

令和元年度 第3回  
高松市総合都市交通計画推進協議会資料

～瀬戸・高松広域連携中枢都市圏の枠組みで行う広域的なバス路線検討～

令和2年2月5日（水）

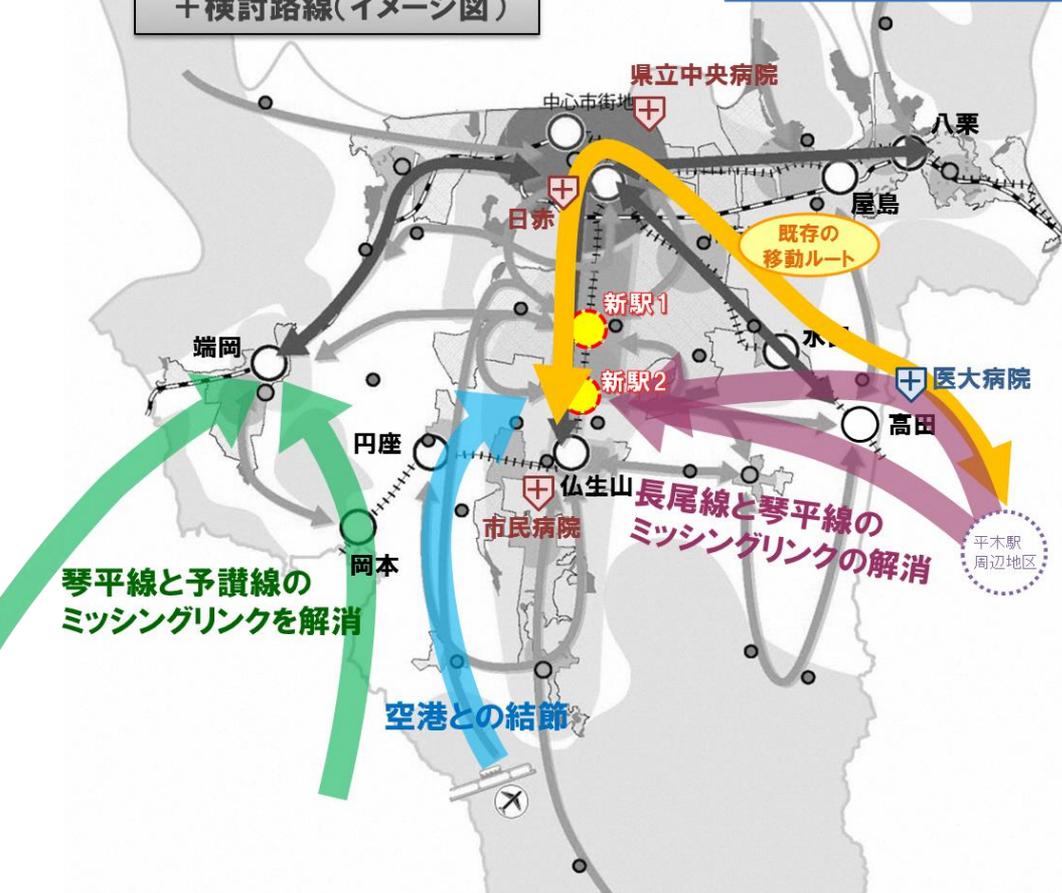
# 1 瀬戸・高松連携中枢都市圏の枠組みで行う広域的なバス路線の検討

## 瀬戸・高松広域連携中枢都市圏 (地域公共交通再編事業)

高松市、さぬき市、東かがわ市、  
三木町、綾川町



再編完了後路線図  
+ 検討路線(イメージ図)



## 高松モデルを圏域に拡大

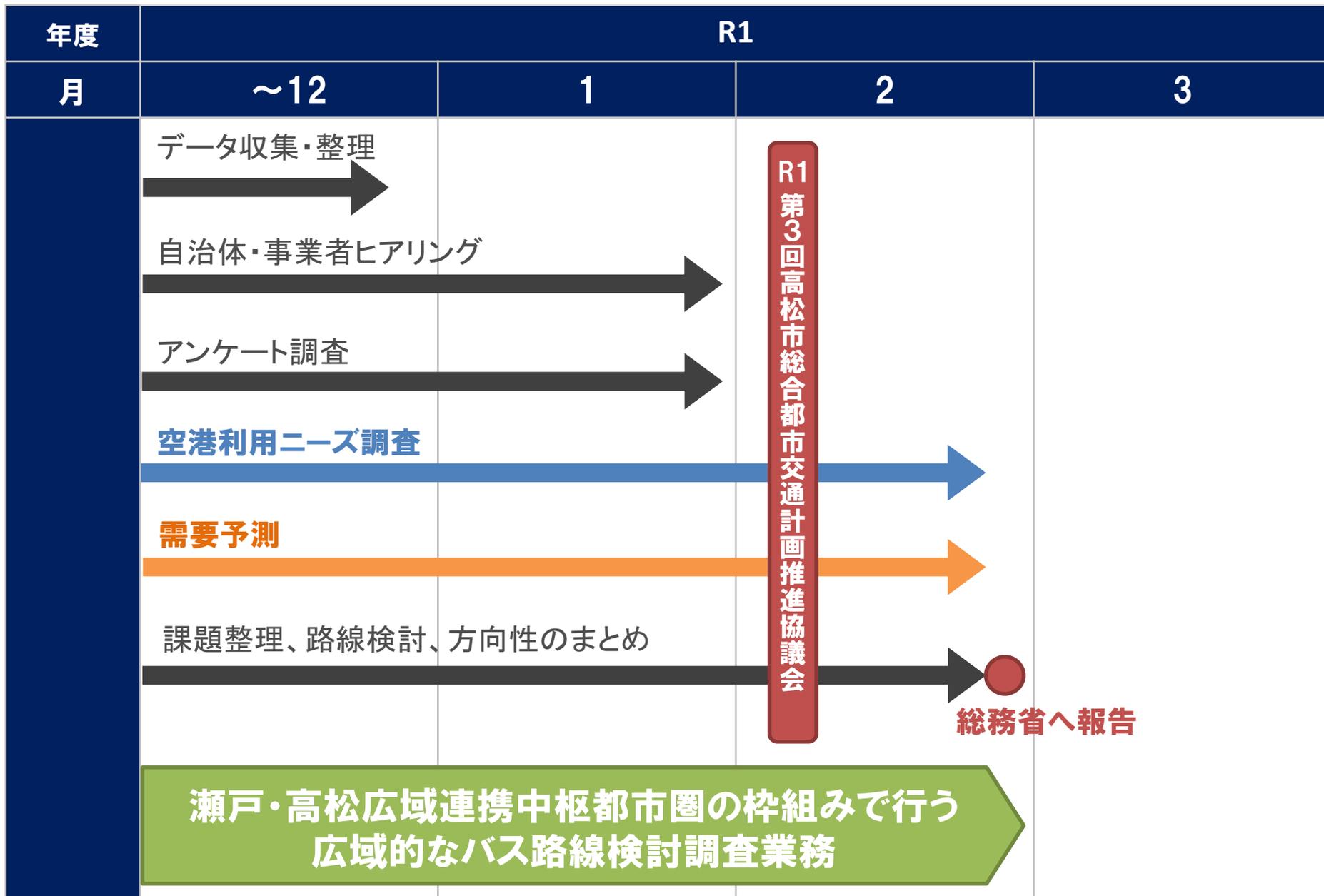
行政区域をまたぐ  
連携中枢都市圏版バス路線再編

持続性の高い  
公共交通ネットワークの形成

繋がる

- 圏域全体の経済成長のけん引
- 高次の都市機能の集積・強化
- 圏域全体の生活関連機能サービスの向上

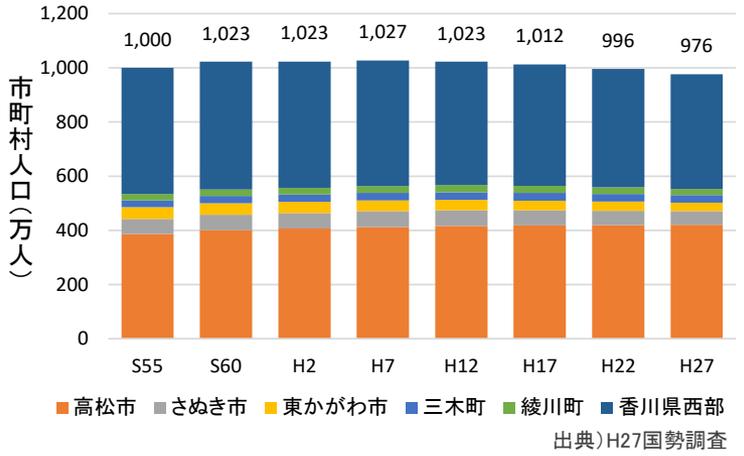
## 2 調査業務スケジュール



# 3 データ収集・整理 ～連携中枢都市圏の現状（人口）～

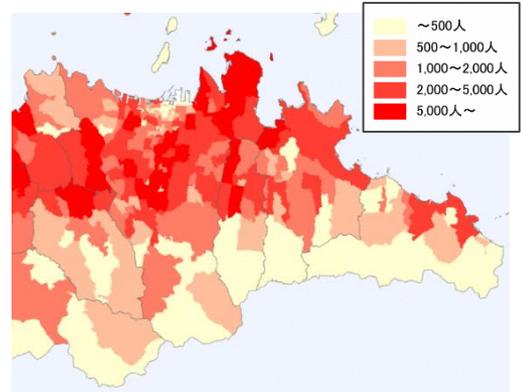
## 総人口の推移

- 連携中枢都市圏内では、高松市の人口が突出
- 総じて減少傾向。特に東かがわ市は著しい

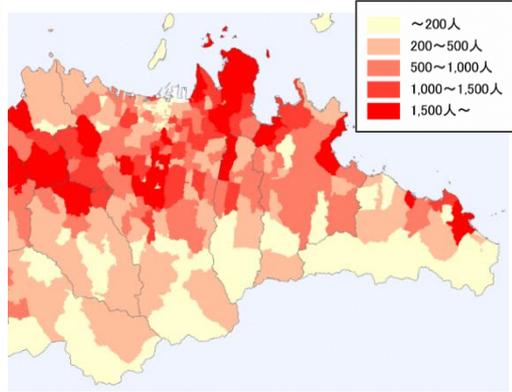


## 人口分布

- 総人口及び高齢者人口分布は各市町の北部地域において集中



【全年齢】

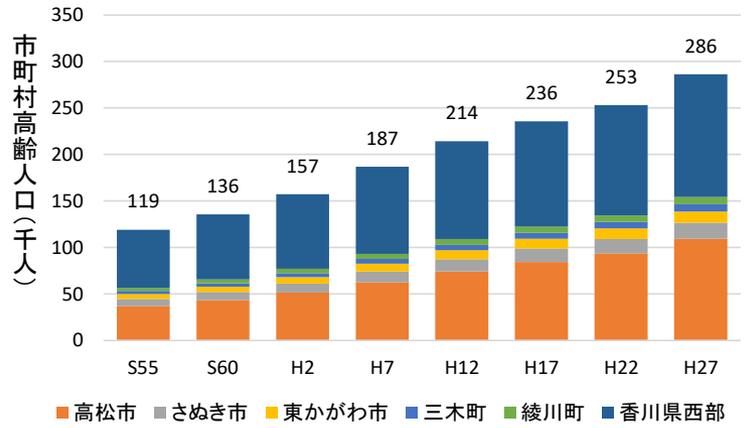


【高齢者】

出典)H27国勢調査

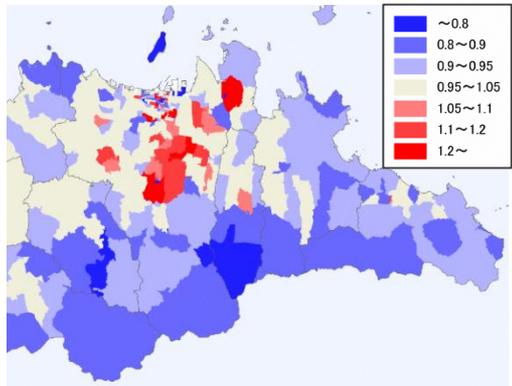
## 高齢者人口の推移

- 全ての市町で増加傾向
- 特に高松市は著しい
- 県西部より東部が著しい

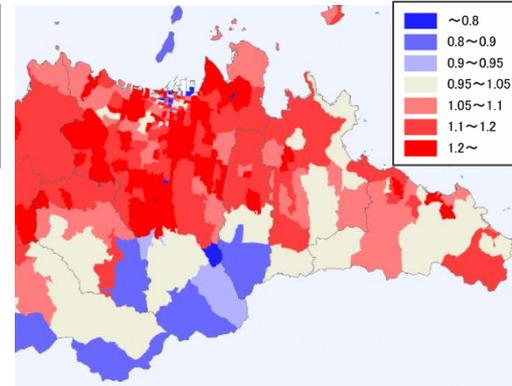


## 人口の変化

- 高松市の一部は増加傾向
- さめぎ市、東かがわ市、中山間地域で減少傾向が著しい
- 高齢者人口は増加傾向
- 山間部の減少傾向は自然減が起因



【総変化率】



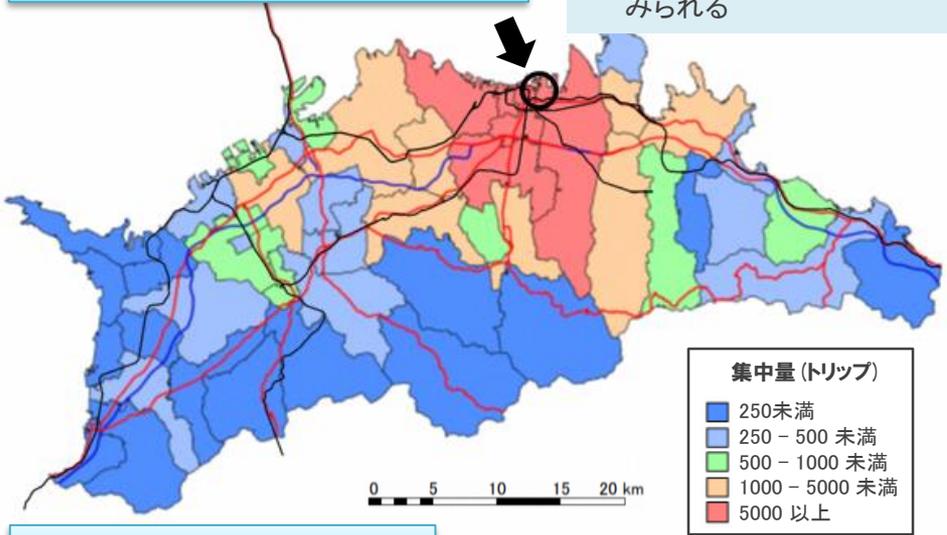
【高齢者変化率】

出典)国勢調査(H27/H22) 4

# 3 データ収集・整理 ～連携中枢都市圏の現状（交通）～

## 広域拠点(高松市中心部)への流動

- 高松市内、隣接市町からの流動が多い
- 鉄道沿線からの流動傾向がみられる



## 通勤・通学の流動

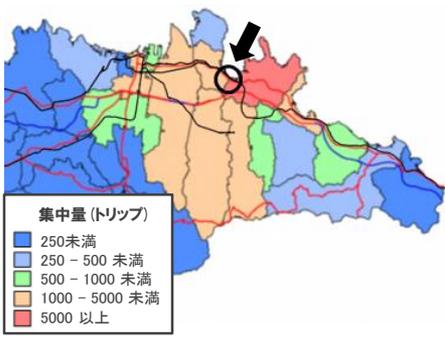
- 東かがわを除き、高松市への流動が多い



## 各市町への流動

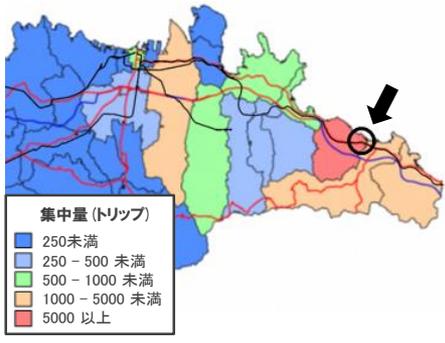
資料)H24 PT調査

### さぬき市



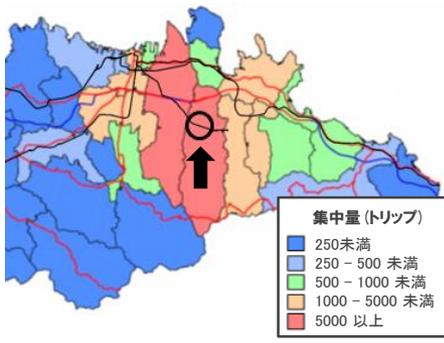
- 高松市東部、三木町から旧志度町への流動が多い
- 東かがわ市からは少ない

### 東かがわ市



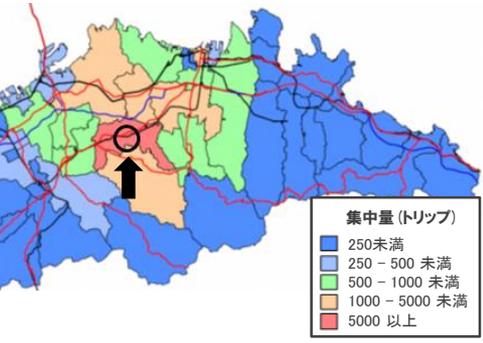
- 東かがわ市内から旧大内町へ流動が集中

### 三木町



- 高松市東部、さぬき市等、比較的広範囲な流動が見られる

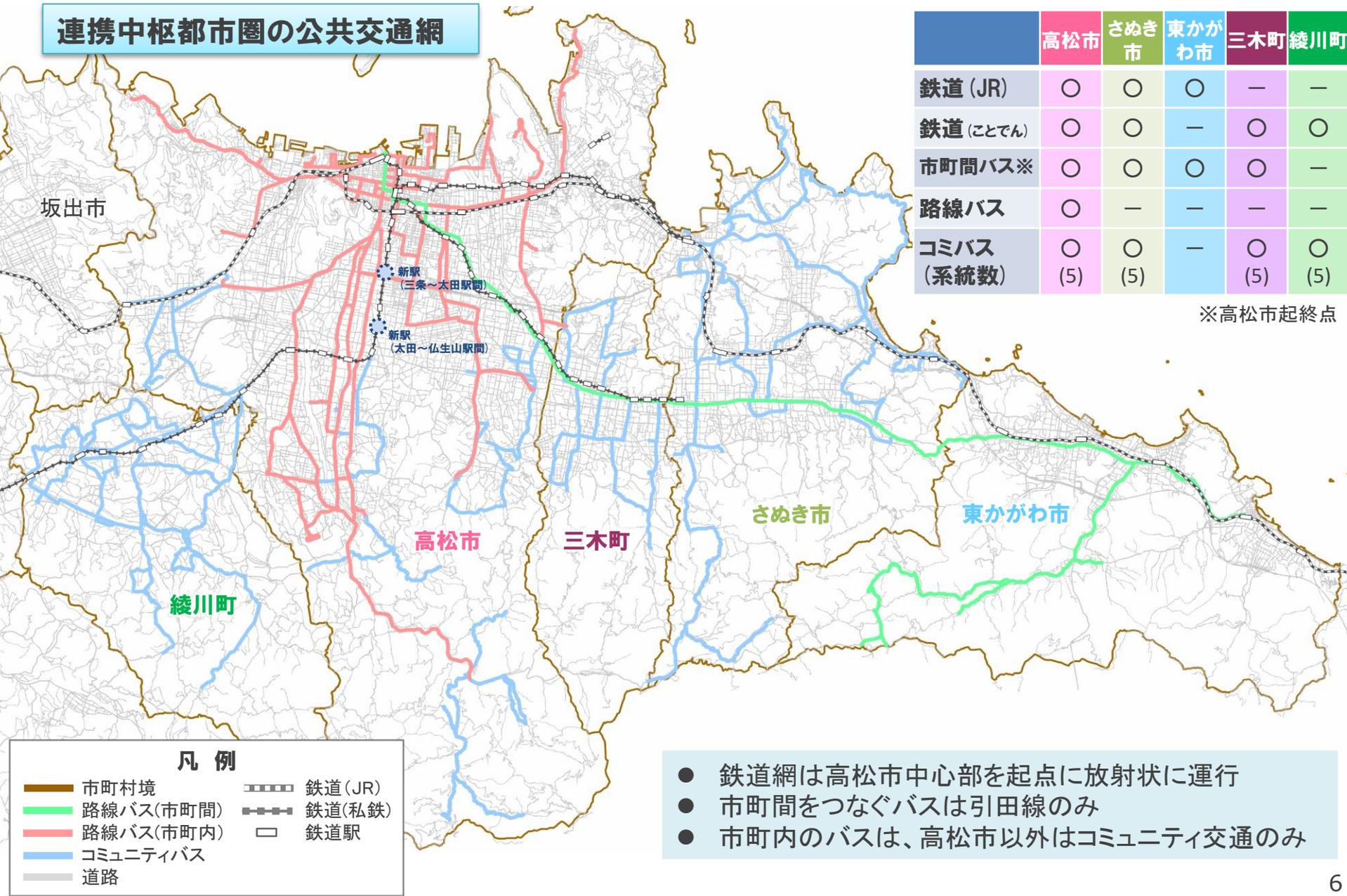
### 綾川町



- 旧綾南町拠点周辺での動きが多い
- 高松市広範囲からの流動が多く存在する

# 3 データ収集・整理 ～連携中枢都市圏内の公共交通網～

連携中枢都市圏の公共交通網



|            | 高松市   | さぬき市  | 東かがわ市 | 三木町   | 綾川町   |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 鉄道 (JR)    | ○     | ○     | ○     | —     | —     |
| 鉄道 (ことでん)  | ○     | ○     | —     | ○     | ○     |
| 市町間バス※     | ○     | ○     | ○     | ○     | —     |
| 路線バス       | ○     | —     | —     | —     | —     |
| コミバス (系統数) | ○ (5) | ○ (5) | —     | ○ (5) | ○ (5) |

※高松市起終点

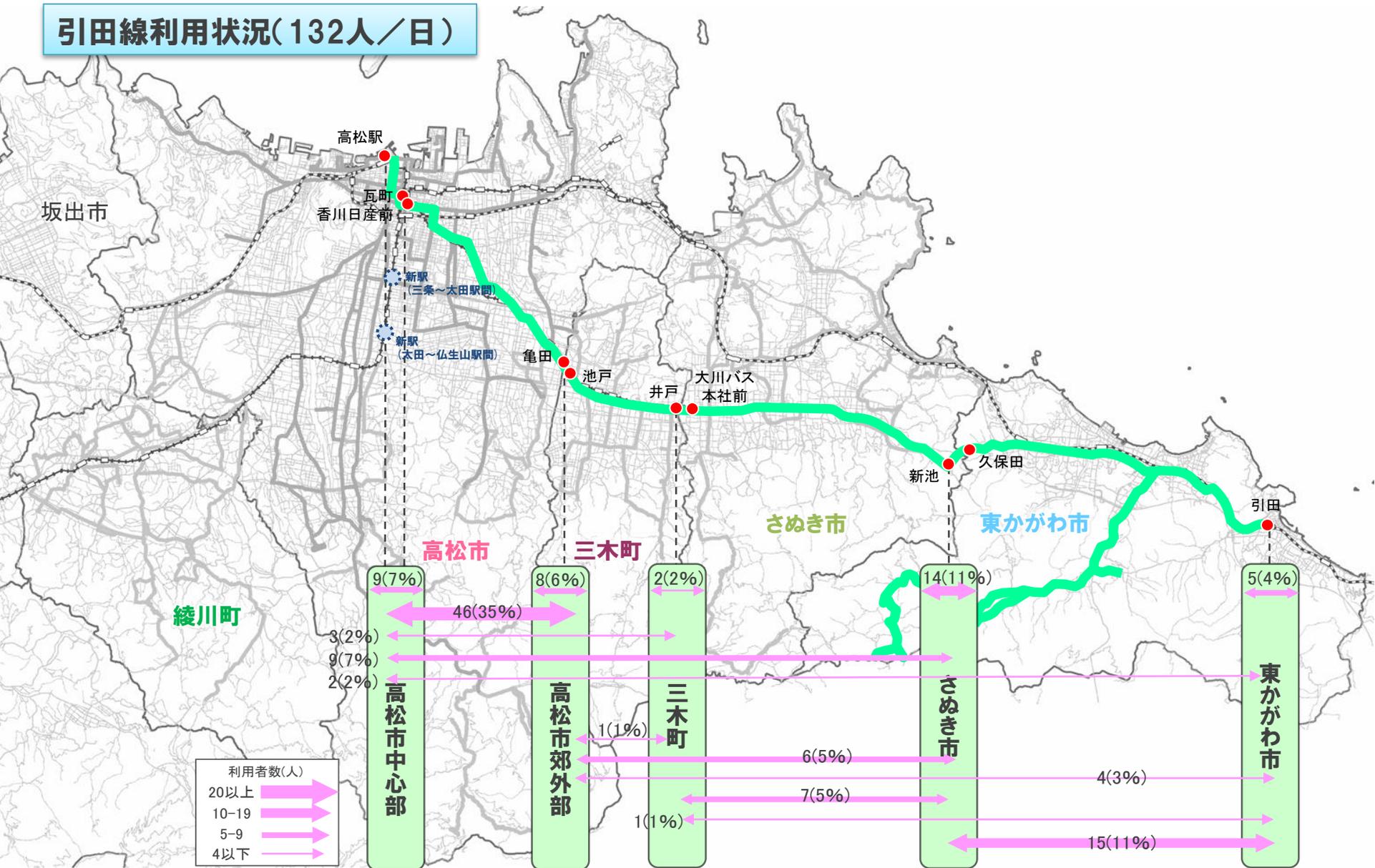
凡例

- 市町村境
- 路線バス(市町間)
- 路線バス(市町内)
- コミュニティバス
- 道路
- 鉄道(JR)
- 鉄道(私鉄)
- 鉄道駅

- 鉄道網は高松市中心部を起点に放射状に運行
- 市町間をつなぐバスは引田線のみ
- 市町内のバスは、高松市以外はコミュニティ交通のみ

# 3 データ収集・整理 ~引田線利用状況~

引田線利用状況(132人/日)



※高松市中心部: 高松~瓦町、高松市郊外部: 香川日産前~亀田  
三木町: 池戸~井戸、さぬき市: 大川バス本社前~新池、東かがわ市: 久保田~引田

資料)IruCaデータ(2018年10月18日(平日))

## 4 自治体ヒアリング結果

|       | ヒアリング内容  |
|-------|--|
| 高松市   | <ul style="list-style-type: none"><li>● ことடன்長尾線と重複している引田線のルートについて検討の必要がある</li><li>● 高松市東部の結節ポイントはフジグラン十川や山田支所等を想定</li></ul>   |
| さぬき市  | <ul style="list-style-type: none"><li>● 市町間バスとなっている引田線は維持したい</li><li>● 範囲限定でデマンドタクシーの実験を行ったが、採算がとれるか不明</li><li>● デマンドタクシーの範囲を広げた場合、<b>現行の運転手だけでは対応が困難</b></li><li>● ICカード導入は費用面で難しい</li></ul>    |
| 東かがわ市 | <ul style="list-style-type: none"><li>● バスへのICカード導入予定はない</li><li>● デマンド交通の導入を検討</li><li>● 観光コンテンツの周知が弱い</li><li>● 徳島空港の方が近いため、<b>高松空港への需要は低い</b></li></ul>                                       |
| 三木町   | <ul style="list-style-type: none"><li>● ことடன்長尾線と重複している引田線のルートについて検討の必要がある</li><li>● ICカード化はしたいと思っている</li><li>● 高齢者運賃半額制度について導入したいが、<b>100%行政負担では持続性が確保できない</b>。県の高齢者対策として県費負担は考えられないか</li></ul> |
| 綾川町   | <ul style="list-style-type: none"><li>● ことடன்駅周辺をコリドー形成の拠点としている</li><li>● 公共交通での南北間の移動が弱い</li><li>● 県東部・西部どちらの学校も選択できる地域であり、<b>端岡駅にアクセスできると非常に便利</b></li><li>● コミバスへのICカード導入を検討</li></ul>        |

# 5 アンケート調査結果

- WEBアンケート
- 高松市、さぬき市、東かがわ市、三木町、綾川町の居住者

## 直通バスで行ってほしい目的地



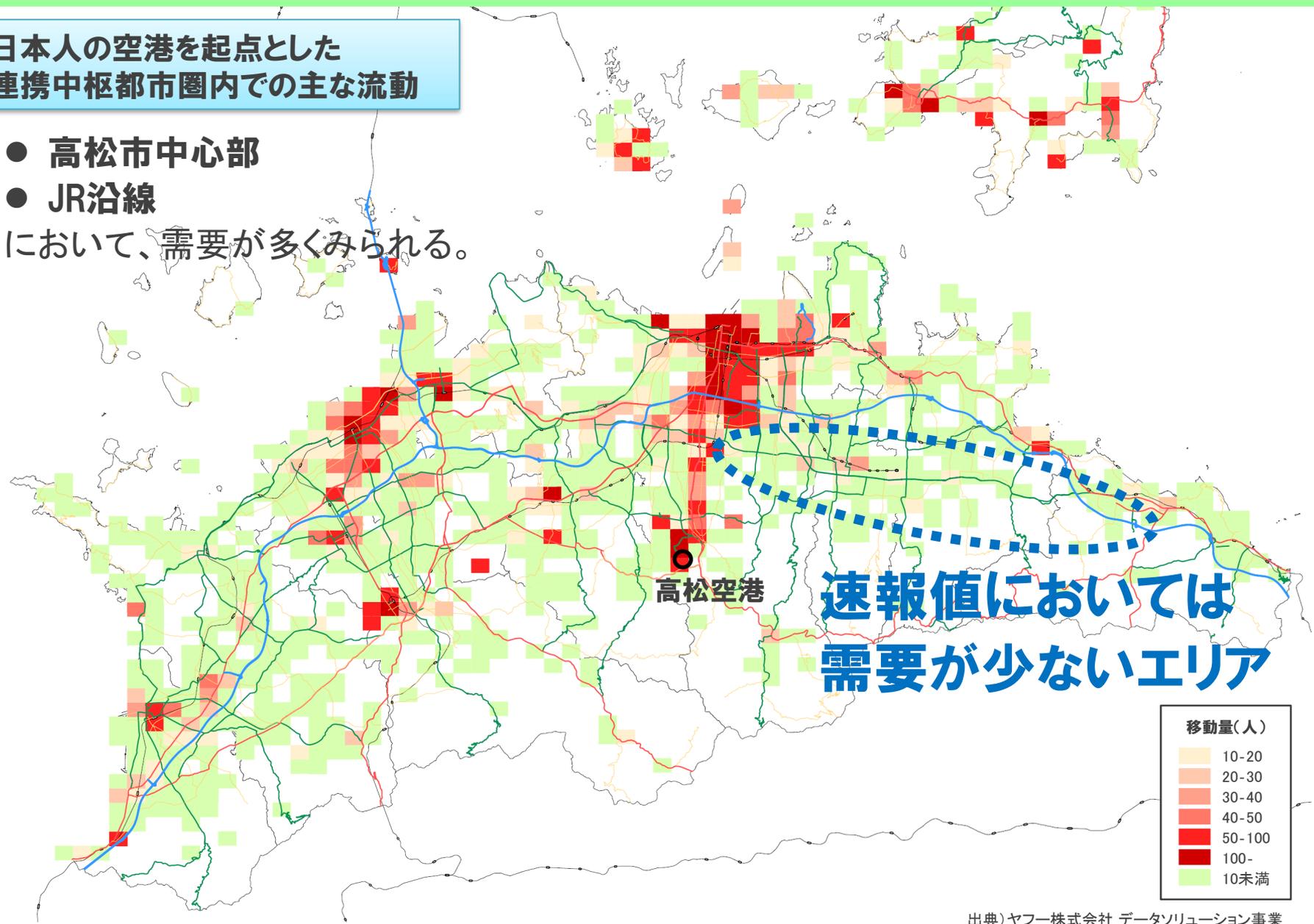
|     |                 |
|-----|-----------------|
| 高松市 | 高松駅             |
|     | ゆめタウン高松         |
|     | 高松空港            |
| 三木町 | 香川大学医学部<br>附属病院 |
| 綾川町 | イオン綾川           |

|           |        |
|-----------|--------|
| 市町村境      | 鉄道(JR) |
| 路線バス(市町間) | 鉄道(私鉄) |
| 路線バス(市町内) | 鉄道駅    |
| コミュニティバス  |        |
| 道路        |        |

# 6 空港利用ニーズ調査 ～高松空港からの流動～

日本人の空港を起点とした  
連携中枢都市圏内での主な流動

- 高松市中心部
  - JR沿線
- において、需要が多くみられる。



出典)ヤフー株式会社 データソリューション事業

# 7 調査結果からみる連携の可能性

## ① 需要に応じたサービスを見据えた引田線再編の可能性

- 高松市以東の基幹となるバス路線
- ことடன்長尾線等、鉄道との重複
- 高松空港からの需要を鑑みた、サービス提供の在り方



**需要調査結果を  
元に検討**

## ② MaaSを見据えたICカード戦略の検討

- 各市町で一元化されていない決済システム



**「基幹交通」+「コミュニティ交通」による、  
シームレスな交通体系の構築に資するICカード戦略の検討**

## ③ 瀬戸・高松広域連携中枢都市圏で連携した公共交通空白地域対策の検討

- バス・タクシーの運転手不足
- 公共交通空白地域へのサービス提供の在り方



- **需要が薄い公共交通空白地域における  
新モビリティ導入可能性の検討**
- **都市圏内相互連携による運営手法の検討**

# 8 スケジュール (案)

