

令和4年度 第1回 高松市総合都市交通計画推進協議会資料

令和3年度取組結果及び令和4年度予定事業
(参考資料)

令和4年5月27日(金)

高松市の進めるまちづくり

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、鉄道を基軸としたバス路線の再編により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、集約されたまちを公共交通で繋ぐ。



高松モデル

既存ストックとICカードを活用し、ハード・ソフト両面からの施策により一定のサービス水準を維持しながら、持続性の高い公共交通に変えつつ、**需要に合わせた供給の最適化を行う**

交通結節拠点

- **既存ストックを活用**
- 鉄道を基軸としたバス路線の再編を行い、まちづくりに寄与するものとなるよう検討・整備する。

バス路線再編

- 既存路線のスクラップと新規路線のビルドを、パッケージにより一体的に行う。

サービス水準

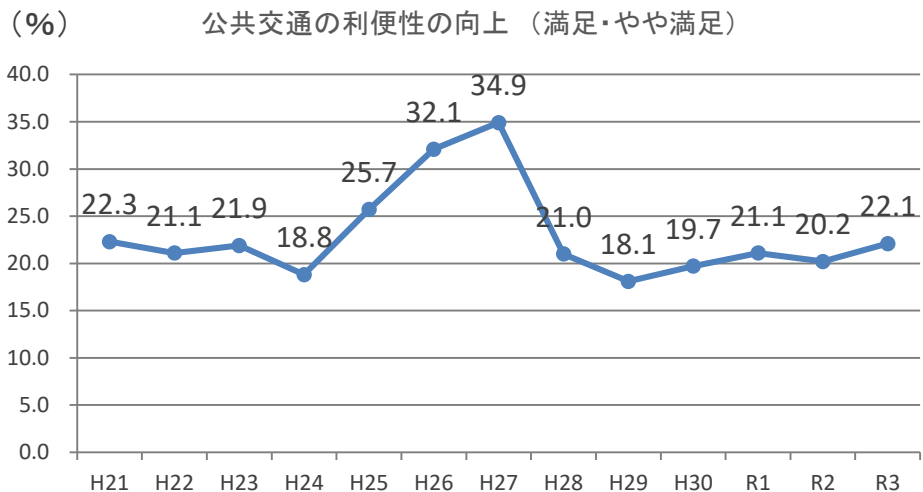
- 再編により発生する、鉄道とバスとの乗継ぎを促進するため**運賃や時間的抵抗を軽減し、再編後においても、サービス水準を維持**する。

各視点において、持続可能なモデルとしての実行性を高めるため、行政と事業者が連携して計画・施策展開する。

公共交通に関する指標

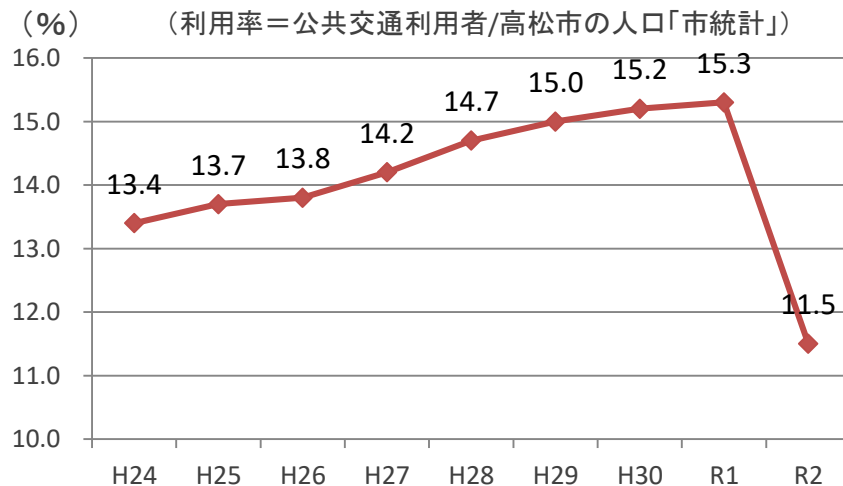
① 市民満足度

(各年度の市民満足度調査結果)



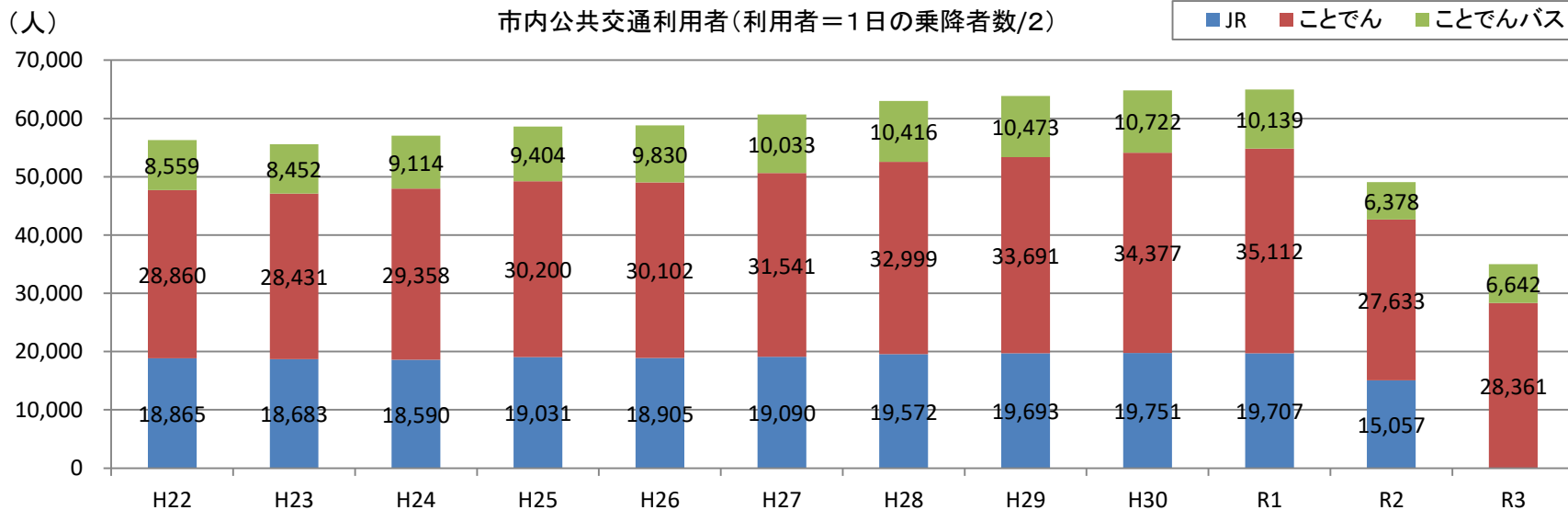
③ 公共交通利用率

※R3データ未着



② 利用者数

※R3 JRデータ未着



公共交通ネットワークの再構築に向けた琴平線各駅の役割

○新駅(伏石駅) ※R3.11グランドオープン

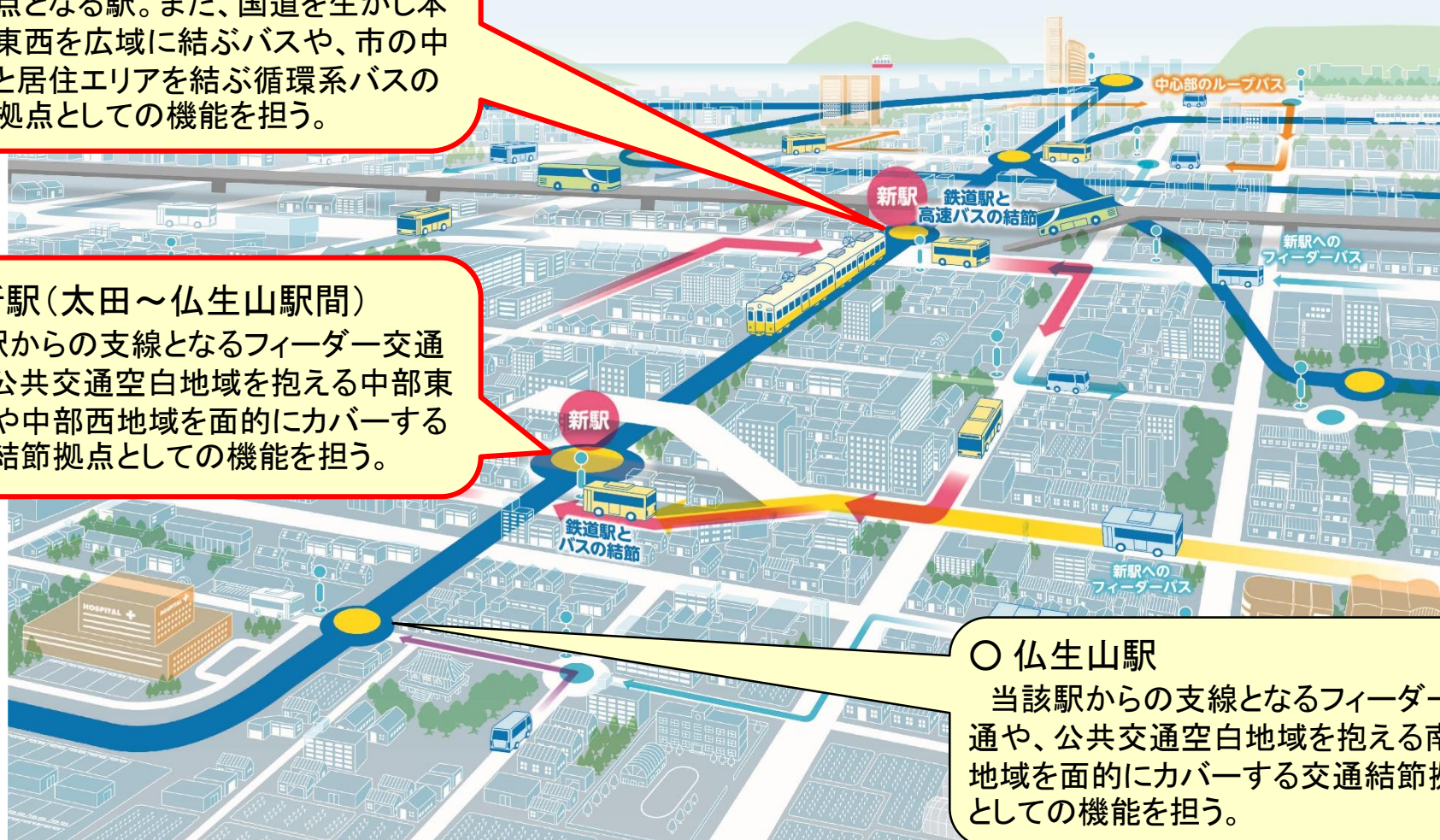
主要都市と連絡する高速バスのアクセスにより、広域都市間輸送交通の結節拠点となる駅。また、国道を生かし本市の東西を広域に結ぶバスや、市の中心部と居住エリアを結ぶ循環系バスの結節拠点としての機能を担う。

○新駅(太田～仏生山駅間)

新駅からの支線となるフィーダー交通及び公共交通空白地域を抱える中部東地域や中部西地域を面的にカバーする交通結節拠点としての機能を担う。

○その他の既存駅

主に駅勢圏(半径約1km以内)の地域住民の利用に供する駅。



○仏生山駅

当該駅からの支線となるフィーダー交通や、公共交通空白地域を抱える南部地域を面的にカバーする交通結節拠点としての機能を担う。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりにおける、 交通結節拠点となることでん伏石駅がグランドオープン

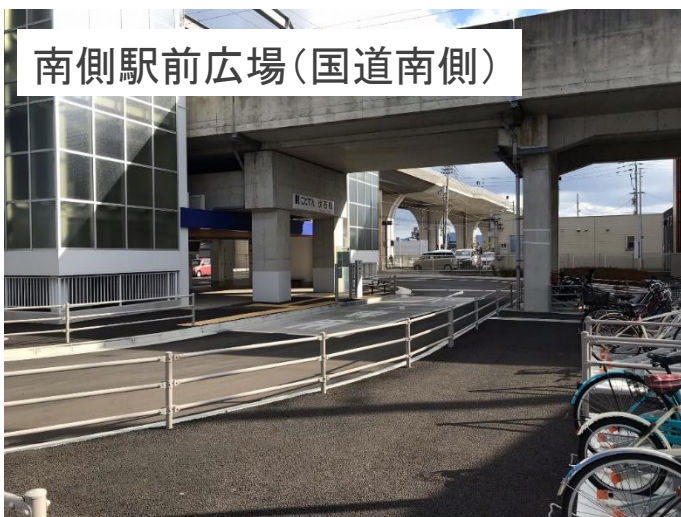
北側駅前広場（国道北側）



オープニングセレモニー



南側駅前広場（国道南側）



ことでん伏石駅全景



ことでん伏石駅整備【伏石駅駅前広場の整備内容】

【施策番号 12】

送迎用乗降場



国道北側：3バース（内1バース：身体障がい者用）
国道南側：1バース（タクシー乗降場兼用）

バス・タクシー待機場



国道北側：タクシー9台、バス2台
国道南側：タクシー1台

タクシー乗降場



国道北側：1箇所（2台分）
国道南側：1箇所（送迎用乗降場兼用1台分）

駐輪場

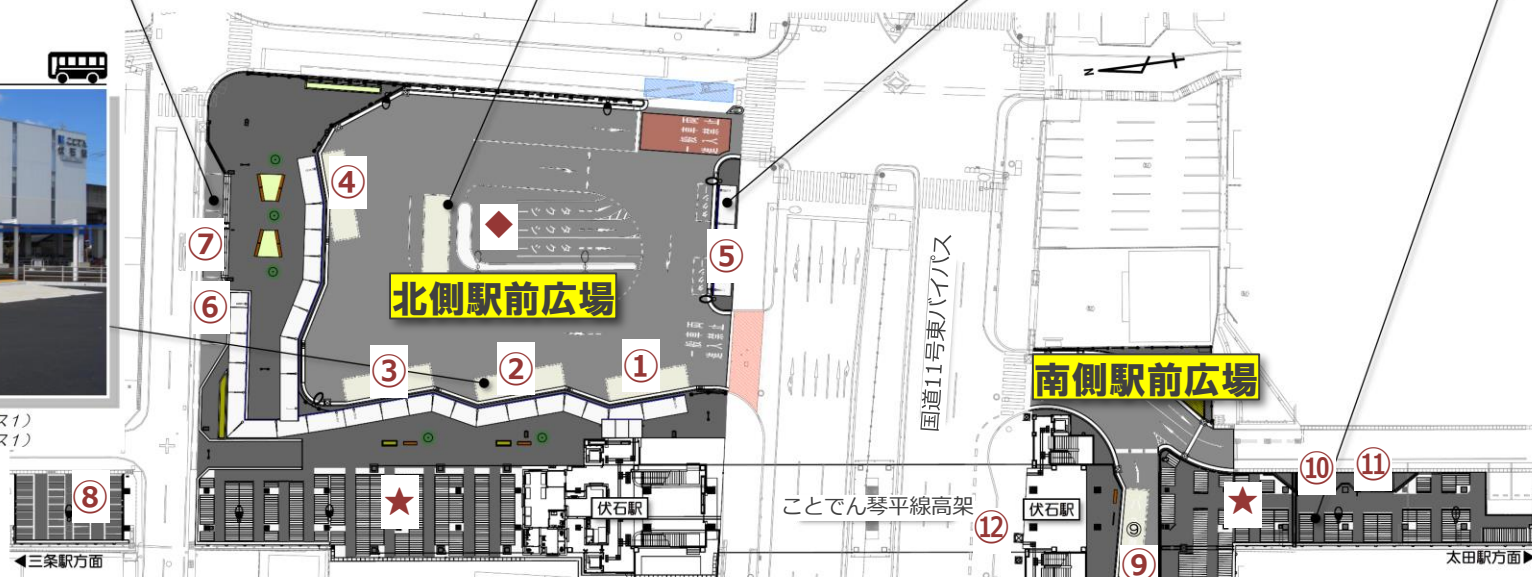


国道北側：462台（内自動二輪36台）
国道南側：440台

バス乗降場



国道北側：4バース（路線バス2、高速バス1）
国道南側：2バース（路線バス1、高速バス1）



- | | | |
|-------------|----------------------------|--------------|
| ①～②：路線バス乗降場 | ⑧：バイク駐車場
（36台） | ⑫：路線バス乗降場 |
| ③～④：高速バス乗降場 | ★：駐輪場 | ★：駐輪場 |
| ⑤：タクシー乗降場 | ⑨：高速バス乗降場
（北426台、南440台） | ◆：バス・タクシー待機場 |
| ⑥：身障者用乗降場 | ⑩：タクシー待機場 | |
| ⑦：送迎用乗降場 | ⑪：送迎用・タクシー兼用乗降場 | |

ことでん新駅（太田～仏生山駅間）整備事業について 【施策番号 12】

1 事業概要

駅舎

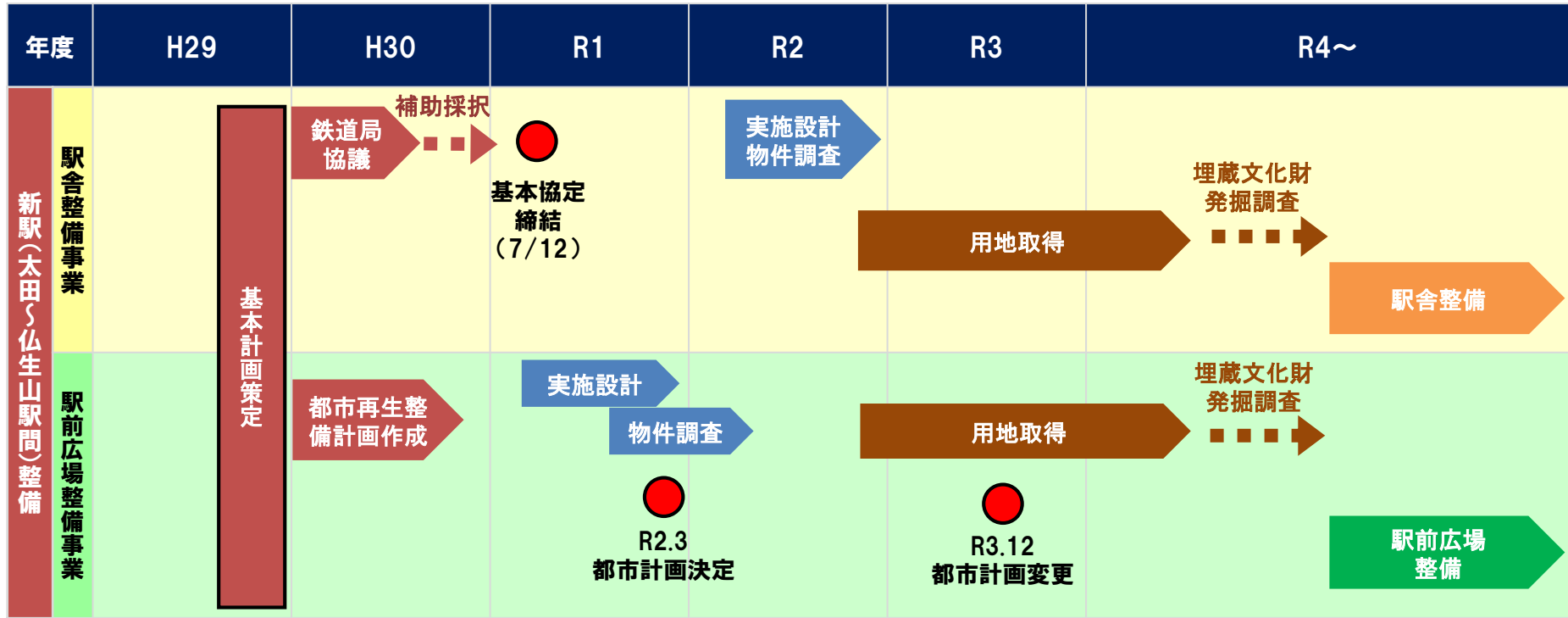
項目	内容	項目	内容
所在地	高松市多肥上町	駅管理施設	事務所・休憩室：約20㎡
駅舎形式	地上駅タイプ (相対式プラットホーム L=85m)	便所	男性トイレ 女性トイレ 多目的トイレ 合計：約30㎡
構造種別	鉄骨造		
最高高さ	約4.5m	周辺道路	県道太田上町志度線： 車道部幅員(高架)16m (側道)5m
段差解消	スロープを設置(勾配：5.0%)		

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	4台(うち身障者等用1台を確保)
駐輪場	約800台
P&R	民間活力を生かした効果的な取組を検討

ことでん新駅（太田～仏生山駅間）整備事業について 【施策番号 12】

スケジュール



事業スキーム

区分	国庫補助	負担(補助)内訳	事業主体
駅舎整備	幹線鉄道等活性化事業費補助 (地域公共交通計画事業)	国:県:市 = 各1/3負担	高松市総合都市交通推進協議会(～R3) 高松琴平電気鉄道(R4～)
駅前広場整備	R1 社会資本整備総合交付金 (都市再生整備計画事業)	補助率:45%	高松市
	R2～ 都市構造再編集中支援事業	補助率:50%	

JR四国と連携し、四国管内の橋上駅化や自由通路設置事例について、情報収集

【JR志度駅】



(特徴)

- ・橋上駅
- ・自由通路内に開札

【JR伊予西条駅】



(特徴)

- ・自由通路設置
- ・自転車利用可

【JR北伊予駅】



(特徴)

- ・自由通路設置
- ・自由通路から直接ホームへアクセス可

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

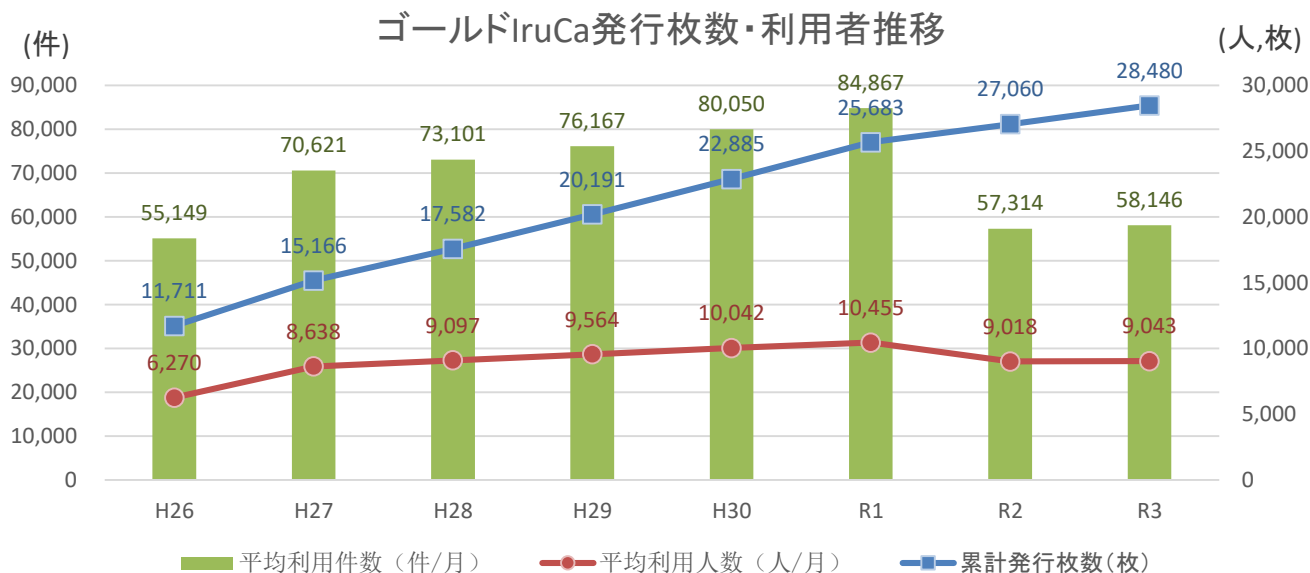
利用等実績

【販売枚数】 28,480枚 (R4.3末現在)

⇒70歳以上人口 94,827人 (R4.4.1現在)

保有率 約30%

年度	補助金(千円)
H26	42,872
H27	98,006
H28	97,169
H29	99,887
H30	107,421
R1	114,038
R2	79,097
R3	79,347



公共交通利用促進施策「電車・バスの乗継割引拡大」

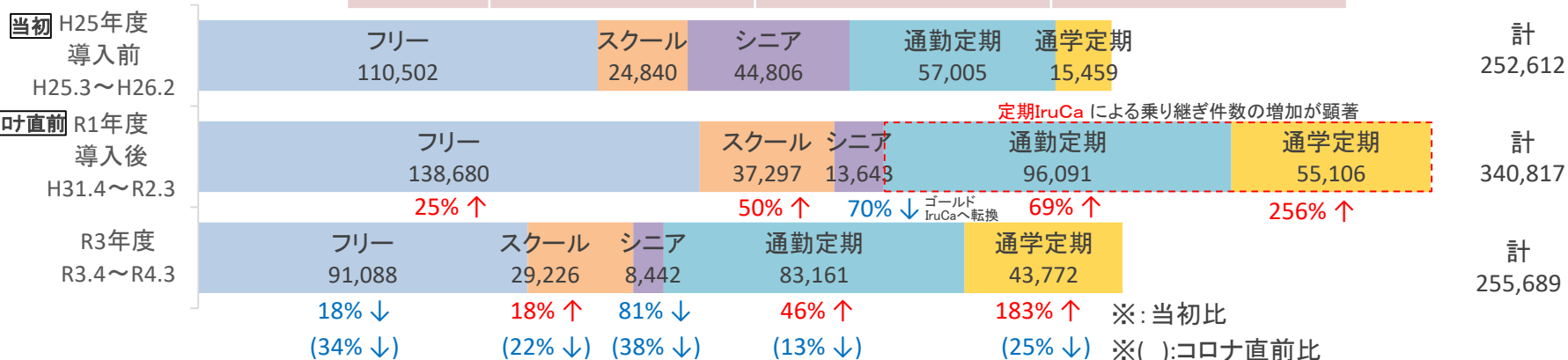
【施策番号 19】

概要 [H26. 3. 1から制度開始]
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**

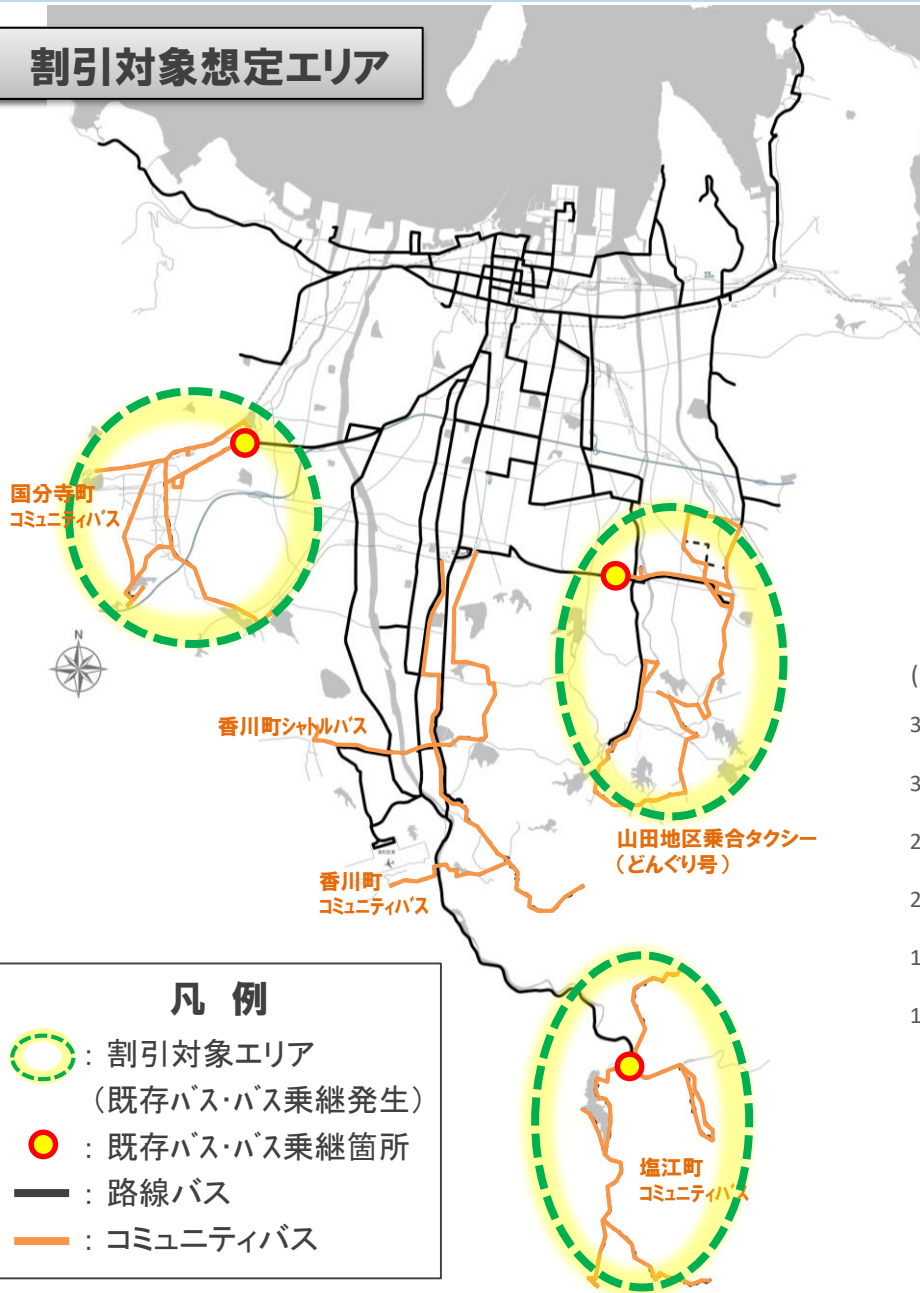
事業実施による効果 電車とバスの効率的なネットワーク形成 ➡ **公共交通の利用を促進**

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**

利用実績	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
	H30	336,139	約33%増	23,089
	R1	340,817	約35%増	22,831
	R2	228,446	約10%減	17,448
	R3	255,689	約1%増	19,519



割引対象想定エリア



凡例

- : 割引対象エリア (既存バス・バス乗継発生)
- : 既存バス・バス乗継箇所
- : 路線バス
- : コミュニティバス

割引対象路線 [R2. 12. 1から制度開始]

路線バス ⇄ コミュニティバス



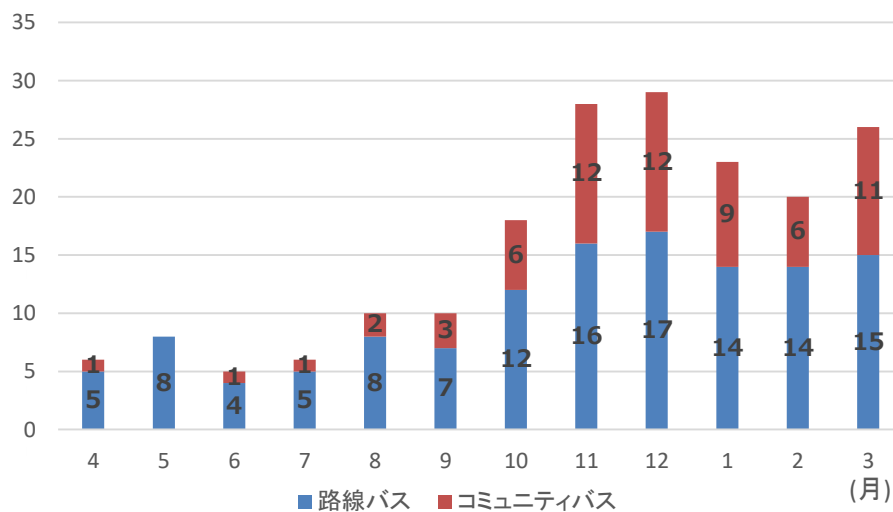
後に乗車したバスの運賃を
100円割引く

初乗り運賃
の軽減

利用等実績

189件/年

(件) バス・バス乗継割引 利用件数



新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金で実施

ソフト施策 バスロケとの連携

表示画面

バス発車案内		時刻表	10 24
3	10:24	41 黒林公園・由佐・空港行き 41 前往黒林公園・由佐・空港	1 車
6	10:28	レインボー循環バス 西廻り Rainbow (彩虹) 循环巴士 (西廻り)	1 車
2	10:30	5 高松駅・三輪前・健康ランド行き 5 前往高松駅・三輪前・健康ランド	
4	10:30	35 ことでん伏石駅・香川中央高校行き 35 前往事多町伏石駅・香川中央高校	
1	10:32	75 大学病院・ことでん高田駅行き 75 前往大学病院・事多町高田駅	
2	10:36	61 川島・フジグラン十川 (サンメッセ香川経由) 行き 61 前往川島・Fuj Grand十川 (途经Sun Messe香川)	
3	10:36	イオンモール高松行き IWEAION MALL 高松	
4	10:39	53 黒林公園・集江行き 53 前往黒林公園・集江	

- 路線バスの
- のりば
 - 発車時刻
 - 行き先
 - 遅れ情報
- を案内

ことでん伏石駅 路線バスのりば



JR高松駅 路線バスのりば



ことでん瓦町駅 路線バスのりば



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) H24.4 太田駅サンメッセ線、H30.9 仏生山川島線、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



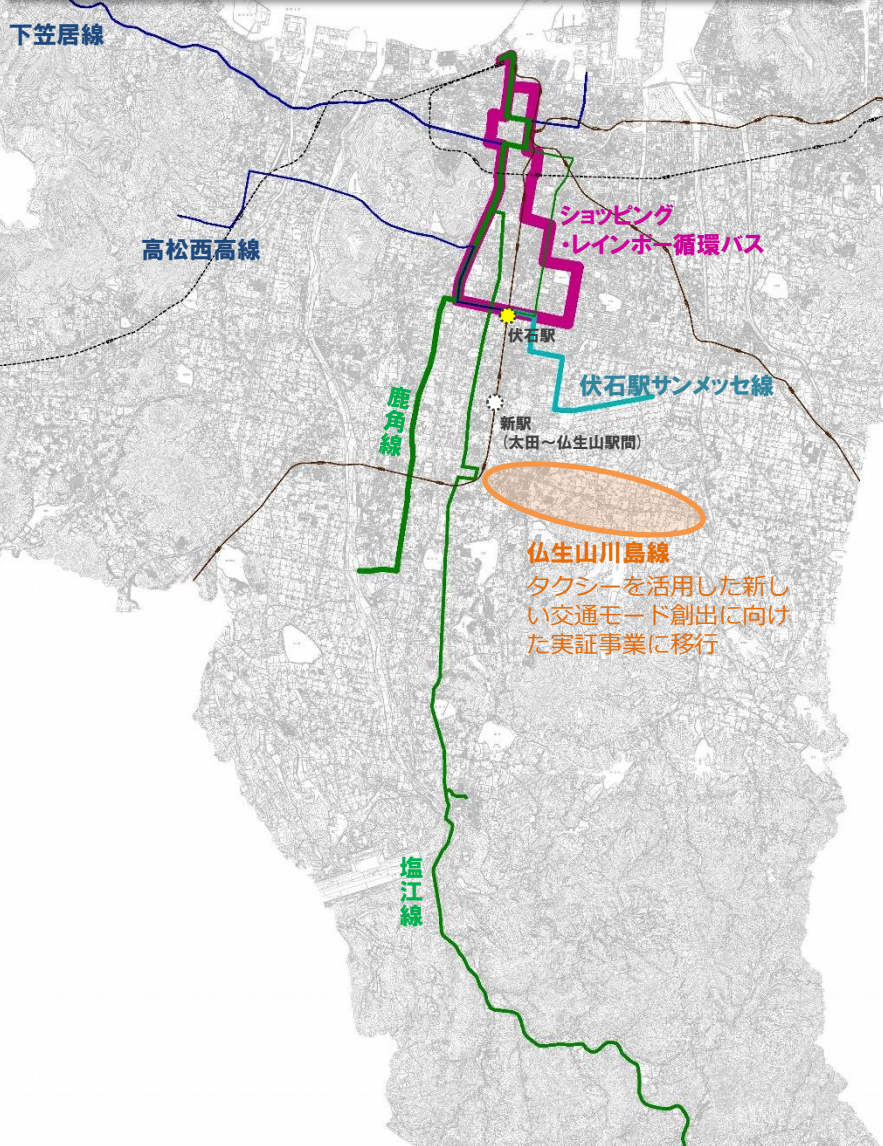
コミュニティバス



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

事業者自主運行路線及び大臣認定対象路線 再編後路線図



	R3～	R4～
塩江【塩江】(減便)		➡
下笠居【県体弓弦羽】(経路変更、減便)		➡
鹿角【香川中央高校】(経路変更、増便)		➡
鹿角【日生ニュータウン】(経路変更・伏石駅結節、減便)		➡
塩江【岩崎】(経路変更、増便)		➡
伏石駅サンメッセ線(経路変更・伏石駅結節)	➡	➡
仏生山川島線(他モードへ移行)		➡
レインボー循環バス(伏石駅結節、減便)	➡	➡
高松西高線(伏石駅結節、休日減便)		➡

R3.9.30
大臣認定

R3.11.6
伏石駅
グランドオープン

R3.11.7～【伏石駅乗り入れ】

- レインボー循環バス
- 伏石駅サンメッセ線

R4.4.1～【経路変更、減便等】

- 塩江線
 - 下笠居線
 - 鹿角線
 - 高松西高線
- 伏石駅
乗り入れ

新しい交通モード「バタクス」創出に向けた実証概要 【施策番号 20】

実証事業概要

既存ユーザーの利用を担保をしつつ、新しいサービスを提供



定時定路線型

ルート	市立みんなの病院～山田支所
ダイヤ	7:25～18:54(18便@上下9便) ※土曜・日曜・祝日および12/29～1/3は運休
運賃 (均一運賃)	大人 200円 こども・障がい者 100円 ※乗り合わせ可能
車両	特定大型車(ジャンボタクシー)

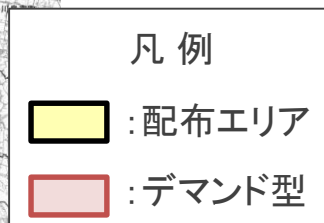
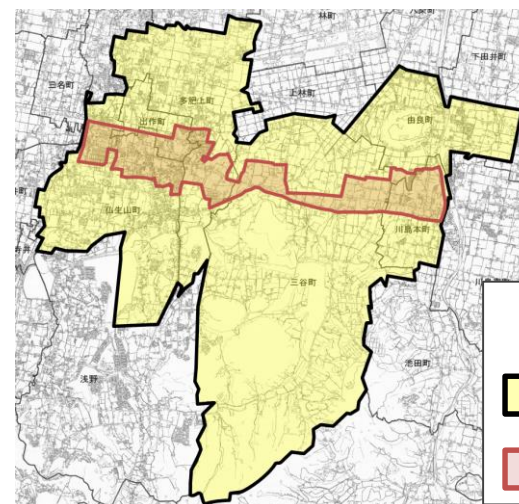
デマンド型(区域運行)

運行時間	12時～16時(前日までの予約制) ※土曜・日曜・祝日および12/29～1/3は運休
予約受付時間	12時～16時の間(前日までの予約制) ※土曜・日曜・祝日および12/29～1/3は休み
受付方法	電話予約
運賃(均一運賃)	一回 600円
車両	中型車(セダン型)

利用者の動向も伺いながら、タクシーの既存のビジネスモデルの中で運用が可能か検証

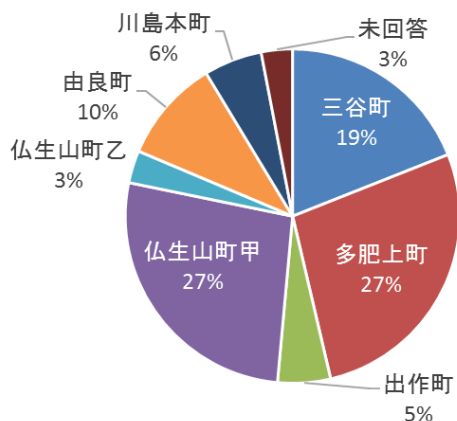
アンケート実施概要

配布先	デマンド型エリアを含む7町 約12,000戸 三谷町、多肥上町、出作町、仏生山町甲・乙、由良町、川島本町
配布時期	R4.1下旬 実証広報資料配布 R4.2下旬 アンケート配布
回収率	14.2%



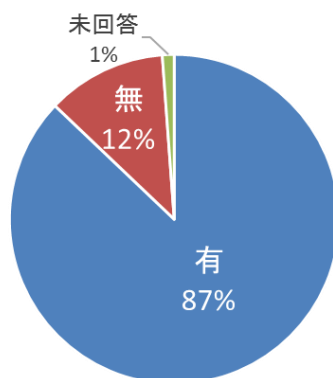
居住地

全ての配布先から回答が有る



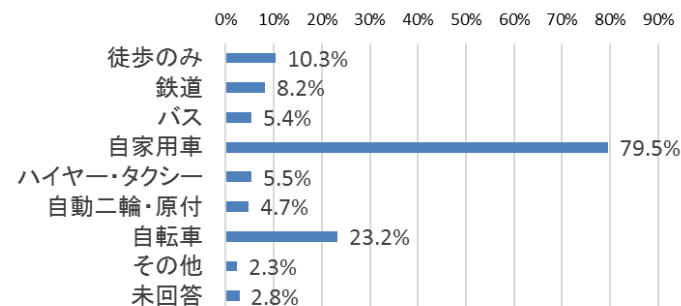
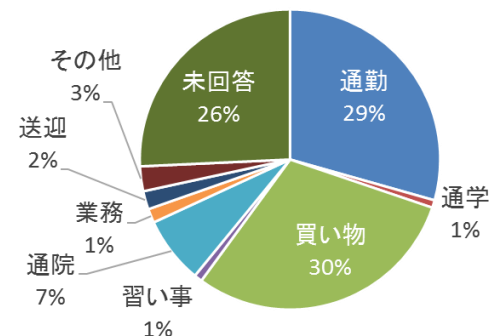
運転免許の有無

約9割が運転免許を保持



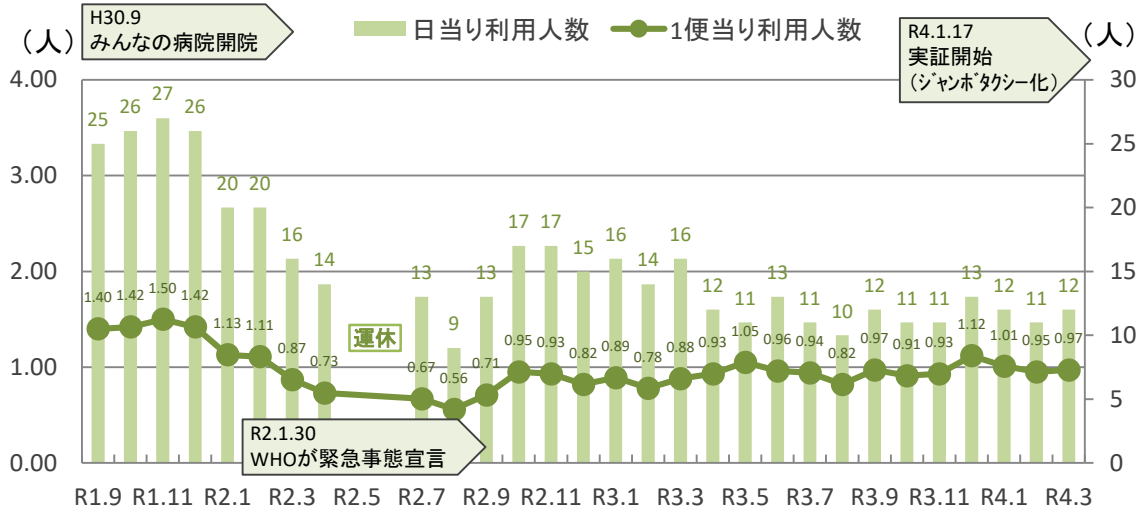
主な移動目的と移動手段

通勤・買い物・病院が主な移動目的であり、自家用車で移動している



定時定路線型

定時定路線型 利用者数

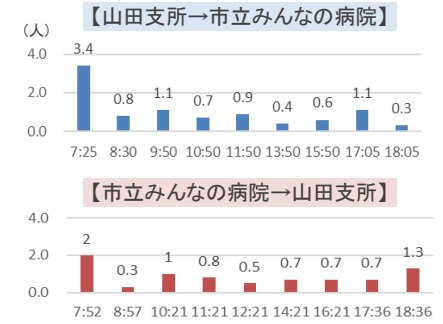


実証前と利用の傾向は変わっていない



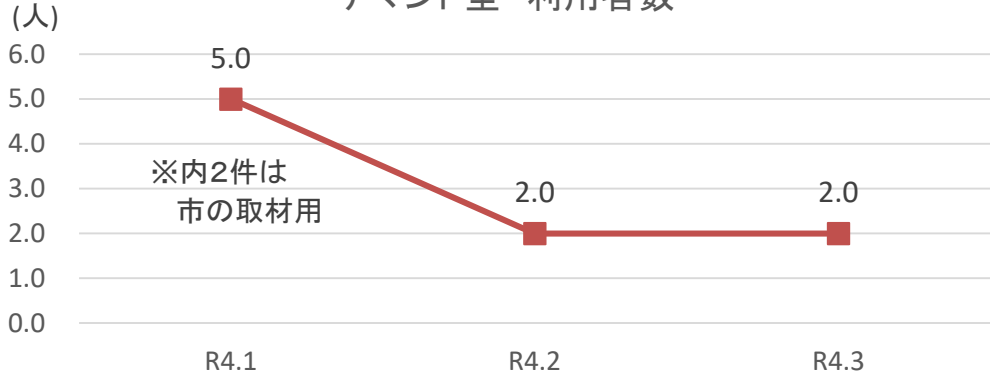
既存利用者は離れていない

1便当り1日平均利用者数(R3.4~R4.3)



デマンド型(区域運行)

デマンド型 利用者数



既存のバスでも、ユーザーの少ない時間帯



サービス水準を上げてデマンド型にしても、需要に変化がない

ライフスタイルの変更
に対する抵抗は顕著

	実証により見えてきたもの	課題
事業者視点	<ul style="list-style-type: none"> ● 電脳交通のシステムを活用 ● 実証事業のためだけに車両を割いておらず、現行のリソースの範囲内で車両を回している <ul style="list-style-type: none"> ➢ 既存タクシー事業と同一の車両運用が可能 	ビジネスモデルの構築 (オペレーションのシェア)
利用者視点	<ul style="list-style-type: none"> ● 定時定路線とデマンド型を併用することにより、既存のユーザビリティは担保 ● デマンド型の利用は少ない <ul style="list-style-type: none"> ➢ 定時定路線型との客の取り合いか？ ● デマンド型の運行エリア拡大や運賃値下げの要望 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 既存のタクシー事業の顧客を奪うことになる ➢ 行政がそのダメージを負担すると、コストが増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 定時定路線型とデマンド型の運賃バランス ● 利用者の認知度
行政視点	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両運用の実証として運行形態が2種類あることによりコスト増 	コストの削減

既存のタクシー事業と協調し、持続性の向上を目指した
定時定路線型とデマンド型の統合モデルの提案が必要

計画策定の背景

- 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律
- 高松市自転車等の適正な利用に関する条例
- 自転車等の駐車対策に関する総合計画
- 中長期的に取り組むべき駐車対策を計画的に実施
- 自転車等駐車対策協議会の意見を踏まえ施策を推進

自動車依存のライフスタイルから公共交通と自転車を活用した交通手段への転換を推進するべく、駐輪場整備や放置自転車対策等に取り組んできた。

計画策定の背景

第1期 総合計画

計画期間 平成11年度～平成23年度

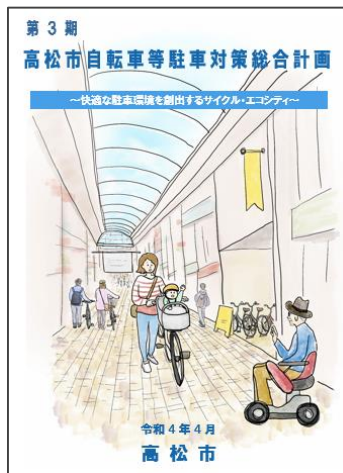
- 駐輪場整備目標量の設定・附置義務の強化
- 正しい駐輪法啓発活動・サイクル&バスライド

第2期 総合計画

計画期間 平成24年度～令和3年度

自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、第3期計画を策定

第3期 自転車等駐車対策総合計画(R4.4策定)



【期間】

令和4年度～令和13年度

【区域】

市街地中心部・鉄道駅周辺

ポイントの整理

- ①自転車の価値観が見直され需要の高まり
- ②放置・違法駐輪は継続した課題
- ③コロナにより、自転車利用は増の見通し
- ④禁止区域の違法駐輪
- ⑤駐車ルール・マナーの利用者意識
- ⑥駐輪場の利用減少
- ⑦市営駐輪場のサービスと利用ニーズの乖離
- ⑧自転車の総量抑制施策

視点

利用者増加

マナー・
既存施設

自転車総量

対策方針

自転車の総量が増えたことによる

駐輪場の最適化

利用者のマナー向上及び
既存ストックの有効活用による

放置自転車対策

公共交通との連携及び次世代
パーソナルモビリティとの融合による

まちづくりの視点

駐輪場を増やす取組から
既存ストックを有効に活用しながら、
官民が連携できる自転車等駐車対策へ

地域特性

日常の交通手段として自転車利用が盛んなまち

- 平坦な地形
- 温暖少雨な気候

社会問題

路上放置による通行障害

- 歩行者通行の妨げ
- 歩行者と自転車とが錯綜し危険

都市景観の阻害

- 路上や、駐輪禁止区域隣接道路に放置自転車

解決方法

放置自転車を活用したシェアリング

- 中心部における自転車総量のコントロール
- 撤去した放置自転車の有効活用



中心部における放置自転車を減らすための対策
H13.5～ レンタサイクル事業開始

レンタサイクルの、管理システム及び機器の更新が必要な時期

他モードとのデータ連携を図るとともに、
 管理運営の効率化による支出の改善が可能なシステムを構築

R2、3年度事業

高松市レンタサイクルシステム等更新業務

	旧システム	新システム
利用申込方法	書面による 対面登録	スマートフォンでの登録 ● 多言語化にも対応
決済方法	● 現金 ● キャッシュレス(lruCa)	キャッシュレス化 ● 登録した決済方法によるモバイル決済
管理方法	専用サーバによる管理	データセンターによるクラウド管理 ● 庁内管理サーバ・専用PC不要 ● リアルタイムな台数情報の発信

レンタサイクルポート

登録・利用

広報高松 2022.3月号に掲載

HELLO CYCLINGアプリ



アプリを事前にダウンロードし、会員登録

▼ 一時利用・定期利用

- ① JR高松駅前広場地下ポート
- ② ことடன்瓦町地下ポート
- ③ ことடன்栗林公園駅前ポート

▼ 一時利用

- ④ 高松市役所ポート
- ⑤ JR栗林駅前ポート
- ⑥ ことடன்片原町駅前ポート
- ⑦ 丸亀町ポート

● 一時利用

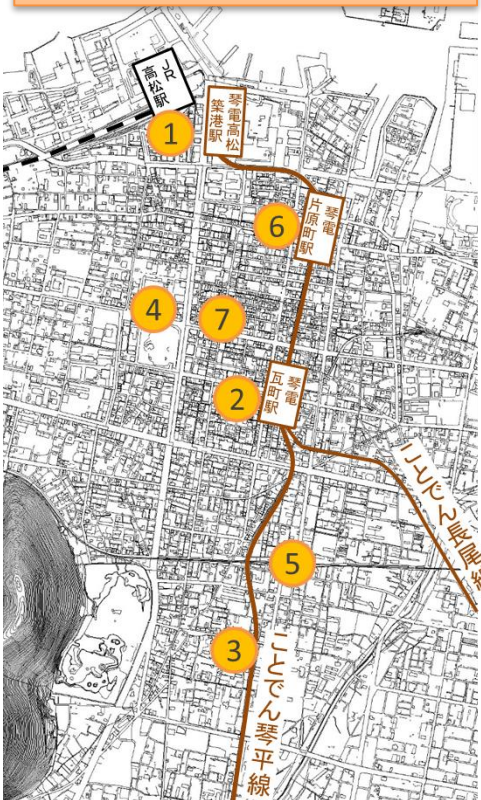
① レンタサイクルに貼られているQRコードをアプリで読み取ります。

② 4桁数字がスマホに通知されるので、自転車に入力してください。

③ スマートロック(鍵)が開錠されます。
※定期利用の場合は、スマートロックではなく通常鍵を使い、ご自身で管理。



まちながでのちょっとしたお出かけにぜひご利用ください。



	一時利用	定期利用
貸出・返却可能ポート	7ポート (どこでも可能)	高松駅地下／瓦町地下／栗林公園駅前 (3ポート間のみ)
利用料金	200円(24時間以内1回)	1,800円／月(自動更新)
決済方法	キャリア決済、クレジットカード、PayPay など	クレジットカード

位置図



H21.2	自転車道設置社会実験 (県庁前通り~幸町交差点:0.5km、3週間実施)
H23.1~H24.3	1期区間整備工事 (県庁前通り~昭和町交差点(盲学校・市立中央図書館前):1.0km)
H24.4.8	1期区間 開通
H24~H30	交通状況変化見極めのためモニタリング期間
H31.2~R4.2	2期区間整備工事 (昭和町交差点~県道33号高松善通寺線:0.8km)
R4.3.14	2期区間 開通(事業化区間 全線供用開始)