

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画に基づく事業)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
ことでんバス株式会社	伏石駅サンメッセ線 (伏石駅～県立図書館・文書館前～サンメッセ東) 高松西高線 (伏石駅～鶴市町～高松西高)	(当事業については、当年度が初年度である。)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	<p>以下に記載する数値は、生活交通確保維持改善計画に記載する目標値を半期分に換算し、算出したものである。</p> <p>◆伏石駅サンメッセ線 【目標達成率】利用者数:94.6%、収支率:136.2% (目標(下半期):67,500人、収支率35.4%) 【利用者数】63,871人(下半期) (対前年(下半期)比:115.5%)55,288人 (対前々年(下半期)比:141.8%)45,032人 【収支率】48.2% (対前年(下半期)差:±14.3%)33.9% (対前々年(下半期)差:±21.8%)26.4% 利用者数が目標値未満だが、伏石駅結節後は通勤・通学での需要が高く、一部の便を中型車両から大型車両に変更するなど、利用者の増加がみられる。</p> <p>◆高松西高線 【目標達成率】利用者数:80.4%、収支率:75.2% (目標(下半期):8,500人、収支率80.6%) 【利用者数】6,834人(下半期) (対前年(下半期)比:110.0%)6,210人 (対前々年(下半期)比:81.1%)8,424人 【収支率】60.6% (対前年(下半期)差:±7.1%)53.5% (対前々年(下半期)差:±1.0%)59.6% 目標値を割っているが、通学での定期利用が増加(R3:5件→R4:19件)しており、再編後に利用者数、収支の改善が見られた。</p>	公共交通の利用促進施策である交通系ICカード「IruCa」を活用した運賃割引施策を引き続き実施するなど、コロナ禍からの利用回復に努めるとともに、交通結節拠点整備やバス路線再編に取り組むことにより利便性の向上を図る。

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画(又は地域公共交通計画)との関連について

令和 年 月 日

協議会名:	高松市総合都市交通計画推進協議会
評価対象事業名:	ことでんバス株式会社
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>高松市では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの考えの下、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの再構築に向けて、既存ストックを活用し、鉄道を基軸に交通結節拠点整備やバス路線の再編、交通系ＩＣカードを用いた施策により、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」として、取組を推進しているところである。</p> <p>本市の「高松市地域公共交通利便増進計画」では、段階的に条件を満たす路線から再編することとし、国土交通大臣の認定を受け、昨年11月6日のことでん伏石駅のグランドオープンに合わせて、翌日7日からは、伏石駅サンメッセ線ほか1路線が乗り入れたほか、本年4月1日からは、鹿角線が経由したことにより、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と高松西高線は対象路線となっている。</p> <p>伏石駅サンメッセ線は、交通結節拠点の伏石駅と学術研究拠点の民間施設や学校などの教育施設を結ぶ路線であるほか、高松西高線は、人口集積が多い伏石駅が位置する中部東地域から高松西高を結ぶ路線であり、双方ともに、地域住民の通勤や通学などに利用されている生活の交通手段として、路線の維持・継続した運行は必要と考えている。</p>

## 高松市基礎データ

合併状況:平成17年9月1市1町合併、平成18年1月1市5町合併  
人口:41.7万人(令和2年10月現在:R2国調データより)  
面積:375.4平方キロメートル

## 高松市における主な公共交通概要

### ◆鉄道

- ・ JR線 : 予讃線、高徳線
- ・ ことでん線 : 琴平線、長尾線、志度線

### ◆路線バス

#### 《幹線》

交通結節拠点であるJR高松駅、ことでん瓦町駅を中心に、放射線状に広がる路線

#### 《ネットワークバス》

- ・ 地域間幹線系統、準幹線系統の路線としては位置づけられていないものの、高松市が定めている幹線系統の路線

#### 《フィーダー》

交通結節拠点と郊外の目的地を繋ぐバス路線

- ・ 伏石駅サンメッセ線 : ことでん伏石駅と学術研究拠点(香川インテリジェントパーク)にある企業や学校(香川大学)を結ぶ路線
- ・ 高松西高線 : 人口が多く通学利用の多い高松市の中部東地域から高松西高校へのアクセスを確保する路線

### ◆コミュニティバス

- ・ 高松市の郊外部や合併町で運行している路線

## 地域の交通の目指す姿(事業実施の目的・必要性)

別添1-2参照

## 高松市の公共交通ネットワーク図



### 協議会の構成員

学識経験者、JR四国、高松琴平電気鉄道(株)、  
 (一社)香川県トラック協会、(一社)香川県バス協会、  
 高松タクシー協会、(公社)高松青年会議所、  
 高松中央商店街振興組合連合会、  
 (一社)高松観光コンベンションビューロー、四国地方整備局、  
 四国運輸局、香川県、香川県警、市民(公募委員)、高松市

### 前年度の事業評価における課題

※当年度が初年度である。

### 定量的な目標・効果

#### ◆目標

##### 《伏石駅サンメッセ線》

- ・年間利用者数:135,000人以上 (R2実績:118,305人)
- ・収支率 :35.4% (R2実績:32.7%)

##### 《高松西高線》

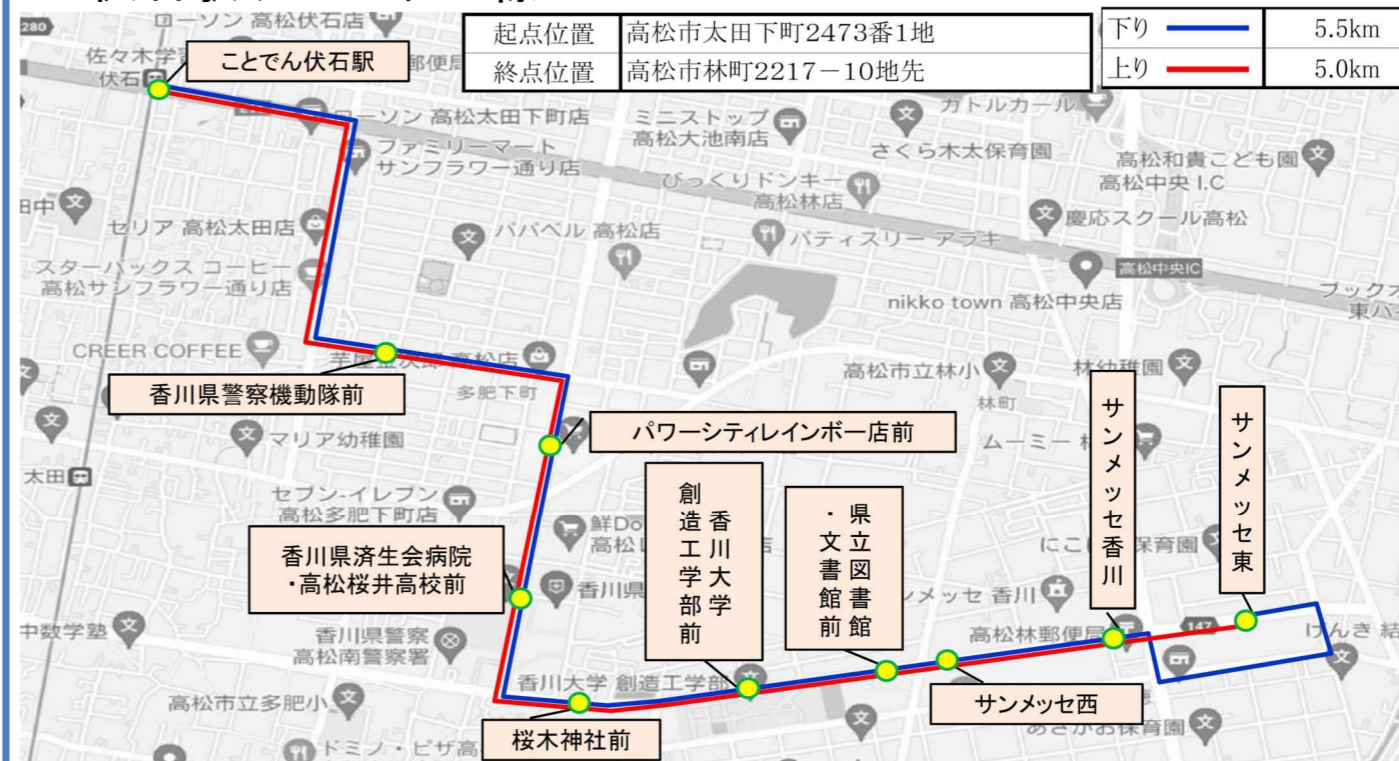
- ・年間利用者数:17,000人以上 (R2年度実績:16,848人)
- ・収支率 :80.6% (R2年度実績:59.6%)

#### ◆効果

伏石駅サンメッセ線及び高松西高線を交通結節拠点であることの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、高松市の中部東地域から都心地域や西部北地域等への通勤・通学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る。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

### フィーダー系統図

#### 《伏石駅サンメッセ線》



#### 《高松西高線》



## 「定量的な目標・効果」達成のための具体的な取組

- ・ 乗継ぎ抵抗を軽減するICカード施策(電車・バス乗継割引拡大制度、高齢者運賃半額制度)を継続的に実施した。
- ・ 持続可能な公共交通ネットワーク構築に資する市の認定バス路線(ネットワークバス)に対し継続的に支援を実施した。
- ・ 公共交通利用促進に資するバスマップ(コミュニティバスを含む。)を製作、配布した。
- ・ フィーダー系統が結節する伏石駅駅前広場等においてデジタルサイネージを運用し、市民に対しわかりやすいバス利用のための情報提供を行った。
- ・ 令和4年5月27日に高松市総合都市交通計画推進協議会を開催した。

## 自己評価

### 事業実施の適切性

当初の予定どおりフィーダー系統2路線(伏石駅サンメッセ線、高松西高線)を運行し、一部目標値に達していない部分もあるが、いずれの値も前年度からの改善がみられることや、伏石駅サンメッセ線の通勤・通学利用の増加(※通勤時間帯における中型車両を大型車両に変更)、高松西高線における通学定期利用の増加(※R3. 4:5件⇒R4. 4:19件)から、当初の目的である生活に不可欠な路線の存続に資する効果が得られたといえる。

### 「定量的な目標・効果」の達成状況

#### ◆伏石駅サンメッセ線

【目標達成率】94.6%、136.2% [目標(下半期): 67,500人、収支率35.4%]

【利用者数】63,871人(下半期)

対前年(下半期)比: 115.5%、対前々年(下半期)比: 141.8%

【収支率】48.2%

対前年(下半期)差: +14.3%、対前々年(下半期)差: +21.8%

#### ◆高松西高線

【目標達成率】80.4%、75.2% [目標(下半期): 8,500人、収支率80.6%]

【利用者数】6,834人(下半期)

対前年(下半期)比: 110.0%、対前々年(下半期)比: 81.1%

【収支率】60.6%

対前年(下半期)差: +7.1%、対前々年(下半期)差: +1.0%

## 今後の事業に向けた改善点

公共交通の利用促進施策である交通系ICカード「IruCa」を活用した運賃割引施策を引き続き実施するなど、コロナ禍からの利用回復に努めるとともに、交通結節拠点整備やバス路線再編に取り組むことにより利便性の向上を図る。

## その他PRポイント

- ・伏石駅サンメッセ線においては、朝の通勤・通学時間帯の利用者に増加がみられることから、最も集中する朝の1便に限り、定員58人の中型車両を定員75人の大型車両に令和4年6月13日から変更した。