

高松市地域公共交通再編実施計画

高 松 市

目 次

第 1 章 本計画の趣旨	2
1.1 本市の現状と課題	2
1.2 これまでの取組	2
1.3 本市の進める公共交通ネットワークの再構築	3
1.4 計画作成の目的	3
第 2 章 計画の実施区域	3
第 3 章 計画の考え方	4
3.1 市域全体の移動デザイン	4
3.1.1 公共交通ネットワーク再構築の考え方	5
3.1.2 バス路線再編における基本的な考え方	6
3.1.3 視点による線引き	9
3.1.4 市域外を含めた広域の移動デザイン	10
3.2 段階的な再編	11
3.2.1 トリガー方式による段階的なバス路線再編	11
第 4 章 再編の全体像	12
4.1 再編に伴うバス路線図	12
4.1.1 現行バス路線図	12
4.1.2 再編完了後バス路線図(案)	13
4.1.3 新駅(三条～太田駅間)完成による再編路線(案)	14
4.1.4 新駅(太田～仏生山駅間)完成による再編路線(案)	15
4.2 実施スケジュール(案)	16
第 5 章 事業の内容・実施主体	17
第 6 章 地方公共団体による支援の内容	28
6.1 IC カード施策	28
6.2 ネットワークバスに対する支援	28
6.3 結節機能の整備	28
6.4 大型バス購入補助	28
6.5 バス待ち環境整備	28
第 7 章 実施予定期間	29
第 8 章 事業実施に必要な資金の額・調達方法	30
第 9 章 事業の効果	31
9.1 再編による事業の効果	31
第 10 章 当該事業に関する事項	33
10.1 鉄道新駅の設置	33

第1章 本計画の趣旨

1.1 本市の現状と課題

本市では、モータリゼーションの進展を背景に、郊外において大規模小売店舗等が増加、宅地開発が急速に進み、都市機能が拡散し、自家用車への依存が一層高まっている。その結果、公共交通の利用者は大きく減少し、市民生活の基盤である公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。また、人口減少、少子・超高齢社会に伴い労働人口は減少し、昨今、バスの運転手不足も深刻な問題となっている。

このまま公共交通が衰退することは、移動手段を持たない交通弱者の急増はもとより、温室効果ガス排出量の増加、中心市街地における商業業務機能の低下や、郊外への人口流出による社会的コストの増大など多くの弊害を招きかねず、ひいては地域社会の衰退を招くことが懸念される。

厳しい状況の中で持続可能な公共交通ネットワークの構築、また持続可能な都市経営を実現し、市民が安心して暮せる QOL（生活の質）を確保するため、既存ストックを活用した、需要に応じた地域公共交通の再編が求められている。

1.2 これまでの取組

本市では、平成 22 年 11 月に「高松市総合都市交通計画」を策定し、平成 25 年 9 月に制定した「高松市公共交通利用促進条例」の理念を踏まえ、これまで、公共交通の利用促進施策に取り組んでおり、近年、公共交通の利用者数は、増加傾向にある。

しかしながら、人口減少、少子・超高齢社会において地域の活力や地域公共交通ネットワークを維持・確保することは、本市においても喫緊の課題であり、このような状況を踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築することが必要になっている。

一方、平成 26 年 5 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正」が施行され、本市でもその法改正を受け、総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画などまちづくりに関する計画の見直しや策定、地域公共交通網形成計画・再編実施計画など、公共交通に関する計画の策定を行っている。

また、平成 28 年度からスタートした「第 6 次高松市総合計画」では、「快適で人にやさしい都市交通の形成」を重要な政策の一つとして掲げるとともに、平成 29 年 8 月に改定した「都市計画マスタープラン」において、集約拠点への都市機能の集積と市街地の拡大抑制によるコンパクトな都市構造、及び人と環境にやさしい公共交通を基軸とした環境配慮型交通システムを併せ持つ持続可能な環境共生都市「多核連携型コンパクト・エコシティ」を目指すこととしている。

以上のような局面に対し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの下、過度に自動車に依存しないライフスタイルの実現とともに、公共交通と連携した二次交通（自転車等）の活用や、ICT や AI など新たな技術、また MaaS など国のモビリティに関する方針等との連携について検討し、市民を始め交通事業者など関係者の理解と参加の下、将来を見据えた、本市にふさわしい交通体系を構築することを目的として、「高松市総合都市交通計画」、「高松市地域公共交通網形成計画」、「高松市地域公共交通再編実施計画」を、平成 31 年 3 月に

改定した。

1.3 本市の進める公共交通ネットワークの再構築

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、まちづくりを進めていくこととしており、将来にわたり持続可能なネットワークを目指し、既存ストックを活用し、鉄道を基軸、バスをフィーダーとし、交通結節拠点整備・バス路線再編・交通系 IC カードを活用した利用促進施策をパッケージとして施策展開することで、一定のサービス水準を維持しながら公共交通ネットワークを再構築していく「高松モデル」の考え方を軸に進める。

「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。



図 1.1 高松市の進めるまちづくり

1.4 計画作成の目的

本計画は、「高松市地域公共交通網形成計画」に示された理念や方針に基づき地域公共交通の再編を実践するために、市域全体の移動サービスのグランドデザインと共に具体的な再編路線の詳細を示した、「高松市地域公共交通再編実施計画」として、作成するものである。

第2章 計画の実施区域

本計画は、基本的には高松市の全域を対象とする。

第3章 計画の考え方

3.1 市域全体の移動デザイン

本計画において、公共交通空白地域も含めた、市域全体の移動サービスのグランドデザインを示す。

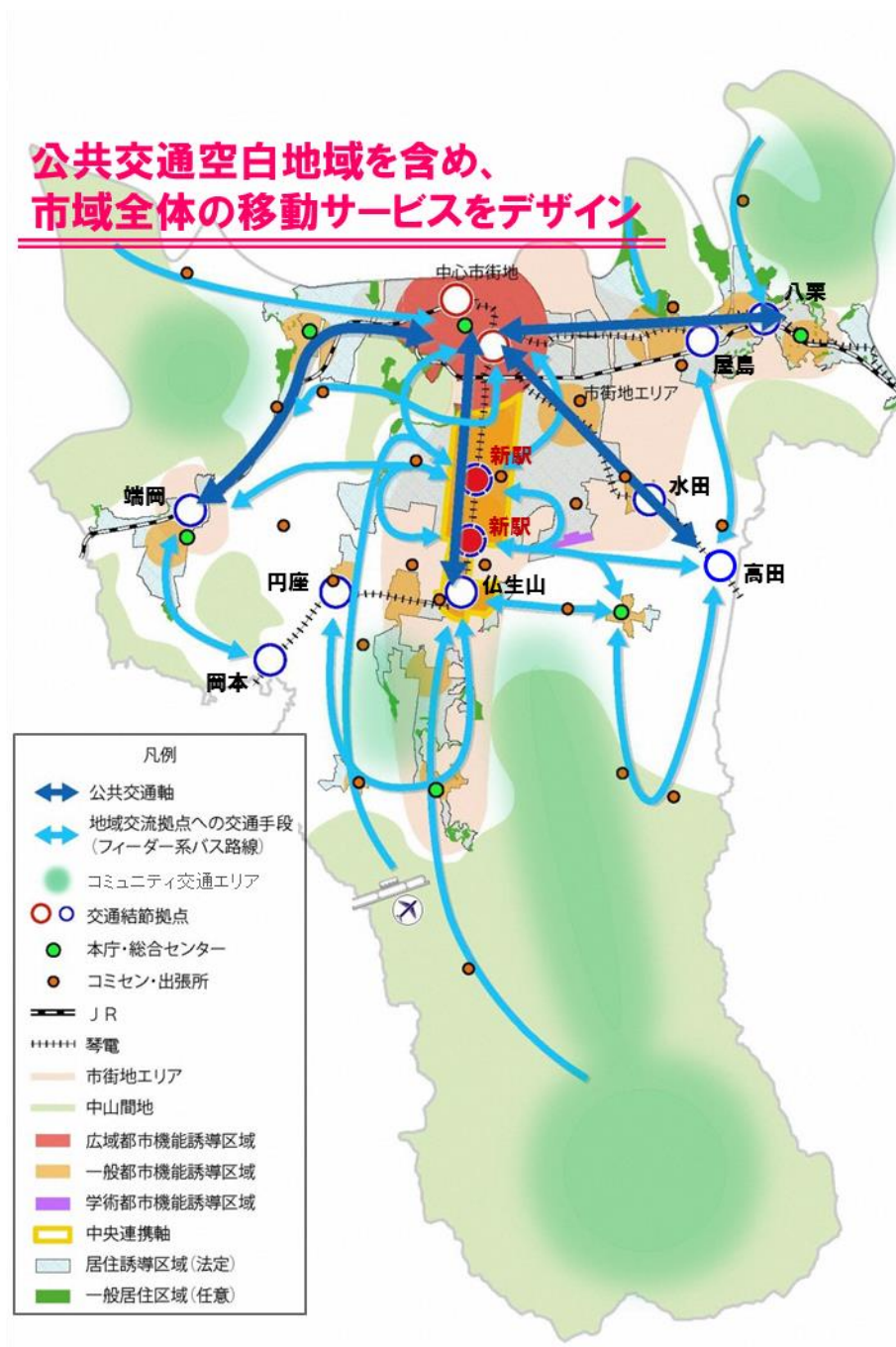


図 3.1 再編完了後路線図(イメージ図)

3.1.1 公共交通ネットワーク再構築の考え方

公共交通ネットワーク再構築の考え方は以下の通りとなっており、都心地域内、都心部縁辺地域、郊外部・中山間地域で再編の方向性を示している。

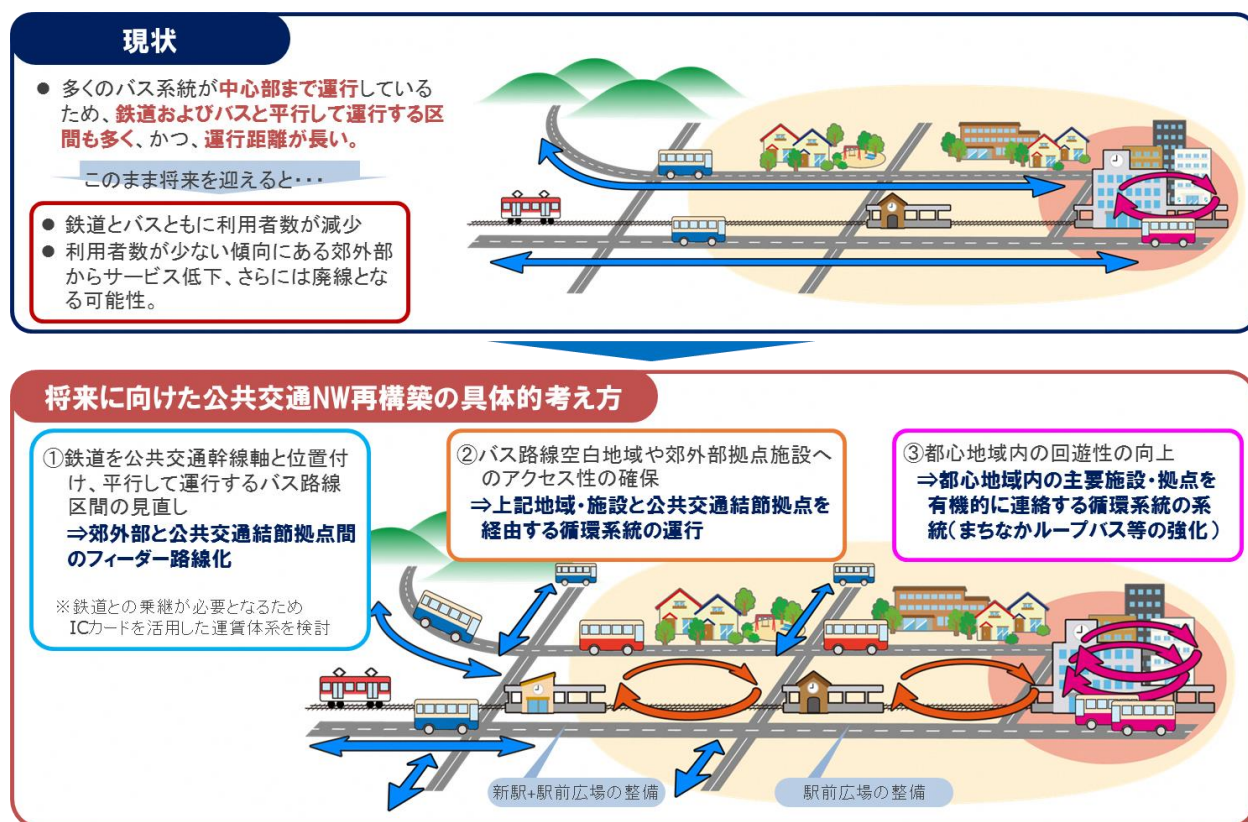


図 3.2 公共交通ネットワーク再構築の考え方

3.1.2 バス路線再編における基本的な考え方

平成 31 年 3 月に改定した「高松市地域公共交通網形成計画」において、交通の将来ビジョンとして基本理念及び基本方針を掲げている。これらを踏まえた、バス路線再編に向けた基本的な考え方を以下に示す。

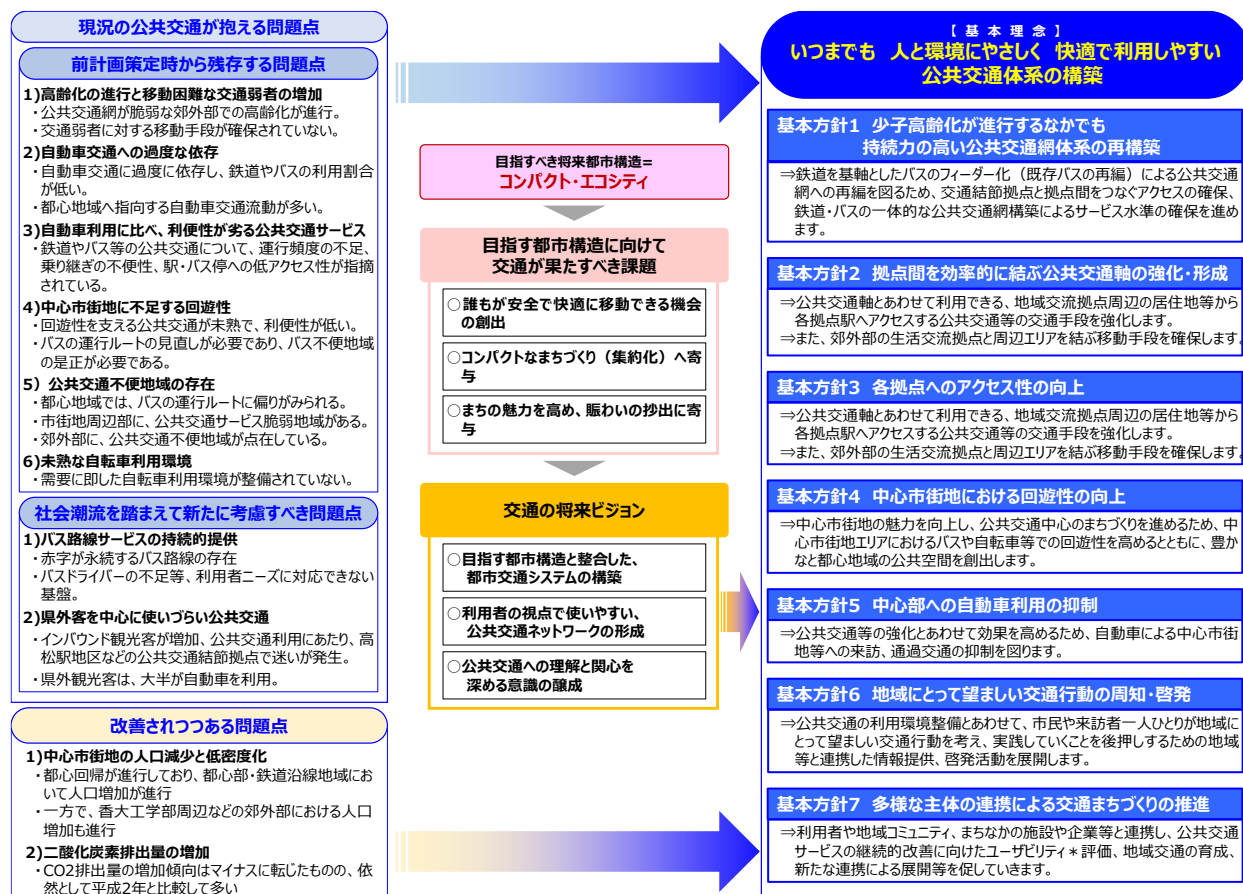


図 3.3 ネット形成計画における基本理念と基本方針

基本方針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

拠点間の鉄道、基幹バス路線を公共交通軸として強化するとともに、それらを、誰もが使いやすいよう利便性を向上させる取組を進める。

具体的には、既存バス路線について、鉄道と路線バスの役割・機能を踏まえ、ことでん琴平線沿線に交通結節拠点としての機能を確保した新駅を整備し、そこを基点としたバス路線の再編を行う。

基本方針2 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成

基本方針3 各拠点へのアクセス性の向上

公共交通軸とあわせて利用できる、地域交流拠点周辺の居住地等から各拠点駅へアクセスする公共交通等の交通手段を強化する。また、郊外部の生活交流拠点と周辺エリアを結ぶ移動手段を確保する。

具体的には、郊外部については、交通結節機能を併せ持つ新駅を基点としたバス路線の再編を図り、都心縁辺部については、複数の交通結節拠点を結ぶ環状ルートを再構築することによ

り、移動手段を確保する。

基本方針4 中心市街地における回遊性の向上

中心市街地の魅力を向上し、公共交通中心のまちづくりを進めるため、中心市街地エリアにおけるバスや自転車等での回遊性を高めるとともに、豊かな都心地域の公共空間を創出する。

具体的には、既存の中心市街地内を運行する循環バスについて、統廃合を含めた再編を図ることにより、中心市街地へのアクセス性向上、市街地内の回遊性向上を図る。

基本方針5 中心部への自動車利用の抑制

公共交通等の強化とあわせて効果を高めるため、自動車による中心市街地等への来訪、通過交通の抑制を図る。

具体的には、公共交通の利用を促進することにより、中心市街地への自動車による来訪交通の削減を図る。

基本方針6 地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発

公共交通の利用環境整備とあわせて、市民や来訪者一人ひとりが地域にとって望ましい交通行動を考え、実践していくことを後押しするための地域等と連携した情報提供、啓発活動を展開する。

具体的には、公共交通利用の促進を図るために、モビリティマネジメントの要素を取り入れた、広報や教育等の取組を行っていく。

基本方針7 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

利用者や地域コミュニティ、まちなかの施設や企業等と連携し、公共交通サービスの継続的改善に向けたユーザビリティ評価、地域交通の育成、新たな連携による展開等を促していく。

具体的には、公共交通を市民みんなで守り育てていく意識を醸成するとともに、地域と行政・事業者が連携し、地域が継続的に公共交通ネットワークを形成していく取組を行っていく。

前頁の考え方を踏まえ、バス路線再編において以下の4つの考え方を基本とし、再編を進めるものとする。

- 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
- 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

また、併せて需要に応じたモードの検討を行うこととする。

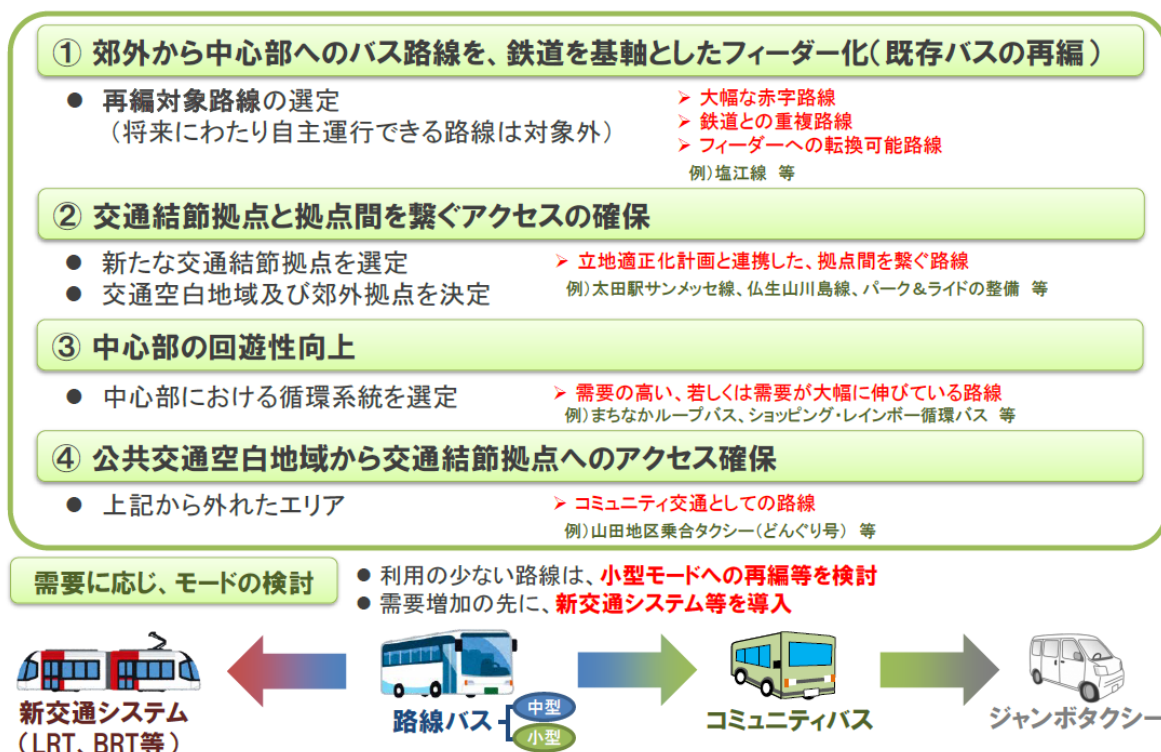


図 3.4 バス路線再編に向けた基本的な考え方

3.1.3 視点による線引き

公共交通空白地域も含めた、市域全体を対象とする移動デザインについて、視点による線引きを行う。

【①～④：都市経営の視点から、公共交通として支援対象となる路線】

移動手段に対して需要が見込める地域については、都市経営の視点から、交通政策上必要な路線として位置付け、幹線である路線バスや地域主体による生活の足の確保に対する支援を進める。

特に、公共交通空白地域（④）については、コミュニティ交通として地域が継続的に運行できるよう、地域において抽出される課題に対して、地域が行政や事業者と連携して需要に応じた議論・実践ができる、新たな試験運行補助制度を構築しており、地域は、その制度を活用しながら、持続可能な公共交通の在り方を考え、需要を確保できるような仕組みを検討する。

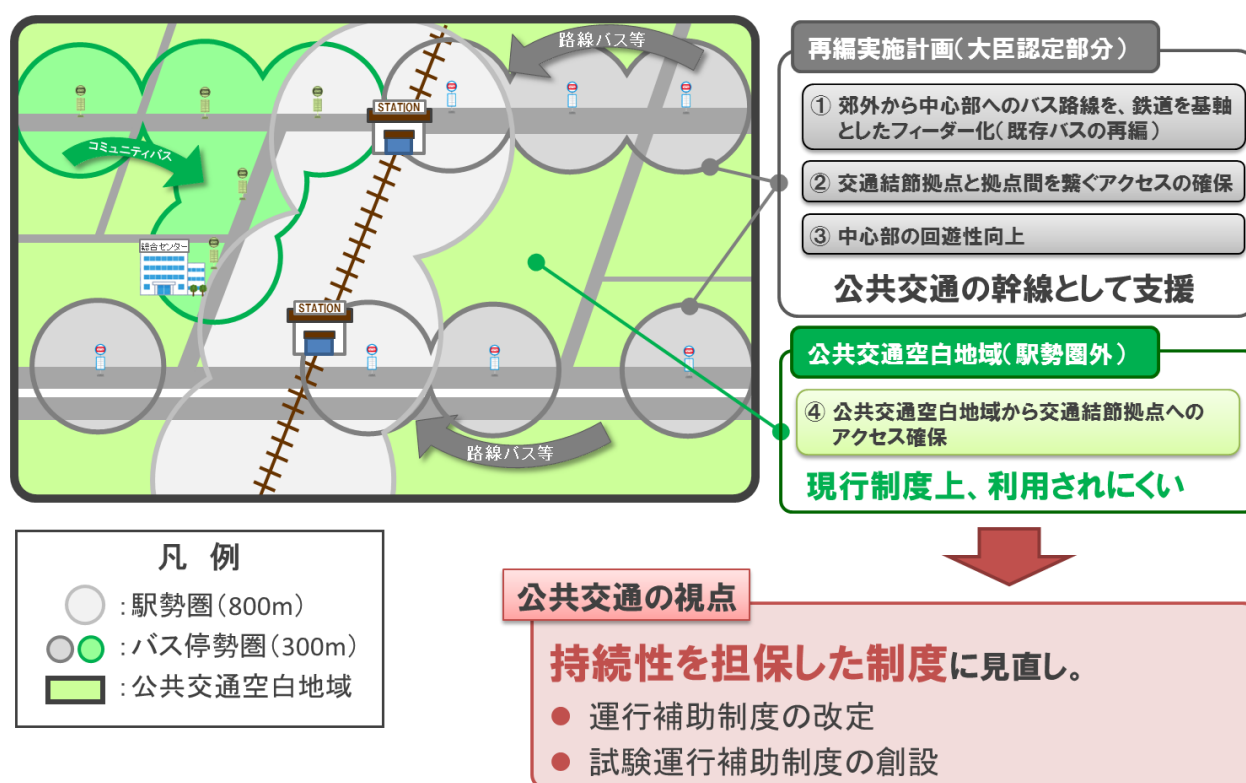


図 3.5 視点による線引き

【公共交通の視点が当てはまらない地域】

公共交通空白地域（④）において、公共交通の視点が当てはまらない地域として、需要が見込めず、公共交通によるカバーが困難となる地域については、セーフティネットとして福祉施策による移動支援を検討する。

コミュニティ協議会や社会福祉協議会、NPO などが主体となり、地域の足を確保していくことも、今後、想定されることから、地域が継続的に運行できる仕組みづくりの構築が必要である。このため、交通部局と福祉部局が連携し、新たな、移動に関する方策の検討を進める。



**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。**

図 3.6 公共交通の視点が当てはまらない地域

3.1.4 市域外を含めた広域の移動デザイン

瀬戸・高松広域連携中枢都市圏ビジョンにおいて、地域公共交通再編事業を掲げ、ネットワークの未接続が課題となっている行政区域外との公共交通によるネットワーク化に取り組むこととしている。

このため、本市が進めているバス路線再編とともに、圏域における公共交通ネットワークを形成していくため、周辺市町（東かがわ市、さぬき市、三木町、綾川町）と連携した広域的な移動サービスのデザインを図る。

※連携中枢都市圏構想：

人口減少・少子高齢社会にあっても、地域を活性化し、経済を持続可能なものとし、国民が安心して快適な暮らしを営んでいけるようにするために、地域において、相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市が近隣の市町村と連携し、コンパクト化とネットワーク化により「経済成長のけん引」、「高次都市機能の集積・強化」及び「生活関連機能サービスの向上」を行うことにより、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成する政策。

3.2 段階的な再編

3.2.1 トリガー方式による段階的なバス路線再編

ドラスティックに再編することについては、交通事業者との合意形成において、交通事業者の既存の利用者が離れることに対する懸念や、運転手不足の中での路線見直しによる、車両・人員・ダイヤ等の運用を変更することの複雑さ等があり、ハードルが高い。

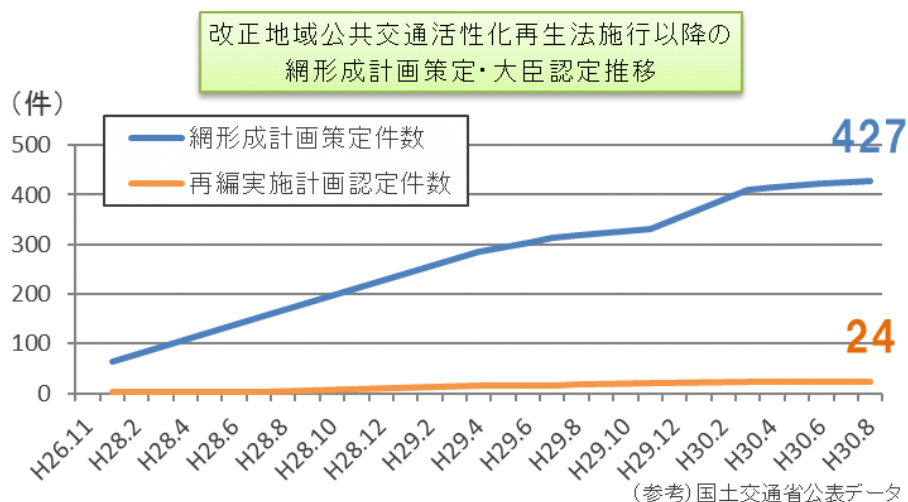


図 3.7 網形成計画策定・再編実施計画認定件数の推移

その解決手法として、本市では、結節拠点整備やソフト施策によりサービス水準を維持させつつ、既存ストック（運転手）の中で再編していく、トリガー方式による段階的なバス路線再編を進めていくこととしている。

【トリガー方式】

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を実施。

トリガー（条件）は以下を想定。

①結節拠点整備

- ・ 仏生山駅整備完了
- ・ 新駅（三条～太田駅間）開業
- ・ 新駅（太田～仏生山駅間）開業
- ・ 既存鉄道駅（JR、ことでん）の結節機能強化
- ・ バスーバス乗継環境整備

②運転手の確保

- ・ 再編等による確保

③利用者の減少

⇒再編のスタートを切る条件を設定し、段階的に再編を進めていく。

第4章 再編の全体像

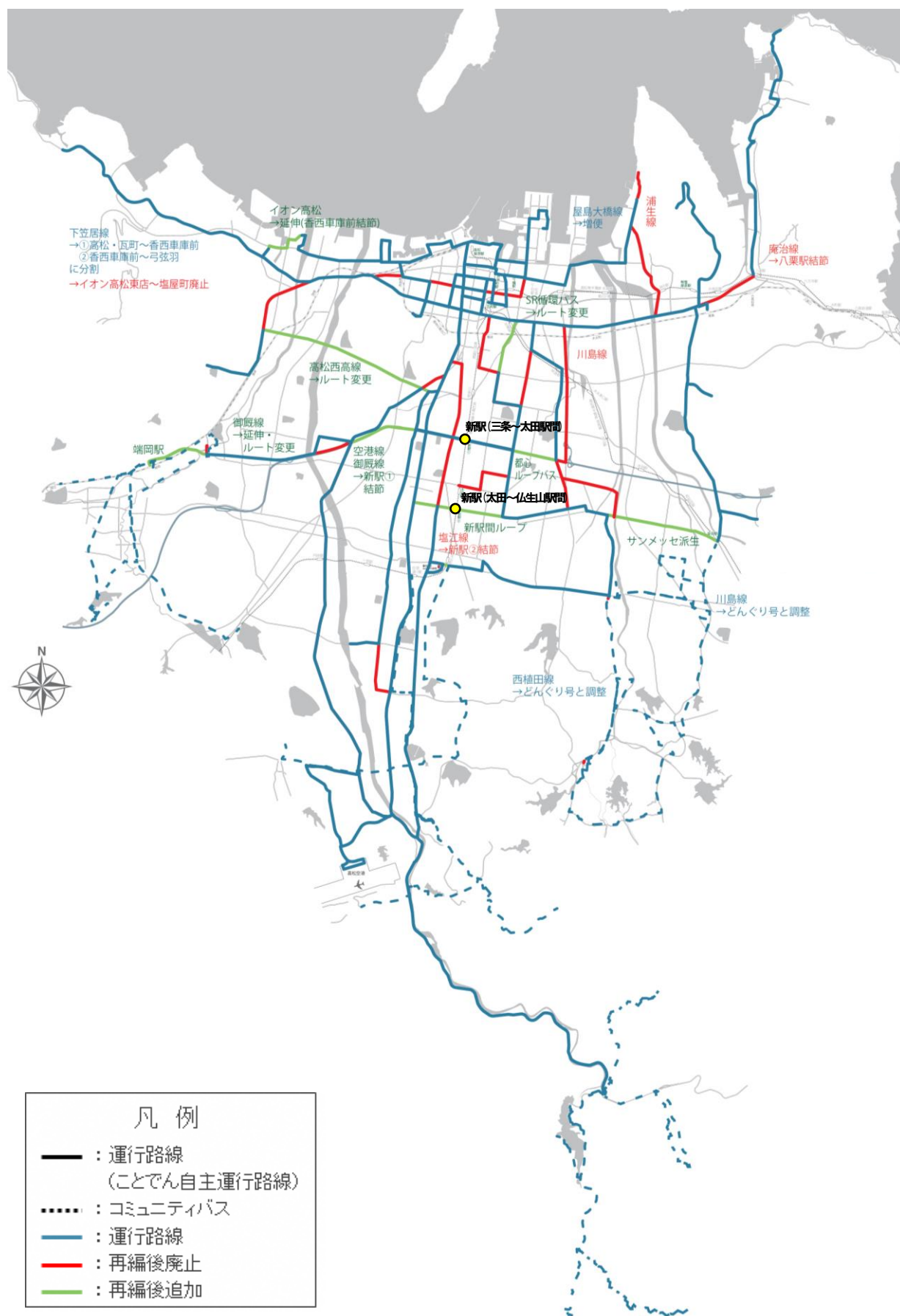
4.1 再編に伴うバス路線図

現行のバス路線図と、現時点において事業者と合意形成された再編完了後のバス路線図(案)を示す。

4.1.1 現行バス路線図

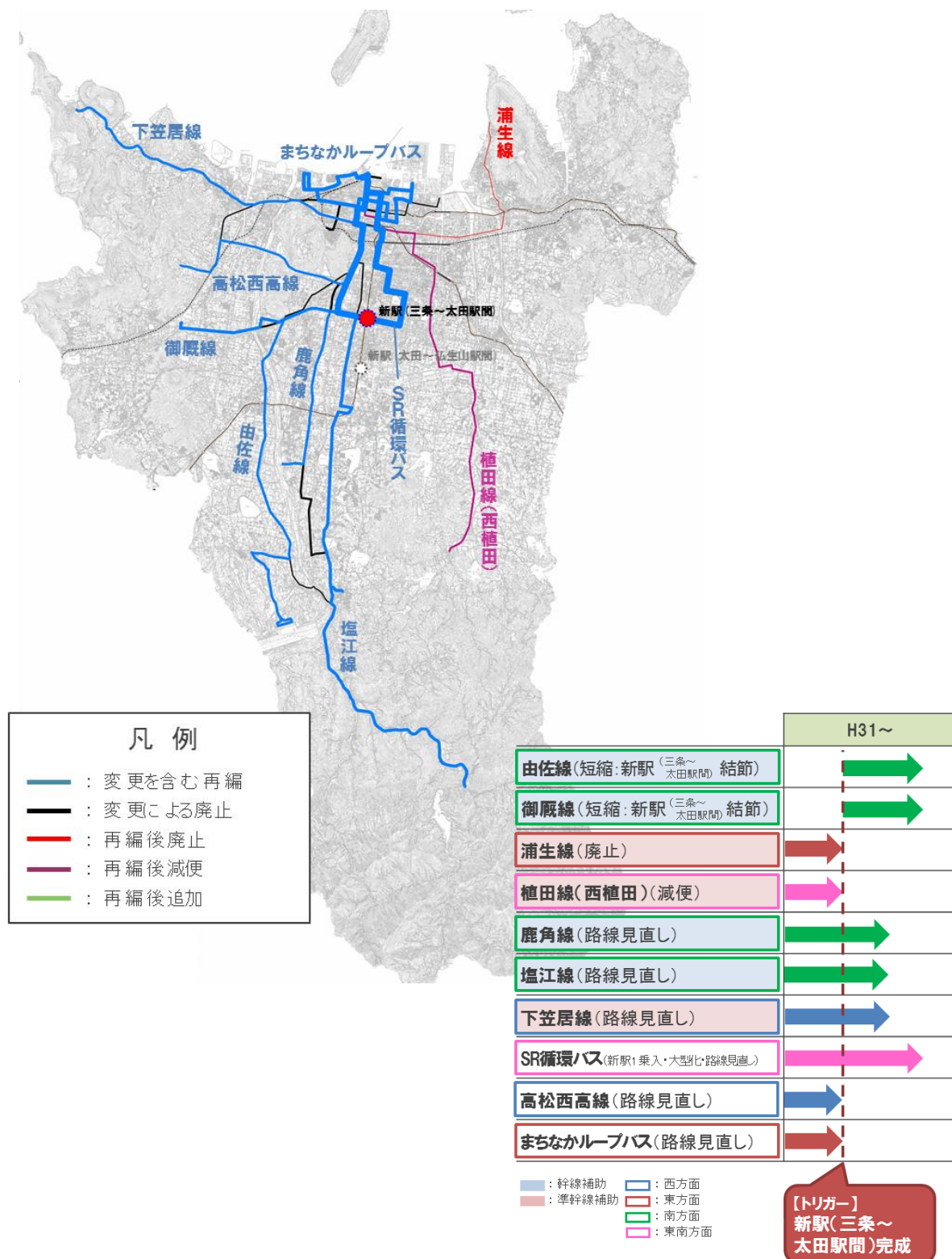


4.1.2 再編完了後バス路線図(案)



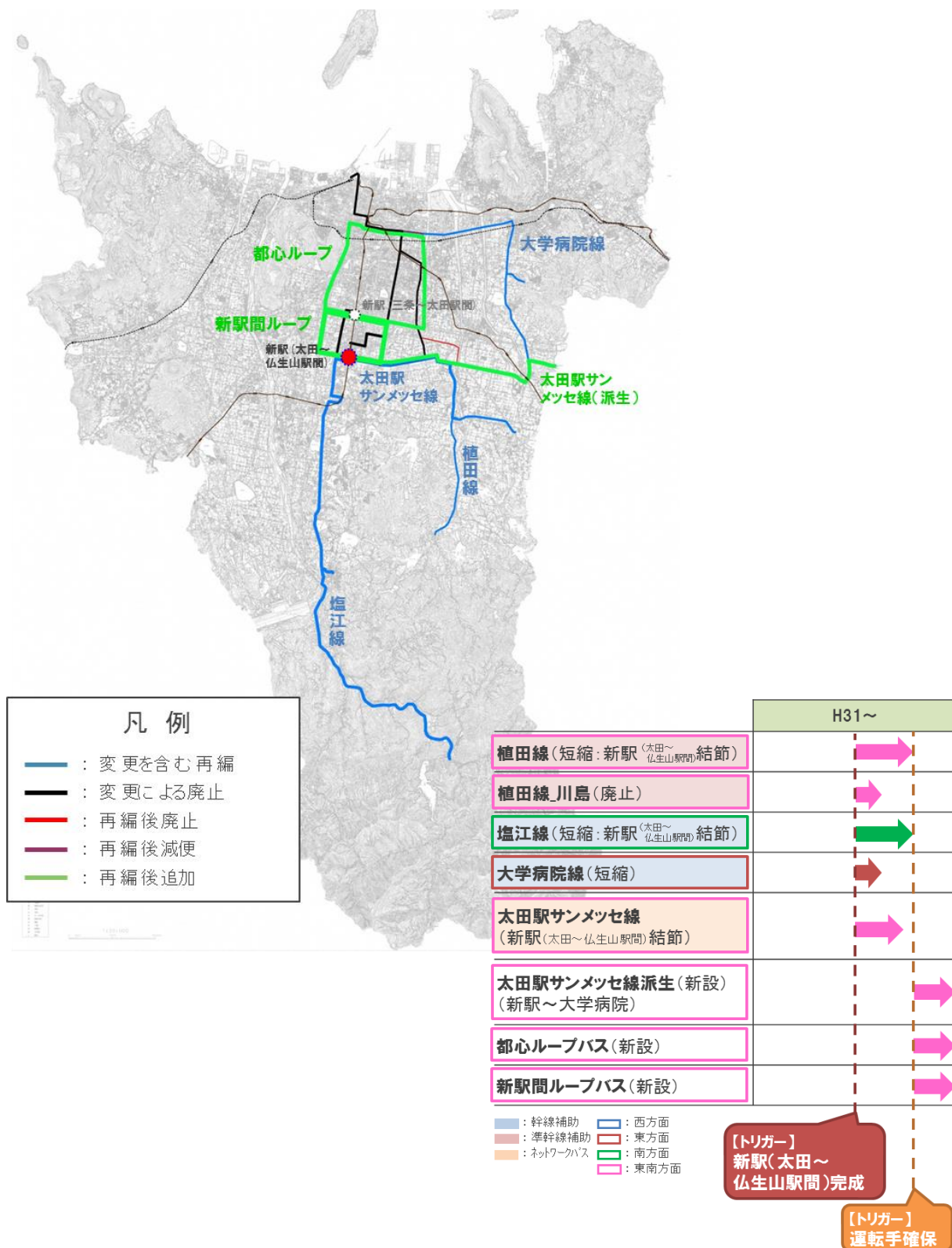
4.1.3 新駅(三条～太田駅間)完成による再編路線(案)

段階的なバス路線再編を進めていくことから、主なトリガーによる再編路線として、新駅(三条～太田駅間)に関する再編路線(案)を示す。



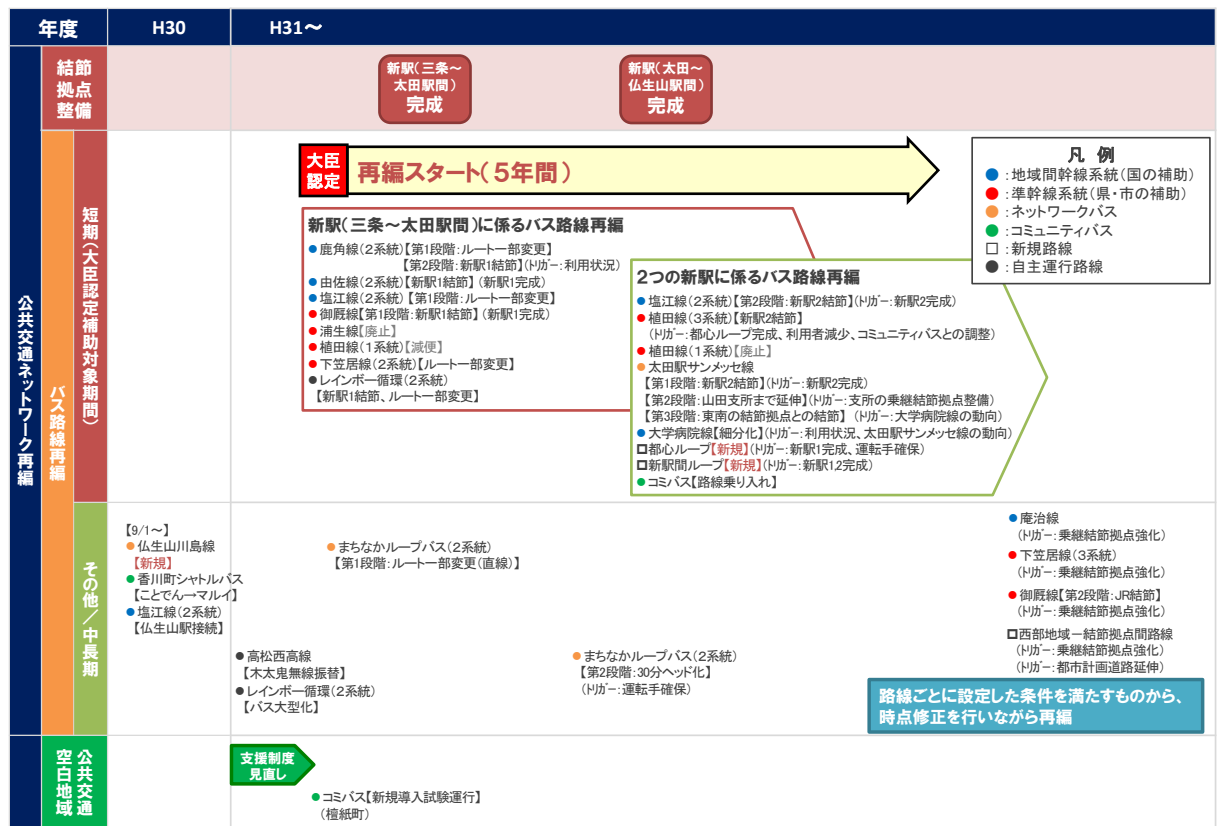
4.1.4 新駅(太田～仏生山駅間)完成による再編路線(案)

段階的なバス路線再編を進めていくことから、主なトリガーによる再編路線として、新駅(太田～仏生山駅間)に関する再編路線(案)を示す。



4.2 実施スケジュール(案)

現時点において事業者と合意形成された、再編完了後のバス路線図(案)について、再編のスケジュール(案)を示す。



第5章 事業の内容・実施主体

「高松市地域公共交通再編実施計画(第1段)」として再編を行う路線について詳細を示す。

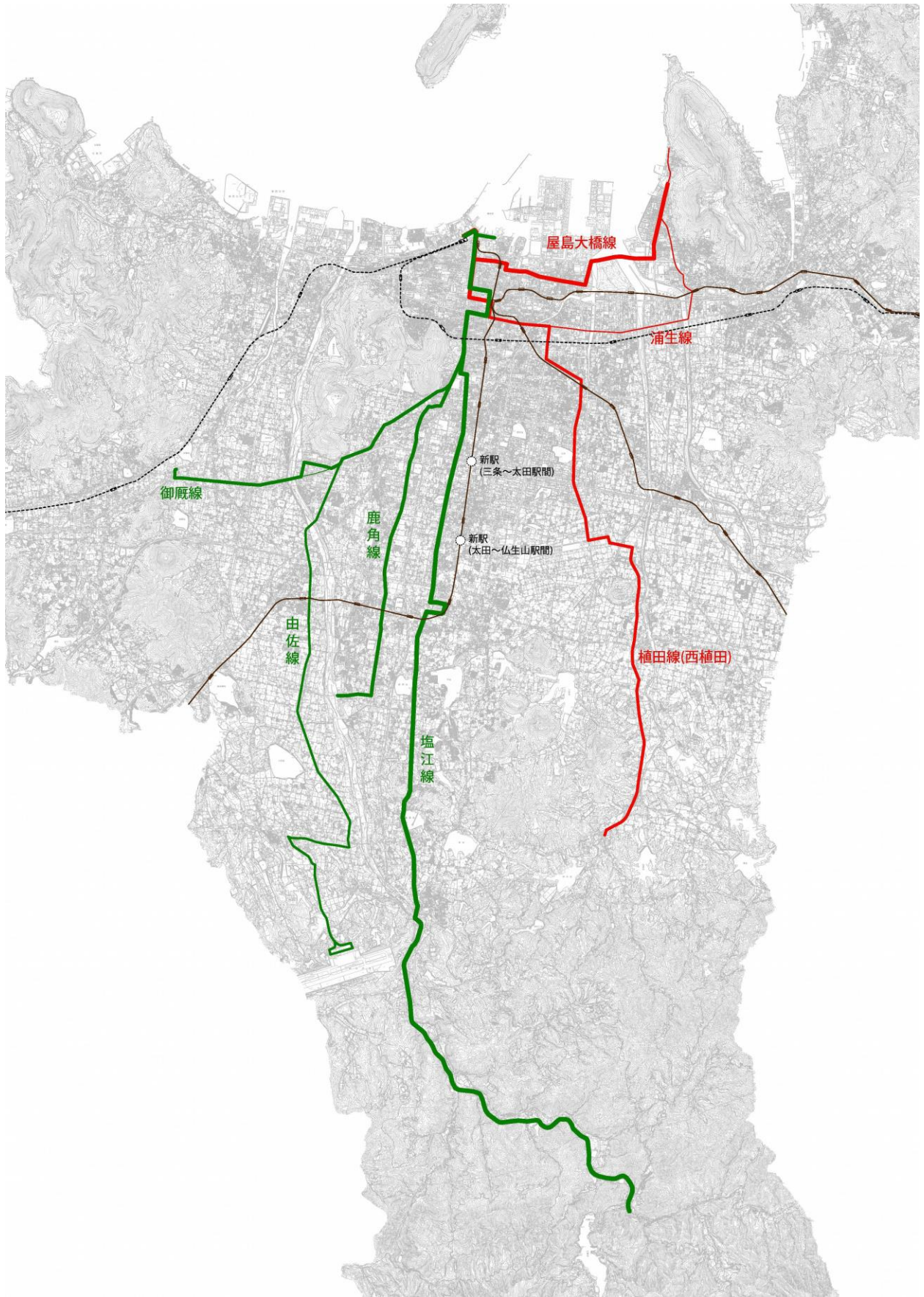
【補助系統路線】

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

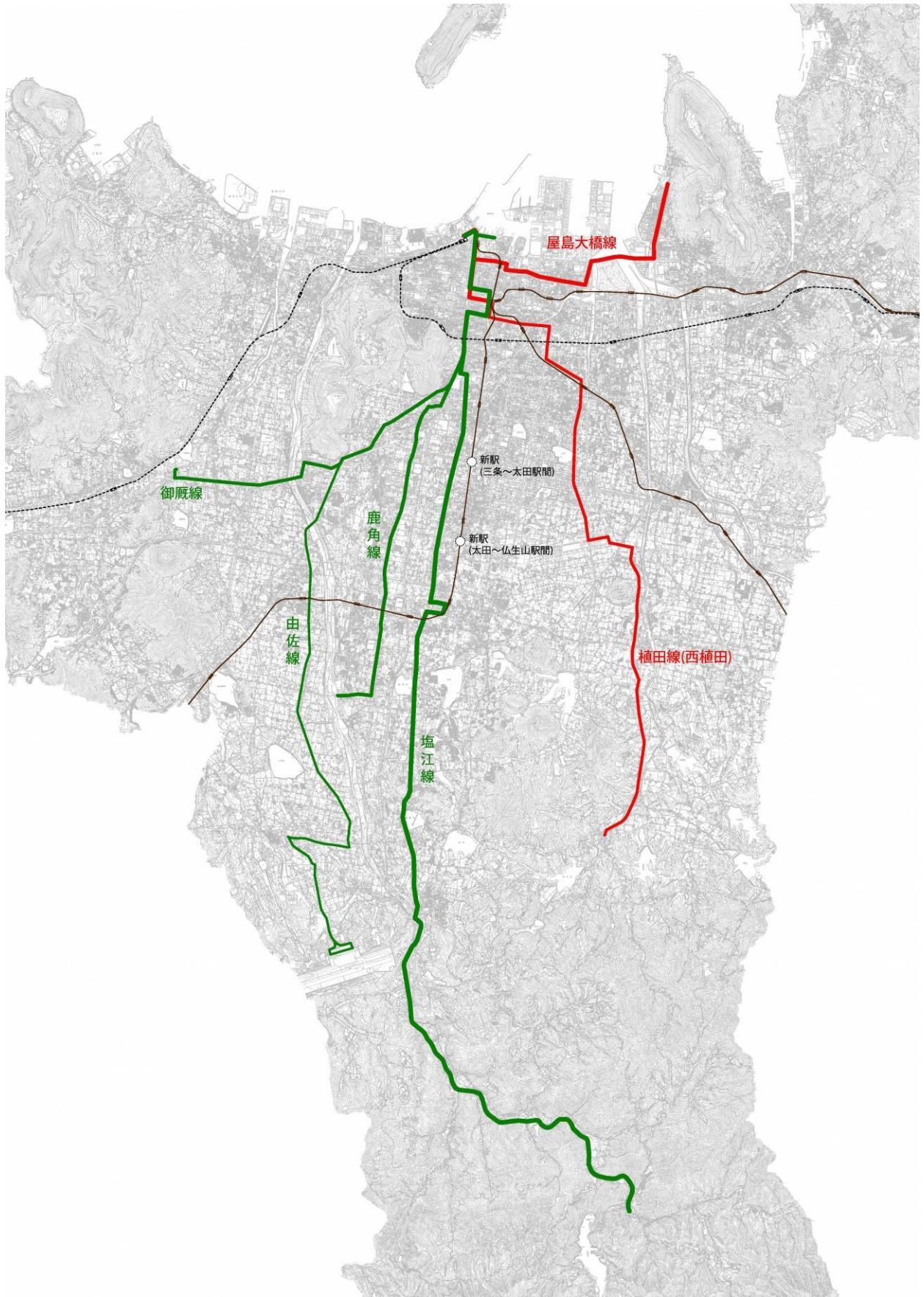
【事業者自主運行路線】

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
	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

【第1段再編路線 再編前】



【第1段再編路線 再編後】



79 浦生線【廃止】

■ 運行概要

路線名	運行系統名
浦生	浦生

項目		内容	
運行のねらい		利用者がほぼいないため、運行改善・ドライバー確保のために廃止する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		準幹線系統	
系統		旧	新
	起点	高松駅	—
	主な経由地	湯元	—
	終点	浦生	—
車両		中型	—
運行日		通年	—
運行回数 (回／日)	平日	3	—
	土曜	3	—
	休日	3	—

■ 運行ルート

【再編前】



【再編後】 廃止

63 植田線(サンメッセ西植田)【減便】

■ 運行概要

路線名	運行系統名
植田	サンメッセ西植田

項目		内容	
運行のねらい		利用者が少ないため、運行改善・ドライバー確保のために減便する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		準幹線系統	
		旧	新
系統	起点	高松駅	高松駅
	主な経由地	サンメッセ香川	サンメッセ香川
	終点	西植田	西植田
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	9	5
	土曜	9	5
	休日	9	5

■ 運行ルート



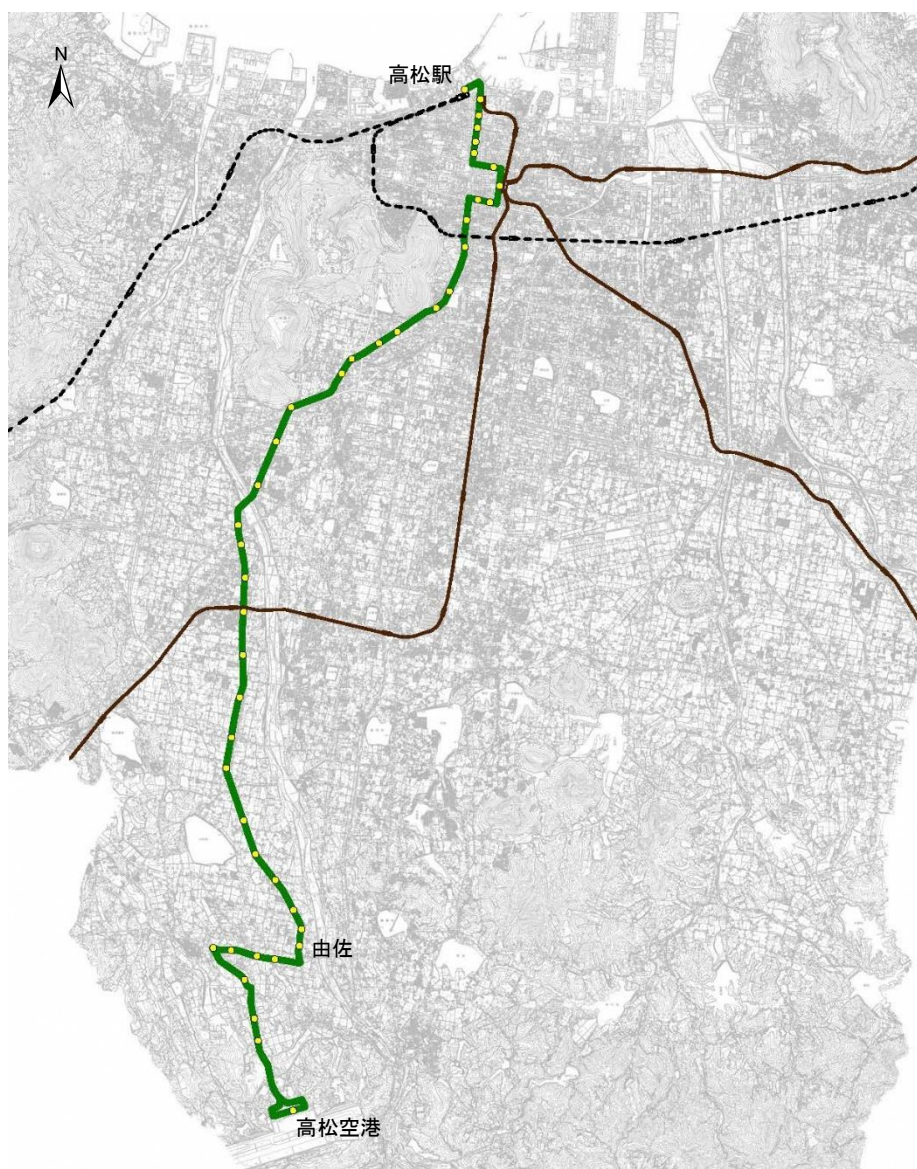
41 由佐線(由佐空港)【減便】

■ 運行概要

路線名	運行系統名
由佐	由佐空港

項目		内容	
運行のねらい		利用者が少ないため、運行改善・ドライバー確保のために減便する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		地域間幹線系統	
		旧	新
系統	起点	高松駅	高松駅
	主な経由地	由佐	由佐
	終点	高松空港	高松空港
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	7	7
	土曜	7	6
	休日	7	6

■ 運行ルート



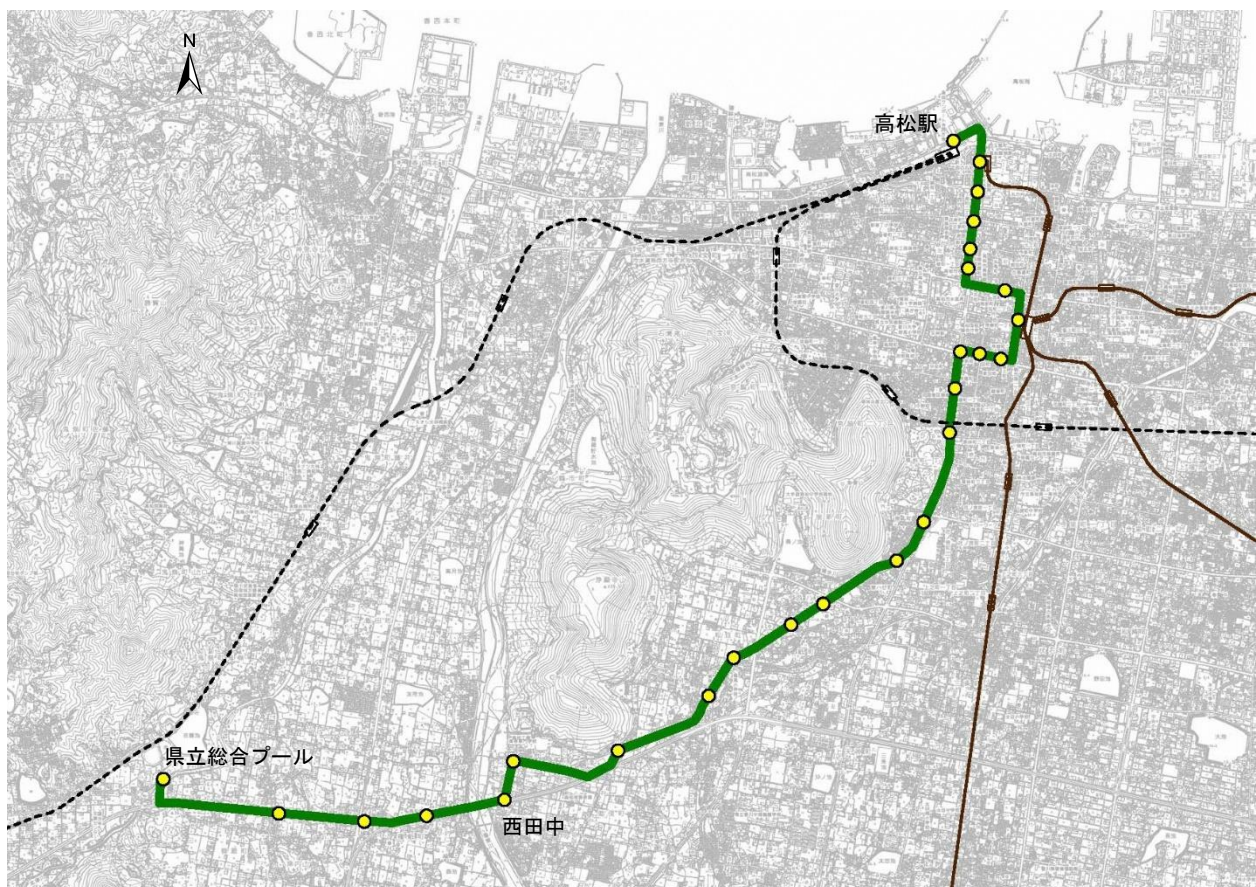
47 御厩線(御厩)【減便】

■ 運行概要

路線名	運行系統名
御厩	御厩

項目		内容	
運行のねらい		利用者が少ないため、運行改善・ドライバー確保のために減便する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		準幹線系統	
		旧	新
系統	起点	高松駅	高松駅
	主な経由地	西田中	西田中
	終点	県立総合プール	県立総合プール
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	10	10
	土曜	10	8
	休日	10	8

■ 運行ルート



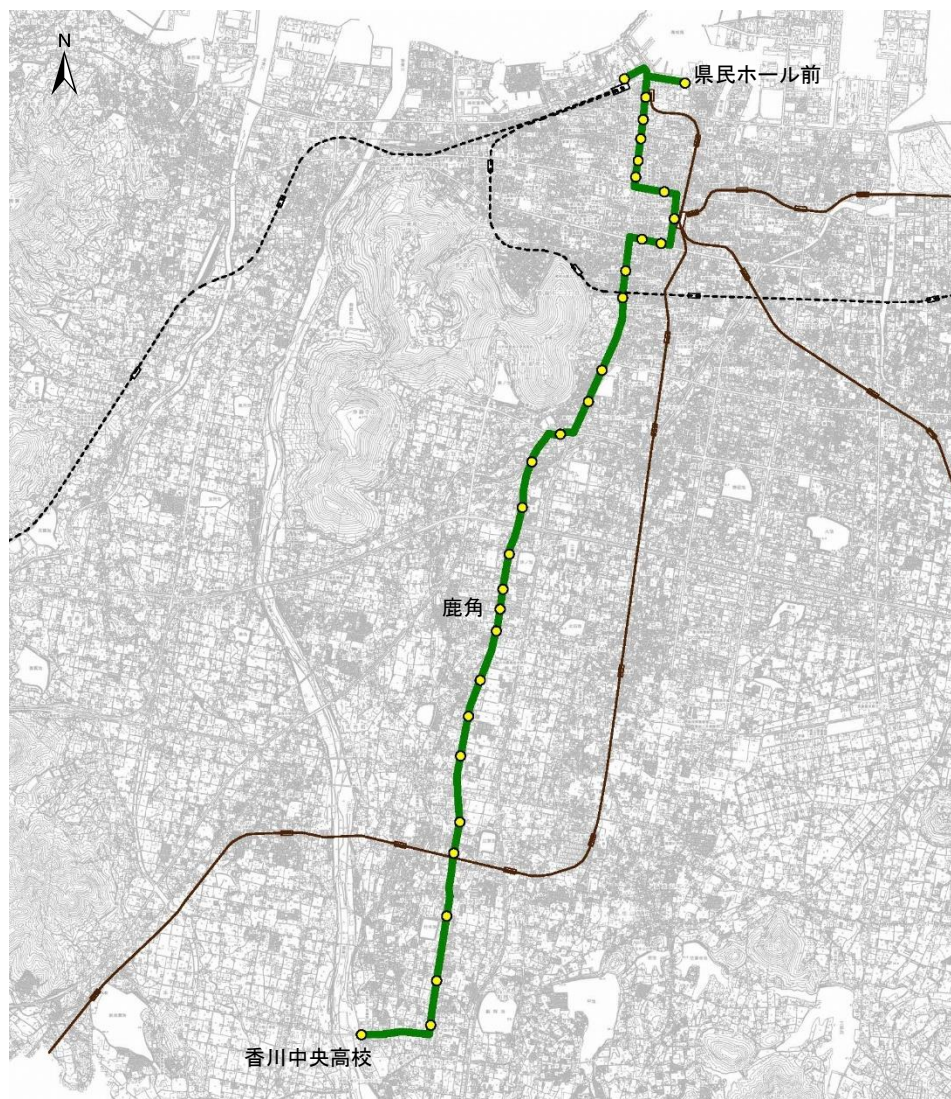
33 鹿角線(香川中央高校)【減便】

■ 運行概要

路線名	運行系統名
鹿角	香川中央高校

項目		内容	
運行のねらい		利用者が少ないため、運行改善・ドライバー確保のために減便する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		地域間幹線系統	
		旧	新
系統	起点	県民ホール前	県民ホール前
	主な経由地	鹿角	鹿角
	終点	香川中央高校	香川中央高校
車両		中型	
運行日		通年	
運行回数 (回/日)	平日	11	11
	土曜	11	9
	休日	11	9

■ 運行ルート



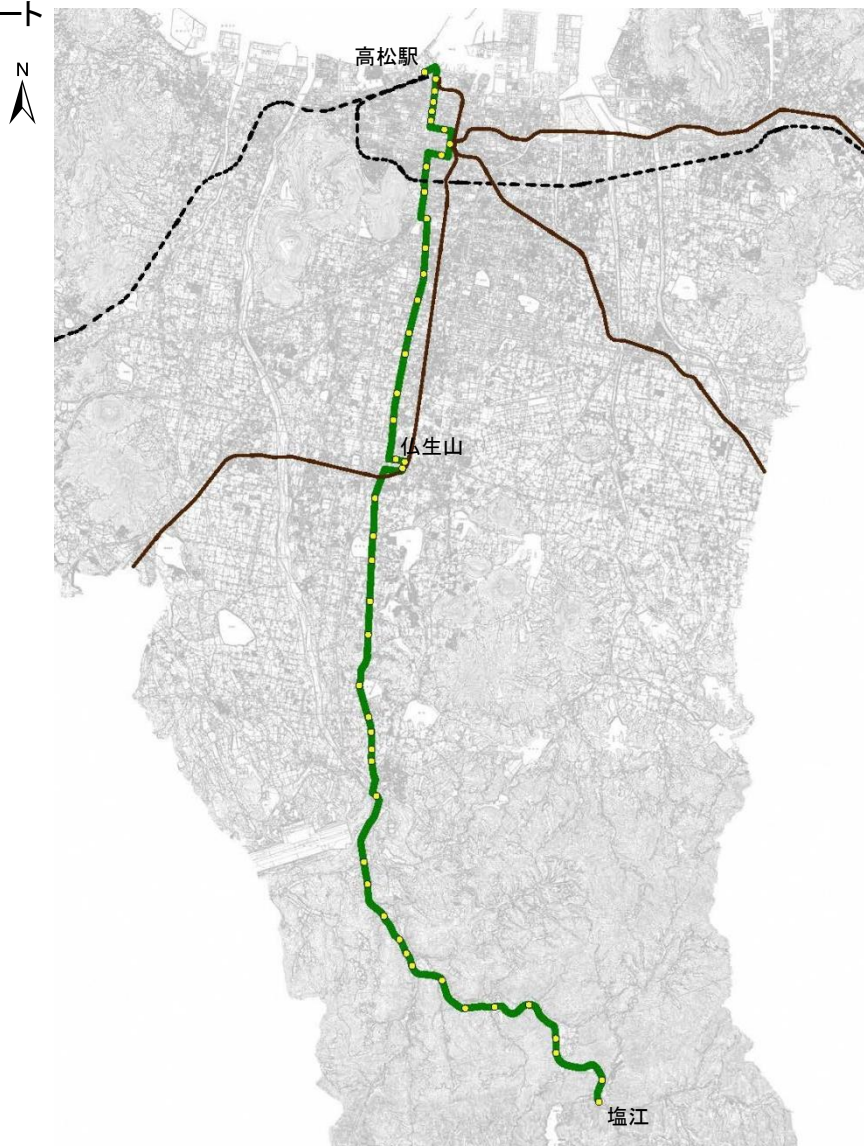
53 塩江線(塩江)【減便】

■ 運行概要

路線名	運行系統名
塩江	塩江

項目		内容	
運行のねらい		利用者が少ないため、運行改善・ドライバー確保のために減便する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		地域間幹線系統	
		旧	新
系統	起点	高松駅	高松駅
	主な経由地	仏生山	仏生山
	終点	塩江	塩江
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	14	14
	土曜	14	12
	休日	14	12

■ 運行ルート



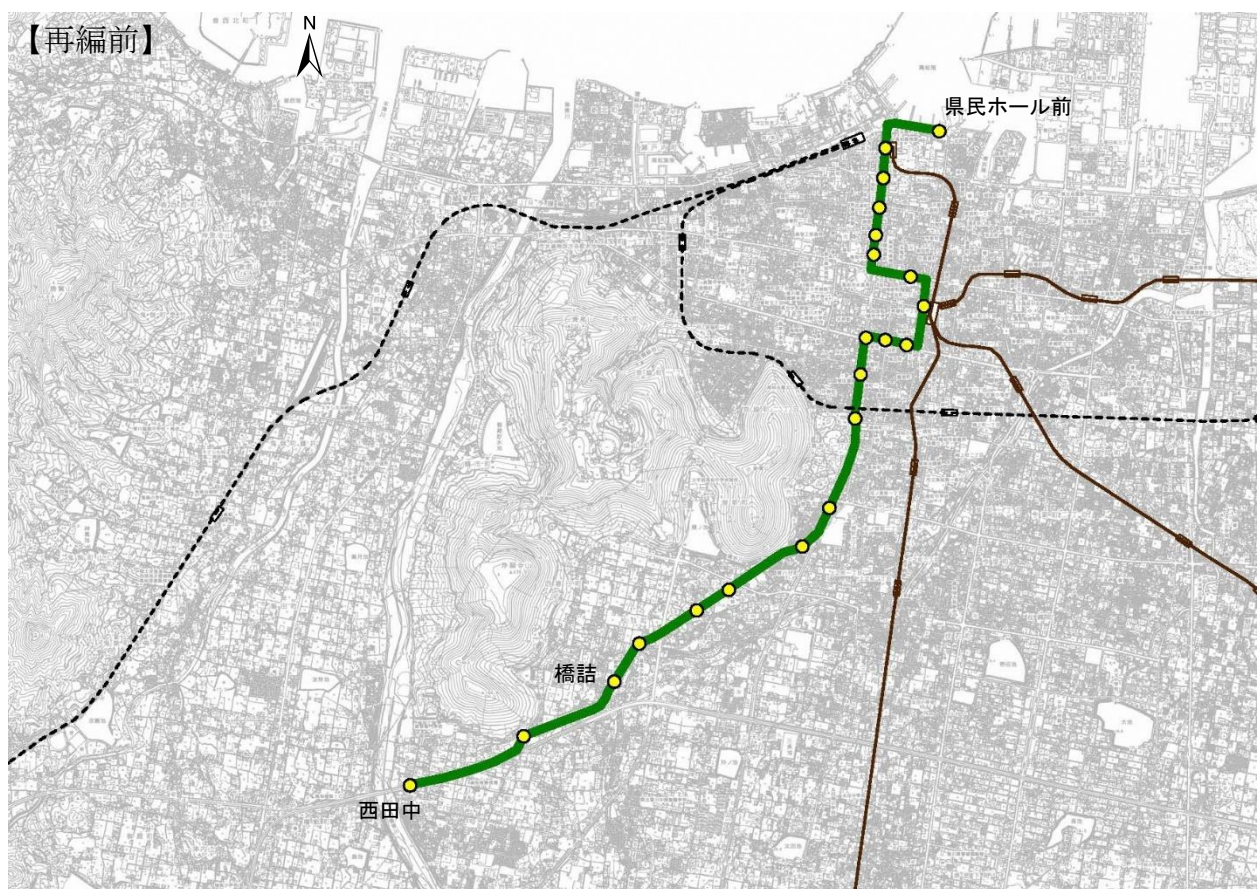
御厩線(西田中)【廃止】

■ 運行概要

路線名	運行系統名
御厩	西田中

項目		内容	
運行のねらい		利用者が少ないため、運行改善・ドライバー確保のために廃止する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		自主運行路線	
		旧	新
系統	起点	県民ホール前	—
	主な経由地	橋詰	—
	終点	西田中	—
車両		中型	—
運行日		通年	—
運行回数 (回/日)	平日	0.5	—
	土曜	0	—
	休日	0	—

■ 運行ルート



【再編後】 廃止

5 屋島大橋線(屋島大橋)【減便】

■ 運行概要

路線名	運行系統名
屋島大橋	屋島大橋

項目		内容	
運行のねらい		利用者が少ないため、運行改善・ドライバー確保のために減便する。	
運行事業者		ことでんバス株式会社	
運行の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
補助の種類		自主運行路線	
		旧	新
系統	起点	瓦町	瓦町
	主な経由地	高松駅	高松駅
	終点	健康ランド	健康ランド
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	12.5	12.5
	土曜	12.5	12
	休日	12.5	12

■ 運行ルート



第6章 地方公共団体による支援の内容

バス路線再編を進めるに当たり、本市による支援の内容を示す。

6.1 IC カード施策

ことでの発行する交通系 IC カード「IruCa」を活用した、乗り継ぎ抵抗等を軽減する施策を実施することで、乗り継ぎ時の煩わしさを解消し、公共交通の利便性向上を図る。

(1) 電車・バス乗継割引拡大制度

IruCa を導入している公共交通（電車・バス（コミュニティバスを含む。））を乗り継いだ場合に、乗り継ぎ運賃割引が適用される。交通事業者が行う 20 円の割引に、市が 80 円を追加で負担し 100 円を割り引くことで、乗り継ぎに伴う運賃抵抗を軽減する。

(2) 高齢者運賃半額制度

ゴールド IruCa は、高松市に在住する 70 歳以上の方を対象に、IruCa を導入している公共交通（電車・バス（コミュニティバスを含む。））の運賃が半額になる制度で、通常金額からの差額を市が負担している。これにより、高齢者の移動の利便性を向上させ、外出の機会を増やし、生きがいや健康づくりに取組むとともに、公共交通の利用促進を図る。

6.2 ネットワークバスに対する支援

国・県の補助対象ではないが、持続可能な公共交通ネットワークの構築に資するネットワークバス*として認定した路線に対し、市が補助を行う。

※ネットワークバス：

多核連携型コンパクト・エコシティの実現に向けた効率的な公共交通ネットワークの構築に資する路線であり、原則として集約拠点内の鉄道駅と結節し、かつ、既存の鉄道及び路線バスのルートと重複せず、日常生活を営む上で必要な施設を効率的に結ぶもの。

既存ネットワークバス路線：まちなかループバス、太田駅サンメッセ線、仏生山川島線

6.3 結節機能の整備

再編では、郊外部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にすることから、乗り継ぎ抵抗が発生する。この抵抗を緩和するため、乗継割引等のソフト施策に加えて、シームレスな乗り継ぎを達成するための駅前広場整備等のハード施策を実施している。

例：ことでん新駅（三条～仏生山駅間）整備、ことでん仏生山駅整備

6.4 大型バス購入補助

バス利用者の利用環境の向上による利便性向上、また需要に合わせたモード変更等を目的に、交通事業者が大型ノンステップバスを購入する場合に費用の一部を補助している。

6.5 バス待ち環境整備

バスの待合環境の向上並びにバス交通の利用促進及び活性化を図るため、交通事業者が待合室、上屋、ベンチ等を整備する場合に費用の一部を補助している。

第7章 実施予定期間

本計画の実施予定期間については、新駅（三条～太田駅間）の整備にあわせ、令和2年度から令和6年度までの5年間とする。

本期間の中で、トリガー方式による段階的なバス路線再編を進めていくこととしており、再編にあたっての種々の課題の解決に向け、時点修正を行いながら再編を実施する。

第8章 事業実施に必要な資金の額・調達方法

【補助系統路線】

項目	運行補助	総事業費	内訳	調達方法		実施 年度
				調達主体	補助金等	
廃止						
浦生線【廃止】	準幹線系統	—	—	—	—	—
減便						
植田線(サンメッセ西植田)【減便】	準幹線系統	—	—	—	—	—
休日減便						
由佐線(由佐空港)【減便】	地域間幹線系統	—	—	—	—	—
御厩線(御厩)【減便】	準幹線系統	—	—	—	—	—
鹿角線(香川中央高校)【減便】	地域間幹線系統	—	—	—	—	—
塩江線(塩江)【減便】	地域間幹線系統	—	—	—	—	—

※負担金・補助金等は事業者との具体的な調整のうえ決定する

【事業者自主運行路線】

項目	運行補助	総事業費	内訳	調達方法		実施 年度
				調達主体	補助金等	
廃止						
御厩線(西田中)【廃止】		—	—	—	—	—
休日減便						
屋島大橋線(屋島大橋)【減便】		—	—	—	—	—

第9章 事業の効果

9.1 再編による事業の効果

鉄道を基軸とし、バスをフィーダーとする公共交通ネットワークに再構築し、乗り継ぎ抵抗を緩和するため、乗継割引施策を展開することにより、鉄道、バスともに利用者数は増加し、収支も改善することが明らかとなった。

バス事業単体としては大きな変化はなく、バス事業者の収支状況の改善はわずかであるが、鉄道事業者の収支状況が大幅に改善され、公共交通全体ではプラスとなるため、再編案は妥当といえる。

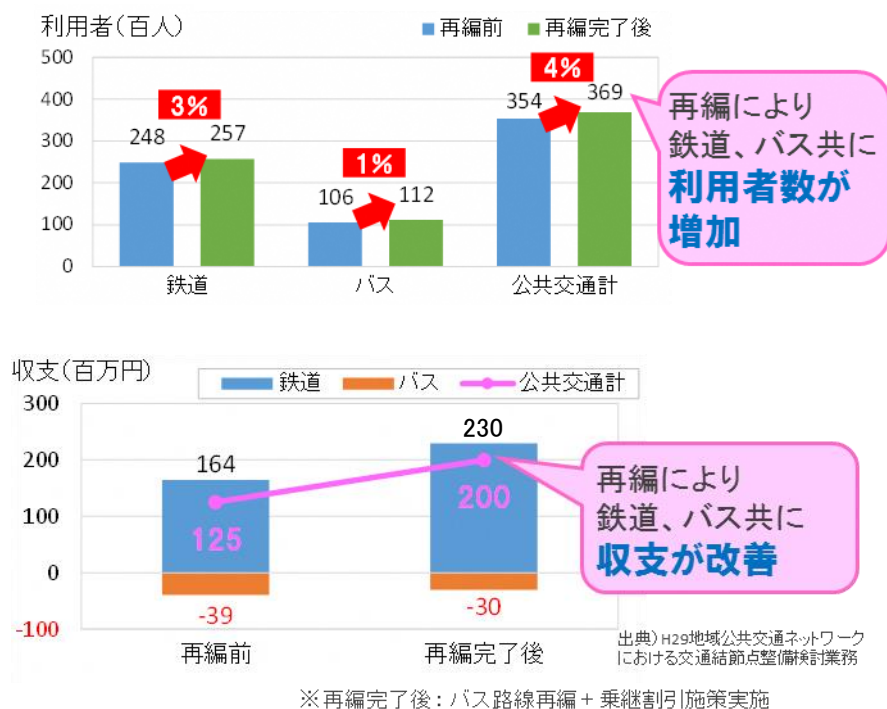


図 9.1 再編に伴う利用者・収支の状況

また、補助金額についても、現状と比較して、新駅 1、新駅 2、最終と、各段階で減少することが明らかとなった。

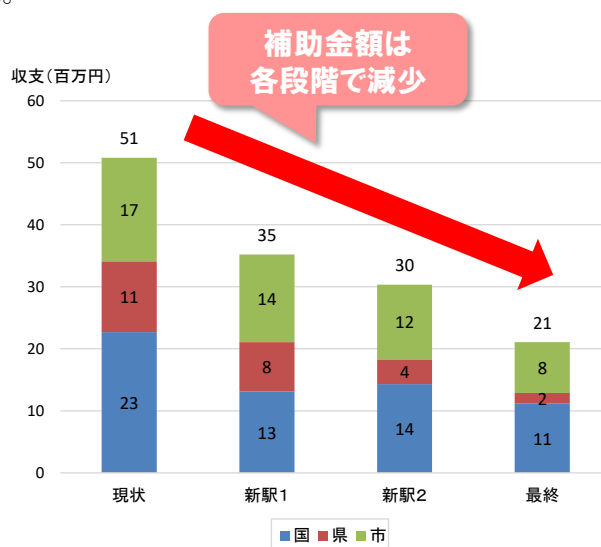


図 9.2 再編に伴う補助金額の状況

再編完了後の瓦町までの移動に係る所要時間については、20分圏、30分圏の人口が増加している。一方で、60分圏で移動できる人は減っている。これは、再編後、人口が密集し公共交通の利用が多い地域においてはサービスが太く当たる一方で、人口も少なく利用者が少ない地域のサービスが一定低下するため、このような結果となる。

こうしたことから、市域全体の移動サービスをデザインしておくことは重要であるため、公共交通空白地域に対する方針についても、再編実施計画に盛り込んでいる。

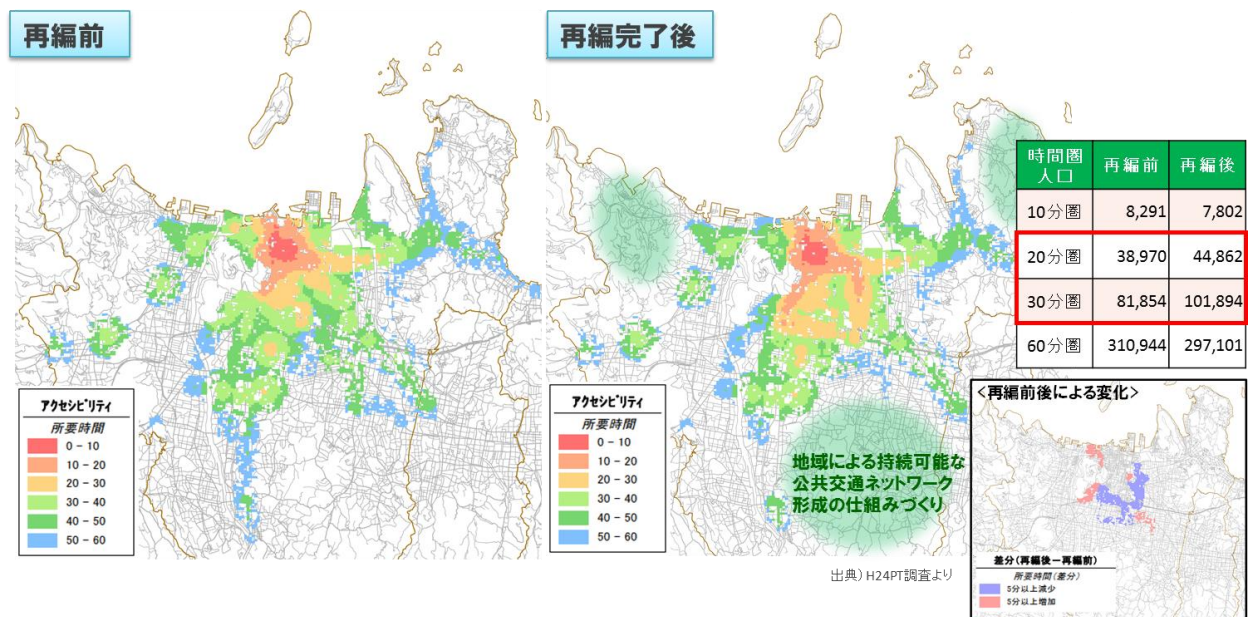


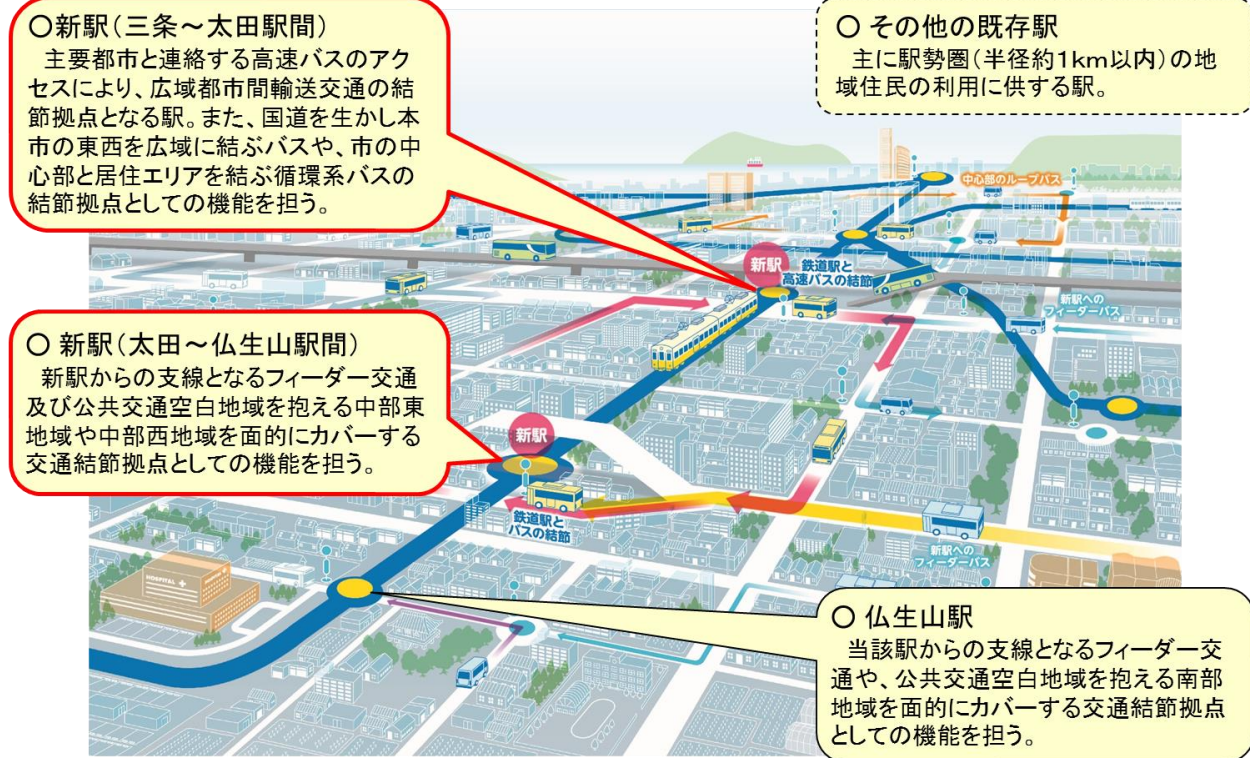
図 9.3 瓦町駅からのアクセシビリティ(所要時間)

第10章 当該事業に関する事項

10.1 鉄道新駅の設置

鉄道新駅の設置により、駅へのアクセス性を高めるなど鉄道の利便性向上を目指す。

ことでん琴平線において、「三条～太田駅間」「太田～仏生山駅間」で計画されている新駅整備を推進する。



新駅（三条～太田駅間）イメージパース

【駅前広場（北東方向から）】



【駅構内】

