

### 3 交通体系再構築の基本理念と施策の骨子・方針

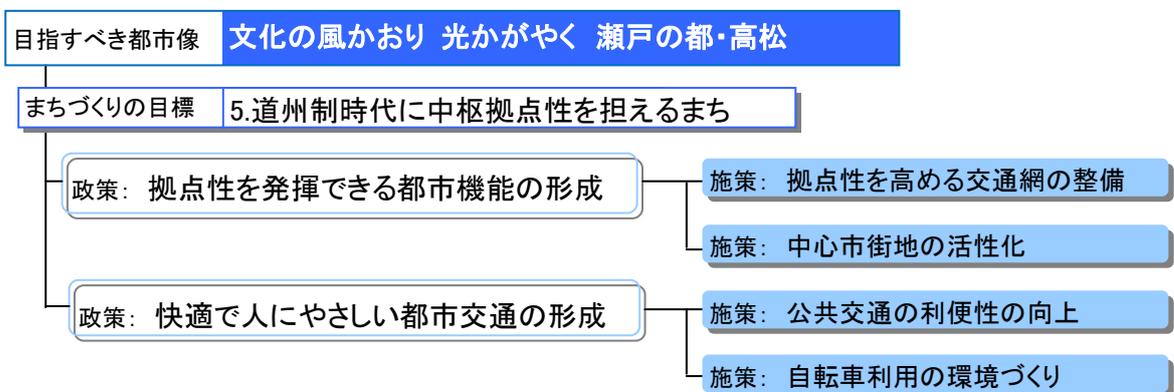
#### 3.1 上位計画・関連計画における将来像

本計画の策定に当たり、上位計画である「第5次高松市総合計画」と「高松市都市計画マスタープラン」に示された、求められる交通体系像を整理します。

また、「高松市環境配慮型都市交通計画」、「高松市交通戦略計画」、「高松地区における自転車を利用した都市づくり計画」の3つの関連計画における考え方も合わせて整理します。

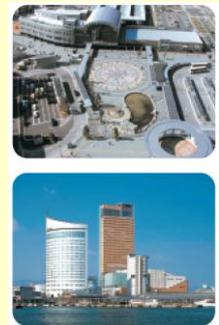
##### (1) 第5次高松市総合計画

第5次高松市総合計画において、交通分野に係る政策は、以下に示す2点が掲げられており、特に拠点性の向上や中心市街地の活性化等を交通網の整備で実現していくこと、公共交通や自転車利用の利便性を向上させていくことが示されています。



##### 1) 拠点性を発揮できる都市機能の形成

- 拠点性を発揮できる都市機能の形成を図るため、高松空港の機能強化や幹線道路の整備など、拠点性を高める交通網の整備を進めます。
- 都市文化の創造拠点として整備したサンポート高松など中心市街地の機能強化を図ります。
- 人々の回遊性を高める歩行者空間の整備に努めるなど、中心市街地の活性化に努めます。



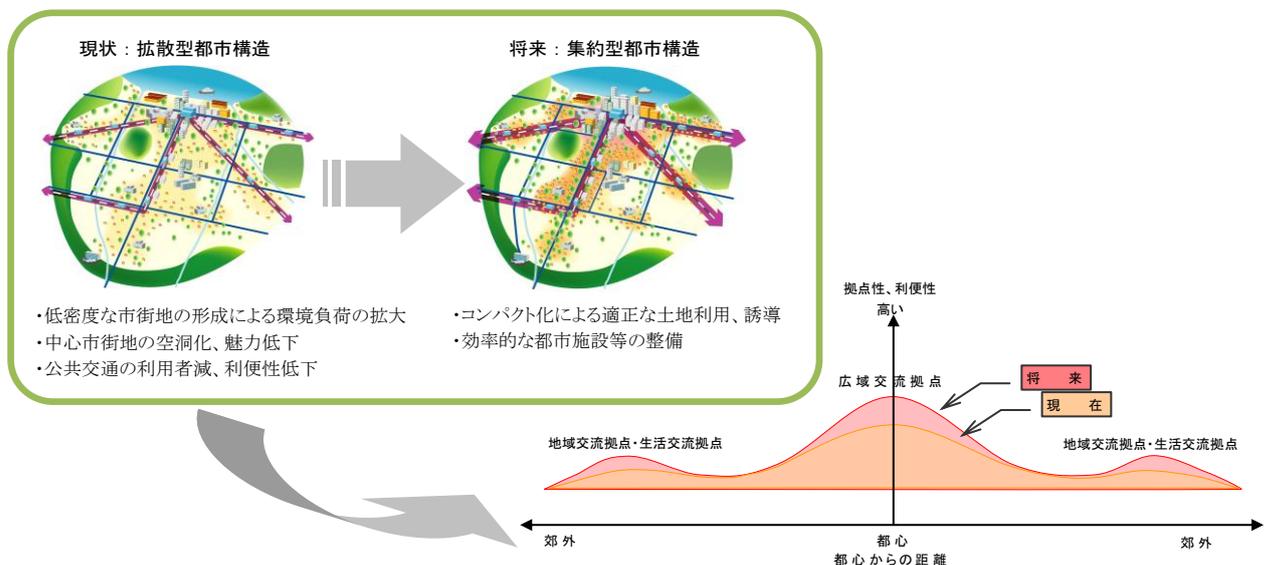
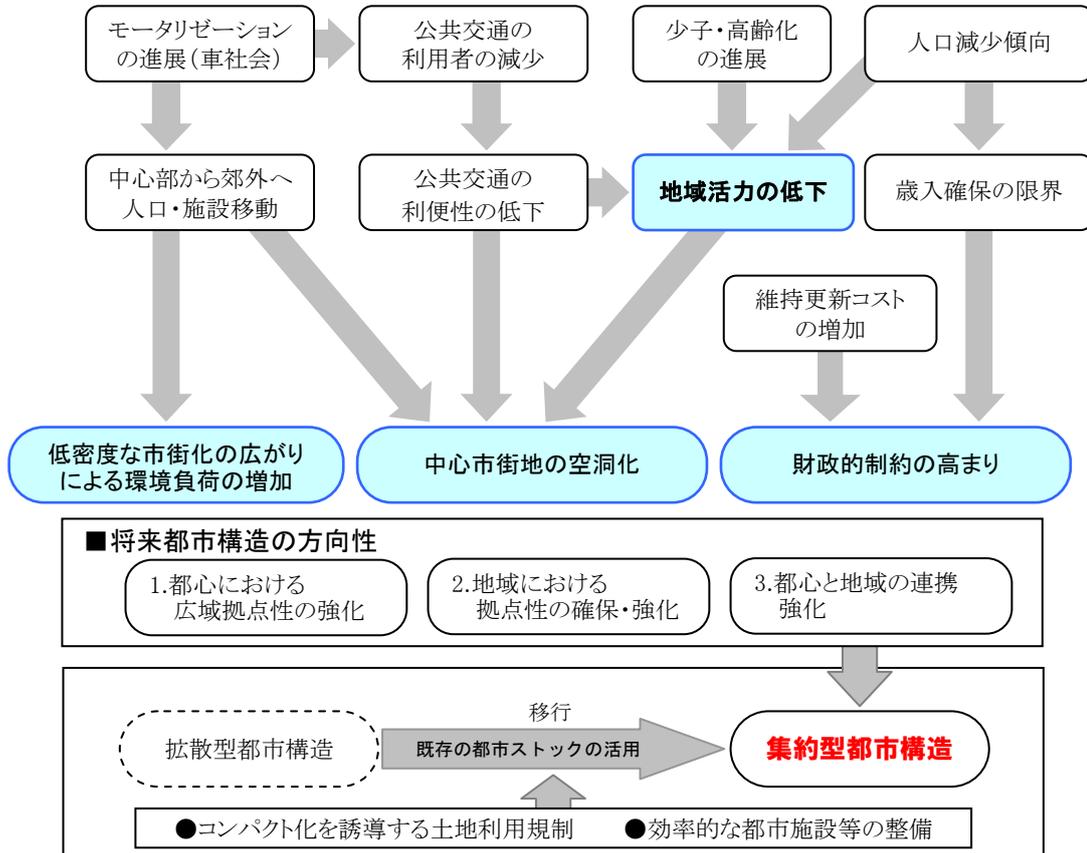
##### 2) 快適で人にやさしい都市交通の形成

- 多様な交通手段が有機的に連携した快適で人にやさしい都市交通の形成を図ります。
- だれもが安全で快適に移動することができ、過度に自動車に依存しない目指すべき都市交通の将来ビジョンを明らかにします。
- 鉄道新駅の整備や生活バス路線の運行の確保など、鉄道・バス等の公共交通機関の充実・強化や主要な駅等におけるパーク＆ライドの拡充など、良好な交通環境の確保に努め、公共交通の利便性の向上を図ります。
- 自転車を持つ利便性を享受できる都市環境を創出するため、快適な自転車利用の環境整備を進めるとともに、自転車利用者のマナー向上に努め、自転車利用の環境づくりを推進します。



(2) 都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランでは、人口減少、少子・高齢化、モータリゼーションの進展といった社会情勢の変化が要因となっている拡散型の市街地化や、中心市街地の空洞化による地域活力の低下、財政的制約の高まりといった様々な問題に対応していく必要性が示されており、その方針として「都心の広域拠点性の強化」、「地域での拠点性の確保・強化」、「都心と地域の連携強化」を図り、集約型都市構造\*への転換を目指すことが示されています。



また、目指すべき将来都市構造の構築に向け、公共交通・道路に関する整備方針が示されています。

表 3.1 都市施設等の整備方針

交通関連施設	高松市の交通体系のあり方	
	すべての市民が安全で快適に移動できる交通利便性の高い都市を目指す。 ・ 自動車から公共交通への乗換環境の向上により、地域特性に応じて、適切な交通手段が組み合せて効率的に機能する交通体系(チェーンモビリティ*)の実現を図る。 ・ 安全で快適な移動環境の整備やマナー意識の向上を図る上で、徒歩や自転車を基礎的かつ重要な交通手段として位置付ける。	
	公共交通の整備方針	道路に関する整備方針
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心部における交通体系の再構築</li> <li>・ 郊外部における公共交通と自動車交通の連携強化</li> <li>・ 鉄道・バス等の公共交通の機能充実</li> <li>・ 人にやさしい公共交通づくり</li> <li>・ 市民意識の啓発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線道路の整備</li> <li>・ 地域基幹道路の整備</li> <li>・ 自転車・歩行者空間の整備</li> <li>・ 景観に配慮した道路整備</li> <li>・ 都市計画道路の見直し</li> </ul>

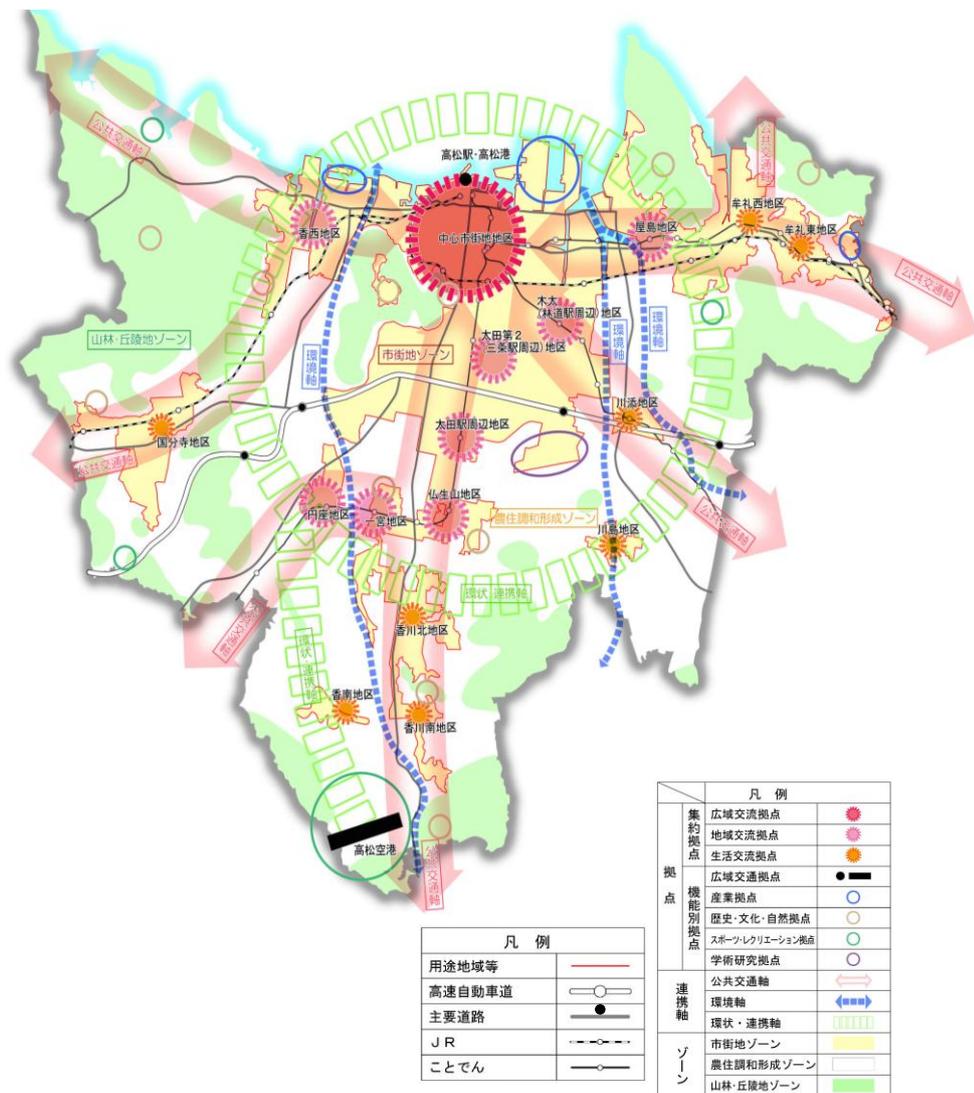


図 3.3 高松市が目指す将来都市構造

(3) 高松市環境配慮型都市交通計画

高松市環境配慮型都市交通計画では、すべての市民が安全で快適に移動できる、環境にやさしい総合交通体系の構築を目指し、「過度に自動車に依存しない、持続可能なエコ交通の実現」を基本理念に、5つの「エコ交通体系」を掲げています。

この計画では、以下に示すとおり、エコ交通体系の構築を目指し、軸、拠点、ゾーンを目標の骨子として掲げ、各施策の方針を定めています。

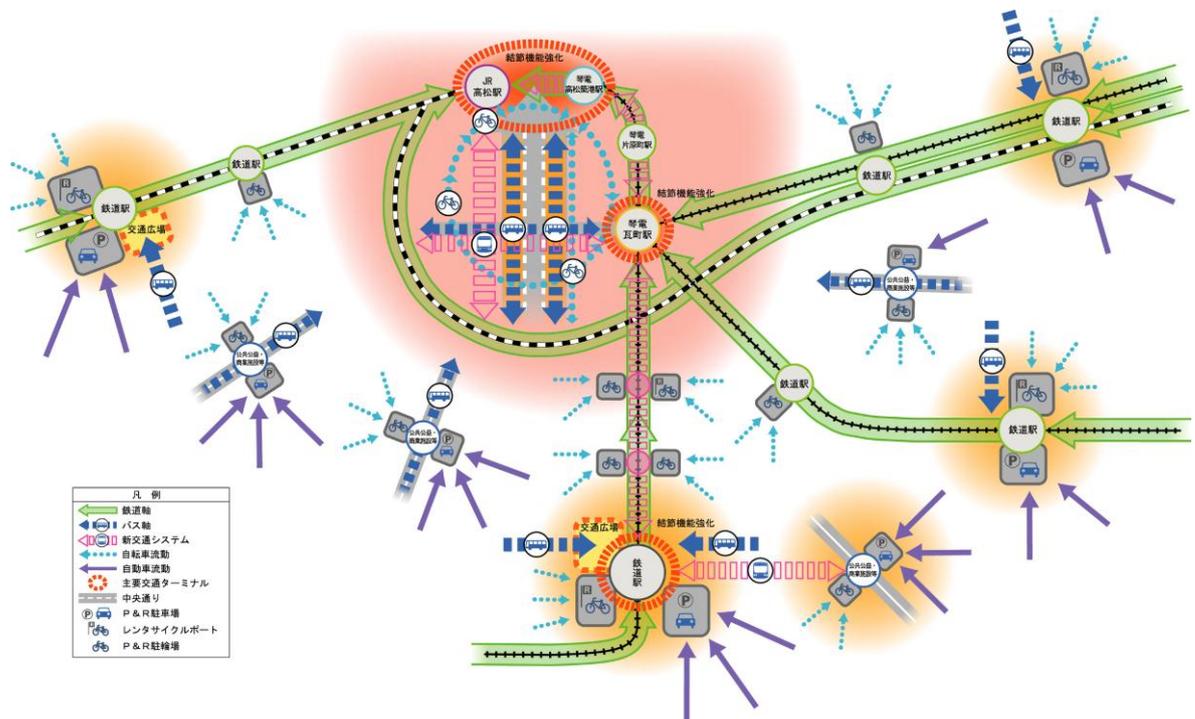
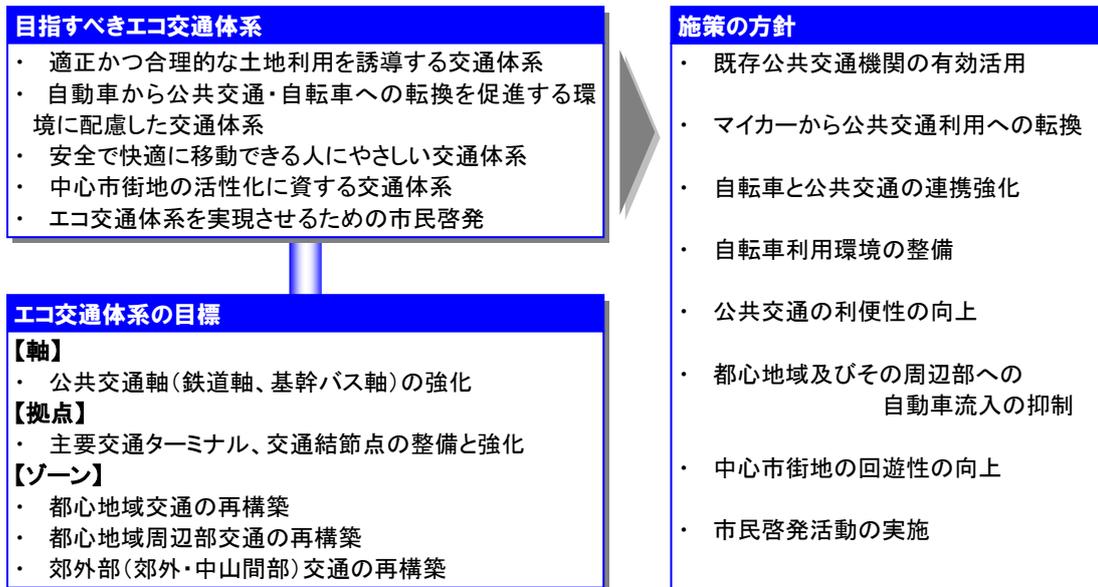


図 3.4 高松市環境配慮型都市交通計画の方針図

(4) 高松市交通戦略計画

高松市交通戦略計画では、「だれもが利用しやすく、活力あふれるまちを支える、持続可能な公共交通体系の構築」を基本理念に掲げ、都心地域と各拠点との連絡強化、都心地域内での回遊性向上を図るための交通体系の形成に主眼を置いています。

この計画は、以下の図に示すように、南北軸と東西軸を強化し、郊外からの自動車流入の抑制、公共交通への転換を図る、持続可能な公共交通を構築していくための戦略プランを掲げています。また、このプラン実現には、交通体系の大きな転換をもたらす影響を考慮し、社会実験\*による効果の検証ならびに妥当性の把握、そこからつながる段階的な施策の実施が重要であると位置付けています。

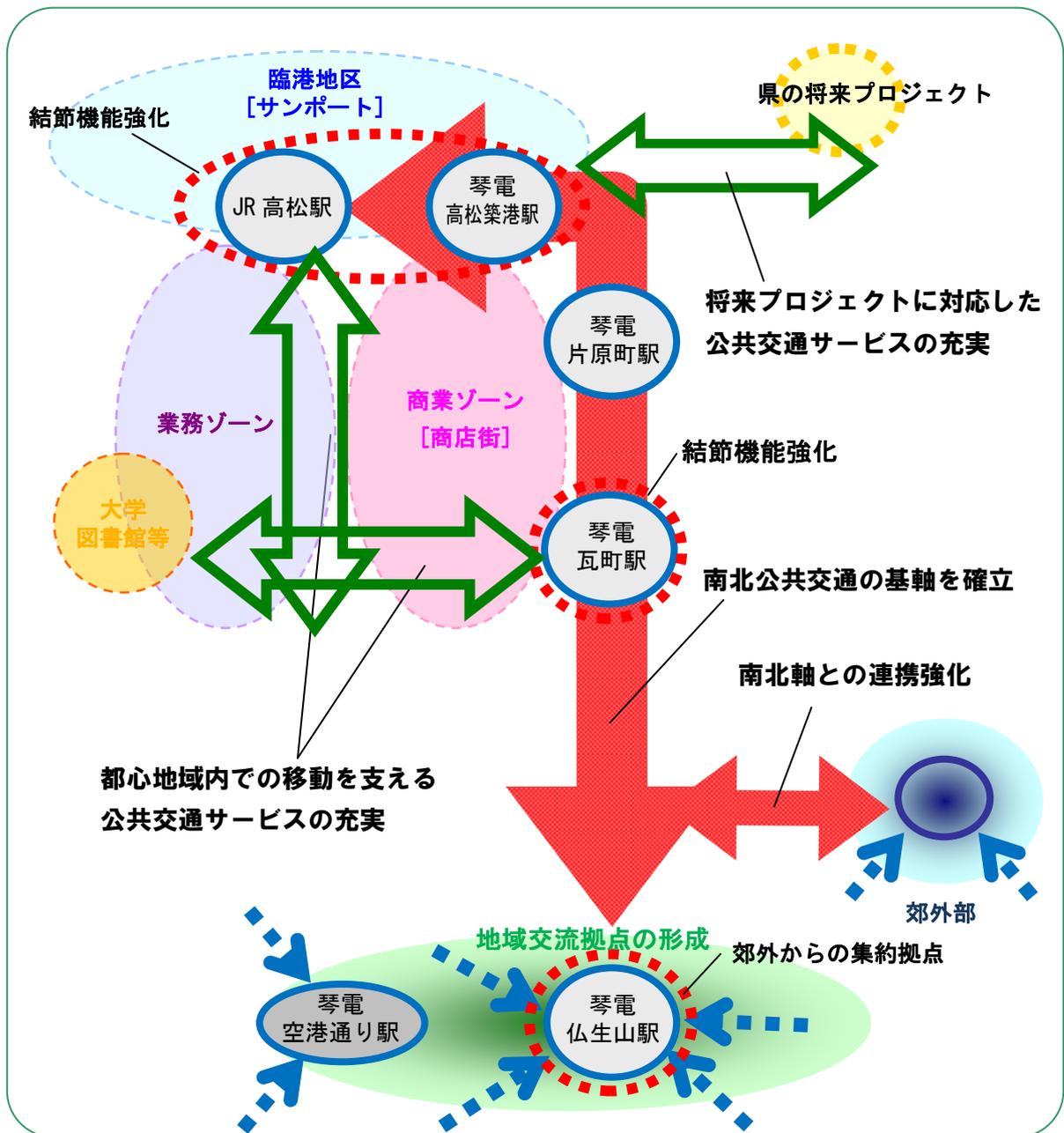
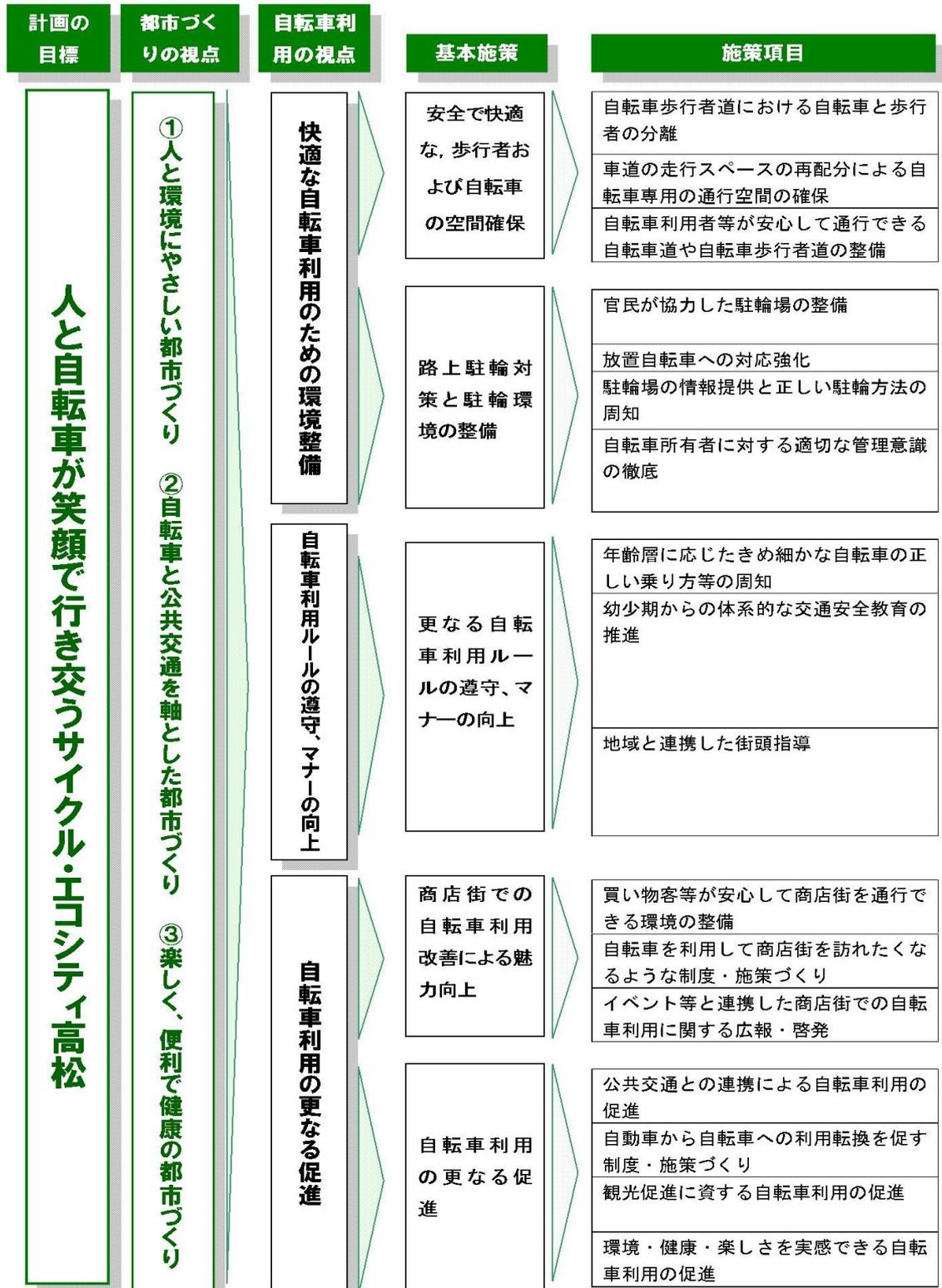


図 3.5 南北都市軸が先導する交通体系再構築の考え方

(5) 高松地区における自転車を利用した都市づくり計画

高松地区における自転車を利用した都市づくり計画では、自転車利用に適した気候、地形の下、近年増加傾向にある自転車事故の減少に努め、マナー違反を改善しながら、安全で、快適な自転車利用環境を整備することにより、徒歩や自転車と公共交通機関が有機的に連携したまちづくりの実現を目指すことを掲げています。



### 3.2 目指すべき将来都市構造

本市の現状は、郊外への人口流出、スプロール化\*の進行、更には自動車交通への依存による公共交通機関の弱体化が散見される状態です。このような集積の低下が見られる「薄く拡散したまち」は、生活水準・魅力が低下し、まちから人や企業が離れ、結果的に衰退していきます。

それに対し、「コンパクトなまち」は、効率的な投資によるまちづくりが展開でき、高齢者を含めた多くの人が活動しやすく、人や企業が集まる、魅力あふれるまちが形成されます。

都市計画マスタープラン(H20.12)では、このような持続可能なまち「多核連携型コンパクト・エコシティ」を、本市の目指すべき将来都市構造として位置付けています。



図 3.6 都市構造の異なるまちの将来像

### 3.3 交通体系変革の必要性

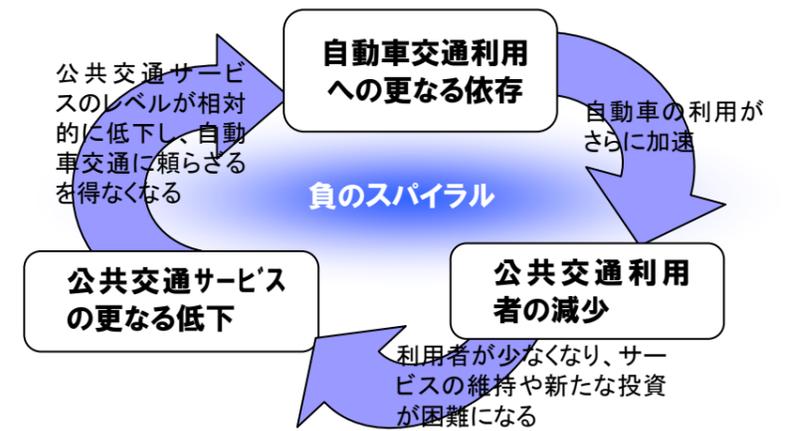
過度な自動車依存による公共交通利用の減少は、更なる公共交通弱体化へとつながり、負のスパイラルに陥ります。これを避けるためには、「自動車利用依存からの脱却」と「公共交通サービスの充実」、「公共交通利用者の増大」の3つが互いに正のスパイラルへと転換していくような構造へと交通体系を変える必要があります。

「目指すべきまちづくりの将来都市構造」を実現するため、交通体系を変革し、都心地域に住む人や訪れる人が円滑に移動できる環境と、都心地域周辺部及び郊外部から都心地域に人を導く環境を整える必要があります。

#### 交通体系に係る高松市の現状

- 自動車に依存した交通流動：市民の交通流動は自動車交通が過半数を占めている
- 超高齢社会の到来：高齢化率が20%に達し(H17)、今後も急速に高齢者の割合が増加すると予測される
- 公共交通利用者の減少：公共交通の利用者は、電車、バスとも減少する傾向にある

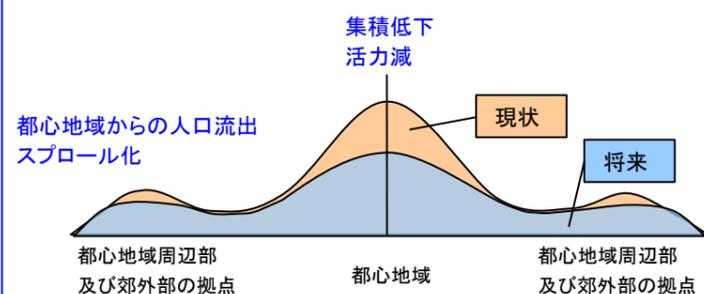
#### このまま対策を打たない場合に予想される状態



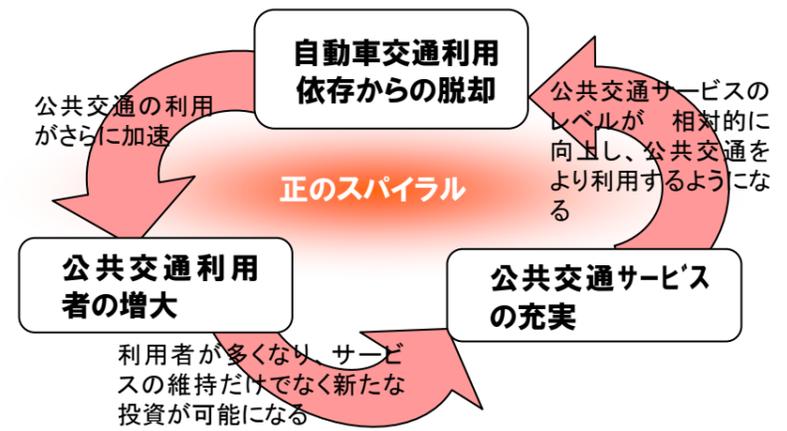
- ・ 自動車利用者増加の一方で、高齢者等交通弱者の移動手段がなくなる
- ・ 都市構造の拡散化と、外出しない高齢者等交通弱者の増加
- ・ 中心市街地の衰退 など

- 拠点が形成されないスプロール化が進んだまち ⇒公共交通サービスレベルが低下し、衰退が進む
- 車でしか移動することのできないまち

高松市全体の活力が低下し、中枢・中核拠点都市としての役割を果たすことができなくなる



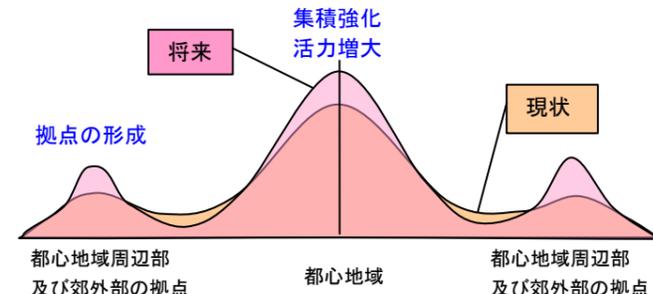
#### 目指すべき方向性



- ・ 高齢者等交通弱者の外出手段が充実
- ・ 「中心市街地活性化基本計画」に掲げられた各種施策等と相まって、中心市街地等で活動する人の増大
- ・ 中心市街地の活性化 など

- 都心地域の集積と周辺の拠点化が進んだまち ⇒公共交通サービスレベルが向上、発展の可能性
- 多様な交通手段が有機的に連携したまち

高松市全体の活力が向上し、中枢・中核拠点都市としての役割を果たすことができる

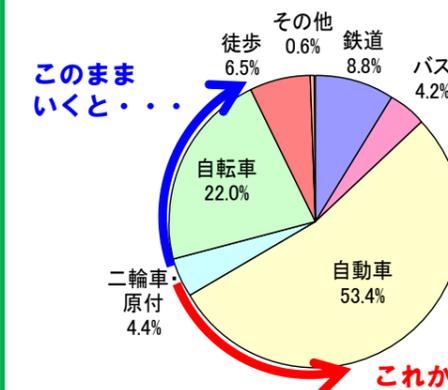


#### 交通体系変革の必要性

過度に自動車に依存しない交通体系が必要

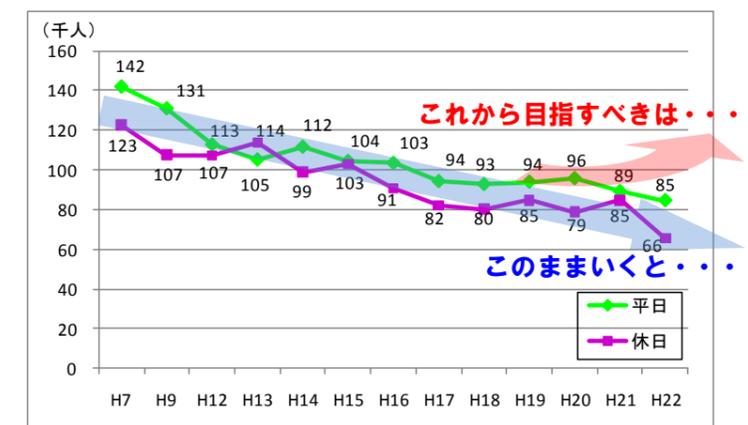
都心地域に住む人、訪れる人が円滑に移動できる環境づくり

都心地域周辺部及び郊外部から都心地域に人を導く環境づくり



資料) H20市民交通意識アンケート調査

図 代表交通手段構成比(全目的)



資料) 高松市資料(H22.5)

図 中央商店街通行量の推移(再掲)

### 3.4 都市の循環サイクル

効果的、効率的な都市の循環サイクルを形成するためには、市民・事業者・行政の協働が不可欠です。

この3者が、それぞれの立場を理解し、その社会的な役割を果たすことにより、拠点集約、公共交通の効用が高まり、そこから、まちの賑わいにつながっていく循環構造が形成されます。

このサイクルは、コンパクト・エコシティを実現していく原動力となります。

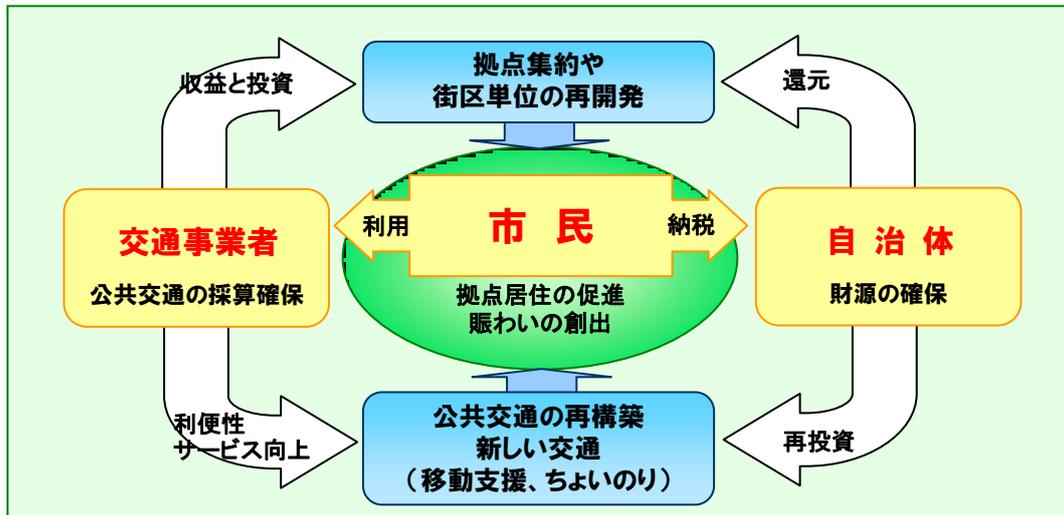


図 3.7 効果的・効率的な都市の循環サイクル

### 3.5 コンパクト・エコシティの実現に向けた総合都市交通計画の位置付け

都市の循環サイクル構造の要素である、拠点集約、賑わいの創出、公共交通の再構築は、「都市計画施策」、「まちづくり施策」、「総合都市交通」の3つの柱によるもので、これらの連携により、多核連携型コンパクト・エコシティを実現していきます。

この3つの柱の一つとして、本計画を策定し、公共交通利用促進を基軸とした、自動車依存からの脱却を目指します。

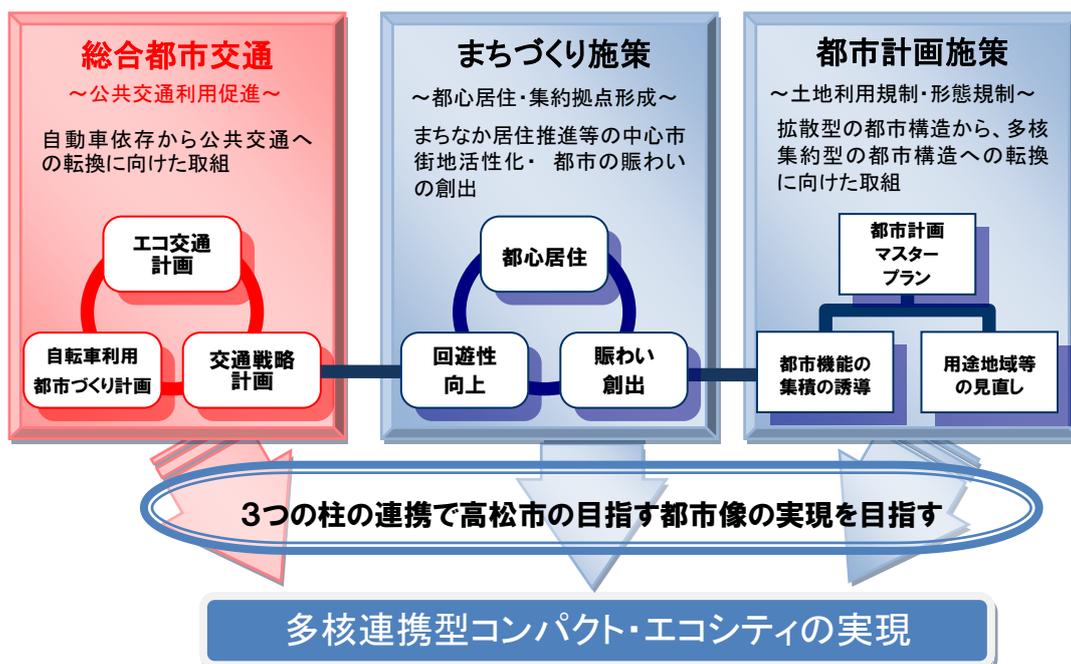


図 3.8 多核連携型コンパクト・エコシティの実現に向けた総合都市交通の役割

### 3.6 基本理念と4つの基本方針

2章でまとめた問題点に対し、次のとおり交通体系の基本理念及び基本方針を掲げます。

#### 現況の公共交通が抱える問題点

- 1)中心市街地の人口減少と低密度化
  - ・ 市街地部の人口減少に伴い、低密度の都市構造化が進行している。
- 2)高齢化の進行と移動困難な交通弱者の増加
  - ・ 公共交通網が脆弱な郊外部での高齢化が進行している。
  - ・ 交通弱者に対する移動手段が確保されていない。
- 3)自動車交通への過度な依存
  - ・ 自動車交通に過度に依存し、鉄道やバスの利用割合が低い。
  - ・ 都心地域へ指向する自動車交通流動が多い。
  - ・ 県外観光客も、大半が自動車を利用している。
- 4)自動車利用に比べ、利便性が劣る公共交通サービス
  - ・ 鉄道やバス等の公共交通について、運行頻度の不足、乗り継ぎの不便性、駅・バス停への低アクセス性が指摘されている。
- 5)中心市街地に不足する回遊性
  - ・ 回遊性を支える公共交通が未熟で、利便性が低い。
  - ・ バスの運行ルートの見直しが必要であり、バス不便地域の是正が必要である。
- 6)公共交通不便地域の存在
  - ・ 都心地域では、バスの運行ルートに偏りがみられる。
  - ・ 市街地周辺部に、公共交通サービス脆弱地域がある。
  - ・ 郊外部に、公共交通不便地域が点在している。
- 7)未熟な自転車利用環境
  - ・ 需要に即した自転車利用環境が整備されていない。
- 8)二酸化炭素排出量の増加
  - ・ 市全体及び市の運輸部門における自動車からのCO<sub>2</sub>排出量が増加している。
- 9)都市間交通の衰退
  - ・ 空路、航路、JRなど都市間交通の衰退が懸念される。

#### 上位計画における高松市の 目指すまちづくりの方向性

##### 【まちづくりの方向性(第5次総合計画)】

「道州制時代に中枢拠点性を担えるまち」

##### 【将来都市構造の方向性 (都市計画マスタープラン)】

「人と環境にやさしい公共交通を基軸とした、  
持続可能な環境共生都市」

#### 関連計画における高松市の 目指すまちづくりの方向性

- ・高松市環境配慮型都市交通計画
- ・高松市交通戦略計画
- ・高松地区における自転車を利用した都市づくり計画

#### 目指すべき交通体系の在り方

**目指すべき将来都市構造**  
持続可能なまち「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現

**交通体系変革の必要性**  
過度に自動車に依存しない交通体系への変革

**都市の循環サイクル**  
市民・事業者・行政の協働による効率的・効果的な循環サイクルの構築

### 【基本理念】 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

#### 基本方針1 だれもが利用しやすく安全・安心な公共交通体系の構築

##### 【バリアフリー\*な交通環境の整備】

ノンステップバスや公共交通施設の段差解消等のバリアフリー環境の整備

##### 【交通不便地域への対応】

地域の実情に即した、高齢者や子供等の交通弱者に対する移動手段の確保

##### 【安全な交通環境の形成】

交通安全教育・啓発運動の実施

#### 基本方針2 環境負荷の小さい公共交通体系の構築

##### 【自動車利用の抑制・規制】

環境負荷の低減に直結する自動車利用の抑制、転換のための制度づくり

##### 【市民・企業への環境行動啓発】

一人一人が環境負荷への問題を認識し、公共交通利用を促進する教育、啓発活動の推進

#### 基本方針3 自動車からの転換を促す円滑で快適な公共交通体系の構築

##### 【公共交通への転換促進】

自動車から公共交通への転換を促すことができる交通結節機能の強化

##### 【道路走行環境の向上】

バスの定時性確保や、歩行者・自転車にとって安全で快適に移動することができる道路空間の再編

#### 基本方針4 都心へのアクセスと まちなかの回遊性を支える 公共交通体系の構築

##### 【公共交通の利便性向上】

都心部への人の流れを生み出すことができる快適な公共交通サービスの確保

##### 【中心市街地での回遊性の向上】

中心市街地における活動を支える移動手段の多様性の創出

### 3.7 施策の骨子

「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」を目指し、以下に示す軸・拠点及びゾーンの連携した交通体系の構築を、施策の骨子とします。

#### (1) 軸【公共交通軸(鉄道軸、基幹バス軸)の強化】

交通結節点\*や地域の拠点を連絡する公共交通軸として、鉄道を基軸とし、基幹バス(路線バス)が補完しながら、市域を面的にカバーする交通体系を構築・強化します。

これらは、既存路線を基本に、鉄道軸は、交通結節点などを中心として鉄道サービスの向上(乗り継ぎ機能の強化等)を図り、また、基幹バス軸は、特に鉄道軸のない地域へのバスサービスの向上(定時性・速達性の確保、運行本数の増加等)を図ります。

#### (2) 拠点【主要ターミナル、交通結節点の整備と強化】

JR 高松駅や、ことでん瓦町駅や仏生山駅等について、交通結節機能の強化(基幹バス路線の再編、乗り継ぎ機能強化、アクセス性向上等)を図ります。

また、その他の都心地域周辺部の既成市街地における鉄道駅や主要バス停において、地域内交通との結節強化や、自動車や自転車から公共交通への乗り継ぎ(パーク&ライド駐車場・サイクル&ライド駐輪場)が円滑にできるよう、機能強化に努めます。

#### (3) ゾーン【各地域交通の再構築】

多くの市民が多様な都市活動を享受できるコンパクトな都市の実現に向け、地域の特色に応じた、少子・高齢社会におけるアクセシビリティ\*(だれもが利用しやすい移動手段)の確保が重要です。

このため、市域を3つのゾーンに分け、次のような交通の再構築に取り組みます。

##### 1) 都心地域内

都心地域(概ね 2.5km 圏域)においては、バス路線の再編・集約や、新交通システムの導入を視野に入れながら、公共交通への利用転換を促進し、主要公共施設、商業施設、医療施設などへの回遊性のある交通体系へ再構築します。

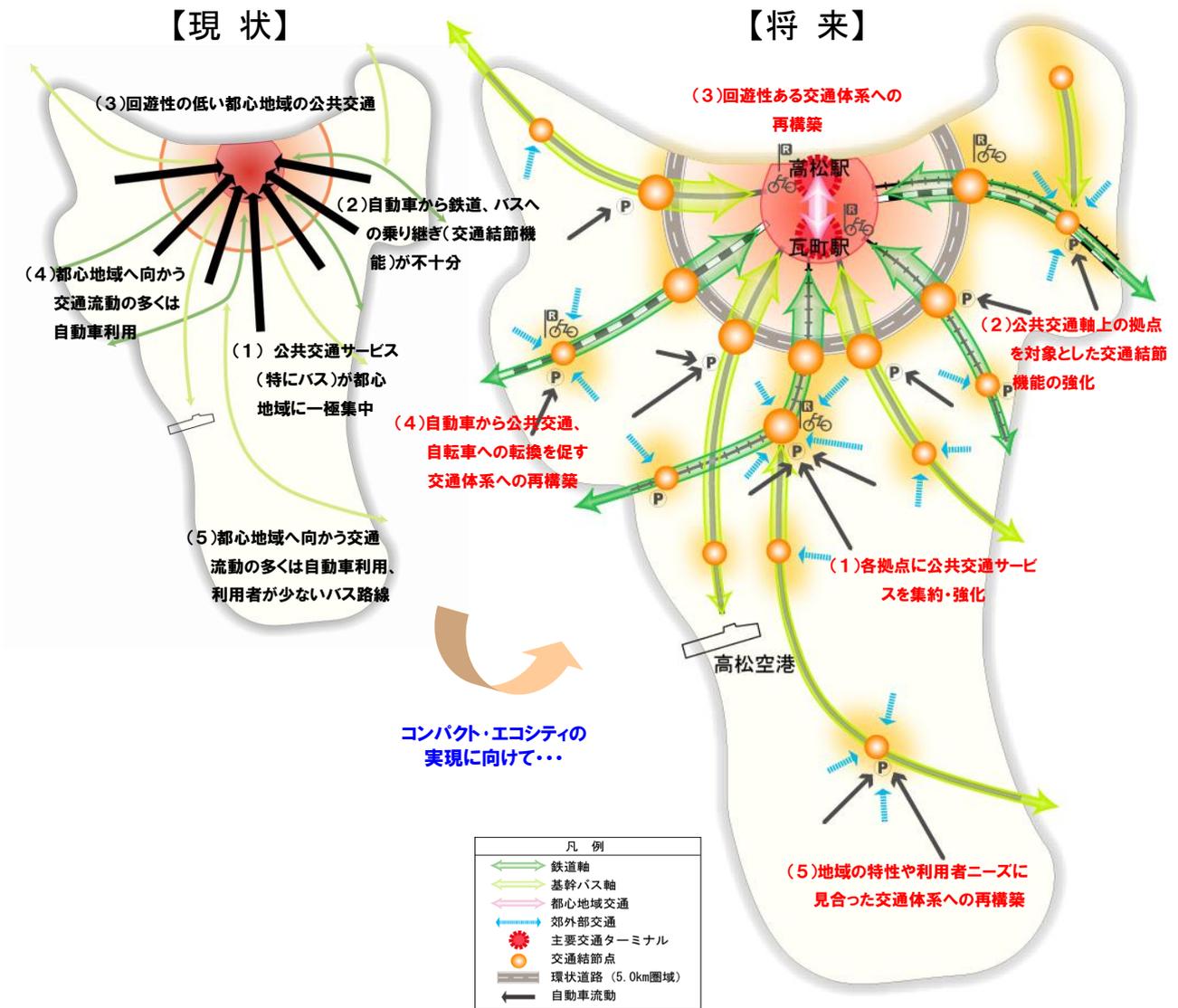
##### 2) 都心地域周辺部

都心地域周辺部(概ね 5.0km 圏域)においては、自転車利用の環境整備など、自動車から公共交通や自転車への転換を促す施策を講じながら、公共交通、自転車優先の交通体系へ再構築します。

##### 3) 郊外部(郊外・中山間部)

都心地域から郊外・中山間部へ伸びる大半の路線バスは、利用者が少なく、不採算路線となっています。

このため、地域内の交通結節点へアクセスするフィーダー路線\*(支線)や、交通不便地域における交通弱者の移動支援など、地域の特性や利用者ニーズに見合った持続可能な交通体系へ再構築します。



【現状】	
(1) 軸	: 公共交通サービス(特にバス)が都心地域に極集中
(2) 拠 点	: 自動車から鉄道、バスへの乗り継ぎ(交通結節機能)が不十分
(3) ゾーン(都心地域)	: 回遊性の低い公共交通サービス
(4) ゾーン(都心地域周辺部)	: 都心地域へ向かう交通流動の多くは自動車利用
(5) ゾーン(郊外部)	: 都心地域へ向かう交通流動の多くは自動車利用、利用者が少ないバス路線

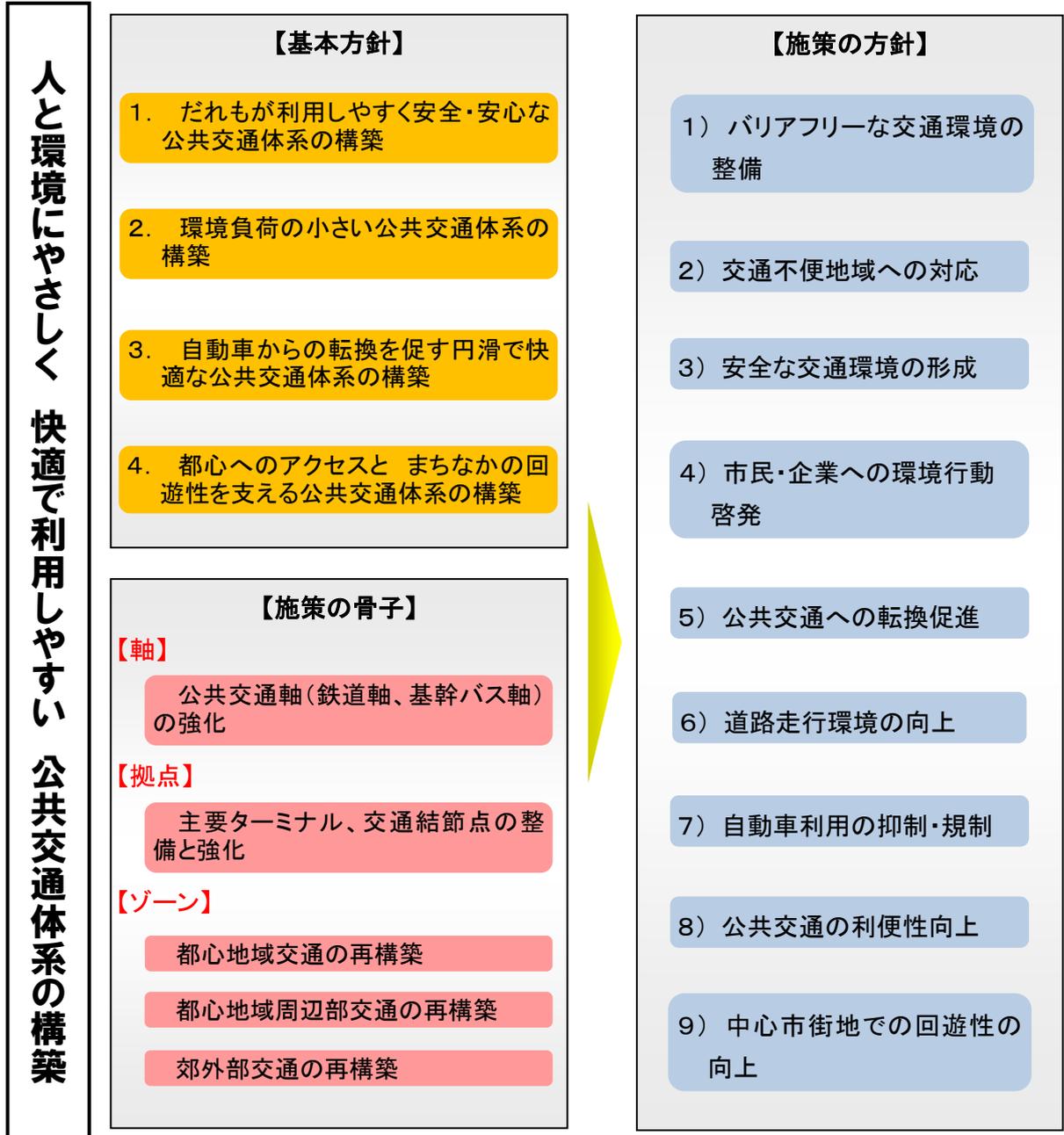
【将来：交通体系のねらい】	
(1) 軸	: 各拠点に公共交通サービスを集約・強化
(2) 拠 点	: 公共交通軸上の拠点を対象とした交通結節機能の強化
(3) ゾーン(都心地域)	: 回遊性ある交通体系への再構築
(4) ゾーン(都心地域周辺部)	: 自動車から公共交通、自転車への転換を促す交通体系への再構築
(5) ゾーン(郊外部)	: 地域の特性や利用者ニーズに見合った交通体系への再構築

図 3.9 将来交通体系のイメージ

### 3.8 施策の方針

基本方針と施策の骨子に基づき、次のように施策の方針を設定します。

#### 【基本理念】



## 4 取り組むべき施策

### 4.1 施策の体系

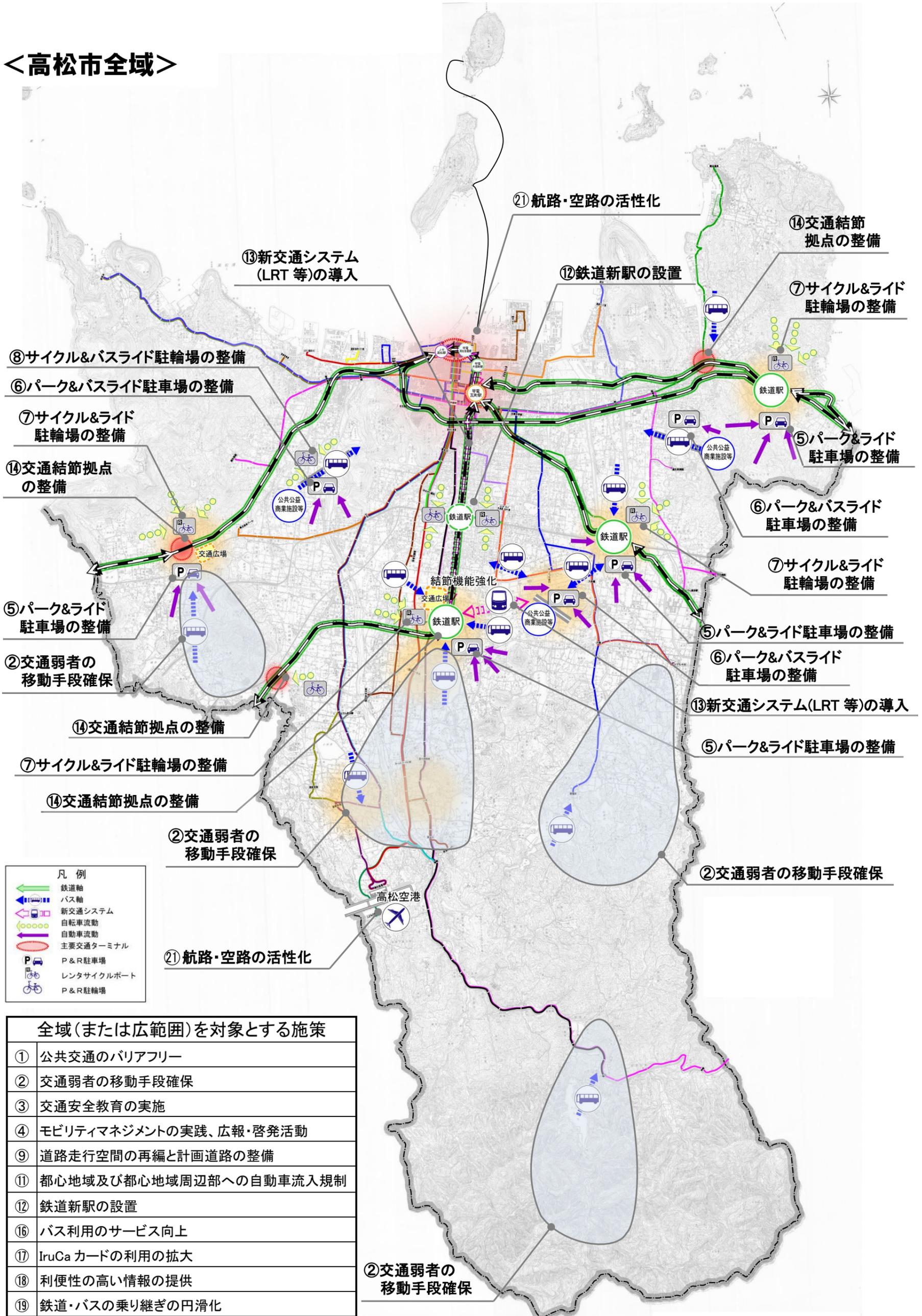
本計画において取り組むべき施策の体系として、3章でまとめた「施策の方針」を踏まえて、具体的施策を実施します。

表 4.1 施策の体系表

施策の方針	具体的施策
1) バリアフリーな交通環境の整備	①公共交通のバリアフリー
2) 交通不便地域への対応	②交通弱者の移動手段確保 (コミュニティバスの再編を含む)
3) 安全な交通環境の形成	③交通安全教育の実施
4) 市民・企業への環境行動啓発	④モビリティマネジメント*の実践、広報・啓発活動
5) 公共交通への転換促進	⑤パーク&ライド*駐車場の整備 ⑥パーク&バスライド*駐車場の整備 ⑦サイクル&ライド*駐輪場の整備 ⑧サイクル&バスライド*駐輪場の整備
6) 道路走行環境の向上	⑨道路走行空間の再編と計画道路の整備
7) 自動車利用の抑制・規制	⑩駐車場の料金対策 ⑪都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制
8) 公共交通の利便性向上	⑫鉄道新駅の設置 ⑬新交通システム(LRT*等)の導入 ⑭交通結節拠点の整備 ⑮バスレーンの整備 ⑯バス利用のサービス向上 ⑰IruCa*カードの利用の拡大 ⑱利便性の高い情報の提供 ⑲鉄道、バスの乗り継ぎの円滑化 ⑳バス路線の再編 ㉑航路・空路の活性化
9) 中心市街地での回遊性の向上	⑳都心地域内の循環バスの導入 ㉒レンタサイクルポート*、駐輪場施設の増強 ㉓自転車ネットワークの整備と連携利用促進

# 【施策の体系図】

## <高松市全域>



全域(または広範囲)を対象とする施策	
①	公共交通のバリアフリー
②	交通弱者の移動手段確保
③	交通安全教育の実施
④	モビリティマネジメントの実践、広報・啓発活動
⑨	道路走行空間の再編と計画道路の整備
⑪	都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制
⑫	鉄道新駅の設置
⑯	バス利用のサービス向上
⑰	IruCa カードの利用の拡大
⑱	利便性の高い情報の提供
⑲	鉄道・バスの乗り継ぎの円滑化
⑳	バス路線の再編



## 4.2 個別施策の内容

<b>①公共交通のバリアフリー</b>	施策方針：1)バリアフリーな交通環境の整備 副次的効果：
<b>■目的</b>	
全ての人と同じように活動できる社会を目指すノーマライゼーション*の理念に基づき、公共交通利用環境のバリアフリー化を図ります。	
<b>■内容</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者や身体障がい者等の全ての人にとって、移動しやすい公共交通の利用環境を確保するため、駅やバス停におけるバリアフリー施設の設置、改修を行います。</li> <li>● 公共交通運行車両のバリアフリー化を促進します。</li> <li>● 主要駅、バス停を中心とした徒歩圏内の歩道のバリアフリー化を進めます。</li> </ul>	
<b>■方法・取組方針</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道駅におけるバリアフリー化            高松築港駅や片原町駅については、琴電連続立体交差事業において駅改築が予定されていましたが、同事業が中止されたことから、今後、優先的にバリアフリー化を進めます。</li> </ul>	
<p>図 鉄道駅のバリアフリー化進捗状況(平成 22 年 3 月現在)</p>	

- 低床バス車両の導入

バスの乗り降りを容易にするために、車内床面を極力低くし、乗降口床面と車内床面の段差を少なくした車両の導入を促進します。



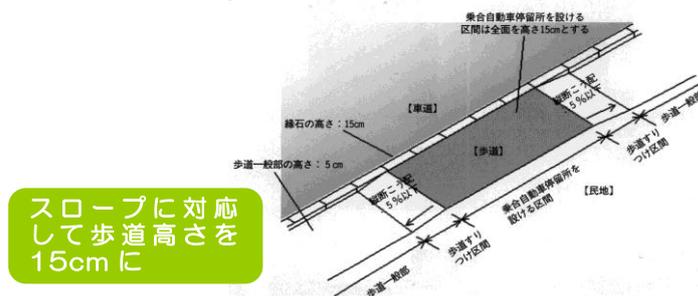
図 ノンステップバス車両

表 低床バス車両の導入状況

(H22.10 現在)

総数	車両数(台)		低床化率(%)	ノンステップ率(%)
	うちノンステップバス台数	うちワンステップバス台数		
88	33	2	40	38

- 乗降客の多い駅、バス停を中心とした徒歩圏内の歩道のバリアフリー化
  - ・ 視覚障がい者のための誘導ブロックを設置します。
  - ・ 車椅子同士でもすれ違うことができるように歩道の幅員を拡幅します。
  - ・ 歩行に支障となる歩道内の電柱の撤去のため、電線の地中化を図ります。
  - ・ 歩道と車道の段差解消、横断勾配の緩傾斜化、マウントアップ部の歩道面の平坦化を行います。また、バス停では低床バス車両の乗降口に合わせた高さ歩道面をすりつけます。



資料)高松市におけるバスタウン整備報告書(H20.3)

図 バス停における歩道の改良

### ■実施時期

短期的施策として実施

<b>②交通弱者の移動手段確保 (コミュニティバスの再編を含む)</b>	施策方針：2)交通不便地域への対応
	副次的効果：
<b>■ 目的</b>	
<p>今後、急激に増加する高齢者等交通弱者の生活の足を確保し、持続可能な交通体系の構築を目指します。</p>	
<b>■ 内容</b>	
<p>郊外部交通は、鉄道軸、基幹バス軸を補完する役割を担うものであり、現在運行しているコミュニティバス等を含め、中山間地の公共交通空白や不便地帯における交通弱者の移動支援となる路線について、地域の特性や利用者ニーズに見合った持続可能な交通体系を地域組織と協働して構築します。</p>	
<b>■ 方法・取組方針</b>	
<p><b>【既運行のコミュニティバス等】</b></p> <p>合併町から引き継いだコミュニティバス事業は、地区により料金体系や運行便数の格差が大きく、公平性を確保する観点から、見直しが必要となります。また、自治体主導のコミュニティバス事業では、「あれば便利」といった地域住民の意識に留まりやすく、利用の低迷により、運行便数の減少や路線廃止につながるという悪循環に陥りやすい状態となっています。</p> <p>このようなことから、次のような取組が必要となります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>料金体系格差の是正：</b> 運賃が他地区に比べて安価な地区について、公平性確保のため、早期に見直します。</li> <li>○ <b>公的支援基準の確定：</b> 市において、交通弱者の移動確保に対する公的支援の基準、範囲を定め、地域との負担区分を明確にします。</li> <li>○ <b>地域主体の運行体系への転換：</b> より住民のニーズに添った運行計画とするため、運行主体を地域組織で行うように協議を進めます。</li> </ul> <p><b>【今後、運行を計画するコミュニティバス等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 新たにコミュニティバス等の運行を希望する地区については、地域組織の立ち上げに際して、助言・指導などの支援を行い、地域とともに運行を目指します。</li> <li>● 特に利用者の少ない地区にあっては、使用車両を小型化しデマンド運行する方が経済的となる可能性があることから、デマンド式乗合タクシーの導入も合わせて検討する必要があります。</li> </ul>	
<b>■ 実施時期</b>	
<p>短期的施策～中長期的施策として実施</p>	

## ■コミュニティバス導入基準に関する考え方

今後、全市的に増加する高齢者等の交通弱者の生活の足として、コミュニティバス等の導入を行う際には、効果の観点から、できる限り多くの交通弱者が存在する地区から優先する必要がある、下図を参考として事業を推進します。

※赤色の濃い箇所が、人口密度が高く、鉄道駅・バス停勢圏からは離れた箇所です。

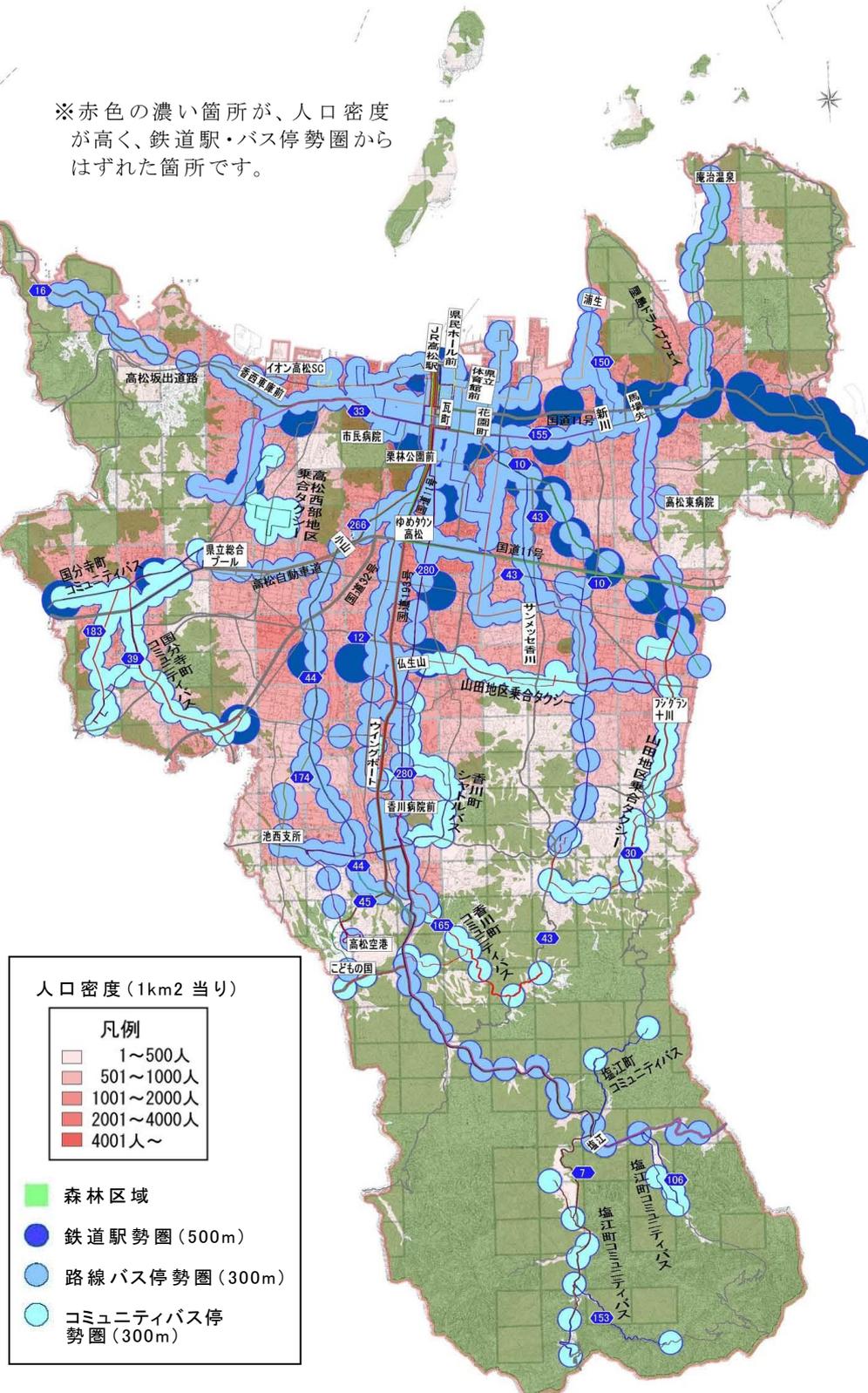


図 駅・バス停勢圏と人口密度(再掲)

## ③交通安全教育の実施

施策方針：3)安全な交通環境の形成

副次的効果：

## ■目的

交通安全活動の充実により、安全・安心な交通環境の形成を図ります。

## ■内容

香川県警察等と連携して、交通安全教育の実施や、市内各地で広く交通安全啓発活動を展開します。

## ■方法・取組方針

本市では、これまでの取組みを参考にして、交通安全施策に取り組んでいきます。

- 幼児から高齢者まで、年齢に応じた交通安全教室を開催します。

特に、自転車事故発生件数が顕著である本市において、自転車マナーの定着により、人々の移動環境の安全確保につなげることが重要であり、その周知、啓発を積極的に行っています。



- 自転車利用に対する安全対策を組織的に推進していきます。

「自転車を利用した都市づくりを進める協議会・高松地区委員会」は、下図に示すとおり、5つの部会から構成されています。本市は、「安全教育部会」の一員として、自転車利用に対するルールづくりや、マナーの育成に努めます。



- 地域の方々の参加のもと、交通事故につながるおそれのある周辺環境の改善に向けて、現地での点検活動を実施します。



- 全国交通安全運動期間に合わせて、交通安全啓発パレードを実施し、広く交通安全を呼びかけます。



- その他、交通安全教育や啓発活動に取り組みます。

#### ■ 実施時期

継続して実施

<p><b>④ モビリティマネジメントの実践、 広報・啓発活動</b></p>	<p>施策方針：4)市民・企業への環境行動啓発</p>
	<p>副次的効果：</p>

**■ 目的**

市民・企業の環境行動に対する理解を高めるため、モビリティマネジメント(MM)を行います。  
また、市民一人ひとりのライフスタイルに公共交通の利用が定着するよう広報・啓発活動を行います。

**■ 内容**

- 高松市全域のCO<sub>2</sub>削減を目的に、過度に自動車に依存する「クルマ中心」のライフスタイルから公共交通(鉄道・バス)や自転車などへの転換を促すための市民啓発やMMを継続実施します。
- 都心地域に位置する国・地方公共団体や企業の職員を対象に、通勤時の自動車利用を抑制するための働きかけを進めます。

**■ 方法・取組方針**

◇ 企業MMの継続した実施

- 平成21年度の企業MMの試行的実施は、都心地域の中央通りを中心に、13社の協力のもと実施しており、今後も引き続き、エコ金デー参加企業を始めとして都心地域に立地する企業を対象とし、継続的な働きかけを進めます。

企業担当者への資料

マイカー通勤者への資料

図 情報提供資料

- 企業 MM の拡大実施に当たっては、高松商工会議所など関係団体と連携するほか、県の「エコ金デー」の取組との調整や、国の「エコ通勤優良事業所認定制度」による情報提供など、関係機関の取組と連携を図ります。
- 企業 MM は、長期にわたる活動が必要な取組であることから、実施主体となる協議会を設置し、青年会議所などのエコ活動を行う各種活動団体との協働の仕組みづくりを検討します。

#### ◇ 広報・啓発活動

- 公共交通利用促進の啓発活動は、本市の将来ビジョンや本計画の取組みを「認知」し、意義・効果を「理解」し、必要性等を評価して「共感」し、「行動」へとつなげる、段階的な広報・PR 活動が必要です。
- 本市の既存広報媒体に加え、より多くの広報媒体を通じた広報活動や、より広く市民に啓発できる方法を検討し、実施します。

#### ◇ 公共交通事業者等からの情報提供

公共交通事業者や関係機関が作成する路線図、時刻表などを確保するとともに、必要に応じて、多様な交通手段を取りまとめたマップを作成するなど、情報提供に必要な資料を整え、マイカー通勤者に提供します。



図 連携による情報提供資料の確保

## ◇ カーフリーデー\*の実施：高松市

高松市では、平成 20 年 9 月 21 日（日）、美術館通りの中央通りからフェリー通りまでの区間を、10:00～18:00 で車両通行止めにし、低床バスの展示、レンタサイクルの無料利用などを実施し、約 3,500 人の参加がありました。

また、平成 21 年 9 月 22 日、22 年 9 月 20 日にも、引き続き実施しています。



図 カーフリーデーの実施の様子

## ◇ 今後の広報・PR 活動メニュー例

広報手段	内容
① 双方向コミュニケーション、自治会など地域組織との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対面式による双方向の情報交換を実施（市政出前トーク、出前講座の実施）</li> <li>・運転免許返納の推進を、老人会等の地域組織と連携して広報・PR</li> <li>・公共交通への認知度向上（公共交通利用者数の公表など継続的情報提供）</li> </ul>
② イベントでの PR、シンポジウム等の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコ交通などに関する大規模イベントの開催</li> <li>・夏休みの子どもに対するイベントの開催</li> <li>・イベント・まつり等へのチラシ等の配布、ポスター展、PR ブースの出店</li> </ul>
③ 運転免許センターを活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコカー体験などを実施し、理解を広げる機会を創出</li> <li>・「かしこいクルマの使い方」、「エコ通勤」のチラシの配布</li> <li>・運転免許自主返納者への特典等の情報提供</li> </ul>
④ 子どもも広報対象とし、親子参加型イベント等の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子どもを中心に乗車体験などのイベントを実施（子ども時期からの教育）</li> <li>・子どもがまちづくりを考える機会（子どもサミットの実施など）を増やす</li> <li>・カーフリーデーの拡大実施により、親子で参加できる機会を増やす</li> </ul>
⑤ 学校活動との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・教育委員会と連携を強化した取組の推進</li> <li>・子ども環境新聞の発行などを実施</li> </ul>
⑥ 商業施設などとの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク&amp;ライドの協力店を郊外部で広げていくことで連携を拡大</li> <li>・商業施設の駐車場を活用したパーク&amp;ライドをチラシ等で広報</li> </ul>
⑦ エコ金デーとの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エコ金デーの鉄道の終電延長（0時）を商店街など関係機関と連携して広報</li> <li>・エコ金デーの参加を拡大するため、参加によるインセンティブ方策を検討</li> </ul>

## ■ 実施時期

短期的施策～中長期的施策として実施

<b>⑤パーク＆ライド駐車場の整備</b>	施策方針：5)公共交通への転換促進
	副次的効果：7)自動車利用の抑制・規制
<b>■目的</b>	
<p>都心地域周辺部及び郊外部において、主要鉄道駅周辺に駐車場を整備することで、過度な自動車利用を抑制し、鉄道への利用転換を促進します。</p>	
<b>■内容</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通優先で、歩いて暮らせる賑わいのあるまちづくりを目指して、中心部から5km圏外の主要鉄道駅周辺に、遊休地などを活用したパーク＆ライド駐車場を整備し、自動車から鉄道への乗り換えを誘導します。</li> <li>瀬戸・高松広域定住自立圏を形成する、三木町、綾川町とも連携し、利用転換を推進します。</li> </ul>	
<b>■方法・取組方針</b>	
<p>パーク＆ライド駐車場の整備は、以下の方針に基づくものとします。</p>	
<b>方針1</b>	パーク＆ライド駐車場による乗り換え効果が期待できる距離として、中心部（JR高松駅）から5km圏外の鉄道駅周辺
<b>方針2</b>	高松市都市計画マスタープランの「公共交通軸」、「地域交流拠点」、「生活交流拠点」の周辺に位置する鉄道駅
<b>方針3</b>	多様な利用者ニーズの発生可能性がある乗降客数の多い鉄道駅で、かつ、パーク＆ライド駐車場が不足している鉄道駅
<ul style="list-style-type: none"> <li>3つの方針に該当する鉄道駅の中でも「ことでん仏生山駅」は、郊外部の交通結節拠点として、大規模なパーク＆ライド駐車場の整備に努めます。</li> <li>パーク＆ライド駐車場は、交通事業者や地域、行政が連携して、遊休地などの活用も含めて用地確保等に努め、整備を推進します。</li> <li>通勤などの移動に対応した定期利用（月極等）のパーク＆ライド駐車場拡充・増設とともに、買い物や用事など不定期に都心地域等へ移動する方にも利用できる一時利用可能なパーク＆ライド駐車場の整備にも努め、多様なニーズに対応することで利用を促進します。</li> </ul>	

## ◇ パーク＆ライド駐車場の整備を検討するエリア

以下に示すように、高松駅から 5km 圏外の鉄道駅を中心としたエリアが、パーク＆ライド駐車場整備検討エリアとして挙げられます。

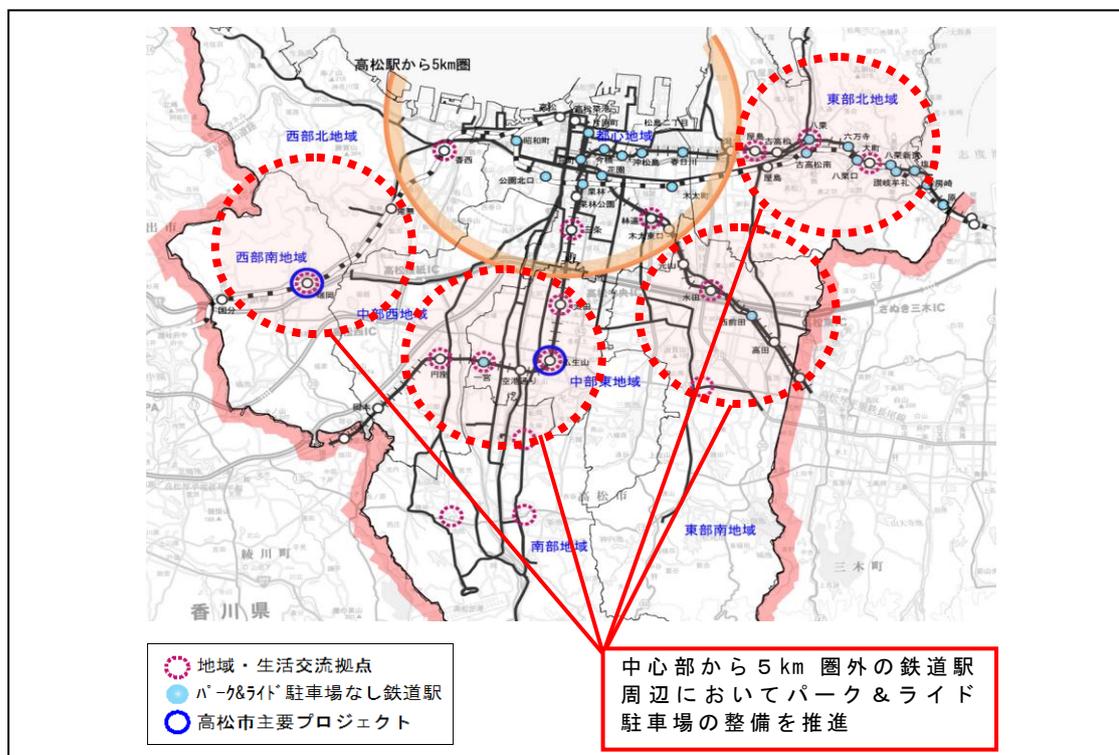
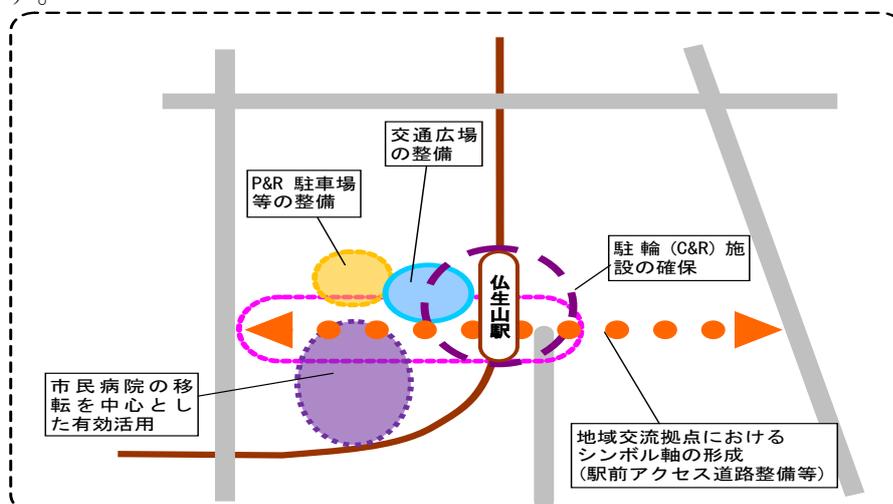


図 パーク＆ライド駐車場の整備検討エリアの位置図

## ◇ ことடன்仏生山駅周辺の交通結節機能強化

仏生山地区は、都市計画マスタープランの地域交流拠点に留まらず、重要な交通結節拠点です。

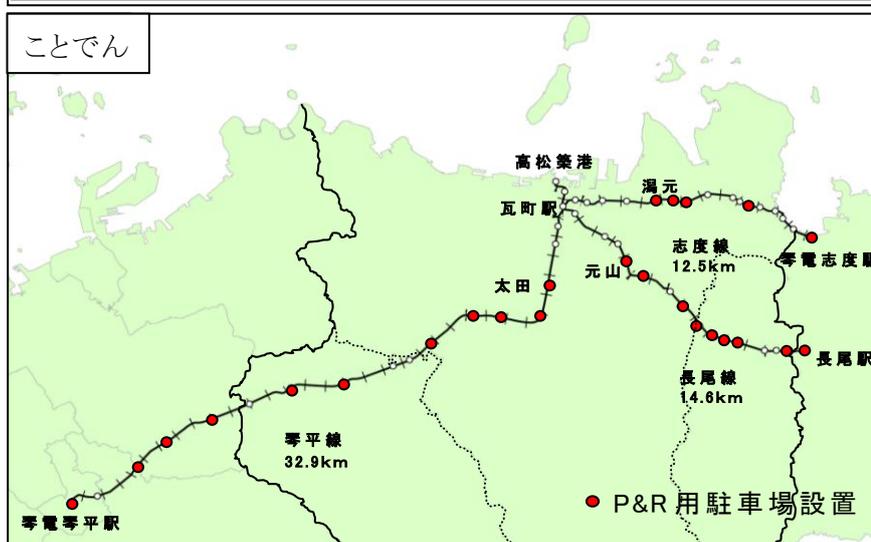
この結節機能を強化するため、パーク＆ライド駐車場の整備が求められています。



資料) 高松市交通戦略計画 (H22.7)

図 ことடன்仏生山駅の整備の方向性(再掲)

◇ 現状におけるパーク&ライド駐車場整備状況



▼P&R 用駐車場利用状況 (JR)

無人駅	P&R用駐車場			有人駅	P&R用駐車場				
	台数	契約台数	利用率		台数	契約台数	利用率		
予讃線	香西	46	43	93.5%	予讃線	高松	-	-	-
	鬼無	96	63	65.6%		端岡	96	63	65.6%
	国分	106	82	77.4%		鶴川	56	42	75.0%
	讃岐府中	69	65	94.2%		坂出	231	170	73.6%
	八十場	-	-	-		宇多津	439	401	91.3%
	讃岐塩屋	-	-	-		丸亀	1618	1490	92.1%
	海岸寺	-	-	-		多度津	169	155	91.7%
	津島の宮	-	-	-		詫間	87	84	96.6%
	みの	30	10	33.3%		高瀬	60	42	70.0%
	比地大	28	15	53.6%		観音寺	150	133	88.7%
	本山	49	37	75.5%		高德線	栗林	-	-
豊浜	16	8	50.0%	屋島	86		62	72.1%	
箕浦	-	-	-	志度	150		91	60.7%	
昭和町	-	-	-	讃岐津田	25		18	72.0%	
高德線	栗林公園北口	-	-	-	三本松	5	5	100.0%	
	木太町	-	-	-	引田	25	14	56.0%	
	古高松南	-	-	-	土讃線	普通寺	61	26	42.6%
	八栗口	-	-	-		琴平	78	51	65.4%
	讃岐幸礼	-	-	-		合計	3258	2796	85.8%
	オレンジタウン	-	-	-					
	造田	16	9	56.3%					
	神前	-	-	-					
	鶴羽	-	-	-					
	丹生	1	0	0.0%					
讃岐白鳥	23	10	43.5%						
讃岐相生	-	-	-						
土讃線	金蔵寺	-	-	-					
	摺入	-	-	-					
	黒川	-	-	-					
合計	480	342	71.3%						

▼P&R 用駐車場利用状況 (ことでん)

	P&R用駐車場			
	台数	契約台数	利用率	
琴平線	太田	41	35	85.4%
	仏生山	46	35	76.1%
	空港通り	109	100	91.7%
	円座	64	29	45.3%
	岡本	22	20	90.9%
	陶	28	15	53.6%
	滝宮	135	98	72.6%
	栗熊	108	55	50.9%
	岡田	204	64	31.4%
	羽間	52	0	0.0%
琴平	44	44	100.0%	
小計	853	495	58.0%	
長尾線	元山	19	0	0.0%
	水田	59	55	93.2%
	高田	77	62	80.5%
	池戸	60	34	56.7%
	農学部前	121	61	50.4%
	平木	44	28	63.6%
	学園通り	53	44	83.0%
	公文明	30	27	90.0%
	長尾	145	54	37.2%
	小計	608	365	60.0%
志度線	湯元	27	24	88.9%
	屋島	52	38	73.1%
	古高松	94	79	84.0%
	大町	20	13	65.0%
	志度	108	108	100.0%
	小計	301	262	87.0%
合計	1762	1122	63.7%	

資料) 香川県における地域公共交通のあり方に関する調査・検討報告書 (H22.3)

■ 実施時期

短期的施策～中長期的施策として実施

<b>⑥パーク&amp;バスライド駐車場の整備</b>	施策方針：5)公共交通への転換促進
	副次的効果：7)自動車利用の抑制・規制
<b>■目的</b>	
都心地域周辺部及び郊外部において、主要バス停留所周辺に駐車場を整備することで、過度な自動車利用を抑制し、バスへの利用転換を促進します。	
<b>■内容</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通優先で歩いて暮らせる賑わいのあるまちづくりを目指して、中心部から5km圏外の主要バス停留所周辺に、商業施設などを活用したパーク&amp;バスライド駐車場を整備し、自動車からバスへの乗換えを誘導します。</li> </ul>	
<b>■方法・取組方針</b>	
パーク&バスライド駐車場の整備は以下の方針に基づくものとします。	
<b>方針1</b>	パーク&バスライド駐車場による乗り換え効果が期待できる距離として、中心部（JR高松駅）から5km圏外に位置する施設
<b>方針2</b>	施設に附属する駐車場の収容台数が100台以上など一定の規模を有する施設
<b>方針3</b>	施設の附属駐車場から最寄りのバス停までの距離が300m（徒歩5分程度）以内である施設
<p>パーク&amp;バスライド駐車場の整備は、3つの方針に該当する、店舗附属駐車場や公共施設等附属駐車場などの既存ストックを活用するものとし、県と連携して、大規模な附属駐車場を有する民間事業者や関係機関への働きかけを行うとともに、整備の必要性を周知していきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>整備拡大にあわせて、最寄りのバス停から都心地域へのアクセスが円滑に行えるように、通勤時間帯の運行ダイヤについても交通事業者と連携して見直しに努めます。</li> <li>パーク&amp;バスライド駐車場が大規模に確保できる場合は、「通勤快速バス・特急バスの運行」なども視野に入れて交通事業者と検討を行います。</li> </ul>	

## ◇ 現状におけるパーク&amp;バスライド駐車場整備状況

パーク&バスライド駐車場については、県において大型商業施設の駐車場を有効活用し、整備拡大を推進しています。

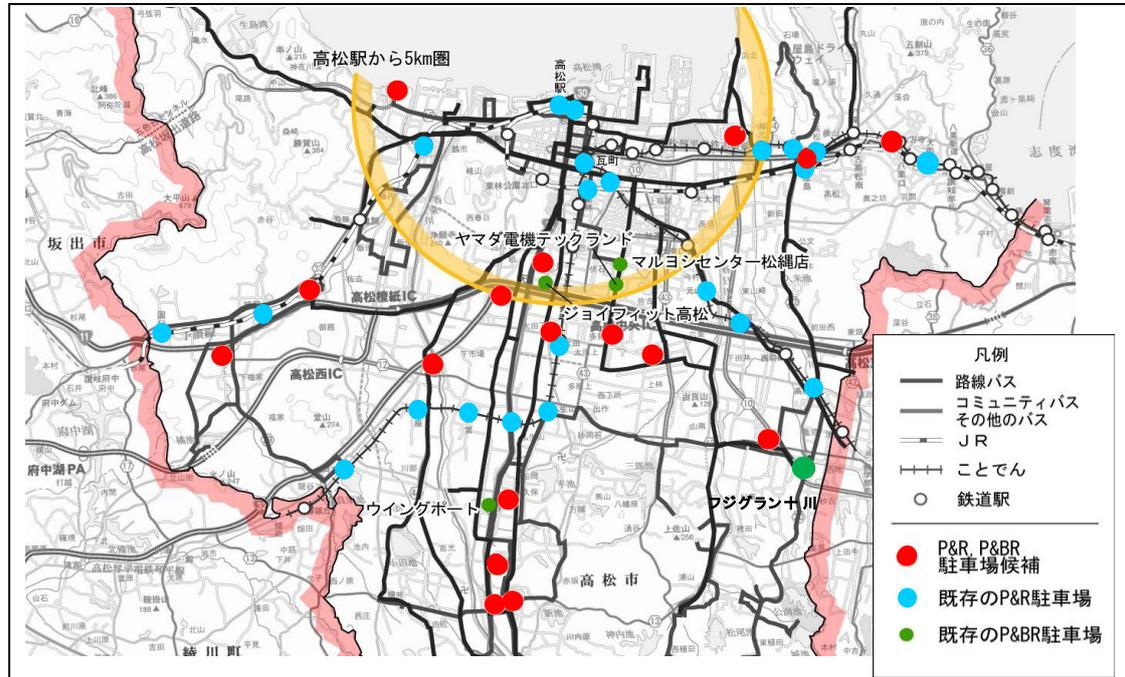


図 パーク&バスライド駐車場の整備検討箇所図

## ■ 実施時期

短期的施策～中長期的施策として実施