

高知県の中央地域における公共交通の将来像について

1 検討の背景

高知県の中央地域の公共交通を担うとさでん交通（株）において、バスの乗務員数は、発足した平成26年の年度末の275人から令和5年度末には178人と減少（▲35.3%）しました。これに伴い、路線バスの便数も発足時の864便から令和5年度末には473便と大きく減少（▲45.3%）しています。路線バスの乗務員数は今後も減少傾向が続くと考えられることから、路線バスの減便や路線再編は今後も避けられない状況にあります。

また、公共交通部門の決算は、平成26・27年度は黒字となったものの、平成28年度からは赤字が続いています。令和元年度からは新型コロナの影響を受け、収支状況・利用者数共に大きく悪化し、令和3年度以降は徐々に回復傾向にはありますが、令和5年度の路線バス、路面電車の利用者数は新型コロナ前の約8割にとどまっています。加えて、今後も人員確保のための処遇改善や借入金の返済などへの対応も必要となっており、中央地域の公共交通のおかれた状況は大変厳しいものとなっています。

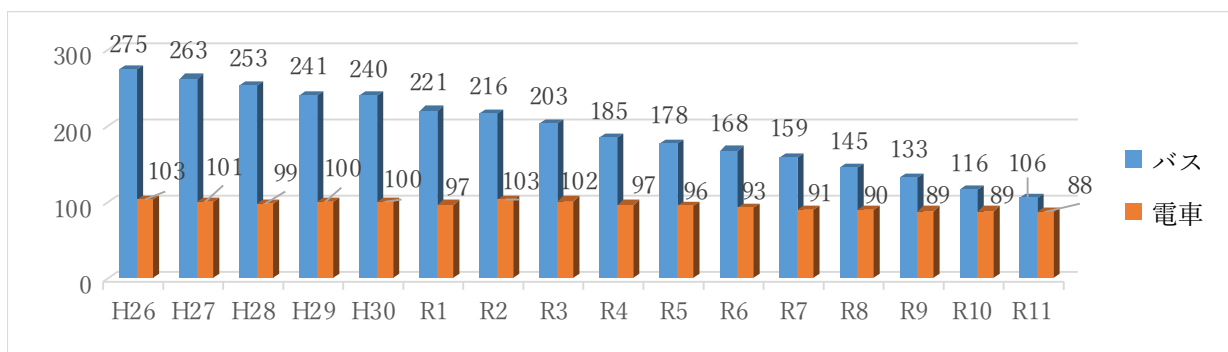
令和5年度に作成された「高知市地域公共交通あり方検討結果報告書」では、路面電車のあり方や路面電車と路線バスの並走区間の検討といった問題提起もなされたところです。

加えて、昨年5月の高知市地域公共交通会議において、とさでん交通（株）から、減便を含む路線バスの再編案が提案された際に、減便等がこれまでで最大規模であったことなどから、大きな議論になりました。さらに、今後も続く乗務員の減少に伴い減便等は避けられない大変厳しい状況にあります。

こうした状況を踏まえて、行政、事業者が一体となって公共交通の目指す将来の姿を検討するため、昨年7月に県・沿線市町・とさでん交通（株）をメンバーとした「路面電車（将来の公共交通の姿）に関する関係者ワーキンググループ」を設置し、公共交通として密接に関連する路面電車と路線バスのあり方について一体的に検討することとしました。

(1) とさでん交通（株）の乗務員の状況（単位：人）

※年度末の人員数。R6以降は推計値。バスは、高速、貸切バスの人員含む



(2) とさでん交通（株）の路線バス、路面電車の便数の推移（平日1日あたり）（単位：本）

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
路線バス	864	901	890	749	718	664	673	643	549	473
路面電車	698	698	698	698	698	698	609	609	609	580

(3) 路線バスと路面電車の利用者数の推移

(単位：千人)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
路線バス	3,475	3,566	3,451	3,144	3,044	2,910	2,025	2,166	2,342	2,442
路面電車	5,563	5,508	5,522	5,545	5,620	5,361	3,691	3,902	4,311	4,765

(4) とさでん交通(株)の公共交通部門の収支状況(公的支援を除く)

上段：営業損益 (単位 百万円)
下段：収支率 [売上/費用]

	H26 (半期)	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
路線バス	▲189	▲391	▲524	▲592	▲606	▲585	▲749	▲753	▲636	▲540
	75%	75%	68%	64%	62%	62%	47%	49%	55%	60%
路面電車	▲2	36	5	▲32	▲11	▲62	▲308	▲211	▲151	▲101
	99%	104%	100%	97%	99%	94%	71%	79%	85%	90%

(5) とさでん交通(株)への公的支援の状況(国の交付金を活用した特別支援を除く)

上段：運行費支援
下段：運行費支援と設備整備支援の合計額 (単位：百万円)

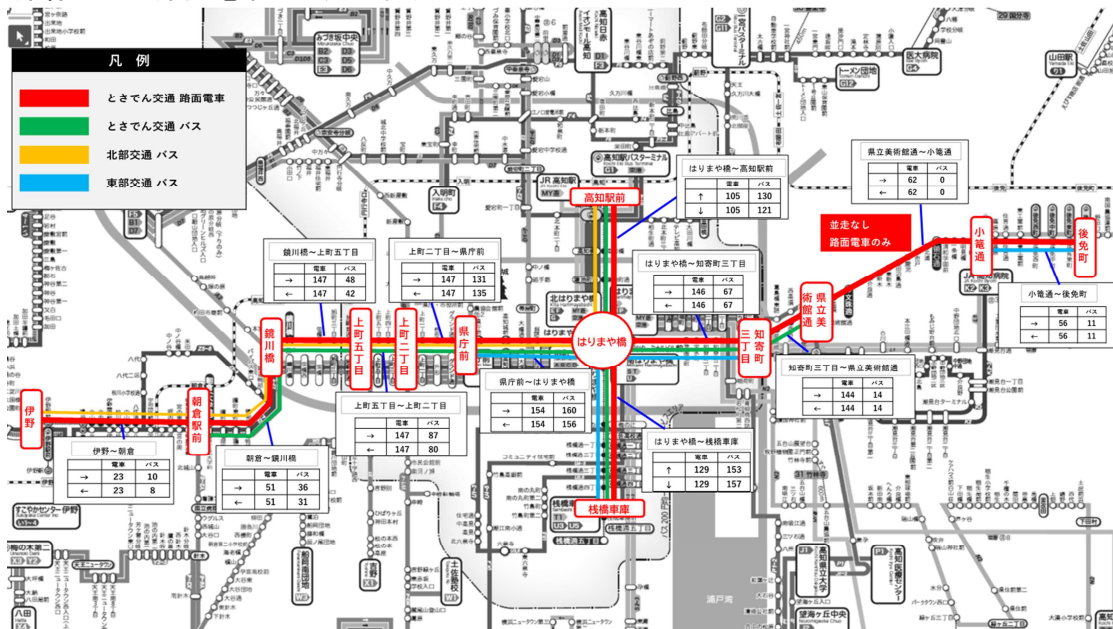
	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
路線バス	376	390	459	476	464	370	339	385	348	293
	402	423	504	534	531	442	406	460	424	367
路面電車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	28	57	55	188	73	48	229	63	80	257
合計	376	390	459	476	464	370	339	385	348	293
	430	480	559	722	604	490	635	523	504	624

(6) とさでん交通(株)の公的支援を含めた会社全体の純損益(国の交付金を活用した特別支援含む)

(単位：百万円)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
純損益	109	152	38	100	95	▲69	▲824	▲40	▲48	91

(7) 路線バスと路面電車の並走の状況



2 目指す将来像

(1) 基本的な理念

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

(2) 中央地域の公共交通の将来の方向性

「将来にわたって持続可能な中央地域の公共交通ネットワークの構築」については、路面電車と路線バスの現状や並走区間の見直しなどの課題について検討を行い、大きな方向性（粗々の将来像）として、次のとおり中期的な姿（概ね5年後）と長期的な姿（概ね10年後）の2段階に分けて描きました。

① 中期的な姿（概ね5年後の姿）

【路面電車】

- ・令和5年度の路面電車の年間利用者数は約480万人であり、バスの利用者数（約240万人）の約2倍であることから、現状において路面電車は公共交通の軸となっています。
- ・収支については、平成29年度以降は赤字であるものの、令和3年度以降の赤字幅は縮小傾向にあります。また、収支率についても、直近の令和5年度は90%であり、路線バス60%と比べて自立性は高い状況です。さらに、昨年11月に実施した運賃改定により赤字幅が相当程度圧縮される見込みです。
- ・今後、バス路線の縮小が見込まれる中、路面電車は公共交通の受け皿としてさらに重要となることや、利用者の増加による収支が改善する可能性があること、乗務員の確保についても一定の見通しが立っている状況を踏まえると、**中期的な方向性として、路面電車は当面現状を維持することが妥当と考えます。**
- ・しかしながら、将来的には、維持管理費用の増加や鏡川橋の耐震対応など大規模な設備投資が見込まれることから、令和7年度において、設備投資にかかるコストや人口減少等を踏まえた収支状況、社会便益など精緻な調査を実施し、その結果を踏まえ、必要に応じて方向性を見直しを検討していきます。

【路線バス】

- ・路線バスについては、今後5年間で乗務員数は約4割減少することが見込まれ、乗務員不足の状況が路面電車よりも顕著であることから、早急に対応を検討する必要があります。
- ・まず、路線バスと路面電車の並走区間の見直しにより、現行の路線の維持に必要なマンパワーの捻出が可能であるか試算を行いました。並走区間見直しにより、走行キロは全体の17%削減されるものの、利用者の多い朝・夕のバス運行体制や並走区間までのバス路線のあり方を見直しを行わない限り、必要な常勤乗務員数の節減に大きな効果は見込めないという結果となりました。見直しの効果を出すためには、短時間勤務者の雇用の他、新たな発着地の施設整備などが必要であり、一定の時間を要します。
- ・しかしながら、バス路線の減少は喫緊の課題であります。今後、乗務員が減少し、バス路線が縮小していくとしても、量販店や病院などの地域の拠点へのネットワークは何としても将来に渡って維持していかなければなりませんし、縮小に伴う地域

への影響はできるだけ抑えていかなければならないと考えています。

- ・このため、これまでのように、毎年の状況に応じ、その都度路線再編を実施するのではなく、**令和7年度に1年かけてしっかりと5年後の姿を描いた上で、その姿を見据えて毎年の路線再編を実施していくことが重要です。具体的には、「利用者が多い」「各地域の拠点を結ぶ」といった、路線バスとして維持すべき路線を「幹線」として、その他を代替手段で維持していく「支線」として令和7年度に整理をしたうえで、毎年の路線再編の検討を行い、実施に移します。その際、「支線」については、市町において、コミュニティバス・デマンドタクシー等（日本版ライドシェアの活用含む）代替移動手段を活用し、維持されるよう、県市町がともに検討していきます。さらに、並走区間の見直しについても短時間勤務制度の整備などに合わせて順次、検討・実施を進めていきます。**

② 長期的な姿（概ね10年後の姿）

【路面電車】

- ・長期的な姿に向けて、将来的な運行区間を検討するために、複数のパターンを設定し、現在の区間別の収支を確認したところ、利用者の多い高知市中心部は黒字である一方、周辺部は赤字という結果となりました。
- ・さらに、今後、維持管理費用の増加や鏡川橋の耐震対応など大規模な設備投資によるコストの上昇が見込まれることに加え、人口減少等による収益の悪化も懸念されます。
- ・このため、令和7年度において、設備投資にかかるコストや人口減少等を踏まえた収支状況、社会便益など精緻な調査を実施する予定です。
- ・令和7年度に外部の有識者等も参加した検討会を設置し、これらの調査結果を踏まえ、長期的な路面電車のあり方について、幅広く検討を進めていきます。

【路線バス】

- ・**5年間の中期的な取組や達成状況を検証・総括した上で、次の5年間に向けて取組の見直しを検討していきます。**
- ・**引き続き、路線バスと路面電車の並走区間の見直しについても、常勤乗務員数の削減が図られるよう、施設整備などの取組を検討・実施していきます。**
- ・今後も、乗務員不足が進むことが想定される中、**自動運転等新たな技術の導入についても検討していきます。**

（3）とさでん交通（株）の経営の安定化に向けて

- ・中央地域の公共交通を将来に渡って維持・確保していくためには、その担い手であるとさでん交通（株）の安定した経営、事業継続が必要となります。
- ・とさでん交通（株）は、平成26年の発足以来、公共交通部門の赤字を貸切バス事業等の収益部門の黒字で補填し、残余の余裕資金により、発足前からの引継債務を順次返済してきました。しかしながら、コロナ禍に伴う収入の激減により、債務は逆に増加しました。また、一定程度収入が回復し、公的支援も得て単年度損益の均衡を達成した現在にあっても、収益部門における積極的な収益拡大のための取組や、今後の人材確保に向けた職員の処遇改善等を行うための十分な財務余力に乏しい状況にあります。

- ・このため、業務の効率化など、事業者の自助努力はもちろんのこと、経営の安定化に向け、行政の支援も含めた次の措置を検討する必要があります。
- i) 公共交通部門については、前掲の「目指す将来像」に沿って、将来にわたって持続可能な、効率的な公共交通ネットワークの構築を図るとともに、運営費や設備投資に係る公的支援の強化に向けて、国に提言するほか、県や市町における対応を検討すること
- ii) 収益部門における、積極的な収益拡大のための取組のほか、今後の人材確保に向けた職員の処遇改善等を行うための財務余力の回復のため、公的な支援を検討すること

路面電車（将来の公共交通の姿）に関する関係者WGメンバー

所属	役職	氏名	備考
高知県	総合企画部交通運輸政策課長	後藤 欽司	会長
高知市	市民協働部交通戦略課長	出口 忠彦	副会長
南国市	企画課長	田所 卓也	
土佐市	企画財政課長	広沢 章郎	
いの町	総合政策課長	筒井 誠人	
とさでん交通 (株)	経営企画室長	水田 正彦	
	自動車戦略部長	伊藤 栄	
	電車事業部長	近藤 寛	