

1. 公共交通ネットワークの再編について

- (1) 路面電車
- (2) 路線バス
- (3) デマンド型乗合タクシー
- (4) その他の交通モード

(1) 路面電車

公共交通ネットワークのあり方 ～持続可能な公共交通ネットワーク～

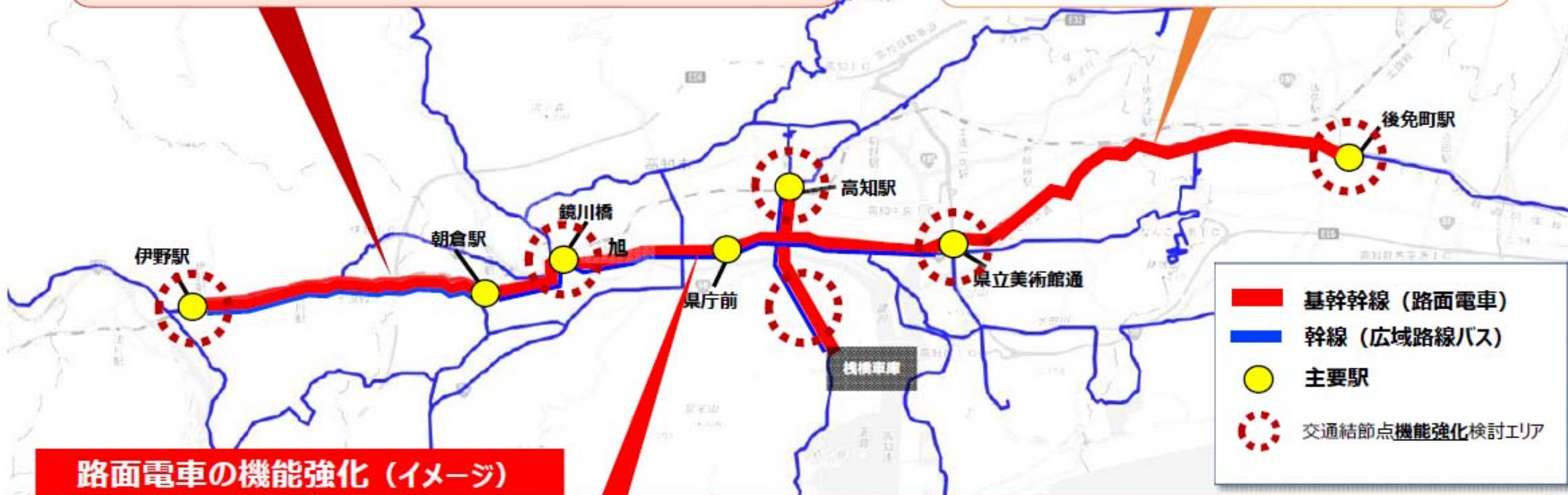
路面電車を幹線の軸（基幹幹線）に位置づけ、路線バス等との役割分担のもと、効率的な運行体制により移動手段を確保

各モードの位置づけ

- ◆ 路面電車：幹線の軸（基幹幹線）を担う
- ◆ 路線バス：幹線機能の補完や支線交通を担う

効率的な運行体制

- ◆ 電車とバスの並走区間の見直し
- ◆ 需要に対応した運行体制の確保 など



路面電車の機能強化（イメージ）

交通結節点の整備・機能強化



低床車両の導入加速化・軌道の改良



パーク&ライドの強化



その他

- ・ 速達性の向上 (キャッシュレス化、PTPS)
- ・ 待合環境の改善 (リアルタイムの運行情報提供、電停の上屋設置 等)
- ・ バリアフリー化 など

(2) 路線バス

再編に向けたサービス水準の設定

- ・とさでん交通におけるバスの運転手は、現在の158人体制（R8.4.1時点）から、5年後には136人体制となる見込みであるため、可能な限り効率的なバス路線への再編を試算し、一定のサービス水準を確保できるかを検証する。
- ・サービス水準の検証にあたっては、現行ダイヤ（R8.10）を基準とし、乗降調査の結果に基づいて設定した外出パターンが成り立つよう、時間帯ごとにサービス水準を整理し、路線再編後のサービス水準と比較・評価する。

図：外出パターン（利用者アンケート・乗降調査から）

1

通勤・通学（はりまや橋・高知駅方面へ）

根拠：利用目的の約5割。利用時間帯は7時台が22%で最多、帰りは17時台がピーク

成立の条件：朝8時10分頃までに市中心部に到着できる便と、市中心部発19時台までの帰りの便

2

午前の通院（病院へ）

根拠：日中のバス利用目的は買物・通院目的が多い。65～74歳のバス利用目的は「買物・通院」が約2割、75歳以上は「通院」が約4割。

成立の条件：9時台までに病院（高知日赤・医療センター・医大病院・JA高知病院など市中心部の主な医療機関）に到着し、2時間程度滞在して11～13時台に帰ることができる便

3

日中の買物（商業施設へ）

根拠：買物目的の利用は1～2割。主な買物先はイオンモール高知・フジグラン高知・とさのさと。接続してほしい施設は医療・福祉施設と商業施設が3割超

成立の条件：9～11時台に到着し、1～2時間滞在して帰ることができる便。

4

午後の外出（通院・買物・用事）

根拠：午後の時間帯も買物・通院目的での利用が多い。

成立の条件：13時台に到着し、2時間程度滞在して15～16時台に帰ることができる便。

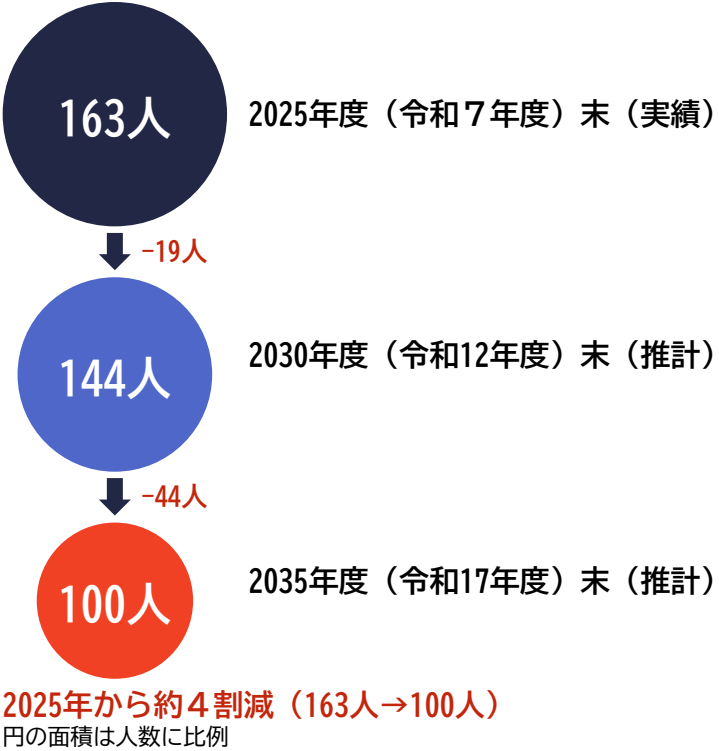
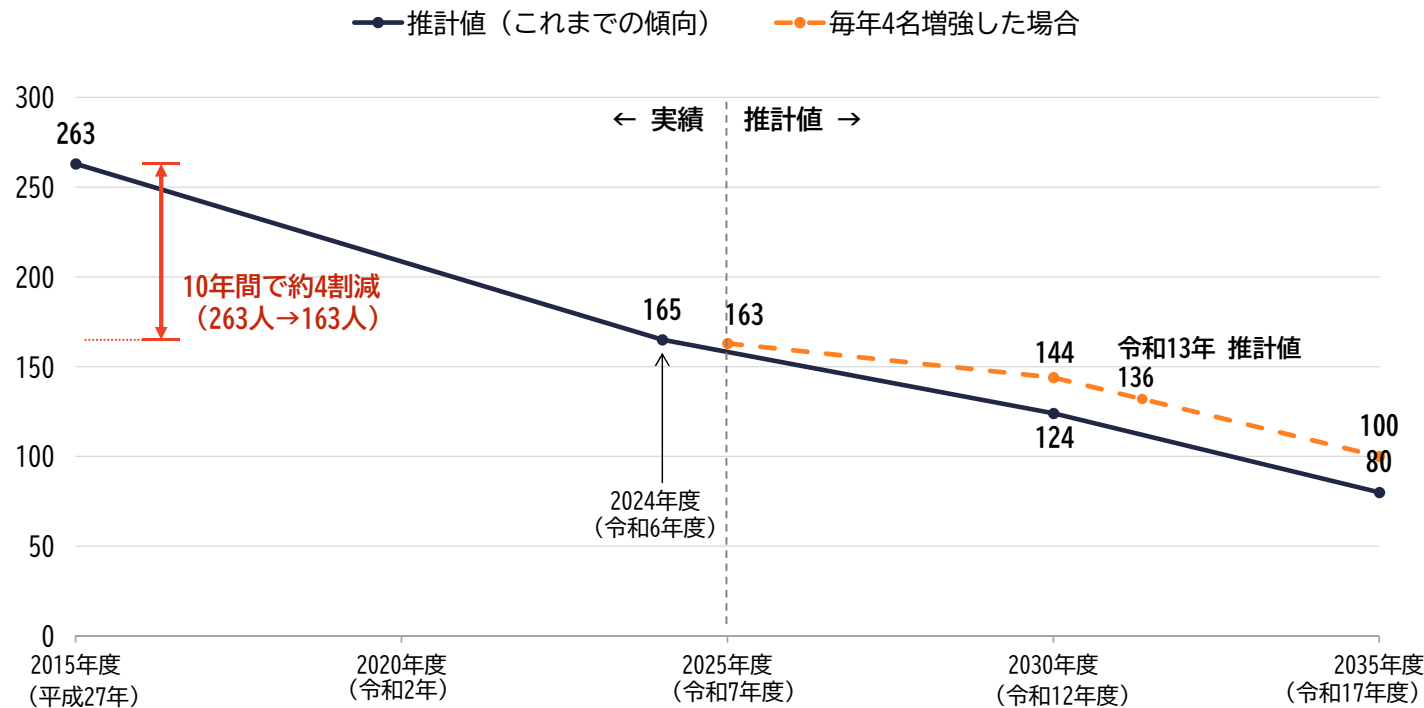
表：現行ダイヤのサービス水準

想定する外出目的		外出① 通勤・通学	外出② 午前の通院	外出③ 日中の買い物	外出④ 午後の外出	外出① 通勤・通学
現行の サービス水準	条件	市中心部へ	午前に地域発 11時～13時頃帰宅	午前に地域発 1～2時間滞在して帰宅	13～14時に地域発 16時頃帰宅	市中心部発
	時間	始発～8時台発	9時～15時台			16時台以降
	便数	60分に1便	120分に1～2便			60分に1便

再編の方向性（運転手の休日確保）

- ・とさでん交通のバスの運転手（乗合・高速・貸切の合計）は、2015年度の263人から2025年度の163人へ、10年間で約4割減少した。
- ・これまでの傾向が続くと、2030年度に144人、2035年度に100人となり、2025年から約4割減少する見通しである。
（処遇改善や新たな勤務体系の導入等の対策により毎年4名増強した場合）
- ・限られた運転手で路線を確保するため、**運行の効率化と、運転手確保のための処遇改善**（休日の確保等）が必要である。

図：路線バスの運転手数の推計（年度末、人）

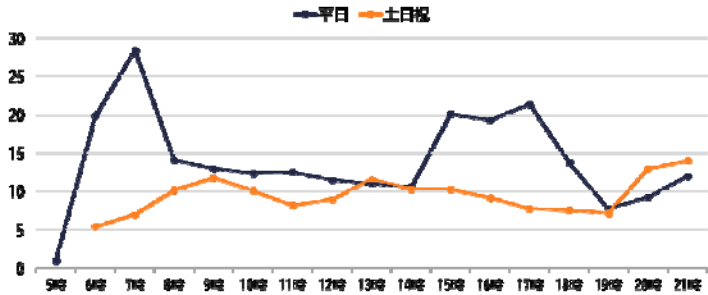


運転手の処遇改善（休日の増）

- ・とさでん交通のバス運転手の総年間休日数は86日である。他社（伊予鉄バス104日、両備バス105日、琴参バス105日）と同じ水準の104日まで増やしたい（18日の増）。

➡ 01 運転手の休日確保のため、利用の少ない土日祝のダイヤを縮減する

図：時間帯別の1便当たり乗車人員（人／便）



注：運転手数は乗合・高速・貸切の合計（2024年度末165人＝乗合116・高速30・貸切19）。図の値は報告書に記載のある値のみ。出典：路面電車の将来像検討のための調査 報告書（R8.5、p.320、資料：とさでん交通(株)提供資料）。

再編の方向性（朝夕の便数の見直し）

- ・平日の運転中の乗務員数は、7:20に1日最大の47人となり、日中（9～15時台）の平均約27人を大きく上回る。
- ・拘束中の人数は8:15に最大の64人となり、運転中の人数のピークから約1時間後となっている。
- ・これは、朝の便を走り終えた乗務員が次の便まで待機し（8:15時点で26人、次の便まで中央値35分）、その間に8人が新たに出勤し、退社する人はいないためである。
- ・また、多くの仕業が朝と夕方の両方のピークにまたがっているため、朝の便数を見直すと夕方も同時に見直すこととなる

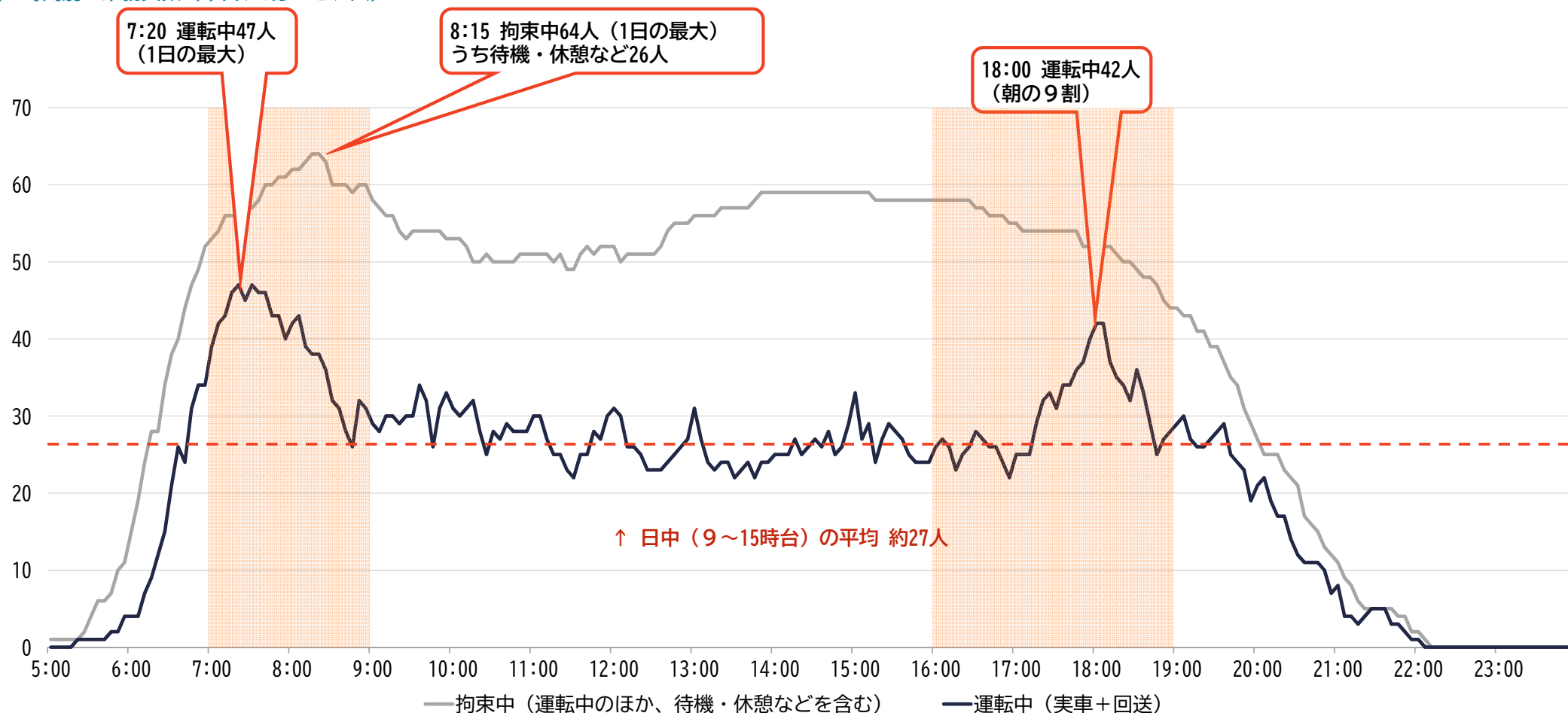
➡ 02 必要な運転手の数（仕業数）はピークで決まるため、朝・夕の便数を見直す。

平日の仕業数 **87仕業**（棧橋73+高岡14）

平日の走行キロ **7,109.3km**（実車+回送）

最も運転手を要する時刻 **7:20**（運転中47人）

図：時刻別の乗務員数（平日、5分ごと、人）



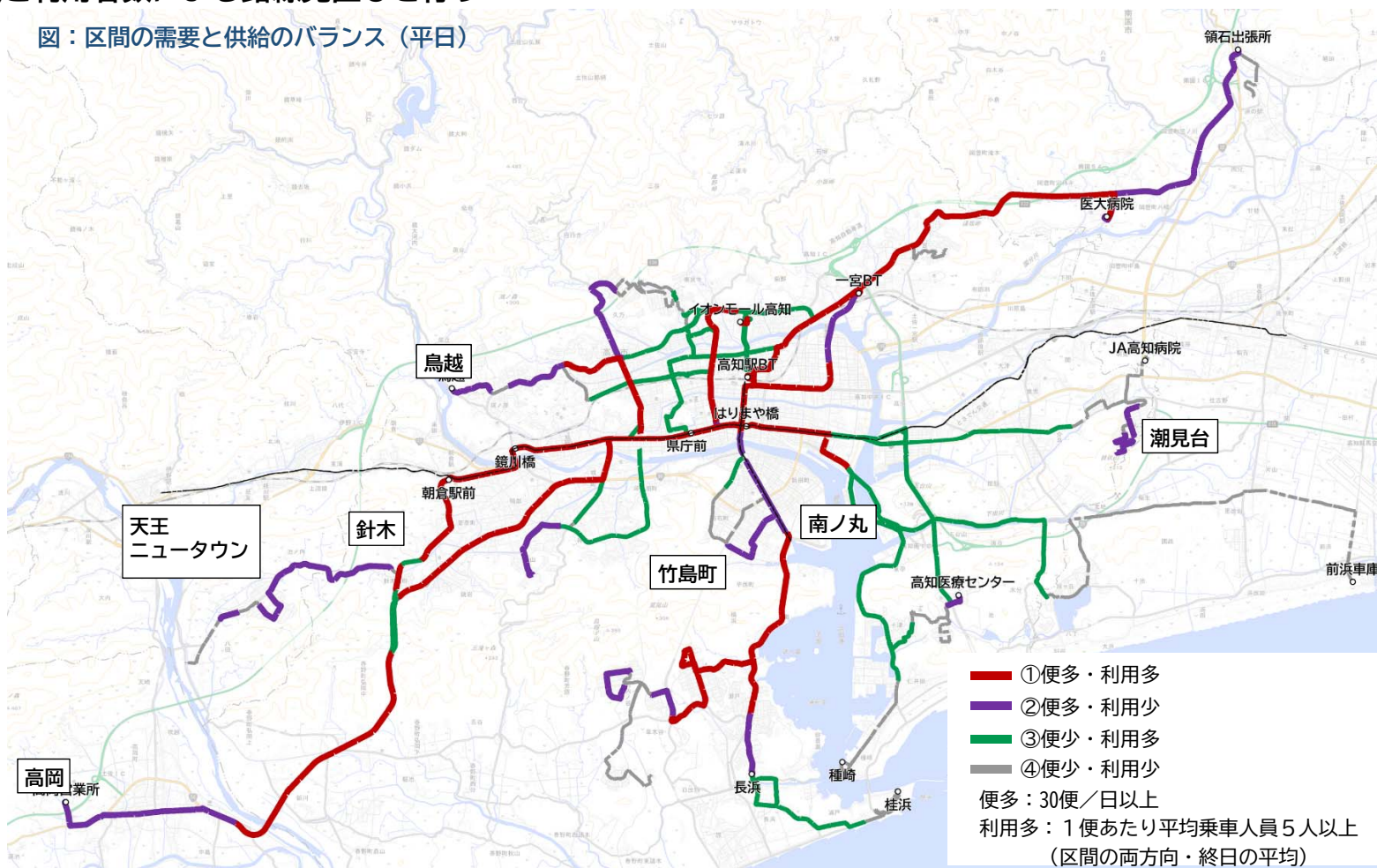
注：運転中＝実車+回送（出入庫・地点間）、拘束中＝出勤～退社の乗務員（運転中のほか、待機・休憩、出退勤前後の準備などを含む）。帯は朝7～8時台と夕方17～18時台。出典：とさでん交通 仕業表（R8.7時点）

再編の方向性（便数と利用者数による路線見直し）

- 区間（停留所と停留所の間）ごとに、1日の運行便数と1便あたりの平均乗車人数を組み合わせ、①便多い・利用多い、②便多い・利用少ない、③便少ない・利用多い、④便少ない・利用少ないの4つに分類（境目は30便/日と5人/便）。
- 【①便多い・利用多い】は、国道や主要な県道の路線が多く、**幹線として便数の確保を優先**する。
- 【②便多い・利用少ない】は、天王ニュータウン～針木、潮見台、高岡～土佐市内、鳥越線の末端、南の丸町～竹島町など、団地の中や路線の端に多く、**減便、統合等を検討**する。
- 【③便少ない・利用多い】は、市東部やJR高知駅周辺、長浜地区に見られ**便数維持の候補**とする。
- 【④便少ない・利用少ない】は、**路線のあり方及び輸送形態の見直し**を検討する。

03 便数と利用者数による路線見直しを行う

図：区間の需要と供給のバランス（平日）



資料：とさでん交通 乗客数調査（令和8年7月、平日407便・土日祝332便）、とさでん交通GTFs（令和8年4月版）より作成（R8.10月改正前）

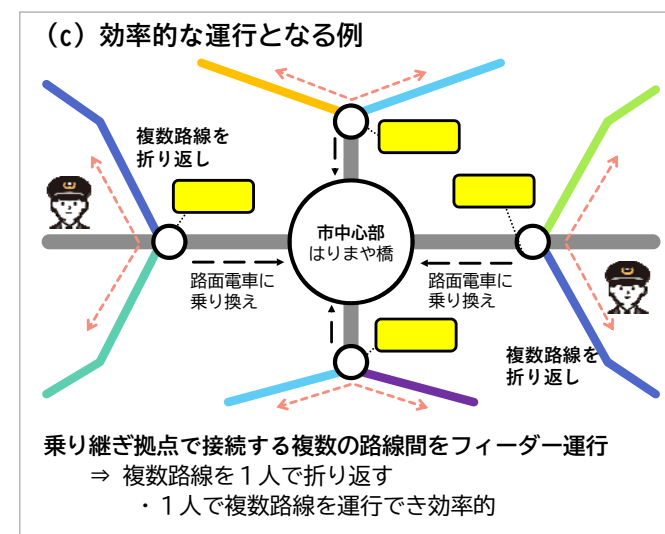
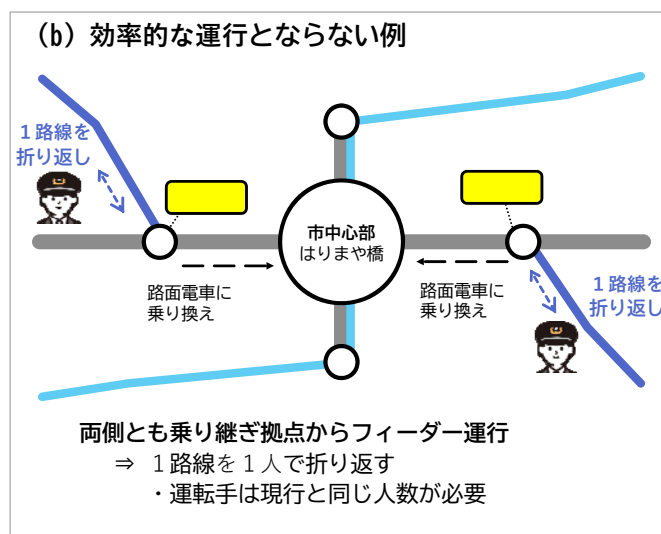
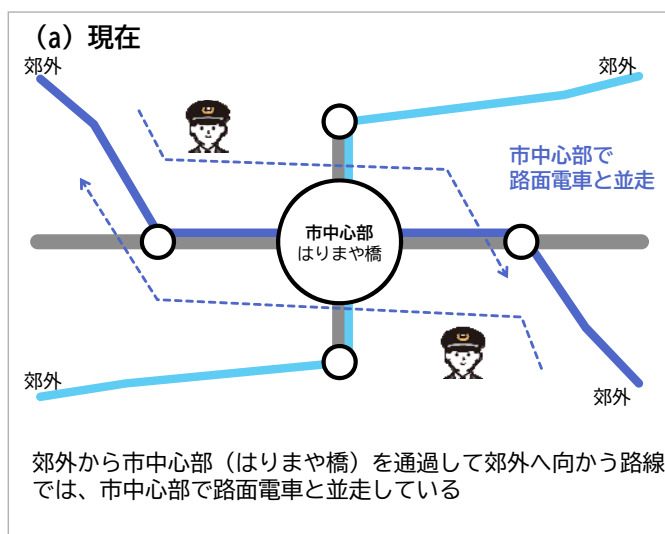
再編の方向性（効率的なフィーダー運行の検討）

これまでのあり方検討会やリ・デザイン分科会では、バスと路面電車の並走路線の解消について議論がなされてきた。今回、運転手が減少しても極力路線を維持することを目的とした効率的なフィーダー路線（※）の検討を行う。

（※）フィーダー路線：郊外と乗継ぎ拠点を結び、路面電車などの幹線交通へ接続する路線

- 郊外から市中心部を通り、反対側の郊外へ向かう路線では、**両側でフィーダー路線の設定が必要となり、現行と同じ運転手数が必要となる。**（b）
- **複数のフィーダー路線を集約**した運行を設定すれば、**1人で複数路線を運行**することができ、効率的な運行となる。（c）
- フィーダー運行の実施には、電車へ接続する箇所（結節点）の周辺に**バス待機場や運転手の休憩所の整備**が必要。

04 複数のフィーダー路線を組み合わせた効率的な運行ができるか検討



路面電車
 バス（色は路線の違い）
 乗継ぎ拠点
 待機場（バスの待機・運転手の休憩）

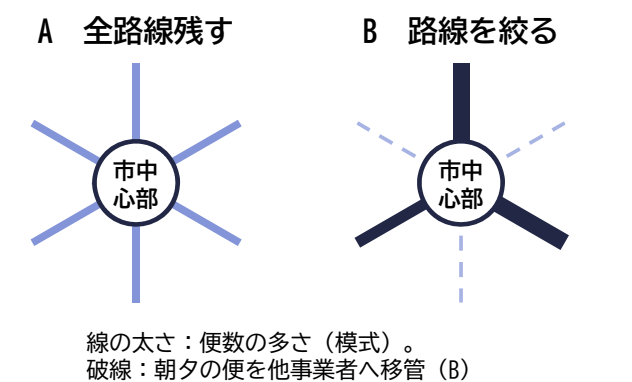
注：模式図であり、実際の路線・乗継ぎ拠点の位置とは異なる。

再編の方向性のまとめ

・これまでの検証を踏まえ、以下の4つの方向性で再編の検討を進める。

再編の方向性	内容
01 運転手の休日確保	・ 年間休日を104日（現行86日）確保できるよう再編 ・ 拘束・ハンドル時間・中休は現行の最長以内とする（平日・土日祝共）
02 朝夕の便数の見直し	・ 朝（始発～8時台）と夕方（16時台以降）の複数便を、同じ路線・同じ方面で前後60分以内、乗車人員の合計60人（中型バスの定員）以内に1便に統合 ・ 朝の市中心部方面の便は、8:10までに市中心部に着くよう時刻を調整
03 便数と利用者数による路線見直し	・ 便数が多く利用が少ない路線や便数利用ともに少ない路線の便の減便を検討 ・ 路線・方向・時間帯ごとに同じ割合で削減する方法（A:全路線残す）と、方面ごとの1日の利用の少ない路線から削減する方法（B:路線を絞る）の2つの再編案を比較 ・ 朝夕の便について、Aは全路線最低1便を残す方向
04 効率的なフィーダー運行の検討	・ フィーダー運行は、乗り継ぎ拠点（高知駅、県庁前・上町、県立美術館通、栈橋通）でそれぞれ複数のフィーダー路線と組み合わせることができると設定する。 ・ 乗り継ぎ客がバス降車後最初の路面電車の便に乗れるかを、便ごとに確認 ・ 待機場は、整備可能と想定される場所を選定

図：再編案「全路線残す」と「路線を絞る」の模式図



上記の方向性でバス路線再編をシミュレーションし

- ① 現行の「サービス水準」との比較
- ② 朝晩の運行路線数及び便数と乗車人数の状況
- ③ フィーダー運行の効果

について各再編案を評価する。

(3) デマンド型乗合タクシー

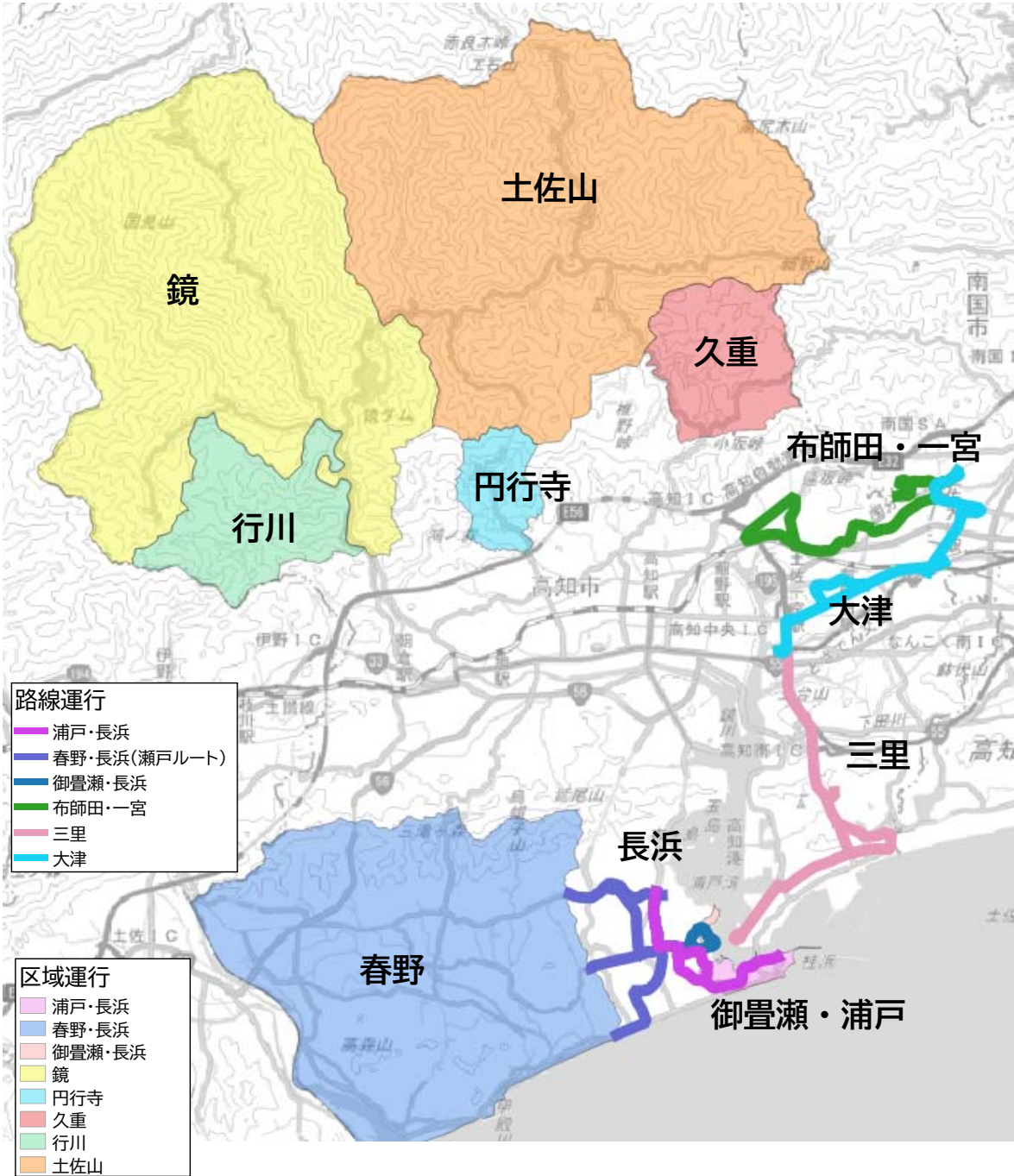
サービスの概要・基本情報（運行区域・路線の全体像）

エリア	運行タイプ	運行事業者	交通結節点		
			バス停	電停	商業施設周辺
行川	区域	福井タクシー	○		○
鏡	区域	さくらハイヤー	○		○
土佐山	区域	第二さくら交通	○		○
久重	区域	第二さくら交通	○		○
円行寺	区域	第二さくら交通	○		○
春野・長浜	区域	第一さくら交通	○		○
御畳瀬・長浜	路線	第一さくら交通	○		○
浦戸・長浜	路線	第一さくら交通	○		○
布師田・一宮	路線	第二さくら交通	○		○
大津	路線	第二さくら交通	○	○	○
三里	路線	第二さくら交通	○	○	○

※○:運行案内(R7.10版)で乗継・乗降場所として案内しているもの(日祝のみの運行を含む)

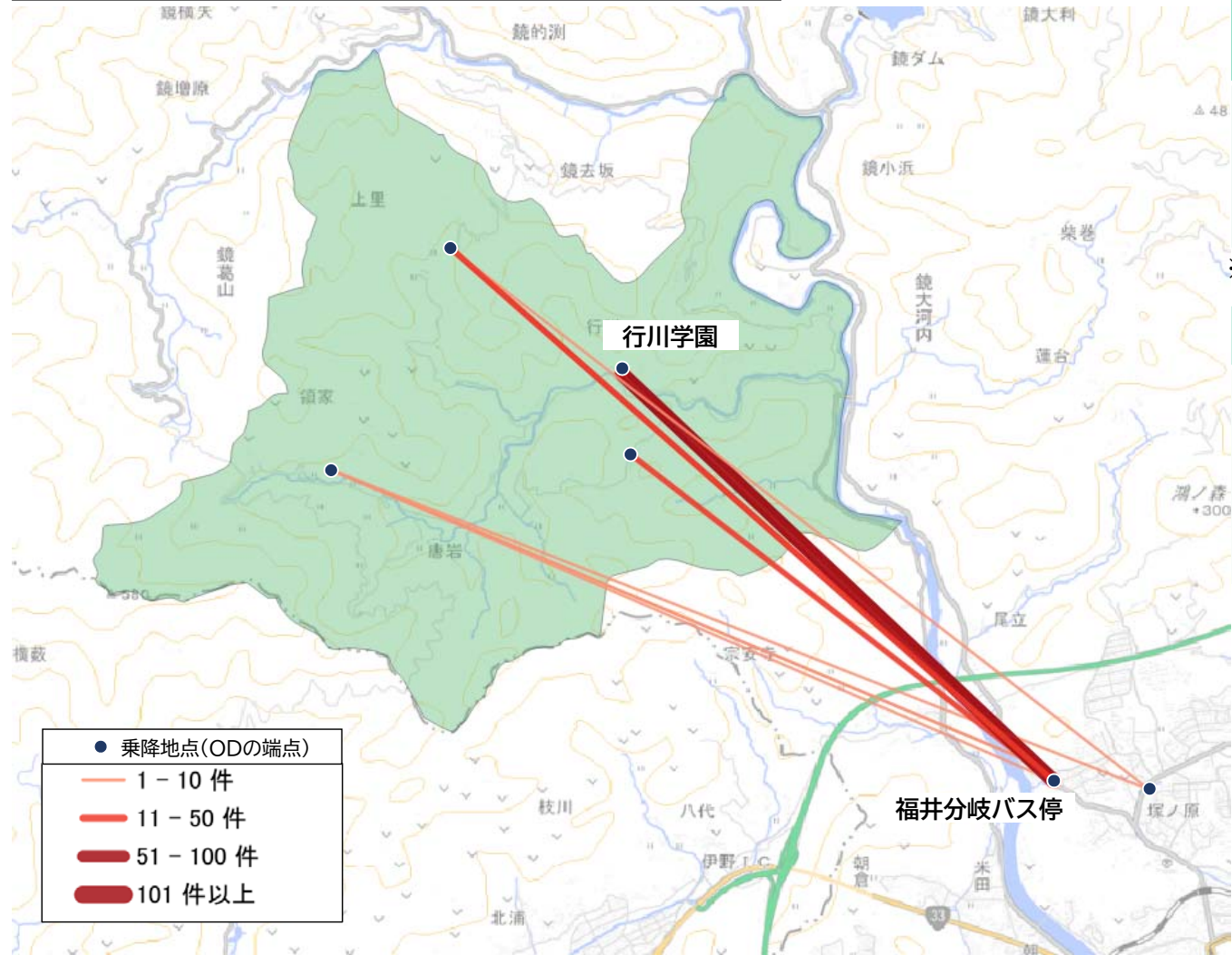
区域運行:地域内の自宅から定められたポイントまで運行

路線運行:定められた路線上进行し、
路線上であれば任意の場所で乗降可能



エリア別の実態 ①行川（ほたる号）

R7年度(R6.10～R7.9)運行日報より抽出したODデータ



※不明なODは除き、乗車地点が2カ所記載されたものは中間地点に設定

年間利用者 (R7年度)	1便あたり利用者数 (人/回)	利用者属性 (人数)
6,016人	3.21 ※通学:3.29 ※一般:1.03	通学 5,746人 大人 266人 小学生 4人

※運行記録から、一般が乗っていた運行と通学用の運行を抜き出して計算

利用者の傾向

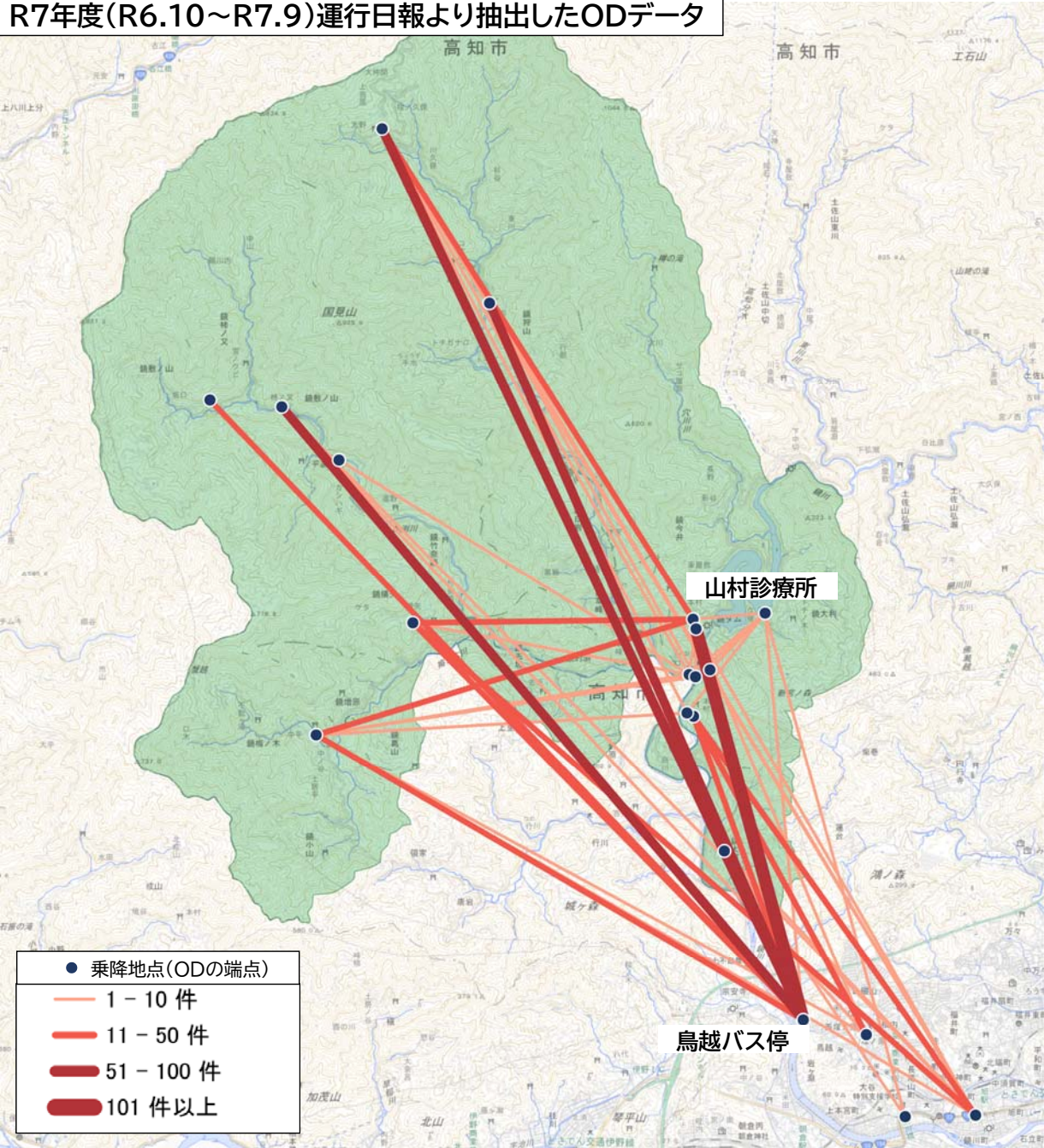
福井分岐バス停から行川学園への通学生徒の利用が全体の95%を占める。
一般利用は少なく、日祝のみ運行している鏡川バス停及び旭町三丁目バス停は利用実績が全くない。

【主な乗車区間(上位10件抽出)】

乗車区間	人数	%	1日あたり
福井分岐バス停～行川学園	3,322	55.2%	9.10
行川学園～福井分岐バス停	2,538	42.2%	6.95
上里～福井分岐バス停	33	0.5%	0.09
福井分岐バス停～上里	26	0.4%	0.07
行川～福井分岐バス停	22	0.4%	0.06
上里～サンプラザ塚ノ原店	16	0.3%	0.04
上里～鳥越バス停	16	0.3%	0.04
行川～鳥越バス停	11	0.2%	0.03
領家～鳥越バス停	7	0.1%	0.02
サンプラザ塚ノ原店～上里	5	0.1%	0.01

エリア別の実態 ②鏡（愛あい号）

R7年度(R6.10～R7.9)運行日報より抽出したODデータ



※不明なODは除き、乗降地点が2カ所記載されたものは中間地点に設定
※OD図は利用の傾向を示す概略図であり、地点の位置や線の長さは正確なものではない

年間利用者 (R7年度)	1便あたり利用者数 (人/回)	利用者属性 (人数)
1,027人	1.15	大人 1,027人

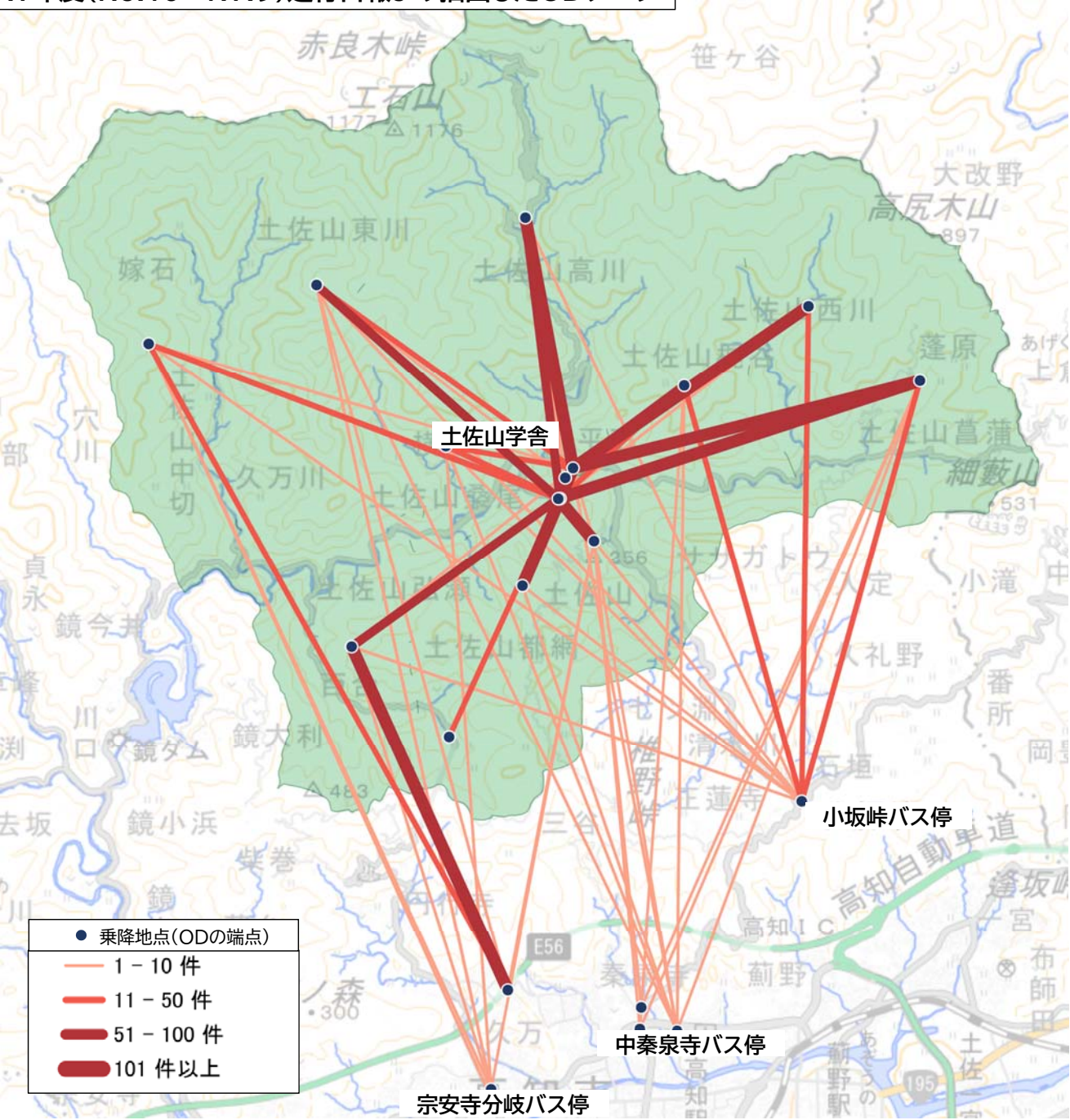
利用者の傾向
地域外の交通結節点である鳥越バス停への移動が最も多く、地域内での移動は山村診療所への通院患者が多い。全体的に利用は少ない。

【主な乗車区間(上位10件抽出)】

乗車区間	人数	%	1日あたり
今井～鳥越バス停	104	10.1%	0.28
鳥越バス停～今井	77	7.5%	0.21
狩山～鳥越バス停	64	6.2%	0.18
柿ノ又～鳥越バス停	64	6.2%	0.18
鳥越バス停～吉原	52	5.1%	0.14
吉原～鳥越バス停	52	5.1%	0.14
横矢～山村診療所	45	4.4%	0.12
山村診療所～横矢	44	4.3%	0.12
梅ノ木～鳥越バス停	32	3.1%	0.09
小浜～鳥越バス停	29	2.8%	0.08

エリア別の実態 ③土佐山（かわせみ号）

R7年度(R6.10～R7.9)運行日報より抽出したODデータ



年間利用者 (R7年度)	1便あたり利 用者数 (人/回)	利用者属性 (人数)
9,122人	1.82 ※一般:1.23	通学 5,501人 福祉(デイ) 1,077人 通院 504人 大人 1,756人 小学生 284人

※一般は通学利用を除いた数値で算出

利用者の傾向

地域内移動が最も多い。地域内から土佐山学舎への通学利用が半数以上を占め、一般利用は土佐山学舎近辺の福祉施設への移動が多い。逆に、小坂峠バス停、中秦泉寺バス停、宗安寺分岐バス停への移動は少ない。

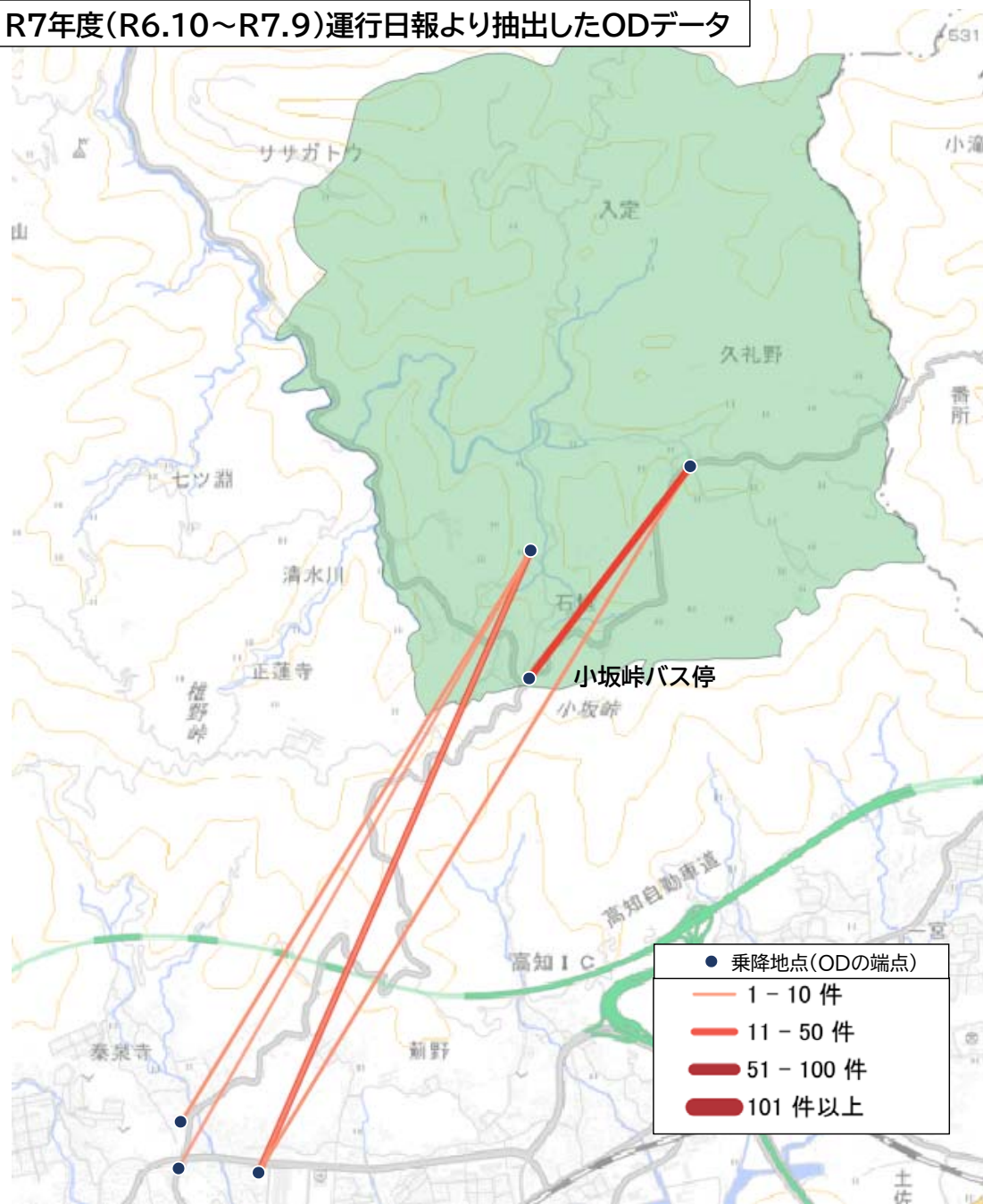
【主な乗車区間(上位10件抽出)】

乗降場所	人数	%	1日あたり
高川～土佐山学舎	290	8.0%	0.79
土佐山学舎～高川	281	7.8%	0.77
西川～土佐山学舎	213	5.9%	0.58
土佐山学舎～都積	150	4.1%	0.41
たきゆり～菖蒲	135	3.7%	0.37
菖蒲～たきゆり	135	3.7%	0.37
都積～土佐山学舎	113	3.1%	0.31
弘瀬～みづき坂バス停	112	3.1%	0.31
土佐山～たきゆり	109	3.0%	0.30
たきゆり～土佐山	109	3.0%	0.30

※不明なODは除き、乗降地点が2カ所記載されたものは中間地点に設定
※OD図は利用の傾向を示す概略図であり、地点の位置や線の長さは正確なものではない

エリア別の実態 ④久重（かわせみ号）

R7年度(R6.10～R7.9)運行日報より抽出したODデータ



※不明なODは除き、乗降地点が2カ所記載されたものは中間地点に設定
※OD図は利用の傾向を示す概略図であり、地点の位置や線の長さは正確なものではない

年間利用者 (R7年度)	1便あたり利用者数 (人/回)	利用者属性 (人数)
76人	1.10	大人 76人

利用者の傾向
最も利用者が少ない。小坂峠バス停から路線バスに乗って通学する学生は数名いるが、バス停までの移動に公共交通機関を必要としていない。
また、土佐山地域への便は、コロナ禍の予防接種を土佐山地域で行っていた時期に利用があったが、現在利用は全くない。

【主な乗車区間(上位10件抽出)】

乗車区間	人数	%	1日あたり
久礼野～小坂峠バス停	36	47.4%	0.10
小坂峠バス停～久礼野	9	11.8%	0.02
重倉～サンシャインバルティス店	6	7.9%	0.02
サンシャインバルティス店～久礼野	6	7.9%	0.02
久礼野～サンシャインバルティス店	6	7.9%	0.02
サンシャインバルティス店～重倉	4	5.3%	0.01
重倉～エースワン秦泉寺店	4	5.3%	0.01
久礼野～中秦泉寺バス停	2	2.6%	0.01
重倉～小坂峠バス停	1	1.3%	0.00
エースワン秦泉寺店～久礼野	1	1.3%	0.00
重倉～中秦泉寺バス停	1	1.3%	0.00

エリア別の実態 ⑤円行寺（かわせみ号）

R7年度(R6.10～R7.9)運行日報より抽出したODデータ



年間利用者 (R7年度)	1便あたり利用者数 (人/回)	利用者属性 (人数)
153人	1.13	大人 150人 小学生 3人

利用者の傾向

最も利用の多いみづき坂バス停への便は、始発便と最終便であり通勤利用となっている。

【主な乗車区間(上位10件抽出)】

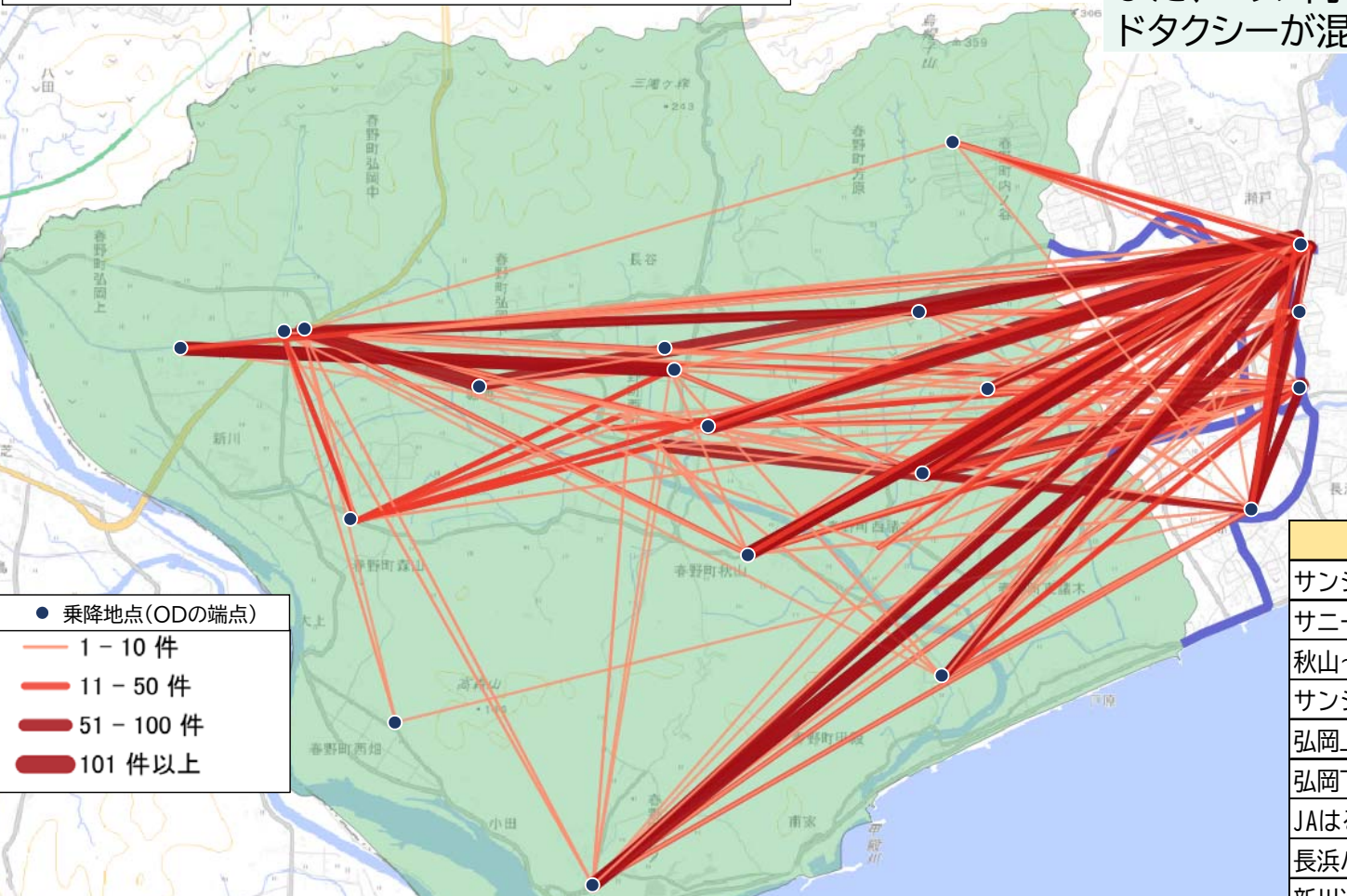
乗車区間	人数	%	1日あたり
円行寺～みづき坂中央	57	37.3%	0.16
みづき坂中央～円行寺	54	35.3%	0.15
円行寺～サニーマート中万々店	16	10.5%	0.04
サニーマート中万々店～円行寺	14	9.2%	0.04
円行寺～宗安寺分岐	11	7.2%	0.03
宗安寺分岐～円行寺	1	0.7%	0.00

※不明なODは除き、乗降地点が2カ所記載されたものは中間地点に設定
※OD図は利用の傾向を示す概略図であり、地点の位置や線の長さは正確なものではない

年間利用者 (R7年度)	1便あたり利用者数 (人/回)	利用者属性 (人数)
-----------------	--------------------	---------------

8,317人	1.51	大人 8,104人 小学生 213人
--------	------	-----------------------

R7年度(R6.10～R7.9)運行日報より抽出したODデータ



利用者数が多く、特に瀬戸便が全体の7割を超える。
全地域で唯一エリア型と路線型が入り混じった地域であり、
ダイヤさえあれば春野町内と瀬戸の路線上を自由に行き
来できる。
他地域のエリア型と比べ、迂回可能な道が多いため乗合率
が比較的高い。
また、エリア内をバス路線が通っており、路線バスとデマン
ドタクシーが混在している。

【主な乗車区間(上位10件抽出)】

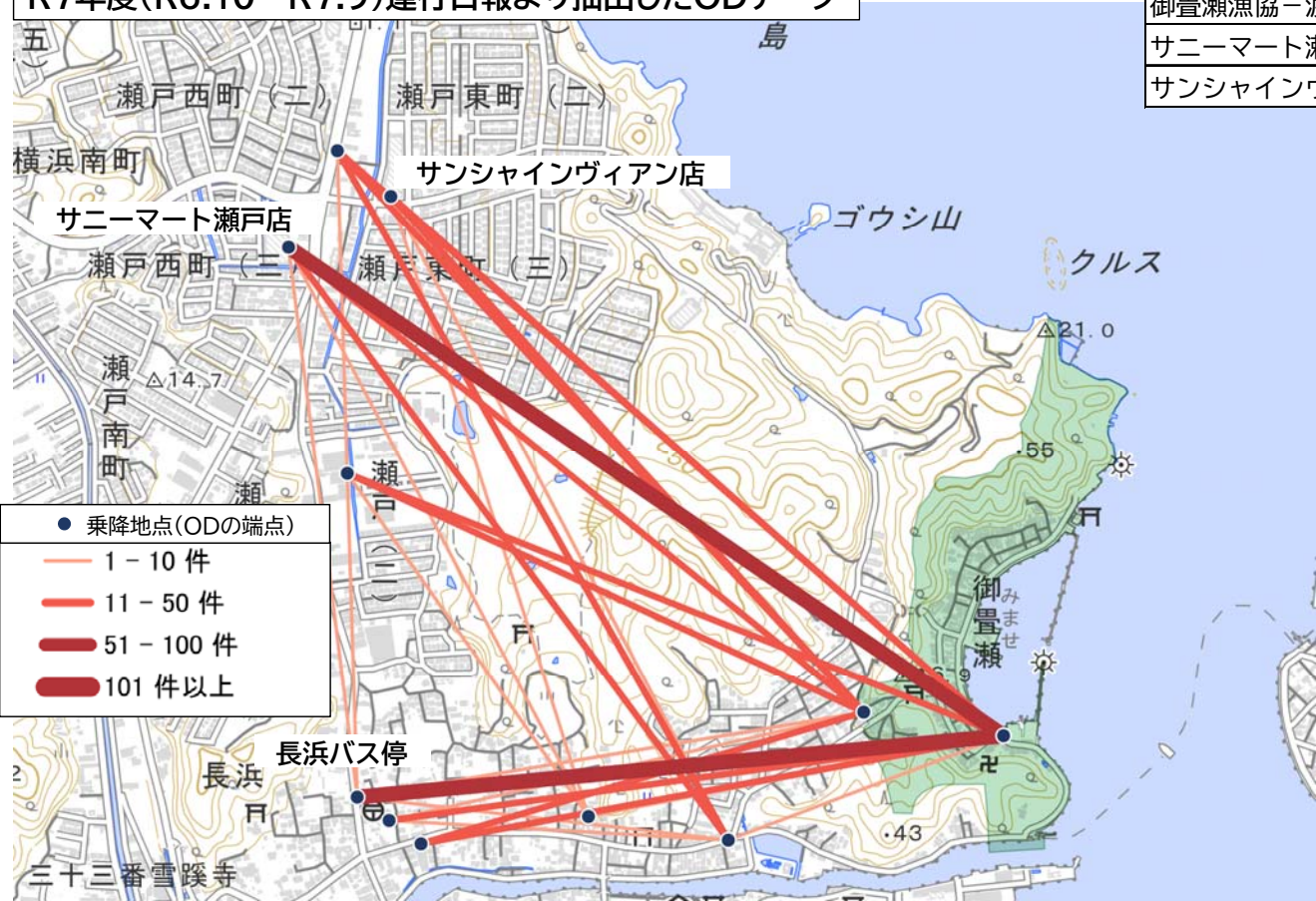
乗車区間	人数	%	1日あたり
サンシャインヴィアン店～東諸木	385	4.6%	1.05
サニーマート瀬戸店～秋山	293	3.5%	0.80
秋山～サニーマート瀬戸店	287	3.5%	0.79
サンシャインヴィアン店～秋山	249	3.0%	0.68
弘岡上～JAはるの	232	2.8%	0.64
弘岡下～団地南口バス停	226	2.7%	0.62
JAはるの～弘岡上	216	2.6%	0.59
長浜バス停～団地南口バス停～仁ノ	213	2.6%	0.58
新川通バス停～弘岡下	212	2.5%	0.58
東諸木～長浜バス停	210	2.5%	0.58

※不明なODは除き、乗降地点が2カ所記載されたものは中間地点に設定
※OD図は利用の傾向を示す概略図であり、地点の位置や線の長さは正確なものではない

エリア別の実態 ⑦御畳瀬・長浜（みませ号）

年間利用者 (R7年度)	1便あたり利用者数 (人/回)	利用者属性 (人数)
1,126人	1.16	大人 1,126人

R7年度(R6.10～R7.9)運行日報より抽出したODデータ



【主な乗車区間(上位10件抽出)】

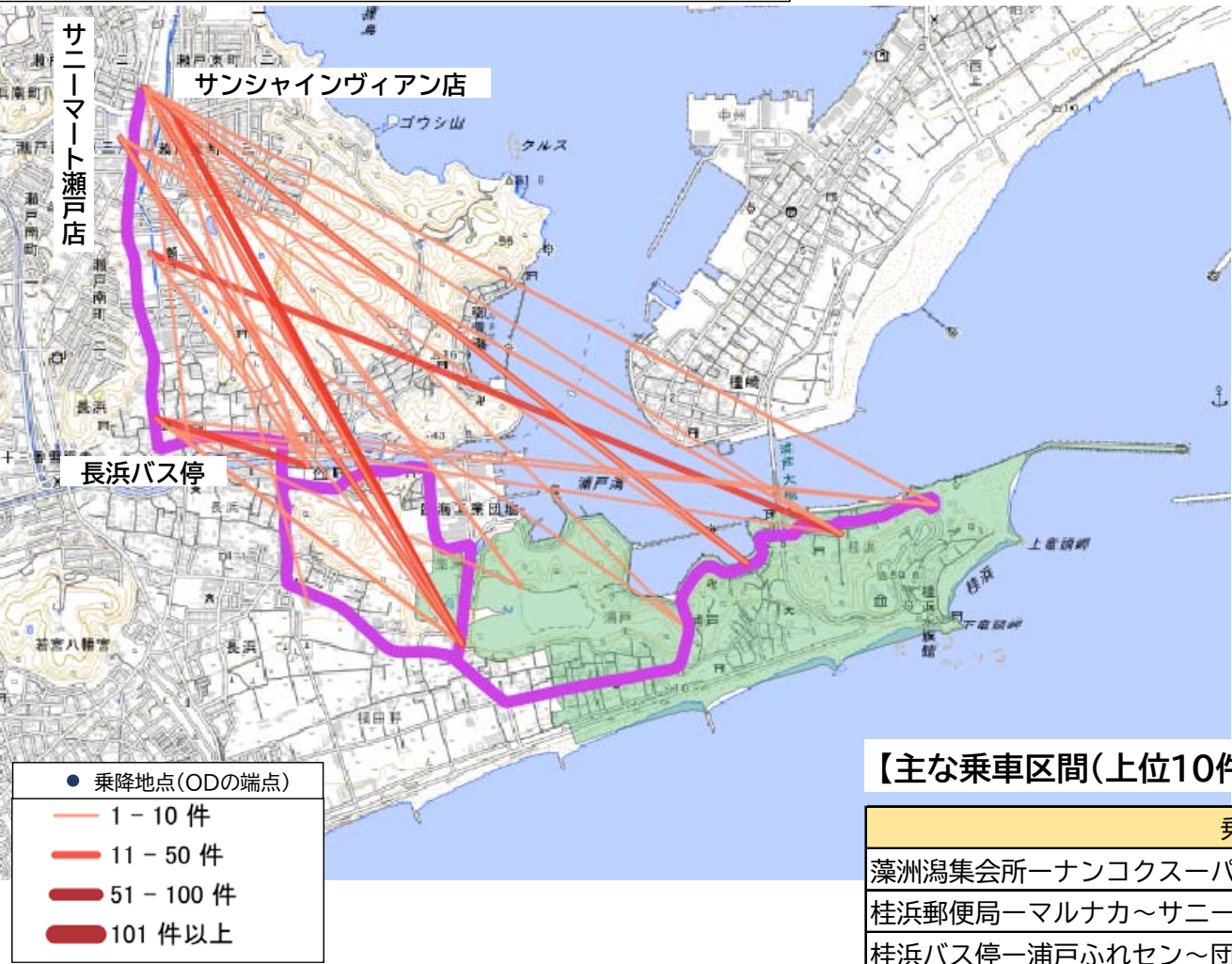
乗車区間	人数	%	1日あたり
御畳瀬漁協～渡船場～長浜バス停	318	28.2%	0.87
長浜バス停～御畳瀬漁協～渡船場	227	20.2%	0.62
御畳瀬漁協～渡船場～サニーマート瀬戸店	161	14.3%	0.44
団地南口バス停～御畳瀬漁協～渡船場	45	4.0%	0.12
東塩谷公民館～御畳瀬漁協～サンシャインヴィアン店	36	3.2%	0.10
東塩谷公民館～御畳瀬漁協～団地南口バス停	36	3.2%	0.10
サンシャインヴィアン店～東塩谷公民館～御畳瀬漁協	32	2.8%	0.09
御畳瀬漁協～渡船場～団地南口バス停	26	2.3%	0.07
サニーマート瀬戸店～東塩谷公民館～御畳瀬漁協	24	2.1%	0.07
サンシャインヴィアン店～御畳瀬漁協～渡船場	24	2.1%	0.07

利用者の傾向

長浜バス停への移動が最も多く、それを除けば量販店への移動が多い。周回型となっているためダイヤ数は非常に多いが、利用は少ない。

エリア別の実態 ⑧浦戸・長浜（うらど号）

R7年度(R6.10～R7.9)運行日報より抽出したODデータ



※不明なODは除き、乗降地点が2カ所記載されたものは中間地点に設定
※OD図は利用の傾向を示す概略図であり、地点の位置や線の長さは正確なものではない

年間利用者 (R7年度)	1便あたり利用者数 (人/回)	利用者属性 (人数)
259人	1.15	大人 259人

利用者の傾向

全体的に利用は少ない。長浜バス停への移動が最も多いが、量販店への移動に使う利用者も比較的多い。

【主な乗車区間(上位10件抽出)】

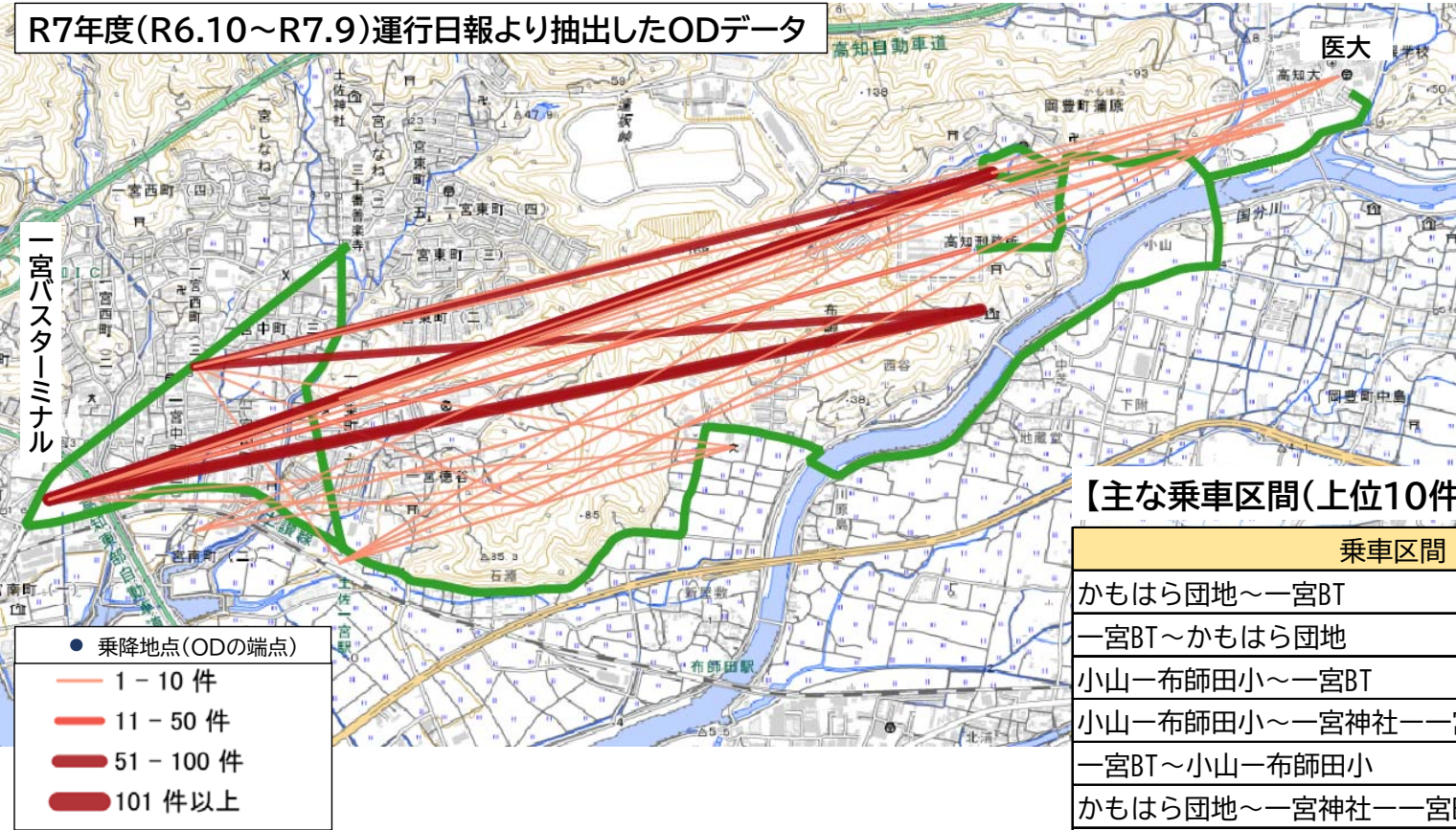
乗車区間	人数	%	1日あたり
藻洲潟集会所ーナンコクスーパーー長浜バス停	53	20.5%	0.15
桂浜郵便局ーマルナカーサニーマート瀬戸	18	6.9%	0.05
桂浜バス停ー浦戸ふれセンー団地南口バス停	15	5.8%	0.04
桂浜郵便局ーマルナカー団地南口バス停	14	5.4%	0.04
桂浜郵便局ーマルナカーサンシャインヴィアン	13	5.0%	0.04
桂浜バス停ー浦戸ふれセンーナンコクスーパーー長浜バス停	11	4.2%	0.03
藻洲潟集会所ーナンコクスーパーーナンコクスーパーー長浜バス停	11	4.2%	0.03
桂浜バス停ー浦戸ふれセンー長浜バス停ー団地南口バス停	11	4.2%	0.03
サニーマート瀬戸ー浦戸ふれセンー桂浜バス停	9	3.5%	0.02
サニーマート瀬戸ーマルナカー桂浜郵便局	9	3.5%	0.02

エリア別の実態 ⑨布師田・一宮（一宮線）

年間利用者 (R7年度)	1便あたり利用者数 (人/回)	利用者属性 (人数)
1,363人	1.19	大人 1,363人

利用者の傾向

高知市と南国市にまたがる路線。一宮バスターミナルで路線バスへの乗り換え利用が最も多く、医大への利用は少ない。



【主な乗車区間(上位10件抽出)】

乗車区間	人数	%	1日あたり
かもはら団地～一宮BT	347	25.5%	0.95
一宮BT～かもはら団地	314	23.0%	0.86
小山一布師田小～一宮BT	167	12.3%	0.46
小山一布師田小～一宮神社一宮BT（北ルート）	134	9.8%	0.37
一宮BT～小山一布師田小	112	8.2%	0.31
かもはら団地～一宮神社一宮BT（北ルート）	83	6.1%	0.23
一宮神社一宮BT（北ルート）～小山一布師田小	44	3.2%	0.12
一宮神社一宮BT（北ルート）～かもはら団地	25	1.8%	0.07
小山一布師田小～土佐一宮駅	16	1.2%	0.04
布師田小～一宮神社一宮BT（北ルート）	13	1.0%	0.04

※不明なODは除き、乗降地点が2カ所記載されたものは中間地点に設定
※OD図は利用の傾向を示す概略図であり、地点の位置や線の長さは正確なものではない

エリア別の実態 ⑩大津（美術館通線）

R7年度(R6.10～R7.9)運行日報より抽出したODデータ



年間利用者 (R7年度)	1便あたり利用者数 (人/回)	利用者属性 (人数)
1,758人	1.30	大人 1,750人 小学生 8人

利用者の傾向

高知市と南国市にまたがる路線。
路面電車の電停に接続しており、医大への通勤
利用者が最も多い。
電停の近くに量販店もあり、それぞれの終点付
近でほとんどが乗降している。

【主な乗車区間(上位10件抽出)】

乗車区間	人数	%	1日あたり
医大病院～美術館通電停	451	25.7%	1.24
美術館通電停～医大病院	450	25.6%	1.23
大津領石通一大津団地～医大病院	139	7.9%	0.38
医大病院～サニーマート高須店	92	5.2%	0.25
サニーマート高須店～医大病院	88	5.0%	0.24
医大病院～大津領石通一大津団地	85	4.8%	0.23
鉄工団地一大津領石通～美術館通電停	56	3.2%	0.15
サニーマート高須店～大津領石通一大津団地	40	2.3%	0.11
医大病院～領石通電停	35	2.0%	0.10
美術館通電停～大津領石通一大津団地	30	1.7%	0.08

※不明なODは除き、乗降地点が2カ所記載されたものは中間地点に設定
※OD図は利用の傾向を示す概略図であり、地点の位置や線の長さは正確なものではない

エリア別の実態 ⑪三里（三里レッド号）

R7年度(R6.10～R7.9)運行日報より抽出したODデータ



年間利用者 (R7年度)	1便あたり利用者数 (人/回)	利用者属性 (人数)
6,880人	1.61	大人 6,626人 小学生 254人

利用者の傾向

路線型で最も利用者数が多く、どのダイヤもまんべんなく利用がある。路面電車の電停に接続しており、仁井田・種崎地域から電停までの往復利用が最も多い。
また、地域内に高知医療センターがあり、通院の他に通勤利用者もみられる。

※日報の記録形式から正確な乗降地点の把握が困難(〇〇～〇〇の間といった形で記載)

【主な乗車区間(上位10件抽出)】

乗車区間	人数	%	1日あたり
三里学校前－医療センター～美術館通	644	9.4%	1.76
種崎－三里ふれあいセンター～美術館通	617	9.0%	1.69
サニーマート高須店～種崎－三里ふれあいセンター	586	8.5%	1.61
サニーマート高須店～三里学校前－医療センター	567	8.2%	1.55
医療センター～美術館通	531	7.7%	1.45
三里ふれあいセンター－三里学校前～医療センター	382	5.6%	1.05
美術館通～三里学校前－医療センター	360	5.2%	0.99
医療センター～三里ふれあいセンター－三里学校前	319	4.6%	0.87
種崎－三里ふれあいセンター～サニーマート高須店	296	4.3%	0.81
種崎－三里ふれあいセンター～医療センター	277	4.0%	0.76

※不明なODは除き、乗降地点が2カ所記載されたものは中間地点に設定
※「五台山トンネル南」を含む2カ所記載は、もう一方の地点(美術館通・医療センター)に表示
※OD図は利用の傾向を示す概略図であり、地点の位置や線の長さは正確なものではない

デマンド型乗合タクシーの運行・利用状況（R7年度実績）

- ・ R7年度（R6.10～R7.9）の年間利用者は36,097人で、一般の利用では、春野長浜、三里の2エリアで利用が多く、全体の42%を占める。
- ・ 1便あたりの利用者数について、いずれのエリアも乗合が成立しているとされる1便あたり利用者数は2.0人/便を満たしていない状況。
- ・ 稼働率①（1日に運行する便のうち、利用があった便の割合）から、全く利用のないダイヤがあることが確認できる。
- ・ 稼働率②（1年間の総便数のうち、利用があった便の割合）は全体で28%となっており、利用が少ない便が多いことが確認できる。

エリア （愛称）	運行 タイプ	年間 利用者(人)	1便あたり (人/便)	収支率	稼働率①	稼働率②	ピーク 時間帯	主な乗降区間 (利用者が最も多いOD)
行川 （ほたる号）	区域	6,016 一般：270	3.21 一般：1.03	19.7% (通学は除く)	100%	9.8% (通学は除く)	7～9時 (55%)	福井分岐バス停～行川学園
鏡 （愛あい号）	区域	1,027	1.15	12.8%	84%	23.8%	7～9時 (46%)	今井～鳥越バス停
土佐山 （かわせみ号）	区域	9,122 一般：2,040	1.82 一般：1.09	8.6% (通学・診療所・ デイは除く)	100%	16.7% (通学・診療所・ デイは除く)	7～9時 (42%)	高川～土佐山庁舎 (一般利用)
久重 （かわせみ号）	区域	76	1.10	22.5%	90%	1.1%	9～12時 (53%)	久礼野～小坂峠バス停
円行寺 （かわせみ号）	区域	153	1.13	17.3%	62%	4.6%	9～12時 (41%)	円行寺～みづき坂中央
春野・長浜 （はるちゃん号）	区域	8,317	1.51	16.5%	100%	33.5%	9～12時 (37%)	サンシャインヴィアン店 ～東諸木
御畳瀬・長浜 （みませ号）	路線	1,126	1.16	22.6%	100%	26.6%	9～12時 (38%)	御畳瀬漁協－渡船場 ～長浜バス停
浦戸・長浜 （うらど号）	路線	259	1.15	20.4%	36%	10.2%	12～15時 (44%)	藻洲潟集会所－ナンコクスーパー ～長浜バス停
布師田・一宮 （一宮線）	路線	1,363	1.19	13.7%	100%	39.0%	9～12時 (39%)	かもはら団地～一宮BT
大津 （美術館通線）	路線	1,758	1.30	14.6%	100%	22.9%	15～18時 (27%)	医大病院～美術館通電停
三里 （三里レッド号）	路線	6,880	1.61	17.0%	100%	55.8%	9～12時 (27%)	三里学校前－医療センター ～美術館通
11エリア計	－	36,097	－	14.7%	－	27.9%		

※ 収支率:運賃収入÷運行経費。行川・土佐山は「一般」(運賃を支払う利用者)が乗車した運行の経費で算出(通学・診療所・デイと相乗りした運行は人数で按分)。11エリア計も行川・土佐山は一般の経費で算出(運賃収入6,030千円÷運行経費40,907千円)

※ 稼働率②: R7年度の1年間に設定された全便(R6.10版ダイヤの曜日別便数×運行日数)のうち、予約があり実際に運行した便の割合(同じ便に複数台が出て1便、御畳瀬・浦戸は1周回を1便として集計。例:久重は年間6,128便のうち運行69便で1.1%)。行川・土佐山は一般が乗車した便のみで集計(11エリア計は全利用者)

※ タクシー運賃(概算): 主な乗降区間の乗降地点(OD図と同じ代表点。「A－B」はAとBの中間点)間の自動車の経路距離に、高知市内の普通車上限運賃(初乗り1.0kmまで560円、以降269mごとに80円/2024年2月19日改定)を当てはめた値で、時間距離併用運賃・迎車料金等は含まない。

※ 土佐山のタクシー運賃は日報に記載された地区(集落)から運賃を算出(OD図の距離とは異なる)

各エリアのサービス水準

- ・1日当たりの系統平均便数は、10便に満たない地域と、最大38便と開きが見られ、供給のエリア差が大きい。
- ・御畳瀬と浦戸は区域で運行範囲が定められているものの道路環境等によって周回型で運行しており、1周が往復両方を兼ねているため他のエリアと便数の比較ができない。
- ・運賃は均一制・ゾーン制・区間制が混在し、利用者から見た分かりやすさに課題がある。

エリア(愛称)	運行タイプ	便数(1日)	便数の内訳(系統・曜日別)	運賃額・運賃体系	予約締切
行川 (ほたる号)	区域	7.4便 (往復計)	鳥越:平日往復各4便、土3便 鏡川橋・旭町:日祝往復各3便	300～500円 目的地別ゾーン制	30分前(朝1便 60分)
鏡 (愛あい号)	区域	8.0便 (往復計)	川口:平日往復各4便、土3便、日祝5便 鳥越:平日往復各4便、土3便、日祝5便 鏡川橋・旭町:日祝往復各5便	300～700円 目的地別ゾーン制	90分前(おかえり 60分)
土佐山 (かわせみ号)	区域	23.7便 (往復計)	土佐山・小坂峠:平日往9復10便、土往4復4便 みづき平日往復各4便、土往復各4便 中秦泉寺日祝6便・中万々日祝4便	300～800円 目的地別ゾーン制	60分前
久重 (かわせみ号)	区域	16.6便 (往復計)	小坂峠:平日・土往復各4便 中秦泉寺:日祝6便 土佐山:往復各4便(毎日)	200～600円 目的地別ゾーン制	60分前
円行寺 (かわせみ号)	区域	8.0便 (往復計)	みづき:平日・土往復各4便 中万々:日祝往復各4便	100～300円 目的地別ゾーン制	60分前
春野・長浜 (はるちゃん号)	区域	38.0便 (往復計)	新川通:往復各6便 西分:往5復6便 瀬戸:往8復7便(全曜日)	200～300円 目的地別ゾーン制	60分前
御畳瀬・長浜 (みませ号)	路線	周回10.0回	周回10回/日(毎日)	一律200円 均一制	60分前
浦戸・長浜 (うらど号)	路線	周回6.0回	周回6回/日(毎日)	一律200円 均一制	60分前
布師田・一宮 (一宮線)	路線	8.0便 (片道計)	一宮方面:片道4便 医大方面:片道4便(毎日)	200～300円 区間制	30分前
大津 (美術館通線)	路線	16.0便 (片道計)	美術館通方面:片道8便 医大方面:片道8便(毎日)	200～300円 区間制	30分前
三里 (三里レッド号)	路線	18.0便 (片道計)	美術館通方面:片道9便 種崎方面:片道9便(毎日)	200～300円 区間制	30分前

※系統平均便数:平日1日の便数÷エリア内の系統数(便数の内訳欄の系統及び方面の数)。

デマンド型乗合タクシーの課題整理

【各デマンド区域の課題】

エリア	主な課題ほか
鏡	1 運行あたりの平均走行距離が最大。
土佐山	通学・診療所・デイ利用者は無料。(運賃無料対象者が多い)
春野・長浜	毎日バス停とスーパーに安価に行けるため利用が伸びている。
行川	通学利用が全体運行の96%。一般利用は少ない。
円行寺	24便中9便が空便。通勤の利用がほとんどと推測。
御豊瀬・長浜	うらど号との一体運用を検討。
浦戸・長浜	利用者が少なく利用していない便も多い。みませ号との一体運用を検討。
久重	利用者が非常に少ない。
布師田・一宮	路線型ではもっとも乗合率が低い。(周回型の御豊瀬・浦戸を省く)
大津	医大病院⇄美術館通電停が約5割。1便あたりの人数が少なく供給過剰気味。
三里	毎日バス停とスーパーに安価に行けるため利用が伸びている。利用者数も乗合運行も多い。

【課題まとめと状況整理】

課題	状況
運行に係る経費の増加	物価高騰や人手不足でデマンド運行に係る経費が増加しており、また、スクール便等に係る経費が補助対象となっておらず 現行の補助スキームでは見合っていない ⇒ デマンド運行への参画をためらう事業者が多い
運転手の不足	タクシー業界全体で運転手が減少しており、デマンド運行に必要な 運転手の確保が厳しく なっている
収支率が低い	バス・タクシー料金は値上がり、デマンド運賃は導入当初のまま ⇒ 収支率が低く なっている(バス:約60%、デマンド約15%)
サービスの格差	路線バスと併用している、バス停だけでなく量販店にも毎日安価に行け便数も確保されているなどデマンド地域間で サービス格差が生じている
乗合率が低い	「乗客1人」の運行の割合が高い (乗り合っていない)
補助金の増加	サービス拡充やエリア拡大等により人口減少下でも年々利用者が増加しており、 補助金額も増加 している。

課題解決に向けた方向性

01 事業者が安定して運行を担うための補助制度見直し

02 乗合率を高める施策の実施

03 偏りのないサービス水準の設定

04 社会情勢に応じたデマンド運賃に見直し

課題解決に向けた方向性

- 01 事業者が安定して運行を担うための補助制度見直し
- 02 乗合率を高める施策の実施
- 03 偏りのないサービス水準の設定
- 04 社会情勢に応じたデマンド運賃への見直し

検討

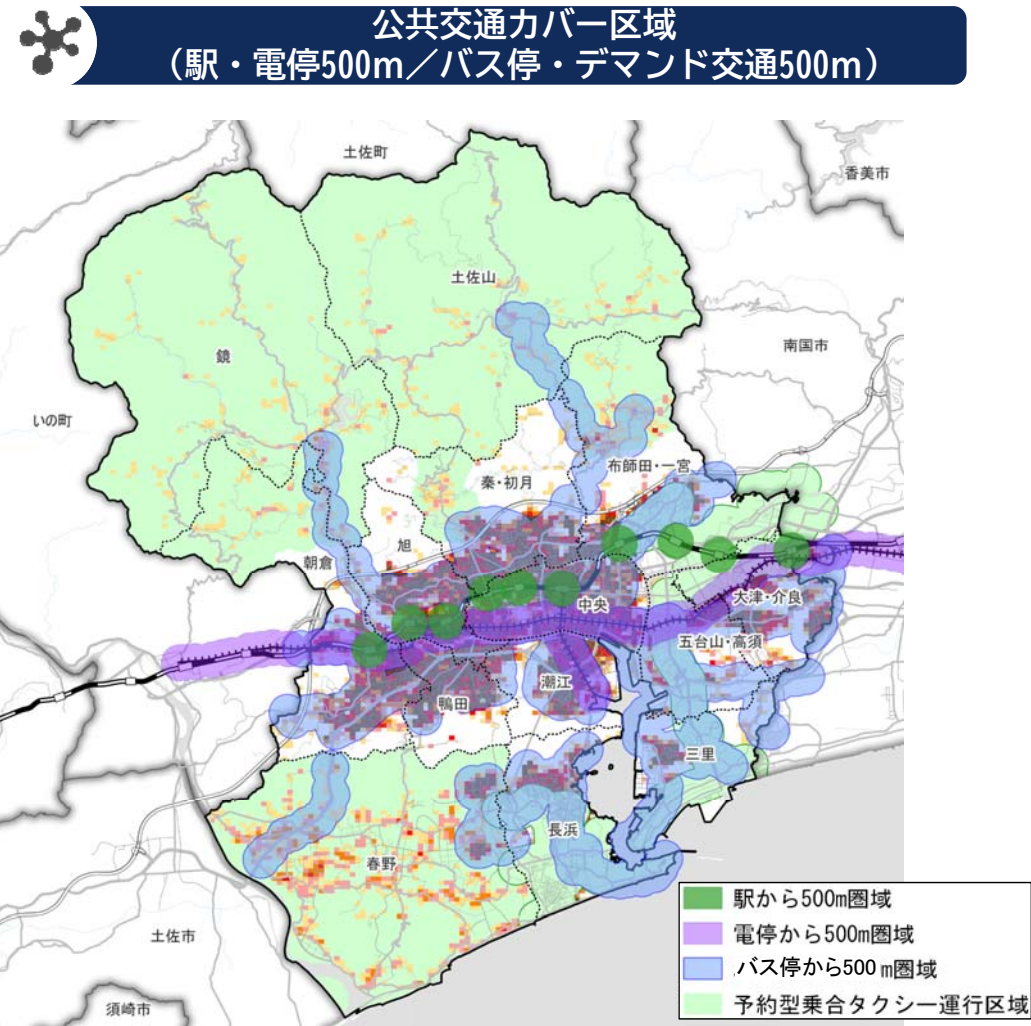


具体的な取組

- ・ 必要な経費を補助対象に追加
- ・ 「運行補助」から「業務委託」への見直し
- ・ 乗合率を高めるために利用の少ない便の統合
- ・ 便数や利用時間等のサービスの平準化
- ・ 乗合割引制度の導入
- ・ 運行距離に応じた運賃設定
- ・ 近年のバス・タクシーの運賃値上げの反映

(4) その他の交通モード

公共交通による人口カバー率



(注) 駅・電停/バス停・デマンド交通のみでカバー区域を出しており、乗用タクシーが配車依頼から30分以内に来る地域もカバー区域と捉える交通空白地の考え方とは異なる。

- 一般的に利用可能な範囲として鉄道駅・電停・バス停・デマンド交通の乗降場から500mの圏域を設定し、圏域内人口の割合を公共交通カバー率として算出した。
- 市全体のカバー率は97.1%と高い。地域別にみると、潮江と布師田・一宮がそれぞれ91.7%、92.7%と比較的低くなっている。

課題 公共交通でカバーできていない地域がある

地域別の公共交通による人口カバー率

地域	R2国勢調査人口 (人)	圏域内人口 (人)	圏域外人口 (人)	カバー率
中央	59,739	59,781	297	99.5%
潮江	26,497	24,352	2,208	91.7%
長浜	26,628	26,160	472	98.2%
鴨田	25,836	25,487	357	98.6%
朝倉	29,542	28,423	1,114	96.2%
旭	33,803	32,216	1,013	97.0%
秦・初月	32,002	31,598	699	97.8%
布師田・一宮	27,605	25,475	2,013	92.7%
大津・介良	23,215	22,291	896	96.1%
五台山・高須	14,831	14,534	335	97.7%
三里	11,185	11,146	35	99.7%
春野	13,708	13,704		100.0%
鏡	1,099	1,097		100.0%
土佐山	855	855		100.0%
全体	326,545	317,119	9,439	97.1%

(注) 境界部の按分処理等により、R2国勢調査人口と圏域内外人口の合計は完全には一致しない

自動運転バス

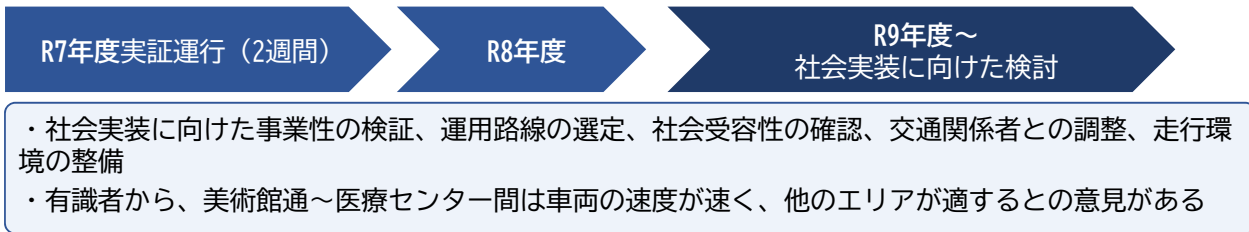
- ・R7年度に総務省事業で高知駅～イオンモール高知間の実証実験を実施。

今後は、国の動向や補助制度を研究しながら、社会実証と本格導入に向けた検討を進める。

■ R7年度実証運行の概要と結果

項目	内容
事業	総務省 地域社会DX推進パッケージ事業（自動運転レベル4検証タイプ）
ルート	高知駅～イオンモール高知（大規模病院や消防署があり、緊急自動車との遭遇可能性が高いルート）
運行	Minibus（ティアフォー、12/13～19）38便・446名、EVO（Navya、12/20～26）42便・476名。計14日間・80便・922名
技術面	緊急自動車接近時の検知率100%、一時停止率95.4%（目標100%に未達）、再発進率100%
利用意向	イオンモール高知・高知日赤への移動に「利用したい」77%（622名）

■ 今後の進め方



■ 実証運行の経路



使用車両（左：EVO、右：Minibus）

ライドシェア

- ・路線バスが撤退する地域や交通空白地など公共交通が不便な地域（公共交通でカバーできていない地域）において導入の可能性を検討する。
- ・タクシー事業への影響に配慮し、民業圧迫とならない制度設計が必要である。

■ ライドシェアの導入状況

区分	現状
日本版ライドシェア	タクシー事業者の管理の下、自家用車・一般ドライバーで運送。許可は9者計17台（R6.12時点）。運行は金・土の16時～翌5時で、実際に運行している事業者は一部
公共ライドシェア	市町村・NPO等が自家用車で有償運送する制度。次期計画では将来的な導入施策として検討

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】
・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） <交通空白地> <福祉>	概要	・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）
交通空白地：地域住民、観光客 / 福祉：介護を必要とする者	利用者	配車アプリデータ等を活用して、タクシー不足の地域・時期等を特定
市町村、NPO法人、J A、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 ドライバー	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
実費の範囲内の収受 （タクシーの約8割、ダイナミックプライシング可、タクシーと共同運賃の場合はタクシーと同程度）	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）

地域主体のコミュニティバス・タクシー

- ・ 地域住民や団体が中心となって、地域に必要な移動手段を検討し、行政や交通事業者と協働して運行するバス。

■ コミュニティバス運営における役割分担

地域の運営協議会など	・ 利用ニーズの把握 ・ 地域内の合意形成	・ ルート、停留所、ダイヤの検討 ・ 利用促進など
行政	・ 制度の支援	
交通事業者	・ 安全な運行	

■ コミュニティバスの導入事例

コミュニティバスは、地域公共交通の担い手である市民の皆さんの手で計画・運営されています

コミュニティバスは、計画段階から運営に至るまで、地域住民の皆さんが中心となって「市民協働の手づくり」で進められています。地域住民の皆さんが中心となった「コミュニティバス等運営協議会」において、ルートやダイヤ、運賃などについて検討し、決定していただいています。

また、運行の継続に向けて、地域住民の皆さんが利用促進に積極的に関わっています。ヘルパーボランティアや達成記念式典の実施、さらに地域で運行を支えるため広告を集めるなど、地域ごとに工夫しながら活動しています。これらの活動は、地域の活性化や地域の絆を深めるきっかけにもなっています。



地域の輸送資源を活用した移動手段の確保

- ・ 交通事業者だけでなく、医療（病院）や福祉（介護）教育（スクールバス）等を掛け合わせた移動サービス

■ 導入事例

- ・ 千葉県我孫子市
市内の自動車教習所や病院、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用した運送サービスを提供。
- ・ 静岡県湖西市
市内企業の協力のもと、当該企業の従業員送迎のシャトルバスの空き時間に、地域住民向けの運送サービスを提供。



↑ 我孫子市
病院送迎バスを活用した移動サービス

相乗りタクシー

- ・ 配車アプリ等を活用して、目的地の近い利用者同士を運送開始前にマッチングし、1台のタクシーに乗り合わせるサービス。
- ・ 相乗りする際の運賃は、原則として乗車距離に応じて按分する。

■ 相乗りタクシー利用イメージ



【地点①～④のタクシー運賃が 5,000 円の場合】
A の運賃 : 3,000 円 (5,000 円 × 15km / 25km)
B の運賃 : 2,000 円 (5,000 円 × 10km / 25km)

課題

- ・ 現在、公共交通を利用しづらい地域が存在
- ・ 運転手の減少により、将来、公共交通を利用しづらい地域が増加する恐れ
- ・ 運転手の減少により、デマンド型乗合タクシーのエリアの追加は困難

課題解決に向けた方向性

01 自動運転技術の導入

02 地域を主体とする新たな交通モードの導入

検討



具体的な取組

- ・ 自動運転バスの導入検討の継続
- ・ 地域や地元タクシー業者へのヒアリングによる、新たな交通モードの導入可能性調査
- ・ モデル地区による導入に向けた実証運行
- ・ 新たな交通モードの導入を支援するための制度創設