

令和5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4年度取組結果及び令和5年度予定事業
(参考資料)

令和5年6月6日(火)

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。



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え、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。

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、

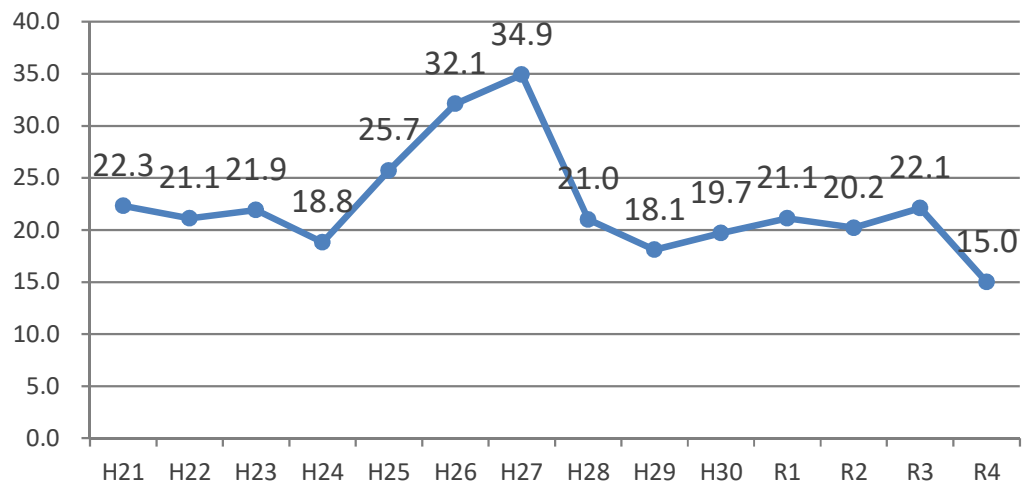
需要に合わせた供給の最適化を行う

公共交通に関する指標

① 市民満足度

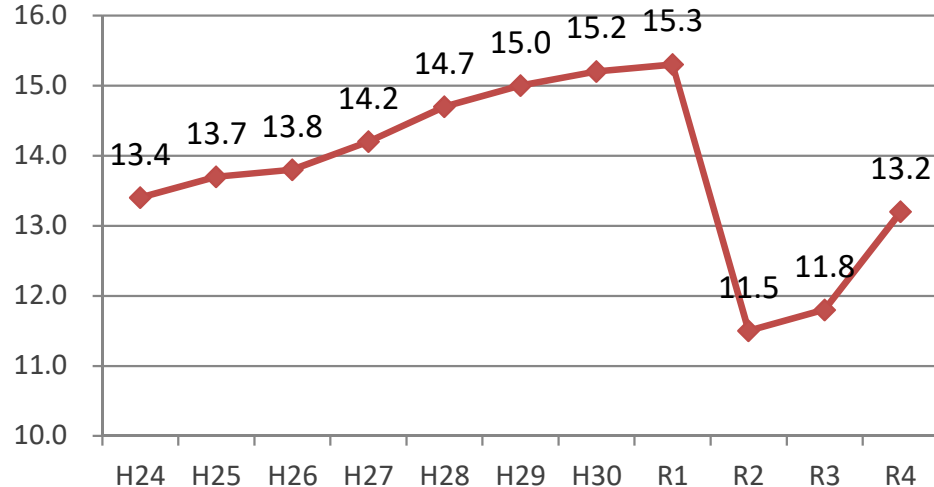
(各年度の市民満足度調査結果)

(%) 公共交通の利便性の向上 (満足・やや満足)



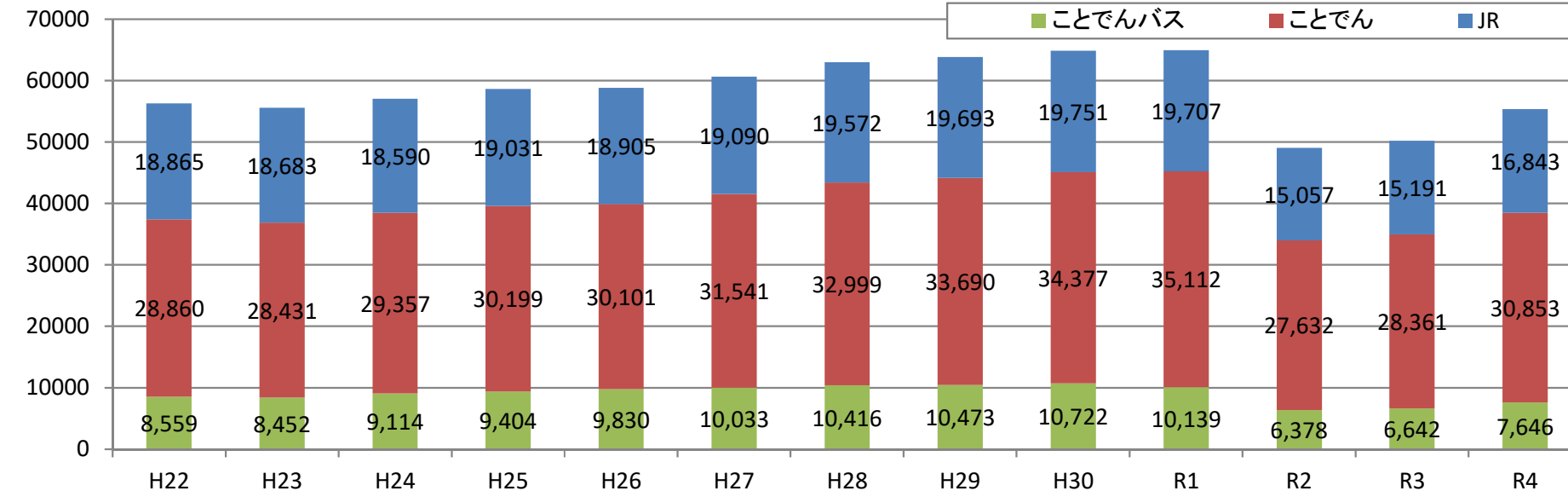
③ 公共交通利用率

(%) (利用率=公共交通利用者/高松市の人口「市統計」)



② 利用者数

(人) 市内公共交通利用者(利用者=1日の乗降者数/2)



路線図

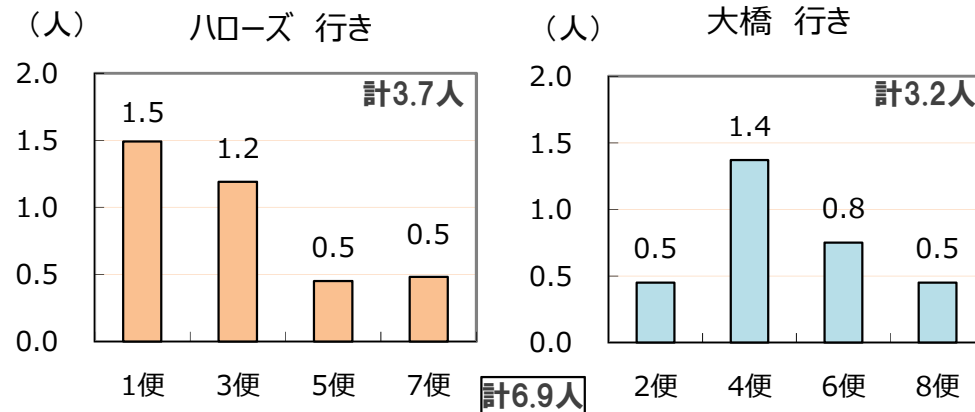


運行車両



ルート	大橋～ハローズ
ダイヤ	9:00～14:38(8便@上下各4便) ※土曜・日曜・祝日および12/29～1/3は運休
運賃	大人 200円 こども・障がい者 100円
運行車両	中型車(セダン型)

1便当り利用者数(R4.12～R5.3)



- マルナカ仏生山店、ハローズへの利用が半数以上を占めている
- 継続基準となる収支率20%の達成には、1日当り12人以上の利用者が必要

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。



○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。

○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。



○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。

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%)		

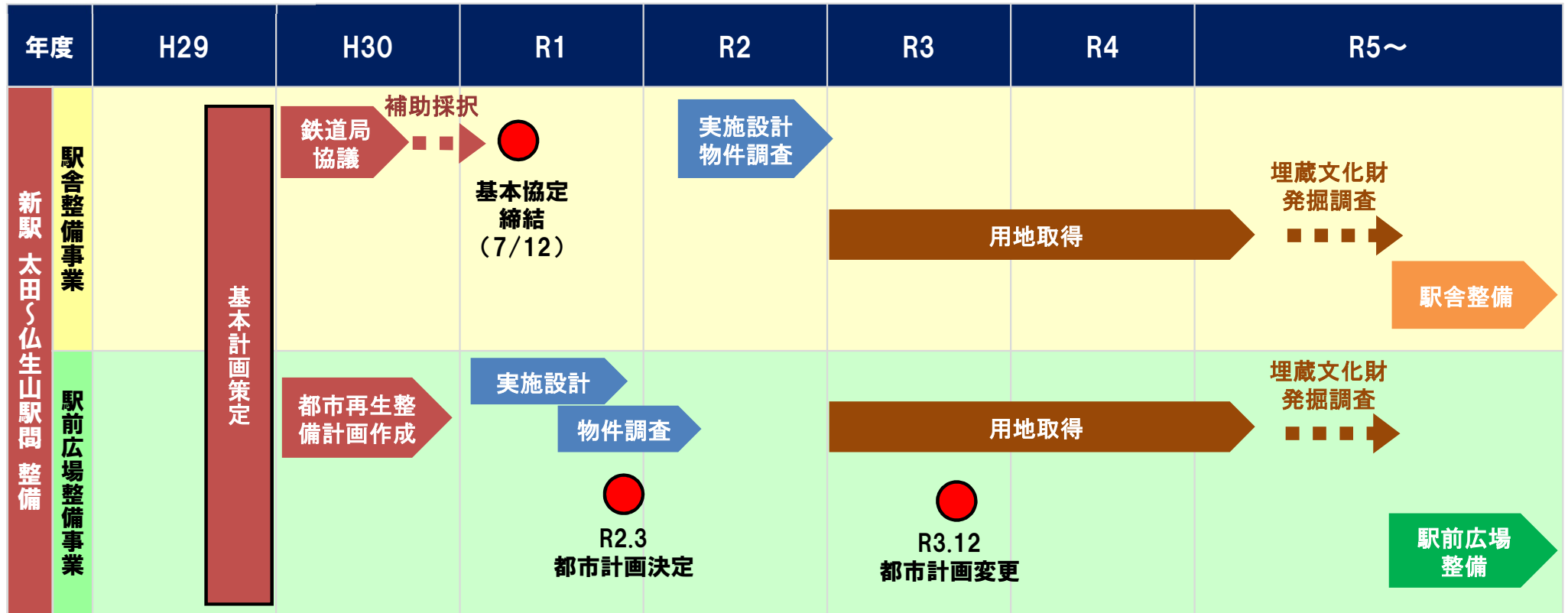
駅前広場

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

【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)	高松市
	R2～	都市構造再編集中支援事業	

公共交通利用促進施策「高齢者に対する公共交通利用支援」【施策番号 17】

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

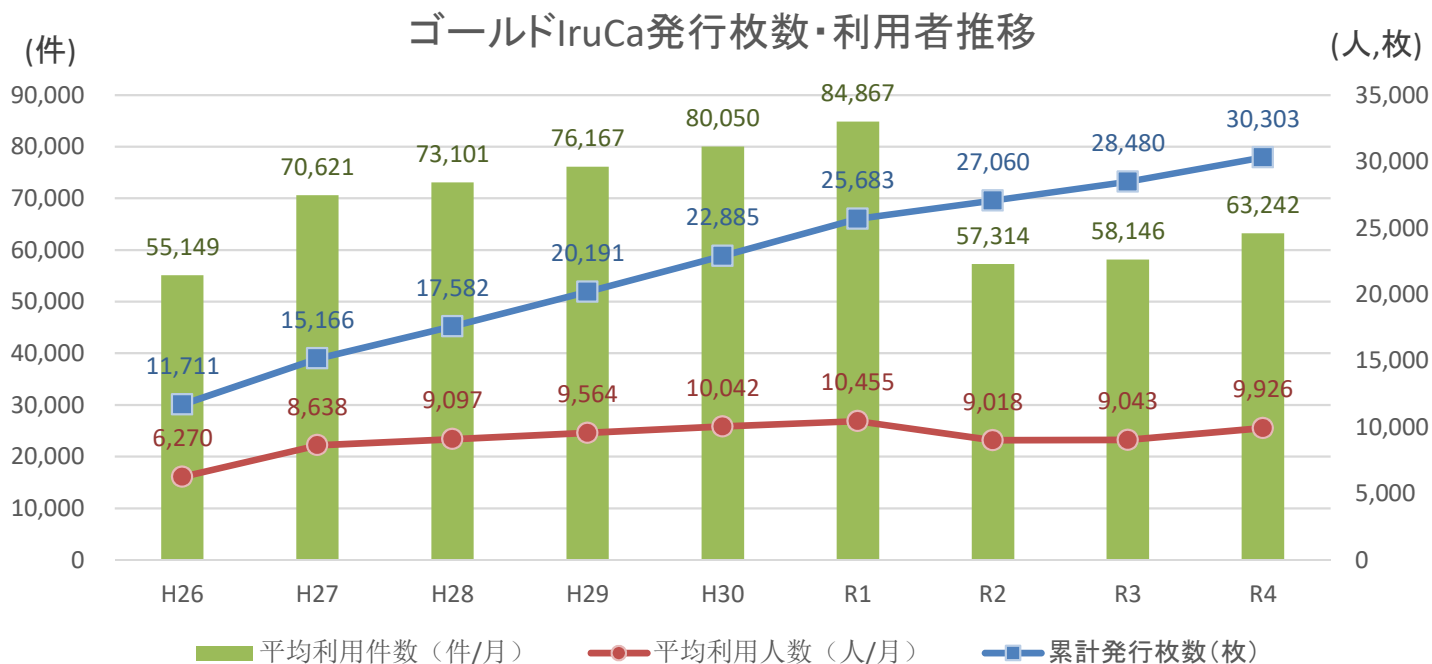
利用等実績

【販売枚数】 30, 303枚 (R5.3末現在)

⇒70歳以上人口 95, 467人 (R5.4.1現在)

保有率 約31. 7%

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
R4	86, 444



IruCaで電車やバスに乗り、同日中にIruCa加盟店で300円以上お買い物をする
と、100ポイント（100円）を付与

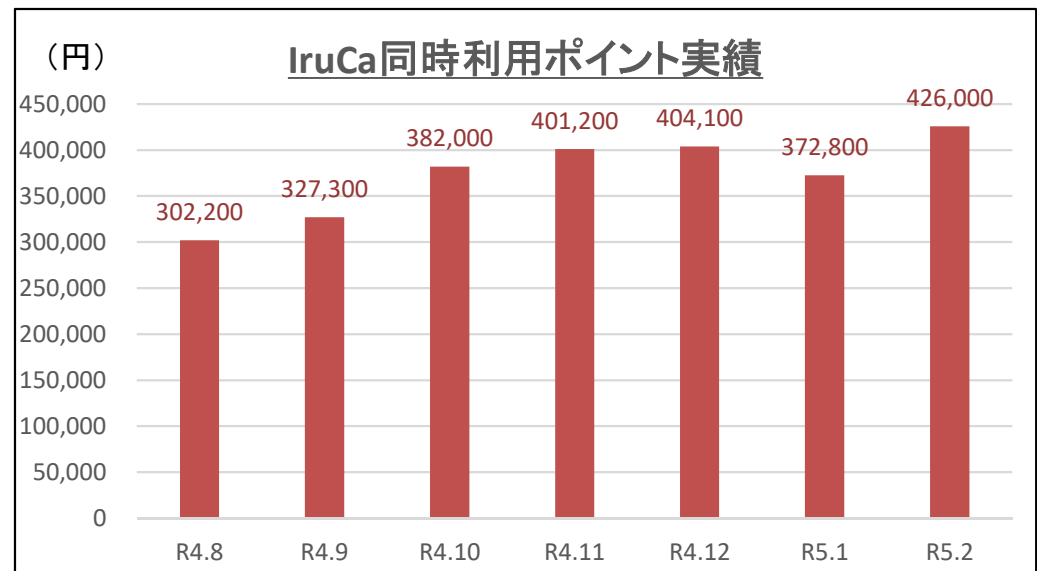
IruCaを使って、同日中に
「電車やバスに乗り + IruCaで300円以上のお買い物」をすると…



どちらでもポイントが付く!



商業施設サインージ・瓦町駅コンコース広告
※ その他、中吊り広告、ビラ配布等も実施



累計: 26,156件の処理、2,615,600円分のポイント付与

実施期間	R4.8.1～R5.2.28
対象施設	高松市中心部の約80施設 (1日に1施設1回限り)
対象カード	IruCa全種類 (IruCa定期券を含む)

限定デザインのIruCaカード3,000円相当分（利用金額2,500円分、預かり金500円分）を2,000円で販売



第1弾

完売!

発売日 R4.8.6~
販売枚数 2,000枚
販売場所 瓦町駅



第2弾

完売!

発売日 R4.11.3~
販売枚数 2,000枚
販売場所 瓦町FLAG屋上
ふらっと仏生山



電車内中吊り広告
瓦町駅コンコース広告



第3弾

完売!

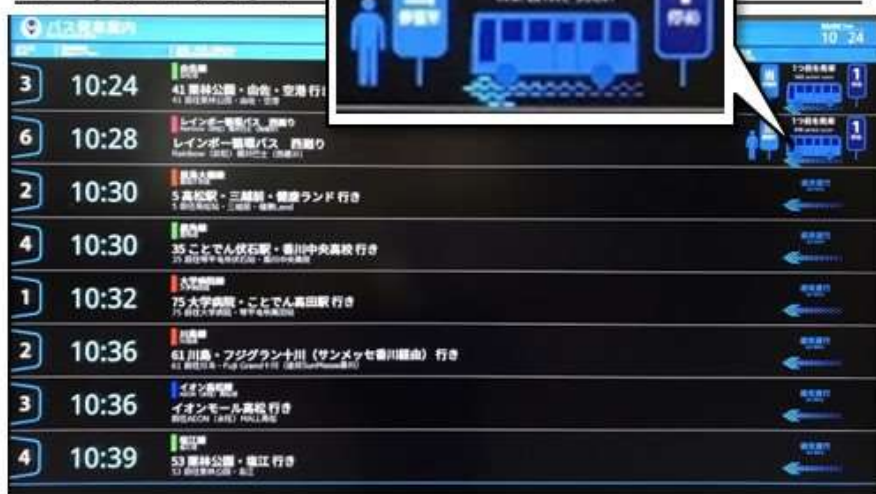
発売日 R5.1.15~
販売枚数 1,000枚
販売場所 瓦町駅



新聞広告(折込、ラテ欄)

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

表示画面



バス番号	時刻	目的地
3	10:24	41 厚木公園・倉倉・空海行
6	10:28	レインボー循環バス 西回り
2	10:30	5 高松駅・三好線・徳島ランド行き
4	10:30	35 ことでん伏石駅・香川中央高校行き
1	10:32	75 大学病院・ことでん高田駅行き
2	10:36	63 川島・フジグラン十川(サンステッセ豊川橋由)行き
3	10:36	イオンモール高松行き
4	10:39	53 厚木公園・徳江行き



路線バスの

- のりば
- 発車時刻
- 行き先
- 遅れ情報

を案内

《サイネージ設置場所》

- 【R3】ことでん伏石駅
- 【R3】ことでん瓦町駅
- 【R3】JR高松駅（駅舎外）
- 【R4】高松市役所
- 【R4】JR高松駅（駅舎内）

○ 市役所本庁舎正面玄関部【新設】



バス停『五番町』（市役所東側）、
『高松市役所』（市役所南側）
の運行情報を掲載

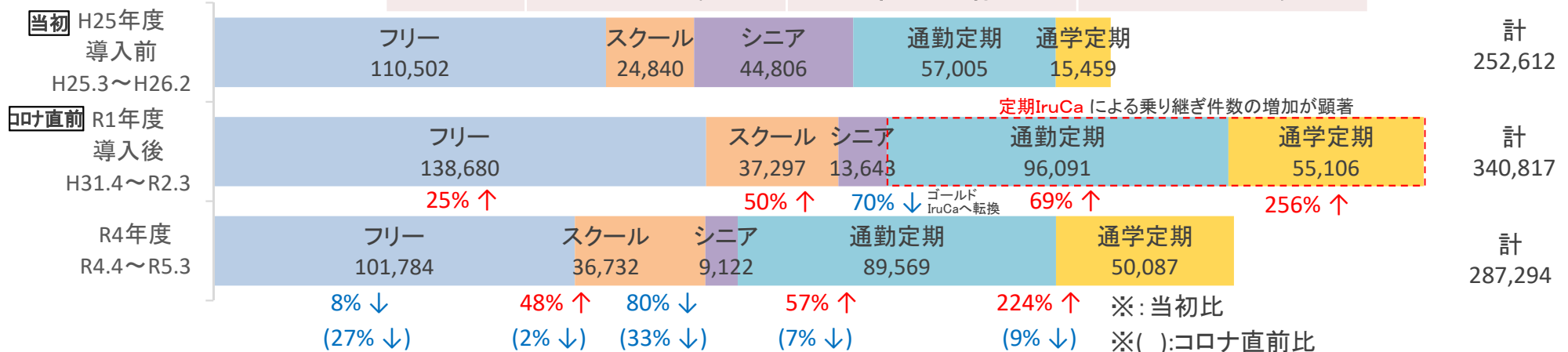
○ JR高松駅構内(コンコース横)【システム改修】



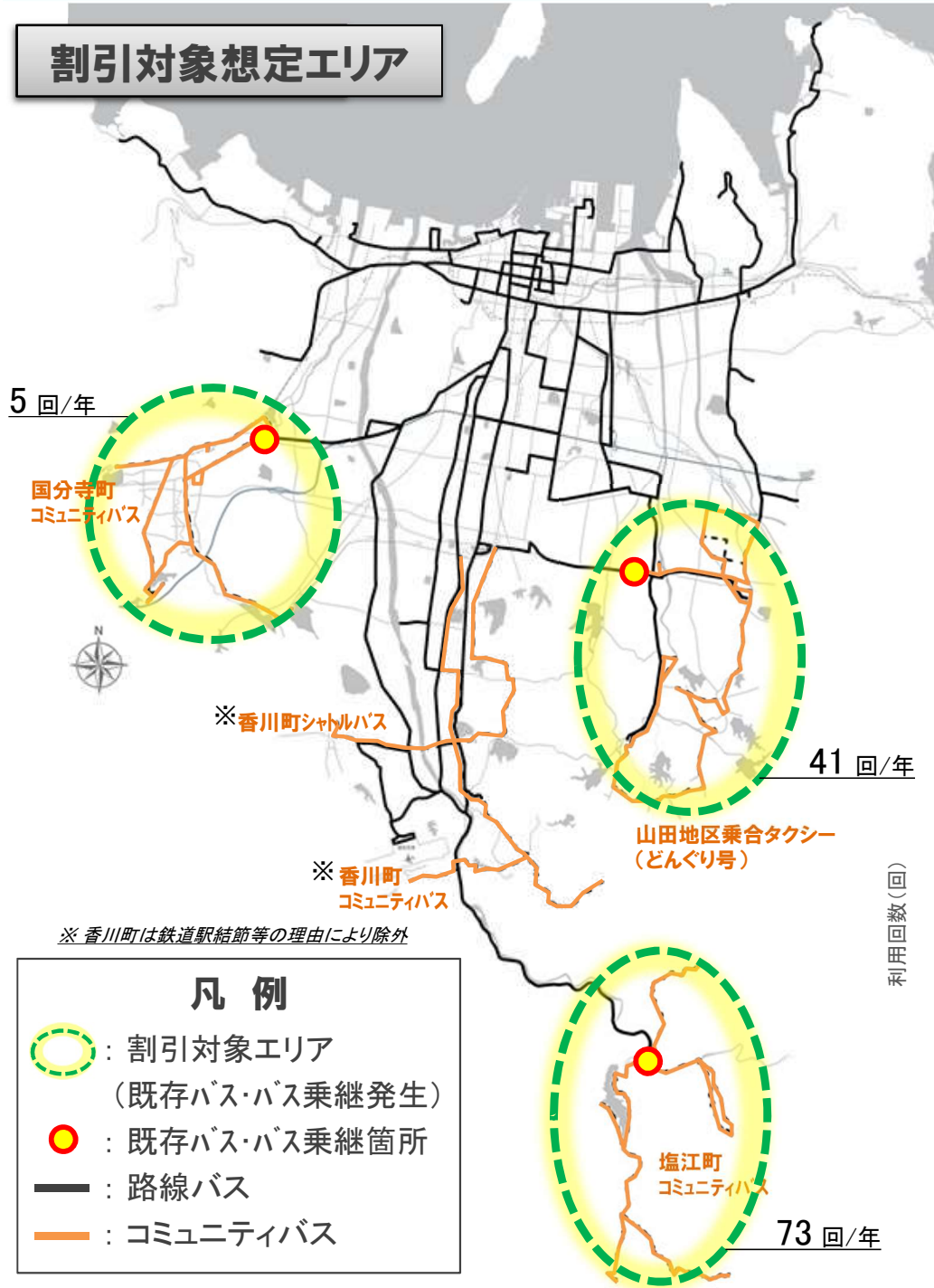
公共交通利用促進施策「電車・バス乗継割引拡大事業」【施策番号 19】

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
	R4	287,294	約14%増	21,689



割引対象想定エリア



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

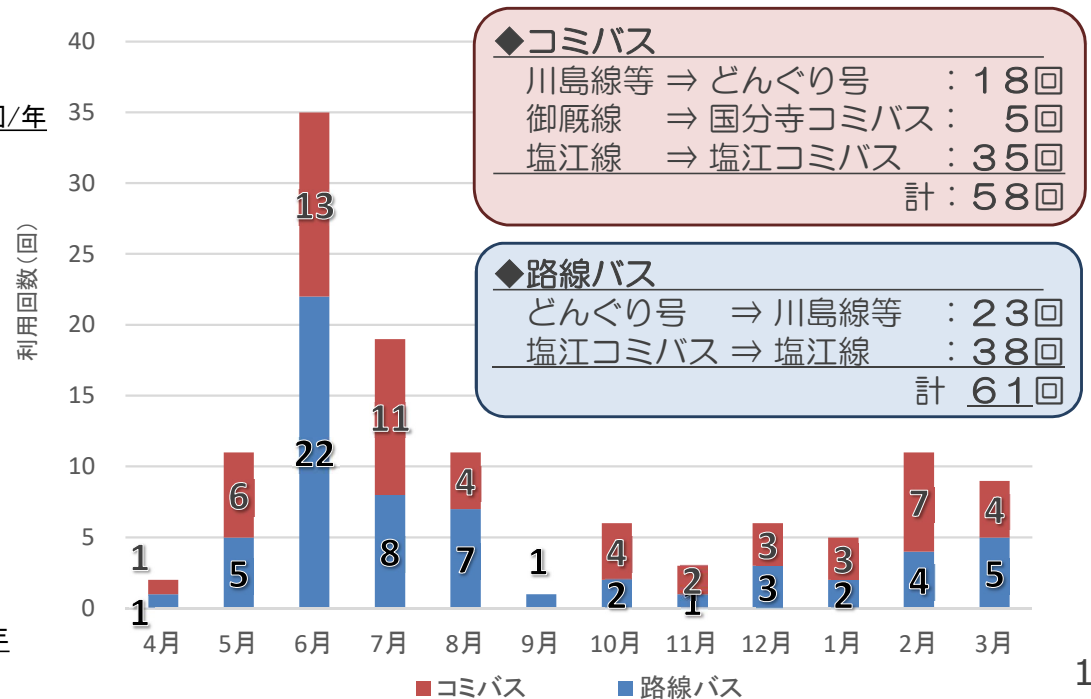
100円割り引く

初乗り運賃
の軽減

利用等実績

119件/年 [R2 : 27件
R3 : 189件]

バス・バス乗継 路線バス利用回数 R4年度月別推移



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



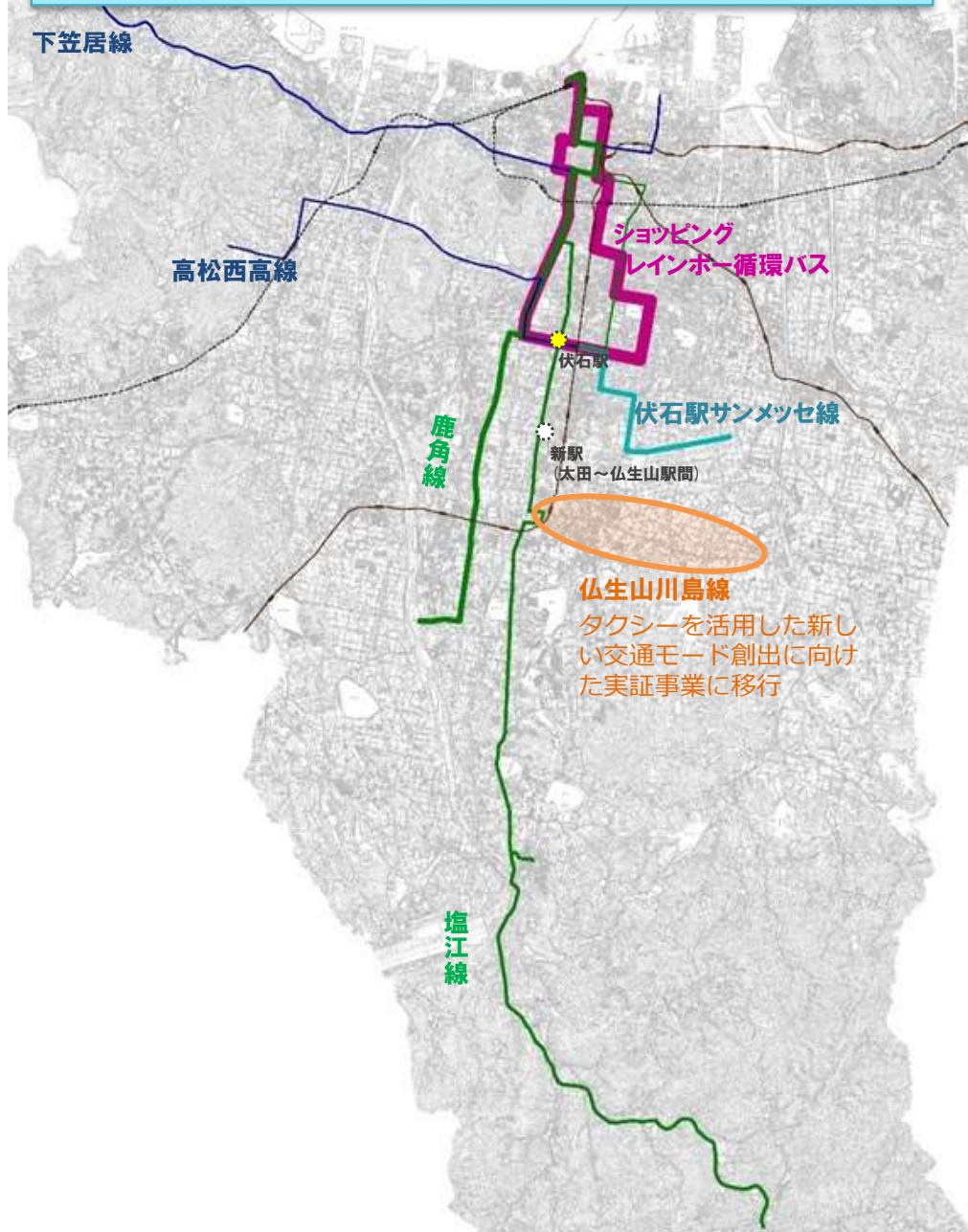
コミュニティバス



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 (減便11⇒5,4、経路短縮)
- 高松西高線 (土曜減便6⇒0)

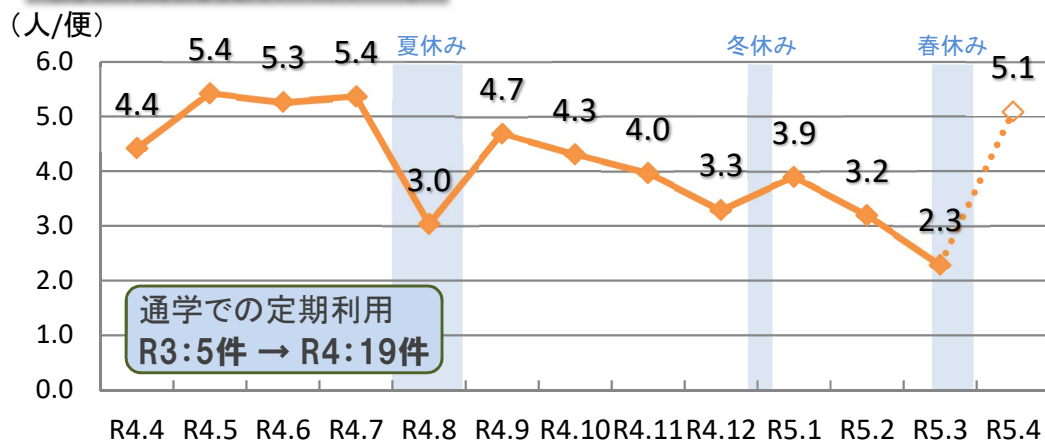
伏石駅
乗り入れ

伏石駅に接続するバス路線【R4.4.1～再編】

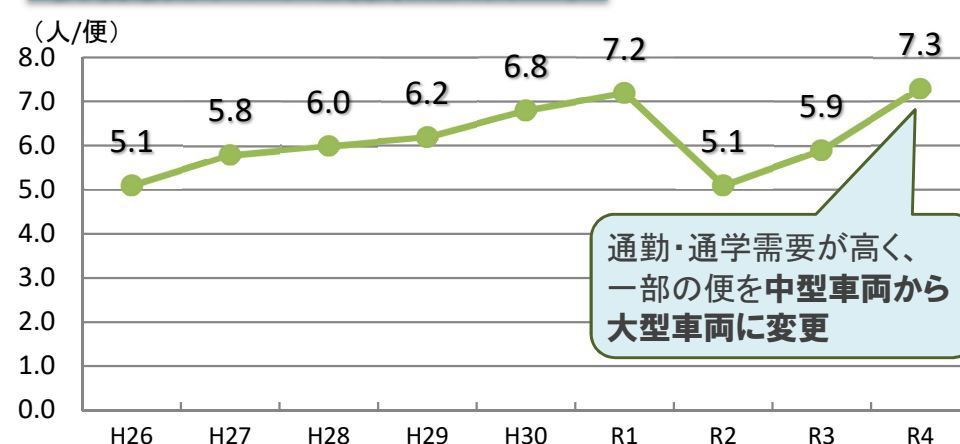
【施策番号 20】



高松西高線(R4.4～)

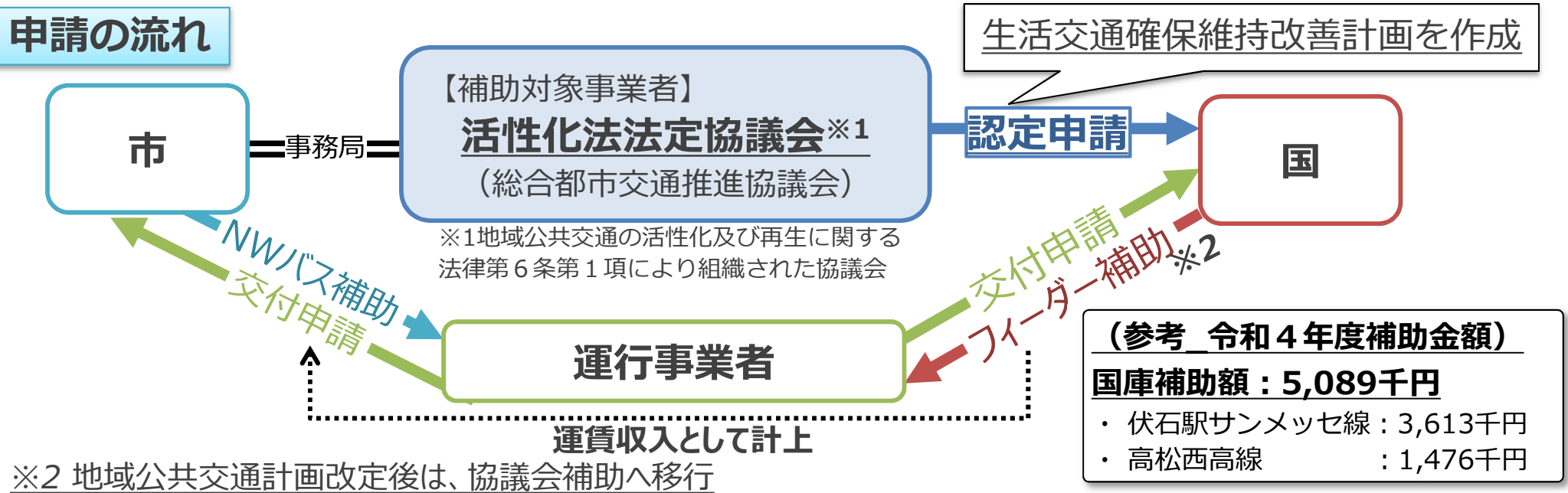


伏石駅サンメッセ線(H24.4～)



◀ 地域間幹線系統(鹿角線)に接続するフィーダー系統として、国庫補助申請(R3～) ▶

申請の流れ



R5年度スケジュール

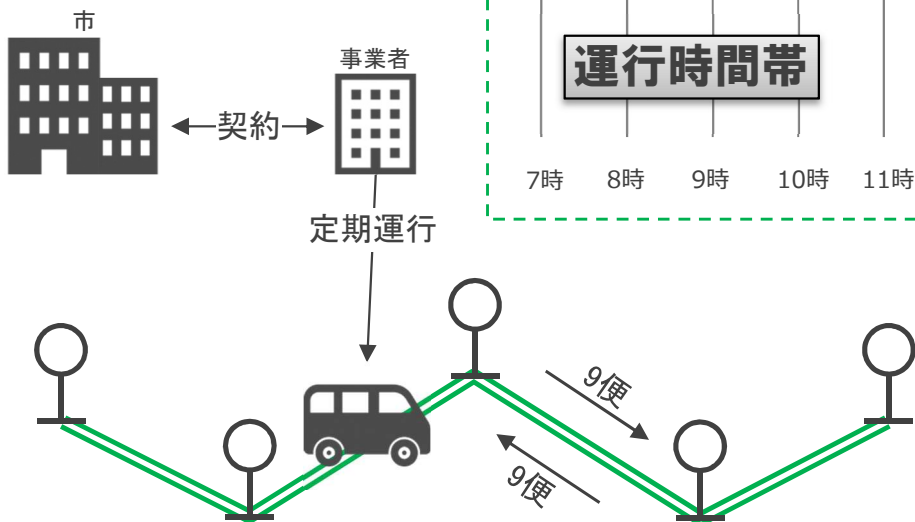
【R3.9.30 利便増進実施計画大臣認定】

年度	R5			R6			R7~			
月	4	~	9	10	~	3	4	~	3	4~
協議会	●R6計画提出 ↓ ~6/30									
事業者							●交付申請 ↓ ~11/30		(R7NWバスの 運賃収入として計上)	
国	↑ ~9/30 ●R6計画認定			令和6年度補助対象期間 (R5.10.1~R6.9.30)			↑ ●補助上限額通達		↑ ~3/31 ●交付決定	

※R5フィーダー補助事業については、R4.6.15に認定申請し、補助対象期間がR4.10.1~R5.9.30となっている。

定時定路線型

決まったルート、ダイヤにより
平日は毎日運行。



- ルート、停留所、ダイヤ固定
- 200円定額運賃
- 乗合せ可能(8人まで)
- 平日 18便
- ジャンボタクシー

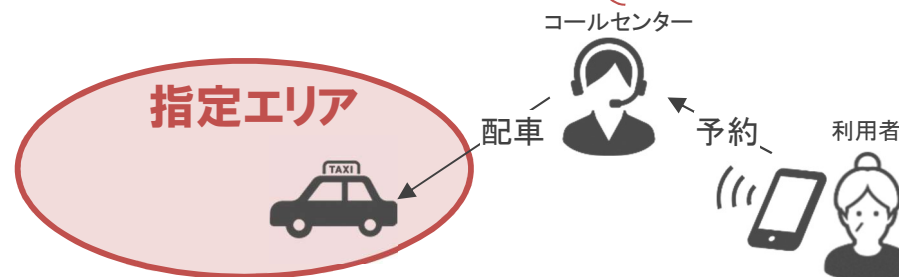
運行経費(18便分の運行経費×運行日数)から
運賃を控除した額を、市2/3、事業者1/3で負担



R4.1.17
~R5.1.15

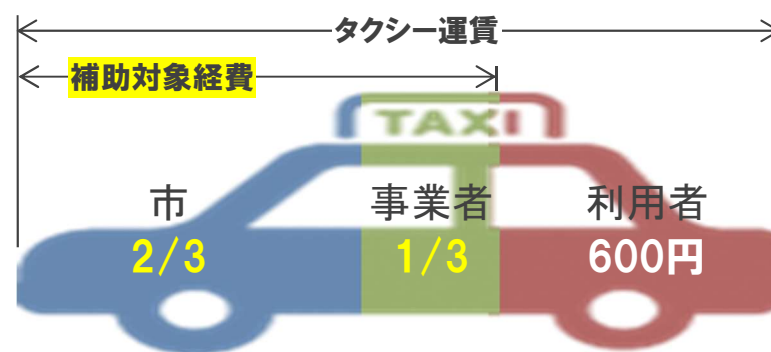
デマンド型 (区域運行)

時間・エリア限定での
ドアtoドア運行。前日までの
電話予約により配車。



- 12時~16時限定、エリア限定
- 600円定額運賃
- 同一目的地・時間帯であれば乗合せ可能(4人まで)
- 事前予約制
- セダン型

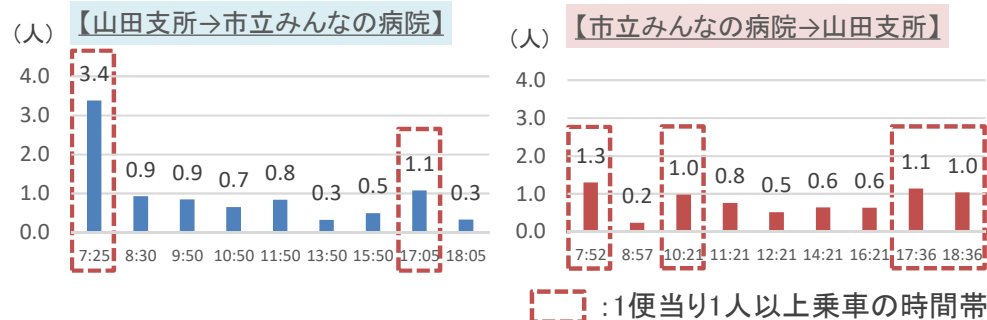
運行距離に応じたタクシー運賃から、運賃を控除
した額を市2/3、事業者1/3で、**運行した分だけ負担**



需要視点 ➤ 利用者数

- 定時定路線は、車両を小型化しても需要に変化がなく、既存利用者は離れていないが**1便当り1人以下の状況**
- サービス水準を上げて**需要に変化がなく**、ライフスタイルの変更に対する抵抗は顕著

1便当りの1日平均利用者数【R4.1～R4.9】



供給視点 ➤ コスト

- 2種類の運行形態を比較しつつ実証しており、**市の負担が大きい**
- 利用状況から、**ジャンボタクシーはサービス過多**



ジャンボタクシー(最大8人)



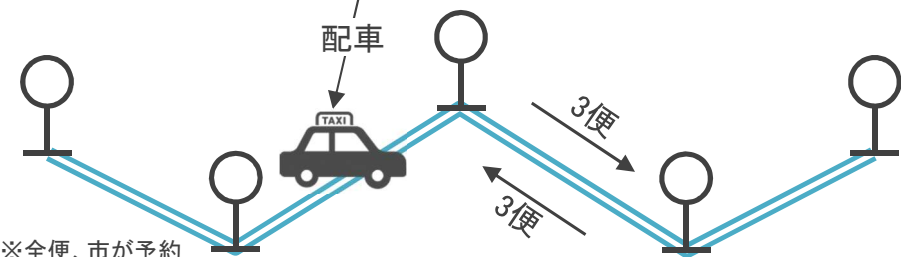
セダン型(最大4人)

方向性

- 車両を中型車(セダン型)に統一
- 2種類で運用している運行形態の統合
- 現状の需要に合わせた供給

デマンド型 (路線予約定期運行)

決まったルート、ダイヤで運行。
前日までの電話予約により配車。

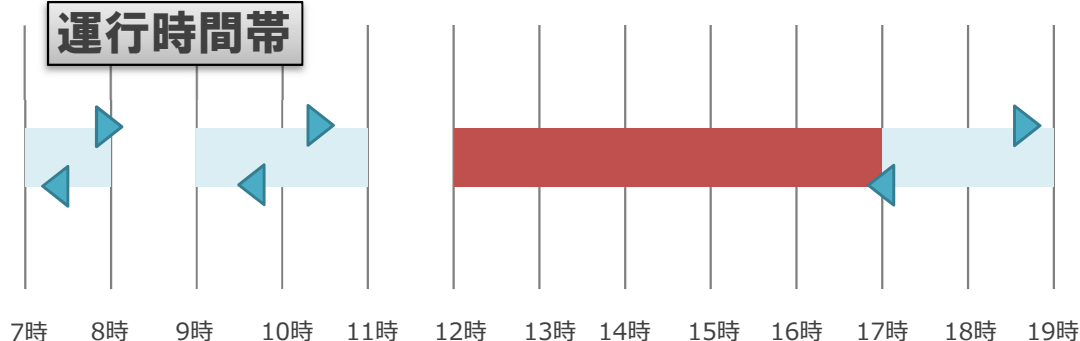


- ルート、停留所、ダイヤ固定
- 200円定額運賃
- 乗合せ可能(4人まで)
- 平日 6便
- セダン型

路線の起終点間の距離分のタクシー運賃から、運賃を控除した額を、**市が全額、運行した分だけ負担**



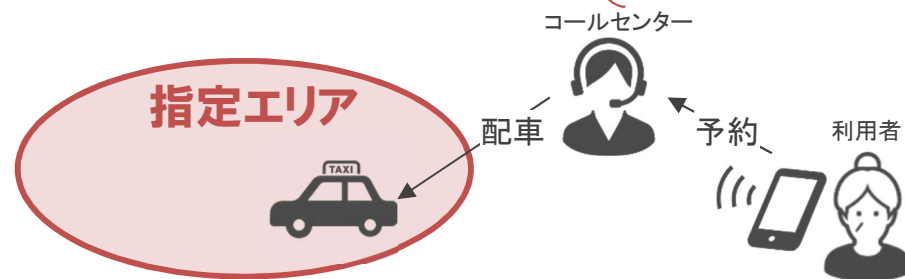
運行時間帯



R5.1.16~
(一部変更)

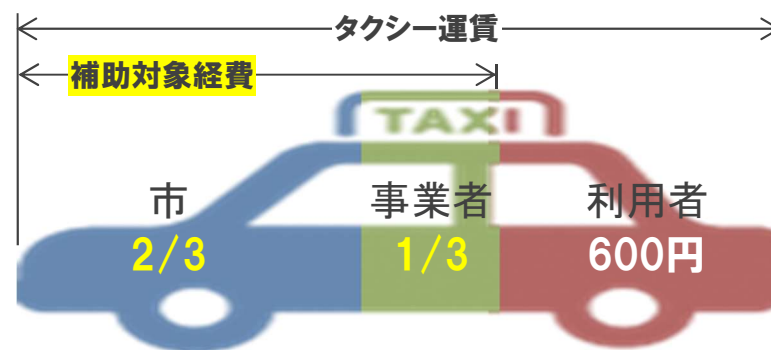
デマンド型 (区域運行)

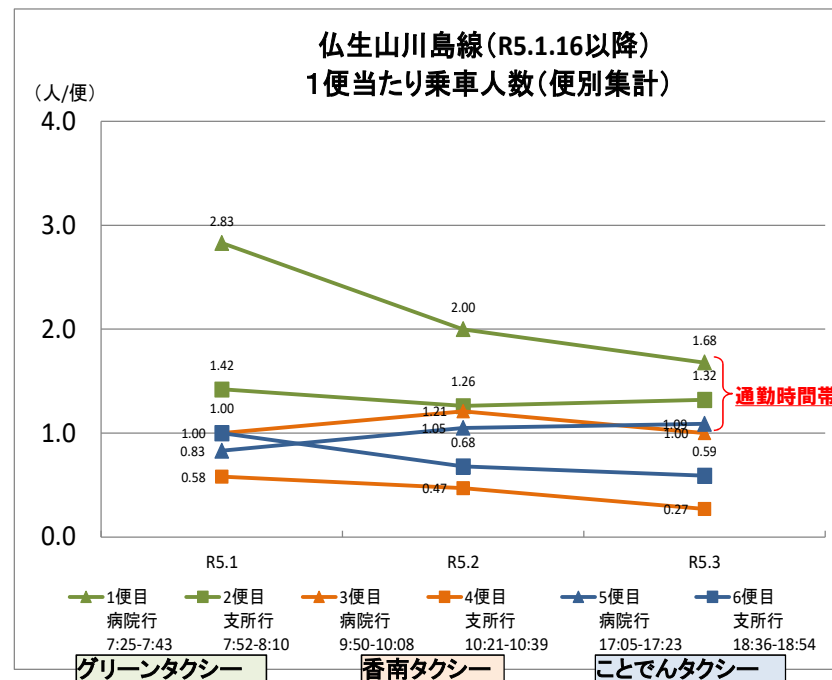
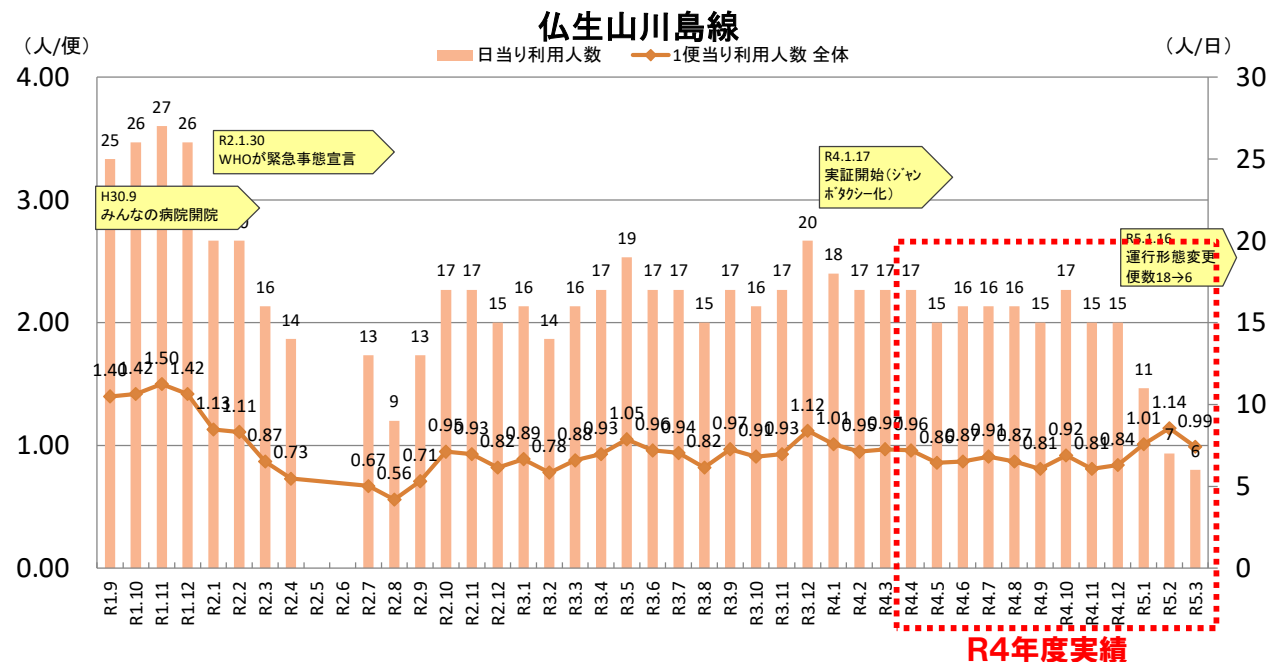
時間・エリア限定での
ドアtoドア運行。前日までの
電話予約により配車。



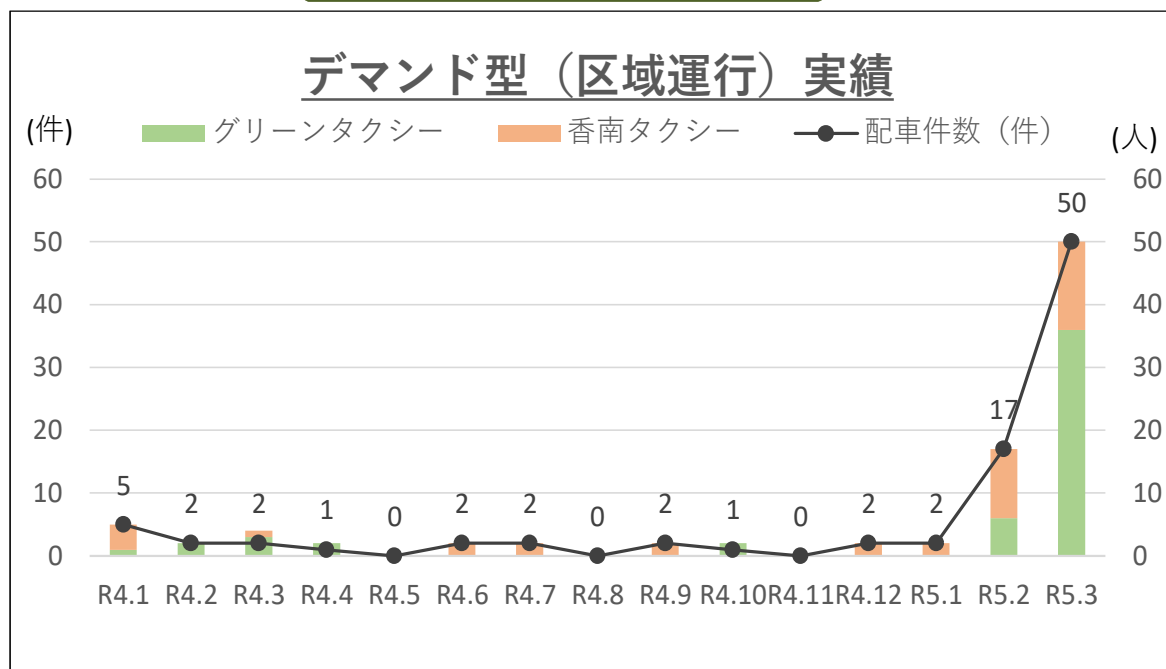
- 12時~17時限定、エリア限定
- 600円定額運賃
- 同一目的地・時間帯であれば乗合せ可能(4人まで)
- 事前予約制
- セダン型

運行距離に応じたタクシー運賃から、運賃を控除した額を**市2/3、事業者1/3で、運行した分だけ負担**





形態変更後、便当り利用者が回復



高松空港リムジンバス&男木島・女木島周遊きっぷの販売 【施策番号 21】

高松空港から高松駅までのリムジンバス往復乗車券と男木島・女木島周遊券の引換券のセットを、割引して販売



販売期間	R4.8.5～R5.2.28
販売額	大人 2,620円 (通常 3,120円)
	子ども 1,320円 (通常 1,570円)
実績	大人 85枚
	子ども 1枚



高松空港内サイネージ広告

高松空港 ↔ 男木島・女木島

往復 & 周遊 大人 2,620円 500円おトク! 小人 1,320円 250円おトク!

※本セット券の有効期間は発券日より1週間となります。リムジンバスは航空機に接続して運行しています。
※フェリーの乗船にあたっては、高松港のきっぷ売り場で乗船券との引換えが必要となります。
※所要時間は目安です。乗り場ごとの待ち時間は含まれていません。

