令和３年度 第２回高松市総合都市交通計画推進協議会

（書面会議）

議案書

令和３年９月

交通政策課

議案　高松市地域公共交通計画の改定

１　理由

高松市地域公共交通網形成計画につきましては、平成３１年３月に改定しているものですが、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が令和２年１１月に改正され、現行の地域公共交通網形成計画については地域公共交通計画とみなすこととされています。

同法改正の趣旨に沿って「高松市地域公共交通計画」へと名称変更するとともに、本計画に基づく高松市地域公共交通利便増進実施計画を改定するに当たり、計画期間等を一部修正する必要が生じたため、当該事項を反映し、本計画を改定するものです。

２　概要

資料のとおり

高松市地域公共交通計画の改定

資料

現行	改正後
高松市地域公共交通網形成計画 【改定版】 平成31年3月 高　松　市	【修正前】 高松市地域公共交通網形成計画 【修正後】 高松市地域公共交通計画 高松市地域公共交通計画 【修正前】 平成31年3月 【修正後】 令和3年9月 令和3年9月 高　松　市

現行

目 次

はじめに

1 高松市の交通に関する現況・問題の整理 1-1

1.1 本市の概況 1-1
1.2 社会経済の状況 1-2
1.3 交通の状況 1-16
1.4 高松市の現在の交通体系が抱える問題 1-28
1.4.1 平成 27 年 3 月策定の計画と比較して改善されつつある問題点 1-28
1.4.2 平成 27 年 3 月策定の計画策定時から残存する問題点 1-30
1.4.3 社会潮流を踏まえ新たに考慮すべき問題点 1-39
1.4.4 高松市の交通体系が抱える問題点の整理 1-42

2 計画の目的と理念 2-1

2.1 計画策定の目的 2-1
2.2 計画目標年次 2-1
2.3 計画対象区域 2-1
2.4 上位計画・関連計画におけるビジョン 2-2
2.4.1 上位計画におけるビジョン 2-2
2.4.2 関連計画におけるビジョン 2-8
2.5 目指すべき都市の姿 2-15
2.6 交通体系変革の必要性 2-17
2.7 基本理念と基本方針 2-18

3 取組むべき施策 3-1

3.1 施策の体系 3-1
3.2 施策の体系図 3-2
3.3 施策の内容 3-3

4 アクションプラン（実現）に向けて 4-1

4.1 重点的な取組と施策展開 4-1
4.2 取組のモニタリング 4-4
4.3 推進体制 4-6

用語解説

改正後

目 次

はじめに

1 高松市の交通に関する現況・問題の整理 1-1

1.1 本市の概況 1-1
1.2 社会経済の状況 1-2
1.3 交通の状況 1-16
1.4 高松市の現在の交通体系が抱える問
1.4.1 平成 27 年 3 月策定の計画と比較
1.4.2 平成 27 年 3 月策定の計画策定時
1.4.3 社会潮流を踏まえ新たに考慮すべ
1.4.4 高松市の交通体系が抱える問題点

2 計画の目的と理念

2.1 計画策定の目的 2-1
2.2 計画期間 2-1
2.3 計画対象区域 2-1
2.4 上位計画・関連計画におけるビジョン 2-2
2.4.1 上位計画におけるビジョン 2-2
2.4.2 関連計画におけるビジョン 2-8
2.5 目指すべき都市の姿 2-15
2.6 交通体系変革の必要性 2-17
2.7 基本理念と基本方針 2-18

3 取組むべき施策 3-1

3.1 施策の体系 3-1
3.2 施策の体系図 3-2
3.3 施策の内容 3-3

4 アクションプラン（実現）に向けて 4-1

4.1 重点的な取組と施策展開 4-1
4.2 取組のモニタリング 4-4
4.3 推進体制 4-6

用語解説

【修正前】
計画目標年次

【修正後】
計画期間

現行

2 計画の目的と理念

2.1 計画策定の目的

本市では、平成 22 年 11 月に「高松市総合都市交通計画」を策定し、平成 25 年 9 月に制定した「高松市公共交通利用促進条例」の理念を踏まえ、これまで、公共交通の利用促進施策に取り組んでおり、近年、公共交通の利用者数は、増加傾向にあります。

しかしながら、人口減少、少子・超高齢社会＊において地域の活力や地域公共交通ネットワークを維持・確保することは、本市においても喫緊の課題であり、このような状況を踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築することが必要になっています。

一方、平成 26 年 5 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正」が施行され、高松市でもその法改正を受け、総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画などまちづくりに関する計画の見直しや策定、地域公共交通網形成計画・再編実施計画など、公共交通に関する計画の策定を行っています。

また、平成 28 年度からスタートした「第 6 次高松市総合計画」では、「快適で人にやさしい都市交通の形成」を重要な政策の一つとして掲げるとともに、平成 29 年 8 月に改定した「都市計画マスタープラン」において、集約拠点への都市機能の集積と市街地の拡大抑制によるコンパクトな都市構造、及び人と環境にやさしい公共交通を基軸とした環境配慮型交通システムを併せ持つ持続可能な環境共生都市「多核連携型コンパクト・エコシティ」を目指すこととしています。

本計画は、以上のような局面に対応し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの下、過度に自動車に依存しないライフスタイルの実現とともに、公共交通と連携した二次交通（自転車等）の活用や、ICT や AI など新たな技術、また MaaS など国のモビリティに関する方針等との連携について検討し、市民を始め交通事業者など関係者の理解と参加の下、将来を見据えた、本市にふさわしい交通体系を構築することを目的として、「高松市地域公共交通網形成計画」を改定するものです。

2.2 計画目標年次

本計画の計画期間は、平成35年度を目標年次とする5年程度としますが、40年度を目標年次とする中長期的に地域が目指す将来像も念頭に置きつつ策定するものです。

2.3 計画対象区域

本計画は、基本的には高松市の全域を対象とします。

ただし、市域外からの広域的な流動に対応する方がより効果的な施策については、瀬戸・高松広域連携中枢都市圏ビジョンに基づく周辺市町とも連携し、施策検討します。

改正後

2 計画の目的と理念

2.1 計画策定の目的

本市では、平成 22 年 11 月に「高松市総合都市交通計画」を策定し、平成 25 年 9 月に制定した「高松市公共交通利用促進条例」の理念を踏まえ、これまで、公共交通の利用促進施策に取り組んでおり、近年、公共交通の利用者数は、増加傾向にあります。

しかしながら、人口減少、少子・超高齢社会＊において地域の活力や地域公共交通ネットワークを維持・確保することは、本市においても喫緊の課題であり、このような状況を踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築することが必要になっています。

一方、平成 26 年 5 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正」が施行され、高松市でもその法改正を受け、総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画などまちづくりに関する計

また、平成28年度からスタ

しい都市交通の形成」を重要

た「都市計画マスタープラン

によるコンパクトな都市構造

交通システムを併せ持つ持続

目指すこととしています。

以上のような局面に対応し

過度に自動車に依存しないライフスタイルの実現とともに、公共交通と連携した二次交通（自転車等）の活用や、ICT や AI など新たな技術、また MaaS など国のモビリティに関する方針等との連携について検討し、市民を始め交通事業者など関係者の理解と参加の下、将来を見据えた、本市にふさわしい交通体系を構築することを目的として、平成 31 年 3 月に「高松市地域公共交通網形成計画」を改定しましたが、令和 2 年度の法改正を受け、「高松市地域公共交通計画」として改定するものです。

2.2 計画期間

本計画の計画期間は、令和 3 年度から令和 10 年度とします。

2.3 計画対象区域

本計画は、基本的

ただし、市域外から

広域連携中枢都市圏

【修正前】
「高松市地域公共交通網形成計画」を改定するものです。

【修正後】
平成31年3月に「高松市地域公共交通網形成計画」を改定しましたが、令和2年度の法改正を受け、「高松市地域公共交通計画」として改定するものです。

【修正前】
- 計画目標年次
- 平成35年度を目標年次とする5年程度としますが、40年度を目標年次とする中長期的に地域が目指す将来像も念頭に置きつつ策定するものです。

【修正後】
- 計画期間
- 令和3年度から令和10年度とします。

現行

(2) 重点的な取り組み

前項の考え方を踏まえて、短期目標年次（H35）までに重点的に展開する施策を以下に示します。

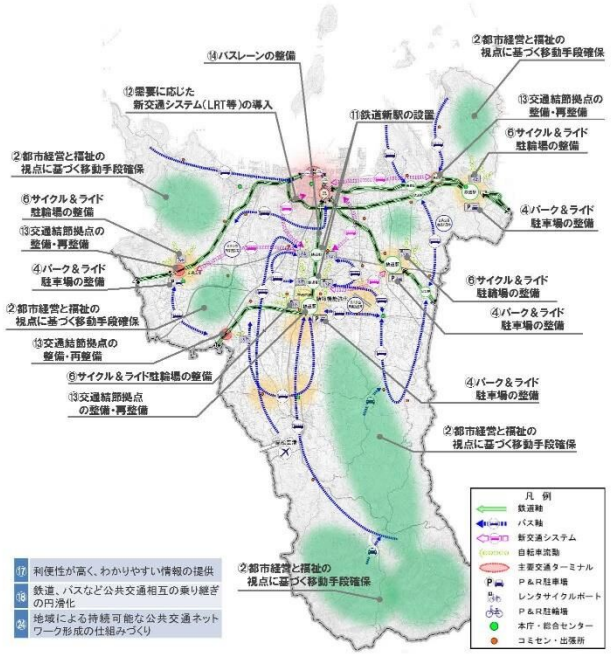
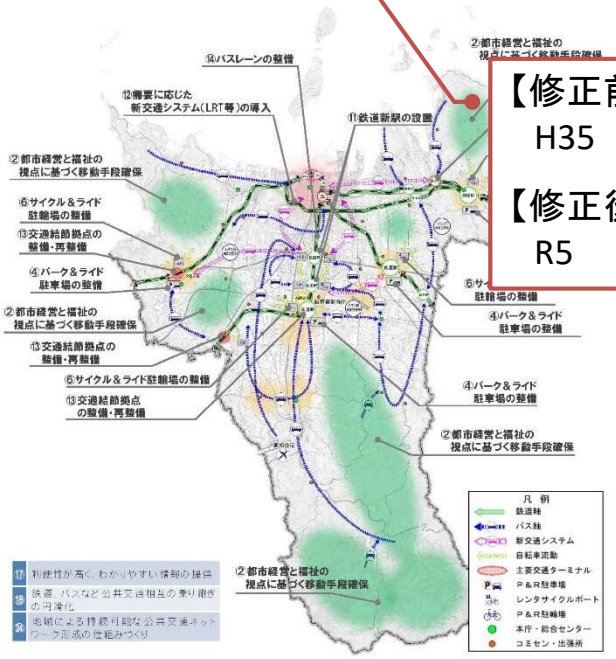


図 4.2 重点的な取り組み

改正後

(2) 重点的な取り組み

前項の考え方を踏まえて、短期目標年次（R5）までに重点的に展開する施策を以下に示します。



【修正前】
H35

【修正後】
R5

図 4.2 重点的な取り組み

現行

4.2 取組のモニタリング

(1) 施策目標

施策の段階的な実施においては、定期的なモニタリングを通じて施策の妥当性・効果等の確認を行う必要があります。

基本方針や取り組み内容を踏まえて、実施効果を検証するための目標値を以下のとおり設定します。

表 4.2 計画の目標値

目標	目標指数	H27.3計画策定時 現況値（H24※）	H27.3計画策定時 短期目標値（～H32年）	H27.3計画策定時 中長期目標値（～H40年）	改定時点（H30年度）	短期目標値（～H35年）	中長期目標値（～H40年）
公共交通機関の利用活性化	人口に占める公共交通利用者の割合	13.4%	16.0%	17.3%	15.2%	16.5%	17.3%
市民満足度向上	総合計画における施策「公共交通の利便性の向上」に対する満足度（「満足」「やや満足」の合計値）	19%	25%	50%	19.7%	34.4%	50%
公共交通ネットワークの拠点形成	バスや多様な交通手段との結節を可能とする交通結節拠点整備数（都心部を除く）	—	3箇所	8箇所	1箇所	3箇所	8箇所
拠点へのアクセス向上	交通結節拠点におけるバス路線の結節数（都心部を除く）	3路線	10路線	18路線	6路線	14路線	18路線
公共交通連携利用促進	電車・バス乗継件数	243千人/年	362千人/年	482千人/年	336千人/年	429千人/年	490千人/年
公共交通空白地域の解消	地域と連携したコミュニティバスの路線数	2路線	5路線	8路線	1路線	5路線	8路線

※電車・バス乗継割引拡大開始前年度及び高松広域都市圏PT調査の実態調査年度を基準年度とする

改正後

【修正前】
改定時点

【修正後】
H31.3計画改定時

【修正前】
H35

【修正後】
R5

【修正前】
H40

【修正後】
R10

表 4.2 計画の目標値

目標	目標指数	H27.3計画策定時 現況値（H24※）	H27.3計画策定時 短期目標値（～H32年）	H27.3計画策定時 中長期目標値（～H40年）	H31.3計画改定時（H30年度）	短期目標値（～R5年）	中長期目標値（～R10年）
公共交通機関の利用活性化	人口に占める公共交通利用者の割合	13.4%	16.0%	17.3%	15.2%	16.5%	17.3%
市民満足度向上	総合計画における施策「公共交通の利便性の向上」に対する満足度（「満足」「やや満足」の合計値）	19%	25%	50%	19.7%	34.4%	
公共交通ネットワークの拠点形成	バスや多様な交通手段との結節を可能とする交通結節拠点整備数（都心部を除く）	—	3箇所	8箇所	1箇所	3箇所	
拠点へのアクセス向上	交通結節拠点におけるバス路線の結節数（都心部を除く）	3路線	10路線	18路線	6路線	14路線	18路線
公共交通連携利用促進	電車・バス乗継件数	243千人/年	362千人/年	482千人/年	336千人/年	429千人/年	490千人/年
公共交通空白地域の解消	地域と連携したコミュニティバスの路線数	2路線	5路線	8路線	1路線	5路線	8路線

※電車・バス乗継割引拡大開始前年度及び高松広域都市圏PT調査の実態調査年度を基準年度とする

現行	改正後

(2) 計画のモニタリング・推進

計画策定後も学識経験者や市民を含む関係者が、計画の進行管理に加え、継続検討が必要な施策の協議・検討等を行うため、「高松市総合都市交通計画推進協議会」を継続的に運営し、短期目標年次（Ｈ３５年）、中長期目標年次（Ｈ４０年）はもとより、実施途中段階においても、計画のモニタリングを実施します。

図 4.4 計画のモニタリング・推進体制

(2) 計画のモニタリング・推進

計画策定後も学識経験者や市民を含む関係者が、計画の進行管理に加え、継続検討が必要な施策の協議・検討等を行うため、「高松市総合都市交通計画推進協議会」を継続的に運営し、短期目標年次（R5 年）、中長期目標年次（R10 年）はもとより、実施途中段階においても、計画のモニタリングを実施します。

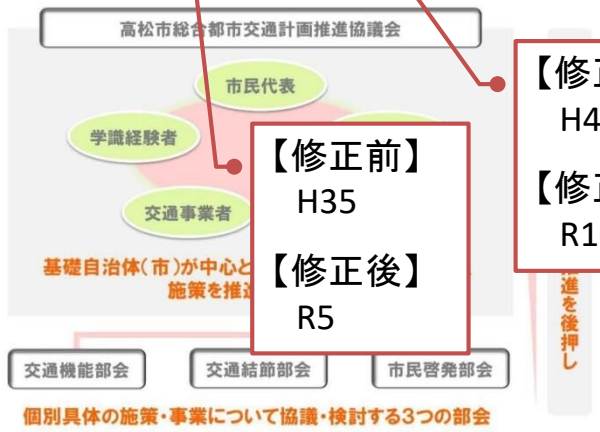


図 4.4 計画のモニタリング・推進体制

【修正前】
H35

【修正後】
R5

【修正前】
H40

【修正後】
R10