

令和2年度 第1回 高松市総合都市交通計画推進協議会資料

令和元年度取組結果及び令和2年度予定事業
(参考資料)

令和2年7月27日(月)

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。

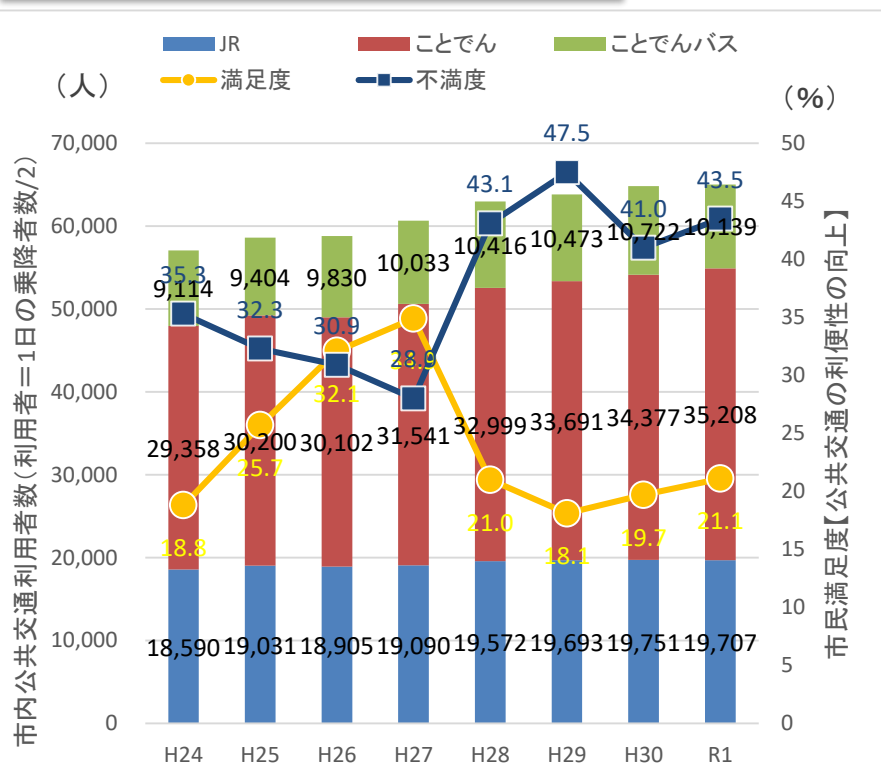
各視点において、持続可能なモデルとしての実行性を高めるため、行政と事業者が連携して計画・施策展開する。

高松モデル

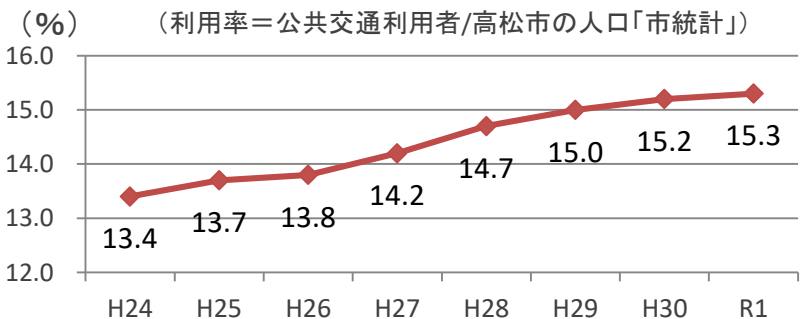
持続可能な公共交通ネットワークの再構築を、一定のサービス水準を維持しながら実現

公共交通に関する指標

① 公共交通利用者数と満足度



② 公共交通利用率



公共交通の利用 満足度

原因解明のためアンケートを実施

調査日 H31.2
形式 WEBアンケート(700票)

目的別交通手段分担率

- 全ての利用目的で自動車の分担率が高い
- 買い物で公共交通を利用する方は、ごく少数

公共交通の利用頻度

- 月に1回以上利用する人は、鉄道が30%、バスが15%程度
- 公共交通を利用しない人は半数以上を占める

利用頻度別サービスへの満足度

- 月に複数回利用している人ほど満足度が高い
- 利用しない人ほど不満を抱いている

分析

- 先入観で公共交通は不便であるという意識が強い
- 利用することなく、不満であると感じられているのではないか

モビリティ・マネジメントにより、まずは一回からでも、公共交通を乗ってもらうことを促し、公共交通に対する意識改革に努める

檀紙地区による、コミュニティバス(乗合タクシー)導入検討

地域の課題

- 道路整備状況は良く、自動車が便利
- 鉄道(JR・ことでん)が通っていない
- バスは国道を運行しており、小回りの利くものではない



地域が行きたい場所

- ことでんの駅
- 総合センター等
- かかりつけ医
- スーパーマーケット 等

に行くことのできる移動手段がほしい

➡ ふれあいトークを開催

ふれあいトークをきっかけに、公共交通に対する意識を変えていく中で、地域主導のコミュニティ交通の組み立てを行い、1年間の**試験運行を開始**

【ふれあいトーク開催】



【アンケート集計】



【試験運行開始】



H30

H31(R1)

R2~



ふれあい
トーク開催

検討組織
設立

アンケート
作成・配布・
集計

ルート・
ダイヤ検討

試験走行
(ルート等チェック)

試験運行開始 (R1.10.1~)

試験運行
チェック

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(三条～太田駅間)

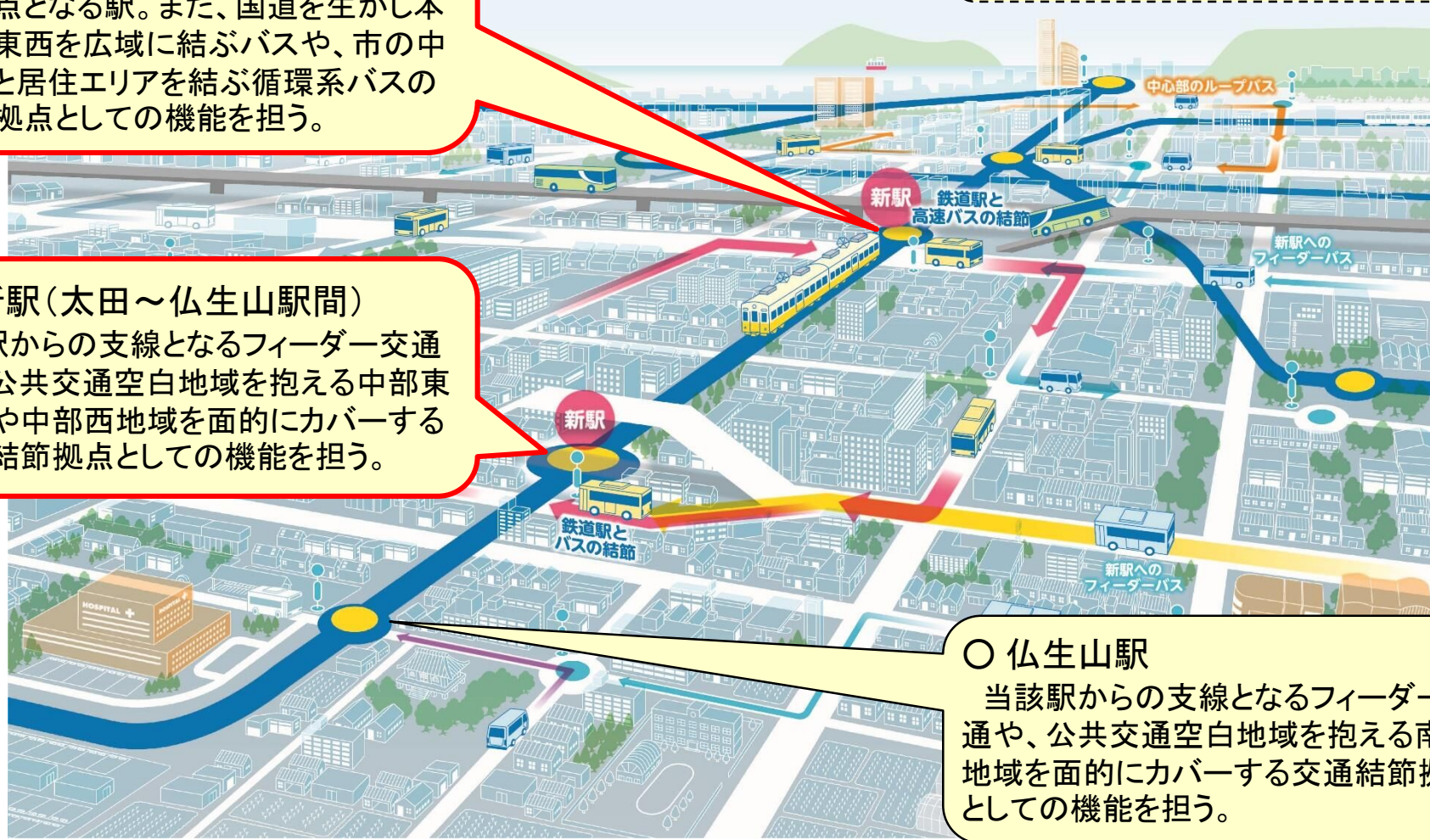
主要都市と連絡する高速バスのアクセスにより、広域都市間輸送交通の結節拠点となる駅。また、国道を生かし本市の東西を広域に結ぶバスや、市の中心部と居住エリアを結ぶ循環系バスの結節拠点としての機能を担う。

○ 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。

○ 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。



○ 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。

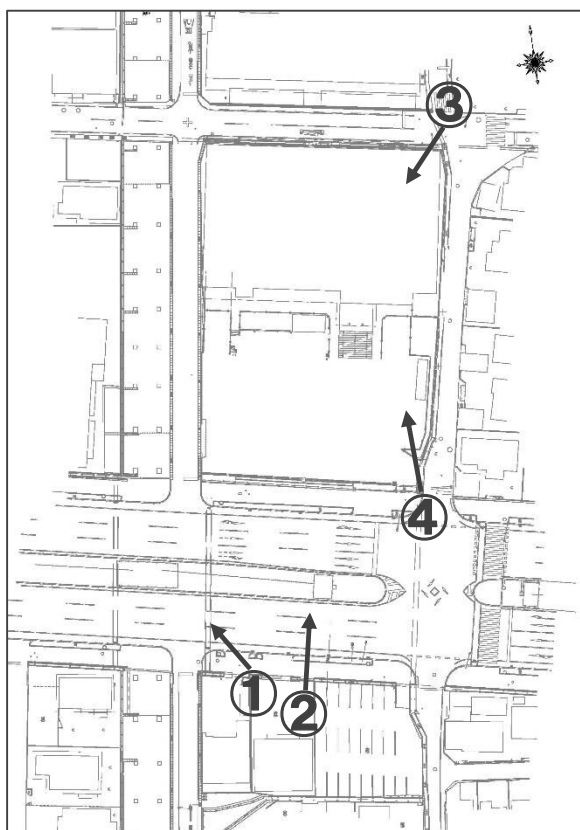
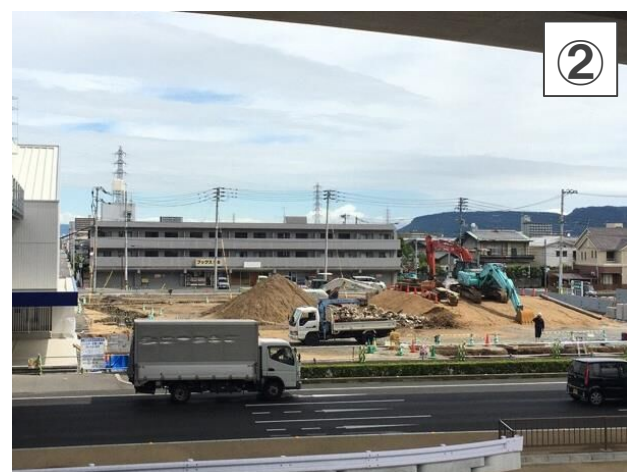
1 新駅(三条～太田駅間)整備状況

■ 駅前広場イメージパース(北東方向から)

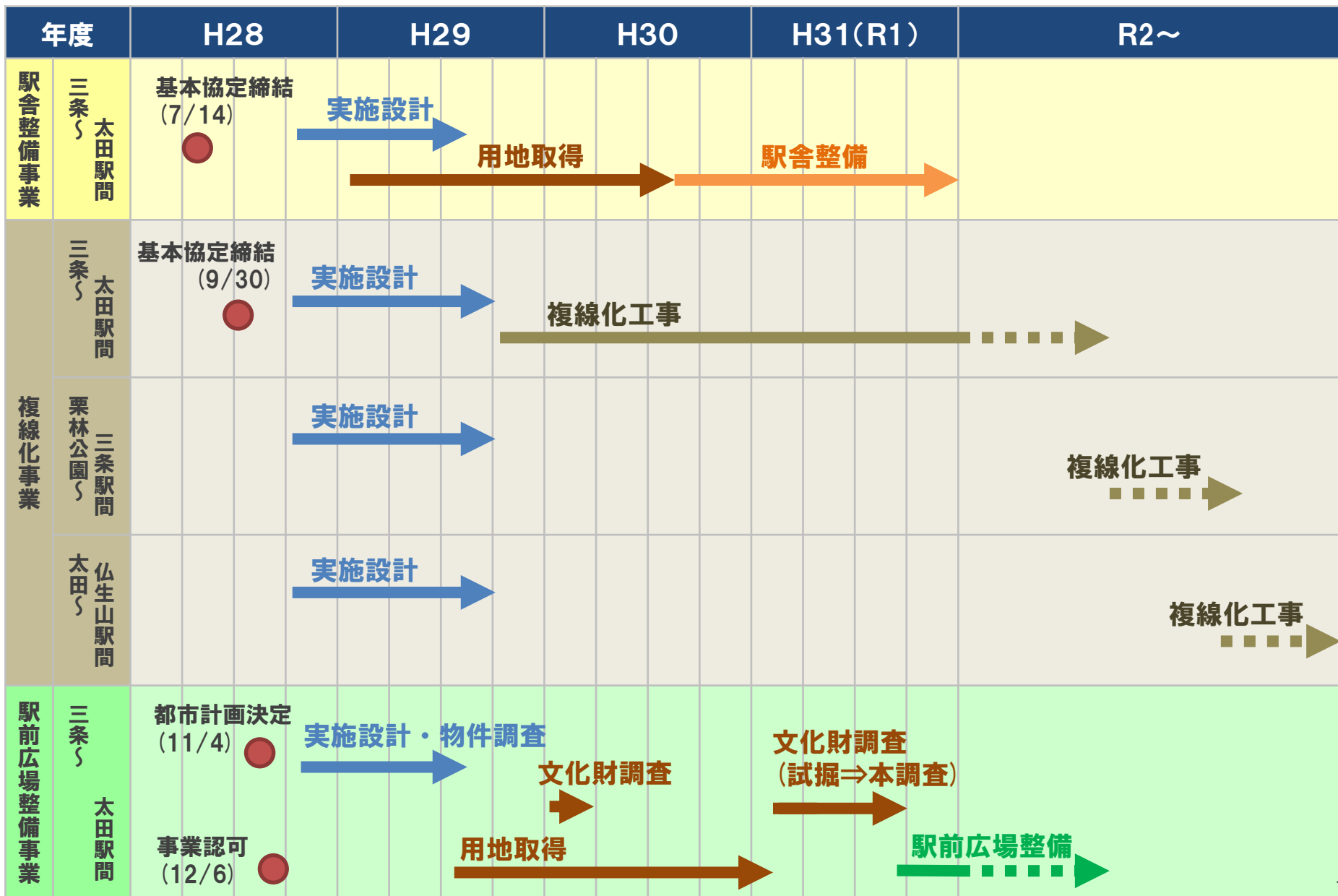


■ 新駅(三条～太田駅間)仕様

駅舎		駅前広場	
○駅舎形状	橋上駅タイプ(相対式プラットホーム)	○総整備面積	約5,800㎡
○構造種別	鉄骨造	○バス乗降場	〔国道北側〕 高速バス2台、路線バス2台 〔国道南側〕 高速バス1台、路線バス1台 計6台
○最高高さ	約13.2m	○タクシー乗降場	〔国道北側〕 2台 〔国道南側〕 1台 計3台
○昇降施設	階段及びエレベーター(11人乗り:北側、南側各2基 計4基)	○OK&R乗降場	〔国道北側〕 3台(うち1台は身障者用) 〔国道南側〕 1台 計4台
○トイレ	男性用、女性用、多目的トイレ 計:約30㎡	○駐輪場	〔国道北側〕 610台(当初750) 〔国道南側〕 490台(当初350) 計1,100台
○待合室	約40㎡ ※高速バス等の待合にも利用可		
○駅管理施設	事務室及び休憩室 約30㎡		



2 整備スケジュール



1 事業概要

駅舎

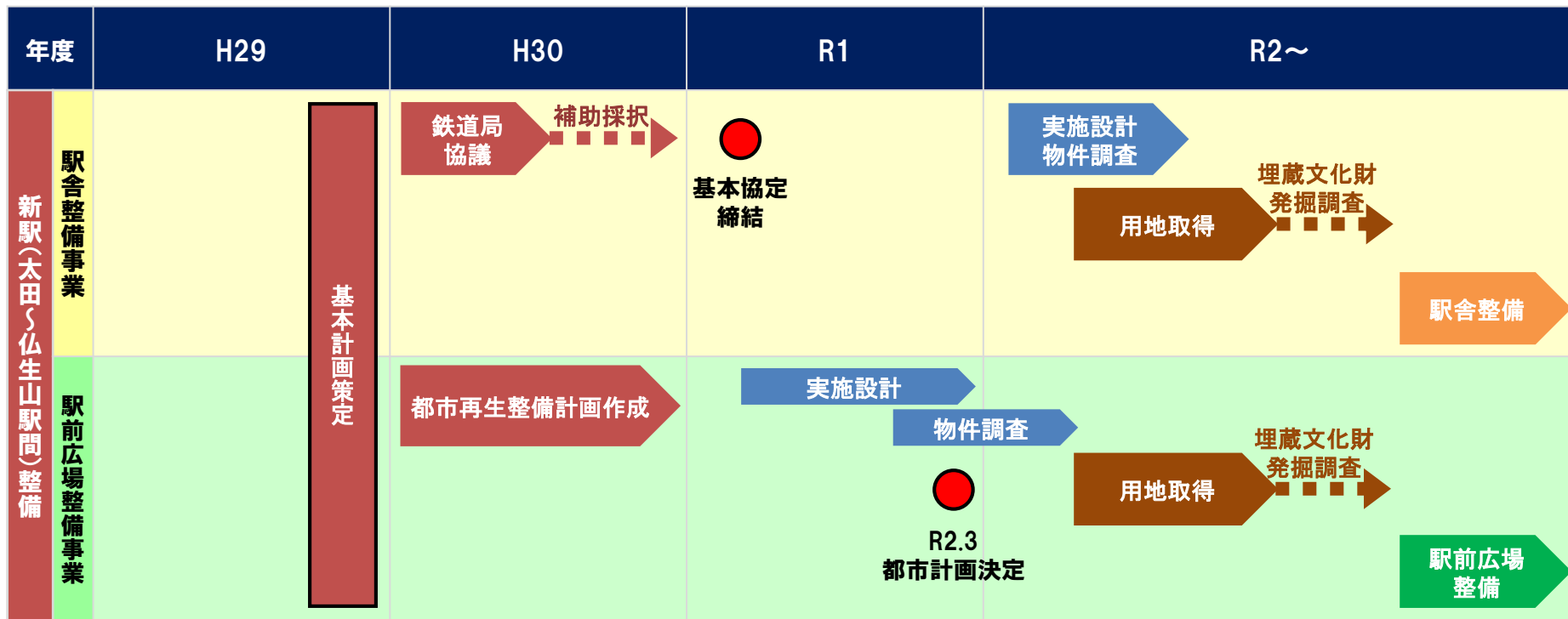
項目	内容	項目	内容
所在地	高松市多肥上町	駅管理施設	事務所・休憩室: 約20㎡
駅舎形式	地上駅タイプ (相対式プラットホーム L=85m)	便所	男性トイレ 女性トイレ 多目的トイレ 合計: 約30㎡
構造種別	鉄骨造		
最高高さ	約4.5m	周辺道路	県道太田上町志度線: 車道部幅員(高架)16m (側道)5m
段差解消	スロープを設置(勾配:5.0%)		

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	5台(うち身障者等用1台を確保)(東側)
駐輪場	800台
P&R	民間活力を生かした効果的な取組を検討

2 スケジュールと事業スキーム

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(形成計画事業)	国:県:市=各1/3負担	高松市総合都市交通推進協議会 ⇒ 高松琴平電気鉄道へ委託
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%	

◆ 検討方針

高松市が目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの考えのもと、

交通結節拠点整備



バス路線再編



持続可能な公共交通ネットワークの再構築

JR端岡駅に結節するバス路線を踏まえた需要調査

ことでのとの連携

- 予讃線と琴平線のミッシングリンクの解消

綾川町との連携

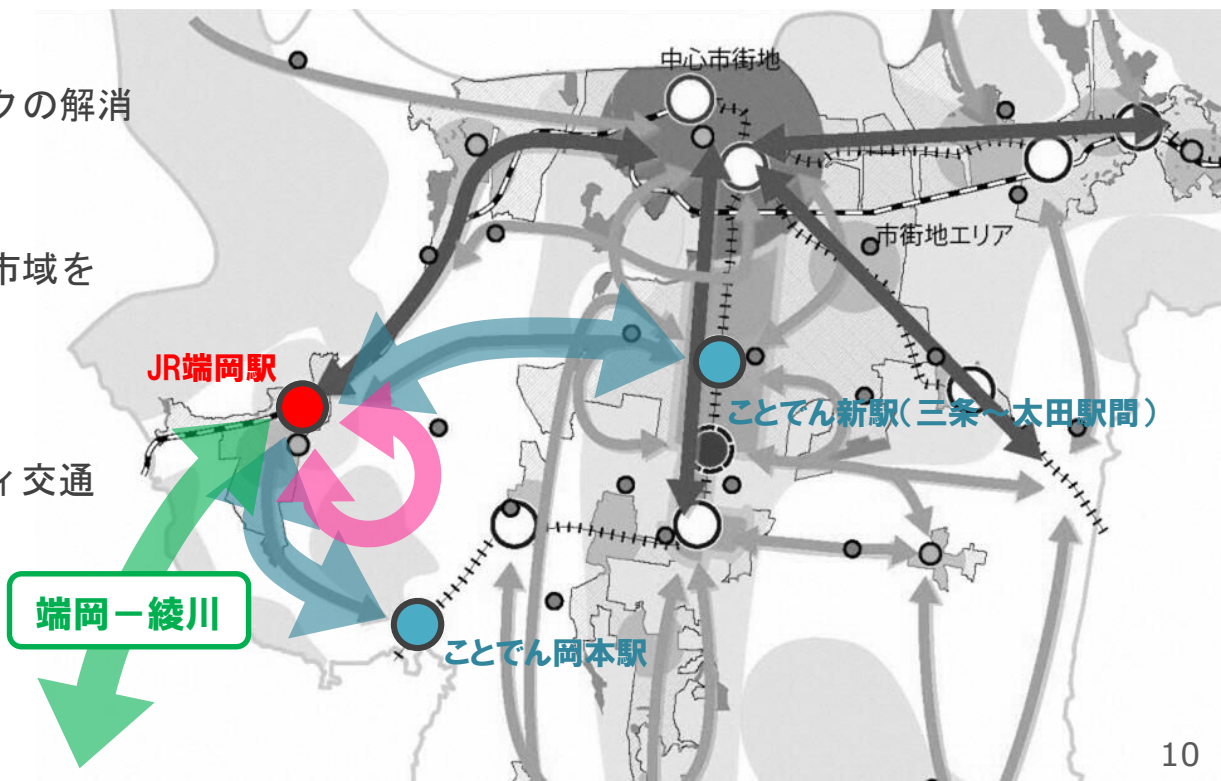
- 連携中枢都市圏の枠組みにおいて市域をまたぐバス路線の結節

地域との連携

- 地域が主体的に考えるコミュニティ交通の結節

端岡—綾川

利便性の向上による
利用者の増加



◆ 整備方針

駅舎整備

- 昇降施設の配置により駅舎のバリアフリー化(乗降客 3,000人/日以上)
- 現況施設と同等の機能確保を基本

自由通路整備

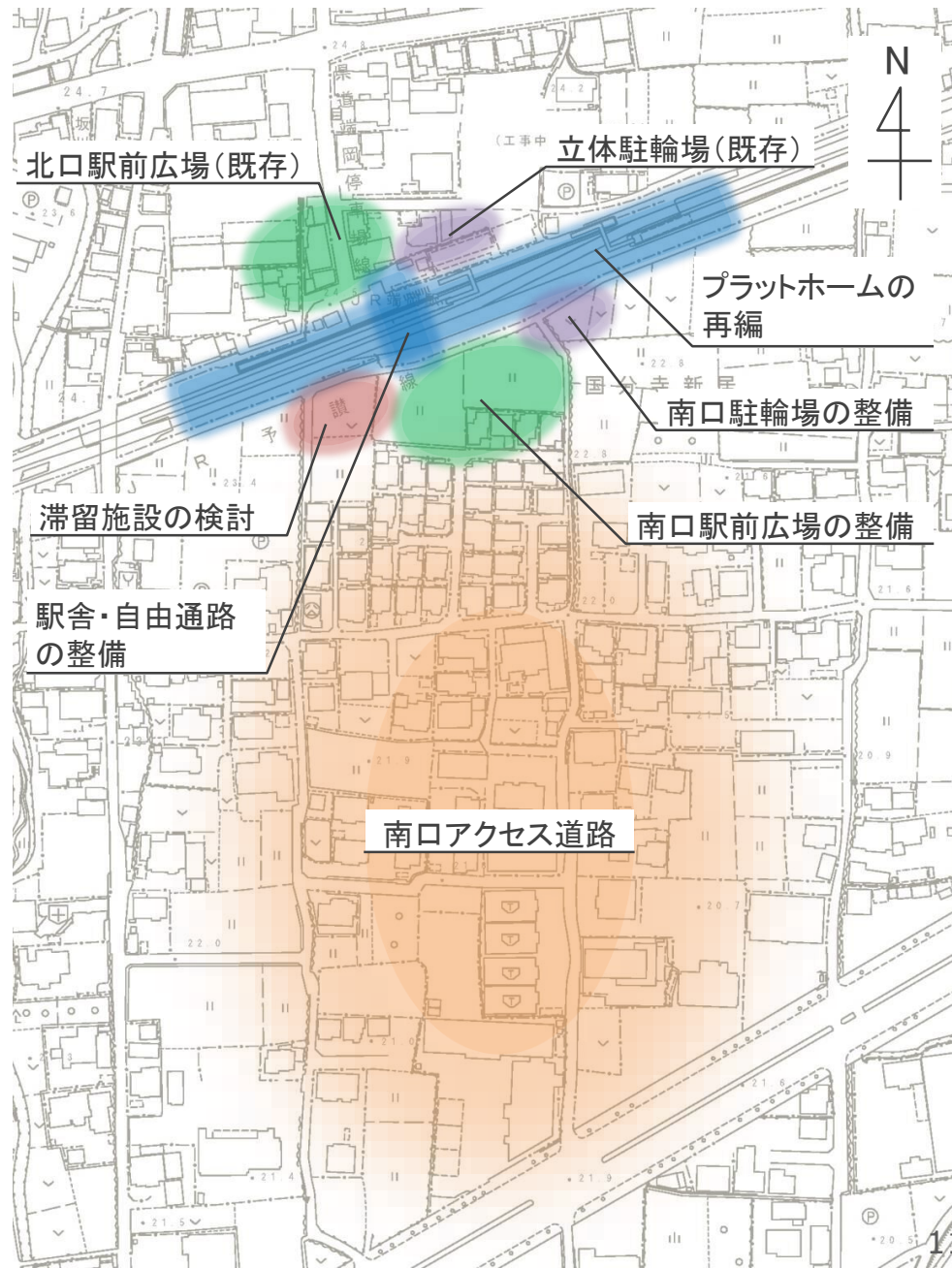
- 南北のアクセス性や駅舎改良工事の施工計画等を踏まえた計画案を検討

駅前広場整備

- バス路線の再編を踏まえ、既存駅南側に新たな駅前広場を整備
- 需要に応じた施設規模・配置を検討

南口アクセス道路整備

- 駅前広場の規模に合わせ、国道からのアクセス道路を検討



① 鉄道とバスとの連携

- パターンダイヤ等、鉄道とバスとのダイヤ面での連携
⇒ **JR四国等との協議・調整**

② 駅舎・駅前広場の規模の決定

- 駅舎・駅前広場の施設規模・配置計画
⇒ **需要予測の精査、関係機関との協議・調整**

③ 事業スキーム

- 鉄道施設整備に活用できる補助スキーム
⇒ **活用できる補助制度の創設を国に要望**
- 駅周辺整備に係る事業計画
⇒ **民間活力を生かした事業スキームを検討**

④ 高松モデルの水平展開

- ICカードを活用した移動のシームレス化
⇒ **乗り継ぎ利用環境の整備**
⇒ **JR四国・ことでのんとの協議・調整**

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

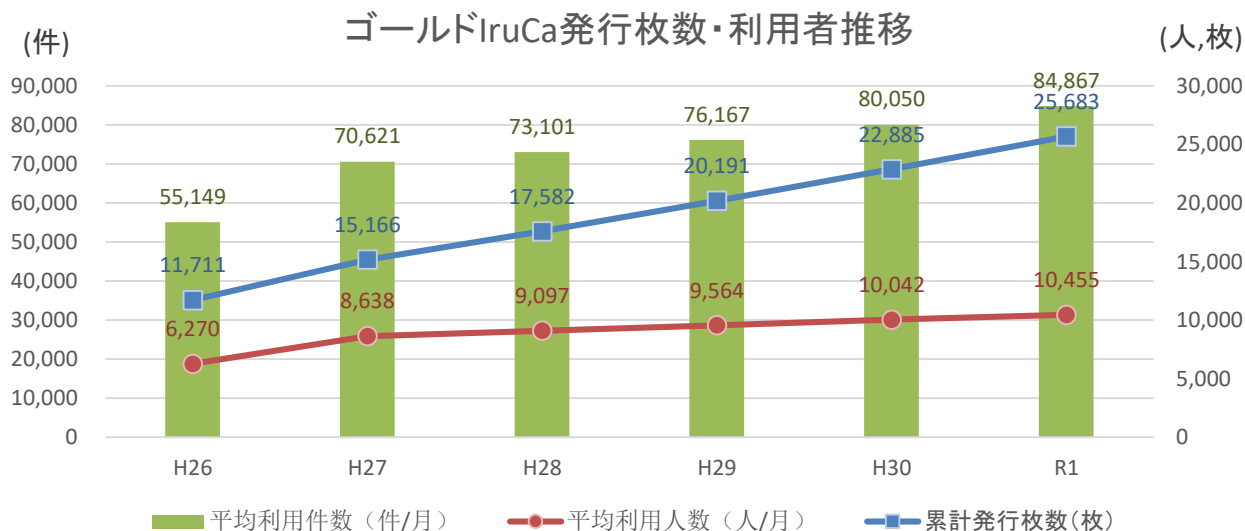


ゴールドIruCa

利用等実績

【販売枚数】 25, 683枚 (令和2年3月末現在)
 ⇒70歳以上人口 90, 785人 (令和2年4月1日現在)
 保有率 約28%

年度	補助金(千円)
H26	39, 651
H27	98, 006
H28	97, 169
H29	99, 887
H30	107, 421
R1	114, 038



概要

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 [H26. 3. 1から制度開始]

事業実施による効果

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

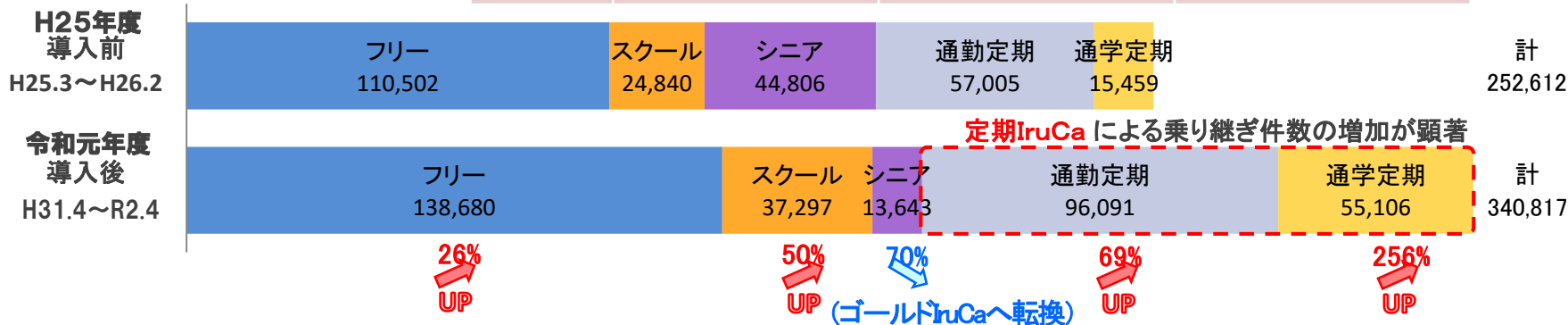
初期費用(システム改修費等)
+
運賃割引額の差額

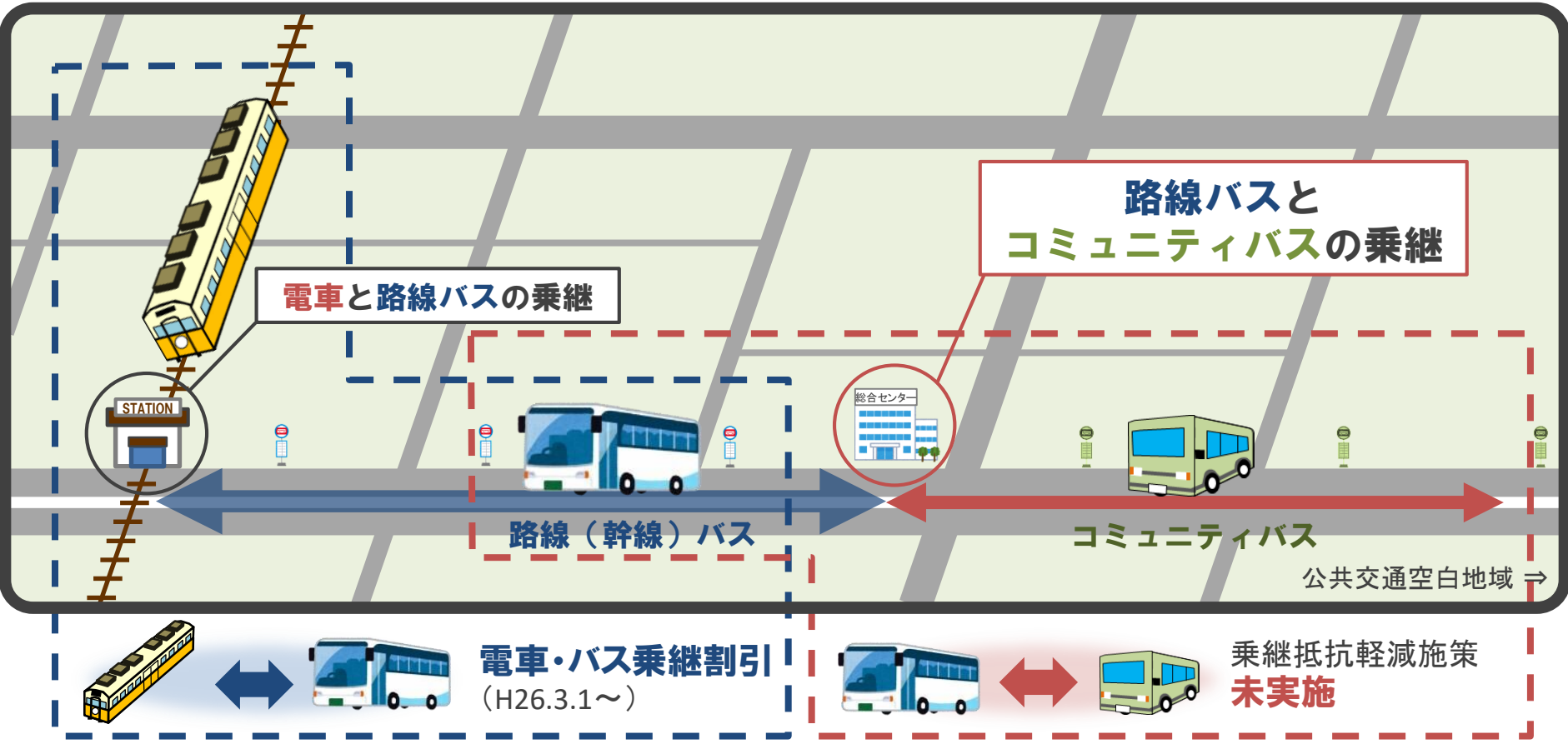


市が補助金として補填

電車⇔バス乗り継ぎ 利用実績等

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





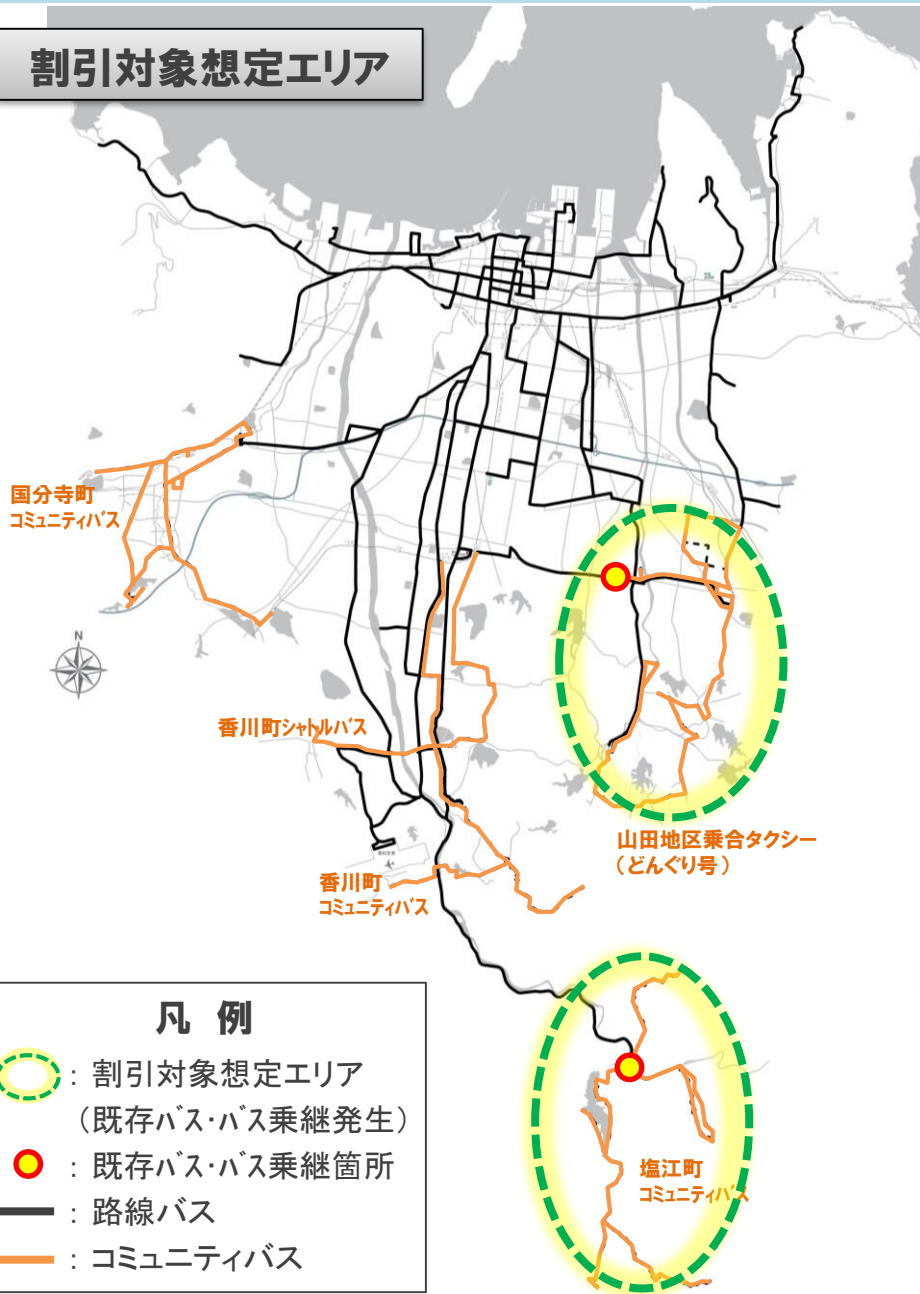
ネットワーク再構築による効果と課題

メリット	需要に合わせたサービスの提供が可能
デメリット	公共交通利用者に乗り継ぎを強いることとなる

利用者離れを防ぐため、
乗り継ぎの不便を補う施策が必要

バス・バス乗継割引の実施

割引対象想定エリア



システム改修

全ての乗り継ぎ条件に対応可能なシステムとなる

運用のポイント

- **すでに乗り継ぎがマスト**になっている路線 (鉄道駅に結節できない路線限定)
- バス路線再編等により**公共交通空白地域**になり、**鉄道への結節が想定されず、路線バスへの結節が想定される路線に限定**

割引対象路線

路線バス ⇄ コミュニティバス等



アウトカム

- **地域主体によるコミュニティバス導入の後押し**

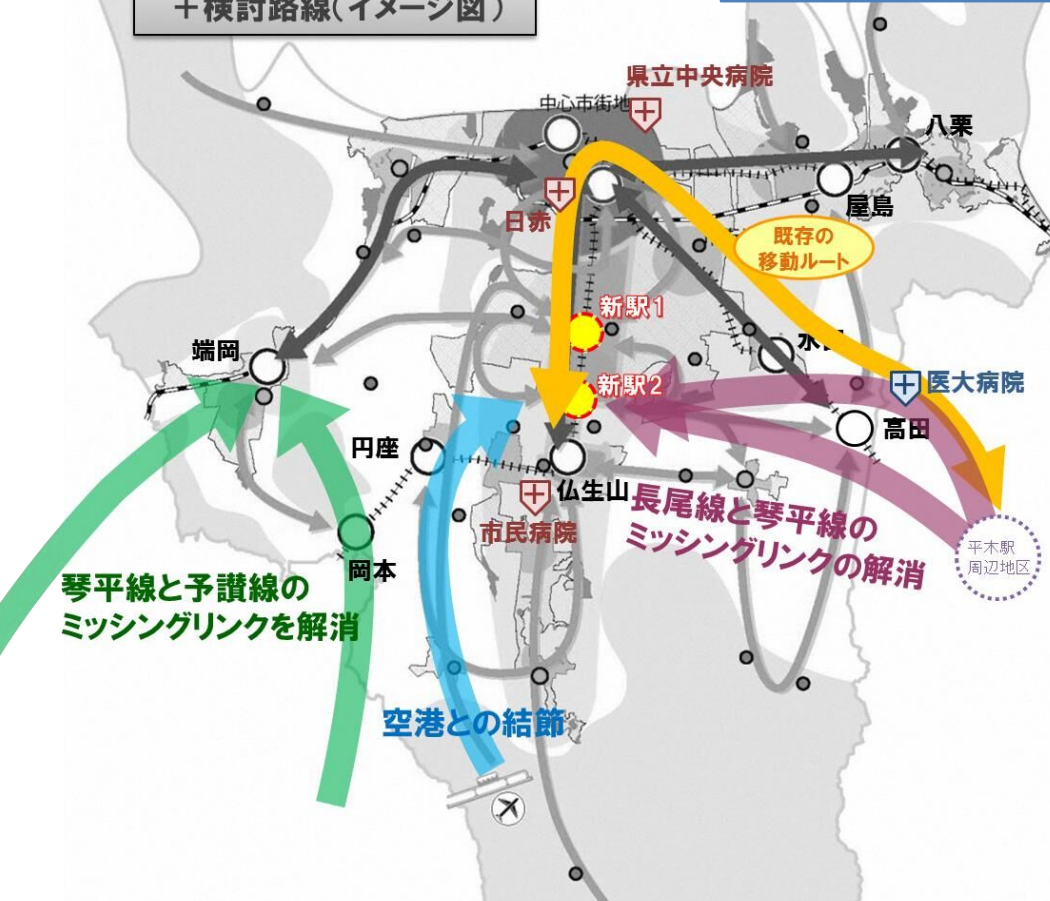
**バス路線の
スクラップ&ビルドを支える仕組み**

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

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**

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

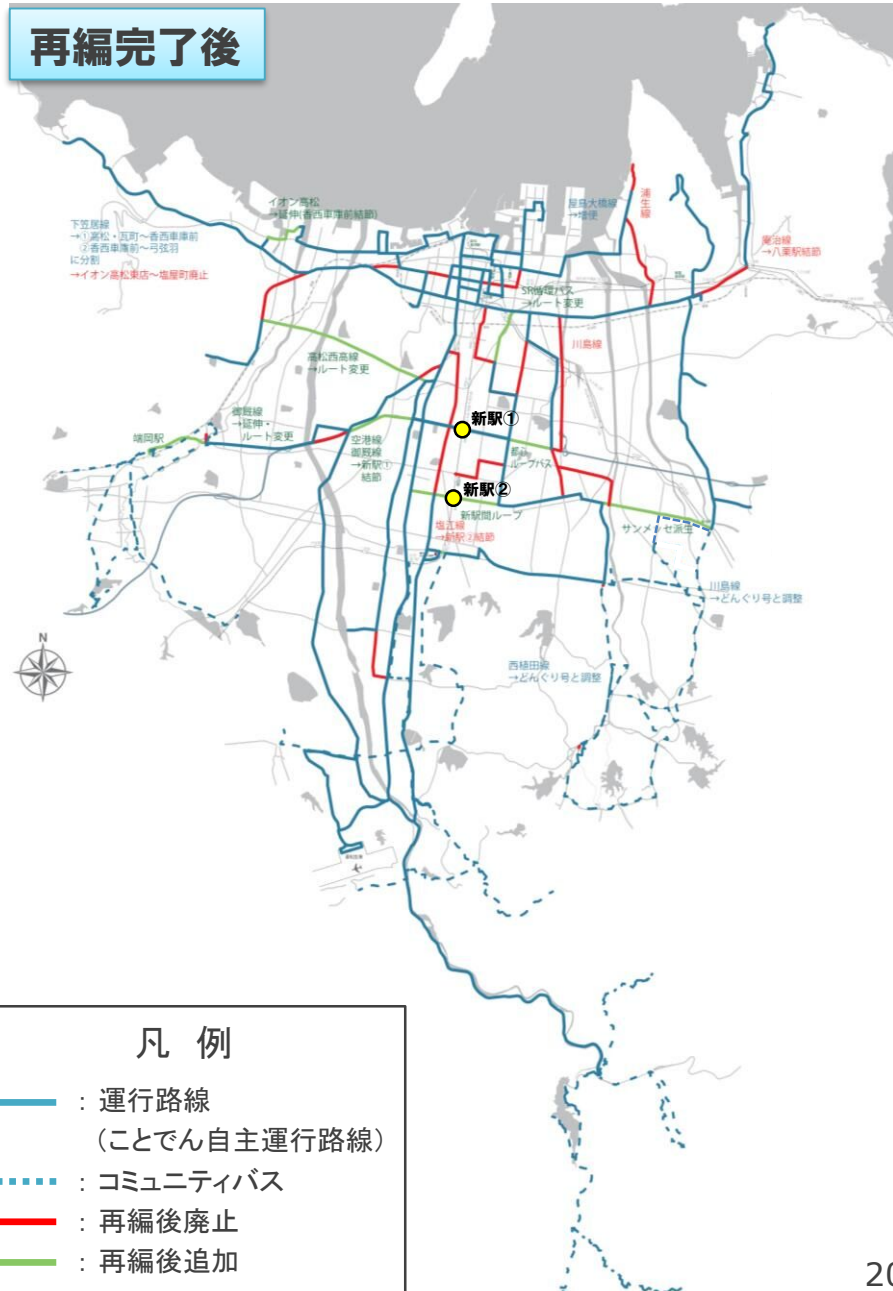
再編前



凡例

- : 運行路線
(ことでん自主運行路線)
- - - : コミュニティバス

再編完了後



凡例

- : 運行路線
(ことでん自主運行路線)
- - - : コミュニティバス
- (Red) : 再編後廃止
- (Green) : 再編後追加

バス路線再編の実施スケジュール（案）

【施策番号 20】

再編実施済み路線

- 高松西高線 H31.4 ルート変更
- 浦生線 } R2.6.10～
- 植田線(西植田) } 再編路線での運行開始

再編検討対象路線(案)

- 由佐線
- 御厩線
- 鹿角線
- 塩江線
- 下笠居線
- SR循環バス
- まちなかループバス

- 地域間幹線系統補助路線
- 準幹線系統補助路線
- 自主運行等



凡例

- : 再編済み
- : 再編検討路線(案)

年度	R2										R3～
	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4～	
公共交通ネットワーク再編				● 部会	● 推進協議会	再編実施計画 認定書提出			大臣認定		運行開始
短期(大臣認定補助対象期間) バス路線再編									約1ヶ月前		
							約4ヶ月前				