

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

■ 目的

都心地域周辺及び郊外部において、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&ライド駐輪場を整備することで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。

■ 方法・取組方針

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】

【算定式】（不足台数）＝

（必要台数＝駅端末自転車分担率※×乗降客数／2）－（既存駐輪台数）

※）H20 アンケート結果より駅端末自転車分担率を算出（JR：22.2%、ことでん：32.1%）

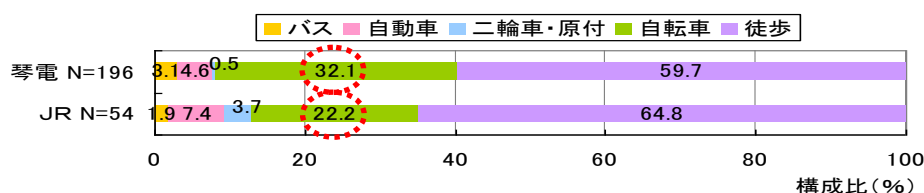
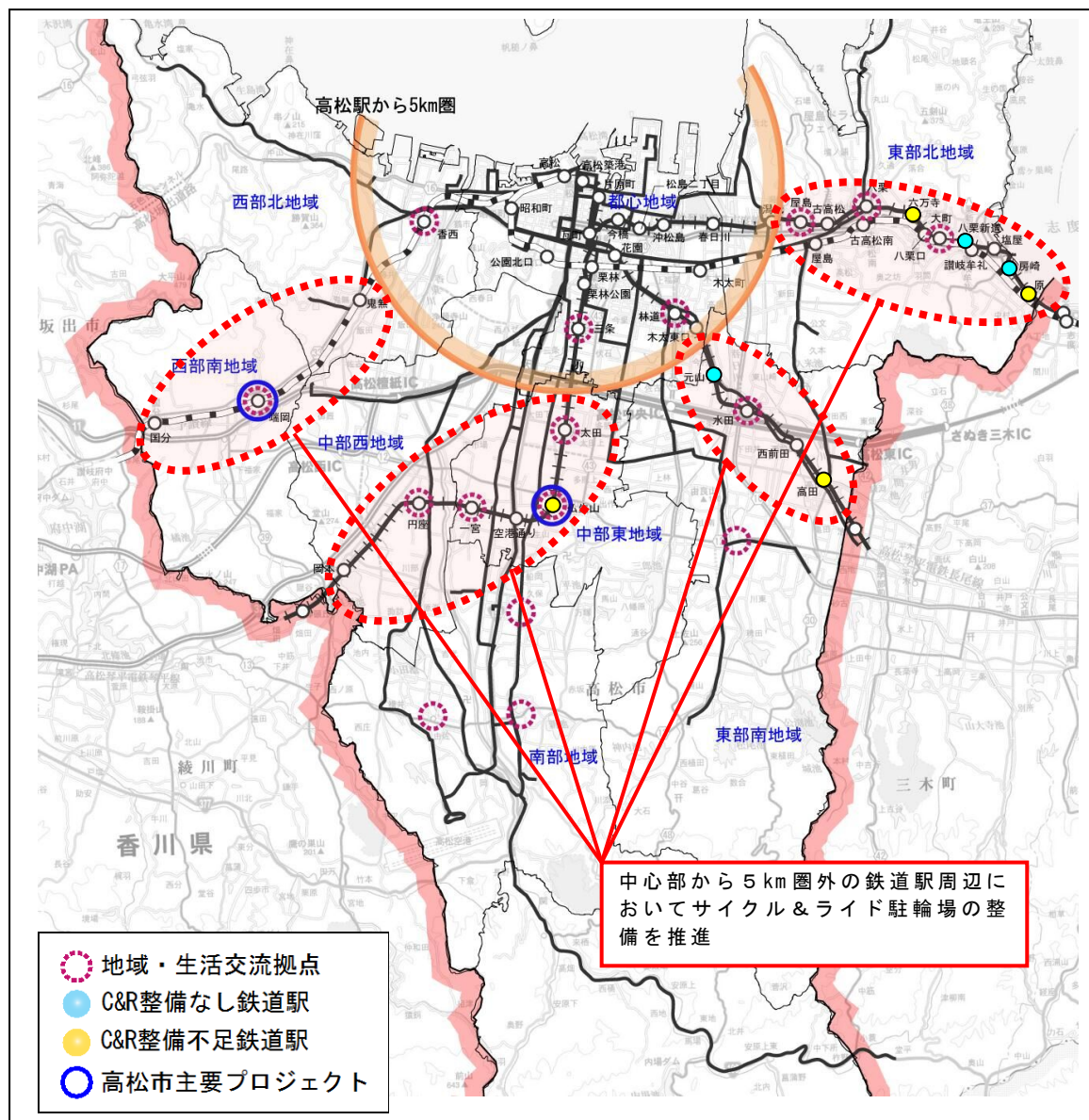


図 鉄道へのアクセス交通手段の分担率

◇ サイクル&ライド駐輪場整備検討エリア

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、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。



資料) 高松市環境配慮型都市交通計画(H22.1)

図 サイクル&ライド駐輪場の整備検討エリアの位置図

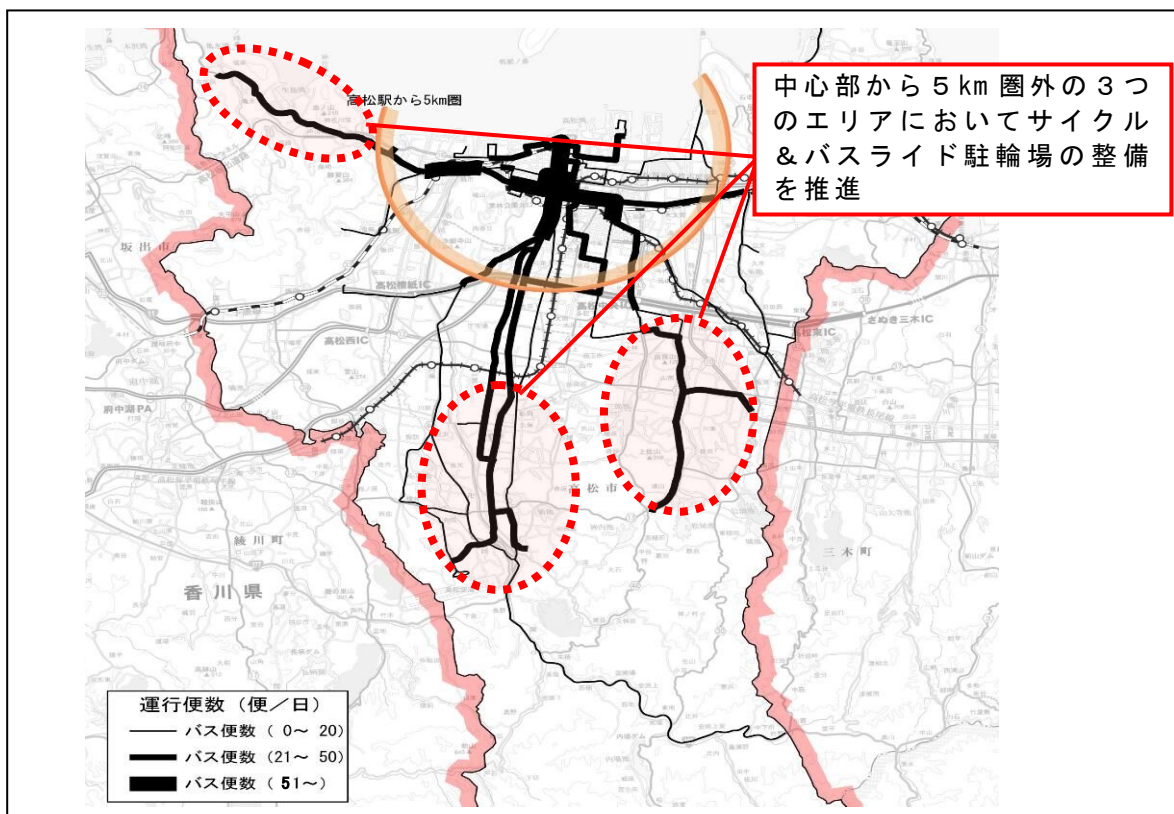
■ 実施時期

短期的施策～中長期的施策として実施

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								
■ 目的									
都心地域周辺部及び郊外部において、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。									
■ 方法・取組方針									
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】 <table border="1"> <tr> <td data-bbox="240 1048 411 1137">方針 1</td><td data-bbox="411 1048 1417 1137">サイクル&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圏外に位置するバス停留所</td></tr> <tr> <td data-bbox="240 1160 411 1249">方針 2</td><td data-bbox="411 1160 1417 1249">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</td></tr> </table> 【整備優先の考え方】 <table border="1"> <tr> <td data-bbox="240 1346 411 1435">優先度 1</td><td data-bbox="411 1346 1417 1435">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</td></tr> <tr> <td data-bbox="240 1458 411 1547">優先度 2</td><td data-bbox="411 1458 1417 1547">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</td></tr> </table> 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。		方針 1	サイクル&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	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
方針 1	サイクル&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								
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								

◇ サイクル&バスライド駐輪場整備検討エリア

下図の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。



資料) 高松市環境配慮型都市交通計画 (H22.1)

図 サイクル&バスライド駐輪場の整備検討エリアの位置図

■ 実施時期

短期的施策～中長期的施策として実施

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：

■ 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。

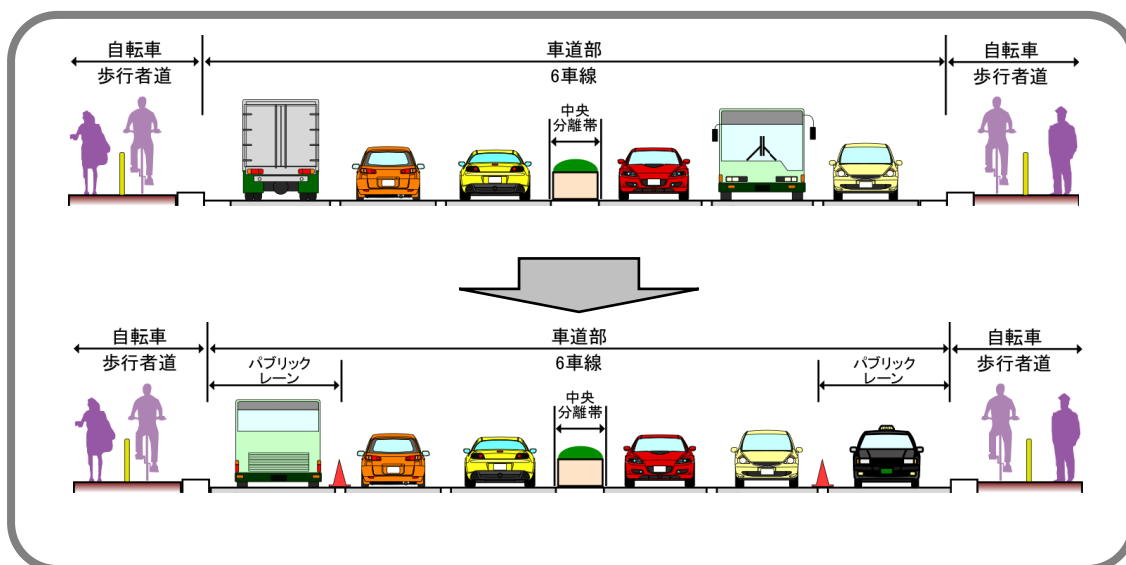
■ 方法・取組方針

- 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。

■ 実施時期

短期的施策～中長期的施策として実施

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：

■ 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を見直しを進めます。

■ 方法・取組方針

下記の取組み手順に従い、中心市街地の公共駐車場のマネジメント*により、都心地域及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



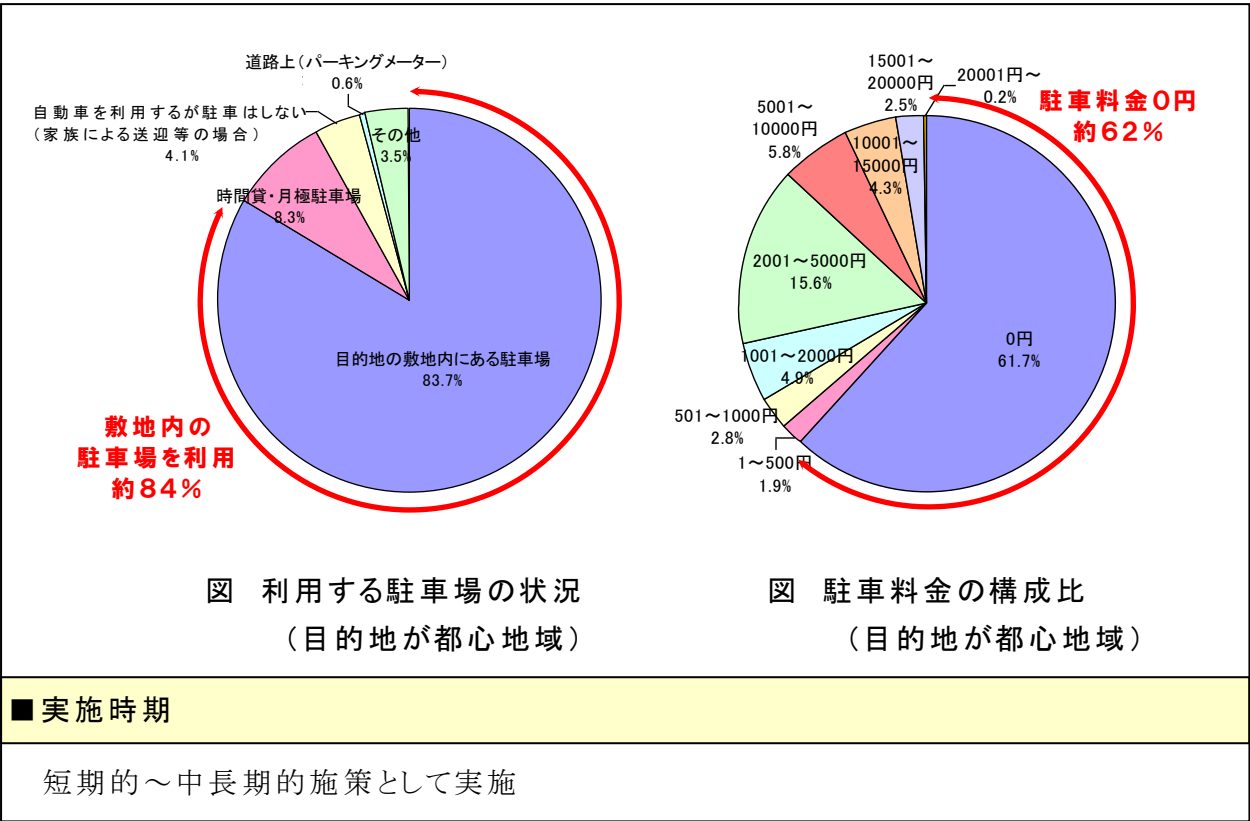
図 取組みフロー図

図 中心市街地の公共駐車場位置図

◇ 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結果)

段階的な駐車場料金を見直しに伴い、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。



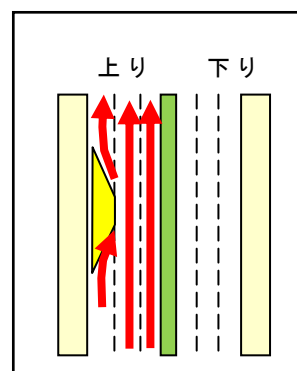
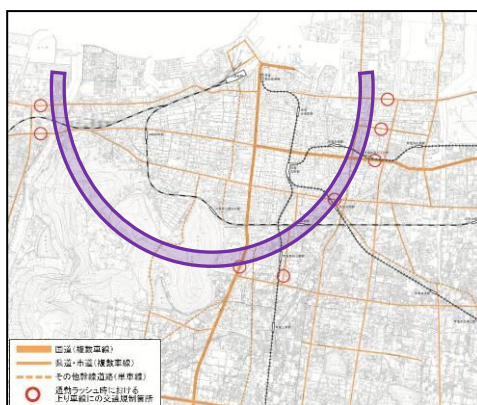
⑪ 都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制	施策方針： 7)自動車利用の抑制・規制 副次的効果：								
■ 目的									
環境負荷の小さい持続可能な交通体系の構築にあたり、都心地域及び都心地域周辺部に向かう過度な自動車利用を抑制するため、自動車流入規制を行い、自転車、公共交通利用への転換を誘導します。									
■ 内容									
公共交通や徒歩、自転車利用が主体となる区域の形成を目指し、自動車利用を抑制する交通規制や迂回路への誘導を行います。									
■ 方法・取組方針									
回遊性の高い魅力的な中心市街地の形成を目指し、自動車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。									
表 自動車流入規制の検討案 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">取組事例</th><th>内容</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ロードプライシング</td><td>・ 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)</td></tr> <tr> <td>トランジットモール</td><td>・ 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</td></tr> <tr> <td>交通セル方式</td><td>・ 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</td></tr> </tbody> </table>		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
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								
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及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。

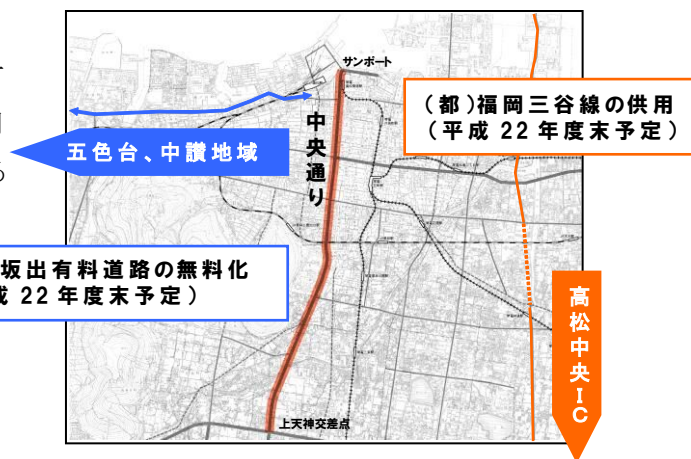
「第1段階」:エコ金デーと連携し、都心地域への通勤目的の自動車利用(都心地域への流入)を抑制する。(都心から約 2.5km の地点で、片側に複数車線を有する幹線道路について、金曜日の朝 7:00～8:30 の間、上り車線の 1 車線を絞る交通規制を行う。)

「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

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。



■ 実施時期

中長期的施策として実施

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

■ 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。

■ 方法・取組方針

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。



■ 実施時期

中長期的施策として実施

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

■目的

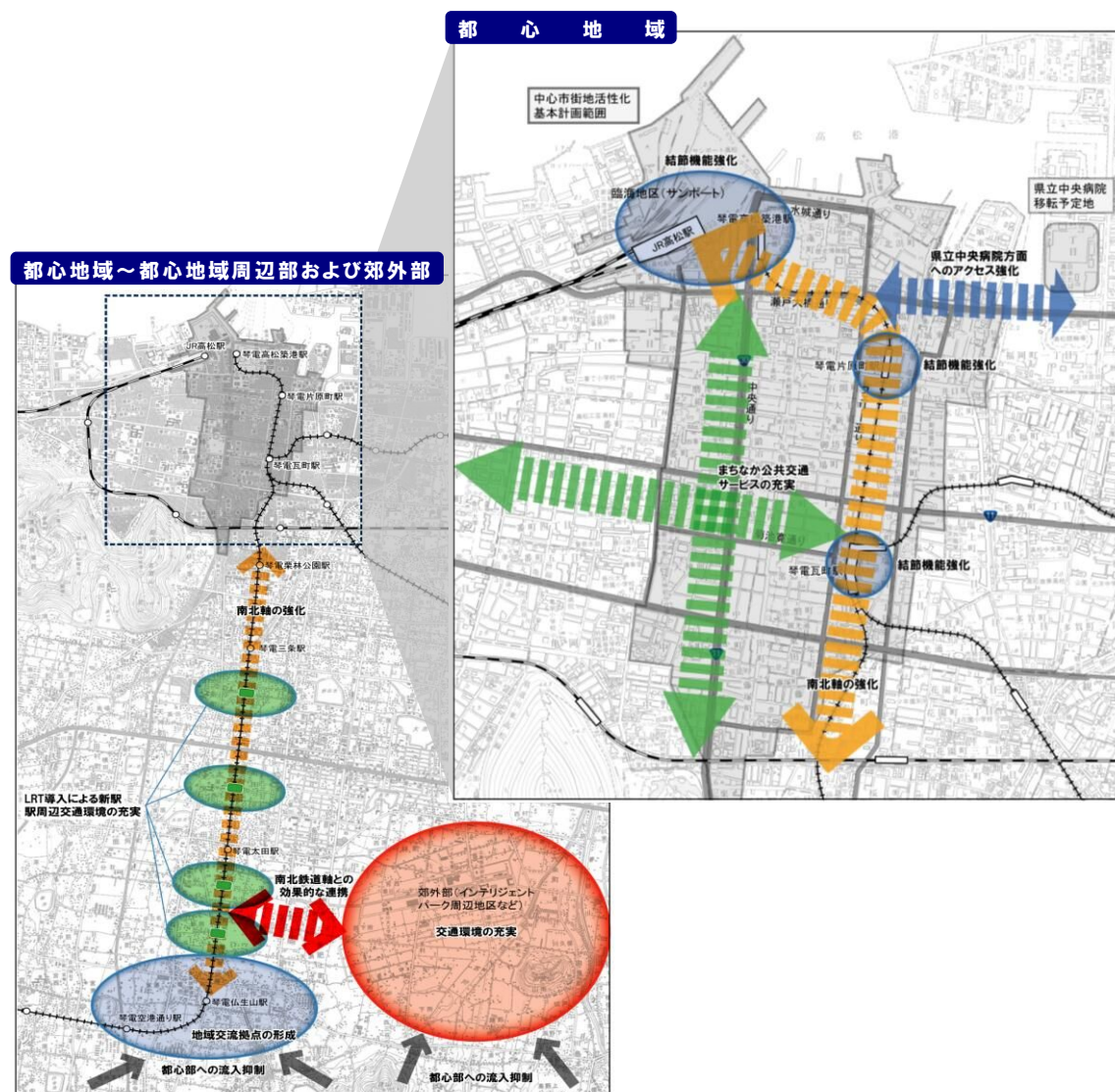
中心市街地の回遊性向上や、中心市街地へのアクセス性向上を目的に、LRTを始めとした新交通システムの導入を目指します。

■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。

■方法・取組方針

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。



資料)高松市交通戦略計画(H22.7)

図 都心地域及び周辺部における交通体系の目指すべき方向性

■新交通システム（LRT）

LRTとは、Light Rail Transit の略で、低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのことで、LRT の特徴を以下に示します。

LRV*(車両)

○ユニバーサルデザイン*

- ・ 超低床車両によるスムーズな乗降
- ・ 大きな窓による明るい車内
- ・ 静かで揺れの少ない室内環境

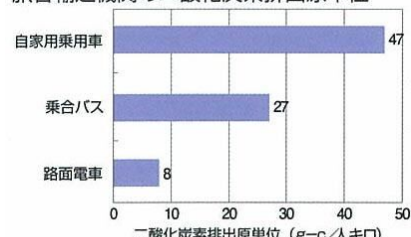


車椅子でのスムーズな乗降（広島電鉄）

○環境への配慮

- ・ 高い環境性(自動車などに比べ CO₂ 排出量が少ない)
- ・ エネルギー消費量の節減(回生ブレーキの活用)
- ・ 騒音の低減(弾性車輪の使用)

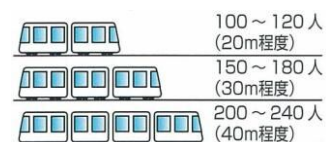
旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位



出典：平成13年度 国土交通白書

○柔軟な輸送力

- ・ 需要に応じたフレキシブルな列車編成
- ・ 連接車両による輸送力の向上



○高い走行性

- ・ 速度性能、登坂力、加減速性能が高く、急曲線も走行可

施設

○静かで揺れの少ない軌道

- ・ 騒音、振動の低減(制振軌道を使用した場合)
- ・ 都市緑化、吸音効果、ヒートアイランド*緩和への寄与 (芝生軌道による場合)

○都市景観に配慮した架線

- ・ 景観に配慮した架線柱形状、位置の工夫(センターポール、片寄せ敷設のサイドポール)
- ・ 地上給電やバッテリー、燃料電池による架線無しも可能



景観に配慮した架線レスのトラム（フランス・ボルドー）

○安全で快適な電停

- ・ 車椅子で容易に利用可能なスロープ
- ・ バリアフリーに対応したプラットフォーム

○まちづくりと対応した多様な走行空間

- ・ 既存道路への敷設による建設コストの低減、軌道の敷設位置(道路の中央、片寄せ等)のバリエーションが多彩

質の高いサービス

○使いやすさ

- ・ 道路から直接乗降可(低床車両の導入)
- ・ スムーズな乗降(ICカードの活用)
- ・ 乗客の安全性の向上(車外カメラ等設置)



ステップレス化により抵抗感の少なくスムーズな乗り降りを実現(富山ライトレール)



使いやすく快適な停留所(フランス・ストラスブール)



各種カメラによる安全性の向上(富山ライトレール)

○定時性、速達性

- ・ 交差点信号待ち時間の短縮(優先信号の導入)
- ・ 乗降時間の短縮(料金収受の工夫/信用乗車方式など)

○シンボル性、デザイン性

- ・ 個性的な都市景観の形成
(車両、電停等のトータルデザイン、ライトアップ等による新たな景観形成)
- ・ 祭り、市民イベントなどの活用



沿線の特徴や伝統を発信する電停個性派スペース(富山ライトレール)

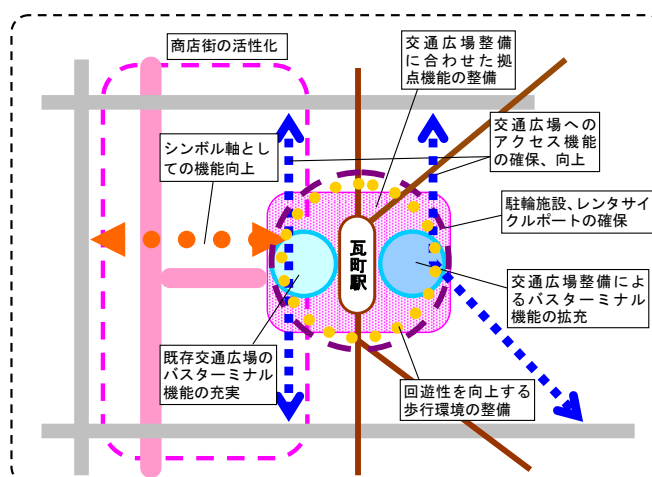
■実施時期

中長期的施策として実施

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
■ 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。	
■ 方法・取組方針	
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டன்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டன்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。 「JR 高松駅周辺」、「ことடன்瓦町駅周辺」、「ことடன்仏生山駅周辺」については、重要整備拠点として、以下にその方向性を示します。	
◇ 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。	
①JR 高松駅・ことடன்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)	
②JR 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	
③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	
資料) 高松市交通戦略計画 (H22.7)	
図 JR 高松駅周辺整備の方向性	

◇ ことでん瓦町駅周辺整備の方向性

- ① 瓦町駅のターミナル機能の強化
 - 駅東側に駅前広場を整備
 - 既存駅前広場の機能充実
 - バスターミナル*機能の拡充と路線の再編
- ② 駅前広場へのアクセス機能の確保
 - 国道 11 号、観光通り方面からのアクセス機能の確保
- ③ 駅周辺の回遊性向上
 - 駅周辺の再整備に合わせた歩行環境の整備
 - レンタサイクルポート、駐輪場施設の確保

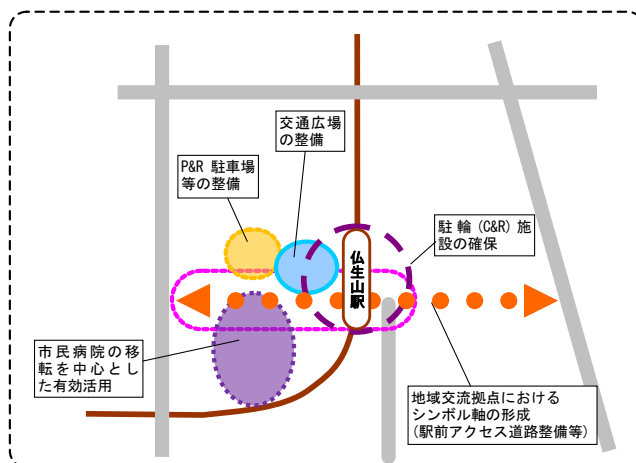


資料) 高松市交通戦略計画 (H22.7)

図 ことでん瓦町駅周辺の整備の方向性

◇ ことでん仏生山駅周辺整備の方向性

- ① 仏生山駅の結節機能の強化
 - 仏生山駅の機能向上
 - 駅西側での交通広場整備
 - 交通広場整備に合わせたバス路線の再編
 - 大規模P&R駐車場の整備
 - C&R機能(駐輪場)の確保
- ② 駅前アクセス道路の整備
 - 県道などの幹線道路からのアクセス機能の確保



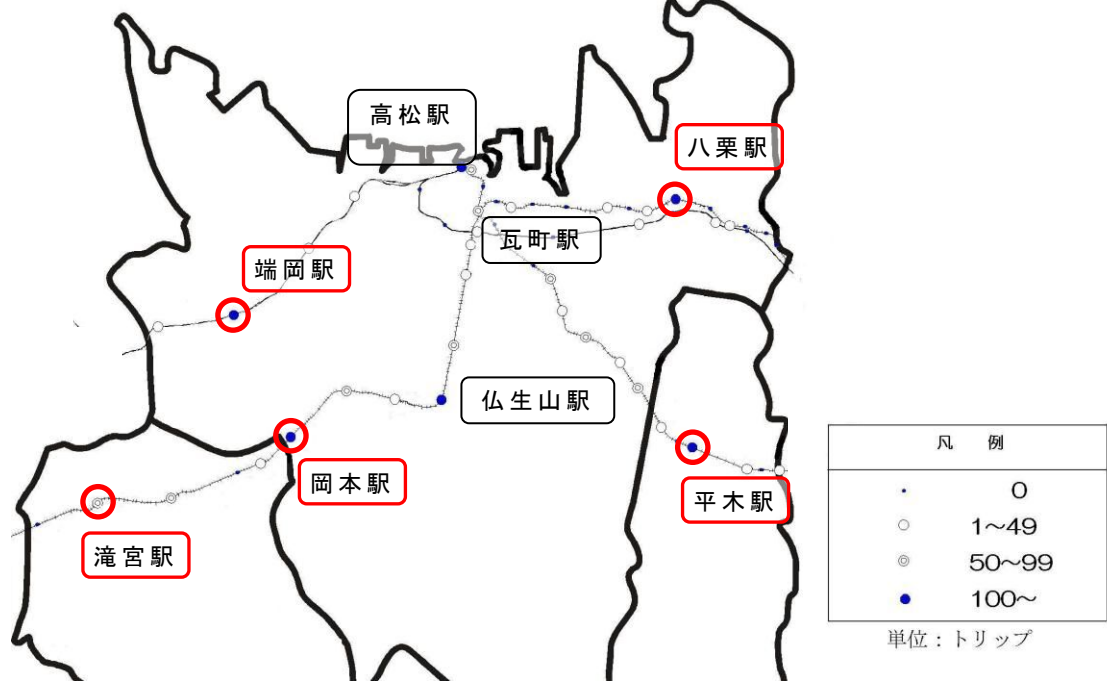
資料) 高松市交通戦略計画 (H22.7)

図 ことでん仏生山駅周辺の整備の方向性

- ③ 駅周辺における地域交流機能の向上
 - アクセス道路整備に合わせた適切な土地利用
 - シンボル軸の機能向上(歩行環境の整備、自転車道の確保)

◇ その他の生活交流拠点

上記に掲げた主要駅以外に、乗降客数が多く、かつ、キス&ライド*利用者の多い駅は、駅前広場または車寄せスペースの確保など、拠点性・結節性向上に向けて検討を行います。



資料)平成 11 年新都市 OD 調査(高松市内の駅),
第 2 回香川中央都市圏 PT 調査(高松市以外の駅)

図 高松都市圏の駅別の K&R 利用者数

表 鉄道駅の 1 日当たり平均乗降客数(平成 21 年度)

JR				ことடன்										
予讃線	高松	24,792	高德線	昭和町	970	琴平線	高松築港	10,301	長尾線	花園	756	志度線	今橋	701
	香西	870		栗林公園北口	906		片原町	4,831		林道	1,578		松島二丁目	483
	鬼無	1,408		栗林	2,386		瓦町	12,284		木太東口	684		沖松島	670
	端岡	2,702		木太町	600		栗林公園	2,708		元山	683		春日川	341
	国分	712		屋島	1,274		三条	2,102		水田	996		湯元	1,773
		古高松南		418	太田		3,345	西前田		86	琴電屋島		701	
		八栗口		602	空生山		3,117	高田		1,288	古高松		673	
		讃岐牟礼		500	空港通り		886	池戸		507	八栗		1,006	
					一宮		1,705	農学部前		622	六万寺		1,075	
					円座		1,505	平木		482	大町		308	
				岡本	822	学園通り	1,043	八栗新道	241					
				榎頭丘	470	白山	293	塩屋	135					
				畑田	292	井戸	76	房前	88					
				陶	866	公文明	188	原	176					
				滝宮	1,301									
				羽床	167									

資料)事業者資料

■ 実施時期

短期的施策(JR高松駅、ことடன்仏生山駅、JR端岡駅の各一部)
中長期的施策として実施(その他整備)

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
9)中心市街地での回遊性の向上

■ 目的

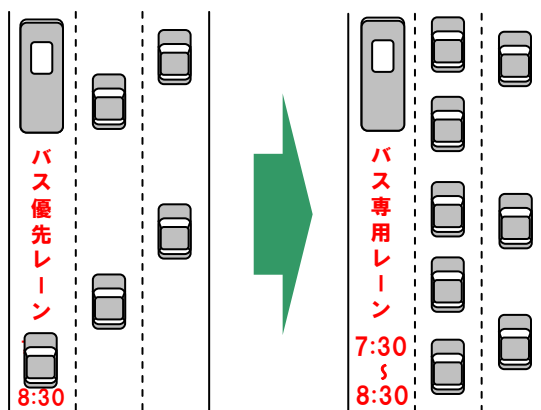
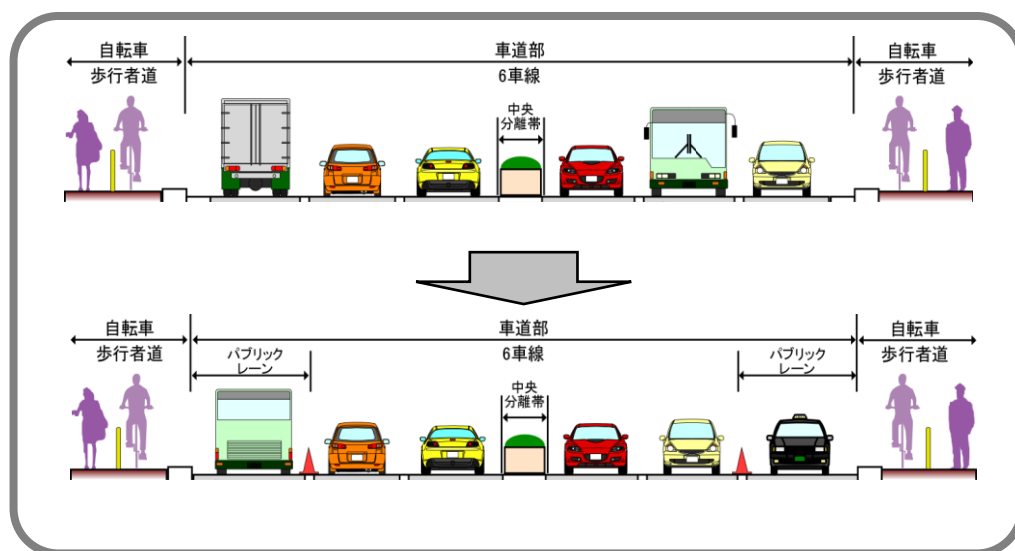
路線バスなど公共交通の定時性確保を目的として、都心地域内の主要幹線道路を対象に、自動車優先の道路空間から、公共交通優先の道路空間へと再配分を行います。

■ 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。

■ 方法・取組方針

- 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。



■実施時期

中長期的施策として実施（短期において、社会実験を実施）

■現状における実施内容

◇ バス優先レーン

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。



観光通り（県道牟礼中新線他）



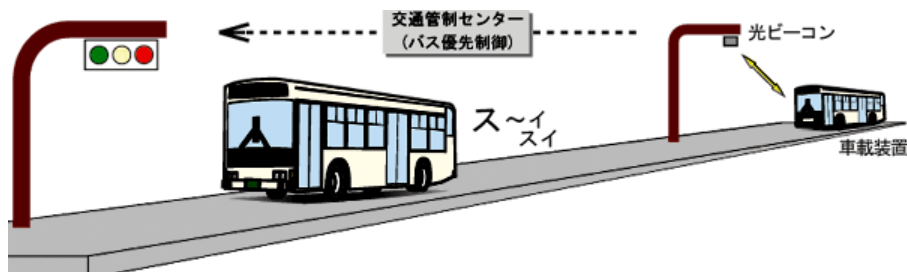
中央通り（国道 11 号）



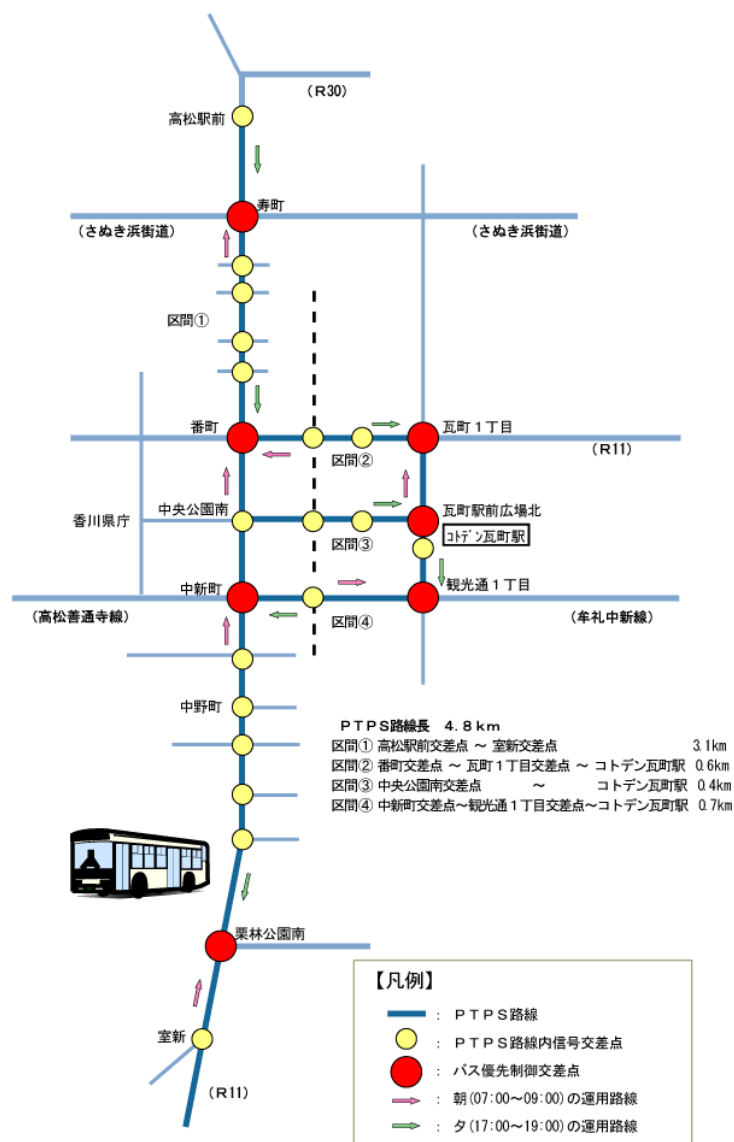
■ 現状における実施内容

PTPS【Public Transportation Priority Systems】（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）とするシステムを導入しています。



PTPS路線図



資料)香川県警察ホームページ

⑩ 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

■ 目的

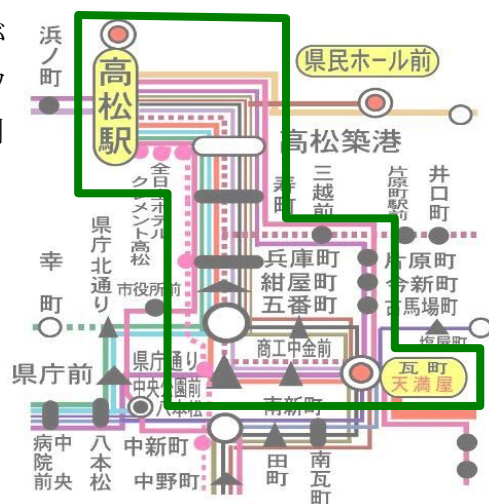
バス利用への転換意向において求められるサービス水準の向上について、運行事業者等とともに取り組み、バス利用者の増加を図ります。

■ 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。

■ 方法・取組方針

- 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)

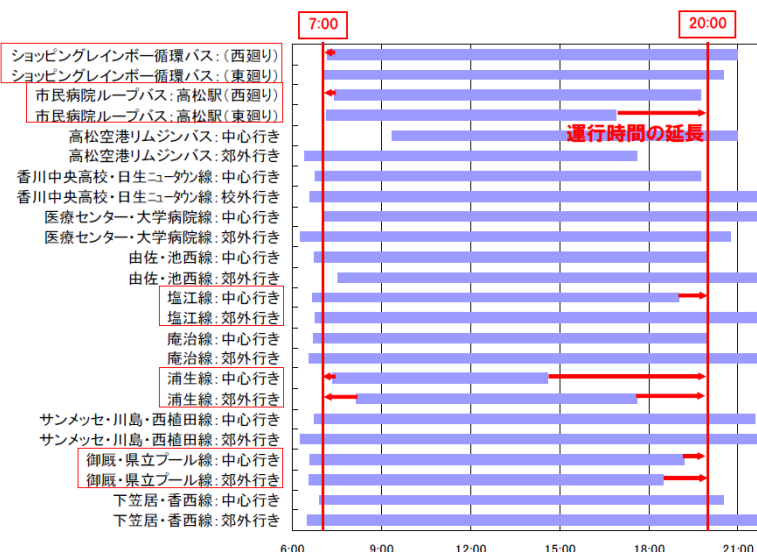


- 利便性の高い幹線バス軸を形成するため、通勤需要が見込まれ、現状の運行時間が需要に対応できていない路線を延長候補路線として、運行時間の延長に取り組みます。

【バス運行時間の延長候補路線】

ショッピングレインボー循環バス／
市民病院ループバス／御厨・県立
プール線／塩江線／浦生線

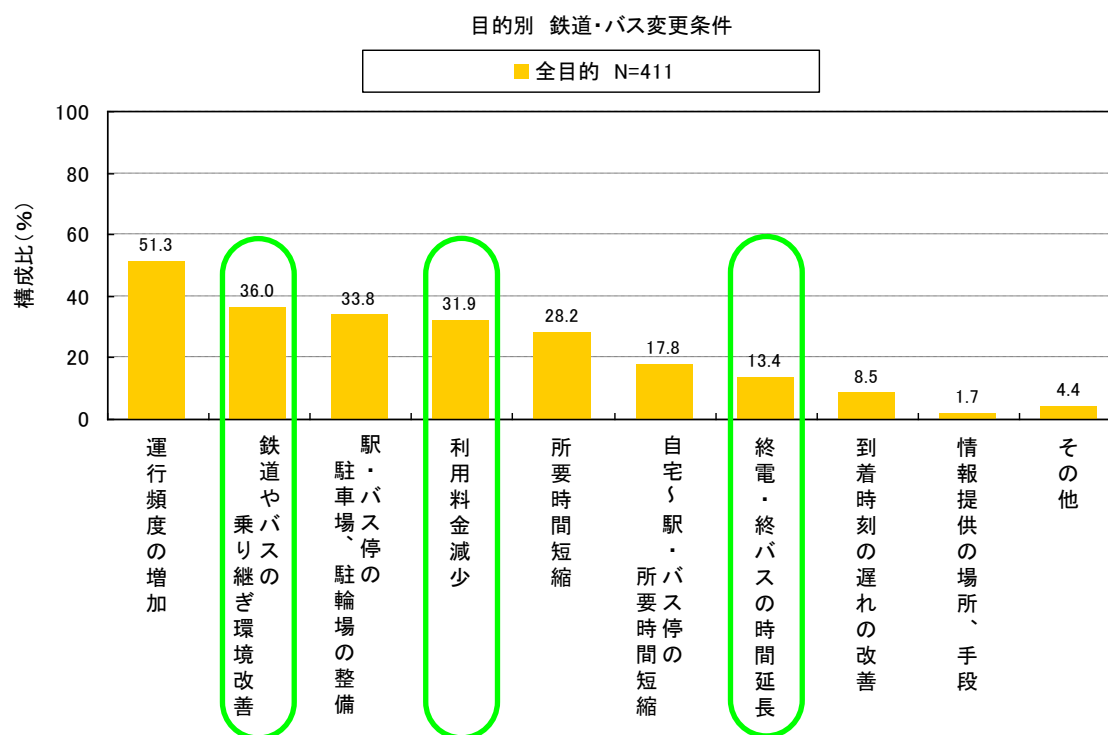
高松市バスタウン整備検討委員会
(H19.10)で指摘・要望のあった路線
をバス運行時間の延長の候補路線
とします。



- 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。



■ 鉄道・バスへの転換の条件 (H20 市民交通意識アンケート)



○ : バス利用のサービス向上により対応するもの

■ 実施時期

中長期的施策として実施

⑪ IruCa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

■ 目的

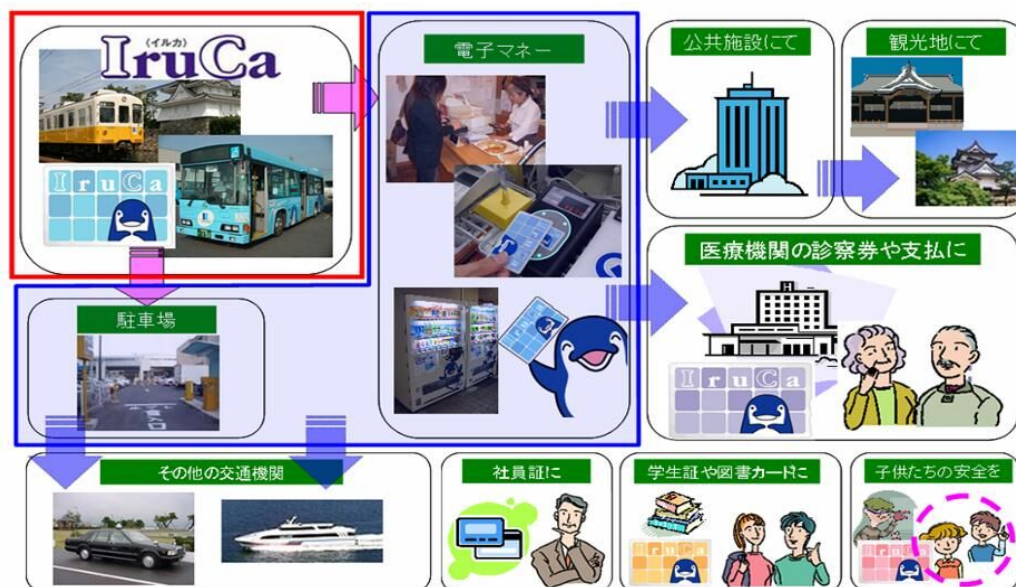
IruCa カードの利用環境拡大による利便性向上を図り、中心市街地の活性化や公共交通利用促進を目指します。

■ 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。

■ 方法・取組方針

- 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。



資料)ことでん提供データ

図 IruCa カードの今後と展開イメージ

- 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。



図 レンタサイクル利用への IruCa カード導入

- 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。

◇ 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、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。

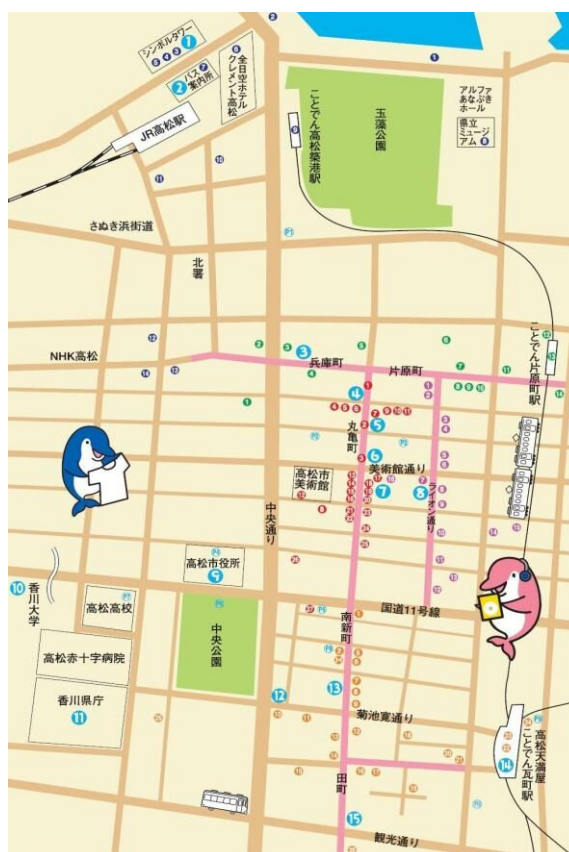


ICカード学生証

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。



資料)ことんでん提供データ

図 IruCa カードが使える店舗位置図

■ 実施時期

短期的施策～中長期的施策として実施

⑮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

■ 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

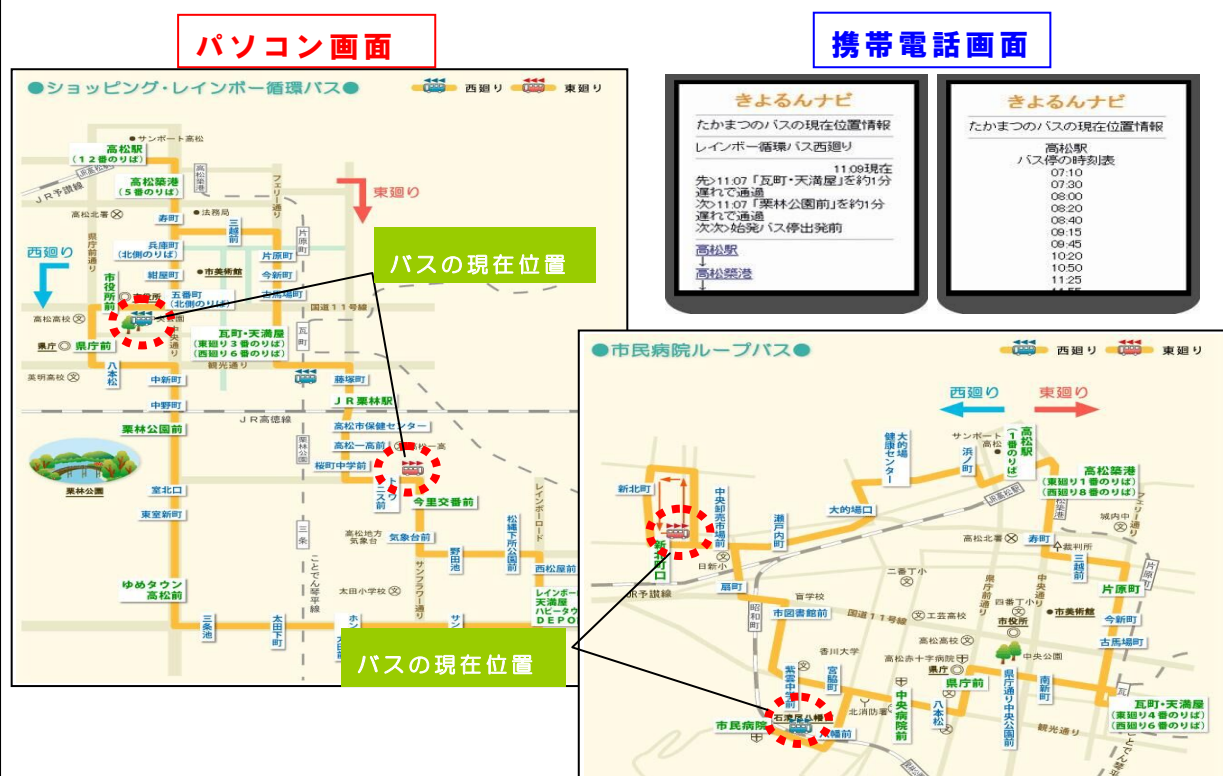
バスロケーションシステムによる車両現在位置の情報提供を始め、電車やバスの乗換え情報など、利用者にとって有益な情報の利用環境充実に努めます。

■方法・取組方針

◇ 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、拡大に取り組めます。



資料)高松市におけるバスタウン整備報告書(H20.3)

図 きよるんナビの画面

◇ ことでん電車 & バス乗り換え検索



ことでんグループ ことでん電車&バス乗り換え検索

ことでん電車&バス乗り換え検索 | 琴電志度駅(電車)から市役所前(バス)までの検索結果 - Windows Internet Explorer

http://www.kotoden-search.jp/result.php

所要時間	55分	乗り換え	2回	運賃(通常)	580円	IruCaご利用時	550円
経路	発着時刻	所要時間	通常料金	IruCa初回ご利用時 (フリーIruCaの場合)	地図		
琴電志度駅(電車)	09時06分発				琴電志度駅(電車)		
電車(志度線瓦町駅(電車)行き)		33分					
瓦町駅(電車)	09時39分着				瓦町駅(電車)		
(乗り換え)		5分					
瓦町駅(電車)	09時44分発				瓦町駅(電車)		
電車(長尾線高松築港駅(電車)行き)		4分	420円	400円			
高松築港駅(電車)	09時48分着				高松築港駅(電車)		
(乗り換え)		8分					
高松築港(バス)	09時56分発				高松築港(バス)		
バス(11 弓弦羽(昭和田市図書館経由)行き)		5分	160円	150円			

ページが表示されました

資料)ことでんホームページ

図 ことでん電車 & バス乗り換え検索画面

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。

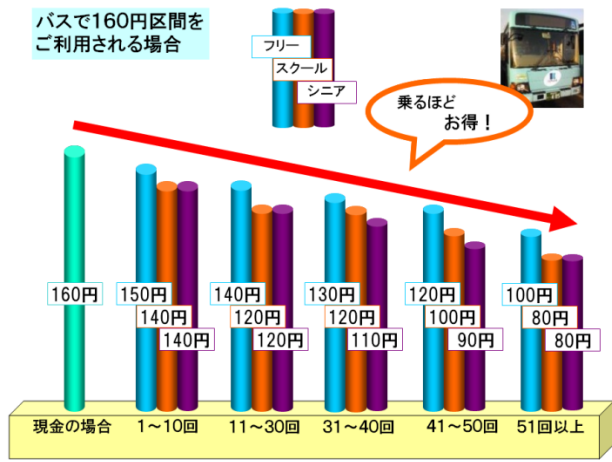
出発地と目的地、出発時間を入力すると、所要時間や乗り換え時間、運賃、のりば等も確認できます。

■ 実施時期

短期的施策として実施

⑬ 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
■ 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。	
■ 方法・取組方針	
● 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டன்・ことடன்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டன்バスの乗り継ぎ割引 従来の回数割引(ことடன்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されます。（割引率は下図のとおり。）

IruCa を使用した乗継割引の例

電車からバスへ

乗継

電車は回数割引のみ
(注意)このあと電車を乗り継いだ場合、電車の運賃に乗継割引は適用されません。

バスの回数割引に運賃から更に20円割引!

バスから電車へ

乗継

バスは回数割引のみ
(注意)このあとバスを乗り継いだ場合、バスの運賃に乗継割引は適用されません。

電車の回数割引に運賃から更に20円割引!

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。

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%

資料)ことடன்ホームページ

■ 実施時期

短期的施策として実施

② バス路線の再編

施策方針：8)公共交通の利便性向上

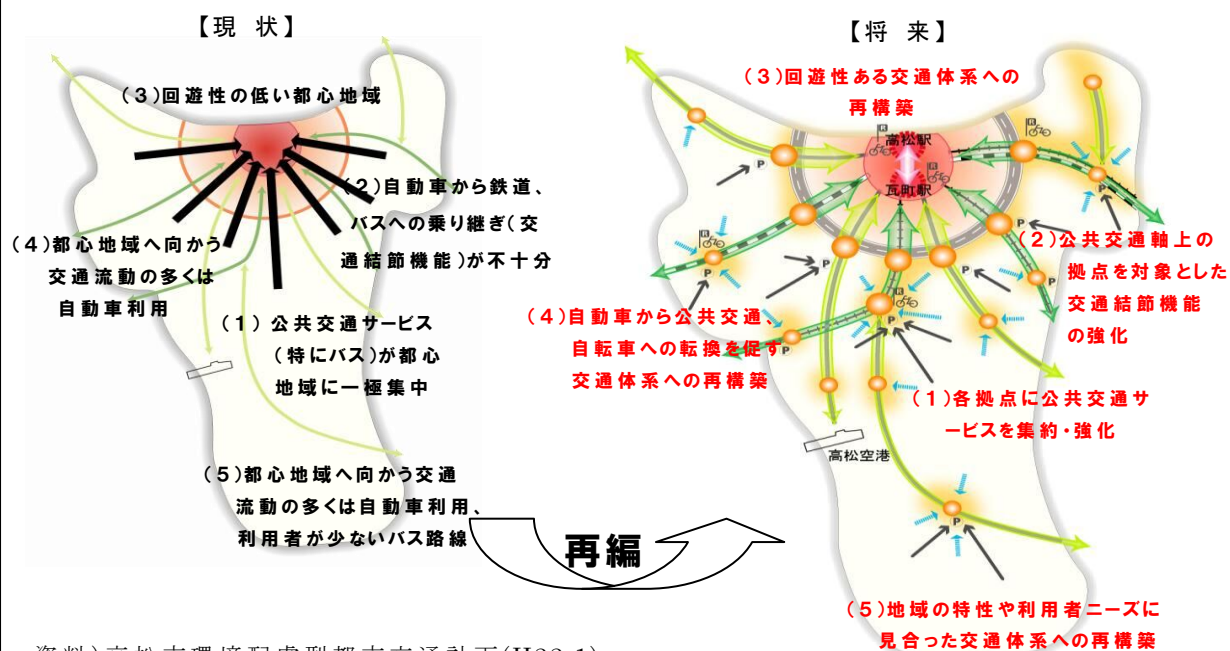
副次的効果：5)公共交通への転換促進
9)中心市街地での回遊性の向上

■ 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。



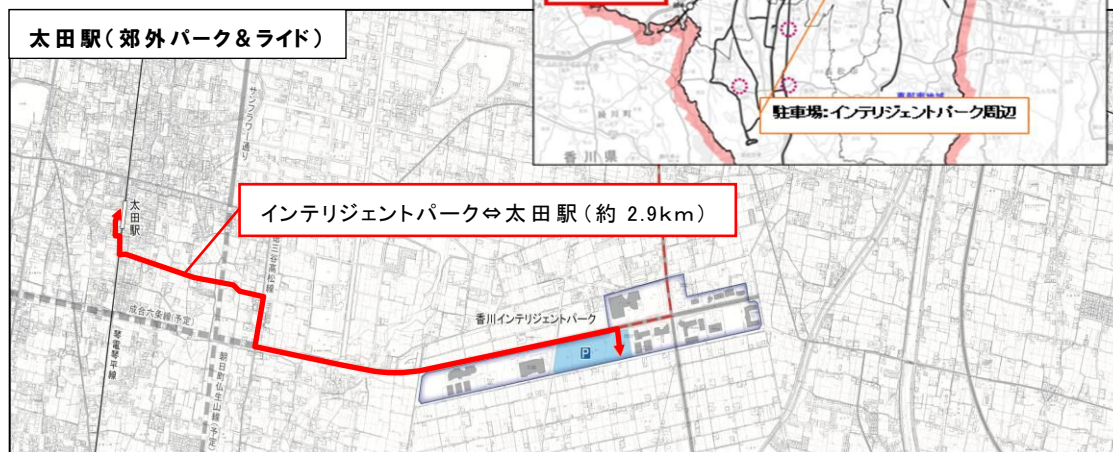
資料)高松市環境配慮型都市交通計画(H22.1)

■ 方法・取組方針

- 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。

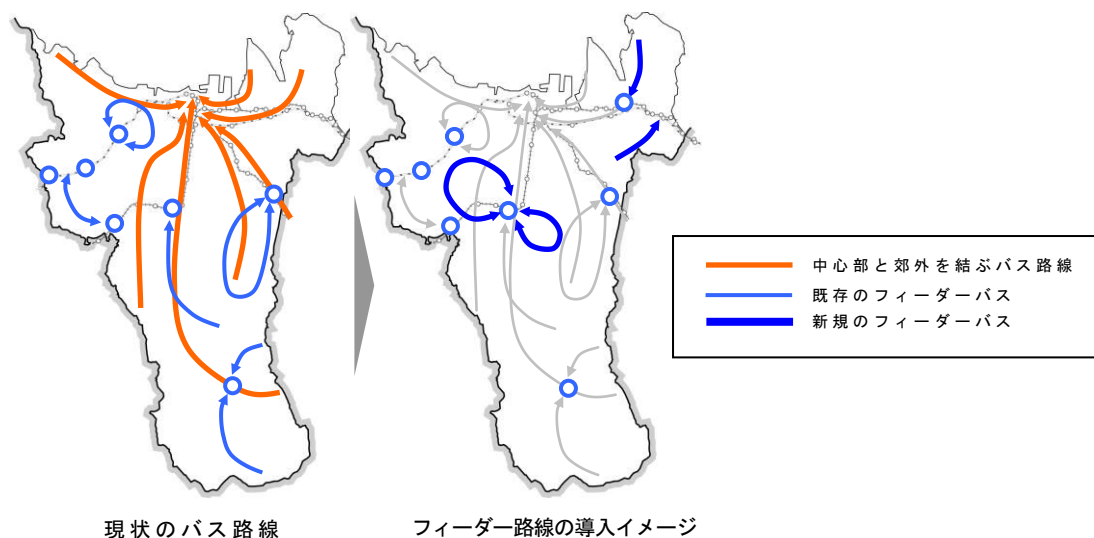
◇ 高松市交通戦略計画における社会実験検討案

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டன்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。



資料) 高松市交通戦略計画(H22.7)

- 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。



資料) 高松市におけるバスタウン整備報告書(H20.3)

- 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。

■ 実施時期

中長期的施策として実施

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：
■ 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。	
■ 方法・取組方針	
【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。	
■ 実施時期	
短期的施策～中長期的施策として実施	

②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

■ 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

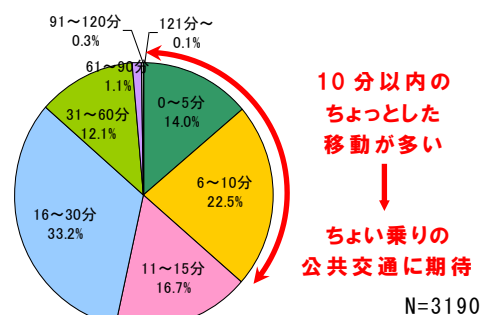
JR 高松駅～ことでん瓦町駅間の中心市街地において、病院や商店街など利用需要の高い施設を結んだ、運行頻度の高い循環バス導入に向けた社会実験を行います。

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。

■ 方法・取組方針

- 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。



資料) H20 市民交通意識アンケート調査

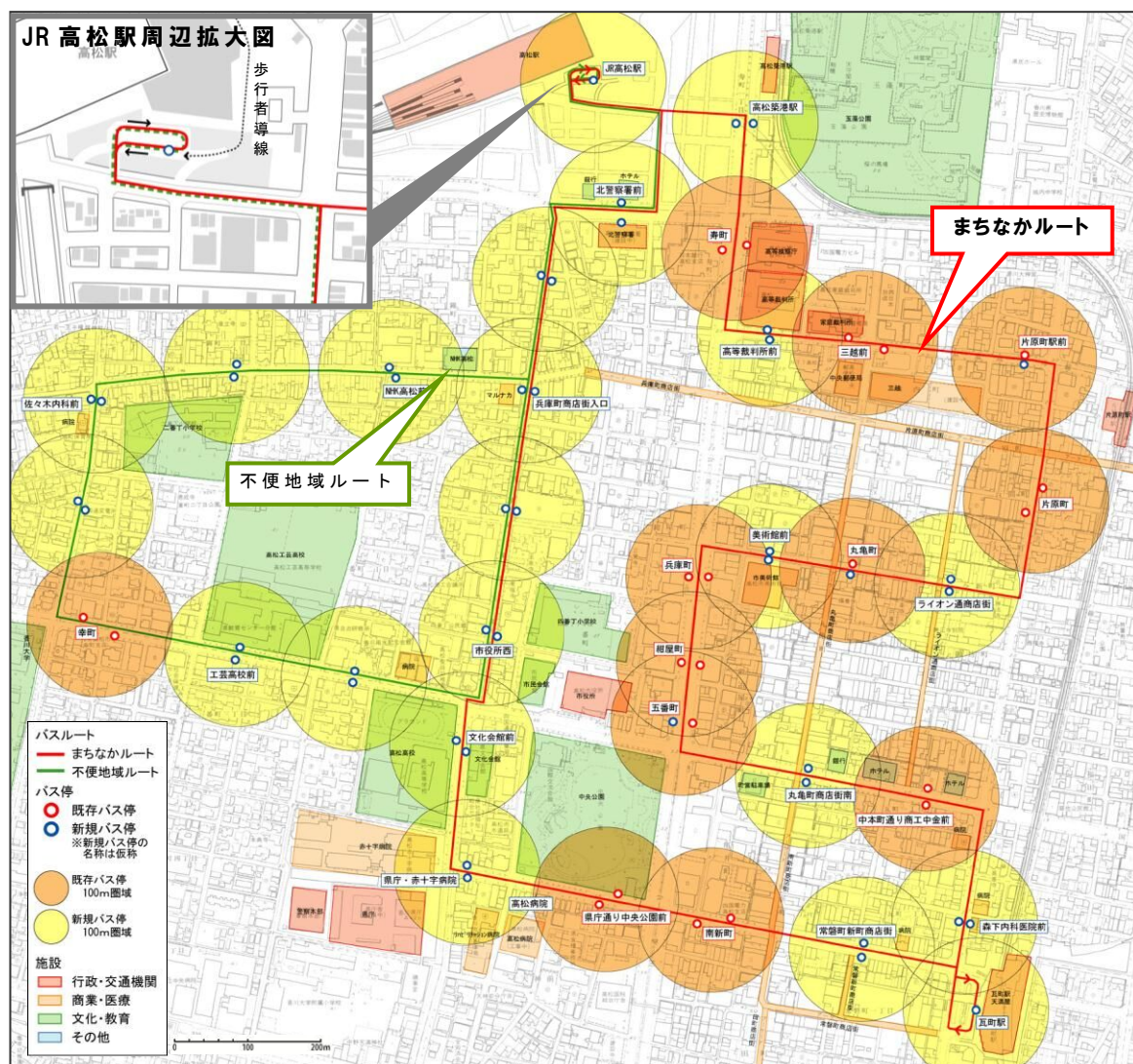
図 移動の所要時間



中心市街地を運行するまちバス

◇ 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、以下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。



資料) 高松市交通戦略計画(H22.7)

■ 実施時期

短期的施策として実施

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：

■ 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。

■ 方法・取組方針

- 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。

H22.3 現在			
	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

- 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。

H22.8.1 現在

施 設 名	収容能力(台)
常磐町商店街	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

◇ 現況におけるレンタサイクルポートの整備状況

中心市街地における、レンタサイクルポートの整備状況は以下のようになっています。



資料)高松市観光レンタサイクル Map

■ 実施時期

短期的施策として実施

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：

■ 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。

■ 方法・取組方針

平成 27 年までを計画期間として、都心地域及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。



資料)高松市における自転車ネットワーク整備方針(H20.11)

表 自転車走行空間の整備方法

整備方法	車道空間における整備	
整備メニュー	自転車道の整備	自転車レーンの整備（外側部のカラー化）
整備イメージ（写真・図）		
概 要	・自動車及び自転車の交通量が多い道路において原則設置 ・ポストコーンやカラーコーン、柵やコンクリート縁石などにより歩行者や自動車と分離 ・原則両側設置	・自転車の交通量が多い道路において、車道の路肩を利用して設置 ・車両通行帯の幅員の下限 1.5m⇒1m へ引き下げ（道交法改正） ・視覚的な分離（青色カラー舗装）を図ることで自転車利用者やドライバーへの認識向上 ・原則両側設置
代表路線	・市道五番町西宝線	・菊池寛通り

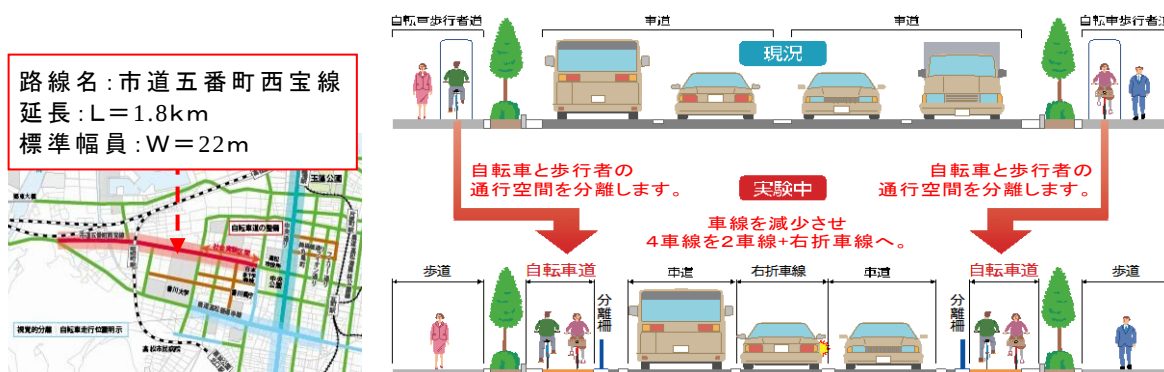
整備方法	自転車歩行者道空間における整備		
整備メニュー	構造分離（案内板＋防護柵）	視覚的分離（舗装＋看板）	自転車歩行者道の整備
整備イメージ（写真・図）			
概 要	・十分な幅員がある自転車歩行者道で、縁石、柵、ポール、植栽帯等により自転車・歩行者の通行位置を物理的に分離する方法 ・中央通りにて、防護柵による分離施設の設置工事を実施中	・十分な幅員がある自転車歩行者道で、道路標示（普通自転車歩道通行可）及び舗装の色・材質、誘導標識等により自転車・歩行者の通行位置を明示する方法	・自動車の交通量が多く、歩行者の交通量が少ない道路において設置 ・普通自転車の歩道における自転車通行可を指定
代表路線	・県道高松普通寺線（宮脇町1丁目～花園駅附近）	・県道牟礼中新線（塩上町～洲端東）	・自転車ネットワークに位置づけられた各路線

資料)高松市における自転車ネットワーク整備方針(H20.11)

◇ 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、下記の 5 つの課題を把握しました。

これらの課題について、関係機関と連携・調整のうえ、自転車道の実現に努めることとしています。



○社会実験における自転車道整備の課題

- ①安全性確保のための車道と自転車道の明確な分離
- ②車道に自転車道を設置することや自転車道の通行方法についての事前周知の徹底
- ③地先事務所から車道へ出入りする際の安全性の確保
- ④バス・タクシーの停車位置から自転車道を横断し、歩道へ移動する際の安全性の確保
- ⑤沿道におけるバスベイや、荷捌きスペースの確保

◇サイクルトレインの試行

ことでんと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。

【サイクルトレイン概要】

項目	内容
運行日	平成 20 年 10 月 13 日 (月・祝)
運行区間	J R 四国：高松駅～琴平駅 ことでん：仏生山駅～琴平駅
料金	自転車持ち込みは無料
便数	J R 四国：行き 1 本、帰り 1 本 ことでん：行き 1 本、帰り 2 本
人数制限	最大 50 名
注意事項	・自転車のホームへの運搬、列車への積み込み及び車内での管理等は、本人の責任 ・小学生以下の方は、保護者同伴



図 サイクルトレインの概要と試行の様子

■実施時期

短期的施策として実施

5 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（平成 27 年））、中長期（2028 年（平成 40 年））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。

表 5.1 具体の施策体系別の事業スケジュール

【 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都心地域及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、平成 23 年度以降に社会実験を予定するメニュー

(2) 段階的取組の必要性

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。

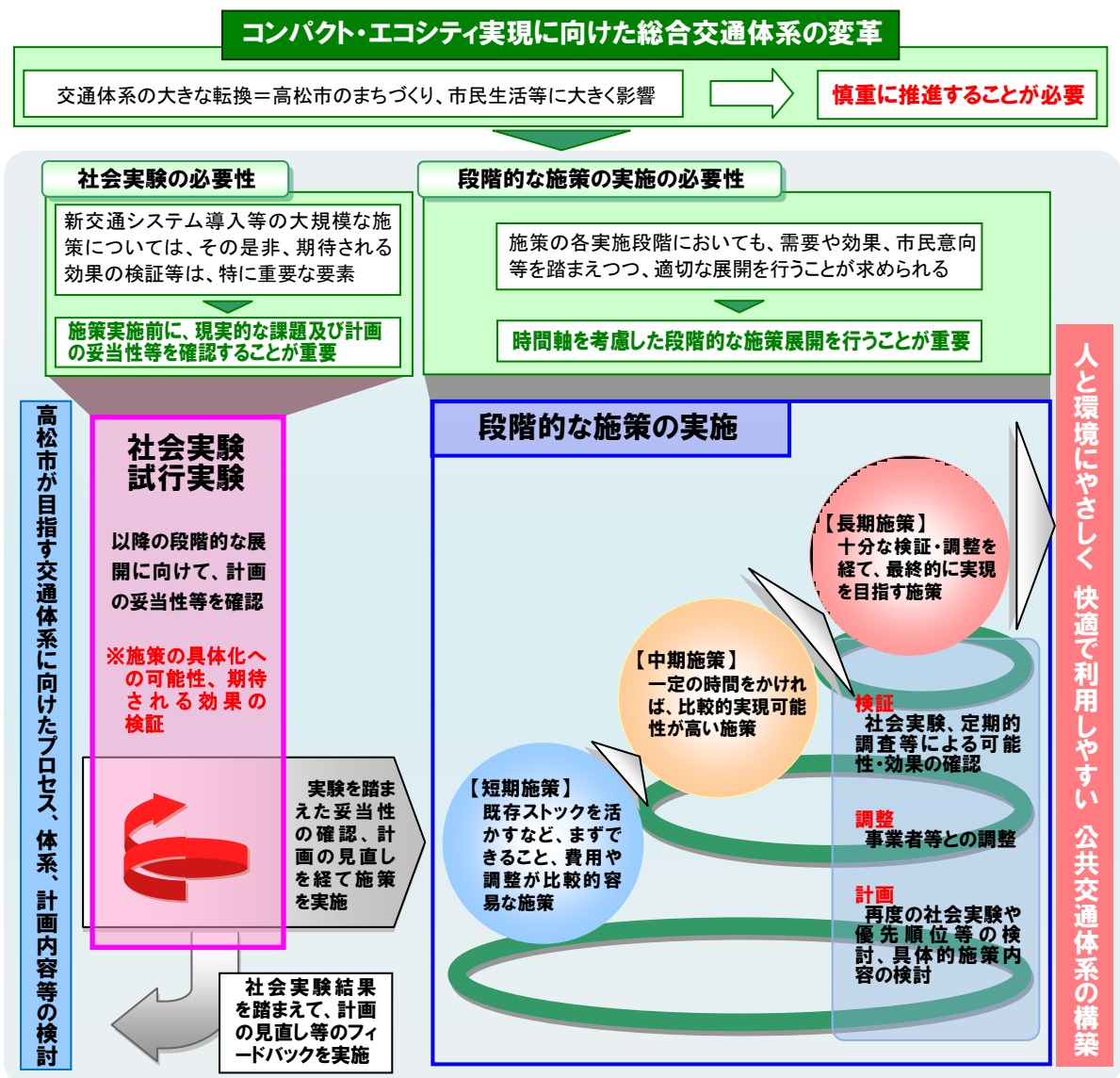


図 5.1 社会実験を踏まえた段階的な施策の実施

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。

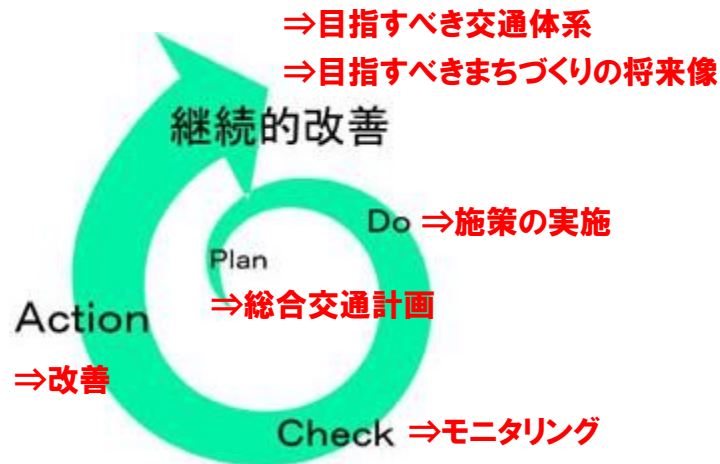


図 5.2 PDCA サイクルによる段階的施策の進め方

(2) 施策の検証方法

1) 施策の目標値の設定

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。

表 5.2 総合都市交通計画における目標値の設定

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	パーク&ライド ^{※2} 駐車台数	(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(平成 27 年)は、都市計画マスタープランの平成 30 年値を参考に設定する。

※2: 「香川の乗り物ナビ」の、P&R 及び 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。

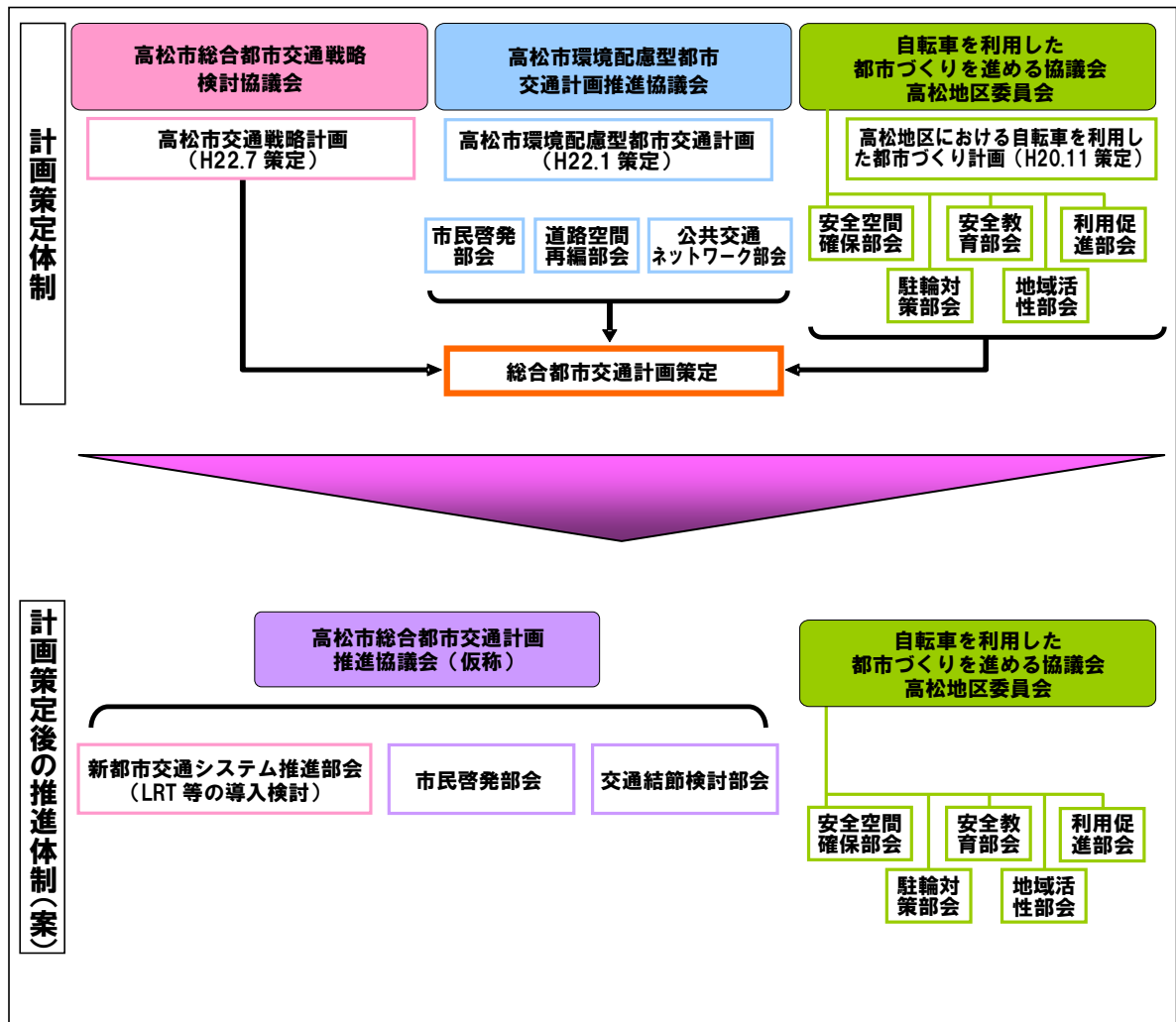


図 5.3 総合都市交通計画策定後の推進体制(案)

(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めます。

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及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。

■LRV

Light・Rail・Vehicle の略称で、LRT に使用する車両のこと。

■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。

あ

■アクセシビリティ

交通サービスや交通情報などが、高齢者や障がい者も含めてどんな人にも利用しやすいこと。

■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спорт

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。

■交通手段分担率

移動の手段として、自動車や鉄道、バスなどがどのような割合で使われているかを示す数字。全体に対する割合で表される。

■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

■自転車レーン

車道に設けられた自転車専用の走行帯。高松市では青色のラインで分けられている。

■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 など新交通システムに含まれる。

■人口集中地区

人口集中地区は、統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたものであり、国勢調査基本単位区を基礎単位として、1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

■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、綾川町その他、小豆島や直島などの島嶼部によって構成される。

た

■大規模小売店舗

店舗面積1,000㎡超の大型店。

■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。

■チェインモビリティ

元来は鎖(チェーン)を意味する。公共交通などの移動手段が鎖状に連なっていく交通体系構造のこと。

■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様に生活し、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

■バスターミナル

停留所を系統ごとなどに複数設置し、多くの系統の起終点や経由地となっているバス停。鉄道の駅や商業地などと合わせて作られることが多い。

■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。

■ヒートアイランド

都市部の気温がその周辺の郊外部に比べて異常な高温を示す現象。高温により自然環境が影響を受け、住民の生活や健康にも影響を及ぼすことから、近年問題視されている。対策を行わなければ、人口の集中がある場所では例外なく起こる現象で、都市の規模が大きいほどヒートアイランドの影響も大きい傾向にある。

■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末端交通が、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。

■本庁地区

高松市中心部の120の町丁目を合わせた地域。塩屋町から峰山町までが含まれる。

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。

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～

平成 22 (2010) 年 11 月

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