

# 高松市地域公共交通再編実施計画【改定】

—移動をデザインする—

平成31年3月

# 1 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

#### 市域全体の移動サービスの 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

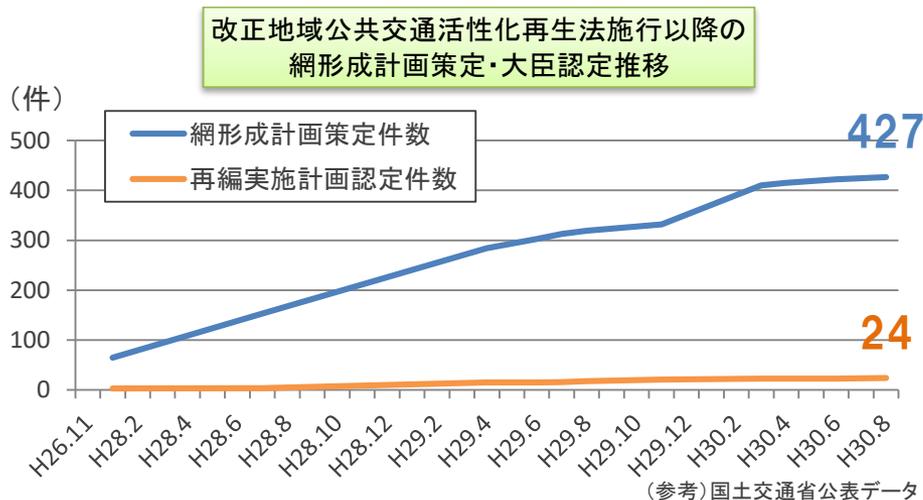
運送事業者等の同意

# 1 再編実施計画の構成（手続きの流れ）

## 段階的に行うバス路線再編

### ◆ ドラスティックな再編が及ぼす影響

**再編実施計画大臣認定の少なさ …… 一定のサービスレベル低下は不可避**



- 利用者離れに対する懸念
- 運転手不足

⇒ 路線等見直しによる、車両・人員・ダイヤ等の運用変更の複雑さ



**事業者合意にハードル**

## 解決手法 …

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

路線ごとに設定した**条件を満たすものから、時点修正**を行いながら再編する。

#### 条件(トリガー)

##### ■ 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
- バスバス乗継環境整備

##### ■ 運転手確保

- 再編等による確保

##### ■ 利用者減少

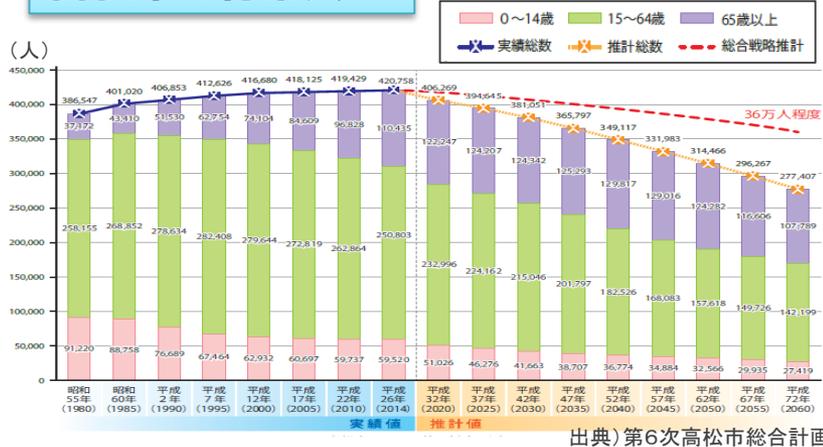
再編スタートを切る条件を設定し、段階的に再編を進めていく。

# 2 公共交通を取り巻く課題

## ① 将来の人口動態

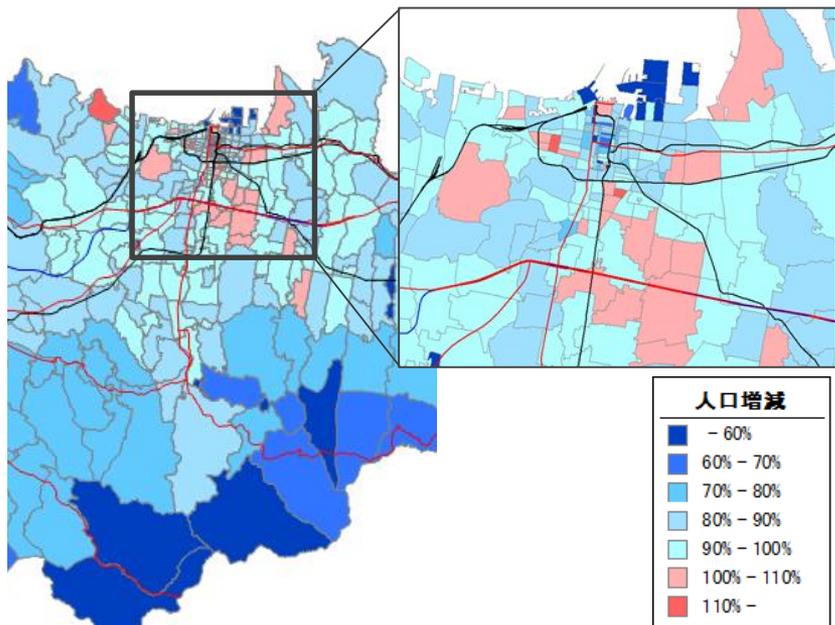
- 人口減少と急速な高齢化が著しく進行することが予測される。
- 都心地域周辺部において増加する地区もあるものの、**全体的に減少傾向**。
- 郊外部をはじめ**高齢者の割合が非常に高くなる**ことが予測される。

### 高松市の将来人口

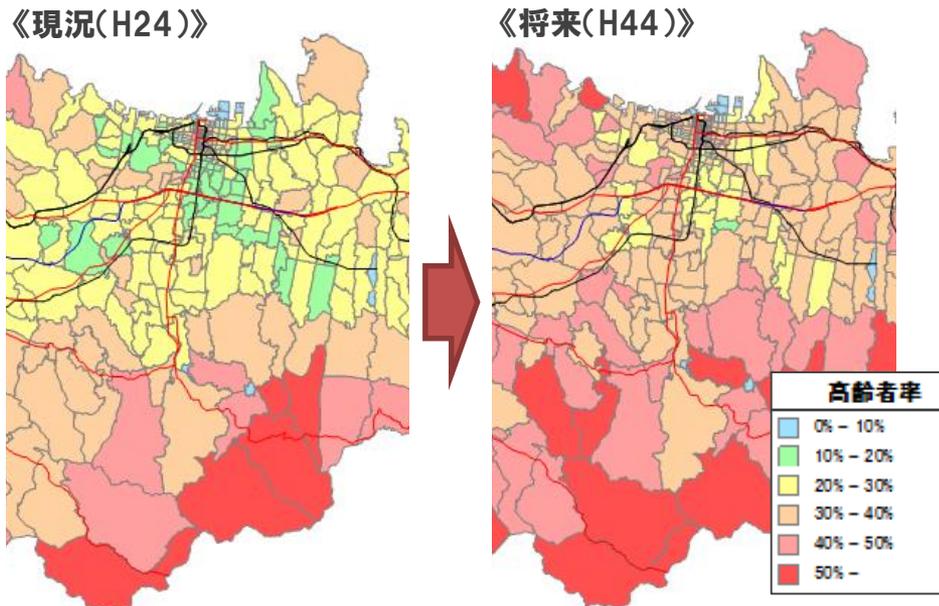


### 将来の地区別人口動向

#### ■ 人口分布の変化【将来(H44)/現況(H24)】



#### ■ 高齢者の変化【現況 ⇒ 将来】

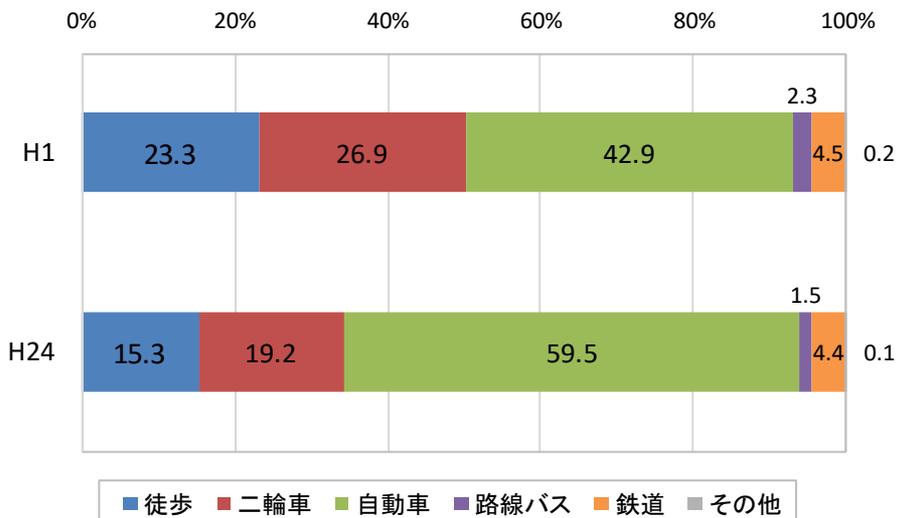


# 2 公共交通を取り巻く課題

## ② 公共交通の利用状況

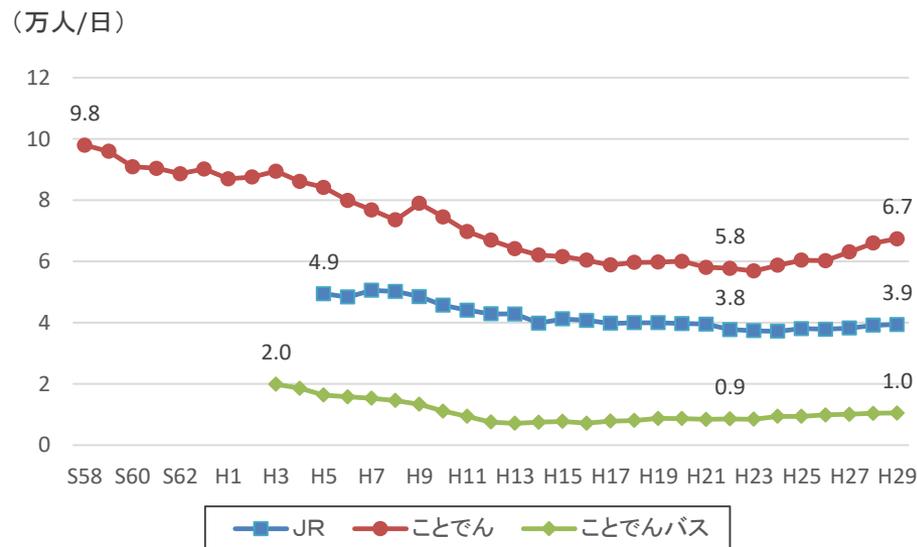
- 道路整備や自動車免許及び自動車保有の高まりなどに伴い、自動車利用者が急速に増加したことにより、公共交通の利用者は減少傾向を辿っていた。
- 近年、琴電は増加している。
- JR・ことでんバスは横ばいとなっている。

### 交通手段分担率の変遷



出典)H24 PT調査

### 公共交通利用者数の変遷



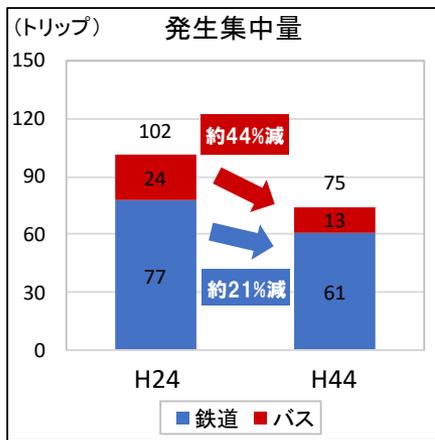
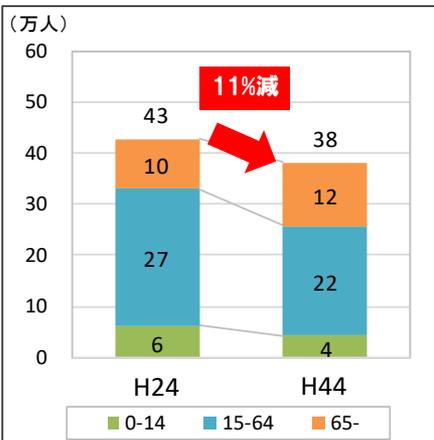
出典)高松市

# 2 公共交通を取り巻く課題

## ③ 総括

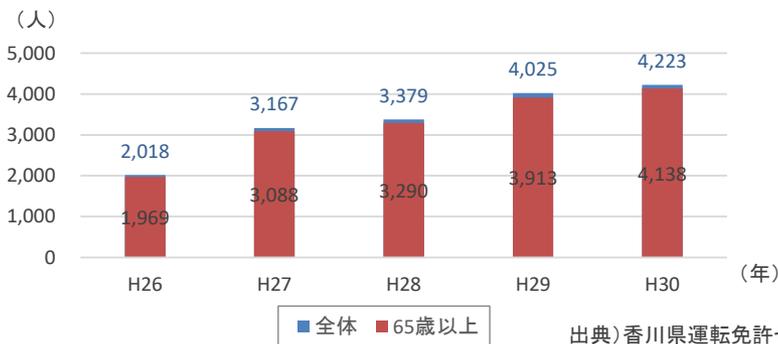
### 将来の公共交通利用の動向

#### ■ 人口及び公共交通利用者数の変化



● 人口減少による公共交通利用者の減少

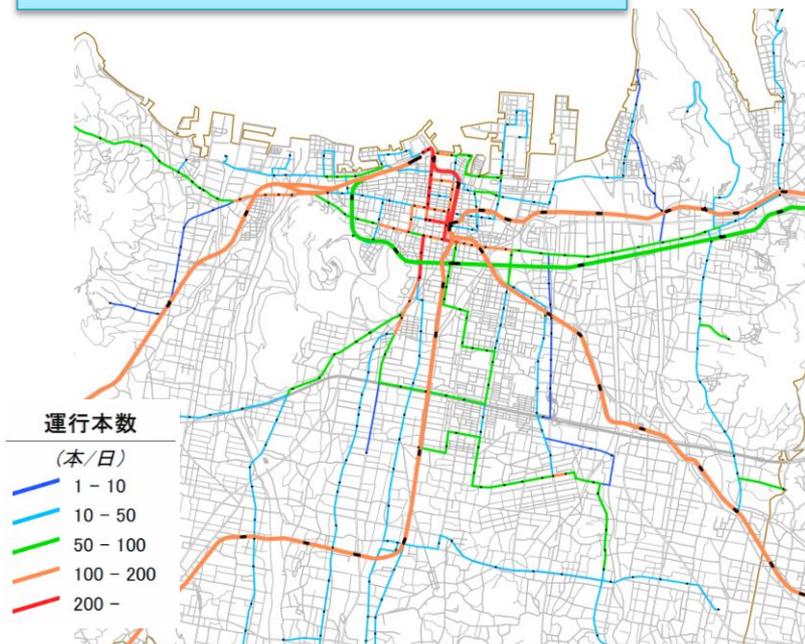
#### ■ 高齢者の自動車利用傾向(県内運転免許返納状況)



出典) 香川県運転免許センター提供資料より作成

● 人口の郊外化(拡散)、高齢者の増加  
⇒公共交通の必要性は一層高まる

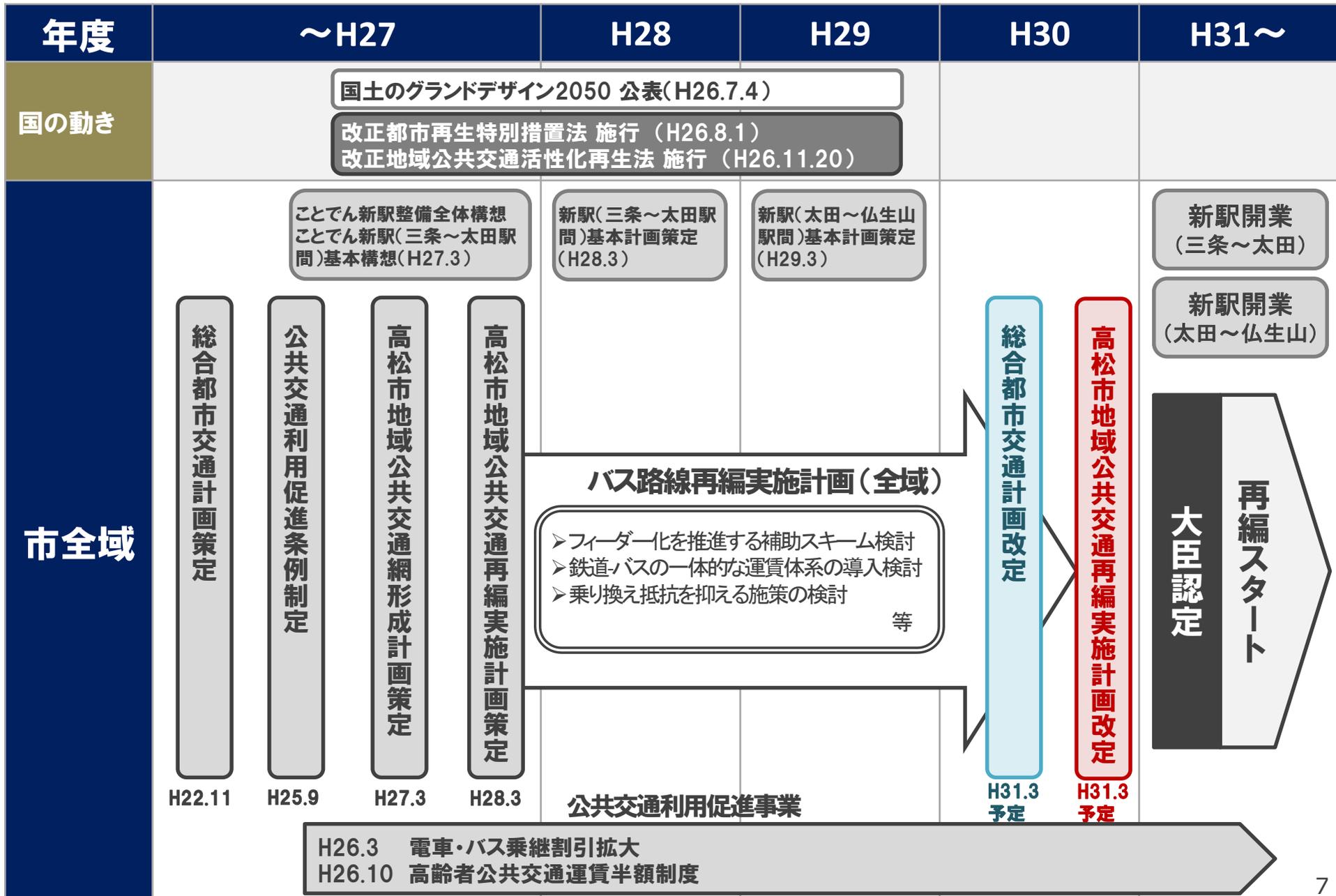
### 現在の公共交通のサービス状況



- 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。**

# 3 高松市の取り組み



# 4 高松市の進めるまちづくり

「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ものである。

## 高松モデル

### 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。

# 5 バス路線再編に向けた基本的な考え方

## 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) 太田駅サンメッセ線、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

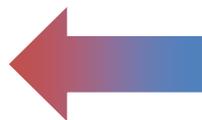
- 上記から外れたエリア
- コミュニティ交通としての路線  
例) 山田地区乗合タクシー(どんぐり号) 等

### 需要に応じ、モードの検討

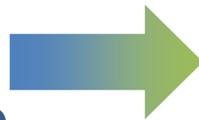
- 利用の少ない路線は、**小型モードへの再編等を検討**
- 需要増加の先に、**新交通システム等を導入**



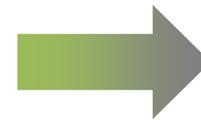
新交通システム  
(LRT、BRT等)



路線バス { 中型 小型 }



コミュニティバス

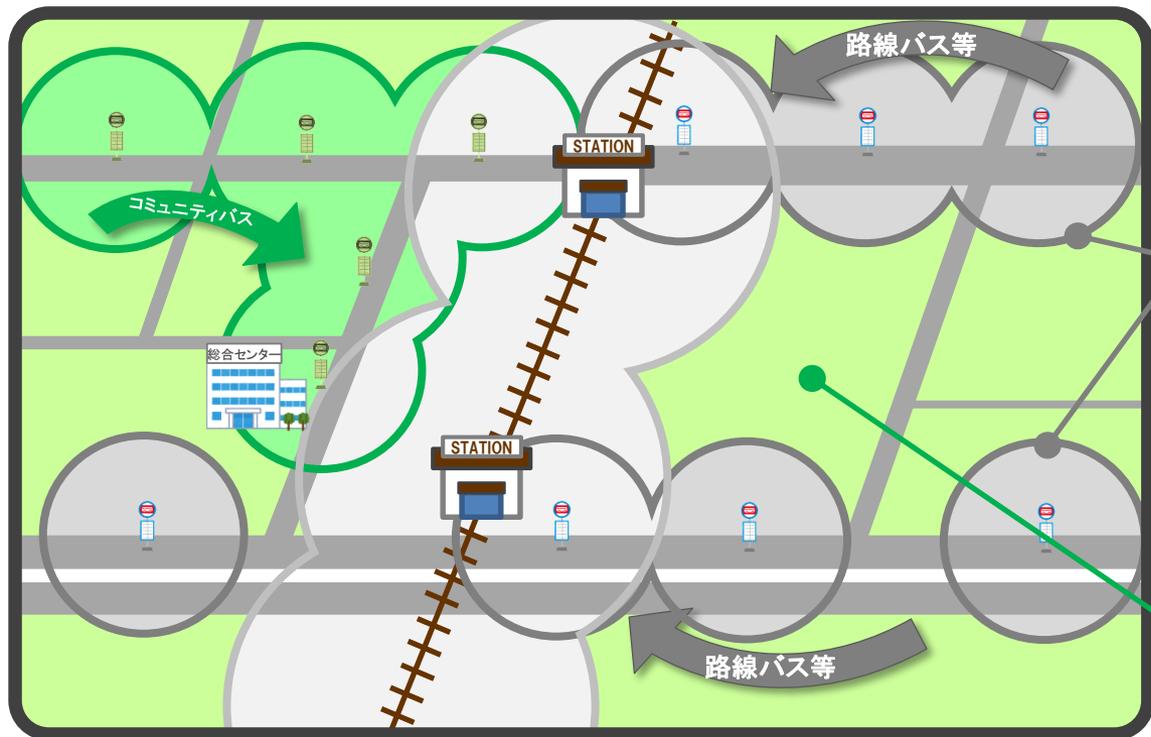


ジャンボタクシー

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

# 6 市域全体の移動デザイン

## ◆ 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

## 6 市域全体の移動デザイン

### ◆ 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。

# 7 再編後バス路線図 (案)

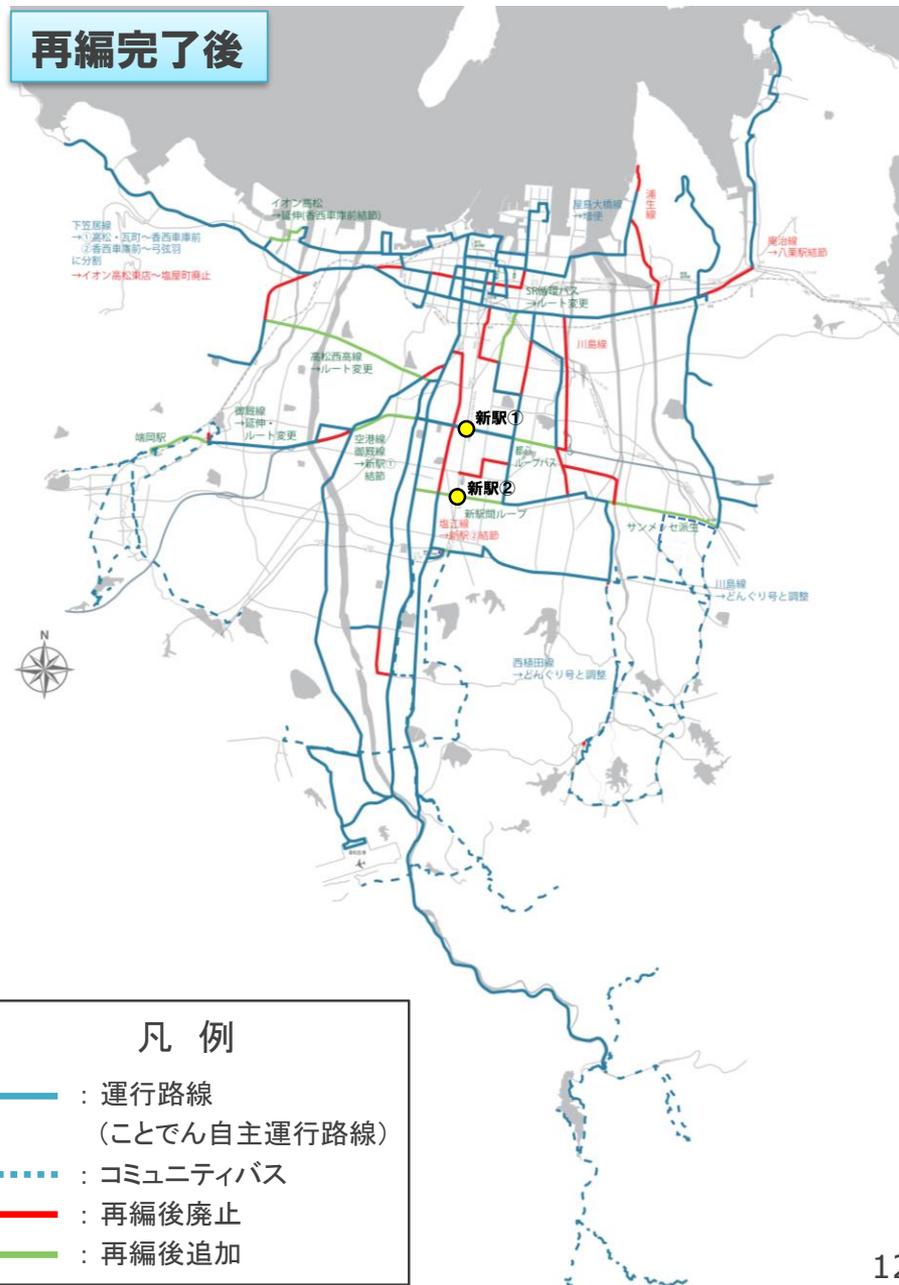
再編前



## 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

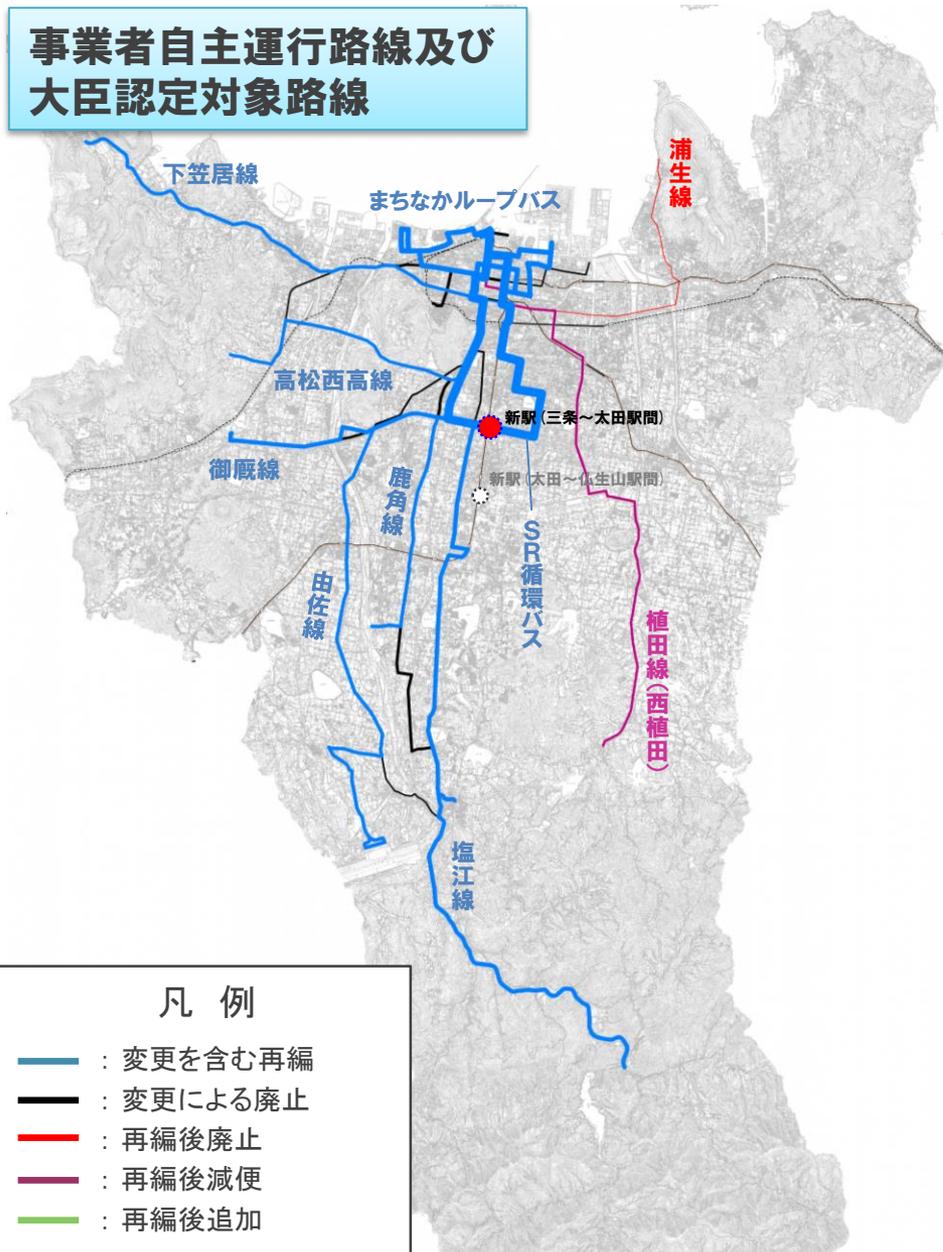


## 凡例

- : 運行路線  
(ことでん自主運行路線)
- - - : コミュニティバス
- (Red) : 再編後廃止
- (Green) : 再編後追加

# 7 再編実施計画（大臣認定部分）

## 事業者自主運行路線及び大臣認定対象路線



- 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

## ◆ 新駅（三条～太田駅間）完成による再編路線

補助対象期間(5年間)

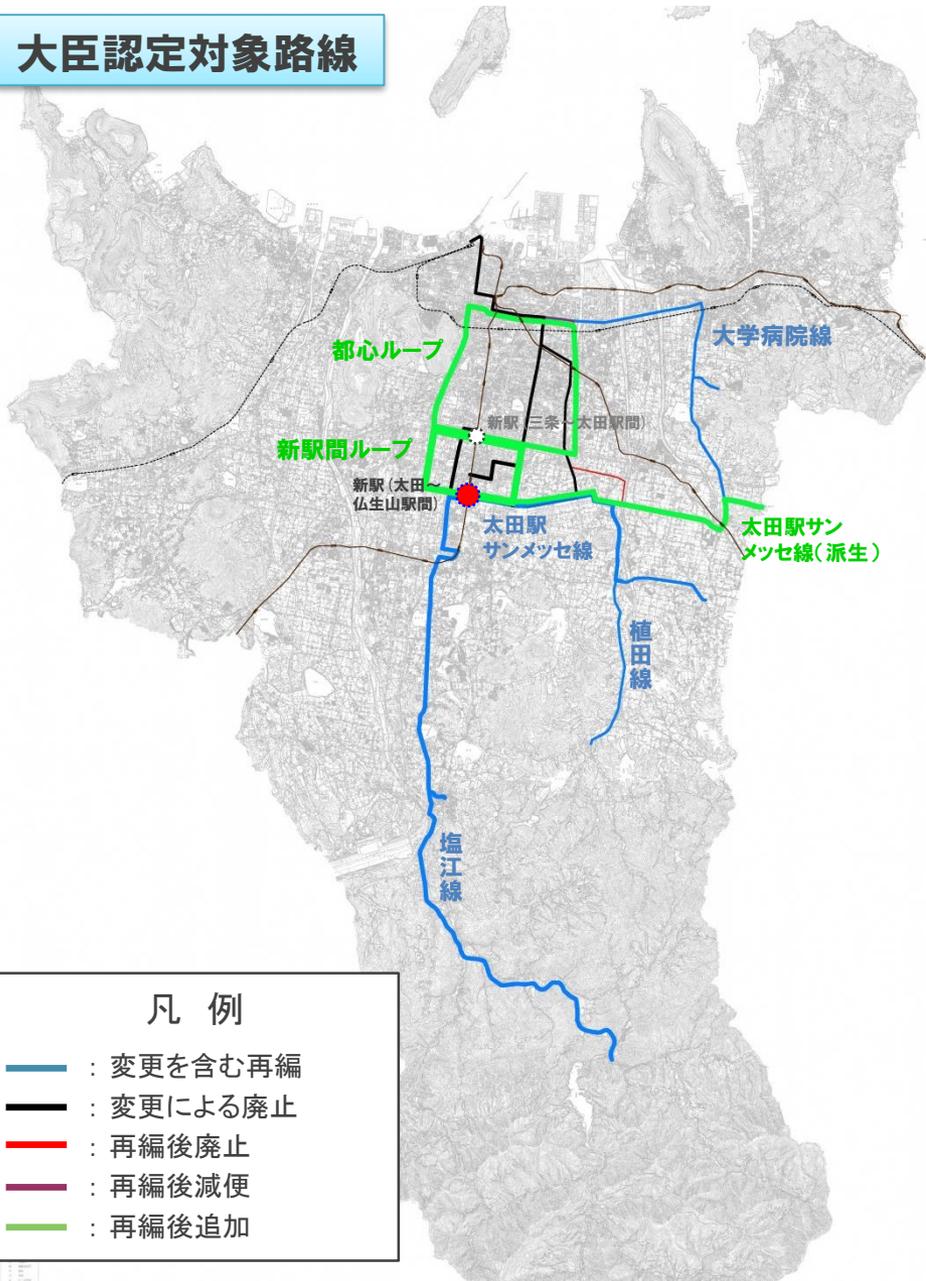
	H31～
由佐線(短縮:新駅 <small>(三条～太田駅間)</small> 結節)	<span style="color: green;">→</span>
御厩線(短縮:新駅 <small>(三条～太田駅間)</small> 結節)	<span style="color: green;">→</span>
浦生線(廃止)	<span style="color: red;">→</span>
植田線(西植田)(減便)	<span style="color: pink;">→</span>
鹿角線(路線見直し)	<span style="color: green;">→</span>
塩江線(路線見直し)	<span style="color: green;">→</span>
下笠居線(路線見直し)	<span style="color: blue;">→</span>
SR循環バス(新駅1乗入・大型化・路線見直し)	<span style="color: pink;">→</span>
高松西高線(路線見直し)	<span style="color: blue;">→</span>
まちなかループバス(路線見直し)	<span style="color: red;">→</span>

- : 幹線補助
- : 準幹線補助
- : 西方面
- : 東方面
- : 南方面
- : 東南方面

**【トリガー】**  
新駅(三条～太田駅間)完成

# 7 再編実施計画（大臣認定部分）

## 大臣認定対象路線



### 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

## ◆ 新駅（太田～仏生山駅間）完成による再編路線

補助対象期間(5年間)

	H31～
植田線(短縮:新駅(太田～仏生山駅間)結節)	
植田線_川島(廃止)	
塩江線(短縮:新駅(太田～仏生山駅間)結節)	
大学病院線(短縮)	
太田駅サンメッセ線 (新駅(太田～仏生山駅間)結節)	
太田駅サンメッセ線派生(新設) (新駅～大学病院)	
都心ループバス(新設)	
新駅間ループバス(新設)	

- : 幹線補助
- : 準幹線補助
- : ネットワークバス
- : 西方面
- : 東方面
- : 南方面
- : 東南方面

【トリガー】  
新駅(太田～  
仏生山駅間)完成

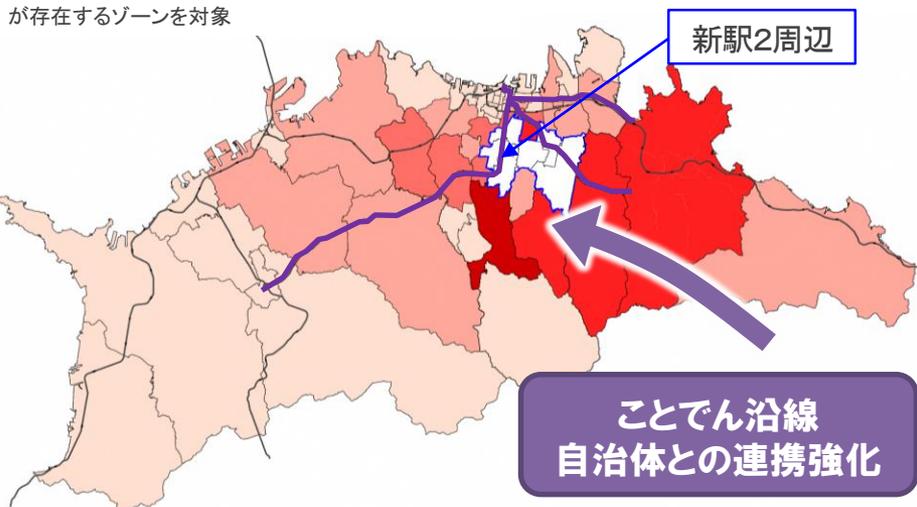
【トリガー】  
運転手確保

# 8 広域的な視点

## 広域からの利用状況

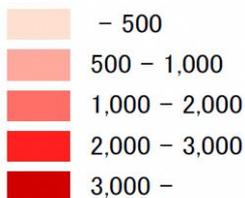
- 新駅2の周辺※を目的地とする移動の出発地は、高松市外(香川県内)からが約2割
- 東部は、さぬき市・三木町、西部は、坂出市や丸亀市等からのアクセスが多い

※新駅2周辺  
 新駅2及び新駅2にアクセスする、太田駅サンメッセ線が存在するゾーンを対象



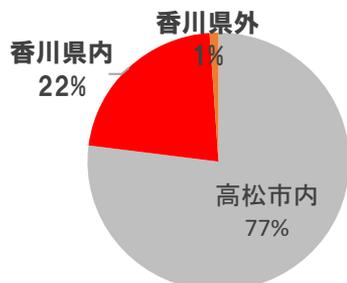
### 新駅2周辺を目的地とするゾーン別発生量

(人/日:トリップ)



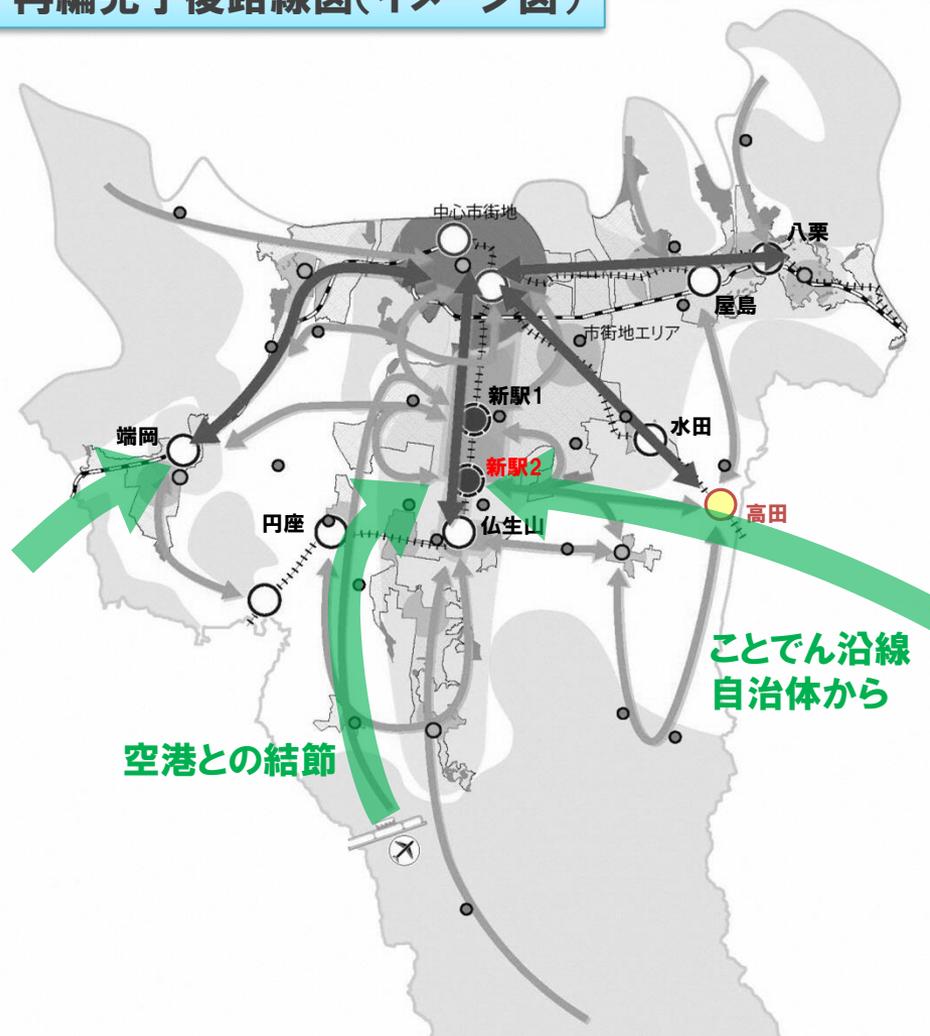
### 新駅2周辺を目的地とするゾーン別内訳

※新駅2周辺内々は除く



出典)平成24年パーソントリップ調査

## 再編完了後路線図(イメージ図)



市域全体の移動サービスをデザインするとともに、市域外からの移動との連携を図る

# 9 バス路線再編の実施スケジュール（案）

年度		H30	H31～
公共交通ネットワーク再編	結節拠点整備		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #c0392b; color: white; text-align: center;">                     新駅(三条～太田駅間) 完成                 </div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: #c0392b; color: white; text-align: center;">                     新駅(太田～仏生山駅間) 完成                 </div> </div>
	短期(大臣認定補助対象期間)		<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="background-color: #f1c40f; padding: 5px; margin-right: 5px;">大臣認定</div> <div style="font-size: 2em; color: #f1c40f;">→</div> <div style="margin-left: 10px;">再編スタート(5年間)</div> </div> <div style="border: 1px solid #e74c3c; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <b>新駅(三条～太田駅間)に係るバス路線再編</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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)</li> <li>● 由佐線(2系統)【新駅1結節】(新駅1完成)</li> <li>● 塩江線(2系統)【第1段階:ルート一部変更】</li> <li>● 御厩線【第1段階:新駅1結節】(新駅1完成)</li> <li>● 浦生線【廃止】</li> <li>● 植田線(1系統)【減便】</li> <li>● 下笠居線(2系統)【ルート一部変更】</li> <li>● レインボー循環(2系統) 【新駅1結節、ルート一部変更】</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid #27ae60; padding: 5px;"> <b>2つの新駅に係るバス路線再編</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 塩江線(2系統)【第2段階:新駅2結節】(トガ-:新駅2完成)</li> <li>● 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)</li> <li>● 植田線(1系統)【廃止】</li> <li>● 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)</li> <li>● 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)</li> <li>□ 都心ループ【新規】(トガ-:新駅1完成、運転手確保)</li> <li>□ 新駅間ループ【新規】(トガ-:新駅1,2完成)</li> <li>● コミバス【路線乗り入れ】</li> </ul> </div> </div>
	その他/中長期	<ul style="list-style-type: none"> <li>【9/1～】</li> <li>● 仏生山川島線【新規】</li> <li>● 香川町シャトルバス【こつでん→マルイ】</li> <li>● 塩江線(2系統)【仏生山駅接続】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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)】</li> <li>● 高松西高線【木太鬼無線振替】</li> <li>● レインボー循環(2系統)【バス大型化】</li> <li>● 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)</li> </ul>
空白地域	公共交通		<div style="border: 1px solid #27ae60; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <b>支援制度見直し</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● コミバス【新規導入試験運行】(檀紙町)</li> </ul> </div> <div style="border: 1px solid #27ae60; padding: 5px; background-color: #27ae60; color: white; text-align: center;"> <b>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</b> </div>

**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

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)

その他/中長期

空白地域