

バス路線の再編

1. 検討方針

(1) 検討内容

現在の市内バス路線網は、中心部から放射状に伸び、一部の区間が既存の鉄道区間と並走しているなど、地域の公共交通体系としてバスと鉄道が相補的な関係を構築できていない。

このようなことから、既存のバス路線について、各路線のフィーダー化も含め、「交通結節拠点の整備」と関連させて、望まれる路線網の再編に向けた検討を行う。

(2) 検討経緯

H20 高松市におけるバスタウン整備報告書

- ・市内の公共バス交通の活性化に向け、網羅的に改善計画が打ち出されている
- ・バス再編に直接関係する施策としては、
 - 1) 不便地域と都心を結ぶBRTの導入
 - 2) 鉄道駅や主要なバス路線へのフィーダー交通としてのバス路線への再編
 - 3) 需要が見込まれる地区へのバス路線の導入など、バス路線・バス停位置の再編が挙げられている

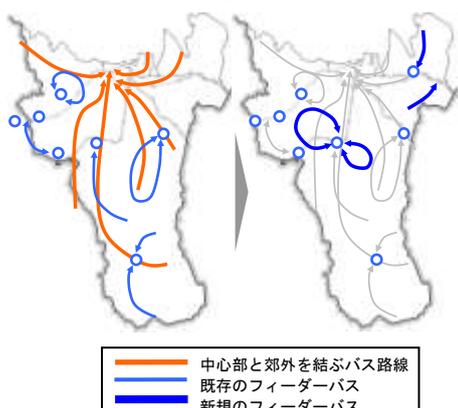
H22 高松市総合都市交通計画

- ・バスタウン整備報告書に準拠

1) BRTの導入



2) フィーダー化再編



3) バス路線・バス停位置の再編



(3) 検討方針

高松市総合都市交通計画において、取り組むべき具体的施策として掲げられるバス路線の再編について、各路線のフィーダー化を含め検討を行う。

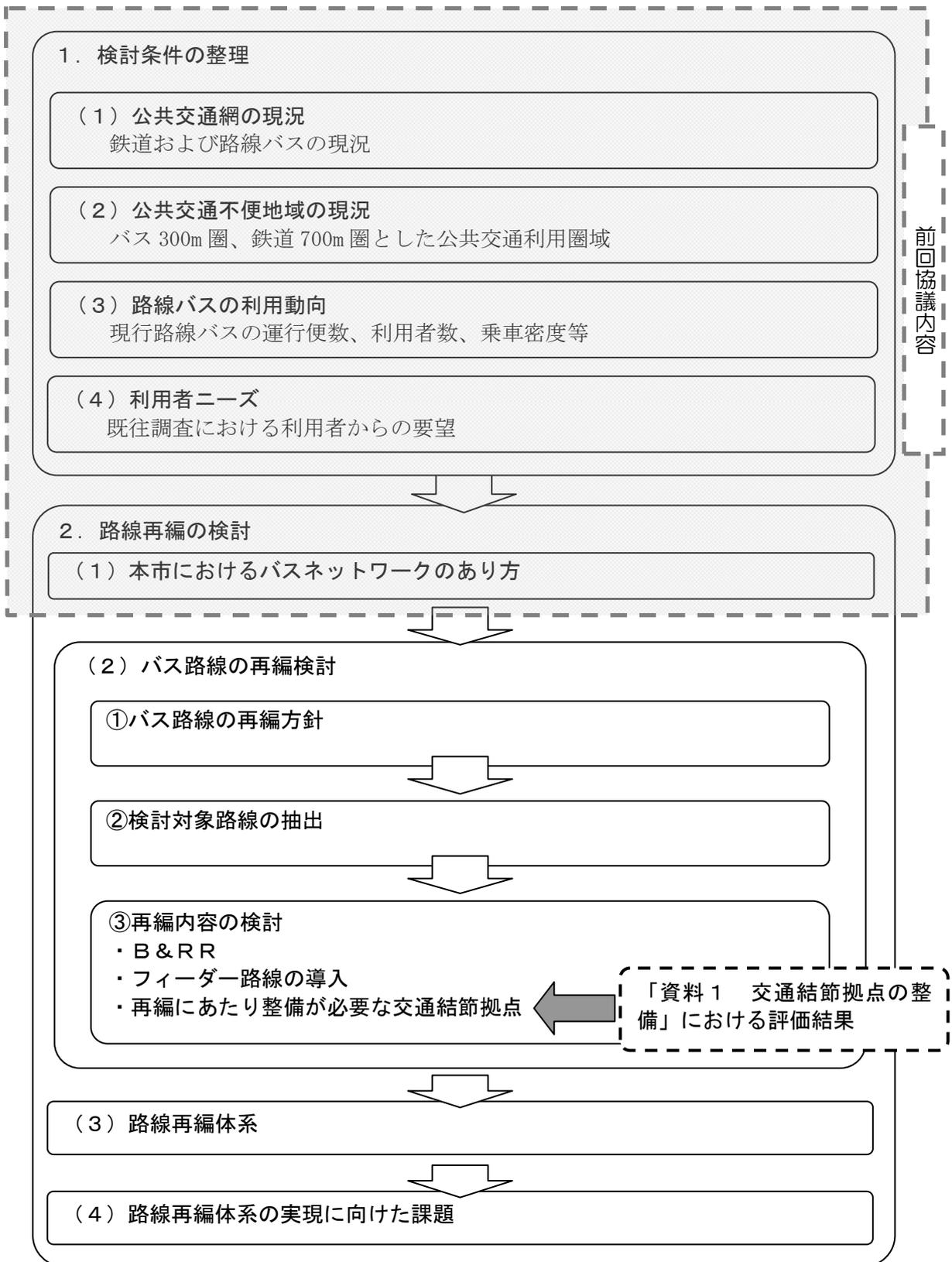


図 1.1 検討フロー

2. 検討条件の整理

(1) 公共交通網の現況

1) 現況バス路線網

現在のバス路線は、基幹ルートとして東方面 6 路線、南方面 4 路線、西方面 3 路線と、この他に中心部およびその近郊での循環バスや空港へアクセスするリムジンバスが運行されている。また、郊外部においては、コミュニティバスや乗合タクシーなどが運行されている。

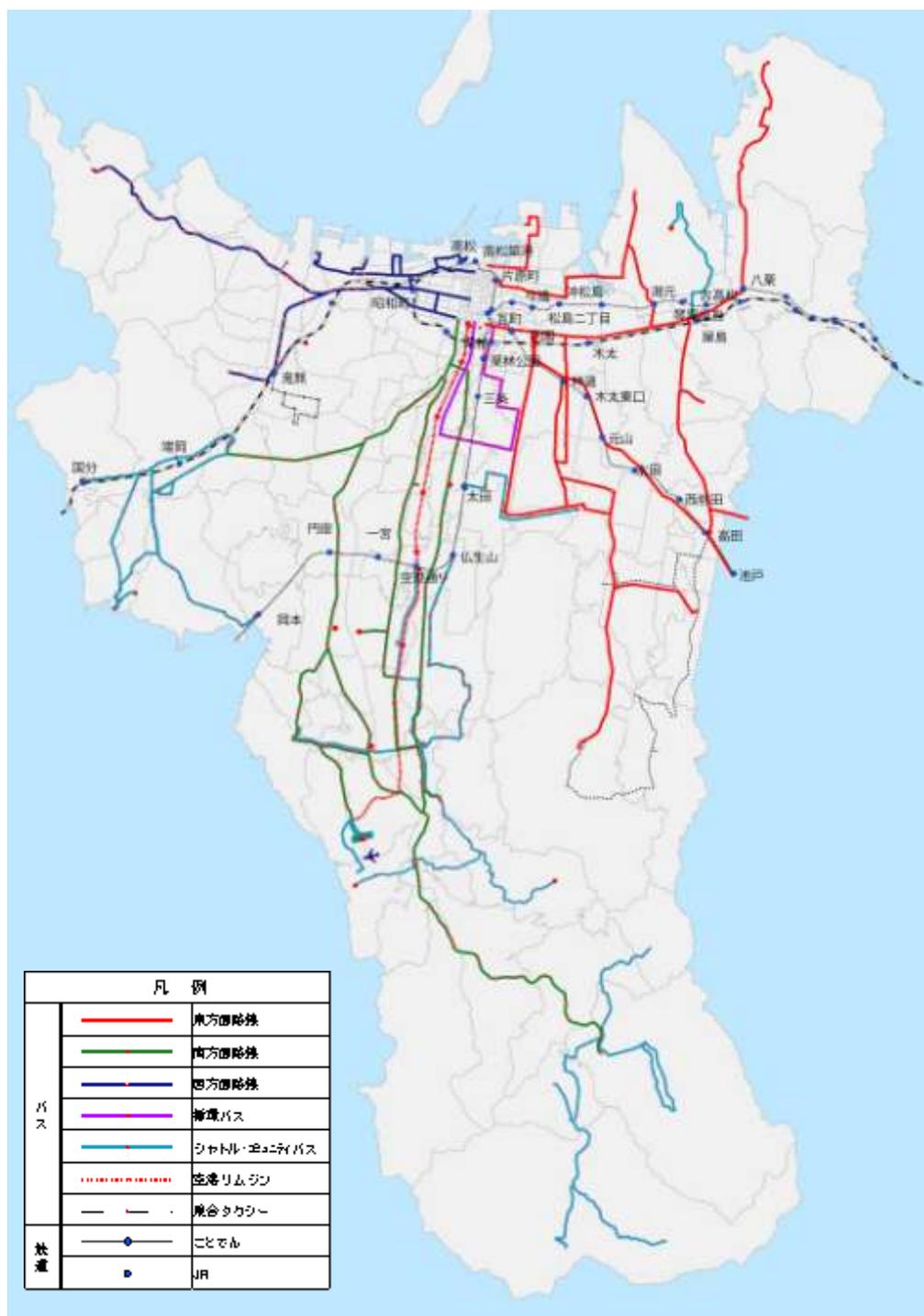


図 2.1 現況バス路線網

2) 公共交通網とバス路線

現在のバス路線のうち、地域の東西を連絡する路線は中心部を通る国道 11 号と旧国道 11 号に集中しており、鉄道各路線間をつなぐ路線は限られている。

また、鉄道駅で駅前広場が併設されているのは J R 高松駅とことでん瓦町駅のみで、バスの起終点駅となっているのは 6 駅のみである。

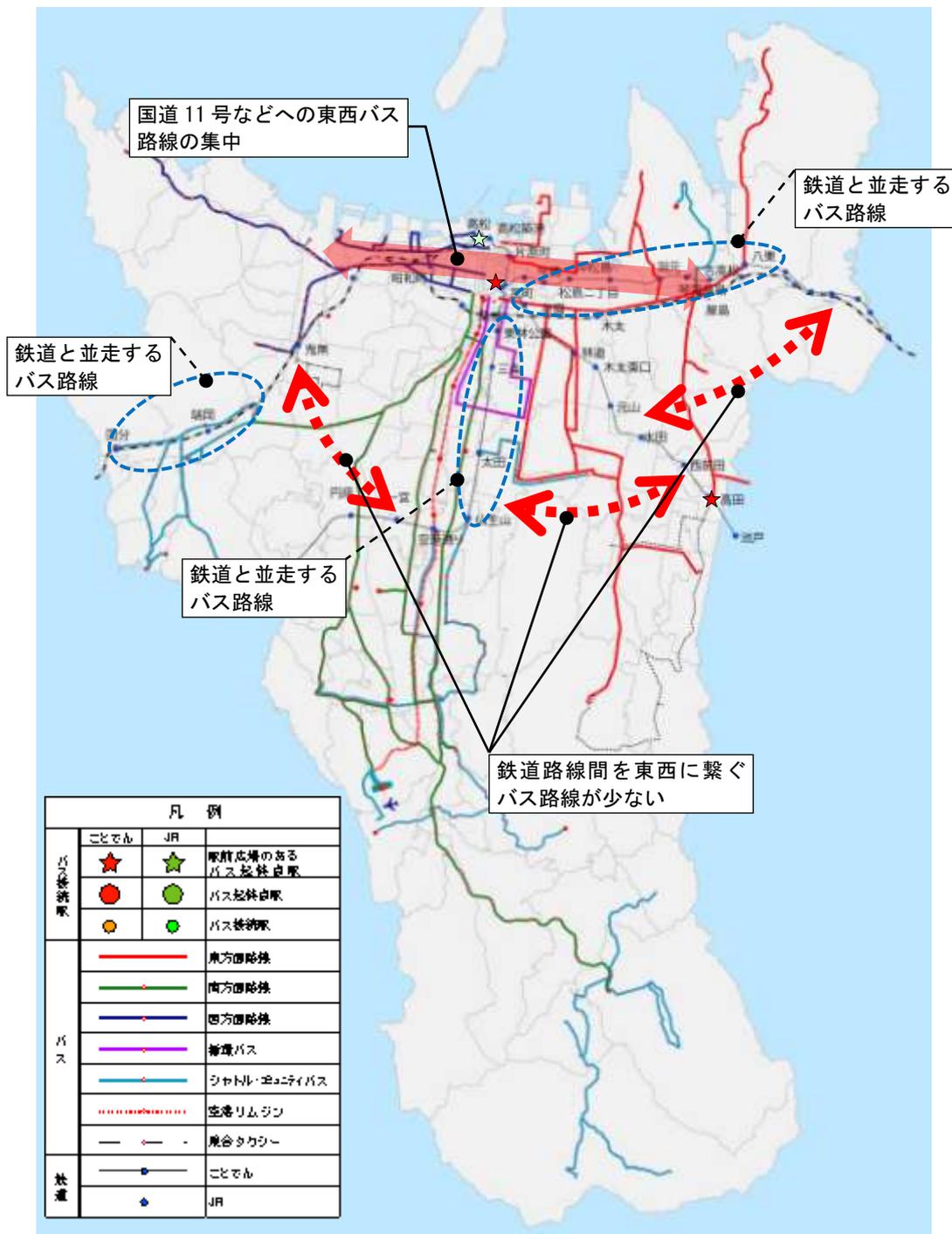
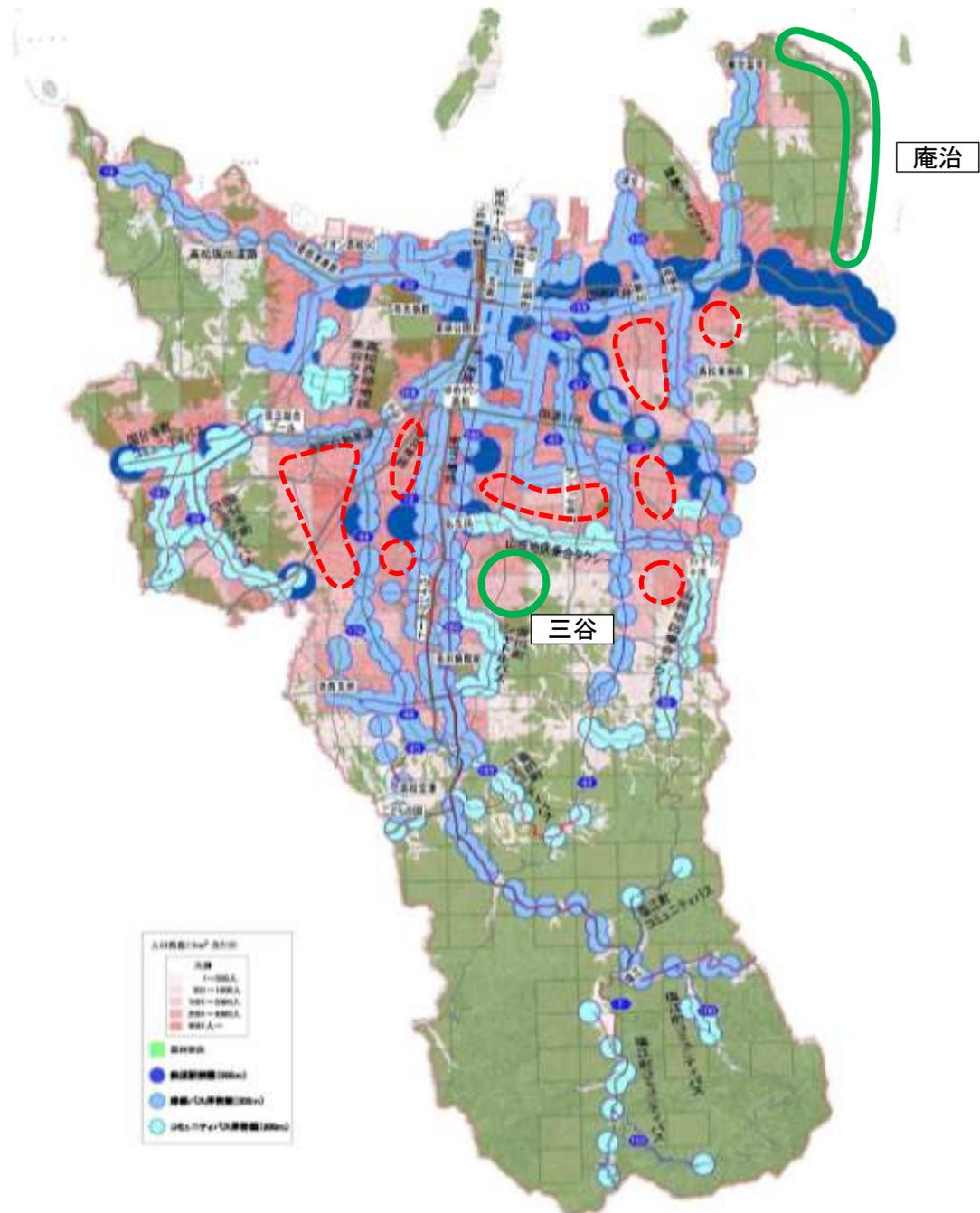


図 2.2 現況公共交通網

(2) 公共交通不便地域の現況

各バス停、鉄道駅の利用圏域をバス停＝半径 300m、鉄道駅＝半径 700mと設定し、人口密度との関係を見ると、下図のピンク色で示される公共交通不便地域が見られる。

特に赤破線で示した範囲は、人口密度が 1,000 人/km² 以上でありながら、1km 四方以上の範囲において公共交通が空白となっている地域である。



出典：高松市総合都市交通計画

図 2.3 公共交通不便地域

(3) 路線バスの利用動向

都心と郊外とを結ぶ路線に焦点を当て、各路線バスの利用状況を整理する。なお、以下において、利用動向データの活用が可能なことでんバスの各路線について整理する。

1) 路線バスの便数

都心への東西路線は複数のルートが重複して便数が多くなっているが、南方面に関してはルートが分散し各便数は少なくなっている。川島方面や塩江方面の路線については、途中で分散していたルートが集中し、便数が増えている区間が見られる。

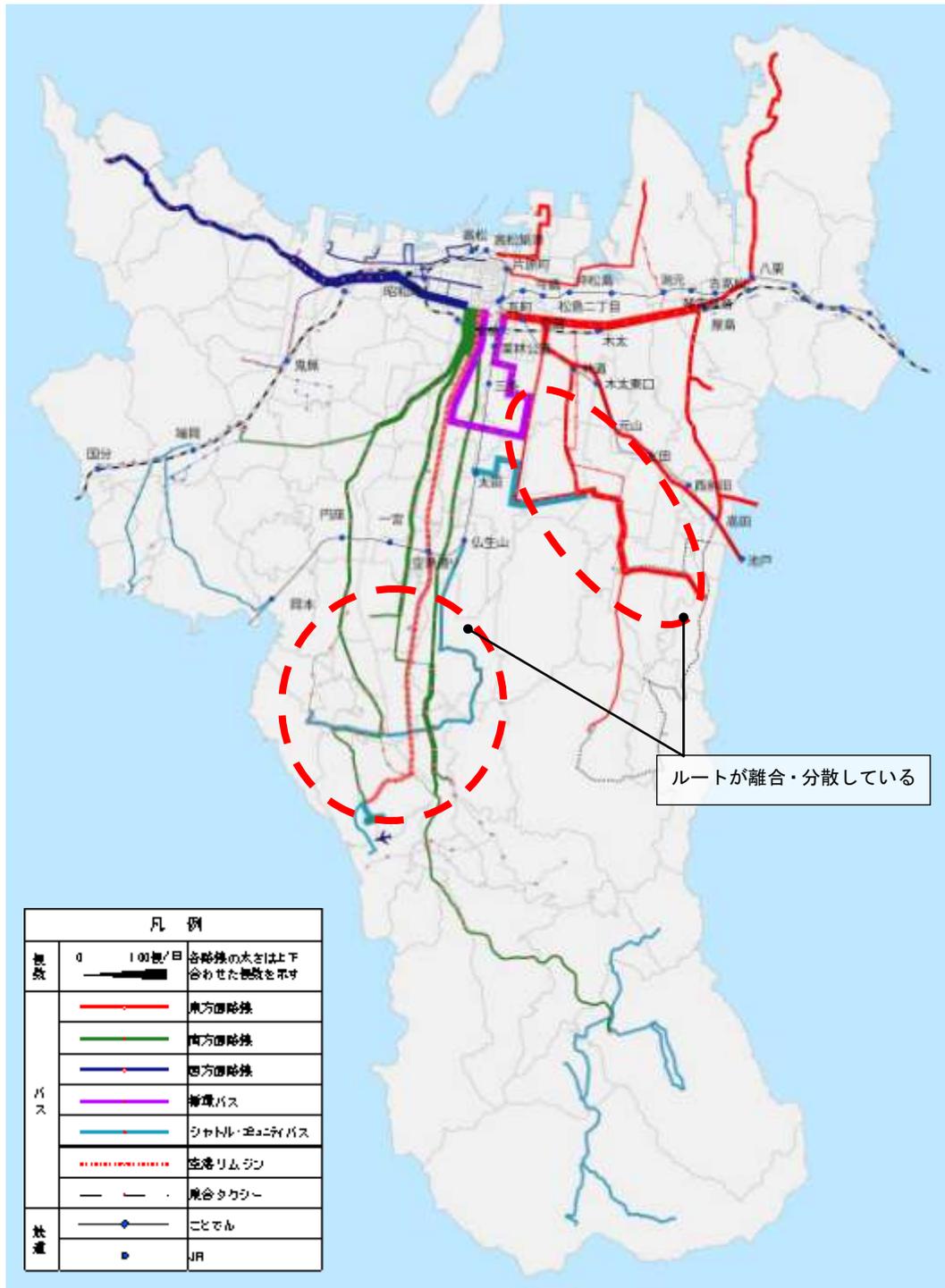


図 2.4 基幹ルートの路線バス便数（都心内を除く）

2) 都心方面への上り便の利用

a) バス停間断面乗車数と乗降者数上位バス停

下図の区間乗車人数が示すように、ほぼすべての路線で郊外部の各バス停から乗車が続き、そのまま都心各所で降車する動向が見受けられる。

乗車数、降車数各々の上位10位のバス停を見ると、乗車に関しては、ことடன்太田駅より以南など、高松駅から概ね5 km 圏外の都心近郊～郊外に位置しており、降車は都心に集中している。

これらのうち、乗車ではことடன்高田駅、降車ではことடன்八栗駅におけるバス&レールライド形態での利用が大きなものとして注目される。

ことடன்高田駅では鉄道から主に大学病院へのバス利用、ことடன்八栗駅では庵治から鉄道への乗り換え利用におけるターミナルとして機能していると思われる。

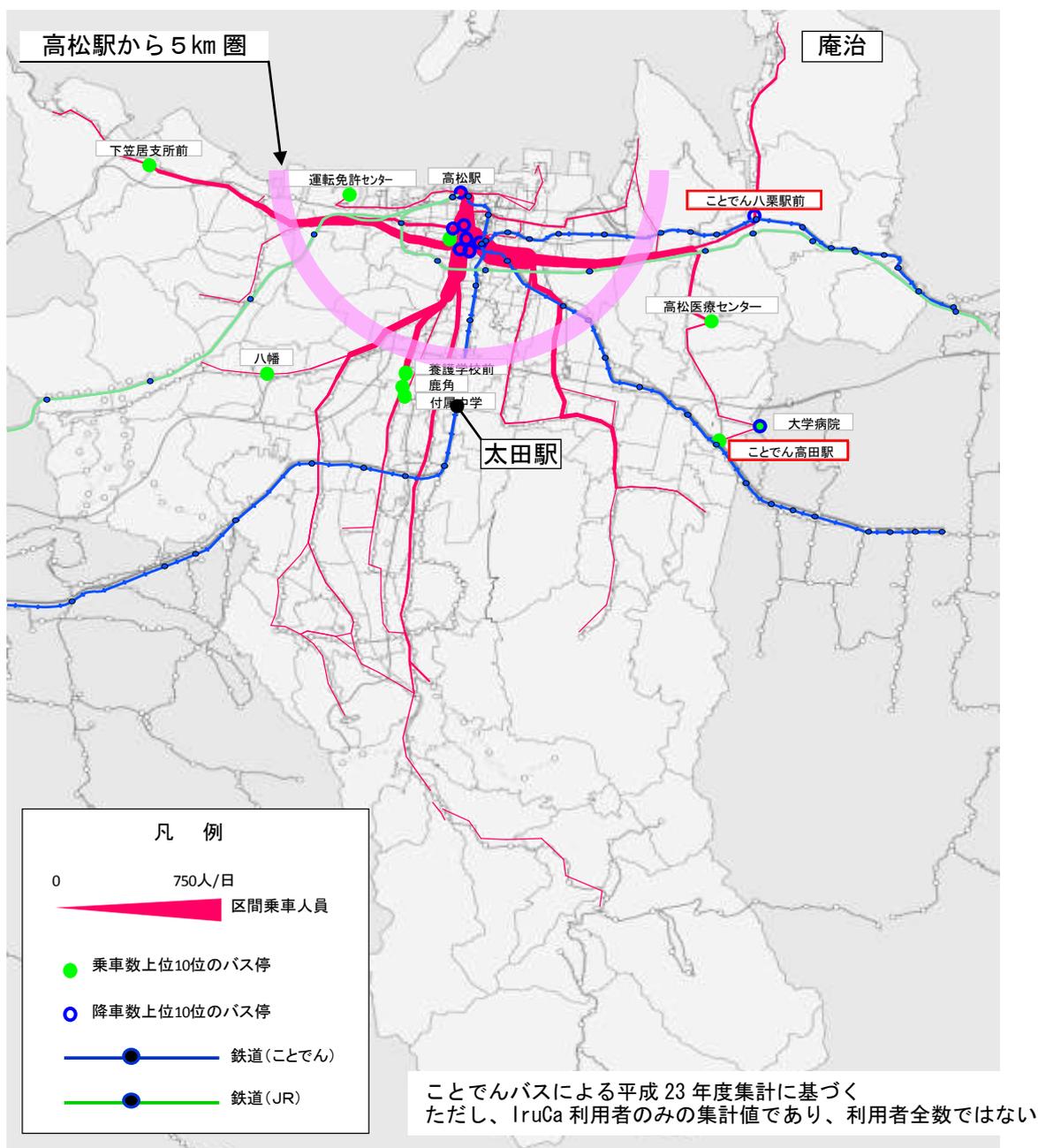


図 2.5 都心と郊外を結ぶ路線の状況（上り）

b) 各バス停での乗降状況

各バス停の利用状況をより細かく見るために、各バス路線において延べ乗降者数の5%以上の乗降があるバス停を抽出した。

乗車を赤丸、降車を黒円で示しているが、これを見ると中心部以外では、ほとんどが乗車で占められ、郊外から都心への途上で降車するようなトリップは極めて少ないことがわかる。

こうしたトリップの動向から、郊外部でうまく乗車を吸い上げ、都心へスムーズにつなぐことができるシステムを構築すれば、バス路線の再編も可能になる。

また、降車の傾向としては、ことでん三条駅西側の室新町周辺付近から多くの降車ポイントが現れており、この付近までを都心エリアとしてとらえた交通サービスを考える必要がある。

ことでんの仏生山、空港通り、円座の各駅近傍にもバス停があるが、降車は少なく、バス&レールライドが可能な環境が整っていないものと想定される。

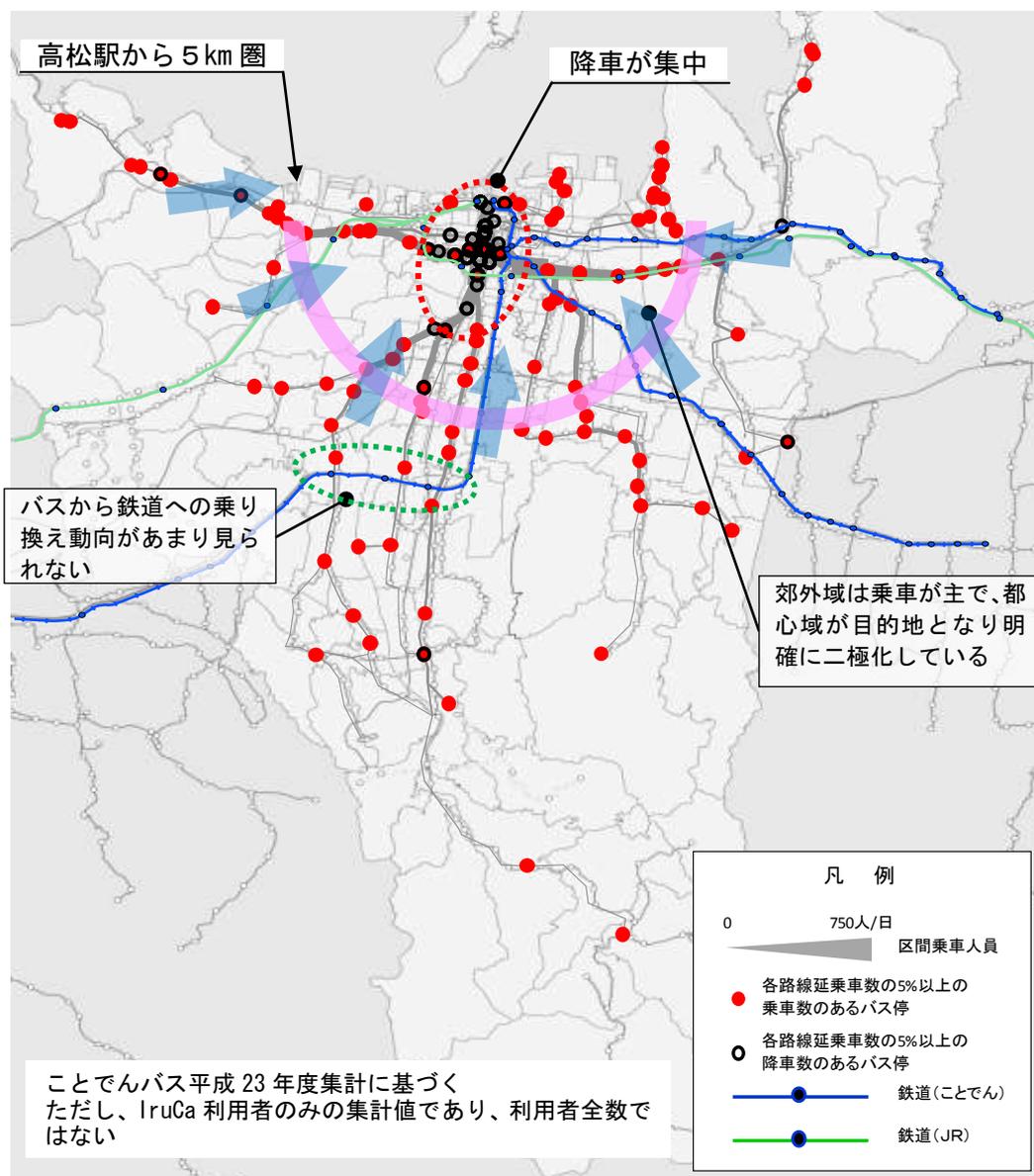


図 2.6 各路線で全乗降者数の5%以上の乗降があるバス停（上り）

3) 都心方面からの下り便の利用

都心からの下りは、上りの構造が完全に逆転した形で、特徴や問題点などは上り便と同様である。

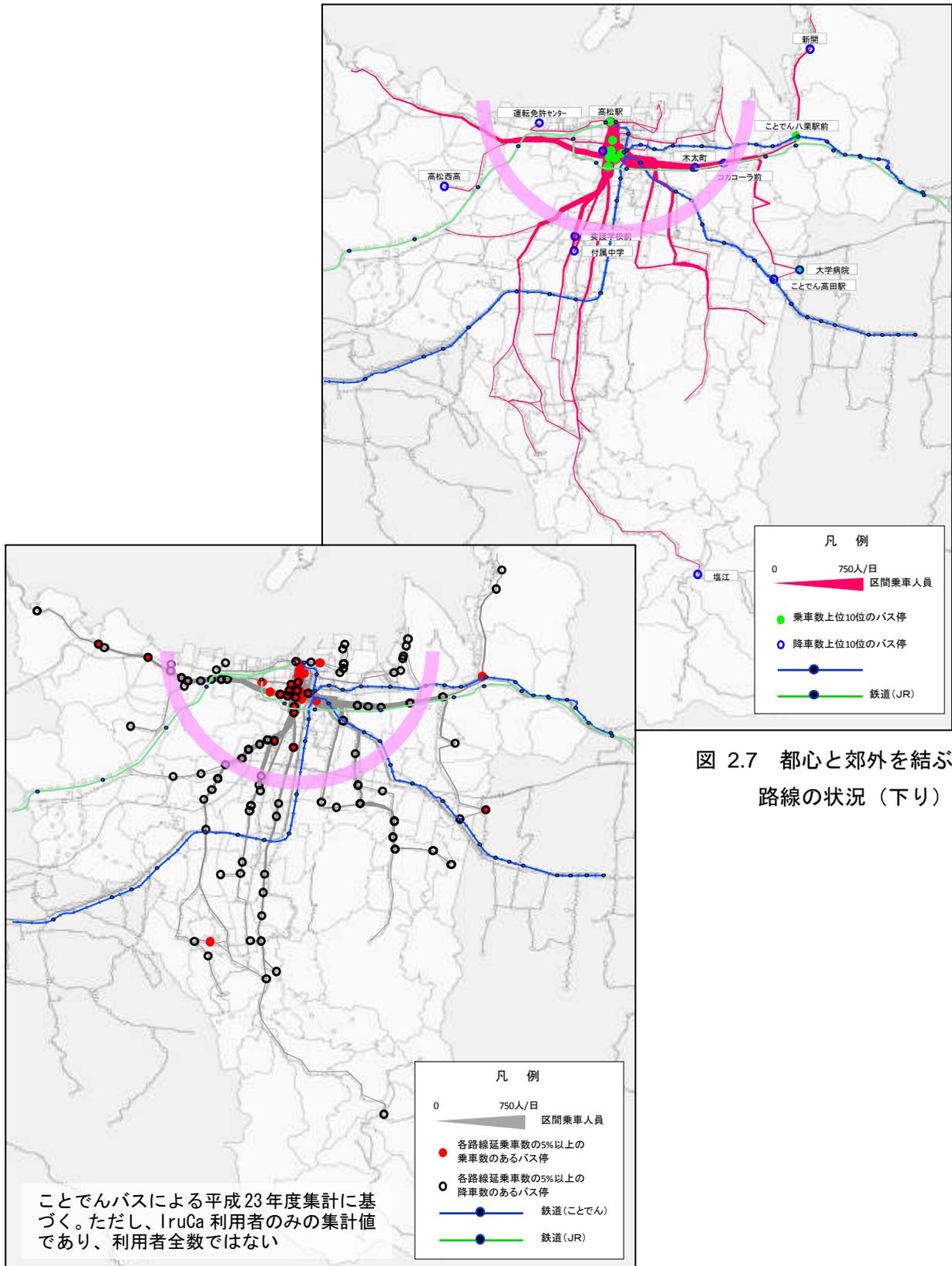


図 2.7 都心と郊外を結ぶ路線の状況（下り）

図 2.8 各路線で全乗降者数の5%以上の乗降があるバス停（下り）

(4) 利用者ニーズ

「高松市におけるバスタウン整備検討」で実施されたバス利用者アンケート調査結果に基づき、利用者ニーズを整理する。

1) 路線整理に対する意識

牟礼、古高松、木太、鬼無といった公共交通がある程度カバーできている地域では、路線の縮小や整理・統合について肯定的な意見が30%以上得られているが、庵治や塩江、弦打などの公共交通空白地帯ではサービスの存続が強く求められている。

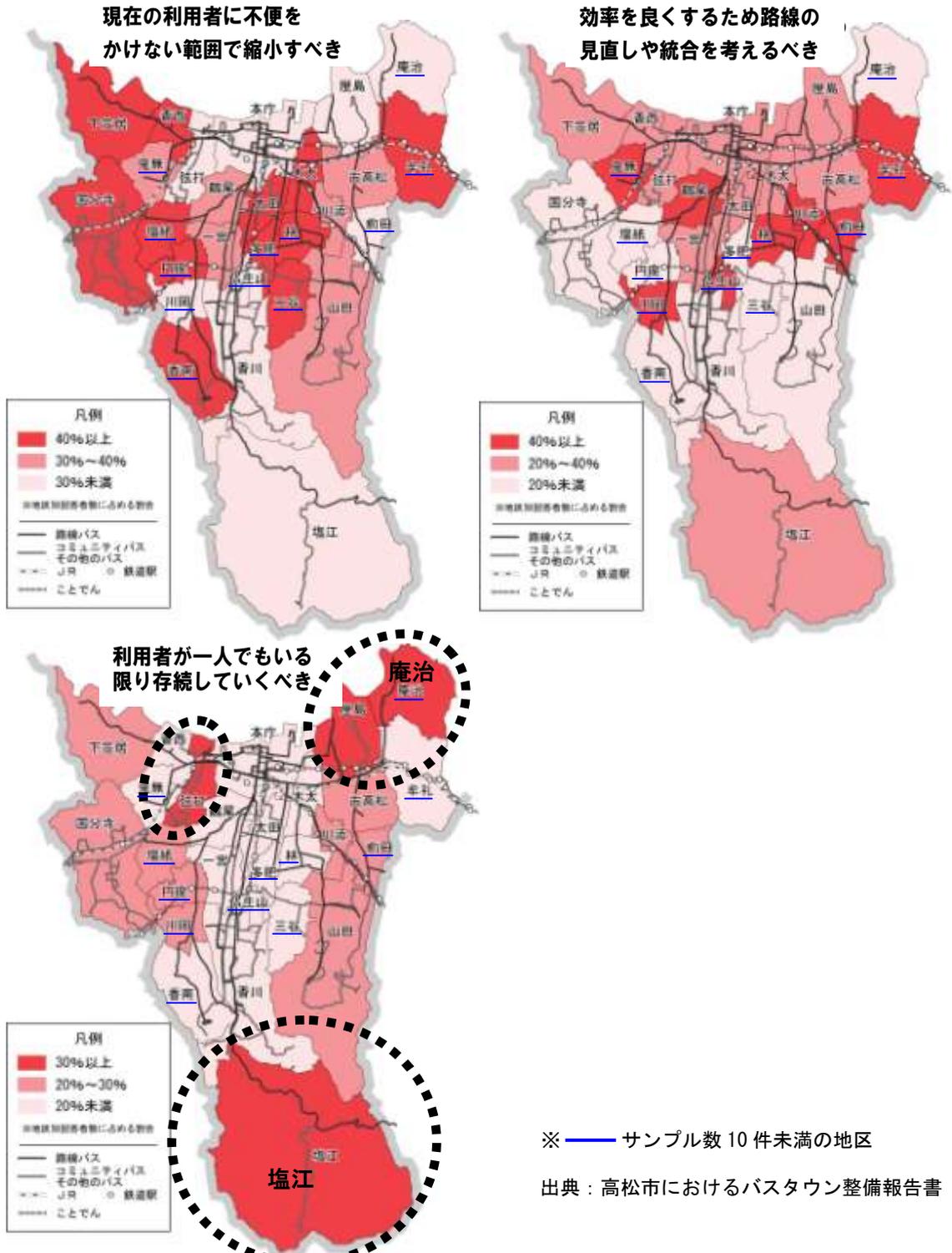
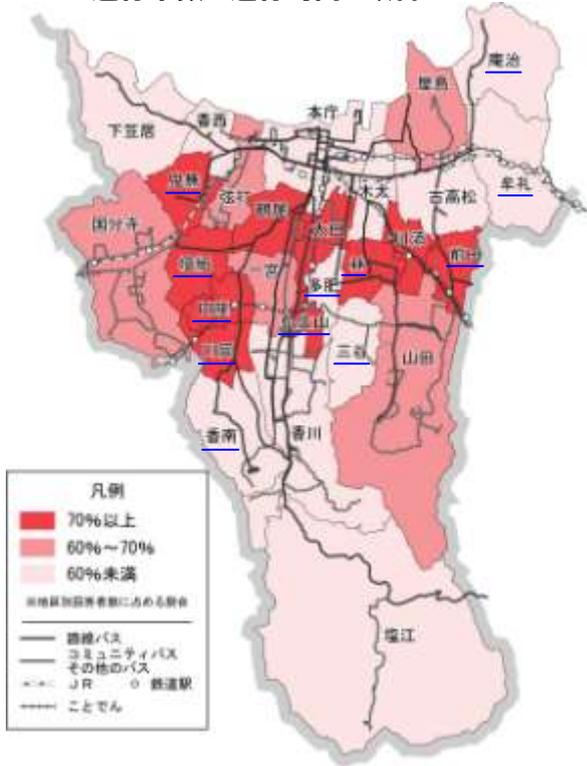


図 2.9 バス路線の整理・統合等に関する利用者意識

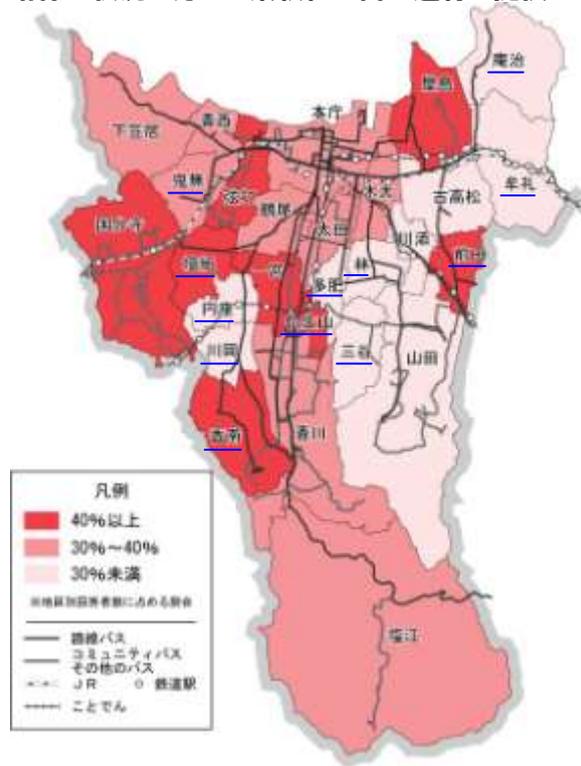
2) バスサービスの改善点

運行本数、運行時間の拡大によるサービス性の向上を求める声が70%以上と大きい一方で、小型バス利用など、地域の状況に応じた弾力性のあるバス運行に対する要望が全市域の利用者から出されていることが注目される。

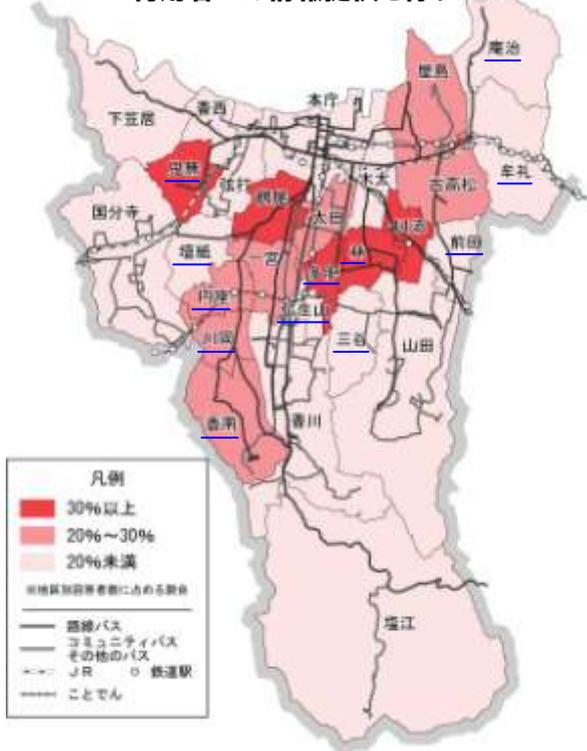
運行本数や運行時間を改善する



路線の状況に応じた柔軟性の高い運行を提供する



利用者への情報提供を行う



※ — サンプル数 10 件未満の地区

出典：高松市におけるバスタウン整備報告書

図 2.10 バス運行上の改善点に関する利用者意識

3. 路線再編の検討

(1) 本市におけるバスネットワークのあり方

現行の公共交通サービスは鉄道とバスとの重複が見られる一方で、人口増加地帯での路線の欠落や空白地帯を抱えている状況であり、利用者側もより弾力性のあるサービスを求めている状況であることが明らかとなった。

これらの課題に対し、これからの市域における公共交通ネットワークの在り方について、次のような方向性で考える。

- ・ 下図に示すように、都心とその周縁部では、高松自動車道を東西中軸として都心から仏生山までがほぼ4kmグリッドの幹線道路で囲まれている。
- ・ バス利用の現況で見たように、郊外部からの移動先は都心が主であり、交通不便地域も含めた各グリッド内における効率の良いバス路線の配置により、近接する鉄道駅にバス&ライドすることで、中心部に集中するバス路線網の効率的な再構築につながる可能性がある。
- ・ なお、都心地域（広域交流拠点内）においては、循環バス等で各駅をリンクするものとする。
- ・ また、郊外部に関しては、鉄道と交差する地点で、バスから鉄道に乗り換えることで、同様な効率化が図れる可能性がある。
- ・ その実現のためには、利用状況、上位計画での位置付け、幹線道路との接続性などの条件を備えた交通結節拠点において、これらの新たなネットワークの受け皿として整備を行っていく必要がある。

以降では、都心地域周辺および郊外部におけるバス路線の再編について検討するものとし、都心地域内における循環バス路線網の形成については、本検討の対象外とする。

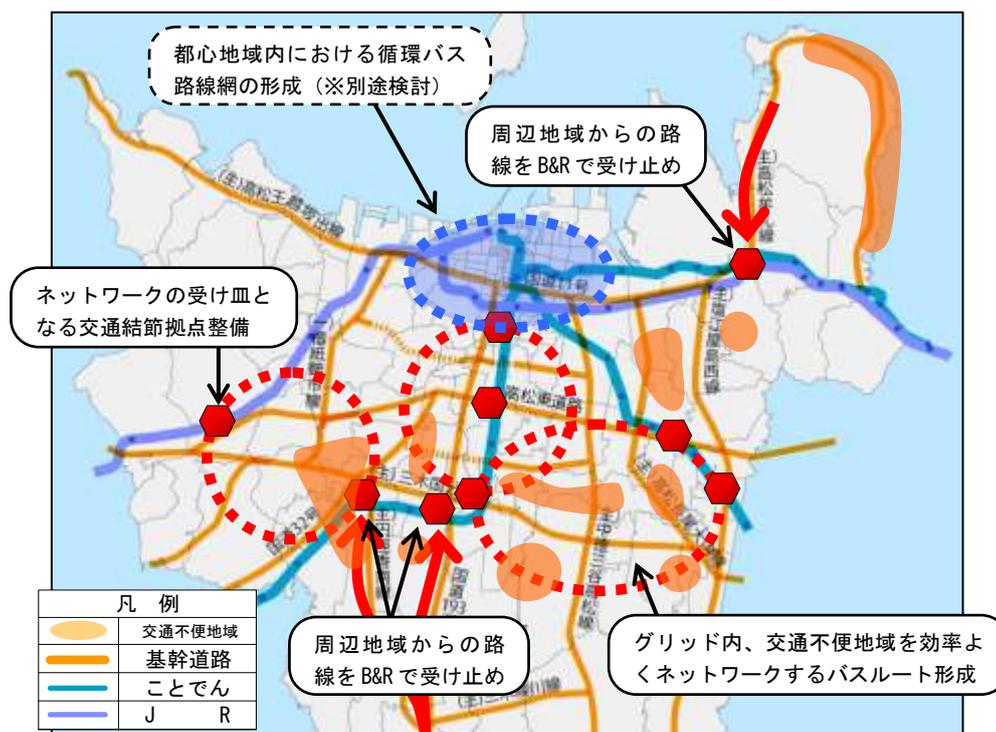


図 3.1 公共交通ネットワーク整備の方向性

(2) バス路線の再編検討

1) バス路線の再編方針

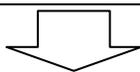
鉄道とバスの路線が重複し、都心地域に集中する現在の交通体系から、バス&レールライドによる鉄道への利用転換を促進し、効率的なバス運行、定時性・速達性の確保、都心地域への自動車流入抑制、鉄道需要の確保等の実現を目指す必要がある。

同時に、公共交通空白地域の解消とサービスレベルの向上へ向け、フィーダー路線を導入するとともに、鉄道と路線バス、基幹路線とフィーダー路線の乗り継ぎや、P&R等による公共交通への転換を円滑に進めるため、交通広場やP&R用駐車場の整備等を行うなど、公共交通の利便性向上に努めることとする。

郊外部から中心部へ向かうバス路線については、ダイヤの見直しや乗り継ぎ経路の改善、乗り継ぎ割引の導入など、交通結節拠点における鉄道への円滑な乗り継ぎに必要な整備を行う。

【課題】

- ・ 鉄道とバス路線の重複
- ・ 都心地域周辺部における交通空白地域の存在
- ・ 都心地域におけるバス路線の集中



【バス路線の再編方針】

方針1：バス&レールライドの促進

→鉄道とバスが重複する路線では、バス&レールライドによる鉄道への利用転換を促進し、効率的なバス運行、定時性・速達性の確保、都心地域への自動車流入抑制、鉄道需要の確保等を実現

方針2：フィーダー路線の導入

→交通空白地域の解消と公共交通利用者の拡大

方針3：交通結節拠点における乗り継ぎ環境の整備

→基幹路線とフィーダー路線との乗り継ぎ、バスと鉄道の乗り継ぎ、P&RおよびP&B R利用環境の整備

2) 検討対象路線の抽出

バス路線の再編方針を踏まえ、バス&レールライドに適した路線を抽出する。

なお、以下においては、利用動向データの活用が可能なことでんバスの路線のうち、シャトルバスや循環バス路線を除いた路線（次図に示す 13 路線）について整理するものとし、データが利用できない大川バス路線は対象外とする。

抽出に当たっては、以下の項目について評価する。

ア 利用動向

→利用の多い路線を抽出

（評価項目）

- ・総利用者数（人/日、上り下り系統合計）
- ・1 便当たり利用者数（人/日・便、上り下り系統合計）
- ・乗車密度（1 km 当り平均乗客数（路線全体の平均）、上り下り系統合計）

イ OD

→上り方向において、高松駅から 5km 圏外で乗車し、5km 圏内で降車するトリップの多い路線を抽出

（評価項目）

- ・乗車全体に占める 5km 圏内の乗車人数、5km 圏外乗車人数の比率（上り、系統合計）
 - ・降車全体に占める 5km 圏内の降車人数、5km 圏外降車人数の比率（上り、系統合計）
- ※なお、浦生線に関しては、5km 圏域端部を周回する路線であることから、高松駅から瀧元バス停までを 5km 圏内、瀧元バス停以北を 5km 圏外として取り扱う。

ウ 利用目的

→通勤・通学時間帯での利用の多い路線を抽出

（評価項目）

- ・利用者数に占める 9～17 時の利用者数、9～17 時以外の利用者数の比率
- ※9～17 時以外（8 時台まで、17 時台以降）の利用者を通勤・通学利用者と想定

エ 鉄道駅との接続

→交通結節拠点での鉄道への乗り継ぎ利便性の高い路線を抽出

（評価項目）

- ・路線上で鉄道駅と接続するバス停有無（※「資料 1 交通結節拠点の整備、p. 13～16 および p. 19」での評価参照）
- ・バスのみの場合と、上記鉄道駅でバスから鉄道に乗り換えた場合での所要時間比較（バスのみ、バス+鉄道、短縮時間）
- ・バスのみの場合と、上記鉄道駅でバスから鉄道に乗り換えた場合の運賃比較（バスのみ、バス+鉄道）

※いずれも各路線起点バス停から瓦町まで乗車した場合を想定

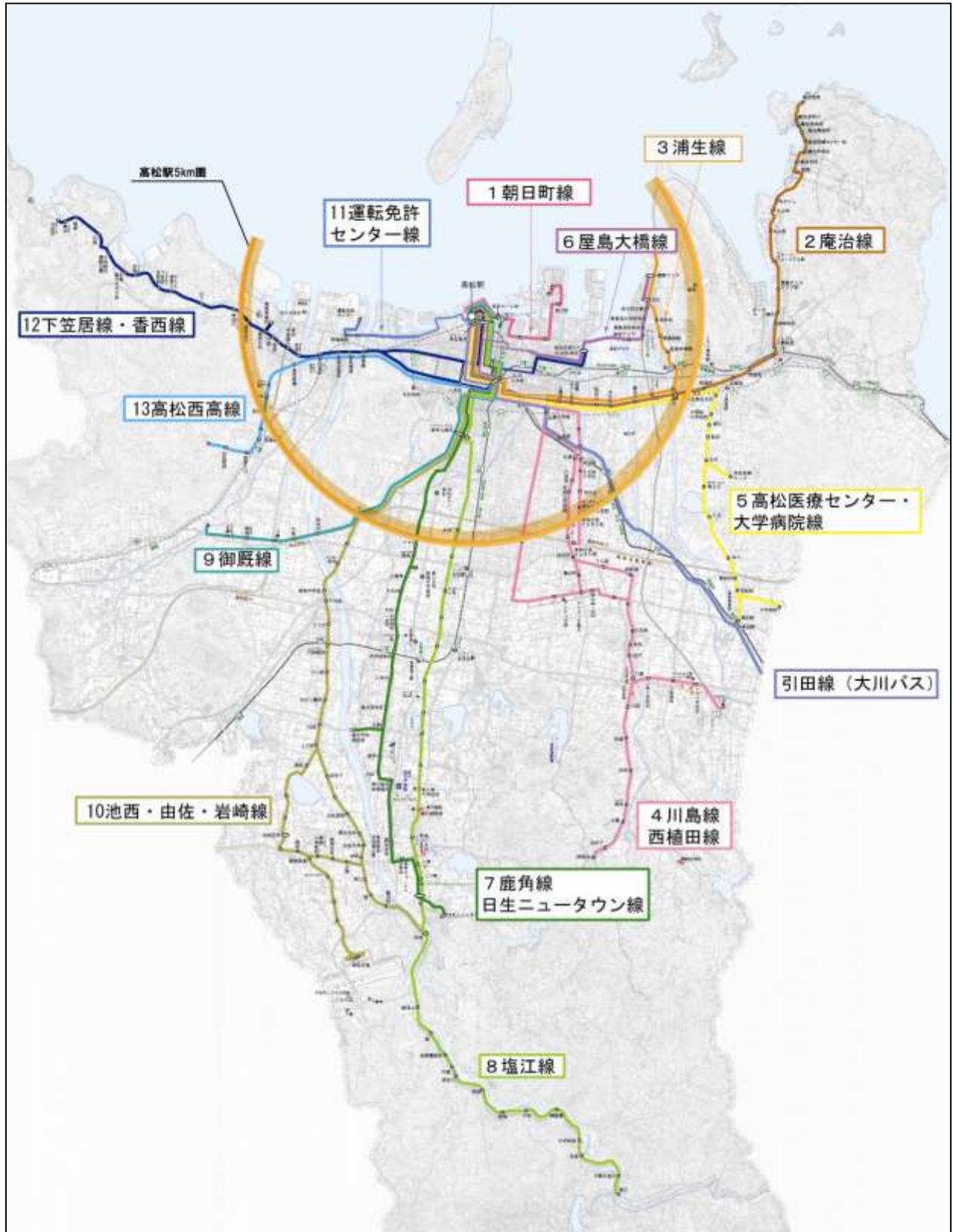


図 3.2 評価対象路線

オ 抽出結果

前項の評価結果から、バス&レールライドに適したバス路線として、以下の5路線を抽出する。

【バス&レールライドに適したバス路線】

庵治線、浦生線、川島・西植田線、池西・由佐・岩崎線、塩江線

3) 再編内容の検討

a) バス&レールライド

前項で抽出されたバス路線について、バス&レールライドの基本的な方針を示す。

ア 庵治線（交通結節拠点：八栗駅）

庵治温泉と瓦町を結ぶ路線であり、八栗駅を交通結節拠点とし、バス・鉄道の乗り継ぎを行う。

イ 浦生線（交通結節拠点：湯元駅）

浦生と高松駅を結ぶ路線であり、湯元駅を交通結節拠点とし、バス・鉄道の乗り継ぎを行う。

ウ 川島・西植田線（交通結節拠点：林道駅・水田駅）

西植田、フジグラン十川等と瓦町を結ぶ路線であり、林道駅または水田駅を交通結節拠点とし、バス・鉄道の乗り継ぎを行う。

エ 池西・由佐・岩崎線（交通結節拠点：円座駅）

岩崎等と瓦町を結ぶ路線であり、円座駅を交通結節拠点とし、バス・鉄道の乗り継ぎを行う。なお、円座駅以北の区間については、まとまった公共交通空白地域が存在していることから、フィーダー路線の導入を検討する。

オ 塩江線（交通結節拠点候補：仏生山駅・新駅1）

塩江と瓦町を結ぶ路線であり、仏生山駅または新駅1を交通結節拠点とし、バス・鉄道の乗り継ぎを行う。なお、仏生山駅の東側については、まとまった公共交通空白地域が存在していることから、フィーダー路線の導入を検討する。

表 3.2 路線ごとの再編方針

路線	現在の起終点		交通結節拠点 (バス～鉄道乗継)
1) 庵治線	庵治温泉	瓦町	八栗駅
2) 浦生線	浦生	高松駅	湯元駅
3) 川島・西植田線	西植田、 フジグラン十川他	瓦町	林道駅
			水田駅
4) 池西・由佐・岩崎線	岩崎他	瓦町	円座駅
5) 塩江線	塩江	瓦町	新駅1
			仏生山駅

b) フィーダー路線

都心地域の周辺部における公共交通空白地域の解消と、利用者のサービスレベル向上へ向け、フィーダー路線の導入を検討する。フィーダー路線は交通結節拠点と公共交通空白地域を結ぶ路線とし、交通結節拠点において、鉄道や基幹路線バスと接続する。

事例として、円座駅を発着点とするフィーダー路線等について以降に示す。

ア 円座駅を発着点とするフィーダー路線

円座駅北側に存在するまとまった公共交通空白地域を運行し、交通結節拠点である円座駅において、鉄道や路線バスと結節する。また、将来的には、大型商業施設を活用した交通結節拠点（例：ゆめタウン、ミラクルタウン）についても経由し、他の基幹路線バス等との乗り継ぎや、P&B R等を行う。

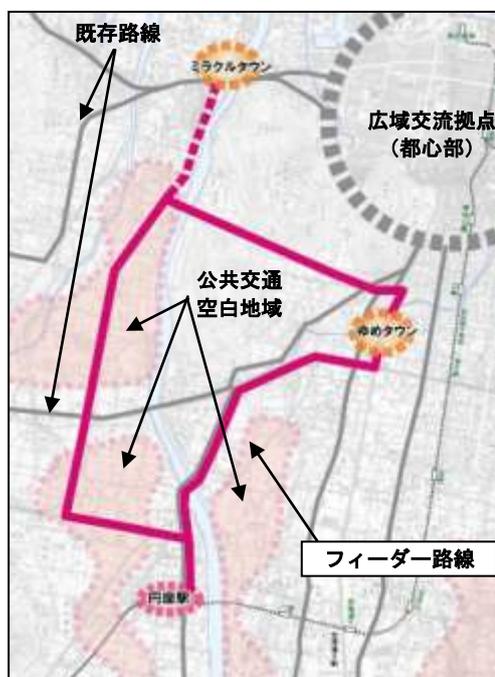


図 3.3 円座駅を発着点とするフィーダー路線

イ 新駅1を発着点とするフィーダー路線

(仮に新駅1, 2が整備された場合)

新駅2～仏生山駅東側に存在するまとまった公共交通空白地域を運行し、交通結節拠点である新駅1および新駅2において、鉄道や路線バスと結節する。また、将来的には、大型施設を活用した交通結節拠点（例：サンメッセ香川）についても経由し、他の基幹路線バス等との乗り継ぎや、P&B R等を行う。

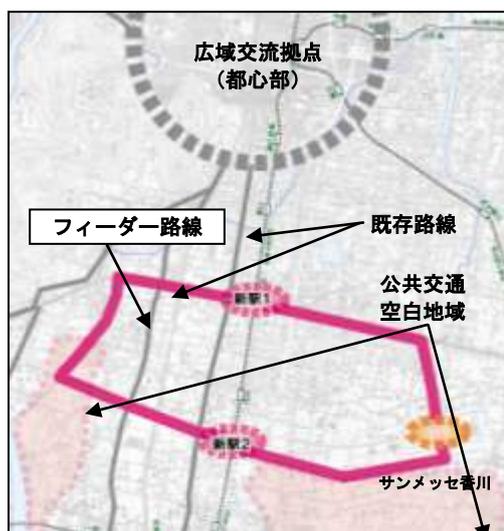


図 3.4 新駅1を発着点とするフィーダー路線

ウ 林道駅～サンメッセ香川間を結ぶフィーダー路線

長尾線水田駅からのフィーダー路線として既存バス路線の川島線を結節した場合に、交通結節拠点である林道駅と大型施設を活用した交通結節拠点（例：サンメッセ香川）においてバスと鉄道等を結節する。また、ルート上にある高速バス停により、ネットワーク上に高速バスを結節する。

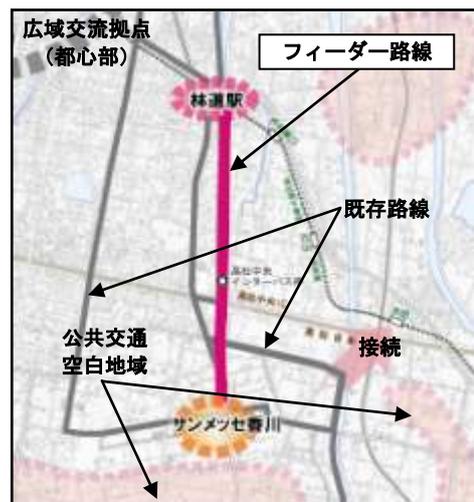


図 3.5 林道駅～サンメッセ香川を結ぶフィーダー路線

(3) 路線再編体系

これまでのバス路線の再編内容や別紙（資料1）の交通結節拠点の整備内容を踏まえた将来の路線再編体系を以下に示す。

1) 広域交流拠点

中心市街地を含む、都心地域内における循環バス路線網の形成等を行う（別途検討を行う）。

2) 交通結節拠点

a) 鉄道駅

交通広場やアクセス道路の整備、その他の乗り継ぎのための環境整備により、鉄道と基幹路線バスやフィーダー路線との結節性を高めるとともに、パーク&ライドやサイクル&ライド等を促進する。

b) バスターミナル

大型商業施設等の駐車場を活用し、パーク&バスライドや乗り継ぎのための環境整備により、基幹路線バスとフィーダー路線との結節性を高める。

c) 郊外部における交通結節拠点

地域の日常生活に欠くことのできない各種サービス機能を提供する集約拠点として、基幹路線バスやコミュニティバスなど公共交通の利用環境を整備する。

3) 幹線交通軸（バスネットワークを端末にもつ幹線交通軸、バスネットワークによる幹線交通軸）

鉄道や基幹路線バス等の効率的な運行促進など交通機能の整備・充実を通じ、交通ネットワークの維持・強化を進め、都心と周辺地域、地域相互の連携強化を図る。

4) フィーダー路線

都心地域周辺部における公共交通空白地域と交通結節拠点とを結び、地域の公共交通の利便性を確保するとともに、これを通じたバスネットワークの維持・強化を図る。

5) 既存コミュニティバス路線の強化

既存のコミュニティバス路線の維持・強化に努め、鉄道や基幹路線バスの利便性が低い地域における公共交通の確保を図る。



図 3.6 再編体系図 (将来)

(4) 再編体系の実現に向けた課題

1) 路線のフィーダー化による補助制度の適用除外

- ・既存のバス路線が、交通結節拠点を発着するフィーダー路線に再編される場合、従来の補助制度の適用対象外となるケースが生じる。
- ・フィーダー路線に対する補助制度も存在しているが、要件に該当しない場合はいずれの補助制度も活用できず、路線の維持に影響が生じる可能性がある。
- ・公共交通機関相互の結節性を高め、利用者の利便性を確保するためにも、こうしたフィーダー路線であっても補助制度を活用できるよう、既存制度の改定に向け、関係機関と協議・調整していくことが必要である。

表 3.3 地域公共交通確保維持改善事業（路線バス関連）の概要（国による補助制度）

事業名称		概要
地域公共交通確保維持事業	地域間幹線系統確保維持費補助	広域的・幹線的なバス路線として、1日当たりの輸送量等一定の要件を満たし、生活交通ネットワーク計画に基づいて実施される事業
	地域内フィーダー系統確保維持費補助	地域間幹線バス路線等と密接な地域内のフィーダー路線のうち、一定の要件を満たし、赤字が見込まれるものであって、生活交通ネットワーク計画に位置付けられたもの
地域公共交通バリア解消促進等事業	バリアフリー化設備等整備事業	生活交通ネットワーク計画等に基づき実施される事業（バリア解消に資する乗り継ぎ環境の向上等）
	利用環境改善促進等事業	生活交通ネットワーク計画等に基づき実施される事業（ICカードシステム等）

出典：国土交通省ホームページ

表 3.4 奈良県による路線バス関連の補助制度（県による補助制度の事例）

対象	事業名称	補助対象
路線バスを対象	奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業	<ul style="list-style-type: none"> ・通院・通学や観光の目的に応じた利用（経路・ダイヤ等）に対して運行される系統 ・2以上の市町村が運行するコミュニティバス等と鉄道駅と接続し、主要な幹線道路で主に運行される系統
コミュニティバスを対象	安心して暮らせる地域公共交通確保事業	市町村等が実施するコミュニティバス等の運行について、効率的な運行の実施に向けた取り組みに要する経費の一部を負担（計画に基づくバス等の利用環境整備に要する経費、運行に要する経費から収入を控除した費用等）

出典：奈良県ホームページ

2) 鉄道等の乗り継ぎに係る諸課題

バス路線の再編に伴い、交通結節点における乗り継ぎが必要となる場合があることから、乗り継ぎを含めた、利用者の目的地までの負担感を軽減する総合的な対策を講じることが必要である。

a) 乗り継ぎのための環境整備

- ・交通結節拠点における鉄道、バス間の円滑な乗り継ぎを実現するため、交通広場やアクセス道路の整備、バリアフリー化など乗り継ぎ経路の改善、わかりやすい案内サイン設置等の施設整備が重要である。
- ・乗り継ぎの利便性の向上策として、降車バス停の配置の工夫（降車バス停で待っていれば乗り継ぐバスに乗車できる）やわかりやすいバスの行先表示、乗り継ぎ方法に対する周知・広報などについても、取り組む必要がある。
- ・交通結節拠点におけるP & R駐車場やC & R駐輪場等の整備により、多様なアクセス手段の確保に努める。

(施策の導入イメージ)

- ・現在は、駅東方にある南北県道に「ことでん円座駅前」バス停が設置されているが、円座駅へのアクセス道路となる東西の市道は狭小であり、乗り継ぎ経路が200メートルと長く、また、バスの進入・回転は困難であることなど、乗り継ぎのための環境整備を図る必要がある。

→乗り継ぎ環境改善策として、駅舎を幹線道路沿いに移設し、市道沿いに交通広場を整備した場合、バスの乗り入れや乗り継ぎの円滑化が期待される。

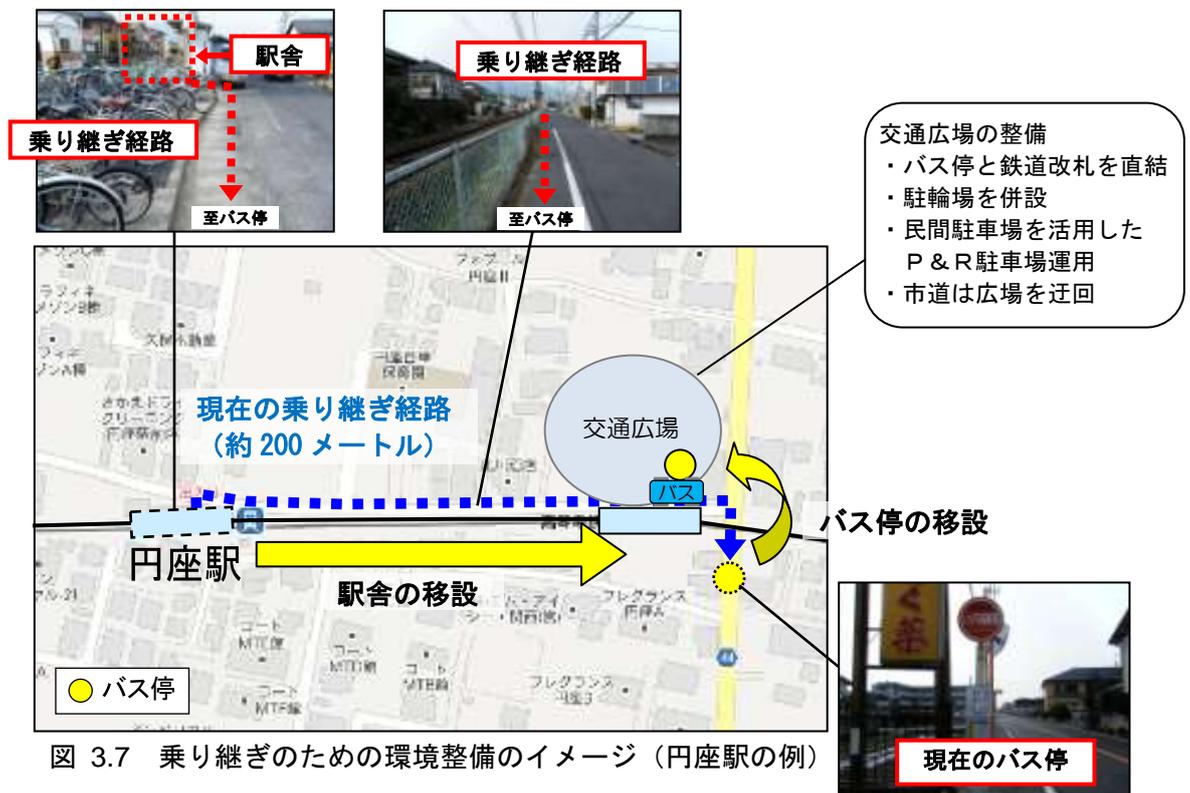


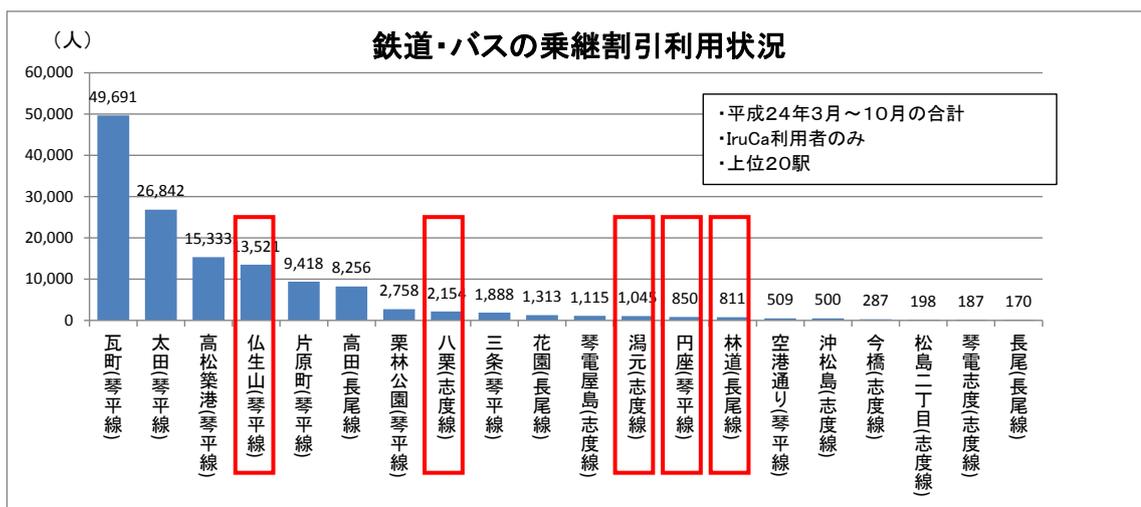
図 3.7 乗り継ぎのための環境整備のイメージ（円座駅の例）

b) 乗り継ぎ割引制度の拡充

- 乗り継ぎにより、利用者負担（運賃）が割高になるようでは、結果として、公共交通の利用が低下し、再編体系の実現にもマイナスの影響を与えることが懸念される。
- 現在は IruCa 使用によるバス、鉄道の乗り継ぎ割引制度（20 円割引）があるが、これを拡充し、従来（再編前）の負担額との差を縮減することで、利用者の負担感を軽減することが求められる。
- バス&レールライドの促進により、従来バスと鉄道に分散していた利用者が、一定程度、鉄道に集約すると想定されることから、鉄道事業者の協力を得ながら、乗り継ぎ割引制度の拡充を図る必要がある。

（施策の導入イメージ）

- 下図に示す鉄道・バスの乗り継ぎ割引利用状況を見ると、p. 16～p. 17 において「バス&レールライドに適したバス路線」と評価した路線の鉄道・バスの乗り継ぎ駅であっても、乗り継ぎ利用が進んでいない駅が多く見られる。
- 先に示した乗り継ぎ環境が未整備であることに加え、乗り継ぎ利用時の料金が影響を与えているとも考えられる。こうした状況においては、バスのみ利用時と、バス・鉄道の乗り継ぎ利用時の料金の差額を事業者等が負担することで、利用促進にもつながることが期待できる。
- 乗り継ぎ利用の少ない潟元駅、林道駅においては、バス・鉄道の乗り継ぎ利用時の料金がそれぞれ 100 円、30 円高くなることから、こうした差額を目安とした運賃の割引制度の充実を図る必要がある。



※赤枠囲み駅は、p. 16～p. 17 において「バス&レールライドに適したバス路線」と評価された路線での鉄道・バスの乗り継ぎ駅

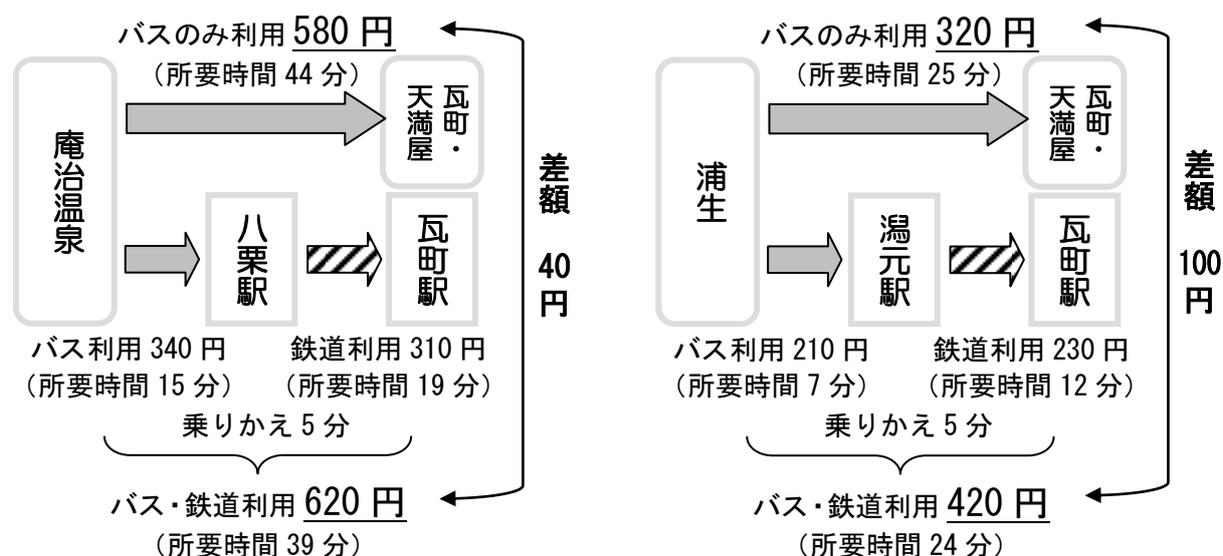
出典：事業者資料（平成 24 年 3 月～平成 24 年 10 月）

図 3.8 鉄道・バスの乗継割引利用状況

表 3.5 バス & レールライドに適したバス路線における鉄道・バス乗継料金の比較

路線名称	バス利用区間例	バスのみ料金 (a)	鉄道・バス利用区間例	乗り継ぎ駅	鉄道・バス乗り継ぎ利用料金 (b)	差額 (b-a)
庵治線	庵治温泉～瓦町	580 円	庵治温泉～八栗駅、八栗駅～瓦町駅	八栗駅	620 円	40 円
浦生線	浦生～高松駅	320 円	浦生～湯元駅、湯元駅～高松駅	湯元駅	420 円	100 円
川島・西植田線	フジグラン十川～瓦町	530 円	フジグラン十川～林道駅、林道駅～瓦町駅	林道駅	560 円	30 円
池西・由佐・岩崎線	由佐～瓦町	600 円	由佐～円座駅、円座駅～瓦町駅	円座駅	570 円	▲30 円
塩江線	塩江～瓦町	850 円	塩江～仏生山駅、仏生山駅～瓦町	仏生山駅	940 円	90 円

※バスのみ料金は IruCa 回数割引後の運賃、鉄道・バス乗り継ぎ利用料金はさらに IruCa 乗継割引 (20 円) 適用後の運賃



※庵治線では庵治温泉～瓦町・天満屋間 (バス利用) と庵治温泉～八栗駅～瓦町駅間 (鉄道・バス乗り継ぎ利用) で比較、浦生線では浦生～瓦町・天満屋 (バス利用) と浦生～湯元駅～瓦町駅間 (鉄道・バス乗り継ぎ利用) で比較。

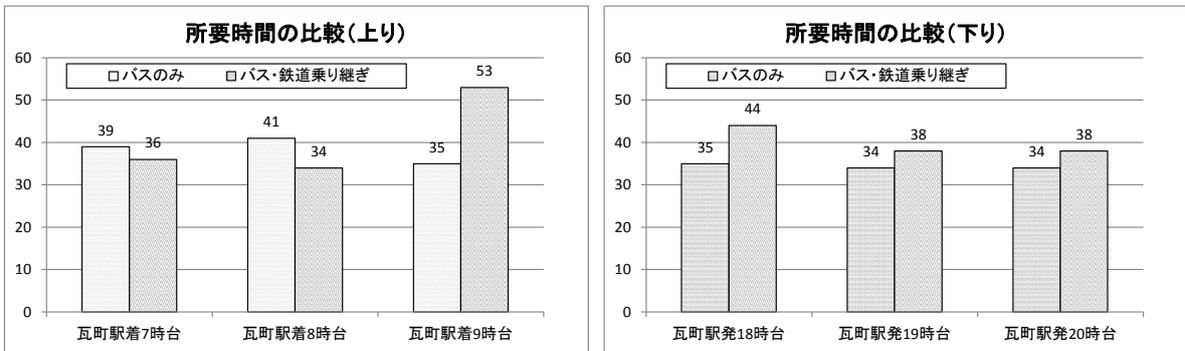
図 3.9 バスのみ利用料金とバス・鉄道乗り継ぎ利用料金の比較 (庵治線、浦生線の例)

c) 速達性・定時性の確保

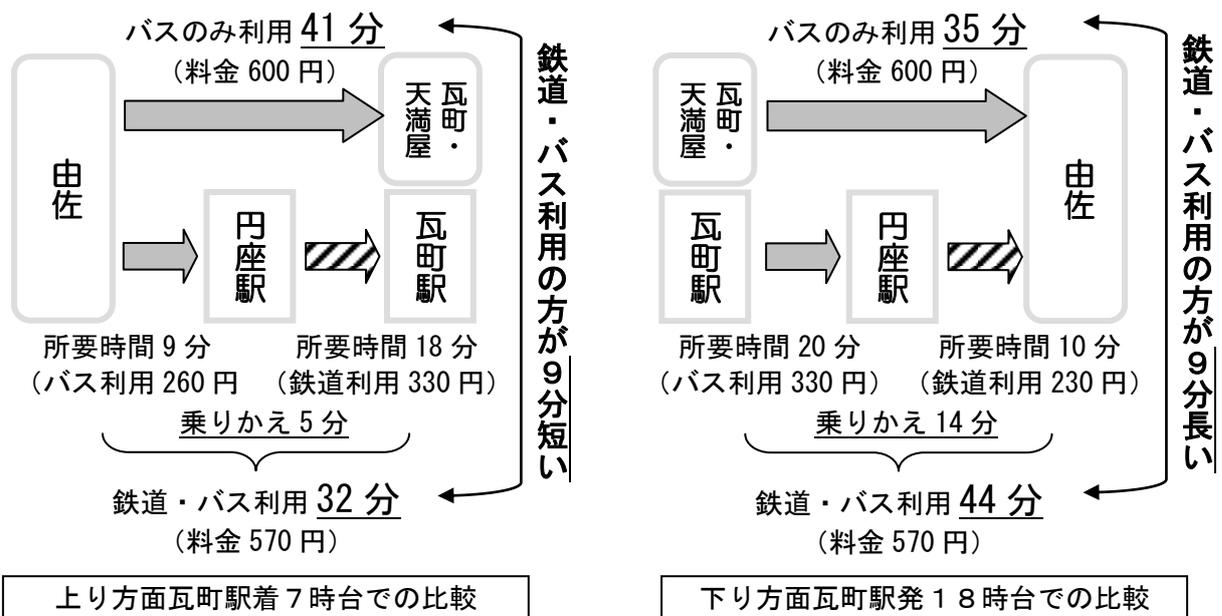
- ・乗り継ぎによる利用者負担額の増加と同様に、乗り継ぎに伴う目的地までの所要時間も、利用者の負担感を増加させる要因となり得る。
- ・そのため、乗り継ぎダイヤの改善や乗り継ぎ施設の整備により、乗り継ぎに要する時間の短縮化を図るとともに、運行経路の見直しやパブリックレーンの導入等により、バスの速達性・定時性の確保に努める。

(施策の導入イメージ)

- ・池西・由佐・岩崎線で、バスのみ利用とバス・鉄道乗り継ぎ利用の所要時間を比較すると、上り方向の通勤時間帯である瓦町駅着7時台、8時台においては、バス・鉄道乗り継ぎ利用の方が、バスのみ利用よりも所要時間が3~7分短い。
- ・一方、下り方面では、通勤(帰宅)時間帯である瓦町駅発18時台~20時台において、バス・鉄道乗り継ぎ利用の方が、バスのみ利用よりも所要時間が4~9分長くなっている。
- ・下りに関しては、瓦町駅発18時台を例にとった場合、乗り換え時間が14分と上りと比較して長いことから、上りと同程度の5分程度となるよう、バスのダイヤを見直すことにより、バスのみ利用と鉄道・バス乗り継ぎ利用の所要時間の差が縮まり、乗り継ぎ利用促進が期待できると考えられる。



※同時台の便が複数ある場合、所要時間は平均値を用いている



※由佐~瓦町・天満屋間(バス利用)と由佐~円座駅~瓦町駅間(鉄道・バス乗り継ぎ利用)で比較

図 3.10 バスのみ利用所要時間とバス・鉄道乗り継ぎ所要時間の比較

(池西・由佐・岩崎線の例)

3) 社会実験の実施による需要の把握

バス路線の再編は、公共交通の利用環境の変化を伴い、従来よりも利用者の負担感が増加するケースもあることから、社会実験等の実施により、利用者のニーズを十分に把握し、導入の効果を確認しながら、段階的に進めていく必要がある。

4) コンパクト・エコシティ推進計画に基づくソフト施策の検討

「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」では、公共交通の利用促進と環境負荷の少ないまちづくりを目指し、鉄道・バスの乗り継ぎ円滑化、公共交通機関利用促進事業等が位置付けられている。再編体系の実現に向けては、これらのソフト施策を具体化することも必要である。

表 3.6 コンパクト・エコシティ推進施策
(公共交通の利用促進と環境負荷の少ないまちづくり関連)

【期間区分について】
短期（新規）⇒平成27年度までに着手するもの
短期（修正）⇒既存事業であるが、平成27年度までに本計画を踏まえた内容に修正するもの
中長期（新規）⇒着手までに、検討期間を要するもの
中長期（修正）⇒既存事業であるが、計画を踏まえた内容への修正について、検討期間を要するもの

施策・事業名	エリア	期間区分
自転車等駐車場附置義務制度の拡充	広域交流拠点	短期（修正）
市街地中心部の自転車等駐車場整備事業	広域交流拠点	短期（修正）
レンタサイクル事業	広域交流拠点	短期（修正）
高松駅南交通広場整備事業	広域交流拠点	短期（修正）
都心地域内の循環バスの導入	広域交流拠点	中長期（修正）
駐車場の料金体系の見直し	広域交流拠点	中長期（修正）
鉄道・バスの乗り継ぎ円滑化	広域交流拠点地域・生活交流拠点	中長期（新規）
EVを活用したカーシェアリング事業	広域交流拠点地域・生活交流拠点	中長期（新規）
公共交通機関利用促進事業	広域交流拠点地域・生活交流拠点	短期（新規）
鉄道駅・バス停周辺環境の改善	広域交流拠点地域・生活交流拠点	中長期（新規）
鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備事業	広域交流拠点地域・生活交流拠点	短期（修正）
バス路線再編促進事業	地域・生活交流拠点	短期（新規） / 中長期（新規）
サイクルアンドバスライド駐輪場整備事業	地域・生活交流拠点	短期（新規）
パークアンドライド駐車場の整備・管理事業	地域・生活交流拠点	短期（修正）
公共交通利用促進条例（仮称）制定事業	全域	短期（新規）
高齢者運転免許証返納促進事業	全域	中長期（修正）

※着色セルは公共交通・バス関連施策

出典：多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画

(参考)

1. 奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業（概要）

■ 奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業（概要）

■事業の目的

○コミュニティバスや鉄道駅とのネットワーク化等を基本に、通院・通学や観光といった移動目的に応じた利用に対応したバス路線の確保に取り組む。

■確保すべきバス路線

○通院・通学や観光の目的に応じた利用（経路・ダイヤ等）に対して運行される系統

○2以上の市町村が運行するコミュニティバス等と鉄道駅と接続し、主要な幹線道路で主に運行される系統

■県の新たな補助制度(H24～)《奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業》（参考）国の補助制度の見直し内容（H23～）

取組に当たっては、その施策効果を高めるため、より多くの方々の利用に供されるよう、公共交通のネットワーク化等を基本に、目的施設やその利用時間、経路など利用者の交通特性に応じたバス交通の確保を図る。

<交通特性に応じたバス交通>

目的	目的施設	利用時間
通学	県内の高校	始業・終業時間及び部活動に合わせた登下校時間
通院	二次・三次医療圏の対象となる医療施設	診察の開始時間や終了時間
通勤	（鉄道利用も含めた利便性の向上）	朝夕の通勤時間帯
買い物		昼間時間帯
観光	世界遺産エリアと交通結節点	昼間時間帯

<公共交通のネットワーク化>

- 2以上の市町村が運行するコミュニティバス等との接続
- 鉄道駅等との接続
- 主要な幹線道路による運行

地域の主体性を重視するため、県との協調補助の廃止等を実施

（補助要件の見直し内容）

- ・県との協調補助の廃止
- ・運行距離（10km以上）の廃止
- ・経常収支率（11/20(55%)以上）の廃止（※ただし、補助額は11/20の1/2を上限）

（参考：H23年度からの補助要件）

- ・複数の市町村を跨ぐ路線
- ・運行回数 3回/日以上
- ・輸送量 15～150人
- ・広域行政圏の中心都市等にアクセス

2. 安心して暮らせる地域公共交通確保事業（奈良県）

○ 安心して暮らせる地域公共交通確保事業

資料3

○奈良県交通基本戦略に掲げる「誰もが安心して暮らせるモビリティの確保」に基づき、日常交通に必要な移動を安心して利用し、県民が活力ある暮らしを行えるよう、暮らしを支える地域公共交通の確保を目的とします。

◆事業主体
市町村が事務局となり、交通事業者及び奈良県、交通施設の管理者、住民代表等からなる協議会

◆事業概要
市町村等が実施するコミュニティバス等の運行について、効率的な運行の実施に向けた取組に要する経費の一部を負担

運行効率化とは…

本事業の実施において対象となる「運行効率化」とは、下記に掲げる地域公共交通に係る取組とします。

- ①利用者の利便性に配慮しつつ、複数の市町村と共同してコミュニティバス等の運行を計画することにより利用率の向上又は運行経費の削減を図る取組。
- ②利用者の利便性に配慮しつつ、既存のバス路線の高頻又は他の運行形態への転換等により利用率の向上又は運行経費の削減を図る取組。
- ③地域の創意工夫や発想を活かした利用率の向上や運行経費の削減に資する取組
事業例
・過去に運行廃止となったバス路線を、沿線企業等の利用促進施策などの取組と連動させた上で、運行再開を図る取組
・コミュニティバス等を観光客の利用促進により利用率の向上を図る取組

※取組の目指すべき方向性

- ①地域と一体となった取組行政だけでなく、地元企業、地域団体等がコミュニティバス等の運行に係る経費の負担や運行への参加・協力を実施するなど、地域が一体となった取組。
- ②相乗効果・波及効果の見込まれる取組
地域の公共交通の継続的な利用を図るため、地域公共交通を中心としたまちづくり・地域づくりと一体となって実施することにより、相乗効果・波及効果の見込まれる取組

◆対象となる事業

- ①運行効率化調査検討事業
運行効率化計画等を策定又は変更するために必要となる事業

H23から継続

<対象経費>
運行効率化計画の策定に関する調査等に要する経費、協議会開催等の事務費（1年間限）

②利用環境整備事業

運行効率化計画等に基づく地域公共交通の利用環境整備のために必要となる事業

H23から継続

<対象経費>

運行効率化計画等に基づく車両購入に要する経費、運行効率化計画等に基づくバス等の利用環境整備に要する経費（バス停上履、ベンチ、案内標識等） ※一定の条件を満たすものに限る。

③地域公共交通確保のための協働連携事業

事業者等が当該事業所等の従業員又は利用者のために運行し、又は新たに運行しようとする地域交通を、次に掲げる基準を満たす系統として運行する事業
○一般乗合旅客自動車運送事業又は自家用有償旅客運送で運行されるもの。
○鉄道駅又は奈良県生活交通ネットワーク計画世しくは奈良県基幹公共交通ネットワーク計画に掲げる運行系統と接続するもの
○運行に要する経費を市町村及び事業者等が負担するもの。

H24年度再編

<対象経費>

運行に要する経費から当該事業に係る収入を控除した額。但し、補助額は市町村又は事業者等の負担額のいずれかが少ない方の額を上限とする。（最大3年間）

事業者の従業員送迎バスを地域のコミュニティバスとして活用する事例

