【概要版】

高松市総合都市交通計画

～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～

目　次

1章　計画の基本的事項 1
1.1 計画策定の目的 1
1.2 計画区域の設定（対象区域） 1
1.3 計画策定にあたっての基本的な考え方 1
2章　高松市の公共交通が抱える問題点の整理 2
3章　交通体系再構築の基本理念と施策の骨子・方針 3
3.1 上位計画・関連計画における将来像 3
3.2 目指すべき将来都市構造 6
3.3 交通体系変革の必要性 7
3.4 都市の循環サイクル 8
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 8
3.6 基本理念と4つの基本方針 9
3.7 施策の骨子 10
3.8 施策の方針 11
4章　取組むべき施策 12
4.1 施策の体系 12
4.2 個別の施策内容 15
5章　アクションプラン（実現にむけて） 27
5.1 アクションプラン 27
5.2 PDCAサイクルによる施策の検証 29
5.3 総合都市交通計画策定後の推進体制 30
◇用語解説 31

平成22年11月　策定

1章　計画の基本的事項

1.1 計画策定の目的

本市では、平成 14 年 3 月に、旧高松市を対象区域とする「高松市総合都市交通計画」を策定し、この計画に基づき、各種交通施策を実施してきました。

しかしながら、少子・超高齢社会*の到来や、地球規模での環境問題など、社会経済情勢の大きな変化や、平成 17 年度の近隣の 6 町との合併など、本市の交通を取り巻く環境は、大きく変化しております。

本計画は、このような局面に対応し、歩いて暮らせ、自動車に依存しないライフスタイルを実現し、また、グリーントランスポート*としての公共交通プラス自転車を活用したまちづくりを展開できるよう、現在の計画を見直し、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、新たな「高松市総合都市交通計画」を策定するものです。

1.2 計画区域の設定（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、パーク＆ライド*のように広域的に対応する方がより効果的な施策については、瀬戸・高松広域定住自立圏*の連携町である三木町、綾川町も対象とします。

1.3 計画策定にあたっての基本的な考え方

(1) 目標年次

短期目標年次	：	2015 年（H27 年）　第 5 次高松市総合計画と整合
中長期目標年次	：	2028 年（H40 年）　都市計画マスタープランと整合

(2) 上位計画ならびに関連計画との関係

本計画の構成と内容は、以下のとおりです。

2章　高松市の公共交通が抱える問題点の整理

本市の公共交通が抱える問題点を整理すると、以下のようになります。

中心市街地*の人口減少と低密度化

- 市街地部の人口減少および郊外部への人口流出により、都市の低密度化が進行しています。

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を中心に、高齢化が進行しています。
- 高齢化に伴い、自動車交通に頼れない交通弱者が急激に増加します。

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傾向にあります。
- 都心地域へ指向する自動車交通流動が多くなっています。
- 県外からの観光客も、大半が自動車を利用しています。

自動車利用に比べ、利便性が劣る公共交通サービス

- 自動車利用者が、鉄道やバス等の公共交通へ利用転換するための条件としては、サービス水準の改善を求める意見が多くなっています。

中心市街地に不足する回遊性

- 中心市街地において、鉄道降車後は、大半の人が徒歩で流動しており、公共交通による回遊性が低い傾向にあります。
- 中心市街地の回遊性を鉄道が補完できていない状況にあります。

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ます。
- 市街地周辺部において、公共交通サービスが脆弱な地域があります。
- 郊外部において、公共交通不便地域が点在しています。

未熟な自転車利用環境

- 人口１万人当たりの自転車事故の発生頻度が高く、需要に対応した自転車利用環境の整備が十分とは言えません。

二酸化炭素排出量の増加

- 高松市におけるCO_2排出量が増加しています。
- 特に、運輸部門における自動車からのCO_2排出量が増加しています。

都市間交通の衰退

- 空路、航路事業者や JR の経営悪化による都市間交通の衰退が懸念されています。

3章　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。

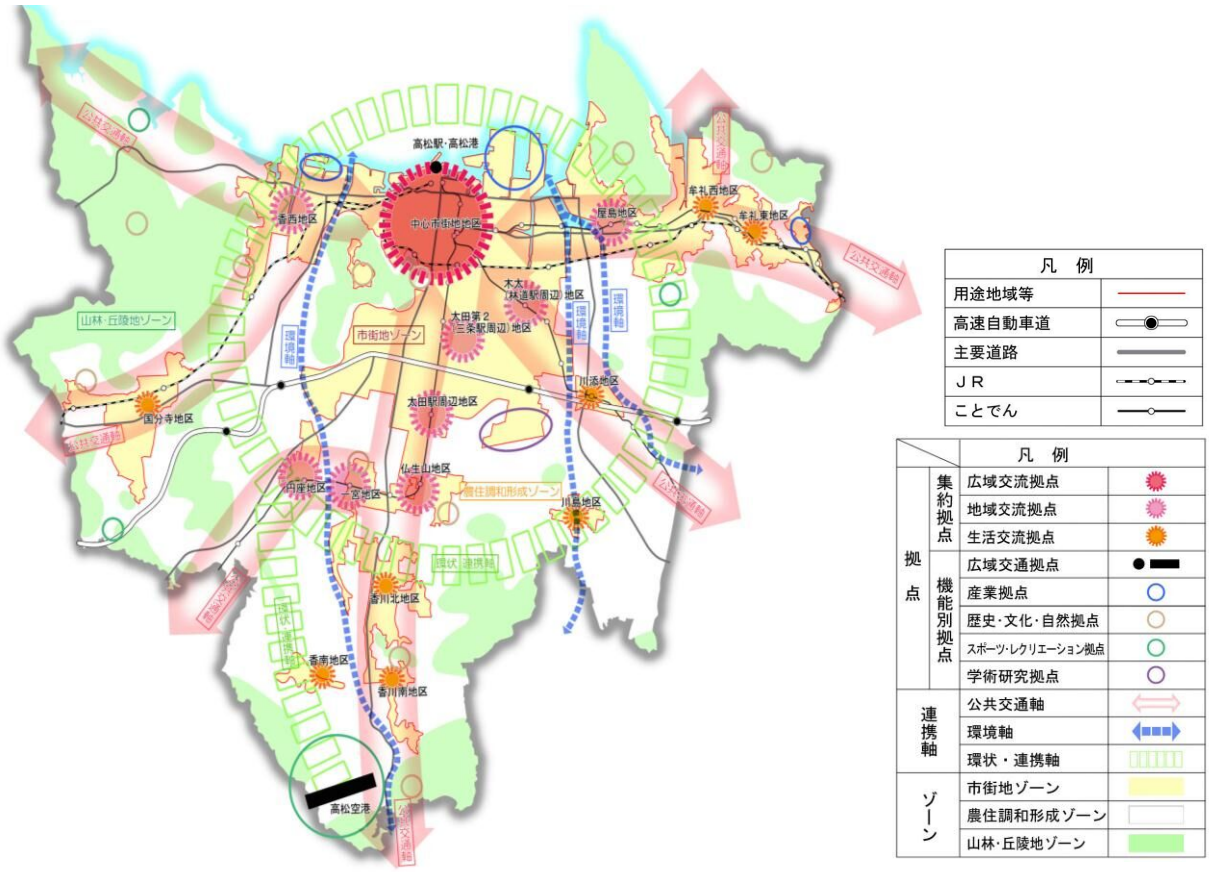
(1) 第 5 次高松市総合計画

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。

- 目指すべき都市像：文化の風かおり 光かがやく 瀬戸の都･高松
  - まちづくりの目標：5.道州制時代に中枢拠点性を担えるまち
    - 政策： 拠点性を発揮できる都市機能の形成
      - 施策： 拠点性を高める交通網の整備
      - 施策： 中心市街地の活性化
    - 政策： 快適で人にやさしい都市交通の形成
      - 施策： 公共交通の利便性の向上
      - 施策： 自転車利用の環境づくり

(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、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。



■　高松市が目指す将来都市構造図

(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。

目指すべきエコ交通体系

- 適正かつ合理的な土地利用を誘導する交通体系
- 自動車から公共交通・自転車への転換を促進する環境に配慮した交通体系
- 安全で快適に移動できる人にやさしい交通体系
- 中心市街地の活性化に資する交通体系
- エコ交通体系を実現させるための市民啓発

エコ交通体系の目標

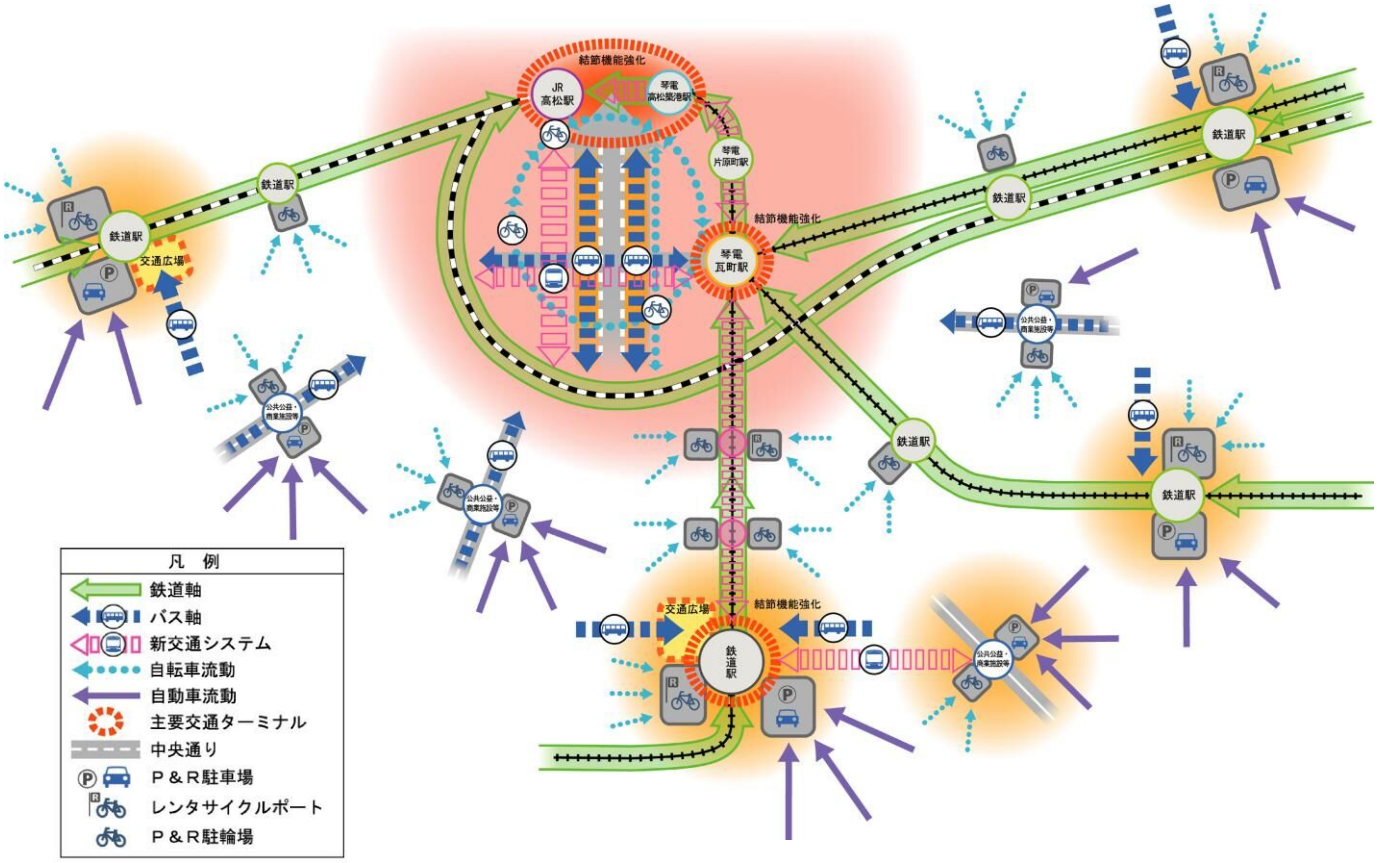
【軸】
- 公共交通軸（鉄道軸、基幹バス軸）の強化

【拠点】
- 主要交通ターミナル、交通結節点*の整備と強化

【ゾーン】
- 都心地域交通の再構築
- 都心地域周辺部交通の再構築
- 郊外部（郊外・中山間部）交通の再構築

施策の方針

- 既存公共交通機関の有効活用
- マイカーから公共交通利用への転換
- 自転車と公共交通の連携強化
- 自転車利用環境の整備
- 公共交通の利便性の向上
- 都心地域およびその周辺部への自動車流入の抑制
- 中心市街地の回遊性の向上
- 市民啓発活動の実施

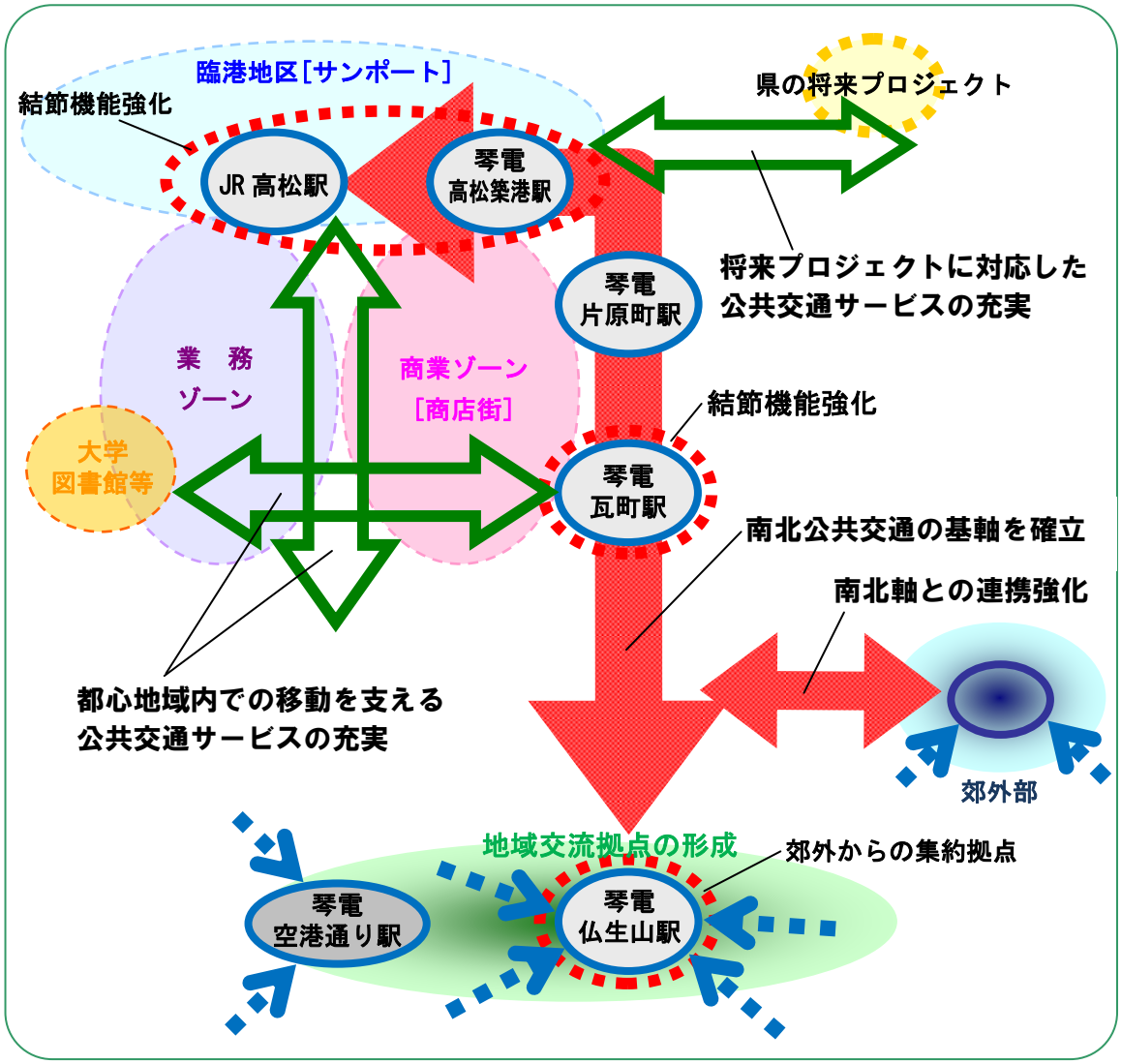


■ 高松市環境配慮型都市交通計画の方針図

(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が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。



■ 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

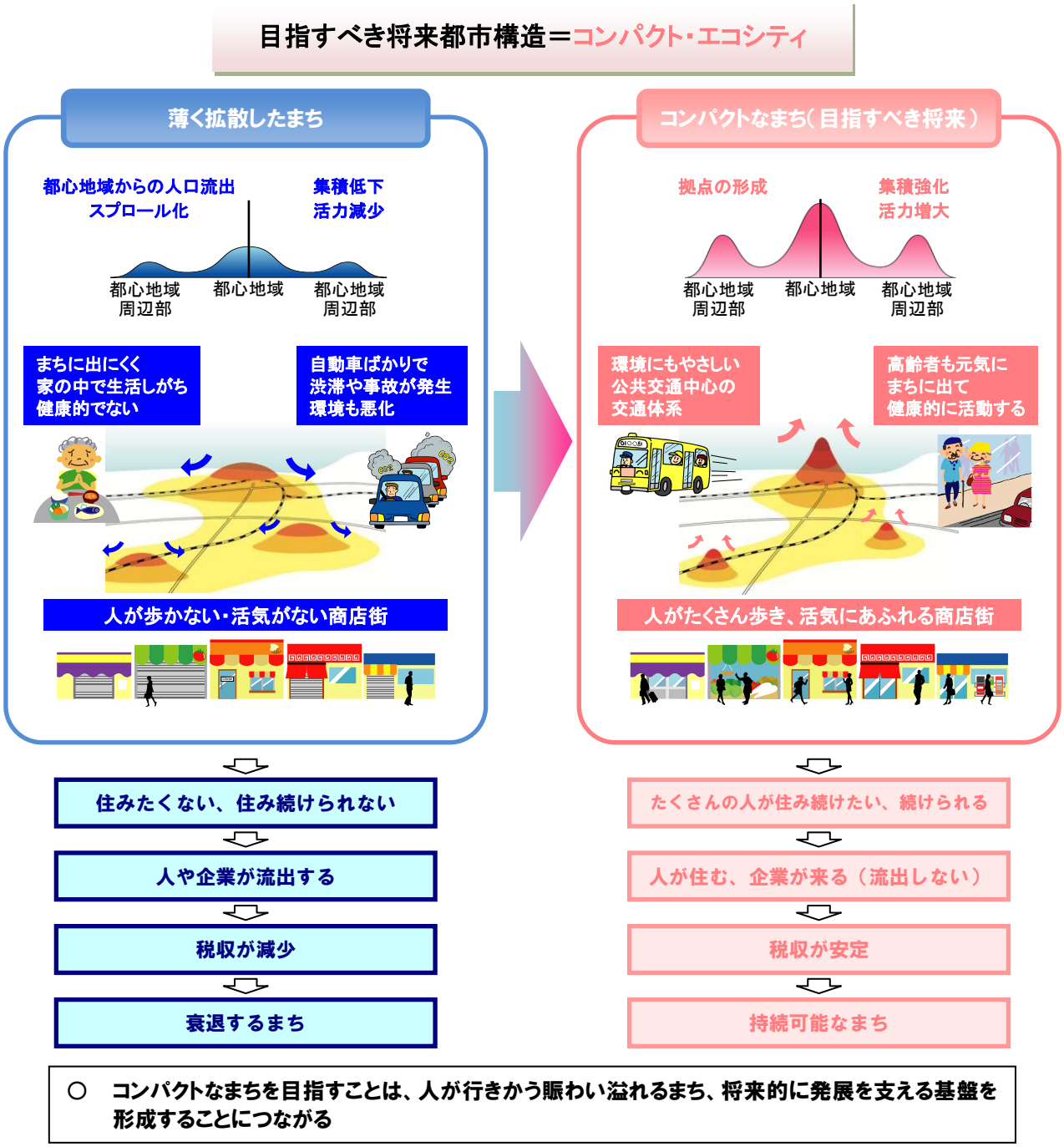
高松地区における自転車を利用した都市づくり計画では、自転車利用に適した気候、地形の下、近年増加傾向にある自転車事故の減少に努め、マナー違反を改善しながら、安全で、快適な自転車利用環境を整備することにより、徒歩や自転車と公共交通機関が有機的に連携したまちづくりの実現を目指すことを掲げています。

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）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。



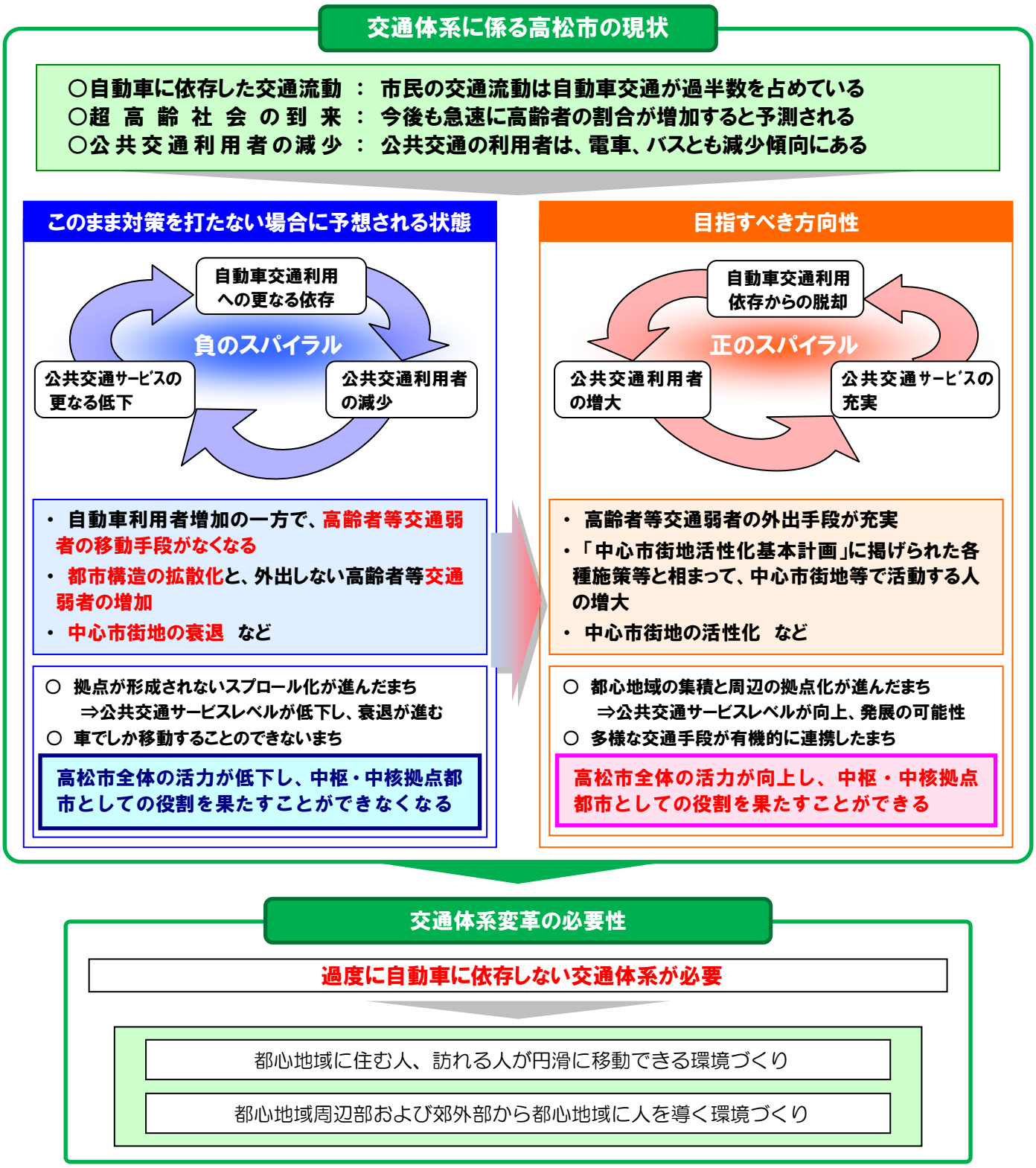
○ **コンパクトなまちを目指すことは、人が行きかう賑わい溢れるまち、将来的に発展を支える基盤を形成することにつながる**

■ 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、都心地域周辺部およ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。

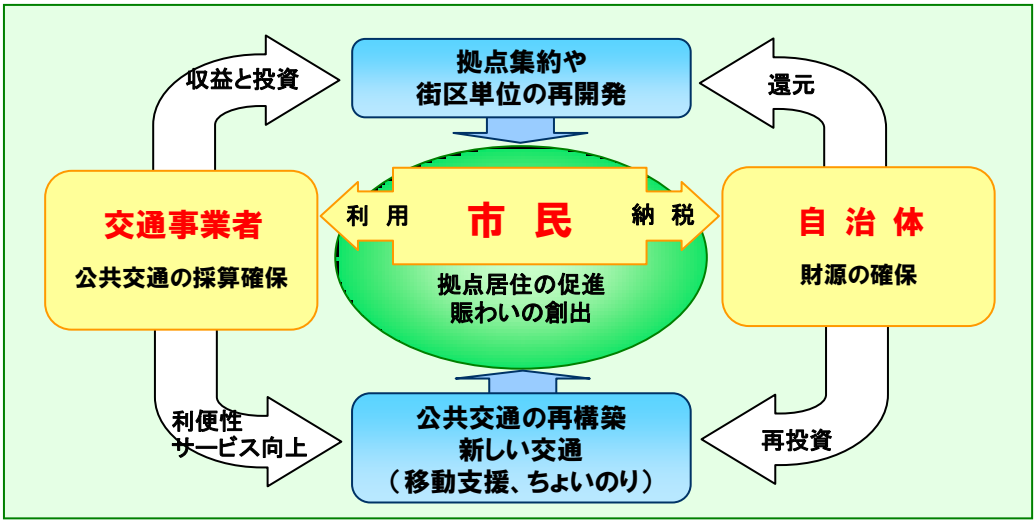


3.4 都市の循環サイクル

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。

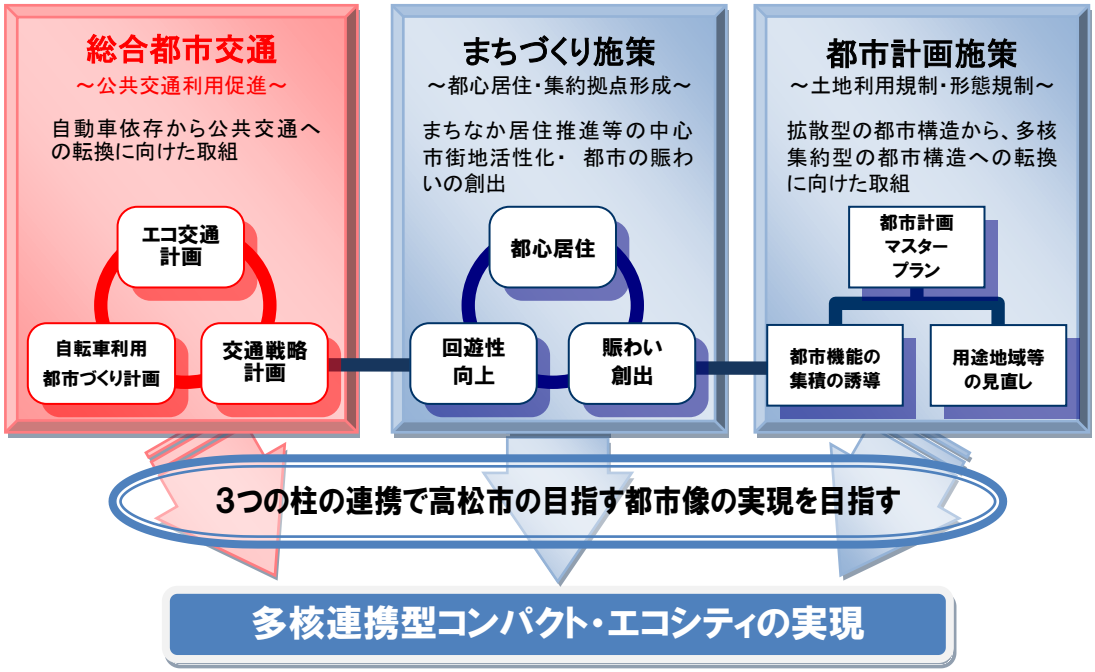


■ 効果的･効率的な都市の循環サイクル

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。



■ 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 章で整理した問題点に対し、次のとおり交通体系の基本理念およ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
- 市全体および市の運輸部門における自動車からのCO_2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

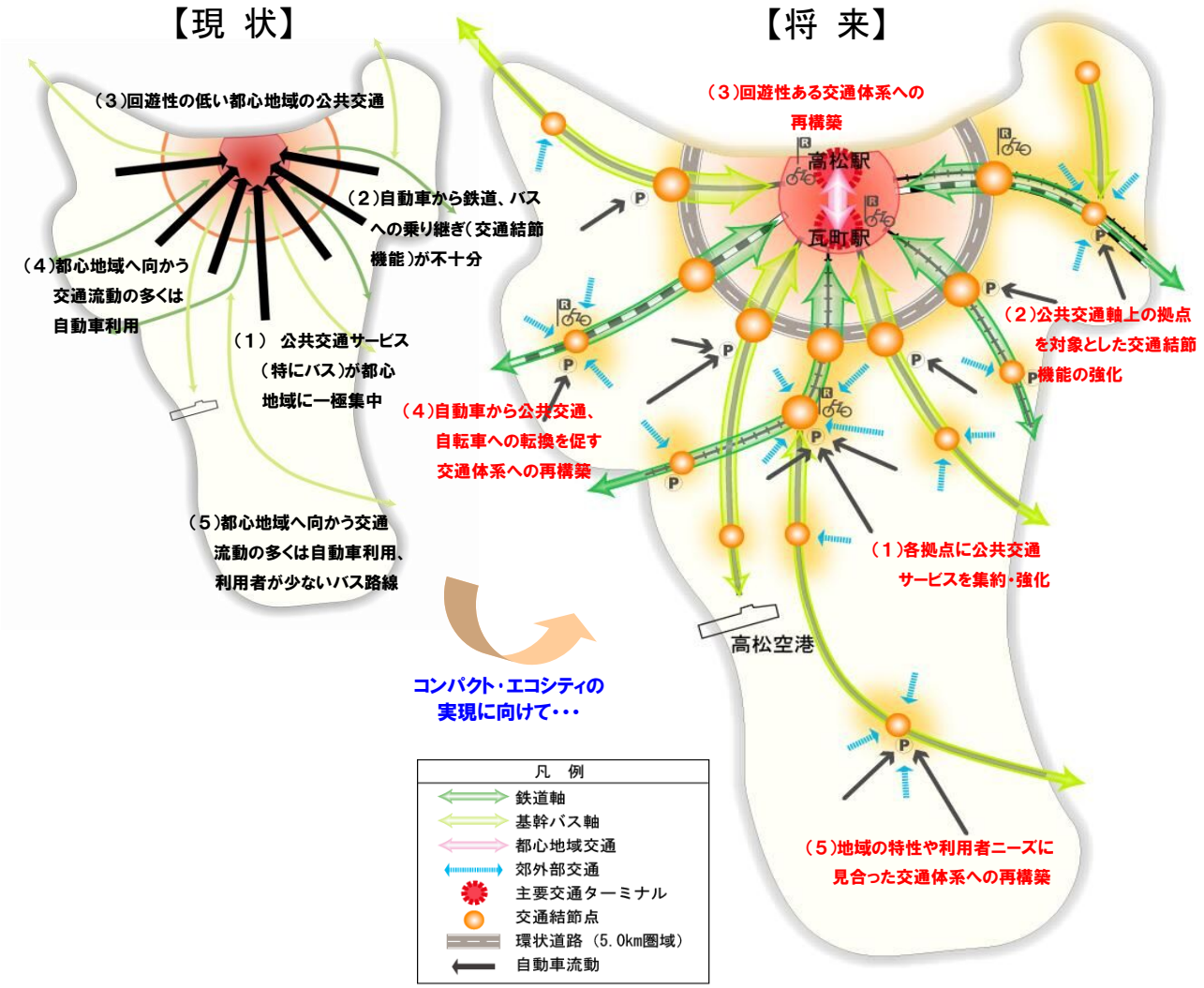
【公共交通への転換促進】
自動車から公共交通への転換を促すことができる交通結節機能の強化
【道路走行環境の向上】
バスの定時性確保や、歩行者・自転車にとって安全で快適に移動することができる道路空間の再編

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・拠点およ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。



【現 状】

(1) 軸 ： 公共交通サービス（特にバス）が都心地域に一極集中
(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

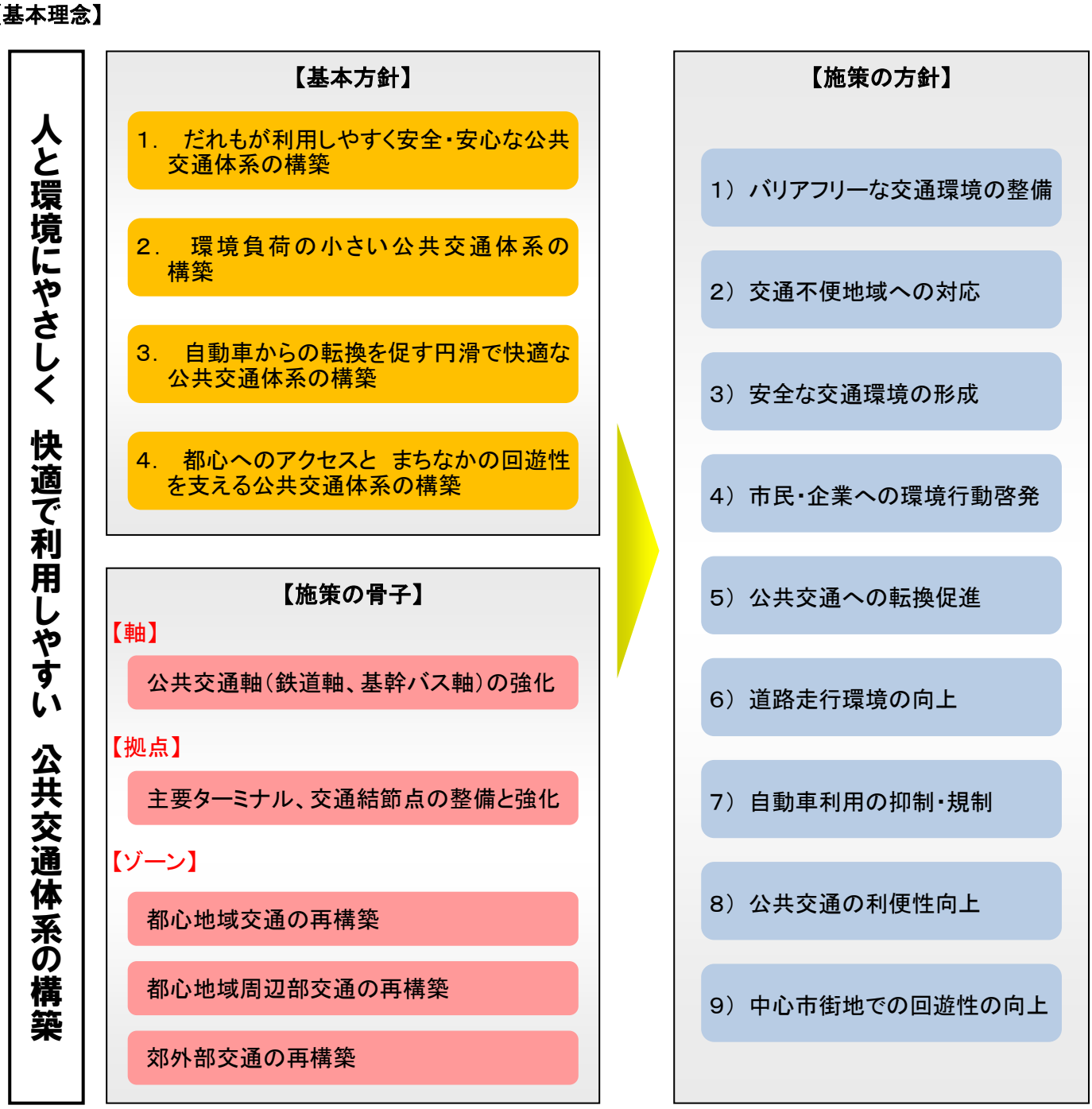
【将来：交通体系のねらい】

(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

■ 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。



■ 施策方針の体系図

4章　取組むべき施策

4.1 施策の体系

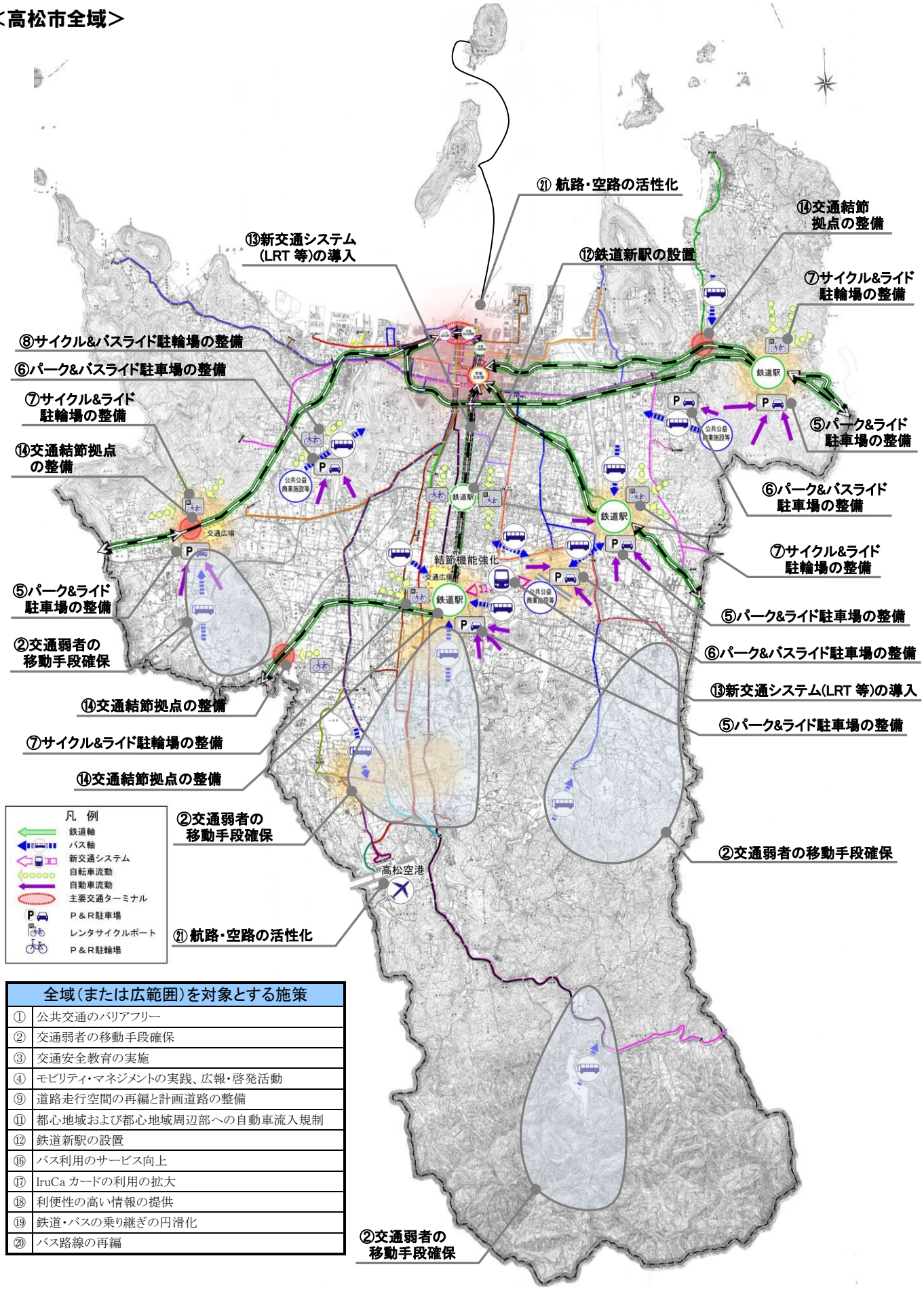
本計画において取組むべき施策の体系として、３章でまとめた「施策の方針」を踏まえて、具体的施策を実施します。

■ 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都心地域およ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	㉒都心地域内の循環バスの導入 ㉓レンタサイクルポート*、駐輪場施設の増強 ㉔自転車ネットワークの整備と連携利用促進

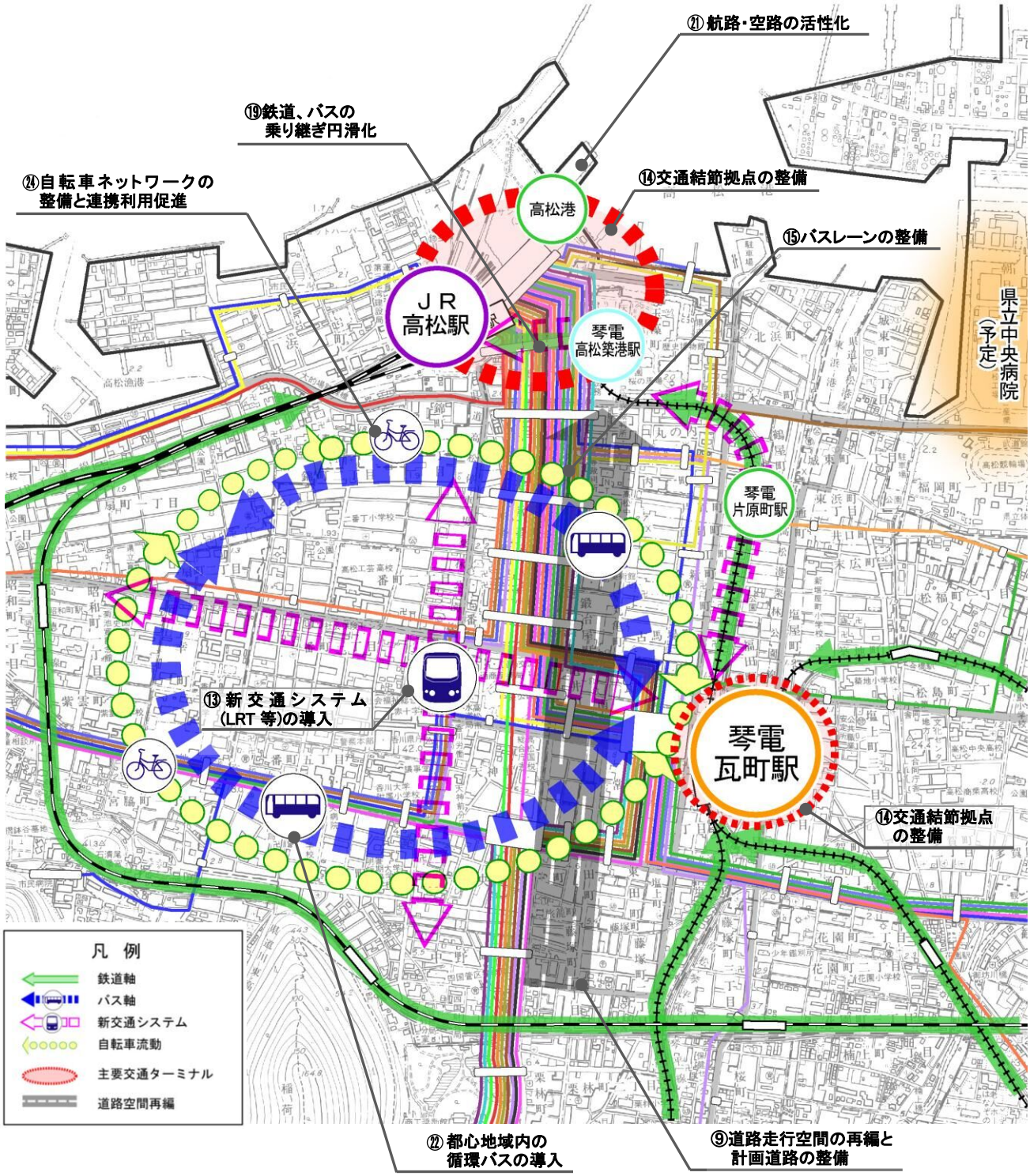
【施策の体系図】

＜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	都心地域およ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

＜中心市街地部＞



主に中心市街地を対象とする施策	
⑩	駐車場の料金対策
㉓	レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強

4.2 個別の施策内容

施策名	①公共交通のバリアフリー	施策方針	1)バリアフリーな交通環境の整備
		副次的効果	
		実施期間	短期的施策として実施

目的

全ての人が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。

内容

- 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。
- 公共交通運行車両のバリアフリー化を促進します。
- 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。

取組方針等

○ 鉄道駅におけるバリアフリー化

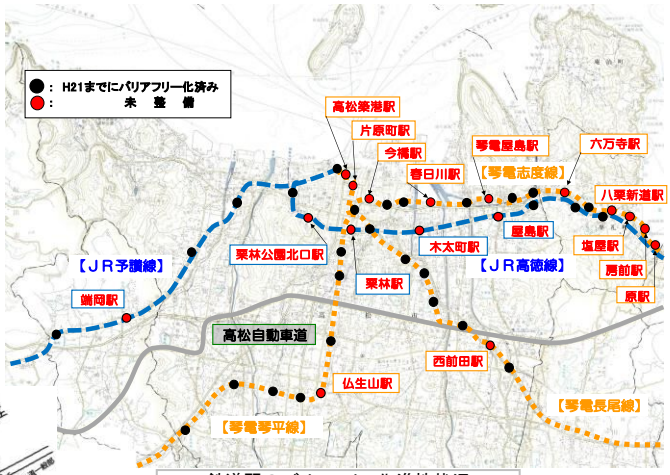
高松築港駅や片原町駅については、琴電連続立体交差事業において駅改築が予定されていましたが、同事業が中止されたことから、今後、優先的にバリアフリー化を進めます。

○ 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。

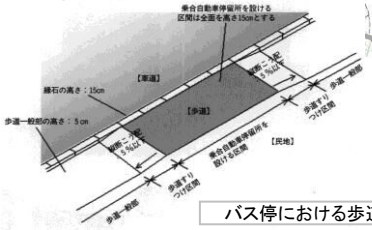
○ 乗降客の多い駅、バス停を中心とした徒歩圏内の歩道のバリアフリー化

- 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。
- バス停では低床バス車両の乗降口に合わせた高さに歩道面をすりつけます。



鉄道駅のバリアフリー化進捗状況

ノンステップバス車両



バス停における歩道の改良

施策名	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）	施策方針	2）交通不便地域への対応
		副次的効果	
		実施期間	短期的施策～中長期的施策として実施

目的

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。

内容

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または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。

取組方針等

【既運行のコミュニティバス等】

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。

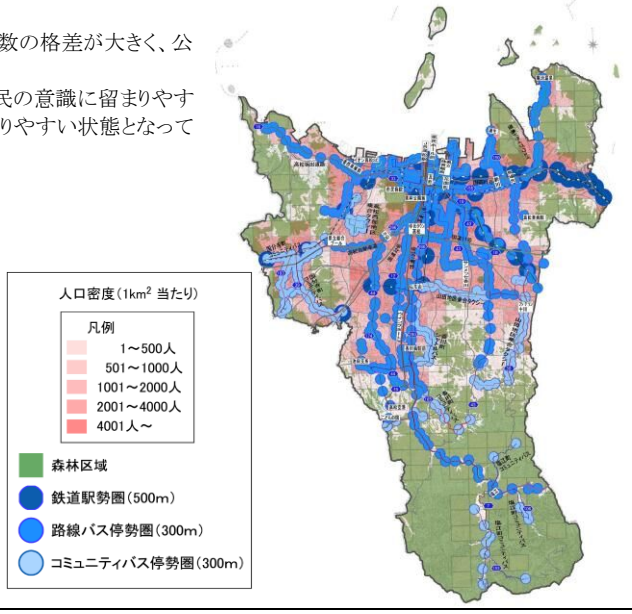
このようなことから、次のような取組が必要となります。

- 料金体系格差の是正
- 公的支援基準の確定
- 地域主体の運行体系への転換

【今後、運行を計画するコミュニティバス等】

- 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。
- 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。

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り、右図を参考として事業を推進します。

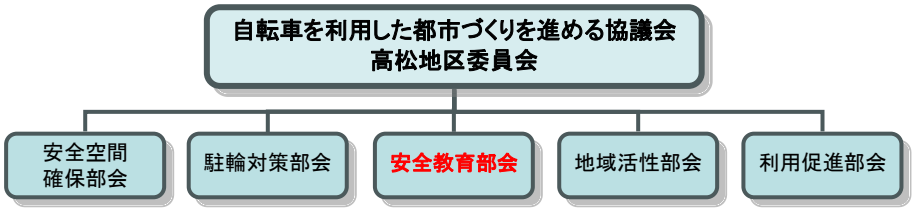


施策名	③交通安全教育の実施	施策方針	3)安全な交通環境の形成
		副次的効果	
		実施期間	継続して実施
目的	交通安全活動の充実により、安全・安心な交通環境の形成を図ります。		
内容	香川県警察等と連携して、交通安全教育の実施や、市内各地で広く交通安全啓発活動を展開します。		

取組方針等

本市では、これまでも交通安全施策に取り組んできておりますが、以下に代表的な取組みを示します。

- 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。

施策名	④モビリティ・マネジメントの実践、広報・啓発活動	施策方針	4)市民・企業への環境行動啓発
		副次的効果	
		実施期間	短期的施策～中長期的施策として実施
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_2 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。		

取組方針等

○ 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。

企業担当者への資料

マイカー通勤者への資料

情報提供資料

○ 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。

○ カーフリーデー*の実施

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、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。

施策名	⑤パーク＆ライド駐車場の整備	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
		実施期間	短期的施策～中長期的施策として実施

目的

都心地域周辺部および郊外部において、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。

内容

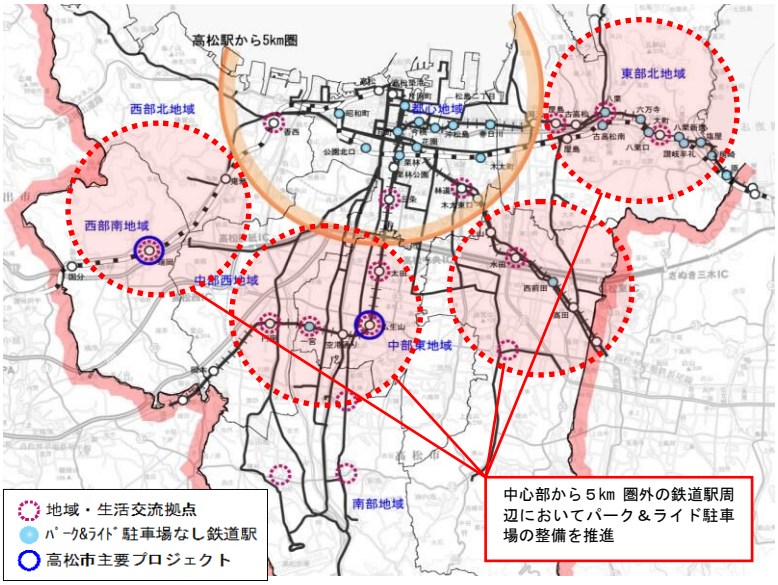
- 公共交通優先で、歩いて暮らせる賑わいのあるまちづくりを目指して、中心部から 5km 圏外の主要鉄道駅周辺に、遊休地などを活用したパーク&ライド駐車場を整備し、自動車から鉄道への乗り換えを誘導します。
- 瀬戸・高松広域定住自立圏を形成する、三木町、綾川町とも連携し、利用転換を推進します。

取組方針等

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。

方針１	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
方針２	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
方針３	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

- 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。
- 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。
- 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。



パーク＆ライド駐車場の整備検討エリアの位置図

施策名	⑥パーク＆バスライド駐車場の整備	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
		実施期間	短期的施策～中長期的施策として実施

目的

都心地域周辺部および郊外部において、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。

内容

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&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。

取組方針等

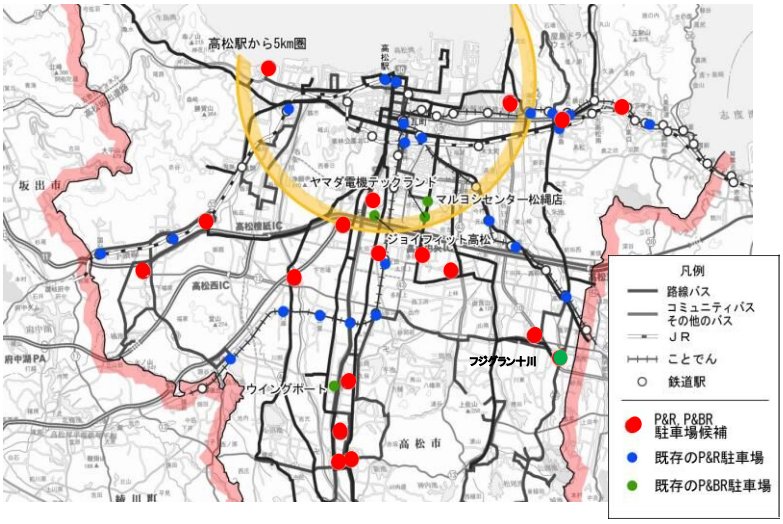
パーク&バスライド駐車場の整備は、以下の方針に基づくものとします。

方針１	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
方針２	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
方針３	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

- パーク&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。
- 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。
- パーク&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。

◇ 現状におけるパーク＆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。



パーク＆バスライド駐車場の整備検討箇所図

施策名	⑦サイクル＆ライド駐輪場の整備	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
		実施期間	短期的施策～中長期的施策として実施

目的

都心地域周辺および郊外部において、主要鉄道駅周辺に駐輪場を整備することで、鉄道への利用転換を促進します。

内容

- 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サイクル&ライド駐輪車場を整備し、鉄道への乗り換えを誘導します。
- 駐輪場が整備されている鉄道駅についても利用状況等を勘案し、利用者ニーズに対応できる施設の充実を図ります。

取組方針等

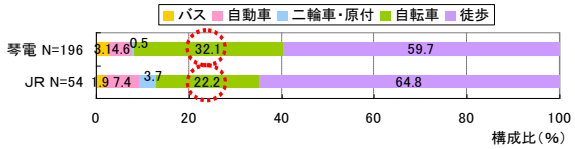
サイクル&ライド駐輪場の整備は、以下の方針に基づくものとします。

なお、駅端末自転車分担率に対して不足分の駐輪台数の算出は、下記の式によって検討することとします。

方針１	サイクル＆ライド駐輪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
方針２	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
方針３	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、サイクル＆ライド駐輪場が整備されていない鉄道駅

【不足台数の考え方】

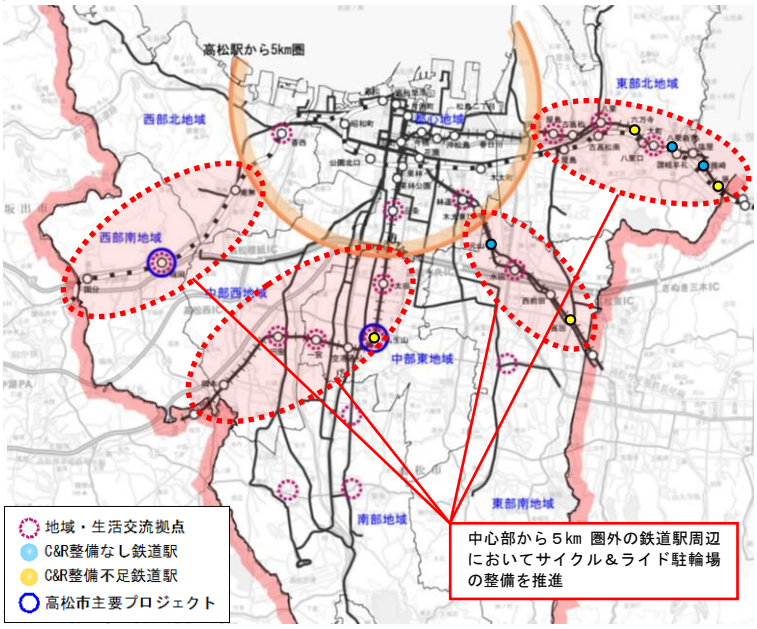
（不足台数）=（駅端末自転車分担率×乗降客数/2）－（既存駐輪台数）



◇ サイクル＆ライド駐輪場整備検討エリア

右記に示すように、高松駅から 5km 圏外の鉄道駅を中心としたエリアが、サイクル&ライド駐輪場整備検討エリアとして挙げられます。

なお、仏生山駅について、交通結節機能強化の一環として駐輪場整備を行います。



サイクル＆ライド駐輪場の整備検討エリアの位置図

施策名	⑧サイクル＆バスライド駐輪場の整備	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
		実施期間	短期的施策～中長期的施策として実施

目的

都心地域周辺部および郊外部において、鉄道軸のない地域を対象に、主要バス停留所周辺に駐輪場を整備することで、バスへの利用転換を促進します。

内容

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 圏外で、鉄道駅などから遠く、バス路線が唯一の公共交通である地域について、主要バス停留所周辺の商業施設などを活用したサイクル&バスライド駐輪場を整備し、バスへの乗換えを誘導します。

取組方針等

サイクル&バスライド駐輪場の整備は、以下の方針に基づくものとします。

【整備方針】

方針１	サイクル＆バスライド駐輪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 圏外に位置するバス停留所
方針２	鉄道軸のない地域で、かつ、バス運行便数が多い路線の区間内に位置するバス停留所

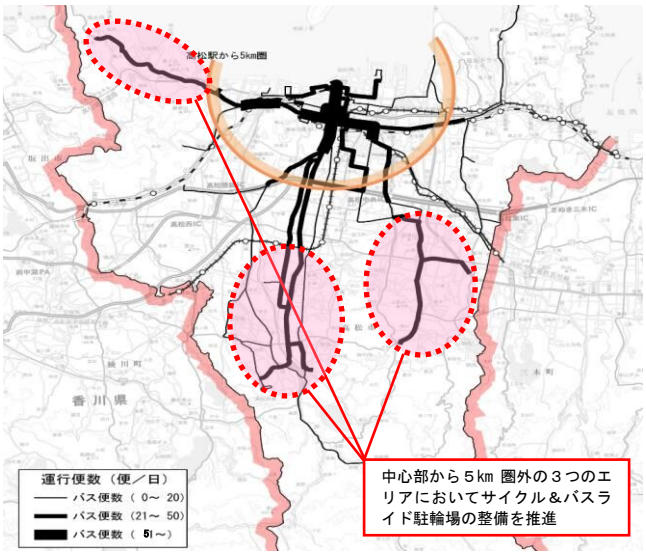
【整備優先の考え方】

優先度１	整備方針に適合するバス停留所の中で、乗降客数の多いバス停留所
優先度２	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」に位置するバス停留所

整備方針に該当する、店舗附属駐輪場や公共施設等附属駐輪場などの既存ストックを活用し、バスへの利用転換を誘導します。

◇ サイクル＆バスライド駐輪場整備検討エリア

右図の 3 つのエリアがサイクル&バスライド駐輪場整備検討エリアとして挙げられます。



サイクル＆バスライド駐輪場の整備検討エリアの位置図

施策名	⑨道路走行空間の再編と計画道路の整備	施策方針	6)道路走行環境の向上
		副次的効果	
		実施期間	短期的施策～中長期的施策として実施

目的

道路の機能が十分発揮できるよう、放射状・環状に計画的に道路を配置するとともに、既存道路走行空間の再編に当たっては、歩行者、自転車の空間のほか、路面電車やバス停等の公共交通用空間が適切に確保されるよう再配分を行います。

内容

「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現へ向け、集約拠点間を円滑に移動することができる公共交通体系の構築が不可欠であることから、バス交通を始めとする公共交通機関が優先して走行できる道路空間の再編を検討します。

また、商業系市街地内（都心地域内）に不要な通過交通が入らないよう、市街地周辺に環状道路の役割を担う都市計画道路の整備を促進します。

取組方針等

○ 都市交通の実態調査等を踏まえ、ネットワークの形成を図るとともに、道路管理者、公安委員会、交通事業者等の協力を得ながら取り組みます。

○ 「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現に資する道路整備に重点を置いた取組を進めます。

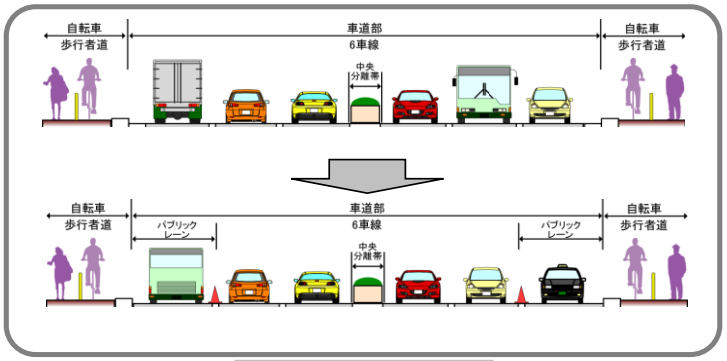
＜道路空間の再配分例＞

現状 6 車線のうち、両側1車線をパブリックレーン*とします。

歩道部は歩道上の自転車・歩行者分離区間と併せた区間とし、自転車を手段とした流入も含めた拠点間を結ぶ主要軸とします。

○ また、違法駐停車は、路線バスの定時性を損なうだけに留まらず、幹線道路の交通渋滞の要因や、自転車や車両等の安全な通行の障害となるほか、緊急自動車の活動阻害など、住民の生活環境に影響を及ぼすことから、駐停車の抑制に努めます。

- タクシーの違法駐停車等の問題の更なる改善を図るため、タクシー待機所の確保についてタクシー事業者の自助努力を促します。
- 荷捌き場については、既存駐車場の有効活用を基本に確保に努め、必要に応じて、道路空間の再編による、交通流に影響を及ぼさない路上の荷捌き施設についても検討します。



道路空間の再配分例

施策名	⑩駐車場の料金対策	施策方針	7)自動車利用の抑制・規制
		副次的効果	
		実施期間	短期的～中長期的施策として実施

目的

環境負荷の小さい持続可能な交通体系の構築を目指し、自動車利用を抑制するため、駐車場の料金体系の見直しを行います。

内容

- 都心地域、特に中心市街地において駐車料金を抜本的に見直し、自動車利用を抑制する対策を講じます。
- 駐車場を利用する自動車利用者に対して、公共交通利用者と同等の負担とするため、段階的な駐車場の利用料金の見直しを進めます。

取組方針等

下記の取組手順に従い、中心市街地の公共駐車場のマネジメント*により、都心地域およびその周辺への自動車流入抑制を検討します。

第１段階
○ 高松市が管理する公共駐車場における料金体系の見直し

▶

第２段階
○ 国、県の公共施設等の駐車場についても有料化に向けた連携を呼びかけ、料金体系を見直し

▶

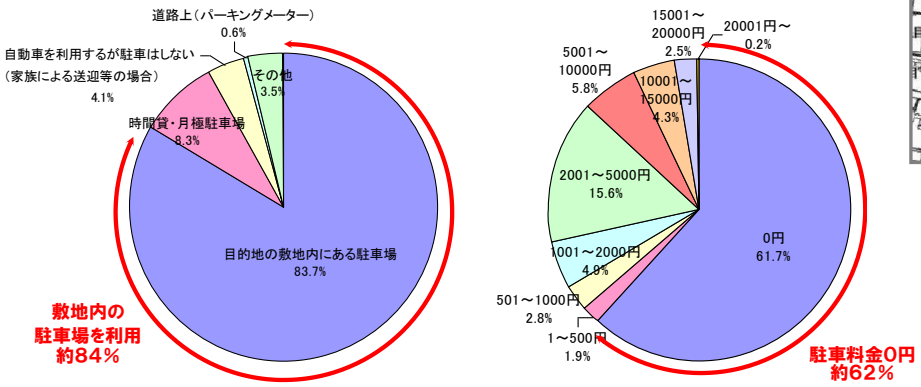
第３段階
○ 商店街の買い物客に対する駐車場利用割引の制度の見直しによる駐車場利用者への負担増加の検討

取組フロー図

◇ 高松市の都心地域の駐車場利用負担の状況

目的地が都心地域の自動車利用者は、約 84%が「目的地の敷地内にある駐車場」を利用し、駐車料金は「月額０円」が約 62%を占めており、自動車での移動が容易な状況となっています。（H20 市民交通意識アンケート調査）

段階的な駐車場料金の見直しに伴い、無料駐車場が減少するなど、公共交通利用の場合と同等の負担になれば、自動車利用からの相当な転換が見込まれます。



利用する駐車場の状況と駐車料金の構成比（目的地が都心地域）

中心市街地の公共駐車場位置図

施策名	⑪都心地域および都心地域周辺部への自動車流入規制	施策方針	7)自動車利用の抑制・規制
		副次的効果	
		実施期間	中長期的施策として実施

目的

環境負荷の小さい持続可能な交通体系の構築にあたり、都心地域および都心地域周辺部に向かう過度な自動車利用を抑制するため、自動車流入規制を行い、自転車、公共交通利用への転換を誘導します。

内容

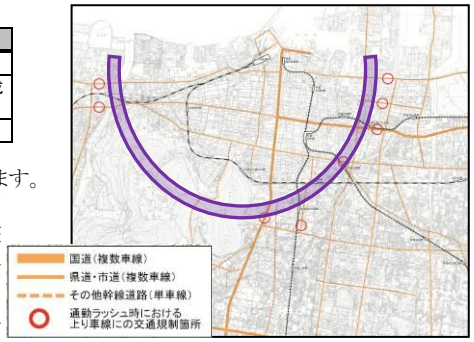
公共交通や徒歩、自転車利用が主体となる区域の形成を目指し、自動車利用を抑制する交通規制や迂回路への誘導を行います。

取組方針等

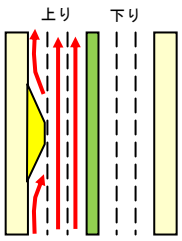
回遊性の高い魅力的な中心市街地の形成を目指し、自動車流入を強く抑制しながら、ロードプライシングや、トランジットモール*を含めた交通セル方式*等、公共交通や歩行者、自転車による移動を中心とした施策の導入の検討を行います。

自動車流入規制の検討案

取組事例	内容
ロードプライシング	・ 自動車の一般道路利用の有料化（主に、高速道路との並行区間で導入）
トランジットモール	・ 商店街や駅等に連続する買い物客が多く集まる、賑わい・回遊空間の形成が可能な路線
交通セル方式	・ 中心市街地の都心環状道路の内側を自動車の通行できない道路で分割



高松市交通戦略計画における社会実験案



なお、自動車流入規制の実現のためには、次のような条件を整える必要があります。

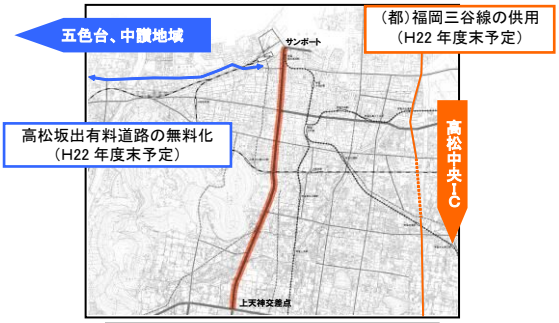
- 郊外部から都心地域および都心地域周辺部に集中する自動車流入を抑制するため、「パーク&ライド駐車場の整備」、「パーク&バスライド駐車場の整備」、「自転車ネットワークの整備」、「駐車場の料金対策」など他事業と連携して、自動車から自転車、公共交通への利用転換を促します。
- 高松市のシンボル道路である中央通りには、自動車交通が集中するために公共交通の利用や賑わいのあるまちづくりの障害となっています。そのため、通過交通など都心地域の他の幹線道路に分担してもらうことで均衡化を図り、中央通りの自動車流入をできる限り抑制します。
- 中央通りの全体交通量の約 5%を占める大型貨物車について、香川県トラック協会の協力も得ながら、国際物流基幹ネットワークに選定されている福岡三谷線等への迂回を促進します。

◇ 高松市交通戦略計画における社会実験案

高松市交通戦略計画においては、次のような自動車流入規制に係る社会実験が提案されています。

「第 1 段階」:エコ金デーと連携し、都心地域への通勤目的の自動車利用（都心地域への流入）を抑制する。（金曜日の朝 7:00～8:30 の間、上り車線の 1 車線を絞る交通規制を行う。）

「第 2 段階」:第 1 段階を 2 ヶ月以上継続実施した後、平日 5 日間連続の規制に強化する。（2 週間程度、時間帯 6:30～8:30 を含む）



中央通りからの迂回道路の状況

◇ 中央通りからの迂回道路の状況

平成 22 年度末には、高松坂出有料道路の無料化や福岡三谷線の供用が予定されており、中央通りを通行する大型車両の迂回が期待できます。

施策名	⑫鉄道新駅の設置	施策方針	8)公共交通の利便性向上
		副次的効果	5)公共交通への転換促進
		実施期間	中長期的施策として実施

目的

鉄道新駅の設置により、駅へのアクセス性を高めるなど鉄道の利便性向上を目指します。

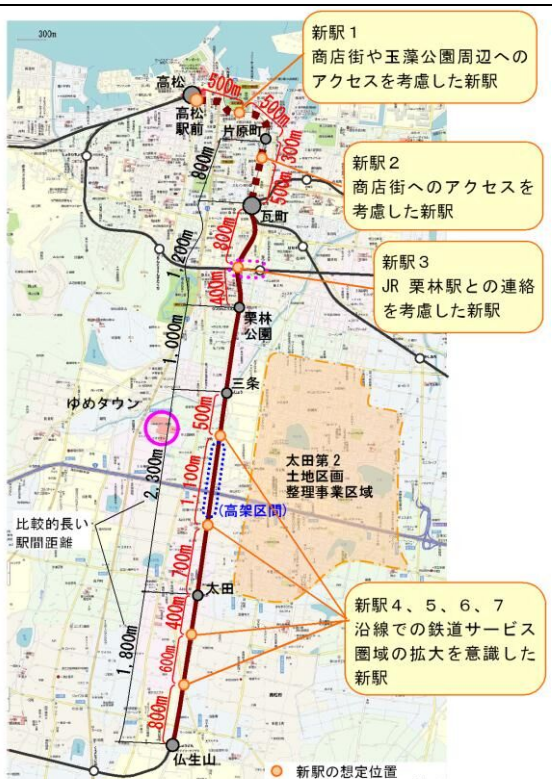
内容

利便性向上と新たな需要掘起しのため、鉄道沿線上で既存駅間隔が比較的長く、人口が集積している箇所などで、新駅の検討を行います。

取組方針等

新駅設置箇所としては、平成 18 年に開業した空港通り駅のように、駅間隔が長く、バス網の脆弱な人口集積地区が想定されます。

なお、高松市交通戦略計画においては、ことでん琴平線の既存軌道上に LRT 等の新交通システムを導入する場合、右図のように短間隔での新駅設置案が示されています。



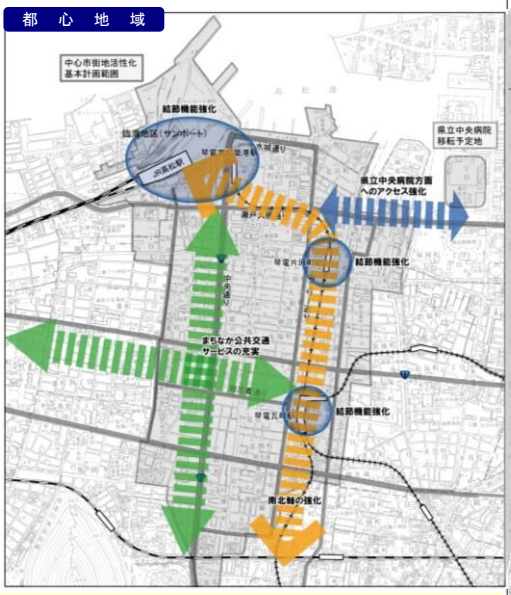
施策名	⑬新交通システム（LRT 等）の導入	施策方針	8）公共交通の利便性向上
		副次的効果	5）公共交通への転換促進、9)中心市街地での回遊性の向上
		実施期間	中長期的施策として実施
目的	中心市街地の回遊性向上や、中心市街地へのアクセス性向上を目的に、LRT を始めとした新交通システムの導入を目指します。		
内容	都市の骨格を形成する交通軸の強化に向けて、新交通システムの導入を検討します。		

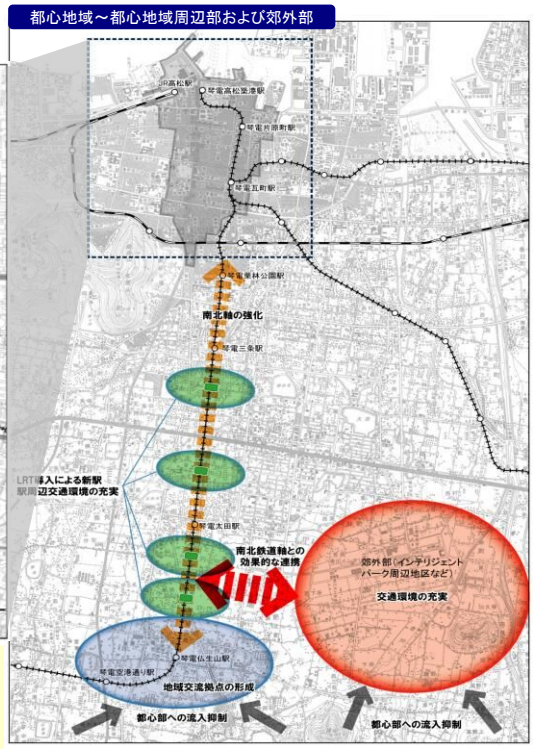
取組方針等

社会実験による検証を行い、都心地域と郊外部を結ぶ南北軸、都心地域の回遊性を向上させる軸、都心地域周辺部における連携を促す軸等について、既存ストックを活かした強化に取り組みます。

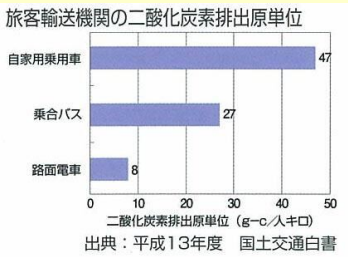
車椅子でのスムーズな乗降（広島電鉄）

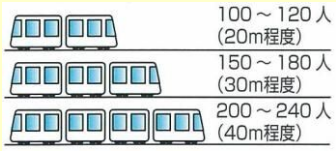
使いやすく快適な停留所（フランス・ストラスブール）





【新交通システム（LRT）の特徴】
- ○ユニバーサルデザイン*
- ○環境への配慮
- ○柔軟な輸送力
- ○高い走行性
- ○静かで揺れの少ない軌道
- ○都市景観に配慮した架線
- ○安全で快適な電停
- ○まちづくりと対応した多様な走行空間
- ○使いやすさ
- ○定時性、速達性
- ○シンボル性、デザイン性





施策名	⑭交通結節拠点の整備	施策方針	8)公共交通の利便性向上
		副次的効果	5)公共交通への転換促進、9)中心市街地での回遊性の向上
		実施期間	短期的施策、中長期的施策として実施
目的	交通結節拠点における機能の充実により、公共交通の利便性向上を図ります。		
内容	乗降客数の多い駅について、ターミナル機能の拡充により、アクセス性の向上やシームレス*な交通モード*の選択が可能となるよう、拠点性・結節性の強化を図ります。		

取組方針等

都市計画マスタープランにおける広域交流拠点内の「JR 高松駅周辺」、「ことでん瓦町駅周辺」と、地域交流拠点の中でも特に重要となる「ことでん仏生山駅周辺」、ならびに「JR 端岡駅周辺」等の主要な生活交流拠点について、交通結節機能を高めます。

○ 広域交流拠点の整備

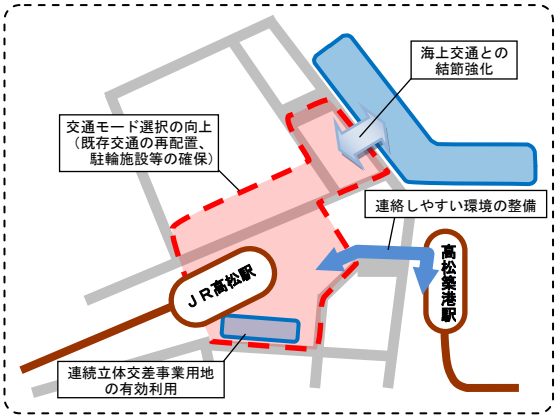
＜例：JR 高松駅周辺整備の方向性＞

琴電連続立体交差事業の中止により、現状で可能な範囲の交通の結節強化を進めます。

- ・JR 高松駅・ことでん高松築港駅の結節強化
  連絡通路の設置（移動負荷の低減、雨天時のアクセス性向上等）
- ・JR 高松駅周辺の各モードの再配置
  高速バス、路線バス、循環バスの分離等
- ・ウォーターフロント*としての連結改善
  海上交通（フェリー等）との連結改善

○ キス＆ライド*の多い駅

・JR 端岡駅、ことでん八栗駅、岡本駅、滝宮駅、平木駅



施策名	⑮バスレーンの整備	施策方針	8)公共交通の利便性向上
		副次的効果	5)公共交通への転換促進、7)自動車利用の抑制・規制 等
		実施期間	中長期的施策として実施(短期において、社会実験を実施)

目的

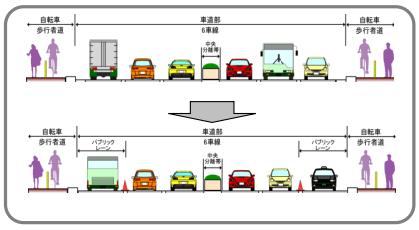
路線バスなど公共交通の定時性確保を目的として、都心地域内の主要幹線道路を対象に、自動車優先の道路空間から、公共交通優先の道路空間へと再配分を行います。

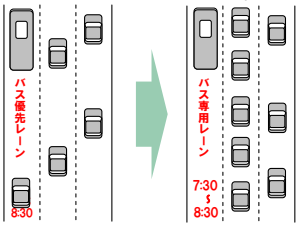
内容

バス専用レーンを始めとしたパブリックレーン(多目的レーン、HOV レーン)など、公共交通を優先する道路空間の再配分により、バスの速達性・定時性の向上を図ります。

取組方針等

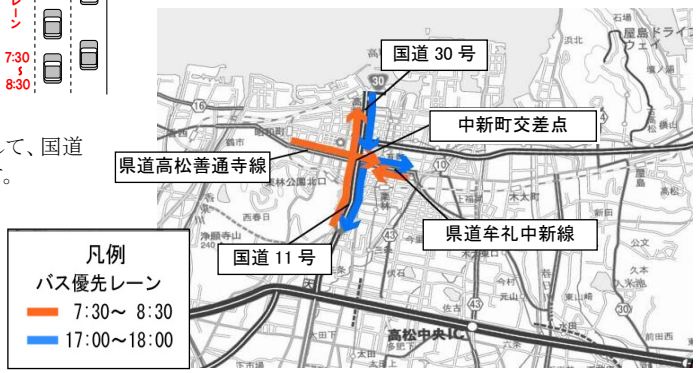
自動車、バス路線が集中する都心地域内の主要幹線道路(中央通り等)を対象に、バスやタクシー専用の車線を設置します。
また、PTPS*による信号制御の導入も合わせて、バスの定時性の確保を図ります。





◇現状

高松市内のバス優先レーンは、市中心部の中新町交差点を中心として、国道 11 号と 30 号、県道牟礼中新線、県道高松善通寺線で整備されています。



施策名	⑯バス利用のサービス向上	施策方針	8)公共交通の利便性向上
		副次的効果	5)公共交通への転換促進、9)中心市街地での回遊性の向上
		実施期間	中長期的施策として実施

目的

バス利用への転換意向において求められるサービス水準の向上について、運行事業者等とともに取り組み、バス利用者の増加を図ります。

内容

- 区間均一料金など、利用者に分かりやすい料金体系を構築します。
- 通勤需要の多い路線において、バス運行時間を延長することで利便性を高めます。
- 屋根付停留所の設置により、バス待ち環境を向上させます。

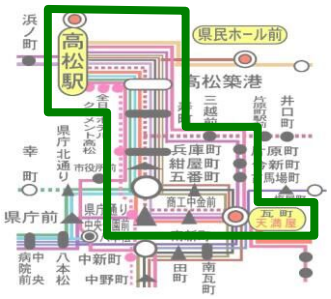
取組方針等

○ JR 高松駅～ことでん瓦町駅間は、バス路線が 200 便以上と集中し、かつ、利用者も多いため、ワンコイン(100 円)等の均一料金の導入による、利用者にわかりやすい料金体系の構築に努めます。(現状:150～160 円)

○ 利便性の高い幹線バス軸を形成するため、通勤需要が見込まれ、現状の運行時間が需要に対応できていない路線を延長候補路線として、運行時間の延長に取組みます。

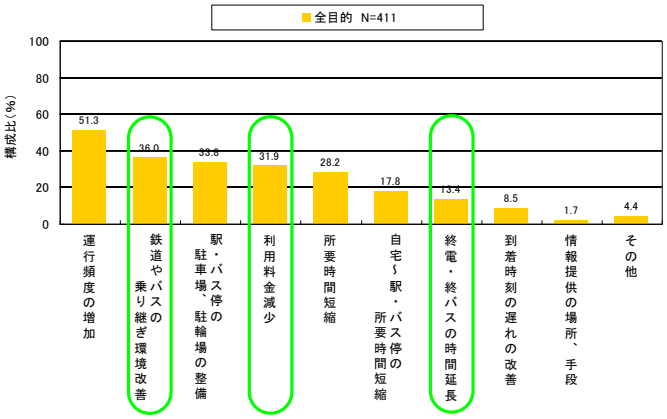
○ 高齢化の進行に対応して、高齢者が多いバス停や利用者の多いバス停、乗り継ぎの拠点となるバス停に、上屋やベンチを設置するなど、「快適なバス待ち環境」の整備促進に努めます。

均一料金検討区間(例)



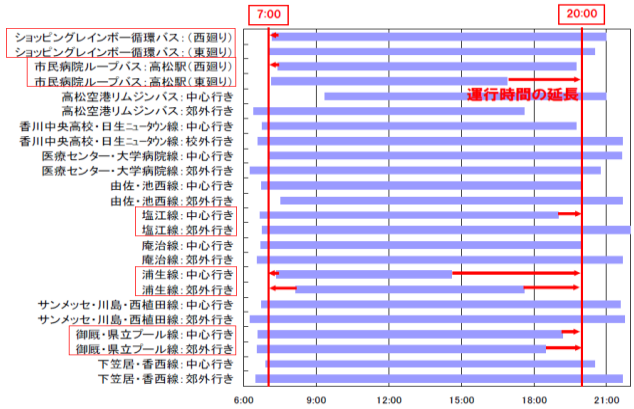
上屋付きバス停留所(例)

鉄道、バスへの転換の条件



・・・バス利用のサービス向上により対応するもの

運行時間延長候補路線



施策名	⑰IruCaカードの利用の拡大	施策方針	8)公共交通の利便性向上
		副次的効果	5)公共交通への転換促進、9)中心市街地での回遊性の向上
		実施期間	短期的施策～中長期的施策として実施

目的

IruCa カードの利用環境拡大による利便性向上を図り、中心市街地の活性化や公共交通利用促進を目指します。

内容

IruCa カードの利用範囲を、ことでん以外の公共交通機関に拡大し、共通の交通系 IC カードとして利用できる環境を形成することで、乗り継ぎ時の煩わしさを解消し、公共交通の利便性向上を図ります。

取組方針等

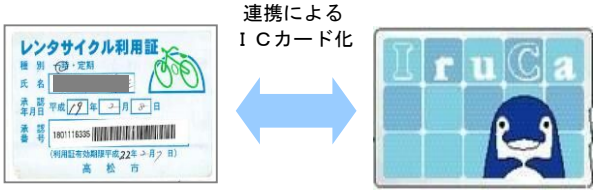
○ ことでん利用に限定される IruCa カードの利用範囲を、JR やコミュニティバス、タクシー、航路などモードを超えて広げることで、共通の交通系 IC カードとして利用できる環境形成を目指します。

○ IruCa カードのポイント機能を利用し、商業施設利用者への公共交通バス料金の割引、他の交通機関への乗り換え割引や、公共交通利用者に対するエコポイントの付与などインセンティブの導入に向けた検討を行います。

○ IruCa カードを商業施設、官公庁、病院など市内のどこでも使用できるように利用範囲を拡大していくことで地域 IC カードを目指します。

○ 運転免許証返納者の支援方法の一つとして、IruCa カードを活用した公共交通利用における一定期間の料金割引やポイント付与の強化などが考えられます。

レンタサイクル利用への IruCa カード導入例



◇ IruCa カードの利用範囲の拡大

・ 香川大学では、平成 20 年 11 月に職員証、平成 21 年 4 月に学生証を IruCa 機能のある IC カードに変更しています。
　また、今後は「IT 支援型多世代交流まちづくり」として、職員証・学生証を活用し、多様な世代の交流・来街機会の増加、商店街での滞在や回遊を促進する活動に取り組むこととしています。

・ 本市においても、平成 21 年 4 月に総合体育館を始めとする市有施設において、IruCa カードでの決済を本格導入し、同年 11 月からは、各種証明書の交付手数料についても、カードでお支払いいただけるようにしています。
　また、平成 22 年 1 月には、本市の職員証の IC カード化を行い、IruCa カードの普及を促進しています。
　IruCa カードは、電子マネー機能を持っていることから、商業施設をはじめ、飲食店など様々な施設で使用や自動販売機も利用できるようにするなど利用範囲が拡大しています。

ICカード学生証

施策名	⑱利便性の高い情報の提供	施策方針	8)公共交通の利便性向上
		副次的効果	5)公共交通への転換促進、9)中心市街地での回遊性の向上
		実施期間	短期的施策として実施

目的

利用者が、公共交通に関する有益な情報を手軽に入手できる環境を整備し、利便性向上を図ります。

内容

バスロケーションシステムによる車両現在位置の情報提供を始め、電車やバスの乗換え情報など、利用者にとって有益な情報の利用環境充実に努めます。

取組方針等

◇ バスロケーションシステムの導入拡大

ことでんバスの「ショッピング・レインボー循環バス」、「市民病院ループバス」の 2 路線において、運行中のバスの現在位置が確認できるサービス「きよるんナビ（バスロケーションシステム）」を提供しています。

さらに路線を増やせるよう関係機関と協議し、拡大に取り組みます。

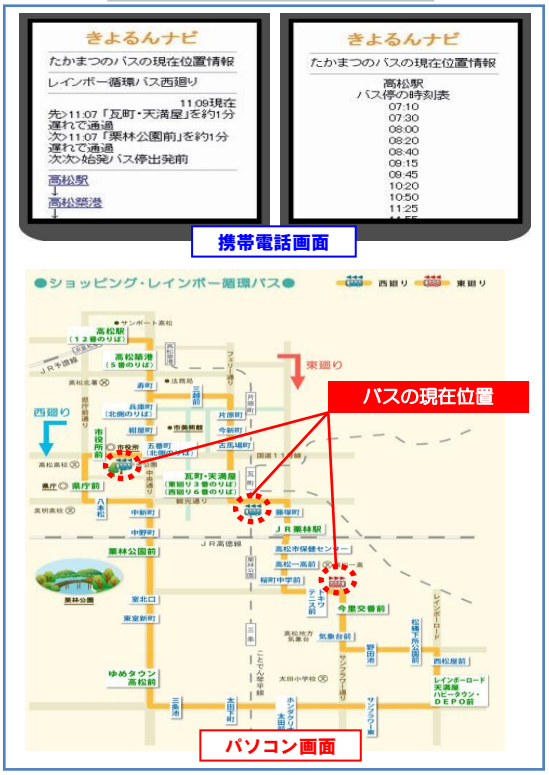
◇ ことでん電車＆バス乗換え検索

ことでんでは、平成22年7月から電車とバスの乗り換え検索の運用を開始しています。

出発地と目的地、出発時間を入力すると、所要時間や乗換え時間、運賃、のりば等も確認できます。

乗り換え検索利用画面

きよるんナビの利用画面



施策名	⑲鉄道、バスの乗り継ぎの円滑化	施策方針	8)公共交通の利便性向上
		副次的効果	5)公共交通への転換促進、9)中心市街地での回遊性の向上
		実施期間	短期的施策として実施

目的

乗り継ぎ需要のパターンに応じたダイヤ調整や運賃の割引などを行い、鉄道やバスの乗り継ぎを円滑にし、利便性向上を図ります。

内容

- 鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎが多い駅やバス停について、待ち時間が少なくなるダイヤ調整を行うよう、事業者に働きかけます。
- 鉄道とバスの乗り継ぎ時の割引制度を拡充するよう事業者に働きかけ、乗り継ぎの円滑化を目指します。

取組方針等

○ 乗り継ぎダイヤの調整

平成 19 年度「高松市におけるバスタウン整備報告書」における利用者アンケートによれば、

- 鉄道とバス、バス同士の連絡が悪い。
- 電車やフェリーとバス(市民病院ループ、下笠居・香西線)の連絡が悪い。

という指摘がされています。

このような利用者からの改善意見の強い、鉄道やバスの乗り継ぎダイヤの見直しを検討します。

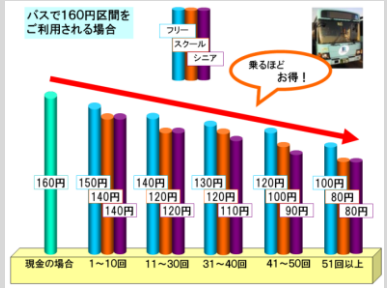
○ 乗り継ぎ時の料金割引

現在、ことでん・ことでんバス間で行なわれている、IruCa を使った乗り換え割引制度を他の公共交通機関まで拡大できるよう努めます。

◇ ことでんバスの乗り継ぎ割引

従来の回数割引(ことでんバス)に加え、IruCa カードの乗り継ぎ割引として、電車からバス、バスから電車の乗り換え時に 20 円割引を実施しています。

IruCaを使用した回数割引の例



IruCa を使って電車やバスを利用すると、1 回目の利用から運賃が割引かれます。（割引率は下図のとおり。）

対象となる券種

電車をご利用する場合の割引率

利用回数(月間)	1～10回	11～30回	31～40回	41～50回	51回以上
フリーIruCa	5%	10%	20%	25%	30%
スクールIruCa	5%	15%	25%	30%	35%
シニアIruCa	5%	20%	30%	35%	40%

バスをご利用する場合の割引率

利用回数(月間)	1～10回	11～30回	31～40回	41～50回	51回以上
フリーIruCa	10%	15%	20%	30%	40%
スクールIruCa	15%	25%	30%	40%	50%
シニアIruCa	15%	30%	35%	45%	55%

IruCaを使用した乗継割引の例

電車とバスの乗り継ぎを行なうと回数割引から更に 20 円割引されます。

施策名	⑳バス路線の再編	施策方針	8)公共交通の利便性向上
		副次的効果	5)公共交通への転換促進、9)中心市街地での回遊性の向上
		実施期間	中長期的施策として実施

目的

各ゾーンにおけるバス路線の役割を明確にし、利用者需要に応じたバス路線網の再編を行うことで、効率性・利便性の向上を図ります。

内容

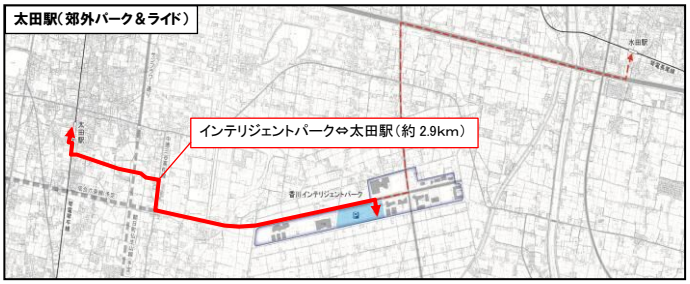
- 本市の将来の都市構造を支える交通体系とするため、都心地域交通、都心地域周辺部交通、郊外部交通の役割を明確にした上で、バス路線の再編に努めます。
- 都心地域周辺部や郊外部では、主要鉄道駅や基幹バス軸へのフィーダー路線*への再編を目指し、需要把握や充実に向けた社会実験などを行います。

取組方針等

○ 都心地域周辺部には、人口集積が進んでいながら交通拠点へのアクセス性が低い地域、公共交通自体が脆弱な地域が見受けられます。そのような箇所について、社会実験を行い、需要を十分把握した上で、主要鉄道駅へのフィーダー交通サービスを提供し、より効率性を向上するなど路線の再編を行います。

◇ 高松市交通戦略計画における社会実験検討案

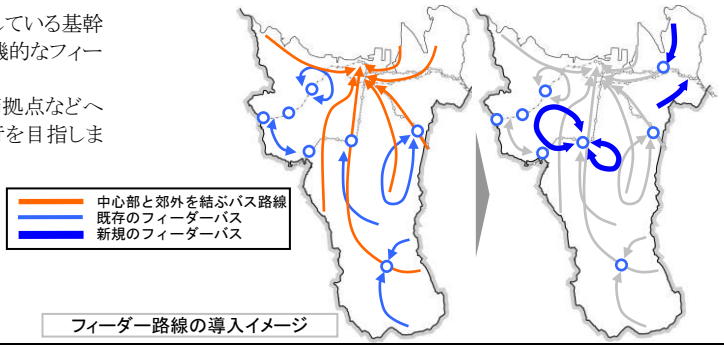
高松市交通戦略計画では、インテリジェントパーク周辺と、ことでん太田駅を結ぶフィーダー路線について社会実験を行う案が示されています。



高松市交通戦略計画における社会実験案

○ 都心地域周辺部や郊外部においては、中心部へ一極集中している基幹バスの再編も含め、直近の鉄道交通結節拠点に接続する、有機的なフィーダー路線への再編を目指します。

○ コミュニティバスについても、鉄道軸や基幹バス軸、交通結節拠点などへの接続を基本に再編し、利用者需要に応じた持続可能な運行を目指します。



フィーダー路線の導入イメージ

施策名	㉑ 航路・空路の活性化	施策方針	8)公共交通の利便性向上
		副次的効果	
		実施期間	短期的施策～中長期的施策として実施

目的

女木島、男木島への唯一の交通手段である男木航路の維持・存続を図ります。
また、高松空港の活性化を図ります。

内容

- 現在、離島地域は、過疎・高齢化等による地域活力の低下等、厳しい現状に直面しており、離島航路の利用者数も減少傾向にあります。一方で、離島地域は、独自の文化・歴史・風土・自然等の地域資源がよく残されており、魅力にあふれる一面も有しており、これら離島地域の個々の魅力を活かして、地域の関係者が一体となって連携した交流人口の拡大と需要喚起に係る取組が必要です。
- 高松空港からの空路については、景気低迷の影響を受け、航空会社が不採算路線からの撤退を加速しているため、路線網の縮小に歯止めが掛からず、国内線は現在 2 路線とピーク時の 8 路線に比べ大きく減少しています。本市が環瀬戸内海圏の中核都市として、更に飛躍発展していくためには、高松空港の振興を図ることが重要です。

取組方針等

【男木航路】

- 女木島、男木島を含む他 5 つの島と高松港を会場として、瀬戸内国際芸術祭が、平成 22 年7月 19 日から、105 日間に渡り開催されました。本市では、この機会を捉え、両島に観光客を呼び込み、定着させ、ひいては、航路の活性化を図るため、旅客運賃の値下げ施策に取り組んだところです。
  瀬戸内国際芸術祭は、3 年毎の開催を目指しており、世界に向けた瀬戸内の魅力の発信、交流人口の増加、地域振興・活性化への結実を目指します。
- また、離島航路として、国を始め、香川県とも協調して補助するなど、航路の維持に努めます。

【高松空港】

- 高松空港については、従来からの現就航路線に対する利用促進策の実施に加え、国内線に係る路線復活や、国際路線の新規開設など、更なる振興を図ることが重要な課題となっています。特に、経済発展著しい中国は、有望な国際路線就航先と考えられるところです。
  引き続き、高松空港振興期成会を推進母体として、高松空港の利用促進に取り組みます。

施策名	㉒ 都心地域内の循環バスの導入	施策方針	9)中心市街地での回遊性の向上
		副次的効果	5)公共交通への転換促進
		実施期間	短期的施策として実施

目的

主要鉄道駅、中央商店街、商業施設などの施設を結ぶ、利便性の高い循環バスを導入し、中心市街地での回遊性の向上を目指します。

内容

JR 高松駅～ことでん瓦町駅間の中心市街地において、病院や商店街など利用需要の高い施設を結んだ、運行頻度の高い循環バス導入に向けた社会実験を行います。
社会実験により利用者ニーズを十分把握し、回遊性向上に最も効果的なルートでの本格導入を目指します。

取組方針等

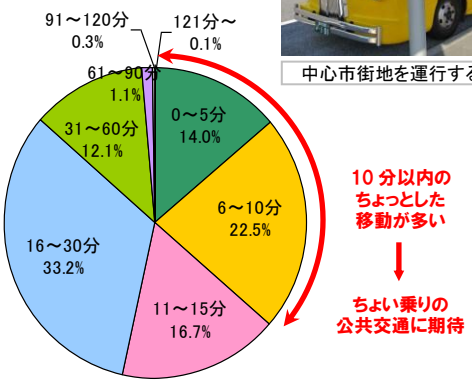
- 回遊性向上には、交通結節拠点である JR 高松駅とことでん瓦町駅（天満屋）を結び、商店街等に立ち寄れる新たな循環バス運行が期待されます。
- 現在の都心地域には、10 分以内の短距離移動のため、鉄道駅から商店街、商業施設を巡り、気軽に利用できる「ちょい乗り交通」がありません。

このようなことから、JR 高松駅・ことでん瓦町駅・商店街・日本赤十字病院・県庁など利用需要の高い施設を結ぶ運行頻度の高い循環バス導入に向け社会実験を行い、利用ニーズや需要を把握し、回遊性向上に最も効果的なルートでの本格導入を目指します。

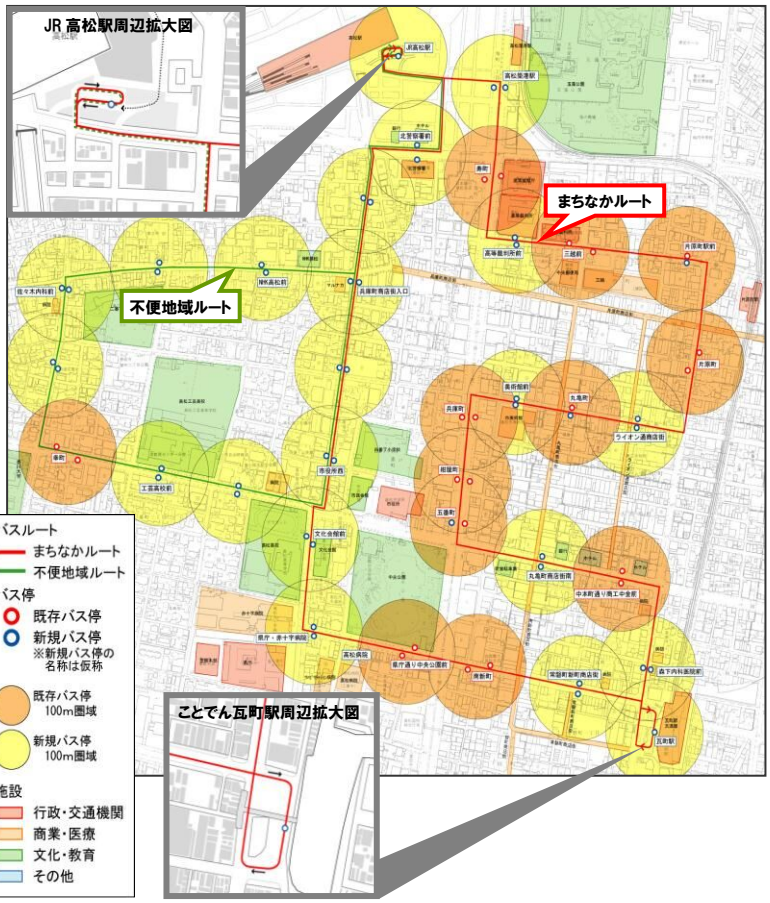
◇ 高松市交通戦略計画における社会実験検討案

高松市交通戦略計画では、右に示すような循環バス導入に向けた社会実験の案が示されています。

中心市街地を運行するまちバス



移動の所要時間



施策名	㉓ レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強	施策方針	9)中心市街地での回遊性の向上
		副次的効果	
		実施期間	短期的施策として実施

目的

中心市街地において、レンタサイクルポートや駐輪場施設を整備し、自転車利用を促進することで、中心市街地での回遊性の向上を図ります。

内容

- 観光・余暇などに活用できるレンタサイクル事業を実施し、自転車利用を促進します。
- 空き店舗を活用した駐輪場施設の整備を支援することにより、違法駐輪を防止し、快適な歩行空間・走行空間の確保、回遊性の向上を図るとともに、より効率的な運営手法を検討します。

取組方針等

○ 乗降客が多い主要駅を始めとして、レンタサイクルポートを配置し、自転車利用を促進することで、中心市街地での回遊性の向上を図ります。

	名　称	台　数	料　金
高松市内	高松駅前広場地下ポート	1050	100円／日
	市役所ポート		
	片原町駅前ポート		
	瓦町地下ポート		
	南部駐車場ポート		
	栗林駅前ポート		
	栗林公園駅前ポート		

瓦町レンタサイクルポート

レンタサイクルポート整備位置

○ 民間が行う、空き店舗を活用した駐輪場施設の整備に対し補助を行い、路上駐輪を防止・解消し、快適な歩行空間を確保するなど回遊性の向上を図ります。

施　設　名	収容能力(台)
常盤町商店街	68
田町商店街	30
兵庫町商店街第2	50
ライオン通り商店街	66
ライオン通り商店街第2	30
南新町商店街	39
合計	283

空き店舗を利用した駐輪場

施策名	㉔ 自転車ネットワークの整備と連携利用促進	施策方針	9)中心市街地での回遊性の向上
		副次的効果	
		実施期間	短期的施策として実施

目的

「高松地区における自転車を利用した都市づくり計画」に基づき、自転車走行空間を整備し、走行環境を向上させることで、中心市街地での回遊性の向上を図ります。

内容

自転車利用の多い都心地域を対象に、自転車道整備や自転車走行空間の明示など、自転車にとって利用しやすい環境整備を進めます。

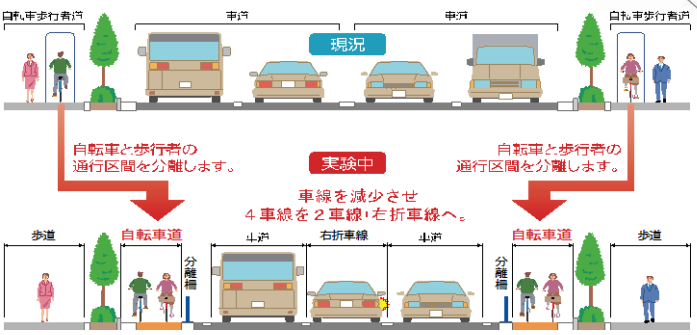
取組方針等

平成 27 年までを計画期間として、都心地域およびその周辺部における自転車道整備や自転車走行空間の明示など、自転車を利用しやすい環境整備を進めます。

また、サイクルトレインなど連携施策の導入についても検討を行います。

◇ 市道五番町西宝線における自転車道整備

自転車道整備に先立ち、平成21年2月に、3週間に渡る社会実験を行い、課題を把握し、今後、関係機関と連携・調整のうえ、自転車道の実現に努めます。



市道五番町西宝線の整備イメージ

◇ サイクルトレインの試行

ことでんJR四国では、サンポート高松で開催された自転車の祭典「サイクルタウン香川自転車ワールドフェスタ 2008(平成 20 年 10 月 11 日～13 日)」の開催にあわせ、自転車をそのまま列車に持ち込んで目的地まで行ける「サイクルトレイン」を運行しました。

5章　アクションプラン（実現にむけて）

5.1 アクションプラン

(1) 短期・中長期の整備時期を踏まえた施策の展開

本計画で立案した各種具体的な取組については、短期（2015 年（H27））、中長期（2028 年（H40））の目標年次を設定し、社会実験等を行いながら段階的に進めていきます。

■ 具体の施策体系別の事業スケジュール表

【 施策の方針 】	【 具体的施策 】	スケジュール		主な実施主体
		短期	中長期	
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	→		事業者，県，市
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）	→	→	地域（市），事業者
3）安全な交通環境の形成	③交通安全教育の実施	→	→	県警，県，市
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	→	→	国，県，市，企業
5）公共交通への転換促進	⑤パーク＆ライド駐車場の整備	→	→	事業者，県，市，町
	⑥パーク＆バスライド駐車場の整備	→	→	事業者，県，市，町
	⑦サイクル＆ライド駐輪場の整備	→	→	事業者，県，市，町
	⑧サイクル＆バスライド駐輪場の整備	→	→	事業者，県，市，町
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	→	→	国，県，市
7）自動車利用の抑制・規制	⑩駐車場の料金対策	→	→	市，公共団体，民間
	⑪都心地域および都心地域周辺部への 自動車流入規制	■■■■	→	国，県，市
8）公共交通の利便性向上	⑫鉄道新駅の設置	■■■■	→	事業者，市
	⑬新交通システム（LRT等）の導入	■■■■	→	事業者，市
	⑭交通結節拠点の整備	→	→	事業者，県，市
	⑮バスレーンの整備	■■■■	→	国，県，市，県警
	⑯バス利用のサービス向上	■■■■	→	事業者，市
	⑰IruCaカードの利用の拡大	→	→	事業者，市
	⑱利便性の高い情報の提供	→		事業者，市
	⑲鉄道、バスの乗り継ぎの円滑化	→		事業者，市
	⑳バス路線の再編	■■■■	→	事業者，県，市
	㉑航路・空路の活性化	→	→	事業者，国，県，市
9）中心市街地での回遊性の向上	㉒都心地域内の循環バスの導入	→		事業者，市
	㉓レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強	→		市，民間
	㉔自転車ネットワークの整備と連携利用促進	→		国，県，市

※ ▭ 段階的施策の代表として、H23 年度以降に社会実験を予定するメニュー

(2) 段階的取組みの必要性

1) 総合交通体系の実現のための段階的整備の必要性

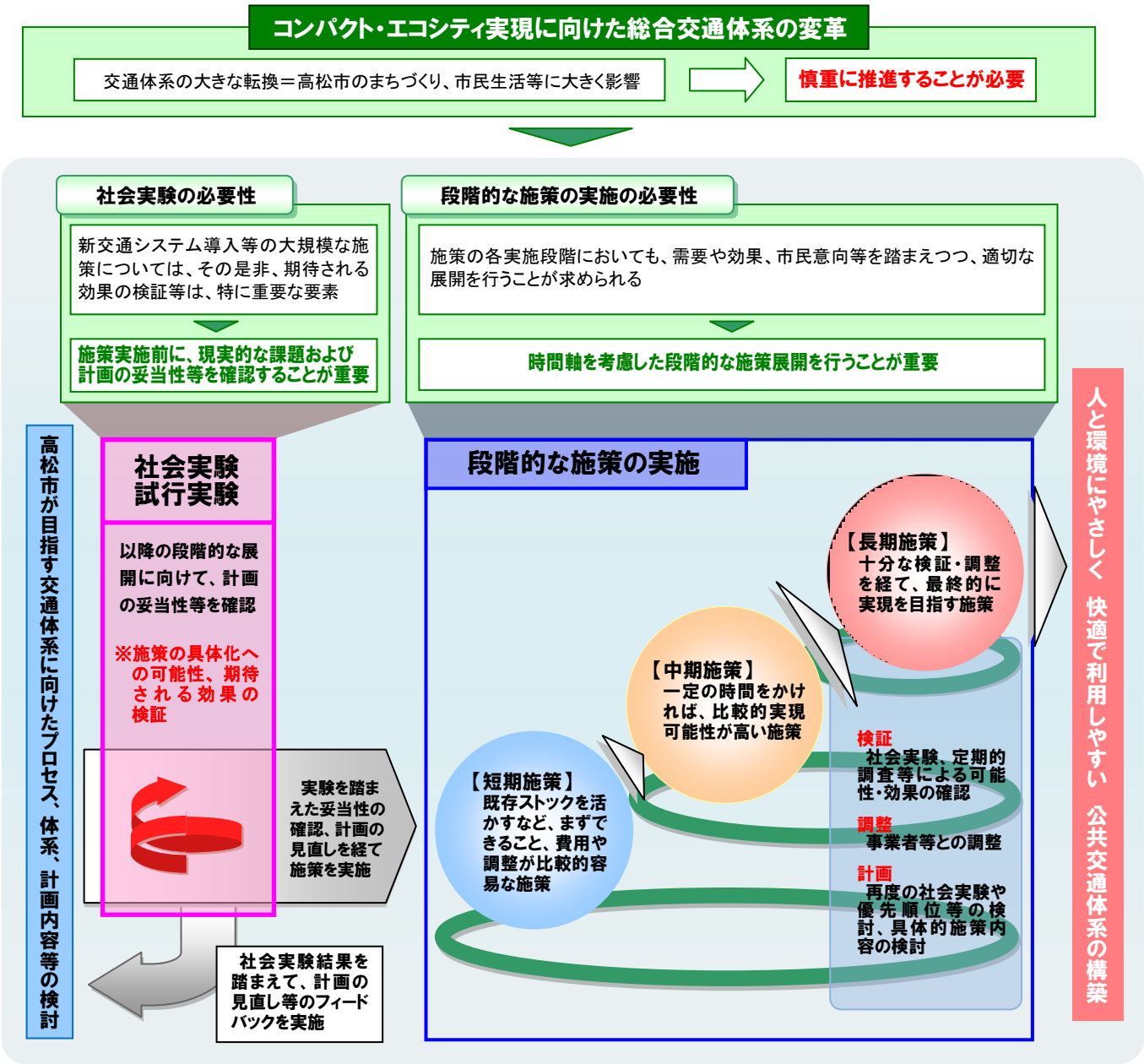
総合交通体系の構築に係る施策の実施・運用は、将来の総合交通体系に与える社会的影響が大きい場合があり、計画を慎重に推進する必要があります。

特に、初期段階で市民（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り、社会実験を踏まえた段階的な整備が必要となります。

2) 社会実験の必要性

社会実験とは、新たな施策の展開や円滑な事業執行のため、社会的に大きな影響を与える可能性がある施策の導入に先立ち、場所や期間を限定して施策を実際に試行・評価する取組のことを言います。

新交通システムの導入等の大規模な施策については、特に慎重に検証する必要があるため、社会実験の実施により計画の妥当性を確認していきます。

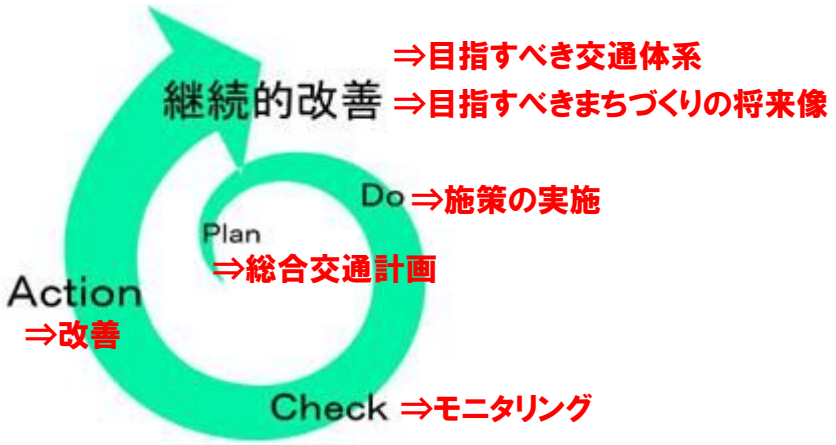


■ 社会実験を踏まえた段階的な施策の実施図

5.2 PDCAサイクルによる施策の検証

(1) PDCAサイクルによる段階的施策の進め方

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、十分な検証・調整を図るため PDCA サイクルによる施策の検証を行います。



■ PDCA サイクルによる段階的施策の進め方

(2) 施策の検証方法

本計画における施策の実施効果を検証するための目標値は、都市計画マスタープランとの整合を図りながら、下表のとおり設定します。

■ 総合都市交通計画における目標値の設定表

目　標	目標指数	現況値	短期目標値（～H27 年）	中長期目標値（～H40 年）
公共交通の利便性向上	公共交通機関利用者数	（H19.4 時点）57,818 人/日	※1 62,500 人/日	67,000 人/日
公共交通への転換促進	ﾊﾟｰｸ･ｱﾝﾄﾞ･ﾗｲﾄﾞ駐車台数 ※2	（H19.4 時点）1,000 台	1,700 台	1,900 台
自動車への依存度	代表交通手段構成比（アンケート調査）	（H21.2 時点）53.4%	49%	40%
自転車走行空間の整備	整備延長	（H22.3 時点）10km	27km	

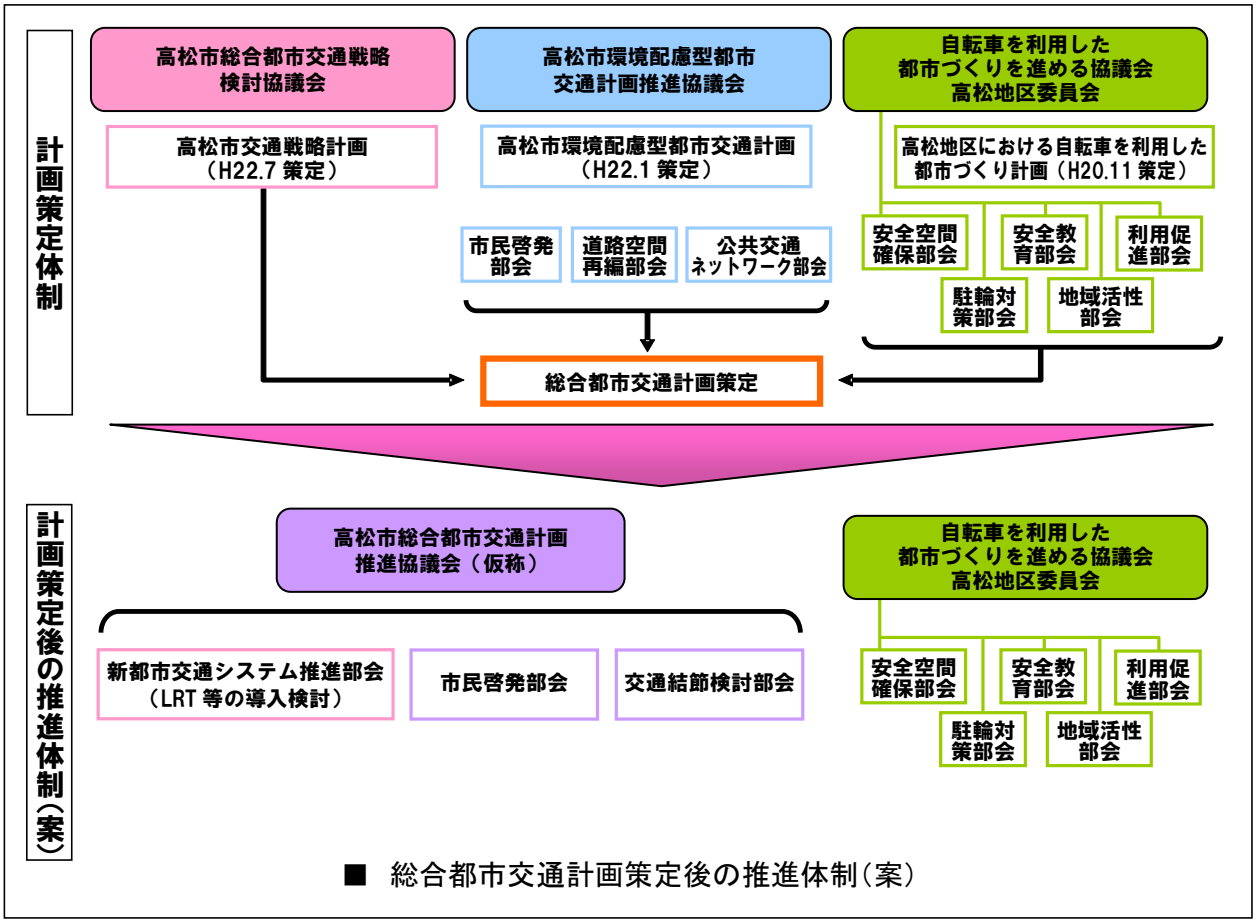
※1: 短期目標値（H27 年）は、都市計画マスタープランの H30 年値を参考に設定する。

※2: 「香川の乗り物ナビ」の、P&R および P&BR による。

5.3 総合都市交通計画策定後の推進体制

(1) 推進体制

総合都市交通計画策定後も、計画の進行管理に加え、継続検討が必要な施策の協議・検討等を行う体制を確立し、円滑な計画の推進を図っていきます。



■ 総合都市交通計画策定後の推進体制（案）

(2) 関係者の役割

今後、高松市総合都市交通計画を円滑に推進するためには、行政、交通事業者、市民（公共交通利用者その他の関係者）の協働が不可欠となります。それぞれに期待される役割は次のとおりです。

1) 行政の役割

行政は、地域の実情に応じた、最適な公共交通の在り方について、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、市民その他の関係者と検討、合意形成を図り、また、合意がなされた取組の実施に向けて主体的に取り組みます。

2) 公共交通事業者の役割

公共交通事業者は、利用者の視点に立ち、合意がなされた取組を着実に実施するとともに、他の公共交通事業者と連携してサービスの質の向上に努めること、また、利用者の利便性の更なる向上のため、高齢者等、交通弱者に対する移動の確保の観点から、乗り換えの円滑化、分かりやすい情報提供などに努めることが望まれます。

3) 市民その他の関係者の役割

市民や公共交通の利用者は、地域の一員として主体的に公共交通の活性化および再生に向けた検討に参加することが求められます。

また、公共交通利用促進の意識の醸成、市民による維持・運営など、公共交通を支える取組を行うよう努めることが求められます。

◇用語解説

アルファベット

■C&B：サイクル＆バスライド
バス停周辺に設置した駐輪場に自転車を駐輪し（サイクル）、そこからバスに乗り換え（バスライド）、通勤等を行う交通施策上の手法。

■C&R：サイクル＆ライド
駅周辺に設置した駐輪場に自転車を駐輪し（サイクル）、そこから電車に乗り換え（ライド）、通勤等を行う交通施策上の手法。

■IruCa
高松琴平電気鉄道（ことでん）が運用する非接触方式 IC カード。IC カードに予めチャージ（入金）された金額を運賃に使用できる。

■K&R：キス＆ライド
自動車で送迎してもらい（キス）、そこから電車に乗り換え（ライド）、通勤等を行う交通施策上の手法。

■LRT
ライト・レール・トランジット（Light・Rail・Transit）の略。従来の路面電車が高度化され洗練化された路面公共交通機関。ライトレールとも呼ばれ、近年欧米で普及しつつある。

■P&B：パーク＆バスライド
駅周辺に設置した駐車場にマイカーを駐車し（パーク）、そこからバスに乗り換え（バスライド）、通勤等を行う交通施策上の手法。

■P&R：パーク＆ライド
駅周辺に設置した駐車場にマイカーを駐車し（パーク）、そこから電車に乗り換え（ライド）、通勤等を行う交通施策上の手法。パーク＆レールライドとも言う。

■PTPS：公共車両優先システム
路上に設置した光ビーコンがバス車載装置からの信号を受信すると、進行方向の交通信号機をバス優先(赤の短縮、青の延長など)とするシステム。

あ

■ウォーターフロント
水際線をはさんで水域と陸域の両者を含む空間で、多くは都市の水際を指すことが多い。

か

■カーフリーデー
カーフリーデーの「フリー」は、バリアフリーと同じく、「ない」という意味。1 日マイカーを使わない地区を作り出し、市民一人ひとりが車のない都市環境を体験・実感し、考えるような社会啓発活動。この取組みはフランスで始まり、現在、ヨーロッパを中心に 2,000 を超える世界の都市が参画している。新しい交通政策を展開していく日として、年に 1 回実施される。

■空洞化
郊外部への流出によって、都心地域の人口が減少すること。逆都市化やドーナツ化現象とも言われる。

■グリーントランスポート
物流分野における二酸化炭素の排出量削減に向けた取組の 1 つ。新しい技術の採用やビジネスモデルの再構築によって、物流における燃料消費は、まだまだ削減できる余地があるとされている。

■交通結節点
都市の拠点など、各交通手段などが集結する地点。

■交通セル方式
市街地を「セル（細胞）」状に仕切り、外周道路の自動車走行環境はそのままに、その内部は公共交通や歩行者のみ通行可能な空間（トランジットモール）を適切に配分し、快適な歩行環境と秩序ある自動車利用の両立を図る都市交通政策。

■交通モード
鉄道やバス、自動車といった移動のための交通手段のこと。

さ

■社会実験
新たな制度や技術などの施策を導入する際、場所と期間を限定して試行することで、有効性を検証したり問題を把握し、時にはその施策の本格導入を見送るかを判断する材料とするもの。地域住民との意見交換ならびに周知と合意形成も兼ねている。

■集約型都市構造
コンパクト化を誘導する土地利用規制や、効率的な都市施設等の整備によって人口などを交流拠点に集約させる都市構造。
高松市では幾つかの交流拠点を連携した多核連携・集約型都市構造への転換を目指している。

■新交通システム
従来交通よりは高度化された交通システムの総称。LRT なども新交通システムに含まれる。

■シームレス
継ぎ目のないという意味。様々な移動手段が切れ目無く繋がっていることを指す。

■スプロール化
都市郊外部のスプロール化（urban sprawl）を指し、都市が無秩序に拡大してゆく現象のこと。スプロールとはむやみに広がるといった意味。

■瀬戸・高松広域定住自立圏
定住自立圏は、中心市と周辺市町村が、自らの意思で 1 対 1 の協定を締結することで形成される圏域である。圏域ごとに「集約とネットワーク」の考え方に基づき、互いに連携・協力することにより、圏域全体の活性化を図ることを目的としている。
高松市と三木町、綾川町の他、小豆島や直島などの島嶼部によって構成される。

た

■中心市街地
中心市街地活性化基本計画に規定されている区域で、都市における地域の中心となる中心業務地区のことである。

■駐車場マネジメント
都心地域における駐車場の数や料金に対して、過度に自動車に依存しない、適切な水準に誘導するための交通施策。

■超高齢社会
総人口に対する高齢者（65 歳以上）の人口の割合が高い社会を「高齢化社会」と呼ぶが、非常に高齢化が進んだ社会を「超高齢社会」と呼ぶ。一般には高齢化率 21%を超える社会のことを言う。

■トランジットモール
中心市街地等の通りで一般車両を制限し、道路を歩行者・自転車とバスや路面電車などの公共交通機関に開放することで、まちの賑わいを創出するもの。

■道州制
現行の都道府県制度を廃止して、複数の都道府県を統合した面積規模を持つ広域行政体をつくり、自立のための権限を与える制度。日本を 9、10 または 13 に区分けした案が提唱されている。

な

■ノーマライゼーション
障がい者や高齢者など社会的に不利を受けやすい人々(弱者)が、社会の中で他の人々と同じように生活し、活動することが社会の本来あるべき姿であるという考え方。

は

■パブリックレーン
公共交通機関（路線バスやタクシーなど）が専用走行する道路車線（空間）。専用車線のため、定時制や速達性が向上する。一般的には、通勤ラッシュ時における時間指定の箇所が多い。

■バリアフリー
障がいのある人等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味。もともとは建築用語で、建物内の段差の解消といった物理的障壁の除去という意味合いが強いが、より広く障がい者等の社会参加を困難にしている情報・制度・心理的要因などあらゆる障壁の除去という意味でも用いられる。

■フィーダー路線
フィーダー（feeder）とは、河川の支流という語源から、交通機関の支線のことを指す。幹線交通に交通を集中したり、幹線交通から交通を分散したりする役割を持つ。鉄道の場合には、バスやタクシー等の端末交通が、道路では幹線道路に接続する補助幹線道路や区画道路がこの役割を担う。

ま

■モータリゼーション
自動車時代、自動車化、車社会などを指す。

■モビリティ・マネジメント
公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態へと変えていく一連の取組みを意味するものであり、利用者の自発的な行動の変化を促していくコミュニケーションを中心とした交通政策。

や

■ユニバーサルデザイン
年齢や性別、体型、障がいの有無・レベル等にかかわらず、誰にでも使いやすくデザインすること。製品、建物、設備、交通機関など、あらゆる分野に通用する。

ら

■レンタサイクルポート
レンタサイクルの貸出・返却を行うことができる場所。現在は主要鉄道駅等に 7 箇所ある。

編集・発行　高松市市民政策部交通政策課　　〒760-8571　高松市番町一丁目 8 番 15 号
TEL(087)839-2138　FAX(087)839-2125　E-mail　kotsuseisaku@city.takamatsu.lg.jp