

## 第2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

日時：令和8年8月5日(水)10:00～12:00

会場：高知市役所たかじょう庁舎6階 大会議室

(〒780-8571 高知市鷹匠町二丁目1番43号)

### 次 第

#### 1 開会

#### 2 協議事項

(1) 第1回路面電車あり方検討会の振り返り・・・・・・・・・・資料1

- ・信号制御について
- ・電停のネーミングライツについて

(2) あり方の検討・・・・・・・・・・資料2

- ・事務局説明
- ・意見交換

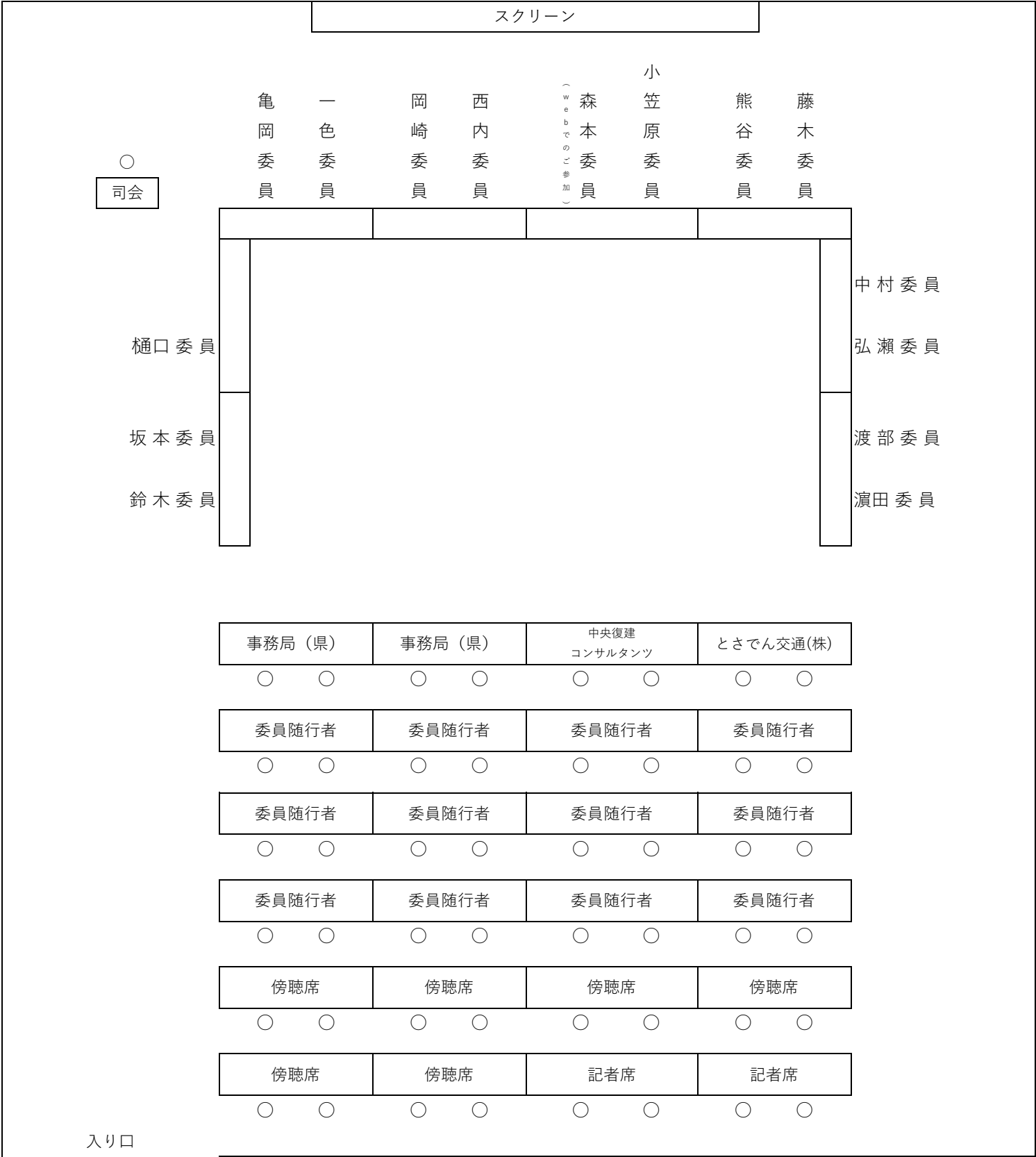
#### 3 閉会

##### 〔配付資料〕

- ・座席配置図
- ・出席者名簿
- ・資料1 第1回路面電車あり方検討会議事録
- ・資料2 あり方の検討

第 2 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

令和 8 年 8 月 5 日（水）10 時～  
高知市役所たかじょう庁舎 6 階 大会議室



# 令和8年度 第2回高知県地域公共交通協議会 路面電車あり方検討会出欠一覧

| 所属・団体名等                       | 氏名     | 出欠 |    | 備考             |
|-------------------------------|--------|----|----|----------------|
|                               |        | 出席 | 欠席 |                |
| 高知工科大学 教授                     | 西内 裕晶  | ○  |    | (会長)           |
| 高知工科大学 名誉教授                   | 熊谷 靖彦  | ○  |    |                |
| 早稲田大学 教授                      | 森本 章倫  | ○  |    | (副会長)<br>Web参加 |
| 四国運輸局 交通政策部 交通企画課長            | 岡崎 北斗  | ○  |    |                |
| 四国運輸局 鉄道部 計画課長                | 一色 利彦  | ○  |    |                |
| 高知市副市長                        | 弘瀬 優   | ○  |    |                |
| 南国市副市長                        | 渡部 靖   | ○  |    |                |
| いの町副町長                        | 瀨田 文晴  | ○  |    |                |
| 高知県総合企画部長                     | 小笠原 直樹 | ○  |    | (副会長)          |
| とさでん交通株式会社 代表取締役              | 樋口 毅彦  | ○  |    |                |
| 株式会社県交北部交通 代表取締役              | 鈴木 憲二  | ○  |    |                |
| 高知東部交通株式会社 代表取締役              | 坂本 泰資  | ○  |    |                |
| 特定非営利活動法人<br>N P O 高知市民会議事務局長 | 尾崎 昭仁  |    | ○  |                |
| 国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所長         | 藤木 裕二  | ○  |    |                |
| 高知県土木部道路課長                    | 中村 征彦  | ○  |    |                |
| 高知県警察本部 交通企画課長                | 亀岡 有   | ○  |    |                |

出席15名、欠席1名

# 第 1 回 路面電車あり方検討会 議事録

## 第1回 路面電車あり方検討会議事録

日 時 令和8年5月28日（木）14:00～16:05

場 所 オーテピア 4階 ホール

出席者 委員16名中15名（うち代理出席1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、ご多用のところ検討会へのご参集に感謝する。第1回目であり、昨年度を振り替えると、本検討会は、昨年度6月に立ち上がった。現状把握、将来予測等を進めた。現状把握は、アンケート調査よりニーズや普段の交通行動、安全運行に必要な事項などを協議した。また、バス転換など都市計画の観点等から意見出しをした。調査事業は、本年3月に完了しており、多岐にわたる重要な資料となっている。今年度は、これを踏まえ、10年後の在り方を議論して決めていきたい。本日は、事務局より、抽出された課題のうち、サービス水準向上、収支改善を主に議論したいと聞いている。今後も検討会を継続し、本年秋頃にあり方をとりまとめたい。これまでどおりたくさんの意見をいただき、あり方、将来の姿を出せるよう、頑張っていきたい。高知の路面電車は、高知の財産、我が国の財産である。よりよい方向を模索していきたい。楽しく議論していきたい。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）

昨年度の人事異動等により、委員の変更があったので報告する。

松岡委員にかわり、高知県総合企画部長の小笠原委員が就任、続いて、片庭委員にかわり、四国運輸局交通政策部交通企画課長の岡崎委員が就任。

また、新たに、利用者団体を代表して、特定非営利活動法人 NPO 高知市民会議事務局長の尾崎委員が就任。

出席委員は、16名中15名の出席である。過半数の定足数を満たし、本会が成立している。

以降の進行は、西内会長に願う。

### 2. 協議事項

#### （1）路面電車あり方検討会について

- ・路面電車の位置づけ再確認
- ・令和8年度スケジュール

（高知工科大学 西内教授）

資料説明を願う。

（高知県 交通運輸政策課 武政チーフ）

資料1に基づき説明。

（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。無いようなので、次の事項に移る。

## (2) 令和7年度路面電車の将来像のための調査結果

### ・調査概要説明

### ・とさでん交通の意見

(高知工科大学 西内教授)

調査概要について、説明を願う。

(中央復建コンサルタンツ 山根)

資料 2-1 に基づき説明。

(高知工科大学 西内教授)

とさでん交通の意見について、説明を願う。

(とさでん交通株式会社 経営企画室 水田室長)

資料 2-2 に基づき説明。

(高知工科大学 西内教授)

意見交換とする。説明に関して、質問、意見はあるか。

(四国運輸局 鉄道部 一色計画課長)

とさでん交通㈱へ確認する。4 頁、「抜け落ちている要素」で、通常の設定・修繕のペース向上がある。安全確保に日常的に必要な部分と考える。毎年国でもとさでん交通㈱の計画に基づき補助をしているが、自己負担が発生するため、難しい部分はあると理解する。昨年度も触れたが、安全確保のための投資として、資金不足により実施できないという状況がないか、伺いたい。

(とさでん交通株式会社 近藤執行役員 運輸副部長兼電車事業部長)

それはない。

(四国運輸局 鉄道部 一色計画課長)

承知した。

(高知工科大学 西内教授)

他にどうか。

(とさでん交通株式会社 樋口代表取締役)

弊社の認識として、7 頁へ将来像（案）を記載している。資料 2-1 の 43 頁に基づいて記載している将来像は、特に路面電車を幹線、路線バスを支線とする記載がある。これが 10 年後の基本的なイメージと受け止めている。この検討会、あるいは事務局として、今後は、これを前提として議論をしてよいか。位置づけのイメージを伺いたい。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

調査結果により、一定の方向性を整理した。路面電車を幹線、バスを支線とする機能・役割分担のうえで、持続可能な地域公共交通を形成していくことをベースにご検討いただきたい。

(高知工科大学 西内教授)

他にいかがか。

(高知工科大学 熊谷名誉教授)

23 頁で、「現状維持が現時点では優位」とある。今後は、弾力的に考えるもので、10 年後までを約束するものではないという確認である。

とさでん交通㈱の資料では、資料に、「ノーガード電停」への対策がない。安全性の上で気にかかるが、問題があるのではないかと。とさでん交通㈱として、どう思っているか伺いたい。

電車は、交差点における信号機との関係性がある。速達性、利便性の観点から、県警の関係で、信号機への PTPS 導入や、右直分離など、信号制御との兼ね合いを意識いただきたい。

(高知工科大学 西内教授)

ノーガード電停について、とさでん交通㈱より発言を願う。

(とさでん交通株式会社 近藤執行役員 運輸副部長兼電車事業部長)

ノーガード電停は、以前より地域、当社より要望がある。路面電車の停留場は道路占有物件である。当社が拡幅、島式としたいくても、道路の幅員を頂かないと島状化に出来ず、道路交通の円滑性確保のために難しいところもある。以前より道路・交通管理者、自治体と協議をしている。島式電停化はある一定進んでいるが、今後も各機関と協議しながら検討していきたい。

(高知工科大学 西内教授)

秋頃とりまとめる「10年後のあり方」では改めて記載をいただきたい。

信号機について、事務局より発言願う。

(高知県 交通運輸政策課 藤田チーフ)

信号機は、協議事項(3)あり方の検討で後ほど改善施策を提示するので、そちらでご議論をいただきたい。

(高知工科大学 西内教授)

熊谷委員発言のとおり、県の計算結果は、一例としての試算であり、必ずこうなるわけではないと認識をいただければと思う。

Web 参加の森本教授より発言はあるか。

(早稲田大学 森本教授)

資料から、皆さまの多様な試みをされていることを理解した。今後は、課題を提示したうえで、次回以降になると思うが、中長期的な話や、インフラ投資の有無など、ご議論をいただきたい。感想として、できる限りのことは、関係機関で頑張って実施されてきたと理解している。改善の余地がある部分は、継続して取り組みいただく。そうした前提のうえで、もう一歩進歩、深化させたい場合は、この検討会の枠組みを超えるかもしれないが、都市計画、土地利用計画等を含め、全体的な議論へ発展させるような議論を次回以降で願う。

(高知工科大学 西内教授)

森本教授からの都市計画などより中長期的な話について、ぜひ私からも願う。この会議に出席する自治体の都市計画マスタープランや立地適正化計画を一度改めてご確認いただきたい。例えば資料 2-1 の 43 頁の地図を見たとき、モビリティハブの凡例がついた地域が乗継ぎ地点になるとして、自治体の都市計画マスタープラン等と比較して変更すべき箇所や、議論すべき箇所などを検討いただければと思う。

(四国運輸局 交通政策部 岡崎交通企画課長)

昨年度の議論を追えておらず、重複していたら恐縮である。資料 2-1 にあるとおり、路面電車と路線バスの並走区間解消が論点となっている。例えば、路線バスと電車の役割の違いは大きい。路線バスは、路線を柔軟に設定できるほか、停留所増設などが容易である。重複区間の調整は、議論のなかで、路面電車と路線バスの役割の違いを議論してきたか。

(高知工科大学 西内教授)

中央復建コンサルタンツより発言を願う。

(中央復建コンサルタンツ 山根)

路面電車や路線バスの比較表作成等はしていないが、検討のなかでは、担い手の状況や、輸送容量として、特に路線バスの担い手が減少するなか、路面電車の低床化、大型化により、1 人の運転士が輸送できる人数を増加する取組みもされている。そうしたことを踏まえ、幹線・支線の役割分担が図られるということで、昨年度の整理を進めた。

(四国運輸局 交通政策部 岡崎交通企画課長)

幹線、支線の考え方は、重複区間の解消とあわせて、幹線から支線への乗継ぎといったネットワークの幹

と枝を整備するというイメージか。

(中央復建コンサルタンツ 山根)

並走区間について、現在、基本的に路線バスは、はりまや橋や高知駅バスターミナルへ多くの路線が乗り入れている。その中で、効率化の視点で並走解消を図る場合には、1車両の輸送容量や、担い手確保状況等を踏まえると、路面電車に寄せていき、幹線としての機能を担っていただくのが、向こう10年間のあり方としてはよいのではないかという位置づけをしている。

(四国運輸局 交通政策部 岡崎交通企画課長)

理解した。

(高知工科大学 西内教授)

他に質問、意見はあるか。次の事項に移るが、説明内容について改めてご疑問等があれば後に受け付ける。

### (3) あり方の検討

#### ・事務局説明

#### ・意見交換

(高知工科大学 西内教授)

資料説明を願う。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

資料3(1～3頁)に基づき説明。

(高知県 交通運輸政策課 藤田チーフ)

資料3(4～14頁)に基づき説明。

(高知工科大学 西内教授)

質問、意見はあるか。

(とさでん交通株式会社 樋口代表取締役)

論点整理について発言する。大きなところでは、2頁の主な検討事項「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」とあるが、“上記に対して”が気になった。「1. 路面電車の位置づけや果たすべき役割、機能とは。」とあるが、幹線を担うという位置づけ・役割は、決まっているというふうに考えているというお答えではなかったか。「4.」は、支援で収まらない範囲ではないか。先ほどの森本教授からの発言のとおり、10年後の姿実現には、関係者でどのような対応が必要かという観点でのまとめになるのではないか。支援もあると思うが、10年後の姿実現に必要な対応という、より大きな視点での検討が必要ではないか。

国、県、沿線市町が同列で記載されている。国は全国統一的な施策をしており、その中で高知県ではこうした課題に行き当たっている。さらに一步進めて考えるとき、この場で国(の委員)からの積極的に新たな支援策が出てくるのを期待するのは難しいのではないか。ここは、主として県・沿線市町での対応ということではないか。そのなかで、国への要望等が入ってくるという位置づけではないかと思う。

この検討会が目指すところ、成果物として地域公共交通計画へどのように位置づけるか考えていく際、10年後の姿の目標達成にどのような項目、手立て、対応が必要か、逆に拾い上げていく手法を採らねばいけない。何か要素が欠けたとき、最終目標がどうなるか。路面電車を軸としたネットワークができないとなれば、別の持続可能な地域公共交通を考える必要が出てくることになる。何を目的に議論するか明確にしないと、「あり方」では漠然としているので、そのイメージ、あり方に含まれる項目が人により異なることもある。10年後の姿の実現方策とするのが、私としてはしっくりくる。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

2頁の「支援」「対応」は、ご指摘のとおりである。

あり方検討会は、冒頭の説明のとおり、今年度成果としては、地域公共交通計画改定で位置付けることを目的とする。盛り込むべきもの、盛り込めないもの（例えば国への政策提言など）は、各担当セクションとして対応する。本検討会の大きな目的としては、計画へどのように位置づけるかということをも目的としたい。（とさでん交通株式会社 樋口代表取締役）

くどういようであるが、今年度中に固める改定計画は、現在の計画と同じスタイルを考えているか。（高知県 交通運輸政策課 山本課長）

現行計画へ肉付けするだけでなく、新たな要素もある。本検討会だけではなく、各地域のブロック計画なども新たに反映する想定である。

（高知工科大学 西内教授）

ある目標に向かって、というのは、バックキャスト的に、例えば目指すべき便数や費用など、全てでなくても大枠の目標がないかという提案であった。まとめ方は、決定していないと理解する。調査結果を踏まえ、まずは論点を整理している。今の指摘は、今後の議論の題材とし、どのように整理するか、あり方・姿をどのように位置づけるか、議論したい。

（高知工科大学 熊谷名誉教授）

昨年度大々的に検討をした。期待したのは、潜在需要である。資料3の13頁では、潜在需要については、観光客、大学生との記載がある。昨年度の結論としては、その2点のみということか。

（高知県 交通運輸政策課 藤田チーフ）

潜在需要で言えば、沿線住民の増加といった話もある。都市計画との連携といったところで議論される内容と考える。事務局で観光客・大学生の提案をしたのは、とさでん交通㈱で定期外利用者のコロナ禍前からの回復が鈍い状況から、観光客への利用促進等で収入増加を狙うべく提案したところである。

（高知工科大学 熊谷名誉教授）

デジタルサイネージでの広告収入は、とさでん交通㈱の収入となるのか。

（高知県 交通運輸政策課 藤田チーフ）

デジタルサイネージは、電停やバス停等に設置し、とさでん交通㈱の収入となる形態が想定される。

（高知工科大学 熊谷名誉教授）

海外では、停留場への広告料で停留場を維持修繕する事例もある。広告設置のために自前で停留場を改善するなどにつなげられれば良い。

（高知県 交通運輸政策課 藤田チーフ）

民間投資を含め、今後検討する。

（とさでん交通株式会社 樋口代表取締役）

電停は、公道上に設置している。広告を設置するにあたり、公共の土地で収入を得るには一定の制約があると聞いているが、国・県はどのように考えるか。

（高知県土木部道路課 中村課長）

占用許可で広告が認められるか、記憶にない。難しい場合があるかもしれないが、確認したい。

（とさでん交通株式会社 樋口代表取締役）

電車事業部から説明できるか。

（とさでん交通株式会社 近藤執行役員 運輸副部長兼電車事業部長）

デジタルサイネージについて、現在当社では、一部停留場で近隣医療施設の案内を二次占用の届出のうえで実施している事例がある。停留場は、無償にて占用していることから、原則は運行に関する掲示に限られる。広告等掲示の構造物を新たに設置する場合には、道路管理者へ二次占用の許可申請が必要となる。近年は、バス停留所等への広告物設置に対する社会的要請があり、上屋整備等と一体的に実施している事業者の存在も承知している。停留場は、道路中央部に設置していることから、安全確保、道路環境や景観への配慮

が前提であり、広告物を主たる目的とせず、道路環境向上のための自主的な地域活動や施設整備等に費用の一部を充当するものと解釈している。こうした状況を踏まえつつ、今後関係機関と協議したい。運行情報発信のためのサイネージについて、当社としては、ぜひ設置していきたいと考える。

(国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所 藤木所長)

デジタルサイネージは、持ち帰り勉強する。機会があれば、この場で議論したい。

質問として、樋口委員と事務局のやりとりがあったが、資料3の2頁にある主な検討事項は、どこから導出されているか。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

事務局として検討事項として整理したものである。

(国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所 藤木所長)

今回が初出か。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

昨年度の調査結果等を踏まえて整理したものである。

(国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所 藤木所長)

承知した。論点整理に位置付けられた①～⑦は、全てが地域公共交通計画改定に盛り込まれるか。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

基本的には、そのような認識である。

(国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所 藤木所長)

3頁、論点として③、④が示されている。論点①、②の議論は、終わっているのか。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

整理ができた論点③、④から議論している。その他は、次回以降で議論したい。

(国土交通省四国地方整備局 土佐国道事務所 藤木所長)

「論点④収支改善」について、運賃改定の可能性はないのか。運賃値上げで旅客減少の可能性がある一方で、経営状況が難しい話もあった。上下水道は、維持管理のために利用料金を上げる話も出ている。運賃改定は、今後考える余地がないか伺いたい。

また、収支改善について、外国人の利用状況を伺いたい。お話を聞いていると、令和6～7年を比較して寄港クルーズ船が2倍になったと聞いている。外国人は、路面電車を利用しているか。また、利用いただけるような施策を考える要素があるか。外国人観光客は水物であり、その旅客誘致に手間暇をかけるリスクがあることは、承知している。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

運賃、外国人は、事務局からは回答しにくい。

(とさでん交通株式会社 経営企画室 水田室長)

運賃改定は、資料2-2の4頁に記載のとおり、物価高騰や処遇改善等を総合的に判断し、適切な価格転嫁を検討・実施したい思いがある。皆さまと検討をさせていただければと思う。

外国人の利用状況は、詳細なデータが手元にない。クルーズ船寄港は増加しており、高知市内で多数の外国人利用が見られる。データとしては把握していないが、利用しやすい環境やサービスを検討していきたい。

(高知工科大学 西内教授)

ほかに質問、意見はあるか。

(四国運輸局 交通政策部 岡崎交通企画課長)

資料3の3頁の「主な取組」にある「利用促進協議会の設置」は、以降の頁での言及がないが、今後検討していくものか。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

利用促進協議会は、13 頁のとおり、利用の少ない区間は事業者のみでの対応は難しいことから、沿線とともに考える場としての協議会設置を想定している。

(四国運輸局 交通政策部 岡崎交通企画課長)

計画策定で方向性が固まった後に開催されること、承知した。

7 頁、キャッシュレス化があげられている。とさでん交通㈱は、外部からの来訪者にとって現金しか利用できないのが障壁と感じた。「IC カード等」の中に含まれているかと思うが、IC カードであれば、他交通事業者との調整を要する。この点について、クルーズ船による海外観光客が増加しているとも聞いているので、海外観光客にも対応できるよう、QR 決済、クレジットカードタッチ決済も検討に加えてはどうか。

案内の視点では、主に現金を利用する観光客は、はりまや橋での乗換えで乗継券をもらうことになる。この案内など、利用方法の案内を充実させると、主に観光客へのアピールになる。取組の方向性として、位置付けてはどうか。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

キャッシュレス決済は、今年度に県で予算化し、路面電車、路線バス、沿線市町村の交通を含め ICOCA 導入を進めている。電車では、令和 10 年 4 月のサービス開始に向けて取り組んでいる。ICOCA 以外は、予定がなく、まずは ICOCA の対応である。

乗り方案内は、ご意見として参考にさせていただく。

(特定非営利活動法人 NPO 高知市民会議 尾崎事務局長)

2 点伺う。1 点目、資料 3 の 9 頁に、デジタルサイネージ設置を議論いただいている。私の個人的な感想として、デジタルサイネージは重要であるが、手元のスマートフォンなどオンライン上で情報を得られるほうが利用者として嬉しいこともある。デジタルサイネージは停留所まで行く必要がある。オンライン上で確認できるサービスやアプリ、大手乗換検索サービスに準ずるものになればよい。ここは、デジタルサイネージ設置が基本となるのだろうか。

(高知県 交通運輸政策課 藤田チーフ)

デジタルサイネージ設置は一例である。問題意識としては、尾崎委員発言のとおりリアルタイムの運行情報提供である。バスは、バスロケーションシステムにより遅延状況等を確認できる。そうしたツール導入が大きな目標である。

(特定非営利活動法人 NPO 高知市民会議 尾崎事務局長)

バスの「とさでんマイ時刻表」は、日頃利用している。路面電車でも実装されれば、利用しやすい。

年間スケジュールについて、市民の声を聴く機会、パブリックコメントや住民説明会等は計画しているか。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

計画改定の素案ができれば、県ホームページ等によりパブリックコメントの手続きを取りたい。

(特定非営利活動法人 NPO 高知市民会議 尾崎事務局長)

第 5 回目以降か。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

そのあたりの時期になる予定。

(特定非営利活動法人 NPO 高知市民会議 尾崎事務局長)

承知した。

(四国運輸局 鉄道部 一色計画課長)

運賃改定について補足する。運賃は、従来値上げが最低限に据え置かれてきた。近年の物価高、人件費高騰など社会情勢変化や、運行に資するものに加えサービス改善など、運行に直接かわからない部分の設備投資が増えていることから、四国でも運賃改定が増えてきている。事業者判断になるが、事業者の費用に見合

うだけの運賃収入が見込めない場合、運輸局で審査し許認可することになる。伊予鉄道、高松琴平電鉄、JR 四国などで実施または予定されている。安全・快適のための投資費用が賄えるか検討いただき、必要に応じて改定の申請をしていただく。運輸局は、審査基準に基づき可否を判断する仕組みになっている。収支改善には、事業者とすれば運賃収入以外で収入を得ることもあるが、大多数は運賃収入になることから、運賃改定は選択肢である。もし運賃改定をされるのであれば、制度を利用いただければと思う。

(高知工科大学 西内教授)

Web 参加の森本教授より発言はあるか。

(早稲田大学 森本教授)

資料 3 の 6 頁の交通結節点は、ぜひ検討いただきたい。特に自動運転社会がひたひたとやってきている。Waimo 社が東京でデータ取得を始めている。近い将来、東京でレベル 4 の自動運転タクシーが運行を開始するのではないと思う。近未来的にロボタクシーが運行を開始した際の結節点としてモビリティハブを事前に整備しておき、高知でも運行開始したときの優先的な乗降場所となれば、新しいまちづくりに動いていく。現在ある資本・インフラを活用し、未来の交通環境が大きく変わるタイミングにあわせて整備をいただければと思う。

9 頁、デジタルサイネージを含めてお金がかかるが、徐々にこうした整備を進めることは重要である。その際は、トータルデザインを考えていただきたい。宇都宮 LRT では、カラーリング等を統一してきれいに整備をしている。ご議論をいただきたい。

(高知工科大学 西内教授)

ぜひ深掘りしていくべく、ご意見をいただいた。

(とさでん交通株式会社 樋口代表取締役)

県地域公共交通計画改定の計画期間は、5 か年か、10 か年か。自動運転のメリットは、人が乗車していないので、乗務員のトイレ・休息施設が不要となることと、運行効率だけを考えたダイヤが可能になることである。電車から乗り換えて郊外に移動する際に活用するなど、計画期間が長ければ、計画への位置づけも考えられるのではないかな。

(高知県 交通運輸政策課 山本課長)

計画は、基本的に 5 年更新であるが、長期的構想のうえでの 5 年計画であることから、将来の技術革新を念頭においたうえで改定を進める。

(南国市 渡部副市長)

南国市では、ごめん・なはり線が運行している。その路線と連携する後免町駅の利用もあり、乗降者数が多い。当市から高知市までは、路面電車と JR が並走している。南国市では 2 路線の駅が近接しているが、移動の際は、運賃と時間で選択することとなる。両者が利用者を取り合っている。路面電車のほうが利便性は高いが、時間効率や運賃で選択肢がある。南国市では人口減少にあるなか、中心市街地の後免エリアは人口増加などの状況にあり、潜在的な需要は非常に大きいなか、どのように活用していくか。JR に接続するごめん・なはり線は、南国市以東からの需要での発展性もある。それらは、今後どのように検討しているか。

(高知工科大学 西内教授)

路面電車、バス以外のネットワークもある。同じ出発・目的地もあるが、東部の位置付けをどうするか。人口増加のなか、今後の需要も見込まれる。資料 3 の 13 頁とからめて、どう考えるか。

(高知県 交通運輸政策課 藤田チーフ)

路面電車と JR・土佐くろしお鉄道と比較して、鉄道が優位な面もあるという意見であった。運賃や速達性では、JR が優位な面もある。路面電車は、路線バスと鉄道の中間的な位置づけと認識している。後免～高知市内の移動であれば、JR に速達性があるが、その中間で居住する住民は路面電車を利用していたり、便数での優位性もある。現有モードのなかで役割分担がされているものと認識している。南国市の路面電車沿

線は、新たな開発もみられる。潜在需要があると認識している。

(高知工科大学 西内教授)

過去に研究したことがあるが、路面電車のメリットは、目的地に近いことである。JR は、高知駅からラストワンマイルが必要であるが、路面電車は中心市街地に近いメリットがある。モビリティのデザインの際は、移動の起終点を踏まえ、利便性を考えていくことになる。南国市の新たな開発エリアは、JR 駅まで若干遠いが、高知市内の目的地までは近い例もある。競争もすればよく、利用促進や潜在需要の視点から、取り組むことはできるように思う。

(南国市 渡部副市長)

難しいと思うが、一番遠いところから高知市内までいかに速達性を改善するか。急行運行などがあれば利便性が改善されるとも考える。都会では、急行や快速の運行もみられる。路面電車は各駅停車のみであり、遠いほど乗車時間が長くなる。

(高知工科大学 西内教授)

貴重な意見である。実現可能性は別として、意見として把握する。

(高知市 政策企画部 大宮部長)

路面電車の多くは、高知市内に立地している。並走区間解消について、今後電車とバスの役割を整理しつつ、皆さまと検討していきたい。市内でも、バスターミナルやパークアンドライドもある。どのような取組みが可能か、皆さまと議論しながら進めたい。

サービス面では、費用による優先順位はあるが、必要な修繕は当然行いつつ、電停について、バリアフリー化などを進めたい。ノーガード電停は、優先的に考えないといけなく個人的に感じる。上屋は、雨や夏の日差しといった天候を考えると検討いただきたい。短期・中期・長期のなかで、デジタルサイネージを含め、優先順位を位置付けつつ、電停もひとつの地域資源としながら、議論しつつ進められればよい。

収支改善では、ネーミングライツを進めていきたい。札幌市で副駅名称の設定事例があるとのことである。短期的な取組みとして、高知市では、令和 6 年度から取組みを始めており、この 2 か年で、23 施設、全体で約 4 千万円の収入となっている。企業としても PR につながっており好評の声をいただいている。民間も加わったまちづくりと活性化につながるものと思う。

(高知工科大学 西内教授)

幅広に意見をいただいた。

私から 4 点お願いをする。

資料 3 の 7 頁にある PTPS (公共交通優先信号)、右直分離制御など、路面電車は交差点で一般車の右折待ちにより路面電車の運行速度を下げる一因となっている。ぜひ宿題として、警察へ矢印制御などができるか、確認いただけないか。

(高知県警察本部 交通企画課 亀岡課長)

承知した。

(高知工科大学 西内教授)

ネーミングライツについて、電停名称に会社名等を入れられないか。確認いただきたい。

運行情報の提供について、デジタルサイネージよりスマートフォンの利便性が高いとか、GTFS によりリアルタイムで追いかけられると、バスと路面電車の両方を追いかけられる。選択肢として入れていただきたい。

潜在需要について、南国市での新規開発の話題があった。ただ、多いわけではないかもしれない。せっかく取得したデータがあるので、自家用車を利用していない人のデータを振り返り、いま利用者が少ないからあげましょうという視点のほか、自動車から転換してもらうことができるかもしれないということを考えたい。

他に質問、意見はあるか。無いようなので、進行を事務局へ返す。

### 3. 閉会

(事務局 交通運輸政策課 岡田課長補佐)

事務局より連絡事項を願う。

(高知県 交通運輸政策課 武政チーフ)

今後のスケジュールは、資料3の15頁のとおりである。場所、時間は改めて連絡する。

(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。

以上

# あり方の検討

# 路面電車のあり方検討会の方向性

## 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

- 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
- 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

#### 〈主な取組〉

10年後の路面電車のあり方に位置づけ

- 電車を軸にした交通ネットワークの構築
- 交通結節点の整備
- 都市計画等への位置づけ

■ まちづくり

### 利用環境

- 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

#### 〈主な取組〉

- 待合環境の改善
- 利便性の向上

### 電車事業の継続性

- 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
- 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
- ⑥ **人材確保**
  - ・電車乗務員、技術員の確保

#### 〈主な取組〉

- 収支改善施策の実行
- 利用促進協議会の設置
- 設備投資の計画的な実施

- 乗務員等の確保

## ⑦ 行政支援のあり方

- 設備投資等への行政支援の拡充

## 電車事業の継続性

- ① 設備投資
- ② 人材確保

## 公共交通ネットワークのあり方

- ① 都市政策との連動
- ② 持続可能な公共交通ネットワーク

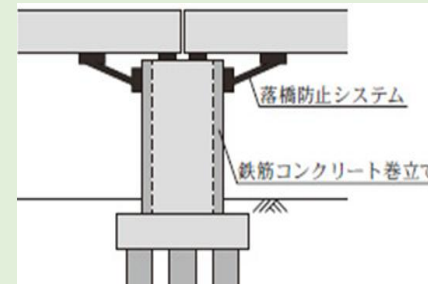
## 南海トラフ地震対策

- これまで安全運行に必要な設備投資や修繕は実施されているが、中長期的に電車事業を継続していくため、**計画的な設備投資により、施設の耐震化等を検討する必要**がある

### ① 鏡川橋梁の耐震化

- 昭和54(1979)年架替を実施
- 専門家の見立てでは、**橋脚・橋台補強や桁の落橋防止対策等**が想定され、**施工の内容により約3億～16億円程度**
- 対策手法については**耐震診断による分析が必要**

[下図] 対策手法イメージ



[写真] 鏡川橋梁



### ② 変電所の耐震化

- 3箇所（鏡川橋、知寄町、後免町）に変電所を配置、建屋は昭和31年当時の耐震基準による整備
- 対策手法は、**建屋の耐震補強**を想定
- 費用は、3箇所**で1.4億円程度**

[写真] 後免変電所



### ③ 栈橋車庫の移転等

- 立地する地区周辺は、南海トラフ地震による浸水が想定される
- 電車の運行頻度やバス路線等を踏まえ、適地や浸水対策の検討が必要（整備費未定）

## <改善の方向性>

[短期-中長期]

- **耐震診断による分析を実施し、対策手法の検討**が必要（①②）
- 将来の公共交通ネットワークのあり方を踏まえ、適地への移転や浸水対策の検討が必要（③）

## 線路設備の更新

- レール及び枕木は、定期検査等から優先順位を設定し更新している
- 計画的な周期（40～60年程度）で更新を行う場合、**さらなる更新ペースの向上が必要**となる

### 【想定される線路設備の更新ペース】

|       | 更新ペース    |
|-------|----------|
| 現行    | 300m/年   |
| パターン1 | 1,090m/年 |
| パターン2 | 880m/年   |
| パターン3 | 730m/年   |

- 現行の更新ペースは、**平均300m/年**
- 営業キロが長いので、計画的な更新が必要

- 計画的な周期（40～60年程度）での更新検討
- この場合、**更新ペースは730～1,090m/年**となる

[写真] 木枕木により更新された区間(北山付近)



### 軌道敷横断可区間



上町5丁目～上町4丁目間



グランド通～県庁前間

### 交差点区間



梅ノ辻北交差点



知寄町1丁目～2丁目交差点

### <改善の方向性>

[短期-中長期]

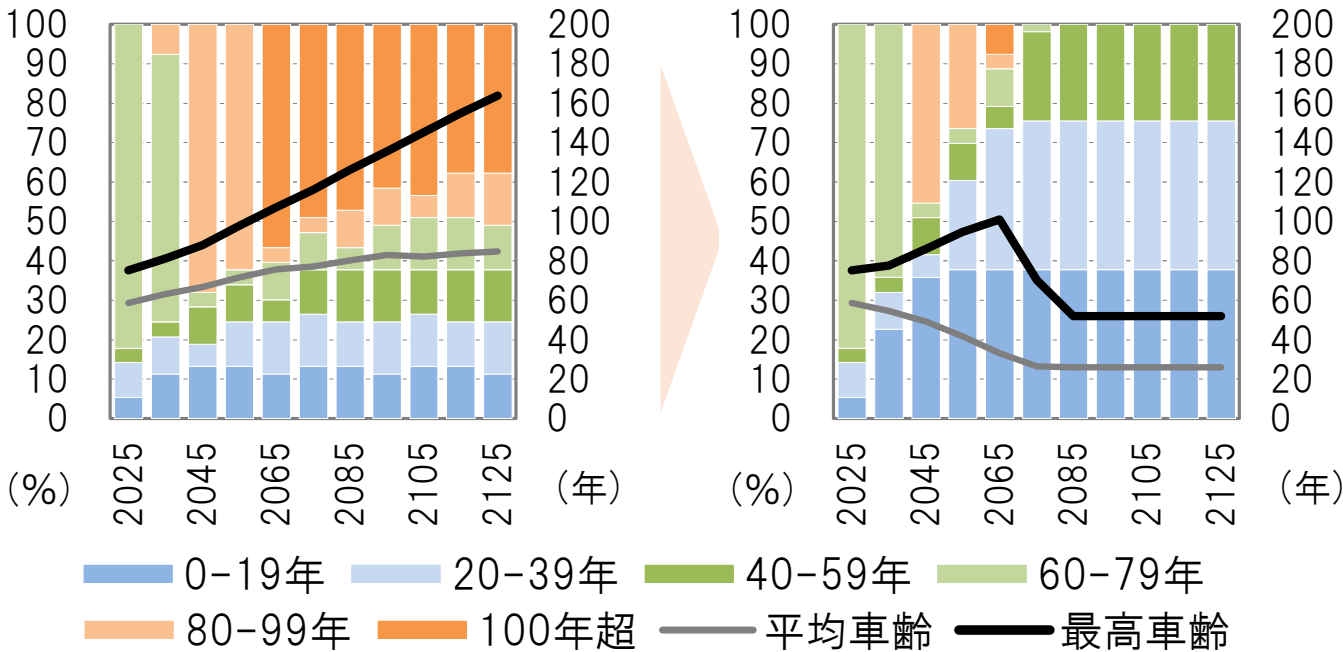
- 計画的な更新に向けて**更新ペースの向上（平均300m/年 ⇒ 730～1,090m/年）を図るべき**

## 車両の更新

- 保有する営業車53両（休車除く）のうち、**車齢60年以上が8割超**
- 全国平均車齢38年に対し、とさでん交通は62年と老朽化が進行
- 現在の車両更新は、**3年に1編成であり、40年後には車齢100年超の車両運用が必要**となる

3年に1編成【現行】

1年に1編成



〔旧型車両〕



定員：67名  
全長：13m  
面積：21.17㎡

〔新型車両〕



定員：71名  
全長：16.5m  
面積：26.34㎡

〔より大型な車両の例（イメージ）〕



## <改善の方向性>

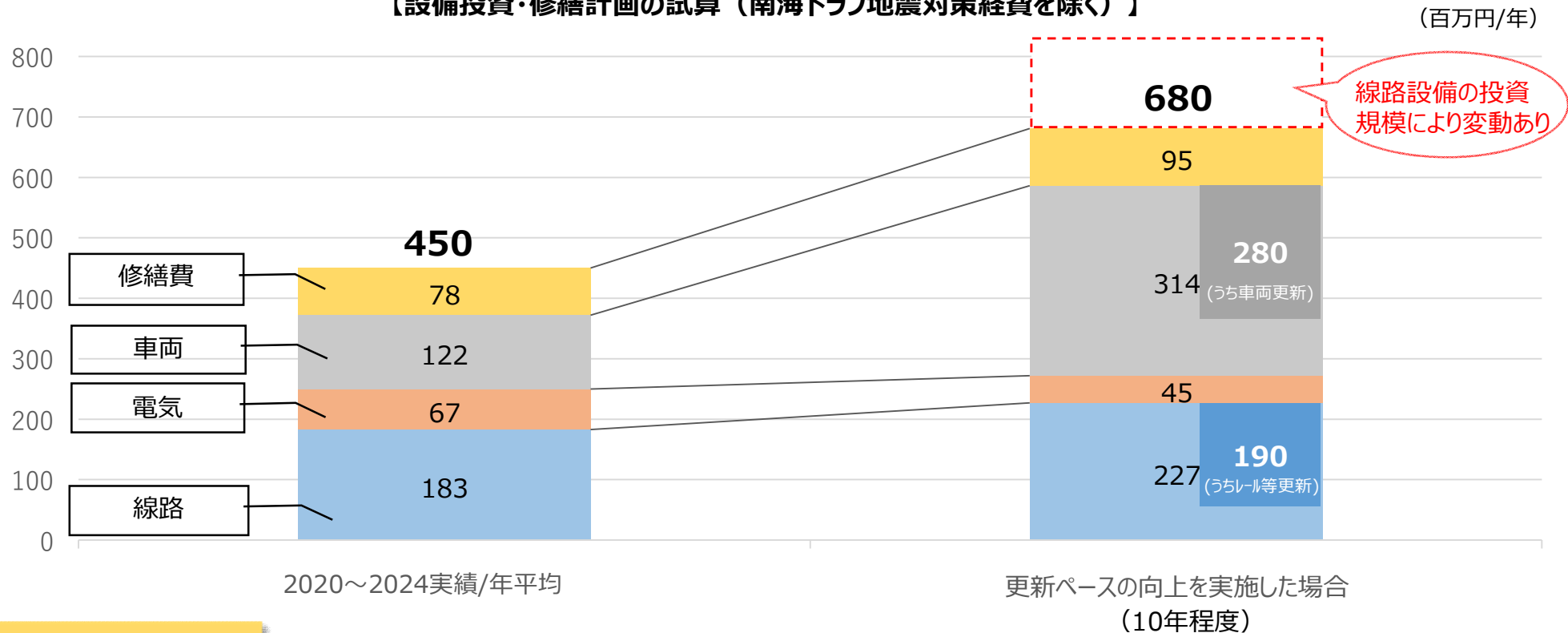
〔短期-中長期〕

- 車両の**更新ペース向上**（例：1編成/3年 ⇒ 1編成/年）を図るべき
- 運転士不足や路線バスの再編（並走区間の見直し等）を踏まえて、**低床車両（車両の大型化含む）の導入加速化を検討**

## 設備投資の見通し

- 近年5か年の設備投資額の平均は、**約4.5億円/年**（委託工事含む）
- 望ましい設備投資の規模として、**約6.8億円/年（2.3億円増加）～約8.2億円/年（3.7億円増加）**を想定（※ただし、南海トラフ地震対策は含まず）

【設備投資・修繕計画の試算（南海トラフ地震対策経費を除く）】



## <改善の方向性>

[短期-中長期]

- 設備投資の規模拡大に対して、**行政支援の拡充等の検討が必要**
- **南海トラフ地震対策など大規模事業**について、県・市の**地域公共交通計画**に取組を位置づけ、**計画的に実行していくことが必要**

# 電車事業の継続性 ～人材確保～

概要-P13他

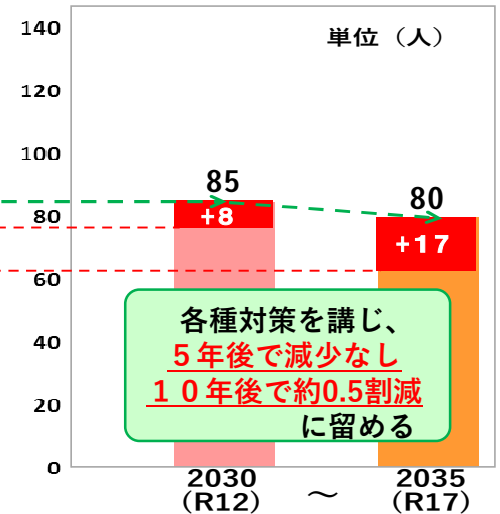
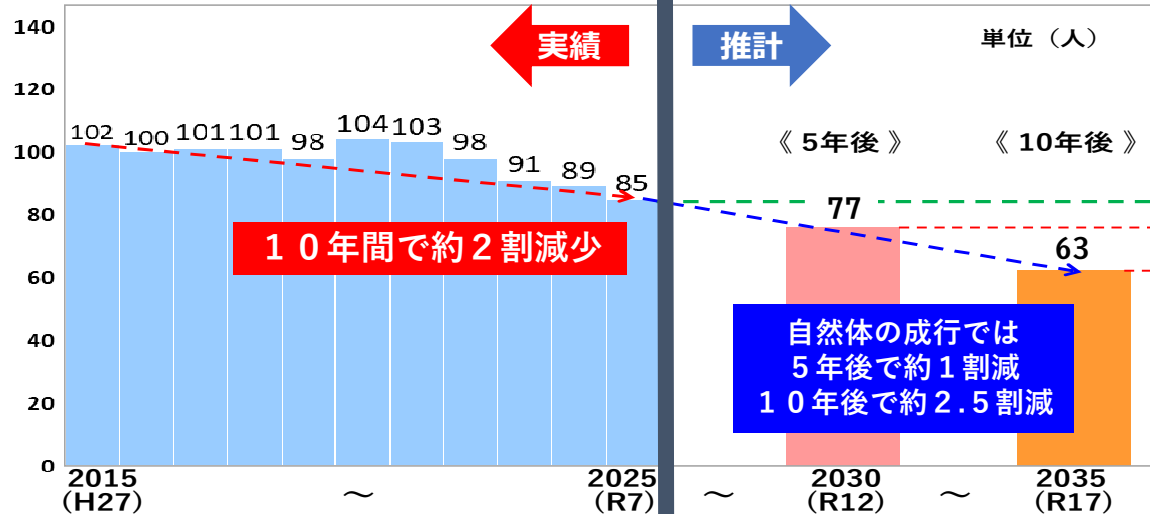
- 10年後、**電車の運転士は約2.5割減少**、技術員は1割減少
- 電車事業継続のため、各種対策を講じて人材を確保し、中長期的な運行体制を維持・確保する必要がある

## 人材確保対策のイメージ

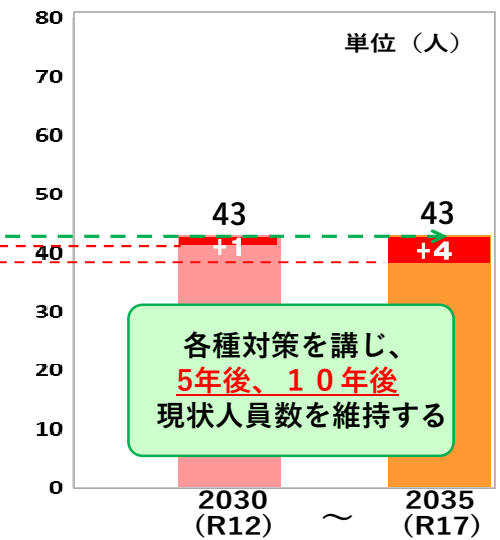
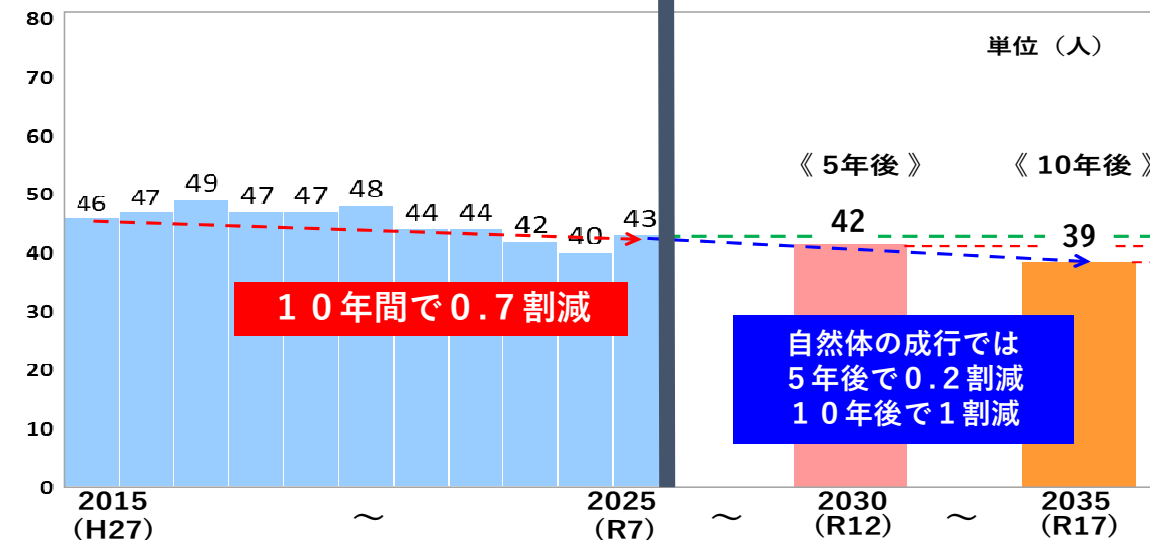
## < 自然体の推移予測 >

## < 対策後（目標） >

運  
転  
士



技  
術  
員



### ※自然体の推移予測

- 増加は過去2年平均から推計
- 減少は、定年退職(65歳)と自己都合退職率を加味
- その他直近のトレンドも加味

## 各種対策について

### 継続対策

#### ■ 処遇改善

- 原資を確保し、今後も更なるベースアップ、賞与増等を実施 等  
(※R4～R8：23～26千円のベースアップ、賞与0.6ヵ月増を実施)

#### ■ 社内人材活用

- 社内マルチハット制度
- 人事異動等による人材確保 等

#### ■ 採用強化

- 過去実績のあった職場体験（運転体験、検査体験等）を実施 等

#### ■ PR強化

- SNS等による情報発信、TVCM等の活用
- 県内外に向けて、運転士や技術員のやりがい・魅力を発信 等

## 新たな対策

### ■ 処遇改善/福利厚生の拡充

- 昇給制度の見直し（昇給号俸の改善）
- **休日増、手当拡充、住宅支援(寮整備等)**
- **女性用休憩施設の整備等**

### ■ 採用強化の拡充

◇新たな人材活用

- **外国人材の活用**
- **女性人材の採用促進(運転士・技術員)**
- **短時間勤務採用(OBや経験者等)**

◇電車事業の採用強化

- 職場体験の回数増
- 沿線の高校/大学への訪問強化
- 説明会等での電車事業の募集強化

### ■ 社内人材活用の強化

- **社内マルチハット制度拡充**
- カムバック制度強化
- 社内異動希望調査等の実施

### ■ PR強化の拡充

- **SNS(Instagram等)**、停留場デジタルサイネージ、ラッピング電車等**を活用した情報発信強化**
- 口コミ、紹介制度拡充

### ■ 業務効率化の推進

- 季節運行ダイヤや需要に応じたダイヤ設定等により、**運転士仕業削減**
- **技術職(保線・電気・車両)の保守管理DX化・省人化**

## <改善の方向性>

[短期-中期]

- 上記対策により、**運転士は自然体の推移予測から、5年間で8名、10年間で17名増加を目指す**
- 技術員については、現行程度の人員を確保し、中長期的な運行体制を維持する

## 電車事業の継続性

- ① 設備投資
- ② 人材確保

## 公共交通ネットワークのあり方

- ① 都市政策との連動
- ② 持続可能な公共交通ネットワーク

# 公共交通ネットワークのあり方 ～都市政策との連動～

概要-P5 他

- 富山市と本県・各市町のまちづくり関連計画（都市マスタープラン・立地適正化計画）を比較
- 富山市では、**路面電車をはじめとした公共交通をまちの基軸に位置づけるなど、公共交通とまちづくりが両輪で推進**されている

## 【各種計画への位置づけが求められる項目・内容とその位置づけ状況】

| 視点     | 項目         | 内容                                   | 富山市<br>(参考) | ① | ②   | ③   | ④   |
|--------|------------|--------------------------------------|-------------|---|-----|-----|-----|
|        |            |                                      |             | 県 | 高知市 | 南国市 | いの町 |
| 都市構造   | 拠点         | ・各地域で広域拠点、地域拠点等を設定                   | ○           | ○ | ○   | ○   | ○   |
|        |            | ・各拠点の役割や、拠点どうしの役割分担を設定               | ○           | ○ | ○   | ○   | ○   |
|        |            | ・ <b>広域拠点、地域拠点における地域公共交通結節機能の強化</b>  | ○           | ○ | ○   | ○   | ○   |
|        | 軸          | ・拠点や周辺地域を結ぶ軸として地域公共交通等を設定            | ○           | ○ | ○   | ○   | ○   |
|        |            | ・ <b>地域公共交通関連軸のうち路面電車をJR等と同等に取扱</b>  | ○           | — | —   | ○   | ○   |
|        | 都市空間       | ・中心市街地活性化                            | ○           | ○ | ○   | ○   | ○   |
|        |            | ・拠点等における歩いて暮らせる生活環境の構築               | ○           | ○ | ○   | —   | ○   |
|        |            | ・ <b>主要な交通結節点周辺における利便性の高い都市空間の形成</b> | ○           | ○ | ○   | ○   | ○   |
| 地域公共交通 | 利便性向上      | ・関係者間の連携・役割分担                        | ○           | — | —   | ○   | —   |
|        |            | ・地域公共交通サービスの利便性向上                    | ○           | ○ | ○   | ○   | ○   |
|        | 利用促進       | ・利便性向上による利用促進                        | ○           | ○ | ○   | ○   | ○   |
|        |            | ・過度な自動車依存なしに生活できる持続可能で利便性の高い地域公共交通実現 | ○           | ○ | ○   | —   | ○   |
|        | 連携         | ・乗換拠点の機能向上やパーク/サイクルアンドライド推進          | ○           | ○ | ○   | ○   | ○   |
|        |            | ・交通空白地等への地域公共交通システム導入                | ○           | — | ○   | —   | —   |
| 持続可能性  | インフラ活用     | ・既存都市基盤施設有効活用や統廃合・再配置                | ○           | ○ | —   | —   | —   |
|        |            | ・ <b>路面電車の将来にわたる維持・充実や運行体制の適正化</b>   | ○           | — | ○   | —   | —   |
| その他    | 防災         | ・防災に対するまちづくりとの連携による安全・安心な生活環境構築      | ○           | ○ | ○   | ○   | ○   |
|        | ユニバーサルデザイン | ・全ての人が暮らしやすいまちづくり（交通結節点改善等）          | ○           | ○ | ○   | ○   | —   |
|        | 観光         | ・ <b>路面電車を観光資源として位置づけ</b>            | —           | — | ○   | —   | —   |
|        | 環境         | ・低炭素化社会実現に向けた、自動車から地域公共交通、自転車等への変容促進 | —           | ○ | ○   | —   | —   |

① 高知広域都市計画区域マスタープラン、中央圏域都市計画区域マスタープラン

② 2014都市計画区域マスタープラン、2017高知市立地適正化計画

③ 第2次南国市都市計画マスタープラン、南国市立地適正化計画

④ いの町都市計画マスタープラン、いの町立地適正化計画

# 富山市

～まちづくり関連計画の概要～

- **路面電車**をはじめとした**公共交通をまちの基軸**に位置づけている
- また、地域生活拠点を区分分けし、**交通結節点の機能強化、結節点周辺における利便性の高い都市空間の形成を推進**している
- お団子と串による『公共交通を軸とした都市の再構築による拠点集中型のコンパクトなまちづくり』の実現を目指している

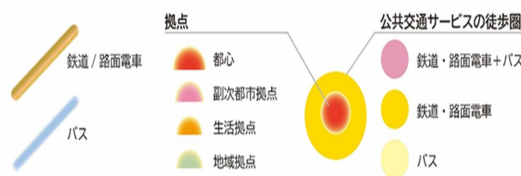
### 【富山市まちづくりの理念】

『公共交通を軸とした都市の再構築による拠点集中型のコンパクトなまちづくり』を市民とともに目指す。



<都市の再構築により目指すお団子と串の都市構造>

使いやすい「串」：利便性や質の高い公共交通  
色付けされた「お団子」：串で結ばれた特色ある徒歩圏

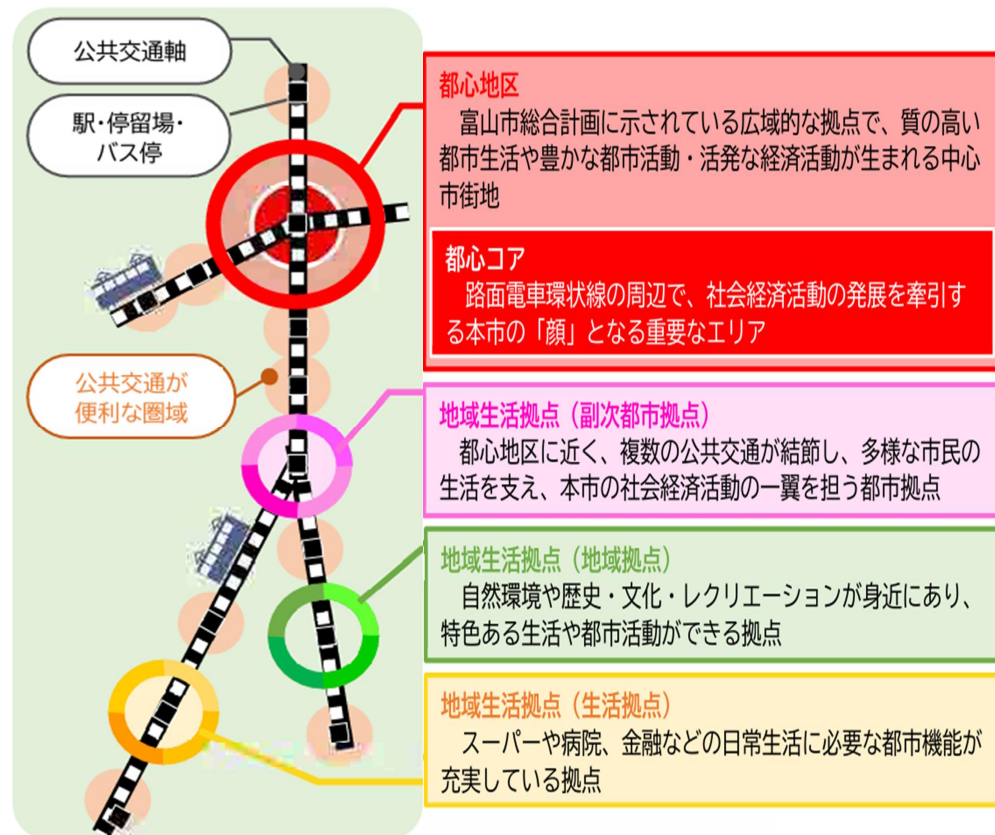


#### 都市の再構築について

既成市街地にある土地や建物、公共交通や道路・公園などのインフラ、既存の都市機能や地域資源、自然環境などの都市のアセット（資産）を最大限に活かし、都市に新たな価値を付加する取組。

### 【地域生活拠点の拠点像・生活像】

市民や事業者の皆さんとともに地域の個性や資源を活かしながら、ヒト・コト・アイデアが集まり、新たな価値やイノベーションを生み出すなど、地域の魅力を高めることで、市民の生活や活動をより豊かにする拠点を形成します。



#### 都心地区

富山市総合計画に示されている広域的な拠点で、質の高い都市生活や豊かな都市活動・活発な経済活動が生まれる中心市街地

#### 都心コア

路面電車環状線の周辺で、社会経済活動の発展を牽引する本市の「顔」となる重要なエリア

#### 地域生活拠点（副次都市拠点）

都心地区に近く、複数の公共交通が結節し、多様な市民の生活を支え、本市の社会経済活動の一翼を担う都市拠点

#### 地域生活拠点（地域拠点）

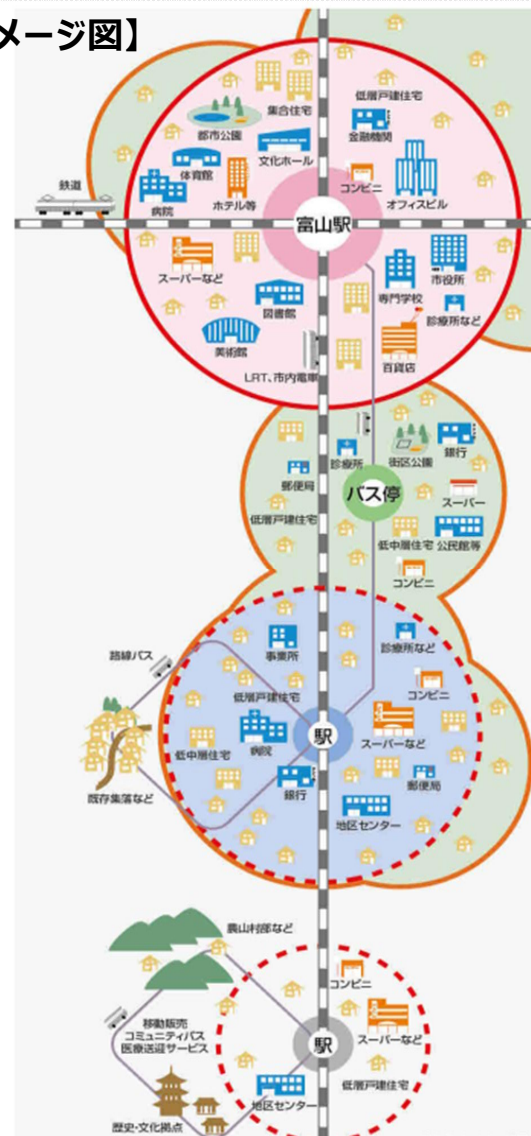
自然環境や歴史・文化・レクリエーションが身近にあり、特色ある生活や都市活動ができる拠点

#### 地域生活拠点（生活拠点）

スーパーや病院、金融などの日常生活に必要な都市機能が充実している拠点

- 都心地区や地域生活拠点をつなぐ鉄道や**路面電車**、主要なバス路線等を、コンパクトなまちづくりの基軸となる「**公共交通軸**」に設定
- 公共交通軸の駅や停留場から概ね500m、バス停から概ね300mの公共交通が便利な圏域※を**居住誘導区域**に設定

【イメージ図】



出典：富山市立地適正化計画

**【居住誘導区域】**



### 【居住誘導施策】

- 居住誘導区域内において、一定水準以上の**中古住宅**を購入し、居住する者に**奨励金**を交付
- まちなか以外から**まちなか（＝都心地区）の民間賃貸住宅**へ転入された子育て世帯等へ**家賃助成**を実施

※用途地域が定められた範囲で、公共交通利用に便利な徒歩圏を示す。  
居住誘導区域は、この公共交通が便利な圏域の中に設定している。

出典：富山市都市マスタープラン

# 県・各市町

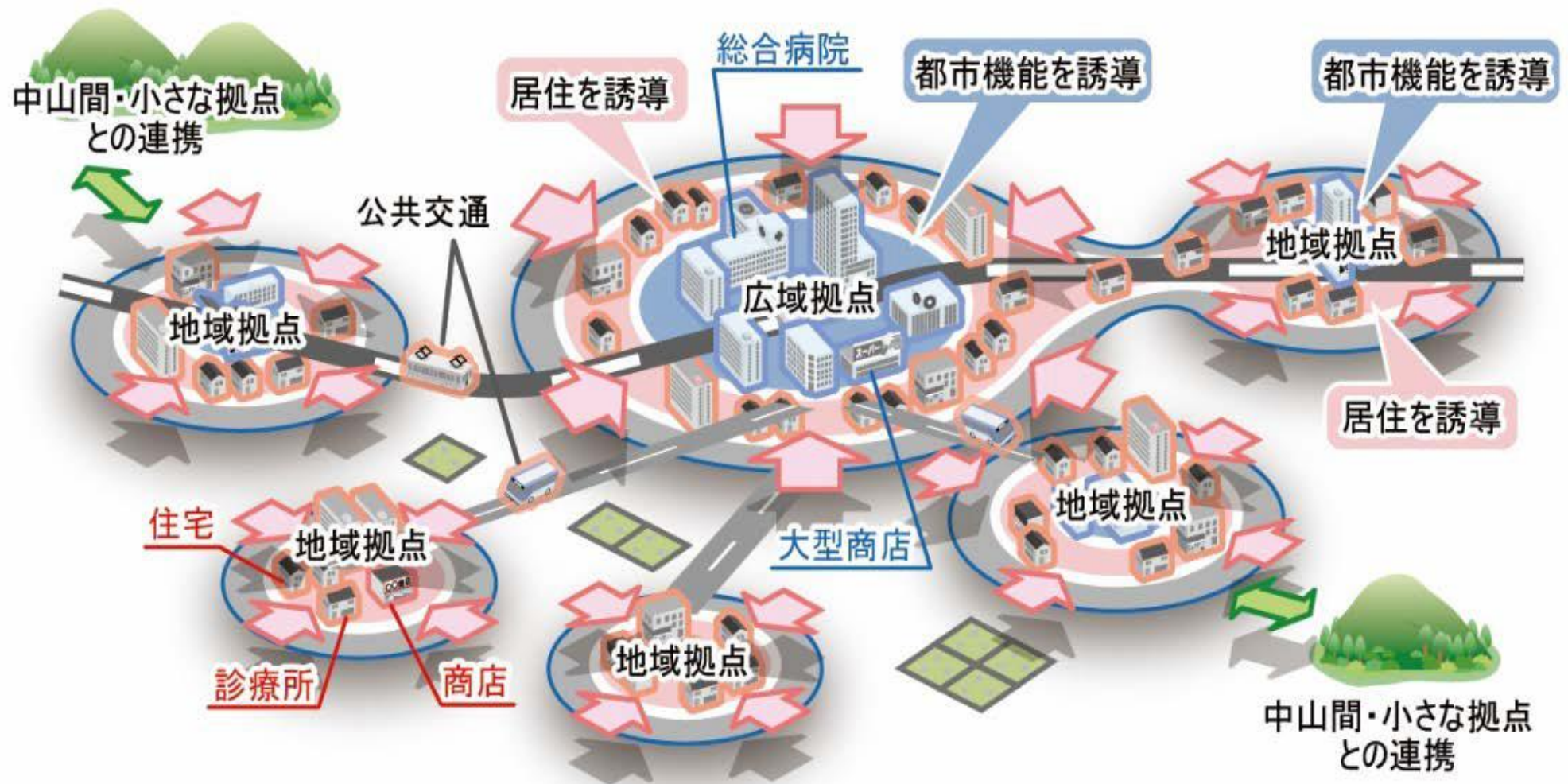
～まちづくり関連計画の概要～

# 高知広域都市計画区域マスタープランの概要

## 基本方針

- 持続できるまちづくりを進めるため、都市の拡大は行わず、**コンパクトなまちを形成**することで地域の活力を維持
- にぎわいや活力のあるまちづくりに向けて、既存の都市基盤施設を有効活用しながら、中心市街地など**まちの中心となる拠点への都市機能や人口の誘導を図る**

### 【多極ネットワーク型のコンパクトな都市 イメージ】

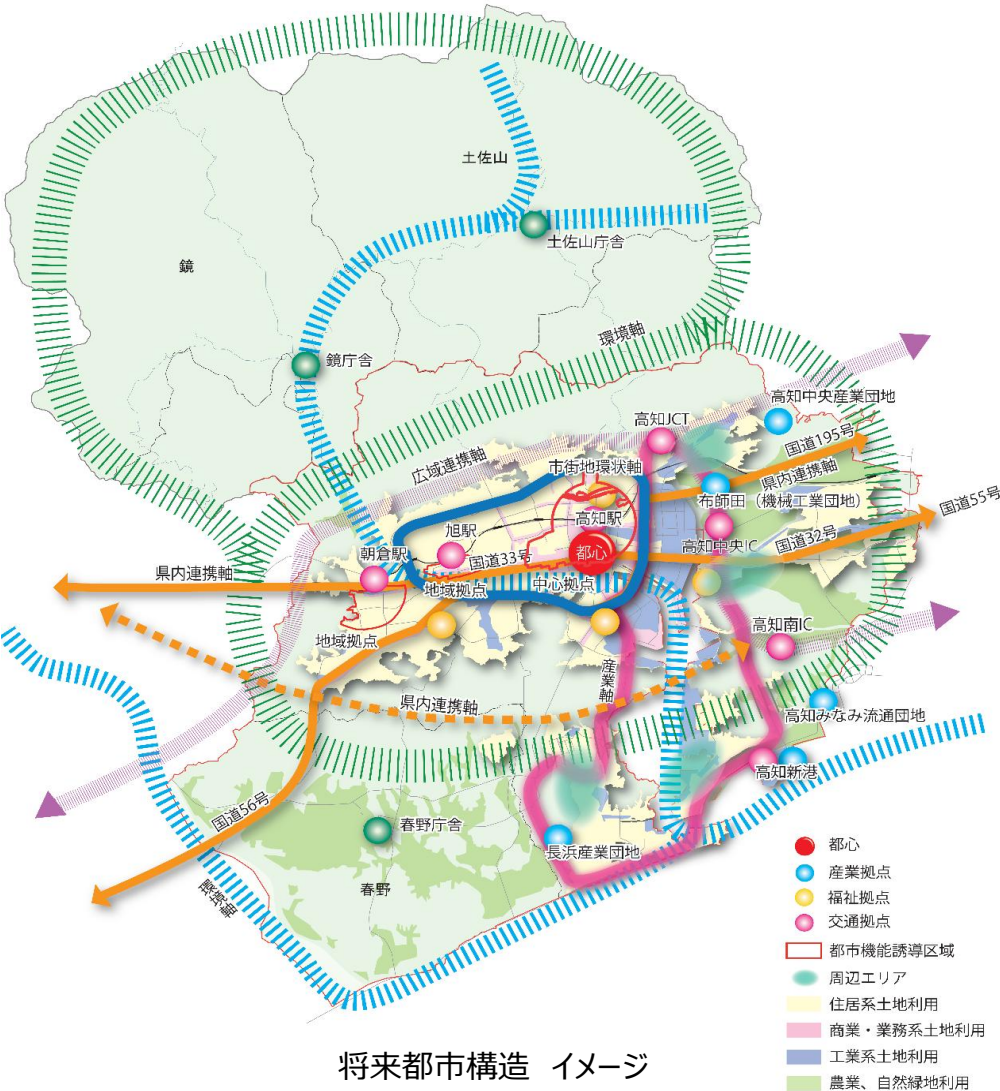


# 高知市都市計画マスタープラン・立地適正化計画の概要

## 基本方針

- 利便性の高い**公共交通ネットワークを軸に、都市機能と居住地の一体的な配置、誘導**を行う
- **公共交通の活性化を図り、地域交流を大切にするコンパクトな暮らしやすいまちづくり**を目指す

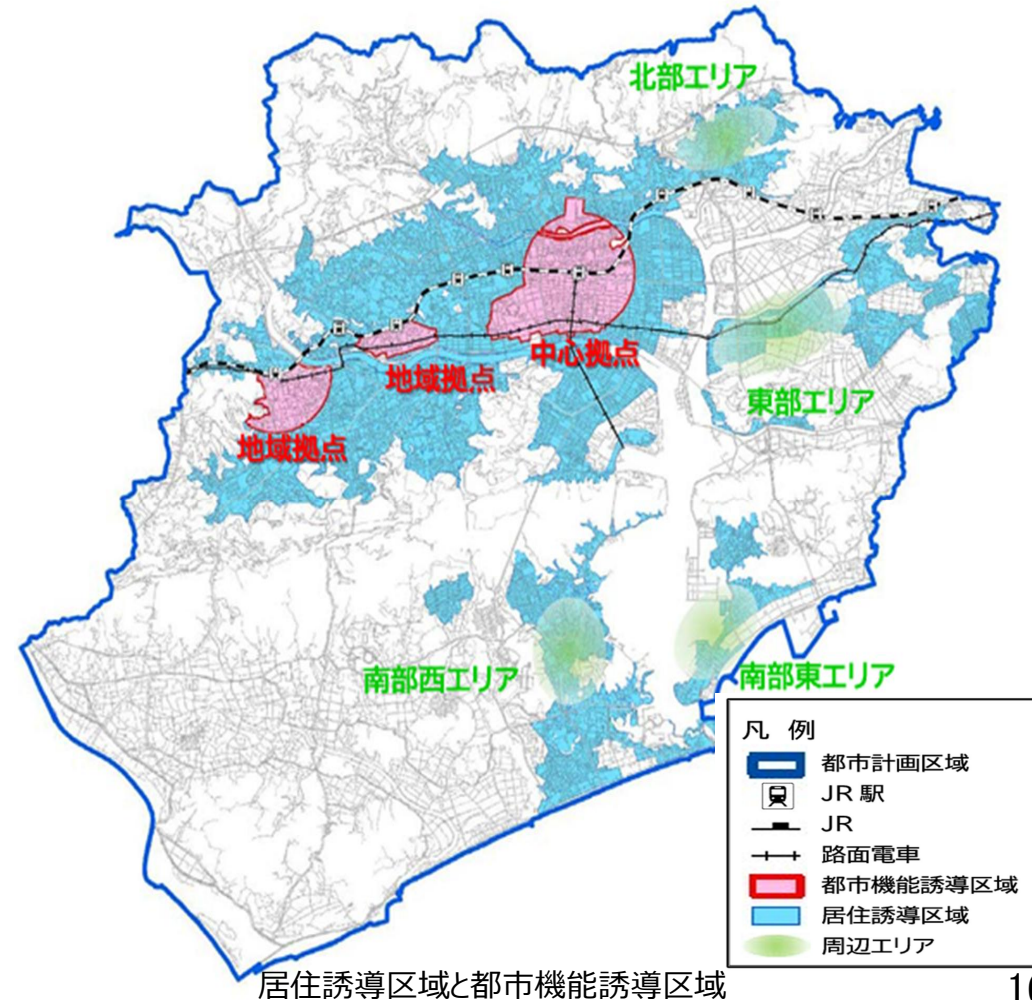
【2014都市計画区域マスタープラン（2021改訂版）】



【2017高知市立地適正化計画（2021改訂版）】

## 居住誘導区域の考え方

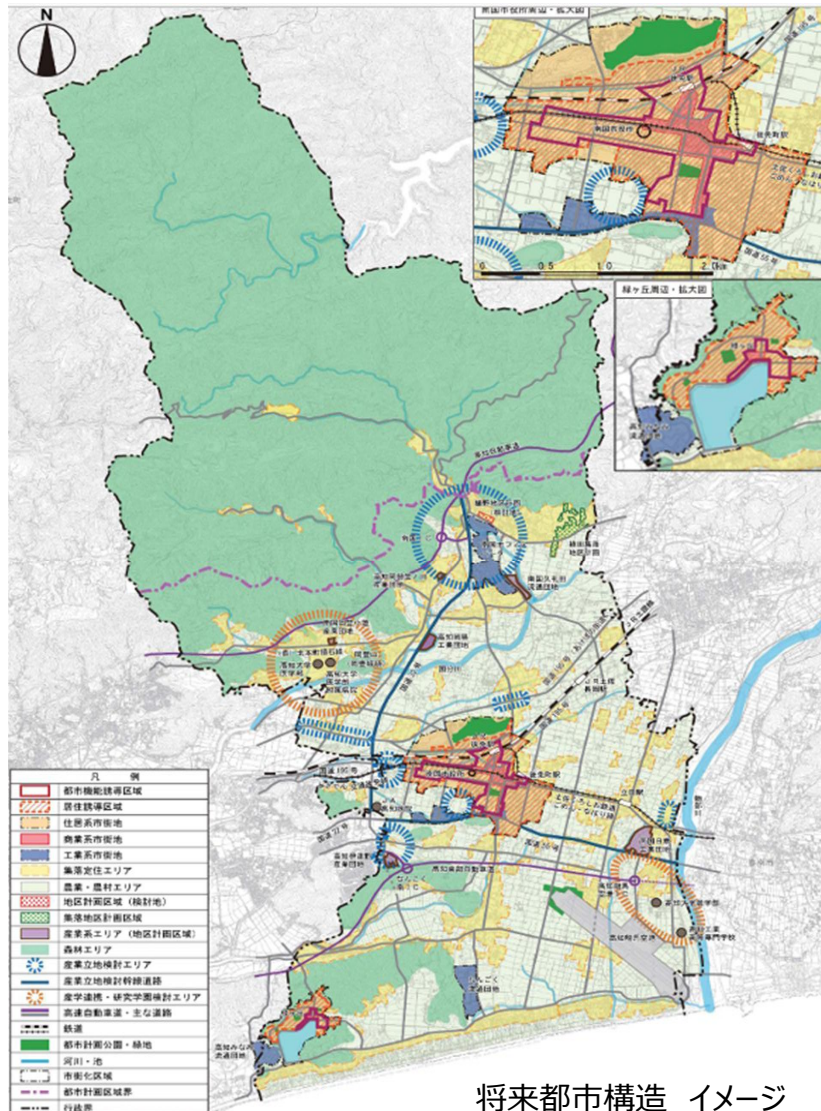
市街化区域のうち災害リスクが高い区域等を除き、居住誘導区域を設定



# 南国市都市計画マスタープラン・立地適正化計画の概要

- 基本方針**
- 中心市街地等に市全体の都市機能を集約したコンパクトシティの形成を図る
  - 市民が安心して快適な暮らしが送れる**コンパクトな都市づくりを目指す**

## 【第2次南国市都市計画マスタープラン】



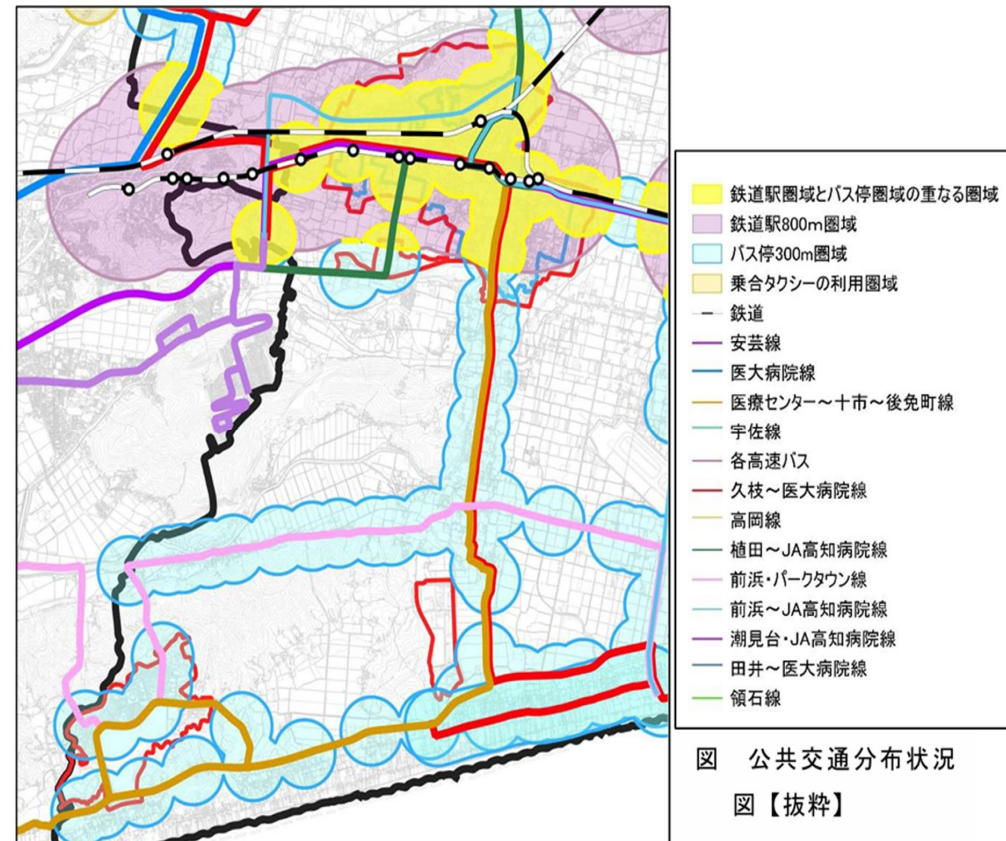
将来都市構造 イメージ

## 【南国市立地適正化計画】

### 【公共交通と居住誘導区域の関連性】

次のいずれかに該当する区域を居住誘導区域に設定

- ・ 鉄道駅から800m圏内に位置する区域
- ・ バス停留所から300m圏内に位置する区域

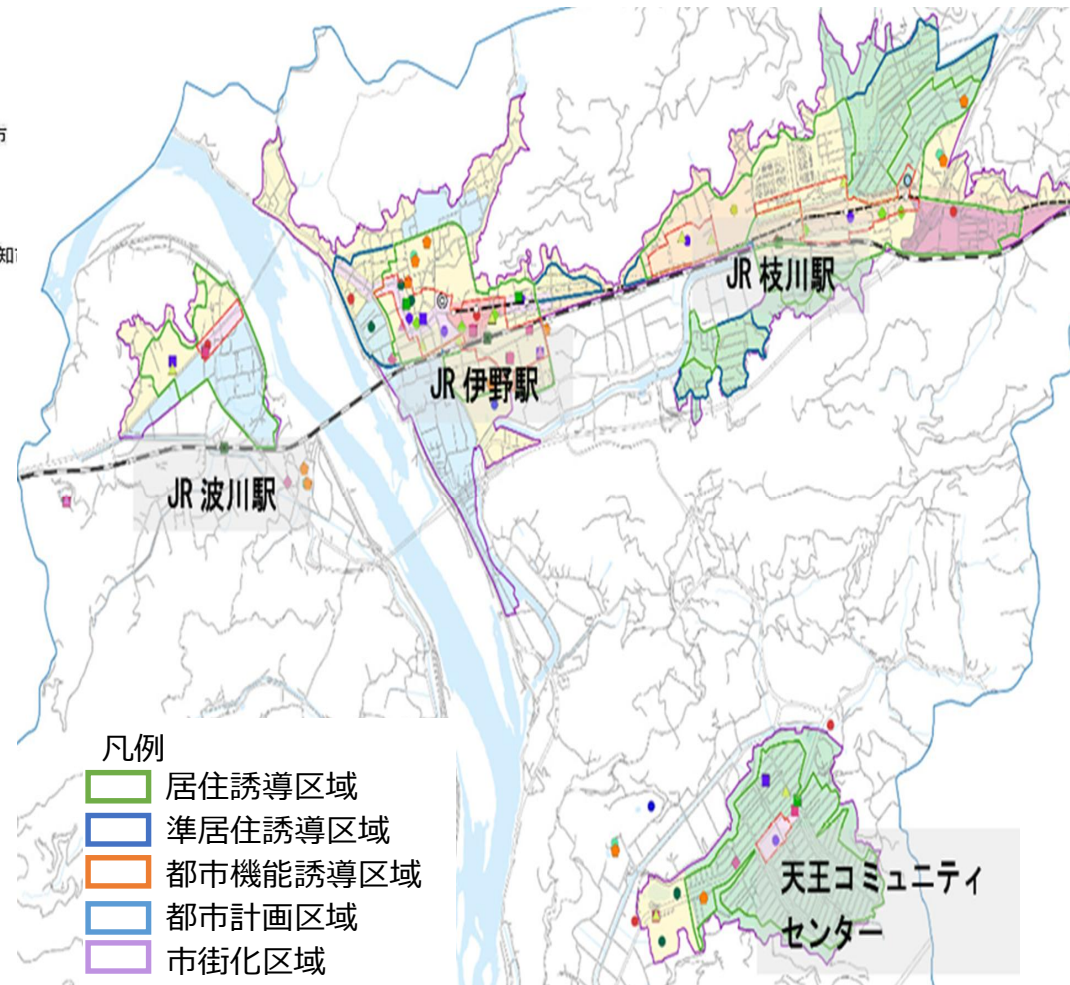


居住誘導区域（公共交通関連）

## 基本方針

- すべての人が安全に移動できるまちづくりを行う（鉄道輸送サービス強化、バス路線再編、交通結節機能強化）
- 自動車依存の生活スタイルから、歩き・自転車・**地域公共交通を選択できるまちづくり**を目指す

## いの町立地適正化計画



- 都市のコンパクト+ネットワーク化を進める立地適正化計画制度等の取り組みが推進されていること等を踏まえ、策定
- 民間主導でまちづくりの具体的方針や計画の策定が連鎖的・継続的に行われるような「素地づくり」を進める

## JR 伊野駅周辺ゾーン

現状

問題点

関連の取組

●高知市といの町を結ぶ路面電車の鉄道駅が立地

●歩道が整備されておらず、駅前からの歩行者ネットワークが不十分

●高知市といの町を結ぶ本地区の玄関口であり、交通結節の拠点として機能

●利用者に比べて待合スペースが少ない

●利用者の駐車スペースがない

●駅前広場から旧松山街道までの道路には歩道が整備済

とさでん交通伊野線

国道 33 号

JA高知県  
伊野支所 JAコスモス  
伊野支所

WESTほね関節クリニック

宮内医院

やまおか眼科

駅前はとりあふりの里

伊野駅

JR 土讃線

●町営駐輪場の利用率が低く、効果的に活用できていない【ヒア結果】

●駅周辺が暗く、さびれている【「実施の未来を考える会」での意見】

●県交北部交通の路線再編に併せて、大型観光バスの乗入が可能なバスターミナルとしての利用を検討している

●JR 土讃線により北南が分断されている

●当事者である地域住民がどのようなことに困っているかを把握できていない

●まちづくりを自分事として捉える意識、強いインパクトを与える取組が必要

●子育て世代包括支援センターにおける育児相談、乳幼児健診などの支援【ヒア結果】

●すこやかセンター伊野では、イベント会場として活用可能な会場を備える【ヒア結果】

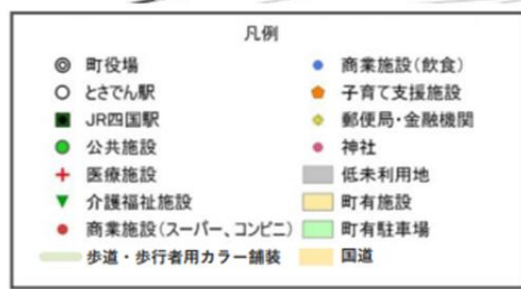


図 ゾーン別の現状・問題点(JR 伊野駅周辺ゾーン)

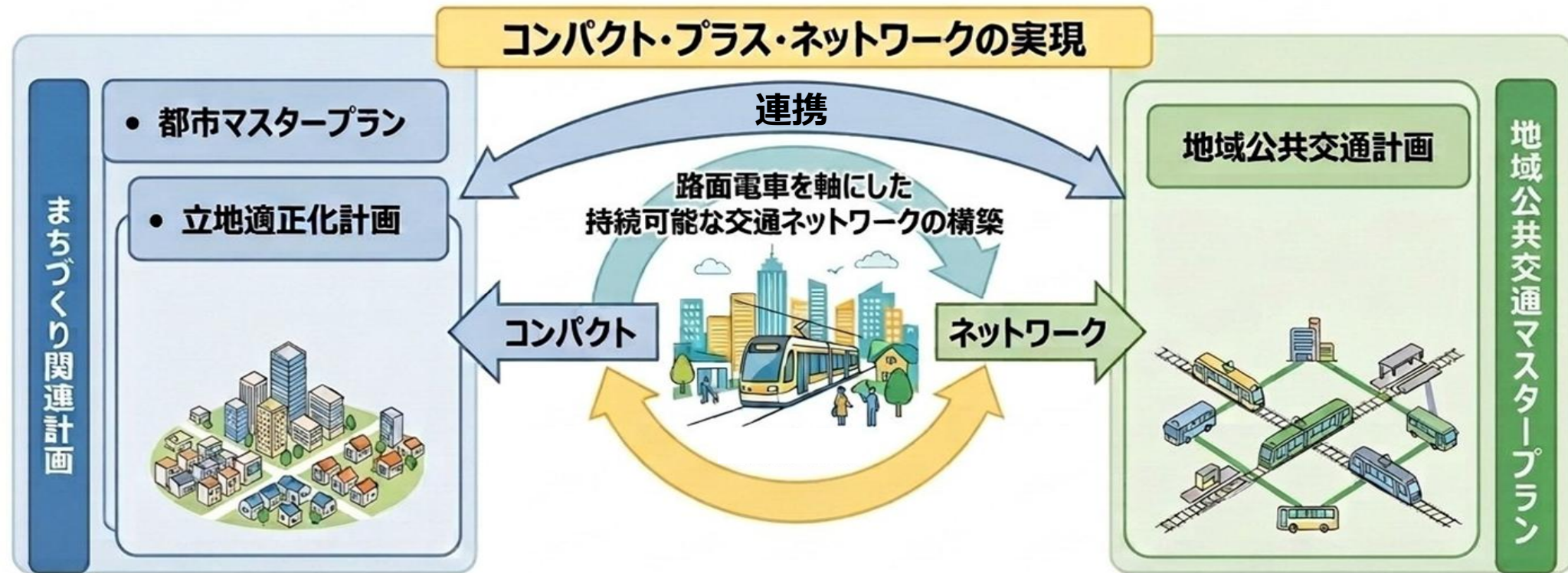


## <改善の方向性>

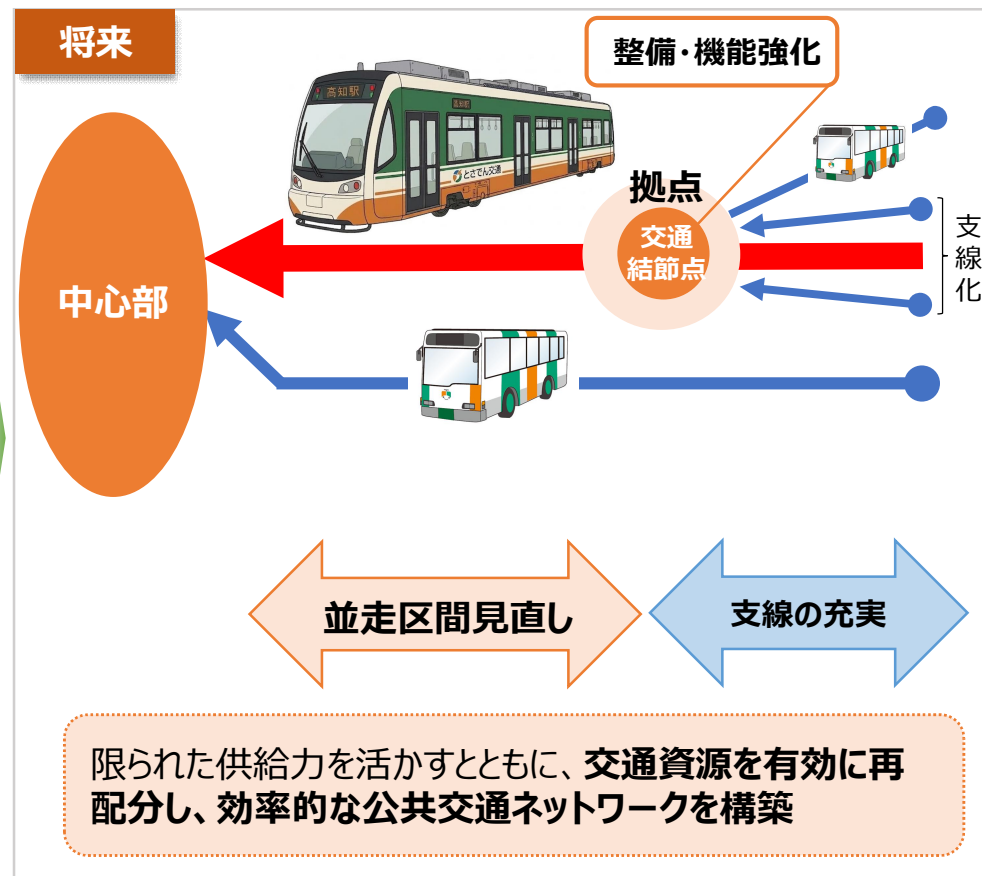
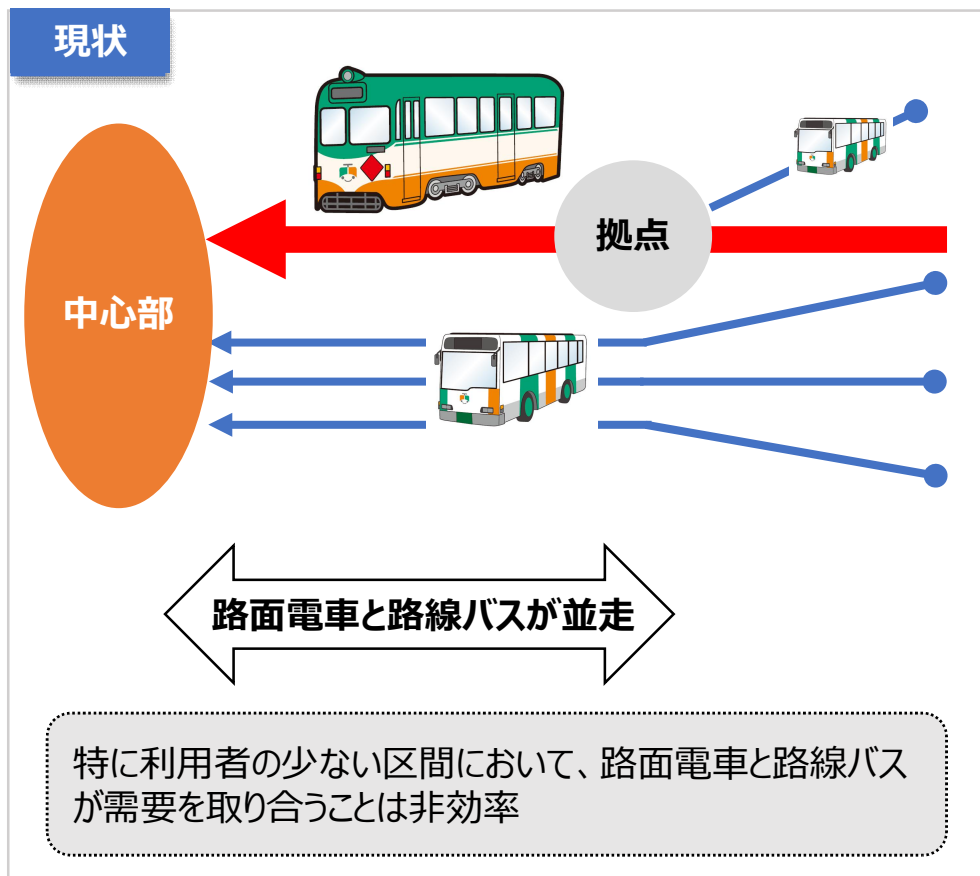
[短期-中期]

- まちづくり関連計画において、**路面電車をJRと同等に公共交通ネットワークの基軸に位置づける**ことが必要。さらに、公共交通軸としての**路面電車の役割・機能等を明示し、主要な交通結節点の機能強化を図ることが必要**
- 一貫した理念のもと、まちづくり関連計画と地域公共交通計画の連携を図りながら、**実効性のある施策を講じるべき**

## 【まちづくり関連計画と地域公共交通計画の連携（イメージ図）】



- 運転士不足など、将来的な供給力に制約がある中、地域の実情に合った効率的で持続可能な公共交通ネットワークの再構築が必要
- **路面電車と路線バスの役割分担を明確化**し、相互に補完し合う運行体制を確保



## <改善の方向性>

[短期-中期]

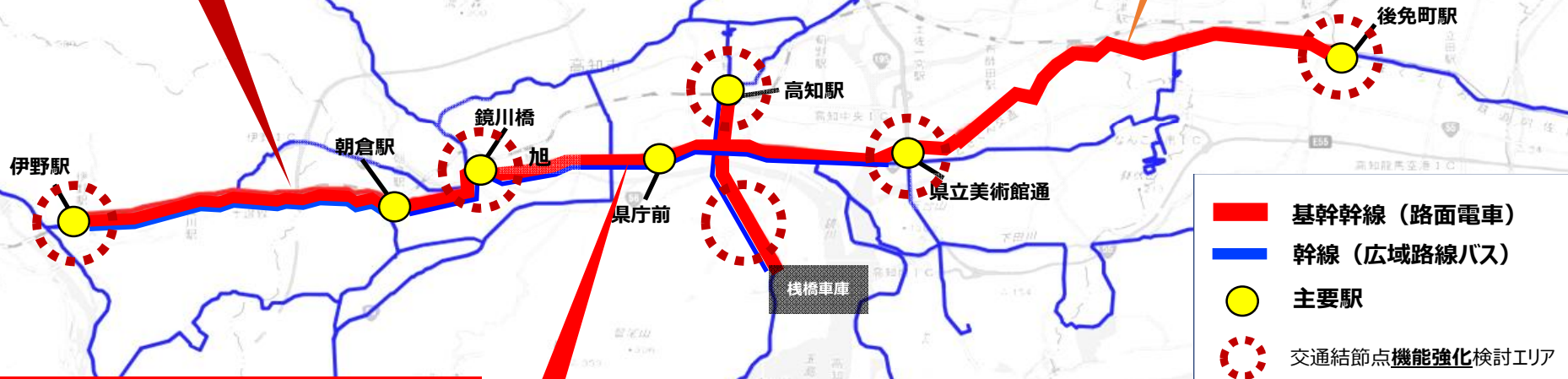
- **最適な公共交通の組合せ**  
需要に応じた運行や、デマンド交通・コミュニティバス等の簡素な代替手段の導入など、地域公共交通として最適化を図る
- **交通結節点の整備・機能強化**  
路線バス等から路面電車への乗換利便性の向上を図るため、電停環境の改善が必要

## 各モードの位置づけ

- ◆ 路面電車： **幹線の軸**（基幹幹線）を担う
- ◆ 路線バス： 幹線機能の補完や支線交通を担う

## 効率的な運行体制

- ◆ 電車とバスの並走区間の見直し
- ◆ 需要に対応した運行体制の確保 など



## 路面電車の機能強化（イメージ）

### 交通結節点の整備・機能強化



### 低床車両の導入加速化・軌道の改良



### パーク＆ライドの強化



### その他

- ・ 速達性の向上（キャッシュレス化、PTPS）
- ・ 待合環境の改善（リアルタイムの運行情報提供、電停の上屋設置 等）
- ・ バリアフリー化 など

## 第3回路面電車あり方検討会（9月11日）

- 路面電車の長期的なあり方（10年後の姿）

## 第4回路面電車あり方検討会（12月下旬頃）

- 県地域公共交通計画改定の方角性①

## 第5回路面電車あり方検討会（2月下旬頃）

- 県地域公共交通計画改定の方角性②