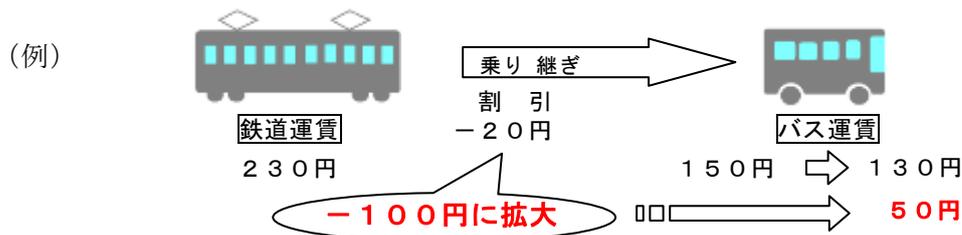


鉄道・バスの乗り継ぎの円滑化施策について 「公共交通機関相互（電車⇄バス）の乗り継ぎ運賃割引の拡大」

1 概要

現在、ことでは IruCa カードの利用により、電車とバス（大川バスを含む。）を同日中に乗り継いだ場合、乗り継ぎ後の運賃に対し、20円を割引く制度を実施している。（電車同士、バス同士の乗り継ぎ割引は実施していない。）

この割引額を20円から100円に拡大し、乗り継ぎ等に伴う運賃抵抗を軽減することで、公共交通の利用促進を図ることとする。

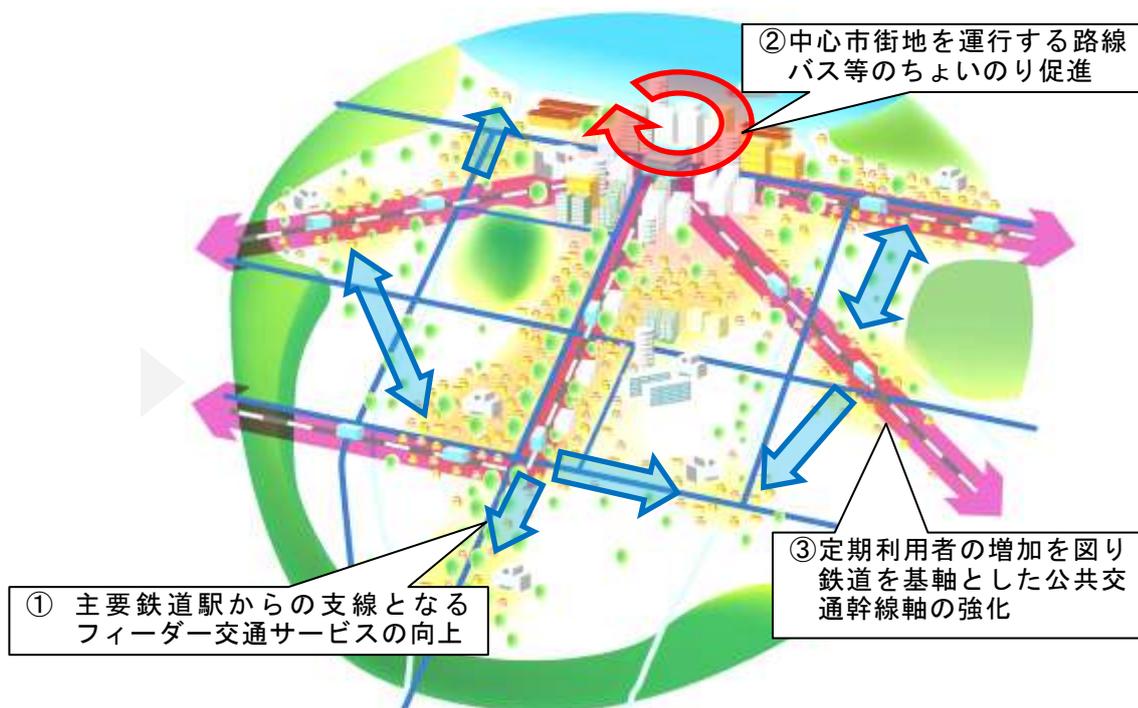


2 目的

「総合都市交通計画」に掲げる、過度に自動車に依存した交通体系から、公共交通中心の交通体系へと再構築していく上で、公共交通サービス水準の向上を図る必要がある。本制度の実施により、

- ① 主要鉄道駅からの支線となるフィーダー交通サービスの向上
- ② 中心市街地の活性化に寄与する回遊性の向上、「ちょいのり交通」の利用促進
- ③ 公共交通体系の幹線軸となる鉄道軸の強化

⇒ 都市地域に集中している現行バスの再編や新交通システム導入に向けての検証が可能となる。



3 内容

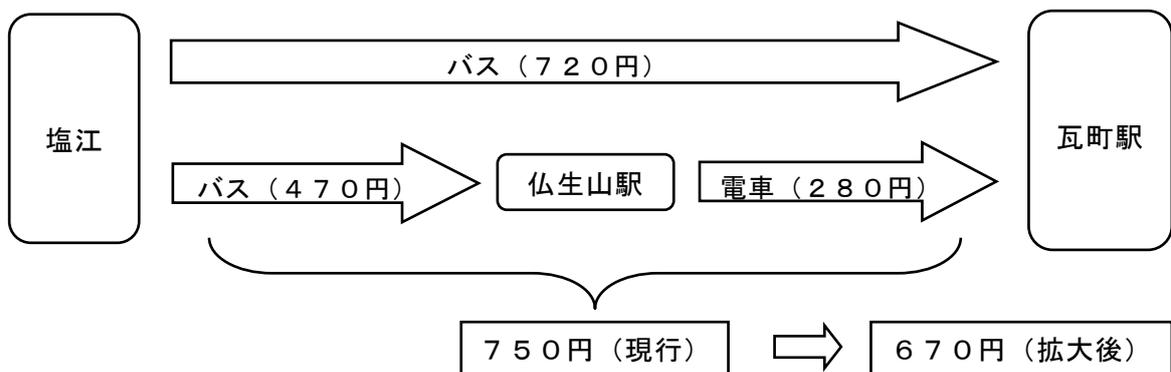
(1) 主要鉄道駅からの支線となるフィーダー交通（路線バス等）サービスの向上

・乗り継ぎ割引100円を導入した場合の運賃比較

(単位：円)

ルート	路線バスのみ	バス+電車(現行) (20円乗継割引)	バス+電車 (100円乗継割引後)	乗継想定駅
香南町由佐～瓦町	600	570	490	円座駅
川島～瓦町	450	470	390	林道駅
中徳(塩江支所前)～瓦町	720	750	670	仏生山駅
香川町川東～瓦町	560	560	480	仏生山駅
庵治支所～瓦町	540	550	470	八栗駅

[例]



(課題) 現状では、乗り継いだ方が高い料金設定となっており、こうした料金抵抗に加え、乗り継ぎに係る時間抵抗等を考慮すると、鉄道とバス間の連携利用（フィーダー化）は促進されない。

⇒本制度の実施により、料金抵抗を軽減するとともに、鉄道の定時性のメリットを生かし、時間抵抗を軽減することにより、鉄道駅からのバス路線のフィーダー化を図り、現状のバスネットワークの再構築につなげる。

(2) 中心市街地を運行する路線バス等のちょいのり利用促進

(課題) 市内の路線バスは、JR高松駅および瓦町駅を起点とし、特に、中央通りは高頻度の路線バス軸を形成しているにもかかわらず、初乗り運賃(150～160円)が高いという印象がある。また、バス路線が輻輳していることなどから、路線自体がわかりにくい傾向にあることや、地形的な特性から、自転車利用(レンタサイクルを含む。)が多く、気軽に、中心市街地において、路線バス等を利用する風土や条件が整っていない。

⇒本制度の実施により、ことடன்（鉄道）を利用して路線バスに乗り継いだ場合、中心市街地の広範囲において、初乗り50円以内で乗車することが可能となる。

また、レンタサイクルの利用料金（100円）よりも、手軽にバス乗車が可能となり、中心市街地における「ちょいのり利用」の促進につなげる。

（参考）

当日、ことடன்（電車）を利用し、瓦町駅から発車する路線バスで、50円以内で移動可能となる範囲を5ページに示す。

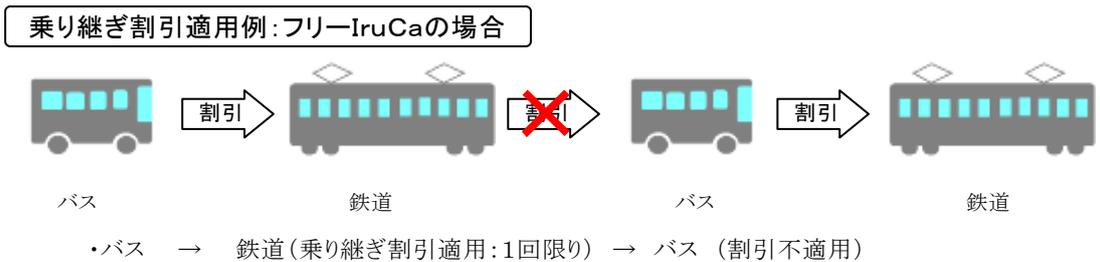
（※現在、ことடன்が実施している回数割引も併用できることから、実際の運賃は、前の月の利用回数により、さらに安価となる可能性がある。）

（3）鉄道を基軸とした公共交通幹線軸の強化（鉄道定期利用の拡大）

現在、フリーIruCaカードの場合の乗り継ぎ割引は、鉄道からバス、またはバスから鉄道の乗り継いだ1回に限って、ワンセットでの適用となる。

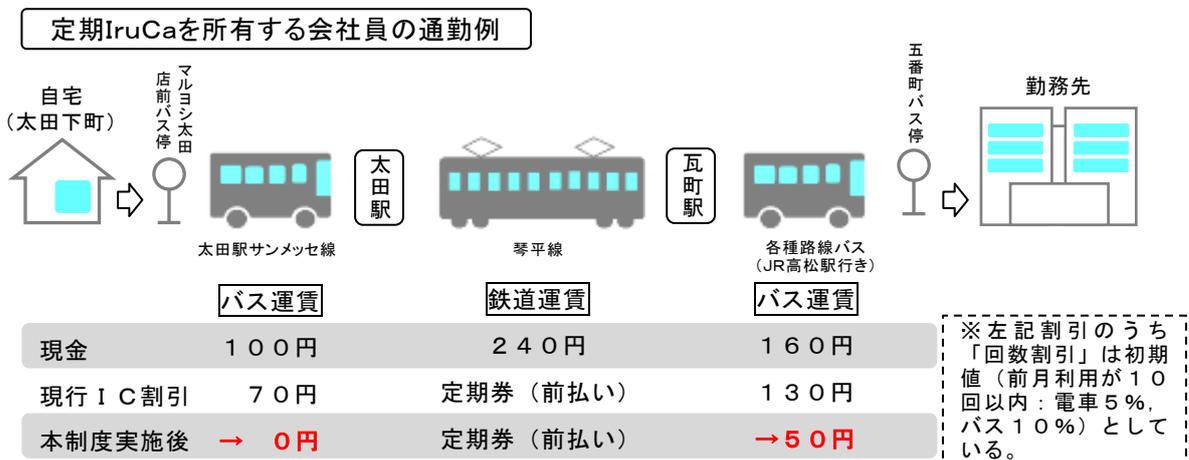
この条件は、本制度の実施後も変わりはない。

（例）



これに対し、鉄道定期IruCaカードの場合は、定期期間内における鉄道運賃を既に支払っているとみなされ、その日の鉄道利用に関係なく、全てのバス利用に対し、乗り継ぎ割引が適用される。

このため、郊外部からのフィーダー系統バスにより、鉄道駅へアクセスし、鉄道駅から、中心市街地を運行する路線バスに乗り継いで通勤する場合には、安価に乗車が可能となる。



(課題) 過度に自動車に依存した現状から、公共交通の利用促進と市民意識の醸成に向け、特に、平日の通勤時における自動車利用を抑制する必要がある。

⇒本制度の実施により、ことடன்(電車)の定期 IruCa 保有者においては、通勤・業務・私用・帰宅等の全目的において、路線バスの運賃が100円引きになるほか、初乗り区間であれば、50円/回以内での乗車が可能となる。

このことは、定期 IruCa 利用のメリットを最大限に生かすことができることから、新たな定期 IruCa 利用者の掘り起こしを喚起することにつながる。

定期 IruCa 利用者の増加は、平日の通勤時の自動車交通の抑制につながり、公共交通利用へのシフトを図る、効果的な施策であると考えられる。

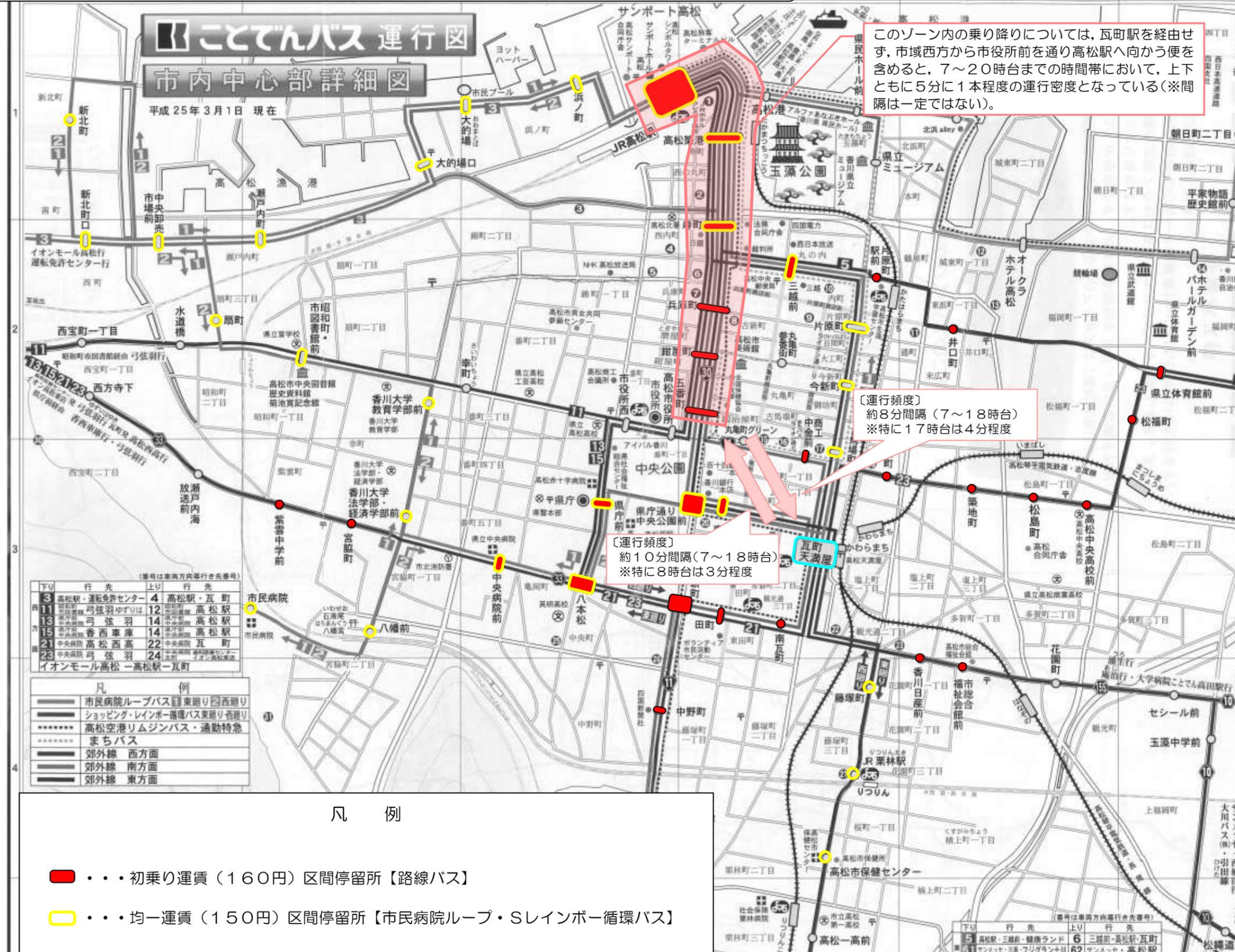
4 補助スキーム

- ・制度導入に係る初期費用および乗り継ぎ割引拡大差額増分(80円)を市が負担予定
- ・来年度において、乗り継ぎ割引の実施による利用状況等を調査・分析し、その効果や費用負担の妥当性、今後の施策展開等を検討する業務を実施予定。

5 今後のスケジュール(予定)

- ・H25.12 12月補正予算(市議会)
- ・H25.12~H26.1 地域公共交通会議、認可変更申請
- ・H26.1 条例制定も含む広報PRチラシ案検討(市民啓発部会)
- ・H26.1~2 認可後、周知・PR等
- ・H26.3 制度開始

電車バス乗り継ぎ割引拡大制度により50円以内で乗降可能となるバス停留所箇所図（瓦町駅バスターミナル発）



【運賃計算例】

〔路線バスの場合〕

初乗り運賃	160円
ICカード回数割引	▲10円
バス電車乗継割引	▲100円
計	50円

〔循環バスの場合〕

均一運賃	150円
ICカード回数割引	▲10円
バス電車乗継割引	▲100円
計	40円

※上記回数割引は利用実績0～10回/月あたりの場合

【特記事項】

左図に示す箇所図は、瓦町駅バスターミナルの発着利用を想定したものであり、乗車バス停を変更した場合は、そのバス停から初乗り運賃区間（循環系統の場合は150円均一区間）は同様に50円以内で乗降可能となる。

また、運行密度は、厳密に言えば各路線のダイヤの都合上、次便との差は一定間隔ではない。高頻度のちょいのり区間とするのであれば、一定間隔の運行が可能となるよう各路線のダイヤを調整、増便を行う必要がある。