

## 第4回 高知県地域公共交通活性化協議会路面電車あり方検討会 議事録

日時 令和8年2月9日(月) 10:00~11:46  
場所 高知会館 3階 飛鳥  
出席者 委員15名中15名(うち代理出席3名)

### 1. 開会

(事務局 高知県交通運輸政策課 岡田課長補佐)

定刻となったので、検討会を開始する。資料は机上に配布している。

開会にあたり、検討会会長より挨拶を願う。

(高知工科大学 西内教授)

本日は、大変ご多忙中のところ検討会へのご参集に感謝する。

前回検討会では、路面電車の将来像検討にかかる中間報告をいただいた。本日の検討会でも、報告をいただく。本日は、多くの意見をいただきたい。その意見をもとに、3月検討会で調査事業の最終的なとりまとめとする。今回検討会では、将来シナリオ、ネットワーク検討にむけた貴重な機会である。活発なご意見をいただきたい。高知の重要な財産である路面電車・路線バス維持のためご意見をいただき、よりよい方向を模索したい。よろしく願う。

(事務局 高知県交通運輸政策課 岡田課長補佐)

委員は、代理出席を含め全員出席である。過半数の定足数を満たす。

### 2. 協議事項

#### ■将来像検討のための調査報告

#### ・路面電車の将来に関する調査

(高知工科大学 西内教授)

資料説明を願う。

(中央復建コンサルタンツ 山根)

資料に基づき説明。 ~10:32

(高知工科大学 西内教授)

質疑応答とする。質問、意見はあるか。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

鏡川橋梁は、これまで言及されてこなかった。資料を拝見すると、架設から50年程度が経過し、耐震性能を満足していないとある。非常に大きな問題で

あるが、大きく取り上げられてこなかった。対応の主体は、国、とさでん交通等、どちらになるのか。耐震診断が未実施なのであれば、大きな問題であると気づいた。

(事務局 高知県交通運輸政策課 山本課長)

鏡川橋梁は、保有者がとさでん交通である。支援対象となるが、一義的な主体としては、とさでん交通となる。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

耐震診断は、とさでん交通で実施する必要があるのか。

(とさでん交通株式会社 樋口代表取締役)

担当者に説明させる。

(とさでん交通株式会社 運輸本部 電車事業部 近藤部長)

鏡川橋梁は、当社の保有である。橋梁は、架設当時の基準であり、現行基準は満たしていない。本橋梁のあり方は、当社の橋梁であるが、河川の占有でもあり、今後国等を含め協議したい。現設計強度に置き換えると、東日本大震災等により、設計強度の考え方が厳しくなっており、そのとおりである。一方で、当時の基準は満足している。

(高知工科大学 西内教授)

建設当時の設計基準に基づいて丁寧に整備されているが、災害により基準がアップデートされている。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

基礎はとさでん交通ではないが、上はとさでん交通の水準と理解した。当時はそれでよかったが、現在は耐震基準が変わっているので、基準を満たさないと理解した。

(高知工科大学 西内教授)

そのように理解している。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

今にあわせて対策が必要ではないか。是非検討されたい。

(高知工科大学 西内教授)

あり方を考える上で、安全性としてネットワークの重要な要素である。

(とさでん交通株式会社 樋口代表取締役)

耐震基準は、新たに整備される際に求められる基準である。過去に整備されたものは、可能な限り新たな基準にすべきとのことであり、違法状態ではない。

鏡川橋梁は、補強するために相当の経費を要する。それほど費用がかからないのであれば、実施できていたと思われるが、手が回っていないという状況が続いている。望ましい状況ではなく、できればやりたいが、実現に至っていない。

(四国運輸局 鉄道部 一色計画課長)

橋梁の話に関連する。14 頁のように、軌道、線路等に対し、鉄道施設総合安全対策事業費補助など、国庫 1/3 の補助制度を設定し、活用いただいている。橋梁は、すぐに対応できるものでもなく、関係者調整も要するが、こうした制度をご活用いただきたい。

鉄道の価値について、とさでん交通における路面電車の価値の整理があった。令和 8 年度予算がどうなるかわからないが、観光庁予算で、「ローカル鉄道観光資源活用促進事業」が創設予定である。国の直接補助事業であり、これを活用して価値向上の取り組みに繋げていただきたい。選挙直後で、国会審議はまだ先の話になるが、ローカル鉄道の観光資源としての活用が新たに制度設定されるので、活用検討されたい。

(高知工科大学 西内教授)

情報提供であった。

(とさでん交通株式会社 樋口代表取締役)

路面電車に関して様々な角度から現状、アンケートによる整理等をいただき、ありがたく御礼申し上げます。特に、観光面での経済的効果、クロスセクター効果などでの金額の目安を算出いただいたのはありがたい。まとめられている内容について、うなずいて聞いていた。念のために申しあげると、サービス改善について、深夜運行、便数といった声があると理解するが、事業性とあわせた検討という現実的な観点である。現実的には、深夜運行は、頭には浮かんでも現実的には採算性等から現実性に乏しい。実施により収支が悪化することになる。乗務員数を踏まえても、現時点で実施してみることも難しいのが実態である。

(高知工科大学 西内教授)

深夜運行は、毎日であれば大変であるが、時期を限定すれば可能といった感触があるか。

(とさでん交通株式会社 樋口代表取締役)

運転手確保面でそこに充てると他を減らさざるを得ず難しい。継続には、ある程度の採算性が必要であるが、過去の実績をみても、今更に深夜に利用いた

だく可能性のある方が当時より多いかといえばそうではないと考えると、やってみようという根拠になる裏付けが私としても浮かばず、前向きになれない。  
(高知工科大学 西内教授)

他にあるか。

(早稲田大学 森本教授)

全体を拝見し、特に8~9頁をみると、重点維持、改善項目について、120年以上の歴史がある沿線まちづくりの大変重要な知見がここから出ていと再認識した。沿線を合わせたまちづくりとして、日本最古の路面電車のまちづくりの復活・復興という方針を変えないでいただきたい。

15頁、課題を4点整理いただいている。是非加えていただきたいのは、将来技術への対応である。自動運転社会の10年以内での到来、生成AI、最先端のDX技術など、将来の技術革新への対応が出てくるので、どこかに入れておいていただきたい。クロスセクター効果について、数字を細かくみると、財政による地価減少の数字が小さすぎるのではないか。宇都宮ではLRT延伸を想定しており、地価上昇による税収増加を年間10億円と見込んでいる。なぜこれだけ少ないのか。桁が増えないか。

(高知工科大学 西内教授)

将来像にかかる記載ができないかという提案であった。記載するか、議論の結果、記載する余地はあるか。現状、過大対策という構成であるが、あり方のとりまとめでは、想定する社会、向かうべき場所を記載されたい。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

運転士確保を懸念する。バスと比較すると大丈夫とあるが、昨年6月のとさでん交通資料では、3~5年先に電車も減少すると見込まれる。減少が続けばサービス維持が困難になるというとさでん交通の資料もある。楽観視せず、運転士確保を問題視して進められたい。

(高知工科大学 西内教授)

13頁をみると、トレンドとしては減少していく。

(とさでん交通株式会社 樋口代表取締役)

熊谷先生のご発言のとおり、楽観視しておらず、積極採用に努め、魅力ある職種になるよう努力している。

(高知工科大学 西内教授)

楽観視していない旨を反映のうえで、とりまとめをいただきたい。

・路面電車と他の公共交通モードとの連携

(事務局 交通運輸政策課 岡田課長補佐)

資料説明を願う。

(中央復建コンサルタンツ 田中)

資料に基づき説明。 10:55～11:16

(高知工科大学 西内教授)

30年後を見据えた他モードとの連携にかかる説明であった。質問、意見はあるか。

(いの町 濱田副町長)

1点確認したい。説明後段でいの町の説明があった。町内は北部交通の運行であるが、資料はとさでん交通路線が中心なのか。

(中央復建コンサルタンツ 田中)

あり方の全体的な検討は、とさでん交通の利用者調査等をベースとしている。北部交通、東部交通のデータにより、高知市中心部等への移動を把握している。最後のとりまとめでは、反映する。

(いの町 濱田副町長)

最後のほうで、伊野線の数字に言及があったが、資料のどこに掲載があるか。

(中央復建コンサルタンツ 田中)

29頁左グラフ下から3番目、長沢・北浦橋線である。高知市中心部、高知駅まで乗り入れる路線のうち、並走区間の乗降者数と、それ以外の区間での乗降者数を集計したものである。

(高知工科大学 西内教授)

他にいかがか。

(とさでん交通株式会社 樋口代表取締役)

19頁、論点整理において、3点の整理と、4点の課題がある。これは、改めて現実に照らして考えると、流れがどうかと思う。調査なので、論点と結果と理解するが、私なりに考えると、この頁は主に路線バスの記述であると思うが、路線バスについてよく考えると、路線バス維持は、これまで3～40年、事業者、行政で最大の努力のうえ現在に至っている。そうした現実、努力のうえでの利用・収支・運転手状況になっている。将来見通しを含め、正面からとらえると、少し違う気がする。県内の路線バスにおいては、利用促進、潜在需要掘り起こしが問題解決に至らないのが明らかではないか。利用促進、潜在需要掘

り起こしは、今後も努力していくが、今後、特に力を入れるのは、濱田知事提唱のスマートシュリンクという方針がしっくりくる。現在の利用、将来見通し、運転手減少、収支率等を踏まえると、スマートシュリンクの考え方がしっくりくる。加えて、熊谷先生が以前から言っておられるとおり、ベストミックス、最近では住民主体のライドシェアを含めて将来に向けて検討していく方向であると思う。27 頁には、5～10 年後の将来ネットワークの方向性がある。私の発言した内容を順次やっていった結果として、そのネットワークができる。そのためには、スマートシュリンクやベストミックスについて、円滑にスピード感を持って進めていく必要がある。そのために必要なことを書いていく必要がある。自治体、バス・タクシー事業者やライドシェアの担い手になってくれる団体から人を出して推進事務局を作っていくことが必要ではと提案したい。路面電車の検討会のメインテーマというよりは、リ・デザイン協議会での議論が適当であると思う。そうした観点を付け加える、あるいは記載内容の軌道修正をするのが私としてはしっくりくる。交通空白地（過疎地）有償運送を含めた移動手段の確保は、山間部のタクシー事業者が少ない地域であれば、自治体職員が調整し、今まで具体化、実現できてきている。高知市の規模になれば、皆が集まって事務局を作らないと難しいのではと思うところである。そうした方向で考えた際、利用促進、潜在需要掘り起こしをここで強調することの意味を疑問に思った。路線バスを利用しなくてよい人に利用を迫る必要があるか、輸送単価の高い路線バスにこだわる必要はないのではないか。現利用者の利便性確保に努めることがよいのではないか。15 年程度行政・事業者側で経験を積んできた。利用促進、潜在需要掘り起こしでは、根本的解決にならない。一生懸命やってきたが、これを繰り返すのではなく、これをやりつつも、新たな段階に進めることが私の役割であるように思う。関係者等が前向きに力を注いでいけるようにすることが必要である。スマートシュリンクと利用促進のバランスを考えた記述にする必要がある。利用促進を諦めるわけではないが、最近象徴的なことがあった。先日、高知県脱炭素推進協議会に出席した。学識経験者より、脱炭素の取り組みで地域公共交通の利用促進があるが、無理だと言うという発言があった。前後してバス協会専務より、堺町西側のバス専用レーン廃止の話が交通渋滞解消対策のために実施されると伺った。バス専用レーンは、約 25 年前に、地域公共交通利用促進にむけ、道路管理者、公安委員会の協力を得て開始したと聞いており、残念な気持ちである。一方、昨今の状況を見る

と、よくここまで続けていただいたという評価であり、御礼を申し上げなければならぬ。それが世論と認識せざるを得ないと思う。これまでのように啓発という生易しい方法では意識・行動は変えられず、継続もしないという事例ではないか。一方、強硬にやっても反発を招き、難しいということが進んでこなかった一因ではないか。現実的なことをずっと考えていると、将来像に向け、今から何を着手するかが重要で、将来像に向けた具体的な動きについて、官民で進める仕組み・体制が必要という意見である。

(高知工科大学 西内教授)

説明内容の立ち位置を明確にしたい。この会議は、バスでなく路面電車のあり方検討が主である。路面電車のあり方を考えたとき、効果を発揮しづらくても、モビリティ確保のために路面電車は維持したほうがよい。路面電車とバスの並走があるとき、まちのあり方としてよいのか、路面電車を中心にするからこそ考える必要があり、連携を考えるのがひとつのオプションとして示されている。リ・デザイン会議での協議は、承知している。正直なところ、路面電車と路線バスを一体的に考える必要があるが、ひとつ連携という切り口で示していると理解している。

(早稲田大学 森本教授)

本質的な議論であり、私として持論を述べる。都市計画学会で、能登半島の復興を議論した。人口減少地域で復興をどこまでするか。学会では、まちの復興と人の復興を切り分けることである。日本として地域を残すという意思が働くところは残し、スマートシュリンクという視点では、困っている人に着目し、人を支える福祉的施策とするしかないのではないかという議論をした。バスネットワークが弱い地域は、インフラ投資でなく、人を主体とした支援をすべきと考える。都市計画であり、バスだけで考える問題ではない。まちをどのように残すべきかという議論のなかでバスネットワークを議論すべきと感じた。

(高知工科大学 西内教授)

まちづくりのなかで、30年後のモビリティのあるべき姿を考えていく。今回は路面電車の協議であるが、おそらく全体として考えなければいけない事項である。

(高知東部交通株式会社 坂本代表取締役)

26頁より並走解消の話がある。並走区間解消として系統を途中で切った際、交通空白地域が生じる。この解消には、新しい車両・人を要する。全ての並走

区間を解消すべきか、普通に走るべきか、疑問がある。全ての並走区間解消は、利用者減少のなかで、並走は悪いと思うが、新規取組で経費が増加する可能性を指摘する。

(高知工科大学 西内教授)

並走区間のあり方は、様々な優先順位がある。実施した場合、費用を要するほか、乗換抵抗での利便性低下もある。今回は、数字を提示しているが、成立しそうな地域、車両基地を前提とするか、新規整備による負担軽減を図るか、などがある。様々な視点から整理する必要がある。

(四国運輸局 交通政策部 片庭交通企画課長)

本調査は、電車とバスの将来像調査であり、両者をあわせたネットワーク検討と理解する。潜在需要のターゲット層として、通勤と高齢者の記載があるが、特に高齢者はターゲットになりうるか疑問がある。10年後を見据えた際、果たしてそれが適切か。樋口委員発言のとおり、自家用有償といったように、ドアツードアのほうがニーズに合っている可能性がある。ターゲットに対し、路線バスが適切か、疑問もある。

並走解消について、28頁のアンケートでの乗継抵抗の割合が低くなっているが、29頁で、路線案を検討するとき、それを前提にするのが適切か。営業所にかかるコメントがあるが、運転手減少を踏まえると、供給制約を前面に考えてはどうか。調査自体は路線バスの利用実態を詳しく分析できており、その内容をよく精査した上での方向性の設定が重要と考える。

(四国運輸局 鉄道部 一色計画課長)

樋口委員発言のとおり、利用促進で需要が図られるかという発言を聞いて、局として旗振りしている立場もあり厳しいと感じた。並走解消で空白地域ができるということであった。空白解消を進める中で、一律の考え方が難しいと感じた。並走区間は、路面電車と路線バスと理解する。路面電車を核に路線バスの並走解消を図るというのは、並走する路線バスを廃止ということか。支線からまちなかに移動するには、乗換が負担になるほか、拠点整備等が必要となる。全便廃止か、朝夕のみ残すか。

(事務局 高知県交通運輸政策課 山本課長)

28頁のとおり、基本的な考え方として、並走区間を全て解消する考え方はない。たとえばこうした視点で考えた際のケーススタディである。個別の路線見直しは、この会議ではない。各会議体で議論をするイメージである。

(高知市 政策企画部 甫喜本副部長)

樋口委員の発言に関連して発言する。この会議は、路面電車を切り口とした地域公共交通のあり方検討の場と認識している。バス・路面電車それぞれ単独での議論では成り立たないと理解している。電車のあり方検討とセットでバスのあり方を議論するのは意義がある。高知市では、バスの議論をしており、一体で議論を進めているつもりである。本日の意見は、リ・デザイン会議へも反映して議論をしたい。現実をみたとき、需要の掘り起こしは優先順位が違うという発言であった。現状をみると、いまのものを完全に維持するのは厳しいという認識のもと、路線のあり方を検討する必要があるが、それだけを市民に周知するのは厳しい。制約のなか、一方で利便性向上も提示したい。どこまでできるかという話もあるが、検討段階で軽重をつけて意見を出す必要はないのではないか。

(高知工科大学 西内教授)

様々な意見のなかでまとめていくことになる。個人的には、30年先といった時間スパンでは、様々なものが変わっていく中でどうしていくか。現状からステップアップを考えるのは現実的である一方、30年後にありたい姿を設定し、そこに近づけていく方法もある。立場や視点により意見があることは理解する。様々な内容を受入れ、面白いものができればよい。

(早稲田大学 森本教授)

27頁の内容は、賛同する。困っている人を助けるためには、今動く必要がある。5年後の方向性は、現状を分析し、困っている人を抜き出し、議論をしていくことが大きな戦略である。一方で、30年後は考え方が異なり、将来この地域・都市の持続に何が必要か、バックキャストで考えるべきものもある。混ぜると分からなくなるので、短期、長期を両輪として整理して進めていただきたい。21頁の人口分布がある。人口増減は、社会増減と自然増減がある。ぜひ、人口増減を差分で見えていただきたい。この地域の実情を踏まえた議論をしつつ、未来の都市のかたちや、スマートシュリンクなどを見据えつつ、検討されたい。居住誘導区域が減少し、郊外が増加している可能性もある。それをどのようにとらえるかは、検討の前提条件になるので、皆で共有したい。

(高知工科大学 西内教授)

対応されたい。都市計画の図面とあわせての提示がよいかもしれない。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

安全、運転手の話が私の関心である。個人的には、路面電車は、振り返ると2002年に初めて高知へ来て、よく残してくれたと実感した。それから、何としても残すべきと思っていた。海外でも、路面電車は足となっている。個人的な感触である。資料を拝見すると、暗いように感じてしまう。落ち込む話もある。もう少し前向きな話があってもよい。世の中では、日本全体として地域公共交通のあり方議論のなかで、ライドシェアと自動運転という大きな話がある。その内容を踏まえ、高知で夢のある話ができるとうい。自動運転は、できるのではないかと思う。但し、現状では、Lv4を運転手なしでやるのは大変なので、技術的な答えはないが、なんとかできるとよい。感想である。

(高知工科大学 西内教授)

資料は、公表される。県民に「また暗いことを言っている」と言われるとつらい。

(とさでん交通株式会社 樋口代表取締役)

トレンドをみながら、最善のことについて意欲をもって取り組みたい。少ない資源のなか、限られた手段のなかで最善を尽くすことは、暗いというより明るいという思いである。運転手確保といった面でも、暗い話ばかりではますます集まらなくなる。持続可能な移動手段の道筋をこの場でお知恵をいただきつつやっていきたい。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

とさでん交通(株)は、皆頑張っている。運転手は健気である。給料がそれほど良くない中で頑張らせていただいている。運命共同体として一緒に頑張っていきたい。

(高知工科大学 西内教授)

他にどうか。進行を事務局に返す。 ~11:57

### 3. 連絡事項

なし。

### 4. 閉会

(事務局 交通運輸政策課 岡田課長補佐)

以上で会議を終了する。次回は3月27日を予定する。

以上