

令和3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2年度取組結果及び令和3年度予定事業
(参考資料)

令和3年5月27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。



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持続性の高い公共交通に変えつつ、一定のサービス水準を維持しながら、**需要に合わせた供給の最適化を行う**

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

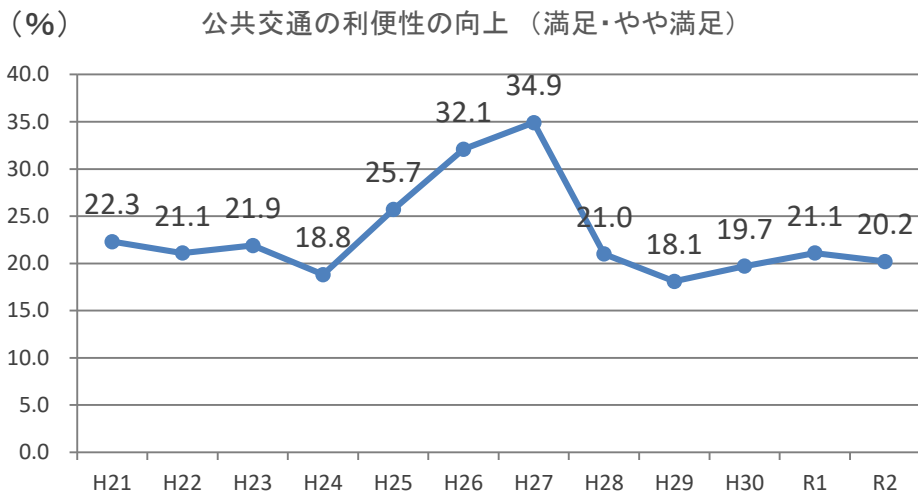
- 再編により発生する、鉄道とバスとの乗継ぎを促進するため**運賃や時間的抵抗を軽減し、再編後においても、サービス水準を維持**する。

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。

公共交通に関する指標

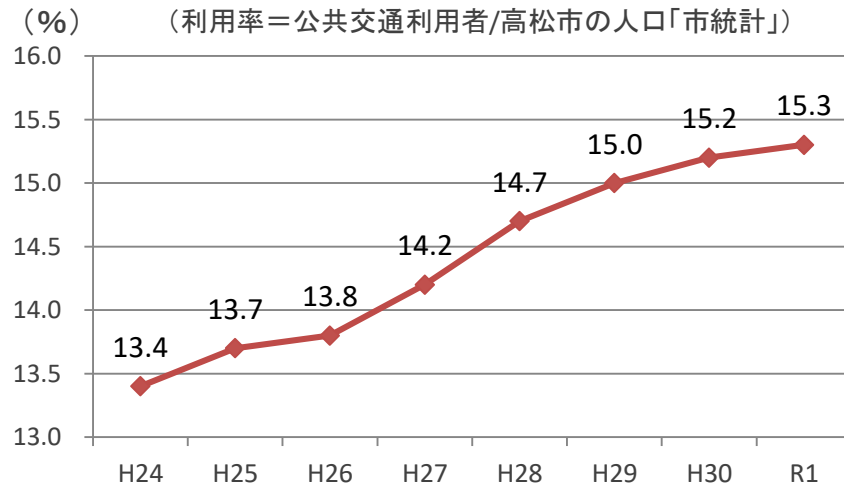
① 市民満足度

(各年度の市民満足度調査結果)



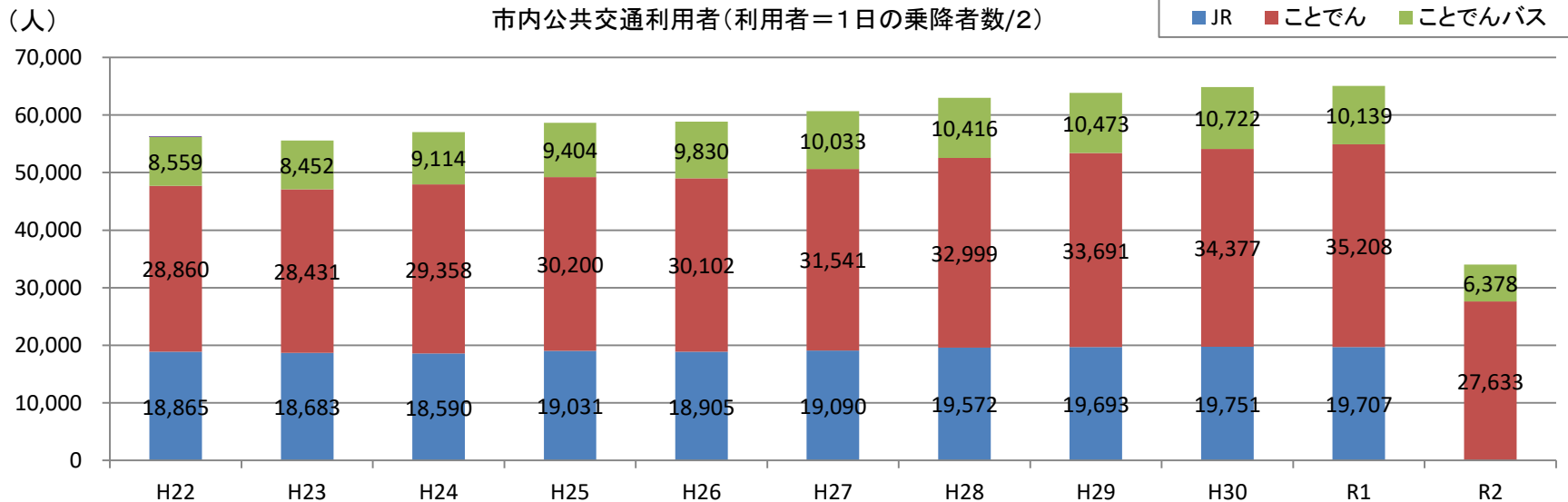
③ 公共交通利用率

(利用率 = 公共交通利用者 / 高松市の人口「市統計」)



② 利用者数

(人) 市内公共交通利用者 (利用者 = 1日の乗降者数/2)



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)

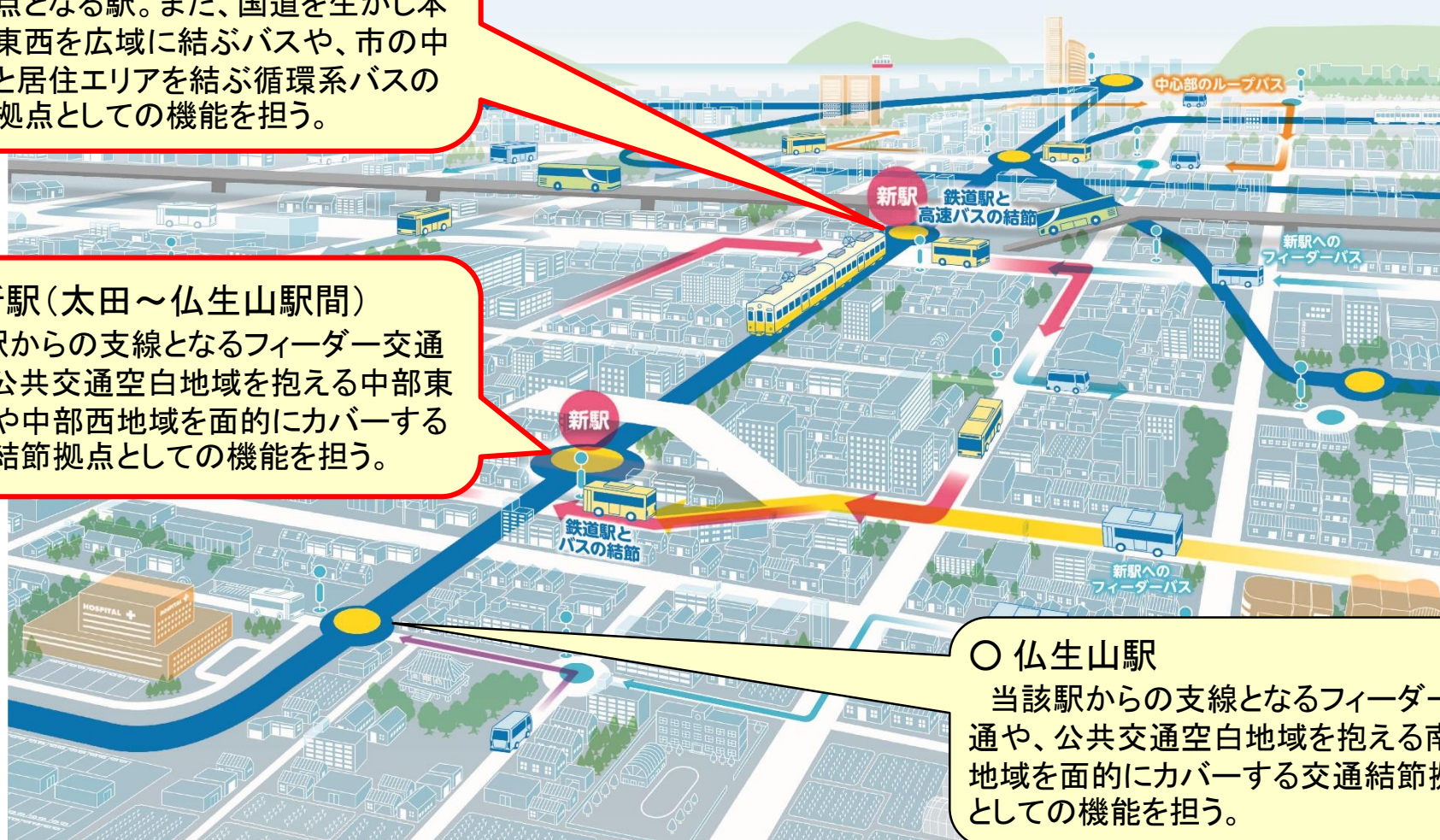
主要都市と連絡する高速バスのアクセスにより、広域都市間輸送交通の結節拠点となる駅。また、国道を生かし本市の東西を広域に結ぶバスや、市の中心部と居住エリアを結ぶ循環系バスの結節拠点としての機能を担う。

○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。

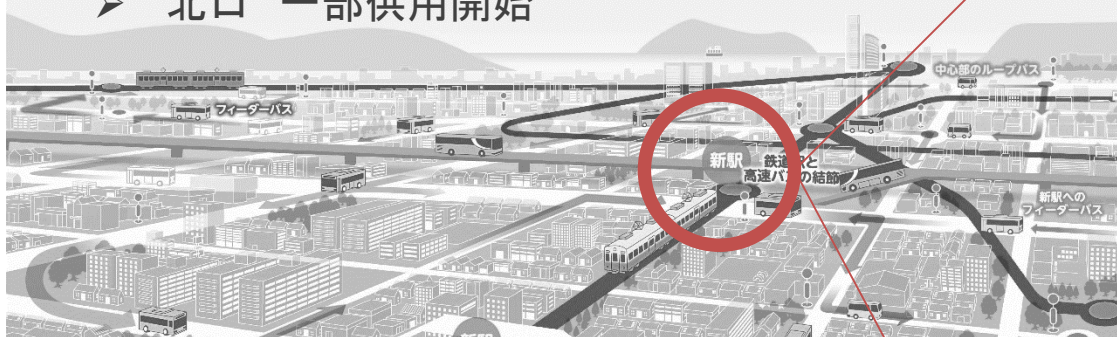
「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりにおける、 交通結節拠点となる伏石駅が開業

● R2.11.28 第1期開業

- 駅舎完成
- 北側駐輪場 オープン
- 北口 一部供用開始

● R3.4.1 第2期開業

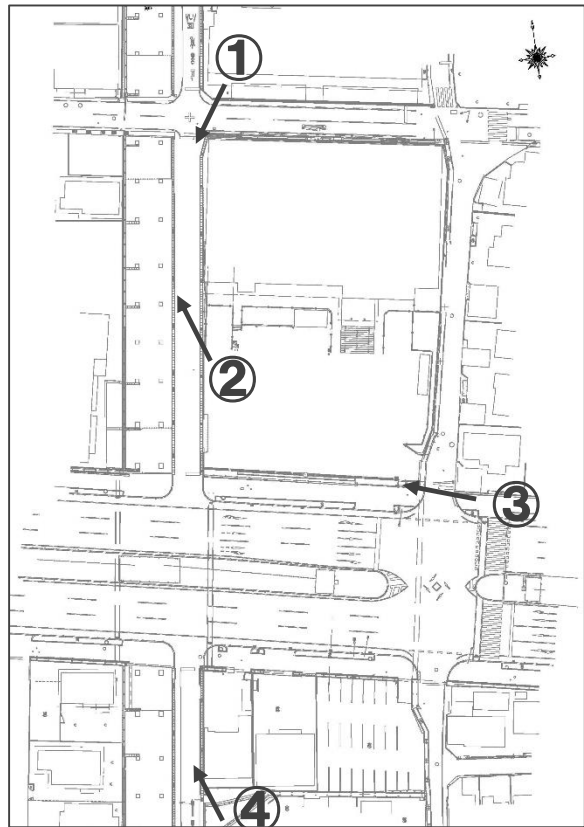
- 南口 一部供用開始
- 南側駐輪場 オープン



R3.3.17撮影



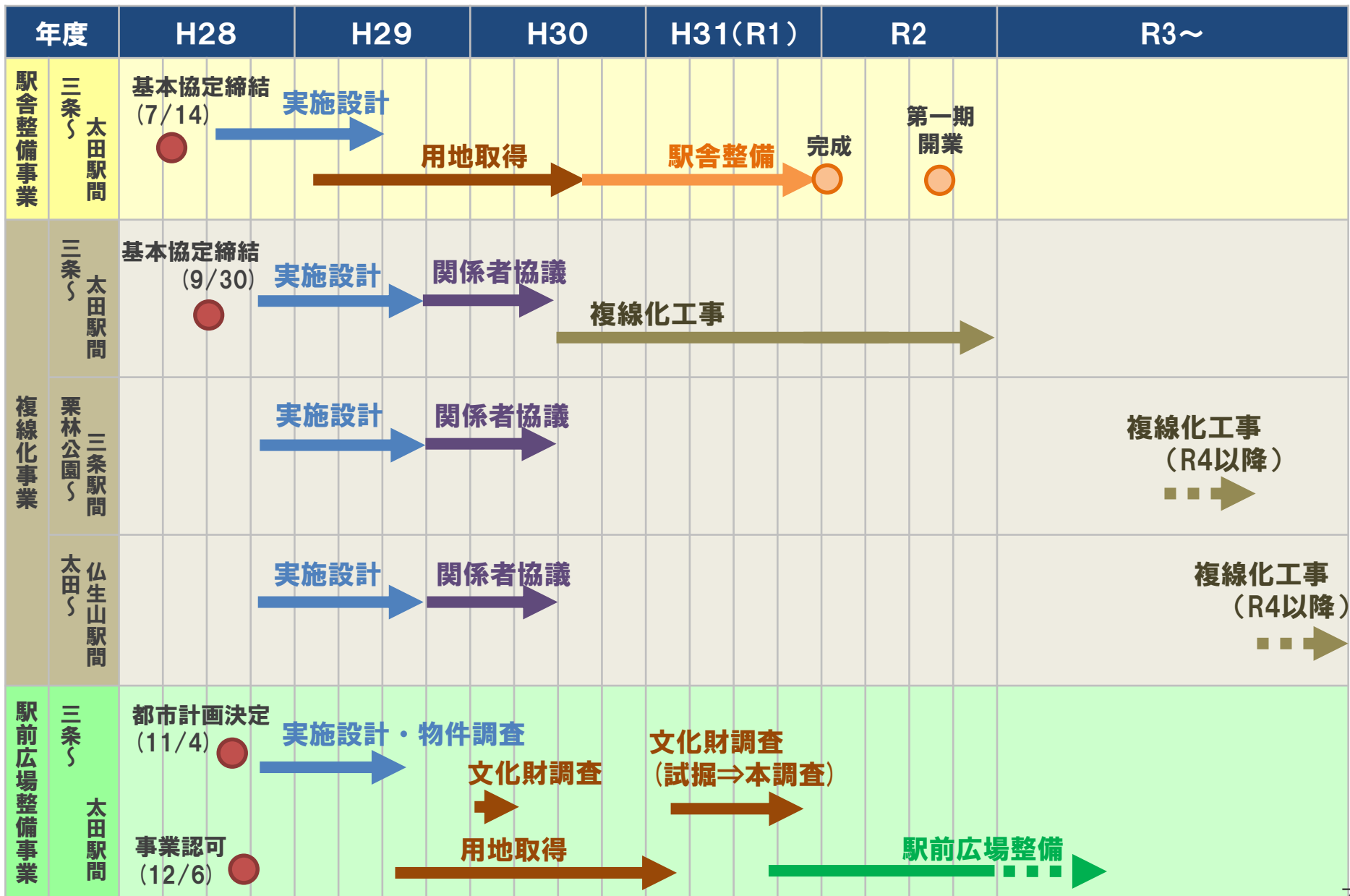
※南側駅前広場整備中
国道側から出入り不可



駅前広場を含めたグランドオープン R3年中(時期未定)

ことでん新駅「伏石駅」整備事業について

【施策番号 12】



1 事業概要

駅舎

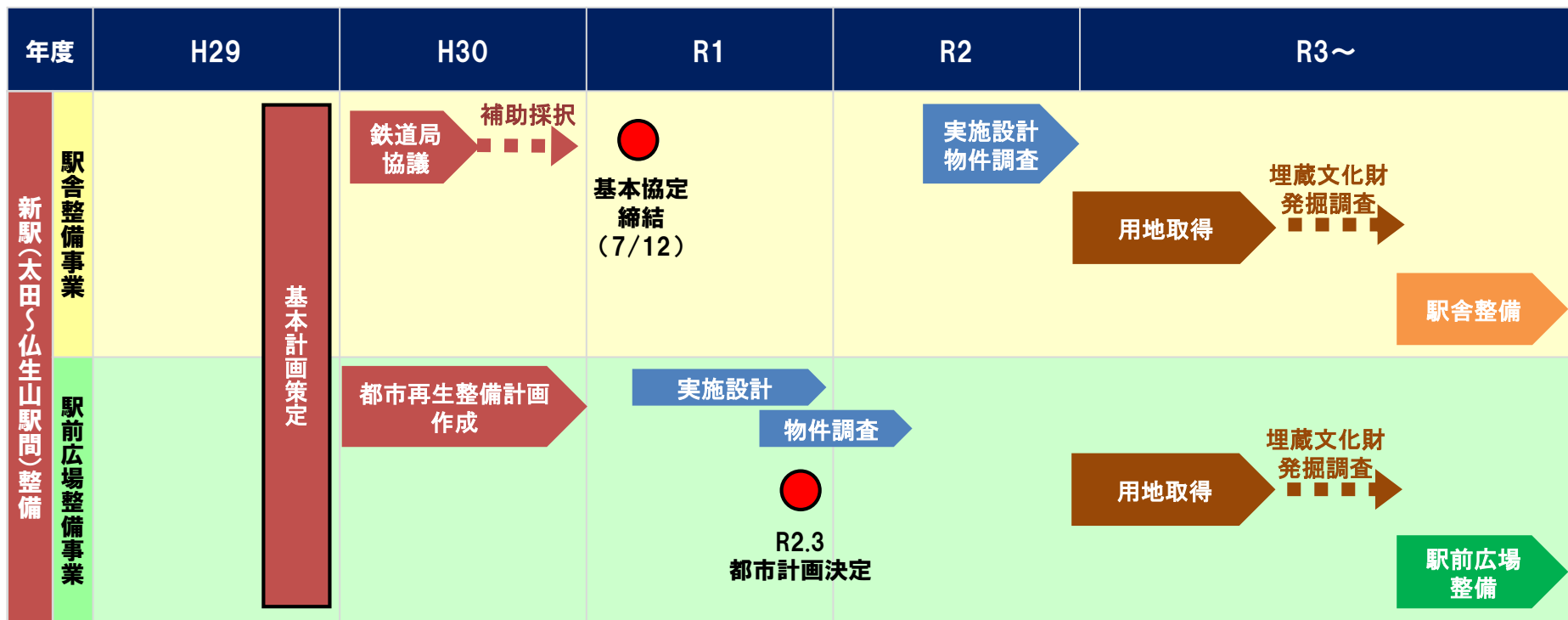
項目	内容	項目	内容
所在地	高松市多肥上町	駅管理施設	事務所・休憩室：約20㎡
駅舎形式	地上駅タイプ (相対式プラットホーム L=85m)	便所	男性トイレ 女性トイレ 多目的トイレ 合計：約30㎡
構造種別	鉄骨造		
最高高さ	約4.5m	周辺道路	県道太田上町志度線： 車道部幅員(高架)16m (側道)5m
段差解消	スロープを設置(勾配:5.0%)		

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

ことでん新駅（太田～仏生山駅間）整備事業について 【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	幹線鉄道等活性化事業費補助 (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 ⇒ 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%	

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

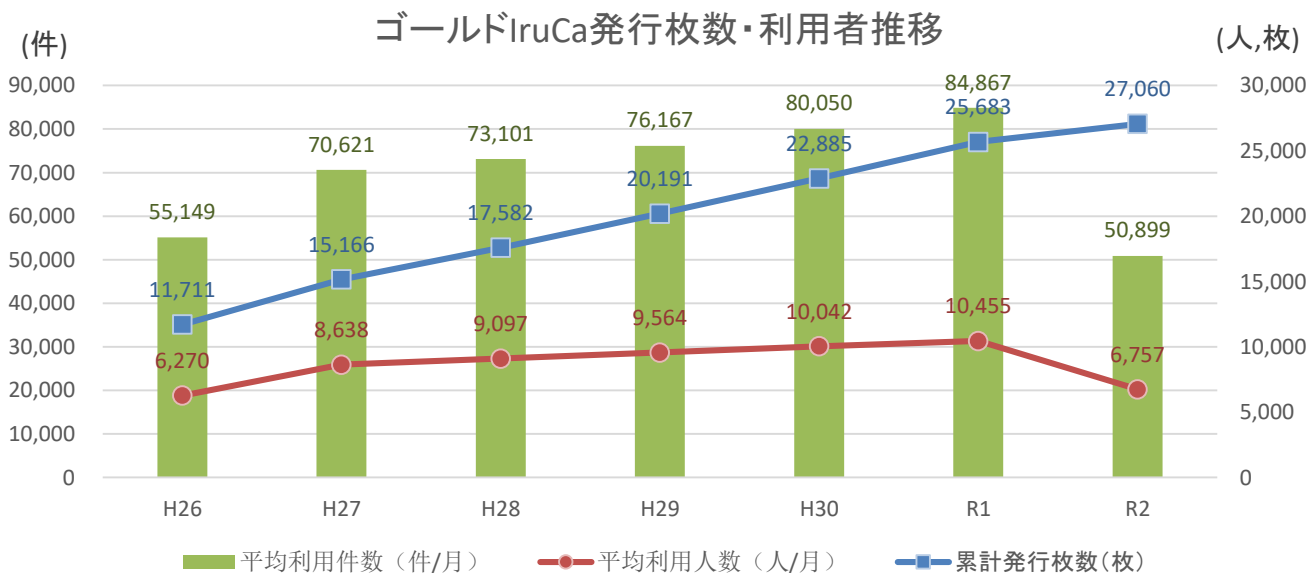


ゴールドIruCa

利用等実績

【販売枚数】 27,060枚 (令和3年3月末現在)
 ⇒70歳以上人口 92,966人 (令和3年3月1日現在)
 保有率 約29%

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
R2	79,097



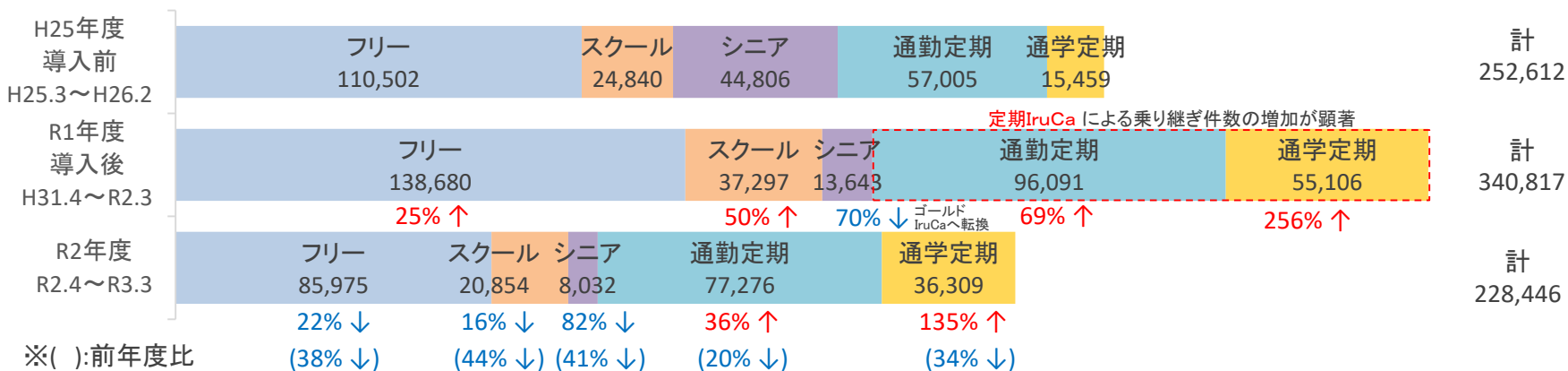
公共交通利用促進施策「電車・バスの乗継割引拡大」

【施策番号 19】

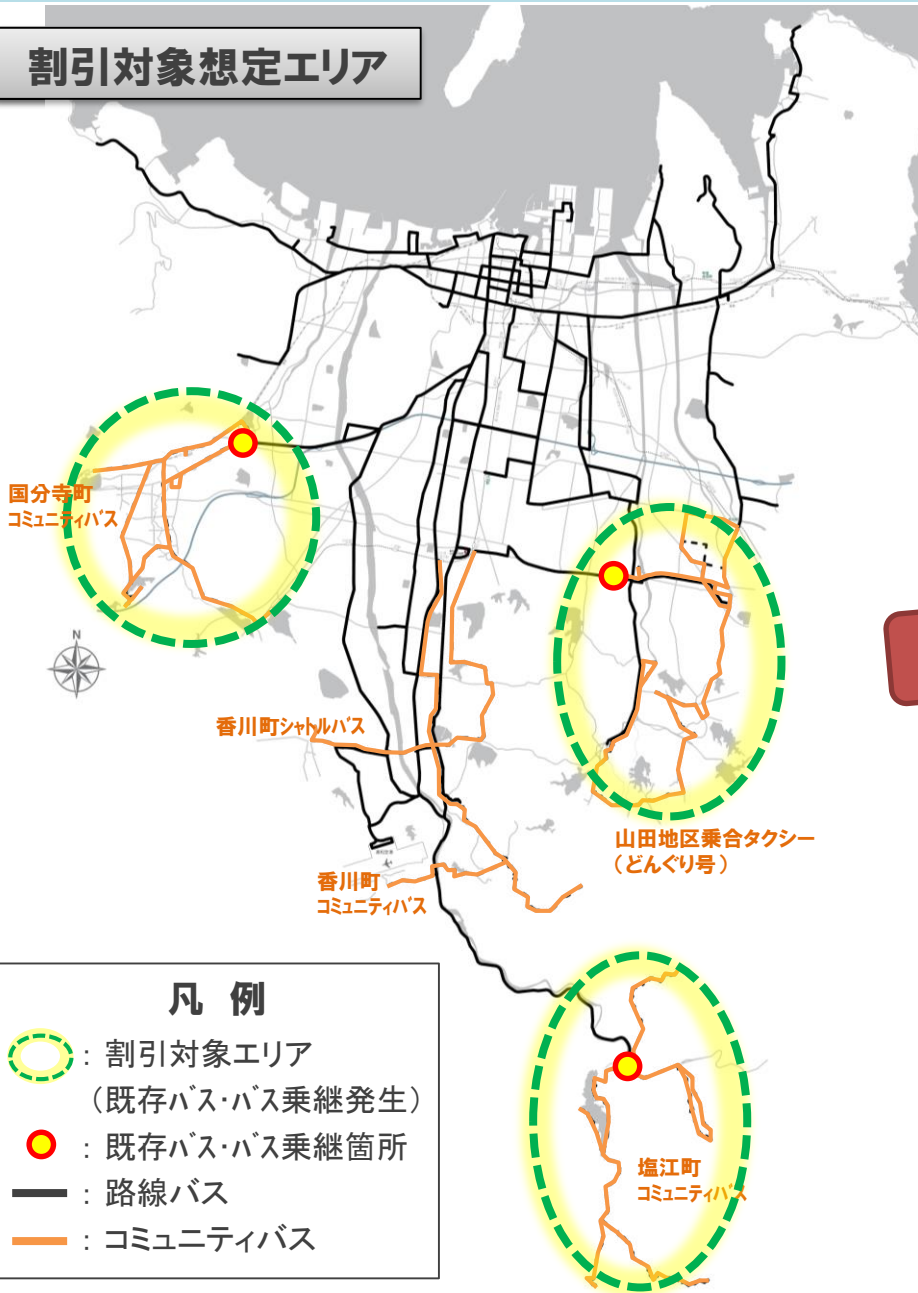
概要	[H26. 3. 1から制度開始] ICカード「IruCa」による電車⇔バス利用時における乗り継ぎ割引額(20円) ➡100円に拡大
事業実施による効果	電車とバスの効率的なネットワーク形成 ➡ 公共交通の利用を促進
補助スキーム	初期費用(システム改修費等)＋運賃割引額の差額 ➡ 市が補助金として補填

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



割引対象想定エリア



割引対象路線

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

R2. 12. 1開始

広報誌を活用した周知・啓発

どこにIruCaなび リニューアル

到着時刻確認
までに3ステップ



Googleマップに路線バスのリアルタイム位置情報を掲載



モバイル版Google
マップアプリから
経路検索をすると、
位置情報がバス
アイコンで表示される



運行の状況
(遅延情報等)
が表示される

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



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

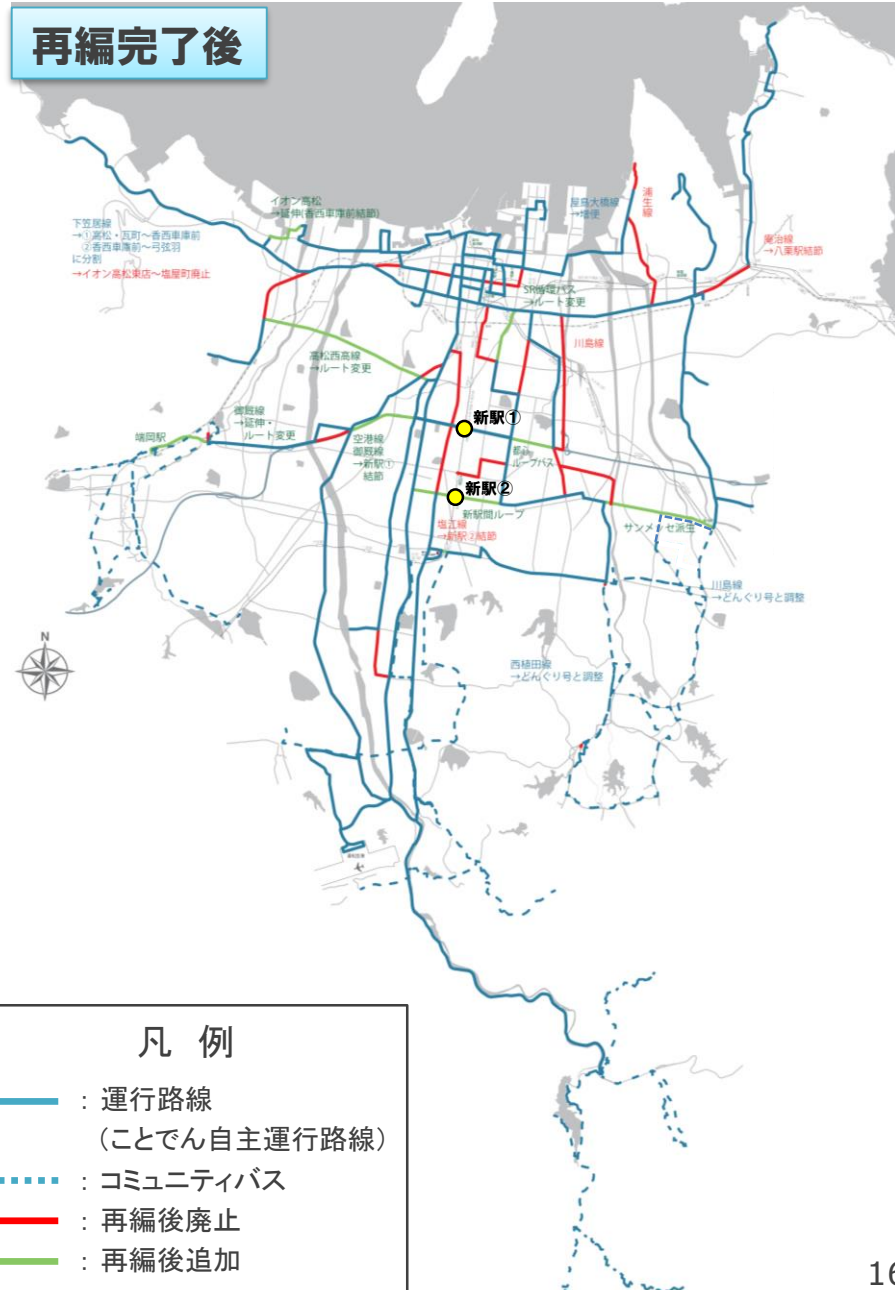
再編前



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
- : 再編後廃止
- : 再編後追加



バタクス = Vehicle of Advanced Tariff And Connection System =

「病院に行きたいけれど、電車の駅まで遠くて行きづらい」
 「イベント会場まで1人でタクシーだと高い。仲間がいないかな」
 「電話でタクシー予約、会話するのが面倒」
 タクシーがアプリひとつで簡単予約。条件次第でお得に利用できる。

誰

自分で移動できる
 全てのひとに



どこ

家にいても
 お出かけ先でも
 どこにいても



いつ

やりたい、行きたいと
 思ったその時



どんなサービス

使いやすいアプリでタクシーを簡単
 予約
 電車やバスのあるエリアと無いエリ
 ア、利用時間帯や公共交通への乗り



継ぎの有無、相乗りをす
 るかしないかなど、条件
 によって値段が変動

航路における課題

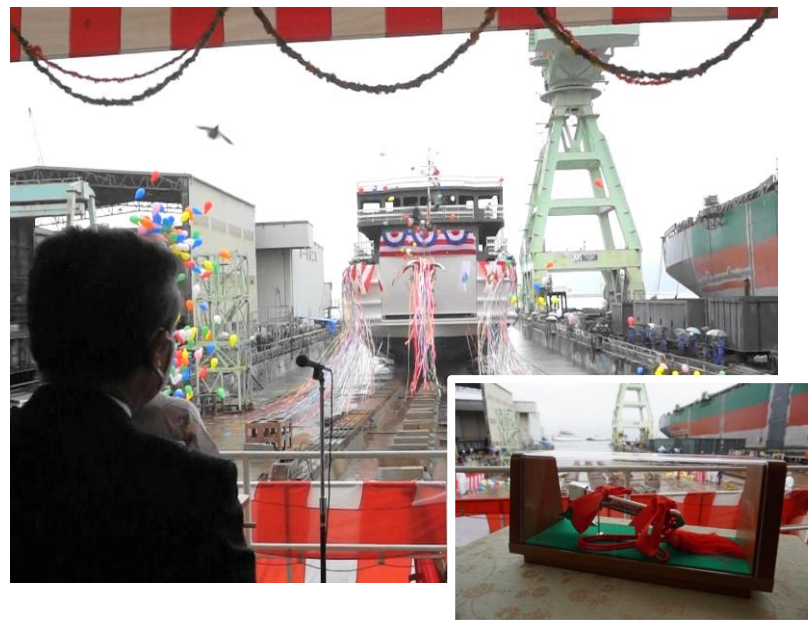
- 「めおん」建造から30年以上経過
- 老朽化が進み、安全・安定な運航に支障
- 船舶の更新検討が必要

男木～高松航路改善計画策定(H29.3)

- フェリーを新しく建造**
- めおん2と同規模
 - バリアフリー化

令和元年度			令和2年度												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2		
	建造						起工	建造			進水	建造		竣工	就航

R2.11.2 進水式



R3.2.28 就航式



総トン数	272t
旅客定員	280名 (臨時定員420名)
自動車積載台数	13台
全長	32.5m
幅	10.5m
深さ	3m

