

令和5年度 第2回 高知市地域公共交通会議

次 第

令和6年2月19日（月）午前10時
高知市役所本庁舎6階 611会議室

1 開 会

2 議 事

- （1）前回会議の振り返りについて
- （2）令和5年度の主な取組について
- （3）高知市地域公共交通あり方検討結果報告について
- （4）令和6年度の主な取組について
- （5）令和6年度の事業計画及び予算について

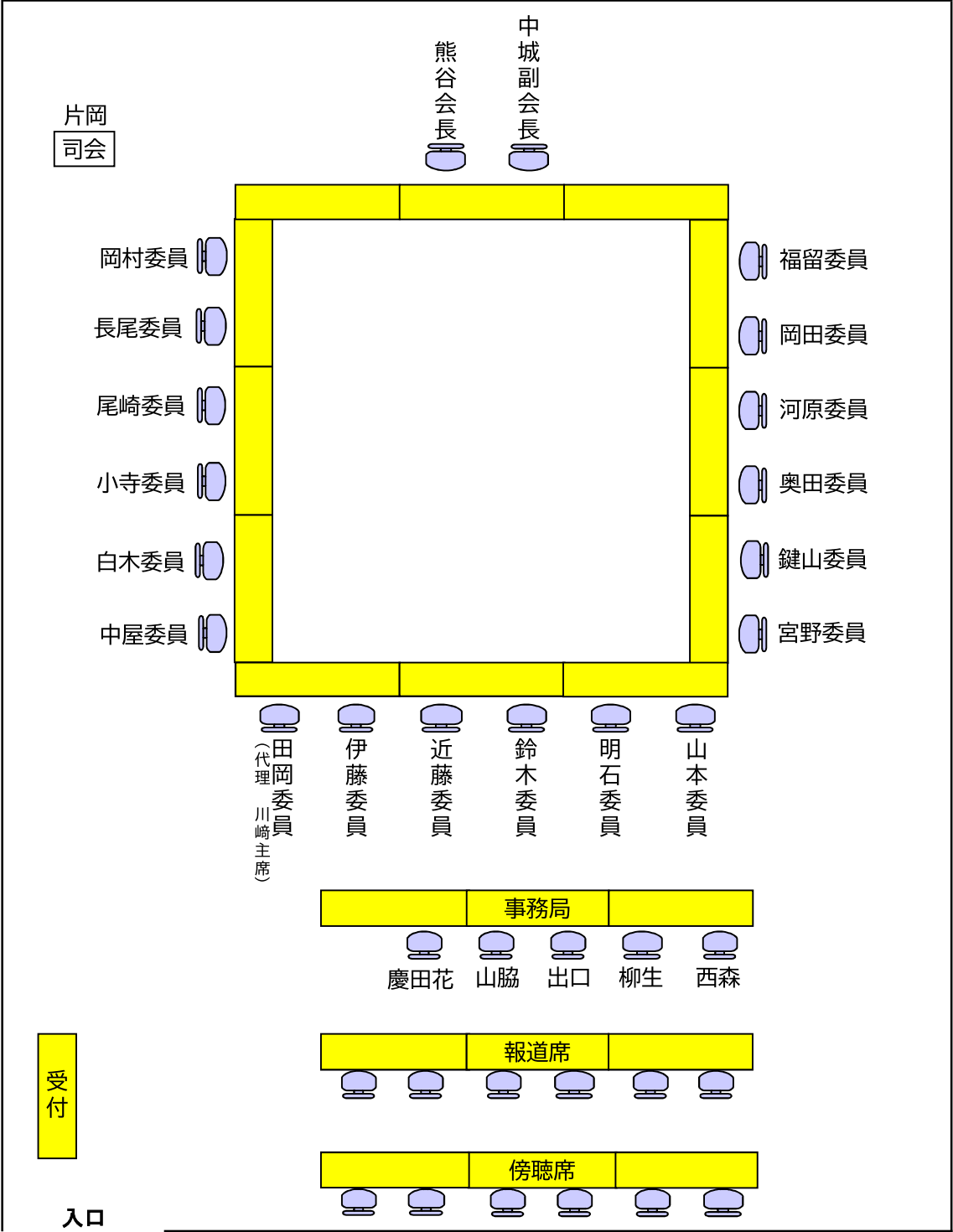
3 その他

4 閉 会

<配布資料>

- ・配席図
- ・高知市地域公共交通会議設置要綱
- ・委員名簿
- ・資料1 前回会議の会議録
- ・資料2 令和5年度の主な取組
- ・資料3 高知市地域公共交通あり方検討結果報告書【概要版】
- ・資料4 令和6年度の主な取組
- ・資料5 令和6年度の事業計画及び予算

令和5年度 第2回高知市地域公共交通会議
座席配置図



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、運賃、料金等に関する事項
- (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) 高知県中山間振興・交通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その職員
- (10) 前各号に掲げるもののほか、会議が必要と認める者

(委員の任期)

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

2 委員の再任は妨げない。

(役員)

第6条 会議には、次に掲げる役員を置くものとする。

- (1) 会長1人
- (2) 副会長1人
- (3) 監事2人

(役員を選任及び職務)

第7条 会長は委員の互選によって決める。

- 2 会長は、会議を代表し、その会務を総理する、
- 3 副会長及び監事は、第4条第1項に規定する委員のうちから会長が指名する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を行う。
- 5 監事は、会議の会計の監査を行い、当該監査の結果を会長に報告しなければならない。

6 役員は、辞任又は任期満了後においても、後任者が就任するまでは、その職務を行わなければならない。

(会議の運営)

第8条 会議は、会長が必要に応じて招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合は、あらかじめ会長に届け出ることにより代理の者を出席させることができる。この場合において、委員は、当該代理の者に対し、欠席する会議における委員の権限について委任状により委任を行うものとする。

4 会議の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事の運営に支障が生じると認められるものについては、非公開で行うことができる。

(資料提供その他の協力等)

第9条 会議は、その所掌事項を遂行するため必要があると認められるときは、委員以外の者に対し、資料の提出、意見の表明、説明、助言その他必要な協力を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

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

(幹事会)

第11条 会議は、第3条に掲げる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。

(事務局)

第12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13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14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15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16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17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18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19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20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21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。

令和5年度高知市地域公共交通会議 委員名簿

No.	区分（要綱第3条）	所属機関・役職	氏 名	備考
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	◎会長
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	たおか ひろひさ 田岡 弘久	代理 川崎主席
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会長	こでら まさお 小寺 雅夫	
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	欠席
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	みやの ひろし 宮野 広至	
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	やまもと けい 山本 圭	
15	(5) 高知県中山間振興・交通部長又はその指名するもの	高知県中山間振興・交通部副部長	かぎやま まさひこ 鍵山 匡彦	
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	おくだ たかのすけ 奥田 貴之助	
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	○副会長

会 議 録

会 議	令和5年度第1回高知市地域公共交通会議
開催日時	令和5年5月29日(月) 10:00~11:50
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 地域交通戦略担当係長 片岡 亮 地域交通戦略担当係長 柳生 優子 主査補 西森 綾乃 主事 慶田花 蒼
会議内容	別紙「会次第, 会議資料」のとおり
事務局：片岡	本日は大変お忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。定刻になりましたので、ただいまから令和5年度第1回高知市地域公共交通会議を開催いたします。 私は司会を務めさせていただきます事務局の高知市交通戦略課片岡と申します。どうぞよろしくお願いいたします。 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」とさせていただきます。 本日は今年度初回の会議となりますので、新たに委員になられた方を紹介いたします。 ・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 ・高知県高知土木事務所次長, 岡田 智 様 ・高知市市民協働部部長, 中城 純一 様 ・高知市都市建設部部長, 福留 正充 様 福留委員は代理として、本日は同部副部長の中岡様に出席いただいています。 以上、4名の方々が新たな委員となりました。 本日は、高知市老人クラブ連合会会長 三宮委員、高知県警本部交通部参事官兼交通企画課長 奥田委員が欠席されています。 なお、本日の会議は、委員の半数以上が出席されておりますので、設置要綱の規定により、成立していることをご報告いたします。 会議資料は、事前に皆様にお送りしました資料一式と、本日お手元に配布しました資料5, 資料7-1, 資料7-2の3点となっております。 過不足などございませんでしょうか。 会長につきましては、昨年度から引き続きまして、熊谷委員にお願いいたします。それでは、今後の議事運営は、熊谷会長にお願いしたいと思いますので、熊谷会長よろしくお願いいたします。
熊谷会長	皆さんおはようございます。昨年度に引き続きまして本会の会長を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。 まず、副会長につきましては、設置要綱の第7条の規定により会長の方からの指名となっております。昨年度まで副会長を務めていただきました谷協委員から中城委員に変わりましたので、中城委員を副会長に指名したいと思います。よろしくお願いいたします。
中城副会長	中城です。よろしくお願いいたします。

熊谷会長	さて、ご承知のとおり地域公共交通は、通勤・通学あるいは通院、さらには観光と色々な分野の下支えをしているというところです。最近の情勢としましては、皆さんご存じのように、人口減少、少子高齢化、さらには車社会の定着とか。そして予想もできない、新型コロナの影響。さらにはウクライナ、原油高騰による物価上昇に伴う電気料の値上げなど色々アゲインストな状態になっておりまして、これまでのような利用サービスを継続することが非常に厳しいという状態になっております。 本日の議論につきましては、この流れに対応したものがいくつか示されると思います。皆さんそれぞれの立場から御意見を賜りたいという風に思っております。 それでは、私の方で進行をさせていただきます。 議事に入る前に、前回の会議の中でいくつか確認をしておきたいものがあるかと思えます。 まず私の方から、ワンコインデーのときのアンケートについて、いくつか参考になるものがあるんじゃないかなと思ったわけですが、その後とさでん交通さんの方で対応されたかどうか、その辺のことを確認させていただきたい。
とさでん：伊藤	前回の会議の資料の中にも、アンケートの内容が出ておりました。 アンケートによく出てくるのは、特に運賃に関することでした。運賃を安くできないかとか、ワンコインデー・無料デーを月に1回実施できないかといった御意見が多かった。 運賃に関することについては、なかなか事業者単独で決めることは難しいと思います。 また、高知市さんとそういったことができるタイミングがあれば検討はしていきたいと考えております。
熊谷会長	アンケートには、ほとんど乗らない電停があるのではという意見もあったと思いますが、今後そういう点も含めて御検討いただければと思います。 ほか、前回会議について質問されたいということはないですか。 いいですか。 それでは議事に進めたいと思います。 まず、会次第の議事1 高知市地域公共交通計画の事業概要につきまして、事務局からご説明をお願いします。
事務局：柳生	===== 資料1 説明 =====
熊谷会長	今年度の主な取組として、バス路線の再編、コミュニティ交通の導入などについて、概要説明をいただきました。 まず、路線の再編につきましては、運転手の問題と労働時間の規制というのが問題になっています。大幅に便数が減ることになっています。 このことについて、とさでんさん、補足説明などありませんでしょうか。
とさでん：伊藤	便数の削減とか、労働時間の改正の関係については、この後資料の中で説明したいと思います。
熊谷会長	タクシー業界も運転手不足につきまして、現状をよろしければ。
明石委員	令和2年の2月からのコロナ、あるいは売り上げ減。それ以上に困っているのはドライバーの不足です。高知市だけでなく高知県下のドライバー人口は1,400人です。コロナ以前は1,600人いました。現在高知県かのドライバーの平均年齢は66歳です。そして現在のタクシーの稼働率は51%です。半分の車がドライバー人口不足のために休車を

	しておるという現状です。 これでは、新しい仕事が増えましても、タクシー業界として対応できないという大変な事態となります。業界としましても、タクシーの使命は、県民市民の皆様の移動を確保しなければならないというのは分かりきったことでございます。 今後、市役所さん、行政当局といたしましても、この現状をどうするか。非常に業界としても悩みの種でございます。
熊谷会長	路面電車に関して何か補足事項等あれば、電気料の値上げといった話も聞いておりますし。何かございませんでしょうか。
とさでん：近藤	バス・タクシー業界の皆様から乗務員不足という話も出ていましたが、少なからず電車の乗務員も応募がない状態、少ない状態が続いています。非常に厳しい状態は変わりないところでございます。さらに電気料等の高騰によってかなりの費用が増というところも、軽油の単価増と同じような形で、かなり収入が厳しい状態になっているのは事実です。 今後、電力会社さんは、国の認可が出て、家庭では2,000円程度増になるという話がありますが、その辺りは電力会社さんと協議をしながら調整をしていきたいと考えてはおります。
熊谷会長	交通事業者さんからの色々な追加説明をいただきました。 それでは委員の皆さん御意見、御質問、コメント等ありましたらお願いいたします。 私の方から指名させていただければと思います。人不足という点で恐らくホテル関係もご苦労されているのではないかと思いますのですが、古谷委員、現状あるいはコメント、アドバイス等ありましたらお願いします。
古谷委員	今、県内外からの来県者が増えてきて、私たちの事業者はやっと笑えるようになりました。ただ、瞬間風速が吹く、特定日の場合は人出不足はどこの事業者さんとも同じで、いかにそこに効率よく非正規の方を入れるかというのを考えてやっております。 お陰様で、大学生とかアルバイトさんが入ってくれることで、瞬間風速値はこなせるようになりましたけれども、コロナ前からの人出不足ということには変わりなく、やはり職場改善をしていかなければ定着率というのは望めないと考えております。 ただ、今来県されているお客様は、非常に高知はいい所だとおっしゃる、特にらんまん効果もあり、今まで見ないようなたくさんのお客様にお越しいただいており、私たちも嬉しい悲鳴を上げているところでございます。 MY遊バスの乗車率も非常に多くて、今までこんなに沢山乗っていたのだろうかという光景を目にすることがあります。 そして今年はよさこい50周年で、夏場は交通の方も嬉しい悲鳴を上げるようになるのではないかと考えております。
熊谷会長	ご苦労されながらも、前向きにやっておられるなという気がいたしました。 ほかはいかがでしょう。 人材の問題として、国として何かアドバイスできることや既に考えておられることがございましたらご披露いただけましたら。
宮野委員	交通事業者さんの人手不足の話と、観光関係の人手不足の話をお聞きしまして、ちょうど私どもの上局の方で四国運輸局長が変わりまして、4月末に各団体さんに集まっていた、色々御意見いただいたところだったのですけれども、非常に人手不足という問題は交通事業者さんに限らず、例えば関係の団体の方にも多くて、そこで処遇改善を図っていただかないと人は定着しないんだろうなということは国としても認識は同じ。 なかなかすぐにこれを改善できる方策といったものがなく心苦しい所ではある。

	国土交通省が作っている制度で働きやすい職場認証制度というものがあり、そちらの方で職場の環境を見える化していこうという制度の中で、インセンティブというものが無いとなかなか事業者さんも認証制度を取ってくれないというのものもあるんですけども。 最近でいうと、二種免許の運転士さんの関係で補助の制度を国の方で作りまして、それとこの認証制度を結びつけて、認証制度を取られた事業者に対しては2種免許の負担もみょうかというのを聞いたことがあります。どのくらい認証制度の登録があつて2種免許負担の申込があつたのかという具体的なデータは持ち合わせていませんが、こういったものがあります。
熊谷会長	ありがとうございます。ほかに何かありましたら。
池田委員	一点質問です。法改正にあたって運送業界の方たちの拘束時間に問題が出てくるとのことですが、運転手にとって拘束時間が短くなることで結果的に時間外が減って、所得が減ってしまうということがあると思う。 大前提として適切な労働時間や健康に配慮した働き方というのは重要だと思うので、法律に関係なく守るべきところだとは思いますが、この辺りが実際今後の見通しとして、適正に守っていった場合、現状の運転士さんの賃金は下がっていく可能性もあるのか、どのような見通しをされているのでしょうか。
とさでん：伊藤	確かに改定により、輸送業界としては厳しい大変厳しい条件を突きつけられる状態です。そんな中でも来年に向けて色々検討はしております。 まず第一に法令順守は当然。やはり乗務員不足が言われているなかで、所得が下がっていくとこの業界から人が離れて行ってしまうということもございますので、その辺りが最低維持できるようには持っていくよう検討しているところです。
熊谷会長	ありがとうございます。その他ご意見等なければ次に進みます。 まだ議事がたくさんありますので、御意見あればまた後でお聞きます。 次に、議事（2）地域公共交通プランは、補助金に関する計画でございます。補助金の交付にあたっては、本会議で委員の皆様から意見をいただくことになっております。 まず、路線バスの案件について説明をお願いします。
とさでん：伊藤 北部交通：鈴木	資料2、3説明 資料4説明
熊谷会長	バスに関して2社から御説明いただきました。 タクシーは平均年齢 66 歳と先ほどお聞きしたんですが、とさでん交通さんのバスの平均年齢みたいなものは大体どれくらいでしょうか。
とさでん：伊藤	今日資料がありませんが、路線バスは52歳くらいじゃないかと思います。
熊谷委員	あと説明がありませんでしたが、資料2の1番最後のページ、路線維持のための取り組みというのを考えておられるとのことですが、そういうところに関して何かコメントや御質問をお願いします。
岡村委員	書類を見ただけで実感に落とし込めていないところがありまして、補足としてもし分かれましたら御紹介いただきたいんですけども。 令和2年から約3割くらい、運行距離だとか少なくなっている現状があつて、冒頭にも御説明にありましたように、様々な外的要因ですとか、ドライバー不足ということで苦しい局面を迎えているということだと思っておりますけれども、それによってどのような

とさでん：伊藤	方々やどの程度の方々に影響が及ぼうとしているのか分かりましたら。例えば「ですか」のデータなどで分かるものがありましたら。 利用状況は手元に詳細な資料はないのですが、コロナの始まった令和2年以降、路線の廃止や系統変更等で路線の縮小はしてきております。その中で、路線バスにつきましては、令和4年度にコロナ前の8割前後まで利用が回復してきた。また、コロナ期間も、定期につきましては10%減くらいで推移しましたので、一定コロナ禍でも通常利用の方は利用していただいたのかなというところ。 減便等もあり単純比較にはならないですけども、通常のSFカードとか現金利用はがたっと落ちたというところですけども、コロナの終息に合わせて戻ってきておりますが、コロナ前の状況には遠いという現状です。
池田委員	今後、利用者の料金の値上げというのは検討されているのか。また、最近必ずしも一律の利用料じゃなくてもいいのではないのかというのが広まっていると思います。もちろん航空業界やホテルなんかも、GWは高く平日は安いなど、全く同じサービスでも利用料が半額ということがある。 先日もニュースになっていましたが、コインランドリーとか美容室も平日の朝の時間帯は値段がすごく安いとか、雨が明けた日はコインランドリーが高くて、晴れている日や空いている日は安いとか、今まで考えられない感じなんですけれども、そういった風にしていて。特に美容師さんなんかは、今までお客さんがいなかった時間帯に分散して来ることで非常にやりやすくなったりとかある。 計画の最後のページに、これまで講じてきた利用促進策等とありますが、無料デーとかワンコインデーなどもそうですが、今まで通りのイベントではなかなか難しいところに来ていると思うので、その辺なんかも色々柔軟な発想でやってみてもいいのかなと思います。
熊谷会長	とさでんさん、ダイナミックプライシングですね。そのようなものは検討されていますか。
とさでん：伊藤	運賃についてですが、検討はしています。まだ具体的な内容には至っていません。お話にあった季節制運賃とか時間制運賃に関しては、一般の生活路線に取り入れるのは法的になかなか難しいのではないかとこのところでございます。 高速バスなんかでは、期間によって安くしたりとか時期によって変動する運賃を設定したりとか、貸切バスも同じく、シーズンは高く、オフは安くということはしていますが、生活バス路線については難しいのではないかと考えています。その中でもできるかどうか、今後の検討課題だと考えています。
熊谷会長	他の地域で何か参考になるようなものがあればお願いしたいですが。
宮野委員	私たちが把握している限りでは、とさでんさんがお話しのとおり、高速バスと貸切バスではあるのかなと。生活路線バスでそこまでというのは把握できていないので、情報がありましたら、提供していきたいと思います。
熊谷会長	大幅な考え方を変えないと今後大変ではないか、ということの一環かと思います。
中屋委員	先ほどからイベントや企画というお話だったのでちょっと気になったことを。 将来車の運転手、電車の運転手が足りなくなるという話を先ほどからしていますが、興味のない人に興味を持ってもらうことが大事だと思っていて、しかも幼少期から乗り物に興味を持つということの方が手取り早いかなと。今から子供向け企画というのをもっと大きくやったらどうかなと思いました。

熊谷会長	最近若者の車離れというのを車雑誌とかではよく見るのですけれども、子どもが乗り物に興味をもつ、あるいは運転士さんになりたいと思うような企画があれば、もうちょっと将来的に安心できるかなと思うのですがいかがでしょうか。すぐの対策ではなくて、これから10年20年先にどれだけ興味を持つ人が生活するかというのが大事なと思いますが。 見学会とか1日運転士とか、そういった企画が過去にそういうものをやったことはありますか。
とさでん：伊藤	ここ最近コロナでできていなかったんですが、以前は各小学校に出前授業としてバスを持って行って、ＩＣカード等の体験をしていただく、そういった中で公共交通に興味を持っていただく、ひいては乗務員にも興味を持っていただくというのをやっていました。 今年度に入りまして、何件かそういった依頼も入り始めましたので、お声があれば広げていきたいと思っております。
中屋委員	行政の方もなにかそういう企画があればと思うんですが。
山本委員	高知市ではあまり実施がないのですが、郡部の方に行くと、地域の集まりやイベントなどで、先ほど伊藤委員の言われたように、バスを持ち込んでバスの乗り方教室を行うとか「ですか」の利用方法を学んでいただいて、子どもでも簡単に乗れるんですよというＰＲというのを高知県下でやっています。 コロナがありましたが、今年度、一昨年度からぽつぽつと復活はしてきている。 運輸支局としても事業者さんの協力を得て、子どもたちと実際にバスに触れてもらうとういようなイベントも今後考えていきます。
長尾委員	コロナになって3年間、その前から公共交通の問題は、以前から危惧していた通りになったという実感があります。 今日も各委員さん、とさでんさん、北部交通さん、またタクシー業界さんの話を聞きました。本当にコロナだけの問題だったかと思えます。コロナだけでなく時代がこうなった。少子高齢化によって運転士がいらない。びっくりしました。タクシーも運転士がいないために走れない。とさでんさんも何年か後にはバスの運転士がいらない。大変な時代になったという思いです。 今日も各委員さんの話を聞きますと、全部否定的な話。将来展望の話がない。とさでんさんも運転士がいらない、赤字路線ばかりになったと。ほとんど赤字路線は廃止してタクシーに替えてしまった。しかしタクシーに替えても運転士はいない。我々利用者はどうするか。家でじっとしているわけにもいかない。 是非、前向きな話をもう少ししていただきたい。元気で長生きしたいと思っているが、できない話ばかり。 行政もこの課題をどうすればいいかという話が一つもない。全体的な交通行政をどうするか。我々の生活路線をどうするかというところを提起していただきたい。
中城副会長	先ほどから皆さんの話に出ているとおり、公共交通はなかなか課題がたくさんございまして、これはという特効薬がないのが現状でございまして、同じことを繰り返しても解決には至って参りませんので、高知市としましては、公共交通のあり方に関する検討会を昨年12月に立ちあげをしまして、専門の委員さんからいろいろな御意見を賜りながら、交通の体系をどうしていくのか、また費用分担をどのようにしていったらいいのか、それからまた利用促進をどのように図っていくのか、そのような観点から御意見を頂戴しているところでございます。 冒頭にお話ししました通り、これはという特効薬があるのかというとなかなか難しいのかもしれませんが、そこを色々考えていながら行動を変えていくというところで公共交通をどう残していくかというところを考えておりますので、そういった専門の会の御意見も参考にしながら、前向きな検討を進めていきたいと思っております。

熊谷会長	県の意見もお聞きしたいと思いますが、鍵山委員、県としていかがでしょうか。
鍵山委員	先ほど中城副会長からもありましたとおり、あり方検討会の中で公共交通をどういった形に持っていくかというのを議論されているんですけども、その中に県の方も参加させていただきまして、一緒に検討させていただいております。 まだすぐに答えができるというわけではないですけども、県としてもこういった会を通じて高知市また交通事業者さんと連携を図りながら、どうすれば持続的な公共交通を守れるか、県も一緒になって考えていきたいと思います。
長尾委員	私もこの件については、当時の担当者として30年前に携わっていましたが、その時代からずっと公共交通は赤字路線が増えてきた。税金をどんどんいれて路線を確保してきた。いくらでも税金を入れるわけにはいかないので、順番に赤字路線を廃止してきた。廃止できない大事な路線は補助金を入れて確保してきた。それでも赤字路線が増えてきて現在の状況になっている。 5年ほど前に、赤字路線はこれで終わりですか、路線の廃止は今回で最後ですかと念を押しましたが、そこから更に半分廃止されています。そういう時代になってしまった。 少子化についてはそれ用の省庁をつくってまで対応している。あれも3人お子さんを持たないと歯止めがかからないというが。個人的にはまだ足りないと思う。3人産んでくれた親には1,000万くらい出すというくらいしないと、絶対に人口は増えないと思う。それと同じのが公共交通だと私は思う。 もう少し、本当にこれ以上真剣に考えていかないと、それに行政と一緒に連携していかないと、我々の生活路線は絶対になくなる、タクシーも運転士がいなくなてなくなる。運転士がいなくなったらどうするんですか。それを聞きたいと思います。
熊谷会長	私もあり方検討に参加してしまして、妙案はないんですが、1つずつと思っているのは、行政の方が逃げないとかまともに正面から取り組んでおられる。去年の4月に交通戦略課というのが立ち上がりまして、本当にこれから考えるんだという高知市の意見というか、これから進む道を示しているなどと思っておりまして、日々お会いしている皆さんもまじめに考えられていると思う。ただ、残念ながら、中々いい案がない。 もう一つの救いというか、他の地域で色々な技術を基にした取組をされています。すぐにはならないと思いますが、自動運転なんかも公共交通にいずれ導入されるのではないかと。そういう世の中の大きな動き、他の地域でも全く同じ動きで苦しみながら進んでおられます。そういうところを参考にしながら、責務として高知市もやっておられるので、これから一緒になって考えて行きたいなと思っております。
事務局：出口	熊谷会長が言われましたとおり、昨年度の4月から交通戦略課が立ち上がっております。長尾委員が言われましたように、タクシー業界は運転手が不足しています。バスも10年後には11名程度まで減ると予測がされていますし、電車につきましても63両中半数以上が50年を超えているというような、電車・バス・タクシーすべてのモードが大変な状況にあります。そういうことも踏まえまして、昨年12月から抜本的に検討をしようということで、熊谷委員長と、県内3大学の副学長の方などであり方検討会を立ち上げまして、検討を始めております。 その中で、直近の会で言いますと、これまで周辺部はデマンド型乗合タクシーで一定乗り換え型の公共交通を再編できてはおりますが、補助金も利便性向上もなかなか思うようにいかないということもありまして、中心部の方にも少し、路線再編なり公共交通の再編を検討する時期に来ているのではないかと委員の御意見もありましたので、今後、中心部も含めまして、抜本的に検討を始めるところまでまとまっておりますので、今後、検討を早急に進めて参りたいと思っております。
長尾委員	今が最後の時期だと思う。本当にどんどん少子高齢化が進んでいますので。 やはり思い切って根本的な、良い知恵が、皆さんが一緒になればよい知恵が出ると思う。ぜひ知恵を出していただいて、この場へ出していただきたい。

	公共交通は絶対いる、存続すべきというのは皆さん同じ思いだと思います。全部つぶしてしまうというのは不可能だと思いますので、ぜひもう少し、真剣に戦略的にやっていただきたい。市民代表としてのお願いです。
熊谷会長	ありがとうございました。 本題は、補助金に関する皆さんの御意見の伺うということで、いくつかの意見も出ましたので、それを踏まえて補助金の方の参考にしていただきたいと思います。
事務局：西森	次の議事に移ります。 議事の2デマンドタクシーについて、事務局からお願いします。 ===== 資料5説明 =====
熊谷会長	デマンド型の乗合タクシーについて、量販店を経由するものは、新たにコミュニティ交通としているのですが、大きくはデマンド型乗合タクシーということです。 何か御意見、御質問はありませんか。 これまでも色々考えた末での結論的なもので、それなりに非常に成果をあげているのではないかと思います。
岡村委員	教えていただきたいのですが、デマンド型乗合タクシーの仕組みそのものも良くできていると思いますし、量販店を乗換地点にされることも非常に理にかなっていると感じるんですけども、実際に利用者の方がご利用されてどんな評判なのか。写真を見ると量販店の待合にはショッピングカートもあったりして、とても優しい設計になっているんじゃないかと思うんですけども。数値でなく、定性的なお声というものがありましたら、ぜひ教えていただければと思います。
事務局：出口	昨年10月では路線型から区域運行型という、自宅近くからのドアツードア型に拡充しました。そのことに合わせて、地域の暮らしの拠点となる量販店、スーパーマーケット、春野地域でいえばサニーマートさんやサンシャインさんなどに直接乗り入れることができるという制度にしました。店内には、先ほど言われましたように待合スペースとか、駐車場には専用の駐車スペースを設けるということをして、量販店さんとは大体2カ月おきに利用状況なんかを見せながら、協議をしております。着実に利用客も増えてきております。 お客さんにつきましては、タクシーの中で運転士さんと色々話をする中で、便利になったという声は聞かれておりますが、直接市役所の方にはまだ来てはいません。 利用データ、実績として3月時点では1.25倍ということで、4月、5月のデータも見ると着実に増えているということで、また岡村委員のように直接利用者のお声も聞きながら、改善をしてまいりたいと思います。
岡村委員	ありがとうございます。 私の知っている高齢の方も、雨の日は出不精みたいになって、バス停まで行くのとかかが非常に大変だというお声も伺ってしまして、ドアツードアになっていくというのはそういう面でもすごくいいなと思います。 ドライバー不足の問題もありますけれども、こういった仕組みは非常にいいものじゃないかと思う中で、我々がこれからも自信をもってこれ拡充していくという中では、ぜひ利用者の方のお声を耳にできればと思ったところです。
熊谷会長	他にいかがでしょうか。
岡田委員	管理者の立場で会に参加しているのですが、今後利用することを考えて利用者の立場から質問させてください。 自分は市内なのでバスとか電車ばかり使っているのですがデマンド型のタクシーを利用したことはないんですけど、例えばバス乗り場で終点になっていると思うんですけど、

事務局：出口	それとバスの時間的な乗り継ぎの連携とか、難しいと思うんですが「ですか」利用によって割り引きができるような形になる、バスの利用料金が3割引になるなど、難しいとは思いますが、時間の連携はやっているのでしょうか。 乗換型の公共交通を目指しておりますので、周辺部はデマンド型乗合タクシーで主要なバス停まで繋がります。その5分後に次は路線バスに乗り換えて、中心部の方に行くということで、とさでんさんのバスダイヤの方も確認しながら、バスが出る5分前にタクシーが着くようなダイヤ設定をしています。 運賃につきましても、これまでのバスよりもできるだけ安くなるよう、デマンド型乗合タクシーの運賃を設定してまして、今はまだ現金払いのみですけども、今後、もう少し利用が増えれば、「ですか」なんかの導入も考えて行けるかと思っています。
熊谷会長	他はよろしいですか。 それでは続きまして、議事の3、地域内フィーダー系統について。 これは国の補助金に関する計画で、過疎地域の鏡と土佐山のデマンド型乗合タクシーについての補助金の計画です。事務局からの御説明をお願いします。
事務局：西森	===== 資料6説明 =====
熊谷会長	ありがとうございました。 ご説明がありましたとおり、この計画書を提出することで国庫補助の対象となります。審議事項になりますので、ぜひ皆様のご承認をいただきたいと思います。その前に意見等ありましたらお願いします。 では、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-----
熊谷会長	どうもありがとうございました。 全員の承認をいただきましたので、この会議での結論として承認ということにさせていただきます。 提出にあたりましては、支局の方にもまたご相談が行くかと思っておりますので、よろしくをお願いします。
熊谷会長	それでは次の議事ですが、令和4年度の事業報告及び決算について、事務局からお願いします。
事務局：西森	===== 資料7説明 =====
熊谷会長	どうもありがとうございました。 特に問題はないと思いますので、この内容を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-----
熊谷会長	どうもありがとうございました。 全員の御賛同を得たということで、承認をさせていただきます。 令和5年度の幹事につきましても、昨年度から引き続きまして、池田委員と山本委員にお願いしたいと思っておりますが、よろしいですか。 -----池田委員・山本委員 承認-----
熊谷会長	それではお二方、よろしくお願いいたします。

	以上で議事は全て終了になりますが、総じて何か、言い残したことや御質問などありましたら。
岡田委員	道路管理の点で、利用者の方から公共交通のことで御意見をいただきましたので、この場で伝えさせていただきたいと思います。 目の不自由な方が白杖について降りるときに、前に点字ブロックがないのでどの方向に降りて行ったらいいのかわからん、点字ブロックの前に止めて欲しい、歩道の上に表示をして欲しいという御意見がありました。 我々としても、公共の表示の中で新たにルールを作ってやるというのも困難ですし、バスが降り口を点字ブロックの前につけるというのもルールとしては難しいと思う。通常、バスの運転士さんは乗り口の所に点字ブロックをつけるよう気をつけてやっていたいていると思う。御意見があったということだけ、この場でお伝えしようと思ってお話ししたところですけども、我々もバスの運行事業者さんに気を付けていただきたいのは、乗り口のところに合わせるようにつけていただきたい。不自由な方が極力使いやすい利用形態、段差、明示の仕方とか、連携して取り組んでいかなければと思っている。 一点教えていただきたいのは、バスの運転士さんはそのバス停に点字ブロックがあるかどうかまで認識されて運行されているかは非常に心配。どんな感じで運転されているのか教えていただけたら。
とさでん：伊藤	今、ほとんどのバス停に点字ブロックがございます。乗務員はそこの道路環境とか、そういったところにも気を配りながら、近くに車が停まっていたらそれをよけるために少し離れてしまうということもありますが、基本的にバス停、点字ブロックに合わせたような形で停めています。 状況によって、例えば、乗る方がおられなくて降り方だけであれば、それなりに降りやすい所を考えて停めていると思います。
長尾委員	点字ブロックの話題から関連して一つ。 バス停の点字ブロックをどんどんつけていただいておりますけれども、その他に植樹があるところがいっぱいあります。その植樹の根が盛り上がって、歩道や点字ブロックが盛り上がっているところがあります。 私も自転車で走り回っていますので、いっぱい見ます。県道・市道ともあります。障がい者や足の悪い方、お年寄りも苦勞することがある。是非道路管理者の方で連携をとって修繕できるところはしていただきたいです。
熊谷会長	もしよろしければ、次回への宿題というところで。
岡田委員	県道の歩道は、結構沢山そのようなお話を伺っているところがあり、中でも極端に大きな木の根が張ったところ、最近の歩道は広いので一定確保できていると思いますが、狭い所については、一定、木の根をある程度切って、木が伸びないシートがあるのでそのようなものも使って、極力根が新たに張って来ないような対策はお話を聞きながらやっていっております。 また、車いすの利用者の方は非常に小さなギャップで苦勞されるので、そういうところを自分たちも気にしながら、これからも取り組んでまいりたいと思います。
熊谷会長	次回、そういう所がないかということも含めて御検討いただければ。
岡田委員	何か所あるみたいなことですか。
長尾委員	結構見ます。私も苦勞したことがあります。やはり町を見ますと分かりますので。市道もいっぱいありますので。
熊谷会長	よろしいでしょうか。是非お願いいたします。 ほか、よろしいですか。

事務局：出口	なければ、最後に事務局からお願いします。 委員の皆様におかれましては、長時間の御協議ありがとうございました。 今後は、本日いただいた御意見、これまでの利用者ニーズや利用状況も踏まえまして、交通事業者さんには運輸局・支局への手続きを進めていただければと思います また、本市としましては、計画に掲げている交通体系づくり、利便性の向上、交通弱者への対応、それから利用促進の4つの取り組みに付いて、関係団体の方々と共に連携しながら、今後もより良い地域公共交通を築き上げてまいりますので、よろしくお願いいたします。 本日は長時間にわたるご協議ありがとうございました。
事務局：片岡	それでは、以上をもちまして、第1回高知市地域公共交通会議を終了します。 委員の皆様どうもお疲れ様でした。ありがとうございました。

令和5年度の取組状況について

2022高知市地域公共交通計画（R4～R8）

- 目的

多様な交通手段が相互に連携した、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークづくりを実現する
- 基本方針

市民とともに、支え・育み、次世代へつなぐ公共交通
- 基本目標

1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築

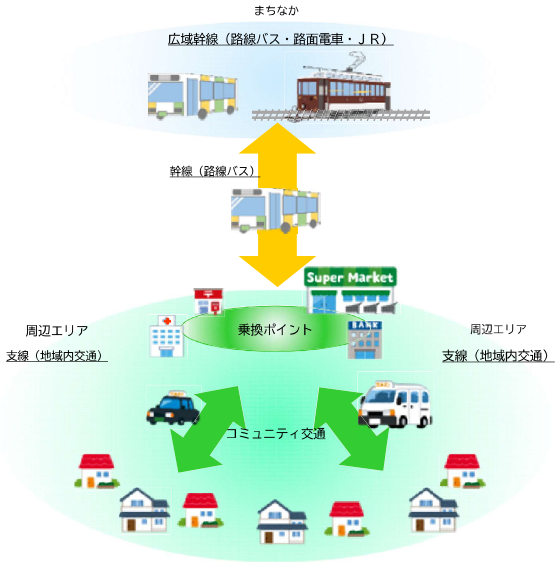
2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供

3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成

4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進



<地域内交通イメージ図>



- 事業

1 地域ぐるみで支える仕組みづくり

2 バス路線の再編

3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化

4 コミュニティ交通の導入

5 交通結節ポイントの機能強化

6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し

7 サイクルアンドライドの推進

8 パークアンドライドの推進

9 バス路線の確保・維持

10 乗合タクシーの確保・維持

11 バス停・電停等の利用環境の改善

12 バス・電車車両の改善

13 路面電車を活かした魅力づくり

14 多様な情報サービスの提供

15 イベント等における広報活動

事業1 地域ぐるみで支える仕組みづくり

◆事業概要

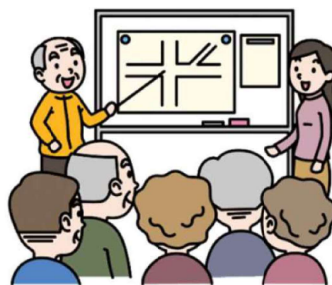
・持続可能で地域にふさわしい公共交通ネットワークを構築するため、住民・利用者・行政・交通事業者などが協働し、地域ぐるみで地域公共交通を支える体制づくりを進めます。

◆事業内容

・地域が一体となって地域公共交通を支えていく機運を醸成し、市民・交通業者・行政がそれぞれの役割を果たした上で継続的に進めていきます。
・地域交通を将来にわたって維持・確保していくため、本市にふさわしい交通体系や費用分担のあり方などについて、様々な角度からの抜本的な検討を始めます。

高知市地域公共交通会議

住民・利用者	行政	交通事業者
学識経験者	高知市	鉄道
NPO市民団体	高知県	路面電車
高齢者団体	運輸局・支局	路線バス
障がい者団体	警察	タクシー
町内会連合会	道路管理者	運転手が組織する団体
商工関係団体		



◆これまでの取組

高知市地域公共交通あり方検討会

目的

将来にわたって本市の地域公共交通を維持・確保するため、交通体系、費用分担、利用促進等の抜本的なあり方の検討に対して、専門的見地から意見聴取する。

第1回 令和4年12月23日（金）

- ・会議の趣旨・目的
- ・地域公共交通を取り巻く環境の変化
- ・本市の地域公共交通の取組
- ・本市の地域公共交通の現状及び課題

第2回 令和5年2月17日（金）

- ・あり方に係る検討（交通体系・費用分担）
- ・あり方検討に係る基本的な考え方について（骨子）

第3回 令和5年4月27日（木）

- ・あり方に係る検討（利用促進）
- ・あり方検討に係る基本的な考え方について（案）

第4回 令和5年7月7日（金）

- ・地域公共交通のあり方検討結果報告書（案）

市長報告 令和5年7月28日（金）

- ・高知市地域公共交通あり方検討会の市長報告

事業3 鉄道を活用した広域幹線の機能強化

◆事業概要

- ・JR鉄道駅は市内外からの利用が多く、本市の広域的な交通として機能を担っています。
- ・広域幹線として重要な役割を担う鉄道を活用したまちづくりを進めるため、他の交通との連携など利便性向上につながる取組を推進します。

◆事業内容

- ・広域交通である鉄道駅は、「交通の乗換機能」と「交流機能」を併せ持つ「地域拠点」として機能強化を図ります。
- ・特に高知駅、朝倉駅には、パークアンドライド駐車場・サイクルアンドライド駐輪場が整備されているほか、情報提供や駅周辺の施設など様々な機能が集約されていることから、駅の付帯機能の情報提供のほか、駅周辺施設の紹介やイベントについて情報発信します。

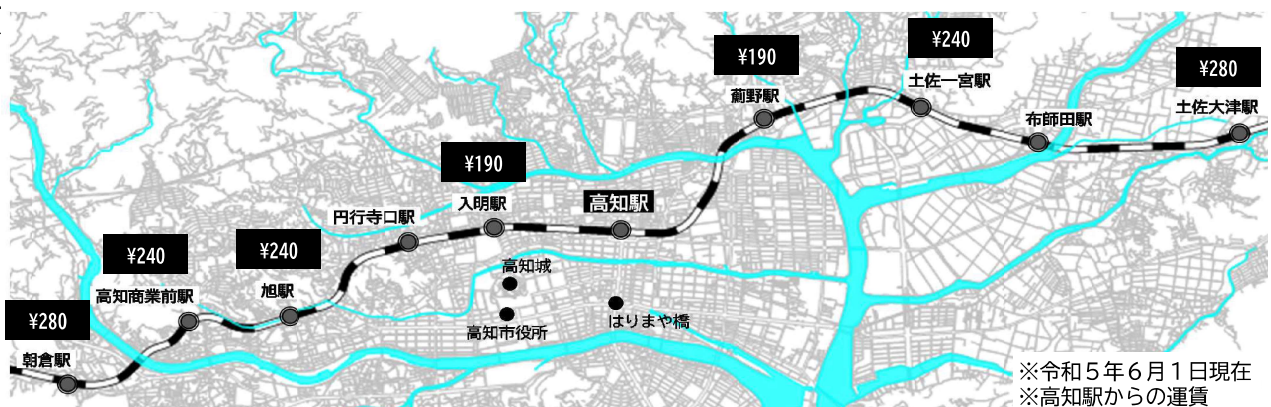


◆利用状況

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4
土佐大津	379	370	387	418	455	500	457	442	433	425	414	371	347	392	429
布師田	75	66	66	62	67	68	65	72	78	85	92	94	84	91	84
土佐一宮	344	331	322	310	312	318	310	366	360	358	354	365	321	350	383
薊野	150	137	130	151	162	171	169	177	175	173	184	192	165	180	206
高知	5,236	5,002	5,121	5,088	5,169	5,287	5,105	5,207	5,176	5,174	5,270	5,070	3,834	3,953	4,378
入明	350	328	342	348	387	468	459	481	468	478	467	466	416	443	469
円行寺口	298	257	266	287	298	273	249	242	255	259	278	302	270	269	311
旭	749	749	749	758	749	733	688	693	692	686	719	683	610	624	649
高知商業前	419	402	434	416	437	471	485	554	563	547	532	518	509	508	552
朝倉	835	877	870	894	924	937	917	965	920	916	910	980	776	790	847
合 計	8,835	8,519	8,687	8,732	8,960	9,226	8,904	9,199	9,120	9,101	9,220	9,041	7,332	7,600	8,308

出典：四国旅客鉄道(株)

◆運賃



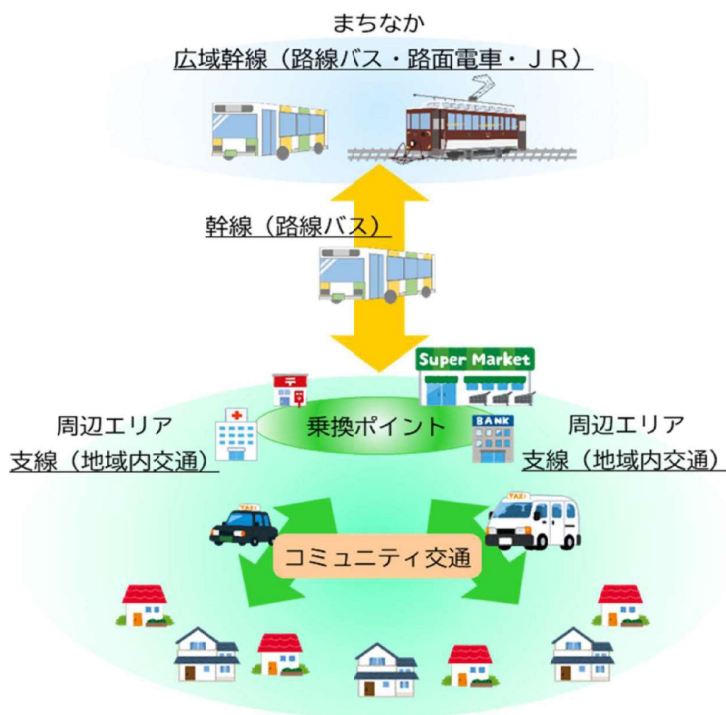
事業4 コミュニティ交通の導入

◆事業概要

・周辺エリアにおいては、地域の生活拠点や交流拠点を乗換ポイントとして、乗合タクシーなどで地域内をきめ細かく運行する「コミュニティ交通」を新たに導入します。

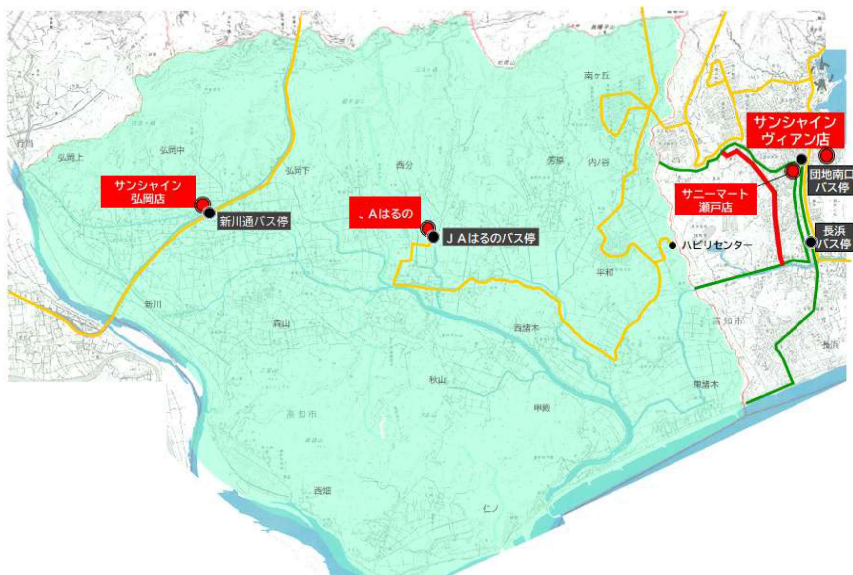
◆事業内容

・周辺エリアにおいて路線バスに接続する移動手段として、乗合タクシーによるコミュニティ交通を導入します。
 ・路線バス沿線の量販店等を拠点に地域内を運行することで、中心部への交通アクセスの向上と地域内の利便性向上を図ります。
 ・地域住民とともに地域にふさわしい運行形態を考えるとともに、行政・事業者・利用者・企業が協働することで、多様な輸送資源を活用し、快適に生活できる地域旅客運送サービスの整備を検討します。



◆令和5年度の主な取組

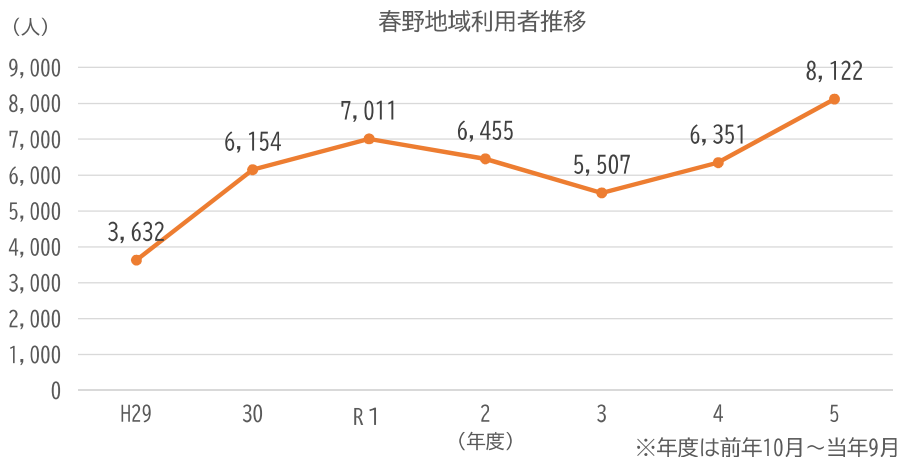
春野地域コミュニティ交通



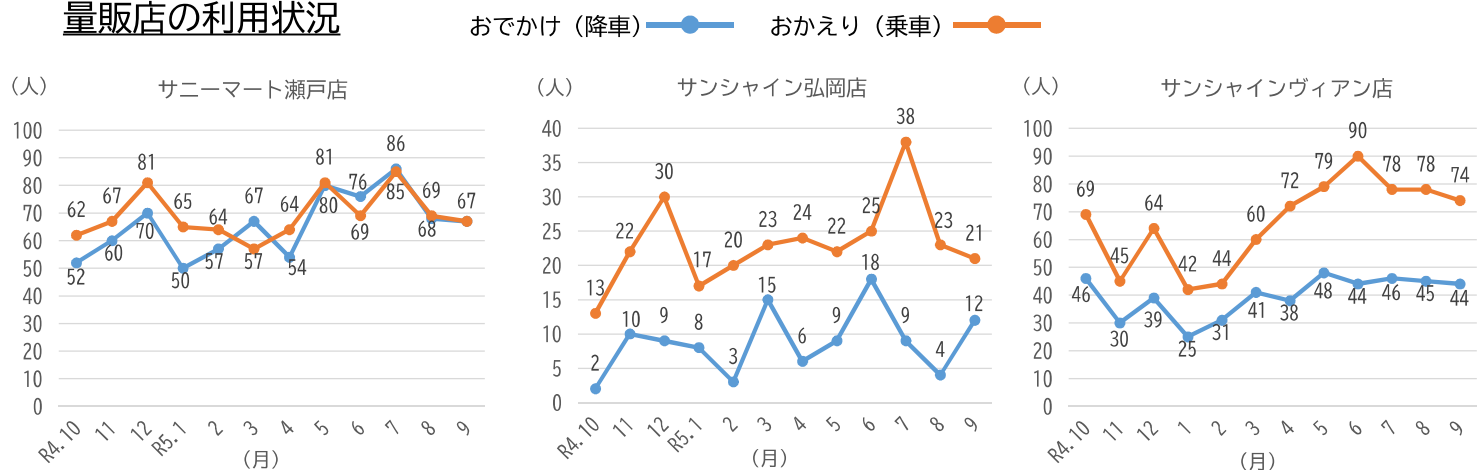
運行事業者	(有)第一さくら交通	春野・長浜・瀬戸⇄新川通バス停
運行形態	デマンド (予約型) 区域運行	便数 毎日 おでかけ 8→7便 おかえり 8→7便
運行日	毎日	
予約受付	24時間受付	
予約締切	出発1時間前	
運賃	春野ー春野/春野ー長浜・瀬戸 大人 300円	春野地域・長浜・瀬戸⇄JAはるの 便数 毎日 おでかけ 7→6便 おかえり 7便
	長浜・瀬戸ー長浜・瀬戸 大人 200円	春野地域⇄団地南口・長浜 便数 毎日 おでかけ 8便 おかえり 8便

春野地域利用者数

- ・路線型運行からエリア型運行に拡充し、交通結節ポイントとして地域の量販店への乗り入れ等を追加したことで、前年度の約1.28倍に増加。

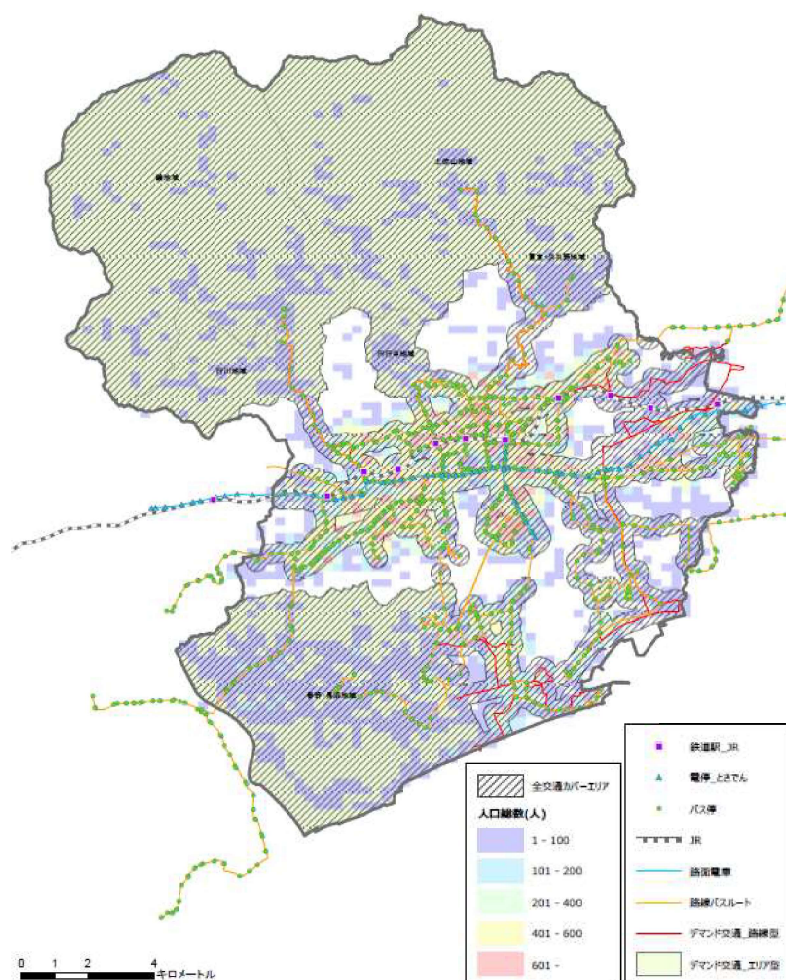


量販店の利用状況



公共交通カバー率

	R5		R3	
	面積 (㎡)	人口 (人)	面積 (㎡)	人口 (人)
高知市全体	314,481,577	326,198	314,481,577	336,826
	100%	100%	100%	100%
公共交通カバー域	258,924,404	286,886	236,080,714	298,660
	82%	88%	75%	89%



事業5 交通結節ポイントの機能強化

◆事業概要

- ・総合的な地域公共交通ネットワークを形成するに当たっては、公共交通機能が相互に機能分担・役割分担するための交通結節点が重要となります。
- ・様々な交通手段が機能分担・役割分担しながら、スムーズに乗り換えができるよう交通結節ポイントの機能強化を図ります。

◆事業内容

- ・中心部では、分散型ターミナル機能の拠点となる「交通結節ポイント」を発着点としたバス路線網を形成していきます。
- ・周辺エリア等では、バス路線沿線に立地する既存施設等を「乗換ポイント」として位置づけ、路線バスとコミュニティ交通との乗換・待合環境の整備・充実を図ります。



J R高知駅



J R朝倉駅



長浜バス停

◆令和5年度の取組（量販店との連携）

春野地域では、路線バスとデマンド型乗合タクシーとの結節ポイントとして、地域の量販店を新たに追加。

サニーマート瀬戸



量販店駐車スペースサイン

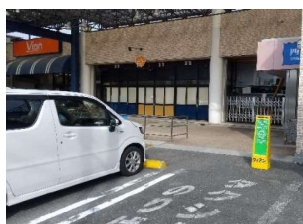


サニーマート瀬戸
サンシャイン弘岡



サンシャインヴィアン

サンシャインヴィアン



サンシャイン弘岡



◆令和5年度の取組（とさでん交通長浜バス停の機能強化）

乗務員休憩場所の新築（公衆トイレを併設）
バス待合所の改修（扉・エアコンの設置）
サイクルアンドライド駐輪場の改修



（乗務員休憩場所）



（サイクルアンドライド駐輪場）



（バス待合所）



（バス待合所）

事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し

◆事業概要

・地域特性や利用状況を把握し、利用者目線で、使い勝手のよい運行ダイヤ・便数・運賃等への見直しを行います。

◆事業内容

運行ダイヤ・運行便数

I Cデータによる利用状況から、便別、時間帯別、地域別、職種別、年代別、平日・土日祝日別など様々な角度で分析し、利用しやすい運行ダイヤと運行便数を設定します。



運賃

中心部と郊外部の拠点を活用したバス路線再編は、各拠点での乗り継ぎが前提となるため、利用者が抵抗を感じることはない運賃体系の見直しが必要です。



事業7 サイクルアンドライドの推進

◆事業概要

・交通分担率の低い公共交通、分担率の高い自転車がベストミックスできるサイクルアンドライド駐輪場の整備について検討し、公共交通の利用促進につなげていきます。

◆事業内容

・駐輪場の整備は、利用の多い鉄道駅・電停・バス停付近を中心に整備できるよう総合的に検討し、優先順位をつけて実施します。
・交通結節機能の高い駅・電停において、サイクルアンドライドに対応した駐輪場の維持・管理を行います。
・利用率向上や利用者マナーの向上のため、利用促進・啓発を行います。



< J R 高知駅駐輪場 >



< J R 朝倉駅駐輪場 >



< 領石通電停駐輪場 >

◆利用状況

■鉄道駅	駐輪場名称	収容台数	
		自転車	原付
J R 高知駅	高知駅東駐輪場	674	-
	高知駅西駐輪場	1,025	-
■路面電車電停			
はりまや橋・堀詰	新京橋プラザ駐輪場	250	50
計		1,949	50

名 称			1 日当あたり平均利用台数（年度ごと）												
			H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 1	R 2	R 3	R 4
高知駅	東	台数	401	419	463	493	499	538	500	489	489	514	434	455	454
		利用率	59.5%	62.2%	68.7%	73.1%	74.0%	79.8%	74.2%	72.6%	72.6%	76.3%	64.4%	67.5%	67.3%
	西	台数	665	675	713	716	718	919	849	830	830	783	723	686	726
		利用率	64.9%	65.9%	69.6%	69.9%	70.0%	89.7%	82.8%	81.0%	81.0%	76.4%	70.5%	66.9%	70.8%
新京橋プラザ		台数	135	132	129	128	130	127	121	125	128	129	108	115	128
		利用率	54.0%	52.8%	51.6%	51.2%	52.0%	50.8%	48.4%	50.0%	51.2%	51.6%	43.2%	46.0%	51.0%
		台数	39	37	35	33	32	32	31	30	28	25	22	23	23
		利用率	78.0%	74.0%	70.0%	66.0%	64.0%	64.0%	62.0%	60.0%	56.0%	50.0%	44.0%	46.0%	45.9%

※新京橋プラザ及び追手前公園は13時時点、高知駅は7時時点での駐輪台数

事業8 パークアンドライドの推進

◆事業概要

- ・大規模なパークアンドライドは、公有地や交通事業者の社有地を中心に、郊外の電停・バス停周辺に設置しています。
- ・公有地のほか、量販店や民有地の駐車場などを活用したパークアンドライド駐車場の整備について検討し、中心市街地の渋滞緩和と公共交通の利用促進につなげていきます。

◆事業内容

- ・沿線の商業施設等と連携し、パークアンドライドを促す環境や仕組みの確保を進めるとともに、活用可能な駐車場情報の発信を検討します。



棧橋パークアンドライド



一宮パークアンドライド



美術館通パークアンドライド

◆令和5年度の利用状況

- ・高知市内のP & R駐車場は現在4か所
 - ・高架道路の工事に伴う県立美術館通駐車場の休止中は葛島・知寄町3丁目・高須に臨時の駐車場を開設したが、工事終了後に順次閉鎖。
 - ・令和5年3月から、高架道路の工事により休止していた一宮駐車場を再開。
 - ・令和5年5月から、美術館通駐車場の駐車スペース不足を受けて、高須駐車場を新設。
- (以前の臨時駐車場とは別の場所)

場所	棧橋			美術館通			高須			一宮		
乗換	電車・バス			電車・バス			電車・バス			バス		
	定員	利用者数	利用率	定員	利用者数	利用率	定員	利用者数	利用率	定員	利用者数	利用率
4月	41	33	80.5%	177	175	98.9%	-	-	-	23	2	8.7%
5月	41	33	80.5%	177	171	96.6%	29	13	44.8%	23	3	13.0%
6月	41	32	78.0%	177	168	94.9%	29	22	75.9%	23	4	17.4%
7月	41	33	80.5%	177	165	93.2%	29	22	75.9%	23	4	17.4%
8月	41	34	82.9%	177	163	92.1%	27	23	85.2%	23	4	17.4%
9月	41	35	85.4%	177	164	92.7%	27	25	92.6%	23	5	21.7%
10月	41	37	90.2%	177	162	91.5%	27	24	88.9%	23	5	21.7%
11月	41	35	85.4%	177	164	92.7%	27	25	92.6%	23	3	13.0%
12月	41	36	87.8%	177	159	89.8%	27	24	88.9%	23	2	8.7%

とさでん交通 路線バス 定期券購入で
一宮パークアンドライド
無料駐車場が利用できます!!

一宮の「パークアンドライド」を利用していませんか？
 パークアンドライドとは、最寄りの駅・バス停まで自動車でお越し、駅・バス停に近接した駐車場に車を置いて、電車やバスなどの公共交通機関に乗り換えて通勤する方法です。

一宮の「パークアンドライド」を利用するには、バス定期券を購入する必要があります。

バス定期券の購入方法
 ① 路線バス（バス）の定期券を購入
 ② 印鑑と免許証、車検証、住所を記入（免許証、車検証、住所は窓口でコピーさせていただきます）
 ③ 発行後、バス定期券と駐車許可証を自宅へ送付

利用方法
 ① 路線バス（バス）の定期券を購入
 ② 印鑑と免許証、車検証、住所を記入（免許証、車検証、住所は窓口でコピーさせていただきます）
 ③ 発行後、バス定期券と駐車許可証を自宅へ送付

お問合せ先
 とさでん交通 一宮営業所 088-882-0119（営業時間 8:00～19:00）
 とさでん交通 HP URL: <http://www.tosaden.co.jp/> QRコード

事業9 バス路線の確保・維持

◆事業概要

・日常生活・社会生活に必要不可欠な通勤、通学、通院等のバス路線の運行を維持するため、バス路線に対し補助金を交付することにより、地域公共交通を確保・維持します。

◆事業内容

・市民の日常生活に必要不可欠と認められる路線バスの運行に要する経費に対して、補助金を活用し、継続的な路線の維持を図ります。
・バス路線が周辺エリアと市の中心部をつなぐ「幹線型バス路線網」により路線を再編していくため、今後の運行補助のあり方について検討します。

※運行補助に係る主な要件

現在の運行事業者	役割・機能
生活路線バス とさでん交通(株) 高知東部交通(株)	・一定の利用が見込めるとして事業者が自主的に運行 ・市中心部や周辺部など主に市街地を形成している「市街地」を運行
廃止路線代替バス (株)県北部交通	・今後も利用が見込めないとして、事業者が路線撤退した後、自治体の依頼により運行 ・市周辺部や過疎地など主に「市街地化調整区域や都市計画区域外」を運行

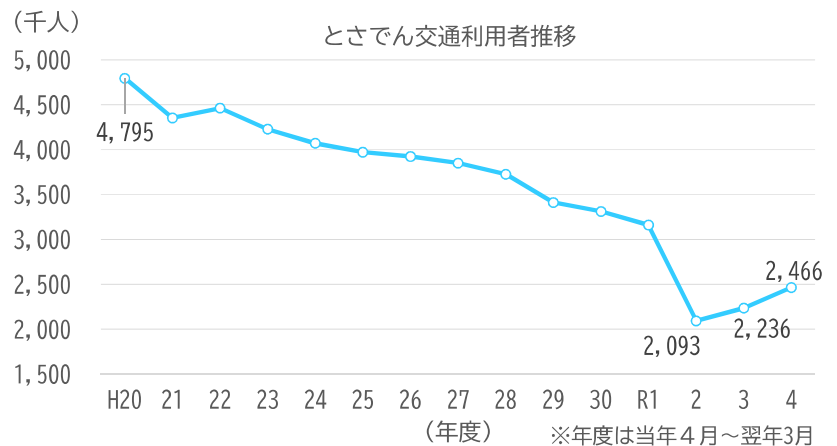
※運行補助に係る検討項目

中心部	放射型路線再編
郊外部	幹線・支線型路線再編
1日当たりの運行回数	
1日当たりの輸送量	
平均乗車密度	
競合カット	
密度カット	
市内フィーダーバス	
回送系統	
仕業効率	
広域・市内・市外系統別	
市政政策的系統 等	

◆令和5年度の利用状況等

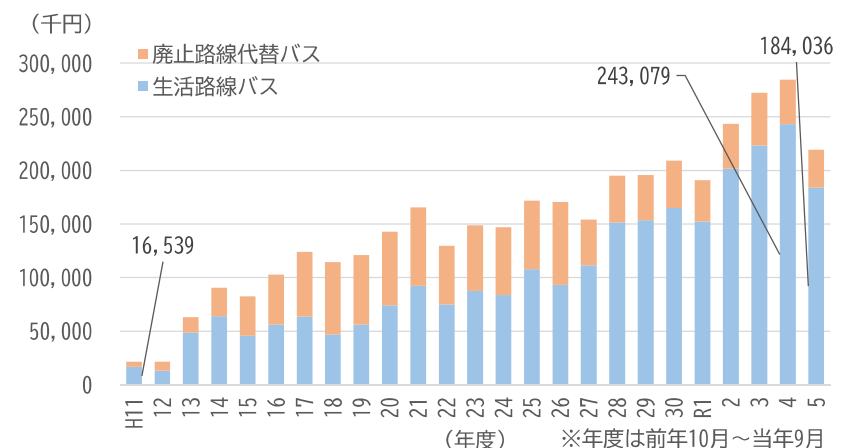
利用状況

・令和4年度の利用者数は、前年度比1.10倍の2,466人と増加傾向にあるものの、コロナ禍前までの利用回復には至っていない。



補助金推移

・令和2年度から4年度までは新型コロナウイルスに対応する国の交付金を活用し、運行補助金を拡充したが、令和5年度は新型コロナウイルスの5類移行や観光需要の回復に伴い、運行補助金額は減少。



事業10 乗合タクシーの確保・維持

◆事業概要

- ・都市計画区域外や市街地化調整区域などでバスの利用が見込めない地域においては、乗合タクシーを導入しています。
- ・乗合タクシーは地域のニーズに合わせた効率的な運行を確保・維持します。

◆事業内容

- ・日常生活・社会生活に不可欠な乗合タクシーの運行を維持するため補助金を交付し、移動手段の継続的な維持を図ります。
- ・特に過疎地域は、国の地域公共交通確保維持事業を活用し、維持を図ります。

※運行補助に係る主な要件

主に「周辺エリア・市街化調整区域・都市計画区域外」で路線バスの利用が極端に少なく、地域住民の合意形成が図れた地域を運行

地域	運行形態	運行事業者
鏡	区域・路線	(有)さくらハイヤー
土佐山	区域・路線	(株)第二さくら交通
春野	区域・路線	(有)第一さくら交通
行川	区域・路線	(有)福井タクシー
円行寺	区域・路線	(株)第二さくら交通
御置瀬 浦戸	路線	(有)第一さくら交通
久重	区域・路線	(株)第二さくら交通
大津・一宮	路線	(株)第二さくら交通
三里	路線	(株)第二さくら交通

※令和5年10月時点

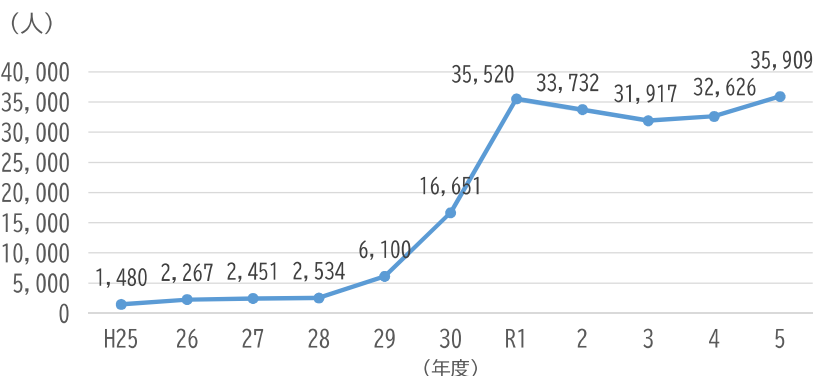


<デマンド型乗合タクシー>

◆令和5年度の利用状況等

利用状況

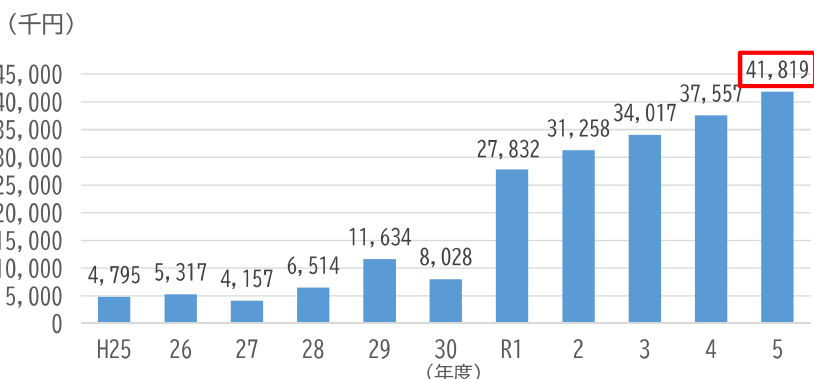
- ・令和5年度の利用者数は前年度比1.1倍の35,909人と増加傾向。



※年度は平成29年度まで当年4月～翌年3月、平成30年度のみ4月～9月の半年
令和1年度から前年10月～当年9月

補助金推移

- ・運行地域の拡充や新型コロナの5類移行により利用が増加したことで、運行便数も増加し、補助金は増加傾向。



※年度は平成29年度まで当年4月～翌年3月、平成30年度のみ4月～9月の半年
令和1年度から前年10月～当年9月

事業11 バス停・電停等の利用環境の改善

◆事業概要

・バス停・電停に路線図、時刻表などを表示し、文字の大型化や停留所の統一化を図るなど、全ての人にとって分かりやすく見やすいものとなるよう順次改善します。

◆事業内容

- ・バス停・電停文字の大型化や停留所そのものの統一化を図ります。
- ・バス停整備は、整備の優先順位などを記載した「バス停整備計画」に基づき実施します。
- ・全ての人がバス停・電停を利用できる歩行距離として、市街化区域では半径300m、市街化調整区域や都市計画区域外では半径500mを徒歩圏として設定します。

バス停整備の検討項目	
バス事業者別	とさでん交通、北部交通、東部交通、共通
補助系統別	国庫補助、市補助、自主系統
利用者数別	多い、少ない
便数別	多い、少ない
老朽化別	腐食、屈曲 他
本数別	単独本、複数本
構造別	固定式、移動式
材質別	鉄柱、木柱 他
エリア別	電車通り、団地、幹線道路
上り下り別	上り、上り下り共通、下り
道路種別	国道、県道、主要な市道
現場施工性	歩道の有無、道路幅員、目視
施工業者	入札方式による選定 他



<バス停>



<ノーガード電停>



◆令和5年度の取組（バス停の改修）

事業費：2,203,630円
(うち高知市補助金1,000,000円)

バス停整備箇所

	整備箇所	のぼり	くだり	設置方法	整備本数
1	愛宕中学校通	●	●	埋め込み	2
2	江ノ口変電所前	●	●	埋め込み	2
3	上町二丁目	●	●	埋め込み	2
4	大膳町	●	●	埋め込み	2
5	山の端	●	●	埋め込み	2
6	新屋敷	●	●	埋め込み	2
7	西新屋敷	●	●	埋め込み	2
8	円行寺分岐	●		埋め込み	1
9	宗安寺分岐	●		埋め込み	1
10	つつじヶ丘通	●		埋め込み	1
11	みづき一丁目	●		埋め込み	1
12	みづき坂中央	●		埋め込み	1

実施前

実施後



西新屋敷（下り）



みづき坂中央（上り）

事業12 バス・電車車両の改善

◆事業概要

・高齢者や障がい者の方など全ての人にやさしく快適に利用できるものとして、ノンステップバスなどの低床バスや低床電車の導入など、バス・電車車両の改善を図ります。

◆事業内容

・ノンステップバスなどの低床バスや低床電車の導入を促進するため、補助金を交付し、低床化率の向上を図ります。
・ただし、低床バスは道路勾配が大きく変わる箇所や段差のある箇所などでは運行が困難なことから、ワンステップバスで運行するなどの対策を検討します。

バス車両改善の検討項目	
事業者別	とさでん交通、北部交通、東部交通
車体サイズ	大型、中型、小型
補助金別	国庫補助、県補助、市補助
耐用年数	古い、新しい
老朽化別	腐食度
購入車両	新車、中古車
車体構造	ノンステップ、ワンステップ等



<路面電車>



<路線バス>

◆令和5年度の取組

バス車両

・ノンステップバスの導入を進めているが、低床バスは道路勾配が大きく変わる箇所や段差のある箇所などでは運行が困難なため、ワンステップバスも不可欠。

	H28年	29年	30年	R元年	2年	3年	4年
台数 ※空港連絡・MY遊バス含	157台	150台	141台	139台	134台	129台	130台
うちバリアフリー化車両 ノンステップ・ワンステップ ※空港連絡・MY遊バス除	56台	61台	68台	72台	69台	70台	77台
平均車齢 ※空港連絡・MY遊バス含	18.2年	17.3年	17.4年	16.9年	16.9年	17.7年	16.8年

出典：とさでん交通(株)

電車車両

・路面電車は63両運行されており、うち3両が低床車両。
・低床車両は3年ごとに1台の購入を計画し、令和5年度末には新たに1台が運行予定。

	H28年	29年	30年	R元年	2年	3年	4年
台数	63両	63両	64両	64両	64両	63両	63両
平均車齢	60.4年	61.4年	58.1年	59.1年	60.1年	57年	58年

出典：とさでん交通(株)

事業13 路面電車を活かした魅力づくり

◆事業概要

・路面電車を観光資源としてとらえ、景観に配慮した新型車両の導入や魅力ある車両の有効活用など、まちなかの公共交通の魅力向上を図ります。

◆事業内容

・路面電車を積極的に活用したPR活動のさらなる推進や企画電車など来街者の増加に資するような魅力を高める取り組みを実施します。
・乗ること自体が観光となり得る観光資源の開発を検討し、まちなかの公共交通の魅力向上を図ることで中心市街地のにぎわいの創出等につなげます。



<ダイヤモンドクロッシング>
<トリプルクロス>



<外国電車>



<維新号>

◆令和5年度の取組

外国電車運行
(とさでん交通電車の日イベント)



維新号展示
(とさでん交通電車の日イベント)



路面電車グッズ展示
(SDGs イベント)



事業14 多様な情報サービスの提供

◆事業概要

- ・公共交通に関する情報を発信し、地域全体で公共交通を守っていく意識の醸成を図ります。
- ・世代に合わせ、紙媒体とインターネット媒体を組み合わせた分かりやすい情報サービスを提供します。

◆事業内容

- ・ＩＣカード「ですか」の様々なサービスは、利用が低調なものは見直しし、新たなサービスを拡充していくなど、分かりやすく使い勝手のよいサービスを実施します。
- ・利用が少ない地域や路線に対し、公共交通の情報を配布し、利用促進を図ります。
- ・インターネットや携帯端末から見ることのできる電子媒体と、バスマップなど紙媒体それぞれについて、全ての人に分かりやすい情報サービスを提供します。

対象者	現在実施しているサービス
すべて	オート1 Day、乗継割引、ですかキャンペーン
通勤者	パークアンドライド定期券
通学者	通学フリー定期券
高齢者	運転免許自主返納者特割、おでかけ電車65、ナイスエイジですかキャンペーン

H28.1 現在



<運転免許自主返納支援事業>



<バスこっち>

◆令和5年度の取組

新たなバスロケーションシステムの導入

概要 : バスロケーションシステムを別システム（いちごロケ）に変更し運用。
 現行の「バスこっち」を「マイ時刻表」に変更してサービス提供を行う。
 国交省より「標準的なバス情報フォーマット」として定められたGTFSデータを整備することによりGoogleマップにも対応。

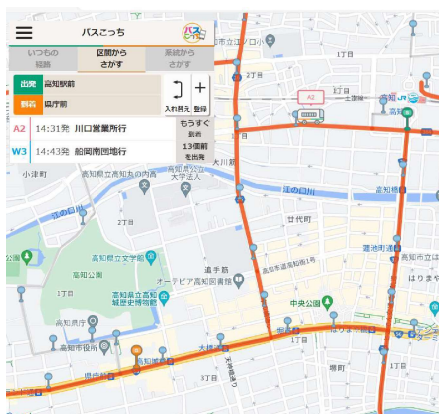
運用開始 : 令和6年3月（3月中はバスこっちと併用して運用）

導入費用 : 国2分の1・県2分の1による100%補助事業として実施

効果 : システムの導入費、維持費を縮小
 遅延時間をリアルタイムで確認可能

【現行】バスこっち

地図上で乗降地のバス停を選択すると利用可能なバスの現在地と定刻の到着時刻が表示される。



【新規】マイ時刻表

一覧から乗降地のバス停を選択すると、利用可能便が一括表示。リアルタイムの運行状況のほか運賃も表示される。



事業15 イベント等における広報活動

◆事業概要

・公共交通を利用してもらう新たなきっかけづくりとして、公共交通に親しむことのできるイベントなどを開催し、幅広く市民に対して広報・周知します。

◆事業内容

- ・交通事業者・行政など関係者が連携・協働してイベントを開催し、子どもや高齢者など全ての人に対して、公共交通の利便性や魅力を広報・周知します。
- ・イベントは、内容を適宜見直しし、その改善に努めるとともに、新たなイベントを企画するなど、公共交通の潜在的な利用者の掘り起こしに取り組みます。

バスキッズ定期券
バスの乗り方教室
とさでん交通「電車の日」
公共交通体験プログラム 「電車とバスで高知をうろちょろ」
日・祝「電車・バス等無料デー」



<路面電車・路線バス等無料デー>



<利用促進グッズ>



<交通安全ひろば>

◆令和5年度の取組

SDGs イベント（再掲）

概要：高知市と包括連携協定を結ぶイオン株式会社が開催するSDGs イベントにとさでん交通株式会社ブースを出展し、路面電車・路線バスグッズの展示、とさでんグッズの販売、バスの乗り方教室等を実施した。

開催日時：令和5年9月24日（日）

開催場所：イオンモール高知 1階南コートほか

来客数：500名程度

出展費用：無料

売上：とさでんグッズ販売 58点25,300円／ですか販売 4枚 8,000円



1 あり方検討に至る背景と目的

検討会設置に至る背景

1 公共交通を取り巻く環境の変化

- ① 社会情勢の変化
 - ・人口減少・少子高齢化の進展
 - ・自動車社会の定着
 - ・地域公共交通活性化再生法
 - ・国と地方の厳しい財政状況
 - ・温室効果ガス排出量の削減
 - ・ポストコロナ時代への対応
- ② 公共交通の課題
 - ・公共交通の利用者が年々減少
 - ・慢性的な運転手不足と高齢化
 - ・公共交通分担率が5%と低い
 - ・デジタル化への対応の遅れ
 - ・自治体の運行費補助金が年々増加
 - ・減便・廃止など更なる利便性の低下
 - ・公共交通施設の老朽化への対応
 - ・事業者の独立採算による経営の限界
- ③ その他交通に係る課題
 - ・「交通」が最も市民満足度が低い施策
 - ・中心市街地のにぎわいづくり
 - ・観光による交流人口拡大や地域経済の活性化

2 計画策定（令和4年3月）

- ・交通政策全般を示すマスタープラン「2022高知市交通基本計画」を策定
- ・公共交通の事業を示すアクションプラン「2022高知市地域公共交通計画」を策定

3 新型コロナの影響による課題の顕在化

- ・長引くコロナの影響と燃油価格高騰により先行きが不透明。
- ・新しい生活様式へシフト（在宅勤務、リモートワーク、自転車通勤、通信販売の活用）
- ・運転手の人手不足と高齢化に加え、運転手の成り手不足も深刻化
- ・運行の維持確保に注力し、最優先すべき安全安心のための修繕や設備投資の遅れ
- ・運行費補助金など自治体からの事業者支援は今後も増加傾向が見込まれる。

- ◆コロナ禍による経営危機等に対応するため「とさでん交通中期経営計画」を策定
- ・資金ショートと債務超過の回避に向け追加支援（5年14億円）を自治体に要請
- ・会社設立時の借入金を上回る38億円について返済計画を明記

4 高知市地域公共交通あり方検討会の設置

将来にわたって本市の地域公共交通を維持・確保するため、交通体系、費用分担、利用促進等の抜本的なあり方の検討に対して、専門的見地から意見聴取する。

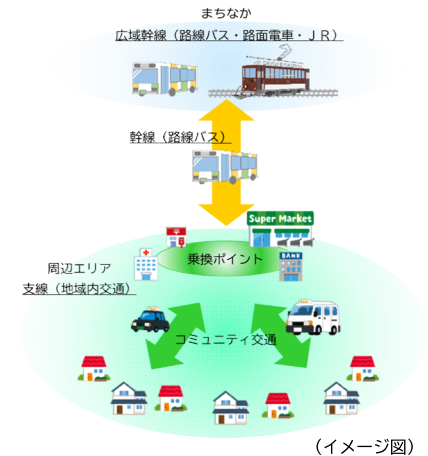
協議事項

- ・まちづくりの基本方針や利用者ニーズ等を踏まえた真にサステナブルな交通体系のあり方
- ・受益者負担や安全性確保の観点から踏まえた地域公共交通の維持・確保に係る費用分担のあり方
- ・地域経済の活性化や観光振興の観点等も踏まえた地域公共交通の活性化につながる利用促進のあり方

上位・関連計画

1 高知市地域公共交通計画

- 目的** 多様な交通手段が相互に連携した、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークづくりを実現する
- 計画期間** 5年間 2022（令和4）～2026（令和8）
- 基本方針** 市民とともに、支え・育み、次世代へつなぐ公共交通
- 基本目標**
- 1 地域公共交通の総合的なネットワークの構築
 - 2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供
 - 3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成
 - 4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進

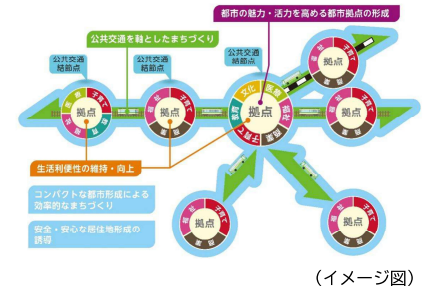


2 高知市立地適正化計画

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

計画期間 概ね20年間 2017（平成29）～2035（令和17）

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

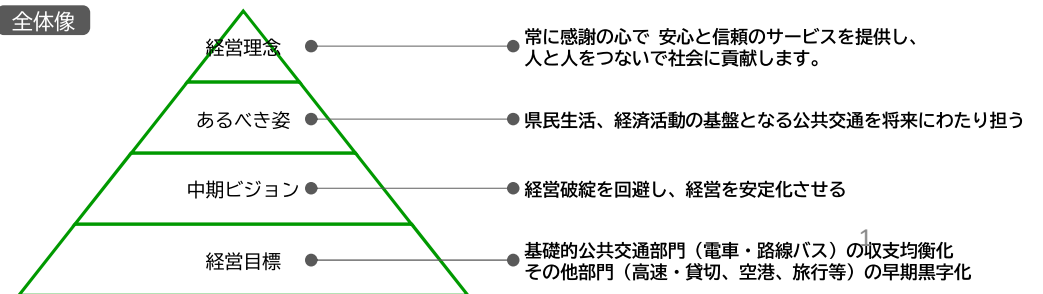


3 とさでん交通中期経営計画

- ・コロナ禍による経営危機を乗り越える。公共交通を持続させる。
- ・自治体、金融機関をはじめとする関係各位と英知を結集することが必要不可欠。

計画期間 5年間 2022（令和4）～2026（令和8）

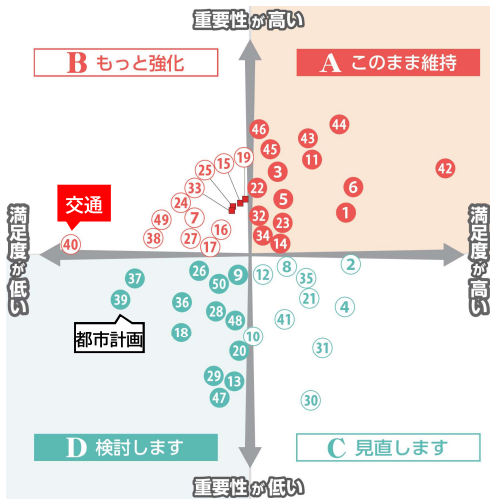
全体像



2 本市の地域公共交通の現状及び課題

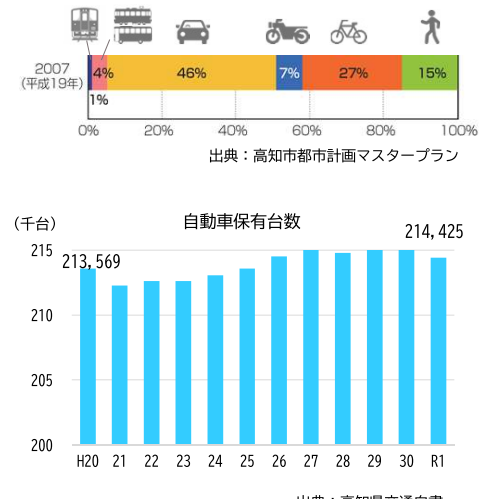
令和4年度 市民意識調査

- ◆対象者 20歳以上の市民から3,000人を無作為抽出
- ◆実施期間 R4.7.7~R4.7.27
- ◆回収状況 1,378人/回収率 45.9%
- ・市民満足度ワースト1は「交通」



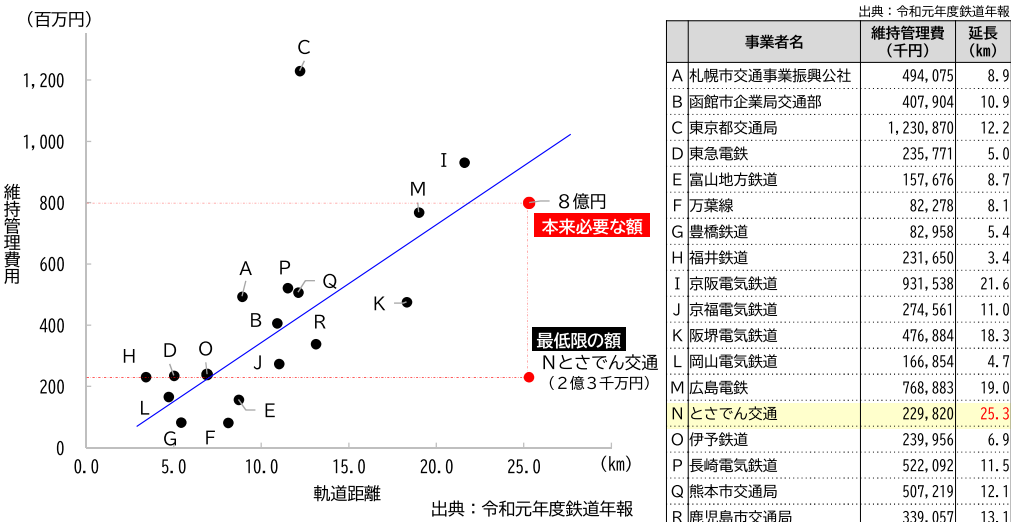
交通分担率 等

- ・バス・電車の利用が4%と少なくマイカー利用が高い。
- ・自動車保有台数は依然として高い水準を維持している。



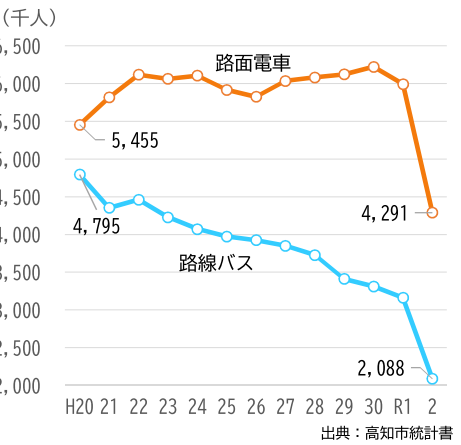
路面電車の維持費と軌道延長について

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



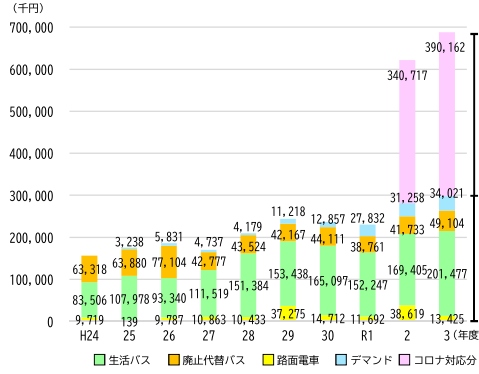
地域公共交通の利用者数

- ・過去10年間の利用状況は、路面電車は横ばいを維持。一方で、路線バスは大きく減少。
- ・新型コロナウイルスの影響により事業者の経営状況が厳しさが増している。



地域公共交通維持のための補助金額

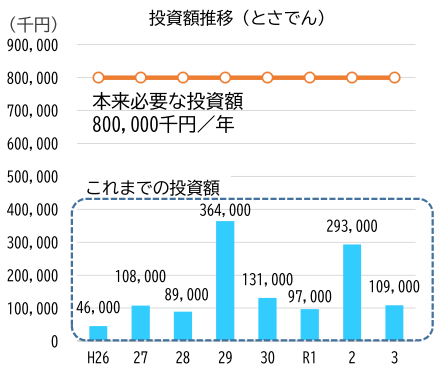
- ・路面電車は最低限の維持管理しかできない状況に対し、生活路線バスは広域路線の減便・廃止により補助金額は増加。
- ・廃止代替バスはデマンド型乗合タクシーへの転換を進めたことにより減少し、これに伴い、デマンド型乗合タクシーの補助金額は増加。
- ・新型コロナウイルスに対する国からの補助金を含めると、これまでの10年間で約32億円の補助金を交付。



路面電車の車両・施設

- ・車両の平均車齢は57年と古く、うち7割を60年以上の車両が占め、老朽化が深刻な状況。
- ・これまでの投資額は本来必要な額を大きく下回り、安全運行のための施設整備が課題。

	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年	R3年
台数	63両	63両	64両	64両	64両	63両
平均車齢	60.4年	61.4年	58.1年	59.1年	60.1年	57年



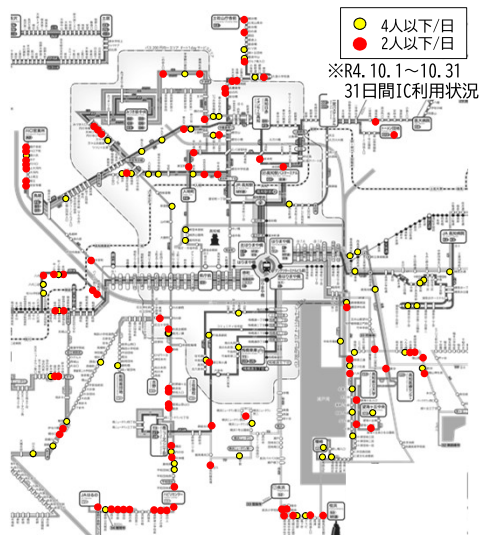
路面電車の利用状況

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



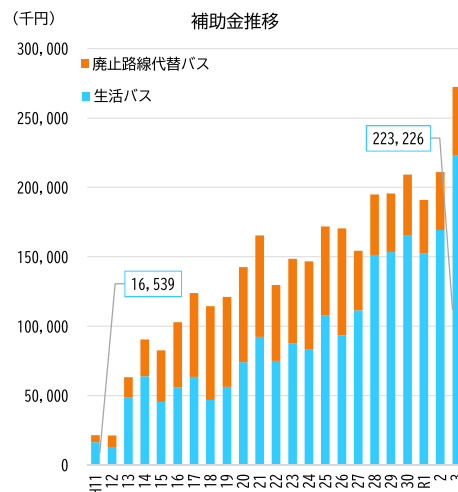
路線バスの利用状況（平日）

- ・市周辺部（鏡、土佐山、春野、種崎、十津等）において利用者の少ないバス停が多い。
- ・4人以下の利用は、タクシー車両で対応が可能。



路線バスの運行費補助金

- ・「生活路線バス」は、これまでの約20年間で16,539千円から223,226千円まで約13.4倍増加。
- ・「廃止路線代替バス」は、デマンド導入とバス路線の退出が進み、減少傾向。



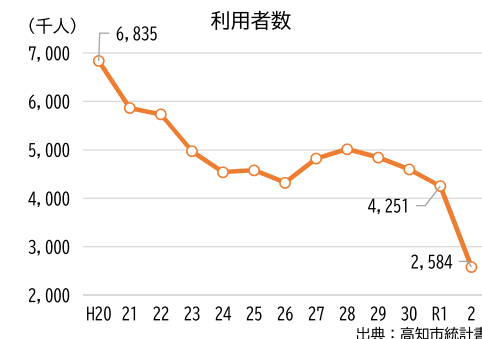
乗合タクシーの導入状況

- ・周辺部でバス路線が廃止され、その代替交通としてデマンド型乗合タクシーを導入。
- ・過疎地域や市周辺部など過疎・高齢化の進行が顕著な地域における地域内交通として定着。



乗用タクシーの利用者数等

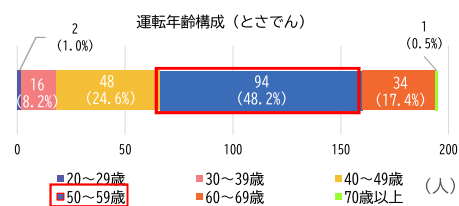
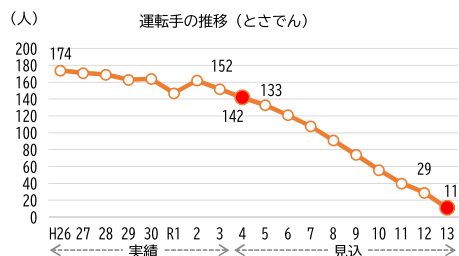
- ・これまでの12年間で利用者は約6割減少。
- ・新型コロナ等の影響により事業者の経営状況は一層厳しさを増している。
- ・運転手数は年々減少し、平均年齢は65.7歳。
- ・高齢化と運転手の成り手不足が喫緊の課題。



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

路線バスの運転手数

- ・路線バス運転手142名は、10年後には11名に激減する見込み。
- ・運転手の平均年齢は52.5歳と年々高齢化し、人材確保が喫緊の課題。



自動車運転者の労働時間等の改善基準

- ・長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康保持等の観点から、見直しを行うもの。
- ・1日の休息時間は、継続8時間から9時間に改善。
- ・慢性的な運転手不足が続いている中、労働時間が減少することで、さらに路線廃止や減便が加速。

※令和6年4月から適用

令和6年4月1日改正内容（例：路線バス運転者）

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

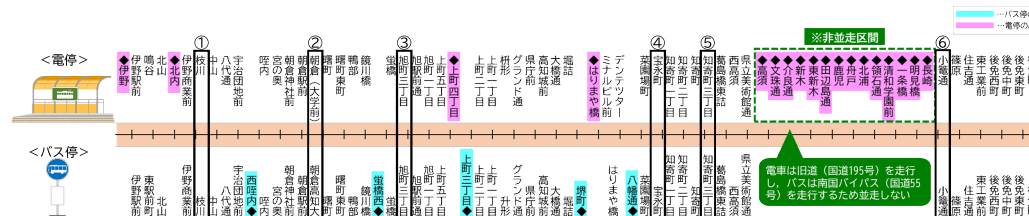
第二種運転免許の新規取得者数

- ・県内の二種免許の新規取得者数は、大型二種が37人、普通二種が47人と大幅に減少。（R3時点）
- ・バス・タクシー運転手の成り手不足が顕在化しており、自動車中心社会が定着している。

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

路面電車と路線バスの並走区間について

- ・路面電車と路線バスの並走区間のうち、高須電停から長崎電停の区間は路線バスと並走しない「非並走区間」。
- ・また、いの町周辺では路面電車と路線バスの並走に加え、JRの路線も並走する。
- ・運賃は路線バスと比べ、路面電車が2割から3割程度安価。
- ・運行時間はJRが最も速く、次いで路線バス、路面電車と続く。路面電車は路線バスと比べ約10分運行時間が長い。



◆ 便数

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

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

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

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

3 地域公共交通の全国の実践事例

路面電車・LRTを活かした取組

【 富山市 】

公共交通の活性化やその沿線に様々な都市機能が集積するコンパクトな街づくりを推進。
電車の利便性向上や結節機能の強化、高齢者の外出機会や中心市街地の活性化など多様な効果を生む。

①富山港線LRT化事業

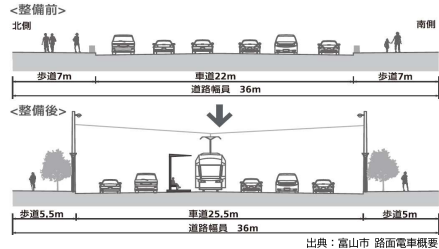
- 公設民営の考え方を取り入れ、駅設置や低床車両の導入、便数を増加
- 「上」の運行は民間（富山ライトレール(株)）、「下」の軌道整備等は富山市が負担するみなし上下分離を導入



出典：富山市 路面電車概要

②市内電車環状線化事業

- 既存の市内電車の路線を一部延伸し、環状線化。
- 地域公共交通活性化再生法により、『上下分離』による軌道整備を実施
- 「上」の運行は富山地方鉄道㈱、「下」の軌道整備等は富山市が負担する『上下分離』方式を導入



出典：富山市 路面電車概要

③路面電車南北接続事業

富山駅南北のアクセス向上、LRTネットワークの形成

路面電車・LRTを活かした取組

【 松山市 】

◆歩いて暮らせるまちシンボルロード『花園町通り』

コンパクト・プラス・ネットワークや歩いて暮らせるまちづくりを掲げ、公共交通をはじめ徒歩や自転車などの「ゆっくりの交通」を重視したシンボルロードとして道路空間を再配分。

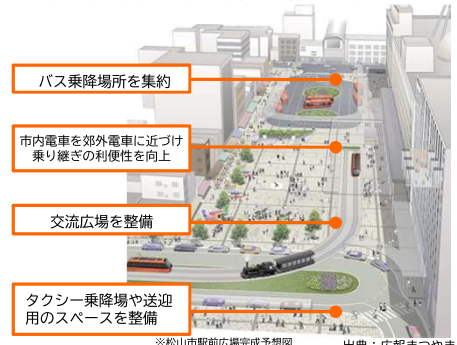


ネットワークの重要拠点として、松山駅前広場を整備

出典：「花園町通り」道路空間改変事業の取組

◆歩いて暮らせるまちシンボル広場『松山市駅前広場』（令和8年完成予定）

- 花園町通りと銀天街をつなぎ、一日約3万人の乗降客が行き交う「松山市駅前広場」の整備を進める。
- 公共交通の乗り継ぎが便利になるほか、にぎわいの空間を創り出し、中心市街地活性化を促す。

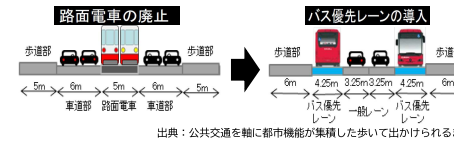


※松山市駅前広場完成予想図 出典：広報まつやま 2021.10.15

路線バス・BRTを活かした取組

【 岐阜市 】

路面電車廃止により余裕が生じた道路空間に、バス専用レーン整備やPTPSの導入、路線再編等により速達性、定時性、輸送力を大幅に向上。



出典：公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけられるまち

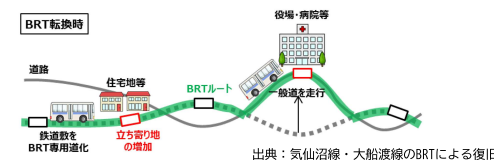
導入経過



出典：岐阜市の未来技術社会実装事業の概要

【 気仙沼・大船渡 】

- 東日本大震災により大きな被害を受け、莫大な復旧費用と今後の維持管理費等も勘案し、BRT整備。
- 速達性・定時性の確保や運行頻度を高めるとともに、ルート設定や駅の増設等の柔軟な対応も可能。
- 便数は震災前の3倍程度
- 駅の新設、運賃は鉄道と同額



出典：気仙沼線・大船渡線のBRTによる復旧

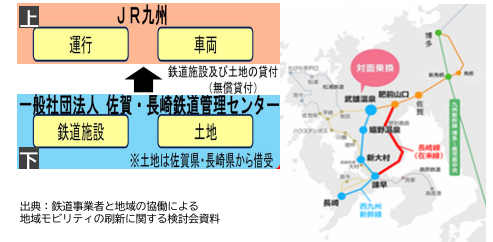
上下分離方式の取組

【 長崎本線（JR九州） 】

2022年開業の西九州新幹線にあわせて、JR九州長崎線（肥前山口・諫早間）において上下分離を導入予定。

- JR九州が普通列車の運行を現行程度の本数を維持
- 佐賀・長崎両県が設立した（一社）佐賀・長崎鉄道管理センターは鉄道施設等をJR九州に無償貸付

※維持管理費用は年間9億2千万円を見込む。
※長崎県と佐賀県が2対1の割合で費用負担。



出典：鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会資料

出典：西九州新幹線中を基に作成

【 只見線（JR東日本） 】

豪雨により甚大な被害を受け、JR東日本と福島県は上下分離と鉄道による復旧で合意し、運転再開。

- 被災前の1日当たり3往復を基本に運行。
- 鉄道復旧費約91億円を福島県とJRが負担し年間維持費約3億円は県と沿線市町村等が負担。



利用促進の取組

【 高知市 】

◆ICカードですか 無料配布キャンペーン

コロナ禍で厳しい状況にある公共交通事業者の事業支援と公共交通の利用拡大を図るため、ICカードですか無料配布キャンペーンを実施。

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



◆日祝 電車・バス等運賃ワンコインデー

コロナ禍で厳しい状況にある公共交通事業者の事業支援と公共交通の利用拡大を図るため、ワンコインデーを実施。

- ・実施期間：令和4年11月3日～令和5年1月29日のうち日曜・祝日・年末年始（計20日間）
- ・事業費：92,230千円



4 本検討会の検討結果及び検討の方向性

現状及び課題

公共交通全体

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

路面電車

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

路線バス

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

タクシー

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

基本的な考え方

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

検討の方向性

交通体系

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

費用分担

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

利用促進

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

調査・検証

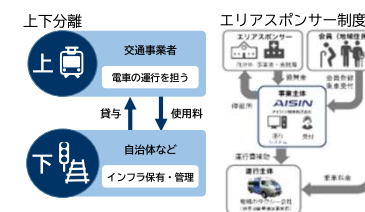
- 新交通システム導入に向けた社会実験等
- 公共交通に係る市民・利用者意向調査
- 公共交通がもたらす効果・便益分析

考えられる具体策（例）

- 電車からLRT、BRTへの転換
- 電車からバスへの転換
- バス路線再編・規模の見直し
- バスからタクシーへの転換
- タクシーから自家用運送への転換
- ターミナルの整備
- パークアンドライドの整備
- サイクルアンドライドの整備
- 乗換ポイントの整備（量販店など）
- 中心部への車の乗り入れ制限など



- 国・県の支援制度の充実
- 現行補助制度の拡充
- 基金の創設
- 固定資産税の減免等
- ふるさと納税の活用
- 上下分離（みなし上下分離）
- 普通運賃・割引運賃の見直し
- エリアサポーター制度の導入
- クラウドファンディングなど



- 運賃半額、無料、ワンコイン化
- 定期券、サブスクリプション
- シニアバス、学生チケット
- タクシーチケット
- キャッシュレス決済
- モバイルですか
- MaaS
- ノーマイカーデーなど

ワンコインデー



無料デー



クロスセクター効果

- BRT等導入のための実証運行
- アンケートによる意向調査
- クロスセクター効果の分析



5 今後の対応等について

高知市地域公共交通計画（R4～R8）

■目的

多様な交通手段が相互に連携した、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークづくりを実現するため

■基本方針

市民とともに、支え、育み、次世代へつなぐ公共交通

■基本目標及び事業

交通体系

地域公共交通の総合的なネットワークの構築

事業1

地域ぐるみで支える仕組みづくり

事業2

バス路線の再編

事業3

鉄道を活用した広域幹線の機能強化

事業4

コミュニティ交通の導入

事業5

交通結節ポイントの機能強化

利便性・快適性

利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供

事業6

運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し

事業7

サイクルアンドライドの推進

事業8

パークアンドライドの推進

交通弱者対策

全ての人が利用できる公共交通環境の形成

事業9

バス路線の確保・維持

事業10

乗合タクシーの確保・維持

事業11

バス停・電停等の利用環境の改善

事業12

バス・電車車両の改善

利用促進

事業者、行政、市民の積極的な利用促進

事業13

路面電車を活かした魅力づくり

事業14

多様な情報サービスの提供

事業15

イベント等における広報活動

高知市地域公共交通あり方検討結果報告書（令和5年7月28日 市長報告）

■基本的な考え方

●多様な交通モードの相互連携によるベターミックス ●真に持続可能な地域交通のり・デザイン ●コンパクト+ネットワークのまちづくりの実現

■今後の対応等について

あり方検討に係る基本的な考え方や方向性に基づき、路面電車のあり方や、路面電車と路線バスの並走区間を検討するとともに、喫緊の課題である運転手不足に対応するなど、市民・利用者が応援したくなるような地域公共交通へとり・デザインすることについて、早急に取り組んでいただきたい。

■検討の方向性

交通体系

a

幹線・支線型のネットワークづくり

b

新交通システムによる高度化

c

運転手の規模に応じた再編

d

ラストワンマイルのサービス拡充

e

地域拠点としてのモビリティハブ化

費用分担

f

財政支援制度の充実

g

適正な運賃制度の見直し

h

協賛金による財源の確保

i

寄付金等による財源の確保

利用促進

j

利用者目線のサービスの充実

k

子育て世帯や高齢者への対応

l

デジタル化による多様なニーズへの対応

調査・検証

m

新交通システム導入に向けた社会実験等

n

公共交通に係る市民・利用者意向調査

o

公共交通がもたらす効果・便益分析

(主な意見)

・電車とバスの並走区間や運転手不足の解消など様々な課題に対応するため、中心部は電車、周辺部はバス、タクシーや自家用有償運送など多様な交通モードを組み合わせたネットワークと結節点整備を検討すること。

・路面電車は、安全安心のための維持コストが十分確保できる適正な軌道延長について検討すべき。

・速達性の問題や電車、電停が抱える課題もあることから、幅広い視点から検討することが必要。

・高知のまちは電車と一体の長い歴史があり、電車が走る風景を市民の誇りとして大切にすべき。

・運転手不足に対応するため、電車とバスの並走区間を見直すことや運転手数を見据えた路線再編が必要。

・運転手確保のため、女性ドライバーへのアプローチや地域貢献していることのPRなどイメージ戦略も必要。

・運転手不足への対応として「市民が市民を支える」自家用有償運送等の仕組みを検討すること。

・幹線・支線型の交通ネットワークを実現していくには結節点が重要。

・交通拠点だけでなく、まちづくりやにぎわい拠点として、利便性向上や運行経費削減につなげることも重要。

(その他)・交通DX・GX、自動運転にも注視しつつ、まちづくりと公共交通を一体で考えるべき。

(主な意見)

・行政の役割・責任を再確認し、財政負担、受益者負担、事業者負担、また電車を残したいと市民が願うのであれば市民も負担するといった「得られる受益と費用負担」のバランスやあり方について検討すべき。

・日祝運賃無料デーを実施した結果、商店街や観光地のにぎわいにつながったことが証明された。

・自動車通数が減り、交通渋滞も緩和されるなど様々な波及効果が得られる運賃見直しは必要。

・事業者の経営努力や自治体からの補助金のみで、必要な費用すべてを賄うことは厳しい状況。

・事業者、行政、市民、地域の民間事業者からの協賛金や寄付金を考え、地域全体で支えていく仕組みが必要。

(その他)・まちづくりの姿を明確にしたうえで公共交通ネットワークを考え、行政負担や運賃を検討すべき。

・行政負担は赤字補填というマイナスの考え方ではなく、まちづくりへの投資という考え方が大切。

(主な意見)

・乗り方が分からない、路線図が分かりにくいということも利用しにくい要因。

・よりシンプルに分かりやすく、使いやすいシステムや利用方法、情報発信、運行検索等の環境整備が必要。

・通勤・通学定期のサービスを充実し料金を安くすることは、子育て支援につながる。

・高齢者で運転免許証を返納した方など公共交通に頼らざるを得ない方への対応が必要。

・ICカード「ですか」をお買い物決済や学生証と連携するなど多面的使用し、地域経済活性化につなげる。

・ICカード「ですか」のバス・電車の決済をスマートフォン決済にすることも検討する必要がある。

(その他)・「みんなで乗って残す」ため、古い電車が走るまちとして観光面からアプローチし、公共交通で小旅行するモデルや楽しみ方を広報するなど、違う価値観から公共交通を提供していくこと。

(主な意見)

・社会実験等を行う際には、何を測定し何を明らかにするのか、論理的に整理したうえで行うべき。

・平日は普段使いの利用客が多く、休日は利用客も少なく平日とは違う客層であり、市民・利用者の意向を把握することは重要。

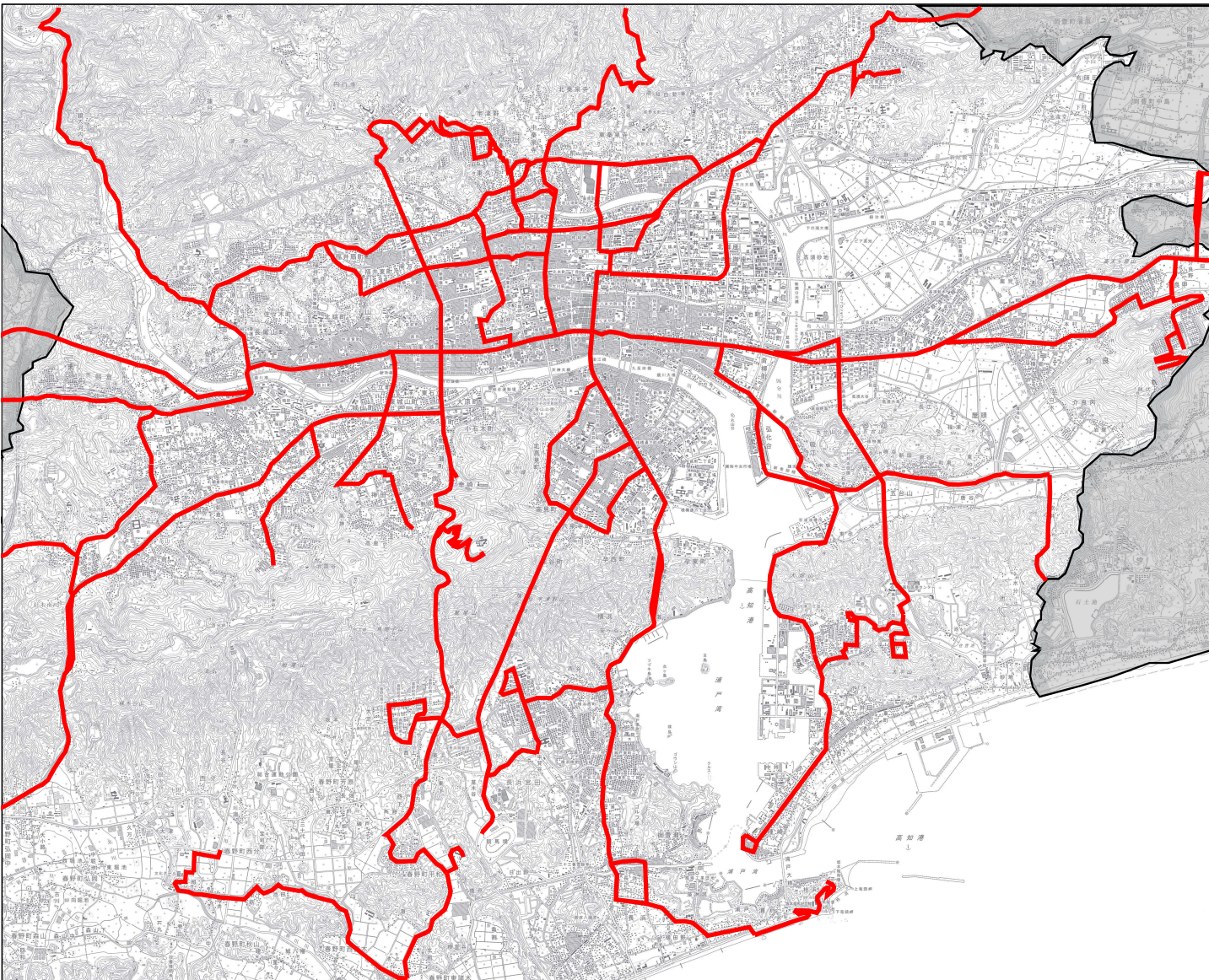
・公共交通利用により、健康増進につながることや、地域経済の活性化などの効果が考えられる。

・便益と負担のあり方を論理的・定量的なアプローチにより、費用対効果など根拠を示す必要がある。

令和6年度の主な取組について

- ・事業2 バス路線の再編
- ・事業4 コミュニティ交通の導入
- ・事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し

事業2 バス路線の再編



◆現状・課題

利用者減少

- ・マイカー普及や人口減少等に加え、コロナ禍の影響により、平成13年度からこれまでの間に約71.6%の利用減
(7,868千人/H13 ⇒ 2,236千人/R3)

運転手不足

- ・平均年齢52.5歳と年々高齢化しており、現在の運転手133人(R5)は、11人(R13)まで激減する見込み
- ・運転手の労働時間を規制強化する2024年問題が令和6年4月実施することにより運転手不足が加速化

運行補助の増加

- ・高知市の運行補助金は、平成11年度の16,539千円から令和3年度の223,226千円まで約13.4倍増加



◆令和6年度の取組

運転手不足により、現行路線を維持することが困難な状況であり、路線の廃止・減便・再編せざるを得ない状況。

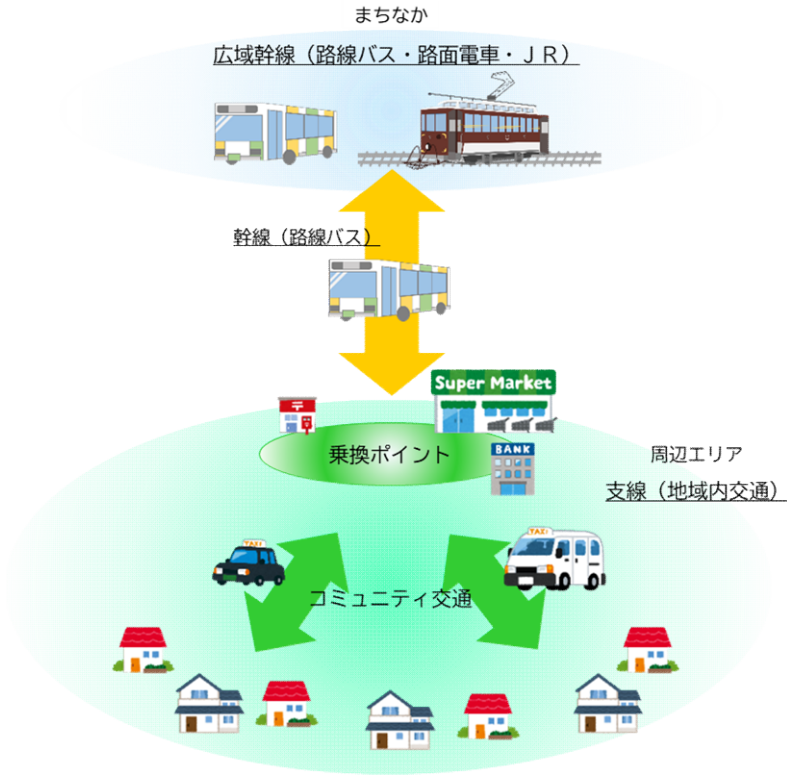
運転手の規模に応じたバス路線再編を予定

事業4 コミュニティ交通の導入

◆運行エリア



(イメージ図)



◆運行一覧表 (令和5年10月改定)

地域 (愛称)	運行形態	便の名称・便数 (上り／下り)	運賃		予約について	導入経過	利用者数	
			大人	他			初年度	R4.10-R5.9
鏡 (愛あい号)	区域・路線	川口便 (平日) 4便／4便 (土) 3便／3便 (日祝) 6便／6便	300円	※1	方法：電話 (24時間受付) 締切：[おでかけ] 出発90分前 [おかえり] 出発60分前	H24.10実証 H25.10本格 R04.10拡充	1320人	1179人
		鳥越便 (平日) 4便／4便 (土) 3便／3便 (日祝) 6便／6便	500円					
		鏡⇄鏡川橋・旭町三丁目バス停 (日祝) 6便／6便	700円					

1

2	土佐山 (かわせみ号)	区域・路線	土佐山便 (平日) 9便/10便 (土) 4便/4便	300円	※1 ※2	方法: 電話 (24時間受付) 締切: [おでかけ] 出発60分前 [おかえり] 出発60分前	H24.10実証 H25.10本格 R04.10拡充	658人	9989人
			小坂峠便 (平日) 9便/10便 (土) 4便/4便	400円					
			みづき便 (平日) 4便/4便 (土) 4便/4便	500円					
			中秦泉寺・前里便 (日祝) 6便/6便	800円					
			中万々便 (日祝) 4便/4便	700円					
3	春野・長浜 (はるちゃん号)	区域・路線	新川通便 (毎日) 7便/7便	300円 (瀬戸長浜エリア 内運行200円)	※1	方法: 電話 (24時間受付) 締切: 出発60分前	H28.10実証 H29.10本格 R04.10拡充 R05.10拡充	6154人	8139人
			西分便 (毎日) 6便/7便						
			瀬戸便 (毎日) 8便/8便						
4	行川 (ほたる号)	区域・路線	鳥越便 (平日) 4便/4便 (土) 3便/3便	300円	※1 ※3	方法: 電話 (24時間受付) 締切: 出発30分前	H29.10運行 R05.10拡充	4780人	5659人
			行川⇄鏡川橋・旭町三丁目バス停 (日祝) 3便/3便	500円					
5	円行寺 (かわせみ号)	区域・路線	みづき便 (平日) 4便/4便 (土) 4便/4便	100円	※1	方法: 電話 (24時間受付) 締切: 出発60分前	H29.10運行 R04.10拡充	477人	311人
			中万々便 (日祝) 4便/4便	300円					
6	御畳瀬・長浜 (みませ号)	路線	(毎日) 10周便	200円	※1	方法: 電話 (24時間受付) 締切: 出発60分前	H29.10運行 R05.10拡充	1116人	1498人
7	浦戸・長浜 (うらど号)	路線	(毎日) 6周便	200円	※1	方法: 電話 (24時間受付) 締切: 出発60分前	H29.10運行 R05.10拡充	711人	727人
8	久重 (かわせみ号)	区域・路線	小坂峠便 (平日) 4便/4便 (土) 4便/4便	200円	※1 ※4	方法: 電話 (24時間受付) 締切: 出発60分前	H30.10運行 R04.10拡充	79人	287人
			中秦泉寺・前里便 (日祝) 6便/6便	600円					
			土佐山便 (平日) 4便/4便 (土日祝) 4便/4便	400円					
9	布師田・一宮 (一宮線)	路線	(毎日) 一宮方面4便/医大方面4便	高知-高知 200円 高知-南国 300円 南国-南国 200円	※1	方法: 電話 (24時間受付) 締切: 出発30分前	H30.10運行	671人	684人
10	大津 (美術館通線)	路線	(毎日) 美術館方面8便/医大方面8便	高知-高知 200円 高知-南国 300円 南国-南国 200円	※1	方法: 電話 (24時間受付) 締切: 出発30分前	H30.10運行 R04.10拡充	370人	1657人
11	三里 (三里レッド号)	路線	(毎日) 美術館方面10便/種崎方面10便	種崎-医療C 200円 美術-医療C 200円 種崎-美術 300円	※1	方法: 電話 (24時間受付) 締切: 出発30分前	H30.10運行 R04.10拡充	4041人	5778人

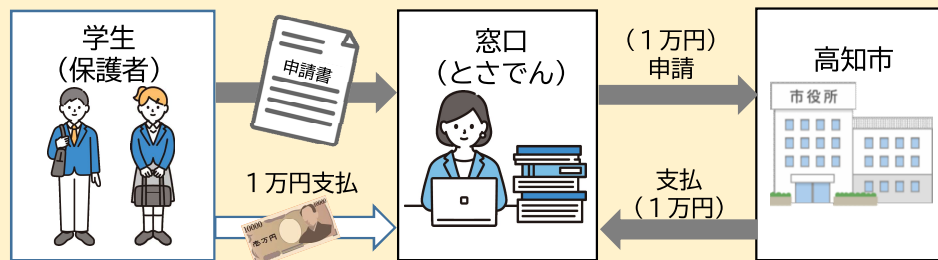
※1 【運賃半額】小学生, 障がい者手帳所持者・介助者 【運賃無料】未就学児
 ※2 学舎小学生, 診療所への通院は無料
 ※3 行川学園校区外から通学する生徒は無料
 ※4 市立小中学校等児童生徒遠距離通学費補助金の交付を受けている児童生徒は無料

事業6 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し

◆路面電車・路線バス 通学定期券“半額”応援キャンペーン

- 1 事業概要 物価高による子育て世帯の負担軽減と、依然として厳しい環境下にある交通事業者の支援を図るため、通学定期券購入費と事業者負担分について半額補助するもの。
- 2 対象者 高知市在住の通学定期券購入者
(中学生以上に限る。小学生は既に定期販売額の半額で販売中)
- 3 利用期間 令和6年3月18日(月)～令和7年3月31日(月)
- 4 申込期間 令和6年3月18日(月)～令和7年1月10日(金)
- 5 申込先 ・はりまや橋サービスセンター
・とさでん交通販売窓口(棧橋・一宮・ごめん・高岡)
- 6 対象区間 ・とさでん交通が運行する路面電車
・とさでん交通が運行する路線バス(山田駅～龍河洞線を除く)
・県交北部交通が運行する路線バス
・高知東部交通が運行する路線バス(安芸⇄高知線のみ) など
- 7 事業実施者 とさでん交通・県交北部交通・高知東部交通
高知高陵交通・土佐市ドラゴンバス
- 8 事業費 75,718千円

(補助スキーム) 2万円の定期券を購入する場合



(チラシ案)

路面電車・路線バス
通学定期券
半額
応援キャンペーン

中部4市町の学生限定! 通学をもっと便利にお得に♪

令和6年3/18月～令和7年3/31月
※利用期間は令和7年3月31日(月)を超える定期券は、本キャンペーンの対象外となります。

対象者 高知市・南国市・土佐市・いの町にお住まいの通学定期購入者(中学生以上)

申込期間 令和6年3/18月～令和7年1/10金
※各市町の補助金上限額に達した場合、期間中であっても予告なく終了する場合があります。

申込方法 裏面の“専用申込書”へ必要事項を記載のうえ、販売窓口へお持ちください。
●生徒手帳・学生証や入学証明書、学校印等により学生であることを確認させていただきます。
※保護者の方でも購入可能ですが、利用される方が、学生と確認できるものを持参してください。
●新規発売の場合、定期代とは別にデポジット500円(カード保証料)が必要です。(デポジットは半額対象外)
●継続購入の場合も、毎回“専用申込書”にご記入いただきます。

注意点!
●本キャンペーンは、各市町の補助金を利用して実施します。各市町の補助金上限額に達した場合、期間中であっても予告なくキャンペーンを終了する場合があります。
●本キャンペーンで購入した定期券の払い戻しは不可とします。
●定期券は、利用開始日の2週間前から購入可能です。※但し、本キャンペーンを利用した申込は、3/18(月)以降に限ります。

対象路線				
とさでん交通(株)	(株)県交北部交通	高知東部交通(株)	高知高陵交通(株)	土佐市ドラゴンバス
路面電車 全線	路線バス 空港連絡バス 全線	路線バス 全線	路線バス 安芸⇄高知線のみ	路線バス 須崎⇄高岡西芝線のみ
※高速バス、MVバスは対象外です。				

※本キャンペーンは「物価高対策重点支援地方創生臨時交付金」を活用した各市町の補助金を受けて実施します。

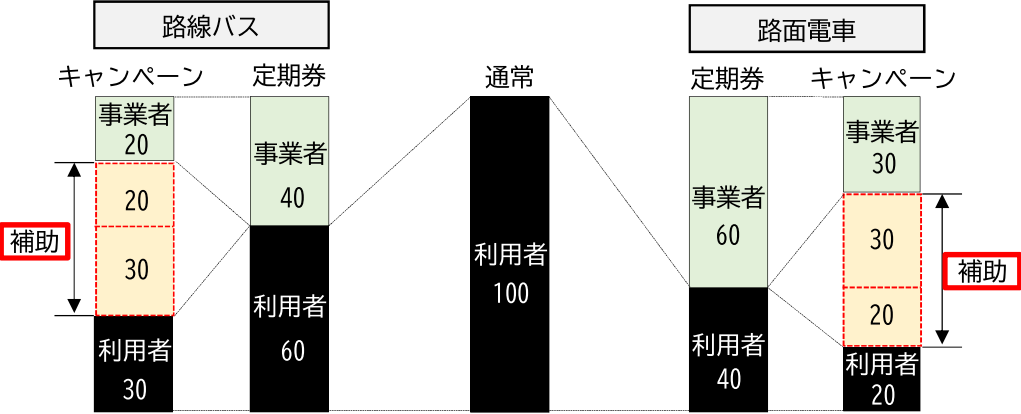
通学定期券販売窓口
とさでん交通の右記窓口のみ対応▶▶

- はりまや橋サービスセンター
- ごめん町サービスセンター
- 棧橋窓口
- 高岡窓口
- 一宮窓口

※営業時間は各窓口で異なります。休憩時間や休業日がある窓口もありますので、事前にHP等でご確認ください。

お問い合わせ 088-882-0119
とさでん交通 株式会社 はりまや橋サービスセンター
営業時間/8:00～19:00(年中無休)

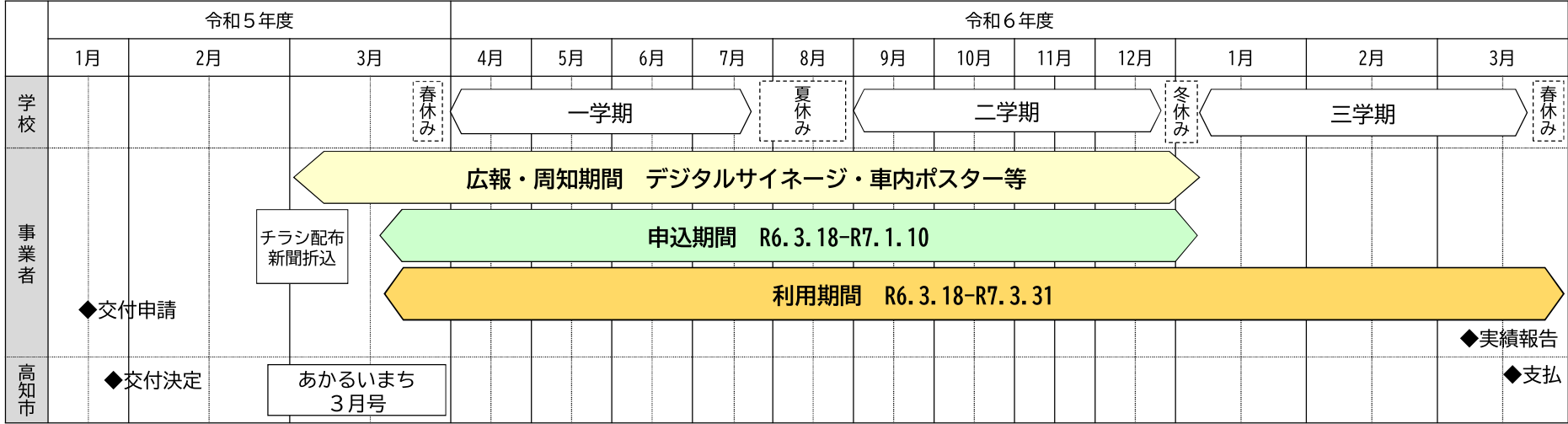
◆補助イメージ



◆広報（主なチラシ配布先一覧）

1	新聞折込	
2	小学校（６年生）	
3	中学校（３年生）	
4	高等学校	
5	大学・短期大学	
6	とさでんHP	
7	交通戦略課市HP，庁内デジタルサイネージ	
8	あかるいまち３月号	
9	高知県庁内掲示板・高知市庁内掲示板	
10	アスパルこうち	高知市教育研究所
		高知市青年センター
11	高知県立塩見記念青少年プラザ	

◆事業スケジュール



※ 国の物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金を活用し、南国市・土佐市・いの町と連携して事業実施。

令和6年度事業計画書（高知市地域公共交通会議委員報償費）

1 事業の概要

事業名	高知市地域公共交通会議委員報酬		
事業の目的	道路運送法及び道路運送法施行規則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に規定する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。		
事業内容	高知市地域公共交通会議の開催予定 5月議題（予定） ・高知市地域公共交通計画の取組予定 ・地域内フィーダー系統確保維持費補助金に係る高知市地域公共交通計画（別紙）の策定 ・事業報告及び決算並びに監査報告 ほか 3月議題（予定） ・高知市地域公共交通計画の取組状況 ・事業計画及び予算 ほか		
事業実施期間	令和6年4月1日 から 令和7年3月31日 まで		
予算額	総事業費 124,880円		
事業費	事業費内訳		その他の経費
	委員報酬	その他（振込手数料）	
124,880円	115,200円	9,680円	0円

2 事業収支予算書

(1) 収入の部

(単位：円)

項 目	予 算 額	備 考
負担金	124,880	高知市負担金(高知市地域公共交通会議委員報酬115,200円, 振込手数料9,680円)
計	124,880	

(2) 支出の部

(単位：円)

項 目	予 算 額	備 考
報償費	115,200	高知市地域公共交通会議委員報酬 (7,200円×報酬支払対象者8名×2回)
手数料	9,680	振込手数料
計	124,880	

令和6年度事業計画書（地域公共交通確保維持事業）

1 事業の概要

事業名	地域公共交通確保維持事業		
事業の目的	補助金による運行費の助成を行うことで、地域公共交通の確保・維持を図るもの。 過疎地域において地域住民の移動手段を確保・維持するために運行しているデマンド型乗合タクシーについて、その運行経費の一部に対して国庫補助金の助成を受けるため、高知市地域公共交通会議が補助対象者となって補助金申請を行い、国庫補助金を受領した後、運行事業者に対して当該補助金を支払う。		
事業内容	令和5年	5月 6月 10月	地域公共交通計画（地域公共交通確保維持事業）の策定 国庫補助申請 事業開始（デマンド型乗合タクシー運行）
	令和6年	9月 11月 12月	事業終了（デマンド型乗合タクシー運行） 国庫補助金の申請 地域公共交通計画の事業評価
	令和7年	2～3月	国庫補助金の受領・運行事業者へ支払い
事業実施期間	令和5年10月1日 から 令和7年3月31日 まで		
予算額	総事業費 2,435,100円		
事業費	事業費内訳		その他の経費
	国庫補助金	その他（振込手数料）	
2,435,100円	2,434,000円	1,100円	0円

2 事業収支予算書

（1）収入の部

（単位：円）

項 目	予 算 額	備 考
補助金	2,434,000	（国）地域内フィーダー系統確保維持費補助金
負担金	1,100	高知市負担金（振込手数料）
計	2,435,100	

（2）支出の部

（単位：円）

項 目	予 算 額	備 考
補助金	2,434,000	運行費補助金として運行事業者（2者）へ支払
手数料	1,100	振込手数料
計	2,435,100	