

(案)

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和4年 月 日

(名称) 高松市総合都市交通計画推進協議会

生活交通確保維持改善計画の名称
高松市地域内フィーダー系統確保維持計画
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>高松市では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、まちづくりを進めていくこととしており、将来にわたり持続可能なネットワークの形成に向け、既存ストックを活用し、鉄道を基軸、バスをフィーダーとし、交通結節拠点整備・バス路線再編・交通系ICカードを活用したハード・ソフト両面からの施策により、持続性の高い公共交通体系に変えつつ、一定のサービス水準を維持しながら、需要に合わせた供給の最適化を行う「高松モデル」の考え方を軸に取組を進めている。</p> <p>本市の高松市地域公共交通利便増進実施計画においては、路線ごとに設定した条件を満たすものから持続可能性を向上させられるよう再編を実施することとしており、ことのでん新駅整備に伴い再編する路線等の計画について、令和3年9月30日に国土交通大臣認定を受け、同年11月6日のことのでん伏石駅のグランドオープンに伴い、7日から伏石駅に結節する4路線のうち2路線について、再編路線による運行を開始した。</p> <p>当該計画において、地域間幹線系統に接続するフィーダー系統として、伏石駅サンメッセ線及び高松西高線の2路線を設定している。</p> <p>伏石駅サンメッセ線は、交通結節拠点であることのでん伏石駅と学術研究拠点にある企業や学校をつなぐ路線であり、高松西高線は、人口が多く通学利用の多い高松市の中部東地域から高松西高校へのアクセスを確保する路線であることから、ともに、住民の通勤や通学、また買い物を中心とした、生活に不可欠な路線として存続していくことが必要である。</p> <p>地域公共交通確保維持改善事業による支援により、コロナ禍において再編を実施する中で、事業者の安定的な経営を図るとともに、伏石駅サンメッセ線及び高松西高線の確保・維持により、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
<p>高松市地域公共交通利便増進実施計画（令和3年度～7年度）における数値目標に合わせ、伏石駅サンメッセ線については、年間利用者数を約135,000人以上（令和2年度実績118,305人）、収支率を35.4%とする（令和2年度実績32.7%）。</p> <p>高松西高線については、年間利用者数を約17,000人以上（令和2年度実績16,848人）、収支率を80.6%とする（令和2年度実績59.6%）。</p>
(2) 事業の効果
<p>伏石駅サンメッセ線及び高松西高線を、交通結節拠点である、ことのでん伏石駅と結節し、幹線軸と連携させつつ確保・維持することにより、高松市の中部東地域から都心地域や西部北地域等への通勤・通学など日常生活に必要不可欠な移動手段を確保するとともに、効率的で持続可能な交通体系が実現でき、さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。</p>

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

・ IC カード施策 (高松市、事業者)

ことでの発行する交通系 IC カード「IruCa」を活用した、乗り継ぎ抵抗等を軽減する施策を実施することで、乗り継ぎの煩わしさを解消し、公共交通の利便性向上を図る。

(1) 電車・バス乗継割引拡大制度

IruCa を導入している公共交通 (電車・バス (コミュニティバスを含む。)) を乗り継いだ際に、乗り継ぎ運賃割引が適用される。交通事業者が行う 20 円の割引に、市が 80 円を追加で負担し 100 円を割り引くことで、乗り継ぎに伴う運賃抵抗を軽減する。

(2) 高齢者運賃半額制度

ゴールド IruCa は、高松市に在住する 70 歳以上の方を対象に、IruCa を導入している公共交通 (電車・バス (コミュニティバスを含む。)) の運賃が半額になる制度で、通常金額からの差額を市が負担している。これにより、高齢者の移動の利便性を向上させ、外出の機会を増やし、生きがいや健康づくりに取組むとともに、公共交通の利用促進を図る。

・ ネットワークバス※に対する支援 (高松市)

持続可能な公共交通ネットワークの構築に資するネットワークバスとして認定した路線に対し、市が補助を行う。

※ネットワークバス：

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であり、伏石駅サンメッセ線が該当し、令和 4 年度から西高線も認定路線となる予定である。

・ 結節機能の整備 (国・香川県・高松市・事業者)

再編では、郊外部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にすることから、乗り継ぎ抵抗が発生する。この抵抗を緩和するため、乗継割引等のソフト施策に加えて、シームレスな乗り継ぎを達成するための、ことでの伏石駅駅前広場整備等のハード施策を実施している。

・ バス待ち環境整備 (高松市、事業者)

バスの待合環境の向上並びにバス交通の利用促進及び活性化を図るため、交通事業者が待合室、上屋、ベンチ等を整備する場合に費用の一部を補助している。

・ モビリティ・マネジメントの実践、広報・啓発活動 (高松市、事業者)

過度に自動車に依存した「クルマ中心」のライフスタイルから公共交通 (鉄道・バス) への転換を促すための市民啓発や MM を実施すると共に、多様な交通手段を取りまとめたバスマップの作成や、バスロケーションシステム、デジタルサイネージの導入など、市民への情報提供を行う。

(地域公共交通計画 P3-8~3-11、P3-25、P3-30~3-38 参照)

(地域公共交通利便増進実施計画 P30~31 参照)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

表 1 を添付

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
<ul style="list-style-type: none"> ・伏石駅サンメッセ線 運行経費から運賃収入及び国庫補助金を差し引いた差額分は事業者が負担することとしている。また、本市においては、市独自の経費計算による運行経費から運賃収入を差し引いた額を、補助対象経費（ただし運行経費の20分の9を補助上限額とする）とし補助を行う。 ・高松西高線 運行経費から運賃収入及び国庫補助金を差し引いた差額分は事業者が負担することとしている。また、本市においては、令和4年度から市独自の経費計算による運行経費から運賃収入を差し引いた額を、補助対象経費（ただし運行経費の20分の9を補助上限額とする）とし補助を行う予定である。
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
<p style="text-align: center;">高松市総合都市交通計画推進協議会</p>
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
<p>利用者数や収支について、数値指標によるモニタリング・評価を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用率の調査（事業者データ提出） ・ネットワークバス路線については、事業者からの定期的な利用状況、収支データの提出 ・アンケートによる市民満足度調査
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
<p style="text-align: center;">※該当なし</p>
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
<p style="text-align: center;">※該当なし</p>
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
<p style="text-align: center;">※該当なし</p>
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
<p style="text-align: center;">※該当なし</p>

(案)

12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし

(案)

(2) 事業の効果	
※該当なし	
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
20. 協議会の開催状況と主な議論	
高松市総合都市交通計画推進協議会及び高松市総合都市交通推進協議会 令和4年2月22日 開催 ・地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）について ※本計画（高松市生活交通確保維持改善計画）について協議 ・地域内フィーダー系統補助受入に係る、高松市総合都市交通推進協議会規約の改正について 上記2つの議事について、全ての構成員から合意を得られた。	
21. 利用者等の意見の反映状況	
地域公共交通の利用者として、市の公募による市民4人が参画している高松市総合都市交通計画推進協議会において、本計画について協議し、計画とした。	
22. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	別紙名簿のとおり。
関係市区町村	
交通事業者・交通施設管理者等	
地方運輸局	
その他協議会が必要と認める者	

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 高松市番町一丁目8番15号

(所 属) 高松市都市整備局交通政策課

(氏 名) 谷口 紗代

(電 話) 087-839-2138

(e-mail) kotsuseisaku@city.takamatsu.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を作成し

(案)

ている場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和4年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)				
			起点	経由地	終点				運行態様の別	基準ハで該 当する要件	補助対象地域間幹線 系統等と接続の確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)	
高松市	ことでんバス(株)	(1) 伏石駅サンメッセ線	伏石駅	県立図書館・文書館前	サンメッセ東	往 5.5km 復 5.0km	183日	○	路線定期運行	①	伏石駅で補助対象地域間幹線系統鹿角線(鹿角伏石線)と接続	—	
			伏石駅	鶴市町	高松西高	往 9.6km 復 9.6km	147日	○	路線定期運行	①	伏石駅で補助対象地域間幹線系統鹿角線(鹿角伏石線)と接続	—	
						往 km 復 km	日						
						往 km 復 km	日						
						往 km 復 km	日						

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークなどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	高松市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	203,947
交通不便地域等	351

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
154	男木島	離島振興法第2条第1項
146	女木島	離島振興法第2条第1項
51	大島	離島振興法第2条第1項

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
高松市地域公共交通計画	平成27年3月策定 令和3年9月改定	—
高松市地域公共交通利便増進実施計画	平成28年3月策定 令和3年9月改定	令和4年度

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2))(実施要領の2.(1)⑩))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

高松市総合都市交通計画推進協議会委員名簿

区分	氏名	役職等	備考
委員	土井 健司	大阪大学大学院工学研究科教授	(1)号委員
	紀伊 雅敦	香川大学創造工学部建築・都市環境コース教授	
	四之宮 和幸	四国旅客鉄道株式会社常務取締役 総合企画本部長	(2)号委員
	川上 純一	高松琴平電気鉄道株式会社代表取締役専務	
	齋藤 文克	一般社団法人香川県トラック協会専務理事	
	野口 和之	一般社団法人香川県バス協会乗合委員会委員長	
	寺師 大祐	高松タクシー協会会長	
	榎塚 賢治	公益社団法人高松青年会議所理事長	
	古川 康造	高松中央商店街振興組合連合会理事長	
	土井 信幸	一般社団法人高松市コミュニティ連合会副会長	(4)号委員
	東原 利則	公益財団法人高松観光コンベンション・ビューロー専務理事	
	森本 英二	国土交通省四国地方整備局香川河川国道事務所長	(5)号委員
	安達 幸信	国土交通省四国地方整備局建政部都市・住宅整備課長	
	手嶋 一了	国土交通省四国運輸局交通政策部交通企画課長	
	漆原 康富	国土交通省四国運輸局自動車交通部旅客課長	
	岩崎 弘和	香川県交流推進部交通政策課長	
	川中 茂裕	香川県警察本部交通部交通規制課長	
	山崎 直征	公募委員	(6)号委員
	圖子 由依	公募委員	
	佃 三枝子	公募委員	
林 莉穂	公募委員		

(令和4年1月1日現在)

※敬称略