



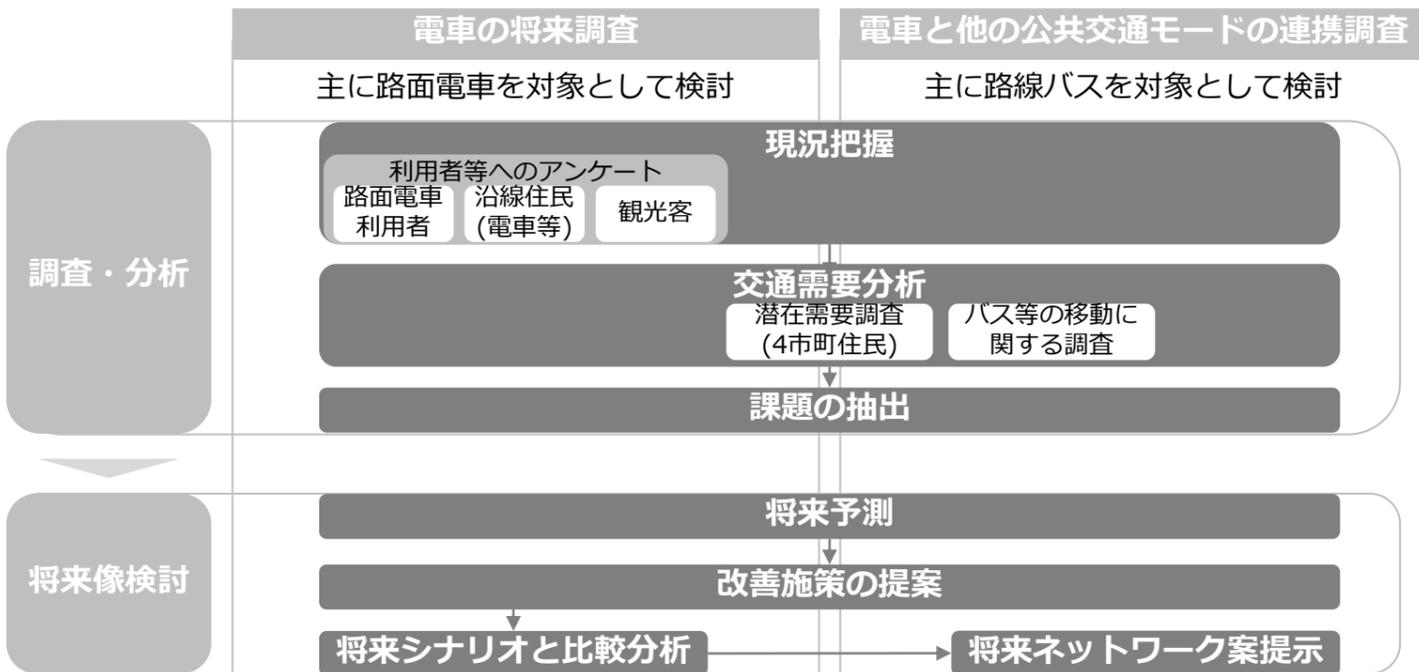
0. 前回検討会で示した検討方針の振り返り

調査目的

- 地域における持続可能で利便性の高い公共交通体系を構築するため、中長期的な公共交通ネットワークの再編方針及び10年後の路面電車の将来像の検討にあたって必要となる基礎資料を整備する。

報告内容

- 調査事業の進捗状況は次のとおりである。
- 9月に開催された前回の検討会以降、公共交通の運行・利用状況に係る現況把握を実施とともに、公共交通利用者へのアンケート調査や潜在需要調査などの各種調査を実施・分析を進めてきた。
- 今回の検討会では、主に現況把握結果及び各種調査の実施・分析状況を中心に中間報告する。



[1.路面電車の将来に関する調査]

- ①への対応状況：統計データや利用実態データ等をもとに、路面電車の運行状況、利用状況、路面電車やとさでん交通(株)の収支状況を整理し、路面電車の現状を把握。また、利用者へのアンケート調査等を実施することで、ニーズや意向等を把握
- ②への対応状況：論点にあわせた①の整理により、抽出・検討作業中

[2.路面電車と他の公共交通モードの連携に関する調査]

- ①への対応状況：路線バスの乗降調査結果等を基に、その運行状況や利用状況を整理し、路線バス利用時の主な行き先や輸送効率の低い路線などを把握
- ②への対応状況：各停留所周辺の沿線人口と利用者数の関係を整理し、沿線人口当たりの利用者が多い地域、少ない地域などを把握
- ③への対応状況：将来予測やネットワーク等の検討と一体的に実施中
- ④への対応状況：10月に路線バス等の利用者へのアンケート調査を実施し、その利用者層や利用目的・利用理由、利用頻度が高くなる取組、利用頻度が低くなる運行サービスの見直し等を整理し、利便性の高い将来ネットワークの検討に向けた利用者ニーズを把握
- ⑤への対応状況：10～11月にかけて潜在需要を把握するための調査を実施し、路線バスを利用するために必要と考える取組や路線バスで接続してほしい施設等を把握
- ⑥への対応状況：論点にあわせた上記の整理により、抽出・検討作業中

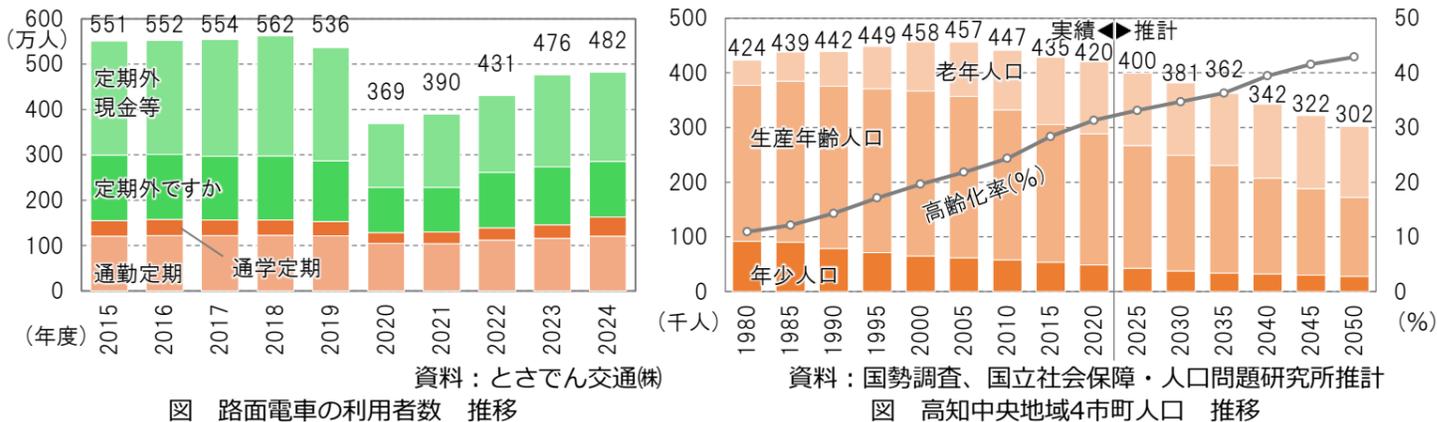
大分類	検討項目	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
1.路面電車の将来に関する調査	①現況把握	データ収集	データ整理・図面作成							
	②課題の抽出									
	③改善施策の提案									
	④将来シナリオと比較分析									
2.路面電車と他の公共交通モードの連携に関する調査	現況把握	①公共交通の運行状況の整理	データ収集	データ整理・図面作成						
		②各停留所周辺情報の整理								
		③主要なハブ施設の乗換利便性の整理								
	交通需要分析	④公共交通利用者を対象としたパーソントリップ調査の実施	調査内容・手法等の検討	調査実施	入力等	利用特性、需供ギャップの分析				
		⑤地域公共交通の潜在需要を把握するための調査の実施	調査内容・手法等の検討	調査実施	公共交通を利用するための条件等に関する分析					
	⑥課題の抽出									
	⑦将来予測			将来人口、開発計画等の整理		将来推計の実施	潜在需要等の加味			
	⑧将来ネットワーク案の提示							将来ネットワークの作成等		
路面電車あり方検討会										

本日

1. 路面電車の将来に関する調査

－前提－

- 令和6(2024)年度にとりまとめられた「高知県の中央地域における公共交通の将来像について」では、路面電車の将来の方向性を以下のように設定している。
 - ✓ **中期的（概ね5年後）には、現状維持が妥当**
 - ✓ **長期的（概ね10年後）には、あり方を幅広く検討**
- 路面電車利用者がコロナ禍前水準まで回復しない一方で、沿線人口減少や、今後の大規模投資（耐震化、車両更新等）を控えるなか、**現況の運行、利用、収支状況や沿線環境等を把握し、将来の路面電車のあり方を検討**する。



－論点整理－

【論点1】路面電車を取り巻く現況の把握と将来検討について

- 将来のあり方検討には、**路面電車事業としての視点**や、**まち全体の視点**から、路面電車の現状や趨勢を正しく認識したうえで、**地域公共交通全体としての将来の絵姿を描くことが重要**である。

☞ **路面電車の運行・利用・収支等の実態や、今後の設備投資・維持修繕費用検討、路面電車の価値の定量的な評価等**を通じて、**路面電車の将来のあり方を検討**することが必要である。

【論点2】路面電車の改善施策について

- 路面電車は、コロナ禍を経て**減便等による事業効率化**が図られている。しかしながら、**将来の人口減少**や、**大規模な設備投資**の可能性を踏まえると、利用者ニーズに合ったサービスへと改善を図り、**需要の維持・増進に努めることが重要**である。

☞ **路面電車へのニーズ把握や、自家用車を含む移動の実態把握等**を通じて、路面電車の利便性確保・改善を図り、利用促進につなげることが必要である。

【論点3】路面電車と他の交通モードとの連携について

- 地域公共交通の維持確保改善には、路面電車のみならず、路線バスをはじめとした他の公共交通との組み合わせにより、**利便性や持続性の高い地域公共交通ネットワークへ再構築**していくことが重要である。

☞ **路面電車のみでなく、路線バス等の他の公共交通モードの連携**により、利便性を確保しつつ持続性を確保したネットワークを構築することが必要である。

路面電車の実態

路面電車の運行実態

【便数（列車走行キロ）】

- 列車走行キロ（営業のために列車が走行した距離の年間計）は、令和2(2020)年頃の**コロナ禍前まで概ね横ばいで維持**されてきた。
- コロナ禍による利用者減少をうけて、**減便による列車走行キロ削減**が図られている。令和元(2019)年度と令和6(2024)年度を比較すると、**全体では約2割減**となっている。特に**伊野～鏡川橋間では、約4割減**と減便幅が大きくなっている。



図 路面電車の列車走行キロ推移

【便数（区間別）】

- 区間別の便数は、**鏡川橋～文珠通間**や**はりまや橋～棧橋車庫間**で300便/日超、**高知駅前～はりまや橋間**で200便/日超と多い。
- 文珠通以東、鏡川橋以西では100便/日強、伊野～朝倉間では51便/日と減少。ただし、**近隣のバス路線、鉄道路線等と比較すると多い便数を維持**している。（例えば、路線バスで最も本数の多い鳥越線で平日57本/日）

伊野	朝倉	鏡川橋	杵形	はりまや橋東西	高知駅前	蓮池町通	デンテツビル前	知寄町	文珠通	領石通	後免町
51	111	320	346	355	216	209	0	311	305	133	117
					9	209	38				
					64	309					
						309					
						198					

図 路面電車の運行便数 平日

資料：とさでん交通(株)時刻表

1. 路面電車の将来に関する調査

路面電車の実態

路面電車の利用実態

[輸送密度（営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員）]

・輸送密度は、**コロナ禍前まで2,000人/km・日を越えていた**ところ、コロナ禍で減少している。令和6(2024)年度には、2,000人/km・日まで回復している。

・**県内における他の鉄道線と比較すると、利用の多い傾向**があることが確認された。

※輸送密度は、コロナ禍前の令和元(2019)年度で、JR土讃線・琴平～高知2,657人/km・日、高知～須崎3,734人/km・日、須崎～窪川1,108人/km・日、JR予土線301人/km・日、土佐くろしお鉄道948人/km・日

・輸送密度2,000人/km・日は、一般的に鉄軌道として維持する一定の妥当性のある需要と言える。

※輸送密度は、鉄道線の利用実態を示す指標とされている。国鉄再建法や地域交通法等で様々な基準の定義が示されているが、近年では、4,000人/km・日が地域交通法基本方針で鉄道事業再構築事業の目安と明記されたほか、2,000人/km・日を基準としてJR各社が線区別収支を公表するなど、ひとつの基準となっている

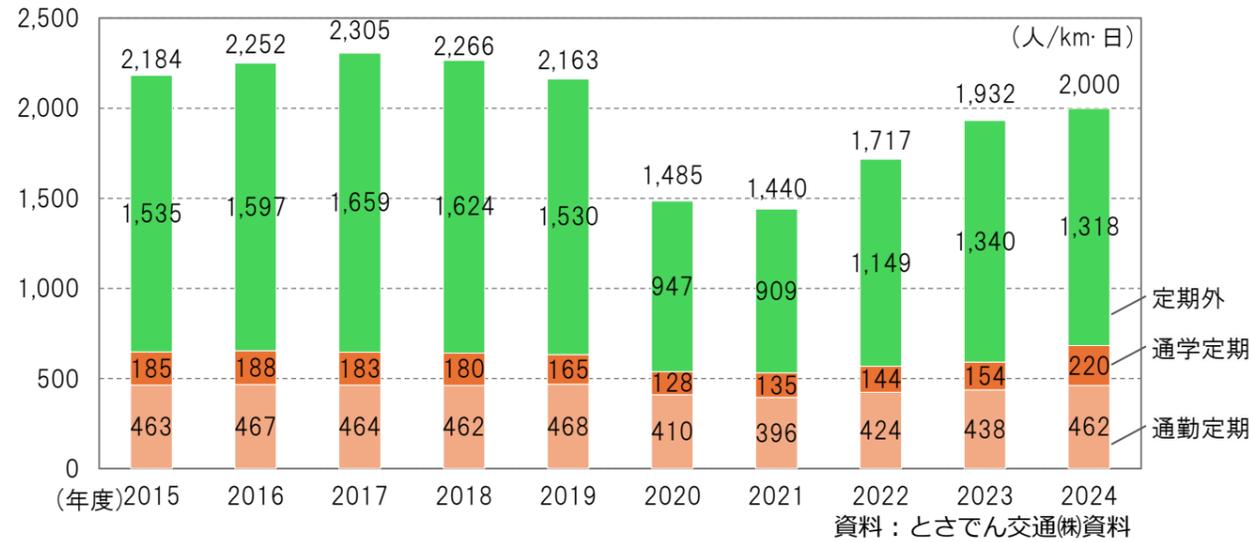


図 路面電車の輸送密度推移

[輸送人員]

・コロナ禍前までは**約550万人/年前後**で推移してきたが、**コロナ禍により減少**し、令和6(2024)年度では令和元(2019)年度比約9割に留まる。

・券種別にみると、**通勤定期、通学定期はコロナ禍前を上回る**。

☞定期や定期外ですか利用の回復状況を見ると、**地域内での需要は一定程度回復**していると推察される。なお、この需要回復には、沿線市町によるキャンペーンの影響も考えられる。

☞定期外ですか利用はコロナ禍前の約91%まで回復。ですかは高知県内のみで利用できるカードであることから、利用者は、沿線等の恒常的な利用者が中心と推察される。

・**定期外現金等利用はコロナ禍前の約79%と、他券種と比較して回復が鈍い**。

☞観光利用等を促すことで、利用増加の余地があると推察される。

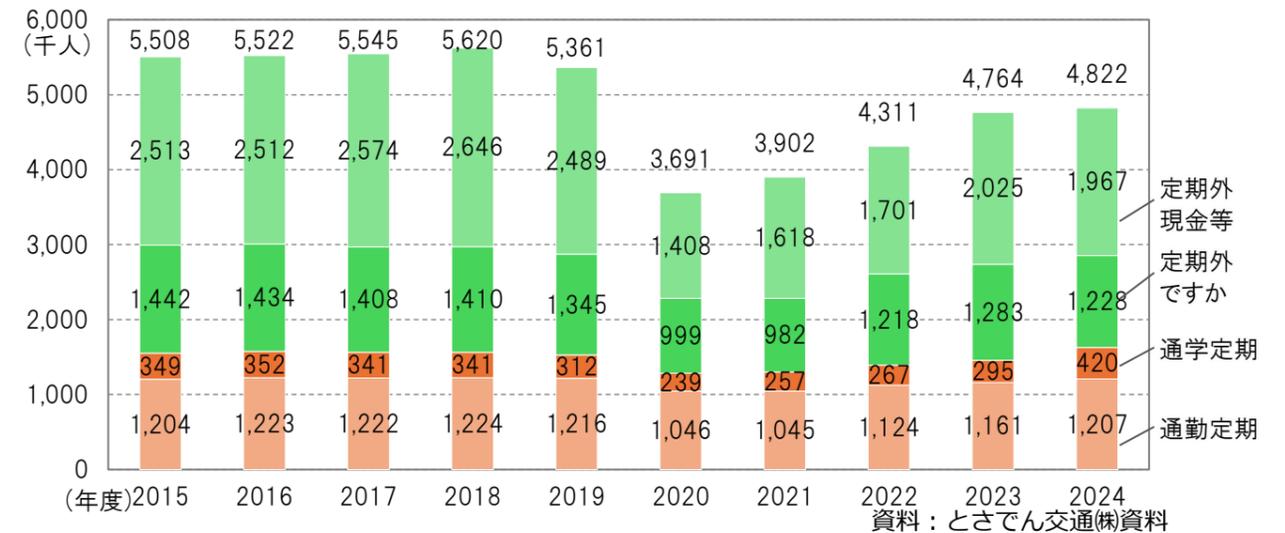


図 路面電車の利用者数推移

・区間別にみると、**高知市中心部に近いほど高く、中心部から離れるほど徐々に低下**する傾向にある。例えば、伊野～朝倉間は、はりまや橋～文珠通間の約1/16である。

表 路面電車の輸送密度 区間別 ※ですか利用者のみ。現金等利用者を含まない

区間	平日 :331日 土休 :156日		駅位置 (km) 累積キロ 区間キロ	輸送密度 (人/km・日)			参考 旅客キロ (人km/日)			
	平日	土休日		平日	土休日	年平均	平日	土休日	年平均	
東 伊野～朝倉			5.7	5.7	196	104	167	1,110	590	944
西 朝倉～鏡川橋			7.0	1.4	773	308	624	1,072	427	865
線 鏡川橋～はりまや橋			11.2	4.2	2,504	1,040	2,035	10,489	4,356	8,524
はりまや橋～文珠通			14.7	3.5	3,376	1,411	2,746	11,714	4,896	9,530
文珠通～領石通			18.0	3.3	1,486	589	1,199	4,969	1,968	4,007
領石通～後免町			22.1	4.1	936	344	746	3,838	1,409	3,060
南 高知駅前～はりまや橋			23.0	0.8	1,125	571	948	906	460	763
北 はりまや橋～棧橋通五丁目			25.3	2.4	832	400	693	1,968	945	1,641
線										
小計 東西線(伊野～はりまや橋)			11.2		1,128	478	920	12,672	5,373	10,334
東西線(はりまや橋～後免町)			10.9		2,133	887	1,734	23,275	9,678	18,920
南北線(高知駅前～はりまや橋)			0.8		1,125	571	948	906	460	763
南北線(はりまや橋～棧橋通五丁目)			2.4		832	400	693	1,968	945	1,641
計 東西線			22.1		1,499	616	1,216	33,193	13,645	26,931
南北線			3.2		906	443	758	2,874	1,405	2,404
全線計			25.3		1,425	595	1,159	36,067	15,051	29,335

資料：ですか利用実績（令和5(2023)年4月～翌年7月）

参考表 路面電車・路線バス 通学定期半額キャンペーン内容

項目	内容	備考
対象者	高知市・南国市・土佐市・いの町在住の通学定期購入者	中学生以上
期間	申込 令和6(2024)年3月18日(月) ～令和7(2025)年1月10日(金) 利用 令和6(2024)年3月18日(月) ～令和7(2025)年3月31日(月)	
対象路線	路面電車 全線 乗合バス とさでん交通(株)全線、 県交北部交通(株)全線、 高知東部交通(株)安芸⇔高知線 高知高陵交通(株)須崎⇔高岡西芝線 土佐市ドラゴンバス全線	

とさでん交通（電車・バス）の将来像検討のための調査 中間報告

1. 路面電車の将来に関する調査

路面電車の実態

路面電車の利用実態

[利用区間 平日]

- 平日利用者数をみると、**鏡川橋～はりまや橋間で完結する移動が全体の約2割**（約1,800人/日）、**鏡川橋～文珠通間まで広げると全体の約46%**（約4,600人/日）と多い。路線バス利用者数約6千人（令和7(2025)年度平日乗降調査 とさでん交通(株)）に匹敵する。
- 伊野～朝倉間では、乗車した249人/日のうち約45%が同区間で降車しており、**短区間利用でも需要**がみられる。
- 清和学園前～後免町間では、乗車した527人/日のうち約7割が文珠通～鏡川橋間で降車しており、**比較的長距離での乗車**が多い。

※はりまや橋での東西線・南北線間の乗継ぎは未反映（土休日も同様）

表 路面電車の利用者数 平日 ※ですか利用者のみ。現金等利用者を含まない

平日利用者数 (人/日) 表左側：乗車区間 表上側：降車区間	乗車計	降車計	乗降計	伊野	朝倉駅前	朝倉	鴨部	鏡川橋	はりまや橋	デンテツビル	文珠通	介良通	領石通	清和学園	後免町	高知駅前	はりまや橋	梅の辻	棧橋通五丁目
				⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔
降車計	9,826	9,826	19,652	256	377	3,682	2,434	552	527	1,296	702								
伊野⇔朝倉駅前	249	256	506	111	24	92	19	0	0	2	0								
朝倉⇔鴨部	384	377	761	27	2	259	81	3	0	9	2								
鏡川橋⇔はりまや橋	3,734	3,682	7,416	83	234	1,787	1,070	270	245	32	12								
デンテツビル⇔文珠通	2,115	2,434	4,548	23	92	953	745	164	130	2	8								
介良通⇔領石通	585	552	1,137	0	9	231	243	28	68	1	6								
清和学園前⇔後免町	527	527	1,054	0	4	201	183	65	64	0	9								
高知駅前⇔はりまや橋	1,220	1,296	2,516	0	0	24	2	1	0	596	596								
梅の辻⇔棧橋通五丁目	688	702	1,390	0	0	19	9	5	4	613	37								
不明	325	0	325	12	12	115	81	15	16	41	32								

平日構成比 (%) 表左側：乗車区間 表上側：降車区間	乗車計	降車計	乗降計	伊野	朝倉駅前	朝倉	鴨部	鏡川橋	はりまや橋	デンテツビル	文珠通	介良通	領石通	清和学園	後免町	高知駅前	はりまや橋	梅の辻	棧橋通五丁目
				⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔
降車計				2.6	3.8	37.5	24.8	5.6	5.4	13.2	7.1								
伊野⇔朝倉駅前	2.5	2.6	2.6	1.1	0.2	0.9	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0								
朝倉⇔鴨部	3.9	3.8	3.9	0.3	0.0	2.6	0.8	0.0	0.0	0.1	0.0								
鏡川橋⇔はりまや橋	38.0	37.5	37.7	0.8	2.4	18.2	10.9	2.8	2.5	0.3	0.1								
デンテツビル⇔文珠通	21.5	24.8	23.1	0.2	0.9	9.7	7.6	1.7	1.3	0.0	0.1								
介良通⇔領石通	6.0	5.6	5.8	0.0	0.1	2.3	2.5	0.3	0.7	0.0	0.1								
清和学園前⇔後免町	5.4	5.4	5.4	0.0	0.0	2.0	1.9	0.7	0.6	0.0	0.1								
高知駅前⇔はりまや橋	12.4	13.2	12.8	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	6.1	6.1								
梅の辻⇔棧橋通五丁目	7.0	7.1	7.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0	6.2	0.4								
不明	3.3	0.0	1.7	0.1	0.1	1.2	0.8	0.2	0.2	0.4	0.3								

資料：ですか利用実績（令和5(2023)年4月～翌年7月）

[利用区間 土休日]

- 土休日は、利用者数が**平日の約5割程度**まで減少する。
- 利用形態は、平日と類似した傾向が見られる。また、利用者数は、概ね全ての区間で平日が土休日を上回る。
- 運行便数は、現在土休日で平日よりわずかに少ないものの、概ねサービスレベルが維持されている。運行を利用実態にあわせてさらに効率化する場合は、土休日を中心とした運行の見直しが想定される。

表 路面電車の利用者数 土休日 ※ですか利用者のみ。現金等利用者を含まない

土休日利用者数 (人/日) 表左側：乗車区間 表上側：降車区間	乗車計	降車計	乗降計	伊野	朝倉駅前	朝倉	鴨部	鏡川橋	はりまや橋	デンテツビル	文珠通	介良通	領石通	清和学園	後免町	高知駅前	はりまや橋	梅の辻	棧橋通五丁目
				⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔
降車計	4,746	4,746	9,491	139	139	1,703	1,236	252	197	730	351								
伊野⇔朝倉駅前	130	139	269	62	10	46	10	0	0	2	0								
朝倉⇔鴨部	146	139	285	13	1	95	30	0	0	6	1								
鏡川橋⇔はりまや橋	1,707	1,703	3,410	44	88	895	468	109	80	18	6								
デンテツビル⇔文珠通	1,050	1,236	2,286	11	30	405	452	90	59	1	2								
介良通⇔領石通	264	252	515	0	2	97	124	17	23	0	0								
清和学園前⇔後免町	194	197	391	0	1	69	78	24	22	0	0								
高知駅前⇔はりまや橋	655	730	1,385	0	0	0	1	0	0	365	288								
梅の辻⇔棧橋通五丁目	343	351	694	0	0	6	4	0	0	305	27								
不明	257	0	257	9	8	89	69	11	12	32	26								

土休日構成比 (%) 表左側：乗車区間 表上側：降車区間	乗車計	降車計	乗降計	伊野	朝倉駅前	朝倉	鴨部	鏡川橋	はりまや橋	デンテツビル	文珠通	介良通	領石通	清和学園	後免町	高知駅前	はりまや橋	梅の辻	棧橋通五丁目
				⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔	⇔
降車計				2.9	2.9	35.9	26.0	5.3	4.1	15.4	7.4								
伊野⇔朝倉駅前	2.7	2.9	2.8	1.3	0.2	1.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0								
朝倉⇔鴨部	3.1	2.9	3.0	0.3	0.0	2.0	0.6	0.0	0.0	0.1	0.0								
鏡川橋⇔はりまや橋	36.0	35.9	35.9	0.9	1.9	18.8	9.9	2.3	1.7	0.4	0.1								
デンテツビル⇔文珠通	22.1	26.0	24.1	0.2	0.6	8.5	9.5	1.9	1.2	0.0	0.0								
介良通⇔領石通	5.6	5.3	5.4	0.0	0.0	2.0	2.6	0.4	0.5	0.0	0.0								
清和学園前⇔後免町	4.1	4.1	4.1	0.0	0.0	1.4	1.7	0.5	0.5	0.0	0.0								
高知駅前⇔はりまや橋	13.8	15.4	14.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	6.1								
梅の辻⇔棧橋通五丁目	7.2	7.4	7.3	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	6.4	0.6								
不明	5.4	0.0	2.7	0.2	0.2	1.9	1.5	0.2	0.3	0.7	0.5								

資料：ですか利用実績（令和5(2023)年4月～翌年7月）

とさでん交通（電車・バス）の将来像検討のための調査 中間報告

1. 路面電車の将来に関する調査

路面電車の実態

路面電車の経営実態

[営業収支]

- ・営業収入は、10億円超で推移してきたところ、**コロナ禍を受け減少**したものの、その後回復し、令和6(2024)年度には5年ぶりに10億円を超えた。これには、需要回復のほか、令和6(2024)年11月1日の**運賃改定**（例えば市内均一区間を200円から30円値上げ）の効果が推察される。
 - ・営業収入の内訳をみると、**旅客運輸収入では、定期外の占める割合が大きい**。ただし、定期外収入はコロナ禍前比約86%に留まる。また、運輸雑収の大部分は広告料収入である。
 - ・**営業費用は、概ね横ばい**で推移してきている。内訳をみると、**運転費の占める割合が特に大きく**なっている。なお、今後は、燃料費、人件費、物価等の高騰や、大規模な設備投資（耐震化、車両更新等）で費用が増加する可能性がある。
- ⇒今後の設備投資に対する財源をどのように確保するかが課題となる。

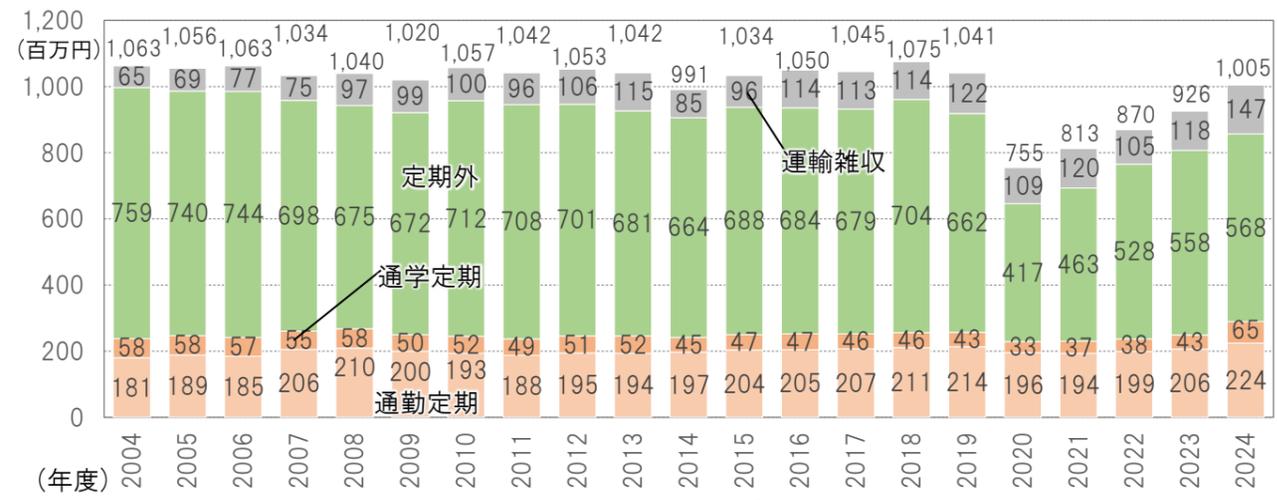


図 営業収入

資料：鉄道統計年報、とさでん交通(株)

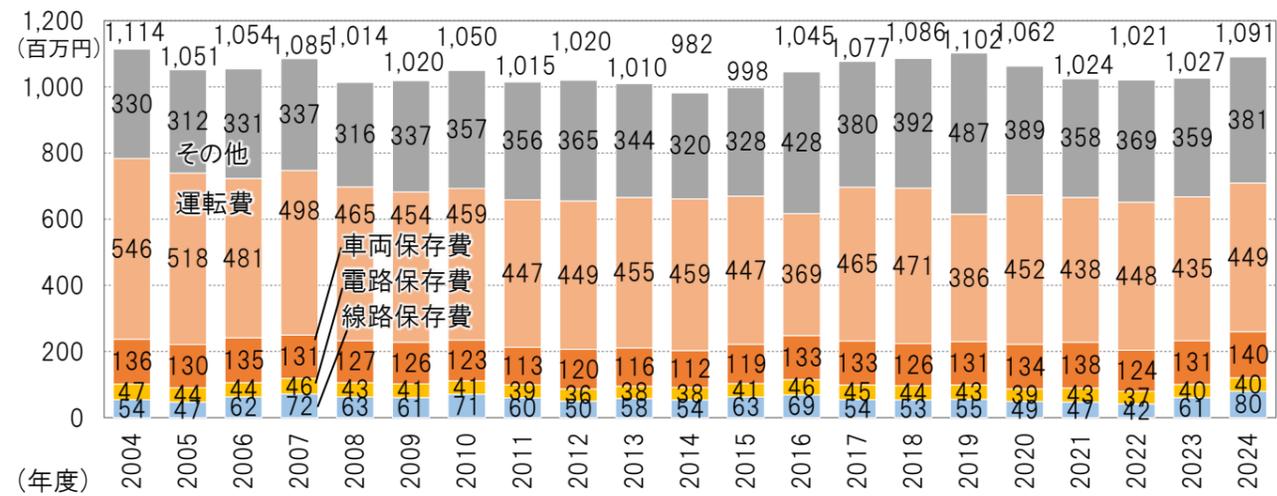
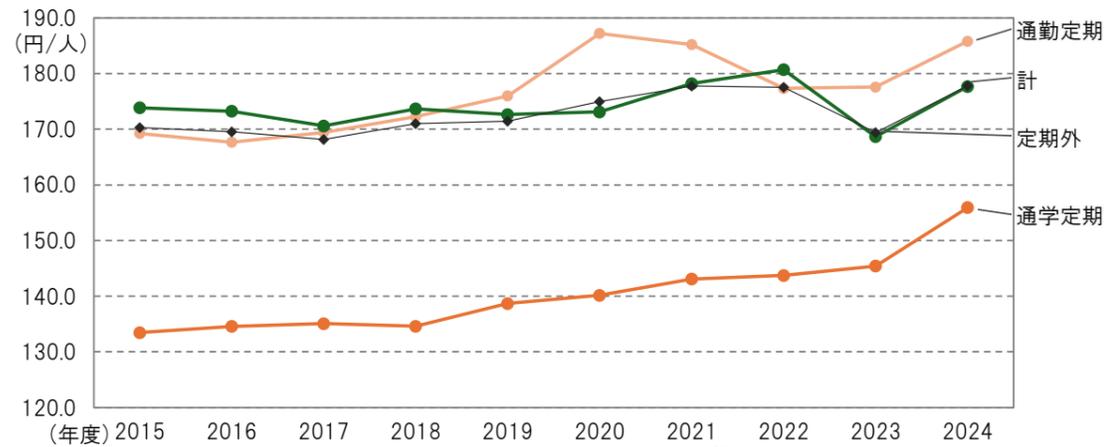


図 営業費用

資料：鉄道統計年報、とさでん交通(株)

[旅客単価]

- ・推移をみると、**全体として上昇傾向**にある。特に令和6(2024)年度は、11月1日の運賃値上げの影響が推察される。
- ・券種別にみると、特に**通勤定期、定期外の単価が高く**、通学定期では低い。
- ⇒事業性改善にむけた収益強化には、利用者数、単価とも経営に影響の大きな定期外の利用促進が特に重要となっている。



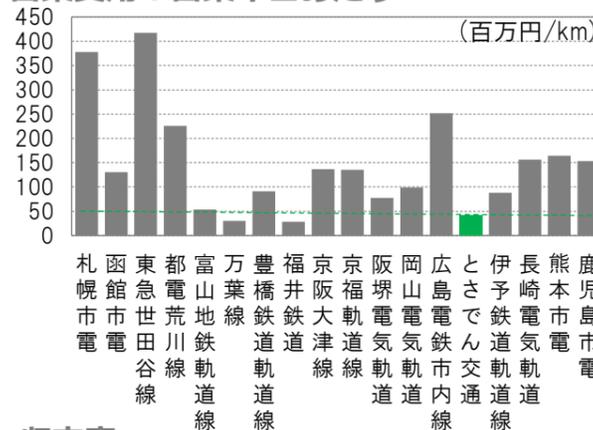
資料：とさでん交通(株)時刻表

図 旅客1人あたり単価

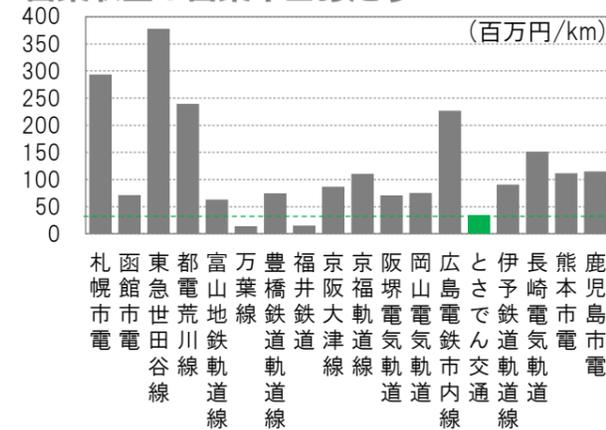
他事業者との比較

- ・**営業費用、営業収益とも**、営業キロあたりで見ると**小さい**。**収支率は、比較的高い**。
- ⇒全国でも営業キロが比較対象の事業者中最長であることも影響していると推察。
- ・統計上の比較での整理であり、収益・費用等の整理が異なる可能性があるため、今後ヒアリング等により精査が必要。

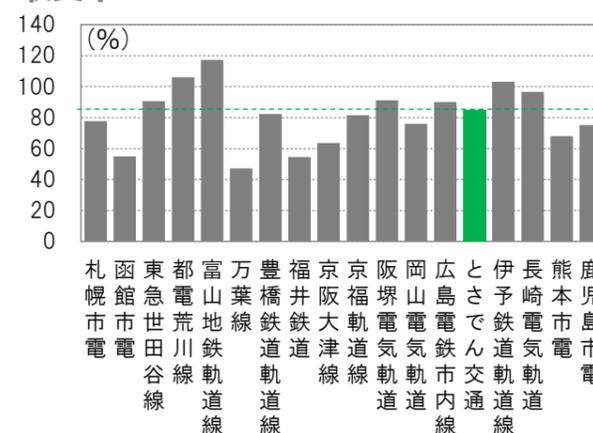
営業費用：営業キロあたり



営業収益：営業キロあたり



収支率



資料：鉄道統計年報（令和4(2022)年度 国土交通省）

図 全国の軌道事業者比較：営業収支

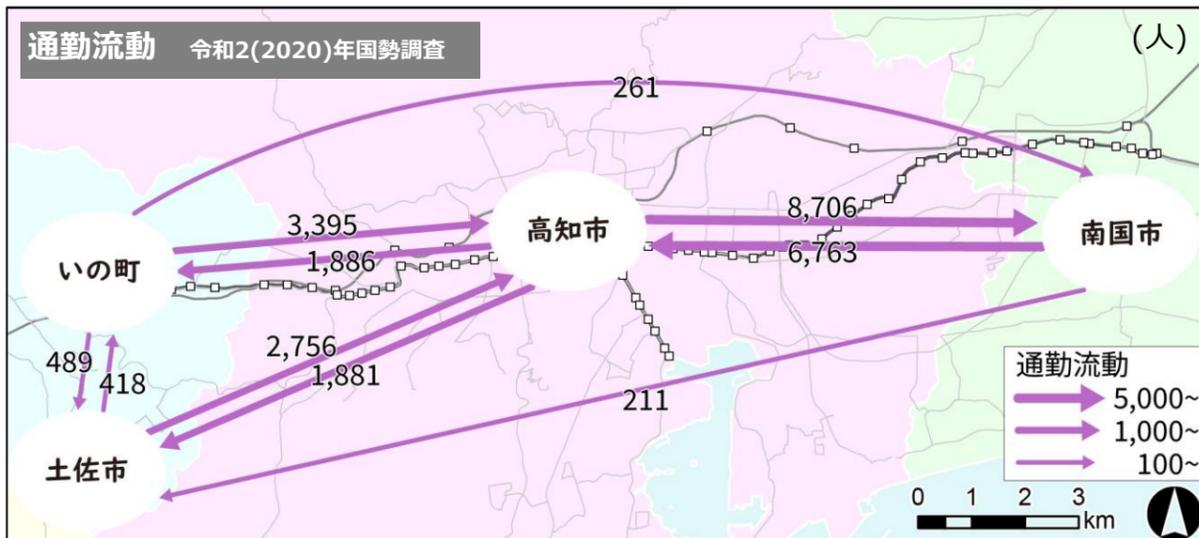
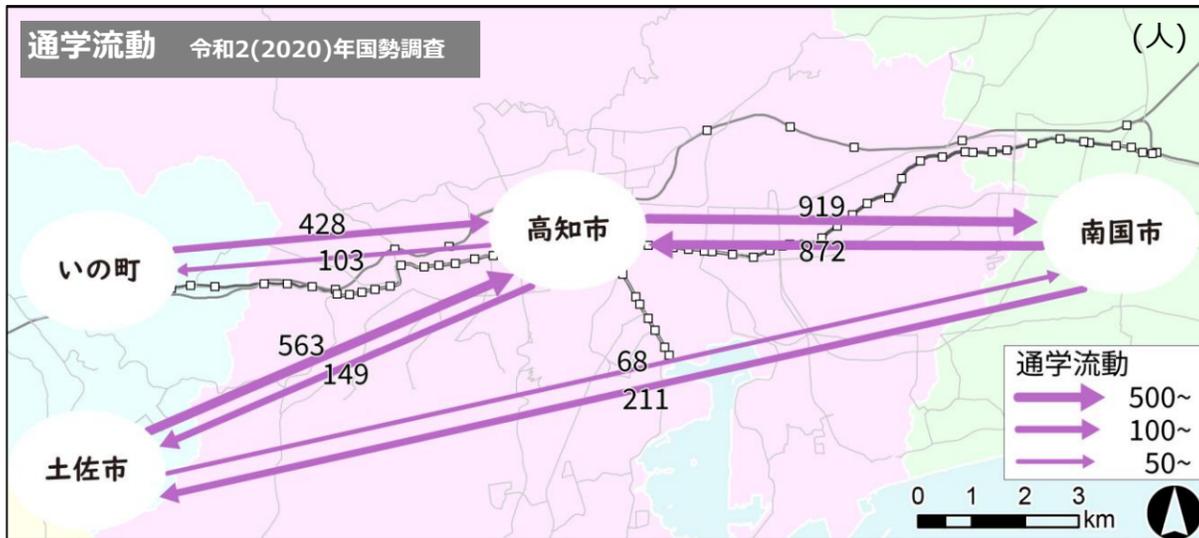
1. 路面電車の将来に関する調査

沿線環境の実態

人の移動

[通勤・通学先]

- ・通勤、通学とも、**高知市への各市町からの流入超過**となっている。
- ・交通ネットワークとしては、高知市を中心とした放射状のネットワークの維持確保改善が必要とされているといえる。



[通勤・通学手段]

- ・路面電車を含む鉄道は、通勤では3%程度、通学では1割程度の利用となっている。
- ・通勤で見ると、**自家用車が最多**となっているほか、割合が増加傾向にある。一方で、自転車、自動二輪、乗合バスは、減少傾向にある。
- ・通学で見ると、**自転車が最多**となっている一方で、割合は減少傾向にある。また、**自家用車や送迎バス等の割合が、年々増加**している。

- ☞通学では、保護者送迎や、私学等を中心とした送迎サービスの充実が推察され、地域公共交通との競合となっている可能性がある。
- ☞地域公共交通の利用促進にあたっては、こうした**潜在需要のニーズを満たすこと**が必要である。

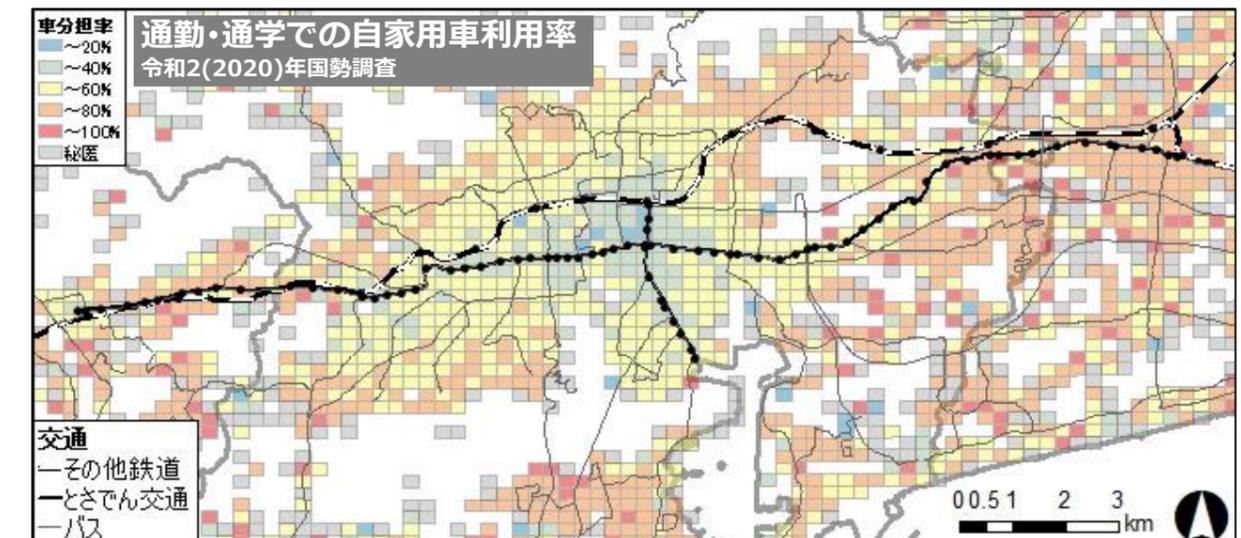
表 通勤・通学手段の推移

複数回答(%)		人数(人)	徒歩のみ	鉄道	乗合バス	送迎バス	自家用車	タクシー	自動二輪	自転車	他・不詳
通勤	2000	185,193	5.2	3.2	3.6	0.3	58.7	0.8	11.7	19.7	2.1
	2010	169,168	4.6	2.8	2.3	0.2	61.9	0.3	10.4	19.0	3.9
	2020	165,459	4.8	3.1	1.9	0.4	67.2	0.3	7.8	16.7	4.4
通学	2000	27,129	9.1	10.5	6.6	1.3	8.4	0.1	7.6	66.5	0.9
	2010	22,060	9.9	9.9	4.8	1.8	10.7	0.0	8.0	63.6	1.9
	2020	17,705	9.0	12.8	4.0	3.7	14.5	0.1	4.0	60.9	6.6

資料：国勢調査

[自家用車]

- ・通勤・通学での自家用車利用は、鉄軌道やバス路線から離れるほど、割合が高くなっている。
- ☞公共交通が自家用車利用の削減に寄与していると推察される。



とさでん交通（電車・バス）の将来像検討のための調査 中間報告

1. 路面電車の将来に関する調査

ニーズ調査：利用者

※11月中旬回収分までの1,640票による速報集計

- ・令和7(2025)年10月（平日、休日 計4日）に利用者向けのアンケートを実施した。
- ・方法は、主要電停及び路面電車に車内で調査票を配布のうえ郵送回収、または対面でのヒアリングとした。
- ・調査期間中に、約5千票を配布した。

移動実態

[路面電車利用日の外出目的]

- ・路面電車利用日の外出目的は、**通勤、買物、娯楽・飲食等**の順に多い。
- ・年齢階層別にみると、小中高大では通学が、10～64歳では通勤が最も多くなっている。65歳以上では、買い物が増えている。また75歳以上では、通院等での利用も増加する。
- ☞路面電車が、通勤・通学のほか、自家用車を運転できない・しづらい人の**日常生活まで幅広く利用されている**実態が推察される。

表 路面電車利用日の外出目的

年齢別（複数回答）（%）	小中高大	10-29歳	30代	40代	50-64歳	65-74歳	75歳-	計
通勤	9.0	51.5	49.6	52.0	48.0	20.4	6.6	32.5
買物	16.2	12.1	13.8	16.7	14.6	28.0	36.9	21.7
娯楽・飲食等	18.0	15.2	19.5	16.7	14.4	20.1	22.1	18.0
旅行・観光	1.8	18.2	12.2	10.8	10.9	12.5	5.4	10.0
通院・見舞・通所	2.7	1.5	4.1	6.4	4.9	9.5	21.1	8.8
業務	4.5	1.5	4.9	4.9	6.6	2.6	3.2	4.5
スポーツ・レジャー	0.0	3.0	0.8	4.4	4.1	4.9	7.9	4.6
通学	56.8	3.0	0.8	0.5	0.8	0.3	0.0	4.5
習い事・塾等	4.5	1.5	2.4	3.4	1.6	4.6	6.3	3.6
知人宅等訪問	2.7	1.5	1.6	1.0	1.2	4.9	5.4	2.9
その他	9.9	9.1	7.3	10.3	9.1	16.4	20.2	12.6
n	111	66	123	204	485	304	317	1,623

[日常的に利用する移動手段や、運転免許保有状況]

- ・日常的に利用する移動手段は、路面電車が最多で、次いで自家用車の運転となる。
- ・自動車運転免許は、75歳以上で返納割合が高い傾向にある。
- ☞**自家用車を運転できるが、路面電車を選んで利用している人の存在**が推察される。

表 ふだんの移動手段

年齢別 年間利用日数(日/年)	小中高大	10-29歳	30代	40代	50-64歳	65-74歳	75歳-	計
路面電車	194.1	162.4	167.1	171.4	170.6	150.1	142.3	161.9
JR土讃線・土佐くろしお鉄道	29.7	26.5	32.9	20.6	16.6	29.9	16.7	22.3
路線バス・コミュニティバス	38.7	29.8	36.8	39.6	33.4	58.0	58.8	43.5
自家用車の運転	71.0	118.7	121.4	126.5	125.9	78.3	55.7	102.9
家族等による送迎	85.5	35.2	45.3	56.3	50.1	48.3	46.5	51.4
n	112	66	121	202	481	290	314	1,598

表 運転免許保有状況

年齢別（択一回答）（%）	小中高大	10-29歳	30代	40代	50-64歳	65-74歳	75歳-	計
持っている	28.6	78.1	85.1	88.5	86.4	57.5	16.7	62.9
返納検討中	1.0	0.0	0.0	0.0	1.1	5.6	2.3	1.9
返納済	1.0	0.0	0.0	1.0	2.4	12.9	39.7	11.3
取得経験なし	69.5	21.9	14.9	10.5	10.2	24.0	41.3	23.9
n	105	64	114	191	462	287	305	1,534

路面電車の価値や効果

[路面電車廃止の場合の影響]

- ・「不便になる」といった自分自身への影響を懸念する声が約9割で、全世代で1位となった。
- ・「まちの魅力がさがる」「外出を控える人が増加する」「まちの元気がなくなる」といった地域への悪影響を上げる声も多数。「今と変わらない」のほか、「便利になる」といった好影響への回答は全項目で5%を下回る。
- ☞路面電車は、**単なる移動手段としてだけでなく、地域に必要な存在として認知**されている。

表 路面電車廃止の場合の影響

年齢別（複数回答）（%）	小中高大	10-29歳	30代	40代	50-64歳	65-74歳	75歳-	計
不便になる	93.6	83.9	86.3	90.9	91.0	91.8	93.4	91.2
まちの魅力がさがる	45.0	27.4	53.8	57.6	56.9	57.0	50.2	53.5
外出を控える人が増加する	46.8	25.8	38.5	49.5	44.3	58.4	67.2	51.1
まちの元気がなくなる	32.1	21.0	38.5	35.9	39.7	44.7	53.4	41.5
渋滞が増加する	38.5	50.0	50.4	47.5	47.1	32.3	20.0	38.8
観光客が減少する	37.6	37.1	37.6	34.8	32.4	32.3	21.6	31.6
働く場所が減少する	15.6	8.1	27.4	18.7	16.8	18.9	15.1	17.4
交通事故が増加する	14.7	14.5	26.5	21.2	16.0	11.0	15.7	16.3
人口が減少する	11.9	9.7	10.3	17.7	14.7	10.3	17.4	14.0
自然環境が悪くなる	5.5	3.2	10.3	12.1	10.0	10.0	13.1	10.2
廃線跡活用で自動車が走りやすくなる	8.3	1.6	6.0	8.1	2.8	2.7	2.0	3.8
新しいまちづくりのきっかけになる	2.8	1.6	1.7	4.0	2.8	2.1	2.0	2.5
市町・県財政が改善する	0.9	1.6	2.6	1.0	2.1	2.1	0.7	1.6
バスが増えて便利になる	2.8	1.6	0.9	1.0	1.5	1.4	1.0	1.3
今とかわらない	0.0	0.0	0.9	3.0	0.6	0.7	0.3	0.8
その他	4.6	3.2	4.3	5.1	4.9	2.4	5.2	4.4
わからない	1.8	4.8	1.7	1.5	0.9	0.0	2.6	1.4
n	109	62	117	198	469	291	305	1,561

[路面電車の価値や効果]

- ・**便利さにかかる選択肢**「いつでも利用できて安心」「安心・安全に移動できる」といった回答が多い他、「まちのシンボルとなる」「道路混雑が緩和」といった、**外部経済効果**の回答も多い。
- ☞**路面電車の持つ定性的価値**が確認された。

表 路面電車の価値や効果

年齢別（複数回答）（%）	小中高大	10-29歳	30代	40代	50-64歳	65-74歳	75歳-	計
いつでも利用できて安心	79.2	67.7	72.3	77.6	80.9	88.3	91.6	82.7
安心・安全に移動できる	49.1	50.0	58.9	59.9	62.7	67.8	71.4	63.2
まちのシンボルとなる	47.2	46.8	59.8	65.1	67.5	64.7	52.2	60.7
道路混雑が緩和	51.9	54.8	53.6	57.3	59.4	45.2	42.1	51.9
環境にやさしい	33.0	32.3	48.2	57.3	52.1	56.2	57.9	52.1
地域の魅力・価値向上	55.7	50.0	56.3	54.7	47.7	44.5	40.1	47.7
沿線の賑わい創出	26.4	21.0	36.6	41.7	48.4	48.1	39.1	42.0
観光地等の賑わい増加	53.8	53.2	58.9	55.7	42.3	36.7	22.6	41.5
長くこの地域に暮らせる	24.5	25.8	34.8	35.4	38.0	40.3	53.5	39.4
交通事故が減少	25.5	19.4	30.4	30.2	25.2	19.4	21.9	24.2
沿線商店等の売上増加	21.7	17.7	24.1	22.9	17.4	24.0	22.6	21.1
自宅から通って費用が安い	20.8	25.8	27.7	26.0	20.4	8.8	16.2	18.8
人口減少緩和	8.5	11.3	8.9	17.7	14.5	11.3	23.6	15.0
進学先の選択肢が増える	34.0	14.5	22.3	21.9	12.8	6.4	8.1	14.0
その他	2.8	0.0	3.6	8.3	6.1	8.1	4.7	5.8
n	106	62	112	192	461	283	297	1,523

1. 路面電車の将来に関する調査

二一ズ調査：利用者

※11月中旬回収分までの1,640票による速報集計

項目別の評価

[重視度と満足度]

- 路面電車の項目別に、重視していること、満足していることを把握し、それぞれの回答割合をもとに、散布図により示した。
- 満足度、重視度とも高い「**重点維持項目**」では、**便数、定時性や自宅・目的地と電停の距離**があがった。
- 満足度が低く、重視度の高い「**重点改善項目**」では、**深夜運行**があがった。終電の延長が利用者から望まれている。
- その他の項目は、満足度が低く、重視度も低い、改善項目となった。
- ☞満足には至っていないものの、改善への優先度は低く、改善しても利用増加につながりにくいものと推察される。

[満足度と不満度]

- 路面電車の項目別に、満足していること、不満なことを把握し、それぞれの回答割合をもとに、散布図により示した。
- 満足度が高い項目では、**自宅・目的地と電停の距離や定時性、便数等**があがった。
- 満足度が低く、**不満度が高い**項目は、**振動・騒音や深夜運行、電停環境、バリアフリー等**があがった。
- ☞満足度の高い項目のサービスレベル維持や、不満の多い項目でのサービスレベル改善は、満足度向上に寄与すると思われる。一方で、施策に要する費用等をみながら、左記の重視度も考慮しつつ、路面電車の改善による利用促進につなげていく必要がある。

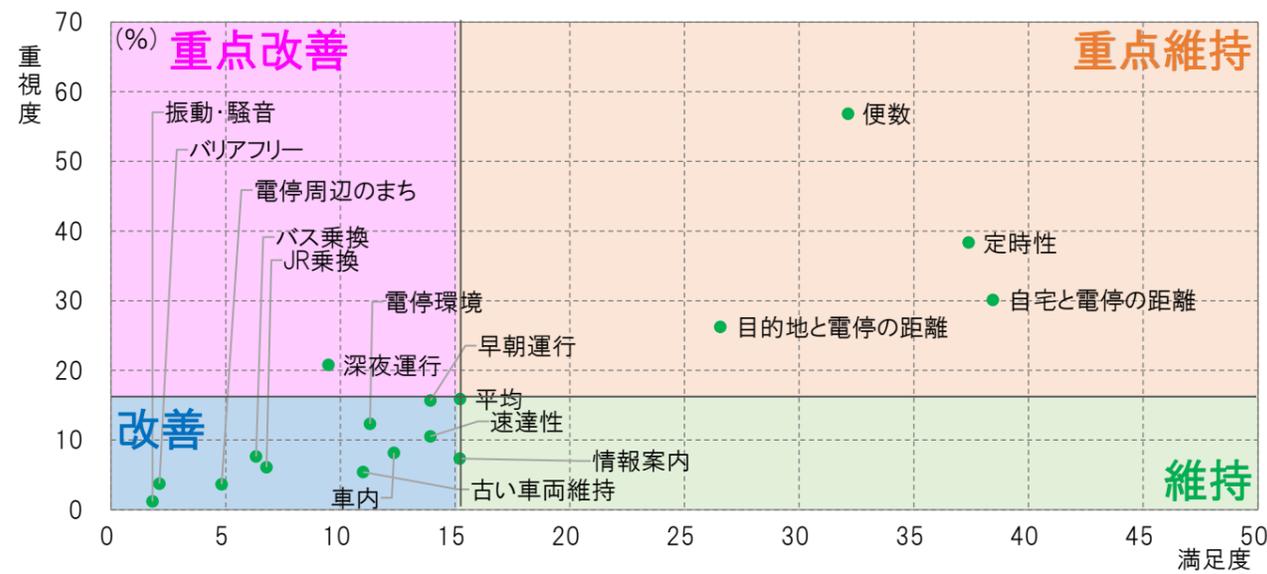


図 路面電車にかかる重視度と満足度

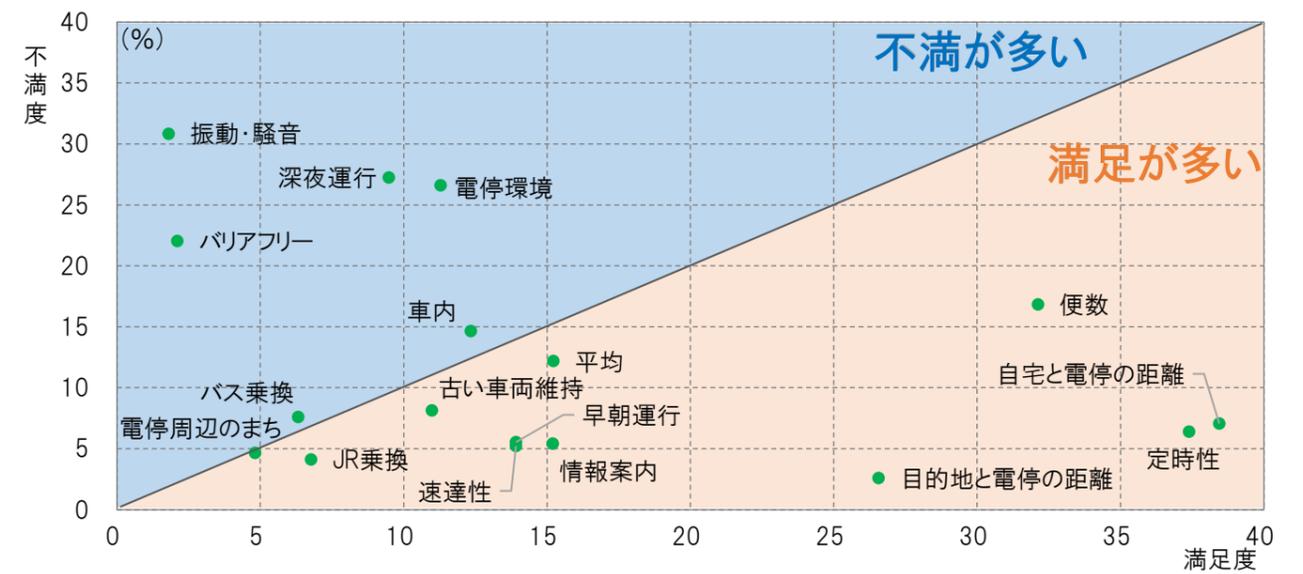


図 路面電車にかかる満足度と不満度

1. 路面電車の将来に関する調査

－ 論点整理 －

【論点1】路面電車を取り巻く現況の把握と将来検討について

・将来のあり方検討には、**路面電車事業としての視点**や、**まち全体の視点**から、路面電車の現状や趨勢を正しく認識したうえで、**地域公共交通全体としての将来の絵姿を描くことが重要**である。

☞路面電車の運行・利用・収支等の実態や、今後の設備投資・維持修繕費用検討、路面電車の価値の定量的な評価等を通じて、**路面電車の将来のあり方を検討**することが必要である。

【把握したこと】

利用状況

- ・路面電車全線で平均的にみると、一定の利用がある。区間別にみると、高知市中心部から離れるほど、利用が減少している。
- ・輸送人員は、コロナ禍後に定期利用は回復した一方、定期外現金等を中心に回復が鈍い。
- ・利用区間をみると、鏡川橋～文珠通間で完結する移動が約半数と多いほか、後免方面から高知市中心部まで乗車する長距離での乗車が多い。

事業性

- ・営業収入は、コロナ禍で減少したが、利用回復や運賃値上げ等により回復。営業費用は概ね横ばい傾向だが、今後の人件費・物価等高等や設備投資で増加していく可能性がある。
- ・旅客単価は上昇傾向。特に通勤定期、定期外の単価が高く、事業性改善に向けては定期外の利用促進が特に重要となる。
- ・とさでん交通(株)全体としては、大きな収益事業がないことから、補助金等による国・自治体からの支援を前提に、軌道事業（路面電車）や乗合事業（路線バス）自体の収益改善とともに、収益事業を拡大することが必要。

社会的価値 (二ーズ調査)

- ・利用者アンケートでは、路面電車が廃止となった場合に、自分自身への影響を懸念する人のほか、「まちの魅力がさがる」といった地域への悪影響をあげる人も多数。路面電車が、単なる移動手段として以外にも、地域に必要な存在として認知されている現状が確認された。
- ・路面電車の価値や効果では、便利さにかかる選択肢のほか、地域等への好影響にかかる回答も多く、路面電車のもつ定性的価値が確認された。

【次回検討会に向けた検討の方向性と整理すべき事項】

- ・将来的な事業性の検討にむけ、今後見込まれる大規模な設備投資等を整理。
- ・他の鉄軌道事業者の実態との比較分析の深化。
- ・路面電車の価値や効果の定量的な分析を踏まえた将来のあり方の検討。

【論点2】路面電車の改善施策について

・路面電車は、コロナ禍を経て**減便等による事業効率化**が図られている。しかしながら、**将来の人口減少**や、**大規模な設備投資**の可能性を踏まえると、利用者二ーズに合ったサービスへと改善を図り、**需要の維持・増進に努めることが重要**である。

☞路面電車への二ーズ把握や、自家用車を含む移動の実態把握等を通じて、路面電車の利便性確保・改善を図り、利用促進につなげることが必要である。

【把握したこと】

移動実態

- ・通勤・通学先は、高知市への各市町からの流入超過。
- ・通勤・通学手段は、通勤でみると自家用車が最多。また、通学では、自転車が多い一方で、自家用車や送迎バスの割合が年々増加している。
- ・通勤・通学時の自家用車利用率は、路面電車やバス沿線で低い傾向。

利用実態 (二ーズ調査)

- ・外出目的は、通勤、買物、娯楽・飲食等で多い。通勤・通学といった定常的な利用のほか、日常利用を幅広く支えている実態が推察される。
- ・路面電車利用者のなかには自家用車を運転できるが、路面電車を選んで利用している人の存在が推察される。

施策評価 (二ーズ調査)

- ・満足度・重視度とも高い「重点維持項目」では、便数、定時性、自宅・目的地と電停の距離があげられる。
- ・満足度が低く重視度の高い「重点改善項目」では、深夜運行があがった。
- ・満足度が高く不満度の低い項目では、自宅・目的地と電停の距離、定時性、便数等があげられる。
- ・満足度が低く、不満度の高い項目は、振動・騒音、深夜運行、電停環境、バリアフリー等があがった。

【次回検討会に向けた検討の方向性と整理すべき事項】

- ・住民向け、観光客向け、沿線学校通学生向けのアンケートを現在それぞれ実施中であり、とりまとめ結果は今後報告。
- ・アンケートを踏まえ、改善方策の検討を深める。
 - ✓路面電車利用者アンケート
 - ✓路面電車・バス沿線住民アンケート
 - ✓路面電車沿線学校通学生アンケート
 - ✓高知中央地域への観光経験者向けアンケート

【論点3】路面電車と他の交通モードとの連携について

・地域公共交通の維持確保改善には、路面電車のみならず、路線バスをはじめとした他の公共交通との組み合わせにより、**利便性や持続性の高い地域公共交通ネットワークへ再構築**していくことが重要である。

☞路面電車のみでなく、**路線バス等の他の公共交通モードの連携**により、利便性を確保しつつ継続性を確保したネットワークを構築することが必要である。

【把握したこと】 ※「2.路面電車と他の公共交通モードの連携に関する調査（11頁以降）」で整理

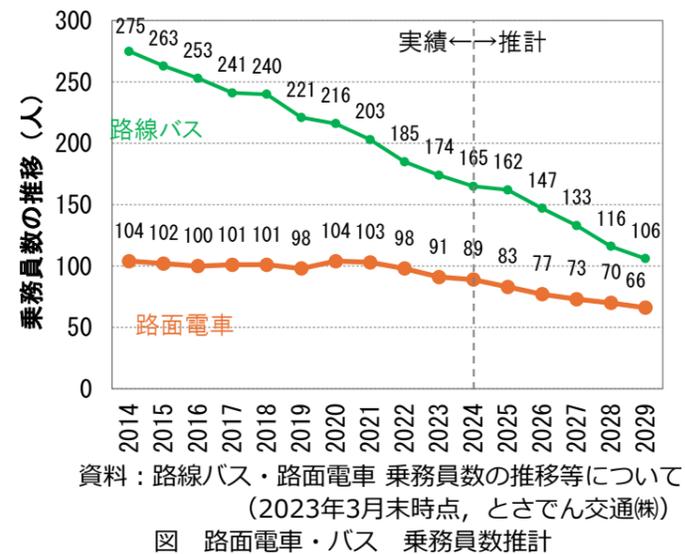
【次回検討会に向けた検討の方向性と整理すべき事項】

※「2.路面電車と他の公共交通モードの連携に関する調査（11頁以降）」で整理

2. 路面電車と他の公共交通モードの連携に関する調査

－前提－

- ・路線バス利用者の減少が続くとともに、バス運転手が5年後には約4割減少することが見込まれるなか、現況の運行状況（路面電車とバス路線網の重複、系統毎の運行頻度と利用状況等）や将来的な公共交通需要・供給力の変化を把握し、**供給力の制約等を踏まえた将来の公共交通ネットワークを検討**する。



－論点整理－

【論点1】持続可能な将来の地域公共交通ネットワークのあり方と公共交通政策の方向性について

- ・路線バス利用者の減少が続くとともに、**バス運転手が5年後には約4割減少**することが見込まれている。将来の地域公共交通ネットワークは供給力がひとつの制約になるものの、地域の暮らしや産業を支える交通として、**可能な限り利便性が高く、効率的なバス路線への見直しを図ることが重要**である。
- ☞ 路線バスの利用実態や利用者アンケート調査結果の分析を通じて、現況の需要・供給状況（輸送効率の低い路線・地域・時間帯等）や利用者の求める地域公共交通ネットワークへのニーズ等を捉えることが必要である。

【論点2】需要・供給力減少下における地域公共交通の利便性向上と利用促進について

- ・全国的な傾向でもあるが、**コロナ禍における大幅な需要減少なども背景となり、運行本数の削減などの公共交通サービスの見直しが実施**されている。
- ・公共交通のサービス水準が低下することで、既存の利用者のバス離れにつながる可能性が懸念されるなか、**利用者のニーズに整合したピンポイントなサービスの改善等を図り、需要の維持に努める**ことが重要である。
- ☞ 既存の利用者の利用頻度の高くなる取組や利用頻度が低くなる公共交通サービスの見直しなどを捉えることが必要である。

【論点3】潜在需要の掘り起こしについて

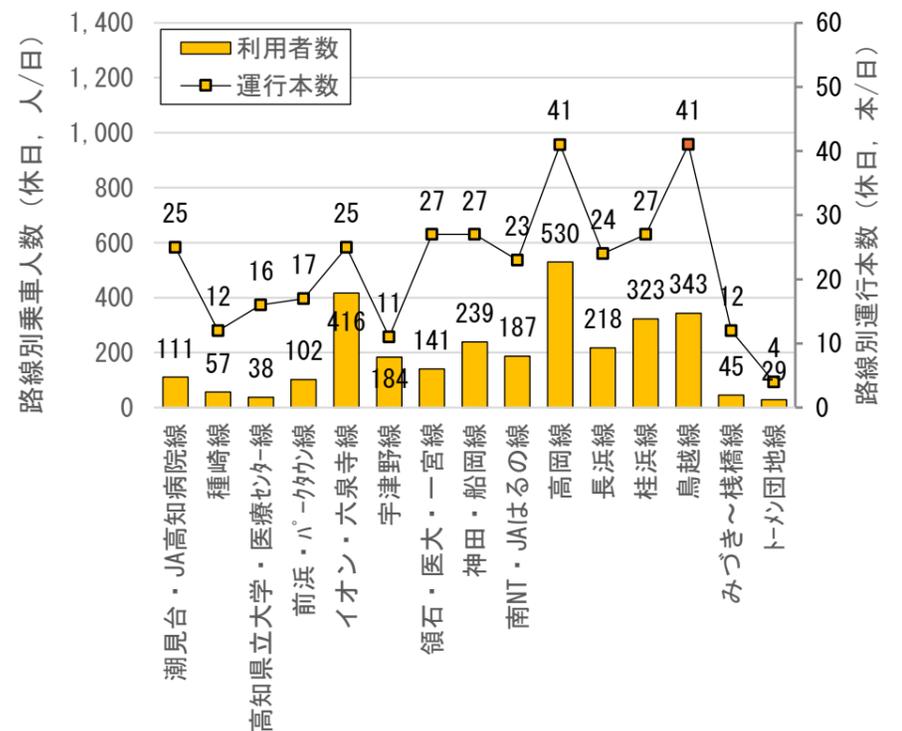
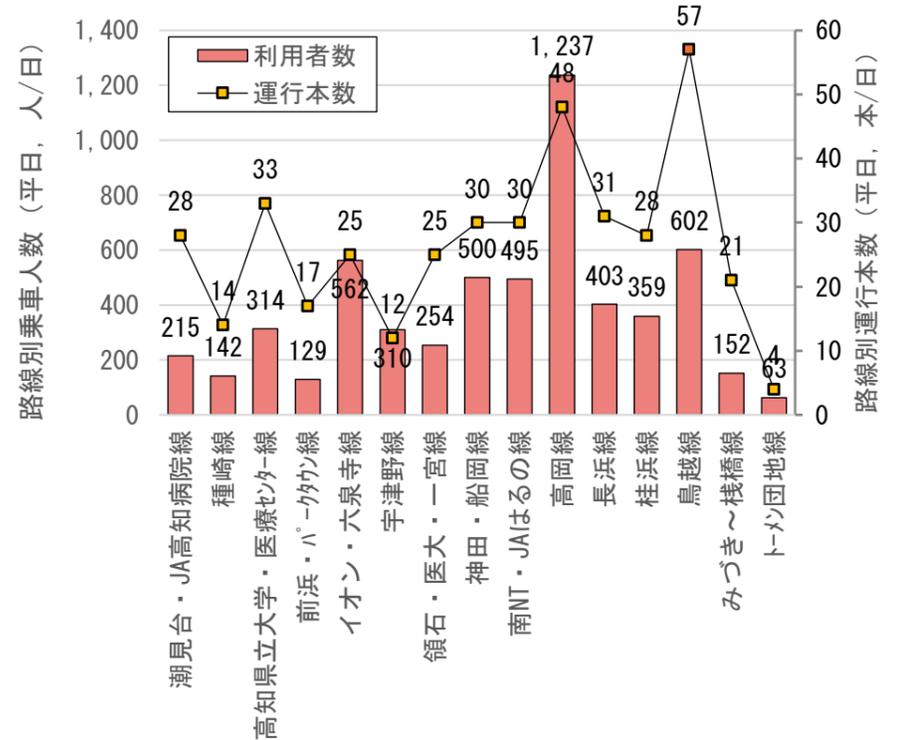
- ・今後の更なる人口減少下において、**何も対策を行わなければ地域公共交通の需要も減少**することが見込まれる。
- ・一方、持続可能な地域公共交通の維持に向けては、**需要の確保は重要な要素**となるなか、**現状では路線バスを利用していない層を対象に、潜在需要を掘り起こすことが重要**となる。
- ☞ バス利用者の利用目的や利用特性に加え、現状では利用していない層の移動実態を分析し、潜在需要として需要喚起を図るターゲット層を明確にすることが必要である。

現状把握

路面電車と並走する区間の公共交通の運行状況の整理

【路線バスの利用・運行状況】

- ・平日の**1日当たりの利用者数は高岡線が最も多い**。次いでイオン・六泉寺線、鳥越線等が続く。
- ・**休日の利用者は平日の半数程度**であるが、運行本数はそれほど顕著な差はみられない。

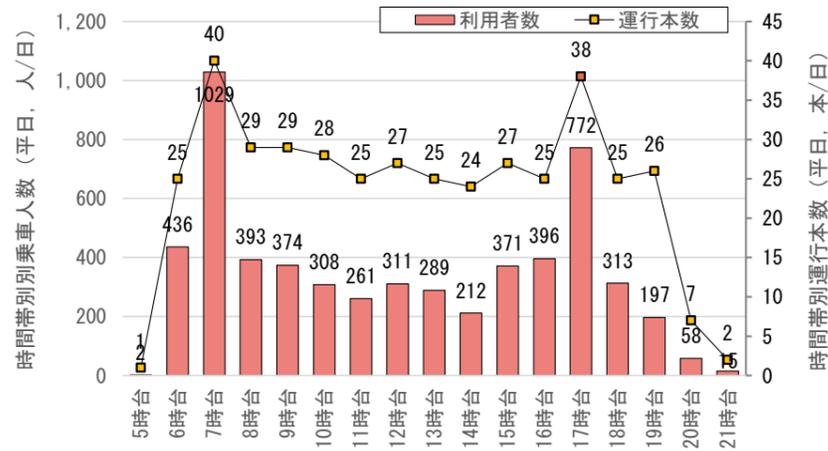


資料：乗降調査結果（令和7年度、とさでん交通㈱）
 図 路線別運行本数（上図：平日、下図：休日）

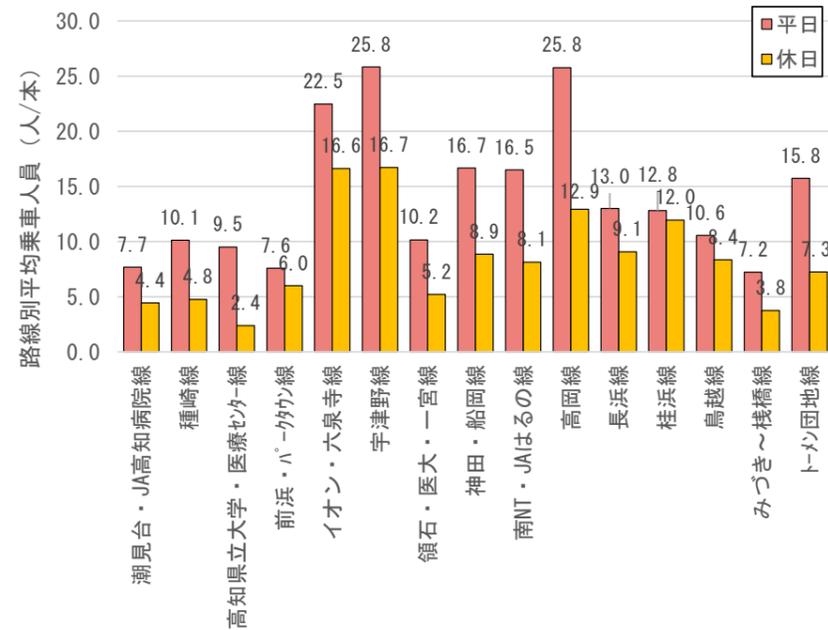
とさでん交通（電車・バス）の将来像検討のための調査 中間報告

[路線バスの利用・運行状況]

- 1 便当たりの乗車人員は、平日の高岡線や宇津野線、イオン・六泉寺線などで比較的多いが、運行本数の多い鳥越線等は1便当たり10人程度とやや輸送効率が低い。また、**潮見台・JA高知病院線や前浜・パークタウン線などは、1便当たりの乗車人員が10人未満と他の路線と比べて少ない。**
- 時間帯別では、7時台、17時台に集中し、1便当たりの平均乗車人員は20人/本以上である。



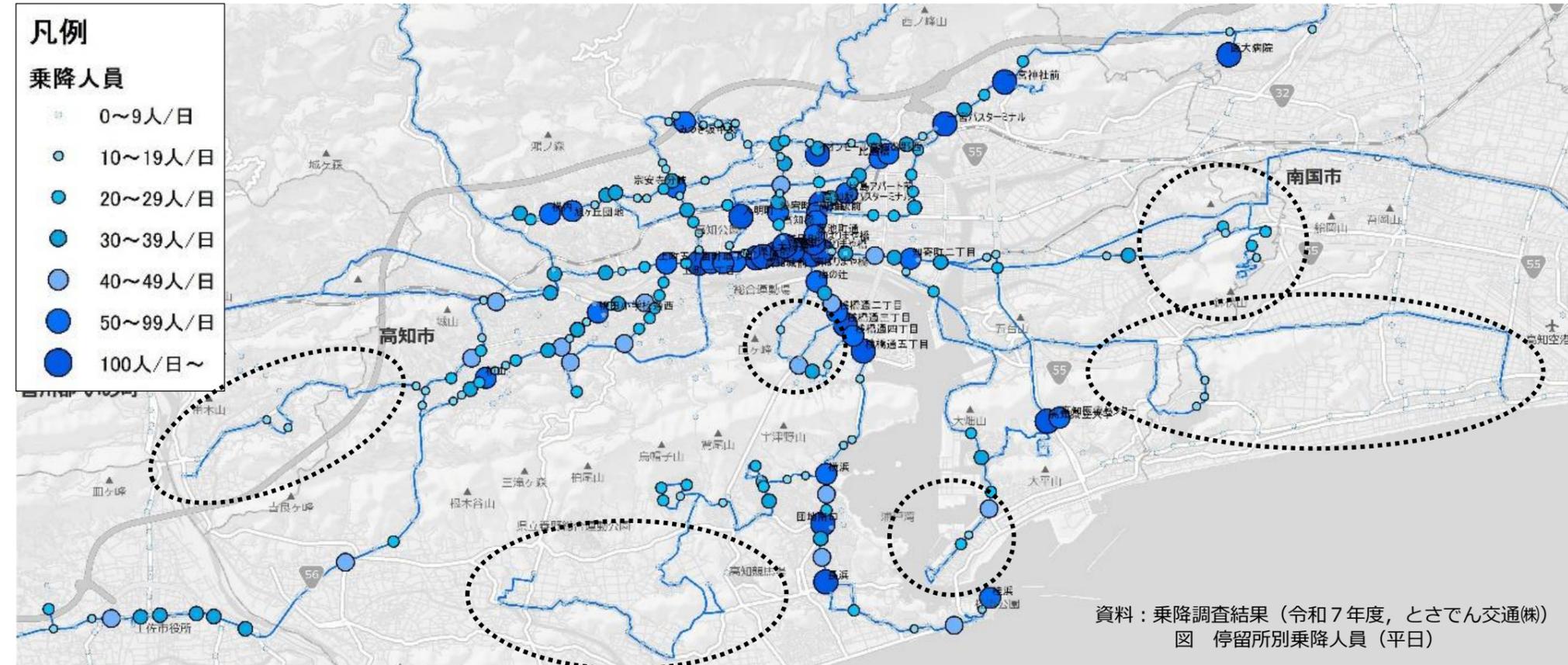
資料：乗降調査結果（令和7年度，とさでん交通株）
図 時間帯別乗車人数と運行本数



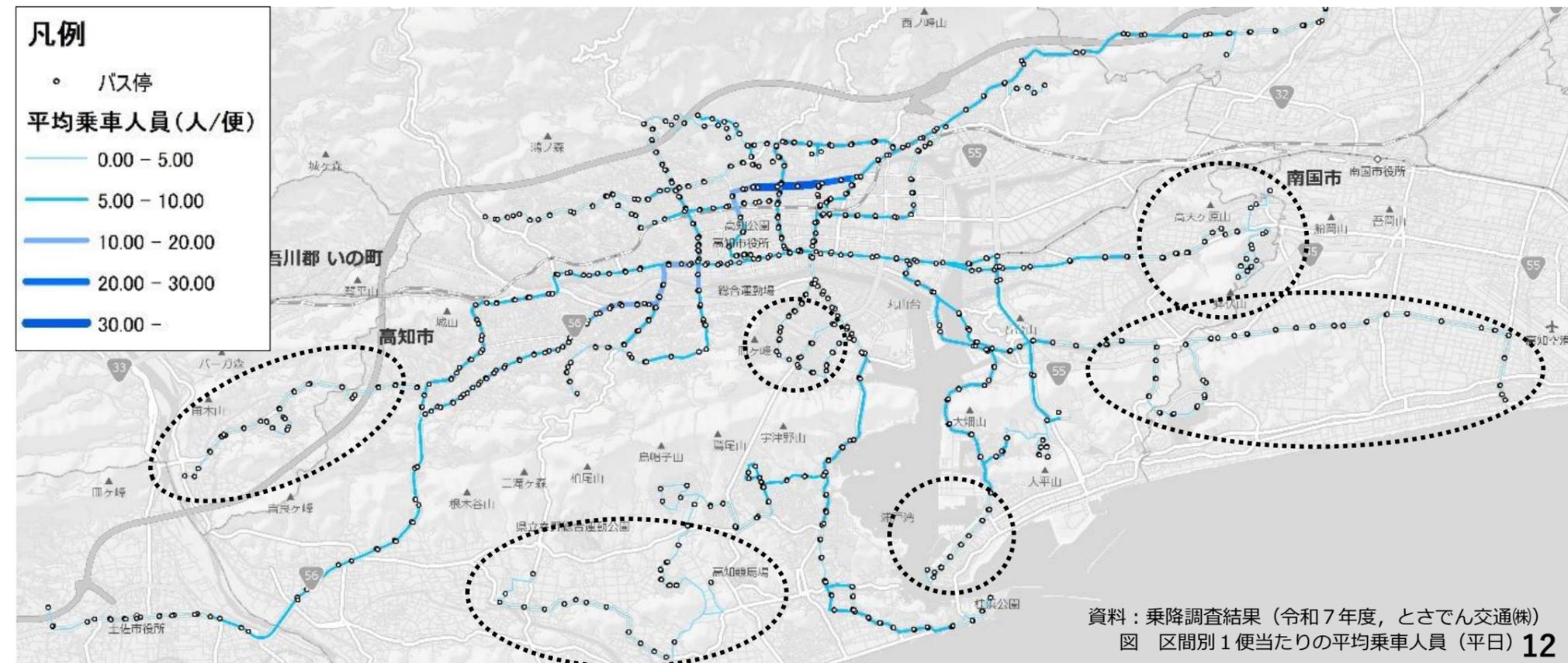
資料：乗降調査結果（令和7年度，とさでん交通株）
図 路線別1便当たりの平均乗車人員

[地域ごとの利用状況]

- 高知市中心部となるはりまや橋付近（堺町～上町二丁目等）の利用者が多い。高知市中心部外においては、**高岡線の土佐道路～朝倉周辺や土佐市役所周辺、船岡南団地周辺などで利用者が多い。**また、路面電車に競合する路線で見ると、**長浜線・桂浜線なども利用が比較的多い。**
- 輸送効率の低い路線・地域の視点では、前浜車庫方面、潮見台周辺などは比較的用户数が少ない。利用者の比較的多い路線でも地域ごとに利用傾向の偏りがあり、**高岡線の天王NT周辺や南NT・JAはるの線の南NT以南、六泉寺・イオン線の六泉寺周辺などは利用者数が少ない傾向**にある。



資料：乗降調査結果（令和7年度，とさでん交通株）
図 停留所別乗降人員（平日）



資料：乗降調査結果（令和7年度，とさでん交通株）
図 区間別1便当たりの平均乗車人員（平日） **12**

とさでん交通（電車・バス）の将来像検討のための調査 中間報告

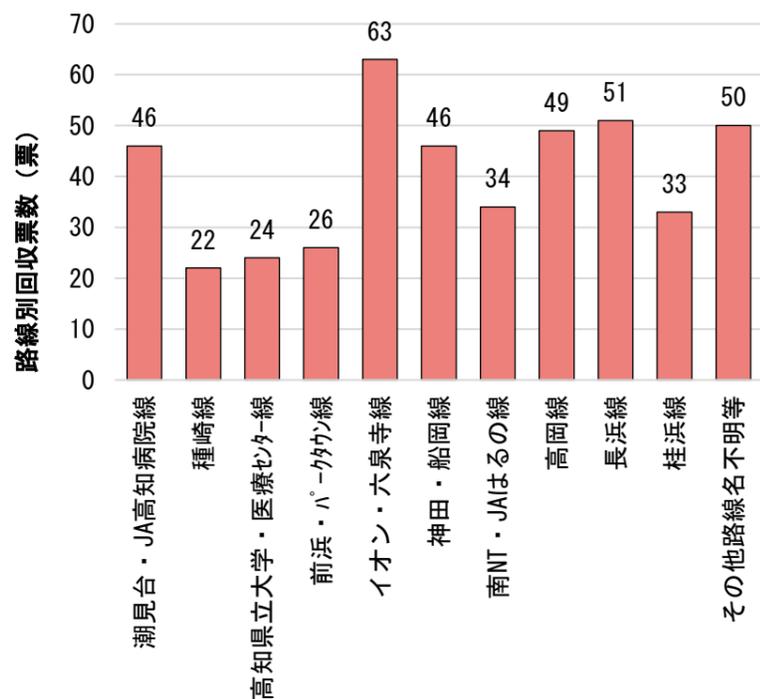
交通需要分析

- 路面電車と並走する区間における公共交通利用者を対象にアンケート調査票を配布し、公共交通利用者の1日の移動実態を把握する調査を実施した。
- 公共交通の利用者層（年齢階層、性別、居住地域等）や、利用者層に応じた公共交通の利用特性（目的、時間）、需要と供給のギャップなどの現況の交通需要を分析する。

表 移動実態調査の概要

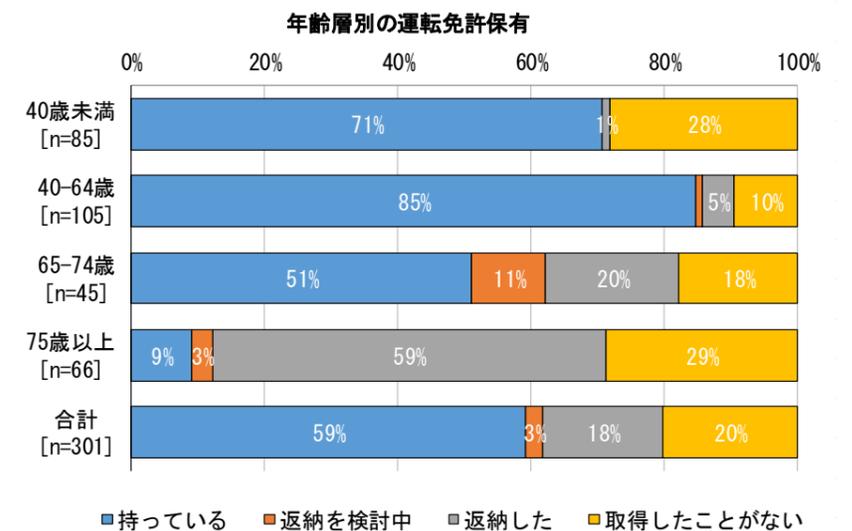
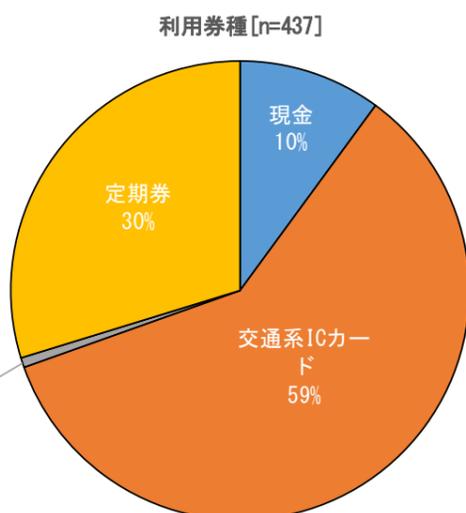
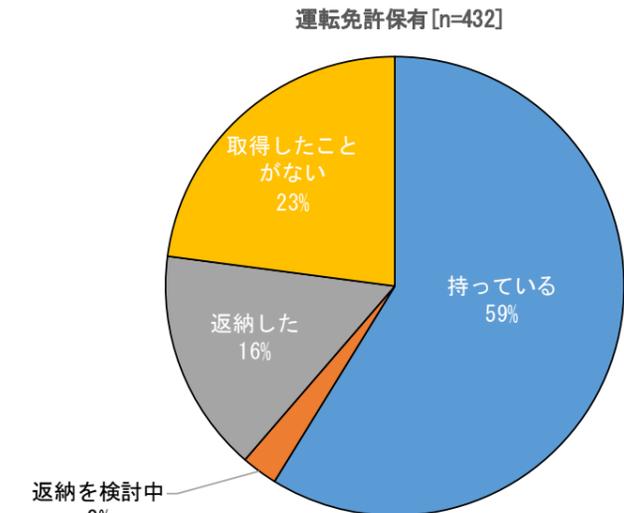
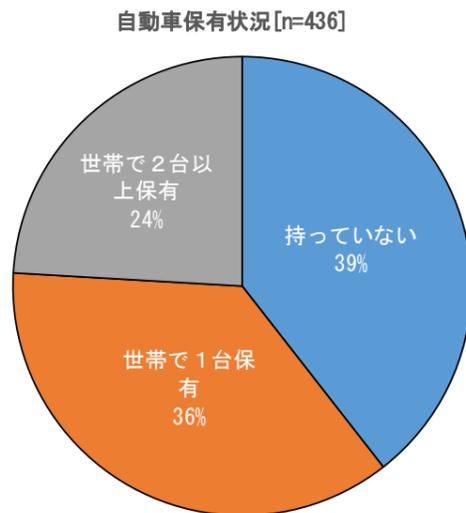
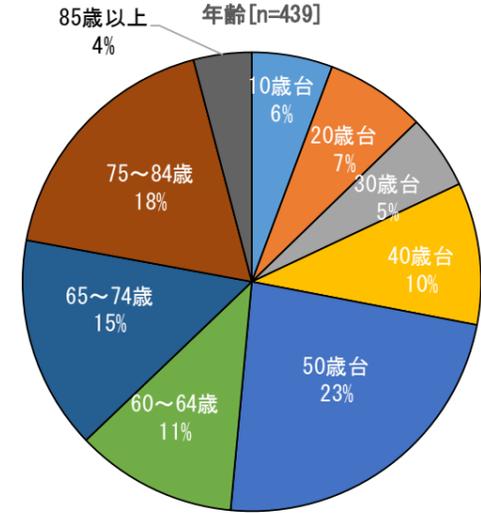
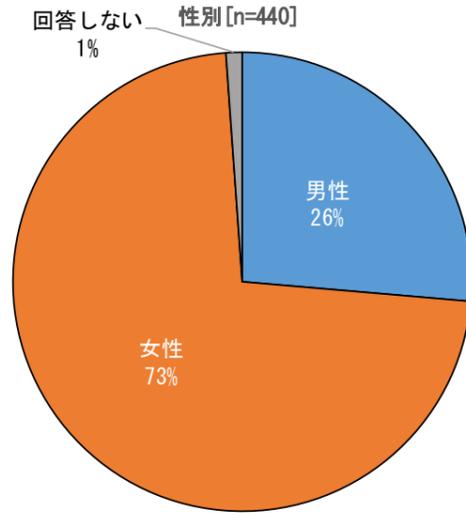
項目	内容
調査手法	各大学の夏季休暇が明け通常講義となる10月以降の平日1日で調査実施。 鉄道：高知駅出口にて調査票の手渡し配布+郵送回収 (+調査票の手渡し配布+回収箱・郵送・Web回収調査) 路面電車：(1. 路面電車の将来に関する調査であわせて把握) 路線バス：調査対象系統のバスに調査員が乗車し、調査票の手渡し配布+郵送回収 (オフピーク時は調査員による聞き取りも実施)
調査対象	鉄道：高知駅乗降客 路面電車：同上 路線バス：とさでん交通のはりまや橋～堺町に接続する系統の利用者 (A～D, J～Z系統)
調査内容	①調査日の移動実態 ・居住地、目的地、移動目的、利用手段（鉄道/路面電車/バス等）、移動時間、乗車・降車・乗換電停/停留所 ②公共交通に関する意向 ・代替交通手段の有無、公共交通の利用理由、改善すべき点、今後の公共交通のあり方 等 ③利用者属性 ・年齢、性別、運転免許の有無 等

- 調査票は路線バス利用者全体で444票回収しており、各路線でそれぞれ30～50票前後の回収となっている。



[回答者の属性]

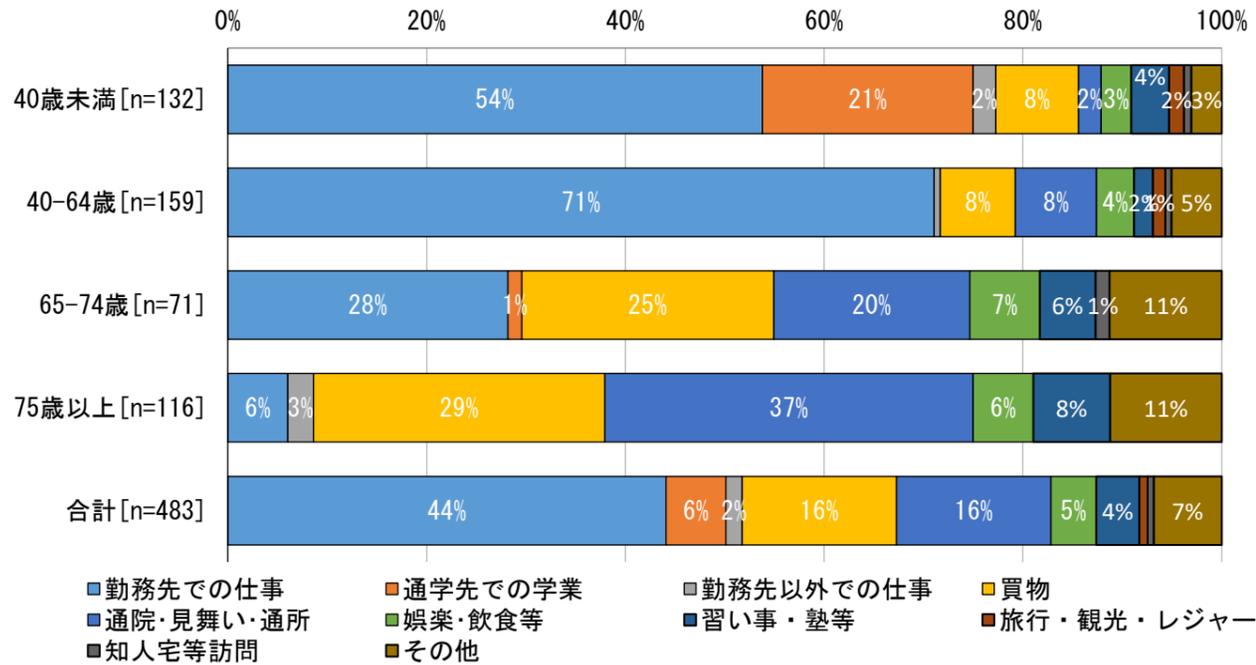
- 路線バス利用者は女性が中心であり、**年齢層では高齢者が約4割を占め、50歳以上が利用の中心**となっている。
- 利用券種は定期券が約3割、交通系ICカードが約6割であり、現金利用は1割未満となっている。
- 自動車を持っていない人や運転免許非保有者がそれぞれ約4割**を占めている。なお、75歳以上になると、運転免許を返納した人が約6割となり、運転免許を保有しているのは約1割にとどまる。



[路線バスの利用目的]

- ・路線バスは、**通勤・通学目的での利用が約5割**を占めている。
- ・また、買物・通院目的が次いで多く、それぞれ1～2割程度を占め、日々の生活の移動を路線バスが支えている様子が見えてくる。
- ・年齢層別にみると、64歳までは通勤・通学目的での利用が7～8割を占めている。65-74歳は通勤目的での利用が最も多いものの、買物・通院目的での利用も約2割みられている。**75歳以上になると、通院目的での利用が約4割と最も多く**、次いで買物や知人宅訪問目的での利用が多くなっている。

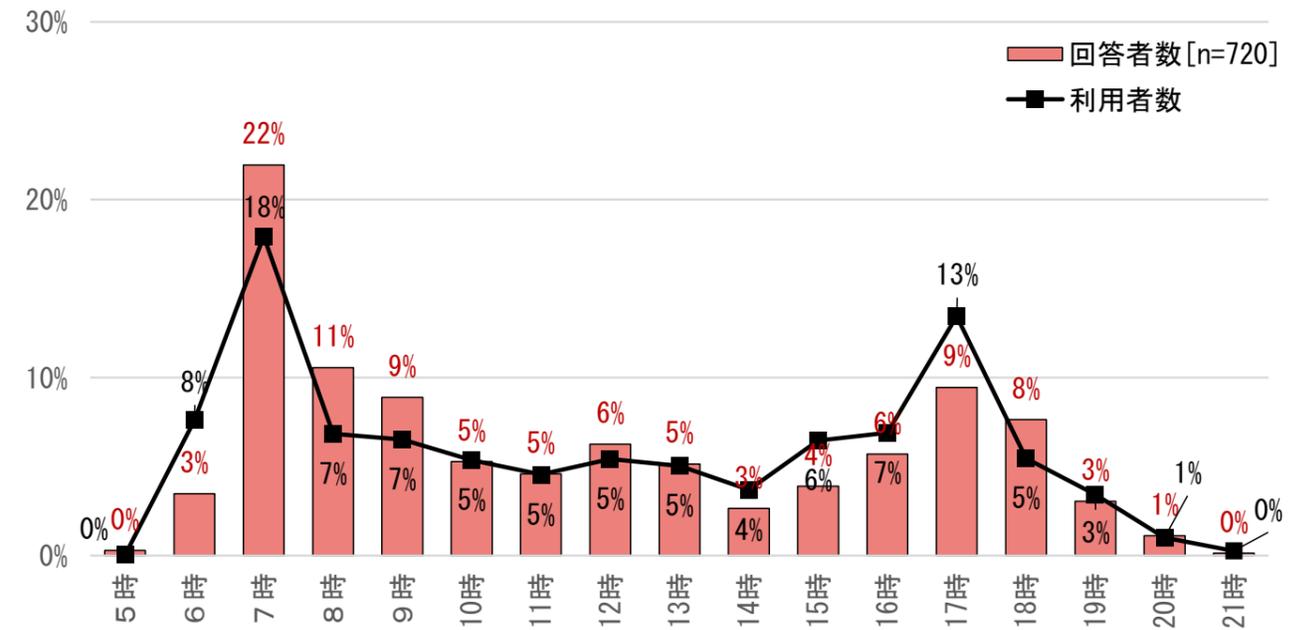
路線バスの利用目的



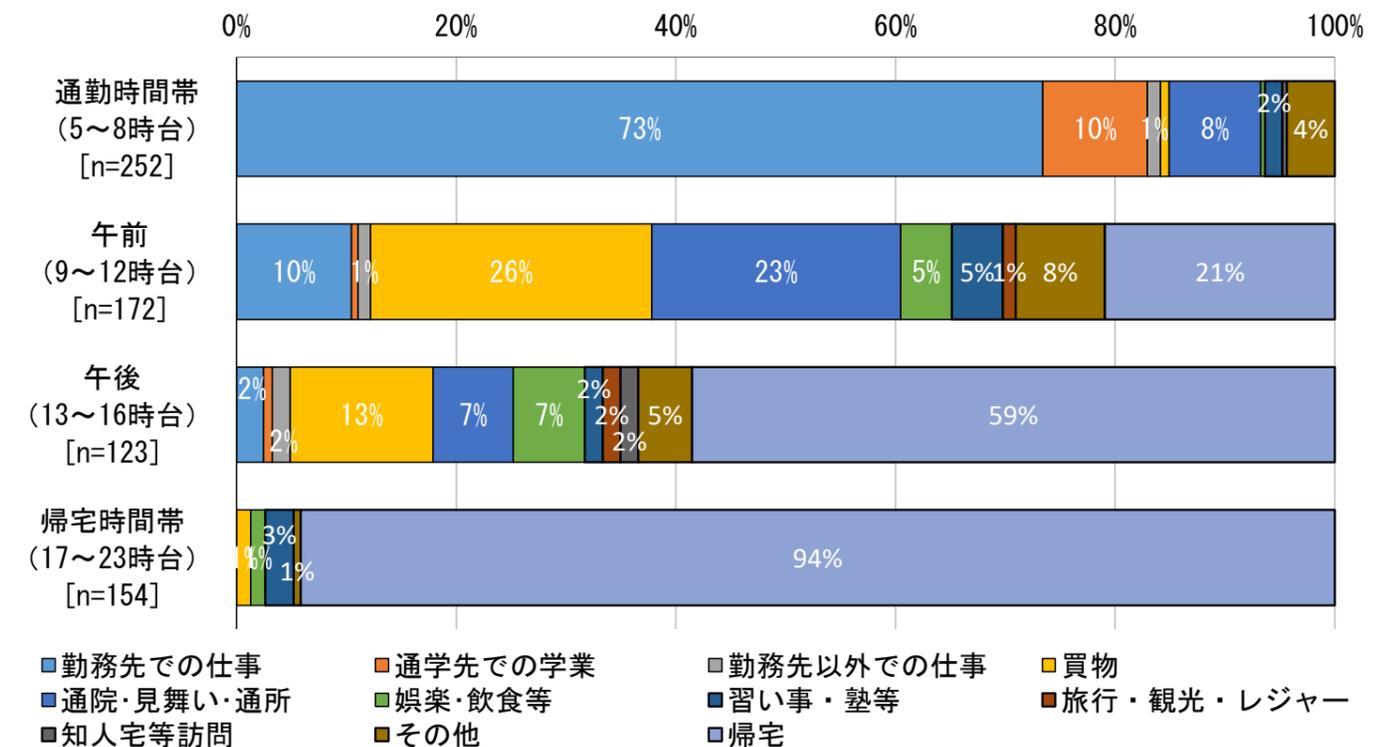
[路線バスの利用時間帯]

- ・路線バスの利用時間帯別の回答割合は、**7時台や17時台などが多く**、実際の利用時間帯分布と傾向は同様となっている。
- ・朝の通勤時間帯は通勤・通学目的での利用が8～9割を占める。**午前・午後の時間帯は買物や通院目的での利用が多く**、朝、日中、夕方では路線バス利用者が目的地とする施設や移動の方向（高知市中心部に向かう動き、離れる動き等）が異なっている。

路線バスの利用時間帯



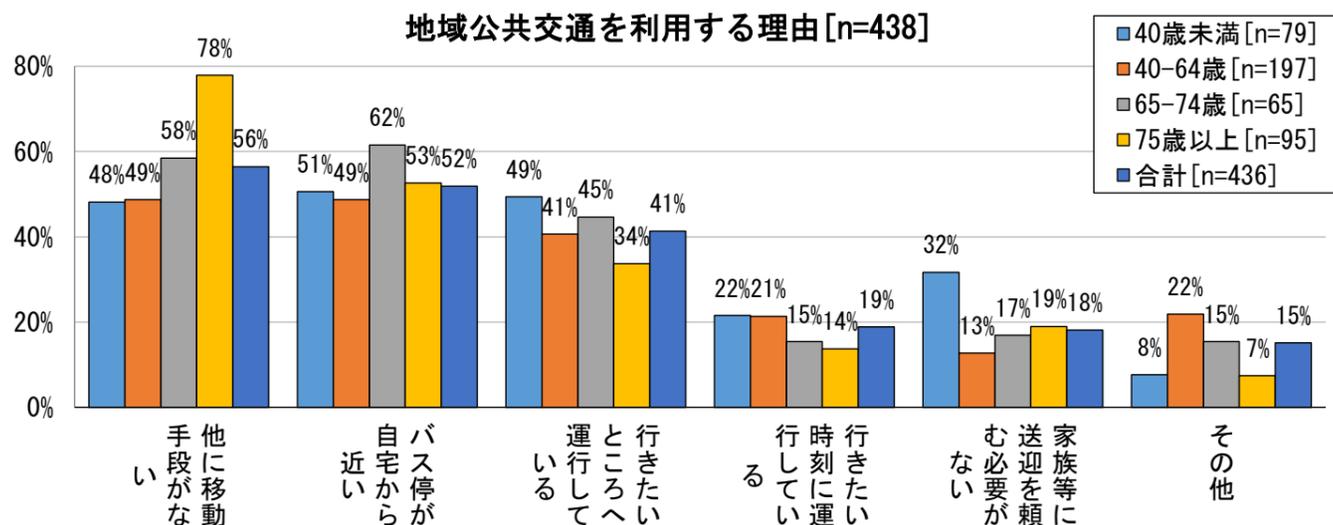
利用時間帯別の路線バスの利用目的



[地域公共交通を利用する理由]

- ・他に交通手段がないため利用しているという人が5割以上を占めている。特に、**75歳以上は運転免許を保有している人が1割程度あり、利用者の約7割が他に移動手段がない**と回答するなど、自動車を利用できない人の利用が中心となっている。
- ・次いで、「バス停が自宅から近い」、あるいは「行きたいところへ運行している」と回答した人が多くっており、バス停が利用しやすい位置に住んでいる人が利用している様子が見えてくる。

地域公共交通を利用する理由 [n=438]

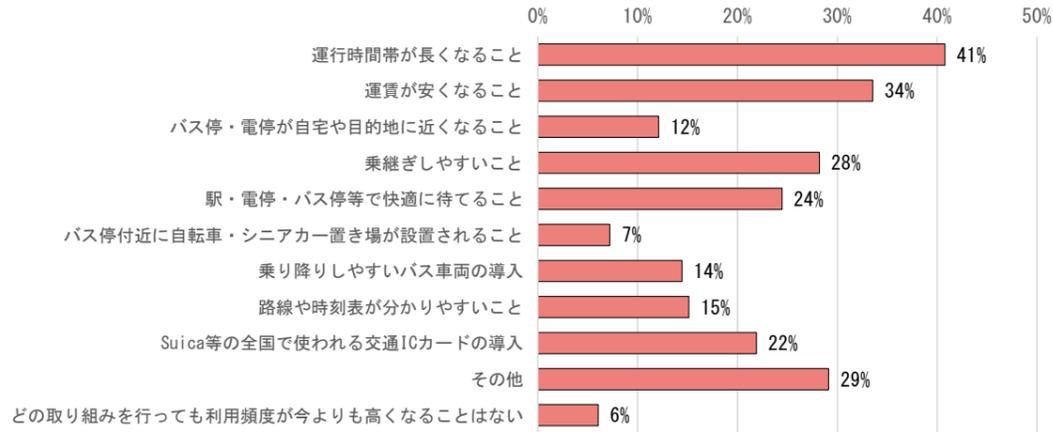


とさでん交通（電車・バス）の将来像検討のための調査 中間報告

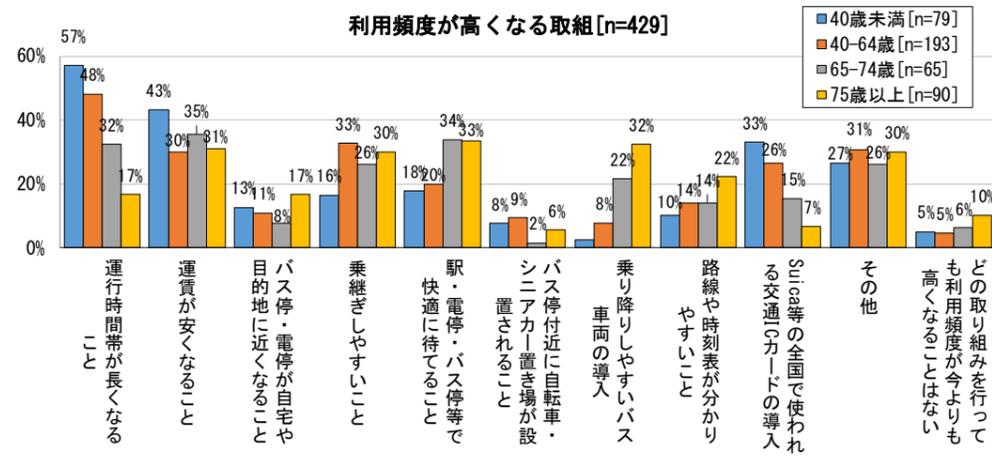
[利用頻度が高くなる取組]

- ・ **運行時間帯が長くなると回答した人が最も多く、約4割を占める。**特に、64歳以下でニーズが高く、勤務先での仕事後に路線バスを利用したいということであると考えられる。地域別では、高知市中心部を出発する最終便の時間が18～19時台となる前浜車庫周辺や県立大・種崎周辺、船岡南団地周辺などでニーズが高い。
- ・ **65歳以上では、バス停等で快適に待てること、乗り降りしやすいバス車両の導入**などの回答が比較的多くみられた。
- ・ 運賃が安くなること、乗り継ぎがしやすいことについては、いずれの年代でも回答割合は高い（3～4割程度）。

利用頻度が高くなる取組 [n=429]



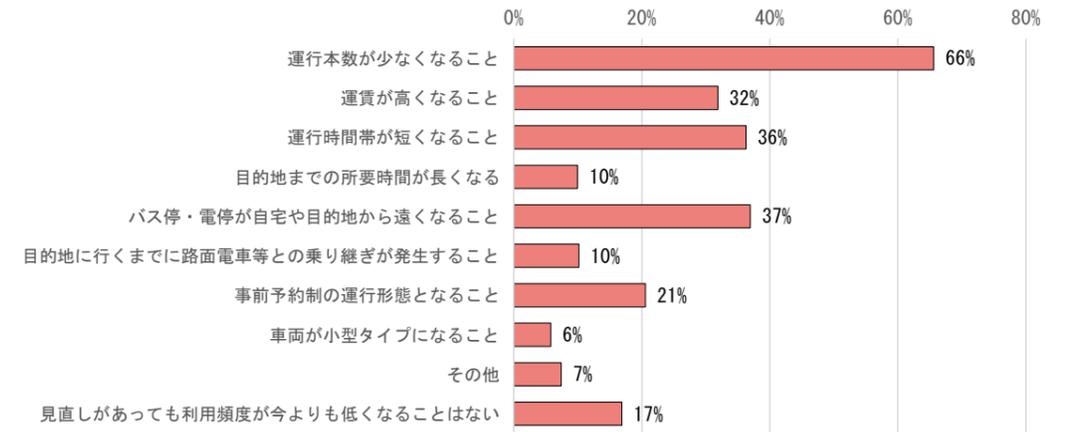
利用頻度が高くなる取組 [n=429]



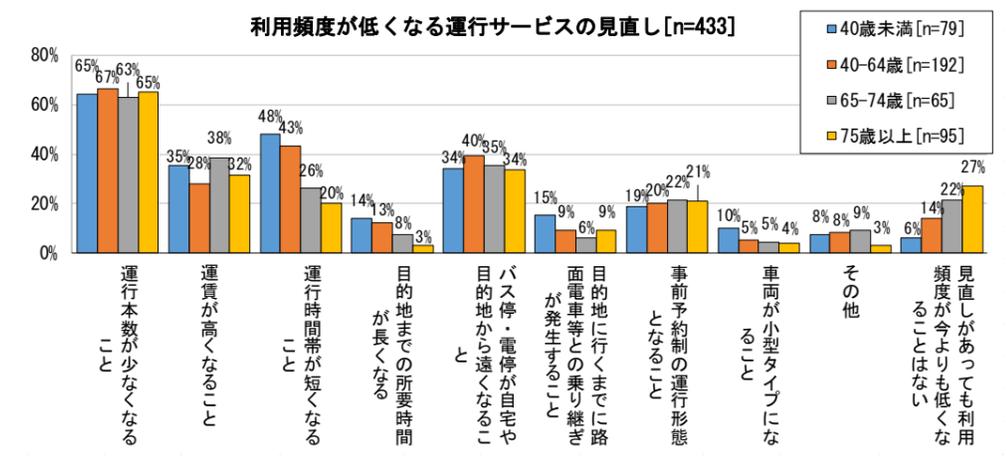
[利用頻度が低くなる運行サービスの見直し]

- ・ **運行本数が少なくなることが最も多い。**各時間帯で2便前後運行している高岡・朝倉周辺や長浜・桂浜周辺では比較的割合は低いことから、時間1本以下の地域で運行本数を少なくすると、他の交通手段を利用し、路線バスの利用頻度が低くなると思われる。
- ・ 運行時間帯が短くなる、あるいは、バス停等が自宅や目的地から遠くなると利用頻度が低くなるという回答も約4割を占める。
- ・ 一方、**目的地に行くまでに路面電車等の乗り継ぎが発生すること**という意見は約1割であり、**他の意見と比べると抵抗感は低い様子**がうかがえる。

利用頻度が低くなる運行サービスの見直し [n=433]



利用頻度が低くなる運行サービスの見直し [n=433]



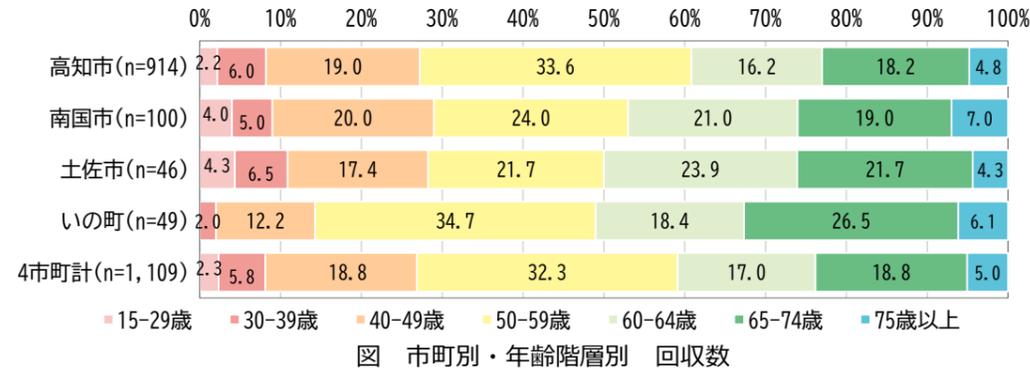
	潮見台周辺	県立大・種崎周辺	前浜車庫周辺	イオンモール高知・愛宕周辺	六泉寺周辺	船岡南団地周辺	横浜・南NT・パビリ周辺	高岡・朝倉周辺	長浜・桂浜周辺	高知市中心部	その他(不明含む)
運行時間帯が長くなること	35%	58%	60%	40%	36%	56%	36%	37%	33%	35%	43%
運賃が安くなること	47%	45%	36%	20%	36%	48%	43%	33%	31%	24%	28%
バス停・電停が自宅や目的地に近くなること	12%	12%	12%	8%	14%	20%	11%	9%	11%	18%	9%
乗継ぎしやすいこと	41%	18%	44%	28%	29%	28%	21%	23%	31%	24%	29%
駅・電停・バス停等で快適に待てること	21%	15%	20%	44%	29%	24%	18%	26%	30%	25%	24%
バス停付近に自転車・シニアカー置き場が設置されること	6%	9%	4%	4%	7%	4%	4%	9%	7%	12%	5%
乗り降りしやすいバス車両の導入	6%	21%	16%	24%	21%	12%	7%	19%	15%	15%	11%
路線や時刻表が分かりやすいこと	12%	6%	8%	28%	7%	16%	4%	16%	13%	24%	19%
Suica等の全国で使われる交通ICカードの導入	15%	15%	12%	24%	36%	40%	25%	12%	17%	29%	25%
その他	29%	27%	16%	40%	36%	36%	36%	21%	22%	28%	35%
どの取り組みを行っても利用頻度が今よりも高くなることはない	6%	0%	4%	0%	0%	4%	7%	14%	11%	6%	5%
回答者数	28	15	41	26	50	21	21	27	10	16	12

	潮見台周辺	県立大・種崎周辺	前浜車庫周辺	イオンモール高知・愛宕周辺	六泉寺周辺	船岡南団地周辺	横浜・南NT・パビリ周辺	高岡・朝倉周辺	長浜・桂浜周辺	高知市中心部	その他(不明含む)
運行本数が少なくなること	73%	82%	80%	73%	64%	72%	68%	52%	55%	58%	68%
運賃が高くなること	36%	42%	36%	23%	29%	32%	32%	33%	29%	32%	28%
運行時間帯が短くなること	36%	42%	60%	27%	29%	52%	36%	33%	34%	32%	35%
目的地までの所要時間が長くなる	12%	3%	12%	0%	14%	12%	29%	9%	4%	18%	5%
バス停・電停が自宅や目的地から遠くなること	27%	33%	44%	54%	43%	68%	25%	33%	23%	32%	47%
目的地に行くまでに路面電車等との乗り継ぎが発生すること	9%	12%	8%	8%	29%	8%	11%	11%	13%	6%	11%
事前予約制の運行形態となること	15%	27%	20%	19%	21%	8%	21%	20%	30%	20%	19%
車両が小型タイプになること	3%	6%	4%	12%	0%	4%	4%	7%	7%	9%	4%
その他	3%	6%	0%	15%	0%	0%	7%	9%	11%	12%	7%
他に交通手段がない等の理由から、見直しがあっても利用頻度が今よりも低くなることはない	12%	12%	20%	12%	21%	8%	21%	17%	29%	14%	16%
回答者数	33	33	25	26	14	25	28	46	56	66	16

とさでん交通（電車・バス）の将来像検討のための調査 中間報告

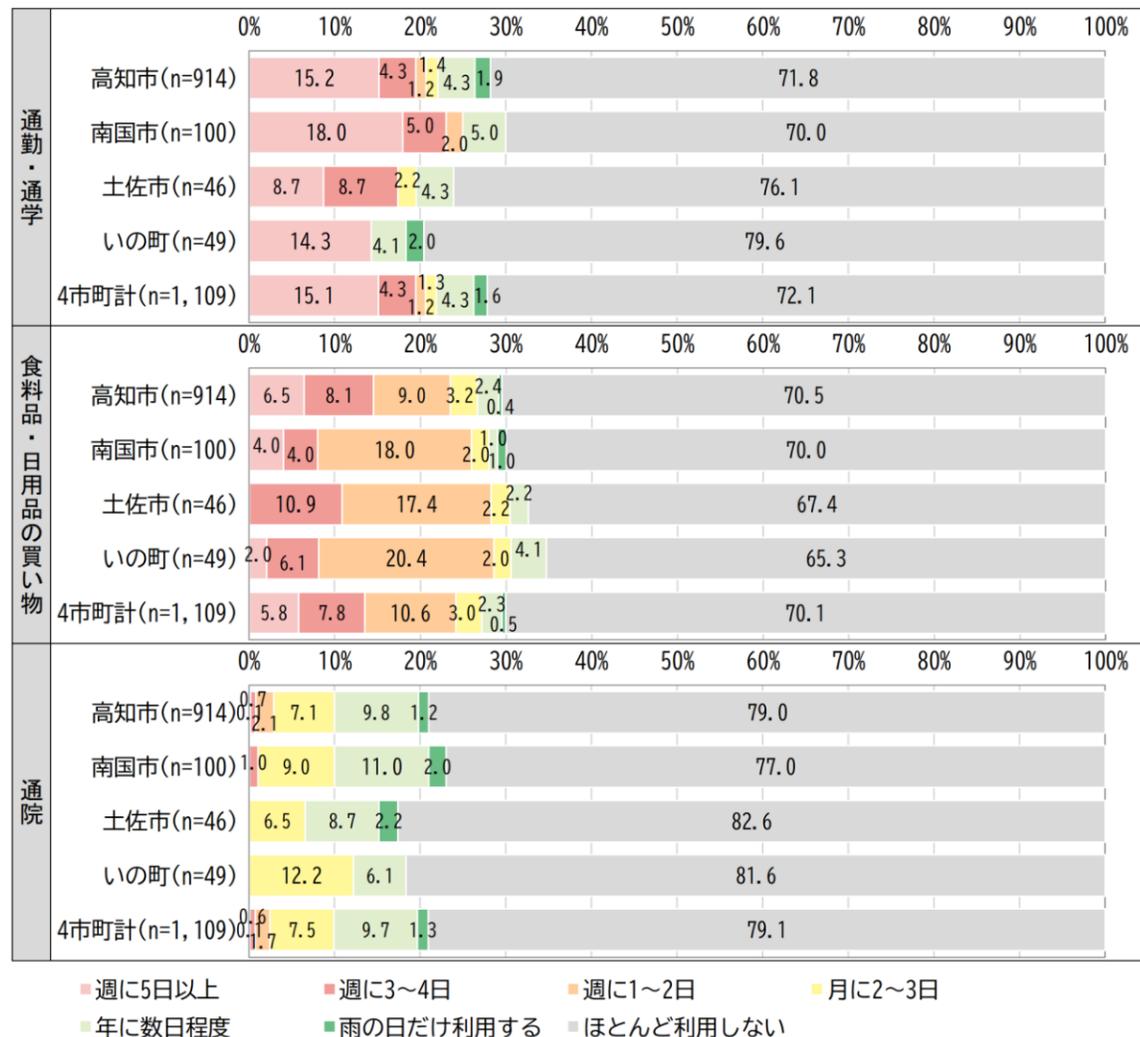
地域公共交通の潜在需要を把握するための調査の実施

- 中央地域に居住するWebモニターを対象にアンケート調査票を配信し、地域公共交通の利用状況や利用するために必要な取り組み等を把握し、地域公共交通の需要や課題の抽出、施策検討の基礎資料とする調査を実施した。
- 全体で1,109票回収しており、年齢階層では50～59歳が最も多く358人（32.3%）であった。



[移動目的別 公共交通の利用頻度]

- どの目的でも公共交通は「ほとんど利用しない」の割合が7割以上となっている。
- 「通勤・通学」では「週に5日以上」の割合が約1～2割と、他の目的より比較的高くなっている。



項目	内容
調査手法	Webモニターへの調査票の配信・回収
調査対象	高知県中央地域の居住者
調査内容	①中央地域居住者の移動実態 ・居住地、目的地、移動目的、移動手段、移動時間 ②公共交通の利用状況・環境 ・電停/停留所までの距離、公共交通の運行頻度、公共交通の利用頻度・満足度、利用しない/しづらい点、雨天時の利用動向 ③今後の利用意向、利用するための条件 ・公共交通を利用するために必要な取り組み、公共交通で接続してほしい施設、今後の公共交通のあり方 等 ④利用者属性 ・年齢、性別、運転免許の有無 等

[路線バスを利用するために必要と考える取組]

- 運行本数の増加は最も多く、次いで運賃割引制度の充実や運転免許返納者への優遇措置等が上位に挙げられている。
- 路線バスで接続して欲しい施設は、医療・福祉施設や商業施設の割合が3割以上を占める（現状ではイオンモール高知、フジグラン高知、とさのさとなどを行き先とする割合が比較的高い）。

必要と考える取組	全体 (n=1109)	高知市 (n=914)	南国市 (n=100)	土佐市 (n=46)	いの町 (n=49)
運行本数の増加	38.2	38.7	36.0	32.6	38.8
鉄道・路面電車との乗継利便性の向上	17.7	18.5	16.0	4.3	18.4
運行時間帯の拡大	18.3	18.9	15.0	17.4	14.3
バス停周辺のバリアフリー整備	3.0	3.2	1.0	6.5	0.0
バス停の待合環境の改善	11.0	11.2	9.0	21.7	2.0
バス車内の環境改善	3.0	3.5	0.0	0.0	2.0
誰もが利用しやすい車両の導入	9.0	9.4	6.0	15.2	2.0
バス停周辺の駐輪場整備	10.0	9.8	12.0	15.2	4.1
利用ニーズにあった路線バスルートの変更やバス停の新設	20.1	20.8	22.0	15.2	8.2
多様な利用ニーズに対応可能なモビリティ (デマンドバス等) の導入	6.1	6.5	5.0	6.5	2.0
デジタル技術の活用による運行状況等の情報提供の充実	5.3	5.1	3.0	10.9	8.2
キャッシュレス決済の導入による利便性向上	17.8	19.1	13.0	8.7	10.2
運賃割引制度の充実	23.2	22.4	28.0	26.1	24.5
運転免許返納者に対する公共交通利用特典の付与	21.5	21.1	23.0	21.7	24.5
どんな取組がなされたとしても公共交通を利用することはない	19.1	17.5	27.0	26.1	26.5
その他	3.2	3.0	6.0	4.3	2.0

接続して欲しい施設	全体 (n=1109)	高知市 (n=914)	南国市 (n=100)	土佐市 (n=46)	いの町 (n=49)
自宅	22.7	23.7	20.0	17.4	14.3
勤務先・通学先	18.8	18.8	19.0	23.9	14.3
行政施設(役所、県庁等)	23.1	23.3	21.0	23.9	22.4
医療・福祉施設	33.9	33.5	35.0	37.0	36.7
商業施設	33.5	32.9	37.0	37.0	32.7
公園・緑地	5.1	5.5	5.0	2.2	2.0
鉄道駅・電停	20.6	20.9	21.0	17.4	16.3
その他	1.6	1.8	1.0	0.0	2.0
特になし	40.5	39.9	41.0	43.5	46.9

現状把握と潜在需要分析で把握したこと、次回検討会に向けた検討の方向性と整理すべき事項

【論点1】持続可能な将来の地域公共交通ネットワークのあり方と公共交通政策の方向性について

- ・路線バス利用者の減少が続くとともに、**バス運転手が5年後には約4割減少**することが見込まれている。
- ・将来の地域公共交通ネットワークは供給力が制約のひとつとなるものの、地域の暮らしや産業を支える交通として、**可能な限り利便性が高く、効率的なバス路線への見直しを図ることが重要**である。

☞路線バスの利用実態や利用者アンケート調査結果の分析を通じて、現況の需要・供給状況（輸送効率の低い路線・地域・時間帯等）や利用者の求める地域公共交通ネットワークへのニーズ等を捉えることが必要である。

【論点2】需要・供給力減少下における地域公共交通の利便性向上と利用促進について

- ・全国的な傾向でもあるが、**コロナ禍における大幅な需要減少なども背景となり、運行本数の削減などの公共交通サービスの見直しが実施**されている。
- ・公共交通のサービス水準が低下することで、既存の利用者のバス離れにつながる可能性が懸念されるなか、**利用者のニーズに整合したピンポイントなサービスの改善等を図り、需要の維持に努める**ことが重要である。

☞既存の利用者の利用頻度の高くなる取組や利用頻度が低くなる公共交通サービスの見直しなどを捉えることが必要である。

【論点3】潜在需要の掘り起こしについて

- ・今後の更なる人口減少下において、**何も対策を行わなければ地域公共交通の需要も減少**することが見込まれる。
- ・一方、持続可能な地域公共交通の維持に向けては、需要の確保は重要な要素となるなか、**現状では路線バスを利用していない層を対象に、潜在需要を掘り起こすことが重要**となる。

☞バス利用者の利用目的や利用特性に加え、現状では利用していない層の移動実態を分析し、潜在需要として需要喚起を図るターゲット層を明確にすることが必要である。

【把握したこと】

輸送効率の低い路線・地域

- ・平日の1日当たりの運行本数や利用者数は高岡線が最も多い。運行本数の多い鳥越線等は1便当たり10人程度とやや輸送効率が低い。
- ・前浜車庫方面、潮見台周辺、天王NT周辺、南NT以南、六泉寺周辺などは他の路線・地域と比べ輸送効率が低い。

区間・時間帯・曜日等の利用状況の偏り

- ・通勤・通学での利用が半数を占め、7時台と17時台に利用が集中。
- ・各地域から高知市中心部への移動での利用が中心（路面電車と路線バスが競合する区間が主な目的地）。
- ・休日の利用者は平日の半数程度であるが、運行本数は顕著な差はみられない。

利用頻度が低くなる運行サービスの見直し

- ・利用頻度が低くなる運行サービスの見直しは、運行本数の減少（約6割）、運行時間帯の短縮（約4割）が多い。路面電車との乗り継ぎが発生するは約1割で、他と比べると抵抗感は低い。

【次回検討会に向けた検討の方向性と整理すべき事項】

- ・将来の需要・供給力に応じた持続可能な交通ネットワークの方向性の検討
 - ☞利用状況の低い地域の輸送形態の見直し（デマンド・DS等）、路面電車と競合する区間の見直し（階層型・機能別のネットワークへの移行）等
 - ✓整理すべき事項：人口予測や乗務員の状況から、将来（5年後、10年後、30年後）の需要・供給力の予測を実施。

【把握したこと】

利用頻度が高くなる取組

- ・運賃が安くなることは、いずれの年代でも回答割合が高い（3～4割程度）。今後路線バスを利用するために必要と考える取組みとして、運賃割引制度の充実や運転免許返納者に対する公共交通利用特典の付与等の回答が多い。
- ・現状はですかカード利用が中心。通勤・通学利用者を中心に、全国で使われている交通ICカードの導入の回答も約3割。65歳以上では、バス停等で快適に待てること、乗り降りしやすいバス車両の導入などの回答が比較的多い。

【次回検討会に向けた検討の方向性と整理すべき事項】

- ・地域公共交通の利便性向上に向けた取組の検討
 - ☞運賃割引等の取組み（商業施設との連携等）
 - 路線バスと路面電車の連携強化（乗り継ぎ利便性の向上）
 - 定時性の確保（長大路線の見直し等）
 - ✓整理すべき事項：調査結果のクロス集計による、利便性向上に向けた取組と利用頻度等との関係性を分析。主要なハブ施設の乗換利便性の整理を引き続き実施

【把握したこと】

路線バスを利用していない人の移動状況

- ・他に交通手段がないため路線バスを利用している人が5割以上。
- ・午前の時間帯は買物が約3割、通院が約2割とバス利用の中心。
- ・ただし、現状でバスを利用していない人を含めると、通勤・通学や買い物、通院のいずれの目的でも公共交通は「ほとんど利用しない」の割合が7割以上となっており、特に通院でのバス利用は比較的少ない傾向にある。

【次回検討会に向けた検討の方向性と整理すべき事項】

- ・日常的な買物や通院先への移動手段の確保（利用状況の低い地域の輸送形態の見直しとあわせた対応）
- ・今後の開発計画等を踏まえた潜在需要の掘り起こしの検討
 - ✓整理すべき事項：調査結果のクロス集計による、路線バスを利用していない人の移動状況の詳細分析。今後の開発計画等を踏まえた潜在需要となりうるターゲット層を分析。