

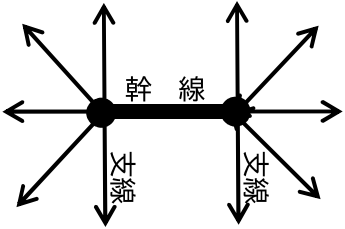
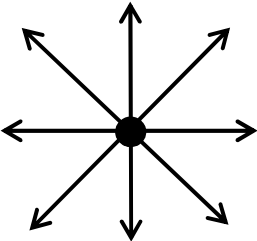
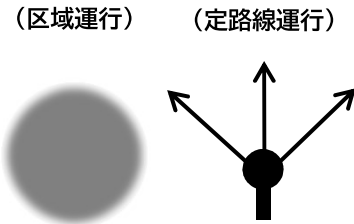
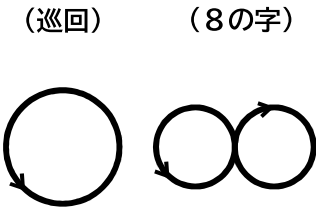
ネットワークの検討について

リ・デザインに向けた具体的な検討項目

(検討項目)		(詳細の検討内容, 比較, 分析)
ターミナル	ターミナル	中心部：高知駅・はりまや橋観光バスターミナル, 県庁前発着便 周辺部：一宮バスターミナル, JR朝倉駅, 量販店
	P & R	美術館通, 一宮バスターミナル, 都市計画緑地「旭緑地」, 量販店
	C & R	JR高知駅, JR入明駅, JR円行寺駅, JR朝倉駅, 長浜バス停, 量販店
	バス停, 電停	ベンチ, 上屋, 表示の見やすさ, 老朽化対応, 情報案内板, 停留所間距離, 量販店との連携
ネットワーク	道路状況	国道, 県道, 市道, 都市計画道路, 歩道有り道路
	路線網	幹線・支線型, 放射型, デマンド型, 循環型 (〇形, 8形)
	立地状況	通勤・通学・通院・買い物・観光に関する施設 他
	運行態様	路線定期運行 (フリー乗降), 路線不定期運行, エリア運行
	運行内容	運行エリア, 系統数, 便数, 起点, 終点, 経由地, 始発・終発時間, 運行間隔
	運行主体	バス・タクシー会社, ハイヤー協同組合, 町内会, NPO法人, 高知市
	車 両	バス (大・中・小), タクシー (特大・普), 自家用有償運送, 自家用車
	運転手	バス・タクシー運転手数, 年齢構成, 第二種・一種免許取得状況, 組合交渉
	利用状況	系統別, 区間・バス停別, 時間帯別, 曜日別, 年齢別, IC・現金利用別, 定期券
	収支状況	系統別 (収支, 運賃収入, 費用)
	補助制度	車両・施設整備・運行補助など支援制度, 利便増進実施計画の優遇措置
利便増進	デジタル化	デジタルチケット, クレジット決済, QR, 交通系ICカード, こちタク, ライドシェア
	バリアフリー	低床車両 (バス・電車), 音声合成, ※インバウンド対応/多言語化対応
	運賃制度	均一制, 対キロ制, 定期券, 均一期間, 乗継・往復割引, 子ども・高齢者・障がい者割引
他	関係法令	道路運送法, 道路交通法, 道路法, バリアフリー法, 道路運送車両法, 自動車ターミナル法, 都市計画法
	関連計画	総合計画, 総合戦略, 立地適正化計画, 公共交通計画, 中心市街地活性化基本計画
	協議会	地域公共交通会議 (リ・デザイン分科会), こちタク運営協議会, 路面電車あり方検討会, 市議会



バス路線網の特徴

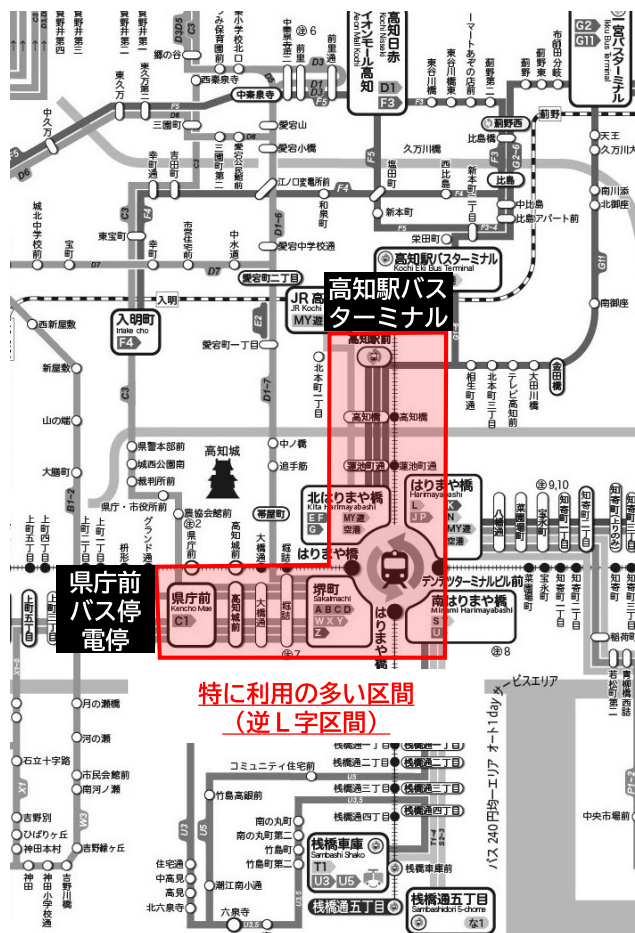
	幹線・支線型	放射型	デマンド型（予約型）	循環型
路線網				
形態	○交通拠点を新設する場合には整備費等が生じる。 ○系統数が最も多い。 ○中心部の過度な運行が減る。	○現状は、はりまや橋を中心とする放射型バス路線網を形成。 ○郊外から中心部へ直行できる。 ○幹線支線型より系統数が少ない。○朝夕は中心部にバスが集中し過度な運行。	○空バス運行が常態化している利用の少ない地域では予約型にすることで無駄な運行が削減でき効率的な運行ができる。	○始点と終点が同じで循環する路線のためわかりやすい。
車両 運転手数	○幹線支線の結節点に運転手の労働環境整備と利用者の待合環境整備が必須。 ○幹線支線それぞれに車両を配置する必要があり、一般的に運転手と車両が増える。 ○始発終発時に栈橋からの回送コストが生じる。	○これまで通りの運転手と車両の運用が可能。	○バス会社は予約受付や配車など新たな業務が生じる。 ○タクシー会社は日常業務の範囲内で対応可能。	
行政の 運行補助	○現行の放射型路線網を変えると、国県の補助要件を満たさなくなり、国県の運行補助金が大幅減となる。 ○これに伴い、高知市の運行補助金が大幅増となる。	○現行の国県の補助要件をクリアでき、これまで通り国県の運行補助金が確保される。 ○国県補助が受けられるため、高知市の運行補助金も同様に確保される。	○現状は過疎地のみ国補助が適用され、他のデマンド運行には国県の運行補助はなく、市の運行補助金増となる。	○市中心部での運行は国県の運行補助がなく、市の運行補助を想定。 ○ぐるりんバスの経験から中心部の循環線は慎重な対応が必要。
利用者	○乗り換えが基本。 ○現状と比べると、幹線は少ない頻度、支線は多頻度で運行できる。 ○短距離運行となりダイヤの遅れが軽減される。	○乗り換えなしで中心部まで直行できる。 ○周辺部から中心部へ直行する系統は長距離運行するためダイヤに遅れが生じる。	○電話予約が必要。 ○乗り換えが生じる。 ○予約型は、鏡・土佐山の過疎地や春野等では利用も多く好評。	○巡回するため目的地までの所用時間が長くなる。 ○主要施設や公共施設が多くある中心部を巡回。

	大型バス	中型バス	小型バス	ジャンボタクシー	UD・セダン型タクシー
車両イメージ	 いすゞ自動車 ERGA	 いすゞ自動車 ERGA mio	 日野自動車ポンチョ	 トヨタハイエースグランドキャビン	 トヨタ JPN TAXI
全長	1020cm～1145cm	886cm～1054cm	699cm～700cm	538cm	440cm
全幅	248cm～249cm	229cm～237cm	208cm	188cm	169cm
全高	286cm～322cm	283cm～314cm	282cm～310cm	228cm	175cm
乗車定員	72人～77人	50人～68人	29人～32人	10人	5人
台数 (ステップ)	【ノンステップ】 とさでん1台、東部交通1台 【ワンステップ】 とさでん8台、東部交通1台 【ツーステップ】 とさでん7台、東部交通1台	【ノンステップ】 とさでん54台、東部交通14台 北部交通1台 【ワンステップ】 とさでん20台、東部交通1台	【ノンステップ】 東部交通6台、北部交通12台	高知市ハイヤー 協同組合:42台	高知市ハイヤー 協同組合:597台
車体価格	約28,000千円	約24,000千円	約22,500千円	約4,500千円	約3,500千円
運行路線	国道・県道、沿線市町を結ぶ広域路線		県道・市道、市内路線	市道・狭隘道路、過疎地など利用の少ない地域	
運行主体	とさでん、東部交通	とさでん、東部交通、北部交通	バス事業者（とさでん交通除く）	タクシー事業者 等	タクシー事業者 等
運転免許	大型二種免許	大型二種免許	大型二種免許 中型二種免許	普通二種免許	普通二種免許 普通一種免許
特徴	○一度に大量輸送できるため輸送効率が高い。 ○国道や県道など主に幹線的な道路を運行。 【幹線交通】	○一度に大量輸送できるため輸送効率が高い。 ○県道や主要な市道など主に補助幹線的な道路を運行。 【幹線交通】 【支線交通】	○大型・中型バスと比べると輸送量は少ない。 ○主要な市道や周辺市街地など利用の少ない補助幹線的な道路を運行。 【支線交通】	○車両コストも低く抑えられる。 ○小回りが利き住宅地を走行できる。 【支線交通】 【地域交通】	○スロープ付もあり障がい者も乗りやすい。 ○ドアツードアで移動できる。 【地域交通】

令和7年7月1日現在

中心部の電車バス利用状況

- 全バス停529ヶ所の年間利用者数約290万人のうち、中心部の「逆L字区間」のバス停12ヶ所の利用者数は約90万人と3割が利用。
- 全電停77ヶ所の年間利用者数約500万人のうち、中心部の「逆L時間」の電停10ヶ所の利用者数は約200万人と4割が利用。
- 電車バスともに中心部の「逆L字区間」で多く利用されていることから、この区間を必ずバスが運行する路線再編を検討する。



バス停・電停別 乗降者数 (R5.10～R6.9)

① 路線バス

	バス停数	乗降者数	割合
高知市	432	2,798,749人	96.0%
南国市	47	48,121人	1.6%
土佐市	11	50,011人	1.7%
いの町	15	13,954人	0.5%
香美市	24	4,544人	0.2%
計	529	2,915,379人	

② 路面電車

	電停数	乗降者数	割合
高知市	59	4,718,172人	93.7%
南国市	8	221,096人	4.4%
いの町	10	97,516人	1.9%
計	77	5,036,784人	

③ 主なバス停 (逆L字区間)

バス停名	乗降者数
1 高知駅バスターミナル	76,814人
2 高知駅前	20,435人
3 高知橋	24,391人
4 蓮池町通	15,617人
5 はりまや橋	76,909人
6 南はりまや橋	128,091人
7 北はりまや橋	62,485人
8 堺町	179,825人
9 堀詰	73,073人
10 大橋通	81,778人
11 高知城前	31,754人
12 県庁前	124,856人
計	896,028人

④ 主な電停 (逆L字区間)

電停名	乗降者数
1 高知駅前	226,075人
2 高知橋	45,259人
3 蓮池町通	23,514人
4 電鉄ターミナル前	274,334人
5 はりまや橋 (棧橋)	383,185人
6 はりまや橋 (東西)	334,961人
7 堀詰	164,692人
8 大橋通	249,277人
9 高知城前	102,833人
10 県庁前	216,681人
計	2,020,811人

⑤ 全バス停・全電停に占める逆L字区間の利用について

	乗降者数		割合 (b/a)
	全停留所：乗降者数 a	逆L字区間の停留所：乗降者数 b	
路線バス	529 : 2,915,379人	12 : 896,028人	30.73%
路面電車	77 : 5,036,873人	10 : 2,020,811人	40.12%
計	606 : 7,952,252人	22 : 2,916,839人	36.68%

■ ネットワークの検討に当たっての背景

ネットワークのリ・デザインに向けた基本的な方向

幹線交通 市周辺部から**中心部までの拠点間を繋ぐ**重要路線として、大量輸送できる**路線バス**で対応。

支線交通 今後5年間でバス運転手が半減することを見据え、市周辺部は**コミュニティバス**や**デマンドタクシー**などにより移動手段の確保に努める。

地域交通 タクシー運転手の高齢化や担い手不足等を見据え、**デマンドタクシー**や**ライドシェア**など多様な交通モードを検討し交通空白地への対応に取り組む。

ターミナルのリ・デザインに向けた基本的な方向

中心市街地活性化やまちづくりの視点も踏まえ、市中心部や周辺部におけるターミナル機能強化に取り組む。

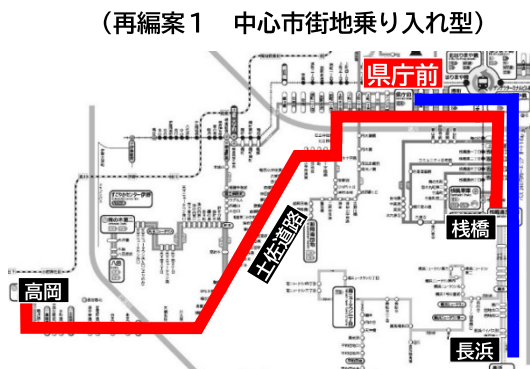
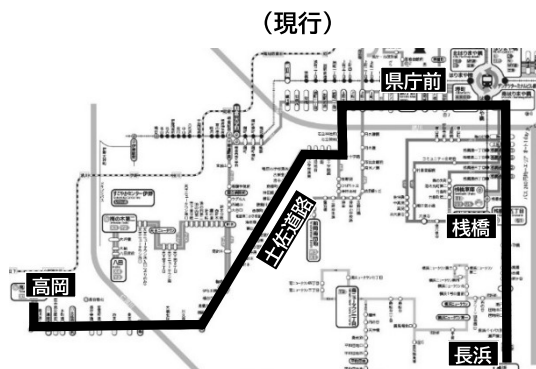
(検討1-① 中心部のターミナル機能強化)

・高知駅BT、県庁前発着場所等について、交通結節機能や都市の拠点機能の強化を検討。



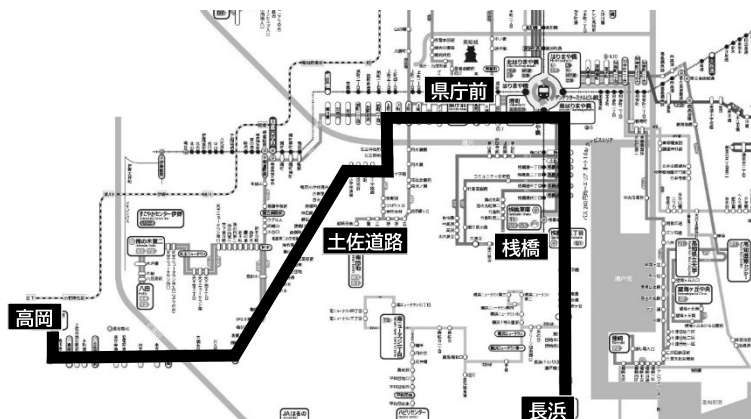
■ 幹線交通の検討について

リ・デザインに向けた基本的な方向に基づき、市周辺部から中心部の拠点を繋ぐ広域的な「幹線交通」ネットワークを描くことを検討。その際には、高知駅BTや県庁前発着場所など**拠点を活かした【中心市街乗り入れ型】**や**【バス電車バス乗り換え型】**のネットワークを検討。

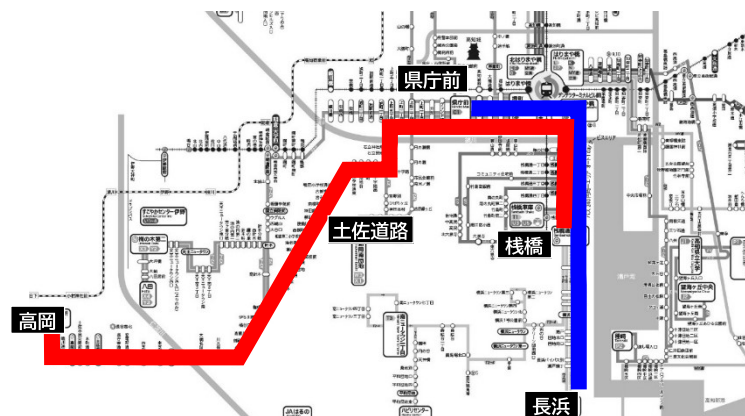


高岡－長浜

【現行】



【中心市街地乗り入れ型】



再編（案）

■利用状況（調査期間：R5.10～R6.9）

【往路】 高岡→土佐道→上町五→はりま→長浜

	高岡	上町	グランド	県庁	棧橋	孕橋	長浜	利用者数	利用率
現行路線①	[Bar chart showing route from Takagasaki to Nagahama]							44,774	—
再編（案）									
幹線②	[Bar chart showing route from Takagasaki to Tsubo Road]							31,600	70.6%
幹線③								11,254	25.1%
※乗り換えが伴う利用者								1,920	4.3%

【復路】 長浜→はりま→上町五→土佐道→高岡

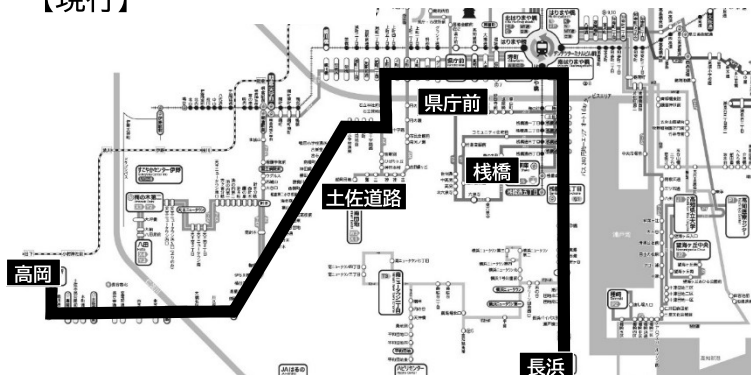
	長浜	孕橋	棧橋	県庁	グランド	上町	高岡	利用者数	利用率
現行路線①	[Bar chart showing route from Nagahama to Takagasaki]							41,368	—
再編（案）									
幹線②								24,972	60.4%
幹線③								15,055	36.4%
※乗り換えが伴う利用者								2,378	5.7%

■再編の効果

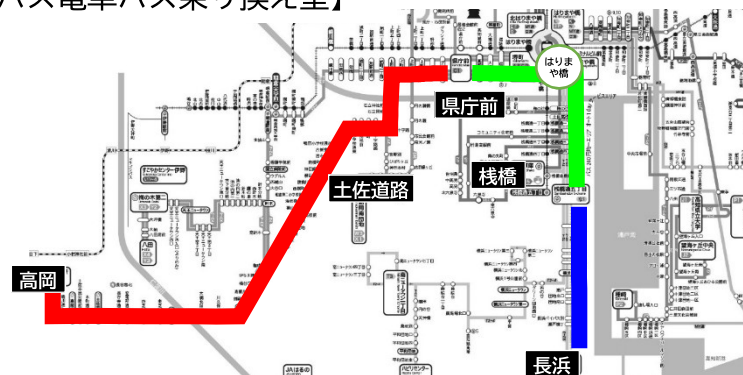
利用者	●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の5%は中心部でバスからバスへの乗り換えが生じる。	●全利用者の95%はこれまで通り利用できる。
事業者	●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●県庁前・棧橋が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。	●バスの運転手不足解消につながるが不透明。
基礎自治体	●利用状況・収支状況を踏まえたデータに基づく路線再編が期待できる。 ●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。	

高岡－長浜

【現行】



【バス電車バス乗り換え型】



再編 (案)

■利用状況 (調査期間：R5.10～R6.9)

【往路】 高岡→土佐道→上町五→はりま→長浜
高岡 上町 グラント 県庁 はりま 棧橋 孕橋 長浜 利用者数 利用率

現行路線①		44,774	—	
幹線②		15,017	33.5%	②/①
再編 (案) 電車④	乗換	16,583	37.0%	④/①
幹線③		887	2.0%	③/①
※乗り換えが伴う利用者		28,870	64.5%	

【復路】 長浜→はりま→上町五→土佐道→高岡
長浜 孕橋 棧橋 はりま 県庁 グラント 上町 高岡 利用者数 利用率

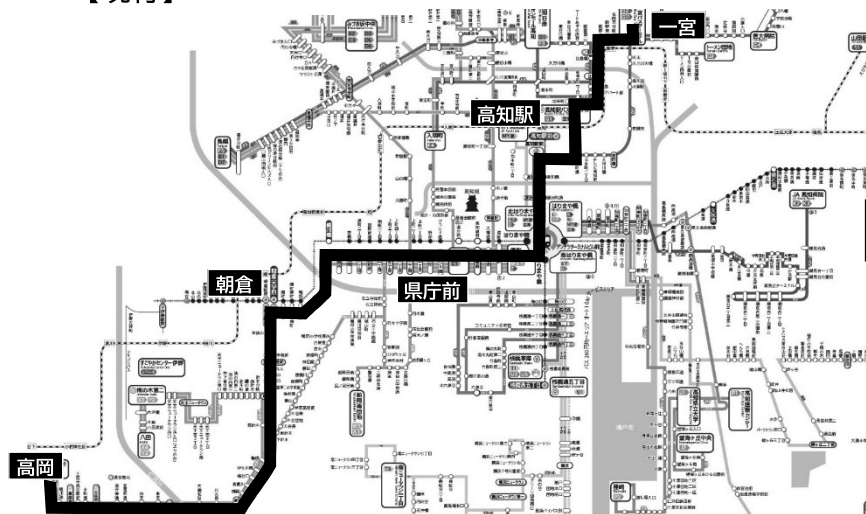
現行路線①		41,368	—	
幹線②		1,439	3.5%	②/①
再編 (案) 電車④	乗換	13,616	32.9%	④/①
幹線③		10,124	24.5%	③/①
※乗り換えが伴う利用者		29,805	72.1%	

■再編の効果

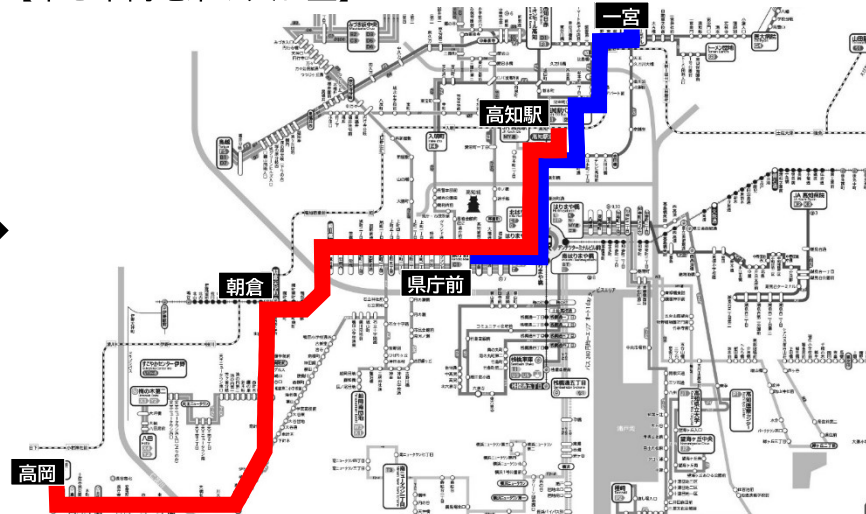
利用者	●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の68%は乗り換えが生じ、多ければバス→電車→電車→バスと3回乗り換えが伴う。 ●乗り換えが多くなることで待ち時間が長く、移動時間も長くなる。 ●朝夕ピーク時にはバスから満員状態の電車へ乗車できないことが想定される。
事業者	●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●バスと電車の運転手不足解消につながるか不透明。 ●県庁前・棧橋・はりまや橋が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。
基礎自治体	●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。

高岡ー一宮

【現行】

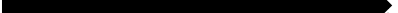


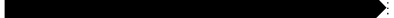
【中心市街地乗り入れ型】



■利用状況（調査期間：R5.10～R6.9）

【往路】 高岡→朝倉→比島→一宮

	高岡	朝倉	グランド	県庁	高知駅	柴田	一宮	利用者数	利用率
現行路線①								6,338	—
再編 (案)	幹線②							5,158	81.4%
	幹線③							876	13.8%
※乗り換えが 伴う利用者								418	6.6%

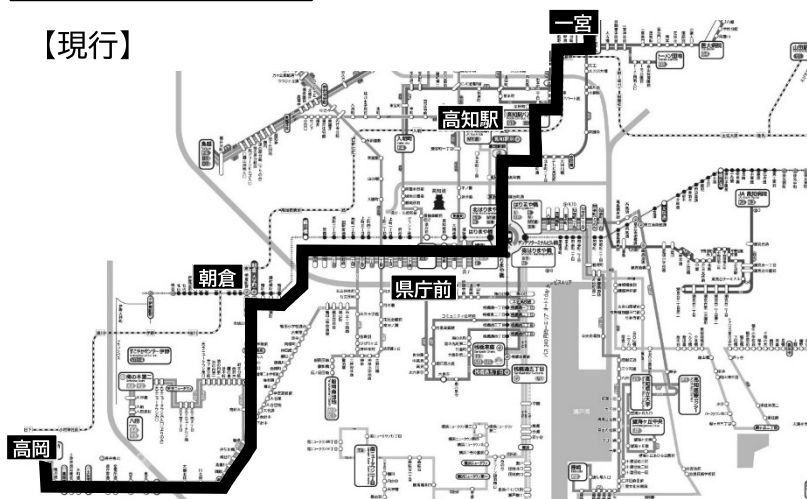
【復路】 一宮→比島→朝倉→高岡											
		一宮	柴田	高知駅	県庁	クラド	朝倉	高岡	利用者数	利用率	
現行路線①									9,005	—	
再編 (案)	幹線②								7,792	86.5%	②/①
	幹線③								1,057	11.7%	③/①
※乗り換えが 伴う利用者									272	3.0%	④/①

■再編の効果

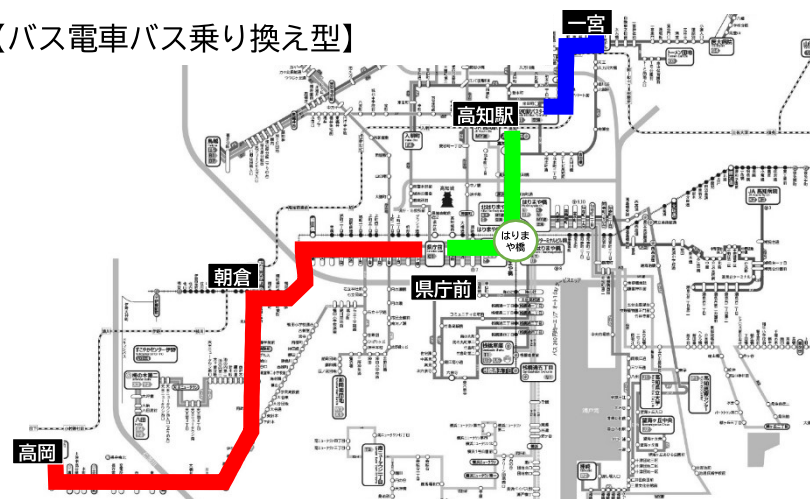
利用者	●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の5%は中心部でバスからバスへの乗り換えが生じる。	●全利用者の95%はこれまで通り利用できる。
事業者	●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●県庁前・高知駅が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。	●バスの運転手不足解消につながるか不透明。
基礎自治体	●利用状況・収支状況を踏まえたデータに基づく路線再編が期待できる。 ●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。	

高岡—一宮

【現行】



【バス電車バス乗り換え型】



再編 (案)

■利用状況 (調査期間: R5.10~R6.9)

【往路】 高岡→朝倉→比島→一宮					
	高岡	朝倉	高知駅	一宮	利用者数 利用率
現行路線①					6,338 —
幹線②					2,719 42.9% ②/①
再編 (案) 幹線④		乗換			2,439 38.5% ④/①
幹線③					267 4.2% ③/①
※乗り換えが伴う利用者					3,352 52.9%

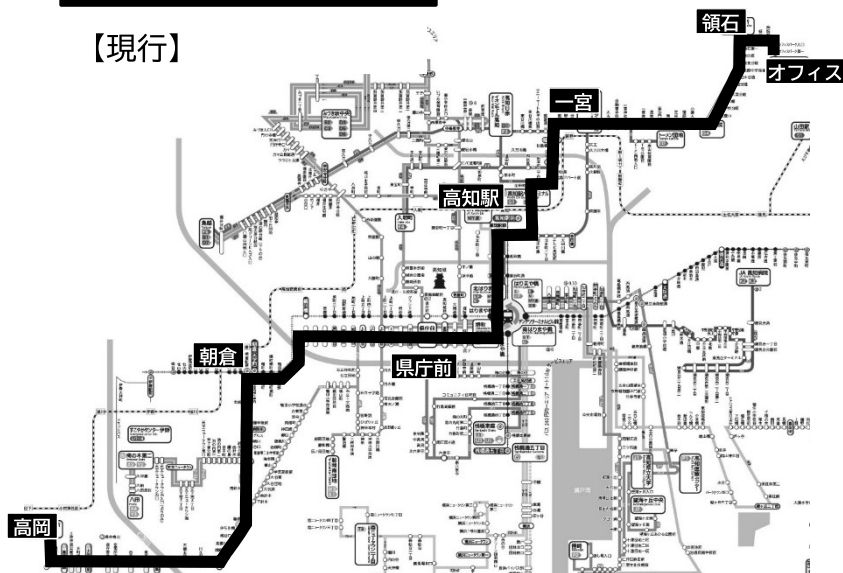
【復路】 一宮→比島→朝倉→高岡					
	一宮	高知駅	朝倉	高岡	利用者数 利用率
現行路線①					9,005 —
幹線②					3,691 41.0% ②/①
再編 (案) 電車④		乗換			801 8.9% ④/①
幹線③					256 2.8% ③/①
※乗り換えが伴う利用者					5,058 56.2%

■再編の効果

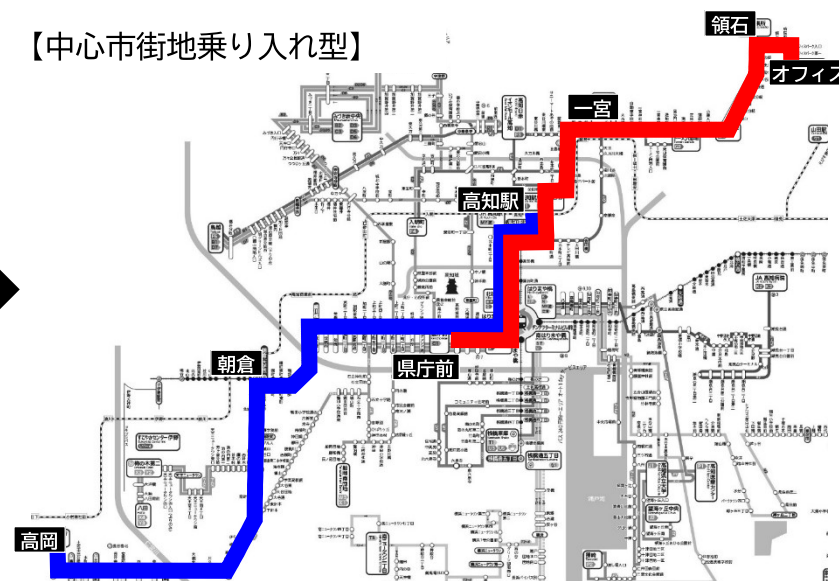
利用者	●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の55%は乗り換えが生じ、多ければバス→電車→電車→バスと3回乗り換えが伴う。 ●乗り換えが多くなることで待ち時間が長く、移動時間も長くなる。 ●朝夕ピーク時にはバスから満員状態の電車へ乗車できないことが想定される。
事業者	●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●バスと電車の運転手不足解消につながるが不透明。 ●県庁前・高知駅・はりまや橋が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。
基礎自治体	●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。

高岡ーオフィス・領石

【現行】



【中心市街地乗り入れ型】



再編（案）

■利用状況（調査期間：R5.10～R6.9）

【往路】 高岡→朝倉→比島→医大→領石・オフィス				
高岡	朝倉	県庁	高知駅	栄田
医大	領石	オフィス	利用者数	利用率
現行路線①			27,742	—
再編（案）				
幹線②			12,524	45.1%
幹線③			13,537	48.8%
※乗り換えが伴う利用者			2,195	7.9%

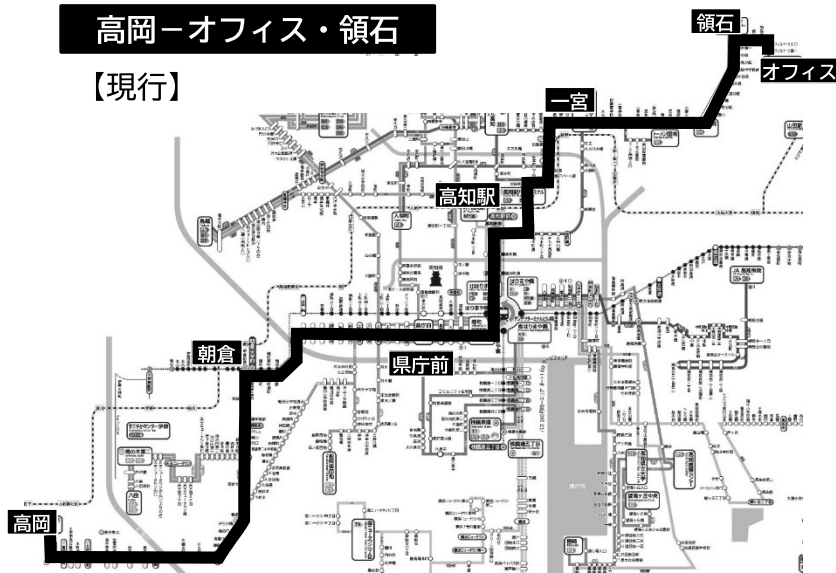
【復路】 オフィス・領石→医大→比島→朝倉→高岡				
オフィス	領石	医大	栄田	高知駅
県庁	高岡	朝倉	比島	高岡
利用者数	利用率			
現行路線①			28,760	—
再編（案）				
幹線②			13,259	46.1%
幹線③			12,976	45.1%
※乗り換えが伴う利用者			2,974	10.3%

■再編の効果

利用者	●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の9%は中心部でバスからバスへの乗り換えが生じる。	●全利用者の91%はこれまで通り利用できる。
事業者	●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●県庁前・高知駅が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。	●バスの運転手不足解消につながるか不透明。
基礎自治体	●利用状況・収支状況を踏まえたデータに基づく路線再編が期待できる。 ●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。	

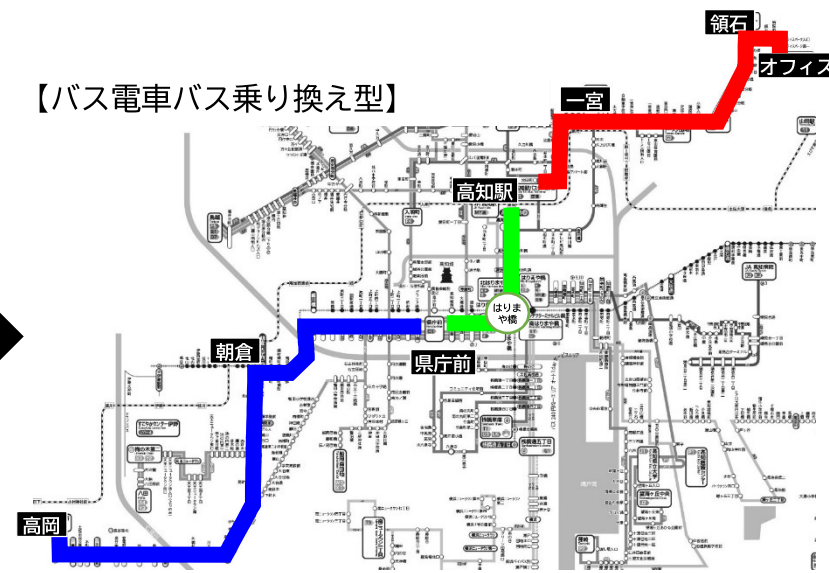
高岡ーオフィス・領石

【現行】



【バス電車バス乗り換え型】

再編 (案)



■利用状況 (調査期間：R5.10～R6.9)

【往路】 高岡→朝倉→比島→医大→領石・オフィス

高岡	朝倉	グランド	県庁前	はりま	高知駅	栄田	医大	領石	ワイズ	利用者数	利用率
現行路線①										27,742	—
幹線②										6,941	25.0%
再編 (案) 電車④	乗換									6,820	24.6%
幹線③										5,482	19.8%
※乗り換えが伴う利用者										15,319	55.2%

【復路】 オフィス・領石→医大→比島→朝倉→高岡

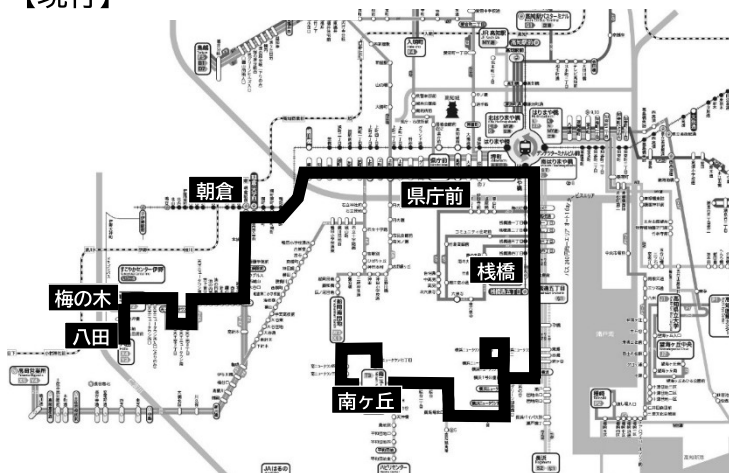
ワイズ	領石	医大	栄田	高知駅	はりま	県庁前	グランド	朝倉	高岡	利用者数	利用率
現行路線①										28,760	—
幹線②										5,614	19.5%
再編 (案) 電車④	乗換									7,645	26.6%
幹線③										6,357	22.1%
※乗り換えが伴う利用者										16,556	57.6%

■再編の効果

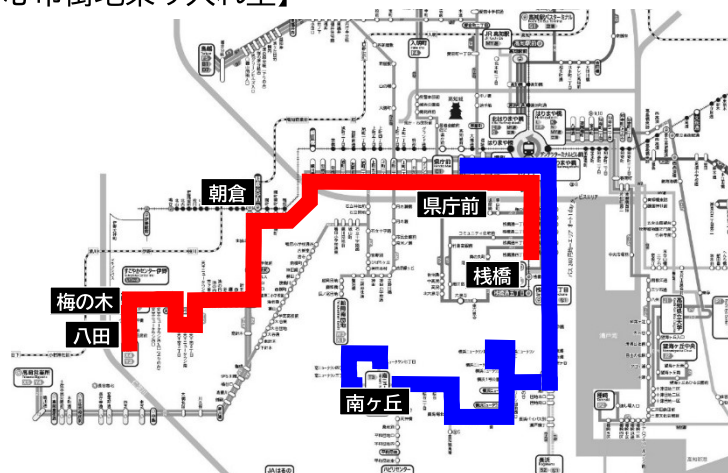
利用者	●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の56%は乗り換えが生じ、多ければバス→電車→電車→バスと3回乗り換えが伴う。 ●乗り換えが多くなることで待ち時間が長く、移動時間も長くなる。 ●朝夕ピーク時にはバスから満員状態の電車へ乗車できないことが想定される。
事業者	●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●バスと電車の運転手不足解消につながるか不透明。 ●県庁前・高知駅・はりまや橋が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。
基礎自治体	●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。

梅の木・八田一南ヶ丘

【現行】

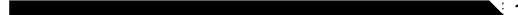
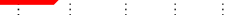


【中心市街地乗り入れ型】

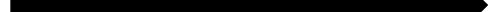


■利用状況（調査期間：R5.10～R6.9）

【往路】 梅の木・八田→朝倉→はりま→横浜→蒔絵→南NT

梅の木・八田・朝倉・グランド・県庁・棧橋・孕橋・蒔絵・南NT							利用者数	利用率	
現行路線①							10,615	—	
再編 (案)	幹線②						6,018	56.7%	②/①
	幹線③						4,091	38.5%	③/①
※乗り換えが 伴う利用者							912	8.6%	④/①

【復路】 南NT→蒔絵→横浜→はりま→朝倉→八田・梅の木

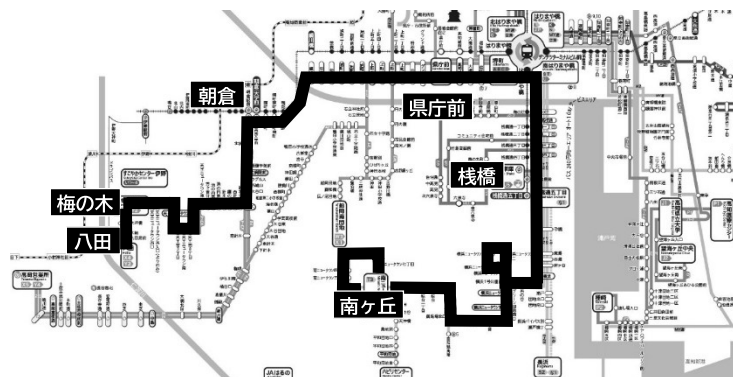
		南NT	蒔絵	孕橋	棧橋	県庁	グランド	朝倉	八田	梅の木	利用者数	利用率	
再編 (案)	現行路線①										11,606	—	
	幹線②										7,482	64.5%	②/①
	幹線③										3,745	32.1%	③/①
※乗り換えが 伴う利用者											811	7.0%	④/①

■再編の効果

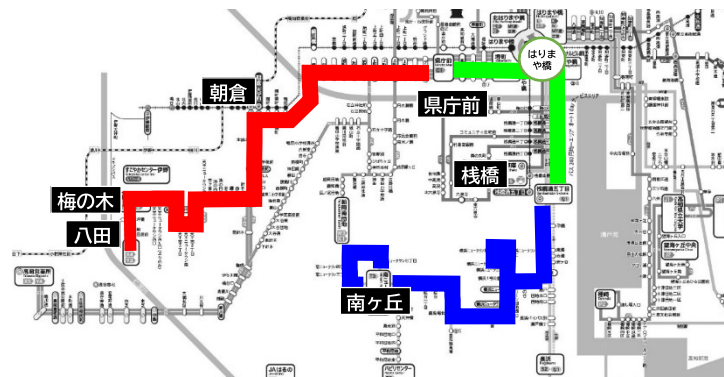
利用者	●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の92%はこれまで通り利用できる。
事業者	●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●県庁前・棧橋が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。 ●バスの運転手不足解消につながるか不透明。
基礎自治体	●利用状況・収支状況を踏まえたデータに基づく路線再編が期待できる。 ●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。

梅の木・八田ー南ヶ丘

【現行】



【バス電車バス乗り換え型】



■利用状況 (調査期間：R5.10～R6.9)

【往路】 梅の木・八田→朝倉→はりま→横浜→蒔絵→南NT													
		梅の木・八田	朝倉	グランド	県庁	はりま	栈橋	孕橋	蒔絵	南NT	利用者数	利用率	
現行路線①											10,615	—	
再編 (案)	幹線②										2,602	24.5%	②/①
	電車④										3,203	30.2%	④/①
	幹線③										459	4.3%	③/①
※乗り換えが伴う利用者											7,554	71.2%	

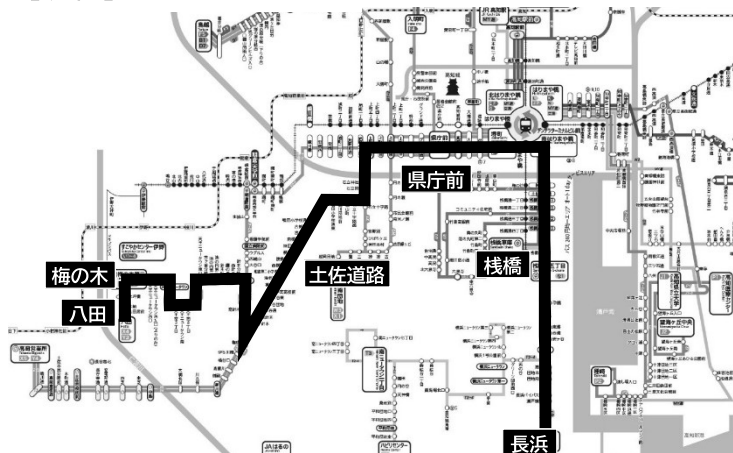
【復路】 南NT→蒔絵→横浜→はりま→朝倉→八田・梅の木											
南NT 蒔絵 孕橋 棧橋 はりま 県庁 グラント 朝倉 八田・梅の木 利用者数 利用率											
再編 (案)	現行路線①								11,606	—	
	幹線②								1,842	15.9%	②/①
	電車④								6,269	54.0%	④/①
	幹線③								726	6.3%	③/①
※乗り換えが伴う利用者									9,038	77.9%	

■再編の効果

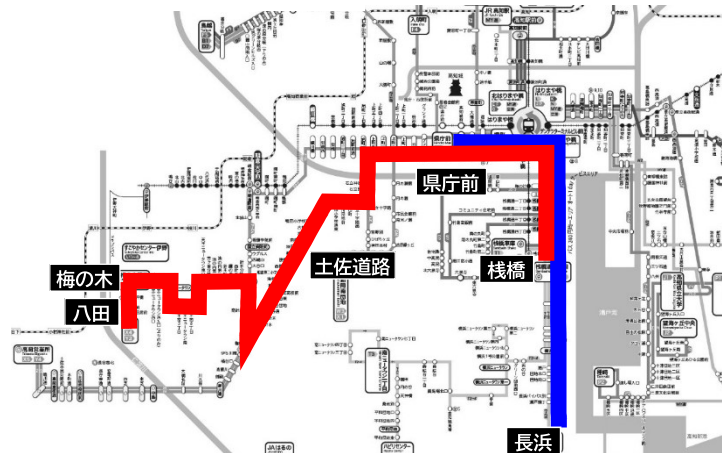
利用者	●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の75%は乗り換えが生じ、多ければバス→電車→電車→バスと3回乗り換えが伴う。 ●乗り換えが多くなることで待ち時間が長く、移動時間も長くなる。 ●朝夕ピーク時にはバスから満員状態の電車へ乗車できないことが想定される。
事業者	●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●バスと電車の運転手不足解消につながるか不透明。 ●県庁前・蒔絵・はりまや橋が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。
基礎自治体	●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。

梅の木・八田－長浜

【現行】



【中心市街地乗り入れ型】



再編（案）

■利用状況（調査期間：R5.10～R6.9）

【往路】 梅の木・八田→土佐道→上町五→はりま→長浜					
	梅の木・八田	土佐道	グランド	県庁前	利用者数
現行路線①					26,170
再編（案）					
幹線②					14,531
幹線③					10,624
※乗り換えが伴う利用者					1,887
					利用率
					55.5%
					40.6%
					7.2%

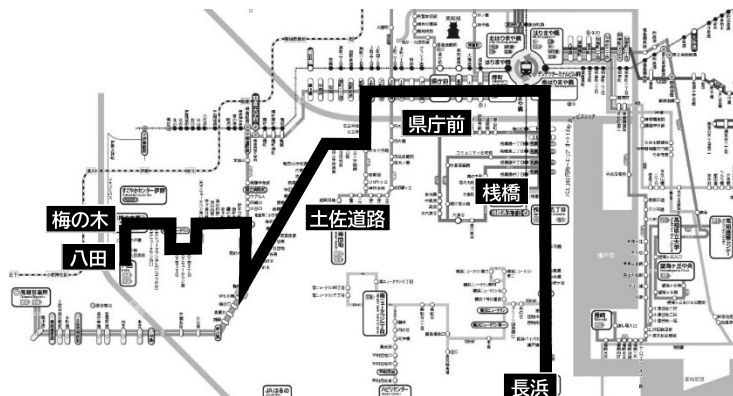
【復路】 長浜→はりま→上町五→土佐道→八田・梅の木					
	長浜	孕橋	県庁前	グランド	利用者数
現行路線①					25,257
再編（案）					
幹線②					16,209
幹線③					7,926
※乗り換えが伴う利用者					1,883
					利用率
					64.2%
					31.4%
					7.5%

■再編の効果

利用者	●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の93%はこれまで通り利用できる。
事業者	●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●バスの運転手不足解消につながるが不透明。
基礎自治体	●利用状況・収支状況を踏まえたデータに基づく路線再編が期待できる。 ●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。

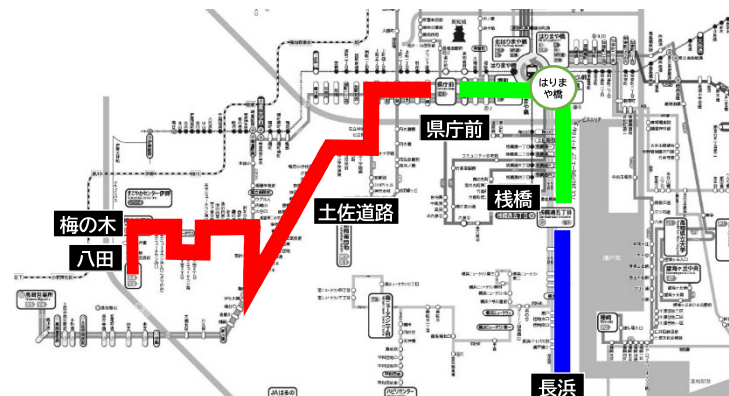
梅の木・八田－長浜

【現行】



【バス電車バス乗り換え型】

再編（案）



■利用状況（調査期間：R5.10～R6.9）

【往路】 梅の木・八田→土佐道→上町五→はりま→長浜
梅の木・八田 土佐道 グラント 県庁 はりま 棧橋 孕橋 長浜 利用者数 利用率

現行路線①		26,170	—	
幹線②		5,573	21.3%	②/①
再編（案）	電車④	8,958	34.2%	④/①
	幹線③	769	2.9%	③/①
※乗り換えが伴う利用者		19,828	75.8%	

【復路】 長浜→はりま→上町五→土佐道→八田・梅の木
長浜 孕橋 棧橋 はりま 県庁 グラント 土佐道 八田・梅の木 利用者数 利用率

現行路線①		25,257	—	
幹線②		861	3.4%	②/①
再編（案）	電車④	7,506	29.7%	④/①
	幹線③	6,201	24.6%	③/①
※乗り換えが伴う利用者		18,240	72.2%	

■再編の効果

利用者	●長距離路線から短距離路線に再編されるためダイヤの遅れが緩和される。 ●全利用者の74%は乗り換えが生じ、多ければバス→電車→電車→バスと3回乗り換えが伴う。 ●乗り換えが多くなることで待ち時間が長く、移動時間も長くなる。 ●朝夕ピーク時にはバスから満員状態の電車へ乗車できないことが想定される。
事業者	●短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され定時運行が期待される。 ●バスと電車の運転手不足解消につながるか不透明。 ●県庁前・棧橋・はりまや橋が中心部の発着点となるためターミナル機能強化が必須。
基礎自治体	●国県の運行補助要件を満たさなくなるため、国県の補助金が減り、市の運行補助金が増える。