

高松市における総合的な交通体系の再構築 ～コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり～



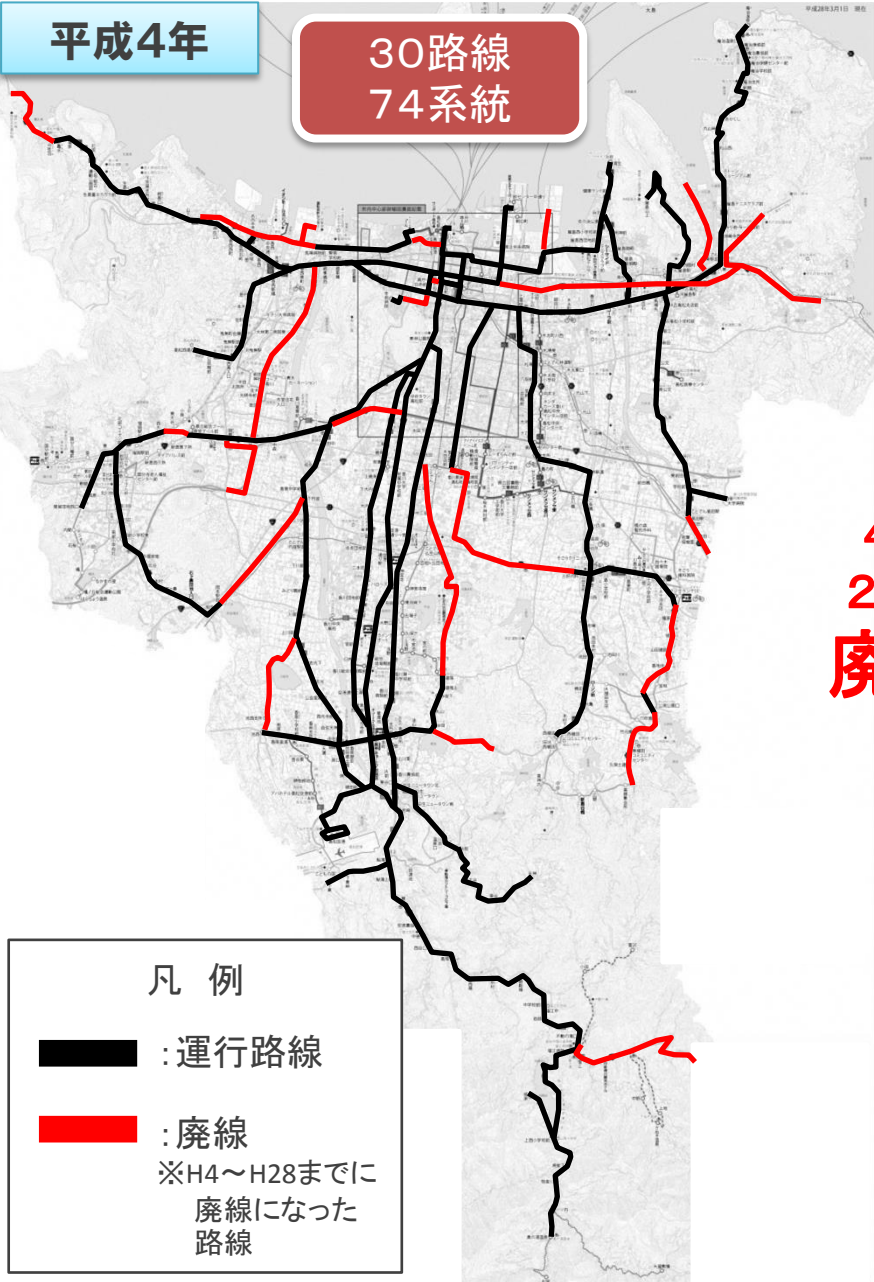
平成30年11月16日

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

高松市のバス路線（全体）

平成4年

30路線
74系統



凡例

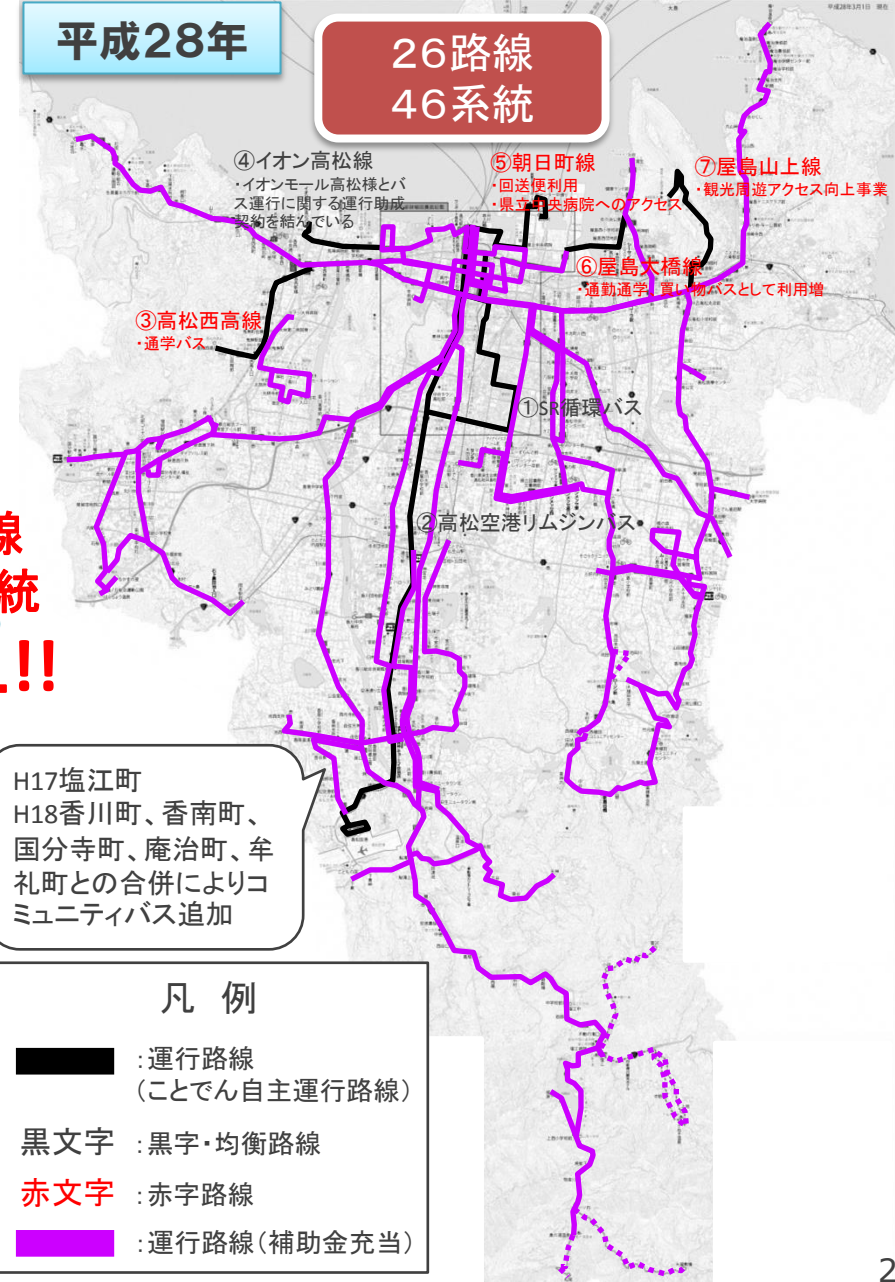
■ : 運行路線

■ : 廃線

※H4～H28までに
廃線になった
路線

平成28年

26路線
46系統



4路線
28系統
廃止!!

H17塩江町
H18香川町、香南町、
国分寺町、庵治町、牟
礼町との合併によりコ
ミュニティバス追加

凡例

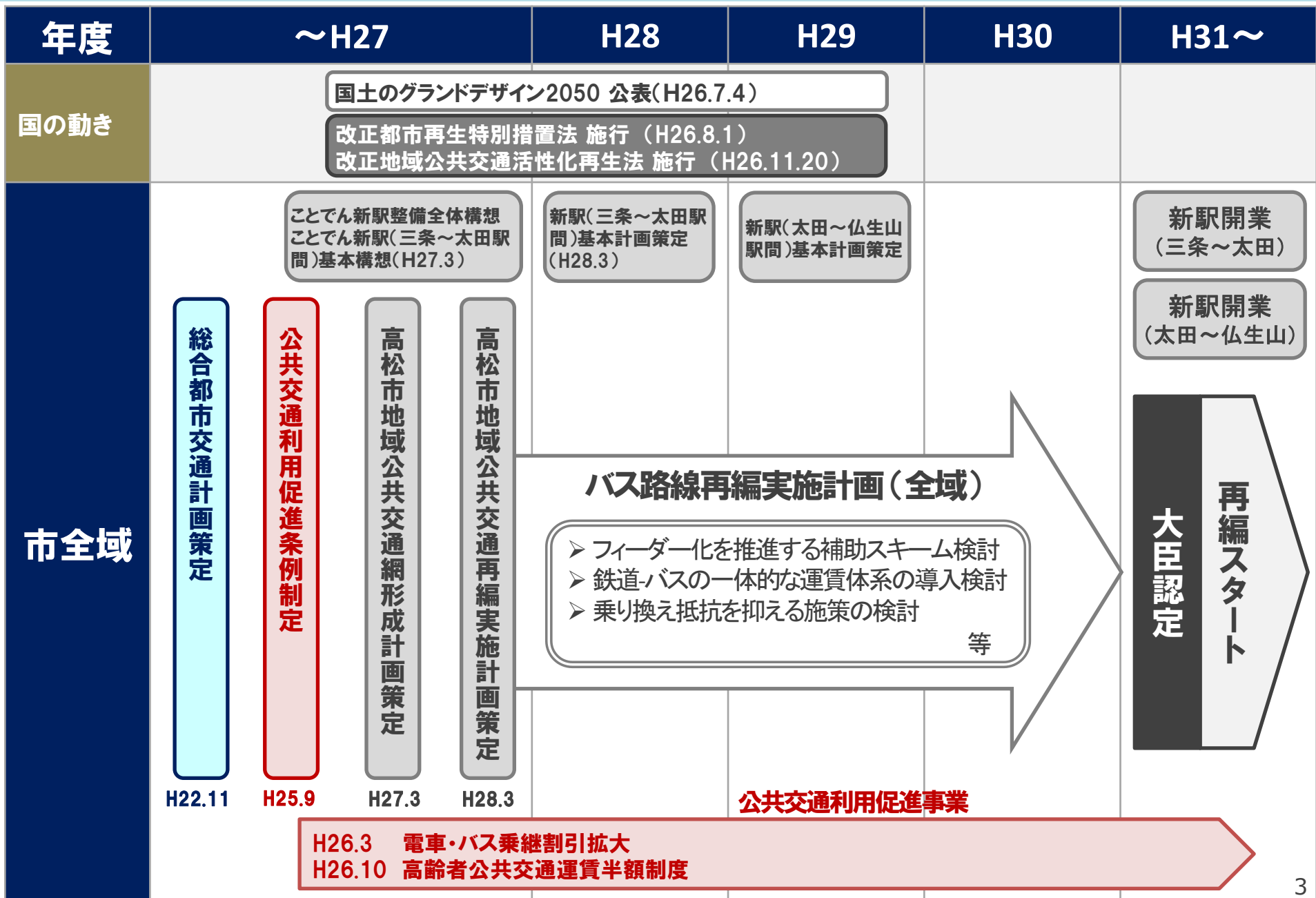
■ : 運行路線
(ことடன்自主運行路線)

黒文字 : 黒字・均衡路線

赤文字 : 赤字路線

■ : 運行路線(補助金充当)

高松市の取り組み



バス路線再編実施計画(全域)

- フィーダー化を推進する補助スキーム検討
- 鉄道・バスの一体的な運賃体系の導入検討
- 乗り換え抵抗を抑える施策の検討

等

高松市公共交通利用促進条例（H25. 9. 27施行）

責務

市

公共交通の維持・改善が可能なまちづくりを推進し、利用促進に係る施策を実施します

市民

過度の自家用車利用を控え、公共交通を積極的に利用します

協働

事業者

従業員へ意識啓発を行い、公共交通の利用を推進します

公共交通事業者

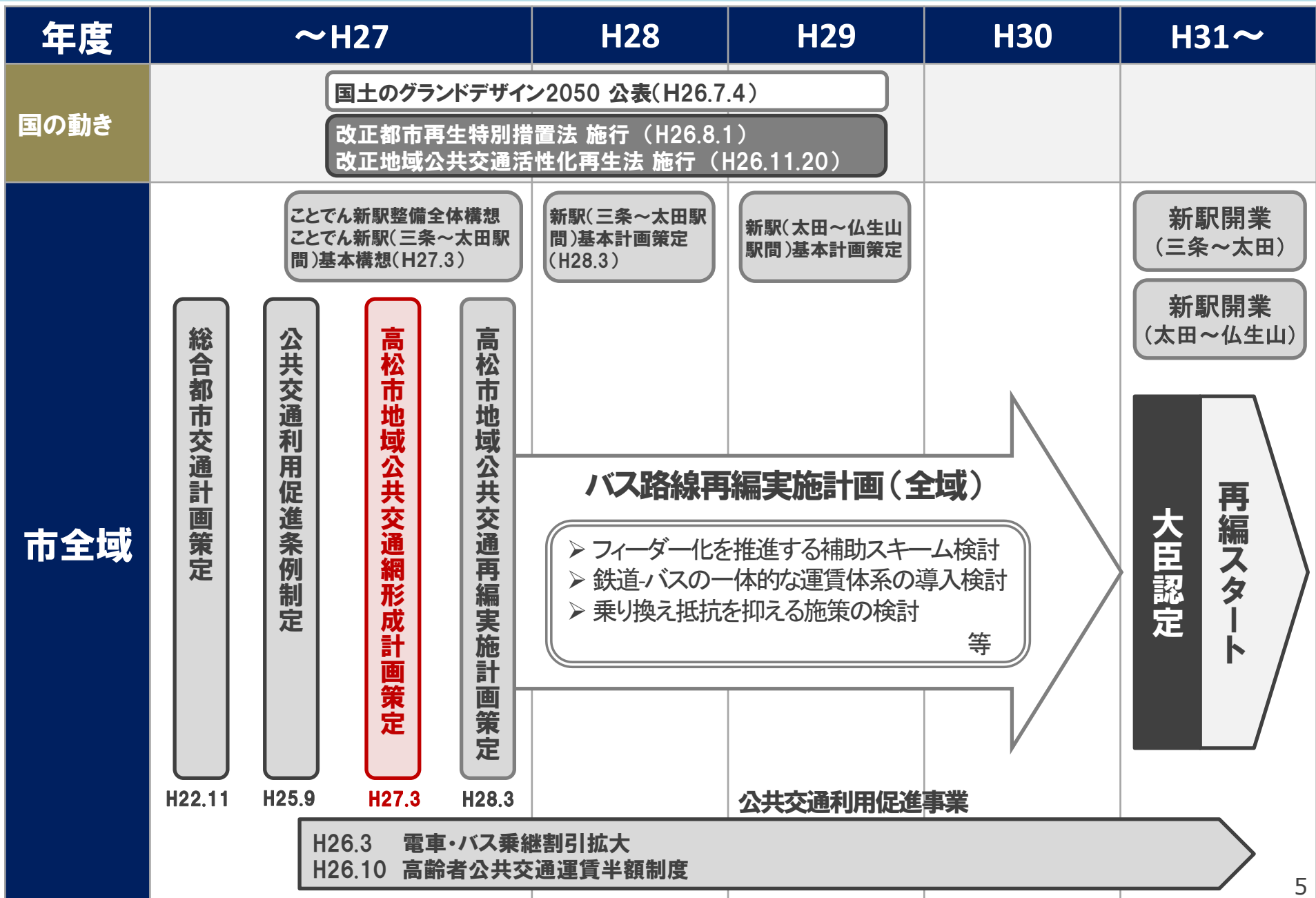
事業の効率化、公共交通の利便性向上に努めます

基本方針

- ①公共交通の利便性の向上および積極的な利用の促進
- ②地域の特性に応じた効率的な機能分担および連携
- ③公共交通優先の交通体系への転換
- ④ユニバーサルデザインに配慮した公共交通
- ⑤教育等を通じた公共交通に関する意識醸成

安全かつ快適で人と環境にやさしい都市交通の形成
「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現

高松市の取り組み



公共交通ネットワーク再構築の考え方

現状

- 多くのバス系統が**中心部まで運行**しているため、**鉄道およびバスと平行して運行する区間も多く、かつ、運行距離が長い。**

このまま将来を迎えると...

- 鉄道とバスともに利用者が減少
- 利用者が少ない傾向にある郊外部からサービス低下、さらには廃線となる可能性。



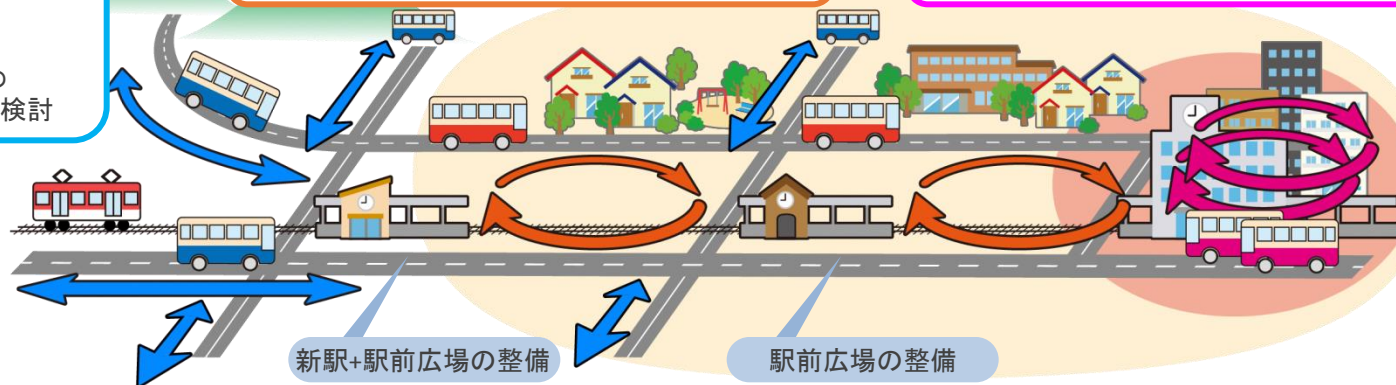
将来に向けた公共交通NW再構築の具体的考え方

- ① 鉄道を公共交通幹線軸と位置付け、平行して運行するバス路線区間の見直し
⇒ 郊外部と公共交通結節拠点間のフィーダー路線化

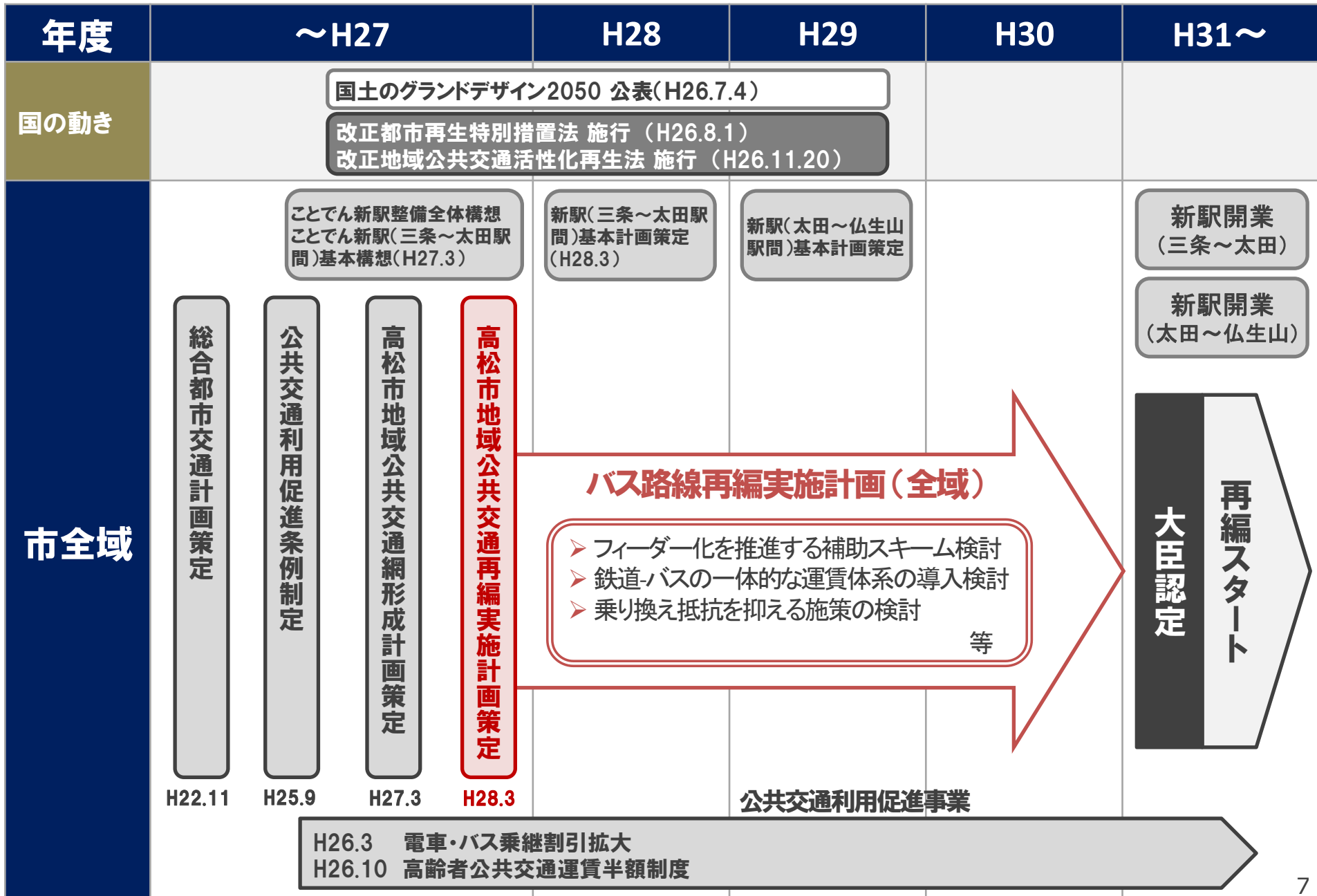
※鉄道との乗継が必要となるためICカードを活用した運賃体系を検討

- ② バス路線空白地域や郊外部拠点施設へのアクセス性の確保
⇒ 上記地域・施設と公共交通結節拠点を經由する循環系統の運行

- ③ 都心地域内の回遊性の向上
⇒ 都心地域内の主要施設・拠点を有機的に連絡する循環系統の系統(まちなかループバス等の強化)



高松市の取り組み



- ① **民間運行事業者との合意形成**
- ② **将来に向けての財政負担**
- ③ **現行スキームの課題**
- ④ **現行制度上の課題**
- ⑤ **利用促進施策の展開**

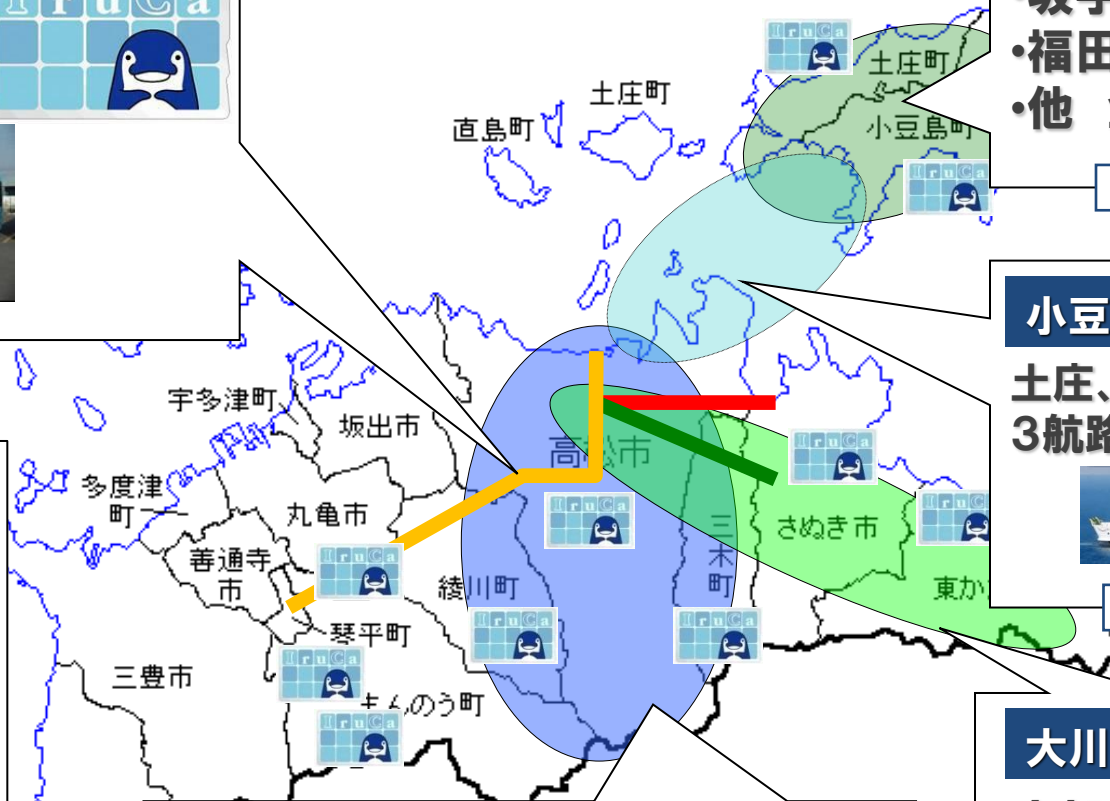
ICカード (IruCa) を活用した利用促進施策の展開

ことでん・ことでんバス



平成17年2月

合理化としてのツール



小豆島オーリーブス

- ・坂手線
- ・福田線
- ・他 全路線

平成23年1月

小豆島航路

- 土庄、池田、草壁の3航路



平成23年10月

高松市レンタサイクル

駅・バス停から市内の移動に。

- ・高松駅前広場地下
- ・瓦町地下
- ・市役所
- ・片原町駅前
- ・栗林公園駅前
- ・栗林駅前
- ・丸亀町グリーン

平成24年4月

高松市コミュニティバス・乗合タクシー

- ・香川町シャトルバス、香川町コミュニティバス
- ・塩江町コミュニティバス
- ・国分寺町コミュニティバス
- ・山田地区乗合タクシー

平成26年10月

大川バス

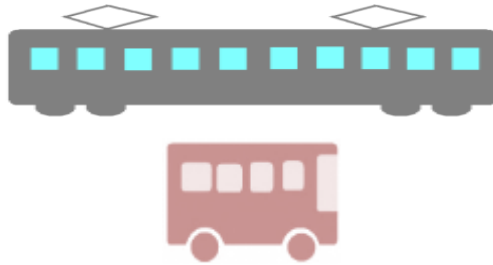
- ・高松引田線
- ・五名福栄線



平成24年3月

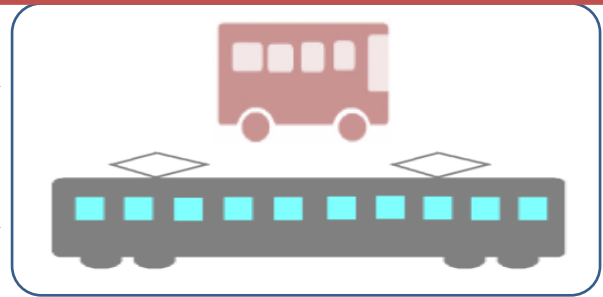
高松市公共交通利用促進の取組

「電車・バス乗継割引拡大制度」〔H26. 3. 1から実施中〕



乗継

乗継



【利用実績】

電車⇔バス乗り継ぎ件数

年度	利用件数(件)	実施前比	補助金(千円)
H25	252,612	実施前	6,000
H26	320,855	約27%増	23,328
H27	330,292	約31%増	23,328
H28	344,457	約36%増	23,328
H29	344,656	約36%増	23,328

運賃を、20円から**100円割引に拡大**
 ※運賃が100円以下の場合^は無料

初期費用
 (システム改修費等)
 +
 運賃割引額の差額

市が補助金として
 補填

「高齢者に対する公共交通利用支援」〔H26. 10. 1から実施中〕



【利用実績】

年度	補助金(千円)
H26	39,651
H27	98,006
H28	97,169
H29	99,887

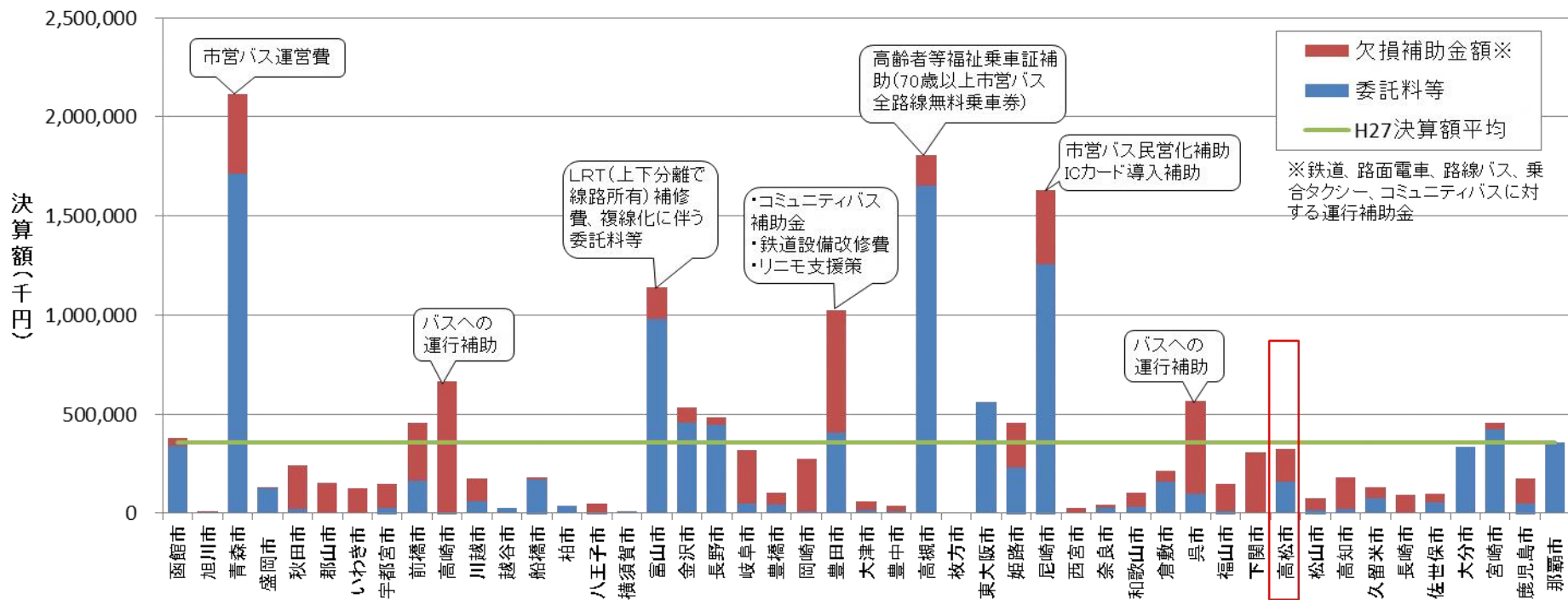
市内に在住する70歳以上の方を対象とし、
IruCaが導入されている電車、路線バス、コミュニティバス等の運賃を半額

【販売枚数】ゴールドIruCa 21,638枚 (平成30年10月末現在)
 ⇒70歳以上人口 85,841人 (平成30年11月1日現在)
 保有率 約25%

- ① 民間運行事業者との合意形成
- ② 将来に向けての財政負担
- ③ 現行スキームの課題
- ④ 現行制度上の課題
- ⑤ 利用促進施策の展開

他都市における公共交通と財政負担

交通政策(空港・船舶関係を除く。)に係る決算額



資料: H28中核市公共交通に係る経費調査

	中核市平均	高松市
交通政策に係る決算額	3億5600万円	3億2400万円
内バスに係る補助金額	1億9800万円	1億9700万円
市民1人当りの負担額	959円	769円

中核市平均 ≥ 高松市

【特徴】

- 運行補助金額の内訳は、バスが9割
- 運行補助金額が多くと、バスの利用者数には反映されない。

計画的・戦略的な将来ビジョンに基づき、効率的な取組を実施。

公共交通施策に対する予算（平成28年度）

高松市の一般会計

約 1,800億円／年

公共交通施策予算

約 2億円／年

一般会計に占める
公共交通施策予算

約 0.1%

一方で……

道路整備予算

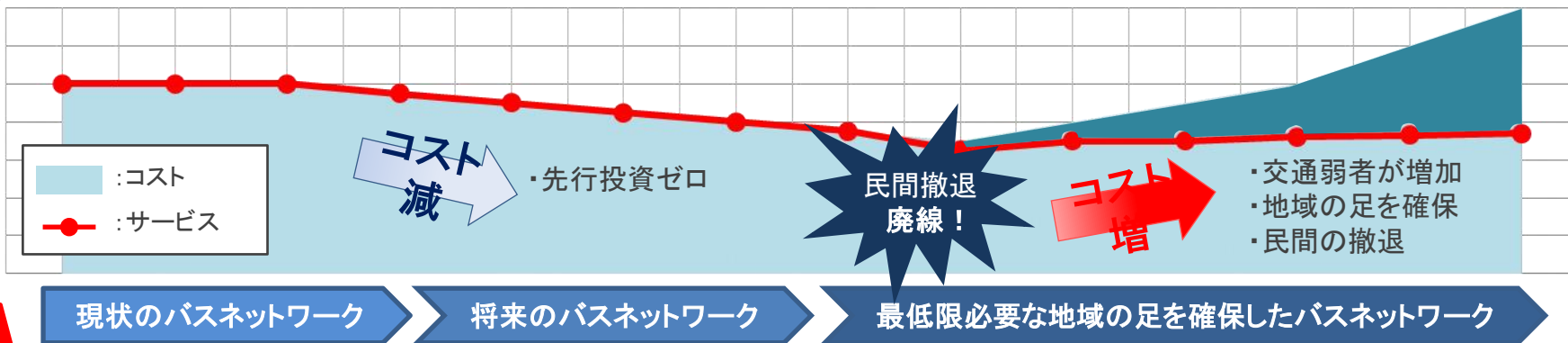
約 10～20億／年

二重投資

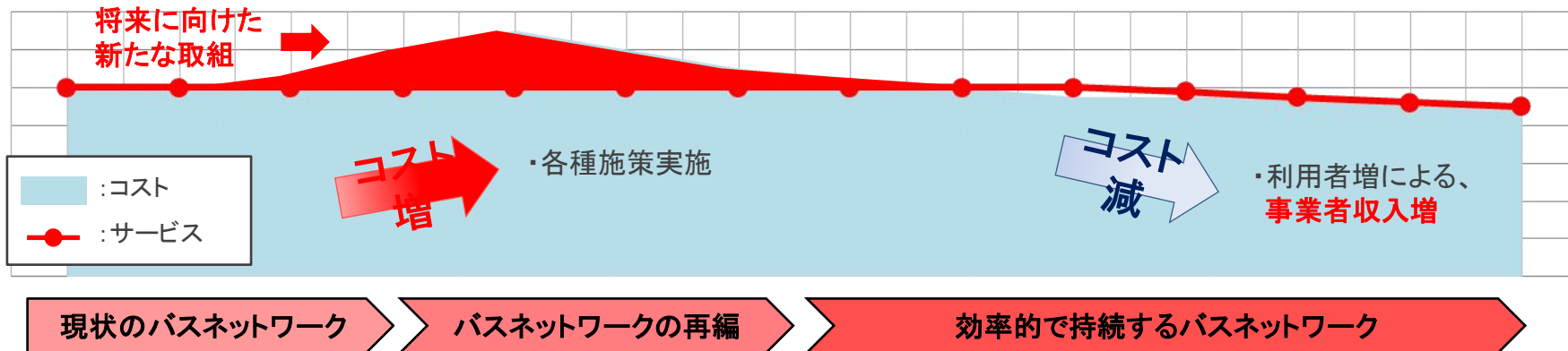
若しくはトレードオフの関係

交通施策に係る取組の考え方

現状の公共交通を継続したまま、新たな取組をしない場合



公共交通ネットワークを再構築した場合



短期的には支出が増えるが、長期的には支出が抑えられる。

計画的・戦略的な取り組みにより、持続可能で利便性の高い交通ネットワークを再構築する。

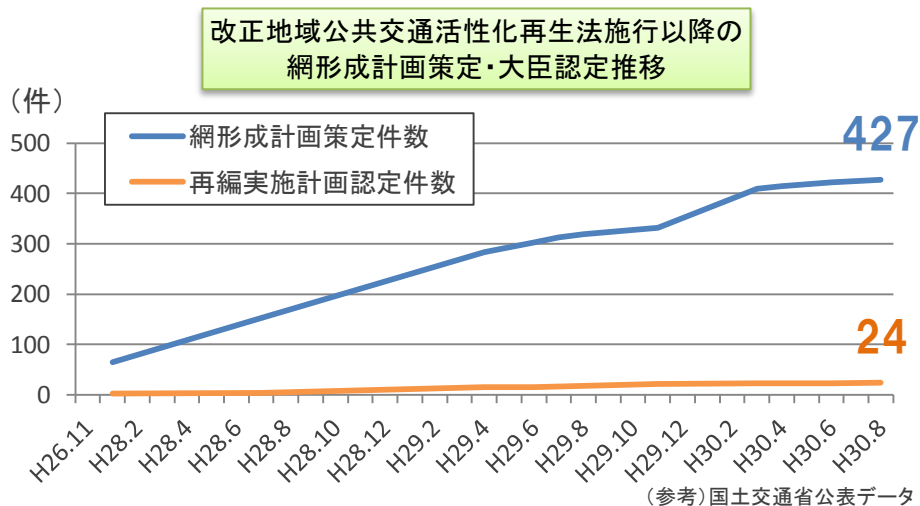
- ① 民間運行事業者との合意形成
- ② 将来に向けての財政負担
- ③ 現行スキームの課題
- ④ 現行制度上の課題
- ⑤ 利用促進施策の展開

再編実施計画（大臣認定部分）

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

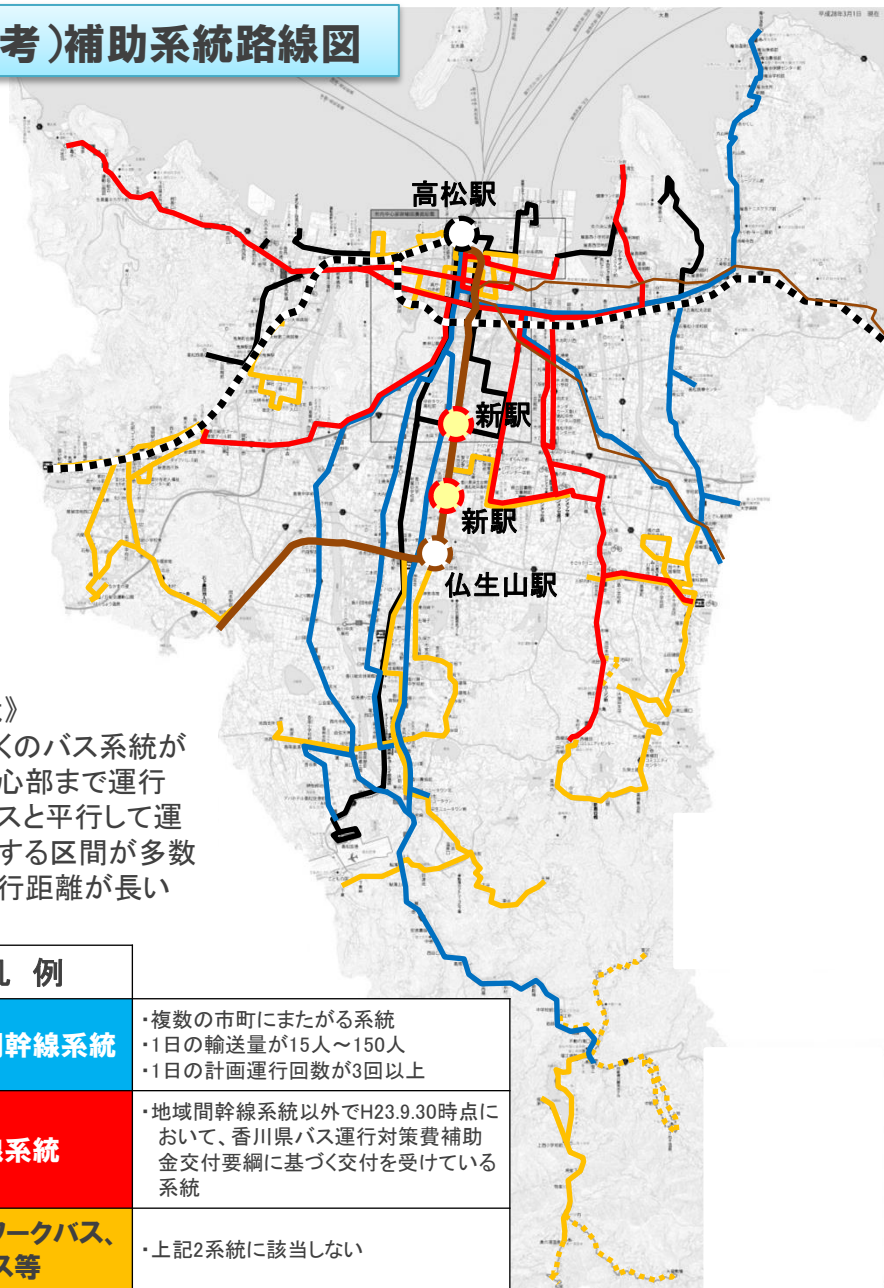
- 再編等による確保

■ 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。

公共交通ネットワーク再構築の考え方

(参考)補助系統路線図



《現状》

- 多くのバス系統が中心部まで運行
- バスと平行して運行する区間が多数
- 運行距離が長い

凡例

地域間幹線系統

- ・複数の市町にまたがる系統
- ・1日の輸送量が15人~150人
- ・1日の計画運行回数が3回以上

準幹線系統

- ・地域間幹線系統以外でH23.9.30時点において、香川県バス運行対策費補助金交付要綱に基づく交付を受けている系統

ネットワークバス、コミバス等

- ・上記2系統に該当しない

高松市の公共交通

JR	2本(高徳線、予讃線)
琴電	3本(琴平線・長尾線・志度線)
バス	放射線状に高松駅に向かって運行

問題点

中心部と郊外部のサービス水準が同じ

課題

青や赤の長い距離の系統を、主要鉄道駅からのフィーダーへ切り替えると、国・県の支援が受けられなくなる。



高松市メソッドの確立を目指す

新駅整備など、既存の鉄道ストックを生かした、本市にふさわしいネットワークへと再編

- ① 民間運行事業者との合意形成
- ② 将来に向けての財政負担
- ③ 現行スキームの課題
- ④ 現行制度上の課題
- ⑤ 利用促進施策の展開

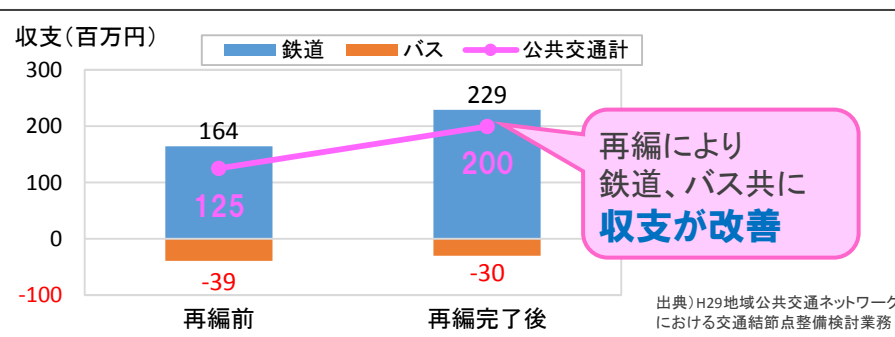
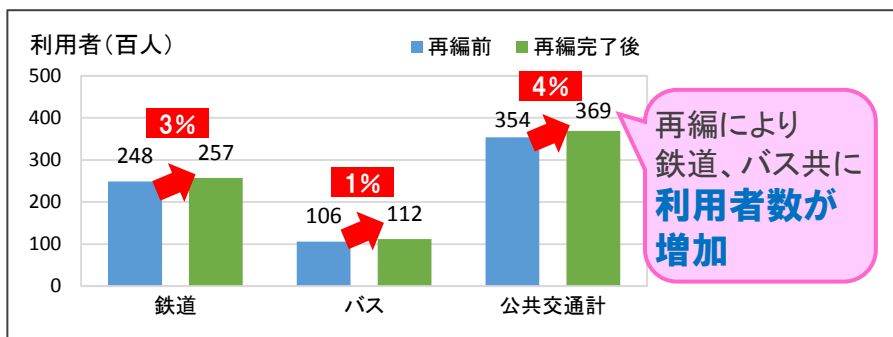
現行制度上の課題



再編による効果

- 鉄道を基軸、バスをフィーダーとする路線網に再編
【再編条件】新駅+駅前広場整備
⇒ 郊外部鉄道駅への交通結節機能を確保
- 運賃施策の導入(乗継割引)
⇒ 乗継・乗換負荷の軽減

- 公共交通としての**利用者数は増加**
- 公共交通全体での**収支は大幅に改善**
- ただし、**バス路線事業単体としては大きな変化はない**



出典)H29地域公共交通ネットワークにおける交通結節点整備検討業務

※再編完了後：バス路線再編+乗継割引施策実施

利益増となる **ことでん** から **ことでんバス** への利益の振り替えに関する対応が必要

- 損失補てんに関する会社間取引は**寄付金に該当**。
- 課税対象となるため、再編によって**鉄道事業者が得た利益(≒バス事業者の損失)をそのままバス事業者に充当することはできない**。

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。

MaaSに向けた取り組み取組

再編に向けたこれまでの流れが、MaaSに向けた取り組みになっている。

