

# 令和2年度 第2回 高松市総合都市交通計画推進協議会資料

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

令和2年11月16日（月）

# 再編実施計画の構成（手続きの流れ）

## 通常の手続き

運送事業者等の同意

### 地域公共交通再編実施計画

地方公共団体が作成

#### <法定記載事項>

- 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

大臣認定

関係法令の特例  
重点的な支援

## 本市の手続き

### 高松市地域公共交通再編実施計画(H31.3改定)

運送事業者等の同意

#### 市域全体の移動サービスの グランドデザイン

- 幹線の再編方針
- 公共交通空白地域対策

#### <法定記載事項>

- 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

補助対象期間  
(5年間)を有効に  
使えるタイミングで  
大臣認定取得

需要を確認しながら計画を作成し、  
継続して大臣認定を取得しつつ、  
再編を進める。

大臣認定

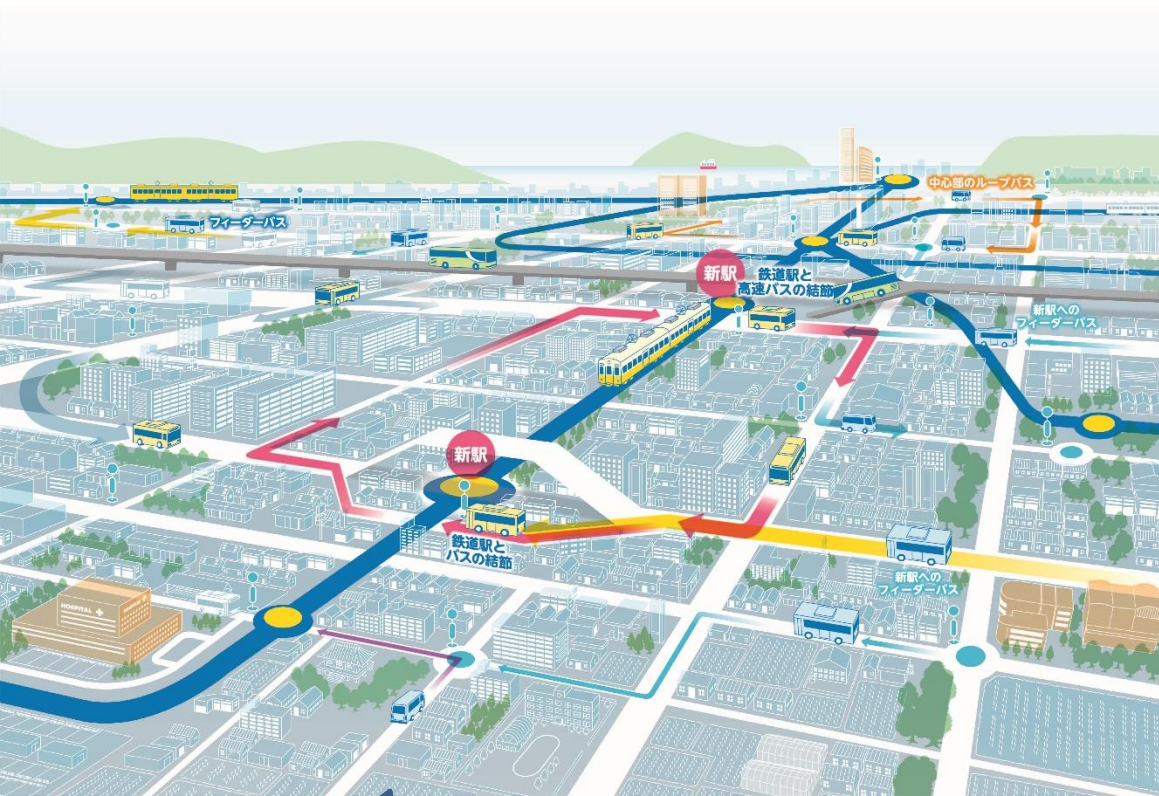
#### <法定記載事項>

- 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
- 等

大臣認定

# 市域全体の移動サービスの ランドデザイン

「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。



## 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。

高松モデル

持続可能な公共交通ネットワークの再構築を、  
一定のサービス水準を維持しながら実現

## 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) H24.4 太田駅サンメッセ線、H30.9 仏生山川島線、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 }



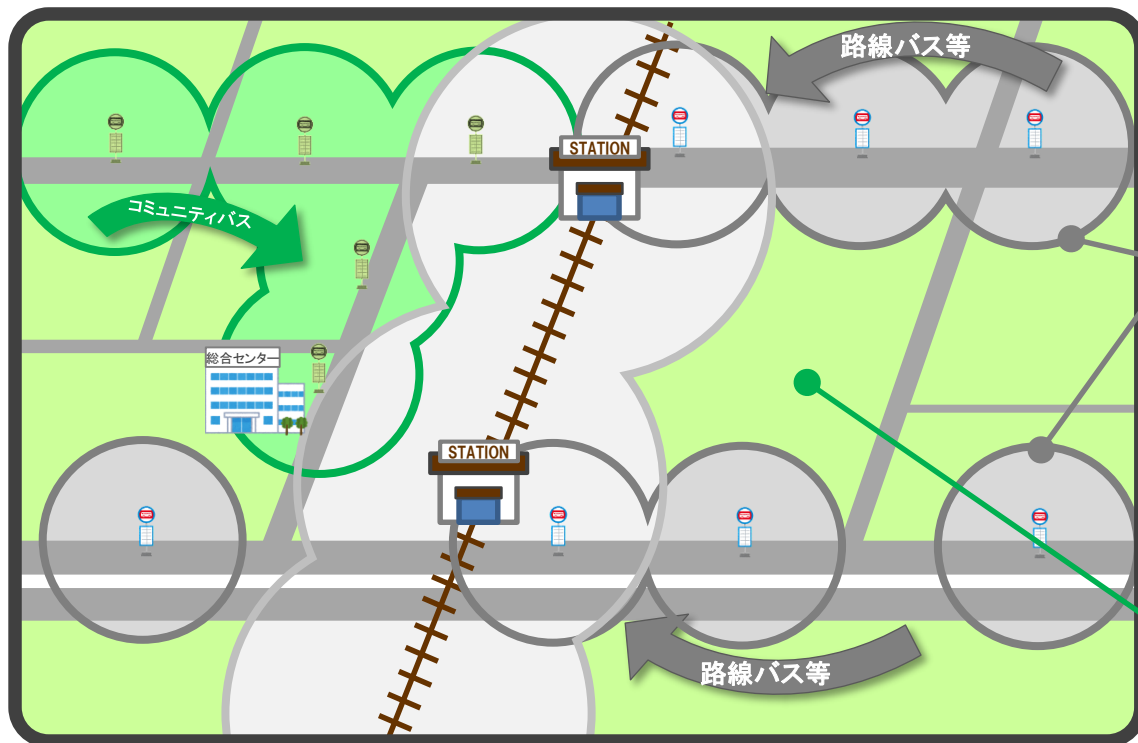
コミュニティバス



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

## ◆ 視点による線引き



### 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

### 公共交通の幹線として支援

### 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

現行制度上、利用されにくい

### 凡例

- : 駅勢圏(800m)
- : バス停勢圏(300m)
- : 公共交通空白地域

### 公共交通の視点

持続性を担保した制度に見直し。

- 運行補助制度の改定
- 試験運行補助制度の創設

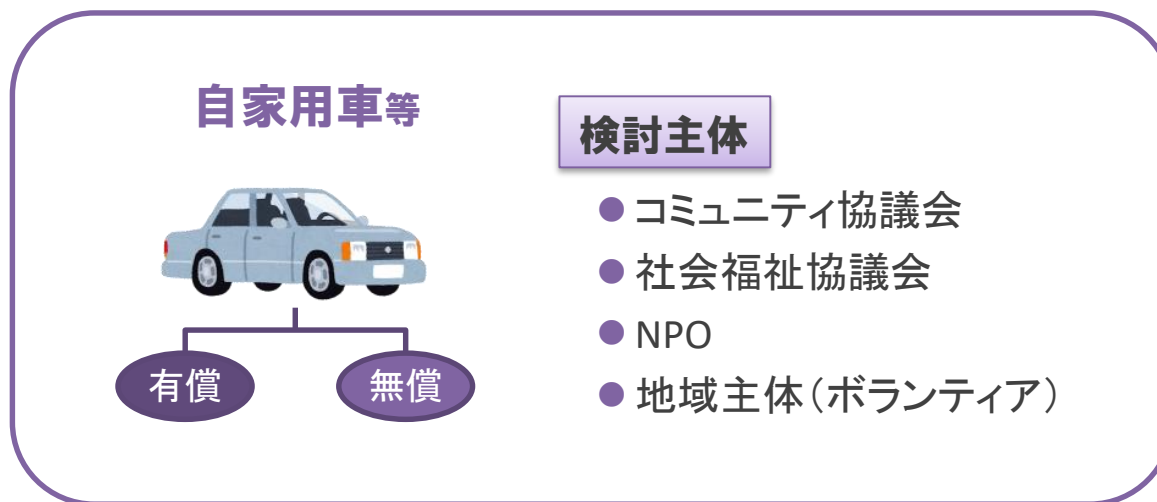


## ◆ 公共交通の視点が当てはまらない地域

- 需要が見込めない
- 公共交通によるカバーが困難



## セーフティネットとして福祉施策による移動支援



安価に、地域が継続的に運行できる仕組みを、  
交通と福祉が連携して検討する。

# 再編後バス路線図 (案)

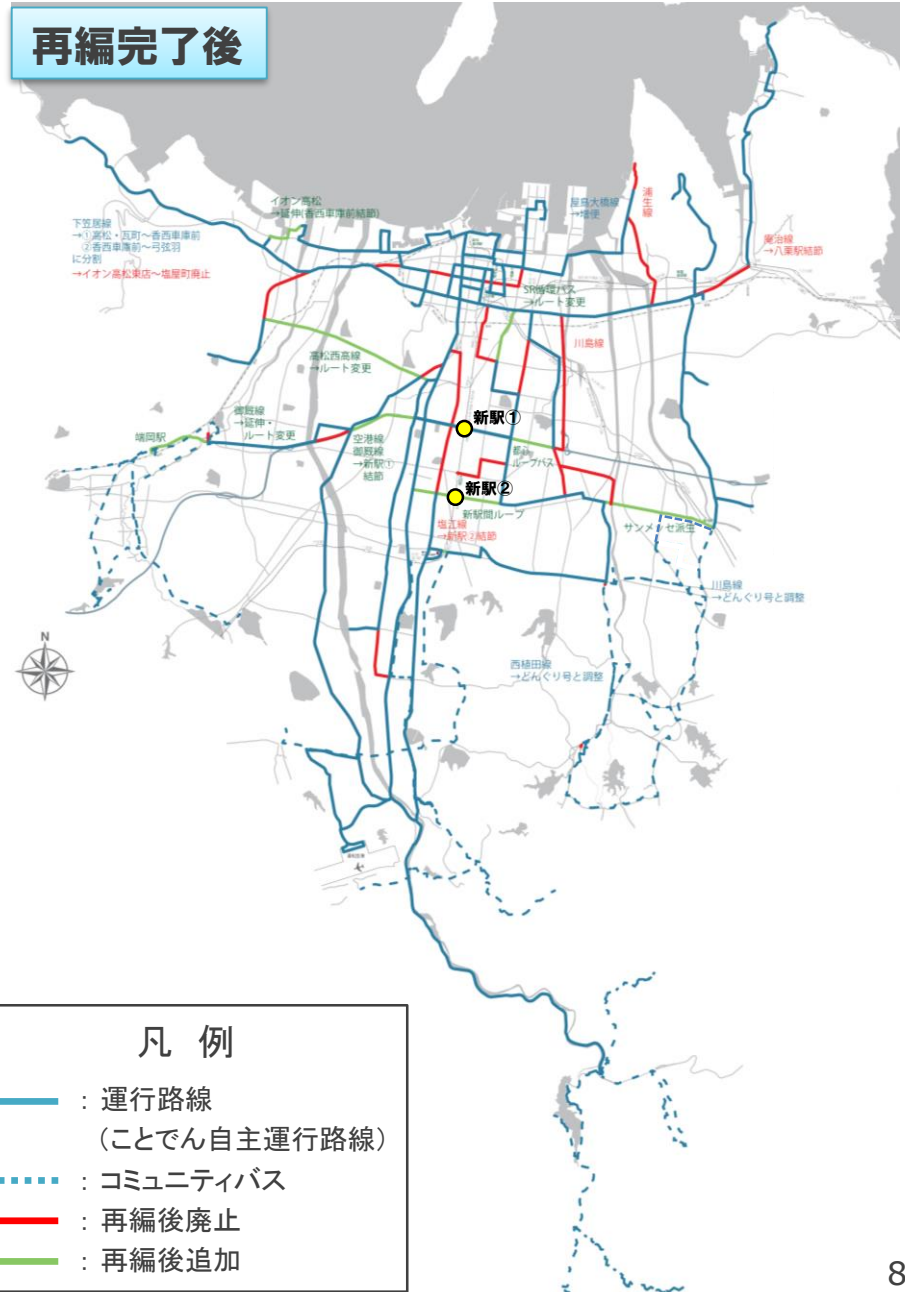
H31.3改定  
高松市地域公共交通再編実施計画

## 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
  - : 再編後廃止
  - : 再編後追加



# R2年度バス路線再編実施スケジュール（案）

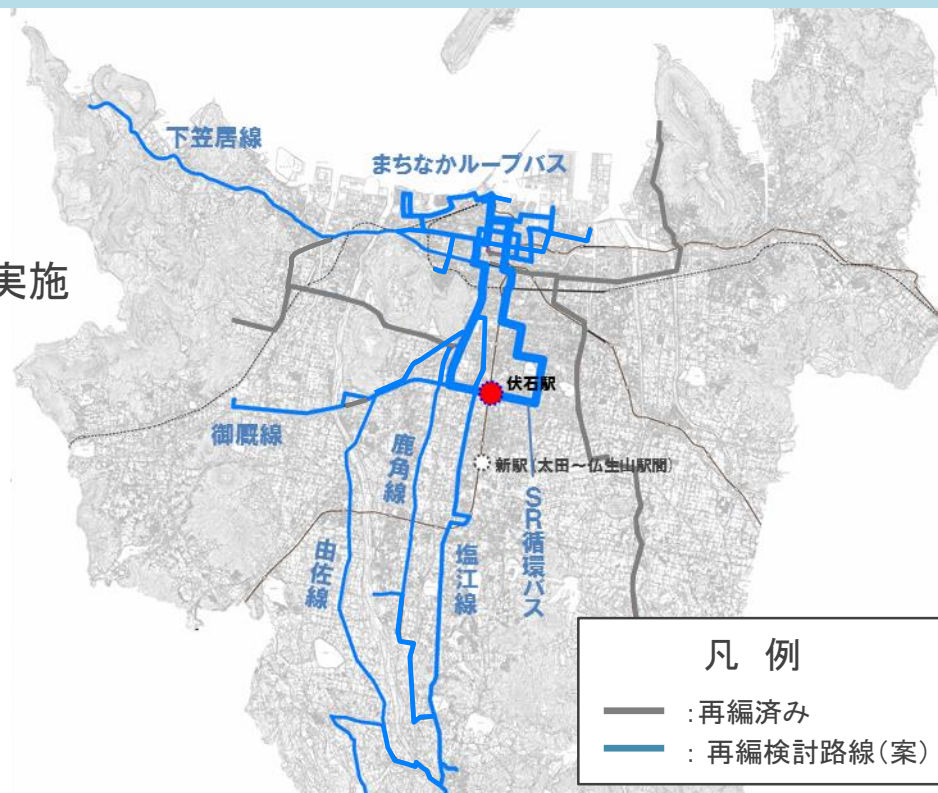
## 再編実施済み路線

- 高松西高線
  - 浦生線
  - 植田線（西植田）
- H31.4 ルート変更  
R2.6.10～  
第一弾バス路線再編実施

## 再編検討対象路線(案)

- 由佐線
- 御厩線
- 鹿角線
- 塩江線
- 下笠居線
- SR循環バス
- まちなかループバス

- 地域間幹線系統補助路線
- 準幹線系統補助路線
- 自主運行等



### 凡例

- : 再編済み
- : 再編検討路線(案)

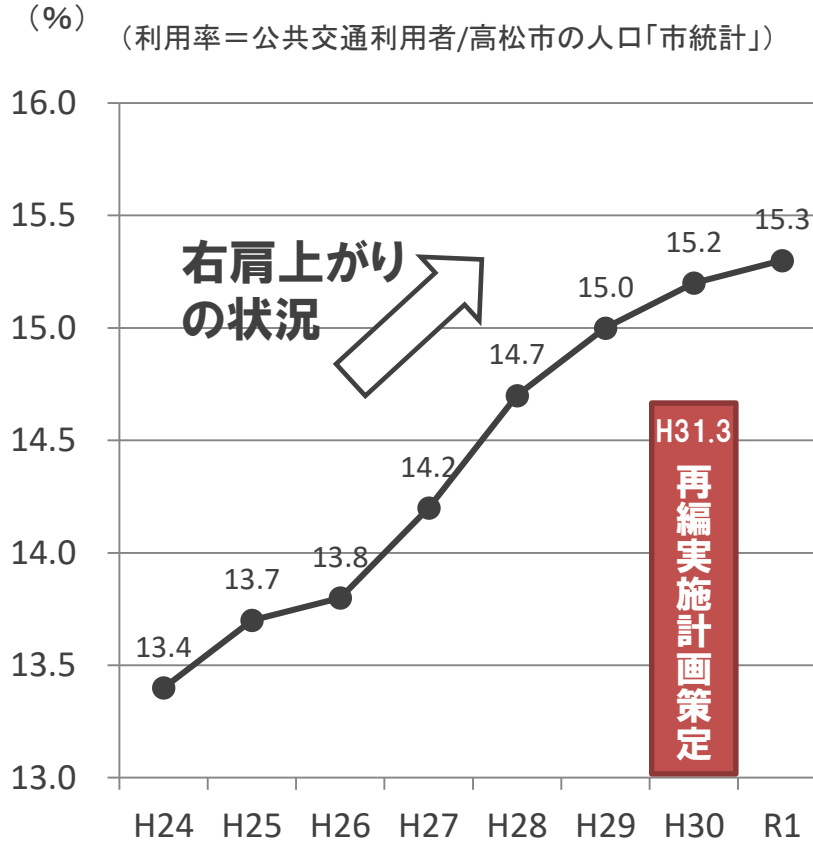
年度	R2										R3～
	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4～	
公共交通ネットワーク再編 バス路線再編				● 部会	● 推進協議会	再編実施計画 認定書提出	約4ヶ月前	大臣認定	約1ヶ月前	→	運行開始

# 新型コロナウイルスによる 公共交通への影響

# コロナによる影響

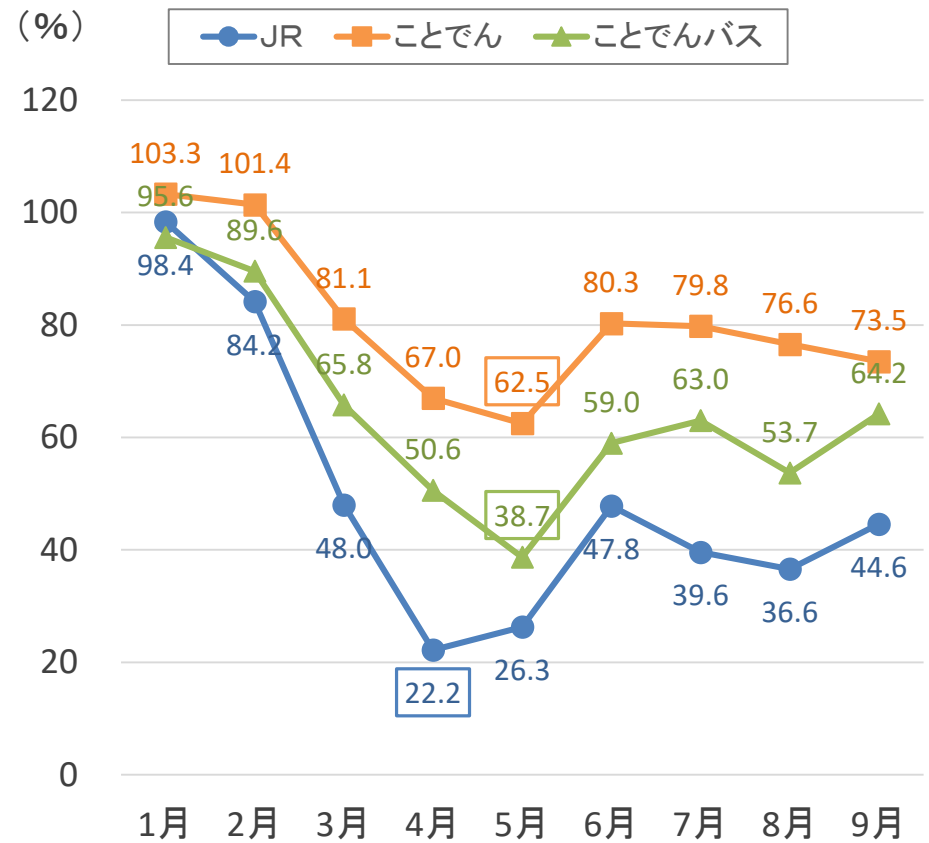
## コロナ前

### 公共交通利用率



## コロナ後

### 利用状況の前年度比



新型コロナウイルス感染拡大により、利用状況が一変

# コロナを受けての課題

需要が右肩上がりの時点で  
策定した計画がベース

コロナ  
感染拡大

大幅な需要の減少

ライフスタイルの変化による  
行動変容

## コロナ禍における再編の方向性

高松モデル

一定のサービス水準を維持しながら、  
需要に合わせた供給の最適化を行う

需要が落ち込んでいる今、  
指標の設定や計画の再構築が  
必要なフェーズ

ニュー・ノーマルに対応した  
バス路線の再編が必要