

路面電車の長期的なあり方 (中間とりまとめ_案)

路面電車の改善施策の方向性

現状・課題

公共交通ネットワーク

- ① 将来的な輸送力に制約がある中、**効率的で持続可能な公共交通ネットワークが必要**
- ② まちづくりにおける**路面電車の位置づけが限定的**であり、地域公共交通計画との連携強化が必要

利用環境の改善

- ③ 運行情報等の高度化、電停の上屋整備、バリアフリー化の推進など、**待合環境・車内環境の改善が必要**
- ④ 速達性の向上や系統の見直し、乗換の改善による**利便性の向上が必要**

電車事業の継続性

- ⑤ **安全運行に必要な設備投資や、南海トラフ地震対策などの大規模事業の計画的実施が必要**
- ⑥ 利用者が減少する中、**公共交通部門の赤字を縮小させる必要**
- ⑦ 中長期的な運行体制を維持・確保するため、**運転士等の安定的な確保が必要**

改善施策の方向性

まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワーク

- 電車とバスの**並走区間の見直し**、需要に対応した**地域公共交通の最適化**など、**電車を軸とした効率的な公共交通ネットワークの構築**
- **都市政策と地域公共交通計画の連動**を図り、**交通結節点の整備・機能強化**など、**実効性のある取組を実施**

誰もが使いやすく、乗りたくなる公共交通

- 待合環境・車内環境の改善や移動利便性を高める取組により、**サービス水準の向上**を図り、**県民や国内外の来訪者から選ばれる公共交通を実現する**

将来にわたって持続可能な運行体制の確保

- 行政支援の拡充、地域公共交通計画への位置付けによる**計画的な設備投資の実施**
- 沿線自治体による**利用促進協議会の設置**、運賃改定など**収支改善**を図る取り組みを実施
- 採用数に関する目標設定や各種処遇改善による**人材確保策の強化**

目指す姿

路面電車を軸に、利便性が高く、県民に選ばれ、将来にわたって持続可能な公共交通

施策の体系図

目標

路面電車を軸に、利便性が高く、県民に選ばれ、将来にわたって持続可能な公共交通

基本
方向

まちづくりと一体となった持続可能な
公共交通ネットワーク

誰もが使いやすく、乗りたくなる
公共交通

将来にわたって持続可能な運行体制
の確保

改善
施策

集縮 持続可能な公共交通ネットワーク

- 効率的な運行形態への見直し
 - ・ 電車とバスの並走区間の見直し
 - ・ 需要に対応した地域公共交通の最適化

創 都市政策との連動

- 路面電車の位置づけを具体化
 - ・ 地域公共交通計画に路面電車の方向性を反映
 - ・ まちづくり関連計画に電車の役割・機能等を明示（都市マスタープラン・立地適正化計画等で明示）
- 主要な交通結節点の整備・機能強化
 - ・ モビリティハブの整備
 - ・ 上屋の設置、デジタルサイネージの整備
 - ・ 電停、車両のバリアフリー化
- 集客施設等との連携による需要創出
 - ・ 公共交通での来訪を促す仕組みづくり

伸 サービス水準の向上

- 待合環境・車内環境の改善
 - 乗換利便性の向上
 - ・ モビリティハブの整備（再掲）
 - ・ 電停、車両のバリアフリー化（再掲）
 - 快適性の向上
 - ・ 上屋の設置、デジタルサイネージの整備（再掲）
- 移動利便性の向上
 - 速達性の向上
 - ・ 全国共通交通系ICカードの導入
 - ・ 公共交通優先信号の計画的な導入
 - ・ 線路設備・車両の計画的な更新
 - 運行系統の充実
 - ・ 需要に対応した電車系統の新設・増便・分割の具体化

伸 設備投資

- 計画的な設備投資の実行
 - ・ 大規模事業（南海トラフ地震対策等）の実施
 - ・ 線路設備・車両の計画的な更新（再掲）

伸 収支改善

- 利用促進協議会の設置
 - ・ 沿線自治体による利用促進の強化
- 運賃外収入の増収施策の拡充
 - ・ デジタルサイネージによる広告掲載の拡大
 - ・ ネーミングライツの拡充、ケアドファンディングの実施
- 運賃改定の実施
 - ・ 運行費用等に見合う運賃の継続的検討

伸 人材確保

- 人材確保策の強化
 - ・ 採用目標数の設定、各種処遇改善

改善施策の概要

□ まちづくりと一体となった持続可能な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
- ② 都市政策と地域公共交通計画の連動

□ 誰もが使いやすく、乗りたくなる公共交通

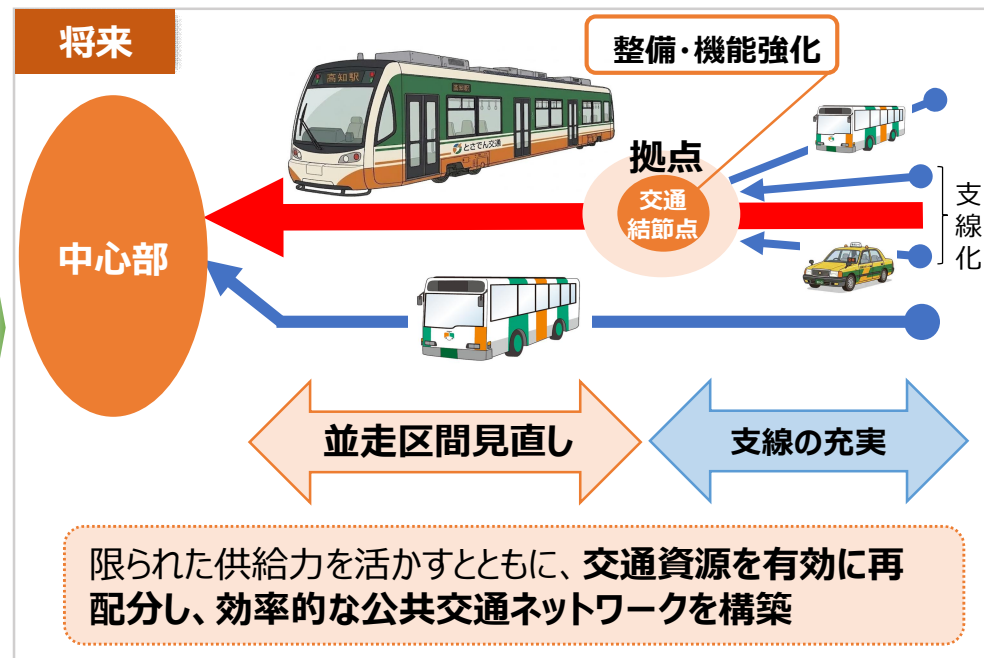
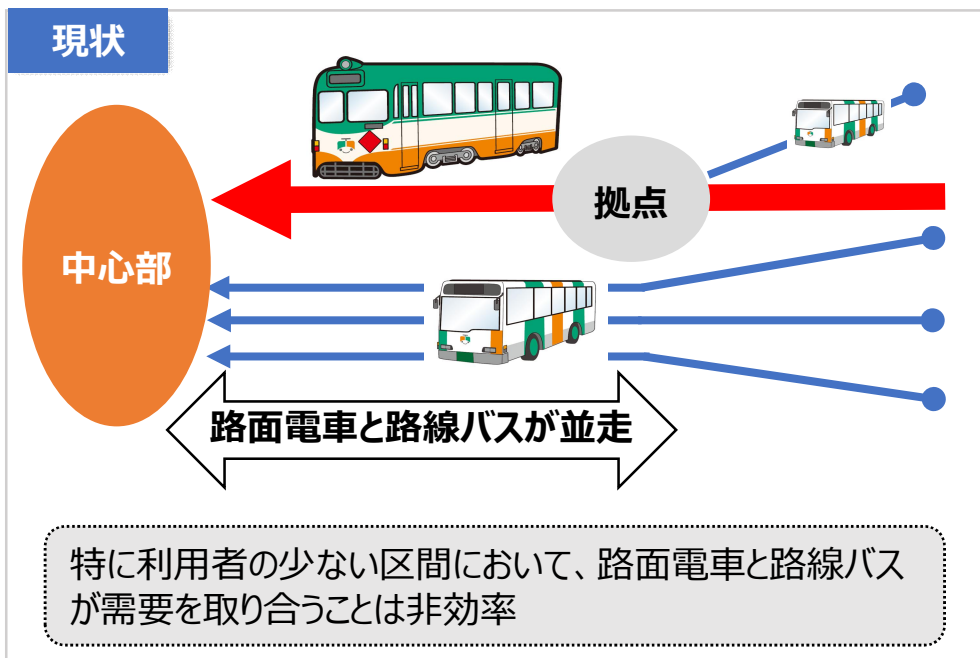
- ① サービス水準の向上

□ 将来にわたって持続可能な運行体制の確保

- ① 設備投資
- ② 収支改善
- ③ 人材確保

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する

- 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、電停環境の改善を図る



改善施策の実施スケジュール

	[中期]		[長期]
	R8	R9 ～ R13	R14 ～ R18
電車とバスの並走区間見直し	路線の選定	バス路線再編、ダイヤ改定の実行	
主要な交通結節点の整備・機能強化 (モビリティの整備)	整備・機能強化 箇所の選定	結節点の整備・機能強化の実行	

改善目標

- ・ 電車・バス利用者数の維持・増加

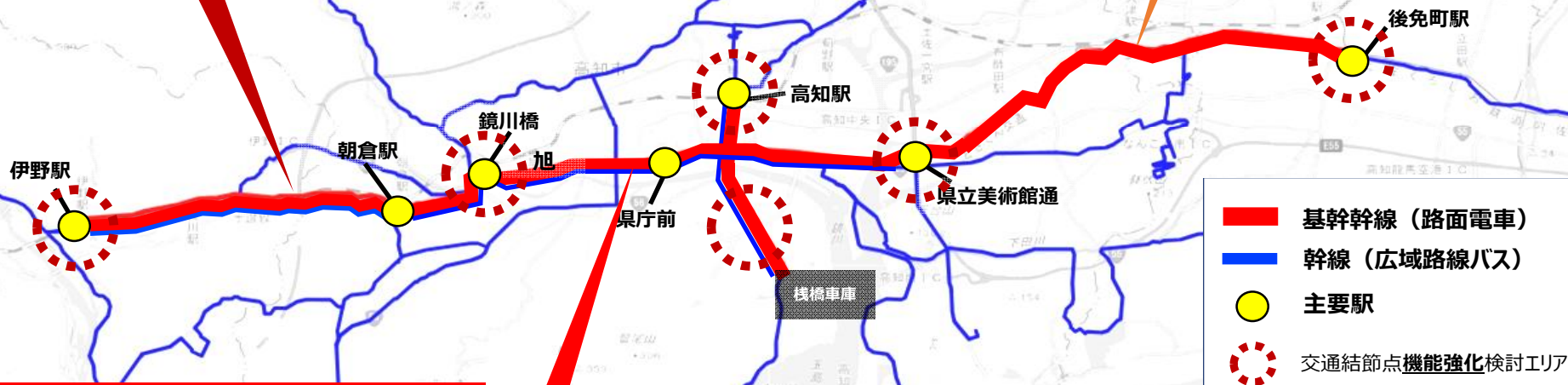
路面電車を幹線の軸（基幹幹線）に位置づけ、路線バス等との役割分担のもと、効率的な運行体制により移動手段を確保

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

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 (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	○	○	○	○	○
		・ 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	○	○	○	○	○
	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	○	○	○	○	○
		・ 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	○	—	—	○	○
	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	○	○	○	—	○
		・ 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	○	○	○	○	○
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	・既存都市基盤施設有効活用や統廃合・再配置	○	○	—	—	—
その他	ユニバーサルデザイン	・ 路面電車の将来にわたる維持・充実や運行体制の適正化	○	—	○	—	—
		・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	○	○	○	○	○
	観光	・ 路面電車を観光資源として位置づけ	—	—	○	—	—
	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

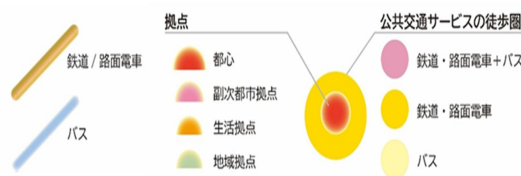
【富山市まちづくりの理念】

『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

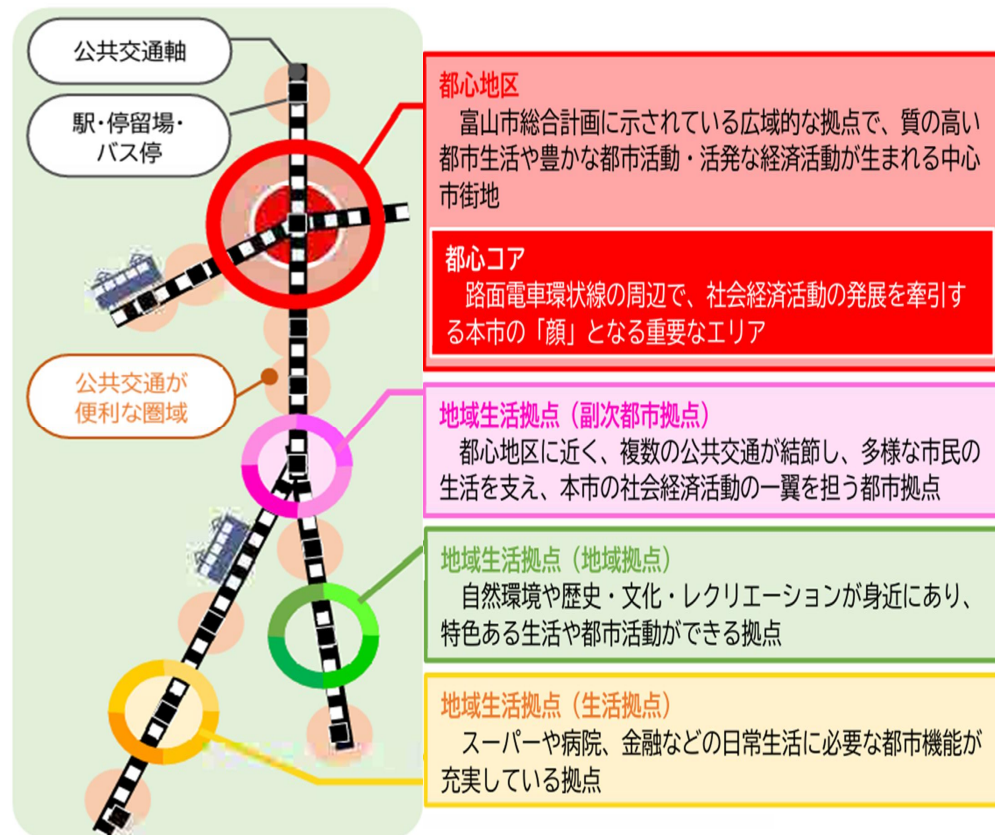


都市の再構築について

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。

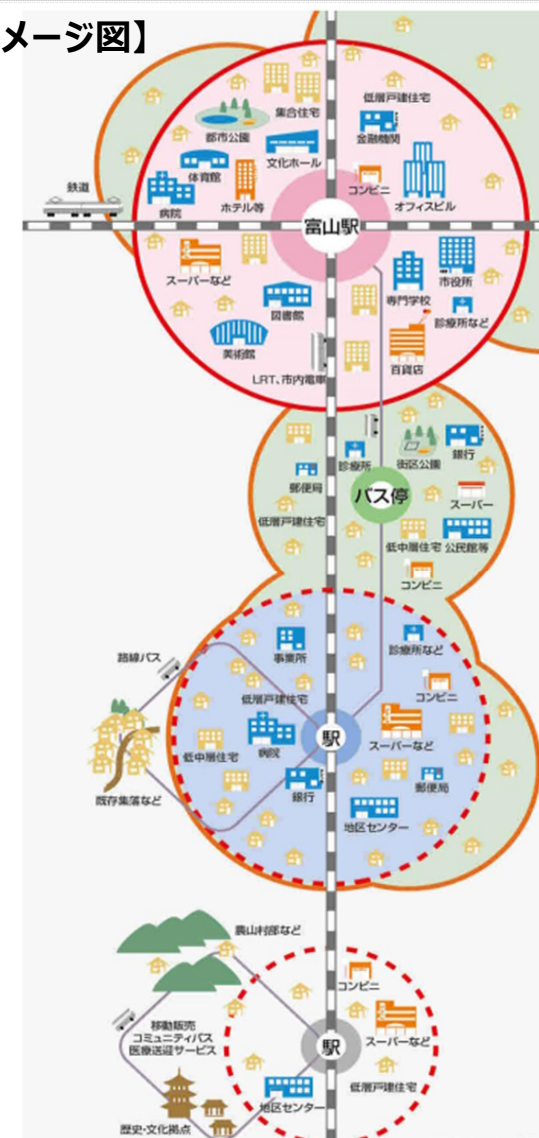


出典：富山市都市マスタープラン

富山市立地適正化計画の概要

- 都心地区や地域生活拠点を結ぶ鉄道や**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

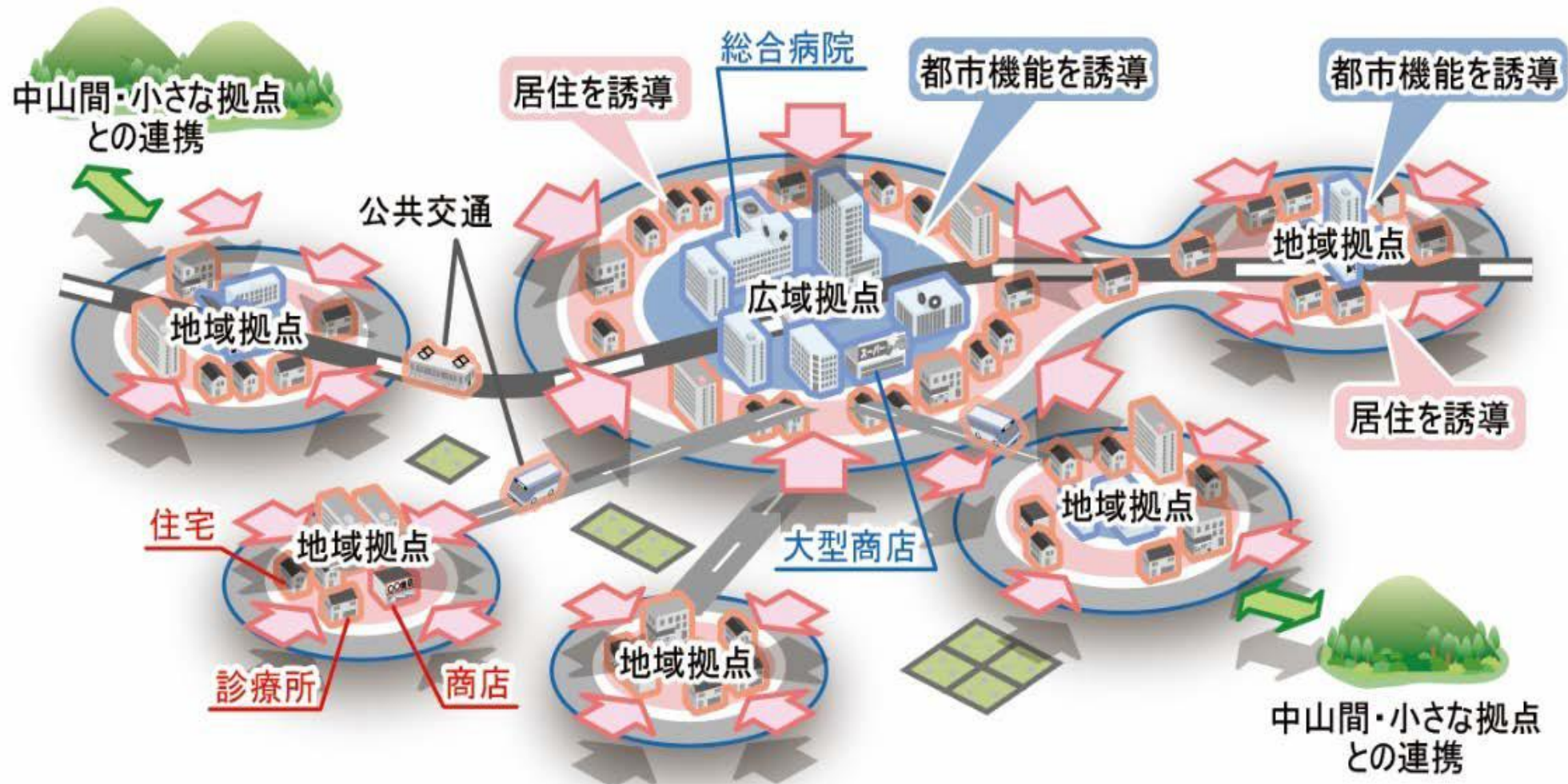
県・各市町

～まちづくり関連計画の概要～

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**

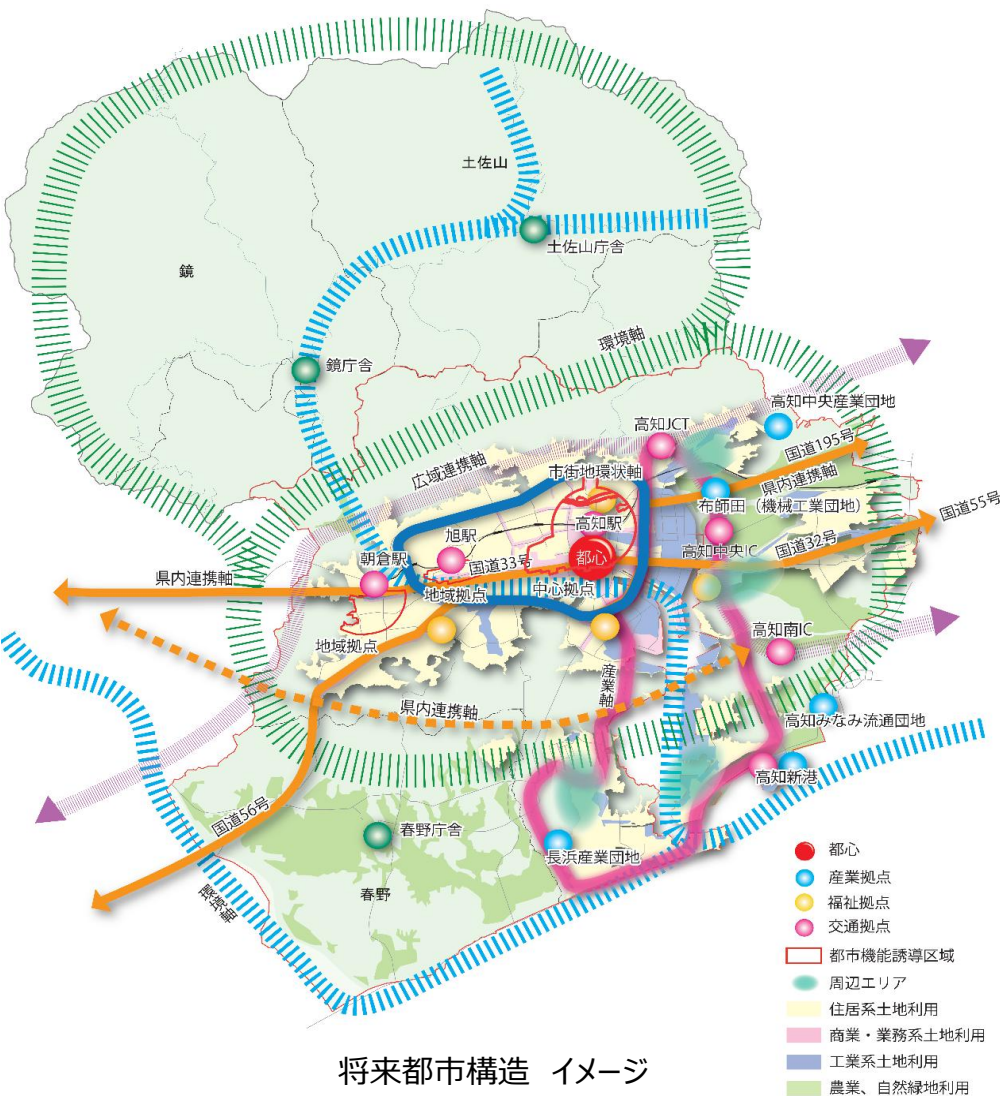
【多極ネットワーク型のコンパクトな都市 イメージ】



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

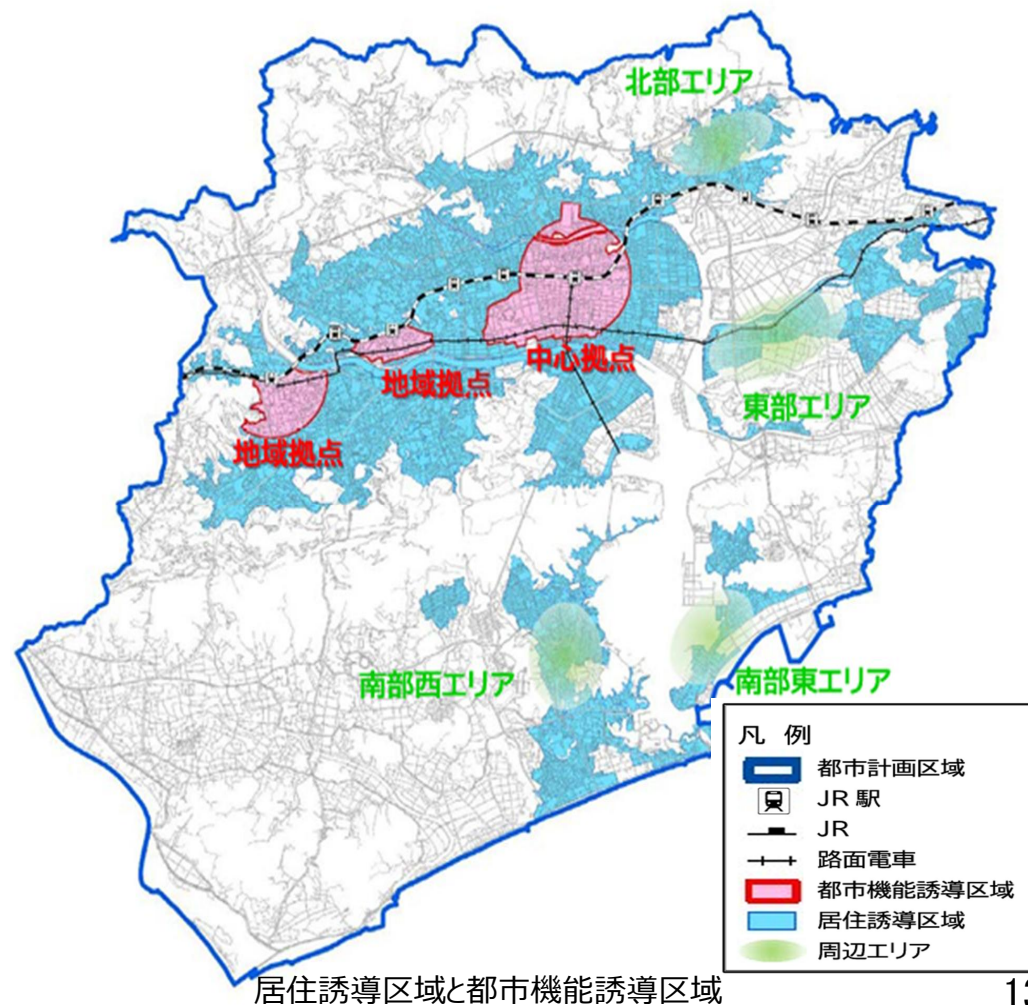
【2014都市計画区域マスタープラン（2021改訂版）】



【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

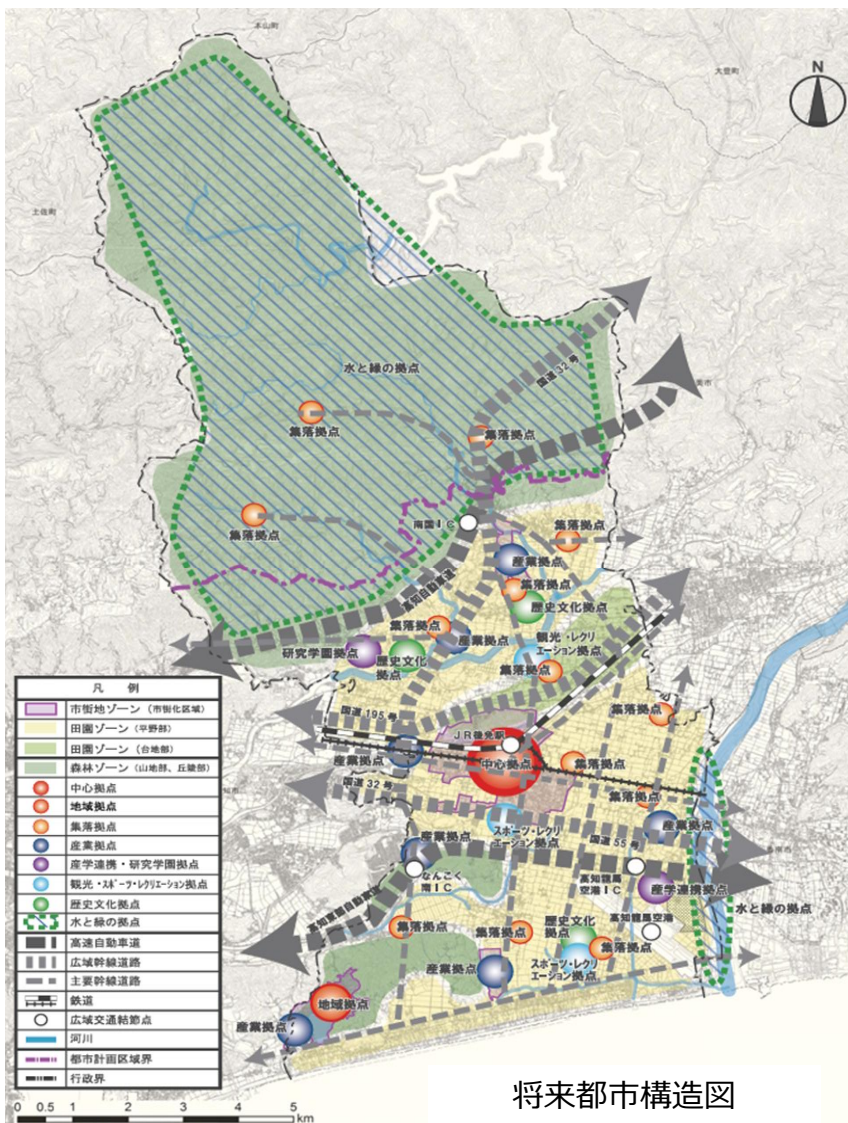
市街化区域のうち災害リスクが高い区域等を除き、居住誘導区域を設定



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】



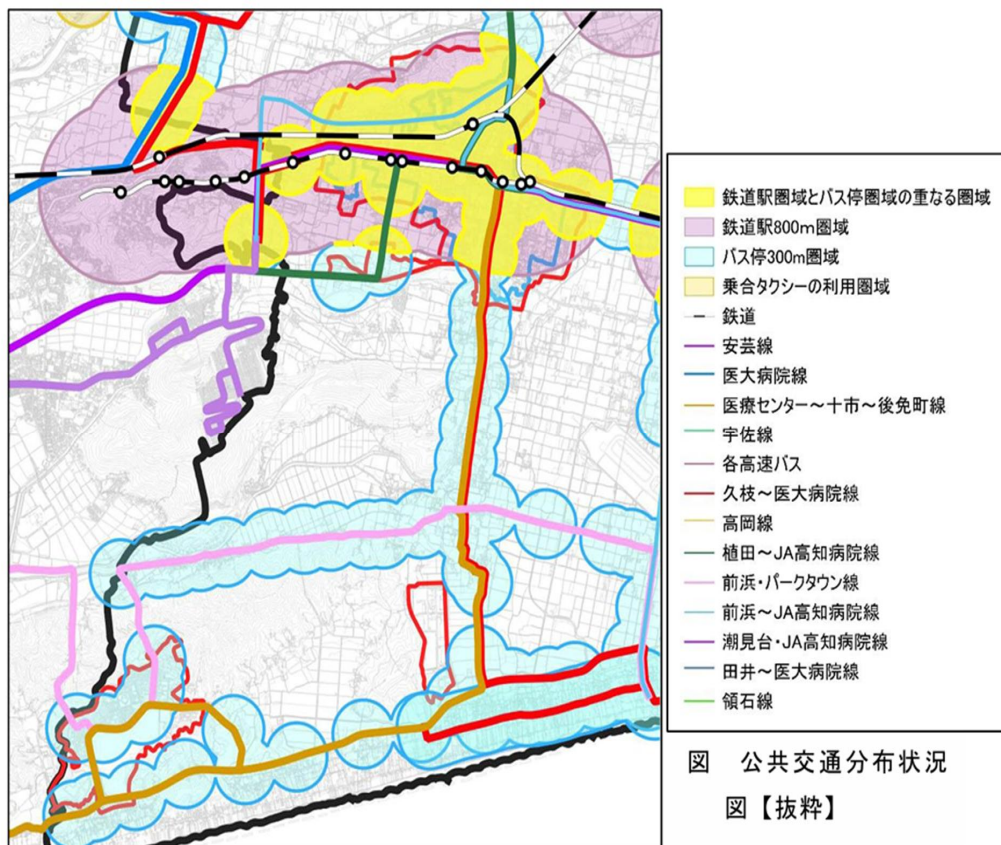
将来都市構造図

【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

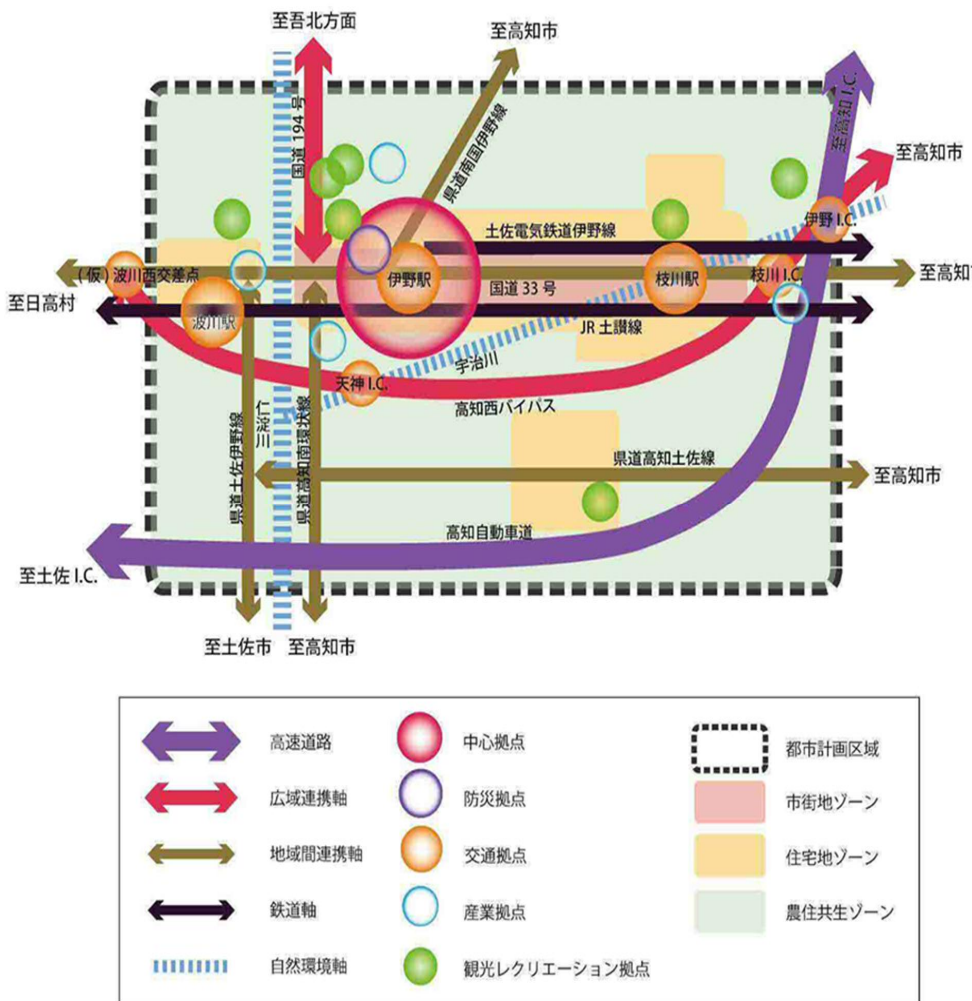


居住誘導区域（公共交通関連）

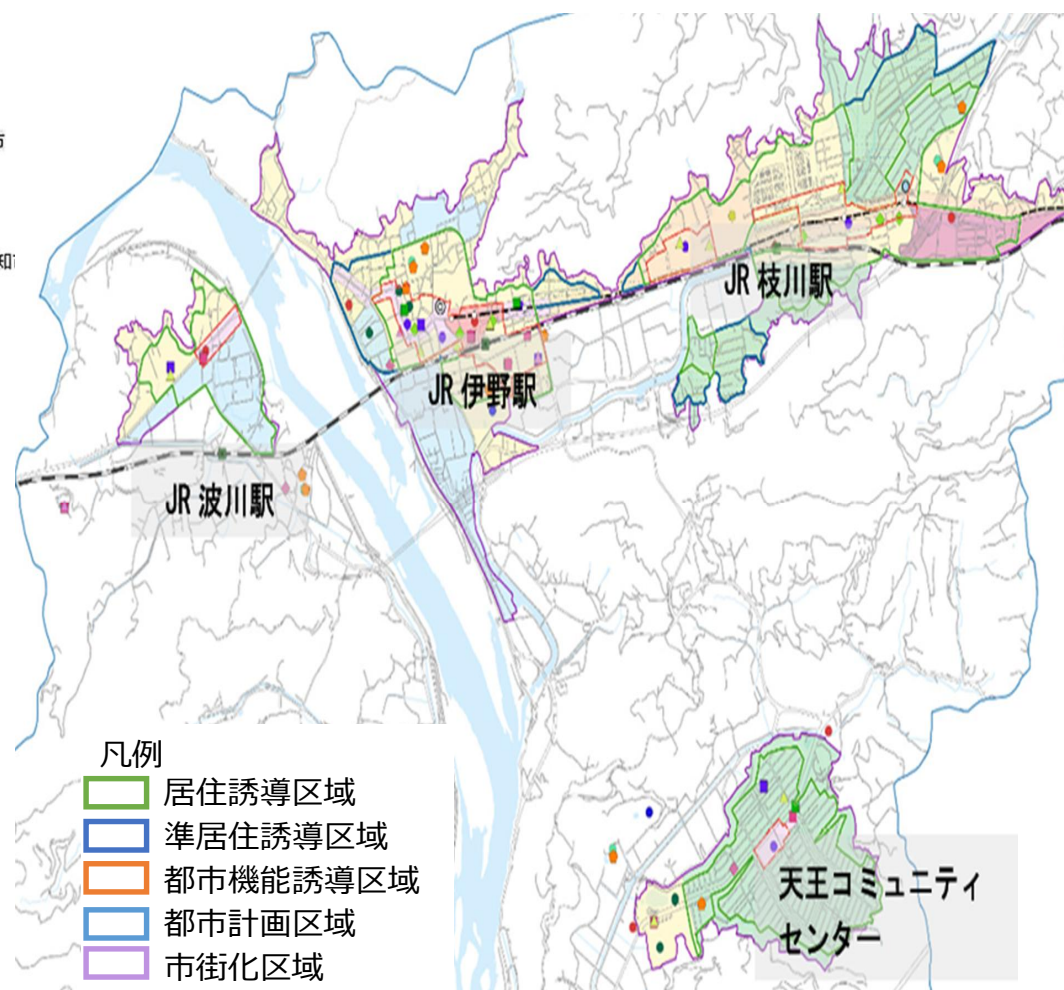
基本方針

- 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

いの町都市計画マスタープラン



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

●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

●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】

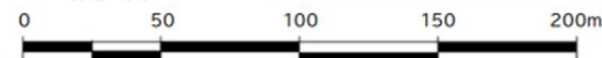
●県交北部交通の路線再編に併せて、大型観光バスの乗入が可能なバスターミナルとしての利用を検討している

●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)



- 以下、①パーソントリップ調査結果（対象：高知市と南国市の**全域**）と②アンケート調査結果（対象：中央地域の電車及びバス**沿線**住民）を対比し、自家用車及び公共交通の利用状況を確認
- **自家用車利用が最多**であるものの、**沿線住民は公共交通利用割合が比較的高くなっている**

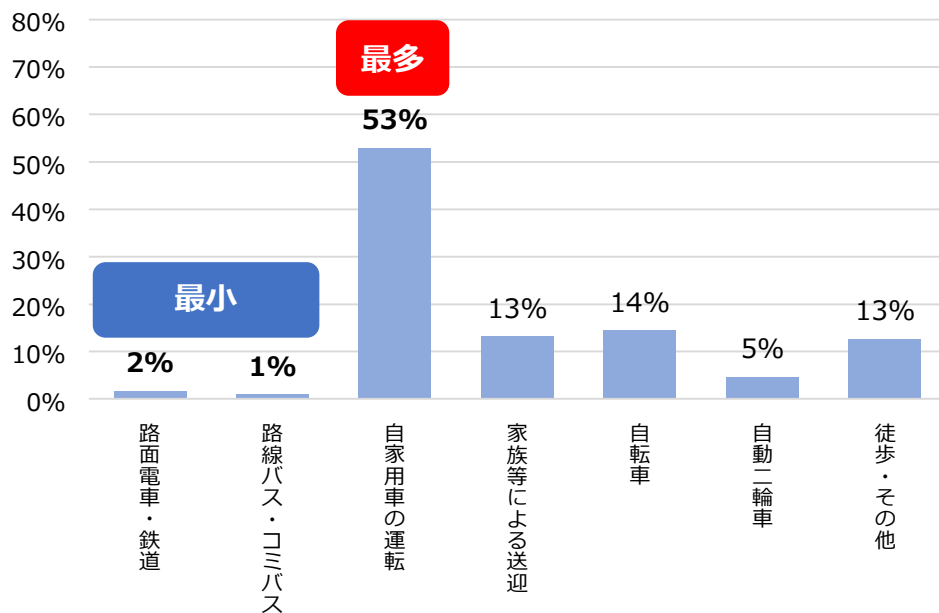
①

令和3年度パーソントリップ調査結果

(対象：高知市、南国市の**全域**)

自家用車中心、公共交通の利用は最小!!

交通手段分担率（平日：トリップベース）



出典：令和3年度_全国都市交通特性調査（全国PT調査）

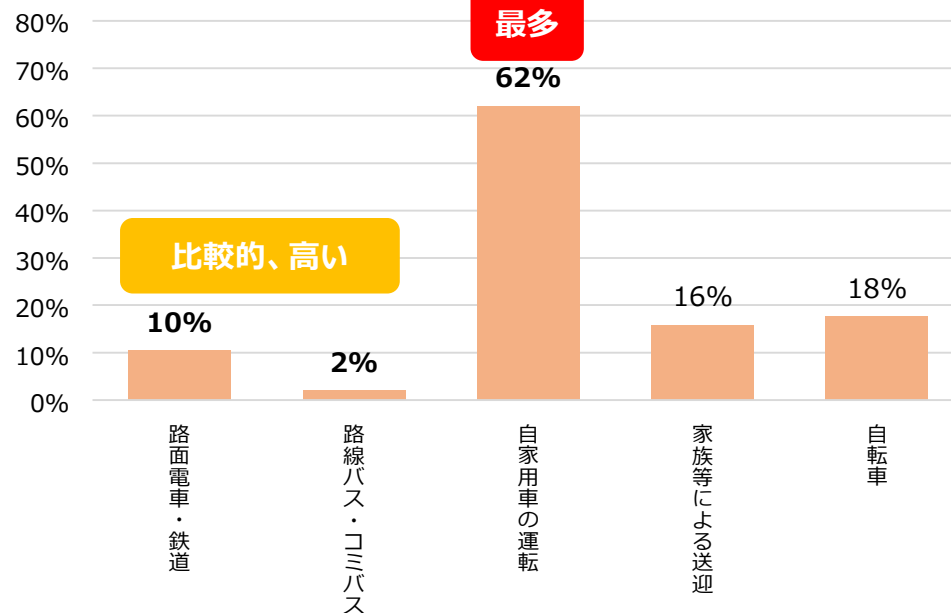
②

令和7年度アンケート調査結果

(対象：高知市・南国市・土佐市・いの町の電車及びバス**沿線**住民)

自家用車中心、沿線住民の公共交通利用は比較的多い!!

各交通手段の利用割合（平日：1日あたり）



出典：路面電車の将来像検討のための調査報告書概要版（令和8年3月）



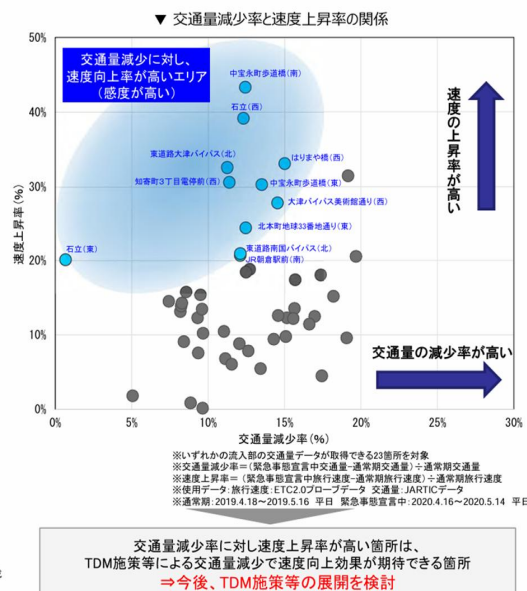
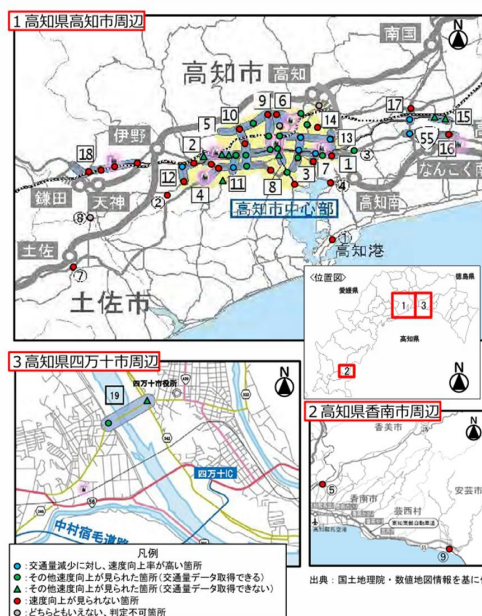
自家用車依存を抑制し、公共交通分担率を引き上げる必要がある！

- コロナ禍における高知市周辺では、**交通需要の減少**により、複数箇所で速度が向上
- **わずかな交通需要の変化**で、速度が向上し、**大きく渋滞が緩和**されることが分かる
- **自家用車から公共交通への利用転換**が図られることにより、**渋滞緩和につながる**ことが期待される

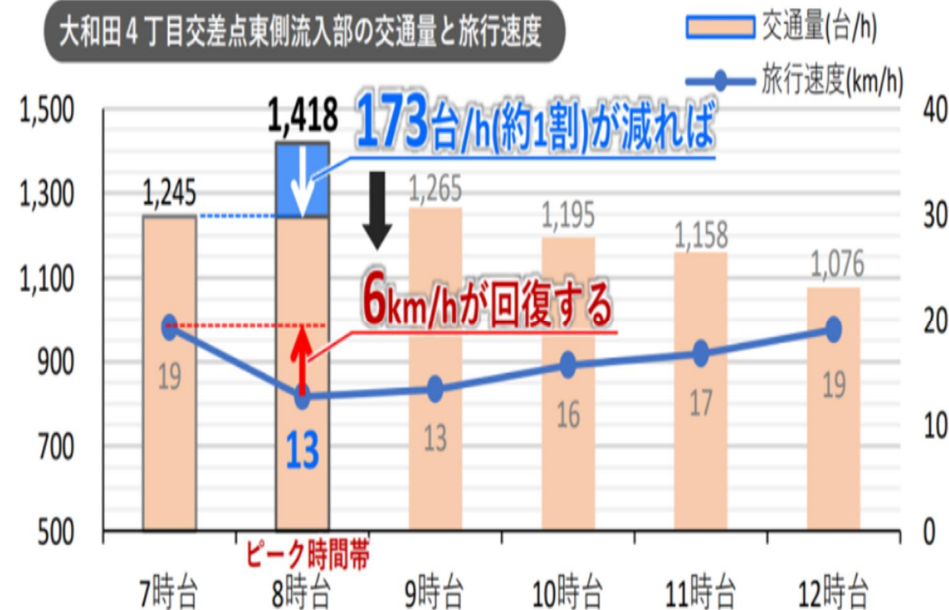
コロナ禍における交通分析

高知県渋滞対策協議会

- 主要渋滞箇所59箇所のうち、緊急事態宣言中に速度向上が見られた31箇所について、交通量減少率と速度上昇率の関係を流入部ごとに分析。
- 交通量減少率に対して速度向上率が高い箇所（感度の高い箇所）は、TDM施策等による渋滞緩和が期待できる箇所として今後施策を検討。



大和田4丁目交差点東側流入部の交通量と旅行速度



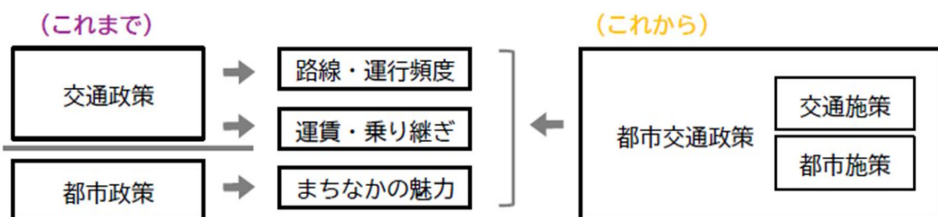
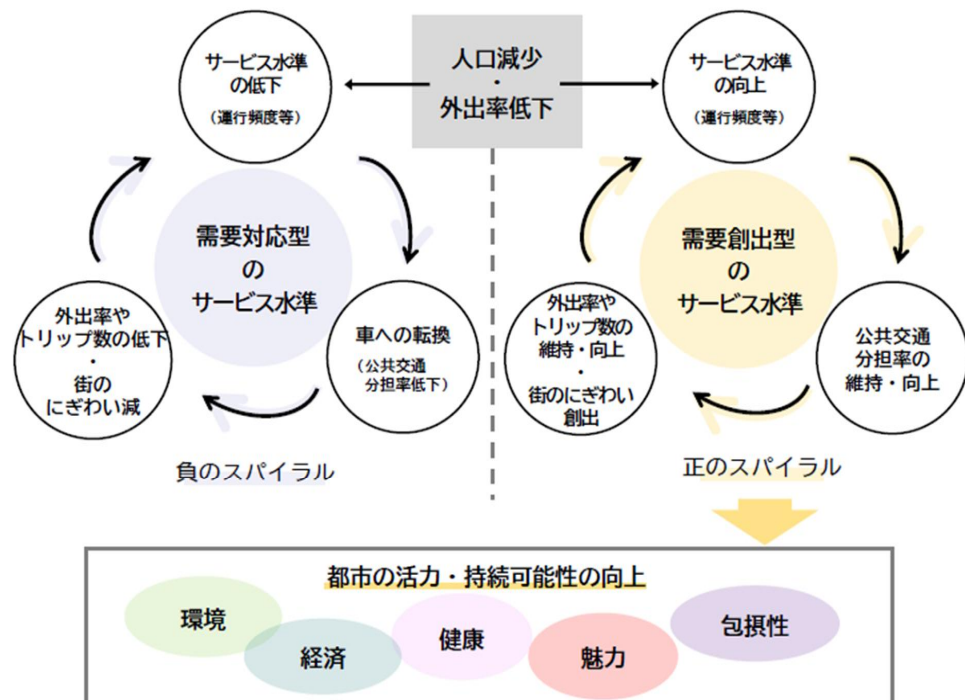
注) 交通量：交通量調査結果(R5.10平日)、旅行速度：ETC2.0プローブデータ(R5.10平日)

出典：第26回 高知県渋滞対策協議会資料

出典：「令和6年度 第2回東京都移動性向上委員会」により一部を抜粋

- 国の「都市交通施策の再整理に関する検討会_中間とりまとめ」では、従来の「需要対応型」から、**まちづくりと連携した「需要創出型」へ転換し、都市施策と交通施策を一体的に考える方向性**を示している
- 例えば、集客施設等が生み出す人流と公共交通を結びつけ、新たな公共交通の需要を創出する取組などが考えられる

【都市交通軸の強化イメージ】



出典：都市交通施策の再整理に関する検討会 中間とりまとめ

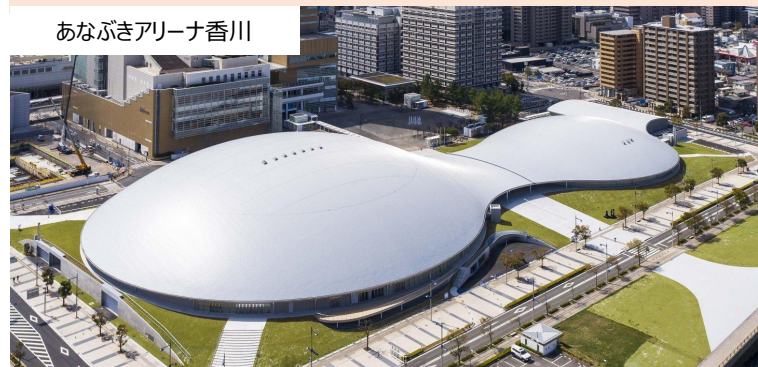
【まちなかのコンテンツと交通施策の連携】

- 集客施設へのアクセスに公共交通利用を推奨する取組事例

あなぶきアリーナ香川での取組

アリーナへのアクセスを公共交通中心にするともに、公共交通利用者へのインセンティブを組み合わせることにより、公共交通の利用促進を図っている

あなぶきアリーナ香川



香川県観光協会HPから引用

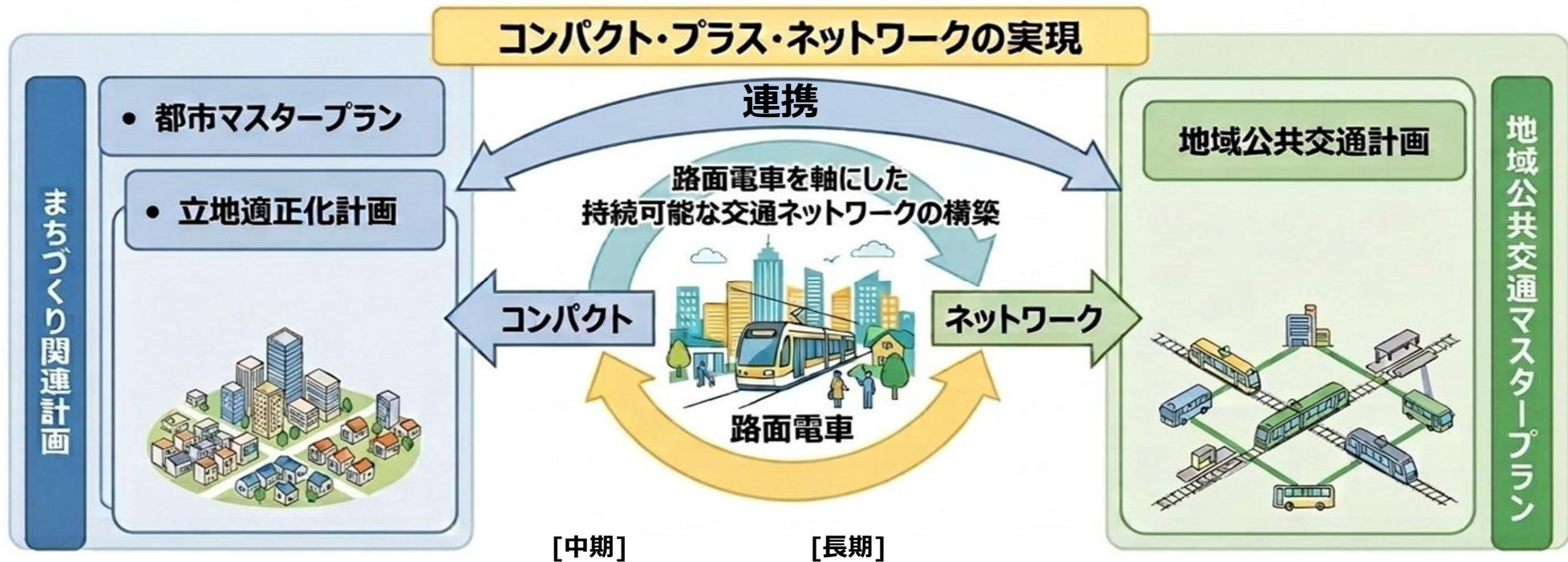
- 商業施設での一定額以上の買い物により、公共交通の無料乗車券を配布する取組事例



まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指す

- 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
- 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**

【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）】



改善施策の実施スケジュール

R8 R9 ～ R13 R14 ～ R18

地域公共交通計画の改定	計画改定	進捗管理	計画改定	進捗管理
まちづくり関連計画の見直し	公共交通ネットワークの基軸に位置づけ		施策の実行	
主要な交通結節点の整備・機能強化(再掲) (モデルタイプの整備)	整備・機能強化箇所の選定		結節点の整備・機能強化の実行	

改善目標

- ・ まちづくり関連計画への位置づけ・施策の実行
- ・ 公共交通分担率の目標設定
(まちづくり関連計画、地域公共交通計画)

□ まちづくりと一体となった持続可能な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
- ② 都市政策と地域公共交通計画の連動

□ 誰もが使いやすく、乗りたくなる公共交通

- ① サービス水準の向上

□ 将来にわたって持続可能な運行体制の確保

- ① 設備投資
- ② 収支改善
- ③ 人材確保

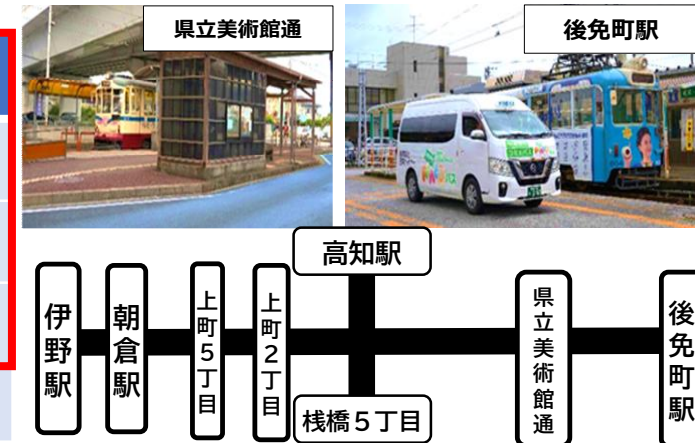
円滑に乗り換えでき、分かりやすく快適な交通結節点（モビリティハブ）を形成する

路線バス等の多様な交通モードをシームレスにつなぎ、快適な待合環境やパブリックスペース機能を備えることにより、**主要な交通結節点の整備・機能強化を図る**

【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



【モビリティハブの事例】

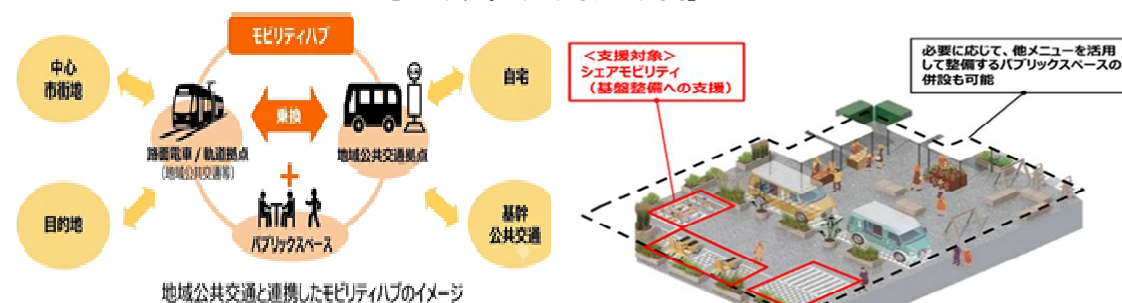


さいたま市大宮ぷらっと



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】



地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ

【中期】

【長期】

改善施策の実施スケジュール

R8

R9 ～ R13

R14 ～ R18

主要な交通結節点の整備・機能強化(再掲)
(モビリティハブの整備)

整備・機能強化
箇所の選定

結節点の整備・機能強化の実行

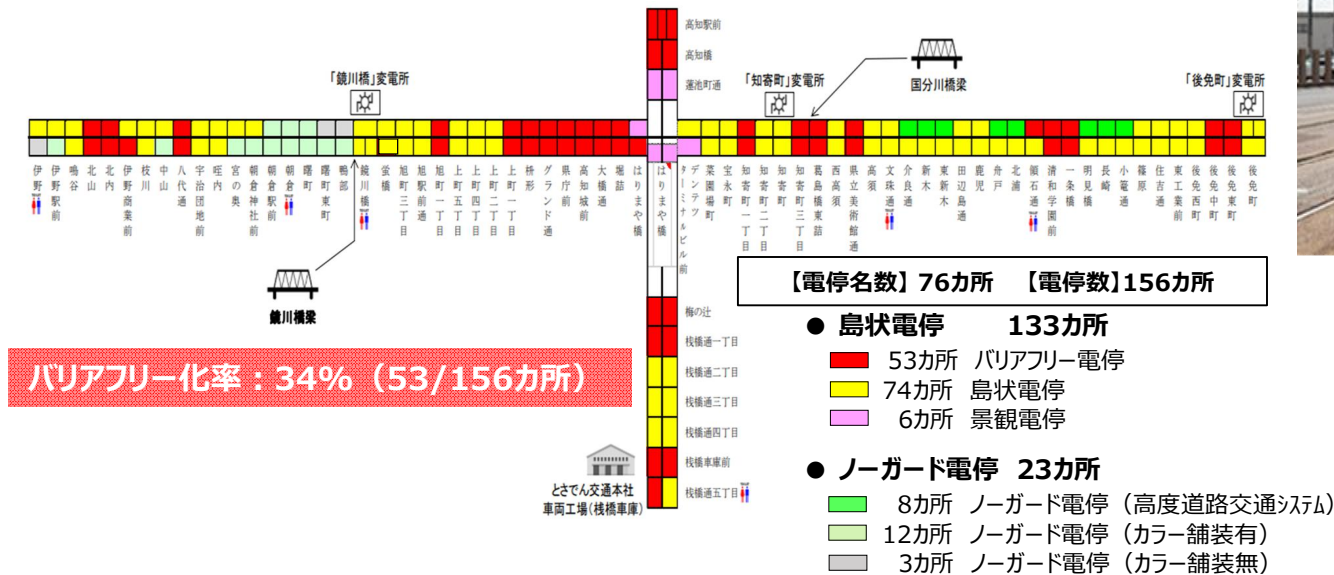
改善目標

- 電車・バス利用者数の維持・増加（再掲）

誰もが安全に安心して使える電停への改良、低床車両の導入加速化を図る

- **電停**：乗降者数等を踏まえ、**電停のバリアフリー化を実施**
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**（ノーガード電停の統合 等）
- **車両**：順次車両更新を進めるとともに、**更新頻度の向上を図る**。あわせて、車内環境の改善を図る。

【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）



改善施策の実実施スケジュール

	R8	R9 ～ R13	R14 ～ R18
電停のバリアフリー化	整備箇所 の選定	バリアフリー化の整備	
低床車両の導入加速化	導入ペースの見直し	低床車両の導入ペース向上	

改善目標

- ・ 主要電停のバリアフリー化率向上
- ・ 低床車両の導入率向上

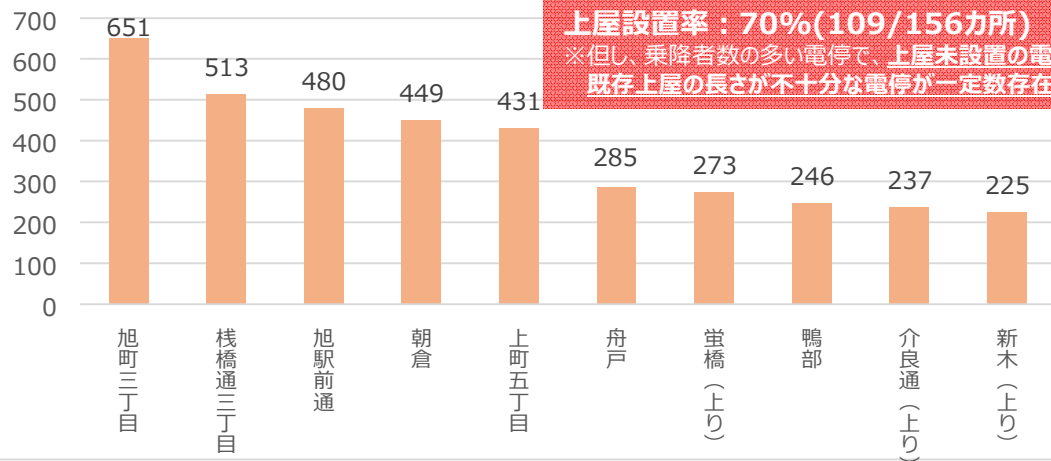
サービス水準の向上 ～待合環境・車内環境の改善（快適性）～

概要-P18他

快適で便利な待合環境へと改善を図る

- **電停の上屋設置**：乗降者数の多い電停から**上屋を整備**（既存上屋の改良を含む）
- **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を整備**
あわせて、デジタルサイネージの情報を**スマートフォンでも閲覧できるよう環境を整備**

【上屋未設置の電停のうち乗降者数の多い電停(R6年度実績)】 単位：人/日



上町5丁目

栈橋通3丁目

【多機能型デジタルサイネージの写真】

宇都宮駅東口停留所



[中期]

[長期]

改善施策の実施スケジュール

R8

R9 ~ R13

R14 ~ R18

改善目標

上屋・デジタルサイネージの整備

整備箇所
の選定

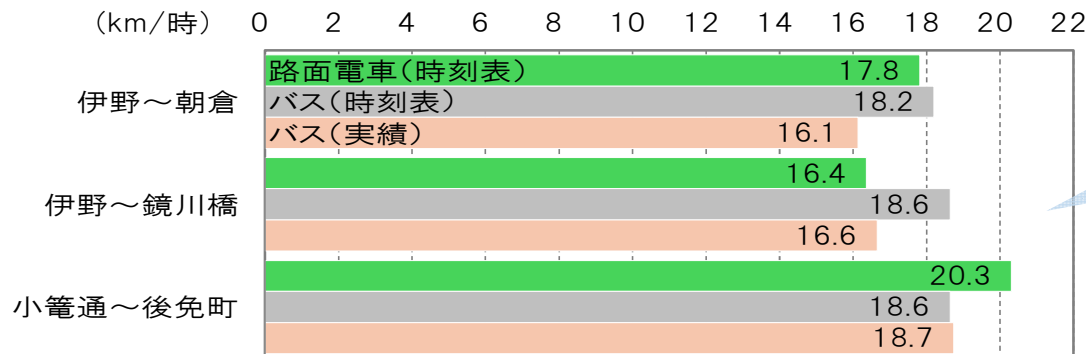
上屋・デジタルサイネージの整備

- ・ 主要電停の上屋・デジタルサイネージ整備率向上

速達性の向上により、路面電車の優位性を確保する

路面電車の**運行速度の向上**や**停車時間を短縮**させる取り組みを実施

【路面電車等の平均速度グラフ】



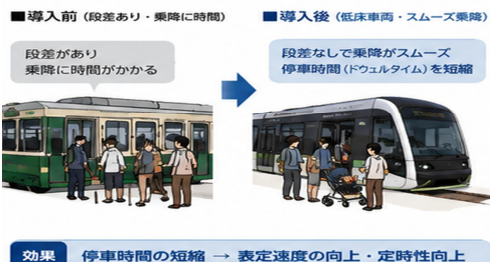
郊外での路面電車の
速度は16～20km程度

【取組イメージ図】

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)）

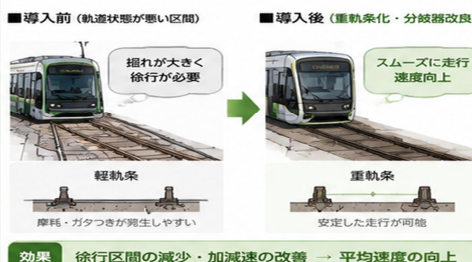
車両更新（低床化・乗降円滑化）

低床車両や広い乗降口の導入で
乗降時間を短縮



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



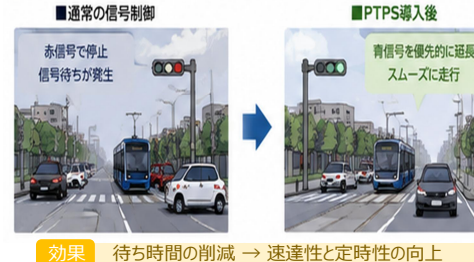
キャッシュレス化（ICカード等）

現金精算の時間を削減し、
乗降をスムーズに



公共交通優先信号（PTPS等）

信号制御の工夫により、信号待ち時間を短縮



【中期】

【長期】

改善施策の実施スケジュール

R8

R9 ～ R13

R14 ～ R18

改善目標

- 平均所要時間の削減

低床車両の導入加速化(再掲)
線路設備の計画的更新

導入・更新ペース
見直し

低床車両の導入・線路設備の更新ペース向上

全国共通交通系ICカードの導入

導入

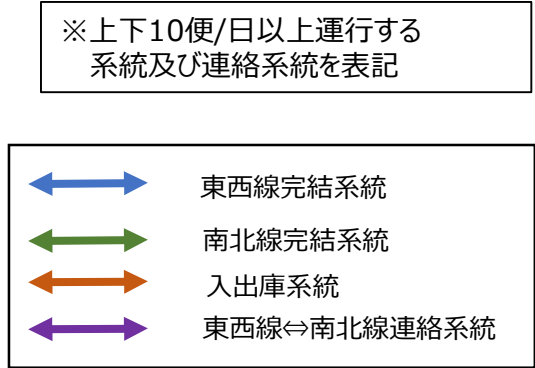
ICOCAのサービス開始

公共交通優先信号の導入

導入箇所の選定

公共交通優先信号の導入

- 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、便数増の検討を行う**
- 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）の検討を行う**



R8

R9 ~ R13

R14 ~ R18

- ・ 現行運行頻度の維持・確保（7～10分間隔）

□ まちづくりと一体となった持続可能な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
- ② 都市政策と地域公共交通計画の連動

□ 誰もが使いやすく、乗りたくなる公共交通

- ① サービス水準の向上

□ 将来にわたって持続可能な運行体制の確保

- ① 設備投資
- ② 収支改善
- ③ 人材確保

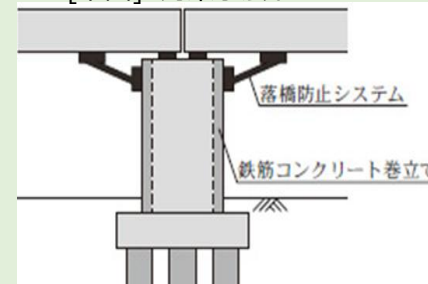
将来にわたる安全・安定運行に向けて、南海トラフ地震対策を計画的に実行する

- **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）

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箇所ですべて**1.4億円程度**

[写真] 後免変電所



③ 栈橋車庫の浸水対策等

- 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
- 電車やバスの運行継続・早期復旧を図るため浸水対策等の検討が必要（整備費未定）

改善施策の実施スケジュール

R8

R9 ～ R13

R14 ～ R18

事前
調査

耐震
診断

対策の実行

改善目標

- ・ 鏡川橋梁・変電所の耐震化率向上

将来にわたる安全・安定運行に向けて、**線路設備の更新ペースを高める**

○ 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**

【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

改善施策の実施スケジュール

線路設備の計画的更新（再掲）

[中期]

R8

R9 ～ R13

[長期]

R14 ～ R18

更新ペース見直し

線路設備の更新ペース向上

改善目標

- ・ 線路設備の更新ペース向上

将来にわたる安全・安定運行に向けて、**低床車両の導入加速化を図る**

- 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**

3年に1編成【現行】

1年に1編成

〔旧型車両〕

〔新型車両〕

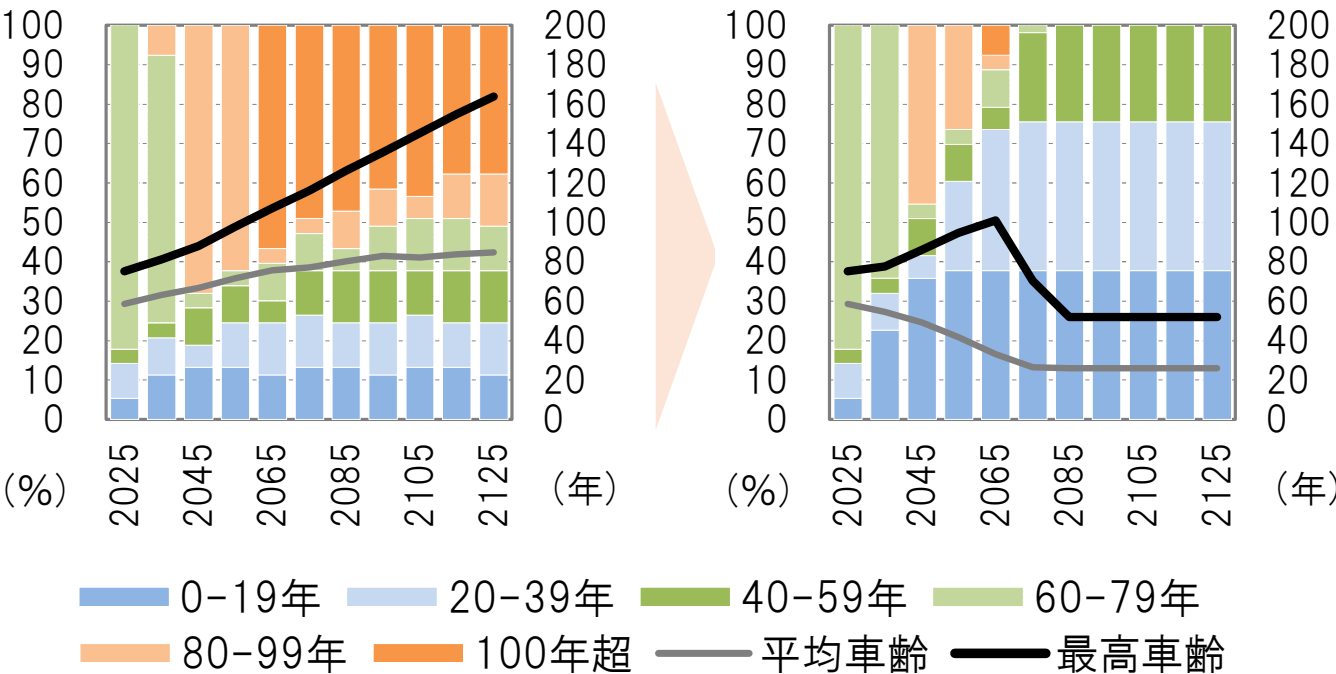


定員：67名
全長：13m
面積：21.17㎡



定員：71名
全長：16.5m
面積：26.34㎡

〔より大型な車両のイメージ〕



改善施策の実施スケジュール

車両の計画的更新

R8

R9 ~ R13

R14 ~ R18

更新ペース見直し

車両の更新ペース向上

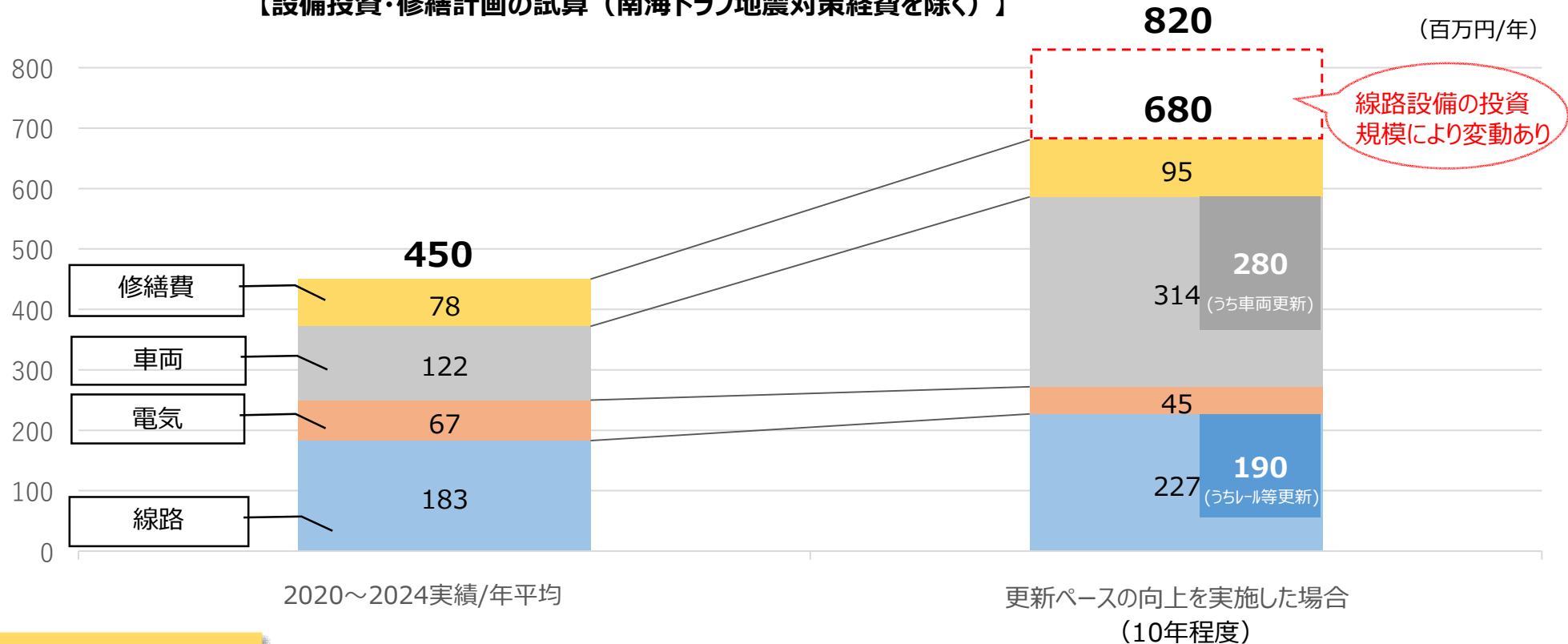
改善目標

- ・ 低床車両の導入率向上（再掲）

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]

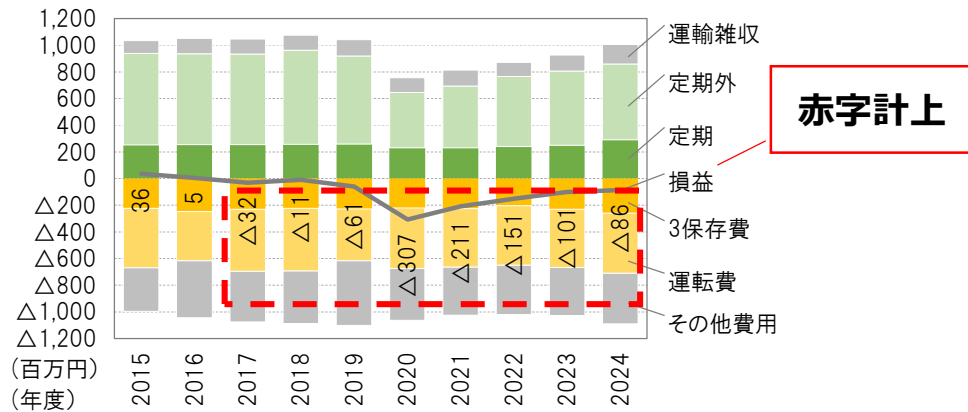
- 設備投資の規模拡大には、**行政支援の拡充等の検討が必要**
- **南海トラフ地震対策など大規模事業**について、県・市の**地域公共交通計画**に取組を位置づけ、**計画的に実行していくことが必要**

電車事業の継続性 ～収支改善～

概要-P12

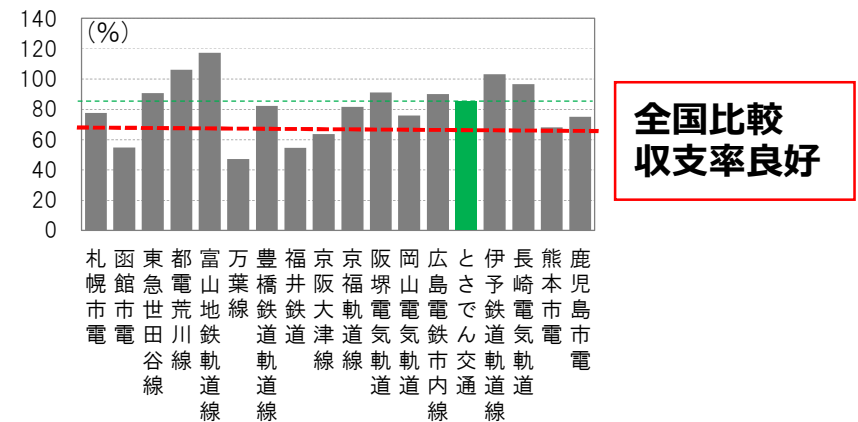
- 営業損益推移をみると、平成29年（2017）年度以降は赤字計上だが、全国の軌道事業者で比較すると、**収支率は比較的良好**
- サービス水準(便数、運賃)を将来にわたり一定とした場合、**人口減少に伴い輸送人員は減少予測**
- 定期外を中心に、人口減少に伴う利用者数減少が顕著

事業収支



資料：鉄道統計年報、とさでん交通(株)資料

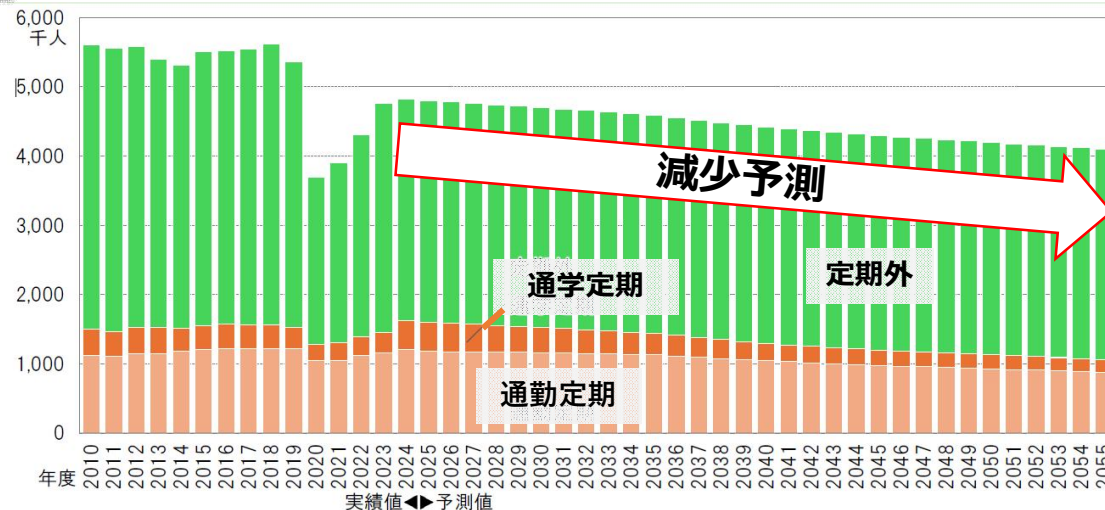
図 とさでん交通(株)軌道事業の収支推移



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



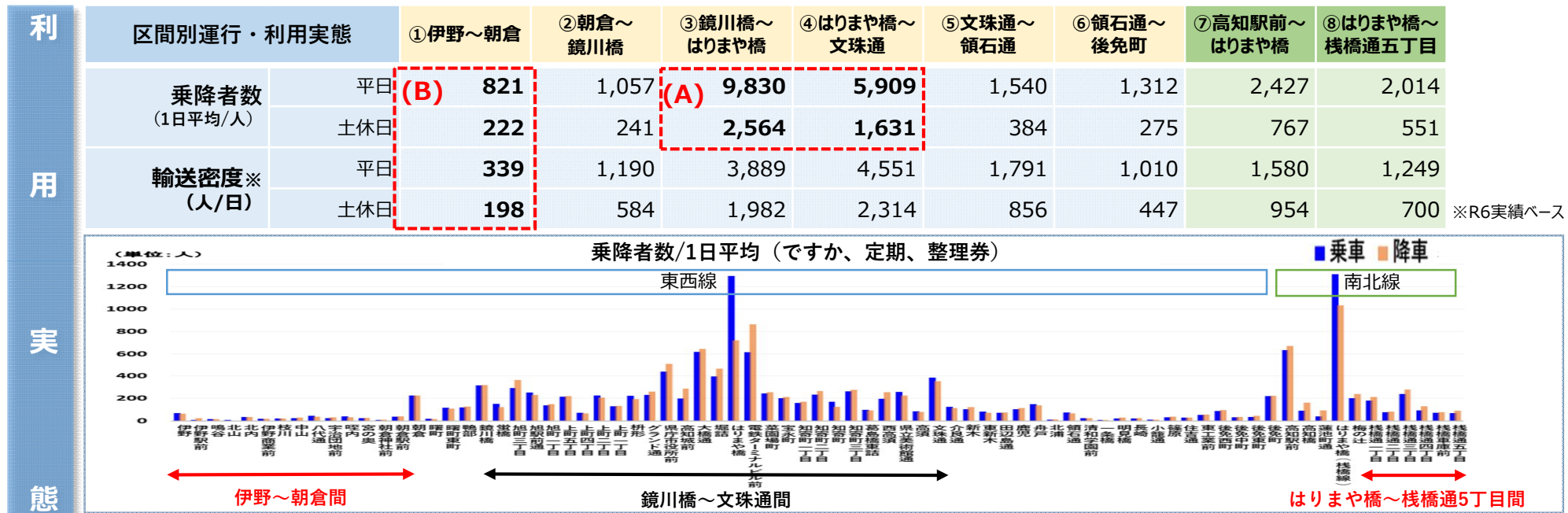
人口減少に伴い
輸送人員は減少予測

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）

潜在需要の掘り起こしや利用促進の強化により、収支改善を図る

- 「定期外」収入の比率が高い観光客や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
(計画に基づく自家用車からの利用転換施策、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)



改善施策の実施スケジュール

	R8	R9 ～ R13	R14 ～ R18
潜在需要の掘り起こしへの取組	施策の検討	施策の実行	
乗降者が少ない区間での増加施策	利用促進協議会の設置	利用促進策の実行	

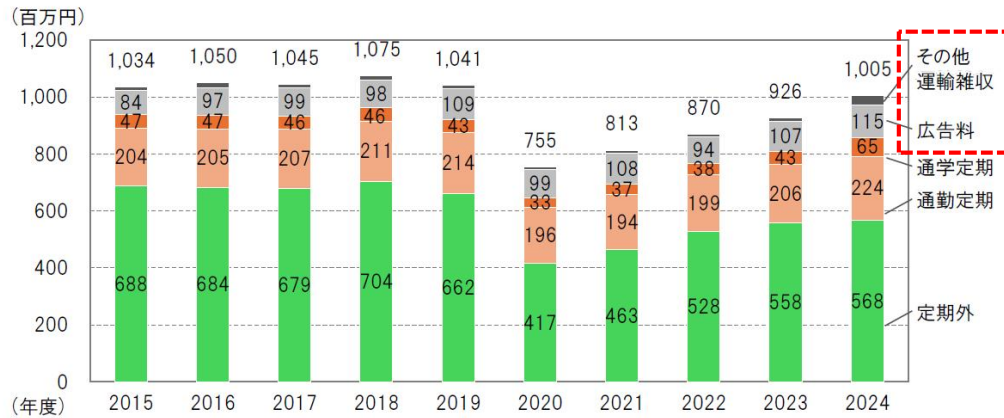
改善目標

- ・ 路面電車の収支率向上
- ・ 公共交通分担率の引き上げ

路面電車の価値を活かして、新たな収益源を確保する

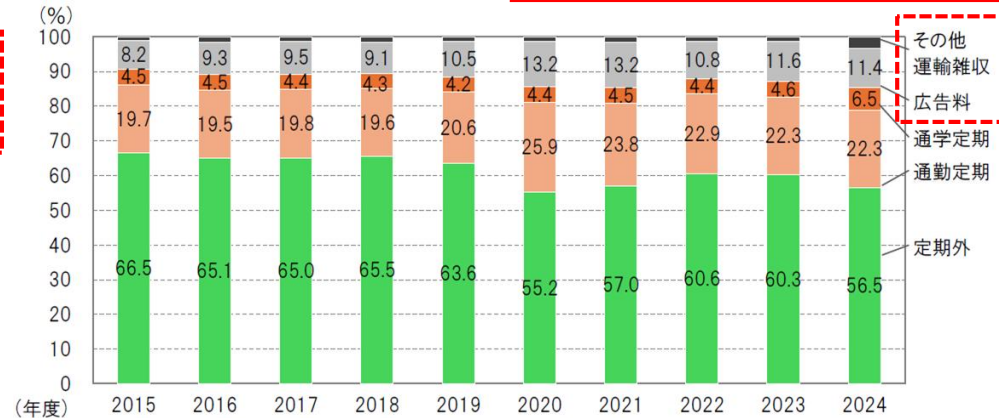
- 電停空間の再活用として、**デジタルサイネージ等の設置により広告掲載場所を拡大**するなど、新たな広告収入のスキームを構築
- ネーミングライツの拡充、クラウドファンディングの実施等による収益機会拡大を検討

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

運賃収入外（広告料等）約 2 割

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

改善施策の実施スケジュール

R8

R9 ~ R13

R14 ~ R18

デジタルサイネージの整備

整備箇所
の選定

広告掲載箇所の拡大

ネーミングライツ、クラウドファンディング

拡充・実施
内容の決定

ネーミングライツ導入企業の拡大
クラウドファンディングによる資金調達

改善目標

- ・ 路面電車の収支率向上（再掲）

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

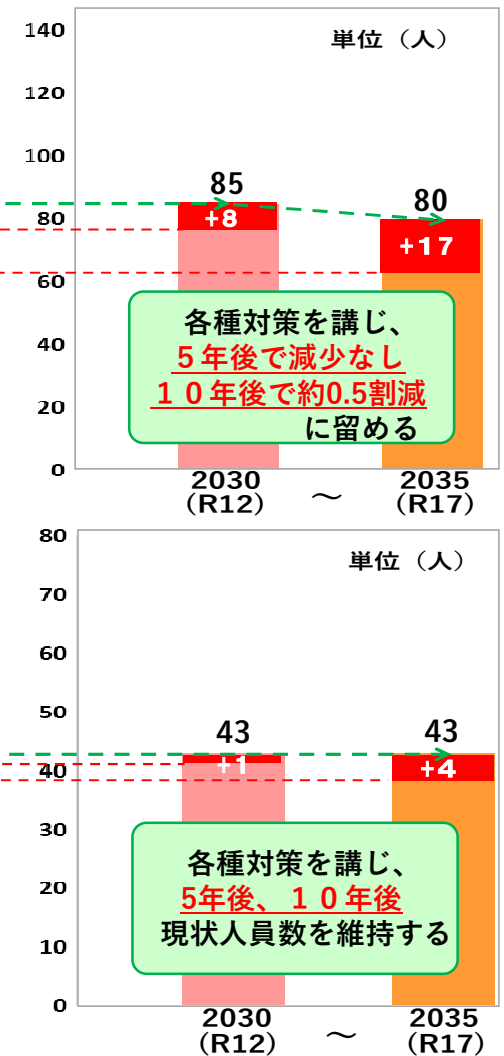
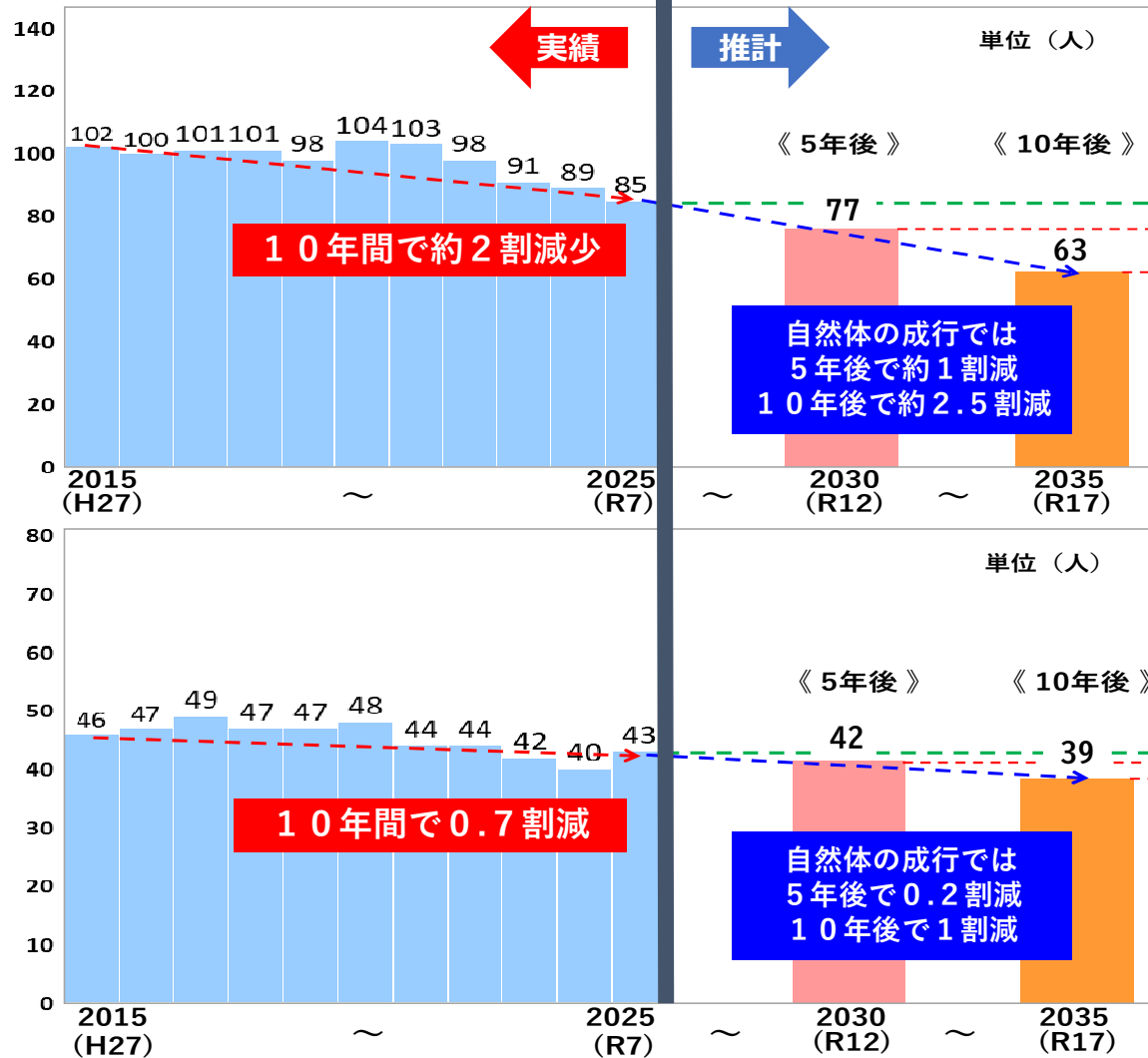
人材確保対策のイメージ

< 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

持続可能な運行体制に向けて、人材確保策を強化する

- 下記対策により、**運転士及び技術員の必要人数を確保**し、中長期的な運行体制を維持する

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**

■ 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

■ 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

■ PR強化の拡充

- SNS(インスタグラム等)、**電停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**

改善施策の実施スケジュール

R8

R9 ～ R13

R14 ～ R18

人材確保策の強化

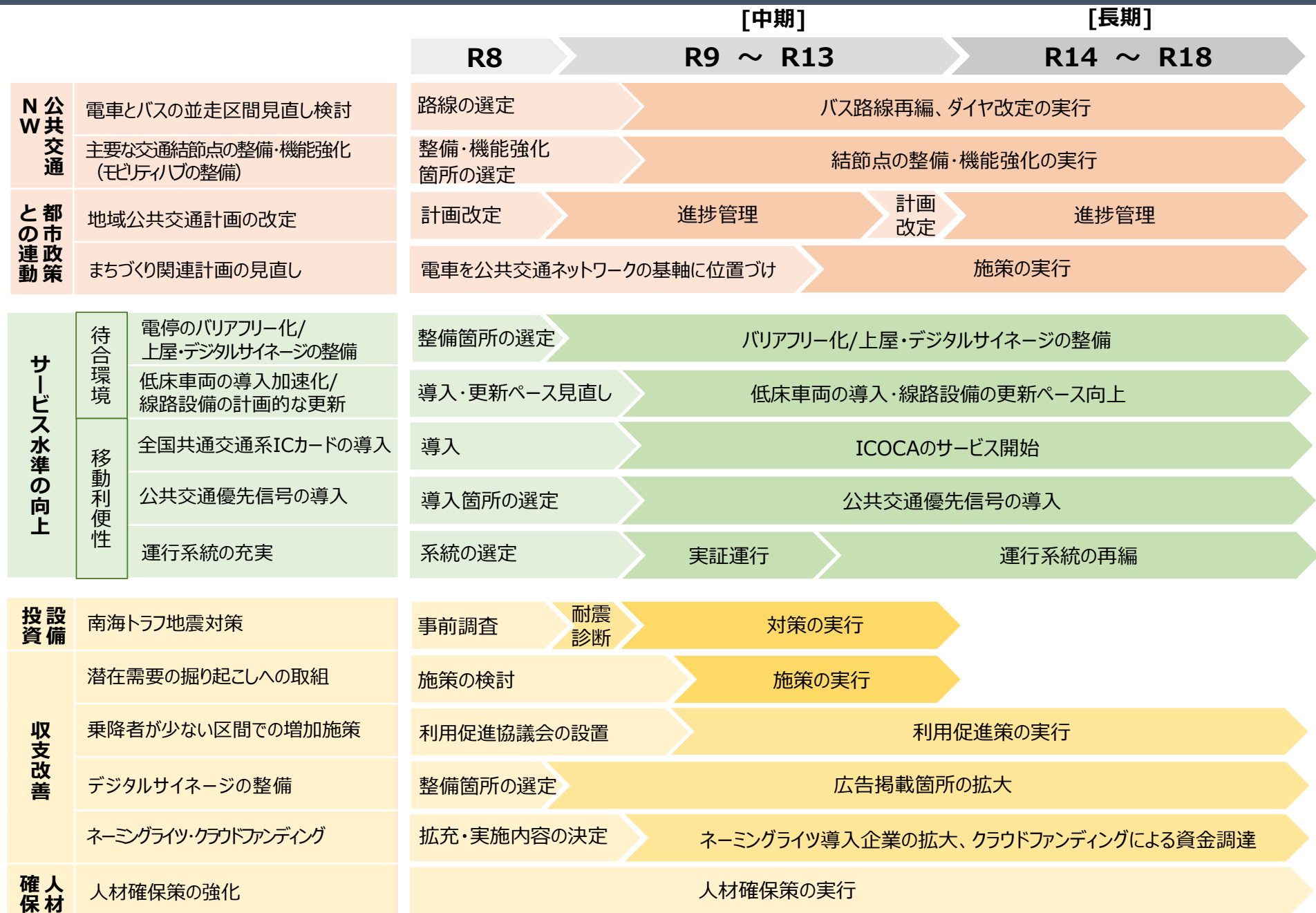
人材確保策の実行

改善目標

運転士：17名/10年の確保

技術員：現行人員数の確保

改善施策の実施スケジュール（まとめ）



改善目標（案）

目指す姿	項目	評価指標	現状値 (R7年度)	目標値
まちづくりと一体となった公共交通ネットワーク	持続可能な公共交通ネットワーク	路面電車・路線バス利用者数（輸送人員）	電車：4,756千人 バス：2,165千人	
	都市政策との連動	まちづくり関連計画への位置づけ・施策の実行	－	
		公共交通分担率	3 % (※令和3年度_全国都市交通特性調査)	
誰もが使いやすく、乗りたいなる公共交通	サービス水準の向上	平均所要時間（※） ※ 平日朝ピーク時の一定区間における所要時間	－	
		路面電車・路線バス利用者数（輸送人員）（再掲）	電車：4,756千人 バス：2,165千人	
		主要電停（※）の上屋・デジタルサイネージ整備率 ※ 乗降者数〇人/日程度以上の電停	上屋：70% デジタルサイネージ：0 %	
		主要電停のバリアフリー化率・低床車両の導入率	電停：34% 車両：7 %	
		運行頻度	7～10分間隔	
将来にわたって持続可能な運行体制の確保	設備投資	線路設備・車両の更新ペース	線路：300m/年 車両：1編成/3年	
		鏡川橋・変電所の耐震化率	R9耐震診断により把握	
	収支改善	路面電車の収支率	85.5%	
	人材確保	運転士・技術員の確保状況	運転士：85人 技術員：43人	