

令和 6 年 6 月 日

高松市総合都市交通推進協議会

地域公共交通計画別紙の名称
地域公共交通計画別紙（地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業）
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おり、将来にわたり持続可能なネットワークの再構築に向け、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>高松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。また、地域間幹線系統である鹿角線を含む残る 2 路線についても、令和 4 年 4 月 1 日から伏石駅に結節する運行を開始した。また、令和 6 年 4 月 1 日からは、バス路線再編によりバスと鉄道の結節機能強化を図るため、更に 1 路線が伏石駅結節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、高松西高線及び大学病院線（伏石高田系統）の 3 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術研究拠点にある企業や学校をつなぐ路線であり、大学病院線（伏石高田系統）は、学術研究拠点に加え大学病院へのアクセスが可能となる路線であり、また、高松西高線は、人口が多く通学利用の多い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、住民の通勤・通学、通院等を中心とした、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、新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通利用者減少からの脱却、「2024 年問題」の影響による運転手不足等、公共交通に影響する様々な社会情勢に対応し、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、高松西高線及び大学病院線（伏石高田系統）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計画において、公共交通利用者数の令和 10 年度の目標値を令和元年度水準としており、伏石駅サンメッセ線については、年間利用者数を約 162,249 人以上（令和 5 年度実績 127,813 人）、高松西高線については、年間利用者数を約 15,666 人以上（令和 5 年度実績 12,341 人）、大学病院線（伏石高田系統）については、年間利用者数を約 53,048 人以上（令和 6 年 4 月 1 日運行開始により令和 5 年度実績はなし）とする。</p> <p>また、収支率は現状より改善することとしており、伏石駅サンメッセ線（令和 5 年度実績 48.6%）、高松西高線（令和 5 年度実績 75.3%）、大学病院線（伏石高田系統）（令和 6 年 4 月 1 日運行開始により令和 5 年度実績はなし）である。</p>

(2) 事業の効果

伏石駅サンメッセ線、高松西高線及び大学病院線（伏石高田系統）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、通勤、通学、通院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、さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

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）

ことでんの発行する交通系 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及び高松西高線がこれに該当する。

・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 P6-7~6-10、P3-25、P6-29~6-31 参照)

(地域公共交通利便増進実施計画 P51 参照)

<p>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</p>
<p>表 1 を添付</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p>
<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、高松市においては、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、高松市においては、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。 ・大学病院線（伏石高田系統） 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。
<p>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>
<p>高松市総合都市交通推進協議会</p>
<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 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</p>
<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
<p>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>
<p>※該当なし</p>
<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>
<p>※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】
※該当なし
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】
※該当なし
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	
(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推進協議会 令和6年5月2日 開催 ・地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業について ※本計画（地域公共交通計画別紙）について協議 上記の議事について、全ての構成員から●●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)

(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で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。