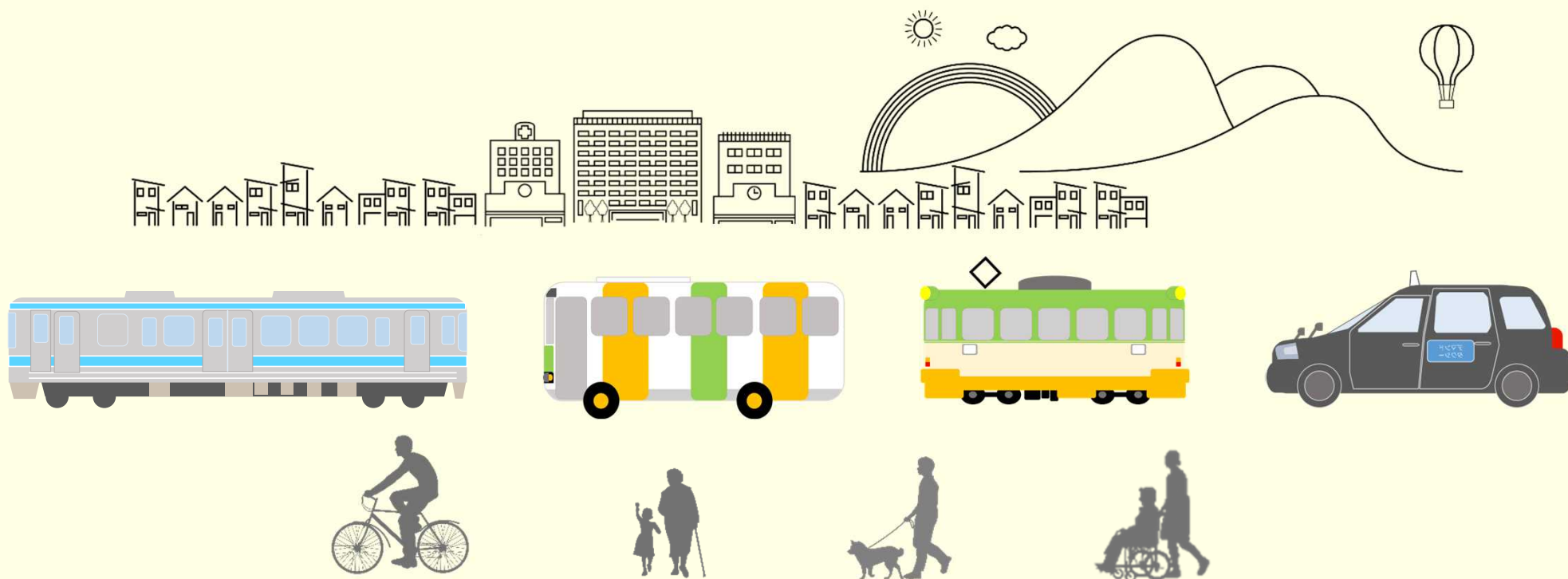


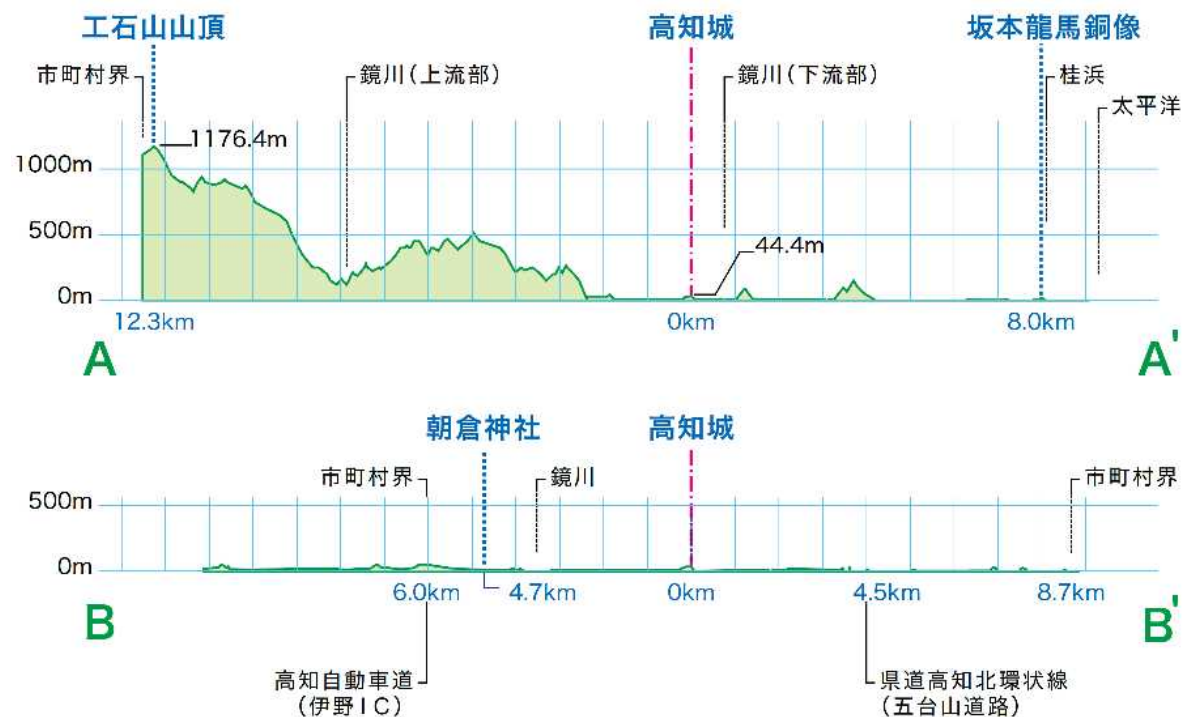
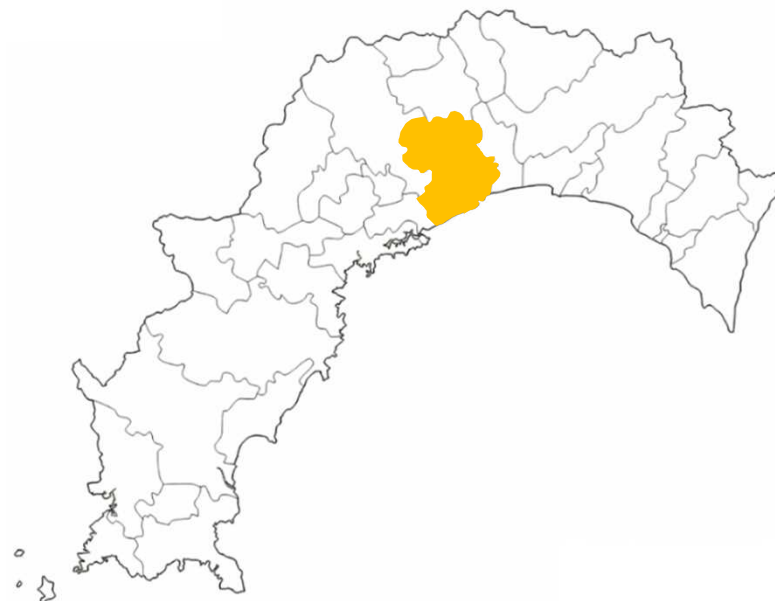
高知市の地域公共交通の取組について



令和5年11月16日（木）
高知市 市民協働部 交通戦略課 出口忠彦

(1) 位置及び面積等

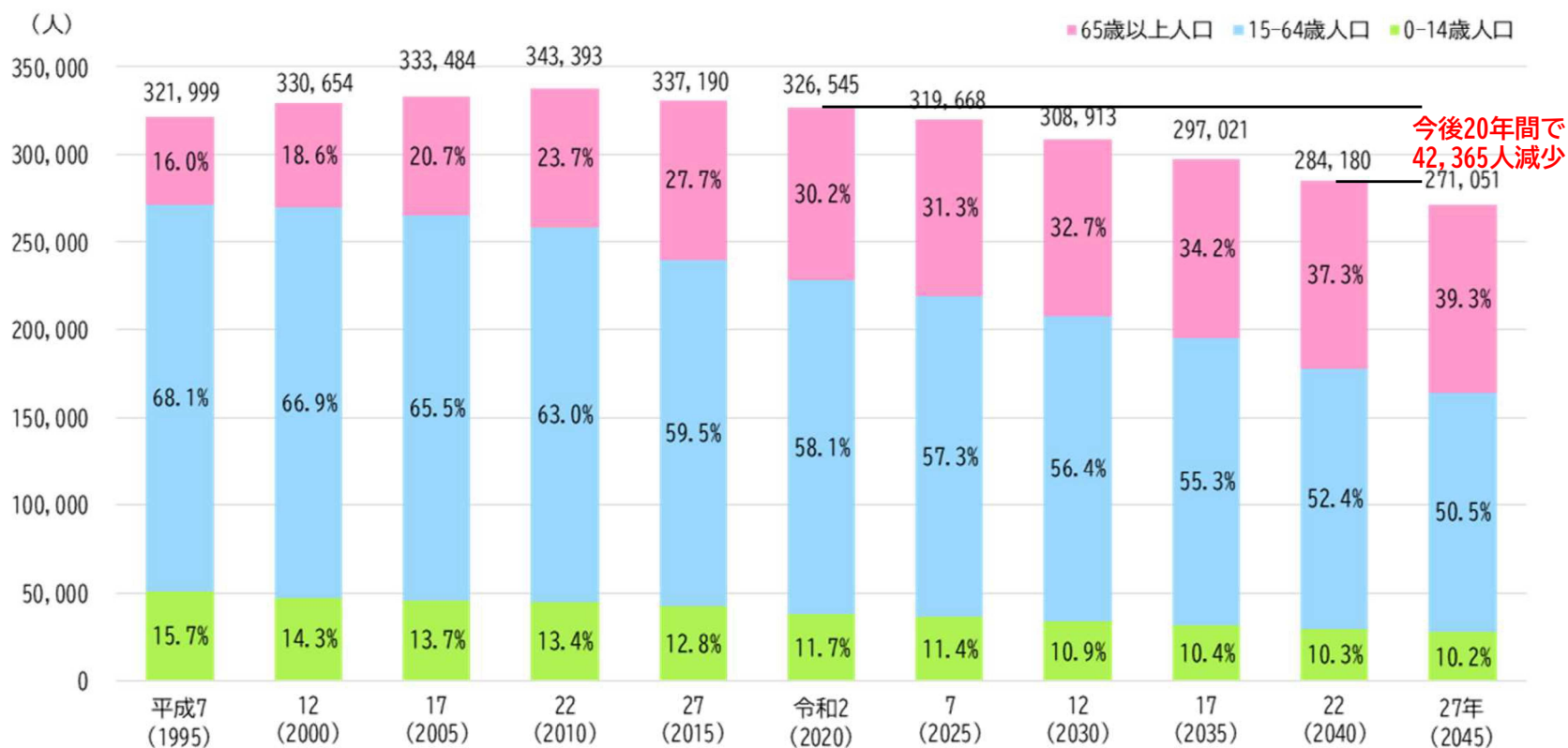
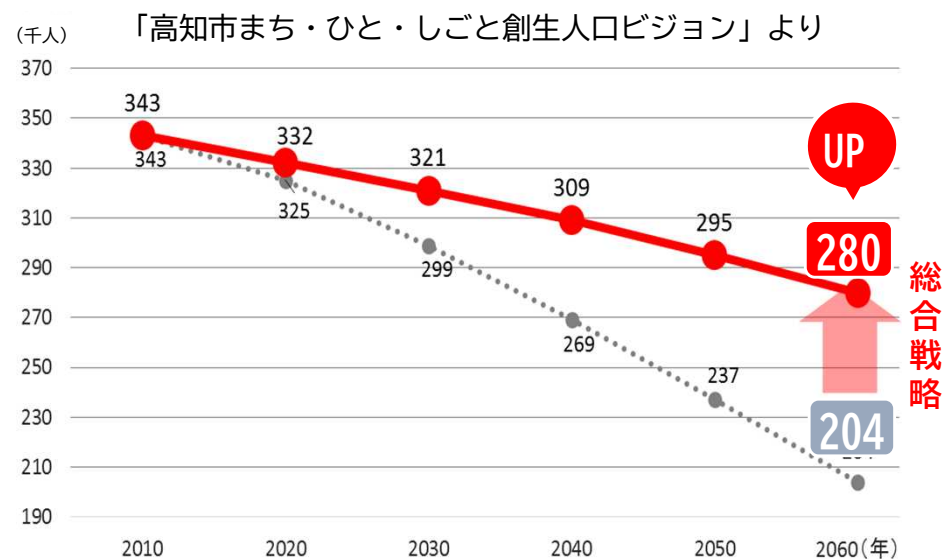
- ・本市は、市域面積は309.00km²、市の北方には急峻な四国山地があり、南は浦戸湾を経て土佐湾に面し、東西に広がる海岸線から黒潮が流れる雄大な太平洋を一望できる地理的条件にあります。
- ・中央の平野部は、特に河口付近には約7km²にわたって海拔ゼロメートル地帯が広がっています。



(2) 人口減少・少子高齢化

令和5年		
総人口	人	319,724
総世帯数	世帯	164,452
高齢化率	%	30.4

※1月1日現在の住民基本台帳人口による



(3) 特徴

Keyword

01

森・里・海のまち

まちなかから海や山へ車で約25分。



街の機能がギュッと詰まったコンパクトシティ



森

里

海



日本の原風景が今なお残る中山間地域



月の名所「桂浜」

Keyword

02

歴史と文化が息づくまち

歴史・文化・食、そして陽気な人。

日本三大夜城にも選ばれた
「高知城」300年以上の歴史を持つ
「日曜市（街路市）」宴会には欠かせない郷土料理
「皿鉢（さわち）料理」土佐の真夏の祭典
「よさこい祭り」商店街にコタツ!? 街が酒宴
で賑わう「土佐のおきゃく」雄大な太平洋に面した
月の名所「桂浜」

Keyword

03

多様な暮らしが楽しめるまち

休日。例えばこんな過ごし方。



「朝は釣りをしてから出勤」



「気の合う仲間と楽しむお花見」



「いくつになっても現役。ヨッチョレ」

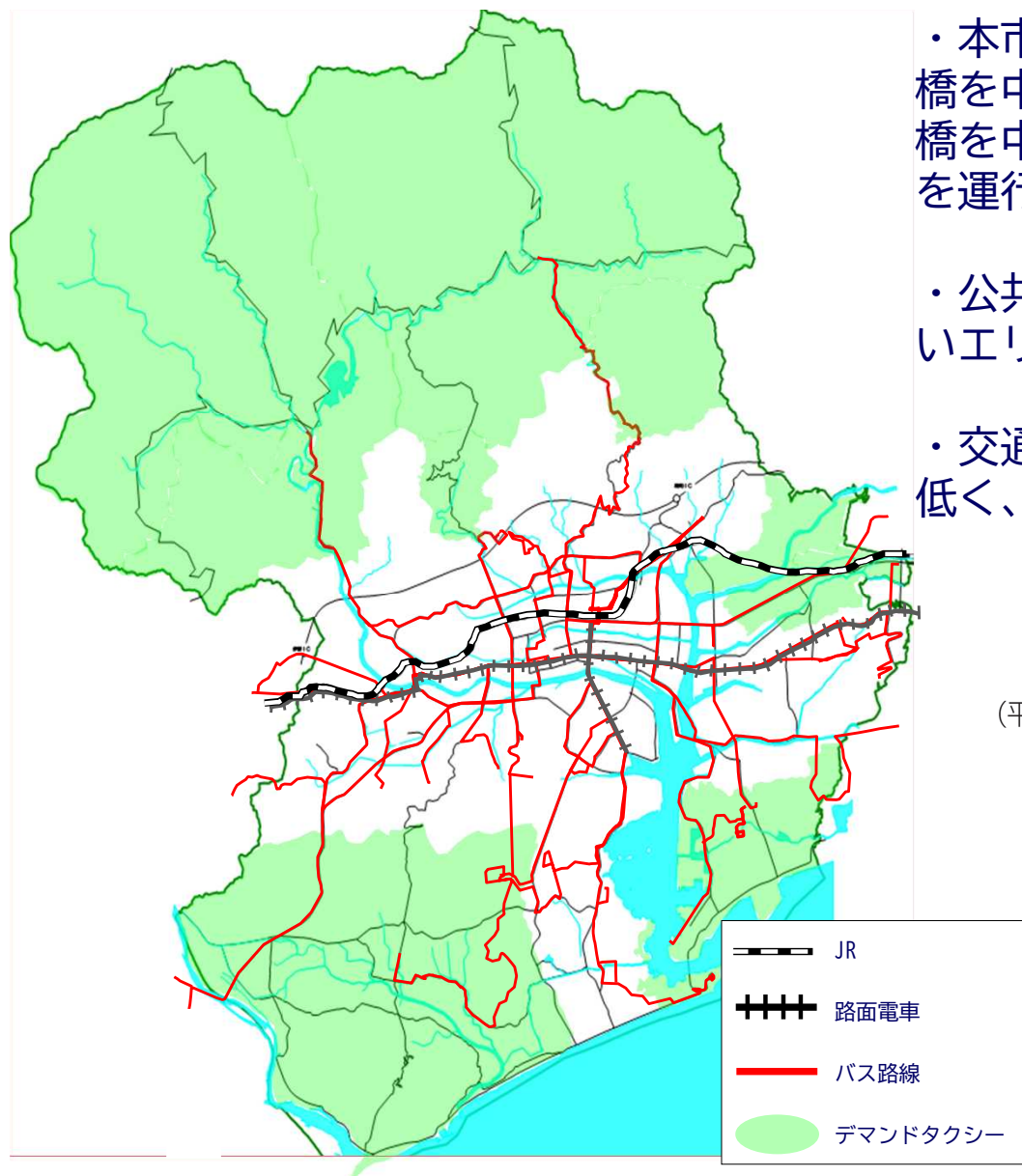


「休日は趣味の土いじり」



「仕事帰りにお疲れ様のかんぱ〜い」

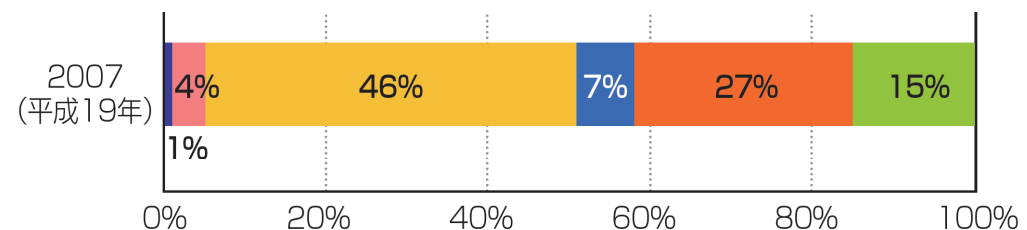
(1) 公共交通網及び交通分担率



・本市の公共交通は、広域幹線であるJR土讃線、はりまや橋を中心に東西線と南北線を運行する路面電車、はりまや橋を中心に放射状に運行する路線バス、市周辺部や過疎地を運行する乗合タクシーにより、公共交通網を形成。

・公共交通カバー率は、市域面積の75%、人口の89%と広いエリアでカバーされている。

・交通分担率は、バス・電車が4%、鉄道が1%と利用が低く、自動車・自動二輪で半数以上の利用がある。



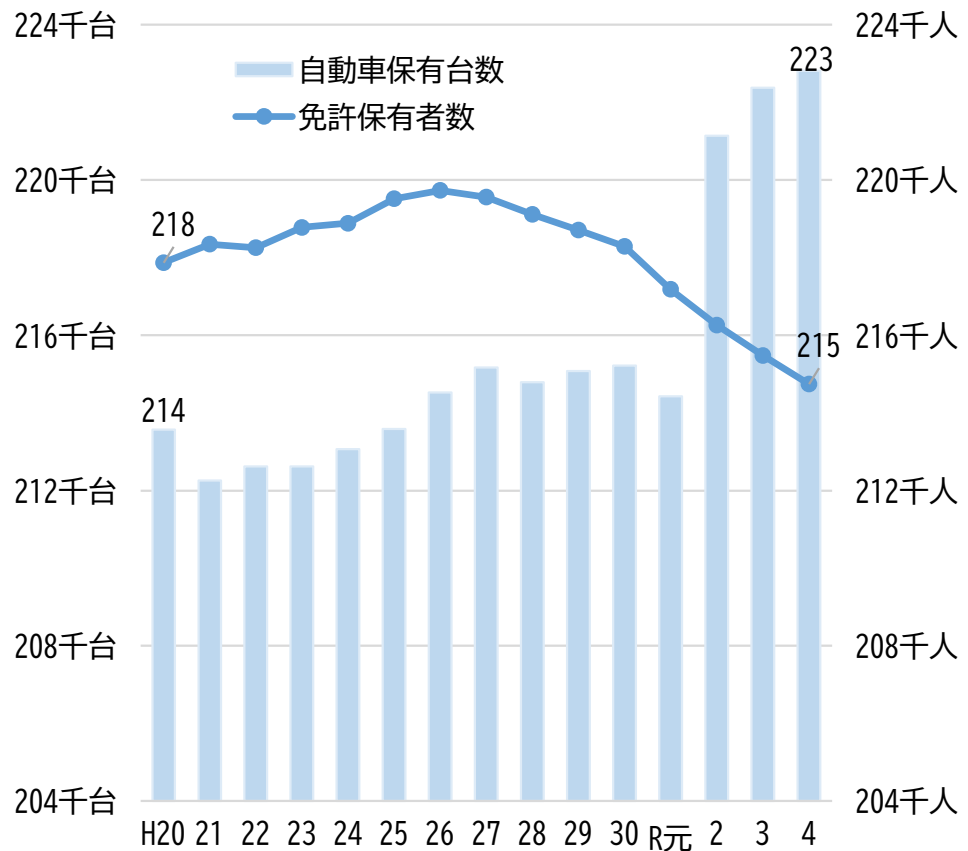
■ 鉄道 ■ バス・路面電車 ■ 自動車 ■ 自動二輪 ■ 自転車 ■ 徒歩

出典：高知市都市計画マスタープラン

(2) 自動車保有台数及び自動車運転免許証自主返納

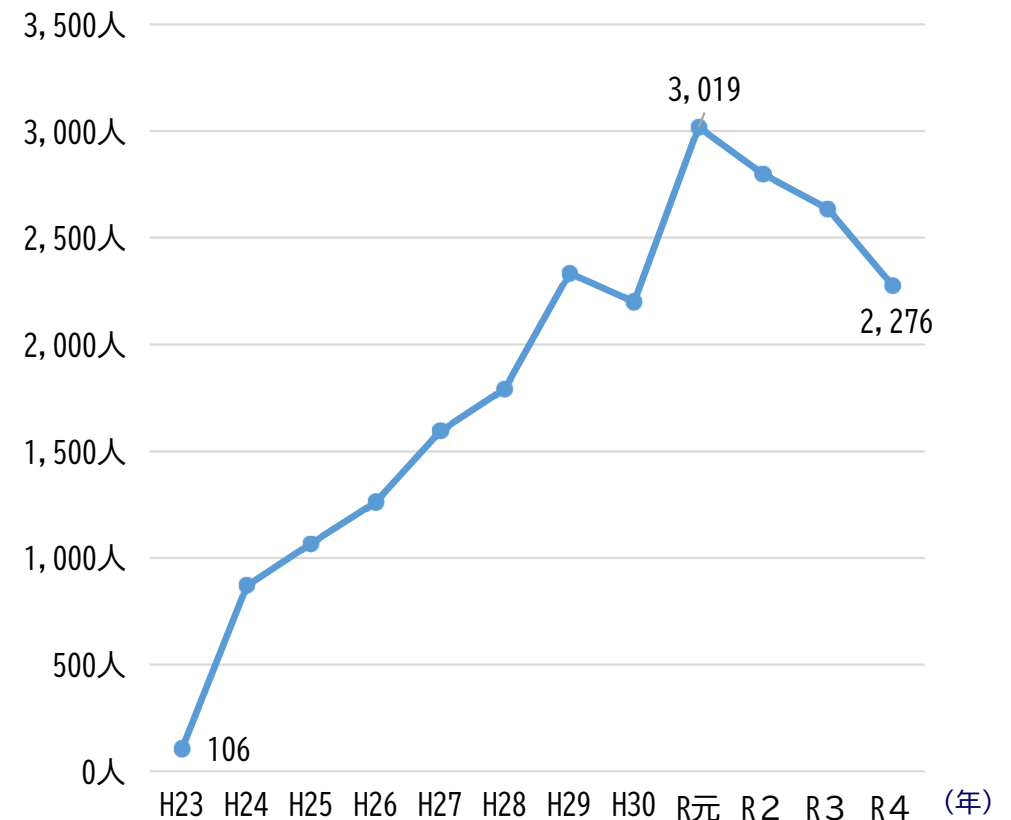
- ・自動車保有台数と免許保有者数は、依然として高い水準を維持している。
- ・運転免許返納件数はピーク時の令和元年以降も多く、代替交通の必要性が高まっている。

◆自動車保有台数と免許保有者数



出典：高知県交通白書

◆高齢者運転免許返納件数

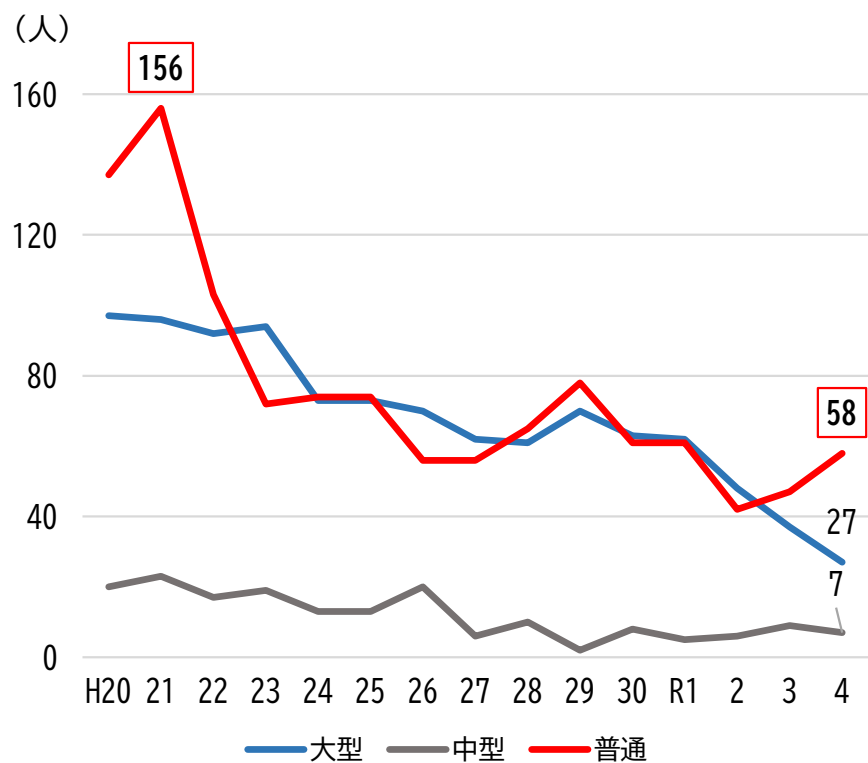


出典：高知県免許センター

(3) 運転免許の新規取得者数

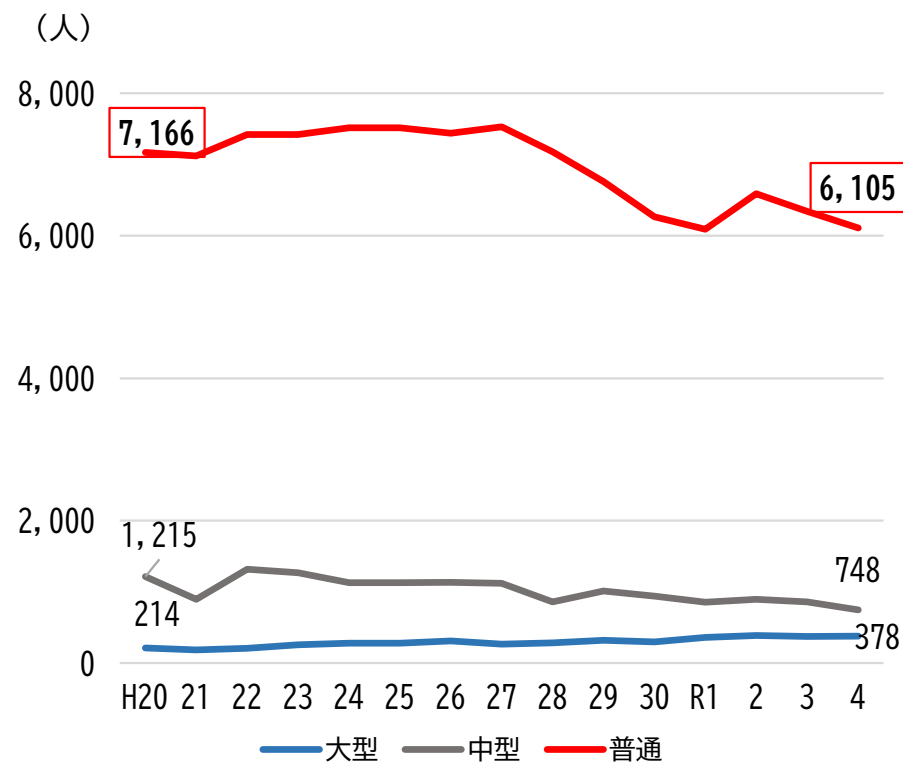
- ・高知県内の2種免許の新規取得者は大型2種が27人、普通2種は58人。
- ・高知県内の1種免許保有者数は減少傾向だが、依然として高い水準を維持しており、新規取得者数は大型1種は378人、普通1種は6,105人と横ばいを維持。
- ・バス・タクシー運転手のなり手不足が顕在化しており、自動車中心社会が定着している。

◆二種免許（バス・タクシー）



出典：高知県交通白書

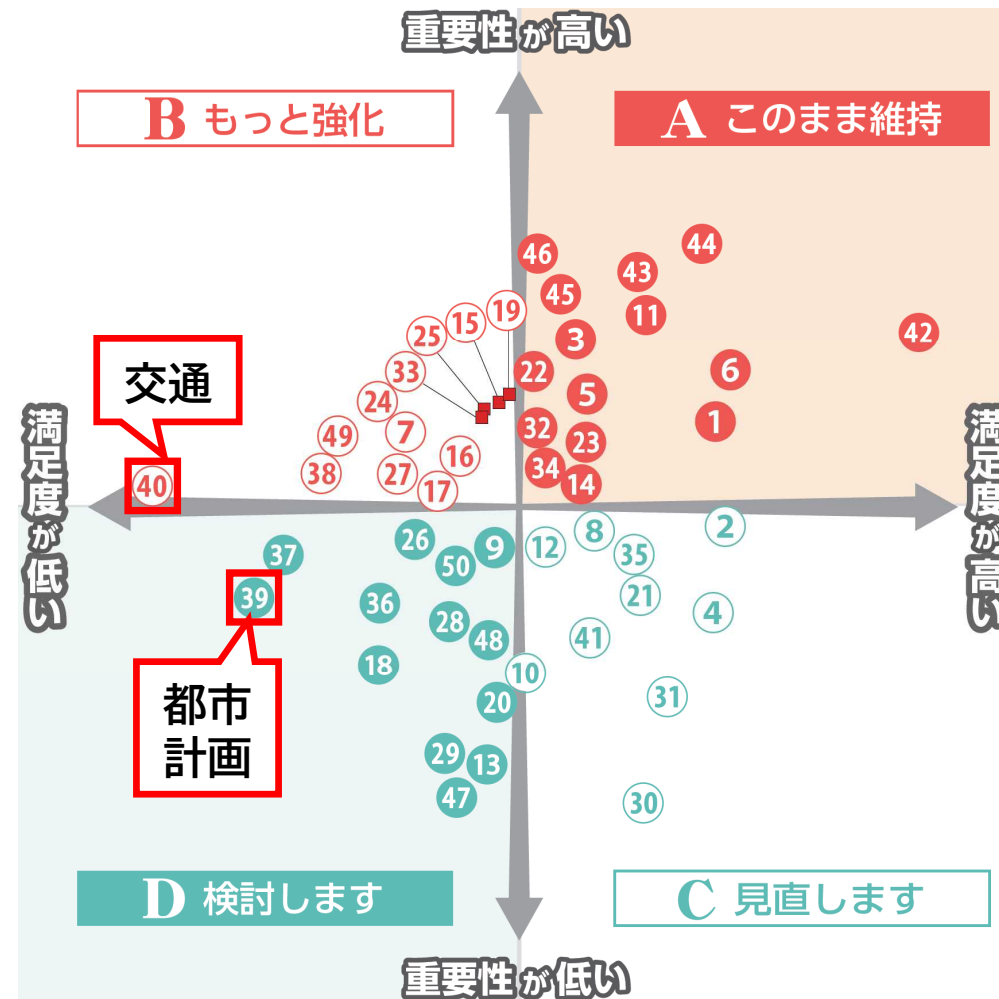
◆一種免許（自家用車）



出典：高知県交通白書

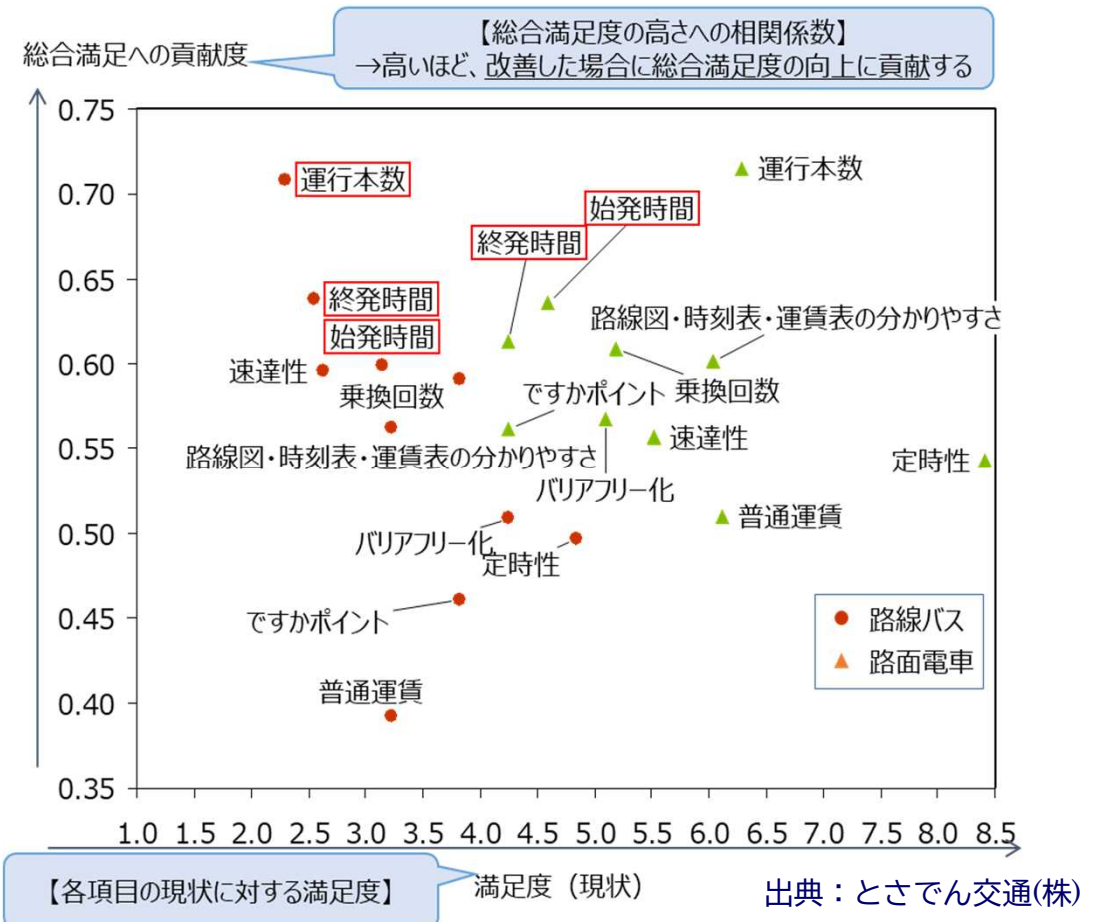
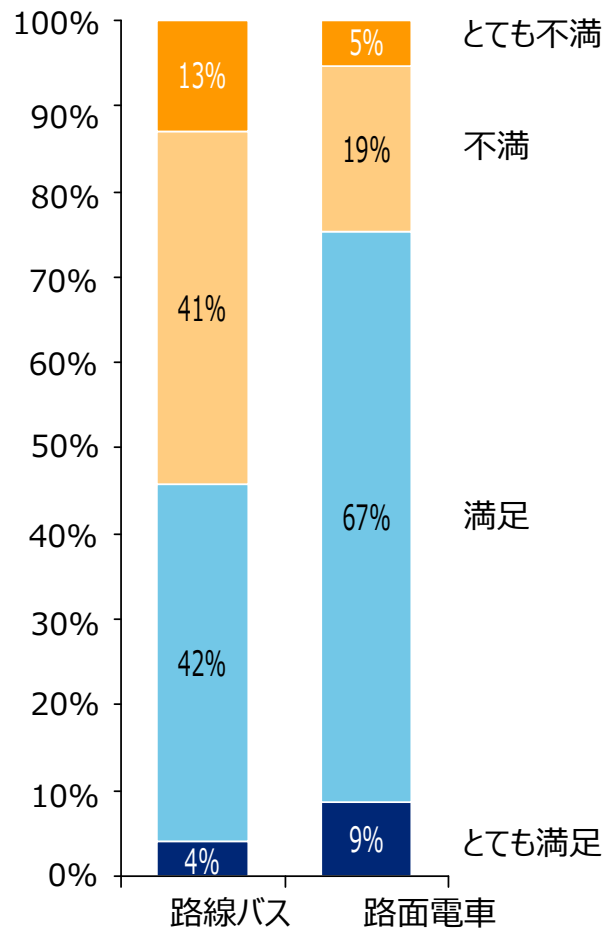
(4) 令和4年度高知市民意識調査

- ・ 調査目的 「2011高知市総合計画（2016基本計画改訂版）」に位置付ける各施策の重要性・満足度を把握し、今後の市政運営の資料として活用する
 - ・ 対象者 満18歳以上の市民の中から3,000人を無作為抽出
 - ・ 実施期間 2022(令和4)年7月7日(木)～7月27日(水)
 - ・ 回収状況 1,378人／回収率 45.9%
- 全施策のうち、交通に係る「施策40. 安全で円滑な交通体系の整備」の**市民満足度が最も低い**。
 →性別、年齢別、世帯構成別、居留意向別全てにおいて満足度が最も低く、取組強化が求められる。



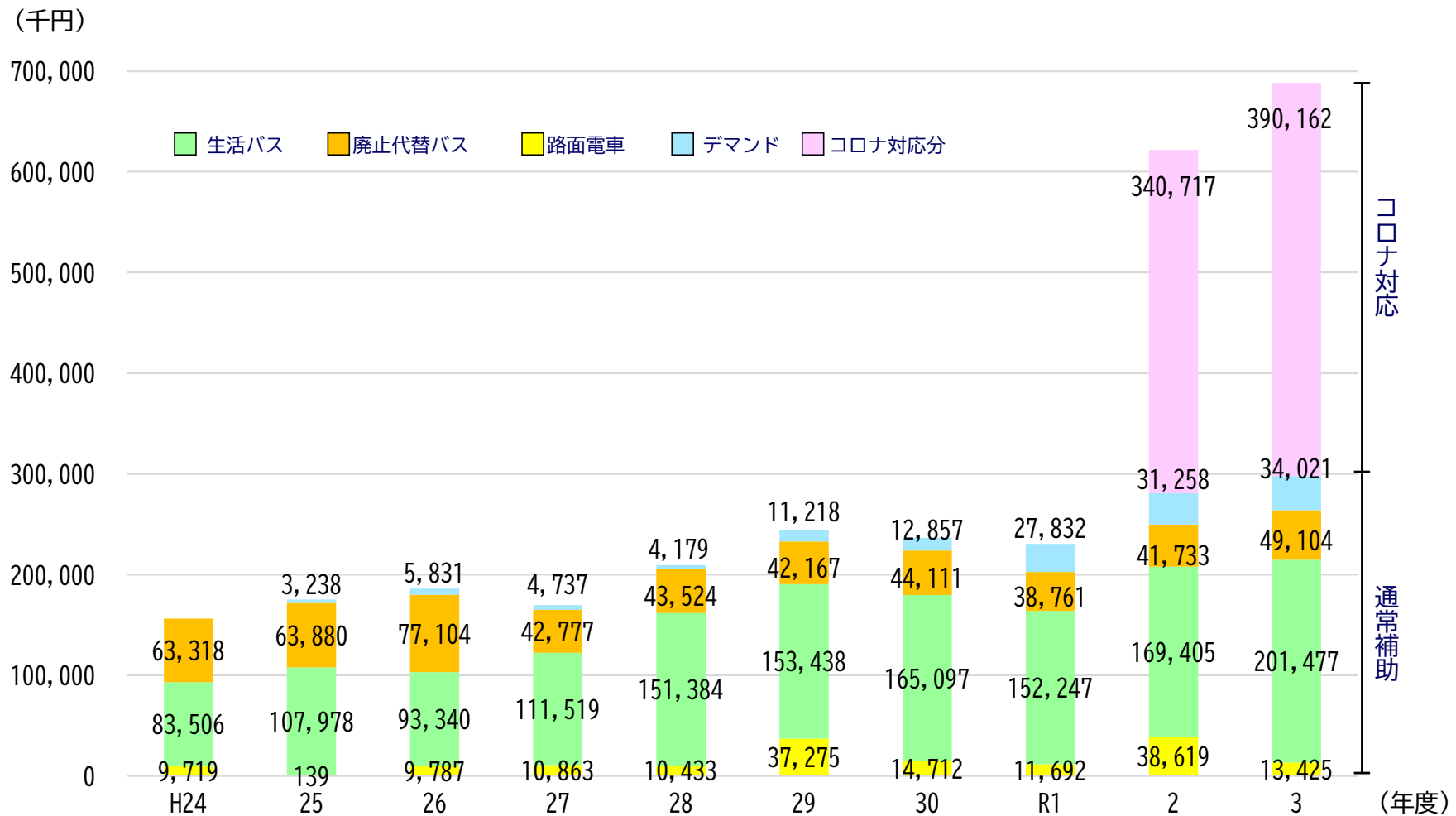
(5) とさでん交通利用者アンケート

- ・実施期間 平成27年6月～7月末日
- ・回収状況 1,177名
- ・実施方法 Webアンケート、県・市老人クラブ、高等学校に依頼
- ・調査結果 路線バス：利用者の半数以上が「不満」「とても不満」と感じている。
路面電車：利用者の7割を超える方が「満足」「とても満足」と感じている。



(6) 地域公共交通維持のための補助金額

- ・生活路線バスは、利用減や広域路線の廃止、他社への移管により補助金額は増加。
- ・廃止代替バスからデマンドタクシーへの転換を進めたことにより、運行補助金は廃止代替バスは減り、デマンドタクシーは増加
- ・新型コロナウイルスに対する国からの補助金を含めると、これまでの10年間で約32億円の補助金を交付。



(7) 地域公共交通の重要性

地域公共交通のクロスセクター効果とは

公共交通を廃止した場合に、追加となるほかの行政コスト（分野別代替費用）と、現在の運行コスト（財政支出）を比較することにより、把握できる公共交通の多面的な効果。

都市計画 コンパクト・プラス・ネットワークの実現

商観 工光 まちなかのにぎわい創出

定住促進 通勤利用や路面電車沿線への定住促進

地域コミュニティ 地域振興 中山間・田園地域の活性化

福祉 高齢者等が外出することによる健康増進

医療 通院利用や家族の送迎負担の軽減、外出による健康増進

教育 学校への通学利用・家族の送迎負担軽減

環境 環境負荷の削減
低炭素都市の実現

交通安全 高齢者の免許返納促進
交通事故の低減

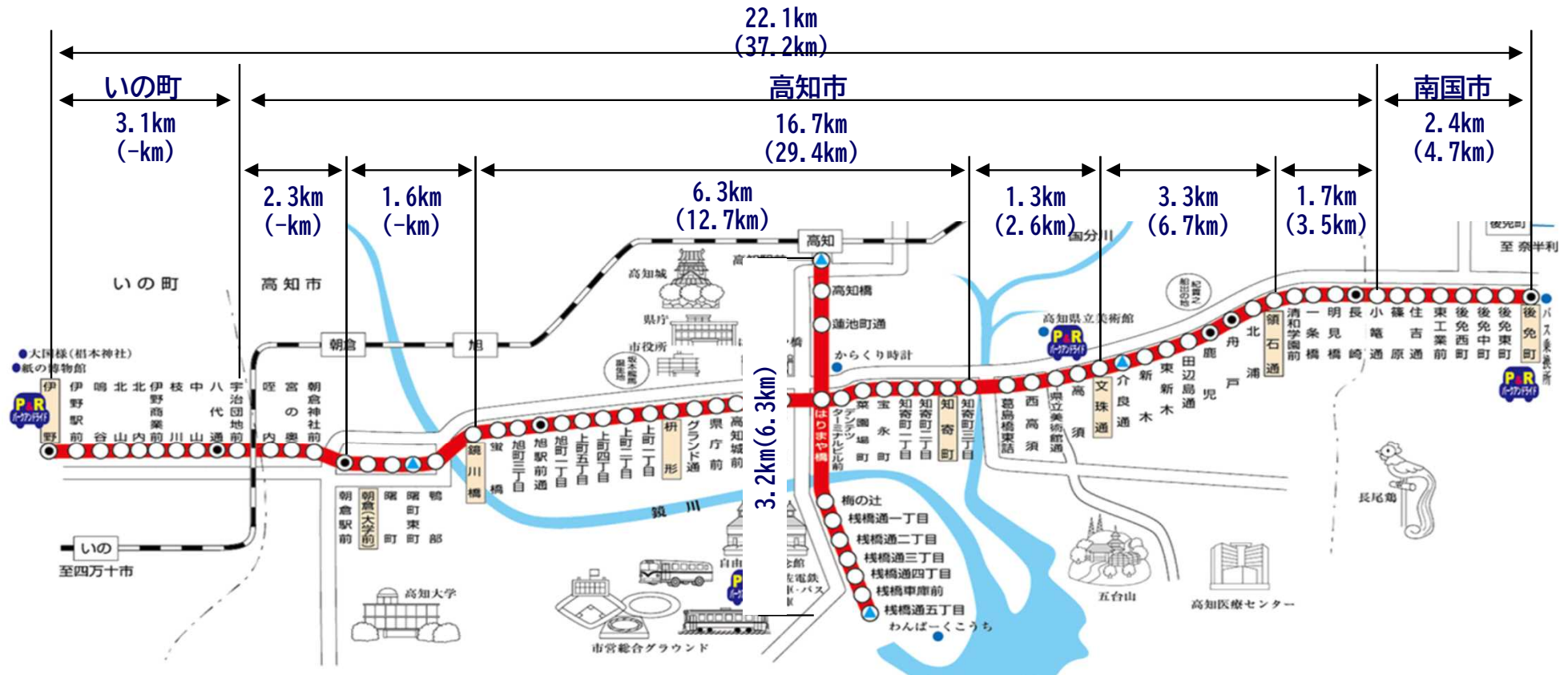


路面電車の現状及び課題

(1) 概要

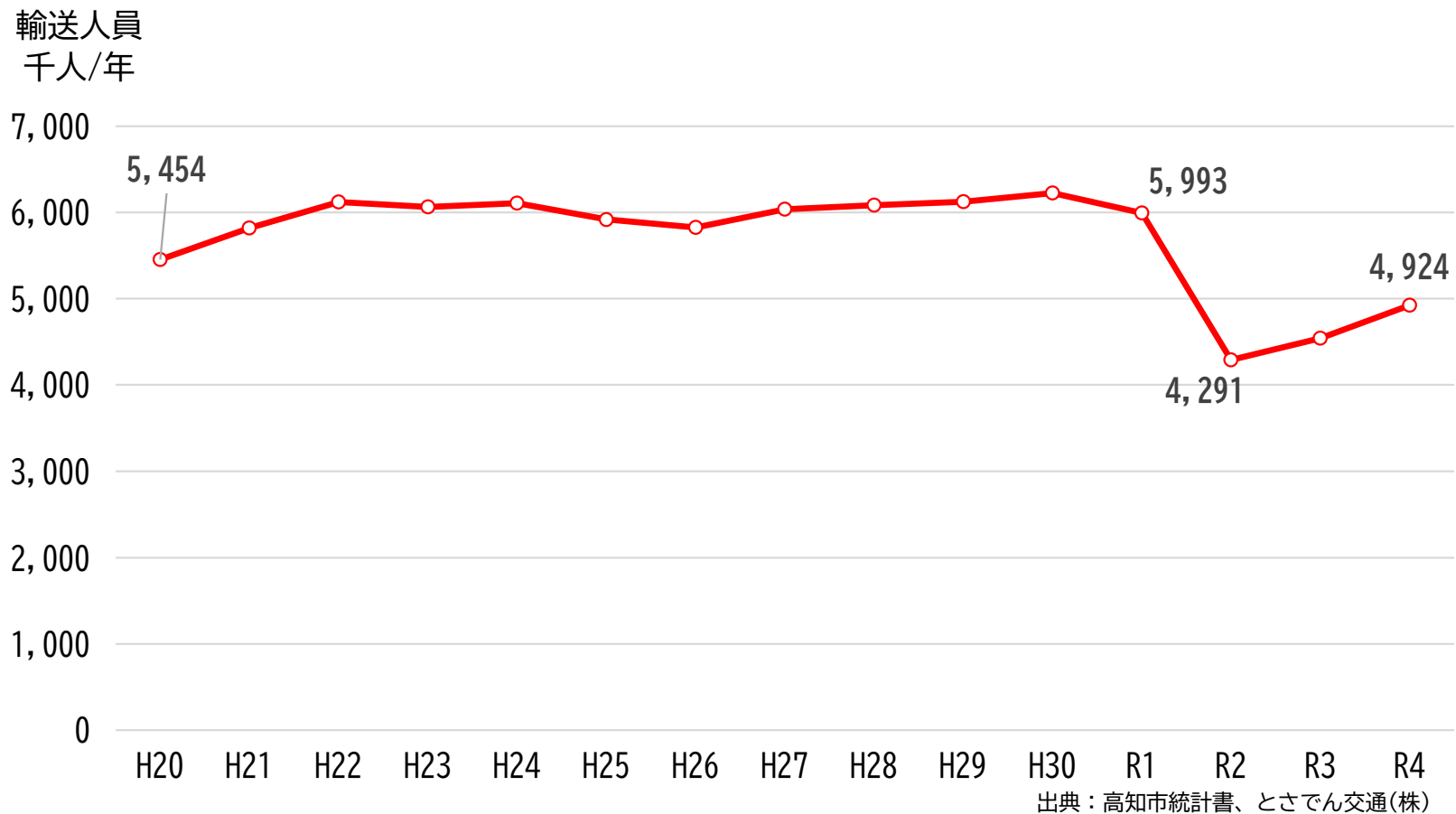
- ・ 明治37年、京都市に次いで全国二番目に敷設され、現存する最古の路面電車。
- ・ はりまや橋を中心に、東西線と南北線で形成され、軌道距離は**25.3km**で**日本一の長さ**を誇る。
- ・ 通勤・通学や通院など、日常生活の移動手段として重要な役割を果たす輸送機関。

	いの町	高知市	南国市	計
単線距離	3.1km	4.0km	-km	7.1km
複線距離	-km	31.8km	4.7km	36.5km
計	3.1km	35.8km	4.7km	43.6km



(2) 利用状況

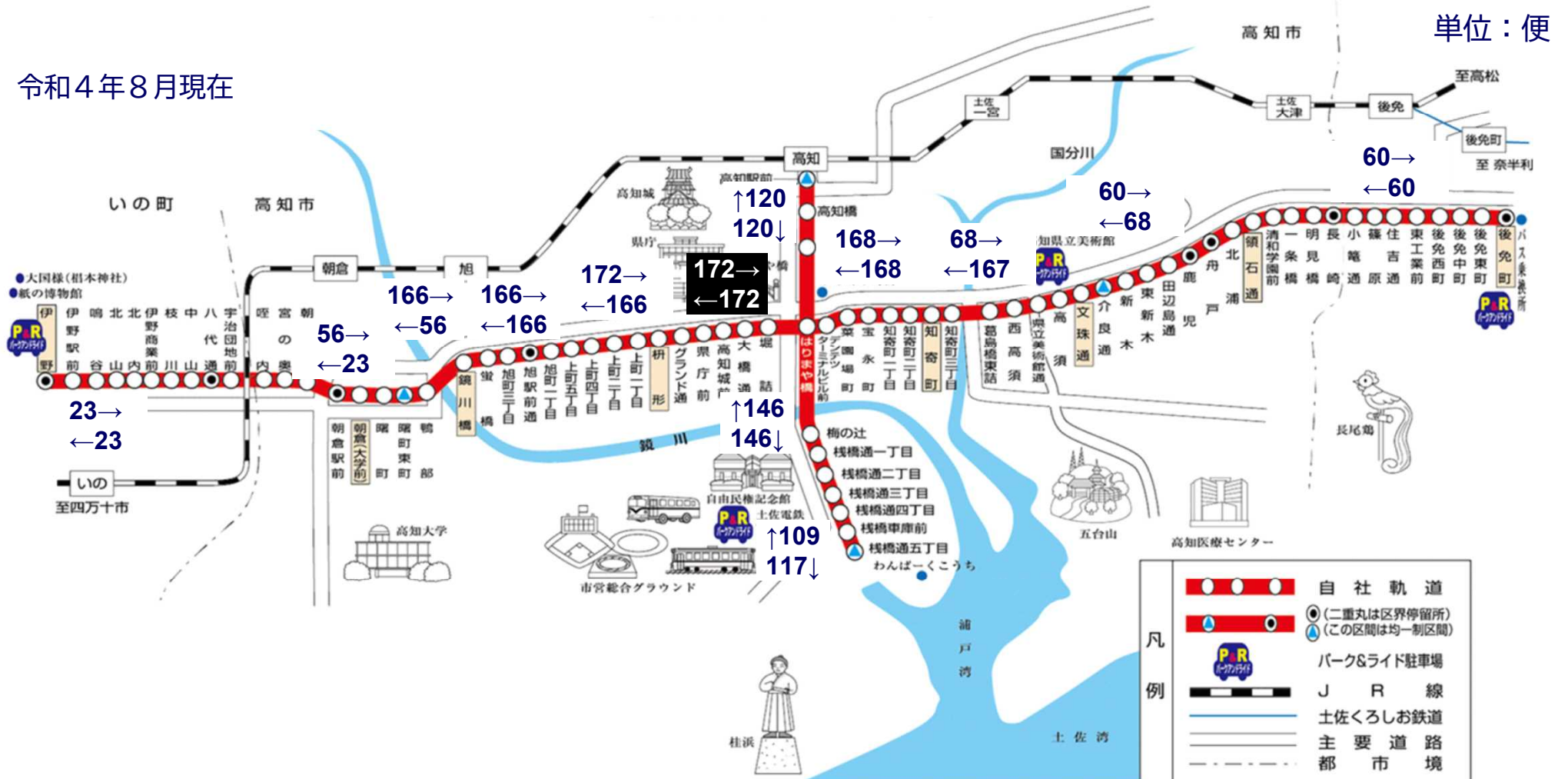
- ・高知駅からはりまや橋を經由し県庁前に至る「逆L字区間」で利用が多く、中心市街地活性化などまちなかのにぎわいづくりに大きく貢献。
- ・平成20年度から令和元年度まで一定数を維持していたが、令和2年度は新型コロナの影響を受け、利用者数が激減。



(3) 便数

- ・ 市中心部のはりまや橋電停では、1日当たり上り172便/下り172便、6分に1便ペースで運行。
- ・ 南国市の後免町電停では、上り60便/下り60便の15分に1便のペースで運行。
- ・ いの町の伊野電停では、上り23便/下り23便、40分に1便のペースで運行。

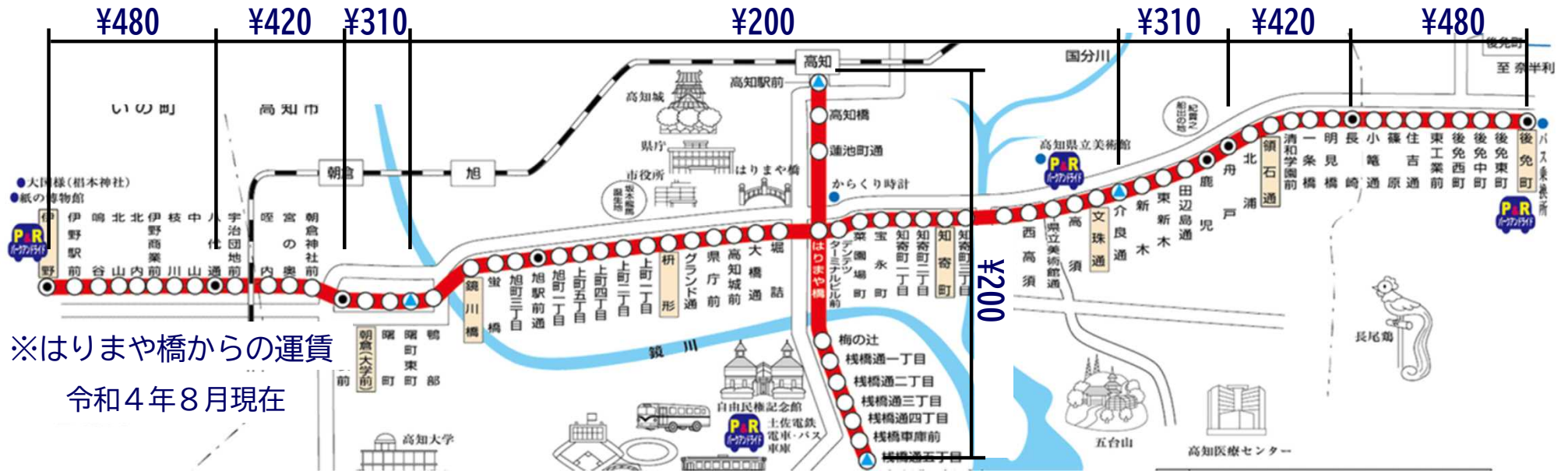
令和4年8月現在



平成26年3月1日改訂

(4) 運賃

- ・南北線の高知駅前⇨棧橋通五丁目、東西線の曙町東町⇨介良通は運賃200円均一区間。
- ・電車通り沿線を運行する路線バスと比べると、運賃は3～4割程度安価。



(5) 電車車両

- ・63両うち7割が60年以上の車両が占め、老朽化が深刻な状況。
- ・低床車両は平成14年・30年・令和3年に導入し、現在3両が運行。
- ・イベント時には、外国電車や維新号といった特色ある車両も運行。

	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年	R3年	R4年
台数	63両	63両	64両	64両	64両	63両	63両
平均車齢	60.4年	61.4年	58.1年	59.1年	60.1年	57年	58年



出典：とさでん交通(株)

(6) 電停

- ・市内には、上下線合わせて119電停あり、そのうちバリアフリー電停は42電停（約35%）、上屋が設置されているのは81電停（約68%）。
- ・周辺部では、電停用地が確保できていないため、安全施設がなく道路上に白線で電停の位置を囲んだ「ノーガード電停」が多くある。（令和3年4月1日時点）
- ※電停数は、はりまや橋を4か所、高知駅前を3か所、鏡川橋を2か所で計算。

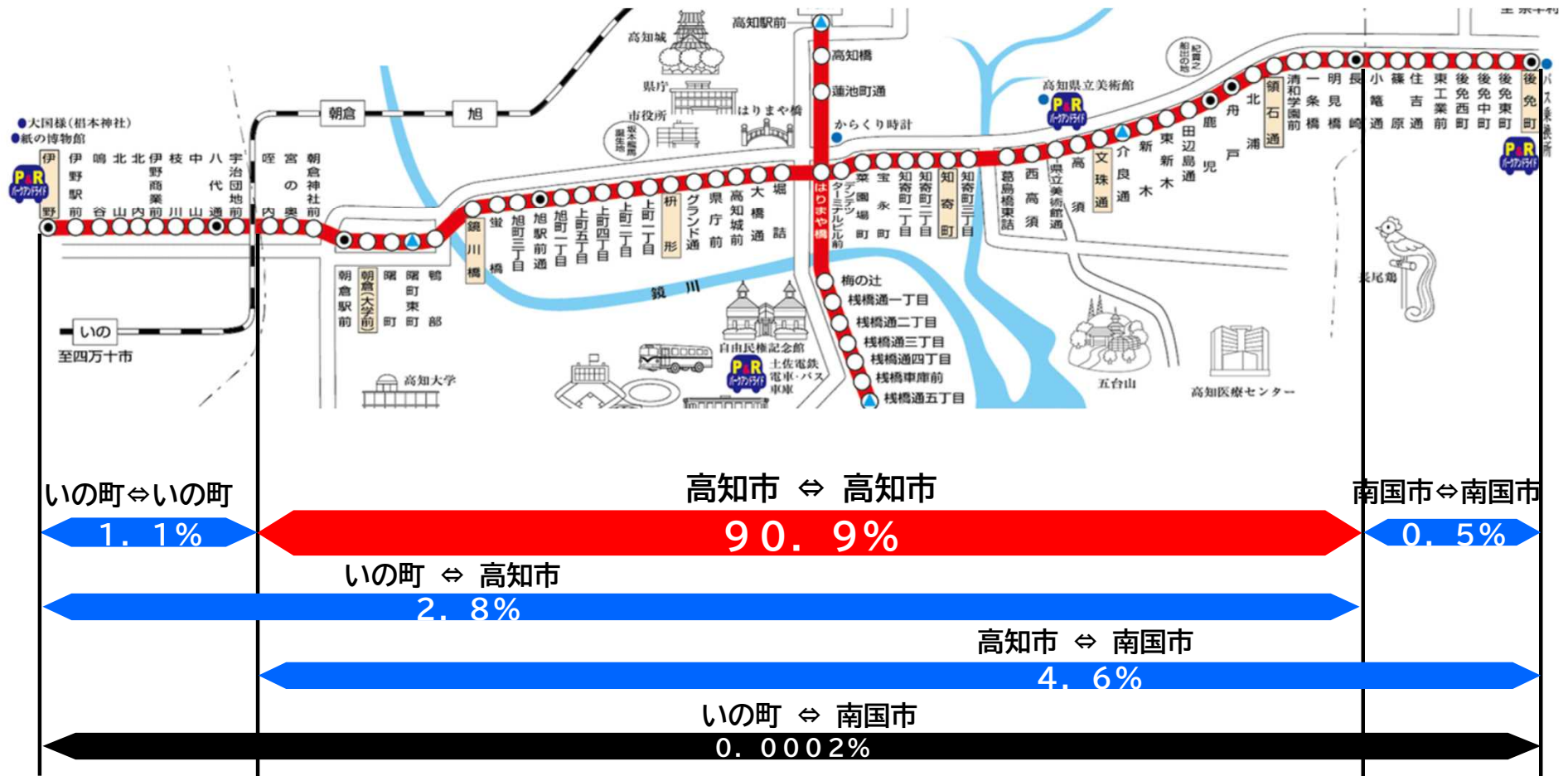
●バリアフリー電停

●ノーガード電停



(7) 区間別の移動状況

- ・高知市内で乗り、高知市内で降りる「市内間移動」が約91%と最も多い。
- ・「いの町内の移動」と、「南国市内の移動」は、1%前後と極めて利用が低い。
- ・市町を跨ぐ「いの町ー高知市間移動」「南国市ー高知市間移動」も5%未満と利用が低い。

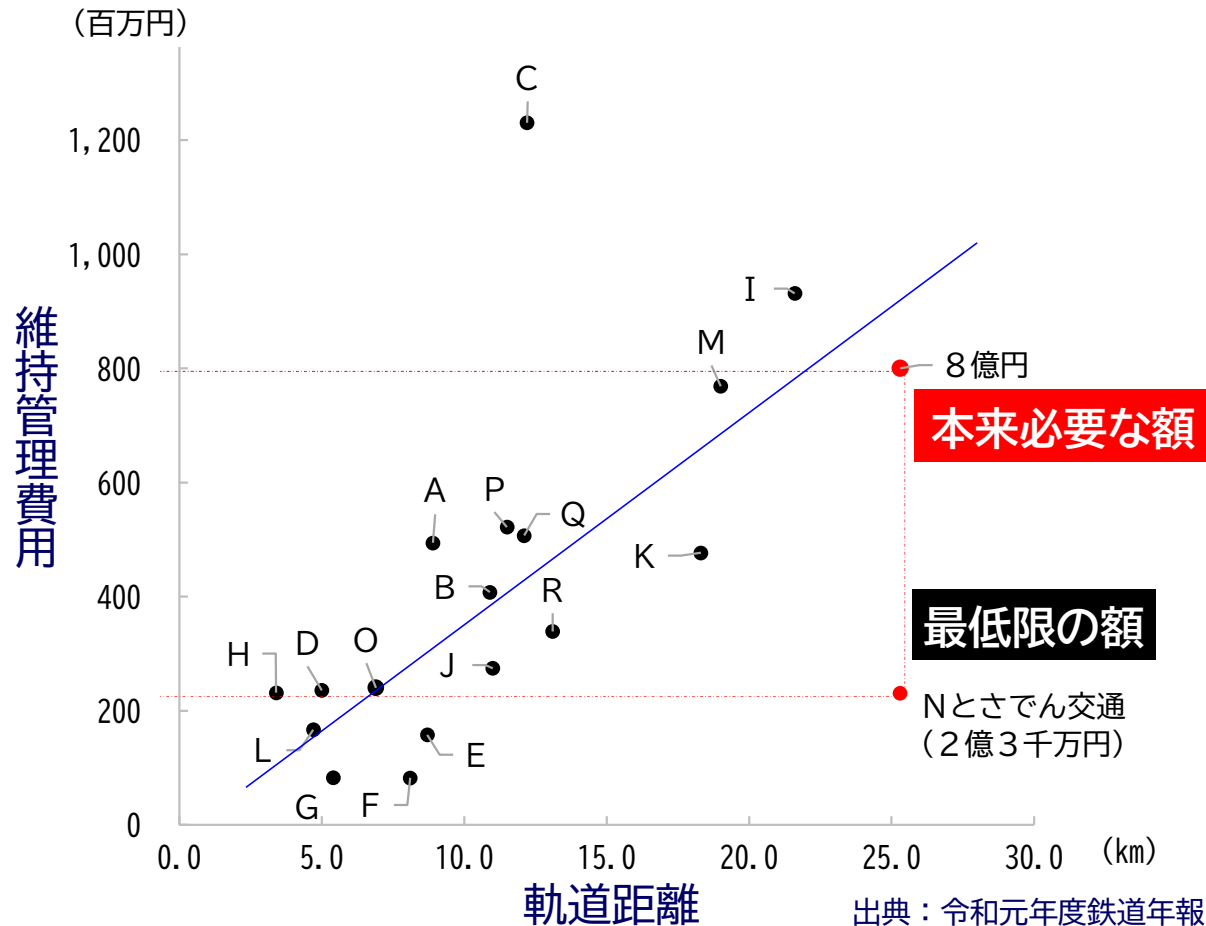


(令和3年10月～令和4年9月 ICカード利用実績)

(8) 路面電車の維持費と軌道延長について

- ・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、安全運行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。

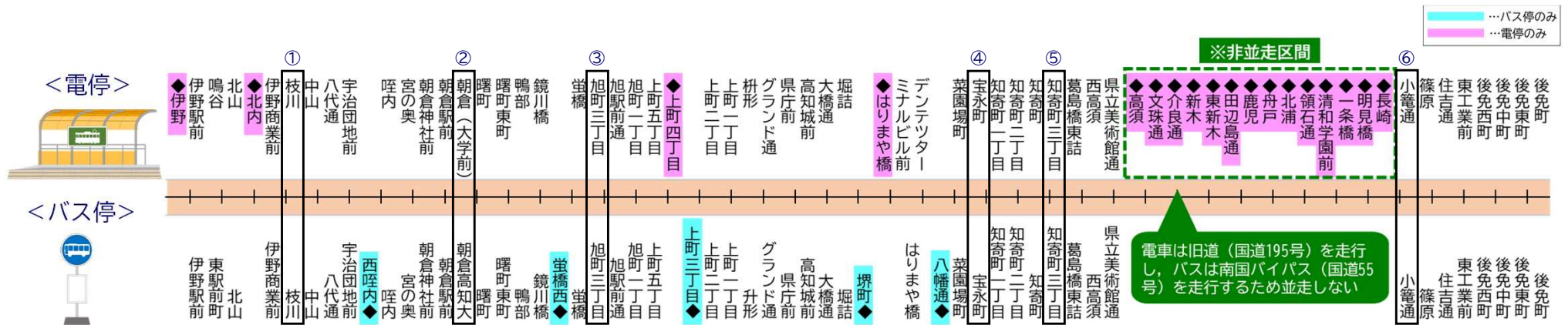
出典：令和元年度鉄道年報



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

(9) 路面電車と路線バスの並走区間について

- ・ 並走区間のうち、高須電停から長崎電停の区間は路線バスと並走しない「非並走区間」。
- ・ いの町周辺では路面電車と路線バスの並走に加え、JRの路線も並走する。
- ・ 運賃は路線バスと比べ、路面電車が2割から3割程度安価。
- ・ 運行時間はJRが最も速く、次いで路線バス、路面電車と続く。



◆ 便数

電停・バス停		① 枝川	② 朝倉（大学前）	③ 旭町三丁目
電車	東西線	上り23便 下り23便	上り56便 下り23便	上り166便 下り166便
	すこやか線	上り7便 下り6便	上り7便 下り6便	上り7便 下り6便
バス	梅ノ木線	—	上り7便 下り6便	上り7便 下り6便
	高岡・宇佐線	—	上り24便 下り26便	上り24便 下り26便
	鏡・土佐山線	—	—	上り9便 下り9便
	計	上り7便 下り6便	上り38便 下り38便	上り47便 下り47便
	JR	土讃線	上り26便 下り26便	

電停・バス停		④ 宝永町	⑤ 知寄町三丁目	⑥ 小籠通
電車	東西線	上り168便 下り168便	上り168便 下り167便	上り60便 下り60便
	安芸線	上り11便 下り11便	上り11便 下り11便	上り11便 下り11便
バス	潮見台線	上り19便 下り19便	上り19便 下り19便	—
	医療センター線	上り17便 下り17便	上り17便 下り17便	—
	前浜線	上り12便 下り12便	—	—
	種崎線	上り19便 下り19便	—	—
	計	上り78便 下り78便	上り47便 下り47便	上り11便 下り11便
JR	ごめん・なはり線	上り25便 下り25便		

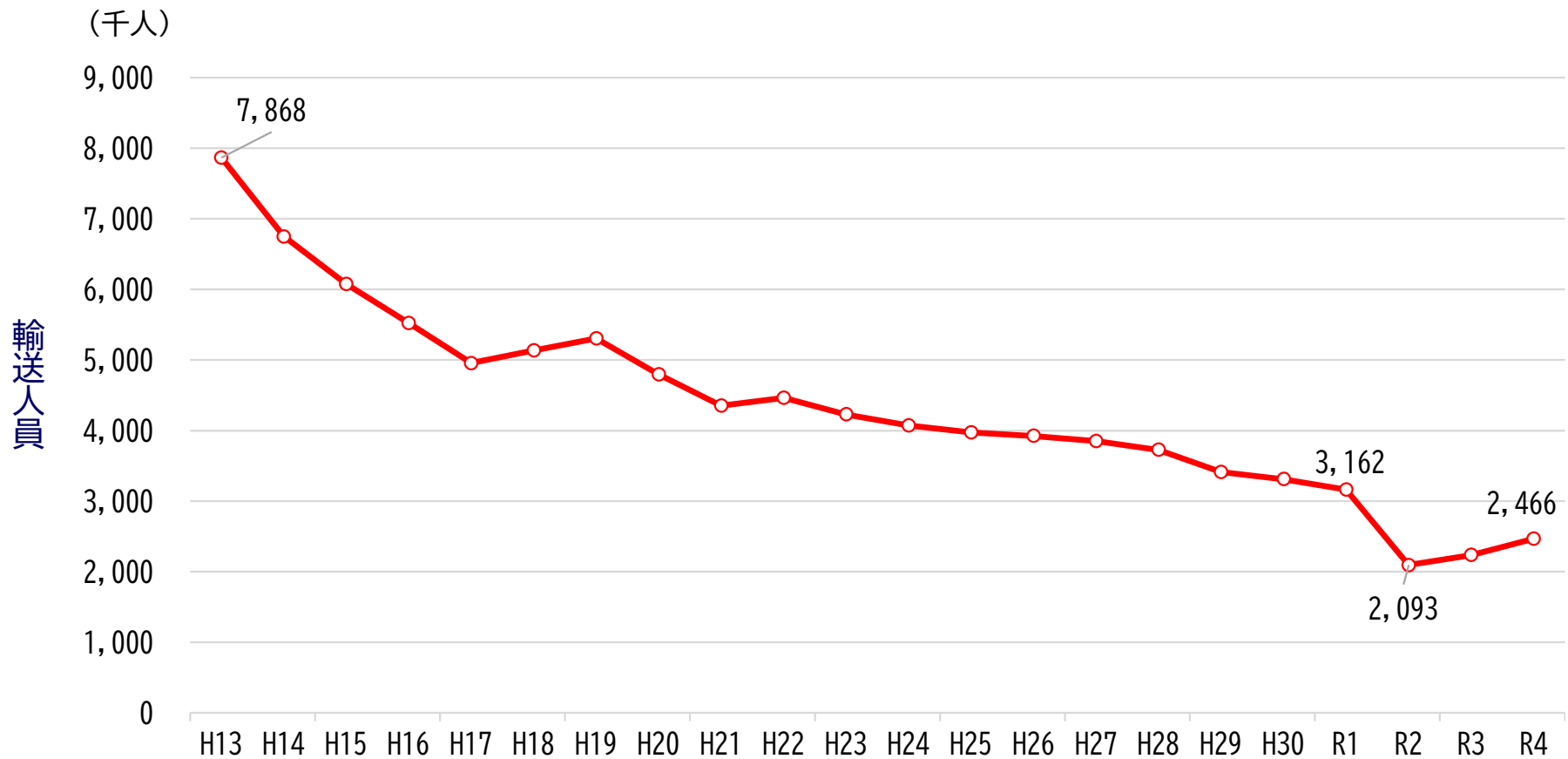
(1) 概要

- ・平成26年のとさでん交通設立時から運行規模を縮小してきたが、経常損益は年々増加。
- ・運行規模は減少しているが、高知市をはじめとする沿線市町村の補助金額は増加傾向。

年度		H26 実績	H27 実績	H28 実績	H29 実績	H30 実績	H31 実績	R2 実績	R3 実績	R4 実績	R5 見込み
①	系統数	133	124(192)	123(180)	86(123)	67 (89)	64 (89)	59 (85)	57(81)	56 (79)	47(71)
②	便数 (回/年)	172,785.5	148,810.5	142,546.5	139,431.0	115,934.5	111,837.0	108,606.5	108,610.5	104,541.5	88,625.5
③	走行キロ (km/年)	4,622	4,870	4,513	4,290	3,831	3,620	3,311	3,257	3,053	2,731
④	補助金 (千円)										
	国	82,277	71,342	60,301	53,058	52,732	48,235	71,698	76,919	45,963	33,793
	県	65,555	72,578	92,192	93,977	83,842	67,839	80,816	89,355	93,064	52,000
	市町村	144,337	167,397	219,539	233,120	226,092	210,962	251,839	269,911	272,531	210,492
	うち高知市	93,340	117,386	151,384	153,440	160,787	147,486	197,351	219,100	236,831	183,705
⑤	事業者負担 (千円)	264,068	67,037	86,973	87,202	100,096	159,505	137,623	152,645	134,431	172,068
⑥	経常費用 a (千円)	1,728,401	1,442,927	1,531,318	1,534,177	1,529,694	1,478,130	1,340,744	1,371,436	1,252,590	1,133,324
⑦	経常収益 b (千円)	1,163,934	1,126,543	1,092,469	1,027,054	972,548	944,730	776,262	748,851	696,806	660,031
⑧	経常損益 a-b(千円)	564,467	316,384	438,849	507,123	557,146	533,400	564,482	622,585	555,784	473,293
⑨	収支率 b/a (%)	67%	78.10%	71.30%	66.90%	63.60%	63.90%	57.90%	54.60%	55.60%	58.20%
⑩	収益/km (円)	-	231	242	239	254	232	215	215	227	240
⑪	費用/km (円) 事業者	323.50	227.56	296.62	310.30	336.12	358.27	374.19	391.73	405.86	410.0
⑫	費用/km (円) 四国標準	291.52	294.70	292.50	307.73	326.11	316.20	324.50	328.46	332.47	334.85

(2) 利用状況

- ・マイカーの普及や人口減少等により利用者は年々減少し、バス路線の維持が困難な状況。
- ・これまでの20年間で、利用者は約73%減り、バス運行の継続が厳しい状況。
- ・市内各地を運行し、平成28年には200以上あった系統は、現在71系統まで再編されている。



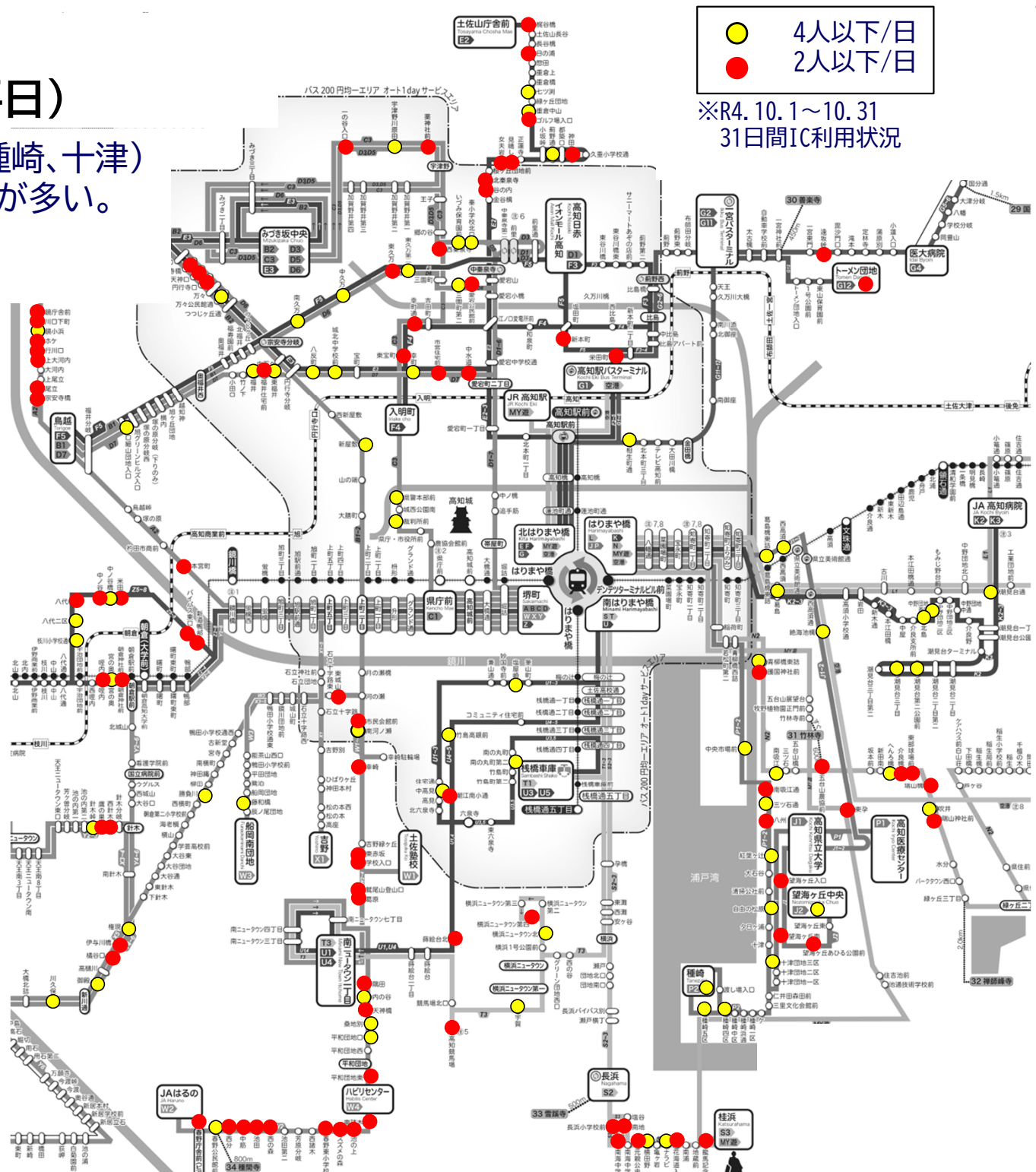
出典：高知市統計書、とさでん交通(株)

◆利用状況／バス停別（平日）

- ・市周辺部（鏡、土佐山、春野、種崎、十津）において利用者の少ないバス停が多い。
- ・4人以下の利用はタクシー車両で対応可能。

● 4人以下/日
● 2人以下/日

※R.10.1~10.31
31日間IC利用状況



(3) バス車両

- ・平均車齢は16年8ヶ月（R4.10現在）と全国平均の約10年と比べて高い。
- ・バリアフリーに対応したノンステップ・ワンステップバスが全体の約半数を占める。
- ・低床バスの乗り入れが困難な地域もあり、更新を進める中で運行路線を検討する必要がある。

	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年	R3年	R4年
台数（台）	157	150	141	139	134	129	130
うちバリアフリー化車両（台） ※ノンステップ・ワンステップ	56	61	68	72	69	70	77
平均車齢（年）	17.3	17.4	16.9	16.9	17.7	17.1	16.8



出典：とさでん交通(株) 各年9月末時点

(4) バス停

- ・市内には長年の風雨等により劣化が進んだものや新たに設置したものなど、約770基のバス停を設置。
- ・劣化の激しいバス停から年度ごとに計画を立て、順次改修を進めている。

市中心部のバス停

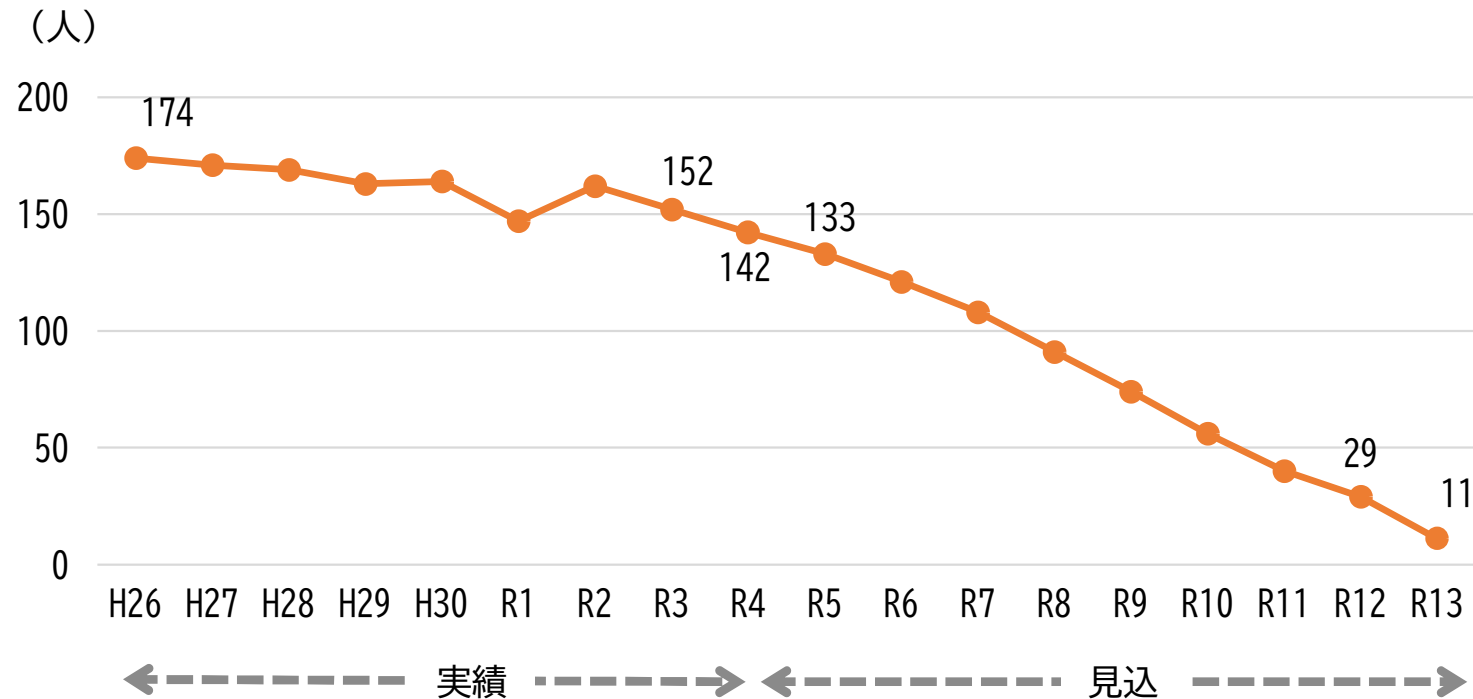


市郊外のバス停

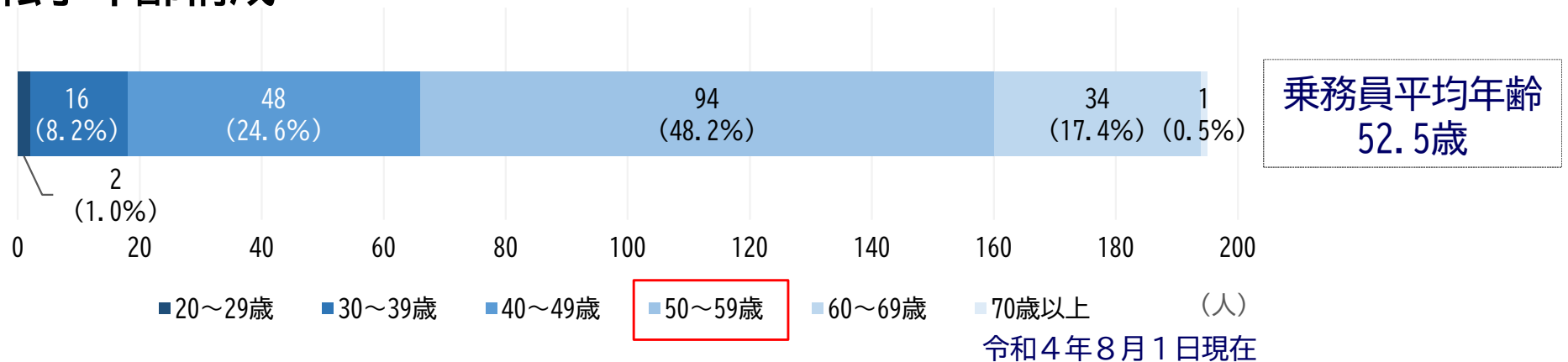


(5) 運転手数の推移

- ・路線バスの運転手は令和4年度の142名から令和13年度の11名まで激減する見込み。
- ・運転手の平均年齢は52.5歳と年々高齢化し、人材確保が大きな課題。

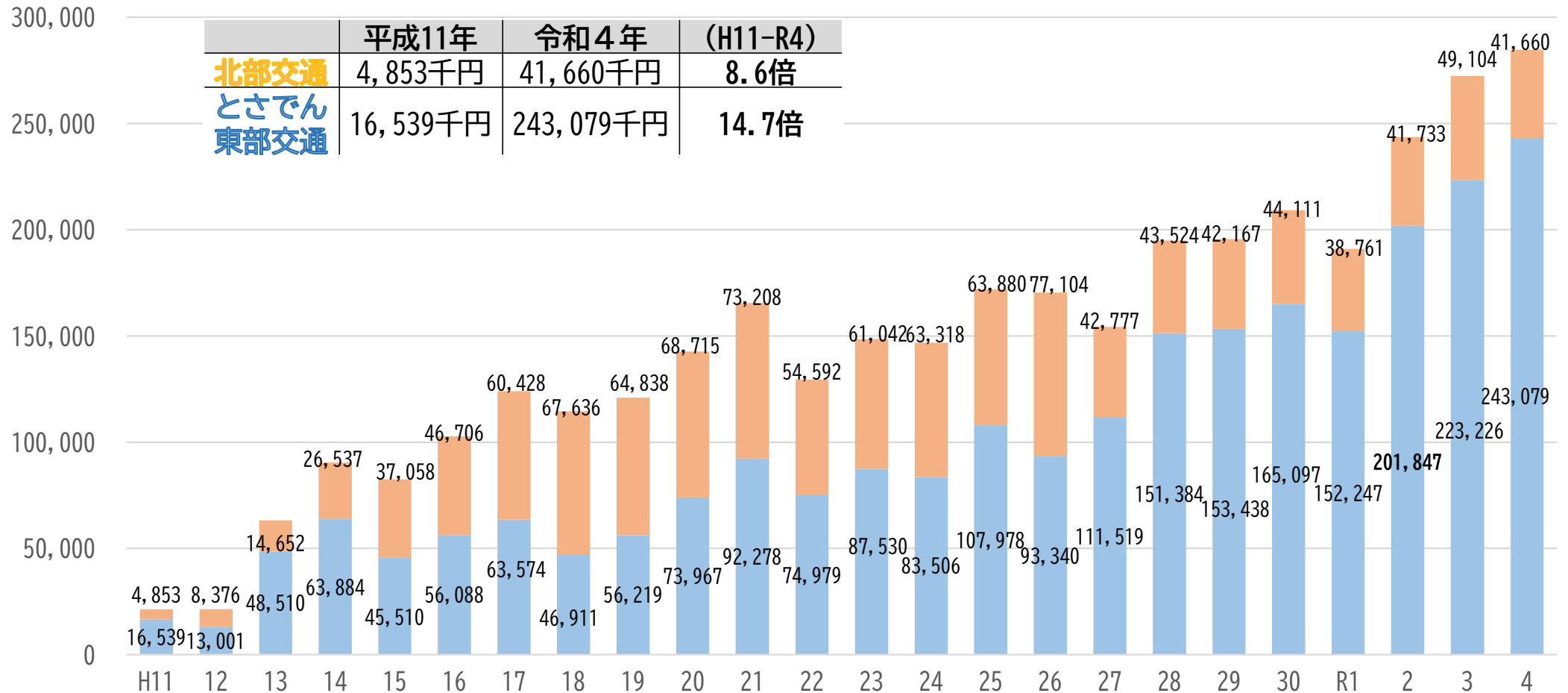


◆運転手年齢構成



(6) 運行費補助金

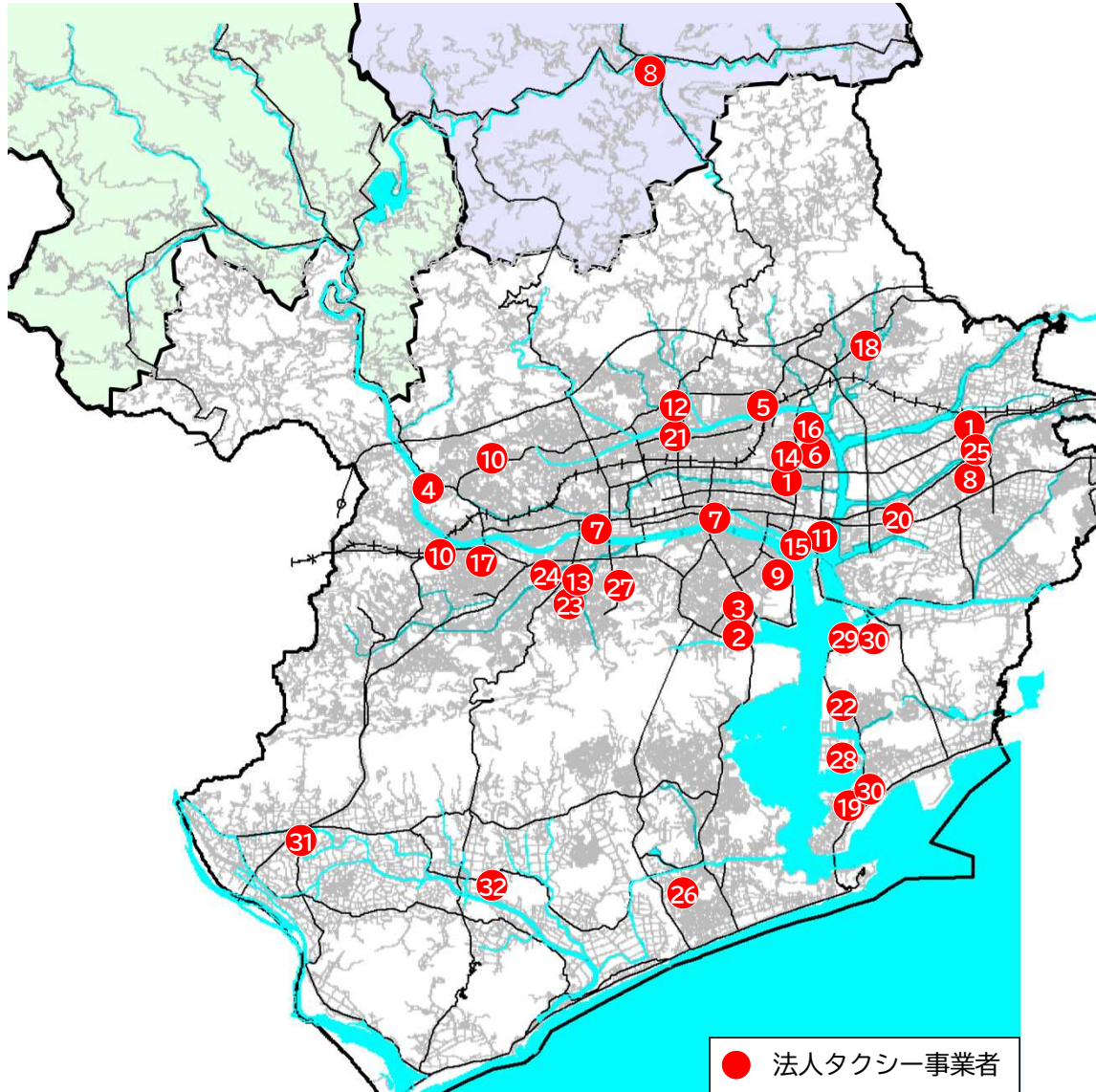
- ・主に市内中心部や周辺市街地を運行する「生活路線バス」の運行費補助金額は、平成11年度の16,539千円から、令和4年度の243,079千円まで約1.5倍増加。
- ・主に鏡・土佐山を運行する「廃止路線代替バス」の運行費補助金額は、平成26年度には77,104千円まで増加し、その後、デマンド型乗合タクシーの導入とバス路線の退出が進み、令和4年度は41,660千円まで減少。



タクシーの現状及び課題

(1) 乗用タクシーの概要

・市内所在の法人タクシー事業者は、高知市ハイヤー協同組合に加盟する30者、高知県ハイヤー協会に加盟する1者、未加盟の1者の計32者が運行。(個人タクシー約140者)



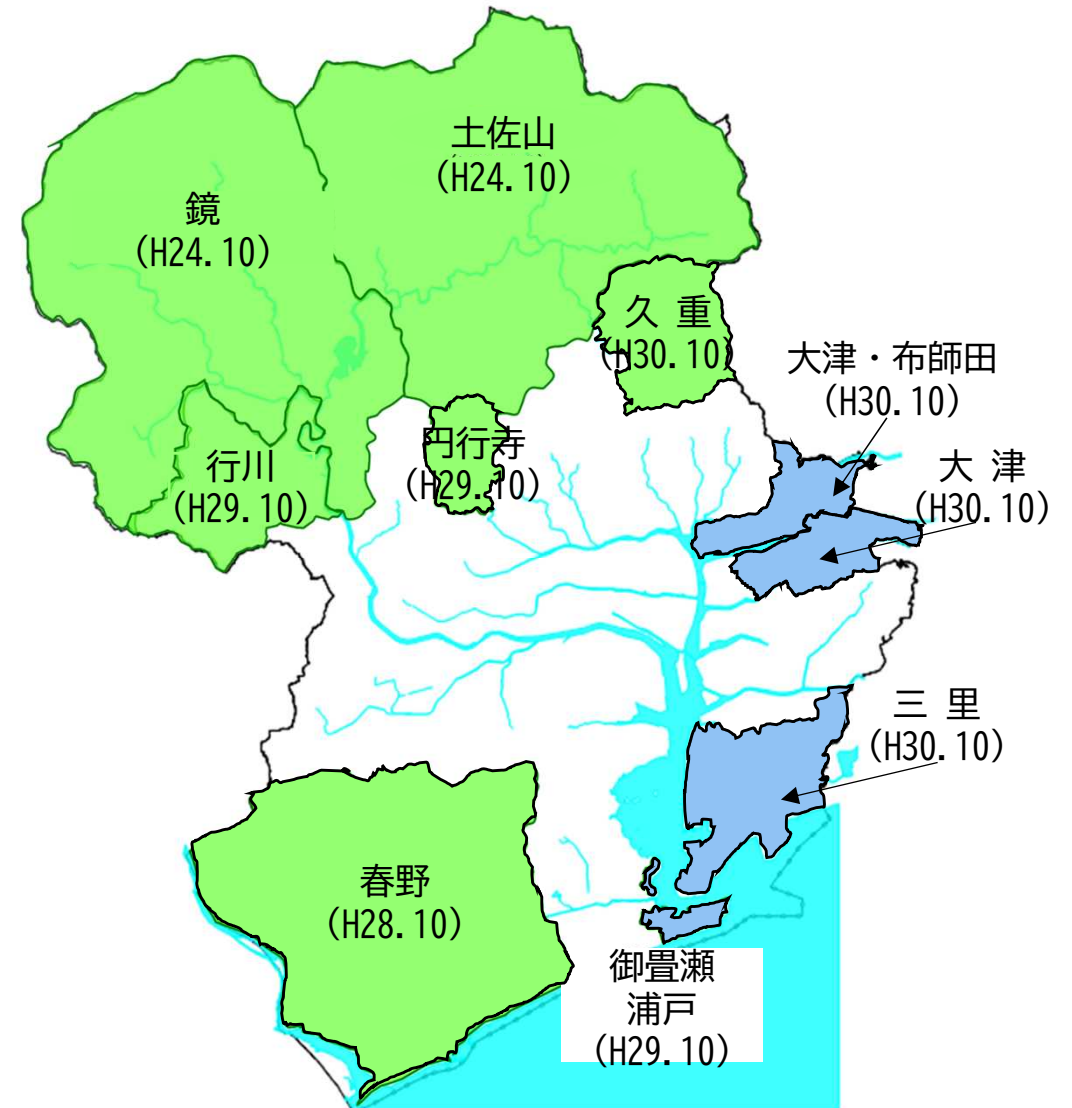
番号	事業者名	登録車両台数			計	運転手
		普通	大型	特定大型		
1	有相互タクシー	18	0	0	18	25
2	高知駅前ハイヤー(株)	25	0	1	26	26
3	土佐ハイヤー(株)	70	0	2	72	110
4	有福井タクシー	28	0	6	34	63
5	株モデル	23	0	7	30	39
6	桂ハイヤー(株)	18	0	0	18	33
7	御國ハイヤー(有)	39	1	0	40	82
8	株第二さくら交通	13	0	1	14	24
9	有さくらハイヤー	24	1	3	28	27
10	朝倉ハイヤー(有)	20	0	0	20	35
11	高知県観光(株)	18	0	1	19	24
12	有第三さくら交通	19	0	0	19	26
13	株エービータクシー	12	0	0	12	19
14	有旭タクシー	11	0	0	11	15
15	有みどりタクシー	19	2	1	22	23
16	武村ハイヤー	11	0	0	11	9
17	有鴨部ハイヤー	14	0	0	14	25
18	有一宮ハイヤー	8	0	0	8	23
19	有三里ハイヤー	7	0	0	7	8
20	有高須ハイヤー	18	0	1	19	48
21	有江ノ口ハイヤー	12	0	0	12	23
22	有安全タクシー	15	0	0	15	25
23	有みかづきハイヤー	9	0	0	9	18
24	有第一さくら交通	17	0	0	17	19
25	有南四国観光ハイヤー					休業中
26	株高知よさこいタクシー	8	0	0	8	
27	はなまるタクシー	8	0	0	8	14
28	土電ハイヤー(株)	40	0	15	55	75
29	株新県交ハイヤー	27	0	8	35	32
30	株五台山タクシー	8	0	0	8	4
31	有片山ハイヤー	5	0	1	6	11
32	有あじさいタクシー	5	0	0	5	9
計		561	4	47	612	914

(2) デマンド型乗合タクシーの概要

- ・主に過疎地域や市周辺部など過疎・高齢化の進行が顕著な地域において、地域特性や地域住民のニーズに応じた公共交通として運行。
- ・平成24年度の導入からこれまでの間、運行地域を拡大し、地域の公共交通として定着。

導入時期	地域	運行事業者
H24.10 (実証運行) H25.10	鏡	(有)さくらハイヤー
	土佐山	(株)第二さくら交通
H28.10	春野	(有)第一さくら交通
H29.10	行川	(有)福井タクシー
	円行寺	(株)第二さくら交通
	御豊瀬 浦戸	(有)第一さくら交通
H30.10	三里	(株)第二さくら交通
	大津・一宮	
	久重	

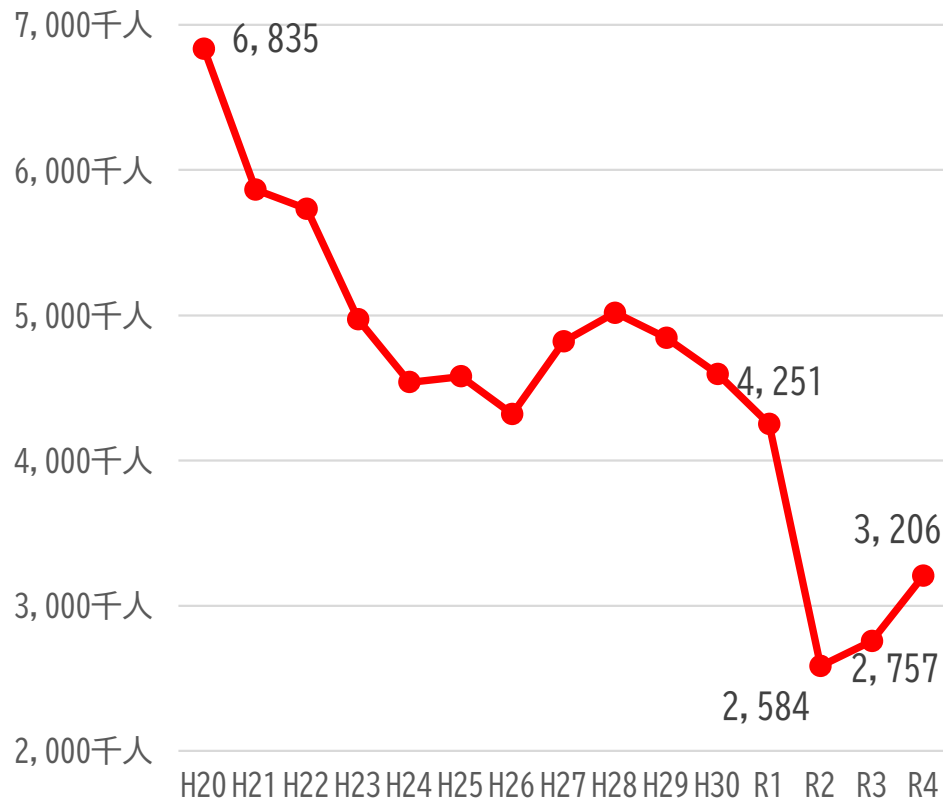
令和5年10月時点



(3) 利用状況

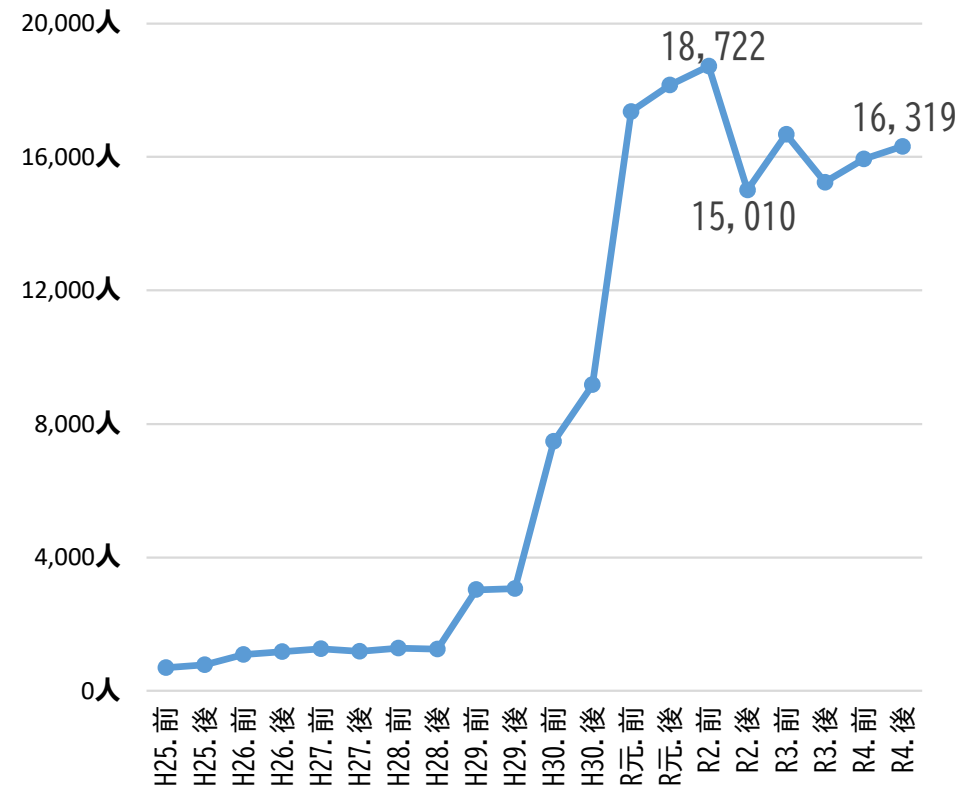
◆乗用タクシー

- ・平成20年度から令和元年度までの間に、約4割の利用者が減少。
- ・令和2年度は、新型コロナの影響によりさらに利用者が激減。



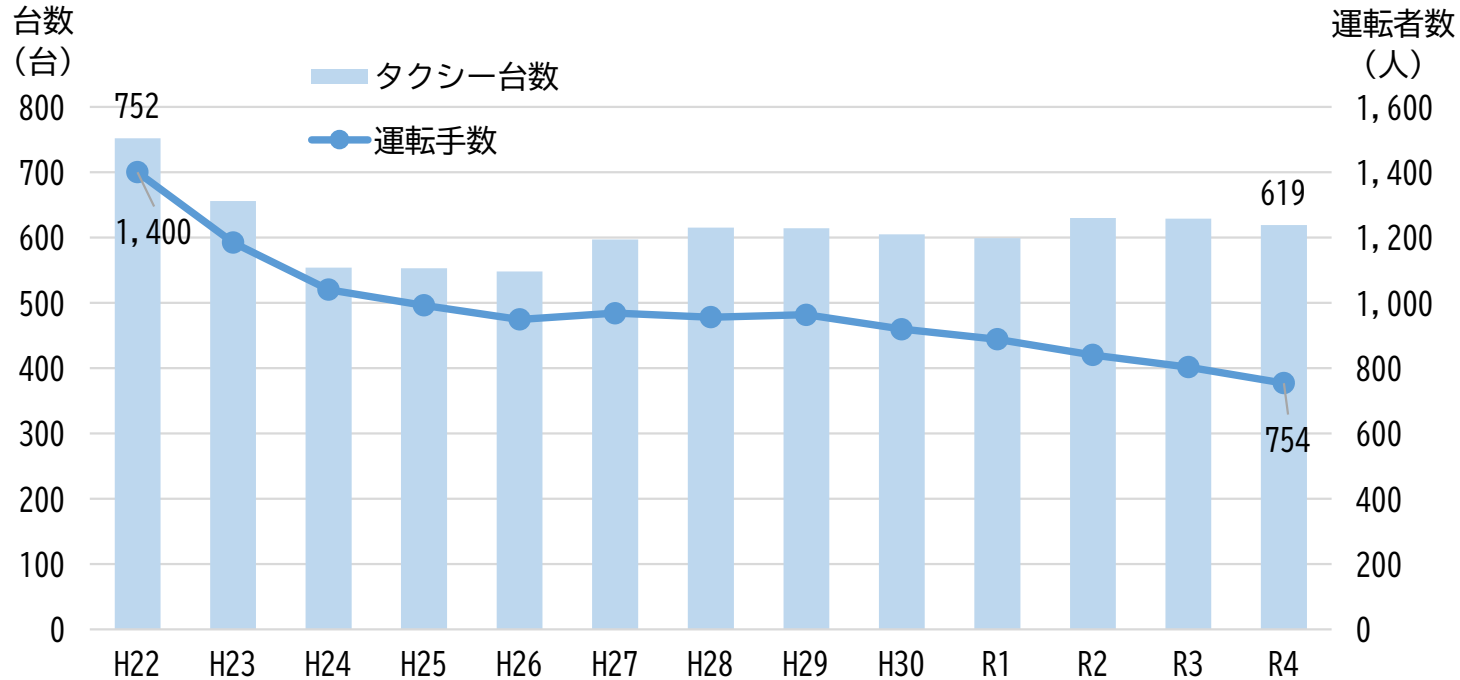
◆デマンド型乗合タクシー

- ・導入当初から運行地域を拡大。
- ・一部地域では診療所の送迎やスクールバス機能といった地域の移動手段の一元化を進めたことで利用者が増加。

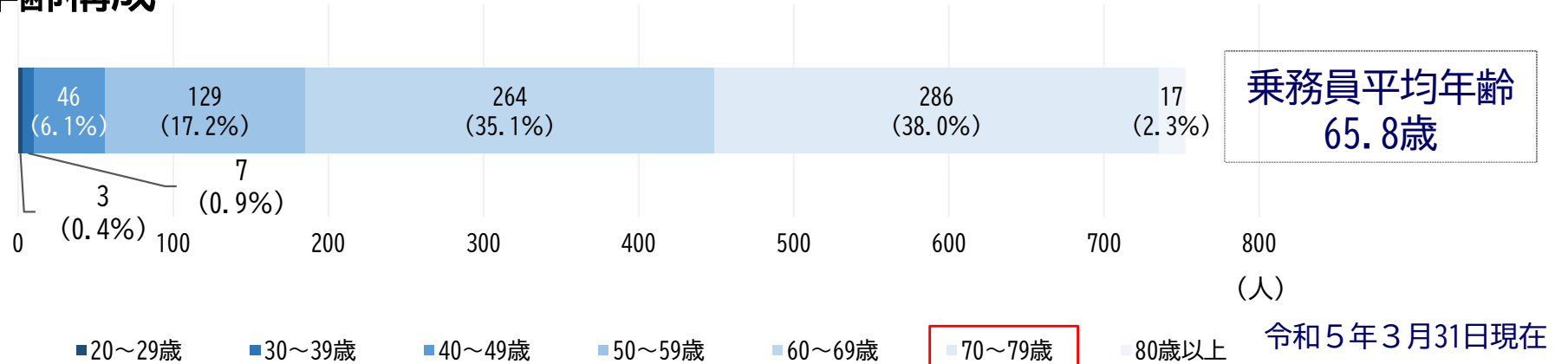


(4) 車両・運転手数 (法人)

- ・車両数は平成26年度まで減少傾向だったが、平成27年度以降は一定数で推移。
- ・運転手の平均年齢は65.7歳で、年齢構成は60歳以上が74%を占めている。
- ・運転手の高齢化が顕著になっており、今後は運転手不足が予想される。

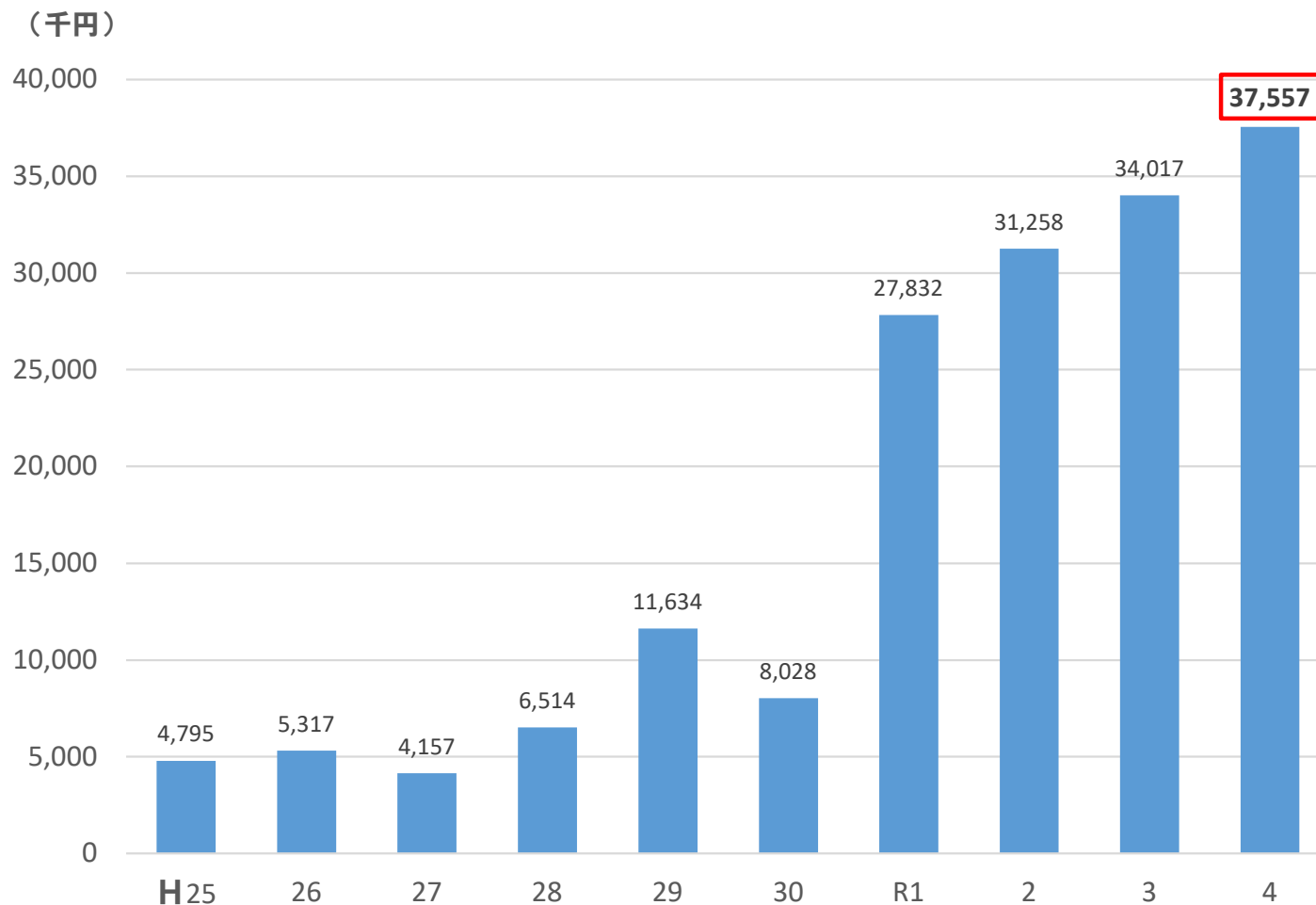


◆運転手年齢構成



(5) 運行費補助金（デマンド型乗合タクシー）




- ・ 周辺部でバス路線が廃止され、その代替交通としてデマンド型乗合タクシーを導入。
- ・ 運行費補助金は平成25年度の約480万円から、令和4年度の約3,760万円まで7.8倍に増加。



(6) バス・タクシー等運転者の労働時間等の改善基準

- ・長時間・過重労働にある運転者の健康保持等の観点から見直すもの。
- ・1年の拘束時間は、3,380時間から3,300時間に見直され80時間減少。
- ・1日の休息時間は、継続8時間以上から継続9時間に見直し。
- ・運転手不足が顕在化している中、労働力が減少することとなり、**現在の路線や便数を維持することがさらに厳しい状況になる。**

◆自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（抜粋）※令和6年4月から適用

	現行	見直し後
1年の拘束時間	(年換算： <u>3,380時間</u>)  -80時間	原則：3,300時間
1か月の拘束時間	原則：<u>281時間</u> 最大：<u>309時間</u>  -15時間	原則：281時間 最大：294時間
1日の休息時間	継続8時間 	継続11時間を基本とし、 継続9時間

鉄道の現状及び課題

(1) 概要

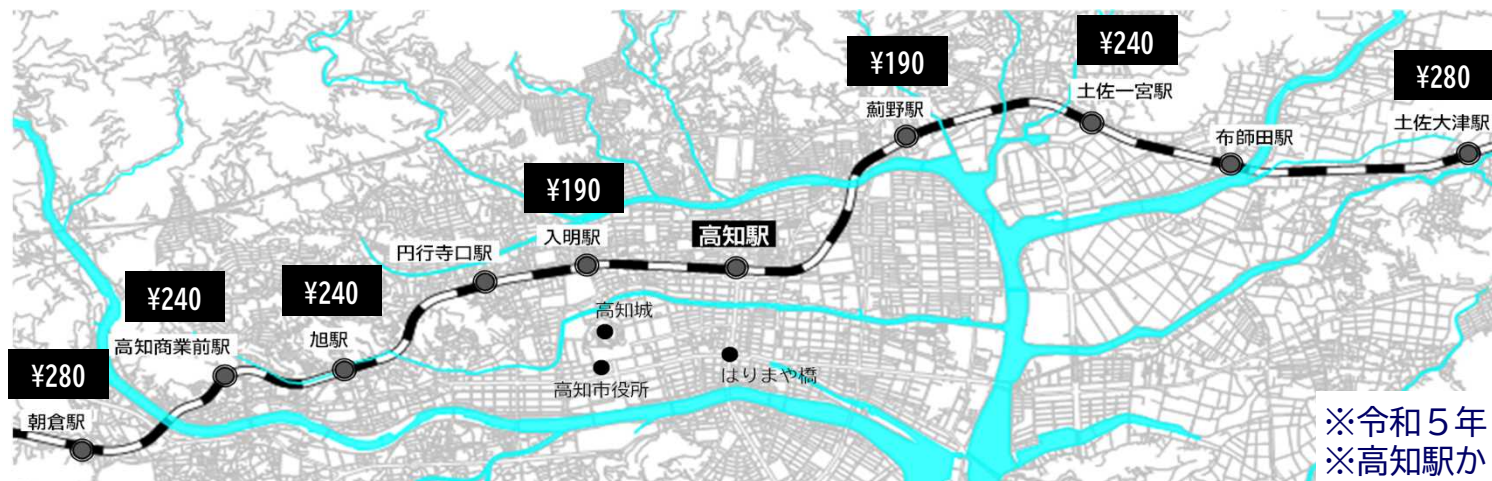
- ・都市間をつなぐ広域交通として、市民・県民の通勤・通学や観光客の移動を支える輸送機関。
- ・令和元年度まで一定数を維持していたが、令和2年度は新型コロナウイルスにより利用者が激減。
- ・一日の平均乗降客数は、JR高知駅が最も多く、次いで、JR朝倉駅、JR旭駅と続く。

◆利用状況

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

出典：四国旅客鉄道(株)

◆運賃



※令和5年6月1日現在
※高知駅からの運賃

(1) 日曜・祝日 電車・バス等運賃無料デー

◆概要

新型コロナの影響により大幅に落ち込んだ公共交通の利用者の回帰と新規需要の掘り起こしを図るため、日曜・祝日等の路面電車、路線バス及びデマンド型乗合タクシーの運賃を無料にする事業に対して補助金を交付。

◆内容

- ・実施期間：令和3年11月3日～令和4年1月30日のうち日・祝・年末年始（計20日間）
- ・対象路線：市内を運行する路面電車、路線バス、デマンド型乗合タクシーの全路線
- ・主催：とさでん交通、県交北部交通、高知東部交通、デマンド型乗合タクシー事業者（5社）
- ・事業費：138、865千円（実績）※公共交通事業者応援事業費補助金事業

- 電車イベント：外国電車・維新号を見つけて乗ろう!!
- バスイベント：バスに隠されたキーワードを探そう!!
- 電車・バス共通イベント：電車・バスふれあいツアー!!



◆利用者数（無料デー）



	R元年度同期 1日当たり乗客数	R2年度同期1日 当たり乗客数	無料デー1日 当たり乗客数	R元年度比	R2年同期比
とさでん／電車	11,383	6,730	15,915	1.40倍	2.36倍
とさでん／バス	4,771	2,846	7,414	1.55倍	2.61倍
北部交通／バス	148	117	509	3.44倍	4.35倍
東部交通／バス	123	83	499	4.06倍	6.01倍
計	16,425	9,776	24,337	1.48倍	2.49倍

利用者数 468,503人
 ※整理券カウントによる計測
 ※取忘れ率3.7%を加算

利用者数合計 486,748人

(2) 日曜・祝日 電車・バス等ワンコインデー

◆概要

コロナ禍で厳しい状況にある公共交通事業者の事業支援と公共交通の利用拡大に資するため、公共交通事業者の利用促進の取組を応援（補助）する。

◆内容

- ・内 容：運賃を「ですか利用者10円」「現金利用者100円」として、利用促進を図る。
- ・実施期間：令和4年11月3日～令和5年1月29日のうち日曜・祝日・年末年始（計20日間）
- ・主 催：とさでん交通、県交北部交通、高知東部交通、デマンド型乗合タクシー事業者（5社）
- ・事業費：92,230千円（実績）※公共交通事業者応援事業費補助金事業

- バスイベント：バス停のキーワードを探そう！
バス停クイズラリー
- 電車イベント：外国電車・維新号を見つけて乗ろう！
- ほっとこうちコラボ企画：電車&バス子ども撮影会
#ハッシュタグキャンペーン



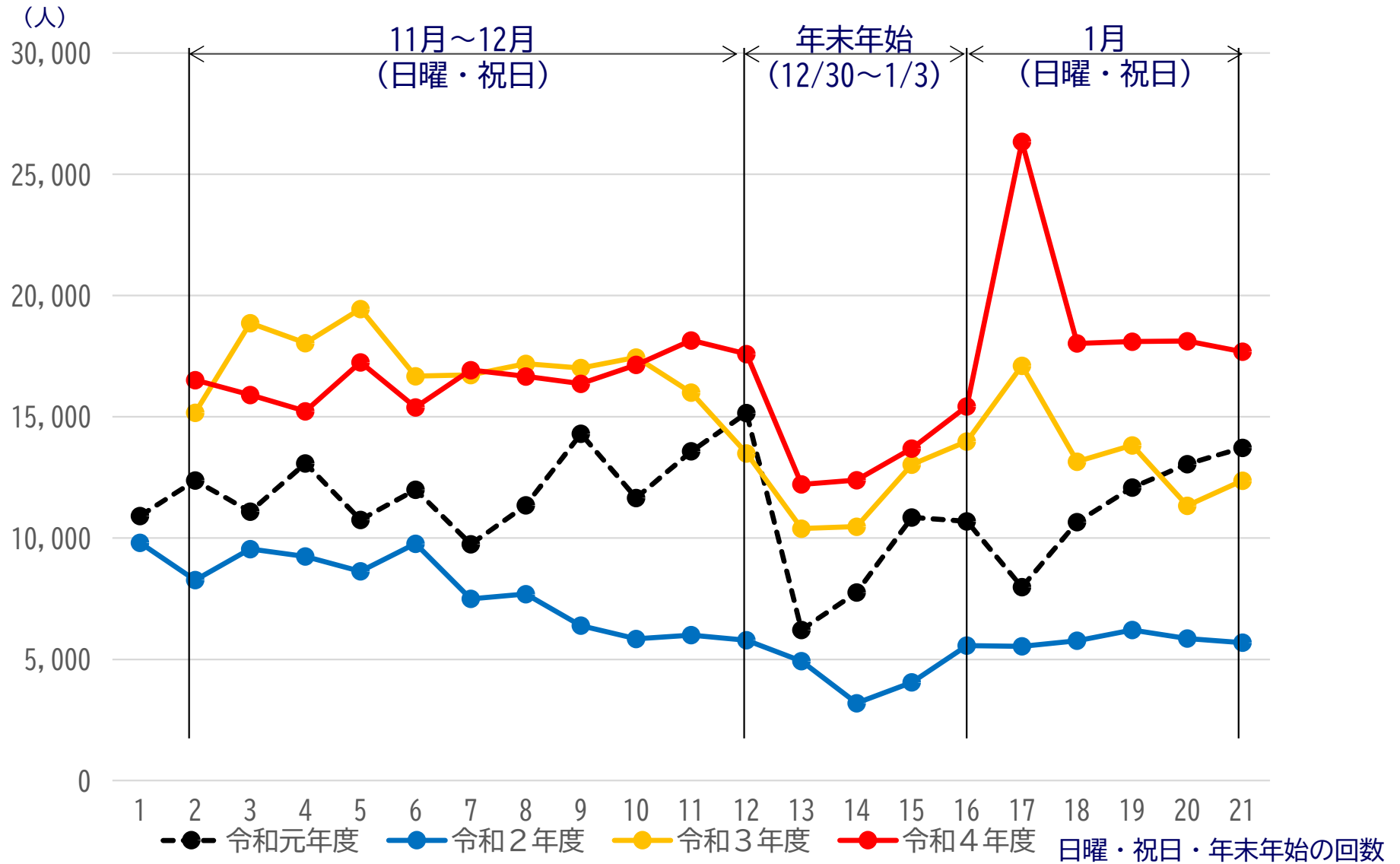
◆利用者数（ワンコインデー）



	R元年度同期 1日当たり乗客数	R 2年度同期 1日当たり乗客数	ワンコインデー 1日当たり乗客数	R元年度比	R 2年同期比
とさでん／電車	11,383	6,730	16,758	1.47倍	2.49倍
とさでん／バス	4,771	2,846	6,671	1.40倍	2.34倍
北部交通／バス	148	117	295	1.99倍	2.52倍
東部交通／バス	123	83	395	3.21倍	4.76倍
計	16,425	9,776	24,119	1.47倍	2.47倍

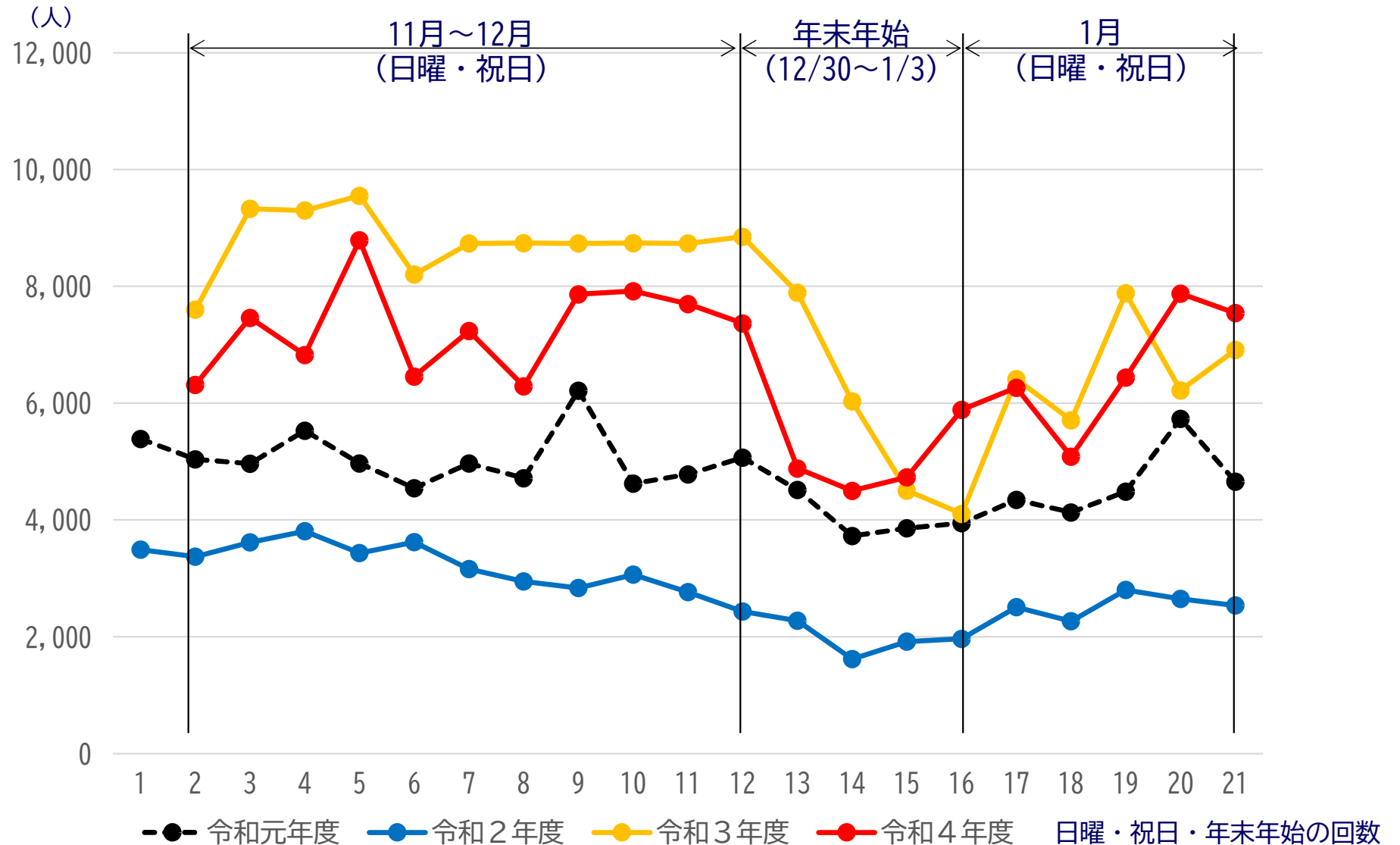
ですか利用者数 ① 217,655人
 現金 利用者数 ② 264,728人
 ※整理券カウントによる現金利用者数 130,777人
 ※ドライブレコーダ-確認による取忘れ率50.6%を加算
利用者数合計（①+②） 482,383人

■利用状況 路面電車（とさでん交通）



- ・令和2年度（コロナ禍前）の2.49倍の利用増。
- ・令和元年度（コロナ禍前）の1.47倍の利用増。

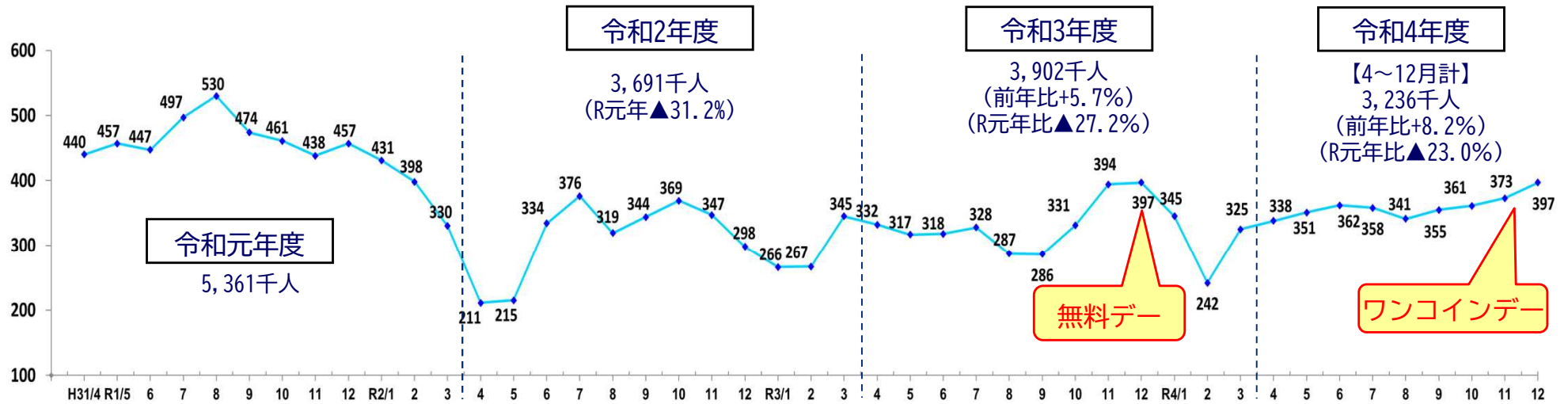
■利用状況 路線バス（とさでん交通）



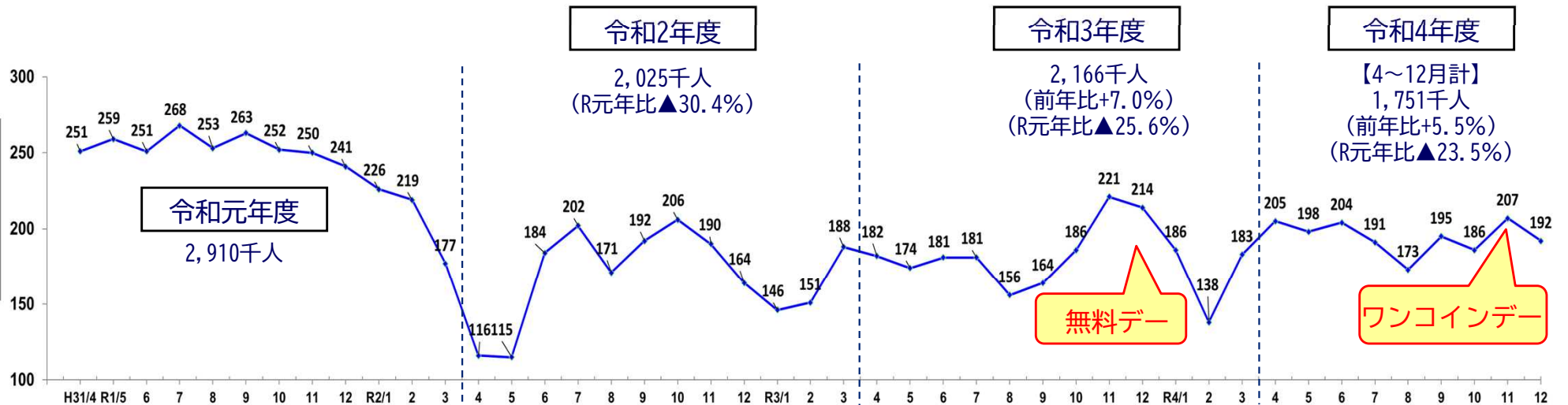
- ・令和2年度（コロナ禍前）の2.34倍の利用増。
- ・令和元年度（コロナ禍前）の1.43倍の利用増。

■無料デー・ワンコインデーの効果

路面電車



路線バス



- ・ コロナの影響を受けた令和2年度と比べ、**ワンコインデーは2.47倍**、**無料デーは2.49倍**利用。
- ・ 「ですか」によりスムーズな乗り降りが可能となり、遅延便の解消やコロナ対策にも効果的。
- ・ 初めてや久しぶりに乗った利用者が半数程度あり、新規利用の掘り起こしに繋がった。
- ・ まちのにぎわい創出に加え、プレオープンした桂浜など観光地への誘客にも繋がった。

■無料デー・ワンコインデーの総括

	主な意見	対応案
利用者	・ 普段の日は運賃が高い。	・ 安価な運賃設定
	・ ワンコインデーの期間延長，対象曜日を増やしてほしい	・ 対象日，時間，曜日の拡充
	・ 免許返納者や高齢者の割引サービスを充実させてほしい。	・ 高齢者の外出支援
	・ 定期券以外の学生割引料金が欲しい。通学定期券が高い。	・ 通学定期のサービス拡充
運転手	・ 「ですか」利用者向けの新たな運賃割引があるといい。	・ 「ですか」のサービス拡充
	・ 「ですか」が増えるとスムーズに支払いでき，ダイヤも乱れない。	・ 「ですか」の普及促進
	・ 定期利用者に還元できる事業が必要。定期利用者こそ大切に。	・ 定期利用者のサービス拡充
	・ 乗りたくなる車両にデザインにし，運行するといい。	・ 乗り物そのものの魅力づくり
	・ 電車やバス沿線エリアでイベントを実施し，公共交通の利用促進とイベントの誘客を狙うといい。	・ イベント・観光地とのコラボ

R3年度
「知ってもらう」



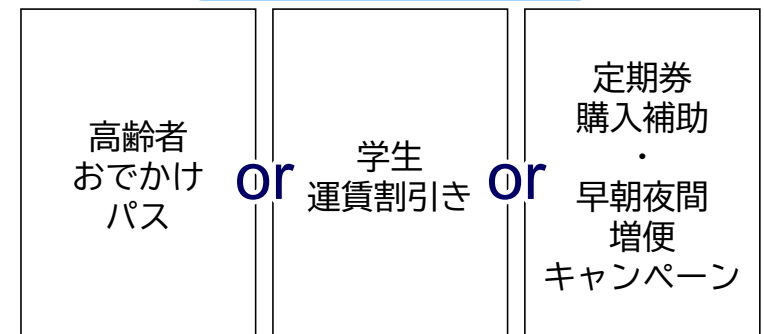
138,865千円（実績）
（コロナ交付金）

R4年度
「使ってもらう」



92,230千円（実績）
（コロナ交付金）

今後について
「続けてもらう」



(1) 公共交通計画の変遷

◆H23 高知市地域公共交通総合連携計画

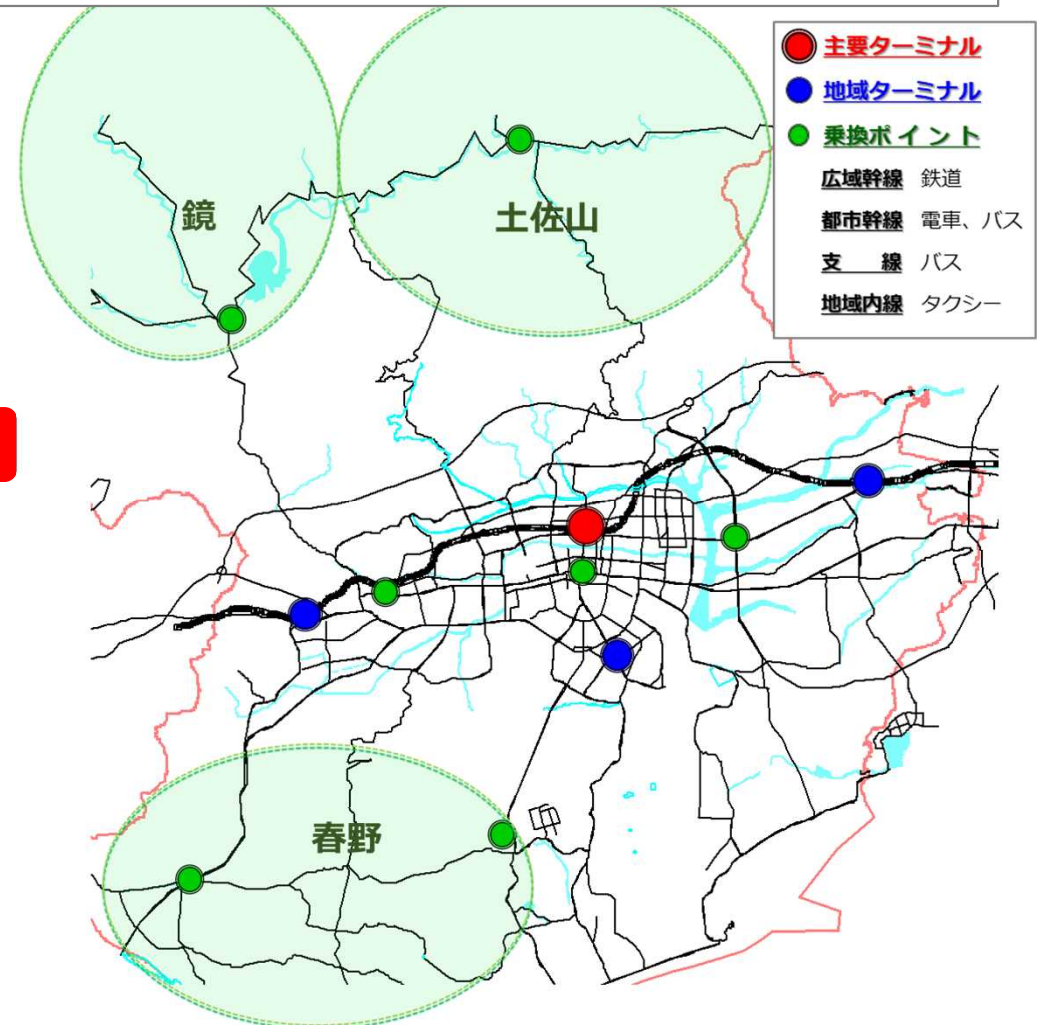
目的：公共交通を活性化し、地域住民の需要に即した効率的で、持続可能な公共交通体系を構築する

計画期間：5年間（H23～H27）

基本方針：市民とともに、人にやさしく、環境にやさしい交通の創造

計画事業：

- 1 総合的な公共交通ネットワークの形成
- 2 鉄道を活用した都市幹線の機能強化
- 3 交通結節点機能の強化
- 4 都市内交通の形成
- 5 中山間地域(鏡・土佐山)の地域内交通の導入**
- 6 田園地域(春野)の地域内交通の導入**
- 7 公共交通のバリアフリー化の推進
- 8 パークアンドライド・サイクルアンドライドの推進
- 9 多様化するニーズに即した公共交通の確立と利用促進
- 10 環境負荷の少ない公共交通への利用転換の推進
- 11 分かりやすい公共交通情報の提供



◆H28 高知市地域公共交通網形成計画

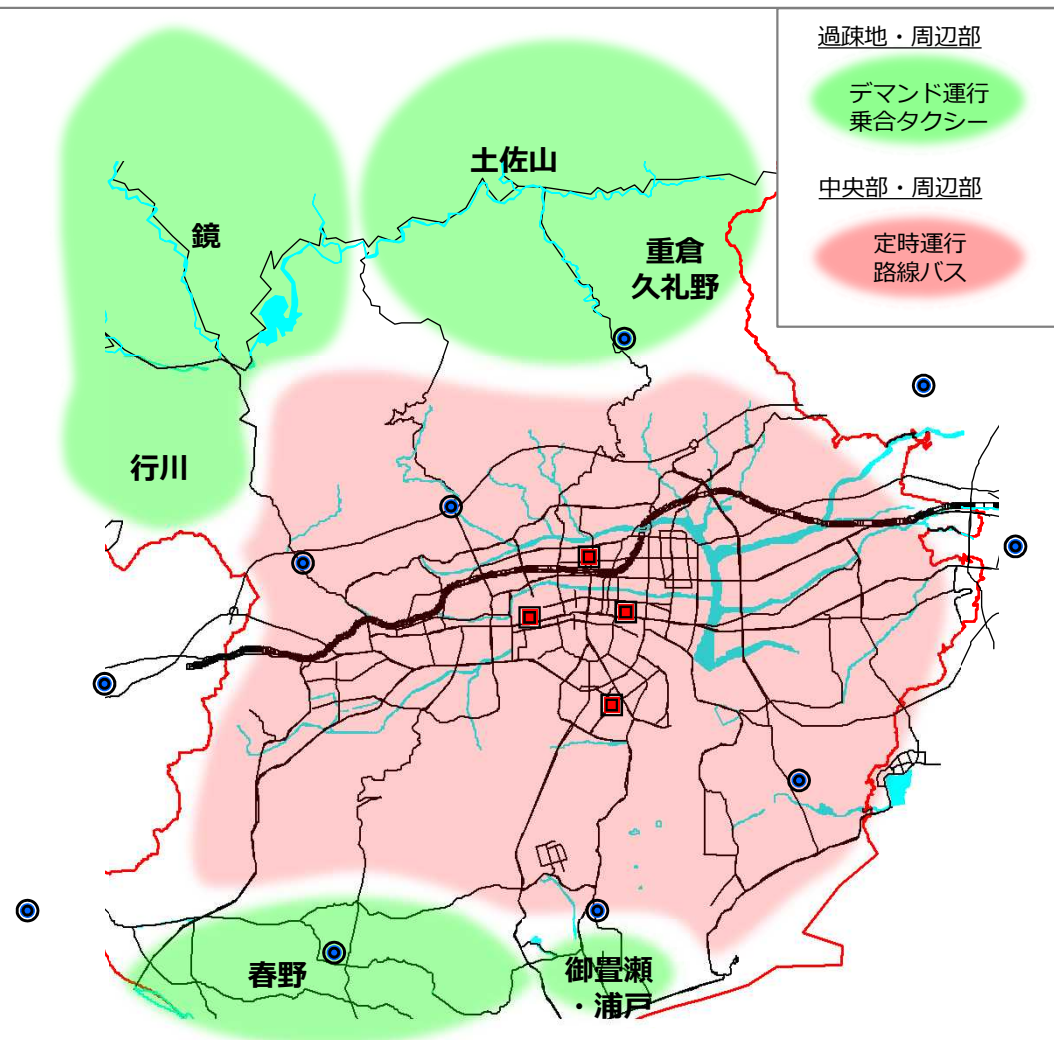
目的：高知市が中心となり、まちづくりの観点を踏まえた将来にわたって持続可能な地域公共交通網を構築する

計画期間：5年間（H28～R3）

基本方針：市民とともに、公共交通を守り・育て・支え合う
にぎわいあふれる交通ネットワークの構築

計画事業：

- 1 地域公共交通体系の形成
- 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 中央バスターミナル機能の強化
- 5 乗換ポイントの整備
- 6 春野の地域内交通の導入
- 7 重倉・久礼野の地域内交通の導入
- 8 行川の地域内交通の導入
- 9 御豊瀬・浦戸の地域内交通の導入
- 10 運行ダイヤ・運行便数・運賃等の見直し
- 11 サイクルアンドライドの推進
- 12 パークアンドライドの推進
- 13 バス路線の確保・維持
- 14 乗合タクシーの確保・維持
- 15 バス停・電停等の利用環境の改善
- 16 バス・電車車両の改善
- 17 ですかによる多様なサービスの提供
- 18 分かりやすい情報サービスの提供
- 19 イベント等における広報活動



◆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ネットワークづくりの構築を実現する。

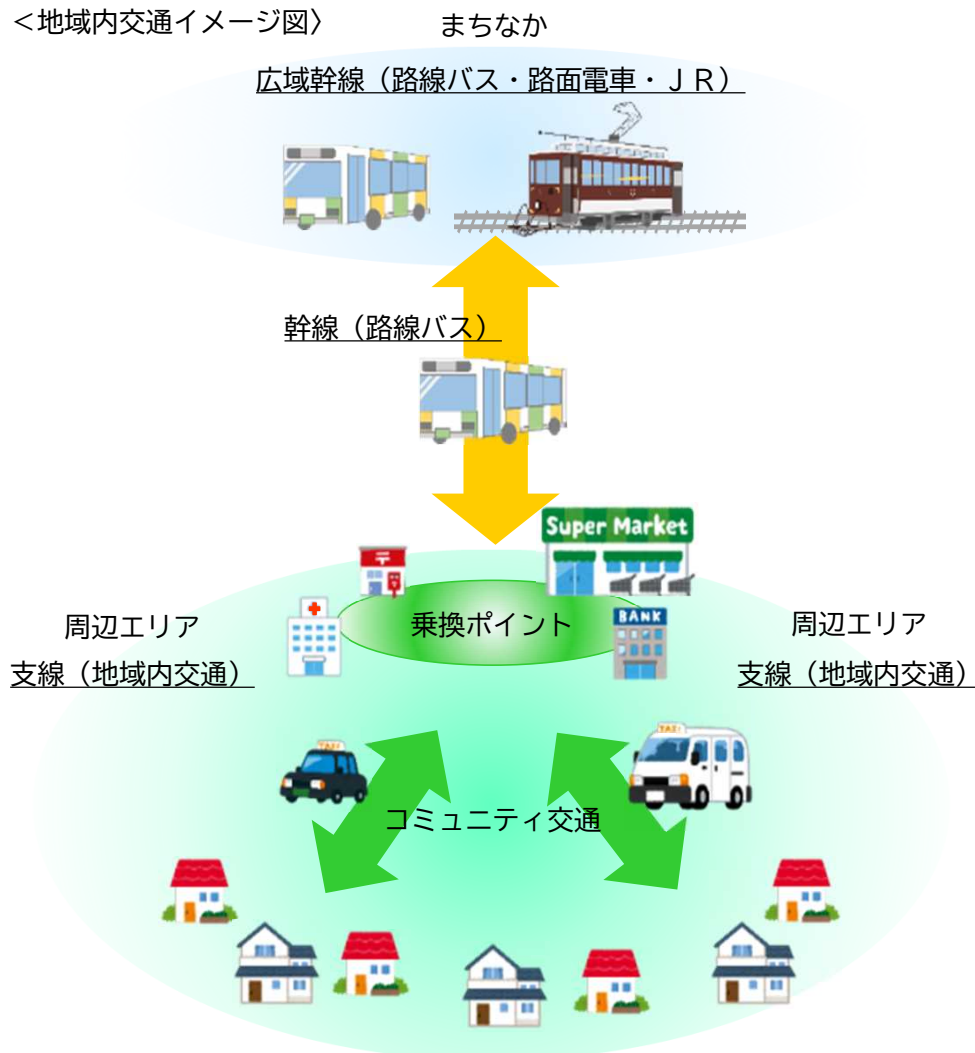
計画期間：5年間（R4～R8）

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

計画事業：

- 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

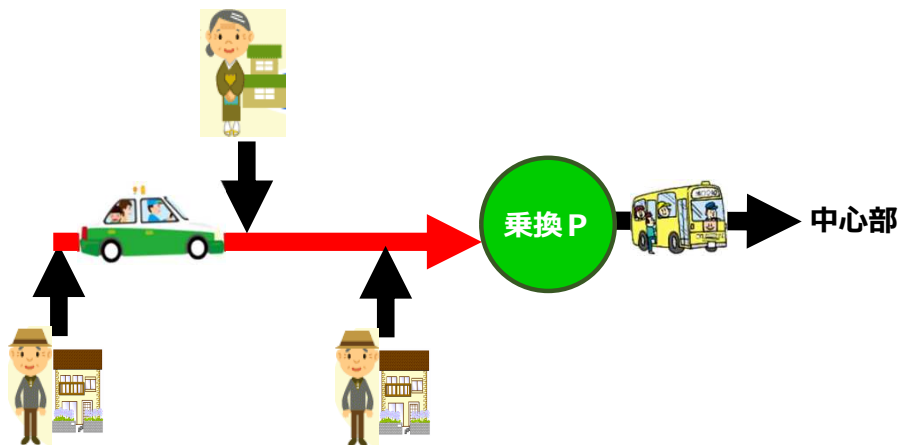
<地域内交通イメージ図>



(2) 地域内交通の導入について

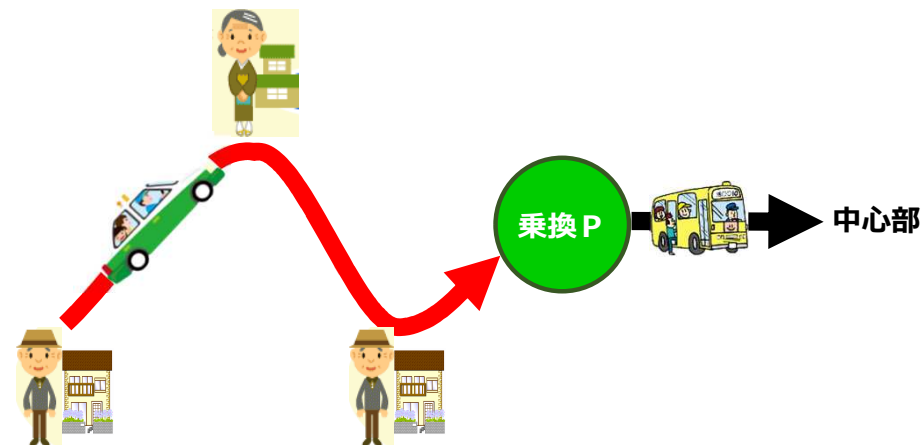
- ・タクシーで、**自宅近くから地域の乗換ポイントまで**乗り合いながら送迎する公共交通。
- ・利用するには、**電話予約**が必要です。
- ・デマンド（予約型）なので**無駄な運行がない**。
- ・ご自宅近くまで送迎できるため、**高齢者やバス停まで遠い方などは便利**になります。
- ・バスと違い、タクシーは道幅の**狭い道路でも運行**できる。

路線型



- 1 運行ルート上で乗り降りできる
- 2 **わかりやすくスムーズ**に運行できる
- 3 **運行ルート以外**の人は利用できない
- 4 予約 利用するには事前予約が必要
- 5 乗換 まちへ行く場合はバスに乗り換える

エリア型



- 1 **自宅近く**で乗り降りできる
- 2 **全ての人**が利用できる
(公共交通空白地の解消)
- 3 複数人が乗り合う場合、**迂回運行**となる
- 4 予約 利用するには事前予約が必要
- 5 乗換 まちへ行く場合はバスに乗り換える

◆デマンド型乗合タクシーの導入地域

地域	運行形態	運行事業者
●平成24年10月(実証) 平成25年10月(本格)		
鏡	エリア型	(有)さくらハイヤー
土佐山	エリア型	(株)第二さくら交通
●平成28年10月		
春野	路線型	(有)第一さくら交通
●平成29年10月		
行川	エリア型	(有)福井タクシー
円行寺	路線型	(株)第二さくら交通
長浜 御豊瀬 浦戸	路線型	土佐ハイヤー(株)
●平成30年10月		
三里	路線型	(株)第二さくら交通
大津 一宮	路線型	
久重	エリア型	



(令和4年3月時点)

(3) 土佐山地域デマンド型乗合タクシー 実証運行

◆概要

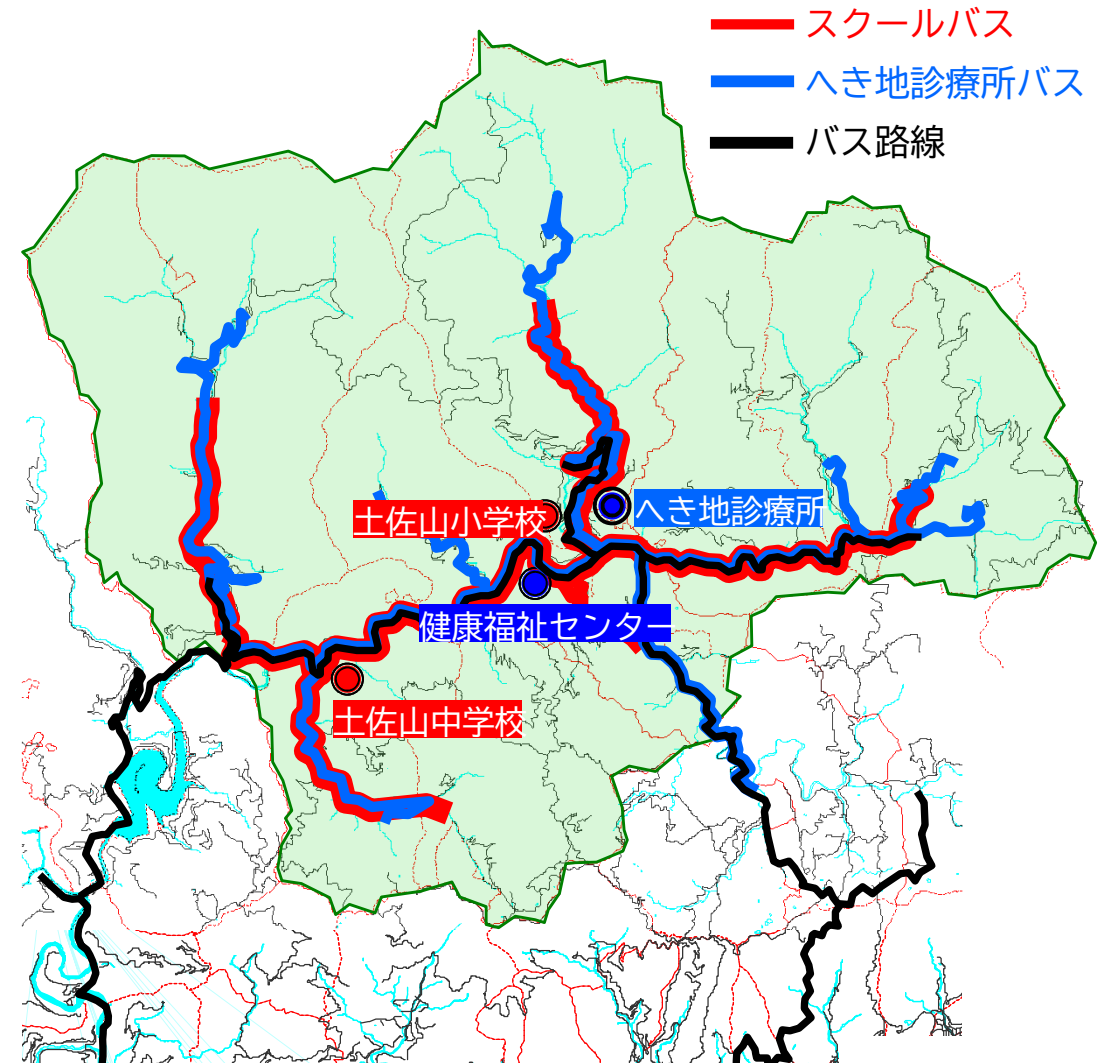
面積	59.2	km ²
世帯	446	戸
総人口	1,044	人
年少人口	87	人
生産年齢人口	580	人
老年人口	377	人
高齢化率	36	% (H24.4.1現在)

◆現状

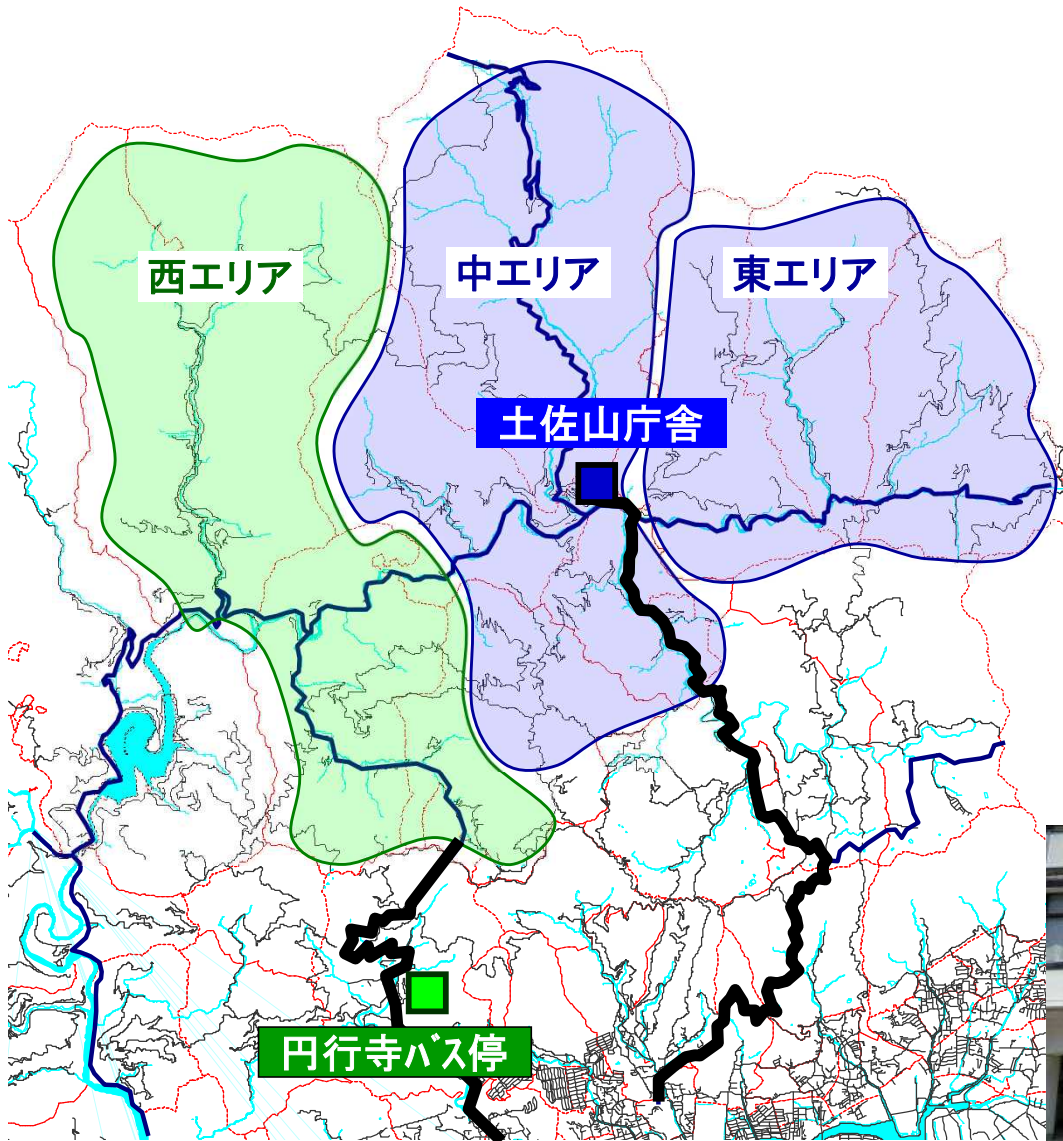
- ・保・小・中学校がそれぞれ1校
- ・高齢化率が高く、**分散した集落**
- ・扇状に道路が広がり、**循環道路がない**
- ・各集落の**道幅は約2.5m**と狭い
- ・バスは主要道路を運行しているため、**集落からバス停までは遠い**

◆地域の交通

- ・路線バス
- ・スクールバス
- ・へき地診療所送迎車
- ・健康福祉センター
- ・スーパーの移動販売車



◆実証運行／運行概要



期間	H24.10.1～1年間
形態	区域運行・乗合 デマンド型
区域	土佐山 (西・中・東エリア)
車両	小型タクシー
乗換ポイント	土佐山庁舎, 円行寺バス停
運行エリア	土佐山全域
運行日	毎日
便数	行き 3便 帰り 3便
運賃	大人 200円
予約方法	電話・FAX
予約時間	8:30～16:00



(土佐山庁舎)



(円行寺バス停)

◆実証運行／便別利用状況

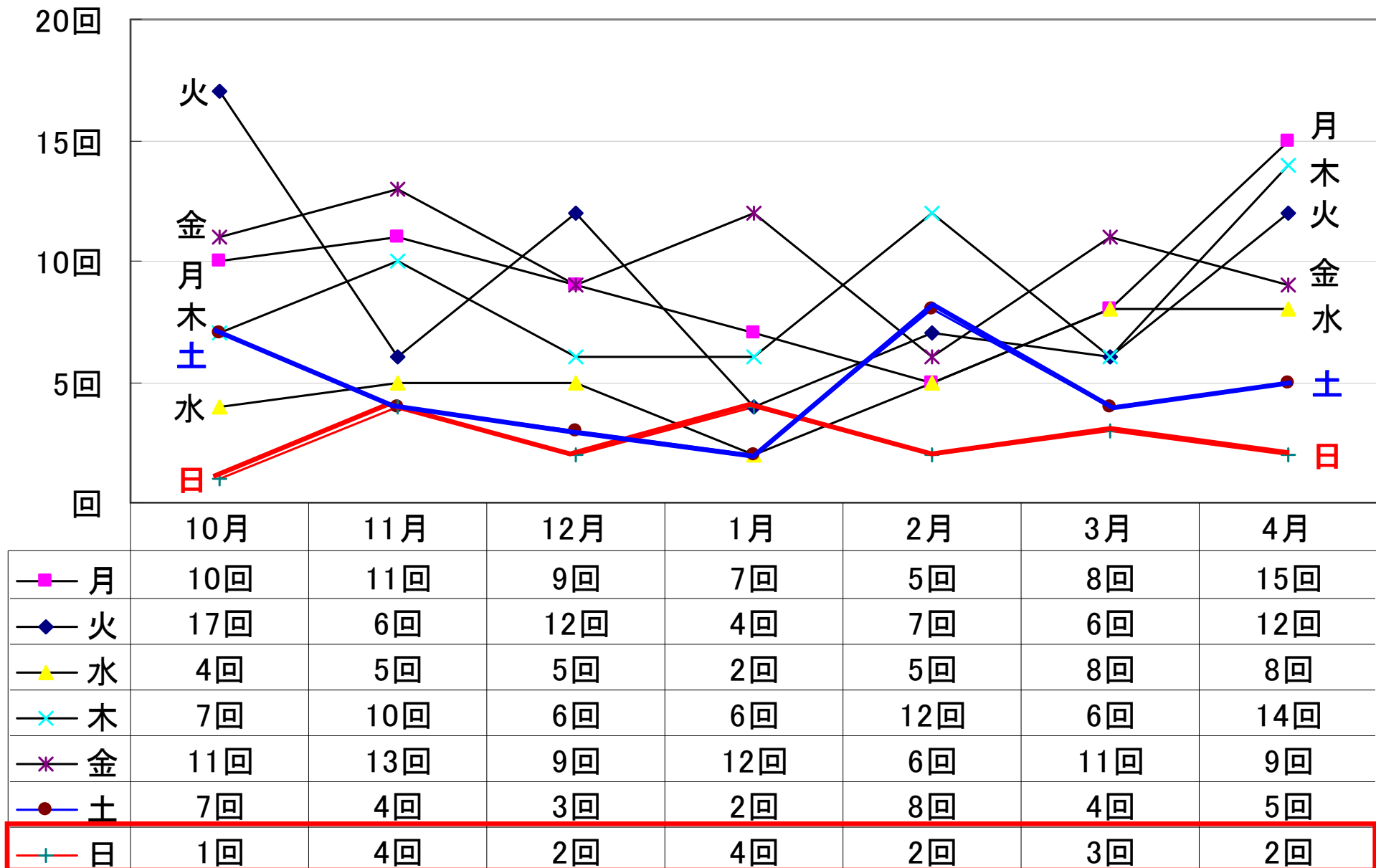
土佐山庁舎

			10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	合計
地域⇒土佐山庁舎	土佐山①	7:05着	7人	6人	6人	2人	2人	3人	0人	26人
	土佐山⑦	9:00着	—	—	—	0人	9人	4人	10人	23人
	土佐山②	12:10着	8人	23人	8人	12人	4人	10人	12人	77人
	土佐山③	17:00着	1人	3人	0人	0人	—	—	—	4人
土佐山庁舎⇒地域	土佐山④	8:15発	0人	1人	0人	0人	—	—	—	1人
	土佐山⑧	12:00発	—	—	—	0人	1人	1人	3人	5人
	土佐山⑤	14:20発	14人	7人	14人	4人	10人	7人	8人	64人
	土佐山⑥	18:10発	9人	11人	8人	11人	7人	11人	15人	72人

円行寺バス停

			10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	合計
地域 ⇒ 円行寺	円行寺①	7:30着	8人	9人	4人	4人	8人	4人	8人	45人
	円行寺②	13:30着	10人	7人	6人	7人	3人	7人	7人	47人
	円行寺⑦	16:25着	—	—	—	0人	1人	0人	0人	1人
	円行寺③	18:10着	0人	2人	0人	0人	—	—	—	2人
円行寺 ⇒ 地域	円行寺④	7:35発	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人
	円行寺⑧	13:25発	—	—	—	0人	0人	2人	6人	8人
	円行寺⑤	16:35発	11人	9人	6人	6人	7人	4人	7人	50人
	円行寺⑥	18:15発	0人	0人	0人	0人	—	—	—	0人

◆実証運行／曜日別利用状況



◆実証運行／利用者の主な意見等



説明会

参加者	
11地区	184名



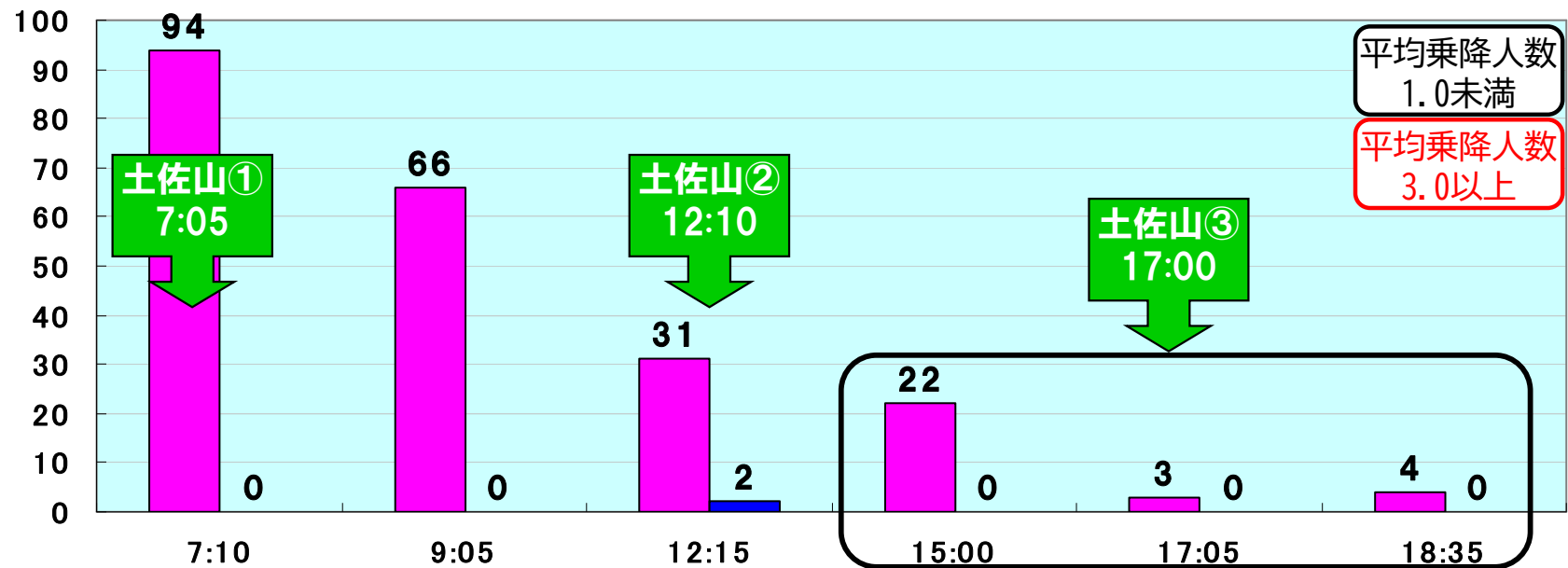
アンケート

配布	回収	
436戸	103通	23.6%

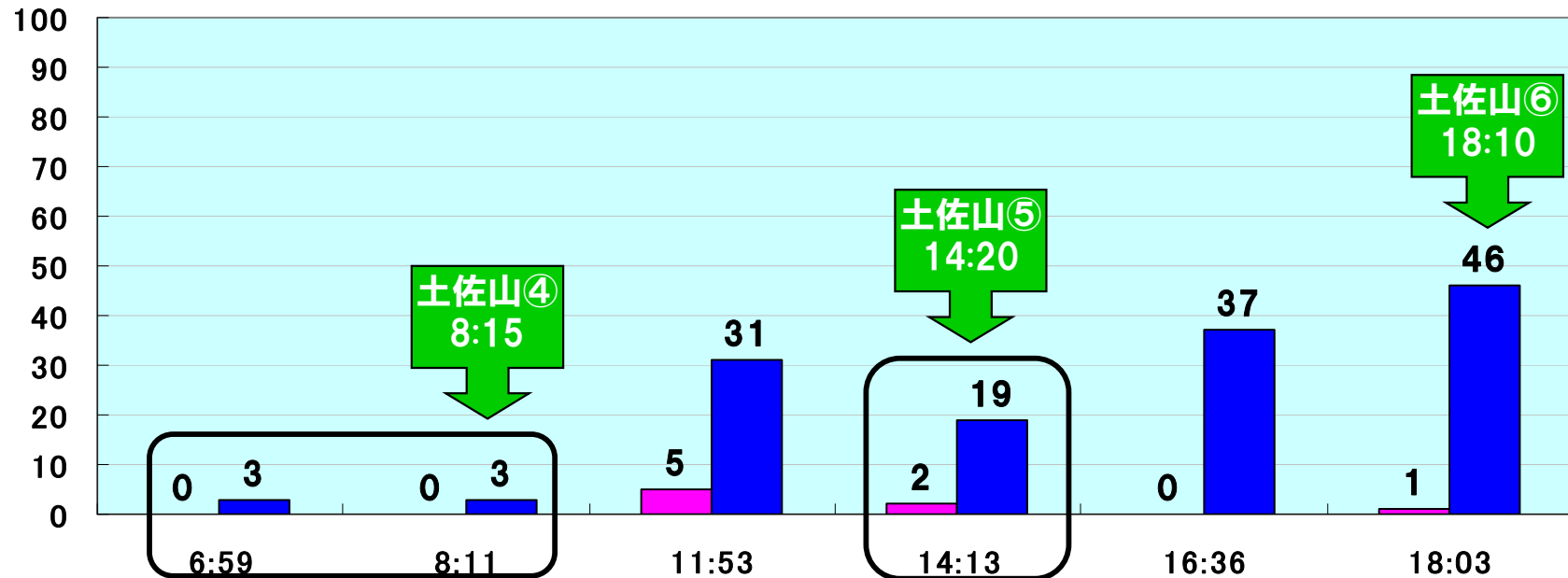
エリア	<ul style="list-style-type: none"> 高川と都積が同じエリアで運行するのは無理 東・西・中と3エリアに分けたことで地域が分担された
予約	<ul style="list-style-type: none"> 予約締切時間が2～3時間前は早すぎる 高齢者は予約電話が難しい まちの病院の診察が長引いた場合、キャンセルはどうするか
運行	<ul style="list-style-type: none"> 自宅の庭先まで送迎を 1日3便は少ない。もっと増やしてほしい 行きたいところへ行く制度にしてほしい 市中心部近くまで運行すれば利用客はもっと増える 運行中の乗合タクシーを見つけたとき乗車してもよいか 以前は、9時発のバスで通院していたが、この便に替わるタクシーがない
乗換	<ul style="list-style-type: none"> 乗り換えが面倒なので、まちへ直行してほしい へき地診療所などへ直接運行してほしい

◆実証運行／路線バスの利用状況

上り（土佐山⇒中心部）



下り（市中心部⇒土佐山）



◆本格運行に向けた高知市への提案

土佐山地域にふさわしい地域交通実現のために
～住民・事業者・行政がともに支え合いながら地域の公共交通を守ろう～

提 案 書

土佐山地域にふさわしい地域交通実現のために
～住民・事業者・行政がともに支え合いながら地域の公共交通を守ろう～



平成25年4月18日

土佐山夢づくりの会

土佐山夢づくりの会から高知市へ 提案書の受け渡し式

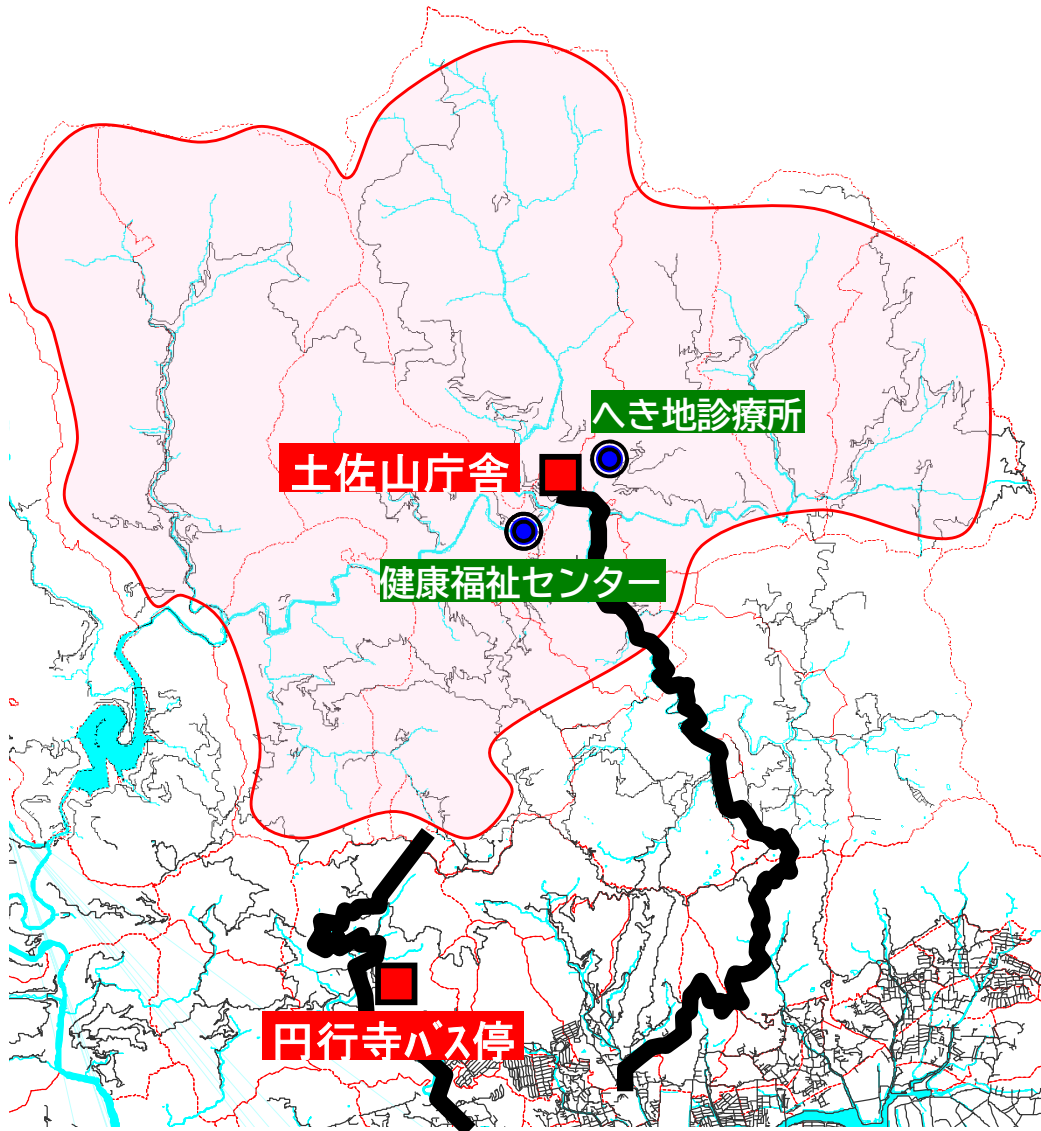


日時：平成25年4月18日

場所：土佐山公民館

(4) 土佐山地域デマンド型乗合タクシー **本格運行**

◆本格運行／運行概要



期 間	H25.10.1～	
形態	区域運行・乗合 ・デマンド型	
区域	土佐山	
車両	小型タクシー	
乗換ポイント	土佐山庁舎, 円行寺バス停	
のりおりば	健康福祉センター へき地診療所	—
運行エリア	土佐山全域	
運行日	月～土 (日祝・年末年始運休)	
便数	行き3便 帰り3便	行き2便 帰り2便
運賃	大人300円	大人400円
予約方法	電話・FAX	
予約時間	7:00～16:30	

◆本格運行／のりおりば新設



(ハキ地診療所)



(健康福祉センター)

◆本格運行／愛称募集

1 ひまわり	12 桜丸	23 お山のタクシー	34 タクシーロートルライト
2 愛あい号	13 花鏡	24 梅丸	35 アリガタヤタクシー
3 ほたる号	14 ゆずかがみ	25 こうちゃん号	36 バスのかわりちやー
4 かわせみ号	15 クローバー	26 うれしいカー	37 よびのりタクシー
5 のりたく	16 乗りや	27 やまんば	38 おしどりタクシー
6 ぐるっと	17 やまぶき	28 かがみほたる	39 よりあいタクシー
7 ゆったり	18 あいたく	29 老テーション	40 とさやまほたる
8 やまびこ	19 鏡川	30 福祉交流バス	41 いなかタクシー
9 ゴトゴト号	20 ウグイス号	31 ゆずやま号	
10 しあわせ号	21 かがみどり	32 のぞみ	
11 うめかがみ	22 笑みちゃん	33 かがみ桜	

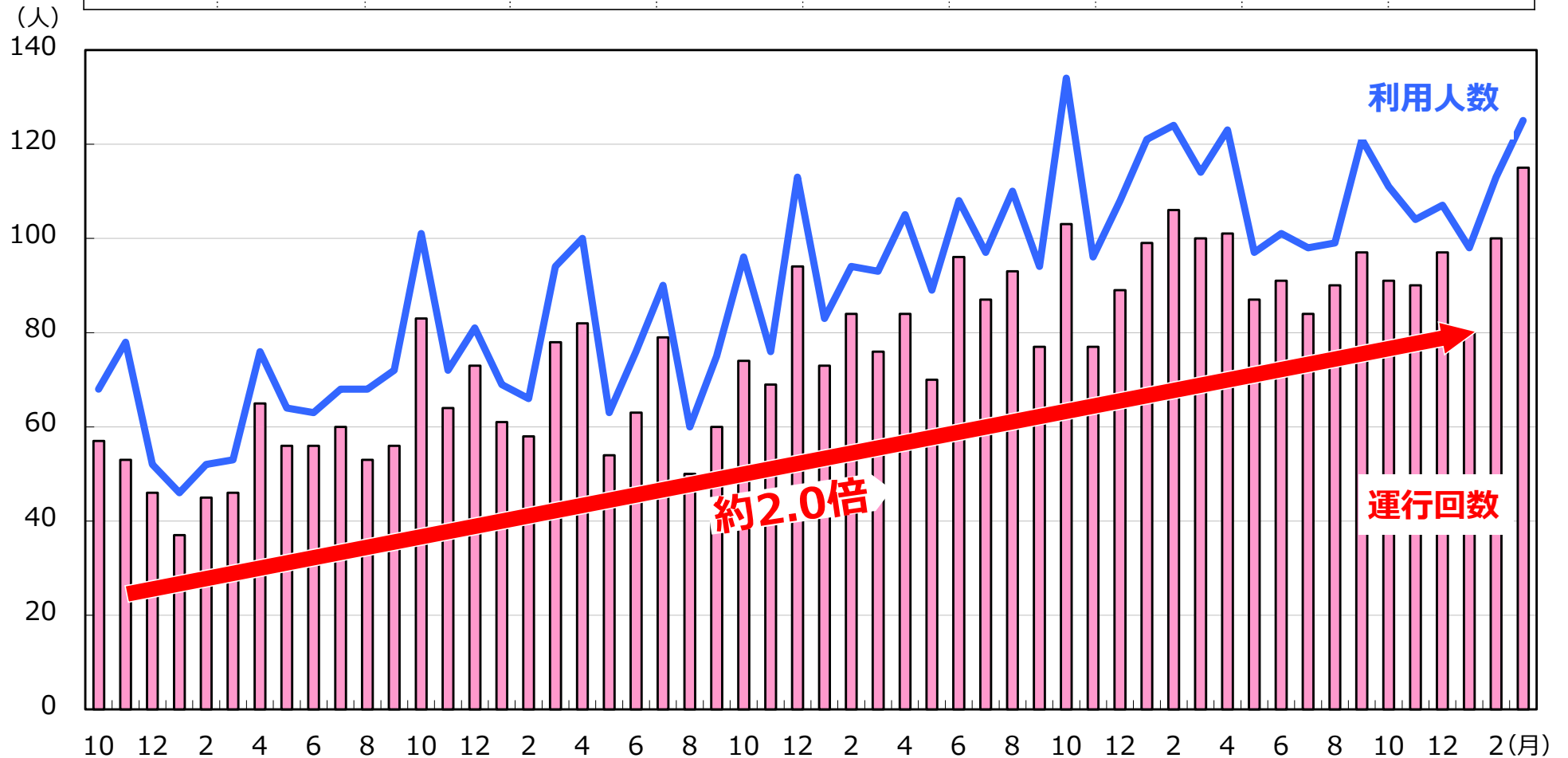
かわせみ号

旧土佐山村の鳥「かわせみ」が鏡川上流の清い流れに生息しているように乗合タクシーも鏡川上流域で運行している。



◆本格運行／利用状況

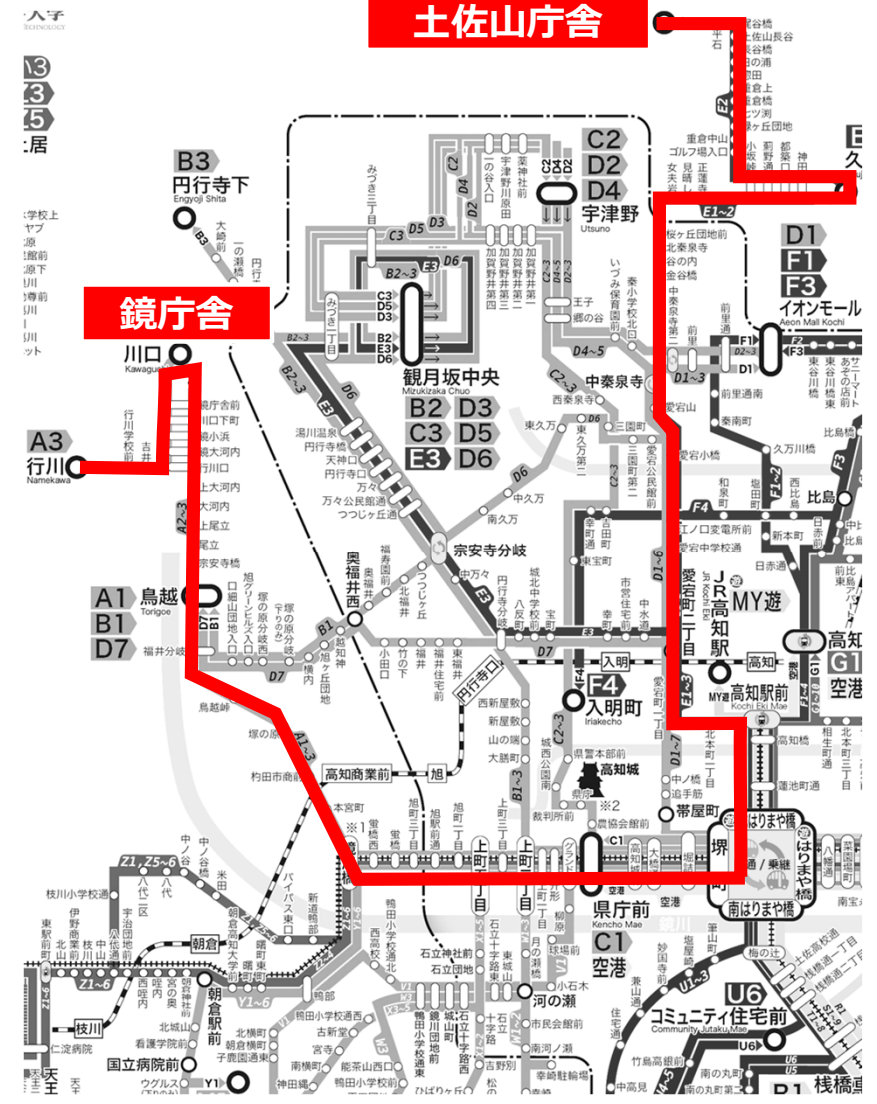
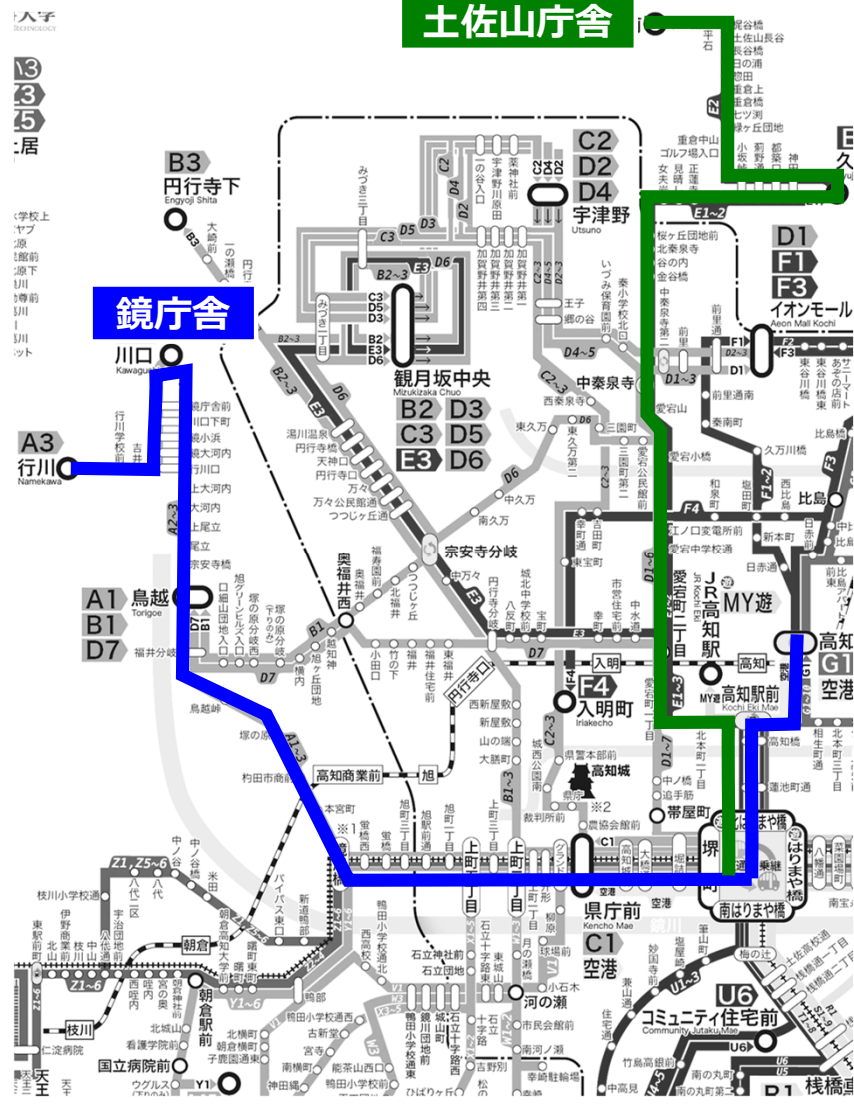
	実証運行			本格運行					
	H24.10 ~H25.3	H25.4 ~H25.9	H25.10 ~H26.3	H26.4 ~H26.9	H26.10 ~H27.3	H27.4 ~H27.9	H27.10 ~H28.3	H28.4 ~H28.9	H28.10 ~H29.3
運行回数 (月平均)	284回 (47回)	346回 (58回)	417回 (70回)	388回 (65回)	470回 (78回)	507回 (85回)	574回 (96回)	550回 (92回)	573回 (96回)
利用人数 (月平均)	349人 (58人)	411人 (69人)	483人 (81人)	464人 (77人)	555人 (93人)	603人 (101人)	697人 (116人)	639人 (107人)	658人 (110人)



◆本格運行／バス路線の再編（2系統の一本化）

土佐山庁舎

土佐山庁舎



H29.10
路線再編

◆鏡・土佐山デマンド型乗合タクシー導入の効果

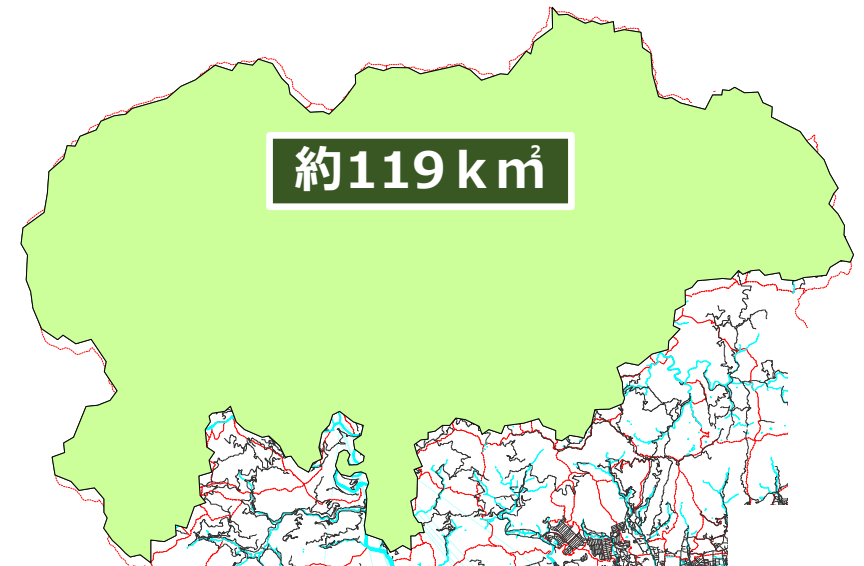
路線バス

1. バスなので**主要道路**のみ運行
2. 利用者は**バス停**で乗り降り
3. 地域の中心までの運賃は
200円から700円程度
4. 利用がなくても毎日運行するため
経費増加

H24 実証運行
H25 本格運行

デマンド型乗合タクシー

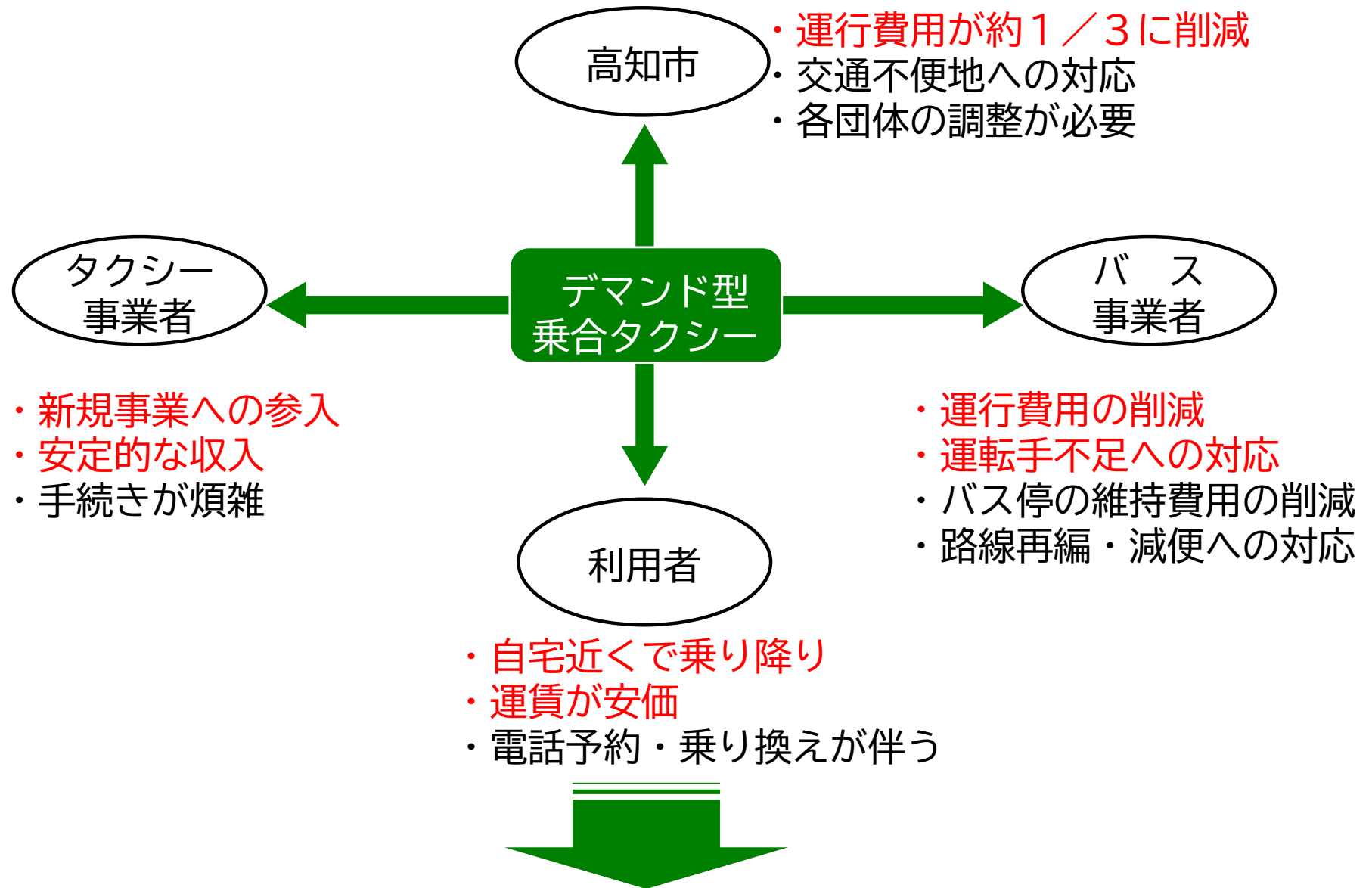
1. タクシーなので**集落内**も運行
2. 利用者は**自宅前**で乗り降り
3. 距離に関係なく地域の中心までの
運賃は**一律300円**
4. 予約がない時は運行しないため
経費削減



自宅前で乗り降りできるうえに安価な運賃となることで利用者が増加。
予約がなければ運行しないため、運行費用が削減できる。

⇒ 特に利用が少なく、高齢化率の高い地域は「デマンド型」が効果的。

◆鏡・土佐山デマンド型乗合タクシー導入の効果

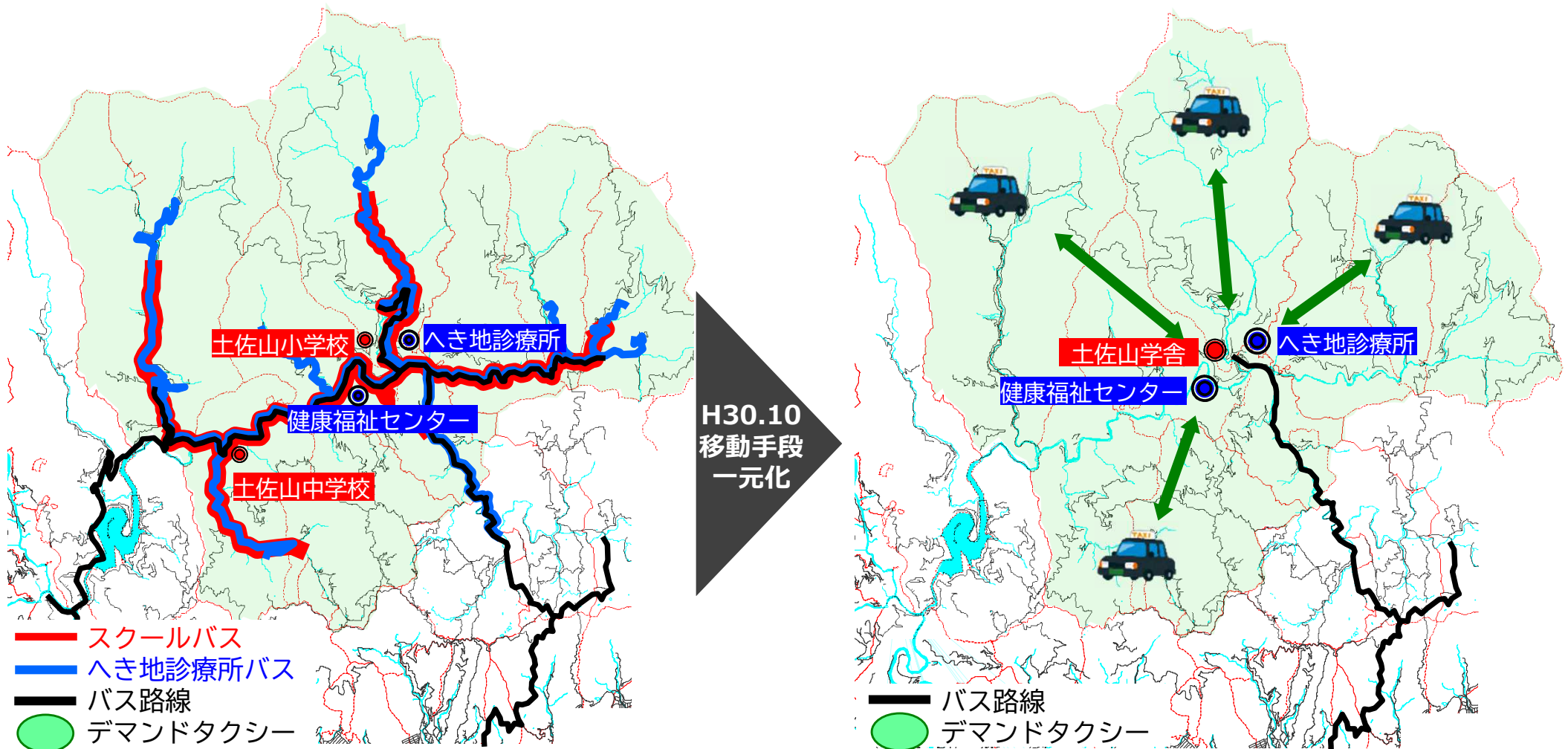


将来にわたって持続できる地域内公共交通の仕組みづくり

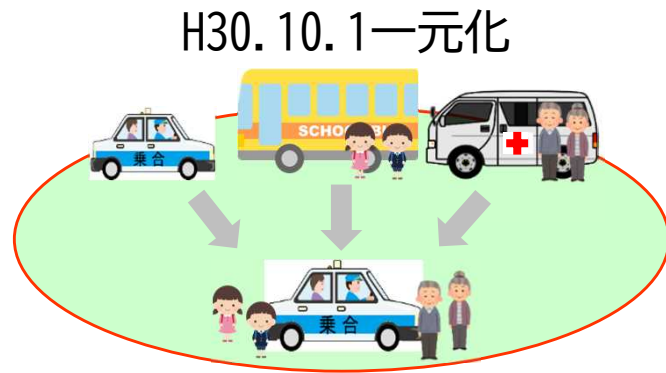
(5) 土佐山地域 移動手段の一元化 **共創の取組**

◆移動手段の一元化

- ・土佐山地域の移動手段（デマンド、スクールバス、診療所送迎バス）を一元化することで、利便性向上するとともに、事業費や事務処理等を削減。
- ・タクシー会社（第二さくら交通）が土佐山営業所を新設し、効率的な運行を実現。



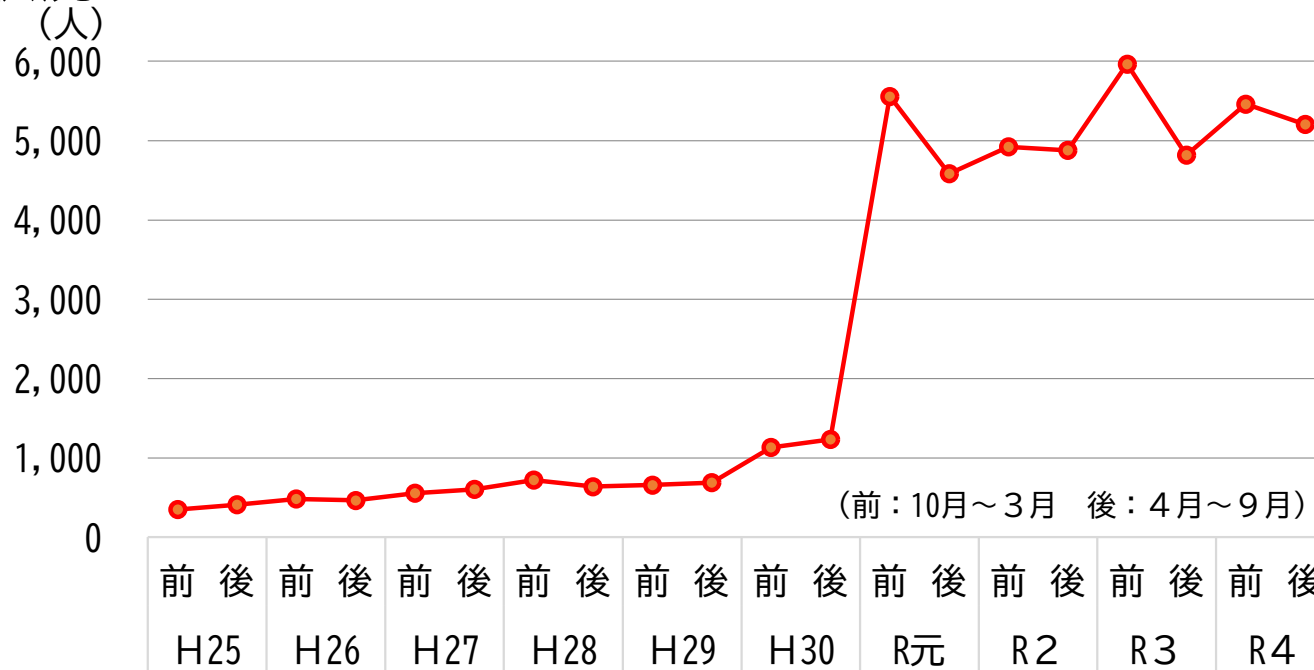
◆一元化の運行概要



形態	区域運行・乗合・デマンド型	
運行日	月～土 → 毎日	
	みづき便	土佐山便
車両	セダン 3台 → 6台 ジャンボ - → 2台	
予約締切	行き 120分前 → 60分前 帰り 60分前 → 60分前	
便数	8便	6便 → 14便
運賃	500円	300円
乗換ポイント	円行寺 → みづき	土佐山庁舎
のりおりば	-	へき地診療所、 土佐山学舎

※診療所、学舎への利用は無料

◆一元化の利用状況



◆一元化の効果

費用

①事業費の削減

- ・一元化 : 1,590万/年 → 1,182万/年 (▲ 408万)
- ・スクール再編 : 2,540万/年 → 1,915万/年 (▲ 625万)
- (計) 4,130万/年 → 3,097万/年 (▲ 1033万)

利用サービス

②増便による利便性の向上

③予約締切時間の緩和

④医療・教育の交通環境の拡充

⑤地域の活性化

⑥交通事故の防止

- ・土佐山 : 6便 → 16~18便 (増便)
- ・土佐山 : 120分 → 60分前締切
- ・ご自宅から土佐山学舎・へき地診療所へ直行
- ・地域のにぎわいや外出機会の創出、移住定住に寄与
- ・高齢者の運転免許返納後の移動手段として活用

◆土佐山営業所の新設 (第二さくら交通)

- ・セダntaxi 6台
- ・ジャンボtaxi 2台



◆導入に当たっての検討項目

運行主体	バス会社、 タクシー会社 、自治体、NPO
使用車両	バス（大・中・マイカ）、 タクシー （ジャンボ・中・小）、自家用車
運行形態	定時運行、 デマンド運行
運行態様	路線定期運行、路線不定期運行、 エリア運行
区域・路線	現在のバス路線、 地域全体
乗降場所	停留所制、フリー乗降、 自宅近く
運賃	対キロ区間制、地帯制、 均一制 、割引
予約方法	電話 ・ファクス、受付・ 締切時間
運行日	毎日 、平日のみ、曜日指定（月・水・金）
対象者	1人で乗り降りできる方
運行便数	バス便数と同数 、利用の少ない便は減便
運行時刻	おでかけ便〔午前～午後〕、お帰り便〔午後～夕方〕
予約締切	30分前、 60分前 、90分前、120分前
補助金	タクシー距離制運賃 ・時間制運賃、デマンド型運行標準経常費用
愛称	地域にふさわしい名称、地域で支える交通の意識醸成

※タクシー運行する場合 **バス許可申請指導**（運送法4条乗合許可）、**運行管理者の取得**

◆導入に当たっての協議先・協議内容等

① タクシー

- 事業者選定
 - ・協同組合協議
 - ・事業実施説明会
 - ・事業者選定会
 - ・ポータル審査会
- 事業実施者
 - ・事業者説明会
 - ・テスト運行
 - ・シミュレーション
- 事業者報告会

② 地域住民・団体

- ・代表者説明会
- ・各地区説明会
- ・小学校説明会
- ・中学校説明会
- ・診療所との協議
- ・福祉施設との協議
- ・全世帯アンケート
- ・愛称の募集
- ・地域からの提案書

③ 国・運輸局・県

- ・実証運行に係る道路運送法第21条許可手続
- ・本格運行に係る道路運送法第4条許可手続
- ・生活交通ネットワーク計画申請手続
- ・実証運行等に係る運行補助申請

④ バス

- ・バス乗降調査
- ・バス路線一部休止
- ・バス路線再編
- ・便数設定
- ・ダイヤ設定

⑤ 高知市

- ・財務部 協議
- ・教育委員会 協議
- ・健康福祉部 協議
- ・農林水産部 協議
- ・市議会事前 協議
- ・予算要求資料作成
- ・補助金要綱 作成

利用促進・広報活動等

- ・新聞
- ・市ホームページ
- ・市広報誌
- ・地域の広報誌
- ・乗合タクシー広報誌
- ・リーフレット作成・配布
- ・出発式
- ・マグネットシート作成

◆導入スケジュール

		平成23年			平成24年									平成25年															
		12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
		路線バス									実証運行									本格運行									
地域住民	① 地域説明会 関係施設へ個別説明	地域説明会			地域説明会			◆10/1出発式			地域説明会																		
	② アンケート・愛称										◆アンケート・愛称募集																		
	③ 広報・周知	“乗合タクシーかわら版”の発行																											
タクシー	④ 事業者選定	・事前説明会 選定委員会																											
	⑤ 地域公共交通会議										◆公共交通会議									◆公共交通会議									
	⑥ 運行会社への説明 ・許可手続等				21条許可			・会社ヒア ・会社説明会 ・試験運行			4条許可			・会社ヒア ・会社説明会 ・試験運行															
バス	⑦ 利用実態調査	利用調査																											
	⑧ 路線バス休止・廃止 手続				・再編, 減便の承認 定期利用者等へ周知						・再編, 減便の承認			バス停撤去															
高知市	⑨ 国庫補助申請										・フィード-計画提出⇒承認									・フィード-計画実績報告									
	⑩ マグネットシート、 チラシ作成・配布				チラシ他作成・配布						チラシ他作成・配布																		
	⑪ 地域内道路等の把握	全世帯の位置確認 道路状況の把握																											
	⑫ 予算要求手続										・予算要求・査定									・予算要求・査定									
	⑬ 市議会説明				■3月議会						■3月議会						■												