

高松市地域公共交通再編実施計画改定（案）

ー移動をデザインするー

高松市 市民政策局 コンパクト・エコシティ推進部 交通政策課

TEL:087-839-2138 FAX:087-839-2125

E-mail:kotsuseisaku@city.takamatsu.lg.jp

1 再編実施計画の構成（手続きの流れ）

通常の手続き

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

運送事業者
等の同意

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 グランドデザイン

- 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

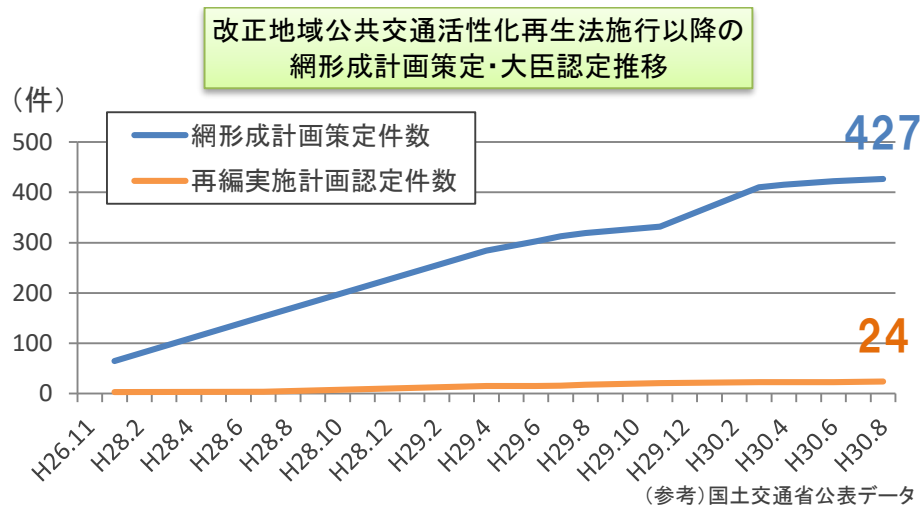
運送事業者等の同意

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。

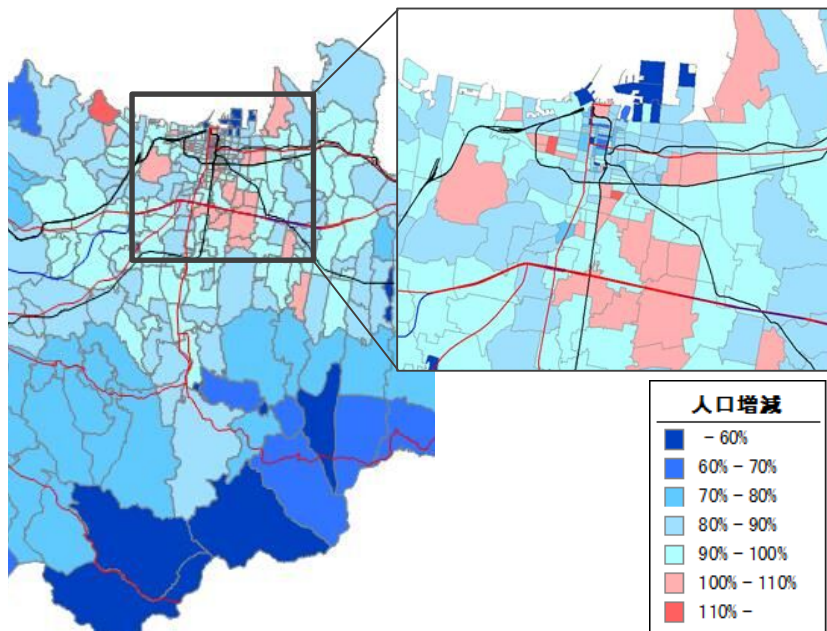
2 公共交通を取り巻く課題

① 将来の人口動態

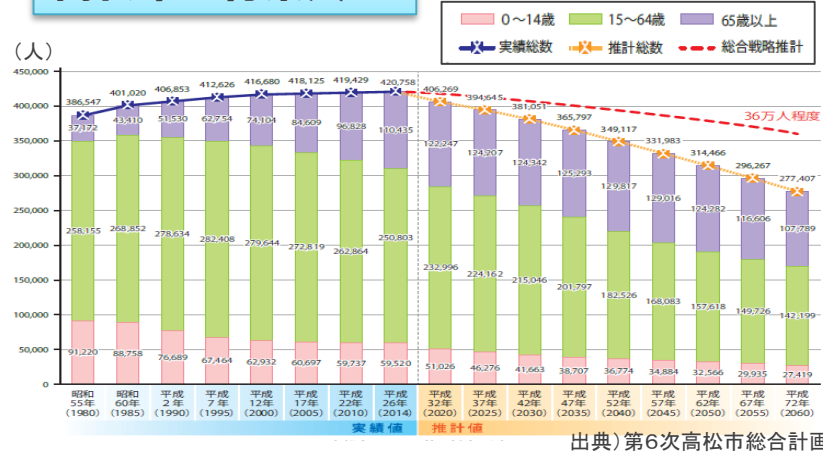
- 人口減少と急速な高齢化が著しく進行することが予測される。
- 都心地域周辺部において増加する地区もあるものの、**全体的に減少傾向**。
- 郊外部をはじめ**高齢者の割合が非常に高くなる**ことが予測される。

将来の地区別人口動向

■ 人口分布の変化【将来(H44)/現況(H24)】

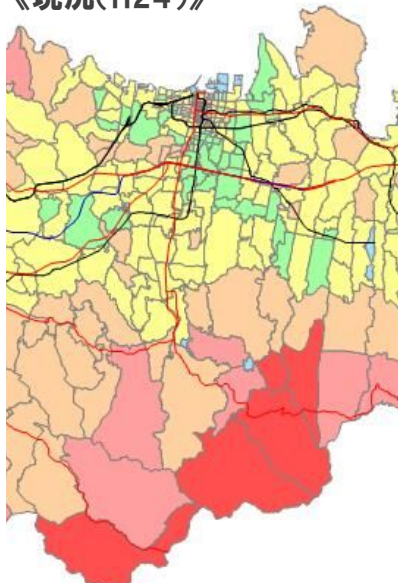


高松市の将来人口

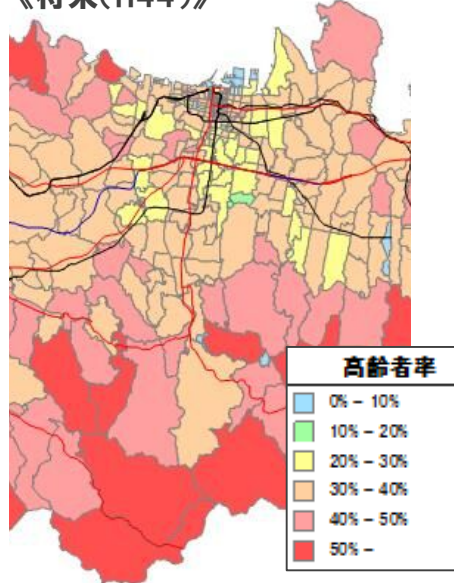


■ 高齢者の変化【現況 ⇒ 将来】

《現況(H24)》



《将来(H44)》

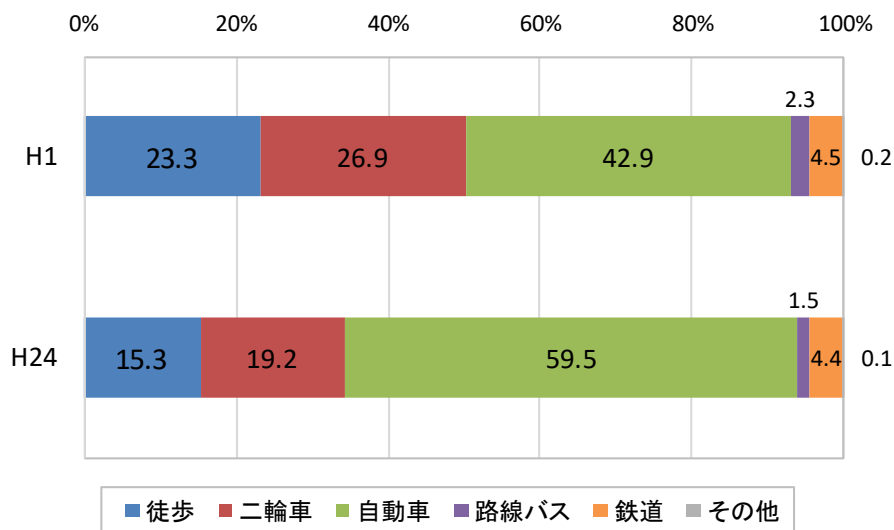


2 公共交通を取り巻く課題

② 公共交通の利用状況

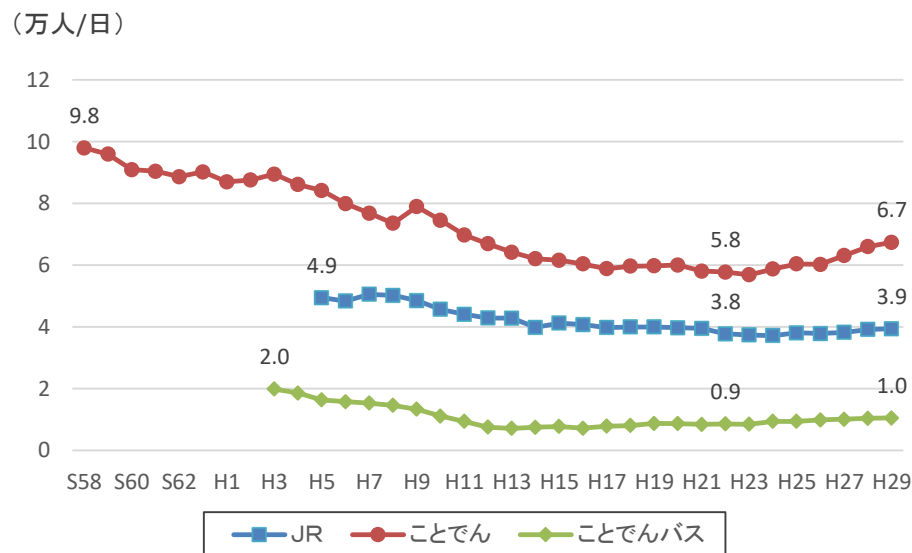
- 道路整備や自動車免許及び自動車保有の高まりなどに伴い、**自動車利用者が急速に増加した**ことにより、**公共交通の利用者は減少傾向**を辿っていた。
- 近年、**琴電は増加**している。
- JR・ことでんバスは横ばいとなっている。

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



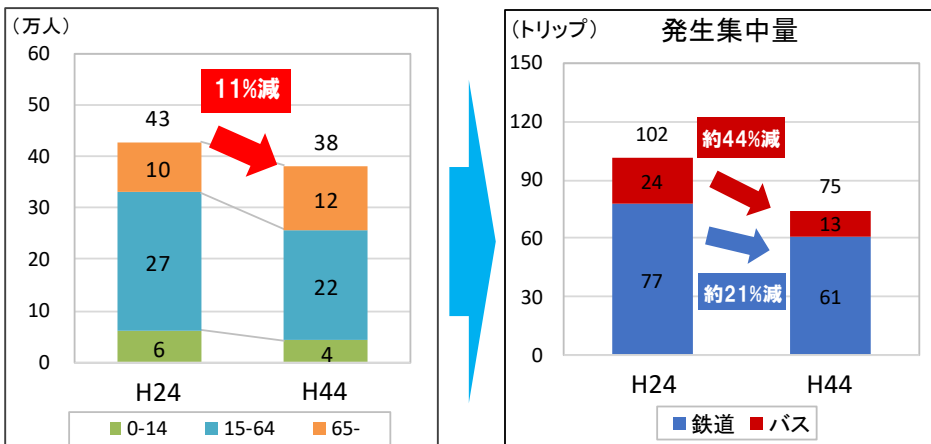
出典) 高松市

2 公共交通を取り巻く課題

③ 総括

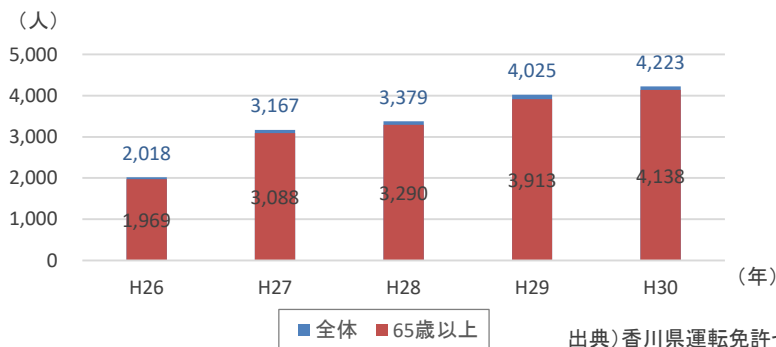
将来の公共交通利用の動向

■ 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

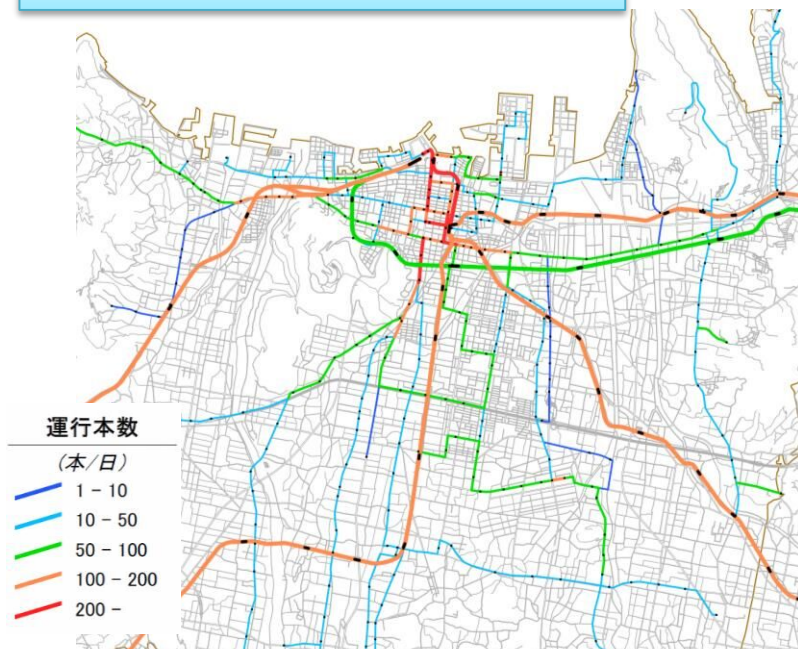
■ 高齢者の自動車利用傾向(県内運転免許返納状況)



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

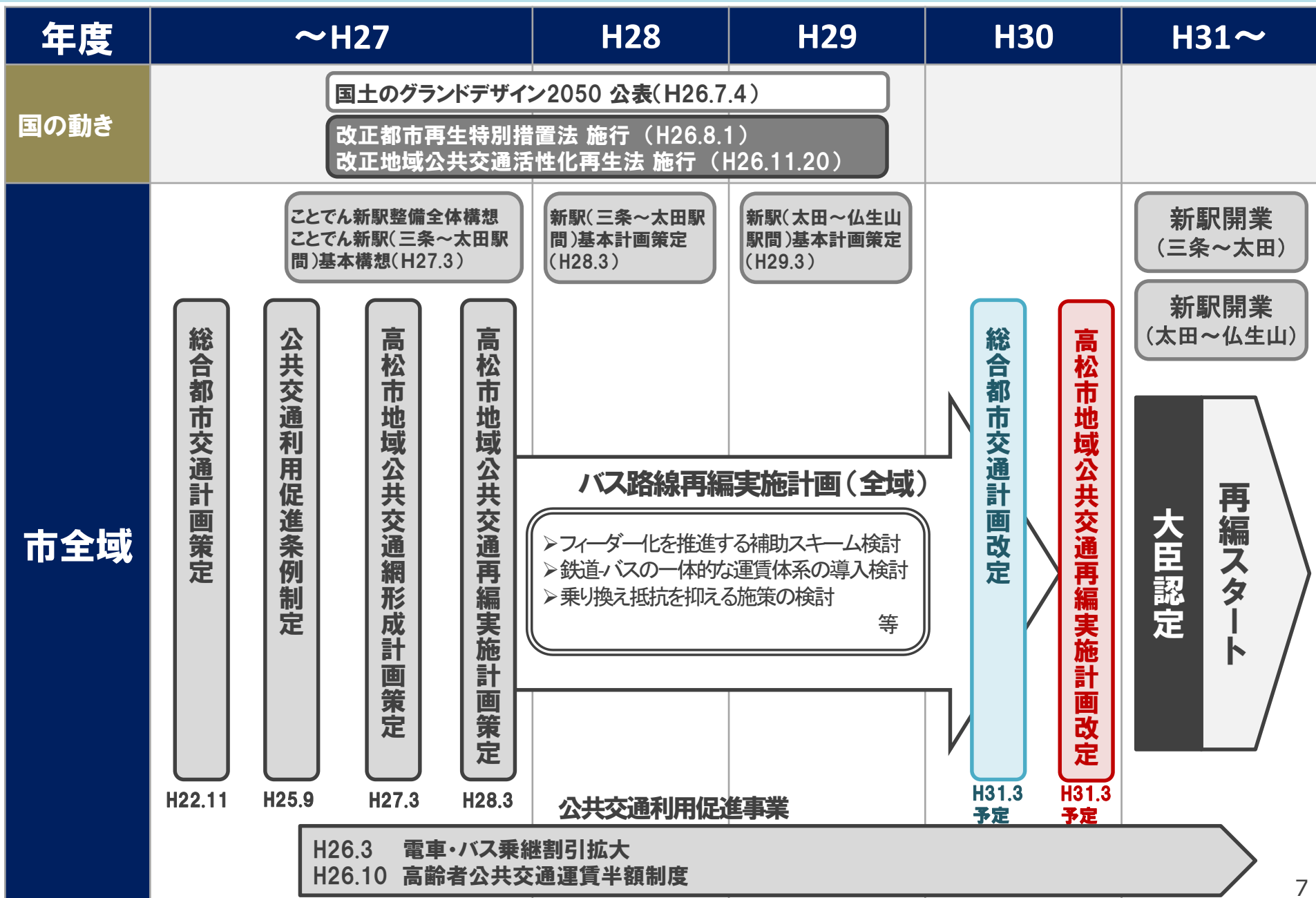
現在の公共交通のサービス状況



- 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

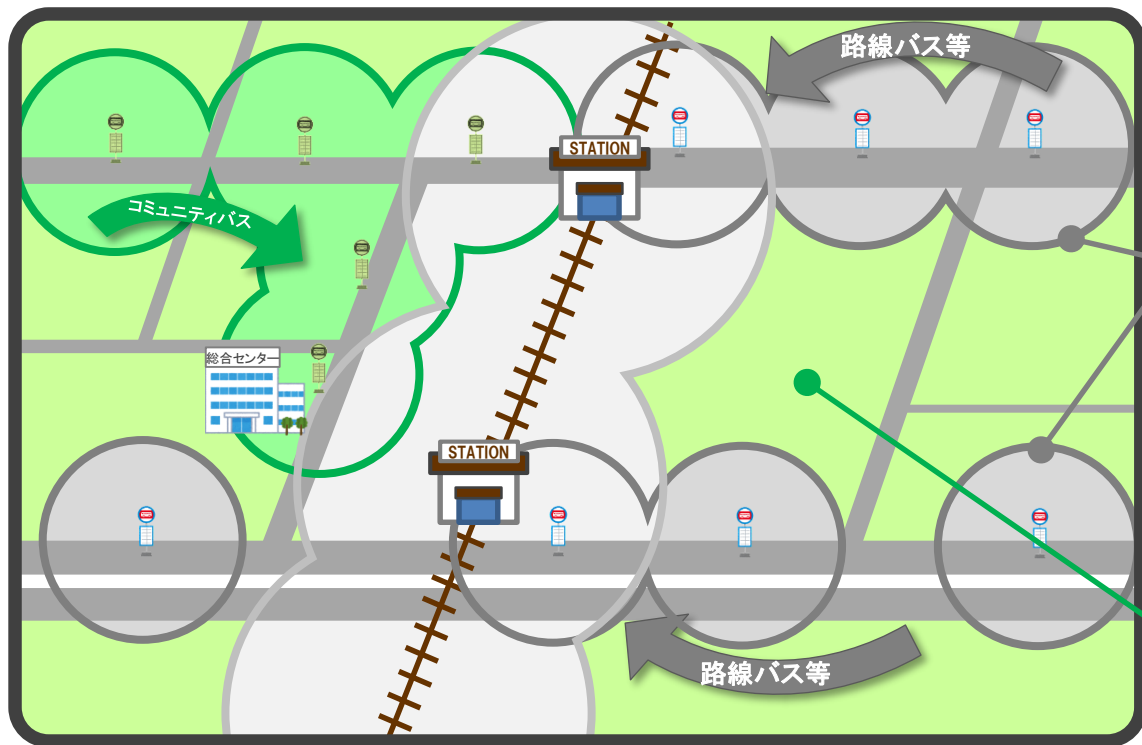


ジャンボタクシー

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



凡 例

- : 駅勢圏(800m)
- : バス停勢圏(300m)
- : 公共交通空白地域

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



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



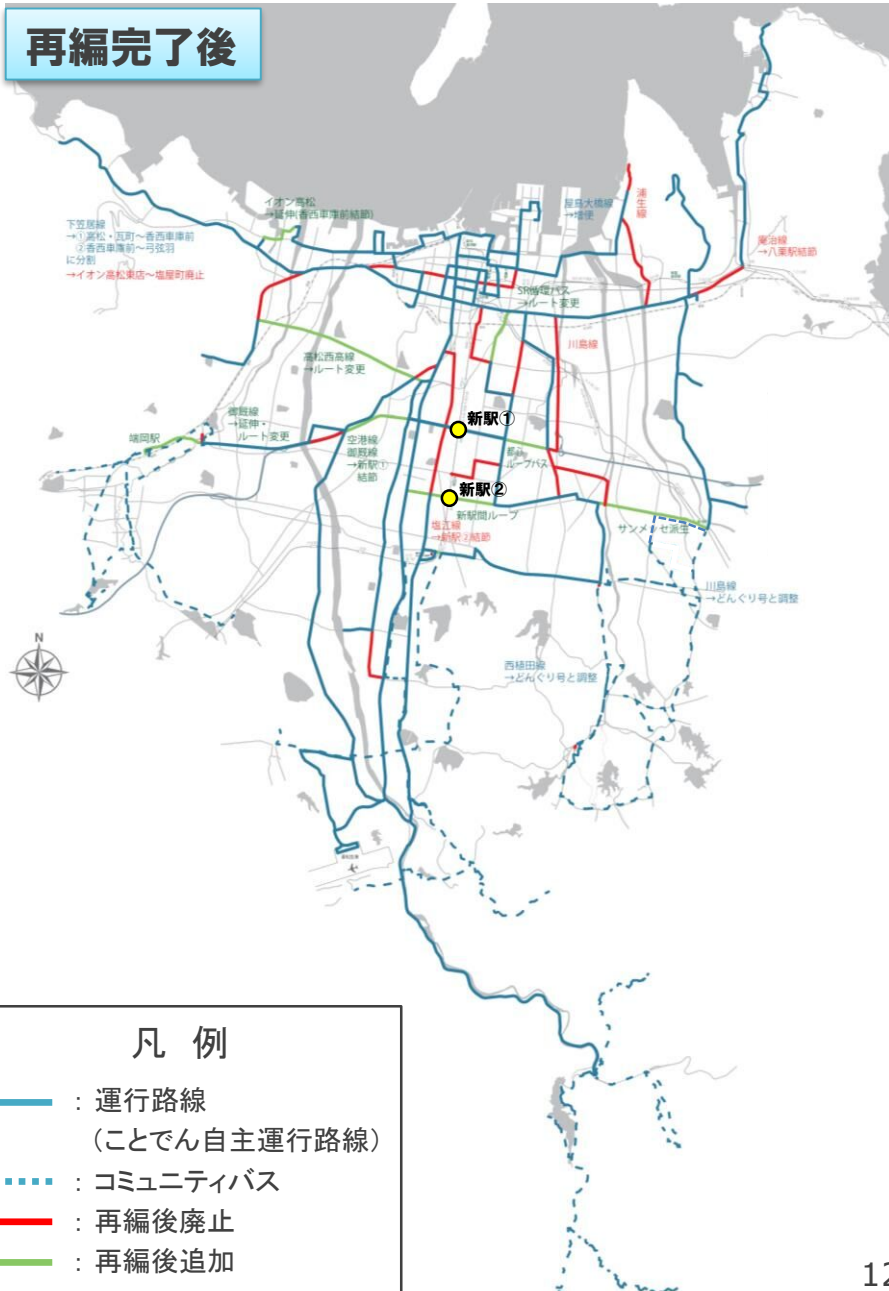
安価に、地域が継続的に運行できる仕組みを、
交通と福祉が連携して検討する。

7 再編後バス路線図（案）

再編前

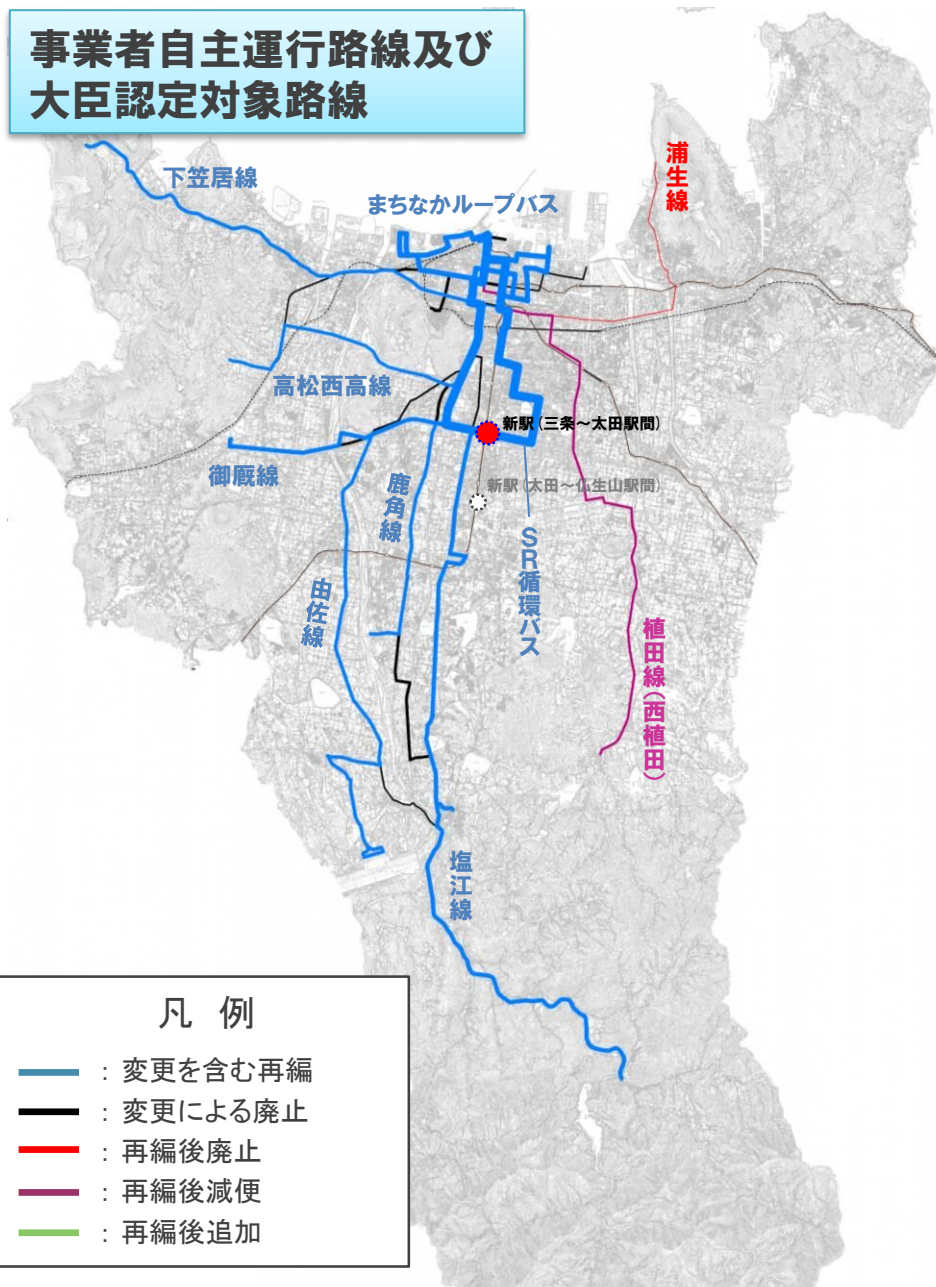


再編完了後



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



◆ 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)

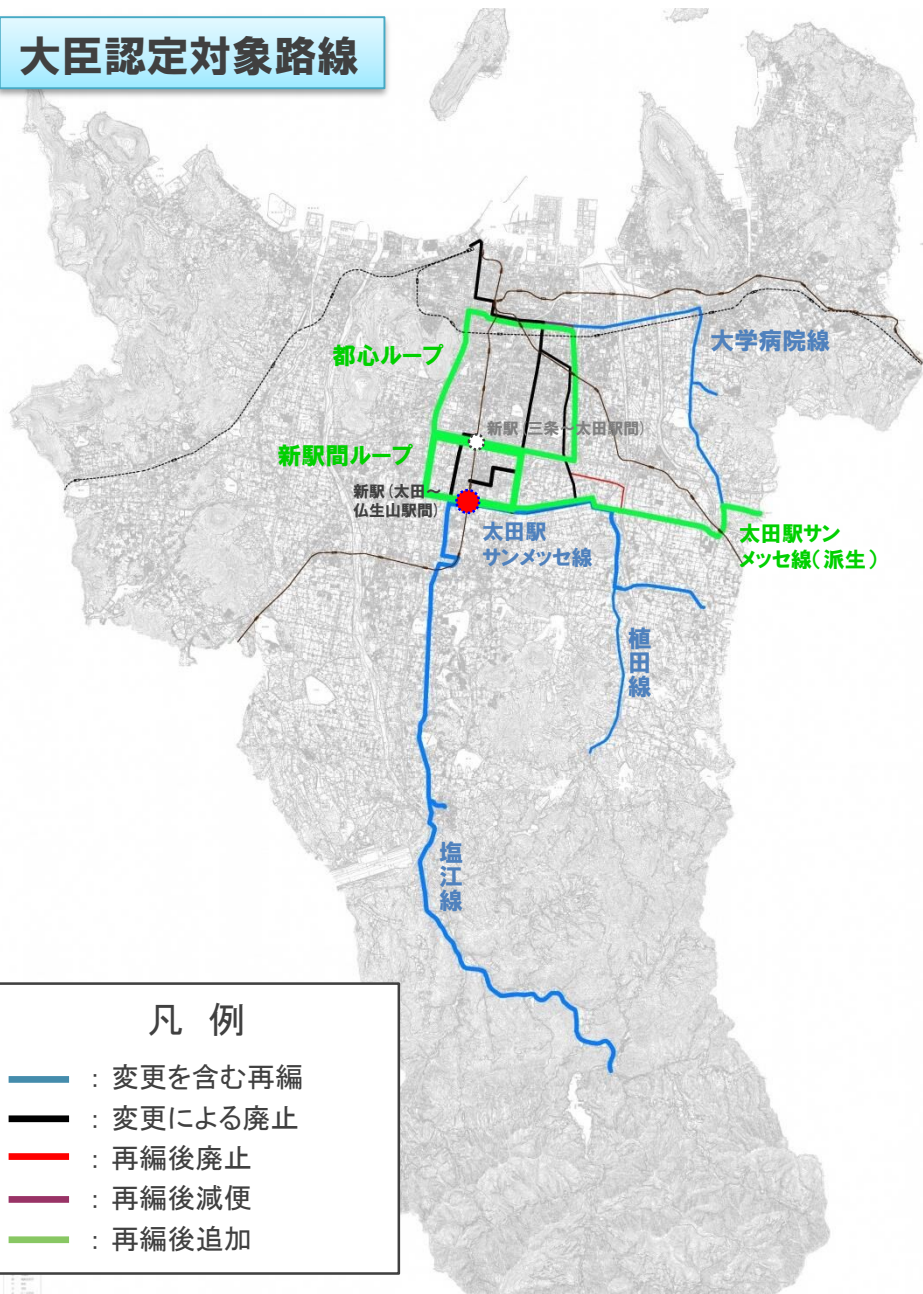
	H31～
由佐線(短縮:新駅(三条～太田駅間)結節)	
御厩線(短縮:新駅(三条～太田駅間)結節)	
浦生線(廃止)	
植田線(西植田)(減便)	
鹿角線(路線見直し)	
塩江線(路線見直し)	
下笠居線(路線見直し)	
SR循環バス(新駅1乗入・大型化・路線見直し)	
高松西高線(路線見直し)	
まちなかループバス(路線見直し)	

: 幹線補助 : 西方面
 : 準幹線補助 : 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

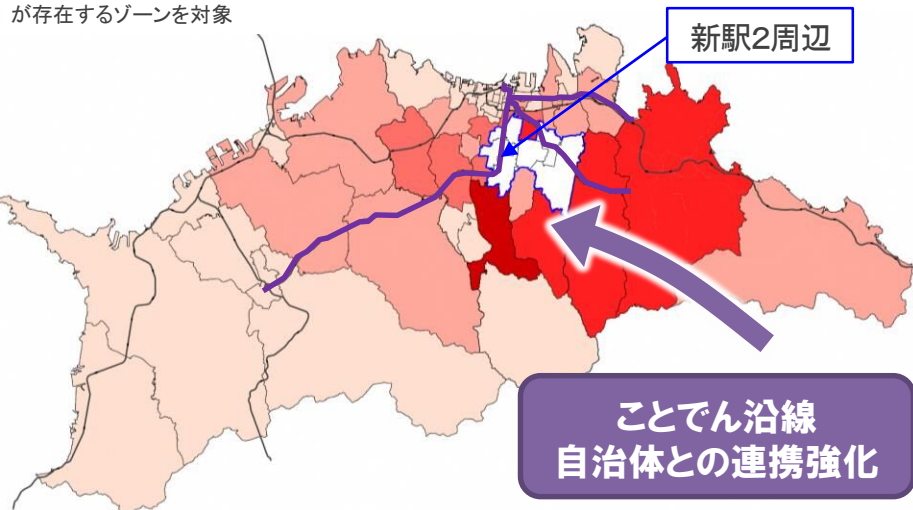
8 広域的な視点

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

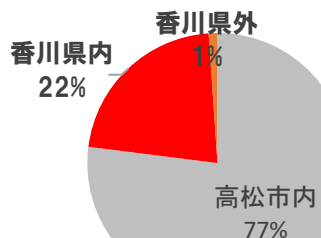


新駅2周辺を目的地とするゾーン別発生量

(人/日:トリップ)

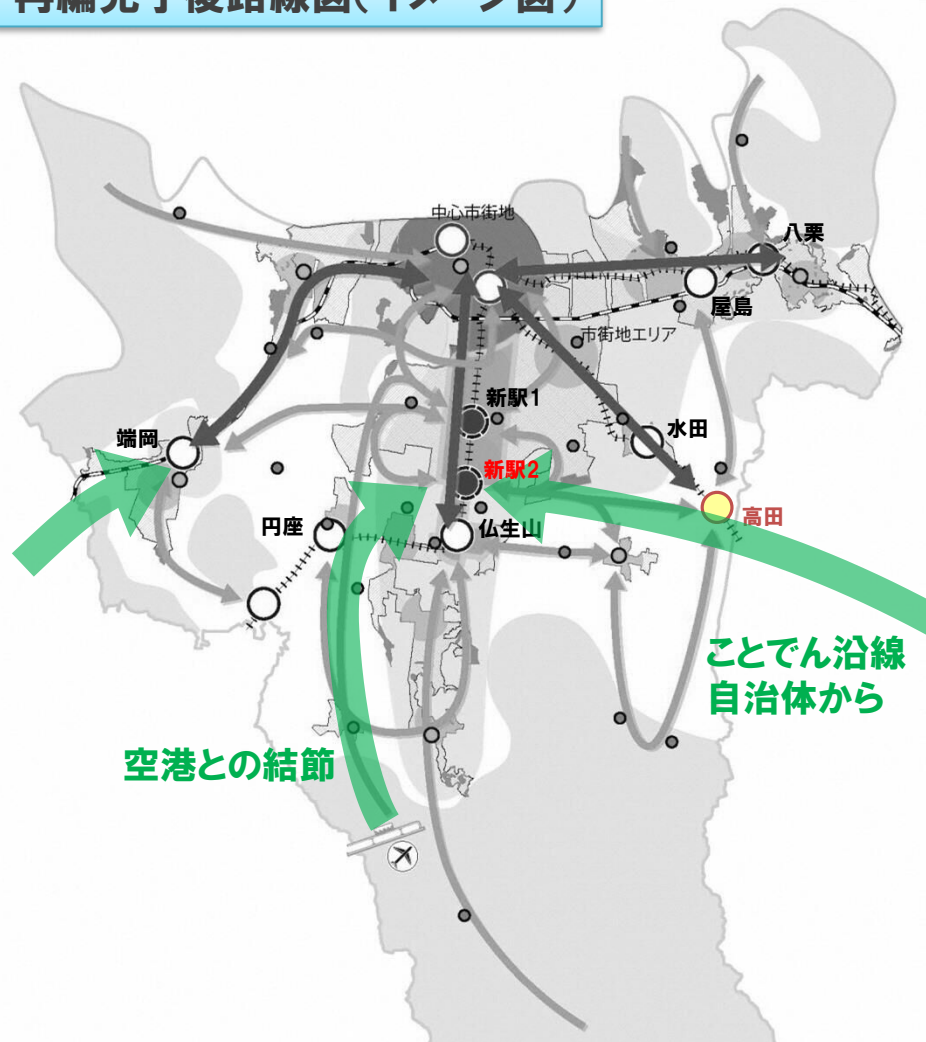


新駅2周辺を目的地とするゾーン別内訳
※新駅2周辺内々は除く



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		新駅(三条～太田駅間)完成 新駅(太田～仏生山駅間)完成
	短期(大臣認定補助対象期間)		大臣認定 再編スタート(5年間) 新駅(三条～太田駅間)に係るバス路線再編 ● 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) ● 由佐線(2系統)【新駅1結節】(新駅1完成) ● 塩江線(2系統)【第1段階:ルート一部変更】 ● 御厩線【第1段階:新駅1結節】(新駅1完成) ● 浦生線【廃止】 ● 植田線(1系統)【減便】 ● 下笠居線(2系統)【ルート一部変更】 ● レインボー循環(2系統) 【新駅1結節、ルート一部変更】 2つの新駅に係るバス路線再編 ● 塩江線(2系統)【第2段階:新駅2結節】(トガ-:新駅2完成) ● 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) ● 植田線(1系統)【廃止】 ● 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) ● 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) □ 都心ループ【新規】(トガ-:新駅1完成、運転手確保) □ 新駅間ループ【新規】(トガ-:新駅1,2完成) ● コミバス【路線乗り入れ】 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
	その他／中長期	【9/1～】 ● 仏生山川島線【新規】 ● 香川町シャトルバス【こつでん→マルイ】 ● 塩江線(2系統)【仏生山駅接続】	● 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)】 ● 高松西高線【木太鬼無線振替】 ● レインボー循環(2系統)【バス大型化】 ● 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) ● 庵治線(トガ-:乗継結節拠点強化) ● 下笠居線(3系統) (トガ-:乗継結節拠点強化) ● 御厩線【第2段階:JR結節】 (トガ-:乗継結節拠点強化) □ 西部地域一結節拠点間路線 (トガ-:乗継結節拠点強化) (トガ-:都市計画道路延伸)
空白地域 公共交通		支援制度見直し	● コミバス【新規導入試験運行】 (檀紙町)

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