令和６年度 第３回 高知市地域公共交通会議

次　　第

令和７年３月 27 日（木）午後２時 00 分
高知市役所たかじょう庁舎６階　大会議室

１　開　会

２　議　事

（１）前回会議の振り返りについて

（２）令和６年度の主な取組報告について

（３）高知市地域公共交通リ・デザイン分科会からの取組報告

（４）とさでん交通のバス路線の今後について

（５）令和７年度の事業計画及び予算について

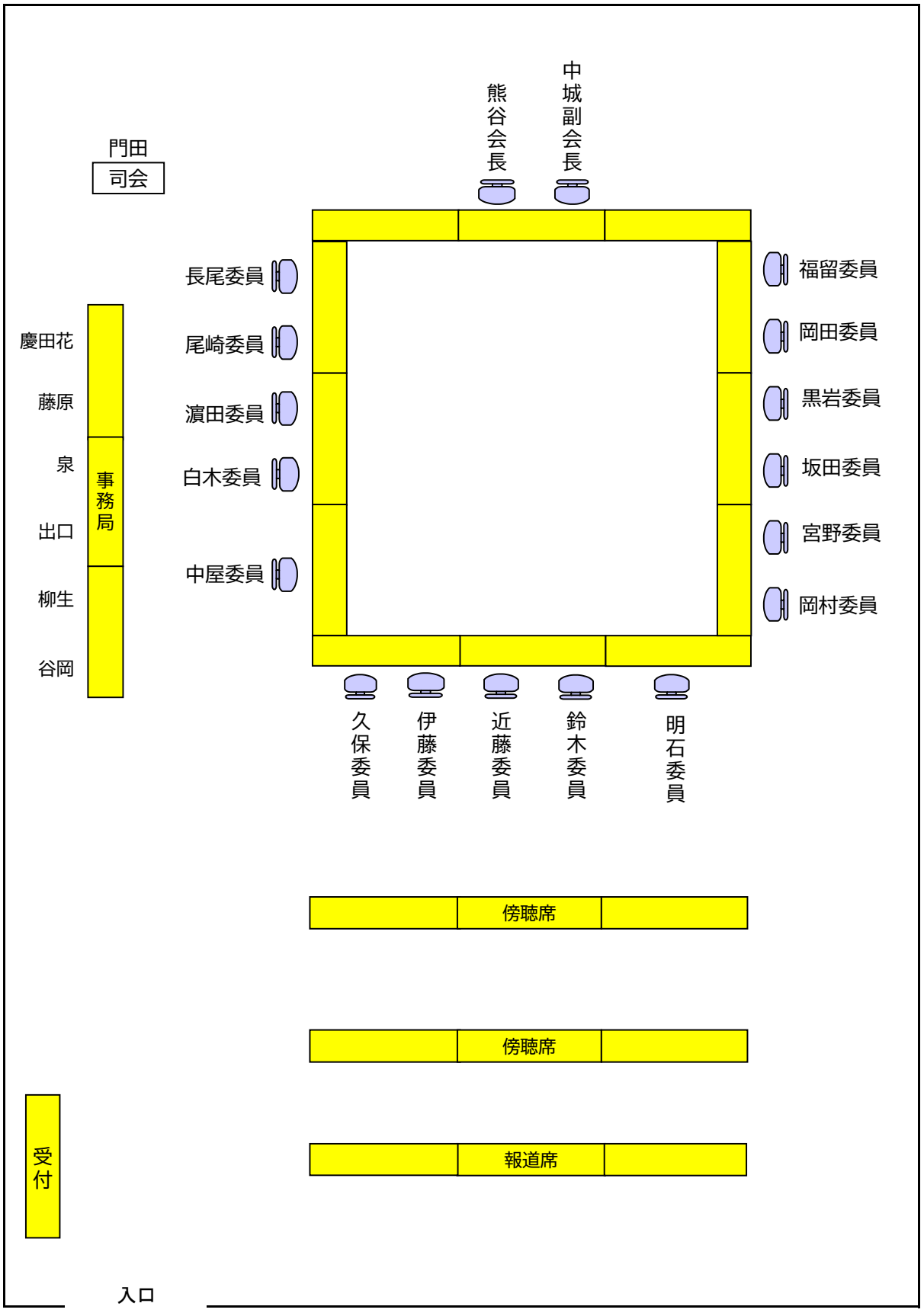
３　その他

４　閉　会

＜配布資料＞

・配席図
・委員名簿
・高知市地域公共交通会議設置要綱
・高知市地域公共交通会議分科会設置要領
・資料 1　　前回会議の会議録
・資料 2　　令和６年度の主な取組
・資料 3-1　　高知市地域公共交通リ・デザインについて（素案）
・資料 3-2　　地域公共交通リ・デザイン分科会で出された主な意見
・資料 4　　とさでん交通のバス路線の今後について
・資料 5　　令和７年度の事業計画及び予算

令和６年度 第３回 高知市地域公共交通会議
配席図



令和６年度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
1	（1）学識経験者	高知工科大学名誉教授	◎熊谷（くまがい）　靖彦（やすひこ）
2		高知大学准教授・ＵＢＣ	岡村（おかむら）　健志（けんじ）
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	伊藤（いとう）　栄（さかえ）
4		とさでん交通株式会社 電車事業部長	近藤（こんどう）　寛（ひろし）
5		株式会社県交北部交通 代表取締役	鈴木（すずき）　憲二（けんじ）
6		四国旅客鉄道株式会社 高知企画部長	久保（くぼ）　正（ただし）
7		高知市ハイヤー協同組合理事長	明石（あかし）　健市（けんいち）
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	濵田（はまだ）　礼子（れいこ）
9		特定非営利活動法人 高知市身体障害者連合会会長	中屋（なかや）　圭二（けいじ）
10		高知市町内会連合会会長	長尾（ながお）　達雄（たつお）
11		特定非営利活動法人 ＮＰＯ高知市民会議事務局長	尾崎（おざき）　昭仁（あきひと）
12		高知市旅館ホテル協同組合女性部部長	古谷（ふるや）　純代（すみよ）
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	岡村（おかむら）　洋祐（ようすけ）
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	宮野（みやの）　広至（ひろし）
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	坂田（さかた）　省吾（しょうご）
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）	白木（しらき）　政行（まさゆき）
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	黒岩（くろいわ）　覚（さとる）
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）	河原（かわはら）　研治（けんじ）
19		高知県土木部高知土木事務所 次長（技術総括）	岡田（おかだ）　智（さとる）
20		高知市都市建設部長	福留（ふくどめ）　正充（まさみつ）
21	（9）高知市長が指名する職員	高知市市民協働部長	中城（なかじょう）　純一（じゅんいち）

◎：会長

第３回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会
委員名簿

No.	区分	所属機関・役職	氏　名
1	学識経験者	高知工科大学名誉教授	熊谷（くまがい）　靖彦（やすひこ）
2		高知大学准教授・ＵＢＣ	岡村（おかむら）　健志（けんじ）
3	関係する公共交通事業者	とさでん交通株式会社 自動車戦略部長	伊藤（いとう）　栄（さかえ）
4		とさでん交通株式会社 電車事業部長	近藤（こんどう）　寛（ひろし）
5		株式会社県交北部交通 代表取締役	鈴木（すずき）　憲二（けんじ）
6		高知市ハイヤー協同組合理事長	明石（あかし）　健市（けんいち）
7	住民又は利用者の代表	高知市老人クラブ連合会副会長	濵田（はまだ）　礼子（れいこ）
8		特定非営利活動法人 高知市身体障害者連合会会長	中屋（なかや）　圭二（けいじ）
9		高知市町内会連合会会長	長尾（ながお）　達雄（たつお）
10		特定非営利活動法人 ＮＰＯ高知市民会議事務局長	尾崎（おざき）　昭仁（あきひと）
11		高知市旅館ホテル協同組合女性部部長	古谷（ふるや）　純代（すみよ）
12	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	坂田（さかた）　省吾（しょうご）
13	道路管理者 又はその指名する者	高知市都市建設部長	福留（ふくどめ）　正充（まさみつ）
14	高知市長が指名する職員	高知市市民協働部長	●中城（なかじょう）　純一（じゅんいち）

●：会長

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となる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。

⑴　地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事項
⑵　市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
⑶　交通計画の作成及び変更に関する事項
⑷　交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
⑸　交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
⑹　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。

⑴　学識経験者
⑵　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
⑶　市民又は地域公共交通を利用する者の代表
⑷　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
⑸　高知県総合企画部長又はその指名する者
⑹　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
⑺　高知県警察本部交通部長又はその指名する者
⑻　国道，県道及び市道の道路管理者又はその指名する者
⑼　高知市長が指名する職員
⑽　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。

⑴　会長１人
⑵　副会長１人
⑶　監事２人

（役員の選任及び職務）

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，高知市市民協働部交通戦略課に置く。
３　事務局長は，高知市市民協働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け

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。

⑴　事業報告書

⑵　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ければならない。

⑴　本要綱

⑵　委員名簿及び委員の異動に関する書類

⑶　会長，副会長，監事及び事務局職員の名簿

⑷　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。

⑴　高知市長が指名するその職員

⑵　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

⑶　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

⑷　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市民協働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。

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リ・デザインすること
運賃協議分科会	協議運賃に関すること

資料１

会　議　録

会　　議	令和６年度第２回高知市地域公共交通会議
開催日時	令和６年７月５日(金)　13：30～14：50
開催場所	高知市役所本庁舎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）柳生優子， （主事）慶田花蒼，（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：門田	**＜１　開会＞** 本日の会は「高知市地域公共交通会議設置要綱」により公開で行う。 前任者の退任により、新たに委員になられた方を紹介する。 四国旅客鉄道株式会社　高知企画部部長　久保　正　様 会議の成立について、本会議は委員の半数以上が出席しているので、設置要綱の規定により、会議が成立していることを報告する。今後の議事運営を熊谷会長にお願いする。
熊谷会長	前回会議で、とさでん交通から提案があった一部に関して、協議が調わなかったのでペンディングにさせていただいた。委員の皆様から、非常に厳しい意見もいただいた。今回は前回の宿題を議論する。 また、６月５日の高知市議会のまちづくり調査特別委員会の中で、議員の皆様から非常に厳しい意見があったと聞いている。ただ、一部をペンディングにしたということに関しては、評価をいただいたと聞いている。 さて、前回いくつかとさでん交通にお願いをした。１つ目は減便対策を検討していただきたいということ。２つ目は地域への周知を進めること。３つ目はバス路線の今後を示すようなものを提案いただきたいということ。以上の３つを宿題としてお願いしていた。今日はこの３点を中心に議論を進めたい。
熊谷会長	**＜２　議事＞** 最初は、前回の議事録の確認。まず、資料１の８ページの黒く塗っているところ。長尾委員から、大型２種免許の取得費用に関する補助を検討してはどうかという意見があった。12ページ、岡村委員から運転手の募集についてホームページで目立つように掲載してはどうかという意見があった。そして、私からとさでん交通に対して減便対策の検討とか、地域への周知、今後の路線案を示して欲しいということをお願いした。それから、高知市に対しては、分科会を立ち上げて議論を深めていただきたいと。高知県に対しては、電車の議論を前進させて、今後のスケジュールをお示しいただきたいということをお願いした。 もし議事録に関して何かご意見があれば、事務局に連絡をお願いする。 続いて、議事２を進める。 まずは生活バス路線について。前回会議で、とさでん交通の10月再編案に関する議事について再協議をしたいとなったが、その後の対応について確認をしたい。資料２の説明をお願いする。
伊藤委員	前回会議で、今年の10月の路線再編案等について意見をいただいたということで、その後の取組みや経過、そして今後の取組み等について説明する。 資料２の１ページに、前回会議以降の経過、今後の予定について示している。前回会議において、路線廃止区間での周知、廃止ではなく減便の検討、将来の方針などが宿題になっていた。 まず、前回会議が５月21日にあり、翌日の５月22日に今年10月の路線再編案をホームページ等に掲載した。次のページから６ページ目までは、ホームページに掲載した内容。 続いて、**トーメン団地線について、減便の対応はできないかという意見があった。前回会**

	議では、廃止ということで案を出していたが、その後検討を重ね、他のエリアや路線に極力影響を及ぼさないであろう便を、午前の上り２便、午後の下り２便を振替設定するよう計画を見直した。 　また、６月18日には、トーメン団地の自治会長を訪問して、今回の計画と便の設定等について説明した。その後、副会長からも電話で連絡をいただいて、同様の説明をした。 　６月20日には、今回の部分的に廃止になる停留所18ヶ所にお知らせを掲載した。吉野エリアについては、新たな路線の案内も同時に掲載した。利用者については、前回会議以降の報道等を受け、問い合わせが一番多かったように思う。吉野線の路線の廃止と捉えた方が多く、路線の再編によって一部区間の廃止は伴うが、新しい路線を設定するという説明をしている。また、会社に吉野公民館長様や一般の住民の方の来社もあった。こういった方々にも丁寧な説明をした。加えて、土佐塾の学校の方も来社された。登下校の時間帯に駐輪場近くまで来るように調整できないかという依頼だった。下校時間については、現在計画している時間と少しずれがあるので、学校側の希望を検討するということで、できる限り調整したいと考えている。 　今後の取組みとしては、７月中旬頃に廃止バス停に改めて廃止のお知らせの掲載、同じく中旬頃には廃止区間や大幅な減便対象区間の高頻度利用者へ手紙を郵送する予定。 　また、８月下旬のなるべく早い段階で、全てのバス停にダイヤ改正のお知らせと、あわせてホームページに掲載する予定。これらを経て、全バス停の時刻表の貼換えを実施する。 　以上が、これまでの経過と今後の取組みについての説明。将来の再編方針等については、この後ご説明させていただく。
熊谷会長	自治会長の反応等はどうだったか。
伊藤委員	一定、会長は理解されていたと思う。その後、副会長から連絡をいただいた時が、ちょうど自治会を開いている最中ということで、周りの方からは便をもう少し残して欲しいとか意見もあったが、廃止予定から朝と夕方の便を確保できたことの評価をいただいたように感じた。
熊谷会長	次の資料３と資料４の説明を聞いてから議論を進めようと思うので、あわせて説明をお願いする。
伊藤委員	資料３の「高知市地域公共交通プラン」は、トーメン団地線を２往復設定した関係で数字に変更が生じている。変更点だけ説明させていただく。 　１ページ目の変更は、補助金額が128万4000円の増加となっている。２ページ上段の表の右端のＲ７計画が、先ほどのトーメン団地線の関係で、系統数や回数、その他の数字に変更が若干ある。あわせて、３ページ下段の自主運行系統他のＲ７計画、４ページ上段の高知市補助系統のＲ７計画の数字が変更となっている。５ページの左端の縦の番号25、32、33、34の実車キロと金額が変更になっている。 　次からは、各系統の概要を説明したもので、変更点だけ説明させていただく。26ページの色付きの便は、トーメン団地線に振り替えた便。32、33ページに「新設」という文字が時刻の横にあるが、これはトーメン団地線のダイヤ。土日、平日ともに午前上り２便、午後下り２便となる。34ページの色付きの便も、トーメン団地線に振り替えた便。あわせて、運用により、減便となった時刻を表示している。路線概要の説明は以上。 　53ページは路線維持のための取組みについて、これまで講じてきた利用促進等の一覧。割引施策や、高齢者や学生、小学生向けの利用促進策等。54ページは乗継割引ポイントの取組みについて。現在、乗り継いで割引となるところは、全線で14ポイントある。この10月からは、新たに朝倉駅前、桟橋のポイントを設定する予定。割引額についても、拡充に向け現在検討中。 　続いて、資料４の生活バス路線の退出について。こちらも前回会議において説明させていただいた。変更となったところは、今回、トーメン団地が退出区間ではなくなったという

	ことで、トーメン団地の部分を削除している。
熊谷会長	前回、議論があったトーメン団地の減便対応についての説明と、周知に関すること、さらに前回の生活バス路線についての変更点の説明をいただいた。ここまでで、意見をいただきたい。
古谷委員	前回会議で、廃止ではなく減便から検討していただきたいとお願いしたら、真摯に受けとめていただいて、減便で運行していただけることに感謝を申し上げる。高知新聞で、今後の公共交通のあり方という記事が毎日出ているので、公共交通機関のあり方を皆さんが重く受けとめることが多くなったと思う。住民の方々も大変喜んでいると思う。住民の方々も、廃止ではなく減便になったということを重く受けとめて、利用しなければこれから先はなくなるということを、もう少し重く考えていただきたいと思った。住民１人の声が聞こえずとも、この結果でよかったということを感じておられると思うので、本当にありがとうございました。
長尾委員	トーメン団地を廃止ではなく減便ということで、便を残したということは非常に評価をさせていただきたいが、トーメン団地に代わる別の路線には影響があるという結果。その影響を受けた路線は今後どうするのか説明をいただきたい。
伊藤委員	トーメン団地線の復活については、例えば、一宮でとめていたバスをトーメン団地まで延ばしたり、朝に２便ある医大病院発の便を、利用実態からすると１便にしても大きな影響はないであろうと考え、トーメン団地発に振り替えている。便がなくなるのではなく、２便あったものが１便で対応できるので、大きな影響はないものと思われる。
長尾委員	トーメン団地は減便で廃止ではないが、その影響で他の便が一部減るということ。予想はしていたが何の工夫もない。片方が減ると片方は増えるというのは当たり前の話。何も考えていないと思わざるをえない。前回、運転手がいないと言われると、我々はなにか言える立場ではないと申し上げた。もう少し工夫をしてもらいたかった。
尾崎委員	廃止から減便に変更するということで、対応いただきありがとうございます。説明にもあったが、会社までお話を聞きにこられた方もいたということだが、皆さん納得して帰っているのか。
伊藤委員	吉野の公民館長さんは要望ということで書面を持ってきた。そちらは会社で受付をしてから受け取っている。書かれていたことは、便を残してもらいたい、吉野バス停まで残してもらいたいという意見だった。 一般の住民の方が来社された時も、吉野線そのものが廃止ではなく、新たな路線を設定して近くに路線があるということを説明した。その路線図を何枚かコピーしてお渡しすると、近くに配るということで帰られたので、一定は理解をいただいたと思っている。
尾崎委員	影響がある地域に両親が住んでいて、今回の話もニュースや新聞に出ていたのでどうしたものかという話をしたとき、廃止されると勘違いをしていたので、引き続き周知徹底をお願いしたい。
熊谷会長	必ずしも満点の回答ではないかもしれないが、非常に苦しい状況の中で減便対応にするなど、できるだけのことをされたと思っている。現時点での最適解に近い状況かと思う。前回はペンディングにさせていただいたが、努力をされたということで、資料2、資料3、資料4について、今回は認めさせていただきたいと思うが、賛同いただけるかたは挙手をお願いする。

	――― 全員挙手、承認 ―――
熊谷会長	それでは、とさでん交通については手続きを進めていただければと思う。 続いて、資料５の説明をお願いする。
伊藤委員	資料５「今後のとさでん交通バス路線について」説明させていただく。 １ページ目は、令和６年から令和８年までの３年間に関して、乗務員不足に対応した見直しエリアの案を示したもの。番号は優先順位を示したものではない。このエリアの中には、先ほど承認をいただいたエリアもある。今年の10月に向けて再編を目指したエリアは、２、６、７、８、11番。12番は土佐市のエリアだが、すでに土佐市の地域公共交通会議で今年の10月からの代替交通が決定している。 次のページに乗務員の予測推移が出ている。こちらに示すように、乗務員不足が急激に改善するということは非常に予測しづらい。乗務員数に応じた運行可能な規模の中で、労働時間などの法令遵守を基本に、今後は自治体とどういった再編をしていくか協議しながらの計画策定になるかと思う。 また、このエリアを選んだ理由として利用者数が少ないということもあるが、基本の考えは輸送量が多い区間は幹線として一定の便数は確保し、その他の支線については、デマンド交通等で補っていただきたいという思いがある。見直しエリアは、当社の40～50人乗りのバスの運行が本当に必要なのか、路線の統合や再編、系統の集約によって効率化が図れないかなども検討していく。 また、当社は電車もある。よく言われる電車との並走回避は、どこかの区間で可能ではないか。エリアにおいては、タクシーや小型車などの代替交通の導入が可能ではないかなどの検討から選定している。ただ、このエリアをどういう方向にするのかというのは、今年10月の計画以外のエリアについては、まだ策定しきれていない。この後の分科会等での協議になるのではないかと考えている。 ２ページは今年の２月の会議で示した乗務員数の推移予測。このときは、昨年の12月の時点で乗務員は19人不足という数字になっているが、直近だと６月１日現在は25人不足と深刻な状況に変わりない。また、６年度、７年度、８年度に10人強の乗務員が、このまま行けば出ていくという予測になっている。 ３ページと４ページは、電車・バス乗務員確保に向けた取組みを紹介している。多岐に渡っていろいろと採用に向けた取組みをしている。県内高校への訪問や自動車学校へ募集チラシの配布、職場紹介の内容のYouTube配信など多くの取組みを実施しているが、なかなか成果に繋がらない。岡村委員から、採用に関するホームページの掲載について指摘があったところだが、トップページに採用情報を載せている。バス乗務員不足も深刻だが、他部署においても人員不足が深刻な状況は変わりない。弊社人事部門は、採用強化に繋がるよう改修を検討しているところ。 ５ページは前回会議でも示したが各バス停の乗車数と降車数を示した資料なので、また目を通していただきたい。 ６ページは２月の会議において、社長の樋口から説明させていただいたものと同じもの。２月の会議では、社長から路線バス事業の経営面からの補足説明として、補助金をいただいた後も自社の赤字は年々増加しており、2023年度は約２億円に膨らんでいる。事業継続のためには補助制度の改善が必要。その上で、自治体の財源に限りがあるとすると、人員不足だけでなく自治体の財政面からも走行キロの縮小、路線の縮小、減便などになるのではないかと、投げかけをさせていただいた。 乗務員確保の視点からも、給料などの処遇改善はもとより、若者が将来に希望をもってバス乗務員に就職できるようにするという点で、安定した維持制度への改善は不可欠であると説明させていただいた。弊社の人員不足の背景としては、こういった収支面のこともあるということを改めて確認していただきたく資料として出している。
熊谷会長	１ページのタイトルの「見直し」の意味はなにか。

伊藤委員	**「見直し」というのは、とさでん交通のバスで運行するということだけではなく、例えば、当社のバスが運行できないところは他社のバスやタクシーなどの代替交通も協議できれば、という思いも込めてのエリア設定としている。**
熊谷会長	減便、あるいは廃便、さらには重複しているような路線は１つにするとかなどを含めた見直しで、かつ、廃便になれば、他の手段とも連携しながら住民に迷惑が掛からないようにするという意味であると理解して良いか。
伊藤委員	そういう方向になるように、自治体を含めてこの後の分科会等で協議していければと考えている。
熊谷会長	これを決めた根拠は、１つは運転手１人当たりの走行距離みたいなものがあって、そこから考えたということ。もう１つは利用者の問題ということ。その２つから考えを導きだしたという理解でよろしいか。
伊藤委員	一番大きいのは、乗務員で賄える規模でしか運行できないので、毎年10%減っていけば、その乗務員数で路線と便数を見直していくという方向になる。
熊谷会長	逆に言えば、乗務員が増えれば路線や便数は一定維持できるという理解か。
伊藤委員	あくまでも、乗務員数の予測に対して計画を策定している。
熊谷会長	以上、誤解のないように議論を進めていただきたい。
長尾委員	96%が補助対象路線でも２億円の赤字。これからの数字を見ると運転手がどんどん減っていく。３年後、また路線がいっぱい減ると私は予想している。高知新聞の連載は非常に勉強になる。上手に全国を回って取材をされている。その記者さんの思いも載っていて非常に勉強になる。この資料を見て、とさでん交通は一生懸命頑張った、いろいろお願い申し上げたが頑張った結果が出ている。今後どうするかということになる。高知市の新しい市長の課題は非常にある。新聞にも載っていたが、公共交通はまちづくりにつながるという記載もあった。高知市がどう考えるか、今後どうするか。また、とさでん交通の最大株主の高知県も真剣に検討していただかないと。もう検討している段階ではない。高知市と高知県が真剣に検討しているかコメントをいただきたい。
中城副会長	バスの運転手不足という話が先程からあるように非常に深刻化していて、今回バスの減便、路線廃止を検討しなければならないという現状については、一定やむを得ないという認識をしている。しかし、大幅なバス路線の縮小については、利用者をはじめ市民の皆様の生活に大きな影響を与えるものなので、路線廃止の代替手段をどのように確保していくのか、交通の空白地をどのような交通手段で埋めていくのかなど、市民の移動の足を確保する観点から、市としても早急に対策の検討、実施を進める必要があると考えている。 対応策としては、デマンド型乗合タクシーやコミュニティバスの導入など、いろいろ手段を考えられると思うが、技術的な課題や財政面での課題などがあるので、バスやタクシーを運行する交通事業者と協議を行うとともに、他都市の先進事例や分科会への意見なども参考にしながら、具体的な公共交通ネットワークの再整備を進めて参りたいと考えている。
坂田委員	改めてあり方検討結果報告書を見ていて、大きく３点書かれていたと思う。１つは真に持続可能な地域交通の再構築ということ。それと多様な交通網の総合連携。あと、コンパクトプラスネットワークのまちづくりの実現と書いているので、これを具体的に関係者の県や市や事業者など、その枠組みを超えて、同じ視点でどうしていくかということを考えて

	いく時期に来ていると思っているので、後程、電車の話を答えさせていただこうと思っていたが、単に電車をどうするのかだけではなく、重複路線の話もあるし、電車を維持するためにもいろいろなコストがかかってくる。そういったことを具体的に、他の関係市町の方、事業者の方、あるいは市民の方にも考えていただきながら、具体策を、フレームを再構築していくという考え方で進めていきたいと思っている。
熊谷会長	とさでん交通の樋口社長も傍聴席にいらっしゃるが樋口社長から何かあれば。
樋口社長	今の議論で方向性の話もあったのであまりない。多様な手段を検討していただき、バス事業者として今後ともできる限り努力していくと、最後まで努力するということを続けていきたいと思っている。 先ほど承認いただいた資料3の2ページに、弊社の路線バス事業の令和3年から令和7年の計画という補助金の金額等の推移がある。この令和7年計画というのがこの10月からの1年間の計画で、先ほど補助金をいただいても2億円の赤字というのは事業者負担という行にある。これが一番右の令和7年だと2億5000万円ぐらいに増えるということになっていて、個々のエリアだけではなく事業全体について懸念材料としてあるのではないかと思うが、この点について発言がなかったのは残念かなと思った。こういったことの改善についても、自治体の皆さんと協議をさせていただきながら、とさでん交通としてできる限りの対応をして参りたい。
長尾委員	高知市、高知県、社長の話を聞いて、どう聞いてももうお先真っ暗。もう3年後という話ではないような気がする。先日勉強会に参加したら、もう電車通りだけになるねと言われた。高知市ではデマンドタクシーで手当てをしている。中心市街地は電車とバスが通っていて、その周りはデマンドタクシー。その中間点が3年後にどうなっているか心配している。中間点にはまだバスが通っているが、去年の減便で大きく減った。土日は2時間くらい待たないと、まちへの移動手段がないという状況。中心市街地と周辺部の移動がこれからのまちづくりの最大の課題ではないかと。 先日、春野で話し合いがあった。春野は将来バスが通らなくなるであろうとみんな思っている。デマンドタクシーは家の前まで来てくれるが、道が狭い所は来てもらえないという話も出ていた。タクシーが通れない狭い道がたくさんある。そこをとさでん交通にお願いするのは無理な話。行政に頼む話。先ほど両方の話を聞いたが、議会答弁と同じような話。高知県、高知市が自分事と思って考えてもらいたい。利用者代表としてお願い申し上げる。
熊谷会長	いまの話を肝に銘じていただきたいと思った。 資料5の1ページは誤解しないでいただきたい。この部分がなくなると誤解されると非常にショックなデータになるので、今後これを見直すという理解でよろしいか。
伊藤委員	このエリアについては、管轄している自治体などとの協議になろうかと思う。
熊谷会長	他の方は何かあるか。
岡村委員	資料5を見てとてもショックだった。どうして見直しエリアというのがピンポイントで出てくるのか疑問。運転手不足に対応してということで、どうして例えば5番、9番とピンポイントで出てくるのかとても不思議。今後、このエリアをどうするかではなく、全体をどう考えるかという議論が要ると思う。議論がミスリードにならないといいなと感じている。 先ほど熊谷会長からもあったが、運転手が確保できれば見直し対象にはならない、という認識で良いか。これは令和6年から令和8年だと思うが、例えば、2ページ目の令和6年が何人になれば大丈夫とか、令和7年が何人であれば大丈夫とか、そういうものがあるのか。

伊藤委員	令和６年10月に関しては、説明した再編内容で乗務員不足の解消まではいかないにしても緩和はされる。ただ、乗務員が減っているペースは少し早い。例えば令和６年度現在は予測以上に減っている。減っている理由は採用できていないから。基本的に毎年３人の採用を見込んでいたが、今年度はまだ１人しか採用できていないということもあり、来年に向けても非常に厳しい。 また、来年10月に向けて１年前くらいから着手しないと、来年10月の再編の議論はなかなかできない。まずは、来年10月に向けて早急に協議していきたい。
岡村委員	**前回会議で、ホームページの運転手の募集について目立つような掲載を提案したが、トップページを開いてすぐのところにあると良いと思う。**それはすぐできるのではないかと思っている。それで人が集まるかどうかは別で、みんなに知っていただくことは重要だと思う。
熊谷会長	資料５の１ページ目について決めた背景の説明がされたが、もう少し説明がわかるように、後の表と合わせ技でやらないと非常にショックなデータになる。運転手数や利用者数、かつ、並走区間の状況など、いろいろ説明されたものがないと、この資料だけだと誤解されるのではないか。おそらくデータを持っていると思う。それは一種のパラメータみたいなものだと思うので、それが変わればこうなるとか、そういうものと思って聞いていたがどうか。
伊藤委員	このエリアの考え方については、利用が少ないという理由だけではなく、路線が一部並走しているようなところは変更できるのかとか、路線だけではなく、乗務員の運用については便数もかかわってくるので、いかに効率的な運行で乗務員不足に対応するかというところを目指すうえでこのエリアを示しているが、具体的なところは、今後協議等の中で案を示したいと考えている。
熊谷会長	考える根拠を文章化するというか、できれば定量化することが今後必要と思う。
中屋委員	**今まで、便を減らす理由は赤字だからということだったが、今回は人手不足というテーマ**だった。将来にわたって職員が減っていく予測をしているということは、今の若い世代の方が、職業選択として運転手や乗務員を選ぶかどうかという社会問題だと思う。以前、高知県では公共交通がないと不便というコマーシャルをやっていたと思うが、そういうのも含めて公共交通の職業をＰＲしていかないと、若い人が公共交通の職業を選ばない時代が来ていると思う。危険性をＰＲするのは良くないかもしれないが、そこをやっていかないと運転手をやりたいという人は出てこないのではないかと思う。**公共交通は人の命を預かる職業で、その負担をしたくないという若者もいるかもしれないので、その大切さや職業としての大事さみたいなものを、もっとＰＲすることができたら変わってくる**のではないかと思う。公共交通の運転手、病院の看護師、警察官、消防士の方は休日が関係ない職場。わざわざそれを選択するという気持ちを持っている若者が欲しいと考えてしまう。やっぱり職業として選んでもらえるというＰＲが必要ではないかと思う。
熊谷会長	ぜひ参考にしていただきたい。 非常に厳しい意見もあり、前向きな意見もあった。厳しい中でいかに路線バスを維持するのかということは大きな問題だと思う。今後は、高知県・高知市が中心となって、本格的に向き合って検討していただきたい。高知市はこの後の分科会で具体的に議論されると思っている。路面電車について、坂田委員からお話しすることがあればどうぞ。
坂田委員	路面電車については県主体で検討していくことになる。関係市町ととさでん交通も一緒に入って、路面電車のあり方について検討していく。その中で、バス運転士の方が不足して

	いる状況で、レコメンデーションをどうしていくかをまず決めなければならないと思っている。 　維持管理についてもお金がかかっている状況にあるので、どういった形で負担していくかということもあるので、7月に2回くらい、まず関係市町ととさでん交通も入っていただいて、今日話していただいた中身も必要だと思っているので、そこをきっかけにして、年度末なのか、大きいテーマとなると来年の前半ということも考えていかないといけないと思っているが、路面電車のあり方について整理をしていきたい。
熊谷会長	前回指摘したことが少し前に進んだと理解した。それでは、バス・電車の問題については、今後さらに検討を進めていただきたい。 　続いて、リ・デザイン分科会の設置について、資料6を簡単に説明させていただく。1ページは**地域公共交通リ・デザイン分科会の設置についてということで、前回話をしたあり方検討会で提案された内容をもとに、リ・デザイン分科会という会を新設する。**分科会は、高知市公共交通会議の所掌事項1～6を具体的に協議する場ということで、下に分科会と書いてある1つは地域公共交通リ・デザイン分科会ということで、専門的な議論を進めようということ。所掌事項は、真に持続可能な地域公共交通へとリ・デザインするということで、まずは路線バスの運転手の問題などを深掘りしていただきたい。また、タクシーなどの議論もできればと思っている。 　メンバーは、前回、中城部長を分科会長として指名した。そして、委員はこの公共交通会議の中から14名の方を指名している。まずはこのメンバーで、早急に議論をスタートしていただきたい。以上が、リ・デザイン分科会の設置についてで、内容については承認いただきたい事項。この内容にについて、承認いただける方は挙手をお願いする。 ――― 全員挙手、承認 ―――
熊谷会長	それでは、分科会長から一言あればお願いする。
中城副会長	会長から指名された皆様と分科会をスタートすることになるが、本会議終了後、初回の分科会を開催したい。会の内容やスケジュールなどについては後程お示しする。
	＜3　その他＞
熊谷会長	その他事項として事務局から何か。
事務局：出口	前回の5月の会議に引き続き、本日も参加いただきありがとうございました。高知市では、リ・デザイン分科会の中で、関係者の方々とともに、路線バスや乗合タクシーなど、地域公共交通を中心に議論をスタートさせる。今後とも協力をよろしくお願いいする。
	＜4　閉会＞
事務局：門田	以上で、第2回高知市地域公共交通会議を終了する。

資料２

令和６年度の主な取組報告

2022高知市地域公共交通計画（R4～R8）

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

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

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

事　業

1　地域ぐるみで支える仕組みづくり
2　バス路線の再編
3　鉄道を活用した広域幹線の機能強化
4　コミュニティ交通の導入
5　交通結節ポイントの機能強化
6　運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し
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
9　バス路線の確保・維持
10　乗合タクシーの確保・維持
11　バス停・電停等の利用環境の改善
12　バス・電車車両の改善
13　路面電車を活かした魅力づくり
14　多様な情報サービスの提供
15　イベント等における広報活動

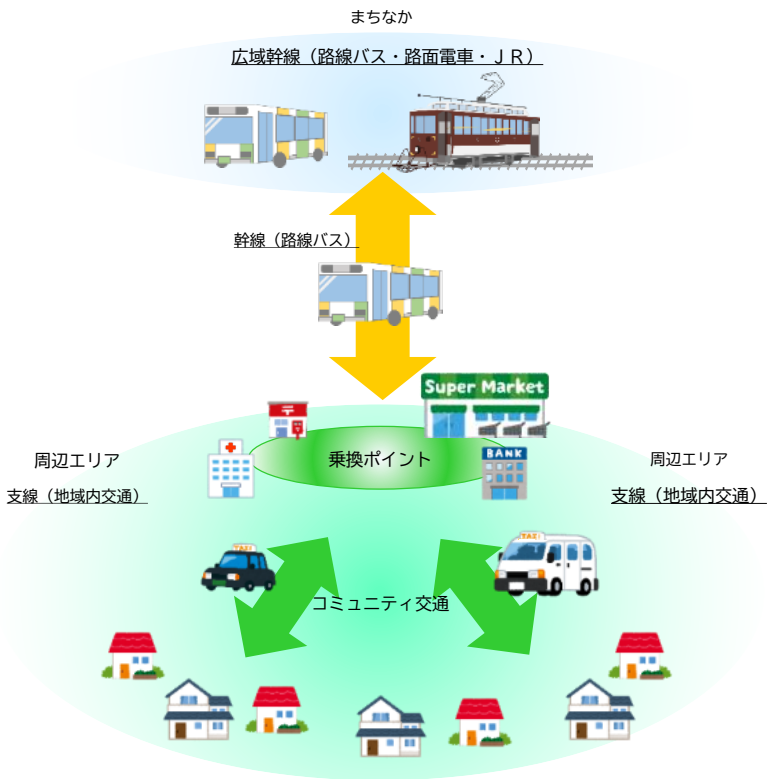
JR

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。

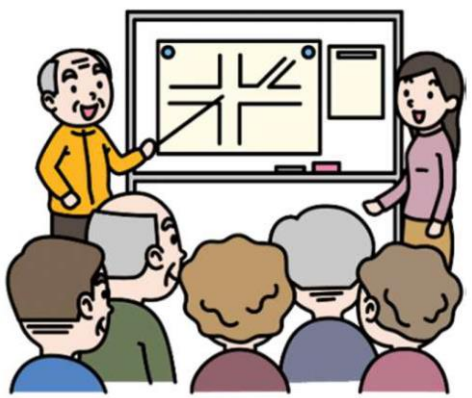
◆事業内容

・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６年度の取組

令和６年５月21日（火）　第１回高知市地域公共交通会議

令和６年６月３日（月）　高知県地域交通協議会　第１回中央ブロック会幹事会

令和６年７月５日（金）　第２回高知市地域公共交通会議

令和６年７月５日（金）　高知市地域公共交通会議　第１回地域公共交通リ・デザイン分科会

令和６年７月８日（月）　高知県地域公共交通活性化協議会　第２回中央ブロック会

令和６年10月７日（月）　高知市地域公共交通会議　第２回地域公共交通リ・デザイン分科会

令和７年２月13日（木）　高知市地域公共交通会議　第３回地域公共交通リ・デザイン分科会

令和７年３月27日（木）　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

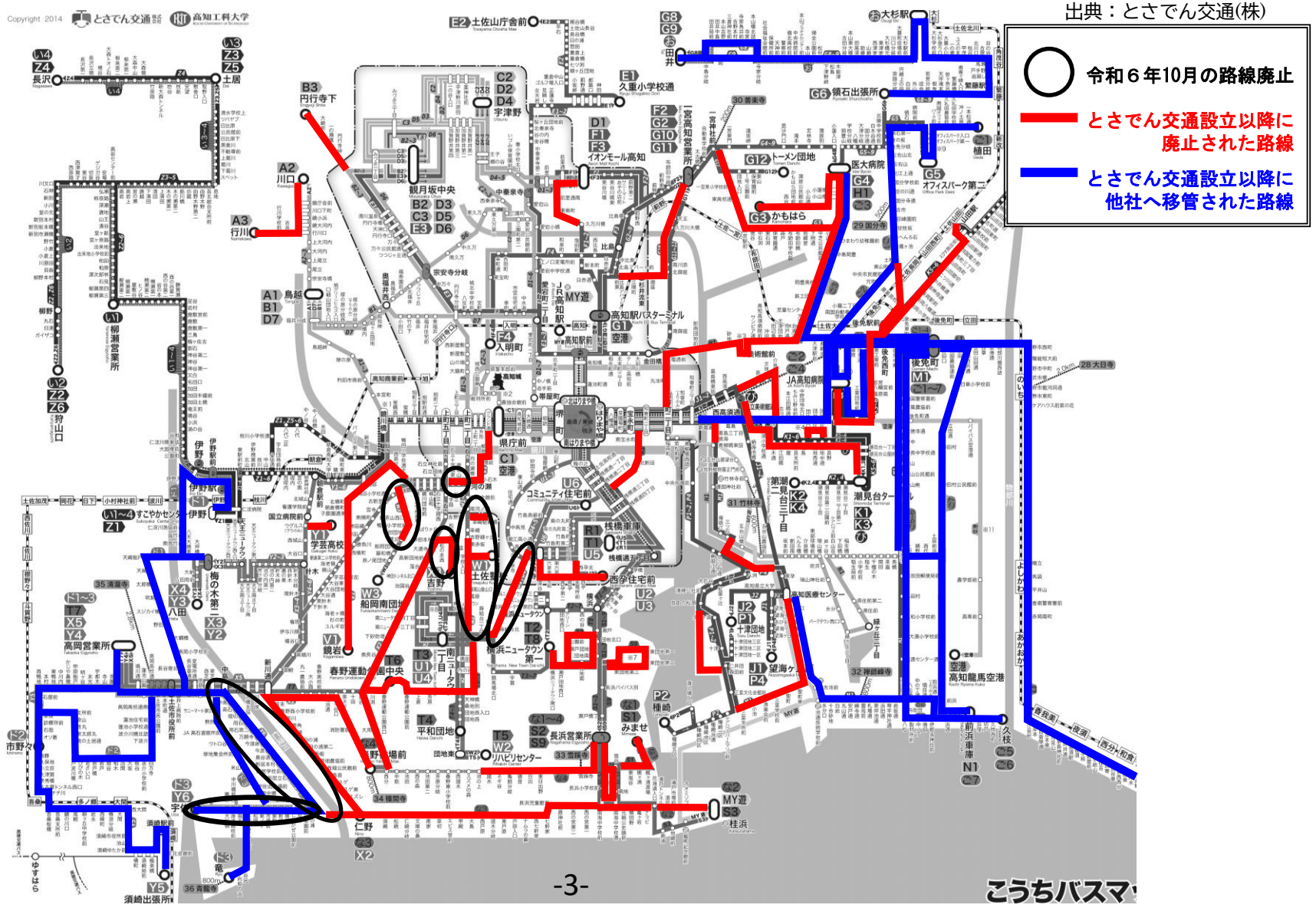
・「路線再編の基本的な考え方」に基づき，バス路線の現状及び課題を整理し，課題解決の方向性を示した上で，「めざすべきバス路線網」に再編します。

（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
系統数	190	192	180	123	89	89	85	81	79系統	71系統	71系統	64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

出典：とさでん交通(株)



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。

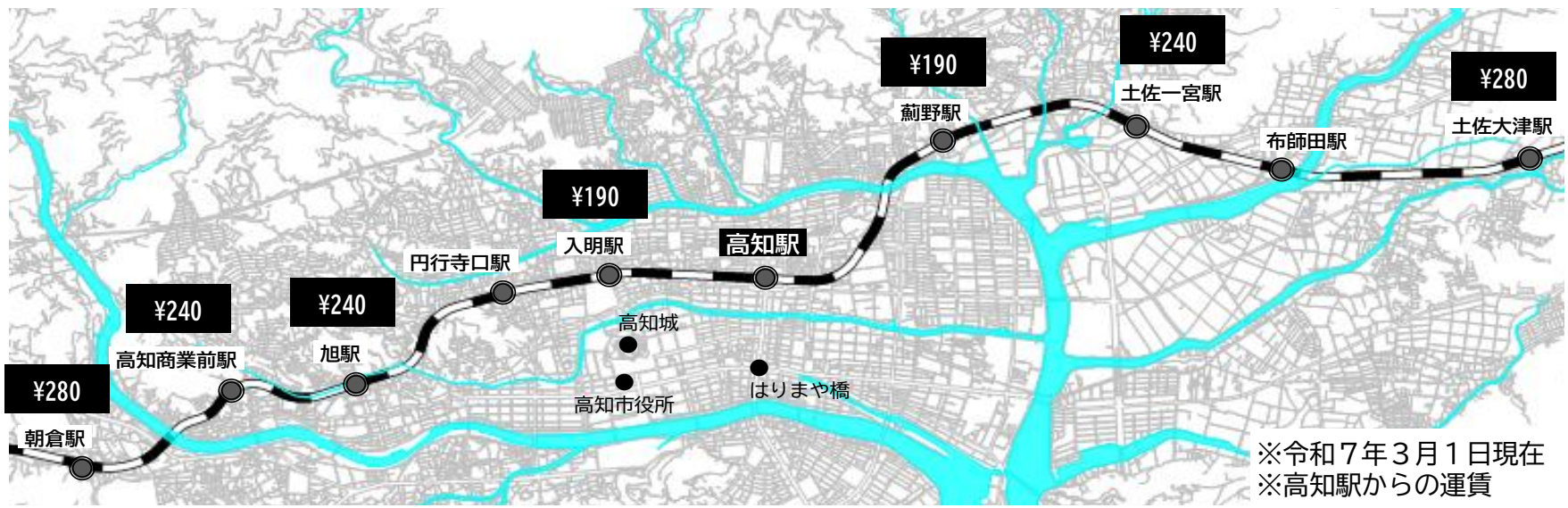
◆利用状況

（人）

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
土佐大津	379	370	387	418	455	500	457	442	433	425	414	371	347	392	429	435
布師田	75	66	66	62	67	68	65	72	78	85	92	94	84	91	84	83
土佐一宮	344	331	322	310	312	318	310	366	360	358	354	365	321	350	383	442
薊野	150	137	130	151	162	171	169	177	175	173	184	192	165	180	206	231
高知	5,236	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
入明	350	328	342	348	387	468	459	481	468	478	467	466	416	443	469	472
円行寺口	298	257	266	287	298	273	249	242	255	259	278	302	270	269	311	310
旭	749	749	749	758	749	733	688	693	692	686	719	683	610	624	649	708
高知商業前	419	402	434	416	437	471	485	554	563	547	532	518	509	508	552	546
朝倉	835	877	870	894	924	937	917	965	920	916	910	980	776	790	847	885
合　計	8,835	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

出典：四国旅客鉄道(株)

◆運賃

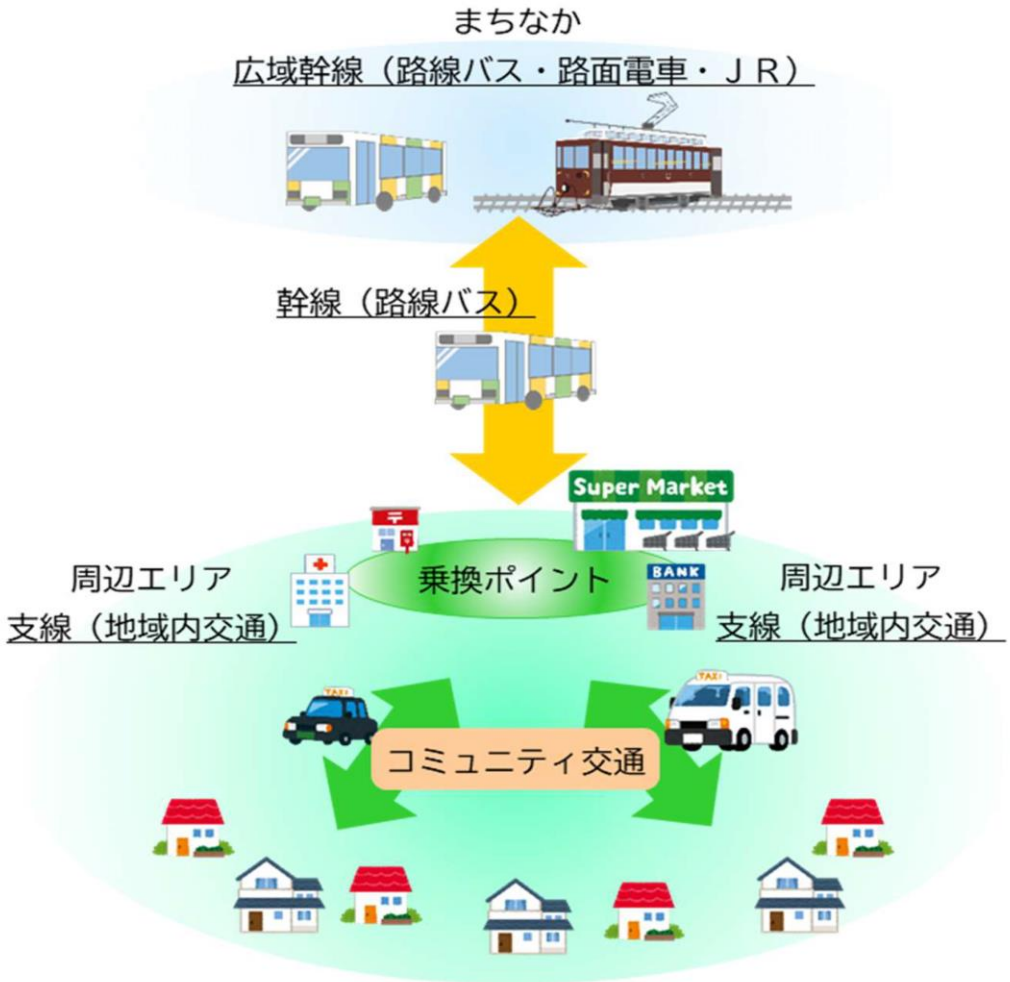


※令和７年３月１日現在
※高知駅からの運賃

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

◆令和６年度の取組（結節ポイントの機能拡充）

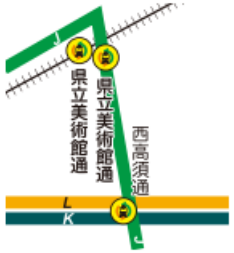
割引額の見直し（30円→100円割引）

高知駅ポイント

バス◂▸バス◂▸路面電車

美術館通ポイント

バス◂▸バス◂▸路面電車



一宮ポイント

バス◂▸バス

ポイント	割引額（現行→新）
・高知駅 ・美術館通 ・一宮	30円→100円
・桟橋 ・朝倉	New　100円
・宗安寺 ・中秦泉寺 ・長浜	廃止

ポイントの新設（100円割引）

桟橋ポイント

100 円割引（60 分以内有効）

バス◂▸バス◂▸路面電車

朝倉ポイント

100 円割引（60 分以内有効）

バス◂▸バス◂▸路面電車

ポイントの廃止

宗安寺ポイント

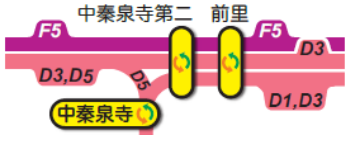
30 円割引（60 分以内有効）

バス◂▸バス

中秦泉寺ポイント

30 円割引（60 分以内有効）

バス◂▸バス



長浜ポイント

100 円割引（60 分以内有効）

バス◂▸バス

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のない運賃体系の見直しが必要です。

◆令和６年度の取組

運賃の見直し

		改定日	改定前	改定後
バス（市内均一運賃）		令和６年11月1日	200円	240円
電車（市内均一運賃）			200円	230円
タクシー	初乗運賃	令和６年２月19日	1.25km 580円	1.0km 560円
	加算運賃		288m 80円	269m 80円

通学定期券半額キャンペーン

子育て世帯の負担軽減と，厳しい環境下にある交通事業者の支援を図るため，通学定期券購入者と事業者負担分について半額補助するもの。

		利用者数（人）		販売額（千円）	
		R5.3～R6.1	R6.3～R7.1	R5.3～R6.1	R6.3～R7.1
とさでん	電車	1,364	2,022	19,089	39,341
	バス	574	1,136	17,155	45,100
北部交通	バス	49	67	2,497	3,408
東部交通	バス	0	6	0	158
合計		1,987	3,231	38,741	88,007

1.62倍

2.27倍

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。

＜ＪＲ高知駅駐輪場＞

＜ＪＲ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
	1,949	50

・令和５年度の高知駅駐輪場は，東駐輪場，西駐輪場ともに７割近く利用されている。

・令和５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46%から60%まで利用増。

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
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
	率	60%	62%	69%	73%	74%	80%	74%	73%	73%	76%	64%	68%	67%	66%
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
	率	65%	66%	70%	70%	70%	90%	83%	81%	81%	76%	71%	67%	71%	68%
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
	率	54%	53%	52%	51%	52%	51%	48%	50%	51%	52%	43%	46%	51%	53%
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	30
	率	78%	74%	70%	66%	64%	64%	62%	60%	56%	50%	44%	46%	46%	60%

※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。

桟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６年度の年間平均利用率は，桟橋は93%，美術館通は99%，高須は92%と高い利用率で推移。
・一宮の利用率は17%と他の駐車場と比べ利用が少ない。

場所	桟橋			美術館通			高須			一宮		
乗換	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	41	34	83%	172	169	98%	28	24	86%	23	3	13%
5月	41	36	88%	172	169	98%	28	27	96%	23	4	17%
6月	41	38	93%	174	174	100%	28	26	93%	23	5	22%
7月	41	40	98%	175	173	99%	28	27	96%	23	4	17%
8月	41	40	98%	175	173	99%	28	28	100%	23	4	17%
9月	41	41	100%	175	173	99%	28	25	89%	23	4	17%
10月	43	41	95%	175	174	99%	28	25	89%	23	4	17%
11月	43	40	93%	175	174	99%	28	26	93%	23	4	17%
12月	43	38	88%	175	175	100%	28	24	86%	23	4	17%

事業９　バス路線の確保・維持

◆事業概要

・日常生活・社会生活に必要不可欠な通勤，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「市街地区域」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

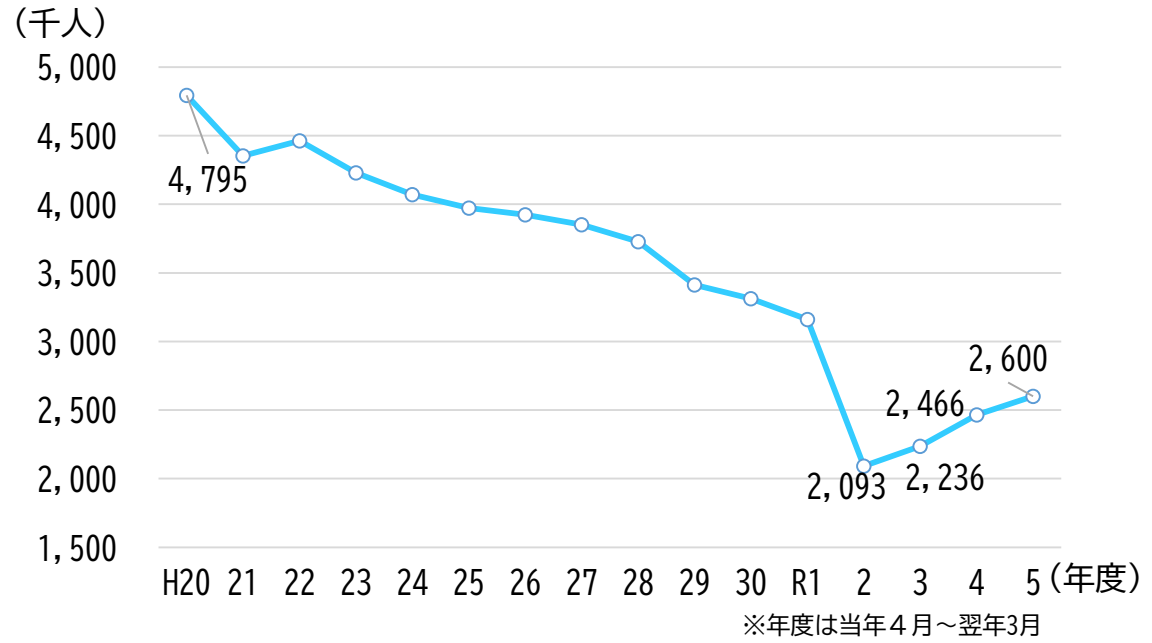
※運行補助に係る検討項目

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

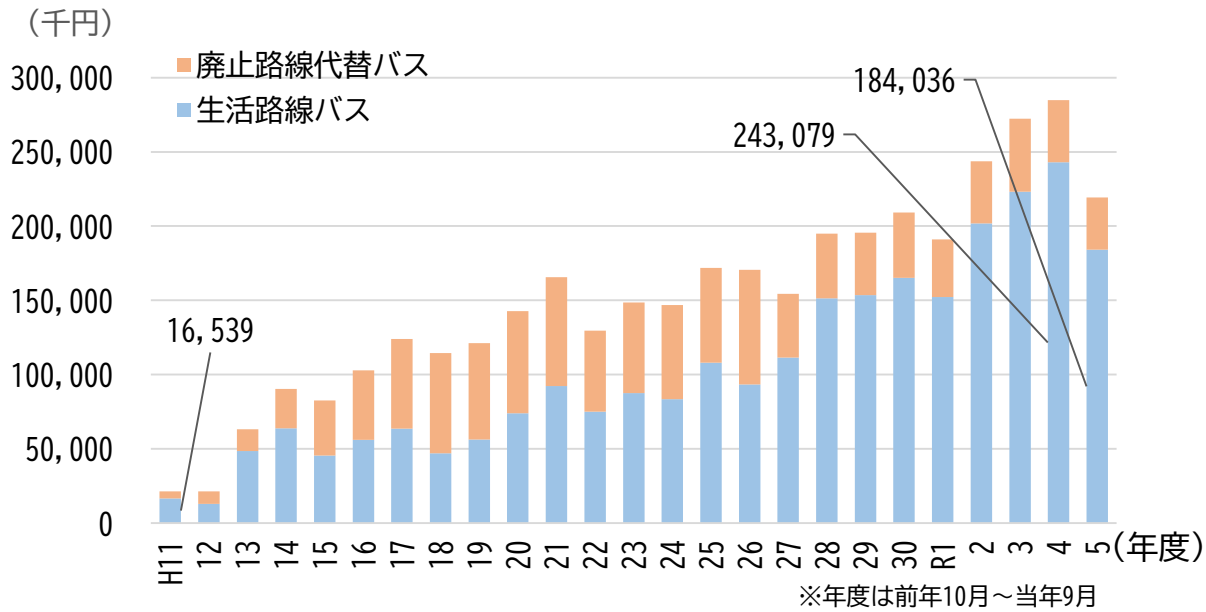
利用状況

・とさでん交通の令和５年度利用者数は，前年度比1.05倍の2,600人と増加傾向にあるものの，コロナ禍前までの利用回復には至っていない。



補助金推移

・令和２年度から４年度までは新型コロナに対応する国の交付金を活用し，運行補助金を拡充したが，令和５年度は新型コロナの５類移行や観光需要の回復に伴い，運行補助金額は減少。



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

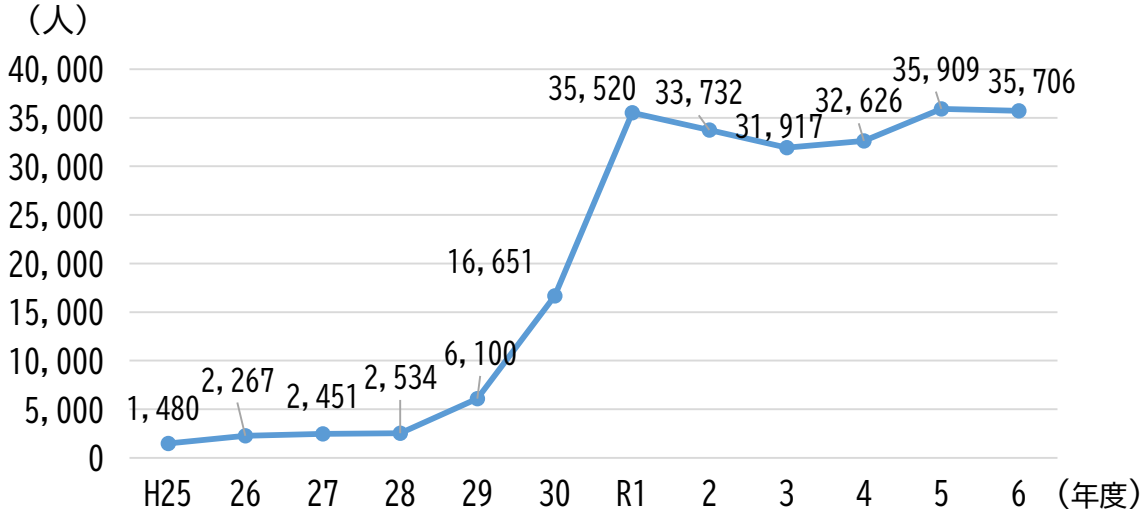
※令和６年10月時点

＜デマンド型乗合タクシー＞

◆利用状況等

利用状況

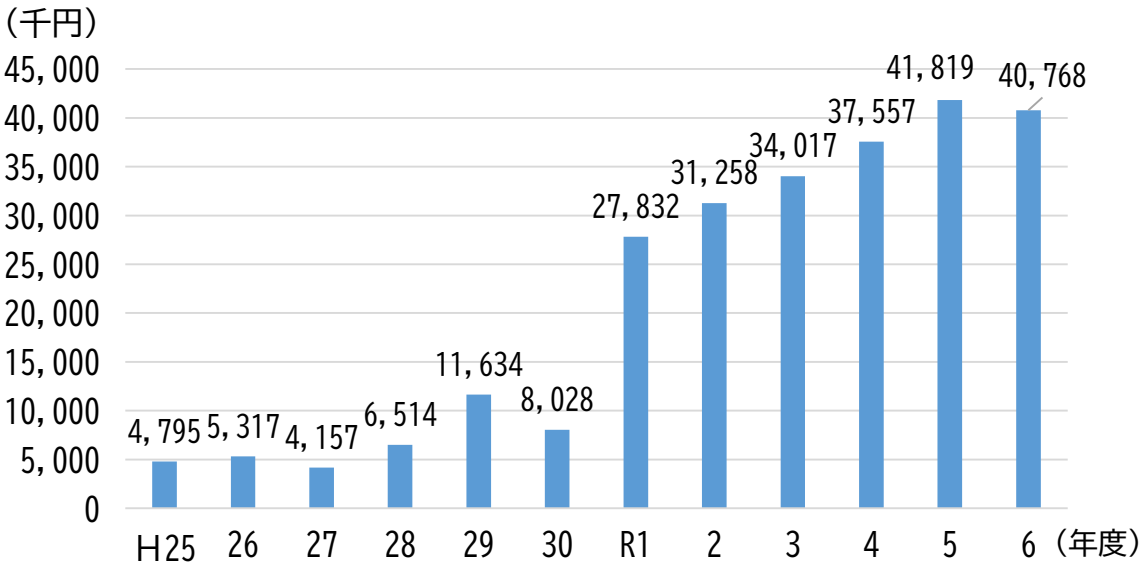
・令和６年度の利用者数は，前年度と同程度の利用が見られ，利用は定着しつつある。



※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６年度の取組（バス停の改修）

事業費：1,410,000円
（うち高知市補助金705,000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	つつじヶ丘	●	●	埋め込み	2
2	北福井	●	●	埋め込み	2
3	福寿園前	●	●	埋め込み	2
4	奥福井	●		埋め込み	1
5	奥福井西	●		埋め込み	1
6	越知神	●	●	埋め込み	2
7	旭ヶ丘団地	●	●	埋め込み	2
8	横内	●	●	埋め込み	2
9	塚の原分岐西	●		埋め込み	1
10	旭ｸﾞﾘｰﾝﾋﾙｽﾞ入口	●		埋め込み	1
11	南久万	●	●	埋め込み	2
12	東久万	●	●	埋め込み	2

整備前　　整備後

北福井バス停（上り）

北福井バス停（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６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
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
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
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

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
台数	63両	63両	64両	64両	64両	63両	63両	61両
平均車齢	60年	61年	58年	59年	60年	57年	57年	57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６年度の取組

電車の日イベント

概　　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乗車体験等のイベントに加え，
　　電車開通120周年グッズの販売も行った。
開催日時：令和６年５月３日
開催場所：とさでん交通桟橋車庫

デカレンジャー　ラッピング電車運行

概　　要：高知市でロケが行われた「特捜戦隊デカレンジャー20thファイヤーボール・ブースター」を高知市の活性化に繋げようと行われたクラウドファンディングの寄付金を活用し，ラッピング電車が運行された。
開催日時：令和６年６月１日～８月31日

©2024 東映ビデオ・東映AG・バンダイ・東映　©東映

高知新聞120周年記念事業

概　　要：高知新聞の創刊120周年を記念して，同じく電車開通120周年を迎えたとさでん交通と記念事業を行った。高知新聞のマスコットキャラクター「にゅーすけ」のラッピング電車の運行や，電車の日イベントへの出展が行われた。

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，利用が低調なものは見直しし，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
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

R6.10現在

＜運転免許自主返納支援事業＞

＜マイ時刻表＞

◆令和６年度の取組

おでかけバス70　定期券

概　　要：令和６年11月の運賃改定に合わせて，高齢者向けの格安定期券を新設。
金　　額：３ヶ月定期券 21,000円（１日約230円）
　　６ヶ月定期券 36,000円（１日約200円）
　　※運転免許自主返納者は，初回に限り半額で販売。

モバイルチケット 電車一日乗車券・24時間乗車券

概　　要：令和４年度からモバイルチケットサービスで販売していた電車一日乗車券・24時間乗車券を，令和６年度より旅アプリ「しこくるり」及び「RYDE PASS」でも販売開始。
金　　額：全線 大人1,000円，市内 大人500円　等

※イメージ

子育て支援サービス

概　　要：小学生以上の利用者一人に対し，幼児（１歳以上６歳未満）２人まで無料になるサービスを，家族での乗車は３人目以降も無料となるように拡充。

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」

＜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６年度の取組

電車開通120周年記念冠試合

（高知ファイティングドッグスVS徳島インディゴソックス）

概　　要：とさでん交通の路面電車120周年を記念して高知ファイティングドッグスのホーム公式戦（徳島インディゴソックス戦）を冠試合として開催した。ブースを出展し，グッズ販売や，高速バス乗車券，電車一日乗車券，120周年グッズ詰め合わせ等が当たる抽選会を開催した。

開催日時：令和６年７月19日

開催場所：高知球場

こうち環境博2024

概　　要：NPO法人環境の杜こうちが主催する，ものづくり体験や展示を通して環境について楽しく学ぶイベント。SDGs環境にやさしい企業・団体展にブースを出展し，展示やサコッシュづくり体験を行った。

開催日時：令和６年７月20日～８月１日

開催場所：こうち男女共同参画センター「ソーレ」

第74回高知大学黒潮祭

概　　要：高知大学にて開催される大学祭に初出店した。グッズ販売や展示のほか，とさでん交通に勤務する高知大学出身者の紹介等の会社紹介を行った。

開催日時：令和６年11月２日～３日

開催場所：高知大学朝倉キャンパス

高知市地域公共交通リ・デザイン検討結果について（素案）

資料３－１

１　高知市地域公共交通あり方検討結果報告書（令和５年７月市長報告）

現状及び課題

公共交通全体

人口減少・少子高齢化
公共交通利用者の減少
独立採算による事業の限界
自動車中心社会の定着
「共創」の取組の萌芽
ＳＤＧｓの推進
Society5.0・デジタル化への対応
コンパクトなまちづくりの実現
長引くコロナの影響と燃料価格の高騰
公共交通交通分担率が５％と低い
市民意識調査ワースト１が交通

路面電車

利用者の減少、運送収入の減少
全国一の軌道距離25.3㎞の維持コスト
必要最低限の維持管理費用で対応
安全確保の懸念（脱線事故等）
老朽化した車両の更新の遅れ
バリアフリー化への対応の遅れ
（市民・利用者の意見）
スピードが遅く、音もうるさく揺れる
終電の時刻が早すぎる
乗換方法やサービスがわかりにくい
電停が近くにないので利用しない

路線バス

利用者の減少、運送収入の減少
事業者の経営悪化
自治体の補助金が年々増加
老朽化した車両の更新の遅れ
運転手の高齢化と成り手不足
働き方改革による労働時間の短縮
大型２種免許の新規取得の減少
（市民・利用者の意見）
周辺部ほどバス便数が少ない
電車やJRと比べて運賃が高い
始発が遅く終発が早い
常に遅れており遅延がひどい
行き先・ルートがわかりにくい
バス停が近くにないので利用しない

タクシー

利用者の減少、運送収入の減少
事業者の経営悪化
運転手の高齢化と成り手不足
普通２種免許の新規取得の減少

基本的な考え方

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの実現
真にサステイナブルな地域交通のリ・デザイン
多様な交通モードの相互連携によるベターミックス

今後の方向性

交通体系

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

費用分担

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

利用促進

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

調査・検証

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

考えられる具体策（例）

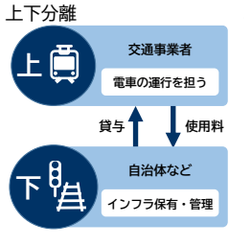
・電車からＬＲＴ、ＢＲＴへの転換
・電車からバスへの転換
・バス路線再編・規模の見直し
・バスからタクシーへの転換
・タクシーから自家用運送への転換
・ターミナルの整備
・パークアンドライドの整備
・サイクルアンドライドの整備
・乗換ポイントの整備（量販店など）
・中心部への車の乗り入れ制限
など

ＬＲＴ

ＢＲＴ

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

上下分離



エリアスポンサー制度

・運賃半額、無料、ワンコイン化
・定期券、サブスクリプション
・シニアパス、学生チケット
・タクシーチケット
・キャッシュレス決済
・モバイルですか
・ＭａａＳ
・ノーマイカーデー
など

ワンコインデー

無料デー

・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

クロスセクター効果

2　高知市の公共交通に係る上位・関連計画

高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

位置付け

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

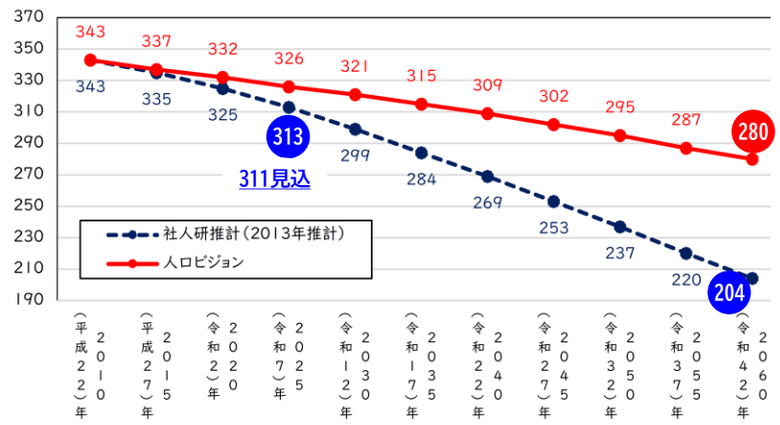
計画期間

2060年まで　45年間

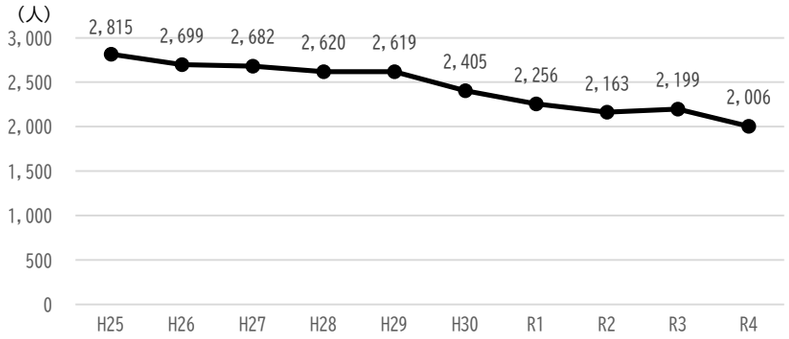
目標人口・推計人口

２８０,０００人（令和42年・2060年）

（単位：千人）



※（参考）高知市出生数の推移



令和５年度 高知市民意識調査

目的

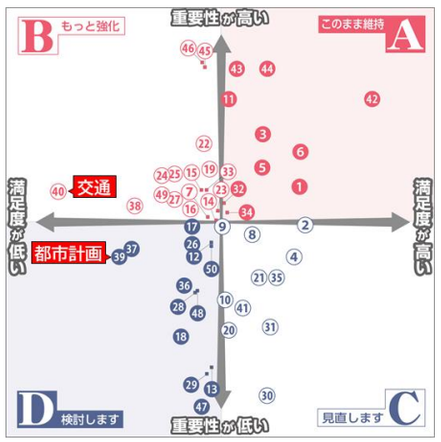
市政の様々な分野に関する市民の皆さまのニーズを把握し、2011高知市総合計画後期基本計画の着実な推進をはじめ、今後の市政運営の資料として活用。

実施期間

令和６年７月１日（木）～７月31日（水）

調査結果

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



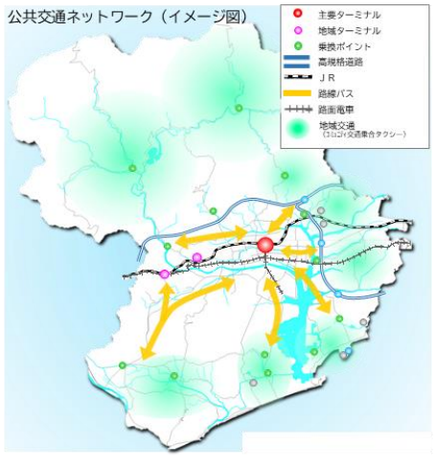
2022高知市地域公共交通計画

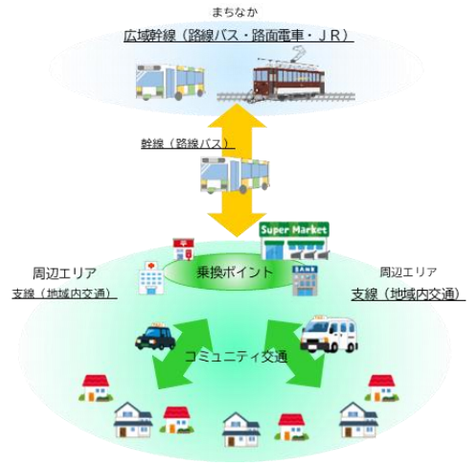
目的

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

計画期間

2022（令和４年）年度～2026（令和８年）年度　５年間





高知市立地適正化計画

位置付け

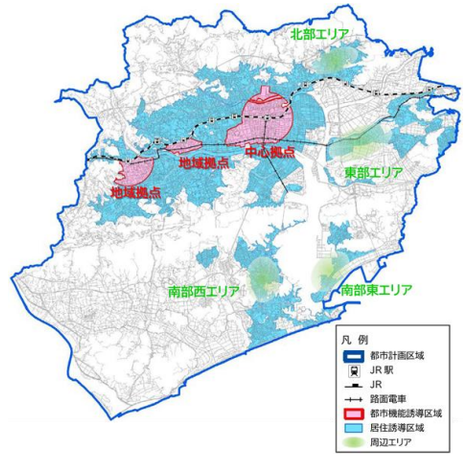
医療、福祉、商業、子育てや住居がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が、公共交通によりこれら生活利便施設に容易にアクセスできるなど、都市構造を見直し、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりをめざす計画。

基本方針

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

計画期間

2017（平成29）から2035（令和17）年度までの概ね20年間



高知市中心市街地活性化基本計画

基本的な方針

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

基本コンセプト

暮らす・働く・訪れ遊ぶ 魅力共創のおまちへ

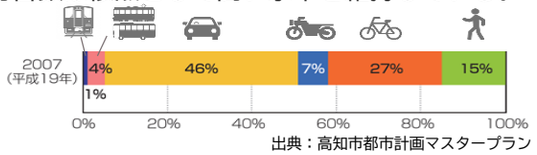
計画期間

2017（平成29）から2035（令和17）年度までの概ね20年間

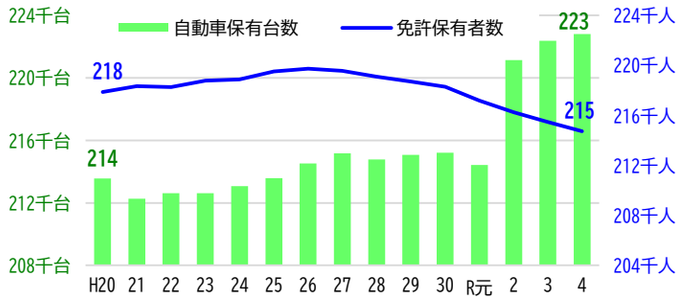
3　高知市の公共交通に係る現状及び課題

交通分担率・自動車保有台数

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

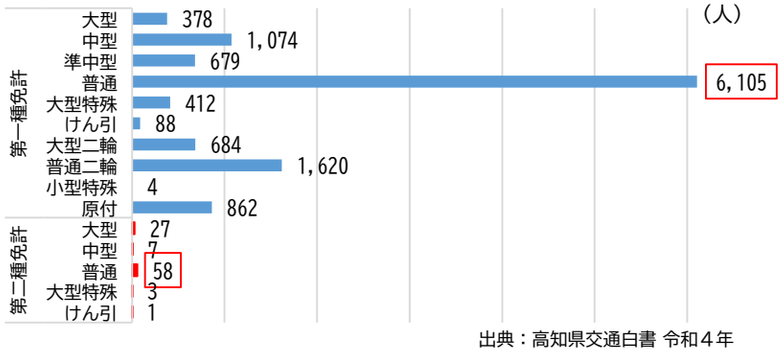


出典：高知市都市計画マスタープラン



運転免許の取得状況

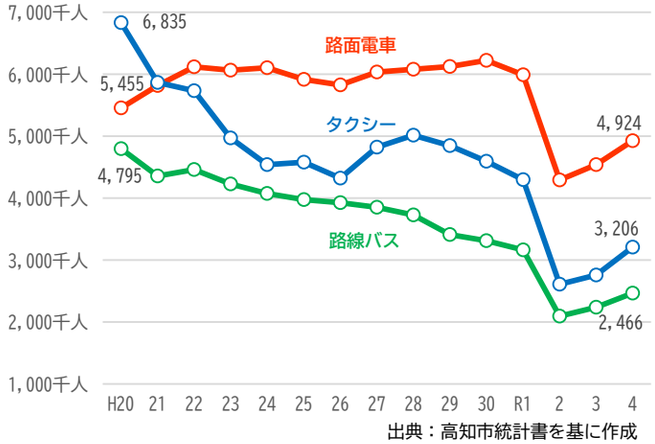
・普通二種免許取得者は58人、大型二種は27人と少ない。
・第一種運転免許の取得者数は県内は6,105人と多い。



出典：高知県交通白書 令和４年

電車・バス・タクシー利用者数

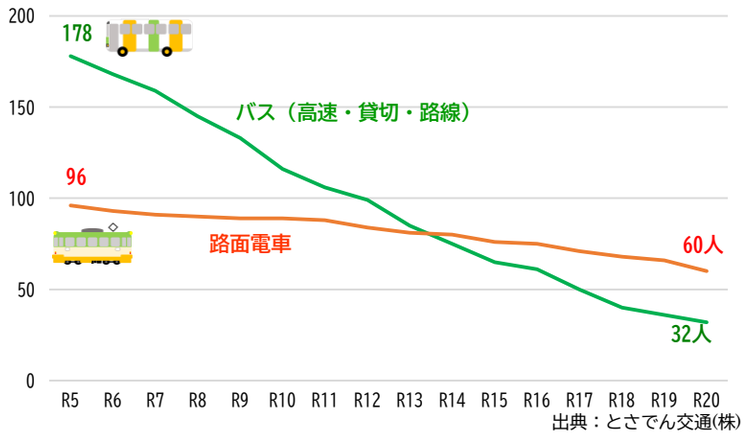
・近年の路線バス、タクシーは大幅減、路面電車は横ばいを維持。
・新型コロナの影響により減少した利用は回復傾向にあるが、コロナ禍以前まで回復していない。



出典：高知市統計書を基に作成

電車・バス　運転手数推計

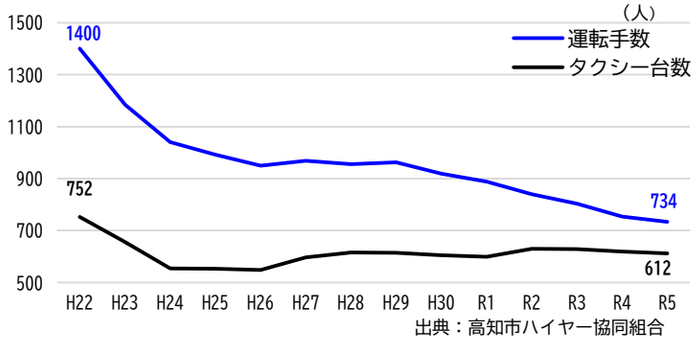
・バス運転手はR5年の178人からR20年には32人まで減少見込み。
・電車運転士はR5年の96人からR20年には60人まで減少見込み。



出典：とさでん交通(株)

タクシー運転手数と保有台数

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



出典：高知市ハイヤー協同組合

路面電車の維持費と軌道延長

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

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

電車車両

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

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

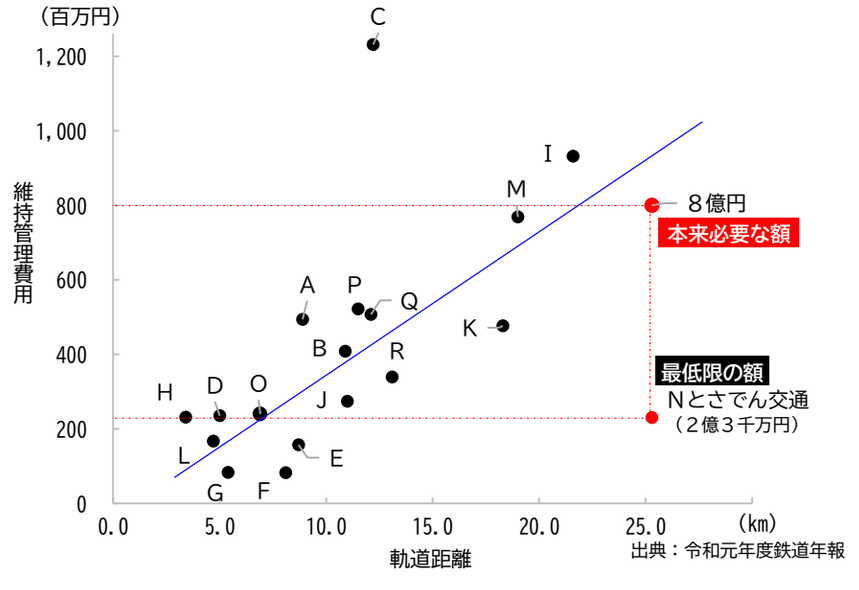
出典：とさでん交通(株)

バス車両

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

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

出典：とさでん交通(株)



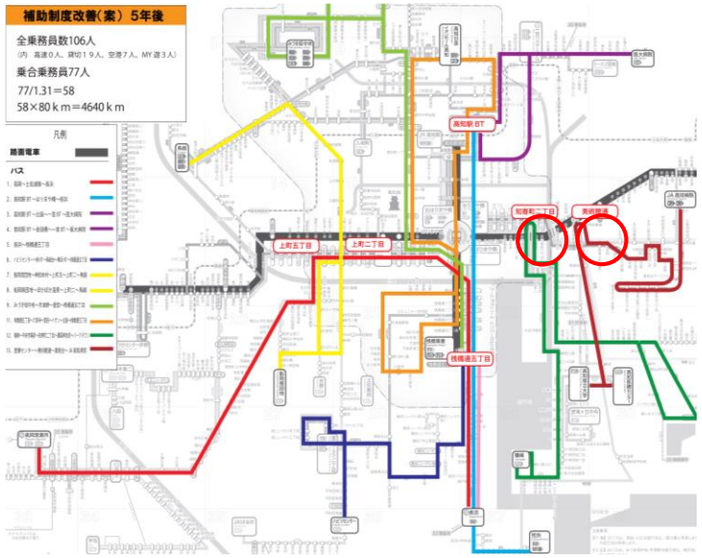
出典：令和元年度鉄道年報

4　関係者からの提案等

とさでん交通（株）

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

2 提案



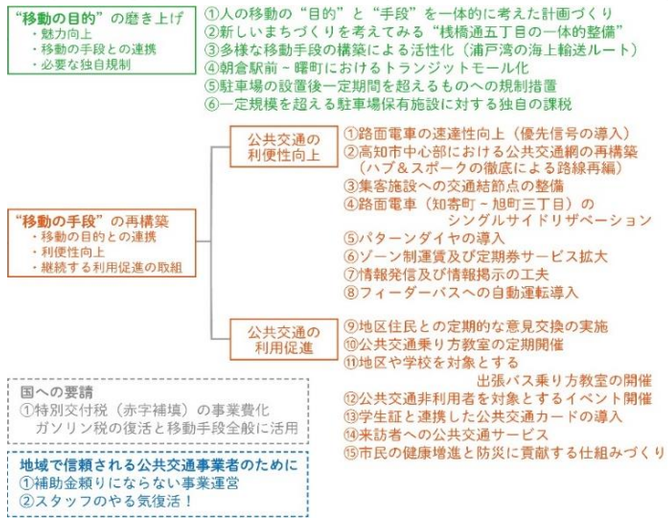
3 課題
① 路面電車の存続を前提としてよいか
② 利用者の乗換抵抗による利用の減、運賃収入の減
③ 乗換拠点の整備（乗換場所の近接性、バス待機場・回転場の確保）
④ 乗務員・車両の基地が桟橋のため、桟橋に戻ることが必要
⑤ 乗務員の交代の問題、現地の休憩所・トイレの問題がある
⑥ 雨の日は満員電車で、バスからの乗換があると積み残しが生じる

（公社）高知県自治研究センター

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

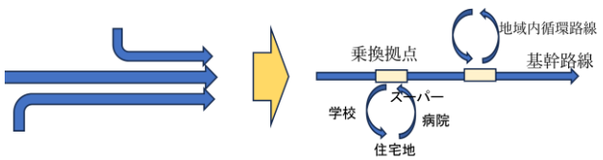
1 移動の目的の磨き上げ
・移動の目的となる環境や施設の魅力を磨き上げ、これらがまちの中で作用しあい良好な環境整備につながるまちづくり計画を整理。
・公共交通との密な連携は欠かさない。理想とするまちづくりのために規制も有効活用する。

2 移動の手段の再構築
・公共交通をまちづくり計画と連携して再構築をすすめる。
・市民から支持され、利用が永続する公共交通へと磨き上げ、利便性向上と利用促進を行う。



高知市ハイヤー協同組合

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



2 地域内をタクシーアプリで呼べる仕組みの構築

3 高知市内の移動を司る高知モビリティサービスセンターを官主導で設立を

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

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

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

ポルトガルの電停（バス停）運行系列を示す看板が設置されている。

高知新聞社

1 高松市
鉄道を基軸にバス路線再編　鉄道 → 循環型バス
琴平電気鉄道：伏石駅（20年開業）46億円（市負担17億円）

2 松山市
00年代から「歩いて暮らせるまち」
松山市駅前再整備 21億円（市負担10億円）26年末開業予定

3 富山市
06年にＪＲ路線を引継ぎＬＲＴ開業
※宇都宮市、23年にＬＲＴ開業　事業費 684億円（市負担282億円）

4 交通モードの相互連携 ベターミックス
乗り換え。拠点機能。
とさでん交通発足から10年
タクシー、日本版ライドシェア
交通機関の役割分担

5 持続可能な地域交通
財源確保（滋賀県…交通税の検討）
県独自の森林環境税（１人500円、年約１億７千万円）
負担か投資か。交通政策、福祉政策
住民をいかに巻き込むか　住民自らが考える仕組み

6 まちづくり
首長の意思、判断、人が集まる場所、路面電車延伸構想、ターミナル構想

5　全国の取組事例

富　山　市　（約40万人／令和６年４月）

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

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

①富山港線ＬＲＴ化事業
　公設民営の考えを取り入れ、駅設置や低床車両の導入、運行本数増加等により、日本初の本格的ＬＲＴとして蘇らせた。

②市内電車環状線化事業
　中心市街地の活性化と回遊性強化を目的に、上下分離方式を採用し、既存の電車路線を一部延伸して環状線化。

③路面電車南北接続事業
　富山駅南北のアクセス性向上、ＬＲＴネットワークの形成を目的に、富山港線を富山駅高架下にて接続。

秋　田　市　（約30万人／令和６年４月）

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

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

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

【当面の取り組み】
・バスにおける運行頻度の適正化
・マイタウン・バス区間のタクシー運行

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

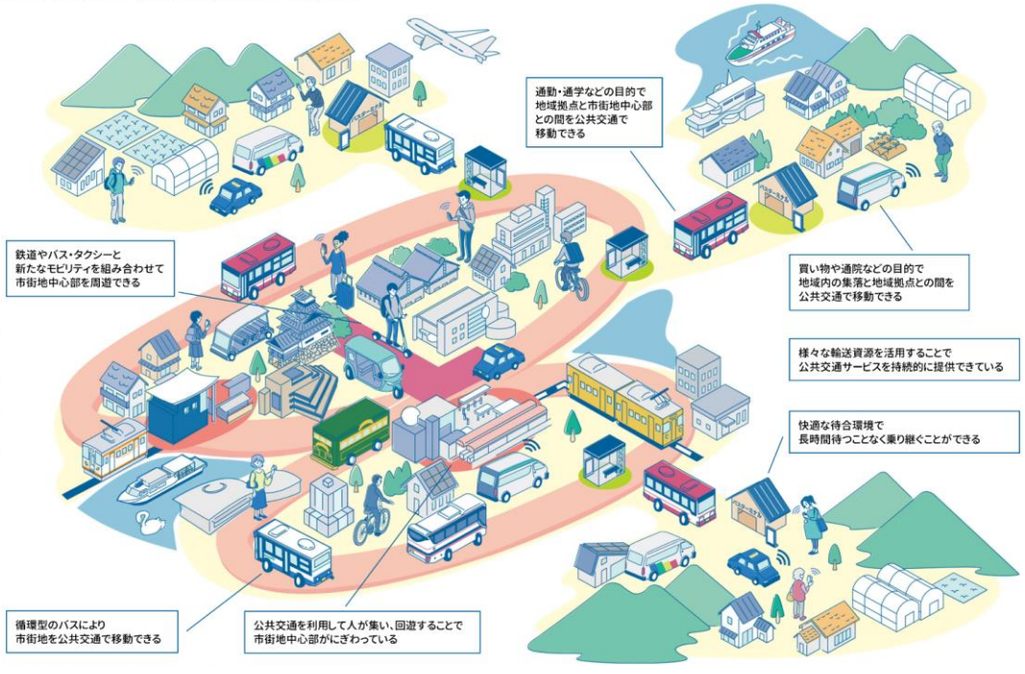
松　山　市　（約50万人／令和６年４月）

●歩いて暮らせるまち松山のシンボル広場『松山市駅前広場』（令和８年完成予定）
・一日約３万人の降客が行き交う「松山市駅前広場」の整備
・公共交通の乗り継ぎや乗降場所の集約で利便性向上、にぎわい空間の創出

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

松　江　市　（約19万人／令和６年４月）

・公共交通ネットワークを再構築し、利便増進計画等の検討を実施。
・複雑な運行計画や乗降が少ない区間当の運行を見直し効率化を図り、運行が困難な路線はコミュニティバスへの転換等を検討。
・市街地以外は、コミュニティバスやAIデマンドバスを運行し、これらの手法が困難な地域は、タクシーを活用した移動サービスを検討。



出典：松江市地域公共交通計画

6　地域公共交通リ・デザイン分科会で出された主な意見

地域公共交通のスキームに係る主な意見

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

路面電車に係る主な意見

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

路線バスに係る主な意見

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

タクシーに係る主な意見

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

その他意見について

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

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

7　高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について（素案）

高知市地域公共交通あり方検討会

【基本的な考え方】

■ ■ ■ コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの実現
■ ■ 真にサステイナブルな地域交通のリ・デザイン
多様な交通モードの相互連携によるベターミックス

【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

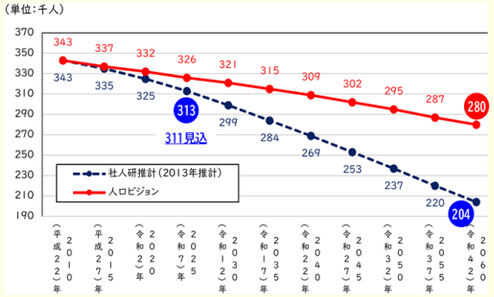
■利用促進
- j 利用者目線のサービスの拡充
- k 子育て世帯や高齢者への対応
- l デジタル化による多様なニーズへの対応

■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

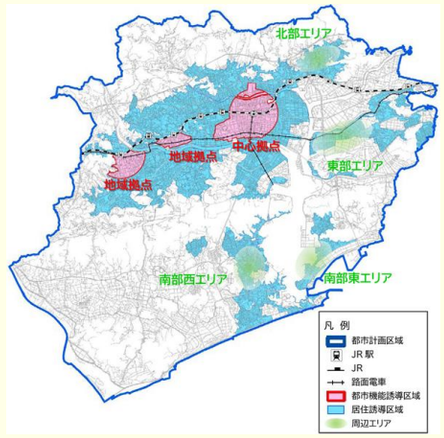
高知市地域公共交通会議（地域公共交通リ・デザイン分科会）

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

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



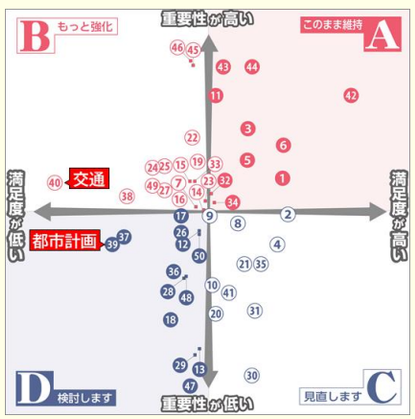
■高知市立地適正化計画
公共交通により生活利便施設に容易にアクセスできるなどコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりをめざす。
【基本方針】
・コンパクトな都市形成による効率的なまちづくり
・公共交通を軸としたまちづくり
・都市の魅力・活力を高める都市拠点の形成
・生活利便性の維持・向上
・安全・安心な居住地形成の誘導



■高知市中心市街地活性化基本計画
【基本的な方針】
・暮らしたいまち・働きたいまちの実現
・訪れ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

■令和６年度　高知市民意識調査
・満足度が最も低い施策は「安全で円滑な交通体系の整備」、次に「地域特性を活かしたバランスの取れた都市の形成」。

■令和５年度　20歳へのアンケート
・今後「高知市」で暮らすことを考えていない理由の第１位は「より便利な場所で暮らしたいから」
・将来、暮らしていく場所を考えるときに大事だと思うことの第４位は「交通機関の便利さ」



■人口減・利用減・運転手減

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

■分科会委員の主な意見

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

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

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

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

■関係者からの主な提案等

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

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

○高知県自治研究センター
・「移動目的」となる環境や施設の魅力磨き上げ。
・「移動手段」の公共交通とまちづくりを連携し再構築。

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

■運転手等ヒアリング

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

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

7　高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について（素案）

高知市地域公共交通会議（地域公共交通リ・デザイン分科会）

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

基本的な方向

地域公共交通リ・デザイン　１【ターミナル】

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

地域公共交通リ・デザイン　２【ネットワーク】

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

「支線交通」
今後５年間でバス運転手が半減することを見据え、市周辺部はコミュニティ交通（コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等）により移動手段の確保に努める。

「地域交通」
タクシー運転手の高齢化や担い手不足等を見据え、デマンド型乗合タクシーやライドシェアのほか多様な交通モードを検討し、交通空白地への対応に取り組む。

地域公共交通リ・デザイン　３【　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、利用者の利便増進に取り組む。

具体策の検討

■検討１－①
中心部のターミナル機能強化

■検討１－②
周辺部のターミナル機能強化

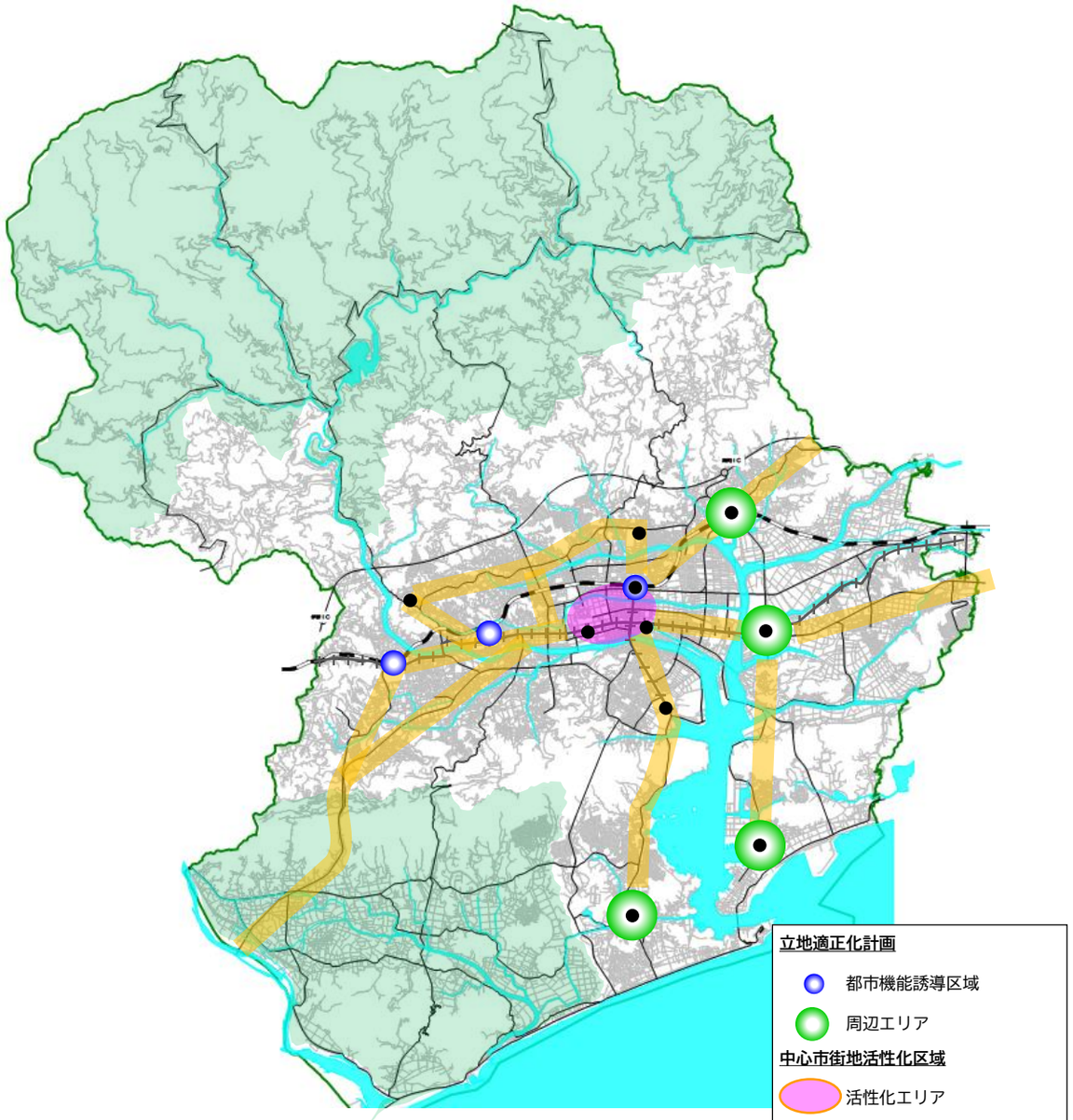
■検討２－①
共創による地域交通の確保

（路線バス
コミュニティ交通
デマンド型乗合タクシー
買い物バス等
ライドシェア）

■検討３－①
利便性の高い運賃体系の見直し

■検討３－②
デジタル化への対応

（地域公共交通リ・デザインのイメージ）



7　高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について（素案）

基本的な方向１【ターミナルのリ・デザイン】

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

■検討１－①　中心部のターミナル機能強化

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

【現状】

高知市中心市街地活性化区域（１４８ｈａ）

高知駅バスターミナル

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

路線バス 県庁前発着場所

路線バス：【発着便】ｲｵﾝﾓｰﾙ高知線，種崎線，長浜県庁前線，南ヶ丘県庁前線，ﾊﾋﾞﾘ県庁前線，JAはるの県庁前線，ﾄｰﾒﾝ団地線，医大県庁前線，一宮県庁前線，領石線，潮見台JA病院線，前浜線（乗り入れ１２系統）
【通過便】観月坂団地線，鳥越線，宇津野線，船岡一宮線，ｵﾌｨｽﾊﾟｰｸ線，高岡線，南ﾆｭｰﾀｳﾝ線，天王ﾆｭｰﾀｳﾝ線，高岡土佐道路線（乗り入れ９系統）

はりまや橋観光バスターミナル

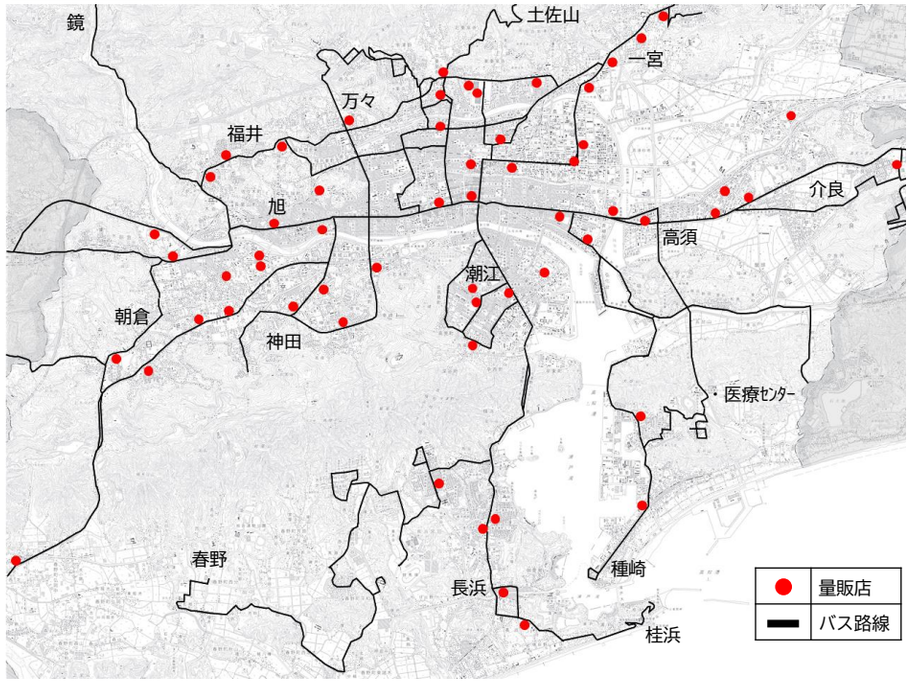
概要：はりまや橋を中心とした新しい観光のための拠点として平成20年５月にオープン。
空港連絡バスや高速バスの降り場のほか観光バス駐車場や泊車場として利用。
構造：幅員１９m，延長２６０m，面積３，２００㎡
備考：都市計画／平成12年10月決定，平成16年３月変更，平成20年５月供用開始

■検討１－②　周辺部のターミナル機能強化

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

【現状】

高知市バス路線（令和６年10月ダイヤ改正）



【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

近くの駅などで自動車から公共交通に乗り換えて目的地に向かう方法。

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。

7　高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について（素案）

基本的な方向２【ネットワークのリ・デザイン】

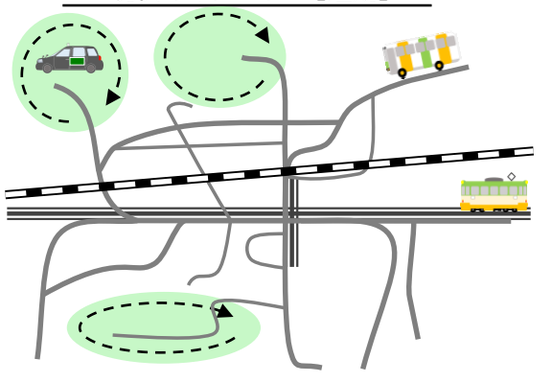
幹線交通　市中心部から周辺部までの拠点間を繋ぐ重要路線として、大量輸送できる路線バスで対応。
支線交通　今後５年間でバス運転手が半減することを見据え、市周辺部はコミュニティ交通（コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等）により移動手段の確保に努める。
地域交通　タクシー運転手の高齢化や担い手不足等を見据え、デマンド型乗合タクシーや日本版ライドシェアのほか多様な交通モードを検討し、交通空白地への対応に取り組む。

■検討２－①　共創による地域交通の確保

【イメージ】

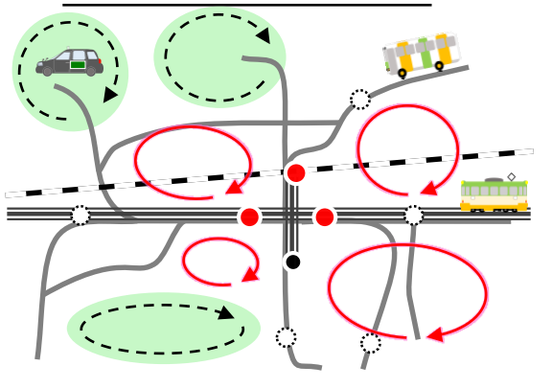
実施路線
実施拠点
検討路線
検討拠点

現状のイメージ　［短期］



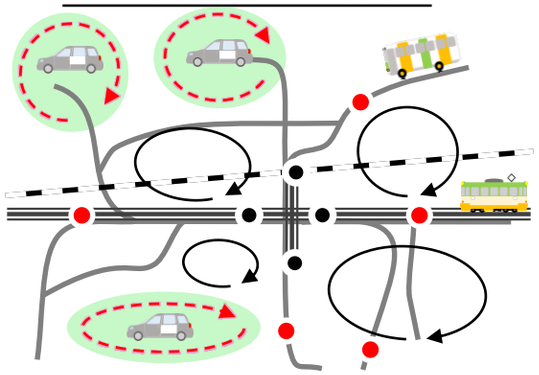
幹線交通　生活路線バス
支線交通　生活路線バス
廃止路線代替バス
地域交通　デマンド型乗合タクシー

５年後のイメージ　［中期］



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

10年後のイメージ　［長期］



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

基本的な方向３【利便増進のリ・デザイン】

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

■検討３－①　利便性の高い運賃体系の見直し

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

【現状】

運賃サービス（一般）

オート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！

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

運賃サービス（高齢・学生他）

おでかけ電車６５定期
65歳以上の方に電車全線乗り放題となる定期券！

おでかけバス７０定期
70歳以上の方にバス乗り放題となる定期券！

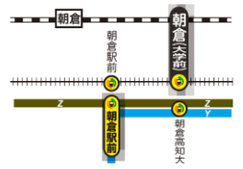
子育て支援サービス
小学生以上のお客さまに対し幼児２名まで無料！家族で利用する場合は３名以降も無料！

運賃サービス（乗り継ぎ割引）

高知駅ポイント
100 円割引（60 分以内有効）
バス◂▸バス◂▸路面電車

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

朝倉ポイント
100 円割引（60 分以内有効）
バス◂▸バス◂▸路面電車

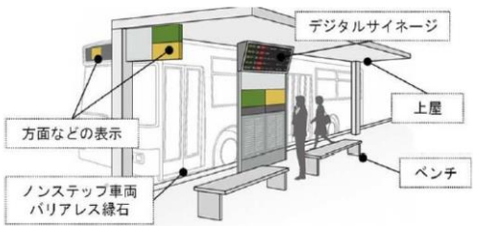


■検討３－②　デジタル化への対応

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

【イメージ】

バス停



タクシー配車アプリ

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

資料３－２

地域公共交通リ・デザイン分科会で出された主な意見

１　地域公共交通のあり方やスキームに係る主な意見について

第１回 高知市地域公共交通会議（R6.5.21）

・高知市は、路線バスの代替手段としてデマンドタクシーやコミュニティバスなどが考えられるが、技術面、財政面の分析や先進事例、国の動きも参考に具体的なネットワークの再設計について早急に検討する。

第１回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R6.7.5）

・まちづくりの視点から公共交通を考える必要がある。
・あり方検討結果報告書では、路面電車のあり方、電車バスの並走区間、運転手不足へ対応するために、スキームについて早急に見直しすることが求められている。
・公共交通を維持するためにはかなりの投資が必要となる。それが正しいのか一度リセットし、様々な視点から冷静に考え判断する時期に来ている。
・高知市立地適正化計画で示す「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりは、公共交通により、医療・福祉・商業・子育てや住居がまとまった生活利便施設にアクセスできるまちづくりを進めているため、拠点を繋ぐ公共交通は維持したい。
・幹線は大量輸送ができるバス、それ以外はタクシーや小型バス等で補えば、交通空白地を少なくできると考える。

第２回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R6.10.7）

・バス・電車を「基幹路線」、タクシーを「地域内循環路線」に分け、様々な交通機関に乗り換えできる乗換拠点を整備し利便性を向上させる。
・高知市内のモビリティサービスを司る機能（行政主体）の構築等、地方都市の移動方法の革命を提唱したい。
・高松、松山、富山は市長が交通まちづくりを掲げ、「投資」を行い、まちが様変わりしている。公共交通への「負担」か、まちづくりへの「投資」か。
・現在の補助金のスキームは、県も含めてあり方を検討すべきでは。
・運転手不足の切り札の「自動運転バス」や「ライドシェア」も、市にとって即効性がある手段ではない。

第３回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R7.2.13）

・高知市の立地適正化計画で指定された周辺エリアがバス路線見直しエリアに含まれていて、事業者と行政で連携がとれていない。公共交通とまちづくりは一緒に考えるべき。

２　路線バスに係る主な意見について

第１回 高知市地域公共交通会議（R6.5.21）

・行政から補助金をいただいても２億円の自社赤字が残る状況。路線見直しの 12 エリアだけでなく、事業全体に懸念材料があるということについて、委員から発言がなかったことは残念と感じた。とさでん交通としてできる限りの対応はしたい。
・運転手不足の理由からなぜピンポイントでこのエリアが出てきたのか不思議。議論がミスリードにならないよう、全体としてどう考えるかという議論が必要。
・とさでん交通が示した 12 の見直しエリアについて、まちづくりの視点や定量的なデータから根拠を示すことが必要。

第１回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R6.7.5）

・路線バスの詳細な利用状況や収支状況等の資料は提供するので、代替手段としてデマンドタクシーなどについても、分科会を通じて議論を進めていただきたい。

・運転手確保に向けて、時間限定や路線・エリア限定やパート運転手など様々な方法で、広報活動や募集することも検討してはどうか。

第２回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R6.10.7）

・５年後のバス運転手数は６割減、走行距離も半分以下となる。また、現在の補助スキームのままでは、毎年２億円以上の自社赤字が累積し、路線縮小せざるを得ないが，補助金制度の改善によりせめて収支均衡になれば、路線バスの優先順位を上げることも考えられる。

・乗務員数の将来予測ベースに幹線路線と支線路線を位置付け、支線はとさでん以外の事業者が担うことも考えては。

・とさでんも行政ももっと地域に入って地域の声を聞くべき。

・次年度以降のトーメン団地や種崎線については、高知市とも協議しながら検討したい。

第３回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R7.2.13）

・毎年の離職者等で乗務員不足が進み厳しい状況が続いていたが、現時点は減少傾向が緩和されつつある。

・運転手不足が理由で減便・廃止されているが、見直しエリアとして選んだ根拠や判断基準を示していただいたら委員も理解しやすい。

３　タクシーや自家用有償運送等に係る主な意見について

第１回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R6.7.5）

・タクシー運転手も不足しており、バスに代わってデマンドを広げることに限界を感じている。デマンドタクシーを見直す時期にあるのではないか。

・タクシー業界も、電車・バスと同様に運転手不足であり、労働条件も他の産業に比べて劣るという根本的な問題を解決しなければならない。

・タクシー業界全体で協同組合全体でお客様を運ばなければならない。

・デマンドは一人で乗車できることが条件ですが、車椅子の方も増えているので、ユニバーサルデザインの福祉タクシーに近い車両を使っていただけたら助かる。

第２回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R6.10.7）

・地域で独自に開発したタクシー配車アプリで、相乗りやデマンド機能を付加すれば、効率的な配車と利用者にとって利便性の高いタクシー利用が実現できる。

・日本版ライドシェアについて、ハイヤー協同組合でも９事業者が導入予定。

・電車・バス・タクシーが値上げする中、デマンドの運賃は今後どうするか。

第３回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R7.2.13）

・１週間に１回、夕方から翌朝５時までしか勤務ができないため、ライドシェアの運転手に応募する人は全くいない。労働条件を変えなければライドシェアが成長することはない。

４　路面電車に係る主な意見について

第１回 高知市地域公共交通会議（R6.5.21）

・高知県は、あり方検討会から示された３つの基本的な考え方について、関係者と具体的

に協議する時期に来ている。
・路面電車は県主体で検討していく。まずは関係市町やとさでん交通とともに、単に維持するだけでなく、維持コストや並走区間など具体的な検討を進め、あり方について整理したい。

第１回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R6.7.5）
・電車は高知の顔、文化遺産と思っていたが、学生何人かに聞くとそうではなかった。そういった声を拾いながら、電車のあり方をもう一度考える必要がある。
・電車に対する若者の意見は悩ましいが、施設整備や維持修繕費などの検討を含め、電車を軸に今後のあり方について議論していく。
・運転手不足も深刻で、令和６年５月時点で仕業に対する不足が 14 名。車両、線路、電気施設の技術員も定年退職に対する補充が厳しい状況が続いている。
・電車が高知のまちを走る風景を残しながら、運用できる形を検討されたい。

第２回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R6.10.7）
・電車の運転士も 10 年後には２割減。県の「電車 WG」では、バスも電車も運転手がこれだけ減るという現実を前提に考えるべき。
・路面電車のあり方を検討するために試算しており、試算のまとめ方を含めて今月 WG を開催する。年内に絵姿、方向性を取りまとめたい。

第３回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R7.2.13）
・全ての修繕を外注し作業員の人件費等も修繕費として計上する会社もあれば、とさでん交通はできる限り自社修繕で行い材料費だけ計上しているので，金額の高い低いで判断は難しい。ただ、安全を確保するために必要な修繕投資は実施しているので，安全運行に問題はない。

５　並走区間に係る主な意見について

第１回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R6.7.5）
・並走区間を一つにすれば、電車バスの運転手不足に対応できるかもしれない。最初は不便を感じるかもしれないが、慣れれば受け入れることができるのではないか。
・人手不足や働き方改革の状況の中、事業者の立場で考えると重複区間の解消について考えてしまう。
・並走区間についてはすぐにでも議論されたらどうか。
・単純に電車バスどちらかにするのではない着地点があれば良いとも考える。
・並走解消するためには、バスと電車の乗り換え拠点の検討も伴う。

第２回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R6.10.7）
・乗り換え必須のフィーダー案は、前提として、行政負担による乗換拠点の整備や乗務員の休憩所の整備が必要。

６　その他意見について

第１回 高知市地域公共交通会議（R6.5.21）
・最大株主の県と第二株主の高知市は自分事と捉え真剣に検討してほしい。
・運転手募集を会社のトップページにアップしてはどうか。

・公共交通の魅力をもっと知ってもらうことや公共交通は人の命を預かる大事な職業であることなど、職業として選んでもらうことをもっとＰＲが必要。

第１回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R6.7.5）

・公共交通会議のメンバーだけでなく、若者や女性など様々な立場の人から意見を聞く場があるとよい。
・公共交通の特集をした新聞記者の話を聞き、参考にすることを提案する。
・運転手にも来ていただいて、現場の生の声を聞いてみたい。

第２回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R6.10.7）

・市役所の近くや県民文化ホール前を広場化し、ターミナルでもあり木曜市が開催される、人が集まる場所でもあるというような形にできないかと思っている。
・移動する目的となる魅力的なコンテンツをまちに集約させると、人々の移動も集約される。人もまちも活性化する。
・高速バスをゼロにしたら若者に反対される。まちづくりと一体で検討すべき。
・まちの魅力づくりや地域の発展など中長期的に取り組まなければならないことは何か。中高生が公共交通を選ぶ、そんな将来にしていければ。
・公共交通の課題に対し、デジタル化は必要。

第３回 高知市地域公共交通リ・デザイン分科会（R7.2.13）

・低床車両が走り出したが、それでも移動制約者としては利用しにくいところがあるので、そのあたりも充実してほしい。
・県道はりまや町一宮線が今年３月に開通予定と伺っている。現在の高知駅からはりまや橋までの交通量が，はりまや町一宮線に流れる可能性がある。交通量調査をしながら、はりまや橋観光バスターミナルの交通拠点をどう活用していくか、検討を始める時期に来たと感じている。

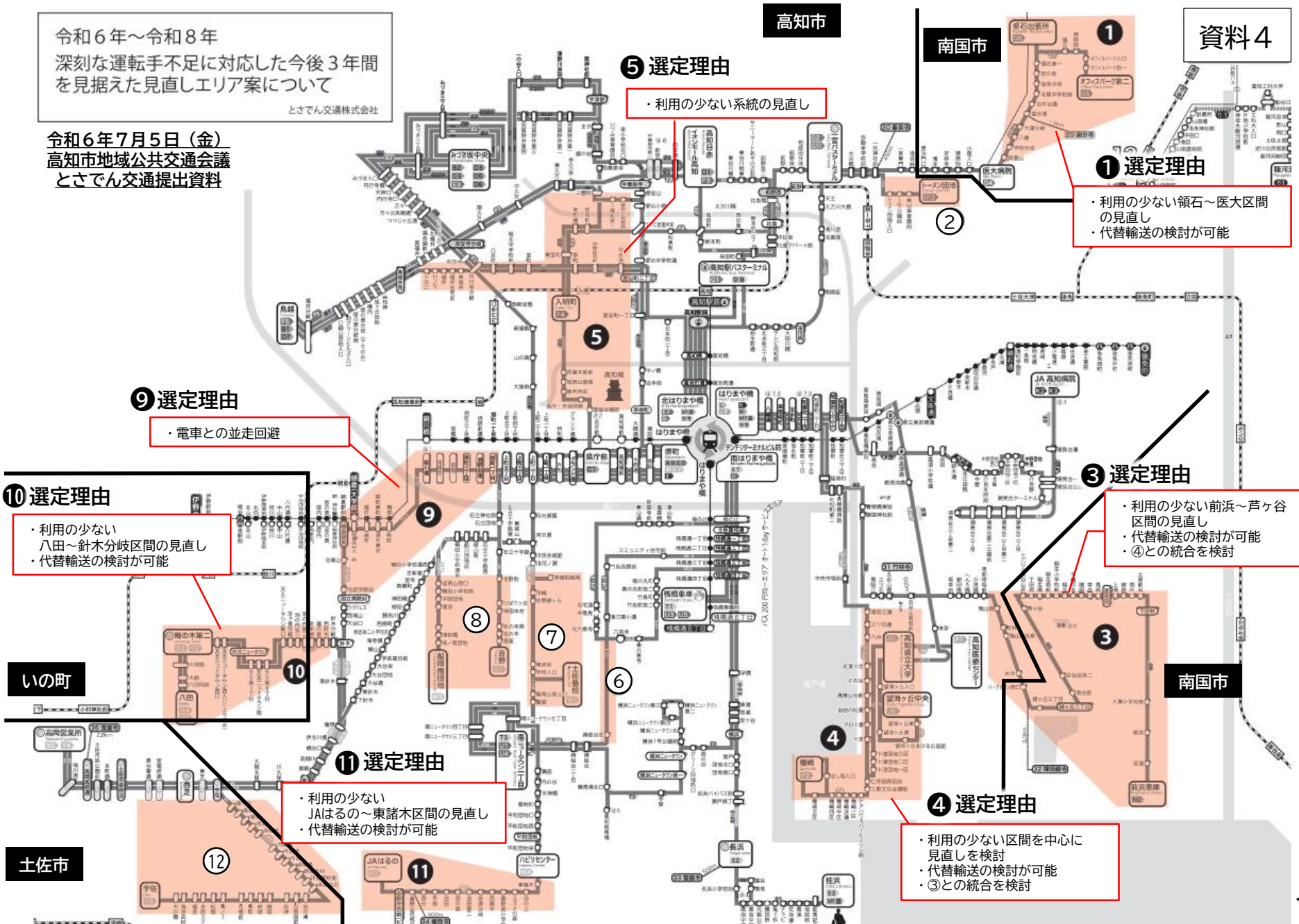
今後３年間を見据えたバス路線見直しエリア　選定理由

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６年７月５日（金）
高知市地域公共交通会議
とさでん交通提出資料

資料４



【路線バス・路面電車 乗務員数の推移等について】

2025/3/27
とさでん交通

■バス事業

※R5年3月末時点(65歳以上OB臨時…6名)

人

		H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)	R18 (2036)	R19 (2037)	R20 (2038)
		実績										推計														
バス (乗合･高速･貸切)		275	263	253	241	240	221	216	203	185	178	168	159	145	133	116	106	99	85	75	65	61	50	40	36	32
											乗合124	乗合113	※赤字：R7.3.1現在　93仕業×1.31＝122人－実人員113人＝▲9.0人													
											高速 34	高速 30														
											貸切 20	貸切 19														
												合計162														
前年対比		－	▲12	▲10	▲12	▲1	▲19	▲5	▲13	▲18	▲7	▲10	▲9	▲14	▲12	▲17	▲10	▲7	▲14	▲10	▲10	▲4	▲11	▲10	▲4	▲4
	増	－	11	7	8	16	8	4	1	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	減	－	23	17	20	17	27	9	14	22	10	13	12	17	15	20	13	10	17	13	13	7	14	13	7	7
	（うち自己都合退職）		23	10	10	12	18	5	9	13																

●一般路線バス運転手の必要定員数と不足人数　R5.12.1現在

※一般路線バス：路線バス、空港連絡バス、MY遊バス

仕業数	係数	必要定員数	現行人員	不足人数
112	× 1.31＝	147人	128人	▲19人
			高速 31人	
			貸切 18人	

■軌道事業

人

		H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)	R18 (2036)	R19 (2037)	R20 (2038)
		実績										推計														
電車		103	101	99	100	100	97	103	102	97	96	93	91	90	89	89	88	84	81	80	76	75	71	68	66	60
											91	86	※赤字：R7.3.1現在　71仕業×1.35＝96人－実人員86人＝▲10.0人													
前年対比		－	▲2	▲2	1	0	▲3	6	▲1	▲5	▲1	▲3	▲2	▲1	▲1	0	▲1	▲4	▲3	▲1	▲4	▲1	▲4	▲3	▲2	▲6
	増	－	5	6	8	8	7	10	4	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	減	－	7	8	7	8	10	4	5	9	6	8	7	6	6	5	6	9	8	6	9	6	9	8	7	11
	（うち自己都合退職）		7	7	5	8	7	3	5	7																

●電車運転士(駅員含む)の必要定員数と不足人数　R5.12.1現在

仕業数	係数	必要定員数	現行人員	不足人数
72	× 1.35＝	98人	87.5人	▲10.5人

路線バスの利用状況について

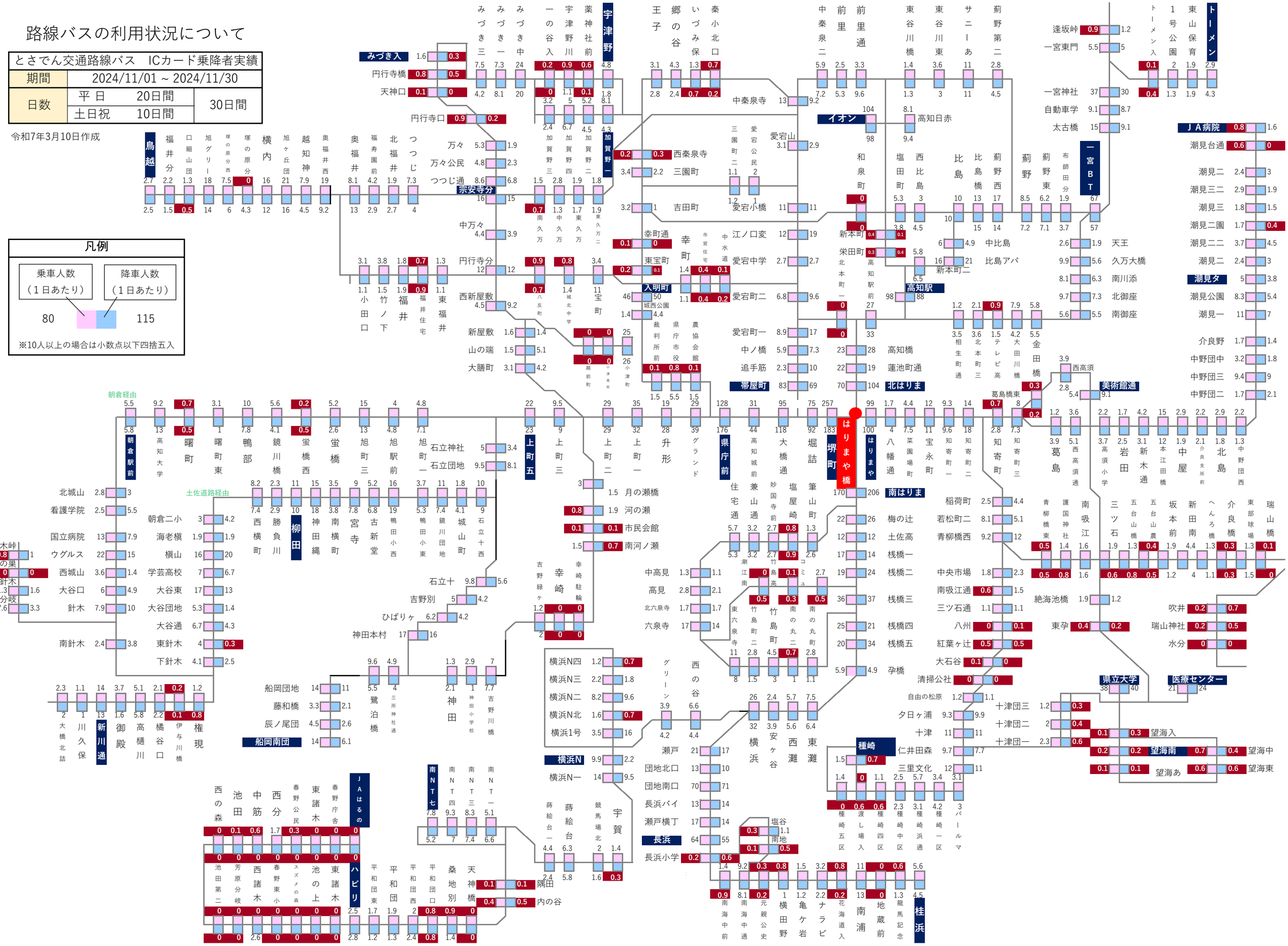
とさでん交通路線バス　ICカード乗降者実績		
期間	2024/11/01 ~ 2024/11/30	
日数	平 日　20日間	30日間
	土日祝　10日間	

令和7年3月10日作成

凡例

乗車人数（１日あたり）	降車人数（１日あたり）
80	115

※10人以上の場合は小数点以下四捨五入



資料５

令和７年度事業計画書（高知市地域公共交通会議委員報償費）

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となる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	高知市地域公共交通会議の開催予定 ●５月議題（予定） ・高知市地域公共交通計画の取組予定 ・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（別紙）の策定 ・事業報告及び決算並びに監査報告　ほか ●８月議題（予定） ・2026地域公共交通計画（案）の検討　ほか ●11月議題（予定） ・2026地域公共交通計画（最終案）の協議　ほか ●２月議題（予定） ・2026地域公共交通計画の策定 ・高知市地域公共交通計画の取組状況 ・事業計画及び予算　ほか
事業実施期間	令和７年４月１日　から　令和８年３月31日　まで
予算額	総事業費　243,160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）	
243,160円	230,400円	12,760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	243,160	高知市負担金（高知市地域公共交通会議委員報酬230,400円，振込手数料12,760円）
計	243,160	

（２）支出の部　　（単位：円）

項　　目	予　算　額	備　　考
委員報酬	230,400	高知市地域公共交通会議委員報酬（7,200円×報酬支払対象者８名×４回）
手数料	12,760	振込手数料
計	243,160	

令和７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６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７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８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６年10月１日　から　令和８年３月31日　まで
予算額	総事業費　2,535,100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）	
2,535,100円	2,534,000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	2,534,000	（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	2,535,100	

（２）支出の部　　（単位：円）

項　　目	予　算　額	備　　考
補助金	2,534,000	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	2,535,100	