

高松市地域公共交通再編実施計画

平成28年3月

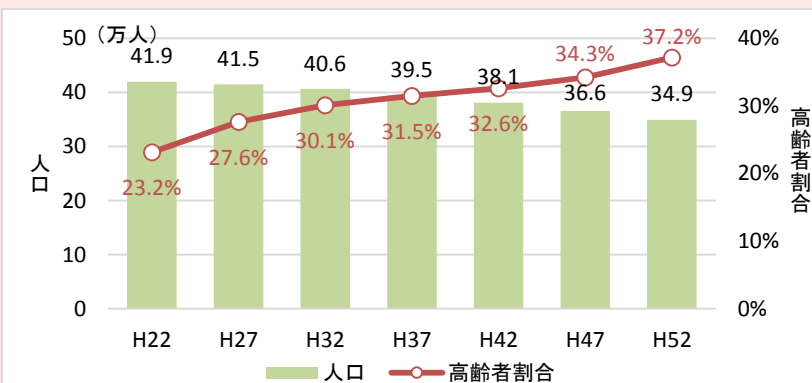
高 松 市

1. 公共交通を取り巻く課題

① 将来の人口動態

- ・本市では、人口減少と急速な高齢化が著しく進行することが予測されている。
- ・地区別には、都心地域周辺部において増加する地区もあるものの、全体的に減少傾向となり、かつ、郊外部をはじめ高齢者の割合が非常に高くなることが予測される。

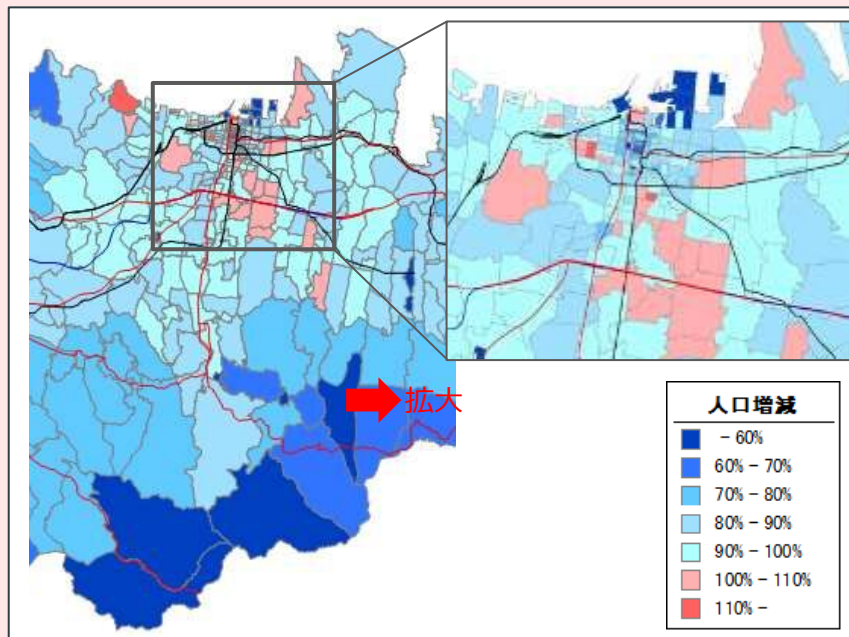
■高松市の将来人口



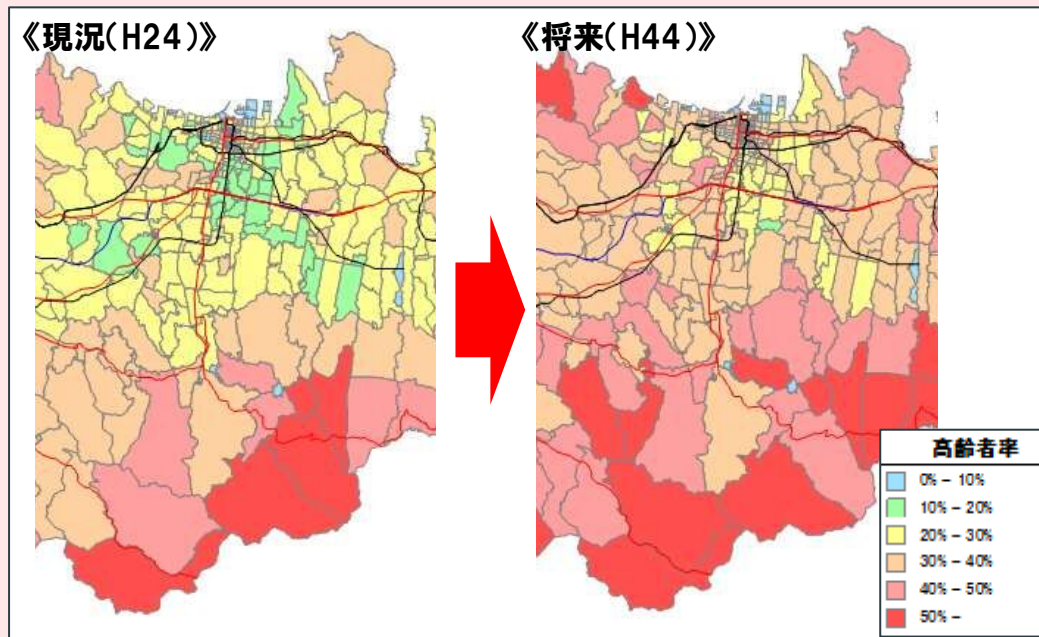
出典) 国立社会保障・人口問題研究所

将来の地区別人口動向

■人口分布の変化（将来（H44）/現況（H24））



■高齢者の変化（現況⇒将来）

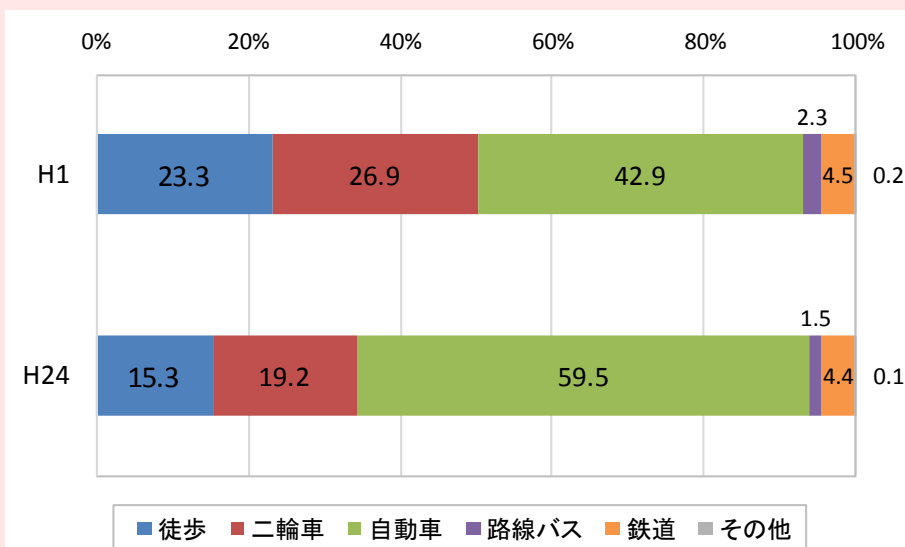


1. 公共交通を取り巻く課題

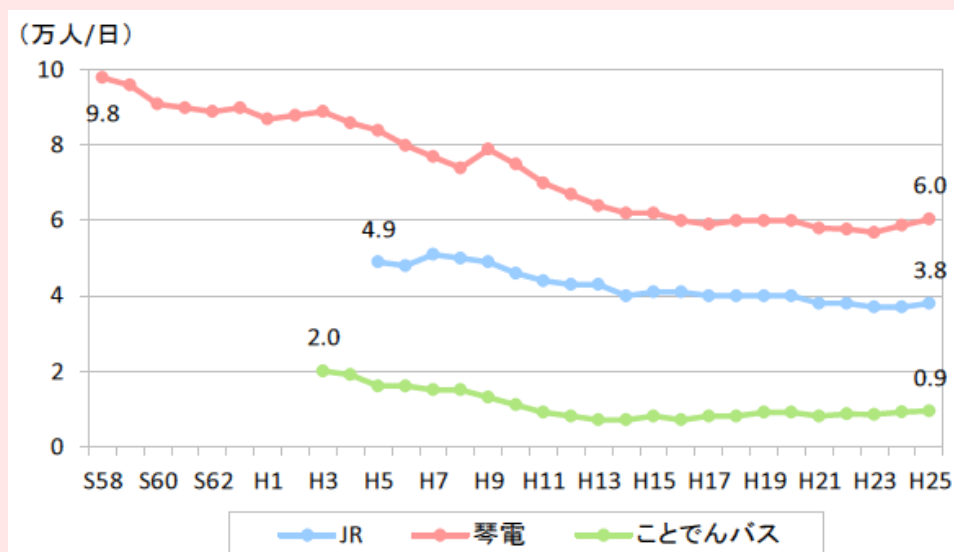
②公共交通の利用状況

- ・道路整備や自動車免許及び自動車保有の高まりなどに伴い、自動車利用者が急速に増加したことにより、公共交通の利用者は減少傾向を辿っている。

■交通手段分担率の変遷



■公共交通利用者数の変遷



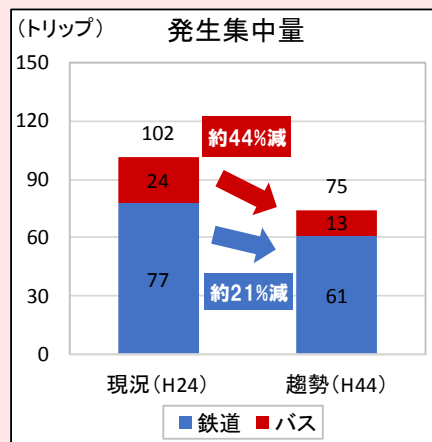
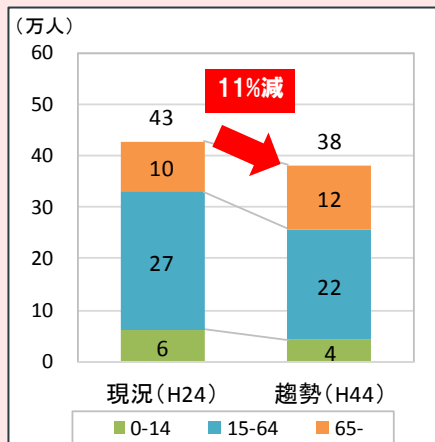
1. 公共交通を取り巻く課題

③総括

将来の公共交通利用の動向

・人口減少による公共交通利用者の減少

■人口及び公共交通利用者数の変化



出典 高松PT (H24)

■高齢者の自動車利用傾向（免許返納状況）

・人口の郊外化(拡散)、高齢者の増加

→高齢化、人口拡散により公共交通の必要性は一層高まる



出典 香川県警察 (H26)

現在の公共交通のサービス状況

多くの系統が、中心部にダイレクトにアクセス
(鉄道とのサービスの重複)

→今後、公共交通利用者数が減少することを踏まえると、
鉄道・バスともに維持することは困難



将来の人口動向等を見据え、
効率的・持続的なサービス提供のために、
公共交通ネットワークの再構築が必要

2. 高松市の目指す都市構造

「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現に向けて

強み

道路ネットワーク

発達した道路環境

単位面積当たりの都市計画道路整備済み延長が他都市と比較して長い

道路交通の
流動環境が良好

公共交通ネットワーク

民鉄が黒字経営

民事再生法適用後、ICカード導入等の事業改善等により鉄道事業は黒字

幹線軸の強化が可能

鉄道とバスの連携

市域内を運行するほとんどの路線バス事業者は民鉄と同一のグループ企業

公共交通NW再構築に向けた合意形成が容易

課題

公共交通ネットワーク

既存鉄道駅へのアクセスが脆弱

既存鉄道駅の多くは古くからの住宅密集地に存在し、アクセス道路は細街路

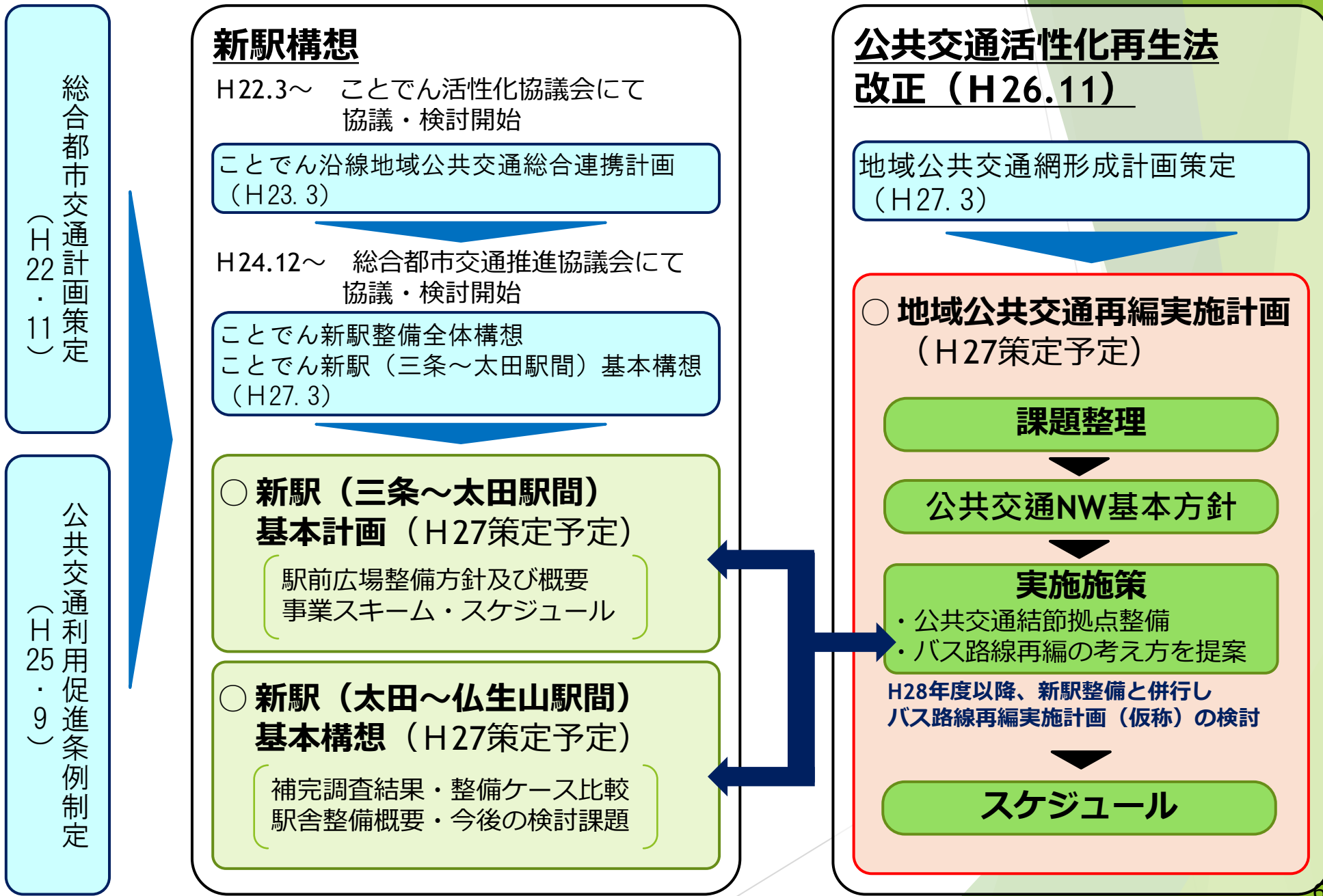
結節性が低い
※特にバス等による鉄道駅へのアクセスが困難

高松市が「強み」を生かした“まちづくり”を推進するため・・・

アクセス性の高い「道路ネットワーク」と、
「公共交通ネットワーク」の幹線軸となる鉄道との**交差部に交通結節拠点**を形成

**持続可能な集約型都市構造（「コンパクト」）を支える
公共交通を中心とした「ネットワーク」を再構築**

3. 公共交通ネットワーク再編に関するこれまでの流れ



4. 公共交通ネットワーク再構築の基本方針

現状の公共交通NW

《現状》

- 多くのバス系統が**中心部**まで運行しているため、**バスと平行して運行する区間も多く、かつ、運行距離が長い。**

《将来想定される問題》

- 鉄道とバスで利用者が分散。
⇒鉄道・バス共に利用者が減少
⇒公共交通ネットワークとして維持が困難。



公共交通NW再構築の基本方針

- 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に努める。
- 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する。
- 既有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を図る。
- バス路線の重複箇所も見直す。



5. 実施施策

① 地域公共交通網形成計画に定める8つの重点施策

再編実施計画に定める施策

公共交通結節
拠点整備

バス路線再編

利便性の高い情報提供

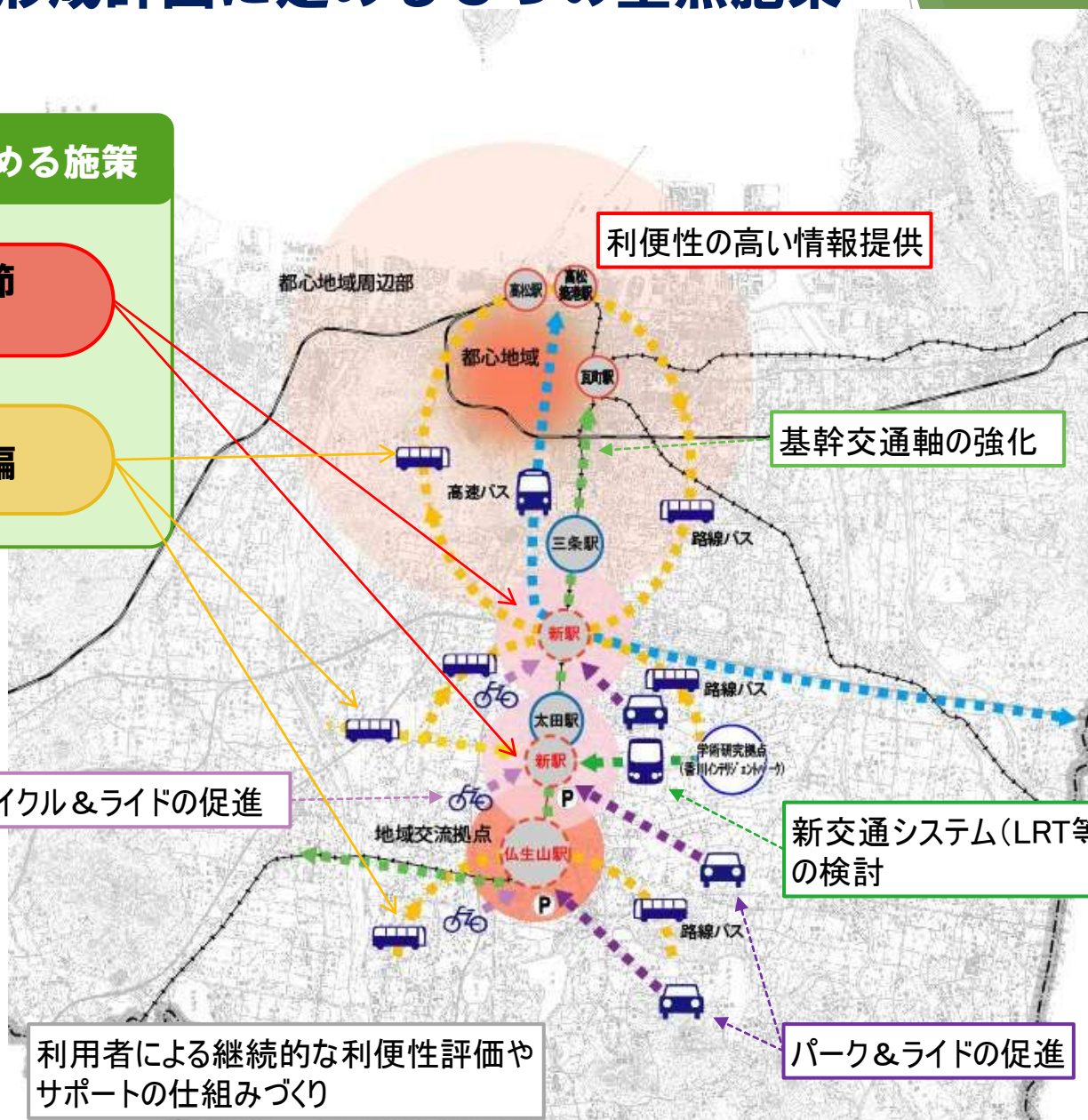
基幹交通軸の強化

サイクル&ライドの促進

新交通システム(LRT等)
の検討

利用者による継続的な利便性評価や
サポートの仕組みづくり

パーク&ライドの促進



②公共交通結節拠点整備

- ・新駅整備、駅前広場整備
(バス接続を主とし、P & R (K & R) 駐車場、
C & R 駐輪場も整備)
- ・鉄道幹線軸強化(複線化)

- ・多様な移動手段の結節によるアクセス性の向上
- ・事業スキームの確立 等



5. 実施施策

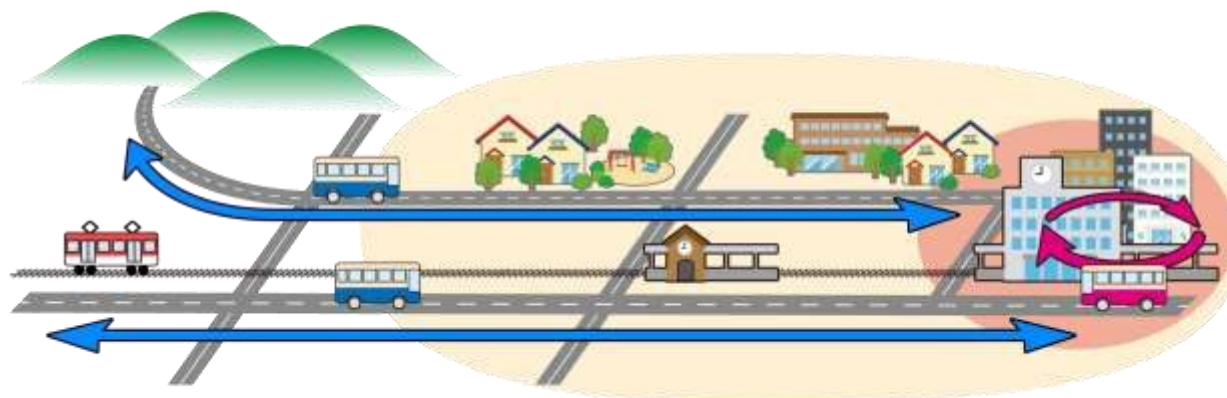
③バス路線再編の具体的考え方

現状

- ・多くのバス系統が中心部まで運行しているため、鉄道およびバスと平行して運行する区間も多く、かつ、運行距離が長い。

このまま将来を迎えると・・・

- ・鉄道とバスともに利用者数が減少
- ・利用者数が少ない傾向にある郊外部からサービス低下、さらには廃線となる可能性。



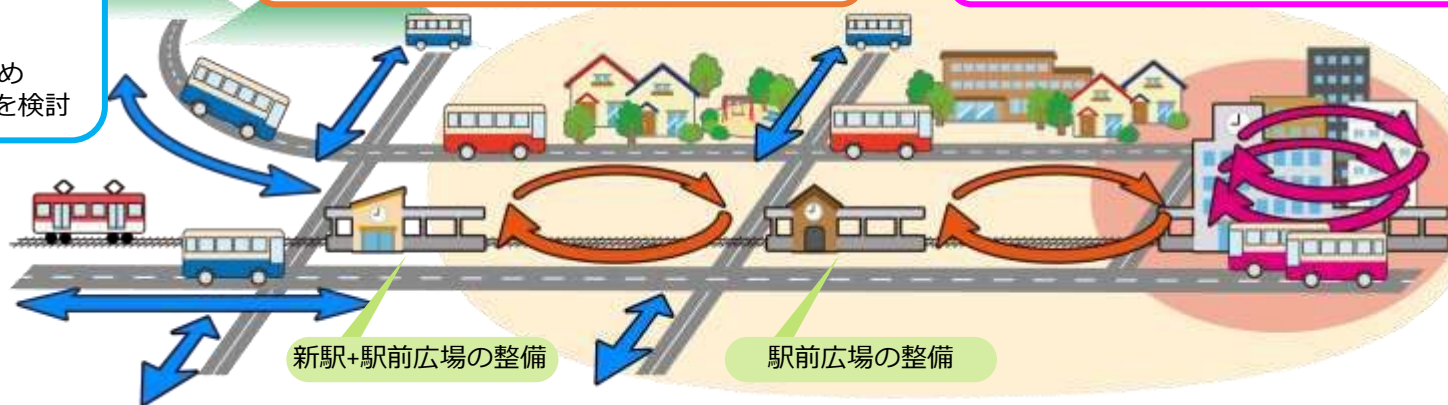
将来に向けた公共交通NW再構築の具体的考え方

- ①鉄道を公共交通幹線軸と位置付け、平行して運行するバス路線区間の見直し
⇒郊外部と公共交通結節拠点間のフィーダー路線化

※鉄道との乗継が必要となるため
ICカードを活用した運賃体系を検討

- ②バス路線空白地域や郊外部拠点施設へのアクセス性の確保
⇒上記地域・施設と公共交通結節拠点を經由する循環系統の運行

- ③都心地域内の回遊性の向上
⇒都心地域内の主要施設・拠点を有機的に連絡する循環系統の系統(まちなかループバス等の強化)



5. 実施施策

④バス路線の再編に向けた課題と対応

制度等に関する課題

- ①再編による経営収支状況の確認
(鉄道・バスの一体的な経営に向けた働きかけ)
- ②フィーダー路線化を推進する補助要綱の検討及び働きかけ
- ③鉄道-バスの一体的な運賃体系の検討(ICカード活用検討を含む)
- ④持続可能性を踏まえた運行ルート・本数の検討

基盤に関する課題

- ①鉄道とバスが円滑に乗り継ぐことができる公共交通結節拠点の整備

利用に関する課題

- ①市民のバス利用の促進
(公共交通の継続的なサービス提供に向けた、公共交通利用を促進するための方策検討)

今後、種々の課題への対応を図りつつ、新駅整備と併行して、バス路線の再編を具体的に検討



バス路線網再編実施計画
(仮称)策定により、ネットワークの再構築を推進

6. バス路線網再編実施計画（仮称）の策定に向けて

