

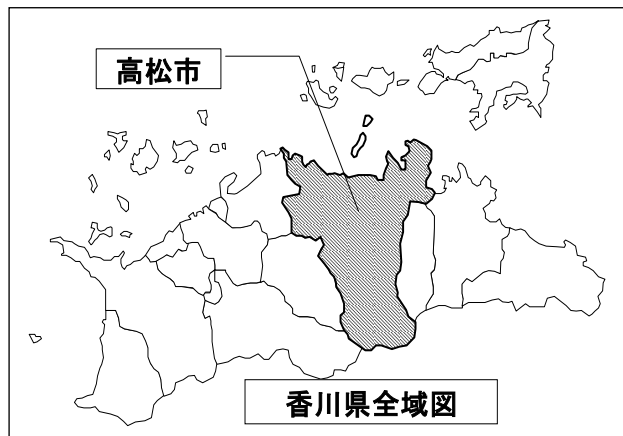
高松市における総合的な交通体系の再構築

～コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり～



高松市 都市整備局
交通政策課

高松市の概況



- 香川県の県庁所在地、中核市
- 人口 約41万人
- 平成17～18年にかけて、南部の塩江町・香川町・香南町 東部の牟礼町・庵治町、西部の国分寺町と合併。
- 北は離島・臨海部（瀬戸内海）から南は山間部（讃岐山脈/徳島県境）に至る市域
- 中心市街地が海に面し、鉄道駅・バスターミナル・港が近接

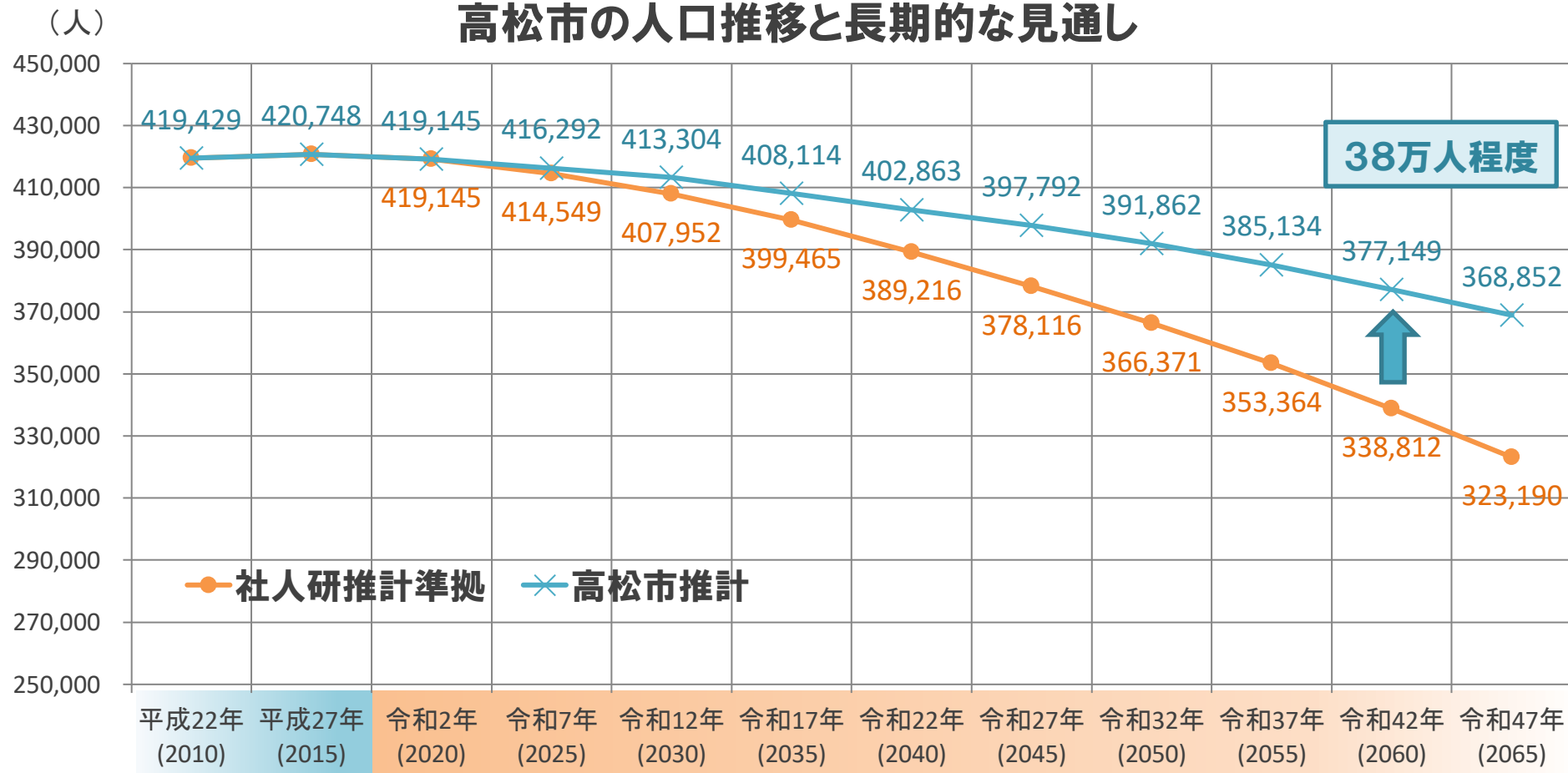


人口の将来推計

本市の将来展望

国・県の長期ビジョンや本市人口ビジョンの改訂に当たり実施した分析や、市民等へのアンケート調査等を踏まえ、今後、本市が目指すべき将来の人口を設定。

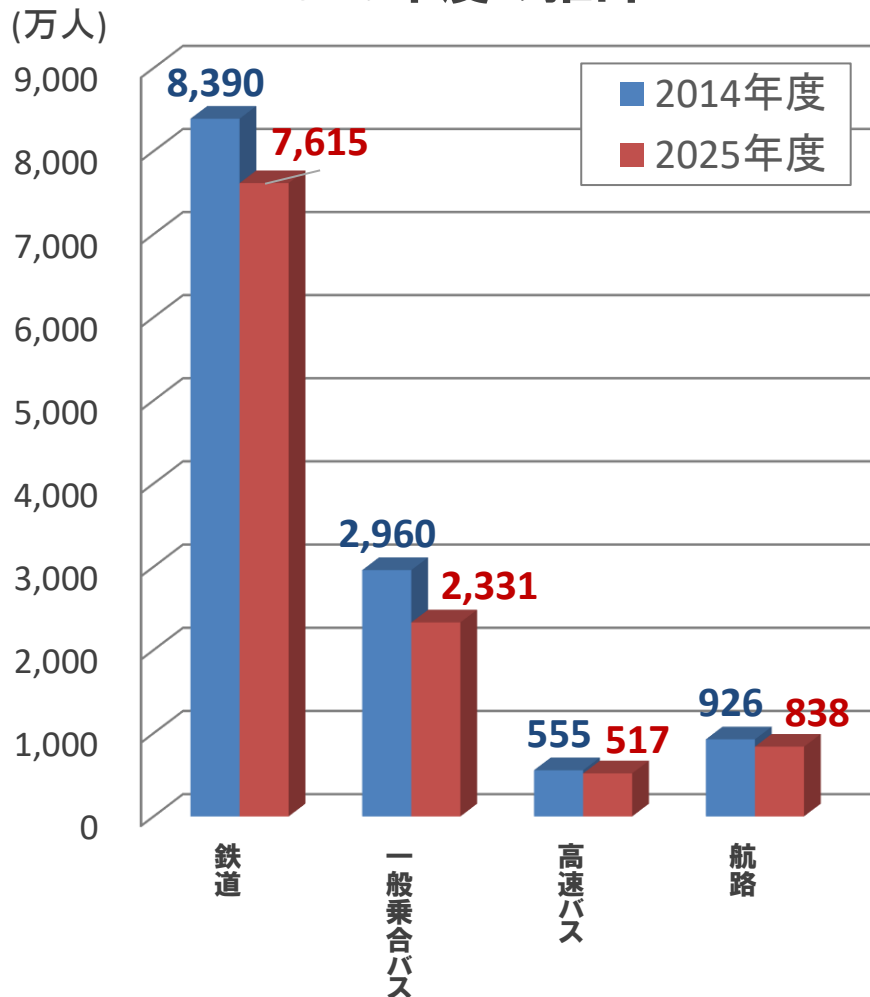
高松市の人口推移と長期的な見通し



(出典: R2.3「たかまつ人口ビジョン」より)

公共交通に関する指標

四国内の公共交通輸送人員の 2025年度の推計

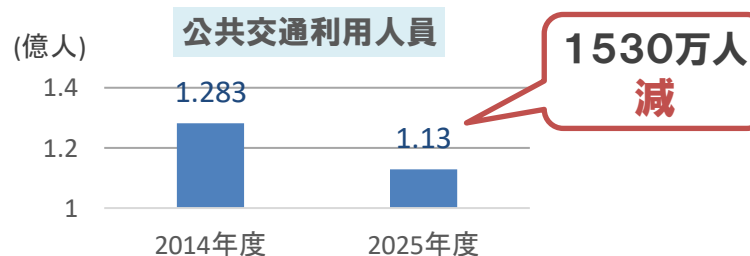


資料) H28.3 四国運輸局「人口減少下における四国の地域公共交通の確保・維持について」より作成

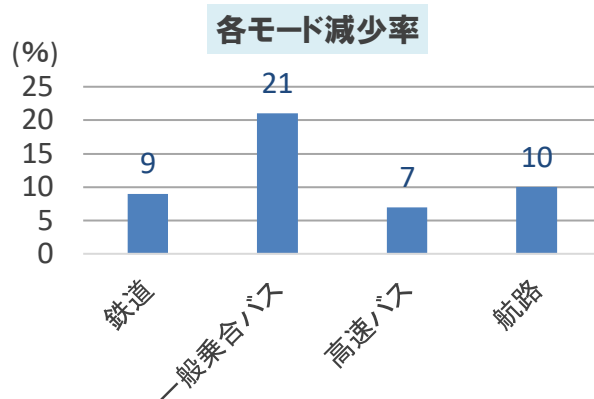
四国運輸局推計

● 四国運輸局の将来推計

外国人観光客数が2014年度と同じ24万人と仮定。



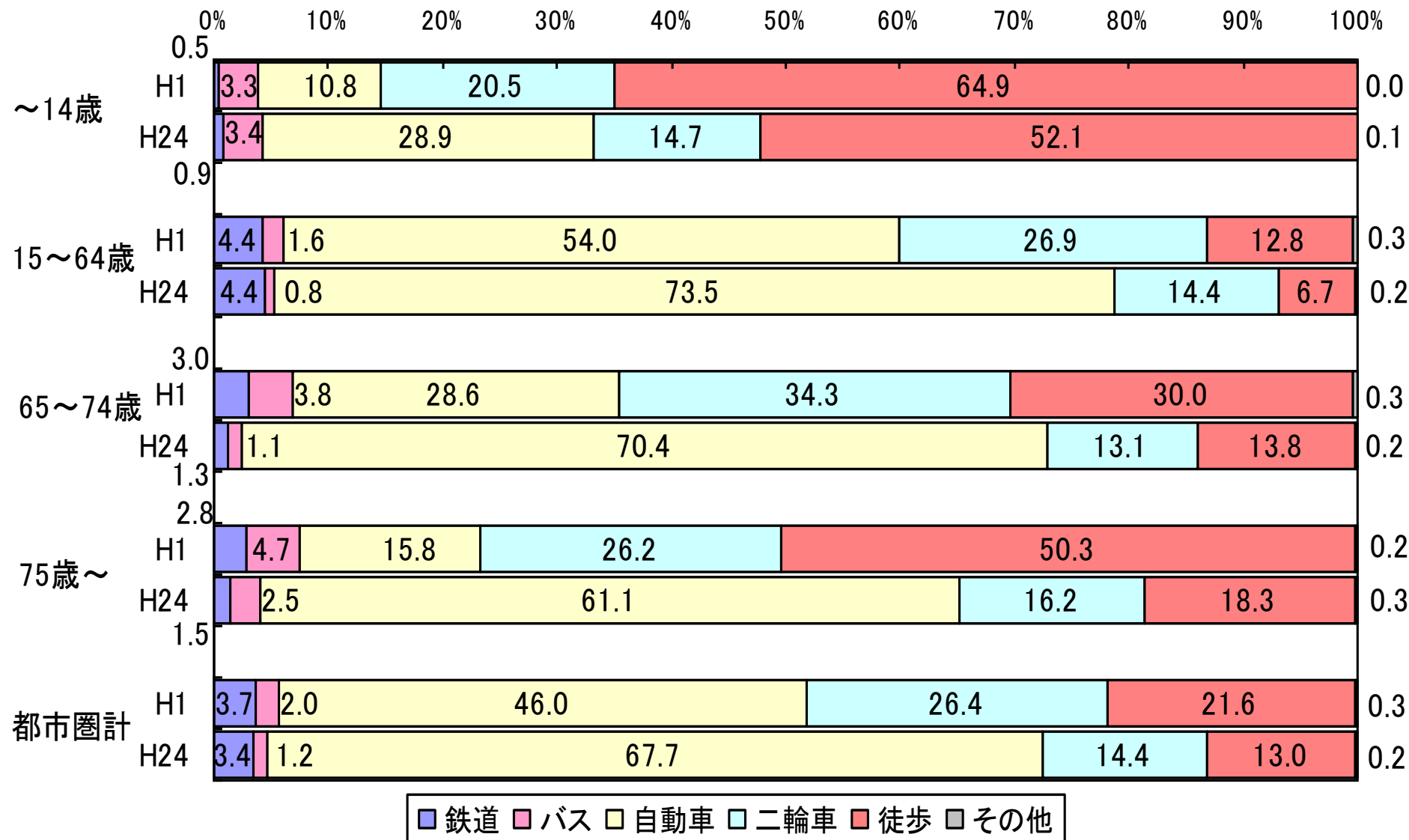
● 2025年度の減少率(2014年度比)



● 地域住民の利用促進に加え、交流人口の増大による需要喚起が必要。

利用者の増加に向け、広域的なネットワークの検討を進めていかなければならない。

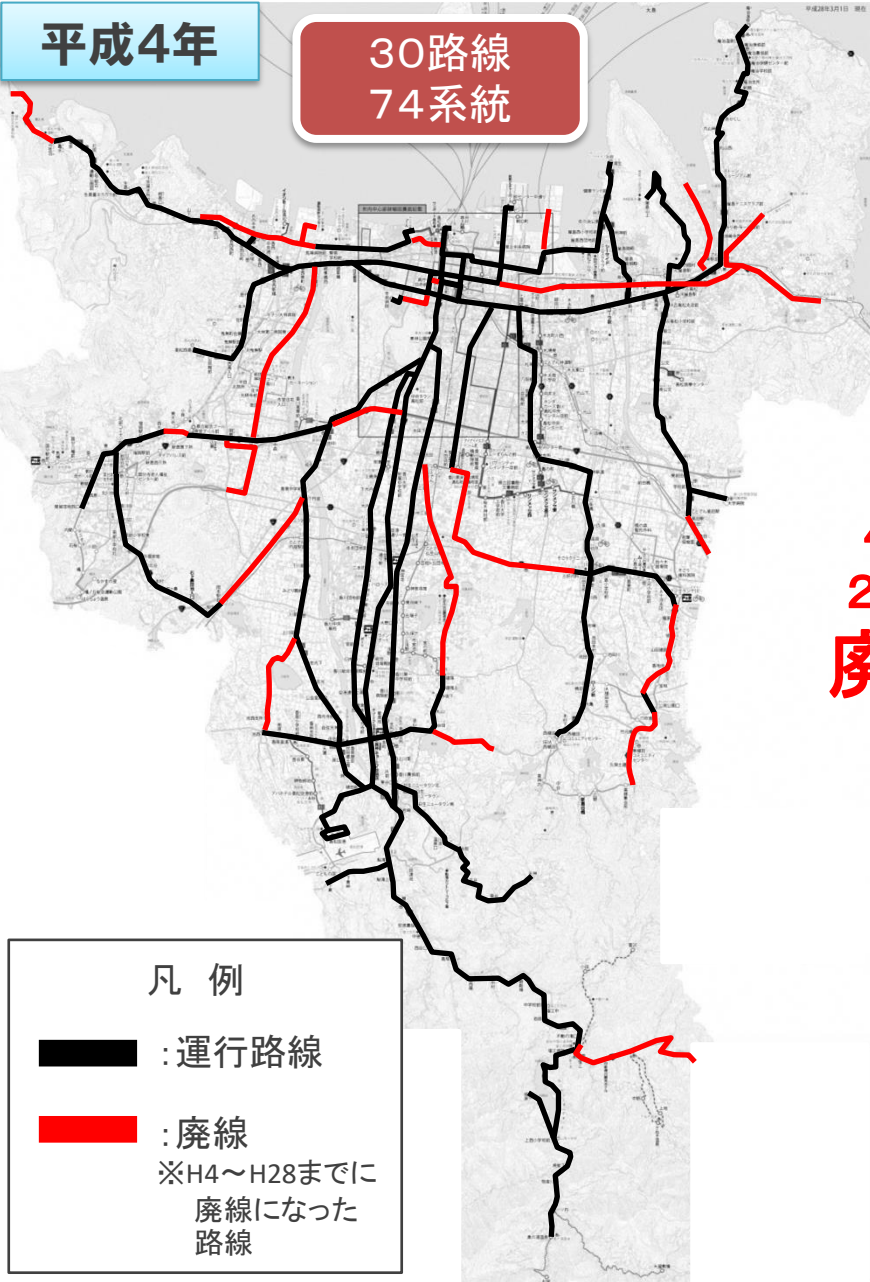
代表交通手段分担率（パーソントリップ調査より）



高松市のバス路線（全体）

平成4年

30路線
74系統



凡例

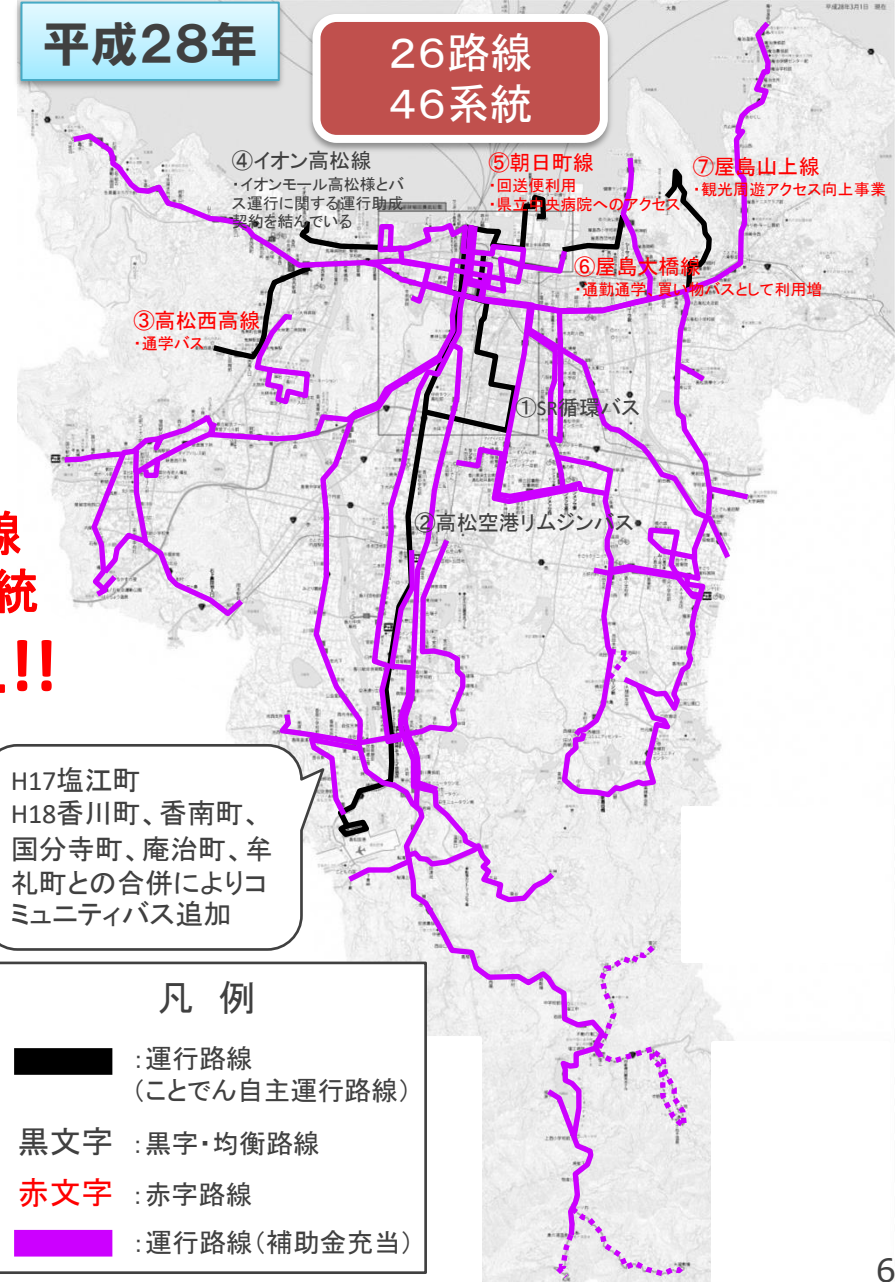
■ : 運行路線

■ : 廃線

※H4～H28までに
廃線になった
路線

平成28年

26路線
46系統



4路線
28系統
廃止!!

H17塩江町
H18香川町、香南町、
国分寺町、庵治町、牟
礼町との合併によりコ
ミュニティバス追加

凡例

■ : 運行路線
(ことடன்自主運行路線)

黒文字 : 黒字・均衡路線

赤文字 : 赤字路線

■ : 運行路線(補助金充当)

高松市の取り組み

年度	～H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4～	
国の動き	国土のグランドデザイン2050 公表 (H26.7.4) 改正都市再生特別措置法 施行 (H26.8.1) 改正地域公共交通活性化再生法 施行 (H26.11.20)								
市全域	ことでん新駅整備全体構想 ことでん新駅(三条～太田 駅間)基本構想 (H27.3)	新駅(三条～太 田駅間)基本計 画策定 (H28.3)	新駅(太田～ 仏生山駅間) 基本計画策定				新駅(伏石駅) 開業 (R3.11)	新駅開業 (太田～仏生山)	
	総合都市交通計画策定 H22.11	公共交通利用促進条例制定 H25.9	高松市地域公共交通網形成計画策定 H27.3	高松市地域公共交通再編実施計画策定 H28.3	バス路線再編実施計画 (全域) ▶ フィーダー化を推進する補助スキーム ▶ 鉄道・バスの一体的な運賃体系の導入 ▶ 乗り換え抵抗を抑える施策 等	高松市地域公共交通再編実施計画 高松市地域公共交通網形成計画 総合都市交通計画 H31.3 改定	第1段再編スタート 大臣認定	高松市地域公共交通利便増進実施計画 高松市地域公共交通計画 R3.9 改定	第2段再編スタート 大臣認定
H26.3 電車・バス乗継割引拡大 H26.10 高齢者公共交通運賃半額制度				R2.12 バス・バス乗継割引				公共交通利用促進事業	

高松市公共交通利用促進条例（H25. 9. 27施行）

責務

市

公共交通の維持・改善が可能なまちづくりを推進し、利用促進に係る施策を実施します

市民

過度の自家用車利用を控え、公共交通を積極的に利用します

事業者

従業員へ意識啓発を行い、公共交通の利用を推進します

協働

公共交通事業者

事業の効率化、公共交通の利便性向上に努めます

基本方針

- ①公共交通の利便性の向上および積極的な利用の促進
- ②地域の特性に応じた効率的な機能分担および連携
- ③公共交通優先の交通体系への転換
- ④ユニバーサルデザインに配慮した公共交通
- ⑤教育等を通じた公共交通に関する意識醸成

安全かつ快適で人と環境にやさしい都市交通の形成
「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現

公共交通ネットワーク再構築の考え方

現状

- 多くのバス系統が**中心部まで運行**しているため、**鉄道およびバスと平行して運行する区間も多く、かつ、運行距離が長い。**

このまま将来を迎えると...

- 鉄道とバスともに利用者が減少
- 利用者が少ない傾向にある郊外部からサービス低下、さらには廃線となる可能性。



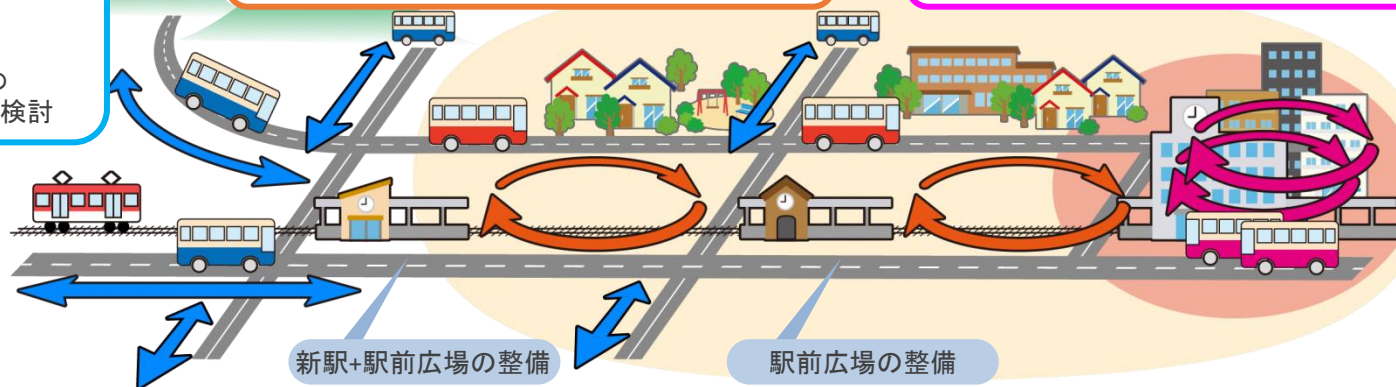
将来に向けた公共交通NW再構築の具体的考え方

- ① 鉄道を公共交通幹線軸と位置付け、平行して運行するバス路線区間の見直し
⇒ 郊外部と公共交通結節拠点間のフィーダー路線化

※鉄道との乗継が必要となるためICカードを活用した運賃体系を検討

- ② バス路線空白地域や郊外部拠点施設へのアクセス性の確保
⇒ 上記地域・施設と公共交通結節拠点を經由する循環系統の運行

- ③ 都心地域内の回遊性の向上
⇒ 都心地域内の主要施設・拠点を有機的に連絡する循環系統の系統(まちなかループバス等の強化)



高松市の取り組み

年度	～H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4～	
国の動き	国土のグランドデザイン2050 公表 (H26.7.4) 改正都市再生特別措置法 施行 (H26.8.1) 改正地域公共交通活性化再生法 施行 (H26.11.20)								
市全域	ことでん新駅整備全体構想 ことでん新駅(三条～太田 駅間)基本構想 (H27.3)		新駅(三条～太 田駅間)基本計 画策定 (H28.3)	新駅(太田～ 仏生山駅間) 基本計画策定			新駅(伏石駅) 開業(R3.11)	新駅開業 (太田～仏生山)	
	総合都市交通計画策定 H22.11	公共交通利用促進条例制定 H25.9	高松市地域公共交通網形成計画策定 H27.3	高松市地域公共交通再編実施計画策定 H28.3	高松市地域公共交通再編実施計画 高松市地域公共交通網形成計画 総合都市交通計画 H31.3 改定	第1段再編スタート 大臣認定	高松市地域公共交通利便増進実施計画 高松市地域公共交通計画 R3.9 改定	第2段再編スタート 大臣認定	
	H26.3 電車・バス乗継割引拡大 H26.10 高齢者公共交通運賃半額制度			R2.12 バス・バス乗継割引					公共交通利用促進事業

バス路線再編実施計画 (全域)

- フィーダー化を推進する補助スキーム
- 鉄道・バスの一体的な運賃体系の導入
- 乗り換え抵抗を抑える施策

等

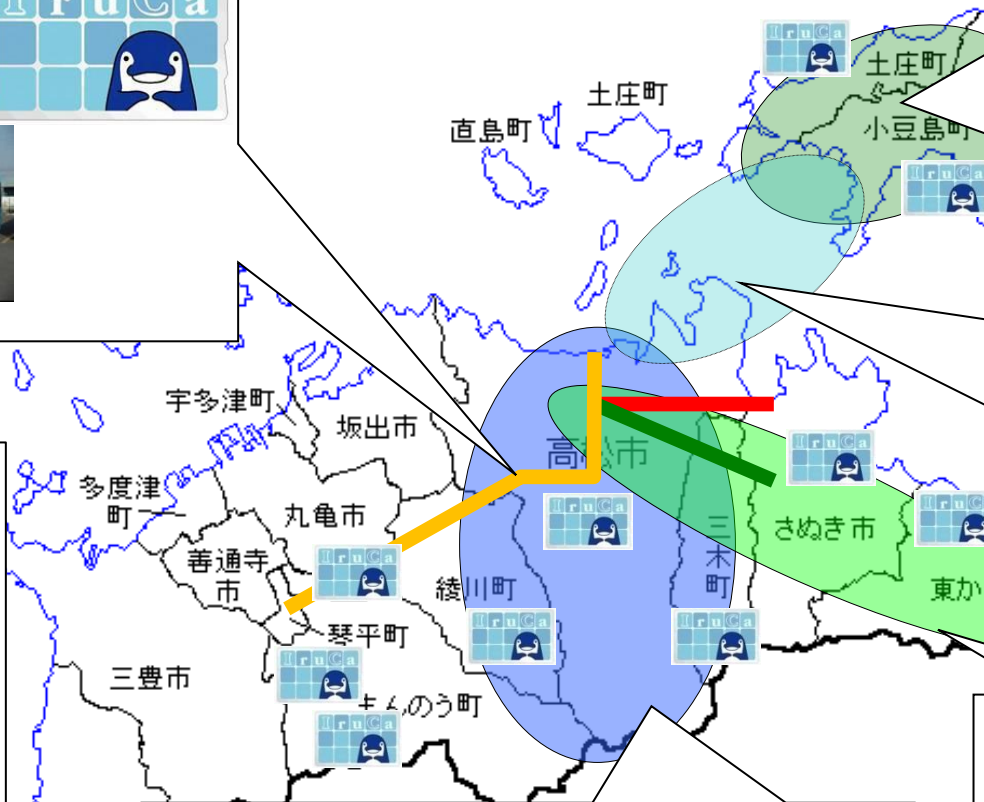
ICカード (IruCa) を活用した利用促進施策の展開

ことでん・ことでんバス



平成17年2月

合理化としてのツール



小豆島オーリーブス

- ・坂手線
- ・福田線
- ・他 全路線

平成23年1月

小豆島航路

土庄、池田、草壁の3航路



平成23年10月

高松市レンタサイクル

駅・バス停から市内の移動に。

- ・高松駅前広場地下
- ・瓦町地下
- ・市役所
- ・片原町駅前
- ・栗林公園駅前
- ・栗林駅前
- ・丸亀町グリーン

平成24年4月

高松市コミュニティバス・乗合タクシー

- ・香川町シャトルバス、香川町コミュニティバス
- ・塩江町コミュニティバス
- ・国分寺町コミュニティバス
- ・山田地区乗合タクシー

平成26年10月

大川バス

- ・高松引田線
- ・五名福栄線



平成24年3月

公共交通利用促進施策「高齢者に対する公共交通利用支援」

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



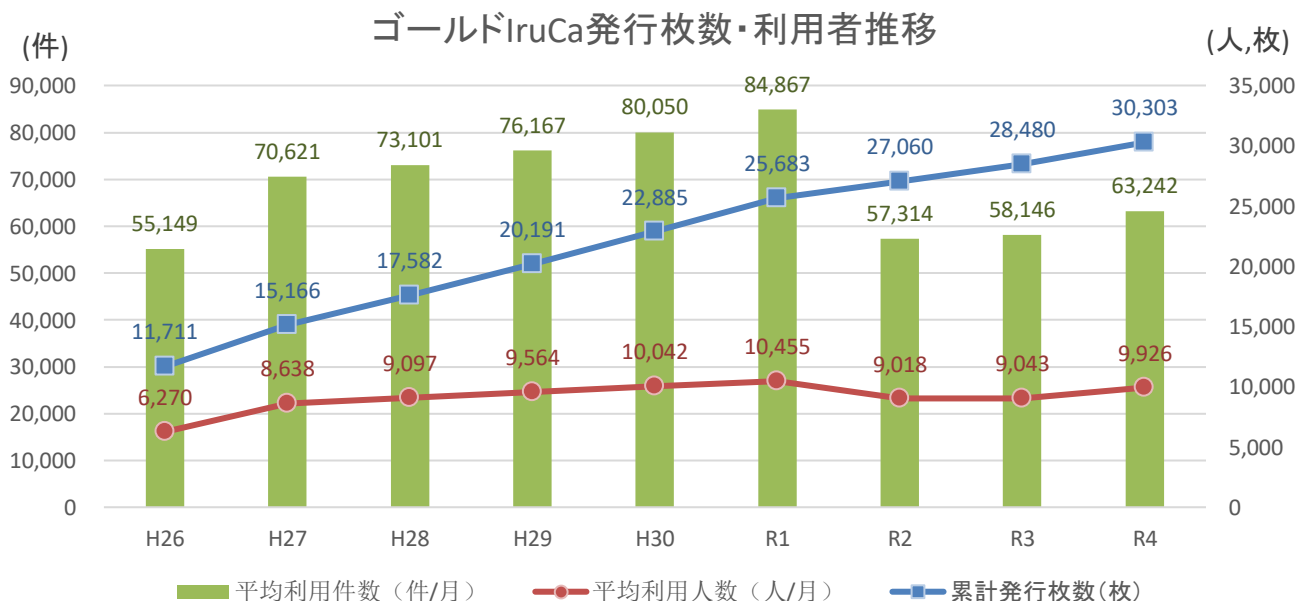
利用等実績

【販売枚数】 30, 303枚 (R5.3末現在)

⇒70歳以上人口 95, 467人 (R5.4.1現在)

保有率 約**31.7%**

年度	補助金(千円)
H26	42, 872
H27	98, 006
H28	97, 169
H29	99, 887
H30	107, 421
R1	114, 038
R2	79, 097
R3	79, 347
R4	86, 444



公共交通利用促進施策「電車・バス乗継割引拡大事業」

概要

〔H26. 3. 1から制度開始〕

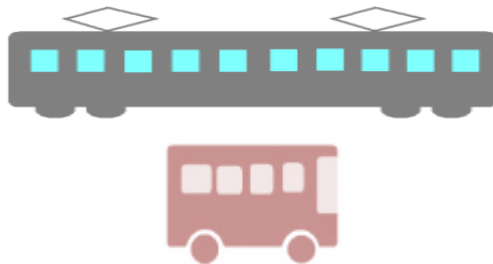
ICカード「IruCa」による電車⇄バス利用時における乗り継ぎ割引額(20円) ➡ **100円に拡大**

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**

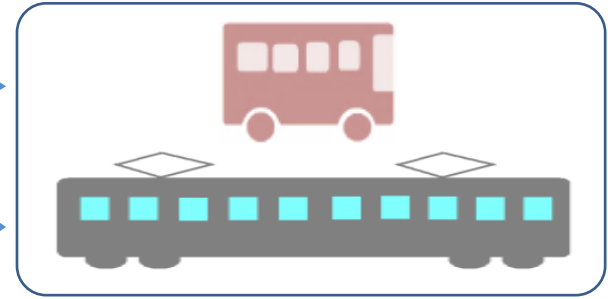
補助スキーム

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**



乗継

乗継



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
R3	255,689	約1%増	19,519
R4	287,294	約14%増	21,689

運賃を、20円から**100円割引に拡大**
※運賃が100円以下の場合^は無料

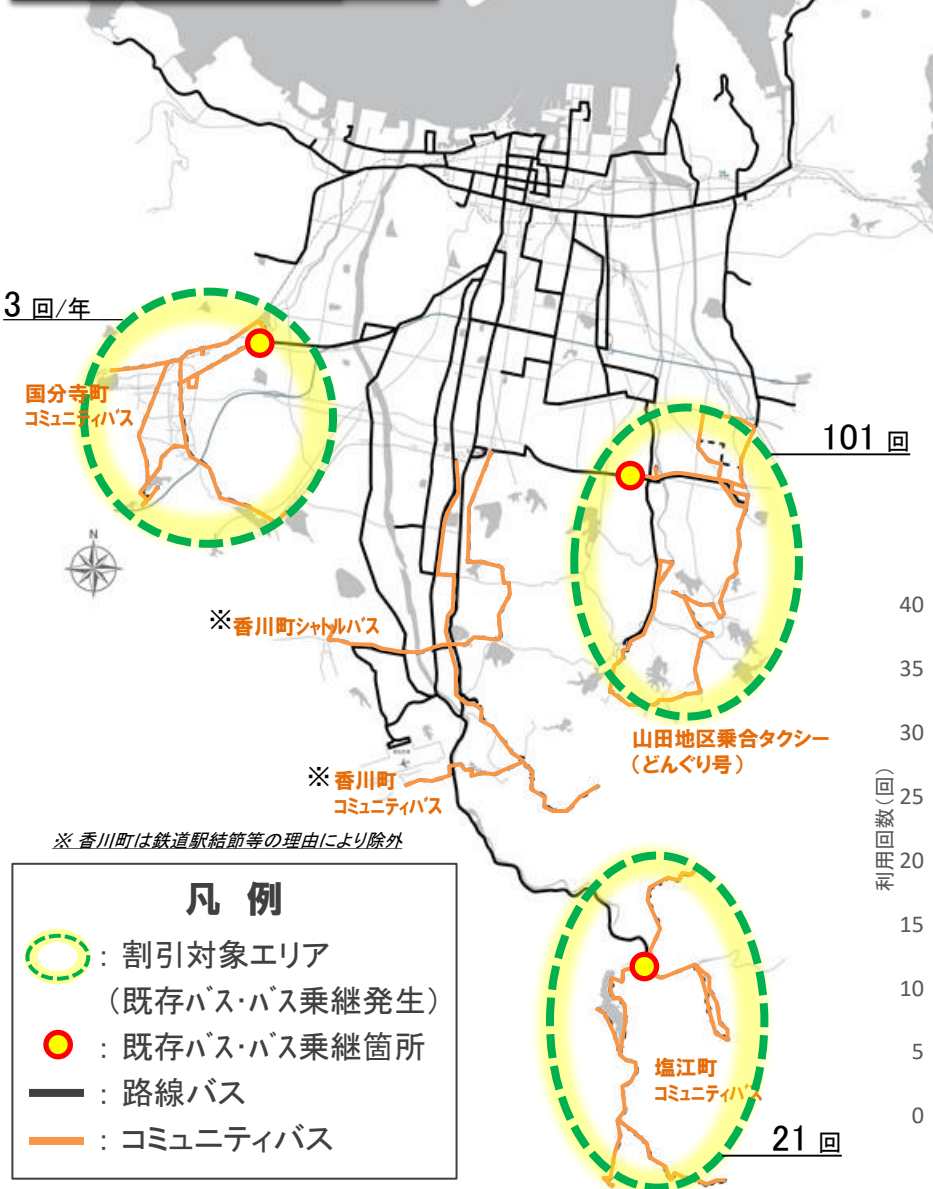
初期費用
(システム改修費等)
+
運賃割引額の差額

**市が補助金として
補填**

【利用実績】 電車⇄バス乗り継ぎ件数

公共交通利用促進施策「バス・バス乗継割引事業」

割引対象想定エリア



割引対象路線

〔R2. 12. 1から制度開始〕

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

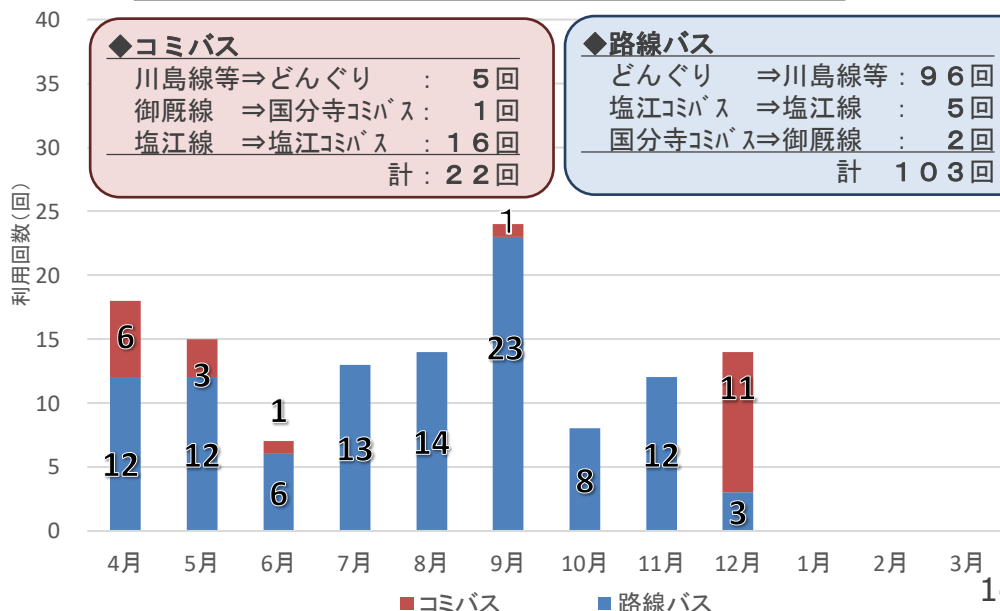
初乗り運賃
の軽減

利用等実績

R5: 125件
(R5.4~12月)

〔 R2: 27件
R3: 189件
R4: 119件 〕

バス・バス乗継 路線バス利用回数 R5年度月別推移



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。



○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。

○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。

ことでん伏石駅整備【グランドオープン（R3.11.6）】

「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**ことでん伏石駅がグランドオープン**

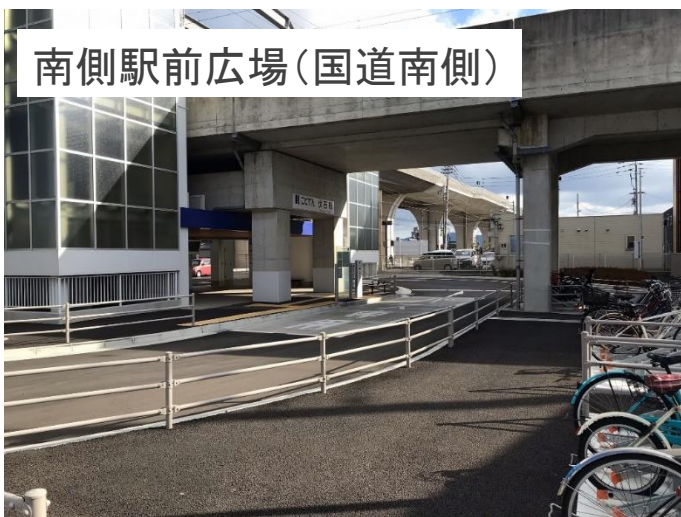
北側駅前広場（国道北側）



オープニングセレモニー



南側駅前広場（国道南側）



ことでん伏石駅全景



ことでん伏石駅整備【伏石駅駅前広場の整備内容】

送迎用乗降場



国道北側：3バス（内1バス：身体障がい者用）
国道南側：1バス（タクシー乗降場兼用）

バス・タクシー待機場



国道北側：タクシー9台、バス2台
国道南側：タクシー1台

タクシー乗降場



国道北側：1箇所（2台分）
国道南側：1箇所（送迎用乗降場兼用1台分）

駐輪場



国道北側：462台（内自動二輪36台）
国道南側：440台

バス乗降場

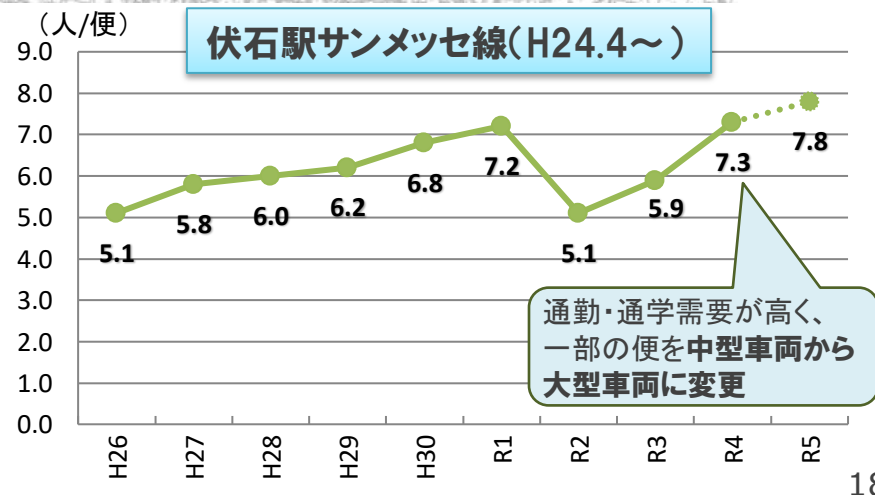
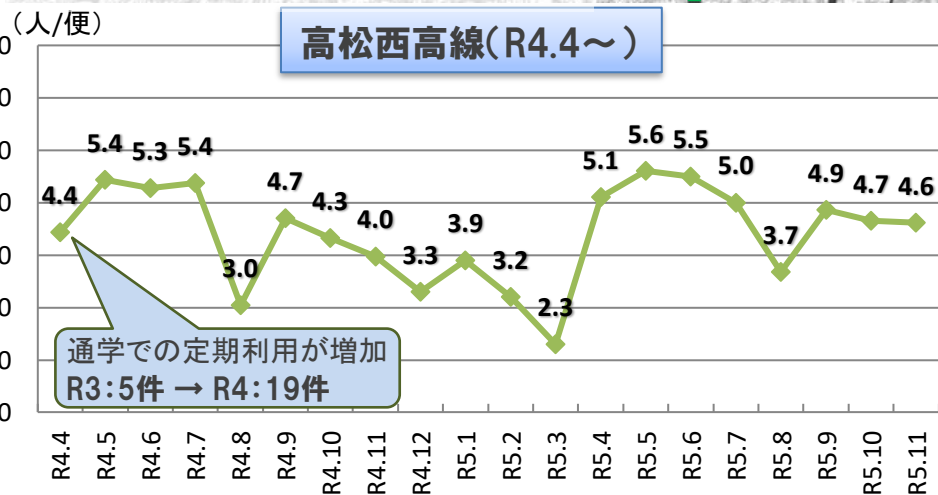


国道北側：4バス（路線バス2、高速バス1）
国道南側：2バス（路線バス1、高速バス1）



- | | | |
|-------------|----------------------------|--------------|
| ①～②：路線バス乗降場 | ⑧：バイク駐車場
(36台) | ⑫：路線バス乗降場 |
| ③～④：高速バス乗降場 | ★：駐輪場 | ◆：バス・タクシー待機場 |
| ⑤：タクシー乗降場 | ⑨：高速バス乗降場
(北426台、南440台) | |
| ⑥：身障者用乗降場 | ⑩：タクシー待機場 | |
| ⑦：送迎用乗降場 | ⑪：送迎用・タクシー兼用乗降場 | |

伏石駅に接続するバス路線【R4.4.1～再編による運行開始】



バス案内板（デジタルサイネージ）の設置

◆ 表示画面



路線バスの

- のりば
- 発車時刻
- 行き先
- 遅れ情報

を案内

《サイネージ設置場所》

- 【R3】ことでん伏石駅
- 【R3】ことでん瓦町駅
- 【R3】JR高松駅（駅舎外）
- 【R4】高松市役所
- 【R4】JR高松駅（駅舎内）

○ 市役所本庁舎正面玄関部【新設】



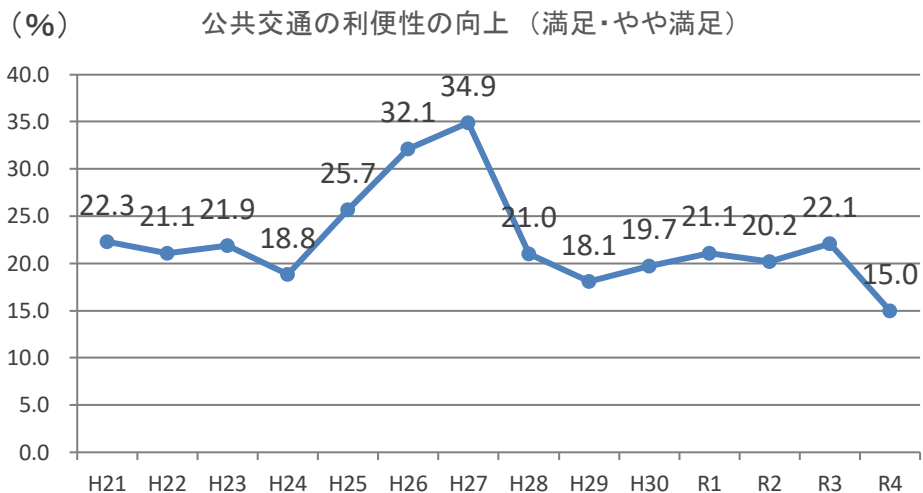
○ JR高松駅構内(コンコース横)【システム改修】



公共交通に関する指標

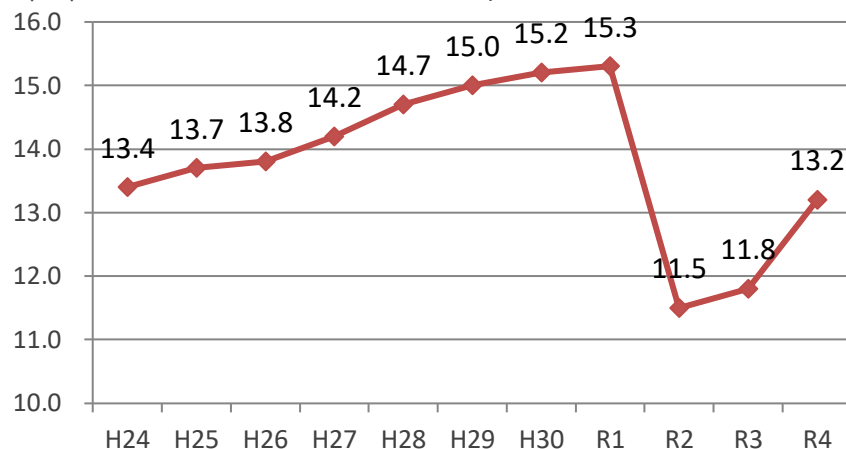
① 市民満足度

(各年度の市民満足度調査結果)



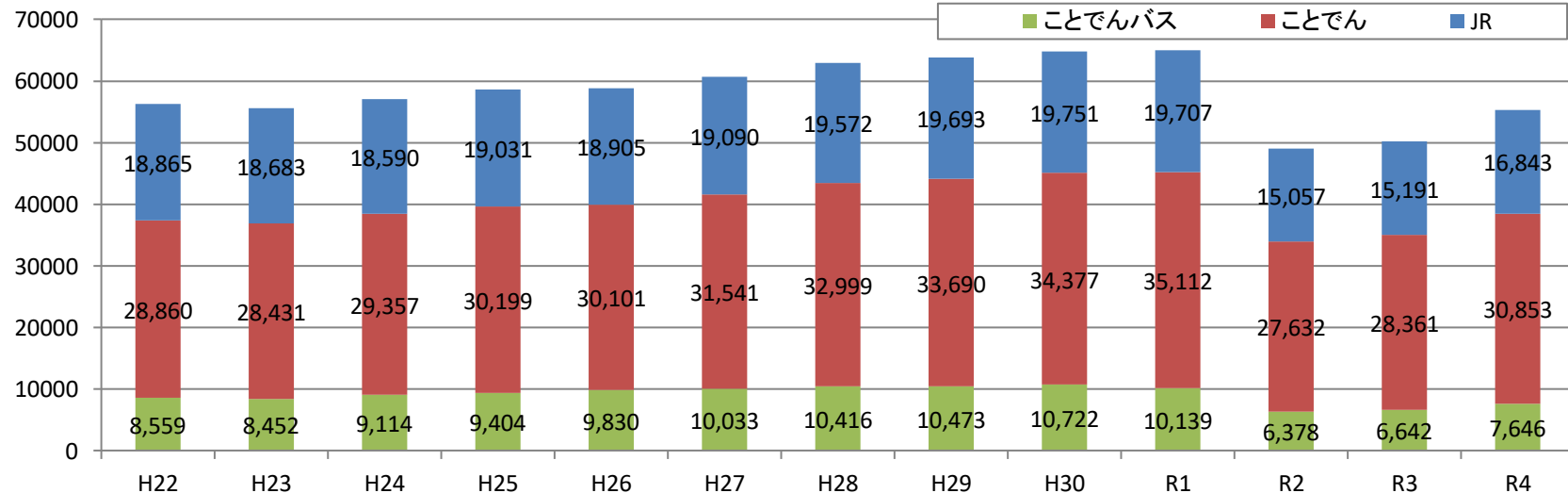
③ 公共交通利用率

(利用率 = 公共交通利用者 / 高松市の人口「市統計」)



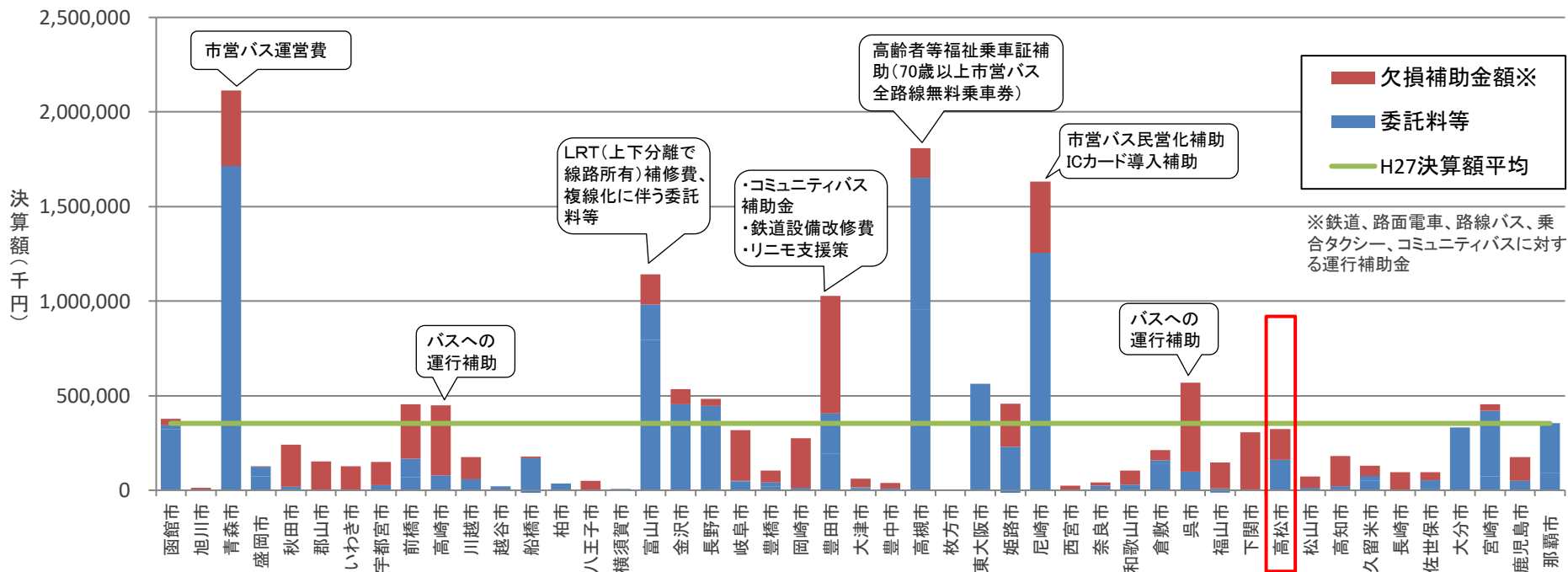
② 利用者数

(人) 市内公共交通利用者 (利用者 = 1日の乗降者数/2)



他都市における公共交通と財政負担

交通政策(空港・船舶関係を除く。)に係る決算額



資料: H28中核市公共交通に係る経費調査

	中核市平均	高松市
交通政策に係る決算額	3億5600万円	3億2400万円
内バスに係る補助金額	1億9200万円	1億9700万円
市民1人当りの負担額	929円	769円

中核市平均 ≥ 高松市

【特徴】

- 運行補助金額の内訳は、バスが9割
- 運行補助金額が多くと、バスの利用者数には反映されない。

計画的・戦略的な将来ビジョンに基づき、効率的な取組を実施。

公共交通施策に対する予算（令和5年度）

高松市の一般会計

約 1,700億円／年

公共交通施策予算

約 2.5億円／年

※新駅等、ハード建設費は除く

一般会計に占める
公共交通施策予算

約 0.15%

一方で……

道路整備予算

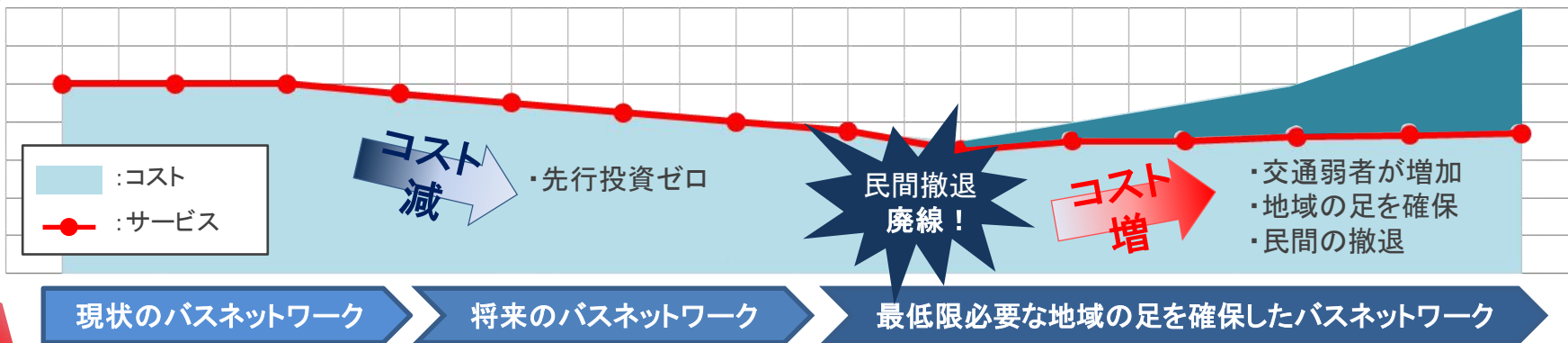
約 20億／年

二重投資

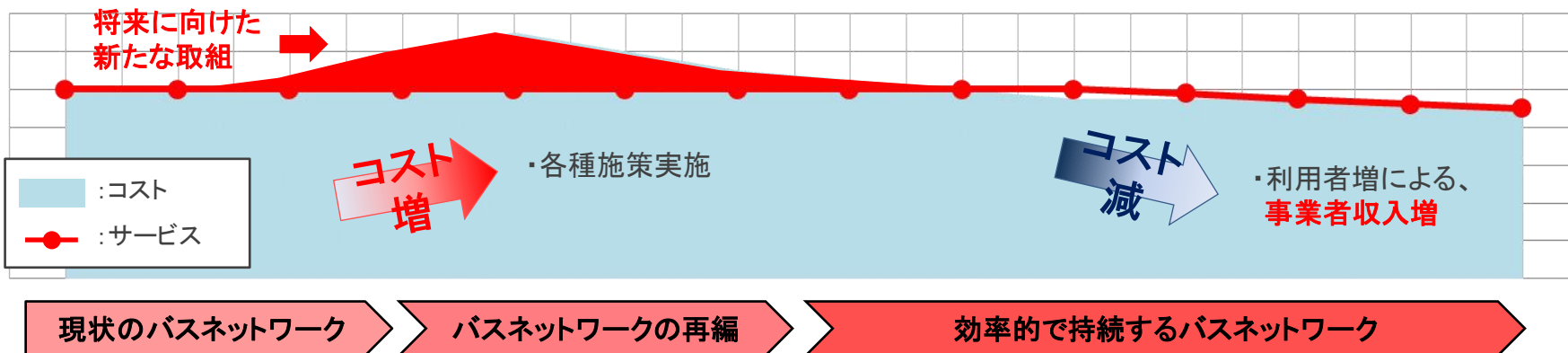
若しくはトレードオフの関係

交通施策に係る取組の考え方

現状の公共交通を継続したまま、新たな取組をしない場合



公共交通ネットワークを再構築した場合



短期的には支出が増えるが、長期的には支出が抑えられる。

計画的・戦略的な取り組みにより、持続可能で利便性の高い交通ネットワークを再構築する。

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、**需用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。