

高松市地域公共交通再編実施計画(概要)

- 「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つなぐ。
- 結節拠点整備等をトリガーとして、段階的に再編事業を拡大し、一定のサービス水準を維持しながらバス路線再編等を進める。

【計画区域】

基本的に高松市の全域

【計画期間】

令和2年度から令和6年度まで

【認定日】

令和2年2月28日

【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網体系の再構築
- 2 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成
- 3 各拠点へのアクセス性の向上
- 4 中心市街地における回遊性の向上
- 5 中心部への自動車利用の抑制
- 6 地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発
- 7 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

【主な事業内容】

- 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

【1次再編の概要】

- 運行改善、ドライバー確保のため、利用者の少ない路線を見直し



交通結節拠点

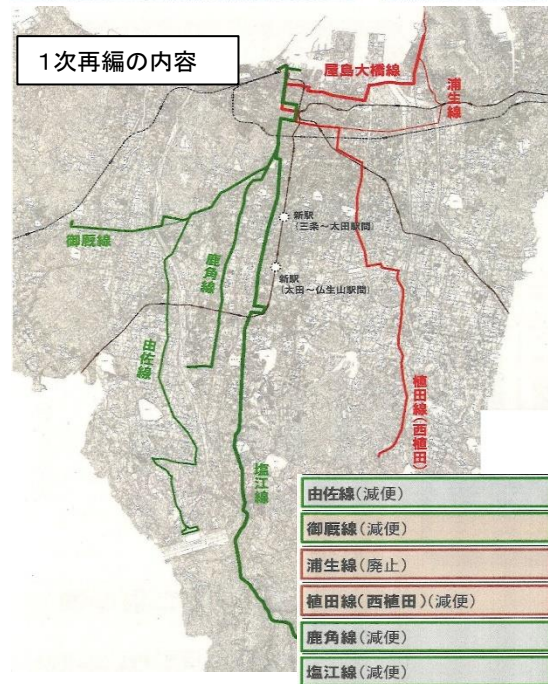
- 既存ストックを活用
- 鉄道を基軸としたバス路線の再編を行い、まちづくりに寄与するものとなるよう検討・整備する。

バス路線再編

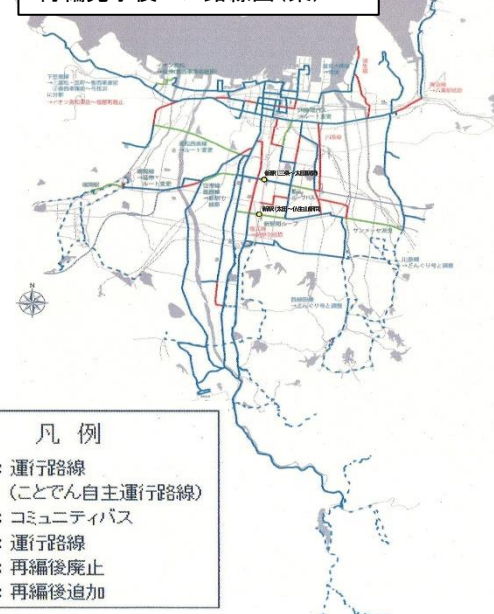
- 既存路線のスクラップと新規路線のビルドを、パッケージにより一体的に行う。

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。



再編完了後バス路線図(案)



高松市地域公共交通利便増進実施計画(策定の背景と第1段再編の概要)

地域公共交通利便増進実施計画策定の背景

- 高松市における地域旅客運送サービスの問題点 (地域公共交通計画より抜粋)
 - 「バス路線と鉄道路線が重複」、「中心市街地の回遊性を・・・支えられていない」など

- 新駅（伏石駅）の整備
 - 新たな交通結節拠点の完成



▲ 現在の公共交通ネットワーク概況



▲ 伏石駅 (令和3年11月全面開業予定)

高松市地域公共交通利便増進実施計画の概要

- ことでん琴平線の新駅（伏石駅）整備にあわせ、**鉄道と重複する幹線バスを一部合理化（効率性を向上）**させるとともに、ニーズに応じて**支線・循環バス路線を同駅（伏石駅）に接続させ、結節機能の強化やまちなかの回遊性を向上（利便性を向上）**させる



▲ 高松市が将来的に目指す地域旅客運送サービスの姿

■ 高松市地域公共交通利便増進実施計画について

- 【計画期間】
 - ・令和3年度から令和7年度まで
- 【認定日】
 - ・令和3年9月30日

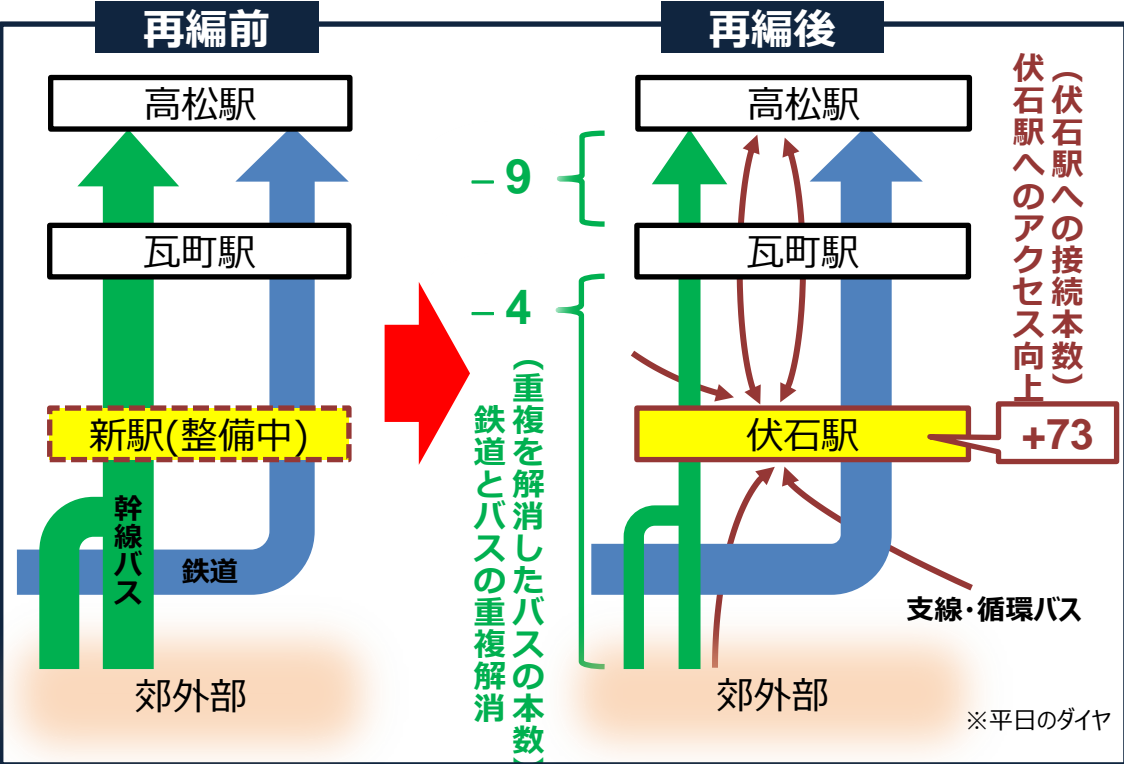
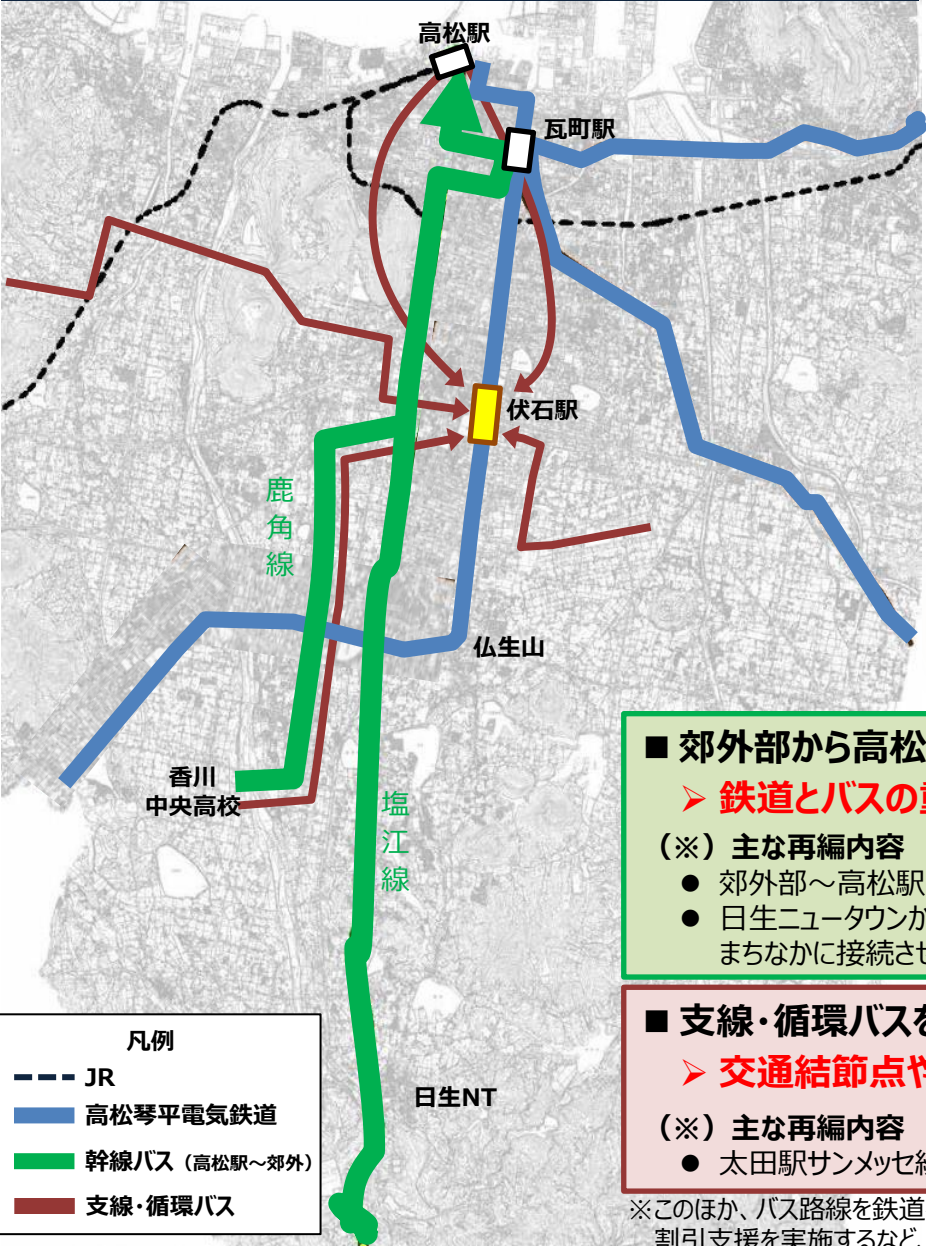
- 【主な事業内容】
 - バス路線の一部について、鉄道を基軸としたフィーダーへと転換
 - ① ことでん琴平線と重複しているバス路線の一部合理化
 - ② 交通結節点となる新駅（伏石駅）及びまちなかへのアクセス向上
→ 幹線・支線及び循環線（合計10系統）のサービスを変更

- 【事業の効果】
 - ・路線バスの収支率向上 等

➡ **持続可能な地域旅客運送サービスの実現を目指す**

高松市地域公共交通利便増進実施計画(第2段再編の内容)

事業実施後の地域旅客運送サービス(イメージ)



■ 郊外部から高松駅まで伸びる幹線バス(塩江線&鹿角線4系統)を路線再編(※)して合理化
 ➤ 鉄道とバスの重複を解消し、地域旅客運送サービスの効率性を向上

(※) 主な再編内容

- 郊外部～高松駅間のバス4系統の総運行本数を合理化する(運行距離についても合理化)
- 日生ニュータウンから香川中央高校を經由し、高松駅までの路線(鹿角線)の1系統を短縮するとともに伏石駅やまちなかに接続させる系統とする(その際、塩江線の1系統で日生ニュータウンの需要を効率的にカバー)

■ 支線・循環バスを伏石駅及びまちなかを經由するよう路線再編(※)
 ➤ 交通結節点やまちなかへのアクセスを向上し、地域旅客運送サービスの利便性を向上

(※) 主な再編内容

- 太田駅サンメッセ線、高松西高線、S・レインボー循環線及び鹿角線(のうち1系統)を伏石駅に接続

※このほか、バス路線を鉄道を基軸としたフィーダーに転換したために生じる乗継ぎ抵抗を低減させるため、これまでも講じてきた乗継ぎ割引支援を実施するなど、路線の再編に関連して様々な取組を実施

高松市地域公共交通利便増進実施計画(第3段再編の内容)

【再編の概要】

運転者数の減少や運転手の高齢化、労働時間の厳格化への対応が求められる中、運行経路変更等による需要に合わせた供給の最適化を図り、利用者の利便性向上（利便増進事業）も図る。

【利便増進事業として位置付ける路線】

補助系統路線 ※以下の地域間幹線系統のうち、【由佐・大学病院・塩江】の3路線については、新たに国庫補助特例の対象となる見込み。また、【鹿角】については継続して国庫補助特例の対象となる見込み。

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)						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	7	7	5	5	5	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	

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)						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	-	-	-	-	-	-	7	7	6	6	6	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	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	

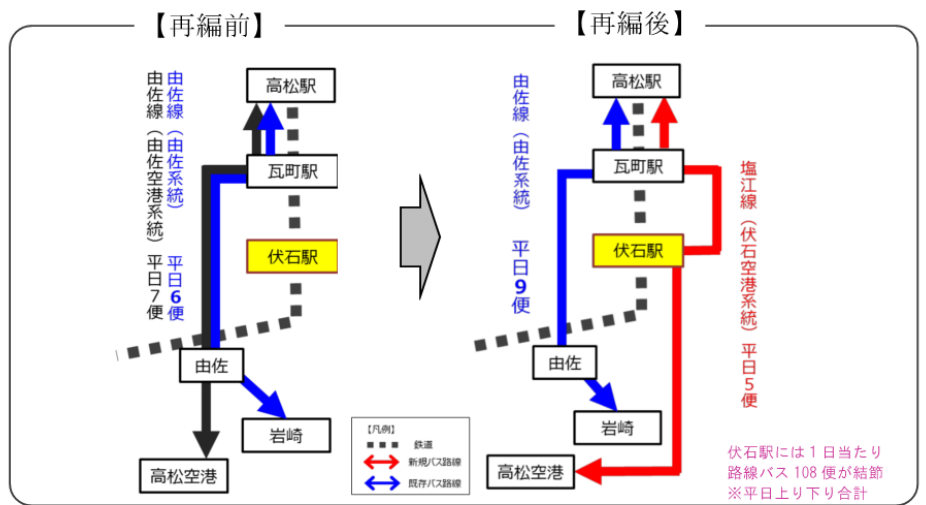
【第1段から第3段までの再編の効果】

第1段再編から第3段再編の対象となる路線の収支率

64.8% ⇒ 109.6%

【利便増進事業の概要】

① 塩江線（伏石空港系統）／由佐線（由佐系統）



<概要>

ニーズに合わせた運行とするため、旧由佐空港系統を減便とし、**塩江線（伏石空港系統）の新設**に当該減便分を充てることにより、利便性を向上させる。

<効果>

- ・由佐線（由佐系統）の増便による利便性向上。
- ・ことでん伏石駅から高松空港へのアクセスを確保。
- ・ノンステップバスにより、車椅子利用者等の空港へのアクセス性向上。

<収支率>

・由佐線：59.0% ⇒ **102.0%** ※塩江線は新設

高松市地域公共交通利便増進実施計画(第3段再編の内容)

② 大学病院線（伏石高田系統）／大学病院線（医大高田系統）／伏石駅サンメッセ線（伏石駅サンメッセ系統）／大学病院線（医大病院系統）

<概要>

- 交通結節拠点であることと伏石駅と高田駅、大学病院をつなぐ路線を新設。



- ことடன்高田駅から大学病院をつなぐ路線を新設。



- 重複区間の多い、伏石駅サンメッセ線（伏石駅サンメッセ系統）／大学病院線（医大病院系統）については、供給の最適化により効率化を図るため減便。

<効果>

鉄道（ことடன்琴平線及び長尾線）から路線バスへ乗り換えることで、大学病院へのアクセスが可能となり、利便性向上が見込まれる。

<収支率>

- 伏石駅サンメッセ線（伏石駅サンメッセ系統）
：33.2% ⇒ **60.0%**
- 大学病院線（医大病院系統）
：66.4% ⇒ **94.4%**

※大学病院線（伏石高田系統及び医大高田系統）は新設

③ イオン高松線（イオン南ルート） ／イオン高松線（イオン北ルート）

<概要>

- イオン南ルートについては、新たに中心市街地を經由し、イオン高松へアクセスできるよう経路変更を行う。
- イオン北ルートについては、移動手段の最適化のため、起点をことடன்瓦町駅から高松築港駅とする。

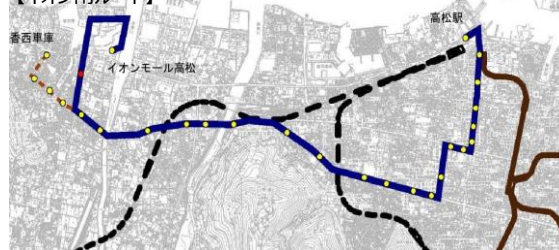
<効果>

- 中心市街地からイオン高松へのアクセスが向上し、新規利用者を見込むとともに、利用者の利便性向上を図る。
- 瓦町～高松築港間をことடன்（鉄道）での移動に代替することにより、瓦町からイオン高松までの移動時間の短縮等の効率化が図られる。

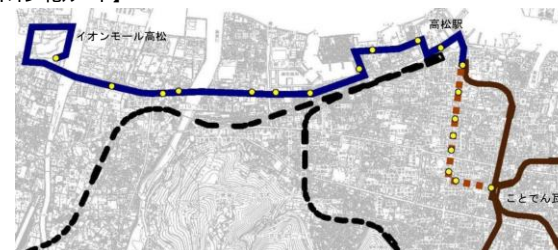
<収支率>

- イオン北ルート：75.6% ⇒ **199.0%** ※イオン南ルートは経路変更による新設

【イオン南ルート】



【イオン北ルート】



④ 鹿角線（鹿角伏石系統）

<概要>

- 起点を、ことடன்瓦町駅からJR高松駅へ延伸する。

<効果>

- 経路延伸により、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が見込まれる。

<収支率>

- 鹿角線（鹿角伏石系統）：25.0% ⇒ **34.0%**



※第2段再編時からの比較