

【とさでん交通株式会社】

路面電車・路線バスの 現状及び課題

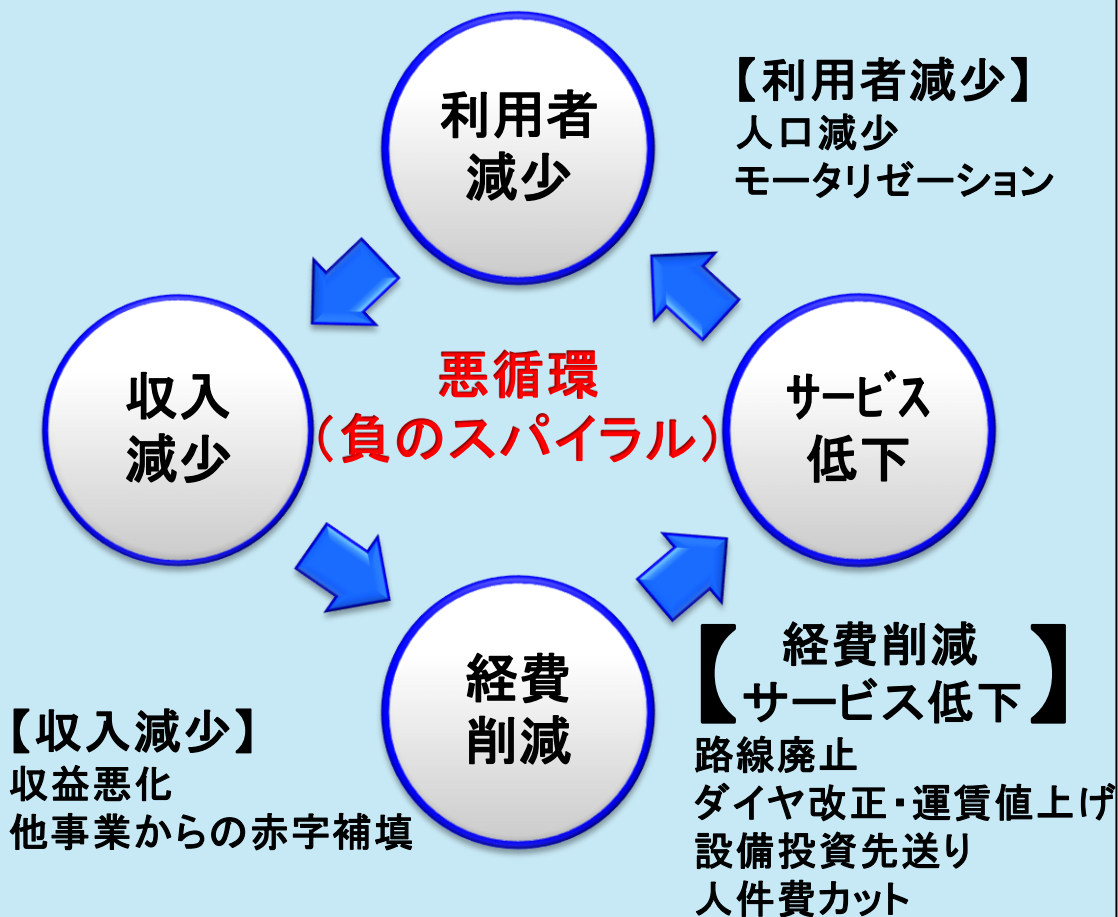
令和7年6月5日

目次

ページ	説明事項
■とさでん交通設立の経緯と現状	
P3～4	とさでん交通設立の経緯
P5	基本情報・組織機構図
P6	とさでん交通 業績推移
■路線バスの現状	
P8	路線・系統数・走行キロ推移
P9	車両数及び乗務員数の推移
P10	路線バス 損益推移
P11	運行補助金・自社負担額の推移
■路面電車の歴史	
P13	路面電車のあゆみ
■路面電車の状況	
P14	路線延長・停留場数等
P15～16	運行系統・区間別便数 運行間隔(平日/土日祝)
P17	運賃改定の推移
P18	運賃区界と運賃区分

ページ	説明事項
P19	輸送人員の推移
P20	停留場別乗降者数（一日平均）
P21	停留場別乗降者数 (乗降の多い・少ない停留場)
P22	路線バスとの並走区間
P23～24	路面電車 損益推移 (補助金除く/含む)
P25	路面電車への行政支援の推移
P26	路面電車が果たしている役割
■路面電車の課題	
P28	維持・整備費推移 (設備投資及び修繕費)
P29	車両更新・老朽化の課題
P30	停留場・変電所・橋梁等の 施設の現状と課題
P31～32	人員不足(乗務員・技術員)
P33	(参考)沿線市町の人口推移

地方の公共交通を取り巻く環境



旧会社の状況 (土佐電気鉄道・高知県交通)

- 自助努力では賄いきれない公共交通の負担
路線バス事業：運行補助金を収受しても、**毎年多額の赤字発生**
軌道事業：運行補助金なし（H5年度で廃止）
- 固定費割合の高い事業構造
特にバス事業は固定費割合（人件費や施設等）が高く、**外部環境の悪化が利益率の悪化に繋がり易い事業構造**
- 悪化する外部環境と設備投資不足
主な収益事業であった高速バス事業は伸び悩み、貸切バス事業、航空代理事業は市場縮小の一途を辿っており、設備投資への余裕もなくなっていた⇒**最低限の投資も未実施**

路線バス事業の収益悪化が窮境原因

➡ **公共交通事業からの撤退・会社倒産の危機**

旧会社の窮境原因 (土佐電気鉄道・高知県交通)

路線バス事業の

赤字(事業者負担)累積

15年間で両社合計 **47億円** の事業者負担
＝赤字累積90億円 － 補助金43億円

★自主単独での事業再生が困難な状況で、高知県
中央部の公共交通がストップする懸念があった★

統合前の債務 両社合計75億円

中央地域公共交通再構築検討会
を設置し「持続可能な公共交通
スキームの構築」を検討



事業再生計画 策定(5年半)
(事業再生期間 2014.10～2020.3)



とさでん交通(株)設立 2014.10.1 ※共同新設分割による会社統合

再構築スキーム

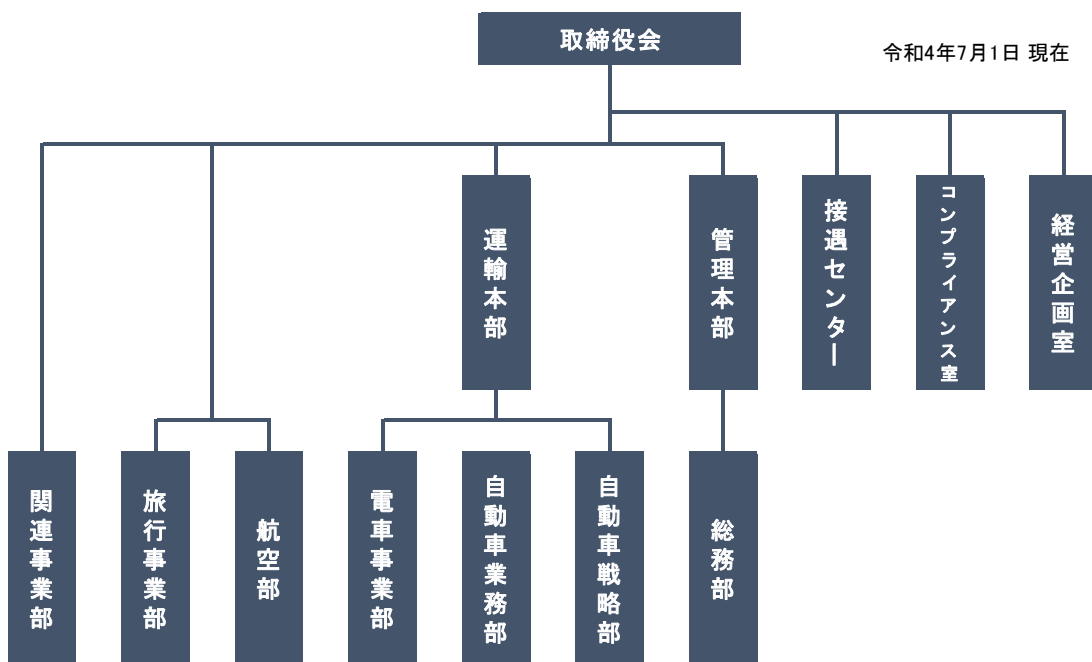
- 1.自治体からの10億円出資
- 2.金融機関の債権放棄(26～28億)
- 3.旧会社清算(旧株主権利消滅)

・債務超過解消
・5年間(5年半)の公共交通への投資に活用

統合時借入金37.6億円で新会社スタート

■ 基本情報・組織図

商号	とさでん交通株式会社
代表者	樋口 毅彦
本社所在地	高知市棧橋通4丁目12番7号
出資金	10億円(資本金1億円 R2.8.7現在)
従業員数	600名(パート・臨時除く R6.6月現在)
事業内容	軌道事業、旅客自動車運送事業、自動車整備事業、航空代理事業、旅行業、広告事業、物品販売事業、土地建物賃貸業



ロゴマーク



中央の四角いフォルムは、高知の地形をモチーフとしています。



ふたつの円は、人と人や、企業と企業を表します。また、この形で、バスを表現しています。



とさでん交通のアルファベット頭文字「T」をパンタグラフに見立てることで電車を表現しています。



円と円(人と人・企業と企業)をつなげることで「笑顔」になる。

地域の皆さまと共に歩む

公共交通
(バス・電車)

人と人をつなぐ
協力・団結

笑顔

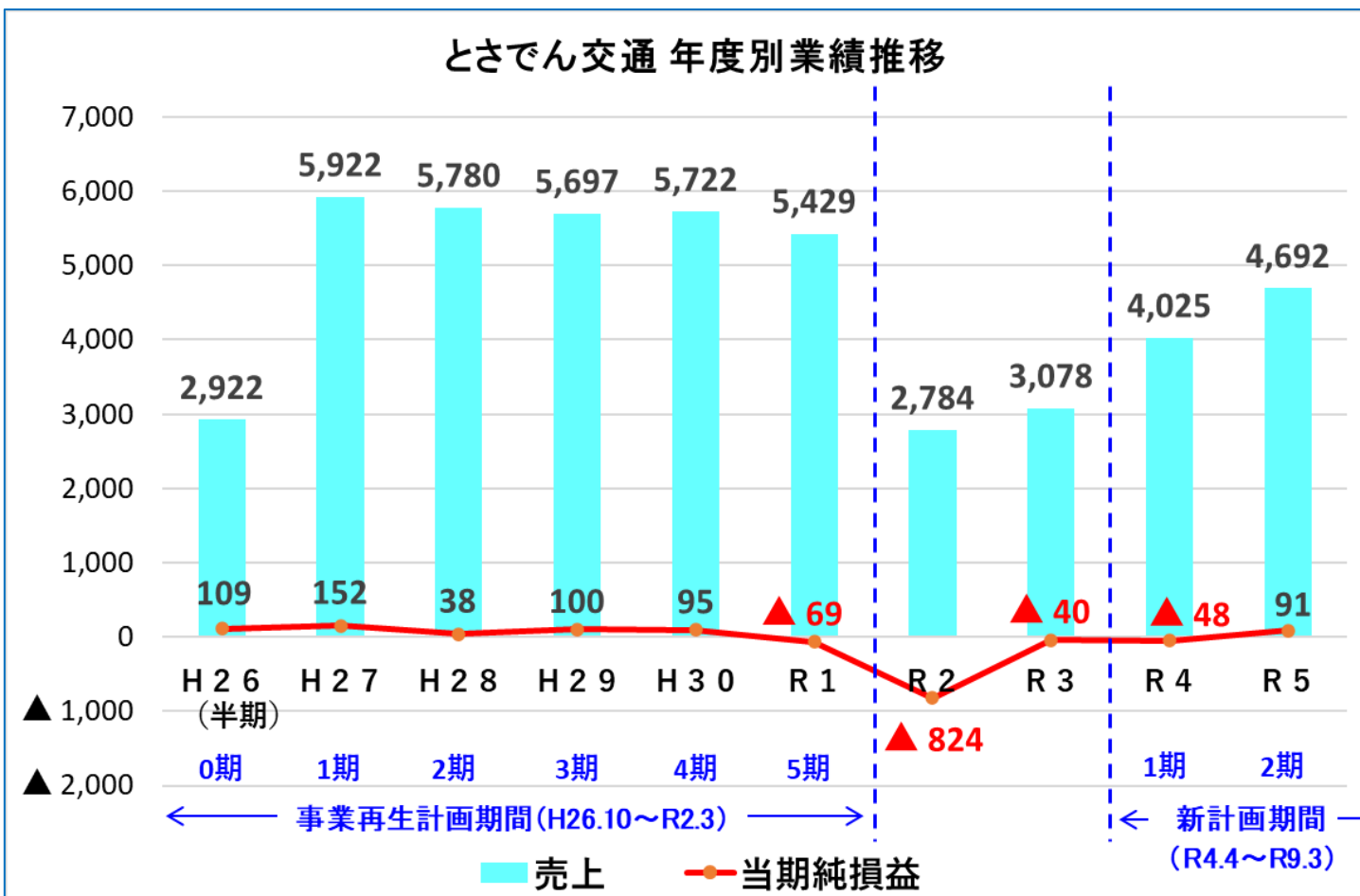
ずっと愛される会社へ



【平成26年度～令和5年度 とさでん交通業績推移(トラベル含む)】

➤ 平成26年度～令和5年度の状況(トラベル含む)

単位:百万円



R2～4年度は、コロナ禍により
赤字決算(R1から4期連続)

■ 売上(対R1年度)

R2: 51.3%、R3: 56.7%、R4: 74.1%

■ 当期純損益 (H30年度: 95百万円)

R2年度: ▲824百万円

R3年度: ▲40百万円

R4年度: ▲48百万円

営業外・特別損益等(バス運行補助やコロナ関連補助等)を除く営業損益は
(H30年度▲402百万円)

R2年度▲1,860百万円

R3年度▲1,525百万円

R4年度▲876百万円

R5年度は、コロナ5類移行、観光客等の人流回復、経費削減等により**5期ぶりの黒字決算**

■ 売上: 対R1年度**86.4%**

■ 当期純損益 **+91百万円**

営業外・特別損益等(バス運行補助やコロナ関連補助等)を除く営業損益は▲430百万円

H30年度まで黒字継続

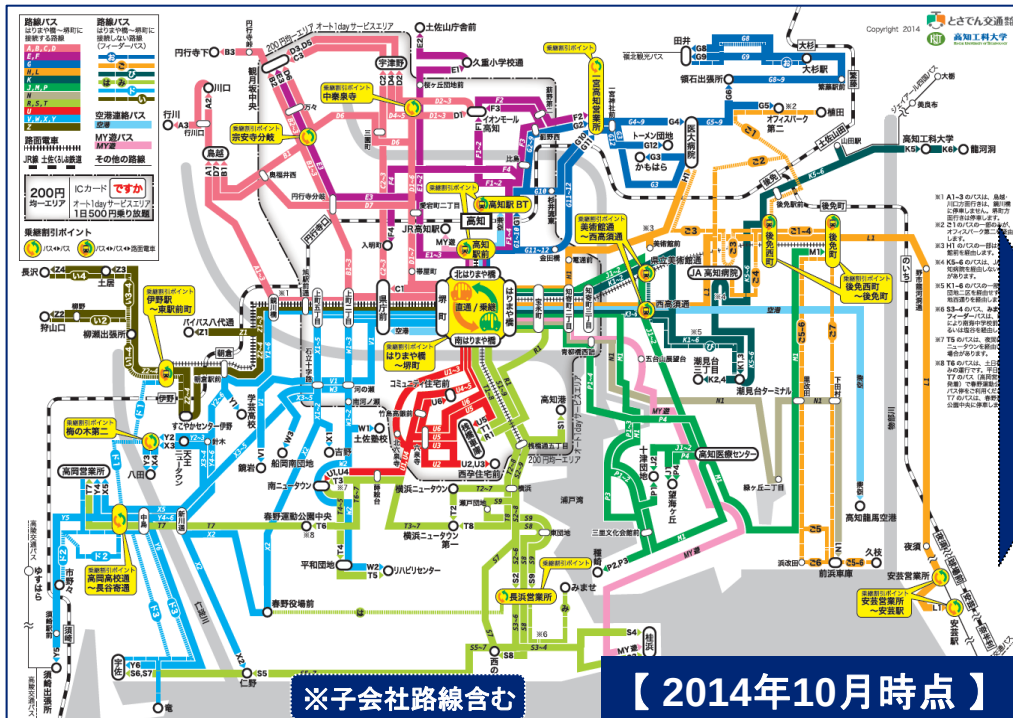
当期純損益152→38→100→95百万円

R1(事業再生計画最終)年度は、3月単月で約150百万円のコロナ影響があり初の赤字▲69百万円



【路線バスの現状】

【路線バスの状況】 路線・系統数・走行キロ推移



■路線バス 系統数 推移（空港連絡バス含む）※10月1日時点

2014年 (H26)	2015年 (H27)	2016年 (H28)	2017年 (H29)	2018年 (H30)	2019年 (R1)	2020年 (R2)	2021年 (R3)	2022年 (R4)	2023年 (R5)	2024年 (R6)	2014年比
205	197	139	110	100	90	87	84	74	74	67	▲138 (▲67.3%)

■路線バス 実車走行キロ 推移（空港連絡バス含む）※会計年度、H26は半期

単位:千Km

2014年 (H26)	2015年 (H27)	2016年 (H28)	2017年 (H29)	2018年 (H30)	2019年 (R1)	2020年 (R2)	2021年 (R3)	2022年 (R4)	2023年 (R5)	2024年 (R6)	2015年比
2,590	5,190	5,072	4,714	4,284	3,852	3,500	3,421	3,126	2,758	2,407	▲2,783 (▲53.6%)

【路線バスの状況】 車両数及び乗務員数の推移

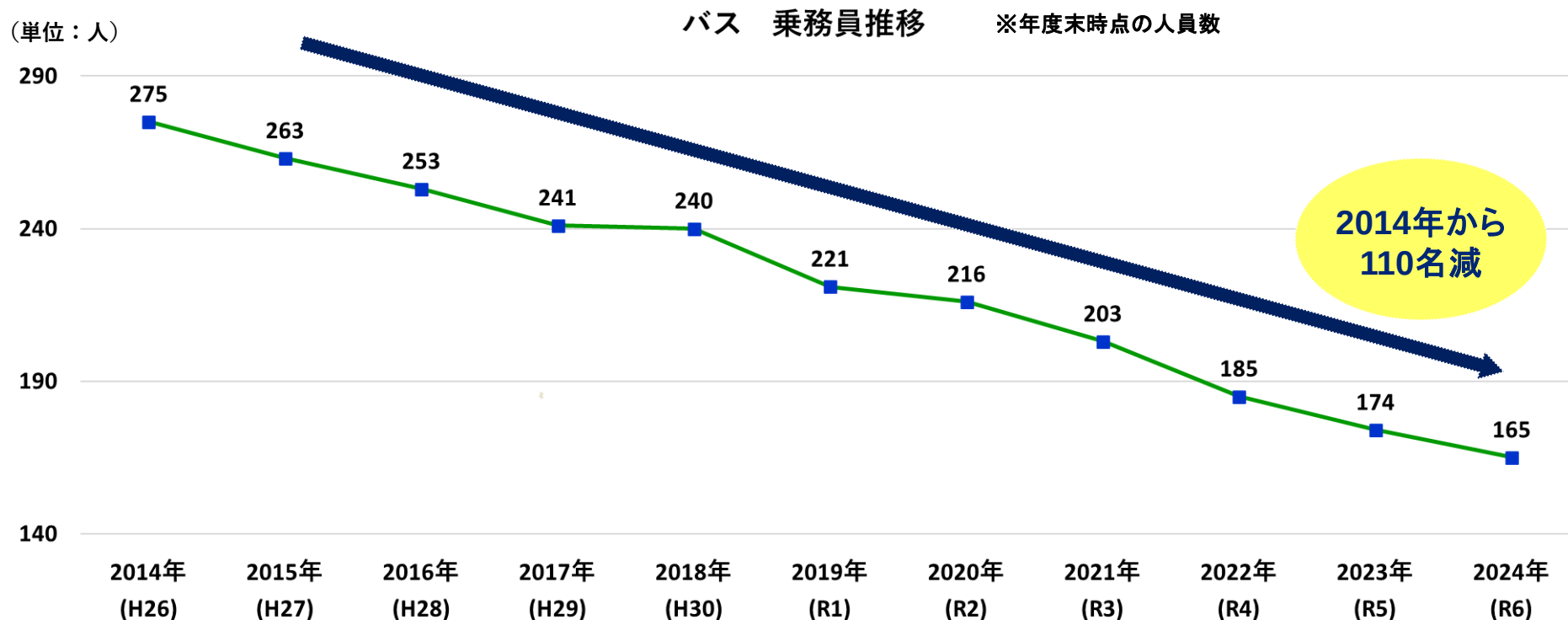
■路線バス 車両数 推移（空港連絡バス含む） ※年度末の数値

単位：台

2014年 (H26)	2015年 (H27)	2016年 (H28)	2017年 (H29)	2018年 (H30)	2019年 (R1)	2020年 (R2)	2021年 (R3)	2022年 (R4)	2023年 (R5)	2024年 (R6)	2014年比
159	152	150	141	135	130	130	129	123	122	97	▲62 (▲39.0%)

内、一般乗合バス90両（低床83両：低床化率92.2%）

■バス乗務員 推移 ※年度末時点の人員数



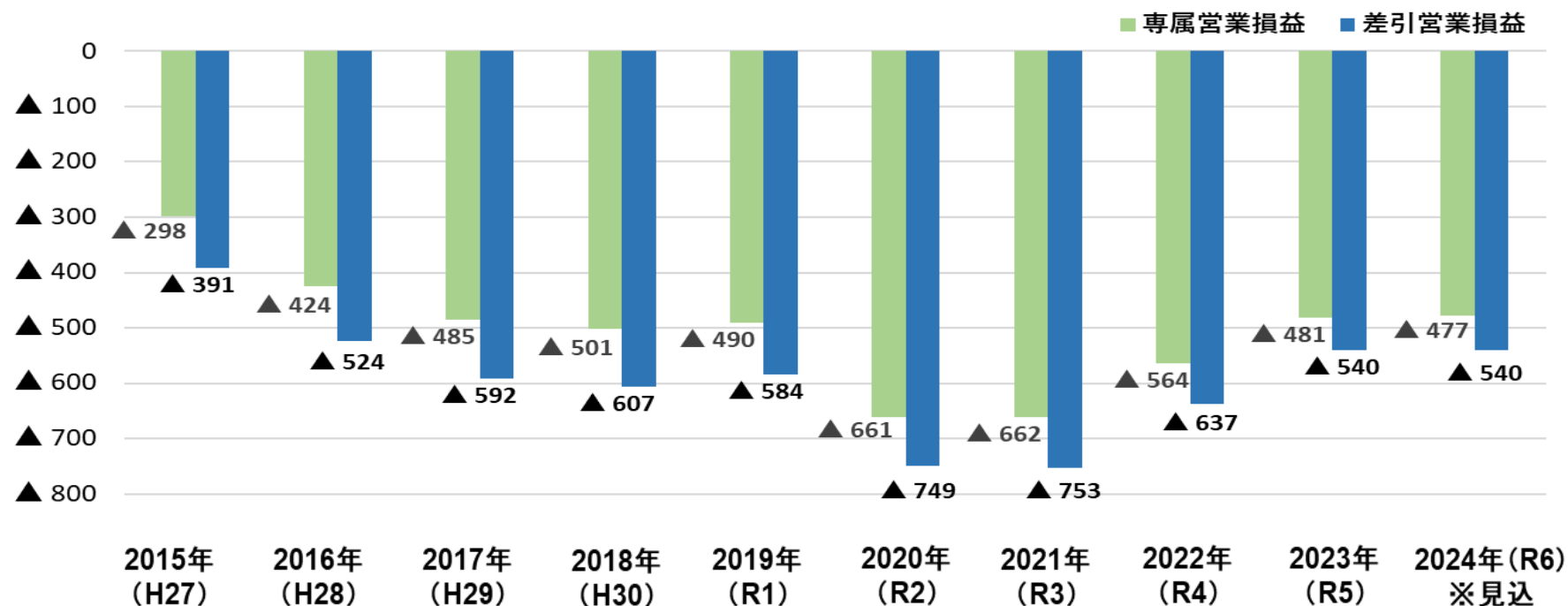
【路線バスの状況】 路線バス 損益推移

■路線バス 損益推移 ※会計年度 ※空港連絡、MY遊バス、広告収入/費用含む

単位：百万円

	2015年 (H27)	2016年 (H28)	2017年 (H29)	2018年 (H30)	2019年 (R1)	2020年 (R2)	2021年 (R3)	2022年 (R4)	2023年 (R5)	2024年(R6) ※見込
差引収益	1,150	1,097	1,031	988	944	674	728	768	825	814
営業費計	1,448	1,521	1,516	1,489	1,434	1,335	1,390	1,332	1,306	1,291
専属営業損益	▲ 298	▲ 424	▲ 485	▲ 501	▲ 490	▲ 661	▲ 662	▲ 564	▲ 481	▲ 477
一般管理費等配分	93	100	107	106	94	88	91	73	59	63
差引営業損益	▲ 391	▲ 524	▲ 592	▲ 607	▲ 584	▲ 749	▲ 753	▲ 637	▲ 540	▲ 540

路線バス 損益推移



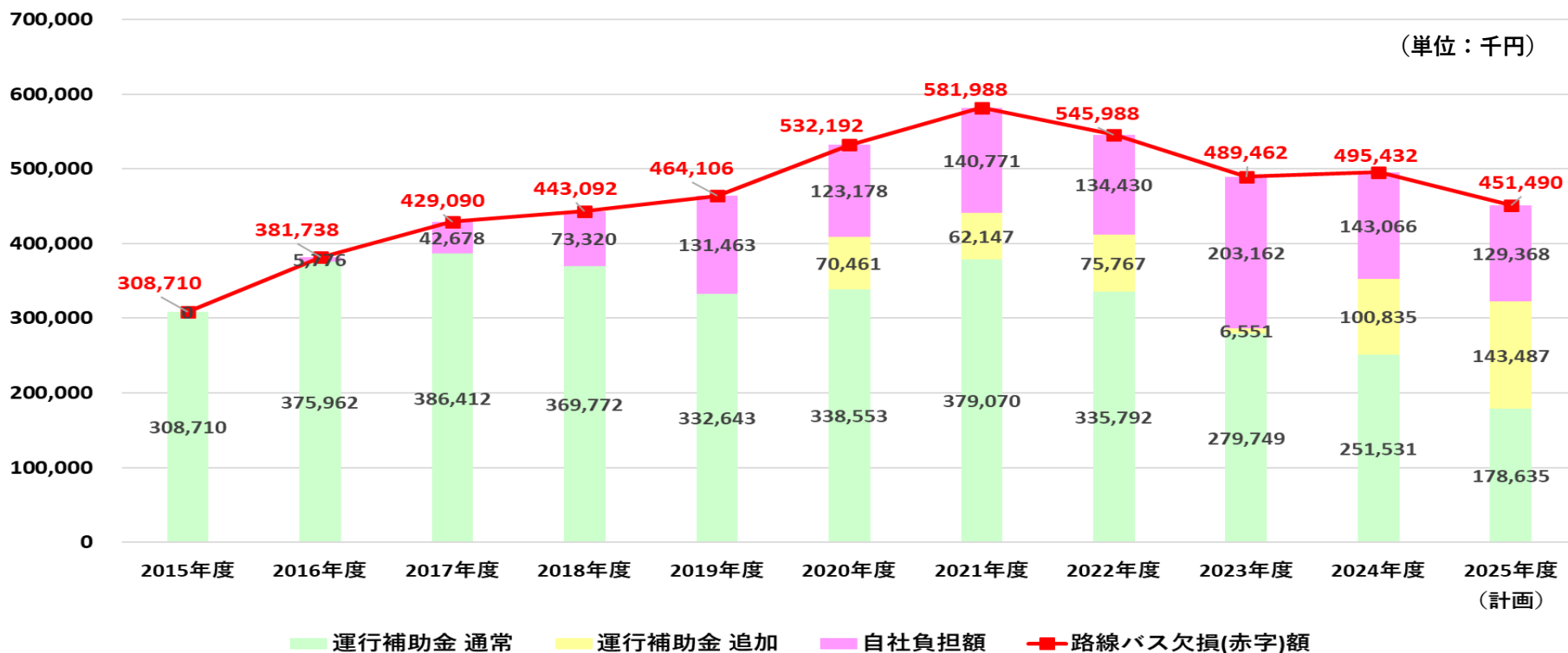
【路線バスの状況】 路線バス 運行補助金・自社負担額の推移

■路線バス欠損(赤字)額に対する、補助・事業者負担額及び負担割合の推移

単位：千円

	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度 (計画)
路線バス欠損(赤字)額	308,710	381,738	429,090	443,092	464,106	532,192	581,988	545,988	489,462	495,432	451,490
運行補助金	通常	308,710	375,962	386,412	369,772	332,643	338,553	379,070	335,792	279,749	251,531
	追加	0	0	0	0	0	70,461	62,147	75,767	6,551	100,835
計	308,710	375,962	386,412	369,772	332,643	409,014	441,217	411,558	286,300	352,366	322,122
自社負担額	0	5,776	42,678	73,320	131,463	123,178	140,771	134,430	203,162	143,066	129,368

※年度は、補助年度 ※空港連絡バス・フィーダー・委託・廃止代替除く



【路面電車の現状】

【路面電車の歴史】

◆路面電車のあゆみ

1903年(明治36年)	7月8日	土佐電気鉄道創立
1904年(明治37年)	5月2日	本町線(現在の堀詰ーグランド通) 潮江線(現在の梅ノ辻ー棧橋通)運行開始
1906年(明治39年)	4月6日	堀詰ー梅ノ辻 開通
1908年(明治41年)	2月20日	伊野まで 開通
1911年(明治44年)	5月14日	後免東町まで 開通
1911年(明治44年)	8月22日	新地線(現在の知寄町ー若松町) 開通
1924年(大正13年)	12月8日	高知鉄道 安芸線(後免ー手結) 運行開始
1928年(昭和3年)	8月10日	高知駅まで全通
1930年(昭和5年)	4月1日	高知鉄道 安芸線全通
1949年(昭和24年)	7月20日	安芸線全線が電化完了
1954年(昭和29年)	7月19日	新地線廃止
1970年(昭和45年)	4月1日	初のワンマン電車が高知駅ー棧橋通を運行
1974年(昭和49年)	4月1日	安芸線廃止
1976年(昭和51年)	4月5日	全便ワンマン化
1984年(昭和59年)	12月6日	開業80年を記念し、チンチン電車を復元(現 維新号)

1987年(昭和62年)	12月1日	電車車庫(本社)を知寄町から棧橋通に 新築移転
1990年(平成2年)	8月8日	初の外国電車(西ドイツ電車) 運行開始
2001年(平成13年)	4月1日	JR高知駅への乗り入れ開始
2002年(平成14年)	3月13日	超低床車両「ハートラム 101号」 運行開始
2005年(平成17年)	4月1日	高知駅から県庁前方面への直通便 運行開始
2009年(平成21年)	1月25日	ICカード「すか」導入
2014年(平成26年)	10月1日	とさでん交通設立
2018年(平成30年)	3月26日	超低床車両「ハートラム II 3001号」 運行開始
2021年(令和3年)	3月22日	超低床車両「ハートラム II 3002号」 運行開始
2024年(令和6年)	3月26日	超低床車両「ハートラム II 3003号」 運行開始
2024年(令和6年)	5月2日	開通120周年



【路面電車の状況】

路線延長・停留場数等

◆とさでん交通 軌道線

- ・運行区域:高知市、南国市、いの町
- ・営業キロ:25.3km
- ・停留場数:76箇所



【路面電車の状況】 運行系統・区間別便数、運行間隔(平日)

《 平日 》

◆運行系統別 便数(一日あたり)

単位:便

曜日	(発)停留場	(着)停留場	便数
平日	伊野	鏡川橋	1
		棧橋車庫前	4
		文珠通	16
		後免町	2
		朝倉	1
	朝倉	鏡川橋	1
		棧橋車庫前	3
		文珠通	19
		領石通	1
		後免町	4
	鏡川橋	伊野	1
		棧橋車庫前	7
		棧橋通5丁目	0
		文珠通	41
		領石通	1
	榊形	後免町	48
		知寄町	1
	高知駅前	榊形	1
		棧橋車庫前	6
		棧橋通5丁目	94
	棧橋車庫前	伊野	1
		朝倉	1
		鏡川橋	10
		知寄町	1
		文珠通	6
	棧橋通5丁目	領石通	4
		後免町	2
		高知駅前	2
		高知駅前	102

曜日	(発)停留場	(着)停留場	便数
平日	知寄町	朝倉	1
		棧橋車庫前	1
	文珠通	伊野	19
		朝倉	17
		鏡川橋	43
		枅形	1
		棧橋車庫前	2
	領石通	鏡川橋	3
		朝倉	1
		枅形	2
	後免町	伊野	2
		朝倉	8
		鏡川橋	41
		枅形	2
棧橋車庫前		2	
	棧橋通5丁目	1	
平日 集計			537

令和6年8月1日改正

◆区間別 便数(一日あたり)・運行間隔

単位:便

区間	便数	運行間隔(目安)
伊野・後免線	330	7分
榊形・高知駅前線	207	10分
合計	537	

- 運行系統別で見ると、市内均一区間の主要系統である「鏡川橋」と「文珠通」、「高知駅前」と「棧橋通5丁目」を結ぶ系統、「鏡川橋」と「後免町」を結ぶ系統の便数が多い
- 区間別で見ると、市内中心部が便数は多く、郊外の便数は少ない。また、単線区間でもある「鏡川橋～伊野間」は、他の区間に比べて便数は少ない
- 運行間隔は、伊野・後免線の市内中心部が約7分間隔での運行、榊形・高知駅前線は10分間隔。単線区間である伊野線は「朝倉～伊野間」が42分間隔と最大である

【路面電車の状況】 運行系統・区間別便数、運行間隔(土日祝)

《 土日祝 》

◆運行系統別 便数(一日あたり)

単位: 便

曜日	(発)停留場	(着)停留場	便数
土日祝	伊野	鏡川橋	1
		棧橋車庫前	4
		知寄町	1
		文珠通	17
	朝倉	鏡川橋	2
		棧橋車庫前	2
		文珠通	17
		後免町	1
	鏡川橋	伊野	1
		棧橋車庫前	8
		棧橋通5丁目	1
		知寄町	0
		文珠通	38
		後免町	51
	枳形	棧橋車庫前	0
		知寄町	0
		文珠通	0
		後免町	0
	高知駅前	棧橋車庫前	7
		棧橋通5丁目	99
	棧橋車庫前	伊野	1
		鏡川橋	3
		知寄町	2
		文珠通	13
		後免町	2
	高知駅前	高知駅前	1
	棧橋通5丁目	高知駅前	105

曜日	(発)停留場	(着)停留場	便数
土日祝	知寄町	伊野	1
		朝倉	1
		鏡川橋	0
		枅形	0
		棧橋車庫前	1
	文珠通	伊野	20
		朝倉	16
		鏡川橋	45
		棧橋車庫前	4
		棧橋通5丁目	0
	後免町	伊野	0
		朝倉	5
		鏡川橋	48
		棧橋車庫前	1
		枅形	0
土日祝 集計			519

令和3年3月22日改正

◆区間別 便数(一日あたり)・運行間隔

単位: 便

		いの	朝倉	鏡川橋	枳形	はりまや橋	知寄町	文珠通	領石通	後免町
【伊野・後免線】	上り →	23	45	140	140	142	139	54	54	
	下り ←	23	45	140	140	142	139	54	54	
〈 運行間隔(目安) 〉 ※日中(9時~16時)		42分	21分	5~8分				20~25分		
【駅棧橋線】		棧橋通5丁目				はりまや橋			高知駅前	
	上り →		127				106			
	下り ←		127				106			
							7~8分			

【本線】 307便 【駅棧橋線】 212便 合計519便

- 運行系統別で見ると、平日同様、市内均一区間の主要系統である「鏡川橋」と「文珠通」、「高知駅前」と「棧橋通5丁目」を結ぶ系統、「鏡川橋」と「後免町」を結ぶ系統の便数が多い
- 区間別で見ると、平日同様、市内中心部が便数は多く、郊外の便数は少ない。また、単線区間でもある「鏡川橋～伊野間」は、他の区間に比べて便数は少ない
- 運行間隔は、伊野・後免線の市内中心部が5~8分間隔での運行、駅棧橋線は7~8分間隔。単線区間である伊野線は「朝倉～伊野間」が42分間隔と最大である

◆運賃改定の推移(区間制運賃)

	昭和58年 10月1日	昭和60年 10月1日	昭和63年 11月5日	※消費税導入 3%	平成元年 4月1日	〔平成9年4月1日 消費税3%→5% 運賃改定なし〕	平成5年 1月8日	平成19年 1月10日	※消費税 5%→8%	平成26年 4月1日	※消費税 8%→10%	令和元年 10月1日	令和6年 11月1日
1区	70円	80円	90円		90円		100円	120円		120円		130円	150円
2区	140円	150円	170円		170円		190円	220円		220円		230円	250円
3区	200円	220円	240円		240円		260円	300円		300円		310円	330円
均一区間	140円	150円	160円		170円		180円	190円		200円		200円	230円
均一+1区	200円	220円	240円		240円		260円	300円		300円		310円	330円
均一+2区	260円	290円	320円		320円		340円	400円		400円		420円	440円
均一+3区	320円	350円	380円		380円		400円	450円		460円		480円	500円
均一+4区	350円	380円	410円		410円		440円	450円		460円		480円	500円
均一+5区	380円	410円	440円		440円		470円	450円		460円		480円	500円
均一+6区	410円	440円	470円		470円		500円	450円		460円		480円	500円

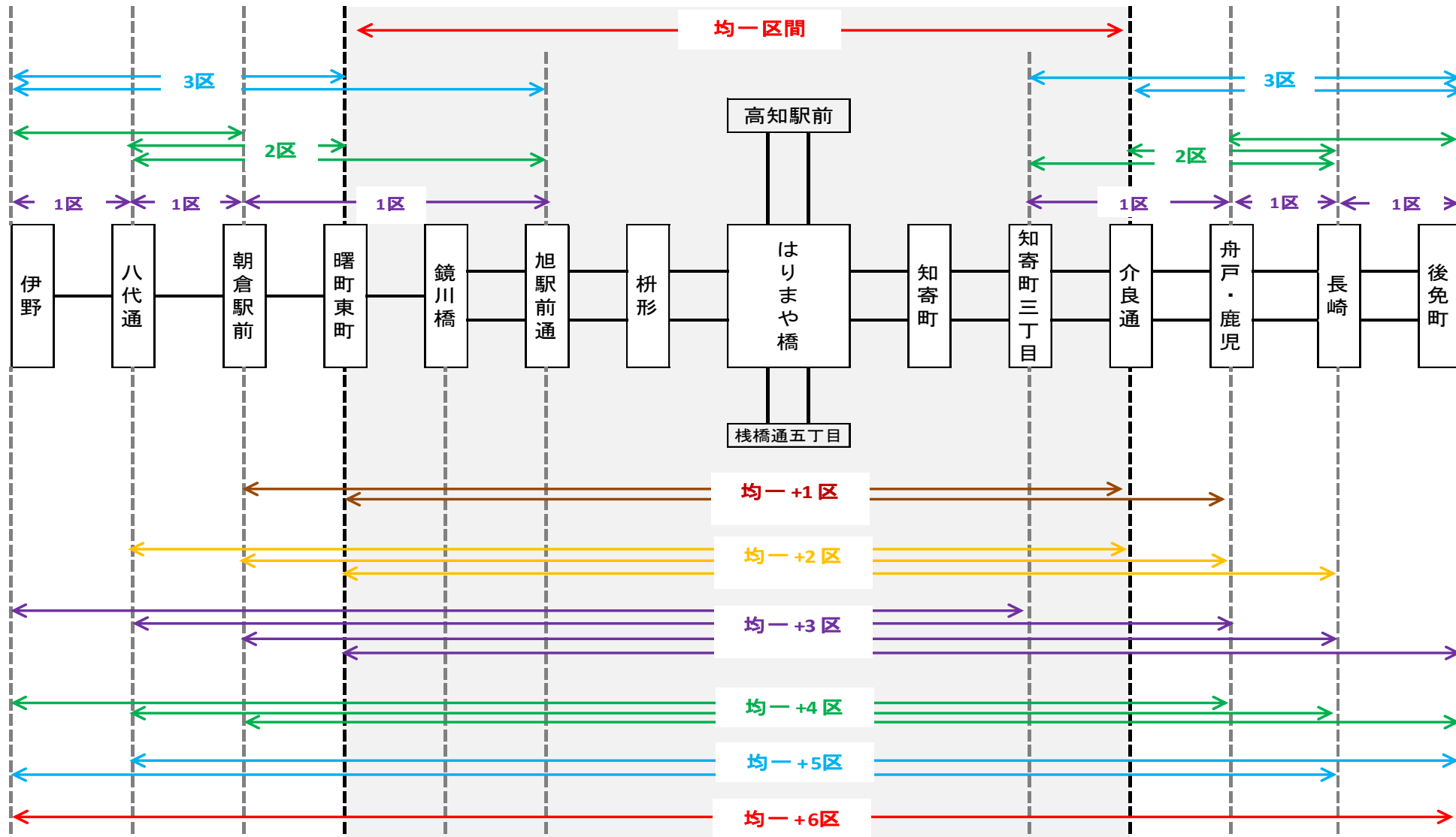
(参考)バス

均一区間	150円	160円	170円	180円	190円	改定なし	200円	200円	240円
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

【路面電車の状況】 運賃区界と運賃区分

◆運賃区界と運賃区分

令和7年4月1日 現在



(参考) バスの均一区間は「旭駅前通－知寄町三丁目」

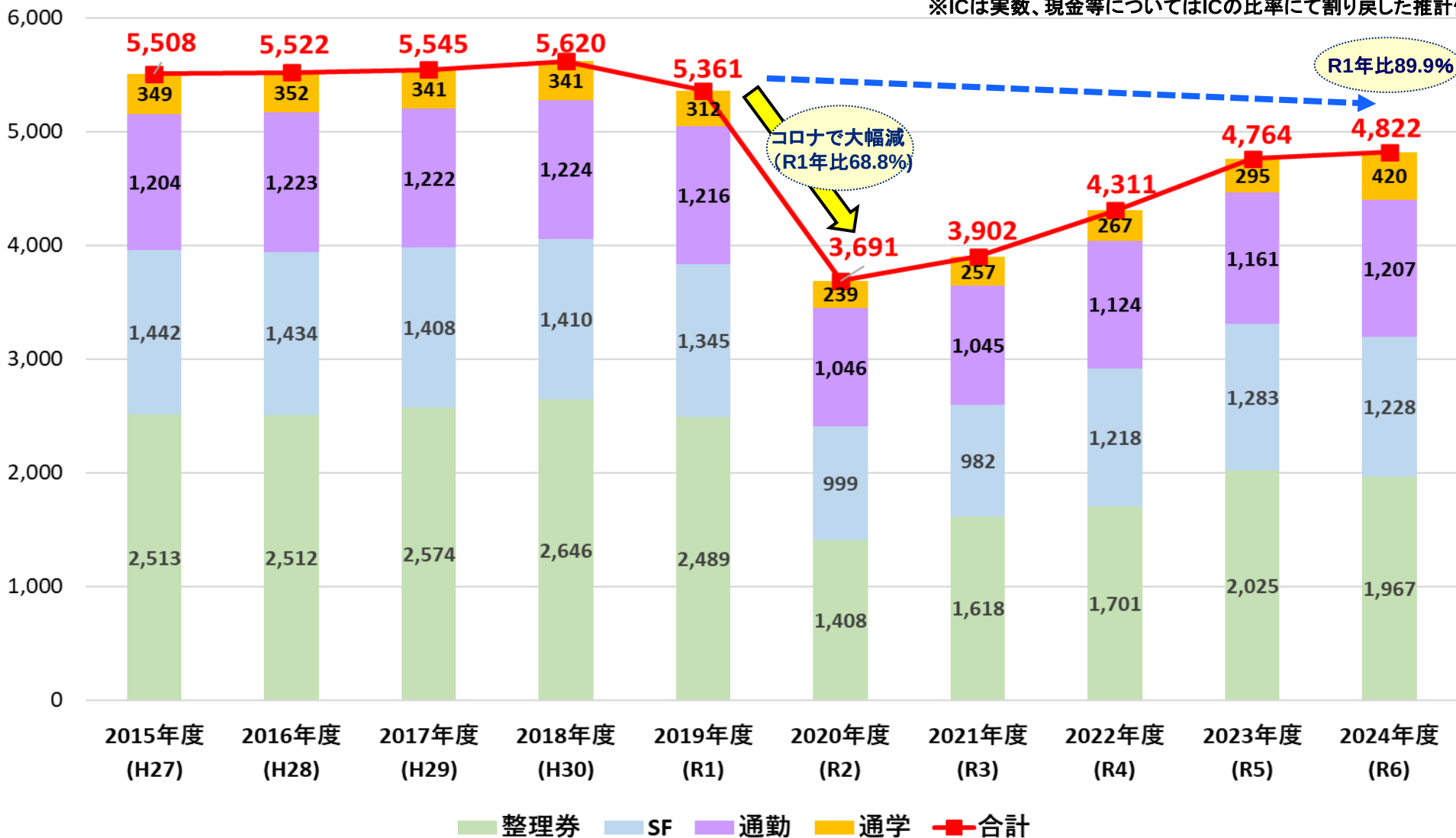


【路面電車の状況】 輸送人員の推移

【路面電車】輸送人員推移(2015～2024年度)

(単位:千人)

※ICは実数、現金等についてはICの比率にて割り戻した推計値



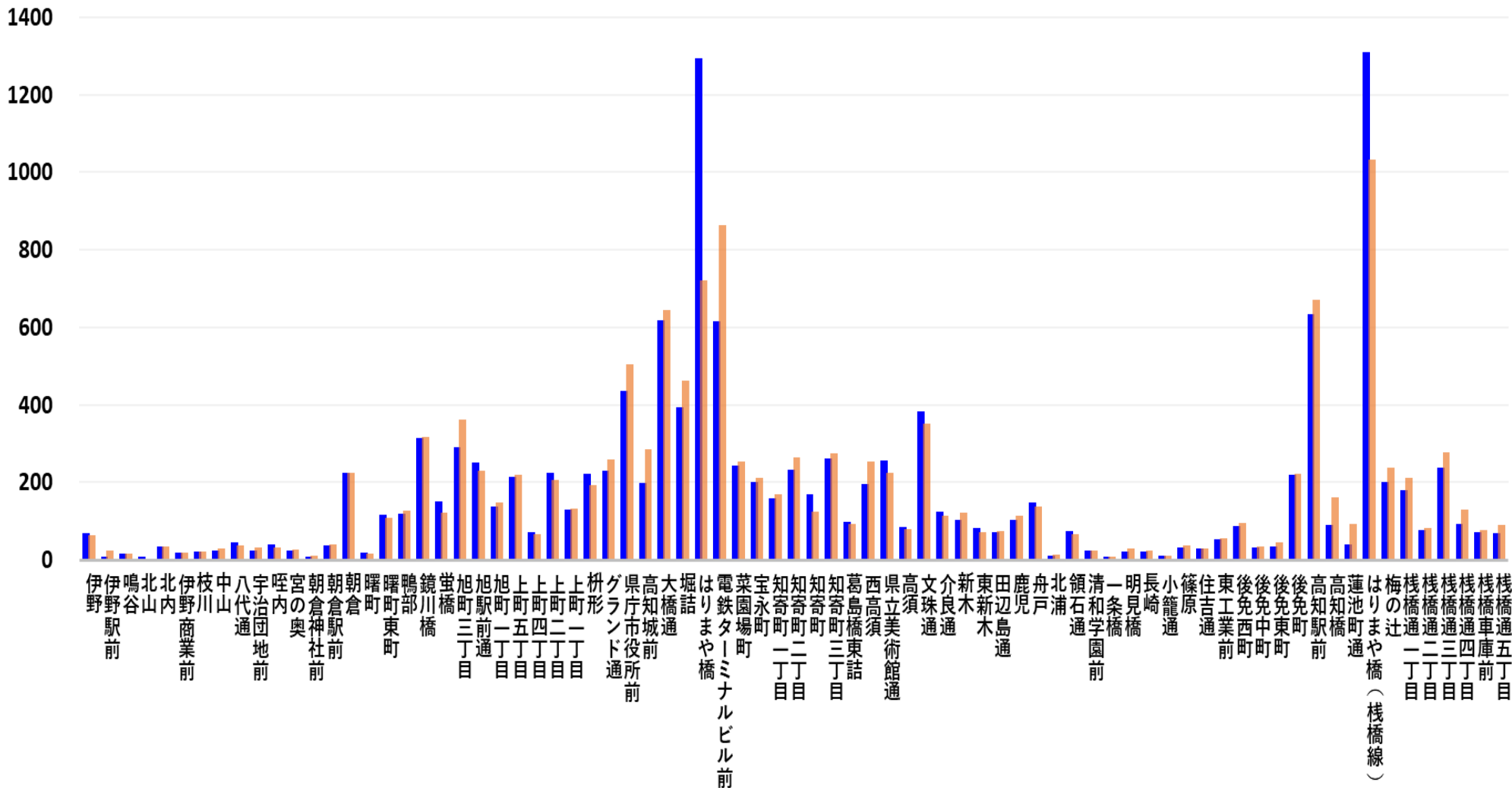
【路面電車の状況】

停留場別乗降者数(一日平均)

2024年度乗降者数/一日平均 (ICSF+定期+整理券)

(単位:人)

■ 乗車 ■ 降車



※乗換え・乗継ぎ利用は、それぞれ1乗降としてカウント

※ICは実数、現金等についてはICの比率にて割り戻した推計値

【路面電車の状況】

停留場別乗降者数(乗降の多い・少ない停留場)

(ベスト15)

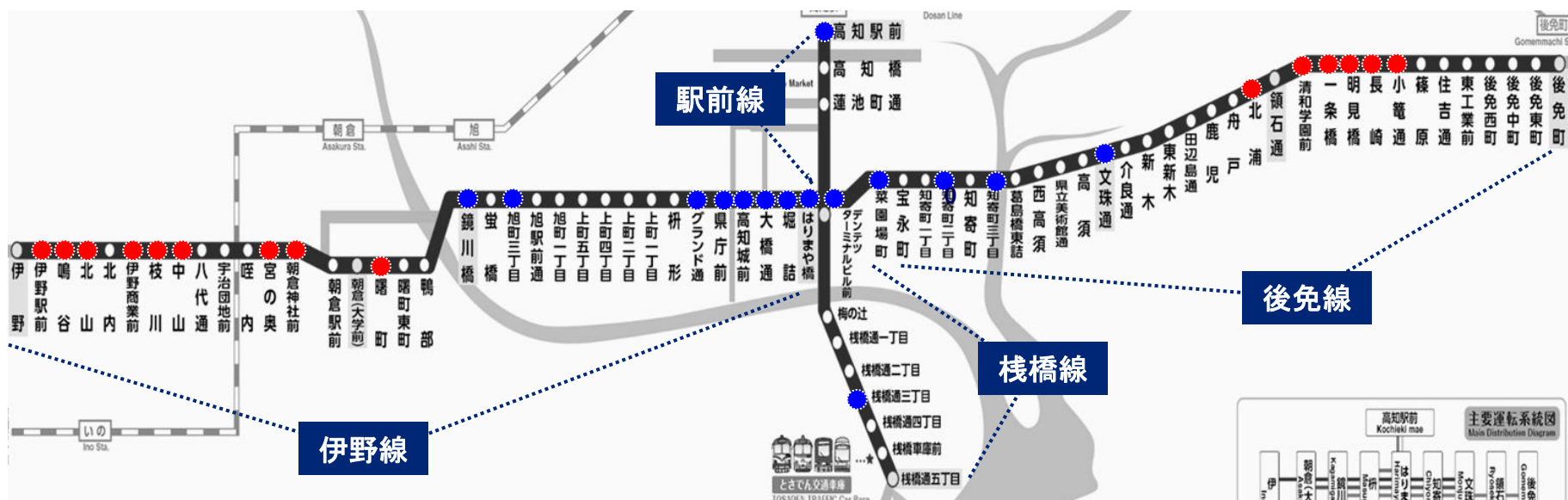
単位:人

停留場	路線	乗降者数計
はりまや橋	伊野線、後免線、駅前線、棧橋線	4,354
デンテツターミナルビル前	伊野線、後免線	1,479
高知駅前	駅前線	1,303
大橋通	伊野線	1,265
県庁市役所前	伊野線	942
堀詰	伊野線	856
文珠通	後免線	733
旭町三丁目	伊野線	651
鏡川橋	伊野線	632
知寄町三丁目	後免線	535
棧橋通三丁目	棧橋線	513
知寄町二丁目	後免線	497
菜園場町	後免線	495
グランド通	伊野線	489
高知城前	伊野線	482

(ワースト15)

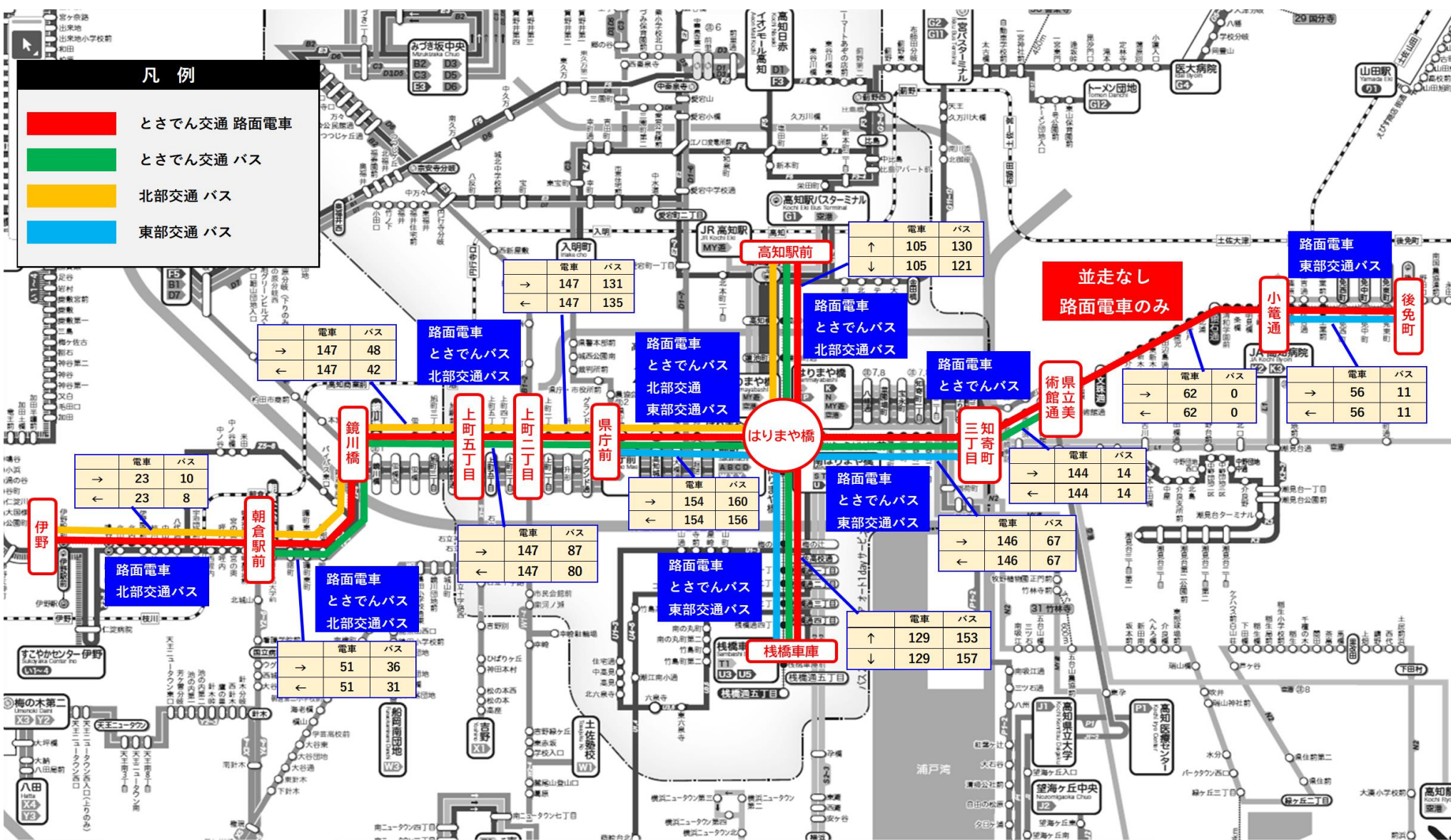
単位:人

停留場	路線	乗降者数計
北山	伊野線	10
一条橋	後免線	16
朝倉神社前	伊野線	19
小籠通	後免線	20
北浦	後免線	25
伊野駅前	伊野線	31
鳴谷	伊野線	31
曙町	伊野線	34
伊野商業前	伊野線	38
枝川	伊野線	42
長崎	後免線	45
明見橋	後免線	50
清和学園前	後免線	50
宮の奥	伊野線	51
中山	伊野線	55



【路面電車の状況】 路線バスとの並走区間

利用(目的地)の多い高知市中心部は、路線バスと並走している

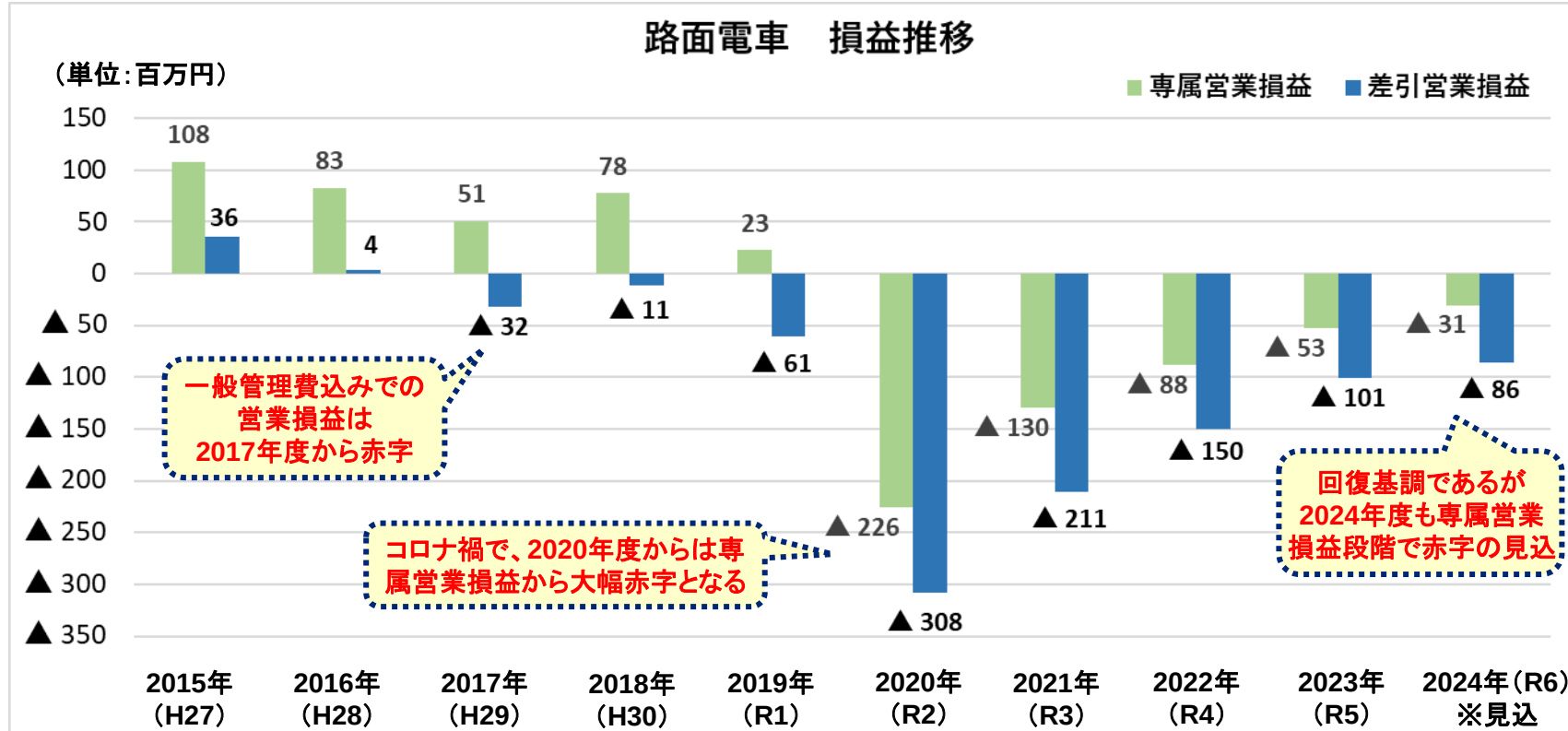


【路面電車の状況】 路面電車 損益推移(補助金除く)

■路面電車 損益推移 ※広告収入/費用含む

単位：百万円

	2015年 (H27)	2016年 (H28)	2017年 (H29)	2018年 (H30)	2019年 (R1)	2020年 (R2)	2021年 (R3)	2022年 (R4)	2023年 (R5)	2024年(R6) ※見込
差引収益	1,034	1,050	1,045	1,075	1,041	755	813	870	926	1,005
営業費計	926	967	994	997	1,018	981	943	958	979	1,036
専属営業損益	108	83	51	78	23	▲ 226	▲ 130	▲ 88	▲ 53	▲ 31
一般管理費等配分	72	79	83	89	84	82	81	62	48	55
差引営業損益	36	4	▲ 32	▲ 11	▲ 61	▲ 308	▲ 211	▲ 150	▲ 101	▲ 86



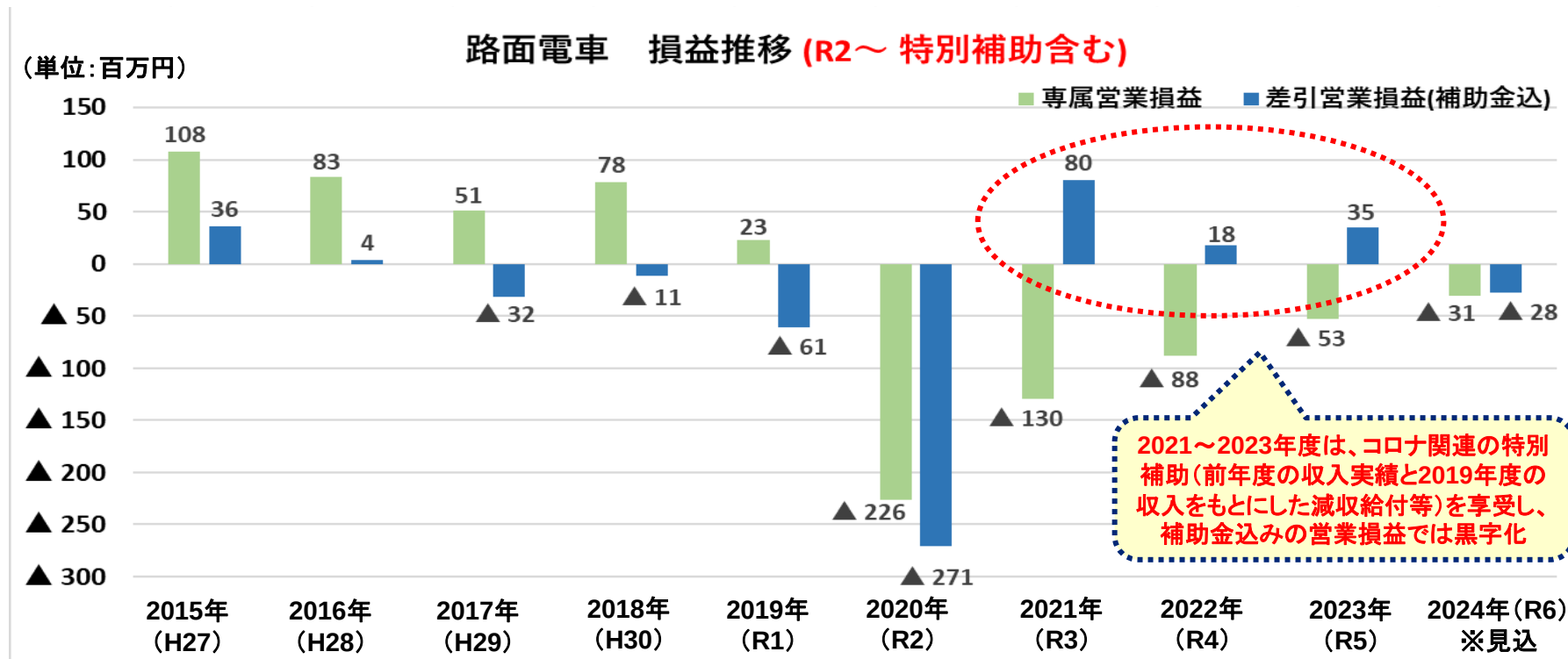
【路面電車の状況】 路面電車 損益推移(補助金含む)

■路面電車 損益推移 ※広告収入/費用含む

単位：百万円

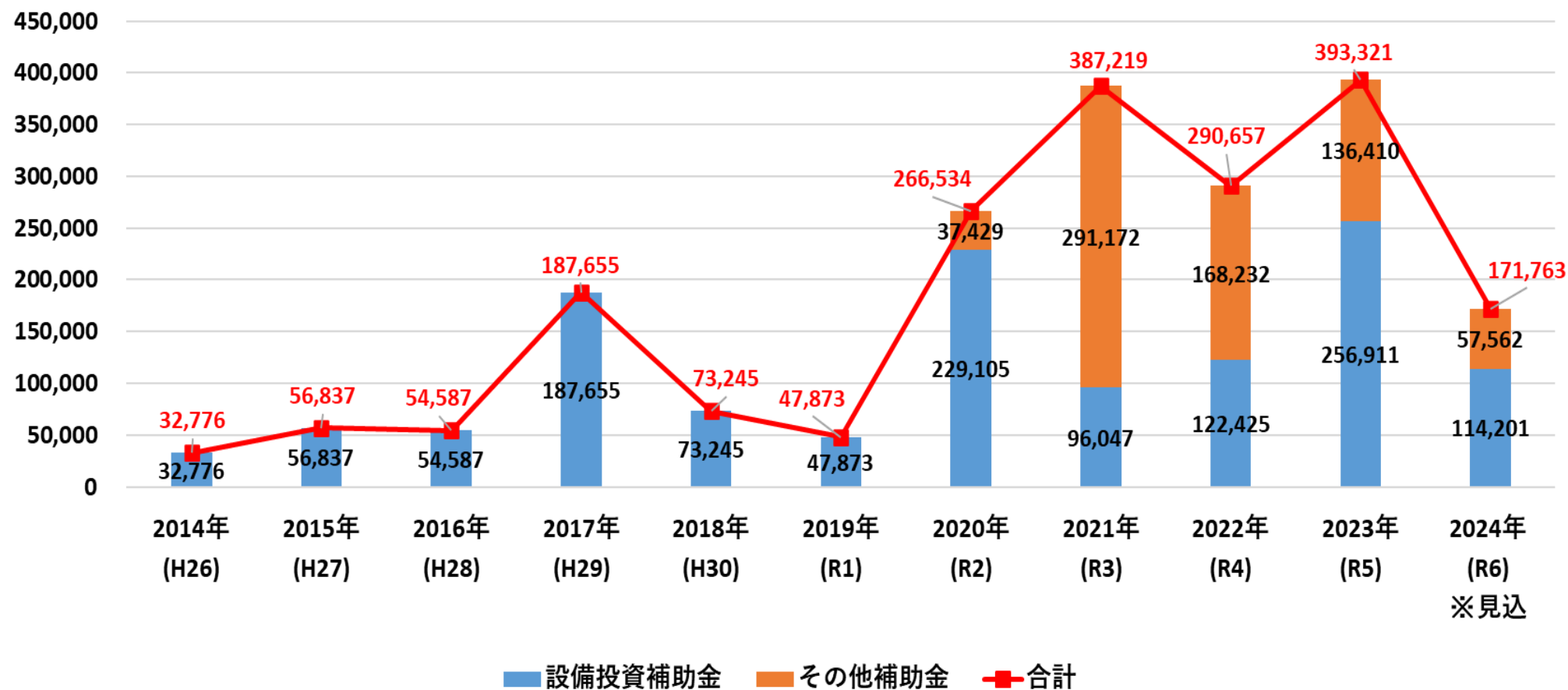
	2015年 (H27)	2016年 (H28)	2017年 (H29)	2018年 (H30)	2019年 (R1)	2020年 (R2)	2021年 (R3)	2022年 (R4)	2023年 (R5)	2024年(R6) ※見込
差引収益	1,034	1,050	1,045	1,075	1,041	755	813	870	926	1,005
営業費計	926	967	994	997	1,018	981	943	958	979	1,036
専属営業損益	108	83	51	78	23	▲ 226	▲ 130	▲ 88	▲ 53	▲ 31
一般管理費等配分	72	79	83	89	84	82	81	62	48	55
差引営業損益	36	4	▲ 32	▲ 11	▲ 61	▲ 308	▲ 211	▲ 150	▲ 101	▲ 86
特別補助金						37	291	168	136	58
差引営業損益(補助金込)	36	4	▲ 32	▲ 11	▲ 61	▲ 271	80	18	35	▲ 28

※営業損益に影響のある補助金のみ算入。近代化(設備補助)は、特別損益で相殺されるため含めない。



路面電車への行政支援額の推移

(単位：千円)



- 路面電車への行政支援について、現行の補助制度における通常補助は、設備投資に関する補助金のみ
- 2020年(R2)のコロナ禍以降、設備投資補助の拡充(2021～2022年)や、通常補助以外の補助金を享受(2021～2023年 減収給付等)
- 設備投資に係る補助金は、3年に1度の低床車両導入年度(2017年、2020年、2023年)は通常年度の倍以上の行政支援額となっている
- 2020年(R2)年のコロナ禍を境に、行政支援額は大きく増加

果たしている役割・社会貢献、事業収支では測れない価値

■ 輸送力(大量輸送)・便数・定時性

⇒他の交通モードに比べて輸送力大(大量輸送が可能)
便数も多く、道路状況の影響を受けず定時性確保

■ 高知県観光振興への寄与

⇒路面電車自体が観光資源、観光地・イベント会場への移動手段

■ 医療・福祉への寄与

⇒交通弱者の移動手段、健康増進

■ 交通渋滞・交通事故抑制への寄与

■ 環境問題への寄与

⇒CO₂削減で脱炭素社会の実現に貢献

■ 地域コミュニティとしての役割

⇒人と人とのつながり(コミュニケーションの増加)

特に、軌道沿線で実施される、よさこい祭
や花火大会、各種試験・式典・イベント等
の際には、その輸送力で利用者の移動を
支えており、その役割は非常に大きい

■ 地域経済への寄与

⇒移動手段(外出支援)として、地域活性化・経済活動への貢献

■ 教育への寄与

⇒通学先の選択肢拡大と家計負担軽減、社会活動や公共教育

■ 沿線地域の価値向上

⇒人口流出抑制、移住・定住促進

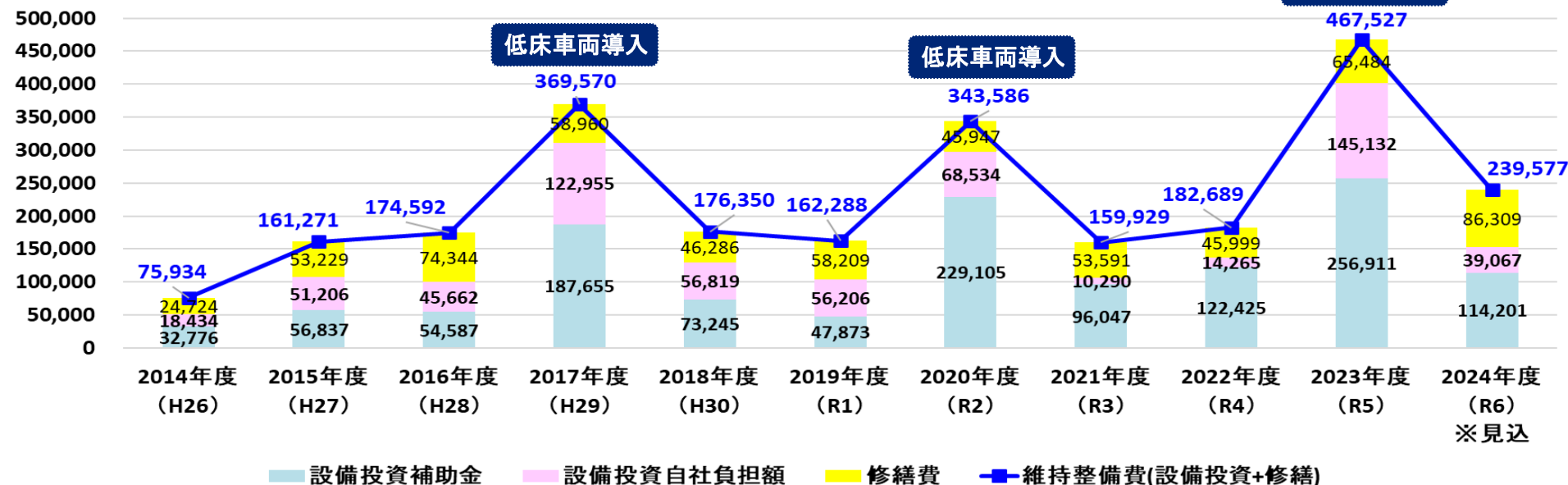
【路面電車の課題】

- 維持・整備費用負担
- 車両更新・老朽化
- 停留場等の施設整備
- 人員不足(乗務員・技術員)

【路面電車の課題】 維持・整備費推移(設備投資及び修繕費)

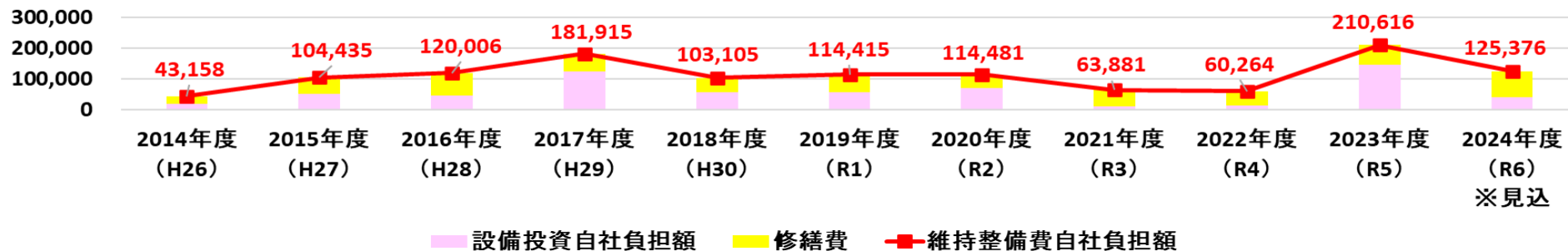
(単位:千円)

【維持整備費 総額推移(設備投資・修繕費)】



(単位:千円)

【維持整備費 自社負担額推移】



- 施設・車両等の維持整備に係るコスト負担が大きな課題(補助金受入後も1億円程度)、低床車両導入年度は通常年度の倍以上のコスト
- 今後も、安全性を損なわないよう、維持整備を継続していく必要がある



【路面電車の課題】 車両更新・老朽化の課題

令和7年4月1日現在

■保有車両台数

ワンマン車両			ツーマン車両		
形式	車両数	備考	形式	車両数	備考
100	1	低床車両	7	1	復元車両「維新号」
200	10	内)8両 非冷房	198	1	ノルウェー(オスロ)
590	2		320	1	オーストリア(グラーツ)
600	28		910	1	ポルトガル(リスボン)
700	3		貨車1	1	
800	4				
1000	2				
2000	3				
3000	3	低床車両			
計	56			5	
総計				60	

■車歴(ワンマン車両)

製造年	車両数	割合	車歴
昭和25年～29年	10	17.9%	71年以上
昭和30年～39年	37	66.1%	61～70年
昭和40年～49年	－	－	51～60年
昭和50年～63年	2	3.6%	37～50年
平成元年～9年	－	－	28～36年
平成10年～19年	4	7.1%	18～27年
平成20年～30年	1	1.8%	7～17年
令和元年～6年	2	3.6%	0～6年
計	56		

【車両老朽化】 ワンマン車両56両のうち、**47両(84%)**が、製造から**60年以上経過**した車両。
 その中でも製造から**71年以上経過**した、200形の10両は**不燃化未対応車両**で、うち8両は冷房設備がない。且つ、故障時の代替部品を製造していないものもあり、自社工場で何とか対応し運行を続けている状態。
 今後修繕ができなくなることが想定され、継続運用が困難となる懸念があるため、200形車両の更新が喫緊の課題となっている。**(現状の3年に1両の更新では追いつかない)**

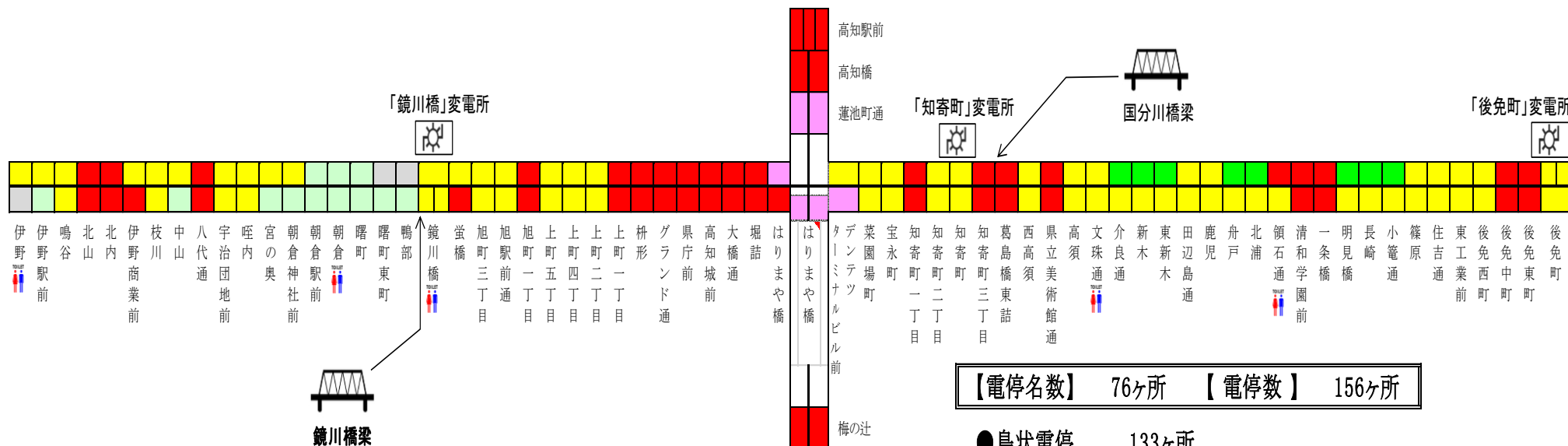
【低床化率】 ワンマン車両56両のうち、低床車両は4両。(低床化率 7.1%)

※平成30年から計画的に3年に1両導入(2億5千万円/1両)

→次期購入時は2億8千万円/1両程度

【施設】停留場・変電所・橋梁

2025年4月1日現在



【電停名数】 76ヶ所 【電停数】 156ヶ所

●島状電停 133ヶ所

- 54ヶ所 バリアフリー電停(高知橋、はりまや橋(いの行)は景観電停)
- 73ヶ所 島状電停(領石通(はりまや橋行)身体障害者用トイレ非対応の為バリアフリー電停に含まず)
- 6ヶ所 景観電停

●ノーガード電停 23ヶ所

- 8ヶ所 ノーガード電停(ITS対策)高度道路交通システム
- 12ヶ所 ノーガード電停(カラー舗装有)
- 3ヶ所 ノーガード電停(カラー舗装無)

■ 54ヶ所の停留場をバリアフリー整備済

※『公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン』に基づくバリアフリー化整備基準は、1日平均利用者数3,000人以上。当社の対象停留場は「はりまや橋」のみ

■ 156ヶ所のうち23ヶ所(14.7%)がノーガード電停

■ 棧橋車庫、変電所(3ヶ所)、鏡川橋梁は、現在の耐震基準を満たしていない ※棧橋地区は津波浸水エリア内

とさでん交通本社
車両工場(棧橋車庫)

【路面電車の課題】 人員不足(乗務員)

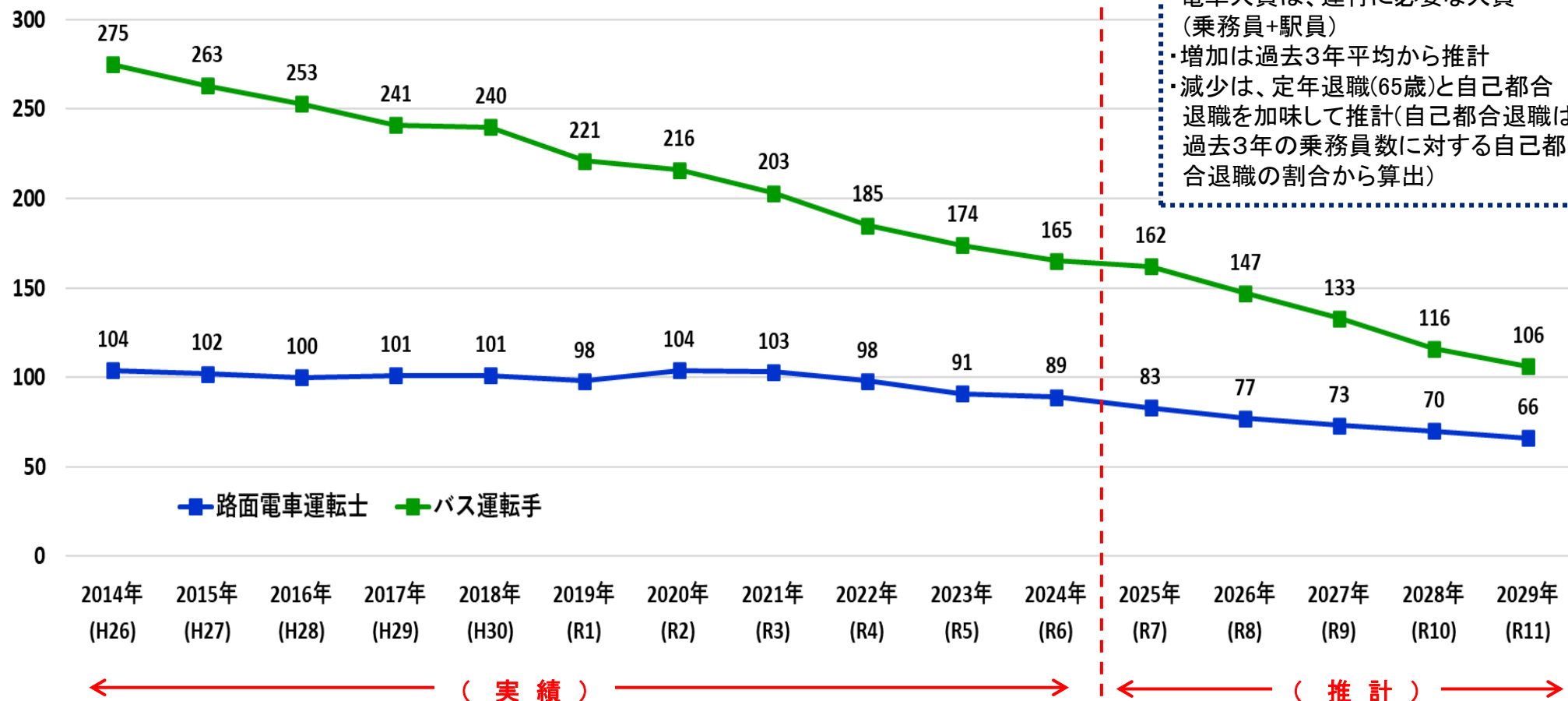
路面電車・バス 乗務員数推移

※年度末時点の人員数

〈推計〉

- ・電車人員は、運行に必要な人員(乗務員+駅員)
- ・増加は過去3年平均から推計
- ・減少は、定年退職(65歳)と自己都合退職を加味して推計(自己都合退職は、過去3年の乗務員数に対する自己都合退職の割合から算出)

(単位：人)



■路面電車運転士は、2024年度末時点で、2014年度末の104名から**15名減少**し89名

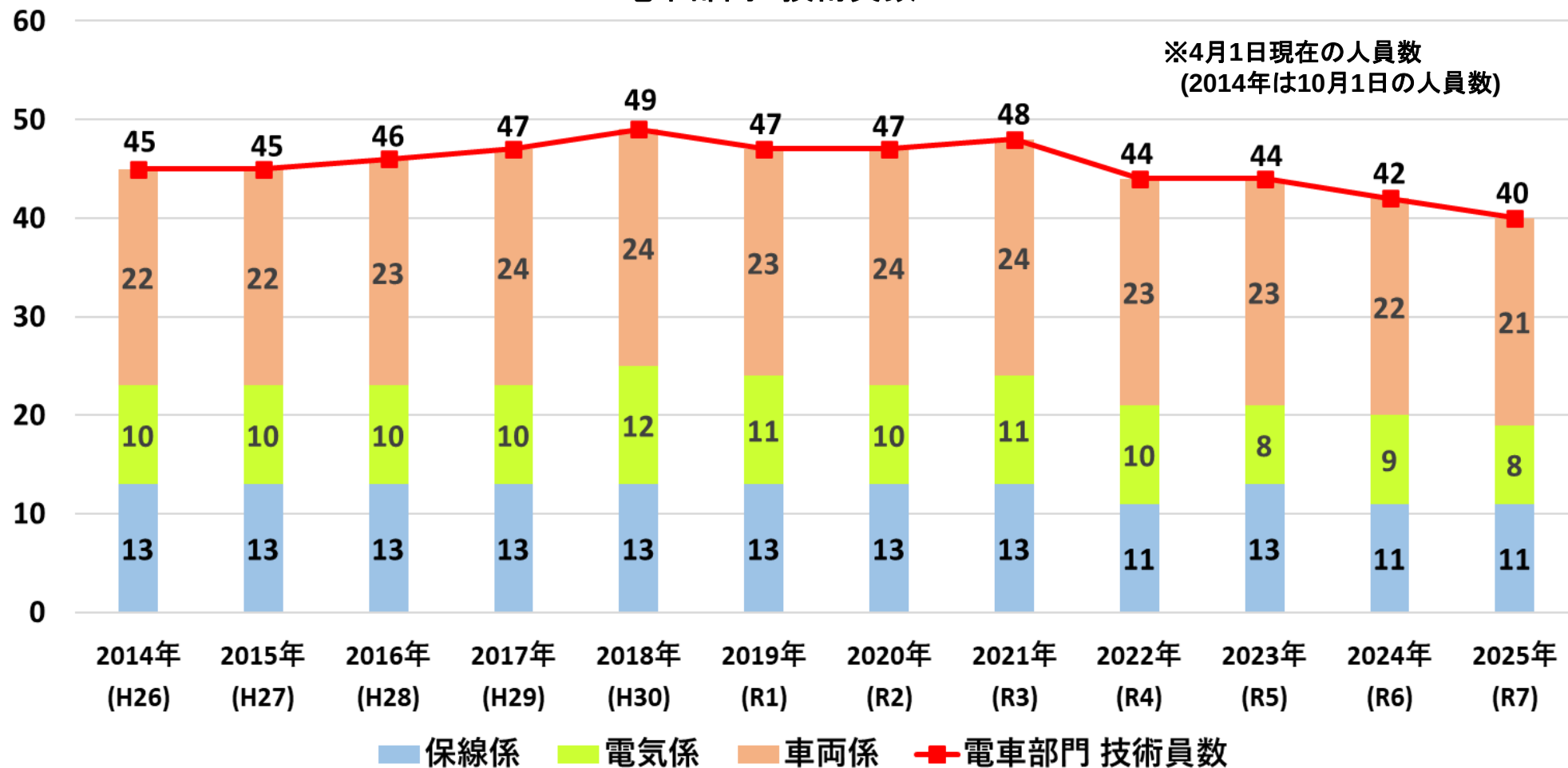
■推計では、5年後の2029年度末には、更に減少し**66名**となる見込

■このまま減少が続けば、**現状のダイヤ(便数等)・サービスの維持が困難**となる

【路面電車の課題】 人員不足(路面電車 技術員)

(単位：人)

電車部門 技術員数



■ 技術員数計は、2018年では49名であったが、現在は40名と9名減少(車両▲3名、電気係▲4名、保線係▲2)
 ■ 人員減少により、技術承継の課題、車両台数の維持やレール、電気関係の各施設整備への影響が懸念される

【参考】 沿線市町の人口推移

令和5年 国立社会保障・人口問題研究所推計

