

# 公共交通の利用促進を目的とした バス運行社会実験について

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

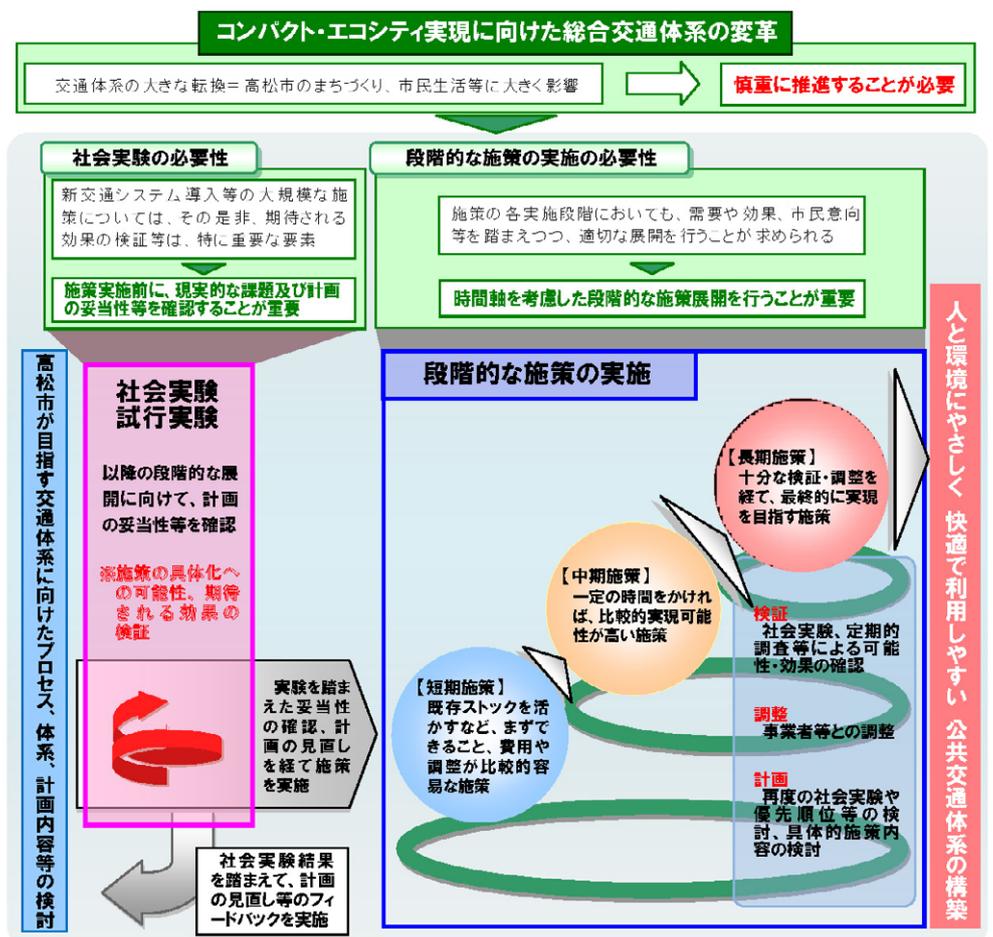
## 1. はじめに

本市では、人口減少、少子・超高齢社会の到来や地球規模での環境問題を始め、平成17年度の近隣6町との合併など、社会情勢の大きな変化に適切に対応するべく、魅力と活力ある新たなまちづくりを進めるため、都市機能の集積と市街地の拡大抑制による「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現を目指している。

この実現のため、多様な交通手段が有機的に連携した交通体系を構築し、過度に自動車利用に依存した現状から、公共交通機関利用への転換を進め、中心市街地の活性化や環境に配慮したコンパクトで持続可能なまちづくりを具現化するとともに、郊外部における交通弱者の生活の足を確保することなどを旨とした、新たな「高松市総合都市交通計画」を平成22年11月に策定し、各種交通施策に取り組んでいるところである。

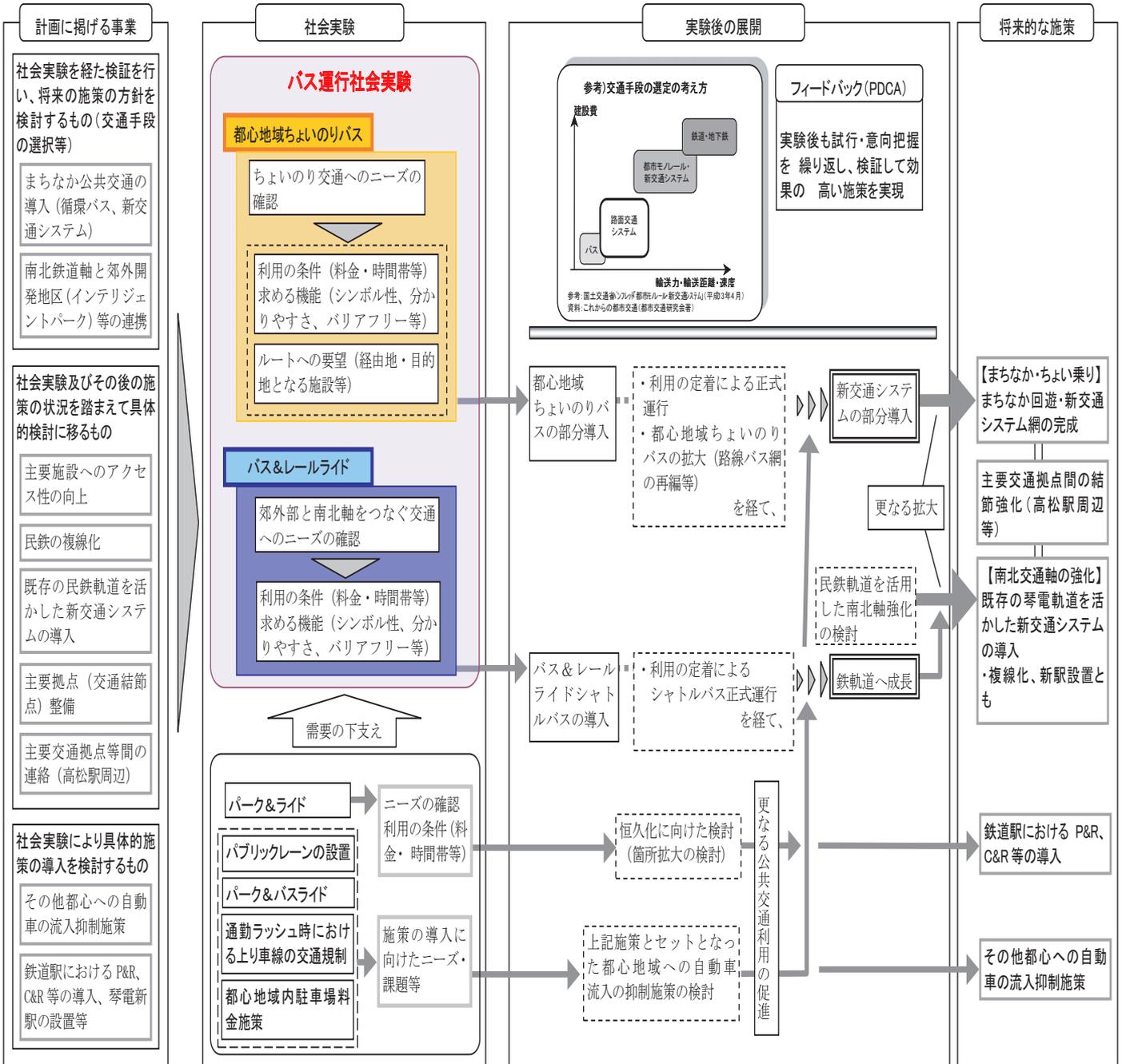
## 2. 社会実験の必要性

前述の計画で規定する施策の中には、その実施・運用により将来の交通体系に大きな社会的影響を与える場合が想定されるものもあることから、慎重に推進する必要がある。特に、初期段階において、市民（利用者）の意向に沿った計画内容であるかを確認する必要がある取組については、試行的に実施することで、施策の妥当性、実現性、課題等を把握し、PDCAサイクルのもと、施策の評価を行うことが重要であることから、以下の図に示す社会実験を踏まえた段階的な整備が必要となる。

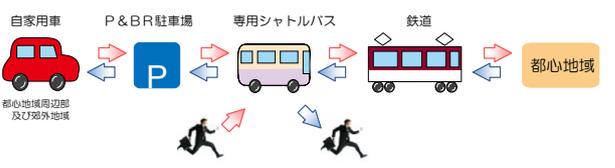


# 3. バス運行社会実験の位置付け

本市の総合都市交通計画において、社会実験による検証が必要な施策を、次項のフロー図にて示す。



新交通システム導入等を視野に入れた試行的実験として、このフロー図において基幹メニューとなる、バス運行社会実験を平成23年度に実施した。23年度の実験では、「都心地域ちょいのりバス」および「バス&レールライド」の2つのルートを実行しており、それぞれの実施概要は下表のとおりである。

ルート	都心地域ちょいのりバス	バス&レールライド
位置付け	都心地域内での回遊環境の向上	都心地域への自動車流入抑制／公共交通不便地域からの新たなルート開発
目的	<p>主要な鉄道駅、施設等を巡る、ちょいのりバスを試験運行し、需要にあった運行形態等を検討することにより、中心市街地の回遊性向上、まちなかでの公共交通利便性の向上を図る。</p>	<p>郊外の公共交通不便地域から都心へのルートを開発し、都心地域への自動車流入を抑制する。</p> 
検証項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行ルートの設定は妥当か</li> <li>・望まれる運行条件は <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ どこを走らせたらいいいのか</li> <li>➢ 料金はどうか</li> <li>➢ 運行間隔はどの程度必要か など</li> </ul> </li> <li>・都心のにぎわい創出に寄与しているか(商店街歩行者の増加)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行ルート、電車との連携は妥当か</li> <li>・望まれる運行条件は <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 料金はどうか</li> <li>➢ 運行間隔はどの程度必要か</li> <li>➢ 鉄道との乗り継ぎ など</li> </ul> </li> <li>・自動車からの利用転換につながっているか</li> </ul>
調査方法	バス利用実績(運転手による利用状況記録、調査員乗車によるOD調査等)やアンケート調査(郵送による紙アンケートおよびWebアンケート)による。	
期間	平成23年10月1日～平成24年3月31日	
運営業者	ことでんバス株式会社	
調査業者	株式会社長大 高松支社	

## 4. 詳細内容

今回実施したバス運行社会実験について、運行ルート、バス停留所設置箇所、運行時間、運行頻度、運賃等の詳細な運行内容を、次項に示す。なお、実施期間途中において、中間調査結果に基づき、一部運行内容を変更している。

当初運行内容  
平成23年10月1日～平成24年1月13日

# バス&レールライド

まるで電車が延長したような感覚

- ① 全てのバスが電車に接続
  - ② 改札～バス停まで50m!
  - ③ 料金は電車相当!
- 15分** 間隔で運行  
**スムーズに** 乗換えられます  
**70円** (こども・障がい者 40円)

IruCa使えます。回数・乗継割引が適用されます。



太田駅	時刻表	平日	土・日・祝
片道 <b>12分</b> サンメッセ香川	1 太田駅	7:05 15分 20:35	8:05 15分 19:05
	7 サンメッセ香川	6:57 15分 20:27	7:57 15分 18:57

P&R駐車場も完備  
契約者募集中(無料)  
事前登録が必要となります  
高松市 市民局 都市交通課  
☎(087)839-2138

# 都心地域 ちよいのりバス

- 高頻度** 乗り遅れても、すぐに次のバスが来ます。  
**20分** 間隔で運行
- ちよいのり** バス停間の距離が短い!  
**100m**程で 行きたい場所へ
- 低料金** **100円** (こども・障がい者 50円) 1日乗り放題 **200円**

IruCa使えます。回数・乗継割引が適用されます。



JR高松駅 ①番  
片道**25分**  
ことでん瓦町駅 ④番

時刻表

JR高松駅	9:00	20分	17:00
ことでん瓦町駅	8:50	20分	17:30

商店街で買い物すれば  
利用券がもらえます

変更後運行内容  
平成24年1月14日～平成24年3月31日

# バス&レールライド

ココが便利!  
近隣商業施設を経由し、買い物にも  
利用しやすく更に便利に!

全てのバスが電車に接続 15分 間隔で運行  
改札～バス停まで 50m! スムーズ乗換え 料金は電車相当! **70円** (こども・障がい者 40円)



太田駅	時刻表	平日	土・日・祝
片道 <b>15分</b> 日本IBM・穴吹住環境研究所前	1 太田駅	7:05 15分 20:35	8:05 15分 19:05
	5 日本IBM・穴吹住環境研究所前	6:55 15分 20:25	7:55 15分 18:55

P&R駐車場も完備  
利用者募集中(無料)  
事前登録が必要となります  
高松市 市民局 都市交通課  
☎(087)839-2138  
自転車も運べます

# 都心地域 ちよいのりバス

ココが便利!  
フェリーと連携!  
市役所を経由し更に便利に!

高頻度 20分 間隔で運行  
ちよいのり 最長のバス停まで 100m 低料金 100円 (こども・障がい者 50円) (1日乗り放題 200円)



JR高松駅 ①番  
片道**26分**  
ことでん瓦町駅 ④番

時刻表

1 高松駅	9:40	20分	18:40
20 瓦町駅	9:30	20分	19:10

商店街で買い物すれば  
利用券がもらえます\*  
\*協賛店舗のみ

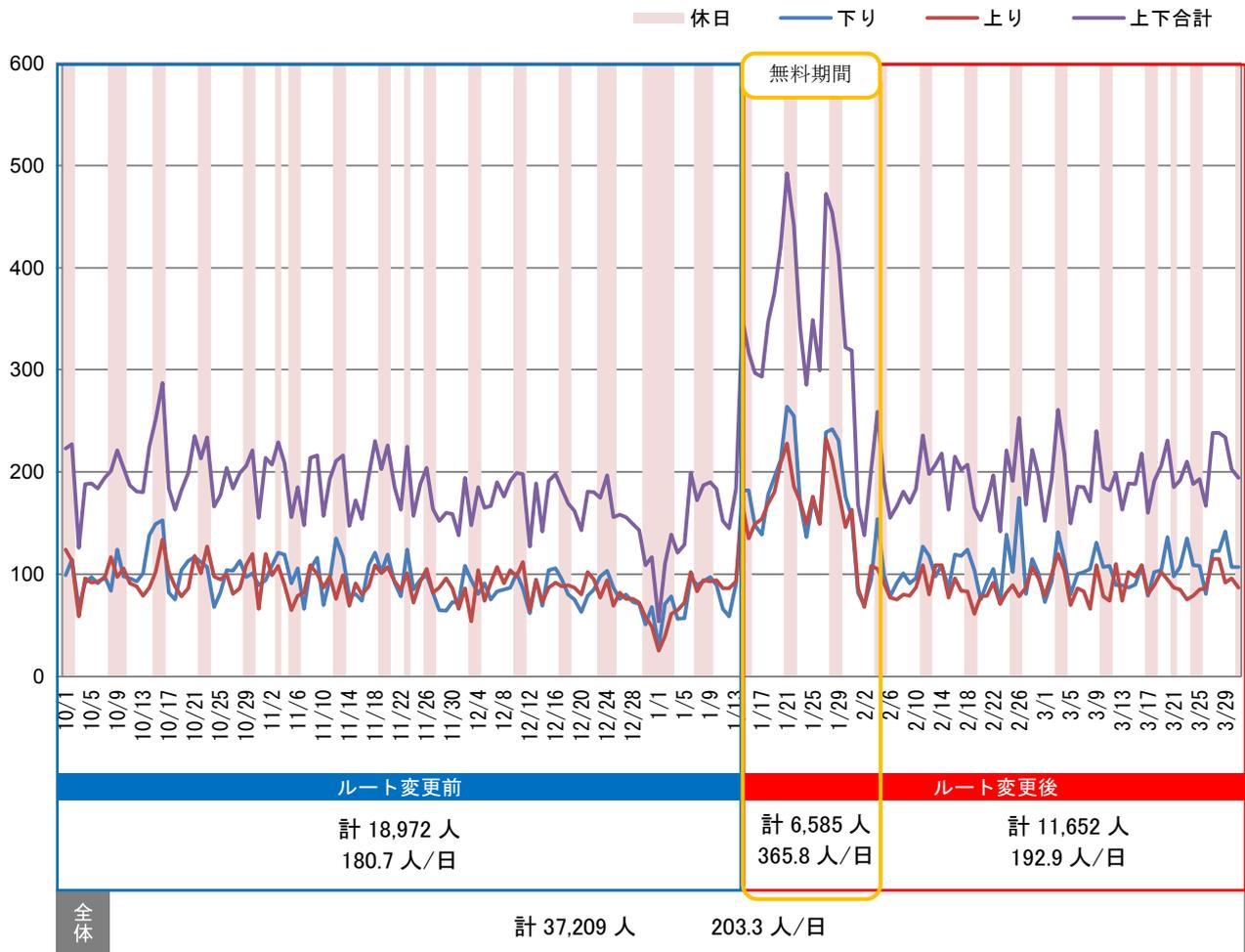
どちらの路線も  
IruCa使えます。  
回数・乗継割引が適用されます。

⑪⑫⑬⑭⑮のバス停は、上りと下りがこれまでと逆になりますので、ご注意ください。

## 5. 利用実績等

### ○ 都心地域ちよいのりバス

利用者数の推移は下図グラフに示すとおり、ルート変更前が180.7人/日であり、運行時間1時間を延長したルート変更後は192.9人/日と、顕著な増加はみられなかった。



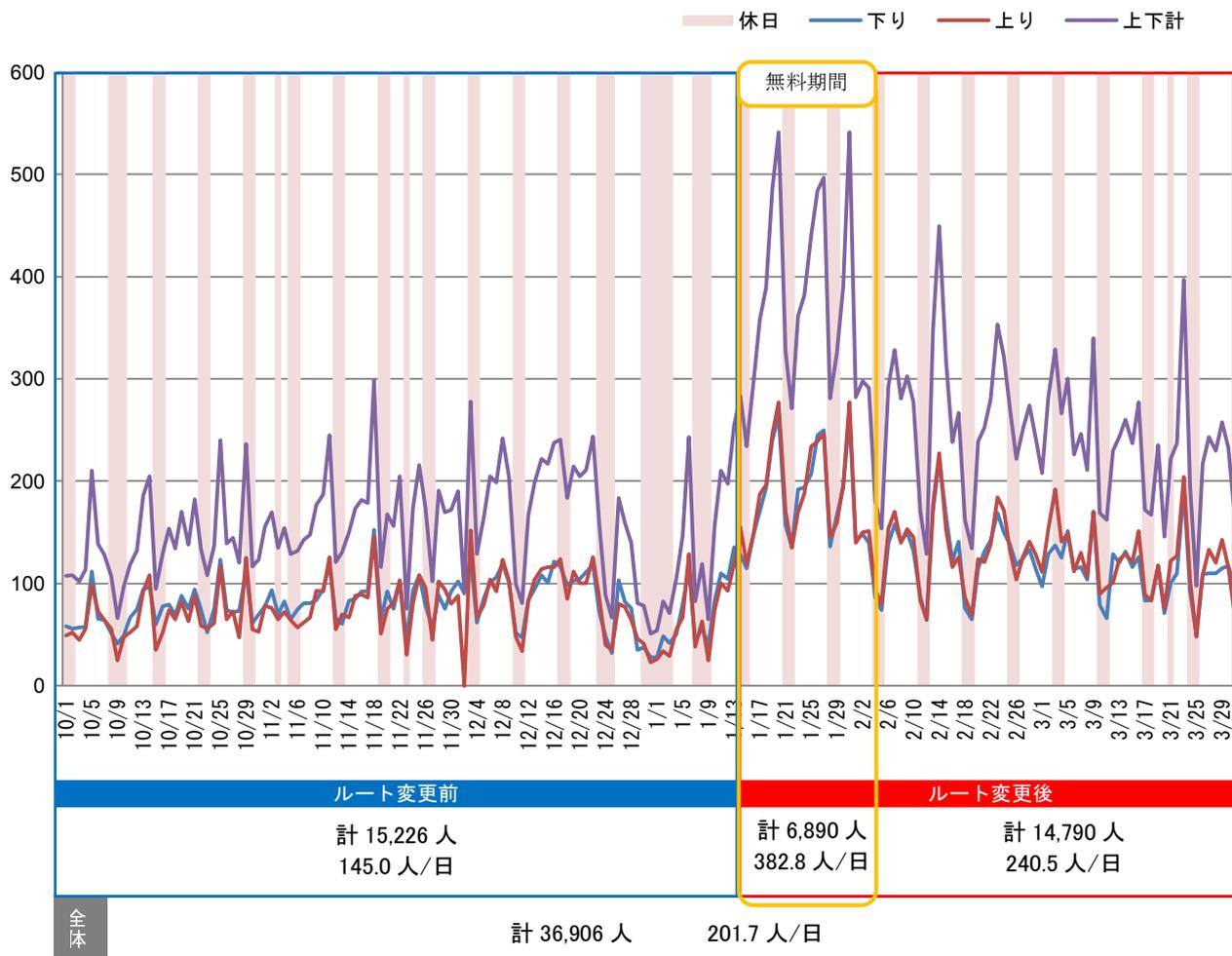
利用者数の推移【都心地域ちよいのりバス】

利用の理由として、「料金の安さ」、「バス停の近さ」、「徒歩や自転車より楽」が多く、1日あたりの利用回数が3回以上の方が変更前は9%、変更後は15%と一定程度存在し、また、仮にバスがなかった場合の移動手段の割合として「徒歩」、「自転車」が約半数を占めていることから、都心地域での「ちよいのり」を支え、回遊性向上に寄与していることがわかる。

改善項目として、運行頻度の増加や始発・終発時刻の拡大、車輛のバリアフリー化が多く挙げられ、経費増に直結するサービスが望まれている一方で、現状の路線バスとの重複を指摘する意見もあることから、既存バス路線を活用した効率的なルート再編を検討する余地がある。

### ○ バス&レールライド

利用者数の推移は次頁グラフに示すとおり、ルート変更前の145.0人/日から変更後は240.5人/日と1日あたり100人程度増加する結果となった。これに加え、利用した理由として「バスルートができたから」が多く、利用者の約4割が通勤・通学目的であることから、定期路線としての定着が伺える。



利用者数の推移 [バス&レールライド]

仮にバスがなかった場合の移動手段を利用目的別で見ると、「業務」、「買い物・食事」、「通院」において自動車からの転換が目立っており、行動変化の内訳として「移動手段が公共交通に変わった」、「公共交通の利用頻度が増えた」が約6割を占めていることから、公共交通への利用転換に効果を上げているといえる。

利用者の満足度は「満足」、「やや満足」を合わせると9割を超えており、一定のサービス水準として評価されている。

バスに対するアクセス・イグレス交通を見ると、本来の目的である民鉄（琴電）と連携した端末交通としての性質と同時に、地域のコミュニティバスとしての利用という多面的な利用がされている。

上記の結果は全て単純集計結果によるものであり、今後、詳細な分析を行う予定である。

## 6. 今後に向けて

今回の実験では、各ルートとも本格運行に移行できるほどの利用は得ることができず、自動車依存傾向の根深さ、公共交通利用への転換の難しさを痛感するところである。今後は、実施したバス運行社会実験のさらなる検証により、公共交通利用を促進する効果的な施策についての改善点を見出すとともに、市民の公共交通利用に対する意識の醸成を図るため、別途制定に向け取り組んでいる公共交通利用促進条例（仮称）と合わせて、「人と環境にやさしく 快適で利用しやすい 公共交通体系の構築」を継続して進めていきたい。