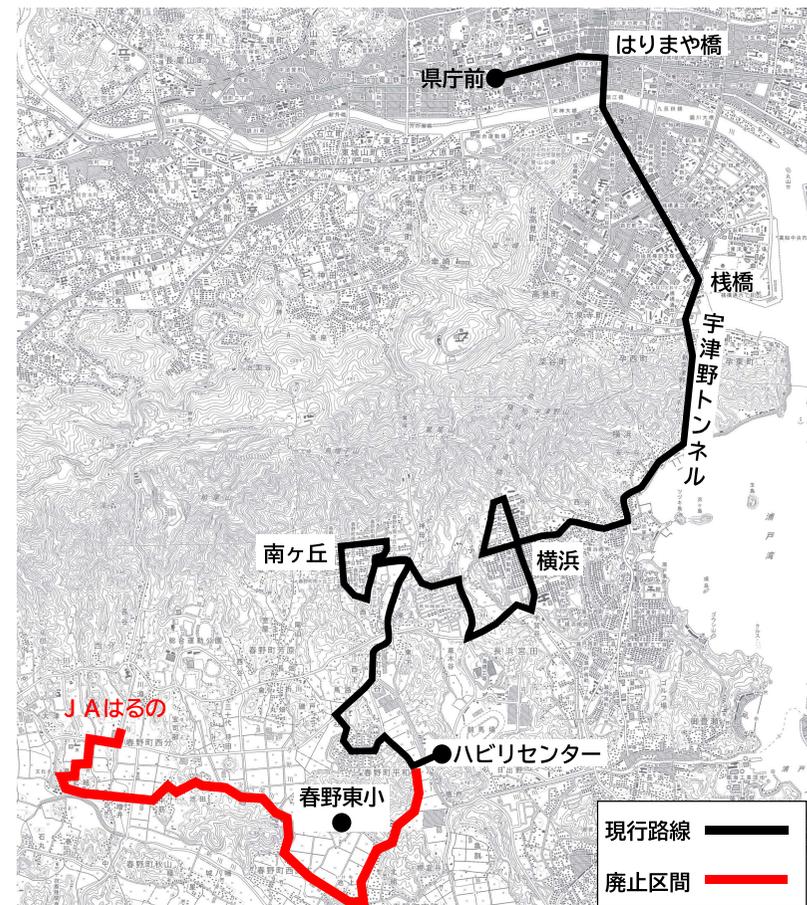
- 系統名称：JAはるの県庁前
- 起終点等：起 点／JAはるの
経由地／ハビリセンター，南ヶ丘，蒔絵台，横浜，栈橋，
終 点／県庁前
- キロ程：21.6km
- 運行回数：平日 / 上り1便 **(7:16発)**
下りなし
- 土日祝／なし
- 調査区間：JAはるのバス停～東諸木バス停
- 調査期間：令和6年11月1日～30日
令和7年4月1日～23日
- 調査結果：○7時16分JAはるの発県庁行きの際は，春野東小学校
に通学する児童が2人から7人乗車。
○児童以外の利用客がいない状況。
○ジャンボタクシー（10人乗り）で対応が可能。

(R6. 11. 1～11. 30) (人)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
5	—	—	—	5	2	5	5	—	—	4	5	5	4	4	—	—	4	4	3	5	4	—	—	4	5	4	4	3	—

(R7. 4. 1～4. 23) (人)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
0	0	0	0	—	—	5	7	7	3	4	—	—	4	5	2	3	2	—	—	3	3	2



令和7年度の主な取組について

事業9 バス路線の確保・維持



◆生活バス路線運行事業

概要 持続可能な社会の実現において必要な公共交通を維持し、路線バスの運行を続けるには運行補助が必要不可欠となるため申請するもの。

申請者 とさでん交通株式会社

系統,回数,距離 62系統 ・ 76,318回/年 ・ 2,065千km/年

補助金額 126,388千円

◆廃止路線代替バス運行事業

概要 地域の移動手段を確保するためには廃止路線代替バスを運行することが必要であり、運行補助が必要不可欠となるため申請するもの。

申請者 株式会社県交北部交通

系統,回数,距離 7系統 ・ 10,372回/年 ・ 586千km/年

補助金額 32,205千円

事業10 乗合タクシーの確保・維持



◆デマンド型乗合タクシー運行事業

概要 周辺地域の持続可能な地域公共交通として、自宅近くで乗り降りでき、安価な運賃で便数も多く設定し、高齢者の外出促進や健康増進に寄与するなど利便性向上につながるため申請するもの。

申請者,補助額	[鏡]	有限会社さくらハイヤー	2,191,884円
	[春野,御豊瀬,浦戸,長浜]	有限会社第一さくら交通	11,234,825円
	[土佐山,久重,円行寺,一宮,布師田,大津,三里,南国市]	株式会社第二さくら交通	25,185,868円
	[行川]	有限会社福井タクシー	3,656,639円

令和7年度の主な取組について

事業11 バス停・電停等の利用環境の改善

◆公共交通利用環境整備事業

概要 劣化したバス停を更新することで安全性・耐久性を確保し、また、頭付きのバス停にすることで視認性を高め、利用者の利便性向上につながるため、バス停整備について申請するもの。

申請者 とさでん交通株式会社

整備箇所 バス停 21箇所 (30本)

補助金額 960千円



整備前



整備後



事業12 バス・電車車両の改善

◆廃止路線代替バス運行事業（車両購入）

概要 老朽化した車両を高齢者等に配慮した低床型バスに更新し、安全安心な輸送を提供するため、車両購入について申請するもの。

申請者 株式会社県交北部交通

車両 低床型バス 3台

補助金額 35,612千円



令和7年度の主な取組について

事業14 多様な情報サービスの提供

◆ 高知市タクシー地域アプリ導入支援事業

概要 物価高騰や担い手不足の影響を受け、厳しい状況にあるタクシー事業者の生産性向上や利用者サービスの充実を図るため、高知市タクシー地域アプリ導入等について支援。

実施主体 高知市ハイヤー協同組合

導入台数 **475台**
法人461台，個人8台，組合未加入6台

事業期間 令和7年4月21日～令和8年3月31日
※令和7年度以降は、高知市ハイヤー協同組合が主体となり事業継続。

補助金額 **50,000千円**
(導入、運用、広報、クーポン費用等)

利用促進 新規登録した方の中から、先着4000名に対し、タクシークーポン1000円分を配布。
※4/28 4000名を6000名に拡大

現在の利用状況について (5/8時点)

新規登録者数 : 8,748人
クーポン取得数 : 4,623件
クーポン利用数 : 361件
配車依頼数 : 1,722件
配車完了数 : 989件



令和7年4月21日(日)からサービススタート
楽々! 簡単! アプリ一つで配車依頼!
高知市内でタクシーを呼ぶなら!
こちタクアプリ
今なら先着4000名様限定で当アプリで使える(500円×2回分) 1000円分のタクシークーポンをプレゼント中!
アプリをインストール後、各の二次元コードを読み込んでクーポンをゲットしよう!
高知市内約500台のタクシーが登録!

簡単に! こうちTAXIアプリの使い方 登録まで約1分!

- 1 アプリの登録
- 2 配車のリクエスト
- 3 車両を手配
- 4 到着時間のお知らせ
- 5 車両到着のお知らせ

クーポン利用について

ご注意事項

生活バス路線について

高知市地域公共交通プラン
生活バス路線運行事業

高知市長 桑名 龍吾 様

高知市棧橋通4丁目12番7号
とさでん交通株式会社
代表取締役 樋口 毅彦

地域公共交通プラン認定申請書

高知市地域公共交通推進事業費補助金の交付を受けて補助対象事業を実施したいので、高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱第7条第1項の規定により、関係書類を添えて申請します。

記

1 事業区分

<input checked="" type="checkbox"/> (1) 生活バス路線運行事業（市町村単独補助系統）
<input type="checkbox"/> (2) 廃止路線代替バス路線運行事業
<input type="checkbox"/> (3) デマンド型乗合タクシー運行事業
<input type="checkbox"/> (4) 公共交通利用環境整備事業
<input type="checkbox"/> (7) 廃止路線代替バス路線運行事業（県補助系統）

2 事業概要

(1) 運行区域等

高知市、南国市、土佐市、いの町

(2) 申請する理由

高齢者や子供などの交通弱者にとっては、路線バスは、通学、通院、買い物など日常生活に必要な不可欠な移動手段となっており、少子高齢化が進む高知市においても、市民の移動手段として路線バスの果たす役割は大きく、重要性はますます高まっております。その一方で、人口の減少や自動車の普及などによるバス利用者の減少に歯止めがかからない状況にあります。

コスト削減の努力は行っておりますが、軽油単価の高騰や近年の物価高騰などにより自助努力では成り立たない状況となっております。収支均衡を目指して2024年11月には運賃値上げを実施致しましたが、運賃で費用を賄うことは実質的には不可能であり、これまで以上に路線バス事業の維持が困難となっております。

このような状況の中、持続可能な社会の実現において必要な公共交通を維持し、路線バスの運行を続けるには補助が必要不可欠となる為、申請をするものです。

(3) 事業の効果

路線バスを維持していくことで、鉄道、軌道などを含めた高知市全体の交通ネットワークの衰退を防ぐことが可能となります。これにより、市民の移動の多様性が確保され、地域に活力をあたえます。

(4) 事業内容

別添参照 ①これまでの経過、②路線一覧表、③系統別概要書、④路線維持のための取組

3 事業期間（予定） 令和7年10月1日から令和8年9月30日まで

4 補助金額（見込） 金 80,507千円

※ 便別査定なしの見込み額となっております

これまでの経過

1. 全系統

※市外系統(大杉系統・山田駅龍河洞系統)及び空港線除く
(損益状況等は一般乗合の為、市外系統・臨時便も含む)

年度		R4 実績	R5 実績	R6 実績	R7 見込み	R8 計画
系統数		56(79)	47(71)	48(71)	40(64)	37(62)
運行回数	(回)	104,541.5	88,126.5	77,240.0	69,874.5	76,318.0
実車走行キロ	(千km)	3,053	2,719	2,431	2,070	2,065
補助金 (千円)	国	45,964	33,792	35,218	30,199	41,051
	県	93,063	45,796	102,208	105,369	31,535
	市町村	272,536	200,162	214,934	186,553	138,018
	うち高知市	236,834	176,965	192,192	154,524	126,388
事業者負担	(千円)	134,431	222,637	143,066	129,368	240,811
経常費用 a	(千円)	1,252,590	1,198,336	1,160,726	1,129,392	1,128,225
経常収益 b	(千円)	696,806	699,816	674,228	672,960	665,487
経常損益 a-b	(千円)	555,784	498,520	486,498	456,432	462,738
収支率 b/a	(%)	55.6%	58.4%	58.1%	59.6%	59.0%
キロ当たり収益		227	256	276	323	320
キロ当たり費用(事業者)(円)		405.86	435.52	471.09	536.94	537.66
キロ当たり費用(標準)(円)		332.47	337.67	347.88	361.77	376.63

※系統数の()内はみなし同一系統も数えた数

※補助金・市町村には高知市補助金含む

※運行回数は1便=0.5回として表記

※事業者負担は赤字系統の累積額(黒字系統除く)

※経常費用 a は自社経常費用

※R5・6補助金の市町村には土佐市の宇佐線追加補助分を含む

※キロ当たり収益は市外系統及び空港線除く

※R6国庫補助系統の県補助金及び高知市補助金には上限超過分を含む

※キロ当たり費用(標準)は実績申請分

※R7の補助金は運賃改定による増収分控除で試算

※R4補助金には事業者負担分の追加補助を含む

※R7・8市内系統の高知市補助金は便別査定なしの見込み額

※R4実績より一般乗合バスから空港連絡バスを除く取り扱いとなった為、経常費用・収益に空港連絡バスを含んでいない

※R7の国庫・県補助の補助金は高知市を除き上限超過分補助(全国平均単価と自社単価のいずれか少ない単価)で試算

※R8より循環系統を1循環1.0回でのカウント方法に変更

2. 広域系統

(1) 国庫補助系統

年度		R4 実績	R5 実績	R6 実績	R7 見込み	R8 計画
系統数		8(21)	8(20)	8(20)	7(18)	7(18)
運行回数	(回)	27,500.5	26,066.5	23,109.0	20,067.5	20,064.5
実車走行キロ	(千km)	1,162	1,138	1,011	827	827
補助金 (千円)	国	38,870	29,587	29,166	27,838	39,007
	県	76,755	42,486	87,344	91,975	27,030
	市町村	119,360	78,461	107,437	79,478	52,157
	うち高知市	86,568	56,843	88,047	51,593	40,527
事業者負担	(千円)	0	89,079	12,137	11,120	91,339
経常費用 a	(千円)	471,493	495,459	476,073	443,970	444,383
経常収益 b	(千円)	236,508	255,845	239,986	237,163	234,849
収支率 b/a	(%)	50.2%	51.6%	50.4%	53.4%	52.8%
キロ当たり収益		204	225	237	287	284

※ハピリセンター(旧JAはるの)系統など、高知市内のみの国庫補助系統を含まない

(2) 県補助系統

年度	R4 実績	R5 実績	R6 実績	R7 見込み	R8 計画	
系統数	1(1)	2(2)	2(2)	1(1)	1(1)	
運行回数 (回)	852.0	4,677.0	4,560.0	4,196.5	4,190.5	
実車走行キロ (千km)	47	231	225	201	201	
補助金 (千円)	県	4,207	1,153	953	2,395	0
	市町村	4,207	4,111	5,167	4,144	0
	高知市	2,591	2,532	1,815	0	0
事業者負担 (千円)	0	15,092	20,762	9,608	17,137	
経常費用 a (千円)	19,088	100,441	105,999	108,157	108,147	
経常収益 b (千円)	10,672	80,085	79,114	92,011	91,010	
収支率 b/a (%)	55.9%	79.7%	74.6%	85.1%	84.2%	
キロ当たり収益	227	347	352	458	453	

(3) 市町村補助系統

年度	R4 実績	R5 実績	R6 実績	R7 見込み	R8 計画
系統数	1(1)	0	0	0	0
運行回数 (回)	976.0	0.0	0.0	0.0	0.0
実車走行キロ (千km)	25	0	0	0	0
補助金 (千円)	市町村	5,669	0	0	0
	高知市	4,375	0	0	0
事業者負担 (千円)	1,819	0	0	0	0
経常費用 a (千円)	10,061	0	0	0	0
経常収益 b (千円)	2,572	0	0	0	0
収支率 b/a (%)	25.6%				
キロ当たり収益	103				

県庁前～県立美術館前～医大病院系統

(4) 自主運行系統 他

年度	R4 実績	R5 実績	R6 実績	R7 見込み	R8 計画
系統数	6(6)	4(4)	4(4)	2(2)	2(2)
運行回数 (回)	5,741.5	1,421.0	1,362.5	669.0	668.0
実車走行キロ (千km)	276	61	58	20	20
事業者負担 (千円)	16,680	7,435	6,738	2,725	2,819
経常費用 a (千円)	112,074	26,550	27,375	10,962	10,939
経常収益 b (千円)	95,393	21,248	21,862	8,237	8,121
収支率 b/a (%)	85.1%	80.0%	79.9%	75.1%	74.2%
キロ当たり収益	346	348	377	412	406

3. 市内系統

(1) 市補助系統

年度	R4 実績	R5 実績	R6 実績	R7 見込み	R8 計画	
系統数	19(29)	21(33)	22(33)	24(37)	25(39)	
運行回数 (回)	51,479.5	53,785.5	46,021.0	43,413.5	50,672.0	
実車走行キロ (千km)	1,197	1,243	1,091	986	1,009	
補助金 (千円)	国	7,094	4,205	6,052	2,361	2,044
	県	12,101	2,157	13,911	10,999	4,505
	高知市	143,300	117,590	102,330	102,931	85,861
事業者負担 (千円)	73,448	107,912	99,755	98,065	129,516	
経常費用 a (千円)	485,924	541,301	513,776	529,144	542,415	
経常収益 b (千円)	249,981	311,805	305,232	318,503	322,085	
収支率 b/a (%)	51.4%	57.6%	59.4%	60.2%	59.4%	
キロ当たり収益	209	251	280	323	319	

※ハビリセンター(旧JAはるの)系統など、高知市内のみの国庫補助系統を含む

(2) 自主運行系統 他

年度	R4 実績	R5 実績	R6 実績	R7 見込み	R8 計画
系統数	21(21)	12(12)	12(12)	6(6)	2(2)
運行回数 (回)	17,992.0	2,176.5	2,187.5	1,528.0	723.0
実車走行キロ (千km)	346	46	46	36	8
事業者負担 (千円)	42,483	3,119	3,674	7,850	0
経常費用 a (千円)	140,424	20,131	21,833	19,313	4,470
経常収益 b (千円)	97,941	26,698	23,830	13,250	5,657
収支率 b/a (%)	69.7%	132.6%	109.1%	68.6%	126.6%
キロ当たり収益	283	580	518	368	707

高知市内系統に係る生活バス路線一覧表

補助対象年度 : 令和8年度
 補助対象期間 : 令和7年10月1日～令和8年9月30日
 補助対象事業者 : とさでん交通株式会社

R8 自社*。当たり経常費用見込み (ア)	537.66 円
四国標準*。当たり経常費用見込み (イ)	376.63 円

系統数	路線番号	系統名	運行系統			現行						計画						補助対象経常費用 ⑤=④×アorイ (千円)	自社経常費用 ⑥=④×ア (千円)	経常収益 ⑦ (千円)	R8見込み補助金額 ⑧=⑤-⑦ (千円)	R7見込み補助金額 (千円)	R6実績補助金額 (千円)	R5実績補助金額 (千円)	事業者負担額 (千円)	内容			
			起点	主な経由地	終点	乗車人数(IC) 計(人)	平日(人)	土日祝(人)	運行回数 計(回)	平日(回)	土日祝(回)	キロ程 (km)	運行回数 計①(回)	平日②(回)	土日祝③(回)	乗車密度 ④(人)	輸送量 ③=①×② (人)										実車走行和 ④(km)		
1	10	1	イオンモール高知線	棧橋通五丁目	東六泉寺・愛宕・イオンモール・比島・棧橋通	棧橋通五丁目	11.7	13.3	9.3	23.0	22.0	25.0	14.9	23.0	22.0	25.0	8.0	100.0	135,094.9	50,881	72,635	32,941	17,940	20,747	20,439		21,754		
2	10	2		棧橋通五丁目	東六泉寺・愛宕・イオンモール・比島・棧橋通	県庁前	21.7	21.7		3.0	3.0		13.7	3.0	3.0														
3	11	1	医療センター線	棧橋通五丁目	十津	高知医療センター	3.9	4.4	2.7	2.3	2.5	2.0	11.8	2.3	2.5	2.0	4.7	13.6	25,181.0	9,484	13,539	7,461	2,022	2,747	2,663	5,766	4,055		
4	11	2		県庁前	十津	高知医療センター	11.6	11.6		1.0	1.0		10.6	1.0	1.0														
5	12	1	種崎線	棧橋通五丁目	十津	種崎	3.6	4.0	2.5	3.9	4.5	3.0	12.4	3.9	4.5	3.0	4.5	29.7	57,950.0	21,826	31,157	18,751	3,075	4,961	2,813	4,719	9,332		
6	12	2		県庁前	十津	種崎	10.0	13.2	5.2	2.6	2.5	3.0	11.2	2.6	2.5	3.0													
7	13	1	医療センター線	高知駅バスターミナル	美術館通・医療センター	高知県立大学	4.7	5.6	2.1	5.9	7.0	4.0	8.1	5.9	7.0	4.0	3.8	40.2	66,534.2	25,059	35,773	19,046	6,012	7,842	5,478	8,000	10,714		
8	13	2	医療センター線	高知駅バスターミナル	美術館通・医療センター・県立大	望海ヶ丘中央	4.5	5.0	2.3	4.6	6.0	2.0	9.2	4.6	6.0	2.0													
9	14	1	桂浜	高知駅バスターミナル	中	桂浜	6.1	6.9	4.5	7.5	7.5	7.5	12.1	7.5	7.5	7.5	6.9	95.2	122,161.6	46,010	65,681	64,647					1,035		
10	14	2	桂浜	高知駅バスターミナル		桂浜	7.7	9.1	4.9	6.3	6.5	6.0	12.1	6.3	6.5	6.0													
11	15	1	観月坂団地	みづき坂中央	東久万・愛宕	棧橋通五丁目	5.4	5.8	4.4	3.1	3.5	2.5	9.3	3.1	3.5	2.5	3.3	18.4	38,062.6	14,336	20,465	7,031	7,305	7,772	7,230	8,920	6,129		
12	15	2	観月坂団地	棧橋通五丁目	愛宕・東久万	みづき坂中央	4.8	6.0	2.5	2.5	2.5	2.5	9.1	2.5	2.5	2.5													
13	16	1	鳥越	棧橋通五丁目	上町二丁目	鳥越	6.0	6.6	3.8	9.4	11.5	5.5	8.9	9.1	11.0	5.5	3.4	34.3	64,948.4	24,462	34,920	16,362	8,099	9,875	5,722	5,699	10,459	平日減便	
14	16	2	鳥越	高知駅バスターミナル	上町二丁目	鳥越	6.9	9.8	1.8	1.0	1.0	1.0	7.7	1.0	1.0	1.0													
15	17	1	県庁前	長浜		県庁前	9.9	10.5	6.1	1.4	2.0	0.5	8.0	1.4	2.0	0.5	7.5	10.5	8,704.0	3,278	4,680	5,691					▲ 1,011		
16	18	1	宇津野	棧橋通五丁目	愛宕・イオンモール・観月・イオンモール・愛宕	棧橋通五丁目	14.1	15.7	12.5	7.6	6.0	11.0	18.9	7.6	6.0	11.0	8.2	33.6	56,892.7	21,427	30,589	11,918	9,509	10,375	9,855		9,161		
17	18	2	宇津野	棧橋通五丁目	愛宕・観月・愛宕	棧橋通五丁目	10.8	10.8		1.0	1.0		15.7	1.0	1.0														
18	19	1	宇津野	棧橋通五丁目	コミュニティ・東六泉寺・入明・観月・入明	棧橋通五丁目	25.6	25.6		3.0	3.0		21.3	3.0	3.0		10.5	15.7	15,399.9	5,800	8,280	3,343	2,457			4,042	3,855	2,480	運行回数カウント方法を見直しにより自主系統から単独補助系統に変更
19	20	1	宇津野	棧橋通五丁目	東六泉寺・入明・観月・愛宕・東六泉寺	棧橋通五丁目	24.4	24.4		2.0	2.0		21.0	2.0	2.0		14.2	14.2	10,122.0	3,812	5,442	2,897	916				1,630	運行回数カウント方法を見直しにより自主系統から単独補助系統に変更	
20	21	1	鳥越	一宮バスターミナル	上町二丁目	鳥越	10.4	12.6	7.1	2.6	2.5	3.0	10.5	2.6	2.5	3.0	5.5	14.3	20,464.5	7,708	11,003	7,622	86	895	1,749	2,365	3,295		
21	22	1	鳥越	棧橋通五丁目	宝町	鳥越	5.5	6.5	3.3	4.8	5.0	4.5	9.1	4.8	5.0	4.5	2.9	13.9	32,086.6	12,085	17,252	6,582	5,503	5,991	6,880		5,167		
22	23	1	鳥越	種崎	宝町・十津	鳥越	9.7	10.4	8.2	3.3	3.5	3.0	17.1	3.3	3.5	3.0	5.4	17.8	41,570.1	15,657	22,351	13,676	1,980	3,367	4,745	5,500	6,694		
23	24	1	鳥越	棧橋通五丁目	北環状・イオンモール	鳥越	6.1	6.4	5.4	3.8	4.0	3.5	10.6	3.8	4.0	3.5	3.7	14.0	30,476.4	11,478	16,386	6,773	4,705	5,249	4,023	5,371	4,908		
24	25	1	船岡一宮	一宮バスターミナル	金田橋・神田本村	船岡南団地	9.4	11.5	6.0	7.6	7.5	8.0	10.3	6.3	6.0	7.0	5.5	34.6	47,668.4	17,953	25,629	19,530		690			6,099	平日・土日祝減便(吉野緑ヶ丘に変更)	
25	26	1	船岡一宮	一宮バスターミナル	金田橋・吉野緑ヶ丘	船岡南団地	11.6	14.3	6.3	4.3	4.5	4.0	11.0	5.6	6.0	5.0	6.7	37.5	45,452.0	17,119	24,438	21,564					2,874	平日・土日祝増便	
26	27	1	船岡棧橋	船岡南団地	神田本村	棧橋通五丁目	7.3	8.5	2.9	2.4	3.0	1.5	8.3	2.4	3.0	1.5	4.7	11.2	15,089.4	5,683	8,113	5,517	167	752			2,430		
27	28	1	金田橋	棧橋通五丁目	金田橋	一宮バスターミナル	2.7	3.8	1.4	3.5	3.0	4.5	6.4	3.8	3.5	4.5	2.5	10.2	19,192.4	7,228	10,319	4,662	2,566	3,592			3,091	平日増便	
28	28	2	金田橋	一宮バスターミナル	金田橋	県庁前	14.2	14.2		0.5	0.5		5.2	0.5	0.5														みなし同一系統の為、単独補助に変更
29	29	1	みづき棧橋	棧橋通五丁目	上町二丁目	観月坂中央	3.5	3.5	3.0	1.8	2.5	0.5	8.0	1.8	2.5	0.5	2.5	7.2	17,577.4	6,620	9,451	2,976	3,645	4,274			2,830		
30	29	2	みづき棧橋	観月坂中央	上町二丁目	棧橋通五丁目	4.9	5.6	0.3	1.4	2.0	0.5	8.2	1.1	1.5	0.5													平日減便
31	30	1	長浜棧橋	長浜		棧橋通五丁目	0.7	0.8	0.5	3.6	4.0	3.0	4.9	3.6	4.0	3.0	0.5	1.8	12,825.6	4,831	6,896	895	3,936	3,883			2,065		
32	31	1	南ヶ丘県庁前	県庁前	横浜・横浜NT第三・壽絵台	南ニュータウン七丁目	6.6	8.2	3.9	2.0	2.0	2.0	11.7	2.0	2.0	2.0	4.8	9.6	17,082.0	6,434	9,184	5,849	584	1,186			2,751		
33	32	1	ハビリ県庁前	ハビリセンター	南ニュータウン・壽絵台・横浜NT第三・横浜	県庁前	11.5	15.3	4.6	1.5	1.5	1.5	15.3	1.8	2.0	1.5	8.8	15.8	20,440.8	7,699	10,990	9,707					1,283	平日増便(JAはるの県庁前線廃止に伴う)	
34	33	1	トーマン団地	棧橋通五丁目	金田橋	トーマン団地							8.8	1.3	1.0	2.0			12,269.6	4,621	6,597	7,183					▲ 586	新設(比島経由を変更)	
35	33	2	トーマン団地	県庁前	金田橋	トーマン団地							7.6	1.0	1.0														新設(比島経由を変更)
高知市補助系統 小計																			933,246.5	351,489	501,769	302,623	80,507	94,199	75,641	50,193	118,639		
36	34	1	医大県庁前	県庁前		医大病院	7.0	8.6	5.1	1.2	1.0	1.5	10.9	1.1	1.0	1.5	3.5	3.8	9,308.6		5,005	2,644					2,361		
36	35	1	附小スクール線	入明町	比島	棧橋通五丁目				1.5	1.5		6.6	1.5	1.5		16.6	24.9	4,771.8		2,566	2,690					▲ 125		
37	36	1	附小スクール線	小津町		朝倉高知大学前				1.5	1.5		4.9	1.5	1.5		7.8	11.7	3,542.7		1,905	2,966					▲ 1,062		
38	37	1	ワイルパーク	オフィスパーク第二	医二	鳥越	21.4	21.4		1.0	1.0		22.9	1.0	1.0		8.5	8.5	11,037.8		5,935	5,477					458		
自主運行系統 小計																				28,660.9	15,410	13,777					1,632		
高知市補助系統・自主運行系統 合計																				961,907.4	351,489	517,179	316,401	80,507	94,199	75,641	50,193	120,271	

現行乗車人員(IC)はR6.11月～R7.3月期間中の1便あたりの平均数値

R8年度運行系統の一覧表の為、R5～R7年度補助金は各年度の合計補助金額とは異なります

現時点での計画回数を記載していますが、変更になる可能性があります

R7見込み補助額は運賃改定による増収分控除の補助額を含みます。(R7年度計画時に作成したものは含みません。) R8見込みは運賃改定による増収分控除の補助額を含みません

R7・8見込み補助金額は便別査定なしの見込み額を記載しています

高知市外系統(山田駅～龍河洞)は除いています

イオンモール高知線と宇津野線は循環系統。キロ程は1循環のキロ数です。回数はR8年度より1循環1.0回に変更しています

生活路線指定調書

ブロック名	中央
年度	令和8年度
期間	令和7年10月1日～令和8年9月30日

幹線の国補助金は指定の収入・費用で算出の為、この表の収入・費用とは異なる。

県補助額・市町村補助額はR6.10～R7.3のキロ当たり収入を基に算出（R7.3は未確定値）。キロ当たり経費は仮の予想単価より算出

R8自社*。当たり経常費用試算	537.66
四国標準*。当たり経常費用試算	376.63

事業者名	とさでん交通株式会社
------	------------

整理番号	運行系統名	運行系統			系統 キロ程 (km)	【令和8年度 収支試算】																				備考											
		起点	主な 経由地	終点		賃率	平均乗 車密度 ①	運行 回数 ②	輸送量 ①×② 人	実車 走行キロ ③ (km)	補助対象 経常費用 ④=③×アOr イ (千円)	経常収益 ⑤ (千円)	経常収支 ④-⑤ (千円)	補助対象経 常費用の 限度額 (千円)	収支と限度 額いずれか少 ない方 (千円)	競合区間 の カット額 (千円)	平均乗車密 度5人未満 のカット額 (千円)	国補助額 予定(仮) (千円)	県補助額 平均乗車密 度5人未満の カット後の 額の1/2 (千円)	市補助額 補助対象経 常費用の 11/20から 経常収支 を控除した 額の1/2 (千円)	市町村の 補助額 (千円)	うち高知市 補助額 (千円)	うち土佐市 補助額 (千円)	うち南国市 補助額 (千円)	うちの町 補助額 (千円)												
																											県補助額計 (千円)	うち高知市 補助額 (千円)	うち土佐市 補助額 (千円)	うち南国市 補助額 (千円)	うちの町 補助額 (千円)						
1	1	領石	棧橋通五丁目	比島・医大病院	領石(出)	17.0	63.77	4.2	7.5	31.5	92,785.8	34,946	26,381	8,565	15,726	8,565		1,713	4,841.5	3,426		3,425.5	1,355	699	656							みなし運行回数	6回				
1	2		県庁前	比島・医大病院	領石(出)	15.8																															
2	1	潮見台・JA病院	JA高知病院	潮見台三丁目・高須 小学校通	棧橋通五丁目	16.2	53.17	3.0	13.4	40.2	152,362.5	57,384	27,037	30,348	25,823	25,823		10,406	5,339.5	7,709	2,262	9,970.5	28,532	28,532										みなし運行回数	8回		
2	2		JA高知病院	潮見台三丁目・高須 小学校通	県庁前	15.0																															
2	3		棧橋通五丁目	高須小学校通・潮見 台ターミナル	JA高知病院	13.5																															
3	1	前浜	棧橋通五丁目	若松・パークタウン	前浜	19.5	49.36	3.2	8.5	27.2	118,369.5	44,582	20,550	24,031	20,062	20,062		8,261	4,360.0	5,901	1,985	7,885.0	22,270	11,296	10,974									みなし運行回数	5回		
3	2		県庁前	若松・パークタウン	前浜	18.3																															
4	1	高岡	高岡	朝倉駅前・医大病院	領石(出)	32.4	55.87	6.1	7.6	46.3	181,739.4	68,449	65,409	3,039	30,802	3,039			11,810.0	1,520		1,519.5													みなし運行回数	8回	
4	2		高岡		オフィスパーク第二	33.8																															
5	1	南ニュータウン	観月坂中央	上町二丁目・横浜・ 横浜NT第三・蔦絵 台・南ニュータウン	ハピリセンター	20.3	44.34	5.4	4.9	26.4	75,596.7	28,472	19,462	9,010	12,812	9,010			2,044.5	4,505		4,505.0	5,354	5,354											みなし運行回数	5回	
5	2		ハピリセンター	南ニュータウン・蔦絵 台・横浜NT第三・横 浜・上町二丁目	観月坂中央	20.1																															
5	3		ハピリセンター	観馬場・横浜NT 第三・横浜・上町二 丁目	観月坂中央	22.1																															
5	4		観月坂中央	上町二丁目・横浜・ 横浜NT第三・蔦絵 台・南ニュータウン	ハピリセンター	22.3																															
6	1	天王ニュータウン	長浜	上町五丁目・土佐道 路	梅の木第二	20.2	61.70	5.5	9.1	50.0	135,607.6	51,074	48,396	2,678	22,983	2,678			6,344.5	1,339		1,339.0														みなし運行回数	9回
6	2		長浜	上町五丁目・土佐道 路・梅の木第二	八田	21.3																															
7	1	天王ニュータウン	南ニュータウン一丁目	蔦絵台・横浜NT第 三・横浜	梅の木第二	23.7	57.60	4.9	4.9	24.0	88,017.1	33,150	26,531	6,619	14,917	6,619			1,216	4,113.5	2,702		2,701.5													みなし運行回数	4回
7	2		梅の木第二	横浜・横浜NT第三・ 蔦絵台	南ニュータウン七丁目	23.5																															
7	3		梅の木第二	横浜・横浜NT第三・ 観馬場・蔦絵台	南ニュータウン七丁目	25.5																															
7	4		南ニュータウン一丁目	蔦絵台・観馬場・横 浜NT第三・横浜	梅の木第二	25.7																															
7	5		八田	梅の木第二・横浜・ 横浜NT第三・蔦絵 台	南ニュータウン七丁目	24.6																															
7	6		南ニュータウン一丁目	蔦絵台・横浜NT第 三・横浜・梅の木第 二	八田	24.8																															
8	1	高岡	一宮バスターミナル	朝倉駅前	高岡	21.4	61.48	5.5	3.6	19.8	57,630.2	21,705	20,546	1,159	9,767	1,159	780		2,198.0	190		189.5													みなし運行回数	4回	
国庫補助系統 小計											902,108.8	339,761	254,312	85,450	152,893	76,956	780	21,596	41,051	27,289.0	4,246.5	31,535	57,510	45,881	11,629												
9	1	高岡(土佐道路)	長浜	土佐道路	高岡	24.0	60.64	7.2	11.4	82.0	201,144.0	75,757	91,010	▲ 15,253																							
県補助系統 小計											201,144.0	75,757	91,010	▲ 15,253																							

※国補助金は確定値ではありません。(5番は7年度新設系統の為、国補助額を算出する見込額が増収分控除となるかを確認中です。)

※現状の要綱の補助金試算です。県・市町の増収分控除及び上限超過分補助なしで算出しています

市内系統10-1：イオンモール線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	棧橋五丁目	東六泉寺・愛宕・イオン・比島	棧橋五丁目	14.9	22.0	25.0	25.0
改正後	棧橋五丁目	東六泉寺・愛宕・イオン・比島	棧橋五丁目	14.9	22.0	25.0	25.0
					0.0	0.0	0.0

棧橋→東六泉寺・愛宕・イオン・比島→棧橋
運行時刻

改正なし 予定

平日	棧橋発	棧橋着	利用者数 日平均
	7:15	8:25	14.0人
	8:05	9:15	14.6人
	8:55	10:00	14.7人
	10:35	11:45	16.0人
	11:52	13:25	12.2人
	13:00	14:05	14.4人
	13:55	15:00	10.3人
	15:00	16:05	14.1人
	17:00	18:05	15.2人
	17:38	18:43	14.6人
	18:40	19:44	12.4人
	20:00	21:02	6.2人

棧橋→比島・イオン・愛宕・東六泉寺→棧橋

改正なし 予定

平日	棧橋発	棧橋着	利用者数 日平均
	7:10	8:18	21.0人
	9:10	10:21	11.9人
	10:15	11:26	15.1人
	11:43	12:54	12.4人
	12:45	13:56	12.6人
	13:25	14:36	8.7人
	14:30	15:41	11.0人
	15:35	16:46	16.7人
	16:25	17:37	15.8人
	19:15	20:24	8.4人

棧橋→東六泉寺・愛宕・イオン・比島→棧橋
改正なし 予定

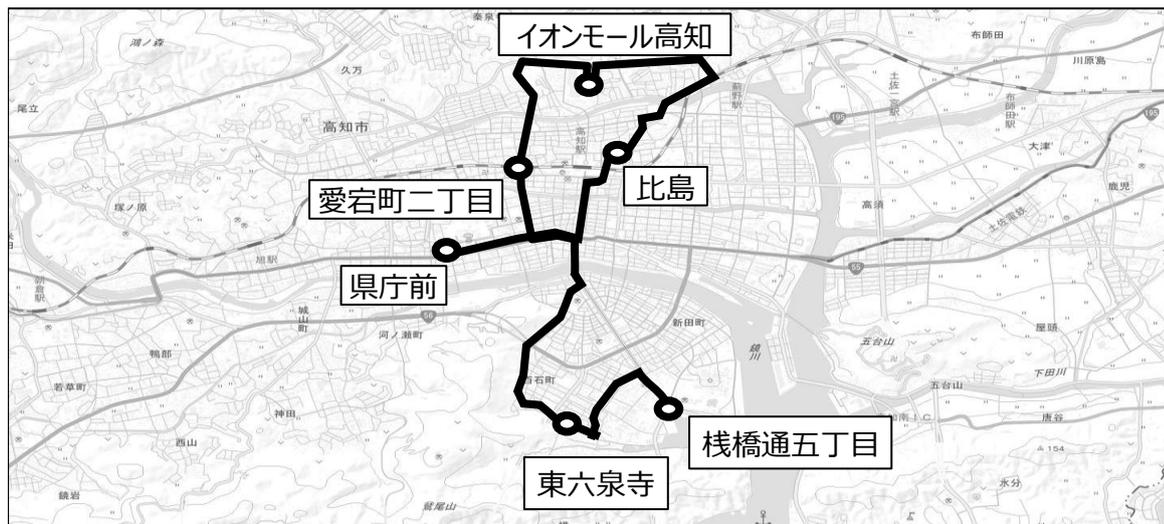
土日祝	棧橋発	棧橋着	利用者数 日平均
	7:17	8:17	5.6人
	8:07	9:11	9.4人
	8:37	9:42	7.2人
	9:47	10:52	7.8人
	10:10	11:15	10.5人
	11:32	12:37	13.9人
	12:07	13:12	9.7人
	13:17	14:22	12.5人
	14:41	15:46	11.7人
	15:57	17:02	11.6人
	17:11	18:16	8.4人
	18:12	19:17	6.7人
	19:21	20:21	4.6人

棧橋→比島・イオン・愛宕・東六泉寺→棧橋
改正なし 予定

土日祝	棧橋発	棧橋着	利用者数 日平均
	6:58	8:02	6.2人
	7:59	9:02	6.5人
	9:08	10:12	9.9人
	10:30	11:34	10.6人
	11:48	12:52	10.1人
	12:52	13:56	11.3人
	13:55	14:59	12.1人
	15:23	16:27	11.7人
	16:38	17:42	15.5人
	17:48	18:52	7.4人
	18:51	19:57	6.5人
	20:00	21:05	5.2人

市内系統10-2：イオンモール線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	棧橋五丁目	東六泉寺・愛宕・イオン・比島	県庁前	13.7	3.0	0.0	0.0
改正後	棧橋五丁目	東六泉寺・愛宕・イオン・比島	県庁前	13.7	3.0	0.0	0.0
					0.0	0.0	0.0

棧橋→東六泉寺・愛宕・イオン・比島→県庁前
運行時刻

改正なし 予定

平日	棧橋発	県庁前着	利用者数 日平均
	6:50	7:51	19.4人

県庁前→比島・イオン・愛宕・東六泉寺→棧橋

改正なし 予定

平日	県庁前発	棧橋着	利用者数 日平均
	17:30	18:40	31.2人
	18:05	19:15	14.4人

市内系統11：医療センター線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	棧橋通五丁目	十津	高知医療センター	11.8	2.5	2.0	2.0
改正後	棧橋通五丁目	十津	高知医療センター	11.8	2.5	2.0	2.0

0.0 0.0 0.0

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	県庁前	十津	高知医療センター	10.6	1.0	0.0	0.0
改正後	県庁前	十津	高知医療センター	10.6	1.0	0.0	0.0

0.0 0.0 0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	医療センター-発	県庁前 棧橋通五丁目着	利用者数 日平均
上り	7:30	8:08 県庁前着	18.4人
	11:30	12:05 棧橋着	3.7人
	15:00	15:35 棧橋着	6.4人
	19:10	19:43 棧橋着	4.5人

改正なし 予定

平日	県庁前 棧橋通五丁目発	医療センター-着	利用者数 日平均
下り	10:46	11:19 棧橋発	3.3人
	14:06	14:39 棧橋発	4.3人
	18:22	18:53 県庁前発	4.9人

改正なし 予定

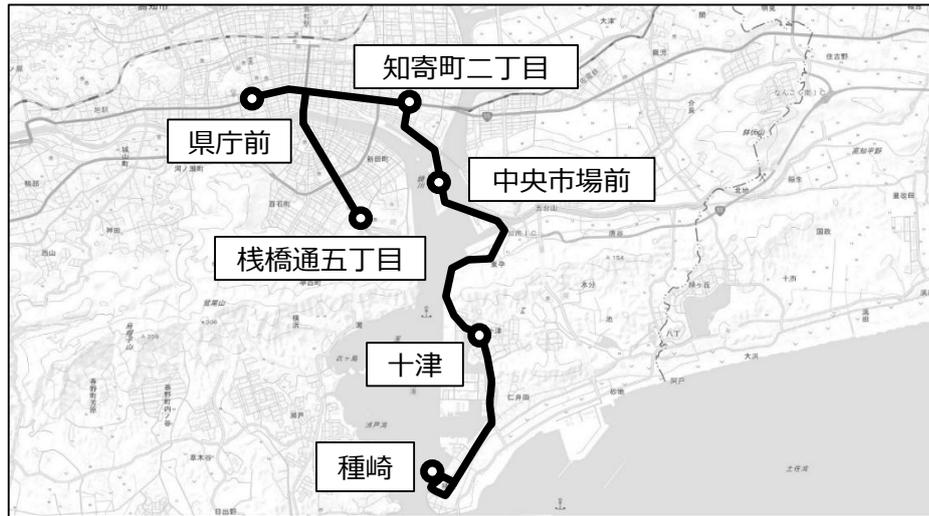
土日祝	医療センター-発	棧橋通着	利用者数 日平均
上り	7:45	8:18	1.7人
	10:10	10:45	4.0人

改正なし 予定

土日祝	棧橋通発	医療センター-着	利用者数 日平均
下り	7:05	7:36	2.6人
	9:27	10:00	2.3人

市内系統12：種崎線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	栈橋通五丁目	十津	種崎	12.4	4.5	3.0	3.0
改正後	栈橋通五丁目	十津	種崎	12.4	4.5	3.0	3.0
					0.0	0.0	0.0

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	県庁前	十津	種崎	11.2	2.5	3.0	3.0
改正後	県庁前	十津	種崎	11.2	2.5	3.0	3.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	種崎発	県庁前 栈橋通五丁目着	利用者数 日平均
上り	6:45	7:17	9.7人
	7:20	7:58	20.1人
	9:10	9:42	16.0人
	12:30	13:05	4.1人
	16:52	17:28	7.4人
	18:29	19:04	1.5人
	18:55	19:30	0.9人
	19:38	20:11	0.9人

改正なし 予定

平日	県庁前 栈橋通五丁目発	種崎着	利用者数 日平均
下り	6:33	7:03	2.2人
	8:10	8:49	7.2人
	9:45	10:20	2.4人
	15:57	16:32	9.3人
	17:58	18:31	11.6人
	18:48	19:18	8.4人

改正なし 予定

土日祝	種崎発	県庁前 栈橋通五丁目着	利用者数 日平均
上り	7:15	7:46	6.1人
	8:35	9:08	5.1人
	9:38	10:11	5.9人
	11:00	11:35	6.7人
	17:45	18:20	2.2人
	19:00	19:34	1.0人

改正なし 予定

土日祝	県庁前 栈橋通五丁目発	種崎着	利用者数 日平均
下り	7:47	8:17	1.4人
	8:43	9:18	1.7人
	10:05	10:40	1.9人
	16:52	17:25	4.6人
	18:07	18:40	4.7人
	19:08	19:37	4.7人

市内系統13-1：医療センター線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	高知駅バスターミナル	美術館通・医療センター	高知県立大学	8.1	7.0	4.0	4.0
改正後	高知駅バスターミナル	美術館通・医療センター	高知県立大学	8.1	7.0	4.0	4.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	高知駅バスターミナル着	高知駅バスターミナル発	高知県立大学着	高知県立大学発	利用者数 日平均
上り	8:25	8:55	10:25	11:05	2.0人
	9:55	10:25	11:05	12:45	2.2人
	10:35	11:05	12:45	14:30	3.3人
	12:15	12:45	14:30	17:05	5.6人
	14:00	14:30	17:05	18:55	2.2人
	16:30	17:05	18:55		11.0人
	18:20	18:55			9.5人

改正なし 予定

平日	高知駅バスターミナル発	高知駅バスターミナル着	高知県立大学着	高知県立大学発	利用者数 日平均
下り	7:25	8:07	9:35	10:11	16.5人
	9:05	9:35	10:11	11:55	4.5人
	9:35	10:11	11:55	13:45	6.8人
	11:25	11:55	13:45	16:10	4.9人
	13:15	13:45	16:10	17:58	5.1人
	15:40	16:10	17:58		1.7人
	17:25	17:58			2.5人

改正なし 予定

土日祝	高知駅バスターミナル着	高知駅バスターミナル発	高知県立大学着	高知県立大学発	利用者数 日平均
上り	8:15	8:47	13:25	14:50	1.4人
	13:25	13:57	14:50	18:57	1.6人
	14:50	15:22	18:57		2.0人
	18:25	18:57			1.5人

改正なし 予定

土日祝	高知駅バスターミナル発	高知駅バスターミナル着	高知県立大学着	高知県立大学発	利用者数 日平均
下り	7:35	8:03	12:40	14:05	3.4人
	12:40	13:11	14:05	18:11	2.3人
	14:05	14:36	18:11		2.0人
	17:40	18:11			2.1人

市内系統13-2：医療センター線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	高知駅バスターミナル	美術館通・医療センター・県立大	望海ヶ丘中央	9.2	6.0	2.0	2.0
改正後	高知駅バスターミナル	美術館通・医療センター・県立大	望海ヶ丘中央	9.2	6.0	2.0	2.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	望海ヶ丘中央発	高知駅バスターミナル着	利用者数日平均
上り	8:45	9:19	1.0人
	9:22	9:56	2.1人
	11:08	11:42	2.4人
	13:22	13:56	4.2人
	15:22	15:56	5.5人
	17:38	18:19	12.5人

改正なし 予定

平日	高知駅バスターミナル発	望海ヶ丘中央着	利用者数日平均
下り	7:45	8:23	12.2人
	8:25	8:58	7.4人
	10:15	10:48	2.4人
	12:25	12:58	5.1人
	14:25	14:58	2.1人
	16:45	17:19	2.8人

改正なし 予定

土日祝	望海ヶ丘中央発	高知駅バスターミナル着	利用者数日平均
上り	11:40	12:16	1.6人
	17:25	18:01	4.2人

改正なし 予定

土日祝	高知駅バスターミナル発	望海ヶ丘中央着	利用者数日平均
下り	10:45	11:19	1.3人
	16:30	17:04	1.9人

市内系統14：桂浜線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	桂浜	南海中	高知駅BT	12.1	7.5	7.5	7.5
改正後	桂浜	南海中	高知駅BT	12.1	7.5	7.5	7.5

0.0 0.0 0.0

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	桂浜	塩谷	高知駅BT	12.1	6.5	6.0	6.0
改正後	桂浜	塩谷	高知駅BT	12.1	6.5	6.0	6.0

0.0 0.0 0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	桂浜発	高知駅BT着	利用者数 日平均
上り	6:45	7:27	塩谷経由 7.6人
	7:10	7:52	塩谷経由 18.4人
	8:00	8:42	塩谷経由 20.9人
	9:00	9:42	南海中経由 11.2人
	10:00	10:42	南海中経由 6.2人
	11:00	11:42	南海中経由 6.5人
	12:00	12:42	南海中経由 5.1人
	13:00	13:42	南海中経由 5.4人
	14:00	14:42	南海中経由 4.1人
	15:30	16:12	南海中経由 3.7人
	16:30	17:12	南海中経由 16.8人
	17:30	18:12	南海中経由 5.2人
	18:30	19:12	南海中経由 4.7人
	19:30	20:12	南海中経由 1.8人
	20:30	21:12	南海中経由 1.3人

改正なし 予定

平日	高知駅BT発	桂浜着	利用者数 日平均
下り	6:40	7:18	南海中経由 2.6人
	7:40	8:18	南海中経由 26.9人
	8:30	9:08	南海中経由 2.6人
	9:30	10:08	塩谷経由 2.1人
	10:30	11:08	塩谷経由 2.9人
	11:30	12:08	塩谷経由 3.6人
	13:00	13:38	塩谷経由 6.0人
	14:00	14:38	塩谷経由 5.6人
	15:00	15:38	塩谷経由 7.4人
	16:00	16:38	塩谷経由 12.6人
	17:00	17:38	塩谷経由 13.8人
	18:00	18:38	塩谷経由 10.9人
	19:00	19:38	塩谷経由 6.1人

改正なし 予定

土日祝	桂浜発	高知駅BT着	利用者数 日平均
上り	7:14	7:54	塩谷経由 8.7人
	8:00	8:40	塩谷経由 6.4人
	9:00	9:40	南海中経由 9.6人
	10:00	10:40	南海中経由 10.2人
	11:00	11:40	南海中経由 8.4人
	12:00	12:40	南海中経由 4.2人
	13:00	13:40	南海中経由 5.2人
	14:00	14:40	南海中経由 2.1人
	14:40	15:20	南海中経由 2.6人
	15:30	16:10	南海中経由 3.1人
	16:30	17:10	南海中経由 3.7人
	17:30	18:10	南海中経由 5.1人
	18:30	19:10	南海中経由 2.5人
	19:30	20:10	南海中経由 2.2人

改正なし 予定

土日祝	高知駅BT発	桂浜着	利用者数 日平均
下り	6:40	7:17	南海中経由 2.4人
	7:40	8:17	南海中経由 3.7人
	8:30	9:07	南海中経由 2.7人
	9:30	10:07	塩谷経由 2.4人
	10:30	11:07	塩谷経由 2.6人
	11:30	12:07	塩谷経由 3.3人
	12:30	13:07	塩谷経由 2.3人
	13:00	13:37	塩谷経由 3.4人
	14:00	14:37	塩谷経由 5.4人
	15:00	15:37	塩谷経由 3.8人
	16:00	16:37	塩谷経由 5.9人
	17:00	17:37	塩谷経由 7.2人
	18:00	18:37	塩谷経由 7.4人

市内系統15：みづき坂団地線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	みづき坂中央	東久万	栈橋通五丁目	9.2	6.0	5.0	5.0
改正後	みづき坂中央	東久万	栈橋通五丁目	9.2	6.0	5.0	5.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正前

平日	みづき坂中央発	栈橋着	利用者数日平均
上り	7:00	7:32	15.9人
	9:08	9:40	10.7人
	11:05	11:37	6.4人
	13:03	13:35	3.2人
	15:00	15:32	1.5人
	18:33	19:05	1.6人
	18:55	19:28	1.2人

改正なし 予定

平日	栈橋発	みづき坂中央着	利用者数日平均
下り	10:17	10:55	2.7人
	12:15	12:53	4.7人
	14:12	14:50	3.9人
	17:35	18:13	13.3人
	19:00	19:39	5.4人

改正後 予定

平日	みづき坂中央発	栈橋着
上り	7:00	7:32
	9:08	9:40
	12:12	12:44
	13:03	13:35
	15:00	15:32
	18:33	19:05
	18:55	19:28

改正なし 予定

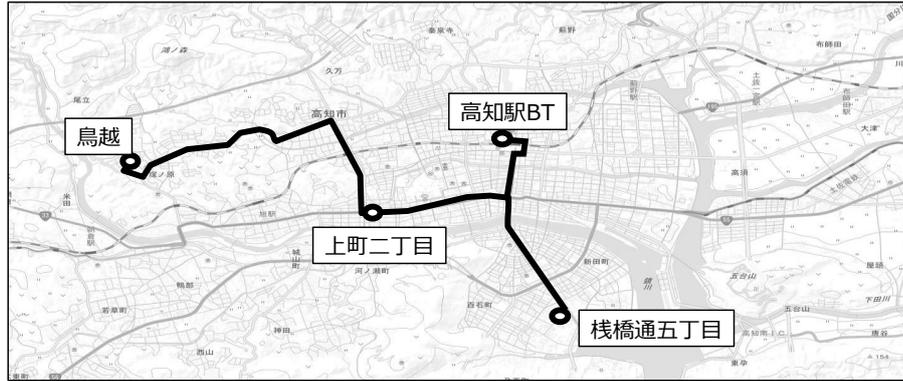
土日祝	みづき坂中央発	栈橋着	利用者数日平均
上り	8:40	9:12	5.7人
	10:57	11:24	4.3人
	12:29	12:44	3.5人
	16:09	16:29	3.4人
	17:22	17:49	5.0人

改正なし 予定

土日祝	栈橋発	みづき坂中央着	利用者数日平均
下り	7:57	8:30	1.0人
	9:00	9:33	1.5人
	12:40	13:13	4.2人
	16:07	16:40	3.3人
	18:49	19:24	2.6人

市内系統16：鳥越線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	棧橋通五丁目	上町二丁目	鳥越	8.9	11.5	5.5	5.5
改正後	棧橋通五丁目	上町二丁目	鳥越	8.9	11.0	5.5	5.5
					▲ 0.5	0.0	0.0

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	高知駅BT	上町二丁目	鳥越	7.7	1.0	1.0	1.0
改正後	高知駅BT	上町二丁目	鳥越	7.7	1.0	1.0	1.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	鳥越発	棧橋通五丁目・高知駅BT着	利用者数 日平均
上り	7:35	8:15 棧橋五着	30.4人
	9:02	9:33 棧橋五着	12.4人
	10:25	10:58 棧橋五着	9.4人
	11:55	12:28 棧橋五着	4.3人
	12:55	13:28 棧橋五着	4.8人
	14:30	15:03 棧橋五着	2.5人
	14:50	15:23 棧橋五着	1.9人
	15:35	16:08 棧橋五着	3.3人
	16:04	16:37 棧橋五着	4.2人
	16:39	17:19 高知駅BT着	3.1人
	18:35	19:05 棧橋五着	3.0人

改正前

平日	棧橋通五丁目・高知駅BT発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	6:29	6:58 棧橋五発	0.2人
	6:45	7:15 棧橋五発	1.0人
	7:05	7:35 棧橋五発	2.2人
	8:30	9:00 棧橋五発	3.3人
	10:00	10:31 棧橋五発	2.9人
	10:20	10:51 棧橋五発	2.3人
	10:40	11:11 棧橋五発	3.0人
	12:00	12:31 棧橋五発	5.2人
	13:02	13:33 棧橋五発	7.5人
	14:10	14:41 棧橋五発	6.4人
	15:44	16:15 棧橋五発	14.8人
	17:26	18:11 棧橋五発	21.2人
	17:55	18:41 高知駅BT発	16.5人
	20:40	21:10 棧橋五発	5.1人

改正後 予定

平日	棧橋通五丁目・高知駅BT発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	6:29	6:58 棧橋五発	
	6:45	7:15 棧橋五発	
	7:05	7:35 棧橋五発	
	8:30	9:00 棧橋五発	
	10:00	10:31 棧橋五発	
	10:40	11:11 棧橋五発	
	12:00	12:31 棧橋五発	
	13:02	13:33 棧橋五発	
	14:10	14:41 棧橋五発	
	15:44	16:15 棧橋五発	
	17:26	18:11 棧橋五発	
	17:55	18:41 高知駅BT発	
	20:40	21:10 棧橋五発	

改正なし 予定

土日祝	鳥越発	棧橋通五丁目	利用者数 日平均
上り	11:58	12:31 棧橋五着	6.9人
	15:25	15:58 棧橋五着	2.8人
	16:15	16:48 棧橋五着	3.2人
	16:50	17:23 棧橋五着	2.4人
	17:38	18:11 棧橋五着	3.9人
	18:10	18:43 棧橋五着	3.2人
	19:30	20:01 棧橋五着	0.9人

改正なし 予定

土日祝	棧橋通五丁目・高知駅BT発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	8:35	9:06 高知駅BT発	1.7人
	10:35	11:06 高知駅BT発	1.9人
	12:14	12:46 棧橋五発	5.4人
	13:48	14:20 棧橋五発	4.2人
	17:14	17:46 棧橋五発	4.7人
	17:43	18:17 棧橋五発	4.3人

市内系統17：県庁前線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	県庁前		長浜	8.0	2.0	0.5	0.5
改正後	県庁前		長浜	8.0	2.0	0.5	0.5
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	長浜発	県庁前着	利用者数 日平均
上り	6:30	6:53	5.5人
	9:46	10:12	6.9人

改正なし 予定

平日	県庁前発	長浜着	利用者数 日平均
下り	17:31	18:01	21.1人
	21:15	21:38	8.3人

改正なし 予定

土日祝	長浜発	県庁前着
上り	※運行便無し	

改正なし 予定

土日祝	県庁前発	長浜着	利用者数 日平均
下り	21:00	21:23	6.1人

市内系統18：宇津野線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	栈橋通五丁目	愛宕・イオン・みづき・イオン・愛宕	栈橋通五丁目	18.9	6.0	11.0	11.0
改正後	栈橋通五丁目	愛宕・イオン・みづき・イオン・愛宕	栈橋通五丁目	18.9	6.0	11.0	11.0
					0.0	0.0	0.0

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	栈橋通五丁目	愛宕・みづき・愛宕	栈橋通五丁目	15.7	1.0	0.0	0.0
改正後	栈橋通五丁目	愛宕・みづき・愛宕	栈橋通五丁目	15.7	1.0	0.0	0.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻
改正なし 予定

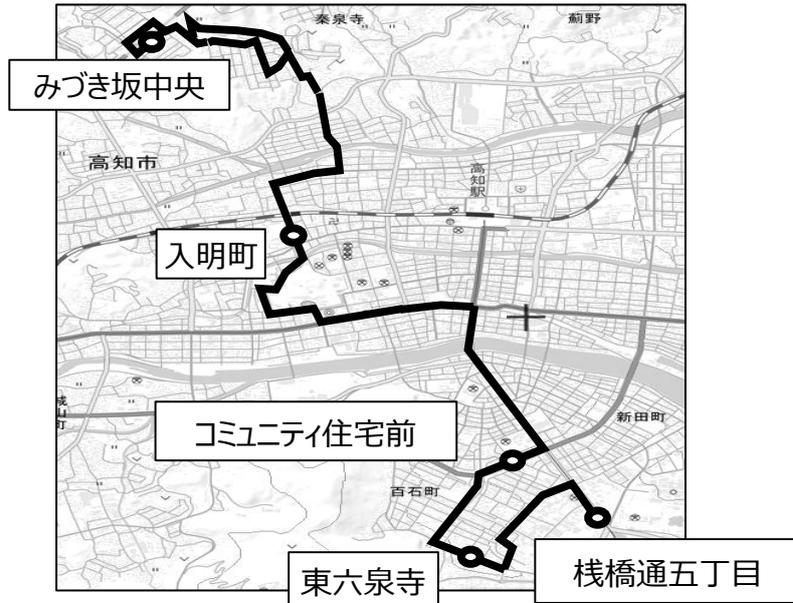
平日	栈橋発	みづき坂中央着	栈橋着	利用者数 日平均
	6:24	6:50	7:23	10.8人
	9:25	10:03	10:49	16.7人
	11:40	12:18	13:04	20.3人
	13:40	14:18	15:04	13.8人
	16:17	16:55	17:42	19.8人
	17:55	18:33	19:20	14.7人
	19:30	20:05	20:45	9.1人

改正なし 予定

土日祝	栈橋発	みづき坂中央着	栈橋着	利用者数 日平均
	7:15	7:50	8:26	6.9人
	8:25	9:01	9:42	11.1人
	9:40	10:16	10:57	14.8人
	10:51	11:27	12:08	15.9人
	12:05	12:41	13:22	13.9人
	13:10	13:46	14:27	16.6人
	14:35	15:11	15:52	16.4人
	15:50	16:26	17:07	13.8人
	17:09	17:45	18:26	14.0人
	18:10	18:46	19:27	9.5人
	19:20	19:55	20:31	4.6人

市内系統19：宇津野線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	棧橋通五丁目	コミュニティ・入明・みづき・入明・コミュニティ	棧橋通五丁目	21.3	3.0	0.0	0.0
改正後	棧橋通五丁目	コミュニティ・入明・みづき・入明・コミュニティ	棧橋通五丁目	21.3	3.0	0.0	0.0
					0.0	0.0	0.0

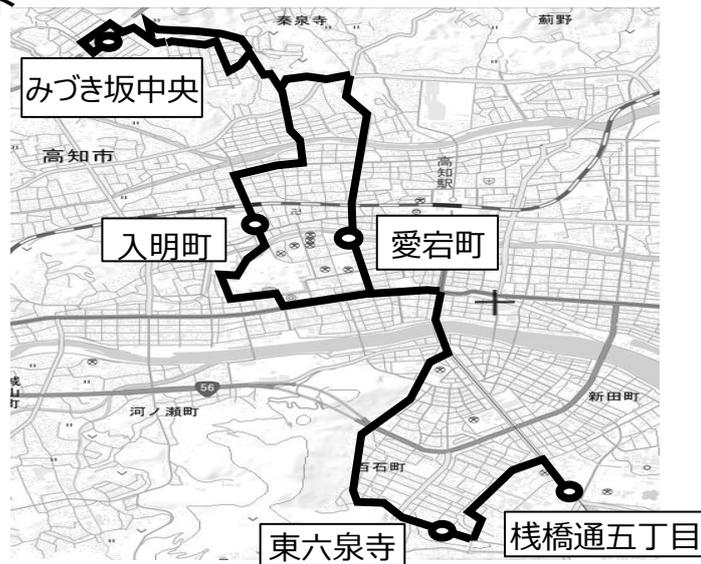
運行時刻

改正なし 予定

平日	棧橋発	みづき坂中央着・発	棧橋着	利用者数 日平均
	7:00	7:39	8:24	48.0人
	14:46	15:23	16:10	14.4人
	15:39	16:16	17:01	14.3人

市内系統20：宇津野線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	栈橋通五丁目	東六・入明・みづき・愛宕・東六	栈橋通五丁目	21.0	2.0	0.0	0.0
改正後	栈橋通五丁目	東六・入明・みづき・愛宕・東六	栈橋通五丁目	21.0	2.0	0.0	0.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	栈橋発	みづき坂中央着・発	栈橋着	利用者数 日平均
	6:42	7:21	8:04	16.9人
	7:30	8:09	8:52	31.8人

市内系統21：鳥越線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	一宮BT	上町二丁目 ・比島	鳥越	10.5	2.5	3.0	3.0
改正後	一宮BT	上町二丁目 ・比島	鳥越	10.5	2.5	3.0	3.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	一宮発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	18:30	19:11	12.6人

改正なし 予定

平日	鳥越発	一宮着	利用者数 日平均
上り	7:55	8:40	18.5人
	8:14	8:58	19.5人
	15:05	15:46	7.8人
	19:35	20:11	4.3人

改正なし 予定

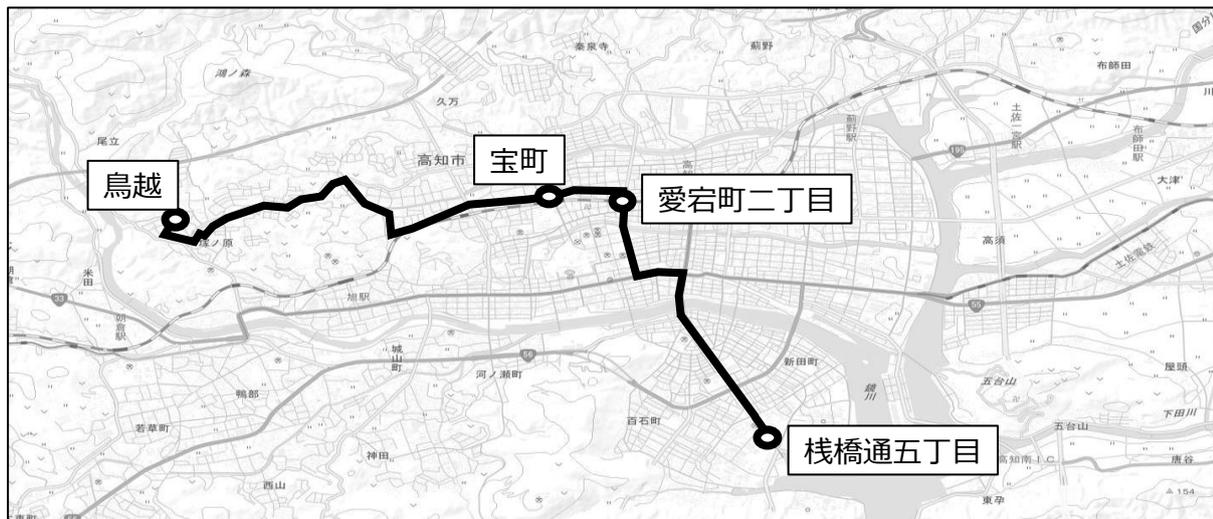
土日祝	一宮発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	9:20	10:01	6.6人
	15:46	16:27	6.3人
	18:30	19:11	5.2人

改正なし 予定

土日祝	鳥越発	一宮着	利用者数 日平均
上り	7:30	8:06	9.8人
	8:50	9:30	10.1人
	14:20	15:00	4.5人

市内系統22：鳥越線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キ口	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	棧橋通五丁目	愛宕・宝町	鳥越	9.1	5.0	4.5	4.5
改正後	棧橋通五丁目	愛宕・宝町	鳥越	9.1	5.0	4.5	4.5
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	棧橋発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	7:13	7:50	3.3人
	8:00	8:38	4.8人
	8:50	9:26	3.3人
	11:50	12:26	5.1人
	16:55	17:27	10.0人
	19:40	20:17	4.9人

改正なし 予定

平日	鳥越発	棧橋着	利用者数 日平均
上り	7:15	7:49	23.7人
	9:50	10:22	5.6人
	18:00	18:32	3.7人
	19:05	19:36	0.9人

改正なし 予定

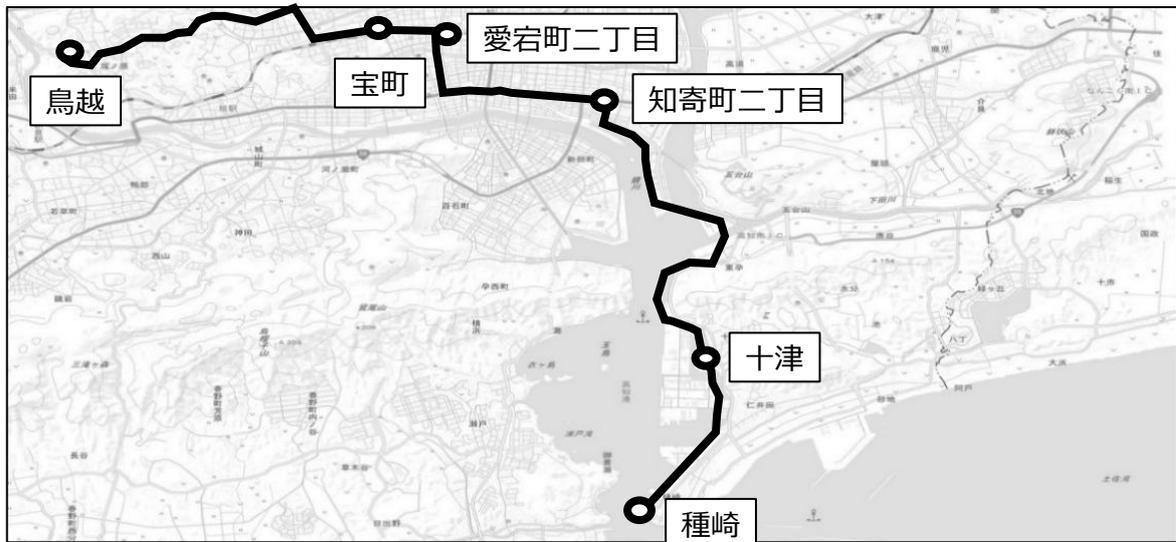
土日祝	棧橋発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	7:52	8:28	1.3人
	8:55	9:30	2.5人
	10:00	10:36	1.7人
	11:30	12:05	2.8人
	19:30	20:05	3.6人

改正なし 予定

土日祝	鳥越発	棧橋着	利用者数 日平均
上り	8:10	8:42	4.8人
	9:54	10:27	6.2人
	17:15	17:48	5.4人
	18:41	19:14	1.6人

市内系統23：鳥越種崎線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	種崎	宝町・十津	鳥越	17.1	3.5	3.0	3.0
改正後	種崎	宝町・十津	鳥越	17.1	3.5	3.0	3.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	種崎発	鳥越着	利用者数 日平均
	10:40	11:35	9.9人
	13:20	14:15	6.9人
	14:45	15:40	10.4人

改正なし 予定

平日	鳥越発	種崎着	利用者数 日平均
	11:15	12:10	10.8人
	12:05	13:00	7.1人
	13:30	14:25	10.0人
	17:10	18:05	17.8人

改正なし 予定

土日祝	種崎発	鳥越着	利用者数 日平均
	12:45	13:40	9.3人
	14:40	15:35	8.9人
	16:19	17:14	6.5人

改正なし 予定

土日祝	鳥越発	種崎着	利用者数 日平均
	11:26	12:21	9.2人
	13:21	14:16	8.2人
	15:00	15:55	6.9人

市内系統24：鳥越イオン線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キ口	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	栈橋通五丁目	塩田町・イオン・北環状線	鳥越	10.6	4.0	3.5	3.5
改正後	栈橋通五丁目	塩田町・イオン・北環状線	鳥越	10.6	4.0	3.5	3.5
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	栈橋発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	11:20	12:06	8.3人
	13:20	14:06	5.1人
	14:25	15:11	4.8人
	16:00	16:46	8.1人

改正なし 予定

平日	鳥越発	栈橋着	利用者数 日平均
上り	9:40	10:26	6.5人
	11:35	12:21	7.4人
	12:30	13:16	5.8人
	13:57	14:43	5.4人

改正なし 予定

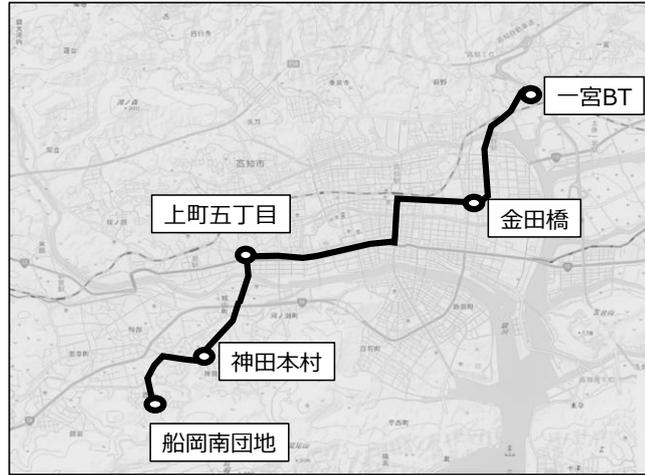
土日祝	栈橋発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	10:45	11:34	4.4人
	12:27	13:16	4.3人
	15:15	16:04	6.9人

改正なし 予定

土日祝	鳥越発	栈橋着	利用者数 日平均
上り	9:30	10:16	6.2人
	10:25	11:17	5.3人
	11:00	11:52	5.9人
	12:45	13:37	5.0人

市内系統25：船岡一宮線（神田本村経由）

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	一宮BT	神田本村 上町五丁目	船岡南団地	10.3	7.5	8.0	8.0
改正後	一宮BT	神田本村 上町五丁目	船岡南団地	10.3	6.0	7.0	7.0
					▲ 1.5	▲ 1.0	▲ 1.0

一部の便を吉野緑ヶ丘経由に変更

運行時刻
改正前

平日	一宮BT発	船岡着	利用者数 日平均
	8:20	9:06	12.4人
	9:35	10:19	6.2人
	10:20	11:04	4.8人
	12:44	13:28	7.9人
	13:50	14:34	7.2人
	15:17	16:01	9.3人
	17:18	18:06	25.3人
	18:50	19:31	12.8人
	19:30	20:10	4.4人

改正前

平日	船岡発	一宮BT発	利用者数 日平均
	6:50	7:33	23.0人
	8:43	9:29	12.8人
	9:30	10:16	13.8人
	10:43	11:29	9.0人
	13:52	14:38	6.9人
	17:30	18:16	15.8人

改正後
平日

平日	一宮BT発	船岡着
	8:20	9:06
	9:35	10:19
	10:20	11:04
	12:44	13:28
	15:17	16:01
	17:18	18:06
	18:50	19:31
	19:30	20:10

改正後
平日

平日	船岡発	一宮BT発
	6:50	7:33
	9:30	10:16
	10:43	11:29
	17:30	18:16

改正前
土日祝

土日祝	一宮BT発	船岡着	利用者数 日平均
	8:45	9:29	4.5人
	9:47	10:31	5.7人
	10:45	11:29	6.3人
	11:40	12:24	4.9人
	12:30	13:14	5.2人
	14:45	15:29	6.0人
	16:45	17:29	6.9人
	17:25	18:09	6.4人
	19:00	19:44	4.7人

改正前
土日祝

土日祝	船岡発	一宮BT発	利用者数 日平均
	7:57	8:41	9.4人
	8:48	9:32	7.1人
	9:53	10:37	7.7人
	14:50	15:34	5.9人
	15:53	16:37	5.5人
	17:53	18:37	7.1人
	18:33	19:17	3.0人

改正後
土日祝

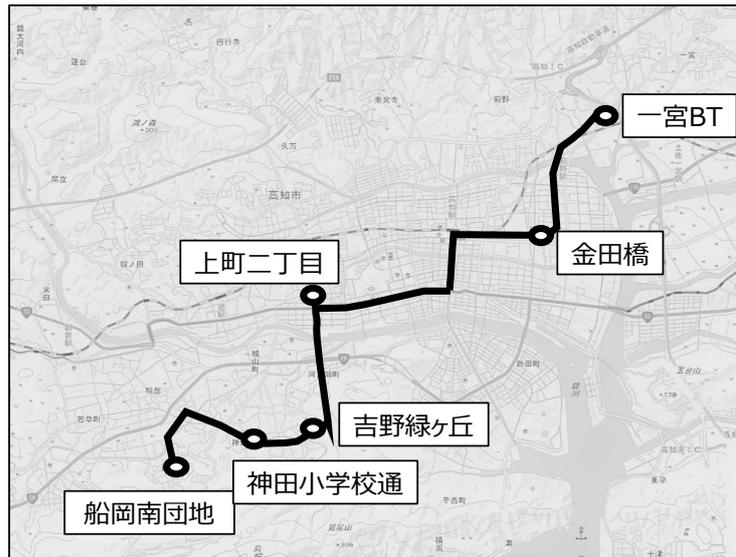
土日祝	一宮BT発	船岡着
	8:45	9:29
	10:45	11:29
	11:40	12:24
	12:30	13:14
	14:45	15:29
	16:45	17:29
	17:20	18:04
	19:00	19:44

改正後
土日祝

土日祝	船岡発	一宮BT発
	7:57	8:41
	8:48	9:32
	9:53	10:37
	14:50	15:34
	15:53	16:37
	17:53	18:37

市内系統26：船岡一宮線（吉野緑ヶ丘経由）

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	一宮BT	吉野緑ヶ丘 上町二丁目	船岡南団地	11	4.5	4.0	4.0
改正後	一宮BT	吉野緑ヶ丘 上町二丁目	船岡南団地	11.0	6.0	5.0	5.0
					1.5	1.0	1.0

神田本村経由の一部の便を吉野緑ヶ丘経由に変更

運行時刻

改正前

平日	一宮BT発	船岡着	利用者数 日平均
	6:55	7:41	13.5人
	7:25	8:13	23.2人
	11:25	12:11	4.9人
	16:18	17:06	17.7人
	17:55	18:44	16.8人

改正前

平日	船岡発	一宮BT着	利用者数 日平均
	7:05	7:51	19.5人
	11:28	12:13	9.9人
	16:25	17:11	14.1人
	18:30	19:14	8.8人

改正後

平日	一宮BT発	船岡着
	6:55	7:41
	7:25	8:13
	11:25	12:11
	13:50	14:36
	16:18	17:06
	17:55	18:44

改正後

平日	船岡発	一宮BT着
	7:05	7:51
	8:45	9:30
	11:28	12:13
	13:55	14:40
	16:25	17:11
	18:30	19:14

改正前

土日祝	一宮BT発	船岡着	利用者数 日平均
	7:38	8:24	4.5人
	13:40	14:26	4.5人
	15:40	16:26	6.9人
	18:10	18:56	7.0人

改正前

土日祝	船岡発	一宮BT着	利用者数 日平均
	7:15	7:59	9.8人
	11:53	12:37	7.7人
	13:38	14:22	3.7人
	16:50	17:34	6.3人

改正後

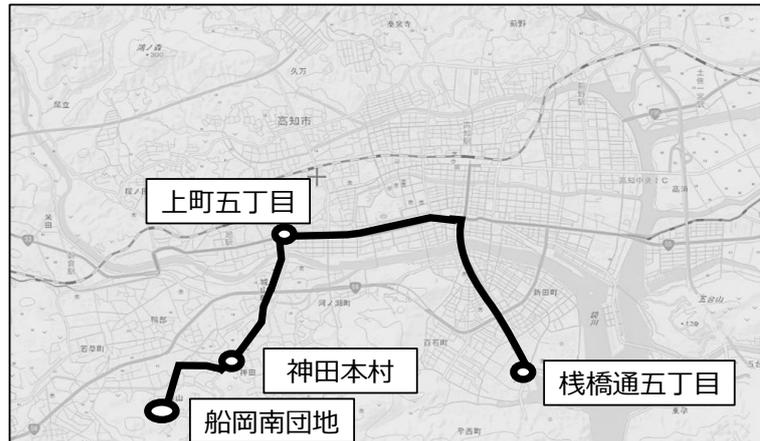
土日祝	一宮BT発	船岡着
	7:38	8:24
	9:45	10:33
	13:40	14:26
	15:40	16:26
	18:10	18:56

改正後

土日祝	船岡発	一宮BT着
	7:15	7:59
	11:53	12:37
	13:38	14:22
	16:50	17:34
	18:30	19:14

市内系統27：船岡棧橋線（神田本村経由）

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キ口	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	船岡南団地	神田本村 上町五丁目	棧橋通五丁目	8.3	3.0	1.5	1.5
改正後	船岡南団地	神田本村 上町五丁目	棧橋通五丁目	8.3	3.0	1.5	1.5
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	船岡発	棧橋着	利用者数 日平均	平日	棧橋発	船岡着
	7:15	7:56	23.1人	※運行便なし		
	8:00	8:39	18.1人			
	12:35	13:10	4.4人			
	14:58	15:33	3.2人			
	19:14	19:50	1.9人			
	19:50	20:22	0.6人			

改正なし 予定

土日祝	船岡発	棧橋着	利用者数 日平均	土日祝	棧橋発	船岡着
	10:55	11:30	3.9人	※運行便なし		
	12:48	13:23	3.6人			
	19:15	19:50	1.1人			

市内系統28-1：金田橋線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	棧橋通五丁目	金田橋	一宮BT	6.6	3.0	4.5	4.5
改正後	棧橋通五丁目	金田橋	一宮BT	6.6	3.5	4.5	4.5
					0.5	0.0	0.0

運行時刻

改正前

平日	棧橋発	一宮着	利用者数 日平均
	15:31	15:58	2.7人
	16:03	16:29	3.4人
	17:37	18:06	9.1人
	19:28	19:52	2.8人

改正なし 予定

平日	一宮発	棧橋着	利用者数 日平均
	10:50	11:14	3.3人
	11:53	12:17	1.7人

改正後 予定

平日	棧橋発	一宮着
	11:57	12:24
	15:31	15:58
	16:03	16:29
	17:37	18:06
	19:28	19:52

改正なし 予定

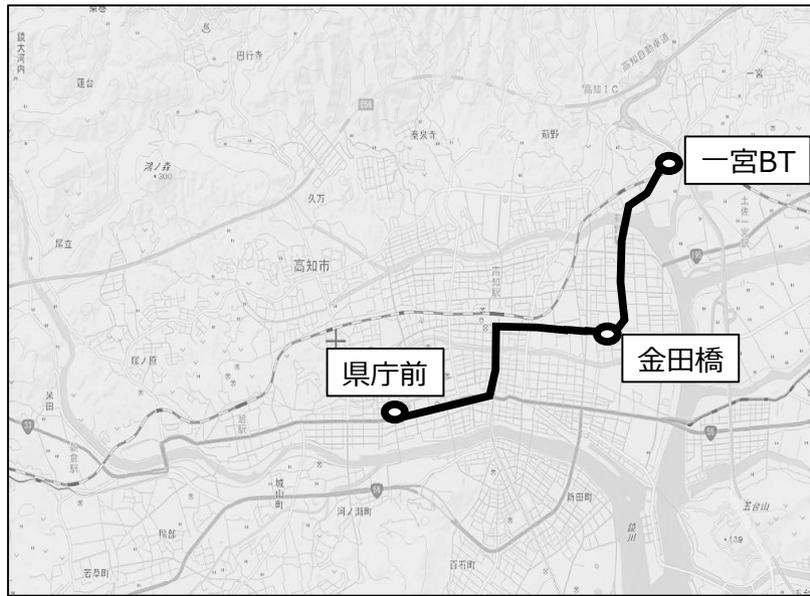
土日祝	棧橋発	一宮着	利用者数 日平均
	11:44	12:10	2.3人
	12:54	13:20	1.3人
	13:25	13:51	1.5人
	13:50	14:16	1.8人
	15:55	16:21	1.9人
	16:24	16:50	0.6人

改正なし 予定

土日祝	一宮発	棧橋着	利用者数 日平均
	9:52	10:18	0.7人
	12:57	13:23	1.3人
	16:57	17:23	1.3人

市内28-2 : 金田橋線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	一宮BT	金田橋	県庁前	5.2	0.5	0.0	0.0
改正後	一宮BT	金田橋	県庁前	5.2	0.5	0.0	0.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正前

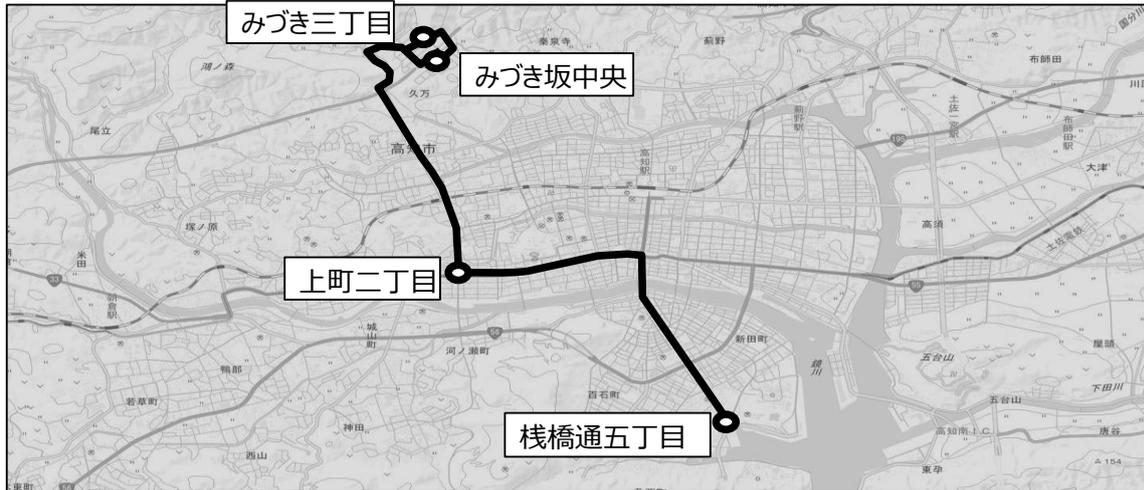
平日	一宮発	県庁前着	利用者数 日平均
	7:50	8:20	14.2人

改正後

平日	予定 一宮発	県庁前
	7:54	8:24

市内系統29：みづき棧橋線（上町二丁目経由）

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	棧橋通五丁目	上町二丁目	みづき坂団地	8.1	4.5	1.0	1.0
改正後	棧橋通五丁目	上町二丁目	みづき坂団地	8.1	4.0	1.0	1.0
					▲ 0.5	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

平日	棧橋発	みづき坂	利用者数 日平均
	8:25	8:58	2.4人
	8:53	9:25	1.9人
	13:24	13:56	2.8人
	16:57	17:35	4.5人
	18:07	18:40	6.2人

改正前

平日	みづき坂	棧橋着	利用者数 日平均
	7:15	7:55	16.5人
	12:12	12:40	3.0人
	13:28	13:56	2.2人
	19:49	20:15	0.6人

改正後 予定

平日	みづき坂	棧橋着
	7:15	7:55
	13:28	13:56
	19:16	19:42

改正なし 予定

土日祝	棧橋発	みづき坂	利用者数 日平均
	14:00	14:26	3.0人

改正なし 予定

土日祝	みづき坂	棧橋着	利用者数 日平均
	19:35	20:00	0.3人

市内系統30：長浜棧橋線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	長浜		棧橋通五丁目	4.8	4.0	3.0	3.0
改正後	長浜		棧橋通五丁目	4.8	4.0	3.0	3.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正なし 予定

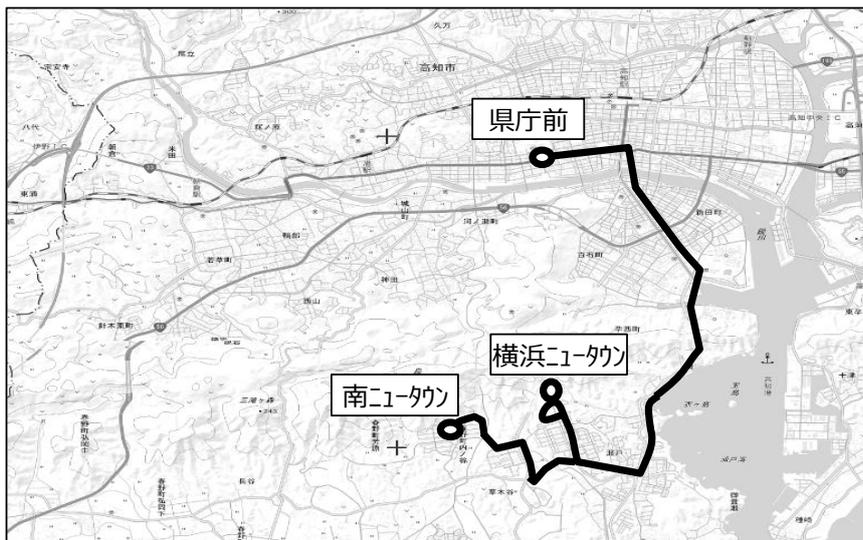
平日	長浜発	棧橋着	利用者数 日平均	平日	棧橋発	長浜着
上り	9:04	9:21	0.9人	下り	※運行便無し	
	10:03	10:20	0.4人			
	10:51	11:08	0.9人			
	12:16	12:33	0.4人			
	13:02	13:19	1.5人			
	14:04	14:21	1.2人			
	15:47	16:04	0.1人			
	17:55	18:12	0.5人			

改正なし 予定

土日祝	長浜発	棧橋着	利用者数 日平均	土日祝	棧橋発	長浜着
上り	7:54	8:10	0.3人	下り	※運行便無し	
	11:31	11:48	0.1人			
	12:07	12:24	1.1人			
	13:57	14:14	0.9人			
	15:04	15:21	0.1人			
	16:29	16:46	0.6人			

市内系統31：南ヶ丘県庁前線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	県庁前	横浜NT 時絵台	南ニュータウン	11.7	2.0	2.0	2.0
改正後	県庁前	横浜NT 時絵台	南ニュータウン	11.7	2.0	2.0	2.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻

改正前

平日	県庁前発	南ニュータウン着	利用者数 日平均	平日	南ニュータウン発	県庁前着
上り	8:55	9:29	1.4人	下り	※運行便無し	
	11:05	11:39	2.8人			
	14:58	15:32	6.1人			
	17:25	18:00	22.5人			

改正後 予定

平日	県庁前発	南ニュータウン着	利用者数 日平均	平日	南ニュータウン発	県庁前着
上り	8:55	9:29	1.4人	下り	※運行便無し	
	14:58	15:32	6.1人			
	17:25	18:00	22.5人			
	19:20	19:54	2.8人			

改正なし 予定

土日祝	県庁前発	南ニュータウン着	利用者数 日平均	土日祝	南ニュータウン発	県庁前着
上り	8:35	9:09	0.7人	下り	※運行便無し	
	11:55	12:29	2.9人			
	18:00	18:34	6.4人			
	18:55	19:29	5.5人			

市内系統32：ハビリ県庁前線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	ハビリセンター	平和団地・南NT・蒔絵台・横浜NT	県庁前	15.3	1.5	1.5	1.5
改正後	ハビリセンター	平和団地・南NT・蒔絵台・横浜NT	県庁前	15.3	2.0	1.5	1.5
					0.5	0.0	0.0

JAはるの県庁前線廃止に伴い平日運行回数増

運行時刻

改正前

平日	ハビリセンター	県庁前着	利用者数 日平均	平日	県庁前発	ハビリセンター
上り	6:50	7:34	17.9人	下り	※運行便無し	
	7:15	7:59	26.1人			
	15:25	16:09	1.9人			

改正後

平日	ハビリセンター	県庁前着
上り	6:50	7:43
	7:15	8:09
	7:30	8:24
	9:20	10:05

改正なし

土日祝	ハビリセンター	県庁前着	利用者数 日平均
上り	7:40	8:24	7.6人
	12:00	12:44	4.4人
	18:10	18:54	1.7人

改正なし

土日祝	県庁前発	ハビリセンター
下り	※運行便無し	

市内系統33：トーマン団地線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
新設	栈橋通五丁目	金田橋	トーマン団地	8.8	1.0	2.0	2.0
					0.0	0.0	0.0

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
新設	県庁前	金田橋	トーマン団地	7.6	1.0	0.0	0.0
					0.0	0.0	0.0

比島経由を廃止し金田橋経由を新設（経路変更）

運行時刻	予定		平日	トーマン団地	栈橋通五丁目・県庁前	平日	トーマン団地	栈橋通五丁目・県庁前
		12:37	13:16	17:33	18:08		7:15	7:49
			栈橋通五丁目発	県庁前発			9:55	10:35
								県庁前着 栈橋通五丁目着

運行時刻	予定	土日祝	栈橋五丁目	トーマン団地	運行時刻	予定	土日祝	トーマン団地	栈橋五丁目
			14:20	14:54				9:35	10:09
			16:20	16:54				11:16	11:50

廃止：JAはるの県庁前線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
廃止	JAはるの	ハビリセンター・平和団地・南NT・横浜NT	県庁前	21.6	0.5	0.0	0.0

廃止により市内系統32ハビリ県庁前線を回数増

運行時刻

平日	ハビリセンター発	県庁前着	利用者数 日平均	平日	県庁前発	ハビリセンター着
上り	7:16	8:14	25.8人	下り	※運行便無し	

廃止：トーマン団地棧橋線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
廃止	トーマン団地	比島	棧橋通五丁目	8.4	1.0	2.0	2.0

比島経由を廃止し金田橋経由を新設（経路変更）

運行時刻

平日	トーマン団地	棧橋五丁	利用者数 日平均	平日	棧橋五丁	トーマン団地	利用者数 日平均
	発	目着			目発	着	
	9:55	10:31	6.4人		12:37	13:05	9.1人
土日祝	トーマン団地	棧橋五丁	利用者数 日平均	土日祝	棧橋五丁	トーマン団地	利用者数 日平均
	発	目着			目発	着	
	9:35	10:10	5.3人		14:27	15:01	4.5人
	11:16	11:51	5.0人		16:20	16:54	4.5人

廃止：トーマン団地県庁前線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
廃止	トーマン団地	比島	県庁前	7.2	1.0	0.0	0.0
					0.0	0.0	0.0

比島経由を廃止し金田橋経由を新設（経路変更）

運行時刻

平日	トーマン団地	県庁前	利用者数 日平均	平日	県庁前	トーマン団地	利用者数 日平均
	発	着			発	着	
	7:15	7:46	26.1人		17:33	18:05	20.5人

廃止：県庁前線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
廃止	県庁前	比島	一宮バスターミナル	4.8	0.5	0.0	0.0
					▲ 0.5	0.0	0.0

運行時刻

平日	県庁前 発	一宮BT 着	利用者数 日平均
	12:02	12:24	2.5人

路線維持のための取組

1 これまで講じてきた利用促進策等について

○運賃の割引による利用者の増加を目的としたサービス

- ・バスを乗り継いで頂く不便さを解消する為の乗継割引サービスと、毎月20日の県民交通安全の日に1割運賃を割引くノーマイカーデーを実施
乗継割引サービスは、はりまや橋ポイントを除くポイントで令和6年11月より割引額を100円に増額。一部乗継実績のほとんどないポイントを廃止し、新たなポイントを追加。
バス・路面電車一日乗車券を販売（各種モバイルチケットも導入）

○特定の利用者層を目的としたサービス

高齢者：毎月第三日曜日に運賃が半額になる高齢者特定日割引を実施

令和6年11月より70歳以上のお客さま限定で路線バスが乗り放題となる格安定期券「おでかけバス70」を販売

学 生：定期券に市内均一区間利用を追加した通学フリー定期券と、高額になる通学費に上限を設けた学生ワイドフリー定期券を販売（令和6年11月より上限運賃を引き下げてサービスを拡充）

小学生：土日祝日の運賃を半額にした小学生パスポートサービスの実施

学校の長期休暇中はバス路線が乗り放題となるバスキッズ定期券を販売

未就学児：これまでのお客さま1人に対し未就学児2名まで無料に加え、令和6年11月より同居の家族での乗車は3人目以降も無料に拡大

○その他

- ・バスの位置情報がわかるマイ時刻表を導入。窓口等にも設置型バスロケを導入。GTFS（公共交通の世界基準のフォーマット）に対応している為、グーグル等での検索も可能となった
- ・とさでん交通バス路線が一目でわかるバスマップを作成
- ・ローラー活動の実施（令和6年5月以降の1年間で計5回実施）
※バスマップ・時刻表・サービス一覧・通学定期半額応援キャンペーンチラシ・一宮P&Rチラシ・アンケートはがき等を約3,700部配布
- ・小学校での出前授業を実施（吾北小学校）
- ・沿線自治体からの支援を受け、通学定期半額応援キャンペーンを実施（令和6年度事業）

2 利用者等の意見の反映状況について

- ・ I Cカードのデータ分析やお客さまアンケート等により利用者ニーズを把握し、利便性の向上に努めております。

※系統別概要書の記載について

利用者数 日平均は、R6年11月～3月の5か月間の I Cデータによるものです。

生活バス路線について

バス路線（区間）の退出の申出

と第21号
令和7年5月27日

高知市地域公共交通会議
会長 熊谷 靖彦 様

高知市棧橋通四丁目12番7号
とさでん交通株式会社
代表取締役 樋口 毅彦

バス路線（区間）の退出の申し出について

下記路線について退出したいので、別添のとおり関係書類を添えて報告致します。

記

- | | |
|----------|---|
| 1 退出の予定日 | 令和7年10月1日 |
| 2 退出する区間 | 停留所「JAはるの」から停留所「東諸木」までの区間
対象となる系統：JAはるの⇒南ニュータウン・横浜ニュータウン第三⇒
県庁前 |
| 3 添付書類 | 概要書、これまでの利用状況等、これまで講じてきた経営努力の内容、
その他当該路線を巡る状況の変化等、退出に至った理由その他事項 他 |

1. 概要書

(1) 運行系統の概要

系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程	実車走行キロ	運行回数(回)
JAIはるの県庁前	JAIはるの	南ニュータウン・横浜NT第三	県庁前	21.6km	5,248.8km	121.5

令和7年補助年度計画

(2) 経常費用・収益等の状況

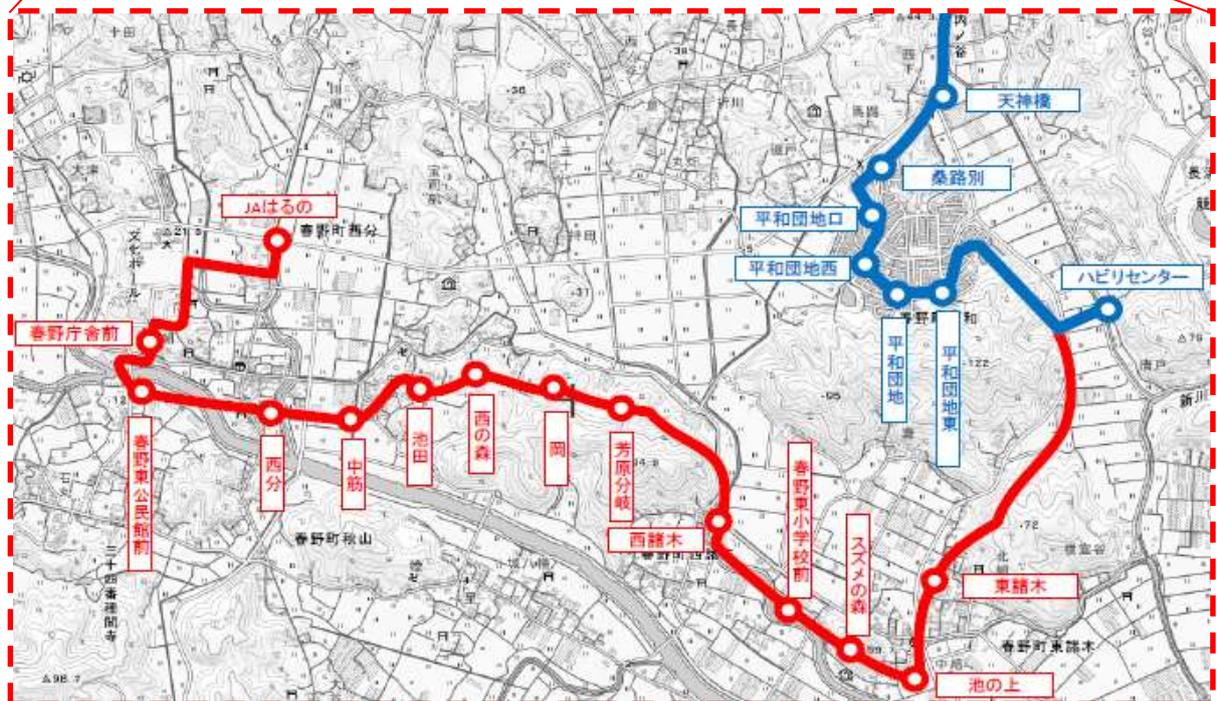
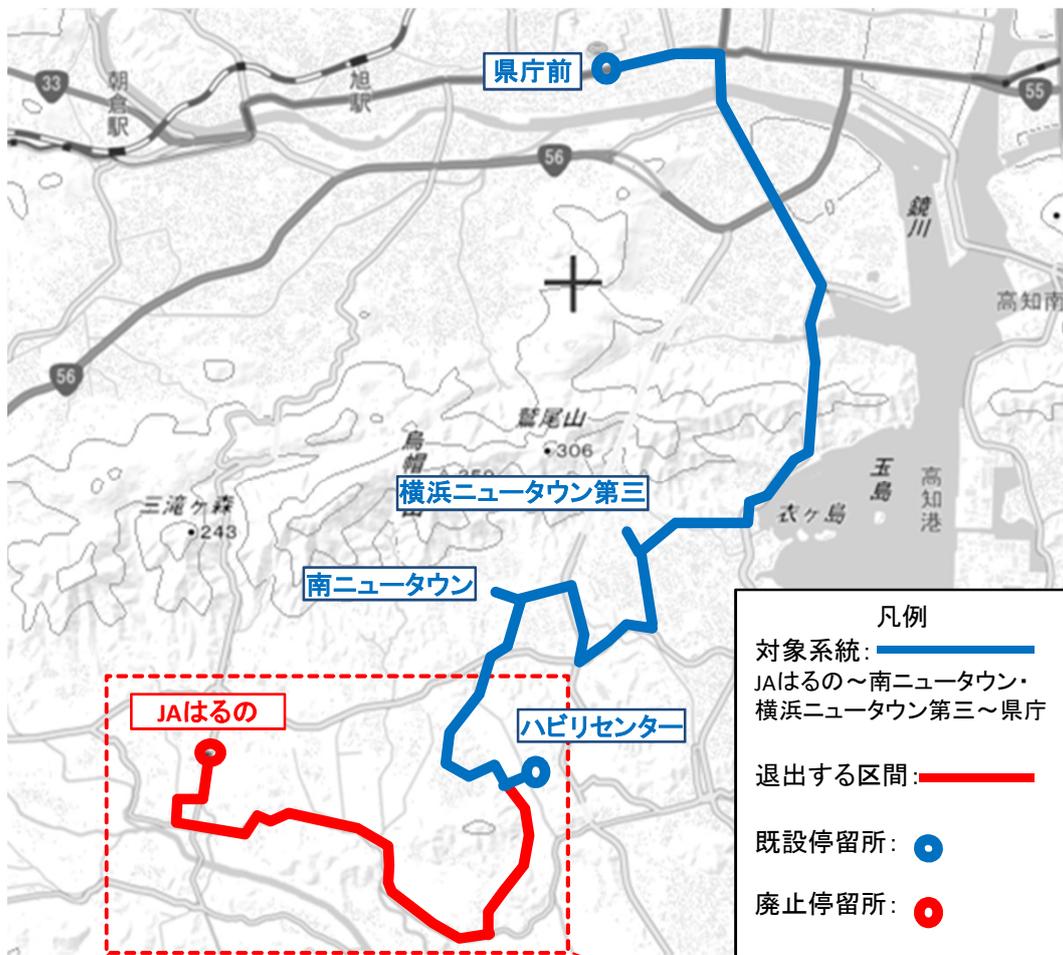
令和7補助年度新設系統の為、令和4～6補助年度の実績なし

(3) 運行時刻表

平日										
JAIはるの	春野東 小学校前	ハビリセンター	平和団地	内の谷	南ニュータウン 一丁目	蒔絵台	横浜ニュータウン 第三	南はりまや橋	塚町	県庁前
7:16	7:25	7:30	7:32	7:36	7:38	7:44	7:51	8:09	8:12	8:24

土日祝
運行なし

(4) 系統図



2. これまでの利用状況等

- (1) 概要 対象系統： JAはるの⇒南ニュータウン・横浜ニュータウン第三⇒県庁前
 退出区間： 停留所「JAはるの」から停留所「東諸木」までの区間
 調査期間： 令和6年11月1日から3月31日まで 97日間（平日のみ運行）
 調査方法： 乗降車人数調査

(2) バス停別利用状況

調査期間： 97日

「JAはるの」～「東諸木」 平日ダイヤ		期間中合計			1日当たり(1便当たり)		
		乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
退出 区間	JAはるの	1	0	1	0.0	0.0	0.0
	春野庁舎前	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	春野東公民館前	22	0	22	0.2	0.0	0.2
	西分	199	0	199	2.1	0.0	2.1
	中筋	70	0	70	0.7	0.0	0.7
	池田	24	0	24	0.2	0.0	0.2
	西の森	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	岡	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	芳原分岐	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	西諸木	4	316	320	0.0	3.3	3.3
	春野東小学校前	0	0	0	0.0	0.0	0.0
	スズメの森	2	0	2	0.0	0.0	0.0
	池の上	1	0	1	0.0	0.0	0.0
	東諸木	5	0	5	0.1	0.0	0.1
合計		328	316	644	3.3	3.3	6.6

3. これまで講じてきた経営努力の内容

(1) これまでの改善策（利用促進策・増収策等）

特定の利用者層を目的としたサービスとして、高齢者には毎月第三日曜日に運賃が半額になる高齢者特定日割引に加え、令和6年11月より路線バスが乗り放題となる「おでかけバス70定期券」を販売。学生に対しては、定期券に市内均一区間利用を追加した通学フリー定期券と、高額になる通学費に上限を設けた学生ワイドフリー定期券（令和6年11月より上限額引き上げ）、子供たちには、土日祝日の運賃を半額にした小学生パスポートサービスの実施と、学校の長期休暇中はバス路線が乗り放題となるバスキッズ定期券の販売を実施して参りました。

その他、バスの位置情報がスマートフォンで分かるマイ時刻表の導入や、とさでん交通バス路線が一目でわかるバスマップを作成等により利用者の利便性の向上に努めて参りました。

4. その他当該路線を巡る状況の変化等

(1) 代替手段 デマンド型乗合タクシー

(2) 退出区間と最寄りの停留所との距離

1,200m以内

※ 旅客の利便を阻害しないと認められる場合は、300m以内（四運自公第36号公示）

5. 退出に至った理由その他事項

(1) 退出に至った理由

利用実態調査の結果、利用者が極めて少なく、不採算な路線であることが判明し、今後バス路線として維持していくことが困難となり退出するに至りました。

なお、退出する区間については、高知市がデマンドタクシーを導入していることから、旅客の利便を阻害しないと判断しております。

(2) 利用者への説明

路線の廃止について、バス停及びホームページへ1ヶ月前に掲示し告知いたします。また、高頻度の利用者には郵送にて告知いたします。

公共交通利用環境整備について

高知市地域公共交通プラン
公共交通利用環境整備事業

高知市長 桑 名 龍 吾 様

高知市棧橋通4丁目12番7号
とさでん交通株式会社
代表取締役 樋口 毅彦

地域公共交通プラン認定申請書

高知市地域公共交通推進事業費補助金の交付を受けて補助対象事業を実施したいので、高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱第7条第1項の規定により、関係書類を添えて申請します。

記

1 事業区分

<input type="checkbox"/> (1) 生活バス路線運行事業（市町村単独補助系統）
<input type="checkbox"/> (2) 廃止路線代替バス路線運行事業
<input type="checkbox"/> (3) デマンド型乗合タクシー運行事業
<input checked="" type="checkbox"/> (4) 公共交通利用環境整備事業
<input type="checkbox"/> (7) 廃止路線代替バス路線運行事業（県補助系統）

2 事業概要

(1) 運行区域等

高知市

(2) 申請する理由

現在の工業・フタガミタイプは木製により時刻表板等の劣化が進んでおり、その安全性が懸念されます。また、これらのバス停は、一見してバス停と認識し辛いことなどから、分かりやすい公共交通情報の提供が十分でない状況となっております。そのため、バス停の更新が望まれますが、乗合バス事業の収支状況からは、実施するためには補助が必要不可欠となる為、申請をするものです。

(3) 事業の効果

劣化したバス停時刻表板を更新することで安全性及び耐久性を確保。また、頭部に停留所名板を設置することで視認性を高めることにより、利用者の利便性向上につなげる。

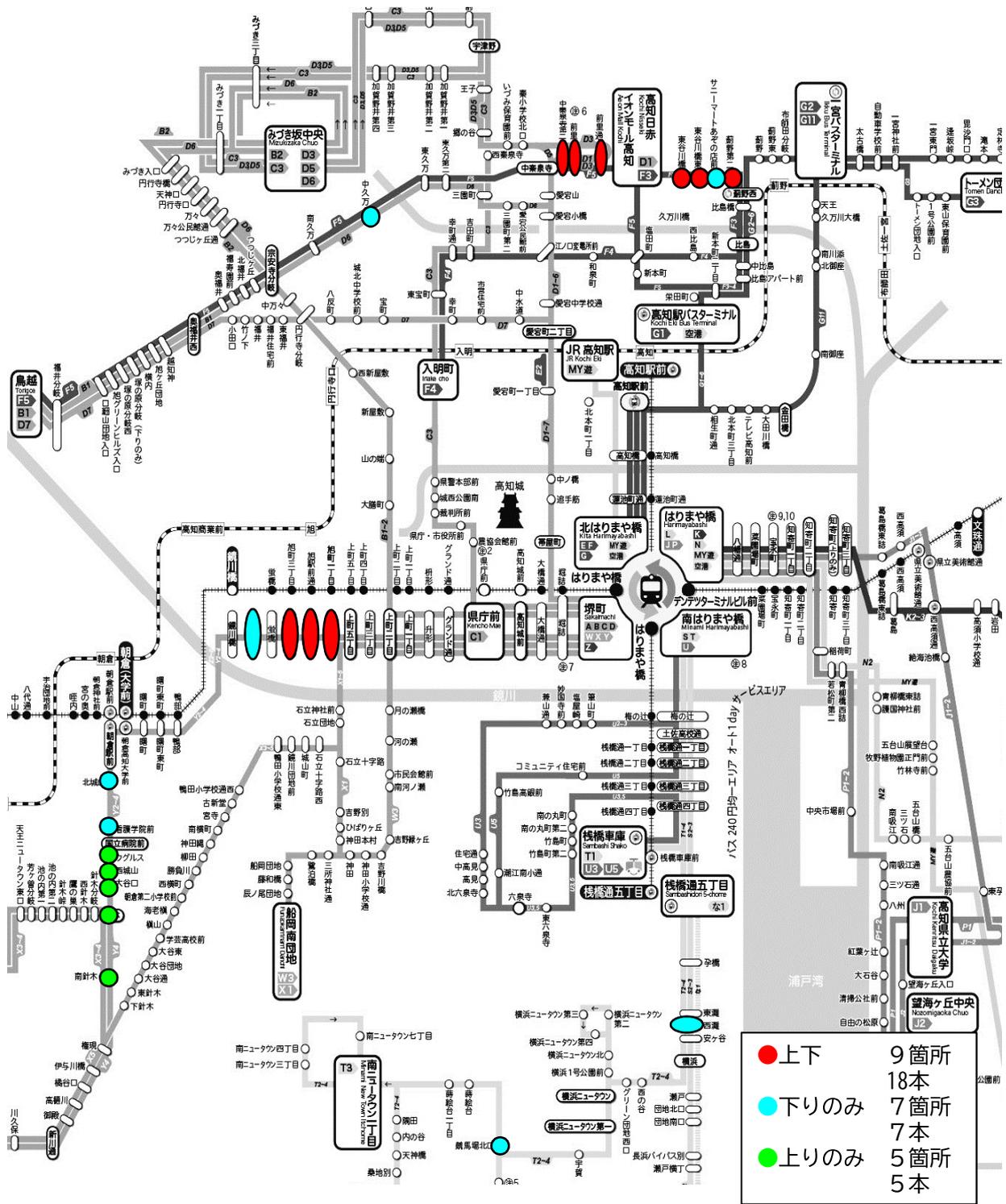
(4) 事業内容

別添参照

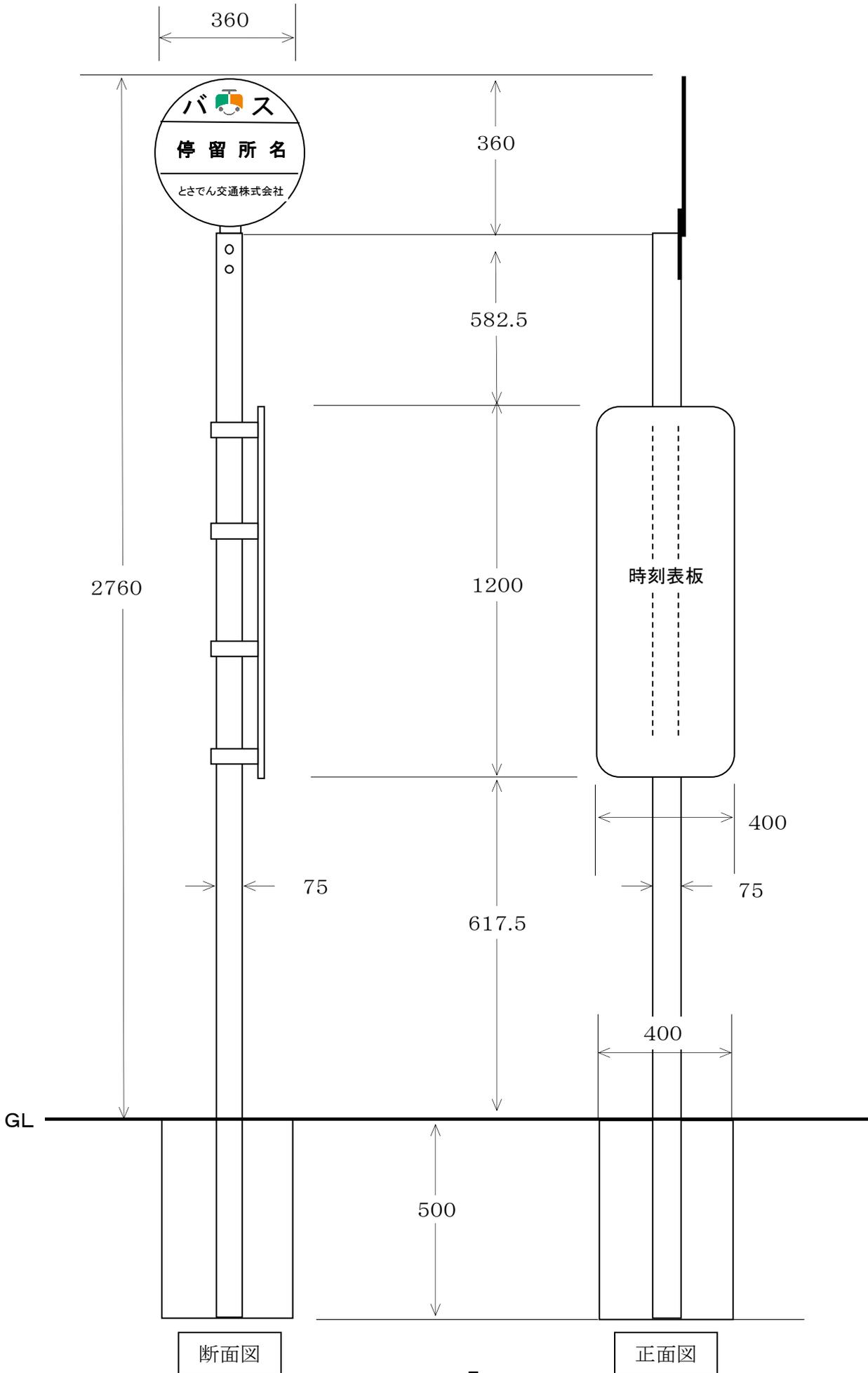
3 事業期間（予定） 決定日から令和8年3月31日まで

4 補助金額（見込） 金960千円

バス停留所整備箇所図



バス停留所標識(埋込式)構造図



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	なかくま	位	上り	
名称	中久万	置	下り	高知市中久万297番11地先



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	なかじんぜんじだいに	位	上り	高知市中秦泉寺96番地先
名称	中秦泉寺第二	置	下り	高知市愛宕山70番1地先



停留所写真

(別紙1)

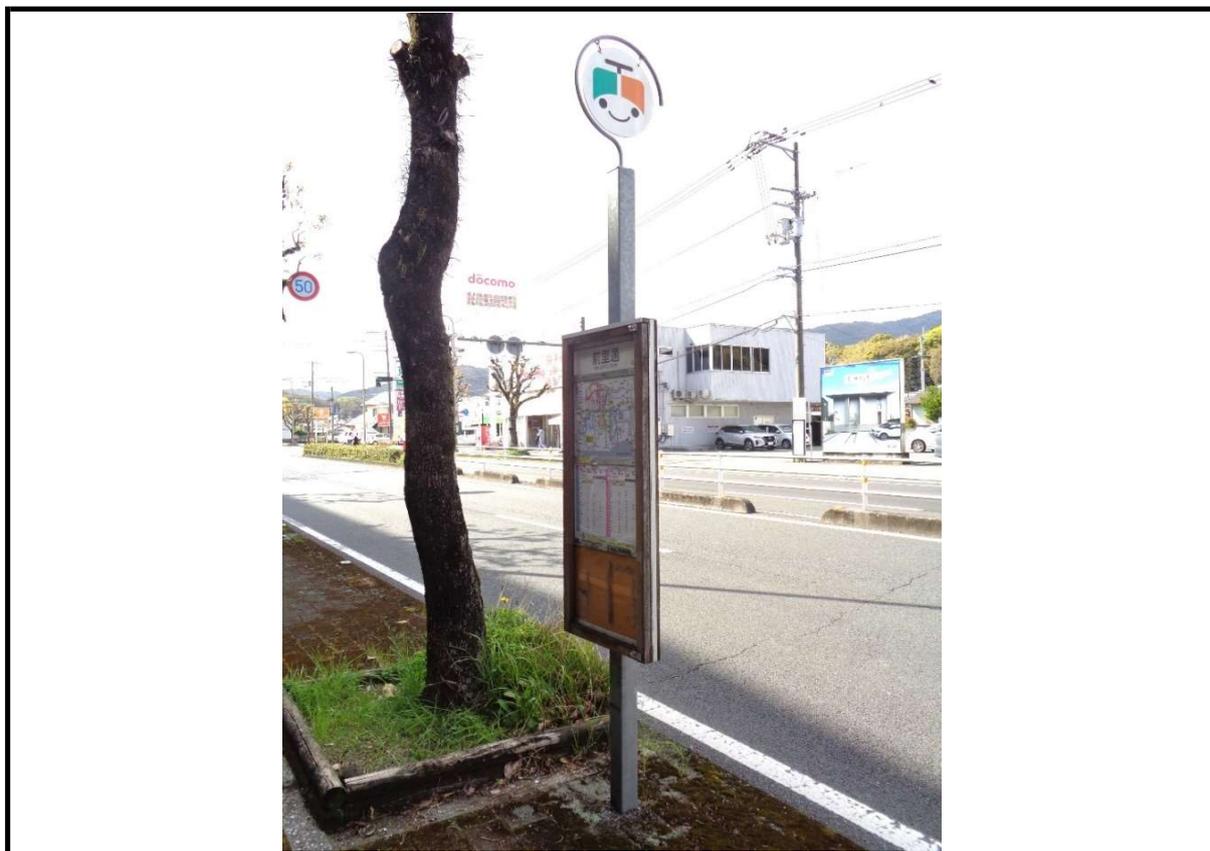
ふりがな	まえさと	位 置	上り	高知市前里95番地先
名 称	前里		下り	高知市前里92番地先



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	まえさとどおり	位 置	上り	高知市秦南町一丁目4番地先
名 称	前里通		下り	高知市東秦泉寺3番1地先



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	ひがしたにがわばし	位	上り	高知市東泰泉寺67番1地先
名称	東谷川橋	置	下り	高知市東泰泉寺75番1地先



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	ひがしたにがわばしひがし	位	上り	高知市東泰泉寺117番1地先
名称	東谷川橋東	置	下り	高知市薊野西町一丁目34番20号先



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	さにーまーとあぞのてんまえ	位	上り	
名 称	サニーマートあぞの店前	置	下り	高知市薊野西町三丁目18番18号先



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	あぞうのだいに	位	上り	高知市薊野中町1先
名称	薊野第二	置	下り	高知市薊野西町三丁目34-1先



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	にしなだ	位 置	上り	高知市横浜155番1地先
名 称	西灘		下り	



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	けいばじょうきたぐち	位	上り	
名称	競馬場北口	置	下り	高知市長浜6476-1地先



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	きたじょうやま	位	上り	
名称	北城山	置	下り	高知市曙町二丁目5番地先



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	かんごがくいんまえ	位	上り	
名 称	看護学院前	置	下り	高知市朝倉本町二丁目29番地先



停留所写真

(別紙1)

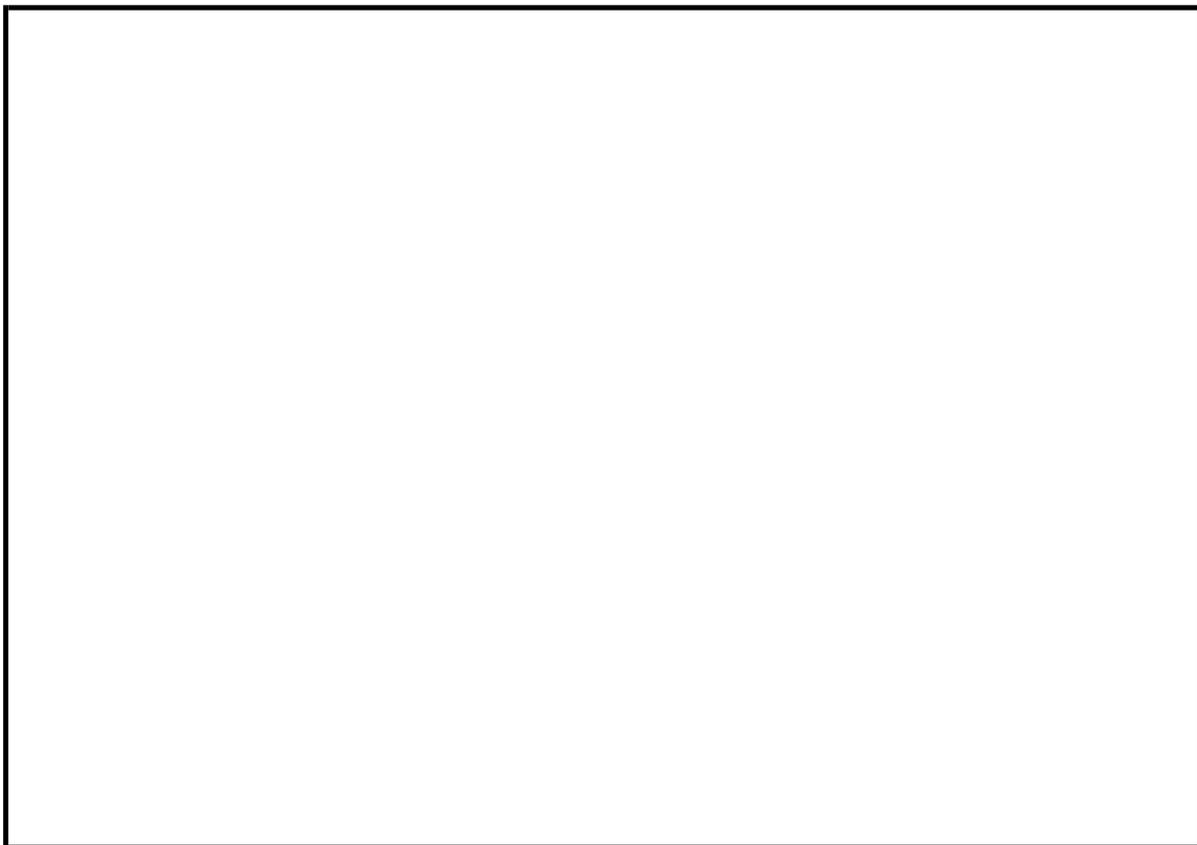
ふりがな	うぐるす	位	上り	高知市朝倉西町1丁目9-10地先
名称	ウグルス	置	下り	



停留所写真

(別紙1)

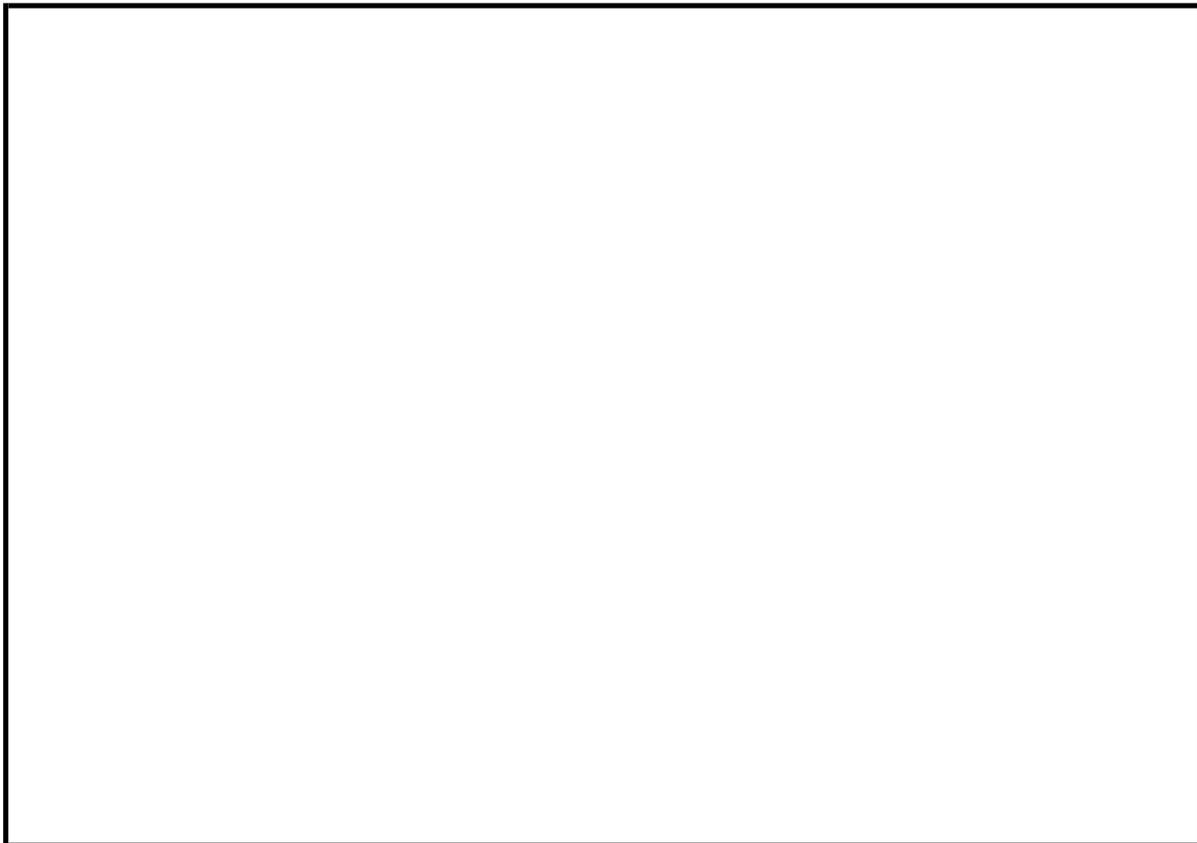
ふりがな	にしじょうやま	位	上り	高知市朝倉西町2丁目3-2地先
名称	西城山	置	下り	



停留所写真

(別紙1)

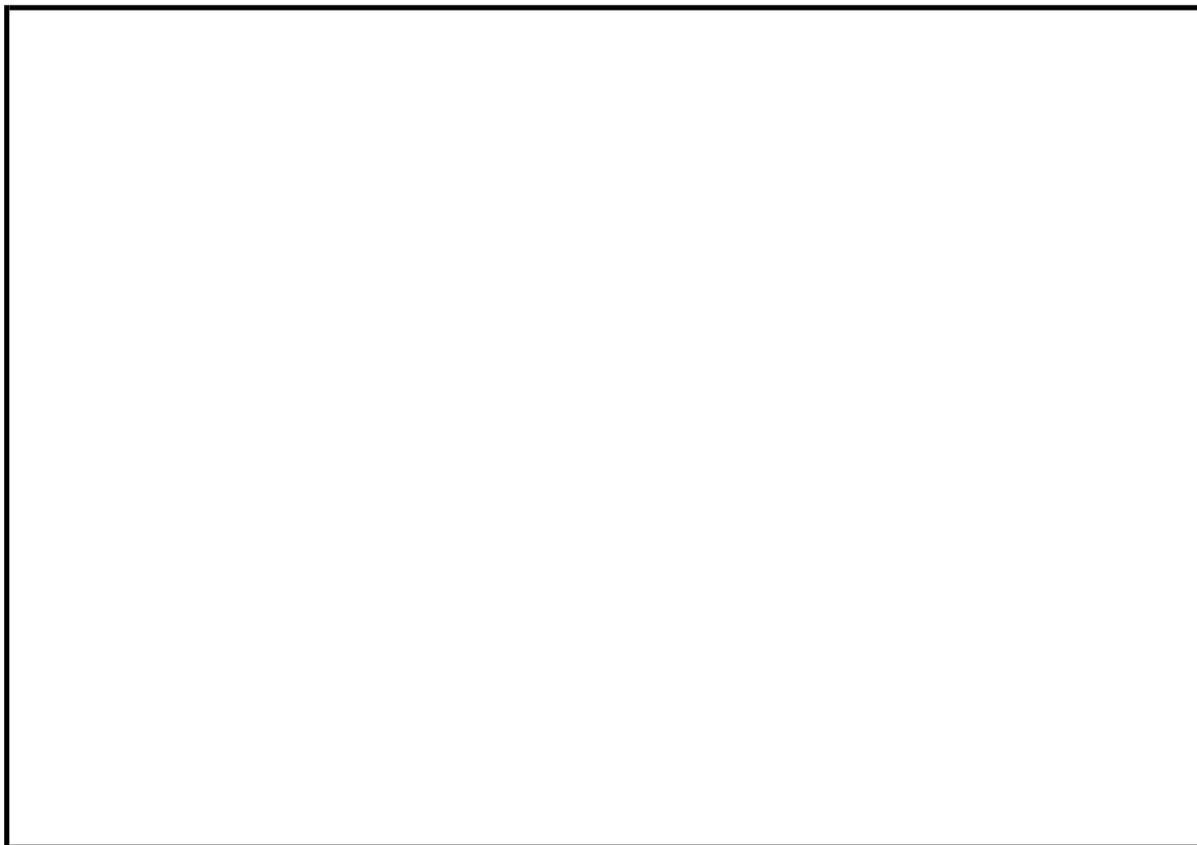
ふりがな	おおたにぐち	位 置	上り	高知市朝倉西町二丁目15番4地先
名 称	大谷口		下り	



停留所写真

(別紙1)

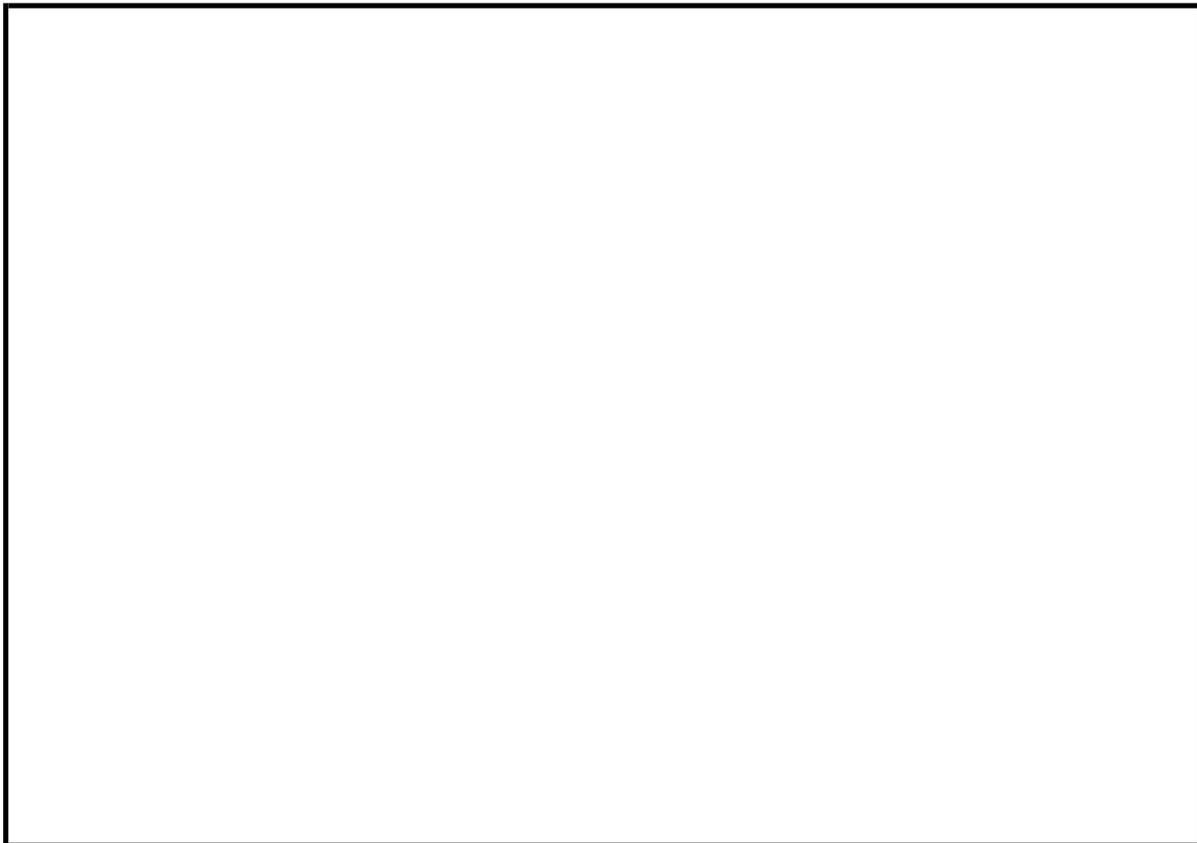
ふりがな	はりぎ	位	上り	高知市針木本町3番31地先
名称	針木	置	下り	



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	みなみはりぎ	位	上り	高知市針木南5番8地先
名称	南針木	置	下り	



停留所写真

(別紙1)

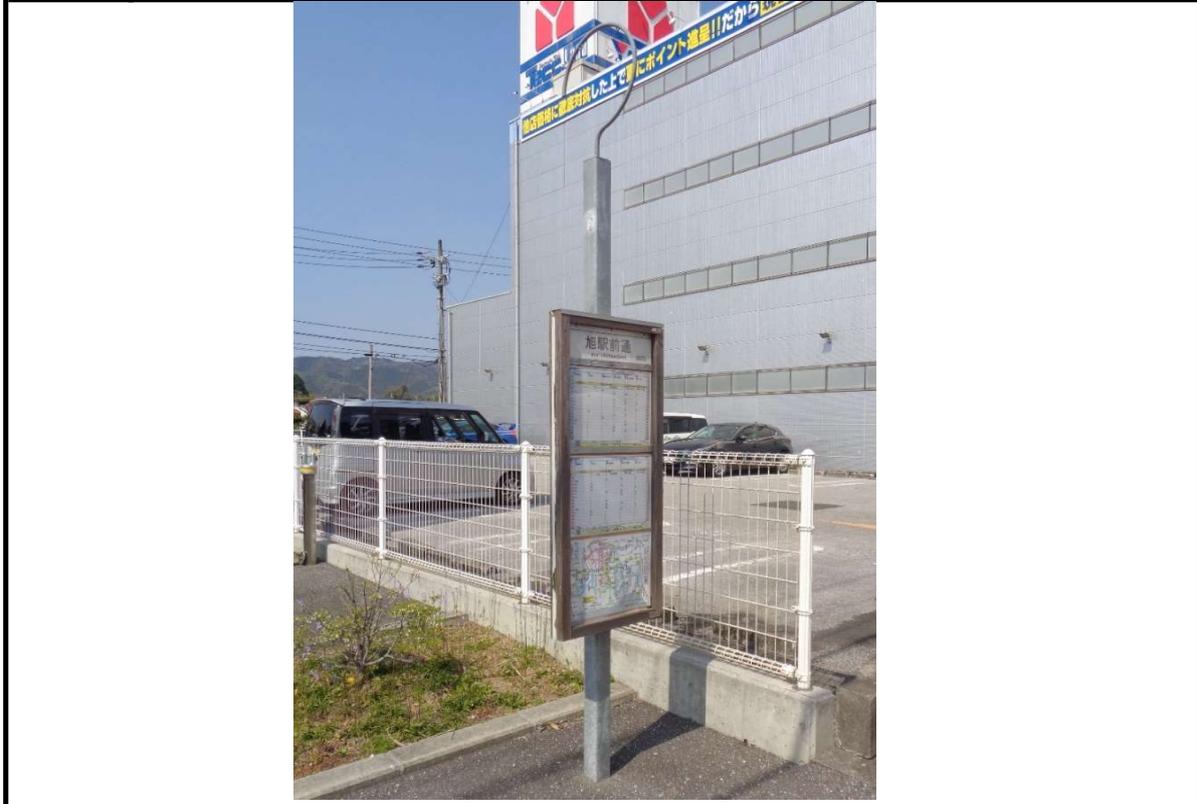
ふりがな	あさひまちいっちょうめ	位	上り	高知市旭町一丁目107番地先
名称	旭町一丁目	置	下り	高知市旭町一丁目45番地先



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	あさひえきまえどおり	位	上り	高知市旭町二丁目51番3号先
名称	旭駅前通	置	下り	高知市旭町二丁目32番地先



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	あさひまちさんちょうめ	位	上り	高知市旭町三丁目94番地先
名称	旭町三丁目	置	下り	高知市旭町三丁目30番地先



停留所写真

(別紙1)

ふりがな	ほたるばしにし	位	上り	
名称	蛸橋西	置	下り	高知市本宮町224地先



廃止路線代替バス路線について

高知市地域公共交通プラン
廃止路線代替バス路線運行事業（運行事業）

高知市長 桑名 龍吾 様

所在地 高知市鏡今井24番地
申請者 名称 株式会社 県交北部交通
代表者 代表取締役 鈴木 憲二

地域公共交通プラン認定申請書

高知市地域公共交通推進事業費補助金の交付を受けて補助対象事業を実施したいので、高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱第7条第1項の規定により、関係書類を添えて申請します。

記

1 事業区分

<input type="checkbox"/> (1) 生活バス路線運行事業 (市町村単独補助系統)
<input checked="" type="checkbox"/> (2) 廃止路線代替バス路線運行事業
<input type="checkbox"/> (3) デマンド型乗合タクシー運行事業
<input type="checkbox"/> (4) 公共交通利用環境整備事業
<input checked="" type="checkbox"/> (7) 廃止路線代替バス路線運行事業 (県補助系統)

2 事業概要

- (1) 運行区域等 高知市・いの町・仁淀川町
(2) 申請する理由

当社は、特に人口減少や少子・高齢化が進む山間部の過疎地域などが主な運行区域となっております。このような地域においては、通学、通院、買い物等の日常的な移動手段として公共交通は不可欠で、その重要性は益々高まっている一方、収益性は極めて厳しい地域となるため、沿線自治体に全額補助をいただきながら運行をしております。また、過疎地域でも効率的な運行ができるよう、高知市との連携の下、著しく利用が少ない地域については乗合タクシーに移譲し、路線バスは、乗合タクシー運行地域と市内中心部を結ぶ幹線としての機能を担っております。

今後も、高知市全体の交通ネットワークを維持し、地域の移動手段を確保するためには廃止路線代替バスを運行することが必要であり、運行には補助が必要不可欠となりますので、申請するものであります。

(3) 事業の効果

廃止路線代替バスを運行することで、地域を市内中心部や鉄道等の幹線路線と結ぶことができるため、地域の移動手段を確保することができ、地域に活力をあたえることができます。

- (4) 事業内容 別添参照 ①これまでの経過、②路線一覧表、③系統別概要書、④路線維持のための取組

3 事業期間 (予定) 令和7年10月1日から令和8年9月30日まで

4 補助金額 (見込) 金 32,205,257 円

これまでの経過

1.全系統

年度	R3実績 (R2.10~R3.9)	R4実績 (R3.10~R4.9)	R5実績 (R4.10~R5.9)	R6実績 (R5.10~R6.9)	R7見込み (R6.10~R7.9)	R8計画 (R7.10~R8.9)
系統数	8	8	7	7	7	7
運行回数 (回)	11,320.0	11,294.0	10,334.5	10,382.0	10,394.5	10,371.5
実車走行キロ (千km)	621	620	585	587	587	586
高知県 補助金 (千円)				6,089	5,982	5,960
高知市 系統キロ (km)	352.1	352.1	335.5	335.5	335.5	335.5
高知市 補助金 (千円)	41,787	41,660	35,308	31,959	32,408	32,205
いの町 系統キロ (km)	547.1	547.1	547.1	547.1	547.1	547.1
いの町 補助金 (千円)	80,871	77,214	79,708	85,742	81,954	85,378
仁淀川町 系統キロ (km)	15.6	15.6	15.6	15.6	15.6	15.6
仁淀川町 補助金 (千円)	2,440	2,376	2,562	2,920	2,806	2,907
合計 系統キロ (km)	914.8	914.8	898.2	898.2	898.2	898.2
合計 補助金 (千円)	125,098	121,250	117,578	126,710	123,150	126,450
事業者負担 (千円)	0	0	0	0	0	0
経常費用 a (千円)	173,123	176,301	170,187	176,542	171,750	174,050
経常収益 b (千円)	48,025	55,051	52,609	49,832	48,600	47,600
収支率 b/a (%)	27.7%	31.2%	30.9%	28.2%	28.3%	27.3%
経常損益 a-b (千円)	125,098	121,250	117,578	126,710	123,150	126,450

運行回数は1便0.5回

2.県補助系統

年度	R3実績 (R2.10~R3.9)	R4実績 (R3.10~R4.9)	R5実績 (R4.10~R5.9)	R6実績 (R5.10~R6.9)	R7見込み (R6.10~R7.9)	R8計画 (R7.10~R8.9)
系統数				1	1	1
運行回数 (回)				2,369.0	2,372.5	2,372.5
実車走行キロ (千km)				58	58	58
高知県 補助金 (千円)				6,089	5,982	5,960
高知市 系統キロ (km)				54.0	54.0	54.0
高知市 補助金 (千円)				4,112	4,039	4,024
いの町 系統キロ (km)				26.0	26.0	26.0
いの町 補助金 (千円)				1,981	1,946	1,939
合計 系統キロ (km)				80.0	80.0	80.0
合計 補助金 (千円)				12,182	11,967	11,923
事業者負担 (千円)				0	0	0
経常費用 a (千円)				17,533	17,061	17,330
経常収益 b (千円)				5,351	5,094	5,407
収支率 b/a (%)				30.5%	29.9%	31.2%
経常損益 a-b (千円)				12,182	11,967	11,923

3.市町補助系統

年度	R3実績 (R2.10~R3.9)	R4実績 (R3.10~R4.9)	R5実績 (R4.10~R5.9)	R6実績 (R5.10~R6.9)	R7見込み (R6.10~R7.9)	R8計画 (R7.10~R8.9)
系統数	8	8	7	6	6	6
運行回数 (回)	11,320.0	11,294.0	10,334.5	8,013.0	8,022.0	7,999.0
実車走行キロ (千km)	621	620	585	529	529	528
高知市 系統キロ (km)	352.1	352.1	335.5	281.5	281.5	281.5
高知市 補助金 (千円)	41,787	41,660	35,308	27,847	28,369	28,181
いの町 系統キロ (km)	547.1	547.1	547.1	521.1	521.1	521.1
いの町 補助金 (千円)	80,871	77,214	79,708	83,761	80,008	83,439
仁淀川町 系統キロ (km)	15.6	15.6	15.6	15.6	15.6	15.6
仁淀川町 補助金 (千円)	2,440	2,376	2,562	2,920	2,806	2,907
合計 系統キロ (km)	914.8	914.8	898.2	818.2	818.2	818.2
合計 補助金 (千円)	125,098	121,250	117,578	114,528	111,183	114,527
事業者負担 (千円)	0	0	0	0	0	0
経常費用 a (千円)	173,123	176,301	170,187	159,009	154,689	156,720
経常収益 b (千円)	48,025	55,051	52,609	44,481	43,506	42,193
収支率 b/a (%)	27.7%	31.2%	30.9%	28.0%	28.1%	26.9%
経常損益 a-b (千円)	125,098	121,250	117,578	114,528	111,183	114,527

廃止路線代替バス路線一覧表

補助対象年度 : 令和8年度
 補助対象期間 : 令和7年10月1日～令和8年9月30日
 補助対象事業者 : 株式会社県交北部交通

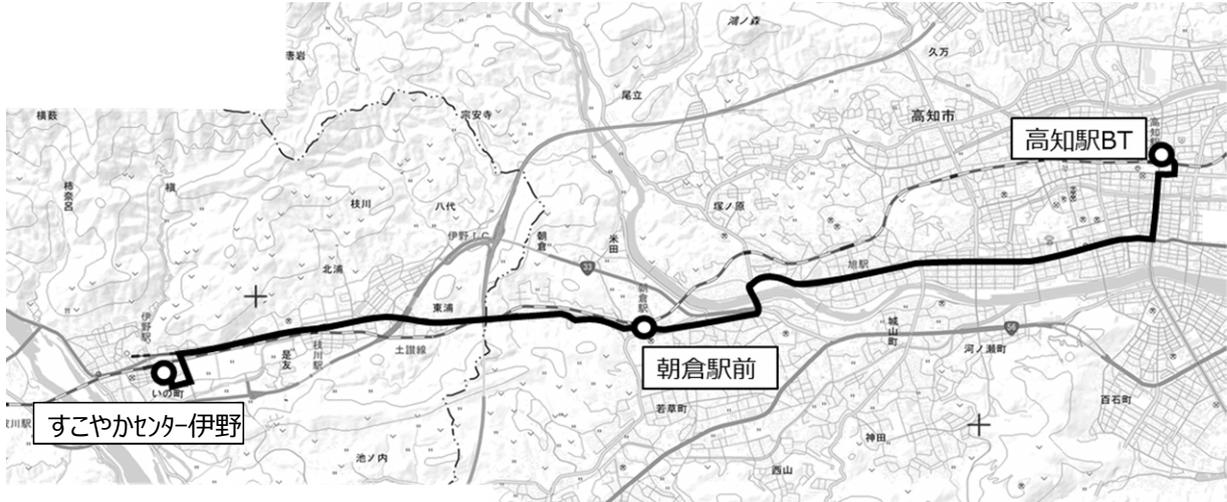
申請 番号	運行系統			現行						計画						自社 経常費用 ⑤ (千円)	経常収益 ⑥ (千円)	R8見込み 補助金額 ⑦ = ⑤ - ⑥ (千円)	R7見込み 補助金額 (千円)	R6実績 補助金額 (千円)	R5実績 補助金額 (千円)	R4実績 補助金額 (千円)	R3実績 補助金額 (千円)	
	起点	主な経由地	終点	乗車人数(IC)			運行回数			キロ程 (km)	運行回数			乗車密度 ② (人)	輸送量 ③ = ① × ② (人)									実車走行和 ④ (km)
				計 (人)	平日 (人)	土日祝 (人)	計 (回)	平日 (回)	土日祝 (回)		計① (回)	平日 (回)	土日祝 (回)											
1	高知駅B T	朝倉駅前	すこやかセンター-伊野	3.7	4.4	2.2	6.5	6.5	6.5	12.3	6.5	6.5	6.5	1.5	9.8	58,363.5	17,330	5,407	11,923	11,967	12,182	11,822	11,277	11,338
県補助系統小計							6.5	6.5	6.5	12.3	6.5	6.5	6.5		9.8	58,363.5	17,330	5,407	11,923	11,967	12,182	11,822	11,277	11,338
2	高知駅B T	西バイパス	すこやかセンター-伊野	4.0	5.1	1.9	2.5	2.5	2.5	13.0	2.5	2.5	2.5	1.8	4.5	23,725.0	7,045	2,516	4,529	4,470	4,418	3,452	3,783	4,268
3	すこやかセンター-伊野	伊野駅	土居	1.8	2.2	0.9	4.2	4.5	3.5	35.7	4.1	4.5	3.5	1.0	4.1	108,420.9	32,191	5,149	27,042	25,946	27,040	24,566	24,892	23,044
4	すこやかセンター-伊野	伊野駅	長沢	3.1	3.6	1.8	4.7	5.0	4.0	46.6	4.6	5.0	4.0	2.0	9.2	158,533.2	47,071	13,369	33,702	32,092	33,926	31,052	29,599	34,576
5	すこやかセンター-伊野	伊野駅・柳野	狩山口・北浦橋	1.6	1.9	1.0	3.0	3.0	3.0	39.1	3.0	3.0	3.0	0.9	2.7	85,629.0	25,425	3,570	21,855	21,102	21,957	19,262	17,864	18,348
6	すこやかセンター-伊野	伊野駅	柳瀬営業所	1.1	1.3	0.4	0.8	1.0	0.5	15.4	0.8	1.0	0.5	0.8	0.6	9,332.4	2,771	453	2,318	2,265	2,364	2,456	2,374	2,309
7	川口	県庁前	土佐山庁舎前	8.9	9.4	4.9	8.0	9.0	6.0 ※土曜のみ	28.8	6.8	9.0	6.0 ※土曜のみ	2.5	17.0	142,214.4	42,217	17,136	25,081	25,308	24,822	24,968	30,585	30,443
市町補助系統小計							23.2	25.0	13.5	178.6	21.8	25.0	13.5		38.1	527,854.9	156,720	42,193	114,527	111,183	114,527	105,756	109,097	112,988
合計							29.7	31.5	20.0	190.9	28.3	31.5	20.0		47.9	586,218.4	174,050	47,600	126,450	123,150	126,709	117,578	120,374	124,326

※R5年度計画で鏡岩系統が廃止となった為、R4年度以前の補助金額はこの系統が足されていない数値となっています。

※乗車人数 (IC) はR6.10～R7.2月の実績です。

系統1：すこやかセンター伊野（朝倉）線

1. 運行ルート

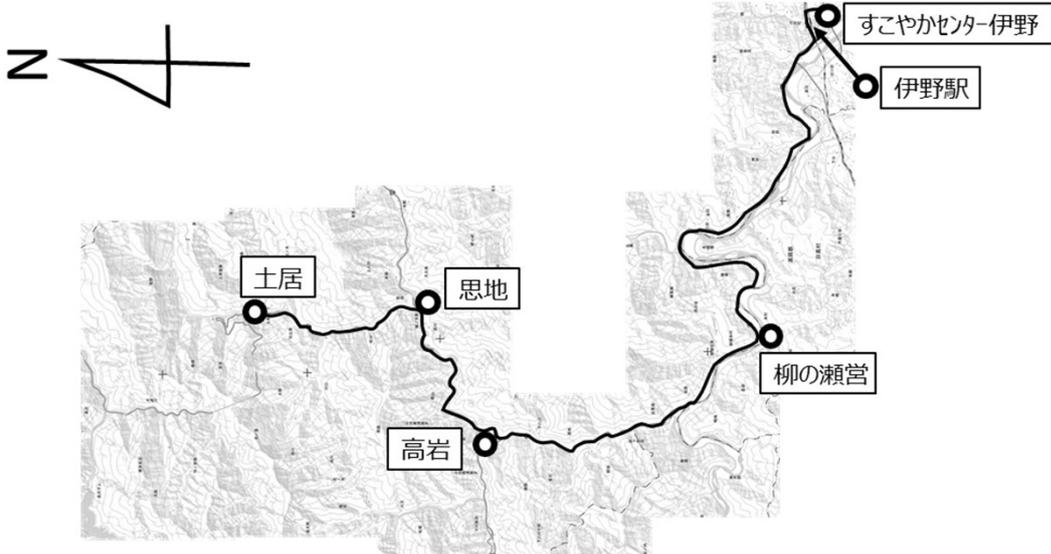


2. 運行便数・時刻

	すこやか発 高知駅BT着		高知駅BT発 すこやか着
平日 上り7便	7:14	7:51	6:54
	7:44	8:21	7:28
	10:20	10:57	8:52
	11:39	12:16	9:26
	15:55	16:32	11:34
	16:29	17:06	12:08
	17:39	18:16	13:35
			14:09
			15:54
			16:28
			18:45
			19:19
土日祝 上り7便	7:14	7:51	6:54
	7:44	8:21	7:28
	10:20	10:57	8:52
	11:39	12:16	9:26
	15:55	16:32	11:34
	16:29	17:06	12:08
	17:39	18:16	13:35
			14:09
			15:54
			16:28
			18:45
			19:19
		平日	
		下り6便	
		平日	
		下り6便	

系統3：土居線

1. 運行ルート



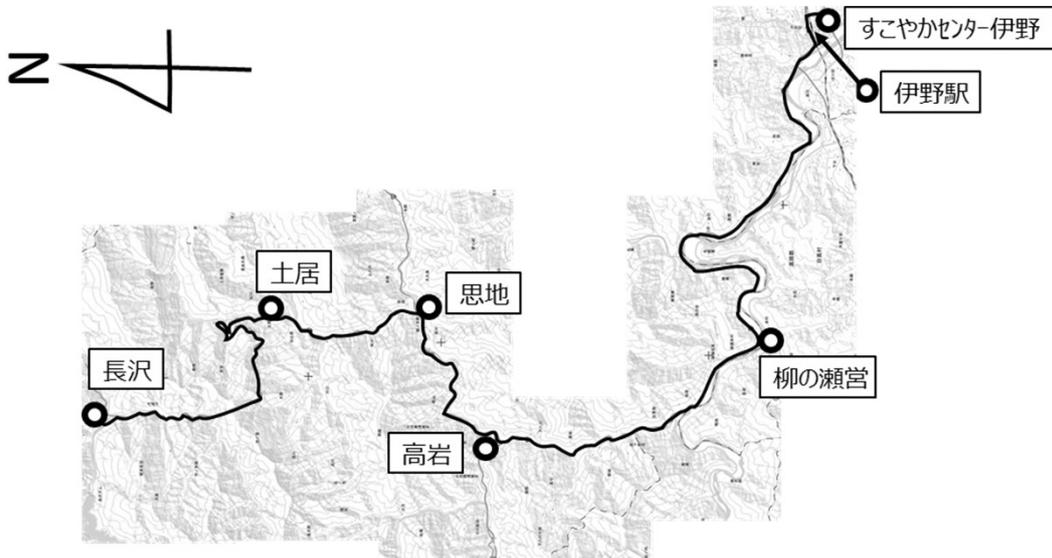
2. 運行便数・時刻

運行時刻検討中

	土居発	すこやか着		すこやか発	土居着
平日 上り 5 便	6:15	7:12	平日 下り 4 便	9:28	10:25
	6:45	7:42		14:11	15:08
	11:25	12:22		17:25	18:22
	16:40	17:37		19:21	20:18
	18:55	19:52			
土日祝 上り 4 便	6:15	7:12	土日祝 下り 3 便	9:28	10:25
	6:45	7:42		14:11	15:08
	11:25	12:22		19:21	20:18
	16:40	17:37			

系統4：長沢線

1. 運行ルート



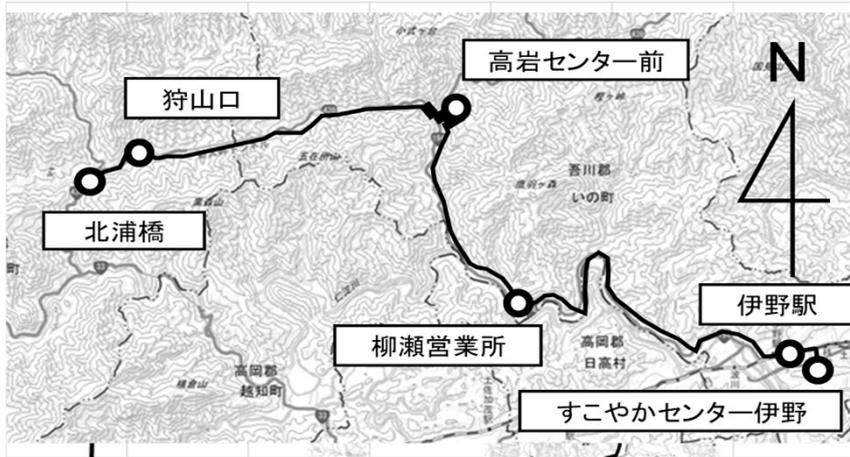
2. 運行便数・時刻

運行時刻検討中

	長沢発	すこやか着		すこやか発	長沢着
平日 上り5便	7:15	8:28	平日 下り5便	7:30	8:43
	9:05	10:18		10:45	11:58
	12:40	13:53		12:10	13:23
	14:40	15:53		15:16	16:29
	17:20	18:33		18:14	19:27
土日祝 上り3便	9:05	10:18	土日祝 下り5便	7:30	8:43
	12:40	13:53		10:45	11:58
	14:40	15:53		12:10	13:23
				15:16	16:29
			18:14	19:27	

系統5：狩山口・北浦橋線

1. 運行ルート



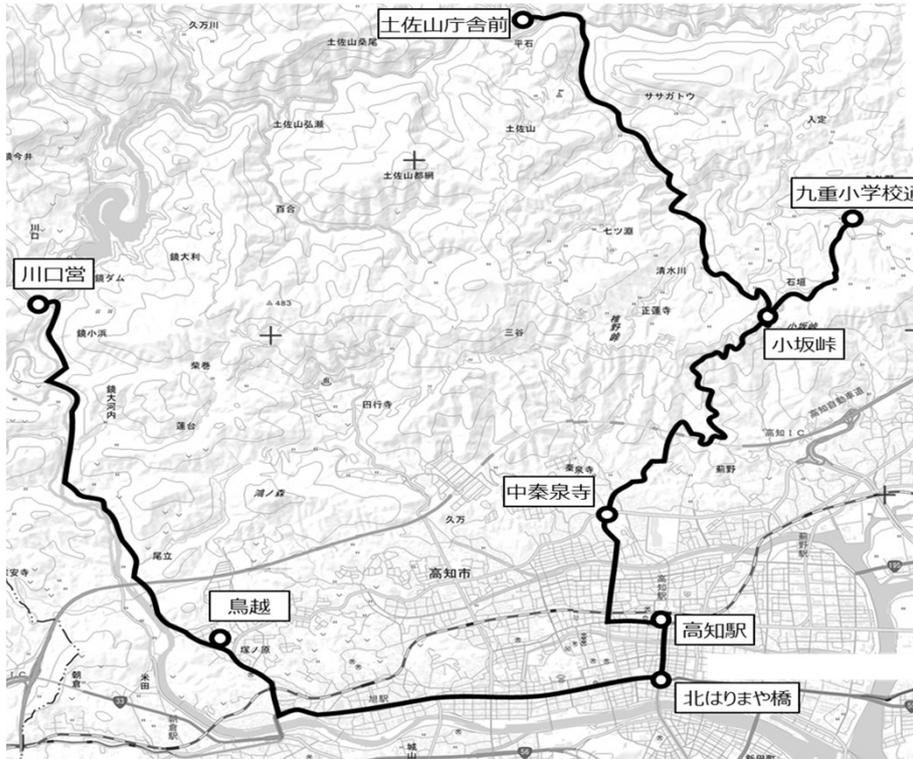
2. 運行便数・時刻

運行時刻検討中

	北浦橋発	すこやか着		すこやか発	北浦橋着
平日 上り3便	7:42	8:49	平日 下り3便	8:57	10:04
	10:30	11:37		13:00	14:07
	15:20	16:27		16:30	17:37
土日祝 上り3便	7:42	8:49	土日祝 下り3便	8:57	10:04
	10:30	11:37		13:00	14:07
	15:20	16:27		16:30	17:37

系統7：鏡・土佐山線

1. 運行ルート



2. 運行便数・時刻

運行時刻検討中

	川口営発	土佐山庁舎前着		土佐山庁舎前発	川口営着
平日 上り9便	7:10	8:14	平日 下り9便	7:00	8:10
	7:40	8:44		9:00	10:04
	9:00	10:04		9:50	10:54
	10:45	11:49		10:45	11:49
	12:20	13:24		12:20	13:24
	14:00	15:04		14:00	15:04
	16:00	17:04		16:00	17:04
	17:30	18:34		17:30	18:34
	19:00	20:04		19:00	20:04
土曜 上り6便	7:40	8:44	土曜 下り6便	7:20	8:24
	9:10	10:14		9:10	10:14
	10:50	11:54		10:50	11:54
	12:40	13:44		12:40	13:44
	15:00	16:04		15:00	16:04
	17:00	18:04		17:00	18:04

令和7年5月27日

(北部交通)

路線維持のための取組

1 これまで講じてきた利用促進策等について

- ・ ノンステップバスを2両購入し、お客さまの利便性の向上を図ることができた。
- ・ とさでん交通と協働で、ICカードでバス・電車の乗継による運賃増を解消する乗継割引サービス（はりまや橋 150 円・高知駅 100 円・朝倉 100 円、いの駅 100 円）を実施
- ・ 高齢者を対象に毎月第三日曜日にバスの運賃が半額になる割引サービスを実施
- ・ 保護者同伴の場合の幼児（6歳未満）2名まで無料になる子育て支援サービスを実施
- ・ お客さまのバス待ち不安の解消等の利便性向上を図るためスマートフォン・PCでのバスロケーションシステム「マイ時刻表」の運用。
- ・ ホームページの運用や老朽化したバス停の整備を行うなど、お客さまの利便性向上に向けた取り組みを実施
- ・ とさでん交通とタイアップして老人クラブや小学校を対象に「乗り方教室」を実施。
- ・ 沿線自治体と協働し「通学定期券半額キャンペーン」を実施。
- ・ いの町観光協会とタイアップし「サイクルバス」を運行開始。

2 利用者等の意見の反映状況について

- ・ バスロケーションシステムやICカードのデータ等を分析し、利用者ニーズ等について把握し、利便性の向上に努めております。

廃止路線代替バス路線について

高知市地域公共交通プラン
廃止路線代替バス路線運行事業（車両購入）

高知市長 桑 名 龍 吾 様

所在地 高知市鏡今井24番地
申請者 名称 株式会社 県交北部交通
代表者 代表取締役 鈴木 憲二

地域公共交通プラン認定申請書

高知市地域公共交通推進事業費補助金の交付を受けて補助対象事業を実施したいので、高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱第7条第1項の規定により、関係書類を添えて申請します。

記

1 事業区分

<input type="checkbox"/> (1) 生活バス路線運行事業（市町村単独補助系統）
<input checked="" type="checkbox"/> (2) 廃止路線代替バス路線運行事業
<input type="checkbox"/> (3) デマンド型乗合タクシー運行事業
<input type="checkbox"/> (4) 公共交通利用環境整備事業
<input type="checkbox"/> (7) 廃止路線代替バス路線運行事業（県補助系統）

2 事業概要

- (1) 運行区域等 高知市
(2) 申請する理由 車両老朽化の為の車両更新
(3) 事業の効果 安定した輸送の確保
(4) 事業内容 車両購入 見積書等添付

3 事業期間（予定） 認定日から令和8年3月31日まで

4 補助金額（見込） 金 21,237,860円

5 備考

申請の概要

(1) 車両購入費補助金

補助事業計画

申請番号[No.1]	車種	低床	定員	年式	登録番号	購入(予定)日
購入(予定)車両	中型	ノンステップ	32名	2024年	未定	許可あり次第

[購入経費総額]	21,237,860円(税抜)
----------	-----------------

(2) 車両購入費計算内訳

品名	金額	業者名
車両本体一式(ノンステップ路線車)	17,971,000	高知日野自動車(株)
運賃箱(金庫含む)	589,000	高知日野自動車(株)
音声合成放送装置+液晶運賃表示器	711,260	高知日野自動車(株)
整理券発行器一式	231,000	高知日野自動車(株)
行先表示器	705,600	高知日野自動車(株)
カードリーダー(ですか)	1,030,000	高知日野自動車(株)
小計	21,237,860	

令和7年度廃止路線代替バス車両購入に伴う車両補助負担金

(株式会社 県交北部交通)

補助金交付申請 積算根拠 (円)

購入費	21,237,860
-----	------------

	補助対象事業費	県補助金
高知市負担分	21,237,860	10,000,000

県交北部交通 乗合バス車両更新計画

R7.6.4

乗合小型バス

	所属	登録番号	年式	型式	定員	登録日	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
1	川口	高知22あ615	H7	KC-RX1JFAA	29	H7.1.24	20	21	廃																	
2	柳の瀬	高知22あ636	H8	KC-RX0JFAA	29	H8.3.1	19	20	廃																	
3	川口	高知22あ637	H8	KC-RX1JFAA	29	H8.3.4	19	20	21	廃																
4	柳の瀬	高知22あ657	H9	KC-RX2JFAA	29	H9.2.12	18	19	20	廃																
5	川口	高知22あ658	H9	KC-RX3JFAA	29	H9.2.14	18	19	20	廃																
6	川口	高知22あ662	H9	KC-RX4JFAA	29	H9.10.15	18	19	20	21	22	23	24	25	26	廃										
7	川口	高知22あ672	H10	KC-RX4JFAA	29	H10.10.20	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	廃									
8	川口	高知200か26	H13	PB-RX6JFEA	34	H13.1.1	14	15	16	17	18	19	20	21	22	廃										
9	川口	高知200あ14	H13	KC-RX4JFAA	29	H13.1.23	14	15	16	17	18	19	20	21	22	22	23	廃(予)								
10	柳の瀬	高知200あ15	H13	KK-RX4JFEA	29	H13.3.27	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	廃(予)								
11	柳の瀬	高知200あ20	H13	KK-RX4JFEA	29	H13.6.28	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	廃(予)								
12	柳の瀬	高知200あ21	H13	KK-RX4JFEA	29	H13.12.11	14	15	16	17	18	19	20	21	22	廃										
13	川口	高知200あ26	H14	KK-RX4JFEA	29	H14.7.16	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	廃(予)							
14	柳の瀬	高知200あ27	H14	KK-RX4JFEA	29	H14.12.20	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	廃(予)							
15	柳の瀬	高知200か112	H15	PB-RX6JFEA	34	H15.11.1	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	廃									
16	川口	高知200あ37	H17	PB-RX6JFEA	29	H17.10.5	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	廃(予)						
17	柳の瀬	高知200あ41	H18	PB-RX6JFEA	29	H18.5.10	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	廃(予)					

乗合ワンステップバス

1	川口	高知22き360	H7	KK-RJ1JHK改	49	H7.1.24	20	21	廃																	
2	柳の瀬	高知200か130	H16	KK-RJ1JHK改	58	H16.7.26	11	12	13	14	15	16	17	18	廃											

乗合ノンステップバス

1	川口	高知200か272	H27	SKG-HX9JLBE	32	H27.9.29		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19				
2	川口	高知200か282	H28	SKGKR290J2	56	H28.9.16	20	21	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18				
3	柳の瀬	高知200か329	R3	2DG-HX9JLCE	32	R3.12.1								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13				
4	川口	高知200か339	R5	2DG-HX9JLCE	32	R5.6.19												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
5	川口	高知230あ340	R5	2DG-HX9JLCE	32	R6.2.15												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
6	川口	高知230あ341	R7	2DG-HX9JLCE	32	R7.3.6												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
7	柳の瀬	高知230あ342	R7	2DG-HX9JLCE	32	R7.3.6												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
8	川口																	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
9	柳の瀬																	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
10	柳の瀬																	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
11	川口																		1	2	3	4	5	6	7	8	9			
12	柳の瀬																		1	2	3	4	5	6	7	8	9			
13	川口																		1	2	3	4	5	6	7	8	9			
14	柳の瀬																		1	2	3	4	5	6	7	8	9			
合計車両数							19	20	18	15	15	15	15	16	15	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
平均車齢							15.35	15.62	14.61	14.47	15.47	16.47	17.47	17.38	18.33	15.57	13.21	9.143	6.714	4.643	5.643	6.643	7.643	8.643	9.643	10.64				

ロング 2ドア

HX9JLCE



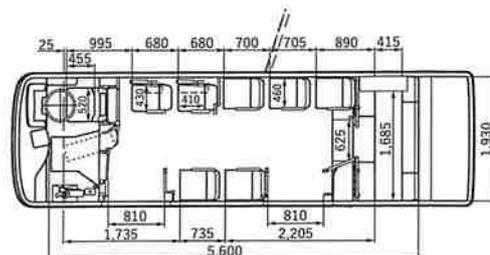
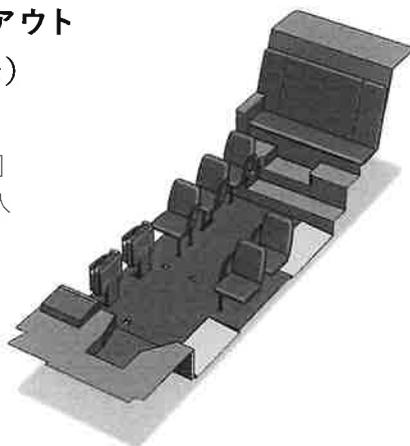
LED式路肩灯、カラーバックモニター、吊革はオプション。(撮影用特別仕様車)

都市型シートレイアウト 多区間(後乗・中降)

乗車定員36人*

[座席11+立席24+乗務員1]

ノンステップエリア座席数7人



*寒冷地区セット選択の場合、車両により乗車定員が変更になる場合があります。詳しくは販売会社営業スタッフにお問い合わせください。



吊革はオプション。



はね上げシート



車いす固定装置



中扉



後扉



車いす用スロープ板
(着脱式)

2024年8月26日

暫定見積書

株式会社 県交北部交通 御中

〒781-5102

高知市大津甲274番地1
高知日野自動車株式会社

代表取締役 濱田英男

TEL (088)866-2811

担当 小松 洋介



下記の通り、御見積申し上げます。御用命下さいます様、御願ひ申し上げます。

¥ 23,361,646 .-

2024年モデル
小型ノンステップ路線バス・5AT
EDSS(ドライバー異常時対応システム)標準装備

受渡期日 別途お打ち合わせ
受渡場所 貴社ご指定場所
運賃の別 別途お打ち合わせ

見積有効期間 2025年3月31日
その他 別途お打ち合わせ

品 目 仕 様	数 量	単 価	金 額
日野 ポンチョ 2DG-HX9JLCE型 ノンステップ路線車 180PS 定員32名(座席16名 立席15名 運転席1名) オプション(別紙オプション明細書参照)	1 一式		18,433,000.- 2,276,900.-
		計	20,709,900.-
特別仕様			
運転席用ステップ製作取付	一式		67,000.-
床下防錆塗装	一式		325,000.-
		計	21,101,900.-
		特別値引	▲3,130,900.-
		合計①	17,971,000.-
ワンマン機器明細			
①運賃箱+金庫	一式		589,000.-
②音声合成放送装置+液晶運賃表示器	一式		711,260.-
③整理券発行器+ハーネス一式	一式		231,000.-
④行先表示器	一式		705,600.-
⑤カードリーダー(ですか)	一式		1,030,000.-
		合計②	3,266,860.-
登録諸費用(下記項目に就きましては別途負担申し受けます)			
自賠償保険	31,920.-		
車検料	29,220.-		
自動車税	14,500.-	【年間】	
取得税	288,800.-	【概算】	
重量税	20,800.-	【概算】	
小計	385,240.-		
リサイクル料	28,160.-		
合計	413,400.-		
		合計①+②	21,237,860.-
		消費税 10%	2,123,786.-
		総 合 計	23,361,646.-

高知市長 桑 名 龍 吾 様

所在地 高知市鏡今井24番地
申請者 名 称 株式会社 県交北部交通
代表者 代表取締役 鈴木 憲二

地域公共交通プラン認定申請書

高知市地域公共交通推進事業費補助金の交付を受けて補助対象事業を実施したいので、高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱第7条第1項の規定により、関係書類を添えて申請します。

記

1 事業区分

<input type="checkbox"/> (1) 生活バス路線運行事業（市町村単独補助系統）
<input checked="" type="checkbox"/> (2) 廃止路線代替バス路線運行事業
<input type="checkbox"/> (3) デマンド型乗合タクシー運行事業
<input type="checkbox"/> (4) 公共交通利用環境整備事業
<input checked="" type="checkbox"/> (7) 廃止路線代替バス路線運行事業（県補助系統）

2 事業概要

- (1) 運行区域等 高知市・いの町・仁淀川町
- (2) 申請する理由 車両老朽化の為の車両更新
- (3) 事業の効果 安定した輸送の確保
- (4) 事業内容 車両購入 見積書等添付

3 事業期間（予定） 認定日から令和8年3月31日まで

4 補助金額（見込） 金 7,186,892円

5 備考

申請の概要

(1) 車両購入費補助金

補助事業計画

申請番号[No.1]	車種	低床	定員	年式	登録番号	購入(予定)日
購入(予定)車両	中型	ノンステップ	32名	2024年	未定	許可あり次第

[購入経費総額]	21,237,860円(税抜)
----------	-----------------

(2) 車両購入費計算内訳

品名	金額	業者名
車両本体一式(ノンステップ車)	17,971,000	高知日野自動車(株)
運賃箱(金庫含む)	589,000	高知日野自動車(株)
音声合成放送装置+液晶運賃表示器	711,260	高知日野自動車(株)
整理券発行器一式	231,000	高知日野自動車(株)
行先表示器	705,600	高知日野自動車(株)
カードリーダー(ですか)	1,030,000	高知日野自動車(株)
小計	21,237,860	

令和7年度廃止路線代替バス車両購入に伴う車両補助負担金(3市町)
(株式会社 県交北部交通)

補助金交付申請 積算根拠

補助対象経費
21,237,860

	補助対象事業費	県補助金
高知市負担分	7,186,892 円	3,593,000 円
いの町負担分	13,638,954 円	6,819,000 円
仁淀川町負担分	412,014 円	206,000 円
計	21,237,860 円	10,618,000 円

令和7年度 廃止路線代替バス車両購入に伴う車両補助負担配分（3市町）

株式会社県交北部交通

通 番	運 行 系 統			全区間 キロ程	市町別キロ程			1日当り運行回数			運行日数				年間走行 キロ程合計	市町別キロ程				
	起点	経過地	終点		高知市	いの町	仁淀川町	平 日	土 曜	日 祝	平 日	土 曜	日 祝	年 間		高知市	いの町	仁淀川町		
1	高知駅BT	朝倉駅前	すこやか センター伊野	12.3	8.3	4.0		6.5	6.5	6.5	243	50	72	365	58,363.5	39,383.5	18,980.0			
2	高知駅BT	八 代	すこやか センター伊野	13.0	8.9	4.1		2.5	2.5	2.5	243	50	72	365	23,725.0	16,242.5	7,482.5			
3	すこやか センター伊野	伊野駅	土 居	35.7		35.7		4.5	3.5	3.5	243	50	72	365	108,563.7		108,563.7			
4	すこやか センター伊野	伊野駅	長 沢	46.6		46.6		5.0	4.0	4.0	243	50	72	365	158,719.6		158,719.6			
5	すこやか センター伊野	伊野駅・柳 野・狩山口	北浦橋	39.1		33.9	5.2	3.0	3.0	3.0	243	50	72	365	85,629.0		74,241.0	11,388.0		
6	すこやか センター伊野	伊野駅	柳 の 瀬	15.4		15.4		1.0	0.5	0.5	243	50	72	365	9,363.2		9,363.2			
7	川 口	蛸・塚 正・学	土 佐 山 庁 舎 前	28.8	28.8			9.0	6.0		243	50	72	365	143,251.2	143,251.2				
計				190.9	46.0	139.7	5.2	31.5	26.0	20.0					587,615.2	198,877.2	377,350.0	11,388.0		
															負担割合	100.00%	33.84%	64.22%	1.94%	
																	(単位:円)			
															負担額	21,237,860	7,186,892	13,638,954	412,014	

高知市長 桑 名 龍 吾 様

所在地 高知市鏡今井24番地
申請者 名称 株式会社 県交北部交通
代表者 代表取締役 鈴木 憲二

地域公共交通プラン認定申請書

高知市地域公共交通推進事業費補助金の交付を受けて補助対象事業を実施したいので、高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱第7条第1項の規定により、関係書類を添えて申請します。

記

1 事業区分

<input type="checkbox"/> (1) 生活バス路線運行事業（市町村単独補助系統）
<input checked="" type="checkbox"/> (2) 廃止路線代替バス路線運行事業
<input type="checkbox"/> (3) デマンド型乗合タクシー運行事業
<input type="checkbox"/> (4) 公共交通利用環境整備事業
<input checked="" type="checkbox"/> (7) 廃止路線代替バス路線運行事業（県補助系統）

2 事業概要

- (1) 運行区域等 高知市・いの町・仁淀川町
(2) 申請する理由 車両老朽化の為の車両更新
(3) 事業の効果 安定した輸送の確保
(4) 事業内容 車両購入 見積書等添付

3 事業期間（予定） 認定日から令和8年3月31日まで

4 補助金額（見込） 金 7,186,892円

5 備考

申請の概要

(1) 車両購入費補助金

補助事業計画

申請番号[No.1]	車種	低床	定員	年式	登録番号	購入(予定)日
購入(予定)車両	中型	ノンステップ	32名	2024年	未定	許可あり次第

[購入経費総額]	21,237,860円(税抜)
----------	-----------------

(2) 車両購入費計算内訳

品名	金額	業者名
車両本体一式(ノンステップ車)	17,971,000	高知日野自動車(株)
運賃箱(金庫含む)	589,000	高知日野自動車(株)
音声合成放送装置+液晶運賃表示器	711,260	高知日野自動車(株)
整理券発行器一式	231,000	高知日野自動車(株)
行先表示器	705,600	高知日野自動車(株)
カードリーダー(ですか)	1,030,000	高知日野自動車(株)
小計	21,237,860	

令和7年度廃止路線代替バス車両購入に伴う車両補助負担金(3市町)
(株式会社 県交北部交通)

補助金交付申請 積算根拠

補助対象経費
21,237,860

	補助対象事業費	県補助金
高知市負担分	7,186,892 円	3,593,000 円
いの町負担分	13,638,954 円	6,819,000 円
仁淀川町負担分	412,014 円	206,000 円
計	21,237,860 円	10,618,000 円

令和7年度 廃止路線代替バス車両購入に伴う車両補助負担配分（3市町）

株式会社県交北部交通

通 番	運 行 系 統			全区間 キロ程	市町別キロ程			1日当り運行回数			運行日数				年間走行 キロ程合計	市町別キロ程				
	起点	経過地	終点		高知市	いの町	仁淀川町	平 日	土 曜	日 祝	平 日	土 曜	日 祝	年 間		高知市	いの町	仁淀川町		
1	高知駅BT	朝倉駅前	すこやか センター伊野	12.3	8.3	4.0		6.5	6.5	6.5	243	50	72	365	58,363.5	39,383.5	18,980.0			
2	高知駅BT	八 代	すこやか センター伊野	13.0	8.9	4.1		2.5	2.5	2.5	243	50	72	365	23,725.0	16,242.5	7,482.5			
3	すこやか センター伊野	伊野駅	土 居	35.7		35.7		4.5	3.5	3.5	243	50	72	365	108,563.7		108,563.7			
4	すこやか センター伊野	伊野駅	長 沢	46.6		46.6		5.0	4.0	4.0	243	50	72	365	158,719.6		158,719.6			
5	すこやか センター伊野	伊野駅・柳 野・狩山口	北浦橋	39.1		33.9	5.2	3.0	3.0	3.0	243	50	72	365	85,629.0		74,241.0	11,388.0		
6	すこやか センター伊野	伊野駅	柳 の 瀬	15.4		15.4		1.0	0.5	0.5	243	50	72	365	9,363.2		9,363.2			
7	川 口	蛸・塚 正・学	土 佐 山 庁 舎 前	28.8	28.8			9.0	6.0		243	50	72	365	143,251.2	143,251.2				
計				190.9	46.0	139.7	5.2	31.5	26.0	20.0					587,615.2	198,877.2	377,350.0	11,388.0		
															負担割合	100.00%	33.84%	64.22%	1.94%	
																	(単位:円)			
															負担額	21,237,860	7,186,892	13,638,954	412,014	

デマンド型乗合タクシーについて

高知市地域公共交通プラン
デマンド型乗合タクシー運行事業

令和7年5月27日

高知市長 桑 名 龍 吾 様

所在地 高知市南新田町3番20号
申請者 有限会社さくらハイヤー
代表者 代表取締役 山本 倫世

地域公共交通プラン認定申請書

高知市地域公共交通推進事業費補助金の交付を受けて補助対象事業を実施したいので、高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱第7条第1項の規定により、関係書類を添えて申請します。

記

1 事業区分

<input type="checkbox"/>	(1) 生活バス路線運行事業（市町村単独補助系統）
<input type="checkbox"/>	(2) 廃止路線代替バス路線運行事業
<input checked="" type="checkbox"/>	(3) デマンド型乗合タクシー運行事業
<input type="checkbox"/>	(4) 公共交通利用環境整備事業
<input type="checkbox"/>	(5) 生活バス路線運行事業（国庫補助系統）
<input type="checkbox"/>	(6) 生活バス路線運行事業（県補助系統）

2 事業概要

(1) 運行区域等 鏡全域

(2) 申請する理由

平成25年10月から本格運行を行っている鏡地域デマンド型乗合タクシー「愛あい号」は、導入当初から利用が着実に増えており、地域に必要な移動手段として定着してきております。

今後も地域住民とともに改善を図りながら、持続可能な公共交通として維持・確保するために、運行費を補助していただきたく、申請するものです。

(3) 事業の効果

デマンド型乗合タクシーは、事前予約の手続きが伴うものの、自宅近くで乗り降りができることや運賃が安価となるほか、路線バスより便数が増えるなど利便性が向上します。

(4) 事業内容 別添参照 運行概要、運行費補助金額（見込）、運行区域図等

3 事業期間（予定） 令和7年10月1日 から 令和8年9月30日まで

4 補助金額（見込） 金2,191,884円

以上

鏡地域デマンド型乗合タクシー(愛あい号)

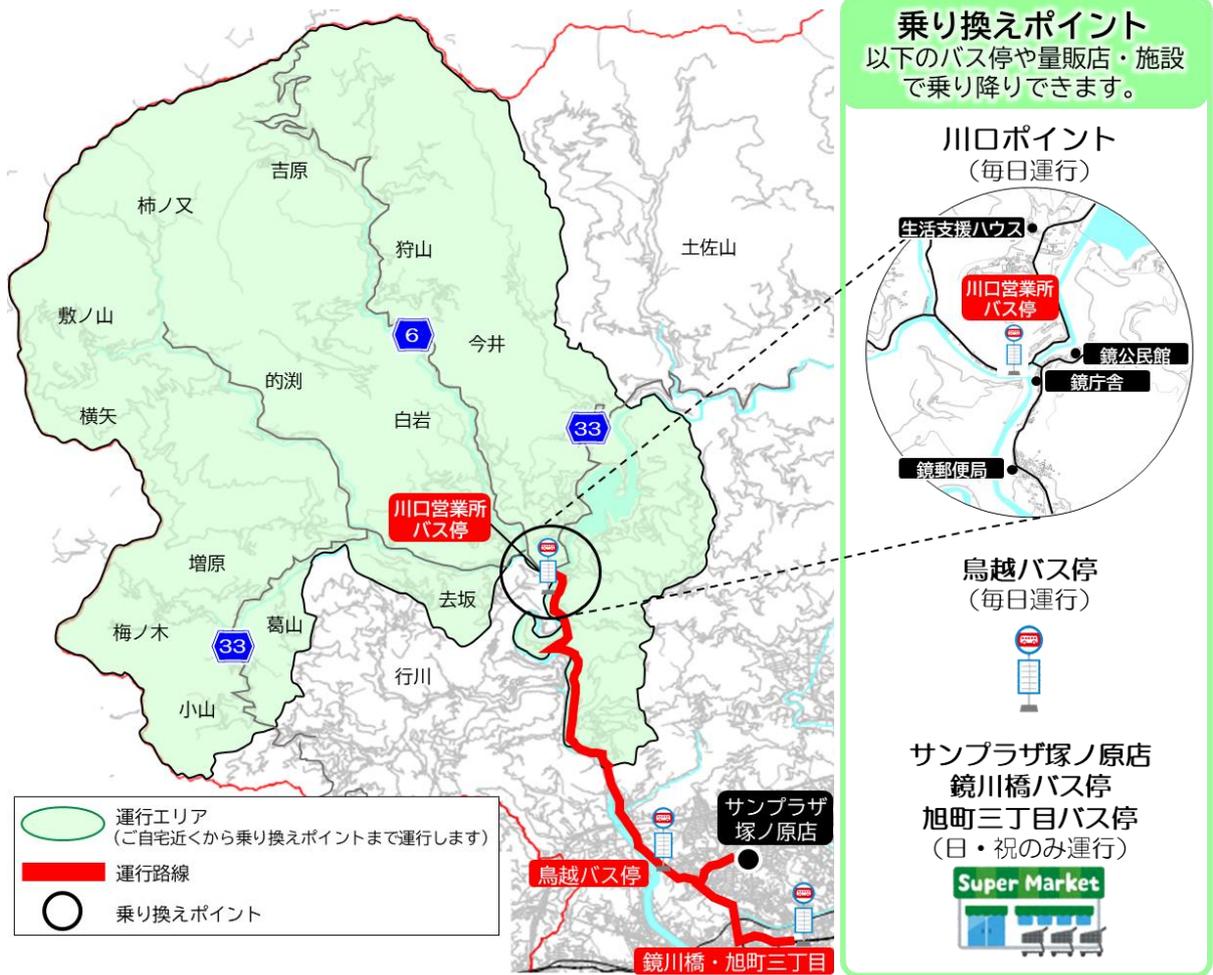
■運行概要

運行形態	区域・路線運行(デマンド型)			
運行区域	鏡全域			
運行日	毎日(予約がなければ運休)			
使用車両	タクシー車両(普通車, 特定大型車)			
乗降場所	◆鏡地域のご自宅近く ◆乗換ポイント(平日・土曜/川口バス停, 鳥越バス停) (日曜・祝日/川口バス停, 鳥越バス停, 鏡川橋バス停, 旭町三丁目バス停) ◆その他施設(平日・土曜/生活支援ハウス, 鏡庁舎, 鏡公民館, 鏡郵便局) (日曜・祝日/生活支援ハウス, 鏡庁舎, 鏡公民館, 鏡郵便局, サンプラザ塚ノ原店) ※乗換ポイントとは, バスとタクシーの乗り換え場所			
運賃	鏡地域⇔川口バス停 大人300円・小人150円 鏡地域⇔鳥越バス停・サンプラザ塚ノ原店 大人500円・小人250円 鏡地域⇔鏡川橋バス停・旭町三丁目バス停 大人700円・小人350円 未就学児無料 その他運賃割引あり			
便数	鏡地域⇔川口バス停・鳥越バス停	平日 4便/4便	土曜 3便/3便	日祝日 -
	鏡地域⇔川口バス停・鳥越バス停 ・サンプラザ塚ノ原店・鏡川橋バス停・旭町三丁目バス停	-	-	5便/5便
予約方法	電話・ファクス			
運行事業者	有限会社さくらハイヤー			

■運行費補助金額(見込み)

R8年度 見込	R7年10月 ~ R8年9月												合計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
計画便数①	550	548	578	592	532	560	534	578	534	550	560	548	6,664 便
稼働便数② ①×稼働率	77	77	81	83	74	78	75	81	75	77	78	77	933 便
利用者数③ ②	92	92	97	100	89	94	90	97	90	92	94	92	1,120 人
運賃収入④ ③×運賃	46,200	46,200	48,600	49,800	44,400	46,800	45,000	48,600	45,000	46,200	46,800	46,200	559,800 円
メーター料金⑤ ②×平均料金	279,202	279,202	293,706	300,958	268,324	282,828	271,950	293,706	271,950	279,202	282,828	279,202	3,383,058 円
運行基本額⑥ 前年度実績額	41,234	41,234	43,376	44,447	39,627	41,769	40,163	43,376	40,163	41,234	41,769	41,234	499,626 円
国庫補助金⑦													1,131,000 円
補助金⑧ ⑥+⑤-④	274,236	274,236	288,482	295,605	263,551	277,797	267,113	288,482	267,113	274,236	277,797	274,236	2,191,884 円

■運行区域図・ルート図（鏡地域）



令和7年5月27日

高知市長 桑 名 龍 吾 様

所在地 高知市鴨部1355番地12
申請者 有限会社第一さくら交通
代表者 代表取締役 山本 倫世

地域公共交通プラン認定申請書

高知市地域公共交通推進事業費補助金の交付を受けて補助対象事業を実施したいので、高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱第7条第1項の規定により、関係書類を添えて申請します。

記

1 事業区分

<input type="checkbox"/> (1) 生活バス路線運行事業（市町村単独補助系統）
<input type="checkbox"/> (2) 廃止路線代替バス路線運行事業
<input checked="" type="checkbox"/> (3) デマンド型乗合タクシー運行事業
<input type="checkbox"/> (4) 公共交通利用環境整備事業
<input type="checkbox"/> (5) 生活バス路線運行事業（国庫補助系統）
<input type="checkbox"/> (6) 生活バス路線運行事業（県補助系統）

2 事業概要

(1) 運行区域等 春野全域、御豊瀬、浦戸、長浜の各一部

(2) 申請する理由

平成28年10月から実証運行を行い、平成29年10月から本格運行を開始した春野地域デマンド型乗合タクシーは、路線バスに替わる、地域住民にとって必要不可欠な移動手段として定着してきております。

また、御豊瀬、浦戸、長浜地域においても、地域住民とともに改善を図りながら、持続可能な公共交通として維持・確保するために、運行費を補助していただきたく申請するものです。

(3) 事業の効果

効率的なデマンド型乗合タクシーを運行することにより、持続可能な公共交通として地域の移動手段を確保することができます。また、小型タクシーを使用することで、狭隘な道路も運行できることや、路線上であればどこでも乗り降りできるため、利便性が向上し、高齢者の外出促進や健康増進にもつながります。

(4) 事業内容 別添参照 運行概要、運行費補助金額（見込）、運行区域図等

3 事業期間（予定） 令和7年10月1日 から 令和8年9月30日まで

4 補助金額（見込） 金11,234,825円

以上

春野・長浜地域デマンド型乗合タクシー(はるちゃん号)

■運行概要

運行形態	区域・路線運行(デマンド型)
運行区域	春野全域, 長浜の一部
運行日	毎日(予約がなければ運休)
使用車両	タクシー車両(普通車, 特定大型車)
乗降場所	<ul style="list-style-type: none"> ◆春野地域のご自宅近く ◆瀬戸長浜地域のルート上(フリー乗降, 路線上であればどこでも乗降可能) ◆乗換ポイント <ul style="list-style-type: none"> ・新川通ポイント(新川通バス停) ・西分ポイント(JAはるのバス停, 春野庁舎前バス停) ・瀬戸ポイント他(団地南口バス停, 長浜バス停) ◆量販店等 <ul style="list-style-type: none"> ・新川通ポイント(サンシャイン弘岡) ・西分ポイント(JAはるの, ピアステージ, 春野庁舎, 春野公民館, 春野センター, 西分郵便局) ・瀬戸ポイント(サニーマート瀬戸店, サンシャインヴィアン店) <p>※乗換ポイントとは, バスとタクシーの乗り換え場所</p>
運賃	春野地域⇄春野地域 大人300円・小人150円 春野地域⇄瀬戸長浜地域 大人300円・小人150円 長浜地域⇄長浜地域 大人200円・小人100円 未就学児無料 その他運賃割引あり
便数	新川通ポイント⇄春野地域 全日6便/6便 西分ポイント⇄春野地域 全日5便/6便 瀬戸ポイント⇄春野地域 全日8便/7便
予約方法	電話・ファクス
運行事業者	有限会社第一さくら交通

■運行費補助金額(見込み)

R8年度 見込	R7年10月 ~ R8年9月												合計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
計画便数①	1,178	1,140	1,178	1,178	1,064	1,178	1,140	1,178	1,140	1,178	1,178	1,140	13,870 便
稼働便数② ①×稼働率	471	456	471	471	426	471	456	471	456	471	471	456	5,547 便
利用者数③ ②	707	684	707	707	639	707	684	707	684	707	707	684	8,321 人
運賃収入④ ③×運賃	211,950	205,200	211,950	211,950	191,700	211,950	205,200	211,950	205,200	211,950	211,950	205,200	2,496,150 円
メーター料金⑤ ②×平均料金	1,055,040	1,021,440	1,055,040	1,055,040	954,240	1,055,040	1,021,440	1,055,040	1,021,440	1,055,040	1,055,040	1,021,440	12,425,280 円
補助金⑥ ⑤-④	843,090	816,240	843,090	843,090	762,540	843,090	816,240	843,090	816,240	843,090	843,090	816,240	9,929,130 円

■運行区域図・ルート図（春野地域 他）



乗り換えポイント … 以下のバス停や量販店・施設で乗り降りすることができます。

新川通ポイント



西分ポイント



瀬戸ポイント



御豊瀬・長浜地域デマンド型乗合タクシー(みませ号)

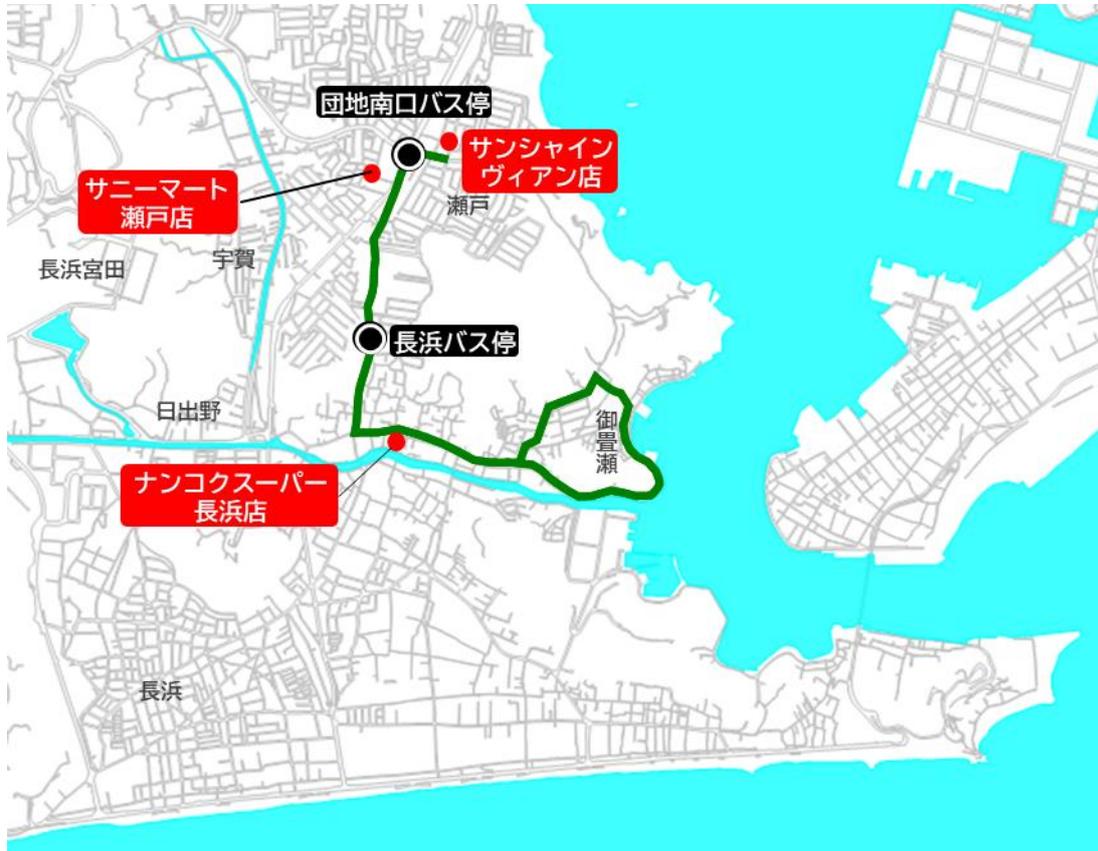
■運行概要

運行形態	路線運行（デマンド型）
運行区域	御豊瀬・長浜の各一部
運行日	毎日（予約がなければ運休）
使用車両	タクシー車両（普通車，特定大型車）
乗降場所	<ul style="list-style-type: none"> ・フリー乗降（路線上であればどこでも乗降可能） ・乗換ポイント（団地南口バス停，長浜バス停） ・その他施設（サニーマーケット瀬戸店，サンシャインヴィアン店，ナンコクスーパー長浜店） <p>※乗換ポイントとは，バスとタクシーの乗り換え場所</p>
運賃	大人200円・小人100円 未就学児無料 その他運賃割引あり
便数	全日10周回
予約方法	電話・ファクス
運行事業者	有限会社第一さくら交通

■運行費補助金額(見込み)

R8年度 見込	R7年10月～R8年9月												合計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
計画便数①	310	300	310	310	280	310	300	310	300	310	310	300	3,650 便
稼働便数② ①×稼働率	89	86	89	89	81	89	86	89	86	89	89	86	1,048 便
利用者数③ ②	107	103	107	107	97	107	103	107	103	107	107	103	1,258 人
運賃収入④ ③×運賃	17,800	17,200	17,800	17,800	16,200	17,800	17,200	17,800	17,200	17,800	17,800	17,200	209,600 円
メーター料金⑤ ②×平均料金	92,649	89,526	92,649	92,649	84,321	92,649	89,526	92,649	89,526	92,649	92,649	89,526	1,090,968 円
補助金⑥ ⑤-④	74,849	72,326	74,849	74,849	68,121	74,849	72,326	74,849	72,326	74,849	74,849	72,326	881,368 円

■運行ルート図（御豊瀬地域 他）



浦戸・長浜地域デマンド型乗合タクシー(うらど号)

■運行概要

運行形態	路線運行（デマンド型）
運行区域	浦戸・長浜の各一部
運行日	毎日（予約がなければ運休）
使用車両	タクシー車両（普通車，特定大型車）
乗降場所	<ul style="list-style-type: none"> ・フリー乗降（路線上であればどこでも乗降可能） ・乗換ポイント（団地南口バス停，長浜バス停，桂浜バス停） ・その他施設（サニーマーケット瀬戸店，サンシャインヴィアン店，ナンコクスーパー長浜店，マルナカ長浜店） <p>※乗換ポイントとは，バスとタクシーの乗り換え場所</p>
運賃	大人200円・小人100円 未就学児無料 その他運賃割引あり
便数	全日 6周回
予約方法	電話・ファクス
運行事業者	有限会社第一さくら交通

■運行費補助金額(見込み)

R8年度 見込	R7年10月～R8年9月												合計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
計画便数①	372	360	372	372	336	372	360	372	360	372	372	360	4,380 便
稼働便数② ①×稼働率	37	36	37	37	34	37	36	37	36	37	37	36	437 便
利用者数③ ②	41	40	41	41	37	41	40	41	40	41	41	40	481 人
運賃収入④ ③×運賃	8,140	7,920	8,140	8,140	7,480	8,140	7,920	8,140	7,920	8,140	8,140	7,920	96,140 円
メーター料金⑤ ②×平均料金	44,067	42,876	44,067	44,067	40,494	44,067	42,876	44,067	42,876	44,067	44,067	42,876	520,467 円
補助金⑥ ⑤-④	35,927	34,956	35,927	35,927	33,014	35,927	34,956	35,927	34,956	35,927	35,927	34,956	424,327 円

■運行ルート図（浦戸地域 他）



令和7年5月27日

高知市長 桑 名 龍 吾 様

所在地 高知市高須二丁目19番31号
 申請者 株式会社第二さくら交通
 代表者 代表取締役 山本 倫世

地域公共交通プラン認定申請書

高知市地域公共交通推進事業費補助金の交付を受けて補助対象事業を実施したいので、高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱第7条第1項の規定により、関係書類を添えて申請します。

記

1 事業区分

<input type="checkbox"/>	(1) 生活バス路線運行事業（市町村単独補助系統）
<input type="checkbox"/>	(2) 廃止路線代替バス路線運行事業
<input checked="" type="checkbox"/>	(3) デマンド型乗合タクシー運行事業
<input type="checkbox"/>	(4) 公共交通利用環境整備事業
<input type="checkbox"/>	(5) 生活バス路線運行事業（国庫補助系統）
<input type="checkbox"/>	(6) 生活バス路線運行事業（県補助系統）

2 事業概要

(1) 運行区域等 土佐山, 久重, 円行寺の全域
一宮, 布師田, 大津, 三里, 南国市(岡豊町)の各一部

(2) 申請する理由

平成25年から本格運行を行っている土佐山地域デマンド型乗合タクシー「かわせみ号」は、利用者が着実に増加し、地域に必要な移動手段として定着しております。

また、久重、円行寺、一宮、布師田、大津、三里地域においても、地域住民とともに改善を図りながら、持続可能な公共交通として維持・確保するために、運行費を補助していただきたく申請するものです。

(3) 事業の効果

デマンド型乗合タクシーは、事前予約の手続きが伴うものの、自宅近くで乗り降りができることや運賃が安価となるほか、路線バスより便数が増えるなど利便性が向上します。

(4) 事業内容 別添参照 運行概要, 運行費補助金額（見込）, 運行区域図等

3 事業期間（予定） 令和7年10月1日 から 令和8年9月30日まで

4 補助金額（見込） 金25,185,868円

以上

土佐山・久重・円行寺地域デマンド型乗合タクシー(かわせみ号)

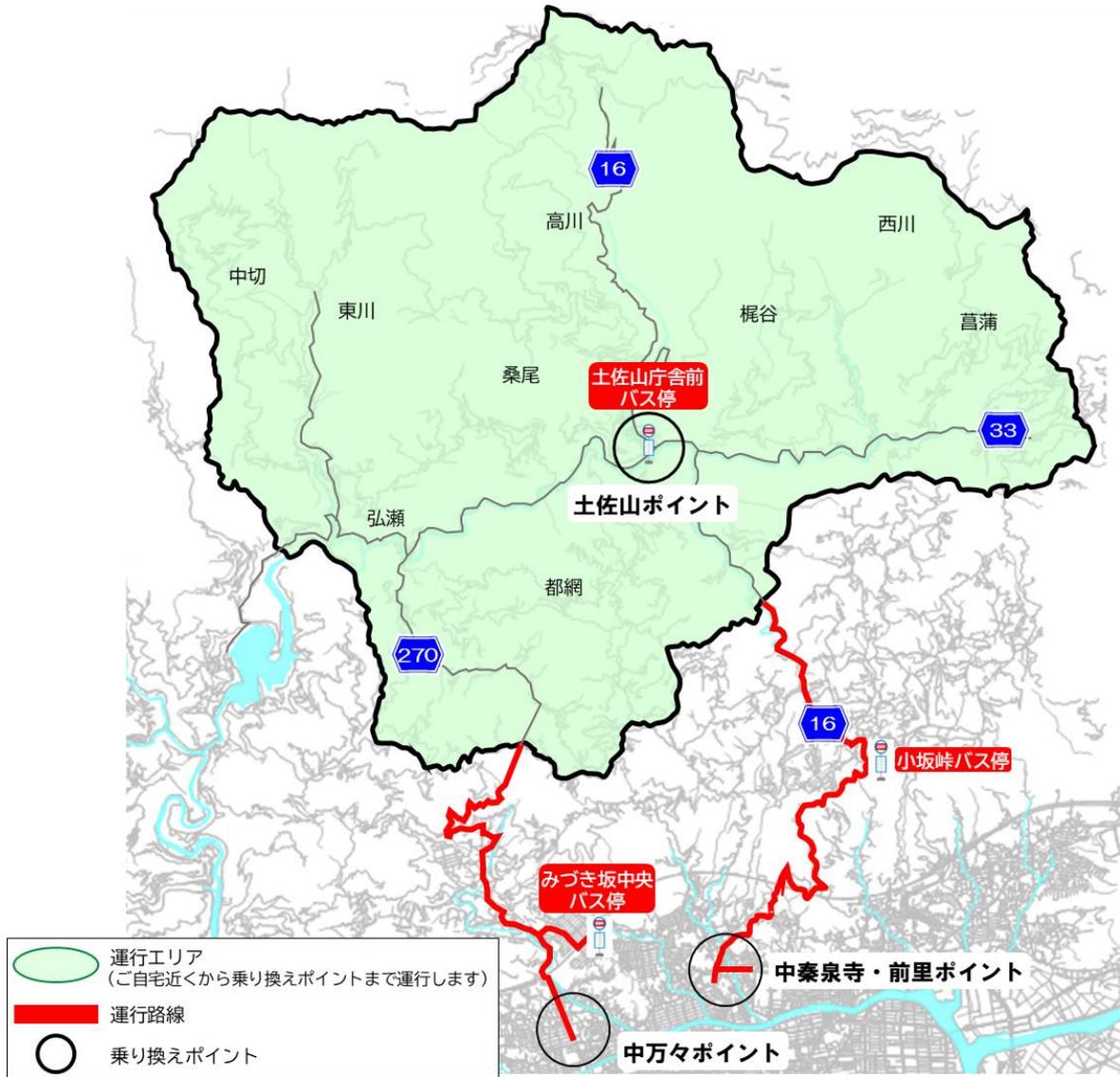
■運行概要

運行形態	区域・路線運行(デマンド型)				
運行区域	土佐山・久重・円行寺の全域				
運行日	毎日(予約がなければ運休)				
使用車両	タクシー車両(普通車, 特定大型車)				
乗降場所	<p>◆土佐山, 久重, 円行寺地域のご自宅近く</p> <p>◆乗換ポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土佐山地域 (平日・土曜/土佐山庁舎前バス停, 小坂峠バス停, みづき坂中央バス停) (日曜・祝日/土佐山庁舎前バス停, 小坂峠バス停, みづき坂中央バス停, 中秦泉寺バス停, 宗安寺分岐バス停) ・久重地域 (平日・土曜/土佐山庁舎前バス停, 小坂峠バス停) (日曜・祝日/土佐山庁舎前バス停, 小坂峠バス停, 中秦泉寺バス停) ・円行寺地域 (平日・土曜/みづき坂中央バス停) (日曜・祝日/みづき坂中央バス停, 宗安寺分岐バス停) <p>◆その他施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土佐山地域 (平日・土曜/へき地診療所, 健康福祉センター, 土佐山学舎) (日曜・祝日/へき地診療所, 健康福祉センター, 土佐山学舎, サンシャンベルティス店, エースワン秦泉寺店, サニーマート中万々店) ・久重地域 (平日・土曜/へき地診療所, 健康福祉センター, 土佐山学舎) (日曜・祝日/へき地診療所, 健康福祉センター, 土佐山学舎, サンシャンベルティス店, エースワン秦泉寺店) ・円行寺地域 (日曜・祝日/サニーマート中万々店) <p>※乗換ポイントとは, バスとタクシーの乗り換え場所</p>				
	運賃	(運賃)	(便数)		
		平日	土曜	日祝日	
運賃 便数	◆土佐山地域				
	土佐山便	大人300円・小人150円	8便/10便	4便/4便	—
	小坂峠便	大人400円・小人200円	7便/6便	3便/3便	—
	みづき便	大人500円・小人250円	4便/4便	4便/4便	—
	中秦泉寺前里便	大人800円・小人400円	—	—	6便/6便
	中万々便	大人700円・小人350円	—	—	4便/4便
	※中秦泉寺・前里便は, 土佐山・小坂峠便のエリアを, 中万々便はみづき便のエリアがそれぞれ含む。				
	◆久重地域				
	土佐山便	大人400円・小人200円	4便/4便	4便/4便	4便/4便
	小坂峠便	大人200円・小人100円	4便/4便	4便/4便	—
中秦泉寺前里便	大人600円・小人300円	—	—	6便/6便	
※中秦泉寺・前里便は土佐山・小坂峠便のエリアを含む。					
◆円行寺地域					
みづき便	大人100円・小人50円	4便/4便	4便/4便	—	
中万々便	大人300円・小人150円	—	—	4便/4便	
※中万々便はみづき便のエリアを含む。					
予約方法	電話・ファクス				
運行事業者	株式会社第二さくら交通				

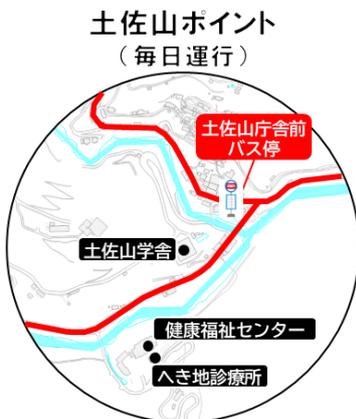
■運行費補助金額(見込み)

R8年度 見込	R7年10月 ~ R8年9月												合計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
計画便数①	1,544	1,488	1,536	1,532	1,384	1,540	1,492	1,524	1,480	1,544	1,528	1,500	18,092 便
稼働便数② ①×稼働率	432	417	430	429	388	431	418	427	414	432	428	420	5,066 便
利用者数③ ②	778	751	774	772	698	776	752	769	745	778	770	756	9,119 人
運賃収入④ ③×運賃	54,432	52,542	54,180	54,054	48,888	54,306	54,432	54,432	54,432	54,432	54,432	54,432	644,994 円
メーター料金⑤ ②×平均料金	947,044	914,160	942,659	940,467	850,586	944,852	947,044	947,044	947,044	947,044	947,044	947,044	11,222,032 円
運行基本額⑥ 前年度実績額	563,850	551,250	403,200	393,750	466,200	396,900	491,400	488,250	516,600	554,400	529,200	516,600	5,871,600 円
国庫補助金⑦													1,662,000 円
補助金⑧ ⑥+⑤-④-⑦	1,456,462	1,412,868	1,291,679	1,280,163	1,267,898	1,287,446	1,384,012	1,380,862	1,409,212	1,447,012	1,421,812	1,409,212	14,786,638 円

■運行区域図・ルート図（土佐山地域）



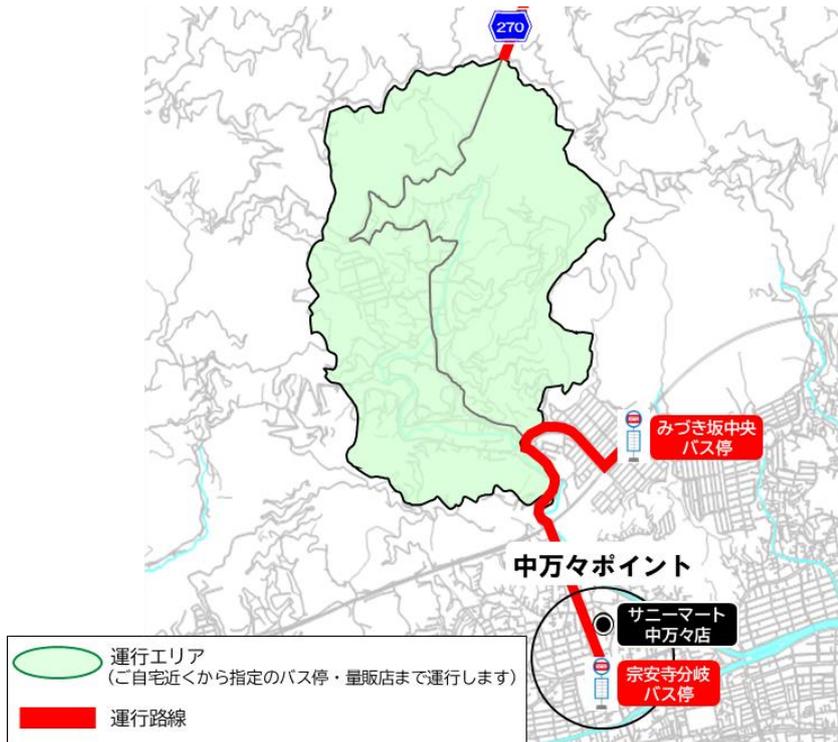
乗り換えポイント … 以下のバス停や量販店・施設で乗り降りできます。



■運行区域図・ルート図（久重地域）



■運行区域図・ルート図（円行寺地域）



一宮・布師田地域デマンド型乗合タクシー(一宮線)

■運行概要

運行形態	路線運行(デマンド型)
運行区域	一宮・布師田・南国市(岡豊町)の各一部
運行日	毎日(予約がなければ運休)
使用車両	タクシー車両(普通車, 特定大型車)
乗降場所	<ul style="list-style-type: none"> ・フリー乗降 (路線上であればどこでも乗降可能) ・乗換ポイント(一宮バスターミナル・医大病院バス停) <p>※乗換ポイントとは、バスとタクシーの乗り換え場所</p>
運賃	市境を跨がない利用 大人200円・小人100円 市境を跨ぐ利用 大人300円・小人150円 ※均一運賃ゾーンでは、市境を跨ぐ場合でも大人200円小人100円 未就学児無料 その他運賃割引あり
便数	全日 4便/4便
予約方法	電話・ファクス
運行事業者	株式会社第二さくら交通

■運行費補助金額(見込み)

R8年度 見込	R7年10月 ~ R8年9月												合計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
計画便数①	248	240	248	248	224	248	240	248	240	248	248	240	2,920 便
稼働便数② ①×稼働率	92	89	92	92	83	92	89	92	89	92	92	89	1,083 便
利用者数③ ②	110	107	110	110	100	110	107	110	107	110	110	107	1,300 人
運賃収入④ ③×運賃	27,600	26,700	27,600	27,600	24,900	27,600	26,700	27,600	26,700	27,600	27,600	26,700	324,900 円
メーター料金⑤ ②×平均料金	206,816	200,072	206,816	206,816	186,584	206,816	200,072	206,816	200,072	206,816	206,816	200,072	2,434,584 円
補助金⑥ ⑤-④	179,216	173,372	179,216	179,216	161,684	179,216	173,372	179,216	173,372	179,216	179,216	173,372	2,109,684 円
高知市補助金 ⑥×63.75%	114,250	110,525	114,250	114,250	103,074	114,250	110,525	114,250	110,525	114,250	114,250	110,525	1,344,924 円
南国市補助金 ⑥×36.25%	64,966	62,847	64,966	64,966	58,610	64,966	62,847	64,966	62,847	64,966	64,966	62,847	764,760 円

大津地域デマンド型乗合タクシー(美術館通線)

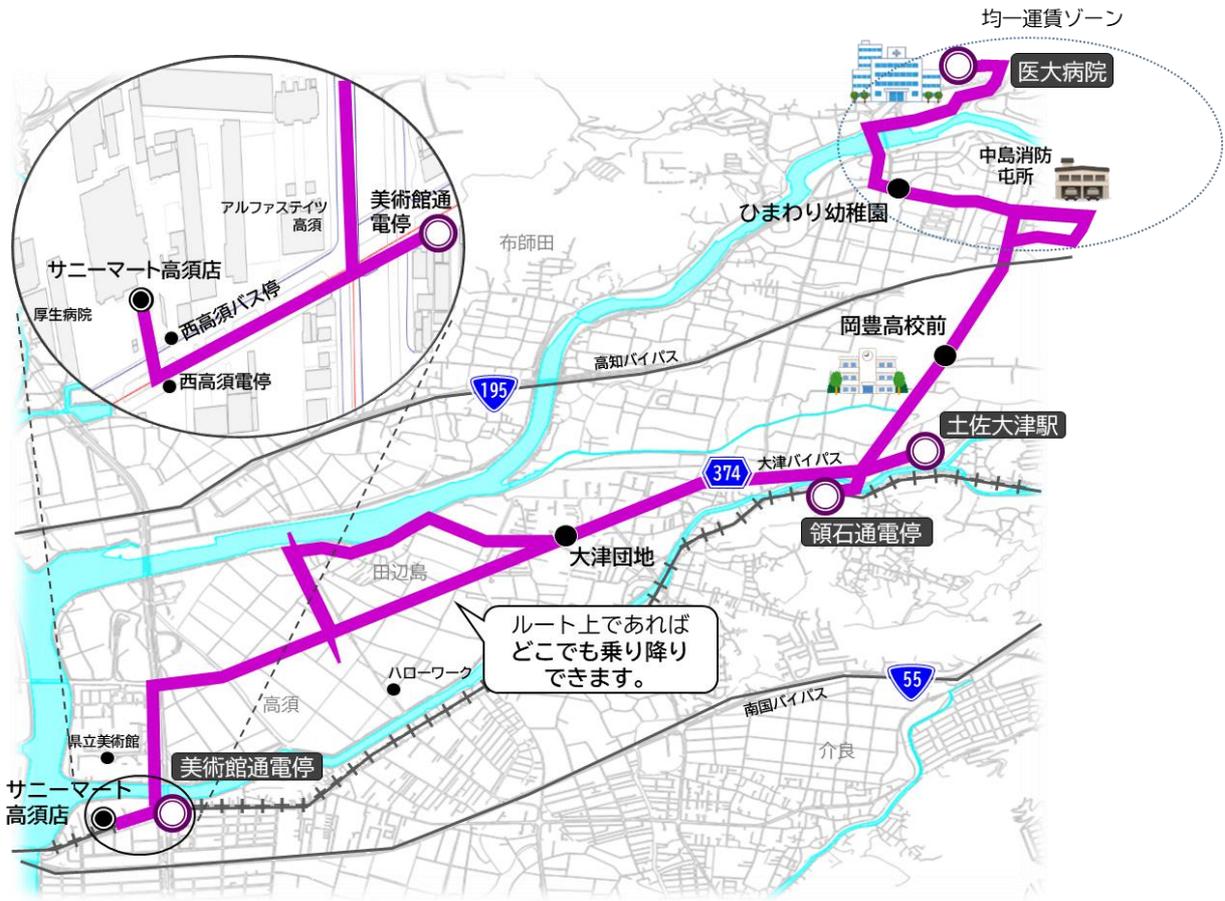
■運行概要

運行形態	路線運行(デマンド型)
運行区域	高須・大津・南国市(岡豊町)の各一部
運行日	毎日(予約がなければ運休)
使用車両	タクシー車両(普通車, 特定大型車)
乗降場所	<ul style="list-style-type: none"> ・フリー乗降 (路線上であればどこでも乗降可能) ・乗換ポイント(美術館通電停, 医大病院バス停, JR大津駅, 領石通電停) ・その他施設(サニーマート高須店) <p>※乗換ポイントとは, バスとタクシーの乗り換え場所</p>
運賃	市境を跨がない利用 大人200円・小人100円 市境を跨ぐ利用 大人300円・小人150円 ※均一運賃ゾーンでは, 市境を跨ぐ場合でも大人200円小人100円 未就学児無料 その他運賃割引あり
便数	全日 8便/8便
予約方法	電話・ファクス
運行事業者	株式会社第二さくら交通

■運行費補助金額(見込み)

R8年度 見込	R7年10月 ~ R8年9月												合計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
計画便数①	496	480	496	496	448	496	480	496	480	496	496	480	5,840 便
稼働便数② ①×稼働率	109	106	109	109	99	109	106	109	106	109	109	106	1,286 便
利用者数③ ②	142	138	142	142	129	142	138	142	138	142	142	138	1,672 人
運賃収入④ ③×運賃	42,510	41,340	42,510	42,510	38,610	42,510	41,340	42,510	41,340	42,510	42,510	41,340	501,540 円
メーター料金⑤ ②×平均料金	262,472	255,248	262,472	262,472	238,392	262,472	255,248	262,472	255,248	262,472	262,472	255,248	3,096,688 円
補助金⑥ ⑤-④	219,962	213,908	219,962	219,962	199,782	219,962	213,908	219,962	213,908	219,962	219,962	213,908	2,595,148 円
高知市補助金 ⑥×65.79%	144,713	140,730	144,713	144,713	131,437	144,713	140,730	144,713	140,730	144,713	144,713	140,730	1,707,348 円
南国市補助金 ⑥×34.21%	75,249	73,178	75,249	75,249	68,345	75,249	73,178	75,249	73,178	75,249	75,249	73,178	887,800 円

■運行ルート図（大津地域 他）



三里地域デマンド型乗合タクシー(三里レッド号)

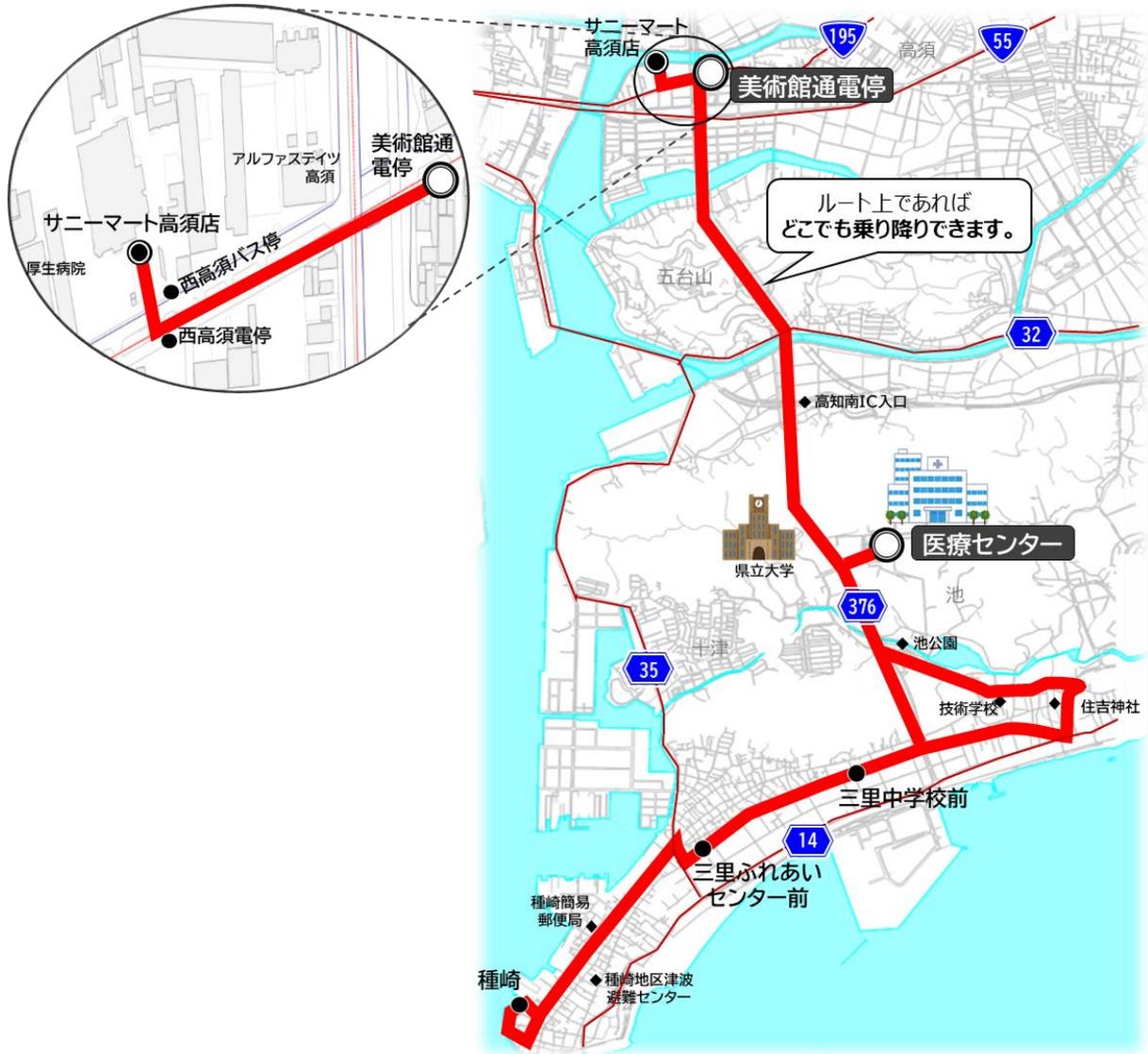
■運行概要

運行形態	路線運行（デマンド型）
運行区域	三里，五台山，高須の各一部
運行日	毎日（予約がなければ運休）
使用車両	タクシー車両（普通車，特定大型車）
乗降場所	<ul style="list-style-type: none"> ・フリー乗降（路線上であればどこでも乗降可能） ・乗換ポイント（美術館通電停，高知医療センターバス停） ・その他施設（サニーマート高須店） <p>※乗換ポイントとは，バスとタクシーの乗り換え場所</p>
運賃	種崎 - 医療センター 大人200円・小人100円 美術館通 - 医療センター 大人200円・小人100円 種崎 - 美術館通 大人300円・小人150円 未就学児無料 その他運賃割引あり
便数	全日 9便／9便
予約方法	電話・ファクス
運行事業者	株式会社第二さくら交通

■運行費補助金額(見込み)

R8年度 見込	R7年10月～R8年9月												合計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
計画便数①	620	600	620	620	560	620	600	620	600	620	620	600	7,300 便
稼働便数② ①×稼働率	360	348	360	360	325	360	348	360	348	360	360	348	4,237 便
利用者数③ ②	576	557	576	576	520	576	557	576	557	576	576	557	6,779 人
運賃収入④ ③×運賃	172,800	167,040	172,800	172,800	156,000	172,800	167,040	172,800	167,040	172,800	172,800	167,040	2,033,760 円
メーター料金⑤ ②×平均料金	797,040	770,472	797,040	797,040	719,550	797,040	770,472	797,040	770,472	797,040	797,040	770,472	9,380,718 円
補助金⑥ ⑤-④	624,240	603,432	624,240	624,240	563,550	624,240	603,432	624,240	603,432	624,240	624,240	603,432	7,346,958 円

■運行ルート図（三里地域 他）



令和7年5月27日

高知市長 桑 名 龍 吾 様

所在地 高知市鳥越129番地2
申請者 有限会社福井タクシー
代表者 代表取締役 岡本 任史

地域公共交通プラン認定申請書

高知市地域公共交通推進事業費補助金の交付を受けて補助対象事業を実施したいので、高知市地域公共交通推進事業費補助金交付要綱第7条第1項の規定により、関係書類を添えて申請します。

記

1 事業区分

<input type="checkbox"/> (1) 生活バス路線運行事業（市町村単独補助系統）
<input type="checkbox"/> (2) 廃止路線代替バス路線運行事業
<input checked="" type="checkbox"/> (3) デマンド型乗合タクシー運行事業
<input type="checkbox"/> (4) 公共交通利用環境整備事業
<input type="checkbox"/> (5) 生活バス路線運行事業（国庫補助系統）
<input type="checkbox"/> (6) 生活バス路線運行事業（県補助系統）

2 事業概要

(1) 運行区域等 行川全域

(2) 申請する理由

平成29年10月から運行を開始した行川地域デマンド型乗合タクシーは、路線バスに替わる地域住民の移動手段としてのみならず、特認校である行川学園へ、校区外から通う生徒の通学手段としても定着してきております。

今後も持続可能な公共交通として維持・確保するために運行費を補助していただきたく、申請をするものです。

(3) 事業の効果

デマンド型乗合タクシーは、タクシーを使用することで、狭隘な道路も運行でき、利用者は自宅近くで乗り降り可能となるほか、路線バスより便数が増えるため、利便性が向上します。

(4) 事業内容 別添参照 運行概要、運行費補助金額（見込）、運行区域図等

3 事業期間（予定） 令和7年10月1日 から 令和8年9月30日まで

4 補助金額（見込） 金3,656,639円

以上

行川地域デマンド型乗合タクシー(ほたる号)

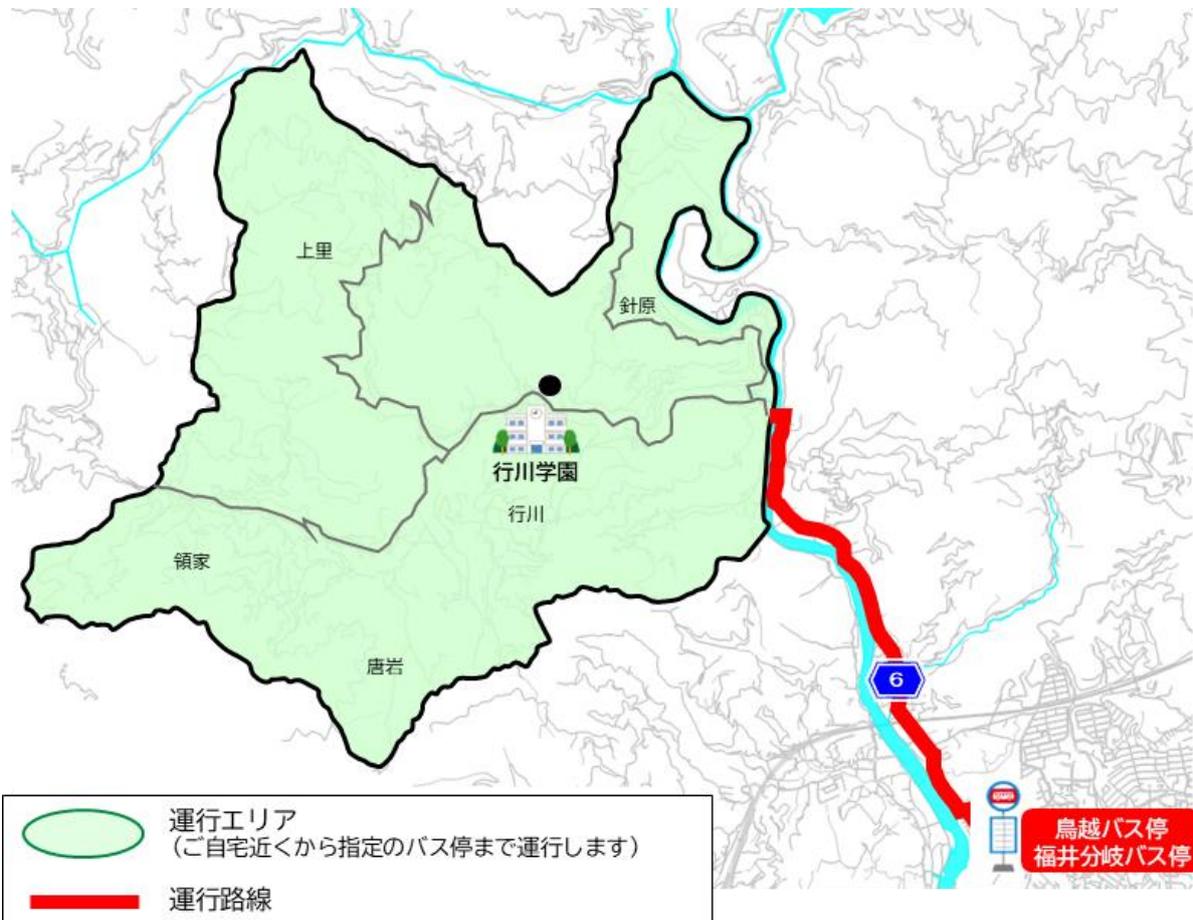
■運行概要

運行形態	区域運行（デマンド型）
運行区域	行川全域
運行日	毎日（予約がなければ運休）
使用車両	タクシー車両（普通車，特定大型車）
乗降場所	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅近く ・乗換ポイント（平日・土曜／鳥越バス停，福井分岐バス停） （日曜・祝日／鳥越バス停，福井分岐バス停， 鏡川橋バス停，旭町三丁目バス停） ・その他施設（平日・土曜／行川学園） （日曜・祝日／行川学園，サンプラザ塚ノ原店） <p>※乗換ポイントとは，バスとタクシーの乗り換え場所</p>
運賃	大人300円・小人150円 未就学児無料 その他運賃割引あり
便数	平日 4便／4便 土日祝 3便／3便
予約方法	電話・ファクス
運行事業者	有限会社福井タクシー

■運行費補助金額(見込み)

R8年度 見込	R7年10月～R8年9月												合計
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
計画便数①	230	216	226	224	204	228	222	224	224	230	226	218	2,672 便
稼働便数② ①×稼働率	173	162	170	168	153	171	167	168	168	173	170	164	2,007 便
利用者数③ 学園児童を試算	880	720	800	760	720	840	840	760	880	880	800	760	9,640 人
運賃収入④ ②×運賃等※	2,100	1,800	2,100	2,100	1,800	2,100	2,100	2,100	2,100	2,100	2,100	2,100	24,600 円
メーター料金⑤ ②×平均料金	317,317	297,140	311,814	308,146	280,633	313,648	306,311	308,146	308,146	317,317	311,814	300,809	3,681,239 円
補助金⑥ ⑤-④	315,217	295,340	309,714	306,046	278,833	311,548	304,211	306,046	306,046	315,217	309,714	298,709	3,656,639 円

■運行区域図（行川地域）



デマンド型乗合タクシーについて

地域内フィーダー系統確保維持計画

様式第 1 - 1 (日本産業規格 A 列 4 番)

7 高地公第 号
令和 7 年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 高知市地域公共交通会議
住 所 高知県高知市本町五丁目 1 - 45
代表者氏名 会長

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

高知市の中山間地域である鏡・土佐山地域は、過疎地域自立促進特別措置法に該当する過疎地域であり、平成17年1月1日に高知市に合併した。

両地域は、人口減少・少子高齢化が著しく進行しており、自分の運転では外出が困難な住民も増加している。地理的には、鏡川の支流からなる谷筋ごとに整備された道路に沿って集落が点在しており、その地形から道路を循環して通行することができず、加えて、急峻な山間部にある生活道路は、幅員が約2.5mと狭く、車のすれ違いが困難な場所も多くみられる。

こうした地域の現状を考えると、日常生活を維持していく上で公共交通の重要性が高くなっていることから、高知市と地域住民が協働・連携のもと、地域の実情に応じた地域交通のあり方を検討した結果、地域住民から路線バスに替わる公共交通として「デマンド型乗合タクシー」の提案があった。

この提案に基づき、平成24年10月から実証運行を開始し、その結果を踏まえ、地域住民と協議したところ「デマンド型乗合タクシー」を継続してほしいとの要望も多かったことから、平成25年10月から本格運行を開始し、現在まで継続している。

本格運行開始後も利用者が増加・定着してきており、地域内で日常サービスを受けるための移動手段として、また、市内中心部等へ出かけ、より高度なサービスを受けるための移動手段としても住民にとって必要な公共交通となっていることから、今後も地域住民とともに、鏡・土佐山の地域公共交通として確保・維持・改善に努めることが重要となっている。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

	鏡地域		土佐山地域	
	目標値	R6年度実績	目標値	R6年度実績
利用者数	1,240人以上	1,238人	3,600人以上	3,595人
収支率	16%以上	16%	5.3%以上	5.3%
公的資金投入額	2,716千円以上	2,716千円	9,317千円以上	9,317千円

※公的資金投入額について

高知市地域公共交通計画においては路線バスの運営効率化と乗合タクシーの拡充により持続可能な交通ネットワークを形成していくとしていることから当該フィーダーへの公的資金投入額は現状水準以上としている。

なお、金額は国庫補助金差引後の額。

(2) 事業の効果

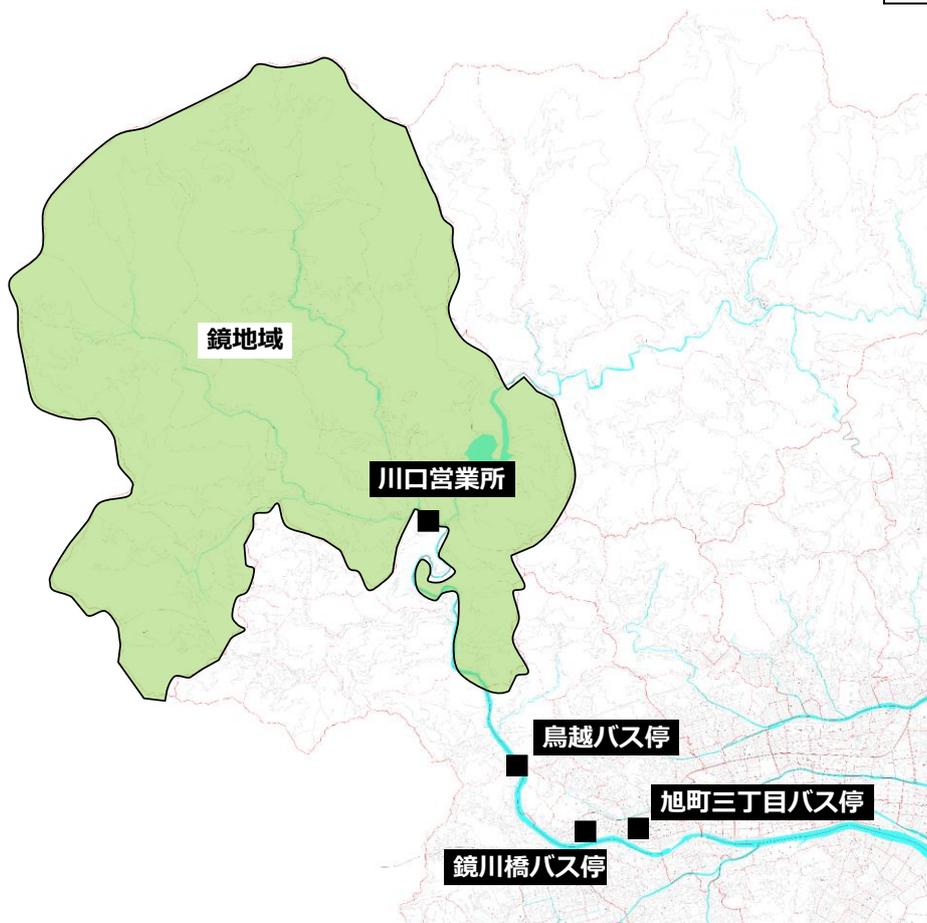
デマンド型乗合タクシーを維持・確保することで、鏡・土佐山地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線バスとも接続することで、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現でき、市内中心部へも容易に出かけることができるため、外出促進・地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・運行事業者に対して運行費補助金を交付し、維持・確保を支援する。(高知市)
- ・利用者及び運行事業のヒアリング等により、ニーズの把握・運行内容の改善を図り、利用者数の増加を図る。(高知市)
- ・最も経済的な車両・ルートで運行し、乗車密度を高めることで収支率の向上を図る。(運送予定者)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者		
運行概要		
	鏡	土佐山
1 営業区域	－別紙1参照－	－別紙2参照－
2 運行の態様	乗合 区域運行 フルデマンド	
3 運送の区間	自宅近くの乗り降りできる場所～乗換ポイント 自宅近くの乗り降りできる場所～のりおりば のりおりば～乗換ポイント	
4 運賃	鏡⇨川口ポイント ・大人300円・小人150円 鏡⇨鳥越バス停・サンプラザ塚ノ原店 ・大人500円・小人250円 鏡⇨鏡川橋バス停・旭町三丁目バス停 ・大人700円・小人350円	土佐山⇨土佐山ポイント ・大人300円・小人150円 土佐山⇨小坂峠ポイント ・大人400円・小人200円 土佐山⇨中秦泉寺・前里ポイント ・大人800円・小人400円
	共通 ・未就学児，土佐山学舎へ通学する児童，へき地診療所へ通所する者，健康福祉センターへ生きがいデイサービスのために通所する者は無料 ・障がい者手帳の保持者及び介助者は半額	
5 利用対象者	原則1人で乗り降りできる方	
6 運行日	お買い物便：日・祝日のみ／その他：毎日	
7 乗降場所	乗換ポイント ・県交北部交通川口営業所 ・鳥越バス停 ・塚の原分岐西バス停 ・鏡川橋バス停 ・旭町三丁目バス停 のりおりば ・生活支援ハウス ・鏡公民館 ・高知市鏡庁舎 ・鏡郵便局 ・サンプラザ塚ノ原店	乗換ポイント ・土佐山庁舎前バス停 ・小坂峠バス停 ・中秦泉寺バス停 のりおりば ・健康福祉センター ・土佐山へき地診療所 ・土佐山学舎 ・エースワン秦泉寺 ・サンシャインバルティス店
8 運行車両	セダン型タクシー（普通車），ジャンボタクシー（特定大型車）	
9 車両台数	4台（予備車両4台）	5台（予備車両3台）
10 運行時間	－別紙3参照－	－別紙4参照－
11 予約方法	電話又はファクス	
12 予約受付	24時間受付	
13 運行予定者	有限会社さくらハイヤー	株式会社第二さくら交通

鏡地域



乗換ポイント・のりおりば

■川口ポイント



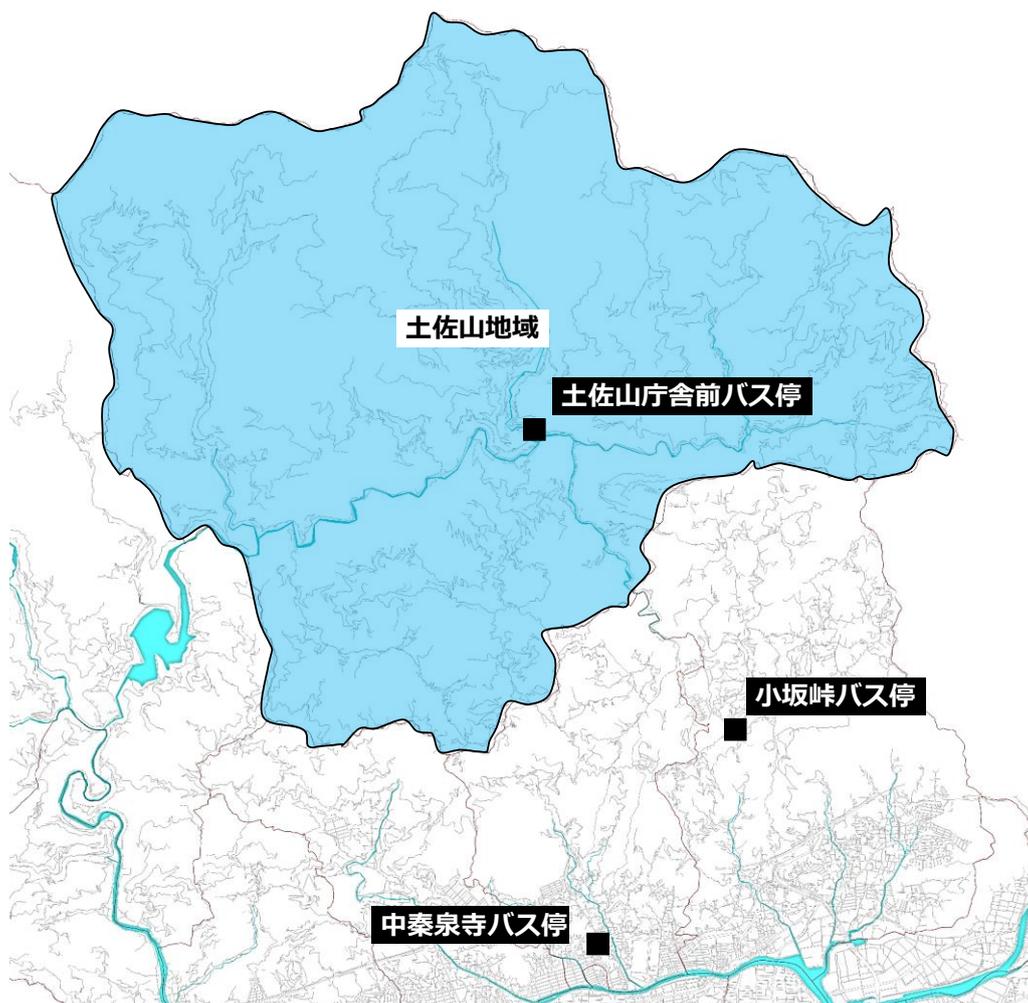
■鳥越バス停・サンプラザ塚ノ原



■鏡川橋バス停・旭町三丁目バス停



土佐山地域



乗換ポイント・のりおりば

■土佐山ポイント



■小坂峠ポイント



■中秦泉寺・前里ポイント



鏡地域

平日

鏡地域⇒川口営業所他⇒鳥越バス停

	予約締切時間	川口営業所の 到着時刻	鳥越バス停の 到着時刻
①	前日 17:30	7:35着	7:42着
②	当日 7:25	8:55着	9:02着
③	当日 10:45	12:15着	12:22着
④	当日 12:25	13:55着	14:02着

鳥越バス停⇒川口営業所他⇒鏡地域

	予約締切時間	鳥越バス停の 出発時刻	川口営業所の 出発時刻
⑤	当日 10:45	11:45発	11:54発
⑥	当日 12:20	13:20発	13:29発
⑦	当日 14:00	15:00発	15:09発
⑧	当日 16:00	17:00発	17:09発

土曜

鏡地域⇒川口営業所他⇒鳥越バス停

	予約締切時間	川口営業所の 到着時刻	鳥越バス停の 到着時刻
①	前日 17:30	7:35着	7:42着
②	当日 7:35	9:05着	9:12着
③	当日 11:05	12:35着	12:42着

鳥越バス停⇒川口営業所他⇒鏡地域

	予約締切時間	鳥越バス停の 出発時刻	川口営業所の 出発時刻
④	当日 10:50	11:50発	11:59発
⑤	当日 12:40	13:40発	13:49発
⑥	当日 15:00	16:00発	16:09発

日曜・祝日

鏡地域⇒川口営業所他⇒鳥越バス停他⇒鏡川橋バス停⇒旭町三丁目バス停

	予約締切時間	川口営業所の 到着時刻	鳥越バス停の 到着時刻	サンプラザ 塚ノ原店の 到着時刻	鏡川橋バス停 の 到着時刻	旭町三丁目 バス停の 到着時刻
①	前日 17:30	7:35着	7:42着	7:45着	7:50着	7:53着
②	当日 7:35	9:05着	9:12着	9:15着	9:20着	9:23着
③	当日 9:15	10:45着	10:52着	10:55着	11:00着	11:03着
④	当日 11:05	12:35着	12:42着	12:45着	12:50着	12:53着
⑤	当日 13:25	14:55着	15:02着	15:05着	15:10着	15:13着

旭町三丁目バス停⇒鏡川橋バス停⇒鳥越バス停他⇒川口営業所他⇒鏡地域

	予約締切時間	旭町三丁目 バス停の 出発時刻	鏡川橋バス停 の 出発時刻	サンプラザ 塚ノ原店の 出発時刻	鳥越バス停の 出発時刻	川口営業所の 出発時刻
⑥	当日 9:29	10:59着	11:02着	11:07着	11:10着	11:19着
⑦	当日 10:09	11:39着	11:42着	11:47着	11:50着	11:59着
⑧	当日 11:59	13:29着	13:32着	13:37着	13:40着	13:49着
⑨	当日 14:19	15:49着	15:52着	15:57着	16:00着	16:09着
⑩	当日 16:19	17:49着	17:52着	17:57着	18:00着	18:09着

土佐山地域

■土佐山・小坂峠便

平日

土佐山地域⇒土佐山庁舎他⇒小坂峠バス停

	予約締切時間	土佐山庁舎の 到着時刻	小坂峠 バス停の 到着時刻
①	前日 17:30	6:55着	7:09着
②	当日 7:10	8:10着	—
③	当日 7:55	8:55着	9:10着
④	当日 8:45	9:45着	10:00着
⑤	当日 9:40	10:40着	10:55着
⑥	当日 11:15	12:15着	12:30着
⑦	当日 12:55	13:55着	14:10着
⑧	当日 13:50	14:50着	—

小坂峠バス停⇒土佐山庁舎他⇒土佐山地域

	予約締切時間	小坂峠 バス停の 出発時刻	土佐山庁舎の 出発時刻
⑨	当日 8:52	9:52発	10:09発
⑩	当日 10:10	—	11:10発
⑪	当日 10:37	11:37発	11:54発
⑫	当日 12:12	13:12発	13:29発
⑬	当日 13:10	—	14:10発
⑭	当日 13:52	14:52発	15:09発
⑮	当日 14:35	—	15:35発
⑯	当日 15:30	—	16:30発
⑰	当日 15:52	16:52発	17:09発
⑱	当日 17:22	18:22発	18:39発

土曜

土佐山地域⇒土佐山庁舎他⇒小坂峠バス停

	予約締切時間	土佐山庁舎の 到着時刻	小坂峠 バス停の 到着時刻
①	前日 17:30	7:15着	7:30着
②	当日 7:10	8:10着	—
③	当日 8:05	9:05着	9:20着
④	当日 11:35	12:35着	12:50着

小坂峠バス停⇒土佐山庁舎他⇒土佐山地域

	予約締切時間	小坂峠 バス停の 出発時刻	土佐山庁舎の 出発時刻
⑤	当日 12:32	13:32発	13:49発
⑥	当日 14:00	—	15:00発
⑦	当日 14:52	15:52発	16:09発
⑧	当日 16:52	17:52発	18:09発

■中秦泉寺・前里便

日曜・祝日

土佐山地域⇒土佐山庁舎他⇒小坂峠バス停⇒中秦泉寺・前里ポイント

	予約締切時間	土佐山庁舎他 の 到着時刻	小坂峠バス停 の 到着時刻	エースワン 秦泉寺店の 到着時刻	中秦泉寺 バス停の 到着時刻	サンシャイン バルティスの 到着時刻
①	前日 17:30	7:32着	7:47着	7:55着	7:57着	8:01着
②	当日 7:52	8:52着	9:07着	9:15着	9:17着	9:21着
③	当日 9:02	10:02着	10:17着	10:25着	10:27着	10:31着
④	当日 10:02	11:02着	11:17着	11:25着	11:27着	11:31着
⑤	当日 11:50	12:50着	13:05着	13:13着	13:15着	13:19着
⑥	当日 15:12	16:12着	16:27着	16:35着	16:37着	16:41着

中秦泉寺・前里ポイント⇒小坂峠バス停⇒土佐山庁舎他⇒土佐山地域

	予約締切時間	サンシャイン バルティスの 出発時刻	中秦泉寺 バス停の 出発時刻	エースワン 秦泉寺店の 出発時刻	小坂峠バス停 の 出発時刻	土佐山庁舎他 の 出発時刻
⑦	当日 7:32	8:32発	8:36発	8:38発	8:46発	9:03発
⑧	当日 9:33	10:33発	10:37発	10:39発	10:47発	11:04発
⑨	当日 10:33	11:33発	11:37発	11:39発	11:47発	12:04発
⑩	当日 12:43	13:43発	13:47発	13:49発	13:57発	14:14発
⑪	当日 14:53	15:53発	15:57発	15:59発	16:07発	16:24発
⑫	当日 17:03	18:03発	18:07発	18:09発	18:17発	18:34発

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
高知市から運行事業者への補助金額については、運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引いた差額を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者からの運行実績（日報・月報・年報）の分析 ・利用状況の分析（OD分析等） ・運行事業者（運転手）のヒアリング ・地域住民との意見交換（住民懇談会への出席等）
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要
【地域間幹線系統のみ】
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧
【地域間幹線系統のみ】
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項
【地域間幹線系統のみ】
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）
【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
令和7年5月27日(第1回) 事業内容, 計画全体について
19. 利用者等の意見の反映状況
<ul style="list-style-type: none"> ・鏡地域 鏡地区区長会行政懇談会(R6. 10. 9 開催) 鏡地域区長会(R7. 1. 21 開催) ・土佐山地域 土佐山地区区長会意見交換会(R6. 10. 8 開催) 土佐山学舎新入学説明会(R7. 2. 1 開催) 土佐山地区区長会(R7. 2. 26 開催) <p>高頻度利用者の利用数が減少したなどから、利用者数の少ないダイヤを減便する形となった。地域説明会を開催し、主な利用者である高齢者が利用しやすい時刻を設定。また、乗降しやすい利用環境整備の要望を受け、乗降場所の改善を図った。利用促進に向けチラシの全戸配布を行った。</p>

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 高知市本町五丁目1番45号

(所 属) 高知市政策企画部交通戦略課

(氏 名) 永野

(電 話) 088-803-4317

(e-mail) kc-102400@city.kochi.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準ハで 該当する 要件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
高知市	有限会社さくらハイヤー	(1) 鏡地域		鏡		往 km 復 km	365日	1,027回		区域運行	②(1)	県交北部交通川口営業所 鳥越バス停 鏡川橋バス停 旭町三丁目バス停	③
	株式会社第二さくら交通	(2) 土佐山地域		土佐山		往 km 復 km	365日	2,862回		区域運行	②(1)	土佐山庁舎前バス停 小坂峠バス停	③
		(3)				往 km 復 km	日	回				※別紙「4運行概要」の中 のうち、鏡地域:塚ノ原バス 停、土佐山地域:中秦泉寺 バス停、前里通バス停は 地域間幹線バス系統に接 続していないため、除く。	
		(4)				往 km 復 km	日	回					
		(5)				往 km 復 km	日	回					

(注)

1. 区域運行及び乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
5. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
6. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
7. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	高知市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	
交通不便地域等	1,954

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
1,099	鏡	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法
855	土佐山	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

地域公共交通利便増進計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

令和 6 年度事業報告及び決算等について

監査報告

令和6年度予算の執行状況の適否について関係

書類を監査した結果、適正に執行されていると認め

られましたので、ここに報告します。

令和7年5月8日

高知市地域公共交通会議

監事

尾崎 昭仁 

監事

山本 真史 

令和6年度事業報告書（高知市地域公共交通会議の開催及び運営）

1 事業の概要

事業名	高知市地域公共交通会議の開催及び運営
事業の目的	<p>高知市では、地域の需要に応じた適切な運送サービスが提供されることで地域住民の交通利便の確保・向上が図られることを目的に、乗合旅客運送等に関する事項や、地域公共交通計画の作成に関する協議等を行うため、交通事業者や利用者代表、関係行政機関等で構成する「高知市地域公共交通会議」を設置している。</p> <p>令和6年7月には専門的に協議・検討をするため、下部組織として、「地域公共交通リ・デザイン分科会」を新設した。</p>
事業内容	<p>高知市地域公共交通会議（分科会）の開催</p> <p>【第1回会議 令和6年5月21日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回会議の振り返りについて ・令和6年度高知市地域公共交通の主な取組について ・生活バス路線について ・公共交通利用環境整備について ・廃止路線代替バス路線について ・デマンド型乗合タクシーについて ・令和5年度事業報告及び決算等について ・高知市地域公共交通会議設置要綱の改正等について（案） <p>【第2回会議 令和6年7月5日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回会議の振り返りについて ・生活バス路線について ・リ・デザイン分科会の設置について <p>【第1回分科会 令和6年7月5日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知市からの説明 ・意見交換 <p>【第2回分科会 令和6年10月7日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・論点整理 ・検討スケジュールについて ・関係者からの提案等について <p>【第3回分科会 令和7年2月13日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・論点整理 ・検討スケジュールについて ・令和7年10月再編に向けた検討について ・リ・デザインに向けた方向性の検討について <p>【第3回会議 令和7年3月27日】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回会議の振り返りについて ・令和6年度の主な取組報告について ・高知市地域公共交通リ・デザイン分科会からの取組報告 ・とさでん交通のバス路線の今後について ・令和7年度の事業計画及び予算について
決算額	<p>総事業費 250,415円</p>

事業費	事業費内訳		
	委員報酬費	振込手数料	その他
250,415円	237,600円	12,815円	0円

2 事業収支決算書

(1) 収入の部

(単位：円)

項目	決算額	備考
負担金	250,399	・高知市負担金（高知市地域公共交通会議委員報酬費 237,600 円，振込手数料 12,815 円）
その他	16	・令和6年度預金利息収入
計	250,415	

(2) 支出の部

(単位：円)

項目 (予算区分)	決算額	備考
委員報酬	237,600	・委員報酬費 209,220 円，委員報酬費に対する源泉徴収税 28,380 円
振込手数料	12,815	・委員報酬費の振込手数料
計	250,415	

令和6年度事業報告書（地域公共交通確保維持事業）

1 事業の概要

事業名	地域公共交通確保維持事業		
事業の目的	高知市地域公共交通会議では、高知市が実施している「デマンド型乗合タクシー運行事業」（事業実施期間は当該年度10月～次年度9月）において、本事業のうち国庫補助の対象となる「鏡・土佐山地域」の運行事業を「地域公共交通確保維持事業」として位置づけ、「地域公共交通計画」を策定し、事業実施後に「事業評価」を行っている。また、補助対象事業者として国交省に補助金の交付申請を行い、決定通知を受けて補助金を受領した後、運行事業者に対して補助金の支払いを行っている。		
事業内容	令和5年	5月	地域公共交通計画（地域公共交通確保維持事業）の策定
		6月	国庫補助金交付申請・交付決定
		10月	事業開始（デマンド型乗合タクシー運行）
	令和6年	9月	事業終了（デマンド型乗合タクシー運行）
		11月	国庫補助金額確定
		12月	地域公共交通計画の事業評価
	令和7年	4月	国庫補助金の受領・運行事業者へ支払い
決算額	総事業費	2,535,100円	
事業費	事業費内訳		
	地域公共交通確保維持補助金	振込手数料	その他
2,535,100円	2,534,000円	1,100円	0円

2 事業収支決算書

（1）収入の部

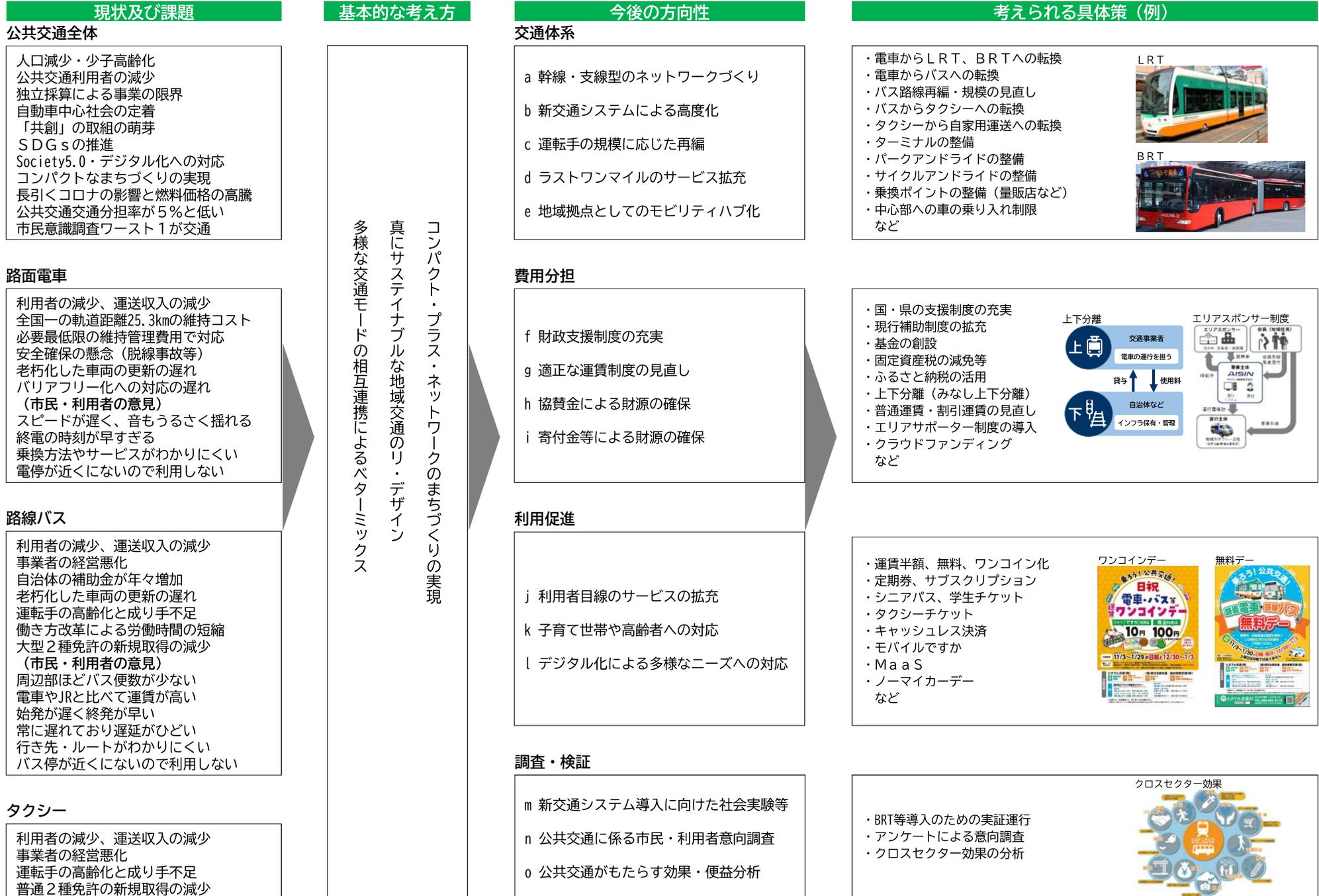
（単位：円）

項目	決算額	備考
補助金	2,534,000	・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 （鏡地域 872,000 円, 土佐山地域 1,662,000 円）
負担金	1,100	・高知市負担金（振込手数料 1,100 円）
計	2,535,100	

(2) 支出の部 (単位：円)

項目 (予算区分)	決算額	備考
補助金	2,534,000	・ 地域公共交通確保維持補助金 (鏡地域 872,000 円, 土佐山地域 1,662,000 円)
振込手数料	1,100	・ 補助金の振込手数料 (1,100 円)
計	2,535,100	

1 高知市地域公共交通あり方検討結果報告書（令和5年7月市長報告）



2 高知市の公共交通に係る上位・関連計画

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
- ・各種行政計画等の人口の将来展望に関する基礎資料

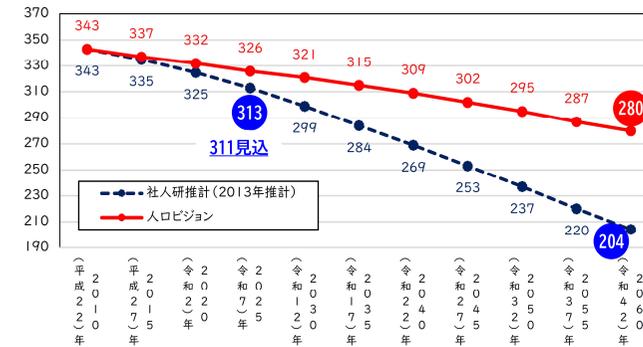
計画期間

2060年まで 45年間

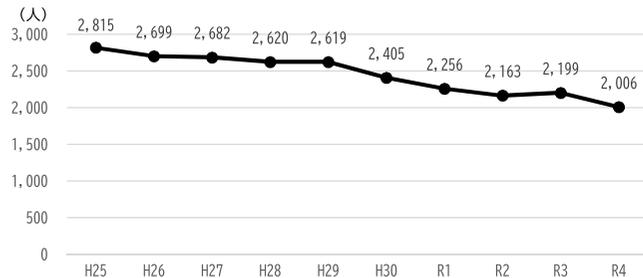
目標人口・推計人口

280,000人 (令和42年・2060年)

(単位:千人)



※(参考) 高知市出生数の推移



令和5年度 高知市民意識調査

目的

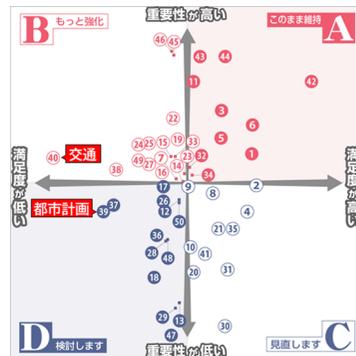
市政の様々な分野に関する市民の皆さまのニーズを把握し、2011高知市総合計画後期基本計画の着実な推進をはじめ、今後の市政運営の資料として活用。

実施期間

令和6年7月1日(木)～7月31日(水)

調査結果

満足度が最も低い施策は「安全で円滑な交通体系の整備」、「地域特性を活かしたバランスの取れた都市の形成」。交通体系の整備は過去の結果と同様に低位で推移。



2022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体系を構築し、総合的かつ戦略的に公共交通政策を展開・推進する。

計画期間

2022(令和4年)年度～2026(令和8年)年度 5年間



高知市立地適正化計画

位置付け

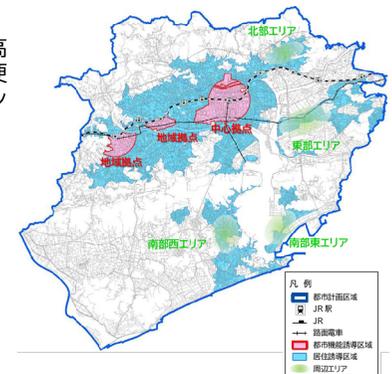
医療、福祉、商業、子育てや住居がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が、公共交通によりこれら生活利便施設に容易にアクセスできるなど、都市構造を見直し、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりをめざす計画。

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

計画期間

2017(平成29)から2035(令和17)年度までの概ね20年間



高知市中心市街地活性化基本計画

基本的な方針

- ・暮らしたいまち・働きたいまちの実現
- ・訪れなくなるきっかけづくり・滞在したくなる仕組みづくり

基本コンセプト

暮らす・働く・訪れ遊ぶ 魅力共創のおまちへ

計画期間

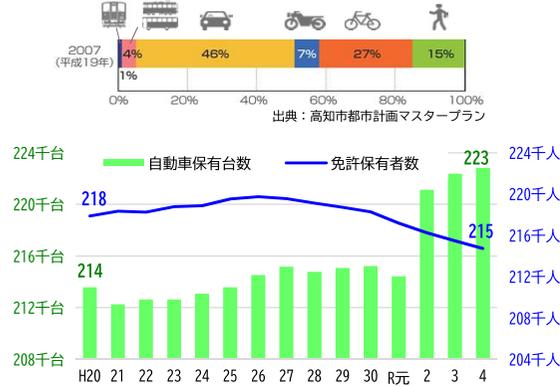
2017(平成29)から2035(令和17)年度までの概ね20年間



3 高知市の公共交通に係る現状及び課題

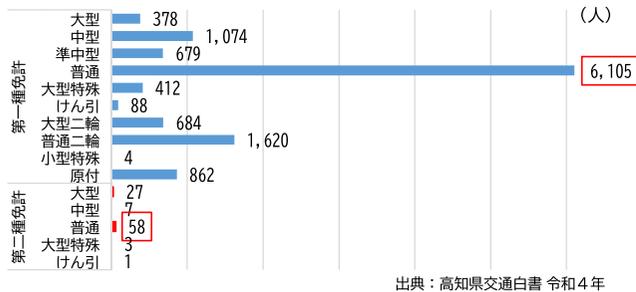
交通分担率・自動車保有台数

- ・バス・電車利用は4%と極めて少なくマイカー利用が多い。
- ・自動車保有台数は依然として高い水準を維持している。



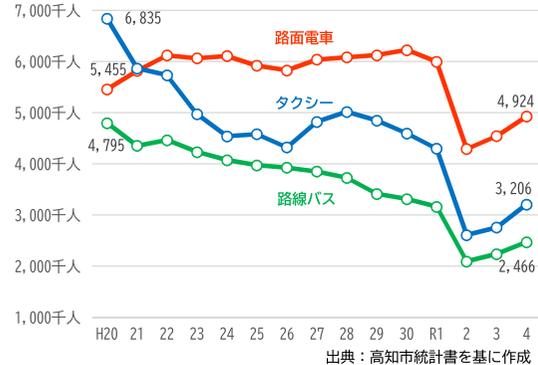
運転免許の取得状況

- ・普通二種免許取得者は58人、大型二種は27人と少ない。
- ・第一種運転免許の取得者数は県内は6,105人と多い。



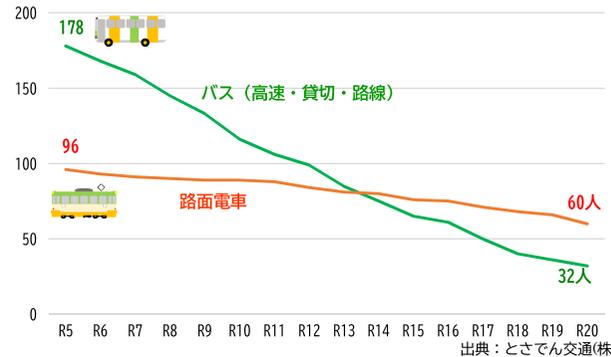
電車・バス・タクシー利用者数

- ・近年の路線バス、タクシーは大幅減、路面電車は横ばいを維持。
- ・新型コロナの影響により減少した利用は回復傾向にあるが、コロナ禍以前まで回復していない。



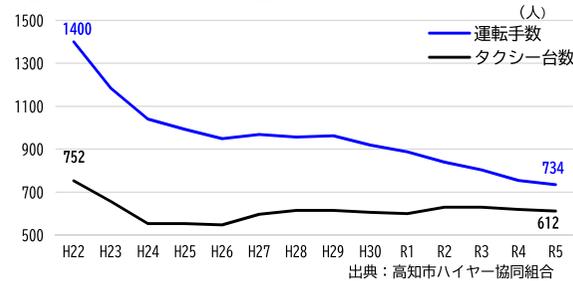
電車・バス 運転手数推計

- ・バス運転手はR5年の178人からR20年には32人まで減少見込み。
- ・電車運転士はR5年の96人からR20年には60人まで減少見込み。



タクシー運転手数と保有台数

- ・運転手数は、H22年の1400人からR5年は734人まで半減し、成り手不足と高齢化が進行している。
- ・車両数は平成27年以降は一定数を維持している。



路面電車の維持費と軌道延長

- ・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、安全安心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。

事業者名	維持費 (千円)	延長 (km)	事業者名	維持費 (千円)	延長 (km)
A 札幌市交通事業振興公社	494,075	8.9	J 京福電気鉄道	274,561	11.0
B 函館市企業局交通部	407,904	10.9	K 阪堺電気鉄道	476,884	18.3
C 東京都交通局	1,230,870	12.2	L 岡山電気鉄道	166,854	4.7
D 東急電鉄	235,771	5.0	M 広島電鉄	768,883	19.0
E 富山地方鉄道	157,676	8.7	N とさでん交通	229,820	25.3
F 万葉線	82,278	8.1	O 伊予鉄道	239,956	6.9
G 豊橋鉄道	82,958	5.4	P 長崎電気鉄道	522,092	11.5
H 福井鉄道	231,650	3.4	Q 熊本交通局	507,219	12.1
I 京阪電気鉄道	931,538	21.6	R 鹿児島市交通局	339,057	13.1

電車車両

- ・路面電車は61両保有されており、うち4両が低床車両。
- ・低床車両は3年に1台購入し、令和5年度末に新たに1台導入。
- ・電車車両の平均車齢は57.1年と老朽化が進行している。

	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
台数(両)	63	63	64	64	64	63	63	61
平均車齢(年)	60.4	61.4	58.1	59.1	60.1	57	57.1	57.1

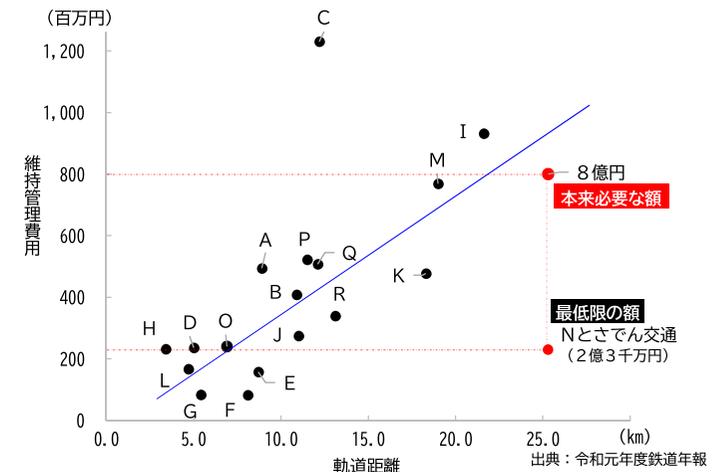
出典：とさでん交通(株)

バス車両

- ・バリアフリーのノンステップ・ワンステップバスが約半数を占める。
- ・ノンステップバスは、起伏のある道路や段差のある箇所などの運行が困難なため、ワンステップバスも不可欠。

	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
台数(台) (空港連絡バス・MY遊バス含む)	157	150	141	139	134	129	130	124
うちバリアフリー車両(台) ※ノンステップ・ワンステップ (空港連絡バス・MY遊バス除く)	56	61	68	72	69	70	77	83
平均車齢(年) (空港連絡バス・MY遊バス含む)	-	-	-	-	-	17.1	16.8	15.9

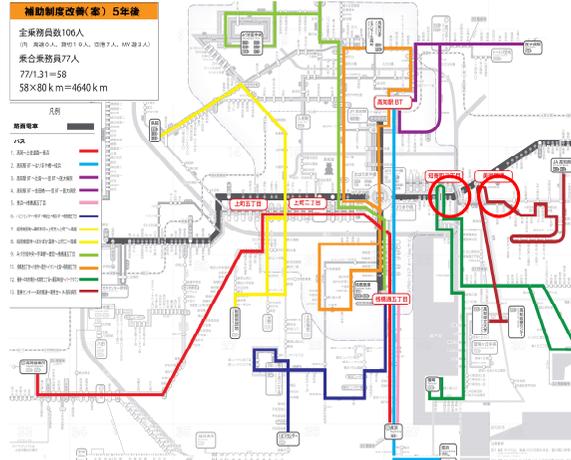
出典：とさでん交通(株)



4 関係者からの提案等

とさでん交通(株)

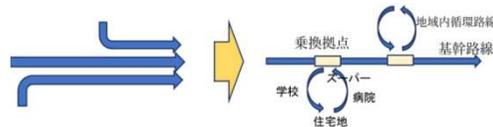
- 1 背景
高知市地域公共交通あり方検討会やり・デザイン分科会等からの並走区間解消要請に対する提案。
- 2 提案



- 3 課題
 - ① 路面電車の存続を前提としてよいか
 - ② 利用者の乗換抵抗による利用の減、運賃収入の減
 - ③ 乗換拠点の整備 (乗換場所の近接性、バス待機場・回転場の確保)
 - ④ 乗務員・車両の基地が棧橋のため、棧橋に戻ることが必要
 - ⑤ 乗務員の交代の問題、現地の休憩所・トイレの問題がある
 - ⑥ 雨の日は満員電車で、バスからの乗換があると積み残しが生じる

高知市ハイヤー協同組合

- 1 現行バス、電車を基幹路線と地域内を循環する循環路線に分け、乗換地としての乗換拠点を整備
 - ① 地域内循環交通としてタクシーの活用
 - ② 乗換拠点の整備
 - ③ Ma a Sへの展開可能に



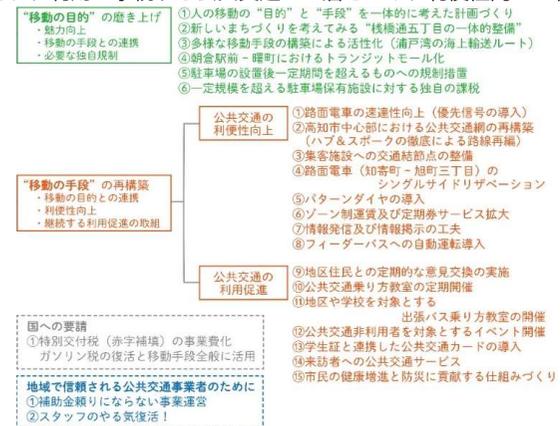
- 2 地域内をタクシーアプリで呼べる仕組みの構築
- 3 高知市内の移動を司る高知モビリティサービスセンターを官主導で設立を
- 4 電車軌道内走行をバス、タクシーも可能にし、渋滞時にも安心して利用できる公共交通に
- 5 多様な決済方法への対応を可能にすることにより、誰もが利用できる公共交通へ
- 6 歩いてタクシーに乗ろう! ~移動は環境にやさしく、健康にもいい方法を利用者が選ぶ仕組みをアプリで~



(公社) 高知県自治研究センター

高知県中央部の最大都市圏としての魅力を向上させ
 ◎安心して暮らし続けられる
 ◎ここでの活動がイメージ向上につながり、ヒトやモノ、コトを呼び込む

- 1 移動の目的の磨き上げ
 - ・移動の目的となる環境や施設の魅力を磨き上げ、これらがまちの中で作用しあい良好な環境整備につながるまちづくり計画を整理。
 - ・公共交通との密な連携は欠かせない。理想とするまちづくりのために規制も有効活用する。
- 2 移動の手段の再構築
 - ・公共交通をまちづくり計画と連携して再構築をすすめる。
 - ・市民から支持され、利用が継続する公共交通へと磨き上げ、利便性向上と利用促進を行う。



高知新聞社

- 1 高松市
鉄道を基軸にバス路線再編 鉄道 → 循環型バス
琴平電気鉄道：伏石駅 (20年開業) 46億円 (市負担17億円)
- 2 松山市
00年代から「歩いて暮らせるまち」
松山市駅前再整備 21億円 (市負担10億円) 26年末開業予定
- 3 富山市
06年にJR路線を引継ぎLRT開業
※宇都宮市、23年にLRT開業 事業費 684億円 (市負担282億円)
- 4 交通モードの相互連携 バターミックス
乗り換え。拠点機能。
とさでん交通発足から10年
タクシー、日本版ライドシェア
交通機関の役割分担
- 5 持続可能な地域交通
財源確保 (滋賀県…交通税の検討)
県独自の森林環境税 (1人500円、年約1億7千万円)
負担か投資か。交通政策、福祉政策
住民をいかに巻き込むか 住民自らが考える仕組み
- 6 まちづくり
首長の意思、判断、人が集まる場所、路面電車延伸構想、ターミナル構想

5 全国の実績事例

富山市 (約40万人/令和6年4月)

- ・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。



①富山港線LRT化事業

公設民営の考えを取り入れ、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、既存の電車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。

秋田市 (約30万人/令和6年4月)

- ・「多核集約型」の都市を形成する公共交通網を整備し、幹線軸の利便性向上を図るとともに、マイタウンバスを含む支線軸の確保、にぎわいの創出等に資する域内交通の充実、交通結節点における鉄道とバスの連携強化を図る。
- ・また、利便性向上施策とあわせ、タクシー等小型車両の活用も含めた地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスの確保に取り組む。



【いままで】

- ・複数の系統が重複
- ・郊外部の広範囲を支線やマイタウン・バスでカバー

【当面の取り組み】

- ・バスにおける運行頻度の適正化
- ・マイタウン・バス区間のタクシー運行

【長期的な取り組み】

- ・鉄道とバスの乗換拠点の強化
- ・乗換を前提とした公共交通網への見直し
- ・タクシーの機動力を活かした面的な運行

松山市 (約50万人/令和6年4月)

●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)

- ・一日約3万人の降客が行き交う「松山市駅前広場」の整備
- ・公共交通の乗り継ぎや乗降場所の集約で利便性向上、にぎわい空間の創出



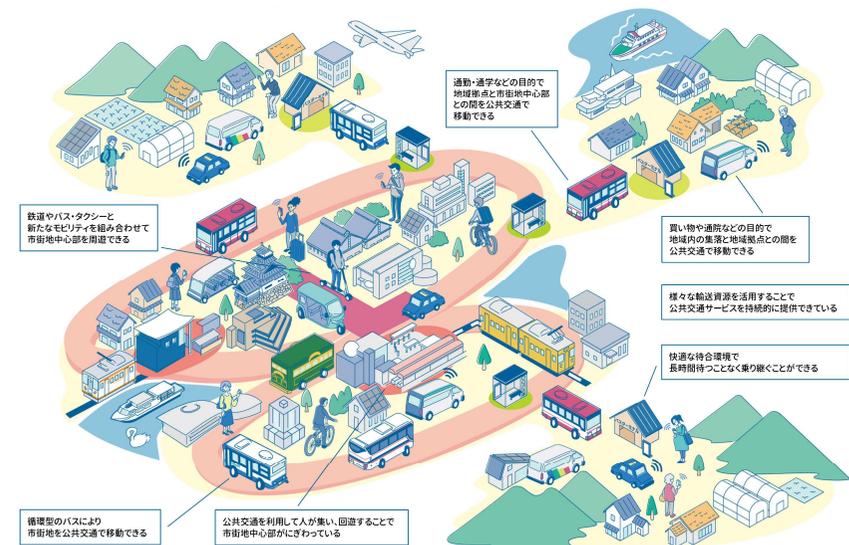
●歩いて暮らせるまち松山のシンボルロード『花園町通り』

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



松江市 (約19万人/令和6年4月)

- ・公共交通ネットワークを再構築し、利便増進計画等の検討を実施。
- ・複雑な運行計画や乗降が少ない区間当の運行を見直し効率化を図り、運行が困難な路線はコミュニティバスへの転換等を検討。
- ・市街地以外、コミュニティバスやAIデマンドバスを運行し、これらの手法が困難な地域は、タクシーを活用した移動サービスを検討。



出典：松江市地域公共交通計画

6 地域公共交通リ・デザイン分科会で出された主な意見

地域公共交通のスキームに係る主な意見

- ・路線バスの代替手段としてデマンドタクシーやコミュニティバス等が考えられるが、技術面・財政面の分析や先進事例、国の動きも参考に具体的なネットワークの再設計について早急に検討する。
- ・まちづくりの視点から公共交通を考える必要がある。
- ・あり方検討結果報告書では、路面電車のあり方、電車バスの並走区間、運転手不足へ対応するために、スキームについて早急に見直しすることが求められている。
- ・公共交通を維持するにはかなりの投資が必要。様々な視点から冷静に検討する時期に来ている。
- ・コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりは、医療・福祉・商業・子育てや住居がまとまった生活利便施設にアクセスできるように進めているため、拠点を繋ぐ公共交通は維持したい。
- ・幹線はバス、それ以外はタクシーや小型バス等で補えば、交通空白地を少なくできると考える。
- ・バス・電車を「基幹路線」、タクシーを「地域内循環路線」に分け、様々な交通機関に乗り換えてできる乗換拠点を整備し利便性を向上させる。
- ・市内のモビリティサービスを司る機能の構築等、地方都市の移動方法の革命を提唱したい。
- ・高松、松山、富山は交通まちづくりを掲げ、「投資」を行いまちが様変わりしている。公共交通への「負担」か、まちづくりへの「投資」か。
- ・現在の補助金のスキームは、県も含めてあり方を検討すべきでは。
- ・運転手不足の切り札の自動運転バスやライドシェアも市にとって即効性がある手段ではない。

路線バスに係る主な意見



- ・補助金をいただいても2億円の自社赤字が残る。とさでん交通としてできる限りの対応はしたい。
- ・運転手不足の理由から、なぜピンポイントでこのエリアが出てきたのか不思議。議論がミスリードにならないよう、全体としてどう考えるかという議論が必要。
- ・12の見直しエリアについて、まちづくりの視点や定量的なデータから根拠を示すことが必要。
- ・路線バスの詳細な利用状況や収支状況等の資料から、代替手段としてデマンドタクシーなどについても分科会を通じて議論を進めていただきたい。
- ・運転手確保に向けて時間限定や路線・エリア限定やパート運転手など、様々な方法で広報活動や募集することも検討してはどうか。
- ・5年後のバス運転手数は6割減、走行距離も半分以下となる。現在の補助スキームのままでは毎年2億円以上の自社赤字が累積し、路線縮小せざるを得ない。
- ・乗務員数の将来予測をベースに基幹路線と支線路線を位置づけ、その状況で再編するほかない。
- ・とさでん交通も行政ももっと地域の声を聞くべき。
- ・次年度以降のトーマン団地や種崎線については、高知市とも協議しながら検討したい。

タクシーに係る主な意見



- ・タクシー業界も運転手が不足しており、バスに代わってデマンドを広げることに限界を感じている。
- ・デマンドタクシーを見直す時期にあるのではないかと。
- ・タクシー業界も運転手不足。労働条件の問題を解決しなければならない。
- ・タクシー業界全体で協同組合全体でお客様を運ばなければならない。
- ・デマンドタクシーは一人で乗車できることが条件ですが、車椅子の方も増えているので、ユニバーサルデザインの福祉タクシーに近い車両を使っただけなら助かる。
- ・地域で独自に開発した配車アプリで相乗りやデマンド機能を付加すれば、効率的な配車と利用者にとって利便性の高いタクシー利用が実現できる。
- ・日本版ライドシェアについて、ハイヤー協同組合でも9事業者が導入予定。
- ・電車・バス・タクシーが値上げする中、デマンドの運賃は今後どうするか。

路面電車に係る主な意見



- ・県はあり方検討会から示された3つの基本的な考え方について、具体的に協議する時期に来ている。
- ・路面電車は県主体で検討していく。まずは関係市町やとさでん交通とともに、維持コストや並走区間など具体的な検討を進め、あり方について整理したい。
- ・電車は高知の顔であり文化遺産と思っていたが、学生何人かに聞くとそうではなかった。様々な声を拾いながら、電車のあり方をもう一度考える必要がある。
- ・施設整備や維持修繕費などの検討を含め、電車を軸に今後のあり方について議論していく。
- ・電車の運転手不足も深刻。車両・線路・電気施設の技術員も定年退職に対する補充が厳しい状況。
- ・県の「電車WG」では、バスも電車も運転手が減るという現実を前提に考えるべき。
- ・電車が高知のまちを走る風景を残しながら、運用できる形を検討されたい。
- ・年内に路面電車のあり方についての絵姿と方向性を取りまとめたい。

その他意見について

(並走区間)

- ・並走区間を一つにすれば、電車バスの運転手不足に対応できるかもしれない。最初は不便を感じるかもしれないが、慣れれば受け入れることができるのではないかと。
- ・人手不足や働き方改革の状況の中、電車バスが重複して運行していることについて疑問を感じる。
- ・並走区間についてははやくはでも議論されたらどうか。
- ・単純に電車バスどちらかにするのはない着地点があれば良いとも考える。
- ・並走解消するためには、バスと電車の乗り換え拠点の検討も伴う。
- ・乗り換え型のフィーダー案は、行政負担による乗換拠点の整備や乗務員の休憩所の整備が必要。

(その他)

- ・最大株主の県と第二株主の高知市は自分事と捉え真剣に検討してほしい。
- ・運転手募集を会社のトップページにアップしてはどうか。
- ・公共交通の魅力をもっと知ってもらうことや、公共交通は人の命を預かる大事な職業であることなど、職業として選んでもらうためのPRがもっと必要。
- ・会議のメンバーだけでなく、若者や女性など様々な立場の人から意見を聞く場があるとよい。
- ・公共交通の特集をした新聞記者の話聞き、参考にすることを提案する。
- ・運転手にも来ていただいて、現場の生の声を聞いてみたい。
- ・市役所の近くや県民文化ホール前を広場化し、ターミナルでもあり木曜市が開催され、人が集まる場所でもあるというような形にできないかと思っている。
- ・移動目的となるコンテンツをまちに集約させると、人々の移動も集約され人もまちも活性化する。
- ・まちの魅力づくりや地域の発展など中長期的に取り組まなければならないことは何か。
- ・中高生が公共交通を選ぶ、そんな将来にしていければ。
- ・公共交通の課題に対しデジタル化は必要。

7 高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について

高知市地域公共交通あり方検討会

【基本的な考え方】

- 多様な交通モードの相互連携によるペタターミックス
- 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・プラス・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**
 - 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

高知市地域公共交通会議（地域公共交通リ・デザイン分科会）

■高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

めざすべき将来の方向と人口の将来展望を示す。行政計画の人口の将来展望に関する基礎資料。

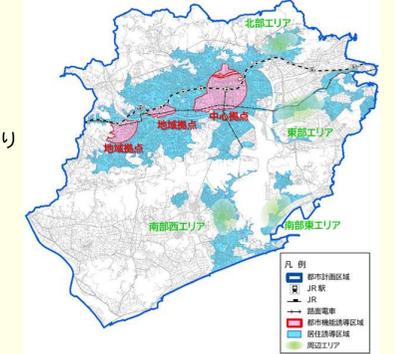
- ・高知市人口 312,745人 (2024年11月)
- ・目標人口 280,000人 (2060年)
- ・将来推計人口 204,000人 (2060年)



■高知市立地適正化計画

公共交通により生活利便施設に容易にアクセスできるなどコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりをめざす。

- 【基本方針】
- ・コンパクトな都市形成による効率的なまちづくり
 - ・公共交通を軸としたまちづくり
 - ・都市の魅力・活力を高める都市拠点の形成
 - ・生活利便性の維持・向上
 - ・安全・安心な居住地形成の誘導



■高知市中心市街地活性化基本計画

- 【基本的な方針】
- ・暮らしたいまち・働きたいまちの実現
 - ・訪れたいまち・きかけづくり・滞在したくなる仕組みづくり
- 【基本コンセプト】
- ・暮らす・働く・訪れ遊ぶ
 - 魅力共創のおまちへ

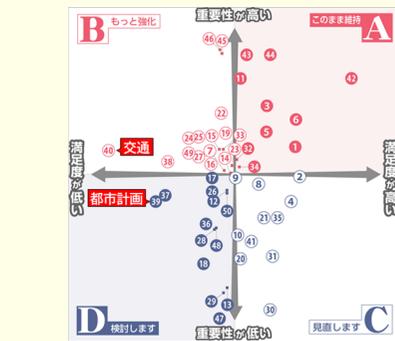


■令和6年度 高知市民意識調査

- ・満足度が最も低い施策は「安全で円滑な交通体系の整備」、次に「地域特性を活かしたパランスの取れた都市の形成」。

■令和5年度 20歳へのアンケート

- ・今後「高知市」で暮らすことを考えていない理由の第1位は「より便利な場所で暮らしたいから」
- ・将来、暮らしていく場所を考えると大事だと思うことの第4位は「交通機関の利便性」



■人口減・利用減・運転手減

- 人口推計 326,545人/R2 → 241,483人/R32 ⇒ 26%減
- 出生数 3,093人/H15 → 1,792人/R5 ⇒ 42%減
- 利用者 [路面電車] 546万人/H20 → 492万人/R4 ⇒ 10%減
[路線バス] 480万人/H20 → 247万人/R4 ⇒ 49%減
[タクシー] 684万人/H20 → 321万人/R4 ⇒ 53%減
- 運転手 [路面電車]10年後は2割減 [路線バス] 10年後は大幅減
- 技術員 [路面電車][路線バス]ともに技術員の退職補充も厳しい

■分科会委員の主な意見

- 地域公共交通のあり方
 - ・まちづくりの視点から公共交通を考え、まちとまちを繋ぐ路線を充実させる。
 - ・幹線はバス、それ以外は小型車両等で補完し交通空白地を少なくする。
- 路線バス
 - ・時間帯や路線、エリア限定、パート運転手など様々な方法で運転手を確保。
 - ・人口減、利用減、運転手減の将来予測等、エビデンスに基づく再編をする。
- タクシー
 - ・タクシー運転手不足も深刻化しており、デマンド拡充に限界を感じる。
 - ・業務の効率化、利便性が期待できる配車アプリなどデジタル化を進める。
- 並走区間
 - ・並走解消には電車バスの乗換拠点の検討が必要。
 - ・乗換拠点には、利用者の乗り換え負担の軽減と運転手の環境整備の検討が必要。

■関係者からの主な提案等

- とさでん交通
 - ・電車バスの並走解消や運転手不足に対応するため、乗継拠点を整備し、幹線・支線型交通に再編。
- 高知市ハイヤー協同組合
 - ・基幹路線と地域内循環路線に分け乗換拠点を整備し、地域内循環交通としてタクシーを活用。地域内をタクシーアプリで呼べる仕組みの構築。
- 高知県自治研究センター
 - ・「移動目的」となる環境や施設の魅力磨き上げ。
 - ・「移動手段」の公共交通とまちづくりを連携し再構築。
- 高知新聞社
 - ・高松市は伏石駅を新設、松山市は市駅前を整備しまちづくりを実現。相互連携ペタターミックス、乗り換え、拠点機能、まちづくり、人が集まる場所。

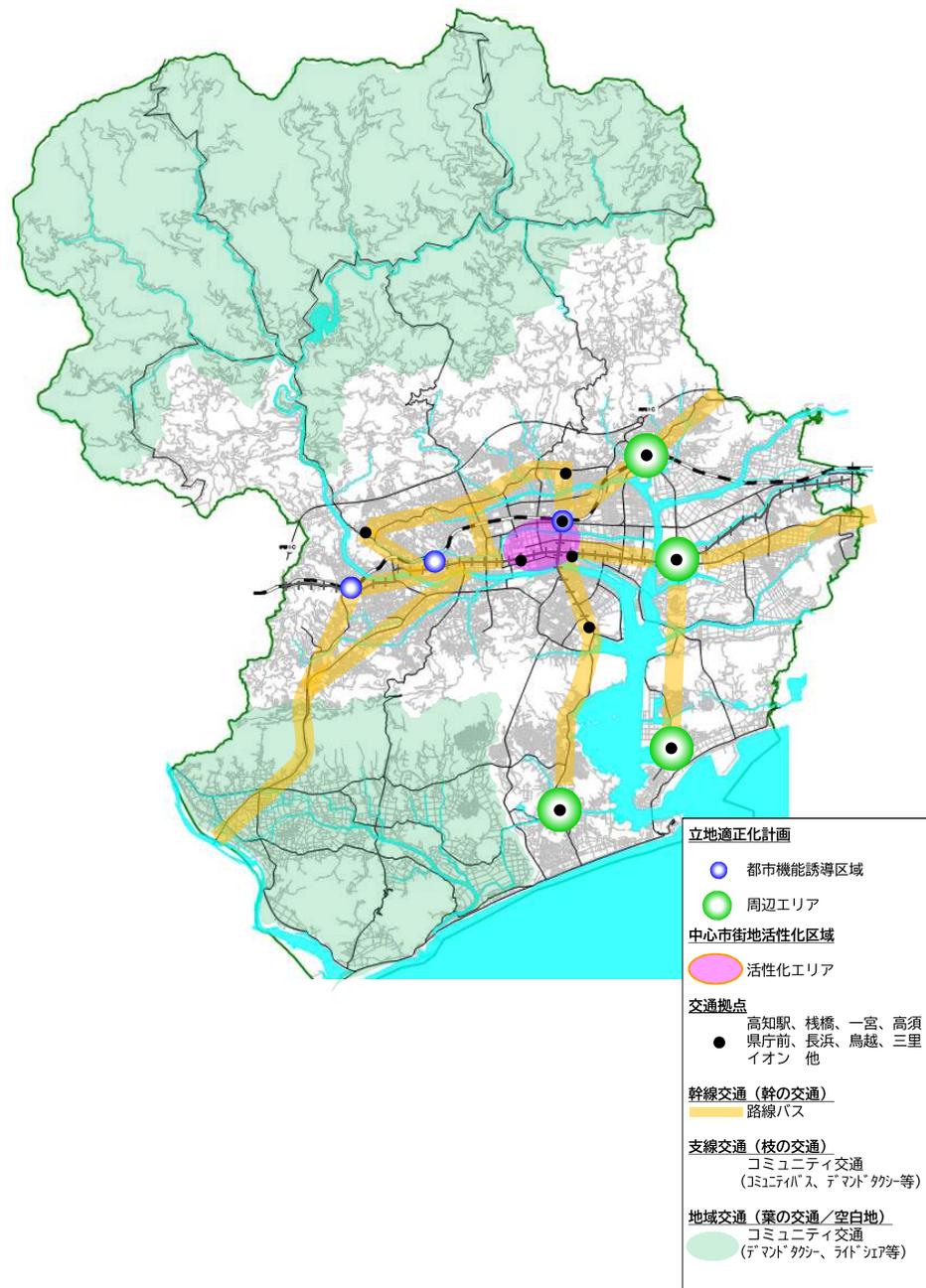
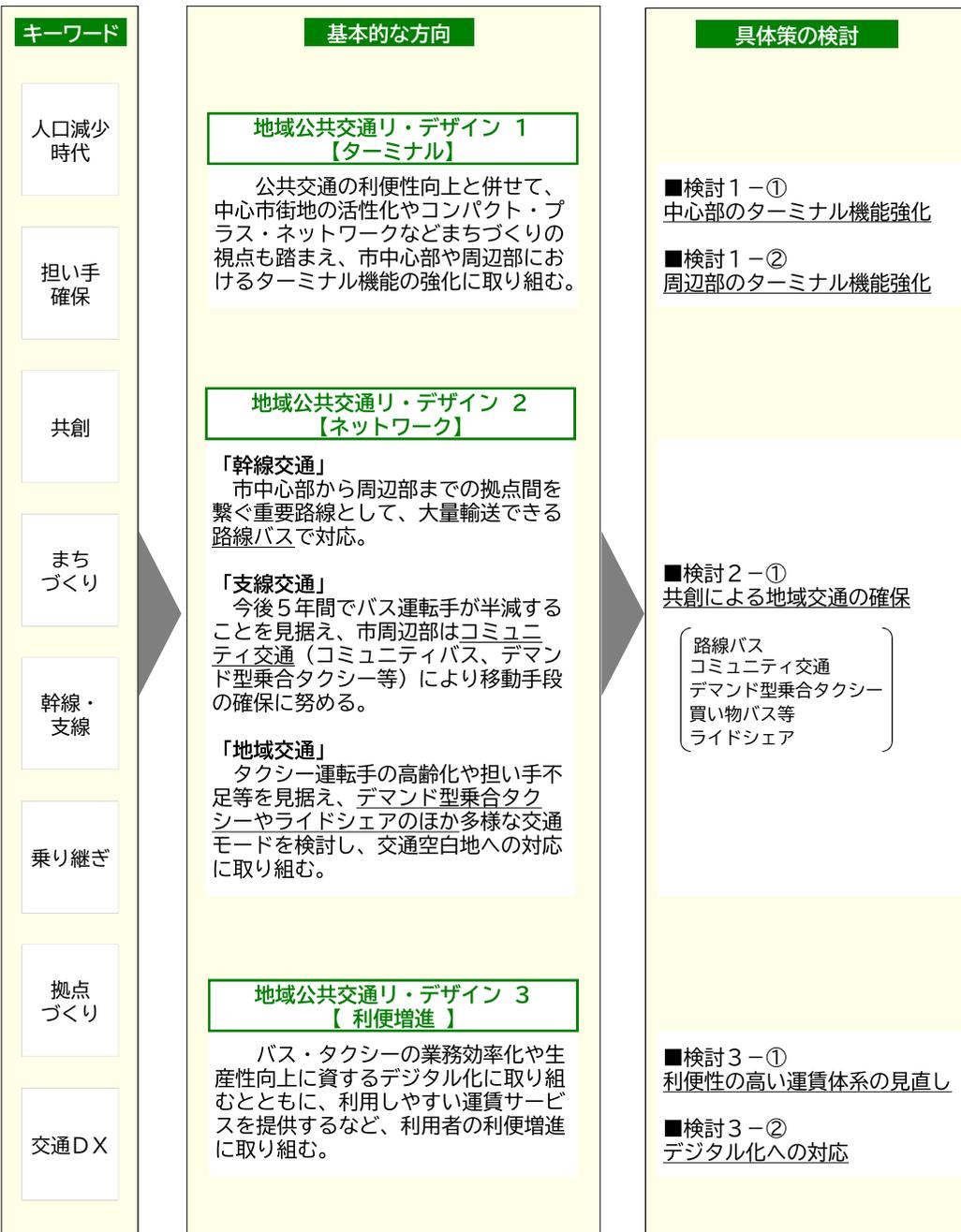
■運転手等ヒアリング

- バス運転手
 - ・並走区間の利用者は、電車バス両方あることで中心部が便利と感じている。
 - ・幹線・支線型で運行すると定時は守られるが、運転手は減らない。
 - ・幹線・支線型は乗り換えが面倒、雨天時は混雑するので環境整備が必要。
 - ・短時間勤務や路線限定運行は一定効果はあるが、運転手として定着するか疑問。
 - ・無料デーやワンコインデーは初めて利用する方も多くやりがいを感じた。
 - ・利用者のほとんどが中心部で乗降しており、特に女性の利用が多い。
- 電車技術員
 - ・人手が足りず外注している工事もある。技術継承もできていない。
 - ・5年以内に60歳を迎える職員が数名おり、新規職員を入れたいが人が来ない。
 - ・高卒の方が入社してくれるとありがたい。高卒新採の方が長く残ってくれる。

7 高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について

高知市地域公共交通会議（地域公共交通リ・デザイン分科会）

（地域公共交通リ・デザインのイメージ）



7 高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について

基本的な方向1【ターミナルのリ・デザイン】

・公共交通の利便性向上と併せて、中心市街地の活性化やコンパクト・プラス・ネットワークなどまちづくりの視点も踏まえ、市中心部や周辺部におけるターミナル機能の強化に取り組む。

■検討1-① 中心部のターミナル機能強化

・中心市街地にある高知駅ターミナル、はりまや橋観光バスターミナル、路線バスの県庁前発着場所について、交通の結節機能や乗り換え機能、都市の拠点機能の機能強化を検討します。

【現状】

高知市中心市街地活性化区域（148ha）



高知駅バスターミナル

概要：ターミナル内には、発券機能等を備えた待合所や24時間使用可能なトイレを併設。
 構造：面積3,400㎡、乗降場9バス、待機場2バス
 路線バス：医療センター線、桂浜線、鳥越線、船岡一宮線、棧橋一宮線、医大県庁前線、オアシスパーク線、一宮県庁前線、領石線、高岡線（**乗り入れ11系統**）

路線バス 県庁前発着場所

路線バス：【発着便】イオン高知線、種崎線、長浜県庁前線、南ヶ丘県庁前線、はりまや橋県庁前線、JAはるの県庁前線、トヨタ団地線、医大県庁前線、一宮県庁前線、領石線、潮見台JA病院線、前浜線（**乗り入れ12系統**）
 【通過便】観月坂団地線、鳥越線、宇津野線、船岡一宮線、オアシスパーク線、高岡線、南ニュータウン線、天王ニュータウン線、高岡土佐道路線（**乗り入れ9系統**）

はりまや橋観光バスターミナル

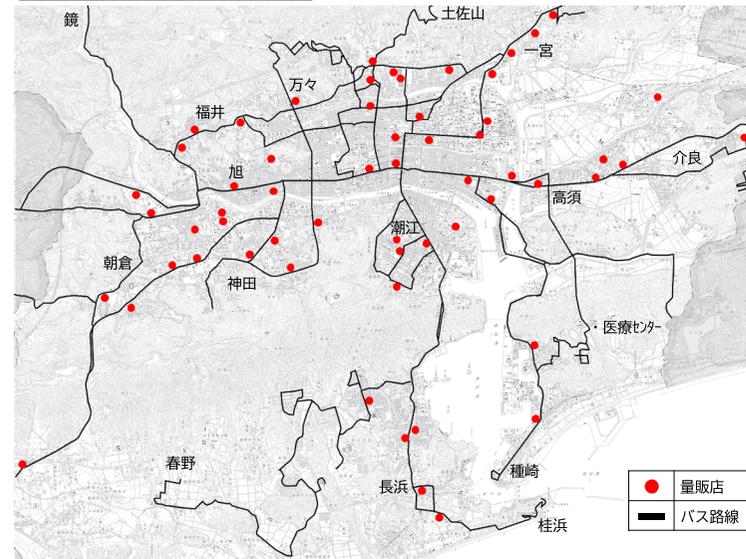
概要：はりまや橋を中心とした新しい観光のための拠点として平成20年5月にオープン。
 空港連絡バスや高速バスの降り場のほか観光バス駐車場や泊車場として利用。
 構造：幅員19m、延長260m、面積3,200㎡
 備考：都市計画/平成12年10月決定、平成16年3月変更、平成20年5月供用開始

■検討1-② 周辺部のターミナル機能強化

・周辺地域の暮らしの拠点となる「量販店」について、乗り換えポイントとして待合スペースや駐車スペースを整備するとともに、パーク・アンド・ライドやサイクル・アンド・ライドなど交通拠点の機能強化を検討します。

【現状】

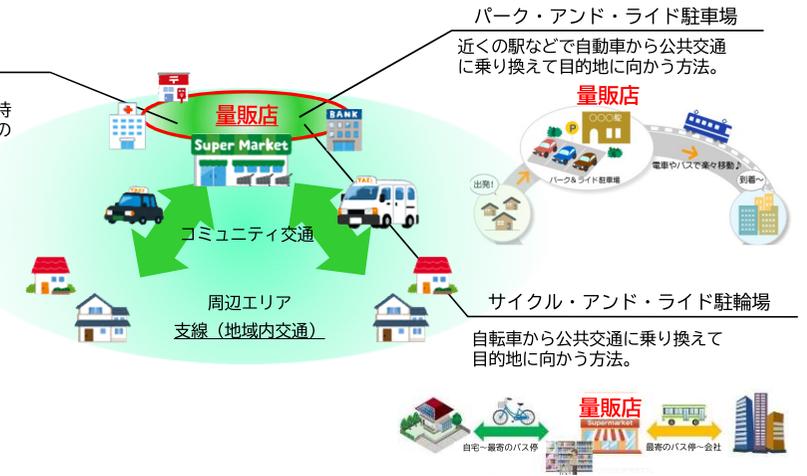
高知市バス路線（令和6年10月ダイヤ改正）



【イメージ】

デマンド型乗合タクシー
 駐車・待合スペース

生活拠点となる量販店において、スムーズな乗り換えができる「待合スペース」「駐車スペース」の環境整備を実施。



7 高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について

基本的な方向2【ネットワークのリ・デザイン】

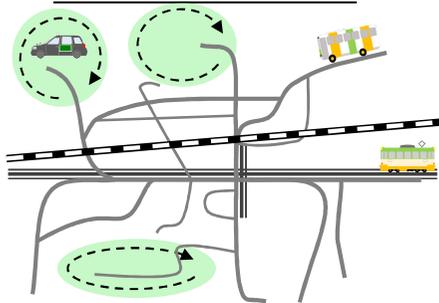
幹線交通 市中心部から周辺部までの拠点間を繋ぐ重要路線として、大量輸送できる路線バスで対応。
支線交通 今後5年間でバス運転手が半減することを見据え、市周辺部はコミュニティ交通（コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等）により移動手段の確保に努める。
地域交通 タクシー運転手の高齢化や担い手不足等を見据え、デマンド型乗合タクシーや日本版ライドシェアのほか多様な交通モードを検討し、交通空白地への対応に取り組む。

■検討2-① 共創による地域交通の確保

【イメージ】

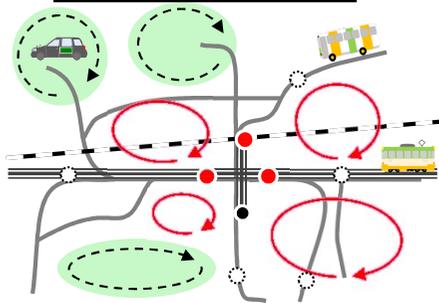


現状のイメージ【短期】



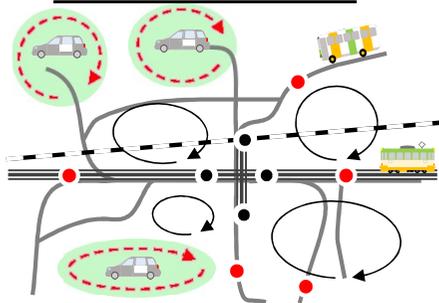
幹線交通 生活路線バス
支線交通 生活路線バス
 廃止路線代替バス
地域交通 デマンド型乗合タクシー

5年後のイメージ【中期】



幹線交通 生活路線バス
支線交通 廃止路線代替バス
 コミュニティ交通の導入
 買い物バス等の活用
地域交通 デマンド型乗合タクシー
 買い物バス等の活用
交通拠点 中心部のターミナル機能強化

10年後のイメージ【長期】



幹線交通 生活路線バス
支線交通 コミュニティ交通
 買い物バス等
地域交通 デマンド型乗合タクシー
 買い物バス等
 ライドシェアの活用
交通拠点 中心部のターミナル機能強化
 周辺部のターミナル機能強化

基本的な方向3【利便増進のリ・デザイン】

・バス・タクシーの業務効率化や生産性向上に資するデジタル化に取り組むとともに、利用しやすい運賃サービスを提供するなど、利用者の利便増進に取り組む。

■検討3-① 利便性の高い運賃体系の見直し

・バス・タクシー運転手の減少を見据えた「乗り換え型公共交通」へとシフトしていくため、利用者が乗り換え抵抗を感じることをない、シンプルで分かりやすい運賃体系を検討します。

【現状】

運賃サービス（一般）

オート1 dayサービス

市内均一区間をICカードですかで大人500円でバス乗り放題！

電車一日乗車券

市内均一区間が500円乗り放題！全線が1000円乗り放題！

お買い物乗車券

帯屋町筋商店街加盟店で3,000円以上お買い物をすると電車バス200円分の乗車券を進呈！

運賃サービス（高齢・学生他）

おでかけ電車65定期

65歳以上の方に電車全線乗り放題となる定期券！

おでかけバス70定期

70歳以上の方にバス乗り放題となる定期券！

子育て支援サービス

小学生以上のお客さまに対し幼児2名まで無料！家族で利用する場合は3名以降も無料！

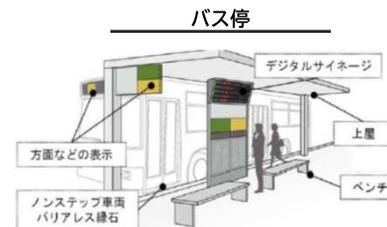
運賃サービス（乗り継ぎ割引）



■検討3-② デジタル化への対応

・利用者の移動の利便性と交通事業者の業務改善・効率化につながる交通DXの取り組みを検討します。

【イメージ】



タクシー配車アプリ



検討スケジュール（予定）

- 短期的な取組に係る協議事項
● 中長期的な取組に係る協議事項

2024年度（令和6年度）

5月21日	地域公共交通会議①	○令和6年再編（案）について
7月5日	地域公共交通会議② リ・デザイン分科会①	○令和6年再編（案）について（再協議） ●地域公共交通あり方検討結果報告書について
10月	—令和6年再編—	
10月7日	リ・デザイン分科会②	○令和7年再編に向けた現状整理 ●関係者からの提案等について
2月13日	リ・デザイン分科会③	○令和7年再編に向けた課題分析 ●地域公共交通リ・デザイン方向性の検討
3月	地域公共交通会議③	○令和7年再編（骨子）について ●地域公共交通リ・デザイン（案）について

2025年度（令和7年度）

5月27日	地域公共交通会議①	○令和7年再編（案）について ●地域公共交通リ・デザインについて
8月	リ・デザイン分科会④	○令和8年再編に向けた現状整理 ●2027地域公共交通計画策定に向けた現状整理について
10月	—令和7年再編—	
11月	リ・デザイン分科会⑤ 地域公共交通会議②	○令和8年再編に向けた課題分析 ●2027地域公共交通計画の方向性（案）について
2月	地域公共交通会議③	○令和8年再編（骨子）について ●2027地域公共交通計画の方向性、骨子（案）について

2026年度（令和8年度）

5月	リ・デザイン分科会⑥ 地域公共交通会議①	○令和8年再編（案）について ●2027地域公共交通計画の骨子、具体策（案）について
8月	リ・デザイン分科会⑦	○令和9年再編に向けた現状整理 ●2027地域公共交通計画の具体策、計画書（原案）について
10月	—令和8年再編—	
11月	リ・デザイン分科会⑧ 地域公共交通会議②	○令和9年再編に向けた課題分析 ●2027地域公共交通計画の計画書（最終案）について

12月 パブリック・コメント ●2027地域公共交通計画（最終案）の意見聴取

2月

地域公共交通会議③

○令和9年再編（骨子）について
●2027地域公共交通計画の策定

2027年度（令和9年度）

5月

地域公共交通会議①

○令和9年再編（案）について
●2027地域公共交通計画の推進