

1 高知市地域公共交通あり方検討結果報告書（令和5年7月市長報告）

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・プラス・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リ・デザイン
多様な交通モードの相互連携によるバタミックス

今後の方向性

交通体系

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

費用分担

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

利用促進

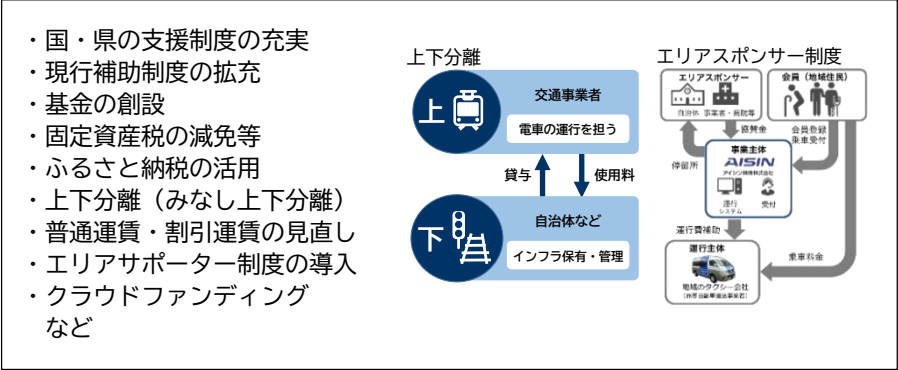
j 利用者目線のサービスの拡充
k 子育て世帯や高齢者への対応
l デジタル化による多様なニーズへの対応

調査・検証

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

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



・運賃半額、無料、ワンコイン化
・定期券、サブスクリプション
・シニアパス、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
・Ma a S
・ノーマイカーデー
など



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



2 高知市の公共交通に係る上位・関連計画

高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

位置付け

- めざすべき将来の方向と人口の将来展望を示し、地域住民と人口に関する認識を共有
- 「高知市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の重要な基礎資料
- 各種行政計画等の人口の将来展望に関する基礎資料

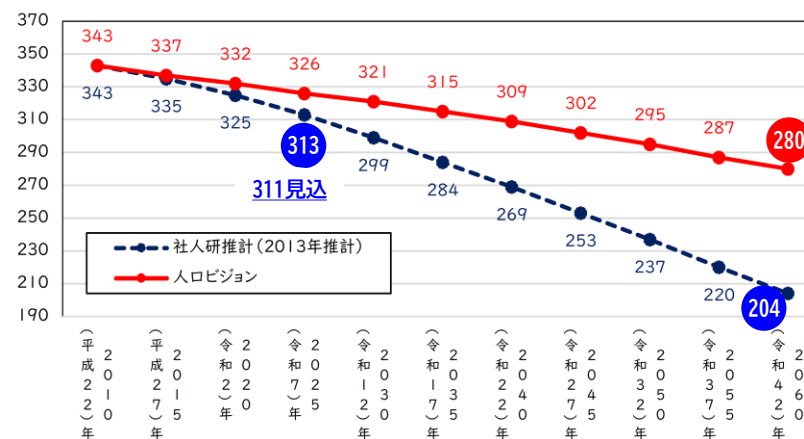
計画期間

2060年まで 45年間

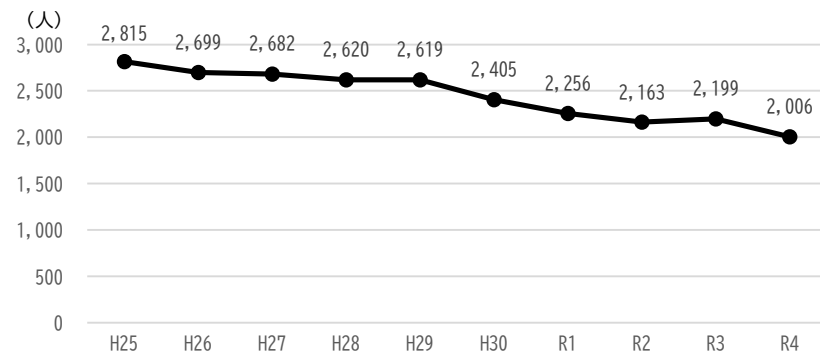
目標人口・推計人口

280,000人（令和42年・2060年）

（単位：千人）



※（参考）高知市出生数の推移



令和5年度 高知市民意識調査

目的

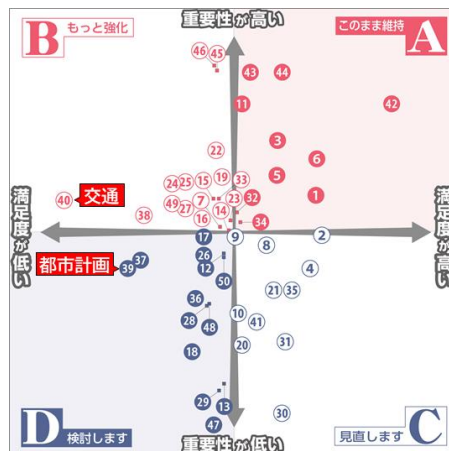
市政の様々な分野に関する市民の皆さまのニーズを把握し、2011高知市総合計画後期基本計画の着実な推進をはじめ、今後の市政運営の資料として活用。

実施期間

令和6年7月1日（木）～7月31日（水）

調査結果

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



2022高知市地域公共交通計画

目的

多様な交通手段が相互に連携した、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築し、総合的かつ戦略的に公共交通政策を展開・推進する。

計画期間

2022（令和4年）年度～2026（令和8年）年度 5年間



高知市立地適正化計画

位置付け

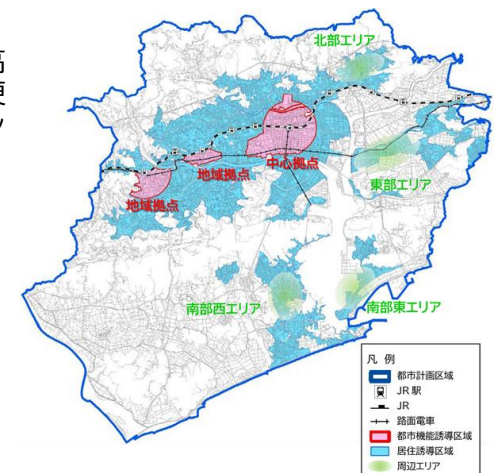
医療、福祉、商業、子育てや住居がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が、公共交通によりこれら生活利便施設に容易にアクセスできるなど、都市構造を見直し、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりをめざす計画。

基本方針

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

計画期間

2017（平成29）から2035（令和17）年度までの概ね20年間



高知市中心市街地活性化基本計画

基本的な方針

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

基本コンセプト

暮らす・働く・訪れ遊ぶ 魅力共創のおまちへ

計画期間

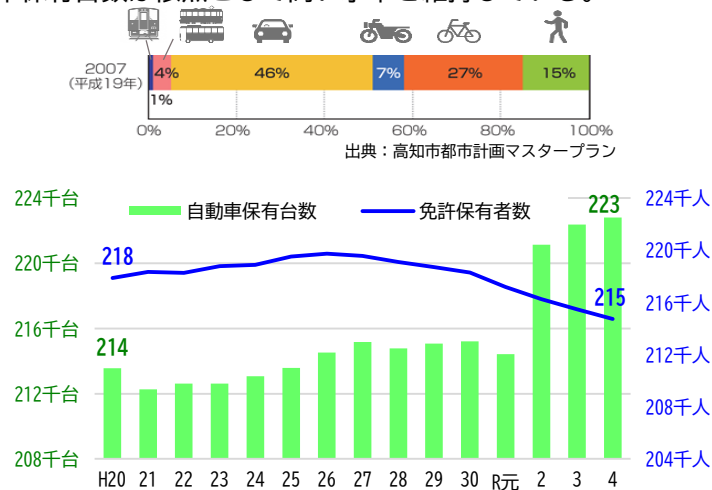
2017（平成29）から2035（令和17）年度までの概ね20年間



3 高知市の公共交通に係る現状及び課題

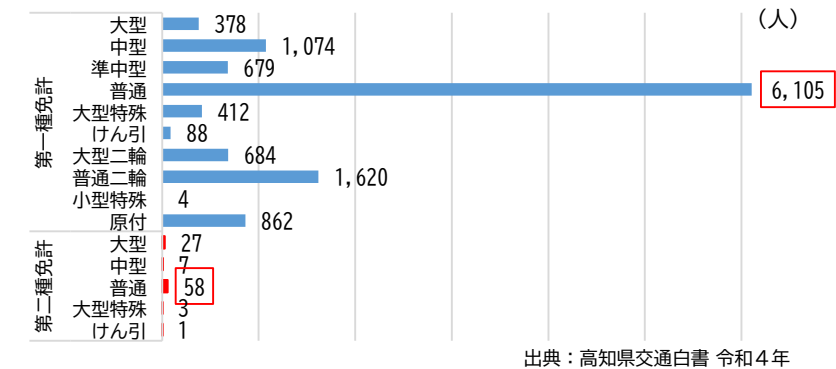
交通分担率・自動車保有台数

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



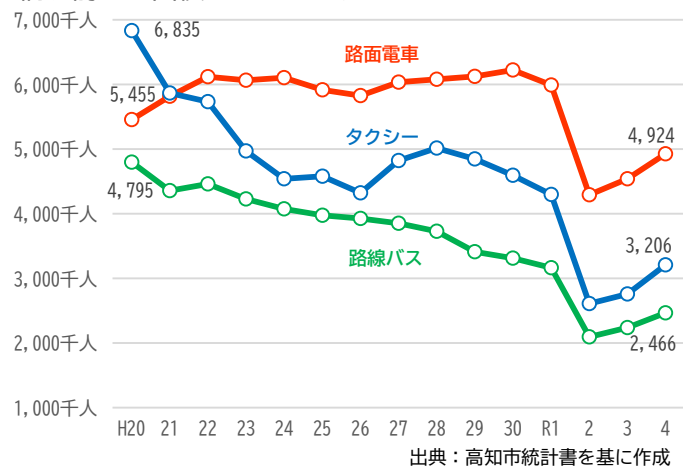
運転免許の取得状況

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



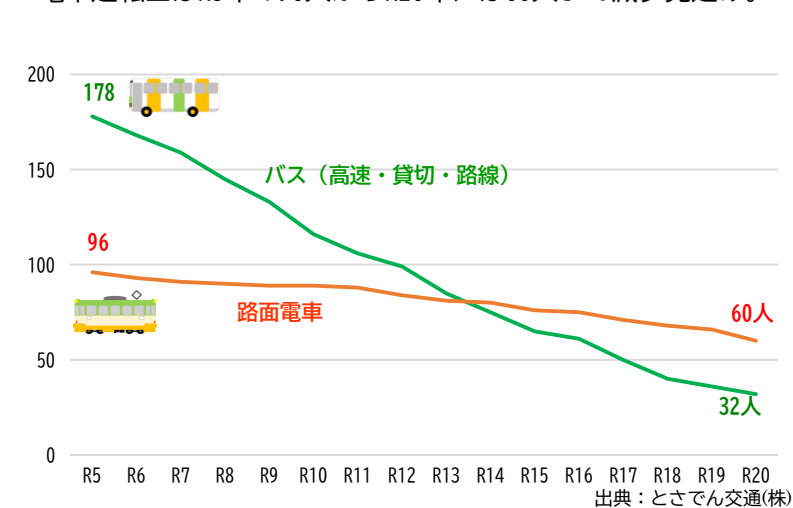
電車・バス・タクシー利用者数

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



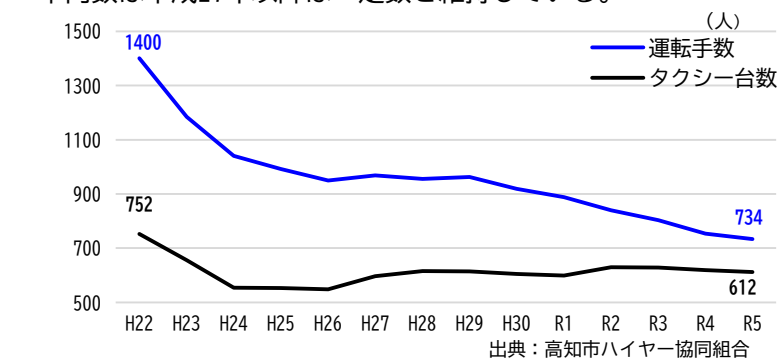
電車・バス 運転手数推計

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



タクシー運転手数と保有台数

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



路面電車の維持費と軌道延長

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

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

電車車両

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

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

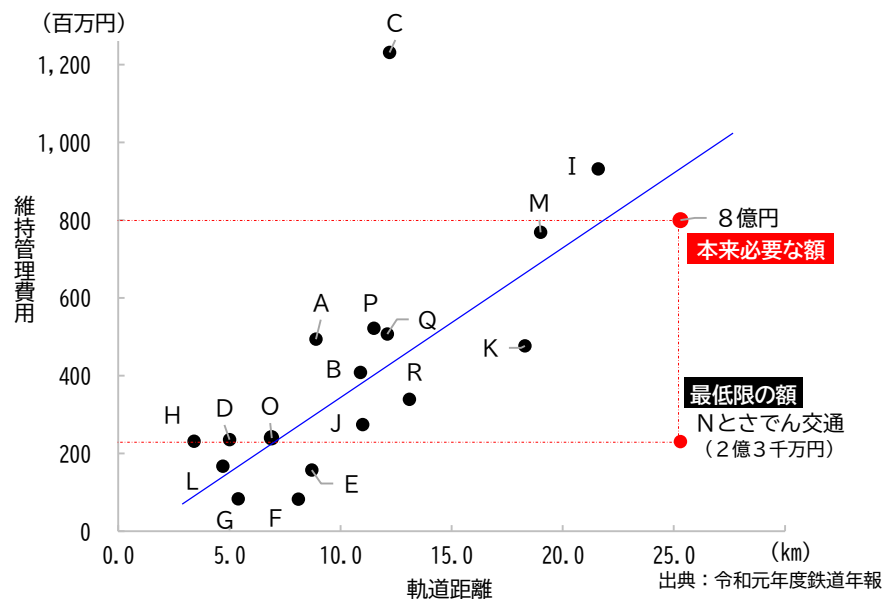
出典：とさでん交通(株)

バス車両

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

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

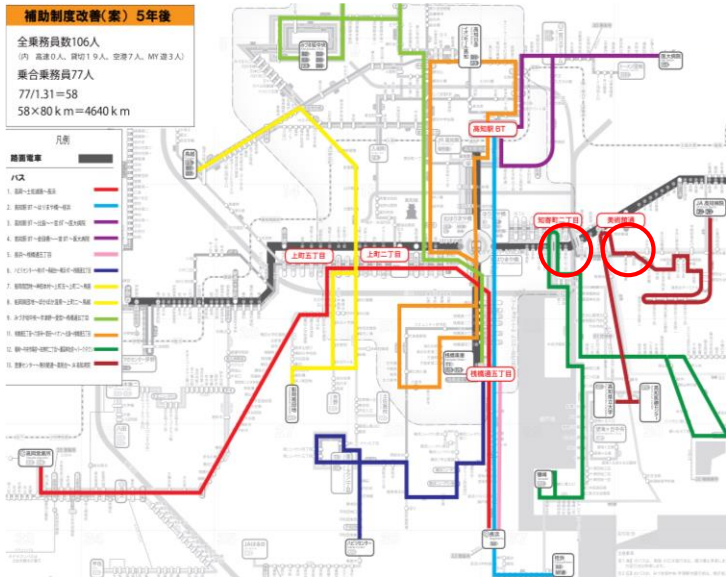
出典：とさでん交通(株)



4 関係者からの提案等

とさでん交通（株）

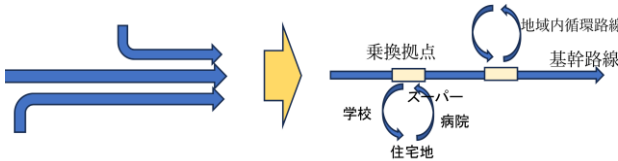
- 1 背景
高知市地域公共交通あり方検討会やり・デザイン分科会等からの並走区間解消要請に対する提案。
- 2 提案



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

高知市ハイヤー協同組合

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



- 2 地域内をタクシーアプリで呼べる仕組みの構築

- 3 高知市内の移動を司る高知モビリティサービスセンターを官主導で設立を

- 4 電車軌道内走行をバス、タクシーも可能にし、渋滞時にも安心して利用できる公共交通に

- 5 多様な決済方法への対応を可能にすることにより、誰もが利用できる公共交通へ

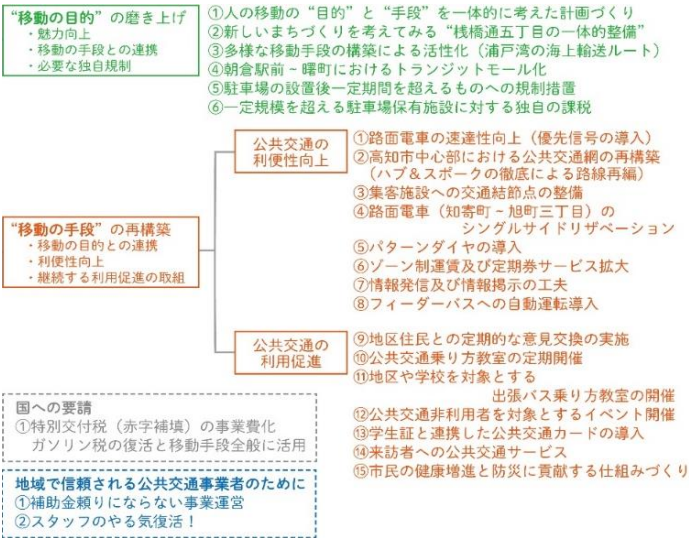
- 6 歩いてタクシーに乗ろう！～移動は環境にやさしく、健康にもいい方法を利用者が選ぶ仕組みをアプリで～



（公社）高知県自治研究センター

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

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



高知新聞社

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

5 全国の取組事例

富 山 市 （約40万人／令和6年4月）

・持続可能な都市への転換を目指し、公共交通の活性化やその沿線に様々な都市機能が充実・集積するコンパクトな街づくりを推進。

・電車の利便性向上や富山駅の交通結節機能の強化、高齢者の外出機会の増加や中心市街地の賑わい創出など多様な効果をもたらす。

①富山港線LRT化事業

公設民営の考えを取り入れ、駅設置や低床車両の導入、運行本数増加等により、日本初の本格的LRTとして蘇らせた。

②市内電車環状線化事業

中心市街地の活性化と回遊性強化を目的に、上下分離方式を採用し、既存の電車路線を一部延伸して環状線化。

③路面電車南北接続事業

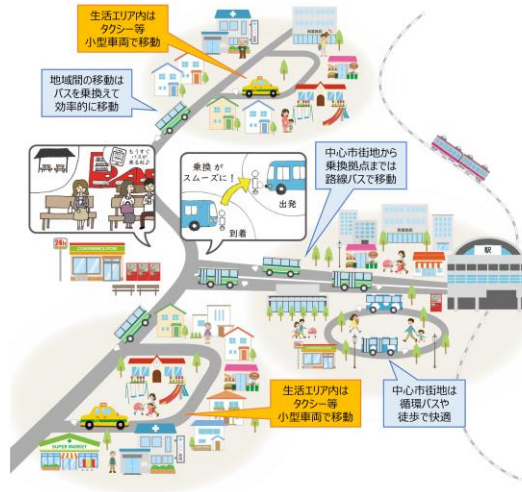
富山駅南北のアクセス性向上、LRTネットワークの形成を目的に、富山港線を富山駅高架下にて接続。



秋 田 市 （約30万人／令和6年4月）

・「多核集約型」の都市を形成する公共交通網を整備し、幹線軸の利便性向上を図るとともに、マイタウンバスを含む支線軸の確保、にぎわいの創出等に資する地域内交通の充実、交通結節点における鉄道とバスの連携強化を図る。

・また、利便性向上施策とあわせ、タクシー等小型車両の活用も含めた地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスの確保に取り組む。



【いままで】

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

【当面の取り組み】

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

【長期的な取り組み】

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

松 山 市 （約50万人／令和6年4月）

●歩いて暮らせるまち松山のシンボル広場『松山市駅前広場』（令和8年完成予定）

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



●歩いて暮らせるまち松山のシンボルロード『花園町通り』

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

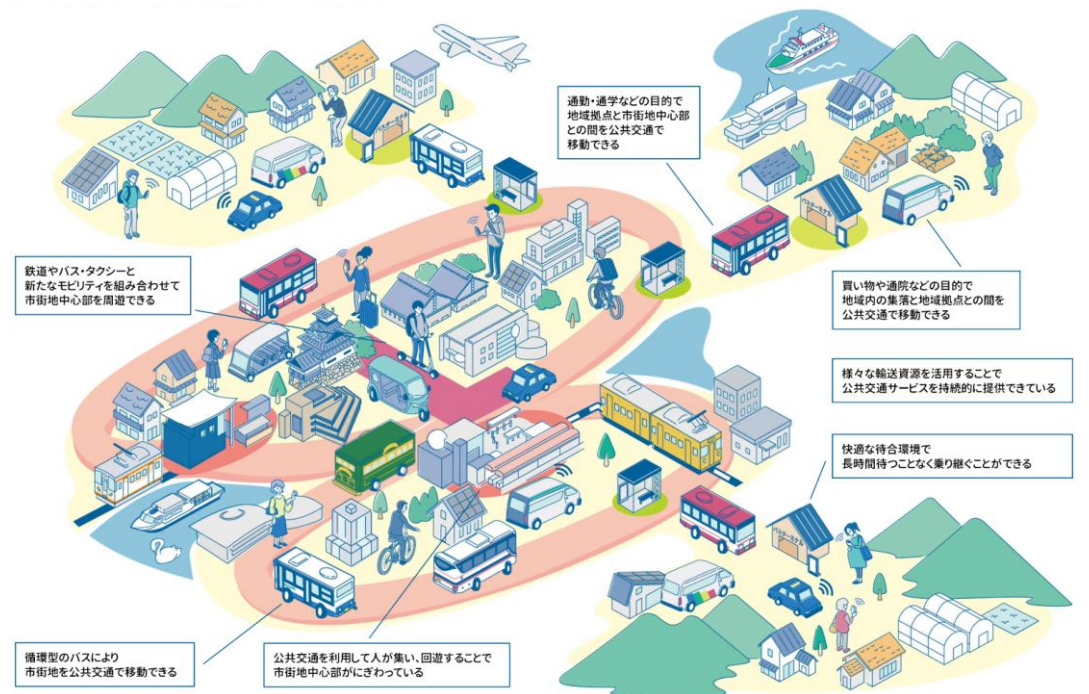


松 江 市 （約19万人／令和6年4月）

・公共交通ネットワークを再構築し、利便増進計画等の検討を実施。

・複雑な運行計画や乗降が少ない区間当の運行を見直し効率化を図り、運行が困難な路線はコミュニティバスへの転換等を検討。

・市街地以外は、コミュニティバスやAIデマンドバスを運行し、これらの手法が困難な地域は、タクシーを活用した移動サービスを検討。



出典：松江市地域公共交通計画

6 地域公共交通リ・デザイン分科会で出された主な意見

地域公共交通のスキームに係る主な意見

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

路線バスに係る主な意見



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

タクシーに係る主な意見



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

路面電車に係る主な意見



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

その他意見について

（並走区間）

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

（その他）

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

7 高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について

高知市地域公共交通あり方検討会

【基本的な考え方】

■ ■ ■
多様な交通モードの相互連携によるベターミックス
コンパクト・プラス・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

【検討の方向性】

■交通体系

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

■費用分担

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

■利用促進

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

■調査・検証

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

高知市地域公共交通会議（地域公共交通リ・デザイン分科会）

■高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン
めざすべき将来の方向と人口の将来展望を示す。
行政計画の人口の将来展望に関する基礎資料。

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

■高知市立地適正化計画

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

【基本方針】

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

■高知市中心市街地活性化基本計画

【基本的な方針】

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

【基本コンセプト】

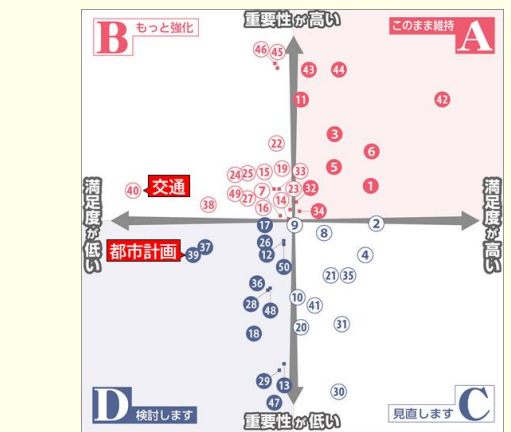
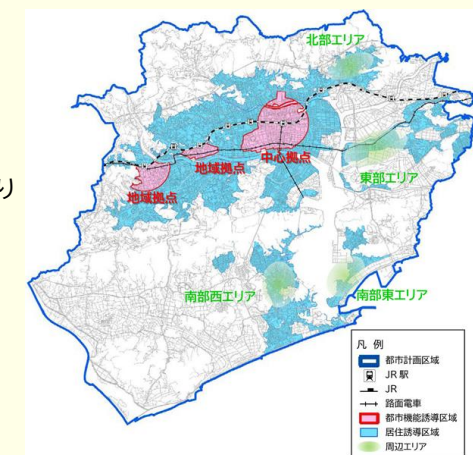
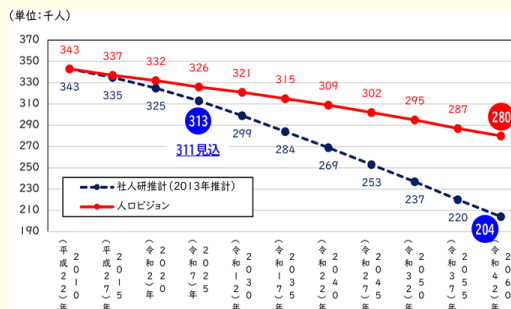
- ・暮らす・働く・訪れ遊ぶ
魅力共創のおまちへ

■令和6年度 高知市民意識調査

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

■令和5年度 20歳へのアンケート

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



■人口減・利用減・運転手減

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

■分科会委員の主な意見

○地域公共交通のあり方

- ・まちづくりの視点から公共交通を考え、まちとまちを繋ぐ路線を充実させる。
- ・幹線はバス、それ以外は小型車両等で補完し交通空白地を少なくする。

○路線バス

- ・時間帯や路線、エリア限定、パート運転手など様々な方法で運転手を確保。
- ・人口減、利用減、運転手減の将来予測等、エビデンスに基づく再編をする。

○タクシー

- ・タクシー運転手不足も深刻化しており、デマンド拡充に限界を感じる。
- ・業務の効率化、利便性が期待できる配車アプリなどデジタル化を進める。

○並走区間

- ・並走解消には電車バスの乗換拠点の検討が必要。
- ・乗換拠点には、利用者の乗り換え負担の軽減と運転手の環境整備の検討が必要。

■関係者からの主な提案等

○とさでん交通

- ・電車バスの並走解消や運転手不足に対応するため、乗継拠点を整備し、幹線・支線型交通に再編。

○高知市ハイヤー協同組合

- ・基幹路線と地域内循環路線に分け乗換拠点を整備し、地域内循環交通としてタクシーを活用。地域内をタクシーアプリで呼べる仕組みの構築。

○高知県自治研究センター

- ・「移動目的」となる環境や施設の魅力磨き上げ。
- ・「移動手段」の公共交通とまちづくりを連携し再構築。

○高知新聞社

- ・高松市は伏石駅を新設、松山市は市駅前を整備しまちづくりを実現。相互連携ベターミックス、乗り換え、拠点機能、まちづくり、人が集まる場所。

■運転手等ヒアリング

○バス運転手

- ・並走区間の利用者は、電車バス両方あることで中心部が便利と感じている。
- ・幹線・支線型で運行すると定時制は守られるが、運転手は減らない。
- ・幹線・支線型は乗り換えが面倒、雨天時は混雑するので環境整備が必要。
- ・短時間勤務や路線限定運行は一定効果はあるが、運転手として定着するか疑問。
- ・無料デーやワンコインデーは初めて利用する方も多くやりがいを感じた。
- ・利用者のほとんどが中心部で乗降しており、特に女性の利用が多い。

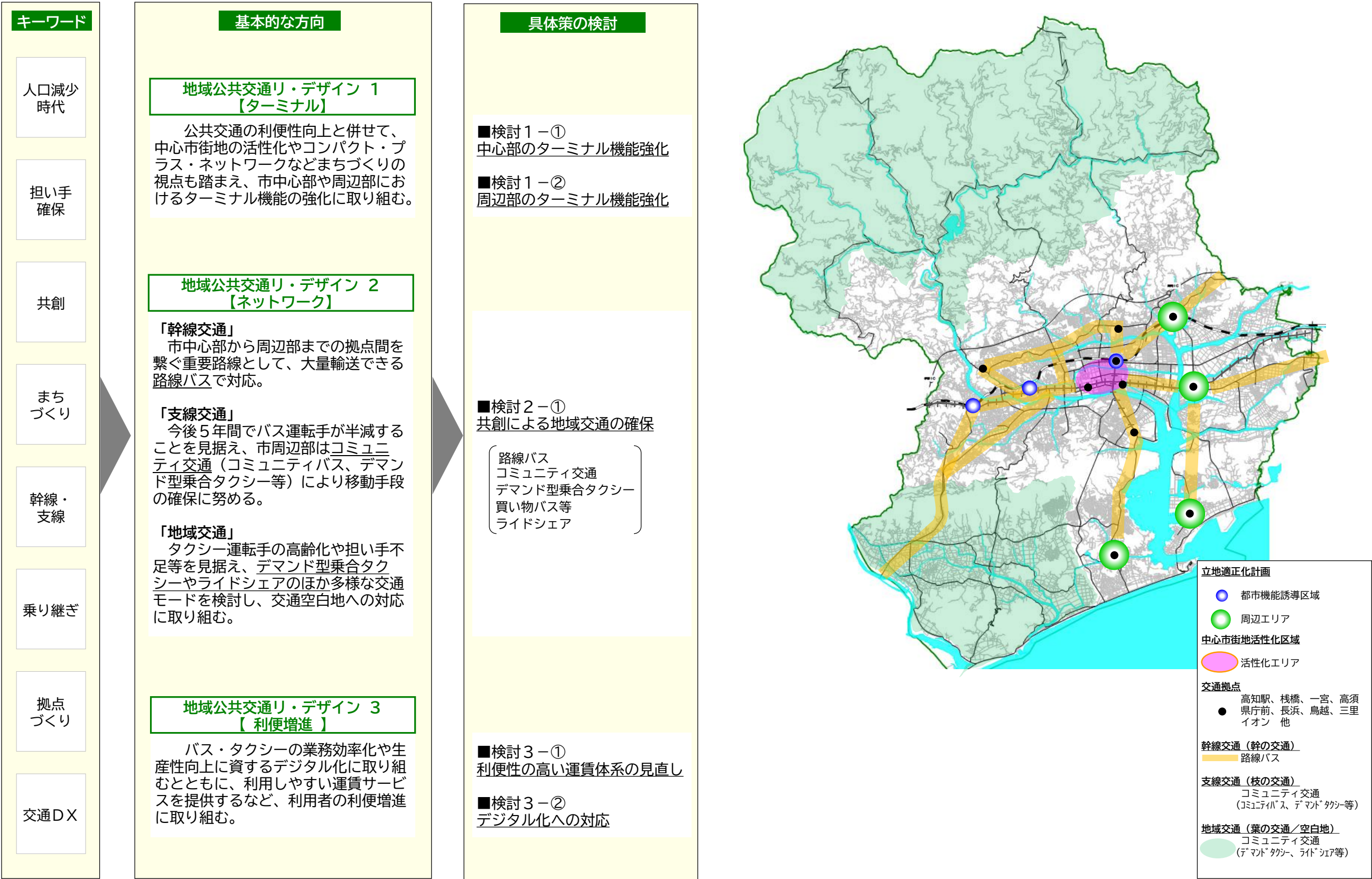
○電車技術員

- ・人手が足りず外注している工事もある。技術継承もできていない。
- ・5年以内に60歳を迎える職員が数名おり、新規職員を入れたいが人が来ない。
- ・高卒の方が入社してくれるとありがたい。高卒新採の方が長く残ってくれる。

7 高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について

高知市地域公共交通会議（地域公共交通リ・デザイン分科会）

（地域公共交通リ・デザインのイメージ）



7 高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について

基本的な方向1【ターミナルのり・デザイン】

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

■検討1－① 中心部のターミナル機能強化

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

【現状】



高知駅バスターミナル

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

路線バス 県庁前発着場所

路線バス：【発着便】イオン高知線、種崎線、長浜県庁前線、南ヶ丘県庁前線、北ヶ丘県庁前線、JAはるの県庁前線、トマン団地線、医大県庁前線、一宮県庁前線、領石線、潮見台JA病院線、前浜線（**乗り入れ12系統**）
【通過便】観月坂団地線、鳥越線、宇津野線、船岡一宮線、ワイルパーク線、高岡線、南コータウン線、天王コータウン線、高岡土佐道路線（**乗り入れ9系統**）

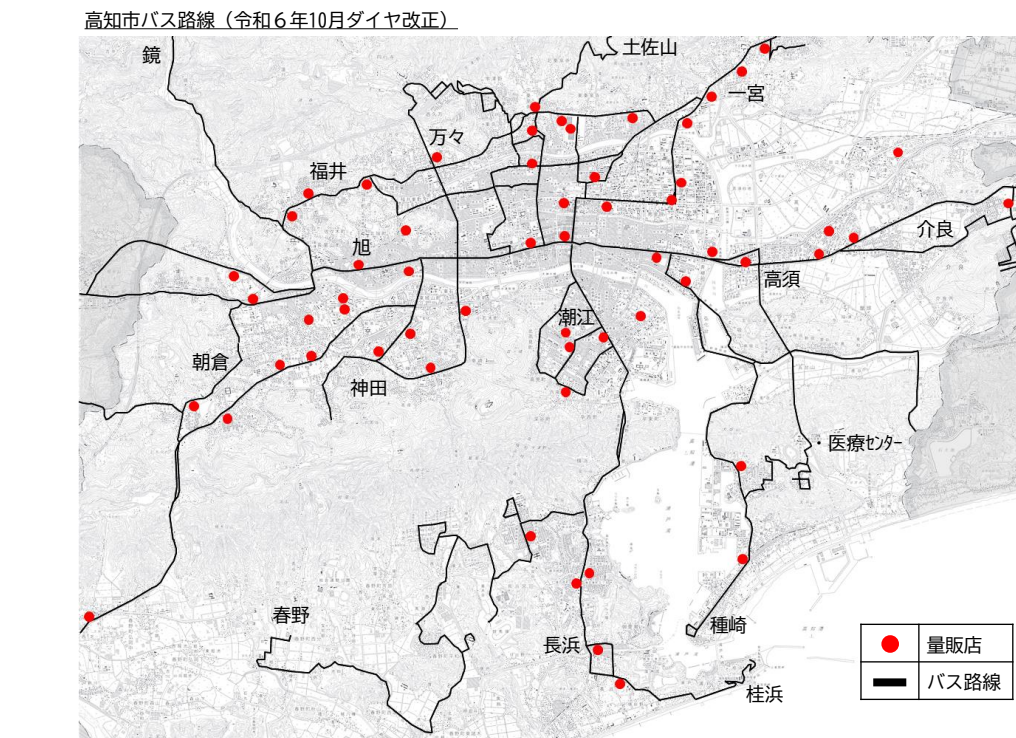
はりまや橋観光バスターミナル

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

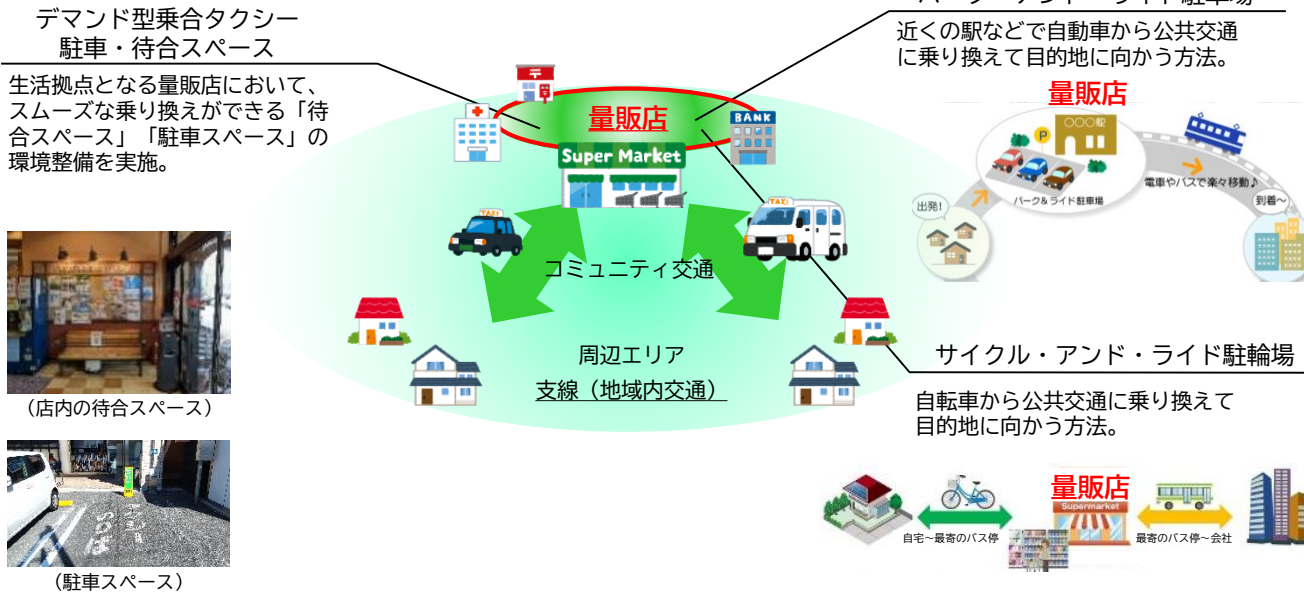
■検討1－② 周辺部のターミナル機能強化

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

【現状】



【イメージ】



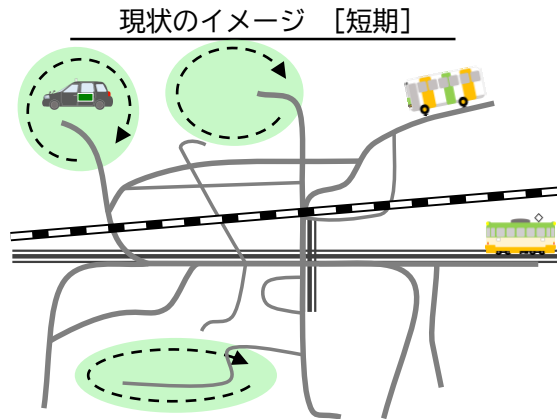
7 高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について

基本的な方向2【ネットワークのリ・デザイン】

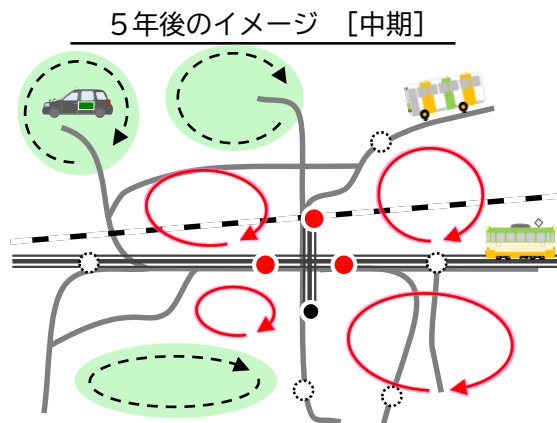
幹線交通 市中心部から周辺部までの拠点間を繋ぐ重要路線として、大量輸送できる路線バスで対応。
支線交通 今後5年間でバス運転手が半減することを見据え、市周辺部はコミュニティ交通（コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等）により移動手段の確保に努める。
地域交通 タクシー運転手の高齢化や担い手不足等を見据え、デマンド型乗合タクシーや日本版ライドシェアのほか多様な交通モードを検討し、交通空白地への対応に取り組む。

■検討2-① 共創による地域交通の確保

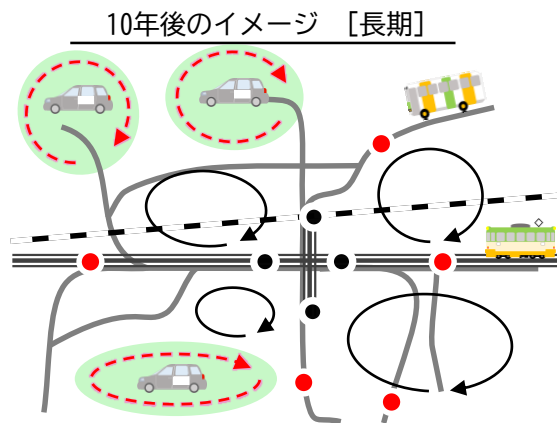
【イメージ】



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



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



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

基本的な方向3【利便増進のリ・デザイン】

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

■検討3-① 利便性の高い運賃体系の見直し

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

【現状】

運賃サービス（一般）

オート1 dayサービス

市内均一区間をICカード
ですかで大人500円でバス
乗り放題！

電車一日乗車券

市内均一区間が500円乗り
放題！全線が1000円乗り放
題！

お買い物乗車券

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

運賃サービス（高齢・学生他）

おでかけ電車65定期

65歳以上の方に電車全線乗
り放題となる定期券！

おでかけバス70定期

70歳以上の方にバス乗り放
題となる定期券！

子育て支援サービス

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

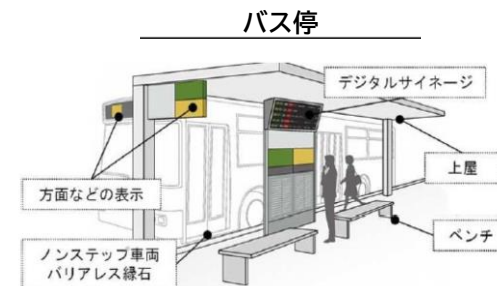
運賃サービス（乗り継ぎ割引）



■検討3-② デジタル化への対応

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

【イメージ】



タクシー配車アプリ



会 議 要 旨

会 議	令和7年度第1回高知市地域公共交通会議
開催日時	令和7年5月27日(火) 10:00~12:10
開催場所	高知市役所たかじょう庁舎 6階大会議室
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) 池末和陽 / (主査) 永野享也 / (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	<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。 会議資料は, 事前に送付した資料一式と, 本日配布した資料は, 「とさでん交通バス電車乗務員数推移予測」と, こうちTAXIアプリ「こちタク」のチラシとなる。 それでは, 会次第に沿って進行する。 本日は今年度初回の会議となるため, 新たに委員になられた方を紹介する。 ・高知県 総合企画部副部長(総括)・兼 総合企画部 デジタル化推進監 大原 英樹 様 ・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 安澤 友行 様の代理として, 同局 自動車交通部 旅客課 課長補佐 山下様 ・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 十川 牧子 様 ・国土交通省 四国地方整備局 土佐国道事務所 副所長(管理) 服部 達典 様 ・高知市 都市建設部長 山本 眞史 ・高知市 政策企画部長 林 充 以上, 6名が新たな委員となった。委嘱書は, お手元への交付により代えさせていただく。 なお, とさでん交通 自動車戦略部長の伊藤委員の代理として, 同部 乗合課長 小磯様が出席されている。 また, 老人クラブ連合会副会長の濱田委員, 旅館ホテル協同組合女性部部長の古谷委員, 私鉄連合会会長の白木委員は, 所用により欠席。 それでは, 昨年度から引き続き, 熊谷会長に今後の議事運営をお願いする。
熊谷会長	昨年度に引き続き会長を務めさせていただく。 副会長は, 設置要綱第7条の規定により会長が指名することとなっている。 昨年度まで副会長を務めてもらった中城委員は, 人事異動に伴い林委員に代わったため, 林委員を副会長に指名する。 ===== 林委員 了承 ===== また, 監事は, 山本委員と引き続き尾崎委員を指名する。 ===== 山本委員, 尾崎委員 了承 =====

事務局	はじめに、新たに委員になられた方がいるため、会議の役割について、事務局より説明をお願いします。 ===== 資料1説明 =====
熊谷会長	委員の皆様には、会議の名のとおり「地域公共交通」をテーマに、市内の「バス」、「タクシー」について、主に協議していただく。特に、バス路線廃止について協議すること、公共交通プランについて意見すること、地域内フィーダー計画を国へ申請すること、事業報告について承認することなどがある。会次第のとおり、(1) 前回会議の振り返りから、(8) 地域公共交通リ・デザインまで、議事が8つある。限られた時間の中での協議となるため、会議の円滑な運営にご協力をお願いします。では、資料2「前回会議の振り返り」について説明をお願いします。
事務局	===== 資料2説明 ===== ご意見は後ほどまとめて伺うため、一旦議事を進める。 次に、資料3「令和7年度の主な取組」と資料4-1、4-2の「生活バス路線」を、まとめて説明をお願いします。 資料4-1「地域公共交通プラン」は、事業者から市へ補助金申請するものであるが、「申請前に本会議の意見を聞くこと」とされている。資料4-2「バス路線の退出」は、道路運送法では、「事業者は廃止の6ヶ月前」までに国へ届け出る必要があるが、本会議で協議が整えば、「廃止の30日前」までに期間短縮することができる。それでは、まとめて説明をお願いします。
事務局	===== 資料3説明 =====
伊藤委員 (代理/小磯)	とさでん交通 自動車戦略部 小磯が説明させていただく。本日は伊藤の代理で出席している。 はじめに、「資料別紙 乗務員数の推移」について、これまでも示してきた乗務員数の推移及び予測について、令和6年度実績を反映させたものに見直したものを配布している。見方として、黄色の部分について、採用については過去3年間の平均で試算している。その下、定年退職を65歳、自己都合退職は過去の平均値より試算している。 昨年、大幅な路線再編及び減便を実施して、乗務員不足は大幅に緩和された。昨年ダイヤ改正前は最大でマイナス27名から、令和7年4月1日現在マイナス9名という状況になっている。また本年4月には4名が入社して、秋ごろの独立を目指して現在教習を行なっている。 資料の上段、点々で囲っている部分について、この予測には反映されていない変動(改善)要素について記載している。<u>ここ数年の処遇改善や採用強化により、新規採用は増加傾向、逆に既存乗務員の自己都合退職は減少傾向にある。今後も処遇改善や採用強化を継続することで、現状の予測より採用者の増加及び退職者が減少することを期待している。</u>加えて今年4月に60歳以上のバス乗務員46名に聞き取り調査を行ない、約3割が65歳を超えても乗務を希望しており、今後数年間は定年退職者数の推移も現状の予測より緩やかになることを期待している。以上が乗務員の推移予測の説明となる。 それでは本題の説明に移らせていただく。 資料4-1 地域公共交通プランについて、先ほど申し上げた乗務員数の状況も踏まえ、今年10月ダイヤ改正については、ここ数年にない小規模な改正を計画している。 まず申請理由について、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である。高知市においても、市民の移動手段として路線バスの重要性は高いと認識しているが、一方で人口減少や自動車等の普及により利用者の減少に歯止めがかからない状況にある。事業運営においては、近年の軽油価格の高騰、物価高騰などもあり、コスト

	削減には努めているが、自助努力だけでは成り立たない状況となっている。 昨年11月には収支均衡を見据え運賃改定を実施したが、運賃で費用を賄うことは実質的に不可能であり、これまで以上に路線バス事業の維持が困難となっている。このような状況のなか、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、路線バスを運行するには運行補助が必要不可欠であり申請するものとなっている。 次に、路線バス事業の過去3年実績及び当年見込み、翌年度計画の表となっている。 「1.全系統」は高知市に係る全ての系統となっている。右列の令和8年度計画については、系統数は今年10月よりマイナス2系統、運行回数については循環系統の運行回数のカウント方法が変更になったことで数値的には増加しているが、実質的には微減となる計画。実車走行キロは年間でマイナス5千キロを計画している。 「2.広域系統（1）」は複数の自治体を跨ぐ国庫系統、3ページ（2）県補助系統、（3）市町村補助系統、（4）自主運行系統を示している。 4ページ上段は高知市で完結する系統で（1）市補助系統、下段（2）が自主運行系統となっている。 令和8年度の高知市単独補助系統の計画の詳細について、下段は自主運行系統。裏面は国庫補助系統と県補助系統となっている。 7ページ以降が系統別の概要書となっている。見方は、上段1.運行ルート、2.運行内容として左から、起点・経由・終点、系統キロ・運行回数を記載している。下段に運行時刻の新旧及び1日当りのICの平均利用者数を示している。 令和8年度については先ほども申し上げたが、小規模な改正となる。変更点については、利用者からのご意見を反映したことと、若干、ダイヤ調整を行なう程度の改正となっている。 利用者からのご意見を反映した系統を説明する。24ページと25ページが、昨年新設した船岡一宮線の系統となっている。昨年のダイヤ改正以降、利用者から吉野緑ヶ丘・上町二丁目経由が極端に少なくなったとのこと意見をいただいております、24ページ神田本村・上町五丁目経由から25ページ吉野緑ヶ丘経由に平日3便、土日祝2便を振替える計画をしている。 31ページ 31番の南ヶ丘県庁前線については、平和団地の利用者から8時台から14時台まで便がなく利用しづらい、とのご意見がありダイヤ調整で11時台の便を設定する計画をしている。 34ページから37ページが廃止路線について、34ページのJAはるの線はJAはるのから東諸木間の廃止によるものとなっている。また35と36ページのトーメン団地線については比島経由から金田橋経由に経路変更するものとなっている。 資料4-2バス路線（区間）の退出の申出について、先ほどの概要説明でも触れたが、JAはるの線のJAはるのから東諸木間の区間廃止の1件となっている。地域への説明については、今年1月に春野各地区の区長さんが集まる機会に出向き、退出に至った経緯について説明を行った。特に区長さんからはご意見はなかった。 弊社が退出した後は、高知市がデマンド型乗合タクシーの利用について地域に説明しており、利用者の利便は阻害しないと判断している。今後、10月の改正に向け、地域住民への周知については、1ヶ月前までにはバス停及び弊社HPに「お知らせ」を掲載し告知する。また、高頻度利用者には郵送にて告知する予定としている。 乗務員数については、今年は大きな変動がなく、小規模なダイヤ改正となるが、来年度は定年退職者が9名、それ以降も毎年、定年退職者が発生をし、既存乗務員の平均年齢は年々高くなっており、今後も厳しい状況が続くことが想定されるが、できる限り路線を維持していくため、今後も採用強化に努める。 以上で資料4-1、4-2の説明を終了する。
熊谷会長	資料4-1及び4-2は本会議での承認が必要。資料1から資料4までについて、質疑に移る。
林副会長	バス・電車の乗務員推移予測について、軌道事業の推計予測が3月に示されていたものか

	ら比べて大幅に減少しているが、計算方法の変更があったのか説明をいただきたい。
近藤委員	基本的に軌道事業運転手も同様であるが、カウントの仕方について考え方は変更していない。しかし、令和5年度に記載のとおり、採用者数1名と近年にない採用者数の少なさであったため、数値が変動している。 考え方については変更していないが、今後は処遇改善、採用強化に努めたいと考えている。
熊谷会長	4月に4名の採用とあるが、要因の説明を求める。
伊藤委員 (代理/小磯)	様々な角度で採用の強化を図った成果と感じている。今後も企業説明会等人事強化に努めるので、今後の採用にも期待している。
尾崎委員	資料4-1について、以前にも質問したことがあるが、利用者数がICカード利用者との説明があったが、現金客の利用者数は把握しているのか。
伊藤委員 (代理/小磯)	ICカード利用者の数から逆算して現金客を計算している。
尾崎委員	この資料には現金客の利用者数は計算されていないのか。また、現金客を含めた利用者数を教えてほしい。
伊藤委員 (代理/小磯)	おっしゃる通りICカード利用者のみとなっている。現金客の数字は今は資料がなく回答できない。
尾崎委員	資料としては現金客を含めた人数があればありがたい。
熊谷会長	今回系統数が64から62になった。かつては192あった系統がこの10年でこれだけ減った。以前は土電と県交通が重複して走っていたこともあり、とさでん発足で大幅に減ったのは分かるが、系統数が60台というのは妥当なのか。愛媛や香川と比較してどうなのか。
鈴木委員	系統数はとり方が様々で、とさでんでいうと、起終点が同じでも経由地が異なれば別系統としてカウントする。他県の情報については調べたことはない。
熊谷会長	我々としてはこれがいいのか判断ができないので、少しでも安心できる材料として他県の情報があればいいと思う。 次に、タクシーアプリについて、運用状況について説明いただきたい。
明石委員	このアプリは各関係機関の協力のもと、今年の4月21日より運用開始した。事業者の数は、法人タクシー・個人タクシーの約70%が等事業に参加しており、台数にすると約480台となっている。 本事業は、県民市民の移動権を守り、地域の活性化を図ることを目的としている。また、タクシー事業者の営業成績向上を願ってアプリを立ち上げた。事業は40日ほど経過した現在、配車依頼も順調に推移している。
事務局	事務局より補足させていただく。当アプリは4月21日から運用を開始し、当初1,000円のクーポン券を4,000枚準備していたが、取得者数が上限に達したため、4月28日より6,000枚に上限を変更した。 現在のクーポン取得数について、資料3より最新のデータとして昨日現在の実績を報告する。5,088枚取得されており、そのうち807枚が使用されており、これから使用が増えてく

	るものと予想される。また、クーポンの使用期限が8月末までとなっているため、そこまでは使用数を増やしていきたいと思う。
山本委員	バス路線再編について、資料3の3ページの資料を見ると南国市やいの町も含まれているが、各市町村との協議の進捗や今後の予定を教えてください。
伊藤委員 (代理/小磯)	南国市とは先日協議を行い、見直しのエリアで間違いはない。計画通りに進めており、関係自治体と協議を進めていく予定となっている。
山本委員	具体的なタイミングは決まっていないのか。令和8年まであまり時間がないが。
伊藤委員 (代理/小磯)	当初の計画より多少遅れており、引き続き協議をしていきたいと思う。
尾崎委員	前回県の方に質問させていただいたが、前回の会議録の5ページに私の発言が書いており、県の方からこれから検討会を設置していくとの説明があったが、その後の進捗を教えてください。
大原委員	昨年公共交通の形について説明し、詳細については今年度詳細について検討する流れで、委員を選定する流れとなっている。
尾崎委員	時期的にはどれくらいを目途にしているのか。
大原委員	6月に第1回目に開催する予定となっている。
熊谷会長	他に意見はないか。岡村委員はどうか。
岡村委員	どういう意見をすればいいか迷っている。他の委員さんもそうではないか。意見を言った以上、プラスになって欲しいが、一方では、苦々しい意見を言わなければならないとも思っている。 タクシーアプリについては、5,000人のユーザーが手を挙げてくれていて、800人がクーポンを使っている。16%の利用率。出だしとしては好調なんじゃないかなと思う一方で、もっと利用してくれるといいと思う。登録したという話は聞かすが、使ったという話はあまり聞かない。こういう時にアプリを使っては。例えば、特定健診のときに使ってみたら、などといったキャンペーンや広報を行ってはどうか。 2点目は熊谷先生がおっしゃられた意見と近いが、持続可能な公共交通の実現のため、利用実態に合わせて、減便を行ったりしている状況であるが、あるべき姿はどうなのか。目標があって、現状があってそのギャップをどう埋めていくか。その目標がないのが、何となく議論が曖昧になり、すっきりと意見できないところである。これが高知県さんの方で取りまとめられる委員会なのかわからないが、もう少し中長期的に議論できるといいと思う。 例えば国土交通省総合政策局で、「公共交通サービスアクセシビリティ指標」というものがあるが、そういったものがあると、もう少し議論しやすいのではないかと。現状では、それぞれの立場からの意見で、個別最適が図られた全体像を保とうとしているが、全体最適を考えられると、もう少し意見しやすくなるのではないかと。 最後に、現在私は別のプロジェクトで、ビジョン主導型のバックキャスト手法を行っている。これは何かというと、例えば2040年にどうなりたいかということを決めて、そこに合わせるために今から何をしなければならないかという議論を行っている。人口減少が進む中、インバウンドや観光客が入ってきて環境変わる中で、我々の交通体系のあり方はどうありたいのかということを決めていくために、そういう手法を行っていくことも検討してはどうか。

熊谷会長	前回は申し上げたが、例えば退出についての考え方として、大きな方針を最初に説明をすれば、皆さんも納得しやすいのではないかと。現地も知らない方がおられる中、結果だけ出されても、良いのか判断ができない。
長尾委員	資料を見ていたが、10年前はバス路線がたくさんあったが、毎年減便されている。路線廃止に至る経緯で地域の住民の意見は聞いているのか。利用者数が多く見込まれる時間帯のダイヤが1時間以上空いている。パブリックコメント等で意見を求めているのかいかがか。
伊藤委員 (代理/小磯)	利用目的によってそれぞれ要望があることは理解している。弊社のホームページにてご意見やはがきでの意見をいただいている。すべて対応できたらいいが、乗務員数や車両数ではできる範囲に限られるため、なるべく意見を反映させたダイヤを作成しているのでご理解をいただきたい。
長尾委員	いつも乗務員の話になる。乗務員数減による減便はわかるが、利用者が利用したい便を残してほしいという意見であるのかいかがか。
伊藤委員 (代理/小磯)	当然朝晩の利用者数が多いことは把握している。対して、昼間は利用者数が少ないことから、乗務員の休憩時間確保も必要であるため、このような縛りの中でできる限り便数の確保は行っていきたいと思っている。
長尾委員	ぜひ、利用者が一番利用する時間帯を確保してほしい。
中屋委員	バスの利用が一番少ないのは障がい者だと思うが、利用するのが難しい。多くの人はどうやって使っているかわからない現状にある。 車いすで乗降できるバス停が限られており、道路形態の観点からも整備してもらいたい。バスにアクセスしやすいように、乗降口のみ地面を盛り上げるなど工夫はできないか。
岡田委員	歩道の改修は進んでいない。視覚障がい者の安全歩行の観点からも、歩道は平らにするという方法は進んでいる。バスのステップにアクセスしやすい改修は現時点では困難。
中屋委員	新しいデザインを考える時期にも来ていると感じる。皆さんで議論し、皆が利用できるものを作っていきたい。
熊谷会長	国の方はいかがか。
安澤委員 (代理/山下)	ハード面改修については存じ上げていない。身体障害者の方が気持ちよく利用していただけにとさでん交通の職員も研修を受けており、周りの方も補助をしてくれるだろうが、おっしゃるとおり誰でも利用できるものが公共交通であると思う。
熊谷会長	今後の課題としておく。
長尾委員	県からとさでん交通への補助金12億円について詳しい説明を求める。
大原委員	5月16日に、とさでん交通への12億円の支援について、高知県知事と沿線市町首長で協調して実施していくことを発表させていただいた。とさでん交通では、平成26年の発足当初から38億円の債務を抱えており、その債務を順調に返済してきた。それが、コロナ禍で収入が激減し、債務が増加して発足時の金額にまで戻ってしまった。その後、一定程度の回復をしてきたもの、こうした債務が重荷になって、また、とさでん交通は、公共交通部門の赤字を収益部門の収益で埋めるという事業構造となっていることもあり、収益力向上などの前向きな取り組みや人材確保に向けた処遇改善等を行う余力がなくなっている状況にあること

	を、県の方でも聞いていた。 このため、関係市町と協調し、経営基盤強化を図ることを発表させていただいた。元々とさでん交通は、県と沿線市の自治体で公的資金を出資して設立した会社でもあり、今回の支援の前提はそこにある。 とさでん交通は、中央地域の公共交通を維持するという他の企業にはない責務を負っていると考えている。また、とさでん交通が運行する電車や路線バスは、年間約700万人程度の利用があり、県民の足としての不可欠なものである。加えて観光客の移動手段という役割もあり、公益性の高いサービスを担っていると認識をしている。 一方で、先ほど説明したように経営状況がかなり厳しい状況になっている。その公益性の高いサービス担っているとさでん交通の経営の安定化を図ることにより、将来的にも持続的な可能な公共交通を進めていきたいという考えのもと、今回の12億円の支援を行うものとして、発表させていただいた。
長尾委員	とさでん交通乗務員推移について、これまでも、とさでん交通からはこんな企業努力をしている、といった話を何回も聞いた。職員は一生懸命やっている。あとは県、市町の行政が行う補助を全て運転手確保に充てるためにどれだけのことができるか。 乗務員数の推移表では、令和6年が165名で、10年後令和16年の予測では54名。100人も減ってしまう。人材確保するために予算は必要。利用者としては、そういったところに支援していただきたいと考える。
熊谷会長	それでは、いろいろご意見はあると思うが、時間がかかり押しているためここで資料4-1と4-2について承認をとることとする。賛同いただける方は挙手をお願いします。 ===== 挙手多数 ===== それではこちらについては承認とさせていただく。 続いて、資料5、6の説明をお願いします。
伊藤委員 (代理/小磯)	令和7年度も高知市の補助を受け劣化の目立つバス停の更新を計画している。別紙路線図に示したイオン周辺、旭町周辺、朝倉駅前～南針木間の計30基の更新を計画している。
熊谷会長	質問等ある方は挙手をお願いします。 無いようなので、続いて資料6-1、6-2の説明をお願いします。
鈴木委員	===== 資料6-1、6-2説明 =====
熊谷会長	バスの更新頻度の年数を教えてほしい。
鈴木委員	都市部は15年。25年も使っているのは地方のバス会社くらい。15年を超えてくると修理にかかるコストが高くなっていくので、早めに更新していく方がよいと思う。
岡村委員	運賃箱など車両以外の施設のメンテナンスに費用がかかるのか。
鈴木委員	搭載品の修繕はほとんどない。車体本体の修繕費の方が費用がかかってくる。
熊谷会長	承認いただける方は挙手をお願いします。 ===== 挙手多数 ===== それでは、承認とさせていただく。続いて資料7-1、7-2の説明をお願いします。こちら

	は、国に補助金を申請するために会議で計画を作成することとなっている。
事務局	===== 資料7-1, 7-2説明 =====
熊谷会長	資料7-2は承認事項となっている。承認いただける方は挙手をお願いします。
	===== 挙手多数 =====
	それでは、承認とさせていただきます。続いて資料8の説明をお願いします。
事務局	===== 資料8説明 =====
熊谷会長	承認いただける方は挙手をお願いします。
	===== 挙手多数 =====
	それでは、承認とさせていただきます。続いて資料9の説明をお願いします。
事務局	===== 資料9説明 =====
熊谷会長	質問のある方は挙手をお願いします。
林副会長	理事会の経過については説明の通りだが、今後どういう風に進めていくか等の説明を事務局にお願いしたい。
事務局	別資料でA4縦1枚ものの資料9 検討スケジュールに沿って説明させていただく。 昨年の令和6年度から9年度までの大まかな流れをまとめており、凡例にもあるとおり、白丸は短期的な取組について協議する項目、黒丸は中・長期的な視点からリ・デザインについて協議する項目を示している。 中ほどにある令和7年度のスケジュールについて、黒く示している本日5月27日の第1回公共交通会議は、今年10月の再編案についてと、リ・デザインについて協議する。8月には、来年の令和8年10月再編と、リ・デザインに基づく次期地域公共交通計画（案）について、交通事業者の方々と協議しながら現状について整理する。そして、10月の令和7年の再編後、11月に来年10月再編に向けた課題分析と、次期計画の方向性（案）を作成し、2月に再度次期計画の方向性の協議と、骨子（案）の作成をまとめたいと考えている。 令和8年度の5月には次期計画の骨子についての協議および具体策（案）の作成、8月には次期計画の具体策の協議と、計画書の（原案）について作成したいと考えている。そして11月には次期計画の計画書（最終案）を作成し、この案に対して、12月にはパブリック・コメントで市民の方々からも広くご意見をいただいて、2月に2027高知市地域公共交通計画を策定し、令和9年度5月から計画推進したいと考えている。
林副会長	これから高知市では地域公共交通計画の策定作業を進めていくが、さきほど岡村委員が言われた中長期的な方向性をしっかり定めたうえで、対応策を検討していくことが重要と考えている。これに関しては今年度、高知県が主体となって路線バスと路面電車の5年後、10年後の姿について具体的な議論を進めることとしているので、リ・デザインと整合を図りながら、5年後、10年後に向けて何をしなければならぬのか議論を発展させていきたい。
熊谷会長	<u>国の方にライドシェアは今どんな状態か教えてほしい。</u>
安澤委員	日本版ライドシェアについて、高知県は高知市の一部、いの町の一部、須崎等運行が始

(代理／山下)	まっている。そのほかの地域については、許可は取っているが運行は始まっていない。 他県の状況について、松山市は「G0」のアプリを運用しておりかなり動いてはいるが、その他の地域は非アプリ電話対応の日本版ライドシェアということでそこまで動いている印象はない。 高知市においても、「こちタク」は日本版ライドシェアに対応していない状況。日本版ライドシェアについては以上。
熊谷会長	ガイドラインのような指針は出ているのか。それとも今は実証段階なのか。
安澤委員 (代理／山下)	実証というわけではなく、やりたかったらやってもいい状態。アプリがあったほうがやりやすいが、電話でも日本版ライドシェアについては使用できる。 前回の資料を見ていたが、16時から翌5時となっているが、データとして午前中が足りないということであれば相談をしてもらえたら対応できる。
熊谷会長	最後にその他について、なにかあれば説明を求める。
事務局	===== 「こちタク」について紹介 =====
熊谷会長	他にご意見等無ければ時間を超過したため以上とさせていただきます。最後に事務局の出口課長から一言お願いしたい。
事務局	交通事業者の方々は、本日いただいたご意見や利用状況、利用者ニーズも反映しながら、今後の手続を進めていく。 本市としましては、今後、地域公共交通のリ・デザインについて、具体的な検討を進めるに当たりましては、とさでん交通、北部交通、東部交通、ですか、高知市ハイヤー協同組合など交通事業者の方々ができること、できないこと、一つ一つについて具体的な議論を重ね、事業者サイドの考えも取り入れながら、また、市民・利用者の方々や住民を代表する議員の皆様からも率直なご意見も賜りながら、事業者・利用者・行政のバランスの取れた、真に持続できる高知市型公共交通のスキームを早急に検討していく。
事務局	以上をもって、第1回高知市地域公共交通会議を終了する。