

令和6年度 第2回 高知市地域公共交通会議

次 第

令和6年7月5日（金）13時30分
高知市役所本庁舎 611 会議室

1 開 会

2 議 事

（1）前回会議の振り返りについて 資料1

（2）生活バス路線について

・これまでの対応状況等の報告 資料2

・高知市地域公共交通プラン（生活バス路線運行事業） . . 資料3

・バス路線（区間）の退出の申出 資料4

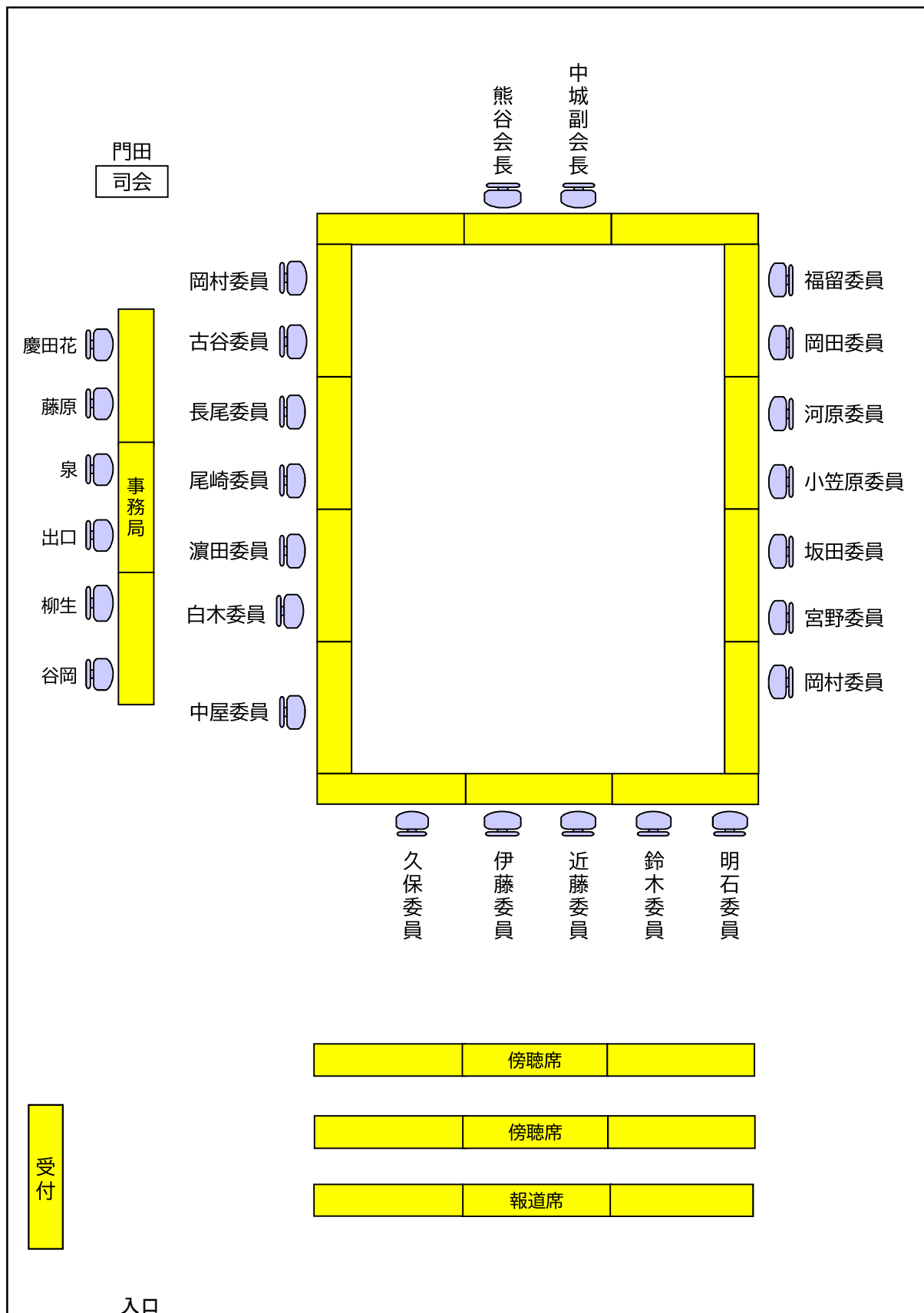
・とさでん交通バス路線の今後について 資料5

（3）リ・デザイン分科会の設置について 資料6

3 その他

4 閉 会

令和6年度 第2回 高知市地域公共交通会議 配席図



令和6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・U B C	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 N P O 高知市民会議事務局長	おざき 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長	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	おかむら ようすけ 岡村 洋祐
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	みやの ひろし 宮野 広至
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	さかた しょうご 坂田 省吾
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	おがさわら ひでお 小笠原英雄
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）	かわはら けんじ 河原 研治
19		高知県土木部高知土木事務所 次長（技術総括）	おかだ さとる 岡田 智
20		高知市都市建設部長	ふくどめ まさみつ 福留 正充
21	(9) 高知市長が指名する職員	高知市市民協働部長	なかじょう じゅんいち 中城 純一

◎：会長

委嘱（任命）期間：令和6年4月1日 から 令和8年3月31日 まで）

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

（役員の選任及び職務）

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、高知市市民協働部交通戦略課に置く。
- 3 事務局長は、高知市市民協働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け

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日から施行する。

前回会議の振り返りについて

会 議 録

会 議	令和6年度第1回高知市地域公共交通会議
開催日時	令和6年5月21日(火) 9:30~12:10
開催場所	高知市役所本庁舎6階 611会議室
会長氏名	熊谷 靖彦(高知工科大学名誉教授)
出欠状況	別紙「出欠表」のとおり
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	<1 開会> 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。 本日の会議資料は事前送付させていただいたが、お手元に資料4-1, 4-2などを配布しているので、差し替えをお願いする。 昨年度末をもって本会議の委員の任期が満了となったので、改めて今年度から2年間、委員として委嘱させていただく。 1 高知工科大学 名誉教授 熊谷 靖彦 様 2 高知大学 准教授 岡村 健志 様 3 高知市旅館ホテル協同組合 女性部 部長 古谷 純代 様 4 高知市町内会連合会 会長 長尾 達雄 様 5 NPO高知市民会議 事務局長 尾崎 昭仁 様 6 高知市老人クラブ連合会 副会長 濱田 礼子 様 7 高知市身体障害者連合会 会長 中屋 圭二 様 8 四国旅客鉄道株式会社 高知企画部長 田岡 弘久 の代理で 高知企画部 主席 川崎 佳孝 様 9 とさでん交通株式会社自動車戦略部 部長 伊藤 栄 様 10 とさでん交通株式会社 電車事業部 部長 近藤 寛 様 11 株式会社県交北部交通 代表取締役 鈴木 健二 様 12 高知市ハイヤー協同組合 理事長 明石 健市 様 13 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 岡村 洋祐 様 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 宮野 広至 様 15 高知県総合企画部 副部長 坂田 省吾 様 16 高知県警察本部交通部参事官 兼交通企画課長 小笠原 英雄 様 17 国土交通省 四国地方整備局 土佐国道事務所 副所長 河原 研治 様 18 高知県土木部 高知土木事務所 次長 岡田 智 様 19 高知市都市建設部長 福留 正充 20 高知市市民協働部長 中城 純一 私鉄高知県連合会 会長 白木 政行 様は、所用により欠席。 今回、改めて会議の会長、副会長、監事を新たに選任する必要がある。本会議設置要綱の規定により、会長については委員の互選によって選出し、会長が副会長、監事を指

	名することになっている。会長を推薦いただく委員は挙手をお願いします。
長尾委員	公共交通の専門家である熊谷先生にお願いしたい。
事務局：門田	長尾委員から熊谷委員という声が上がったが、よろしければ委員の方は拍手をお願いします。 ——拍手多数、承認——
事務局：門田	副会長と監事については会長が指名することになっているので、熊谷会長から指名をお願いします。
熊谷会長	副会長は高知市の中城委員を指名する。 ——中城委員 了承——
熊谷会長	監事は福留委員と尾崎委員にお願いしたい。 ——福留委員、尾崎委員 了承——
事務局：門田	熊谷会長から就任のご挨拶をお願いします。
熊谷会長	公共交通については前々から大きな課題があるが、利用者が減り、コロナもあった。さらに運転手不足も顕在化してきて、2024年問題もある。一方で、新たな動きとして4月から東京都ではライドシェアが始まった。都内ではBRTも非常に便利。宇都宮ではLRTも始まって人気だと聞いている。一方で、高知市は持続可能な公共交通を検討することということで、昨年度、あり方検討会を立ち上げいくつか課題を挙げさせていただいた。今後それを深掘りしていくことになるかと思う。この公共交通会議では公共交通のあり方について、皆さんの意見を賜りながらよりよいものにしようということ、専門・利用者としての立場から積極的な意見をいただきたい。
事務局：門田	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ので、設置要綱の規定により、本会議は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します。
熊谷会長	新たに委員になられた方もいるので、会議の役割について説明をお願いします。
事務局：柳生	===== 資料1 説明 =====
熊谷会長	我々の役割はバス路線の休止・廃止について議論をすること、それから地域公共交通プランについて議論する、それから地域内フィーダー系統、いわゆるデマンドの国への申請について、事業報告について承認すること。それぞれの立場からぜひご意見を頂きたい。
熊谷会長	< 2 議事 > 今日は8つの議事がある。 資料2前回の振り返りについて、とさでん交通から、運転手不足や2024年問題等の説明があり、路線バス事業はさらに厳しいという発言があった。前回は社長が来られて、非常に厳しい運行補助の仕組み等の説明があり、補助がなければ持続できないという発言もあった。

	運転手の採用について、伊藤委員から昨年の採用は1人だったということで、今年度に向けて前向きに取り組むという発言があったが、今年度について報告をお願いします。
伊藤委員	前回の公共交通会議で、運転手不足について令和5年度の採用は、その時点で1人と説明した。令和5年度の3月末までに採用は2名。1名は一度やめた方を再度雇用した。採用は2名だが、令和5年度の退職は13名。また、新年度の採用として、現在は教習生が1名。年齢は19歳。バスが好きということで、バス運転手を目指して頑張っているところ。
熊谷会長	樋口社長から女性ドライバーについても検討・注目しているという話があったが、その後何か進んでいるか。
伊藤委員	採用会に来られた方はいるが、採用には繋がっていない。現在、バスの女性乗務員は5名。
熊谷会長	私からは3点お願いしていた。1点目はとさでん交通に対して皆さんと情報共有をして欲しいというお願い。2点目は、高知市にあり方検討会のその後の対応について検討を進めて欲しいというお願い。3点目は、高知県に対して、特に路面電車に関して検討等を進めて欲しいという話をしたが、高知市は、あり方検討会のその後について、何か進展等はあるか。
事務局：出口	高知市地域公共交通あり方検討会からいただいた検討結果報告書を踏まえて、その後、バス事業者、タクシー事業者、関係自治体との具体的な協議を進めていたところ。前回の会議で、会長から会議体みたいなものを設けてはどうかという意見、岡村委員からも新しいチームづくりを考えてみてはどうかと意見をいただいたので、委員の意見に対応する形で、新たな組織づくりを示したいと考えている。
熊谷会長	高知県に路面電車の問題解決についてのお願いをしたが、その後の対応について報告はあるか。
坂田委員	路面電車については、軌道が市町に跨っているので、県が主体的にということだと受けとめている。いの町、南国市、高知市、とさでん交通が協議をする勉強会のような場を設けて議論を始めたいと考えている。その際には、高知の日常生活の移動手段として重要な役割を果たしているということはもちろん、路面電車を今後どのように維持していくのか、中期経営計画を策定しているので、計画の達成に向けての経営状況等の議論、そのようなことを議論していく場を作りたいと思っている。
熊谷会長	続いて、議事2と3についてまとめて説明をお願いします。
事務局：慶田花	===== 資料3説明 =====
伊藤委員	採用について現状をもう少し説明する。採用は1人、2人とできているが、退職者の補充が追いつかない。加えて、今年の4月から乗務員の労働時間の規制強化に対応するため、乗務員不足は深刻な状況になっている。何とかするため、今年の10月は昨年を上回るダイヤの減便、一部路線の区間廃止、縮小を計画している。減便するところや廃止をせざるを得ないところに、利用者がいるということは重々認識している。非常に心苦しいという思いは事業者としてある。ただ、今いる乗務員で対応するにはやむを得ない状況。利用者の声等もあると思うが、事業者の深刻な状況についてはご理解いただきたい。 バスの乗務員推移表は2月に同じ資料で説明した。中段に枠で囲んでいるところは、

昨年12月1日現在の乗務員の不足人数。19人の不足と説明した。この表は令和4年3月末に作成したもので、令和5年の3月末の178という数字は、退職・採用と、平均から出した予測値。その時は乗合が124、高速34、貸切20という予測だったが、横の赤字は今年4月1日現在の実数。乗合は123、高速は29、貸切は19。路線バスを運行するのに147名必要なので24人不足という状況。高速バスは本来34名必要だが29名。路線バスを維持するため、高速バス路線を1便運休している。こういった状況で何とか路線を運行している。

裏面は、現在在籍している乗務員の年齢構成で高齢化が見てとれる。4月時点で60歳以上は41名、55歳以上は84名。約半数が55歳以上という状況で、非常に高齢化が顕著に表れている。また中段のグラフで見ると、50代以降に集中しているということが見て取れる。

次のページも前回に使用したもの。去年の4月から7月までの4ヶ月間のICカードによる、高知市内の1日当たりの利用者数を示している。枠外にある数字は1日当たりの利用者数、赤字のところは1人未満を表している。路線図に出ていない近隣の市町に繋がっている路線もあるので、その区間も含めて、利用実態、運行経路が重複しているなどを見直しの参考とした。路線の区間廃止のところは黄色の枠で囲んでいるところ。

続いて、資料4-1について説明する。路線バスは通勤・通学や交通弱者にとって日常生活に必要不可欠な移動手段。少子高齢化が進む高知市において、路線バスの果たす役割は大きく重要性は高いと認識しているが、人口減少、自動車等の普及に加え、コロナ禍以降の生活スタイルの変容等により利用者の減少は続いている。事業運営においても、原油価格の高騰や物価高ということもあり、コスト削減には努めているがなかなか自助努力では成り立たない。乗務員不足に加えて、4月からの改善基準告示による労働時間の規制強化等もあり、路線を運行していくことも非常に厳しい。ただ、収支均衡を見据えて運賃改定の準備をしているが、改定をした分で費用を補うことは実質的に不可能。これまで以上に路線バス事業の維持は困難になると考えている。このような状況の中でも、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て、路線バスを運行するには運行補助が必要なので申請するもの。

2ページは、路線バス事業の過去3年間の実績及び当年の見込、翌年の計画で、上段の表は高知市に關係する全系統の数値。令和7年度の計画は、系統数は10月から9系統マイナス。運行回数は平日でマイナス53便。1日あたりで11.2%減。年間では36万7000km減少となる。令和7年度計画に対して、国、県、市町村補助は、2億395万6000円を予定しているが、路線バス事業の収支率は55.4%。費用に対して収入は半分ぐらいしか賄えてない。こういったところが事業を運営していく上で厳しい。現在、弊社路線については、国庫補助、県補助、市町村補助など、何らかの補助を受けている路線は96%、自主運行は4%。収支率からわかるとおり、補助金をいただいても路線バス事業は2億円の赤字。下段は複数市町村を跨ぐ国庫補助の系統。3ページ上段は県の補助系統。中段は市町村の補助系統、下段は自主運行系統。次ページは、高知市内で完結する高知市の補助系統と、高知市内で完結する自主運行系統。次のページは令和7年度高知市単独補助系統の計画の詳細、下の段は自主運行系統の詳細。裏面の上が国庫補助系統、下は県補助の系統の詳細。

続いて、路線の概要について説明する。高知市の補助系統の路線一覧表の路線番号順に資料を作成している。これは系統で示しており、経由地が変われば別の資料になる。上段に運行ルート、2段目の運行内容としては、系統キロ、回数等を表記している。下に運行時刻の新旧を示しており、上が改正前、下が改正後を示している。改正前の時刻の横には、現状の1日当たりの平均利用者数を示している。一部減便や系統の起終点が変わったところを含めた資料になるので、大きな変更について説明する。7ページから34ページは、系統の変更や時刻の変更、新設系統などを示している。35ページ以降は廃止系統の概要。23ページ、大きく変わる系統として船岡のところ。現在は、土佐道路から能茶山交差点を経て、鴨田小学校の横を通って船岡まで結んでいる。こ

これは能茶山から鴨田小学校の区間を廃止して、新設路線として石立十字路より南進して船岡と結ぶ系統に変更する。24ページも船岡の路線。こちらも船岡と吉野線を統合して、神田のぽかぽか温泉のところを通過して河ノ瀬交差点を経由する新路線を計画している。これにより、船岡線と吉野線を統合する。吉野が一部廃止になるが、近くに新しい路線ができることになる。29ページは高知市南部の南ニュータウンの系統。現在、南ニュータウンから桂浜トンネルを経由して結んでいるが、桂浜トンネルを廃止。30ページのハビリセンター線、JAはるの線を含めて横兵経由に路線を統合して、効率化を図るという計画。桂浜トンネルの廃止に伴い、蒔絵台の北側にある蒔絵台北が廃止になる。ハビリセンター線とJAはるの線は、鷲尾山経由で市内中心部と結んでいたが、横兵経由に統一する。これにより、土佐塾線の廃止と合わせて、葛原バス停から東赤坂バス停までの4か所のバス停が廃止になる。以上が新設変更になる系統の詳細。35ページ以降は廃止により無くなる系統。35ページ以降の系統すべての路線がなくなるということではなく、区間廃止等によりその系統がなくなるということであり、一部が廃止になるということ。

続いて、資料4-2廃止区間の退出の申出について。10月の計画では区間廃止を予定している。高知市内の区間で見ると、10ヶ所の区間廃止、またバス停廃止を予定している。まず、退出する区間として、吉野線の吉野から松の本西、船岡線の鷲泊から能茶山西、石立十字路東から東城山。こちらは、吉野線と船岡線の統合による区間の廃止。続いて、トーマン団地からトーマン団地入口も廃止。トーマン団地から船岡南団地と県庁前を結んでいるが、すべて廃止ということではなく、トーマン団地入口からトーマン団地内が廃止になる。続いて、葛原から鷲尾山登山口と、学校入口から東赤坂は、ハビリセンター線とJAはるの線の統合、土佐塾線の廃止により、この区間が廃止になる。土佐塾線は廃止を予定しているが、土佐塾は学校でバスを構えて運行している。また、学校へ上がるところに駐輪場があり、そこへは吉野線と船岡線を統合した一部の便でカバーするように計画している。次のページの蒔絵台北も桂浜トンネルを廃止して、路線を統合することによる廃止。最後の北本町1丁目バス停は、朝1便だけ、みづき坂から高知駅を経由して県庁に行っているが、利用者が駅の方に向けて1人いるかないかという状況。この区間においては、北部交通が運行しているので大きな影響はない。

3ページ以降については、廃止区間の概要として、収支状況や時刻表、廃止の区間を示した路線図、利用状況等を示している。吉野線の概要書を説明する。運行系統は現在2系統あり、キロ程や運行回数を示している。次に収支状況。5年度実績でみると、収入は2200万ほどあるが、費用はそれ以上に3500万ほどかかっている、1370万円のマイナス。これに対して690万ほどの補助をいただいているが赤字。その下は時刻表。次のページが吉野線に係る廃止の区間を示している。こちらの路線図には示されていないが、松の本と高座の間を新しく路線を新設することになっている。5ページが利用状況を示している。平日でみるとこの区間で65.5人、1便あたりでは2.3人の利用がある。その下はこれまでの改善策や利用促進策等を示している。全路線に関わることだが、毎月第3日曜日の高齢者への半額サービスであったり、学生に対しては市内一律で乗れる定期を付与したフリー定期の発売、高額になる通学定期券に上限を設けたワイドフリーの定期券。子どもたちは祝日を半額にするなどの取組みはしている。その他の当該路線を巡る状況の変化等に関しては、代替手段として新たに新設する路線が500m以内にある。退出に至った理由等については、利用実態の結果、利用者数が1便当たりでみると平日で2.3人、休日になると1.3人。ここをどうやってカバーするかということで、新たな路線を新設することで、もう一本の路線と統合して効率化を図りたいという計画。利用者への説明については、バス停やホームページに周知する。また高頻度の利用者には、事前に個人宛にお知らせをする。次のページは、退出区間の各バス停の利用状況を示した表。以上が今年10月の路線改正、ダイヤ改正の説明。

前回の会議で示したように、乗務員不足が非常に深刻な状況。こういった中で路線の減便、また退出・廃止を含めて、特に乗務員を使う朝のラッシュ時間帯を減らさない

	と乗務員不足には対応できないということで、朝7時台、8時台の便を全体的に減便している。また、4月からの労働時間の規制強化が、仕事終了してから翌朝までのインターバルが1時間延びた。こういったことに対応するためにも、夜の最終便を繰り上げることも計画している。路線全体では11.2%の減便、運行キロについては16.3%の減少。この計画を実施すると、4月時点で乗務員は24人不足だったが、19人弱ぐらいは賄えると予定している。10月時点で19人弱賄えるということで現状の乗務員不足は緩和されるが、今後も乗務員の減少が続くようであれば、さらに厳しい状況は続く。採用に関しても、会社としても手広く進めながら採用に力を入れていきたい。
熊谷会長	10月1日のダイヤの見直しに向けて、この会議で同意を得たいという趣旨だと思う。利用者の立場から濱田委員なにかあるか。
濱田委員	老人会も高齢化が進み担い手がいない状況だが、どこの会社・組織も次をどうするのかということが最大の課題になっていると思う。市民・利用者の目からということで話させていただく。先ほどの説明で、19歳の方が運転手になりたくて教習をしているという話があったが、運転手になりたい理由は聞いているか。
伊藤委員	子どもの頃から憧れていたと聞いている。
濱田委員	昔は運転手になりたいという子供がたくさんいた時代があったが、今はバスに限らず他の運転手も大変な仕事だと思う。それでもなりたいたいというのは何か理由がある。それと、運転手がいないことについて、どのようにしたら運転手の応募があるか、運転手が増えるのか、検討して手を打っていることはあるか。
伊藤委員	運転手不足は随分前から悩んでいた。会社としては、女性バス運転手協会に入会をして、女性の乗務員に来ていただくという動き。バスを運転するには大型2種免許が必要で、約50万円ほどの費用がかかるがその補填は前から実施している。候補生等については、家賃の補助や病院の紹介なども行っている。魅力ある職場かどうかというところが大事かと。条件になるのが給与面だと思うが、経営的に見て会社として給料を上げる余裕がある状況ではないので、乗務員不足対策の課題ではないかと考えている。
濱田委員	学校や子どもに対して、将来はこういう仕事もあるとか、公共交通はなぜ必要なのか、これからお年寄りがどんどん増えていく時代に移動手段をどうするかなど、根本的なことを今の子どもに話をする機会を設けたら良いと思う。子どもの将来の夢ややりたい職業は、子どもたちが選ぶことができない時代になっていると思う。IT関係だけではなく、移動の手段も大事ということを何かの機会に伝えて、運転手を確保していくという努力を、企業の方もお金だけではなく、手を差し伸べていく、宣伝していくということも取り組まれてはどうかと思う。 知り合いが吉野に住んでいて、吉野の発着地からバスに乗って病院へ行っているが、廃止になったらどうするのかなと思った。今後、住民の方にここが通らなくなるというような、吉野だけに限らずそういう話はされるのか。
伊藤委員	近隣の方へのお知らせに関しては過去にも実施している。廃止が決定した後に住民への周知は実施する予定。以前は、その後にデマンド交通を導入するなどで、高知市が地元の説明を実施した。
濱田委員	何とかしたいと思って、行政も企業も私たちも携わっているのに、どんどん減っていくのを見ているのではなくて、何とかいい方向に行くようにまた協議をしていきたい。

熊谷会長	運転手不足に関しては全国的な話だと思うが、国として何か考えや進めていることがあれば紹介いただきたい。
宮野委員	運転手不足は全国的な話であって、バス運転手、タクシー運転手、トラック運転手も然りだが、運転手不足の話がここ最近特にあり、令和5年度に2種免許の運転者支援の制度というのができた。ただ、要望がたくさんあると、補助金としてキープしていたお金が、1事業者あたりとか1人当たりの金額が少なくなってしまう。それ以外の話としては、人で対応できないところは機械でやるというような話があり、自動運転関係の補助などもメニューにはあるが、高知県では何年か前に四万十市で実証実験的なことをしていたが、現在進行中のものはない。また、ライドシェアという言葉聞いたことがあるかもしれないが、自家用車を使って何とか対応できないかという施策を考えているところ。トラックでは荷物の積み込みをどうしても人の手でやらなければいけないところがあってそこを機械でやる。フォークリフトやトラック自体に積みおろしの機能がつくものに対しての補助などもあると聞いている。
熊谷会長	資料4-2の退出に関して、吉野以外にもいくつかあるようなので、それも含めて意見などをお願いしたい。
古谷委員	トーメン団地から退出となると空白地域になる。便数も多く、割と高齢者が多い地域だったと思う。そうすると、その方々の病院へ行くとか、市内へ出かける足を奪われることになって、不便を強いられるのではないかと想像する。事業者の非常に大変な苦労というのは、私も1事業者として十分承知している。募集をしてもなかなか応募がないとか、1人前のドライバーに育つまで時間がかかるということで、大変苦労を強いられている中での苦渋の決断だと思うが、もう一度再考できるのであれば、朝夕の利用者が多いところを残して、昼間の稼働が低いところを減便などをしていただくと、利用者も事業者も汗をかいて努力をしていく、自分たちも利用しなければ廃線になるということを理解してもらえないのではないかなと思う。この決断は大変なことだとは思いますが、利用者の立場として考えるならば、廃線は非常に厳しいものではないかなと思う。街中でもタクシーを手配しようと思ってもなかなかタクシーがつかまらない。そうすると、その代替は公共交通機関であるということで、利用者にとって不可欠な移動手段なので、もう一度再考できたらありがたい。
長尾委員	以前にも高新団地を廃止したいということで同じようなことがあった。500メートルの坂を吉野まで降りてきてもらう再編。以前はドル箱路線だったと教えてもらった。それと同じようなことがまたトーメン団地で出てきた。現在、加賀野井団地やみづき坂団地とか大規模な団地が形成されているが、何年かしたらまたそのような話が出てくるのではないかと危惧している。利用者への説明は、路線の廃止についてバス停及びホームページにて1ヶ月前に提示して告知すること。10月までまだ5ヶ月あるのになぜ1ヶ月前にホームページやバス停で告知するのか。トーメン団地に相当頑張っている町内会長や役員がいる。加賀野井団地やみづき坂団地にもいる。それが1ヶ月前にホームページやバス停で告知する。昨年の減便のときにも非常に困った。バスがほとんどないと会員から話がいっぱい出てきている。鳥越路線は以前はドル箱路線だったと説明を受けた。今でも雨が降ると乗る。今日は自転車 came。雨の日はいっぱい。それが日曜日はものすごい減便になった。雨が降るときや街中で会があるときはバスに乗っていく。公共交通を使いたいという思いも持っている。しかし、今は乗りたいくても乗れない。以前はドル箱だった路線ももう赤字。運転手がいけないのは本当に致命傷。運転手がいけないと言われると反論できない。企業努力ももっとしてくれと言っても運転手がいけない。そういう状況が毎年毎年、改正、減便、廃止。来年も恐らく続くと思う。1つは利用者に十分な説明をしてもらいたい。ホームページ、バス停に1か月

	前に告知するだけでなく、高新団地のときは直接本人たちに説明すると説明を受けた。それが本当のパブリックコメントではないかと思うのでぜひそうしてもらいたい。もうバスの運転手がいらない、どんどん減っている。前回も何とか頑張ってもらいたいと申し上げた。今の子育ての問題と同じだと思う。大型2種免許を取得しないとバスの運転手にはなれない。県、市、特に県の補助金が右肩下がり。前回、補助のメニューがいっぱいあると説明を受けた。大型免許の取得、時限を決めてぜひ、公共で全面補助する補助金制度をぜひ制定してもらいたい。
熊谷会長	2種免許取得費用の補助、あるいは場合によってバス運転手の資格を緩和するという指摘だかがいかがか。
宮野委員	2種免許については全面補助まではなっていないと思う。予算を取っていたが、要望が多いとそれを割って配布することになるので、なかなか全面補助は難しいと思っている。また、2種免許で無理なのであれば、では1種免許という話があったと思うが、そこは制度の中で全くできないということではない。例えば、あり方検討会でも自家用有償旅客運送の話が出ていたと思うが、それを自治体に導入するということまでには行っていないと思うが、そこは今後分科会を作ることなので、そのような話も出てくるのかなと感じている。
熊谷会長	県はどうか。
坂田委員	運転手確保の県の取組みとしては、いろんなウェブサイトを通じた広報や、東京や大阪で県と事業者と一緒に採用活動をしている。あわせて、インセンティブが必要ということと即戦力の人材が欲しいということで、有資格の方には給付金を50万円加算する形で、これは免許を取るのに必要な費用と同額と聞いている。資格を持っている方は即戦力になるので、そういった方を採用できるような補助について事業としてやっている。全国的な問題でもあるので、全国知事会などの場で県として声を上げていきたい。運転士の確保については重要だと十分認識している。
中城副会長	まず免許の全額補助について提案があったが、財源をどう確保していくかという問題もあるので、ここですぐに返事ができる状況ではないが、国、県から説明があったように、運転手を確保していくことについて工夫もしながら、連携をしながら考えていきたい。また当事者であるとさでん交通をはじめ、交通事業者からも意見等を伺いながら、運転手の確保をどうしていけばいいのか連携をしながら考えていきたい。
長尾委員	我々利用者は、とさでん交通に運転手がいらないと言われたら反論しようがない。何億も補助金が出ている。資格取得を補助してもその数%でいけると思う。運転手を確保するには公共の方で補助する。とさでん交通にそんな資金は無い。税金しかない。我々年金生活で運賃を一割上げるなら、知らないということでOKするかもわからない。こちらの弱い立場で提案をさせていただくということを、十分に公共の方は思っていたかかないと。税金の数%があれば十分うまくいくと思う。
尾崎委員	運転手の採用が1人いたということだが、応募自体はどれくらいあるのか。
伊藤委員	令和5年度実績で2名の採用。数件応募があったが、何らかの事情で採用には至らなかった。
尾崎委員	土佐塾の路線についても一部廃止になるかと思うが、学校等への説明は事前にされているか。

伊藤委員	昨年末くらいに学校へ説明に行った。土佐塾廃止の一つの理由は、土佐塾に上がっているバスは少し加工している。かなり車高を上げないとヘアピンカーブを上がれない。そういった車両を今まで何とか運用していたが、概ね30年が経過した。行政から補助をもらって購入しているバスはすべての低床車両で上がっていけない。学校から父兄の方には文書を出していただいている。
尾崎委員	どういった反応が返ってきているのか。
伊藤委員	窓口を含めて声は聞いていない。
熊谷会長	2人の委員から厳しい意見があった。1つは、トーメン団地に関して、いきなり廃止ではなく、減便をしたらどうかと古谷委員の提案。長尾委員からは、周知が1ヶ月前はあまりに理不尽じゃないかということ。伊藤委員、辛い立場だとは思うがいかがか。
伊藤委員	まず、突然廃止ではなく、せめて朝夕の便を残してという意見について。例えば、トーメン団地で朝を1便残すのであれば、どこか朝の便を削らないと難しいのが現状。ただ、会で意見をお伺いしたので検討はしたい。 長尾委員から、周知が1ヶ月前は余りにも短いという意見。廃止、ダイヤ改正を含めてお知らせをするときは、基本的に時刻と一緒に掲示する。その運行時刻は、運行ルートや運行回数が決まって、直前まで多くの微調整が入る。最終的に確定するのが8月の終わりくらいになるので、そういった理由で1ヶ月前に周知というようなこともあるし、事業計画に関する周知等はなるべく早く、1ヶ月前の周知というのが国の方の指針にあるので、それに合わせて1ヶ月前で実施している。ただ、廃止や大幅な減便をするところのICカードを高頻度で利用される方に関しては、3ヶ月前くらいに個人に郵送し、新しい運行経路をお知らせしていて、それがある程度周知になっているのか、ここ数年はあまり意見をいただけていない。ただ、突然変わるところもあるので、早めの周知は徹底したい。
熊谷会長	中屋委員から何かあれば。
中屋委員	減便とそれによる移動制約者が大変だということだと思うが、いろいろな機関があって、それをどうやって住民に提示するかというのが大事だと思う。春野や鏡や土佐山がデマンドになったように、バス路線が全なくなる地域の移動手段をどうやって確保するかということを議論した方がいい。1事業者で高知市全部を守るということも難しい。デマンドの話になると、タクシー運転手もどんどん減っていくという話も聞くので、先ほど国土交通省の方が言っていたように、乗用車をシェアする事業も広がってきているので、そういう手段も含めて地域で話し合うことも大事だと思う。私の立場から加えて言うなら、シェアする車両が福祉車両だったら嬉しいなと思う。高齢者や私みたいな障がい者もそうだが、直接普通の車によこいしょと乗れないので、そこは地域で移動手段を確保する際に、少し考慮していただければ将来的に安心かなと感じる。国の制度の緩和が前提にはなと思うが、路線バスだけに頼らず自分たちの移動手段をこれから確保していく、あるいは高知市はまだあまり過疎地域ではなが、過疎地域には福祉有償運送みたいながあるので、そういうのも含めて、この地域限定でもいいので移動手段を確保できるというような話し合いができれば、各地域でそれほど困らないのかなと思う。
熊谷会長	この会の役割は、廃止あるいは休止に関して我々の了解を得ると6ヶ月前を1ヶ月前に短縮できるが、10月1日改正であればすでに6ヶ月を過ぎている。ただ、意見等を聞いていると、まだ減便の可能性もあるように聞こえた。周知に関して今後早めにやる必要があるのではないかという意見もいただいた。一方で、10月1日まであと4ヶ

	月ほどあるので、まだこの時点でOKを出すのではなく、検討される結果を踏まえて、議論してはどうかと思ったがいかがか。例えば、8月ぐらいまでに了解をとれば十分か。
伊藤委員	国への申請等に関しては1か月前に申請ということで大丈夫だと思う。ただ、これから10月に向けて計画をまず固めた上で、社内での審議、いろんなデータ変更とか作業等がある。また、社内の組合との協議などもある。そういったことを踏まえると3ヶ月くらいはいただきたい。
熊谷会長	7月か6月末くらいか。
伊藤委員	それくらい。
熊谷会長	まだ検討いただきたいということなので、この資料4に関してはペンディングにさせていただきたらと思っているがいかがか。また、長尾委員の発言にあったように、以前も同じような議論があった、また出てくるのではないかと心配もある。私個人もどう判断すればいいのか難しい。運転手の問題ということだが、乗務員数の将来予測もできているので、高知市のバス路線、系統に関して今後どのような考えを持っているのか、その将来像みたいなもの。それから、廃止や減便の根拠をある程度示していただければありがたい。
伊藤委員	とさでん交通としては、市内幹線をとさでん交通の路線バスが運行、支線については代替手段というようなところに落ち着くのではないかと考えている。ただ市内の路線を具体的にどうするということは、今後2年、3年、5年後についてはまだ描けていない。ただ、先ほどから出ている乗務員の減少。その推移表を見ていくと、今後10人、20人と減っていく。そうすると、乗務員がいないので、その乗務員数で運行できる規模にせざるを得ない。
熊谷会長	特に資料4－2の廃止等に関しては非常に重要な問題。1つはいきなり廃止ではなくて、減便を考えるかどうかということ。もう1つは、現地への事前の周知について丁寧な説明を事前をお願いしたい。それから今後の見通し、考え方などを次回ご説明していただくことを前提に、今日説明いただいたものは次回まで預かるということにしたい。 続いて議事4と5。これについて説明をお願いします。
伊藤委員	資料5の公共交通利用環境整備についてということで、こちらはバス停の更新の申請。現在、一部木製を使ったバス停を展開している。かなり劣化や腐食などが進み、令和6年度において更新を考えている。路線図の福井エリアのバス停12か所、20基を新たなバス停に立て替えたいと計画している。
鈴木委員	資料6－1と6－2について。資料6－1の内容については高齢化が進んでいる過疎地域が主な運行地域なので、公共交通の重要性が高まっている。今後も事業者として運行していきたいので申請するもの。2ページにこれまでの経過、3ページには廃止路線代替バス路線一覧表ということで、去年と同じ7系統を申請している。4ページ以降に各系統ごとの運行時刻等を記載している。現行から変更はない。現行と同じ7系統を申請している。維持のための取り組みについては、利用者ニーズを把握しながら利便性の向上に取り組んでいきたい。 続いて資料の6－2について。廃止路線代替バス路線の車両の老朽化の更新についての申請。利用は高齢者の方が非常に多いということで、順次ノンステップのバスを

	更新している。令和6年度の申請については合計2両。高知市の単独路線で1両更新、2両目については高知市からいの町を経由して仁淀川町を走っている系統の車両の更新をしたいということで、合わせて2両分申請をしている。1両については全額高知市の補助という予定。2両目については3つの自治体にまたがるので、各々のキロ按分で算定した金額。高知市については約700万円の補助を頂きたい。今後の車両更新の予定については、6ページに記載している通り、昨年までの平均車齢が15.4年となっているが、この6年度に購入をさせていただければ車齢も13.1年になる。合わせてノンステップバスなので、高齢者が非常に利用しやすくなると思う。
熊谷会長	意見はあるか。 続いて、議事6のデマンド型乗合タクシーについての説明をお願いします。
事務局：谷岡	===== 資料7-1, 7-2説明 =====
熊谷会長	資料の7-2について承認が必要。何か意見、質問等あるか。地域内フィーダー系統確保維持計画に関して、ご承認いただける方は挙手をお願いします。 -----全員挙手, 承認----- 続いて、今年度の事業報告及び決算について事務局から説明をお願いします。
事務局：柳生	===== 資料8説明 =====
熊谷会長	これも審議事項。特に問題ないと思うが、これに関して賛同いただける方は挙手をお願いします。 -----全員挙手, 承認----- 続いて、議事8の会議の設置要綱の改正について説明をお願いします。
事務局：柳生	===== 資料9説明 =====
熊谷会長	質問はあるか。それでは異議がなければ、今後の分科会でさらに深掘りを進めるということで、この要綱の中に分科会会長については私からの指名ということなので、中城副会長を2つの分科会の会長に指名させていただく。 -----中城副会長 了承----- その他のメンバーはこの会議の中から指名するということで、事務局から相談があるかと思う。運転手不足は大きなテーマなので、ぜひここで検討されてはどうかと思う。運賃分科会については、今まではこの場で議論するということだったが、今後は分科会で議論するということか。運輸局へ事業者が直接申請していたのが、次回からはこの分科会が協議の場になるということによろしいか。
岡村委員	今まで地域公共交通会議で運賃についても協議を行っていたが、複数のバス事業者が入った状態で運賃について協議すると、運賃カルテルというような形になりかねないということで、運賃に対する協議については分科会で、当該路線に関係する乗合バス事業者のみに入っていて、あとは各委員に入っていて協議するという形となった。昨年の10月の道路運送法の改正に伴う変更。

熊谷会長	その他なにか。
河原委員	全国各地で自動運転の実証実験が進んでいるが、実証実験の支援や補助等もたくさんある。自動運転はレベル4までいっているが、レベル4の状況下で信号等を整理して、自動運転をしたときに事故がないように制御をしていくという実証実験。自動運転に必要な区間線や防護柵など、交通インフラに近いハード整備の実証実験。この2つの実証実験の公募を昨年度行った結果、26自治体が採択されたという紹介。自動運転についても様々な情報を提供していきたい。
熊谷会長	応募はまだできるのか。
河原委員	公募は毎年ある。
熊谷会長	他はいかがか。
岡村委員	運転できないことが少しあり、その間は公共交通を頼っていた。10月からたまに使っているバス停にバスが止まらなくなるのではないかと聞いて、どうしようということで自分ごとだった。自分で運転して移動できる人とそうでない人の暮らしの制限に対して、大分差が出てくるということを実感した。今日とさでん交通が詳細な資料で説明いただいたが、私の専門性の欠如でデータをどう解釈していいのか、どう評価していいのかわからなかった。数少ない自分の専門性のネットというところで、<u>ぜひ、とさでん交通のHPサイトのできるだけ目立つところに、運転手募集というのを貼ってもらうことはできるのではないかと思います。たくさんの努力をされていると思うが、いろいろ調べてみて感じたのはまだまだできることがあるというところ。</u>遠州鉄道のサイトを見ると、採用専用のサイトがあって、最初に公共交通の一翼を担う誇りって言葉がある。ネットショッピングや移住では、専用サイトが作られているが、そういったこともできるのではないかと可能性を感じた。とさでん交通が非常に大変な中で、みんなが支援しやすい環境を作っていくことが重要と感じた。今回の分科会の話の聞いても、高知市のモビリティの再構築待ったなしという印象を受けた。自分ごとでやりたいという方がたくさんいると思うので、そういった方々を巻き込んでいただければと思った。
熊谷会長	<u>まとめたことを申し上げる。1つはとさでん交通、非常に厳しい状況を十分理解した上でお願いだが、運転手はいないけど廃止をされると困る方がたくさんいる。ぜひ、減便等の進め方について検討いただきたい。さらには地域への説明も。それから、将来図的なものを知りたいと思っている。</u> <u>それから市については、あり方検討会後の深掘りをするということで、分科会2つ立ち上げた。特にドライバーの問題は非常に重要だと思う。</u> <u>もう1つは路面電車について。あり方検討会で特に2つの大きな問題が指摘された。1つはドライバーの問題、もう1つは路面電車の維持管理について。他の会社の路面電車と比較して余りにも高知市の路面電車の維持管理費が少ない。おそらく効率的にやっていると思うが、事故のリスクも高いのではないかと懸念している。特に東西線は見直す必要があるのではないかと議論も出た。そうすると高知県の出番。最初の議事録の確認のとき坂田委員は勉強会を立ち上げると言われたが、勉強する段階ではなくさらに1歩進める段階ではないかと思っているので、ぜひ、リードして路面電車について検討されたらどうかと思うがいかがか。</u>
坂田委員	今までのことを確認するというレベルではなく、前に進めるためのものだと思っている。

熊谷会長	タイムスケジュールは決まっているか。
坂田委員	未定。これから考えたい。
熊谷会長	前回も同じようなこと聞いたような覚えがあるので、1歩進んで次回に報告いただけるとありがたい。高知市から何か。
中城副会長	電車のように広域に跨っている部分もあり市内で完結する交通もあるので、高知県、高知市でそれぞれ役割分担をするとともに、互いに連携しながら取組みを進めていきたいと考えている。また、市内交通についてはリ・デザイン分科会を立ち上げるので、様々な関係者の方に入っていただき、路線バスを中心に具体的な議論を深めていきたい。今後は、テーマに沿うようなメンバーの選定、会議の内容等について検討し、会長にも相談しながら早い段階で対応できればと考えている。
熊谷会長	事務局からなにか。
事務局：出口	今後さらにバス路線が廃止となり、代替手段を検討する余地もなくなってきた。交通空白地が生じるという事態になると、高知市としても他の交通事業者との協議・調整を始める必要が生じる。新たな運行ルートを検討、バス・タクシーなどの交通モードが最適なのか、運行本数、運行時間、運賃設定はどうするのか。それから運行事業者を選定するための検討委員会の設立の手続き、新たな予算の検討・確保ということが生じるので、早い段階で今後のバス路線の姿を示していただいた方が、新たな予算の規模感も掴める。一定の準備期間や調整も要するので、早めに提示いただけたら。本日の会議は、生活バス路線の議題のみ改めて会議を開催ということになったので、日程など詳細が決まったら事前連絡をさせていただく。
熊谷会長	これで終わりたい。
事務局：門田	令和6年度第1回高知市地域公共交通会議を終了する。

これまでの対応状況等の報告

令和6年7月5日
とさでん交通㈱

これまでの経過及び今後の取り組みについて

- ・ 令和6年5月21日
令和6年度第1回高知市地域公共交通会議
- ・ 令和6年5月22日
令和6年10月路線再編（案）について弊社ホームページに掲載（次ページ参照）
- ・ 令和6年6月18日
トーマン団地自治会長を訪問
- ・ 令和6年6月20日
廃止予定のバス停留所（18箇所24本）にお知らせを掲載
吉野線については、新たな路線のご案内を掲載
- ・ 令和6年7月5日
令和6年度第2回高知市地域公共交通会議
- ・ 令和6年7月中旬
廃止バス停留所にお知らせを掲載 ※6/20掲載の廃止計画から廃止に変更し掲載
- ・ 令和6年7月中旬
廃止路線及び大幅な減便路線の高頻度利用者に手紙を送付
- ・ 令和6年8月中旬～下旬
全バス停留所にダイヤ改正のお知らせを掲載
弊社ホームページに掲載
- ・ 令和6年10月1日
ダイヤ改正実施

以上

令和6年5月22日 弊社ホームページ掲載画面

【路線バス】令和6年10月の路線再編・廃止（案）について

2024/05/22

令和6年5月21日の高知市地域公共交通会議に提示した、令和6年10月1日改正の路線再編（案）及び、路線廃止（案）につきましてお知らせいたします。

この資料につきましては高知市地域公共交通会議に示した内容を、解りやすく路線図に表した資料です。

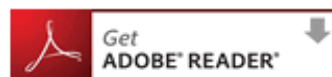
また、路線再編（案）及び、路線廃止（案）に伴い各路線において、便数の増減を計画しておりますが、ダイヤの詳細につきましては、令和6年8月中旬頃まで検討が必要であり、改めてお知らせさせていただきますので、ご理解の程お願い申し上げます。

 [令和6年10月の再編・廃止エリア（PDF：5.69MB）](#)

 [資料1：船岡南団地線・吉野線の再編（PDF：1.95MB）](#)

 [資料2：JA はるの線・南ニュータウン線の再編と土佐塾校線の廃止（PDF：1.35MB）](#)

 [資料3：トーマン団地内の路線廃止（PDF：1.66MB）](#)

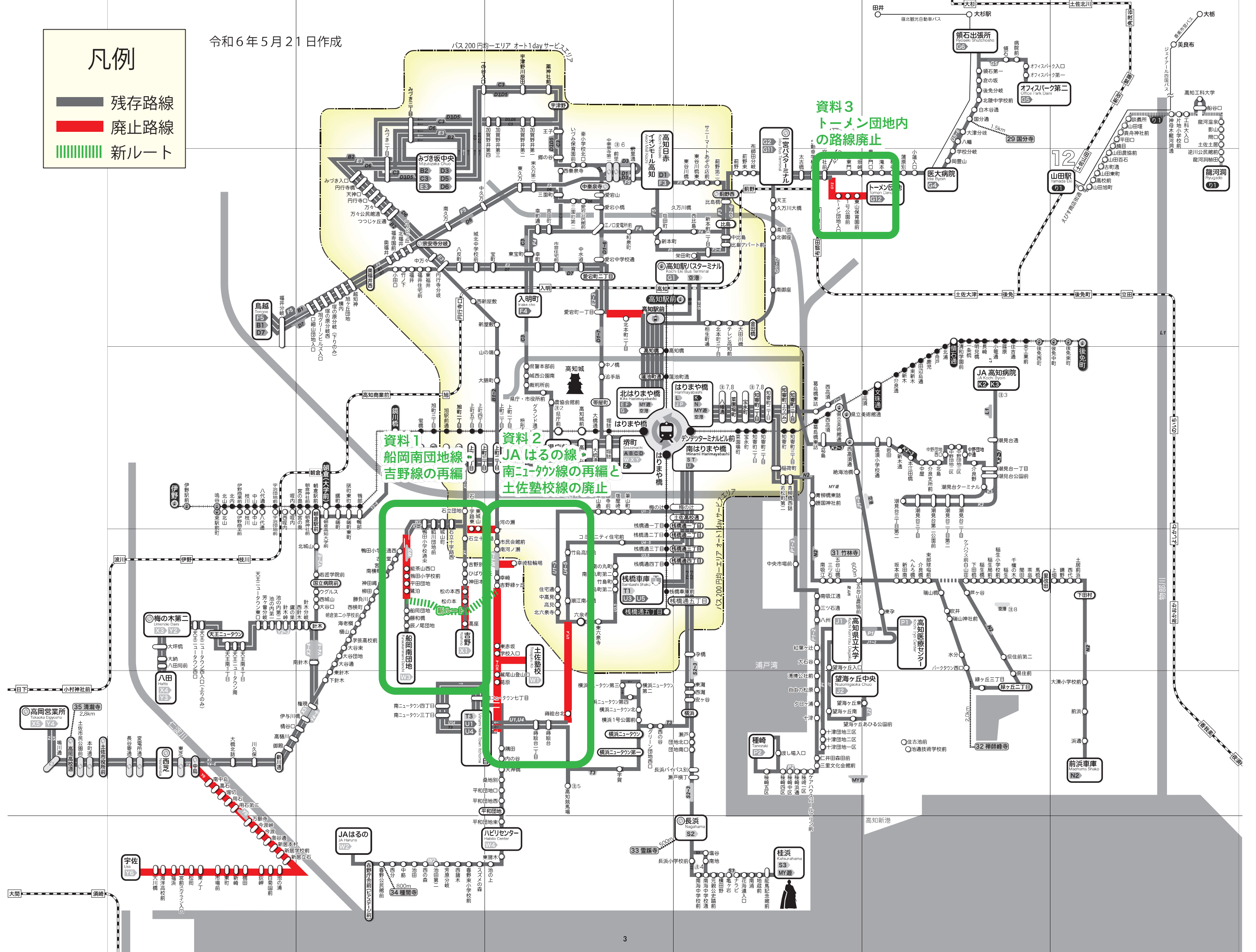


PDF形式のファイルをご覧いただく場合には、Adobe社が提供するAdobe Readerが必要です。
Adobe Readerをお持ちでない方は、バナーのリンク先からダウンロードしてください。（無料）

凡例

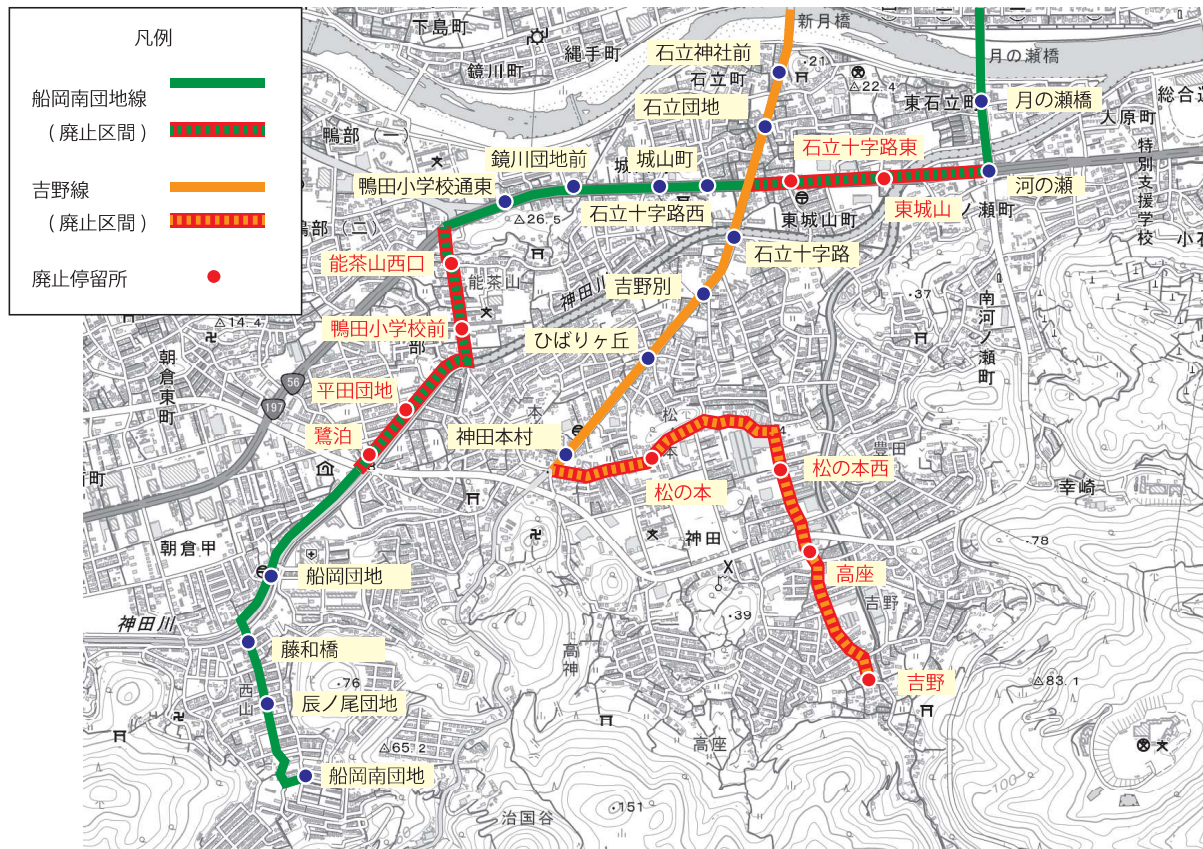
- 残存路線
- 廃止路線
- 新ルート

令和6年5月21日作成

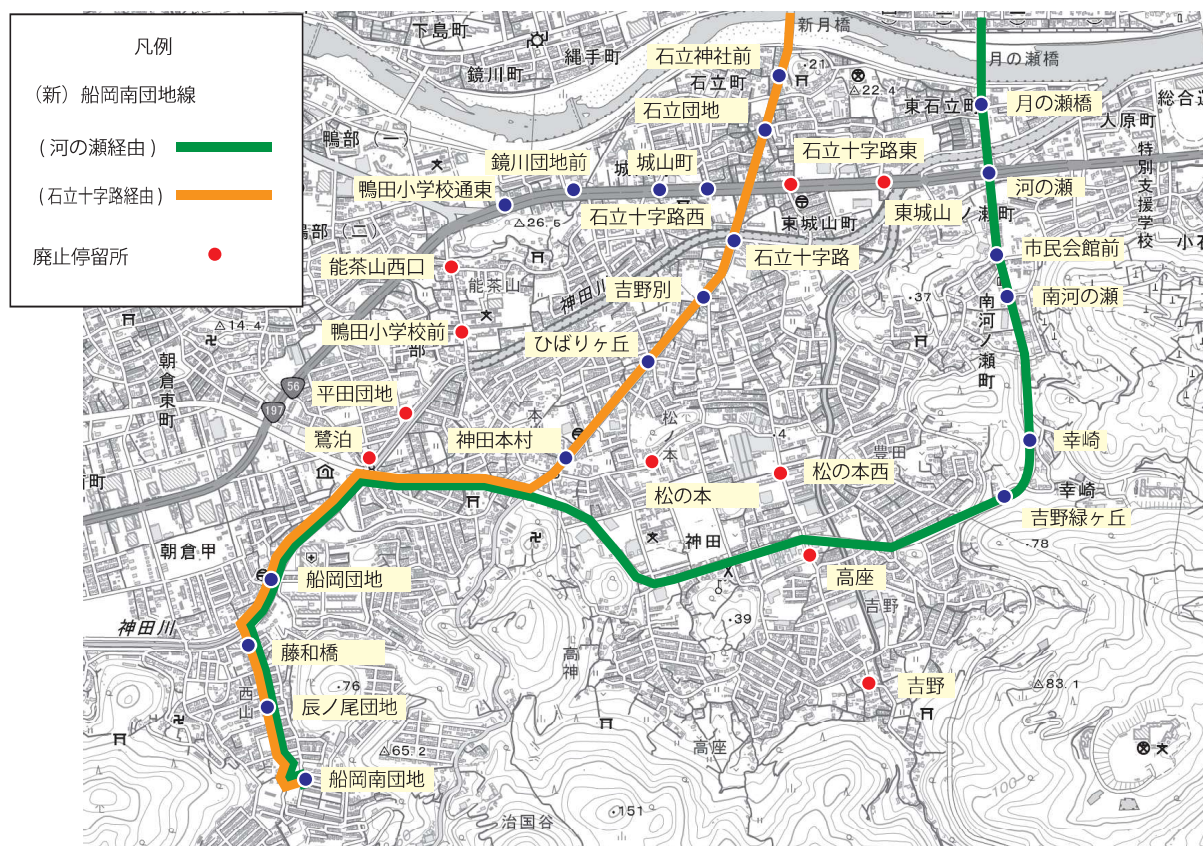


資料 1：船岡南団地線・吉野線の再編

船岡団地・神田・吉野エリアの路線の集約を図るため再編を実施します

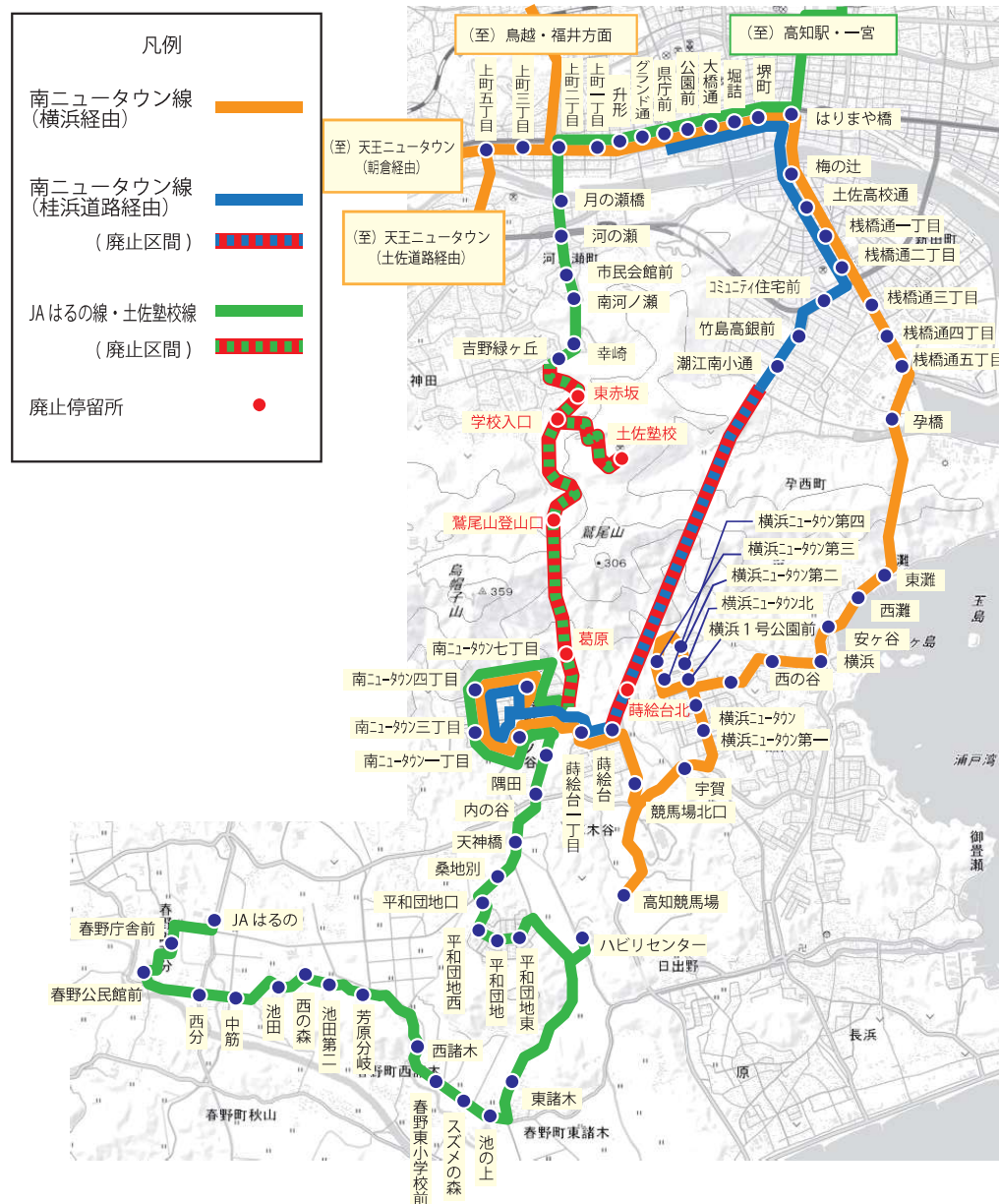


再編後



資料2：JA はるの線・南ニュータウン線の再編と土佐塾校線の廃止

JA はるの線・南ニュータウン線の鷺尾山トンネル及び桂浜道路経由を廃止し、横浜経由の系統に集約いたします。
また、土佐塾中学校・高校まで運行している土佐塾線を廃止いたします。

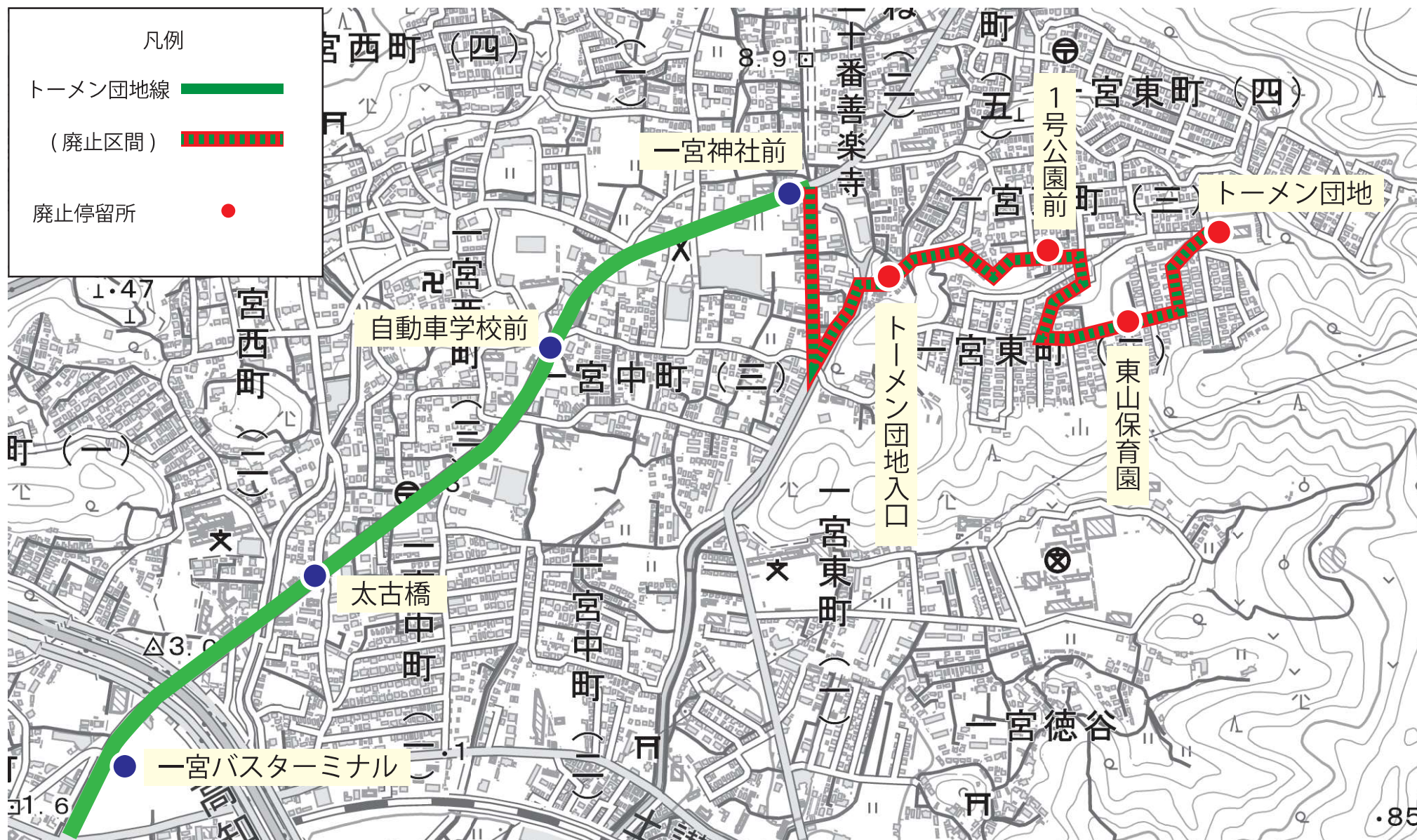


再編後



資料3：トーマン団地内の路線廃止

トーマン団地内の路線を廃止いたします。



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

令和6年7月5日

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

☒ (1) 生活バス路線運行事業（市内系統）
☐ (2) 廃止路線代替バス路線運行事業
☐ (3) デマンド型乗合タクシー運行事業
☐ (4) 公共交通利用環境整備事業
☐ (5) 生活バス路線運行事業（広域系統）

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。また、以前からの乗務員不足に加えて2024年4月からの労働時間の規制強化により、さらに乗務員不足は厳しくなっております。収支均衡を目指して運賃値上げも実施する予定ですが、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6年10月1日から令和7年9月30日まで

4 補助金額（見込） 金 76,218千円

※ 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		R3 実績	R4 実績	R5 実績	R6 見込み	R7 計画
系統数		57(81)	56(79)	47(71)	48(71)	40(64)
運行回数	(回)	108,610.5	104,541.5	88,126.5	77,631.0	69,945.5
実車走行キロ	(千km)	3,257	3,053	2,719	2,440	2,070
補助金 (千円)	国	76,919	45,964	33,792	35,224	30,899
	県	89,354	93,063	45,796	99,349	35,551
	市町村	269,911	272,536	200,162	183,374	138,790
	うち高知市	219,101	236,834	176,965	151,912	121,969
事業者負担	(千円)	152,645	134,431	222,637	196,696	252,384
経常費用 a	(千円)	1,371,436	1,252,590	1,198,336	1,166,299	1,052,029
経常収益 b	(千円)	748,851	696,806	699,816	653,576	581,415
経常損益 a-b	(千円)	622,585	555,784	498,520	512,723	470,614
収支率 b/a	(%)	54.6%	55.6%	58.4%	56.0%	55.3%
キロ当たり収益		215	227	256	267	279
キロ当たり費用(事業者)(円)		391.73	405.86	435.52	471.59	500.00
キロ当たり費用(標準)(円)		328.46	332.47	337.67	344.78	355.76

※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

※R6国庫補助系統の県補助金には上限超過分を含む

※キロ当たり収益は市外系統及び空港線除く

※R6・7市内系統の高知市補助金は便別査定なしの見込み額

※キロ当たり費用(標準)は実績申請分

※R7計画は未確定部分あり

※R3・4補助金には事業者負担分の追加補助を含む

※R7補助金は現状の要綱より試算しているが、賃率等未確定の為、仮数値

※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

※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

2. 広域系統

(1) 国庫補助系統

年度		R3 実績	R4 実績	R5 実績	R6 見込み	R7 計画
系統数		7(20)	8(21)	8(20)	8(20)	7(18)
運行回数	(回)	24,698.0	27,500.5	26,066.5	23,180.0	20,073.5
実車走行キロ	(千km)	1,215	1,162	1,138	1,014	827
補助金 (千円)	国	65,111.0	38,870	29,587	29,165	26,305
	県	75,101	76,755	42,486	84,143	31,058
	市町村	115,661	119,360	78,461	78,470	59,698
	うち高知市	67,462	86,568	56,843	51,393	42,877
事業者負担	(千円)	0	0	89,079	47,345	90,781
経常費用 a	(千円)	476,036	471,493	495,459	478,004	413,514
経常収益 b	(千円)	220,154	236,508	255,845	238,881	205,672
収支率 b/a	(%)	46.2%	50.2%	51.6%	50.0%	49.7%
キロ当たり収益		181	204	225	236	249

※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まない

※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

(2) 県補助系統

年度		R3 実績	R4 実績	R5 実績	R6 見込み	R7 計画
系統数		1(1)	1(1)	2(2)	2(2)	1(1)
運行回数	(回)	853.0	852.0	4,677.0	4,575.0	4,196.5
実車走行キロ	(千km)	47	47	231	226	201
補助金 (千円)	県	3,746	4,207	1,153	1,526	0
	市町村	3,746	4,207	4,111	7,734	0
	高知市	2,307	2,591	2,532	3,349	0
事業者負担	(千円)	0	0	15,092	19,624	20,117
経常費用 a	(千円)	18,445	19,088	100,441	106,461	100,716
経常収益 b	(千円)	10,951	10,672	80,085	77,834	80,599
収支率 b/a	(%)	59.4%	55.9%	79.7%	73.1%	80.0%
キロ当たり収益		233	227	347	344	401

※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

(3) 市町村補助系統

年度		R3 実績	R4 実績	R5 実績	R6 見込み	R7 計画
系統数		1(1)	1(1)	0	0	0
運行回数	(回)	975.5	976.0	0.0	0.0	0.0
実車走行キロ	(千km)	25	25	0	0	0
補助金 (千円)	市町村	5,136	5,669	0	0	0
	高知市	3,964	4,375	0	0	0
事業者負担	(千円)	1,568	1,819	0	0	0
経常費用 a	(千円)	9,706	10,061	0	0	0
経常収益 b	(千円)	3,002	2,572	0	0	0
収支率 b/a	(%)	30.9%	25.6%			
キロ当たり収益		120	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		R3 実績	R4 実績	R5 実績	R6 見込み	R7 計画
系統数		9(9)	6(6)	4(4)	4(4)	2(2)
運行回数	(回)	8,671.0	5,741.5	1,421.0	1,367.0	669.0
実車走行キロ	(千km)	401	276	61	58	20
事業者負担	(千円)	33,128	16,680	7,435	6,862	3,155
経常費用 a	(千円)	156,953	112,074	26,550	27,492	10,208
経常収益 b	(千円)	126,940	95,393	21,248	22,444	7,053
収支率 b/a	(%)	80.9%	85.1%	80.0%	81.6%	69.1%
キロ当たり収益		317	346	348	387	353

3. 市内系統

(1) 市補助系統

年度		R3 実績	R4 実績	R5 実績	R6 見込み	R7 計画
系統数		19(29)	19(29)	21(33)	22(33)	24(37)
運行回数	(回)	51,567.5	51,479.5	53,785.5	46,177.0	43,427.0
実車走行キロ	(千km)	1,199	1,197	1,243	1,094	985
補助金 (千円)	国	11,808	7,094	4,205	6,059	4,594
	県	10,507	12,101	2,157	13,680	4,493
	高知市	145,368	143,300	117,590	97,170	79,092
事業者負担	(千円)	62,812	73,448	107,912	119,441	130,843
経常費用 a	(千円)	469,807	485,924	541,301	516,005	492,710
経常収益 b	(千円)	239,312	249,981	311,805	284,184	273,687
収支率 b/a	(%)	50.9%	51.4%	57.6%	55.1%	55.5%
キロ当たり収益		200	209	251	260	278

※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

※R5計画: 市内系統の高知市補助金は便別査定なしの見込み額を記載しています

(2) 自主運行系統 他

年度		R3 実績	R4 実績	R5 実績	R6 見込み	R7 計画
系統数		20(21)	21(21)	12(12)	12(12)	6(6)
運行回数	(回)	21,845.5	17,992.0	2,176.5	2,332.0	1,579.5
実車走行キロ	(千km)	370	346	46	48	37
事業者負担	(千円)	55,137	42,483	3,119	3,424	7,488
経常費用 a	(千円)	144,815	140,424	20,131	22,631	18,274
経常収益 b	(千円)	99,468	97,941	26,698	27,014	10,785
収支率 b/a	(%)	68.7%	69.7%	132.6%	119.4%	59.0%
キロ当たり収益		269	283	580	563	291

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7年度
補助対象期間：令和6年10月1日～令和7年9月30日
補助対象事業者：とさでん交通株式会社

R7 自社*。当たり経常費用見込み (ア)	500. 円
四国標準*。当たり経常費用見込み (イ)	355.76 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)	R7見込み 補助金額 ⑧＝⑤～⑦ (千円)	R6見込み 補助金額 (千円)	R5実績 補助金額 (千円)	R4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)			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① (回)
			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	10	1	イオン高知線	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	11.9	13.2	9.8	11.8	11.0	13.5	14.9	11.5	11.0	12.5	8.9	111.2	135,087.7	48,059	67,544	30,150	17,909	18,269		19,485	土日祝減便	
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	18.7	18.7		1.5	1.5		13.7	1.5	1.5													
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	4.5	4.7	3.6	2.6	3.0	2.0	11.8	2.3	2.5	2.0	4.3	12.4	25,247.0	8,982	12,624	5,606	3,376	3,735	5,766	6,833	3,642	平日減便
4	11	2		県庁前	十津	高知医療センター	9.4	9.4		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	4.3	4.9	2.6	4.0	4.5	3.0	12.4	3.9	4.5	3.0	5.6	36.9	58,002.0	20,635	29,001	19,035	1,599	2,023	4,719	8,146	8,366	平日・土日祝減便
6	12	2		県庁前	十津	種崎	10.0	12.4	5.0	3.5	3.5	3.5	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	5.7	6.6	2.3	6.0	7.0	4.0	8.1	5.9	7.0	4.0	4.6	48.7	66,778.6	23,757	33,389	18,575	5,182	5,639	8,000	5,046	9,632	平日減便
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	4.7	5.1	2.2	5.3	7.0	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	5.7	6.3	4.5	7.5	7.5	7.5	12.1	7.5	7.5	7.5	5.9	81.4	122,185.8	43,469	61,093	48,191			1,189	12,902		
10	14	2	桂浜	高知駅バスターミナル		桂浜	7.4	8.3	5.2	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	4.7	4.9	4.4	3.1	3.5	2.5	9.3	3.1	3.5	2.5	3.3	18.4	38,099.8	13,554	19,050	5,790	7,765	7,617	8,920	11,275	5,496	
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	5.2	6.1	3.3	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	6.7	6.8	6.0	7.5	9.5	3.5	8.9	9.4	11.5	5.5	4.0	41.6	67,306.9	23,945	33,653	17,228	6,718	5,641	5,699	1,431	9,708	平日・土日祝増便
14	16	2	鳥越	高知駅バスターミナル	上町二丁目	鳥越	8.4	10.3	2.4	1.3	1.5	1.0	7.7	1.0	1.0	1.0												平日減便
15	17	1	県庁前	長浜		県庁前	11.5	12.2	6.0	2.0	2.0	0.5	8.0	1.4	2.0	0.5	10.3	14.4	8,752.0	3,114	4,376	6,711				474	▲ 2,335	
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	15.9	18.1	13.2	4.3	3.5	6.0	18.9	3.8	3.0	5.5	11.1	45.5	56,735.1	20,184	28,368	12,773	7,411	8,259			8,183	平日・土日祝減便
17	18	2	宇津野	棧橋通五丁目	愛宕・観月・愛宕	棧橋通五丁目	13.7	13.7		0.5	0.5		15.7	0.5	0.5													
18	19	1	鳥越	一宮バスターミナル	上町二丁目	鳥越	9.1	10.7	6.6	3.3	3.0	4.0	10.5	2.6	2.5	3.0	5.2	13.5	20,443.5	7,273	10,222	6,147	1,126	1,470	2,365		2,949	平日・土日祝減便
19	20	1	鳥越	棧橋通五丁目	宝町	鳥越	5.4	6.0	3.9	5.8	6.0	5.5	9.1	4.8	5.0	4.5	3.9	18.7	32,104.8	11,422	16,052	5,980	5,441	6,473			4,631	平日・土日祝減便
20	21	1	鳥越	種崎	宝町・十津	鳥越	9.0	9.3	8.3	3.6	4.0	3.0	17.1	3.3	3.5	3.0	4.6	15.1	41,604.3	14,801	20,802	9,835	4,966	5,450	5,500		6,001	平日減便
21	22	1	鳥越	棧橋通五丁目	北環状・イオンモール	鳥越	6.4	6.8	5.6	4.0	4.0	4.0	10.6	3.8	4.0	3.5	3.5	13.3	29,658.8	10,551	14,829	5,358	5,194	5,337	5,371		4,278	土日祝減便
22	23	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							10.3	7.6	7.5	8.0		57,649.1	20,509	28,825	19,448	1,061					8,315	新設
23	24	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							11.0	4.3	4.5	4.0		34,793.0	12,378	17,397	11,738	640					5,019	新設
24	25	1	船岡棧橋	船岡南団地	神田本村	棧橋通五丁目							8.3	2.4	3.0	1.5		15,139.2	5,386	7,570	5,107	279					2,184	新設
25	26	1	棧橋一宮	棧橋通五丁目	金田橋	一宮バスターミナル							6.6	3.5	3.0	4.5		16,869.6	6,002	8,435	5,691	310					2,433	新設
26	27	1	みづき棧橋	棧橋通五丁目	上町二丁目	観月坂中央							8.0	1.8	2.5	0.5		19,666.8	6,997	9,833	5,744	1,253					2,837	新設
27	27	2	みづき棧橋	観月坂中央	上町二丁目	棧橋通五丁目							8.2	1.4	2.0	0.5												
28	28	1	長浜棧橋	長浜		棧橋通五丁目							4.9	3.6	4.0	3.0		12,844.8	4,570	6,422	3,751	818					1,853	新設
29	29	1	南ヶ丘県庁前	県庁前	横浜・横浜NT第三・蒔絵台	南ニュータウン七丁目							11.7	2.0	2.0	2.0		17,082.0	6,077	8,541	4,843	1,234					2,464	新設
30	30	1	ハビリ県庁前	ハビリセンター	南ニュータウン・蒔絵台・横浜NT第 三・横浜	県庁前							15.3	1.5	1.5	1.5		16,753.5	5,960	8,377	4,100	1,860					2,417	新設
31	31	1	JAはるの県庁前	JAはるの	ハビリセンター・南ニュータウン・蒔絵 台・横浜NT第三・横浜	県庁前							21.6	0.5	0.5			5,248.8	1,867	2,624	1,224	643					757	新設
32	32	1	トーマン団地	トーマン団地	比島	棧橋通五丁目							8.4	1.3	1.0	2.0		11,680.8	4,156	5,840	2,724	1,432					1,685	新設
33	32	2	トーマン団地	トーマン団地	比島	県庁前							7.2	1.0	1.0													新設
高知市補助系統 小計																		909,733.9	323,647	454,867	255,748	76,218	69,914	46,338	34,394	122,901		
34	33	1	医大県庁前	県庁前		医大病院							10.9	1.2	1.0	1.5		9,286.8		4,643	3,117						1,340	平日・土日祝増便
35	34	1	附小スクール線	入明町	比島	棧橋通五丁目	28.6	28.3		1.5	1.5		6.6	1.5	1.5			4,811.4		2,406	2,318						87	
36	35	1	附小スクール線	小津町		朝倉高知大学前	18.8	18.6		1.5	1.5		4.9	1.5	1.5			3,572.1		1,786	2,309						▲ 523	
37	36	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	20.3	20.3		2.0	2.0		21.3	1.5	1.5			15,527.7		7,764	2,826		3,548	3,855	3,453	4,938	高知市補助系統から自主系統に（平日減便）	
38	37	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	22.6	22.6		1.0	1.0		21.0	1.0	1.0			10,206.0		5,103	2,627						2,476	
39	38	1	ワイパーク	オフィスパーク第二	医二	鳥越	20.1	20.1		1.0	1.0		22.9	1.0	1.0			11,129.4		5,565	3,936						1,628	
40	39	1	県庁前	県庁前	比島	一宮バスターミナル	3.6	3.6		0.5	0.5		4.8	0.5	0.5			1,166.4		583	279						304	
41	40	1	一宮県庁前	一宮バスターミナル	金田橋	県庁前							5.2	0.5	0.5			1,263.6		632	426						206	新設
自主運行系統 小計																		56,963.4		28,482	17,838		3,548	3,855	3,453	10,456		
高知市補助系統・自主運行系統 合計																			966,697.3	323,647	483,349	273,587	76,218	73,462	50,193	37,846	133,357	

現行乗車人員（I C）はR5.10月～12月期間中の1便あたりの平均数値

R7年度運行系統の一覧表の為、R4～R6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。

R6・7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。

R4年度実績補助金額には事業者負担額分の追加補助を含みます。

高知市外系統（山田駅～龍河洞）は除いています。

新設系統を除き、乗車密度及び輸送量を記載していますが、これは運賃改定前の賃率で算出したものです。R6年10月の運賃改定により賃率が変わる為、仮の数値となります。

生活路線指定調査

ブロック名	中央
年度	令和7年度
期間	令和6年10月1日～令和7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R5.10～R5.12のキロ当たり収入を基に算出。キロ当たり経費は仮の予想単価より算出

R7自社*。当たり経常費用試算	500.00
四国標準*。当たり経常費用試算	355.76

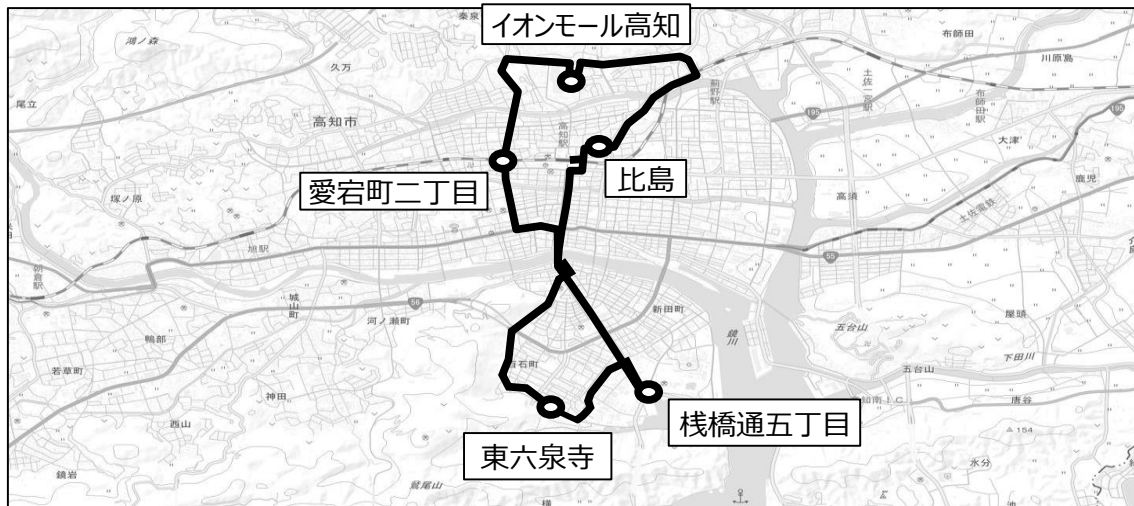
事業者名	とさでん交通株式会社
------	------------

整理 番号		運行系統名	運行系統			系統 キロ程	【令和7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	実車 走行キロ ③	補助対象 経常費用 ④＝③×ア orイ	経常収益 ⑤	経常収支 ④－⑤	補助対象 経費の限度 額	収支と限度 額いずれか 少ない方	競合区間 のカット額	平均乗車 密度5人未 満のカット額	国補助額	県補助額	県補助額	県補助額 計	市町村の 補助額	うち高知市 補助額	うち土佐市 補助額	うち南国市 補助額			うちの町 補助額
																			予定 (仮)	平均乗車密 度5人未満 のカット後の額 の1/2	補助対象経常費 用の11/20から経 常収益を控除した 額の1/2								
					(km)		人	回	人	(km)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	千円	千円	千円	千円	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)		
1	1	領石	棧橋通五丁目	比島・医大病院	領石(出)	17.0	55.38	3.6	7.5	27.0	92,783.40	33,009	19,632	13,377	14,854	13,377		4,459	4,474.0	4,459		4,458.5	10,328	5,331		4,997	みなし運行回数 運行回数 平日+1.0回土日祝+2.0回	5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	44.71	4.0	13.4	53.6	152,446.5	54,234	28,973	25,261	24,405	24,405		6,192	6,914.5	9,106.5	427.5	9,534.0	20,907	20,907			みなし運行回数 運行回数 平日△2.0回	10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	41.08	3.6	8.5	30.6	118,369.5	42,111	18,780	23,332	18,950	18,950		5,574	5,290.0	6,688.0	2,190.5	8,878.5	18,554	9,411		9,142	みなし運行回数 運行回数 平日・土日祝△1.5回	6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	48.65	5.9	7.6	44.8	182,266.2	64,843	54,413	10,430	29,179	10,430	5,263		3,653.5	2,583.5		2,583.5	4,193	2,548	566	1,079	みなし運行回数 運行回数 平日+4.5回土日祝+1.5回	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	ハビリセンター	20.3	40.72	5.6	4.9	27.4	75,686.1	26,926	17,939	8,987	12,117	8,987			4,594.5	4,493.0		4,493.0	2,874	2,874			みなし運行回数	5回	
5	2		ハビリセンター	観月坂中央	観月坂中央	20.1																							
5	3		ハビリセンター	観月坂中央	観月坂中央	22.1																						新設 南ニュータウン発着をハビリセンター 発着に延伸	
5	4		観月坂中央	ハビリセンター	ハビリセンター	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	53.85	5.7	9.1	51.8	135,692.8	48,274	43,416	4,858	21,723	4,858	2,746		1,833.0	1,056.0		1,056.0	1,969	1,622		348	みなし運行回数 運行回数 平日△2.5回土日祝△1.0回	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	48.96	5.1	4.9	24.9	88,139.3	31,356	23,097	8,259	14,110	8,259			3,769.0	4,129.5		4,129.5	1,502	1,275			227	みなし運行回数	5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・競馬場・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・競馬場・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	53.75	5.4	3.6	19.4	57,330.6	20,396	17,361	3,034	9,178	3,034	2,198		371.5	418.0		418.0	2,245	1,783	462		みなし運行回数 運行回数 平日△2.5回 土日祝+1.0回	4回	
国庫補助系統 小計											902,714.4	321,150	223,611	97,539	144,517	92,301	10,206	16,225	30,900	32,933.0	2,618.0	35,551	62,572	45,751	1,028	15,219	574		
9	1	高岡（土佐道路）	長浜	土佐道路	高岡	24.0	53.59	7.3	11.4	83.2	201,432.0	71,661	80,599														運行回数 平日+0.5回 土日祝+3.0回		
県補助系統 小計											201,432.0	71,661	80,599																

※国補助金は確定値ではありません
※運賃改定前の賃率で算出したものです。R6年10月の運賃改定により賃率が変わる為、仮の数値となります
※現状の要綱の補助金試算です

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	栈橋五丁目	東六泉寺・愛宕・イオン・比島	栈橋五丁目	14.9	11.0	13.5	13.5
改正後	栈橋五丁目	東六泉寺・愛宕・イオン・比島	栈橋五丁目	14.9	11.0	12.5	12.5
					0.0	▲ 1.0	▲ 1.0

栈橋→東六泉寺・愛宕・イオン・比島→栈橋
運行時刻

改正前

平日	栈橋発	栈橋着	利用者数 日平均
	7:15	8:19	11.4人
	8:05	9:15	17.5人
	8:55	10:00	19.5人
	10:35	11:40	15.6人
	11:52	12:57	11.9人
	13:05	14:10	17.0人
	13:52	14:57	9.5人
	15:00	16:05	15.5人
	16:55	18:00	18.2人
	17:50	18:55	12.7人
	18:40	19:44	9.7人
	19:40	20:42	5.1人

栈橋→比島・イオン・愛宕・東六泉寺→栈橋

改正前

平日	栈橋発	栈橋着	利用者数 日平均
	7:10	8:18	15.9人
	9:15	10:26	10.5人
	10:30	11:41	15.0人
	11:43	12:54	12.1人
	12:30	13:41	12.8人
	13:20	14:31	12.3人
	14:30	15:41	12.2人
	15:25	16:36	15.1人
	16:25	17:37	13.5人
	19:31	20:40	7.0人

改正後

平日	栈橋発	栈橋着
	7:15	8:19
	8:05	9:15
	8:55	10:00
	10:35	11:40
	11:52	12:57
	13:00	14:05
	13:52	14:57
	15:00	16:05
	17:00	18:05
	17:40	18:45
	18:40	19:44
	20:00	21:02

改正後

平日	栈橋発	栈橋着
	7:10	8:18
	9:10	10:21
	10:15	11:26
	11:43	12:54
	12:45	13:56
	13:25	14:36
	14:30	15:41
	15:35	16:46
	16:25	17:37
	19:15	20:24

栈橋→東六泉寺・愛宕・イオン・比島→栈橋

改正前

土日祝

栈橋発	栈橋着	
7:17	8:17	4.7人
8:07	9:16	10.0人
8:37	9:42	7.8人
9:37	10:42	10.7人
10:07	11:12	11.8人
11:07	12:12	13.6人
12:07	13:12	13.1人
13:17	14:22	14.7人
14:07	15:12	10.0人
15:27	16:32	11.6人
16:27	17:32	11.4人
17:37	18:42	11.1人
18:37	19:39	8.2人
19:27	20:27	5.8人

改正後

土日祝

栈橋発	栈橋着
7:17	8:17
8:07	9:16
8:37	9:42
9:45	10:50
10:26	11:31
11:31	12:36
12:06	13:11
13:17	14:22
14:41	15:46
15:57	17:02
17:11	18:16
18:12	19:17
19:21	20:21

栈橋→比島・イオン・愛宕・東六泉寺→栈橋

改正前

土日祝

栈橋発	栈橋着	
6:58	8:02	3.9人
7:58	9:02	6.1人
9:08	10:12	10.6人
10:38	11:42	11.0人
11:28	12:32	8.8人
12:48	13:52	13.5人
13:48	14:52	11.8人
14:58	16:02	16.0人
15:58	17:02	11.5人
16:58	18:02	10.5人
17:48	18:52	7.3人
18:48	19:54	6.2人
20:33	21:38	3.9人

改正後

土日祝

栈橋発	栈橋着
6:58	8:02
7:58	9:02
9:08	10:12
10:23	11:27
11:48	12:52
12:52	13:56
13:50	14:54
15:23	16:27
16:38	17:42
17:48	18:52
18:50	19:56
20:00	21:05

	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・オン・比島	県庁前	13.7	1.5	0.0	0.0
改正後	棧橋五丁目	東六泉寺・愛宕・オン・比島	県庁前	13.7	1.5	0.0	0.0
					0.0	0.0	0.0

県庁前→比島・イオン・愛宕・東六泉寺→棧橋

平日	県庁前発	棧橋着	利用者数 日平均
	17:30	18:40	27.3人
	18:30	19:40	13.1人

平日	県庁前発	棧橋着
	17:30	18:40
	18:05	19:15

県庁前→比島・イオン・愛宕・東六泉寺→桟橋

改正前
土日祝 | ※運行便無し

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	3.0	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
					▲ 0.5	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	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

改正前

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	8:03 県庁前着	13.4人
	11:30	12:05 棧橋着	5.2人
	15:00	15:35 棧橋着	2.7人
	18:55	19:30 棧橋着	4.8人

改正前

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	6:43	7:16 棧橋発	3.5人
	10:46	11:19 棧橋発	8.2人
	14:06	14:39 棧橋発	4.2人
	18:07	18:40 県庁前発	5.5人

改正後

平日	医療 センター-発	県庁前 棧橋通五丁目着
上り	7:30	8:03 県庁前着
	11:30	12:05 棧橋着
	15:00	15:35 棧橋着
	18:55	19:30 棧橋着

改正後

平日	県庁前 棧橋通五丁目発	医療 センター-着
下り	10:46	11:19 棧橋発
	14:06	14:39 棧橋発
	18:07	18:40 県庁前発

改正前

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	3.2人
	10:10	10:45	6.2人

改正前

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	2.8人
	9:27	10:00	2.1人

改正後

土日祝	医療 センター-発	棧橋通着
上り	7:45	8:18
	10:10	10:45

改正後

土日祝	棧橋通発	医療 センター-着
下り	7:05	7:36
	9:27	10:00

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	3.5	3.5	3.5
改正後	県庁前	十津	種崎	11.2	2.5	3.0	3.0
					▲ 1.0	▲ 0.5	▲ 0.5

運行時刻

改正前

平日 上り	種崎発	県庁前 栈橋通五丁目着	県庁前着	利用者数 日平均
	6:45	7:17	県庁前着	11.5人
	7:25	7:58	県庁前着	18.6人
	8:05	8:39	県庁前着	15.6人
	9:10	9:42	県庁前着	11.0人
	12:30	13:05	栈橋着	4.2人
	16:55	17:31	栈橋着	7.1人
	17:43	18:19	栈橋着	3.2人
	19:35	20:08	栈橋着	1.1人

改正前

平日 下り	県庁前 栈橋通五丁目発	種崎着	栈橋発	利用者数 日平均
	6:33	7:03	栈橋発	1.7人
	7:12	7:45	栈橋発	5.0人
	8:10	8:49	栈橋発	5.2人
	9:51	10:26	栈橋発	3.5人
	16:00	16:35	栈橋発	12.5人
	17:46	18:19	県庁前発	18.1人
	18:41	19:11	県庁前発	7.1人
	19:30	19:58	県庁前発	4.8人

改正後

平日 上り	種崎発	県庁前 栈橋通五丁目着	県庁前着
	6:45	7:17	県庁前着
	7:25	7:58	県庁前着
	9:10	9:42	県庁前着
	12:30	13:05	栈橋着
	16:55	17:31	栈橋着
	18:29	19:04	栈橋着
	18:43	19:18	栈橋着
	19:35	20:08	栈橋着

改正後

平日 下り	県庁前 栈橋通五丁目発	種崎着	栈橋発
	6:35	7:05	栈橋発
	8:10	8:49	栈橋発
	9:45	10:20	栈橋発
	16:00	16:35	栈橋発
	17:46	18:19	県庁前発
	18:45	19:15	県庁前発

改正前

土日祝 上り	種崎発	県庁前 栈橋通五丁目着	県庁前着	利用者数 日平均
	7:05	7:36	県庁前着	4.0人
	7:35	8:06	県庁前着	4.6人
	8:35	9:08	県庁前着	6.6人
	9:38	10:11	県庁前着	6.1人
	11:00	11:35	栈橋着	5.6人
	17:45	18:20	栈橋着	2.2人
	18:45	19:20	栈橋着	2.1人

改正前

土日祝 下り	県庁前 栈橋通五丁目発	種崎着	栈橋発	利用者数 日平均
	7:47	8:17	栈橋発	2.0人
	8:43	9:18	栈橋発	1.7人
	10:05	10:40	栈橋発	2.1人
	16:52	17:25	県庁前発	6.4人
	17:52	18:25	県庁前発	3.7人
	19:30	19:58	県庁前発	3.7人

改正後

土日祝 上り	種崎発	県庁前 栈橋通五丁目着	県庁前着
	7:15	7:46	県庁前着
	8:35	9:08	県庁前着
	9:38	10:11	県庁前着

改正後

土日祝 下り	県庁前 栈橋通五丁目発	種崎着	栈橋発
	7:47	8:17	栈橋発
	8:43	9:18	栈橋発
	10:05	10:40	栈橋発
	16:52	17:25	県庁前発
	18:07	18:40	県庁前発
	18:45	19:18	県庁前発

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

改正前

平日	高知県立大学発	高知駅バスターミナル着	利用者数 日平均
上り	8:25	8:55	1.6人
	9:55	10:25	1.9人
	10:35	11:05	2.0人
	12:15	12:45	6.4人
	14:00	14:30	3.0人
	16:30	17:05	11.5人
	18:20	18:55	19.3人

改正前

平日	高知駅バスターミナル発	高知県立大学着	利用者数 日平均
下り	7:25	8:07	13.5人
	9:05	9:35	5.7人
	9:35	10:11	11.1人
	11:25	11:55	5.9人
	13:15	13:45	5.8人
	15:40	16:10	2.2人
	17:25	17:58	3.0人

改正後

平日	高知県立大学発	高知駅バスターミナル着
上り	8:25	8:55
	9:55	10:25
	10:35	11:05
	12:15	12:45
	14:00	14:30
	16:30	17:05
	18:20	18:55

改正後

平日	高知駅バスターミナル発	高知県立大学着
下り	7:25	8:07
	9:05	9:35
	9:35	10:11
	11:25	11:55
	13:15	13:45
	15:40	16:10
	17:25	17:58

改正前

土日祝	高知県立大学発	高知駅バスターミナル着	利用者数 日平均
上り	8:15	8:47	1.5人
	13:20	13:52	1.5人
	14:50	15:22	3.7人
	18:25	18:57	1.3人

改正前

土日祝	高知駅バスターミナル発	高知県立大学着	利用者数 日平均
下り	7:35	8:03	3.0人
	12:35	13:06	3.8人
	14:05	14:36	2.3人
	17:40	18:11	1.5人

改正後

土日祝	高知県立大学発	高知駅バスターミナル着
上り	8:15	8:47
	13:25	13:57
	14:50	15:22
	18:25	18:57

改正後

土日祝	高知駅バスターミナル発	高知県立大学着
下り	7:35	8:03
	12:40	13:11
	14:05	14:36
	17:40	18:11

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	7.0	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
					▲ 1.0	0.0	0.0

運行時刻 改正前

平日 上り	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
	8:45	9:18	1.3人
	9:17	9:50	2.4人
	11:12	11:45	3.0人
	13:22	13:55	3.8人
	15:22	15:55	5.0人
	17:38	18:18	10.4人
	20:00	20:32	2.4人

改正前

平日 下り	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
	7:45	8:23	16.6人
	8:25	8:58	9.4人
	10:20	10:53	3.6人
	12:25	12:58	5.3人
	14:25	14:58	2.6人
	16:45	17:19	3.3人
	19:10	19:42	1.9人

改正後

平日 上り	望海ヶ丘中央発	高知駅バスターミナル着
	8:45	9:18
	9:17	9:50
	11:12	11:45
	13:22	13:55
	15:22	15:55
	17:38	18:18

改正後

平日 下り	高知駅バスターミナル発	望海ヶ丘中央着
	7:45	8:23
	8:25	8:58
	10:20	10:53
	12:25	12:58
	14:25	14:58
	16:45	17:19

改正前

土日祝 上り	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
	11:40	12:15	2.2人
	17:25	17:59	3.9人

改正前

土日祝 下り	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
	10:45	11:19	1.1人
	16:30	17:04	1.6人

改正後

土日祝 上り	望海ヶ丘中央発	高知駅バスターミナル着
	11:40	12:15
	17:25	17:59

改正後

土日祝 下り	高知駅バスターミナル発	望海ヶ丘中央着
	10:45	11:19
	16:30	17:04

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

平日 上り	桂浜発	高知駅BT着	利用者数 日平均
	6:45	7:27 塩谷経由	13.0人
	7:10	7:52 塩谷経由	14.2人
	8:00	8:42 塩谷経由	18.5人
	9:00	9:42 南海中経由	9.6人
	10:00	10:42 南海中経由	6.3人
	11:00	11:42 南海中経由	4.5人
	12:00	12:42 南海中経由	3.7人
	13:00	13:42 南海中経由	4.4人
	14:00	14:42 南海中経由	2.7人
	15:30	16:12 南海中経由	3.2人
	16:30	17:12 南海中経由	16.6人
	17:30	18:12 南海中経由	4.5人
	18:30	19:12 南海中経由	2.3人
	19:30	20:12 南海中経由	2.7人
	20:30	21:12 南海中経由	1.9人

改正なし

平日 下り	高知駅BT発	桂浜着	利用者数 日平均
	6:40	7:18 南海中経由	2.0人
	7:40	8:18 南海中経由	25.5人
	8:30	9:08 南海中経由	4.0人
	9:30	10:08 塩谷経由	3.0人
	10:30	11:08 塩谷経由	3.4人
	11:30	12:08 塩谷経由	3.9人
	13:00	13:38 塩谷経由	3.7人
	14:00	14:38 塩谷経由	3.5人
	15:00	15:38 塩谷経由	5.9人
	16:00	16:38 塩谷経由	10.8人
	17:00	17:38 塩谷経由	7.4人
	18:00	18:38 塩谷経由	13.9人
	19:00	19:38 塩谷経由	7.1人

改正なし

土日祝 上り	桂浜発	高知駅BT着	利用者数 日平均
	7:14	7:54 塩谷経由	5.9人
	8:00	8:40 塩谷経由	8.0人
	9:00	9:40 南海中経由	12.6人
	10:00	10:40 南海中経由	6.7人
	11:00	11:40 南海中経由	5.1人
	12:00	12:40 南海中経由	5.6人
	13:00	13:40 南海中経由	5.5人
	14:00	14:40 南海中経由	3.7人
	14:40	15:20 南海中経由	1.8人
	15:30	16:10 南海中経由	3.9人
	16:30	17:10 南海中経由	4.9人
	17:30	18:10 南海中経由	5.4人
	18:30	19:10 南海中経由	2.7人
	19:30	20:10 南海中経由	1.5人

改正なし

土日祝 下り	高知駅BT発	桂浜着	利用者数 日平均
	6:40	7:17 南海中経由	2.5人
	7:40	8:17 南海中経由	3.9人
	8:30	9:07 南海中経由	1.2人
	9:30	10:07 塩谷経由	2.0人
	10:30	11:07 塩谷経由	3.4人
	11:30	12:07 塩谷経由	3.1人
	12:30	13:07 塩谷経由	2.9人
	13:00	13:37 塩谷経由	4.8人
	14:00	14:37 塩谷経由	4.4人
	15:00	15:37 塩谷経由	6.9人
	16:00	16:37 塩谷経由	7.3人
	17:00	17:37 塩谷経由	7.6人
	18:00	18:37 塩谷経由	6.1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	7:05	7:39	10.2人
	9:00	9:32	8.9人
	10:55	11:27	4.5人
	12:43	13:15	4.8人
	15:13	15:45	2.1人
	17:50	18:22	2.6人
	19:16	19:48	0.8人

改正前

平日	栈橋発	みづき坂 中央着	利用者数 日平均
下り	10:12	10:45	2.9人
	12:00	12:33	4.2人
	14:30	15:03	6.7人
	17:07	17:40	8.1人
	18:33	19:06	8.9人

改正後

平日	みづき坂 中央発	栈橋着
上り	7:05	7:39
	9:00	9:32
	10:55	11:27
	13:03	13:35
	15:03	15:35
	17:50	18:22
	19:55	19:28

改正後

平日	栈橋発	みづき坂 中央着
下り	10:12	10:45
	12:20	12:53
	14:20	14:53
	17:07	17:40
	19:00	19:34

改正前

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	7.3人
	11:37	12:09	3.6人
	13:45	14:17	3.1人
	15:44	16:16	3.4人
	17:10	17:42	4.9人

改正前

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	0.5人
	13:02	13:35	5.3人
	15:01	15:34	4.5人
	17:12	17:45	3.9人
	18:52	19:27	2.5人

改正後

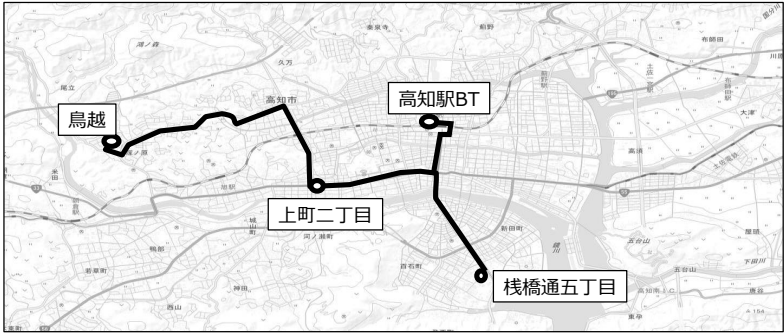
土日祝	みづき坂 中央発	栈橋着
上り	8:40	9:12
	10:52	11:24
	12:12	12:44
	15:57	16:29
	17:17	17:49

改正後

土日祝	栈橋発	みづき坂 中央着
下り	7:57	8:30
	8:52	9:25
	12:40	13:13
	16:07	16:40
	18:50	19:25

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	9.5	3.5	3.5
改正後	棧橋通五丁目	上町二丁目	鳥越	8.9	11.5	5.5	5.5
					2.0	2.0	2.0
	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	1.5	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
					▲ 0.5	0.0	0.0

運行時刻

改正前

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	7:25	8:05	22.0人
	7:45	8:25	18.2人
	9:00	9:31	10.6人
	11:50	12:23	4.8人
	12:50	13:23	5.5人
	14:45	15:18	3.2人
	15:35	16:08	4.8人
	17:10	17:50	10.1人
	18:35	19:05	2.7人

改正前

平日	鳥越発	棧橋通 五丁目・高 知駅BT着	利用者数 日平均
下り	6:29	6:58	0.1人
	6:40	7:11	0.1人
	6:55	7:25	1.2人
	7:05	7:35	1.3人
	7:47	8:29	6.4人
	8:36	9:06	3.1人
	9:56	10:27	3.1人
	10:36	11:07	2.5人
	12:56	13:27	8.0人
	14:41	15:12	6.3人
	16:01	16:32	13.6人
	17:27	18:12	18.5人
	17:55	18:41	14.6人

改正後

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	
	9:00	9:31	
	10:25	10:58	
	11:55	12:28	
	12:50	13:23	
	14:30	15:03	
	14:50	15:23	
	15:35	16:08	
	16:04	16:37	
	16:39	17:19	
	18:35	19:05	

改正後

平日	鳥越発	棧橋通 五丁目・高 知駅BT着	利用者数 日平均
下り	6:29	6:58	
	6:45	7:15	
	7:05	7:35	
	8:25	8:55	
	10:00	10:31	
	10:20	10:51	
	10:36	11:07	
	12:35	13:06	
	13:00	13:31	
	14:10	14:41	
	15:44	16:15	
	17:27	18:12	
	17:55	18:41	
	20:40	21:10	

改正前

土日祝	鳥越発	棧橋通 五丁目・高 知駅BT着	利用者数 日平均
上り	10:35	11:08	9.9人
	12:18	12:51	7.5人
	16:15	16:48	5.1人
	18:10	18:43	3.9人

改正前

土日祝	鳥越発	棧橋通 五丁目・高 知駅BT着	利用者数 日平均
下り	8:35	9:06	2.0人
	10:35	11:05	2.8人
	12:14	12:46	4.0人
	14:04	14:36	6.4人
	17:14	17:46	5.5人

改正後

土日祝	鳥越発	棧橋通 五丁目・高 知駅BT着	利用者数 日平均
上り	10:35	11:05	
	12:18	12:48	
	16:15	16:45	
	17:55	18:25	

改正後

土日祝	鳥越発	棧橋通 五丁目・高 知駅BT着	利用者数 日平均
下り	8:35	9:06	
	10:35	11:05	
	12:14	12:46	
	13:50	14:22	
	17:14	17:46	

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

改正前

平日	長浜発	県庁前着	利用者数 日平均
上り	6:00	6:23	6.2人

改正前

平日	県庁前発	長浜着	利用者数 日平均
下り	6:34	6:57	0.4人
	17:35	17:58	34.2人
	21:30	21:53	7.9人

改正後

平日	長浜発	県庁前着
上り	6:30	6:53
	9:45	10:11

改正後

平日	県庁前発	長浜着
下り	17:35	17:58
	21:15	21:38

改正前

土日祝	長浜発	県庁前着
上り	※運行便無し	

改正前

土日祝	県庁前発	長浜着	利用者数 日平均
下り	21:30	21:53	6.0人

改正後

土日祝	長浜発	県庁前着
上り	※運行便無し	

改正後

土日祝	県庁前発	長浜着
下り	21:00	21:23

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	高知市	愛宕・イオン・みづき・イオン・愛宕	高知市	18.9	3.5	6.0	6.0
改正後	高知市	愛宕・イオン・みづき・イオン・愛宕	高知市	18.9	3.0	5.5	5.5
					▲ 0.5	▲ 0.5	▲ 0.5

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	高知市	愛宕・みづき・愛宕	高知市	15.7	0.5	0.0	0.0
改正後	高知市	愛宕・みづき・愛宕	高知市	15.7	0.5	0.0	0.0
					0.0	0.0	0.0

運行時刻 改正前

平日	高知市	みづき坂中央着・発	高知市	利用者数 日平均
イオン経由しない	6:24	6:50	7:23	13.7人
	9:40	10:18	11:04	23.6人
	11:40	12:18	13:04	22.6人
	13:40	14:18	15:04	16.3人
	16:15	16:53	17:40	21.6人
	17:40	18:18	19:05	23.5人
	19:00	19:36	20:16	10.0人
	20:00	20:35	21:15	8.8人

改正前

土日祝	高知市	みづき坂中央着・発	高知市	利用者数 日平均
	7:10	7:45	8:21	7.9人
	8:25	9:01	9:42	14.0人
	9:35	10:11	10:52	21.6人
	10:35	11:11	11:52	14.8人
	11:40	12:16	12:57	19.0人
	12:40	13:16	13:57	13.7人
	13:40	14:16	14:57	12.9人
	14:40	15:16	15:57	13.5人
	15:45	16:21	17:02	13.6人
	16:50	17:26	18:07	10.5人
	18:00	18:36	19:17	10.8人
	19:55	20:30	21:06	6.6人

改正後

平日	高知市	みづき坂中央着・発	高知市
イオン経由しない	6:24	6:50	7:23
	9:25	10:03	10:49
	11:40	12:18	13:04
	13:40	14:18	15:04
	16:17	16:55	17:42
	17:55	18:33	19:20
	19:30	20:05	20:45

改正後

土日祝	高知市	みづき坂中央着・発	高知市
	7:15	7:50	8:26
	8:25	9:01	9:42
	9:40	10:16	10:57
	10:51	11:27	12:08
	12:05	12:41	13:22
	13:10	13:46	14:27
	14:35	15:11	15:52
	15:50	16:26	17:07
	17:09	17:45	18:26
	18:10	18:46	19:27
	19:20	19:55	20:31

市内系統19：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	3.0	4.0	4.0
改正後	一宮BT	上町二丁目 ・比島	鳥越	10.5	2.5	3.0	3.0
					▲ 0.5	▲ 1.0	▲ 1.0

運行時刻

改正前

平日	一宮発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	18:40	19:21	8.5人
	20:45	21:24	7.8人

改正前

平日	鳥越発	一宮着	利用者数 日平均
上り	7:55	8:40	14.7人
	8:20	9:01	15.3人
	10:25	11:06	12.6人
	19:45	20:21	5.3人

改正後

平日	一宮発	鳥越着
下り	18:30	19:11

改正後

平日	鳥越発	一宮着
上り	7:55	8:40
	8:16	8:59
	15:05	15:46
	19:35	20:11

改正前

土日祝	一宮発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	9:20	10:00	7.1人
	15:50	16:30	8.8人
	17:50	18:30	5.8人
	20:30	21:07	2.8人

改正前

土日祝	鳥越発	一宮着	利用者数 日平均
上り	7:20	7:56	9.0人
	8:50	9:30	12.4人
	14:00	14:40	4.3人
	19:30	20:06	2.6人

改正後

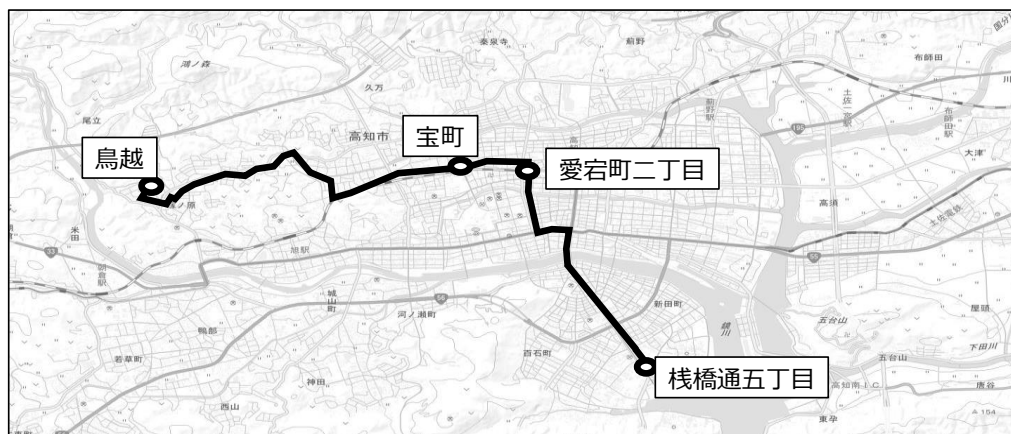
土日祝	一宮発	鳥越着
下り	9:17	9:57
	15:46	16:26
	18:30	19:10

改正後

土日祝	鳥越発	一宮着
上り	7:30	8:06
	8:50	9:30
	14:20	15:00

市内系統20：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	愛宕・宝町	鳥越	9.1	6.0	5.5	5.5
改正後	棧橋通五丁目	愛宕・宝町	鳥越	9.1	5.0	4.5	4.5
					▲ 1.0	▲ 1.0	▲ 1.0

運行時刻

改正前

平日 下り	棧橋発	鳥越着	利用者数 日平均
	7:19	7:56	3.1人
	8:00	8:36	2.6人
	8:50	9:26	2.9人
	11:50	12:26	4.6人
	16:55	17:37	8.5人
	18:15	18:52	7.8人
	19:30	20:07	6.0人

改正前

平日 上り	鳥越発	棧橋着	利用者数 日平均
	7:15	7:49	17.0人
	8:50	9:22	7.6人
	9:50	10:22	7.1人
	18:00	18:32	4.0人
	19:05	19:36	1.3人

改正後

平日 下り	棧橋発	鳥越着
	7:15	7:52
	8:00	8:36
	8:50	9:26
	11:50	12:26
	16:55	17:37
	19:40	20:17

改正後

平日 上り	鳥越発	棧橋着
	7:15	7:49
	9:50	10:22
	18:00	18:32
	19:05	19:36

改正前

土日祝 下り	棧橋発	鳥越着	利用者数 日平均
	7:50	8:26	1.4人
	8:45	9:20	2.0人
	10:00	10:36	1.9人
	11:11	11:46	4.2人
	16:16	16:51	3.3人
	18:31	19:06	3.0人
	19:36	20:11	3.7人

改正前

土日祝 上り	鳥越発	棧橋着	利用者数 日平均
	8:10	8:42	6.3人
	9:44	10:17	8.0人
	17:15	17:48	7.4人
	18:30	19:03	1.8人

改正後

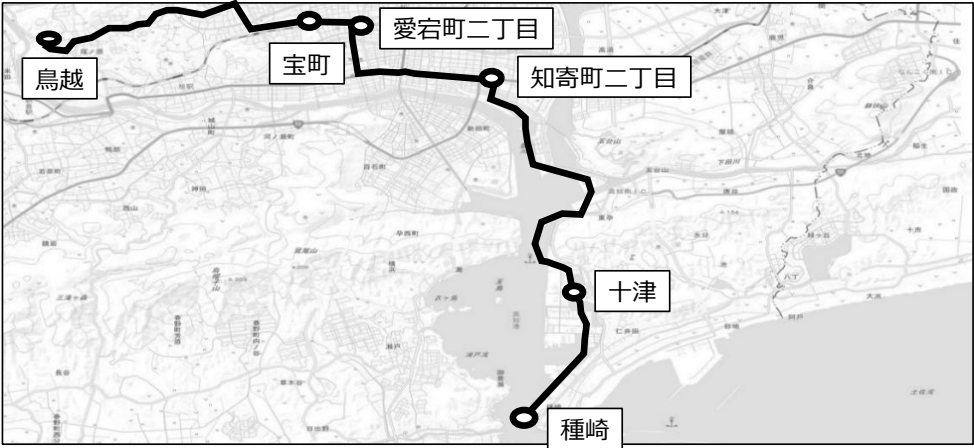
土日祝 下り	棧橋発	鳥越着
	7:50	8:26
	8:55	9:30
	10:00	10:36
	11:30	12:05
	19:30	20:05

改正後

土日祝 上り	鳥越発	棧橋着
	8:10	8:42
	9:54	10:27
	17:15	17:48
	18:41	19:14

市内系統21：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	4.0	3.0	3.0
改正後	種崎	宝町・十津	鳥越	17.1	3.5	3.0	3.0
					▲ 0.5	0.0	0.0

運行時刻

改正前

平日	種崎発	鳥越着	利用者数 日平均
種崎→鳥越	10:00	10:55	9.4人
	10:50	11:45	8.5人
	13:20	14:15	7.1人
	14:45	15:40	10.2人

改正前

平日	鳥越発	種崎着	利用者数 日平均
鳥越→種崎	11:15	12:10	12.4人
	12:05	13:00	9.1人
	13:30	14:25	10.2人
	16:00	16:55	7.3人

改正後

平日	種崎発	鳥越着
種崎→鳥越	10:40	11:35
	13:20	14:15
	14:45	15:40

改正後

平日	鳥越発	種崎着
鳥越→種崎	11:15	12:10
	12:05	13:00
	13:30	14:25
	17:10	18:05

改正前

土日祝	種崎発	鳥越着	利用者数 日平均
種崎→鳥越	12:39	13:34	9.0人
	14:40	15:35	6.6人
	16:19	17:14	4.9人

改正前

土日祝	鳥越発	種崎着	利用者数 日平均
鳥越→種崎	11:20	12:15	9.7人
	13:21	14:16	11.0人
	15:00	15:55	8.6人

改正後

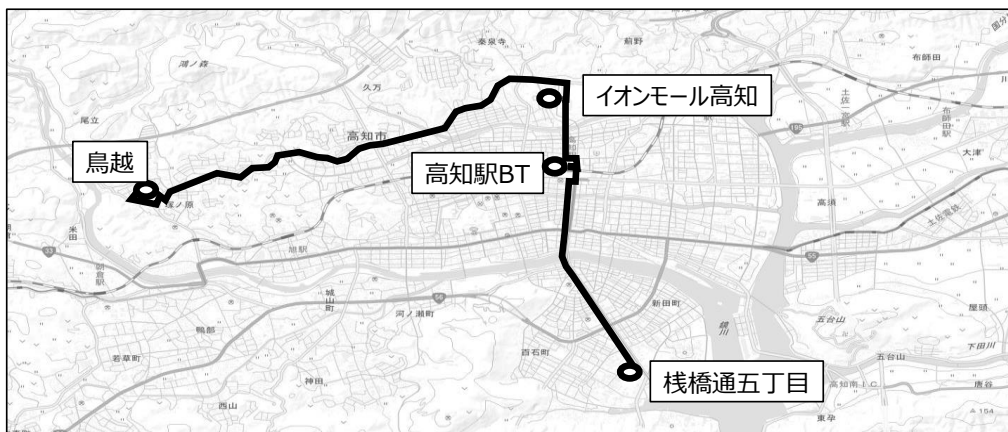
土日祝	種崎発	鳥越着
種崎→鳥越	12:45	13:40
	14:40	15:35
	16:19	17:14

改正後

土日祝	鳥越発	種崎着
鳥越→種崎	11:26	12:21
	13:21	14:16
	15:00	15:55

市内系統22：鳥越イオン線

1. 運行ルート



2. 運行内容

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
改正前	栈橋通五丁目	北環状線・イオン・塩田町	鳥越	10.6	4.0	4.0	4.0
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	▲ 0.5	▲ 0.5

運行時刻

改正前

平日	栈橋発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	11:20	12:06	8.1人
	13:36	14:22	4.6人
	14:20	15:06	6.1人
	15:40	16:26	9.8人

改正前

平日	鳥越発	栈橋着	利用者数 日平均
上り	9:30	10:16	5.9人
	11:30	12:16	7.1人
	12:30	13:16	6.0人
	13:50	14:36	6.4人

改正後

平日	栈橋発	鳥越着
下り	11:10	11:56
	13:20	14:06
	14:25	15:11
	16:00	16:46

改正後

平日	鳥越発	栈橋着
上り	9:40	10:26
	11:30	12:16
	12:30	13:16
	13:55	14:41

改正前

土日祝	栈橋発	鳥越着	利用者数 日平均
下り	11:25	12:14	6.6人
	12:22	13:11	5.0人
	14:23	15:12	6.1人
	15:22	16:11	5.7人

改正前

土日祝	鳥越発	栈橋着	利用者数 日平均
上り	9:30	10:16	5.1人
	10:24	11:16	4.8人
	11:00	11:52	5.4人
	13:00	13:52	6.4人

改正後

土日祝	栈橋発	鳥越着
下り	10:45	11:34
	12:27	13:16
	15:15	16:04

改正後

土日祝	鳥越発	栈橋着
上り	9:30	10:16
	10:21	11:13
	11:00	11:52
	12:45	13:37

市内系統23：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
新設	一宮BT	神田本村・上五	船岡南団地	10.3	7.5	8.0	8.0
					7.5	8.0	8.0

運行時刻

平日

一宮BT発	船岡着
8:25	9:04
9:35	10:14
10:20	10:59
12:44	13:23
13:30	14:09
14:55	15:34
17:20	17:59
18:35	19:14
19:29	20:08

平日

船岡発	一宮BT発
6:50	7:30
8:32	9:12
9:28	10:08
10:38	11:18
15:58	16:38
17:07	17:47

土日祝

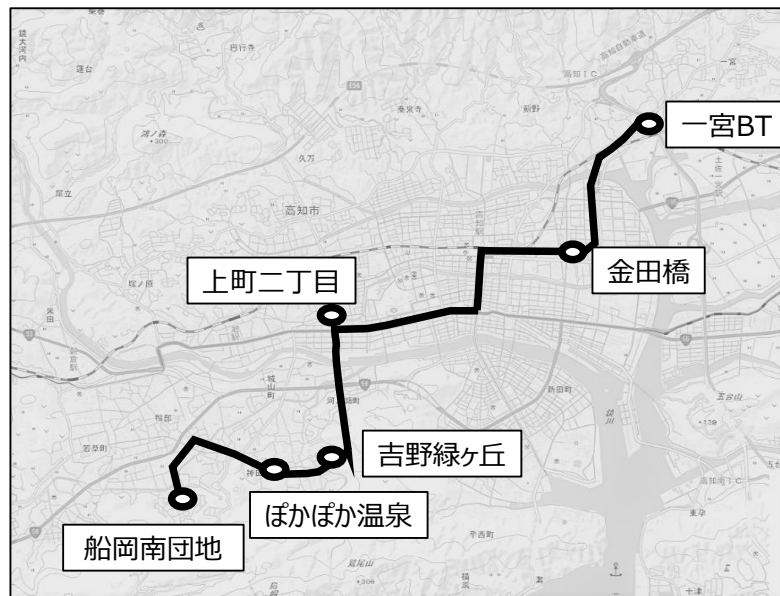
一宮BT発	船岡着
7:40	8:23
8:45	9:28
10:45	11:28
11:40	12:23
12:40	13:23
14:40	15:23
16:45	17:28
17:25	18:08
19:00	19:43

土日祝

船岡発	一宮BT発
7:57	8:41
8:47	9:31
9:52	10:36
13:47	14:31
15:47	16:31
17:52	18:36
18:32	19:16

市内系統24：船岡一宮線（吉野緑ヶ丘経由）

1. 運行ルート



2. 運行内容

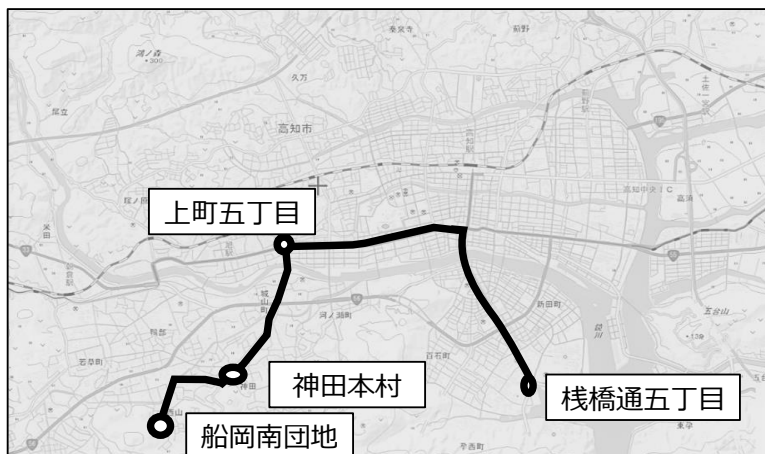
	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
新設	一宮BT	ぽか温・上二	船岡南団地	11.0	4.5	4.0	4.0
					4.5	4.0	4.0

運行時刻

平日	一宮BT発 船岡着		平日	船岡発 一宮BT着	
	6:55	7:38		7:10	7:52
	7:25	8:08		11:23	12:05
	11:25	12:08		13:47	14:29
	16:00	16:43		18:23	19:05
	17:55	18:38			
土日祝	一宮BT発 船岡着		土日祝	船岡発 一宮BT着	
	9:45	10:30		7:15	7:59
	13:40	14:25		11:52	12:36
	15:40	16:25		14:49	15:33
	18:10	18:55		16:49	17:33

市内系統25：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	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
新設	船岡南団地	神田本村・上五	棧橋通五丁目	8.3	3.0	1.5	1.5
					3.0	1.5	1.5

運行時刻

平日

船岡発	棧橋着
7:25	7:57
7:55	8:27
12:32	13:04
14:33	15:05
19:00	19:32
19:35	20:07

平日

棧橋発 船岡着
※運行便なし

土日祝

船岡発	棧橋着
10:54	11:29
12:47	13:22
19:15	19:50

土日祝

棧橋発 船岡着
※運行便なし

市内系統26：一宮棧橋線（金田橋経由）

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
新設	棧橋通五丁目	金田橋	一宮BT	6.6	3.0	4.5	4.5
					3.0	4.5	4.5

運行時刻

平日

棧橋発	一宮着
12:00	12:24
12:45	13:09
15:12	15:36
16:36	17:00
17:55	18:19
19:30	19:54

減便①⇒新設①

減便③⇒新設③

平日

一宮発	棧橋着
9:23	9:46
10:50	11:13
11:42	12:05

減便②⇒新設②

土日祝

棧橋発	一宮着
11:50	12:16
12:54	13:20
13:25	13:51
13:54	14:20
14:50	15:16
15:55	16:21
16:25	16:51
17:25	17:51

減便④⇒新設④

減便⑤⇒新設⑤

土日祝

一宮発	棧橋着
9:05	9:31
9:55	10:21
10:56	11:22
12:56	13:22
16:55	17:21

減便⑥⇒新設⑥

減便⑦⇒新設⑦

市内系統27：みづき栈橋線（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
新設	栈橋通五丁目	上町二丁目	みづき坂団地	8.1	4.5	1.0	1.0
					4.5	1.0	1.0

運行時刻

平日	栈橋発	みづき 坂 団地着	平日	みづき 坂 団地発	栈橋着
	8:23	8:49		7:15	7:46
	8:58	9:25		12:07	12:35
	13:24	13:51		13:23	13:51
	17:27	17:55		19:45	20:11
	18:18	18:45			
土日祝	栈橋発	みづき 坂 団地着	土日祝	みづき 坂 団地発	栈橋着
	14:04	14:30		19:35	20:00

市内系統28：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
新設	長浜		棧橋通五丁目	4.8	4.0	3.0	3.0
					4.0	3.0	3.0

運行時刻

平日 上り	長浜発	棧橋着
	10:51	11:02
	11:42	11:53
	12:41	12:52
	13:30	13:41
	14:04	14:15
	16:19	16:30
	17:50	18:01
	19:09	19:20

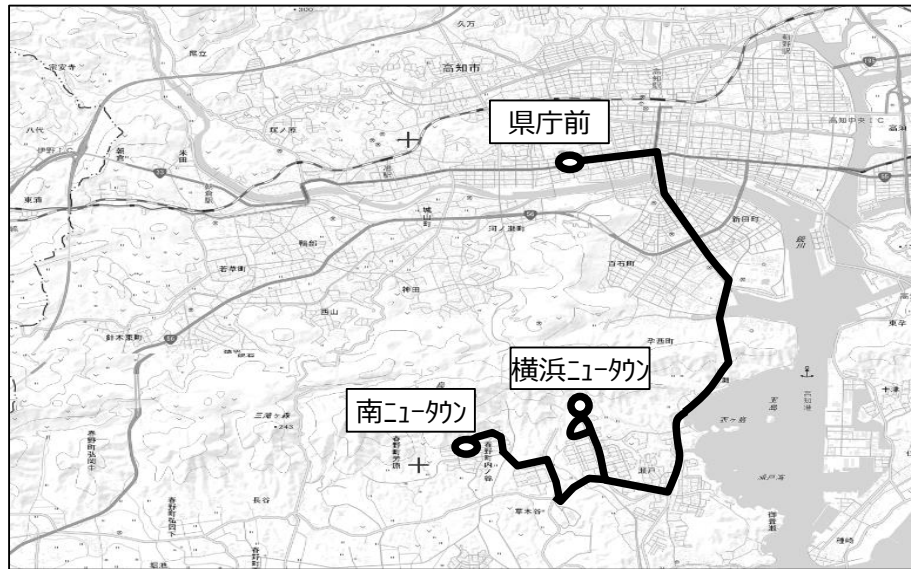
平日 下り	棧橋発	長浜着
	※運行便無し	

土日祝 上り	長浜発	棧橋着
	7:54	8:05
	12:06	12:17
	12:41	12:52
	13:57	14:08
	16:29	16:40
	18:52	19:03

土日祝 下り	棧橋発	長浜着
	※運行便無し	

市内系統29：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
新設	県庁前	横・蒔	南ニュータウン	11.7	2.0	2.0	2.0
					2.0	2.0	2.0

運行時刻

平日	県庁前 発	南ニュー タウン着	平日	南ニュー タウン発	県庁前着
上り	8:55	9:24	下り	※運行便無し	
	11:05	11:34			
	15:00	15:29			
	16:50	17:19			

土日祝	県庁前 発	南ニュー タウン着	土日祝	南ニュー タウン発	県庁前着
上り	8:35	9:09	下り	※運行便無し	
	11:55	12:29			
	18:00	18:34			
	19:00	19:34			

市内系統30：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
新設	ハビリセンター	平和団地 南NT 時絵台 横浜NT	県庁前	15.3	1.5	1.5	1.5
					1.5	1.5	1.5

運行時刻

平日	ハビリ センター 発	県庁前 着	平日	県庁前発	ハビリ センター 着
上り	6:50 7:15 15:25	7:34 7:59 16:09	下り	※運行便無し	

土日祝	ハビリ センター 発	県庁前 着	土日祝	県庁前発	ハビリ センター 着
上り	7:40 12:00 18:10	8:24 12:44 18:54	下り	※運行便無し	

市内系統31：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
新設	JAはるの	ハビリセンター 平和団地 南NT 蒔絵台 横浜NT	県庁前	21.6	0.5	0.0	0.0
					0.5	0.0	0.0

運行時刻

平日	ハビリ センター 発	県庁前 着	平日	県庁前発	ハビリ センター 着
上り	7:16	8:14	下り	※運行便無し	

土日祝	ハビリ センター 発	県庁前 着	土日祝	県庁前発	ハビリ センター 着
上り	※運行便無し		下り	※運行便無し	

	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
新設	トーマン団地	一宮BT・比島・高知駅BT	棧橋通五丁目	8.4	1.0	2.0	2.0
					1.0	2.0	2.0

平日	トメ団地 9:55	棧橋五丁目 10:31	新設②
----	-----------	-------------	-----

平日	12:20	12:54	新設①
----	-------	-------	-----

土日祝	トメン団地	棧橋五丁目	
	発	着	
	9:35	10:10	新設⑥
	11:16	11:51	新設⑦

土日祝	棧橋五丁目 トメン団地	
	発	着
	14:27	15:01 新設④
	16:20	16:54 新設⑤

市内系統32-2：トーマン団地県庁前線

1. 運行ルート



2. 運行内容

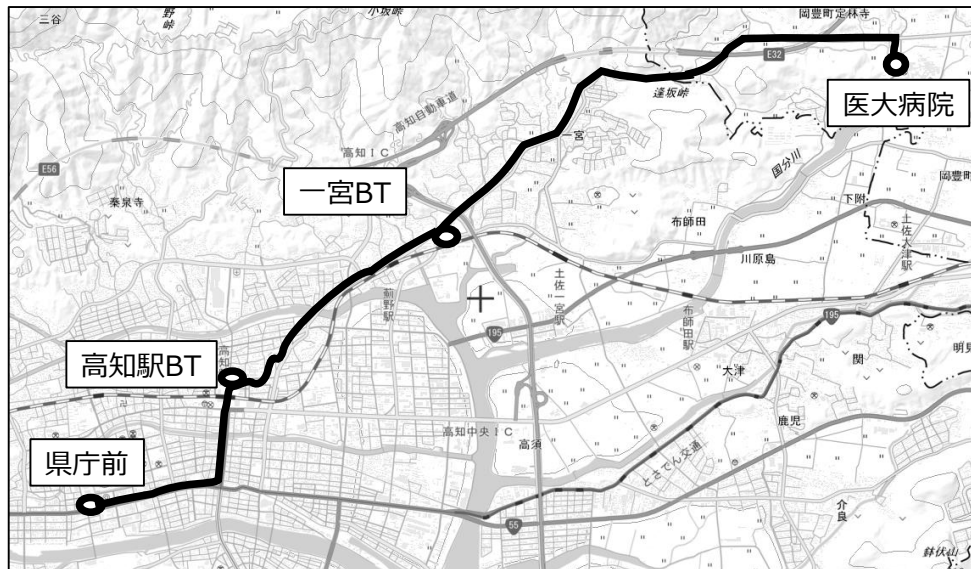
	起点	経由	終点	系統キロ	運行回数		
					平日	土曜	日祝
新設	トーマン団地	一宮BT・比島・高知駅BT	県庁前	7.2	1.0	0.0	0.0
					1.0	0.0	0.0

運行時刻

平日	トーマン団地 発 7:15	県庁前 着 7:46	新設⑧	平日	県庁前 発 17:33	トーマン団地 着 18:05	新設③
土日祝	トーマン団地 発 ※運行便無し	県庁前 着		土日祝	県庁前 発 ※運行便無し	トーマン団地 着	

自主33：医大県庁前線

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	一宮BT	医大病院	10.9	0.5	0.0	0.0
改正後	医大病院	一宮BT	県庁前	10.9	1.0	1.5	1.5
					0.5	1.5	1.5

運行時刻

改正前

平日	県庁前 発	医大着	利用者数 日平均
	6:36	7:12	4.1人

改正後

平日	県庁前 発	医大着	
	6:20	6:56	※医大7:15発便の往路（減便）
	20:40	21:13	

改正後

平日	医大発	県庁前 着	
	7:15	7:51	減便⑧⇒新設⑧
	17:10	17:46	

改正後

土日祝	県庁前 発	医大着	
	7:50	8:22	※運用面による減便

改正後

土日祝	医大発	県庁前 着
	7:10	7:42
	15:20	15:52
	17:25	17:57

[illegible]

	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	2.0	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	1.5	0.0	0.0
					▲ 0.5	0.0	0.0

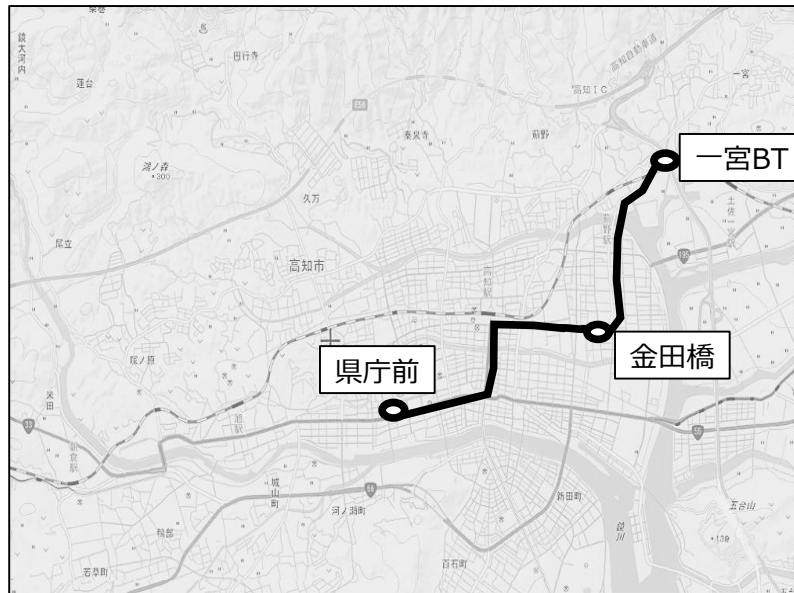
平日	栈橋発	みづき坂 中央着・ 発	栈橋着	利用者数 日平均
	7:00	7:37	8:22	27.7人
	7:05	7:42	8:27	23.6人
	14:46	15:23	16:10	15.2人
	15:39	16:16	17:01	14.7人

平日	棧橋発	みづき坂 中央着・ 発	棧橋着
	7:00	7:37	8:22
	14:46	15:23	16:10
	15:39	16:16	17:01

土日祝	みづき坂 中央着・ 発 栈橋発 栈橋着 ※運行便なし
-----	---

自主系統40：一宮県庁前線（金田橋経由）

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
新設	一宮BT	金田橋	県庁前	5.2	0.5	0.0	0.0
					0.5	0.0	0.0

運行時刻

改正前

平日	一宮発	県庁前 着
	7:50	8:08

改正前

土日祝	一宮発	県庁前 着
	※運行便なし	

廃止：吉野線

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	吉野	上町五丁目	高知駅BT	6.8	8.5	5.5	5.5
改正後	吉野	上町五丁目	高知駅BT	6.8	0.0	0.0	0.0

▲ 8.5 ▲ 5.5 ▲ 5.5

運行時刻 改正前

平日	吉野発	高知駅BT 着	利用者数 日平均
上り	6:57	7:26	13.1人
	7:20	7:53	12.7人
	7:40	8:18	19.2人
	8:30	8:59	7.6人
	9:20	9:49	11.0人
	10:25	10:54	6.3人
	14:35	15:04	2.6人
	15:40	16:09	3.7人
	19:10	19:40	1.5人

改正前

平日	高知駅BT 発	吉野着	利用者数 日平均
下り	7:05	7:30	2.1人
	7:39	8:07	7.3人
	10:40	11:08	4.1人
	13:50	14:18	3.4人
	16:00	16:33	12.3人
	16:45	17:13	6.3人
	17:30	17:59	14.0人
	18:20	18:49	8.6人

改正前

土日祝	吉野発	高知駅BT 着	利用者数 日平均
上り	7:25	7:54	4.3人
	8:30	8:58	5.3人
	9:25	9:53	6.6人
	10:50	11:18	5.2人
	17:45	18:13	3.5人

改正前

土日祝	高知駅BT 発	吉野着	利用者数 日平均
下り	6:50	7:14	0.9人
	7:45	8:09	3.2人
	11:40	12:07	2.8人
	13:30	14:02	4.3人
	16:54	17:21	4.1人
	18:30	18:57	5.1人

廃止：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
改正前	トーマン団地	一宮BT・金田橋・上町二丁目	船岡南団地	12.8	9.5	11.0	11.0
改正後	トーマン団地	一宮BT・金田橋・上町二丁目	船岡南団地	12.8	0.0	0.0	0.0

▲ 9.5 ▲ 11.0 ▲ 11.0

減便分はトーマン団地⇒県庁前、船岡南団地⇒棧橋通五丁目系統を運行

運行時刻
改正前

平日	トーマン団地 発	船岡着	利用者数 日平均
	9:26	10:15	10.0人
	10:44	11:33	8.8人
	11:54	12:43	8.0人
	13:10	13:59	6.0人
	14:24	15:13	8.6人
	15:42	16:35	14.6人
	16:47	17:39	15.5人
	18:03	19:01	12.6人
	19:20	20:07	7.8人

改正前

平日	船岡発	トーマン団地 着	利用者数 日平均
	8:05	9:02	20.2人
	9:25	10:20	10.1人
	10:39	11:30	7.4人
	11:57	12:52	8.7人
	13:09	14:00	10.3人
	14:23	15:18	6.7人
	15:37	16:23	13.9人
	16:42	17:39	9.0人
	18:03	18:57	18.1人
	19:25	20:16	6.1人

改正前
土日祝

土日祝	トーマン団地 発	船岡着	利用者数 日平均
	7:40	8:23	2.9人
	8:20	9:04	5.3人
	9:15	10:00	8.3人
	10:30	11:15	8.5人
	11:30	12:15	9.8人
	13:35	14:20	7.2人
	14:40	15:25	6.7人
	16:40	17:26	6.9人
	17:40	18:25	7.6人
	18:05	18:50	5.6人
	19:00	19:44	4.3人

改正前

土日祝	船岡発	トーマン団地 着	利用者数 日平均
	7:15	7:58	8.6人
	8:10	8:53	11.8人
	9:25	10:11	8.9人
	10:20	11:06	6.0人
	11:35	12:21	6.0人
	12:45	13:31	7.7人
	13:30	14:16	7.2人
	15:00	15:46	6.6人
	16:30	17:16	9.0人
	17:50	18:36	7.1人
	19:10	19:54	2.6人

廃止：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
改正前	トーマン団地	金田橋	県庁前	7.6	2.0	0.0	0.0
改正後	トーマン団地	金田橋	県庁前	7.6	0.0	0.0	0.0
					▲ 2.0	0.0	0.0

運行時刻

改正前

平日	トーマン団地 発	県庁前着	利用者数 日平均
上り	7:00	7:29	12.3人
	7:30	8:04	17.6人
	8:05	8:38	13.2人
	8:40	9:09	9.8人

改正前

平日	県庁前発	トーマン団地 着	利用者数 日平均
下り	※運行便無し		

改正前

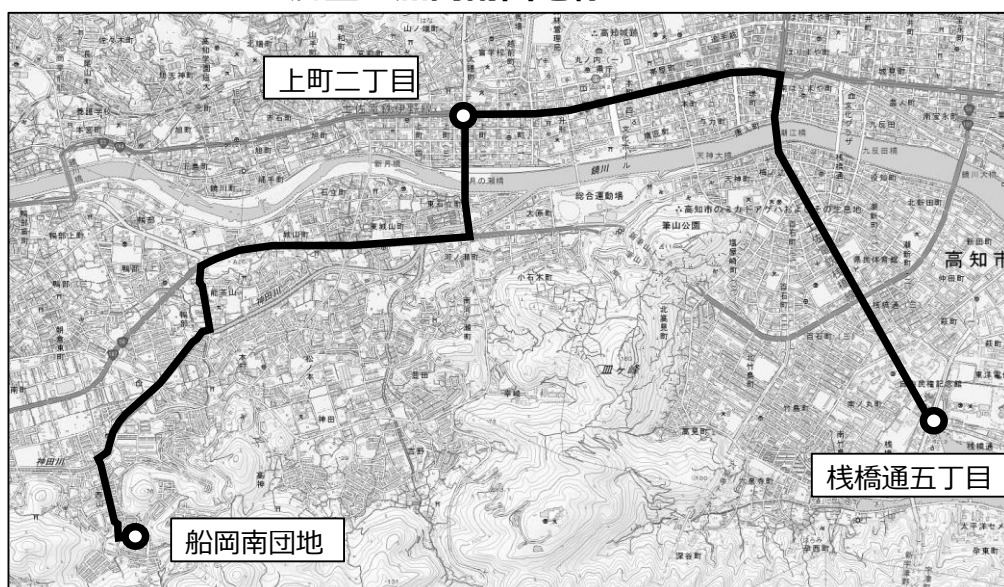
土日祝	トーマン団地 発	県庁前着
	※運行便無し	

改正前

土日祝	県庁前発	トーマン団地 着
	※運行便無し	

廃止：船岡南団地線

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	棧橋通五丁目		船岡南団地	8.4	2.0	0.0	0.0
改正後	棧橋通五丁目		船岡南団地	8.4	0.0	0.0	0.0
					▲ 2.0	0.0	0.0

運行時刻

改正前

平日	船岡南団地発	棧橋通五丁目着	利用者数 日平均
上り	6:55	7:27	15.1人
	7:15	7:47	13.8人
	7:30	8:10	15.9人
	8:45	9:17	6.0人

改正前

平日	棧橋通五丁目発	船岡南団地着	利用者数 日平均
下り	※運行便無し		

改正前

土日祝	船岡南団地発	棧橋通五丁目着
上り	※運行便無し	

改正前

土日祝	棧橋通五丁目発	船岡南団地着
下り	※運行便無し	

廃止：吉野線

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	上町五丁目	吉野	8.0	6.0	6.5	6.5
改正後	栈橋通五丁目	上町五丁目	吉野	8.0	0.0	0.0	0.0
					▲ 6.0	▲ 6.5	▲ 6.5

運行時刻
改正前

平日	吉野発	栈橋通五丁目着	利用者数 日平均
上り	11:25	11:51	6.4人
	13:35	14:01	4.0人
	16:55	17:21	6.9人
	17:30	17:56	6.1人
	18:20	18:46	3.1人
	20:40	21:10	1.1人

改正前

平日	栈橋通五丁目発	吉野着	利用者数 日平均
下り	8:31	9:01	5.6人
	9:36	10:06	3.7人
	12:46	13:16	5.8人
	14:51	15:21	5.4人
	19:00	19:27	4.6人
	19:50	20:16	2.3人

改正前

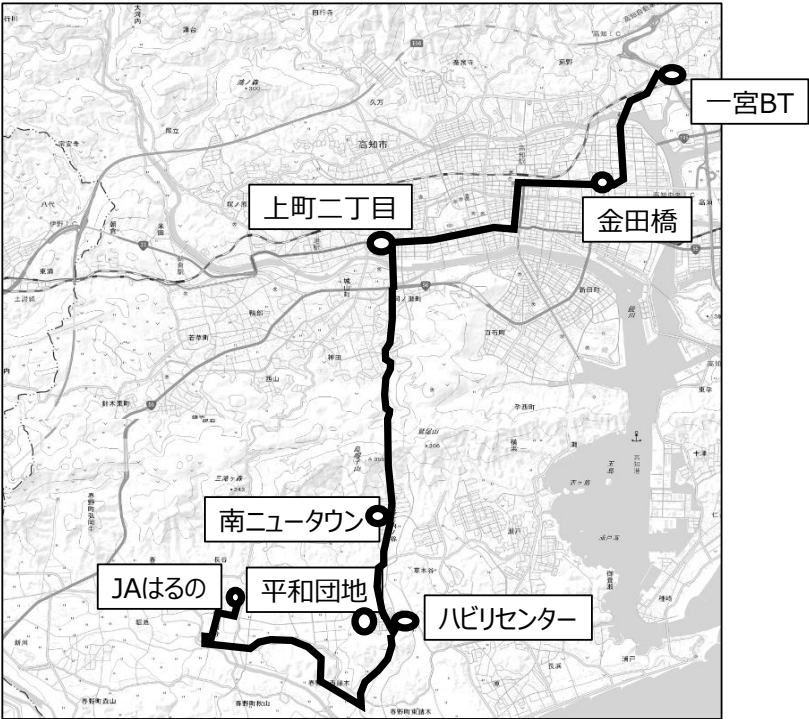
土日祝	吉野発	栈橋通五丁目着	利用者数 日平均
上り	11:40	12:06	3.9人
	12:30	12:56	5.0人
	13:30	13:56	4.0人
	14:25	14:51	2.2人
	15:35	16:01	3.6人
	17:00	17:26	3.5人
	19:15	19:41	1.3人

改正前

土日祝	栈橋通五丁目発	吉野着	利用者数 日平均
下り	8:30	9:01	2.0人
	9:55	10:26	1.6人
	10:40	11:10	2.3人
	12:35	13:06	4.1人
	14:50	15:20	4.6人
	16:10	16:40	4.5人

廃止：JAはるの線

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・上町二丁目・南NT・ハビリ	JAはるの	22.7	2.0	0.0	0.0
改正後	一宮BT	金田橋・上町二丁目・南NT・ハビリ	JAはるの	22.7	0.0	0.0	0.0
					▲ 2.0	0.0	0.0

運行時刻
改正なし

平日	JAはるの 発	一宮BT着	利用者数 日平均
	7:20	8:27	19.0人
	16:26	17:26	6.6人

改正なし

平日	一宮BT発	JAはるの 着	利用者数 日平均
	6:59	7:59	16.0人
	15:11	16:11	8.1人

改正前

土日祝	JAはるの 発	一宮BT着
※運行便無し		

改正前

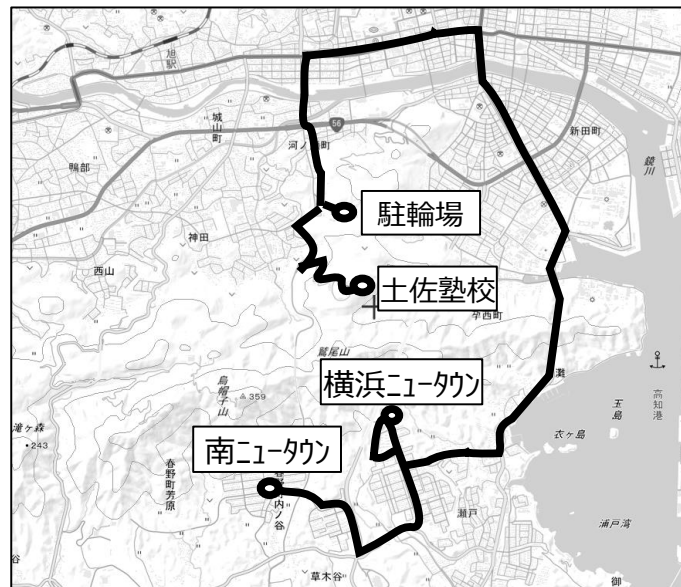
土日祝	一宮BT発	JAはるの 着
※運行便無し		

	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	桂浜道路	南ニュータウン	8.5	0.5	0.0	0.0
改正後	県庁前	桂浜道路	南ニュータウン	8.5	0.0	0.0	0.0
					▲ 0.5	0.0	0.0

県庁前 発	南ニュータ ウン着	利用者数 日平均
17:45	18:11	18.6人

自主廃止39：土佐塾校線

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	土佐塾校	輪場 横浜NT第三 時絵台	南ニュータウン	16.7	0.5	0.0	0.0
改正後	土佐塾校	輪場 横浜NT第三 時絵台	南ニュータウン	16.7	0.0	0.0	0.0

▲ 0.5 0.0 0.0

運行時刻

改正前

平日

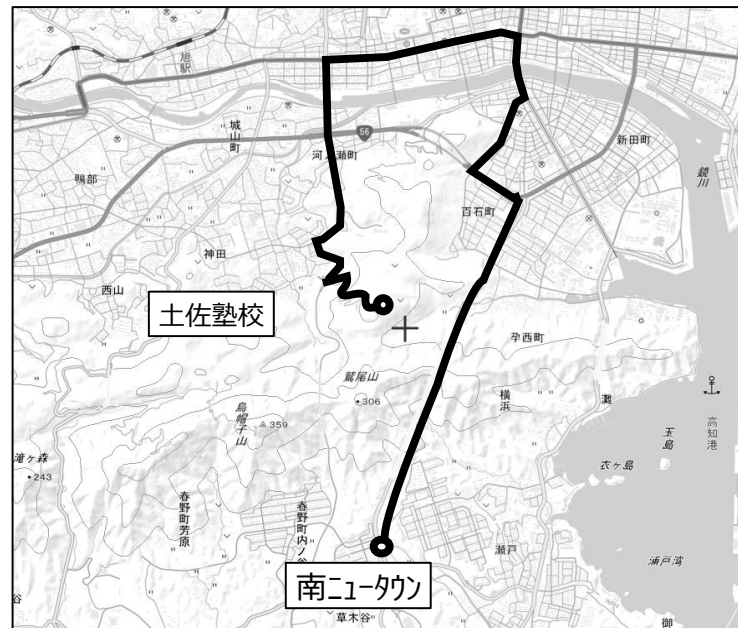
土佐塾 校発	南ニュータウン 着	利用者数 日平均
16:20	17:16	34.9人

土日祝

土佐塾 校発	南ニュータウン 着
※運行便無し	

自主廃止40：土佐塾校線

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	南ニュータウン	桂浜道路	土佐塾校	13.5	0.5	0.0	0.0
改正後	南ニュータウン	桂浜道路	土佐塾校	13.5	0.0	0.0	0.0
					▲ 0.5	0.0	0.0

運行時刻

改正前

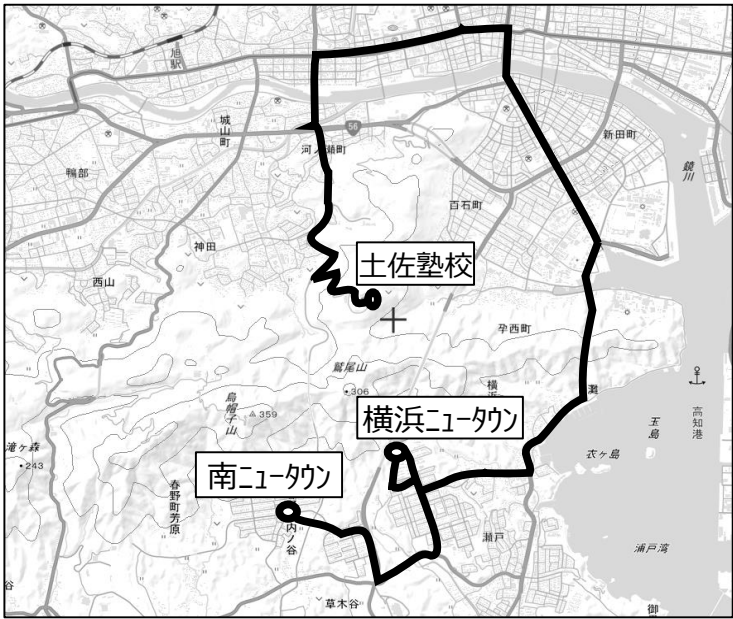
平日	南ニュータウン発	土佐塾校着	利用者数 日平均
	7:20	8:14	25.7人

土日祝

南ニュータウン発	土佐塾校着
※運行便無し	

自主廃止41：土佐塾校線

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	南ニュータウン	蒔絵台 横浜NT第三	土佐塾校	16.7	0.5	0.0	0.0
改正後	南ニュータウン	蒔絵台 横浜NT第三	土佐塾校	16.7	0.0	0.0	0.0
					▲ 0.5	0.0	0.0

運行時刻

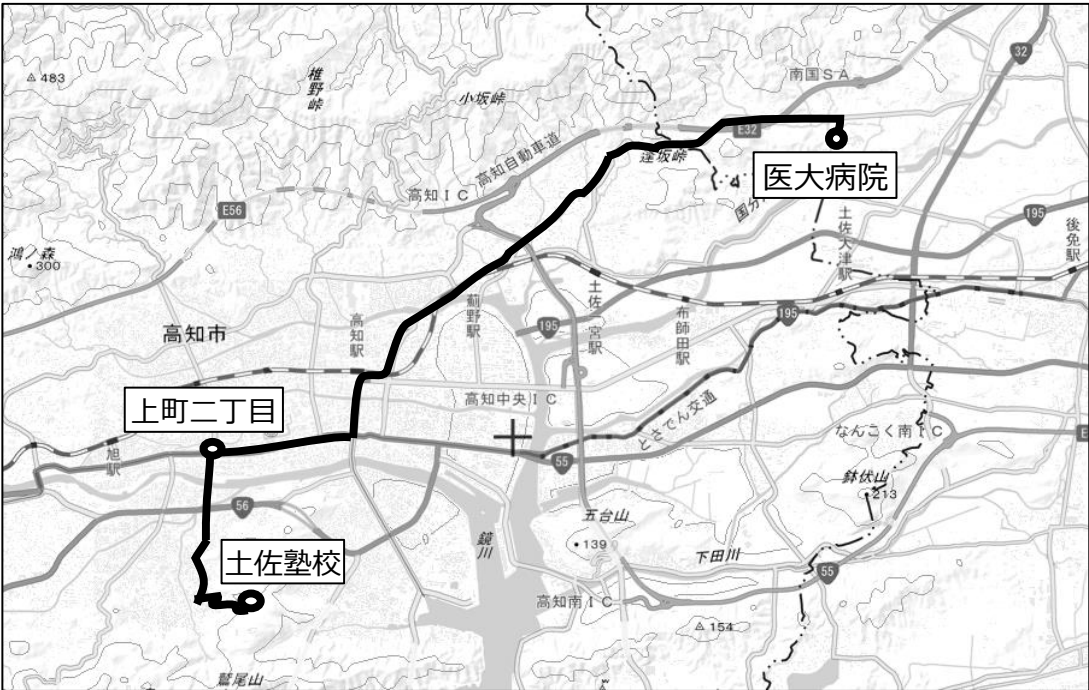
改正前

平日	南ニュータウン発 7:15	土佐塾校着 8:16	利用者数 日平均 25.3人
----	------------------	---------------	----------------------

土日祝	南ニュータウン発 7:20	土佐塾校着 8:16	利用者数 日平均 12.5人
-----	------------------	---------------	----------------------

自主廃止42：土佐塾校線

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	医大病院	上町二丁目	土佐塾校	15.7	1.0	0.5	0.0
改正後	医大病院	上町二丁目	土佐塾校	15.7	0.0	0.0	0.0
					▲ 1.0	▲ 0.5	0.0

運行時刻

改正前

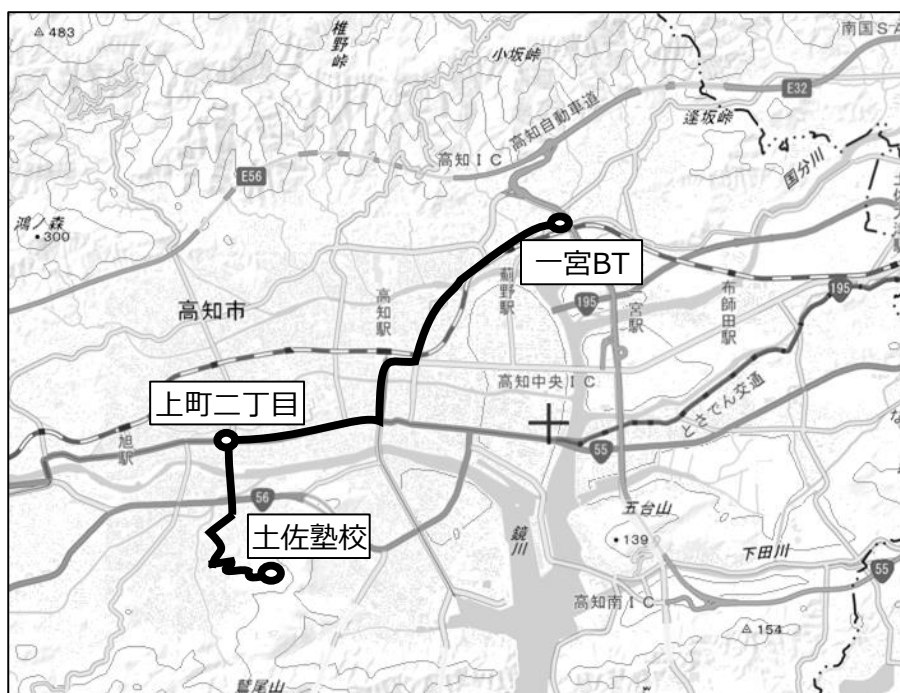
平日	医大病院発	土佐塾校着	利用者数 日平均
上り	7:05	8:02	24.7人
	7:30	8:31	30.0人

改正前

土曜日	※日祝運行なし		利用者数 日平均
上り	7:30	8:22	6.5人

自主廃止43：土佐塾校線

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	土佐塾校	駐輪場 比島	一宮BT	9.8	1.0	0.0	0.0
改正後	土佐塾校	駐輪場 比島	一宮BT	9.8	0.0	0.0	0.0
					▲ 1.0	0.0	0.0

運行時刻

改正前

平日	土佐塾 校発	一宮着	利用者数 日平均
	17:30	18:15	14.4人
	18:25	19:05	12.8人

改正前 ※日祝運休

土曜日	土佐塾 校発	一宮着	利用者数 日平均
	12:40	13:19	10.0人
	16:40	17:19	3.1人
	17:25	18:04	1.9人

自主廃止44：土佐塾校線

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	上町二丁目	土佐塾校	12.8	0.5	0.0	0.0
改正後	長浜	上町二丁目	土佐塾校	12.8	0.0	0.0	0.0
					▲ 0.5	0.0	0.0

運行時刻

改正前

平日	長浜発	土佐塾校着	利用者数 日平均
	7:24	8:13	24.3人

土日祝	長浜発	土佐塾校着
	※運行便無し	

自主廃止45：長浜線

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	長浜	朝倉	高岡	24.6	2.0	2.0	2.0
改正後	長浜	朝倉	高岡	24.6	0.0	0.0	0.0
					▲ 2.0	▲ 2.0	▲ 2.0

運行時刻

改正前

平日	長浜発	高岡着	利用者数 日平均	平日	高岡発	長浜着	利用者数 日平均
	7:40	8:54	25.7人		15:25	16:31	22.6人
	17:25	18:40	16.0人		18:00	19:09	9.7人

改正前

土日祝

長浜発	高岡着	利用者数 日平均
7:15	8:16	9.4人
8:00	9:06	10.1人
10:50	11:59	9.0人
19:10	20:12	5.9人

土日祝

高岡発 長浜着
※運行便なし

自主廃止47：車庫線

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	比島	一宮BT	6.0	0.5	0.0	0.0
改正後	栈橋通五丁目	比島	一宮BT	6.0	0.0	0.0	0.0
					▲ 0.5	0.0	0.0

運行時刻

改正前

平日	栈橋発	一宮着	利用者数 日平均
	14:40	15:05	1.5人

土日祝

栈橋発 一宮着
※運行便無し

自主廃止48：みづき県庁線

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	みづき坂中央発	宝町	県庁前	7.2	0.5	0.0	0.0
改正後	みづき坂中央発	宝町	県庁前	7.2	0.0	0.0	0.0
					▲ 0.5	0.0	0.0

運行時刻

改正前

平日	みづき坂中央発	県庁前着	利用者数 日平均
	7:10	7:36	11.8人

土日祝

みづき坂中央発	県庁前着
※運行便無し	

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
- ・「牧野博士の新休日」キャンペーンにあわせ、バス・路線電車一日乗車券を販売
R5 年 8 月にはバス・路面電車一日乗車券モバイルチケットを導入

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

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

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

その他

- ・バスの位置情報がわかるバスこっちのサービス拡大として、窓口等に設置型バスロケを導入（R6 年 3 月よりマイ時刻表に移行）
- ・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（R5 年 10 月、R6 年 2 月・4 月の計 3 回） ※バスマップ・時刻表・サービス一覧・一宮 P&R チラシを約 1,800 部配布
- ・イオンモール高知での SDGs イベントに出展及びバス乗車体験会実施
- ・高知市からの支援を受け、ですか無料配布（2 万枚）及びワンコインデーを実施

2 利用者等の意見の反映状況について

- ・ＩＣ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、R5 年 10 月～12 月の 3 か月間の ＩＣデータによるものです。

新たな利用促進の取り組みについて

◆乗継割引ポイントの追加及び拡充（案）

【現行】

乗継割引		伊野駅ポイント	一宮ポイント	美術館通ポイント	後免ポイント
路線図のこのマークのバス停では、ICカード「すか」を利用して、乗継割引サービスを受ける事ができます。 乗り継ぎ後（2乗車目以降）の運賃が割り引かれます。		30円割引（60分以内有効） バス⇔バス⇔路面電車	30円割引（60分以内有効） バス⇔バス	30円割引（60分以内有効） バス⇔バス⇔路面電車	30円割引（60分以内有効） バス⇔バス⇔路面電車
はりまや橋ポイント 150円割引（60分以内有効） バス⇔バス⇔路面電車	高知駅ポイント 30円割引（60分以内有効） バス⇔バス⇔路面電車	梅の木ポイント 100円割引（60分以内有効） バス⇔バス	宗安寺分岐ポイント 30円割引（60分以内有効） バス⇔バス	中秦泉寺ポイント 30円割引（60分以内有効） バス⇔バス	長浜ポイント 100円割引（60分以内有効） バス⇔バス
須崎ポイント 50円割引+10%割引（割引当日有効） バス⇔バス	土佐市ポイント①②③ 100円割引（60分以内有効） バス⇔バス	安芸ポイント 50円割引+10%割引（割引当日有効） バス⇔バス	例）室戸→安芸営業所→はりまや橋 を2乗車の場合、2乗車目の運賃 （安芸営業所→はりまや橋：1030円） が（1030-50）×90%=880円 となります。 乗継ポイント 室戸 → 安芸営業所 → はりまや橋 1030円 → 880円に！		荊野西ポイント 100円割引（60分以内有効） バス⇔バス



【見直し案】

乗継割引		伊野駅ポイント	一宮ポイント	美術館通ポイント	後免ポイント
路線図のこのマークのバス停では、ICカード「すか」を利用して、乗継割引サービスを受ける事ができます。 乗り継ぎ後（2乗車目以降）の運賃が割り引かれます。		30円割引（60分以内有効） バス⇔バス⇔路面電車	30円割引（60分以内有効） バス⇔バス	30円割引（60分以内有効） バス⇔バス⇔路面電車	30円割引（60分以内有効） バス⇔バス⇔路面電車
はりまや橋ポイント 150円割引（60分以内有効） バス⇔バス⇔路面電車	高知駅ポイント 30円割引（60分以内有効） バス⇔バス⇔路面電車	梅の木ポイント 100円割引（60分以内有効） バス⇔バス	【New】 栈橋ポイント 朝倉ポイント	【拡充】 高知駅ポイント	【廃止】 宗安寺分岐ポイント 中秦泉寺ポイント 長浜ポイント
須崎ポイント 50円割引+10%割引（割引当日有効） バス⇔バス	土佐市ポイント①②③ 100円割引（60分以内有効） バス⇔バス	安芸ポイント 50円割引+10%割引（割引当日有効） バス⇔バス	例）室戸→安芸営業所→はりまや橋 を2乗車の場合、2乗車目の運賃 （安芸営業所→はりまや橋：1030円） が（1030-50）×90%=880円 となります。 乗継ポイント 室戸 → 安芸営業所 → はりまや橋 1030円 → 880円に！		荊野西ポイント 100円割引（60分以内有効） バス⇔バス

※各割引額については拡充に向け検討中

生活バス路線について

バス路線（区間）の退出の申出

高知市地域公共交通会議
会長 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6年10月1日

2 退出する区間 停留所「吉野」から停留所「松の本西」までの区間

対象となる系統： 吉野～上町五丁目～高知駅バスターミナル
吉野～上町五丁目～棧橋通五丁目

停留所「鷺泊」から停留所「能茶山西口」までの区間

停留所「石立十字路東」から停留所「東城山」までの区間

対象となる系統： 船岡南団地～上町二丁目～棧橋通五丁目
船岡南団地～上町二丁目・金田橋～トーマン団地

停留所「葛原」から停留所「鷺尾山登山口」までの区間

対象となる系統： 一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター
一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター～JAはるの

停留所「学校入口」から停留所「東赤坂」までの区間

対象となる系統： 一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター
一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター～JAはるの
土佐塾～駐輪場～上町二丁目～横浜ニュータウン第三～南ニュータウン七丁目
南ニュータウン一丁目～桂浜道路～上町二丁目～土佐塾校
南ニュータウン一丁目～横浜ニュータウン第三～上町二丁目～土佐塾校
医大病院～上町二丁目～土佐塾校
土佐塾校～駐輪場～上町二丁目～一宮バスターミナル
長浜～上町二丁目～土佐塾校

停留所「土佐塾校」

対象となる系統： 土佐塾～駐輪場～上町二丁目～横浜ニュータウン第三～南ニュータウン七丁目
南ニュータウン一丁目～桂浜道路～上町二丁目～土佐塾校
南ニュータウン一丁目～横浜ニュータウン第三～上町二丁目～土佐塾校
医大病院～上町二丁目～土佐塾校
土佐塾校～駐輪場～上町二丁目～一宮バスターミナル
長浜～上町二丁目～土佐塾校

停留所「幸崎駐輪場」

対象となる系統： 土佐塾～駐輪場～上町二丁目～横浜ニュータウン第三～南ニュータウン七丁目
土佐塾校～駐輪場～上町二丁目～一宮バスターミナル

停留所「蒔絵台北」

対象となる系統： 県庁前～竹島～桂浜道路～蒔絵台～南ユタウ
南ユタウ一丁目～桂浜道路～上町二丁目～土佐塾校

停留所「北本町一丁目」

対象となる系統： みづき坂中央～宝町・高知駅前～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)
吉野	吉野	上町五丁目	高知駅バスターミナル	6.8km	38,807.6km	2,853.5
吉野	吉野	上町五丁目	棧橋通五丁目	8.0km	43,560.0km	2,722.5

令和5年補助年度実績より

(2) 経常費用・収益等の状況

3年度 R2.10.1～R3.9.30				4年度 R3.10.1～R4.9.30				5年度 R4.10.1～R5.9.30			
経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円
15,242,057	13,391,754	1,850,303	0	15,764,251	12,573,086	3,191,165	340,580	16,901,485	14,339,846	2,561,639	0
1,041,845	1,074,236	△ 32,391	0	1,584,477	186,518	1,397,959	0	18,971,251	7,800,383	11,170,868	6,908,522

(3) 運行時刻表

吉野～上町五丁目～高知駅バスターミナル、吉野～上町五丁目～棧橋通五丁目

平日					
棧橋五丁目	南はりまや橋	高知駅 バスターミナル	堺町	上町五丁目	吉野
		7:05	7:12	7:20	7:30
		7:39	7:47	7:55	8:07
8:31	8:36	→	8:39	8:47	9:01
9:36	9:41	→	9:44	9:52	10:06
		10:40	10:47	10:54	11:08
12:46	12:51	→	12:54	13:02	13:16
		13:50	13:57	14:04	14:18
14:51	14:56	→	14:59	15:07	15:21
		16:00	16:07	16:15	16:33
		16:45	16:52	16:59	17:13
		17:30	17:38	17:47	17:59
		18:20	18:27	18:36	18:49
19:00	19:05	→	19:08	19:16	19:27
19:50	19:55	→	19:58	20:06	20:16

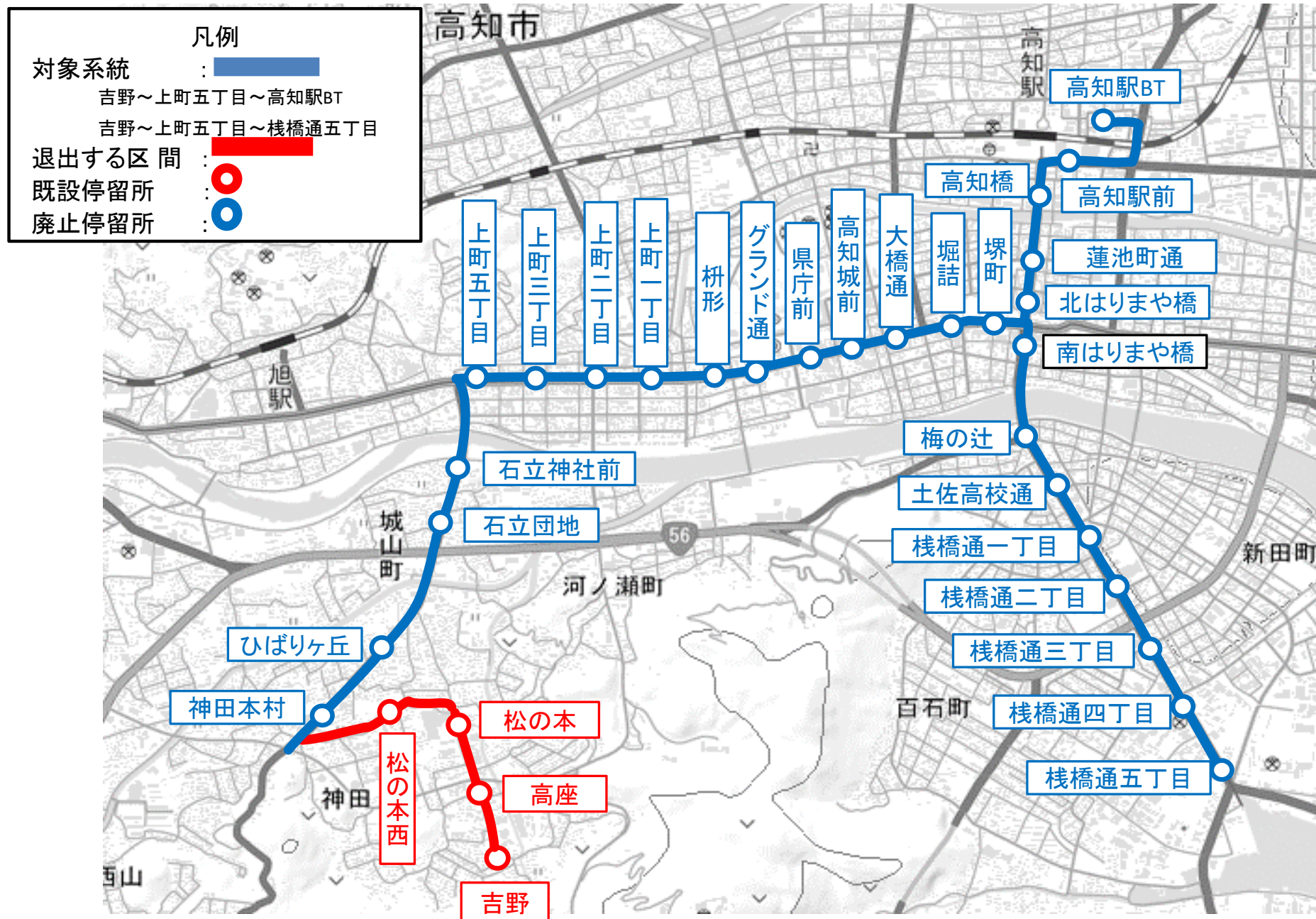
吉野	上町五丁目	堺町	高知駅 バスターミナル	南はりまや橋	棧橋五丁目
6:57	7:08	7:17	7:26		
7:20	7:33	7:45	7:53		
7:40	7:52	8:04	8:18		
8:30	8:41	8:50	8:59		
9:20	9:31	9:40	9:49		
10:25	10:36	10:45	10:54		
11:25	11:37	11:46	→	11:47	11:57
13:35	13:47	13:56	→	13:57	14:07
14:35	14:46	14:55	15:04		
15:40	15:51	16:00	16:09		
16:55	17:07	17:16	→	17:17	17:27
17:30	17:42	17:51	→	17:52	18:02
18:20	18:32	18:41	→	18:42	18:52
19:10	19:21	19:30	19:40		
20:40	20:51	20:58	→	20:59	21:09

吉野～上町五丁目～高知駅バスターミナル、吉野～上町五丁目～棧橋通五丁目

土日祝					
棧橋五丁目	南はりまや橋	高知駅 バスターミナル	堺町	上町五丁目	吉野
		6:50	6:56	7:04	7:14
		7:45	7:51	7:59	8:09
8:30	8:35	→	8:38	8:46	9:01
9:55	10:00	→	10:03	10:11	10:26
10:40	10:45	→	10:48	10:56	11:10
		11:40	11:47	11:54	12:07
12:35	12:40	→	12:43	12:51	13:06
		13:30	13:37	13:45	14:02
14:50	14:55	→	14:58	15:06	15:20
16:10	16:15	→	16:18	16:26	16:40
		16:54	17:01	17:09	17:21
		18:30	18:37	18:44	18:57

吉野	上町五丁目	堺町	高知駅 バスターミナル	南はりまや橋	棧橋五丁目
7:25	7:36	7:43	7:54		
8:30	8:41	8:50	8:58		
9:25	9:36	9:45	9:53		
10:50	11:01	11:10	11:18		
11:40	11:52	12:01	→	12:02	12:12
12:30	12:42	12:51	→	12:52	13:02
13:30	13:42	13:51	→	13:52	14:02
14:25	14:37	14:46	→	14:47	14:57
15:35	15:47	15:56	→	15:57	16:07
17:45	17:56	18:05	18:13		
17:00	17:12	17:21	→	17:22	17:32
19:15	19:27	19:34	→	19:35	19:45

(4) 系 統 図



2. これまでの利用状況等

(1) 概要

対象系統： 吉野～上町五丁目～高知駅バスターミナル
吉野～上町五丁目～棧橋通五丁目
退出区間： 停留所「吉野」から停留所「松の本西」までの区間
調査期間： 令和5年10月1日から12月31日まで 92日間
調査方法： 乗降車人数調査
利用者数： 乗車人数と降車人数合計値

	平日	土日祝
退出区間 1 日当たり	65.5人	32.6人
退出区間 1 便当たり	2.3人	1.3人

(2) バス停別利用状況 「別紙」参照

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、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、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バスこっちの導入や（R6.3よりマイ時刻表に移行）、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し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 並行する路線バス（500m以内）

(2) 退出区間の全ての停留所と並行する系統の停留所との距離

500m以内

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、退出する区間では利用者が極めて少ないことが判明し、路線を再編することでダイヤの効率化を図りたく、退出するに至りました。

なお、退出する区間については、路線再編により500m以内に新たに路線バスを運行させることから、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、令和6年5月22日弊社ホームページに令和6年10月の路線再編・廃止（案）について掲載し、利用者への周知を図っております。また、電話や手紙、ホームページへのお問い合わせに対しては、丁寧な対応に努めております。

今後、早い段階でバス停及びホームページに掲載することと合わせて高頻度の利用者には郵送にて告知いたします。

「別紙」

2. これまでの利用状況等

(2) バス停別利用状況

調査期間： 62日 1日当たり： 29便

「吉野」～「松の本西」 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	乗車	降車	合計
退出 区間	吉野	709	473	1182	11.4	7.6	19.1	0.4	0.3	0.7
	高座	560	564	1124	9.0	9.1	18.1	0.3	0.3	0.6
	松の本	651	555	1206	10.5	9.0	19.5	0.4	0.3	0.7
	松の本西	326	217	543	5.3	3.5	8.8	0.2	0.1	0.3
合計		2246	1809	4055	36.2	29.2	65.5	1.3	1.0	2.3

調査期間： 30日 1日当たり： 24便

「吉野」～「松の本西」 土日祝ダイヤ		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	乗車	降車	合計
退出 区間	吉野	176	111	287	5.9	3.7	9.6	0.2	0.2	0.4
	高座	190	161	351	6.3	5.4	11.7	0.3	0.2	0.5
	松の本	125	122	247	4.2	4.1	8.2	0.2	0.2	0.3
	松の本西	53	39	92	1.8	1.3	3.1	0.1	0.1	0.1
合計		544	433	977	18.2	14.5	32.6	0.8	0.7	1.3

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)
船岡南団地	船岡南団地	上町二丁目	棧橋通五丁目	8.4km	※5年度運行なし	
船岡南団地	船岡南団地	上町二丁目・金田橋	トーマン団地	12.8km	117,873.6km	4,601.5

令和5年補助年度実績より

(2) 経常費用・収益等の状況

3年度 R2.10.1～R3.9.30				4年度 R3.10.1～R4.9.30				5年度 R4.10.1～R5.9.30			
経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円
16,423,045	7,919,350	8,503,695	5,851,138	16,977,935	7,183,445	9,794,490	6,724,440	※5年度運行なし			
26,249,043	20,228,388	6,020,655	0	※4年度運行なし				51,336,310	38,388,331	12,947,979	1,414,047

(3) 運行時刻表

トーマン団地～金田橋・上町二丁目～船岡南団地、船岡南団地～上町二丁目～棧橋通五丁目

平 日				
トーマン団地	金田橋	県庁前	上町二丁目	船岡南団地
9:26	9:41	9:53	9:56	10:15
10:44	10:59	11:11	11:14	11:33
11:54	12:09	12:21	12:24	12:43
13:10	13:25	13:37	13:40	13:59
14:24	14:39	14:51	14:54	15:13
15:42	15:58	16:12	16:15	16:35
16:47	17:02	17:16	17:19	17:39
18:03	18:22	18:36	18:39	19:01
19:20	19:35	19:47	19:50	20:07

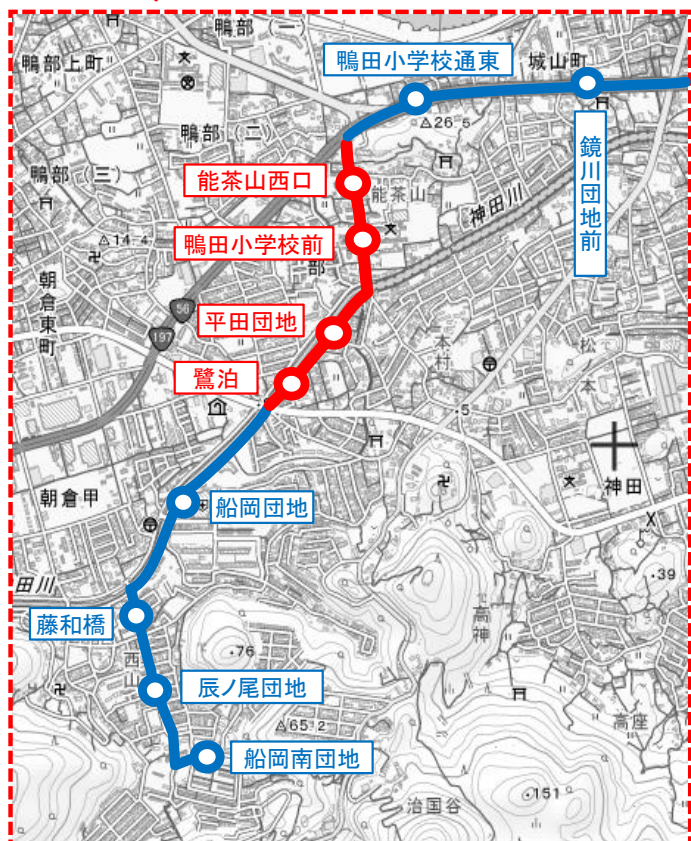
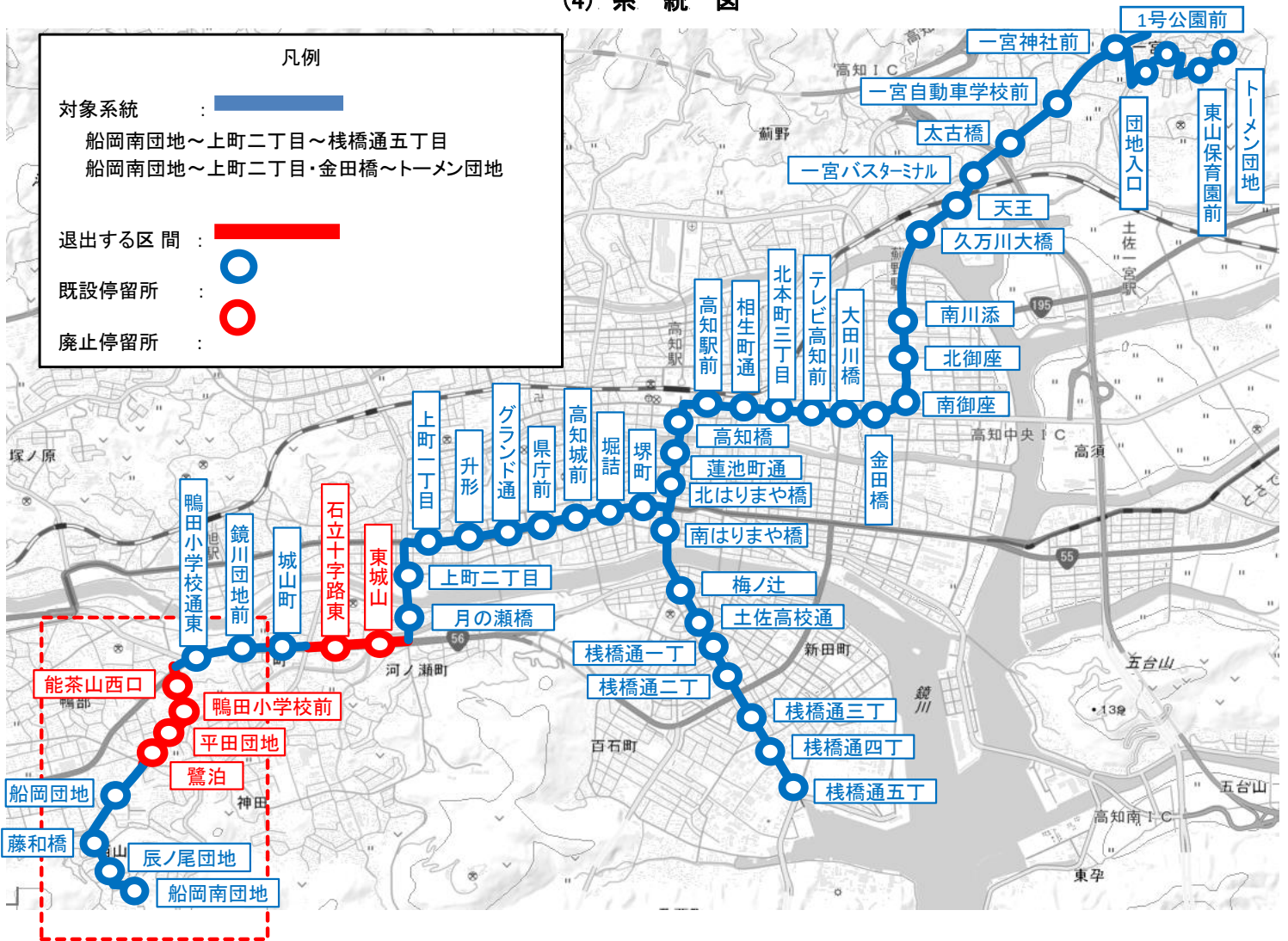
船岡南団地	上町二丁目	県庁前	堺町	棧橋通五丁目	金田橋	トーマン団地
6:55	7:07	7:10	7:14	7:27		
7:15	7:27	7:30	7:34	7:47		
7:30	7:48	7:53	7:57	8:10		
8:05	8:21	9:00	8:29	→	8:37	9:02
8:45	8:57	8:25	9:04	9:17		
9:25	9:37	9:40	9:44	→	9:53	10:20
10:39	10:50	10:53	10:57	→	11:05	11:30
11:57	12:09	12:12	12:16	→	12:25	12:52
13:09	13:20	13:23	13:27	→	13:35	14:00
14:23	14:35	14:38	14:42	→	14:51	15:18
15:37	15:48	15:51	15:55	→	16:03	16:23
16:42	16:54	16:57	17:01	→	17:12	17:39
18:03	18:13	18:17	18:21	→	18:30	18:57
19:25	19:37	19:39	19:43	→	19:52	20:16

トーマン団地～金田橋・上町二丁目～船岡南団地

土 日 祝				
トーマン団地	金田橋	県庁前	上町二丁目	船岡南団地
7:40	7:55	8:07	8:10	8:23
8:20	8:35	8:47	8:50	9:04
9:15	9:31	9:43	9:46	10:00
10:30	10:46	10:58	11:01	11:15
11:30	11:46	11:58	12:01	12:15
13:55	14:11	14:23	14:26	14:40
14:40	14:56	15:08	15:11	15:25
16:40	16:56	17:08	17:11	17:26
17:40	17:56	18:08	18:11	18:25
18:05	18:21	18:33	18:36	18:50
19:00	19:16	19:28	19:31	19:44

船岡南団地	上町二丁目	県庁前	堺町	金田橋	トーマン団地
7:15	7:26	7:27	7:31	7:39	7:58
8:10	8:21	8:22	8:26	8:34	8:53
9:25	9:37	9:40	9:44	9:53	10:11
10:20	10:31	10:34	10:38	10:46	11:06
11:35	11:47	11:50	11:54	12:03	12:21
12:45	12:57	13:00	13:04	13:13	13:31
13:30	13:41	13:44	13:48	13:56	14:16
15:00	15:12	15:15	15:19	15:28	15:46
16:30	16:41	16:44	16:48	16:56	17:16
17:50	18:02	18:05	18:09	18:18	18:36
19:10	19:21	19:22	19:26	19:34	19:54

(4) 系 統 図



2. これまでの利用状況等

- (1) 概要
- 対象系統： 船岡南団地～上町二丁目～棧橋通五丁目
船岡南団地～上町二丁目・金田橋～トーマン団地
- 退出区間： ① 停留所「鷺泊」から停留所「能茶山西口」かでの区間
② 停留所「石立十字路東」から「東城山」までの区間
- 調査期間： 令和5年10月1日から12月31日まで 92日間
- 調査方法： 乗降車人数調査
- 利用者数： 乗車人数と降車人数合計値

		平日	土日祝
①	退出区間 1 日当たり	38.1人	12.9人
	退出区間 1 便当たり	1.6人	0.7人
②	退出区間 1 日当たり	8.8人	3.6人
	退出区間 1 便当たり	0.4人	0.1人

- (2) バス停別利用状況 「別紙」参照

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、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、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バスこっちの導入や（R6.3よりマイ時刻表に移行）、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し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 並行する路線バス（400m以内）
- (2) 退出区間の全ての停留所と並行する系統の停留所との距離

400m以内

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、退出する区間では利用者が極めて少ないことが判明し、路線を再編することでダイヤの効率化を図りたく、退出するに至りました。

なお、退出する区間については、再編により徒歩圏内に路線バスを運行させることから、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、令和6年5月22日弊社ホームページに令和6年10月の路線再編・廃止（案）について掲載し、利用者への周知を図っております。また、電話や手紙、ホームページへのお問い合わせに対しては、丁寧な対応に努めております。
今後、早い段階でバス停及びホームページに掲載することと合わせて高頻度の利用者には郵送にて告知いたします。

「別紙」
2. これまでの利用状況等
(2)バス停別利用状況

調査期間： 62日 1日当たり： 23便

①「鷺泊」～「能茶山西口」 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	乗車	降車	合計
退出 区間	鷺泊	506	333	839	8.2	5.4	13.5	0.4	0.2	0.6
	平田団地	313	115	428	5.0	1.9	6.9	0.2	0.1	0.3
	鴨田小学校前	506	277	783	8.2	4.5	12.6	0.4	0.2	0.5
	能茶山西口	165	150	315	2.7	2.4	5.1	0.1	0.1	0.2
合計		1490	875	2365	24.1	14.2	38.1	1.1	0.6	1.6

調査期間： 62日 1日当たり： 23便

②「石立十字路東」～「東城山」 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	乗車	降車	合計
退出 区間	石立十字路東	162	161	323	2.6	2.6	5.2	0.1	0.1	0.2
	東城山	124	99	223	2.0	1.6	3.6	0.1	0.1	0.2
合計		286	260	546	4.6	4.2	8.8	0.2	0.2	0.4

調査期間： 30日 1日当たり： 22便

①「鷺泊」～「能茶山西口」 土日祝ダイヤ		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	乗車	降車	合計
退出 区間	鷺泊	47	64	111	1.6	2.1	3.7	0.1	0.1	0.2
	平田団地	39	27	66	1.3	0.9	2.2	0.1	0.0	0.1
	鴨田小学校前	105	70	175	3.5	2.3	5.8	0.2	0.1	0.3
	能茶山西口	13	24	37	0.4	0.8	1.2	0.0	0.0	0.1
合計		204	185	389	6.8	6.1	12.9	0.4	0.2	0.7

調査期間： 30日 1日当たり： 22便

②「石立十字路東」～「東城山」 土日祝ダイヤ		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	乗車	降車	合計
退出 区間	石立十字路東	36	44	80	1.2	1.5	2.7	0.1	0.1	0.1
	東城山	16	10	26	0.5	0.3	0.9	0.0	0.0	0.0
合計		52	54	106	1.7	1.8	3.6	0.1	0.1	0.1

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)
ハビリセンター	一宮バスターミナル	金田橋・上町二丁目・南ニュータウン	ハビリセンター	16.4km	55,514.0km	1,692.5
JAはるの	一宮バスターミナル	金田橋・上町二丁目・南ニュータウン・ハビリセンター	JAはるの	22.7km	22,084.6km	485.0

(2) 経常費用・収益等の状況

3年度 R2.10.1～R3.9.30				4年度 R3.10.1～R4.9.30				5年度 R4.10.1～R5.9.30			
経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円
※5年度新設系統								24,177,457	10,220,091	13,957,366	6,939,446
50,872,682	22,675,339	28,197,343	9,946,943	52,587,929	21,548,397	31,039,532	15,855,364	9,618,284	4,575,490	5,042,794	2,881,816

(3) 運行時刻表

一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター、一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター～JAはるの

平 日						
一宮バスターミナル	金田橋	堺町	上町二丁目	南ニュータウン 一丁目	ハビリセンター	JAはるの
6:10	6:16	6:25	6:31	6:41	6:53	
6:59	7:05	7:14	7:20	7:30	7:42	7:59
10:09	10:15	10:24	10:30	10:40	10:53	
12:45	12:51	13:00	13:06	13:16	13:29	
15:11	15:17	15:26	15:32	15:42	15:54	16:11
16:07	16:13	16:22	16:28	16:38	16:51	
17:50	17:56	18:07	18:13	18:24	18:38	

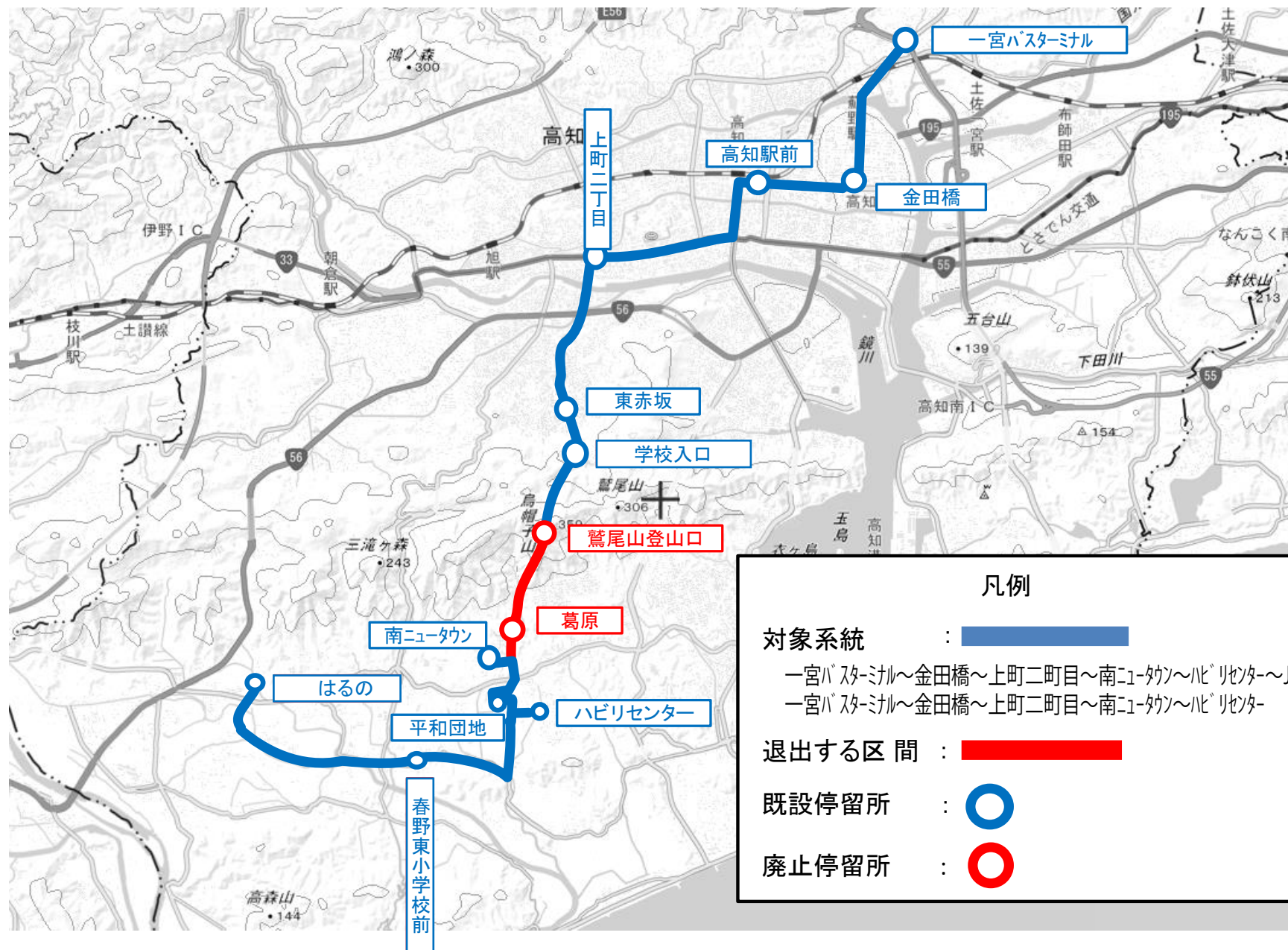
JAはるの	ハビリセンター	南ニュータウン 一丁目	上町二丁目	堺町	金田橋	一宮バスターミナル
7:20	7:34	7:42	7:57	8:04	8:13	8:27
	8:30	8:38	8:54	9:01	9:10	9:23
	9:20	9:28	9:43	9:50	9:59	10:12
	11:13	11:21	11:36	11:43	11:52	12:05
	13:50	13:58	14:13	14:20	14:29	14:42
16:26	16:40	16:48	17:02	17:09	17:17	17:26
	17:15	17:23	17:40	17:47	17:58	18:09

一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター

土 日 祝					
一宮バスターミナル	金田橋	堺町	上町二丁目	南ニュータウン 一丁目	ハビリセンター
7:15	7:22	7:31	7:37	7:47	7:59
10:00	10:07	10:16	10:22	10:32	10:45
14:15	14:22	14:31	14:37	14:47	15:00
17:05	17:12	17:21	17:27	17:37	17:50

ハビリセンター	南ニュータウン 一丁目	上町二丁目	堺町	金田橋	一宮バスターミナル
8:20	8:28	8:43	8:50	8:59	9:12
11:05	11:13	11:27	11:34	11:43	11:56
15:20	15:28	15:42	15:49	15:58	16:10
18:10	18:18	18:33	18:40	18:49	19:01

(4) 系 統 図



2. これまでの利用状況等

- (1) 概要
- 対象系統： 一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター
一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター～JAはるの
退出区間： 停留所「葛原」「鷲尾山登山口」
調査期間： 令和5年10月1日から12月31日まで 92日間
調査方法： 乗降車人数調査
利用者数： 乗車人数と降車人数合計値

	平日	土日祝
退出区間 1 日当たり	0.0人	0.1人
退出区間 1 便当たり	0.0人	0.0人

- (2) バス停別利用状況 「別紙」参照

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、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、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バスこっちの導入や（R6.3よりマイ時刻表に移行）、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し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 葛原：700m以内に代替バス路線あり 鷲尾山登山：なし

- (2) 退出区間の全ての停留所と並行する系統の停留所との距離
葛原：700m以内 鷲尾山登山口：1.8km以内

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、退出区間については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、当該路線の利用者は、主に平和団地や南ニュータウン周辺の方であり、鷲尾山経由から横浜経由に変更して運行を継続することから、利用者の利便を阻害しないと判断いたします。

- (2) 利用者への説明

路線の廃止について、令和6年5月22日弊社ホームページに令和6年10月の路線再編・廃止（案）について掲載し、利用者への周知を図っております。また、電話や手紙、ホームページへのお問い合わせに対しては、丁寧な対応に努めております。

今後、早い段階でバス停及びホームページに掲載することと合わせて高頻度の利用者には郵送にて告知いたします。

「別紙」

2. これまでの利用状況等

(2) バス停別利用状況

調査期間: 62日 1日当たり: 14便

①「葛原」～「東赤坂」 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	乗車	降車	合計
退出	葛原	1	1	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
区間	鷲尾山登山口	0	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計		1	1	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

調査期間: 30日 1日当たり: 8便

①「葛原」～「東赤坂」 土日祝ダイヤ		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	乗車	降車	合計
退出	葛原	2	1	3	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
区間	鷲尾山登山口	0	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計		2	1	3	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0

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)
ハビリセンター	一宮バスターミナル	金田橋・上町二丁目・南ニュータウン	ハビリセンター	16.4km	55,514.0km	1,692.5
JAはるの	一宮バスターミナル	金田橋・上町二丁目・南ニュータウン・ハビリセンター	JAはるの	22.7km	22,084.6km	485.0
土佐塾校	土佐塾校	駐輪場・横浜ニュータウン	南ニュータウン七丁目	16.7km	4,074.8km	122.0
土佐塾校	南ニュータウン一丁目	桂浜道路	土佐塾校	13.5km	3,294.0km	122.0
土佐塾校	南ニュータウン一丁目	横浜ニュータウン第三・上町二丁目	土佐塾校	16.7km	6,045.4km	181.0
土佐塾校	医大病院	上町二丁目	土佐塾校	15.7km	8,399.5km	267.5
土佐塾校	土佐塾校	駐輪場・上町二丁目	一宮バスターミナル	9.8km	6,193.6km	316.0
土佐塾校	長浜	上町二丁目	土佐塾校	12.8km	3,110.4km	121.5

令和5年補助年度実績より

(2) 経常費用・収益等の状況

3年度 R2.10.1～R3.9.30				4年度 R3.10.1～R4.9.30				5年度 R4.10.1～R5.9.30			
経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円
※5年度新設系統											
50,872,682	22,675,339	28,197,343	9,946,943	52,587,929	21,548,397	31,039,532	15,855,364	24,177,457	10,220,091	13,957,366	6,939,446
1,596,221	2,670,271	△ 1,074,050	0	1,653,798	2,271,640	△ 617,842	0	1,774,656	2,662,722	△ 888,066	0
1,290,358	2,824,621	△ 1,534,263	0	1,336,902	2,386,644	△ 1,049,742	0	1,434,602	3,622,067	△ 2,187,465	0
2,387,790	2,935,944	△ 548,154	0	2,467,141	2,904,971	△ 437,830	0	2,632,892	3,309,006	△ 676,114	0
3,308,786	6,391,884	△ 3,083,098	0	3,434,509	5,581,330	△ 2,146,821	0	3,658,150	5,791,468	△ 2,133,318	0
3,554,871	5,009,782	△ 1,454,911	0	2,549,531	3,422,769	△ 873,238	0	2,697,436	3,587,322	△ 889,886	0
1,347,707	2,335,787	△ 988,080	0	1,396,320	2,489,395	△ 1,093,075	0	1,354,641	3,461,822	△ 2,107,181	0

(3) 運行時刻表

一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター、一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター～JAはるの

平日	一宮バスターミナル	金田橋	堺町	上町二丁目	南ニュータウン一丁目	ハビリセンター	JAはるの
6:10	6:16	6:25	6:31	6:41	6:53		
6:59	7:05	7:14	7:20	7:30	7:42	7:59	
10:09	10:15	10:24	10:30	10:40	10:53		
12:45	12:51	13:00	13:06	13:16	13:29		
15:11	15:17	15:26	15:32	15:42	15:54	16:11	
16:07	16:13	16:22	16:28	16:38	16:51		
17:50	17:56	18:07	18:13	18:24	18:38		

平日	JAはるの	ハビリセンター	南ニュータウン一丁目	上町二丁目	堺町	金田橋	一宮バスターミナル
7:20	7:34	7:42	7:57	8:04	8:13	8:27	
	8:30	8:38	8:54	9:01	9:10	9:23	
	9:20	9:28	9:43	9:50	9:59	10:12	
	11:13	11:21	11:36	11:43	11:52	12:05	
	13:50	13:58	14:13	14:20	14:29	14:42	
16:26	16:40	16:48	17:02	17:09	17:17	17:26	
	17:15	17:23	17:40	17:47	17:58	18:09	

一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター

土日祝	一宮バスターミナル	金田橋	堺町	上町二丁目	南ニュータウン一丁目	ハビリセンター
7:15	7:22	7:31	7:37	7:47	7:59	
10:00	10:07	10:16	10:22	10:32	10:45	
14:15	14:22	14:31	14:37	14:47	15:00	
17:05	17:12	17:21	17:27	17:37	17:50	

土日祝	ハビリセンター	南ニュータウン一丁目	上町二丁目	堺町	金田橋	一宮バスターミナル
8:20	8:28	8:43	8:50	8:59	9:12	
11:05	11:13	11:27	11:34	11:43	11:56	
15:20	15:28	15:42	15:49	15:58	16:10	
18:10	18:18	18:33	18:40	18:49	19:01	

土佐塾校～駐輪場・横浜ニュータウン～南ニュータウン七丁目、南ニュータウン一丁目～桂浜道路～土佐塾校、南ニュータウン一丁目～横浜ニュータウン第三・上町二丁目～土佐塾校

医大病院～上町二丁目～土佐塾校、土佐塾校～駐輪場・上町二丁目～一宮バスターミナル、長浜～上町二丁目～土佐塾校

平日	始発地	始発時刻	一宮バスターミナル	高知駅バスターミナル	堺町	上町二丁目	土佐塾校
医大病院	7:05	7:18	7:28	7:36	7:43	8:02	
南ニュータウン	7:20	→	→	7:43	7:53	8:11	
長浜	7:24	→	→	7:47	7:57	8:13	
南ニュータウン	7:15	→	→	7:50	8:00	8:16	
医大病院	7:30	7:46	7:57	8:05	8:11	8:31	

平日	土佐塾校	幸崎駐輪場	堺町	高知駅バスターミナル	一宮バスターミナル	終着地	終着時刻
16:20	16:30	16:43	→	→	南ニュータウン	17:16	
17:30	17:40	17:52	18:00	18:15			
18:25	18:35	18:46	18:54	19:05			

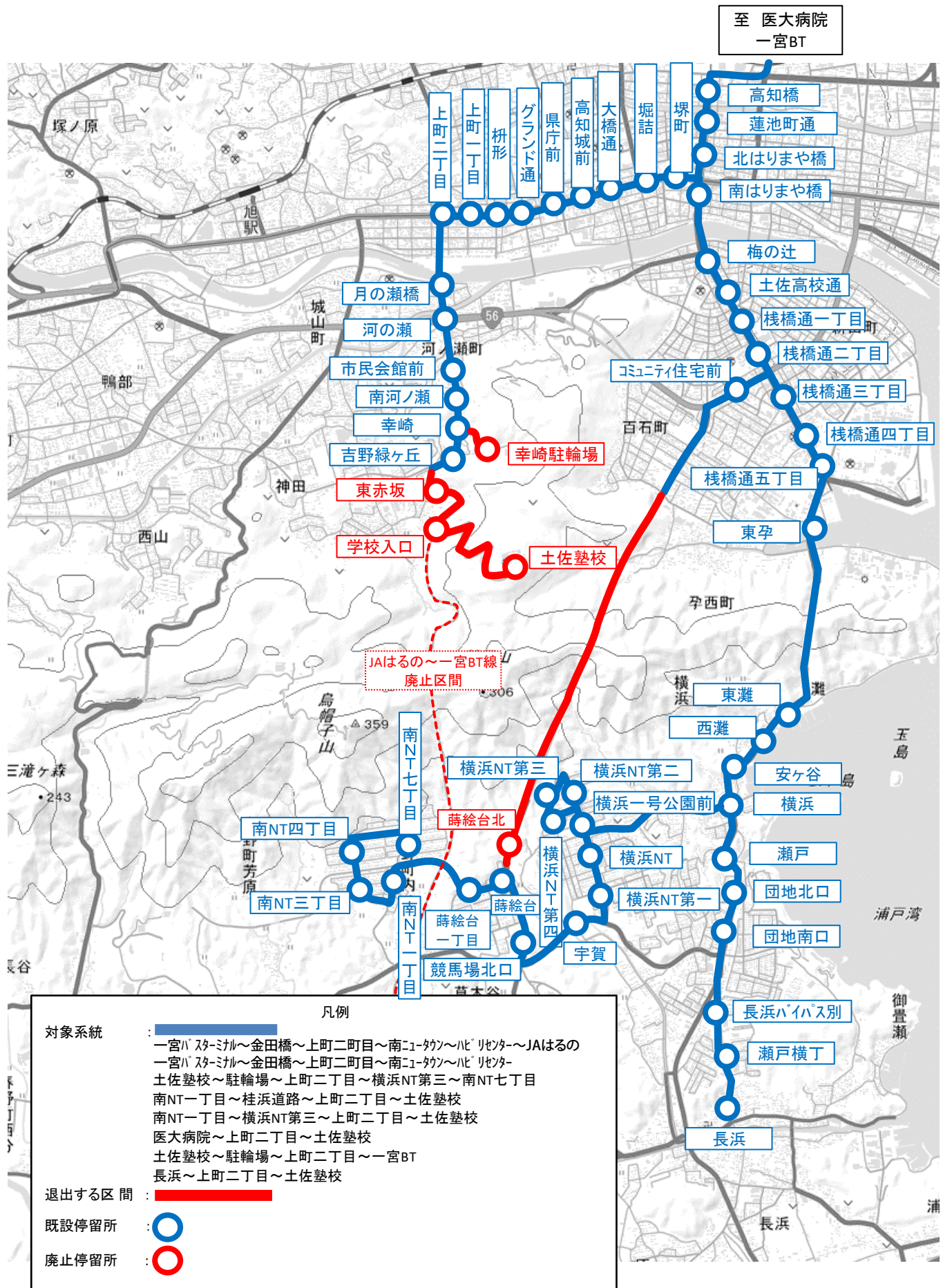
土佐塾校～駐輪場・上町二丁目～一宮バスターミナル、医大病院～上町二丁目～土佐塾校、南ニュータウン一丁目～横浜ニュータウン第三・上町二丁目～土佐塾校

土日祝 ○印＝日祝日連休

土日祝	始発地	始発時刻	一宮バスターミナル	高知駅バスターミナル	堺町	上町二丁目	土佐塾校
南ニュータウン	7:20	→	→	7:50	7:56	8:16	
○医大病院		7:42	7:51	7:57	8:03	8:22	

土日祝	土佐塾校	幸崎駐輪場	堺町	高知駅バスターミナル	一宮バスターミナル
○12:40	12:50	13:01	13:08	13:19	
○16:40	16:50	17:01	17:08	17:19	
○17:25	17:35	17:46	17:53	18:04	

(4) 系 統 図



2. これまでの利用状況等

(1) 概要

対象系統： 一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター
一宮バスターミナル～金田橋～上町二丁目～南ニュータウン～ハビリセンター～JAはるの
土佐塾校～駐輪場～上町二丁目～横浜ニュータウン第三～南ニュータウン七丁目
南ニュータウン一丁目～桂浜道路～上町二丁目～土佐塾校
南ニュータウン一丁目～横浜ニュータウン第三～上町二丁目～土佐塾校
土佐塾校～駐輪場～上町二丁目～土佐塾校
土佐塾校～駐輪場～上町二丁目～一宮バスターミナル
長浜～上町二丁目～土佐塾校
退出区間： 停留所「学校入口」「東赤坂」
調査期間： 令和5年10月1日から12月31日まで 92日間
調査方法： 乗降車人数調査
利用者数： 乗車人数と降車人数合計値

	平日	土日祝
退出区間1日当たり	1.1人	0.0人
退出区間1便当たり	0.0人	0.0人

(2) バス停別利用状況

「別紙」参照

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、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、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バスこっちの導入や（R6.3よりマイ時刻表に移行）、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し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

土佐塾校が運行するスクールバスがあり

(2) 退出区間の全ての停留所と並行する系統の停留所との距離

800m以内

5. 退出に至った理由その他事項

(1) 退出に至った理由

不採算な路線ではありませんが、土佐塾校までの急勾配に対応できる車両の老朽化及び代替車両の更新が困難なことから、退出するに至りました。

なお、退出する区間については、土佐塾校のスクールバスが運行しており、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、令和6年5月22日弊社ホームページに令和6年10月の路線再編・廃止（案）について掲載し、利用者への周知を図っております。また、電話や手紙、ホームページへのお問い合わせに対しては、丁寧な対応に努めております。

今後、早い段階でバス停及びホームページに掲載し告知いたします。

また、令和5年12月に土佐塾校に告知を行ない、保護者及び学生へのお知らせ文書の配布をお願いし周知を図りました。

「別紙」

2. これまでの利用状況等
(2)バス停別利用状況

調査期間： 62日 1日当たり： 22便

「学校入口」「東赤坂」 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	乗車	降車	合計
退出 区間	学校入口	8	3	11	0.1	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0
	東赤坂	4	49	53	0.1	0.8	0.9	0.0	0.0	0.0
合計		12	52	64	0.2	0.8	1.1	0.0	0.0	0.0

1日当たり：

土曜 13便
日曜 9便

調査期間： 30日

「学校入口」「東赤坂」 土曜日ダイヤ		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	乗車	降車	合計
退出 区間	学校入口	1	0	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	東赤坂	1	0	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計		2	0	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

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)
土佐塾校	土佐塾校	駐輪場・横浜ニュータウン	南ニュータウン七丁目	16.7km	4,074.8km	122.0
土佐塾校	南ニュータウン一丁目	桂浜道路	土佐塾校	13.5km	3,294.0km	122.0
土佐塾校	南ニュータウン一丁目	横浜ニュータウン第三・上町二丁目	土佐塾校	16.7km	6,045.4km	181.0
土佐塾校	医大病院	上町二丁目	土佐塾校	15.7km	8,399.5km	267.5
土佐塾校	土佐塾校	駐輪場・上町二丁目	一宮バスターミナル	9.8km	6,193.6km	316.0
土佐塾校	長浜	上町二丁目	土佐塾校	12.8km	3,110.4km	121.5

令和5年補助年度実績より

(2) 経常費用・収益等の状況

3年度 R2.10.1～R3.9.30				4年度 R3.10.1～R4.9.30				5年度 R4.10.1～R5.9.30			
経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円
1,596,221	2,670,271	△ 1,074,050	0	1,653,798	2,271,640	△ 617,842	0	1,774,656	2,662,722	△ 888,066	0
1,290,358	2,824,621	△ 1,534,263	0	1,336,902	2,386,644	△ 1,049,742	0	1,434,602	3,622,067	△ 2,187,465	0
2,387,790	2,935,944	△ 548,154	0	2,467,141	2,904,971	△ 437,830	0	2,632,892	3,309,006	△ 676,114	0
3,308,786	6,391,884	△ 3,083,098	0	3,434,509	5,581,330	△ 2,146,821	0	3,658,150	5,791,468	△ 2,133,318	0
3,554,871	5,009,782	△ 1,454,911	0	2,549,531	3,422,769	△ 873,238	0	2,697,436	3,587,322	△ 889,886	0
1,347,707	2,335,787	△ 988,080	0	1,396,320	2,489,395	△ 1,093,075	0	1,354,641	3,461,822	△ 2,107,181	0

(3) 運行時刻表

土佐塾校～駐輪場・横浜ニュータウン～南ニュータウン七丁目、南ニュータウン一丁目～桂浜道路～土佐塾校、南ニュータウン一丁目～横浜ニュータウン第三・上町二丁目～土佐塾校
医大病院～上町二丁目～土佐塾校、土佐塾校～駐輪場・上町二丁目～一宮バスターミナル、長浜～上町二丁目～土佐塾校

平日	始発地	始発時刻	一宮バスターミナル	高知駅 バスターミナル	堺町	上町二丁目	土佐塾校
	医大病院	7:05	7:18	7:28	7:36	7:43	8:02
	南ニュータウン	7:20	→	→	7:43	7:53	8:11
	長浜	7:24	→	→	7:47	7:57	8:13
	南ニュータウン	7:15	→	→	7:50	8:00	8:16
	医大病院	7:30	7:46	7:57	8:05	8:11	8:31

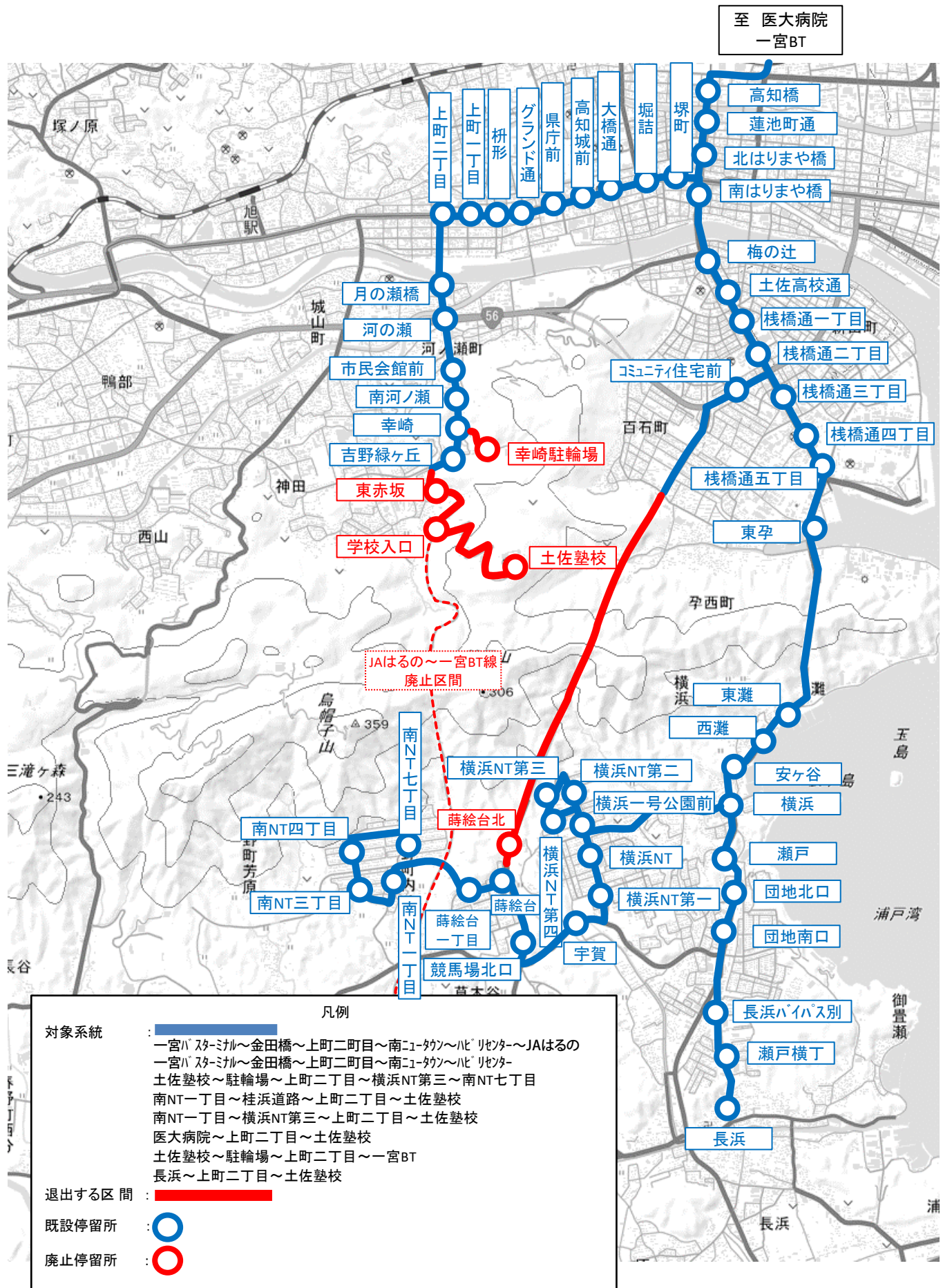
土佐塾校	幸崎駐輪場	堺町	高知駅 バスターミナル	一宮バスターミナル	終着地	終着時刻
16:20	16:30	16:43	→	→	南ニュータウン	17:16
17:30	17:40	17:52	18:00	18:15		
18:25	18:35	18:46	18:54	19:05		

土佐塾校～駐輪場・上町二丁目～一宮バスターミナル、医大病院～上町二丁目～土佐塾校、南ニュータウン一丁目～横浜ニュータウン第三・上町二丁目～土佐塾校

土日祝	始発地	始発時刻	一宮バスターミナル	高知駅 バスターミナル	堺町	上町二丁目	土佐塾校
	南ニュータウン	7:20	→	→	7:50	7:56	8:16
	○医大病院		7:42	7:51	7:57	8:03	8:22

土佐塾校	幸崎駐輪場	堺町	高知駅 バスターミナル	一宮バスターミナル
○12:40	12:50	13:01	13:08	13:19
○16:40	16:50	17:01	17:08	17:19
○17:25	17:35	17:46	17:53	18:04

(4) 系 統 図



2. これまでの利用状況等

(1) 概要

対象系統： 土佐塾校～駐輪場～上町二丁目～横浜ニュータウン第三～南ニュータウン七丁目
南ニュータウン一丁目～桂浜道路～上町二丁目～土佐塾校
南ニュータウン一丁目～横浜ニュータウン第三～上町二丁目～土佐塾校
医大病院～上町二丁目～土佐塾校
土佐塾校～駐輪場～上町二丁目～一宮バスターミナル
長浜～上町二丁目～土佐塾校
退出区間： 停留所「土佐塾校」
調査期間： 令和5年10月1日から12月31日まで 92日間
調査方法： 乗降車人数調査
利用者数： 乗車人数と降車人数合計値

	平日	土日祝
退出区間 1 日当たり	74.2人	22.6人
退出区間 1 便当たり	9.3人	8.7人

(2) バス停別利用状況

「別紙」参照

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、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、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バスこっちの導入や（R6.3よりマイ時刻表に移行）、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し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

土佐塾校が運行するスクールバスがあり

(2) 退出区間の全ての停留所と並行する系統の停留所との距離

2.4km以内

5. 退出に至った理由その他事項

(1) 退出に至った理由

不採算な路線ではありませんが、土佐塾校までの急勾配に対応できる車両の老朽化及び代替車両の更新が困難なことから、退出するに至りました。

なお、退出する区間については、土佐塾校のスクールバスが運行しており、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、令和6年5月22日弊社ホームページに令和6年10月の路線再編・廃止（案）について掲載し、利用者への周知を図っております。また、電話や手紙、ホームページへのお問い合わせに対しては、丁寧な対応に努めております。

今後、早い段階でバス停及びホームページに掲載し告知いたします。

また、令和5年12月に土佐塾校に告知を行ない、保護者及び学生へのお知らせ文書の配布をお願いし周知を図りました。

「別紙」

2. これまでの利用状況等

(2) バス停別利用状況

調査期間： 62日

便数： 8便

「土佐塾校」 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	乗車	降車	合計
退出 区間	土佐塾校	2,020	2,582	4602	32.6	41.6	74.2	4.1	5.2	9.3
合計		2,020	2,582	4,602	32.6	41.6	74.2	4.1	5.2	9.3

1日当たり:

土曜 5便

日曜 1便

調査期間： 30日

「土佐塾校」 土曜日ダイヤ		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	乗車	降車	合計
退出 区間	土佐塾校	360	317	677	12.0	10.6	22.6	4.6	4.1	8.7
合計		360	317	677	12.0	10.6	22.6	4.6	4.1	8.7

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)
土佐塾校	土佐塾校	駐輪場・横浜ニュータウン	南ニュータウン七丁目	16.7km	4,074.8km	122.0
土佐塾校	土佐塾校	駐輪場・上町二丁目	一宮バスターミナル	9.8km	6,193.6km	316.0

令和5年補助年度実績より

(2) 経常費用・収益等の状況

3年度 R2.10.1～R3.9.30				4年度 R3.10.1～R4.9.30				5年度 R4.10.1～R5.9.30			
経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円
1,596,221	2,670,271	△ 1,074,050	0	1,653,798	2,271,640	△ 617,842	0	1,774,656	2,662,722	△ 888,066	0
3,554,871	5,009,782	△ 1,454,911	0	2,549,531	3,422,769	△ 873,238	0	2,697,436	3,587,322	△ 889,886	0

(3) 運行時刻表

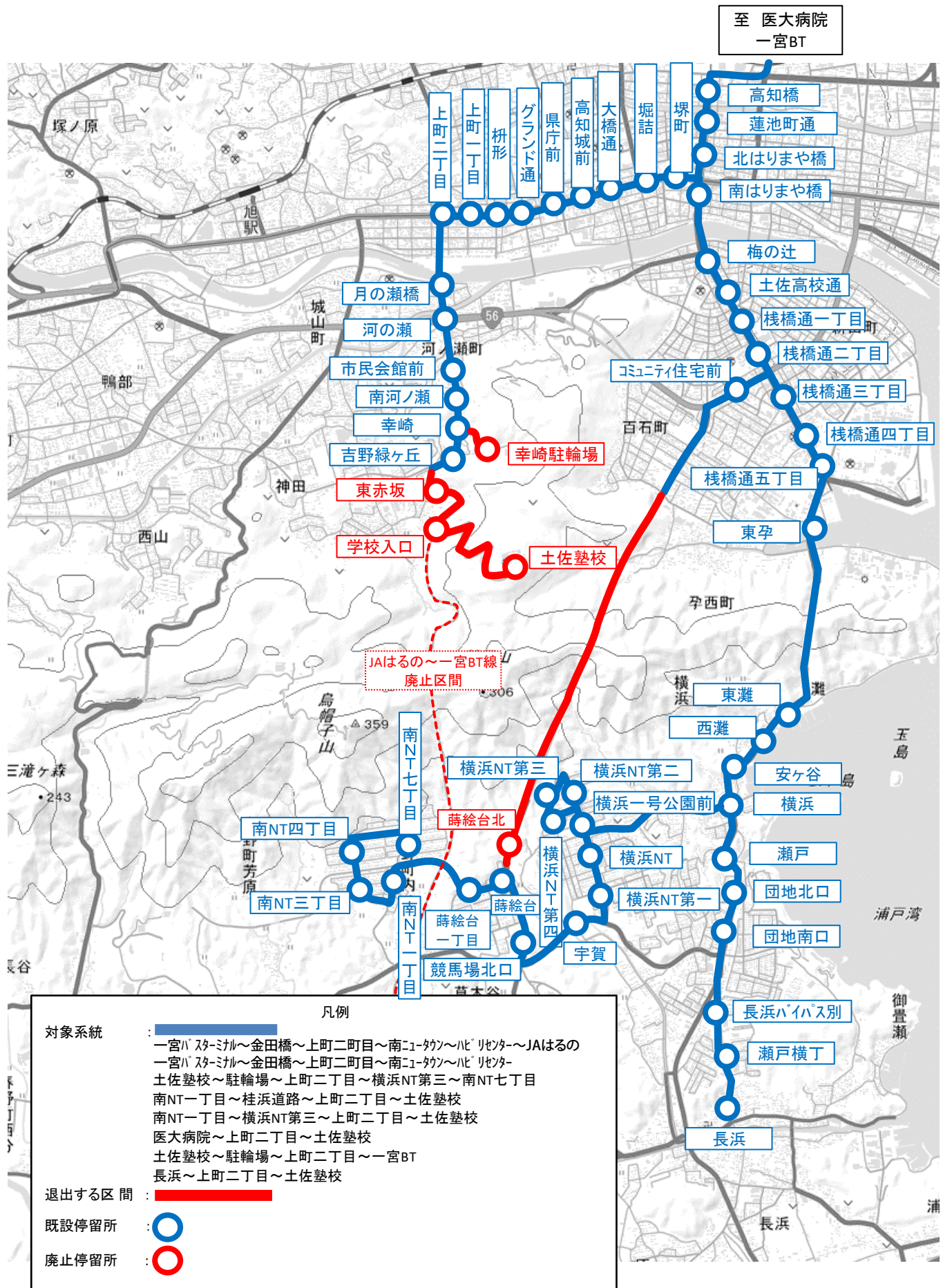
土佐塾校～駐輪場・横浜ニュータウン～南ニュータウン七丁目、土佐塾校～駐輪場・上町二丁目～一宮バスターミナル

平 日						
土佐塾校	幸崎駐輪場	堺町	高知駅 バスターミナル	一宮バスターミナル	終着地	終着時刻
16:20	16:30	16:43	→	→	南ニュータウン	17:16
17:30	17:40	17:52	18:00	18:15		
18:25	18:35	18:46	18:54	19:05		

土 日 祝				
土佐塾校	幸崎駐輪場	堺町	高知駅 バスターミナル	一宮バスターミナル
○12:40	12:50	13:01	13:08	13:19
○16:40	16:50	17:01	17:08	17:19
○17:25	17:35	17:46	17:53	18:04

○印＝日祝日連休

(4) 系 統 図



2. これまでの利用状況等

- (1) 概要
- 対象系統： 土佐塾校～駐輪場～上町二丁目～横浜ニュータウン第三～南ニュータウン七丁目
土佐塾校～駐輪場～上町二丁目～一宮バスターミナル
退出区間： 停留所「幸崎駐輪場」
調査期間： 令和5年10月1日から12月31日まで 74日間（日祝運行なし）
調査方法： 乗降車人数調査
利用者数： 乗車人数と降車人数合計値

	平日	土曜
退出区間 1 日当たり	0.3人	0.3人
退出区間 1 便当たり	0.1人	0.1人

- (2) バス停別利用状況 「別紙」参照

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、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、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バスこっちの導入や（R6.3よりマイ時刻表に移行）、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し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 土佐塾校が運行するスクールバスがあり

- (2) 退出区間の全ての停留所と並行する系統の停留所との距離

100m以内

5. 退出に至った理由その他事項

- (1) 退出に至った理由

不採算な路線ではありませんが、土佐塾校までの急勾配に対応できる車両の老朽化及び代替車両の更新が困難なことから、退出するに至りました。

なお、退出する区間については、土佐塾校のスクールバスが運行しており、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、令和6年5月22日弊社ホームページに令和6年10月の路線再編・廃止（案）について掲載し、利用者への周知を図っております。また、電話や手紙、ホームページへのお問い合わせに対しては、丁寧な対応に努めております。

今後、早い段階でバス停及びホームページに掲載し告知いたします。

また、令和5年12月に土佐塾校に告知を行ない、保護者及び学生へのお知らせ文書の配布をお願いし周知を図りました。

「別紙」

2. これまでの利用状況等

(2) バス停別利用状況

調査期間: 62日 1日当たり: 3便

「幸崎駐輪場」 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	乗車	降車	合計
退出 区間	幸崎駐輪場	10	6	16	0.2	0.1	0.3	0.1	0.0	0.1
合計		10	6	16	0.2	0.1	0.3	0.1	0.0	0.1

調査期間: 12日 1日当たり: 3便

「幸崎駐輪場」 土曜日ダイヤ		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	乗車	降車	合計
退出 区間	幸崎駐輪場	0	3	3	0.0	0.3	0.3	0.0	1.0	0.1
合計		0	3	3	0.0	0.3	0.3	0.0	1.0	0.1

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)
県庁前	県庁前	桂浜道路・蒔絵台	南ニュータウン七丁目	8.5km	2,074.0km	122.0
土佐塾校	南ニュータウン一丁目	桂浜道路	土佐塾校	13.5km	3,294.0km	122.0

令和5年補助年度実績より

(2) 経常費用・収益等の状況

3年度 R2.10.1～R3.9.30				4年度 R3.10.1～R4.9.30				5年度 R4.10.1～R5.9.30			
経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円
812,448	2,231,203	△ 1,418,755	0	841,753	2,202,752	△ 1,360,999	0	903,268	2,383,369	△ 1,480,101	0
1,290,358	2,824,621	△ 1,534,263	0	1,336,902	2,386,644	△ 1,049,742	0	1,434,602	3,622,067	△ 2,187,465	0

(3) 運行時刻表

県庁前～竹島～桂浜道路～蒔絵台～南ニュータウン

平 日				
始発地	始発時刻	堺町	南ニュータウン 一丁目	南ニュータウン 七丁目
県庁前	17:45	17:49	18:08	18:11

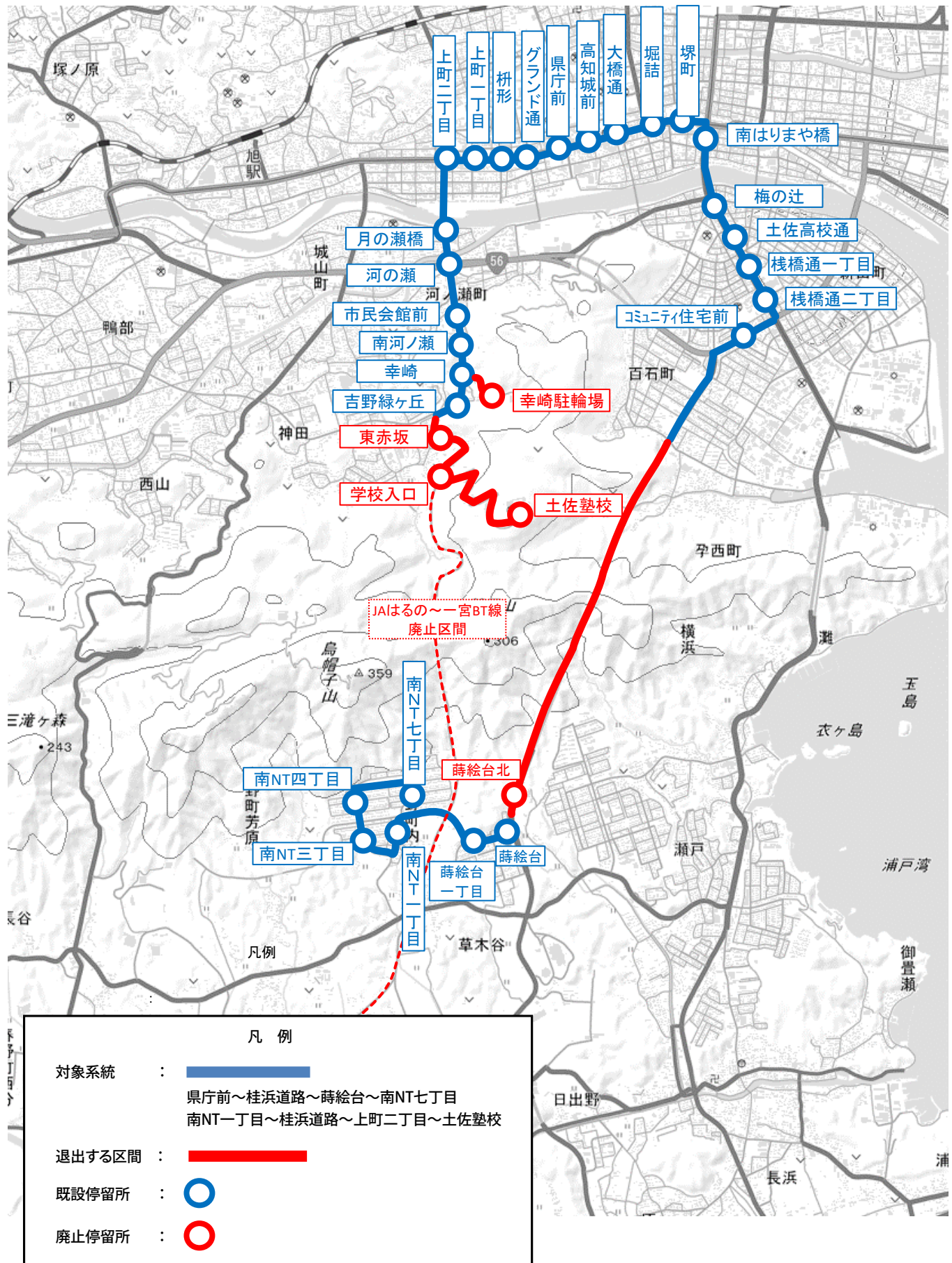
土日祝
運行便なし

南ニュータウン一丁目～桂浜道路～土佐塾校

平 日				
始発地	始発時刻	堺町	上町二丁目	土佐塾校
南ニュータウン	7:20	7:43	7:53	8:11

土日祝
運行便なし

(4) 系 統 図



2. これまでの利用状況等

(1) 概要

対象系統： 県庁前～桂浜道路～蒔絵台～南ニュータウン七丁目
南ニュータウン一丁目～桂浜道路～上町二丁目～土佐塾校
退出区間： 停留所「蒔絵台北」
調査期間： 令和5年10月1日から12月31日まで 62日間（平日のみ）
調査方法： 乗降車人数調査
利用者数： 乗車人数と降車人数合計値 ※土日祝：運行便なし

	平日
退出区間1日当たり	1.4人
退出区間1便当たり	0.7人

(2) バス停別利用状況

調査期間： 62日

便数： 2便

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	乗車	降車	合計
退出区間	蒔絵台北	53	31	84	0.9	0.5	1.4	0.4	0.3	0.7
合計		53	31	84	0.9	0.5	1.4	0.4	0.3	0.7

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、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、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バスこっちの導入や（R6.3よりマイ時刻表に移行）、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し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

徒歩圏内に代替バス路線があり

(2) 退出区間の全ての停留所と並行する系統の停留所との距離

200m以内

5. 退出に至った理由その他事項

(1) 退出に至った理由

不採算な路線ではありませんが、利用実態調査の結果、退出区間では利用者が極めて少ないことが判明し、系統を集約することと致しました。

なお、退出する区間については、代替バス路線が徒歩圏内にあり、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、令和6年5月22日弊社ホームページに令和6年10月の路線再編・廃止（案）について掲載し、利用者への周知を図っております。また、電話や手紙、ホームページへのお問い合わせに対しては、丁寧な対応に努めております。

今後、早い段階でバス停及びホームページに掲載することと合わせて高頻度の利用者には郵送にて告知いたします。

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)
みづき坂団地	みづき坂中央	宝町・高知駅前	県庁前	7.2km	1,764.0km	122.5

令和5年補助年度実績より

(2) 経常費用・収益等の状況

3年度 R2.10.1～R3.9.30				4年度 R3.10.1～R4.9.30				5年度 R4.10.1～R5.9.30			
経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円	経常費用 A 円	経常収益 B 円	経常損失 A-B 円	市補助金 円
1,146,985	1,045,604	101,381	0	1,188,358	879,520	308,838	0	768,257	848,010	△ 79,753	0

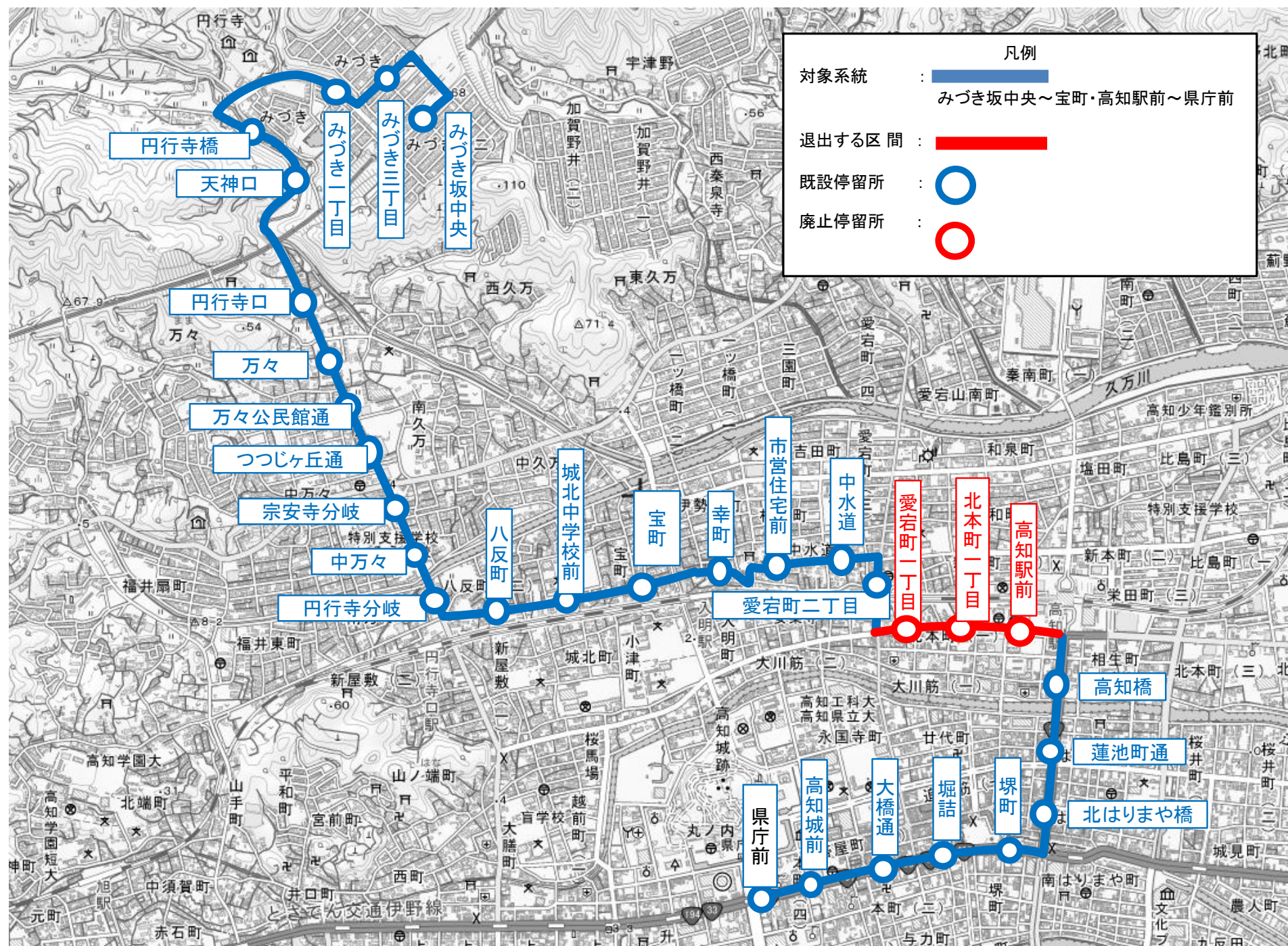
(3) 運行時刻表

みづき坂中央～宝町・高知駅前～県庁前

平 日				
始発地	始発時刻	宝町	高知駅前	県庁前
みづき坂中央	7:10	7:20	7:26	7:36

土日祝
運行便なし

(4) 系統図



2. これまでの利用状況等

(1) 概要

対象系統： みづき坂中央～宝町・高知駅前～県庁前
 退出区間： 停留所「北本町一丁目」
 調査期間： 令和5年10月1日から12月31日まで 62日間（平日のみ）
 調査方法： 乗降車人数調査
 利用者数： 乗車人数と降車人数合計値 ※土日祝：運行便なし

	平日
退出区間1日当たり	0.0人
退出区間1便当たり	0.0人

(2) バス停別利用状況

調査期間： 62日

便数： 2便

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	乗車	降車	合計
退出区間	北本町一丁目	1	0	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計		1	0	1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

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、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、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バスこっちの導入や（R6.3よりマイ時刻表に移行）、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し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

県交北部交通のバス路線

(2) 退出区間の全ての停留所と並行する系統の停留所との距離

0m（県交北部交通が運行）

5. 退出に至った理由その他事項

(1) 退出に至った理由

不採算な路線ではありませんが、利用実態調査の結果、退出区間では利用者が極めて少ないことが判明し、系統を集約することと致しました。

なお、退出する区間については、県交北部交通が運行しており、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、令和6年5月22日弊社ホームページに令和6年10月の路線再編・廃止（案）について掲載し、利用者への周知を図っております。また、電話や手紙、ホームページへのお問い合わせに対しては、丁寧な対応に努めております。

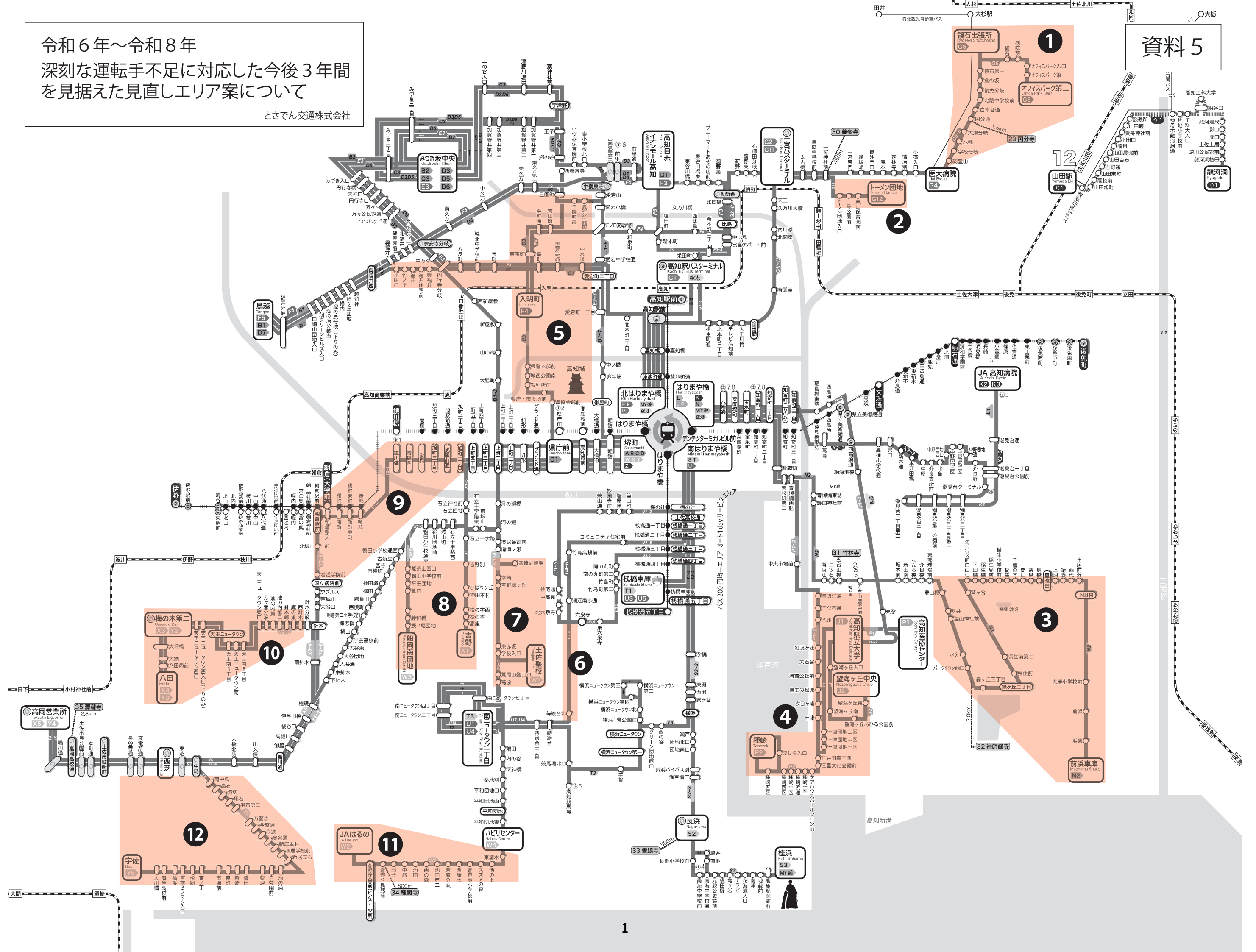
今後、早い段階でバス停及びホームページに掲載することと合わせて高頻度の利用者には郵送にて告知いたします。

今後のとさでん交通バス路線について

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

資料 5



【路線バス・路面電車 乗務員数の推移等について】

2023/12/21

とさでん交通

■バス事業

※R5年3月末時点(65歳以上OB臨時…6名)

実績										推計																人
	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)	R18 (2036)	R19 (2037)	R20 (2038)	
バス (乗合・高速・貸切)	275	263	253	241	240	221	216	203	185	178	168	159	145	133	116	106	99	85	75	65	61	50	40	36	32	
										乗合124																
										高速 34																
										貸切 20																
前年対比	－	▲ 12	▲ 10	▲ 12	▲ 1	▲ 19	▲ 5	▲ 13	▲ 18	▲ 7	▲ 10	▲ 9	▲ 14	▲ 12	▲ 17	▲ 10	▲ 7	▲ 14	▲ 10	▲ 10	▲ 4	▲ 11	▲ 10	▲ 4	▲ 4	
	増	－	11	7	8	16	8	4	1	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	減	－	23	17	20	17	27	9	14	22	10	13	12	17	15	20	13	10	17	13	13	7	14	13	7	
	(うち自己都合退職)	23	10	10	12	18	5	9	13	●一般路線バス運転手の必要定員数と不足人数 R5.12.1現在																

●一般路線バス運転手の必要定員数と不足人数 R5.12.1現在

※一般路線バス：路線バス、空港連絡バス、MY遊バス

仕業数	係数	必要定員数	現行人員	不足人数
112	×	1.31 =	147人	128人
				▲19人

高速 31人

貸切 18人

■軌道事業

軌道事業										実績																推計																人
	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)	R18 (2036)	R19 (2037)	R20 (2038)																	
電車	103	101	99	100	100	97	103	102	97	96	93	91	90	89	89	88	84	81	80	76	75	71	68	66	60																	
前年対比	－	▲ 2	▲ 2	1	0	▲ 3	6	▲ 1	▲ 5	▲ 1	▲ 3	▲ 2	▲ 1	▲ 1	0	▲ 1	▲ 4	▲ 3	▲ 1	▲ 4	▲ 1	▲ 4	▲ 3	▲ 2	▲ 6																	
	増	－	5	6	8	7	10	4	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5																	
	減	－	7	8	7	10	4	5	9	6	8	7	6	6	5	6	9	8	6	9	6	9	8	7	11																	
	(うち自己都合退職)	7	7	5	8	7	3	5	7																																	

●電車運転士(駅員含む)の必要定員数と不足人数 R5.12.1現在

仕業数	係数	必要定員数	現行人員	不足人数
72	×	1.35 =	98人	87.5人
				▲10.5人

【乗務員の確保に向けた取り組みについて】

■バス運転手募集手段

1. ハローワーク求人（免許あり5名・なし5名）
2. ホームページ掲載
3. 高知求人ネット（高知県UIターンサポートセンター）
4. 「どらなび」サイト（2018.4月開始、「高知県交通運輸政策課」の取り組み）
5. バス後面広告9枚製作（現在1枚掲出）
6. バス協会製作「バス運転手募集」ポスター130枚 バス車内へ掲示、自動車学校へ掲示依頼
7. 「バス営業所見学会」の実施（「高知県交通運輸政策課」の取り組み）
R2.2月、R3.1月、R4.3月、11月、R5.12月、**R6.7/20予定（これまでとは違うコンテンツを予定：運転体験、死角体験等）**
8. 県内の団体が催す各種合同企業説明会に参加
9. 「高知県交通運輸政策課」の取り組みで「どらなびEXPO関西」へ参加
R1.11月、R3.11月、R4.10月、R5.5月、9月、**R6.5月、秋（関西、東京）予定**
10. 自衛隊への働きかけ、合同企業説明会参加
11. 会社見学会の受入（学校、自衛隊）
12. 高校新卒者採用（H29.4月～）、県内高校訪問（コロナ禍、休止時期あり）
13. ハローワーク会議室で単独会社説明会実施（R5.2.24）
14. YouTube動画配信開始 R5.2月～
15. 自動車学校へ大型2種取得の方へのバス運転手募集チラシの配布依頼（R5.6月）

■New

16. ハローワーク高知「バス運転手の仕事を知るセミナー」参加（R6.2.21）R6年度も参加予定
17. 高知県バス会社合同説明会＆バス運転体験会（仮）（高知県交通運輸政策課）R6年度下期予定
18. 採用サイト作成予定
19. 会社見学会（全社、高校生対象）R6.7/23予定

■その他

1. 働きやすい職場認証制度1つ星取得（R5.5月）
2. 女性バス運転手協会入会（R5.12月）

■社内制度（バス）

1. 大型2種免許取得費用支援制度（H27.5月）（R5.4月 19歳以上、普免1年以上に改定）
21歳以上普免3年以上は4年勤務、19歳1年以上は5年勤務で返済免除（R5.4月改定）
2. 家賃補助制度（候補生中のみ、H28.7月）
3. 乗務員紹介制度（H29.9月）
4. カムバック制度（R4.10月）
5. 宿泊施設準備中

■電車運転士募集手段

国家試験に合わせ、年2回（1月・7月入社）募集 ⇒ 随時募集に変更（R5.8月）

1. ハローワーク求人
2. ホームページ
3. 高知求人ネット
4. 県内の団体が催す各種合同企業説明会に参加
5. 自衛隊への働きかけ、合同企業説明会参加
6. 会社見学会の受入（学校、自衛隊）
7. 高校新卒者採用（H29.4月～）、県内高校訪問（コロナ禍、休止時期あり）
8. 専門学校への働きかけ
9. ハローワーク会議室で単独会社説明会実施（R5.4.22）
10. 大学で路面電車業界についての講話（R5.7.13、11.15） R6.6/20予定
11. YouTube動画配信開始 R5.4月～

■New

12. ハローワーク高知「電車運転士の仕事を知るセミナー・説明会」 R6.10/31予定
13. 採用サイト作成予定
14. 会社見学会（全社、高校生対象） R6.7/23予定

■社内制度（電車）

1. 家賃補助制度（候補生中のみ、H28.7月）
2. 乗務員紹介制度（H29.9月）
3. カムバック制度（R4.10月）
4. 宿泊施設準備中

■中学生の職場体験受入れ

- R4：7月 空港運送課（赤岡中3名） 10月 空港第二課（香我美中2名）
R5：5月 バス・電車（伊野中2名） 5月 空港第二課（夜須中2名）
7月 バス・整備（城北中1名）
R6：4月 空港第二課（赤岡中2名） 5月 バス・電車（伊野中1名）
7月 電車（城北中1名）

◆行政支援 ◎補助金交付あり

- ・二種免許取得のための教習
- ◎人材確保セミナー等の開催：就職セミナーへの企業ブース出展費補助
- ◎人材確保のためのPR：FMラジオでの採用CM補助
- ・研修：旅客自動車ドライバー安全運転研修

路線バスの利用状況について

とさでん交道路線バス ICカード乗降者実績		
期間	2023/04/01 ~ 2023/07/31	
日数	平日	82日間
	土日祝	40日間
122日間		

令和6年1月9日作成

凡例

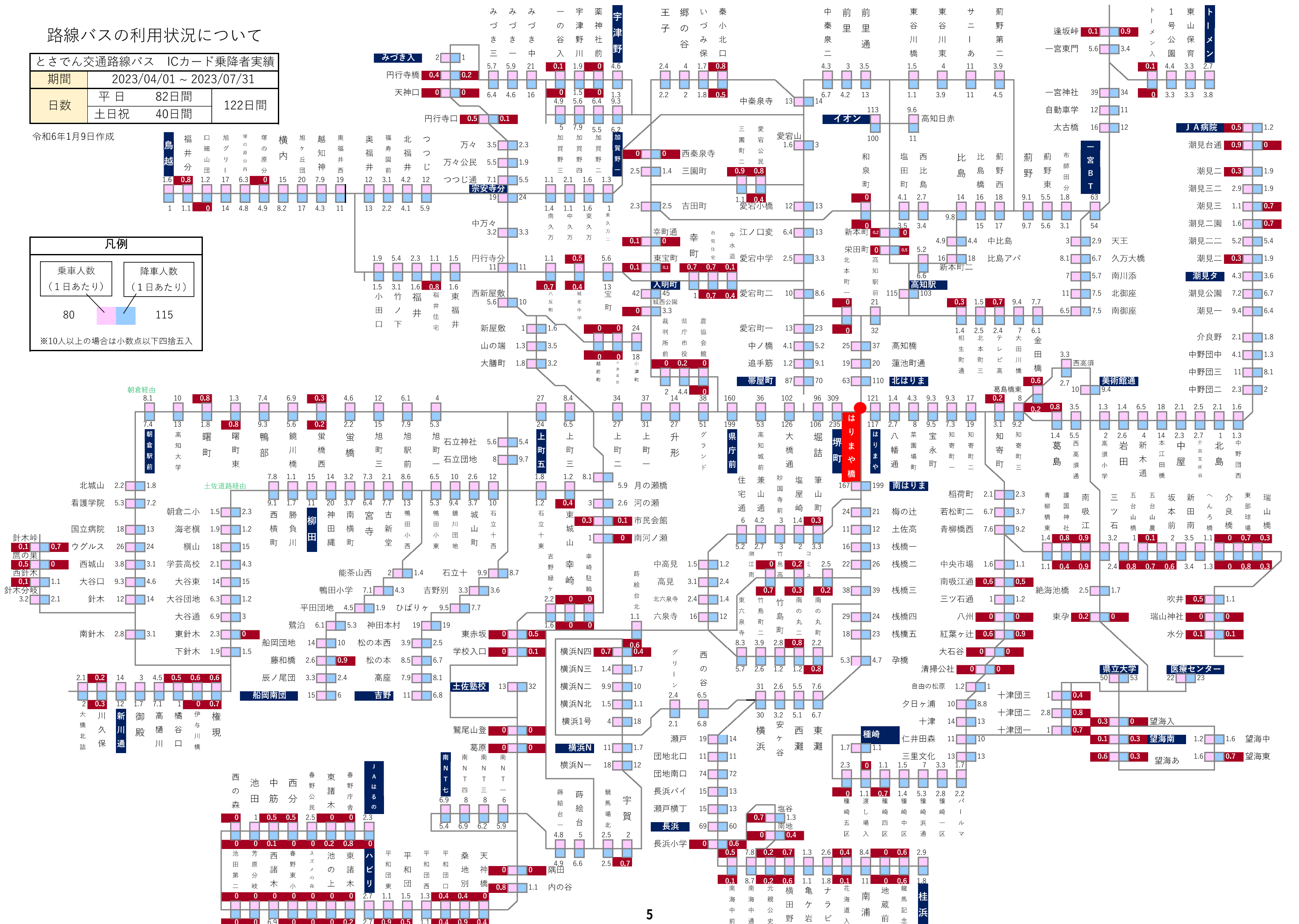
乗車人数
(1日あたり)

80

降車人数
(1日あたり)

115

※10人以上の場合は小数点以下四捨五入



■とさでん交通 路線バス欠損(赤字)額と負担額・割合の推移

2024.2.19

- 空港連絡バス、フィーダー・委託・廃止代替路線除く。
- 欠損（赤字）額の数値は、各区分に属する路線の黒字・赤字を合計した欠損額。事業者負担0（ゼロ）は、黒字のケースを含む。
- 年度は補助年度(10月～9月)

年度	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	単位：千km
年間実車走行キロ	4,533	4,317	3,858	3,640	3,331	3,277	3,053	2,718	(補助対象上限経費) ×337.67円/km =9.18億円
									(内訳) A:46%,C:41%,E:4%

A【国庫補助路線】 = 複数市町村にまたがる幹線、国1/2,県1/2が基本の補助制度

年度	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	単位：千円
他社へ路線移管			安芸線		須崎線		田井線		
補助金	国	60,301 21.5%	53,058 17.1%	52,732 18.2%	48,235 16.5%	71,698 27.5%	76,919 26.4%	45,963 16.8%	33,793 13.0%
	高知県	84,143 30.0%	93,977 30.3%	83,841 28.9%	67,839 23.2%	80,816 31.0%	85,609 29.4%	88,857 32.4%	44,645 17.1%
	高知市	65,100 23.2%	80,360 25.9%	75,910 26.1%	63,244 21.6%	54,743 21.0%	80,210 27.6%	106,249 38.8%	63,782 24.5%
	その他市町	67,388 24.0%	79,423 25.6%	65,302 22.5%	63,476 21.7%	53,153 20.4%	48,200 16.6%	32,790 12.0%	26,401 10.1%
	事業者負担	3,312 1.2%	3,834 1.2%	12,649 4.4%	49,516 16.9%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	92,043 35.3%
小計(欠損額)	280,244	310,652	290,434	292,310	260,410	290,938	273,859	260,664	

B【高知県 単独補助路線】 * 省略（ウエイトは僅か）

C【高知市 単独補助路線】

年度	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	単位：千円
補助金	高知市	81,794 97.4%	73,078 99.7%	84,876 91.4%	84,242 70.7%	142,608 85.8%	136,583 67.6%	127,991 62.6%	110,651 53.1%
	その他市町	760 0.9%	250 0.3%	2,141 2.3%	1,007 0.8%	1,336 0.8%	1,172 0.6%	1,294 0.6%	
	事業者負担	1,449 1.7%	0 0.0%	5,820 6.3%	33,833 28.4%	22,283 13.4%	64,380 31.9%	75,267 36.8%	97,792 46.9%
小計(欠損額)	84,003	73,328	92,837	119,082	166,227	202,135	204,552	208,443	

D【その他市町 単独補助路線】 * 省略（ウエイトは僅か）

E【自主運行路線】

年度	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	単位：千円
事業者負担	0	38,794	54,656	47,296	99,924	75,150	59,163	0	
小計(欠損額)	0	38,794	54,656	47,296	99,924	75,150	59,163	0	

【合計】

年度	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023-2019
補助金	国	60,301 15.8%	53,058 12.4%	52,732 11.9%	48,235 10.4%	71,698 13.5%	76,919 13.2%	45,963 8.4%	33,793 6.9%
	高知県	92,192 24.2%	93,977 21.9%	83,841 18.9%	67,839 14.6%	80,816 15.2%	89,355 15.4%	93,064 17.0%	45,798 9.4%
	高知市	151,384 39.7%	153,438 35.8%	160,786 36.3%	147,486 31.8%	197,351 37.1%	219,100 37.6%	236,831 43.4%	176,965 36.2%
	その他市町	72,085 18.9%	85,939 20.0%	72,413 16.3%	69,083 14.9%	59,149 11.1%	55,843 9.6%	35,700 6.5%	29,744 6.1%
	合計	375,962	386,412	369,772	332,643	409,014	441,217	411,558	286,300
事業者負担	5,776 1.5%	42,678 9.9%	73,320 16.5%	131,463 28.3%	123,178 23.1%	140,771 24.2%	134,430 24.6%	203,162 41.5%	71,699
総計(欠損額)	381,738	429,090	443,092	464,106	532,192	581,988	545,988	489,462	25,356

- <説明>
- ① 運行補助金受入れ後の自社負担赤字は、走行キロ減少に伴い年々増加してきていたが、**2023年度は、96%が補助路線にもかかわらず、2億円を超える**に至った。
- ② その原因は、**補助制度の仕組み(下記)にある**。高知県交通、土佐電鉄が窮境に陥ったと同じ状況。**指定した路線を維持するための制度だが、そうっていない。**
- ア. **補助対象経費に上限額があり、超えた金額は補助されない（事業者の持ち出し）こと。** → 昨年は日本バス協会を挙げて要望活動したが、財務省の鉄壁崩せず。
* 都市部の事業者が限度額以下にすることは困難（各社の2～3年前の実車走行1km当たりの経費実績を平均して算出されるので、平均を上回る事業者も必ず生じる）
- イ. **増収の努力がかって事業者の首を絞めること。**（収入増と同額の補助金が減少するばかりか、補助上限を超える事業者（上記ア）では、増収のために新たに要した経費の分だけ補助対象外経費（自社負担赤字）が増加する。）
- ③ 上記②の仕組みを**自治体においても改善（補完）されない場合は、事業の継続が困難。** → 企業の経営視点では、速やかに撤退を進めるはかなくなる。 → しかし、自治体側も、限られた財源の中で2億円の負担増になる制度改善は難しい。 → **残された方策としては、制度の改善と併せて、現在の国・自治体の補助合計額程度の額で赤字を埋められる程度にまで、走行キロを縮小（路線再編、減便）していくことを目指すしかないのでは。** * この点からも、路線廃止、減便は避けられない
- ④ **人員確保の観点からも制度改善は極めて重要。**
- ・ 国土交通省は、人員確保対策として、**運賃値上げで従業員の給与を上げることを強く推奨**。上記②イについても、例外として来年度から、運賃値上げによる増収分は補助金と相殺しない扱いに。 → 弊社も10月1日改定に向けて運賃値上げを準備中。（現在は、100円で仕入れた商品を80円(運賃55円+補助金25円)で売っているような状態）
 - ・ **乗務員不足は、全国で深刻。同業他社との獲得競争。**上記のような年々事態が悪化する枠組みの中におかれているのは、県内では弊社のみ。同業他社と同じ土俵で、給与面の改善や事業の将来性などを求職者に説明していくためにも、**安定した維持制度への改善は不可欠。**

地域公共交通リ・デザイン分科会の設置について

地域公共交通リ・デザイン分科会の設置について

2022高知市地域公共交通計画の策定後においても、長引くコロナ禍や燃料価格・物価高騰などの影響から課題が顕在化し、公共交通を取り巻く環境は深刻さが増している。こうした背景から、地域公共交通を抜本的に検討するための「高知市地域公共交通あり方検討会」を令和4年12月に設置し、翌年7月には「あり方検討結果報告書」が市長に提出された。本市では、当該報告書で示された“基本的な考え方やあり方検討の方向性”に対応するため、「**地域公共交通リ・デザイン分科会**」等を**新設**し、具体的な協議を行う。

高知市地域公共交通会議

住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他旅客の利便増進を図り、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計画の策定及び変更に関する協議等を行うもの。

所掌事項

- (1) 適切な乗合旅客運送の態様等
- (2) 市町村運営有償運送の必要性等
- (3) 交通計画の作成及び変更
- (4) 交通計画の実施に係る連絡調整
- (5) 交通計画の実施事業
- (6) その他必要な事項

構 成

- ・学識経験者
- ・交通事業者
- ・道路管理者
- ・利用者代表
- ・運輸局・支局
- ・運転者の団体
- ・高知県
- ・高知市
- ・警察

【会長】 熊谷靖彦（高知工科大学名誉教授）

幹 事 会

会議の所掌事項について協議等を円滑に行う。

具体的な
協 議

New

分 科 会

会議から付託された事項について、専門的な検討、協議及び運賃等に関する協議を行う。

地域公共交通リ・デザイン分科会

所掌事項

真に持続可能な地域公共交通へと
リ・デザインすること

構 成

- ・学識経験者
- ・交通事業者
- ・高知県
- ・高知市
- ・利用者代表

【会長】 中城純一（高知市市民協働部長）

運 賃 協 議 分 科 会

所掌事項

協議運賃に関すること

構 成

- ・交通事業者
- ・運輸局・支局
- ・利用者代表
- ・高知市

【会長】 中城純一（高知市市民協働部長）

令和6年度 高知市地域公共交通会議・リ・デザイン分科会 委員名簿（案）

（所属機関・役職）		（氏 名）	（会議）	リ・デザイン （分科会）
学識経験者				
1	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・U B C	おかむら けんじ 岡村 健志	○	○
関係する公共交通事業者及びその組織する団体等				
3	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	○	○
住民又は利用者の代表				
8	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 N P O 高知市民会議事務局長	おざき 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	○	○
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				
13	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	おかむら ようすけ 岡村 洋祐	○	
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	みやの ひろし 宮野 広至	○	
高知県総合企画部長又はその指名するもの				
15	高知県総合企画部副部長	さかた しょうご 坂田 省吾	○	○
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				
16	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	○	
高知県警察本部交通部長又はその指名する者				
17	高知県警察本部 交通部参事官兼交通企画課長	おがさわら ひでお 小笠原英雄	○	
道路管理者又はその指名する者				
18	国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所副所長（管理）	かはら けんじ 河原 研治	○	
19	高知県土木部高知土木事務所 次長（技術総括）	おかだ さとる 岡田 智	○	
20	高知市都市建設部長	ふくどめ まさみつ 福留 正充	○	○
高知市長が指名する職員				
21	高知市市民協働部長	なかじょう じゅんいち 中城 純一	○	●
			（21名）	（14名）

※ ◎会議会長， ●分科会会長

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市民協働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。

別表（第3条関係）

分科会名	協議事項
地域公共交通リ・デザイン分科会	真に持続可能な地域公共交通へとリ・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