

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。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、島式としたりしても、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。さらに一歩進めて考えるとき、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)

ぜひ深堀りしていくべく、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