

令和5年度 第2回

高松市総合都市交通計画推進協議会

議 案 書

令和5年11月28日

高松市総合都市交通計画推進協議会

## 第 1 号議案

地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）に関する事後評価について

## 1 理由

地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）において、補助対象である本協議会事業について、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価実施細目の規定に基づき、別紙のとおり事業の事後評価を実施し、国に提出するものです。

## 2 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

別紙のとおり（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に関するもの）

(案)

(別紙)

令和5年 月 日

四国運輸局長 殿

高松市総合都市交通計画推進協議会  
香川県高松市番町一丁目8番15号  
会長 土井 健 司

地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

標記について、別添のとおり実施しましたので報告します。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画に基づく事業)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
ことでんバス(株)	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)高松西高線(伏石駅～鶴市町～高松西高)	<p>・交通系ICカード「IruCa」を活用した<b>利用促進施策(乗継割引拡大事業等)</b>を継続して実施している。</p> <p>・交通結節拠点については、ことでん琴平線(太田～仏生山駅間)に<b>新駅を整備中</b>である。</p> <p>・バス路線再編については、<b>R6年度中に再編するよう調整中</b>であり、伏石駅において幹線系統と接続する路線の強化を図り、ネットワーク全体の利便性向上を図る予定である。</p>	A 計画どおり事業は適切に実施された。	<p><b>◆伏石駅サンメッセ線</b></p> <p>【目標達成率】 利用者数：94.7%、収支率：<b>137.4%</b> (目標：利用者数135,000人、収支率35.4%)</p> <p>【利用者数】127,813人 (対前年比：<b>110.6%</b>) 115,574人 (対前々年比：<b>116.6%</b>) 109,655人</p> <p>【収支率】48.6% (対前年差：<b>+5.6%</b>) 43.0% (対前々年差：<b>+15.5%</b>) 33.1%</p> <p>利用者数は、目標値に達していないが、収支率とともに前年よりも改善がみられるため、引き続き施策の継続に努める。</p> <p><b>◆高松西高線</b></p> <p>【目標達成率】 利用者数：72.6%、収支率：75.3% (目標：利用者数17,000人、収支率80.6%)</p> <p>【利用者数】12,341人 (対前年比：<b>94.7%</b>) 13,038人 (対前々年比：<b>99.4%</b>) 12,420人</p> <p>【収支率】60.7% (対前年差：<b>+0.1%</b>) 60.6% (対前々年差：<b>+7.2%</b>) 53.5%</p> <p>利用者数、収支率ともに目標値に届かないが、収支率については改善傾向にあり、高松市のネットワークバス認定及び伏石駅結節(R4.4)後は利用者数が増加傾向にある(R5下半期/R4下半期=106%)ため、引き続き施策の継続に努める。</p> <p>※前年(上半期：R3.10～R4.3)、前々年については、高松市のネットワークバス認定以前であり、利用者数の実測データがなく、バス利用者数の多い上半期データから推計して算定しているため、実質より多い値が出ていると推測される。</p>	<p>公共交通の利用促進施策である交通系ICカード「IruCa」を活用した運賃割引施策を実施するなど、コロナ禍からの利用回復に引き続き努めるとともに、交通結節拠点整備やバス路線再編に取り組むことにより、ネットワーク全体の利便性向上を図る。</p> <p>また、当該路線は、通勤・通学利用者の多い路線であることから、モビリティマネジメントを通じてバスの利用を促すなど、利用者増に努める。</p>

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画(又は地域公共交通計画)との関連について

令和5年 月 日

協議会名:	高松市総合都市交通計画推進協議会
評価対象事業名:	ことでんバス株式会社
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>高松市では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの考えの下、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの再構築に向けて、既存ストックを活用し、鉄道を基軸に交通結節拠点整備やバス路線の再編、交通系ＩＣカードを用いた施策により、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体系に変えつつ、需要に合わせた供給の最適化を行う「高松モデル」として、取組を推進しているところである。</p> <p>本市の「高松市地域公共交通利便増進計画」では、段階的に条件を満たす路線から再編することとし、国土交通大臣の認定を受け、令和3年11月6日のことでん伏石駅のグランドオープンに合わせて、翌日7日から、伏石駅サンメッセ線ほか1路線が乗り入れたほか、令和4年4月1日からは、鹿角線が経由したことにより、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と高松西高線は対象路線となっている。</p> <p>伏石駅サンメッセ線は、交通結節拠点の伏石駅と学術研究拠点の民間施設や学校などの教育施設を結ぶ路線であるほか、高松西高線は、人口集積が多い伏石駅が位置する中部東地域から高松西高を結ぶ路線であり、双方ともに、地域住民の通勤や通学などに利用されている生活の交通手段として、路線の維持・継続した運行は必要と考えている。</p>

## 高松市基礎データ

合併状況:平成17年9月1市1町合併、平成18年1月1市5町合併  
人口:41.7万人(令和2年10月現在:R2国調データより)  
面積:375.4平方キロメートル

## 高松市における主な公共交通概要

### ◆鉄道

- ・JR線 : 予讃線、高德線
- ・ことでん線: 琴平線、長尾線、志度線

### ◆路線バス

#### 《幹線》

交通結節拠点であるJR高松駅、ことでん瓦町駅を中心に、放射線状に広がる路線

#### 《ネットワークバス》

- ・地域間幹線系統、準幹線系統の路線としては位置づけられていないものの、高松市が定めている幹線系統の路線

#### 《フィーダー》

交通結節拠点と郊外の目的地を繋ぐバス路線

- ・伏石駅サンメッセ線: ことでん伏石駅と学術研究拠点(香川インテリジェントパーク)にある企業や学校(香川大学)を結ぶ路線
- ・高松西高線: 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

### ◆コミュニティバス

- ・高松市の郊外部や合併町で運行している路線

## 地域の交通の目指す姿(事業実施の目的・必要性)

別添1-2参照

## 高松市の公共交通ネットワーク図



## 協議会の構成員

学識経験者、JR四国、高松琴平電気鉄道(株)、(一社)香川県トラック協会、(一社)香川県バス協会、高松タクシー協会、(公社)高松青年会議所、高松中央商店街振興組合連合会、(一社)高松観光コンベンションビューロー、四国地方整備局、四国運輸局、香川県、香川県警、市民(公募委員)、高松市

## 前年度の事業評価における課題

※当年度が初年度である。

## 定量的な目標・効果

### ◆目標

#### 《伏石駅サンメッセ線》

- ・年間利用者数:135,000人以上 (R2実績:118,305人)
- ・収支率 :35.4% (R2実績:32.7%)

#### 《高松西高線》

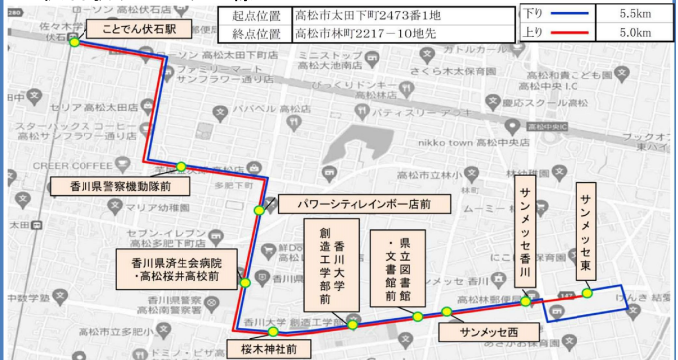
- ・年間利用者数:17,000人以上 (R2年度実績:16,848人)
- ・収支率 :80.6% (R2年度実績:59.6%)

### ◆効果

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る。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

## フィーダー系統図

### 《伏石駅サンメッセ線》



### 《高松西高線》



## 「定量的な目標・効果」達成のための具体的な取組

- ・乗継ぎ抵抗を軽減するICカード施策(電車・バス乗継割引拡大制度、高齢者運賃半額制度)を継続的に実施した。
- ・持続可能な公共交通ネットワーク構築に資する市の認定バス路線(ネットワークバス)に対し継続的に支援を実施した。
- ・公共交通利用促進に資するバスマップ(コミュニティバスを含む。)を配布した。
- ・フィーダー系統が結節する伏石駅駅前広場等においてデジタルサイネージを運用し、市民に対しわかりやすいバス利用のための情報提供を行った。
- ・令和5年6月6日に高松市総合都市交通計画推進協議会を開催した。

## 自己評価

## 事業実施の適切性

当初の予定どおりフィーダー系統2路線(伏石駅サンメッセ線、高松西高線)を運行し、一部目標値に達していない部分もあるが、いずれの値も前年度からの改善がみられることや、伏石駅サンメッセ線、高松西高線の両路線で、1便当たりの利用人数が過去最高となっている月もあるなど、市民の生活に徐々に浸透していることが見受けられる。

## 「定量的な目標・効果」の達成状況

## ◆伏石駅サンメッセ線

【目標達成率】94.7%、137.4%〔目標：135,000人、収支率35.4%〕

【利用者数】127,813人

対前年比：110.6%、対前々年比：116.6%

【収支率】48.6%

対前年差：+5.6%、対前々年差：+15.5%

## ◆高松西高線

【目標達成率】72.6%、75.3%〔目標：17,000人、収支率80.6%〕

【利用者数】12,341人

対前年比：94.7%、対前々年比：99.4%

【収支率】60.7%

対前年差：+0.1%、対前々年差：+7.2%

## 今後の事業に向けた改善点

公共交通の利用促進施策である交通系ICカード「IruCa」を活用した運賃割引施策を実施するなど、引き続きコロナ禍からの利用回復に努めるとともに、交通結節拠点整備やバス路線再編に取り組むことにより、ネットワーク全体の利便性向上を図る。  
また、当該路線は、通勤・通学利用者の多い路線であることから、モビリティマネジメントを通じてバスの利用を促すなど、利用者増に努める。

## その他PRポイント

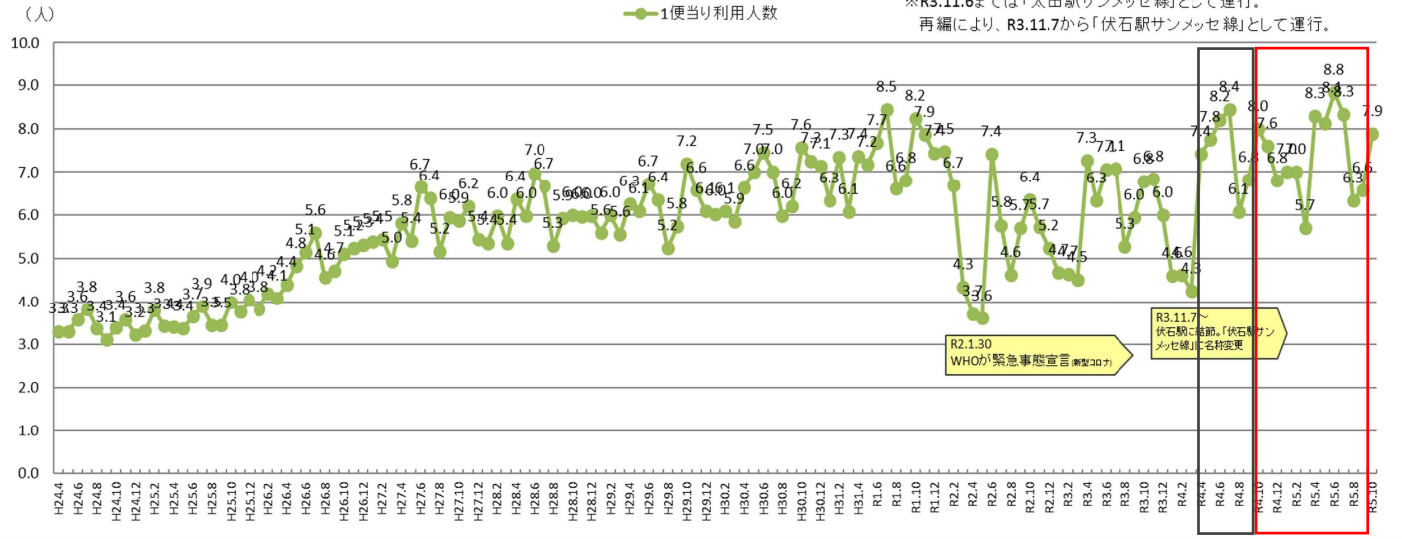
- ・高松市ネットワークバスとしても位置付けている補助対象の2路線については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を除けば継続的に右肩上がりの傾向にあり、各施策の効果がみられる。



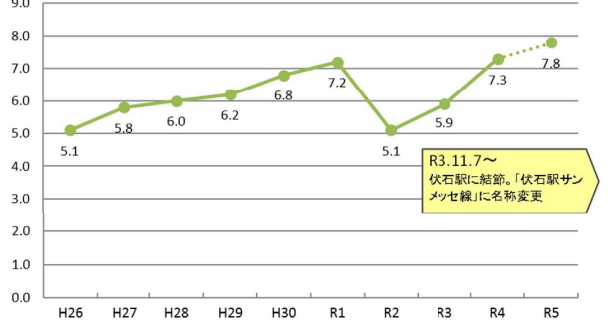
# ネットワークバス【伏石サンメッセ線】

## 伏石駅サンメッセ線 1便当たり乗車人数

※R3.11.6までは「太田駅サンメッセ線」として運行。  
再編により、R3.11.7から「伏石駅サンメッセ線」として運行。



## 伏石駅サンメッセ線 年度別 1便当たり利用者数

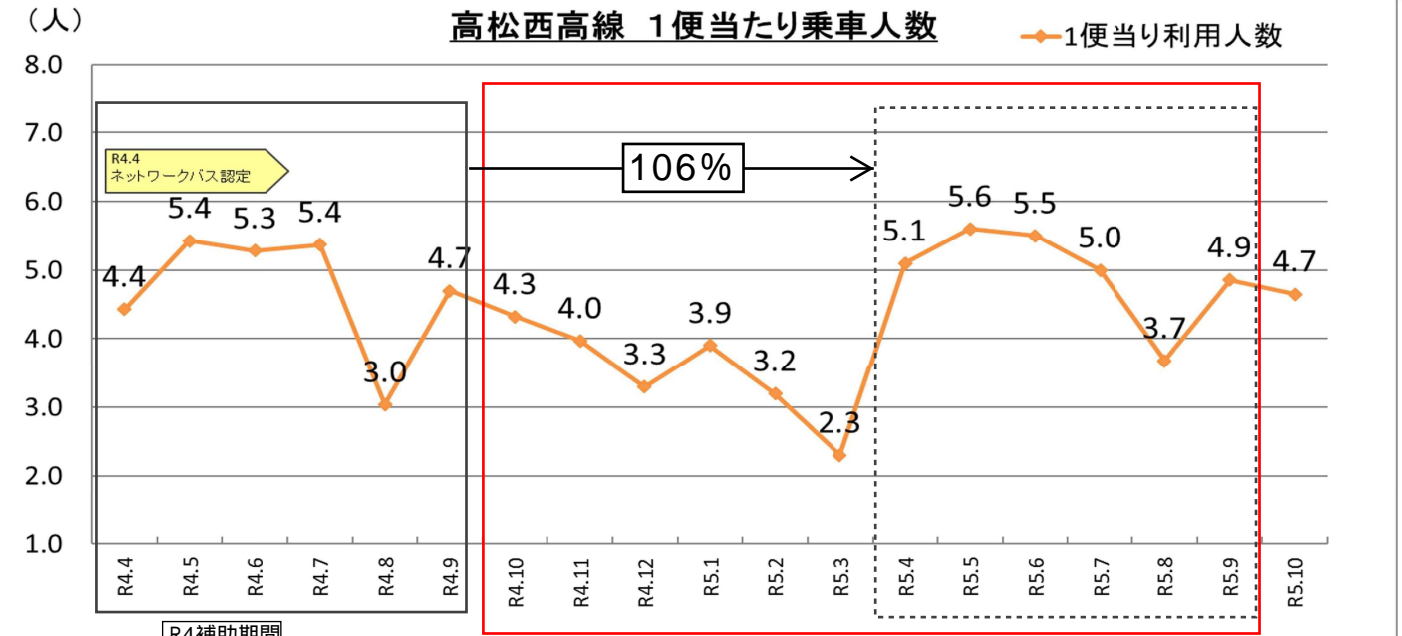


R4補助期間 R5補助期間

# ネットワークバス【高松西高線】

## 高松西高線 1便当たり乗車人数

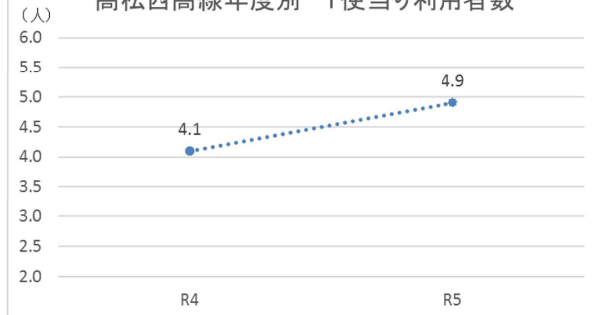
1便当たり利用人数



R4補助期間

R5補助期間

## 高松西高線 年度別 1便当たり利用者数



## 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6月15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、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体系に変えつつ、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でん伏石駅と学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3年度実績106,991人）、収支率を35.4%とする（令和3年度実績35.7%）。</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3年度実績12,420人）、収支率を80.6%とする（令和3年度実績89.4%）。</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）

ことでのん発行する交通系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及び高松西高線が該当する。

#### ・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、ことでのん新駅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、P34 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

<b>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li>   <li>・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、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。</li> </ul>
<b>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</b>
<p style="text-align: center;">高松市総合都市交通計画推進協議会</p>
<b>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</b> <b>【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</b>
<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"> <li>・公共交通利用率の調査（事業者データ提出）</li> <li>・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</li> <li>・アンケートによる市民満足度調査</li> </ul>
<b>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</b> <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
<p style="text-align: center;">※該当なし</p>
<b>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</b> <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
<p style="text-align: center;">※該当なし</p>
<b>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</b> <b>【地域間幹線系統のみ】</b>
<p style="text-align: center;">※該当なし</p>
<b>11. 外客来訪促進計画との整合性</b> <b>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</b>
<p style="text-align: center;">※該当なし</p>

12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <b>【地域内フィーダー系統のみ】</b>
表5を添付
13. 車両の取得に係る目的・必要性 <b>【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】</b>
※該当なし
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <b>【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】</b>
(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 <b>【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】</b>
※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） <b>【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】</b>
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <b>【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】</b>
※該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <b>【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】</b>
(1) 事業の目標
※該当なし

(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	
<p>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5月27日 開催</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>上記の議事について、全ての構成員から合意を得られた。</p>	
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) 亀谷 友紀

(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。

四運交企第41号  
令和4年9月30日

高松市総合都市交通計画推進協議会  
会長 土井 健司 殿

四国運輸局長

令和5年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）に係る地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画の認定について

令和4年6月15日付けで認定申請のあった、令和5年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）に係る地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に規定する地域公共交通計画又は生活交通確保維持改善計画については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第10条の規定を準用する第18条及び附則第2条により、令和4年9月28日付け国総地第46号をもって国土交通大臣が地域公共交通確保維持事業に係る計画であるものとして認定したので通知する。

記

○地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

（運行系統数） 2 系統



地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画に基づく事業)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
ことでんバス株式会社	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) 高松西高線 (伏石駅～鶴市町～高松西高)	(当事業については、当年度が初年度である。)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	<p>以下に記載する数値は、生活交通確保維持改善計画に記載する目標値を半期分に換算し、算出したものである。</p> <p>◆伏石駅サンメッセ線 【目標達成率】利用者数:94.6%、収支率:136.2% (目標(下半期):67,500人、収支率35.4%) 【利用者数】63,871人(下半期) (対前年(下半期)比:115.5%)55,288人 (対前々年(下半期)比:141.8%)45,032人 【収支率】48.2% (対前年(下半期)差:±14.3%)33.9% (対前々年(下半期)差:±21.8%)26.4% 利用者数が目標値未満だが、伏石駅結節後は通勤・通学での需要が高く、一部の便を中型車両から大型車両に変更するなど、利用者の増加がみられる。</p> <p>◆高松西高線 【目標達成率】利用者数:80.4%、収支率:75.2% (目標(下半期):8,500人、収支率80.6%) 【利用者数】6,834人(下半期) (対前年(下半期)比:110.0%)6,210人 (対前々年(下半期)比:81.1%)8,424人 【収支率】60.6% (対前年(下半期)差:±7.1%)53.5% (対前々年(下半期)差:±1.0%)59.6% 目標値を割っているが、通学での定期利用が増加(R3:5件→R4:19件)しており、再編後に利用者数、収支の改善が見られた。</p>	<p>公共交通の利用促進施策である交通系ICカード「IruCa」を活用した運賃割引施策を引き続き実施するなど、コロナ禍からの利用回復に努めるとともに、交通結節拠点整備やバス路線再編に取組むことにより、ネットワーク全体の利便性向上を図る。</p> <p>また、当該路線は、通勤・通学利用者の多い路線であることから、学校や企業等に対してモビリティマネジメントを通じてバスの利用を促すなど、利用者増に努める。</p>