

令和4年度 第4回
高松市総合都市交通計画推進協議会資料

令和4年度取組事業

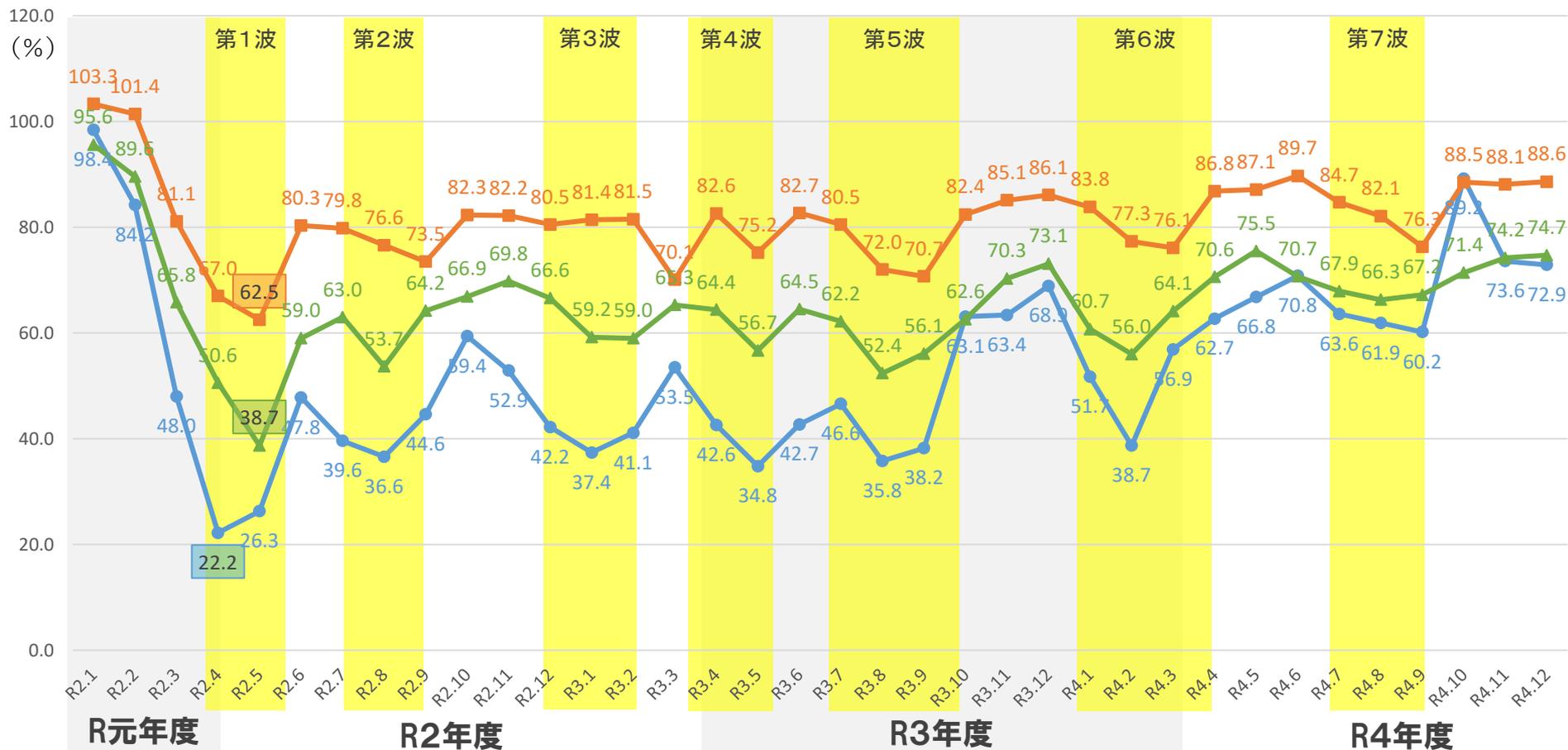
令和5年2月21日（火）

コロナ後の公共交通利用状況

JR・ことでんにおける利用状況(R1年度比) ※R3.1以降R1年と比較

JR 運輸取扱収入
ことでんG 利用者数

● JR ■ ことでん ▲ ことでんバス



※コロナの波については厚生労働省等のデータを元に作成

ことでん、ことでんバスともに、徐々に回復傾向
広域流動であるJRはコロナの波の影響を大きく受ける

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に変えつつ、**需要に合わせた供給の最適化**を行う

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體的に行う。

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。

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。

既存ストックを活用した交通結節拠点整備

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(伏石駅)

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。

グランドオープン(R3.11.6)

全景



○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

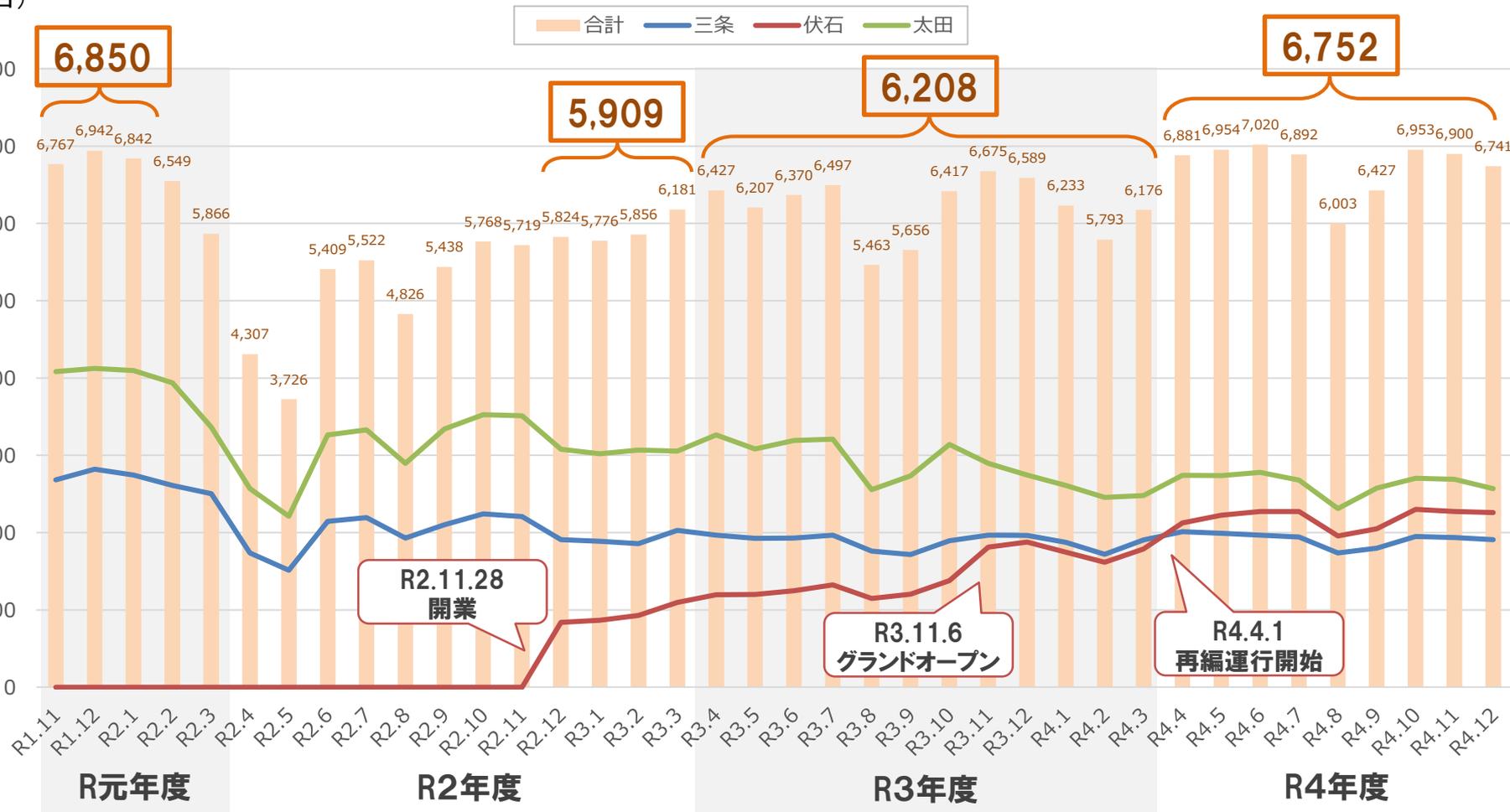
当該駅からの支線となるフィーダー交通や、公共交通空白地域を抱える南部地域を面的にカバーする交通結節拠点としての機能を担う。

ことでん伏石駅開業後の利用状況

1日当たり平均乗降客数(平日) ※速報値

□ : 3駅合計1日当たり平均乗降客数(平日)

(人/日)



ことでん全体の利用状況は、コロナ前より2割減だが、
3駅合計の利用状況は、コロナ前の状況に近づいている

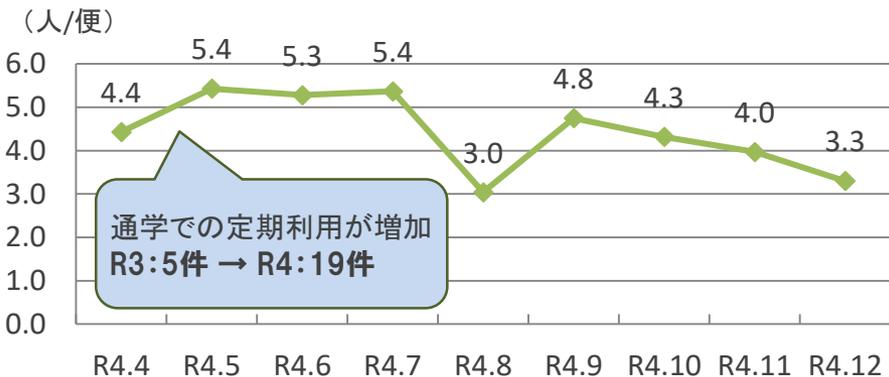
伏石駅に接続するバス路線【R4.4.1～再編による運行開始】



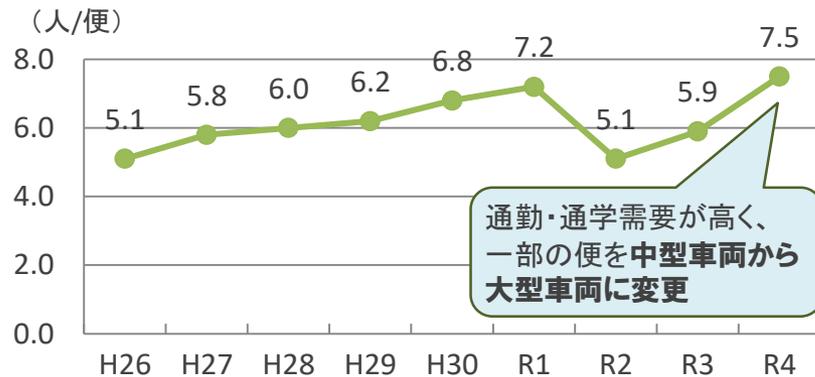
【その他 伏石駅乗り入れ路線】

- レインボー循環バス
- 高德エクスプレス(高松⇄徳島)

高松西高線(R4.4～)



伏石駅サンメッセ線(H24.4～)

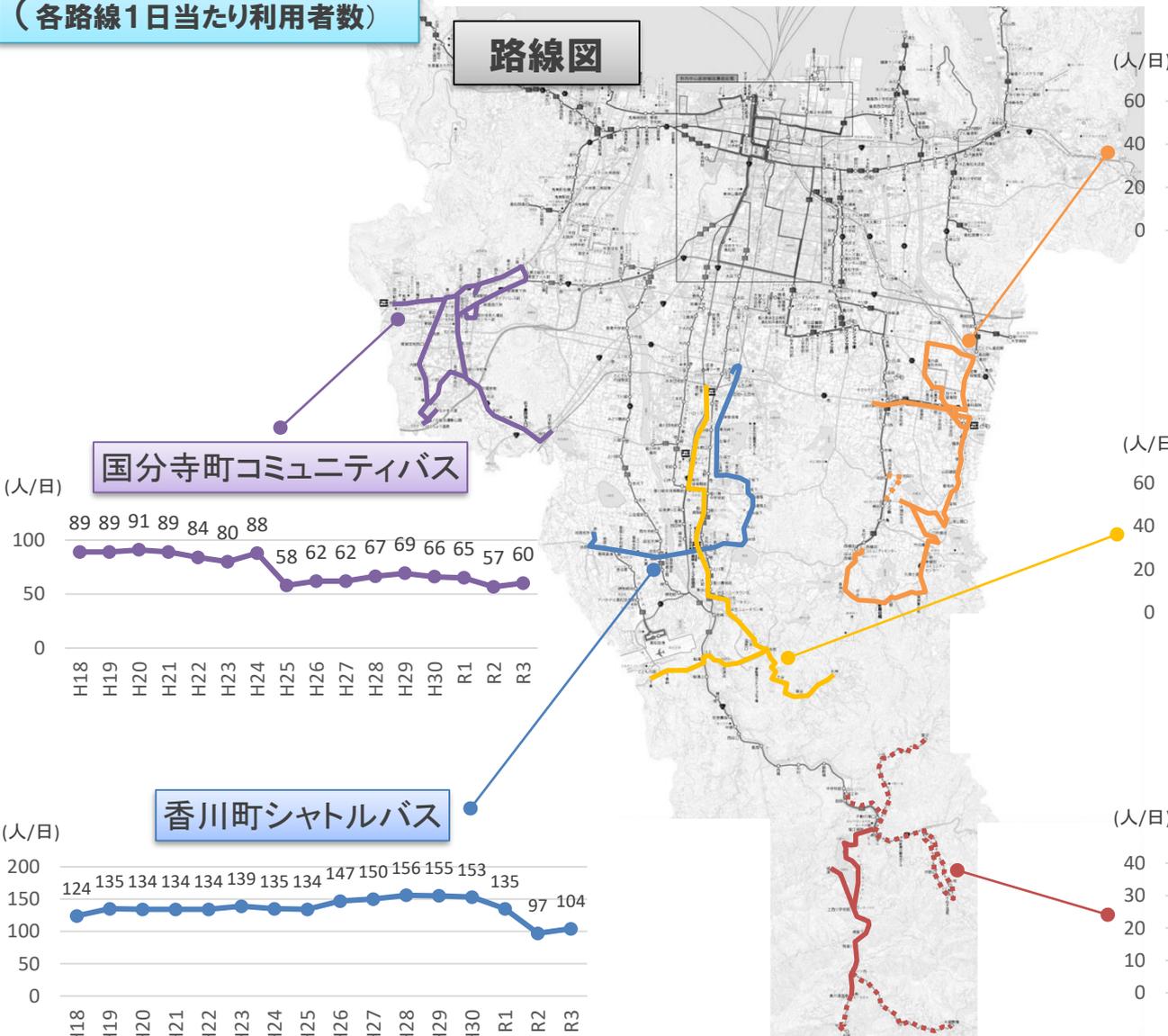


公共交通空白地域を埋めるコミュニティ交通

コミュニティバス
(各路線1日当たり利用者数)

高松市の郊外部や合併町で運行している路線

路線図



公共交通空白地域を埋めるコミュニティ交通

多肥・仏生山地区による、コミュニティバス(乗合タクシー)導入検討

地域の課題

- 高齢者の交通事故のニュースより、免許返納後の移動に不安を抱えている
- バスは国道を運行しており、狭い道を通るような小回りの利くものではない



地域が行きたい場所

- ことでの駅
- 市立みんなの病院
- 総合センター等
- 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、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】



R1

R2

R3

R4

R5

● ふれあいトーク開催
● 検討組織設立

アンケート

状況変化による
住民意識調整

ルート・ダイヤ検討

● 試走

アンケート

試験運行
準備

試験運行開始
(R4.12.1～)

● 試験
運行
チェック

多肥・仏生山地区コミュニティバス

路線図

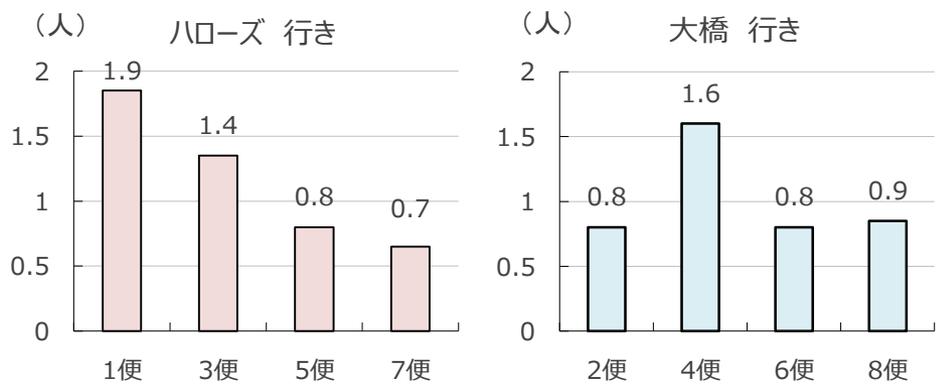


運行車両



ルート	大橋～ハローズ
ダイヤ	9:00～14:38(8便@上下各4便) ※土曜・日曜・祝日および12/29～1/3は運休
運賃	大人 200円 こども・障がい者 100円
運行車両	中型車(セダン型)

1便当り利用者数(R4.12)



- マルナカ仏生山店、ハローズへの利用が半数以上を占めている
- 継続基準となる収支率20%の達成には、1日当り12人以上の利用者が必要

パーク＆ライド駐車場の状況

中心市街地周辺部及び郊外部において、主要鉄道駅周辺に駐車場を整備することで、過度な自動車利用を抑制し、鉄道への利用転換を促進

JR国分駅P&R駐車場(H30.7～)



区画数	20台
料金(前金払)	3,000円/月 ※JR利用が条件
契約数(R4.12現在)	20台(満車)

仏生山駅P&R駐車場(H30.9～)



利用登録等、利用料金收受、入出庫を全てIruCaカードで管理



IruCaでことでんを利用した場合、お得に！

区画数	116台 ※うち身障者用3区画
料金(前金払)	4,000円/月 ※ことでん利用が条件 ※ことでん利用の無い場合、100円/25分
契約数(R4.12現在)	67台

空港通り駅P&R駐車場(H18.8～)



区画数	109台 ※うち身障者用2区画
料金(前金払)	3,000円/月 ※ことでん利用が条件
契約数(R4.12現在)	南側 46台、北側 11台

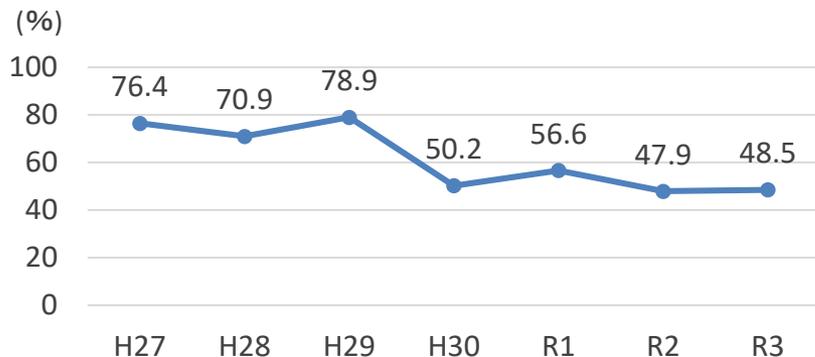
高田駅P&R駐車場

ことでんP&R

区画数	28台 ※うち一時利用5区画
料金(前金払)	3,000円/月 ※ことでん利用が条件
契約数(R4.12現在)	23台(満車)

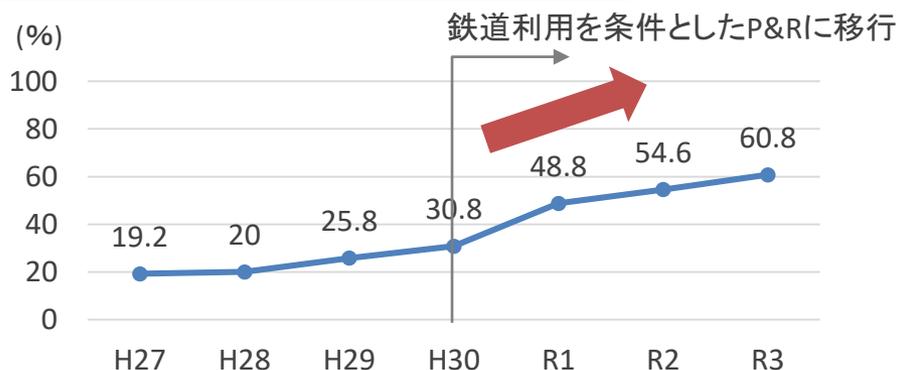
パーク＆ライド駐車場の状況

空港通り駅P&R駐車場(H18.8～)



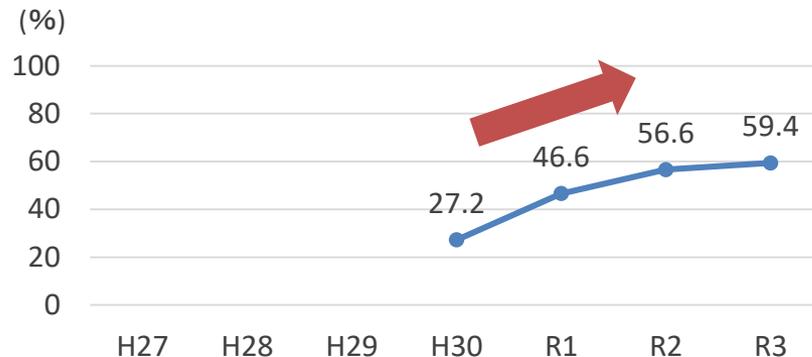
- H29.10～R3.3 寺井高架橋補修工事のため、部分的に駐車場が利用休止
- 工事期間中、仏生山駅P&R駐車場を案内

JR国分駅P&R駐車場(H30.7～)



- H30.7～ 料金改定 5,000円/月 → 3,000円/月
- 料金改定以降、増加傾向
- R3.4～R4.9 駐車場の舗装修繕

仏生山駅P&R駐車場(H30.9～)



- 定期利用、一時利用ともに増加傾向
- ことடன்仏生山駅での送迎用車両混雑緩和のため、20分以内無料
- 入出場にはIruCaカードが必要



「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、
鉄道を基軸としたバス路線の再編による、公共交通ネットワークの再構築

➡ より強く推進

ライフスタイルが変わったことを踏まえ
公共交通の在り方について、

- 需要に合わせた供給の最適化の徹底
- ネットワークの再構築に必要な取組に対する補助スキーム
- デジタル技術の活用
- コロナ後のライフスタイルに対応する新たな利用促進施策

地域の交通事業者と連携・協働しながら、
地域の暮らしに不可欠な交通サービスの利便性や
持続可能性の向上に向けた取組を検討していく