

令和5年度 第2回
高松市総合都市交通推進協議会

高松市地域公共交通利便増進実施計画（バス路線再編 第3段）

令和5年11月28日（火）

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

大臣認定

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。

<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體的に行う。

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

バス路線再編に向けた基本的な考え方

H31.3改定
高松市地域公共交通再編実施計画

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

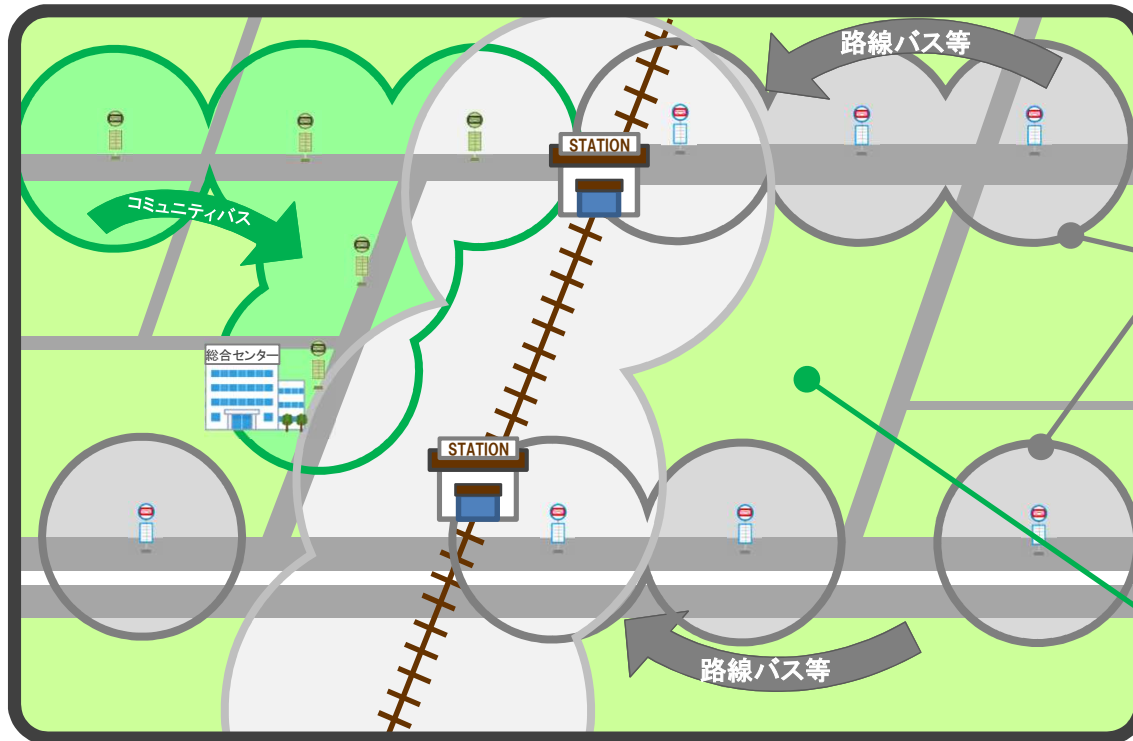
需要に応じ、モードの検討

- 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**



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。

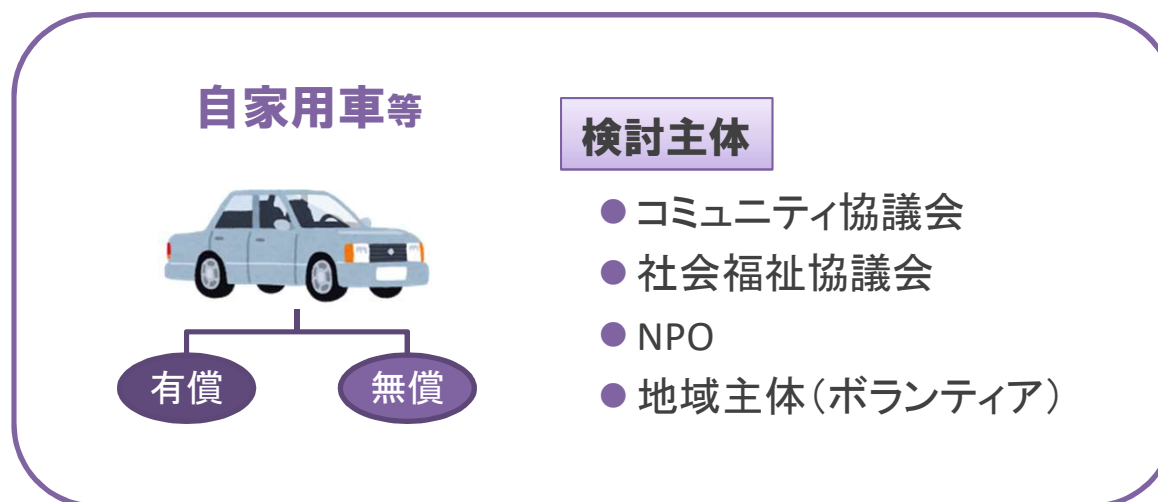
- 運行補助制度の改定
- 試験運行補助制度の創設

◆ 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

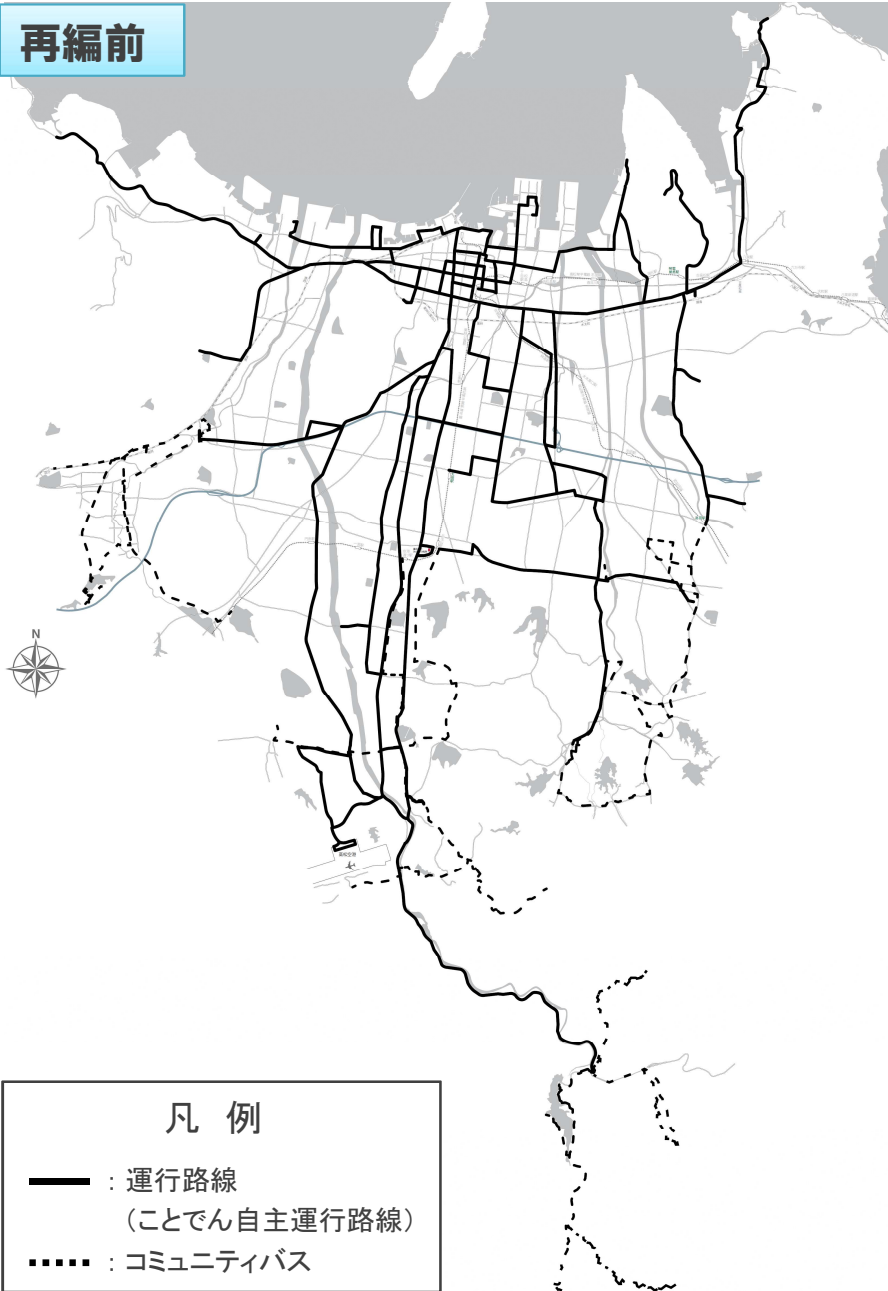


安価に、地域が継続的に運行できる仕組みを、
交通と福祉が連携して検討する。

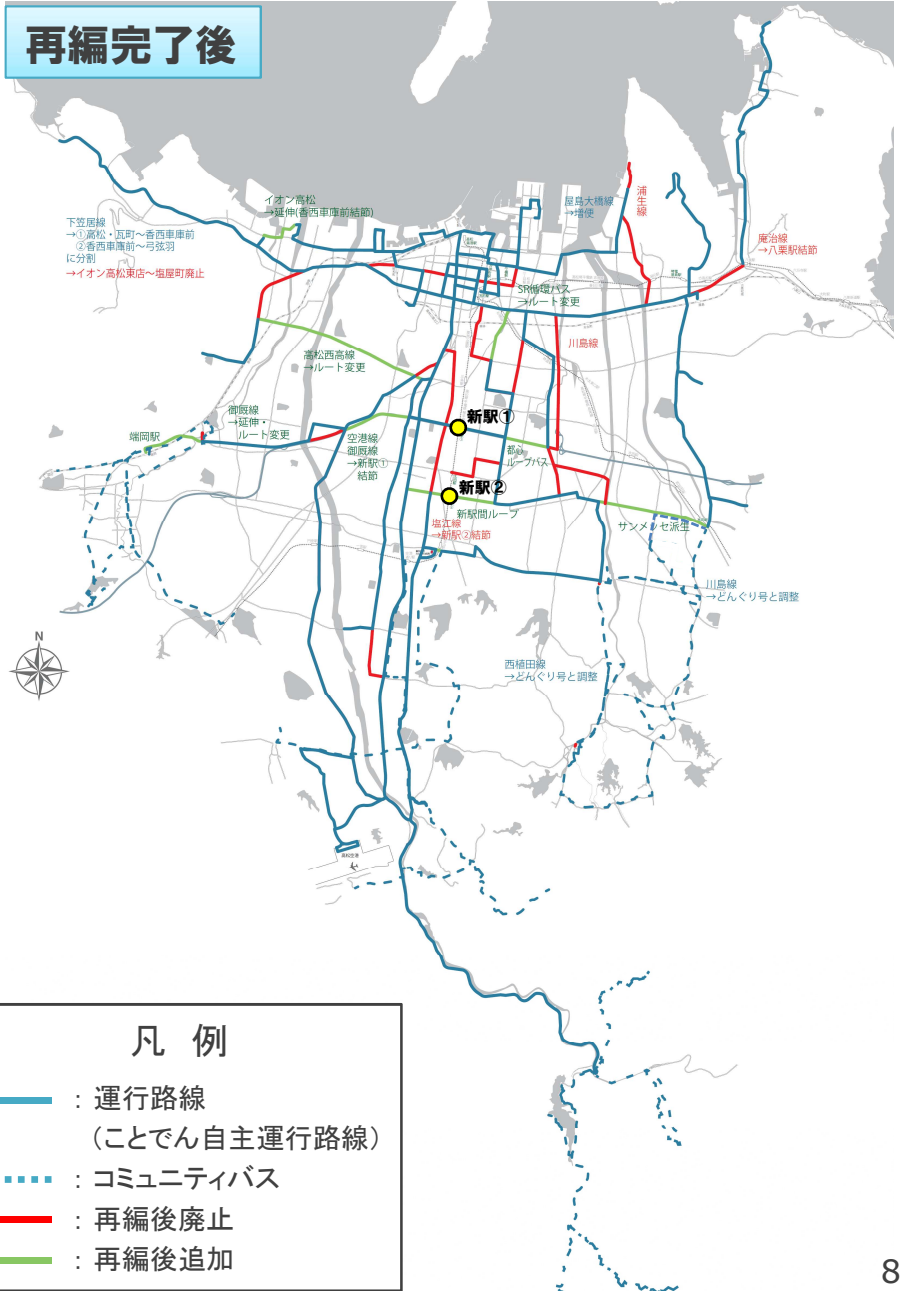
H31. 3計画改定時に目指した再編バス路線図

H31.3改定
高松市地域公共交通再編実施計画

再編前



再編完了後



H31. 3計画改定時に想定されたバス路線再編の実施スケジュール

H31.3改定
高松市地域公共交通再編実施計画

年度		H30	H31～
公共交通ネットワーク再編	結節拠点整備		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #f08080;">新駅(三条～太田駅間)完成</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #f08080;">新駅(太田～仏生山駅間)完成</div> </div>
	短期 大臣認定補助対象期間 バス路線再編		<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <div style="background-color: #ffff00; padding: 5px; display: inline-block; margin-bottom: 10px;">大臣認定 再編スタート(5年間)</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 新駅(三条～太田駅間)に係るバス路線再編 <ul style="list-style-type: none"> ● 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】(トガ-:利用状況) ● 由佐線(2系統)【新駅1結節】(新駅1完成) ● 塩江線(2系統)【第1段階:ルート一部変更】 ● 御厩線【第1段階:新駅1結節】(新駅1完成) ● 浦生線【廃止】 ● 植田線(1系統)【減便】 ● 下笠居線(2系統)【ルート一部変更】 ● レインボー循環(2系統) 【新駅1結節、ルート一部変更】 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 2つの新駅に係るバス路線再編 <ul style="list-style-type: none"> ● 塩江線(2系統)【第2段階:新駅2結節】(トガ-:新駅2完成) ● 植田線(3系統)【新駅2結節】 (トガ-:都心ループ完成、利用者減少、コミュニティバスとの調整) ● 植田線(1系統)【廃止】 ● 太田駅サンメッセ線 【第1段階:新駅2結節】(トガ-:新駅2完成) 【第2段階:山田支所まで延伸】(トガ-: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】(トガ-:大学病院線の動向) ● 大学病院線【細分化】(トガ-:利用状況、太田駅サンメッセ線の動向) □ 都心ループ【新規】(トガ-:新駅1完成、運転手確保) □ 新駅間ループ【新規】(トガ-:新駅1,2完成) ● コミバス【路線乗り入れ】 </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 凡例 <ul style="list-style-type: none"> ● : 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 </div>

再編実施概要 (案)

トリガー方式による再編

トリガー方式 による再編

サービス水準を維持させつつ、
既存ストックの中で段階的に再編していく

H31.3改定時の計画において想定していたトリガー

- 運転手の確保
- 利用者の減少
- 結節拠点整備



今回における再編実施のトリガー

- 運転手の確保
- 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」
(改善基準告示)(2024年問題)【新】
- 利用者の減少
- 結節拠点整備

再編（案）における考え方

① 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)への対応(2024年問題)(P13～P15)

他路線と重複している区間の利用状況(利用者の減少等)を踏まえた運行回数の効率化による、**需要に合わせた供給の最適化**及び2024年問題に対応した**運行の最適化**を行う。

減便

廃止

運行経路変更

■関連するトリガー

●「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)(2024年問題)**【新】**

●利用者の減少

運転手の確保

② 交通結節拠点間と学術拠点を經由する経路変更、主要施設と交通結節拠点を連絡する路線による利用者の利便性向上(P16～P18)

新設

増便

運行経路変更

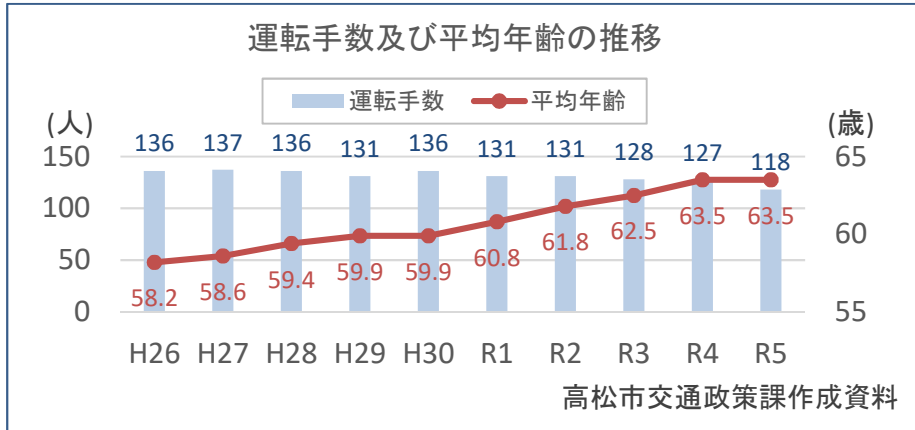
■関連するトリガー

●運転手の確保

再編（案）における考え方

① 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)への対応(2024年問題)

事業者(ことでんバス)の現状



- ・ 時間外労働(休日出勤)
- ・ 年休取得の抑制
- ・ 運転手の高齢化
- ・ 深刻な運転手不足

バスの運転手等に業務時間の制限が適用

改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

項目	改正前	改正後
1年の拘束時間	原則: 3,380時間 最大: 3,484時間	原則: 3,300時間 最大: 3,400時間
1か月の拘束時間	原則: 281時間 最大: 309時間	原則: 281時間 最大: 294時間
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、継続9時間を基本とし、継続9時間

自動車運転者の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

バス運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1.2のいずれかを選択

項目	改正前	改正後
1か月(1年)の拘束時間	1年: 3,380時間以内 1か月: 281時間以内	1年: 3,300時間以内 1か月: 281時間以内
1日の拘束時間	13時間以内(上層15時間、14時間超は週3回までが基本)	13時間以内(上層15時間、14時間超は週3回までが基本)
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない
運転時間	2日平均1日: 9時間以内 4週平均1週: 40時間以内	2日平均1日: 9時間以内 4週平均1週: 40時間以内
連続運転時間	4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上)	4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上)

引用: 厚生労働省、国土交通省リーフレット

運転手の負担が **大きい**

他路線と重複する区間が多い路線の減便

利用者が少ない路線の廃線及び見直し

業務量を縮小し運転手の確保へ

- ・ 減便
- ・ 廃止
- ・ 運行経路変更

再編（案）における考え方

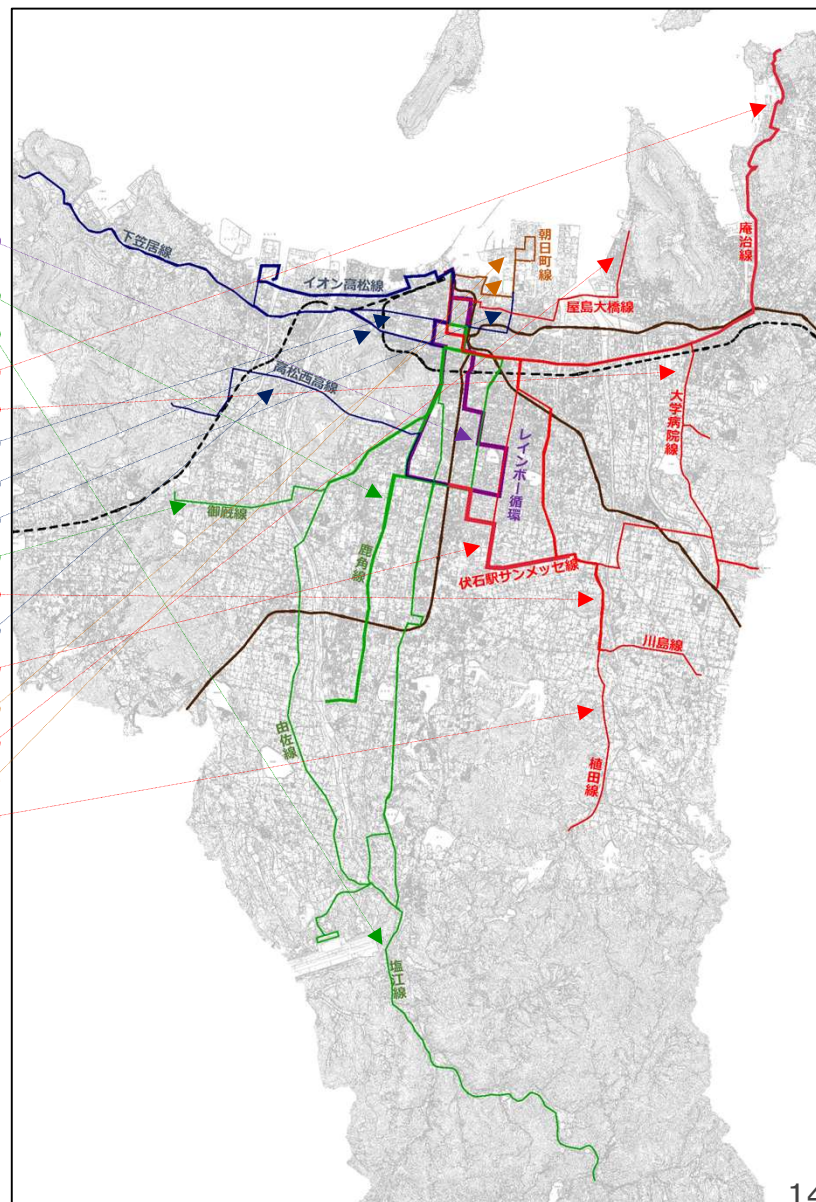
① 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)への対応(2024年問題)

・減便

路線名	運行系統名	現運行便数 (便)						【再編後】運行便数(案) (便)						別冊
		平日		土曜		日・祝日		平日		土曜		日・祝日		
		下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	
レインボ-循環	レインボ-循環バス (東廻り)	32	27	27			23	17	17				P3	
レインボ-循環	レインボ-循環バス (西廻り)	32	26	26			23	16	16				P4	
鹿角	鹿角ゆめタウン	15	15	12	12	12	12	11	11	9	9	9	9	P7
塩江	塩江	9	9	9	9	9	9	3~4	3~4	3~4	3~4	3~4	3~4	P8
庵治	庵治	21	21	18	18	18	18	16	16	16	16	16	16	P9
大学病院	医大病院	20	20	18	18	18	18	7	7	5	5	5	5	P10
下笠居	弓弦羽	10	10	10	10	10	10	7	7	7	7	7	7	P11
下笠居	宮脇弓弦羽	11	10	10	10	10	10	5	5	5	5	5	5	P12
下笠居	県中弓弦羽	4	4	4	4	4	4	3~4	3~4	3~4	3~4	3~4	3~4	P13
御殿	御殿	10	10	8	8	8	8	7	7	5	5	5	5	P14
川島	サンメッセ川島	8	11	7	9	7	9	5	5	3	3	3	3	P15
高松西高	高松西高	6	6	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	P16
伏石駅サンメッセ	伏石駅サンメッセ	28	30	12	12	12	12	20	21	12	12	12	12	P17
朝日町	朝日町	18	17	18	17	18	17	8	6	8	6	8	6	P24
屋島大橋	屋島大橋	13	12	12	12	12	12	9	9	8	8	8	8	P25
朝日町	卸センター朝日町	3	3	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	P26
植田	サンメッセ西植田	5	5	5	5	5	5	1	1	1	1	1	1	P27

13路線17系統において減便

	現在	再編後(案)	減便数
平日 (下り・上り合計)	428便	263便 ~267便	161便 ~165便
土・日・祝日 (下り・上り合計)	340便	201便 ~205便	135便 ~139便



再編（案）における考え方

① 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)への対応(2024年問題)

・廃止

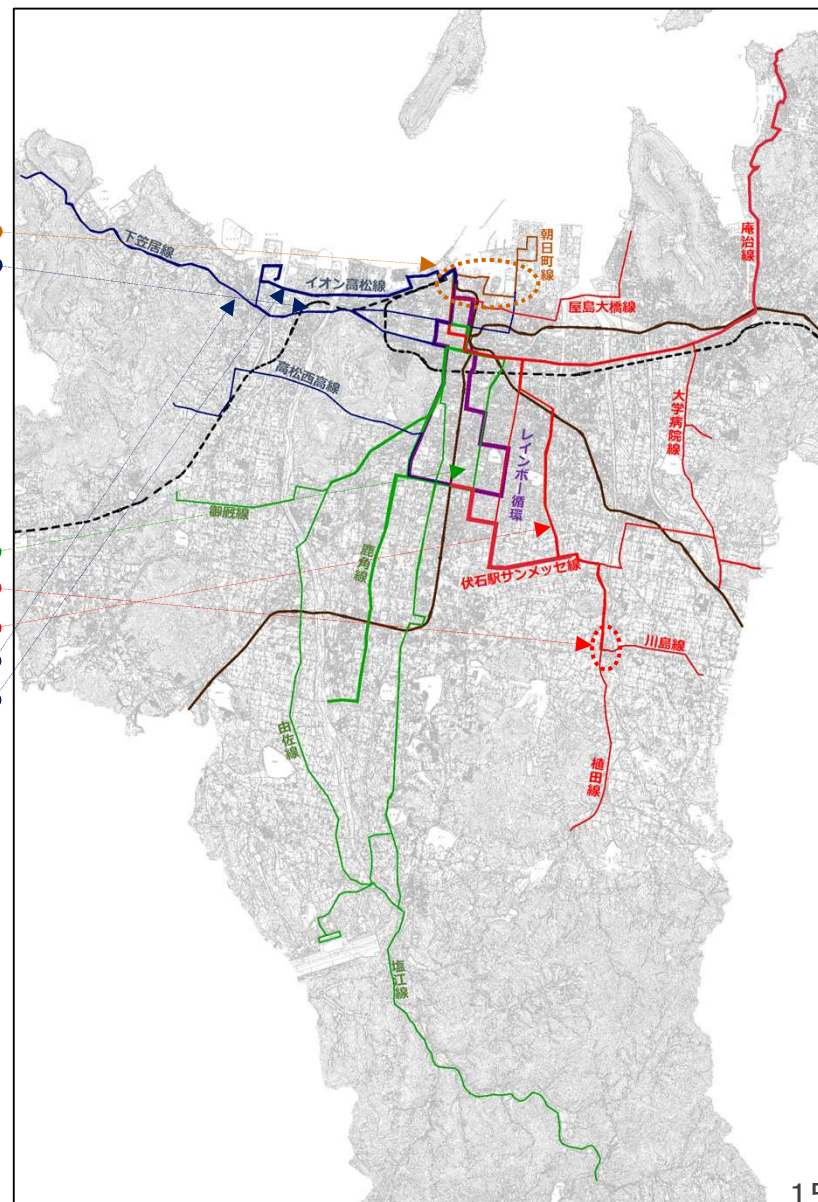
路線名	運行系統名	現運行便数 (便)						【再編後】運行便数(案) (便)						別冊	
		平日		土曜		日・祝日		平日		土曜		日・祝日			
		下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り		
朝日町	県立中央病院	1	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	P30
イオン高松	馬場病院	0	1	0	1	0	1	-	-	-	-	-	-	-	P31

2路線2系統 廃止

・運行経路変更

運行経路変更等														別冊
鹿角	鹿角伏石駅	5	5	4	4	4	4	3~4	3~4	3~4	3~4	3~4	3~4	
川島	川島	5	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	P18
川島	レインボー川島	12	11	11	9	11	9	9	9	7	7	7	7	P20
香西 → イオン高松	香西 → イオン南ルート	9	11	9	9	9	9	9	10	9	9	9	9	P21
イオン高松	イオン高松 → イオン北ルート	25	24	25	24	25	24	15	13	15	13	15	13	P28
														P29

4路線5系統 運行経路変更

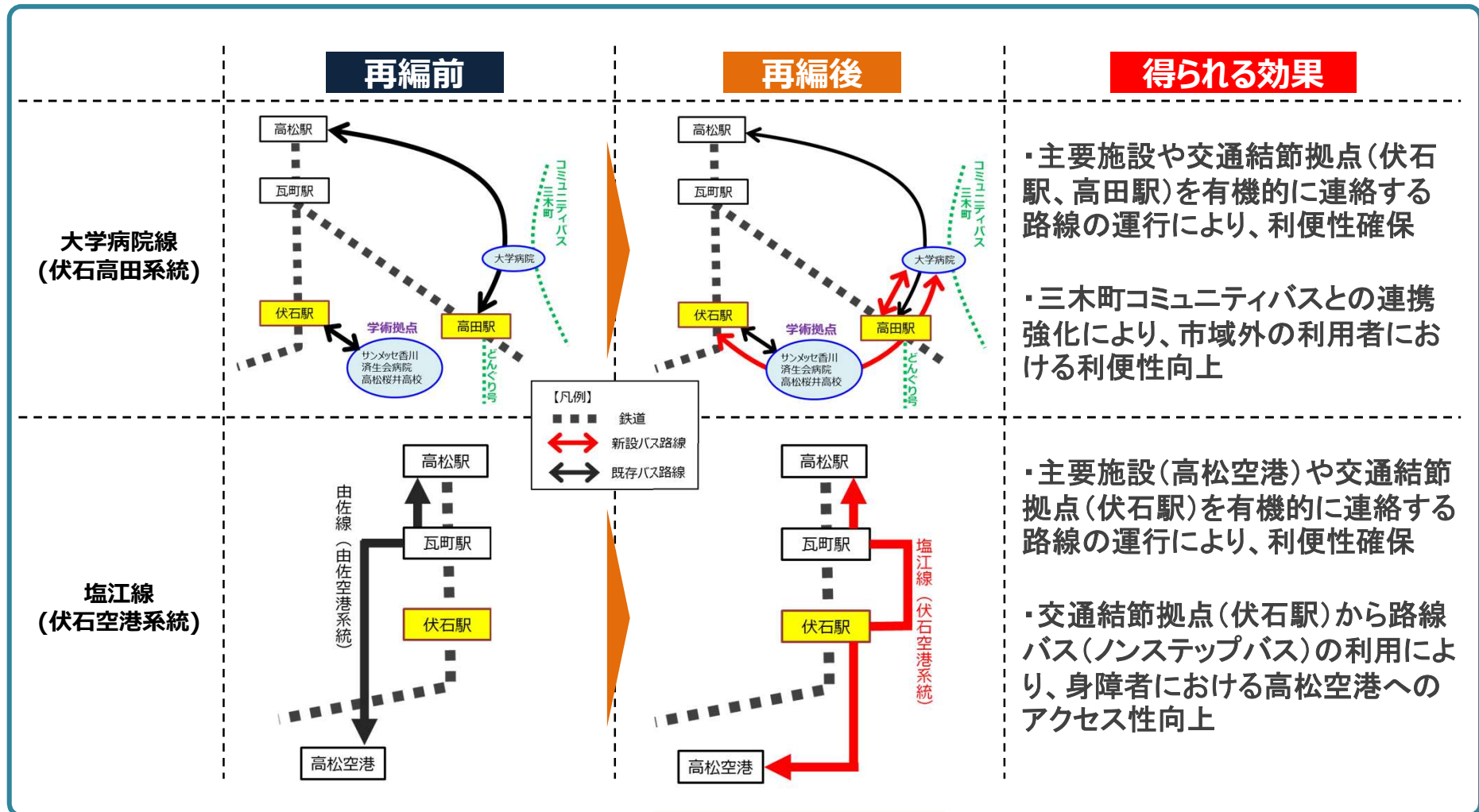


再編（案）における考え方

② 交通結節拠点間と学術拠点を經由する経路変更、主要施設と交通結節拠点を連絡する路線による利用者の利便性向上

・新設

・運行経路変更

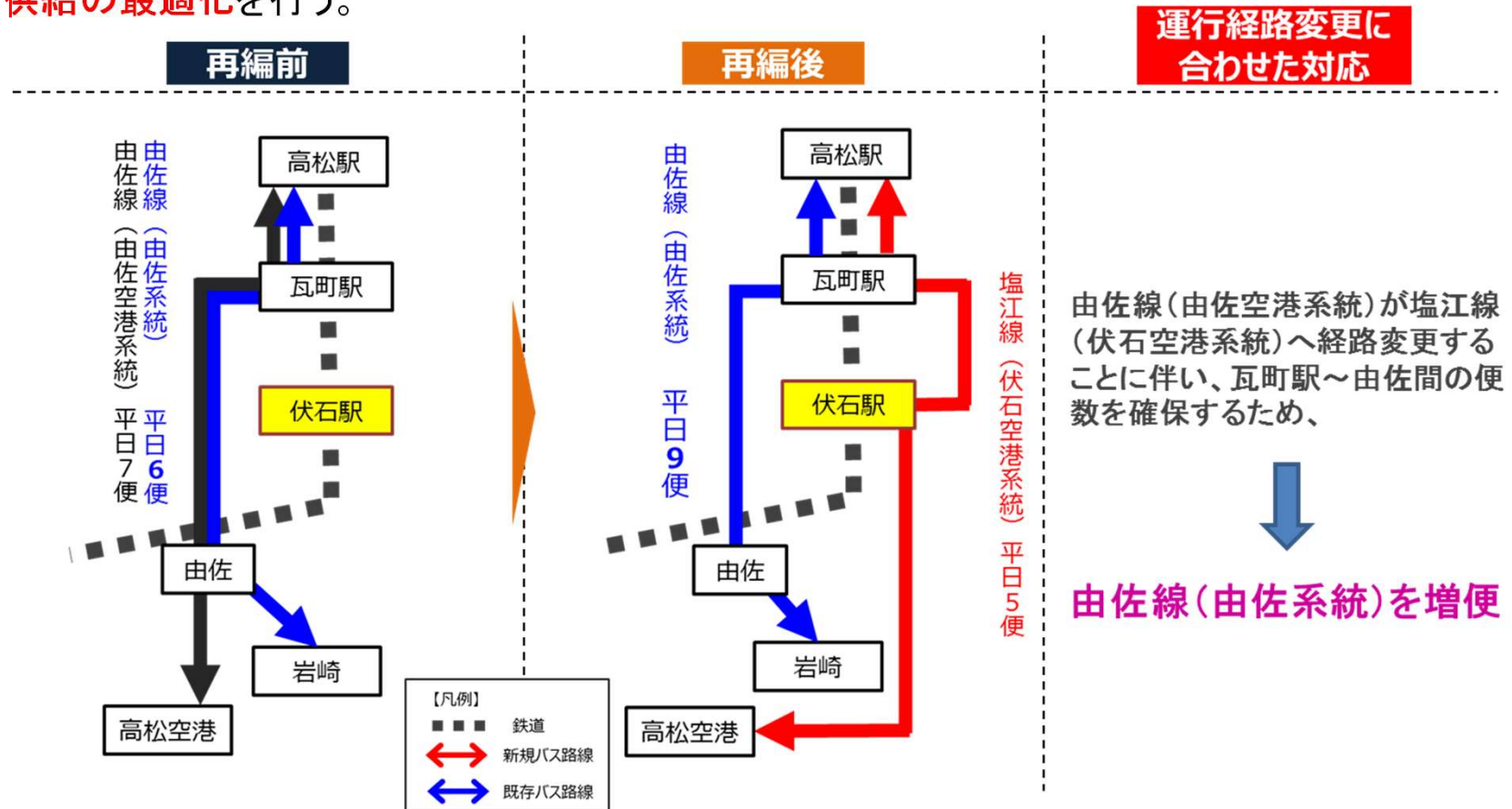


再編（案）における考え方

② 交通結節拠点間と学術拠点を經由する経路変更、主要施設と交通結節拠点を連絡する路線による利用者の利便性向上

・増便

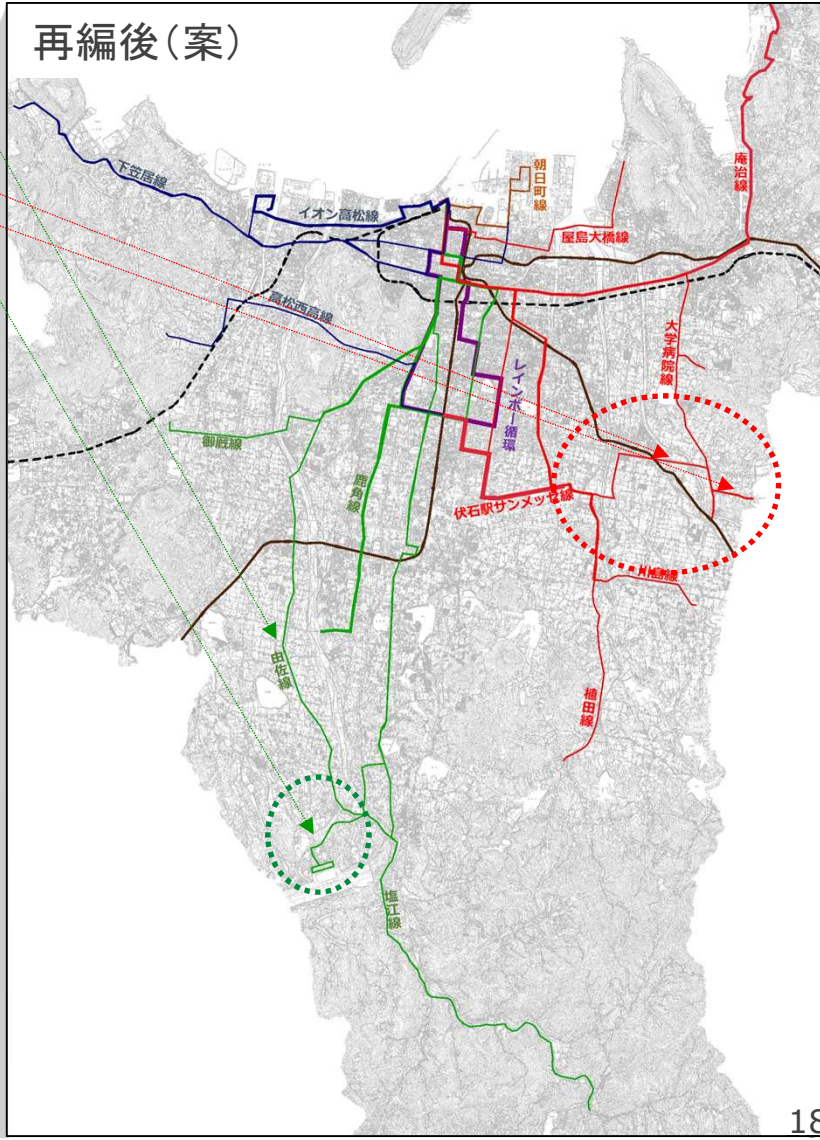
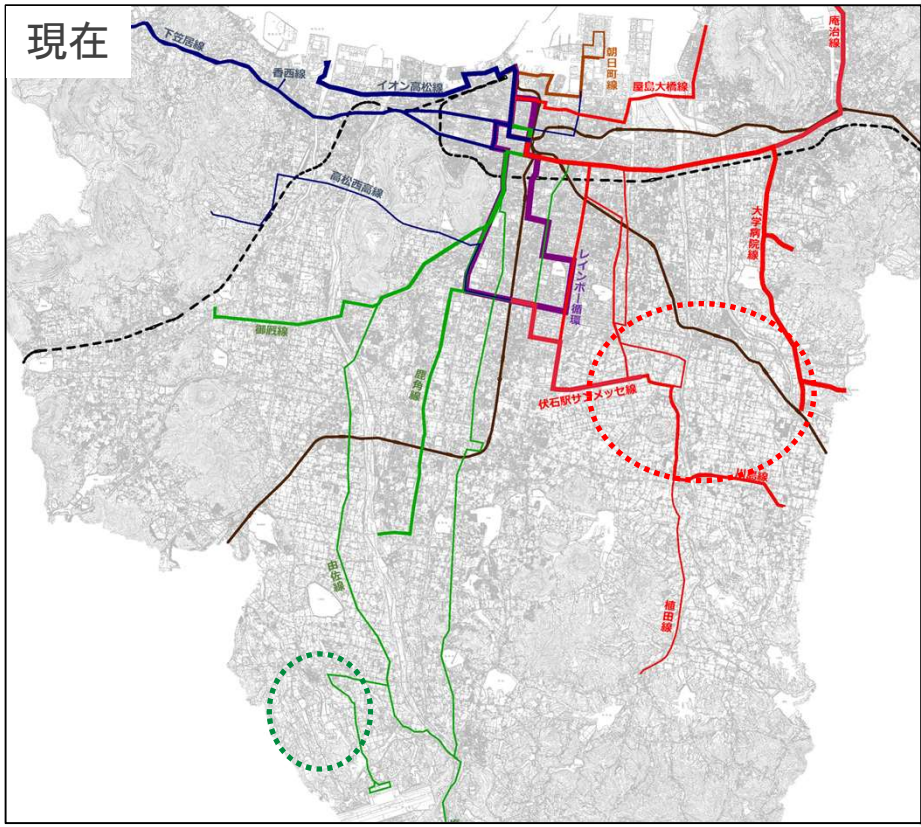
- 他路線と重複している区間の利用状況等を踏まえ、運行回数の効率化を図り、**需要に合わせた供給の最適化**を行う。



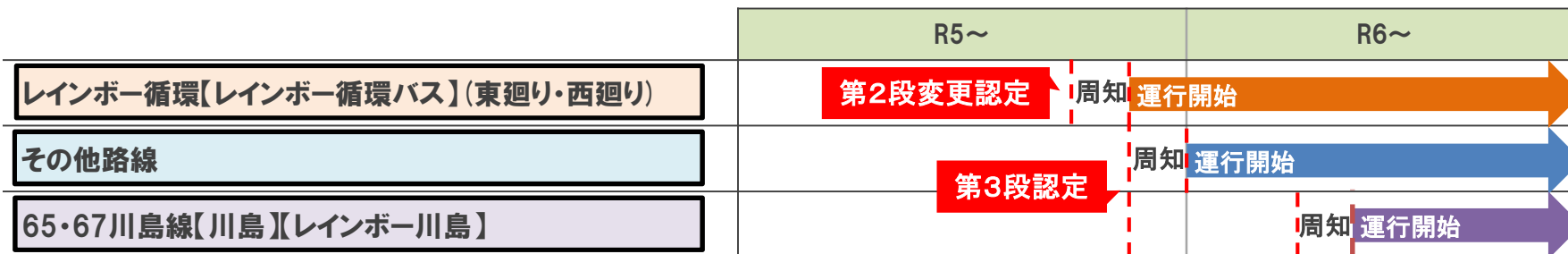
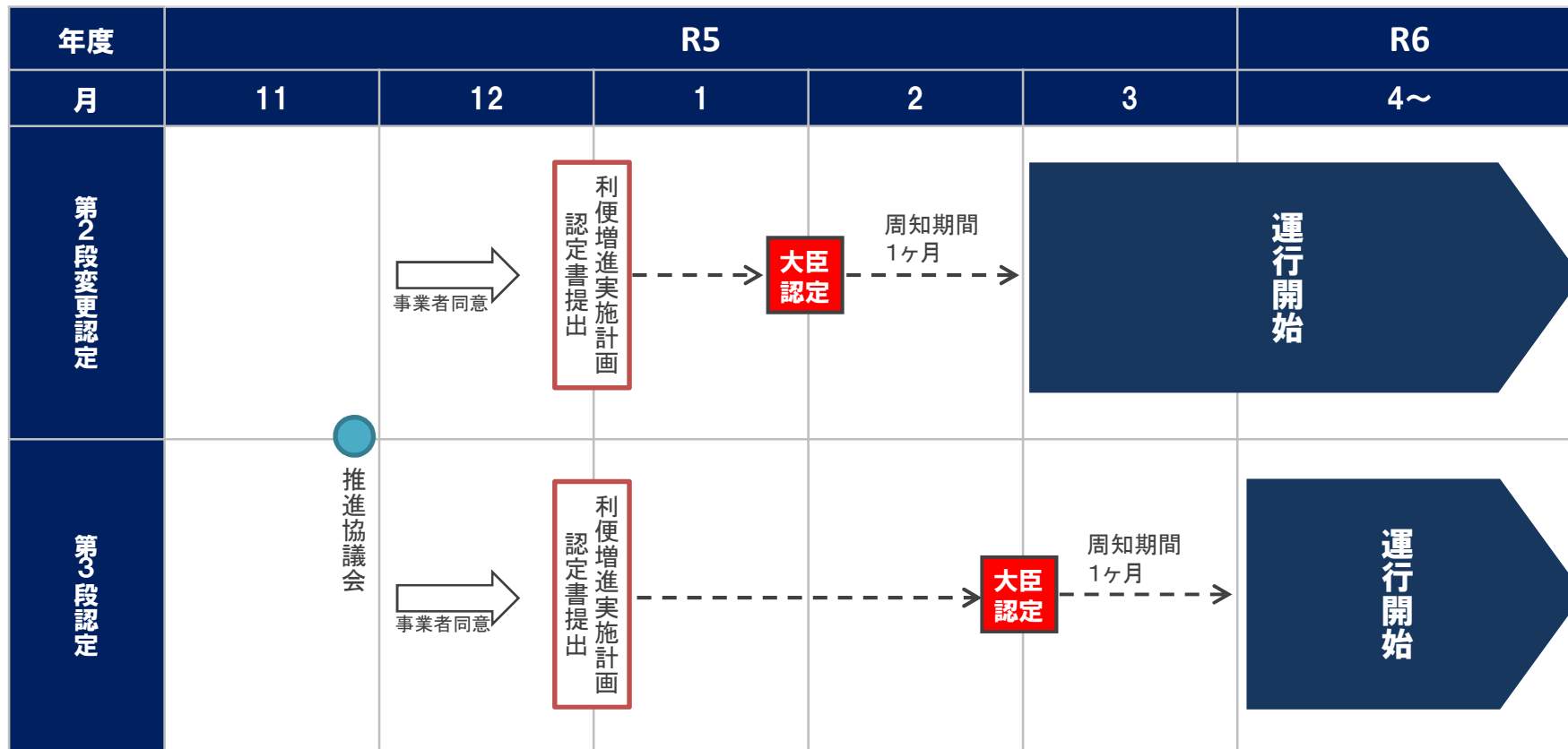
第3段再編（案）における考え方

② 交通結節拠点間と学術拠点を經由する経路変更、主要施設と交通結節拠点を連絡する路線による利用者の利便性向上

路線名	運行系統名	現行便数 (便)						【再編後】運行便数(案) (便)						別冊
		平日		土曜		日・祝日		平日		土曜		日・祝日		
		下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	
増便														
由佐	由佐	6	6	6	6	6	6	9	9	8	8	8	8	P6
新設														
大学病院	伏石高田	-	-	-	-	-	-	3	3	0	0	0	0	P22
大学病院	医大高田	-	-	-	-	-	-	7	7	6	6	6	6	P23
運行経路変更等														
由佐 → 塩江	由佐空港 → 伏石空港	7	7	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5	P19



バス路線再編実施スケジュール（案）



山田総合センターバスロータリー完成

高松市による支援

具体的施策一覧

【基本理念：いつまでも 人と環境にやさしく
快適で利用しやすい 公共交通体系の構築】

H31.3改定
高松市地域公共交通網形成計画

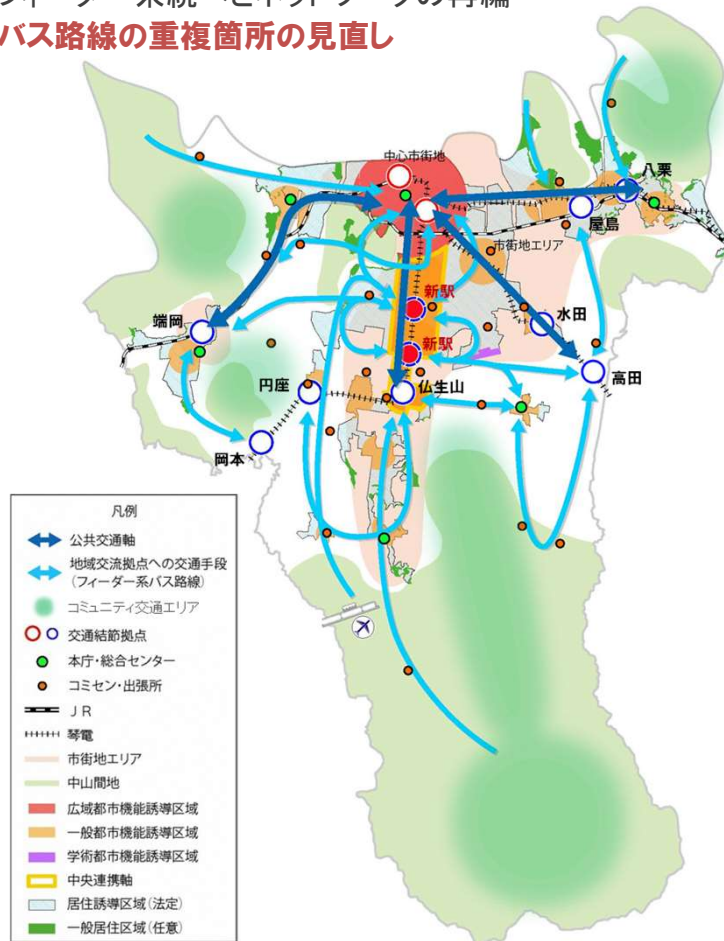
具体的施策	基本方針																							
	① 公共交通のバリアフリー	② 都市経営と福祉の視点に基づく移動手段確保	③ モビリティマネジメントの実践 広報 啓発活動	④ パーク&ライド 駐車場の整備	⑤ パーク&バスライド 駐車場の整備	⑥ サイクル&ライド 駐輪場の整備	⑦ サイクル&バスライド 駐輪場の整備	⑧ まちづくりと一体となつた道路空間再編と都市計画道路の整備	⑨ 駐車場の料金対策	⑩ 都心地域及び都心地域周辺部の自動車流入規制	⑪ 鉄道新駅の設置	⑫ 需要に応じた新交通システム「モ」等の導入	⑬ 交通結節拠点の整備 再整備	⑭ バスレーンの整備	⑮ バス利用のサービス向上	⑯ InCaカードの利用の拡大	⑰ 利便性が高く、わかりやすい情報の提供	⑱ 鉄道 バスなど公共交通相互の乗り継ぎの円滑化	⑲ 鉄道とバス等による一体的な公共交通ネットワークの形成	⑲ 鉄道 バスなど公共交通相互の乗り継ぎの円滑化	⑳ 航空 空路の活性化	㉑ 都心地域内の循環バスのサービスレベルの向上	㉒ レンタサイクルポート 駐輪場施設の増強	㉓ 自転車ネットワークの整備と連携利用促進
1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築	●	●		●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成	●								●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
3) 各拠点へのアクセス性の向上		●		●	●	●	●							●					●					●
4) 中心市街地における回遊性の向上											●			●					●		●	●		
5) 中心部への自動車利用の抑制				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●					●				●	●	
6) 地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発			●																					
7) 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進		●																						●

事業の効果

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**

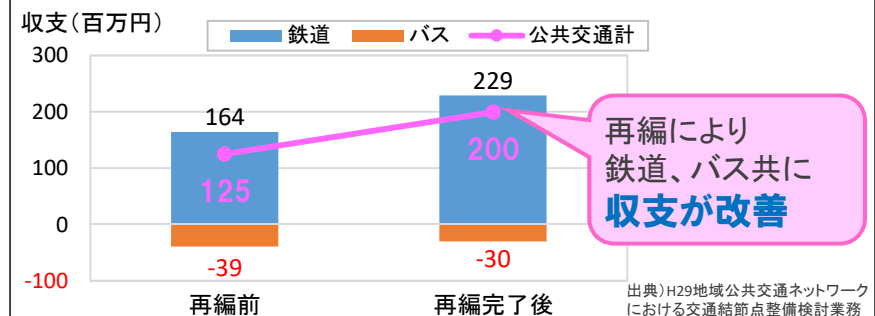
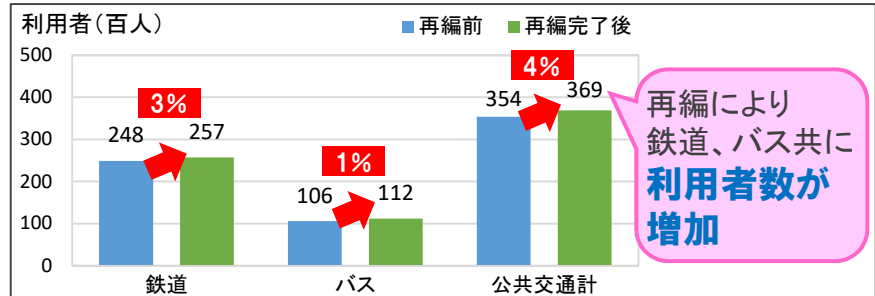


再編による効果

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保
- 乗換・乗継割引の導入
⇒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**



※再編完了後：バス路線再編+乗継割引施策実施

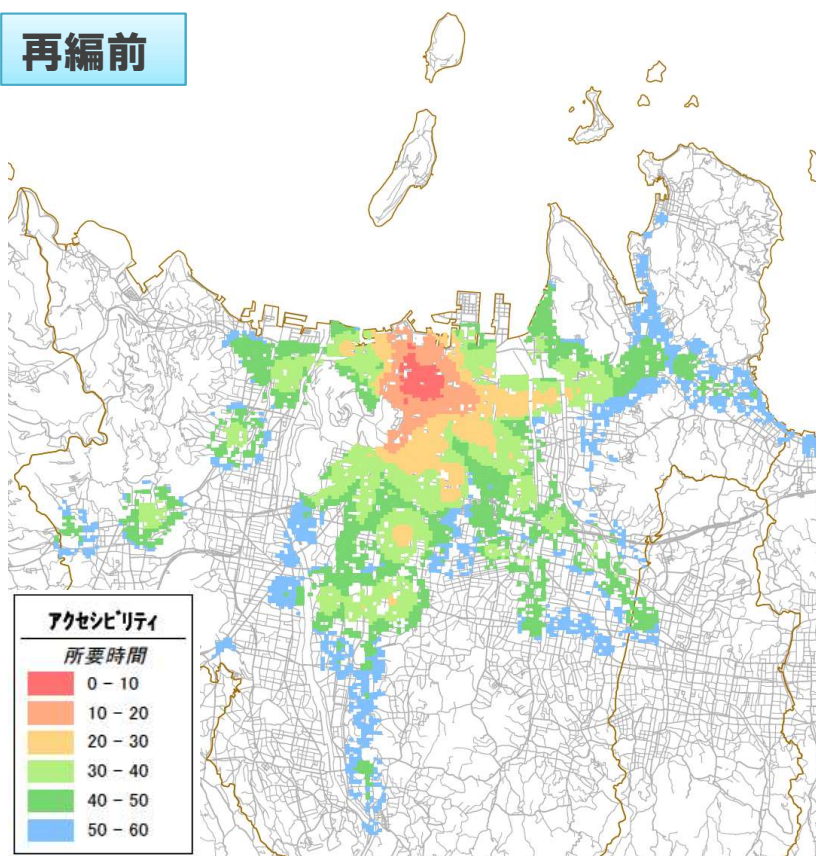
再編による効果

H30.11.13 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

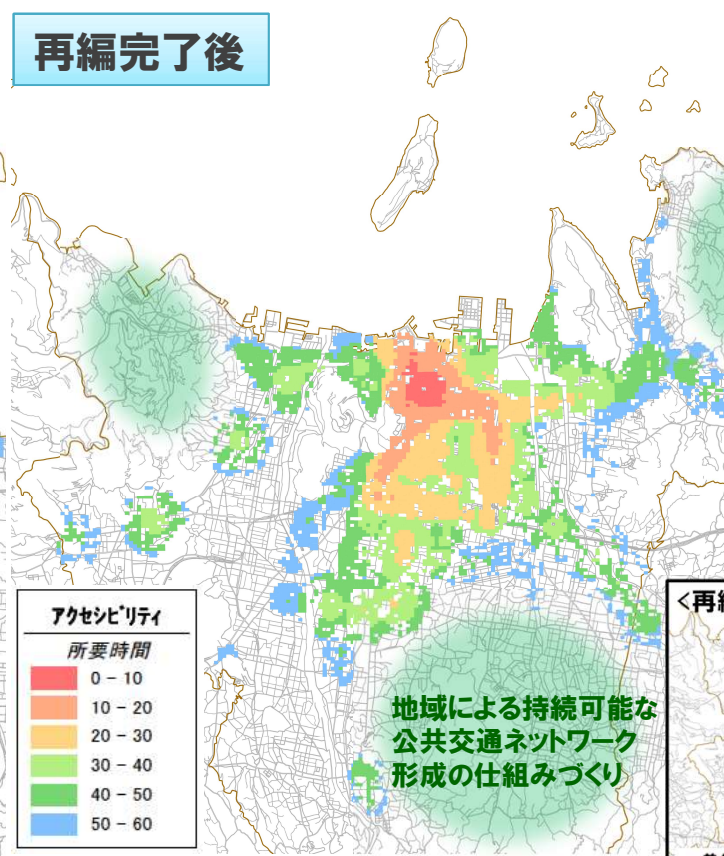
◆ 瓦町駅からのアクセシビリティ（所要時間）

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。

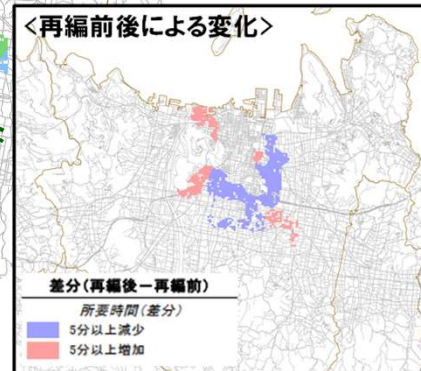
再編前



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



出典)H24PT調査より