

令和元年度 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

令和元年11月1日（金）

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

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 }



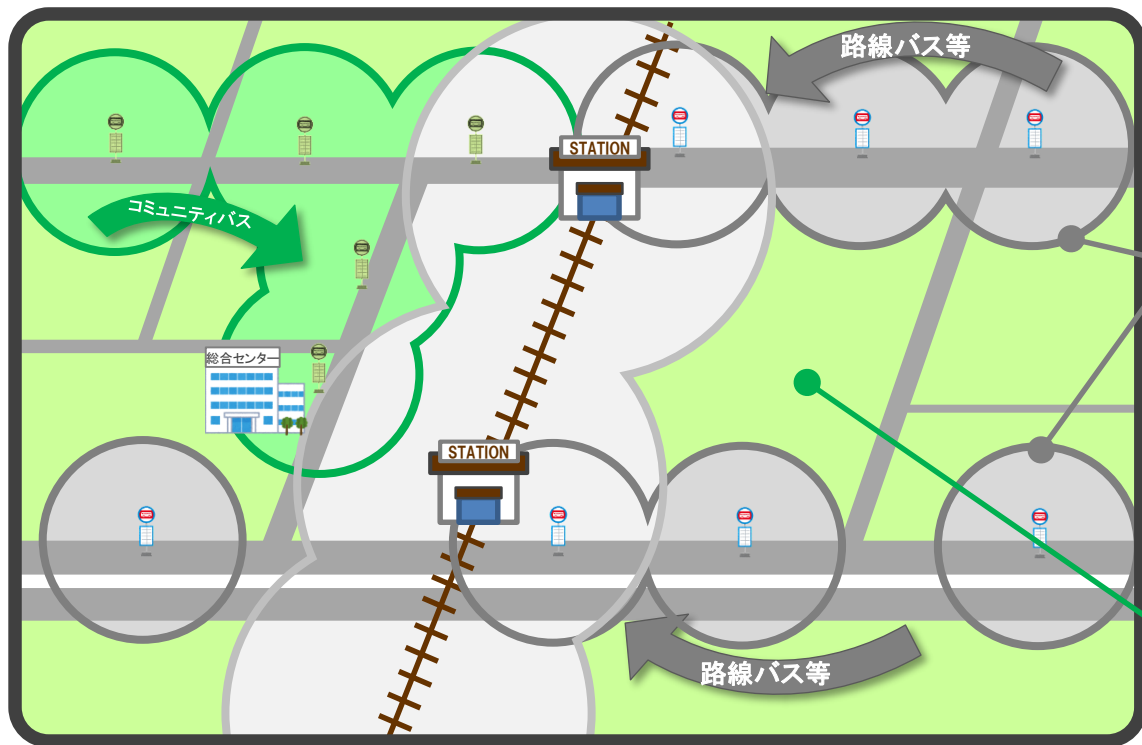
コミュニティバス



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。

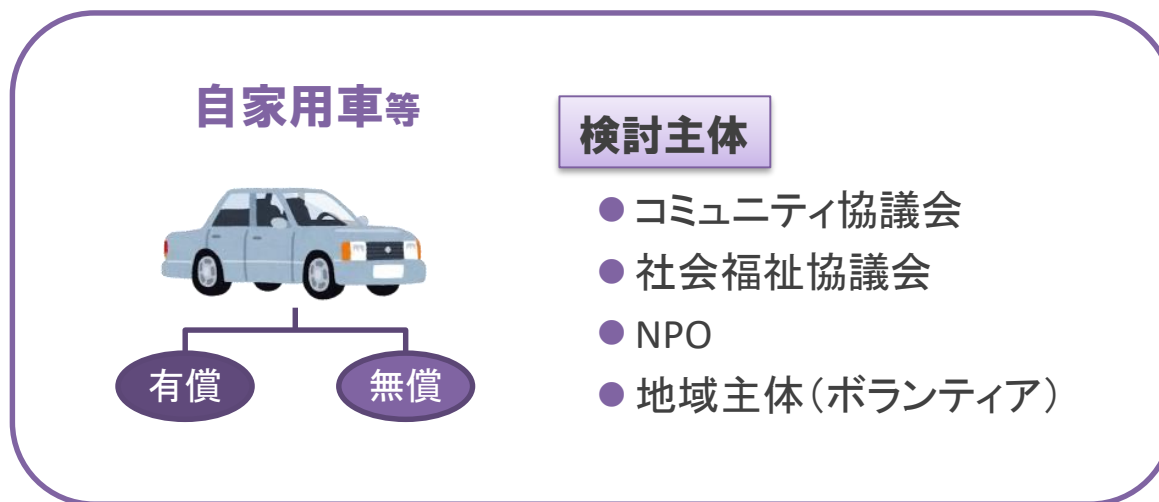
- 運行補助制度の改定
- 試験運行補助制度の創設

◆ 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。

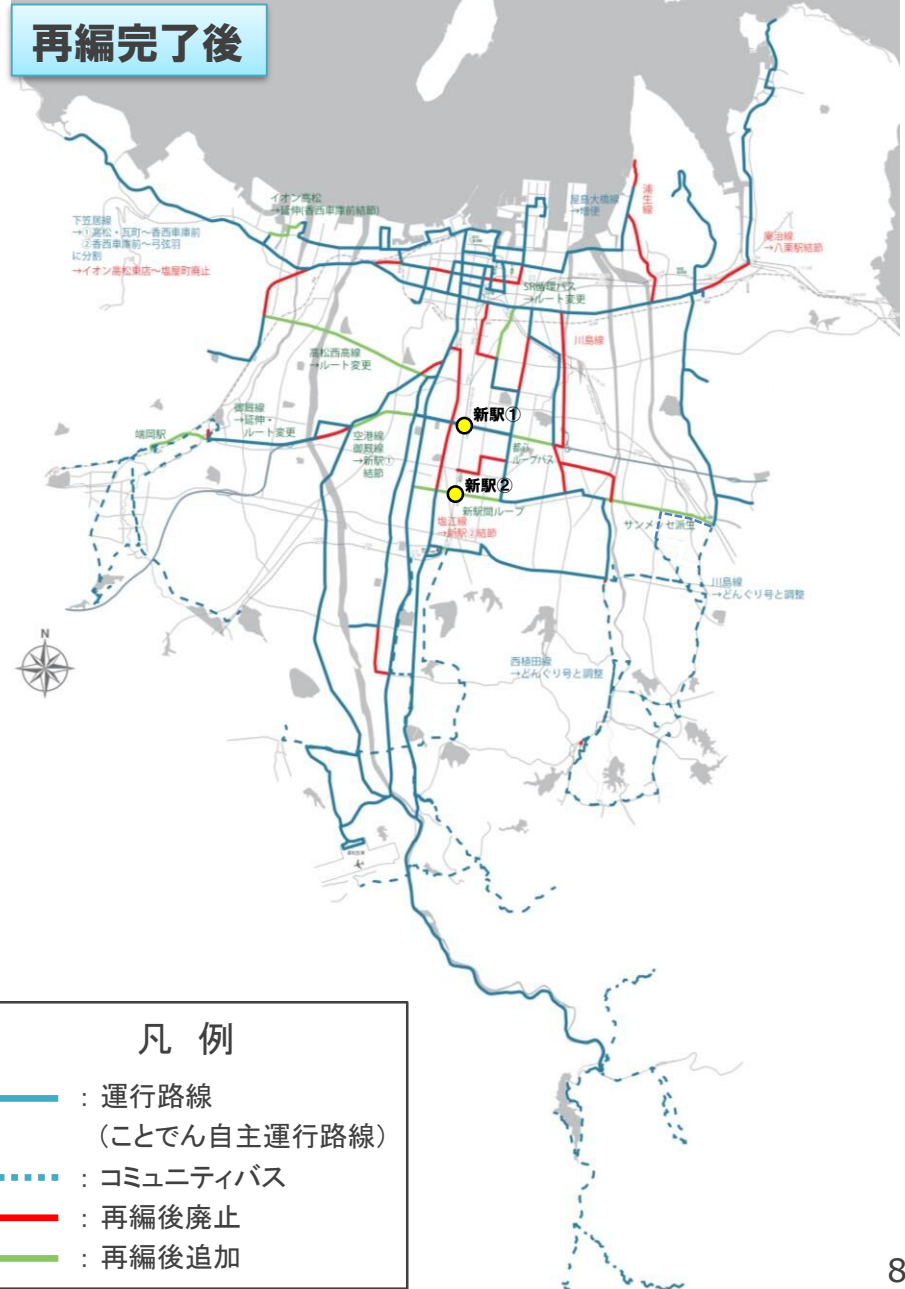
再編後バス路線図 (案)

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

バス路線再編の実施スケジュール（案）

H31.3改定
高松市地域公共交通再編実施計画

年度

H30

H31～

結節
拠点
整備

新駅(三条～
太田駅間)
完成

新駅(太田～
仏生山駅間)
完成

短期(大臣認定補助対象期間)

バス路線再編

その他／
中長期

空白
地域
公共交通

大臣
認定

再編スタート(5年間)

新駅(三条～太田駅間)に係るバス路線再編

- 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】

2つの新駅に係るバス路線再編

- 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】

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

【9/1～】

- 仏生山川島線
【新規】
- 香川町シャトルバス
【こつでん→マルイ】
- 塩江線(2系統)
【仏生山駅接続】

- 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)】

- 高松西高線
【木太鬼無線振替】
- レインボー循環(2系統)
【バス大型化】

- まちなかループバス(2系統)
【第2段階:30分ヘッド化】
(トガ-:運転手確保)

- 庵治線
(トガ-:乗継結節拠点強化)
- 下笠居線(3系統)
(トガ-:乗継結節拠点強化)
- 御厩線【第2段階:JR結節】
(トガ-:乗継結節拠点強化)
- 西部地域一結節拠点間路線
(トガ-:乗継結節拠点強化)
(トガ-:都市計画道路延伸)

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

支援制度
見直し

- コミバス【新規導入試験運行】
(檀紙町)

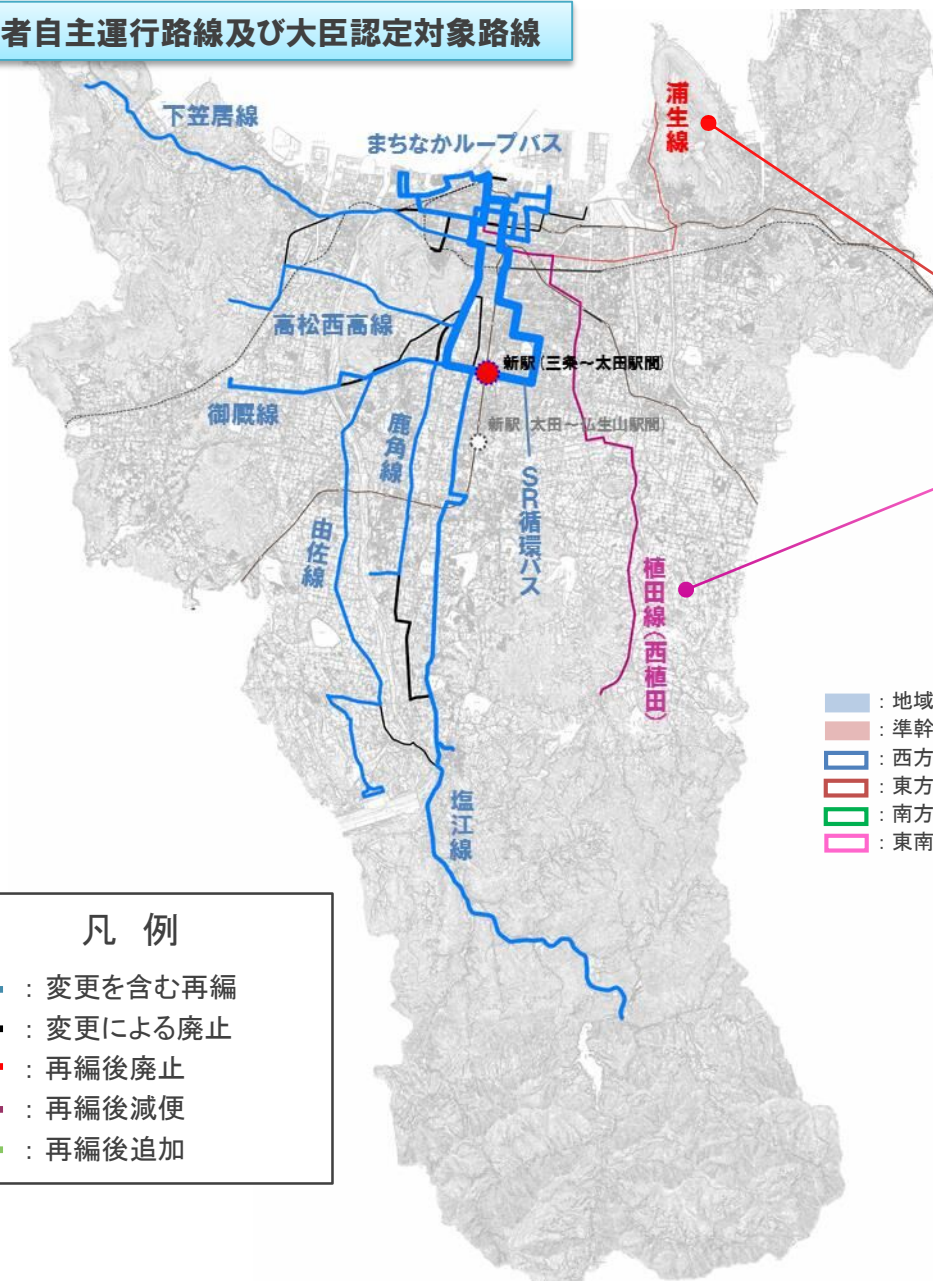
第1段

再編実施スケジュール

(案)

バス路線再編の実施スケジュール（案）

事業者自主運行路線及び大臣認定対象路線



◆ 新駅（三条～太田駅間） 完成による再編路線

	H31～
由佐線(短縮:新駅 <small>(三条～太田駅間)</small> 結節)	→
御厩線(短縮:新駅 <small>(三条～太田駅間)</small> 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)	→
高松西高線(路線見直し)	→ H31.4 ルート変更
まちなかループバス(路線見直し)	→

R1
認定路線

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

【トリガー】
新駅(三条～
太田駅間)完成

交通事業者の現状 及び バス路線再編【第1段】路線（案）

課題 労務環境の改善

労務環境の改善を図るため、再編を前倒して進めたい

再編先行路線

- 由佐線
- 御厩線
- 屋島大橋線
- 鹿角線
- 塩江線

利用
状況

休日の利用者数
平日の**6割程度**

休日減便
としたい

補助系統路線

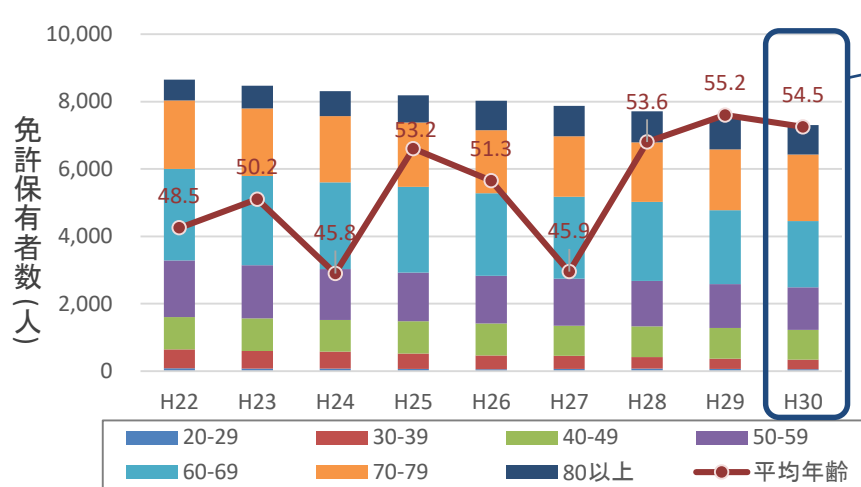
事業者自主運行路線

運行補助	バス マップ 上の番 号	路線名	運行系統名	現運行便数 (便)				【再編後】 運行便数(案) (便)			
				平日		休日		平日		休日	
				下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り
廃止											
準幹線系統	79	浦生	浦生	3	3	3	3	0	0	0	0
減便											
準幹線系統	63	植田	サンメッセ西植田	9	9	9	9	5	5	5	5
休日減便											
地域間幹線系統	41	由佐	由佐空港	7	7	7	7	7	7	6	6
準幹線系統	47	御厩	御厩	10	10	10	10	10	10	8	8
地域間幹線系統	33	鹿角	香川中央高校	11	11	11	11	11	11	9	9
地域間幹線系統	53	塩江	塩江	14	14	14	14	14	14	12	12

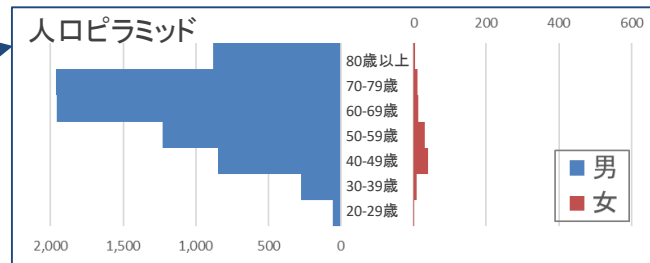
運行補助	バス マップ 上の番 号	路線名	運行系統名	現運行便数 (便)				【再編後】 運行便数(案) (便)			
				平日		休日		平日		休日	
				下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り
自主運行	—	御厩	西田中	0	1	0	0	0	0	0	0
自主運行	5	屋島大橋	屋島大橋	13	12	13	12	13	12	12	12

需要に合わせた再編

県内第二種大型自動車運転免許保有者数及び平均年齢



出典)警察庁 運転免許統計、厚生労働省 賃金構造基本統計調査



- 免許保有者数は減少傾向
- 60代以上の保有者が6割を超える
- 平均年齢が50代と高い
- 20・30代の免許取得者が少ない

減便による乗車密度の変化

平均乗車密度*

休日減便後、

増加傾向となる

※1便あたりのバスに乗った乗客数を全線で平均したもの

【平均乗車密度と輸送量のバランス】

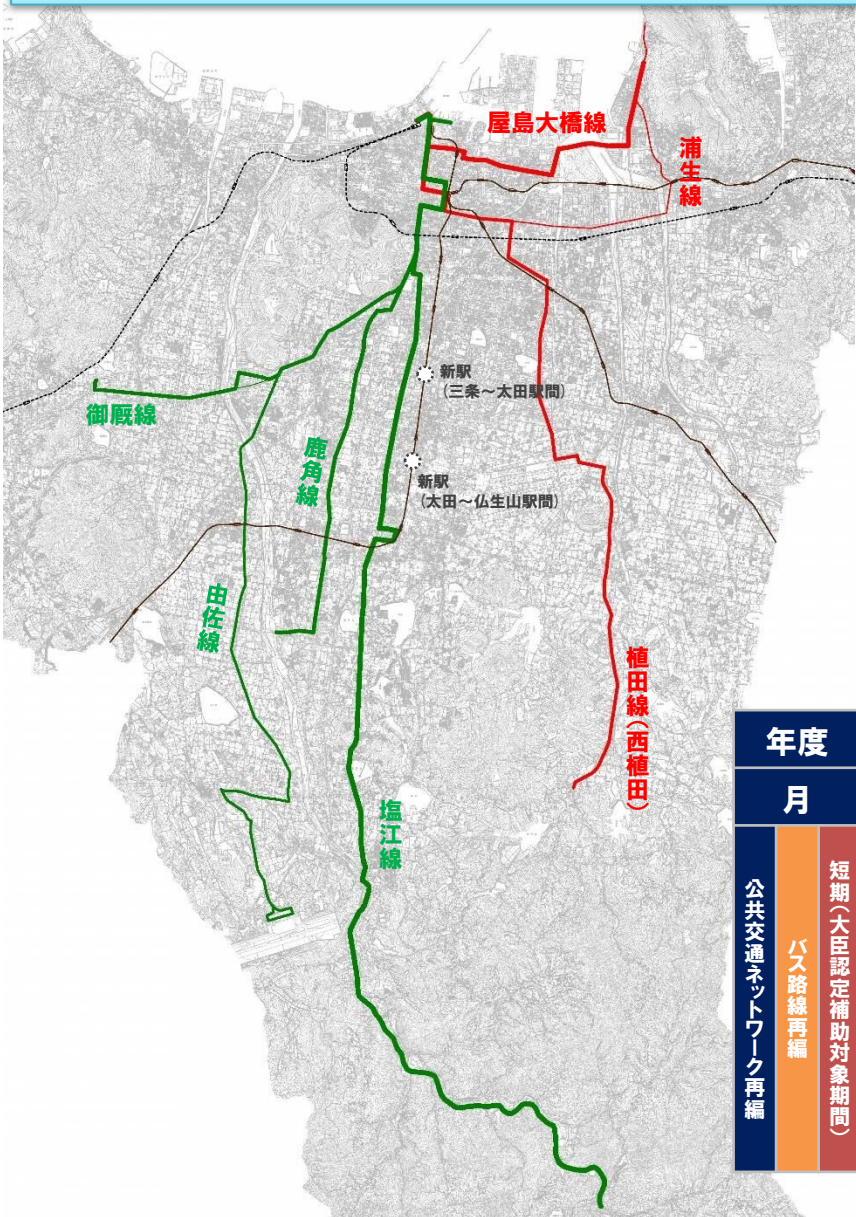
		平均乗車密度	
		増加	減少
輸送量	増加	運行効率性 ↑ 社会的便益 ↑	運行効率性 ↓ 社会的便益 ↑
	減少	運行効率性 ↑ 社会的便益 ↓	運行効率性 ↓ 社会的便益 ↓

需要にあわせた減便は、サービスの安定的な供給につながる。

出典)地域間幹線バスが地域に役立つようにするために 一利用者増加による生産性向上を目指してー【発行】乗合バス事業生産性向上策の評価・検証に関する検討会、【監修】国土交通省中部運輸局

バス路線再編【第1段】実施スケジュール（案）

事業者自主運行路線及び大臣認定対象路線



R1 認定路線

	R2~
由佐線(減便)	→
御厩線(減便)	→
浦生線(廃止)	→
植田線(西植田)(減便)	→
鹿角線(減便)	→
塩江線(減便)	→

- : 地域間幹線系統
- : 準幹線系統
- : 西方面
- : 東方面
- : 南方面

大臣認定

年度	R1						R2
	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							
短期(大臣認定補助対象期間)							
推進協議会							
事業者同意							
再編実施計画提出							
再編実施計画認定書提出							
大臣認定							
約1ヶ月前							
運行開始							

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】

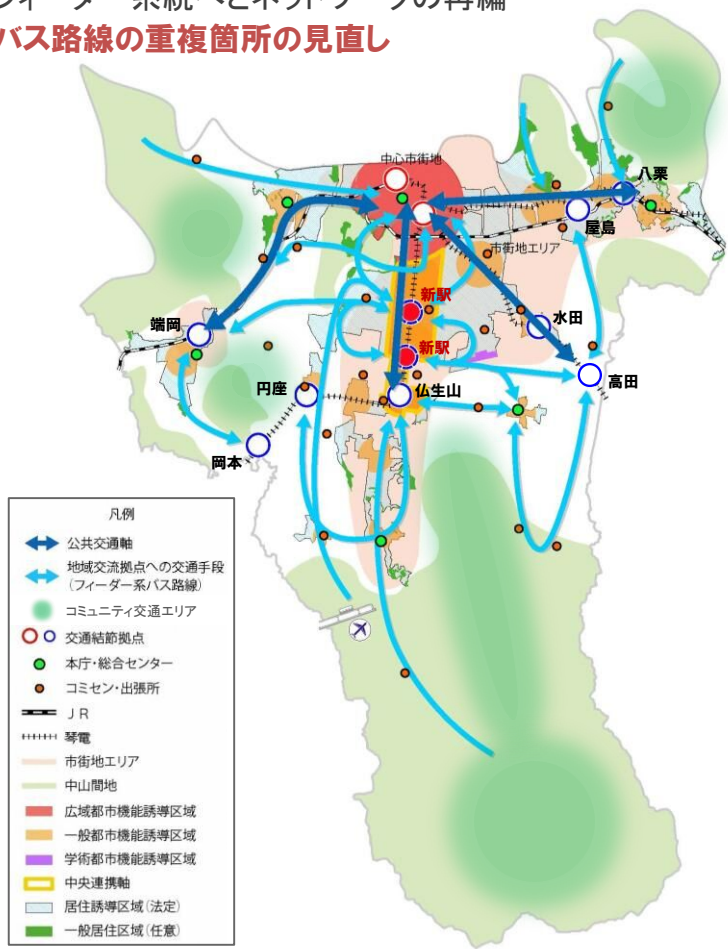
H31.3改定
高松市地域公共交通網形成計画

<div style="text-align: center;"> <p>具体的施策</p> <p>基本方針</p> </div>	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っ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への自動車流入規制	⑪ 鉄道新駅の設置	⑫ 需要に応じた新交通システム(モノ等)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 LuCa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	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	㉔ 地域による持続可能な公共交通ネットワーク形成の仕組みづくり
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

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
- 既有的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**

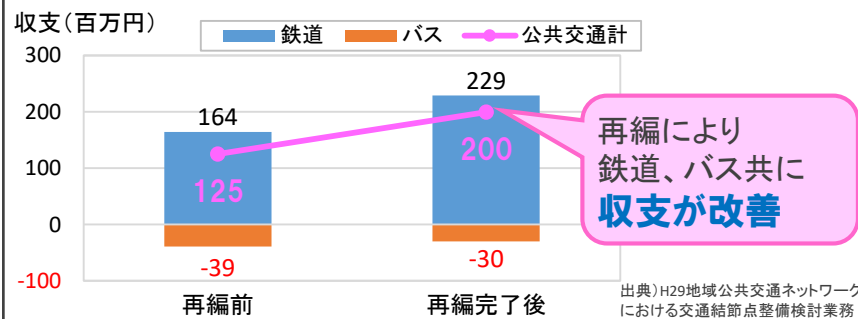
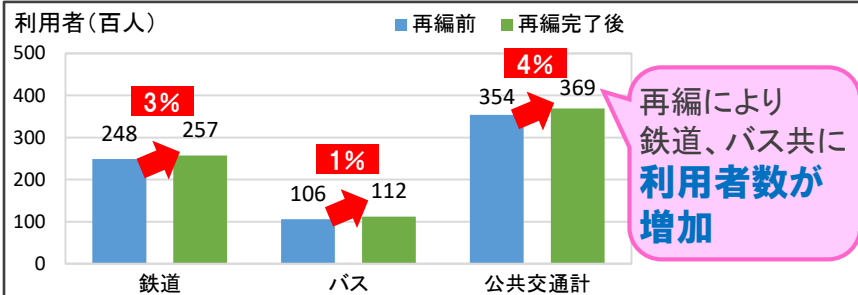


再編による効果

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

◆ 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。

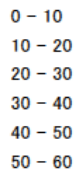
再編前

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

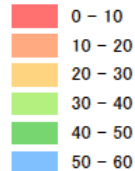
アクセシビリティ

所要時間



アクセシビリティ

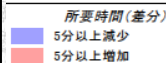
所要時間



地域による持続可能な
公共交通ネットワーク
形成の仕組みづくり

<再編前後による変化>

差分(再編後ー再編前)



出典) H24PT調査より