

令和6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5年度取組結果及び令和6年度予定事業
(参考資料)

令和6年5月2日(木)

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。

高松モデル

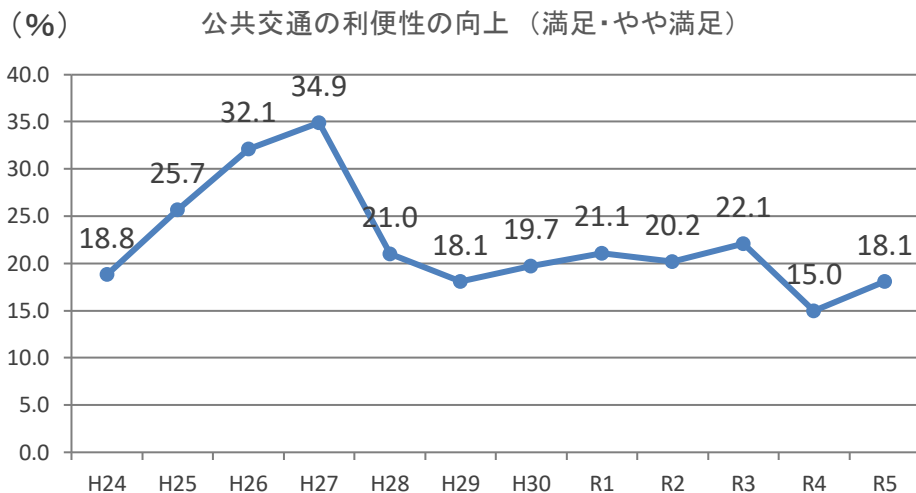
既存ストックとICカードを活用し、ハード・ソフト両面からの施策により一定のサービス水準を維持しながら、持続性の高い公共交通に変えつつ、

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

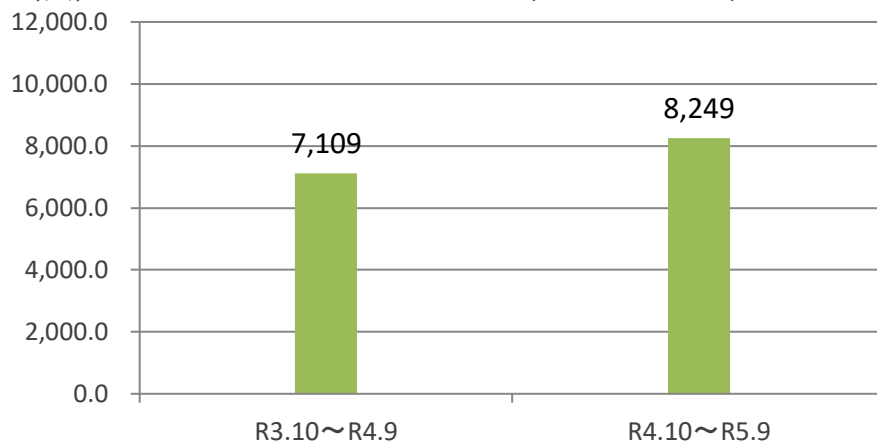
① 市民満足度

(各年度の市民満足度調査結果)



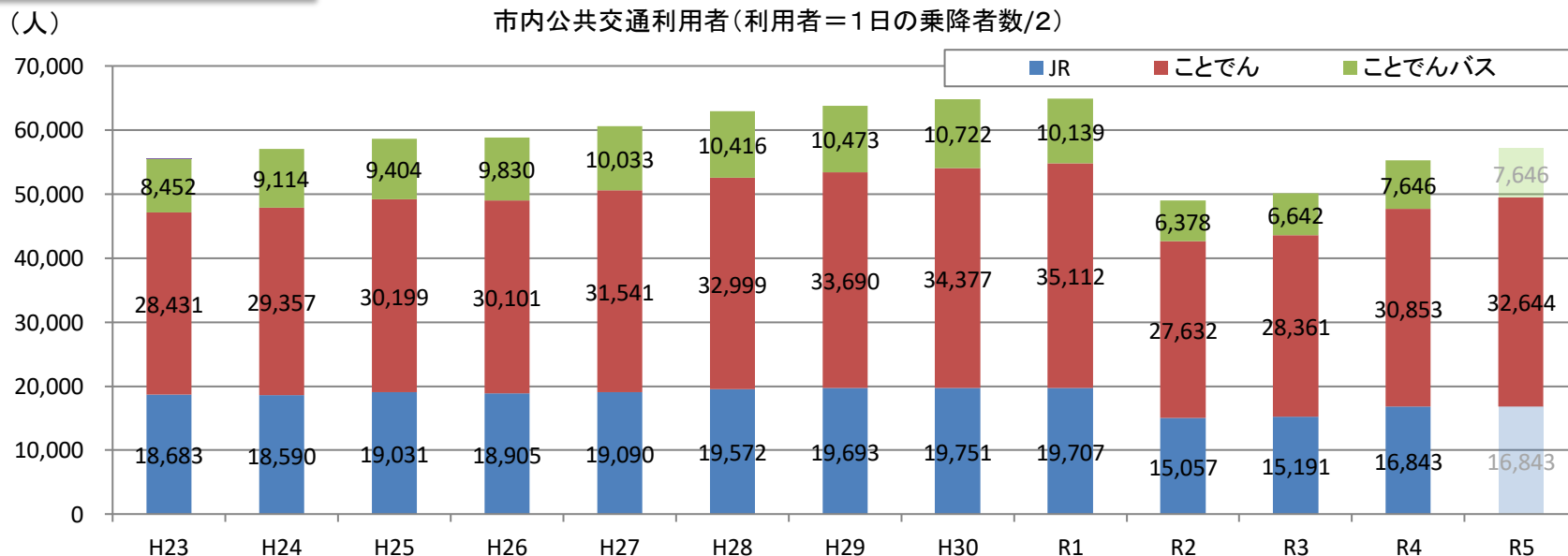
③ 参考_利用者数推移(ことでんバス)

(人) (ことでんバス利用者 = 利用者/1日の乗降者数/2)

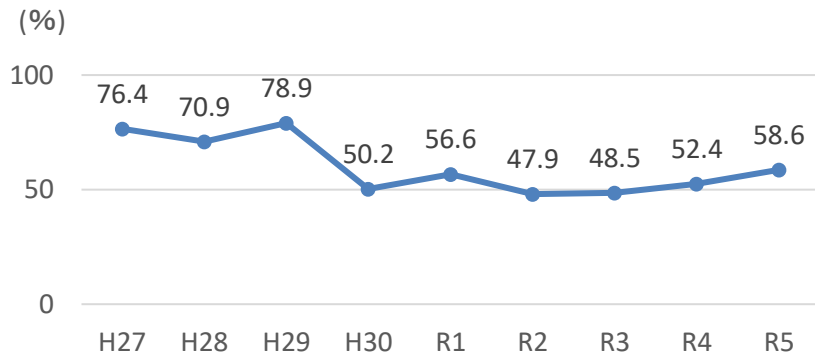


② 利用者数

市内公共交通利用者(利用者 = 1日の乗降者数/2)

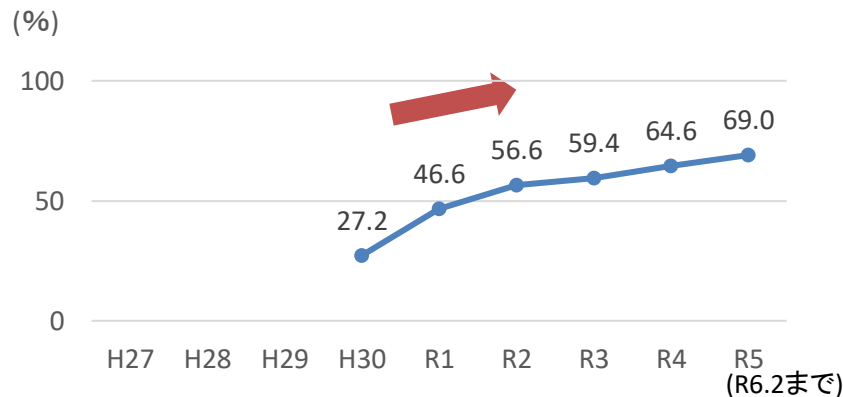


空港通り駅P&R駐車場(H18.8～)



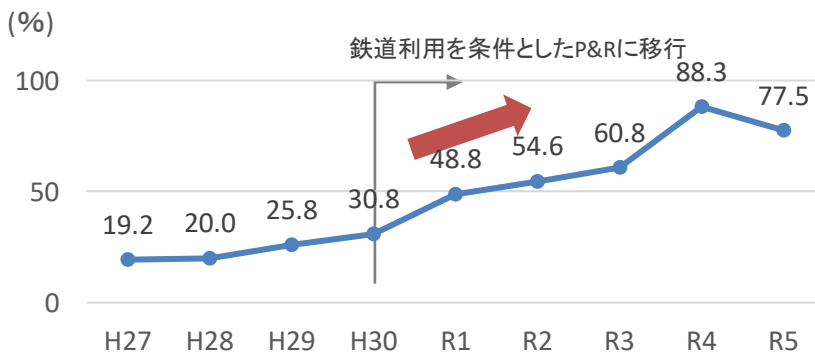
- H29.10～R3.3 寺井高架橋補修工事のため、部分的に駐車場が利用休止
- R5.7～オンライン申請 R6.1～オンライン決済 取扱開始

仏生山駅P&R駐車場(H30.9～)



- 定期利用、一時利用ともに増加傾向

JR国分駅P&R駐車場(H30.7～)



- H30.7～ 料金改定 5,000円/月 → 3,000円/月
- R3.4～R4.9 駐車場の舗装修繕
- R5.7～オンライン申請 R6.1～オンライン決済 取扱開始

- ことடன்仏生山駅での送迎用車両混雑緩和のため、20分以内無料
- 入出場にはlruCaカードが必要



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

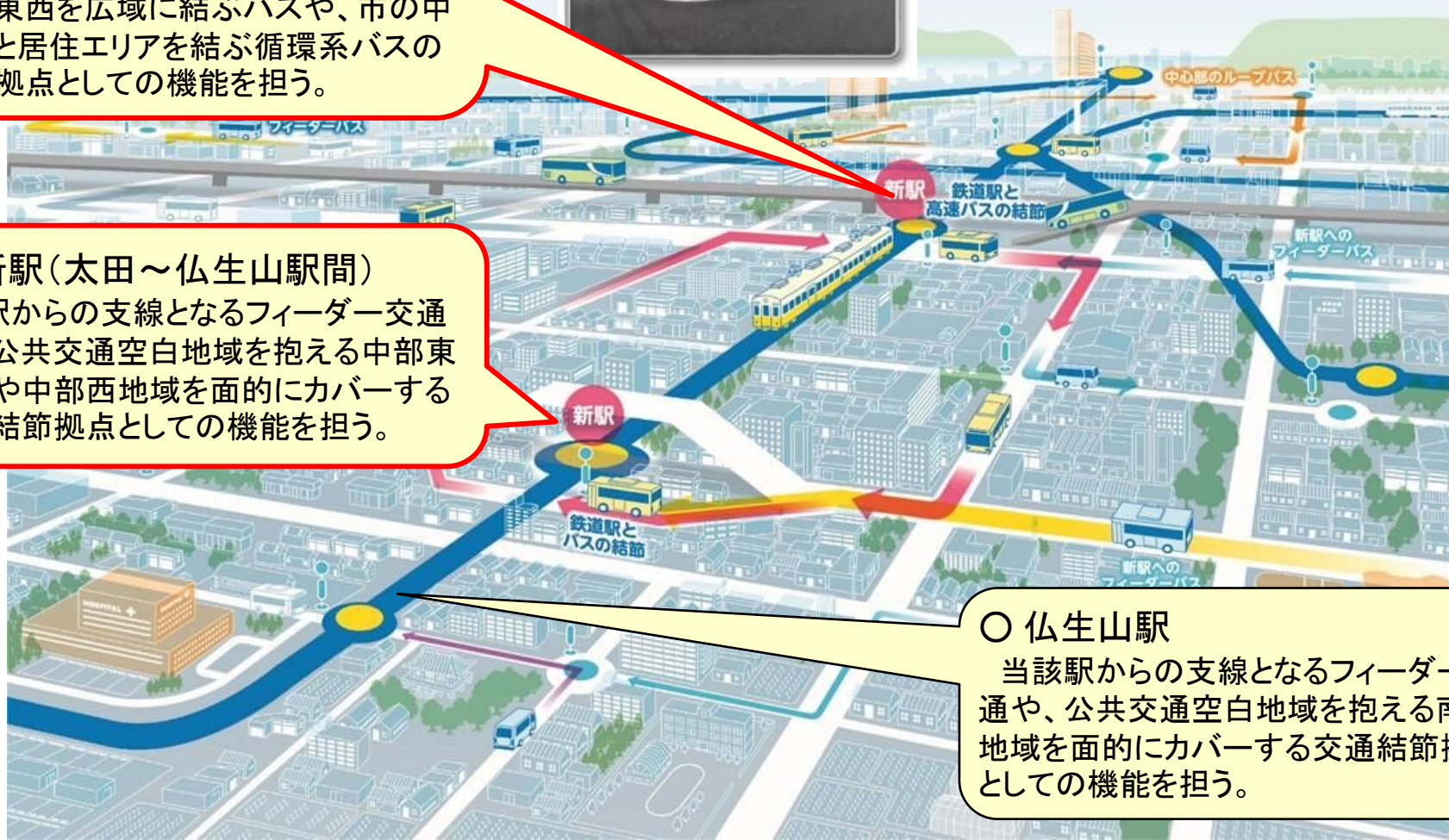
○新駅(伏石駅) ※R3.11グランドオープン
主要都市と連絡する高速バスのアクセスにより、広域都市間輸送交通の結節拠点となる駅。また、国道を生かし本市の東西を広域に結ぶバスや、市の中心部と居住エリアを結ぶ循環系バスの結節拠点としての機能を担う。



○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%)		

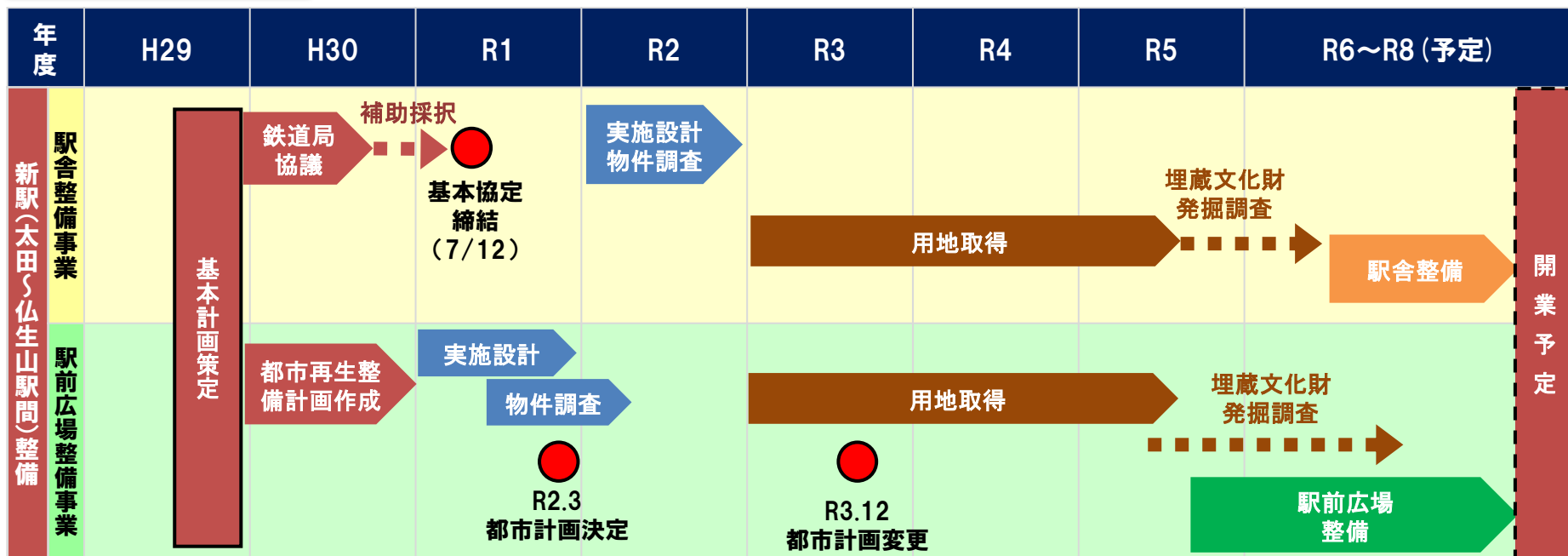
駅前広場

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	R1～R5	幹線鉄道等活性化事業費補 (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～R5)
	R6～	社会資本整備総合交付金 (地域公共交通再構築事業)	国:県:市=1/2:1/4:1/4 高松琴平電気鉄道(R6～)
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%

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



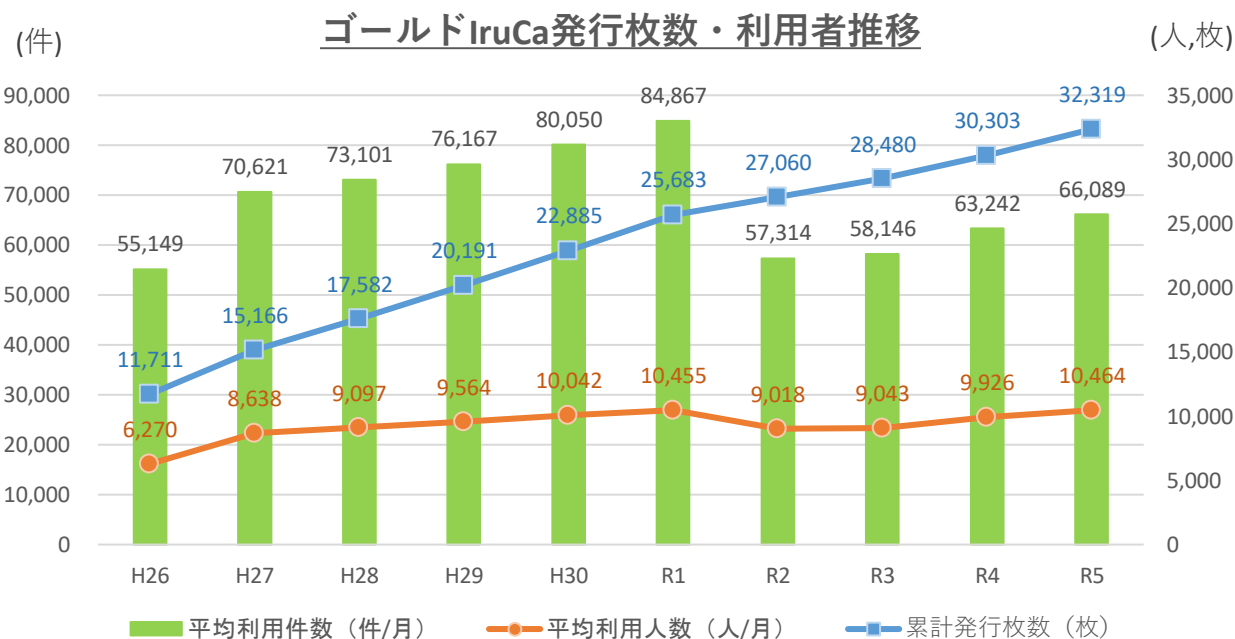
利用等実績

【販売枚数】 32,319枚 (R5.3末現在)

⇒70歳以上人口 96,262人 (R6.4.1現在)

保有率 約33.6%

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
R5	99,910



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

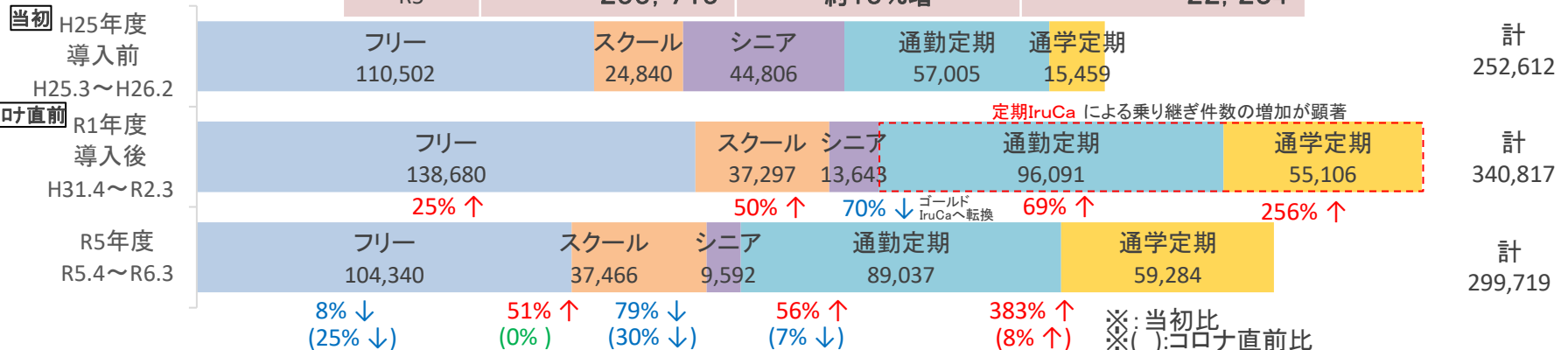
電車とバスの効率的なネットワーク形成 ➡ **公共交通の利用を促進**

補助スキーム

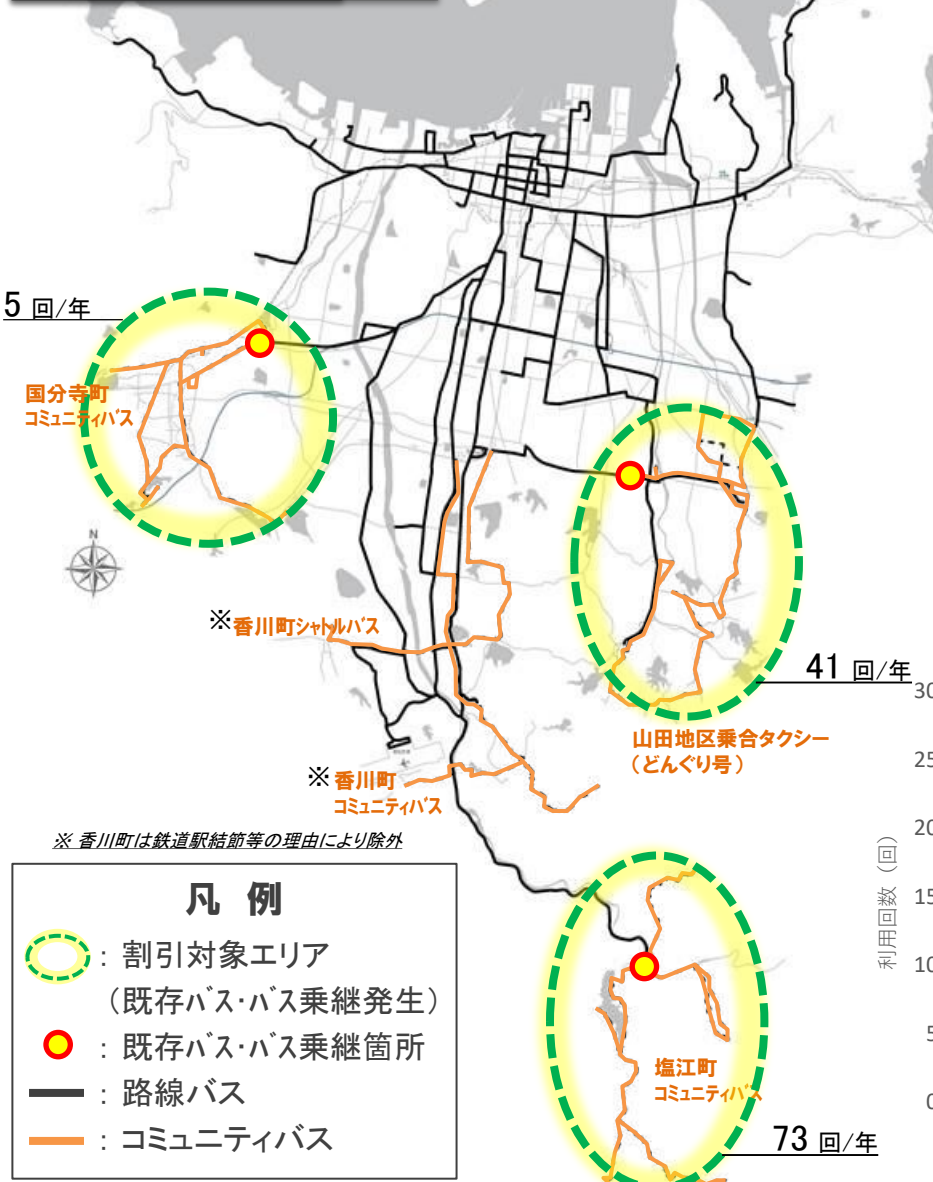
初期費用(システム改修費等) + 運賃割引額の差額 ➡ **市が補助金として補填**

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	19,492
R4	287,294	約14%増	21,689
R5	299,719	約19%増	22,254



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円割り引く

初乗り運賃
の軽減

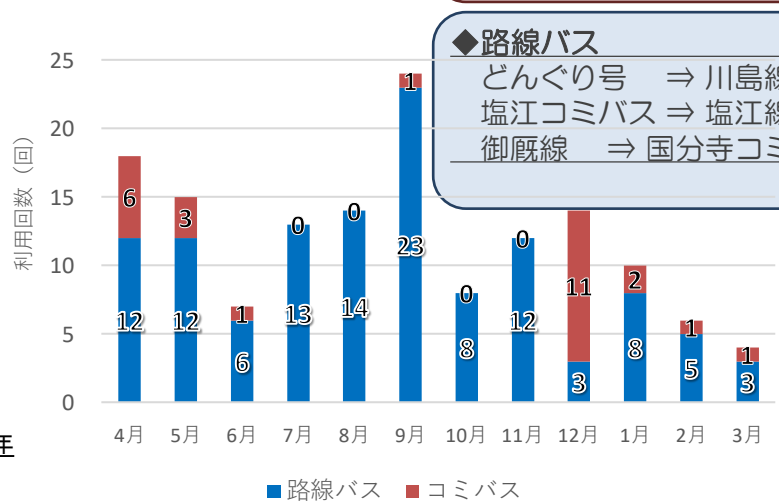
利用等実績

145件/年
R3 : 189件
R4 : 119件

◆コミバス

川島線等 ⇒ どんぐり号	: 8回
塩江線 ⇒ 塩江コミバス	: 16回
御厩線 ⇒ 国分寺コミバス	: 2回
計	: 26回

バス・バス乗継路線バス利用回数
R5年度月別推移



◆路線バス

どんぐり号 ⇒ 川島線等	: 110回
塩江コミバス ⇒ 塩江線	: 7回
御厩線 ⇒ 国分寺コミバス	: 2回
計	: 119回

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

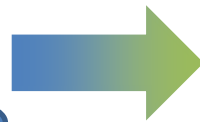
- 利用の少ない路線は、**小型モードへの再編等を検討**
- 需要増加の先に、**新交通システム等を導入**



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

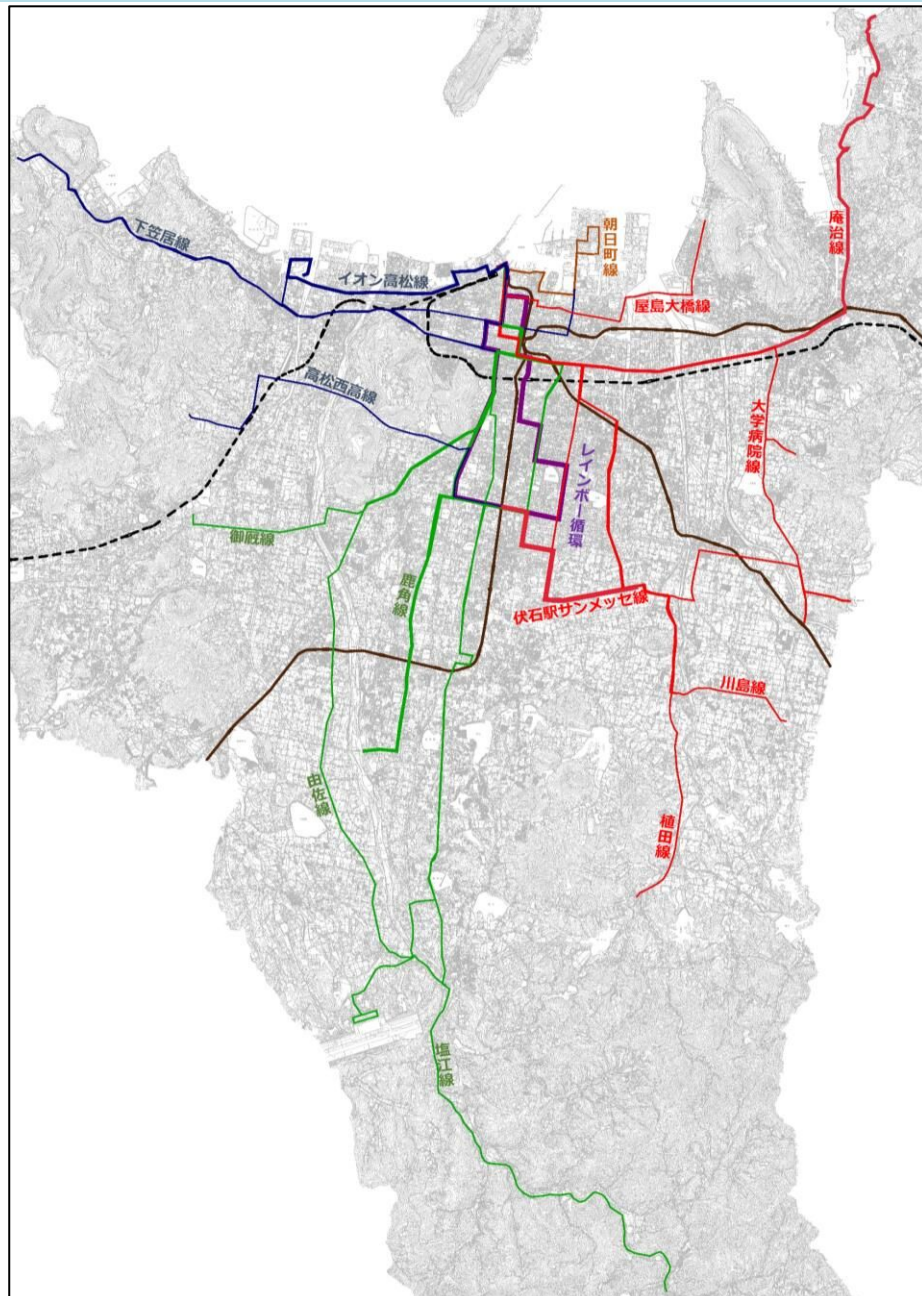


ジャンボタクシー

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

バス路線再編【第3段】実施

【施策番号 20】



	R6.2.1	R6.3.1	R6.4.1
レインボー循環バス(伏石駅結節、減便)			➡
鹿角【鹿角伏石】、塩江【伏石空港】 (伏石駅結節、経路変更)			➡
由佐【由佐】(増便)			➡
鹿角【鹿角ゆめタウン】、塩江【塩江】、 庵治【庵治】、大学病院【医大病院】(減便)			➡
川島【川島】、川島【レインボー川島】(経路変更)			➡
下笠居【弓弦羽】、下笠居【宮脇弓弦羽】 下笠居【県中弓弦羽】、御殿【御殿】 川島【川島サンメッセ】(減便)			➡
伏石駅サンメッセ線(伏石駅結節、減便)			➡
高松西高線(伏石駅結節、減便)			➡
大学病院【伏石高田】(伏石駅結節、新設) 大学病院【医大高田】(高田駅結節、新設)			➡
朝日町【朝日町】、屋島大橋【屋島大橋】 朝日町【卸センター朝日町】 植田【サンメッセ西植田】(減便)			➡
イオン高松【イオン南ルート】(経路変更) イオン高松【イオン北ルート】(経路変更)			➡

- : 地域間幹線系統
- : 準幹線系統
- : ネットワークバス

R6.2.1大臣認定

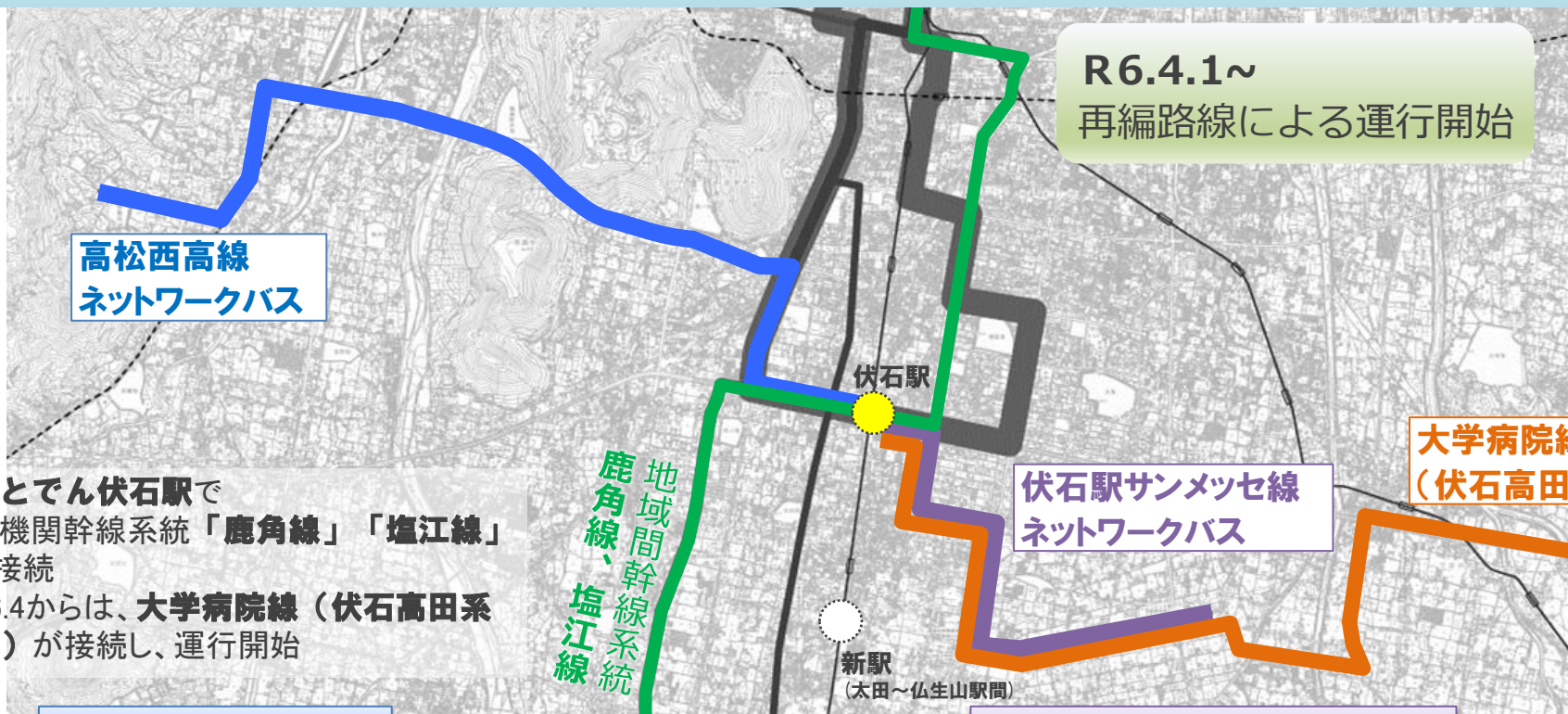
R6.3.13大臣認定

R6.4.1～【伏石駅乗入】

・塩江線(伏石空港)・大学病院(伏石高田)

伏石駅に接続するバス路線【再編】

【施策番号 20】



高松西高線
ネットワークバス

R6.4.1~
再編路線による運行開始

ことでん伏石駅で
地機関幹線系統「鹿角線」「塩江線」と接続
R6.4からは、大学病院線（伏石高田系統）が接続し、運行開始

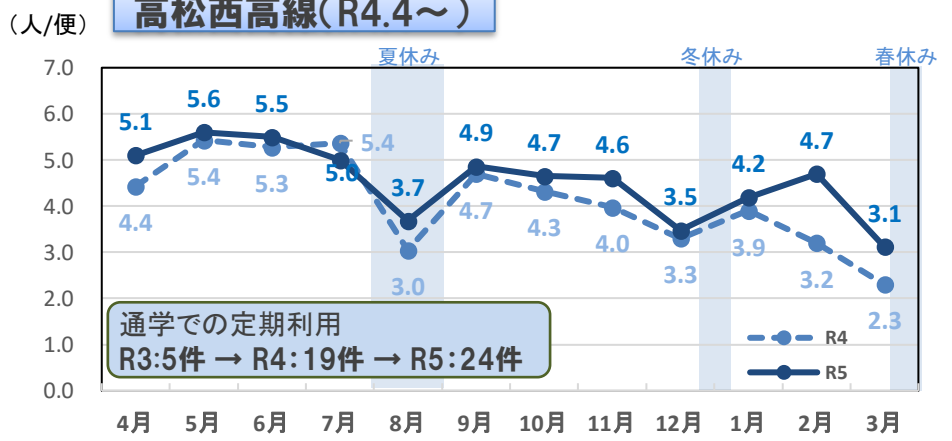
地域間幹線系統
鹿角線、塩江線

伏石駅サンメッセ線
ネットワークバス

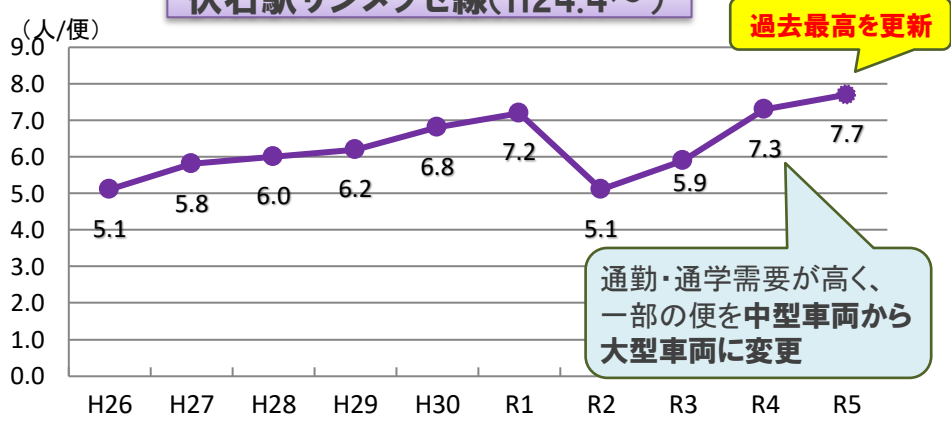
大学病院線
（伏石高田系統）

新駅
（太田～仏生山駅間）

高松西高線(R4.4~)

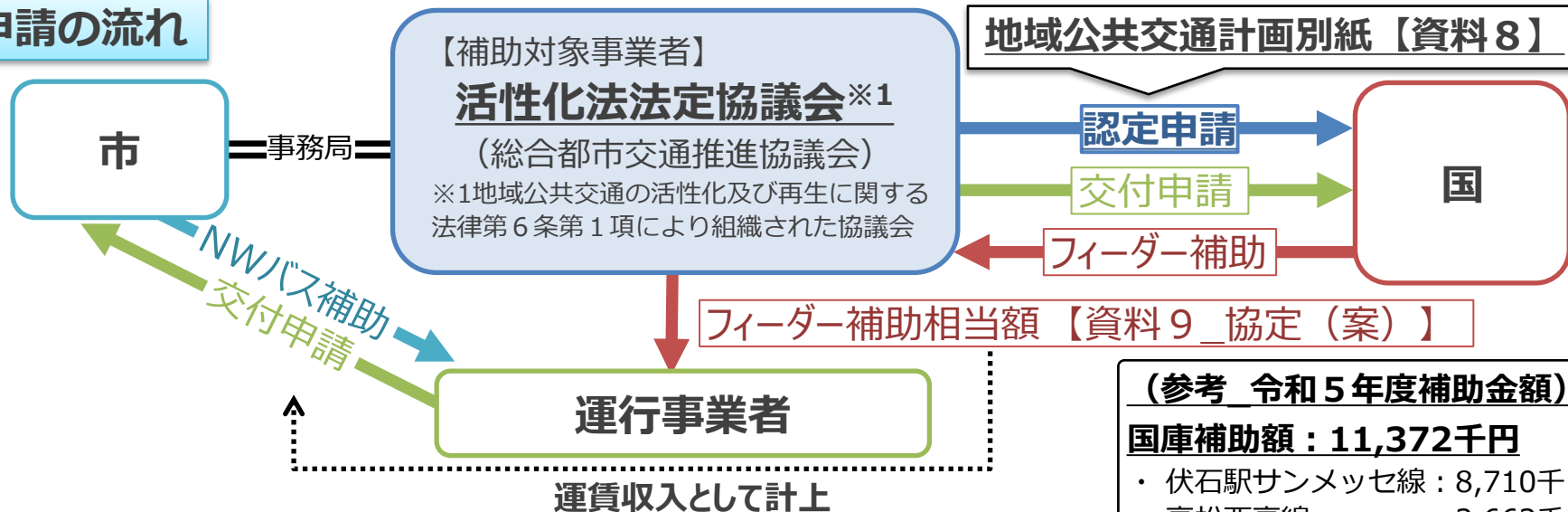


伏石駅サンメッセ線(H24.4~)



◀ 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



R6年度スケジュール

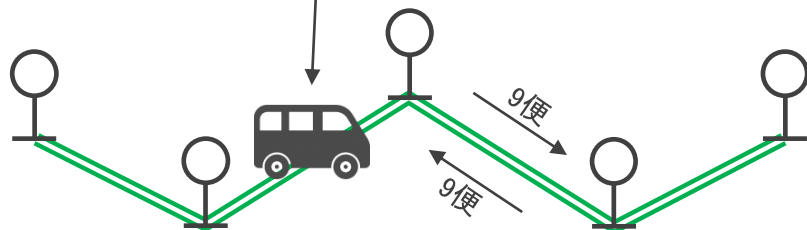
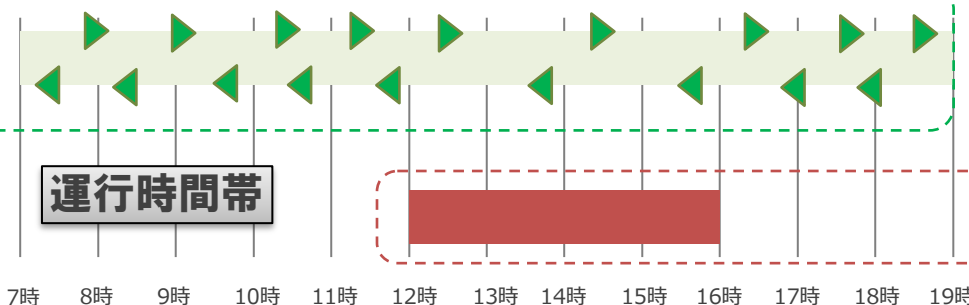
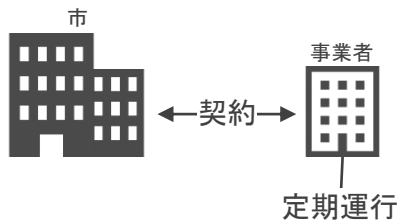
【R6.3.13 高松市地域公共交通利便増進実施計画大臣認定】

年度	R6			R7				R8~					
月	4	~	9	10	~	3	4	~	9	10	~	3	4~
協議会	●R7計画提出 ↓ ~6/30												
事業者								●交付申請 ↓ ~11/30		(R8NWバスの 運賃収入として計上) ↑ ●交付 4月頃			
国	↑ ~9/30 ●R7計画認定			← 令和7年度補助対象期間 (R6.10.1~R7.9.30) →				↑ ●補助上限額通達		↑ ~3/31 ●交付決定			

※R6フィーダー補助事業については、R5.6.14に認定申請し、補助対象期間がR5.10.1~R6.9.30となっている。

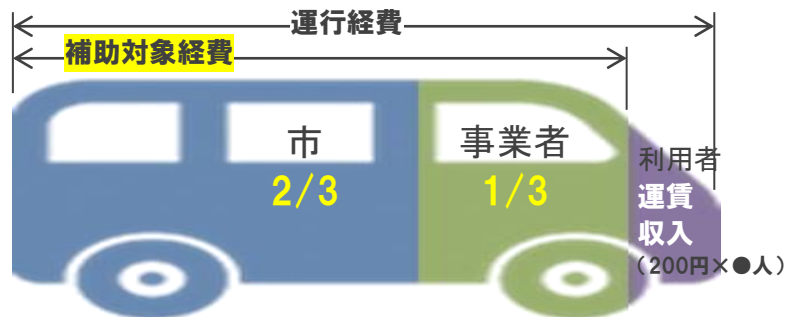
定時定路線型

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

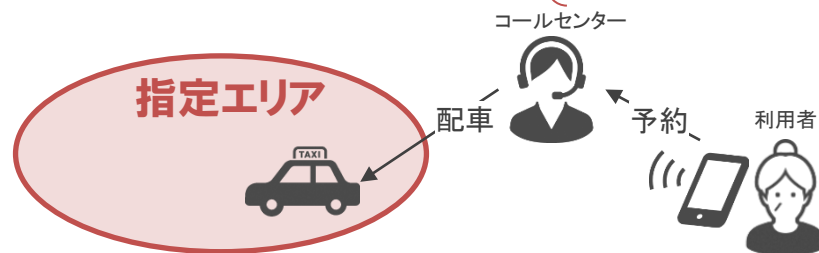
運行経費(18便分の運行経費×運行日数)から
運賃を控除した額を、**市2/3、事業者1/3**で負担



R4.1.17
~R5.1.15

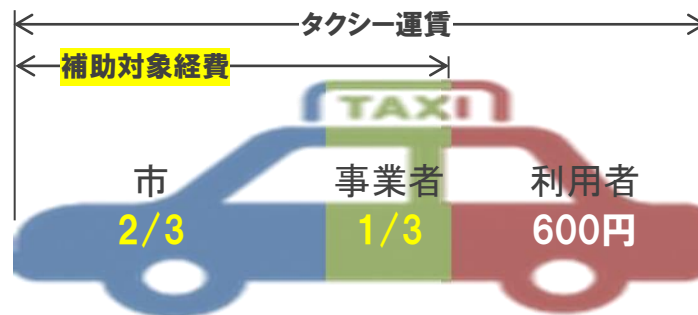
デマンド型 (区域運行)

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

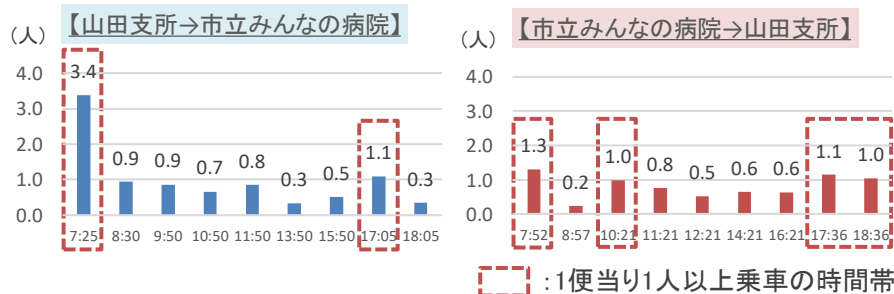
運行距離に応じたタクシー運賃から、運賃を控除
した額を**市2/3、事業者1/3**で、**運行した分だけ負担**



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)



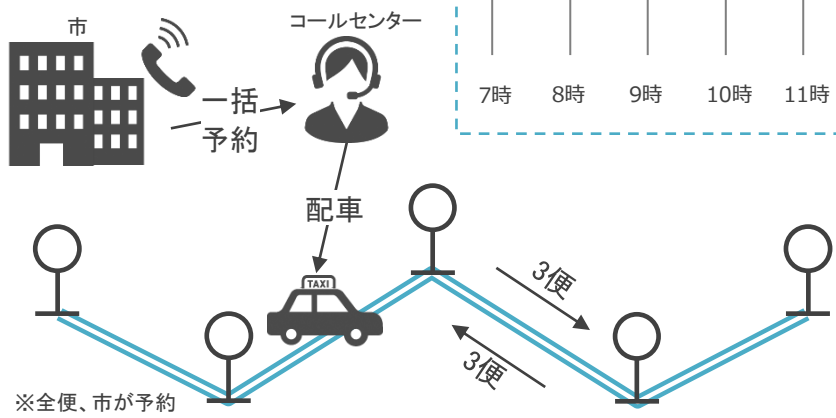
セダン型(最大4人)

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。

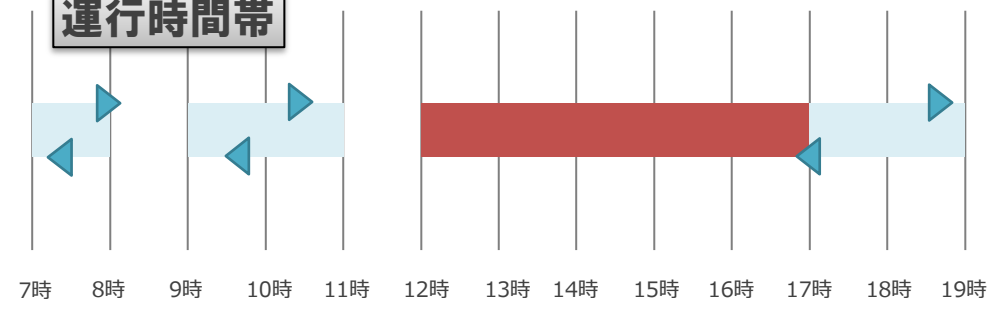


- ルート、停留所、ダイヤ固定
- 200円定額運賃
- 乗合せ可能(4人まで)
- 平日 6便
- セダン型

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**



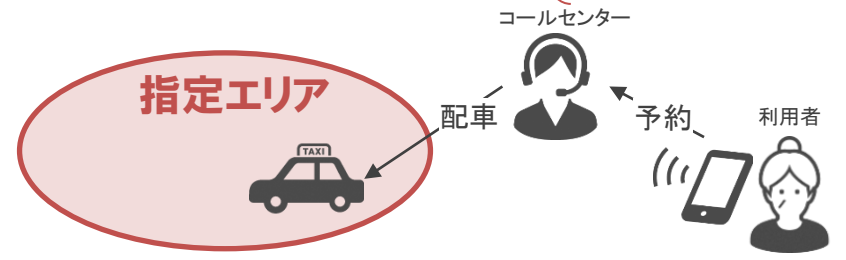
運行時間帯



R5.1.16~ (一部変更)

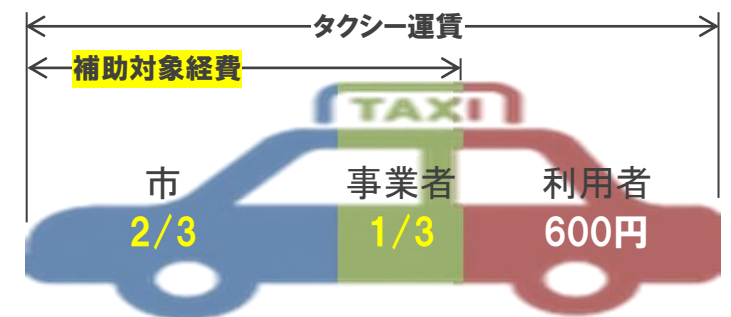
デマンド型 (区域運行)

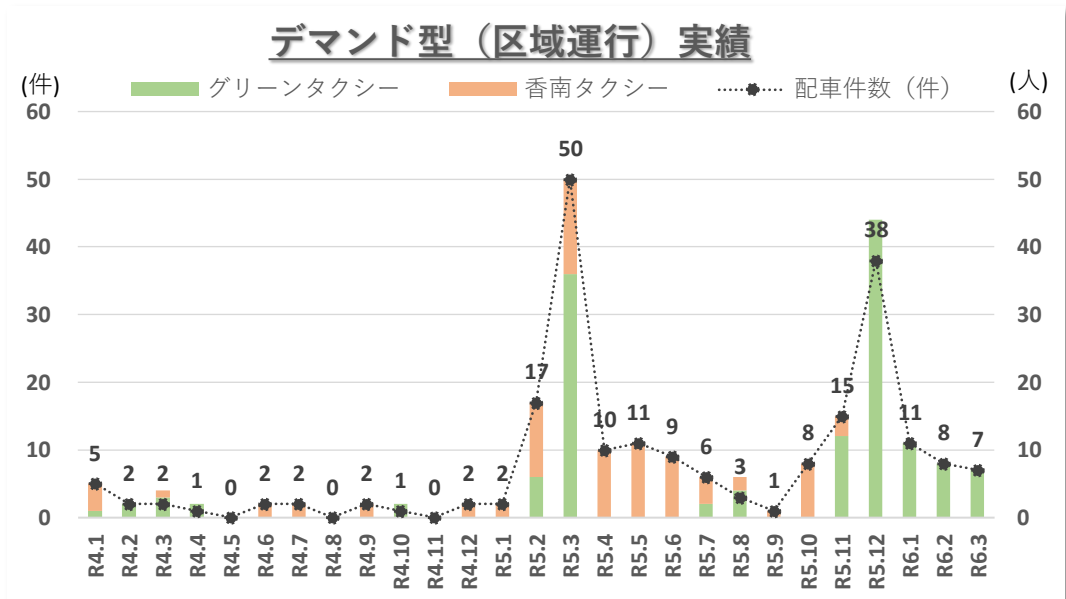
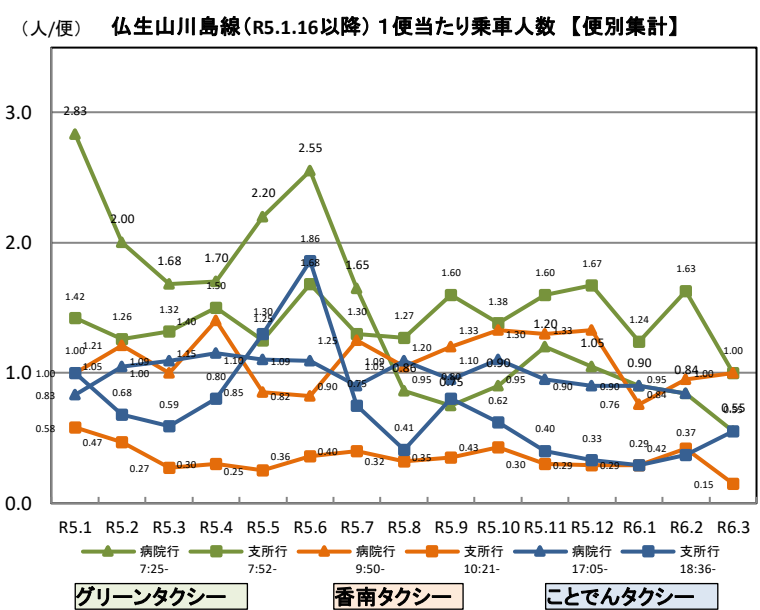
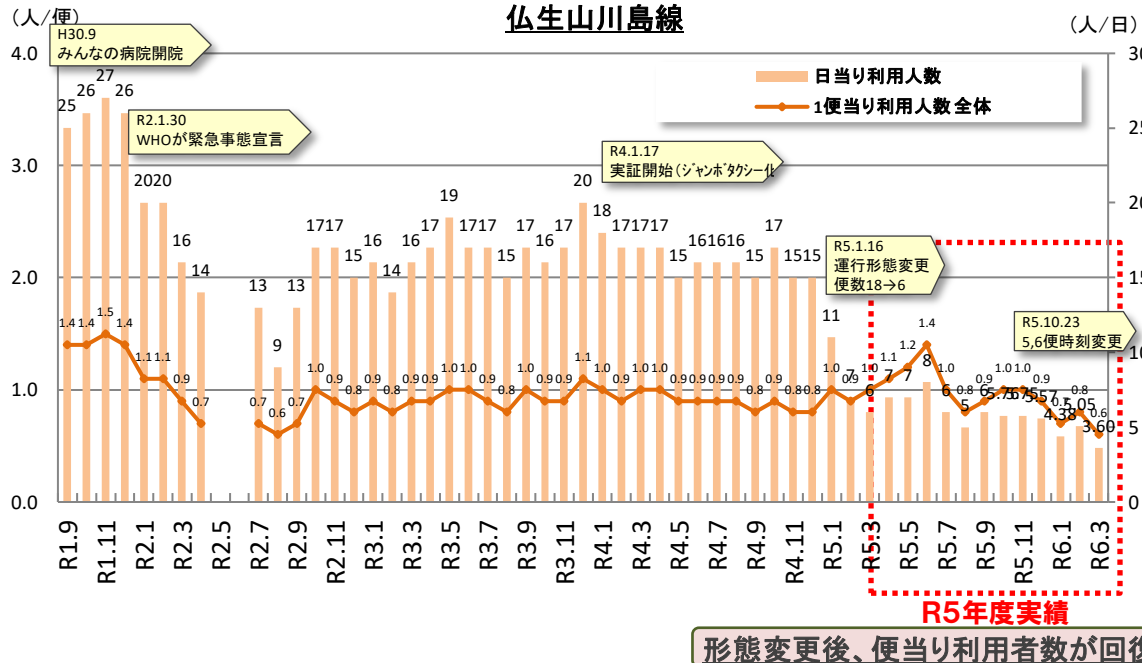
時間・エリア限定での
ドアtoドア運行。前日までの
電話予約により配車。



- 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**





事業概要

燃料価格の高止まりだけでなく、様々な物価高騰による経営環境の悪化や、労働時間の制限など、いわゆる2024年問題の影響を受け、運転手不足にも直面している交通事業者に対し、**国の物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金**を活用し、運転手の雇用促進にもつながらうような経営支援を行うことで、市民等の移動手段の維持・確保を図るもの。

対象者

市内で、路線バス、コミュニティバス等(実証事業を除く。)、タクシーの運行を継続する事業者

【参考】運転手の状況

・運転手数の推移(H31→R5)

ことでんバス

131→118人 ▲約10%

県内のタクシー

1,629→1,443人 ▲約11%

・事業者の声

「就職祝金制度などを設けて採用に努めているが応募者がいない。」
「新規採用が進まず高齢化が進展」
「運転手不足でタクシー車両の稼働率は5割程度」

※高松市交通政策課調べ

支援金額

総額 106,750千円 (実績額)

・事業規模(運行系統・路線数や保有車両台数)に応じた支援金額
・大型二種免許の取得支援など運転手の採用に向けた取組を後押しするため、R4年度に実施した経営支援から増額(個人タクシーを除く。)

①路線バスの運行事業者(2社)	1系統当たり500千円(計 36系統 18,000千円)
②コミュニティバス等の運行事業者※実証を除く。(2社)	1路線当たり500千円(計 5路線 2,500千円)
③タクシー事業者※個人を除く。(40社)	1台当たり 100千円(計 823台 82,300千円)
④個人タクシー事業者(79者)	1台当たり 50千円(計 79台 3,950千円)

その他

今後、支援後の運転手の雇用状況について、運行事業者への聞き取り等を実施し、フォローアップを行う予定。

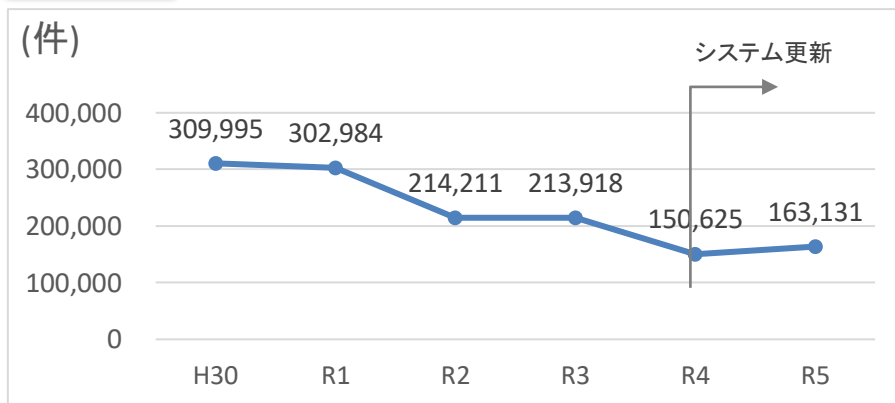


R4.4～システム更新



- システム更新により、スマートフォンアプリを活用した登録申請やキャッシュレス決済を導入し、利用者の利便性の向上を図った。
- 一時利用については、6時間以内100円の料金を廃止し、24時間毎に200円とした。
- 定期利用については、学生料金を廃止し、1か月1,800円のみとした。また、利用者が解約手続きをしない限り自動更新とすることで、更新手続きの手間を省いた。

利用件数

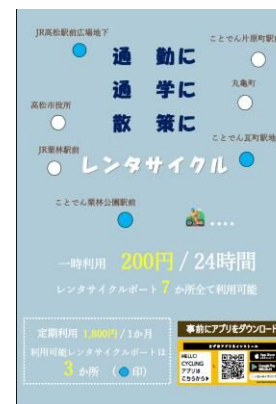


- 令和4年度のシステム更新により、利用件数は減少したが、引き続き、利用促進施策を実施していく必要がある。

利用促進施策



- R5.10～イベント「Setouchi Art Jack 2023」にてデザインしたリサイクル自転車をアーティストモデルレンタサイクルとして貸出開始。(5台)



レンタサイクルポート	利用時間	一時利用	定期利用
JR高松駅前広場地下	7:00～23:00	○	○
こども丸亀駅前地下	7:00～23:00	○	○
こども栗林公園駅前	7:00～23:00	○	○
高松市役所	7:00～22:00	○	×
JR栗林駅前	7:00～22:00	○	×
こども片原駅前	7:00～22:00	○	×
丸亀町	7:00～22:00	○	×

お問い合わせ先
高松市交通政策課 (☎839-2138)
レンタサイクル管理センター (☎831-5383)

- 令和6年度入学予定者に利用してもらうため、香川大学の各学部にてパンフレットを配布した。