

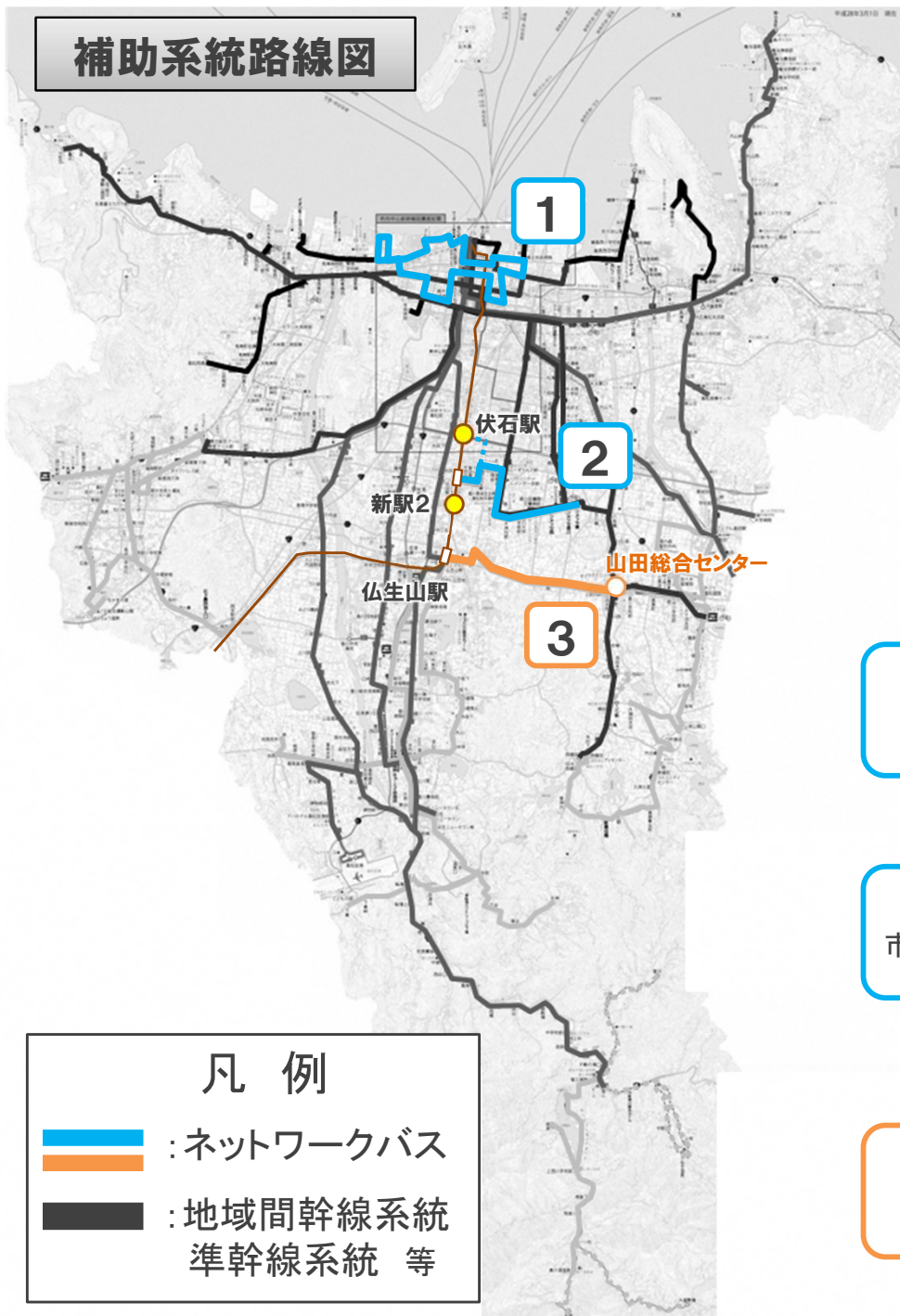
令和7年度 第1回
高松市総合都市交通計画推進協議会
交通機能部会 資料

バタクス定時運行における課題について

令和7年4月14日（月）

バタクス導入の背景 –ネットワークバスの概要–

補助系統路線図



ネットワークバス

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの下、拠点間をつなぐ、**市として必要な幹線系統として支える**補助スキーム

バス路線再編を進める上で、

- 供給の最適化
 - バスのフィーダー化
- を支えるもの

利便増進実施計画の大臣認定により、
国庫補助対象路線になる可能性もある

1

中心部

まちなかループバス (H27.10~)

中心部の病院等、主要目的施設を繋ぎ、
回遊性向上に寄与する、循環系バス

2

市街地エリア
の縁辺部

太田駅サンメッセ線* (H24.4~)

交通結節拠点と学術拠点とを繋ぐ
フィーダーバス

*R3.11.7から再編により伏石駅に結節し、
「伏石駅サンメッセ線」に名称変更

3

郊外部

仏生山川島線 (H30.9~)

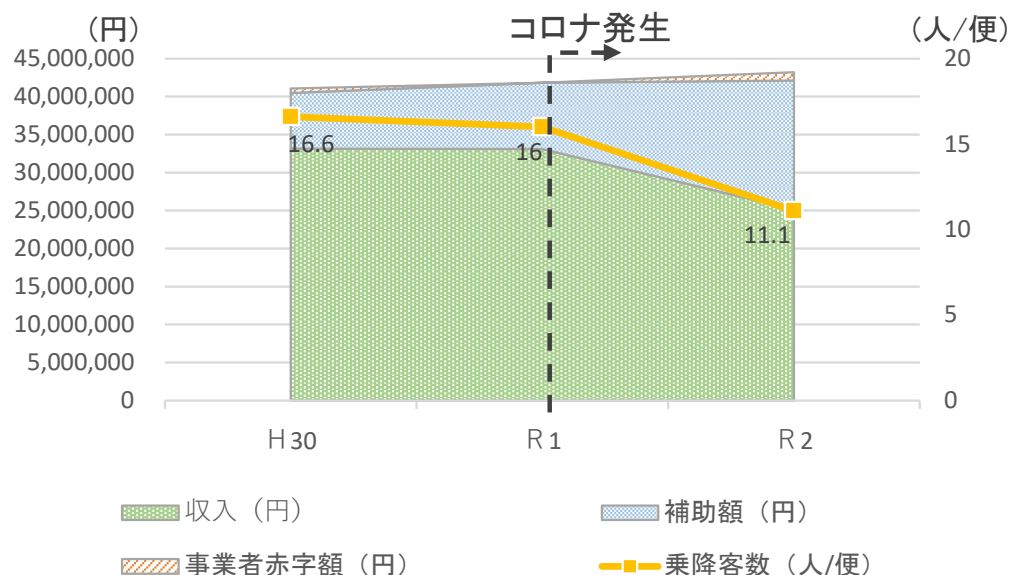
交通結節拠点と郊外拠点を繋ぐ
フィーダーバス

凡例

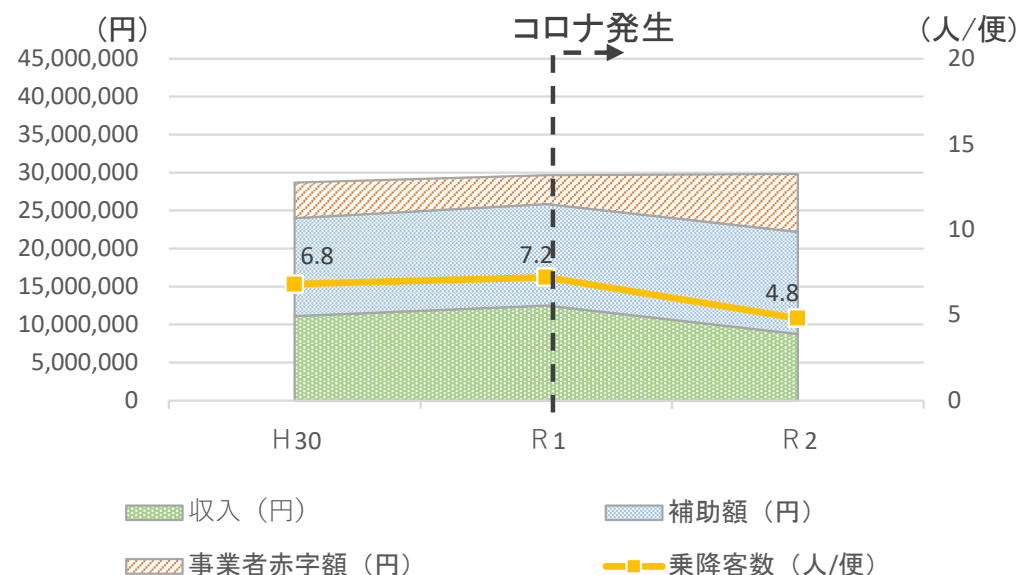
- : ネットワークバス
- : 地域間幹線系統
準幹線系統 等

バタクス導入の背景 - ネットワークバスの状況 -

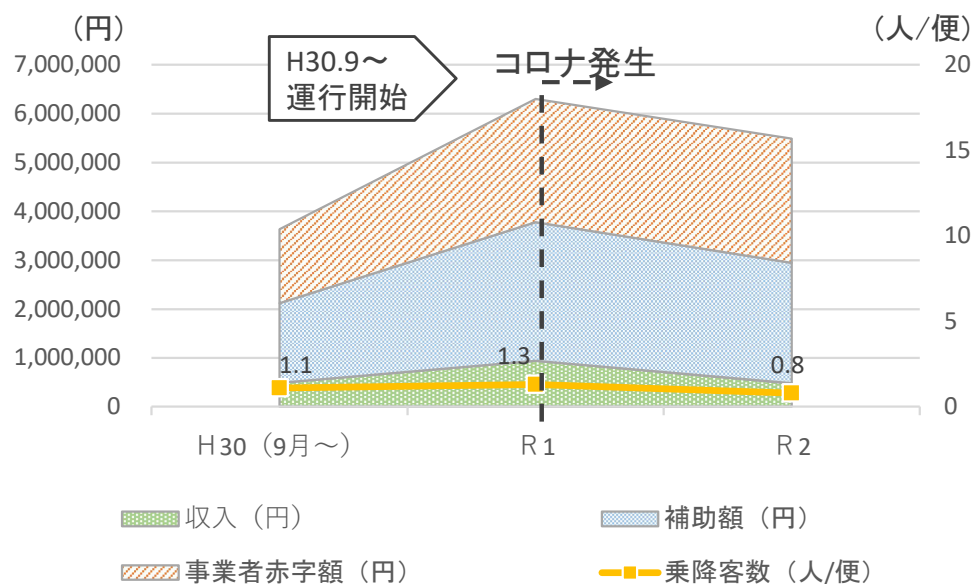
まちなかループバス



太田駅サンメッセ線(現:伏石駅サンメッセ線)



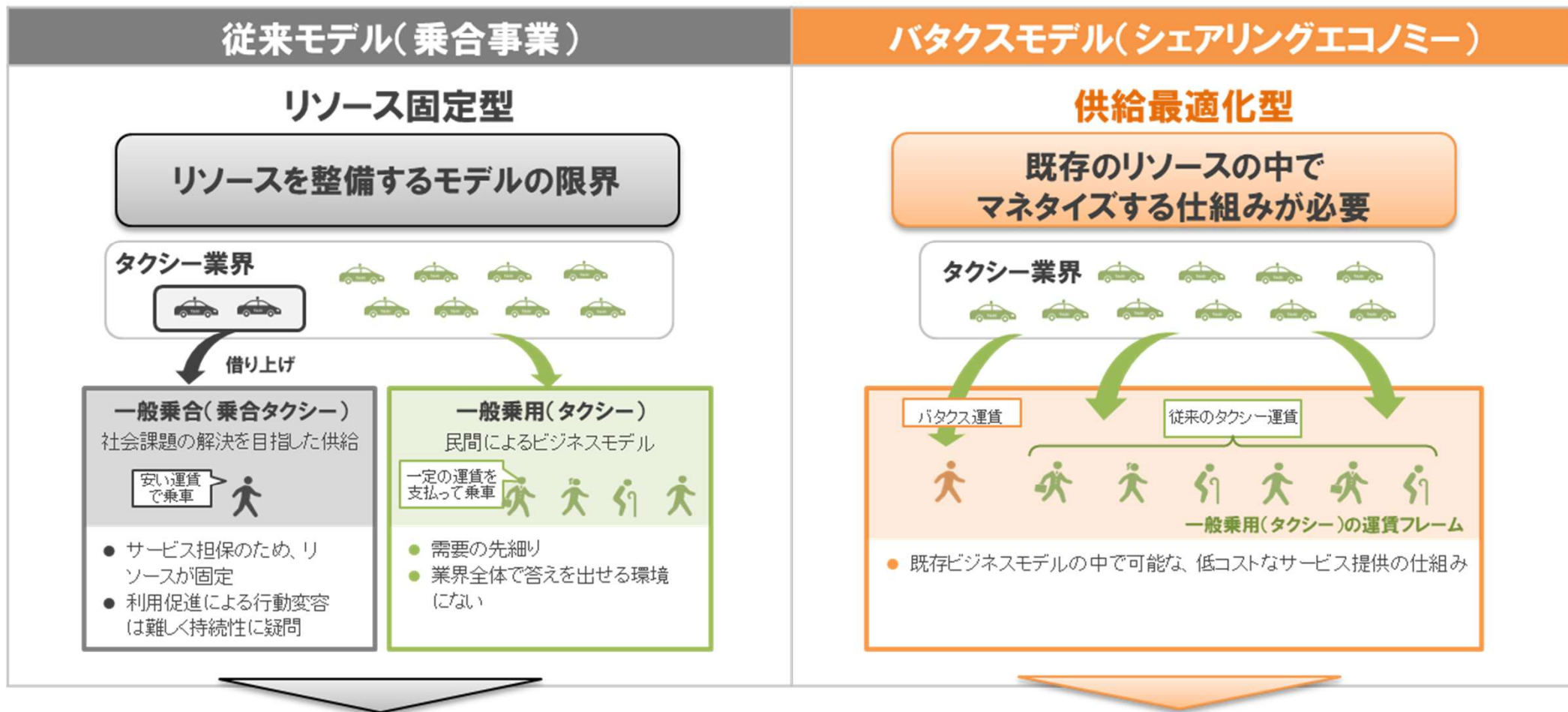
仏生山川島線



- 1便あたりの利用者数が1人前後であり、**バスでの運行に見合った需要がない**
- 収入に比べ、**欠損額(補助額+事業者赤字額)の占める割合が特に大きい**

現行スキームの検証が必要

バタクス導入の背景 - バタクスの考え方【従来モデルとの違い】 -



乗車の有無に関わらず費用が発生

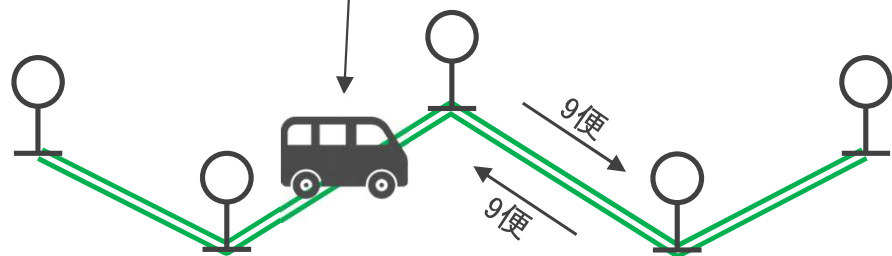
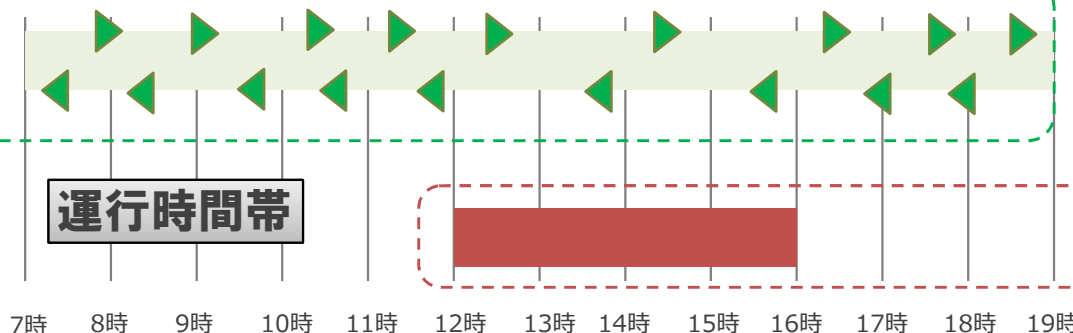
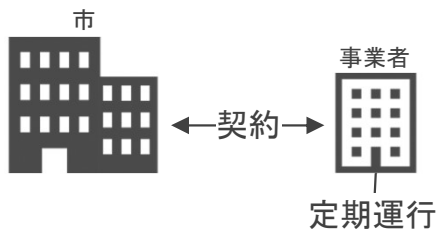
需用に合わせた弾力的な供給が可能

利用が少なくても、安価に供給できる交通モードを創出

バタクス導入の背景 - 実証事業 -

定時定路線型

決まったルート、ダイヤにより
平日は毎日運行。



- ルート、停留所、ダイヤ固定
- 200円定額運賃
- 乗合せ可能(8人まで)
- 平日 18便
- ジャンボタクシー

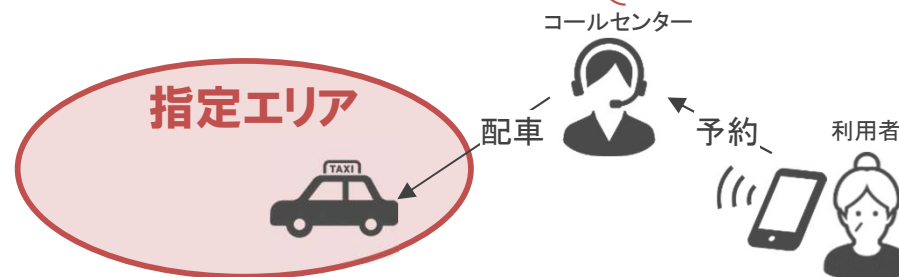
運行経費(18便分の運行経費×運行日数)から
運賃を控除した額を、**市2/3、事業者1/3**で負担



**R4.1.17
~R5.1.15**

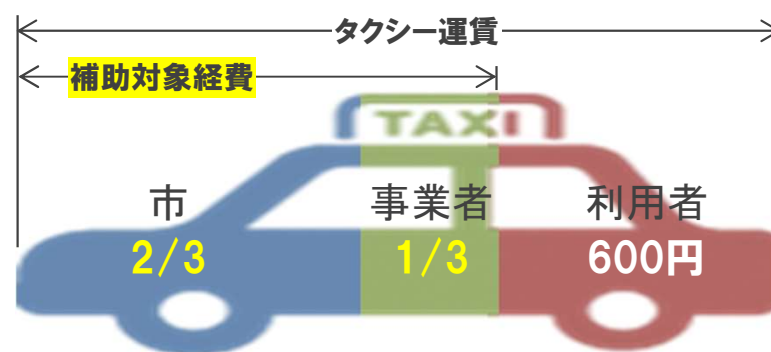
デマンド型 (区域運行)

時間・エリア限定での
ドアtoドア運行。前日までの
電話予約により配車。



- 12時~16時限定、エリア限定
- 600円定額運賃
- 同一目的地・時間帯であれば乗合せ可能(4人まで)
- 事前予約制
- セダン型

運行距離に応じたタクシー運賃から、運賃を控除
した額を**市2/3、事業者1/3**で、**運行した分だけ負担**

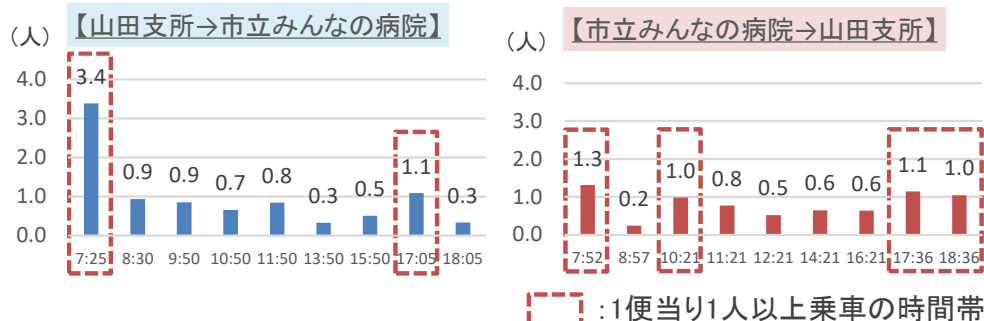


バタクス導入の背景 – 実証事業 –

需要視点 > 利用者数

- 定時定路線は、車両を小型化しても需要に変化がなく、既存利用者は離れていないが**1便当り1人以下の状況**
- サービス水準を上げて**需要に変化がなく**、ライフスタイルの変更に対する抵抗は顕著

1便当りの1日平均利用者数【R4.1～R4.9】



※定時定路線型の全体利用者数 : 2,767人(R4.1～R4.9)
 区域運行の利用者数 : 16人(R4.1～R4.9)

供給視点 > コスト

- 2種類の運行形態を比較しつつ実証しており、**市の負担が大きい**
- 利用状況から、**ジャンボタクシーはサービス過多**



ジャンボタクシー(最大8人)



セダン型(最大4人)

方向性

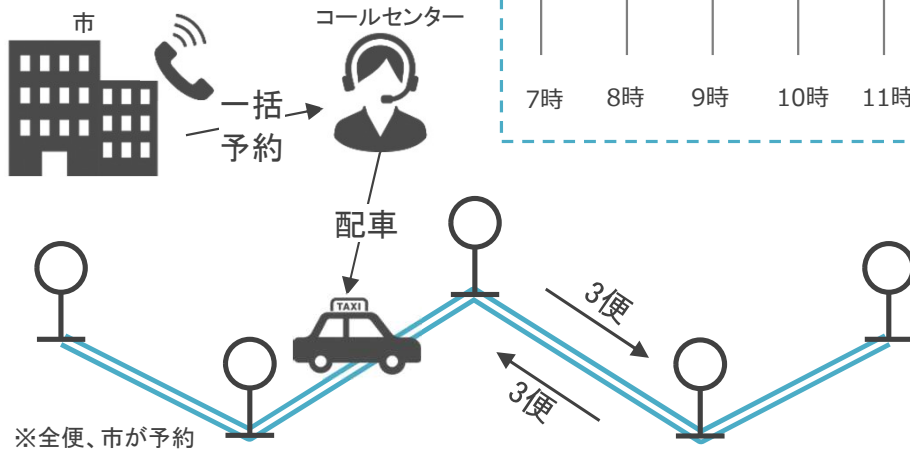
- 車両を普通車(セダン型)に統一
- 2種類で運用している運行形態の統合
- 現状の需要に合わせた供給

バタクス導入の背景 –現在の運行形態へ–

デマンド型

(路線予約定期運行)

決まったルート、ダイヤで運行。
前日までの電話予約により配車。

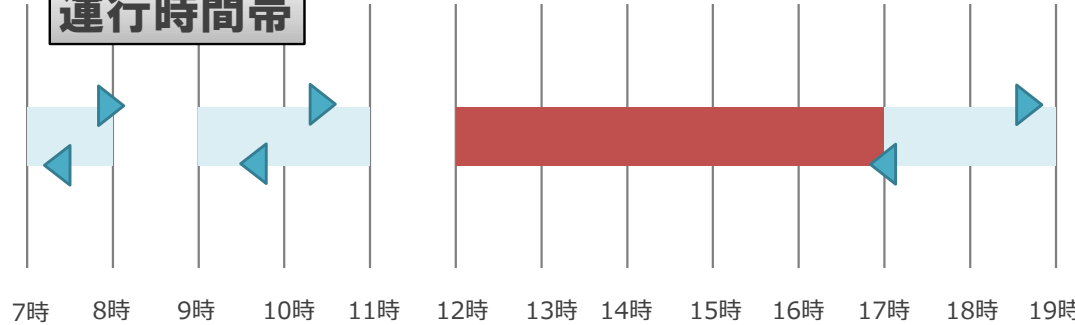


- ルート、停留所、ダイヤ固定
- 200円定額運賃
- 乗合せ可能(4人まで)
- 平日 6便
- セダン型

路線の起終点間の距離分のタクシー運賃から、運賃を控除した額を、**市が全額、運行した分だけ負担**



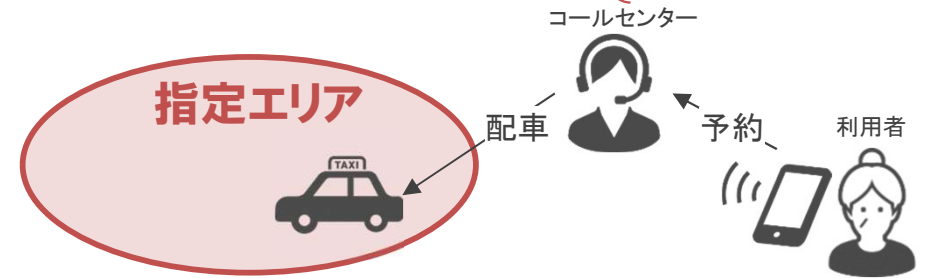
運行時間帯



R5.1.16~
(一部変更)

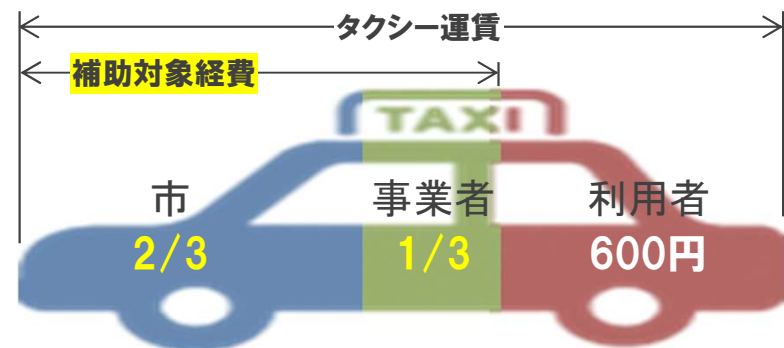
デマンド型 (区域運行)

時間・エリア限定での
ドアtoドア運行。前日までの
電話予約により配車。

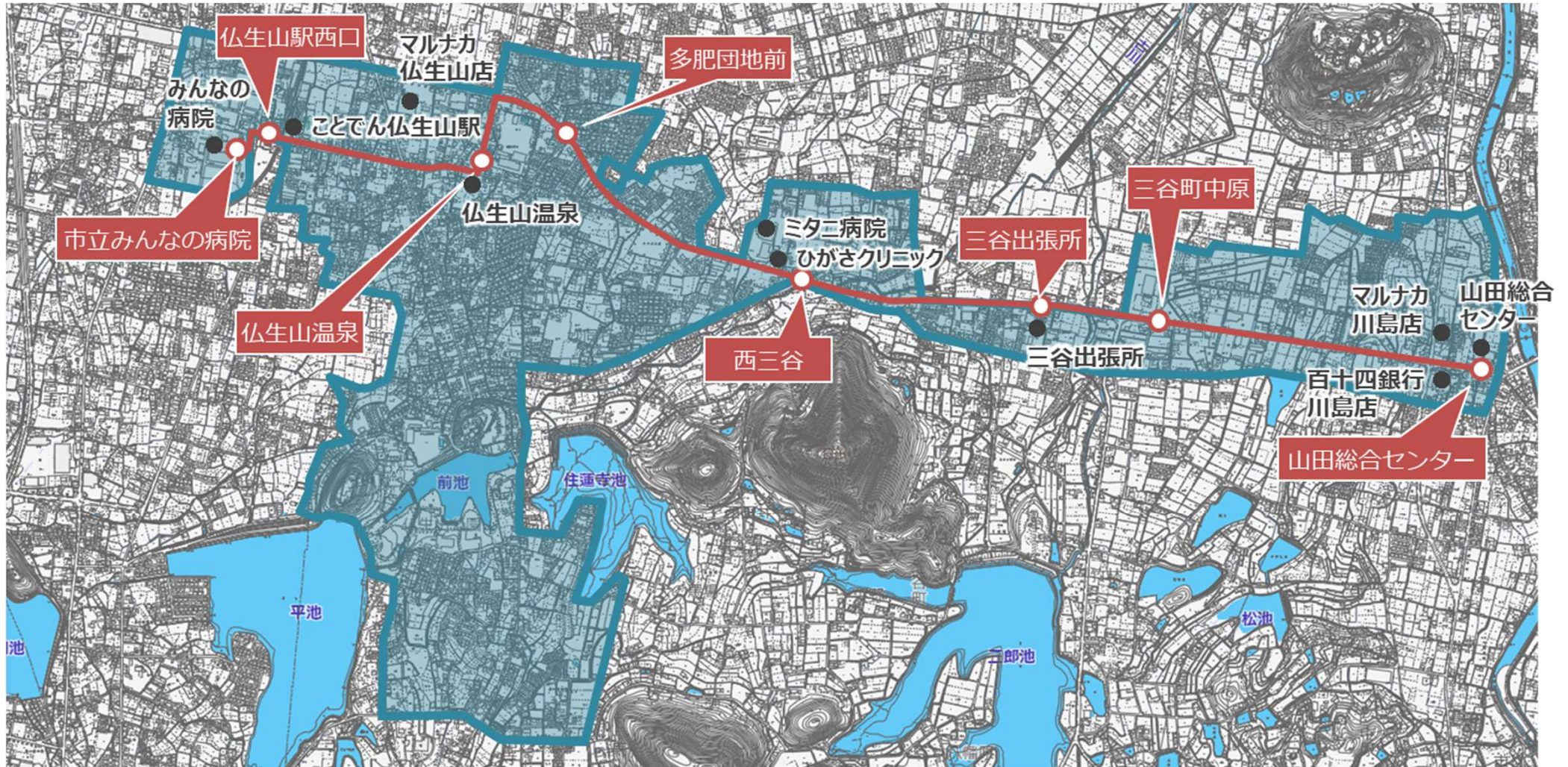


- 12時~17時限定、エリア限定
- 600円定額運賃
- 同一目的地・時間帯であれば乗合せ可能(4人まで)
- 事前予約制
- セダン型

運行距離に応じたタクシー運賃から、運賃を控除した額を**市2/3、事業者1/3で、運行した分だけ負担**



バタクス導入の背景 –現在の運行形態へ–



- 定時運行
- 区域運行

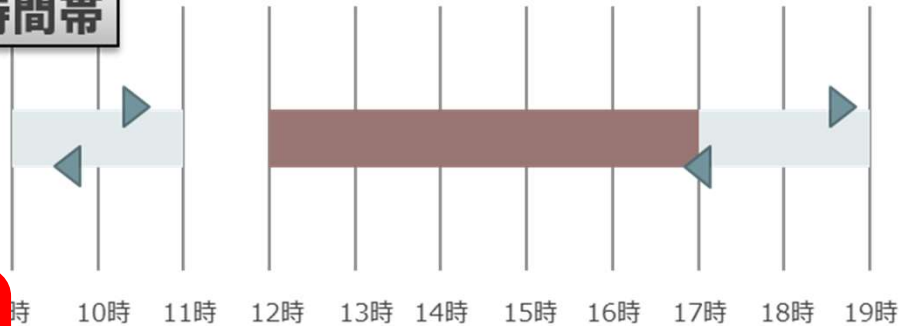
バタクス導入の背景 –現在の運行形態へ–

デマンド型 (路線予約定期運行)

決まったルート、ダイヤで運行。
前日までの電話予約により配車。



運行時間帯



R5.1.16~
(一部変更)

デマンド型 (区域運行)

時間・エリア限定での
ドアtoドア運行。前日までの
電話予約により配車。



課題あり

【定時運行】

実証事業により、
1人にかかるコストが
大きいことが判明
在り方の検討が必要

【区域運行】

令和7年1月14日
からエリアを一部拡大し、
社会実装へ移行



バタクス定時運行の状況

仏生山川島線 (路線バス)

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの下、
拠点間をつなぐ、市として必要な幹線系統

現状	補助スキーム	欠損額の9/20上限補助
	便数	18便/日(土・日・祝及び12/29~1/3は運休)
	運賃	距離制運賃 170円~240円

	欠損額※1	年間利用者数	移動コスト
R1	5,359,791円	5,483人	978円
R2	5,008,003円	2,914人	1,719円

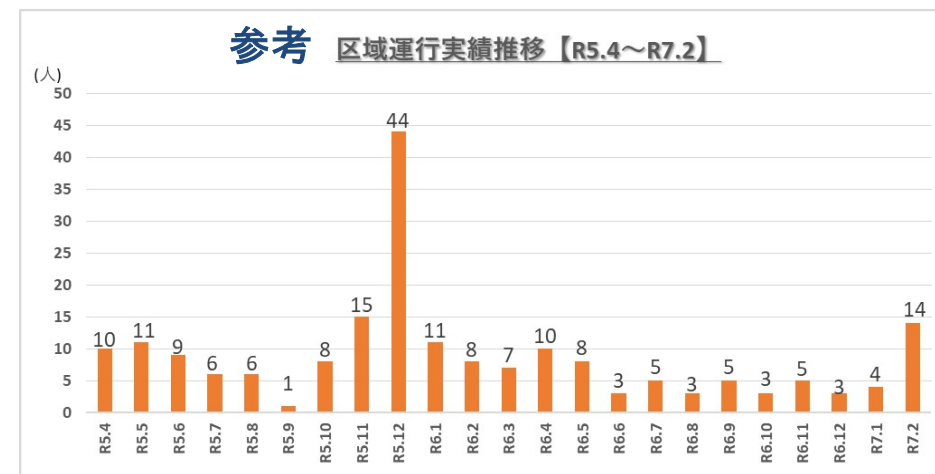
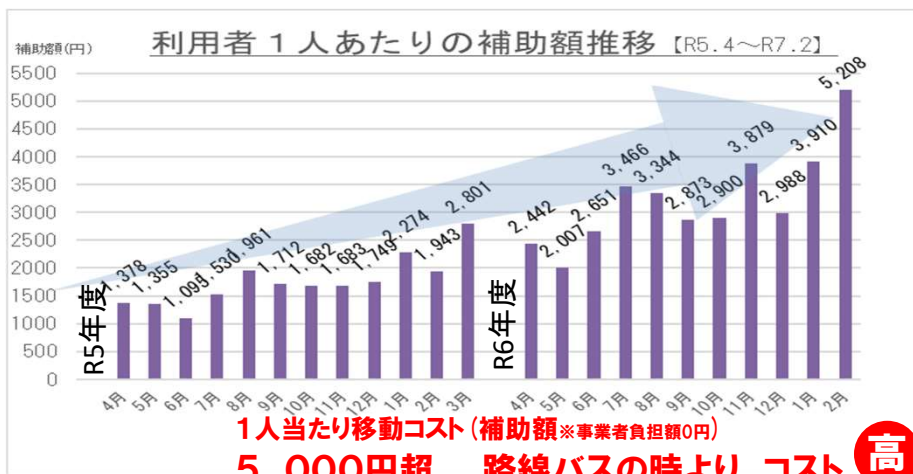
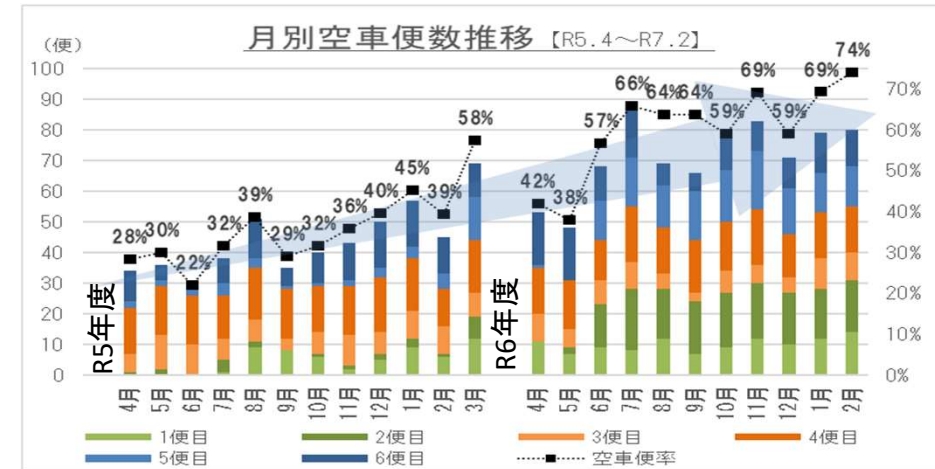
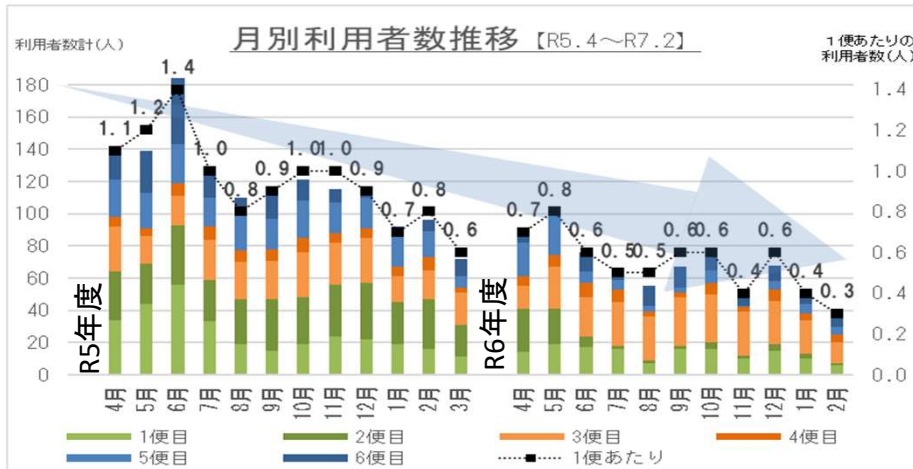
1人当たり移動コスト
1,348円※2

※2 欠損額÷年間利用者数
【R1,2実績平均】

※1 欠損額:補助額+事業者負担額

持続性が低い

バタクス定時運行実績



○パターン1: 一般乗合旅客自動車運送事業として現状と同様の運行

現在、道路運送法第二十一条の許可により、
一般乗用旅客自動車運送事業者(タクシー事業者)において、乗合旅客の運送が可能
となっている。(許可期間:令和7年7月11日まで)

現在と同様の運行をするには

現在の運行方法は、一般乗合旅客自動車運送事業となるため、
許可期間終了後は、事業者による許可の取得が必要

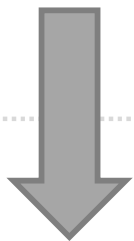
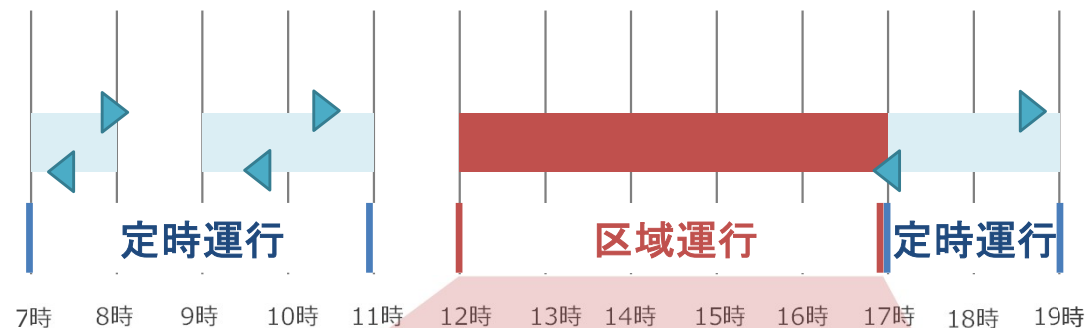
さらに、利用者1人当たりに対しては高いコストをかけるまま、、、

事業者への聞き取り状況

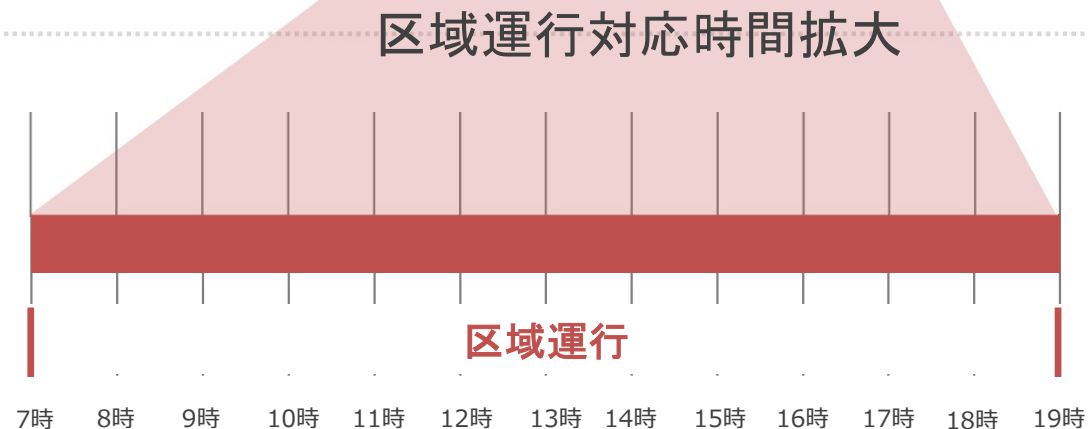
- ・運行のために、発時間の前から待機する必要があり、1時間半ぐらい拘束されてしまい、歩合制の給料形態では負担でしかない
- ・人件費、燃料費の高騰から現状の補助額でも厳しい状況である。実情的な運行経費を考えると正直、もっと補助額を増やしてほしいぐらいである
- ・通常のタクシー事業の方が稼げる。正直、撤退したい
- ・許可を取得してまで、定時運行を続けることは難しい

○パターン2: 区域運行対応時間の拡大

現: バタクス運行時間



検討案: バタクス運行時間

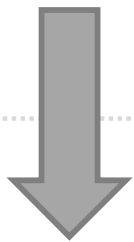
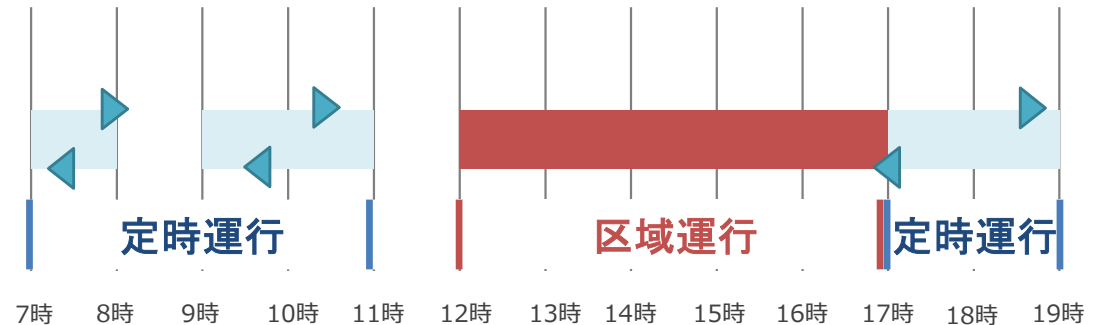


事業者への聞き取り状況

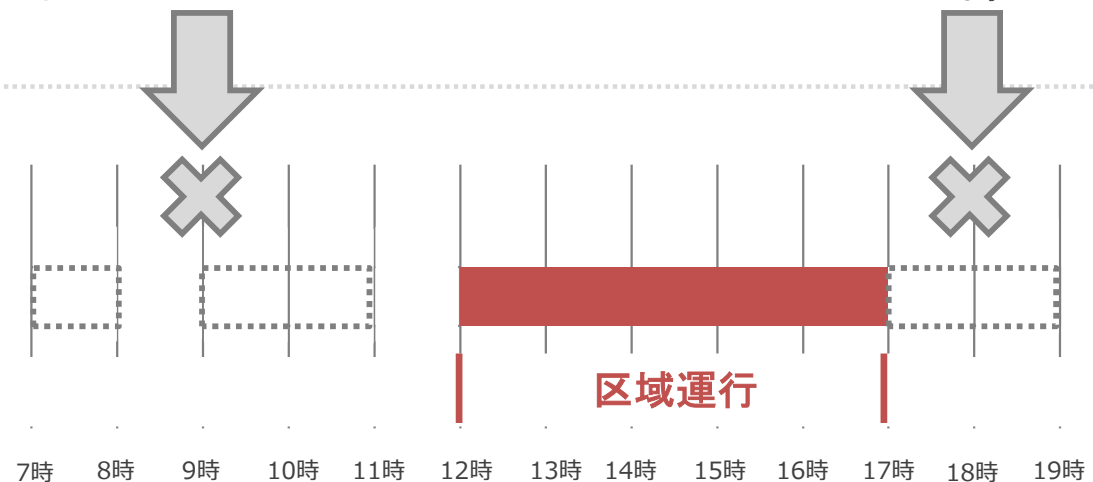
- ・午前中及び夕方以降は、通常でも車両が足りておらず、バタクス新規需要に対しての対応が難しい
- ・対応時間拡大は、既存利用者がバタクス利用に流れることになり、負担割(利用料を差引いた額の1/3負担)が割に合わない

○パターン3: 区域運行のみ継続

現: バタクス運行時間



検討案: バタクス運行時間



事業者への聞き取り状況

- ・地域の足を守っていきたい思いはあるが、厳しい状況である
- ・定時運行は負担でしかないと感じている
- ・確実な売り上げにつながることでありがたい面はあるが、あまりにも需要が少なすぎる