

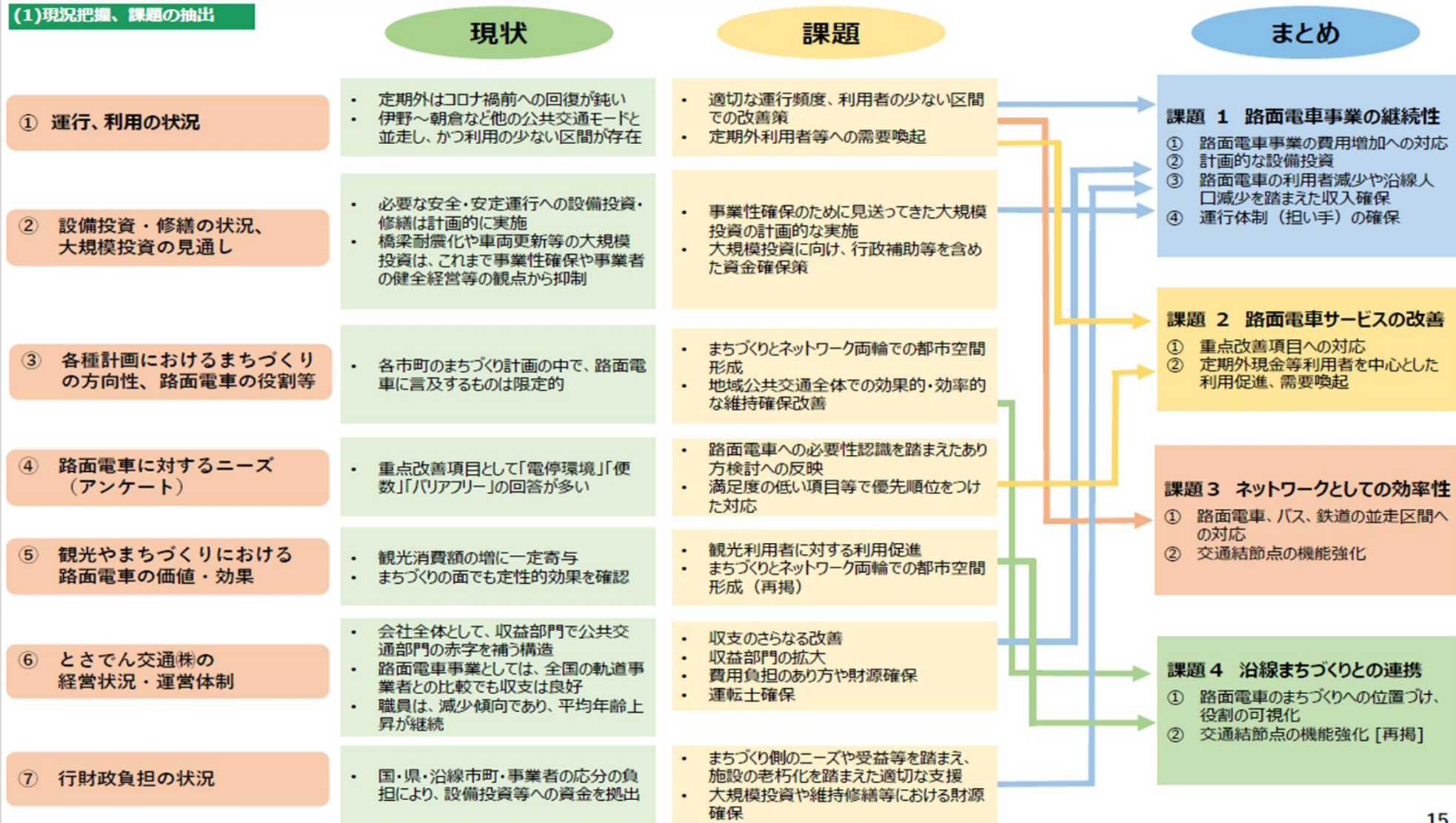
令和7年度 路面電車の将来像のための 調査結果を受けて

令和8年5月28日(木)
とさでん交通株式会社

路面電車の将来像検討のための調査

1. 路面電車の将来に関する調査

(1) 現況把握、課題の抽出



■路面電車の将来に関する調査結果の再分類

調査結果から抽出された課題1～4を、事業継続を前提に再分類

① 設備投資	・大規模投資の計画的な実施と資金確保
② 人材確保	・運転士、技術系職員の確保
③ 収支改善とサービス向上	・収入の確保。利用促進や需要喚起 ・重点改善項目への対応 ・費用増加への対応
④ ネットワークとまちづくり	・ネットワークとしての効率性。並走解消や結節点機能の強化 ・路面電車のまちづくりへの位置づけと役割。都市空間形成

まとめに、下記要素の追加が必要

① 設備投資	・重軌条化/PC枕木化、車両更新等の施行、更新ペース向上
③ 収支改善とサービス向上	・収支改善に資する施策を実行していく ・定期の利用促進、需要喚起も検討する

■各改善施策について 《 調査結果報告書(P16～19)の改善施策(案)についての当社の受け止め 》

課題① 「路面電車事業の継続性」に関する改善施策について

◇収入の確保

・利用促進(サービス改善、まちづくりとの連携)	<ul style="list-style-type: none"> ・収支改善に繋がるかを見極めた上で、今後も継続して検討・実施 ・定期外利用者と併せて定期利用者(特に通学)の利用促進も重要 ・沿線に人が集まる施設やイベント実施等、連携したまちづくりに期待
・運賃改定	<ul style="list-style-type: none"> ・物価高騰等の社会情勢、処遇改善等を総合的に判断し、適切な価格転嫁(改定)について検討・実施
・その他の収入確保(広告、物販等)	<ul style="list-style-type: none"> ・車体・車内広告、ネーミングライツ、物販等を強化し、収益拡大を図る

◇安全・安定運行の継続確保に向けた事業者以外の負担

・道路管理者の費用負担	<ul style="list-style-type: none"> ・安全確保・事業継続の観点からも、更なる費用負担を期待する
・国による支援活用	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り活用できるよう、関係各所と連携を図る

★報告書の改善施策(案)に抜け落ちている要素

・大規模修繕の検討も必要であると思うが、まずは事業継続に必要な通常の設定備・修繕(重軌条化・PC枕木化等)のペース向上についての議論が必要

■各改善施策について 《 調査結果報告書(P16～19)の改善施策(案)についての当社の受け止め 》

課題② 「路面電車サービスの改善」に関する改善施策について

・電停環境及びバリアフリー(電停・車両)	<ul style="list-style-type: none"> ・車両の導入ペース向上(1年に1両以上)が望ましい ・電停のバリアフリー化については、費用対効果も見ながら検討し、可能な限り進めていきたい
・深夜運行	<ul style="list-style-type: none"> ・過去に実施し、収支整わず終了 ・現状(運転士不足等)では実施困難
・運行便数	<ul style="list-style-type: none"> ・現行ダイヤは利用実態にあったものと認識 ・運転士不足の状況で増便は困難であるが、イベント時には可能な範囲で増便し、利便性・収益確保に努めている ・採用強化で運転士を確保し、利便性維持に努めていく
・情報案内	<ul style="list-style-type: none"> ・まずは、主要停留場でのデジタルサイネージ等によるリアルタイムな情報提供(運行・遅延状況等)が必要であるとする ・インバウンド対応として多言語化対応も必須

課題③ 「ネットワークとしての効率性」に関する改善施策について

・交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、他の交通モードとの連携は必須 ・スムーズな乗継や待ち時間の有効活用ができる施設整備等、交通結節点の整備が必須条件
・並走解消	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況から一定の並走は致し方ないと考えるが、部分的に並走解消を実施して効率化を図る余地はある(電車を幹線、バスを支線) ・乗換抵抗軽減のためには、乗換施設の充実が必須 ・バス待機場所、乗務員休憩所の整備が必要。無い場合、回送増等で非効率な運行となる ・まずは、一部区間で実証的に実施し、利用者動向等の検証をすることも必要

■各改善施策について 《 調査結果報告書(P16～19)の改善施策(案)についての当社の受け止め 》

◎交通結節点、並走解消について

◇高知駅南口広場の活用

- ・高知駅は鉄道・路面電車と接続しており、比較的乗継拠点としての条件が整っている
- ・但し、現状の北口BT(バスターミナル)では、バスの待機スペースや乗務員の休憩施設がない
- ・高知駅南口の路面電車停留場東側の広場スペースを新たなバスターミナル(交通結節点)として活用できないか
→バスの効率的な運行が可能。利用者目線でみても高知駅は乗換施設としては充実している(トイレ・コンビニ等)

・道路空間活用

- ・海外では、電停を路線バスが共有している事例もあるが(路面電車が道路の端を走っているケースがほとんど)、当社の「県立美術館通」や「後免町」のように、電停とバス停を併設させるのが現実的。特に「県立美術館通」はパーク&ライド駐車場も隣接しており利便性は高い
- ・土地確保の課題はあるが、同様の施設整備について、前向きに検討していただきたい

課題③ 「沿線まちづくりとの連携」に関する改善施策について

◇沿線土地利用の促進

・沿線まちづくり

- ・電停周辺への都市機能・居住誘導に関する沿線まちづくりに期待する
- ・検討等についても積極的に参画したい

◎沿線まちづくりとの連携について

◇新県民体育館建替えに併せた停留場改修

- ・新県民体育館建替え・駐車場整備と一体で、「棧橋通二丁目」停留場の改修を検討していただきたい
(利用者の動線や安全性に配慮した、多客にも対応できる停留場に改修→利便性向上)
- ・その他の主要電停についても、よさこい祭・花火大会、県民文化ホールやかるぽーとでのイベント時など、多くの方が利用される停留場も多いので、拡幅等について、費用負担も見ながら一緒に検討させていただきたい

■各改善施策について 《 調査結果報告書(P16～19)の改善施策(案)についての当社の受け止め 》

<p>・道路空間再編</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の通行規制や駐車場用地の有効活用等も含めて、まちづくりと一体で検討していく必要がある ・パーク&ライド駐車場は実績もあり有効な手段 ・公共交通の利用を促すような取組みや施策、施設整備(パーク&ライド等)について、是非前向きに検討していただきたい
<p>・上位計画との整合</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線まちづくりや道路空間の活用については、立地適正化計画等の各計画において適切に位置づけされることが望ましいと考え、期待する

■将来ネットワークの提案、10年後までの公共交通ネットワークの将来像(案)について 《 調査結果報告書(P43)についての当社の受け止め 》

◇10年後の公共交通ネットワーク

- ・路面電車は全線維持して幹線としての役割を担う。幹線につなぐ支線の役割を路線バス、またはコミュニティバス・デマンド交通、タクシー、ライドシェア等の交通機関が担うというイメージを持っている
- ・乗務員不足のなか、利用者の少ない路線については、路線バスでなく、その他の交通手段に担っていただきたい
- ・幹線・支線の繋ぐ、乗継拠点の整備等は必須と考えるので、県・沿線市町と連携して、移動サービスの維持・向上に努めていきたい