

# あり方の検討

## ① 論点整理

## ② 利用環境の改善 【サービス水準の向上】

- ・移動利便性の向上
- ・待合環境の改善

## ③ 電車事業の継続性 【収支改善】

- ・運賃制度の見直し、その他収入確保
- ・利用者の少ない区間での利用促進策の実行

# 路面電車のあり方検討会の方向性①

## 主な検討事項

1. 中央地域の公共交通では、電車・バスの乗務員不足に直面。将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、路面電車の位置づけや果たすべき役割、機能とは。
2. 安全運行を大前提に必要な設備投資を実施してきたものの、保有資産の老朽化や利便性の低下、利用者の減少といった課題に直面。路面電車の事業性回復に向けて、求められる設備投資の水準、利用者の視点に立ったサービスの改善や利便性向上の方向性とは。
3. とさでん交通や沿線自治体等による収支改善策について、どのような取組が考えられるか。
4. 路面電車の長期的なあり方の実現に向けて、短期（3～5年）中期（5～10年）長期（10～30年）の時間軸で、公共交通計画にどのような改善策を位置づけ、実行していくか。需要創出に向けて、沿線市町の都市計画等への位置づけはどうあるべきか。
5. 上記に対して、国・県・沿線市町でどのような支援ができるか。

## <論点整理>

### ■ 公共交通ネットワークのあり方

- ① 持続可能な公共交通ネットワーク
- ② 都市政策との連動

### ■ 利用環境の改善

- ③ サービス水準の向上
- ⑦ 行政支援のあり方

### ■ 電車事業の継続性

- ④ 収支改善
- ⑤ 設備投資
- ⑥ 人材確保

# 路面電車のあり方検討会の方向性②

## 主な論点と検討の方向性

短期  
3-5年

中期  
5-10年

長期  
10-30年

公共交通ネットワーク	集縮	① 持続可能な公共交通ネットワーク ・電車を幹線、バス等を支線とする交通ネットワークの構築 ・路面電車と路線バスの並走区間の見直し
	創	② 都市政策との連動 ・沿線市町の都市計画等との連動による需要創出 ・交通結節点の整備など都市空間の形成
利用環境	伸	③ サービス水準の向上 ・分かりやすい情報案内、上屋設置など待合環境の改善 ・速達性の向上や系統の見直し、乗換の改善による利便性の向上
	伸	④ 収支改善 ・運賃制度の見直し、その他収入確保 ・利用者の少ない区間での利用促進策の実行
電車事業の継続性	伸	⑤ 設備投資 ・安全安心、利便性向上に向けた計画的な設備投資 ・安全運行に必要な水準の投資や維持修繕費の確保 ・災害時の事業継続を見据えた対応
	伸	⑥ 人材確保 ・電車乗務員、技術員の確保
		⑦ 行政支援のあり方

〈主な取組〉	10年後の路面電車のあり方に位置づけ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 電車を軸にした交通ネットワークの構築</li> <li>● 交通結節点の整備</li> <li>● 都市計画等への位置づけ             <ul style="list-style-type: none"> <li>■ まちづくり</li> </ul> </li> </ul>
〈主な取組〉	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 待合環境の改善</li> <li>● 利便性の向上</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 収支改善施策の実行</li> <li>● 利用促進協議会の設置</li> </ul>
〈主な取組〉	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 設備投資の計画的な実施</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗務員等の確保</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 設備投資等への行政支援の拡充</li> </ul>

## ① 論点整理

## ② 利用環境の改善 【サービス水準の向上】

- ・移動利便性の向上
- ・待合環境の改善

## ③ 電車事業の継続性 【収支改善】

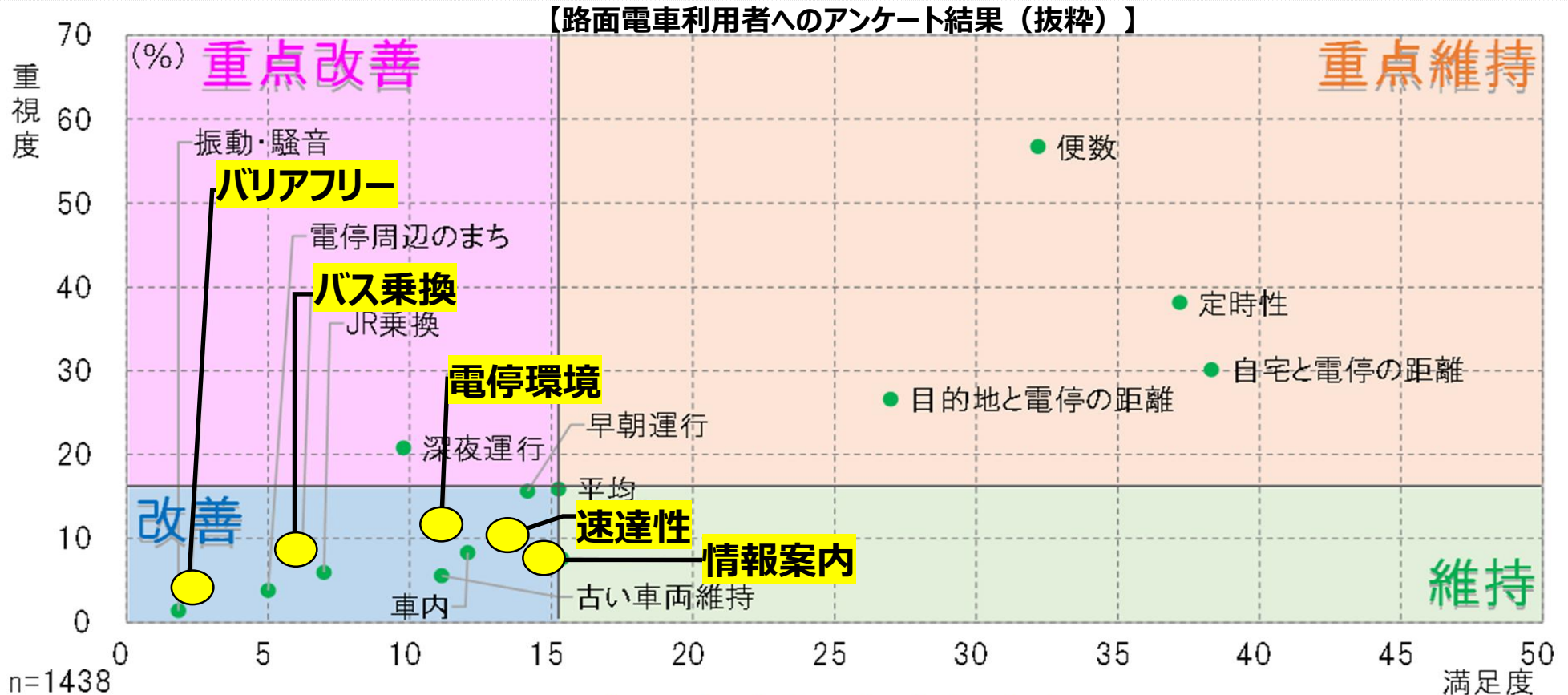
- ・運賃制度の見直し、その他収入確保
- ・利用者の少ない区間での利用促進策の実行

## ○ 移動利便性の向上について

- ・ バス乗換など、**乗換利便性の改善を求める声あり**
- ・ **速達性の改善を求める声あり**

## ○ 待合環境の改善について

- ・ 上屋の設置や情報案内の分かりやすさなど、**電停環境の改善を求める声あり**
- ・ 電停や車両について、**バリアフリー化を求める声あり**



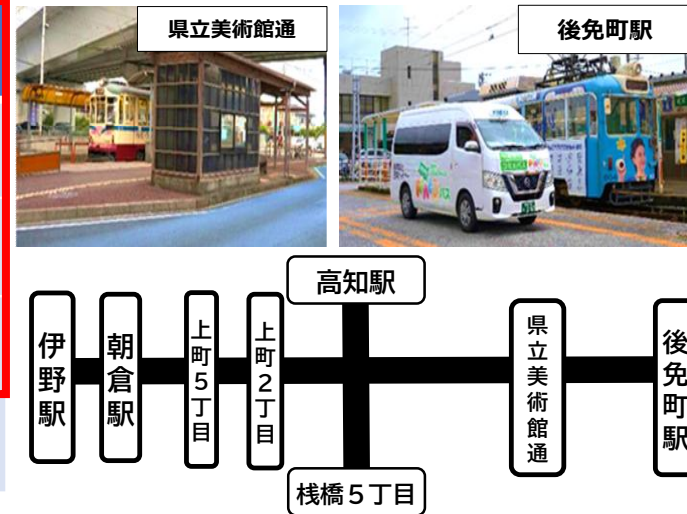
## 主要な交通結節点の乗換利便性・電停環境に課題あり

(主要な交通結節点とは、電車⇔バスの乗継割引ポイントが設定されている電停のうち、将来的な路線バスとの並走区間の見直しなどを考慮して選定)

### 【主要な交通結節点毎の評価】

	伊野駅	朝倉駅	上町5丁目	上町2丁目	高知駅	棧橋5丁目	県立美術館通	後免町駅
バス停との近接性	×	○	×	×	△	×	○	○
上屋・ベンチ等	○	×	×	△ (上屋のみ)	○	○	○	○
バリアフリー化	○	×	×	△ (ｽﾛｰﾌﾟのみ)	○	○	○	○
乗換案内表示	×	×	×	×	△	×	×	×

好事例



### <改善の方向性>

[短期-中長期]

路線バス等の多様な交通モードがシームレスに接続する移動環境を目指し、**主要な交通結節点の機能強化を検討**

(例：さいたま市大宮ぷらっと、東急田園都市線駒澤大学駅のモビリティハブ 等)

### 【モビリティハブの事例】

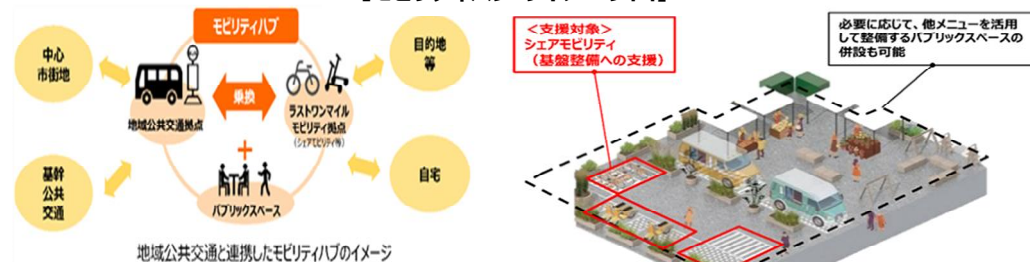


さいたま市大宮ぷらっと



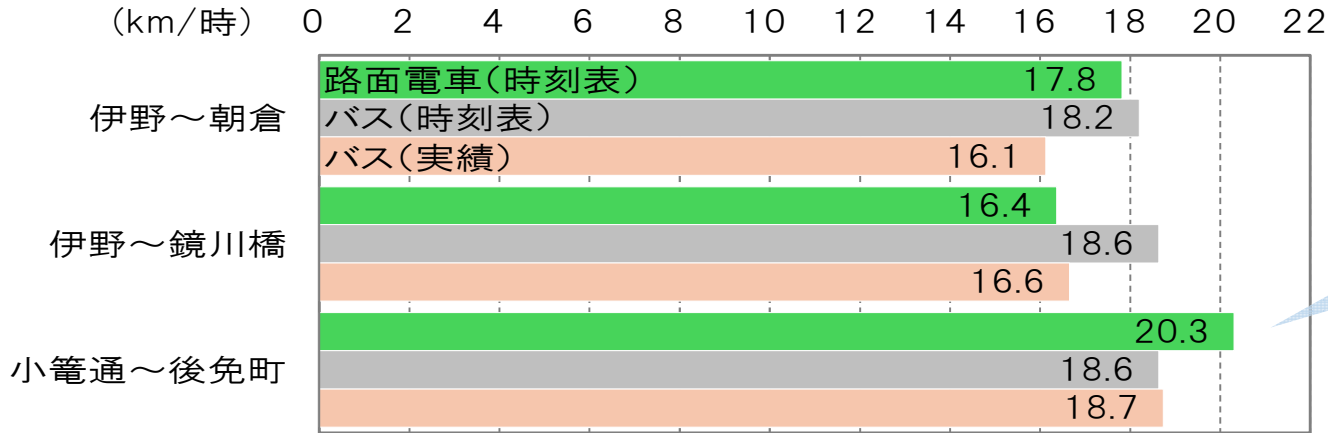
東急田園都市線駒澤大学駅

### 【モビリティハブのイメージ図】



路面電車の運行速度は、16～20km/時であり、一般的な自転車の速度と同程度となっている

【路面電車等の平均速度グラフ】



最も早い区間でも  
20km/時程度

数値根拠：令和 8(2026)年 1 月 1 日時点 とさでん交通(株)、(株)県交北部交通、高知東部交通(株) の時刻表資料  
バスロケーションデータ (令和 7(2025)年 4～6 月 (株)県交北部交通、高知東部交通(株))

## <改善の方向性>

[短期-中期]

## 路面電車の運行速度の向上や停車時間を短縮させる取組を検討

(例：富山地方鉄道では、低床車両・ICカード・公共交通優先信号の一部区間の導入により速達性が向上、広島電鉄では、重軌条化・軌道改良により速達性が向上)

【取組イメージ図】

### 車両更新 (低床化・乗降円滑化)

低床車両や広い乗降口の導入で乗降時間を短縮



効果 停車時間の短縮 → 表定速度の向上・定時性向上

### 重軌条化・軌道改良

軌道の改良により、徐行区間を減らし加減速をスムーズに



効果 徐行区間の減少・加減速の改善 → 平均速度の向上

### キャッシュレス化 (ICカード等)

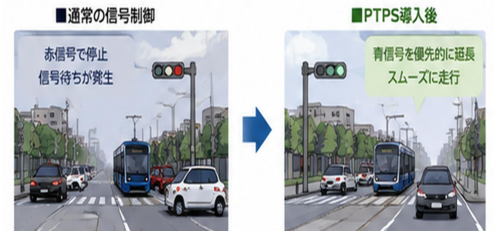
現金精算の時間を削減し、乗降をスムーズに



効果 乗降時間の短縮 → 停車時間短縮・定時性向上

### 公共交通優先信号 (PTPS)

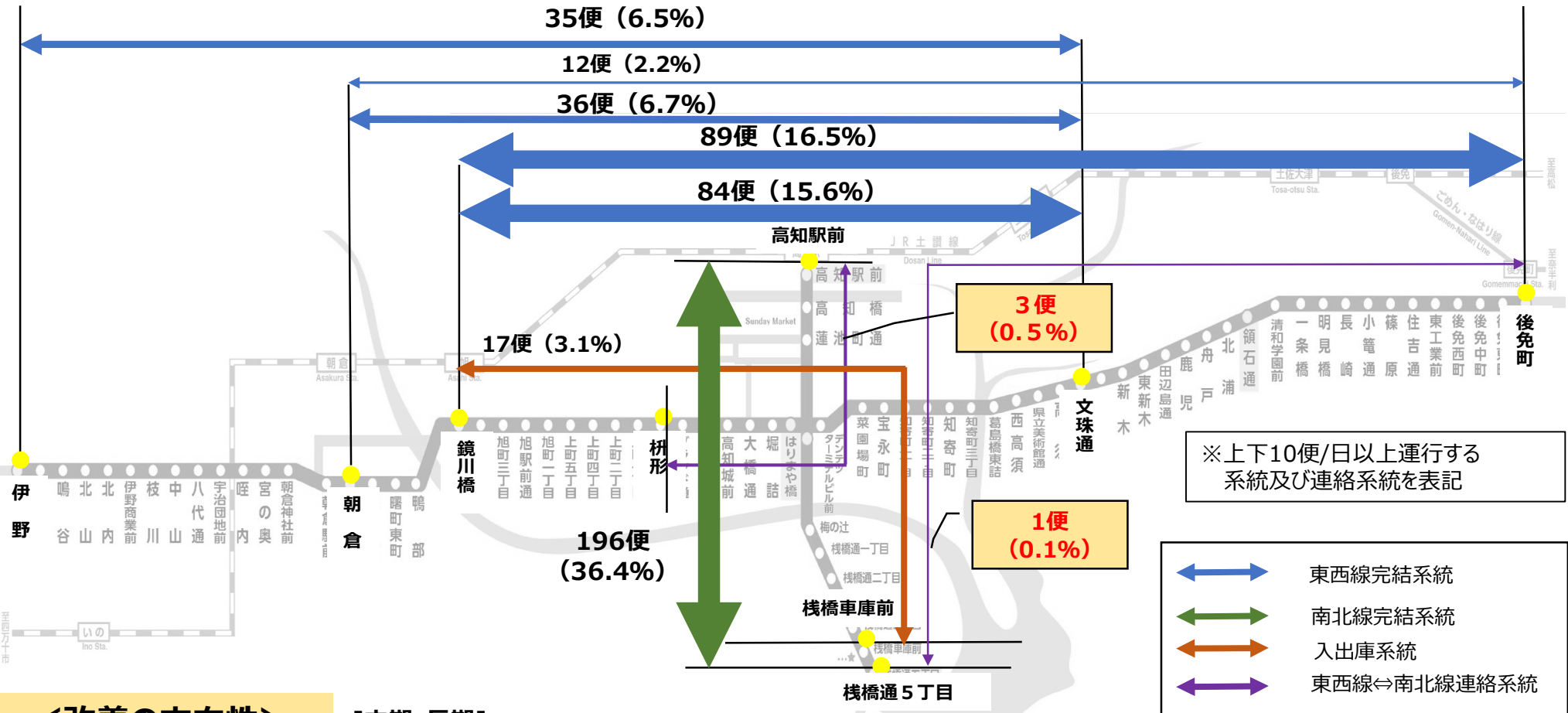
信号制御の工夫により、信号待ち時間を短縮



効果 待ち時間の削減 → 速達性と定時性の向上

# 移動利便性の向上 ～運行系統について～

運行系統は、基本的には、**東西線・南北線で完結しており、南北線⇔東西線に乗り入れする系統が少ない**



## <改善の方向性>

[中期-長期]

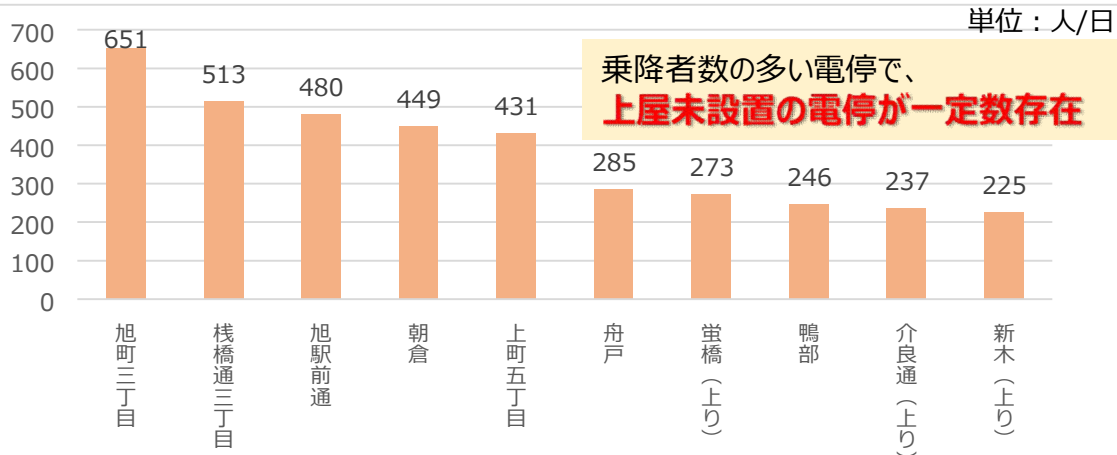
- 電車を幹線、バス等を支線とするネットワーク形成に向けて、**東西線⇔南北線の系統の新設、便数増の検討が必要**
- 遅延の波及の防止や、利用の多い区間の運行便数増のため、**系統の分割（短区間化）も検討の余地あり**

# 待合環境の改善 ～快適性について～

- 上屋の未設置など、待合環境の利便性が低い状況 ⇒ 電停全156カ所のうち、**上屋未設置の電停は47カ所**
- 利用者に対する運行情報等の提供が十分ではない ⇒ **リアルタイムの運行情報等が取得できない**

(例：宇都宮では、タッチ操作でリアルタイムの運行情報等を取得できる多機能型デジタルサイネージを設置)

【上屋未設置の電停（47カ所）のうち乗降者数の多い電停（R6年度実績）】



【多機能型デジタルサイネージの写真】



上町5丁目



栈橋通3丁目



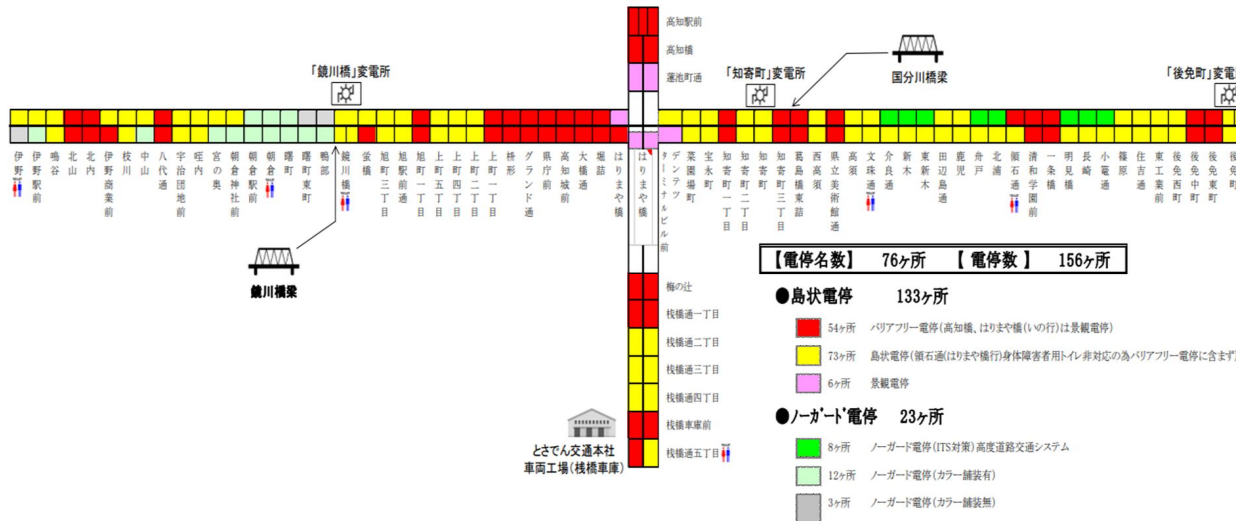
## <改善の方向性>

[短期-中期]

- **電停の上屋設置**：乗降者数の多い電停から**上屋の整備を検討**
- **分かりやすい運行情報**：提供すべき案内情報を整理し、乗降者数の多い電停から**デジタルサイネージ等の整備を検討**

- **電停のバリアフリー化及びノーガード電停の見直しについて**
  - 電停全156カ所のうち、**バリアフリー化されている電停は、54カ所（整備率：約35%）**
  - 電停全156カ所のうち、ノーガード電停は、23カ所
- **車両のバリアフリー化**
  - 車両全56両のうち、**バリアフリー車両は、4両（導入率：約7%）**

【電停のバリアフリー化及びノーガード電停の状況】



出典：路面電車・路線バスの現状及び課題（令和7年度 とさでん交通(株)） 図：電停別バリアフリー対応状況（令和7年4月1日時点）

## <改善の方向性>

### [短期-中長期]

- **電停**：乗降者数等を踏まえ、電停のバリアフリー化やノーガード電停の統合等を検討  
将来的には、**道路改良と連動した中長期的な整備のあり方を検討**
- **車両**：順次車両更新を進めるとともに、**更新頻度の向上を検討**

## ① 論点整理

## ② 利用環境の改善 【サービス水準の向上】

- ・移動利便性の向上
- ・待合環境の改善

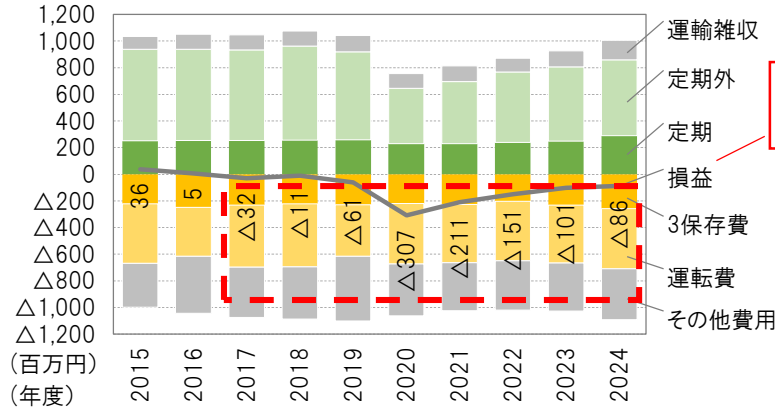
## ③ 電車事業の継続性 【収支改善】

- ・運賃制度の見直し、その他収入確保
- ・利用者の少ない区間での利用促進策の実行

# 電車事業の継続性 ~収支改善~

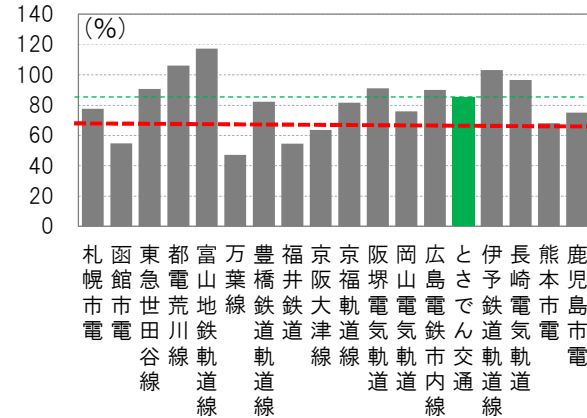
- 営業損益推移をみると、平成29年（2017）年度以降は赤字計上だが、全国の軌道事業者と比較すると、**収支率は比較的良好**
- サービス水準(便数、運賃)を将来にわたり一定とした場合、**人口減少に伴い輸送人員は減少予測**
- 定期外を中心に、人口減少に伴う利用者数減少が顕著

## 事業収支



資料：鉄道統計年報、とさでん交通(株)資料

図 とさでん交通(株)軌道事業の収支推移

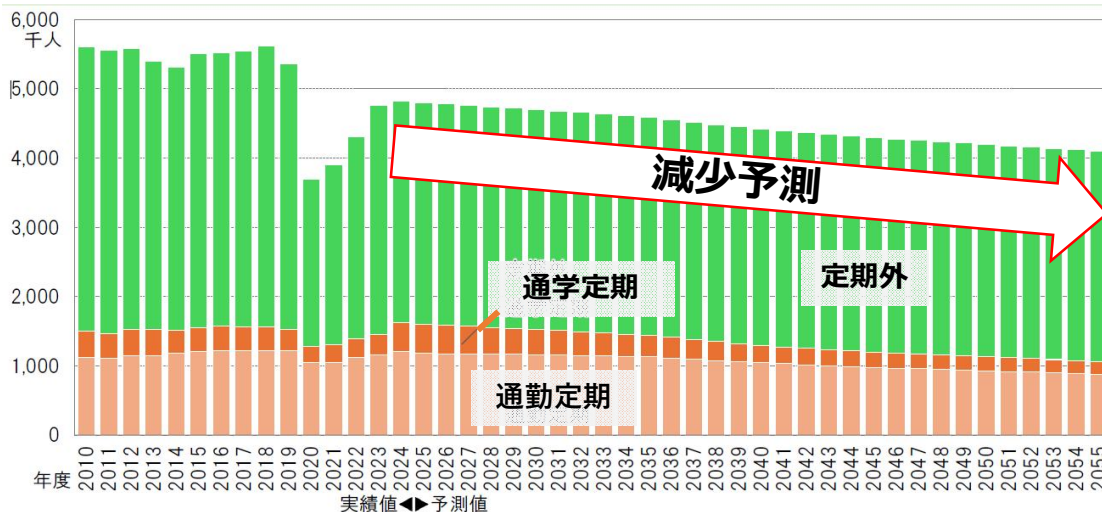


全国比較  
収支率良好

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：収支率

## 輸送人員の将来見通し



人口減少に伴い  
輸送人員は減少予測

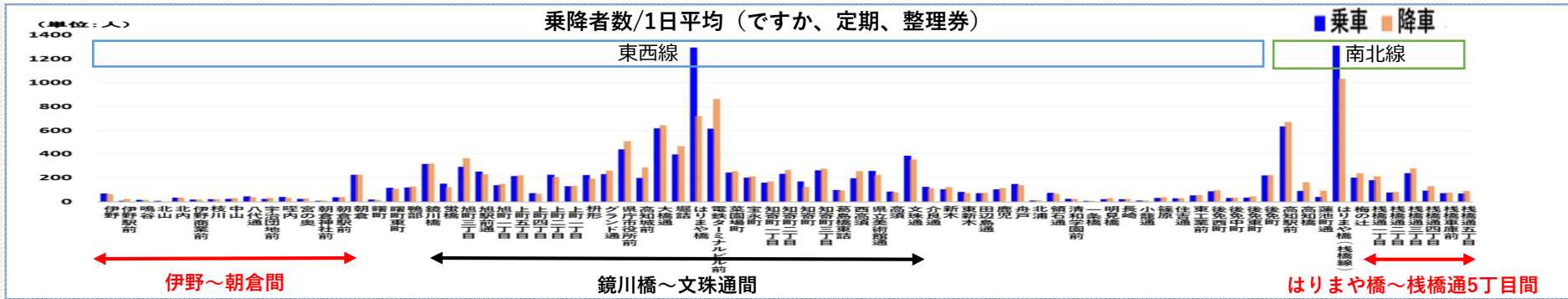
実績資料：とさでん交通(株)

図 利用者数の将来予測（趨勢予測）

- **利用実態** 乗降者数は、鏡川橋～文珠通間が最も多い (A)  
伊野～朝倉間の乗降者数が最も少なく、輸送密度も低い (B)
- **区間別収支** 鏡川橋～はりまや橋、はりまや橋～文珠通間は収支プラス  
伊野～朝倉間<sup>※1</sup>、はりまや橋～棧橋通5丁目<sup>※2</sup>区間は収支マイナスのため検討が必要  
※1▲90M、※2▲60M

利 用 実 態	区間別運行・利用実態		①伊野～朝倉	②朝倉～鏡川橋	③鏡川橋～はりまや橋	④はりまや橋～文珠通	⑤文珠通～領石通	⑥領石通～後免町	⑦高知駅前～はりまや橋	⑧はりまや橋～棧橋通5丁目
	乗降者数 (1日平均/人)	平日	(B) 821	1,057	(A) 9,830	5,909	1,540	1,312	2,427	2,014
	土休日	222	241	2,564	1,631	384	275	767	551	
輸送密度 <sup>※</sup> (人/日)	平日	339	1,190	3,889	4,551	1,791	1,010	1,580	1,249	
	土休日	198	584	1,982	2,314	856	447	954	700	

※R6実績ベース

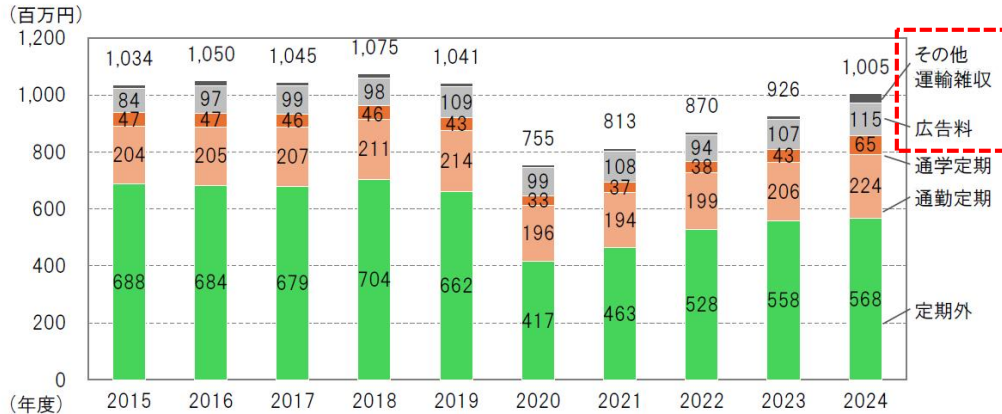


## ＜改善の方向性＞ [短期-中期]

- 観光客等による「定期外」収入の比率が高い **観光客、大学生などの潜在需要の掘り起こしへの取組を検討**
- **伊野～朝倉区間での乗降者増加施策の検討**  
(運行本数の増便、遅延情報のリアルタイム配信、運賃制度の見直し、潜在需要掘り起こし、沿線市町との連携 等)

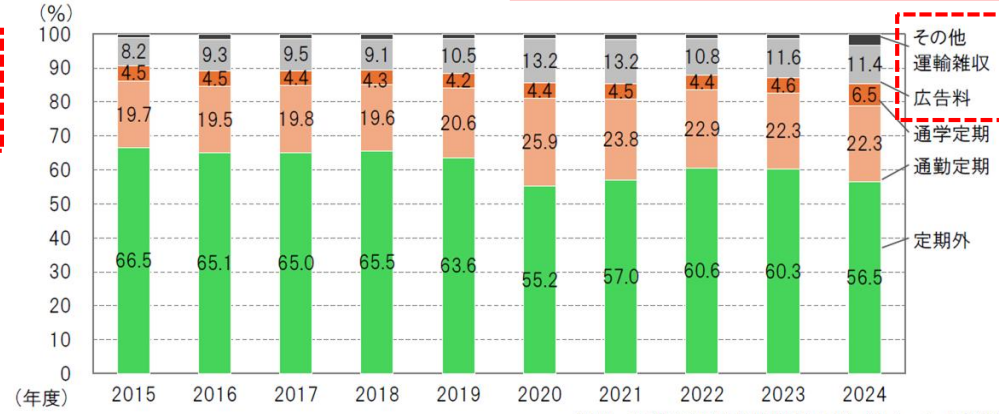
- 輸送収入全体における「**運賃収入外（広告料、その他運輸雑収）**」の割合が約2割
- 輸送人員の将来見通しが減少予想、**運賃収入外分野の売上を増加することが必要**
- 既存の車体広告や車内広告以外の、新たな広告媒体の検討

## 輸送収入推移



資料：軌道総合輸送年報(新算定値) (とさでん交通株)  
図 輸送収入 推移

## 輸送収入構成比推移



資料：軌道総合輸送年報(新算定値) (とさでん交通株)  
図 輸送収入構成比 推移  
広告料…車体広告、車内広告 等  
その他運輸雑収…おきやく電車収入、保険金収入 等

運賃収入外（広告料等）約2割

## <改善の方向性> [短期-中期]

- 電停空間の再活用として、**デジタルサイネージ等の設置により広告掲載場所を拡大**するなど、新たな広告収入のスキームを構築
- ネーミングライツ、観光企画列車等による収益機会拡大を検討