

2. 現状把握と課題について

- (1) 高知市の概要
- (2) 公共交通の課題
- (3) 運行データ分析
- (4) 高知県路面電車あり方検討会
- (5) 課題のまとめと対応すべき重点項目

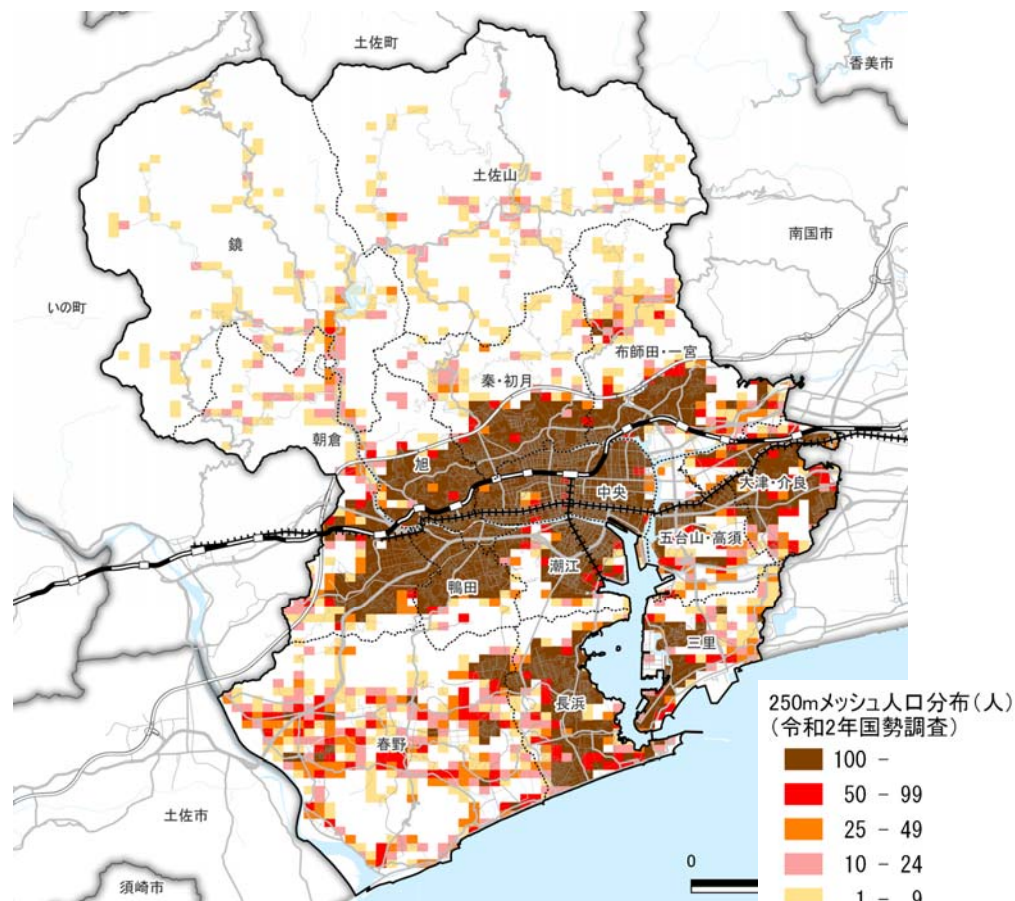
(1) 高知市の概要

2. 現状把握と課題について | (1) 高知市の概要

人口分布と高齢化の状況（令和2年国勢調査・250mメッシュ）



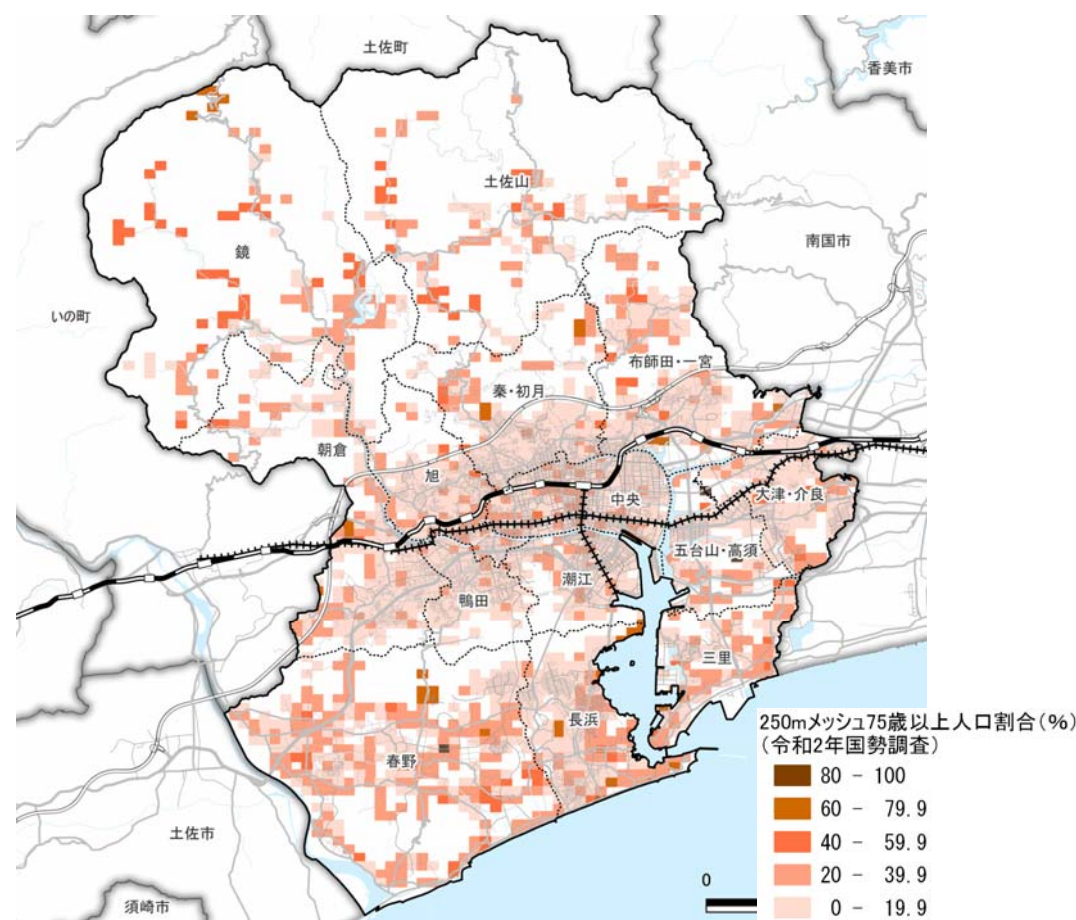
人口分布



- 市街地や国道沿線にかけて人口が集中
⇒電車・路線バスの需要を支える基盤となっている。
- 一方、春野等の郊外部や鏡・土佐山の中山間では、人口が低密度に分散
⇒生活バスより効率的なデマンド型乗合タクシーが導入されている。



75歳以上人口割合



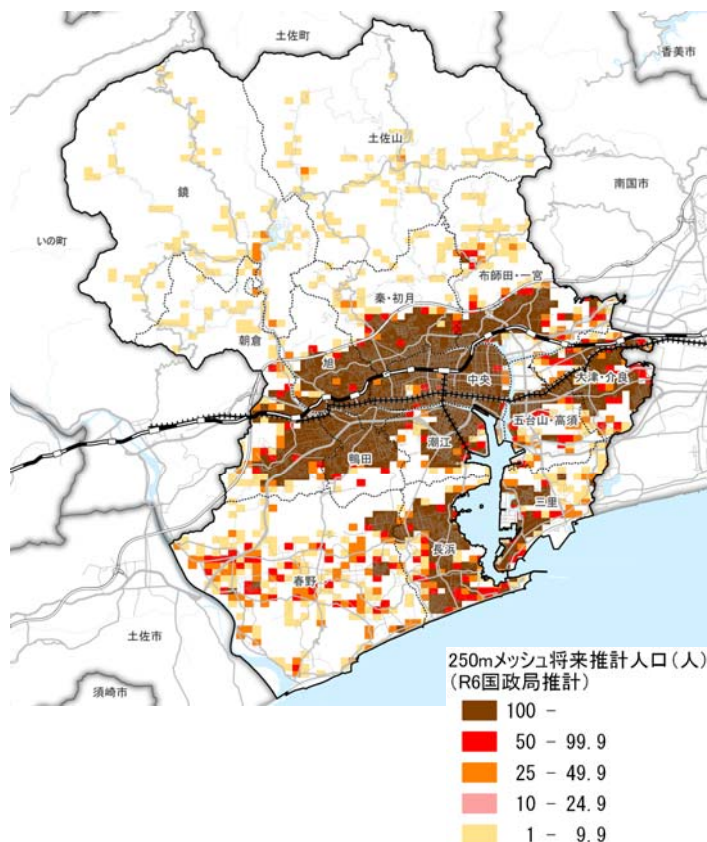
- 春野等の郊外部や鏡・土佐山の中山間地域において高い
⇒公共交通のニーズが一定あるものと推察される。
- 周辺地域では高齢化が進んでおり、地域間の人口構成に差が生じている。

2. 現状把握と課題について | (1) 高知市の概要

将来推計人口の見通し（令和2年→令和17年）



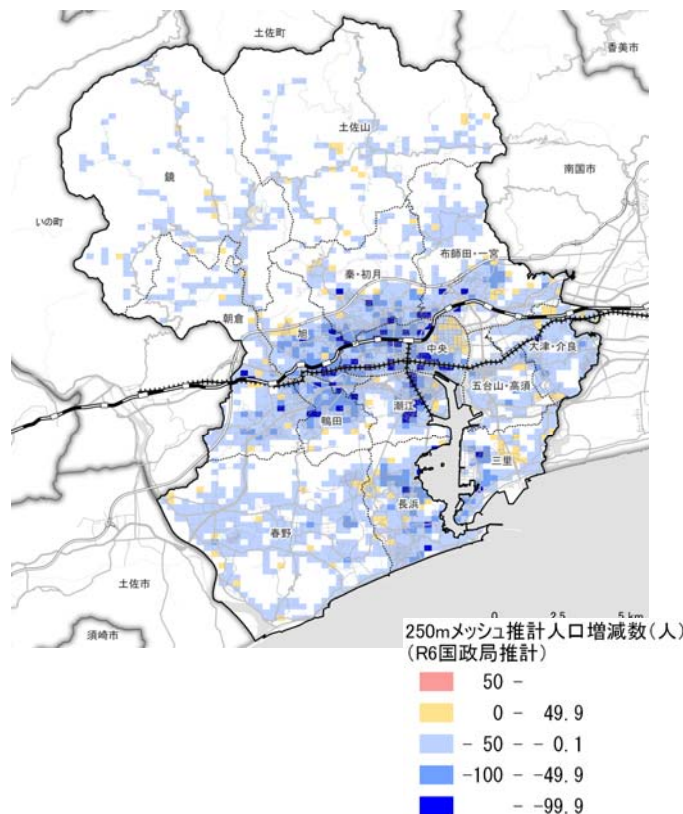
2035年（令和17年）の推計人口



令和2年（前頁）と令和17年の人口増減数を比較すると、15年間で総人口はおおよそ1割減少すると推計されている。



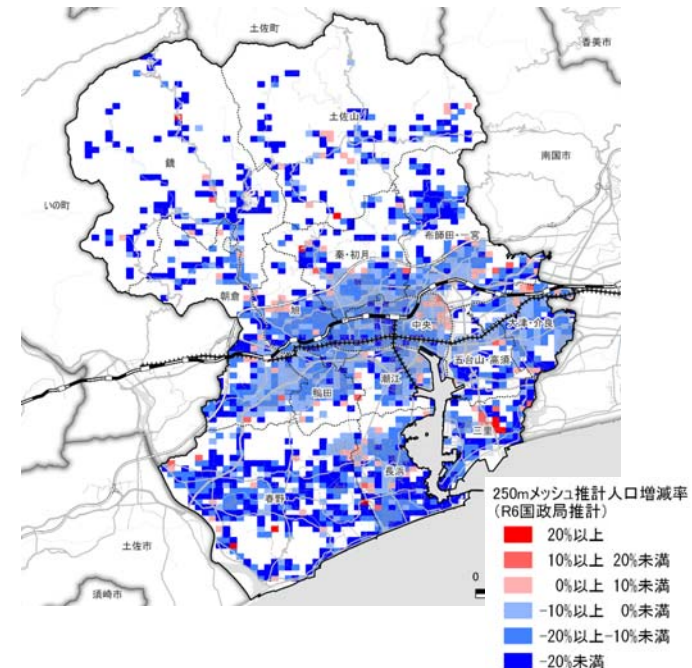
2020年→2035年の人口増減数



人口減少は、中心部において特に進む予測。



2020年→2035年の人口減少率



区分	2020年	2035年	増減率
総人口	326,545	284,864	▲12.8%
0～14歳	38,247	26,372	▲31.0%
15～64歳	189,623	157,132	▲17.1%
65歳以上	98,675	101,360	+2.7%
うち75歳以上	51,008	62,287	+22.1%

減少率は郊外や中山間地域において特に高くなる。

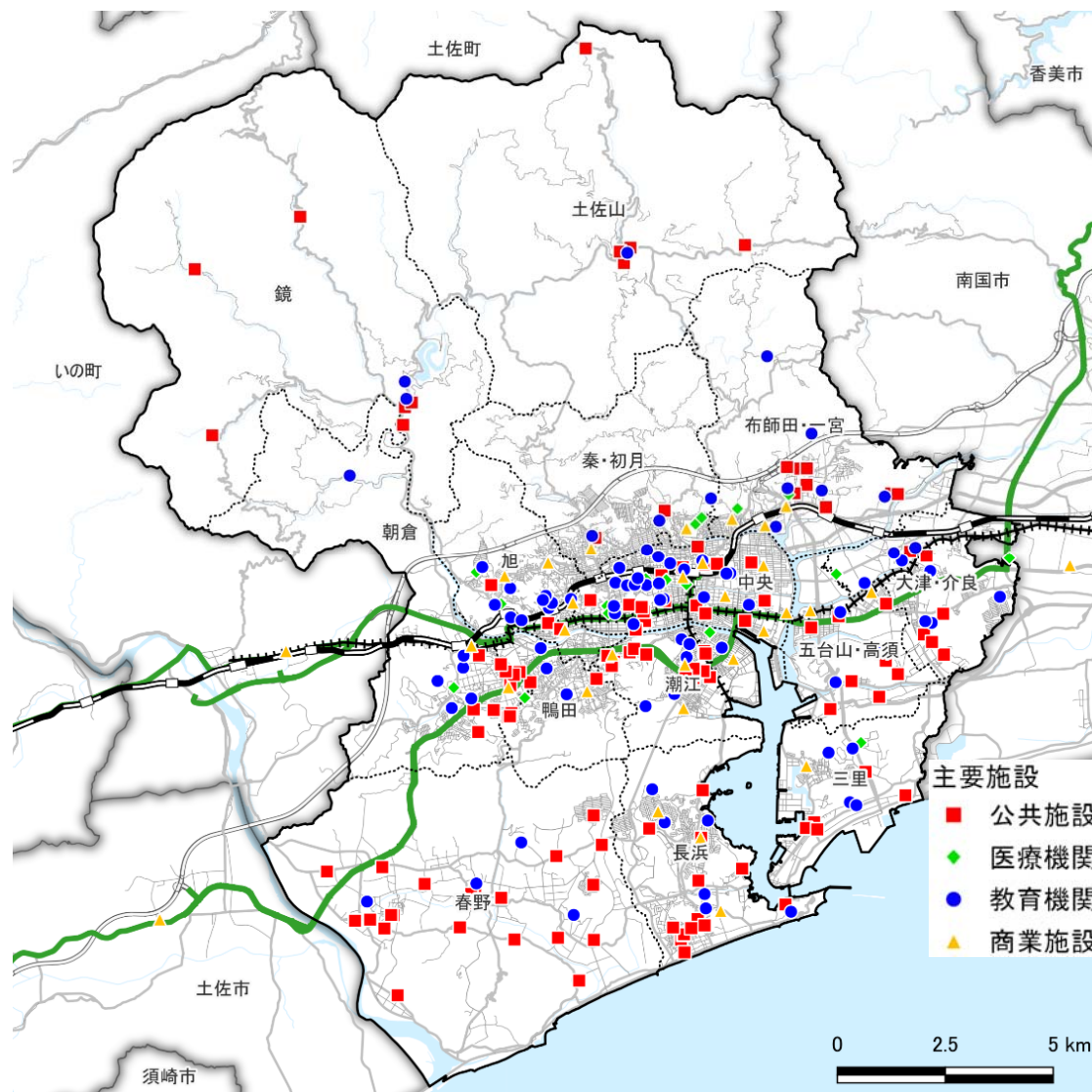
⇒各地域の特性を踏まえた移動手段の確保が課題となる。

2. 現状把握と課題について | (1) 高知市の概要

移動の目的地となる施設等の立地状況（国土数値情報）



主要施設（全体）



- 公共施設・教育機関は市街地を中心に集積。
- 医療機関・商業施設は国道幹線道路（図中の緑色の線）の沿線を中心に分布。

⇒居住地域や目的地によっては公共交通を使ってアクセスしづらい場合がある。

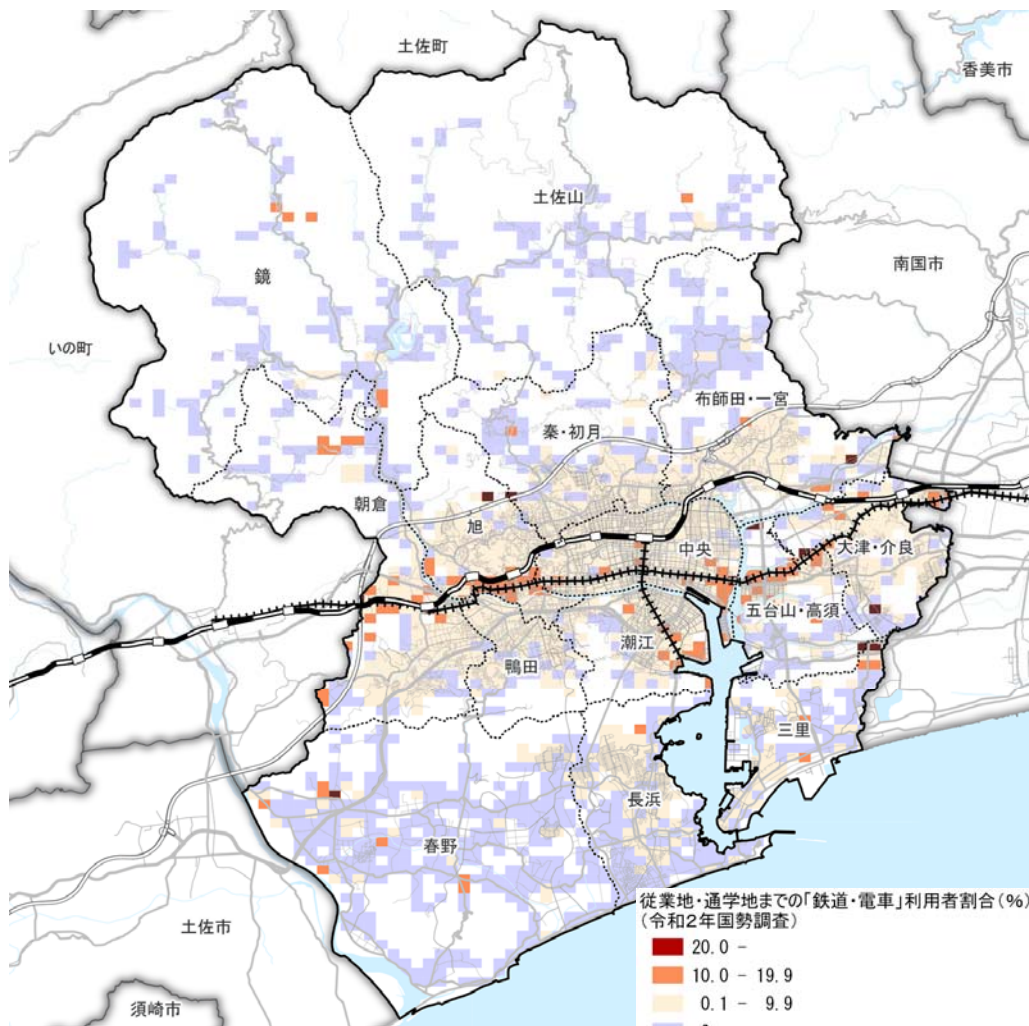
※ 公共施設は、高知市オープンデータの「公共施設一覧(令和6年)」より支所や公民館・集会所、市民会館、文化センター・図書館、福祉センター、青少年センター等を抽出

2. 現状把握と課題について | (1) 高知市の概要

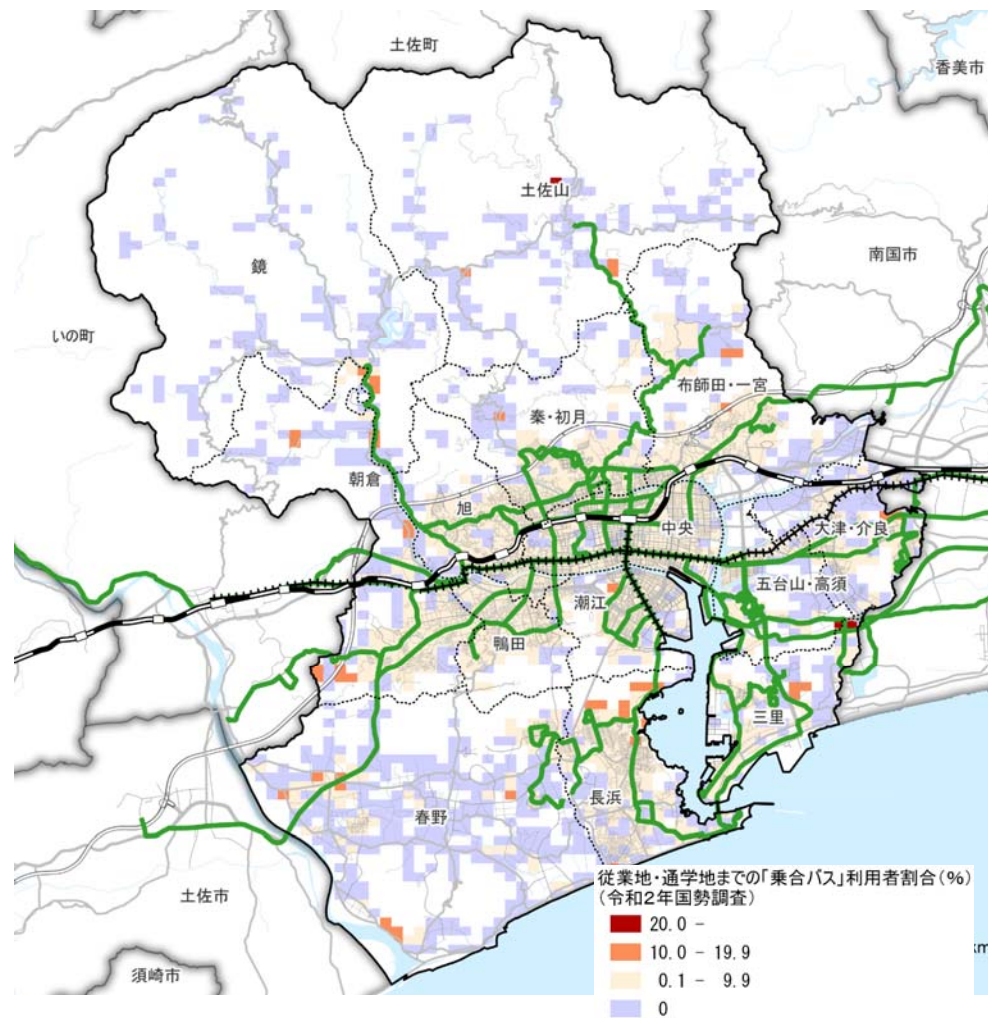
従業地・通学地までの利用交通手段（令和2年国勢調査）



通勤・通学における「鉄道・電車」の利用者割合



通勤・通学における「乗合バス」の利用者割合



(2) 公共交通の課題

整理すべき公共交通の課題

- 公共交通の維持には、利用者の確保だけでなく、運行を担う人材、車両・施設の更新、それらを支える財源が必要。
⇒公共交通における課題を「利用」「担い手」「基盤・財源」に分けて現状データ等分析により抽出・整理する。

テーマごとの現状データ等

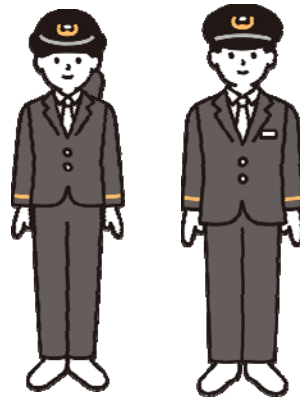
利用

- 利用者数
- 免許返納者数



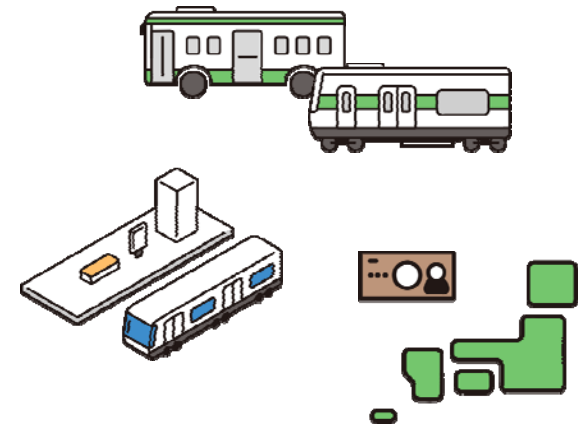
担い手

- バス・タクシー運転手数
- 平均年齢



基盤・財源

- 車両
- 平均車齢
- バリアフリー・耐震化
- 施設・設備投資
- 補助金



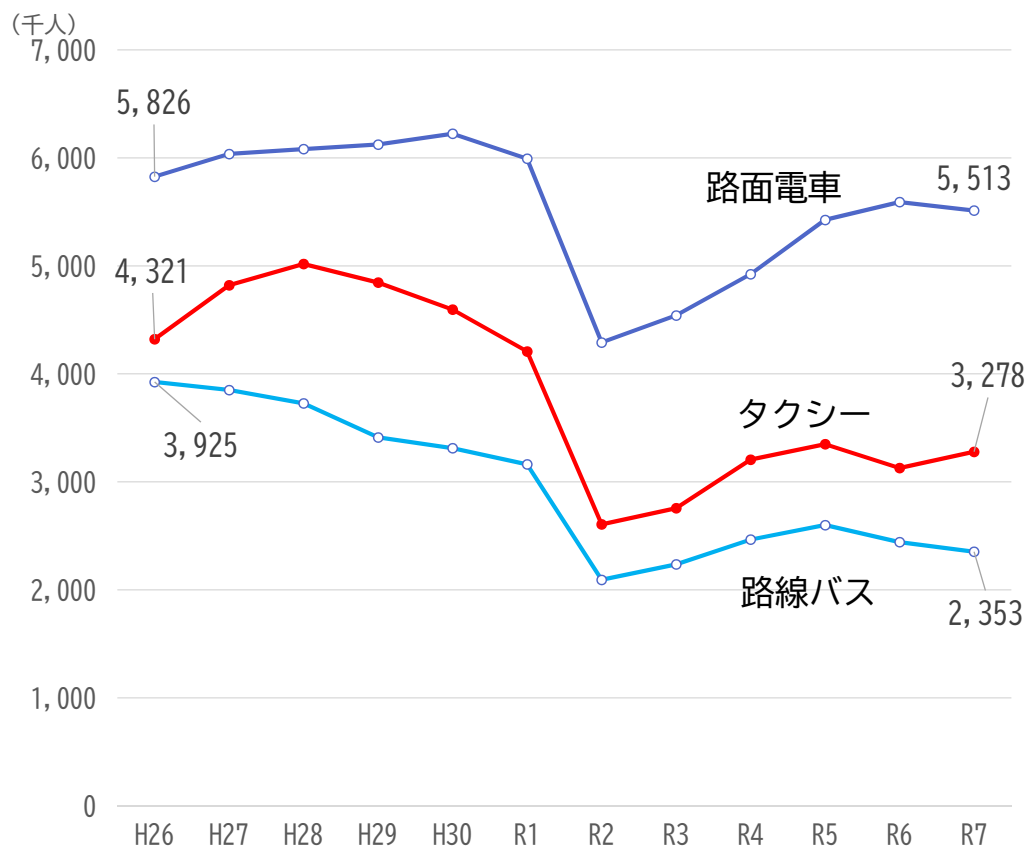
2. 現状把握と課題について | (2) 公共交通の課題

8

利用の課題（路線バス、路面電車、タクシー、デマンド型乗合タクシー利用者数、免許返納者数）



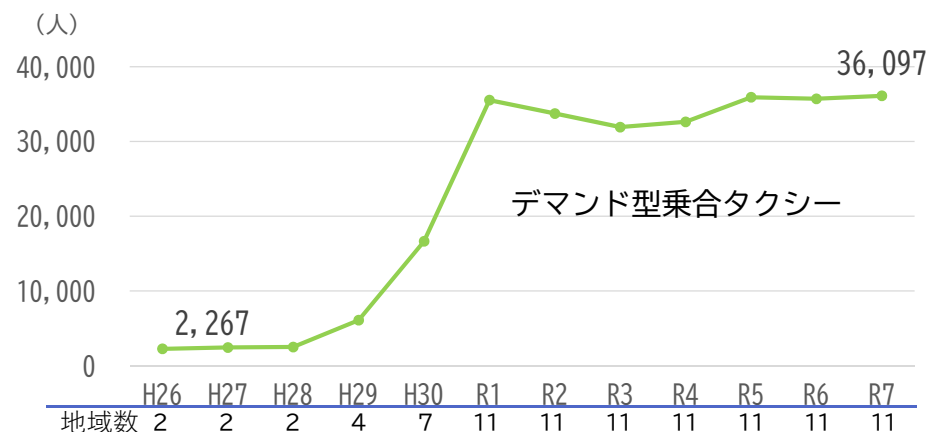
路線バス、路面電車、タクシーの利用者数



- ・路線バスの利用者は、H26の約393万人からR7は約235万人と約4割減少し、右肩下がり。
- ・路面電車はコロナ禍で大きく減少した後、R7は550万台まで回復している。
- ・タクシーの利用者も、H26の約432万人からR7は約328万人に減少しているが、コロナ以降回復傾向。



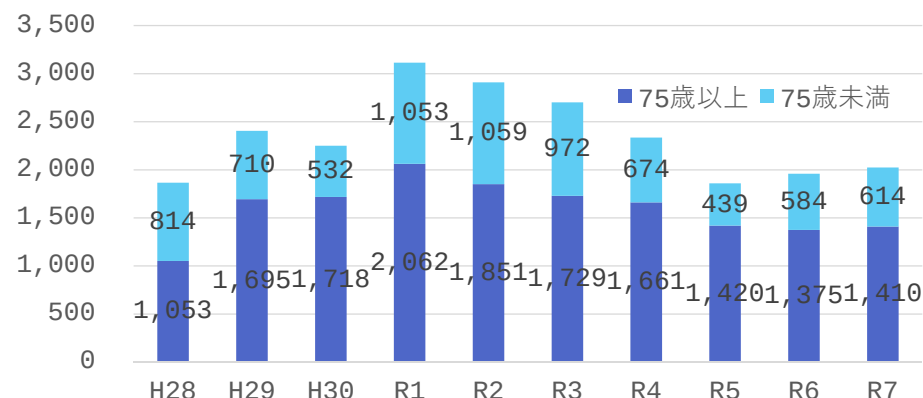
デマンド型乗合タクシーの利用者数



デマンド型乗合タクシーの利用者は、エリアの拡大やサービス拡充に伴い急増したR1以降は年3.2～3.6万人で推移している。

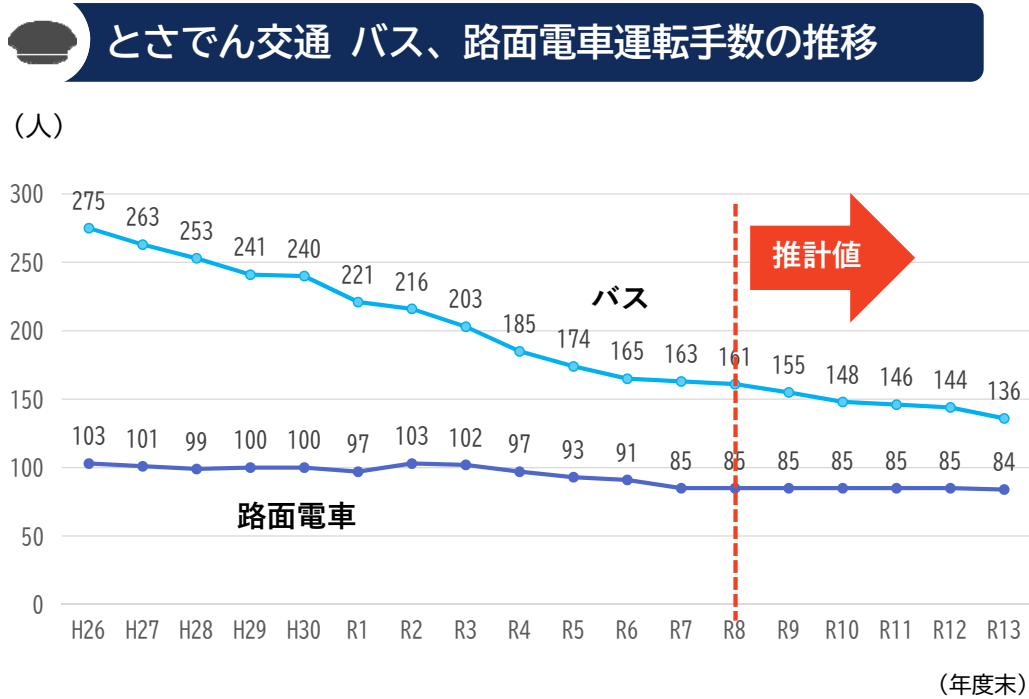


運転免許の返納者数（高知県）



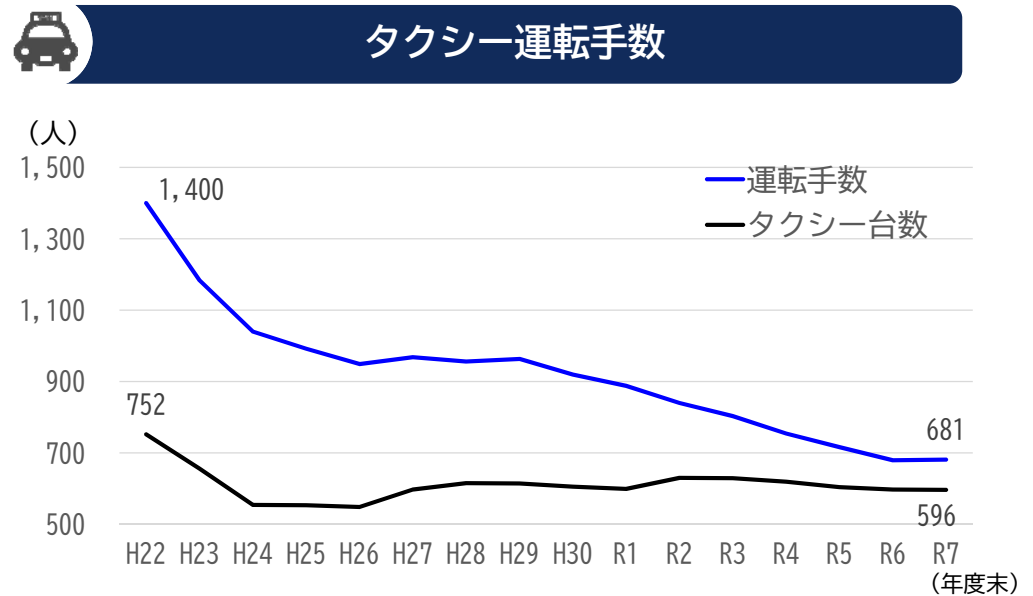
運転免許の返納者数は毎年2,000人程であり、75歳以上は約7割。

担い手の課題（運転手の確保と高齢化）



- とさでん交通のバス運転手は、H26末の275人からR7末は163人と、約4割（▲112人）減少しており、今後対策を講じても、R13末では136人となる見通し。
- 路面電車の乗務員は、H26末の103人からR7末は85人と、約2割（▲18人）減少しており、今後対策を講じ、現状程度の84人を維持する。

⇒処遇改善により、運転手を確保する必要がある。



タクシー運転手は、H22の1,400人からR7は681人と半数以下に減少し、成り手不足が進んでいる。

出典：令和7年度第3回 高知市地域公共交通会議資料（R8.3）p.13（高知市ハイヤー協同組合）

 乗務員の平均年齢

区分	平均年齢	時点・出典
とさでん交通 バス運転手	54.5歳	R8.4.1 (出典；とさでん交通)
とさでん交通 路面電車運転士	45.1歳	R8.4.1 (出典；とさでん交通)
タクシー運転手	65.7歳	R8.3会議資料 (公共交通を取り巻く現状及び課題)

運転手の平均年齢は、バスで54.5歳、タクシーで65.7歳と高齢化が進んでいる。

注：とさでん交通乗務員の年度末人数。H26～R7は実績値。バスの将来推計は、とさでん交通2026～2035年度経営計画より、電車は令和8年度 第3回高知県路面電車あり方検討会資料より。

基盤・財源の課題（車両の状況）



バス車両（乗合バスのみ）

	H28年	29年	30年	R元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年
台数	141台	134台	127台	125台	119台	114台	115台	112台	104台	89台
うちバリアフリー化車両 ノンステップ・ワンステップ	56台	61台	68台	72台	69台	70台	77台	83台	86台	83台
平均車齢	17年	17年	17年	16年	17年	17年	17年	16年	14年	11年

路線バスは平均車齢が11年と更新が順調にできており、ほとんどの車両がバリアフリー対応となっている。



路面電車車両

	H28年	29年	30年	R元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年
車両数	63両	63両	64両	64両	64両	63両	63両	61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	60年
低床車両数	1台	2台	2台	2台	3台	3台	3台	4台	4台	4台

路面電車は61両（うち低床車両4両）で、平均車齢は60年と老朽化が進んでいる（全国平均は38年）。
低床車両導入は3年に1台にとどまる。

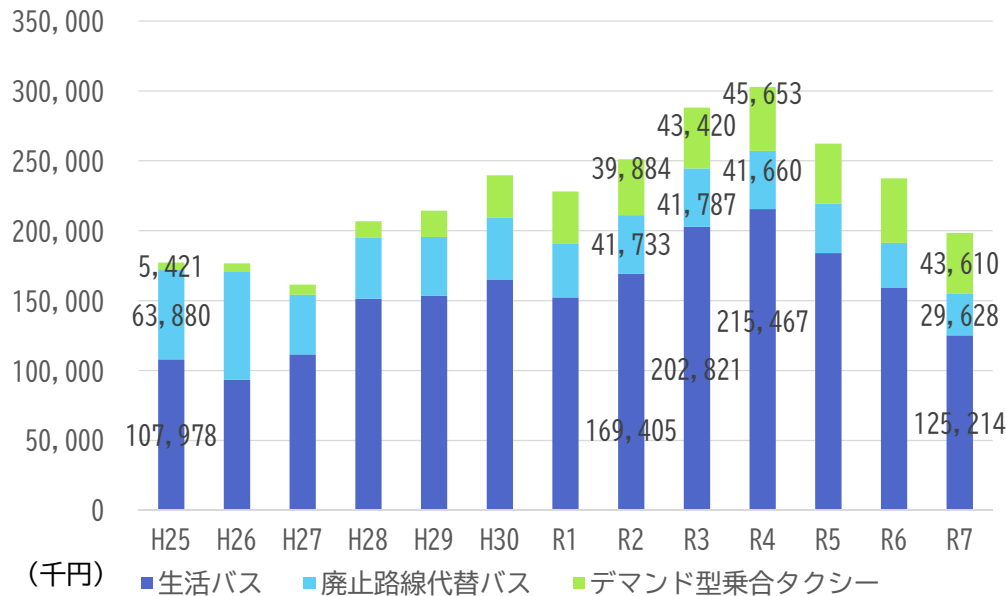
2. 現状把握と課題について | (2) 公共交通の課題

11

基盤・財源の課題（バス運行費、デマンド型乗合タクシー運行費、路面電車の施設・設備投資費）



運行費補助金



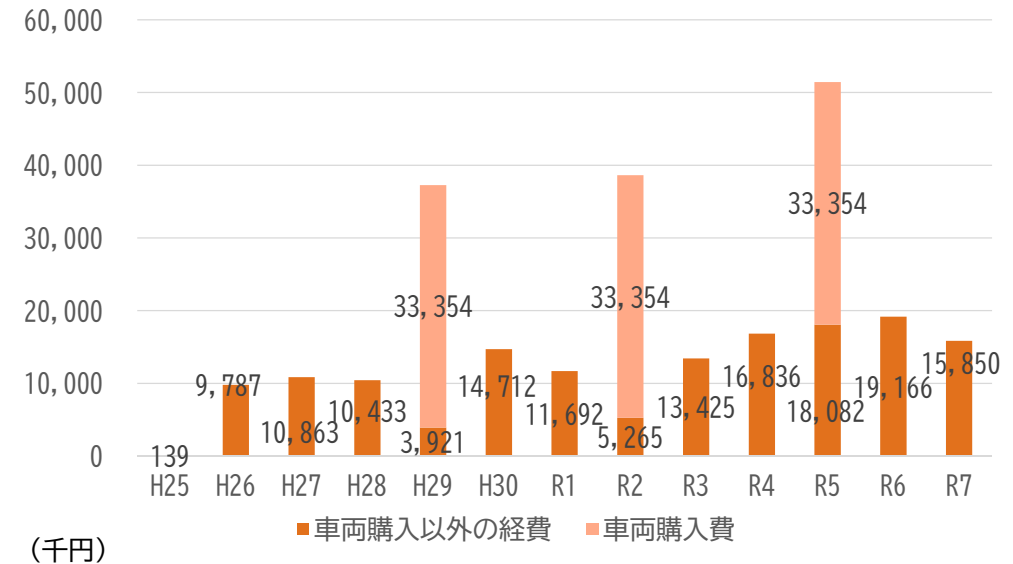
※生活バス：とさでん交通、高知東部交通
廃止路線代替バス：県交北部交通

※とさでん交通バス停更新費、北部交通車両購入費、
物価高騰対策費、その他利用促進費を含まない

- バス運行費は、R4をピークに減少しているが、廃止や減便の影響と推察される。
- R3～R4の生活バスの補助金は、新型コロナウイルスの影響で運賃収入が減少したため、2億円を超えている。
- デマンド型乗合タクシーの運行補助は約4千万円を超える金額で、微増している。



路面電車施設・設備投資費補助金



- 路面電車の施設・設備投資費は、物価高騰の影響で増加傾向。
- H29、R2、R5は3年に1回低床車両の購入により補助金額が多くなっている。

※路面電車施設・設備投資とは？

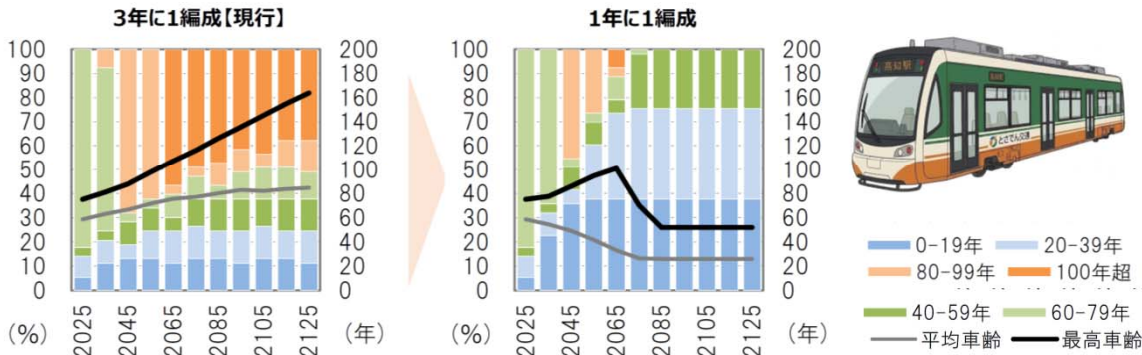
- ・レール・枕木など線路設備
- ・電車線や電柱、変電所設備の電路保存
- ・車両・補助電源装置など車両設備
- ・タイヤ、防炎化シート等車両保存

基盤・財源の課題（路面電車の施設・設備投資）

出典：高知県路面電車あり方検討会 資料

投資が必要な路面電車の施設・設備

【車両の更新】



【線路設備の更新】

	更新ペース
現行	300m/年
パターン1	1,090m/年
パターン2	880m/年
パターン3	730m/年

- 現行の更新ペースは、**平均300m/年**
- 営業キロが長いので、計画的な更新が必要

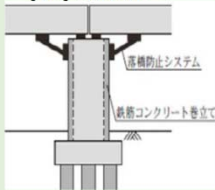
- 計画的な周期（40～60年程度）での更新検討
- この場合、**更新ペースは730～1,090m/年**となる

【橋梁・変電所の耐震化】

① 鏡川橋梁の耐震化

- 昭和54(1979)年架替を実施
- 専門家の見立てでは、橋脚・橋台補強や桁の落橋防止対策等が想定され、**施工の内容により約3億～16億円程度**
- 対策手法については**耐震診断による分析が必要**

【下図】対策手法イメージ



【写真】鏡川橋梁



② 変電所の耐震化

- 3箇所（鏡川橋、知寄町、後免町）に変電所を配置、建屋は昭和31年当時の耐震基準による整備
- 対策手法は、**建屋の耐震補強**を想定
- 費用は、3箇所**で1.4億円程度**

【写真】後免変電所



必要な路面電車の施設・設備投資額

区分	現状	課題・必要な対応
車両の更新	61両（低床4両）、平均車齢60年、営業車の 8割超が60年以上	更新ペースの向上（ 1～2年に1編成 ）
線路設備の更新	単線キロ43.8km。重軌条化・PC枕木化は約 300m/年	700～1,000m/年 へのペース向上（約1→2億円/年）
橋梁・変電所の耐震化	鏡川橋梁・変電所3箇所 が耐震基準に適合していない	橋梁耐震化 の早期実施（3～16億円程度） 変電所耐震化 の早期実施（3カ所 で1.4億円程度 ）
投資規模	約4.5億円/年 （5か年平均）	望ましい規模 6.8～8.2億円/年 。 行政支援の拡充が必要

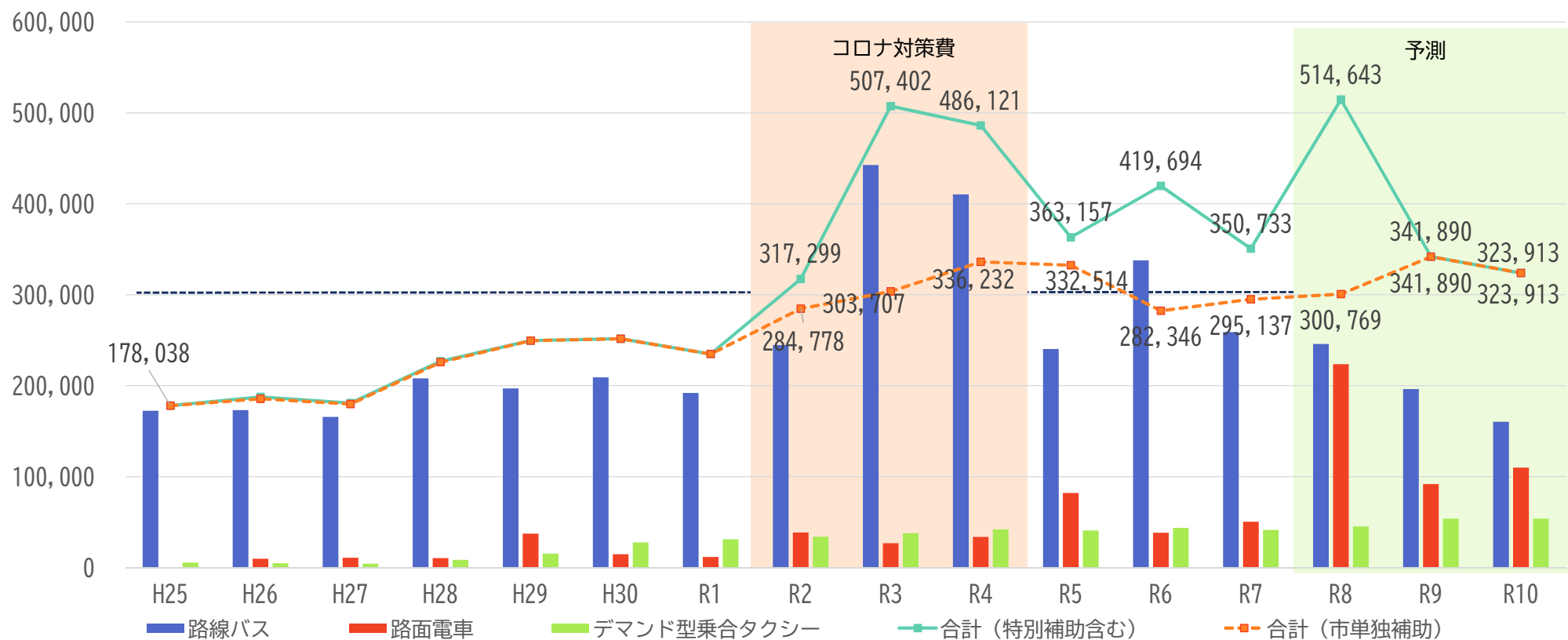
2. 現状把握と課題について | (2) 公共交通の課題

13

基盤・財源の課題（バス運行費、デマンド型乗合タクシー運行費、路面電車の施設・設備投資費）



今後必要となる補助金額の見込み



※棒グラフの補助金額は特別補助を含んだ金額

※特別補助とは、コロナ対策費や物価高騰支援、その他利用促進費

- 令和9年度以降、路面電車の施設・設備への追加投資により、市単独補助が3億円を超える見込み。

⇒利用者、交通事業者、自治体、国の誰がどの程度費用を負担するかが課題となる。

2. 現状把握と課題について | (2) 公共交通の課題

公共交通の課題のまとめ

現状データ分析等により抽出した課題

利用の課題

- ・人口減少や自家用車への依存により利用者が減少
- ・今後、移動手段を必要とする高齢者は増加



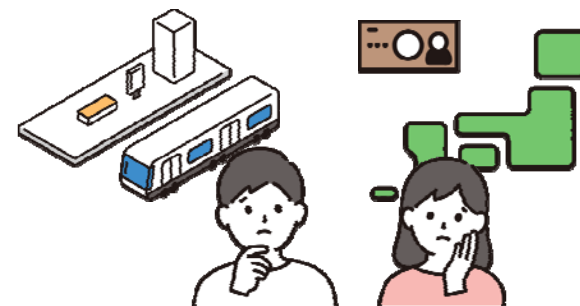
担い手の課題

- ・バスやタクシー乗務員の高齢化、担い手不足
- ・長時間勤務や不規則勤務による人材確保の難しさ



基盤・財源の課題

- ・路面電車の車両や線路設備などの更新が必要
- ・南海トラフ地震対策として施設や設備の耐震化が必要
- ・市の補助金の増加
- ・利用者、交通事業者、自治体、国の誰がどの程度費用を負担するか



(3) 運行データ分析による課題

公共交通ネットワーク



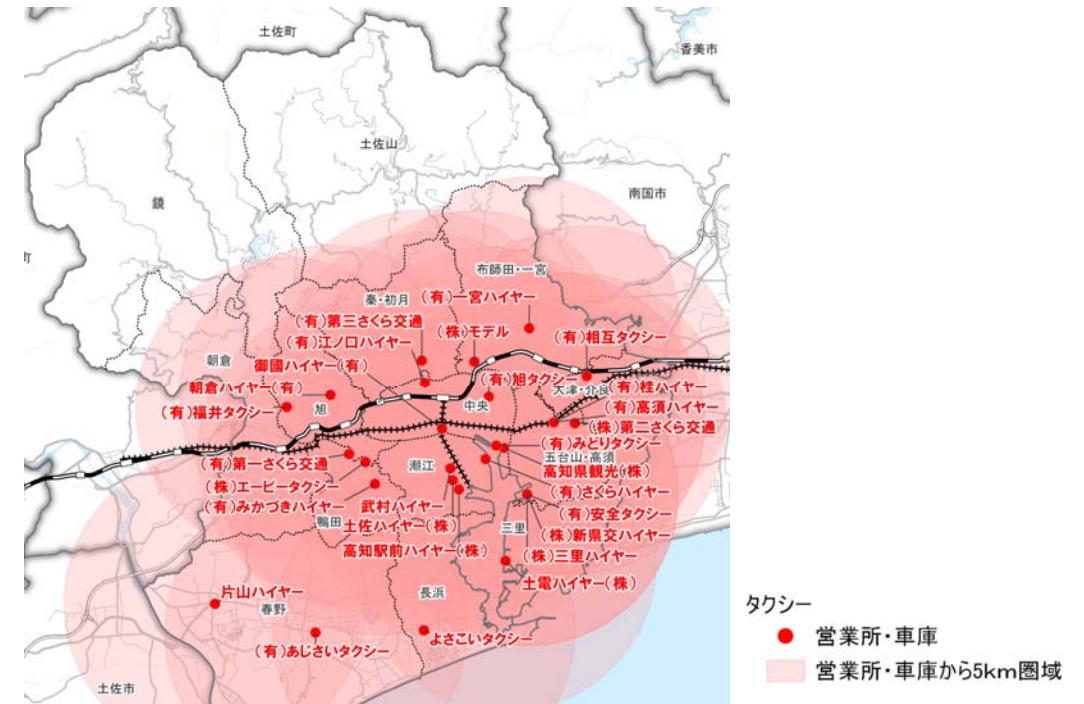
公共交通ネットワーク



- ・鉄道はJR土讃線が市内を東西に結んでいる。
- ・とさでん交通の路面電車は東西・南北の2軸で市街地を運行しており、公共交通の主軸となっている。
- ・路線バスは、とさでん交通、県交北部交通、高知東部交通が運行し、はりまや橋・高知駅の市中心部から郊外へ放射状に路線が伸びている。
- ・デマンド型乗合タクシーは、バスの便が少ない市周辺部の11エリアで、予約に応じて運行している。
- ・公共交通を補完するタクシーは、市中心部に営業所が集まっている。



タクシーの営業所の所在地



- ・公共交通を補完するタクシーは、市中心部に営業所が集まっている。

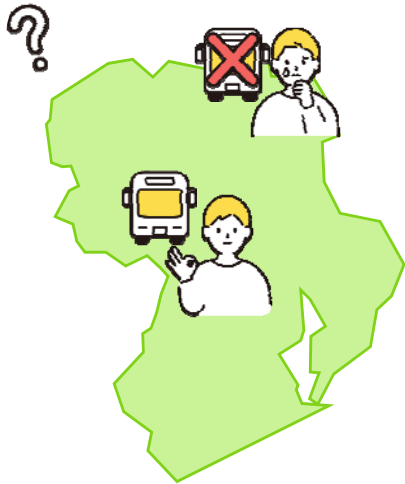
運行データ分析による課題整理

- 公共交通におけるデータ分析等から、高知市における公共交通カバー区域、路線バス、デマンド型乗合タクシーの視点から課題を抽出し整理する。

テーマごとの運行データ等分析

公共交通カバー区域

- 公共交通によるカバー状況



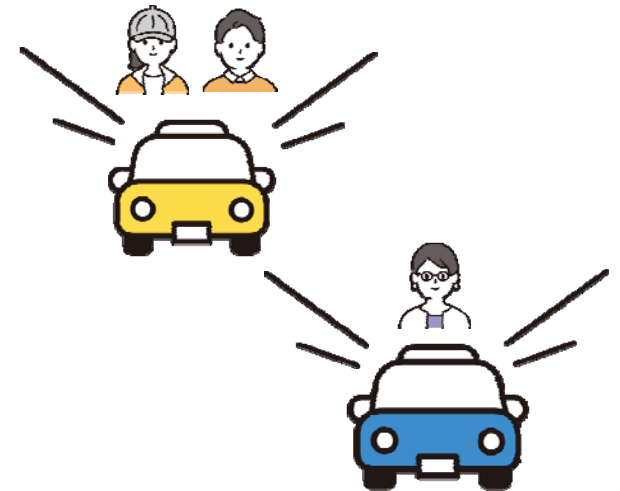
路線バス

- 利用者数、便数
- 平日と土日祝の利用状況
- 効率的な運行（待機、回送）

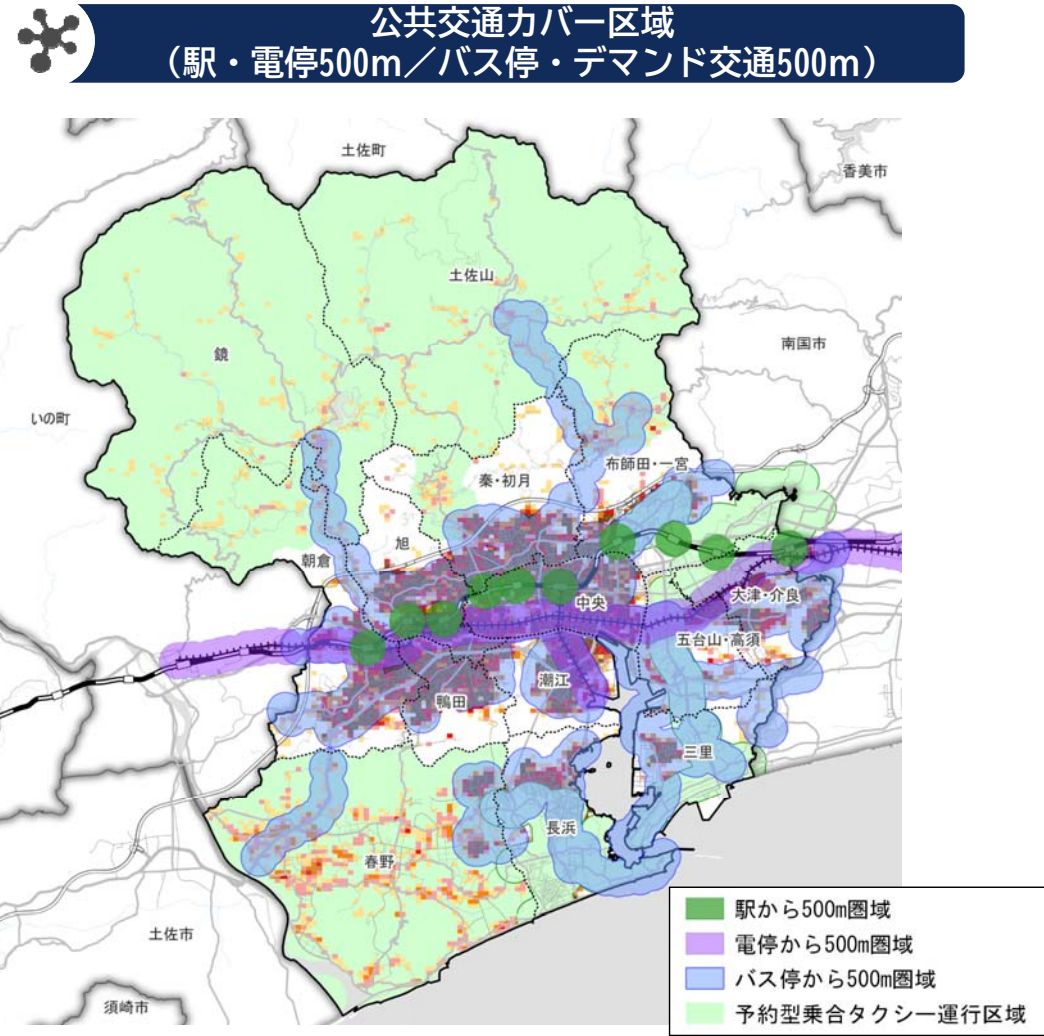


デマンド型乗合タクシー

- エリアごとに異なる運行、利用、収支状況



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力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

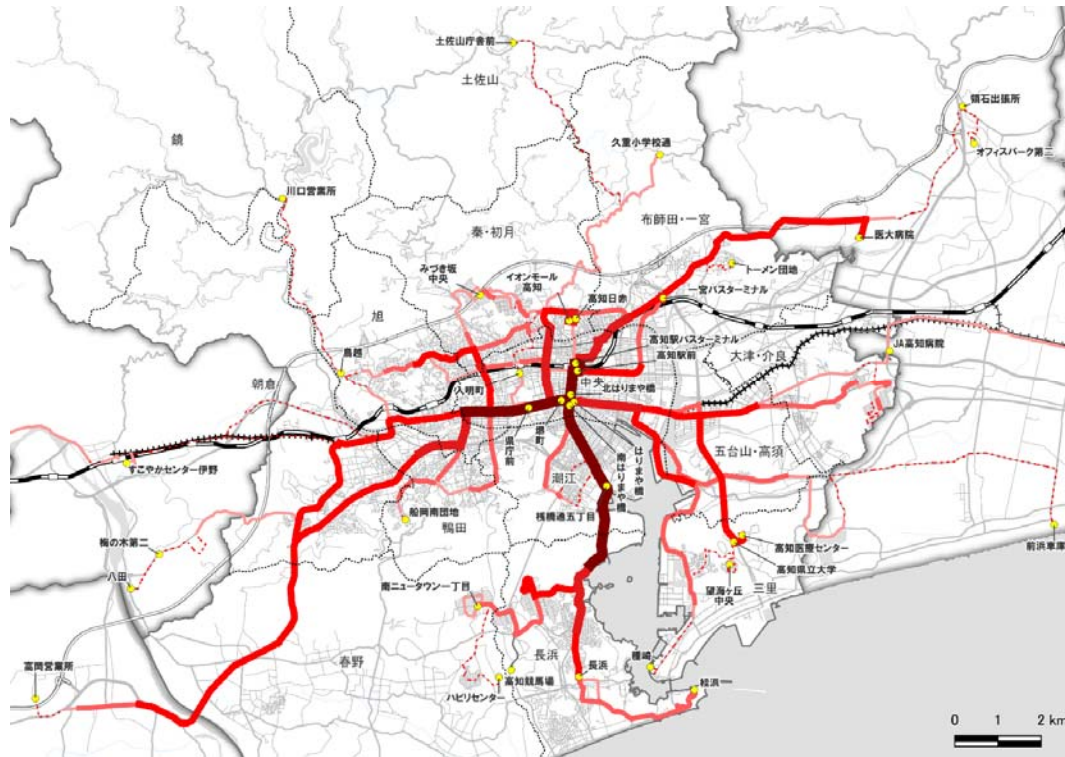
地域	R2国勢調査人口 (人)	圏域内人口 (人)	圏域外人口 (人)	カバー率
中央	59,739	59,781	297	99.5%
潮江	26,497	24,352	2,208	91.7%
長浜	26,628	26,160	472	98.2%
鴨田	25,836	25,487	357	98.6%
朝倉	29,542	28,423	1,114	96.2%
旭	33,803	32,216	1,013	97.0%
秦・初月	32,002	31,598	699	97.8%
布師田・一宮	27,605	25,475	2,013	92.7%
大津・介良	23,215	22,291	896	96.1%
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

路線バスの区間別利用者数（通過人員）



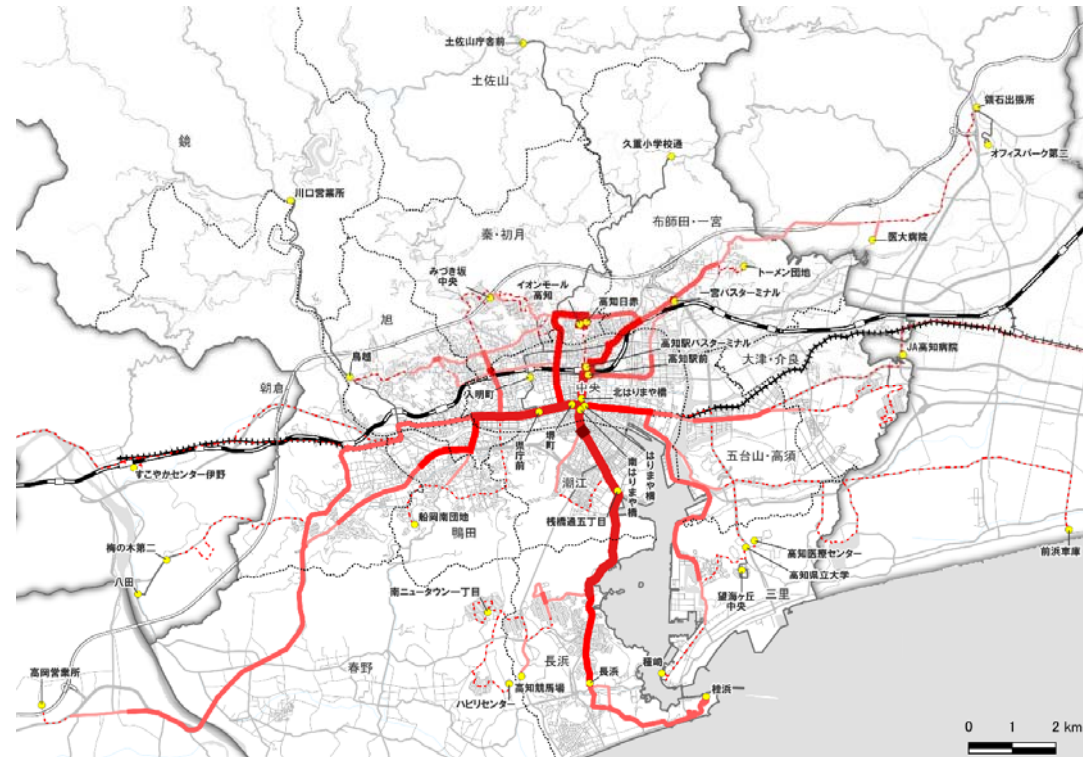
区間別利用者数（通過人員・平日）



- 区間ごとの利用者数（その区間を通過したバスの乗車人数の合計）は、はりまや橋・高知駅、棧橋通りなどの中心部で多く、郊外に向かうほど少なくなる。



区間別利用者数（通過人員・土日祝）

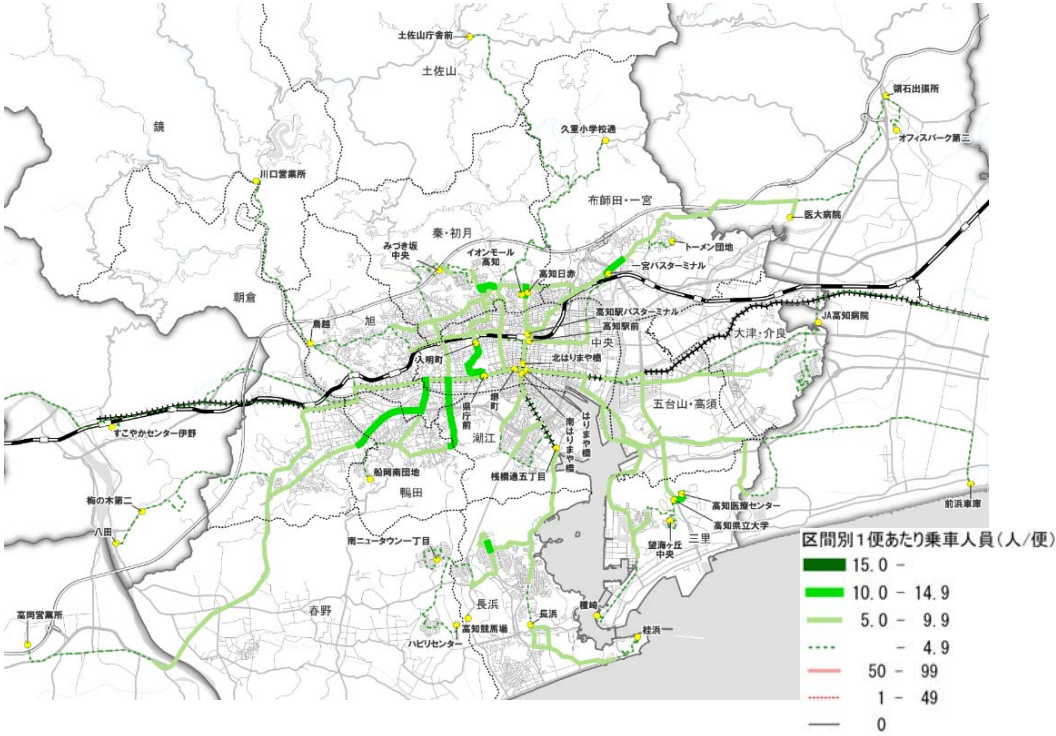


- 土日祝は平日に比べて、中心部の区間でも利用者数が少ない。

路線バスの区間別1便あたり平均乗車人員



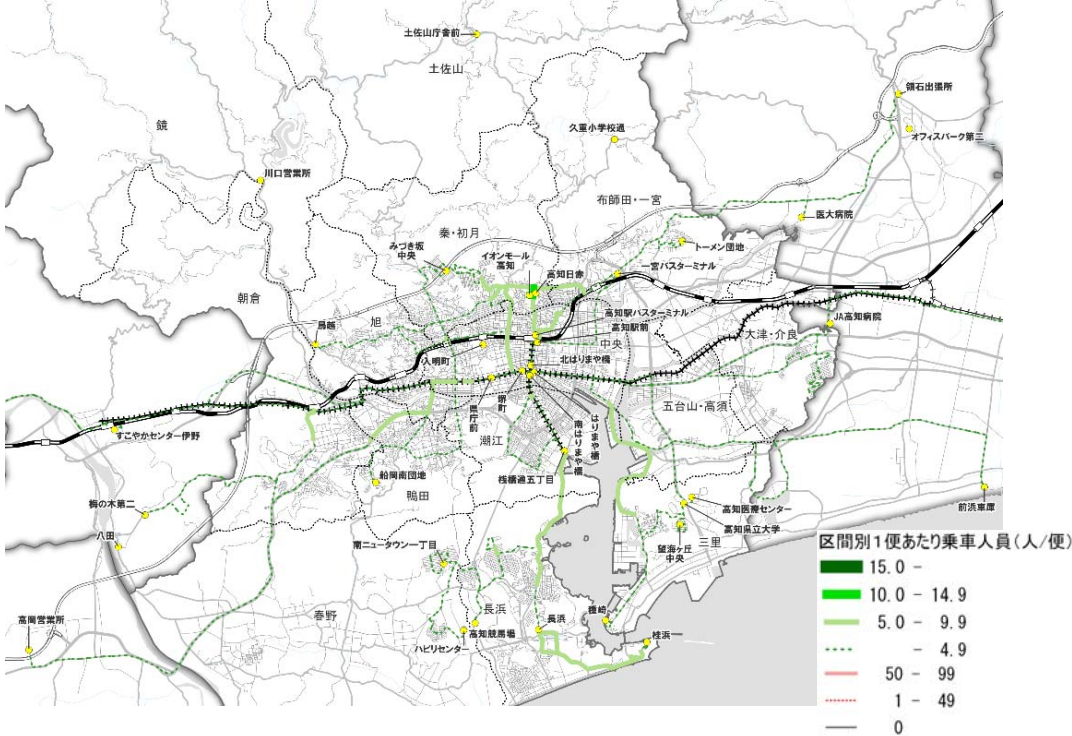
区間別1便あたり平均乗車人員（平日）



- 1便あたりの平均乗車人数も、郊外の区間ほど少ない



区間別1便あたり平均乗車人員（土日祝）



- 土日祝は、平日に比べて全体的に少ない。



1便あたり平均乗車人員別の区間延長

- 1便あたり平均5人未満の区間は、区間の長さで平日の41%、土日祝の83%を占める。

1便あたり平均乗車人員	平日		土日祝	
	区間延長	割合	区間延長	割合
5人以上	100km	59%	27km	17%
5人未満	68km	41%	133km	83%
計	168km	100%	160km	100%

課題 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

路線バス関連施設



バス関連施設の一覧（名称と有する機能）

名称	種別	有する機能	平日の 発着便数	折返し待機 （最大同時）
棧橋車庫 （棧橋通五丁目）	営業所・車庫	車両の留置・整備、点呼、乗務員の始業・終業・休憩	215	10台
高岡営業所 （土佐市）	営業所・車庫	車両の留置、点呼、乗務員の始業・終業・休憩	48	2台
一宮バスターミナル	バスターミナル	乗継・待合、折返し待機、パーク＆ライド	42	2台 （土日祝4台）
高知駅バスターミナル	バスターミナル	JR・路面電車・高速バスとの乗継・待合	54	1台
船岡団地	折返し場	折返し待機	30	1台
鳥越	折返し場	折返し待機	56	2台
長浜	折返し場	折返し待機、乗務員交代	56	4台
種崎	折返し場	折返し待機	20	1台
川口営業所 （県交北部交通）	営業所・車庫	県交北部交通の車両の留置・点呼（鏡・土佐山方面）	—	—

※発着便数・折返し待機台数は、とさでん交通の仕業表（令和8年7月時点）から集計。折返し待機は、同じ地点で10分以上バスと待機している乗務員の最大同時数。
※休憩室・トイレ等の設備の有無は、とさでん交通に確認のうえ追記する。

- とさでん交通の路線バスは、棧橋車庫（棧橋通五丁目）と高岡営業所（土佐市）の2か所を車庫とし、一宮・高知駅の2つのバスターミナルと、鳥越・船岡団地・長浜・種崎などの折返し場で折返しや、時間調整のための待機を行っている。
- 県交北部交通の路線バスは、川口営業所を拠点に鏡・土佐山方面、いの町の長沢からJR高知駅（高知駅バスターミナル）まで運行している。
- 中心部の起終点である県庁前（平日 発着各20便）や高知駅バスターミナルには、バスがそのまま待機できる場所が少ないことから、到着後に車庫へ回送する便が、平日で県庁前20便、高知駅バスターミナル24便あり、回送距離は平日1,081km／日と走行距離全体の15%を占める（とさでん交通 仕業表、令和8年7月時点）。

課題

バスが待機できる場所が少なく、回送が多く発生している

デマンド型乗合タクシーの運行・利用状況（R6.10～R7.9実績）

 エリア別の運行・利用・収支状況（R7年度）

- ※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）から、利用が少ない便があることを確認できる。

エリア	運行タイプ	運行事業者	運賃	年間 利用者数(人)	1便あたり 乗客(人)	稼働率①	稼働率②
鏡	区域	さくらハイヤー	300円～700円	1,027	1.15	100%	23.8%
土佐山	区域	第二さくら交通	300円～800円	9122 一般：3,621	1.82 一般：1.23	84%	16.7% (通学・診療所・ デイは除く)
春野・長浜	区域	第一さくら交通	200円～300円	8,317	1.51	100%	33.5%
行川	区域	福井タクシー	300円～500円	6016 一般：270	3.21 一般：1.03	90%	9.8% (通学は除く)
円行寺	区域	第二さくら交通	100円～300円	153	1.13	62%	4.6%
御畳瀬・長浜	路線	第一さくら交通	一律200円	1,126	1.16	100%	26.6%
浦戸・長浜	路線	第一さくら交通	一律200円	259	1.15	100%	10.2%
久重	区域	第二さくら交通	200円～600円	76	1.1	36%	1.1%
布師田・一宮	路線	第二さくら交通	200円～300円	1,363	1.19	100%	39.0%
大津	路線	第二さくら交通	200円～300円	1,758	1.3	100%	22.9%
三里	路線	第二さくら交通	200円～300円	6,880	1.61	100%	55.8%
11エリア計	-	-	-	36,097	-	-	27.9%

- 市内11エリアをタクシー事業者4社（実質はさくらグループと福井タクシー2社）により運行。
- 年間利用者は36,097人で、春野や三里地域を除き、**1便あたり乗客数は1.1人台が多い**。
- 稼働率①から、円行寺、久重地域において年間で利用が全くない便が多いこと分かる。また、稼働率②の平均は27.9%で、全体的に利用が少ない便が多い。

課題

- 事業者の少なさ：市の補助金は、メーター料金とデマンド運賃の差額(中山間部の一部で回送費あり)で、予約を待つ時間や、キャンセル、通学便での子供の管理・学校との調整等、**運行に付随する費用は補助対象ではないため、事業者が参画しづらい**。
 - 乗合率の低さ：乗合タクシーとして成り立っていない。
 - 稼働率の低さ：待機時間が便ごとに発生している → 運行がなければ収入は見込めず、事業者にとってマイナス。
- ⇒補助対象経費や便数など制度を見直す必要がある。

運行データ分析による課題のまとめ

運行データ分析等により抽出した課題

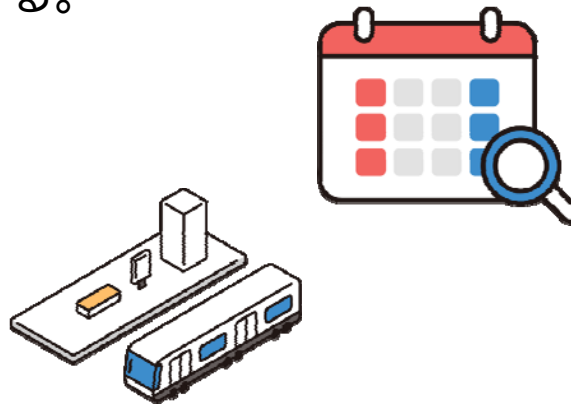
公共交通カバー率

- ・公共交通でカバーできていない地域がある。



路線バス

- ・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。
- ・バスが待機できる場所が少なく、回送が多く発生している。



デマンド型乗合タクシー

- ・補助対象経費や便数など制度を見直す必要性がある。



(4) 高知県路面電車あり方検討会

2. 現状把握と課題について

(4) 路面電車あり方検討会

25

これまでの経緯

：リ・デザイン分科会
：路面電車あり方検討会

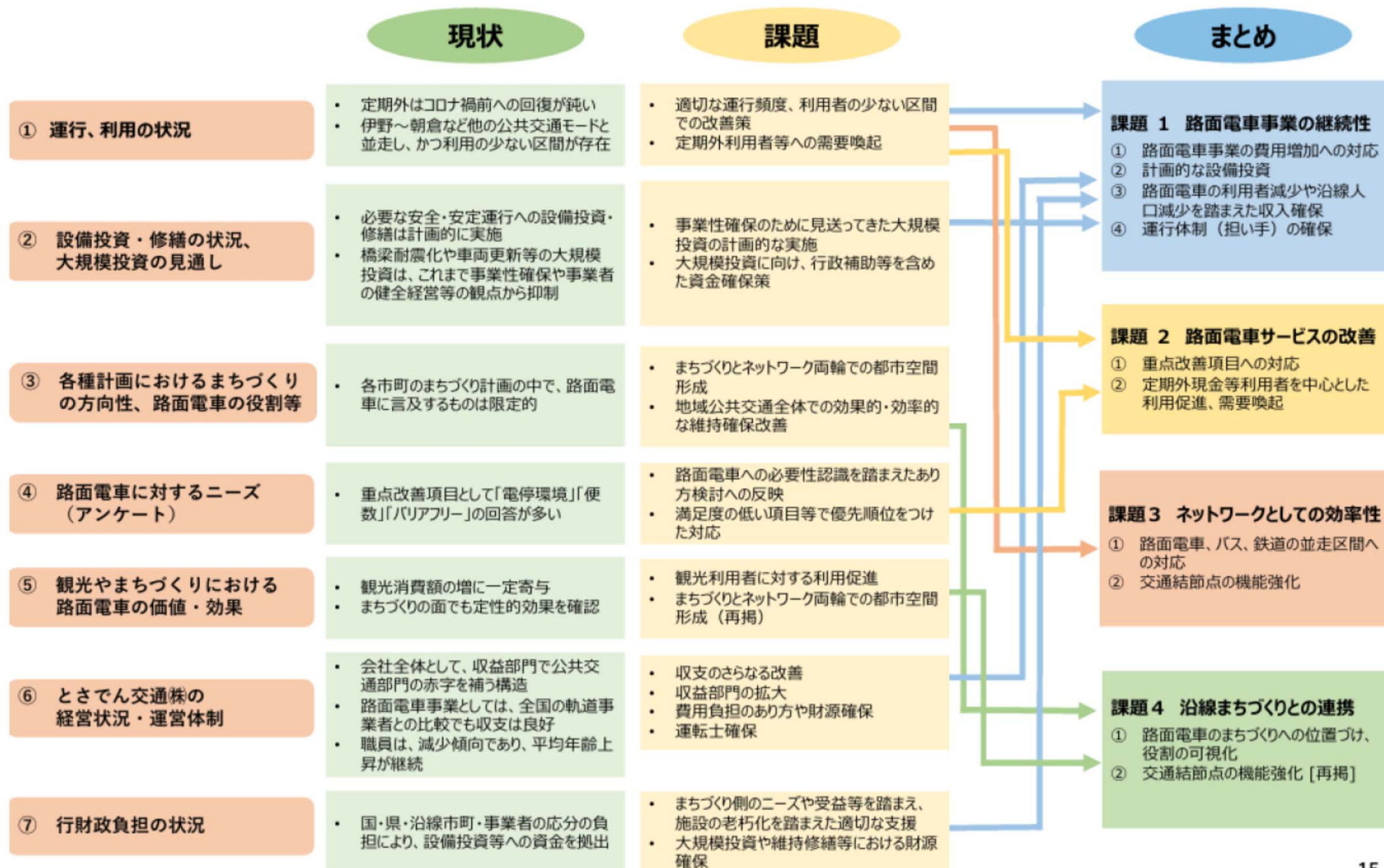
年度	月	会議等	主な協議事項
R5年	7月	高知市地域公共交通あり方検討結果報告書	基本的な考え方3点、検討の方向性a～oを提示
R6年	5月	地域公共交通会議①（5/21）	令和6年再編（案） ※とさでん交通から過去最大規模の減便提案
	7月	地域公共交通会議② リ・デザイン分科会①（7/5）	令和6年再編（案）の再協議、あり方検討結果報告書 ※同月、高知県にワーキンググループ設置
	10月	リ・デザイン分科会②（10/7）	令和7年再編に向けた現状整理、関係者からの提案等
R7年	2月	リ・デザイン分科会③（2/13）	令和7年10月再編に向けた検討、リ・デザインに向けた方向性の検討
		【県】中央地域における公共交通の将来像	路面電車と路線バスのあり方を一体的に検討（県・沿線市町・とさでん交通のWG）
	3月	地域公共交通会議③（3/27）	令和7年再編（骨子）、地域公共交通リ・デザイン（案）
	5月	地域公共交通会議①（5/27）	令和7年度の主な取組、令和7年再編（案）、地域公共交通リ・デザインについて
	6月～	【県】路面電車あり方検討会①～⑤	路面電車の10年後のあり方の検討、将来像検討のための調査（令和8年3月まで全5回）
	8月	リ・デザイン分科会④（8/22）	地域公共交通リ・デザインの全体像、ネットワークの検討
	9月	地域公共交通会議②（9/2・書面協議）	令和7年度生活交通改善事業計画の策定に係る協議
R8年	3月	地域公共交通会議③（3/27）	令和8年10月再編に向けた検討状況、現行計画の総括及び次期計画の方向性
	5月～	【県】路面電車あり方検討会（R8年度①②）	令和7年度調査結果の報告、路面電車のあり方の検討
	6月	地域公共交通会議①（6/3）	令和7年度事業報告、令和8年度の主な取組、高知市地域公共交通計画改訂等業務について
	10月	本分科会（第5回）（10/16）	高知市地域公共交通計画 素案

- ・ 高知県では、令和7年6月から「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」で、10年後を見据えた路面電車のあり方を検討している。
- ・ 令和8年3月には、路面電車の将来像検討のための調査結果が示された。
- ・ 令和8年9月には、令和7年度調査結果を踏まえた、路面電車の長期的なあり方(中間とりまとめ案)として、公共交通の「幹線」である路面電車への設備投資の必要性が示された。

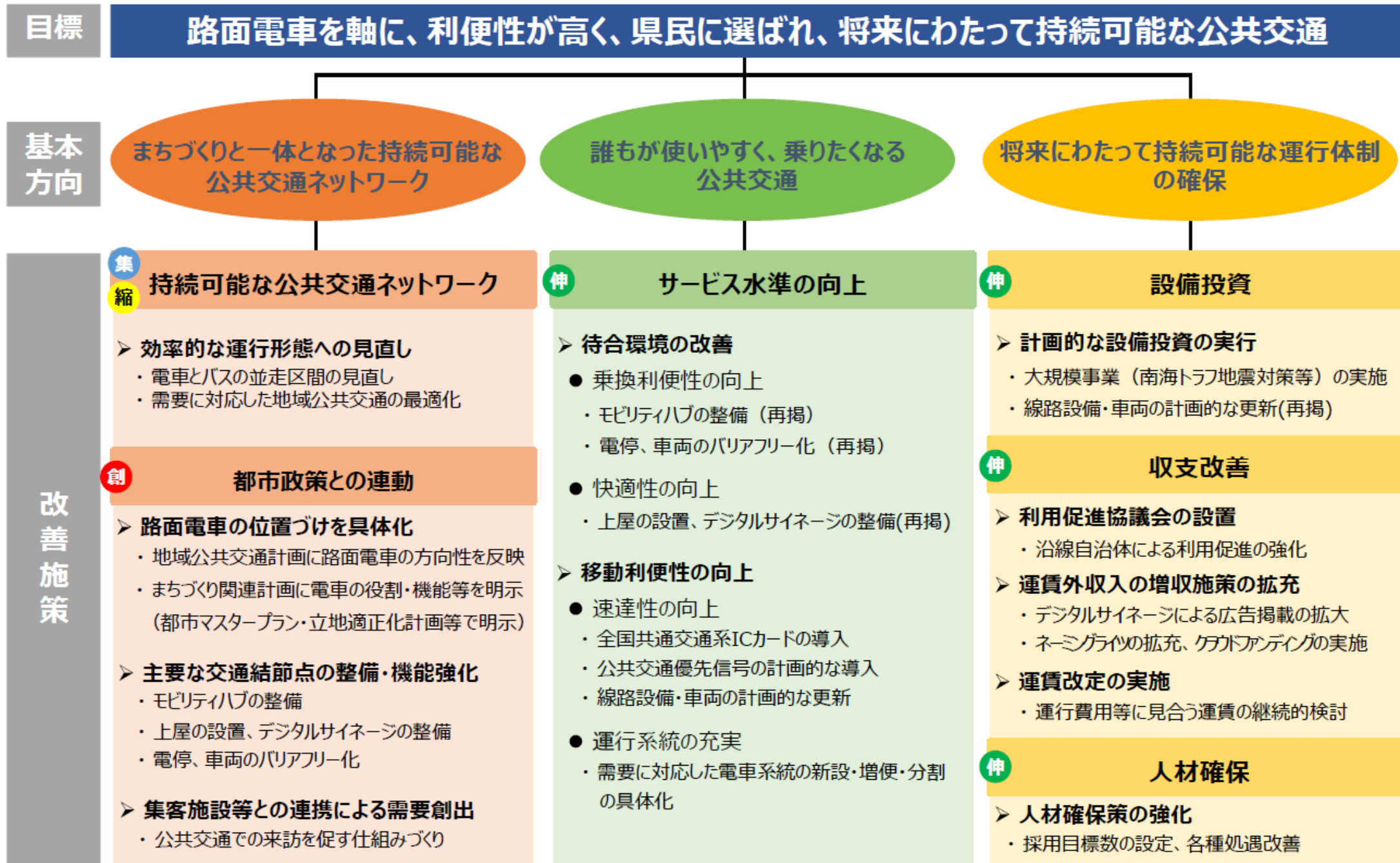
2. 現状把握と課題について | (4) 路面電車あり方検討会

【県】路面電車あり方検討会の中間報告 (R8.9)

路面電車の現状・課題



【県】路面電車あり方検討会の中間報告（R8.9）



※ 4S：Smart Shrink for Sustainable Society（持続可能な社会の実現に向けた「賢い縮小」）として、4つの見直しの視点（「集合」「伸長」「縮小」「創造」）を表記

(5) 課題のまとめと対応すべき重点項目

2. 現状把握と課題について | (5) 課題のまとめと対応すべき重点項目

(1)高知市の概要(2)運行データ等の概要 及び「高知県あり方検討会」を踏まえた課題と対応すべき重点項目

利用の課題

利用者の減少

- ・人口減少や少子高齢化、自家用車への依存により利用者が減少

担い手の課題

運転士・乗務員不足

- ・バスやタクシーの運転士の高齢化、担い手不足

基盤・財源の課題

車両や設備の老朽化、安全安心への投資

- ・路面電車の車両や、停留所などの施設更新が必要
- ・南海トラフ地震対策として施設や設備の耐震化が必要
- ・バリアフリー対応の電車・バス車両の導入、電停、バス停の改修

市の補助金の増加

- ・今後、公共交通への補助金は、路面電車の施設更新の増大により増加

費用負担の分担

- ・利用者、交通事業者、自治体、国の誰がどの程度費用を負担するか

運行データ等の分析

公共交通カバー率

- ・カバーできていない地域がある

路線バス

- ・利用の少ない土日祝の便数を調整し運転手の休日確保を検討。
- ・バスが待機できる場所が少なく、回送が多く発生している。

デマンド型乗合タクシー

- ・補助対象経費や便数など制度を見直す必要性が大

高知県あり方検討会（路面電車）

- ・公共交通の「幹線」である路面電車への設備投資増

対応すべき重点項目

01

人口減少や地域特性に対応した公共交通ネットワークの構築

04

公共交通を支える担い手の確保

06

路面電車施設・整備の老朽化及び耐震化への対応

08

公共交通による人口カバー率の向上

02

電車・バスの利用促進と市民の公共交通に対する意識の醸成

05

需要に応じた新たな交通モードの検討

07

公共交通を継続的に支える財源・費用負担の仕組みの再構築

09

効率的なバスネットワーク構築のための拠点づくり

03

新しい技術やDXの活用