

平成30年度 第2回  
高松市総合都市交通計画推進協議会

高松市地域公共交通再編実施計画  
ー移動をデザインするー

平成30年11月13日（火）

# 1 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ものである。



## 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え、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。

# 2 バス路線再編に向けた基本的な考え方

(平成29年5月29日  
高松市総合都市交通計画推進協議会資料)

## 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) 琴電仏生山駅～川島方面、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

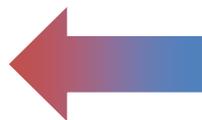
- 上記から外れたエリア
- コミュニティ交通としての路線  
例) 山田地区乗合タクシー(どんぐり号) 等

### 需要に応じ、モードの検討

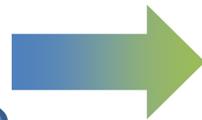
- 利用の少ない路線は、**小型モードへの再編等を検討**
- 需要増加の先に、**新交通システム等を導入**



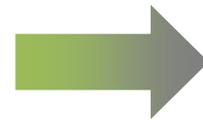
新交通システム  
(LRT、BRT等)



路線バス { 中型 小型 }



コミュニティバス



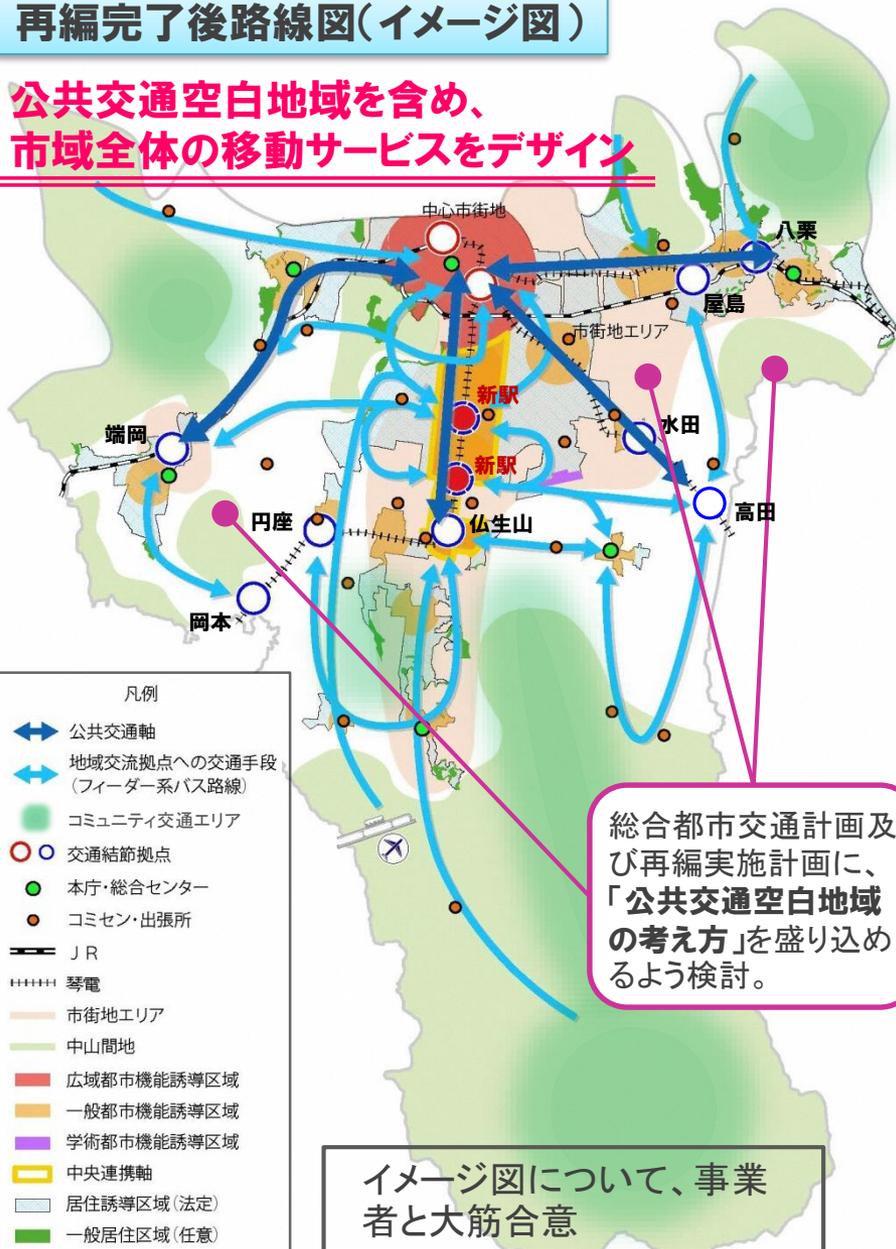
ジャンボタクシー

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

# 3 再編実施計画の構成

## 再編完了後路線図(イメージ図)

公共交通空白地域を含め、  
市域全体の移動サービスをデザイン



## ◆ 再編実施計画において明確にし、盛り込む事項

### バス路線再編に向けた基本的な考え方

#### 再編実施計画(大臣認定部分)

- 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)
- ② 交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保
- ③ 中心部の回遊性向上

#### 公共交通空白地域(駅勢圏外)

- 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

# 3 再編実施計画の構成（手続きの流れ）

## 再編実施計画

法で定められた内容を盛り込みながら、本市の方針に沿った内容で作成

### 高松市再編実施計画(大臣認定)

#### 高松市再編実施計画(素案)

～市域全体の移動サービスのデザイン～

#### 再編実施計画(大臣認定部分)

##### ● 幹線バスの再編

- 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)
- ② 交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保
- ③ 中心部の回遊性向上

大臣認定対象路線

#### 事業者の運行計画(1路線毎)

- 実施区域
- 事業内容・実施主体
- 地方公共団体による支援内容
- 実施予定期間
- 実施に必要な資金の額・調達方法
- 事業の効果

等

#### 公共交通空白地域(駅勢圏外)への対応

- 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

H30

H31

再編実施計画  
(素案)

再編実施計画  
(案)

パブリック  
コメント

再編実施計画  
策定

審査  
(約6ヶ月)

大臣  
認定

運行開始

# 4 再編後バス路線図 (案)

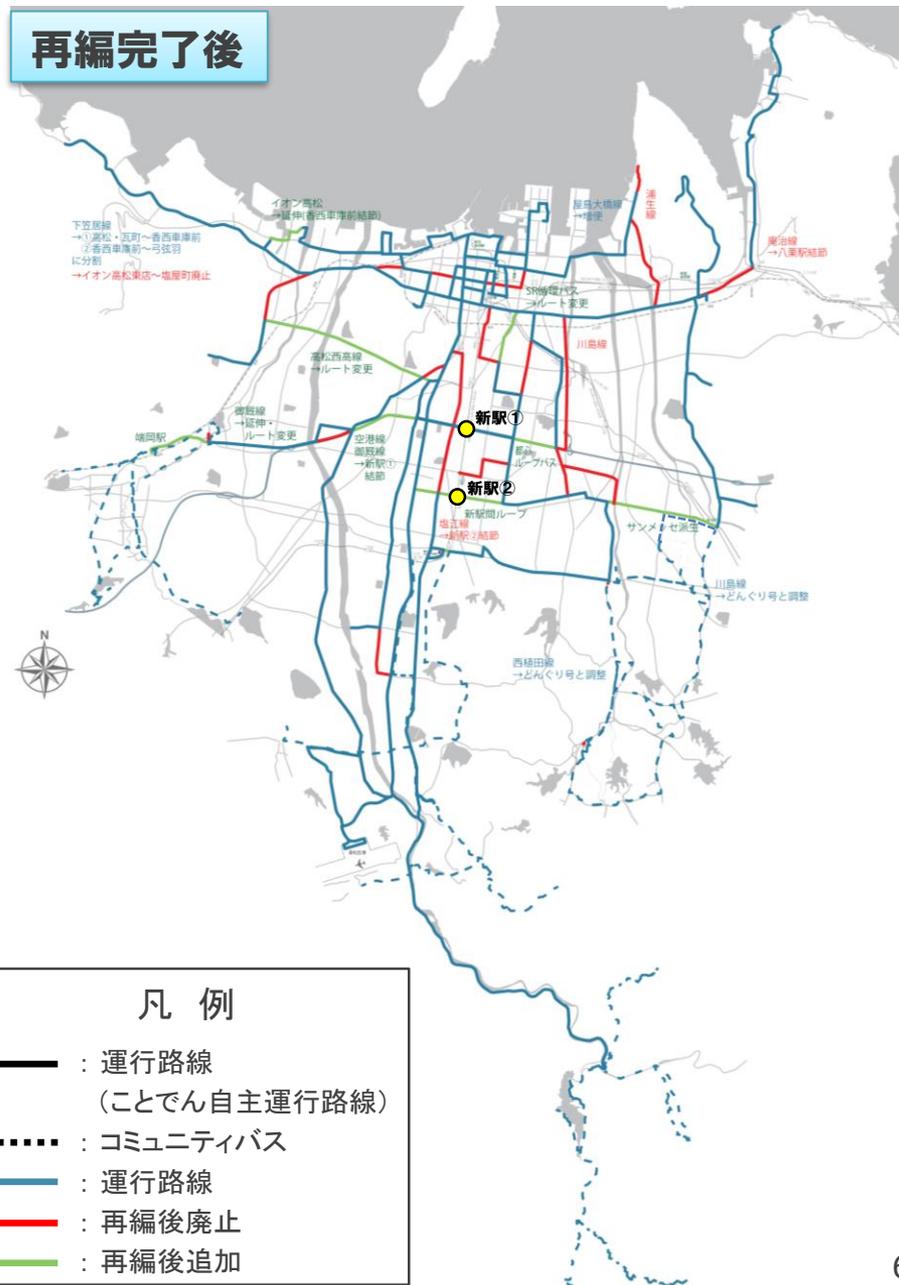
再編前



## 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



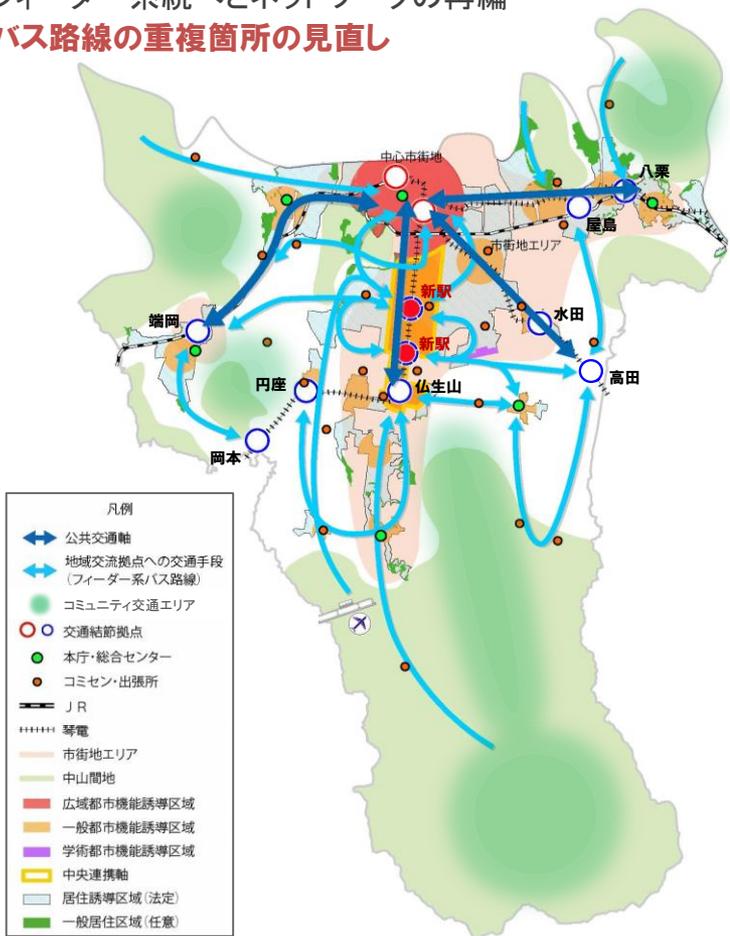
## 凡例

- : 運行路線  
(ことでん自主運行路線)
- - - : コミュニティバス
- : 運行路線
- : 再編後廃止
- : 再編後追加

# 5 再編による効果

## 本市が目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の構築・維持に向けて

- 将来の都市構造を支える交通体系とするため、都心地域交通、都心地域周辺部交通、郊外部交通の役割を明確にした**再編**
- 既存ストックを有効に活用した交通結節拠点整備を推進
- 既存のバス路線網を見直し、幹線軸への結節を基本としたフィーダー系統へとネットワークの再編
- **バス路線の重複箇所の見直し**

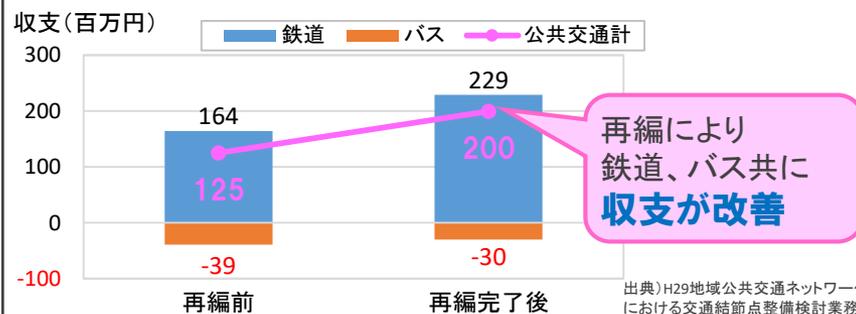
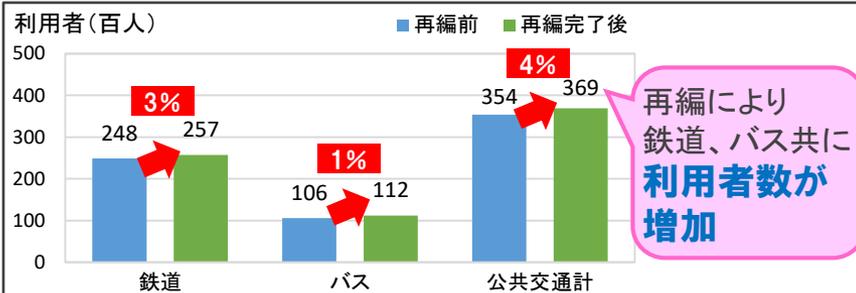


## 再編による効果

### 再編に関する施策展開の概要

- 鉄道を基軸、バスをフィーダーとする路線網に再編  
【再編条件】新駅+駅前広場整備  
⇒郊外部鉄道駅への交通結節機能を確認
- 運賃施策の導入(乗継割引)  
⇒乗継・乗換負荷の軽減

- 公共交通としての**利用者数は増加**
- 公共交通全体での**収支は大幅に改善**
- ただし、**バス路線事業単体としては大きな変化はない**



出典)H29地域公共交通ネットワークにおける交通結節点整備検討業務

※再編完了後：バス路線再編+乗継割引施策実施

# 5 再編による効果

## ◆ 瓦町駅からのアクセシビリティ（所要時間）

瓦町駅に関するアクセシビリティは再編によって20分圏、30分圏の人口が増加しており、特に新規の都心ループバスによる効果が大きくなるものと見込まれる。

再編前

再編完了後

時間圏 人口	再編前	再編後
10分圏	8,291	7,802
20分圏	38,970	44,862
30分圏	81,854	101,894
60分圏	310,944	297,101

アクセシビリティ

所要時間

0 - 10  
10 - 20  
20 - 30  
30 - 40  
40 - 50  
50 - 60

アクセシビリティ

所要時間

0 - 10  
10 - 20  
20 - 30  
30 - 40  
40 - 50  
50 - 60

<再編前後による変化>

差分(再編後-再編前)

所要時間(差分)  
5分以上減少  
5分以上増加

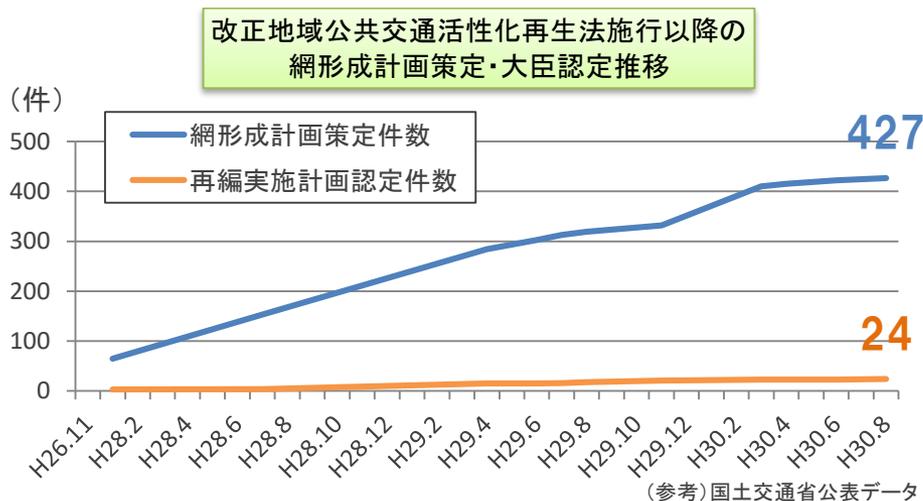
出典)H24PT調査より

# 6 再編実施計画（大臣認定部分）

## ① 段階的に行うバス路線再編

### ◆ ドラスティックな再編が及ぼす影響

再編実施計画大臣認定の少なさ …… 一定のサービスレベル低下は不可避



- 利用者離れに対する懸念
- 運転手不足

⇒ 路線等見直しによる、車両・人員・ダイヤ等の運用変更の複雑さ



事業者合意にハードル

解決手法 …… 結節拠点整備やソフト施策によりサービス水準を維持させつつ、既存ストック(運転手)の中で再編していく。

### トリガー方式

路線ごとに設定した条件を満たすものから、時点修正を行いながら再編する。

#### 条件(トリガー)

##### ■ 結節拠点整備

- 仏生山駅整備完了
- 新駅(三条～太田駅間)開業
- 新駅(太田～仏生山駅間)開業
- 既存鉄道駅(JR, ことでん)の結節機能強化
- バスバス乗継環境整備

##### ■ 運転手確保

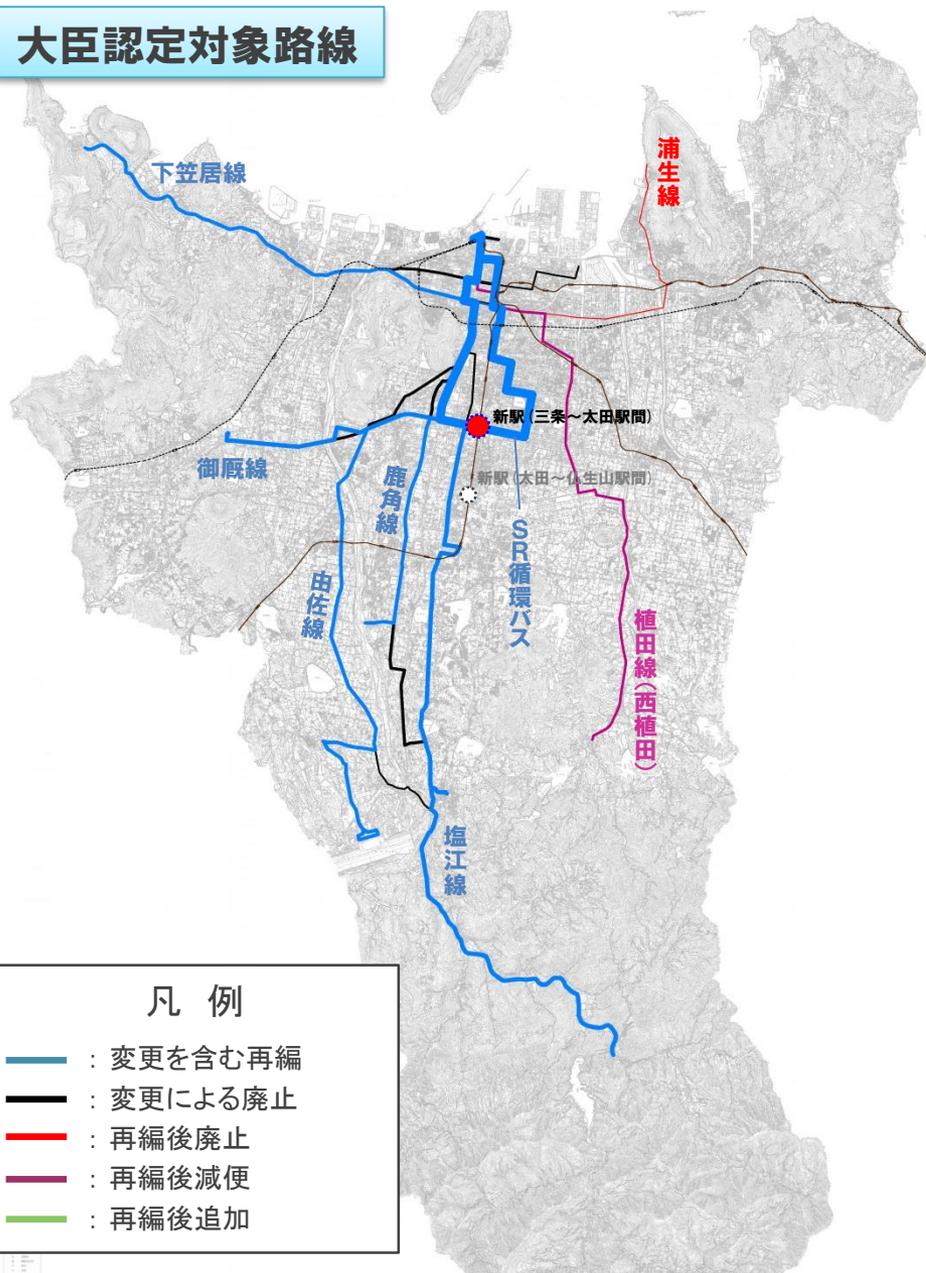
- 再編等による確保

##### ■ 利用者減少

再編スタートを切る条件を設定し、段階的に再編を進めていく。

# 6 再編実施計画（大臣認定部分）

## 大臣認定対象路線



### 凡例

- : 変更を含む再編
- : 変更による廃止
- : 再編後廃止
- : 再編後減便
- : 再編後追加

## ◆ 新駅（三条～太田駅間） 完成による再編路線

補助対象期間(5年間)

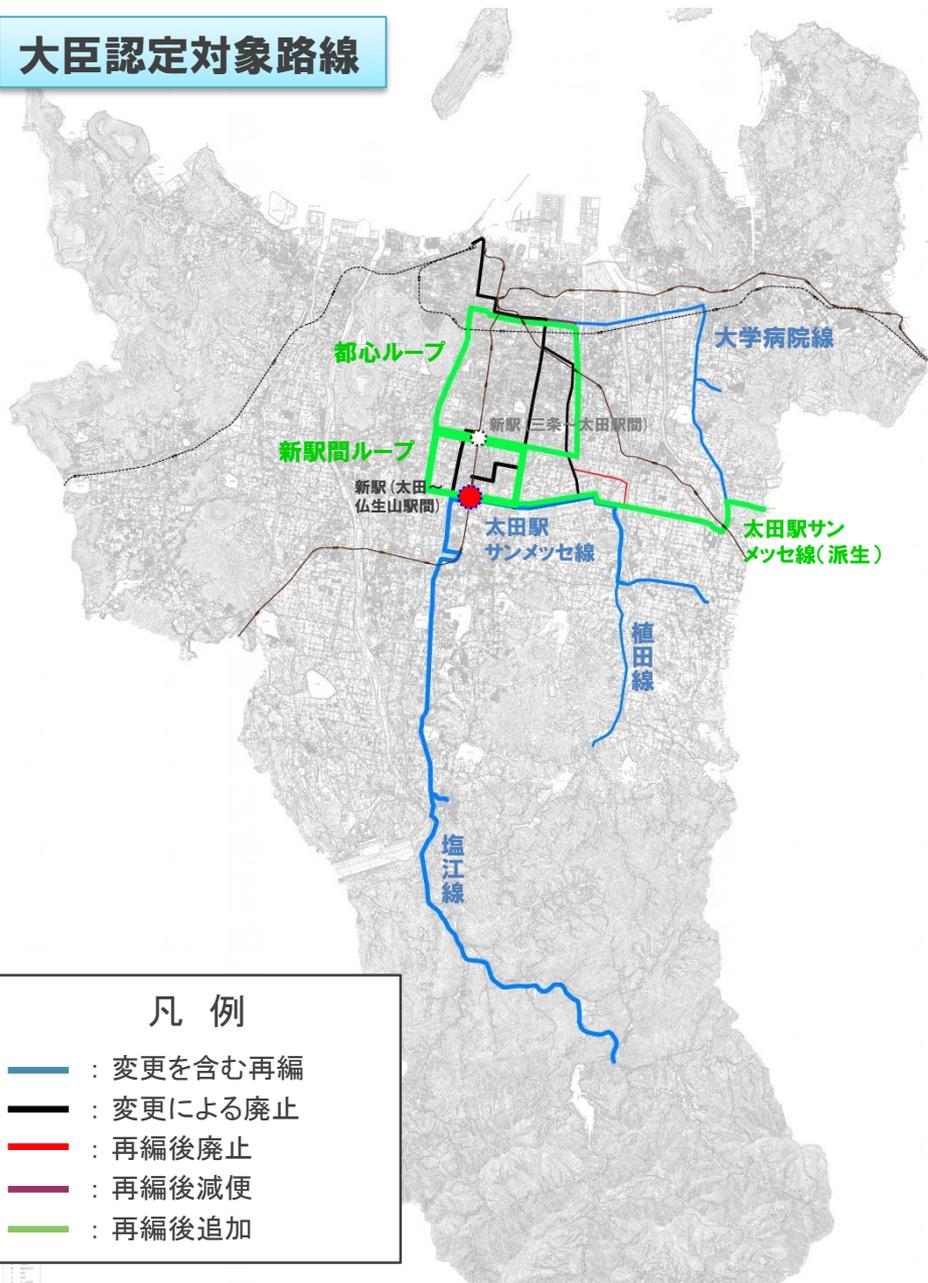
	H31	H32	H33	H34	H35
由佐線(短縮:新駅(三条~太田駅間)結節)	➡				
御厩線(短縮:新駅(三条~太田駅間)結節)	➡				
浦生線(廃止)	➡				
植田線(西植田)(減便)	➡				
鹿角線(路線見直し)	➡	➡			
塩江線(路線見直し)	➡				
下笠居線(路線見直し)	➡		➡		
SR循環バス(新駅1乗入・大型化・路線見直し)	➡		大型化完了		

- : 幹線補助
- : 準幹線補助
- : 西方面
- : 東方面
- : 南方面
- : 東南方面

【トリガー】  
新駅(三条~太田駅間)完成

# 6 再編実施計画（大臣認定部分）

## 大臣認定対象路線



### 凡例

- : 変更を含む再編
- : 変更による廃止
- : 再編後廃止
- : 再編後減便
- : 再編後追加

## ◆ 新駅（太田～仏生山駅間）完成による再編路線

補助対象期間(5年間)

	H31	H32	H33	H34	H35	～
植田線(短縮:新駅(太田～仏生山駅間)結節)				➡		
植田線_川島(廃止)				➡		
塩江線(短縮:新駅(太田～仏生山駅間)結節)				➡		
大学病院線(短縮)				➡		
太田駅サンメッセ線 (新駅(太田～仏生山駅間)結節)				➡		
太田駅サンメッセ線派生(新設) (新駅～大学病院)					➡	
都心ループバス(新設)					➡	
新駅間ループバス(新設)					➡	

- : 幹線補助
- : 準幹線補助
- : ネットワークバス
- : 西方面
- : 東方面
- : 南方面
- : 東南方面

【トリガー】  
新駅(太田～  
仏生山駅間)完成

【トリガー】  
運転手確保

# 7 バス路線再編の実施スケジュール（案）

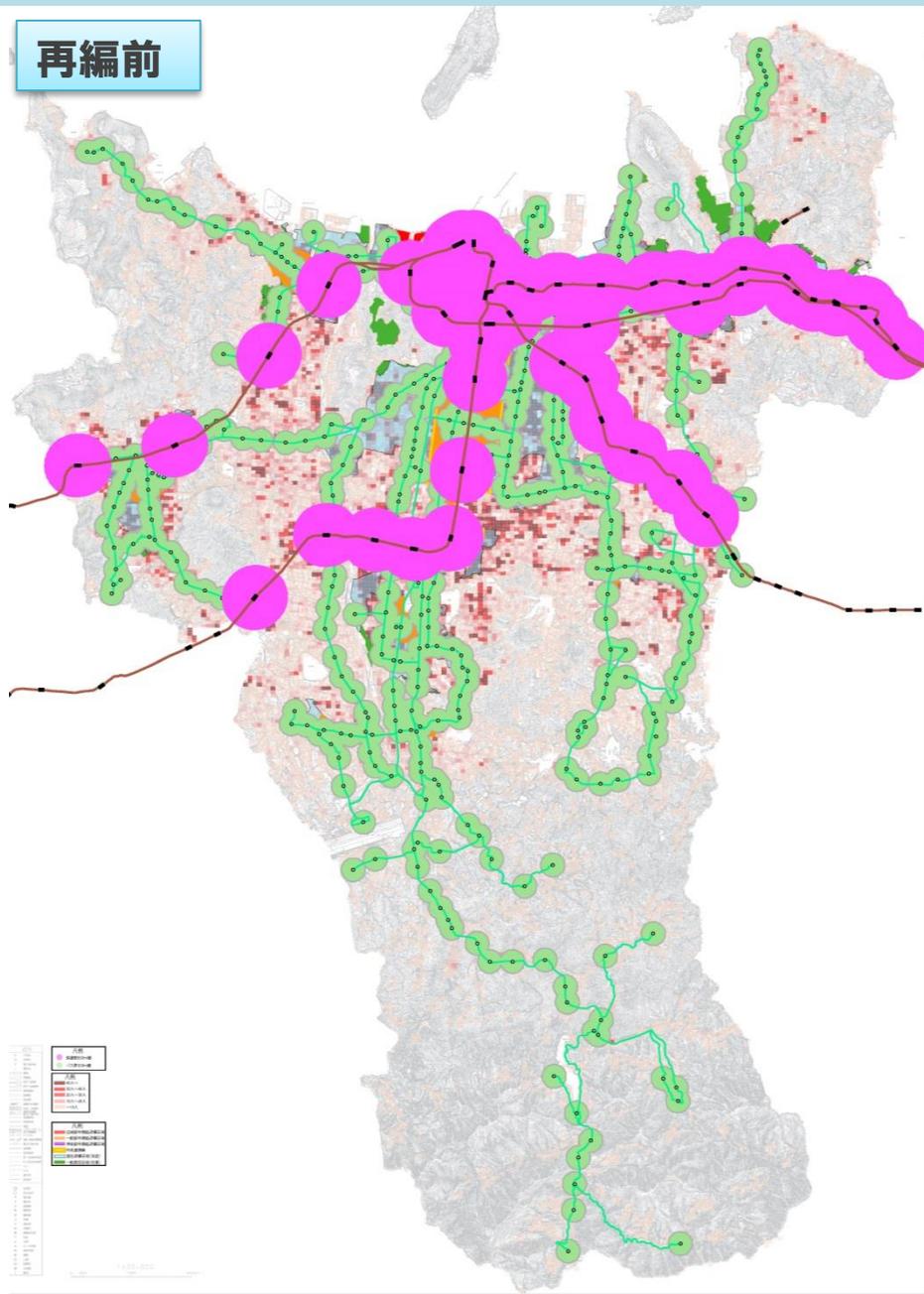
年度	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	
再編実施計画	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">素案</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-left: 10px;">● 推進協議会</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-left: 10px;">計画策定</div>									
新駅(三条～太田駅間)整備		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #f08080;">新駅完成</div>								
新駅(太田～仏生山駅間)整備	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #d3d3d3;">基本計画策定</div>			<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #d3d3d3;">新駅完成</div>						
考え方		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #fff9c4; display: inline-block;"> <b>大臣認定</b> 再編スタート(5年間)                 </div>								
短期(5年間)		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <b>新駅(三条～太田駅間)に係るバス路線再編</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 鹿角線(2系統)【第1段階:ルート一部変更】 【第2段階:新駅1結節】(トリガー:利用状況)</li> <li>● 由佐線(2系統)【新駅1結節】(新駅1完成)</li> <li>● 塩江線(2系統)【第1段階:ルート一部変更】</li> <li>● 御厩線【第1段階:新駅1結節】(新駅1完成)</li> <li>● 浦生線【廃止】</li> <li>● 植田線(1系統)【減便】</li> <li>● 下笠居線(2系統)【ルート一部変更】</li> <li>● レインボー循環(2系統) 【新駅1結節、ルート一部変更】</li> </ul> </div>								
バス路線再編		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <b>2つの新駅に係るバス路線再編</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 塩江線(2系統)【第2段階:新駅2結節】(トリガー:新駅2完成)</li> <li>● 植田線(3系統)【新駅2結節】 (トリガー:都心ループ完成、利用者減少、コミュニティバスとの調整)</li> <li>● 植田線(1系統)【廃止】</li> <li>● 太田駅サンメッセ線 【第1段階:新駅2結節】(トリガー:新駅2完成) 【第2段階:山田支所まで延伸】(トリガー:支所の乗継結節拠点整備) 【第3段階:東南の結節拠点との結節】(トリガー:大学病院線の動向)</li> <li>● 大学病院線【細分化】(トリガー:利用状況、太田駅サンメッセ線の動向)</li> <li>□ 都心ループ【新規】(トリガー:新駅1完成、運転手確保)</li> <li>□ 新駅間ループ【新規】(トリガー:新駅1,2完成)</li> <li>● コミバス【路線乗り入れ】</li> </ul> </div>								
その他/中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>【9/1～】</li> <li>● 仏生山川島線 【新規】</li> <li>● 香川町シャトルバス 【ことடன்→マルイ】</li> <li>● 塩江線(2系統) 【仏生山駅接続】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミバス【新規導入試験運行】 (檀紙町、香南町)</li> <li>● まちなかループバス(2系統) 【第1段階:ルート一部変更(直線)】</li> </ul>								<ul style="list-style-type: none"> <li>● 庵治線 (トリガー:乗継結節拠点強化)</li> <li>● 下笠居線(3系統) (トリガー:乗継結節拠点強化)</li> <li>● 御厩線【第2段階:JR結節】 (トリガー:乗継結節拠点強化)</li> <li>□ 西部地域一結節拠点間路線 (トリガー:乗継結節拠点強化) (トリガー:都市計画道路延伸)</li> </ul>
公共交通ネットワーク再編		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高松西高線 【木太鬼無線振替】</li> <li>● レインボー循環(2系統) 【バス大型化】</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>● まちなかループバス(2系統) 【第2段階:30分ヘッド化】 (トリガー:運転手確保)</li> </ul>					
									<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #0070c0; color: white; text-align: center;">                     路線ごとに設定した条件を満たすものから、                      時点修正を行いながら再編                 </div>	

### 凡例

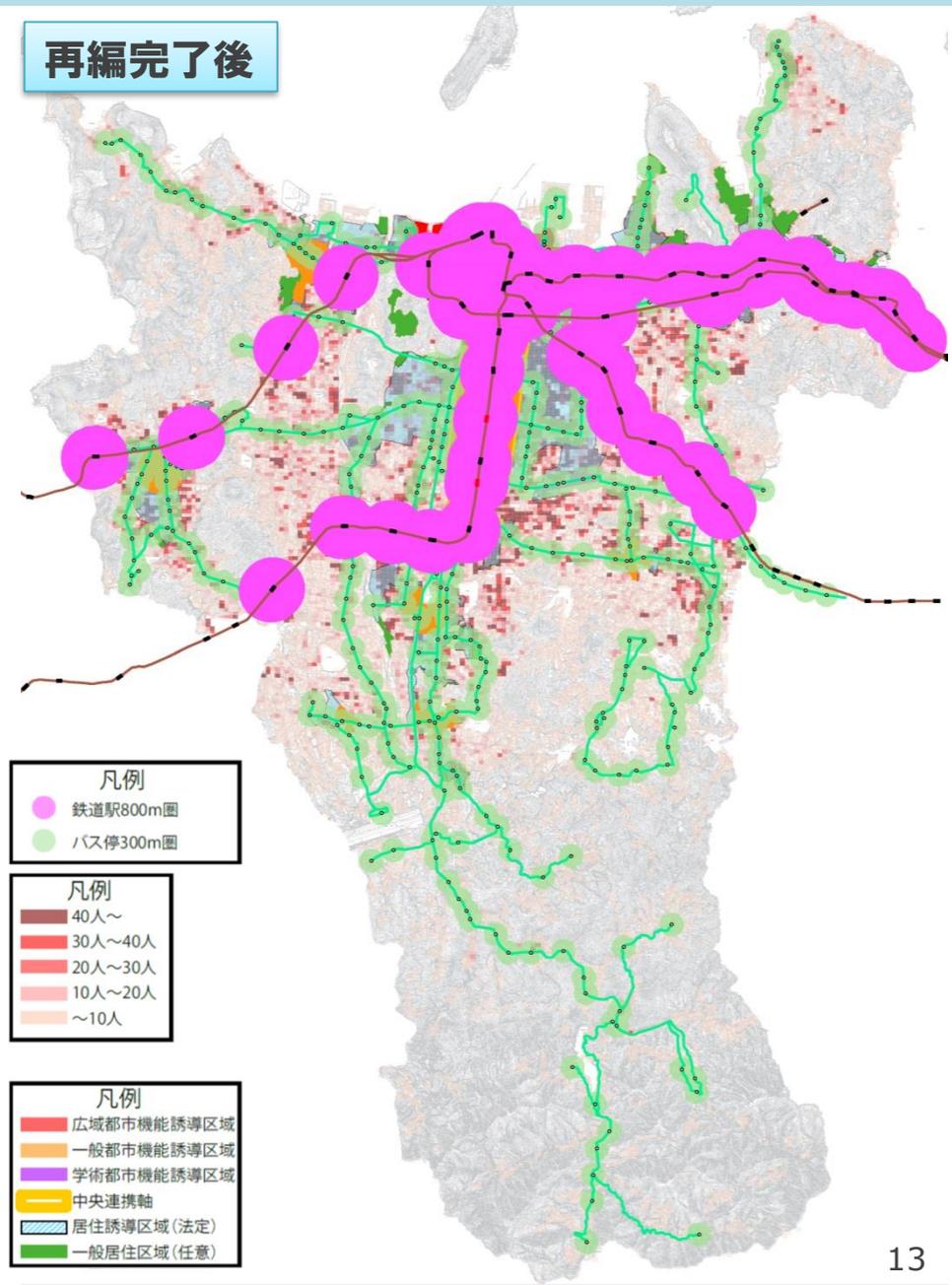
- : 地域間幹線系統(国の補助)
- : 準幹線系統(県・市の補助)
- : ネットワークバス
- : コミュニティバス
- : 新規路線
- : 自主運行路線

# 8 駅勢圏の範囲

再編前



再編完了後



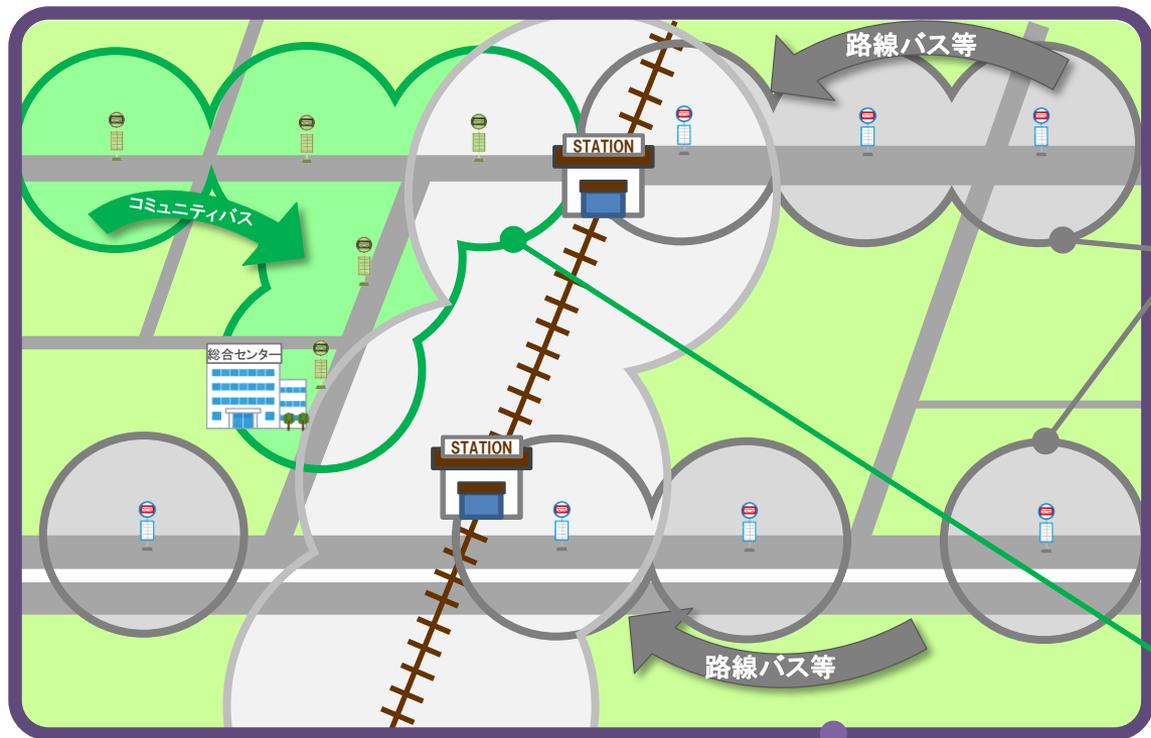
- 凡例
- 鉄道駅800m圏
  - バス停300m圏

- 凡例
- 40人～
  - 30人～40人
  - 20人～30人
  - 10人～20人
  - ～10人

- 凡例
- 広域都市機能誘導区域
  - 一般都市機能誘導区域
  - 学術都市機能誘導区域
  - 中央連携軸
  - 居住誘導区域(法定)
  - 一般居住区域(任意)

# 9 市域全体の移動デザイン

## ◆ 視点による線引き



### 凡 例

- : 駅勢圏(800m)
- : バス停勢圏(300m)
- : 公共交通空白地域
- : 移動困難者存在エリア

## 都市経営の視点 ● 需要が見込める

### 再編実施計画(大臣認定部分)

- 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)
- ② 交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保
- ③ 中心部の回遊性向上

### 交通政策として行政が担保

### 公共交通空白地域(駅勢圏外)

- 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

### 地域主体による生活の足の確保 に対する支援

- コミュニティバス、ジャンボタクシー

## 福祉の視点 ● 需要が見込めない ● 公共交通によるカバーが困難

### 市内全域(特に公共交通空白地域)

### 移動困難者に対する支援

- コミュニティバス、ジャンボタクシー、福祉有償運送、タクシーチケット 等

### 福祉部局で検討中

- ◆ 主体となる受止め先
- ◆ 導入の仕組み 等

# 9 市域全体の移動デザイン

## ◆ 施策一覧表

基本的な考え方	① ② ③ 再編実施計画(大臣認定部分)	④	
		都市経営の視点	福祉の視点
<b>施策メニュー</b>  <b>主体</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新駅整備事業</li> <li>● 割引運賃制度</li> <li>● 再編実施計画策定</li> <li>● JRとことでのとの連携施策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバス等導入検討支援補助制度の見直し</li> <li>● 運行補助スキームの見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動困難者※に対する支援 <b>⇒支援施策の再検討</b></li> </ul> <p>※・要介護者・障害者 ・公共交通が成り立たない地域</p>
<b>モビリティ・マネジメントにより課題の共有・利用促進</b>			
<b>交通事業者</b>	<p>行政は交通事業者と共に持続可能な公共交通を担保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 電車</li> <li>➢ 路線バス</li> <li>➢ ネットワークバス</li> </ul> 	<p style="text-align: center;"><b>地域主体で移動をデザイン</b></p> <p><b>コミュニティバス等導入検討に対する支援制度の活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ コミュニティバス</li> <li>➢ 乗合タクシー</li> </ul> <p>行政は最低限の運行に係る経費を担保</p>	<p style="text-align: center;"><b>福祉主体で移動をデザイン</b></p> <p><b>移動困難者に対する、既存支援制度の活用、新たな支援制度の検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 介護タクシー</li> <li>➢ 高齢者タクシーチケット</li> <li>➢ 福祉有償運送</li> <li>➢ 乗合タクシー</li> <li>➢ コミュニティバス</li> </ul> <p>行政は最低限の移動・運行に係る経費を担保</p>
<b>地域</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線交通を利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティ交通を利用</li> </ul>  	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 乗合タクシー</li> <li>➢ コミュニティバス</li> </ul> <p>行政は最低限の移動・運行に係る経費を担保</p>
<b>個人</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線交通を利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅まで徒歩による移動 = <b>健康増進</b></li> <li>● コミュニティ交通を利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 支援制度を利用</li> </ul>  

# 10 公共交通空白地域へのコミュニティバス導入の考え方

## ① コミュニティバス導入支援

### ◆ 地域が主体性に考える必要性

#### 地域でなければ分からないこと

- 地域における公共交通の必要性
- 誰のためのバスか
- ニーズに合わせた運行形態(ダイヤ・ルート)
- コミュニティバス以外の手段の検討

具体的な把握が必要



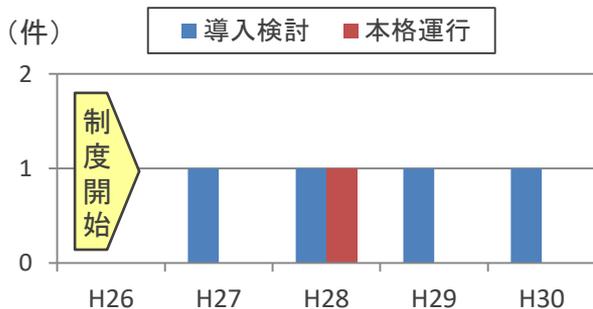
H25.11.15 政策会議

「地域主導型」の持続可能な公共交通の構築をサポートするとともに、より利用しやすい環境づくりに努める。

H26.4.1

コミュニティバス等導入検討支援補助制度 開始

#### 制度開始以降の活用件数



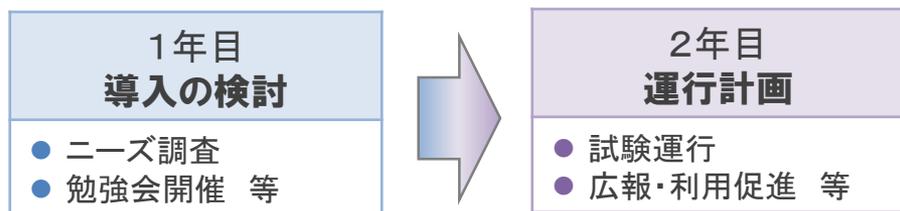
地区	活用年度	状態
弦打	H27, 28	<ul style="list-style-type: none"><li>● 既存路線の運行改善として補助を活用</li><li>● 見直し後利用が伸びず、H28.10運休</li></ul>
庵治	H28, 29	<ul style="list-style-type: none"><li>● 試験運行で結果が出ず、地域で再検討中</li></ul>
檀紙	H30	<ul style="list-style-type: none"><li>● 検討中</li></ul>

# 10 公共交通空白地域へのコミュニティバス導入の考え方

## ② 課題

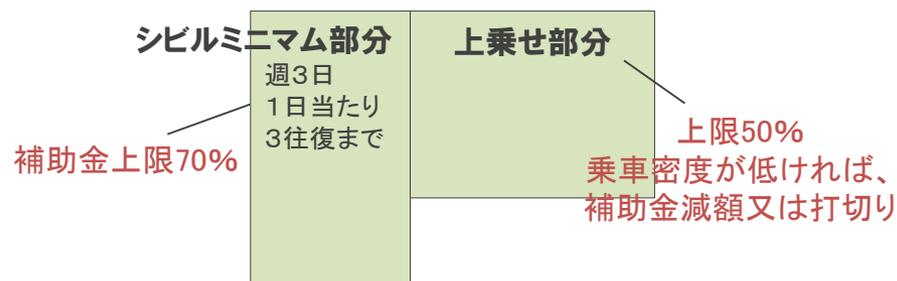
### ① 現行制度のデメリット

- ①コミュニティバス等導入検討支援補助制度  
コミバスの導入・検討、活動を支援する制度  
補助対限度額: 1地区 **50万円**  
(**最長2年** 100万円まで)



- 試験運行経費不足により、需要調査が困難。
- 複数地区からのコミバスの試験運行要望。
  - 香南、牟礼、檀紙 等

- ②コミュニティ交通に対する運行補助制度  
新しくコミバスを導入する地域に対する補助スキーム



- 複雑で、分かりにくい。
- 基準が厳しく、導入・維持・継続のハードルが高い。
- シビルミニマムの設定により、運行スケジュールが偏るため、利用者が定着しにくい。

地域が継続できる運行補助制度に改定するとともに、  
試験運行に特化した新たな補助制度の必要性を検討する。

# 10 公共交通空白地域へのコミュニティバス導入の考え方

## ② 課題

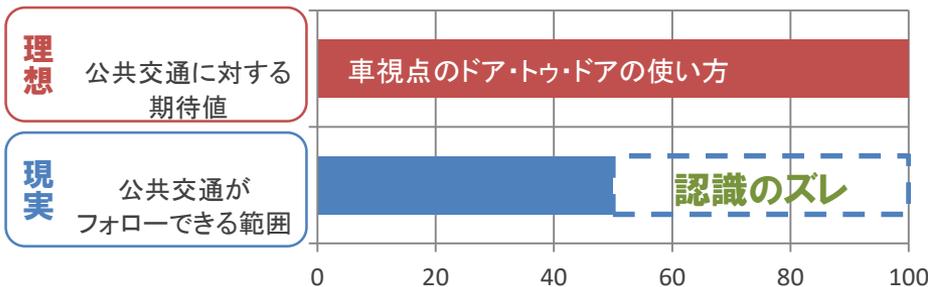
### ② 地域主体で考えるという意識の低さ

- ごく少数のプレイヤーによる協議会運営
- 主たる利用者の関心の無さ



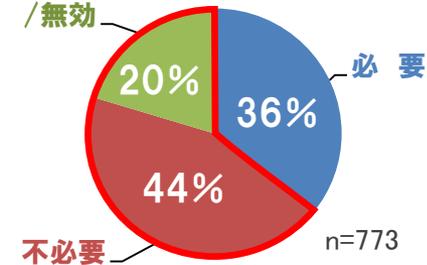
- 行政からのアプローチ不足
- 公共交通に対する認識のズレ

### ◆ 公共交通の理想と現実



問. コミュニティバスは今の生活に必要なか?

無回答  
/無効



【自由意見】

- 今は必要ない
- 利用状況に関係なく走らせてほしい
- 家まで来てほしい

n=773  
(地域におけるニーズ調査)

モビリティ・マネジメントにより、認識のズレを解消。  
紙媒体による一方的なMMではなく、対話によるMMを行う。