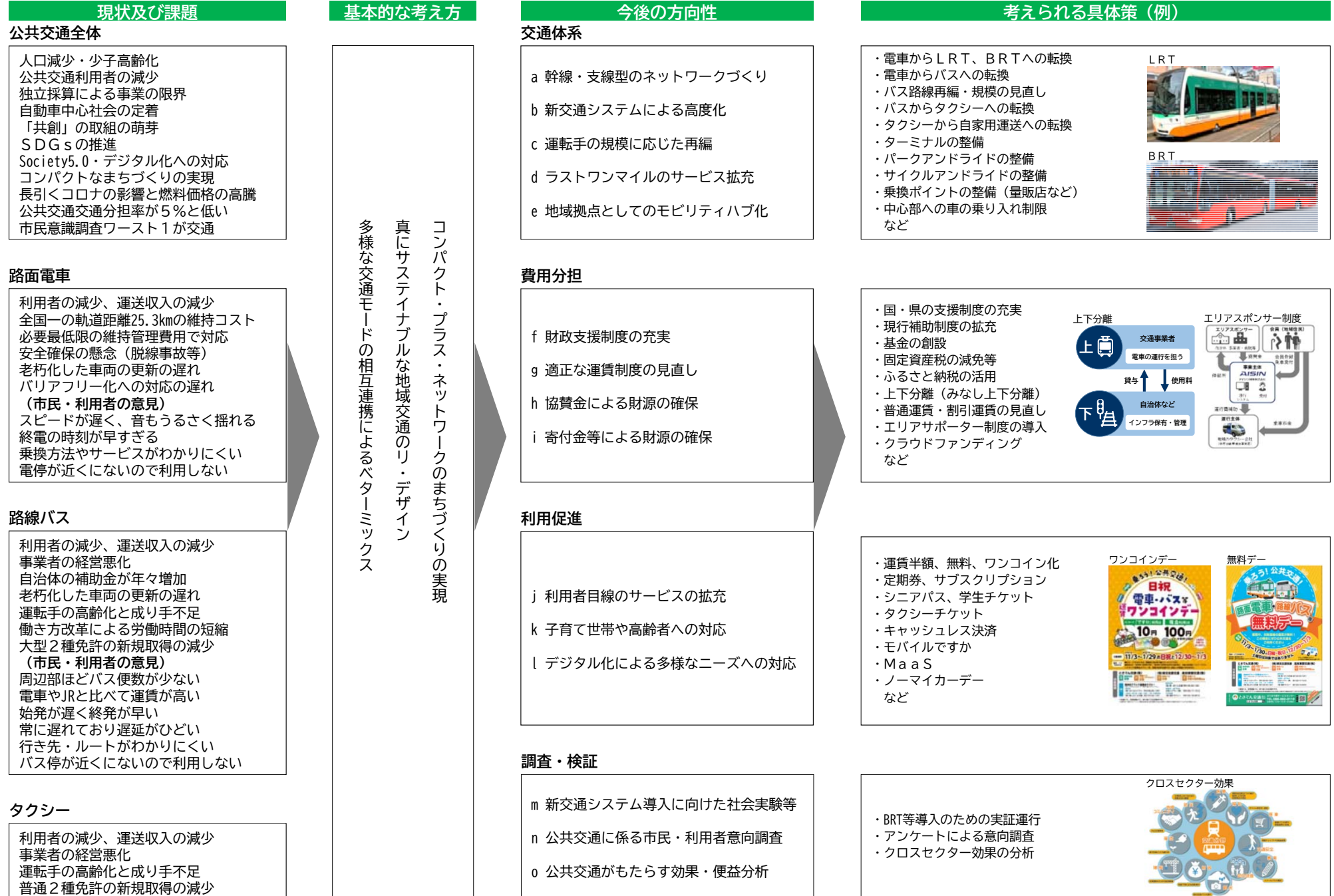


路線バスの検討について

高知市地域公共交通リ・デザインについて

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）

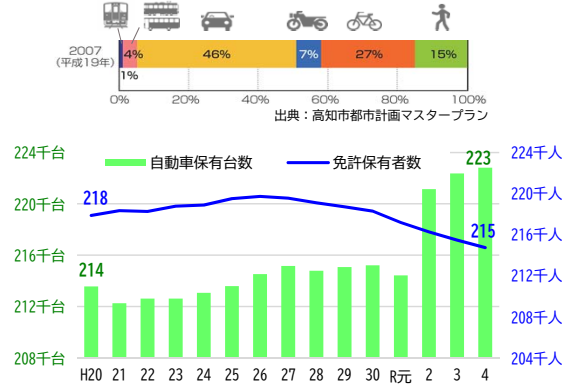




3 高知市の公共交通に係る現状及び課題

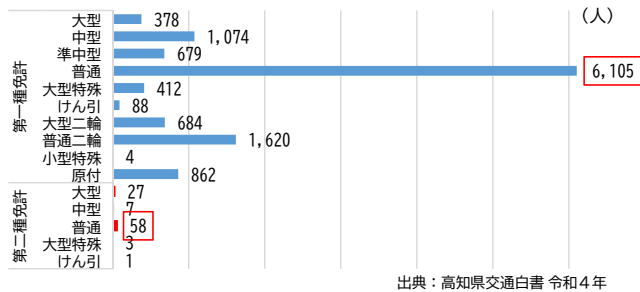
交通分担率・自動車保有台数

- ・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。



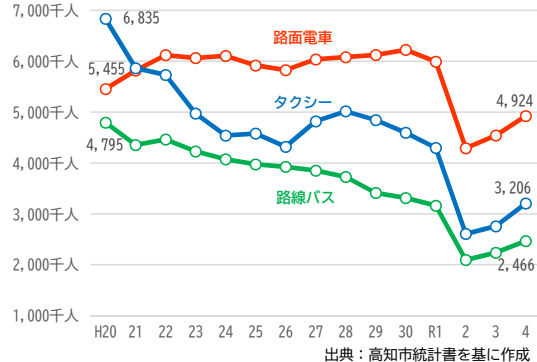
運転免許の取得状況

- ・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。



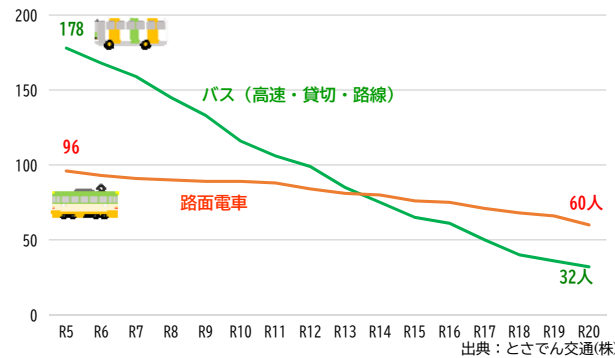
電車・バス・タクシー利用者数

- ・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。



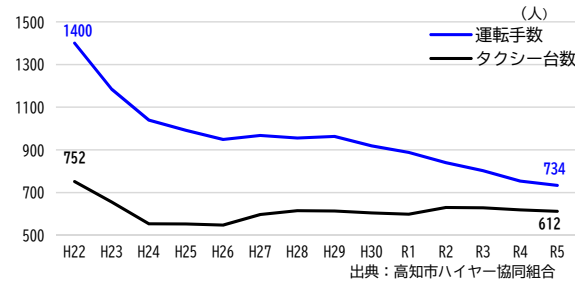
電車・バス 運転手数推計

- ・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。



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。



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

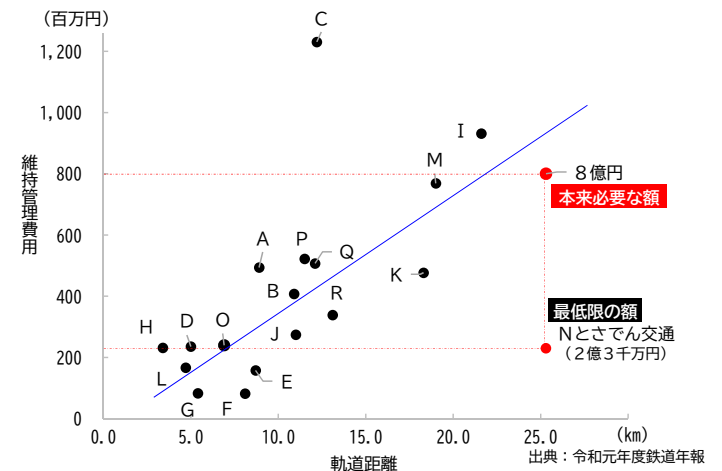
出典：とさでん交通(株)

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)	157	150	141	139	134	129	130	124
うちバリアフリー車両(台)	56	61	68	72	69	70	77	83
平均車齢(年)	-	-	-	-	-	17.1	16.8	15.9

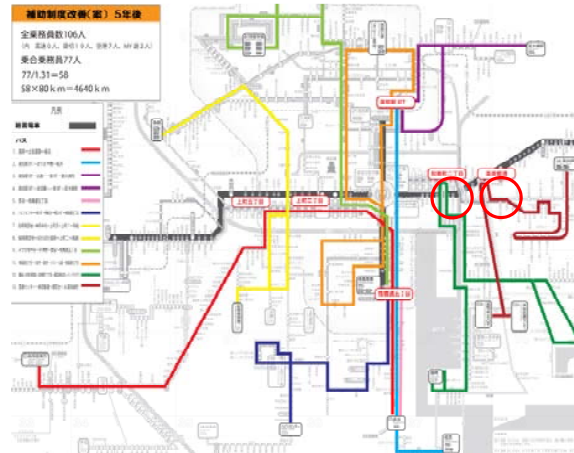
出典：とさでん交通(株)



4 関係者からの提案等

とさでん交通（株）

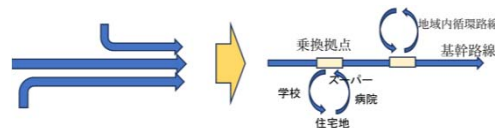
- 1 背景
高知市地域公共交通あり方検討会やリ・デザイン分科会等からの並走区間解消要請に対する提案。
- 2 提案



- 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・車両の基地が棧橋のため、棧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

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～

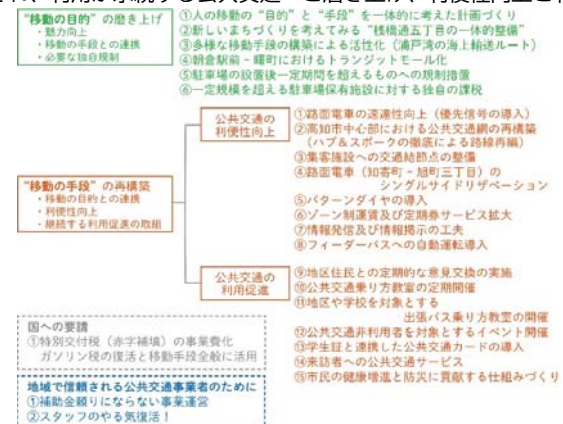


ポルトガルの電停（バス停）運行系列を示す看板が設置されている。

（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
◎安心して暮らし続けられる
◎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せない。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、利用が持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 バターミックス
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 全国の実事例

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。



【これまで】

- ・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



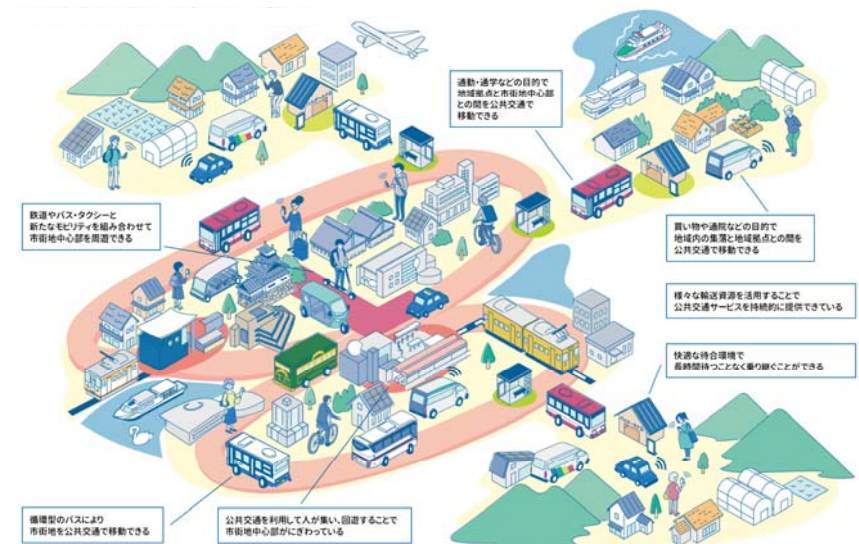
●歩いて暮らせるまち松山のシンボルロード『花園町通り』

- ・「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、走行距離も半分以上となる。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。
- ・次年度以降のトーマ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な。
- ・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。

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。

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、慣れば受け入れることができるのではないかな。
- ・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

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り・デザイン
多様な交通モードの相互連携によるペターミックス

【検討の方向性】

■交通体系

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

■費用分担

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

■利用促進

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

■調査・検証

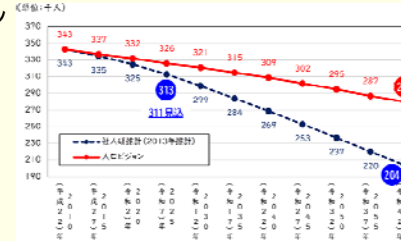
- 新交通システム導入に向けた社会実験等
- 公共交通に係る市民・利用者意向調査
- 公共交通がもたらす効果・便益分析

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）

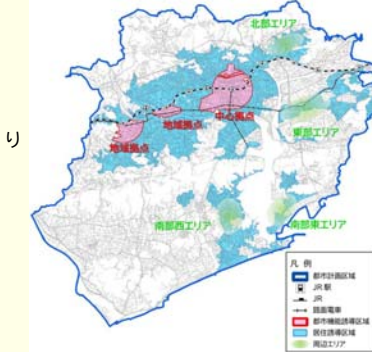


■高知市立地適正化計画

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
- ・訪れたいまち・遊びたいまちの実現
- ・訪れたいまち・遊びたいまちの実現

【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

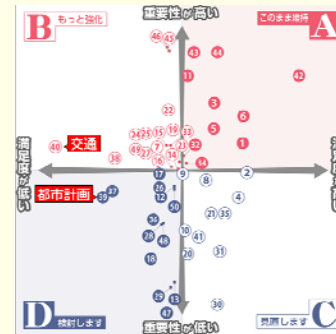


■令和6年度 高知市民意識調査

- ・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パ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大事だと思うことの第4位は「交通機関の利便性」



■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。相互連携ペターミックス、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刻は守られるが、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。
- ・無料データーワンコインデータ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。

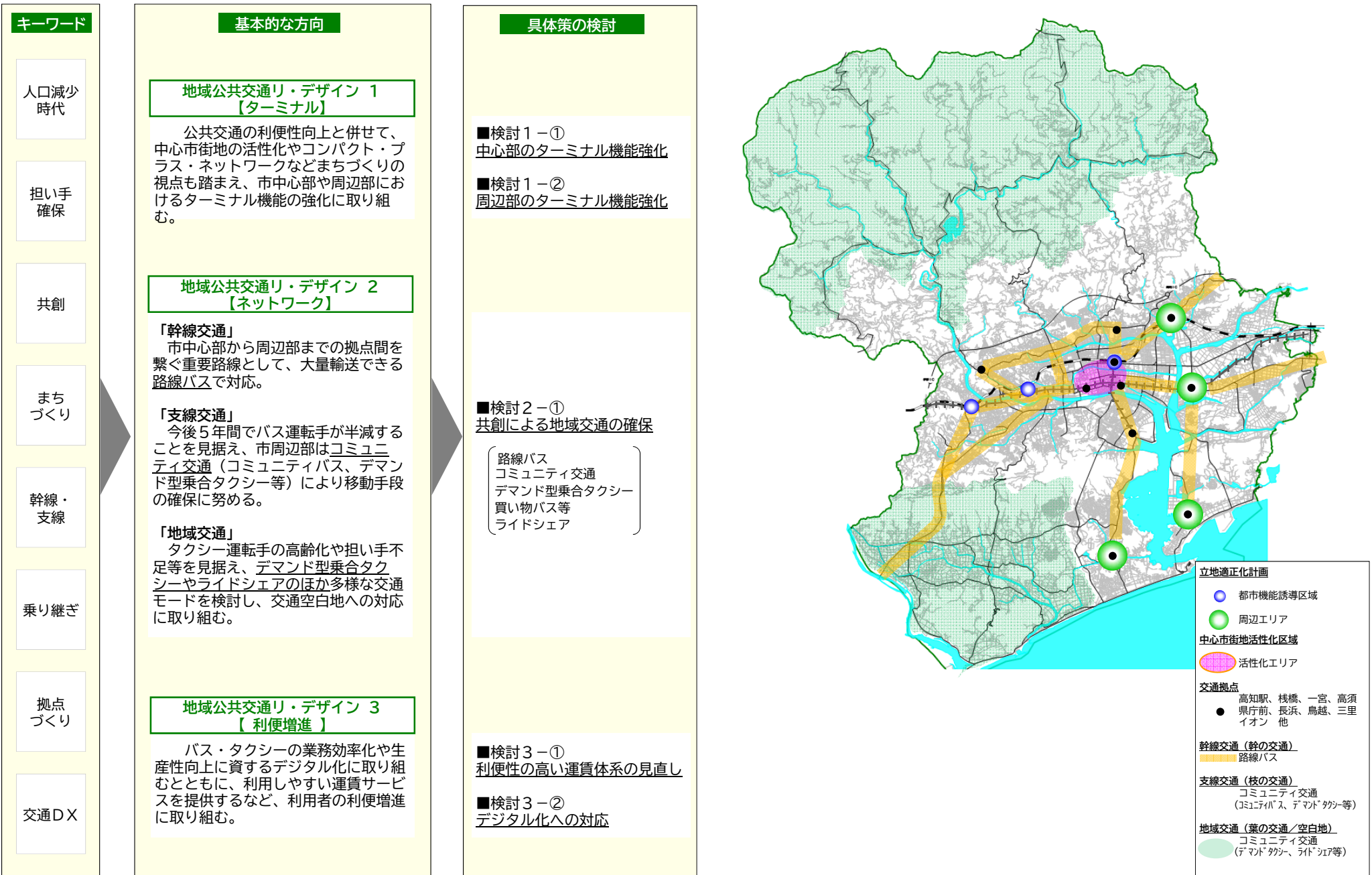
○電車技術員

- ・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

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）

（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

基本的な方向1【ターミナルのリ・デザイン】

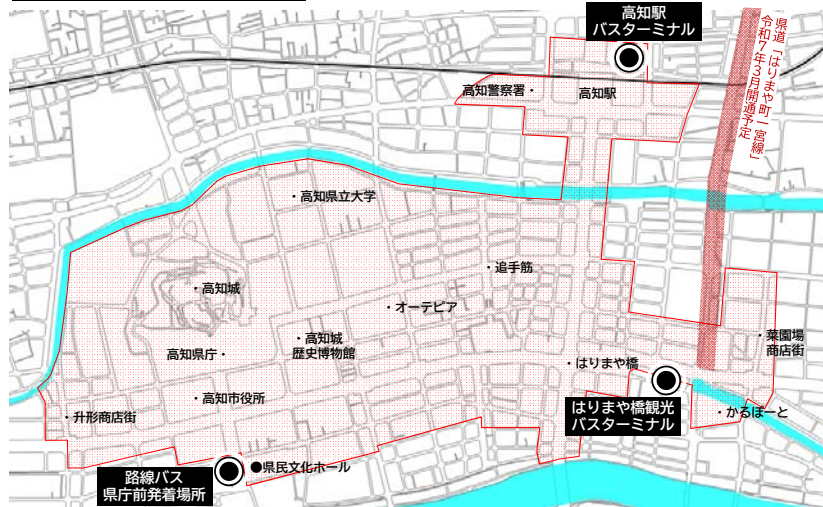
・公共交通の利便性向上と併せて、中心市街地の活性化やコンパクト・プラス・ネットワークなどまちづくりの視点も踏まえ、市中心部や周辺部におけるターミナル機能の強化に取り組む。

■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バス、待機場2バス
路線バス：医療センター線、桂浜線、鳥越線、船岡一宮線、棧橋一宮線、トコ団地線、医大県庁前線、オアシスパーク線、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】イオン高知線、種崎線、長浜県庁前線、南ヶ丘県庁前線、ハレ県庁前線、JAはるの県庁前線、トコ団地線、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、オアシスパーク線、高岡線、南ユウタウン線、天王ユウタウン線、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

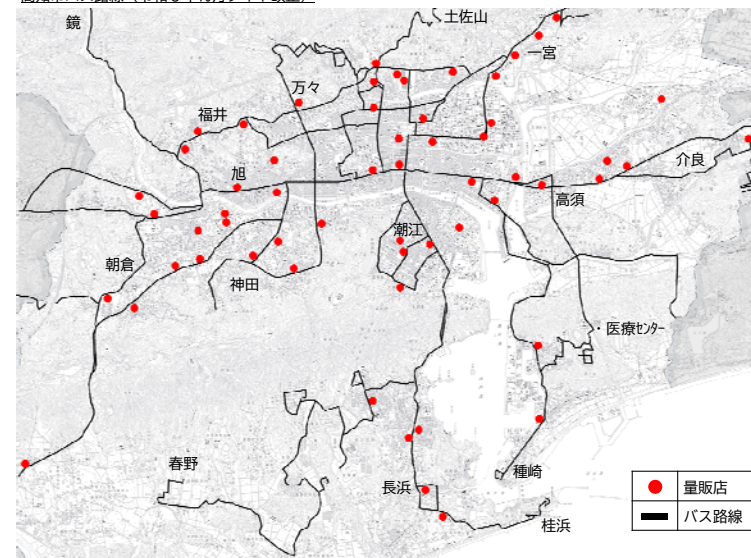
概要：はりまや橋を中心とした新しい観光のための拠点として平成20年5月にオープン。
空港連絡バスや高速バスの降り場のほか観光バス駐車場や泊車場として利用。
構造：幅員19m、延長260m、面積3,200㎡
備考：都市計画／平成12年10月決定、平成16年3月変更、平成20年5月供用開始

■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。



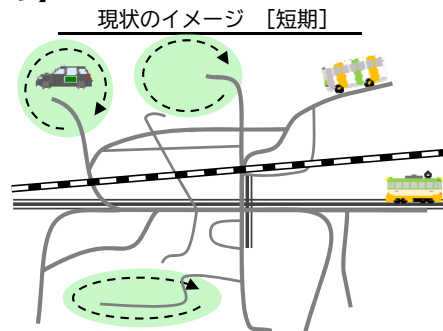
7 高知市地域公共交通リ・デザインに向けた基本的な考え方について

基本的な方向2【ネットワークのり・デザイン】

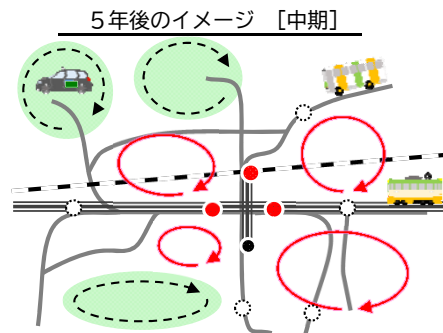
幹線交通 市中心部から周辺部までの拠点間を繋ぐ重要路線として、大量輸送できる路線バスで対応。
支線交通 今後5年間でバス運転手が半減することを見据え、市周辺部はコミュニティ交通（コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等）により移動手段の確保に努める。
地域交通 タクシー運転手の高齢化や担い手不足等を見据え、デマンド型乗合タクシーや日本版ライドシェアのほか多様な交通モードを検討し、交通空白地への対応に取り組む。

■検討2-① 共創による地域交通の確保

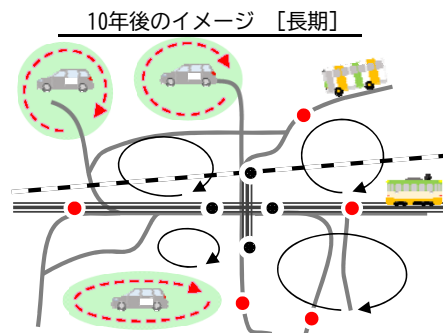
【イメージ】



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



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



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【利便増進のり・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もない、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1 day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！

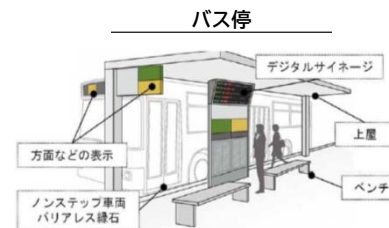
運賃サービス（乗り継ぎ割引）



■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】



タクシー配車アプリ



検討スケジュール（予定）

- 短期的な取組に係る協議事項
● 中長期的な取組に係る協議事項

2024年度（令和6年度）

5月21日	地域公共交通会議①	○令和6年再編（案）について
7月5日	地域公共交通会議② リ・デザイン分科会①	○令和6年再編（案）について（再協議） ●地域公共交通あり方検討結果報告書について
10月	—令和6年再編—	
10月7日	リ・デザイン分科会②	○令和7年再編に向けた現状整理 ●関係者からの提案等について
2月13日	リ・デザイン分科会③	○令和7年再編に向けた課題分析 ●地域公共交通リ・デザイン方向性の検討
3月	地域公共交通会議③	○令和7年再編（骨子）について ●地域公共交通リ・デザイン（案）について

2025年度（令和7年度）

5月27日	地域公共交通会議①	○令和7年再編（案）について ●地域公共交通リ・デザインについて
8月	リ・デザイン分科会④	○令和8年再編に向けた現状整理 ●2027地域公共交通計画策定に向けた現状整理について
10月	—令和7年再編—	
11月	リ・デザイン分科会⑤ 地域公共交通会議②	○令和8年再編に向けた課題分析 ●2027地域公共交通計画の方向性（案）について
2月	地域公共交通会議③	○令和8年再編（骨子）について ●2027地域公共交通計画の方向性、骨子（案）について

2026年度（令和8年度）

5月	リ・デザイン分科会⑥ 地域公共交通会議①	○令和8年再編（案）について ●2027地域公共交通計画の骨子、具体策（案）について
8月	リ・デザイン分科会⑦	○令和9年再編に向けた現状整理 ●2027地域公共交通計画の具体策、計画書（原案）について
10月	—令和8年再編—	
11月	リ・デザイン分科会⑧ 地域公共交通会議②	○令和9年再編に向けた課題分析 ●2027地域公共交通計画の計画書（最終案）について

12月 パブリック・コメント ●2027地域公共交通計画（最終案）の意見聴取

2月 地域公共交通会議③ ○令和9年再編（骨子）について
●2027地域公共交通計画の策定

2027年度（令和9年度）

5月 地域公共交通会議① ○令和9年再編（案）について
●2027地域公共交通計画の推進