

高松市地域公共交通利便増進実施計画

高 松 市

第1章 目 次

第 1 章 目 次	1
第 2 章 本計画の趣旨	3
2.1 本市の現状と課題	3
2.2 これまでの取組	3
2.3 本市の進める公共交通ネットワークの再構築	4
2.4 計画作成の目的	4
第 3 章 計画の実施区域	5
第 4 章 計画の考え方	6
4.1 市域全体の移動デザイン	6
4.1.1 公共交通ネットワーク再構築の考え方	7
4.1.2 バス路線再編における基本的な考え方	8
4.2 段階的な再編	11
4.2.1 トリガー方式による段階的なバス路線再編	11
第 5 章 これまでの再編内容(第1段再編)	12
第 6 章 これまでの再編内容(第2段再編)	15
第 7 章 これまでの再編内容(第3段再編)	18
第 8 章 第4段再編	23
8.1 第4段再編の事業の内容・実施主体	23
8.2 第4段再編の狙い	34
第 9 章 地方公共団体による支援の内容	35
9.1 IC カード施策	35
9.2 ネットワークバスに対する支援	35
9.3 結節機能の整備	35
9.4 大型バス購入補助	36
9.5 バス待ち環境整備	36
第 10 章 実施予定期間	36
第 11 章 事業実施に必要な資金の額・調達方法	37
第 12 章 事業の効果	39
12.1 再編による事業の効果【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】	39
12.2 第1段再編から第4段再編による事業の効果	41
第 13 章 当該計画に関連して実施される事業	42
13.1 鉄道新駅の設置	42
13.2 公共交通空白地域への対応について	43
第 14 章 参考	45

14.1 再編の全体像【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】.....	45
14.1.1 現行バス路線図【H31.3 時点】.....	45
14.1.2 再編完了後バス路線図(案)【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】.....	46
14.1.3 実施スケジュール(案)【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】.....	47
14.2 タクシーを活用した新たな交通モード導入に向けた実証事業.....	48
14.3 その他.....	50

第2章 本計画の趣旨

2.1 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したほか、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を構築するとともに、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。

2.2 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策定・見直しを行うとともに、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」（令和 2 年 11 月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法

律の改正により「地域公共交通計画」とみなされる)、「高松市地域公共交通再編実施計画」(同法改正により「地域公共交通利便増進実施計画」とみなされる)を、平成31年3月に改定した。

なお、令和2年2月の「高松市地域公共交通再編実施計画」の認定や令和3年9月の「高松市地域公共交通利便増進実施計画」の認定により、段階的なバス路線再編に取り組んでいる。

2.3 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の再構築に向け、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カードを活用したハード・ソフト両面からの施策により、持続性の高い公共交通体系に変えつつ、一定のサービス水準を維持しながら、需用に合わせた供給の最適化を行う「高松モデル」の考え方を軸に進める。



図 1.1 高松市の進めるまちづくり

2.4 計画作成の目的

本計画は、「高松市地域公共交通計画」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利便増進実施計画」として、作成するものである。

第3章 計画の実施区域

本計画は高松市の全域を対象とする。

第4章 計画の考え方

4.1 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)

4.1.1 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

4.1.2 バス路線再編における基本的な考え方

「高松市地域公共交通計画」（令和3年9月改定）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 地域公共交通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体系の再構築

鉄道を基軸としたバスのフィーダー化（既存バスの再編）による公共交通網への再編を図るため、交通結節拠点と拠点間をつなぐアクセスの確保、鉄道・バスの一体的な公共交通網構築によるサービス水準の確保を進める。

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

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。

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す。

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。

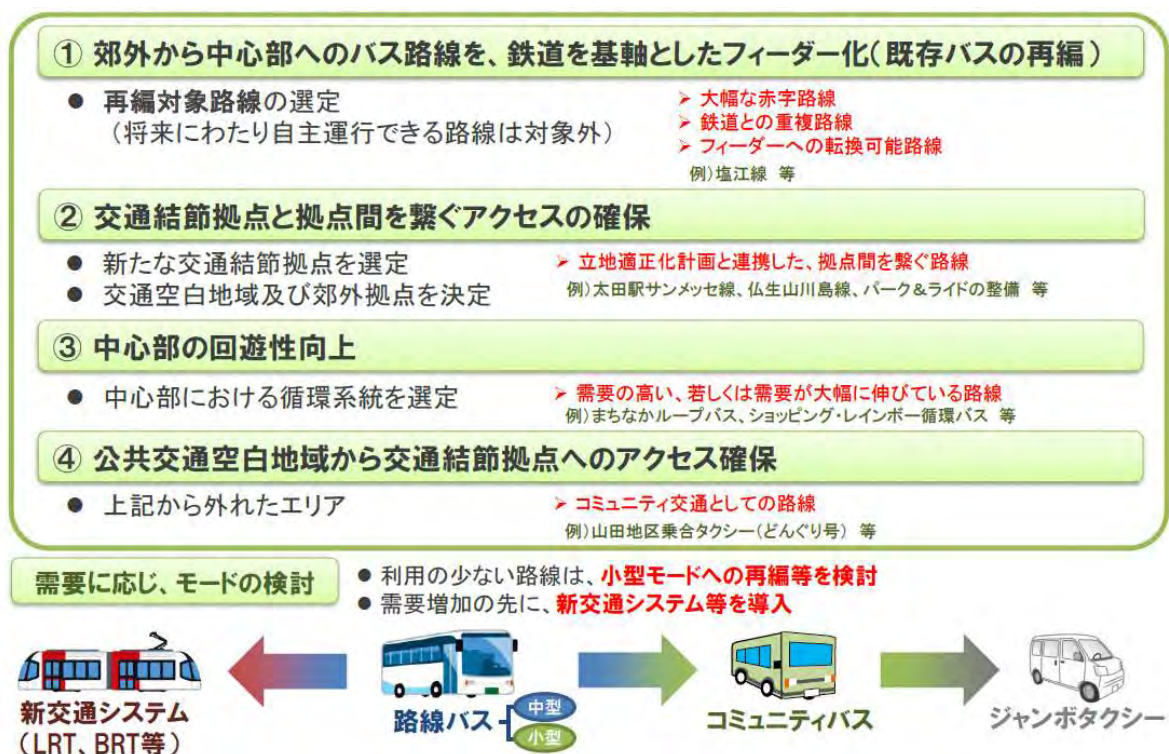


図 3.4 バス路線再編に向けた基本的な考え方

4.2 段階的な再編

4.2.1 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 3.5 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、持続可能性を向上させられるよう再編を実施。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（平成 30 年度完了）
- ・ 新駅（伏石駅）開業（令和 3 年 11 月完了）
- ・ 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

④「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

⇒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5章 これまでの再編内容(第1段再編)

「高松市地域公共交通再編実施計画（第1段）」については、令和2年2月28日に国土交通大臣認定を受け、令和2年6月10日から、再編路線による運行を開始した。

再編を行った路線について詳細を示す。

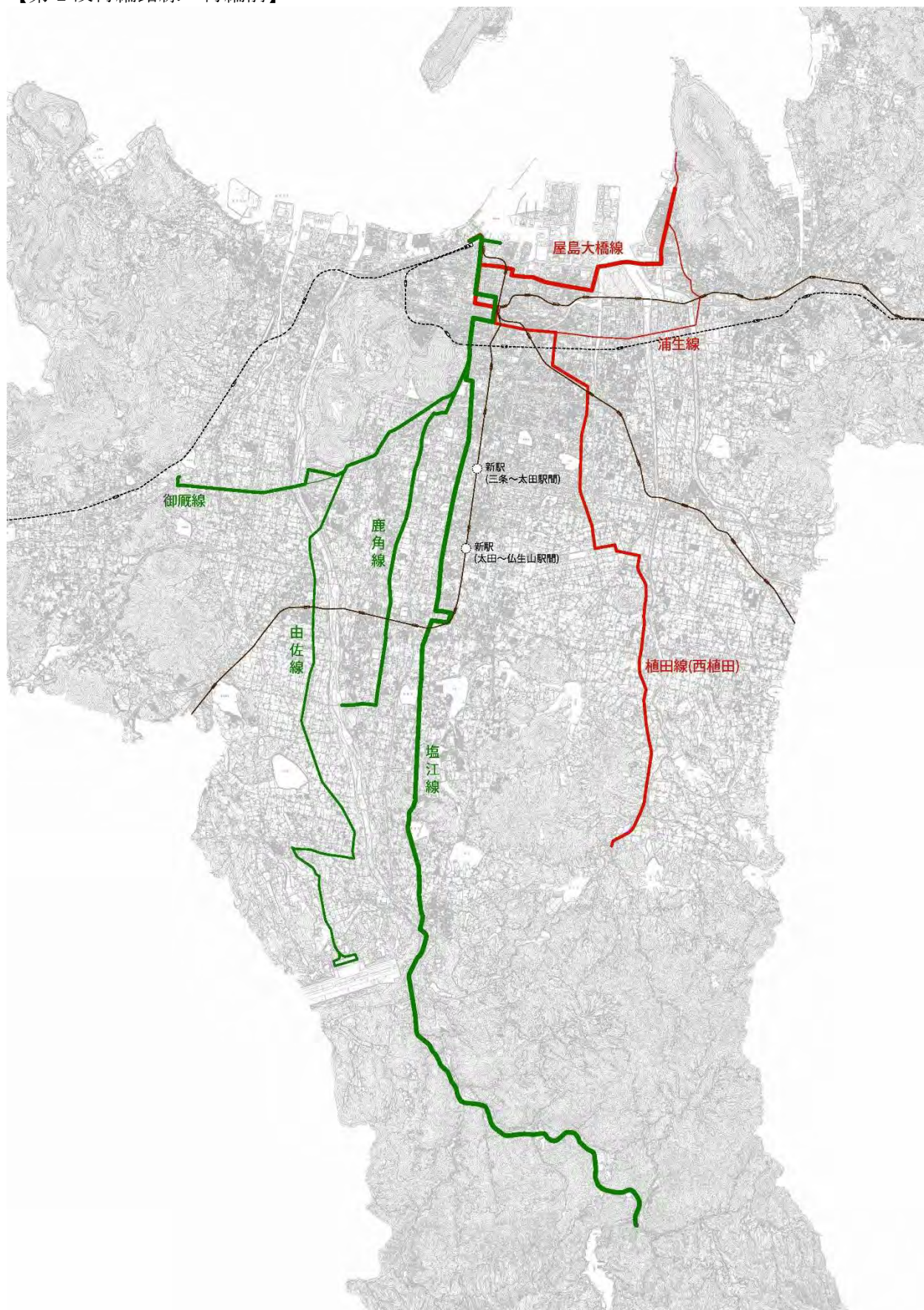
【補助系統路線】

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 (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

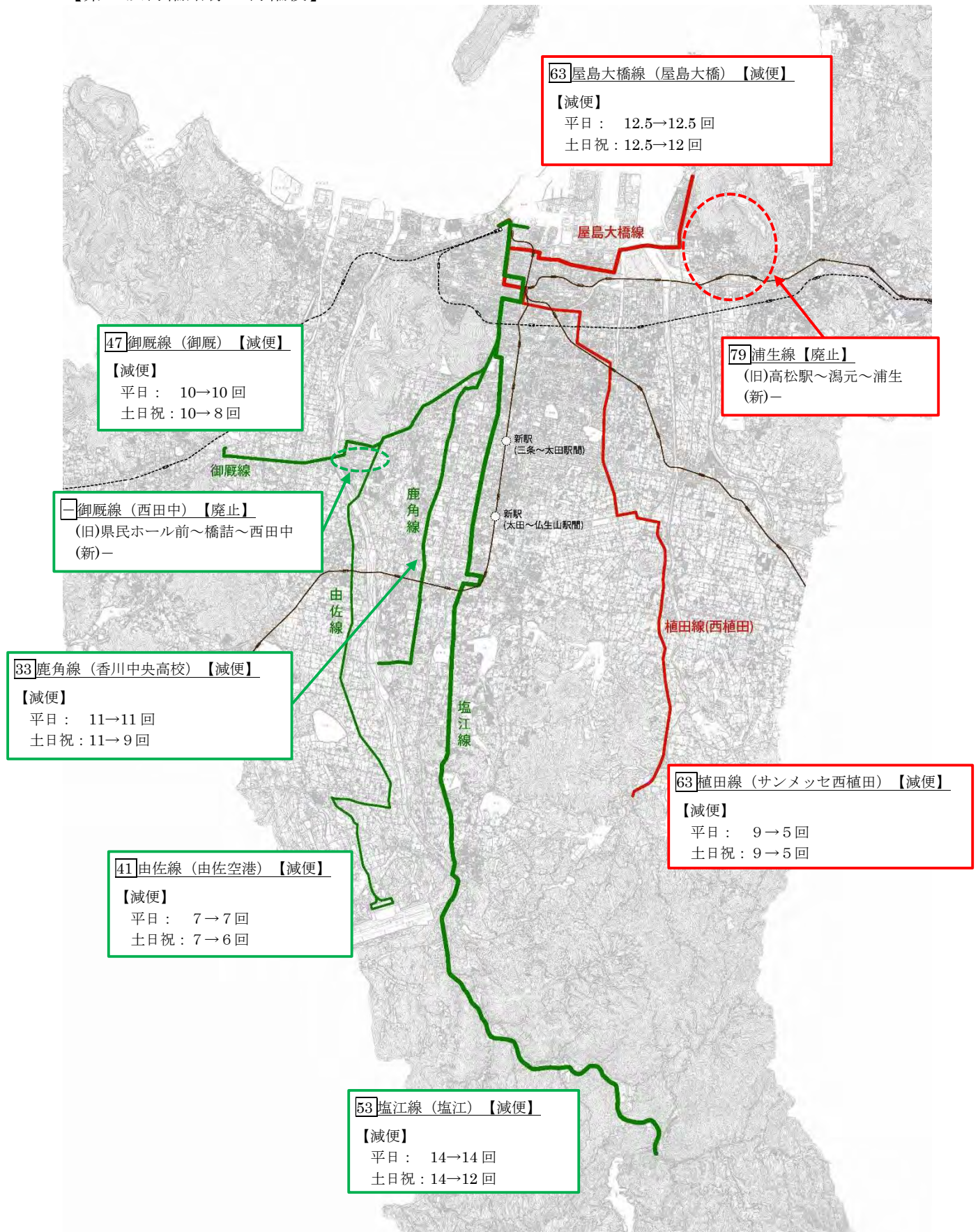
【事業者自主運行路線】

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 (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】



第6章 これまでの再編内容(第2段再編)

「高松市地域公共交通利便増進実施計画（第2段）」については、令和3年9月30日に国土交通大臣認定を受け、令和4年4月1日から、再編路線による運行を開始した。

再編を行った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 (便)					
				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
減便															
地域間幹線系統	53	塩江	塩江	14	14	12	12	12	12	9	9	9	9	9	9
運行経路変更 等															
準幹線系統	23	下笠居	県体弓弦羽	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4
地域間幹線系統	33	鹿角	香川中央高校	11	11	9	9	9	9	15	15	12	12	12	12
地域間幹線系統	35	鹿角	日生ニュータウン	11	11	11	11	11	11	5	5	4	4	4	4
地域間幹線系統	51	塩江	岩崎	6	5	5	5	5	5	9	9	7	7	7	7
ネットワークバス	—	太田駅サンメッセ	太田駅サンメッセ	28	30	12	12	12	12	28	30	12	12	12	12
廃止															
ネットワークバス	—	仏生山川島	仏生山川島	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

【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 (便)					
				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
減便															
自主運行	—	レインボー循環	S・レインボー循環バス (東廻り)	33	33	27	27	27	27	32	32	27	27	27	27
自主運行	—	レインボー循環	S・レインボー循環バス (西廻り)	33	33	27	27	27	27	32	32	26	26	26	26
運行経路変更 等															
自主運行	21	高松西高	高松西高	6	6	6	6	0	0	6	6	0	0	0	0

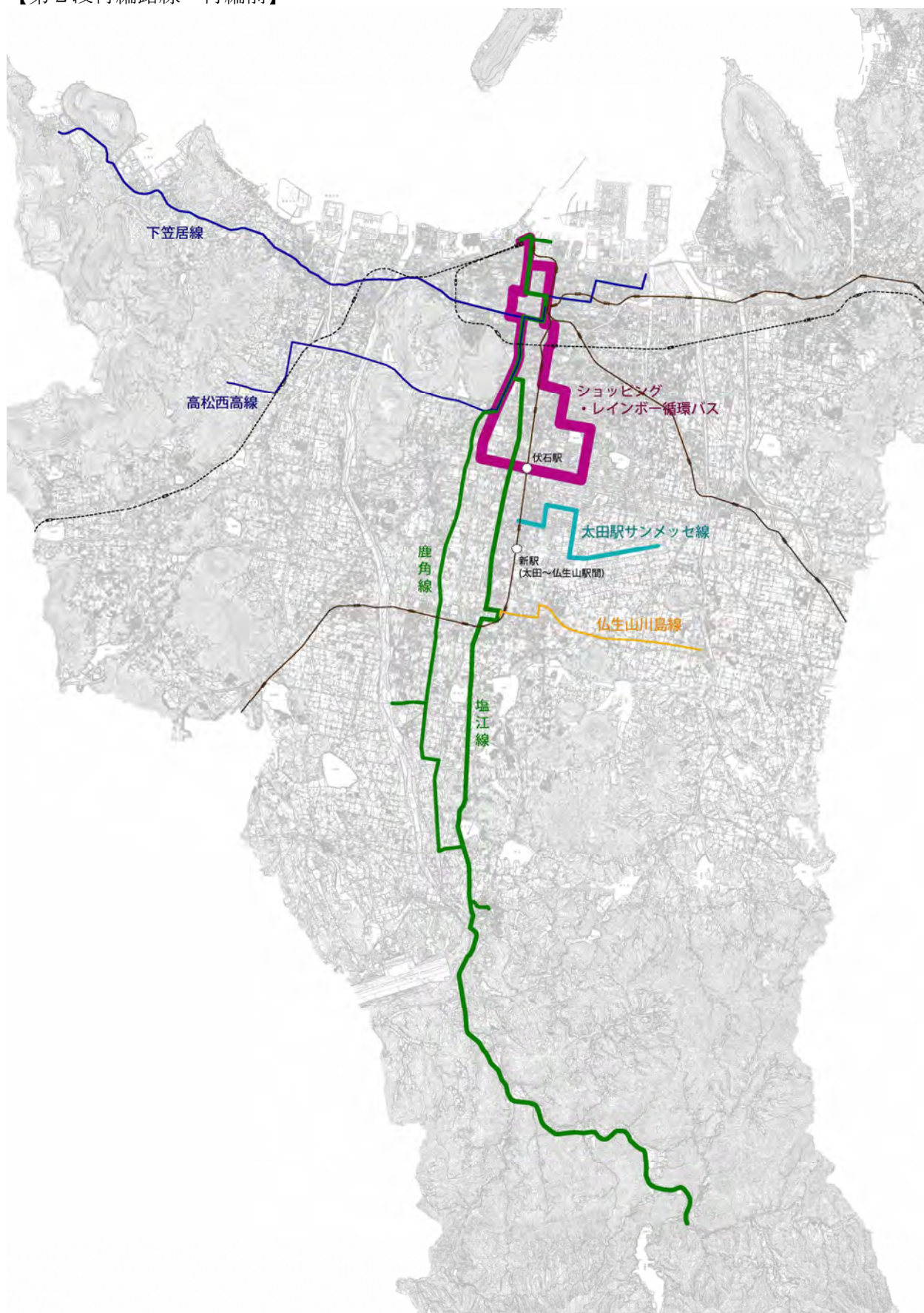
「高松市地域公共交通利便増進実施計画（第2段）の変更」については、令和6年2月1日に国土交通大臣認定を受け、令和6年3月1日から、再編路線による運行を開始した。

以下、変更により再編を行った路線について詳細を示す。

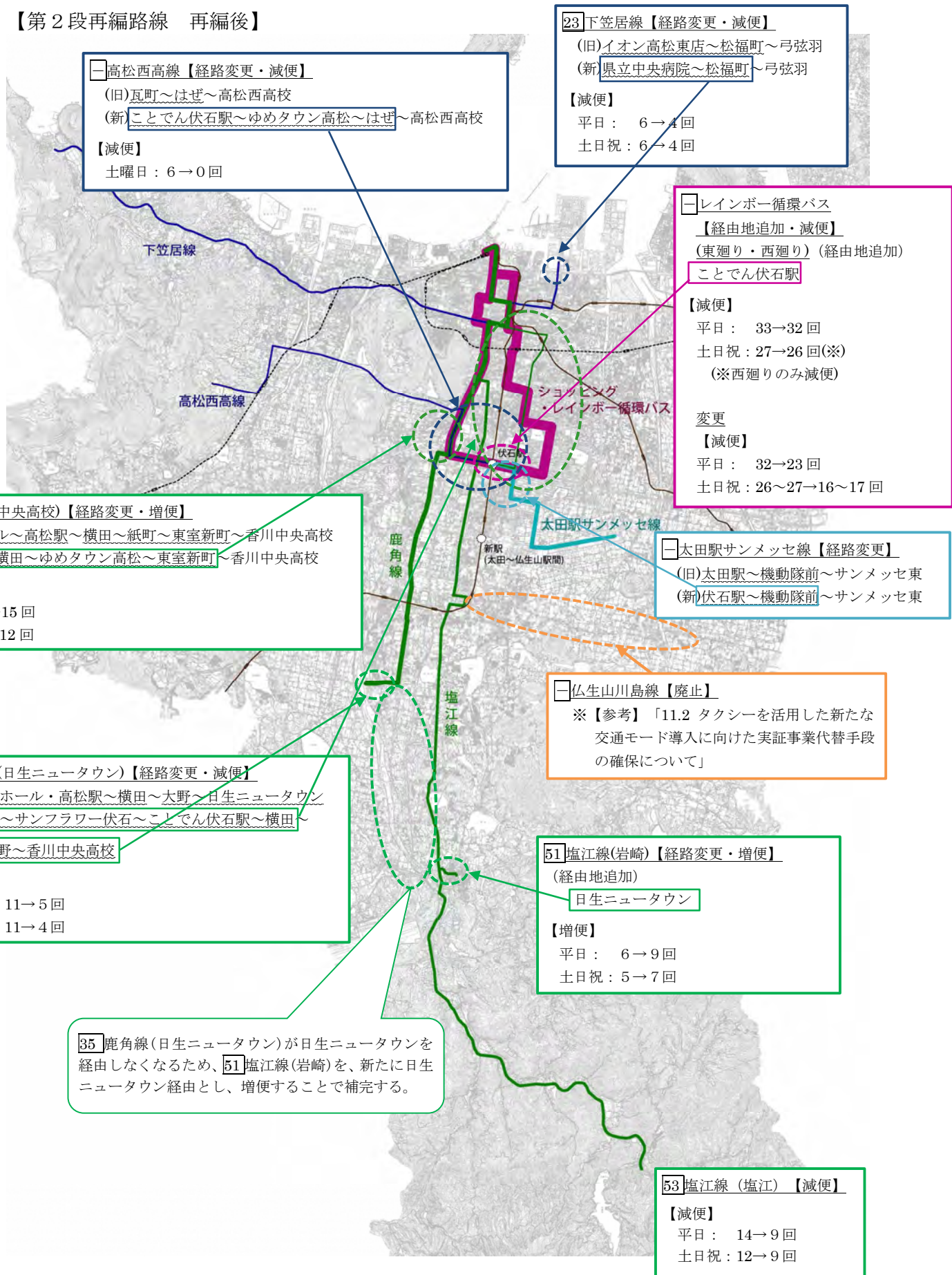
【事業者自主運行路線】

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		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
減便															
自主運行	－	レインボー循環	S・レインボー循環バス (東廻り)	32	32	27	27	27	27	23	23	17	17	17	17
自主運行	－	レインボー循環	S・レインボー循環バス (西廻り)	32	32	26	26	26	26	23	23	16	16	16	16

【第2段再編路線 再編前】



【第2段再編路線 再編後】



第7章 これまでの再編内容(第3段再編)

「高松市地域公共交通利便増進実施計画(第3段)」については、令和6年3月13日に国土交通大臣認定を受け、令和6年4月1日から、再編路線による運行を開始した。

再編を行った路線について詳細を示す。

以下、地域公共交通利便増進事業として位置づける路線に係る組み合わせの考え方を示す。

① 地域公共交通利便増進事業として位置付ける路線 ※法第2条第13号イ(1)

組み合わせ	番号	路線名	運行系統名	考え方
①	55	塩江	伏石空港 (旧由佐空港)	交通結節拠点であることでん伏石駅から高松空港へのアクセスする路線を新設することにより、ノンステップバスによる車椅子利用者の高松空港へのアクセスが可能となり、利用者の利便性向上を図るものである。
	43	由佐	由佐	由佐系統は、増便(6→9 便)とする。また、由佐系統と運行経路の重複区間の多い旧由佐線(由佐空港)が 55 塩江線(伏石空港)へ経路変更することに伴い、路線としてはニーズに合わせた運行とするため減便となるが、新規利用者が見込まれる 55 塩江線(伏石空港)の新設に減便分の運行サービスを充てることにより、利用者の利便性向上を図る。
②	71	大学病院	伏石高田	交通結節拠点であることでん伏石駅と高田駅、大学病院をアクセスする路線を新設することにより、鉄道(ことでん琴平線)から路線バスへの乗換による大学病院へのアクセスが可能となり利用者の利便性向上を図る。
	77	大学病院	医大高田	交通結節拠点であることでん高田駅から大学病院へアクセスする路線を新設することにより、鉄道(ことでん長尾線)から路線バスへの乗換による大学病院へのアクセスが可能となり利用者の利便性向上を図る。また、69 伏石駅サンメッセ線(伏石駅サンメッセ)と一部の運行経路を重複することにより、運行の効率化を図るものである。
	69	伏石駅 サンメッセ	伏石駅 サンメッセ	伏石駅サンメッセ系統は、71 大学病院線(伏石高田)と運行経路が重複区間を運行するため、減便により利用者の需要に合わせた供給の最適化を図ることから、運行経路の重複区間の多い、71 大学病院線(伏石高田)と組み合わせ実施するものであり、効率性判断により収支率向上が図られるものと判断している。
	75	大学病院	医大病院	減便により利用者の需要に合わせた供給の最適化を図るとともに一定の利用が見込まれる 71 大学病院線(伏石高田)及び 77 大学病院線(医大高田)の新設に減便分の運行サービスを充てることにより、利用者の利便性向上

				を図る。
③	15	イオン高松	イオン南ルート	イオン南ルート系統は、新たに中心市街地を經由しイオン高松へアクセスする路線を新設するものであり、17 イオン高松線(イオン北ルート)に加え、人口密度の高い中心市街地を含むエリアからイオン高松へのアクセスが可能となり、新規利用者が見込まれるほか、市役所や県庁、日赤病院等の主要施設を經由することにより、利用者の利便性向上を図る。
	17	イオン高松	イオン北ルート	イオン北ルート系統は、減便(上り:24→13 便、下り:25→15 便)しているものの、新規利用者が見込まれる 15 イオン高松線(イオン南ルート)の新設(上り:10 便、下り:9 便)に減便分の運行サービスを充てることにより、利用者の利便性向上を図る。また、起点を瓦町からことでん高松築港駅に変更することに関しては、瓦町～高松築港間は、バスからことでん(電車)での移動による代替が可能であり、瓦町～イオン高松まで利用する観点からは、総じて移動時間の短縮が図られる。
④	35	鹿角線	鹿角伏石	鹿角伏石系統は、起点を瓦町からJR高松駅に変更することにより、主要駅であるJR高松駅と接続することで利用者の利便性向上を図る。

※④は、単独で利用者の利便性向上に資する再編路線である。

【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	再編前 (便)						【再編後】運行便数(案) (便)						組み合わせ	
				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																	
	地域間幹線系統	43	由佐	由佐	6	6	6	6	6	6	9	9	8	8	8	8	①
減便																	
	地域間幹線系統	75	大学病院	医大病院	20	20	18	18	18	18	9(7)	9(7)	7(5)	7(5)	7(5)	7(5)	②
	ネットワークバス	69	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	②
運行経路変更等																	
	地域間幹線系統	35	鹿角	鹿角伏石駅	5	5	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	④
	地域間幹線系統	55	由佐 → 塩江	由佐空港 → 伏石空港	7	7	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5	①

※75 大学病院(医大病院)は、令和7年3月31日までの間は、()内の運行便数

【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	再編前 (便)						【再編後】運行便数(案) (便)						組み合わせ
				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	
新設																
自主運行	71	大学病院	伏石高田	—	—	—	—	—	—	3	3	0	0	0	0	②
自主運行	77	大学病院	医大高田	—	—	—	—	—	—	5(7)	5(7)	4(6)	4(6)	4(6)	4(6)	②
運行経路変更 等																
自主運行	15	香西 → イオン高松	香西 → イオン南ルート	9	11	9	9	9	9	9	9(10)	9	9	9	9	③
自主運行	17	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	③

※77 大学病院(医大高田)及びイオン高松(イオン南ルート)は、令和7年3月31日までの間は、()内の運行便数

② 【参考】その他の再編を実施する路線

【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		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
減便															
地域間幹線系統	33	鹿角	鹿角ゆめタウン	15	15	12	12	12	12	11	11	9	9	9	9
地域間幹線系統	53	塩江	塩江	9	9	9	9	9	9	3	3	3	3	3	3
地域間幹線系統	73	庵治	庵治	21	21	18	18	18	18	14(16)	14(16)	14(16)	14(16)	14(16)	14(16)
準幹線系統	11	下笠居	弓弦羽	10	10	10	10	10	10	7	7	7	7	7	7
準幹線系統	13	下笠居	宮脇弓弦羽	11	10	10	10	10	10	5	5	5	5	5	5
準幹線系統	23	下笠居	県中弓弦羽	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3
準幹線系統	47	御厩	御厩	10	10	8	8	8	8	7	7	5	5	5	5
準幹線系統	61	川島	サンメッセ川島	8	11	7	9	7	9	5(9)	5(9)	3(7)	3(7)	3(7)	3(7)
ネットワークバス	21	高松西高	高松西高	6	6	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0
運行経路変更 等															
準幹線系統	67	川島	川島	5	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4
準幹線系統	65	川島	レインボー川島	12	11	11	9	11	9	9	9	7	7	7	7

※61 川島(サンメッセ川島)は、山田総合センターバスロータリー開設までの間は、()内の運行便数

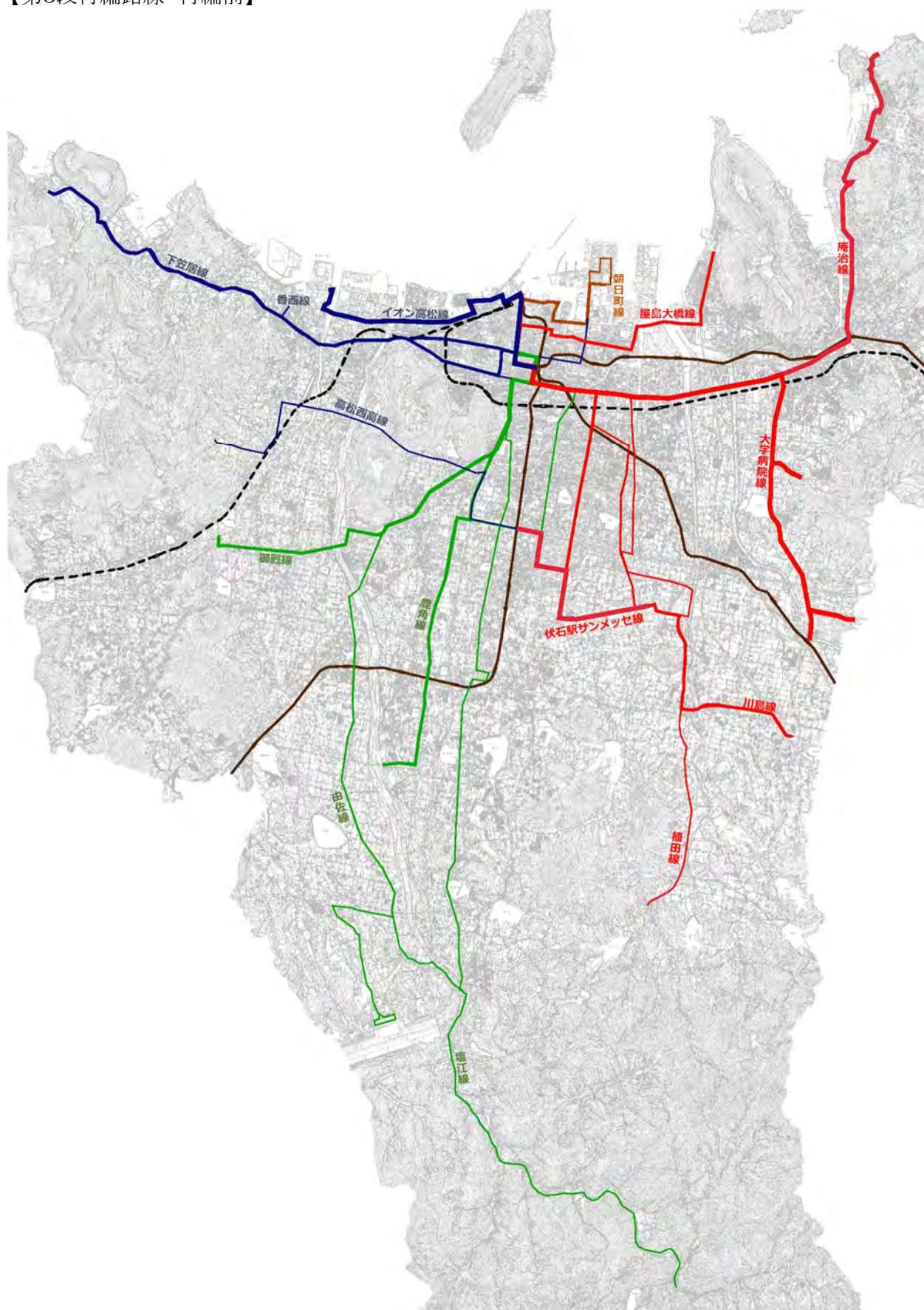
※67 川島(川島)は、山田総合センターバスロータリー開設後、運行開始

※73 庵治(庵治)は、令和7年3月31日までの間は、()内の運行便数

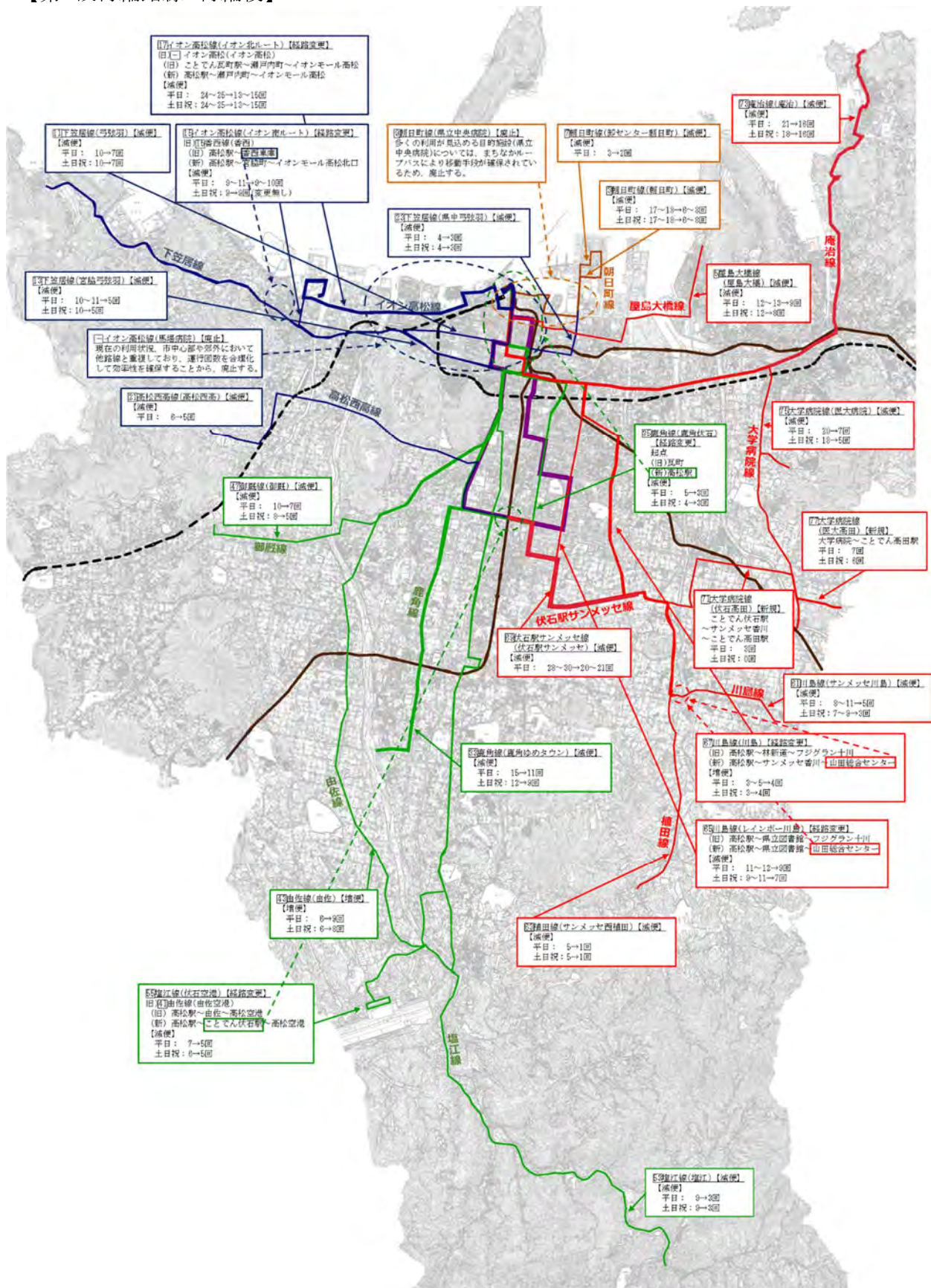
【事業者自主運行路線】

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		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
減便															
自主運行	3	朝日町	朝日町	18	17	18	17	18	17	8	6	8	6	8	6
自主運行	5	屋島大橋	屋島大橋	13	12	12	12	12	12	9	9	8	8	8	8
自主運行	7	朝日町	卸センター朝日町	3	3	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
自主運行	63	楠田	サンメッセ西楠田	5	5	5	5	5	5	1	1	1	1	1	1
廃止															
自主運行	9	朝日町	県立中央病院	1	0	0	0	0	0	—	—	—	—	—	—
自主運行	—	イオン高松	馬場病院	0	1	0	1	0	1	—	—	—	—	—	—

【第3段再編路線 再編前】



【第3段再編路線 再編後】



第8章 第4段再編

8.1 第4段再編の事業の内容・実施主体

「高松市利便増進実施計画(第4段)」として再編を行う路線について詳細を示す。

本市では、再編に当たり、運転手数の減少や運転手の高齢化、「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)への対応が求められる中、減便による需要に合わせた供給の最適化と増便・新設・運行経路変更を組み合わせることで、一定の運転手を確保しながら、利用者の利便性向上を図ることとしている。

以下、地域公共交通利便増進事業として位置づける路線に係る組み合わせの考え方を示す。

① 地域公共交通利便増進事業として位置付ける路線 ※法第2条第13号イ(1)

※①は、単独で利用者の利便性向上に資する再編路線である。

組み合わせ	番号	路線名	運行系統名	考え方
①	53	塩江	塩江	起点をJR高松駅から県民ホール前に変更することにより、文化観光拠点施設である、県立ミュージアムや様々なイベントが開催される県民ホールへのアクセス性を高め、利用者の利便性向上を図る。
②	51	塩江	岩崎	市中心部や郊外において他路線と重複しており、運行回数を合理化して効率性を確保する。 当該路線の減便により、運転手の確保を図り、57 塩江線(伏石塩江)の新設に減便分の運行サービスを充てることにより、岩崎～塩江間における日中の移動手段の確保を図り、利用者の利便性向上を図る。
	57	塩江	伏石塩江	市中心部や郊外において他路線と重複している 51 塩江線(岩崎)の減便により、運転手の確保を図るとともに、本系統の新設に運行サービスを充てることにより、岩崎～塩江間における日中の移動手段の確保を図り、利用者の利便性向上を図る。また、交通結節拠点である、ことでん伏石駅へ乗り入れることにより、鉄道との乗り換えが可能となり、高松～岩崎間の利便性を維持する。

【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)						組み合わせ
				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	
新設																
地域間幹線系統	57	塩江	伏石塩江	-	-	-	-	-	-	3	3	3	3	3	3	②
減便																
地域間幹線系統	51	塩江	岩崎	9	9	7	7	7	7	7	7	5	5	5	5	②
運行経路変更																
地域間幹線系統	53	塩江	塩江	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	①

② 現状維持路線等 ※法第2条第13号イ(1)

組み合わせ	番号	路線名	運行系統名	考え方	備考
①	55	塩江	伏石空港 (旧由佐空港)	交通結節拠点であることでん伏石駅から高松空港へのアクセスする路線を新設することにより、ノンステップバスによる車椅子利用者の高松空港へのアクセスが可能となり、利用者の利便性向上を図るものである。	第3段再編(R6.4)から継続して運行する路線
	43	由佐	由佐	由佐系統は、増便(6→9便)とする。また、由佐系統と運行経路の重複区間の多い旧由佐線(由佐空港)が55塩江線(伏石空港)へ経路変更することに伴い、路線としては二ーズに合わせた運行とするため減便となるが、新規利用者が見込まれる55塩江線(伏石空港)の新設に減便分の運行サービスを充てることにより、利用者の利便性向上を図る。	第3段再編(R6.4)から継続して運行する路線
②	71	大学病院	伏石高田	交通結節拠点であることでん伏石駅と高田駅、大学病院をアクセスする路線を新設することにより、鉄道(ことでん琴平線)から路線バスへの乗換による大学病院へのアクセスが可能となり利用者の利便性向上を図る。	第3段再編(R6.4)から継続して運行する路線
	77	大学病院	医大高田	交通結節拠点であることでん高田駅から大学病院へアクセスする路線を新設することにより、鉄道(ことでん長尾線)から路線バスへの乗換による大学病院へのアクセスが可能となり利用者の利便性向上を図る。また、69伏石駅サンメッセ線(伏石駅サンメッセ)と一部の運行経路を重複することにより、運行の効率化を図るものである。 ※令和7年4月からは、運行回数の合理化を図るため、減便を行うが、75大学病院線(医大病院)と組み合わせて実施するものであり、効率性判断により収支率向上が図られるものと判断している。	第3段再編(R6.4)から継続して運行する路線
	69	伏石駅サンメッセ	伏石駅サンメッセ	伏石駅サンメッセ系統は、71大学病院線(伏石高田)と運行経路が重複区間を運行するため、減便により利用者の需要に合わせた供給の最適化を図ることから、運行経路の重複区間の多い、71大学病院線(伏石高田)と組み合わせて実施するものであり、効率性判断により収支率向上が図られるものと判断している。	第3段再編(R6.4)から継続して運行する路線
	75	大学病院	医大病院	減便により利用者の需要に合わせた供給の最適化を図るとともに一定の利用が見込まれる71大学病院線(伏石高田)及び77大学病院線(医大高田)の新設に減便分の運行サービスを充てることにより、利用者の利便性向上を図る。 ※令和7年4月からは、73庵治線(庵治)の減便分の運行サービスを充て、増便することで、利便性の向上が図られる。	第3段再編(R6.4)から継続して運行する路線

③	15	イオン高松	イオン南ルート	イオン南ルート系統は、新たに中心市街地を經由しイオン高松へアクセスする路線を新設するものであり、17 イオン高松線(イオン北ルート)に加え、人口密度の高い中心市街地を含むエリアからイオン高松へのアクセスが可能となり、新規利用者が見込まれるほか、市役所や県庁、日赤病院等の主要施設を經由することにより、利用者の利便性向上を図る。	第3段再編(R6.4)から継続して運行する路線
	17	イオン高松	イオン北ルート	イオン北ルート系統は、減便(上り:24→13 便、下り:25→15 便)しているものの、新規利用者が見込まれる 15 イオン高松線(イオン南ルート)の新設(上り:10 便(R7.4 からは 9 便)、下り:9 便)に減便分の運行サービスを充てることにより、利用者の利便性向上を図る。また、起点を瓦町からことでん高松築港駅に変更することに関しては、瓦町～高松築港間は、バスからことでん(電車)での移動による代替が可能であり、瓦町～イオン高松まで利用する観点からは、総じて移動時間の短縮が図られる。	第3段再編(R6.4)から継続して運行する路線
④	35	鹿角	鹿角伏石	鹿角伏石系統は、起点を瓦町からJR高松駅に変更することにより、主要駅であるJR高松駅と接続することで利用者の利便性向上を図る。	第3段再編(R6.4)から継続して運行する路線
⑤	33	鹿角	鹿角ゆめタウン	商業施設(ゆめタウン高松)を經由する経路変更を実施し、利便性向上を図る。	第2段再編(R4.4)から継続して運行する路線
⑥	23	下笠居	県中弓弦羽	利用者が特に少ない区間を廃止し、多くの利用が見込める目的施設(県立中央病院)を起点とする経路変更を行い、利便性向上を図る。 また、運行改善・運転手確保のため、利用状況に応じた減便を実施する。	第2段再編(R4.4)から継続して運行する路線

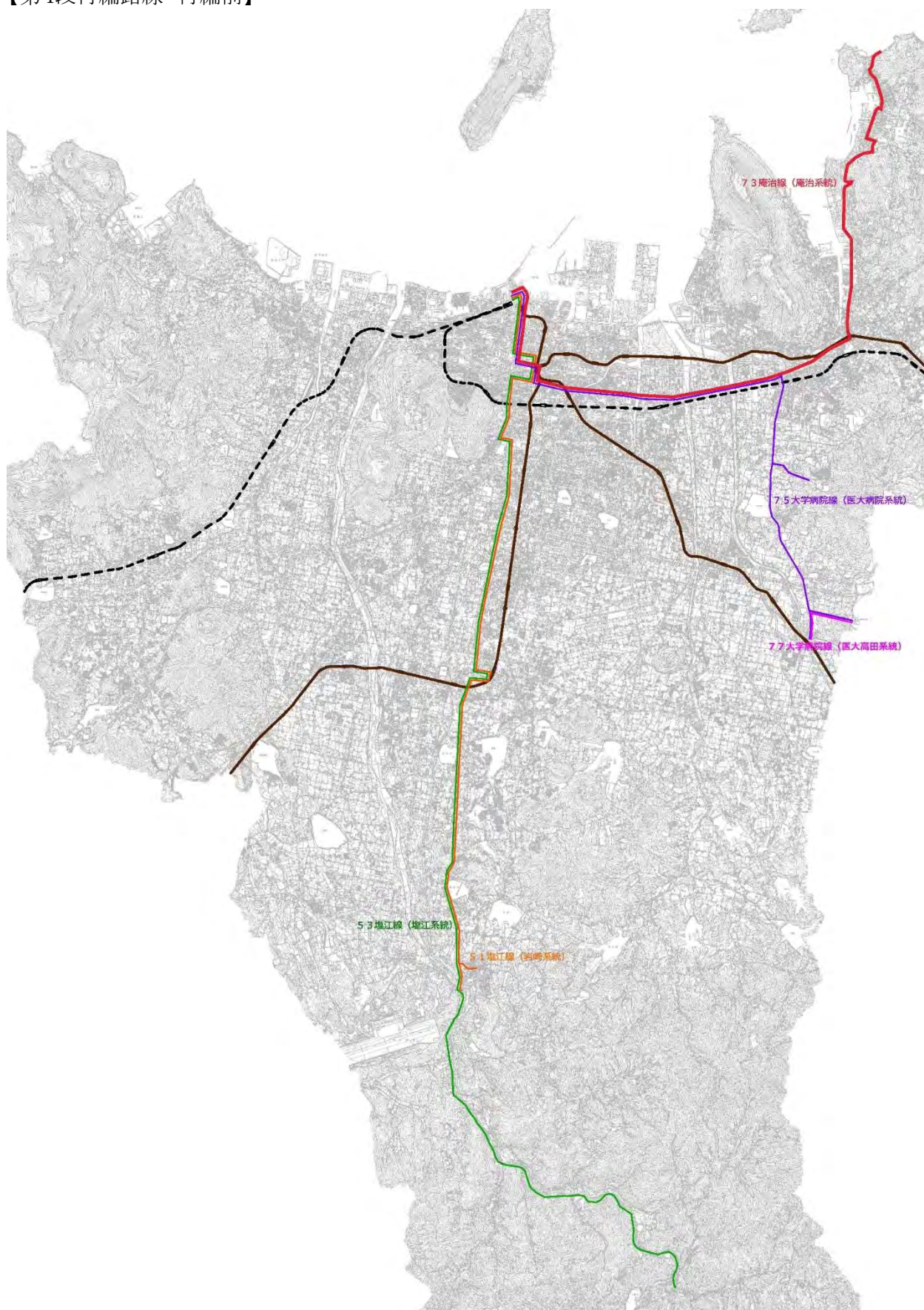
※④⑤⑥は、単独で利用者の利便性向上に資する再編路線である。

③ 【参考】その他の再編を実施する路線

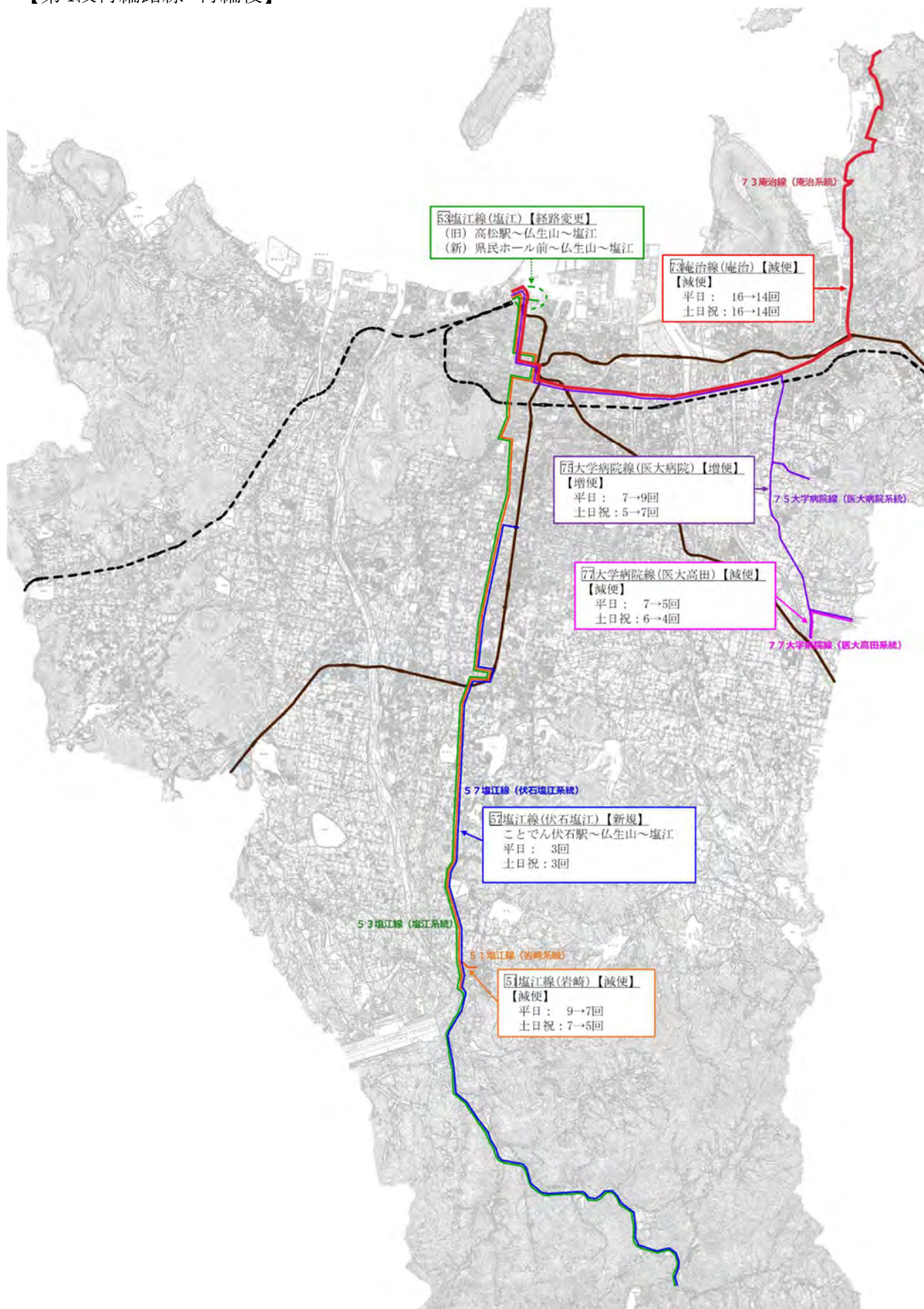
【補助系統路線】

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		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
減便															
地域間幹線系統	73	庵治	庵治	16	16	16	16	16	16	14	14	14	14	14	14

【第4段再編路線 再編前】



【第4段再編路線 再編後】



① 地域公共交通利便増進事業として位置付ける路線

【組み合わせ①:53 塩江線(塩江)】

53 塩江線(塩江)【経路変更】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	塩江	塩江
新	塩江	塩江

項目		内容	
運行のねらい		塩江線(塩江系統)は、起点をJR高松駅から県民ホール・県立ミュージアムに変更することにより、文化観光拠点施設である、県立ミュージアムや様々なイベントが開催される県民ホールへのアクセス性を高め、利用者の利便性向上を図る。	
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	県民ホール・県立ミュージアム
	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	3	3
	土曜	3	3
	休日	3	3

■ 運行ルート



【組み合わせ②:51 塩江線(岩崎)、57 塩江線(伏石塩江)】

51 塩江線(岩崎)【減便】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	塩江	岩崎
新	塩江	岩崎

項目		内容	
運行のねらい		塩江線(岩崎系統)については、市中心部や郊外において他路線と重複しており、運行回数を合理化して効率性を確保する。 また、当該路線の減便により、運転手の確保を図り、57塩江線(伏石塩江系統)の新設に減便分の運行サービスを充てることにより、岩崎～塩江間における日中の移動手段の確保を図り、利用者の利便性向上を図る。	
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	岩崎	岩崎
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	9	7
	土曜	7	5
	休日	7	5

■ 運行ルート



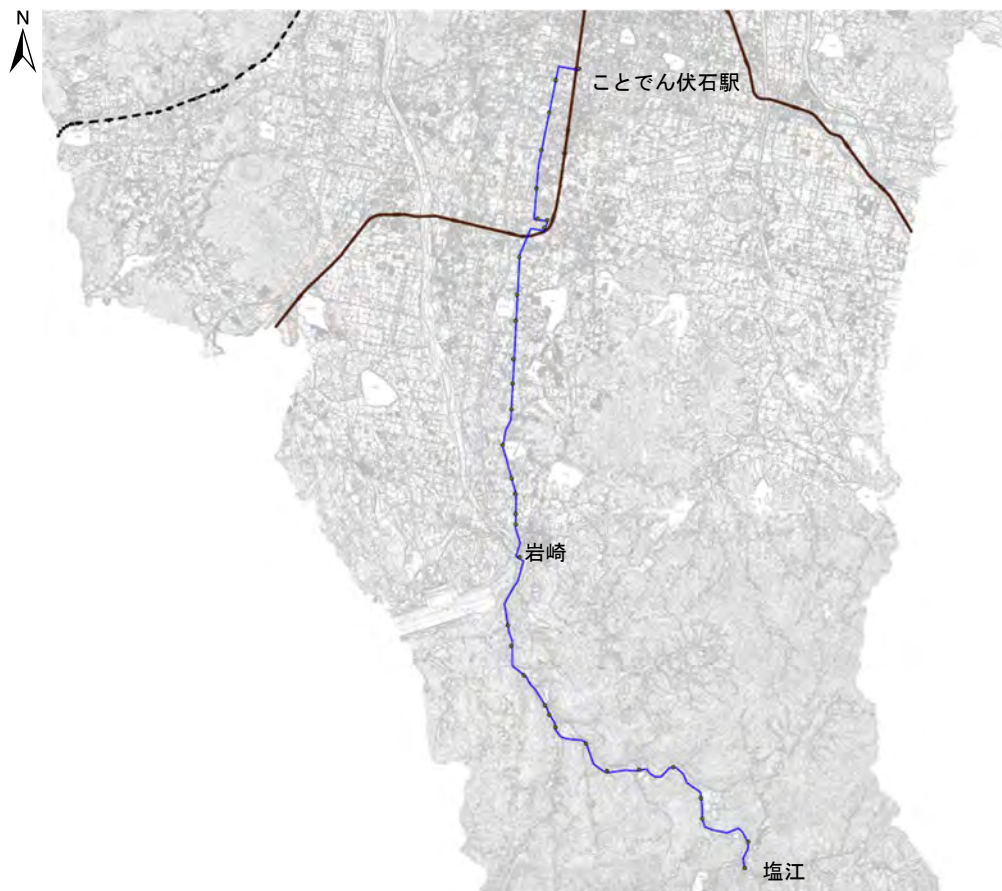
57 塩江線(伏石塩江)【新規】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	-	-
新	塩江	伏石塩江

項目		内容	
運行のねらい		塩江線(伏石塩江系統)については、51塩江線(岩崎系統)の減便により、運転手の確保を図るとともに、本系統の新設に運行サービスを充てることにより、利用者の利便性向上を図る。また、交通結節拠点である、ことでん伏石駅へ乗り入れることにより、鉄道との乗り換えが可能となり、高松～岩崎間の利便性を維持する。	
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	-	ことでん伏石駅
	主な経由地	-	仏生山
	終点	-	塩江
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



② 現状維持路線（第3段再編（R6.4）から継続して運行する路線）のうち変更されるもの

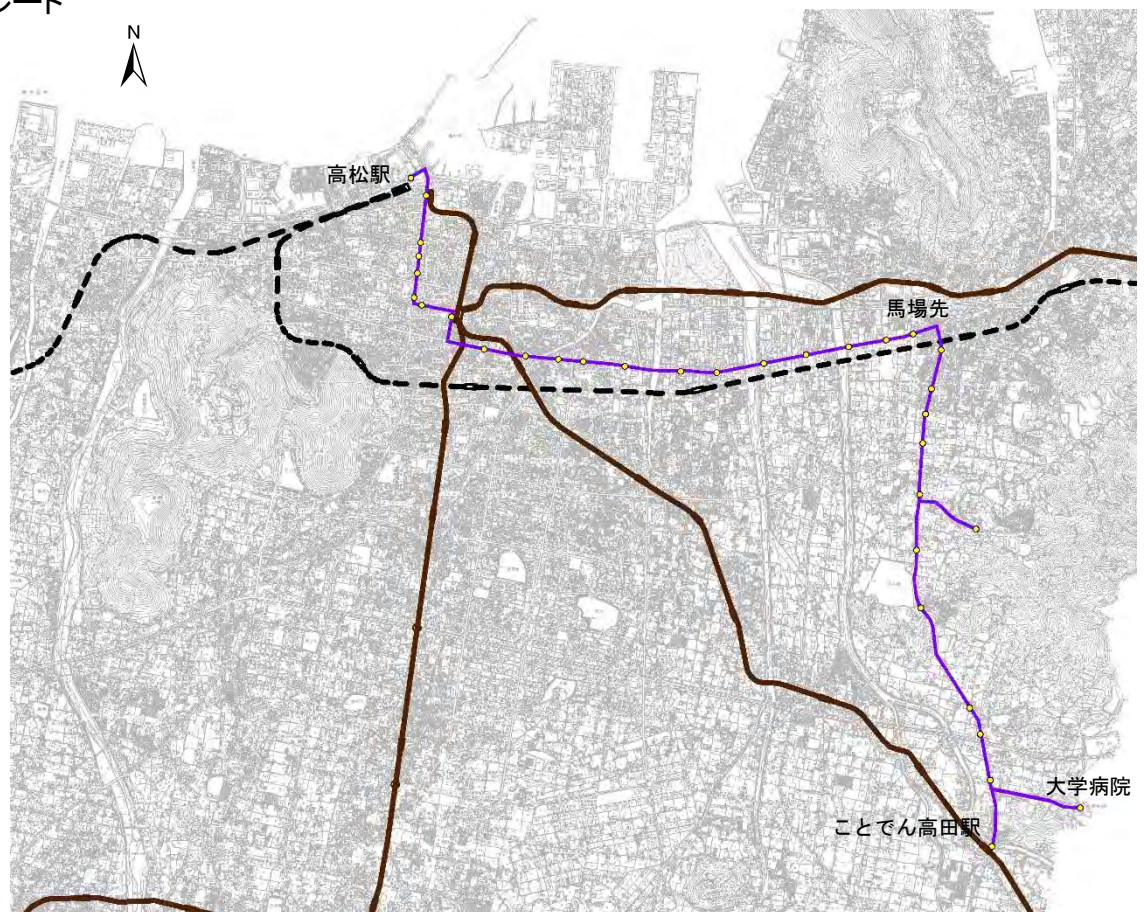
75 大学病院線(医大病院)【増便】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	大学病院	医大病院
新	大学病院	医大病院

項目		内容	
運行のねらい		大学病院線(医大病院系統)については、73庵治線(庵治系統)の減便により確保された運転手を運行サービスに充てることにより、日中の馬場先～大学病院間の移動手段を確保し、香川大学医学部附属病院の通院や高松東高等学校の通学等における利用者の利便性向上を図る。	
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	馬場先	馬場先
	終点	ことでん高田駅	ことでん高田駅
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	7	9
	土曜	5	7
	休日	5	7

■ 運行ルート



77 大学病院線(医大高田)【減便】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	大学病院	医大高田
新	大学病院	医大高田

項目		内容	
運行のねらい		大学病院線(医大高田系統)については、75大学病院線(医大病院系統)の増便に伴い、運行回数を合理化して効率性を確保する。	
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	大学病院	大学病院
	主な経由地	—	—
	終点	ことでん高田駅	ことでん高田駅
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	7	5
	土曜	6	4
	休日	6	4

■ 運行ルート



③ 【参考】その他の再編を実施する路線

73 庵治線(庵治)【減便】

■ 運行概要

	路線名	運行系統名
旧	庵治	庵治
新	庵治	庵治

項目		内容	
運行のねらい		庵治線(庵治系統)については、市中心部や郊外において他路線と重複しており、利用者の需要に合わせた供給の最適化のため、運行回数を減便し、合理化を図る。このことにより、確保できた運転手を、75大学病院線(医大病院系統)に充てることにより、馬場先～大学病院間における日中の移動手段の確保を図り、利用者の利便性向上を図る。	
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	新開	新開
	終点	庵治温泉	庵治温泉
車両		中型	中型
運行日		通年	通年
運行回数 (回/日)	平日	16	14
	土曜	16	14
	休日	16	14

■ 運行ルート



8.2 第4段再編の狙い

3.1.1 で示す公共交通ネットワーク再構築の考え方及び、3.1.2 に示すバス路線再編における基本的な考え方に基づき、再編を行う。

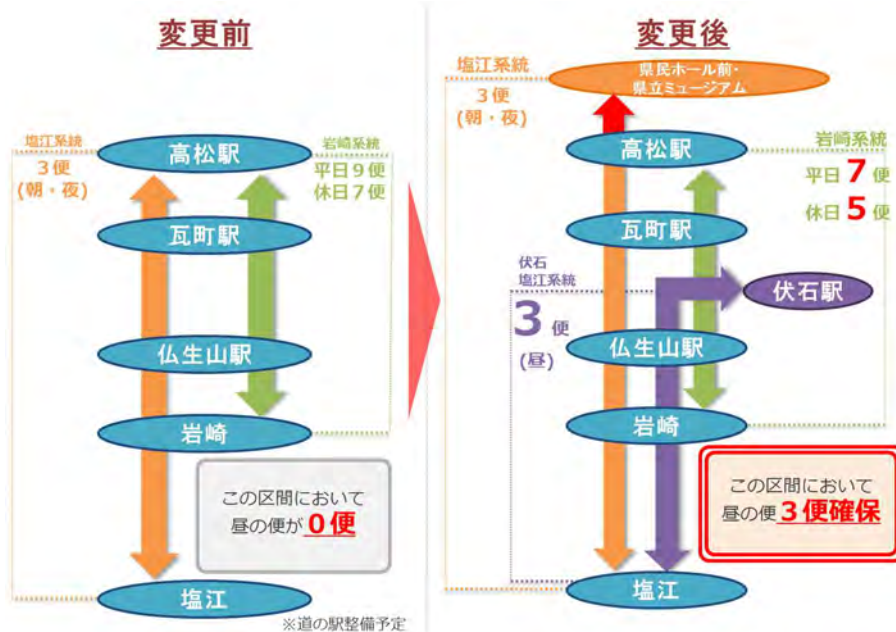
課題

- 昼間の時間帯における移動の制限

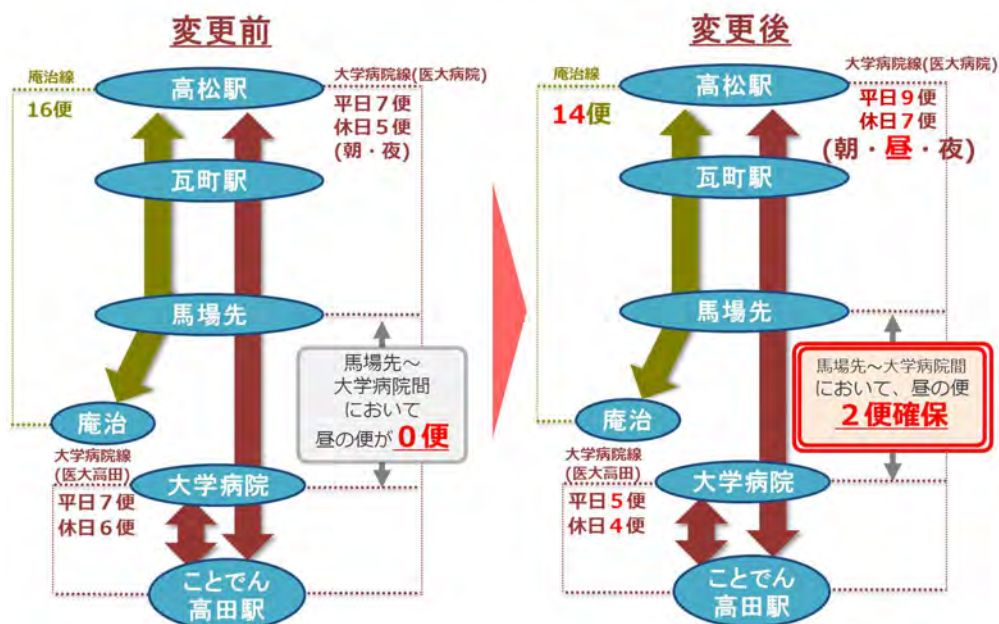
(課題解決方法)

- 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。

【51 塩江線(岩崎)、53 塩江線(塩江)、57 塩江線(伏石塩江)】



【73 庵治線(庵治)、75 大学病院線(医大病院)、77 大学病院線(医大高田)】



第9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。

9.1 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。））を乗り継いだ際に、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り組むとともに、公共交通の利用促進を図る。

(3) バス・バス乗継割引制度

IruCa を導入している路線バスとコミュニティバスを乗り継いだ際に、100 円の乗り継ぎ運賃割引が適用される制度で、現行では、国分寺町コミュニティバス、塩江町コミュニティバス、山田地区乗合タクシーの乗り継ぎが対象となっており、通常金額からの差額を市が負担している。割り引きを行うことで、乗り継ぎに伴う運賃抵抗を軽減するとともに、制度の活用により、公共交通空白地域でのコミュニティバスの導入の後押しとなることを期待している。

9.2 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、伏石駅サンメッセ線、高松西高線、
大学病院線

9.3 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（伏石駅）及び（太田～仏生山駅間）整備、ことでん仏生山駅整備

9.4 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。

9.5 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10章 実施予定期間

本計画の実施予定期間については、令和 7 年度から令和 11 年度までの 5 年間とする。

第11章 事業実施に必要な資金の額・調達方法

- ・地域公共交通利便増進事業に位置付ける路線（第2段・第3段・第4段）
【補助系統路線】

項目	運行補助	支出 (千円)	収入 (千円)	調達方法		再編特例 期間
				調達主体	補助金等	
1 塩江線(伏石塩江) 【新設】※第4段再編	地域間幹線 系統	17,060	10,399	事業者	国、県、市	R7～R11 ※第4段再編
2 由佐線(由佐) 【増便】※第3段再編	地域間幹線 系統	35,993	36,716	事業者	国、県、市	R6～R10 ※第3段再編
3 塩江線(岩崎) 【増便】※第2段再編 【減便】※第4段再編	地域間幹線 系統	31,221	16,494	事業者	国、県、市	R7～R11 ※第4段再編
4 下笠居線(県中弓弦羽) 【減便】※第2段再編	準幹線系統	9,850	7,116	事業者	県、市	R3～R7 ※第2段再編
5 大学病院線(医大病院) 【減便】※第3段再編 【増便】※第4段再編	地域間幹線 系統	38,067	41,257	事業者	国、県、市	R6～R10 ※第3段再編
6 伏石駅サンメッセ線(伏石駅サンメッセ) 【経路変更】※第2段再編 【減便】※第3段再編	ネットワーク バス	21,162	12,688	事業者	国、市	R6～R10 ※第3段再編
7 鹿角線(鹿角ゆめタウン) 【経路変更】※第2段再編 【減便】※第3段再編	地域間幹線 系統	8,324	8,206	事業者	国、県、市	R3～R7 ※第2段再編
8 塩江線(塩江) 【減便】※第2段再編、第3段再編 【経路変更】※第4段再編	地域間幹線 系統	22,549	10,467	事業者	国、県、市	R7～R11 ※第4段再編
9 鹿角線(鹿角伏石駅) 【経路変更】※第2段再編 【減便】※第3段再編	地域間幹線 系統	33,343	11,345	事業者	国、県、市	R6～R10 ※第3段再編
10 塩江線(伏石空港) 【経路変更】※第3段再編	地域間幹線 系統	27,588	21,463	事業者	国、県、市	R6～R10 ※第3段再編
11 大学病院線(伏石高田) 【新設】※第3段再編	ネットワーク バス	6,571	2,518	事業者	国、市	R6～R10 ※第3段再編

【事業者自主運行路線】

項目	運行補助	支出 (千円)	収入 (千円)	調達方法		再編特例 期間
				調達主体	補助金等	
12 大学病院線(医大高田) 【新設】※第3段再編		1,962	4,303	事業者	—	R6～R10 ※第3段再編
13 イオン高松(イオン南ルート) 【経路変更・減便】※第3段再編		19,838	16,081	事業者	—	R6～R10 ※第3段再編
14 イオン高松(イオン北ルート) 【経路変更・減便】※第3段再編		27,071	50,251	事業者	—	R6～R10 ※第3段再編

※本表記載の補助金等の額については、現時点の見込み額であり、記載のとおり調達がなされない場合があります。また、調達方法についても、現時点のものであり、今後、補助金等により調達がなされる場合があります。

- ・（参考）その他の再編を実施する路線（第2段・第3段・第4段）

【補助系統路線】

項目		運行補助	支出 (千円)	収入 (千円)	調達方法		再編特例 期間
					調達主体	補助金等	
1	庵治線(庵治) 【減便】※第3段再編、第4段再編	地域間幹線 系統	61,313	56,338	事業者	国、県、市	—
2	下笠居線(弓弦羽) 【減便】※第3段再編	準幹線系統	20,394	22,683	事業者	県、市	—
3	下笠居線(宮脇弓弦羽) 【減便】※第3段再編	準幹線系統	15,261	21,524	事業者	県、市	—
4	御厩線(御厩) 【減便】※第3段再編	準幹線系統	17,189	15,066	事業者	県、市	—
5	川島線(サンメッセ川島) 【減便】※第3段再編	準幹線系統	13,920	31,206	事業者	県、市	—
6	高松西高線(高松西高) 【経路変更】※第2段再編 【減便】※第3段再編	ネットワーク バス	7,379	4,284	事業者	国、市	—
7	川島線(川島) 【経路変更・減便】※第3段再編	準幹線系統	10,544	29,029	事業者	県、市	—
8	川島線(レインボー川島) 【経路変更・減便】※第3段再編	準幹線系統	25,333	30,946	事業者	県、市	—

【事業者自主運行路線】

9	レインボー循環(レインボー循環バス) 【減便】※第2段再編		71,751	77,486	事業者	—	—
10	朝日町線(朝日町) 【減便】※第3段再編		5,341	7,171	事業者	—	—
11	屋島大橋線(屋島大橋) 【減便】※第3段再編		17,698	36,283	事業者	—	—
12	朝日町線(卸センター朝日町) 【減便】※第3段再編		1,353	3,642	事業者	—	—
13	植田線(サンメッセ西植田) 【減便】※第3段再編		3,584	6,665	事業者	—	—
14	朝日町(県立中央病院) 【廃止】※第3段再編		—	—	事業者	—	—
15	イオン高松(馬場病院) 【廃止】※第3段再編		—	—	事業者	—	—

※本表記載の補助金等の額については、現時点の見込み額であり、記載のとおり調達がなされない場合があります。

第12章 事業の効果

12.1 再編による事業の効果【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】

これまで乗継割引施策を展開し、乗継抵抗を緩和することで、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ても鉄道・バスともに利用者数は増加し、収支も改善し得ることが明らかとなっている。

(事業の効果)

- ・バス路線の利用者については1日の総利用者が1%向上
- ・鉄道の利用者については1日の総利用者数が4%向上
- ・収支は鉄道、バスを合わせて60%向上

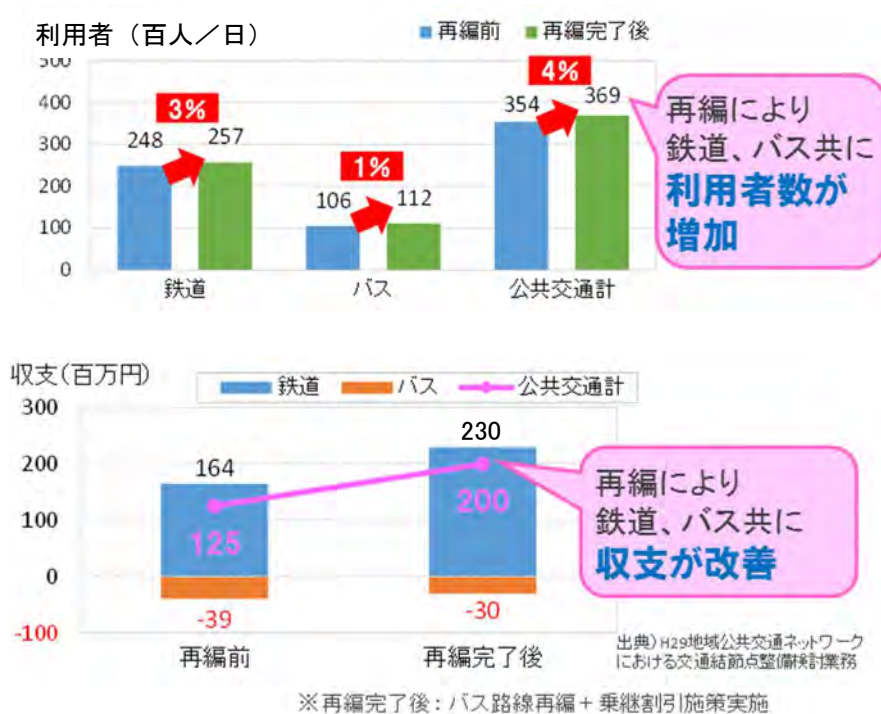


図 10.1 再編に伴う利用者・収支の状況

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。

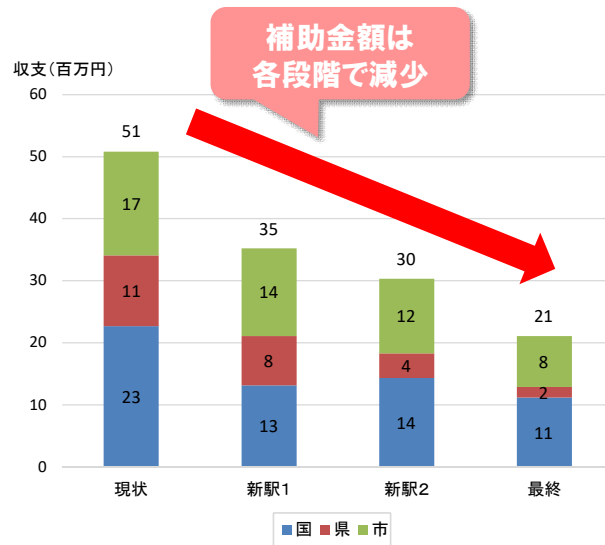


図 10.2 再編に伴う補助金額の状況

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、利便増進実施計画に盛り込んでいる。

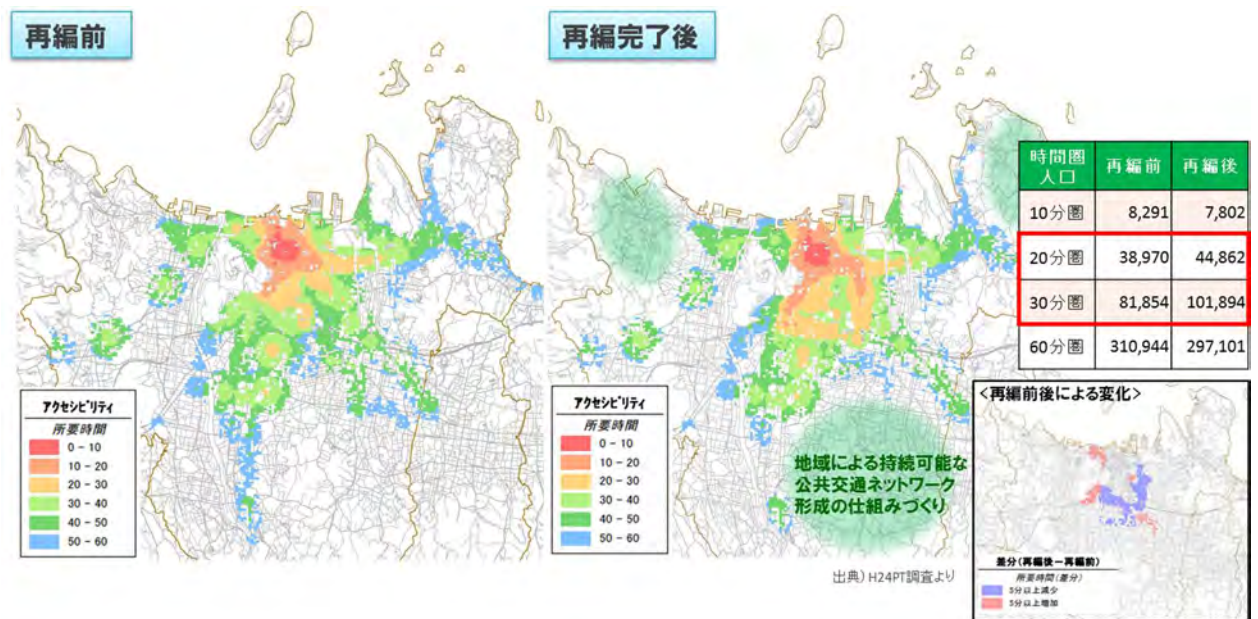


図 10.3 瓦町駅からのアクセシビリティ(所要時間)

12.2 第1段再編から第4段再編による事業の効果

第1段再編から第4段再編による事業の効果について記載する。

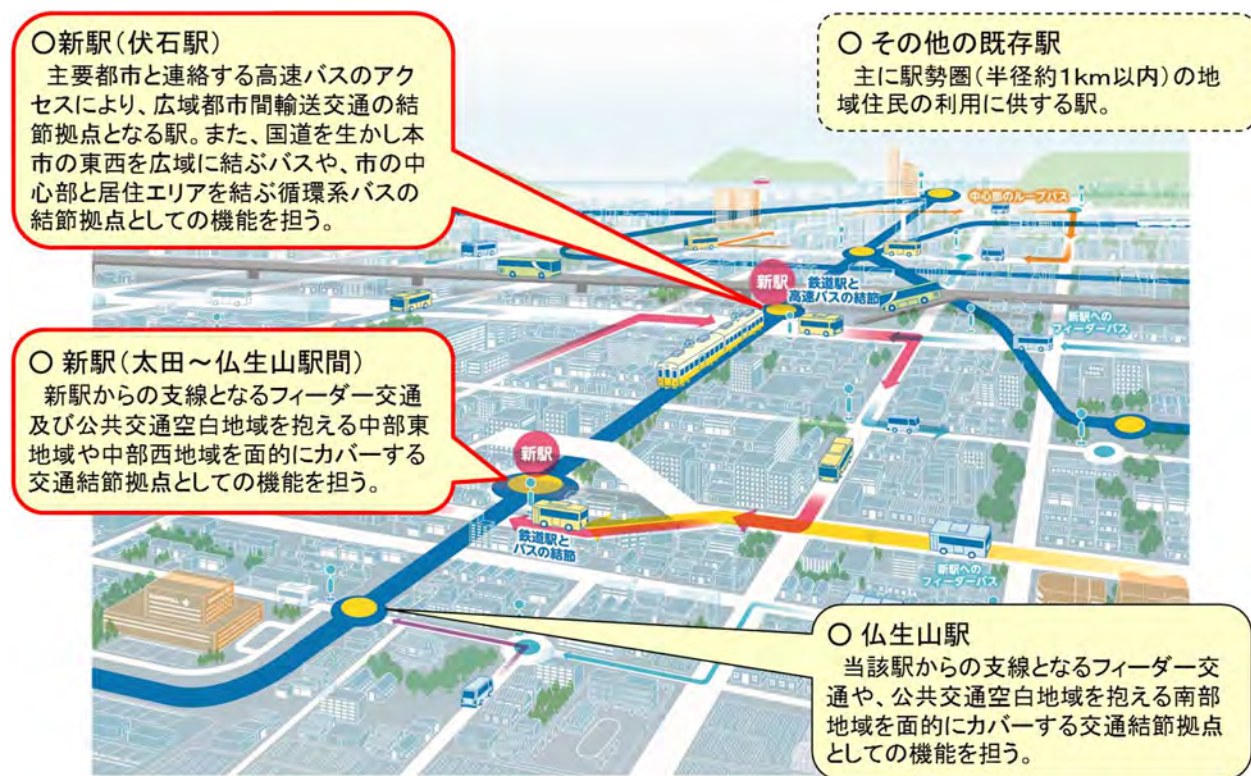
	利用者数 (人)	事業収入 (千円)	支出 (千円)	事業者負担額 (千円)	公的負担額 (千円)	収支率 (%)
実績	1,728,676	439,460	678,473	32,081	239,013	64.8%
想定	1,681,463	503,741	482,849	-95,032	-20,892	104.3%
改善見込み (想定－実績)	-47,213	64,280	-195,624	-127,113	-259,904	39.6%

第13章 当該計画に関連して実施される事業

13.1 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。



ことでん琴平線「三条～太田駅間」に整備した新駅「伏石駅」は、令和2年11月28日に駅舎をオープンし、令和3年4月1日には南口を一部供用開始し、令和3年11月6日にグランドオープンを迎えた。翌日には、再編(第2段)されたバス路線のうち、レインボー循環、伏石駅サンメッセ線、令和4年4月1日からは、鹿角線、高松西高線が伏石駅に結節し、運行を開始している。また、令和6年4月1日からは、塩江線、大学病院線が新たに伏石駅に結節し、運行を開始している。

新駅(伏石駅)整備状況

【駅前広場(北東方向から)】



【駅構内】



13.2 公共交通空白地域への対応について

バス路線再編における基本的な考え方の一つとして、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。

また、後段 12.2 タクシーを活用した新たな交通モード導入に向けた実証事業（バタクス）について、公共交通空白地域での運行も視野に入れた検討を進めるなど、地域の実情に即したコミュニティ交通の確保に取り組む。

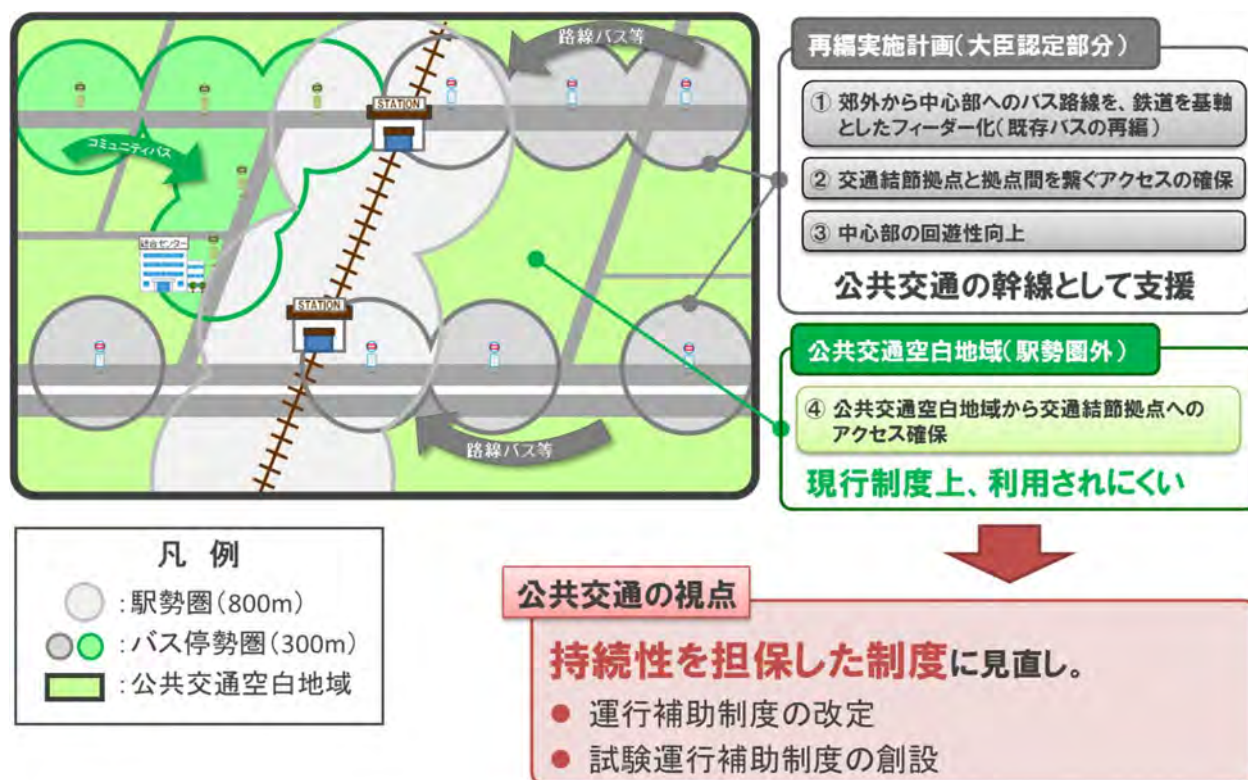


図 11.1 視点による線引き

【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 11.2 公共交通の視点が当てはまらない地域

第14章 参考

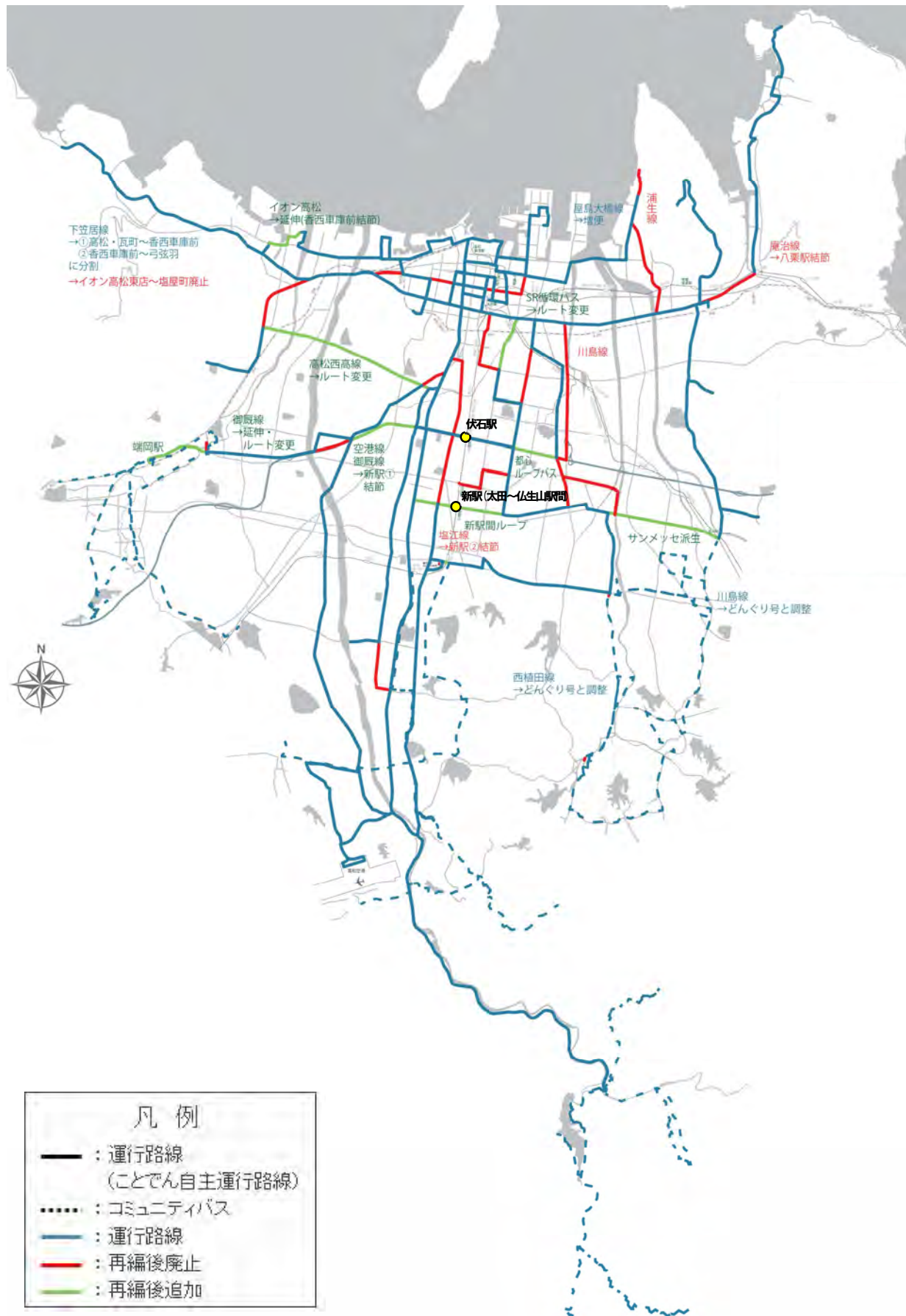
14.1 再編の全体像【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】

現行のバス路線図と、平成31年3月の「高松市地域公共交通再編実施計画」改定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を示す。

14.1.1 現行バス路線図【H31.3時点】

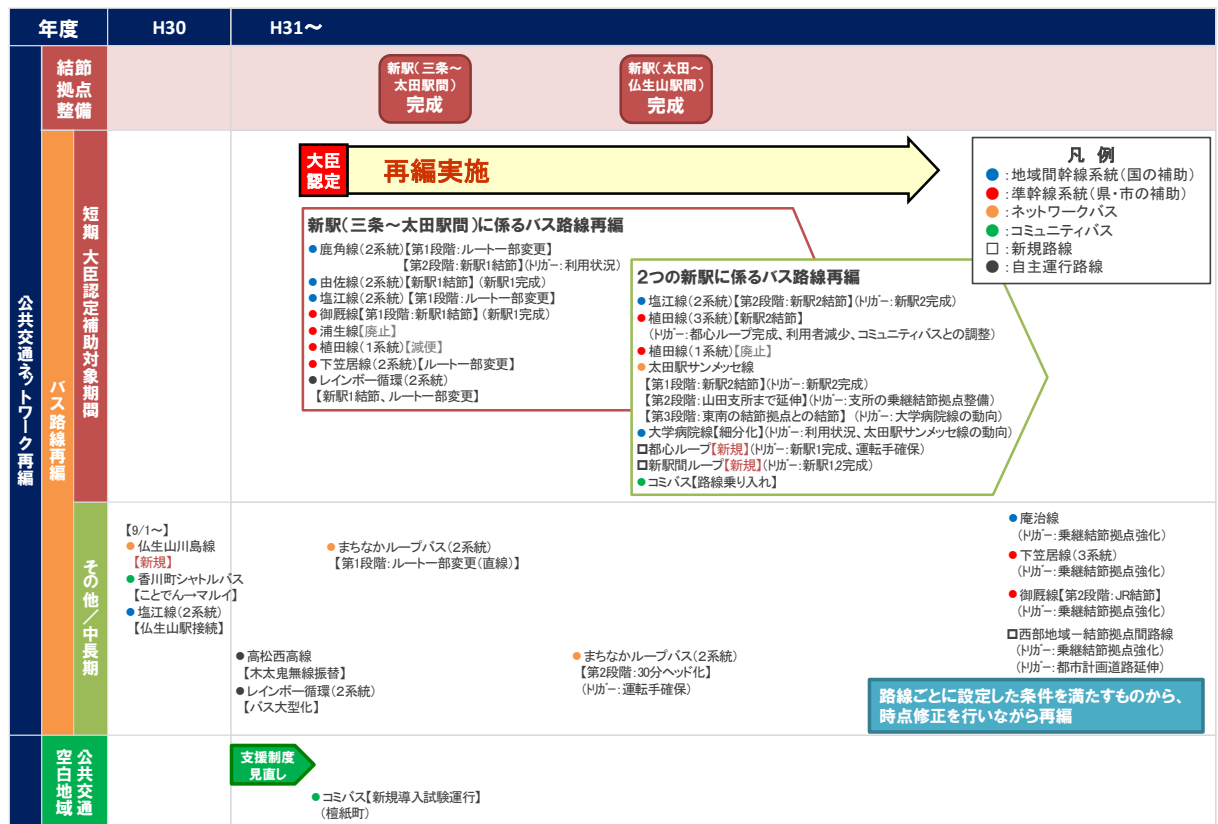


14.1.2 再編完了後バス路線図(案)【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】



14.1.3 実施スケジュール(案)【H31.3「高松市地域公共交通再編実施計画」】

平成 31 年 3 月の「高松市地域公共交通再編実施計画」改定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。



平成 30 年 9 月からネットワークバスとして運行している「仏生山川島線」は、本市が目指す「多核連携型コンパクト・エコ・シティ」の実現のため、交通結節拠点である「仏生山駅」と生活交流拠点である「川島地区」を結び、公共交通の空白地域の課題を解消するため運行していたが、バスでの運行に見合った需要が無いことが課題となっていた。

令和4年1月からの第一段階となる社会実験は、既存路線バスが運行しているエリアにおいて、バスからタクシーにモードを変え、配車システム等を活用した、現行法でのデマンド運行を実施した。令和5年1月からは、車両を中型車（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の3点を見直すなど、運行形態を一部変更して実証事業を継続している。

バタクス



デマンドタクシー、乗降予約、
どこでも利用可能。1日運行

定時運行

- ・決められたルート・ダイヤで運行。バス停でお待ちください。
- ・3社の事業者がタクシー（普通車）で運行
- ・4人まで乗車可、利用料は1人 200円

区域運行

- ・時刻表など エリア内指定の白や黄色のバス停から移動可能（事前予約制）
- ・3社の事業者がタクシー（普通車）で運行
- ・同一目的地：約10分～15分以内より早く到着。乗降料は1回500円

運行時間帯



定時運行					区域運行（事前予約制）					定時運行				
7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時			



運行ルート





バタクス



デマンドタクシー、乗降予約、
どこでも利用可能。1日運行

定時運行

- ・決められたルート・ダイヤで運行。バス停でお待ちください。
- ・3社の事業者がタクシー（普通車）で運行
- ・4人まで乗車可、利用料は1人 200円

区域運行

- ・時刻表など エリア内指定の白や黄から目的の地まで移動可能（事前予約制）
- ・3社の事業者がタクシー（普通車）で運行
- ・同一目的地：約10分～15分以内より早く到着。乗降料は1回 500円

運行時間帯



定時運行					区域運行（事前予約制）					定時運行				
7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時			



運行ルート





エリア内の乗降予約に限る

※エリア外には行きませんのでご注意ください

実証事業実施に必要な資金の額及び調達方法は以下のとおり。

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	
他モードへ移行							
7	仏生山川島線 【新モード導入検討】	ネットワークバス	34,918	運行経費 14,818 配車システム 導入・設定及 び利用料 10,100 実証検証業務 委託 10,000	高松市	新型コロナ ウイルス 感染症対 応地方創 生臨時交 付金を活 用	R3

目指すべきアウトプットとして、タクシーにおける変動運賃と相乗りを併用した新モードを創出していくものだが、特に重要な点として、地域住民の移動手段を確保していくため、サービスに見合った受益者負担となる仕組みを作ることにより、これまでの行政が全て支えるモデルから、官民連携による持続可能なモデルへ転換させ、タクシー事業はビジネスとして成り立たせ、運行経費の欠損を補助する制度からの転換を図っていきたいと考えている。

タクシーにおける変動運賃と相乗りを併用した新モードの創出 (規制改革＋ソリューションの提案)



行政が全て支えるモデルから、官民連携による持続可能なモデルへ

- 現行タクシー事業の延長で、ビジネスモデルを創出 ➡ **需要に見合った運行経費**
- サービスに見合った価格設定 ➡ **受益者負担の適正化**

14.3 その他

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱等に基づき、補助系統路線への支援を行うとともに、本計画の実施予定期間における、再編により軽減される費用については、持続可能な公共交通体系の構築に寄与するものとなるよう、公共交通空白地域における支援や、モビリティマネジメント等に活用できるよう、今後検討していく。