

平成30年度 第1回 高松市総合都市交通計画推進協議会資料

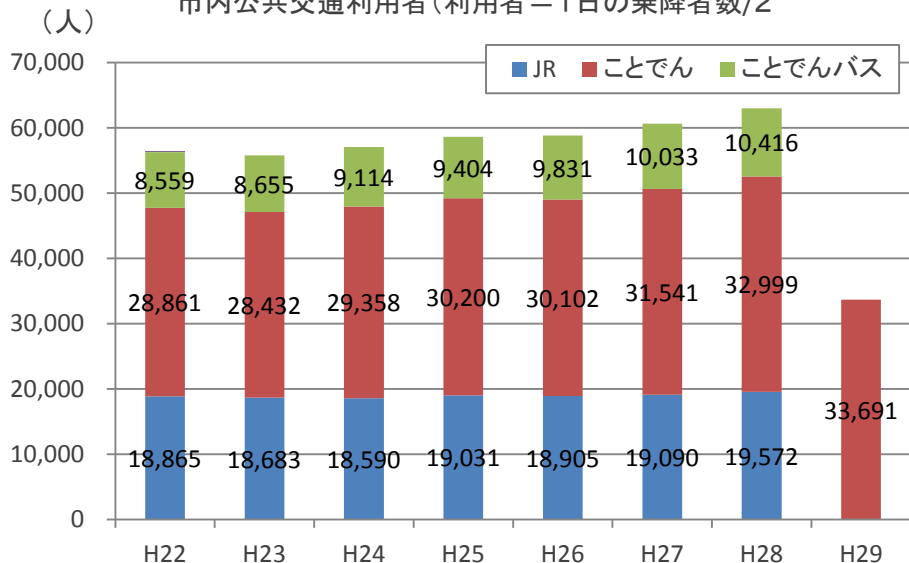
平成29年度取組結果及び30年度予定事業
(参考資料)

平成30年5月31日(木)

公共交通に関する指標

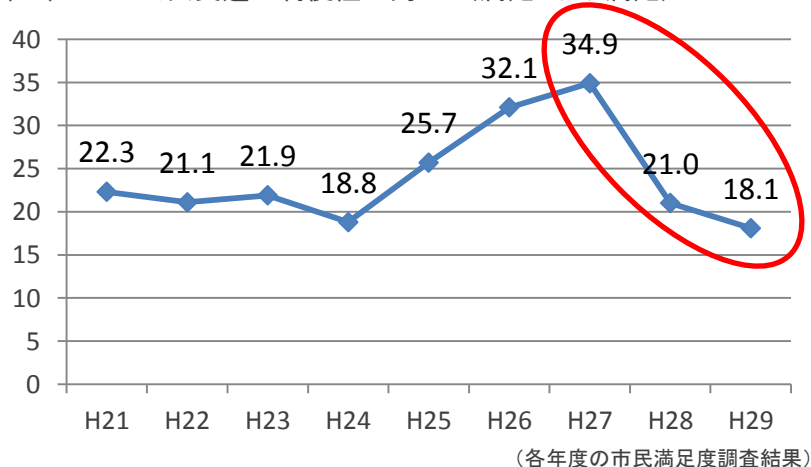
① 利用者数

市内公共交通利用者(利用者=1日の乗降者数/2)



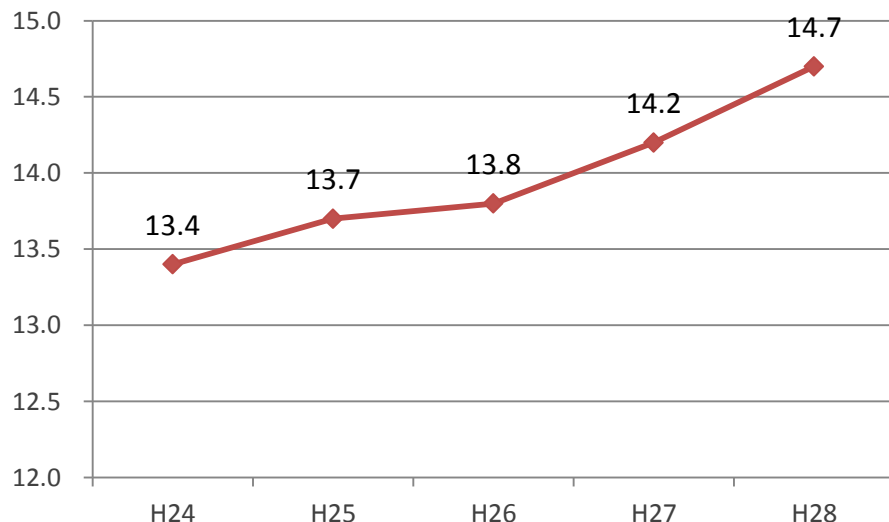
③ 市民満足度

(%) 公共交通の利便性の向上 (満足・やや満足)



② 公共交通利用率

(%) (利用率=公共交通利用者/高松市の人口「市統計」)



満足度 **低** ⇔ 公共交通の利用 **高**

(満足度が低下した要因)

- 高齢者の交通事故が社会問題化・社会情勢の変化
- 公共交通を利用しなかった人が利用を意識

マイカーのサービスレベルを公共交通に求めた結果、**利便性が低い**と実感

モビリティ・マネジメントにより、**認識のズレを解消する。**

◆ モビリティ・マネジメントとは

一人一人の移動(モビリティ)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す、**コミュニケーションを中心とした取り組み**

市民に**自身の行動を考えるきっかけ**と、適切な情報を提供し、**過度な自動車利用から公共交通への転換を自発的に促すことで、公共交通の利用促進を図る。**

◆ コミュニケーションイメージ

直接的なコミュニケーション

自分自身の行動について考えるきっかけを作り、コミュニケーションを通じて、自発的な行動変容を働きかける。

- 出前講座

働きかけ
行動変容への

市民

媒体を通じたコミュニケーション

情報提供

各モードを利用することによるメリット・デメリット、公共交通についての情報提供、きっかけ作りとなる情報を提供する。

- 広報たかまつ
- 啓発パンフ

◆ MM対象者の整理

MMの種類	概要
学校MM	<ul style="list-style-type: none"> ● 児童・生徒・学生を対象に展開 公共的に望ましい交通の在り方や、個々人の交通行動についての意識教育を重視し、更に対象者の家族(世帯)の交通行動に働きかける狙いがある。
企業MM	<ul style="list-style-type: none"> ● 職場・企業等の法人を対象に展開 職場に関わる交通行動の自発的な変容を促す。 一人一人の従業員を対象に、個々人の交通行動の変容を促すものや、職場全体を対象に、通勤制度の改変等を働きかける狙いがある。
地域MM	<ul style="list-style-type: none"> ● 特定の地域の居住者を対象に展開 日常生活における種々の交通行動の自発的な変容を促す。 一人一人の居住者を対象に、広報誌による周知・啓発や、施策を展開する地域に「出前ふれあいトーク」等を行うことで、交通行動の変容を働きかける狙いがある。

◆ 効果発現までの時間の整理

短期	MMを行うことにより、短期的に効果を発揮する。
中・長期	MMを長期的に継続することで効果を発揮する。



対象者別ガイドブック + コミュニケーションによる周知・啓発 ⇒ 市民意識の醸成を図る

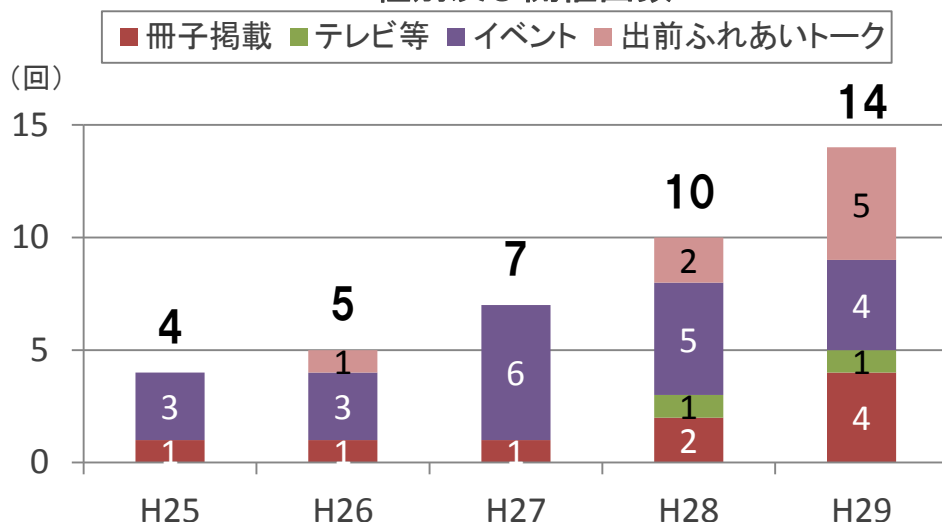
モビリティ・マネジメント用ガイドブック作成業務

1,080千円（一般財源）

新規

MM取組状況

MM種別及び開催回数



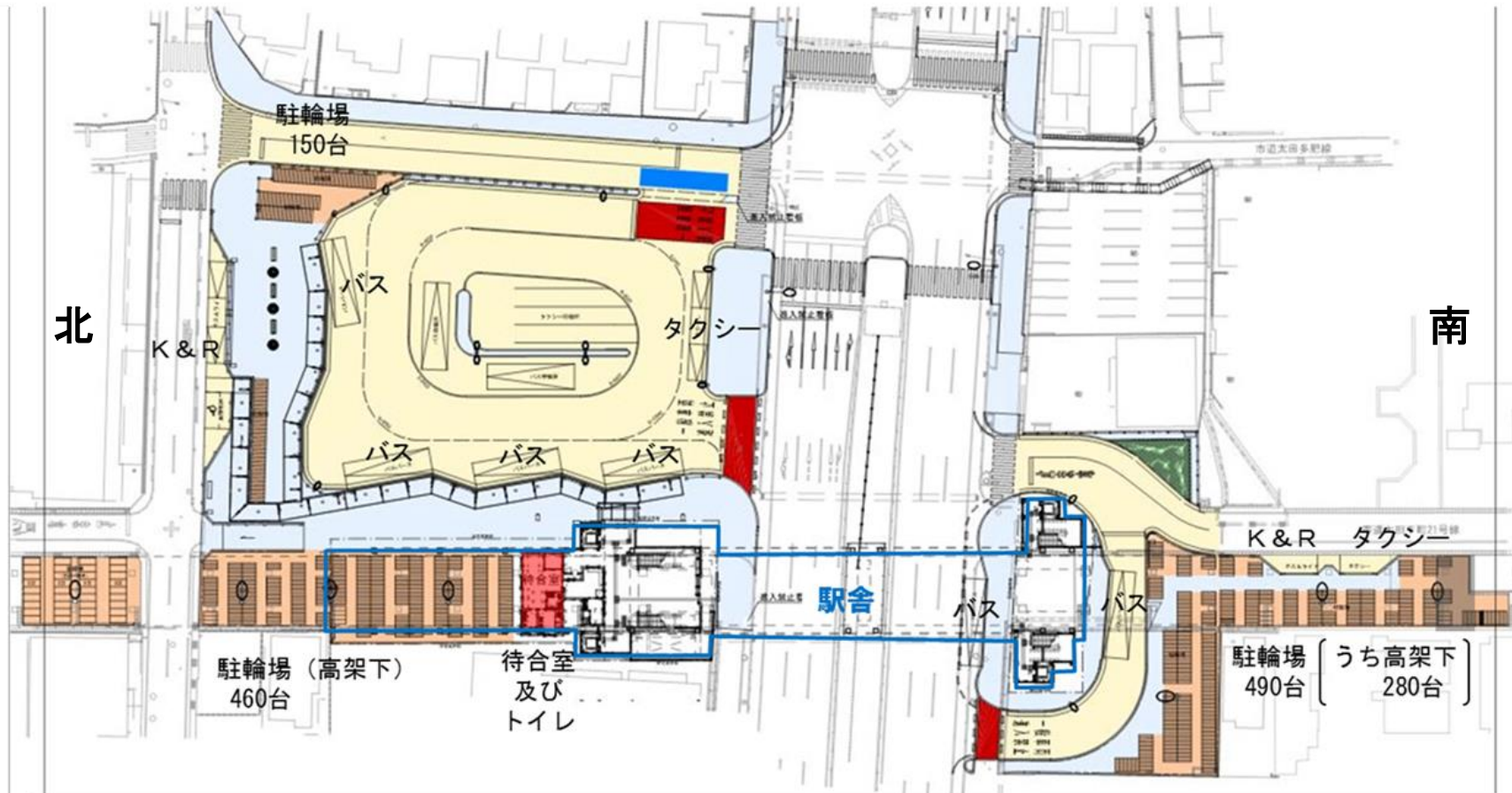
➤ 広報たかまつによるMM

発行日	題材
H29.1.1	新春特集 「コンパクト・プラス・ネットワークの まちづくり」
H29.2.1	まちなかループバス
H29.6.15	地域で支えるどんぐり号
H29.12.15	新駅整備
H30.3.1	広域の利用

- 広報たかまつによるMM後、記事に興味を持った層から反応はある。
- 窓口対応・ふれあいトーク等での聞き手の反応からは、記事の認知度が低いと感じる。

紙媒体による一方的なMMでは、情報は認知されにくく、
対話によるMMが効果的だと考えられる。

1 平面図(駅舎及び駅前広場)



駅舎		駅前広場	
○駅舎形状	橋上駅タイプ(相対式プラットホーム)	○総整備面積	約5,800m ²
○構造種別	鉄骨造	○バス乗降場	〔国道北側〕 高速バス2台、路線バス2台 〔国道南側〕 高速バス1台、路線バス1台 計6台
○最高高さ	約13.2m	○タクシー乗降場	〔国道北側〕 2台 〔国道南側〕 1台 計3台
○昇降施設	階段及びエレベーター(11人乗り:北側、南側各2基 計4基)	○OK&R乗降場	〔国道北側〕 3台(うち1台は身障者用) 〔国道南側〕 1台 計4台
○トイレ	男性用、女性用、多目的トイレ 計:約30m ²	○駐輪場	〔国道北側〕 610台(当初750) 〔国道南側〕 490台(当初350) 計1,100台
○待合室	約40m ² ※高速バス等の待合にも利用可		
○駅管理施設 事務室及び休憩室	約30m ²		

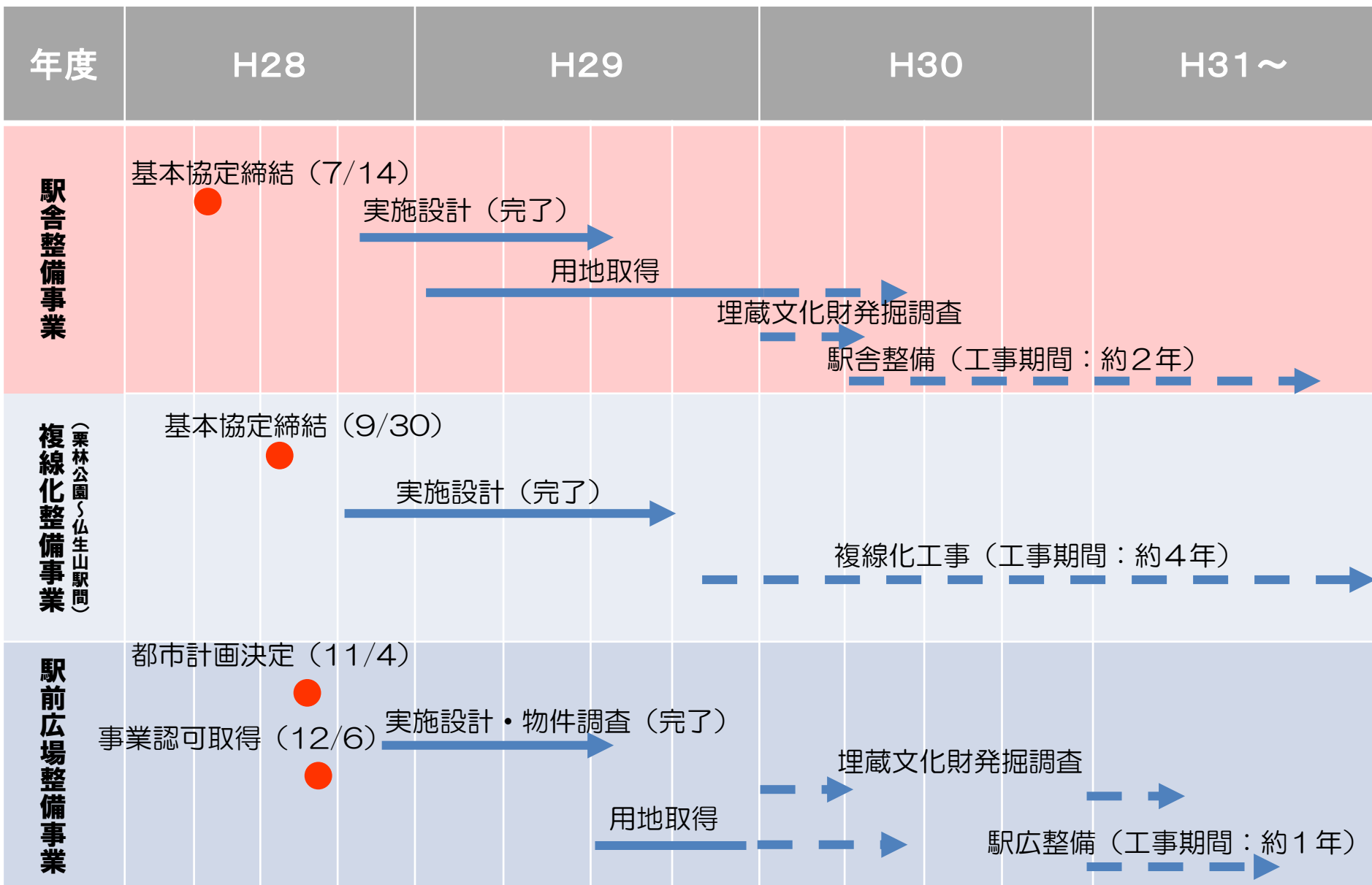
2 駅前広場イメージパース(北東方向から)



3 駅構内イメージパース



4 整備スケジュール



1 ことでん新駅(太田～仏生山駅間)基本構想における課題と対応方針

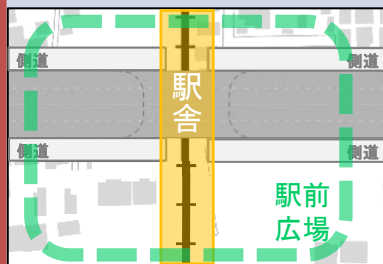
課題① 新駅間ループバス等、新駅を東西に通過するバス路線との接続

新駅(太田～仏生山駅間)の整備は、①駅舎及び周辺附帯施設を優先的に整備し、②その他の機能については関係機関と調整しながら、第2段階での整備を目指す。

- (第1段階) 優先的な整備 ① 駅舎、附帯施設 (駅前広場、K&R、P&R、駐輪場等)
 (第2段階) 課題解決により整備 ② 高架バスベイ、自由通路

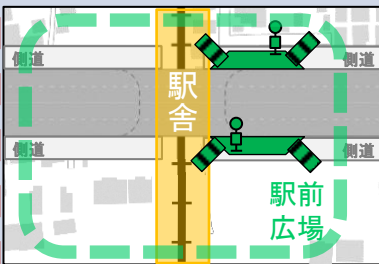
①平面駅舎(駅広)

・道路外に駅前広場(バスバース)を設置



②平面駅舎(駅広) + 高架利用

・駅前広場(バスバース) + 高架道路を拡幅し、バスベイを設置



高架バスベイ 課題

- 整備までの検討項目(縦断勾配に対する安全性等)が多く、複数関係機関との調整が必要
- 県道太田上町志度線開通(H29.3)直後の設計変更に対する、十分な必要性の検討

自由通路 課題

- 高架バスベイと駅舎とのアクセス性や、利便性向上を図るため、高架バスベイに合わせた整備が必要
- PPP/PFIの活用を含め、調整

◎当面は、駅前広場等を活用し東西エリアのアクセスを図る。

2 事業概要

駅舎

項目	内容	項目	内容
所在地	高松市多肥上町	駅管理施設	事務所・休憩室: 約20㎡
駅舎形式	地上駅タイプ (相対式プラットホーム L=85m)	便所	男性トイレ 女性トイレ 多目的トイレ 合計: 約30㎡
構造種別	鉄骨造		
最高高さ	約4.5m	周辺道路	県道太田上町志度線: 車道部幅員(高架)16m (側道)5m
段差解消	スロープを設置(勾配:5.0%)		

駅前広場

項目	内容
バスバース	7バース 【東側】 乗降場4バース・駐機場2バース 【西側】 乗降場1バース 接続するバス(東側:路線バス3系統・コミバス3系統、西側:路線バス1系統・コミバス1系統)
タクシーベイ	2台(東側)
送迎用駐車場	5台(うち身障者等用1台を確保)(東側)
駐輪場	800台
P&R	民間活力を生かした効果的な取組を検討

詳細については、都市計画決定等の手続きを経て決定

3 活用を想定する事業スキーム



駅舎整備事業

- 幹線鉄道等活性化事業費補助(形成計画事業)
 - ・ 対象: 駅舎(ホーム、上屋、事務所、トイレ等)
 - ※ 本件では下記の施設、設備を除く
 - ・ 補助率及び交付対象: 1/3、法定協議会

駅前広場整備事業関係

- 道路事業
 - ・ 対象: 駅前広場(バスターミナル、駐輪場等)
 - ・ 補助率及び交付対象: 55/100、地方自治体(補助充当率が課題)
- ※ 都市再生整備計画事業、都市・地域交通戦略推進事業の活用も検討
(立地適正化計画への位置づけにより補助金の上乗せが可能)
- 都市再生整備計画事業(補助率: 40/100⇒45/100)
- 都市・地域交通戦略推進事業(補助率: 1/3⇒1/2)

複線化事業(三條～仏生山駅間) ※H28～実施中

- 交付税(地域鉄道支援に対する地方財政措置)
 - ・ 対象: 鉄道事業者による施設投資に対し、地方公共団体が行う補助
 - ・ 負担割合: 県・市・ことでん 各1/3

4 事業費内訳

鉄道事業

区分	概算事業費	負担内訳	事業主体
駅舎整備 (太田～仏生山駅間)	5.1億円	国(1/3)を基本とし、 その他負担については 調整中	高松市総合都市交通計画推進協議会 ※協議会からの補助により、 ことでんが施工

※概算事業費は、平成29年度時点における単価で算出したものであり、事業着手後の実施設計により増減する可能性がある。

道路事業

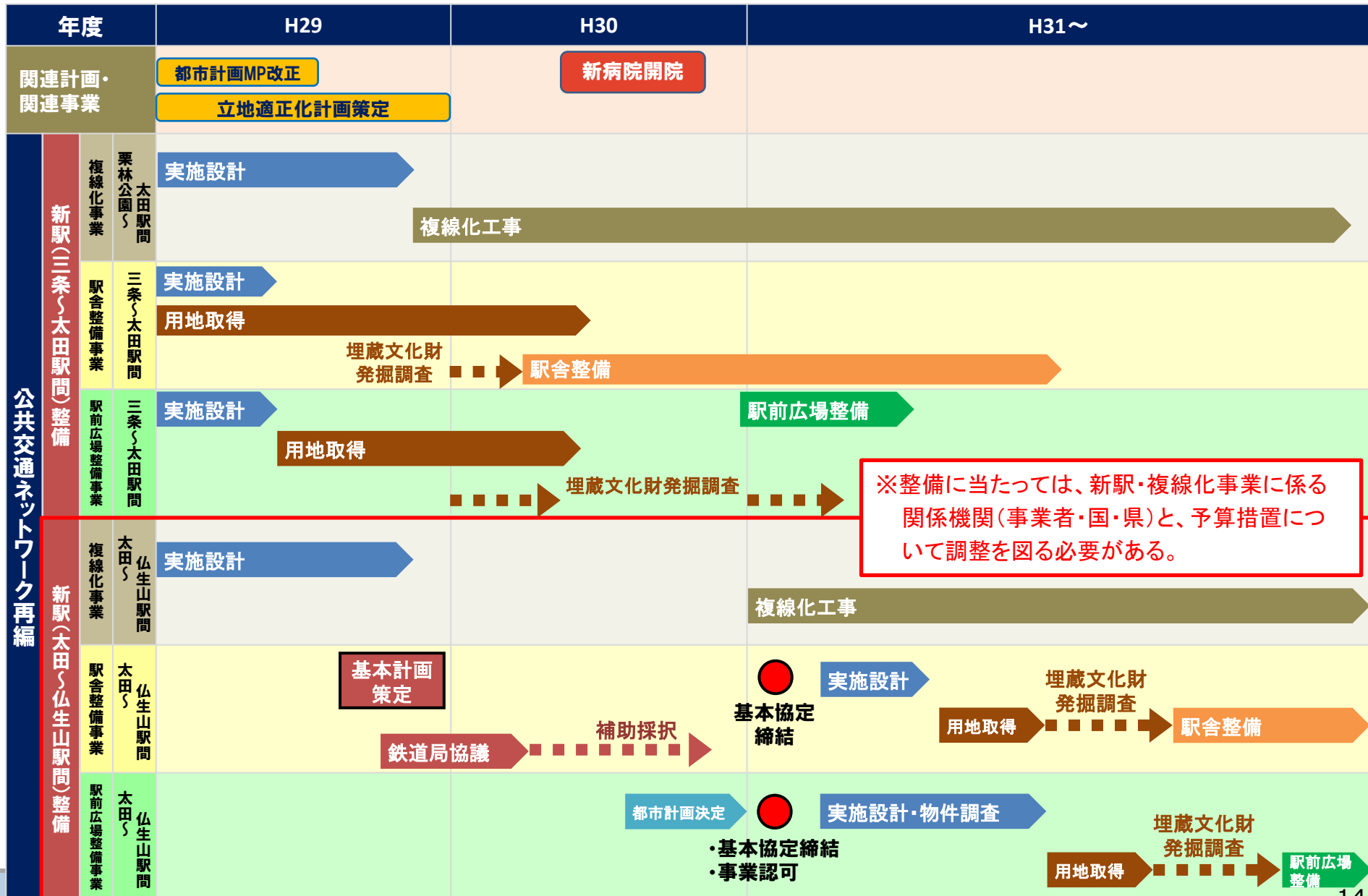
区分	概算事業費	負担内訳	事業主体
駅前広場整備 (太田～仏生山駅間)	8.4億円	国(55/100):4.6億円 市(45/100):3.8億円	市

※概算事業費は、平成29年度時点における単価で算出したものであり、事業着手後の実施設計により増減する可能性がある。

※事業スキームについては、都市再生整備計画事業、都市・地域交通戦略推進事業の活用も検討する。

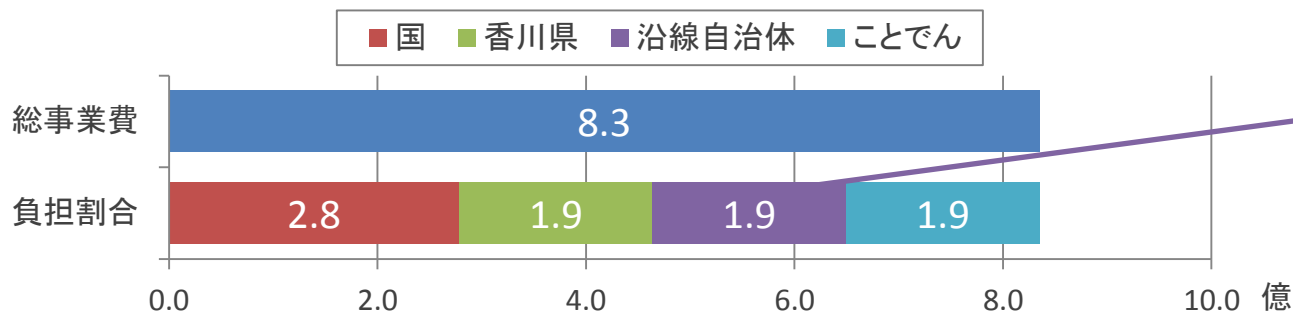
※別途、埋蔵文化財の調査に費用を要する。【参考】新駅(三条～太田駅間)においては、80,000千円を要する見込み。

5 事業スケジュール



スキーム

ことでんが国・県・沿線市町の支援を受け事業



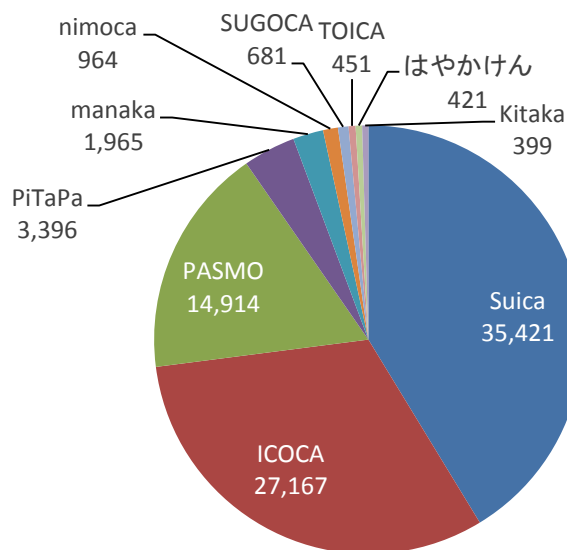
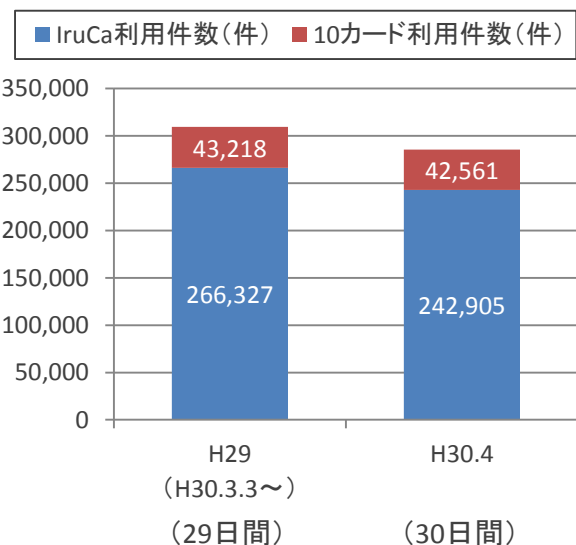
内 高松市(約84%)
1.6億円

H30.3.3 ことでん鉄道全線で、10カード片利用サービスを開始



10カード利用件数

カード種別利用件数



◆ 10カード利用実績

利用件数 85,779件

【1日平均】

- 件数 1,454.5件
- 利用率 13.1%

(ICカード総利用件数のうち)

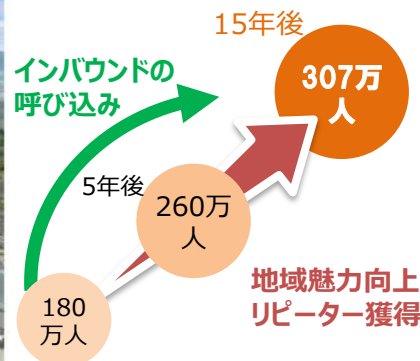
新規

IruCaシステム(バス)への10カード片利用導入事業

【国庫補助(内示額)】 450,000千円(総事業費) うち市負担額 75,000千円(事業費ベース)
(事業者:1/3、国:1/3、地元自治体(県・市):1/3)

10カード需要の拡大(インバウンド・県外旅行者等)

H30.4から高松空港運営委託 ⇒ **四国瀬戸内No.1の国際空港へ**



県内の訪日外国人旅客は大幅に増加

⇒ 空港リムジンバスを始めとしたバス路線への10カード利用エリア拡大により、

Suica、ICOCA等を所持している海外・県外旅行者の利便性が向上。

主な集客コンテンツ



概要

平成26年10月1日から制度開始



新IruCaカード「ゴールドIruCa」を活用し、市内に在住する70歳以上の方を対象とし、

IruCaが導入されている電車、路線バス、コミュニティバス等の運賃を半額にする事業を展開



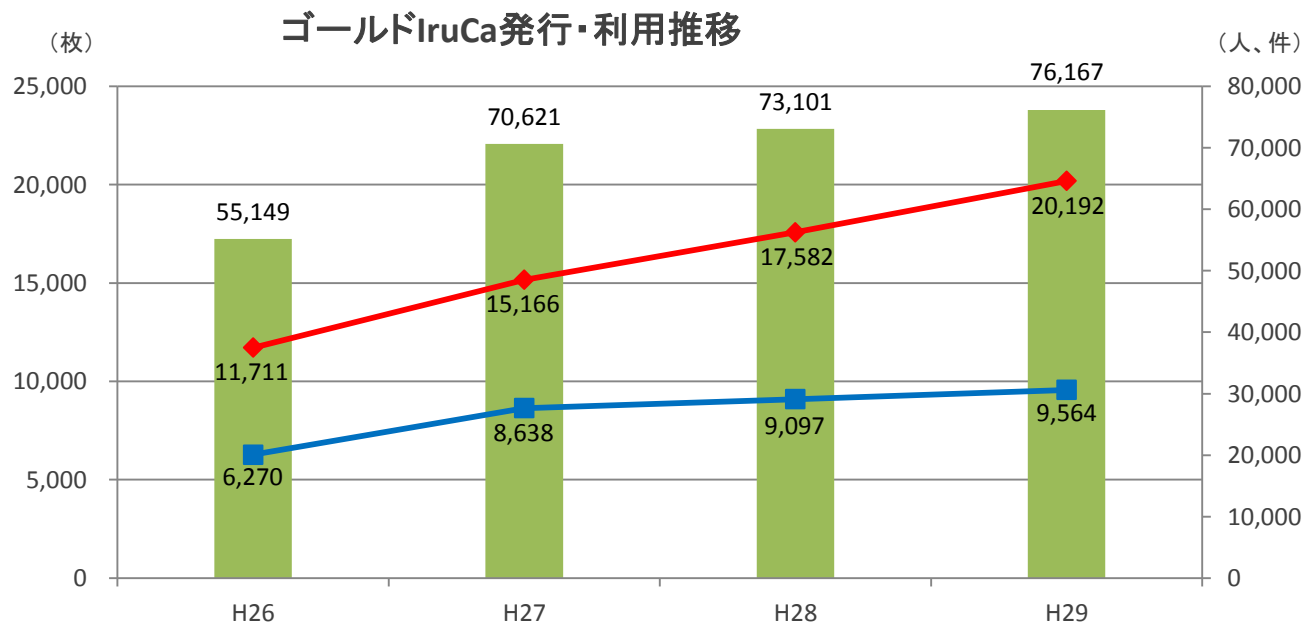
ゴールドIruCa

利用等実績

【販売枚数】 20,192枚 (平成30年3月末現在)
 ⇒70歳以上人口 83,652人 (平成30年4月1日現在)
 保有率 約24%

年度	補助金(千円)
H26	39,651
H27	98,006
H28	97,169
H29	99,887

■ 平均利用件数/月
■ 平均利用人数/月
◆ 累計発行枚数



概要

ICカード「IruCa」による電車⇔バス利用時における

乗り継ぎ割引額(20円) ⇒ 100円に拡大 [H26. 3. 1から制度開始]

事業実施による効果

電車とバスの効率的なネットワーク形成
⇒ **公共交通の利用を促進**

補助スキーム

初期費用(システム改修費等)
+
運賃割引額の差額



市が補助金として補填

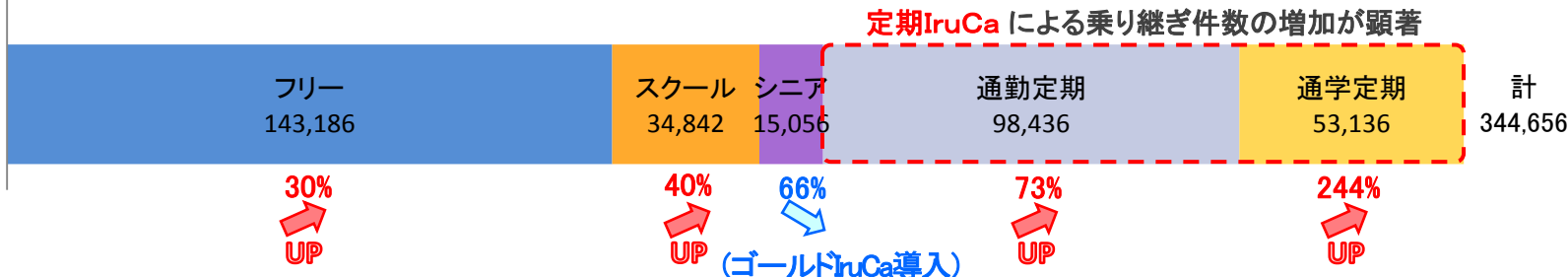
電車⇔バス乗り継ぎ 利用実績等

年度	利用件数(件)	実施前比	補助金(千円)
H25	252,612	実施前	6,000
H26	320,855	約27%増	23,328
H27	330,292	約31%増	23,328
H28	344,457	約36%増	23,328
H29	344,656	約36%増	23,328

H25年度
導入前
H25.3~H26.2



H29年度
導入後
H29.4~H30.3



① 郊外から中心部へのバス路線を、鉄道を基軸としたフィーダー化(既存バスの再編)

- 再編対象路線の選定
(将来にわたり自主運行できる路線は対象外)
 - 大幅な赤字路線
 - 鉄道との重複路線
 - フィーダーへの転換可能路線
- 例) 塩江線 等

② 交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保

- 新たな交通結節拠点を選定
 - 交通空白地域及び郊外拠点を決定
- 立地適正化計画と連携した、拠点間を繋ぐ路線
- 例) 琴電仏生山駅～川島方面、パーク&ライドの整備 等

③ 中心部の回遊性向上

- 中心部における循環系統を選定
- 需要の高い、若しくは需要が大幅に伸びている路線
- 例) まちなかループバス、ショッピング・レインボー循環バス 等

④ 公共交通空白地域から交通結節拠点へのアクセス確保

- 上記から外れたエリア
- コミュニティ交通としての路線
- 例) 山田地区乗合タクシー(どんぐり号) 等

需要に応じ、モードの検討

- 利用の少ない路線は、**小型モードへの再編等を検討**
- 需要増加の先に、**新交通システム等を導入**



新交通システム
(LRT、BRT等)



路線バス { 中型
小型



コミュニティバス

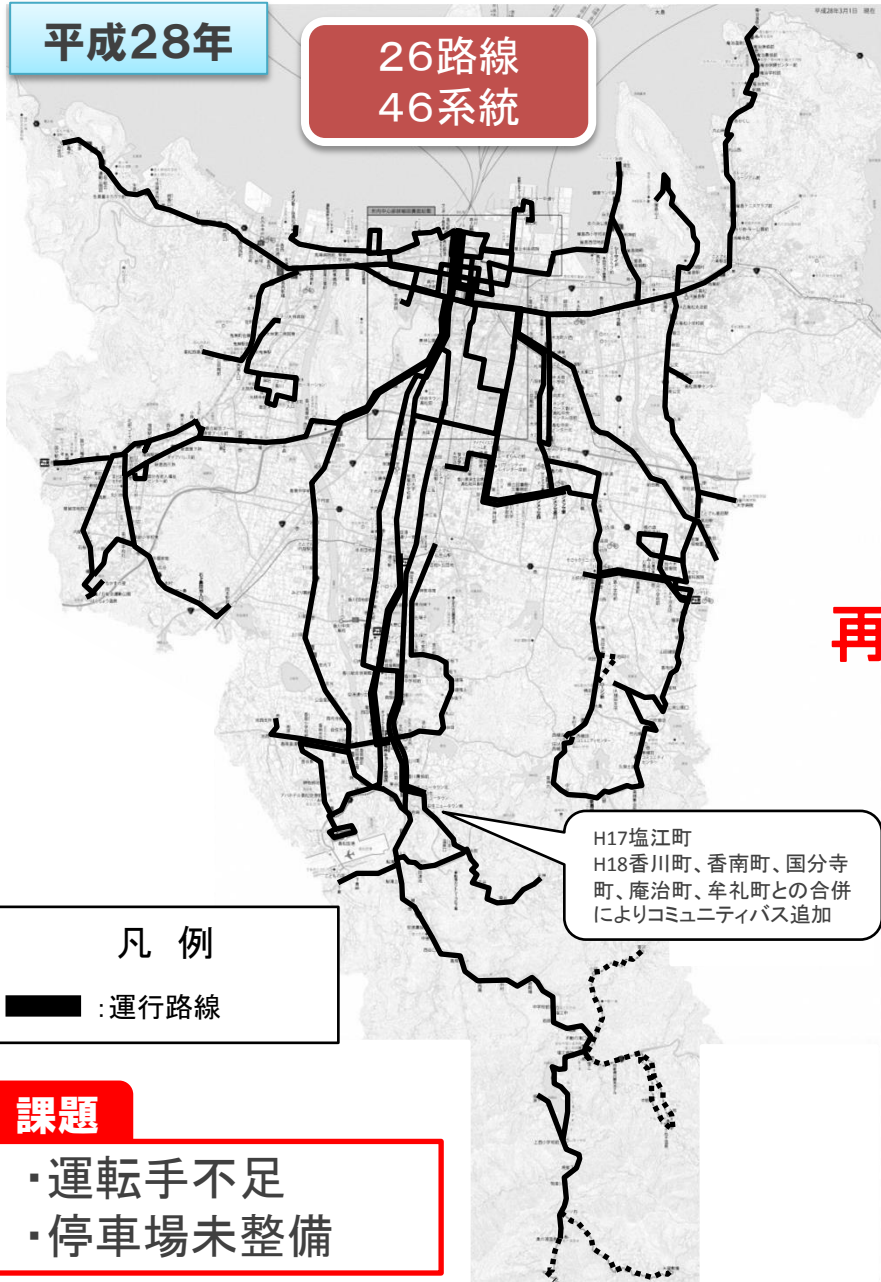


ジャンボタクシー

モードに応じた新たな支援スキームを検討 ⇒ 予算の枠組みも合わせて調整・検討

平成28年

26路線
46系統



凡例

■ : 運行路線

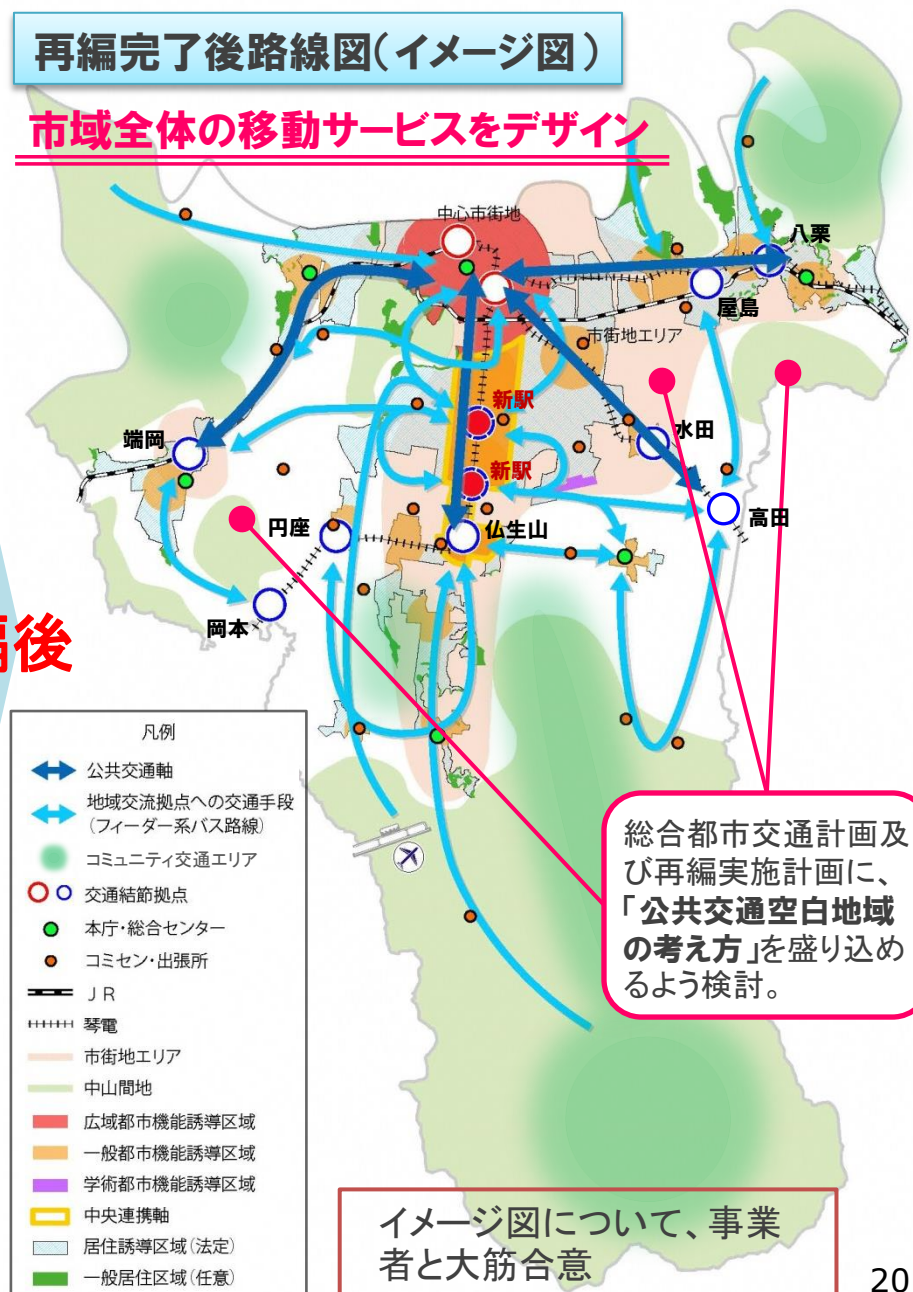
課題

- ・運転手不足
- ・駐車場未整備

再編後

再編完了後路線図(イメージ図)

市域全体の移動サービスをデザイン



凡例

- 公共交通軸
- 地域交流拠点への交通手段 (フィーダー系バス路線)
- コミュニティ交通エリア
- 交通結節拠点
- 本庁・総合センター
- コミセン・出張所
- J R
- 琴電
- 市街地エリア
- 中山間地
- 広域都市機能誘導区域
- 一般都市機能誘導区域
- 学術都市機能誘導区域
- 中央連携軸
- 居住誘導区域(法定)
- 一般居住区域(任意)

総合都市交通計画及び再編実施計画に、「公共交通空白地域の考え方」を盛り込めるよう検討。

イメージ図について、事業者と大筋合意

仏生山駅における再編後のバス路線

(平成28年11月1日
高松市総合都市交通計画推進協議会資料)

【施策番号 20】

ネットワークバス※としてことでんバスが運行

※「ネットワークバス」とは

多核連携型コンパクト・エコシティの実現に向けた効率的な公共交通ネットワークの構築に資する路線であり、原則として集約拠点内の鉄道駅と結節し、かつ、既存の鉄道及び路線バスのルートと重複せず、日常生活を営む上で必要な施設を効率的に結ぶもの。

例) まちなかループバス、太田駅サンメッセ線

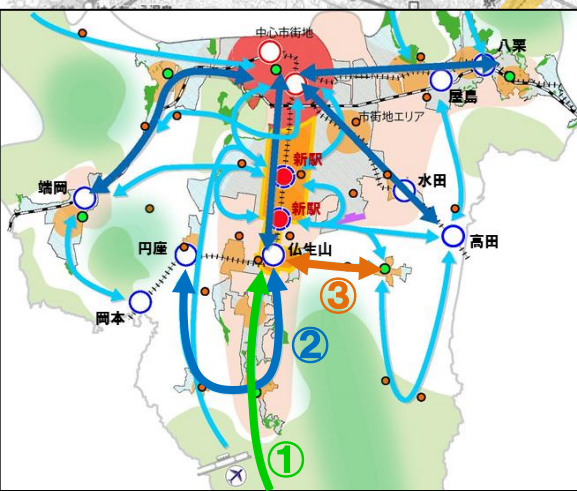
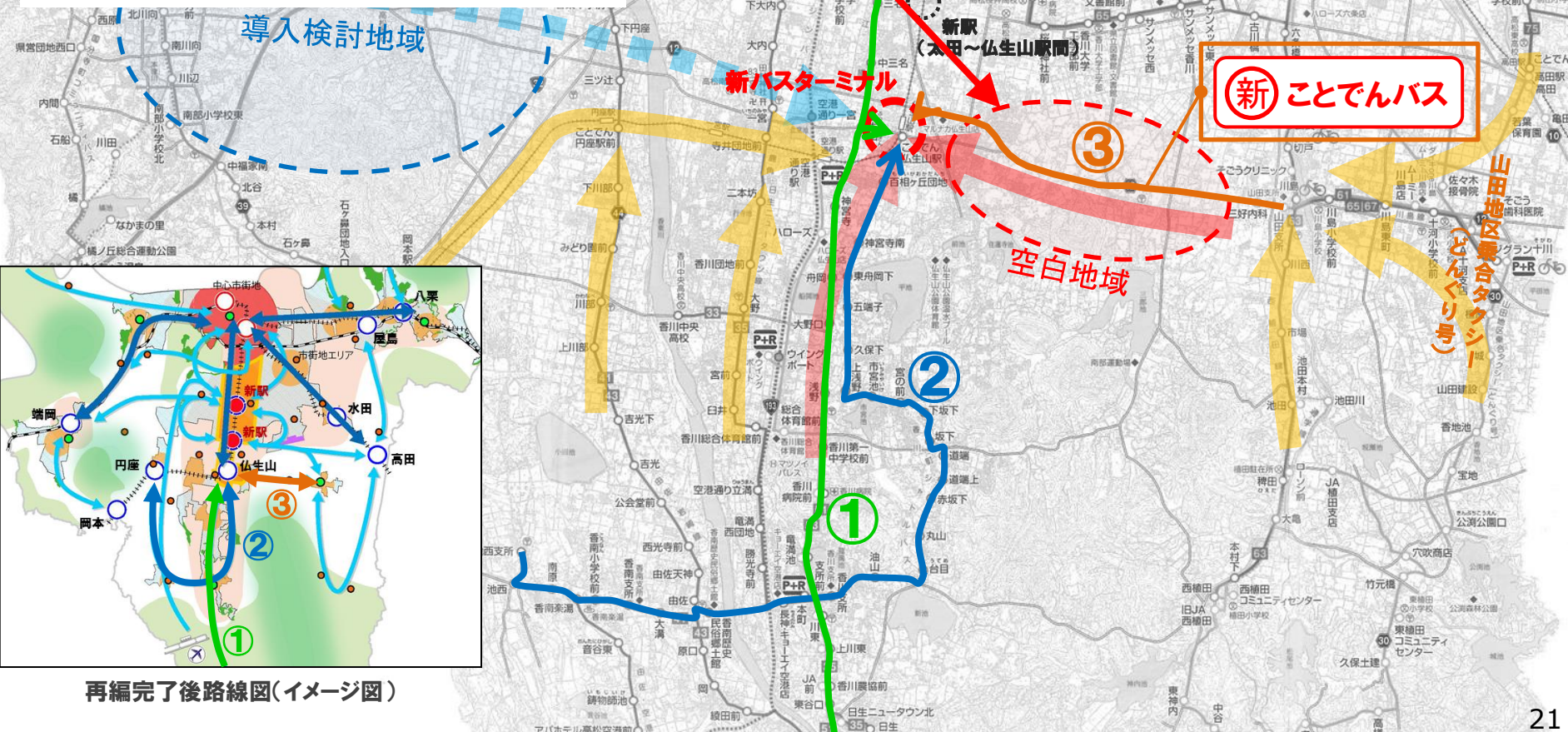
凡例

(既存路線)

- ① 緑色線 : 塩江線
- ② 青色線 : 香川町シャトルバス

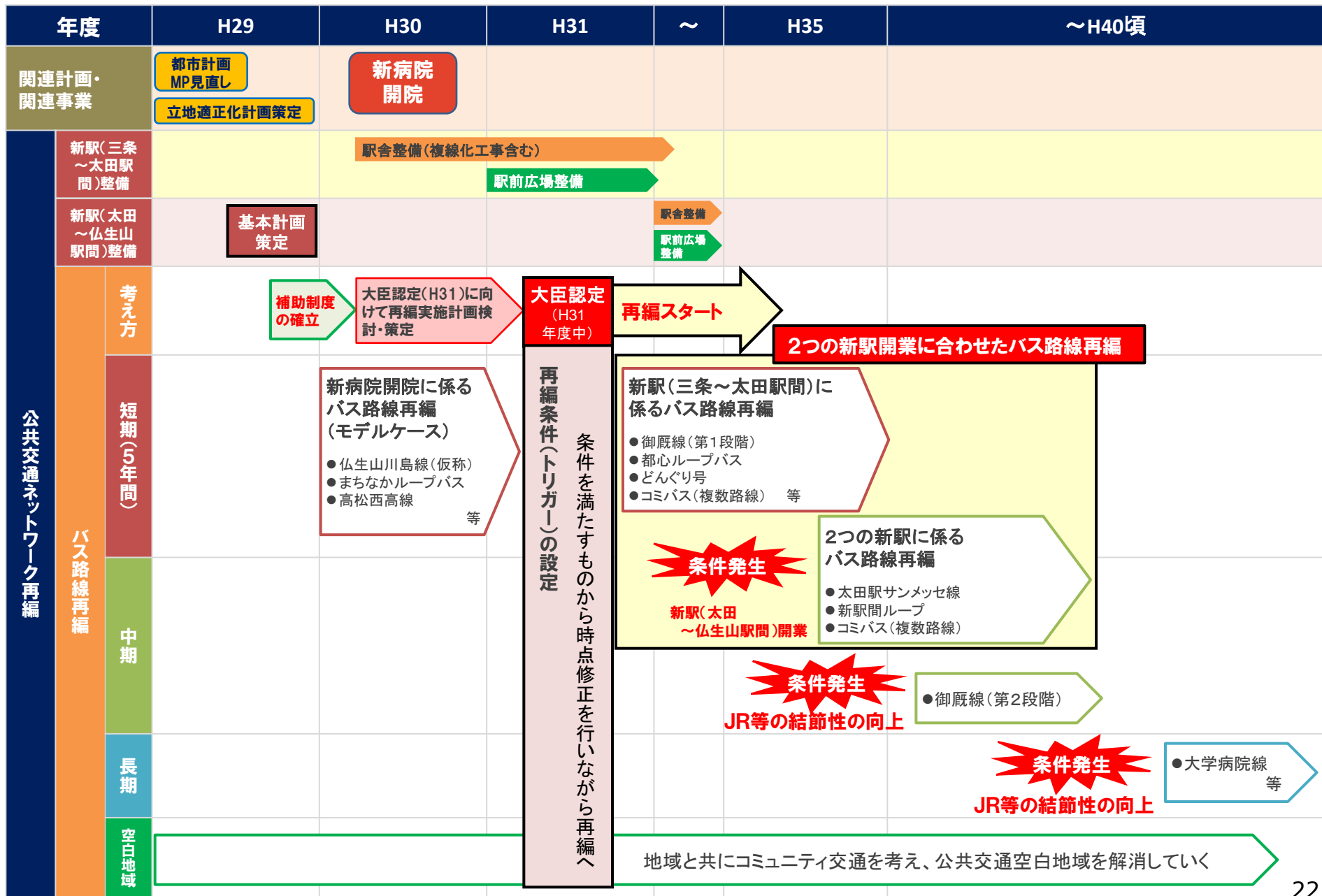
(新病院開院に伴う追加路線)

- ③ 赤色線 : 三谷・川島方面 (小型で検討)



バス路線再編の実施スケジュール（案）

【施策番号 20】



地域公共交通(バス路線)再編実施計画策定業務

新規

【国庫補助(内示額)】 2,800千円(事業費ベース) (国:1/2)

- 高松市地域公共交通再編実施計画(H27策定)以降の変更要素である、
 - 都市計画マスタープランの改定
 - 立地適正化計画の策定 等を踏まえ、計画の見直し及び再検討
- 利用促進に資するアクションプランとして活用可能なスキームや計画目標の検討
- 再編後の公共交通利用者の増加が見込まれる定量的根拠を伴った「再編実施計画」を策定
⇒ **結節拠点のことでん新駅(三条～太田駅間)整備に合わせ再編事業をスタート**

①高松市総合都市交通計画改定業務 及び

新規

②新交通システム導入検討業務

① 【国庫補助(内示額)】 3,000千円(事業費ベース) (国:1/3)

② 別途単独事業

平成22年に策定した「高松市総合都市交通計画」の見直し

- 基軸である鉄道サービスの向上及び主要鉄道駅からの支線となるフィーダー交通の確保・充実を主眼としたバス路線再編に繋がるよう、各施策の効果検証と見直し
- 中心市街地における新交通システムの導入に向けた検討案について、課題の調査・検討及び導入に向けての考え方や条件の整理

