

# 令和7年度 第3回 高知市地域公共交通会議

## 次 第

令和8年3月27日（金）09:30  
高知市役所本庁舎6階大会議室  
(611・612・613)

### 1 開 会

### 2 議 事

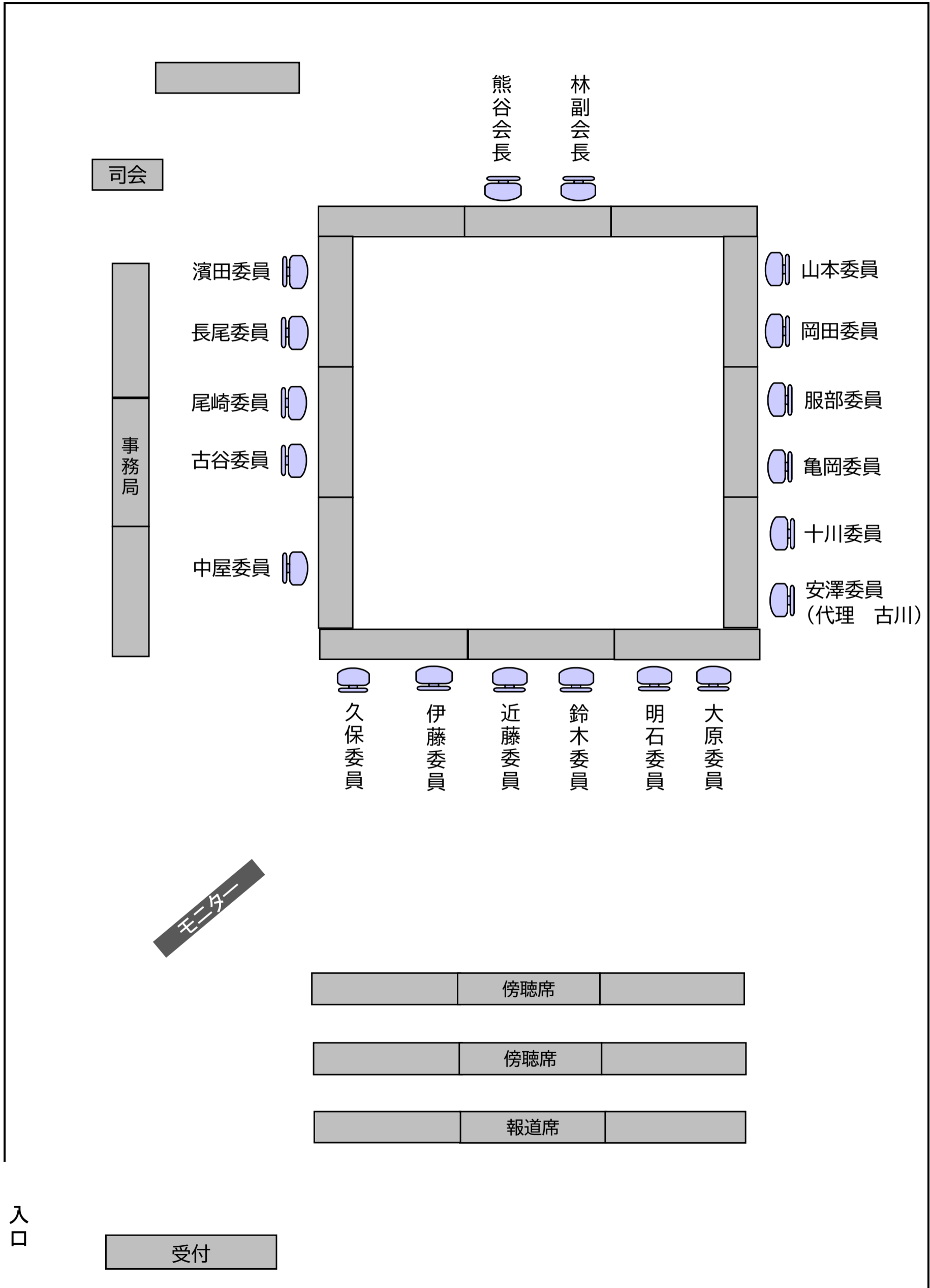
- (1) 前回会議の振り返り ..... 資料1
- (2) 検討スケジュール ..... 資料2
- (3) リ・デザイン分科会の令和7年度取組報告 ..... 資料3
- (4) 令和8年10月再編に向けた検討状況 ..... 資料4
- (5) 地域公共交通会議の令和7年度取組報告 ..... 資料5
- (6) 現行計画の総括及び次期計画の方向性 ..... 資料6
- (7) 令和8年度の事業計画及び予算について ..... 資料7

### 3 その他

- (1) 自動運転バスの実証運行について ..... 資料8
- (2) こうち TAXI アプリ「こちタク」について ..... 資料9

### 4 閉 会

# 令和7年度 第3回 高知市地域公共交通会議 配席図



## 令和7年度第3回 高知市地域公共交通会議 委員名簿

No.	区分（要綱第4条）	所属機関・役職	氏名	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・UBC	おかむら けんじ 岡村 健志	欠席
3	(2) 関係する公共交通事業者及びその組織する団体等	とさでん交通株式会社 自動車戦略部長	いとう さかえ 伊藤 栄	
4		とさでん交通株式会社 電車事業部長	こんどう ひろし 近藤 寛	
5		株式会社県交北部交通 代表取締役	すずき けんじ 鈴木 憲二	
6		四国旅客鉄道株式会社 高知企画部長	くぼ ただし 久保 正	
7		高知市ハイヤー協同組合理事長	あかし けんいち 明石 健市	
8	(3) 住民又は利用者の代表	高知市老人クラブ連合会副会長	はまだ れいこ 濱田 礼子	
9		特定非営利活動法人 高知市身体障害者連合会会長	なかや けいじ 中屋 圭二	
10		高知市町内会連合会会長	ながお たつお 長尾 達雄	
11		特定非営利活動法人 NPO高知市民会議事務局長	おさき あきひと 尾崎 昭仁	
12		高知市旅館ホテル協同組合女性部部長	ふるや すみよ 古谷 純代	
13	(4) 国土交通省四国運輸局高知運輸支局長又はその指名する者	国土交通省四国運輸局高知運輸支局 輸送・監査部門首席運輸企画専門官	やすざわ ともゆき 安澤 友行	代理：古川
14		国土交通省四国運輸局高知運輸支局 総務・企画観光部門首席運輸企画専門官	そごう まきこ 十川 牧子	
15	(5) 高知県総合企画部長又はその指名するもの	高知県総合企画部副部長（総括） ・兼総合企画部デジタル化推進監	おおはら ひでき 大原 英樹	
16	(6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	私鉄高知県連合会会長 （とさでん交通労働組合執行委員長）	しらき まさゆき 白木 政行	欠席
17	(7) 高知県警察本部交通部長又はその指名する者	高知県警察本部交通部参事官兼 交通企画課長	くろいわ さとる 黒岩 覚 かめおか たもつ 亀岡 有	～3/24 3/25～
18	(8) 道路管理者又はその指名する者	国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所副所長（管理）	はっとり たつり 服部 達典	
19		高知県土木部高知土木事務所 次長（技術総括）	おかた さとる 岡田 智	
20		高知市都市建設部長	やまもと まさふみ 山本 眞史	
21	(9) 高知市長が指名する職員	高知市政策企画部長	はやし みつる 林 充	○副会長

（委嘱（任命）期間：令和6年4月1日 から 令和8年3月31日 まで）

## 高知市地域公共交通会議設置要綱

### (設置)

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

### (事務所)

第2条 会議の事務所は、高知市本町5丁目1番45号に置く。

### (所掌事項)

第3条 会議は、次に掲げる事項を所掌する。

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

### (組織)

第4条 会議は、次に掲げる者をもって組織する。

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

### (委員の任期)

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

2 委員の再任は妨げない。

### (役員)

第6条 会議には、次に掲げる役員を置くものとする。

- (1) 会長1人
- (2) 副会長1人
- (3) 監事2人

### (役員を選任及び職務)

第7条 会長は委員の互選によって決める。

2 会長は、会議を代表し、その会務を総理する。

3 副会長及び監事は、第4条第1項に規定する委員のうちから会長が指名する。

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

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

(会議の運営)

第8条 会議は、会長が必要に応じて招集し、会長が議長となる。

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

(資料提供その他の協力等)

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

(協議結果の取扱い)

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

(幹事会)

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

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

(分科会)

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

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

(事務局)

第13条 会議の業務を処理するため、会議に事務局を置く。

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

(経費)

第14条 会議の経費は、負担金、補助金及びその他収入をもって充てる。

(報酬)

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

(事業計画及び予算)

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

ればならない。これを変更する場合も、同様とする。

(事業報告及び決算)

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

(会計年度)

第18条 会議の会計年度は、毎年4月1日から翌年3月31日までとする。

(監査等)

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

(1) 事業報告書

(2) 収支決算書

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

3 会長は、前項の監査報告書を会議に提出するものとする。

(備付帳簿及び書類)

第20条 会議の事務局には、次に掲げる書類を備えておかななければならない。

(1) 本要綱

(2) 委員名簿及び委員の異動に関する書類

(3) 会長、副会長、監事及び事務局職員の名簿

(4) その他必要な書類

(残余財産の帰属)

第21条 解散した場合における残余財産の処分は、会議に諮って定める。

(その他)

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

附 則

(施行期日)

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

附 則

(施行期日)

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

附 則

(施行期日)

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

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和7年10月21日から施行する。

## 高知市地域公共交通会議分科会設置要領

### (趣旨)

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

### (所掌事項)

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

### (組織)

第3条 分科会の名称及び協議事項は、別表のとおりとする。

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

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

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

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

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

### (会議)

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

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。

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

### (協議結果の取扱い)

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

### (報酬)

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

### (庶務)

第7条 分科会の庶務は高知市政策企画部交通戦略課において処理する。

### (委任)

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

#### 附 則

#### (施行期日)

- 1 この要領は、令和6年5月21日から施行する。

#### 附 則

#### (施行期日)

- 1 この要領は、令和7年5月27日から施行する。

#### 附 則

#### (施行期日)

- 1 この要領は、令和7年10月21日から施行する。

別表（第3条関係）

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

# 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) 永野亨也 / (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	<p>&lt;1 開会&gt;</p> <p>本日の会は「高知市地域公共交通会議設置要綱」により「公開」で行う。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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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 (おおはら ひでき) 様</li> <li>・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 (やすざわ ともゆき) 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</li> <li>・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 (そごう まきこ) 様</li> <li>・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 (はっとり たつのり) 様</li> <li>・高知市 都市建設部長 山本 眞史 (やまもと まさふみ)</li> <li>・高知市 政策企画部長 林 充 (はやし みつる)</li> </ul> <p>以上、6名が新たな委員となった。</p> <p>委嘱書は、お手元への交付により代えさせていただく。</p> <p>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、高知市老人クラブ連合会副会長の濱田委員、高知市旅館ホテル協同組合女性部部長の古谷委員、私鉄高知県連合会会長の白木委員は、所用により欠席の連絡をいただいている。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。</p>
熊谷会長	<p>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。</p> <p style="text-align: center;">===== 林委員 了承 =====</p> <p>また、監事は、山本委員と引き続き尾崎委員を指名する。</p> <p style="text-align: center;">=== 山本委員, 尾崎委員 了承 ===</p> <p>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する。</p>
事務局	===== 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

事務局	<p>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。</p> <p style="text-align: center;">===== 資料2説明 =====</p>
熊谷会長	<p>ご意見は後ほどまとめて伺うため、一旦議事を進める。</p> <p>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。</p>
事務局	<p style="text-align: center;">===== 資料3説明 =====</p>
伊藤委員 (代理/小磯)	<p>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、自己都合退職も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。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。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な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、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字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。</p>

	<p>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。</p> <p>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ご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をしており、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。</p>
熊谷会長	資料4-1,4-2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	<p>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。</p> <p>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。</p>
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) 尾崎委員	<p>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。</p> <p>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。</p>

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半断ができないので、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、タクシーアプリの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、そこまでに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 伊藤委員 (代理/小磯)	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、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 岡村委員	他に意見はないか。岡村委員はどうか。 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

	<p>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なと思う。登録したという話は聞くが、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。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。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ぬ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。</p>
熊谷会長	<p>前日も申し上げたが、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。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。</p>
長尾委員	<p>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ほしいかいかか。</p>
伊藤委員 (代理/小磯)	<p>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。</p>
長尾委員	<p>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かいかか。</p>
伊藤委員 (代理/小磯)	<p>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。</p>
長尾委員	<p>ぜひ、利用者が一番利用する時間帯を確保してほしい。</p>
中屋委員	<p>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ないかわからない現状にある。 車いすで乗降できるバス停に限られており、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。</p>
岡田委員	<p>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。</p>

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のよう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	<p>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議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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
長尾委員	<p>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。</p> <p>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。</p>
熊谷会長	<p>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。</p> <p>===== 挙手多数 =====</p> <p>こちらについては承認とさせていただきます。続いて、資料5、6の説明をお願いします。</p>
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する。 ==== 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7-1, 7-2の説明をお願いする。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する。 ==== 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の説明をお願いする。
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する。 ==== 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の説明をお願いする。
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する。
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きます。 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	<p>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いと、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。</p>
熊谷会長	<p>国の方にライドシェアは今どんな状態か教えてほしい。</p>
安澤委員 (代理/山下)	<p>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「GO」のアプリを運用しておりかなり動いているが、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。</p>
熊谷会長	<p>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。</p>
安澤委員 (代理/山下)	<p>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。</p>
熊谷会長	<p>最後にその他について、なにかあれば説明を求める。</p>
事務局	<p>===== 「こちタク」について紹介 =====</p>
熊谷会長	<p>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。</p>
事務局	<p>交通事業者の方々には、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。</p>
事務局	<p>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。</p>

## 会 議 要 旨

会 議	第4回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会																												
開催日時	令和7年8月22日(金) 13:30~15:30																												
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	林 充(高知市政策企画部長)																												
事務局	交通戦略課 課長:出口忠彦 課長補佐:門田真紀 係長:池末和陽 主査補:永野淳也 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	<p>&lt;1 開会&gt;</p> <p>本日の会は「高知市地域公共交通会議設置要綱」の規定により「公開」となる。会議資料は, 事前に皆様にお送りした資料一式となる。なお, 今回から傍聴者や報道関係者への紙資料の配布は控え, 前方のスクリーンでご覧いただく形で対応させていただく。また高知市交通戦略課ホームページにも, 本日の資料を公開しており, パソコンを持参されている方は, そちらで資料を閲覧することもできる。本日の分科会は今年度初回であり, 人事異動等により新たに委員になられた方もいるため委員紹介を行う。</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 50%;">1 高知工科大学名誉教授</td><td style="width: 50%;">熊谷靖彦 様</td></tr> <tr><td>2 高知市都市建設部長</td><td>山本真史</td></tr> <tr><td>3 高知県総合企画部副部長</td><td>大原英樹 様</td></tr> <tr><td>4 高知市ハイヤー協同組合理事長</td><td>明石健市 様</td></tr> <tr><td>5 株式会社県交北部交通代表取締役</td><td>鈴木憲二 様</td></tr> <tr><td>6 とさでん交通株式会社電車事業部長</td><td>近藤 寛 様</td></tr> <tr><td>7 とさでん交通株式会社自動車戦略部長</td><td>伊藤 栄 様</td></tr> <tr><td>の代理として, 同部乗合課長</td><td>小磯勝幸 様</td></tr> <tr><td>8 高知市身体障害者連合会会長</td><td>中屋圭二 様</td></tr> <tr><td>9 高知市老人クラブ連合会副会長</td><td>瀧田礼子 様</td></tr> <tr><td>10 NPO 高知市民会議事務局長</td><td>尾崎昭仁 様</td></tr> <tr><td>11 高知市町内会連合会会長</td><td>長尾達雄 様</td></tr> <tr><td>12 高知市旅館ホテル協同組合女性部部長</td><td>古谷純代 様</td></tr> <tr><td>13 高知市 政策企画部長</td><td>林 充</td></tr> </table> <p>14 高知大学准教授 岡村健志 様は, 所用により本日欠席の連絡をいただいている。以上14名が分科会委員となる。それでは今後の議事運営は林分科会長にお願いする。</p>	1 高知工科大学名誉教授	熊谷靖彦 様	2 高知市都市建設部長	山本真史	3 高知県総合企画部副部長	大原英樹 様	4 高知市ハイヤー協同組合理事長	明石健市 様	5 株式会社県交北部交通代表取締役	鈴木憲二 様	6 とさでん交通株式会社電車事業部長	近藤 寛 様	7 とさでん交通株式会社自動車戦略部長	伊藤 栄 様	の代理として, 同部乗合課長	小磯勝幸 様	8 高知市身体障害者連合会会長	中屋圭二 様	9 高知市老人クラブ連合会副会長	瀧田礼子 様	10 NPO 高知市民会議事務局長	尾崎昭仁 様	11 高知市町内会連合会会長	長尾達雄 様	12 高知市旅館ホテル協同組合女性部部長	古谷純代 様	13 高知市 政策企画部長	林 充
1 高知工科大学名誉教授	熊谷靖彦 様																												
2 高知市都市建設部長	山本真史																												
3 高知県総合企画部副部長	大原英樹 様																												
4 高知市ハイヤー協同組合理事長	明石健市 様																												
5 株式会社県交北部交通代表取締役	鈴木憲二 様																												
6 とさでん交通株式会社電車事業部長	近藤 寛 様																												
7 とさでん交通株式会社自動車戦略部長	伊藤 栄 様																												
の代理として, 同部乗合課長	小磯勝幸 様																												
8 高知市身体障害者連合会会長	中屋圭二 様																												
9 高知市老人クラブ連合会副会長	瀧田礼子 様																												
10 NPO 高知市民会議事務局長	尾崎昭仁 様																												
11 高知市町内会連合会会長	長尾達雄 様																												
12 高知市旅館ホテル協同組合女性部部長	古谷純代 様																												
13 高知市 政策企画部長	林 充																												
林会長	<p>当分科会は, 昨年7月の高知市地域公共交通あり方検討結果報告書で示された様々な課題に対応するため, 特に, バス・タクシーの地域交通の具体的なあり方検討を目的に設置している。昨年7月の初回の分科会では, あり方検討結果報告書の内容をご確認いただき, 委員の皆様からは公共交通について率直なご意見をいただいた。第2回分科会では, 交通事業者や関係者の方々から, 将来の公共交通の姿について, 様々なご提案をいただいた。第3回分科会では, 短期的な対応として, 「令和7年10月再編に向けた検討について」触れ, その後, 中・長期的な視点から, 「リ・デザインに向けた方向性の検討について」ご議論いただいた。こうした議論を踏まえ, 今年5月に開催した地域公共交通会議において, リ・デザインの基本的な考え方をとりまとめた。本日, 第4回分科会では, リ・デザインの基本的な考え方に基づく, リ・デザインの全体像とネットワークの検討について, 議論を行う。15時終了を目的に進めるため, 円滑な議事進行にご協力をお願いする。</p> <p>まず, 当分科会の役割と前回会議の振り返りについて, 事務局から説明をお願いする。</p>																												
事務局	===== 資料1, 2説明 =====																												
林会長	<p>議事質疑に移る。質問等ある方は挙手をお願いする。</p> <p>私から質問させていただく。5月の公共交通会議では, 資料2の2ページの網掛け部分に書いているように, 新規採用職員は増加傾向にあり, 自己都合退職が減少傾向にあるといっ</p>																												

伊藤委員 (代理/小磯)	<p>た喜ばしい説明があった。運転手数は公共交通の維持に大きな影響を与えるため注視する必要があるが、5月の会議から3か月程度経過し、直近の状況の説明をお願いする。</p> <p>引き続き処遇改善、採用強化に努めており、新規採用職員は増加傾向にあるが、5月と大きく変わったことはない。今後短時間勤務の雇用や車内の整備部門と乗務員の兼務など、様々な形で運転手不足解消に努めていきたい。</p>
熊谷委員	<p>タクシーアプリについて、リリースから3か月が経過した現状を教えてください。</p>
明石委員	<p>4月21日から高知市の全面的な支援のもとスタートし、市内の全台数の75%が参加している。順調に成長しており、利用者の利便性も向上している。小さい問題はあるが、別段大きな問題はない。業界としても期待している。</p>
林会長 事務局	<p>他に質問がないようなので、次の議事に移る。 検討スケジュールとリ・デザインの全体像について事務局から説明をお願いします。 ===== 資料3, 4説明 =====</p>
林会長	<p>議事質疑に移る。質問等ある方は挙手をお願いします。</p>
山本委員	<p>前回会議でも確認させてもらったが、資料4の13ページの路線見直しエリアについて、他の市町村と協議を進めるとのことであったが、協議結果や変更点等について説明を求める。</p>
伊藤委員 (代理/小磯)	<p>見直しエリアについて、来年度再編を計画しているのが、いの町の一部と南国市の一部路線。前回会議以降進展はしていないが、今後両市町と協議を進めていきたい。県市にも情報共有していく。</p>
林会長	<p>先ほどの質問に関連しているが、先ほど採用の話で兼務や短時間勤務の取り組みを進めているとあったが、採用が順調に進んだとしても、今の見直しエリアに変更はないのか。</p>
伊藤委員 (代理/小磯)	<p>短時間勤務等はこれから具体的な募集の手続きに入っていくため、何名雇用できるかははっきりしないと答えられない。12エリアは計画として消したつもりはないので、並行して考えていきたい。</p>
林会長	<p>最後のページの利便増進実施計画について、今まで作っていなかった計画を新たに策定する意義を詳しく説明してもらいたい。</p>
事務局	<p>現在2022年の地域公共交通計画の計画を推進しているが、5年計画となっているため、2027年に次期計画として改定することとなる。これまでの議論を計画に反映させることと並行して、公共交通計画の実行計画という位置付けで、利便増進計画を策定したいと考えており、計画策定することで、国の補助金が今よりも拡充される。これまでのリ・デザインの議論の中で話してきたように、乗り換え型の公共交通にしていくことが1つのテーマであり、利用者にとってわかりやすい運賃体系にする、交通DXを進める等により利便が増進され、乗り換え型の公共交通を描くこととしている。今回の議論の結果を踏まえながら、次期計画策定に取り組んでいきたい。</p>
林会長 事務局	<p>続いて、ネットワークの検討について事務局から説明をお願いします。 ===== 資料5, 参考資料説明 =====</p>
林会長	<p>議事質疑に移る。質問等ある方は挙手をお願いします。</p>

尾崎委員	資料5の6ページ以降の再編効果の事業者の項目について、運転手不足解消につながるか不透明とあるが、解消につながるか、または悪化要因となってしまうのか教えてほしい。
伊藤委員 (代理/小磯) 尾崎委員	乗務員仕業表を作らないと判断できないが、恐らく乗務員不足解消の効果は少ない。 追加で質問させていただくが、乗り換えの際の利用者の費用負担はどうなるのか。
伊藤委員 (代理/小磯)	現在ははりまや橋等により継ぎ割引ポイントを設定しているが、再編を行う場合は乗り継ぎ割引ポイントの見直しなど、お客様の負担にならない方法を考えなければならない。
尾崎委員	現状乗り換え型が導入されているポイントはあるか。
伊藤委員 (代理/小磯) 林会長	現状こういった形はない。 先ほどの件について併せて質問させていただく。例えば、6ページの高岡-長浜線について、朝の通勤時間帯は中心地への需要は高いと予想できるが、中心地から周辺へ向かう便の需要は低いと推察される。需要の少ない便を減便すれば走行距離が減少するため収支改善につながると思われる。加えて、運転手の従事時間が減少するため、全体でそこをうまく組み合わせたら運転手不足解消につながるのではないか。その可能性について教えてほしい。
伊藤委員 (代理/小磯)	昼間の便数を減らすことにより運転手の従事時間は減少するが、朝晩の便数が減少しないと必要な乗務員数は減らない。朝晩に必要な乗務員数イコール全体に必要な乗務員数になるので、需要の少ない昼間の便数を減らしても、乗務員削減効果は出ない。
林会長	2つの案を提案しているが、とさでん交通はいずれも経営上の効果はあまりないのか。
伊藤委員 (代理/小磯)	ターミナル機能を強化することを前提とすれば、中心市街地乗り換え型は棧橋車庫までの回送が減ることで、燃料代や運転手の運転時間削減にはつながる。その場合、運転手の休憩室やバスの駐車スペースの整備等ターミナル機能の強化は必須。
林会長	一定の条件が整えば何らかの効果があるとの認識でよろしいか。
伊藤委員 (代理/小磯) 古谷委員	ゼロではないと思っている。 バスの乗務員は大型二種免許が必要で、入社後免許を取得し、教育を受け運行していると思うが、小型車両を用いれば、普通免許でも運行可能となることは、大きなメリットとなる。大型二種免許の取得はハードルが高いが、普通車なら運転できるという方も一定数いると推察されるため、利用者数の少ない路線は小型化し、運転手資格のハードルを下げることで成り手が拡がり、運転手不足解消につながるのではないか。
伊藤委員 (代理/小磯)	朝晩の利用者数が多い路線もあるため、大型、普通二種の両方雇用したい。雇用の仕方もあるが、小型化できる便があっても朝晩はジャンボタクシーでは乗り切らない。細かい分析をする必要があるが、運転手不足対策の方法の1つとしては考え得る。
長尾委員	この会にはとさでんの電車部長が来てくれている。電車とバスは密接した関係であり、この会でも議論されているが、県が進める電車のあり方検討会の報告を受けたことがない。逆L字型の乗降者数の資料でも、バスは30%、電車は40%とバスと比較しても高い割合。検討の中に電車は必ず入る。今日の議論も、バスから電車に乗り換え、また電車からバスに乗るようになっている。電車のことも県から資料をもらって一緒に検討できないか。

林会長	<p>県が電車と他の交通モードの連携の調査を進めている。県のあり方検討の議論とこの会の議論は密接に関わっている。県の検討会での協議結果もこの会で報告していく。</p>
大原委員	<p>現在県のあり方検討会で電車とバスなど他の交通モードの代替手段と、並走解消も踏まえた調査を行っている。調査と並行して、関係団体と協議しながら方向性を議論することとしているので内容は共有させていただく。</p>
長尾委員	<p>電車もバスもとさでん交通が経営しているため、一緒に議論していくべき。今後は電車も議題に入れてもらいたい。</p>
熊谷委員	<p>ネットワークのところで、示された資料では期待した効果がないとの回答。ドライバーを減らすとか、収支改善につながるとかある効果を求めるためにネットワークを考えるべきであるのに考える順番が逆。基本的な考え方にとられる必要もないのでは。なぜこのようなネットワークを考えたのか、説得力に欠けている。メリットもないのであれば、なぜこのような検討に至ったか疑問を感じる。</p>
事務局	<p>運転手不足など公共交通を取り巻く諸課題があり、あり方検討会の中でも、路線バス単体で地域公共交通の大半を担うことはできないということも示された。今後の公共交通は、電車・バス・タクシーの相互連携バタミックスで守るという基本的な方向を示し、そういった観点から、乗り換え型の公共交通でない、持続可能な姿は描けないということまでがまとまると認識している。バス路線再編は、「わかりやすい路線」を目指し、これまでバスに乗ると、どこに連れて行かれるかわからないといったご意見もあったので、1度中心市街地で乗り換えていただくような再編を描くことで、系統数は大幅に減らすことができる。ただ、資料5の7ページにあるように、電車からバスへの乗り換えという不便を感じるところもある。このため、これまで具体的な検討がされてこなかったため、今回改めて乗り換え型を皆さんにイメージしていただいて、ご意見をいただきながら、基本的な方向も含めて修正すべきところは修正していく。</p>
熊谷委員	<p>あり方検討でも出た2つの課題、1つは運転手不足。運転手がいなければどうしようもない。2つ目は維持管理費。電車が古く、そろそろ変えないといけないという話を、別の会議でも示された。やはりそういうところを前提に考えないと、絵に描いた餅になる。</p>
事務局	<p>先ほどの事務局の話に補足する。最終的には運転手不足にどう対応していくか非常に大きなテーマと認識している。現在、幹線をどうするかというところを具体的に議論しているところ。最終的にはその幹線に合わせて支線をどういうふうに組み合わせっていくか。もう1つ長尾委員が言われたように、電車も並行して今議論をしているので、これらが最後はどう組み合わせれば、運転手不足に寄与できるのかを考えていくことになるが、今日はその前段として、幹線となるバス路線をどう走らせるのかというところを議論していただいている。</p>
中屋委員	<p>運転手不足もあり、路線が増えることは多分想定できないと思う。ネットワークは幹線・支線の議論になると思うが、もっと全体の議論が必要。昨年トーマン団地の路線がなくなるという議論の時に、移動手段を確保する方法がバスだけではなく他のモードも考えられると感じた。ライドシェアなどもある。しかし、誰が責任取るのか、住民の誰がしっかりできるのかというのが一般的に話し合えてない。過疎地域の移動支援を全部デマンドでは対応できない。地域で移動手段が必要だという時期に来ているので、どう対処していくのかももっと議論されるべき。自分たちは福祉有償運送を手掛けたこともあるが、ボランティアでやっている、不定期とか安定していないことがある。行政の援助も必要と思う。以前ぐるりんバスの運行時に、車椅子でも乗れるというデモの時に、みんなで乗ったことがあるが、乗車に時間がかかり定時で運行できなかった。乗客や運転手さんにも迷惑をかけてしまうので、改善できることを利用者と事業者で考えていける時代がくればよいと思う。ハード</p>

	面でお金をかけたらよくなるかもしれないが、最終的にはソフトの部分が大事。タクシーも、運転手さんによってはユニバーサルタクシーでなくても乗せてくれる人もいた。人によるソフトの改善ができればハードがうまくいなくても大丈夫かなと思う。
長尾委員	以前福井県に先進地視察に行った。その時は、高知市がこんな状態になるとは思いもよらなかった。どうしたらいいのかわからない。この方法が一番よいという高知市型の公共交通を考えるうえで、先進地の行政の方に来ていただき生の声を聞くようにしてはどうか。次回11月の会に是非とも検討してもらいたい。
事務局	事務局では岡山市や松山市、宇都宮市などこちらから自治体に伺って話を聞いている。その取組事例の行政職員に来ていただいたことはこれまでにないため、他市と連携を取りながら次回に向けて検討したい。
熊谷委員	いつも会議で質問しているが、電車の維持管理費が2.3億円と、本来必要な8億円に届いていないが安全面は大丈夫か。8億円はとさでんが提示したのか。
近藤委員	何回か回答させていただいているが、各会社で経理処理の違いがあり、金額の中身を分解していかないと比較はできない。とさでん交通では、優先順位をつけて設備投資や修繕を行って、安全を維持できている。8億円は、中期経営計画にある金額で、建物の耐震化など維持管理費以外の現状課題改善のための費用も入ったものという認識。
熊谷委員	8億という数字が1人歩きしている。内訳はこのようになっているので、2.3億円でも大丈夫ということが出されればよい。ぜひ内訳を出していただきたい。
近藤委員	高知県のあり方検討会でも話があり、その中でも数字を出していくので、別途説明をさせていただきたい。
林会長	運転手不足や収支改善にどれくらい効果があるのか、そこがないと議論しづらい。バスのダウンサイジングなどもどういったところで組み合わせたら効果的なのか、今後具体的に出しながら議論していくことが必要。最後に、次第の「その他」について、全体を通じて言い足りなかったことや感じたことがあれば挙手をお願いする。特になければ、後日でも気づいた点などあれば、事務局へ問合せをお願いする。なければ、最後に事務局から連絡事項などがあれば発言をお願いする。
事務局	今回は幹線交通ネットワーク再編の考え方、路線の描き方について議論いただいた。高齢者の視点や障がいをお持ちの方からのご意見、実際のユーザーからのご意見もいただいた。また事業者の考えもいただいたので、本日のご意見を踏まえながら、次回分科会に向け、関係者の方々とともに整理したい。今回は、支線交通と地域交通のネットワークの再編の考え方や描き方について、幹線交通、支線交通、地域交通を結ぶターミナルについてご議論いただくことや、利便増進についても検討できればと考えている。本市では、現行の公共交通計画が令和8年度末に終了し、次期計画が令和9年度スタートとなる。そのため、今年度末には次期計画の方向性を示し、令和8年度から具体的な内容の議論を進めたいと考えている。検討を進めるに当たって、とさでん交通、北部交通、ハイヤー協同組合など交通事業者の方々や運輸局、高知県、沿線自治体など行政関係者とともに、できること、できないこと1つ1つについて議論を重ね、また利用者や議員の皆様からも率直なご意見を賜りながら、事業者・利用者・行政がバランスの取れた、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まいりたい。引き続き委員の皆様におかれましてはご協力をお願いする。
事務局	次回分科会は11月を開催予定としている。日程調整や協議事項など、詳細は後日連絡させていただく。以上をもって、第4回リ・テサイン分科会を終了する。

## 検討スケジュール（予定）

## 2024年度（令和6年度）

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

## 2025年度（令和7年度）

5月27日	地域公共交通会議	・令和7年再編案について ●地域公共交通リ・デザインについて
8月22日	リ・デザイン分科会④	・地域公共交通リ・デザインの全体像について ・リ・デザインに向けた具体策の検討（ネットワーク）
9月10日	地域公共交通会議 （書面協議）	・生活交通改善事業計画の策定について（UDタスク関連）
10月	—令和7年再編—	
3月27日	地域公共交通会議	・令和8年10月再編に向けた検討状況 ・2027高知市地域公共交通計画の方向性

## 2026年度（令和8年度）

5月	地域公共交通会議	・令和8年10月再編案について ・2027高知市地域公共交通計画（骨子）
9月	リ・デザイン分科会⑥	・リ・デザインに向けた具体策の検討 ・2027高知市地域公共交通計画（原案）
10月	—令和8年再編—	
11月	地域公共交通会議	・2027高知市地域公共交通計画（最終案）
12月	パブリック・コメント	・2027高知市地域公共交通計画（最終案）の意見聴取
2月	地域公共交通会議	・令和9年10月再編に向けた検討状況 ・2027高知市地域公共交通計画の策定

## 2027年度（令和9年度）

5月	地域公共交通会議	・令和9年10月再編案について ・2027高知市地域公共交通計画の推進
----	----------	--

# リ・デザイン分科会の令和7年度取組報告

# リ・デザインに向けた具体的な検討項目

## ネットワークの検討項目

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
立地状況	通勤・通学・通院・買い物・観光の関連施設 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



## ターミナルの検討項目

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



## 利便増進の検討項目

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








## その他検討項目

関連計画 協議会	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 地域公共交通会議，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

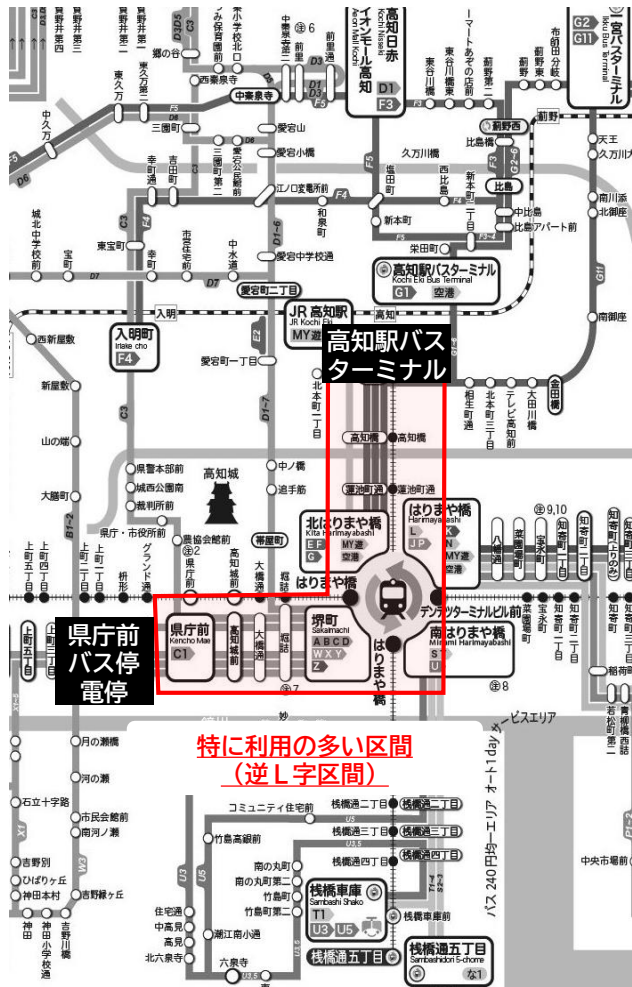
	幹線・支線型	放射型	デマンド型（予約型）	循環型
路線網			(区域運行) (定路線運行) 	(巡回) (8の字) 
形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通拠点を新設する場合には整備費等が生じる。</li> <li>○系統数が最も多い。</li> <li>○中心部の過度な運行が減る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現状は、はりまや橋を中心とする放射型バス路線網を形成。</li> <li>○郊外から中心部へ直行できる。</li> <li>○幹線支線型より系統数が少ない。○朝夕は中心部にバスが集中し過度な運行。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○始点と終点が同じで循環する路線のためわかりやすい。</li> </ul>
車両運転手数	<ul style="list-style-type: none"> <li>○結節点到運転手の労働環境整備と利用者の待合環境整備が必須。</li> <li>○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。</li> <li>○始発終発時に栈橋からの回送コストが生じる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○これまで通りの運転手と車両の運用が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス会社は予約受付や配車など新たな業務が生じる。</li> <li>○タクシー会社は日常業務の範囲内で対応可能。</li> </ul>	
行政の運行補助	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○これに伴い、高知市の運行補助が大幅増となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○国県補助が受けられるため、高知市の運行補助も同様に確保される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗り換えが基本。</li> <li>○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。</li> <li>○短距離運行となりダイヤの遅れが軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○乗り換えなしで中心部まで直行できる。</li> <li>○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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○電話予約が必要。</li> <li>○乗り換えが生じる。</li> <li>○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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○巡回するため目的地までの所用時間が長くなる。</li> <li>○主要施設や公共施設が多くある中心部を巡回。</li> </ul>

# バス・タクシー車両の特徴

	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 ERGAmio	 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。	○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。	○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。	○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。	○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。

# 中心部の電車バス利用状況

- バス停529ヶ所の年間利用者数約290万人のうち、「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。
- 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字区間」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「逆L字区間」で多く利用されている。**この区間を必ずバス又は電車が運行する路線再編を検討。**



## 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ついて

## 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

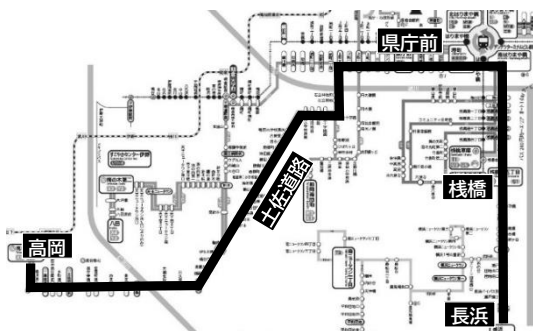
中心市街地活性化やまちづくりの視点も踏まえ、市中心部や周辺部におけるターミナル機能強化に取り組む。



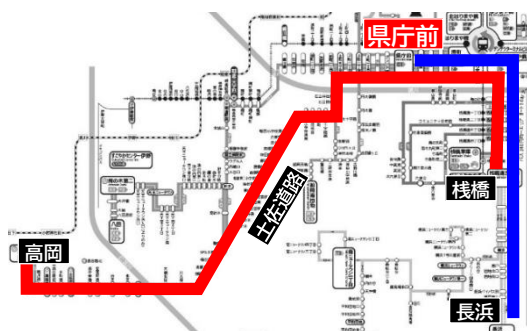
## ■ ネットワークの描き方の検討について

リ・デザインに向けた基本的な方向に基づき、「幹線交通」「支線交通」ネットワークの再編を検討。その際に、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**】ネットワークを検討。

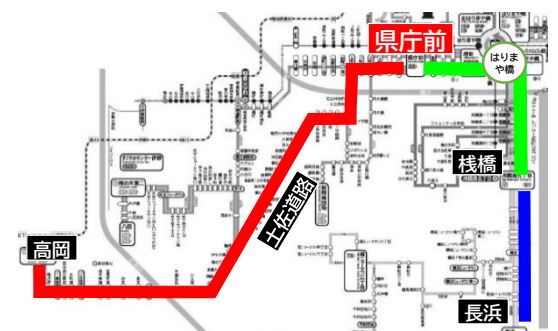
(現行)



(再編案1 中心市街地乗り入れ型)

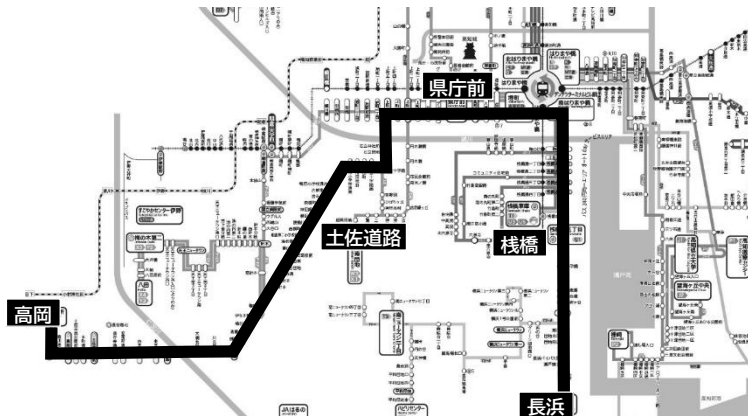


(再編案2 バス電車バス乗り換え型)

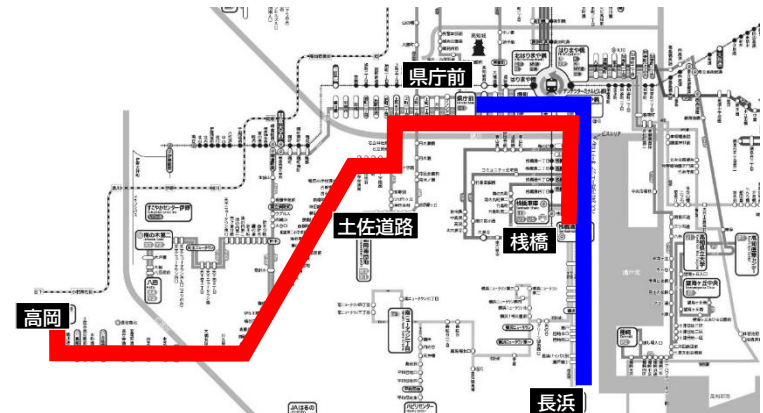


## 高岡ー長浜

【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→土佐道→上町五→はりま→長浜

高岡 上町 グラント 県庁 棧橋 孕橋 長浜 利用者数 利用率

路線	利用者数	利用率	備考
現行路線①	44,774	—	
再編 (案) 幹線②	31,600	70.6%	②/①
再編 (案) 幹線③	11,254	25.1%	③/①
※乗り換えが伴う利用者	1,920	4.3%	④/①

【復路】 長浜→はりま→上町五→土佐道→高岡

長浜 孕橋 棧橋 県庁 グラント 上町 高岡 利用者数 利用率

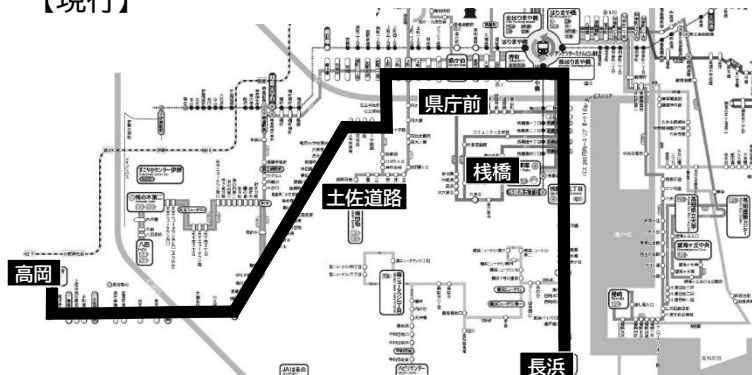
路線	利用者数	利用率	備考
現行路線①	41,368	—	
再編 (案) 幹線②	24,972	60.4%	②/①
再編 (案) 幹線③	15,055	36.4%	③/①
※乗り換えが伴う利用者	2,378	5.7%	④/①

## ■ 「中心市街地乗り入れ型」の特徴

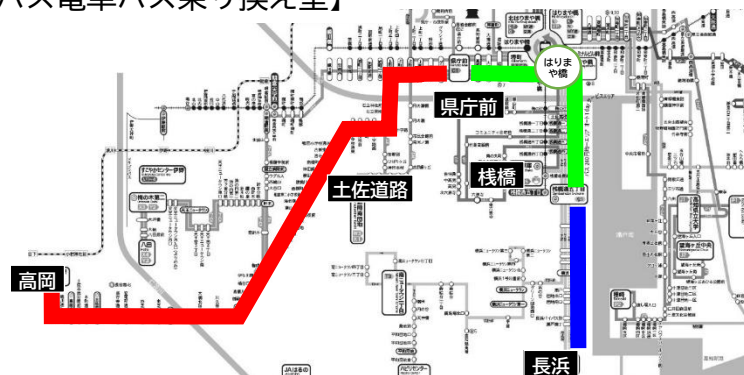
- 利用者
- ・長距離路線から短距離路線に再編されるため**ダイヤの遅れが緩和**。
  - ・全利用者の**95%**はこれまで**通り利用**できる。(5%は乗り換えが生じる)
- 
- 事業者
- ・短距離路線となることでダイヤの遅れが緩和され**定時運行**が期待される。
  - ・**県庁前・棧橋**が中心部の発着点となるため**ターミナル機能強化**が必須。

高岡-長浜

【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】 高岡→土佐道→上町五→はりま→長浜

高岡 上町 グラト 県庁 はりま 棧橋 孕橋 長浜 利用者数 利用率

路線	利用者数	利用率	備考
現行路線①	44,774	—	
幹線②	15,017	33.5%	②/①
再編(案) 電車④	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 グラト 上町 高岡 利用者数 利用率

路線	利用者数	利用率	備考
現行路線①	41,368	—	
幹線②	1,439	3.5%	②/①
再編(案) 電車④	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%	

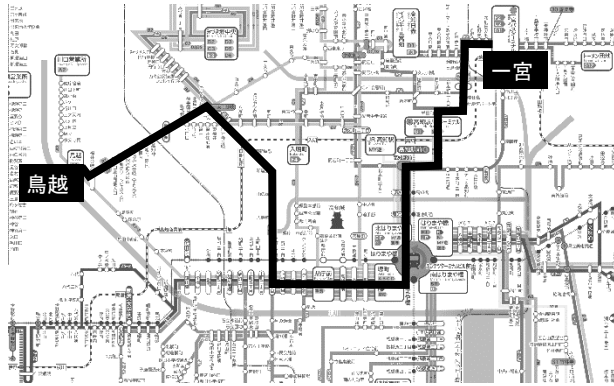
■ 「バス電車バス乗り換え型」の特徴

- 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**。
  - 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・移動時間が長くなる**。
  - 朝夕ピーク時には**バスから満員電車へ乗車できないことが懸念される**。

- 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**。
  - 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**。

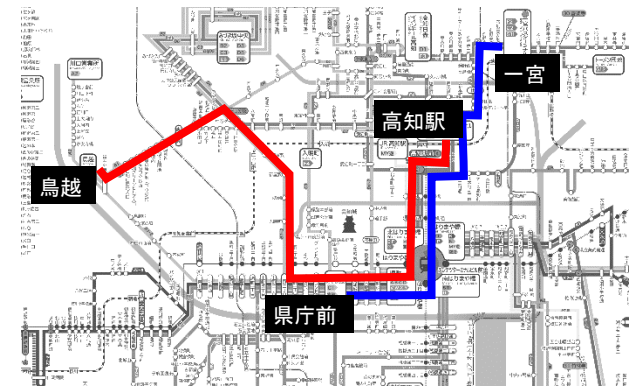
鳥越 - 一宮

【現行】



再編 (案)

【中心市街地乗り入れ型】



## ■ 利用状況 (調査期間：R6.11～R7.5)

【往路】 鳥越→宗安寺→上二→県庁前→高知駅→比島→一宮

	鳥越	宗安寺	上二	県庁前	高知駅	比島	一宮	利用者数	利用率	
現行路線①	[Bar chart showing route from Toriwa to Ichinomiya]							8,892	—	
再編 (案)	幹線②	[Bar chart showing route from Toriwa to Takachiho Station]						6,946	78.1%	②/①
	幹線③			[Bar chart showing route from Aikawa-mae to Takachiho Station]				1,975	22.2%	③/①
※乗り換えが伴う利用者								271	3.0%	

【復路】 一宮→比島→高知駅→県庁前→上二→宗安寺→鳥越

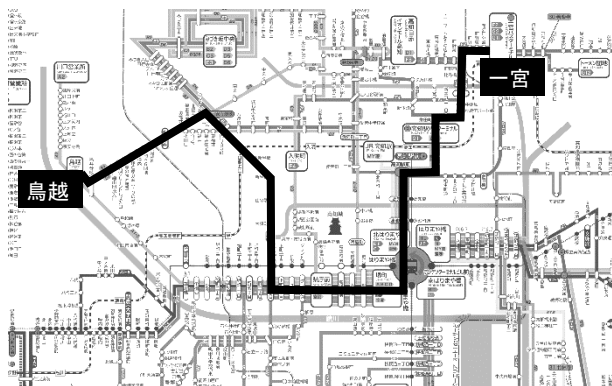
	一宮	比島	高知駅	県庁前	上二	宗安寺	鳥越	利用者数	利用率	
現行路線①	[Bar chart showing route from Ichinomiya to Toriwa]							3,148	—	
再編 (案)	幹線②		[Bar chart showing route from Takachiho Station to Aikawa-mae]					2,468	78.4%	②/①
	幹線③			[Bar chart showing route from Aikawa-mae to Takachiho Station]				599	19.0%	③/①
※乗り換えが伴う利用者								132	4.2%	

## ■ 「中心市街地乗り入れ型」の特徴

- 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。
  - ・全利用者の97%はこれまで通り利用可能。(3%は乗り換えが生じる)
- 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。

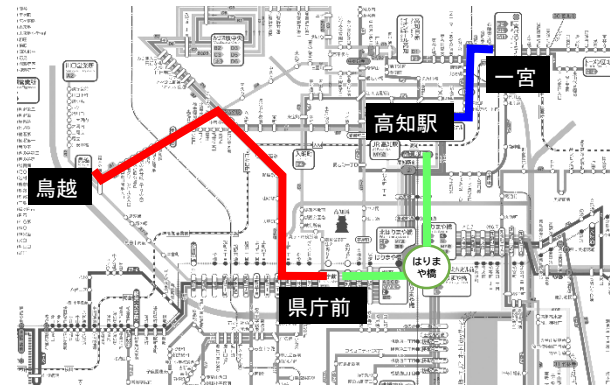
鳥越—一宮

【現行】



再編 (案)

【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】 鳥越→宗安寺→上二→県庁前→高知駅→比島→一宮

	鳥越	宗安寺	上二	県庁前	高知駅	比島	一宮	利用者数	利用率
現行路線①	[Bar chart showing route from Torikoshi to Ichinomiya]						8,892	—	
再編 (案)	幹線②	[Bar chart showing route from Torikoshi to Takachiho Station]				2,654	29.8%	②/①	
	電車④	[Bar chart showing route from Takachiho Station to Horiyama Bridge]		乗換	300	3.4%	④/①		
	幹線③	[Bar chart showing route from Horiyama Bridge to Ichinomiya]		574	6.5%	③/①			
※乗り換えが伴う利用者	[Bar chart showing transfer users]						5,660	63.7%	

【復路】 一宮→比島→高知駅→県庁前→上二→宗安寺→鳥越

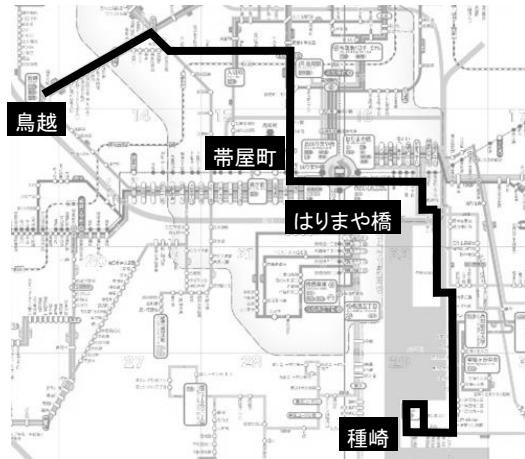
	一宮	比島	高知駅	県庁前	上二	宗安寺	鳥越	利用者数	利用率
現行路線①	[Bar chart showing route from Ichinomiya to Torikoshi]						3,148	—	
再編 (案)	幹線②	[Bar chart showing route from Ichinomiya to Takachiho Station]			728	23.1%	②/①		
	電車④	[Bar chart showing route from Takachiho Station to Horiyama Bridge]		乗換	51	1.6%	④/①		
	幹線③	[Bar chart showing route from Horiyama Bridge to Torikoshi]		106	3.4%	③/①			
※乗り換えが伴う利用者	[Bar chart showing transfer users]						2,314	73.5%	

## ■ 「バス電車バス乗り換え型」の特徴

- 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。
  - ・全利用者の66%は乗り換えが生じ、バス→電車→電車→バスと3回乗り換えることがある。
  - ・乗り換えが多くなることで待ち時間・移動時間が長くなる。
  - ・朝夕ピーク時にはバスから満員電車へ乗車できないことが懸念される。
- 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。
  - ・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。

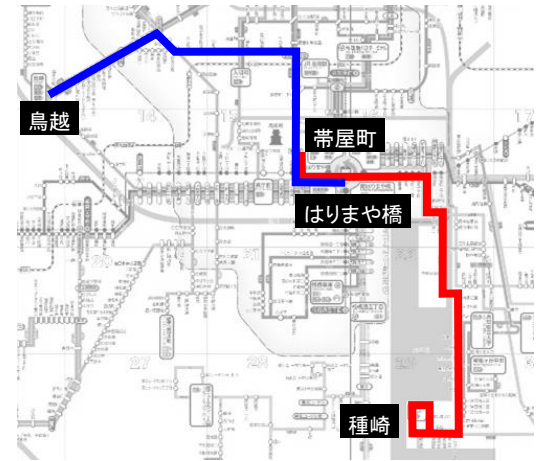
## 種崎 - 鳥越

【現行】



再編 (案)

【中心市街地乗り入れ型】



## ■ 利用状況 (調査期間：R6.11～R7.5)

【往路】 鳥越→宝町→帯屋町→堺町→はりまや橋→十津→種崎

	鳥越	宝町	帯屋町	堺町	はりまや橋	十津	種崎	利用者数	利用率	
現行路線①	[Bar chart showing route from Torikoshi to Tsuruoka]						8,070	—		
再編 (案)	幹線②	[Bar chart showing route from Oshiro to Hamamaya Bridge]				5,256	65.1%	②/①		
	幹線③	[Bar chart showing route from Torikoshi to Hamamaya Bridge]				2,405	29.8%	③/①		
※乗り換えが伴う利用者	[Bar chart showing route from Oshiro to Tsuruoka]						417	5.2%		

【復路】 種崎→十津→はりまや橋→堺町→帯屋町→宝町→鳥越

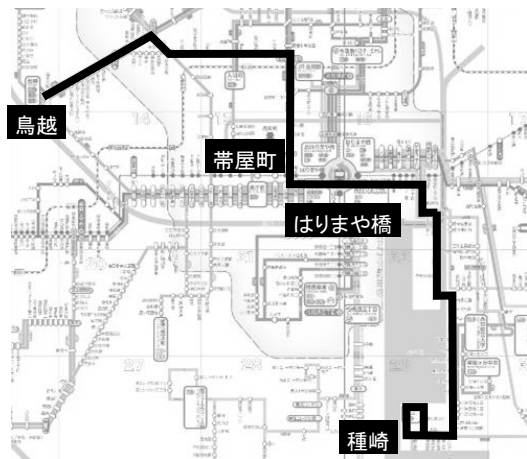
	種崎	十津	はりまや橋	堺町	帯屋町	宝町	鳥越	利用者数	利用率	
現行路線①	[Bar chart showing route from Tsuruoka to Torikoshi]						5,649	—		
再編 (案)	幹線②	[Bar chart showing route from Tsuruoka to Oshiro]			2,257	40.0%	②/①			
	幹線③	[Bar chart showing route from Tsuruoka to Hamamaya Bridge]			3,064	54.2%	③/①			
※乗り換えが伴う利用者	[Bar chart showing route from Oshiro to Torikoshi]						330	5.8%		

## ■ 「中心市街地乗り入れ型」の特徴

- 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**。
  - ・全利用者の**95%はこれまで通り利用可能**。(5%は乗り換えが生じる)
- 
- 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**。
  - ・**はりまや橋周辺**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**。

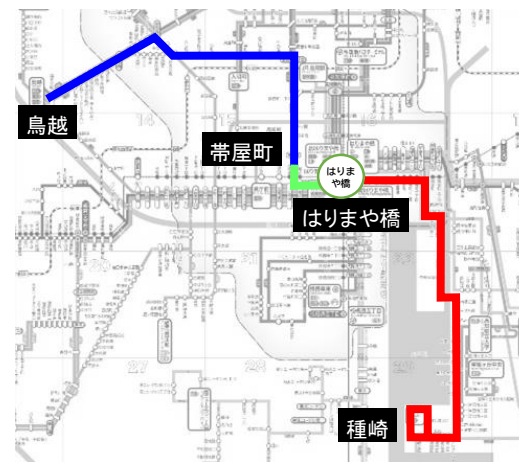
種崎 - 鳥越

【現行】



再編 (案)

【バス電車バス乗り換え型】



■ 利用状況 (調査期間: R6.11~R7.5)

【往路】 鳥越→宝町→帯屋町→堺町→はりまや橋→十津→種崎

	鳥越	宝町	帯屋町	堺町	はりまや橋	十津	種崎	利用者数	利用率
現行路線①	[Bar chart]							8,070	—
再編 (案)	幹線②					[Bar chart]		3,809	47.2%
	電車④		[Bar chart]	乗換				8	0.1%
	幹線③	[Bar chart]						1,439	17.8%
※乗り換えが伴う利用者	[Bar chart]							2,822	35.0%

【復路】 種崎→十津→はりまや橋→堺町→帯屋町→宝町→鳥越

	種崎	十津	はりまや橋	堺町	帯屋町	宝町	鳥越	利用者数	利用率
現行路線①	[Bar chart]							5,649	—
再編 (案)	幹線②	[Bar chart]						1,944	34.4%
	電車④			[Bar chart]	乗換			10	0.2%
	幹線③						[Bar chart]	2,170	38.4%
※乗り換えが伴う利用者	[Bar chart]							1,529	27.1%

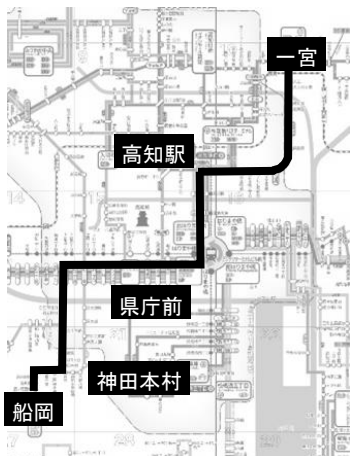
■ 「バス電車バス乗り換え型」の特徴

- 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。
  - ・全利用者の32%は乗り換えが生じ、バス→電車→電車→バスと3回乗り換えることがある。
  - ・乗り換えが多くなることで待ち時間・移動時間が長くなる。
  - ・朝夕ピーク時にはバスから満員電車へ乗車できないことが懸念される。

- 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。
  - ・はりまや橋周辺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。

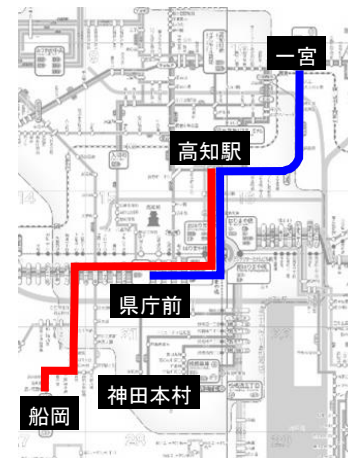
## 船岡 - 一宮

【現行】



再編 (案)

【中心市街地乗り入れ型】



## ■ 利用状況 (調査期間：R6.11～R7.5)

【往路】 船岡→神田本村→上町五→県庁前→高知駅→金田橋→一宮

	船岡	神田本村	上町五	県庁前	高知駅	金田橋	一宮	利用者数	利用率	
現行路線①	[Bar chart showing route from 船岡 to 一宮]							14,627	—	
再編 (案)	幹線②	[Bar chart showing route from 船岡 to 高知駅]						9,503	65.0%	②/①
	幹線③		[Bar chart showing route from 上町五 to 一宮]					4,340	29.7%	③/①
※乗り換えが伴う利用者								1,172	8.0%	

【復路】 一宮→金田橋→高知駅→県庁前→上町五→神田本村→船岡

	一宮	金田橋	高知駅	県庁前	上町五	神田本村	船岡	利用者数	利用率	
現行路線①	[Bar chart showing route from 一宮 to 船岡]							16,414	—	
再編 (案)	幹線②	[Bar chart showing route from 一宮 to 高知駅]						9,644	58.8%	②/①
	幹線③		[Bar chart showing route from 上町五 to 船岡]					6,031	36.7%	③/①
※乗り換えが伴う利用者								860	5.2%	

## ■ 「中心市街地乗り入れ型」の特徴

- 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**。
  - ・全利用者の**93%はこれまで通り利用可能**。(5%は乗り換えが生じる)
- 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**。

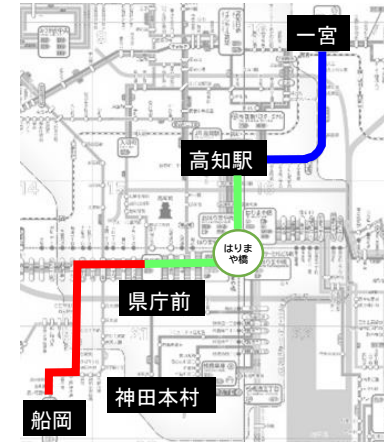
船岡 - 一宮

【現行】



再編 (案)

【バス電車バス乗り換え型】



■ 利用状況 (調査期間：R6.11~R7.5)

【往路】 船岡→神田本村→上町五→県庁前→高知駅→金田橋→一宮

路線	利用者数	利用率	備考
現行路線①	14,627	—	
再編 (案) 幹線②	3,205	21.9%	②/①
再編 (案) 電車④	388	2.7%	④/①
再編 (案) 幹線③	987	6.7%	③/①
※乗り換えが伴う利用者	10,435	71.3%	

【復路】 一宮→金田橋→高知駅→県庁前→上町五→神田本村→船岡

路線	利用者数	利用率	備考
現行路線①	16,414	—	
再編 (案) 幹線②	3,244	19.8%	②/①
再編 (案) 電車④	121	0.7%	④/①
再編 (案) 幹線③	1,667	10.2%	③/①
※乗り換えが伴う利用者	11,503	70.1%	

■ 「バス電車バス乗り換え型」の特徴

- 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**。
  - ・**全利用者の71%は乗り換えが生じ**、バス→電車→電車→バスと**3回乗り換える**ことがある。
  - ・乗り換えが多くなることで**待ち時間・移動時間が長くなる**。
  - ・朝夕ピーク時には**バスから満員電車へ乗車できないことが懸念**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。
  - ・**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**。

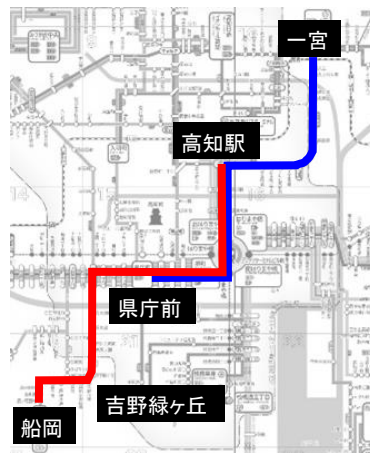
船岡 - 一宮

【現行】



再編 (案)

【中心市街地乗り入れ型】



## ■ 利用状況 (調査期間：R6.11～R7.5)

【往路】 船岡→吉野緑ヶ丘→上町五→県庁前→高知駅→金田橋→一宮

	船岡	吉野緑ヶ丘	上町五	県庁前	高知駅	金田橋	一宮	利用者数	利用率	
現行路線①	[Bar chart showing route from 船岡 to 一宮]							9,439	—	
再編 (案)	幹線②	[Bar chart showing route from 船岡 to 高知駅]						5,957	63.1%	②/①
	幹線③		[Bar chart showing route from 上町五 to 高知駅]					2,985	31.6%	③/①
※乗り換えが伴う利用者								735	7.8%	

【復路】 一宮→金田橋→高知駅→県庁前→上町五→吉野緑ヶ丘→船岡

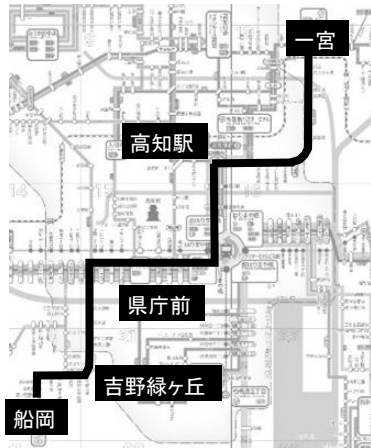
	一宮	金田橋	高知駅	県庁前	上町五	吉野緑ヶ丘	船岡	利用者数	利用率	
現行路線①	[Bar chart showing route from 一宮 to 船岡]							12,283	—	
再編 (案)	幹線②		[Bar chart showing route from 高知駅 to 上町五]					5,847	47.6%	②/①
	幹線③		[Bar chart showing route from 上町五 to 船岡]					5,171	42.1%	③/①
※乗り換えが伴う利用者								1,326	10.8%	

## ■ 「中心市街地乗り入れ型」の特徴

- 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**。
  - ・全利用者の**91%はこれまで通り利用可能**。(5%は乗り換えが生じる)
- 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。

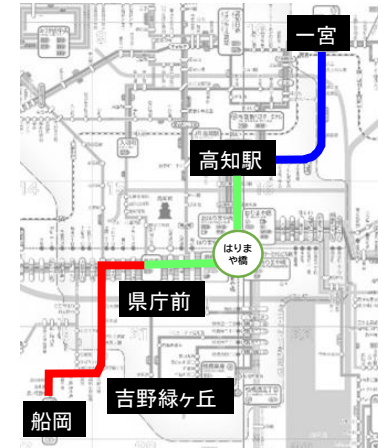
船岡 - 一宮

【現行】



再編 (案)

【バス電車バス乗り換え型】



■ 利用状況 (調査期間：R6.11～R7.5)

【往路】 船岡→吉野緑ヶ丘→上町五→県庁前→高知駅→金田橋→一宮

	船岡	吉野緑ヶ丘	上町五	県庁前	高知駅	金田橋	一宮	利用者数	利用率	
現行路線①	[Bar chart showing route from Funao to Ichinomiya]							9,439	—	
再編 (案)	幹線②	[Bar chart showing route from Funao to Gunmae]						1,902	20.2%	②/①
	電車④			[Bar chart showing tram route from Gunmae to Takachiho with transfer point]				238	2.5%	④/①
	幹線③				[Bar chart showing route from Takachiho to Ichinomiya]			574	6.1%	③/①
※乗り換えが伴う利用者	[Bar chart showing transfer users]							6,963	73.8%	

【復路】 一宮→金田橋→高知駅→県庁前→上町五→吉野緑ヶ丘→船岡

	一宮	金田橋	高知駅	県庁前	上町五	吉野緑ヶ丘	船岡	利用者数	利用率	
現行路線①	[Bar chart showing route from Ichinomiya to Funao]							12,283	—	
再編 (案)	幹線②			[Bar chart showing route from Ichinomiya to Gunmae]				1,626	13.2%	②/①
	電車④			[Bar chart showing tram route from Gunmae to Takachiho with transfer point]				61	0.5%	④/①
	幹線③				[Bar chart showing route from Takachiho to Funao]			1,386	11.3%	③/①
※乗り換えが伴う利用者	[Bar chart showing transfer users]							9,271	75.5%	

■ 「バス電車バス乗り換え型」の特徴

- 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**。
  - ・**全利用者の75%は乗り換えが生じ**、バス→電車→電車→バスと**3回乗り換える**ことがある。
  - ・乗り換えが多くなることで**待ち時間・移動時間が長くなる**。
  - ・朝夕ピーク時には**バスから満員電車へ乗車できないことが懸念**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。
  - ・**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**。

# バス路線ネットワーク再構築に向けた設計方針

## 交通事業者の視点

- ① 運転手数は、今後5年間で約4割の減少見込み
- ② 深刻な運転手不足に対応した今後3年間を見据えた見直しエリア案
- ③ 路線の他社移管やタクシーへの転換、車両の小型化を検討
- ④ 運転手の労働環境（運転手休憩所・バス待機場）の整備・改善



## 市民・利用者の視点

- ⑤ 便数を確保してほしい。平日は1時間に1本以上の便がほしい。  
⇒ 平日15便，土日祝10便確保するとして仮定。
- ⑥ 時間通りにバスが来ない。雨の日の朝は30分程度遅れる時がある。  
⇒ 長距離路線を短距離路線に再編。
- ⑦ 通勤・通学，通院，買い物，観光など移動手段を確保してほしい。  
⇒ 大規模病院，量販店，主要な観光施設への運行は確保。
- ⑧ 車椅子利用者が安全に乗り降りできるバス停・電停にしてほしい。  
⇒ 安全に乗り降りできる歩道のある国道・県道・主要市道を運行

## 市の視点（まちづくり）

- ⑨ 多様な交通モードが相互連携したネットワークを形成  
⇒ 乗り換え型の地域公共交通の構築
- ⑩ 立地適正化計画との連携（都市機能誘導区域，周辺エリア）
- ⑪ 中心市街地活性化計画との連携（交通拠点の利活用）
- ⑫ 利用の多い逆L字区間を運行する路線を設計。

# ① 県中央地域における公共交通の将来像について

## 1 検討の背景

中央地域の公共交通を担うとさでん交通の現状

- ① 路線バスの乗務員不足による大幅な減便、路線再編が継続。今後も乗務員の減少が見込まれる
  - ② コロナ禍による利用者減の影響が続く。今後も人員確保のための処遇改善、コロナ対応で増加した借入金の返済などへの対応が必要
- ⇒ 令和6年7月にワーキンググループを設置し、公共交通として密接に関連する路面電車と路線バスのあり方について一体的に検討  
[WGメンバー 県、高知市、南国市、土佐市、いの町、とさでん交通]

## 2 目指す将来像

基本的な理念

県民・住民の皆さんが安心して暮らすことができるよう、「将来にわたって持続可能な中央地域の公共交通ネットワークの構築」と、そのために必要となる「とさでん交通の経営の安定化」を目指す

### 中央地域の公共交通の将来の方向性

#### 中期的な姿（概ね5年後の姿）

##### 路面電車

- ・利用者数（令和5年度）は約480万人とバスの約2倍であり、現状において公共交通の軸
- ・収支率（令和5年度）は90%であり、路線バスの60%と比べて自立性が高い
- ・乗務員の確保についても一定の見通しが立っている

⇒ 当面現状を維持することが妥当

- 〔 将来的には、維持管理費用の増加、大規模な設備投資が見込まれる  
⇒ 令和7年度に設備投資にかかるコストや社会便益など精緻な調査を実施し、必要に応じ方向性を見直しを検討 〕

##### 路線バス

・乗務員数は今後5年間で約4割の減少が見込まれることを踏まえ、持続可能なネットワークの構築が必要

⇒ 令和7年度に5年後の路線の姿を描いた上で、その姿を見据えて毎年路線再編を実施

- ・路線バスとして維持すべき路線を「幹線」、その他を「支線」に整理し、路線再編を検討
- ・「支線」については、代替移動手段を活用し、維持されるよう検討

⇒ 乗務員のマンパワーの捻出に向けて、並走区間の見直しについても、順次、検討・実施

・新たな発着地の施設整備、短時間勤務制度の整備などと合わせて検討・実施

#### 長期的な姿（概ね10年後の姿）

##### 路面電車

- ・令和7年度に外部の有識者等も参加した検討会を設置し、左記の調査結果を踏まえ、長期的な路面電車のあり方について、幅広く検討

##### 路線バス

- ・5年間の中期的な取組や達成状況を検証
- ・総括した上で、次の5年間にに向けて取組の見直しを検討
- ・路面電車との並走区間の見直しについて、施設整備などの取組を検討・実施
- ・自動運転等新たな技術の導入について検討

## 3 とさでん交通の経営の安定化

### 公共交通部門

将来にわたって持続可能な、効率的な公共交通ネットワークの構築を図るとともに、運営費や設備投資に係る公的支援の強化に向けて、国に提言するほか、県や市町における対応を検討

### 収益部門

積極的な収益拡大のための取組のほか、今後の人材確保に向けた職員の処遇改善等を行うための財務余力の回復のため、公的な支援を検討

※ 具体的な内容を検討の上、国の重点支援臨時交付金を活用した補正予算での措置を検討

## 4 R7年度当初関連予算（県・市町 約5.8億円 うち県当初予算分 約2.7億円）

### とさでん交通に対する支援

※ 国の直接支援額除く

県・沿線市町が協調し、R7年度に合計約5.6億円の支援を実施予定

・通常支援（県・市町 約3.6億円 うち県当初予算分 128,083千円）

バス運行対策費補助金、安全安心施設整備補助金等

・国の重点支援臨時交付金を活用した特別支援

軌道維持特別対策事業費補助金等（県・市町 約2億円 うち県当初予算分 119,700千円）

### 持続可能な公共交通ネットワークの構築

※ 国の直接支援額除く

・路面電車の費用便益分析等調査（県 22,510千円）

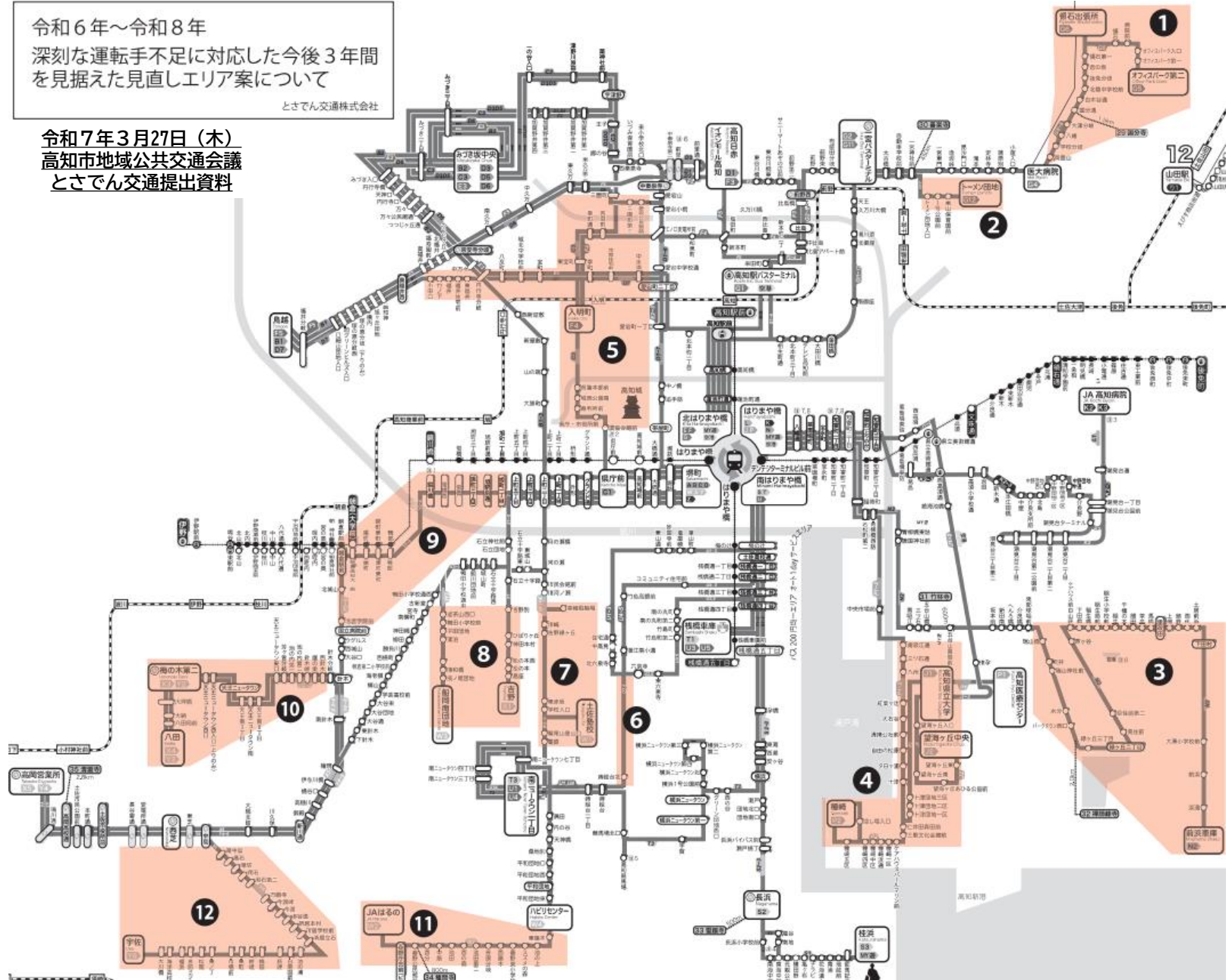
## ② 今後三年間を見据えたバス路線見直しエリア

令和6年～令和8年

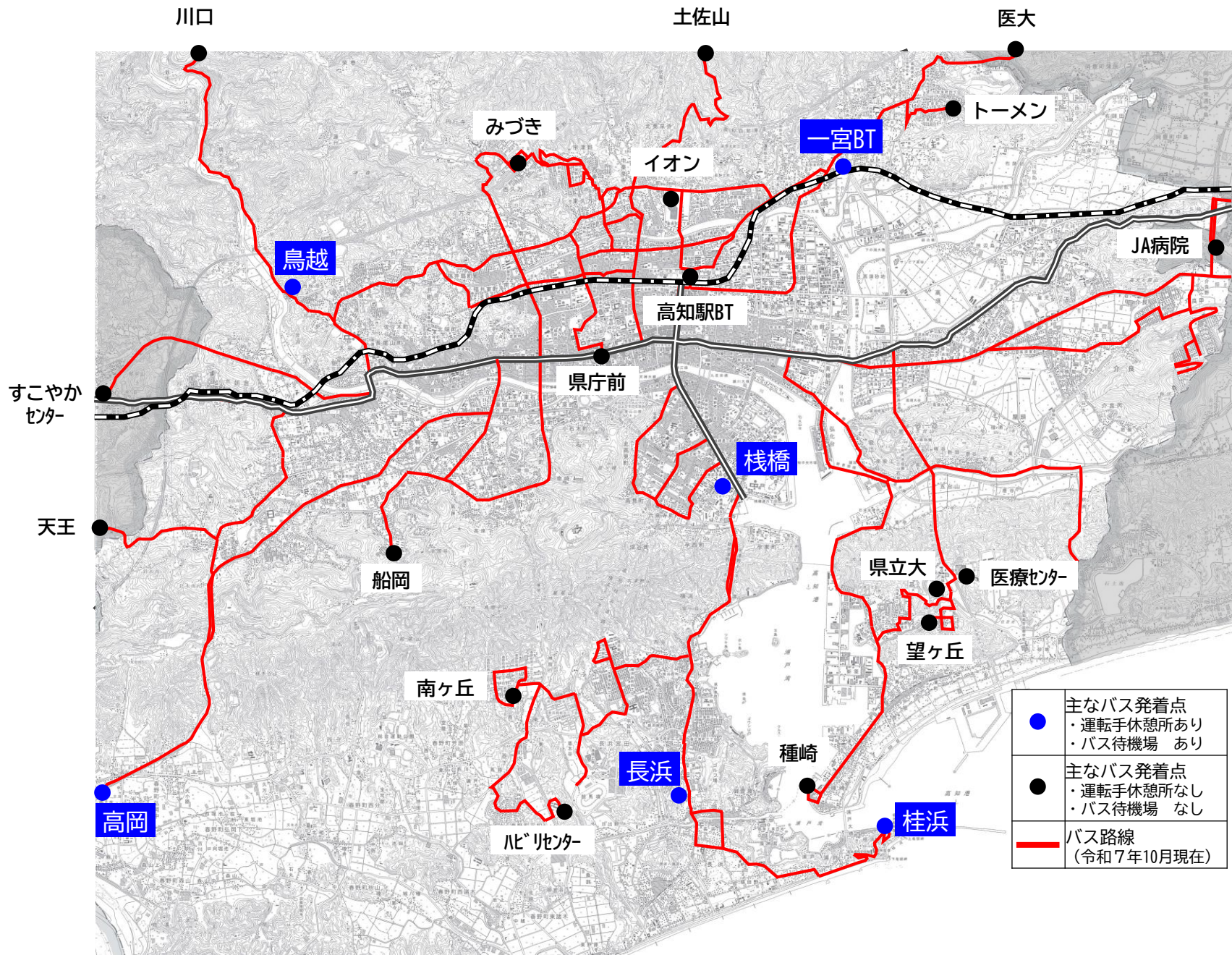
深刻な運転手不足に対応した今後3年間  
を見据えた見直しエリア案について

とさでん交通株式会社

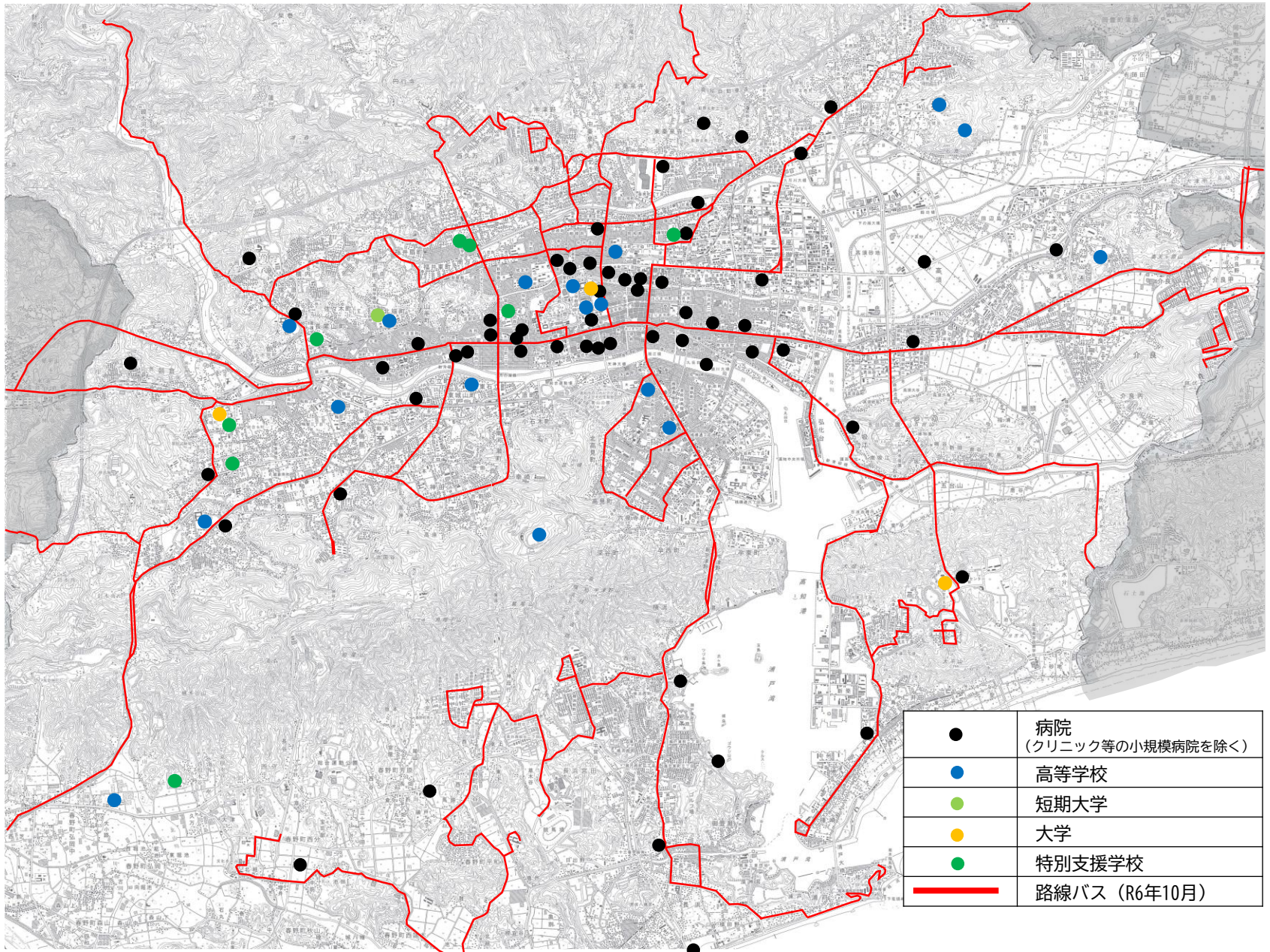
令和7年3月27日(木)  
高知市地域公共交通会議  
とさでん交通提出資料



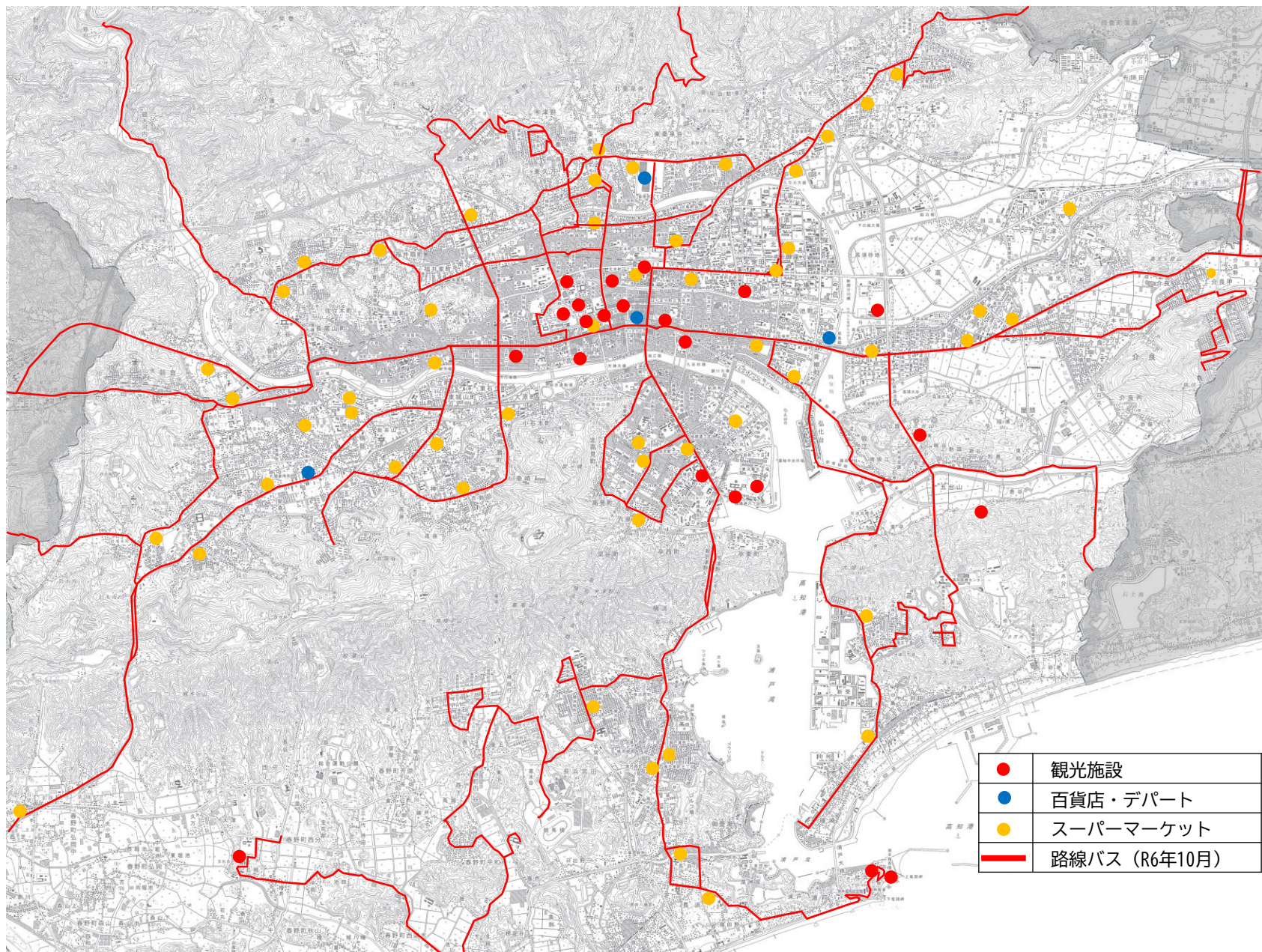
## ④ 運転手の休憩所及びバス待機場について



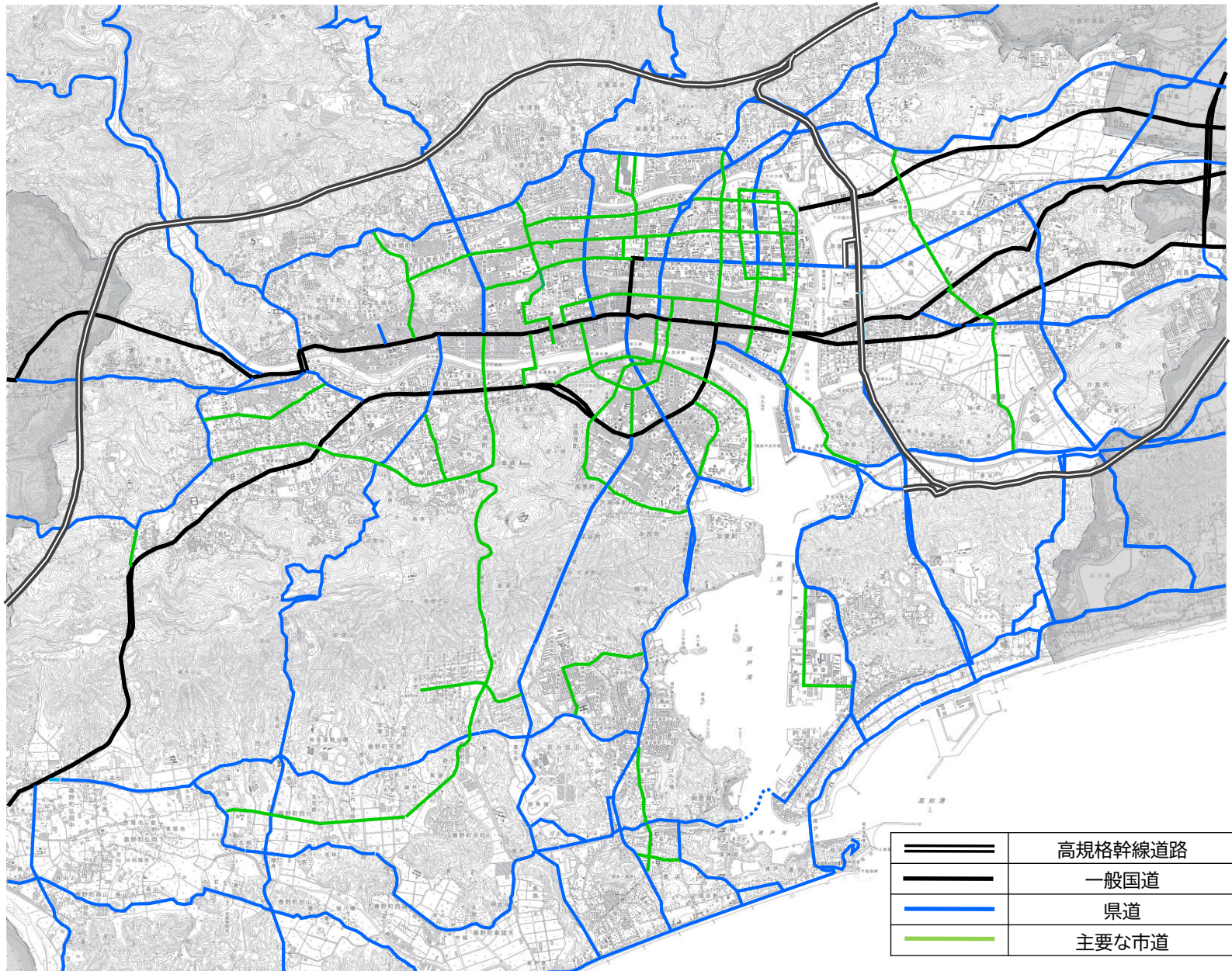
# ⑦ 主要施設の立地状況（通院・通学）



## ⑦ 主要施設の立地状況（観光・買い物）



## ⑧ 歩道のある国道・県道・主要な市道の配置状況



# ⑨ 高知市地域公共交通あり方検討結果報告書

## 目 的

将来にわたって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検討に対して、専門的見地から意見聴取することを目的に、高知市地域公共交通あり方検討会を設置。

## 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り・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

## 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

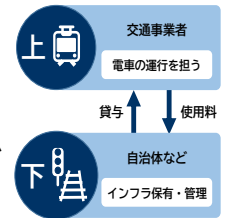
- m 新交通システム導入に向けた社会実験等
- n 公共交通に係る市民・利用者意向調査
- o 公共交通がもたらす効果・便益分析

## 考えられる具体策

- ・電車からLRTへの転換
- ・電車からBRTへの転換
- ・バスからタクシーへの転換
- ・パークアンドライドの整備
- ・中心部への車の乗り入れ制限
- ・自家用運送への転換
- ・ターミナルの整備
- ・バス路線再編
- ・乗換ポイントの整備など



- ・国・県の支援制度の充実
- ・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
- ・上下分離（みなし上下分離）
- ・現行補助制度の拡充
- ・基金の創設
- ・固定資産税の減免等
- ・クラウドファンディング



- ・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 など
- ・キャッシュレス決済
- ・MaaS
- ・ノーマイカーデー



- ・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



## 今後の対応等について

基本的な考え方や方向性に基づき、電車のあり方や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地域公共交通へとり・デザインすることを早急に取り組むこと。

# ⑩ 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。

## 計画期間

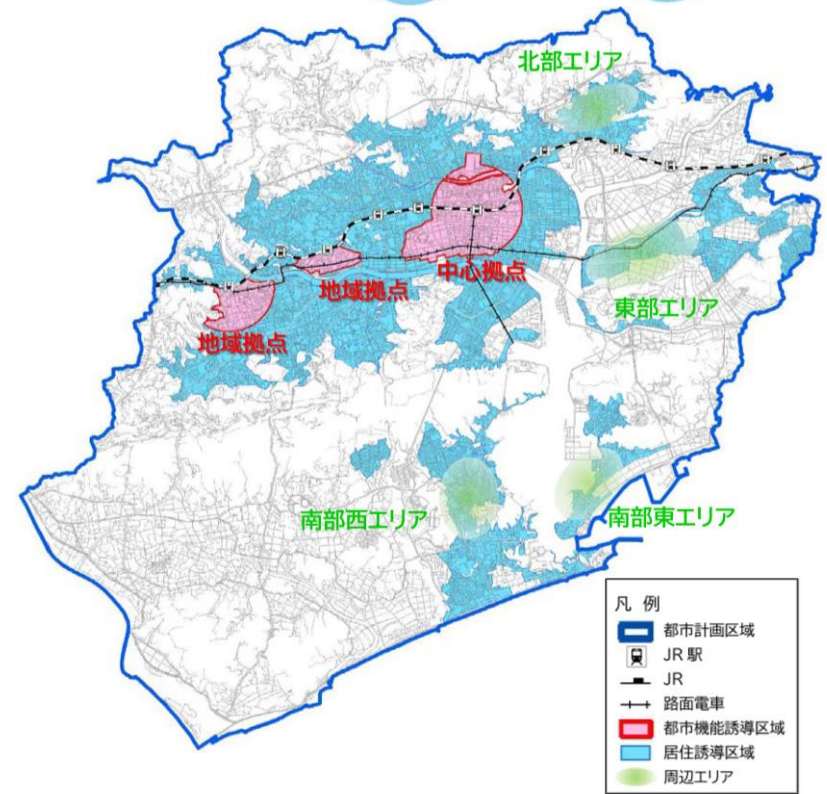
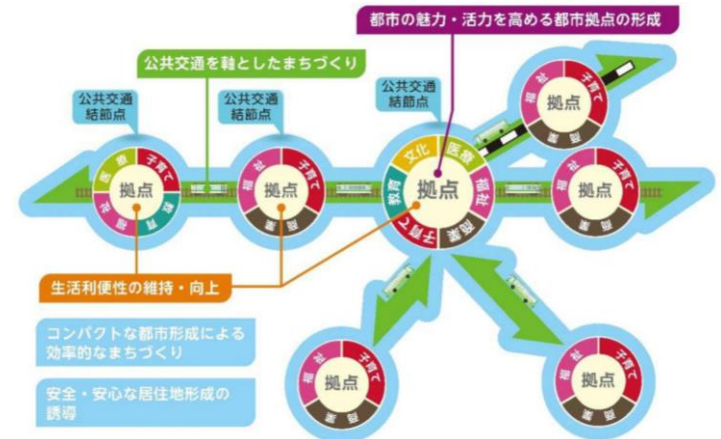
2017（平成29）から2035（令和17）年度まで 概ね20年間

## 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
- 中央部、西部は、日常生活サービス施設の集約状況を踏まえ、中心拠点と二つの地域拠点を都市機能誘導区域として設定。
  - 北部、東部、南部は、日常生活サービス施設の分布が幅広いことから、区域設定は行わず、各種サービス施設が広がる区域を周辺エリア（北部、東部、南部東、南部西エリア）と位置づけ、サービス機能の維持や関連計画の施策を誘導。

居住誘導区域 …… 生活サービスやコミュニティが維持されるよう、居住を誘導すべき区域

都市機能誘導区域 … 医療・福祉・商業などの都市機能を都市の中心拠点・地域拠点に誘導し集約することで各種サービスの効率的な提供を図る区域



# ⑪ 高知市中心市街地活性化基本計画

## 計画名称

高知市中心市街地活性化基本計画

## 計画期間

令和5年4月～令和10年3月（5年）

## 区域面積

148ha（市域面積 30,900haの約0.48%）

## 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

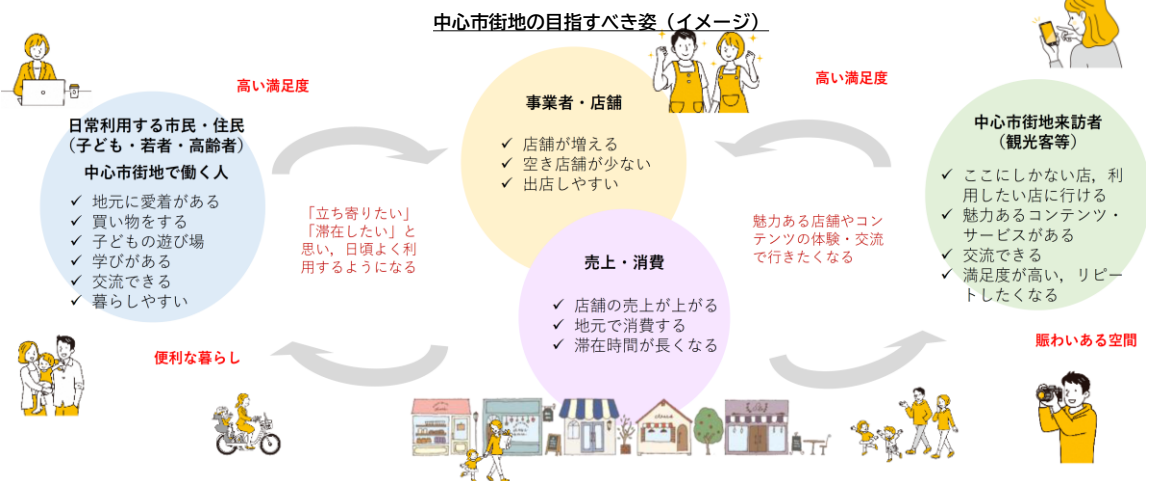
## 目標

- ① 暮らすにも働くにも「ぼっちり」なまち
- ② おまちのさらなる魅力向上と賑わいの回復

## 区域設定の考え方

- ① **交通結節点**であり、日常的に人々が集散するとともに、多くの観光客を迎えるおもてなしの場。
- ② **賑わいの核**である「**中心商店街**」と「**日曜市**」のエリアを含む。
- ③ 行政機関の集積地、**かるぼーと**、**県民文化ホール**等、**都市機能が集積するエリア**。
- ④ **商業地域（用途地域）**で容積率が600%または500%の区域

中心市街地活性化区域（148ha）



とさでん交通 バス路線運行実績及び路線評価一覧表 (R6.10.1~R7.9.30)

路線番号	起点	主な経過地	終点	キロ程	運行回数	実車走行キロ	輸送人員	経常費用	経常収益	赤字額 ※経常損益	高知市補助金額
				(km)	(回/日)	(km)	(人/年)	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)
				①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧

国庫補助系統 (国県市町 協調補助)

1	棧橋・県庁	比島	領石	16.4	7.5	92,732	61,890	48,762	8	26,009	▲ 22,754	4,573
2	棧橋・県庁	高須小	JA病院	14.9	13.4	152,398	73,675	80,137	3	27,854	▲ 52,283	28,566
3	棧橋・県庁	若松町・パーク	前浜	18.9	8.5	118,297	52,221	62,205	7	19,809	▲ 42,397	11,916
4	高岡	比島・朝倉駅	領石・刈込	33.1	7.6	182,266	159,233	95,843	2	69,969	▲ 25,874	0
5	ハビリ	横浜	みづき	21.2	4.9	75,524	59,764	39,713	10	21,417	▲ 18,296	6,445
6	長浜	上町五・土佐道路	梅ノ木・八田	20.7	9.1	135,693	130,690	71,353	4	46,062	▲ 25,290	2,045
7	南NT	横浜	梅ノ木・八田	24.6	4.9	88,139	61,473	46,347	9	26,021	▲ 20,327	6,068
8	一宮BT	朝倉駅	高岡	21.4	3.6	57,327	45,483	30,145	15	21,761	▲ 8,383	1,129

県補助系統 (県市町 協調補助)

9	高岡	上町五・土佐道路	長浜	24.0	11.4	201,432	221,054	105,921	1	95,517	▲ 10,404	0
---	----	----------	----	------	------	---------	---------	---------	---	--------	----------	---

高知市単独補助系統 (高知市単独補助)

10	棧橋	六・愛・イ・比	棧橋・県庁	14.3	12.5	135,028	164,118	71,003	5	33,716	▲ 37,287	21,998
11	棧橋・県庁	十津	医療センター	11.2	2.9	25,243	18,161	13,274	22	6,379	▲ 6,894	4,048
12	棧橋・県庁	十津	種崎	11.8	6.6	57,998	48,466	30,497	13	20,716	▲ 9,782	4,176
13	高知駅	美術館・医療C・県大	県大・望海	8.6	10.6	66,788	59,505	35,120	12	20,255	▲ 14,865	7,854
14	高知駅	中学校・塩谷	桂浜	12.1	13.8	122,095	183,222	64,202	6	76,764	▲ 12,561	0
15	みづき	みづき・東久万・愛宕	棧橋	9.2	5.6	38,072	30,192	20,020	18	6,738	▲ 13,282	8,544
16	棧橋・高知駅	上町二	鳥越	8.3	10.4	67,299	66,996	35,389	11	17,966	▲ 17,423	9,982
17	長浜	上町五	県庁	8.0	1.4	8,752	13,399	4,602	35	5,105	503	0
18	棧橋	愛イみイ愛	棧橋	17.3	4.1	56,697	58,328	29,814	16	11,676	▲ 18,137	11,335
19	一宮	上町二	鳥越	10.5	2.6	20,429	28,992	10,742	23	7,544	▲ 3,199	1,262
20	棧橋	宝町	鳥越	9.1	4.8	32,087	27,512	16,872	20	6,943	▲ 9,929	6,131
21	種崎	宝町・十津	鳥越	17.1	3.3	41,604	35,353	21,877	17	11,314	▲ 10,563	5,995
22	棧橋	北環状・イオン	鳥越	10.6	3.8	30,498	27,510	16,037	21	6,640	▲ 9,397	5,793
23	一宮	金田橋	船岡	10.3	7.6	57,649	79,326	30,314	14	23,029	▲ 7,285	2,090
24	一宮	金田橋	船岡	11.0	4.3	34,793	55,287	18,296	19	16,310	▲ 1,985	0
25	船岡	神田本村	棧橋	8.3	2.4	15,139	20,839	7,961	29	6,868	▲ 1,092	0
26	棧橋	金田橋	一宮	6.4	3.5	16,358	10,307	8,602	27	2,908	▲ 5,694	3,660
27	棧橋	上町二	みづき	8.1	3.3	19,641	15,168	10,328	24	3,275	▲ 7,053	4,578
28	長浜		棧橋	4.8	3.6	12,845	2,379	6,754	30	740	▲ 6,014	4,179
29	県庁	横浜	南NT	11.7	2.0	17,070	12,926	8,976	25	5,290	▲ 3,686	1,912
30	ハビリ	横浜	県庁	15.3	1.5	16,754	16,717	8,810	26	7,983	▲ 827	0
31	JAはるの	ハビリ・横浜	県庁	21.6	0.3	5,249	7,585	2,760	36	2,868	108	0
32	トーマン	比島	棧橋・県庁	7.8	2.0	11,681	22,688	6,142	31	6,776	634	0

自主運行系統 (補助なし)

33	医大		県庁前	10.9	1.1	9,287	8,875	4,883	34	3,362	▲ 1,522	0
34	棧橋	中比島	入明町	6.6	0.9	3,907	25,669	2,055	37	2,414	360	0
35	小津町		朝倉	4.9	0.9	2,675	20,174	1,407	38	2,424	1,017	0
36	棧橋	コミュ東六入明観月入明	棧橋	21.3	0.9	15,528	22,211	8,165	28	3,652	▲ 4,513	0
37	棧橋	東六入明観月愛宕東六	棧橋	21.0	0.6	10,206	14,894	5,367	33	2,780	▲ 2,586	0
38	オフィス	医大・上町二	鳥越	22.9	0.6	11,129	14,872	5,852	32	5,228	▲ 625	0
39	一宮BT	比島	県庁	4.8	0.3	1,166	972	613	40	232	▲ 382	0
40	一宮BT	金田橋	県庁	5.2	0.3	1,264	4,096	664	39	1,192	527	0

路線番号	(5人未満)		(15人未満)		(7-15)		(7-15)		(200円以上)		(240円未満)	
	乗車密度 (人)	順位	1日あたり輸送量 (人)	順位	1便あたり経常費用 (円)	順位	1回あたり経常収益 (円)	順位	営業係数 (円)	順位	1人あたり営業収入 (円)	順位
	⑨	順	⑩	順	⑪	順	⑫	順	⑬	順	⑭	順

1	4.1	28	30.8	12	17,813	14	9,501	16	193	17	408	8
2	3.1	33	41.5	7	16,385	15	5,695	31	302	6	361	13
3	3.0	35	25.5	15	20,050	11	6,385	29	331	3	360	14
4	6.6	15	50.2	4	34,550	1	25,223	2	140	27	430	3
5	6.0	17	29.4	13	22,205	9	11,975	11	191	18	348	15
6	5.2	22	47.3	5	21,482	10	13,868	9	159	22	344	17
7	4.8	24	23.5	16	25,914	3	14,549	8	183	19	411	7
8	5.9	18	21.2	17	22,941	8	16,561	5	142	26	468	2

9	7.5	12	85.5	3	25,456	4	22,955	4	113	32	424	4
---	-----	----	------	---	--------	---	--------	---	-----	----	-----	---

10	8.2	9	102.5	2	15,562	17	7,390	25	218	12	199	35
11	3.9	30	11.3	27	12,540	20	6,027	30	215	13	340	18
12	5.0	23	33.0	10	12,660	19	8,599	19	151	23	417	5
13	4.1	28	43.5	6	9,077	31	5,235	32	178	20	331	19
14	8.3	8	114.5	1	12,746	18	15,240	6	85	38	413	6
15	3.1	33	17.4	18	9,794	27	3,297	36	312	4	213	33
16	3.5	32	36.4	9	9,323	29	4,733	34	203	14	260	28
17	6.7	14	9.4	29	9,006	32	9,991	15	91	36	376	10
18	8.0	10	32.8	11	19,922	12	7,803	24	266	8	192	36
19	5.5	20	14.3	22	11,320	25	7,949	22	146	25	254	29
20	3.0	35	14.4	21	9,630	28	3,963	35	253	9	243	30
21	4.4	26	14.5	20	18,163	13	9,393	17	200	15	310	21
22	3.6	31	13.7	24	11,562	24	4,787	33	251	10	232	31
23	5.4	21	41.0	8	10,928	26	8,302	21	134	28	284	25
24	6.6	15	28.4	14	11,657	23	10,392	14	114	30	290	23
25	5.9	18	14.2	23	9,088	30	7,841	23	118	29	324	20
26	1.8	38	6.3	34	6,733	35	2,276	38	310	5	269	26
27	2.5	37	8.3	31	8,574	33	2,719	37	332	2	205	34
28	0.4	40	1.4	39	5,140	39	563	40	1068	1	266	27
29	4.3	27	8.6	30	12,296	21	7,247	28	174	21	398	9
30	8.8	6	13.2	26	16,091	16	14,581	7	112	33	469	1
31	11.0	4	3.3	37	25,206	5	26,196	1	98	34	372	11
32	6.8	13	13.6	25	8,414	34	9,282	18	92	35	294	22

33	4.5	25	5.0	35	0:00	22	8,373	20	149	24	370	12
34	18.3	1	16.5	19	6,254	36	7,349	27	86	37	93	40
35	8.5	7	7.7	33	4,283	40	7,379	26	59	39	119	39
36	11.4	3	10.3	28	24,856	6	11,117	12	232	11	159	38
37	13.4	2	8.0	32	24,506	7	12,696	10	199	16	181	37
38	8.0	10	4.8	36	26,723	2	23,871	3	114	30	345	16
39	1.7	39	0.5	40	5,601	38	2,116	39	276	7	228	32
40	9.8	5	2.9	38	6,068	37	10,883	13	56	40	288	24

※乗車密度：起点から終点まで通して乗車した人数の換算値

# 今後3年間を見据えたバス路線見直しエリア

令和6年～令和8年  
深刻な運転手不足に対応した今後3年間を見据えたの見直しエリア案について  
とさでん交通株式会社

凡例

- 既定計画
- 実施済み
- 新規計画

**選定理由**

- 一部路線をダウンサイジング車両化し、短時間勤務者での運用を行うことにより、乗務員不足の緩和を図る

**①選定理由**

- 利用の少ない領石～医大区間の見直し
- 代替輸送の検討が可能

**⑤選定理由**

- 利用の少ない系統の見直し

**⑨選定理由**

- 電車との並走解消

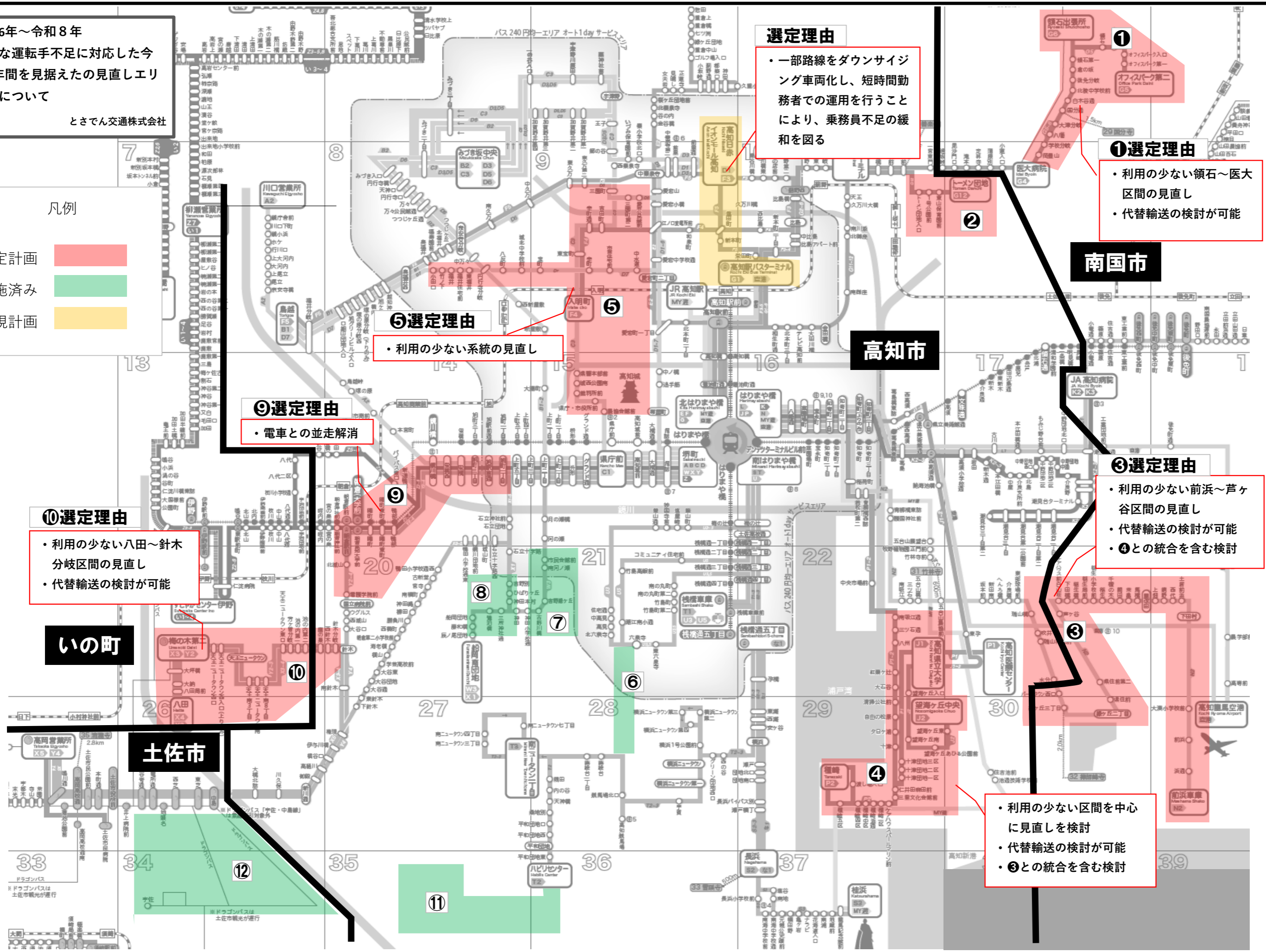
**③選定理由**

- 利用の少ない前浜～芦ヶ谷区間の見直し
- 代替輸送の検討が可能
- ④との統合を含む検討

**⑩選定理由**

- 利用の少ない八田～針木分岐区間の見直し
- 代替輸送の検討が可能

・利用の少ない区間を中心に見直しを検討  
・代替輸送の検討が可能  
・③との統合を含む検討



南国市

高知市

いの町

土佐市

## 【令和7年度 乗務員の確保に向けた取り組みについて】

### ■バス運転手

#### ■雇用形態・処遇面

1. R7.3月～ ベースアップ
2. R7.5月～ 正社員採用
3. R7.4月～ 家賃補助制度の拡充
4. R7.10月～ 運転手の手当拡充
5. R7.12月～ 短時間勤務者、キャリア採用開始

#### ■求人媒体

1. ホームページ（R6年度から「採用ページ」開設）
2. ハローワーク
3. 各学校への求人
4. 「高知求人ネット」（高知県UI/UXサポートセンター）
5. 「どらなび」サイト（県交通運輸政策課） R8.3/2まで掲載
6. 「マイナビ」（新卒）

#### ■求人広告

1. テレビCM R8.1～2月
2. ラジオCM R7.12月、R8.2月
3. 高知新聞Qbo R7.12～2月 5回
4. バス車内ポスター 120枚
5. バス停チラシ 50か所

#### ■イベント、合同企業説明会

1. 「高知県バス営業所見学会」開催 R7.7/5、12/13、R8.3/7 （場所：とさでん交通）  
（県交通運輸政策課）
2. 「バス運転手の仕事を知るセミナー及びミニ面接・相談会」R8.1/29  
（主催／高知労働局、ハローワーク高知 共催／高知県、高知県バス協会）
3. 「どらなびEXPO」関西R7.5/31・10/18、東京会場R7.6/14・11/15（県交通運輸政策課）
4. 「とさでん交通会社見学会」（高校生対象）R7.7/24 （場所：とさでん交通）
5. 自衛隊高知地方協力本部の業種説明会参加 R8.2/26
6. さまざまな合同企業説明会への参加（2.3.5除く）15件

#### ■その他

1. 県内高校訪問
2. 中高生の職場体験、インターンシップの受入
3. 求職者の会社見学、ジョブチャレンジの受入

### ■電車運転士

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

#### ■雇用形態・処遇面

1. R7.3月～ ベースアップ
2. R7.5月～ 正社員採用
3. R7.4月～ 家賃補助制度の拡充

#### ■求人媒体

1. ホームページ（R6年度から「採用ページ」開設）
2. ハローワーク
3. 各学校への求人
4. 「高知求人ネット」（高知県UI/UXサポートセンター）
5. 「マイナビ」（新卒）

#### ■イベント、合同企業説明会

1. 「電車のお仕事してみる会（ちょこっと運転体験）」開催 ※技術系含む R7.10/31  
（主催／高知労働局、ハローワーク高知・共催／高知県）（場所：とさでん交通）
2. 高校の「総合的な探究の時間」高知の企業を知ろう！に参加 R8.2/3
3. 「とさでん交通会社見学会」（高校生対象）R7.7/24 （場所：とさでん交通）
4. 自衛隊高知地方協力本部の業種説明会参加 R8.2/26
5. さまざまな合同企業説明会への参加 15件

#### ■その他

1. 県内高校訪問
2. 大学での路面電車事業についての講話 R7.6/26、12/2
3. 中高生の職場体験、インターンシップの受入
4. 求職者の会社見学、ジョブチャレンジの受入

## 【令和7年度 乗務員の採用状況について】

### ■【バス】R7年度 退職者及び採用者数 R8.2現在

定年 0名

自己都合 7名

その他 0名

**採用 5名**

短時間勤務者 0名

#### ・採用5名

2名 R6年度「バス営業所見学会」参加者

1名「バス運転手の仕事を知るセミナー及びミニ面接・相談会」参加者

1名 ホームページ

1名 車内ポスター他

・R8.4月入社予定者1名、「バス運転手の仕事を知るセミナー及びミニ面接・相談会」参加者

### ■【電車】R7年度 退職者及び採用者数 R8.2現在

定年 0名

自己都合 3名

その他 0名

**採用 2名**

#### ・採用2名

1名 R7年度「電車のお仕事してみる会」参加者

1名 Qboを見て

・R8.4月新卒入社予定者2名、「電車のお仕事してみる会」参加者

・「電車のお仕事してみる会」参加者で車両係で入社した1名が、電車運転士兼務を見据え、免許取得に向けて教習中

以上

# 高知市地域公共交通会議の令和7年度取組報告

# 2022高知市地域公共交通計画の概要

**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** 令和4年度から令和8年度まで 5年間

**基本方針** 市民とともに、支え・育み、次世代へつなぐ公共交通

**基本目標**

目標1	地域公共交通の総合的なネットワークの構築
目標2	利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供
目標3	すべての人が利用できる公共交通環境の形成
目標4	事業者、行政、市民の積極的な利用促進

**事業**

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
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
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
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



JR



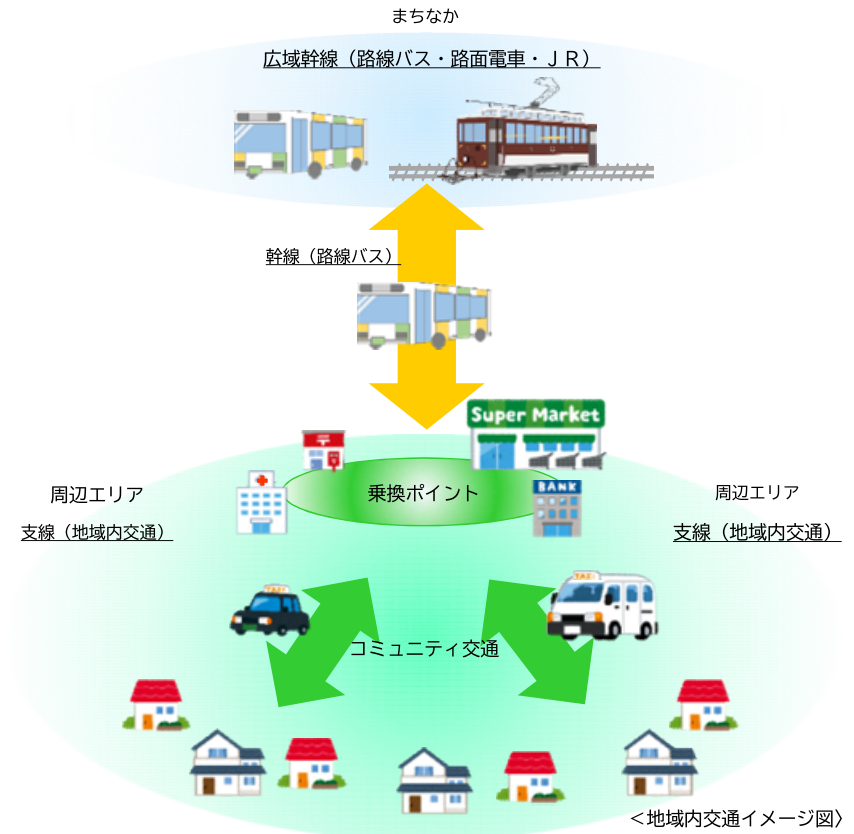
路面電車



路線バス



デマンド型乗合タクシー



<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

## ◆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。

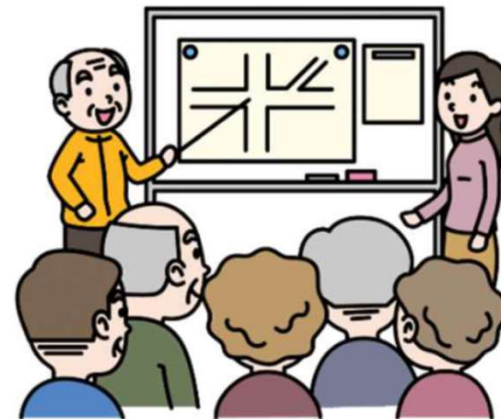
## ◆事業内容

・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		



## ◆令和7年度の取組

- |               |                              |
|---------------|------------------------------|
| 令和7年4月17日（木）  | 高知市議会まちづくり調査特別委員会            |
| 令和7年5月27日（火）  | 第1回高知市地域公共交通会議               |
| 令和7年5月28日（水）  | 第8回高知県地域公共交通活性化協議会（書面協議）     |
| 令和7年5月29日（木）  | 高知県地域公共交通活性化協議会 第1回中央ブロック会   |
| 令和7年6月3日（火）   | 高知市議会まちづくり調査特別委員会            |
| 令和7年6月5日（木）   | 第1回高知県地域公共交通活性化協議会路面電車あり方検討会 |
| 令和7年6月6日（金）   | 高知県地域公共交通活性化協議会 第1回東部ブロック会   |
| 令和7年8月22日（金）  | 第4回高知市地域公共交通 地域公共交通リ・デザイン分科会 |
| 令和7年9月2日（火）   | 第2回高知市地域公共交通会議（書面協議）         |
| 令和7年9月5日（木）   | 第2回高知県地域公共交通活性化協議会路面電車あり方検討会 |
| 令和7年11月27日（木） | 第3回高知県地域公共交通活性化協議会路面電車あり方検討会 |
| 令和8年1月6日（火）   | 第9回高知県地域公共交通活性化協議会（書面協議）     |
| 令和8年2月9日（月）   | 第4回高知県地域公共交通活性化協議会路面電車あり方検討会 |
| 令和8年3月27日（金）  | 第5回高知県地域公共交通活性化協議会路面電車あり方検討会 |
| 令和8年3月27日（金）  | 第3回高知市地域公共交通会議               |

# 事業2 バス路線の再編

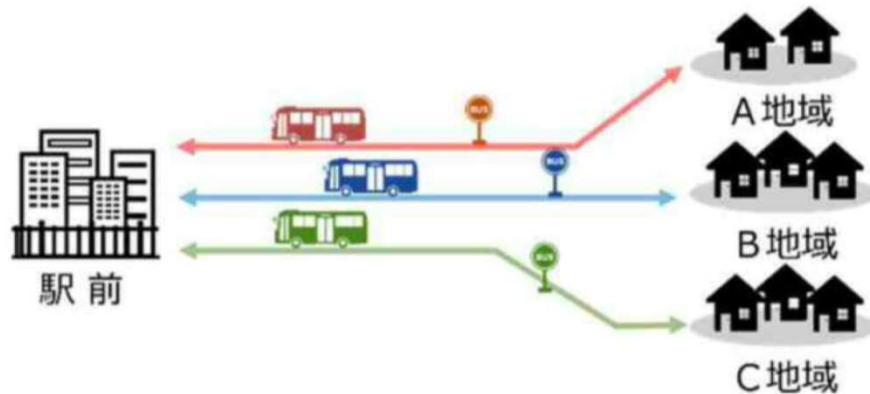
## ◆事業概要

・バス路線の再編は、道路形態や地域特性のほか、利用者のニーズを踏まえた上で、路線網、系統、結節点の視点から整理し、分かりやすく使いやすいバス路線に再編します。

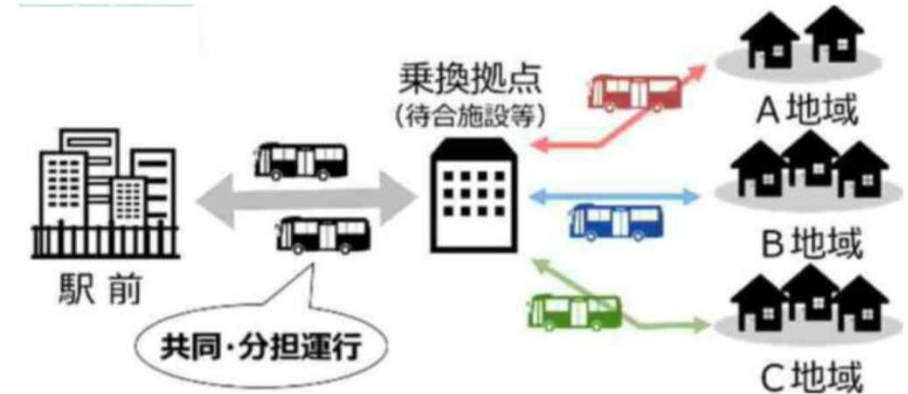
## ◆事業内容

・「路線再編の基本的な考え方」に基づき、バス路線の現状及び課題を整理し、課題解決の方向性を示した上で、「めざすべきバス路線網」に再編します。

直通型



幹線・支線型



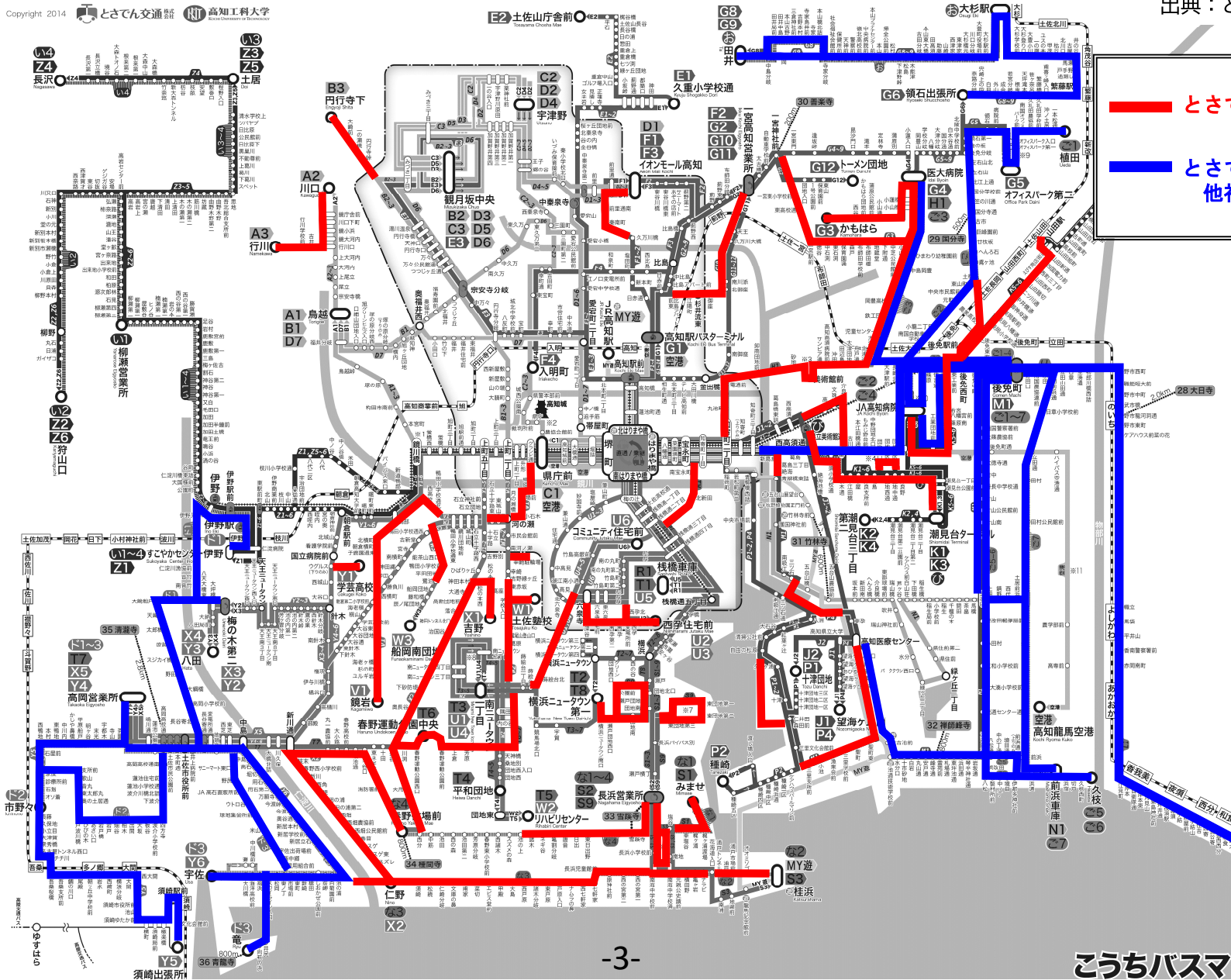
(イメージ図)

# ◆路線再編等の推移

	H25.10	H26.10	H27.10	H28.10	H29.10	H30.10	R1.10	R2.10	R3.10	R4.10	R5.10	R6.10	R7.10
系統数	190	192	180	123	89	89	85	81	79系統	71系統	71系統	64系統	62系統
走行キロ/年	534万	487万	451万	429万	383万	362万	332万	326万	306万	273万	244万	207万	207万

Copyright 2014 とさでん交通 高知工科大学

出典：とさでん交通(株)



— とさでん交通設立以降に廃止された路線  
— とさでん交通設立以降に他社へ移管された路線

# 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。



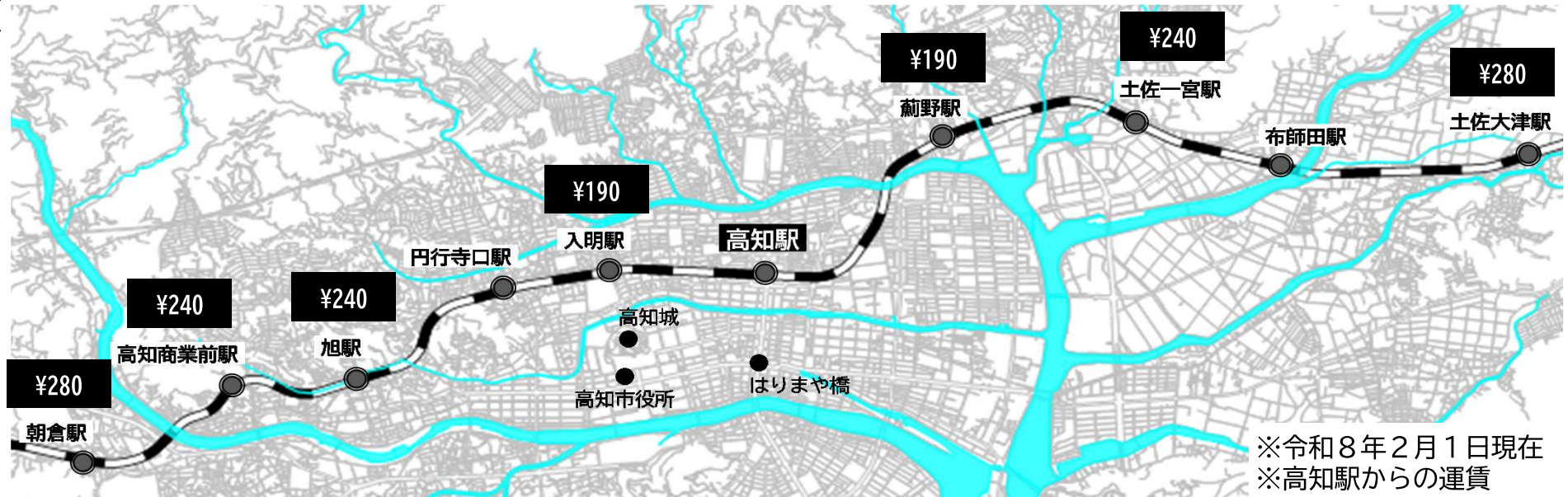
## ◆利用状況

(人)

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6
土佐大津	370	387	418	455	500	457	442	433	425	414	371	347	392	429	435	437
布師田	66	66	62	67	68	65	72	78	85	92	94	84	91	84	83	73
土佐一宮	331	322	310	312	318	310	366	360	358	354	365	321	350	383	442	444
薊野	137	130	151	162	171	169	177	175	173	184	192	165	180	206	231	238
高知	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	4,547	3,903
入明	328	342	348	387	468	459	481	468	478	467	466	416	443	469	472	487
円行寺口	257	266	287	298	273	249	242	255	259	278	302	270	269	311	310	320
旭	749	749	758	749	733	688	693	692	686	719	683	610	624	649	708	668
高知商業前	402	434	416	437	471	485	554	563	547	532	518	509	508	552	546	564
朝倉	877	870	894	924	937	917	965	920	916	910	980	776	790	847	885	901
合計	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	8,659	8,035

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

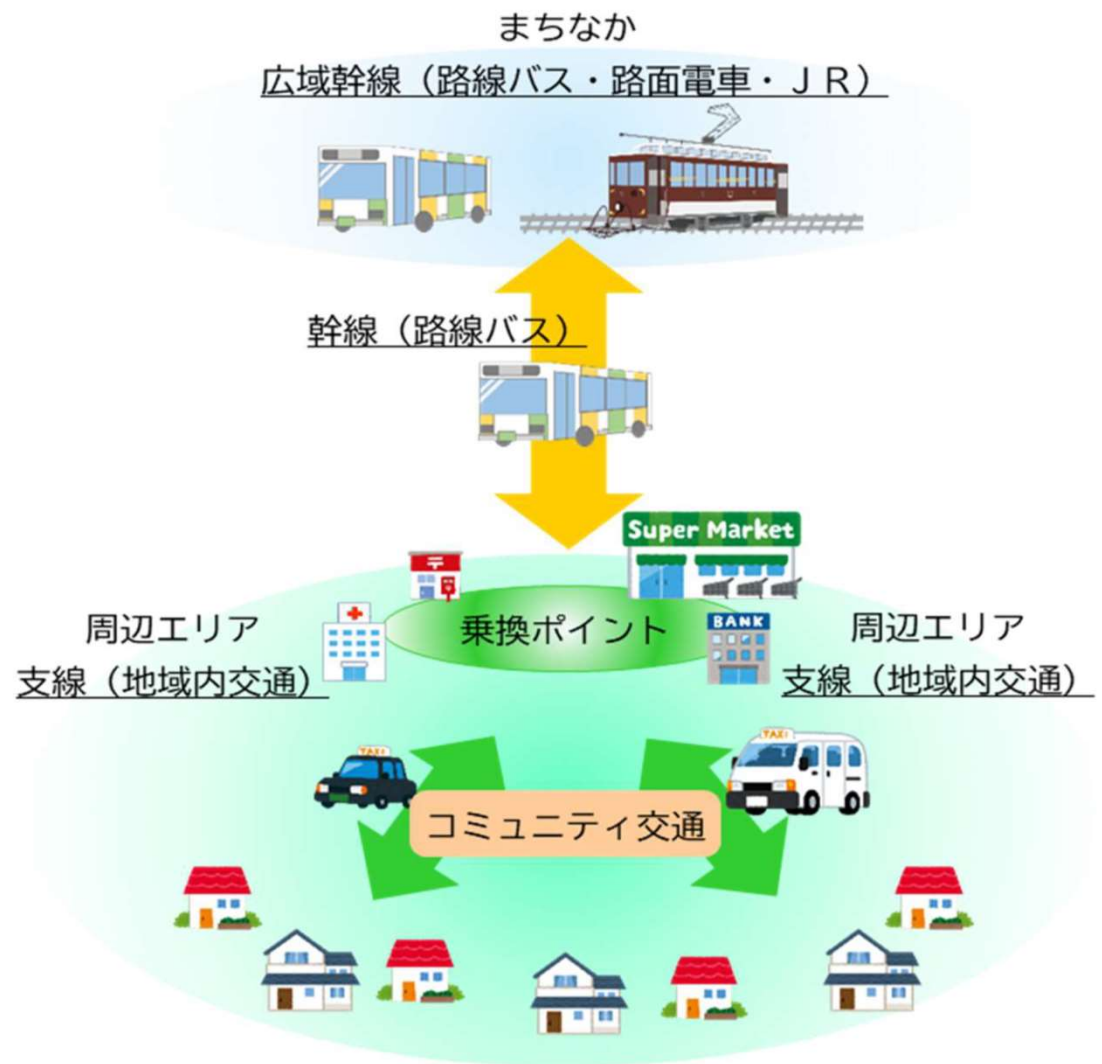
・周辺エリアにおいては、地域の生活拠点や交流拠点を乗換ポイントとして、乗合タクシーなどで地域内をきめ細かく運行する「コミュニティ交通」を新たに導入します。

## ◆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。



# 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。



JR高知駅



JR朝倉駅



長浜バス停

# 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

IC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。



# ◆令和7年度の取組

## 新春初詣きっぷ

概要：年末年始に路面電車と路線バスが乗り放題となるチケットを販売。

昨年は1月1日～1月3日までであった有効期限を、今年は12月31日～1月3日まで拡大。

紙だけでなく、スマートフォンから購入できるモバイルチケットも今年から販売している。

1月1からの3日間は、対象の神社でチケットを提示すると、記念品がもらえるキャンペーンも実施している。

対象：とさでん交通 電車・バス全線  
県交北部交通 全線  
高知東部交通 安芸線

有効期間：令和7年12月30日～令和8年1月3日

販売期間：令和7年12月16日～令和8年1月3日

金額：大人 2,000円  
小人 1,000円



# 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

駐車可能台数（収容台数） (台)

駐輪場名称	自転車	原付
高知駅東駐輪場	674	-
高知駅西駐輪場	1,025	-
新京橋プラザ駐輪場	250	50
合計	1,949	50

- ・令和6年度の高知駅駐輪場は、東駐輪場、西駐輪場ともに6割以上利用されている。
- ・令和6年度の新京橋プラザ駐輪場の自転車利用率は、53%と例年並み。  
原付利用率は、前年の42%から34%まで利用減。

## 利用状況

名称		平均利用台数/日 (年度)														
		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
高知駅東駐輪場 (自転車)	台数	401	419	463	493	499	538	500	489	489	514	434	455	454	445	429
	率	60%	62%	69%	73%	74%	80%	74%	73%	73%	76%	64%	68%	67%	66%	64%
高知駅西駐輪場 (自転車)	台数	665	675	713	716	718	919	849	830	830	783	723	686	726	700	636
	率	65%	66%	70%	70%	70%	90%	83%	81%	81%	76%	71%	67%	71%	68%	62%
新京橋プラザ駐輪場 (自転車)	台数	135	132	129	128	130	127	121	125	128	129	108	115	128	133	129
	率	54%	53%	52%	51%	52%	51%	48%	50%	51%	52%	43%	46%	51%	53%	52%
新京橋プラザ駐輪場 (原付)	台数	39	37	35	33	32	32	31	30	28	25	22	23	23	21	17
	率	78%	74%	70%	66%	64%	64%	62%	60%	56%	50%	44%	46%	46%	42%	34%

※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

## ◆利用状況

- ・市内のパークアンドライド駐車場は現在4か所開設。
- ・令和7年度の年間平均利用率は、棧橋は82%、美術館通は99%、高須は96%と高い利用率。
- ・一宮の利用率は13%と他の駐車場と比べ利用が少ない。

場所 乗換	棧橋			美術館通			高須			一宮		
	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	46	36	78%	183	179	98%	28	27	96%	23	3	13%
5月	46	35	76%	182	181	99%	28	27	96%	23	3	13%
6月	46	37	80%	182	181	99%	28	24	86%	23	3	13%
7月	46	38	83%	180	179	99%	28	27	96%	23	3	13%
8月	46	40	87%	180	178	99%	28	27	96%	23	3	13%
9月	46	40	87%	180	179	99%	28	27	96%	23	3	13%
10月	46	39	85%	180	177	98%	28	27	96%	23	3	13%
11月	46	38	83%	179	177	99%	28	28	100%	23	3	13%
12月	46	35	76%	179	178	99%	28	27	96%	23	3	13%

## ◆棧橋パークアンドライド ご紹介キャンペーン

現パーク・アンド・ライド駐車場契約者（全ての駐車場が対象）が、駐車場新規契約者を紹介し、契約が成立した場合、双方に1,000円分のQUOカードをプレゼントするキャンペーンを実施。

※新規契約者は棧橋駐車場に限る



# 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な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)県交北部交通	・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

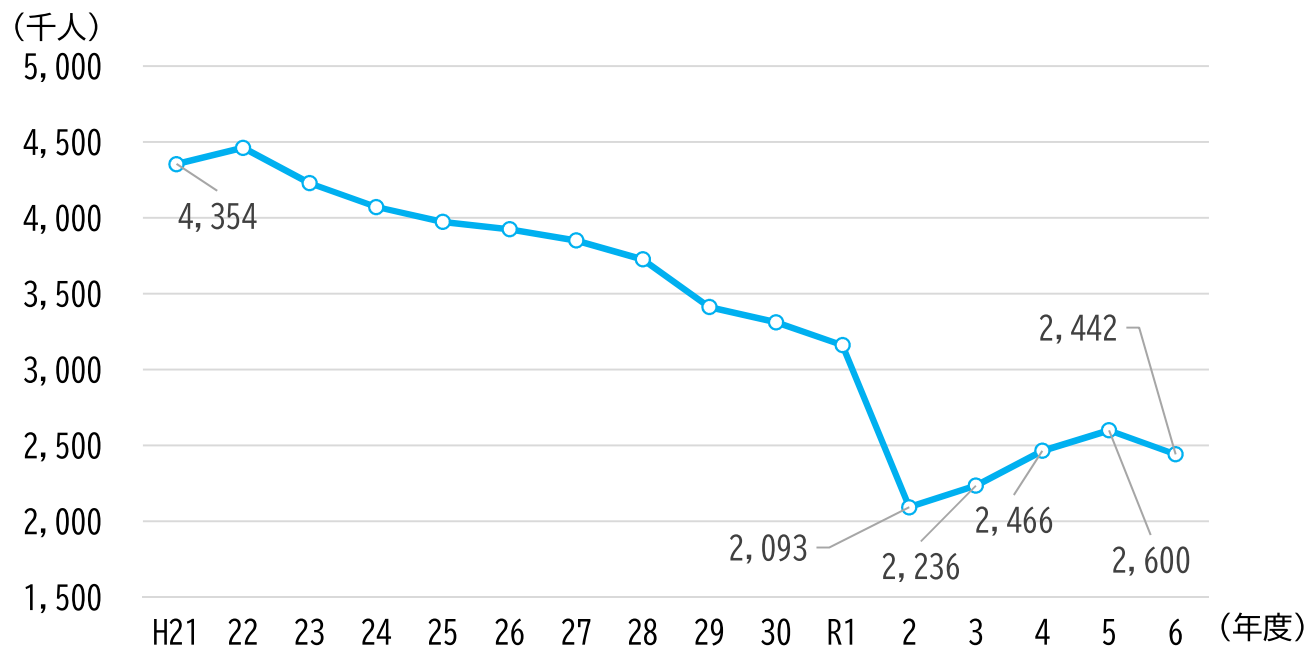
### ※運行補助に係る検討項目

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
市政策的系統 等

# ◆利用状況等

## 利用状況

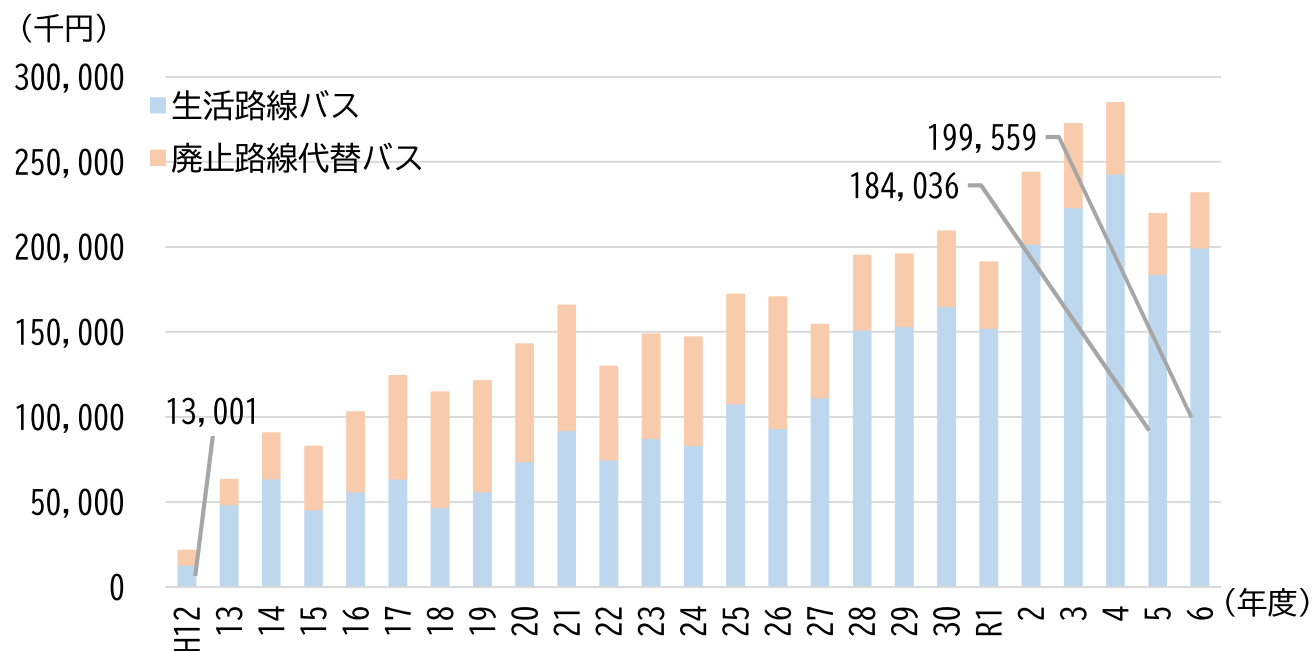
- とさでん交通の令和6年度利用者数は、前年度比0.9倍の2,442人と若干減少し、2年前の令和4年度とほぼ同水準となった。



※年度は当年4月～翌年3月

## 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対策として国の交付金を活用した支援を行ったが、令和5年度は新型コロナウイルスの5類移行、観光需要の回復に伴い補助金は減少している。
- 令和6年度は、物価高騰により厳しい状況にある事業者を支援するため、県・沿線市町と強調して事業者負担分を支援したため、前年度より補助金額は増加している。



※年度は前年10月～当年9月

# 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
御畳瀬 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



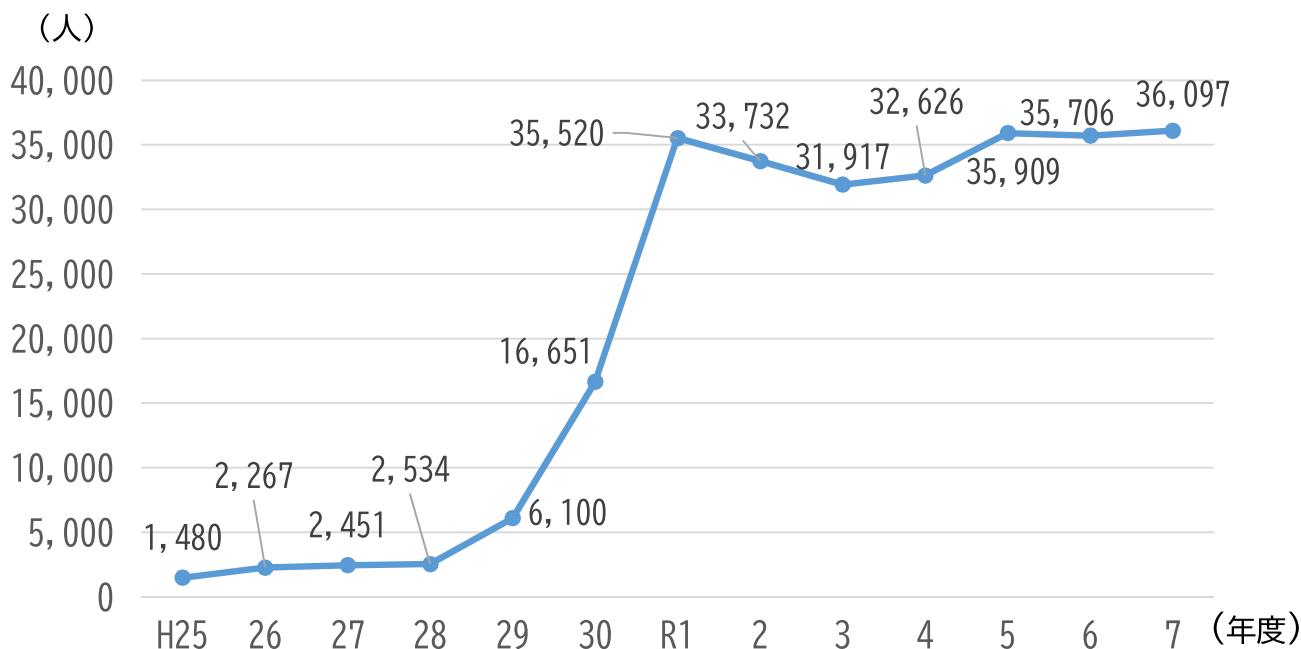
<デマンド型乗合タクシー>

※令和7年10月時点

# ◆利用状況等

## 利用状況

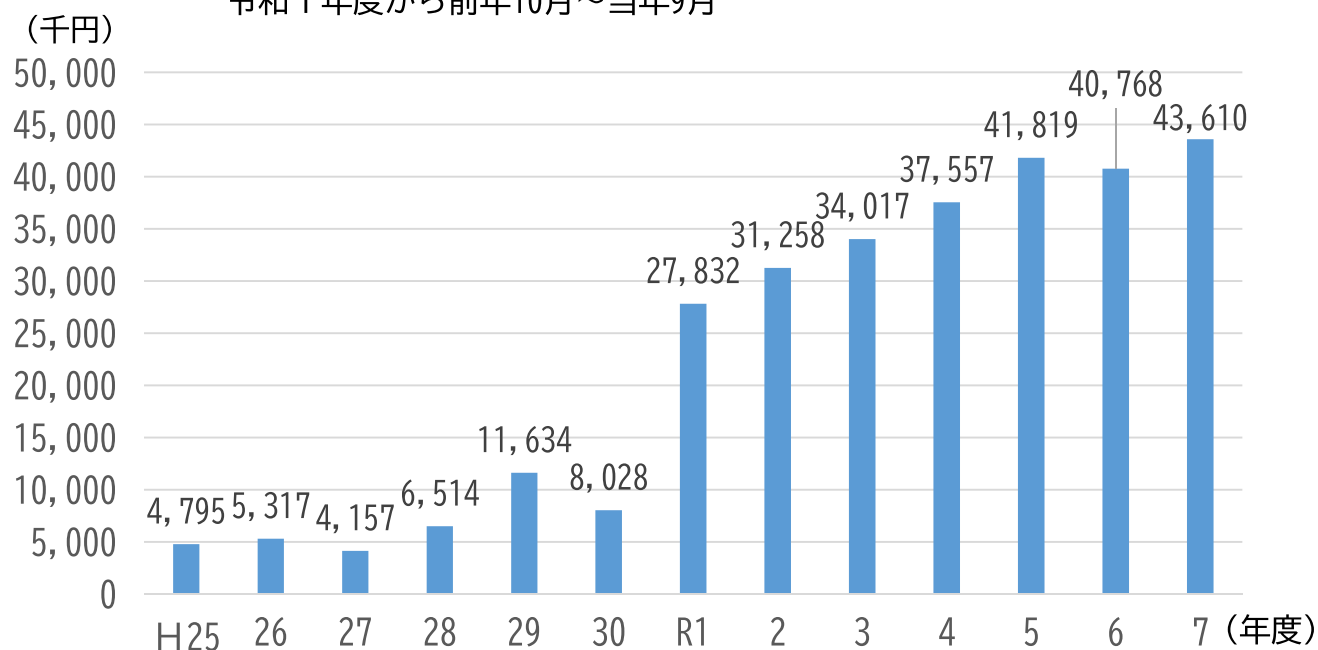
- 令和7年度の利用者数は、前年度と同程度の利用が見られ、利用は定着しつつある。



※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

- 平成24年の導入以降、運行地域の拡充や新型コロナウイルスの5類移行に伴い利用が増え、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。
- ・全ての人々がバス停・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7年度の取組（バス停の改修）

事業費：2,112,000円

（うち高知市補助金960,000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	中久万		●	埋め込み	1
2	中秦泉寺第二	●	●	埋め込み	2
3	前里	●	●	埋め込み	2
4	前里通	●	●	埋め込み	2
5	東谷川橋	●	●	埋め込み	2
6	東谷川橋東	●	●	埋め込み	2
7	サニーマートあぞの店前		●	埋め込み	1
8	薊野第二	●	●	埋め込み	2
9	西灘		●	埋め込み	1
10	競馬場北口		●	埋め込み	1
11	北城山		●	埋め込み	1
12	看護学院前		●	埋め込み	1
13	ウグルス	●		埋め込み	1
14	西城山	●		埋め込み	1
15	大谷口	●		埋め込み	1
16	針木	●		埋め込み	1
17	南針木	●		埋め込み	1
18	旭町一丁目	●	●	埋め込み	2
19	旭駅前通	●	●	埋め込み	2
20	旭町三丁目	●	●	埋め込み	2
21	蛸橋西		●	埋め込み	1

整備前



整備後



旭町一丁目（上り）



旭町一丁目（下り）

# 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7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	5年	6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	124台	115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	83台	86台
平均車齢 ※空港連絡・MY遊バス含	18年	17年	17年	17年	17年	17年	17年	16年	14年

出典：とさでん交通(株)

## 電車車両

- ・路面電車は61両運行されており、うち4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台導入。

	H28年	29年	30年	R元年	2年	3年	4年	5年	6年
台数	63両	63両	64両	64両	64両	63両	63両	61両	61両
平均車齢	60年	61年	58年	59年	60年	57年	57年	57年	59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7年度の取組

### 電車の日イベント

概要 要：とさでん交通が平成18年から開催しているイベント。電車綱引き大会や外国電車の体験乗車、ミニハートラム乗車会等のイベントを行った。来場者数は約2,500人。

開催日時：令和7年5月3日

開催場所：とさでん交通棧橋車庫



### 外国電車で行く、ダイヤモンド・クロッシング乗車ツアー

概要 要：とさでん交通棧橋車庫にて、車庫見学や撮影会を実施後、

外国電車に乗車し、普段は運行することのないはりまや橋交差点の「ダイヤモンド・クロッシング」を走行するツアーを行った。

開催日時：令和7年5月31日、9月27日、12月6日、3月7日

開催場所：とさでん交通棧橋車庫および高知市内



### 電車でめぐる防災教室

概要 要：路面電車の愛好会で作る「高知の電車とまちを愛する会」の主催で、小学生と保護者向けのイベントとして実施。運行する電車内にて、高知市地域防災推進課の職員から防災に関する知識について、クイズ等を通して学んだ。

開催日時：令和8年1月17日

# 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、利用が低調なものを見直しし、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	現在実施中の主なサービス
すべて	オート1dayサービス、ノーマイカーデー割引、お買い物乗車券、電車一日乗車券、こうちTAXIアプリ「こちタク」クーポン
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、学生ワイドフリー定期券
幼児・小学生	小学生パスポートサービス、春・冬・春休み限定！バスキッズ定期券、子育て支援サービス
高齢者	高齢者特定日割引、おでかけ電車65
障がい者	障がい者割引

R7.10現在



< 運転免許自主返納支援事業 >



< マイ時刻表 >



# 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。

### これまでの取組

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」

日・祝「電車・バスワンコインデー」

こうちTAXIアプリ「こちタク」  
セレモニー、各媒体での広報等



<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7年度の取組

## 電車のお仕事してみる会

概要 要：路面電車のPRや人材確保に向けて、電車運転士の仕事を知るセミナー&ミニ面接・相談会を実施。車庫・車両工場見学や、路面電車の運転体験、技術職体験等を行った。

開催日時：令和7年10月31日

開催場所：とさでん交通棧橋車庫



## 一宮中学校での講義

概要 要：「路面電車と環境問題」として、路面電車の歴史や、環境問題が引き起こす影響とその対策、路面電車が環境にやさしい乗り物であること、とさでん交通の取組等について講義を行った。

開催日時：令和7年7月10日

開催場所：高知市立一宮中学校



## こうちTAXIアプリ「こちタク」

概要 要：アプリ周知のためセレモニーを開催。関係者挨拶後、市長が実際にアプリ配車するデモンストレーションを実施。

開催日：令和7年4月21日

開催場所：高知市役所本庁舎前広場

広報活動：アプリの利用促進のため様々な広報活動を実施。

今なら先着4000名様限定で当アプリで使える  
1000円分のタクシークーポンをプレゼント中!

アプリをインストール後、右の二次元コードを撮影込んでクーポンをゲットしよう!

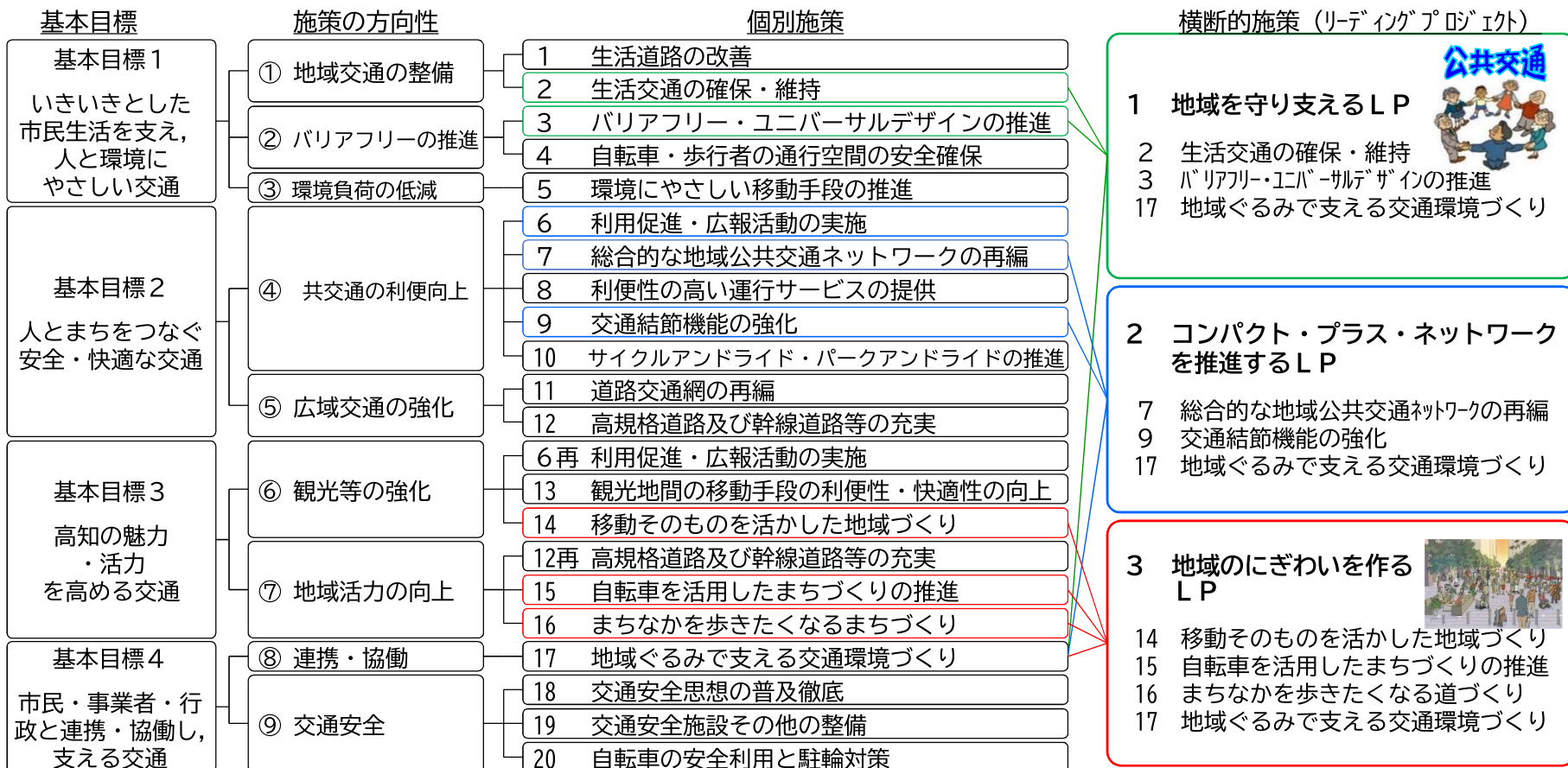
LINEで登録したい方も  
Androidで  
iOSで

高知市内約500台のタクシーが登録!

チラシ等 設置依頼	市内ファミリーマート、医療機関、県美容生活衛生同業組合、市旅館ホテル協同組合、包括支援センター、市商工会議所、市役所窓口等
イベント参加	老人クラブ連合会総会、100歳体操大交流会、クリスマスマーケット等
メディア	FMこうち、RKCラジオ、高知新聞、高知市中心部観光マップ、インスタグラム・エックス・YouTube・Google・Yahoo広告、高知市広報誌「あかるいまち」、ほっとこうち、高速バス車内広告等

## 現行計画の総括

- 目的** 市民のニーズに即した持続可能な交通体系の構築や、市民・事業者・行政が共に支え合う仕組みの実現を図ることで、交通全般について、めざすべき将来像の実現に寄与すること。
- 期間** ◆基本構想 2012～2031年度 20年間 ◆基本計画 2022～2031年度 10年間
- 対象** 公共交通，自動車交通，徒歩・自転車交通
- 基本理念** 人とまちをつなぎ，環境を守りにぎわいをうむ高知の交通
- 将来像** 安全・快適で環境にやさしい みんなで支え，明日へつなぐ交通空間



## 目的

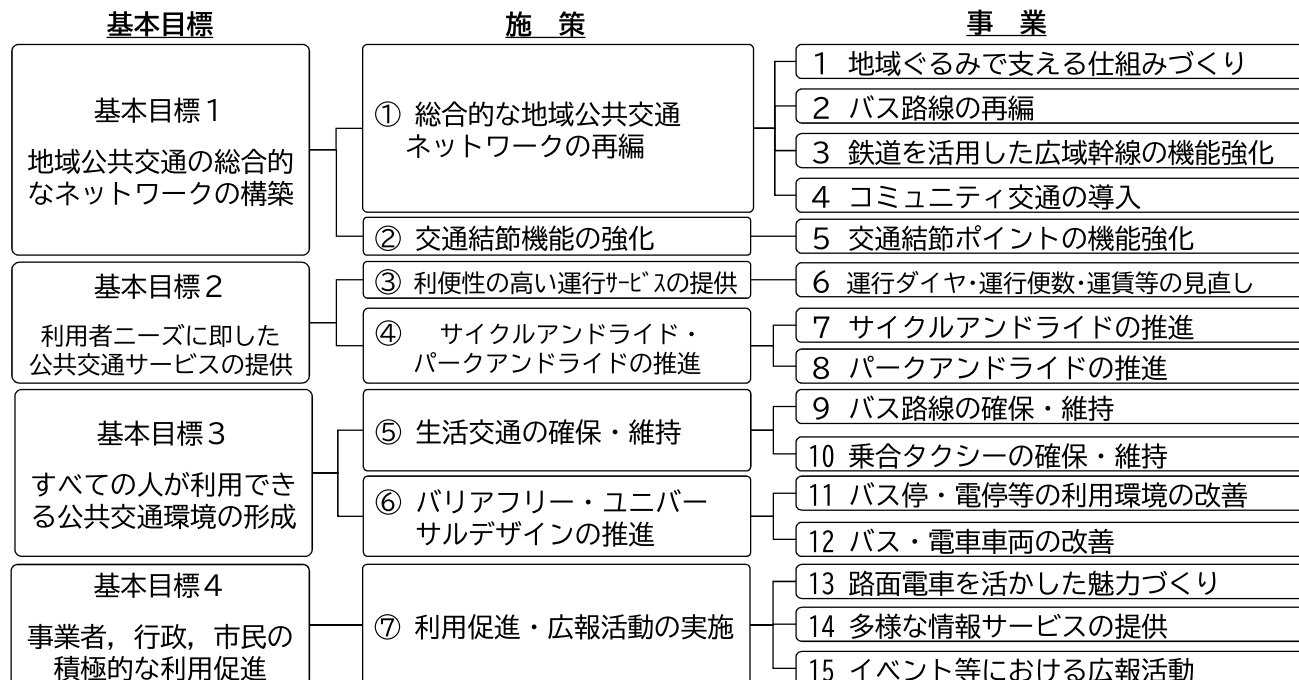
人口減少と少子高齢化により地域の暮らしと産業を支える交通が重要となる一方で、モータリゼーションによる利用減や運転者不足、公費負担の増加等の社会経済情勢に対応するため、多様な交通手段が相互に連携した、持続可能な公共交通ネットワークづくりが求められています。これら課題に対応するため、多様な主体が連携した公共交通サービスを実現するため、高知市地域公共交通計画を策定します。

**計画期間** 2022（令和4年）年度～2026（令和8年）年度 5年間

**区域・対象** 市全域／公共交通機関全般

**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

公共交通ネットワーク（イメージ図）



地域内交通（イメージ図）



## 目的

将来にわたって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検討に対して，専門的見地から意見聴取することを目的に，高知市地域公共交通あり方検討会を設置。

## 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り・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

## 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

## 考えられる具体策

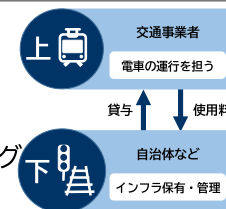
- ・電車からLRTへの転換
- ・電車からBRTへの転換
- ・バスからタクシーへの転換
- ・パークアンドライドの整備
- ・中心部への車の乗り入れ制限

- ・自家用運送への転換
- ・ターミナルの整備
- ・バス路線再編
- ・乗換ポイントの整備など



- ・国・県の支援制度の充実
- ・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
- ・上下分離（みなし上下分離）

- ・現行補助制度の拡充
- ・基金の創設
- ・固定資産税の減免等
- ・クラウドファンディング



- ・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 など

- ・キャッシュレス決済
- ・Ma a S
- ・ノーマイカーデー



- ・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



## 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，電車のあり方や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地域公共交通へとり・デザインすることを早急に取り組むこと。

## 位置付け

- ・めざすべき将来の方向と人口の将来展望等を示し、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

## 現状分析

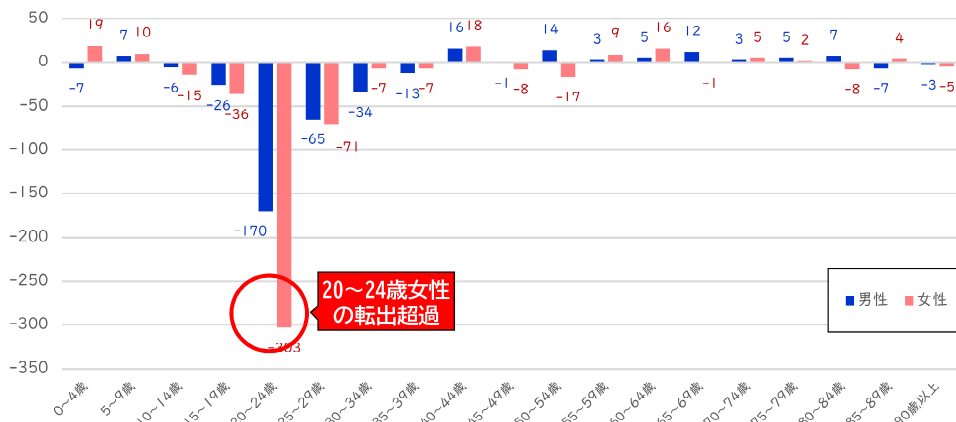
高知市人口 **336,359人 (2015年)**  
**309,116人 (2026年2月)**

## 自然動態

- 2005（平成17）年以降、死亡数が出生数を上回る自然減が継続
- 有配偶出生率は全国平均より高く、有配偶率は全国平均より低い
- 男性の死亡率が全国平均と比べ高い水準

## 社会動態

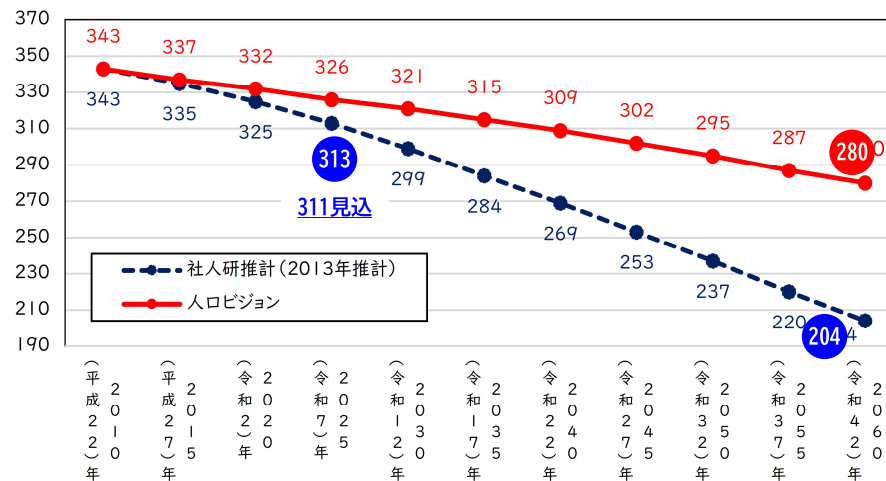
- 県内から転入超過
- 県外へは転出超過（女性が多い。20～24歳が最も多い。）
- 大学・高専生は県外就職率が高く、短大・専門学校生は県内就職率が高い。県外からの移住者数は年々増加傾向。



## 目標人口・将来人口推計

**280,000人** (令和42年・2060年)

(単位:千人)



## 人口減少の克服に向けた基本的視点

- (1) 県外から人を呼び込むとともに人口流出に歯止めをかける
- (2) 若い世代の結婚の希望を実現する
- (3) 理想とする子どもの数の希望を実現する
- (4) あらゆる世代が健康でいきいきと暮らせる社会の実現
- (5) 周辺市町村との連携を進め圏域単位で取組を進める
- (6) 早期かつ長期的な取組の推進

## 人口の将来展望

	2060年 高知市推計人口 (2013年社人研推計)	204,121人
自然減の抑制	① 合計特殊出生率の上昇	44,804人増
	② 死亡率の改善	6,622人増
社会減の抑制	③ 転出超過抑制 (2030年の15~24歳の転出超過ゼロ) 移住促進 (移住組数)	24,036人増
	合計	75,462人増
	2060年 高知市目標人口	28万人

<人口推計と目標人口>

## 目的

「高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」で示した市がめざすべき人口の将来展望を実現し、**人口減少問題を克服するための具体的な戦略**

## 計画期間

2024（令和6）年度から2028（令和10）年度まで  
5年間

## 基本方針

デジタルを推進力に豊かな生活と持続的に発展する  
まちをめざして

市民が多様な暮らしや幸せを実現し、地域に愛着と誇りを持ち、将来にわたって住み続けたい・戻ってきたいと思える持続的に発展するまちをめざします。

## 基本目標

- 基本目標1 地産外商，観光振興等による産業活性化と安定した雇用の創出
- 基本目標2 新しい人の流れをつくる
- 基本目標3 若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望を実現する，女性の活躍の場を拡大する
- 基本目標4 バランスの取れた県都のまちづくりと地域間の連携により安心な暮らしを守る

### 基本目標1 地産外商，観光振興等による産業活性化と安定した雇用の創出

基本的方向	施策
① 地産の強化を図る～農林漁業等の振興～	①-1 農業の振興 ①-2 林業・漁業の振興 ①-3 商業の振興
② 外商の強化を図る～新市場開拓・販路拡大～	②-1 産業の振興
③ 外商の強化を図る～観光振興～	③-1 観光の振興
④ 企業誘致や雇用創出など働ける環境づくり	④-1 事業創出と企業誘致 ④-2 いきいきと働ける環境づくり

### 基本目標2 新しい人の流れをつくる

⑤ 移住促進と受入体制の強化	⑤-1 移住支援の充実
⑥ 居住環境の整備	⑥-1 定住しやすい環境づくり
⑦ 特色ある教育による地域の活性化	⑦-1 学校教育の充実 ⑦-2 教育環境の整備
⑧ 若者の地元定着の促進	⑧-1 青少年の健全育成 ⑧-2 高知商業高等学校教育の充実 ⑧-3 交流・連携の推進 ⑧-4 地域コミュニティの活性化

### 基本目標3 若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望を実現する，女性の活躍の場を拡大する

⑨ 安心して妊娠・出産できる環境づくり	⑨-1 妊娠・出産期等の支援
⑩ 安心して子育てできる環境づくり	⑩-1 乳幼児期等の支援
⑪ 将来家庭を築くための支援	⑪-1 子ども・子育て支援の充実 ⑪-2 心と体の健やかな成長への支援 ⑪-3 出会いの機会の提供
⑫ ワーク・ライフ・バランスの推進	⑫-1 男女が共に活躍できる社会づくり ⑫-2 いきいきと働ける環境づくり

### 基本目標4 バランスの取れた県都のまちづくりと地域間の連携により安心な暮らしを守る

⑬ 産学官民連携の推進	⑬-1 交流・連携の推進（再掲）
⑭ コンパクトなまちづくり	⑭-1 バランスの取れた都市の形成 ⑭-2 交通体系の整備
⑮ 自然環境との共生	⑮-1 自然と人、人と人が共生する地域づくり ⑮-2 豊かな生きものの保全
⑯ 地域コミュニティの活性化	⑯-1 地域コミュニティの活性化（再掲） ⑯-2 NPO・ボランティア活動の推進
⑰ いきいきと暮らし続けられる社会づくり	⑰-1 高齢者の介護予防と社会参加の促進及び地域生活支援 ⑰-2 地域福祉の推進 ⑰-3 生涯学習の推進 ⑰-4 生涯スポーツの推進 ⑰-5 芸術・文化活動の推進 ⑰-6 歴史・地域文化の継承・発展
⑱ デジタル技術を活かした市民サービスの向上	⑱-1 デジタルを活用した住民とつながる手段の多様化
⑲ 著しい少子高齢化への対応	⑲-1 地域特性を活かした地域づくり

## 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。

## 計画期間

2017（平成29）から2035（令和17）年度まで 概ね20年間

## 基本方針

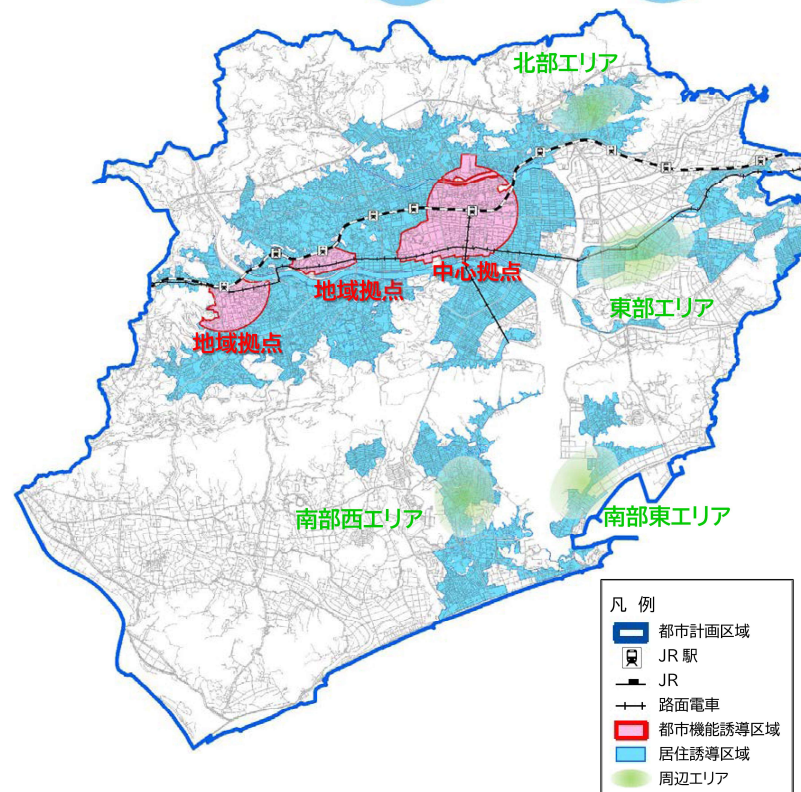
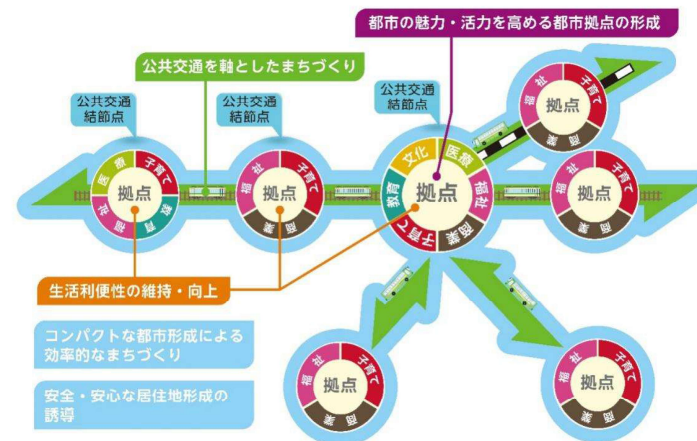
- 1 コンパクトな都市形成による効率的なまちづくり
- 2 公共交通を軸としたまちづくり
- 3 都市の魅力・活力を高める都市拠点の形成
- 4 生活利便性の維持・向上
- 5 安全・安心な居住地形成の誘導

● 中央部，西部は，日常生活サービス施設の集約状況を踏まえ，中心拠点と二つの地域拠点を都市機能誘導区域として設定。

● 北部，東部，南部は，日常生活サービス施設の分布が幅広いことから，区域設定は行わず，各種サービス施設が広がる区域を周辺エリア（北部，東部，南部東，南部西エリア）と位置づけ，サービス機能の維持や関連計画の施策を誘導。

居住誘導区域 …… 生活サービスやコミュニティが維持されるよう，居住を誘導すべき区域

都市機能誘導区域 … 医療・福祉・商業などの都市機能を都市の中心拠点・地域拠点に誘導し集約することで各種サービスの効率的な提供を図る区域



## 計画名称

高知市中心市街地活性化基本計画

## 計画期間

令和5年4月～令和10年3月（5年）

## 区域面積

148ha（市域面積 30,900haの約0.48%）

## 基本の方針

- ・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

## コンセプト

暮らす・働く・訪れ遊ぶ 魅力共創のおまちへ

## 目標

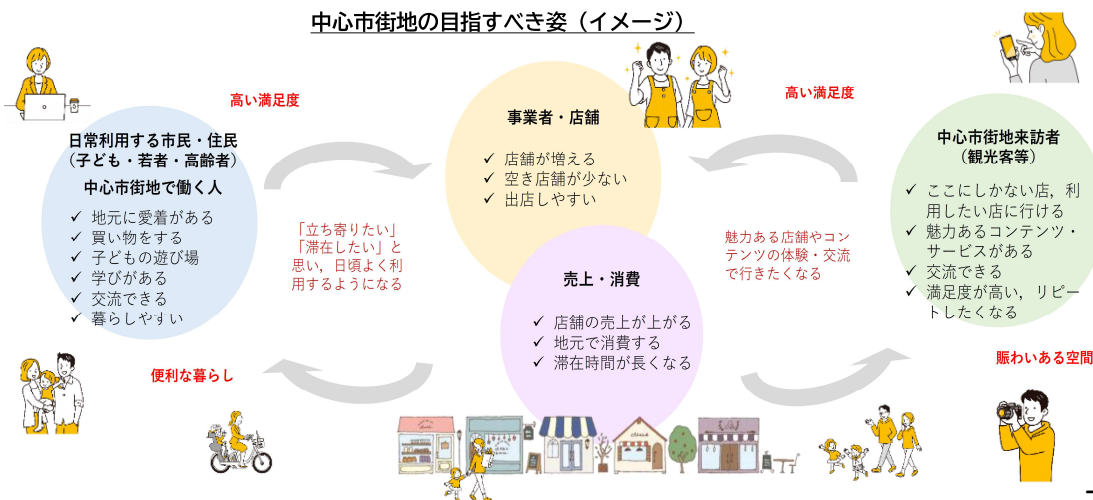
- ① 暮らすにも働くにも「ぼっちり」なまち
- ② おまちのさらなる魅力向上と賑わいの回復

## 区域設定の考え方








- ① **交通結節点**であり、日常的に人々が集散するとともに、多くの観光客を迎えるおもてなしの場。
- ② **賑わいの核**である中心商店街と日曜市のエリアを含む。
- ③ 行政機関の集積地、かるぽーと、県民文化ホール等、**都市機能が集積するエリア**。
- ④ 商業地域（用途地域）で容積率が600%または500%の区域



## 中心市街地の目指すべき姿（イメージ）



## 公共交通を取り巻く現状及び課題

1 高知市民意識調査		全50施策のうち <b>市民満足度ワーストワン</b> は「交通」、次いで「都市計画」と続く。「交通」と「都市計画」に注力することで市民満足度の向上が期待される。
2 交通分担率		本市の地域公共交通を担う電車バスの交通分担率は4%と特に利用が少ない。
3 まち・ひと・しごと人口ビジョン		2025年7月現在の本市人口30万9千人は、2060年には20万4千人まで減る見込み。県内市町村から転入超過がある一方、県外へは転出超過。若者の転出超過が顕著。
4 交通基本計画		<ul style="list-style-type: none"> <li>●目的／持続可能な交通体系の構築や市民・事業者・行政が共に支え合う仕組みの実現</li> <li>●基本理念／人とまちをつなぎ、環境を守りにぎわいをうむ高知の交通</li> <li>●将来像／安全・快適で環境にやさしい みんなで支え、明日へつなぐ交通空間</li> </ul>
5 地域公共交通計画		<ul style="list-style-type: none"> <li>●目的／多様な交通手段が相互に連携した持続可能な公共交通ネットワークづくり</li> <li>●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</li> </ul>
6 立地適正化計画		<ul style="list-style-type: none"> <li>●基本方針／①コンパクトで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 他</li> </ul>
7 中心市街地活性化基本計画		<ul style="list-style-type: none"> <li>●基本方針／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</li> <li>●目標／おまちなさる魅力向上と賑わいの回復</li> <li>●区域の考え方／交通結節点であり、日常的に人々が集散するとともに多くの観光客を迎えるおもてなしの場</li> </ul>
8 電車施設整備		近年の投資額（約2億2千万円／年）は、本来必要額を大幅に下回り、安全安心のための施設整備が課題。
9 路線バス運行補助金		高知市からの生活バス路線への運行補助金は、平成11年度の16,539千円から令和6年度の199,559千円まで約12倍増加。
10 バス運転手		とさでん交通バス運転手は、平成26年度の275人から令和6年度の165人まで10年で4割減少。
11 タクシー運転手		運転手の平均年齢は65.7歳。平成22年の1,400人から令和5年の734人まで半減し、高齢化と運転手不足が喫緊の課題
12 運転免許取得状況		令和4年時点での普通二種免許取得者は58人、大型二種は27人と少ない一方、普通一種免許の取得者数は県内で6105人と多い
13 電車・バス車両		<ul style="list-style-type: none"> <li>●電車は61両（うち低床4両）保有されているが、平均車齢は57.1年と老朽化が進行</li> <li>●バス車両は124両、平均車齢は15.9年で約半数以上がノンステップバス導入</li> </ul>

## (1) 令和6年度高知市民意識調査

### 調査概要

#### ◆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**していく。

#### ◆対象者

令和6年6月1日現在の住民基本台帳登録者のうち、18歳以上の市民267,753人の中から3,000人を無作為抽出

#### ◆調査地域

高知市全域

#### ◆実施方法

郵送配布・郵送回収調査法

#### ◆実施期間

令和6年7月1日（木）～7月31日（水）

#### ◆回収状況

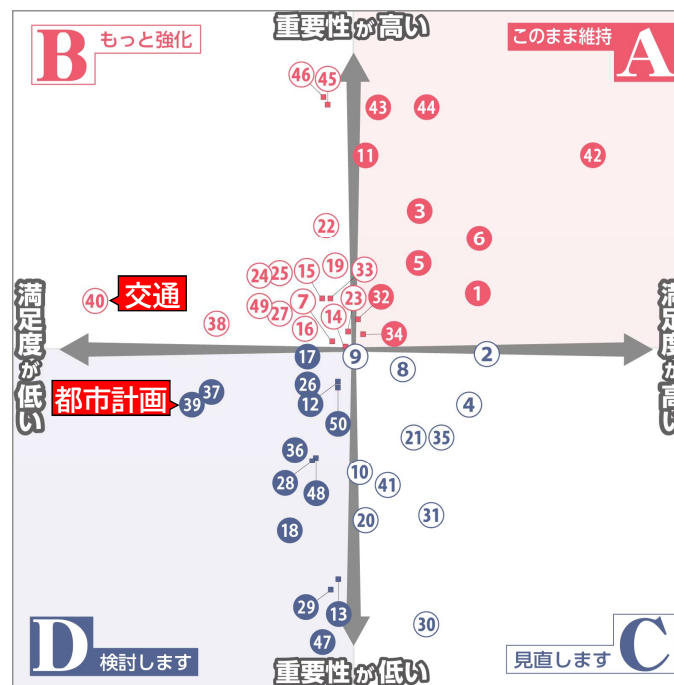
有効回収数 1,414部（回収率 47.1%）



### 調査結果の概要



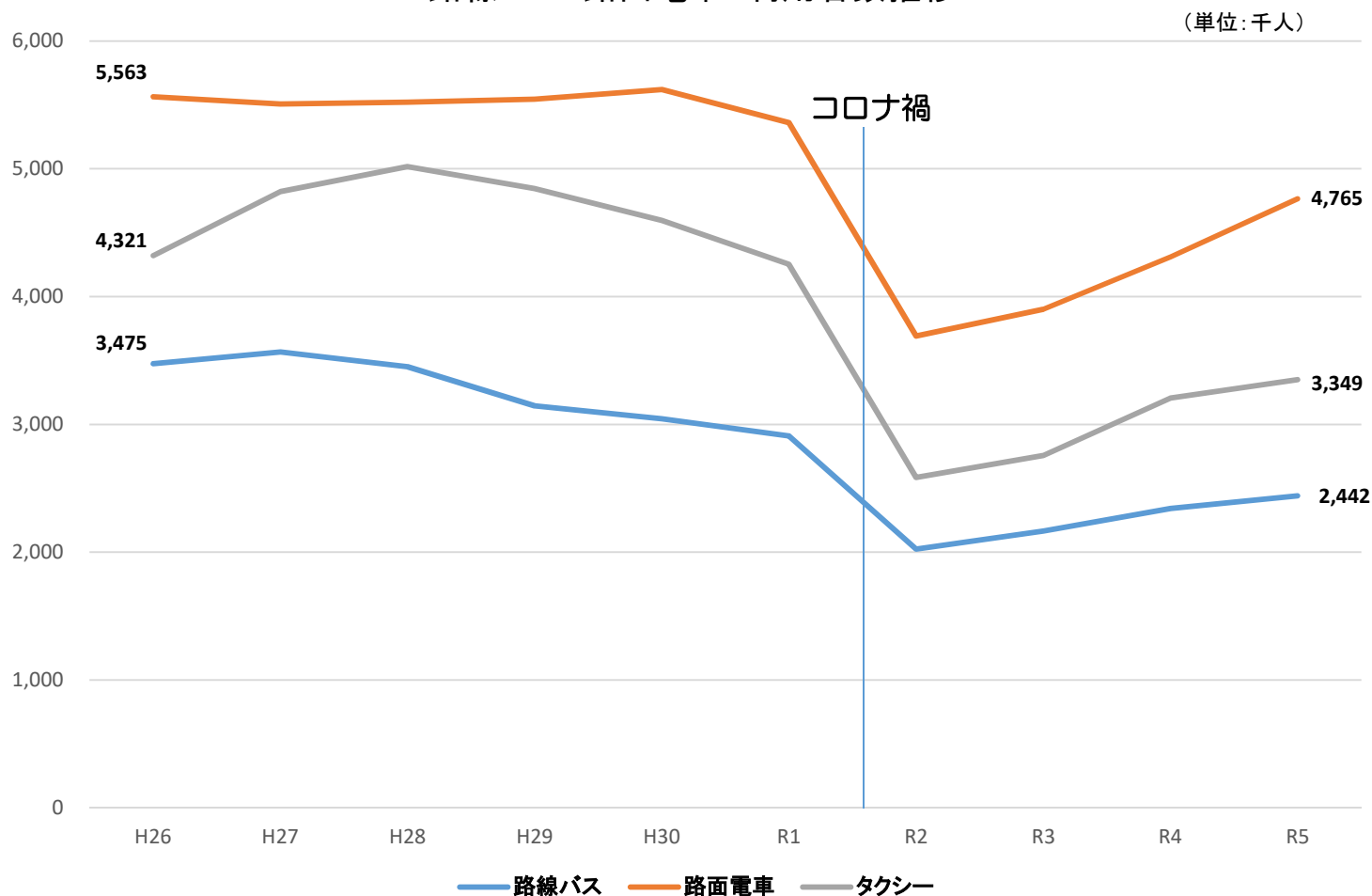
- 施策の満足度は、「安全で安定した水道水の供給」が最も高く、次いで「豊かな自然とのふれあい」「廃棄物の適正処理による環境負荷の低減」が続いた。
- 満足度が最も低い施策は「安全で円滑な交通体系の整備」、次に「地域特性を活かしたバランスの取れた都市の形成」。
- 交通体系の整備は、過去の結果と同様に低位で推移している。
- 満足度と重要性の関係性から、さらなる強化が必要と考えられる施策は、「いきいきと働ける環境づくり」「安全で円滑な交通体系の整備」など15項目。



(2) 電車・バス・タクシーの利用状況

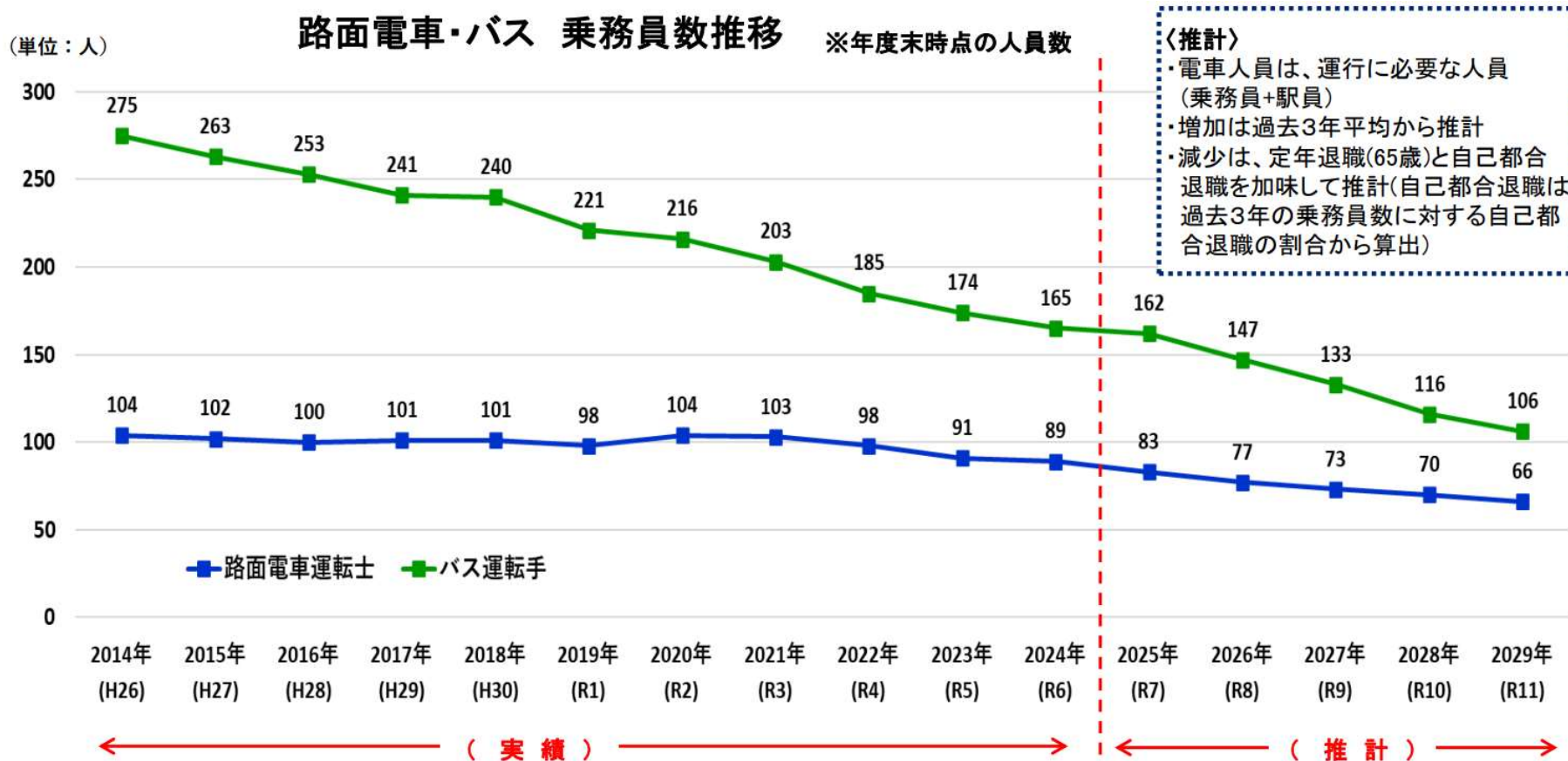
- ・ 新型コロナの影響により減少した利用は回復傾向にあるが、コロナ禍以前まで回復していない状況。
- ・ 路面電車、タクシーに比べ、路線バスの回復は鈍化傾向

路線バス・路面電車 利用者数推移



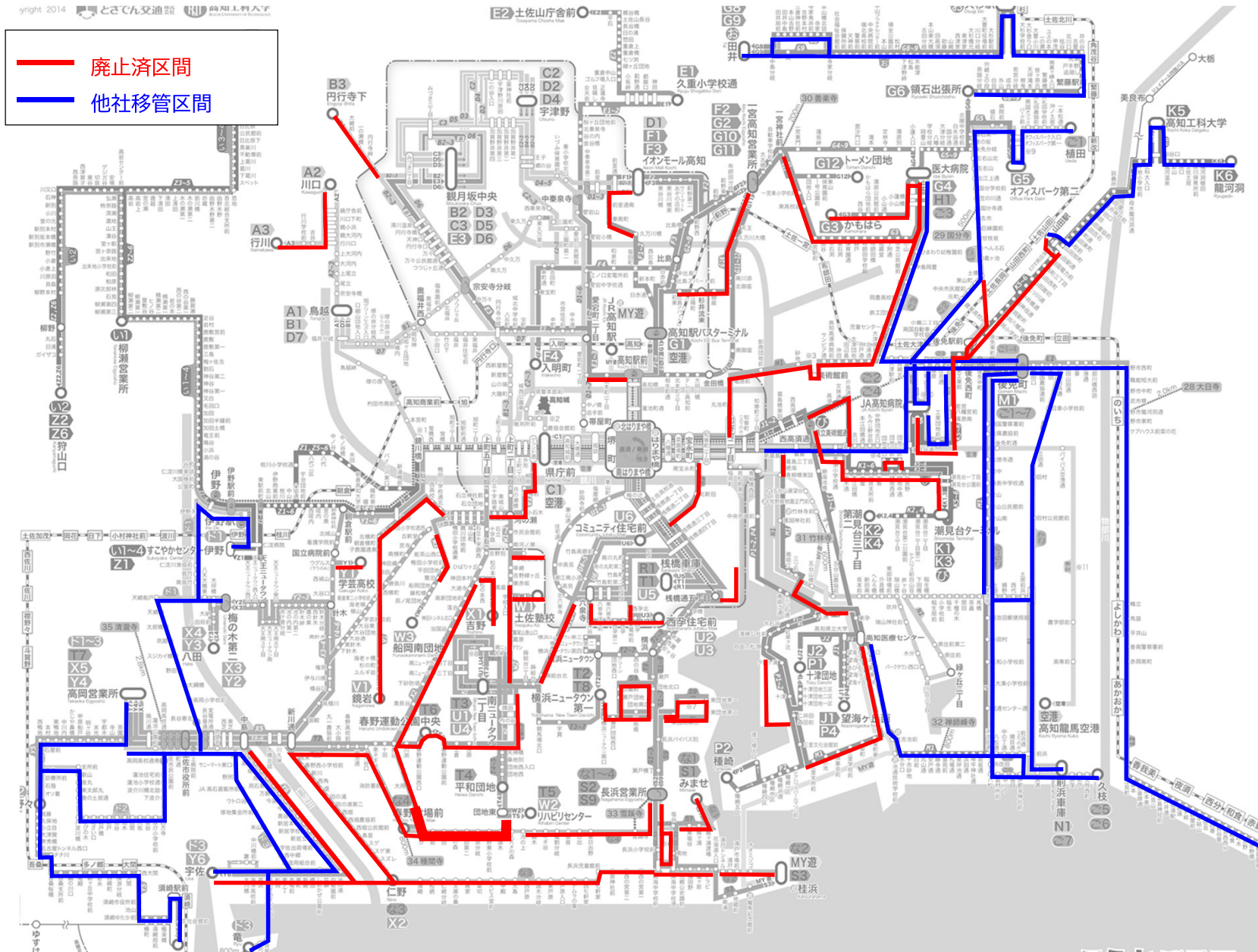
(3) 電車・バスの乗務員数推移

- ・バス運転手は2024年度末時点で、2014年度末の275人から110名減少し165名  
5年後の2029年度末には106人まで減少見込み
- ・電車運転士は2024年度末時点で、2014年度末の104人から 15名減少し 89名  
5年後の2029年度末には 66人まで減少見込み



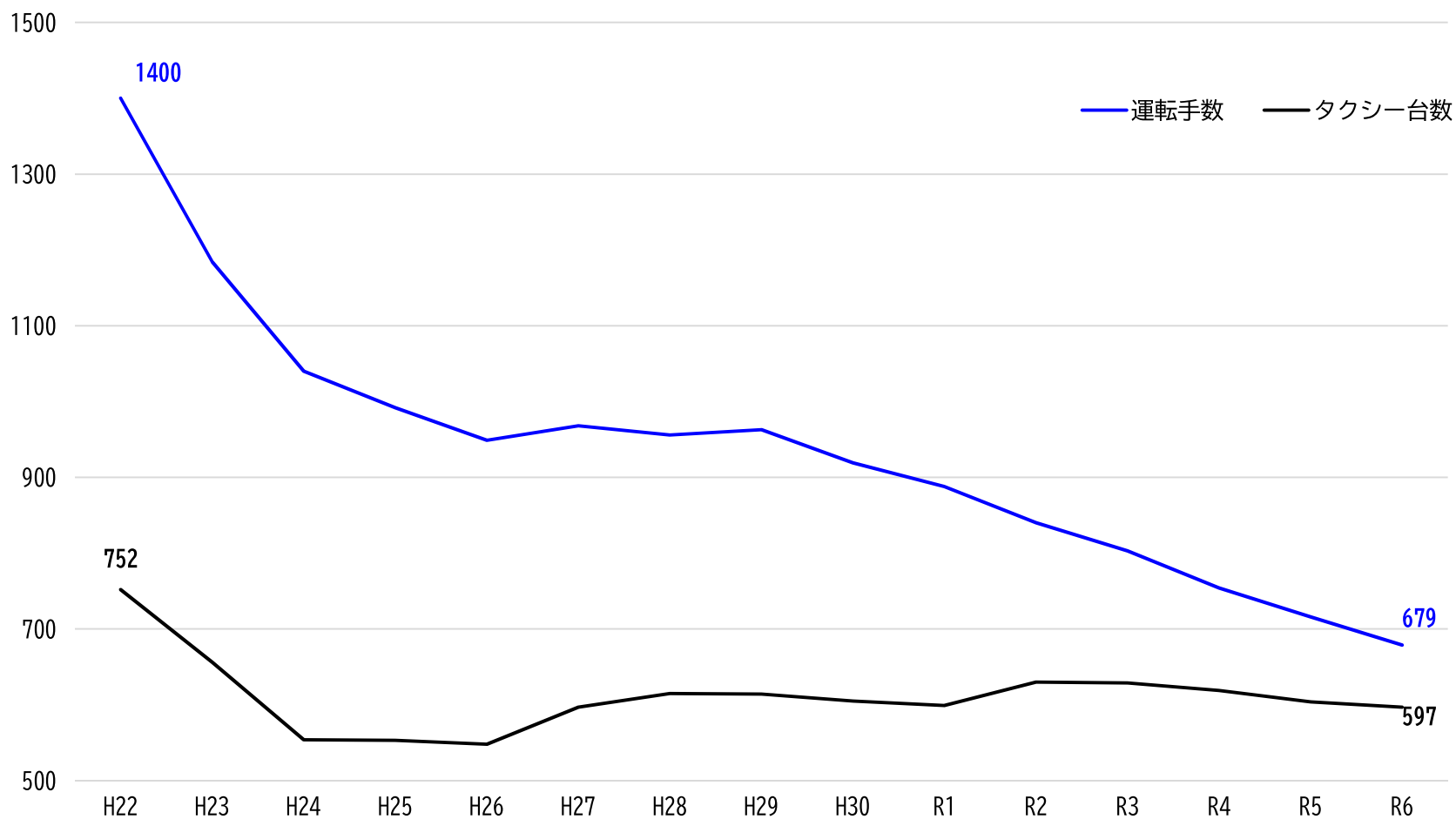
出典：第1回高知県地域公共交通活性化協議会路面電車あり方検討会

(4) とさでん交通 バス路線再編経過



## (5) タクシー運転手数と保有台数

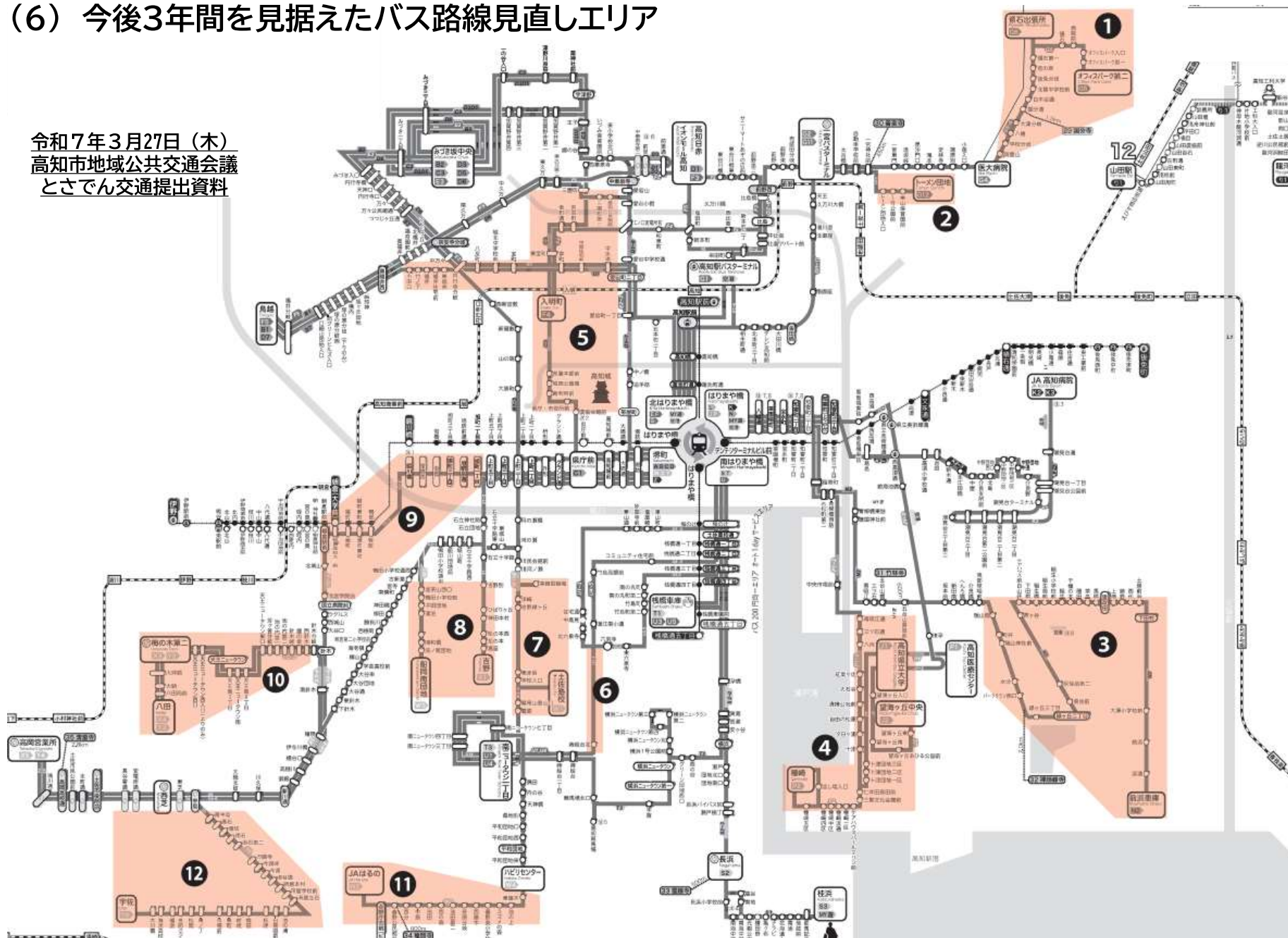
- ・ 運転手数は、H22年の1400人からR6年は679人まで半減し、成り手不足と高齢化が進行
- ・ 車両数は平成27年以降は一定数を維持



出典：高知市ハイヤー協同組合

(6) 今後3年間を見据えたバス路線見直しエリア

令和7年3月27日(木)  
高知市地域公共交通会議  
とさでん交通提出資料

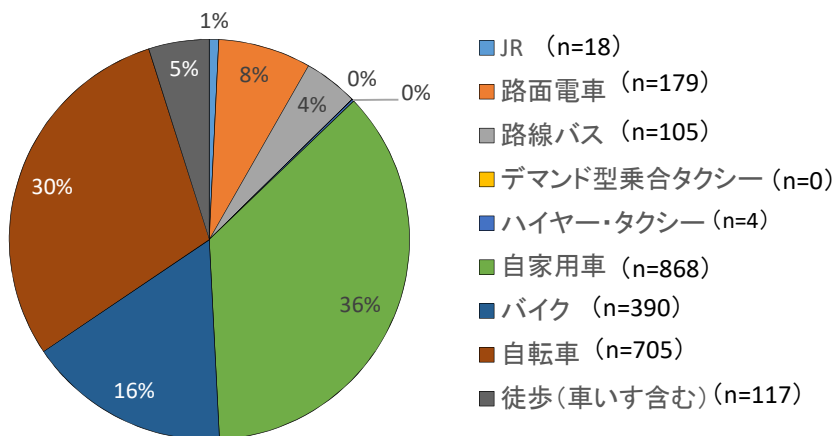




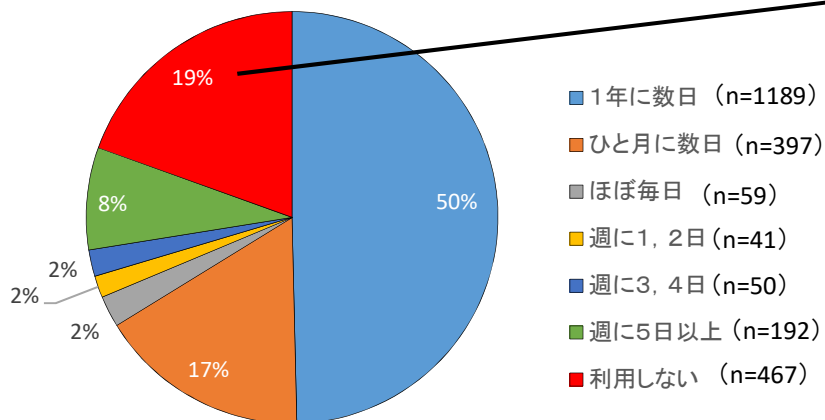
# 公共交通アンケート（市職員対象）

- ・高知市職員のうち、公共交通機関（JR、路面電車、路線バス）を日常的に利用しているのは全体の14.5%
- ・多くの職員は、公共交通の利用は1年に数回程度にとどまっている
- ・公共交通を利用しないネガティブな要因は、「利用したい時間がない」、「便数が少ないため」が多数

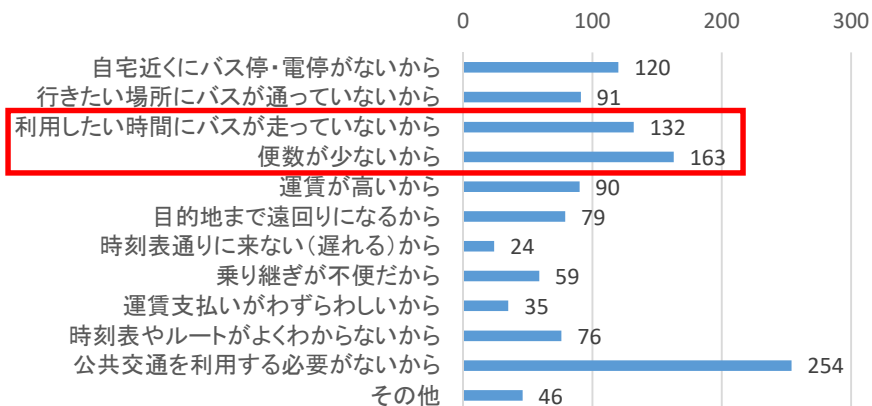
通勤または通学など日常生活で主に利用している交通手段を教えてください。



あなたが公共交通(路線バス、路面電車、JR、デマンド型乗合タクシー)を利用する頻度を教えてください。

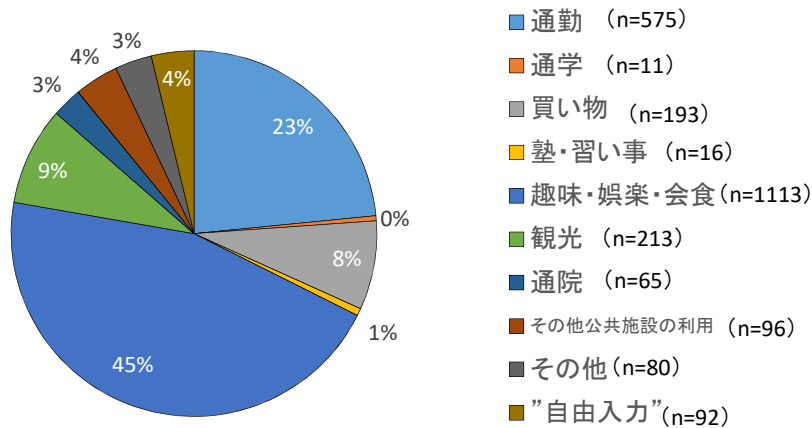


公共交通(路線バス、路面電車、JR、デマンド型乗合タクシー)を利用していない理由は何ですか。(複数選択)

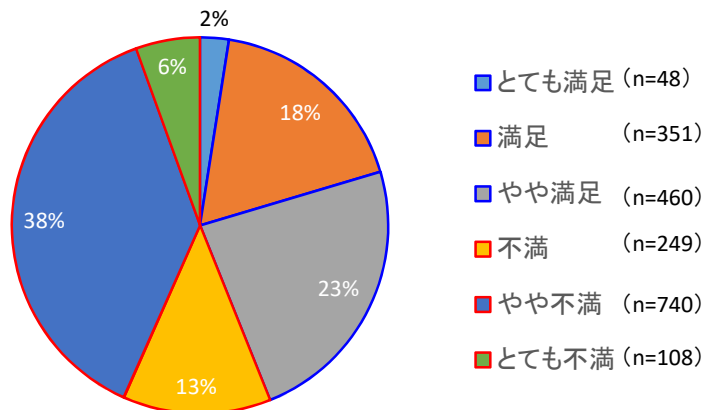


- ・公共交通を利用する主な目的は、「趣味・娯楽・飲食」のほか、「通勤」が上位
- ・公共交通に対する満足度のうち、「とても満足」、「満足」「やや満足」が全体の43%、主な要因は「自宅からバス停・電停または駅が近いこと」、「お酒を飲む日に利用できるから」が上位
- ・公共交通に対する満足度のうち、「不満」、「やや不満」「とても不満」が全体の57%、主な要因は「利用したい 時間にバスが走っていない」「便数が少ない」が上位

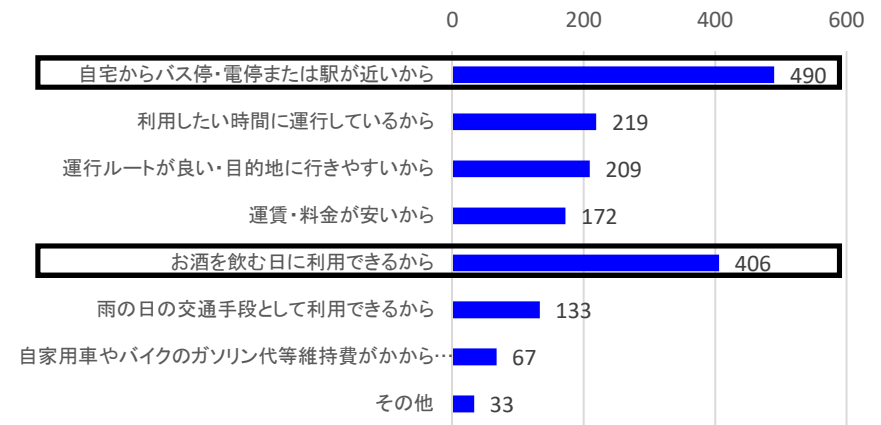
あなたが公共交通を利用する主な目的を教えてください。  
(複数選択)



本市の公共交通の満足度を教えてください。



「とても満足」「満足」「やや満足」と答えた方に、その理由を教えてください。(複数選択)



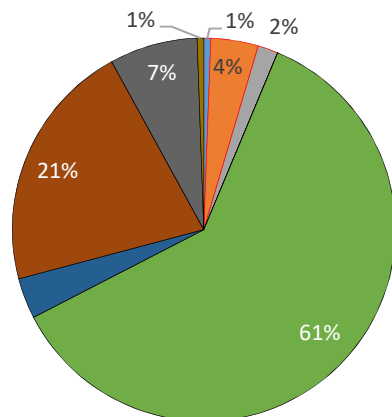
「やや不満」「不満」「とても不満」と答えた方に、その理由を教えてください。(複数選択)



# 公共交通アンケート（市民WEBモニター対象）

- ・対象のうち、公共交通機関（JR、路面電車、路線バス）を日常的に利用しているのは全体の6.3%
- ・半数は、公共交通の利用は1年に数回程度にとどまっている
- ・公共交通を利用しないネガティブな要因は、バスが通っていない、目的地まで遠回り、時間帯が合わない、便数が少ない、運賃が高い 等

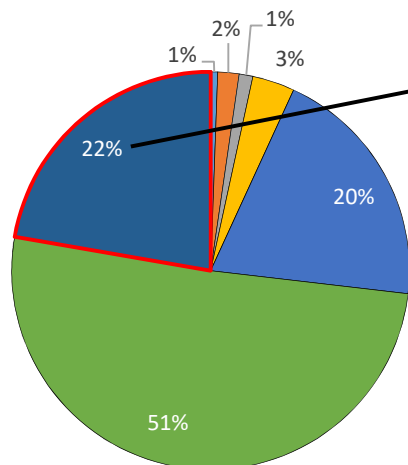
問1：通勤または通学など日常生活で主に利用している交通手段を教えてください。



- 1. JR (n=1)
- 2. 路面電車 (n=1)
- 3. 路線バス (n=2)
- 4. デマンド型乗合タクシー(n=0)
- 5. ハイヤー・タクシー (n=0)
- 6. 自家用車 (n=107)
- 7. バイク (n=6)
- 8. 自転車 (n=37)
- 9. 徒歩(車いす含む) (n=13)
- 10. その他(自由記述) (n=1)

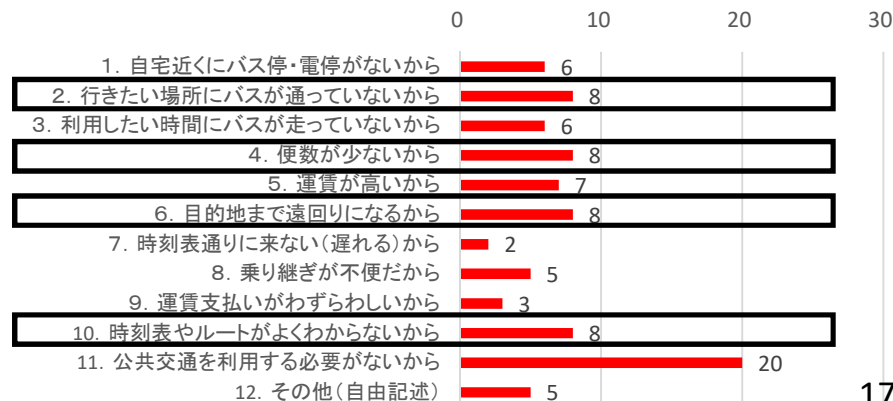
(普段は自転車です時々路面電車)

問2：公共交通を利用する頻度についてお聞きます。



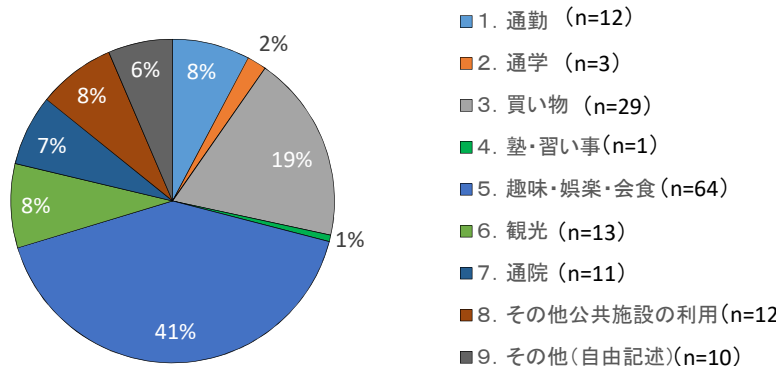
- 1. ほぼ毎日 (n=1)
- 2. 週に5日以上 (n=2)
- 3. 週に3,4日 (n=1)
- 4. 週に1,2日 (n=6)
- 5. ひと月に数日 (n=35)
- 6. 1年に数日 (n=89)
- 7. 利用しない (n=39)

問8 問2で「7. 利用しない」を選択された方にお聞きます。公共交通(路線バス、路面電車、JR、デマンド型乗合タクシー)を利用していない理由は何ですか。(複数選択)

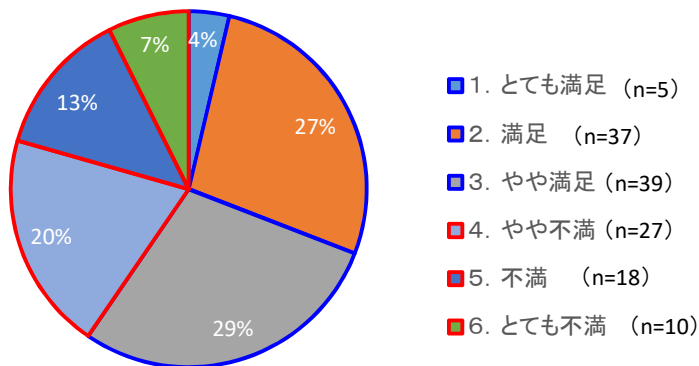


- ・公共交通を利用する主な目的は、「趣味・娯楽・飲食」のほか、「買い物」が上位
- ・公共交通に対する満足度のうち、「とても満足」、「満足」「やや満足」が全体の60%、主な要因は「自宅からバス停・電停または駅が近いこと」、「お酒を飲む日に利用できるから」が上位
- ・公共交通に対する満足度のうち、「不満」、「やや不満」「とても不満」が全体の40%、主な要因は「利用したい時間にバスが走っていない」、「便数が少ない」、「行きたい場所に通っていない」が上位

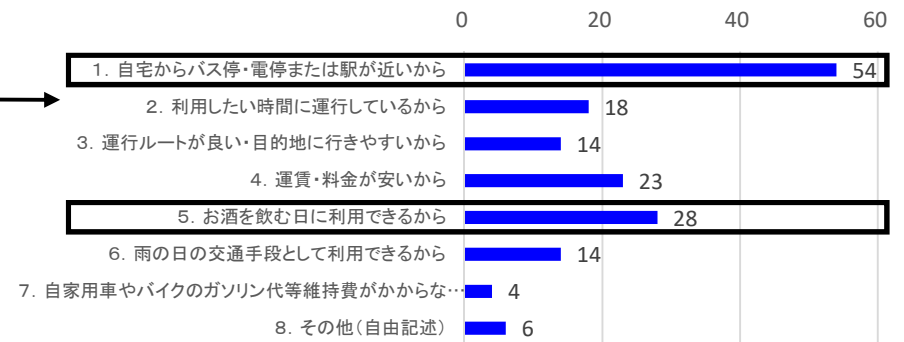
問3 あなたが公共交通を利用する主な目的を教えてください。  
(複数選択)



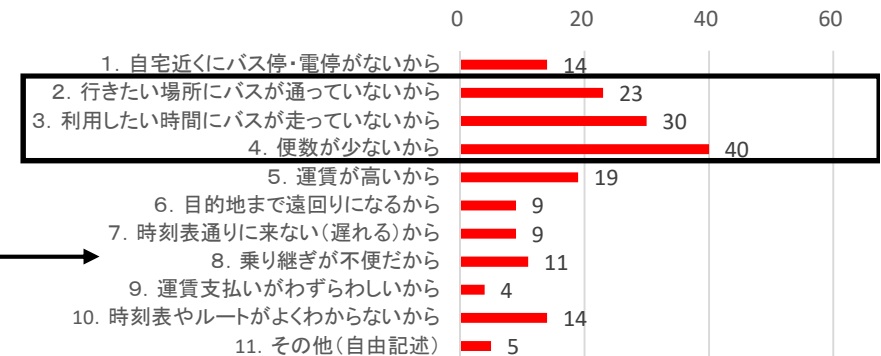
問4 本市の公共交通の満足度を教えてください。



問4で1.とても満足、2.満足、3.やや満足と答えた方にお聞きします。問4で回答を選んだ理由を教えてください。(複数選択)



問6 問4で4.やや不満、5.不満、6.とても不満と答えた方にお聞きします。問4で回答を選んだ理由を教えてください。(複数選択)



**潜在需要の掘り起こしに関する調査**

- ・全世代で運行本数の増加に対する要望が最も高い。
- ・20代までの若年層ではキャッシュレス導入のニーズが高い一方、高齢者では運転免許返納に対する特典のニーズが高い。

**並走区間の解消を図る際の注意事項**

- ・対象路線は削減効果だけでなく、利用者への影響を加味して検討
- ・乗り継ぎによる心理的抵抗から発生する利用頻度の低下や、路線再編後の運賃が割高と感じられないよう考慮する必要

(単位：%)

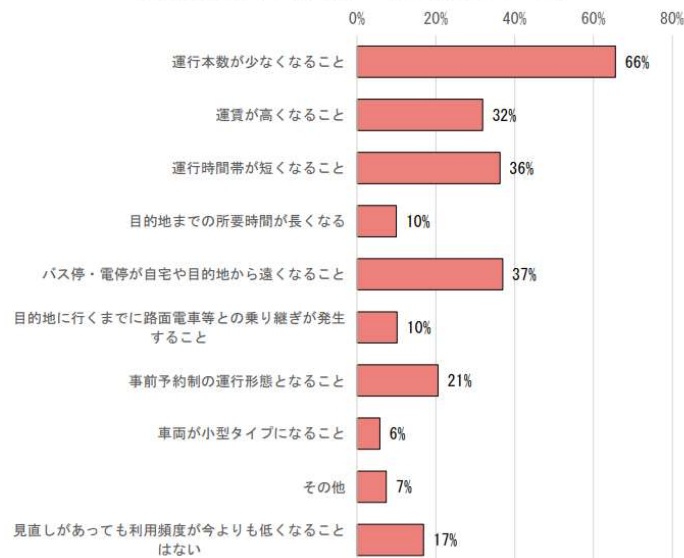
必要と考える取組	15-29歳 (n=26)	30-39歳 (n=64)	40-49歳 (n=208)	50-59歳 (n=358)	60-64歳 (n=189)	65-74歳 (n=208)	75歳以上 (n=56)
運行本数の増加	26.9	42.2	40.9	35.2	36.5	41.3	42.9
鉄道・路面電車との乗継利便性の向上	15.4	15.6	22.6	16.2	15.9	18.3	16.1
運行時間帯の拡大	15.4	17.2	20.2	20.7	18.0	13.5	17.9
バス停周辺のバリアフリー整備	3.8	4.7	1.9	2.8	2.1	3.8	5.4
バス停の待合環境の改善	3.8	14.1	15.9	10.6	7.4	10.6	8.9
バス車内の環境改善	3.8	14.1	4.3	2.5	1.1	1.4	0.0
誰もが利用しやすい車両の導入	15.4	14.1	9.1	8.7	4.8	8.7	17.9
バス停周辺での駐輪場整備	11.5	18.8	13.5	10.9	6.3	6.7	5.4
利用ニーズにあった路線バスルートの変更やバス停の新設	11.5	20.3	19.2	22.6	20.1	18.3	17.9
多様な利用ニーズに対応可能なモビリティ（デマンドバス等）の導入	3.8	6.3	5.3	5.9	7.4	7.7	1.8
デジタル技術の活用による運行状況等の情報提供の充実	3.8	6.3	6.3	4.5	4.8	6.7	3.6
キャッシュレス決済の導入による利便性向上	19.2	31.3	23.1	19.6	12.7	13.5	3.6
運賃割引制度の充実	26.9	32.8	33.2	19.0	19.6	21.6	17.9
運転免許返納者に対する公共交通利用特典の付与	15.4	18.8	18.3	22.1	18.0	27.4	25.0
どんな取組がなされたとしても公共交通を利用することはない	26.9	17.2	20.7	17.3	22.2	16.8	21.4
その他	0.0	7.8	2.4	2.0	5.8	3.4	1.8

資料：潜在需要に関するアンケート調査  
図 今後路線バスを利用するために必要と考える取組

【並走区間の解消を図る路線の視点】

- ・並行区間の走行キロが長い路線（削減効果が大きい路線）
- ・並走区間に関連しない利用が多い路線（利用者への影響が小さい路線）
- ・発生する乗り換えが少ない路線
- ・並走区間の路面電車に余力がある路線
- ・並行区間を解消した時に営業所への回送が少ない路線（仕業の効率が悪くならない路線）

利用頻度が低くなる運行サービスの見直し [n=433]



資料：路線バス利用者アンケート調査

## 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

数値指標	基準値(R元年度)	目標値(R8年度)	実績値					達成状況
			2年	3年	4年	5年	6年	
① 公共交通カバー率	89%	基準値以上	89	89	89	88	-	概ね達成 ▲1.0
② 路線バス事業収支率	63.9%	基準値以上	57.9	54.6	55.6	58.4	58.1	未達成 ▲5.8
③ 乗合タクシー事業収支率	12.4%	基準値以上	11.8	10.2	10.6	12.4	11.7	概ね達成 ▲0.8

・バス路線廃止や減便に対応するために、デマンド型乗合タクシーを導入したことで、「公共交通カバー率」は概ね達成。

・路線バスは、コロナ禍や物価高騰の影響により、収入が減り費用が増えたことから、「収支率」は悪化し未達成。

・過疎地や周辺部で運行する乗合タクシーは、コロナ禍や物価高騰の影響が少なかったため、「収支率」は概ね達成。

## 基本目標2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供

数値指標	基準値(R元年度)	目標値(R8年度)	2年	3年	4年	5年	6年	達成状況
④ 運行便数	987回	現状水準維持	983	947	936	896	830	未達成 ▲15.9%

・バス電車の運転手不足により、バス路線の廃止・減便や路面電車が減便されたことから、「運行便数」は未達成。

## 基本目標3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成

数値指標	基準値(R元年度)	目標値(R8年度)	2年	3年	4年	5年	6年	達成状況
⑤ 公的資金投入額	283,083千円	現状水準維持	619,144	692,984	462,378	383,994	417,021	達成 +133,938千円

・コロナ禍や物価高騰の影響により、運賃収入が減り運行費用が増えたことから、「公的資金投入額」は達成。

## 基本目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進

数値指標	基準値(R元年度)	目標値(R8年度)	2年	3年	4年	5年	6年	達成状況
⑥ まちなかの電停・バス停の利用者数	342.1万人	基準値以上	262.4	262.840	301.4	313.3	311.6	未達成 ▲30.5万人
⑦ 乗合タクシー利用者数	35,520人	基準値以上	33,732	31,917	32,626	35,909	35,706	達成 +186人

・バス電車の運転手不足により、バス路線の廃止・減便や路面電車が減便されたことで、「まちなかの電停・バス停の利用者数」が減少したため、未達成。

・過疎地や周辺部で運行する乗合タクシーは、コロナ禍の影響が少なかったため、「乗合タクシー利用者数」は達成。

**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****事業① 地域ぐるみで支える仕組みづくり**

(意見等)

- ・公共交通でまちへ行き、まちなかで人が回遊し、賑わいが生まれ、それがまた人を呼ぶ流れができる。
- ・車道を狭く歩道を広くし人が歩いて回遊するような、公共交通と連動したまちづくりができないか。
- ・公共交通をみんなで支えるため、とさでん、市民、行政が運命共同体でやっていかなければならない。
- ・幹線は大量輸送のバス、その他はタクシーや小型バス等の他モードで補えば、空白地を少なくできる。
- ・幹線支線に分け、乗り換え拠点を整備し、利用人数に応じた車両で運行する形を描いてはどうか。
- ・タクシー運転手も不足しているので、一般ドライバーを含めて交通機関の役割分担を考えてはどうか。

**事業② バス路線の再編**

(意見等)

- ・乗務員不足が急激に改善することは予測しづらい。乗務員数の規模の中でどう再編するかが課題。
- ・並走解消は乗り換え抵抗が発生し収入減が懸念される。乗務員休憩所やトイレ、バス待機場所は必須。朝夕は電車の輸送量も足りない。高齢者の乗り換えが大変になるので電停とバス停が隣接すること。
- ・ダイヤが接続され、安全に乗り換えでき、分かりやすい運賃にすること。
- ・路線が分かりづらい、バスへ乗ったらどこへ行けるか分からないというのが長年の課題。

**事業③ 鉄道を活用した広域幹線の機能強化**

(意見等)

—

**事業④ コミュニティ交通の導入**

(意見等)

—

**事業⑤ 交通結節ポイントの機能強化**

(意見等)

- ・市役所や県民文化ホール前をターミナル化して、木曜市が開かれ人が集まる広場にできないか。
- ・ターミナル機能を強化するためには、運転手の休憩室やバスの駐車スペースの整備は必須。
- ・並走解消するには、電停の上屋やベンチの整備が必要になる。
- ・電車バスの停留所を一緒にしてベンチや屋根、冷暖房なども設置してはどうか。
- ・スーパー等も隣接させて乗り換え拠点の利便性を高めてはどうか。

## 基本目標2 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

(意見等)

- ・ 乗り換え割引ポイントの見直しなど利用者負担とならない方法を考えなければならない。
- ・ 単に割り引くのではなくワンコインで面倒でないことなど、消費者ニーズに沿った施策が必要。
- ・ 利用者が一番利用する時間帯を確保してほしい。
- ・ 乗り換えの手間は不便だが、乗り継ぎ割引や均一料金区域を広げるなど、料金面の工夫が必要。

### 事業⑦ サイクル・アンド・ライドの推進

(意見等)

—

### 事業⑧ パーク・アンド・ライドの推進

(意見等)

—

**基本目標3 すべ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**

(意見等)

- ・路線廃止が進むと、市が目指すコンパクトプラスネットワークのまちづくりが実現できなくなる。
- ・時間や路線を限定すれば、運転手の確保ができるのではないか。
- ・バス乗務員が一番必要なのは朝の時間帯。朝の時間帯に必要な乗務員数が不足している。
- ・60歳以上のバス乗務員に聞き取りした結果、約3割が65歳を超えても乗務を希望しており、定年退職者数の推移も現状予測より緩やかになる。
- ・短時間勤務の雇用や社内の兼業など、様々な形で運転手不足解消に努めていきたい。
- ・電車・バスを維持するには、無人運行が必須。未来の話と捉えるのではなく今から考える必要がある。
- ・ライドシェアや自動運転バスの話など都会は変わっているということを知る。
- ・免許返納してしまえば移動できなくなり、イベントがあっても出かけることができない。

**事業⑩ 乗合タクシーの確保・維持**

(意見等)

- ・タクシー不足の中、バスの代わりとしてデマンド拡大することは厳しい。
- ・ライドシェアや自家用有償運送制度も含め地域で話し合い、移動手段が確保できればと思う。
- ・ライドシェアなどもあり、過疎地域の移動支援を全部デマンドでは対応できない。
- ・タクシーはバスのように大量輸送できないので、組合全体で客を運ぶ必要がある。
- ・海外版ライドシェアを防止する意味で日本版ライドシェアを高知市でも立ち上げている。
- ・ライドシェアや自動運転バスなど都会では変わっているということを知る。

**事業⑪ バス停・電停等の利用環境の改善**

(意見等)

- ・白杖について電車バスから降りるときに、点字ブロックがないとどの方向に降りていいのか。
- ・車いすで乗降できるバス停・バス車両に限られており、道路形態の観点からも整備してもらいたい。
- ・電車バスの停留所を一緒にしてベンチや屋根、冷暖房も設置してはどうか。
- ・スーパー等も隣接させて乗り換え拠点の利便性を高めてはどうか。

**事業⑫ バス・電車車両の改善**

## 基本目標4 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

(意見等)

- ・路面電車がまちなかを走っている風景は高知らしい風景だと思う。
- ・この風景を残しながら、市民の足として運用ができるように検討できればと思う。
- ・高知の電車は全国的にも古くて丈夫というPRをしてはどうか。

### 事業⑭ 多様な情報サービスの提供

(意見等)

- ・デマンドはバスと連携しているので、「ですか」利用によって割引ができないか。
- ・県外客に分かりやすい広報を。時刻表等の活字も小さい。分かりやすくシンプルな表示にしてほしい。
- ・全国的に使用されている決済方法やキャッシュレスが良いのではないか。
- ・ですかにクレジット機能を付けて、タッチ決済を可能にしてはどうか。
- ・こちたくを登録した聞くが使った話はあまり聞かないため、キャンペーンや広報を行ってはどうか。
- ・運転手不足への対策として、交通のデジタル化は必要。

### 事業⑮ イベント等における広報活動

(意見等)

- ・県市をあげて、バス・電車の利用を促すPRを進めるべき。
- ・ワンコインデーを、乗車率の低い日に実施する等、機会を見つけて継続してほしい。
- ・子どもが乗り物に興味を持ち運転士さんになりたいと思える企画があれば、将来につながると思う。
- ・子どもや老人向けの出前教室、中学生の職場体験の受け入れを行い、利用者増に努めてはどうか。
- ・公共交通は人の命を預かる職業で、その大切さや大事さをPRできたら変わってくる。

## 地域公共交通リ・デザインに向けたキーワード

人口減少時代

担い手確保

共創

まちづくり

幹線・支線

乗り継ぎ

拠点づくり

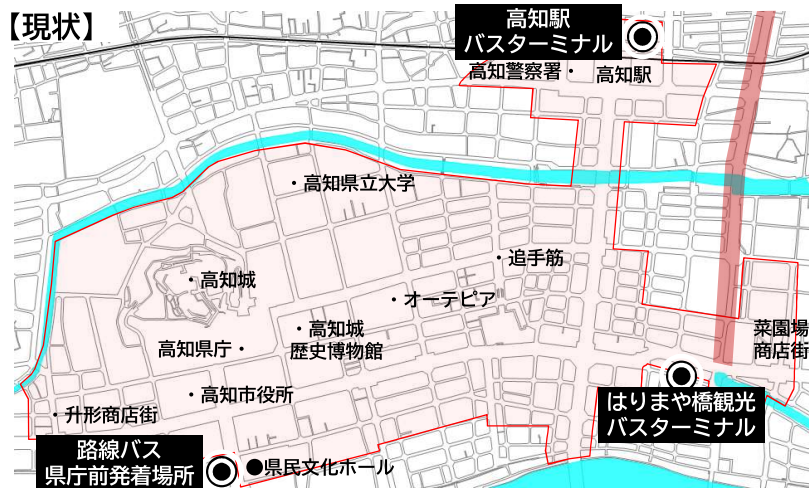
交通DX

## ターミナルのリ・デザインに向けた基本的な方向

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。



### 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」を、乗り換え拠点として待合スペースや駐車スペースとして整備するとともに、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。

【イメージ】

デマンド型乗合タクシー  
駐車・待合スペース

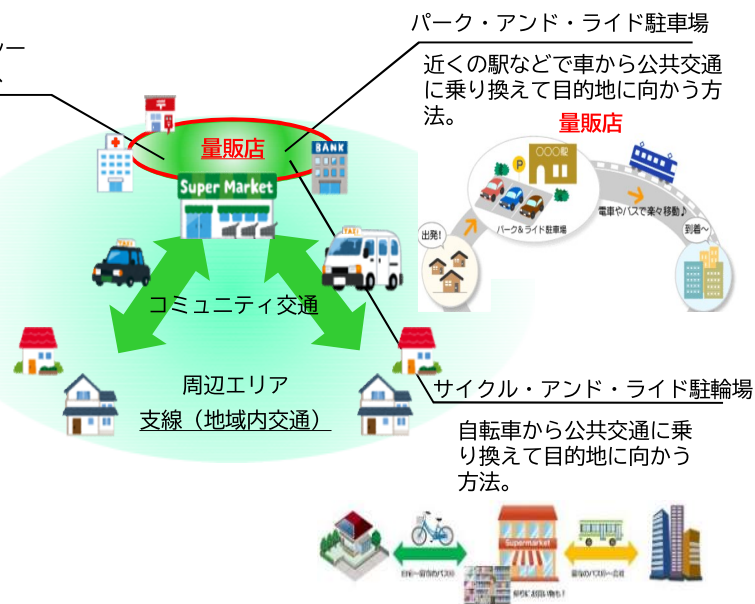
生活拠点となる量販店において、スムーズな乗り換えができる「待合スペース」「駐車スペース」の環境整備を実施。



(店内の待合スペース)



(駐車スペース)



パーク・アンド・ライド駐車場

近くの駅などで車から公共交通に乗り換えて目的地に向かう方法。

量販店



サイクル・アンド・ライド駐輪場

自転車から公共交通に乗り換えて目的地に向かう方法。



地域公共交通リ・デザインに向けたキーワード

人口減少時代

担い手確保

共創

まちづくり

幹線・支線

乗り継ぎ

拠点づくり

交通DX

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に対応。

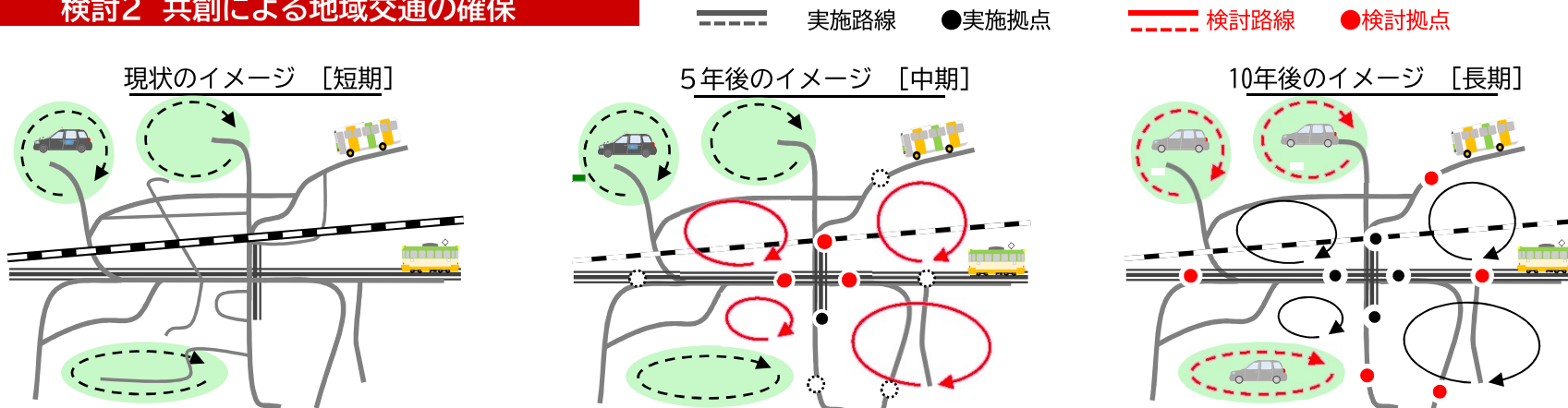
支線交通

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。

検討2 共創による地域交通の確保



リ・デザインに向けたキーワード

人口減少時代

担い手確保

共創

まちづくり

幹線・支線

乗り継ぎ

拠点づくり

交通DX

利便増進のり・デザインに向けた基本的な方向

・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はない、シンプルで分かりやすい運賃体系を検討します。

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。

■ 運賃サービス一覧 (現状)

オート1day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！

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！

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

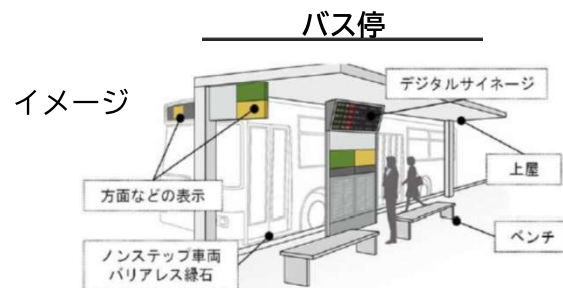
70歳以上の方にバス乗り放題となる定期券！

乗り継ぎポイント

はりまや橋ポイント

150円割引 (60分以内有効)

バス ↔ バス ↔ 路面電車



出典:社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)概要パンフレット

タクシー配車アプリ



## 1 検討の背景

中央地域の公共交通を担うとさでん交通の現状

- ① 路線バスの乗務員不足による大幅な減便、路線再編が継続。今後も乗務員の減少が見込まれる
  - ② コロナ禍による利用者減の影響が続く。今後も人員確保のための処遇改善、コロナ対応で増加した借入金の返済などへの対応が必要
- ⇒ 令和6年7月にワーキンググループを設置し、公共交通として密接に関連する路面電車と路線バスのあり方について一体的に検討  
[WGメンバー 県、高知市、南国市、土佐市、いの町、とさでん交通]

## 2 目指す将来像

基本的な理念

県民・住民の皆さんが安心して暮らすことができるよう、「将来にわたって持続可能な中央地域の公共交通ネットワークの構築」と、そのために必要となる「とさでん交通の経営の安定化」を目指す

### 中央地域の公共交通の将来の方向性

#### 中期的な姿（概ね5年後の姿）

##### 路面電車

- ・利用者数（令和5年度）は約480万人とバスの約2倍であり、現状において公共交通の軸
  - ・収支率（令和5年度）は90%であり、路線バスの60%と比べて自立性が高い
  - ・乗務員の確保についても一定の見通しが立っている
- ⇒ 当面現状を維持することが妥当

〔将来的には、維持管理費用の増加、大規模な設備投資が見込まれる  
⇒ 令和7年度に設備投資にかかるコストや社会便益など精緻な調査を実施し、必要に応じ方向性の見直しを検討〕

##### 路線バス

- ・乗務員数は今後5年間で約4割の減少が見込まれることを踏まえ、持続可能なネットワークの構築が必要
- ⇒ 令和7年度に5年後の路線の姿を描いた上で、その姿を見据えて毎年の路線再編を実施
- ・路線バスとして維持すべき路線を「幹線」、その他を「支線」に整理し、路線再編を検討
  - ・「支線」については、代替移動手段を活用し、維持されるよう検討
- ⇒ 乗務員のマンパワーの捻出に向けて、並走区間の見直しについても、順次、検討・実施
- ・新たな発着地の施設整備、短時間勤務制度の整備などと合わせて検討・実施

#### 長期的な姿（概ね10年後の姿）

##### 路面電車

- ・令和7年度に外部の有識者等も参加した検討会を設置し、左記の調査結果を踏まえ、長期的な路面電車のあり方について、幅広く検討

##### 路線バス

- ・5年間の中期的な取組や達成状況を検証
- ・総括した上で、次の5年間に向けて取組の見直しを検討
- ・路面電車との並走区間の見直しについて、施設整備などの取組を検討・実施
- ・自動運転等新たな技術の導入について検討

## 3 とさでん交通の経営の安定化

### 公共交通部門

将来にわたって持続可能な、効率的な公共交通ネットワークの構築を図るとともに、運営費や設備投資に係る公的支援の強化に向けて、国に提言するほか、県や市町における対応を検討

### 収益部門

積極的な収益拡大のための取組のほか、今後の人材確保に向けた職員の処遇改善等を行うための財務余力の回復のため、公的な支援を検討

※具体的な内容を検討の上、国の重点支援臨時交付金を活用した補正予算での措置を検討

## 4 R7年度当初関連予算（県・市町 約5.8億円 うち県当初予算分 約2.7億円）

### とさでん交通に対する支援 ※国の直接支援額除く

県・沿線市町が協調し、R7年度に合計約5.6億円の支援を実施予定

- ・通常支援（県・市町 約3.6億円 うち県当初予算分 128,083千円）  
バス運行対策補助金、安全安心施設整備補助金 等
- ・国の重点支援臨時交付金を活用した特別支援  
軌道維持特別対策事業費補助金 等（県・市町 約2億円 うち県当初予算分 119,700千円）

### 持続可能な公共交通ネットワークの構築 ※国の直接支援額除く

- ・路面電車の費用便益分析等調査（県 22,510千円）

事業概要

NTT西日本株式会社が総務省「地域DX推進パッケージ事業（自動運転レベル4 検証タイプ）」を活用。

緊急自動車との遭遇可能性が高い実証ルートにおいて、自動運転レベル4の実現に向け、緊急自動車接近時に自律的かつ円滑に一時停止・進路譲渡が可能なシステムの開発を目的として、市内で自動運転バスの実証実験を実施。

実施体制

実証機関

- （代表）NTT西日本(株)高知支店
- NTTビジネスソリューションズ(株)
- (株)マクニカ

協力機関

- 高知市 ○高知県 ○とさでん交通(株)
- 高知赤十字病院 ○イオンモール高知
- 四国旅客鉄道(株)

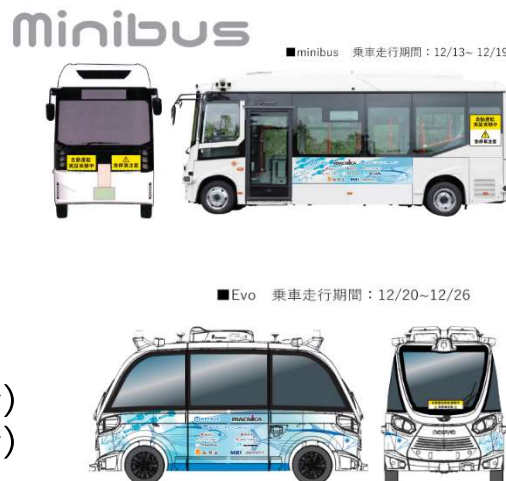
実施期間

準備運行：令和7年11月7日(金)～12月12日(金)  
 一般運行：令和7年12月13日(土)～12月26日(金)

運行ダイヤ(予定)

【平日】	高知駅	イオンモール高知	赤十字病院
第1便	9:15	9:32	9:45
第2便	10:15	10:32	10:45
第3便	11:18	11:35	11:48
回送	12:25	13:50	-
第4便	14:23	14:40	14:53
第5便	15:25	15:42	15:55
第6便	16:32	16:49	17:02

【土日祝】	高知駅	イオンモール高知	赤十字病院
第1便	9:10	9:27	9:40
第2便	10:12	10:29	10:42
第3便	11:15	11:32	11:45
回送	12:26	13:45	-
第4便	14:12	14:29	14:42
第5便	15:14	15:31	15:44
第6便	16:23	16:40	16:53



## 「こちタク」とは

- ・市内の法人タクシー会社が加盟する「高知市ハイヤー協同組合」が運用する配車アプリ。
- ・法人タクシーは全社参加，個人タクシーも一部参加し，市内のタクシー約500台でアプリ配車による予約が可能となります。



**1 区 域** 高知市内

**2 事業期間** 令和7年4月21日（月）から令和8年3月31日（火）

**3 事業主体** 高知市ハイヤー協同組合（アプリ会社：（株）REA）

**4 参加台数** 37者（法人タクシー28者，個人タクシー9者）  
476台（法人タクシー467台，個人タクシー9台）

**5 事業費** 50,000千円  
（財源：物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金）

**6 広報先** 高知新聞折り込みチラシ，高知市広報誌「あかるいまち」，公共公益施設，居酒屋，ホテル・観光施設，高齢者施設 他

**7 利用促進** 第1弾 新規登録クーポン  
第2弾 新規登録クーポン（継続），アンケートクーポン，居酒屋クーポン、イベント連動クーポン、リピータークーポン

**8 利用状況** ○新規登録者数：15,757人  
○注文件数：38,731件，  
○タクシークーポン（取得数：17,034枚、使用数：4,910枚）

令和7年12月31日時点



## 新規登録クーポン

新規登録者にクーポンをプレゼント。先着4,000名のところ、好評につき5月に6,000名に拡充。第2弾も実施した。

- ・金額：1,000円（500円×2枚）
- ・配布・使用期限  
：第1弾 4/21～8/31  
第2弾 9/1～1/31



## アンケートクーポン

9月に実施したアンケートの回答者にクーポンをプレゼント。

- ・金額：500円
- ・配布・使用期限：10/15～1/31



## 居酒屋クーポン

高知市内の協力店舗で5,000円以上飲食いただいたグループにクーポンをプレゼント。

- ・金額：500円
- ・配布・使用期限：10/1～12/31
- ・協力店舗：市内40店舗以上



## リピータークーポン

11/18までに4回以上利用いただいた方に感謝を込めて「サンキュークーポン」をプレゼント。

- ・金額：1,500円（500円×3枚）
- ・配布・使用期限：12/1～1/31



## クリスマスマーケットクーポン



高知市 東洋電化中央公園で開催されたクリスマスマーケット2025 in 高知の来場者にクーポンをプレゼント。来場者に配布するパンフレットへのクーポン掲載の他、ステージでの告知やカードの配布も行った。

- ・金額：500円
- ・配布期間：12/12～12/25
- ・使用期限：12/12～12/31



↑ 配布したカード



公共ライドシェア【自家用有償旅客運送】	名称	日本版ライドシェア【自家用車活用事業】
<p>・一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、地域の関係者が必要であるとして協議が調った場合に、一定の要件を満たした市町村やNPO法人等による自家用車を使用した有償運送を登録制度の下で、輸送の安全及び旅客の利便の確保を図るもの。（道路運送法78条2号）</p> 	<p>概要</p>	<p>・地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスを可能とするもの。 ・配車アプリを活用し、タクシーの不足地域・時期等を特定し、自家用車・一般ドライバーにより不足分を供給。（道路運送法78条3号）</p> 
空白地：地域住民，観光客 / 福祉：介護を必要とする者	利用者	アプリ等を活用し、タクシー不足の地域・時期等を特定
市町村，NPO法人，JA，郵便局，商工会，観光協会等	事業主体	タクシー事業者
自家用車（白ナンバー） 第1種運転免許の保有，大臣認定講習の受講等	運送車両 運転手	自家用車（白ナンバー）※タクシー遊休車両も可 第1種運転免許の保有，大臣認定講習の受講等
実費の範囲内の收受 (タクシーの約8割)	運送の 対価	タクシー料金と同程度 (配車アプリ，事前確定運賃，基本キャッシュレス)

## 取組事例


	石川県加賀市（公共ライドシェア）	石川県小松市（公共ライドシェア）	高知市（日本版ライドシェア）
主体	一般社団法人加賀市観光交流機構	小松市	タクシー事業者
導入経緯	○観光客の移動手段が十分でない状況 ○ドライバー不足が深刻，増車も見込めない ○北陸新幹線の金沢以西開業により，観光客増を想定	○移動に不便さを感じている住民や観光客，北陸新幹線で訪れた方の移動の利便性向上に加え，能登半島地震で被災された二次避難者の移動確保のため	○海外版ライドシェア解禁に難色。 ○配車アプリが普及していない地方では，「金・土曜の午後4時～翌午前5時台」と設定。
その他	○加賀第一交通が運行管理・車両整備 ○ドライバーは（一社）加賀市観光交流機構	○小松タクシーが運行管理，車両整備担当，配車手配はアプリ及び電話	○自家用車活用事業許可者は9者17台（R6.12.27時点）

## 次期計画策定に向けた背景について


## 公共交通を取り巻く環境の変化

1 高知市民意識調査  
全50施策のうち市民満足度ワーストワンは「交通」次いで「都市計画」と続く。

2 交通分担率  
本市の公共交通を担う電車バスの交通分担率は4%と特に利用が少ない。




3 電車施設  
近年の投資額は、本来必要額を大幅に下回り、安全安心のための施設整備が課題。




4 路線バス運行補助  
市から生活バス路線への運行補助は、平成11年度1600万円から令和7年度1億7100万円まで約11倍運行補助金が増加。

5 バス運転手  
とさでん交通バス運転手は、平成26年度の275人から令和6年度の165人までバス運転手は10年で4割減少。




6 タクシー運転手  
運転手の平均年齢は66歳。平成22年度1,400人から令和6年度681人まで13年間でタクシー運転手数は半減し、高齢化と運転手不足が進行



7 運転免許取得状況  
令和6年時点での普通二種免許取得者は111人、大型二種は55人と少ない一方、普通一種免許取得者数は県内5664人と多い。

8 電車車両バス車両  
・電車61両のうち4両が低床車両。電車の平均車齢は59年と老朽化が進行。  
・バス89台のうち85台は低床車両（低床化率95.5%）



## 高知市地域公共交通あり方検討結果報告書

- 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
  - ・真にサステナブルな地域交通のり・デザイン
- 今後の検討の方向性
  - 【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・市民・利用者意向調査・公共交通がもたらす効果・便益分析

## 現計画の数値指標

数値指標	基準値 (R元年度)	実績値 (直近値)	達成状況
公共交通カバー率	89.0%	88.0%	概ね達成
路線バス収支率	63.9%	58.1%	未達成
乗合タクシー収支率	12.4%	11.7%	概ね達成
運行便数	987回	830回	未達成
公的資金投入額	283百万円	417百万円	達成
まちなかの電停・バス停利用者数	342.1万人	311.6万人	未達成
乗合タクシー利用数	35,520人	35,706人	達成

## 有識者の意見

●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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線支線に分け乗り換え拠点を整備し、利用人数に応じた車両で運行する形を描いてはどうか。</li> <li>・並走区間解消は乗り換え抵抗による収入減が懸念される。乗務員休憩所やバス待機所等も必須。</li> <li>・タクシーも運転手不足。一般ドライバーを含めて交通機関の役割分担を考えてはどうか。</li> </ul>	(次期計画への反映) 運転手不足への対応 共創・連携
●基本目標2 利用者ニーズに即した公共交通サービスの提供 <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り換え割引ポイントの見直しなど利用者負担とならない方法を考えなければならぬ。</li> <li>・単に運賃を割り引くのではなく消費者ニーズに沿った施策が必要。</li> </ul>	利用者視点 運賃サービス
●基本目標3 すべての人が利用できる公共交通環境の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・短時間勤務の雇用や社内の兼業など、様々な形で運転手不足解消に努めていきたい。</li> <li>・電車バスを維持するには無人運行は必須。未来の話と捉えるのではなく今から考えるべき。</li> <li>・ライドシェアや自家用有償運送制度も含め地域で話し合い移動手段が確保できればと思う。</li> </ul>	運転手不足への対応 新たな移動サービス
●基本目標4 事業者、行政、市民の積極的な利用促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・全国的に使用されている決済方法やキャッシュレスが良いのではないかと。</li> <li>・運転手不足への対策として、交通のデジタル化は必要。</li> </ul>	キャッシュレス対応 交通DX

## 新たな視点

運転手不足対策として、自動運転バスやライドシェアなど先進技術を活かした取組の導入を検討。



自動運転バス



タクシーアプリ



ライドシェア

## 高知市地域公共交通り・デザイン分科会

- り・デザインに向けたキーワード
  - 【人口減少時代】[担い手確保] [幹線支線] [乗り継ぎ] [まちづくり] [拠点づくり] [共創] [交通DX]
- 基本的な方向
  - 【ネットワーク】
    - 幹線 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路線バスで対応。
    - 支線 市周辺部はコミバスやデマンドによる移動手段の確保。
    - 地域 デマンドやライドシェア等を検討し空白地対策に取り組む。
  - 【ターミナル】
    - 利便性向上と地域地活性化、まちづくりの視点も踏まえたターミナル機能強化に取り組む。
  - 【利便増進】
    - デジタル化や利用しやすい運賃サービスの提供など利用者の利便増進に取り組む。

## 公共交通アンケート

- 公共交通を利用しない主な理由
- ・市職員 : 便数が少ない
  - ・市民モニター : 利用したい時間帯にバスがない
  - ・市民モニター : 行きたい場所にバスが通っていない
  - ・市民モニター : 利用したい時間帯にバスがない
  - ・市民モニター : 便数が少ない
  - ・市民モニター : 目的地まで遠回り
- 公共交通に対する主な不満の理由
- ・市職員 : 利用したい時間帯にバスがない
  - ・市職員 : 便数が少ない
  - ・市民モニター : 利用したい時間帯にバスがない
  - ・市民モニター : 便数が少ない

## 新たな見直しポイント

運転手不足対策  
共創・連携  
新たな交通モードの導入

## ネットワーク

運転手数に応じた  
路線の再構築

運転手不足対策  
として新たな  
移動手段の導入

官民共創  
事業者間共創  
他分野共創

## ターミナル

運行の効率化や  
運転手不足解消  
につながる  
交通拠点の整備

利用者の安全性・  
利便性向上  
につながる  
交通拠点の整備

## 利便増進

高齢者・障がい者  
など交通弱者  
に配慮した  
利用者目線の交通  
サービスの構築

運転手不足対策  
として自動運転  
バスやライドシエ  
アなどデジタル  
技術を活用した  
サービスの提供

## 次期計画（方向性）

【基本方針】  
共創と連携でベターミックスな  
未来を創る高知市型の公共交通

## ネットワーク

【基本目標1】  
多様な交通モードの共創による  
交通ネットワークの最適化

数値指標  
公共交通カバー率  
路線バス収支率

【事業】  
①鉄道や路面電車を活かした  
広域交通の機能強化  
②分かりやすいバス路線網の  
再構築  
③新たなモビリティ交通の導入  
④生活交通ネットワークの  
確保・維持

## ターミナル

【基本目標2】  
交流と賑わいを呼び込む  
交通ターミナル機能の形成

数値指標  
運行便数  
公的資金投入額

【事業】  
⑤モビリティハブの機能強化  
⑥バス停・電停等の利用環境  
の改善  
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

## 利便増進

【基本目標3】  
利用者視点による快適かつ  
円滑な移動サービスの利便増進

数値指標  
まちなか電停・バス停利用者数  
乗合タクシー利用者数

【事業】  
⑨電車・バス・タクシー車両  
の改善  
⑩ダイヤ・便数・運賃等の見  
直し  
⑪デジタル技術を活用した移  
動サービスの提供  
⑫イベントや情報発信による  
広報活動

## 高知県路面電車あり方検討会【中間報告】

- ・高知市中心部まで直通移動できる公共交通ネットワークを維持
- ・輸送効率の低い路線は輸送体系の見直しを含め検討
- ・人材確保を進めるとともに一部路線・時間帯などで車両の小型化を検討
- ・10年後を見据え、乗り換えの影響が小さい電車バスの並走区間の見直しを検討

# 2027高知市地域公共交通計画の方向性（案）

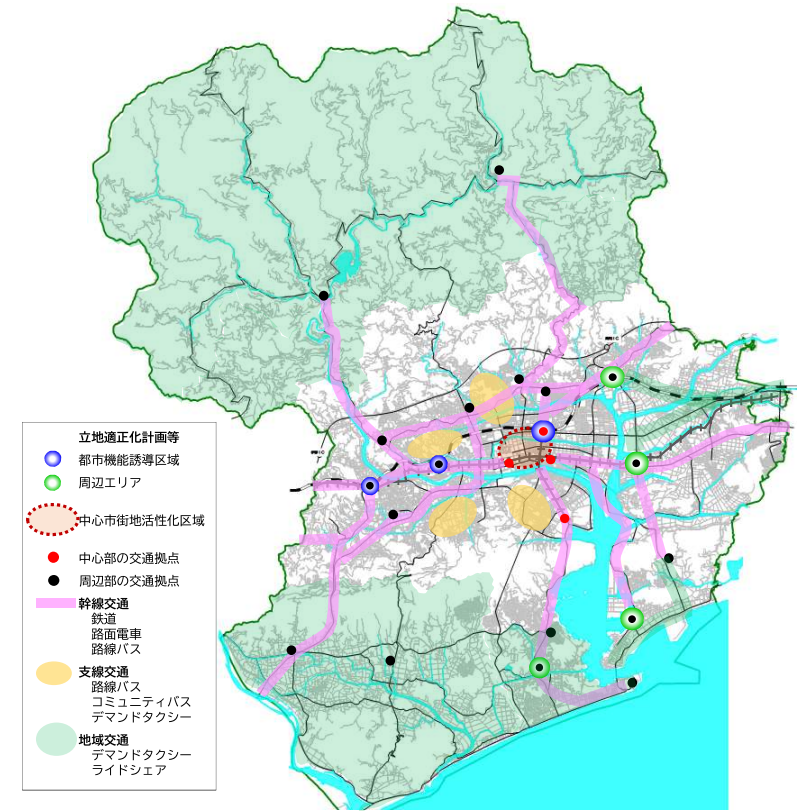
（5年後のリ・デザインのイメージ）

- 目的** 人口減や自家用車の普及に加え、コロナ禍や物価高騰の影響により利用者は減少の一途を辿っています。また、深刻な運転手不足により公共交通ネットワークの維持が困難な状況にあります。このため、多様な主体が共創・連携した将来にわたって持続可能な地域公共交通の実現を目指す「2027高知市地域公共交通計画」を定めています。
- 計画期間** 2027（令和9）年度～2031（令和13）年度 5年間
- 計画区域** 高知市全域
- 基本方針** **共創と連携でバターミックスな未来を創る 高知市型の公共交通**
- 施策体系**

（リ・デザインのキーワード）

- 人口減少時代 担い手確保 共創 幹線・支線 乗り継ぎ 拠点づくり まちづくり 交通DX

	（基本目標）	（事業）	（主な具体策等）
ネットワーク	<b>【目標1】</b> 多様な交通モードの共創による交通ネットワークの最適化 数値指標 ・公共交通カバー率 ・路線バスの収支率	① 鉄道や路面電車を活かした広域交通の機能強化	JR高知駅・朝倉駅、はりまや橋電停等の乗換機能や交流拠点機能の強化
		② 分かりやすいバス路線網の再構築 <b>重点事業</b>	運転手の規模に応じた再編、需要に応じた車両の導入、系統番号化、電車バス並走区間の検討
		③ 新たなモビリティ交通の導入 <b>重点事業</b>	コミュニティバス、自家用有償運送、タクシー低廉化、ライドシェア導入の検討
		④ 生活交通ネットワークの確保・維持	運転手確保策の検討、国県市町の運行補助制度の充実、エリアサポーター・スポンサーの検討
ターミナル	<b>【目標2】</b> 交流と賑わいと呼び込む交通ターミナル機能の形成 数値指標 ・運行便数 ・公的資金投入額	⑤ モビリティハブの機能強化 <b>重点事業</b>	中心部・周辺部のターミナル機能強化（県庁前・高知駅、地域のスーパー等）
		⑥ バス停・電停等の利用環境の改善	幹線交通沿線のバス停・電停の待合環境（上屋・ベンチ等）の整備
		⑦ サイクルアンドライドの推進	鉄道駅や電停など幹線交通沿線におけるS&Rの検討
		⑧ パークアンドライドの推進	鉄道駅や電停など幹線交通沿線におけるP&Rの検討
利便増進	<b>【目標3】</b> 利用者視点による快適かつ円滑な移動サービスの利便増進 数値指標 ・まちなかの電停バス停利用者数 ・乗合タクシー利用者数	⑨ 電車・バス・タクシー車両の改善	高齢者・障がい者など交通弱者に配慮したバリアフリー対応車両の導入支援
		⑩ ダイヤ・便数・運賃等の見直し	需要の高いダイヤ設定の見直し、多様な交通モードが連携した便数確保、割引運賃の検討
		⑪ デジタル技術を活用した移動サービスの提供 <b>重点事業</b>	自動運転バス、ライドシェアの実証実験、キャッシュレス対応
		⑫ イベントや情報発信による広報活動	公共交通マップづくり、交通弱者を対象とした公共交通乗り方・使い方教室、SNS発信



## 重点的に取り組む戦略パッケージ

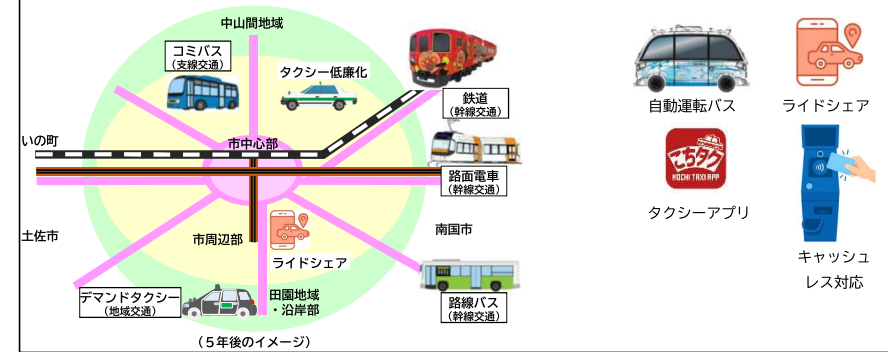
戦略パッケージは、12事業のうち5つの重点事業をパッケージ化し優先的に取り組むもの。

**ネットワーク再構築に向けた戦略PKG**

- 重点事業 ② 分かりやすいバス路線網の再構築
- ×
- 重点事業 ⑤ モビリティハブの機能強化
- ×
- 重点事業 ③ 新たなモビリティ交通の導入

**次世代モビリティ導入に向けた戦略PKG**

- 重点事業 ③ 新たなモビリティ交通の導入
- ×
- 重点事業 ⑪ デジタル技術を活用した移動サービスの提供



## 数値指標

数値指標	説明	基準値	目標値 (R13年度)
公共交通カバー率	駅・電停勢圏(半径500m)とバス停・乗合タクシー路線勢圏(半径300m)内の人口割合	88.0% (R5年度)	基準値以上
路線バス収支率	路線バスの収支率(経常収益÷経常費用)	58.1% (R6年度)	基準値以上
運行便数	電車、バス、乗合タクシーの1日当たり便数	830回 (R6年度)	基準値以上
公的資金投入額	市の公共交通関連補助金の年間交付額	417百万円 (R6年度)	基準値以上
まちなかの電停・バス停利用者数	高知駅～県庁前(逆L字区間)の年間利用者数	311.6万人 (R6年度)	基準値以上
乗合タクシー利用者数	市内全域の乗合タクシー年間利用者数	35,706人 (R6年度)	基準値以上

# 2027高知市地域公共交通計画の方向性（案）

## ネットワーク 【基本目標1】 多様な交通モードの共創による交通ネットワークの最適化

**幹線交通** 沿線市町から市中心部までを結ぶ国道、県道、主要市道は、**鉄道や路面電車、路線バス**で対応。

**支線交通** バス運転手が大幅に減少することを見据え、市内周辺部の主要市道や生活道路は、**コミュニティバスやデマンドタクシー**等により移動手段を確保。

**地域交通** タクシー運転手の高齢化や担い手不足を見据え、過疎地や沿岸部、交通空白地は、**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により移動手段を確保。

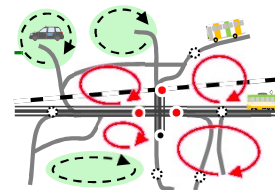
### ① 鉄道や路面電車を活かした広域交通の機能強化

定時制、速達性、大量輸送に優れた鉄道や路面電車の機能強化による安定した交通ネットワークの提供



### ② 分かりやすいバス路線網の再構築 **重点事業**

利用者ニーズに沿った利便性が高い、持続可能なバス路線の再構築



### ③ 新たなモビリティ交通の導入 **重点事業**

自動運転バスなどの新たな技術やライドシェアなどの新たな制度による交通形態の導入を検討



### ④ 生活ネットワークの確保・維持

周辺地域の生活に必要な交通ネットワークの確保・維持



## ターミナル 【基本目標2】 交流と賑わいを呼び込む交通ターミナル機能の形成

公共交通の利便性向上と併せて、中心市街地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強化に取り組む。



(国土交通省資料)

### ⑤ モビリティハブの機能強化 **重点事業**

各交通をつなぐ乗換拠点の機能強化による移動利便性の向上



### ⑥ バス停・電停等の利用環境の改善

全ての人が使いやすいよう、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



### ⑦ サイクル・アンド・ライドの推進

公共交通と自転車が連携できるサイクルアンドライド駐車場の整備を検討し、公共交通の利用を促進



### ⑧ パーク・アンド・ライドの推進

公有地・民有地の駐車場を活用したパークアンドライド駐車場の整備を検討し、中心市街地の渋滞緩和と公共交通の利用を促進



## 利便増進 【基本目標3】 利用者視点による快適かつ円滑な移動サービスの利便増進

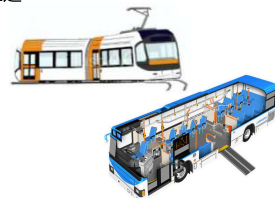
バス・タクシーの業務効率化や生産性向上に資するデジタル化に取り組むとともに、利用しやすい運賃サービスを提供するなど利便増進に取り組む。



(国土交通省資料)

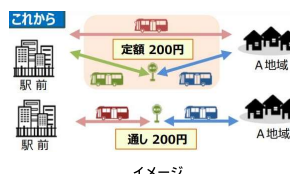
### ⑨ 電車・バス・タクシー車両の改善

ノンステップバス等の低床バス、低床電車、UDタクシーの導入を推進



### ⑩ ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し

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ダイヤ・便数・運賃等の見直しを実施



### ⑪ デジタル技術を活用した移動サービスの提供 **重点事業**

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



### ⑫ イベントや情報発信による広報活動

イベント等を通じ、公共交通を利用促進する啓発活動の広報・周知



## 現状及び課題

### 課題1 運転手不足の進行 利用者数の減少

- ・路線バスの運転士は5年後に4割減の予測
- ・人口減少の進展やライフスタイルの変化で今後も減少の一途

### 課題2 利用環境・利便性の低下

- ・運行ダイヤが少ない
- ・行き先が分かりにくい

### 課題3 とさでん交通の厳しい経営状況

- ・公共交通における採算性の悪化
- ・昨今の金利上昇・燃料費高騰

## 今後のバス路線の方向性

### 方向性1 多様な手法と効率的な路線再編による 運転手不足への対応

- ・5年間は中心部まで直通移動できる公共交通ネットワークを維持
- ・とさでん運転手の作業削減
- ・需給を勘案した路線再編
- ・シンプルなシステムへの再編
- ・新たな交通モードの導入検討

### 方向性2 利便性向上による利用促進

- ・利便性の高い交通ICカードの導入
- ・需要の高い乗降箇所の便数確保

### 方向性3 とさでん交通の経営の安定化

- ・収益事業の拡大

## 方向性の実行に向けた施策

### 施策1 需給バランスに応じた路線再編・ 他の交通モード等の共創によるネットワーク構築

- ・需給バランスに応じた作業見直しや短時間勤務による運行
- ・幹線・支線・地域交通によるネットワーク形成と結節点となる運行拠点設置を検討
- ・支線部における車両の小型化
- ・他の交通モード、他事業者による代替運行の検討
- ・タクシー(低廉化)、ライドシェア等の導入に向けた研究

### 施策2 利用者目線による利便性向上

- ・「ですか」から利便性の高いICカードへの移行
- ・パーク＆ライドの推進
- ・バスシステムを集約化

### 施策3 とさでん交通の経営の安定化による移動手段の維持確保

- ・高速バス・貸切バス部門への積極的な投資による収益増
- ・とさでん交通中期経営計画の策定
- ・処遇改善・イメージアップによる人材獲得
- ・行政による切れ目のない伴走

## 幹線交通ネットワークのイメージについて



※ 支線については  
 ・車両の小型化  
 ・他の交通モード、他事業者による代替運行の検討  
 ・タクシー(低廉化)、ライドシェア等  
 の導入に向けた研究を推進する

## 令和 8 年度事業計画書（高知市地域公共交通会議委員報酬費）

## 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	<p>【第 1 回会議】 5 月議題（予定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知市地域公共交通計画の取組予定</li> <li>・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の策定</li> <li>・事業報告及び決算並びに監査報告</li> <li>・令和 8 年 10 月再編案について</li> <li>・2027 高知市地域公共交通計画の骨子 ほか</li> </ul> <p>【第 5 回分科会】 9 月議題（予定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リ・デザインに向けた具体策の検討</li> <li>・2027 高知市地域公共交通計画（原案） ほか</li> </ul> <p>【第 2 回会議】 11 月議題（予定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2027 高知市地域公共交通計画（最終案） ほか</li> </ul> <p>【第 3 回会議】 2 月議題（予定）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知市地域公共交通計画の取組状況</li> <li>・事業計画及び予算</li> <li>・令和 9 年 10 月再編に向けた検討状況</li> <li>・2027 高知市地域公共交通計画の策定 ほか</li> </ul>		
事業実施期間	令和 8 年 4 月 1 日 から 令和 9 年 3 月 31 日 まで		
予算額	総事業費 235,355 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）	
235,355 円	223,200 円	12,155 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	235,355	高知市負担金(高知市地域公共交通会議委員報酬 223,200 円, 振込手数料 12,155 円)
計	235,355	

## (2) 支出の部

(単位：円)

項 目	予 算 額	備 考
委員報酬	223,200	高知市地域公共交通会議委員報酬 ・公共交通会議 ：7,200 円×報酬支払対象者 8 名× 3 回 ・分科会 ：7200 円×報酬支払対象者 7 名× 1 回
手数料	12,155	振込手数料
計	235,355	

## 令和8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7年 5月 地域公共交通計画（地域公共交通確保維持事業）の策定 6月 国庫補助申請 10月 事業開始（デマンド型乗合タクシー運行） 令和8年 9月 事業終了（デマンド型乗合タクシー運行） 11月 国庫補助金の申請 12月 地域公共交通計画の事業評価 令和9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7年10月1日 から 令和9年3月31日 まで		
予算額	総事業費 2,176,100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）	
2,176,100円	2,175,000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	2,175,000	(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	2,176,100	

#### (2) 支出の部

（単位：円）

項 目	予 算 額	備 考
補助金	2,175,000	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	2,176,100	

<b>実施体制</b> <small>(下線：代表機関)</small>	NTT西日本株式会社、NTTビジネスソリューションズ株式会社、株式会社マクニカ	<b>実証地域</b> 高知県高知市
<b>実証概要</b>	<p>本実証は、高知県高知市における公共交通の維持課題、運転手不足によるサービス低下に対処するため、自動運転技術の社会実装を目指して実施された。緊急自動車との遭遇可能性が高い実証ルートにおいて、自動運転レベル4の実現に向け、緊急自動車接近時に自立的かつ円滑に一時停止・進路譲渡が可能なシステムの開発を目的とし、以下の2ステップで検証を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ユースケース3：緊急走行中の緊急自動車の接近を遠隔監視システムに通知するシステムを構築し、緊急自動車接近時における安全な自動運転走行の実現に必要な通信・システム要件について検証</li> <li>▶ ユースケース4：自動運転車両制御システムの改修を行い、ユースケース3で構築したシステムと自動運転車両制御システムを連携させ、緊急自動車接近時に自動運転車両が自動で停車、再発進を自動的に行えることを検証</li> </ul> <hr/> <p>▶ <b>ユースケース3：Mobile GNSS、ITS Connectから緊急自動車の位置情報を把握するシステムを構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・遠隔監視システムへの緊急自動車の位置情報配信遅延（400ミリ秒未満）：Mobile GNSSが78ミリ秒、ITS Connectが283ミリ秒→<b>達成</b></li> <li>・システム信頼性：100%、機器の耐走行振動性：影響なし</li> </ul> <p>▶ <b>ユースケース4：上記システムから配信される位置情報を用いて、緊急自動車接近時の自動運転車両の制御に成功</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運転システムへの緊急自動車の位置情報配信遅延（1秒未満）：Mobile GNSSが99ミリ秒、ITS Connectが303ミリ秒→<b>達成</b></li> <li>・緊急自動車の検知率・自動運転車両の一時停止率・再発進率それぞれ100%：                  検知率100%(303/303)→<b>達成</b>、一時停止率95.4%(289/303)→<b>未達成</b>、再発進率100%(296/296)→<b>達成</b></li> <li>・緊急自動車が接近していない際に、自動運転車両が接近を過検知する割合5%以下：0%(発生せず)→<b>達成</b></li> </ul>	
<b>課題と今後の展望</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルートや交通状況に応じて、路肩への退避機能の実装が今後必須となる</li> <li>・交差点内で停止してしまう事象が発生したため、緊急自動車検知後のより安全かつ適切な停止位置の選定と制御技術の高度化が求められる</li> <li>・ITS Connect非搭載の救急車への対応や、全ての救急車を網羅できない状況への検知方法の検討が必要である</li> </ul>	

**【ユースケース3】**

**緊急自動車検知システムの検証**



**【ユースケース4】**

**緊急自動車検知時の自動運転車両制御の検証**

**検証結果**



**走行ルート**



**検証条件**

- ・2種の自動運転車両 (EVO・Minibus)
- ・Mobile GNSS試験車、ITS Connect搭載の救急車・試験車
- ・全方向からの接近検知を確認

**使用車両**



## 運行結果

車種	試乗定員	運行期間	運行便数	乗車人数
Minibus	12名	12/13-19	38	446名
Evo	9名	12/20-26	42	476名
合計	-	14日間	80	<b>922名</b>

**Minibus**  
TierIV社製  
試乗定員：12名



**EVO**  
Navya Mobility製  
試乗定員：9名



## 実証結果

検知：100%成功

停止：95.4%成功

失敗例

- ・交差点の中で停車しそうになった
- ・向かいから来る救急車とは相対速度が速く通過前に停止できていなかった。

**STOP !**

緊急走行中の緊急車両が  
規定の範囲内にあったら一時停止

再発進：100%成功

**GO !**

- ① 922名の方にご乗車頂いたみなさまの声
- ② 自動運転の日本の情勢
- ③ 高知市様 × NTT西日本 自動運転バスの取組み

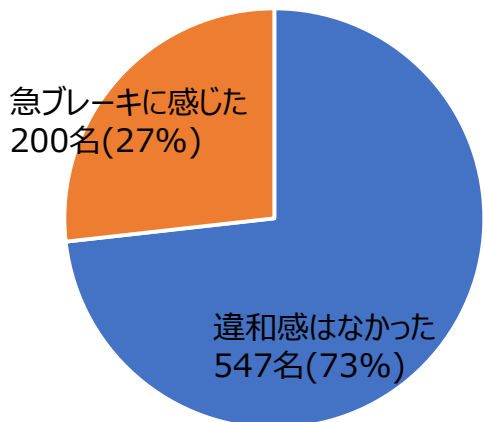
- ・自動運転バスの乗り心地も良く、また今回走行した“Evo”の方が走行挙動が安定しているというアンケート結果となりました。
- ・救急車との共存についても、**乗客・救急隊員共に救急車挙動に対する影響は無かった**と回答頂いております。
- ・2月16日実証最終報告会にて、総務省から「実証から実装に向けて動くフェーズにある」とコメントを頂いており、安全性だけでなく**“乗り心地”や“社会実装後の実運行を見据える”**ことを重視する必要があります。

【再掲】「停止タイミングが適切」86%、  
「再発進タイミングが適切」76%で目標値の7割以上を達成

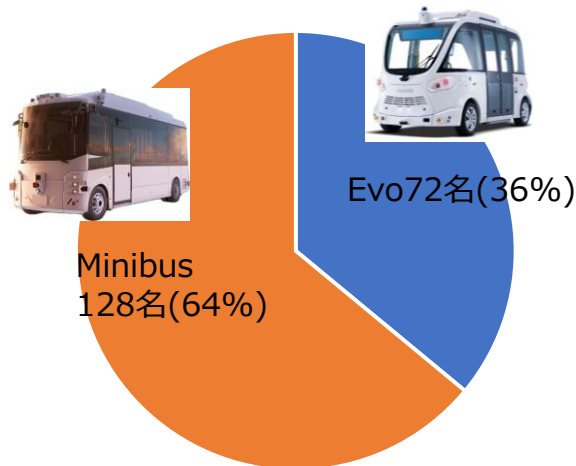
結果	適切	早い	遅い
停止	644名(86%)	79名(11%)	22名(3%)
再発進	565名(76%)	11名(1%)	169名(23%)

### ■乗客の乗り心地に関するアンケート類

救急車が近づいたとき、バスが減速を始めてから停車するまでの乗り心地はいかがでしたか？

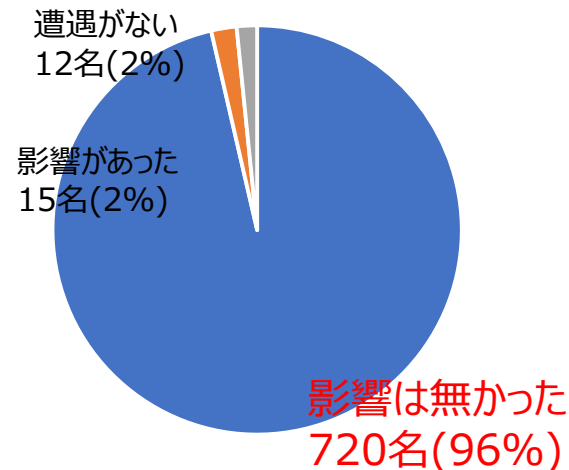


急ブレーキに感じた(200名)が乗車していたバスの種類



### ■救急車遭遇時の挙動に関するアンケート類

救急車接近時の自動運転バスの動きによって、救急車に影響があったと思いますか。



影響があったと回答が多かったシーン  
・停止挙動場所が狭隘かつ救急車の進路と想定された箇所  
➡停止はせず、手動介入にて回避

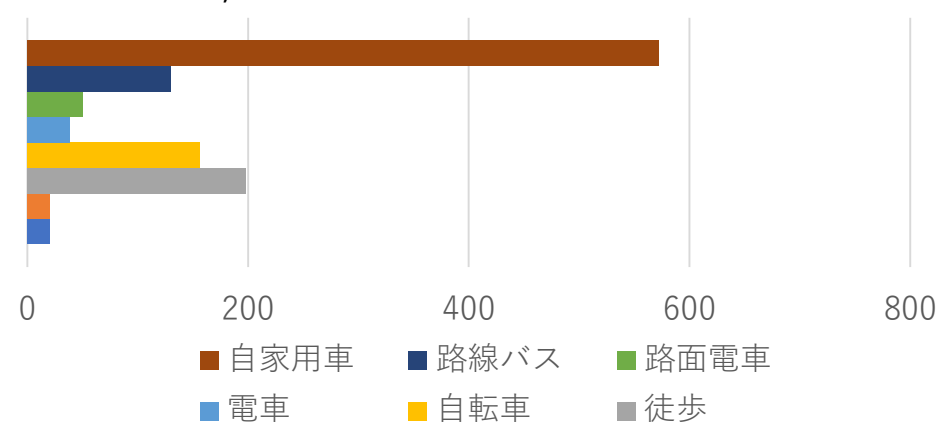


### 消防局救急隊員へのアンケート（高知市消防局 8カ所にアンケート）

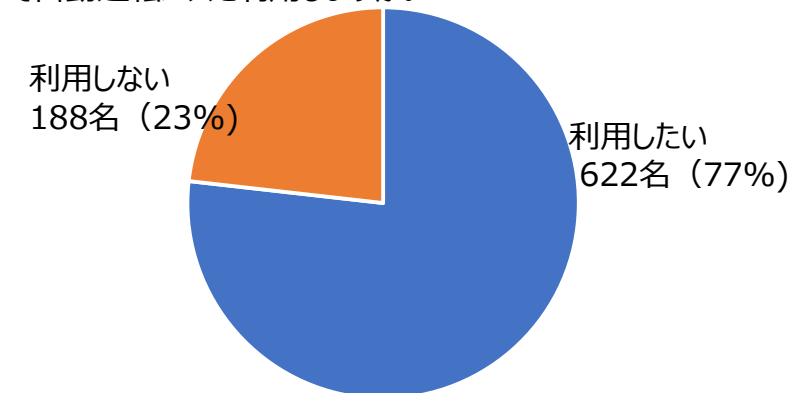
- ・緊急走行中に自動運転車両に遭遇した救急隊員 3名/8名中
- ・遭遇された方へ、停止タイミングは適切であったと回答 3名/3名中

- ・自動運転バスの継続運行を望む声が多く、自家用車を用いてイオンモール高知，高知赤十字病院へ向かう方も、自動運転バスを継続して利用したいと回答頂いています。
- ・自動運転バスの利用には『**安全性**』や『**運行本数・利便性・運行の正確性**』『**運賃**』といった利活用面での意見が重視されています。

イオンモール高知，高知日赤病院への移動手段



イオンモール高知，高知日赤病院への移動手段として自動運転バスを利用しますか。



現在の公共交通について、課題だと感じる点（複数回答）

本数が少ない	602
利用したい時間帯に走っていない	411
運賃が高い	200
停留所や駅が遠い	139
利用方法がわかりにくい	84
安全性が不安	25
特になし	75
その他	14



## 高知の公共交通に対する課題を自動運転バス実装にて解決

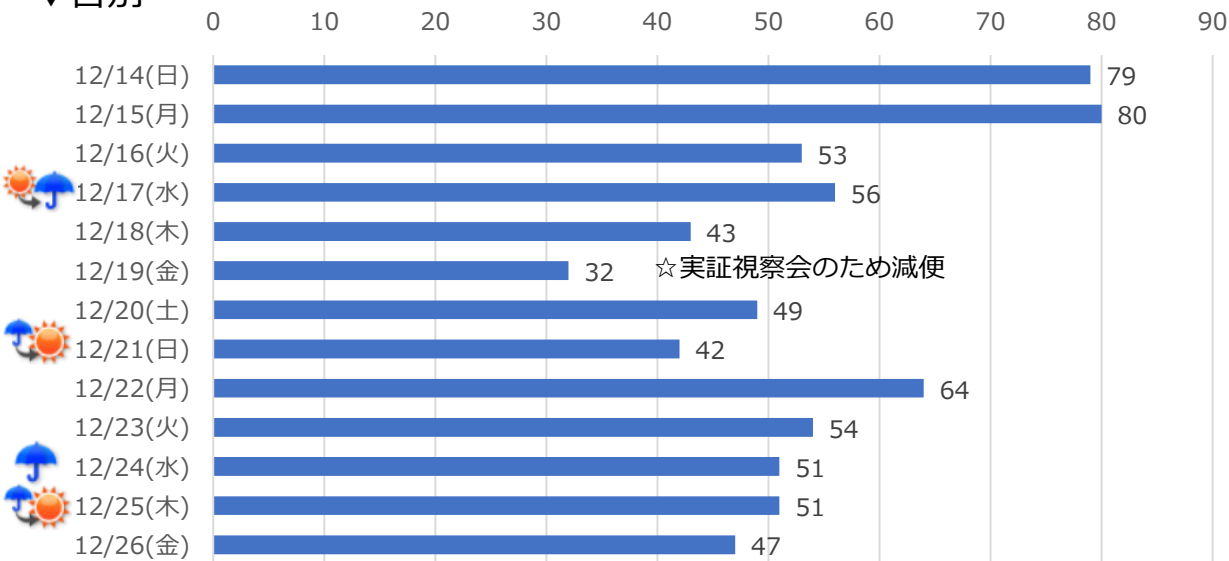
自動運転バスを利用するにあたって重視する点（複数回答）

安全性	700
運行本数・利便性（乗りたいときにすぐ乗れること）	435
運賃の安さ（利用しやすい料金設定）	377
運行の正確さ（時間通りに来る・遅れが少ないこと）	345
利用のしやすさ（予約・案内・支払いなどが簡単でわかりやすいこと）	324
停留所の便利さ（生活圏や目的地に近い場所に停留所があること）	257
バリアフリー対応	119
地域とのつながり（観光や地域イベントに合わせた運行など）	118
環境への配慮（エコで持続可能な交通手段であること）	110
その他	4

【自動運転車両の運行結果】

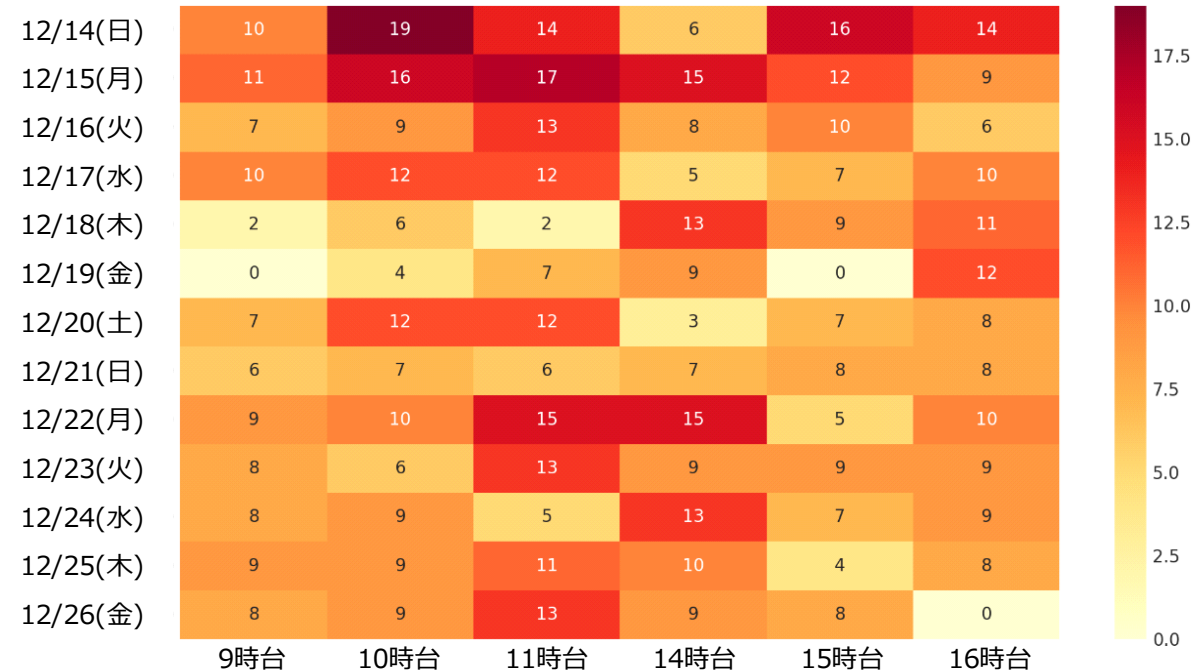
- ・2025年度の運行に関して、**遅れ発生は“0件”** となり、正確な運行を実現しました。
- ・運行本数や運行時間については、今回の実証の結果を考慮し計画を行います。

▼日別

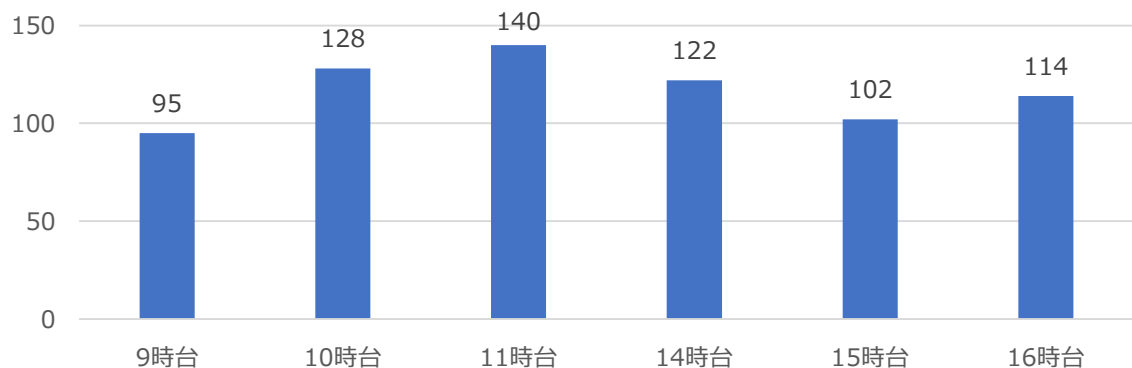


- ・実証運行開始後は、乗客が多い。→ 興味心から試乗される方が多くなる。
- ・12/22の乗客が多い。→ 走行車両がMinibusからEvoに代わり、興味を示した方が乗車
- ・悪天候の影響は、顕著にあらわれなかった。

▼日別 × 時刻帯別

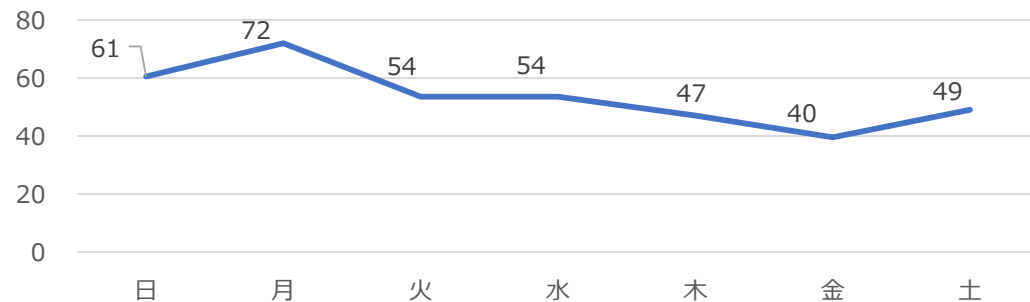


▼時刻帯別



・11時台をピークにした山なりグラフであり、お昼時刻帯に乗客が増える傾向が読み取れる。

▼曜日別

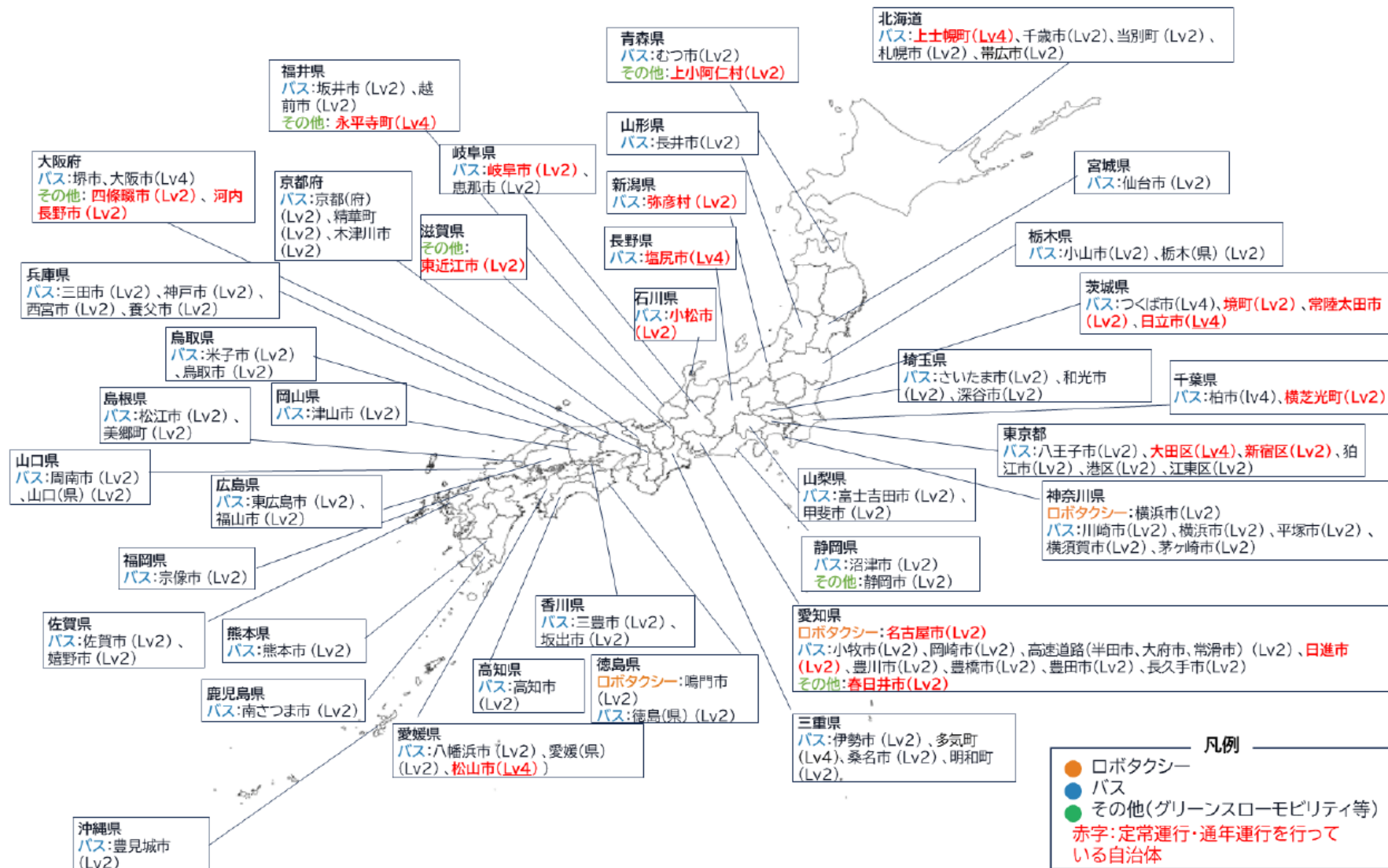


・平日平均は、53.1/日、土日平均は、56.7/日であり、曜日による偏りはさほどみられなかった。

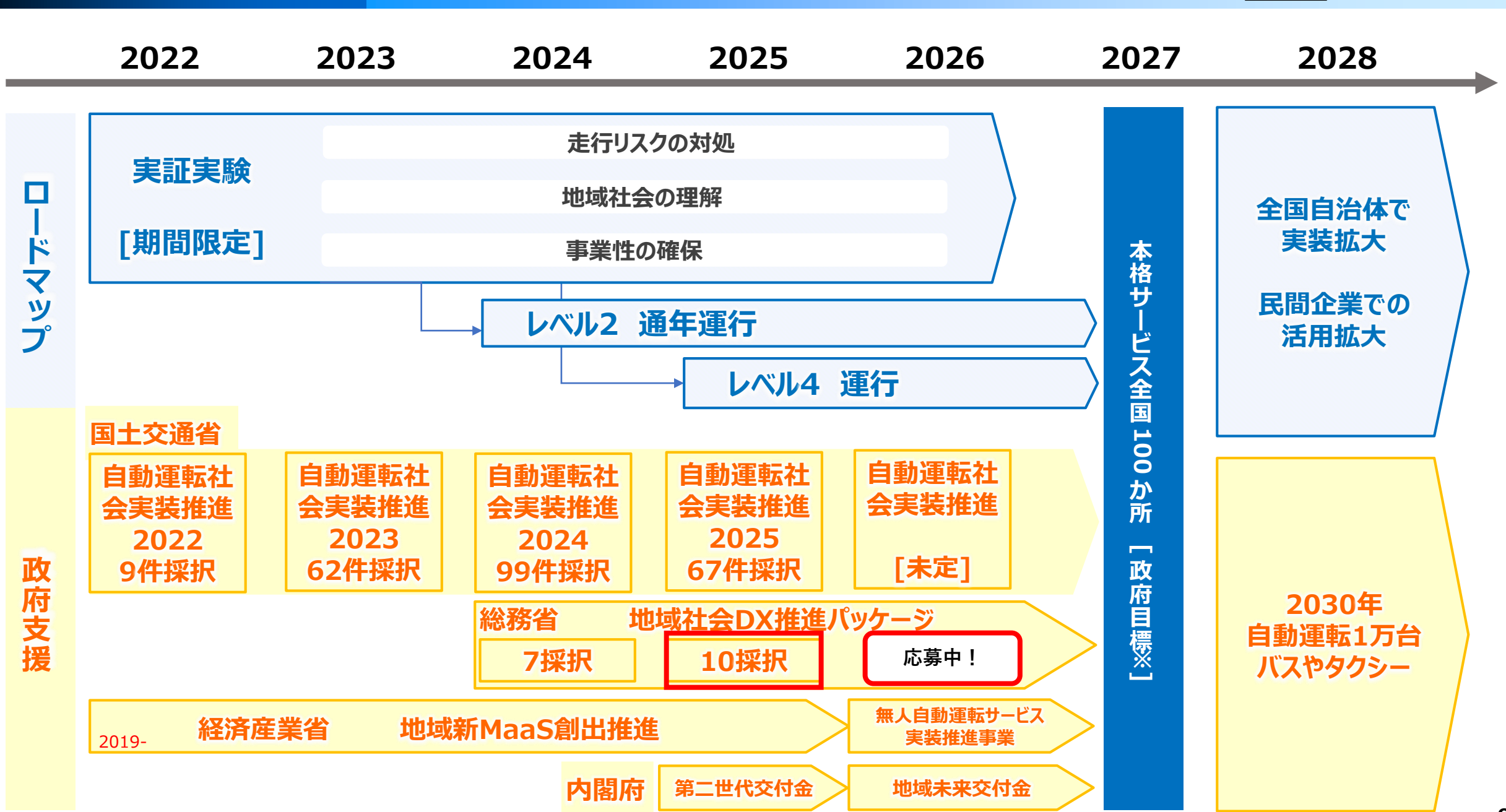
- ① 922名の方にご乗車頂いたみなさまの声  
自動運転バスの運行を望まれる声は多く  
地域の公共交通の課題解決に寄与できる
- ② 自動運転の日本の情勢
- ③ 高知市様 × NTT西日本 自動運転バスの取組み

## 国内の自動運転バスの実装又は実証を進める地域

- ・全国89地域でレベル2 又はレベル4自動運転の実装又は実証の取組が進行しています。
- ・そのうち19地域でレベル2 又はレベル4 自動運転移動サービスの**定常運行・通年運行**を実施しています。



# 自動運転バスの市場環境とロードマップ



### 自動運転のレベル定義

自動運転

レベル  
**5**

**完全自動運転**  
常にシステムが操作

レベル  
**4**

**完全自動運転（場所など限定）**  
事前に設定した場所、環境でシステムが操作。緊急時はシステムが対応

レベル  
**3**

**特定条件下で自動運転**  
事前に設定した場所、環境でシステムが操作。緊急時は人が対応



運転支援

レベル  
**2**

**高度な運転支援**  
高速道路での走行維持  
ウィンカー操作による車の追い越し

レベル  
**1**

**運転支援**  
自動ブレーキ、車線からはみ出さない

### 運転手・遠隔監視員

#### レベル4での走行



#### レベル2での走行

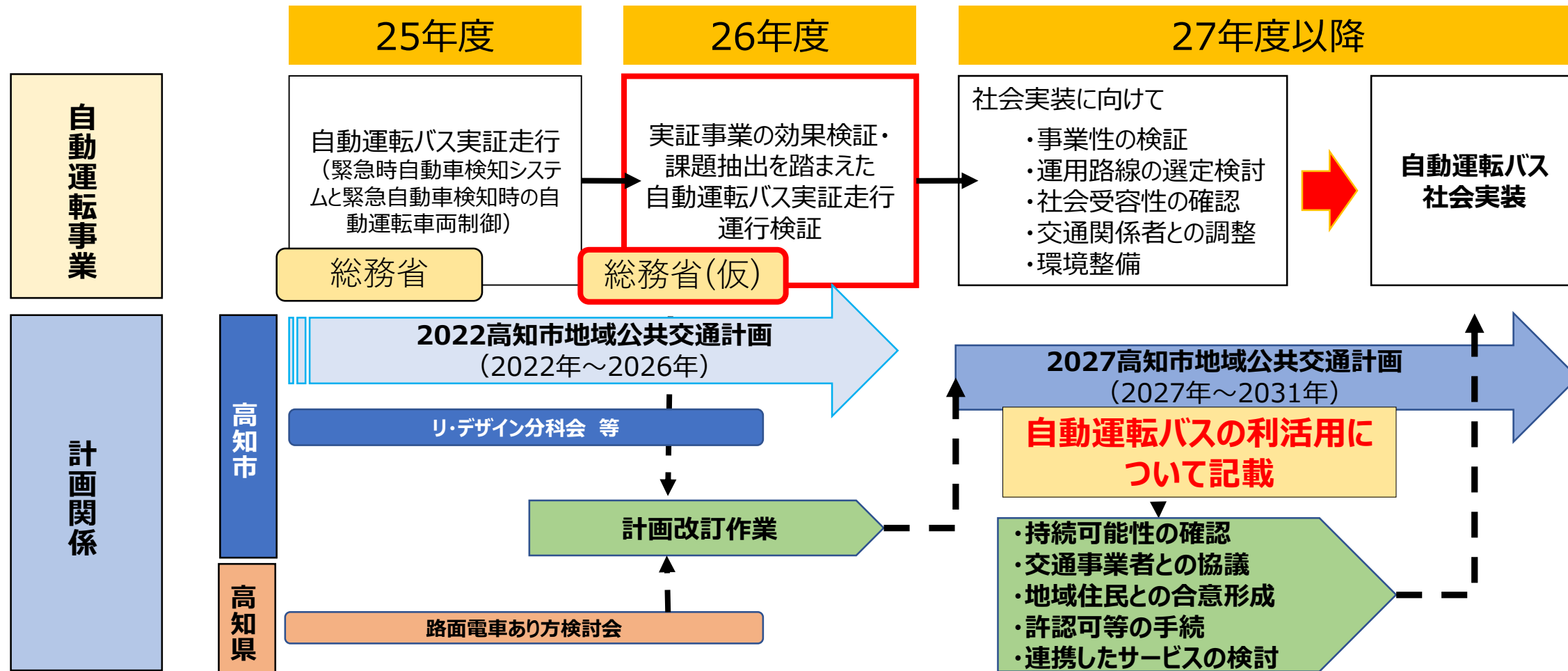


- ① 922名の方にご乗車頂いたみなさまの声
- ② 自動運転の日本の情勢  
自動運転バスの運行は近い未来ではなく  
既に始まっている状況（切り替えの過渡期）
- ③ 高知市様 × NTT西日本 自動運転バスの取組み

- ・2026年度も継続し総務省様実証に参画し自動運転バス実証事業を行うため、応募予定となります。(3/27提出)
- ・総務省や国土交通省からは『実証事業から社会実装へのフェーズである』と認識されている状況となります。

**2025年度は地域住民様にお試しいただく機会**

**2026年度は事業者様も含めて自動運転を検討いただく機会**



## 請負事業者

**株式会社三菱総合研究所**

<モビリティ・通信事業本部>  
■統括責任者:  
モビ 未定  
03-  
■プロジェクトマネージャー:  
モビリティ・通信事業本部 ICTインフラ戦略グループ

委託

**委託先: 高知市自動運転実証コンソーシアム (代表機関: NTT西日本株式会社)**

## ■ 実証機関

**NTT西日本株式会社**  
(高知市自動運転実証コンソーシアム  
代表機関)

■業務実施責任者:  
高知支店副支店長 村井 孝至  
088-821-3700/  
takashi.murai.gz@west.ntt.co.jp

**NTTビジネスソリューションズ株式会社**  
(高知市自動運転実証コンソーシアム構成員)

■業務実施責任者:  
社会基盤ビジネス担当部長 宮崎 一  
090-4055-5197/  
hajime.miyazaki.pd@west.ntt.co.jp

**株式会社マクニカ**  
(高知市自動運転実証コンソーシアム構成員)

■業務実施責任者:  
スマートモビリティ事業推進部長 福田 泰之  
080-1367-6278/  
fukuta-y@macnica.co.jp

**とさでん交通株式会社**  
(高知市自動運転実証コンソーシアム構成員)

■業務実施責任者:  
運輸本部 自動車戦略部長 伊藤 栄  
088-833-7132  
sakae\_ito@tosaden.co.jp

## ■ 協力機関

高知市

高知県

高知赤十字病院

イオンモール株式会社  
イオンモール高知

四国旅客鉄道株式会社

- ① 922名の方にご乗車頂いたみなさまの声  
**自動運転バスの運行を望まれる声も多く  
地域の公共交通の課題解決に寄与できる**
  
- ② 自動運転の日本の情勢  
**自動運転バスの運行は近い未来ではなく  
既に始まっている状況（切り替えの過渡期）**
  
- ③ 高知市様 × NTT西日本 自動運転バスの取組み  
**2025年度：地域住民様へのお試しの機会  
2026年度：各事業者様へのご判断の機会  
2027年度以降に向けて準備を整えてまいります。**

# 高知市発 次世代地域モビリティ戦略

「こちタク」の1年間の実績と自動運転社会を見据えた次世代交通戦略

2026年3月27日（金） | 高知市ハイヤー協同組合 常任理事 高村禎二

# こうちTAXIアプリ「こちタク」導入の概要

## 「こちタク」とは

- ・市内の法人タクシー会社が加盟する「高知市ハイヤー協同組合」が運用するタクシー配車アプリ。
- ・法人タクシーは全社参加，個人タクシーも一部参加し，市内のタクシー約500台でアプリ配車による予約が可能となります。



### 1 区 域

高知市内

### 2 事業期間

令和7年4月21日（月）から令和8年3月31日（火）[第1次]

### 3 事業主体

高知市ハイヤー協同組合（アプリ会社：（株）REA）

### 4 参加台数

37者（法人タクシー28者，個人タクシー9者）  
476台（法人タクシー467台，個人タクシー9台）

### 5 広 報 先

高知新聞折り込みチラシ，高知市広報誌「あかるいまち」，公共公益施設，居酒屋，ホテル・観光施設，高齢者施設 他

### 6 利用促進

第1弾 新規登録クーポン  
第2弾 新規登録クーポン（継続），アンケートクーポン，居酒屋クーポン，イベント連動クーポン，リピータークーポン

令和7年 4月21日 目から サービススタート

楽々! 簡単! アプリ一つで配車依頼!

高知市内でタクシーを呼ぶなら!

こうちTAXIアプリ

今なら先着4000名様限定で 当アプリで使える

1000円分の タクシークーポンを プレゼント中!

アプリをインストール後、右の二次元コードを読み込んでクーポンをゲットしよう!

LINEで登録したい方はこちら

Android版はこちら

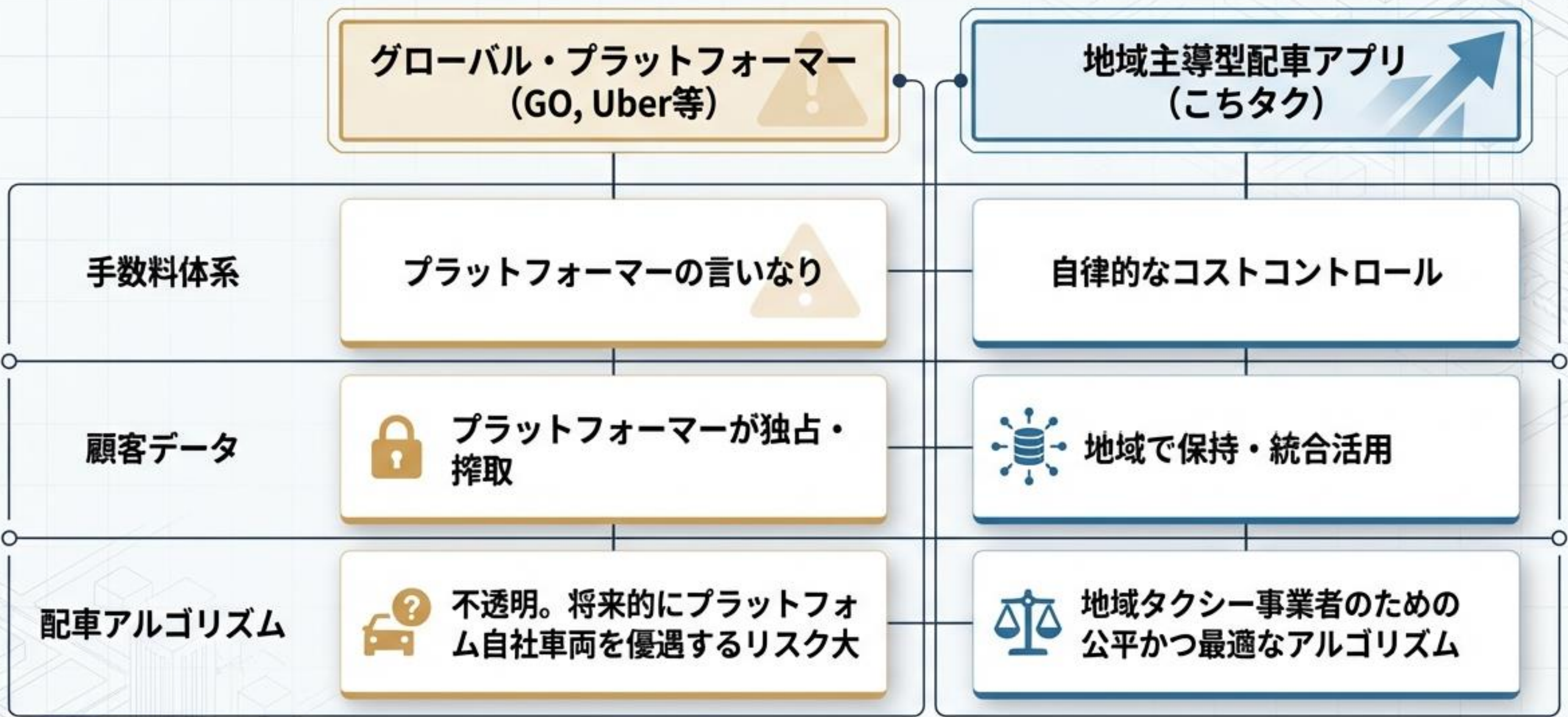
iOS版はこちら

高知市内約500台のタクシーが登録!

ネットワーク 拡大中

# 「こちタク」導入までの検討経過

2009年3月	米国カリフォルニア州サンフランシスコでUBER設立
2010年7月	UBER サンフランシスコで事業開始
2011年12月	JapanTaxiアプリを開始。日本最初のタクシー配車アプリ。
2015年3月	福岡市でUBERが実証実験を始める。国交省から違法との指摘を受け、実験を中止。
2020年9月	JapanTaxiアプリから GO へ移行。
2024年10月	高知市地域公共交通会議でタクシー業界から地域配車アプリを提案
2024/12/23	第二回こちタクシーアプリ検討会
2025/1/10	高知市共同配車アプリ説明会
2025/1/27	第一回こちタクシーアプリ検討会
2025/4/21	こちTAXIアプリ「こちタク」開始
GOの現状	日本全国で利用可能。都内6000台以上。3000万DL。 予約。相乗り。自動運転実証実験。
DiDi	32都道府県でサービスを展開。1000万DL.
s.ride	全国都市圏で運営。都内1.2万台。400万DL
UBER	UBERタクシー 47都道府県でサービス利用可能。予約機能を利用可能



我々が顧客データを保持し、主導権を握る「地域アプリ」の構築は、選択肢ではなく必須の生存戦略である。

# 市内約500台を統合するローカル配車ネットワークの確立

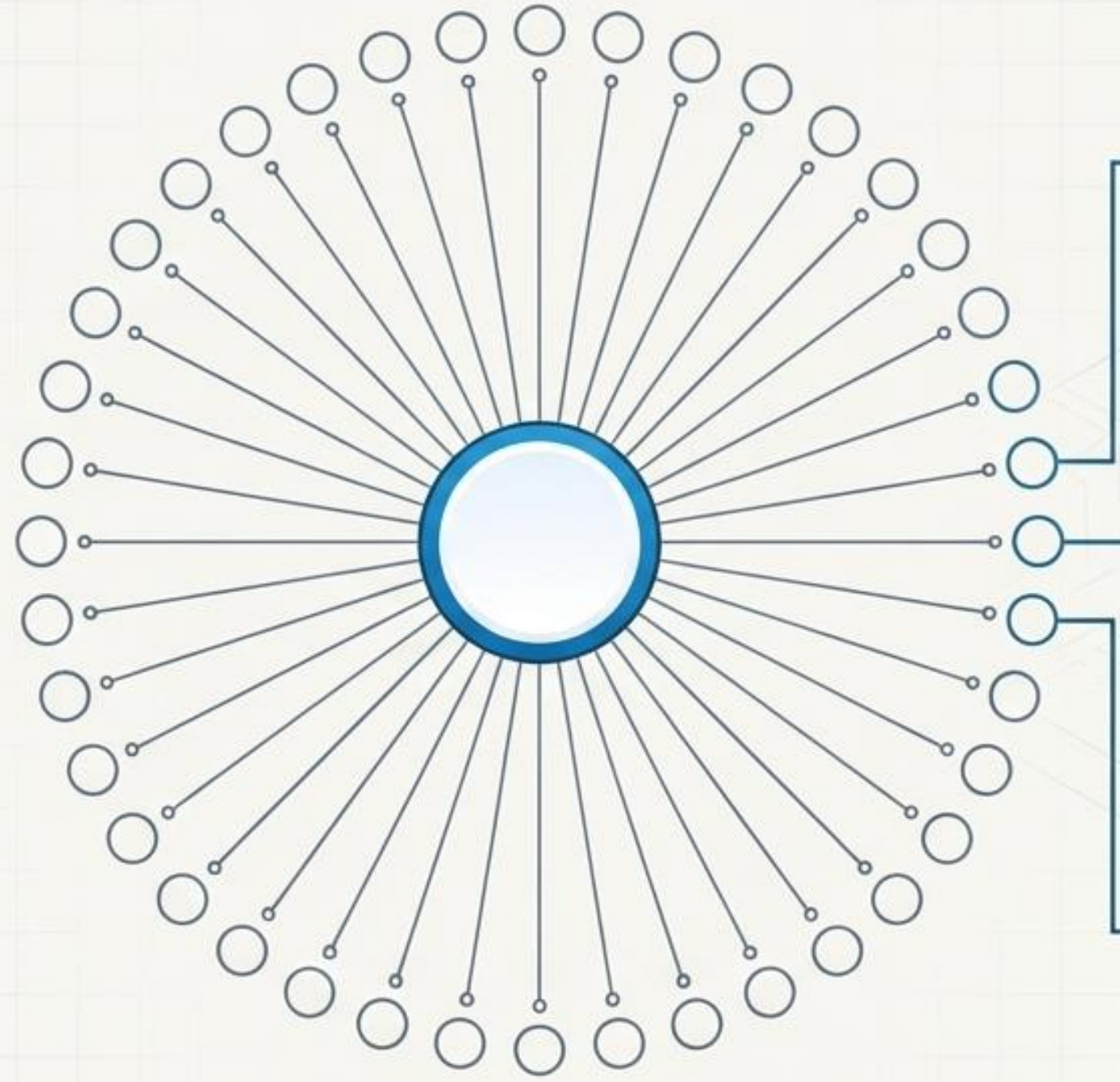
事業主体：  
高知市ハイヤー協同組合  
(アプリ開発：(株)REA)

**37**

参加事業者：  
37者 (法人タクシー28社、  
個人タクシー9者)

**476**

統合車両数：  
476台 (法人467台、  
個人9台)

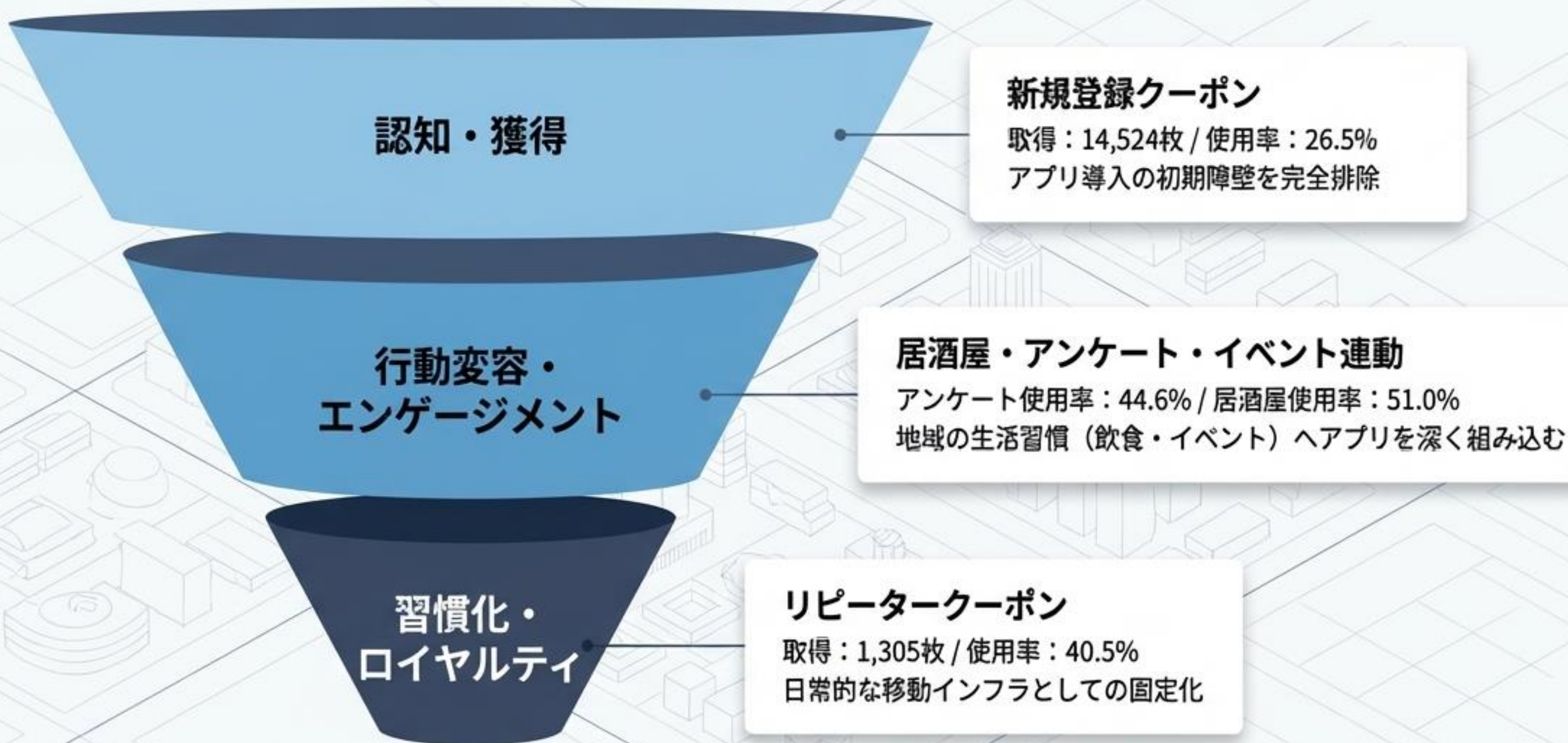


電話不要の  
スマート一斉配車

LINE連携による  
シームレスなUI

移動を支援する  
柔軟なクーポン機能

# クーポン戦略によるユーザー行動の意図的な設計と獲得ファネル



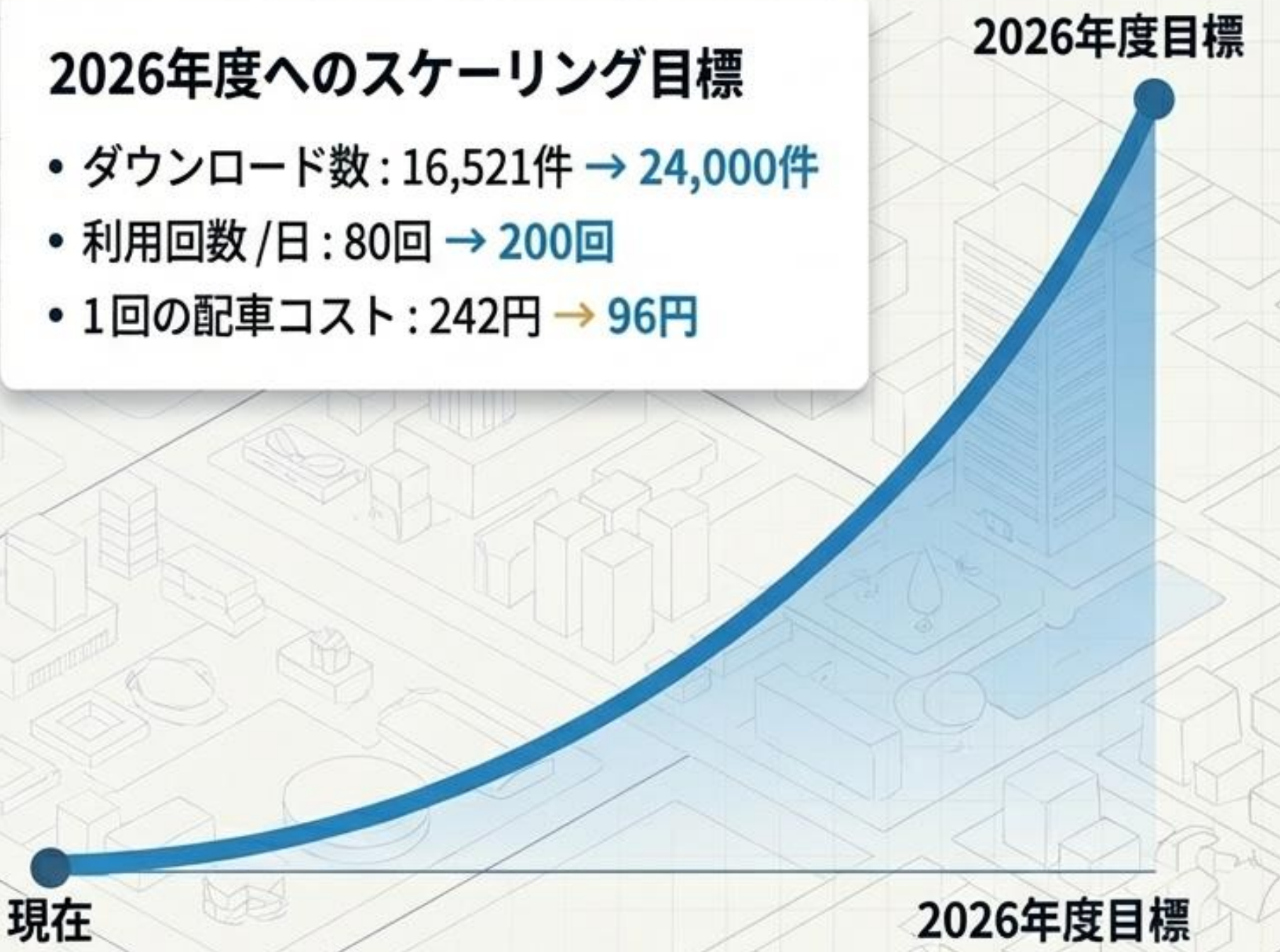
# 導入初年度の実績と2026年度に向けた力強い成長軌道

ユーザー登録数  
**16,521**人

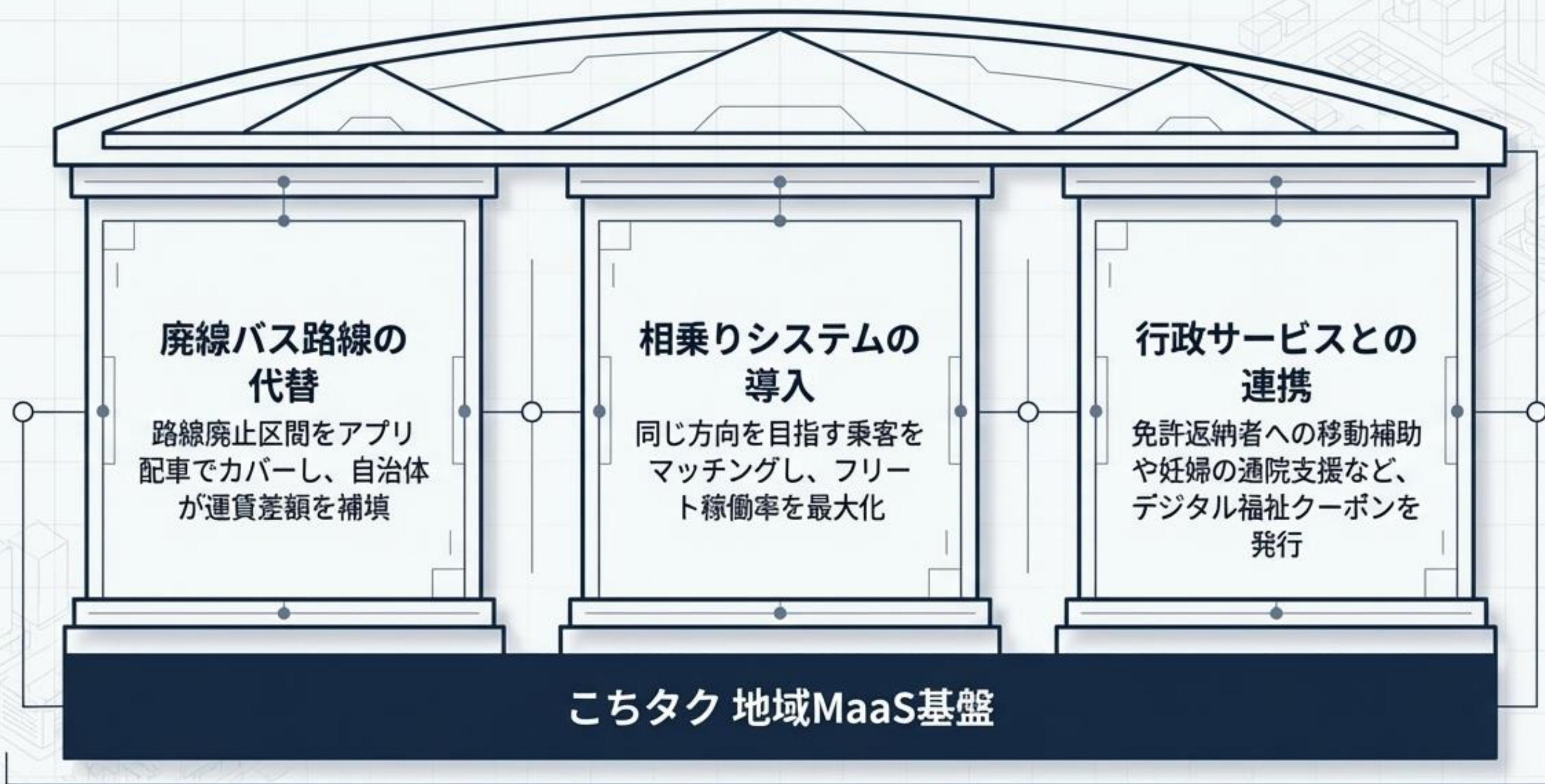
累計 注文件数  
**42,772**件

注文完了率  
**57**%

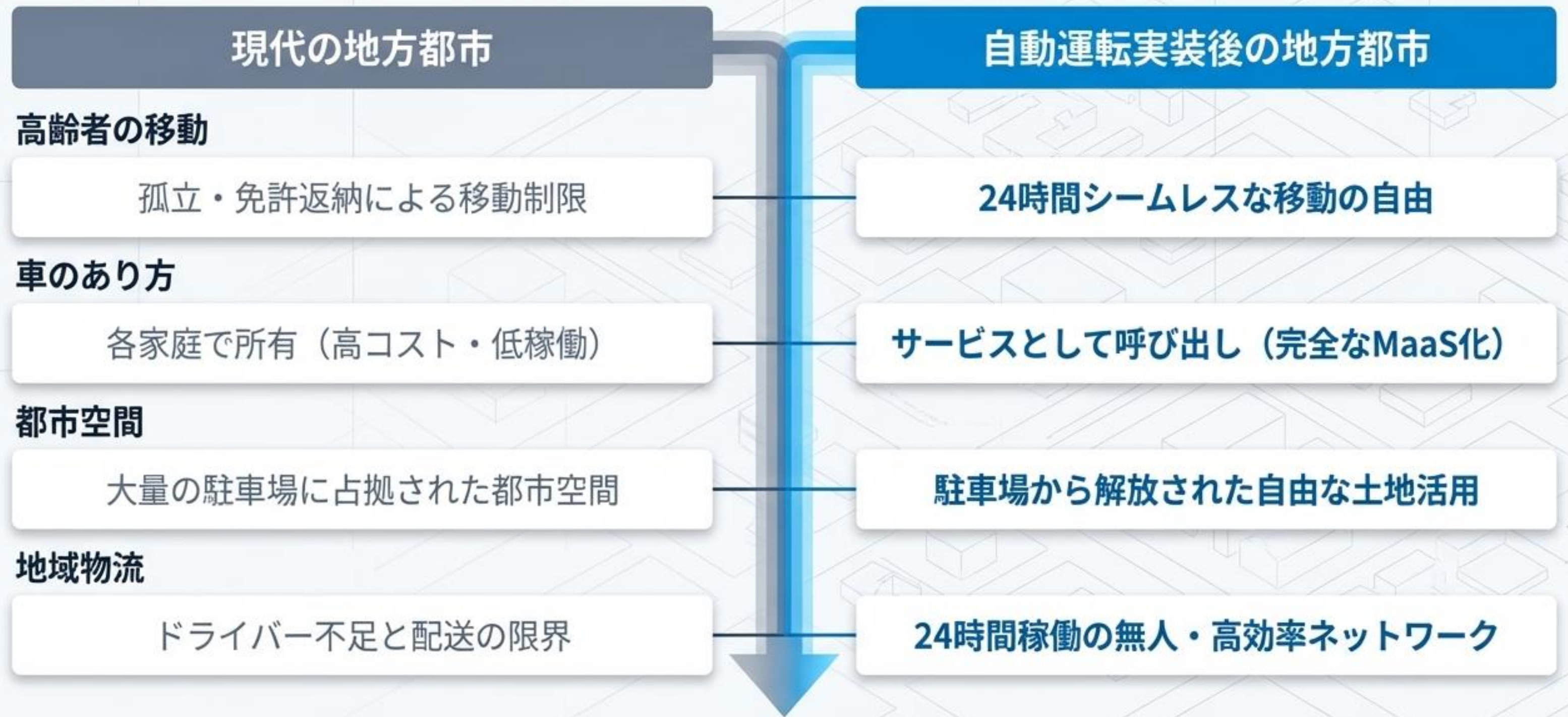
- ### 2026年度へのスケーリング目標
- ダウンロード数: 16,521件 → **24,000**件
  - 利用回数/日: 80回 → **200**回
  - 1回の配車コスト: 242円 → **96**円



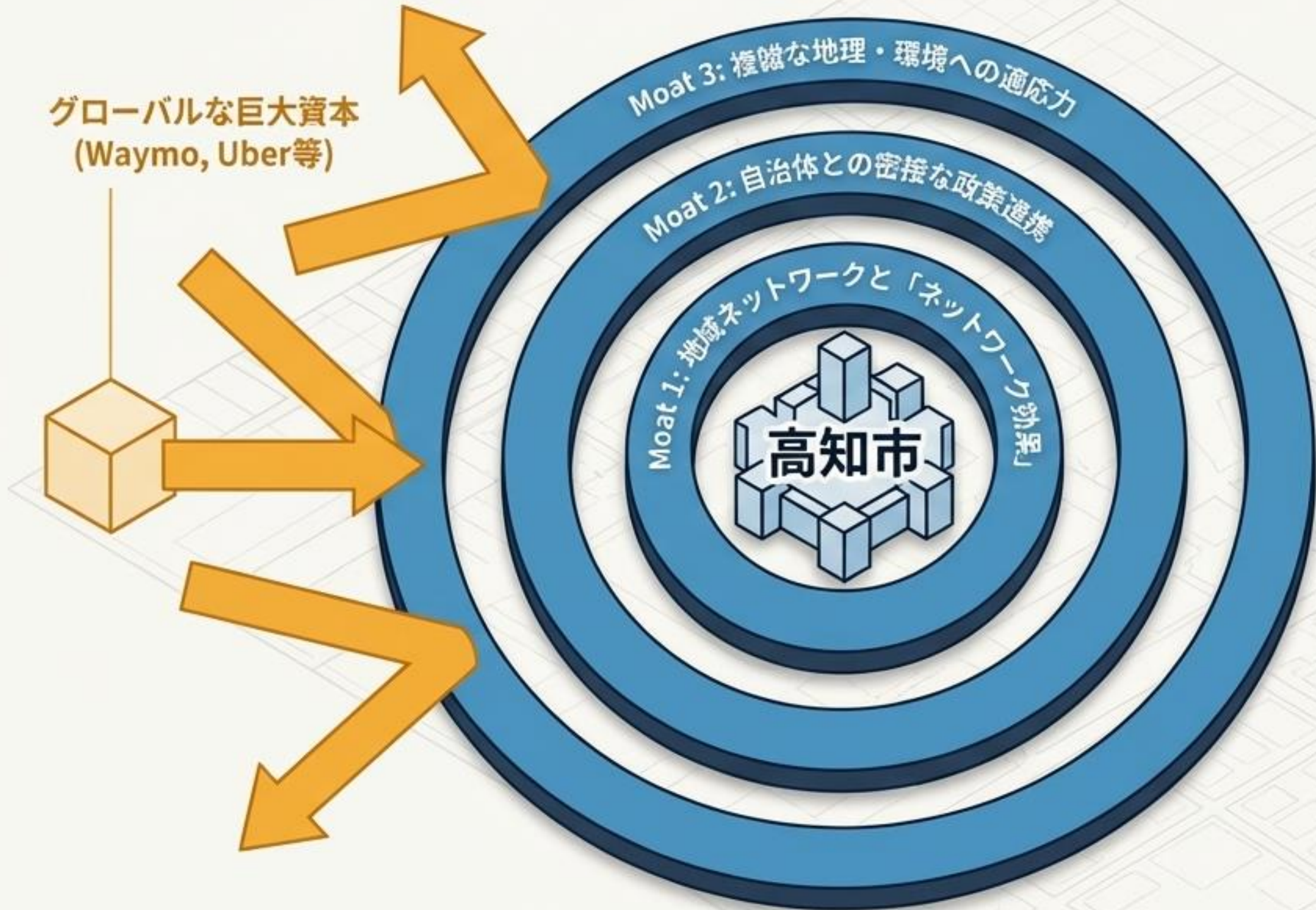
# 単なる配車アプリから「地域MaaSインフラ」への機能拡張




# 自動運転の実装が引き起こす地方都市のパラダイム転換




# 巨大グローバル資本に対抗する「防衛的堀（Defensive Moat）」の構築




**Moat 1: 地域ネットワークと「ネットワーク効果」**

 部外者には即席で再現不可能な、市内500台の強固な車両供給力と地域密着の顧客基盤。

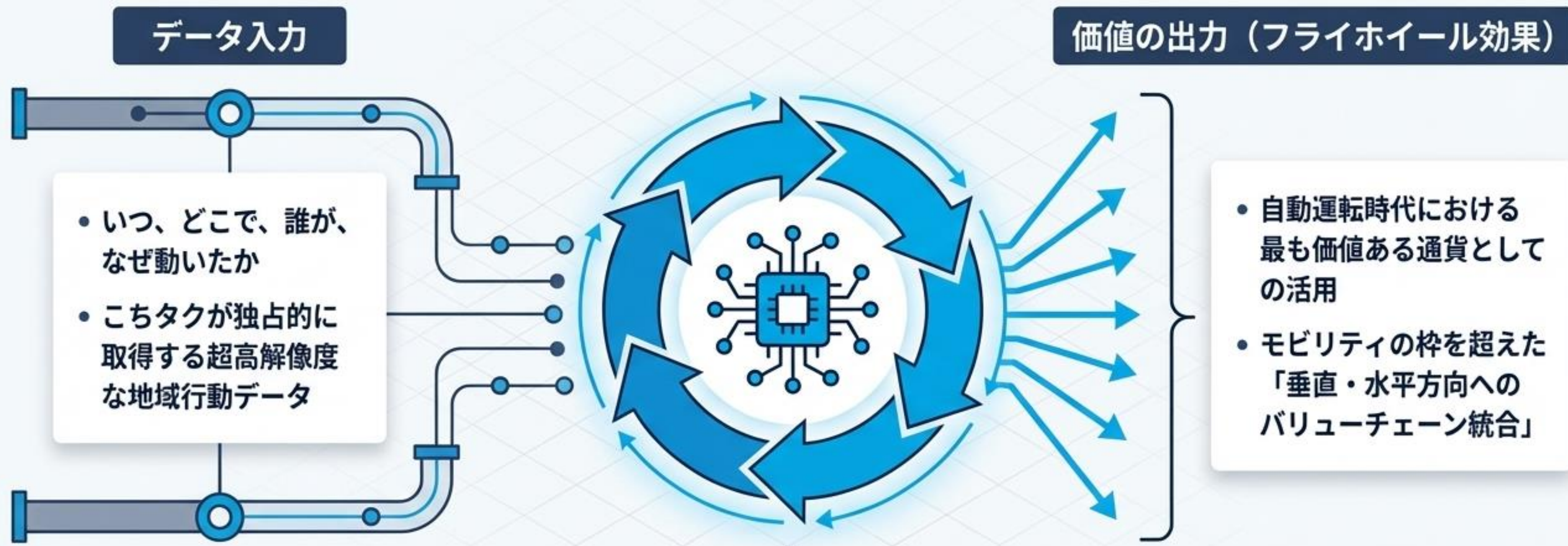
**Moat 2: 自治体との密接な政策連携**

 公共交通会議を通じた補助金設計や行政サービスとの深いシステム統合。

**Moat 3: 複雑な地理・環境への適応力**

 グローバルなアルゴリズムでは対応が困難な、地方特有の複雑な道路事情やローカルな運行ノウハウ。

# 地域固有の「交通データ」を最も価値ある通貨へ変換する



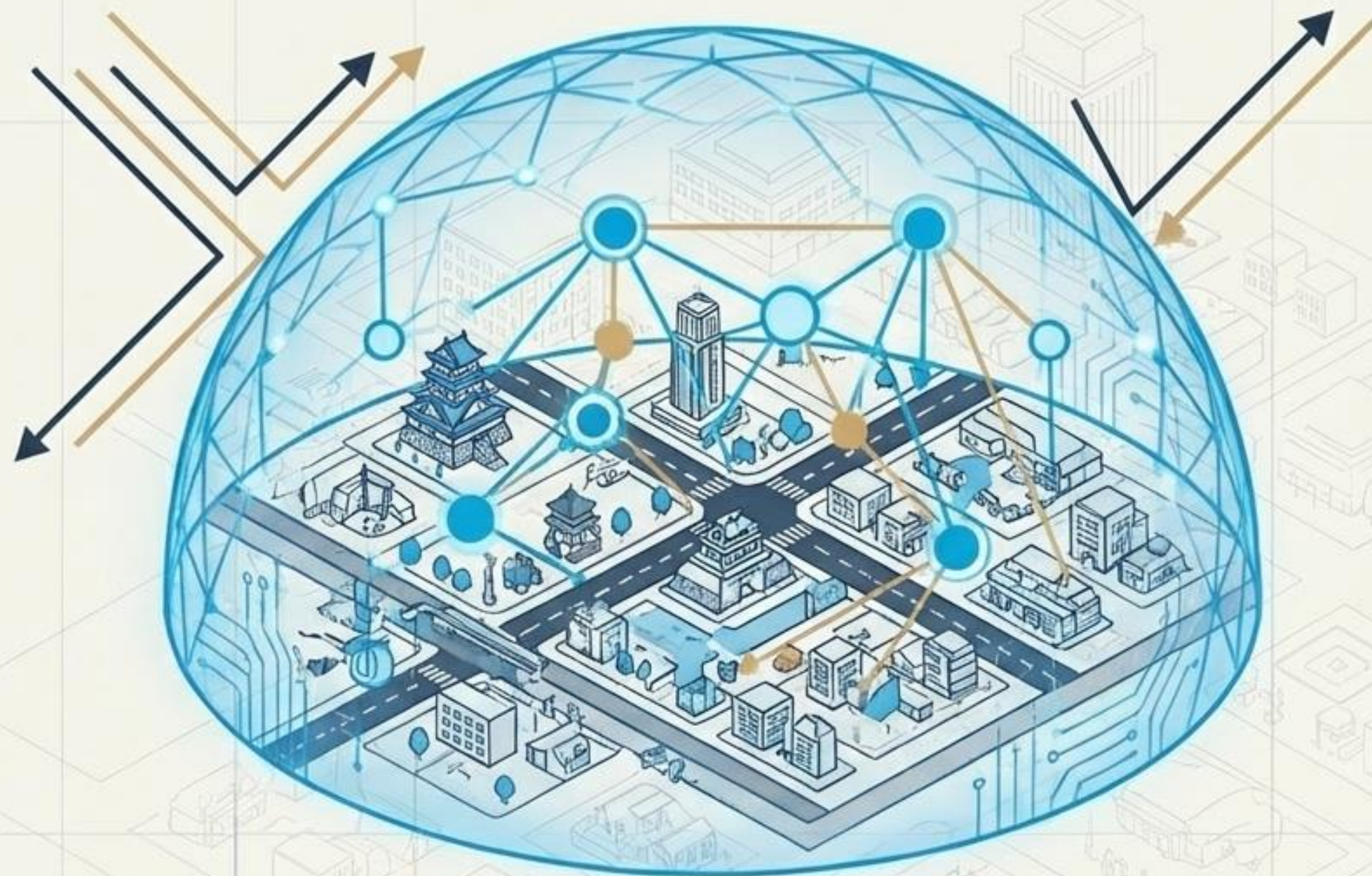
地域データを外部流出させず、地域経済の循環エンジンとして機能させる

## 強固な地域資産

「タクシー会社」「無線配車」「地域ネットワーク」は、シリコンバレーが巨額の資金を投じてても容易には手に入らな強力な物理的・社会的資産である。

## 究極の二択

自動運転が普及したとき、タクシー会社の未来は『消える』か『地域モビリティ企業になる』かで大きく分かれる。



こちタクは単なる配車アプリではない。外部資本から地域経済を守る防波堤であり、地域の移動・物流・情報を司る「ソブリン・モビリティOS（地域交通の主権）」である。単なる運転代行業者を脱却し、代えのきかない地域インフラへと進化を遂げる。

# まとめ

- アプリ配車システム「こちタク」は高知市のバックアップもあり、スタートダッシュは良かったが、操作性等の問題で、目標の利用数には届かなかった。
- こちタクはまだ未熟で、将来の発展も見通せない地域アプリだが、うまく育てることで、自動運転社会の「運行オペレーター」管理ソフトになりうる。

- 高い運用コスト
- 低い操作性
- レスポンスが遅い開発業者
- システム改善の予算なし



事業者の協力が得られないなら、生成AIによる独自アプリ開発も将来の選択肢

- タクシー会社を横断する地域共通プラットフォームは高知独自のインフラ。これをどのように利活用していくかを地域社会や自治体と一緒に考えて、交通弱者のいない未来を築きたい