第３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９月 11 日（金）14:00～15:45
場　所　　高知県立高知城歴史博物館　１階　ホール
出席者　　委員 16 名中 14 名（うち代理出席２名）

１．開会

（事務局　高知県交通運輸政策課　武政チーフ）

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、会長より挨拶を願う。

（高知工科大学　西内教授）

本日は、会議への参集に感謝する。前回検討会で、設備投資、人材確保、持続的な交通ネットワーク、都市政策との連動など、幅広く有意義な議論を重ねてきた。本日は、これまでの議論を踏まえた中間とりまとめ案を報告いただき、活発な議論をいただきたい。その後、本日までの意見をもとに、今後予定する県地域公共交通計画改定の内容のベースとなっていく。より具体化していくということだと思うので、委員各位より活発な意見を願う。

路面電車は、高知の重要な財産と考えている。本日も、未来に対して、より良い方向へポジティブに向けるよう、議論を進められればと思う。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）

出席委員は、16 名中代理出席を含め 14 名の出席である。過半数の定足数を満たし、本会議が成立している。

以降の進行は、西内会長に願う。

２．報告事項

（１）これからの都市交通施策の方向性について

（高知工科大学　西内教授）

森本副会長より紹介を願う。

（早稲田大学　森本教授）

参考資料に基づき説明。

本日皆様へ伝えたかったこととして、路面電車は高知の宝であるが、現在非常に厳しい状況になっている。今回の資料では、様々な施策の記載があり、分析がある。一方で、今のフレーム、行政的仕組みの中では、突破口がなかなか見いだせない。そのため、国の新しい制度を活用すべく、高知から必要性を国へ強くアピールいただくことで、国としても地方のニーズがあるから制度を変えようという制度改正につながるのではないか。国も期待している。皆さまと一緒に、新たなフレームを作るべく議論できればと考える。

（高知工科大学　西内教授）

貴重な成功提供であった。質問、意見はあるか。

「突破口」へのきっかけをつかみたい。この検討会で本日まとめようとするものは、幅広であり、長期的～短期的、ソフト～ハードまで網羅的に議論できている。特に、都市計画や立地適正化を意識して軸の構築の議論ができたのが、ひとつの突破口であったと考える。より突破口として高知からできることがあるか。

（早稲田大学　森本教授）

ひとつは、路面電車の高度化である。100 年の歴史がある貴重な資源が既にあるので、宇都宮のように多額の費用をかけなくてもできるはずである。プラスのスパイラルに要する費用は、ある意味初期投資と考えるが、地方行政だけでなく、国 1/2 拠出など、制度自体を変えていただくためにも、こうした良い球があると言わないと、国としても制度創設しても利用がなければ意味がない。路面電車を魅力的にすべく、サービス水準が既に比較的高い中で、さらに電停周辺へのマンション立地等の高度化、高額であるが車両など、若者に刺さることをぜひ検討いただきたい。資料は網羅的で良いものとなっているが、優先的に実施する事項、順序など、シナリオやロードマップができるとなおよいと考える。

（高知工科大学　西内教授）

優先順位は、この後策定する県地域公共交通計画、関連する他取組み等へ反映するとともに、ぜひ国に支援をお願いしたい。最新の都市政策の概念と方向性をインプットし、様々なことができるし、やるべきだと皆が考えているということが分かったところで、協議事項に移る。

３．協議事項

（１）第２回路面電車あり方検討会の振り返り

（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　藤田チーフ）

資料 1 に基づき説明。

（高知工科大学　西内教授）

資料への補足、修正はあるか。無いようなので、次の事項に移る。

（２）路面電車の長期的なあり方（中間とりまとめ_案）

・事務局説明

（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 2（1～2 頁）に基づき説明。

（高知県　交通運輸政策課　藤田チーフ）

資料 2（3～38 頁）に基づき説明。

・意見交換

（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。

（高知工科大学　熊谷名誉教授）

パーソントリップ調査データについて、高知市の交通分担率において地域公共交通は 5～6%と言われる。このデータを見ると、一方は古く、一方は対象が偏っている。例えば 2 で割るなど、統一的に示せるとありがたい。

（高知工科大学　西内教授）

パーソントリップ調査では、高知市・南国市のみであり、かつ山間部を含むので過少といえる。一方で、アンケートでは、路面電車・バス沿線住民を対象としており過大であるといえる。ただし、2 で割る補正は適切でないように思う。母集団に対する割合というより、グラフ②を活用すると、沿線でも自家用車関係の

トリップが 8 割、バス・電車利用者が 12%で、潜在需要がまだある、転換の余地があると見ている。多くても 10%程度と考えるということでどうか。

（高知工科大学　熊谷名誉教授）

承知した。

自転車の利用が多いが、国土交通省資料を含め、自転車への言及が少ない。自転車は有用であることから、利用促進を図ってもよいように思う。本題ではないので、感想である。

（高知工科大学　西内教授）

高知市中心部は平坦であり、自転車の利用が多い。一方、通学での自転車利用を研究のなかでみると、並走、速度の高さが見られる。個人的には、自転車の通学利用を路面電車に転換できないかと考えることもある。割合や「〇人」という目標設定は難しいが、ひとつの転換余地がある人たちであると考える。

（高知工科大学　熊谷名誉教授）

強制的に地域公共交通を使わせるという考え方もある。例えば冗談めいているが、入学時に地域公共交通費用を徴収する方法もある。隗より始めてはどうかと思う。

（高知工科大学　西内教授）

当学最寄り駅である土佐山田駅の改善も必要である。自転車から地域公共交通への転換に何が必要か、地域公共交通計画で取り組みを位置付けることも考えられる。

（四国運輸局　交通政策部　岡崎交通企画課長）

3 点ある。1 点目、2 頁の施策体系図にある「集客施設等との連携による需要創出」について、今後、需要創出型の公共交通政策を検討していくために設けた項目と捉えている。一方で、国中間とりまとめを踏まえると、需要創出型の公共交通政策としては、集客施設等との連携のみならず、改善施策の概要としても記載いただいている都市機能・居住の沿線への誘導や、モビリティ・ハブの設置をはじめとするネットワーク性の向上なども挙げられる。需要創出型を掲げるのであれば、こうした多数の取組みについても幅広く位置づけられるよう、集客施設等との連携に限定されない形で施策体系図における需要創出の項目を記載いただき、その中で、都市機能・居住の沿線への誘導や、集客施設連携が位置付けられるとよいのではないか。特に、居住誘導に関しては、この会議だけでなく、各市町の都市計画マスタープラン等でも施策として掲げられていることから、まちづくり計画を踏まえた地域公共交通の検討、連動が国中間とりまとめの 11 頁に位置付けられていることを踏まえ、本検討会に基づく改善施策としても位置づけ、中間とりまとめに寄り添った内容としてはどうか。

2 点目、情報共有として、19 頁にあるあなぶきアリーナ香川の事例に関連して発言する。今年度、国土交通省補助金により高松市があなぶきアリーナ香川でのイベント時に、地域公共交通利用と中心市街地の店舗利用をセットにした商品を販売している。1 人用のほか、家族層向けのものも販売している。また、商業施設での地域公共交通無料乗車券配布について、逆に、地域公共交通を利用したら商業施設で何らかのサービスが受けられる取組を、坂出市内のバスで実施されている。施策の具体化にあたっては、参考にされたい。

3 点目、38 頁の改善目標において、モビリティハブ整備があげられているが、これに関連する指標がないように思う。交通結節点整備にかかる指標を掲げてもよいのではないか。

（高知工科大学　西内教授）

事務局より発言を願う。

（高知県　交通運輸政策課　藤田チーフ）

1 点目、ご指摘の内容は、森本教授による国中間とりまとめ 17 頁下段のような整理にかかる提案であった。国と同じ方向を向いて高知県も施策を推進していることが分かる整理が重要と考えるため、対応方策を検討する。

2点目、優良事例を参考にしたい。

3点目、交通結節点の利用者数等を検討していたが、評価がしづらいとの判断であった。整備率等を検討のうえ、そうした評価指標として位置付けたい。継続してご助言を願う。

（高知工科大学　西内教授）

他に質問、意見はあるか。

（とさでん交通株式会社　樋口代表取締役）

全体としてまとめていただいており、意見はない。

実務的意見として、38頁の改善目標における「路面電車・路線バス利用者数」の位置付けがある。利用者数は、全体を通した総合的な目標指標として、最下段に記載し、各項目に直結する別の評価指標により進捗管理・評価をするのが望ましいのではないか。「持続可能な公共交通ネットワーク」では、5頁の記載をみると、施策と指標に飛躍を感じる。改善施策と改善目標との因果関係、相関関係が非常に薄く、取組みによる効果や進捗の検証がしにくいと思われる。この頁がやりたいことを考えると、地域公共交通の最適化ということではないか。つまり、より少ない経費でより多くの人を運ぶことではないか。「利用客1人あたり運行費用」などの指標はどうか。路面電車と路線バスの合計では、25億円程度の費用で700万人を輸送している。1人あたり365円を要している計算になる。この費用削減にむけ、効率的で最適なネットワークとすることを目指していくのが、事業者としても目標になるのではないかと感じる。一案としての提案として「実車走行キロあたり運送収入」も想定される。生産性向上について、数値指標として活用してはどうかという提案である。

「サービス水準の向上」では、22頁のモビリティハブ構築が施策である。「モビリティハブ整備率」などとしてはどうか。「表　主要な交通結節点毎の評価」の内容を指標として活用することも想定される。上屋やデジタルサイネージは、別頁で掲載がある。乗換案内表示は、今年度からの着手も可能である。バス停との近接性は、道路整備や土地確保等を伴うので、モビリティハブ整備とあわせて進める必要があり、時間を要する。いずれにしても、施策に直結した指標を設定したほうが、会社として進捗管理をしやすいと考える。

（高知工科大学　西内教授）

提案のあった改善目標が、様々な要素を含むので進捗管理をしにくいという指摘であった。22～23頁のようなサービス水準改善では、利用者意見として定性的なデータにより進捗を確認することも可能である。全てが定量的なものでなくても、アップデートをしていることが管理できればよい。22頁のような整備に関しては、近接性のレベル向上や、ベンチ数の増加等、全ての指標について、案に対して、計画のほうに具体的に位置づけるのかもしれないが、考察のできる個別指標としてはどうか。

例えば33頁には、「公共交通分担率引き上げ」とあるが、長期的な視点を要する。ICカードにより、ある利用者の利用頻度を見ることができる。このデータをみると、路面電車利用者の多くが低頻度の利用である。高頻度利用者は、10年継続して利用する人や、障碍者等である。多くが低頻度利用者であるので、1人の利用回数が1～2回から3回になるだけで全体への影響が大きい。計画策定時までに見直し、解釈しやすい指標とされたい。

（高知工科大学　熊谷名誉教授）

数値指標は、一部で具体的な数値が入っている。例えば、車両更新や人材確保等である。これは、ある程度実現可能という前提で考えてよいか。単に数字だけ挙げて言い放しだと意味がない。

（高知県　交通運輸政策課　山本課長）

実現可能な内容を資料に落とし込んでいる。車両更新は、お金の問題、車両メーカの問題もある。レール交換は、行政支援だけでなく、道路管理者による更新もある。今後、具体の計画を策定していく段階で検討を深めたい。

（四国運輸局　鉄道部　一色計画課長）

目標を見て気になったのは、「主要電停のバリアフリー化」である。電停の多くは道路横にあり、車いす利用には一定の幅を要するので難しいことがある。数値目標に位置づけると、実現性が気になった。23 頁のようにノーガード電停もみられる。「主要電停」や「バリアフリー」の定義にもよるが、全ての電停での車いす対応は難しく、スロープや手すりなど、可能な範囲で現状に対してプラスアルファしていくという内容をもって目標達成とするのであればそうした目標設定もありうると思うが、この点が少し気になった。

国土交通省の補助をとさでん交通でも活用いただいている。車両は 1/3 補助等となっている。国の予算状況にもよるが、ご活用いただき、足しにしていただきたい。

需要創出、乗りたくなる電車という話があった。以前のこの会議で紹介のとおり、ローカル鉄道自体を観光資源でみるという視点で、観光列車、地元食材を活用した列車等がある。高知では、おきゃく電車等が該当すると思われるが、こうした列車の実施に対する補助制度もある。自家用車から電車に乗り換えるパークアンドライド補助についても、国際観光旅客税を活用しているので観光地の混雑緩和という一定の条件はあるが、こうした制度により、企画切符等に対する 1/2 補助が令和 8 年度より始まっている。複数市町村で実施する場合は上限 1 億円となり、国庫補助としては大盤振る舞いになっている。ぜひ補助を活用いただき、乗りたくなる地域公共交通、自家用車から地域公共交通へのシフトに向けた施策にお役立ていただきたい。

（高知県　交通運輸政策課　山本課長）

バリアフリー化は、ご指摘のとおり 100％とすることが難しい。現実的に道路幅員確保等は難しく、短期的な対応が中心になる。現状で無い機能の追加等を評価できる指標等を検討したい。

国の支援メニュー充実について、活用を今後検討したい。

（高知工科大学　西内教授）

他に質問、意見はあるか。

（早稲田大学　森本教授）

資料は、良くできている。19 頁の「集客施設等との連携」がある。ここが大きな鍵になると考える。都市交通軸強化のイメージとして、一般的には鉄道沿線まちづくりという日本が脈々とやってきた交通まちづくりのやり方をもう一度ちゃんとやろうということである。資料には記載がないが、オフピーク時の需要創出、朝ピークと逆方向への需要創出、空いた列車の活用など、OD を踏まえた戦略が今後重要であると考える。

需要を考えるとき、あなぶきアリーナ香川の事例の掲載があるが、本年 5 月の都市再生特措法改正により、立地適正化計画における誘導施設に、特定業務施設を加えられるようになった。具体的には、オフィス、ホテル、工場、スタジアム、劇場等が新たに入れられるようになった。立地適正化計画の今後の改定では、ぜひホテルやオフィス等を誘導施設に位置づけていただくと、路面電車沿線への誘導へ行政支援ができるようになったといえる。これにより、整備へ手を挙げていただける可能性があるのではないか。制度変更へ上手に乗れる地区を探していただきたい。容積率緩和等の制度もあるので、容積率制限が土地活用の制約になっている地区でも可能性がある。都市計画上の土地利用政策とうまく連動いただきたい。

目的地以外に住宅地として、近年地方都市でも駅周辺の住宅が売れている。高知でもそうした需要があるのであれば、路面電車周辺へのマンション立地促進政策と組み合わせていただきたい。都心居住のための若者への家賃補助制度は、富山市などで事例が見られる。路面電車周辺でのマンション購入に対し、行政側が地域公共交通年間パス付与等のアイデアがある。これは、他自治体の家賃補助よりも安くつくのではないか。一定期間、特定のマンション居住で年間パスが手に入るとなると、そうした分譲・賃貸マンションの人気が上がり、居住が増えるのではないか。資料では、都市政策との連動にかかる施策が少ないので、そうしたアイデアもぜひ考えていただければと思う。

17 頁の数字では、路面電車の利用率が沿線では他地域より 5 倍も高いという結果が見えている。沿線人

口を増加させれば、他地域よりも5倍高い確率で利用が増加するといえる。ぜひこうしたエビデンスを活用して、政策に乗せていただきたい。

（高知工科大学　西内教授）

都市政策との連動について、知恵をいただいた。

（高知県　交通運輸政策課　藤田チーフ）

オフピーク時の需要創出では、観光客、高齢者等の需要創出が考えられる。路面電車沿線では、近年マンション新築が進んでいることから、その促進への取組も想定される。高知では、沿線の空き家が増加していることから、その空き家対策も個人的な意見として考えられると感じた。

（高知工科大学　西内教授）

次回会議までに、都市計画担当部局と協議いただき、立地適正化計画改定時に想定している施策や、誘導施設の変更、駅周辺のマンションの販売状況等を聴けないか。17頁の活用方法は、納得した。エビデンスを収集し、計画に記載できることを検討できれば、前向きであると感じた。

（高知市　政策企画部　岡副部長（代理））

半年程前に開催した中山間地域の住民が集まる会議での要望では、交通の話が最も多かった。そのなかでも、高知でも交通系ICカードが使えるようにならないかという話が多かった。その際、予算化が決まったばかりだったので、「今後使えるようになる」と説明すると、拍手が起こった。施策には、交通系ICカード導入が速達性向上に位置づけがあるが、利用しやすさの改善により、利用者数増加にもつながるのではないかと思う。効果の有無を含めて教えていただきたい。

（高知県　交通運輸政策課　山本課長）

ICOCAは、令和8～9年度に予算化のうえ、令和10年4月の電車、バスでの導入に向けて進めている。観光客が利用できない場面をよく見るほか、県への意見投書もあるなかで、こうした人の需要を取り込む策としてICOCAが有効と考える。これにより利用者増加を期待しているが、数値目標設定は根拠設定等が難しく、資料に書ききれていないところである。

（高知工科大学　西内教授）

高知県におけるICOCAの販売は、どのように進めるか。現状は、「ですか」を購入できる。

（高知県　交通運輸政策課　山本課長）

カードの販売は、今後とさでん交通と協議する。基本的には、webアプリを主として考えている。

（高知工科大学　西内教授）

フィジカルカードは、利用できるか。中山間地域の方も、既にお持ちかもしれない。

（高知県　交通運輸政策課　山本課長）

もちろん利用できるし、ICOCAのほか、Suica、PASMOも利用できる。

（高知市　政策企画部　岡副部長（代理））

中山間地域の人でも、東京等へ行った際に購入しているが、高知に帰ってきたときに使えないという状況にある。高知空港連絡バスから市内へシームレスにつなげられれば、「高知も変わった」と思っていただける。便利になると利用につながるのではないかと思う。

（高知工科大学　西内教授）

是非皆様に乗車いただくようお伝え願う。

利用実績データは、活用できるか。ICOCA以外のカードによる利用データも、データを活用できるとよい。

（高知県　交通運輸政策課　山本課長）

ICOCAデータは、活用できると考えるが、その他カードによる利用データは、確認を要する。幹事社がデータを集約する「ですか」のような仕組みである。

（高知工科大学　西内教授）

「ですか」ほど情報が豊富かわからないが、今後情報提供をいただきたい。今後の指標としても活用できる可能性がある。

2 頁、「待合環境の改善」は、車両のバリアフリー化も含むので、1 頁と同様の記載とされたい。

20 頁、今後評価指標を検討していくが、森本先生の資料にもあったように、立地適正化計画と地域公共交通計画が連動していないことが問題と感じる。ここで議論すべき内容かはわからないが、この資料でも言及できないか。この資料は路面電車のあり方であるが、ちゃんと連携しなければ路面電車が機能しないという説明ができるとよい。また相談のうえ、森本先生の意見を聞きつつ進めていただきたい。一方は 30 年後、地域公共交通は 5 年後であるほか、担当者が異なる。互いの内容を知らないという空気感が否定できない。路面電車が高知のまちづくりの軸であるという議論がやっとできた中で、各市町で位置付けられるような意識づけを今からしていきたい。

（早稲田大学　森本教授）

西内先生の発言は、私も重要であると考える。立地適正化計画と地域公共交通計画を担当する部局の違いと、連携が取れていないことが一番の問題である。全国的に、立地適正化計画策定のモチベーションとして、「国が制度を創設し、策定しないと補助金がもらえない」という、策定のメリットより策定しないデメリットを感じて策定を進めた事例が多く、担当者のモチベーションが高くないと感じている。

地域公共交通は異なるモチベーションで、地域公共交通の撤退・衰退後に生じた地域公共交通空白地域への弱者対策に注力しており、軸を強くするという視点があまり登場しない。異なるメカニズムで 2 計画が進む中で、誰がそれをつなげるかという議論が弱い。突破するためには、今回のような検討をちゃんとやって、勉強会・講習会の開催、両委員会の委員長を西内先生が兼ねることで繋いでいくなど、担当者の理解促進の場を、次回以降、長期的なあり方を進めていくマネジメントへ入れ込んでおき、ＰＲや講習をしていくというフレームのなかでご理解を促進することでいかがか。

（高知工科大学　西内教授）

議事録に残していただき、皆で勉強することとしたい。

指標のどこかに、外出率が減少傾向であることを踏まえ、いずれか関連する施策へ加えてはどうか。分担率よりは、数字を算出しやすいように考える。

（とさでん交通株式会社　樋口代表取締役）

都市政策との連動ということで、前向きに取り組むには、立地適正化計画など、市町村の考えが大きい。本日は、議会の関係で南国市、いの町が欠席であり残念であるが、副首長が出席されていれば、都市政策、交通政策双方を見る立場になるので、（部門連携という点で）ありがたい。事業者としても、一緒に考えていきたい。市町村の前向き、積極的な対応を願う。

（高知工科大学　西内教授）

そうした議論を含めて進めたい。本日は、これまでに増してますますポジティブな会議になってきている。

他に質問、意見はあるか。今後、具体化や修正を進めていくものと思う。整理のうえ、次回以降、地域公共交通計画改定にあわせた具体化のなかで、引き続きポジティブに議論したい。

他に全体を通じて質問、意見はあるか。無いようなので、進行を事務局へ返す。

４．閉会

（事務局　交通運輸政策課　武政チーフ）

資料「あり方検討会の次回以降の予定」に基づき説明。

以上で会議を終了する。

以上