

# 高松市総合都市交通計画【改定版】

～いつまでも 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～



令和6年6月 高松市

## ごあいさつ

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、また、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、増加傾向にありました。新型コロナウイルス感染症の影響により、一時的には、大幅に減少したものの、再び回復傾向となっております。

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、平成 26 年 5 月の「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」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、令和 6 年度からスタートした「第 7 次高松市総合計画」では、「交流・連携を支える都市交通の充実」を重要な政策の一つとして掲げるとともに、令和 6 年 6 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、「高松市総合都市交通計画」を改定いたしました。

今後、本計画に基づき、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、取り組んでまいります。その一方で、利便性の高い公共交通網も、市民皆様の御利用なくしては、持続は難しいものと思われます。このようなことから、まちづくりの主人公である市民の皆様方を始め、NPO・企業など、多様な主体とのパートナーシップの下に、20 年、30 年後を見据えた都市づくりを目指してまいりたいと存じております。

最後に、本計画の策定に当たり、多大な御尽力を賜りました高松市総合都市交通計画推進協議会の委員の皆様を始め、パブリックコメントなどを通じて、貴重な御意見・御提言をいただいた多くの市民の皆様に、心から感謝を申し上げます。

令和 6 年 6 月

高松市長 大西 秀人





# 目 次

## 1 計画の基本的事項

|                             |     |
|-----------------------------|-----|
| 1.1 計画策定の目的 .....           | 1-1 |
| 1.2 総合都市交通計画改定の背景 .....     | 1-2 |
| 1.3 総合都市交通計画の位置づけ .....     | 1-2 |
| 1.4 計画区域の設定(対象区域) .....     | 1-3 |
| 1.5 計画策定にあたっての基本的な考え方 ..... | 1-3 |

## 2 改定前総合都市交通計画（H22.11策定）における取組の実施状況

|                                        |     |
|----------------------------------------|-----|
| 改定前総合都市交通計画(H22.11策定)における取組の実施状況 ..... | 2-1 |
|----------------------------------------|-----|

## 3 高松市の公共交通が抱える問題点の整理

|                             |      |
|-----------------------------|------|
| 3.1 高松市の概要 .....            | 3-1  |
| 3.2 社会経済の状況 .....           | 3-2  |
| 3.3 高松市の交通実態 .....          | 3-15 |
| 3.4 高松市の現在の交通体系が抱える問題 ..... | 3-34 |

## 4 交通体系再構築の基本理念と施策の骨子・方針

|                            |      |
|----------------------------|------|
| 4.1 上位計画・関連計画における将来像 ..... | 4-1  |
| 4.2 目指すべき将来都市構造 .....      | 4-16 |
| 4.3 交通体系変革の必要性 .....       | 4-18 |
| 4.4 総合都市交通計画の改定のポイント ..... | 4-19 |
| 4.5 総合都市交通計画の位置付け .....    | 4-20 |
| 4.6 基本理念と5つの基本方針 .....     | 4-21 |
| 4.7 施策の骨子 .....            | 4-22 |
| 4.8 施策の方針 .....            | 4-25 |

## 5 取組むべき施策

|                   |     |
|-------------------|-----|
| 5.1 施策の体系 .....   | 5-1 |
| 5.2 個別施策の内容 ..... | 5-3 |

## 6 アクションプラン

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| 6.1 アクションプラン .....         | 6-1 |
| 6.2 PDCAサイクルによる施策の検証 ..... | 6-3 |
| 6.3 総合都市交通計画策定後の推進体制 ..... | 6-4 |

## （参 考） 用語解説

## 1 計画の基本的事項

### 1.1 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います。公共交通の利用者数は、令和元年度までは増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、一時的には、大幅に減少したものの、近年は、再び回復傾向となっております。

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、令和 6 年度からスタートした「第 7 次高松市総合計画」では、「交流・連携を支える都市交通の充実」を重要な政策の一つとして掲げるとともに、令和 6 年 6 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、平成 31 年 3 月に「高松市総合都市交通計画」を改定しました。

さらに、令和 2 年度における地域公共交通計画と補助制度の連動化を目的とした「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」に対応した「高松市地域公共交通計画」の改定に合わせ、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた、社会動向、交通動向等の経年変化を反映するため、「高松市総合都市交通計画」を改定するものです。



## 1.2 総合都市交通計画改定の背景

令和2年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴い、高松市地域公共交通計画を改定しました。

本格的な人口減少社会において、地域社会を維持し活力あるものとするため、公共交通を基軸としたコンパクトなまちづくりを推進することを目的としています。

このことを踏まえ、第7次高松市総合計画を含め、これまでまちづくりに関連する計画の見直しが逐次行われています。

そこで、本計画の見直しにあたっては、法改正を受けて、深度化・具体化された“コンパクト・プラス・ネットワーク”の考え方にに基づき、種々のまちづくりに関する計画の視点を盛り込むこととします。

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（H26.5）

地域公共交通網形成計画の策定（H27.3）

地域公共交通再編実施計画の策定（H28.3）

都市計画マスタープランの改定（H29.8）

立地適正化計画の策定（H30.3）改定（R2.7）

多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画の改定（H30.4）

地域公共交通計画の改定（H31.3、R3.9）

第7次高松市総合計画の策定（R6.4）

高松市総合都市交通計画の改定

高松市地域公共交通計画の改定

## 1.3 総合都市交通計画の位置づけ

総合都市交通計画は、第7次高松市総合計画に基づき、まちづくりの基本となる他の3つの計画と一体となって、コンパクトで持続可能なまちづくりの実現に取り組むものであり、市域全域における交通施策及び実施事業を取りまとめたものです。

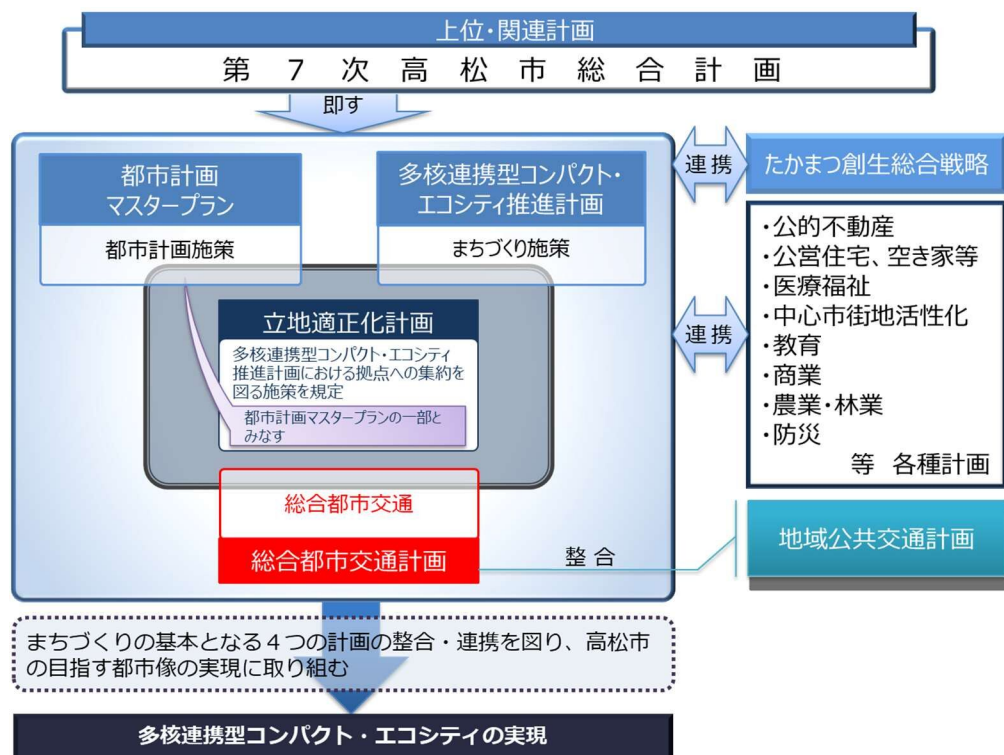


図 1.1 総合都市交通計画の位置づけ

## 1.4 計画区域の設定(対象区域)

本計画は、基本的には市域全域を対象とします。

ただし、行政区域をまたぐバス路線の検討・実施や、パーク&ライド\*等、広域的に対応する方がより効果的な事項については、瀬戸・高松広域連携中枢都市圏における関連他市町も対象とします。

## 1.5 計画策定にあたっての基本的な考え方

### (1) 目標年次

本計画の目標年次(中長期)は、都市計画マスタープラン(H29.8)の目標年次である令和10年とします。

また、短期目標年次は、第6次高松市総合計画と整合する令和5年とします。

短期目標年次 : 2023年(令和5年)

中長期目標年次 : 2028年(令和10年)

### (2) 上位計画ならびに関連計画との関係

本計画は、更新された上位計画との整合性を確保し、各分野の協議会等で策定された関連計画を踏まえ、策定しました。

#### 計画策定の基本的な考え方

#### 高松市総合都市交通計画(平成22年11月)

##### 上位計画の更新

##### ●第7次高松市総合計画(R6.3)

都市機能と自然が調和し、快適さと利便性を兼ね備えたまちを目指し、機能性の高い都市空間の形成のほか、交流・連携を支える都市交通の充実に努める。

##### ●都市計画マスタープラン R6.6)

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。

##### ●多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画(H30.4)

都市構造実現のための交通体系として、徒歩や自転車と公共交通が有機的に連携し、自動車に頼らなくても市街地内を安全・快適に移動できる、環境にやさしい、公共交通を基軸とした利便性の高い総合交通体系の構築を目指す。

##### 関連計画の策定

##### ●高松市地域公共交通網形成計画(H27.3)

##### 高松市地域公共交通計画(R6.6)

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推進

##### ●高松市地域公共交通利便増進実施計画(R6.3 変更認定)

鉄道を公共交通幹線軸と位置付け、平行して運行するバス路線区間の見直し、バス路線空白地域や郊外部拠点施設へのアクセス性の確保、都心地域内の回遊性の向上を推進

##### ●高松市立地適正化計画(H30.3、R2.7 改定)

30年、50年後においても、活力を失わず、市民がいきいきと暮らせるよう、集約拠点への都市機能の集積と居住の誘導を図り、公共交通で拠点間等の移動を円滑にする

#### 高松市総合都市交通計画(平成31年3月、令和6年6月改定)

図 1.2 上位計画ならびに関連計画との関係

## (3) 計画の構成と内容

総合都市交通計画の構成と内容は、以下のとおりです。



図 1.3 計画の構成と内容



2 総合都市交通計画（H22.11 策定）における取組の実施状況

計画で掲げた施策の実施状況を以下に示す。

表 2.1 総合都市交通計画(H22.11 策定)における立案施策と実施状況

| 高松市総合都市交通計画       |                                                                  |           | 平成 23 年度以降の取組成果のまとめ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------|------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 【施策の方針】           | 【具体的施策】                                                          | 実施主体      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 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   | 【JR 四国】〔R6.3 時点〕<br>・バリアフリー適合車:64 両<br>・その他、四国内6駅で車椅子対応券売機への更新など<br>・バリアフリー適合車改良・新製<br>・内方線付点字ブロック整備(高松駅)(栗林駅)<br>・駅トイレの洋式化(栗林駅)(屋島駅)<br>・車両トイレの洋式化<br>【琴電】〔R6.3 時点〕<br>・ことでん駅バリアフリー化・改修<br>・踏切内の点状ブロックの設置(塩上町踏切)(福田町第四踏切)<br>・車両へのスロープ板(車椅子用)の配備(琴平線)(長尾線)<br>【ことでんバス】〔R6.3 時点〕<br>・ノンステップ車両導入:56 両<br>・リフト付きバス車両導入:1 両<br>・大型車両導入:1 両<br>【大川バス】〔R6.3 時点〕<br>・ノンステップ車両導入:10 両<br>【マルイ観光バス】〔R6.3 時点〕<br>・コミュニティバスに電動ステップ等を導入                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 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)<br><b>公共交通と福祉の視点に基づく移動手段確保(R1～</b> | 地域(市)、事業者 | 【市】〔R6.3 時点〕<br>・コミュニティバス補助採択基準に基づく新規運行路線の拡大に向け、地域コミュニティ組織への助言や指導などの支援を継続実施<br>・既運行路線に対する欠損額補助、地域利用促進協議会での運行経路の見直し等に対する助言の継続<br>・公共交通利用促進啓発映像資料の制作(地域が主体的に関わるコミュニティ交通の必要性について周知・啓発を実施)<br>・高松市社会福祉協議会が実施する「小規模法人のネットワーク化による協働推進事業」を活用した支援事業について、協議に参画<br>・小型ノンステップバス購入補助<br>・移動支援事業を検討する地域に対して、関係機関との調整を果たした。移動支援サービスネットワーク会議へ参画。<br>【ことでんバス】〔R6.3 時点〕<br>・仏生山川島線を運行(H30.9～)<br>・仏生山川島線の継続運行[市補助](令和 4 年 1 月 16 日まで)※タクシーを活用した新しい交通モード創出に向けた実証事業へ移行<br>【地域コミュニティ】〔R6.3 時点〕<br>・地域が主体となるコミュニティバスの導入を検討<br>・コミュニティバスの試験運行(檀紙地区)(多肥地区)                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 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    | 【高松市など】〔R6.3 時点〕<br>・交通安全教育推進事業の実施(自転車運転免許証事業(対象:小学 4 年生)、交通安全教室、新入学児童交通安全用品配布など)(高齢者運転免許証返納促進事業、高齢者交通安全自転車大会など)<br>【ことでんバス】〔R6.3 時点〕<br>・第2回かがわバスまつり開催時に乗り方安全教室実施<br>・香川県立中部養護学校で乗り方教室を2回実施<br>・バス乗り方教室の実施:介護者<br>・新入学児童に安全用品(黄色ハンカチ)の配布(高松市交通安全都市推進協議会への協賛)<br>【ことでん】<br>・踏切事故防止キャンペーン<br>・横断幕の設置、社内放送等による広報、ポスター掲示、HP や YouTube に動画を掲載(R4.11.1～11.10)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 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  | 【高松市】〔R6.3 時点〕<br>・公共交通利用促進条例の制定・施行(H25.9.27)<br>・モビリティマネジメント基本計画を策定、社会実験*に合わせたモビリティ・マネジメントの実践、強化・推進<br>・公共交通利用促進啓発パネル展開催<br>・公共交通利用促進啓発映像資料の制作<br>・コミュニティ協議会等と連携した、住民参加型利用促進キャンペーン及び出前ふれあいトークの開催<br>・モビリティ・マネジメント用ガイドブックの作成(学校編、企業編、地域編の 3 種類)<br>【カーフリーデー*高松推進協議会】〔H30.3 時点〕<br>・カーフリーデー高松実施(H20 年度から実施、H29 年度 事業終了)<br>【JR四国】〔R6.3 時点〕<br>・鉄道の日ふれあいまつり開催<br>【ことでん】〔R6.3 時点〕<br>・電車まつり開催<br>・わくわく電車教室<br>・セタイベント<br>・ことでん G.W.フェスタ 2022:瓦町 FLAG<br>・春の電車まつり:瓦町 FLAG<br>・ことでん×栗林公園 漫遊手形(栗林公園から 190 円区間フリー乗車券+栗林公園入園料+おみやげ)1,000 円<br>・NEW レオマワールドセットきっぷ(ことでん電車1日フリーきっぷ+NEW レオマワールドフリーパス)<br>・ことでん・JRくるりんきっぷ、ことでんシネマチケット、ことでんぷーるきっぷ、ことでんスケートきっぷ<br>【県バス協会】〔R6.3 時点〕<br>・かがわバスまつり開催<br>【ことでんバス、四国運輸局、市(交通政策課)】〔R6.3 時点〕<br>・バスの乗り方教室開催<br>H30.6 香西小学校<br>H30.10、R1.9、R4.9 花園小学校<br>R1.6 仏生山小学校<br>R1.6、R3.6、R4.6 亀阜小学校<br>・放課後等デイサービス「あかりぷらす」 |
| 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 | 【高松市】〔R6.3 時点〕<br>・H30.9 高松市仏生山駅パーク&ライド駐車場を供用開始(116 台)<br>・駐車場利用促進に係る広報周知を実施<br>【JR 四国】〔R6.3 時点〕<br>・可能な限り P&R 駐車場を整備中                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

| 高松市総合都市交通計画   |                                                                             |           | 平成 23 年度以降の取組成果のまとめ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 【施策の方針】       | 【具体的施策】                                                                     | 実施主体      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|               | 6 パーク&バスライド*駐車場の整備                                                          | 事業者、県、市、町 | 【県、ことでんバス】[R6.3 時点]<br>・ ホームページ等により、実施可能な商業施設などへの働き掛けや周知を継続実施                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|               | 7 サイクル&ライド*駐輪場の整備                                                           | 事業者、県、市、町 | 【琴電】[R6.3 時点]<br>・ ことでん元山駅、仏生山駅、八栗新道駅に駐輪場(計 160 台収容)を整備<br>【高松市】[R6.3 時点]<br>・ ことでん沖松島駅、八栗駅、八栗新道駅、岡本駅、房前駅、林道駅、円座駅、JR 栗林公園に駐輪場を整備<br>【JR四国】<br>・ 高松駅にサイクルピット(自転車組立・解体スペース)を整備                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|               | 8 サイクル&バスライド*駐輪車場の整備                                                        | 事業者、県、市、町 | 【高松市】[R6.3 時点]<br>・ 第3期高松市自転車等駐車対策総合計画」を策定(R4.4)<br>・ サイクル&バスライド駐輪場整備箇所の選定、補助制度の検討<br>・ 駐輪場整備候補地の検討・協議を継続実施<br>【ことでんバス】[R6.3 時点]<br>・ サイクル&バスライド駐輪場を整備<br>・ ホームページ等により、実施可能な商業施設などへの働き掛けや周知を継続実施                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 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<br>まちづくりと一体となった道路空間再編と都市計画道路の整備(R1～                     | 国、県、市     | 【高松市】[R6.3 時点]<br>・ パーソントリップ調査に基づく、将来配分交通量等を踏まえ、道路走行空間の再編や都市計画道路網の見直し等を実施<br>・ 基幹系統(レインボー循環バス等)のサービスレベル向上策において、優先・専用レーンの厳格化・導入について検討<br>・ 自転車道等整備工事の実施(五番町西宝線)<br>・ ことでん新駅(太田～仏生山駅間)における駅前広場の都市計画変更(R3.12.17 市告示)<br>・ 矢羽根等設置工事の実施(塩屋町錦町線)<br>【香川県】[H25.3 時点]<br>・ 道路走行空間の再編や都市計画道路の整備・見直し等に向け、高松広域都市圏パーソントリップ調査を実施<br>【香川河川国道事務所】[H30.3 時点]<br>・ 走りやすくにぎわう高松中央通りを目指す委員会を設置・協議<br>・ 国道 30 号等の利用状況等について調査を実施、今後の在り方について検討                                                                                                                            |
| 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 | 【高松市】[R6.3 時点]<br>・ 他の中心市街地*への自動車流入抑制策の進捗状況を確認しながら、引き続き実施時期を慎重に検討                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|               | 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     | 【高松市】[H24.3 時点]<br>・ バス&レールライド社会実験を実施(H23.10～H24.3)<br>【ことでんバス】[R6.3 時点]<br>・ 社会実験後バス&レールライドを引き継ぎ、「太田駅サンメッセ線」を運行開始(H24.4～)<br>・ ことでん伏石駅開業に伴うバス路線再編により、「伏石駅サンメッセ線」を運行開始(R3.11～)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 8)公共交通の利便性向上  | 12 鉄道新駅の設置                                                                  | 事業者、市     | 【高松市】[R6.3 時点]<br>・ ことでん伏石駅開業(R2.11)<br>・ ことでん伏石駅駅前広場(R3.11)<br>・ ことでん新駅(太田～仏生山駅間)整備着手(R1～)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|               | 13 新交通システム*(LRT*等)の導入<br>需要に応じた新交通システム(LRT等)の導入(R1～<br>需要に応じた新交通システムの検討(R6～ | 事業者、市     | 【高松市】[R6.3 時点]<br>・ 基幹系統(インボー循環バス等)のサービスレベル向上策について検討・取りまとめ[国補助](H28 年度)<br>・ 郊外部における交通結節拠点と目的地を結ぶフィーダー交通として、新交通システムの導入の可能性等について検討[国補助](H29 年度)<br>・ 新交通システム導入検討業務の実施 導入に向けての課題等について調査・検討を実施<br>【ことでんバス】[R6.3 時点]<br>・ レインボー循環バスへの大型車両導入(H29～)                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|               | 14 交通結節拠点の整備<br>交通結節拠点の整備・再整備(R1～                                           | 事業者、県、市   | 【高松市】[R6.3 時点]<br>・ ことでん仏生山駅などの整備方針(駅前広場、駅構内改良等)を整備(H30.9)<br>・ H30.9 ことでん仏生山駅西口駅前広場供用開始<br>・ JR端岡駅周辺整備について検討<br>・ 高松駅南交通広場整備<br>・ ことでん伏石駅開業(R2.11)<br>・ ことでん伏石駅駅前広場(R3.11)<br>・ ことでん新駅(太田～仏生山駅間)整備着手(R1～)<br>・ JR 端岡駅周辺整備事業<br>整備方策の検討、JR 四国との協議調整<br>【県】[H26.3 時点]<br>・ 交通結節機能強化計画(新駅設置等)策定支援費補助[対象:高松市]                                                                                                                                                                                                                                          |
|               | 15 バスレーンの整備                                                                 | 国、県、市、県警  | 【高松市】[R6.3 時点]<br>・ 各種公共交通利用促進施策によるモーダルシフトを図りながら、パブリックレーンなど道路走行空間再編の可能性を引き続き検討<br>・ 基幹系統(レインボー循環バス等)のサービスレベル向上に向けての協議・調整                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|               | 16 バス利用のサービス向上                                                              | 事業者、市     | 【高松市】[R6.3 時点]<br>・ バス待ち環境(上屋、ベンチ等)の整備に対する補助を実施<br>【事業者】[H25.3 時点]<br>・ 区間均一料金、バス運行時間延長、バス待ち環境向上などについて、実施可能性を検討<br>【ことでんバス】[R6.3 時点]<br>・ バス停留所の待ち環境の整備<br>・ バス停時刻表の視認性向上(蓄光材シート)<br>・ 停留所新設(高松市役所)<br>【大川バス】[H26.3 時点]<br>・ 引田線のダイヤ改正                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|               | 17 IruCa*カードの利用の拡大                                                          | 事業者、市     | 【市】[R6.3 時点]<br>・ コミュニティバスへのIruCaシステム導入(H26 年度～)<br>・ 瀬戸・高松広域連携中枢都市圏取組事業である、IruCa カードの利用拡大について連携市町と協議<br>→H29.10～ 綾川町ゴールド IruCa 導入<br>【ことでん、ことでんバス、大川バス、市内コミュニティバス等】[R6.3 時点]<br>・ IruCa を活用した市内在住高齢者(70 歳以上)に対する公共交通利用促進支援制度を継続[市補助](H27.10～)<br>【琴電】[R6.3 時点]<br>・ 小豆島地区公共交通協議会の取組により、小豆島の商業施設、観光施設へ IruCa 端末導入<br>・ IruCa の利用率向上に向けて、公共性の高い場所や社員食堂等でキャンペーンを実施<br>・ 利便性向上のため、電子マネーチャージ機の配置換えを実施<br>・ IruCa キャンペーン等を通じ、普及活動及び利用促進を実施<br>・ IruCa システム(電車)への 10 カード片利用システム導入(H30.3～)<br>【ことでんバス】[H31.3 時点]<br>・ IruCa システム(バス)への 10 カード片利用導入(H31.3～) |

| 高松市総合都市交通計画 |                                           |         | 平成 23 年度以降の取組成果のまとめ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------|-------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 【施策の方針】     | 【具体的施策】                                   | 実施主体    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|             |                                           |         | <p>【大川バス】〔H25.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ IruCa カード(IC 車載機)導入</li> </ul> <p>【JR四国】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 10 カード(ICOCA)の利用エリアを 3 駅拡大<br/>※高德線の栗林公園北口駅、栗林駅、屋島駅を追加</li> <li>・ 「e5489」による四国内特急列車指定席チケットレスサービス開始</li> </ul> <p>【ことでん・市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通利用者ポイント付与事業(R4.8.1～R5.2.28)</li> <li>・ 限定 IruCa 発行事業(〔第 1 弾〕R4.8、〔第 2 弾〕R4.11、〔第 3 弾〕R5.1)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 18          | 利便性の高い情報の提供                               | 事業者、市   | <p>【市・ことでんバス・バス協会】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス案内表示板設置(高松駅構内、高松駅バスターミナル)</li> <li>・ たかまつバスマップの作成・配布(交通事業者・高松市)</li> </ul> <p>【ことでんバス・市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス案内表示板(デジタルサイネージ)の設置(高松市役所・JR 高松駅構内)</li> </ul> <p>【ことでんバス・市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ R3.4.1 利便性の高い情報提供の実現に向け、バスロケーションシステムの導入<br/>GTFS データの Google Map への掲載</li> <li>・ バス案内表示板(デジタルサイネージ)の設置(高松駅・瓦町・伏石駅)</li> </ul> <p>【事業者】〔H24.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「バス会社と情報検索事業社のマッチング会議in四国」などを活用し、導入を検討(H23 年度)</li> </ul> <p>【ことでん】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一斉放送装置の多言語対応(日本語、英語、中国語、韓国語)</li> </ul> <p>【ことでんバス】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「どこにIruCaなび」(バスロケーションシステム)の導入(H24.7～)、利用増に向けた広報周知の継続実施</li> <li>・ Google マップの経路検索に、バス路線のルート、ダイヤ、運賃データ掲載</li> </ul> <p>【大川バス】〔H29.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 情報検索会社との提携</li> </ul> <p>【JR 四国】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ (新規)きっぷ旅行情報サイトのリニューアル(スマホ対応、一部電子決済等)</li> <li>・ 指定席券売機の増備(高松駅・1→2 台)</li> <li>・ 「無料公衆無線 LAN サービス」導入<br/>(栗林駅、屋島駅及び特急いしづち・特急うずしお・特急しまんと・快速マリンライナー車内)</li> <li>・ 「列車走行位置情報サービス」開始<br/>※2020/3/14 より、列車走行位置情報サービスを 5 言語で表記(日・英・繁体・簡体・韓)</li> <li>・ ホームページの列車運行情報等に簡単にアクセスできるように、駅及び列車内へQRコードを掲出</li> <li>・ 高松駅に多言語表示の「観光ウェルカムボード」を設置</li> <li>・ 予讃線及び高德線の特急列車にて、行先表示及び車内テロップの列車名、停車駅を 2 言語で表示(日・英)</li> <li>・ 屋島駅にて、駅案内サインの多言語表記を実施</li> <li>・ 高德線(高松駅～讃岐牟礼駅)にて、運行情報や列車走行位置情報を表示・放送する多言語対応のデジタルサイネージを設置(運行情報は 5 言語(日・英・中(繁体/簡体)・韓)、音声出力は 2 言語(日・英))</li> <li>・ 高松駅・栗林駅に多言語・オペレータ対応券売機を新設(5 言語(日・英・中(繁体/簡体)・韓))</li> <li>・ 予讃線(香西駅～国分駅)にて、運行情報や列車走行位置情報を表示・放送する多言語対応のデジタルサイネージを設置(運行情報は 5 言語(日・英・中(繁体/簡体)・韓)、音声出力は(日・英))</li> </ul> |
| 19          | 鉄道、バスの乗り継ぎの円滑化                            | 事業者、市   | <p>【高松市】〔H24.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス&amp;レールライド社会実験を実施(H23.10～H24.3)</li> </ul> <p>【ことでんバス】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電車と接続したダイヤで運行</li> <li>・ 電車⇄バス乗継割引拡大制度の実施</li> <li>・ バス・バス乗継割引事業制度の実施</li> </ul> <p>【JR四国】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「おでかけに便利な鉄道・バス情報」HPのリニューアル</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 20          | バス路線の再編<br>鉄道とバス等による一体的な公共交通ネットワークの形成(R2～ | 事業者、県、市 | <p>【事業者、県、市】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国の補助制度見直しによるネットワーク計画作成に合わせ、既存バス路線の再編を検討</li> </ul> <p>【県】〔H25.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 徳島西部交通の路線休止に伴う対応として、24 年 4 月から、ことでんバスの塩江線の増便を実施</li> </ul> <p>【高松市】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ネットワークバス補助開始<br/>(太田サンメッセ線(H24.4～)、まちなかループバス(H27.10～)、仏生山川島線(H30.9～))</li> <li>・ 地域公共交通網形成計画策定(H27.3)</li> <li>・ 地域公共交通再編実施計画策定(H28.3)</li> <li>・ 瀬戸・高松広域連携中枢都市圏の枠組みで行う広域的なバス路線の検討</li> <li>・ 瀬戸・高松連携中枢都市圏における地域公共交通に関する意見交換会を開催</li> </ul> <p>【市、ことでんバス等】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 仏生山駅へアクセスするバス路線の基本的な考え方を整理→仏生山川島線運行(H30.9～)</li> <li>・ 市全域を対象としたバス路線の再編を実施</li> </ul> <p>【タクシー協会・タクシー事業者・市(交通政策課)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ R4.1.17 タクシーを活用した新しい交通モード創出に向けた実証事業の開始</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

| 高松市総合都市交通計画      |                         |              | 平成 23 年度以降の取組成果のまとめ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------|-------------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 【施策の方針】          | 【具体的施策】                 | 実施主体         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 9) 中心市街地での回遊性の向上 | 21 航路・空路の活性化            | 事業者, 国, 県, 市 | <p>【高松空港振興期成会・県, 市】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・新規路線就航に向けた取組: 国内線(札幌線等)</li><li>・新規路線の就航・増便・ダイヤ改正等</li><li>・台北線について TV や新聞等メディアを利用した PR 活動, 旅行会社等への利用促進を行った結果, 就航当初から比較的好調な利用率を維持</li><li>・高松空港開港 25 周年記念事業の実施</li><li>・既存航空ネットワークの充実・強化</li><li>・高松空港の運営の民間委託(H30.4～)</li><li>・H30.4 高松空港の運営の民間委託(高松空港株式会社)</li><li>・H30.6 「高松空港特定運営事業等パートナーシップ協定書」に基づき, 高松空港株式会社、県、市他 11 団体が構成する「高松空港エアライン誘致等協議会」設立</li><li>・H30.9 高松空港と地域の活性化プラン策定</li><li>・H30.10 ソウル線デیلیー化、H31.3 台北線デیلیー化</li><li>・既存航空ネットワークの充実・強化</li><li>・広域エリアでの路線 PR 及び利用促進活動</li><li>・新規路線就航に向けた取組</li><li>・国内線(北海道、東北、仙台、静岡 等)</li><li>・国際線(北京、シンガポール、タイ、ベトナム 等)</li><li>・既存航空ネットワークの維持・回復</li><li>・広域エリアでの路線 PR 及び利用促進活動(R3第1回)</li><li>・国際線では、他の地方空港に先駆けて、R4.11.23 のソウル線の運航再開を皮切りに台北線は R5.1.19 から、香港線は R5.1.22 からインバウンドチャーター便が運航</li></ul> <p>【宇野高松航路活性化・再生協議会】〔H30.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・宇野高松航路継続策を検討・実施</li><li>・2県2市(岡山・香川両県、玉野市及び高松市)による船舶修繕費についての支援実施(H27～)</li><li>・国、2県2市による利用促進策の検討・実施</li></ul> <p>【離島航路確保維持改善協議会】〔H29.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・国の補助制度を活用した, 男木～高松航路改善計画の策定(H29.3)<br/>→男木～高松航路改善計画に基づく施策・事業の推進</li><li>・高齢者割引、拡大島発往復割引の実施(H27.10～)</li></ul> <p>【ことでんバス】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・高松空港リムジンバスに Wi-fi 導入(H28.2～)</li><li>・高松空港行きバス停にピクトサインを追加(H28.2～)</li><li>・高松空港まつり開催</li><li>・航空機の就航や増便等に合わせた高松空港リムジンバスの増便、ダイヤ設定</li><li>・H30.2 月高松空港リムジンバスに手荷物の案内放送を追加(多言語対応)</li><li>・リフト付きバス車両導入(H31.3～)</li><li>・パークアンドバスライドの実施(ウイングポート)(H30～)</li><li>・航空機の就航や増便等に合わせた高松空港リムジンバスのダイヤを設定</li><li>・H31.3 リフト付きバス車両 1 両運用開始</li><li>・パーク&amp;バスライドの実施(ウイングポート)(4/27～5/7、12/28～1/6、3/20～3/31)</li><li>・航空機の就航や増便等に合わせた高松空港リムジンバスのダイヤを設定(11 時台新規運行)</li><li>・「どこにIruCaなび」が空港リムジンバスに対応</li></ul> <p>【男木～高松航路】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・男木～高松航路改善計画(H29.3)に基づき航路の利用促進を図る</li><li>・女木島さくらまつり開催</li><li>・男木島灯台まつり開催</li></ul> <p>【高松空港(株)】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・高松空港への定期路線バス開設(H30.7 祖谷・琴平、H30.10 高知駅)</li><li>・高松空港前駐車場の拡充</li><li>・高松空港への定期路線バス開設(R1.7 四国中央市)</li><li>・ランウェイウォークや FUNTAK 空港まつりなど空港の集客力強化につなげることを目的とした企画の実施</li><li>・高松空港を発着する一部路線の廃止(高知、祖谷、三豊)</li></ul> <p>【高松空港(株)、ことでんバス(株)、雌雄島海運(株)、市】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・航空機で本市を訪れ、高松空港からリムジンバスに乗り、男木島・女木島を周遊する人をターゲットとして、リムジンバスの往復乗車券とフェリーの男木島女木島周遊乗船引換券をセットにした周遊きっぷを割引販売</li></ul> |
|                  | 22 都心地域内の循環バスの導入        | 事業者, 市       | <p>【高松市】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・都心地域ちよいのりバス社会実験実施(H23.10～H24.3)、実験結果を踏まえた今後の運行形態のあり方の検討</li><li>・まちバス運行内容改善検討支援事業に対する補助〔高松中央商店街振興組合連合会〕</li></ul> <p>【高松丸亀町商店街振興組合】〔H29.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・まちバス運行(H17～)</li><li>・まちなかループバス再編検討業務において運行改善計画の取りまとめ〔国補助〕(H28 年度)<br/>⇒香川大学との連携により、まいまい Map の作成、配布(H29.3～)</li></ul> <p>【高松市、高松丸亀町商店街振興組合、ことでんバス】〔R6.3 時点〕</p> <div><div>まちバス(丸亀町商店街振興組合)<br/>市民病院ループバス(ことでんバス)<br/>県立中央病院線(ことでんバス)</div><div>再編し統合<br/>H27.10～「まちなかループバス」</div></div> <ul style="list-style-type: none"><li>・まちなかループバスの運行開始・継続運行〔市補助〕(H27.10～)</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|                  | 23 レンタサイクルポート*、駐輪場施設の増強 | 市, 事業者       | <p>【高松市】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・レンタサイクルポート無人化に伴う監視カメラシステム導入(3箇所)</li><li>・南部駐車場内のレンタサイクルポートを丸亀町グリーン駐輪場内に移設南部駐車場内駐輪場(70台)を整備</li><li>・第3期 高松市自転車等駐車対策総合計画の策定</li><li>・レンタサイクルの多様な在り方を踏まえた管理システムを構築(R2～R3)</li><li>・新たなレンタサイクルシステムでの運用を開始(R4.4～)</li></ul> <p>【ことでん】〔H27.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・観光レンタサイクルポートの設置(2 駅 10 台分)</li></ul> <p>【事業者】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・駐輪場整備地区内における附置義務駐輪場の整備</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|                  | 24 自転車ネットワークの整備と連携利用促進  | 国, 県, 市      | <p>【高松市】〔R6.3 時点〕</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・自転車道等整備</li><li>・高松市中心部における自転車ネットワーク整備方針(H20.11)</li><li>・自転車走行指導帯等整備(兵庫町西通町線外 1 線)</li><li>・自転車道等整備工事の実施(五番町西宝線)</li><li>・自転車走行指導帯等整備工事の実施(八番町西浜新町線)</li><li>・自転車走行指導帯等整備工事の実施(浜ノ町宮脇線)</li><li>・矢羽根等設置工事の実施(塩屋町錦町線)</li><li>・自転車通行空間設計の実施(浜ノ町宮脇線、東浜港多賀線)</li><li>・矢羽根等設置工事の実施 (三番町築地線)</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |



## 1) 取組の実施状況(主な取組成果)

| 施策の方針<br>○具体的施策                                                                                                           |                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1) バリアフリーな交通環境の整備<br>①公共交通のバリアフリー                                                                                         | ● 駅舎バリアフリー化: 仏生山駅<br>(多機能トイレ・西口改札整備)                                                                                                            |                                                                                                                                                                                |
| 2) 交通不便地域への対応<br>②交通弱者の移動手段確保                                                                                             | ● 仏生山川島線の運行開始                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                |
| 4) 市民・企業への環境行動啓発<br>④モビリティ・マネジメントの実践、広報・啓発活動                                                                              | ● モビリティ・マネジメントの強化・推進                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                |
| 8) 公共交通の利便性向上<br>⑫鉄道新駅の設置<br>⑭交通結節拠点の整備<br>⑮バス利用のサービス向上<br>⑰IruCaカードの利用の拡大<br>⑱利便性の高い情報の提供<br>⑲鉄道、バスの乗り継ぎの円滑化<br>⑳バス路線の再編 | ● ことでん新駅(三条～太田駅間)整備着手<br>● ことでん新駅(太田～仏生山駅間)事業化<br>に向け準備<br>● JR端岡駅周辺整備検討<br><br>● 電車⇄バス乗継割引拡大制度の継続<br>● 高齢者運賃半額制度の継続<br>● 10カード片利用システム導入(鉄道・バス) | <br><br> |
| 9) 中心市街地での回遊性の向上<br>㉒都心地域内の循環バスの導入                                                                                        | ● まちなかループバスの継続運行                                                                                                                                |                                                                                                                                                                               |

## 2) 設定した目標値の現況

| 目標         | 目標指数                   | 計画策定時                    | 現時点<br>(R5 年度)       | 中間目標値<br>(～R10 年) |
|------------|------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------|
| 公共交通の利便性向上 | 公共交通機関利用者数             | 57,818 人/日<br>(H19.4 時点) | 58,939 人/日           | 64,958 人/日        |
| 公共交通の転換促進  | P&R 駐車台数               | 1,000 台<br>(H19.4 時点)    | 2,268 台<br>(R6.3 時点) | 1,900 台           |
| 自動車への依存度   | 代表交通手段構成比<br>(アンケート調査) | 53.4%<br>(H21.2 時点)      | 66.2%*<br>(R5.9 時点)  | 40%               |
| 自転車通行空間の整備 | 整備延長                   | 2.5 km<br>(H22.3 時点)     | 12.0 km              | 20.4km            |

※WEB アンケート調査(R5.9 実施/サンプル 1,000 票)※

### 3 高松市の公共交通が抱える問題点の整理

#### 3.1 高松市の概要

##### (1) 位置、気候

高松市は、多島美を誇る波静かな瀬戸内海に面し、これまで、人々の暮らしや経済・文化など様々な面において、瀬戸内海との深いかかわりの中で、県都として、また、四国の中枢管理都市として発展を続けてきた、海に開かれた都市です。

気候は、年間を通して寒暖の差が小さく、降水量の少ないことが特色となっています。

##### (2) 歴史、自然

「高松」は鎌倉時代に関ヶ原の戦い後、天正 16 年(1588 年)豊臣秀吉の家臣生駒親正が玉藻浦に居城を築き高松城と名付けたことに由来し、生駒 4 代 54 年、松平 11 代 220 年を通じて城下町として栄えてきました。

明治維新の廃藩置県後、香川県の県庁所在地となり、明治 23 年 2 月 15 日に市制が施行され、全国 40 番目の市としてスタートしました。

これまでに大正、昭和、平成を通じ、8 回にわたる合併で、北は瀬戸内海から南は徳島県境に至る、海・山・川など恵まれた自然を有する広範な市域の中に、にぎわいのある都心やのどかな田園など、都市機能・水・緑が程よく調和し、豊かな生活空間を有する都市となっています。

##### (3) 最近の市政概況

恵まれた風土と地理的優位性を生かし、四国の中枢管理都市として発展してきましたが、特に昭和 63 年の瀬戸大橋開通や平成元年の新高松空港開港、平成 4 年の四国横断自動車道の高松への延伸など、本市を取り巻く環境が大きく変化する中、平成 11 年 4 月 1 日、本市は、中核市に移行しました。

また、平成 17 年 9 月に塩江町、18 年 1 月に牟礼町、庵治町、香川町、香南町、国分寺町と合併しました。

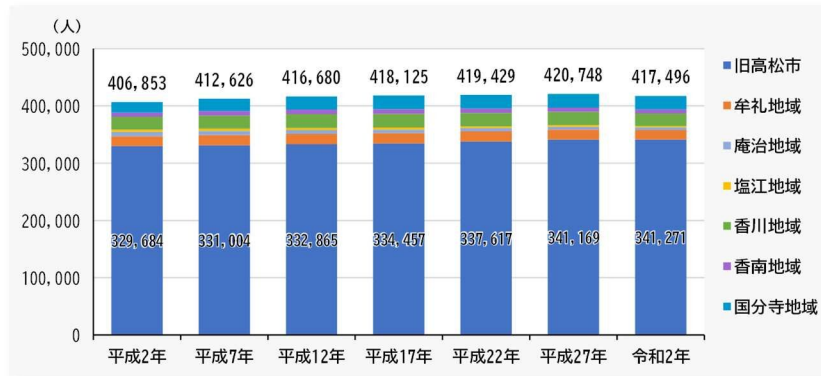


## 3.2 社会経済の状況

## (1) 人口

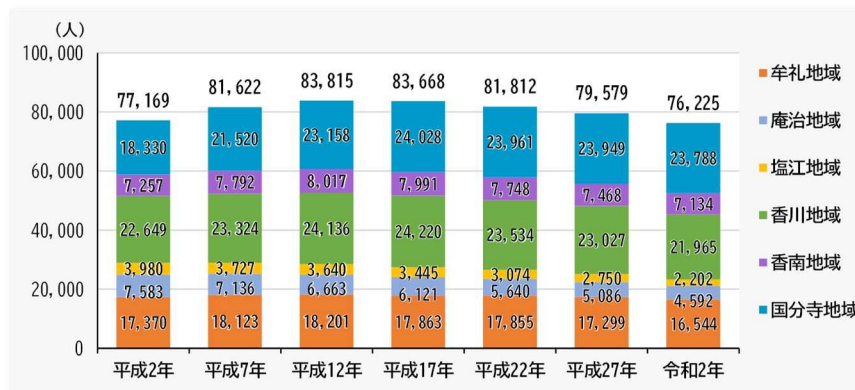
## 1) 総人口

- 本市の人口は、平成27年まで増加傾向にありましたが、令和2年には減少に転じ今後も減少傾向が続くと予測されます。
- 地域別に見ると、平成17年までは香川地域、国分寺地域で増加傾向が続いていましたが、それ以降は減少に転じ、令和2年では旧高松市のみが増加傾向となっています。



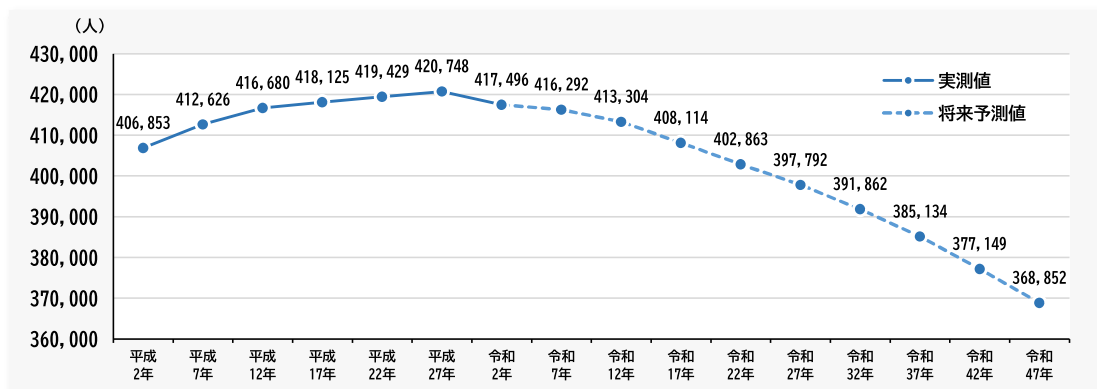
資料) 国勢調査(平成2年～令和2年)

図 3-1 高松市全域人口



資料) 国勢調査(平成2年～令和2年)

図 3-2 合併町ごとの人口



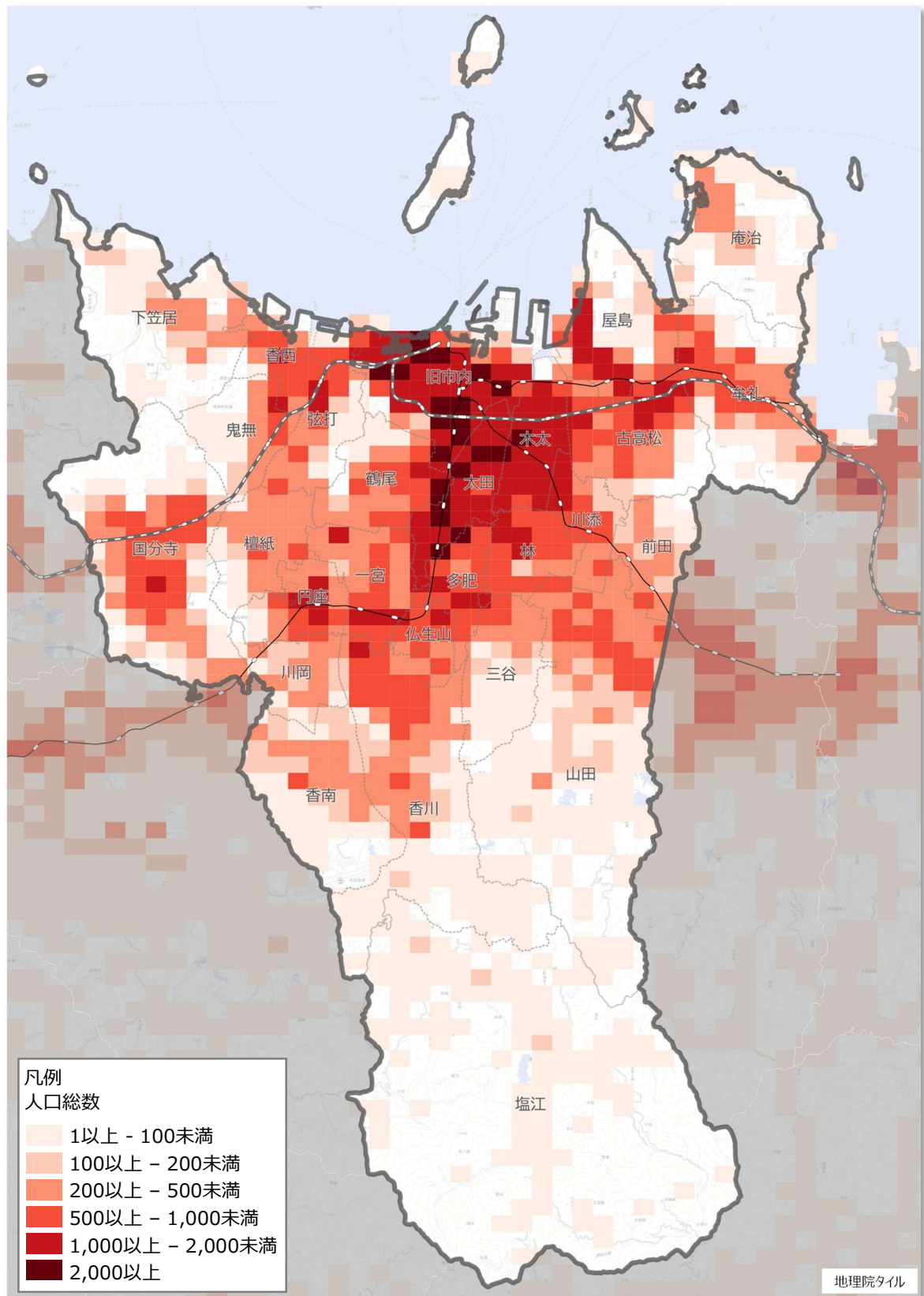
資料) 国勢調査(平成2年～令和2年)、たかまつ人口ビジョン(令和元年度改訂版)(令和7年以降)

図 3-3 市全域人口の推移と将来予測



## 2) 人口分布

- 人口は中心部及び鉄道沿線(特に、ことでん琴平線沿線)に集積しています。



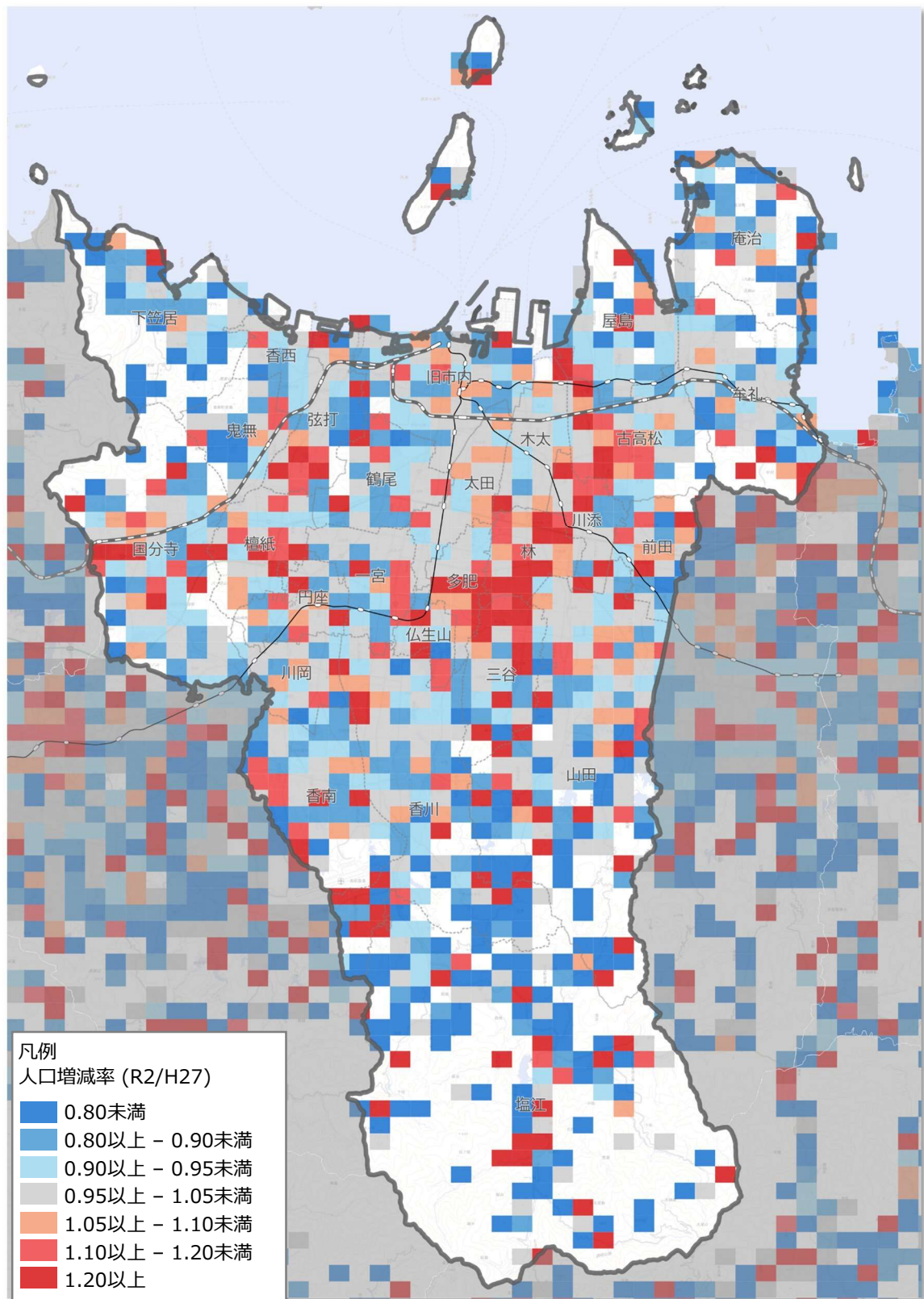
資料) 国勢調査(令和2年)

図 3-4 人口分布(令和2年)



## 3) 人口動態

- ・ 主に、林地区、多肥地区、三谷地区、古高松地区等の郊外部において、人口が増加しています。

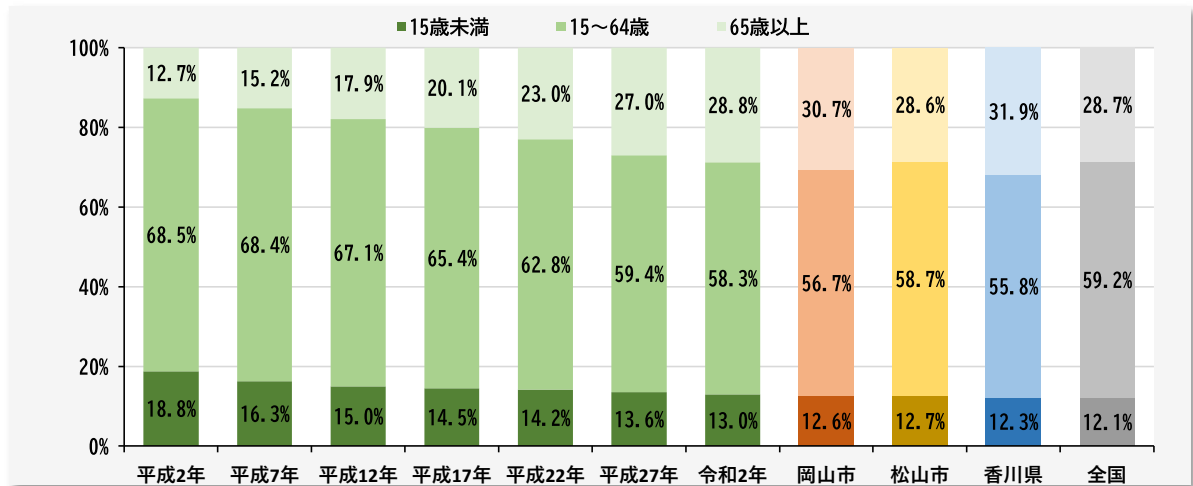


資料) 国勢調査 (平成27年、令和2年)

図 3-5 人口動態 (平成27年/令和2年)

## 4) 年齢構成別人口

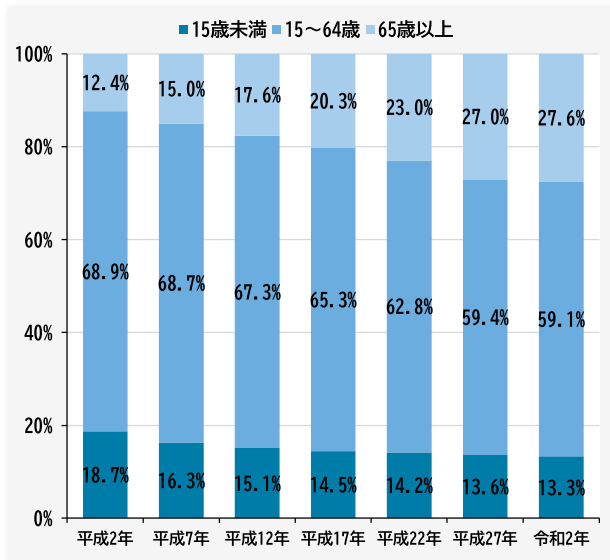
- 本市の年齢構成別人口比率を見ると、65歳以上の人口比率は増加傾向である一方、15歳～64歳や15歳未満の人口比率は減少しており、少子・超高齢化が進行しています。令和2年の年齢構成別人口比率データを近隣他都市や全国と比較しても、同程度であることがうかがえます。
- 特に合併町において、少子・超高齢化の進行が顕著となっています。



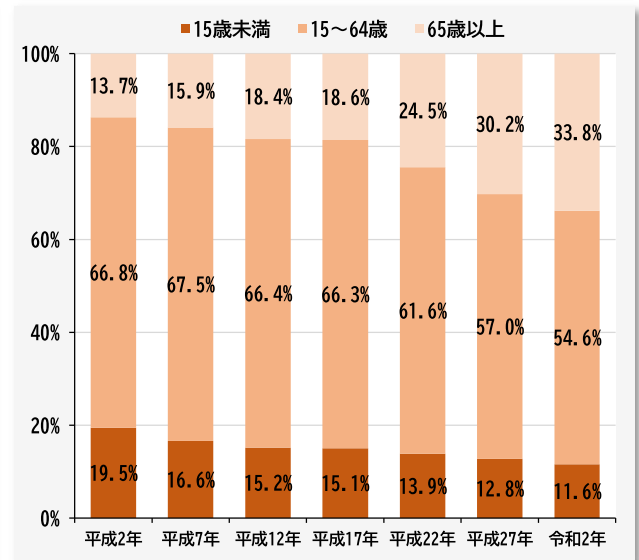
資料) 国勢調査(平成2年～令和2年)

図 3-6 高松市における年齢構成別人口比率

## ● 旧高松市



## ● 合併町



資料) 国勢調査(平成2年～令和2年)

図 3-7 旧高松市、合併町別の年齢構成別人口比率

## 5) 産業別就業人口

- ・ 就業人口の総数は平成12年以降減少傾向が続いていましたが、令和2年ではやや増加しています。
- ・ 第1次産業の就業人口は減少傾向であり、令和2年において、平成2年の半数以下となっています。また、第3次産業の就業人口は、平成12年まで増加傾向でしたが、平成17年以降は減少傾向が続き、令和2年ではやや増加しています。
- ・ 産業別就業者数の割合を見ると、令和2年において、第1次産業は約2.4%、第2次産業は約19.4%、第3次産業は約78.2%で、第3次産業就業者が多い状況です。

## ● 産業別就業人口の推移



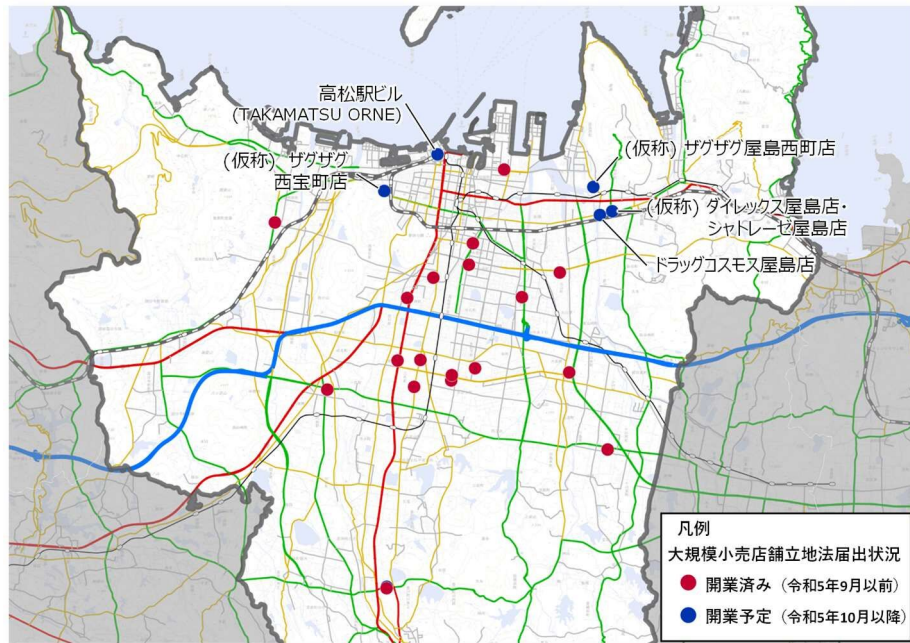
資料) 国勢調査(平成2年～令和2年)

図 3-8 産業別就業人口の推移

## (2) 中心市街地の状況

## 1) 大規模小売店舗の新規立地状況

- 中心市街地及び郊外部ともに、令和元年度以降も多くの大規模小売店舗の立地が進んでいます。

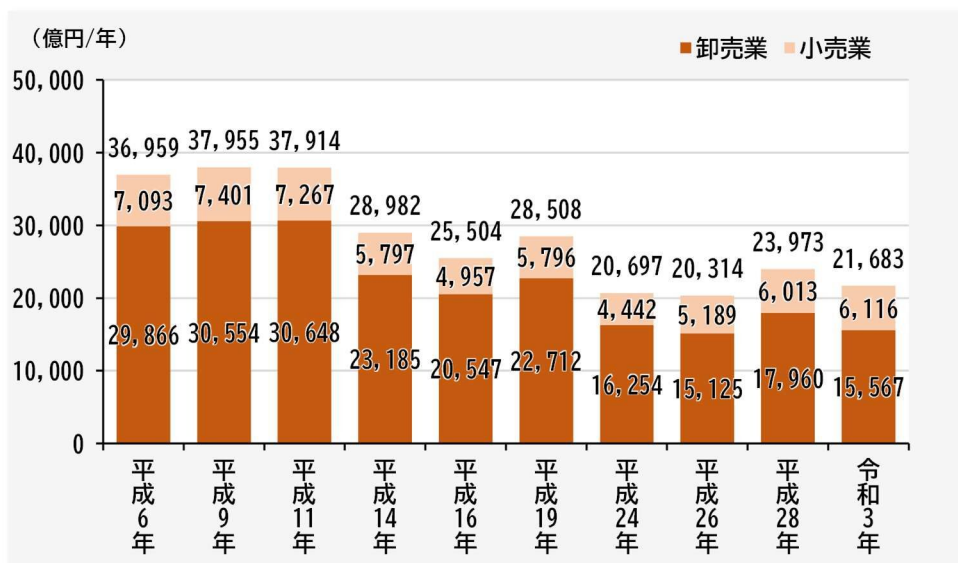


資料) 大規模小売店舗立地法届出状況(香川県 HP)を基に作成

図 3-9 ショッピングセンター・大規模小売店の新規立地(令和元年度以降)

## 2) 高松市の商品販売額の推移

- 商品販売額は、平成26年にかけて減少傾向でしたが、平成28年にはやや増加し、令和3年では再度減少しています。
- 令和3年の商品販売額は、平成11年と比べて約半額となっています。



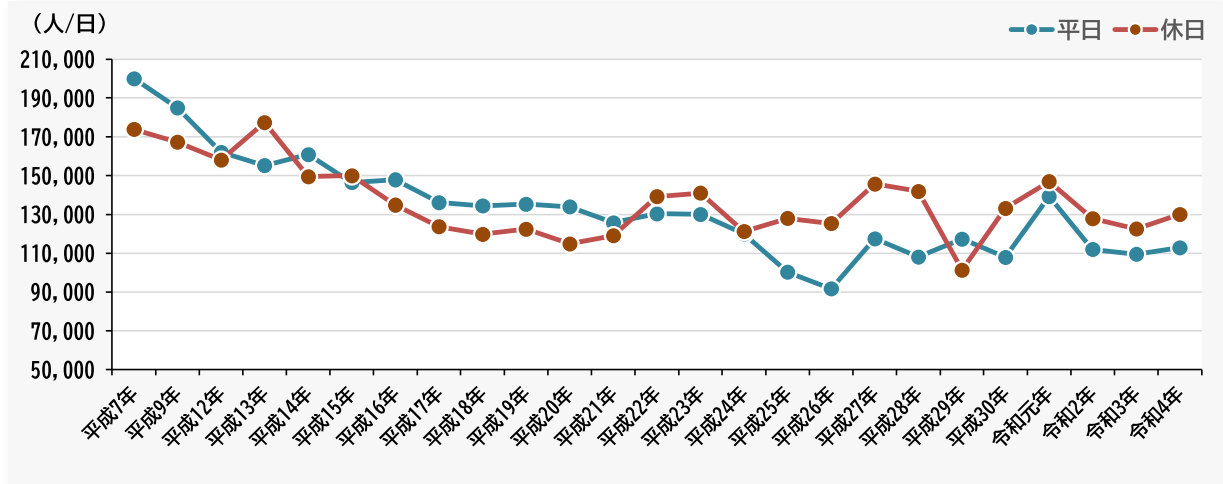
資料) 商業統計調査確報(H6～H19、H26)、経済センサス活動調査(H24、H28～R3)

図 3-10 商品販売額の推移



## 3) 商店街の通行量

- ・ 中央商店街の通行量は、平日は平成 26 年頃、休日は平成 20 年頃まで減少傾向でしたが、それ以降、増減を繰り返しながらも横ばいの傾向が続いています。
- ・ 令和元年以降平日、休日ともにやや減少しましたが、近年は平日約 11 万人/日、休日約 13 万人で推移しており、休日の通行量がやや多い状況です。

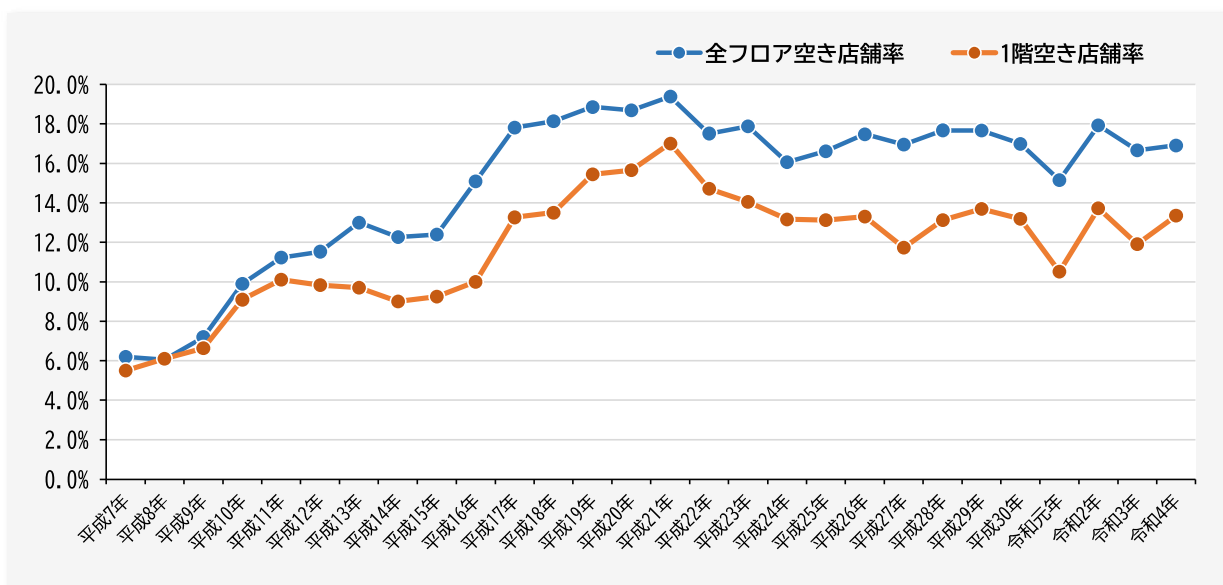


※平成 30 年までは人手にて観測、令和元年度以降はカメラ計測による自動解析にて観測  
資料) 市内資料(各年 10 月の平日・休日 1 日の通行量)

図 3-11 中央商店街の通行量(主要 15 地点調査)

## 4) 空き店舗率の推移

- ・ 中心市街地における空き店舗数は、平成 20 年頃までは増加傾向が続いていましたが、その後、増減を繰り返しつつ横ばいが続いています。
- ・ 近年は全フロア空き店舗率は 16%～18%程度、1 階空き店舗率は 12%～14%程度で横ばいが続いています。



資料) 市内資料(～H21.12)、高松商工会議所 HP(H22.12～)

図 3-12 空き店舗率の推移

## (3) 観光に関する状況

## 1) 観光資源の立地

- ・ 高松市内には、栗林公園、玉藻公園及び屋島をはじめ、数多くの観光資源が存在しています。

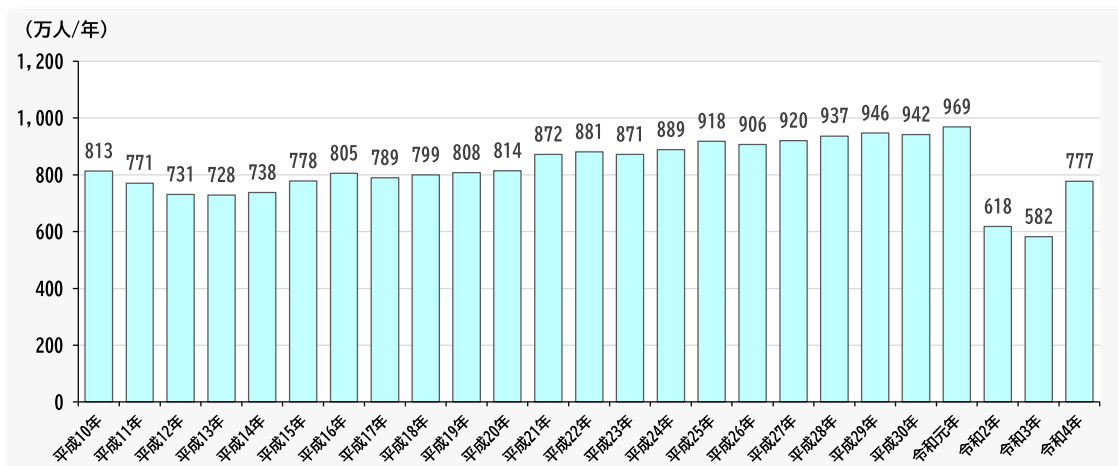


資料) 香川県観光協会 HP

図 3-13 観光資源の立地

## 2) 県外観光客入込数の推移

- ・ 県外観光客入込客数は平成 21 年以降増加傾向になっていましたが、令和 2 年に新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け大幅に減少しました。その後、令和 4 年には回復傾向となっています。

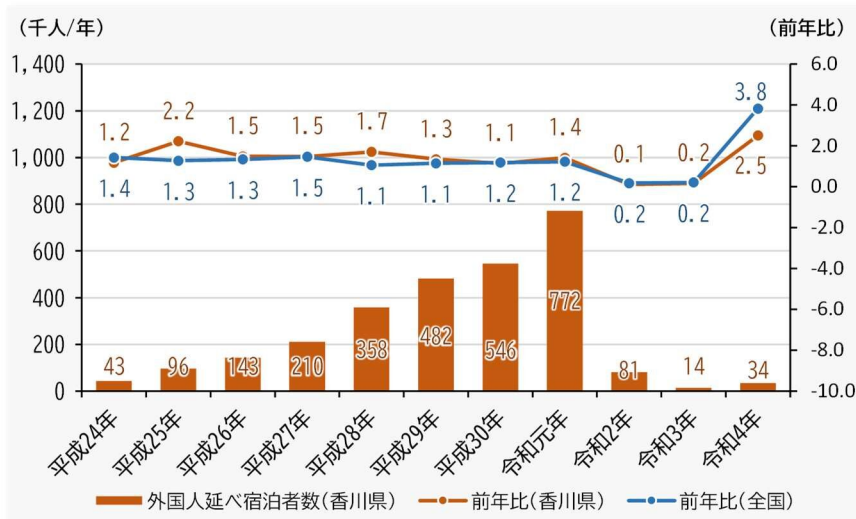


資料) 香川県観光客動態調査報告(平成 10 年～令和 4 年)

図 3-14 県外観光客入込数の推移

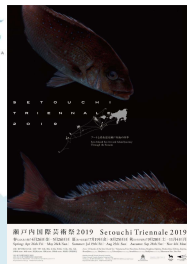
### 3) 外国人延べ宿泊者数

- ・香川県における外国人延べ宿泊者数は令和元年にかけて増加傾向であり、平成 23 年に対する伸び率は全国値と比較して大幅に上回っていました。
- ・令和 2 年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて大幅に減少しています。



資料) 宿泊旅行統計調査(観光庁)(平成 24 年～令和 4 年)

図 3-15 外国人延べ宿泊者数



|     |                                                                              |
|-----|------------------------------------------------------------------------------|
| 開催地 | 直島/豊島/女木島/男木島/小豆島/大島/犬島/沙弥島[春のみ]/本島[秋のみ]/高見島[秋のみ]/栗島[秋のみ]/伊吹島[秋のみ]/高松港・宇野港周辺 |
|-----|------------------------------------------------------------------------------|

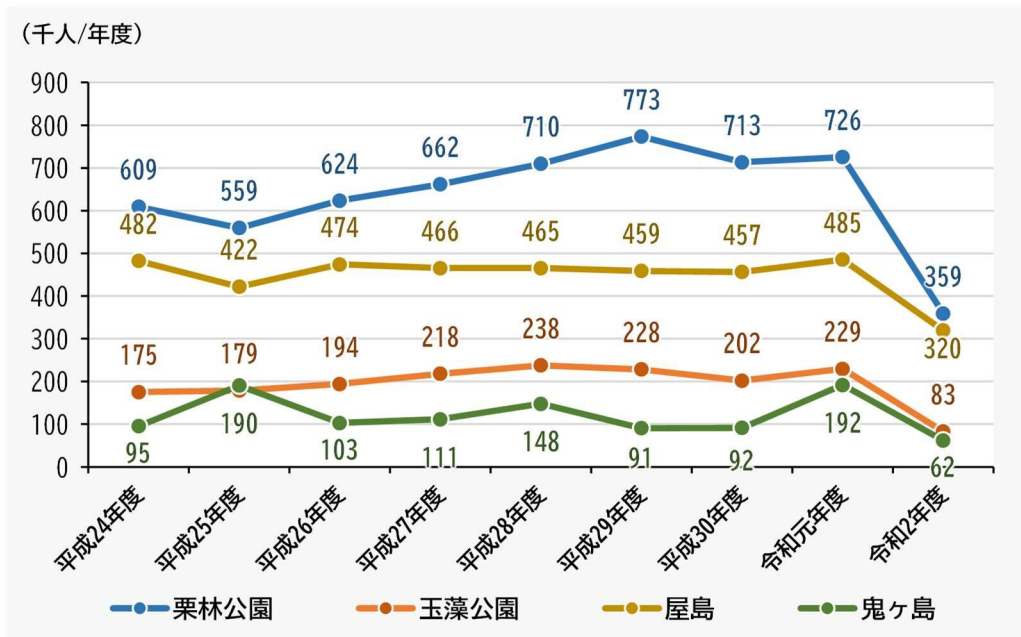
資料) 瀬戸内国際芸術祭 HP

図 3-16 瀬戸内国際芸術祭

※瀬戸内国際芸術祭とは平成 22 年より、3 年に一度、瀬戸内海の島々を舞台に開催されている現代アートの祭典

## 4) 高松市主要観光地入込客数の推移

- 栗林公園や玉藻公園では令和元年度にかけて観光客数が微増していますが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて大幅に減少しています。

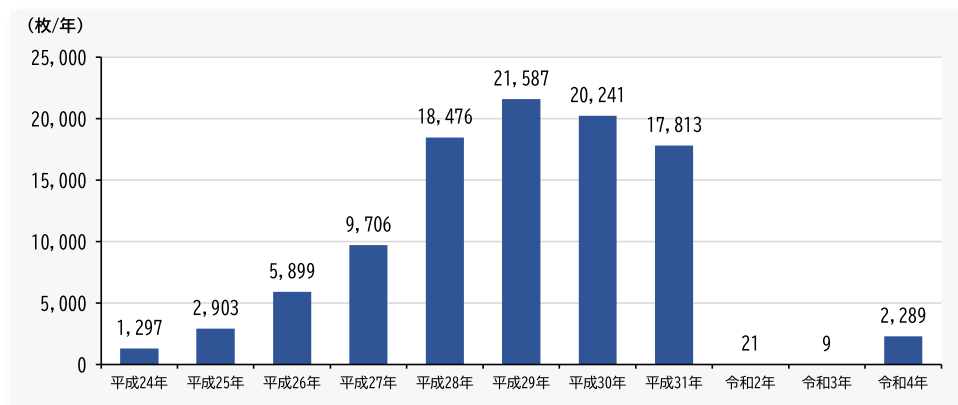


資料) 高松市統計年報(令和3年度版)

図 3-17 高松市主要観光地入込客数の推移

5) ALL SHIKOKU Rail Pass<sup>※</sup>発売状況の推移

- 外国人観光客の増加傾向に合わせて、平成29年にかけて当該パスの発売状況は増加傾向でしたが、平成30年以降は減少に転じています。
- また、令和2年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて大幅に減少しましたが、令和4年においてはやや回復しています。



資料) 庁内資料

図 3-18 ALL SHIKOKU Rail Pass 発売状況

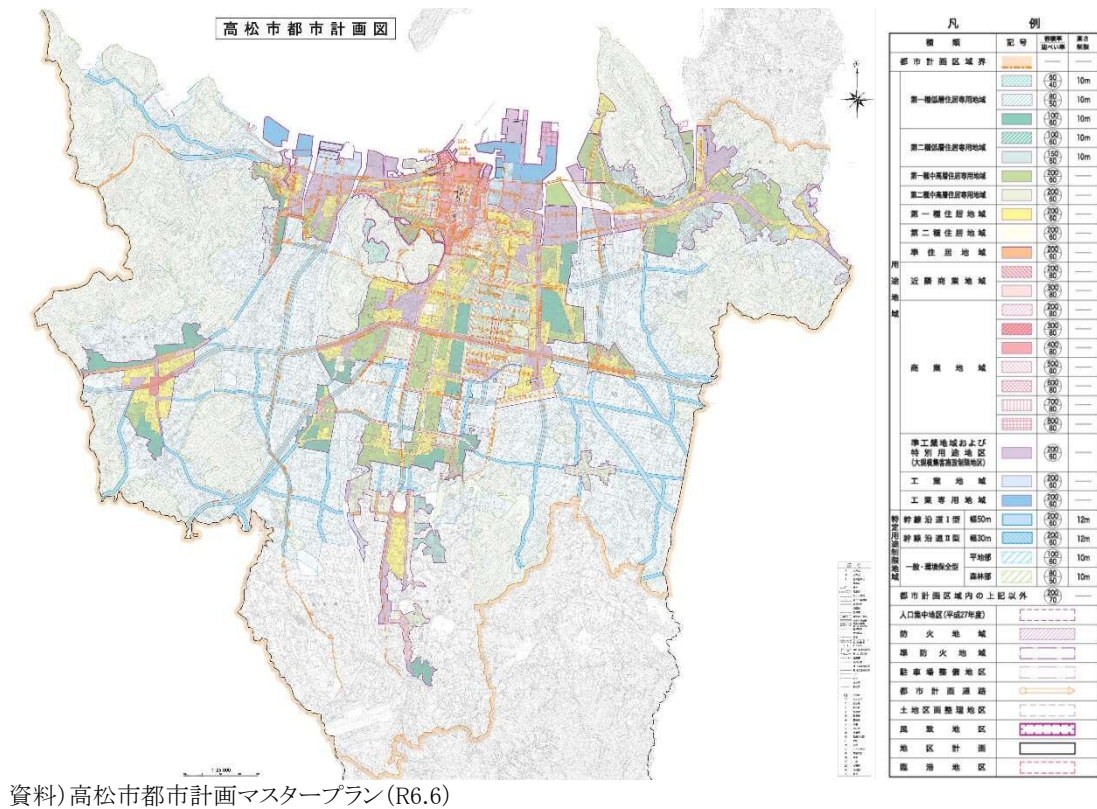
※ALL SHIKOKU Rail Pass: 訪日外国人向け四国鉄道共通フリーパス(JR 四国が四国内鉄軌道会社5社(土佐くろしお鉄道(株)、阿佐海岸鉄道(株)、高松琴平電気鉄道(株)、伊予鉄道(株)、とさでん交通(株))及び小豆島フェリー(株)、小豆島オーリーブバス(株)と共同で2012年4月より発売開始)



## (4) 土地利用

## 1) 土地利用規制

- ・ 用途地域は、中心市街地を中心として主に商業系、臨海部では主に工業系、内陸部では主に住居系の用途地域が指定されています。用途白地地域では、計画的な土地利用規制による良好な環境の形成又は保持を図るため、特定用途制限地域が指定されています。



資料) 高松市都市計画マスタープラン (R6.6)

図 3-19 高松市土地利用規制状況

## 2) 人口集中地区\*

- ・ 人口集中地区の人口は平成2年をピークとして減少していましたが、平成 27 年から微増傾向に転じています。人口密度は低下傾向となっています。

表 3-1 人口集中地区の推移

|                  | 面積<br>(km <sup>2</sup> ) | 人口<br>(人) | 人口密度<br>(人/km <sup>2</sup> ) |
|------------------|--------------------------|-----------|------------------------------|
| 昭和55年<br>(1980年) | 35.40                    | 204,433   | 5,775                        |
| 平成2年<br>(1990年)  | 39.80                    | 222,531   | 5,591                        |
| 平成12年<br>(2000年) | 40.81                    | 217,410   | 5,327                        |
| 平成17年<br>(2005年) | 40.19                    | 213,793   | 5,320                        |
| 平成22年<br>(2010年) | 40.88                    | 212,803   | 5,206                        |
| 平成27年<br>(2015年) | 41.04                    | 212,897   | 5,188                        |
| 令和2年<br>(2020年)  | 42.06                    | 213,549   | 5,077                        |

資料) 国勢調査(昭和55年～令和2年)

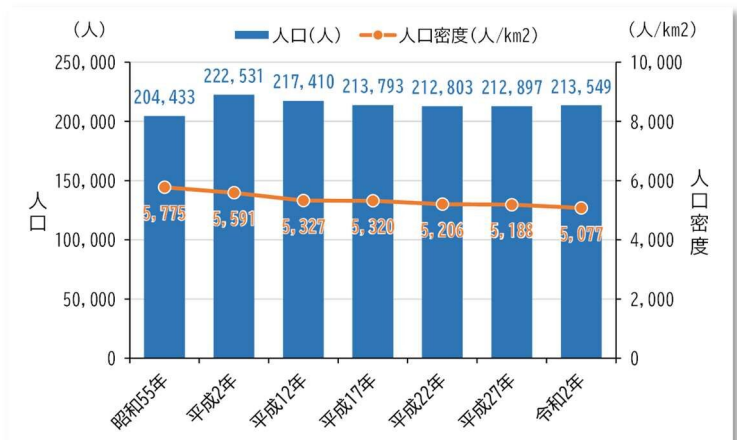
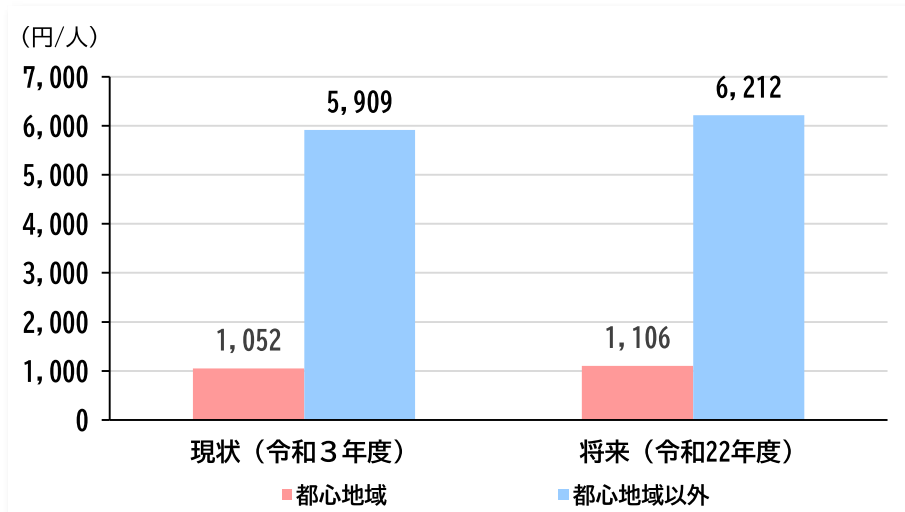


図 3-20 人口集中地区の推移

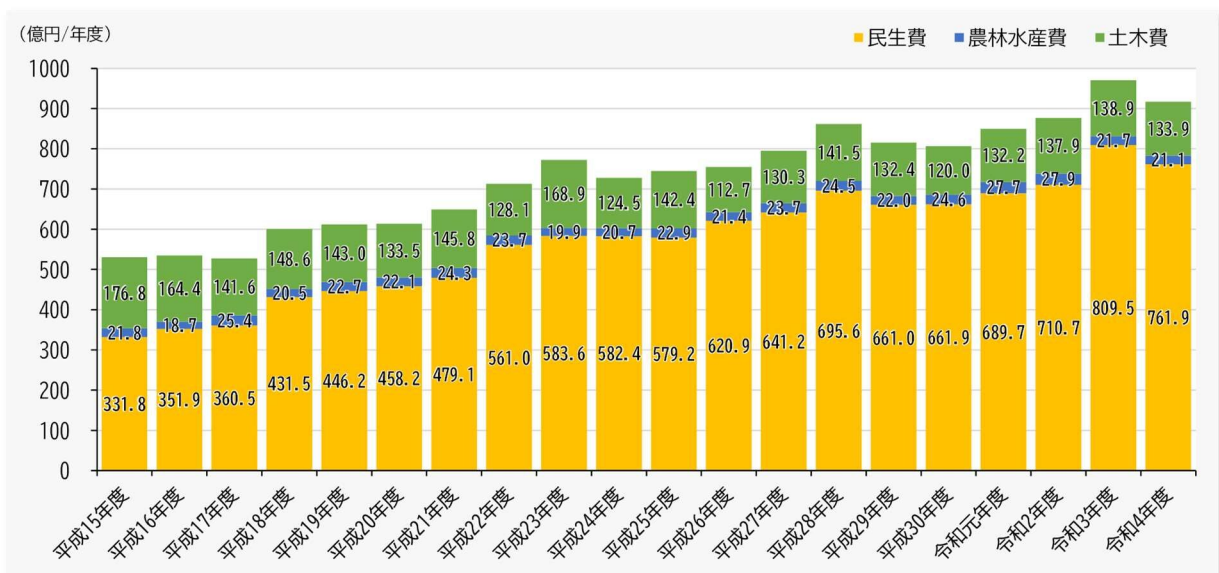
## (5) 市の財政状況

- ・ 将来的に必要な道路などの維持補修費を都心地域内外で比べてみると、都心地域以外は、都心地域の約 6 倍の維持管理費用が必要となり、厳しい財政状況の中で、効率的な投資が求められています。
- ・ 高齢化の進展により民生費は増加していますが、土木費は減少しており、今後、新たな社会基盤整備が難しくなることも予想されます。



資料) 庁内資料

図 3-21 市民1人当りの負担するコスト(維持補修費)の予測

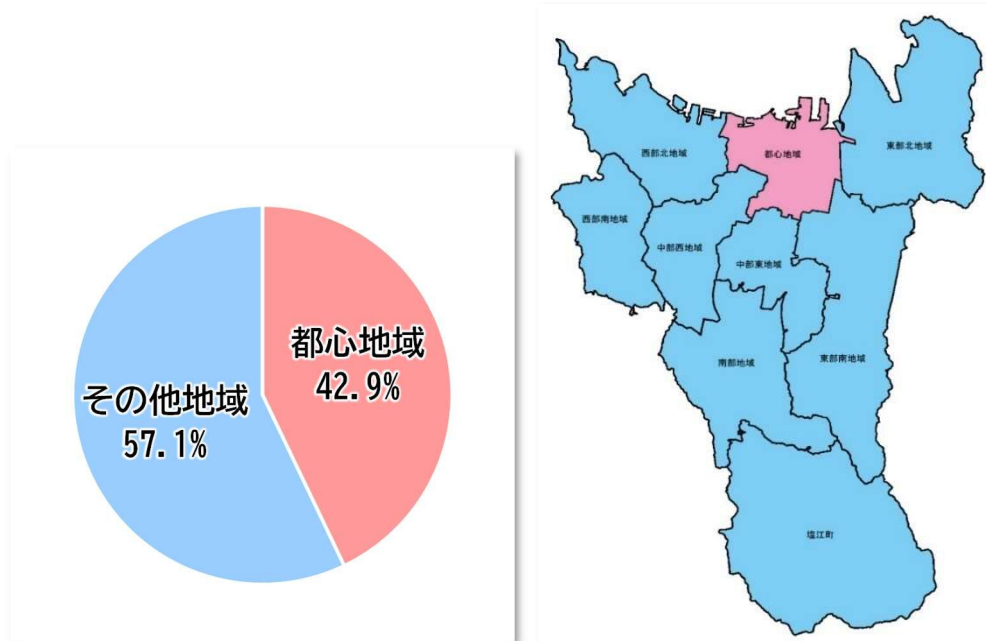


資料) 高松市決算状況調査(平成15年度～令和4年度)

図 3-22 農林水産業費、土木費、民生費の推移

## (6) 都心地域の固定資産税の状況

- ・ 都心地域の固定資産税が全体に占める比率は約 43%と高く、不動産価値の下落は、税収に大きな影響を及ぼすものと思われます。



資料) 庁内資料

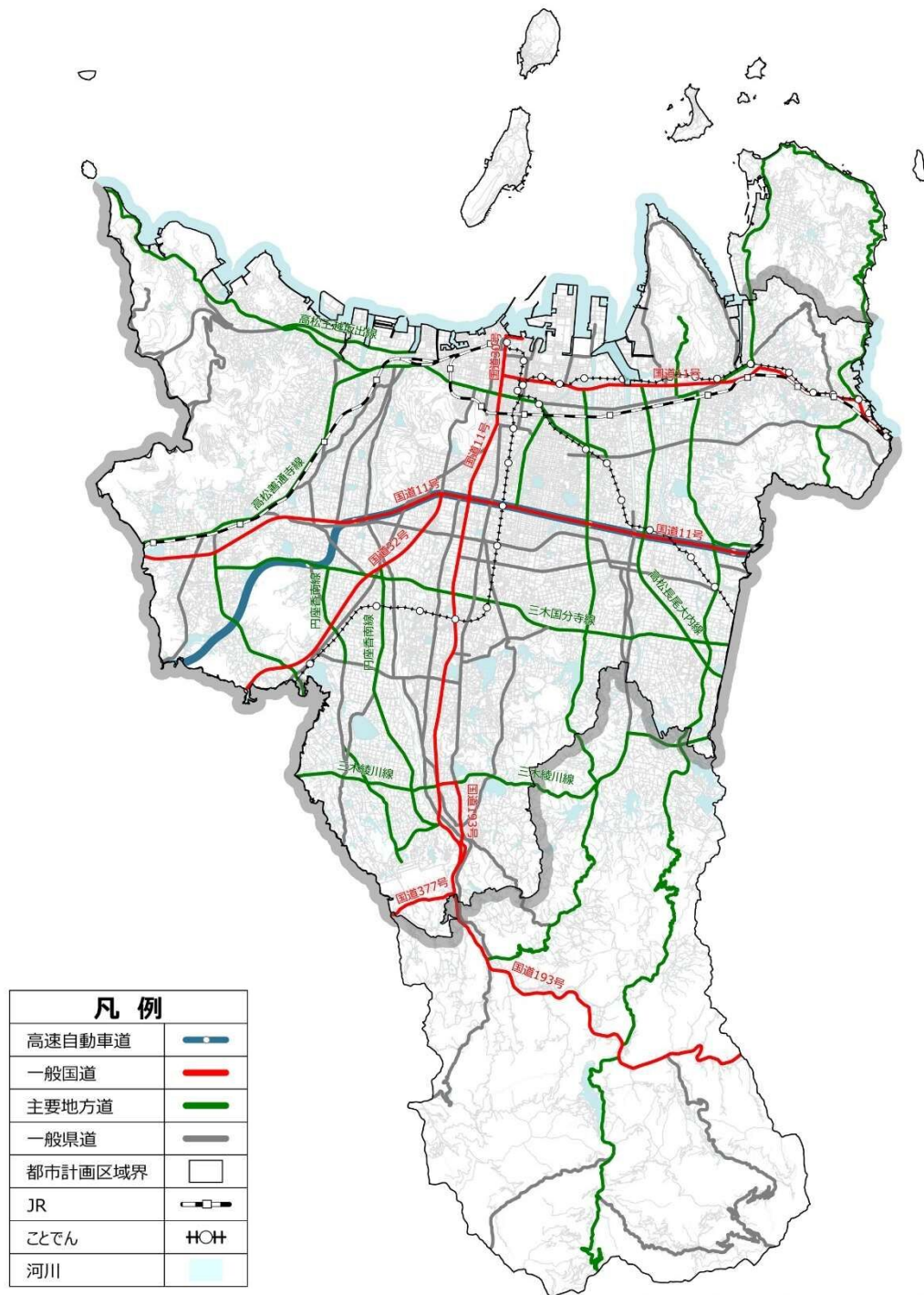
図 3-23 地域別の固定資産税

### 3.3 高松市の交通実態

#### (1) 道路ネットワーク

##### 1) 市内の主要幹線道路

- 道路網は、四国横断自動車道が都市計画区域の中央部を東西に横断しており、また、市中心部から放射状に一般国道が整備され、主要地方道がこれを補完する形で、道路ネットワークを形成しています。



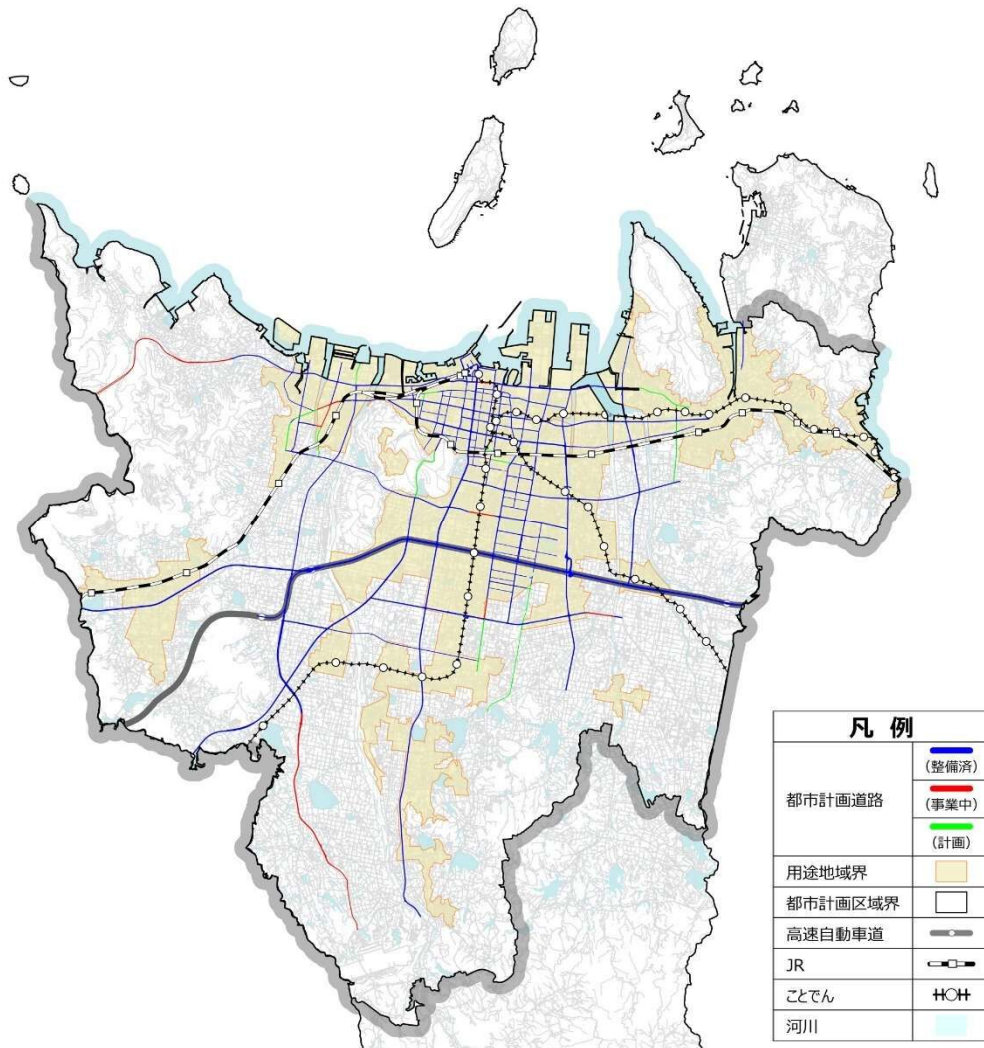
資料) 高松市都市計画マスタープラン (R6.6)

図 3-24 主要幹線道路図



## 2) 都市計画道路の整備状況

- 都市計画道路の整備状況をみると、整備率が 94.8%と自動車を利用しやすい環境となっています。



## ●都市計画道路の整備状況●

R5. 3. 31

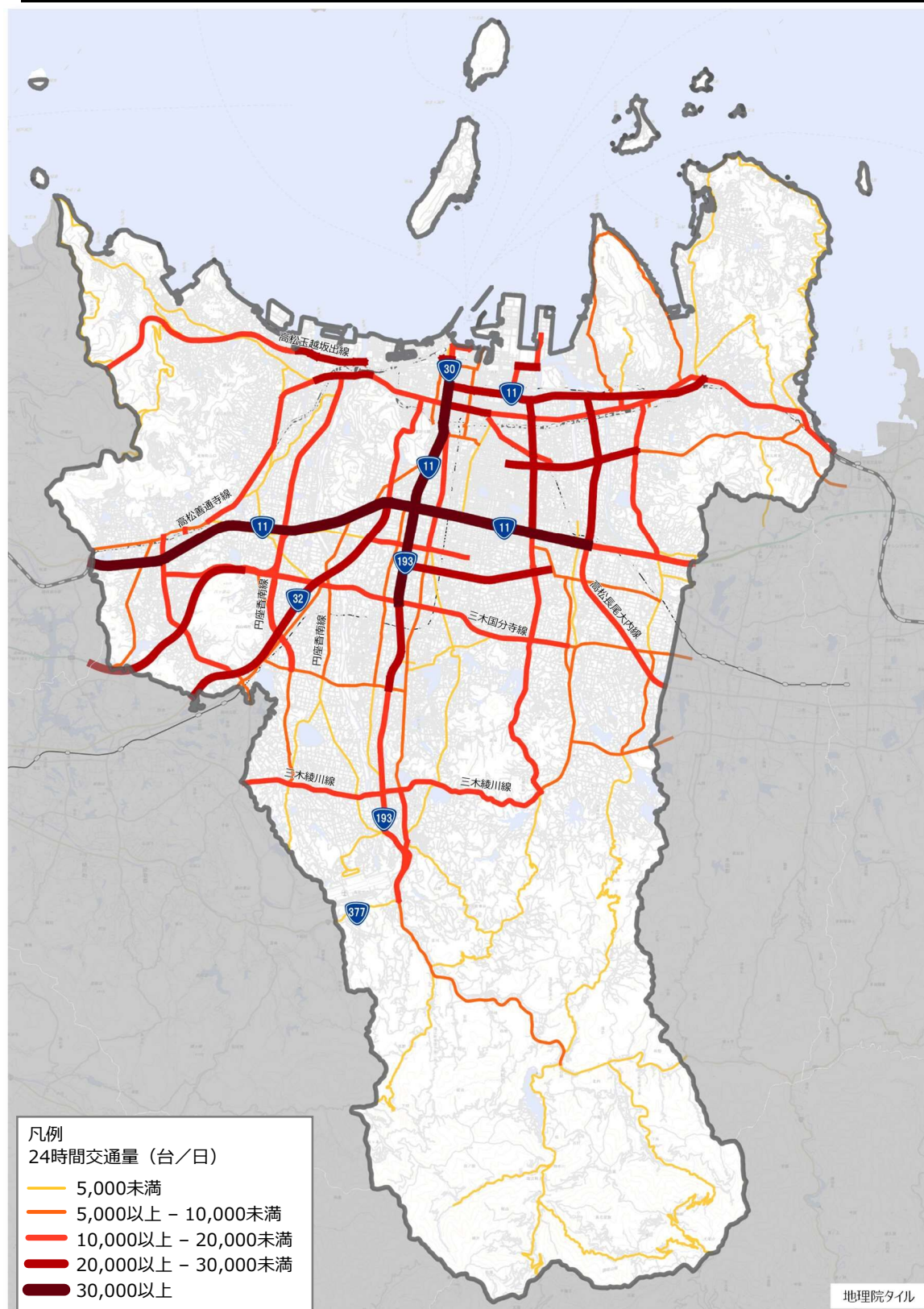
| 道 路 種 別 | 路線数 | 計画延長<br>(m) | 整備済延長(m) |        |         | 整備率<br>(%) |
|---------|-----|-------------|----------|--------|---------|------------|
|         |     |             | 供用済延長    | 整備中換算  | 合計      |            |
| 自動車専用道路 | 1   | 13,460      | 13,460   | 0      | 13,460  | 100.0      |
| 幹線道路    | 61  | 204,940     | 180,335  | 13,492 | 193,827 | 94.6       |
| 区画道路    | 3   | 990         | 405      | 205    | 610     | 61.6       |
| 特殊道路    | 2   | 740         | 740      | 0      | 740     | 100.0      |
| 合 計     | 67  | 220,130     | 194,940  | 13,697 | 208,637 | 94.8       |

資料) 高松市都市計画マスタープラン(R6.6)

図 3-25 都市計画道路の整備状況

### 3) 自動車交通量の状況

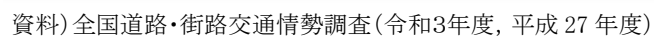
- ・ 都心地域に直結する国道 11 号や、国道 32 号、国道 193 号を中心に自動車交通量が多い状況となっています。



資料) 全国道路・街路交通情勢調査(令和3年度)

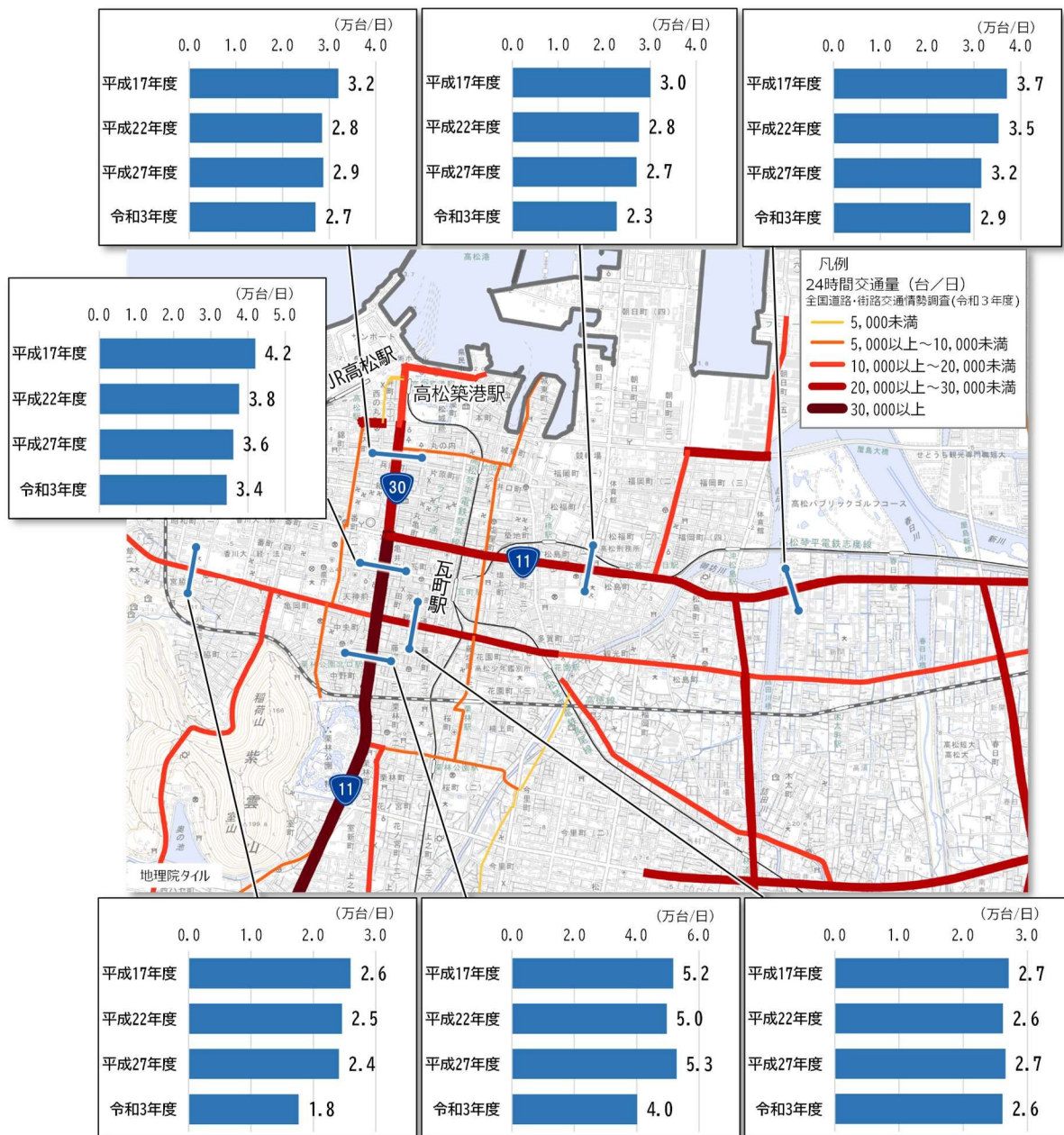
図 3-26 自動車交通量





3-18

- ・ 都心地域における自動車交通量は減少傾向にあります。



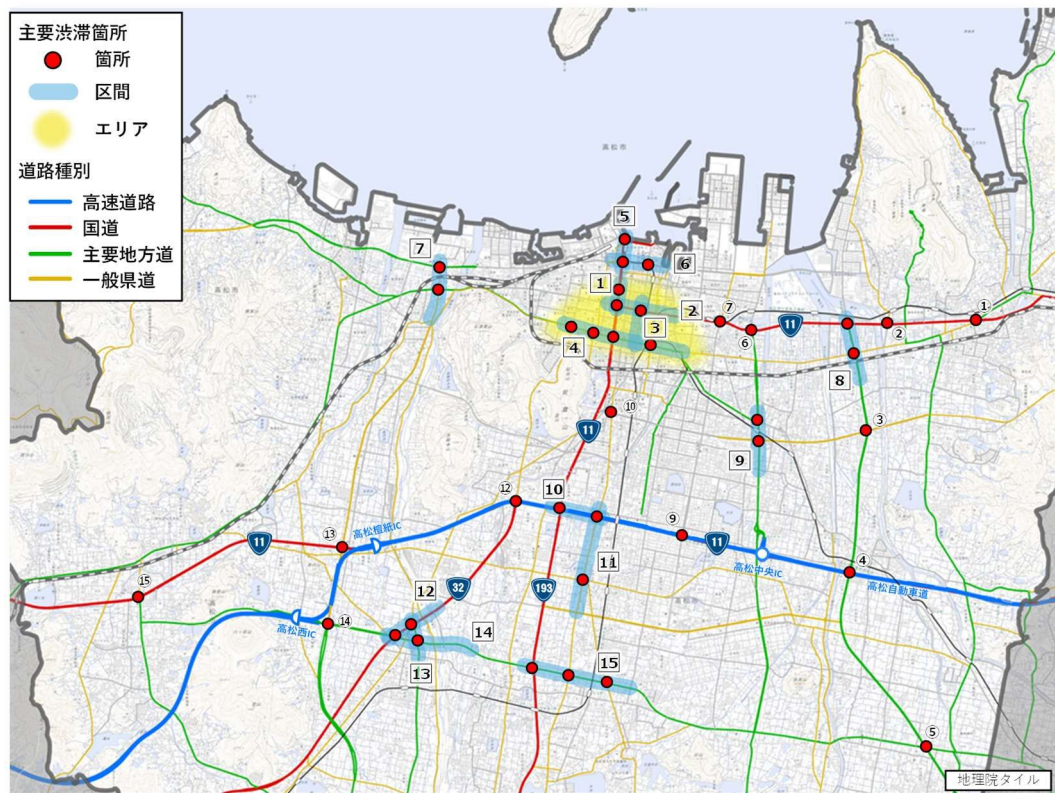
資料) 全国道路・街路交通情勢調査(平成17年度～令和3年度)

図 3-28 都心地域における自動車交通量の推移



## 4) 高松市内の主要渋滞箇所

- 高松市中心部では、主要渋滞区間が 15 区間、単独の主要渋滞箇所が 13 箇所存在しています。



## ■ エリア

| エリア名   | 区間名                           | 箇所名                       |
|--------|-------------------------------|---------------------------|
| 高松市中心部 | ① 国道30号・番町1丁目～番町              | 1.番町1丁目<br>2.番町           |
|        | ② 国道11号・番町～瓦町1丁目              | 2.番町<br>3.瓦町1丁目           |
|        | ③ 国道11号・瓦町1丁目～中徳三谷高松線         | 3.瓦町1丁目<br>4.亀阜小学校西       |
|        | ④ 高松普通寺線・亀阜小学校西～中徳三谷高松線・塩上五差路 | 5.天神前<br>6.中新町<br>7.塩上五差路 |

## ■ 区間

| 区間名                  | 箇所名                           |
|----------------------|-------------------------------|
| ⑤ 国道30号・サンポート高松玉藻～寿町 | 8.サンポート高松玉藻<br>9.寿町           |
| ⑥ 市道・寿町～本町踏切         | 9.寿町<br>10.本町踏切               |
| ⑦ 市道・郷東町北～郷東町        | 11.郷東町北<br>12.郷東町             |
| ⑧ 市道・片田～春日町北         | 13.片田<br>14.春日町北              |
| ⑨ 中徳三谷高松線・札場～木太南小学校北 | 15.札場<br>16.木太南小学校北           |
| ⑩ 国道11号・上天神町～三条町     | 17.上天神町<br>18.三条町             |
| ⑪ 高松香川線・三条町～太田上町南    | 18.三条町<br>19.太田上町南            |
| ⑫ 国道32号・西永井～成合大橋西    | 20.西永井<br>21.成合大橋西            |
| ⑬ 円座香南線・成合大橋西～東永井    | 21.成合大橋西<br>22.東永井            |
| ⑭ 三木国分寺線・東永井～西永井     | 22.東永井<br>20.西永井              |
| ⑮ 三木国分寺線・三名町～高松市出作町  | 23.三名町<br>24.新龍池<br>25.高松市出作町 |

## ■ 単独箇所

| 箇所名         |
|-------------|
| ① 26.高松町    |
| ② 27.湯元     |
| ③ 28.宮の原    |
| ④ 29.東山崎町   |
| ⑤ 30.十川西町   |
| ⑥ 31.詰田川西   |
| ⑦ 32.琴電松島踏切 |
| ⑧ 34.伏石町    |
| ⑨ 35.花ノ宮町   |
| ⑩ 37.峰山口    |
| ⑪ 38.檀紙     |
| ⑫ 39.中間町    |
| ⑬ 40.国分寺市所前 |

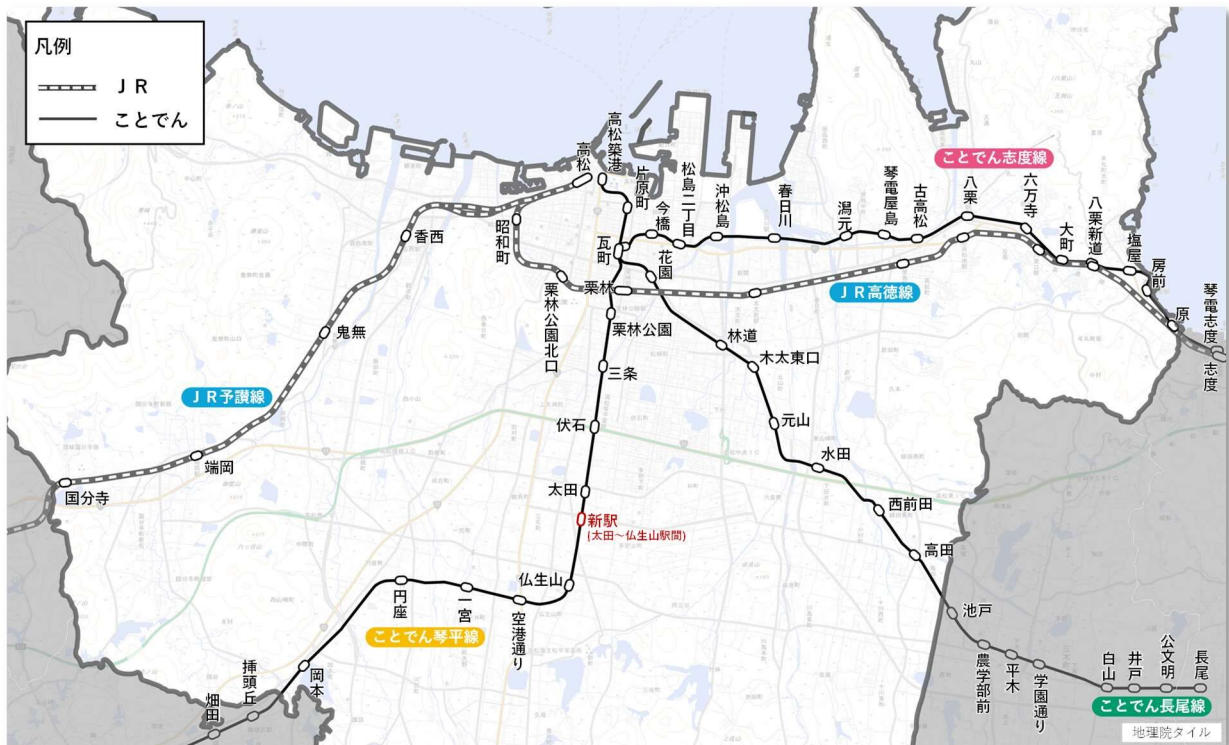
資料) 令和5年度 第1回 香川県渋滞対策協議会資料 より作成

図 3-29 高松市内の主要渋滞箇所

## (2) 公共交通(鉄道・バス)

## 1) 鉄道の概況

- ・本市における鉄道ネットワークは、JR とことでんが、JR 高松駅やことでん瓦町駅を中心として放射線状に広がっています。
- ・本市の単位面積当たりの鉄軌道延長は 0.163km/km<sup>2</sup> と、四国の他県と比較しても高い数値となっています。



資料) 国土数値情報より作成

図 3-30 鉄道全体図

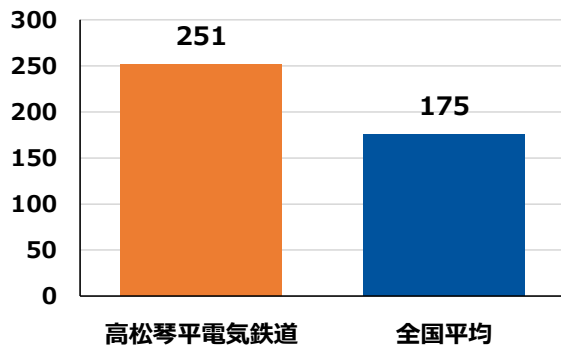
表 3-2 鉄軌道密度の比較

|      |     | 人口<br>(人) | 面積<br>(k m <sup>2</sup> ) | 鉄軌道延長 (k m) |        |        |       | 面積当たり<br>鉄軌道延長<br>(k m/ k m <sup>2</sup> ) |
|------|-----|-----------|---------------------------|-------------|--------|--------|-------|--------------------------------------------|
|      |     |           |                           | 合計          | 鉄道     |        | 軌道    |                                            |
|      |     |           |                           |             | JR     | 民鉄     |       |                                            |
| 香川県  | 高松市 | 417,496   | 375.67                    | 64.6        | 29.2   | 35.4   |       | 0.172                                      |
|      | 県全体 | 950,244   | 1,876.78                  | 220.3       | 160.3  | 60.0   |       | 0.117                                      |
| 徳島県  | 県全体 | 719,559   | 4,146.75                  | 231.7       | 223.1  | 8.6    |       | 0.056                                      |
| 愛媛県  | 県全体 | 1,334,841 | 5,676.19                  | 336.8       | 293.3  | 36.6   | 6.9   | 0.059                                      |
| 高知県  | 県全体 | 691,527   | 7,103.63                  | 313.0       | 177.0  | 110.7  | 25.3  | 0.044                                      |
| 四国全体 |     | 4,113,667 | 18,803.35                 | 1,101.80    | 853.70 | 215.90 | 32.20 | 0.059                                      |

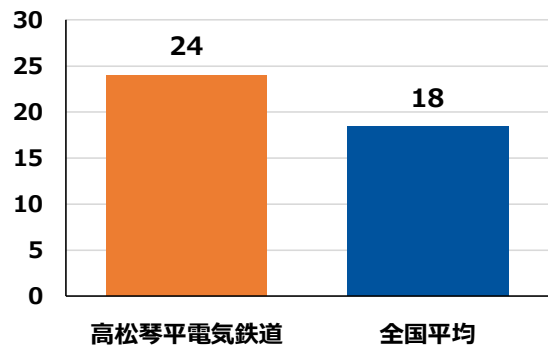
資料) 国勢調査(令和2年)、四国運輸局業務要覧(令和4年度)、国土数値情報を基に作成

- ・ことடன்(高松琴平電気鉄道)のサービス水準(運行本数)は、全国平均(高松市と人口規模が同様な中核市にて運行する民間鉄道会社の平均)より高い水準に位置しています。

・1日の平均運行本数



・ラッシュ時の平均運行本数



※高松市と人口規模が同様な中核市において、民間鉄道会社の運行本数を整理  
資料) 庁内資料

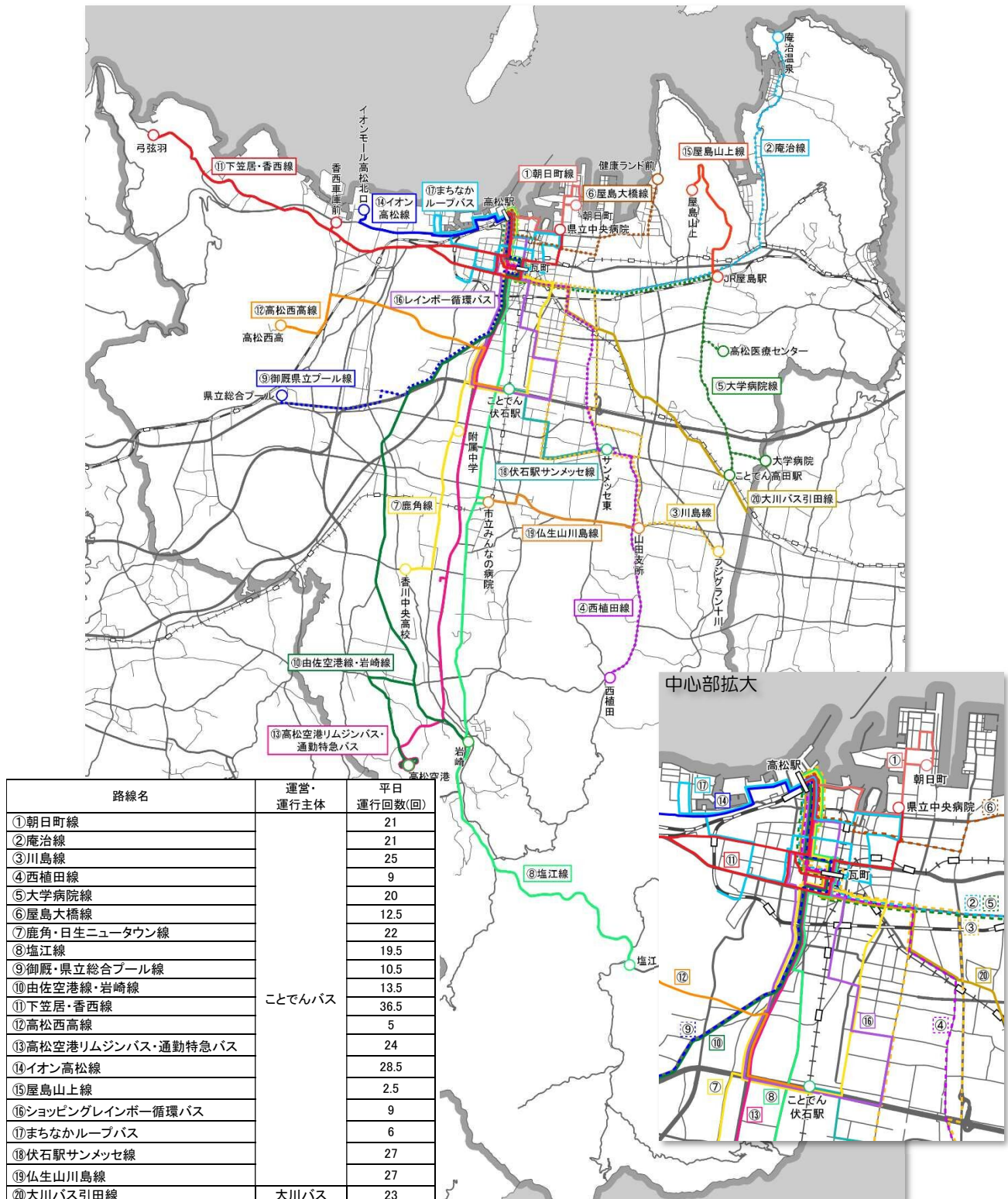
図 3-31 自治体別鉄道路線別のサービス水準



## 2) バスの概況

## a) 路線バスの概況

- 本市における路線バスのネットワークは、JR高松駅やことでん瓦町駅を中心として放射線状に広がっています。



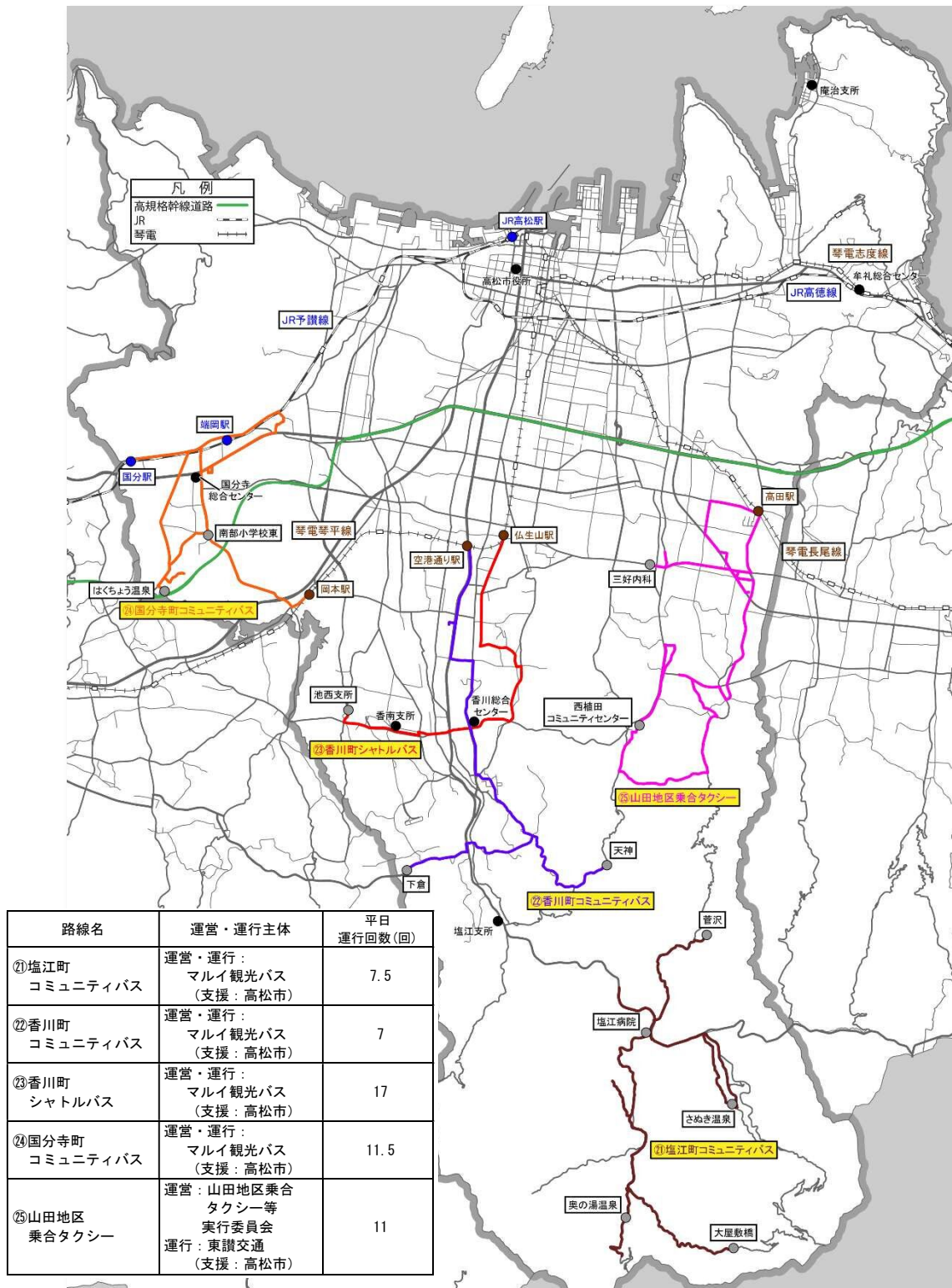
資料) ことでん HP(令和5年4月現在)

図 3-32 路線バス全体図



## b) コミュニティバス等の概況

- 本市におけるコミュニティバス等は、5 路線が公的補助を受け、運行されています。

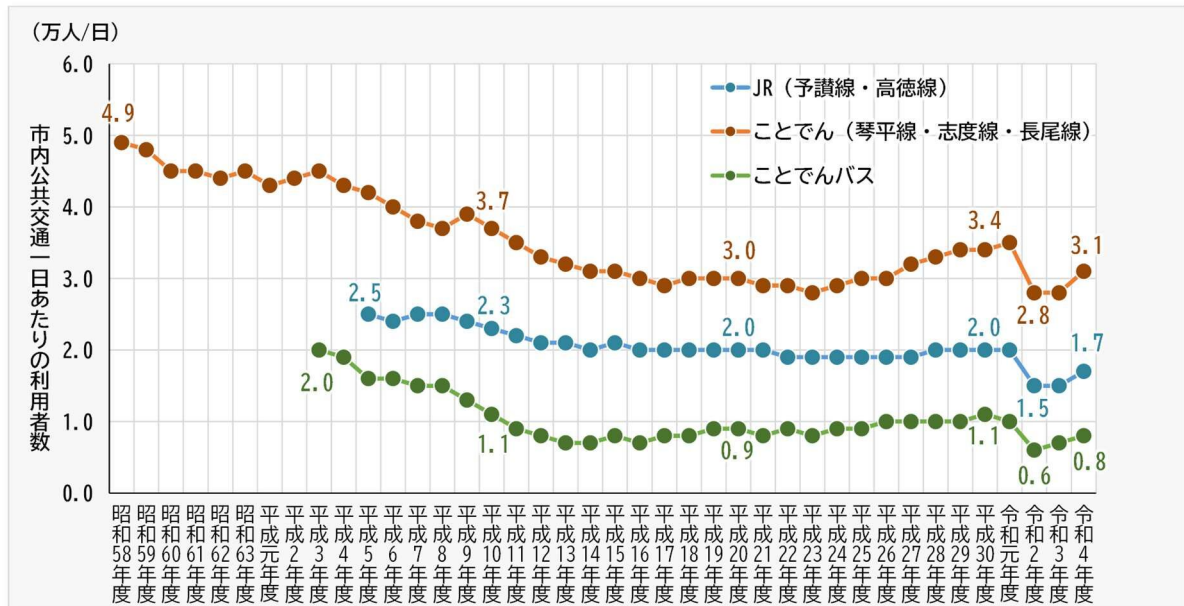


資料) 高松市 HP(令和 5 年 4 月現在)

図 3-33 コミュニティバス等全体図

## 3) 鉄道・バス利用状況の推移

- ・ 鉄道、路線バスの利用者数は減少の一途にありましたが、平成 16 年以降は減少に歯止めがかかり、平成 25 年頃からは、ことでん、ことでんバスともにやや増加していました。
- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年には利用者が大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあります。



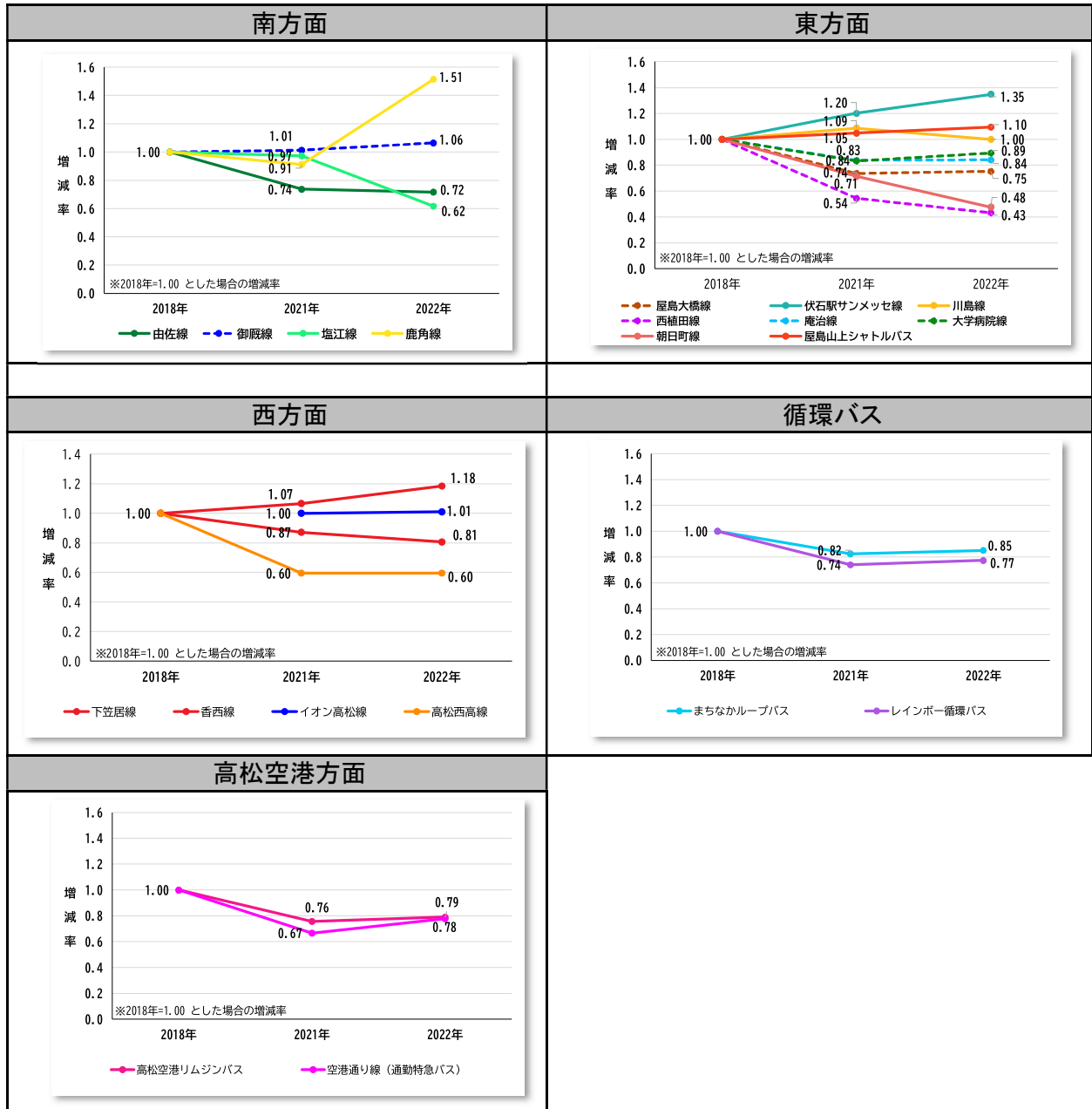
資料) 事業者提供

図 3-34 市内の鉄道・バス利用状況の推移

## 4) 路線バス利用者数の変化

## a) 路線別利用者数の推移

- ・ 人口増加がみられるエリアを運行する南方面の鹿角線、東方面の伏石駅サンメッセ線が増加傾向にあります。
- ・ 西方面は、香西線は増加しているものの下笠居線、高松西高線は減少しています。
- ・ 循環バスと高松空港方面は、2021年に減少したものの2022年には回復傾向にあります。



※伏石駅サンメッセ線：2020年の伏石駅開業に合わせて、起点を太田駅から伏石駅に変更

※イオン高松線：イオンモール高松利用客は、2019年3月までは無料であったため、2021年を1.0とする

※上記データは、ICカード（IruCa）普及率の変化を未考慮

資料) IruCa データ

図 3-35 路線別利用者数の推移

## b) バス停利用者数の変化

## i) 新型コロナウイルス感染症拡大前(平成 30 年)と現況(令和 4 年)の比較

- ・ 木太地区や人口増加がみられる多肥地区周辺において利用者数が増加しています。
- ・ 一方で、高松駅や高松空港周辺において新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者数が減少しています。特に高松空港においては、国内線の一部減便や国際線の運休による影響を受けたものと推測されます。

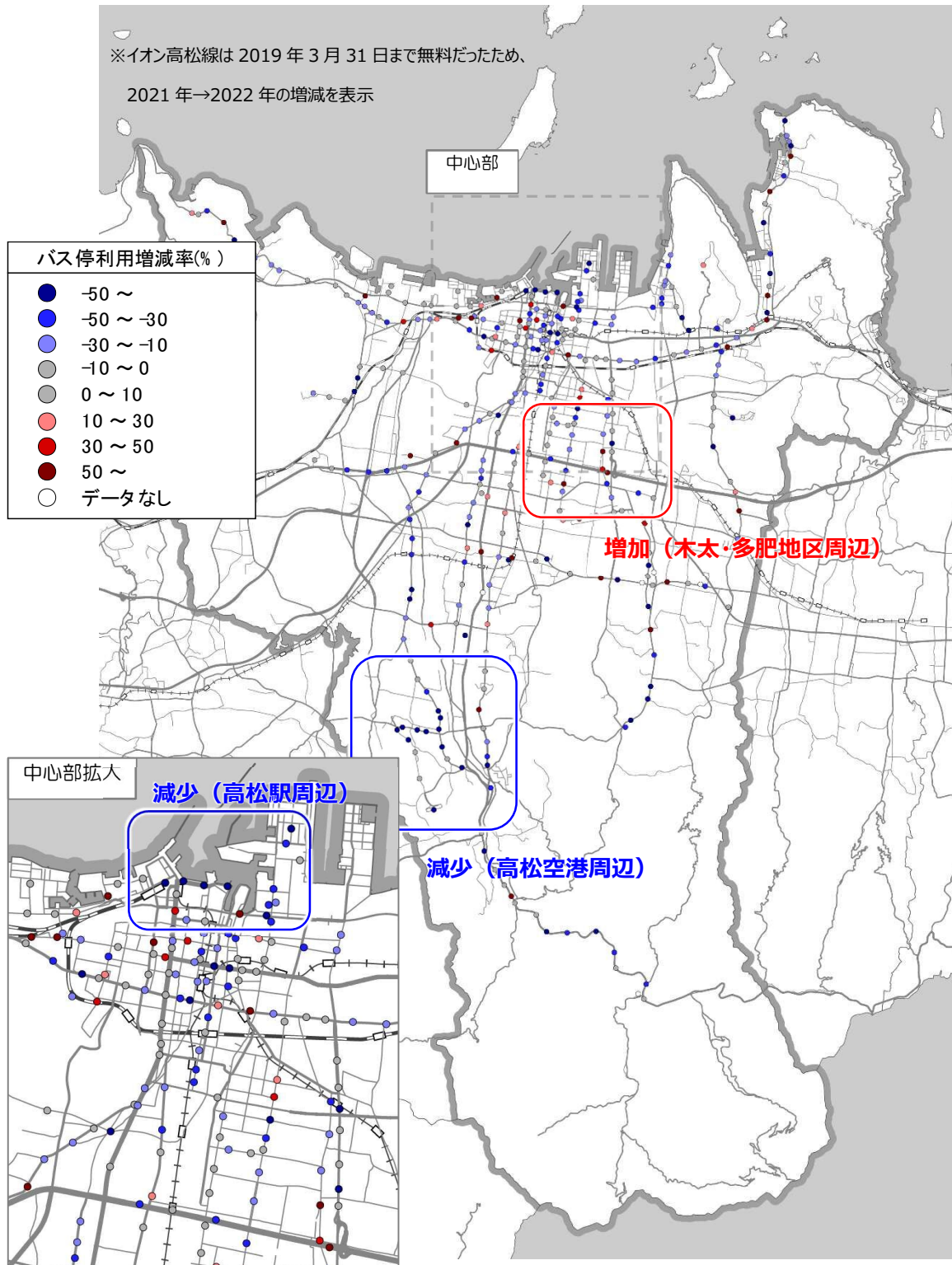


図 3-36 バス停利用者数の変化(2018 年→2022 年)



## ii) コロナ禍(令和3年)と現況(令和4年)の比較

- ・ コロナ禍から現況においては屋島・古高松地区周辺や木太・太田・多肥地区周辺において利用者数が増加しています。
- ・ 一方で、高松駅や高松空港周辺において利用者数が減少しています。特に、高松空港においては、国内線の一部減便や国際線の運休による影響を受けたものと推測されます。

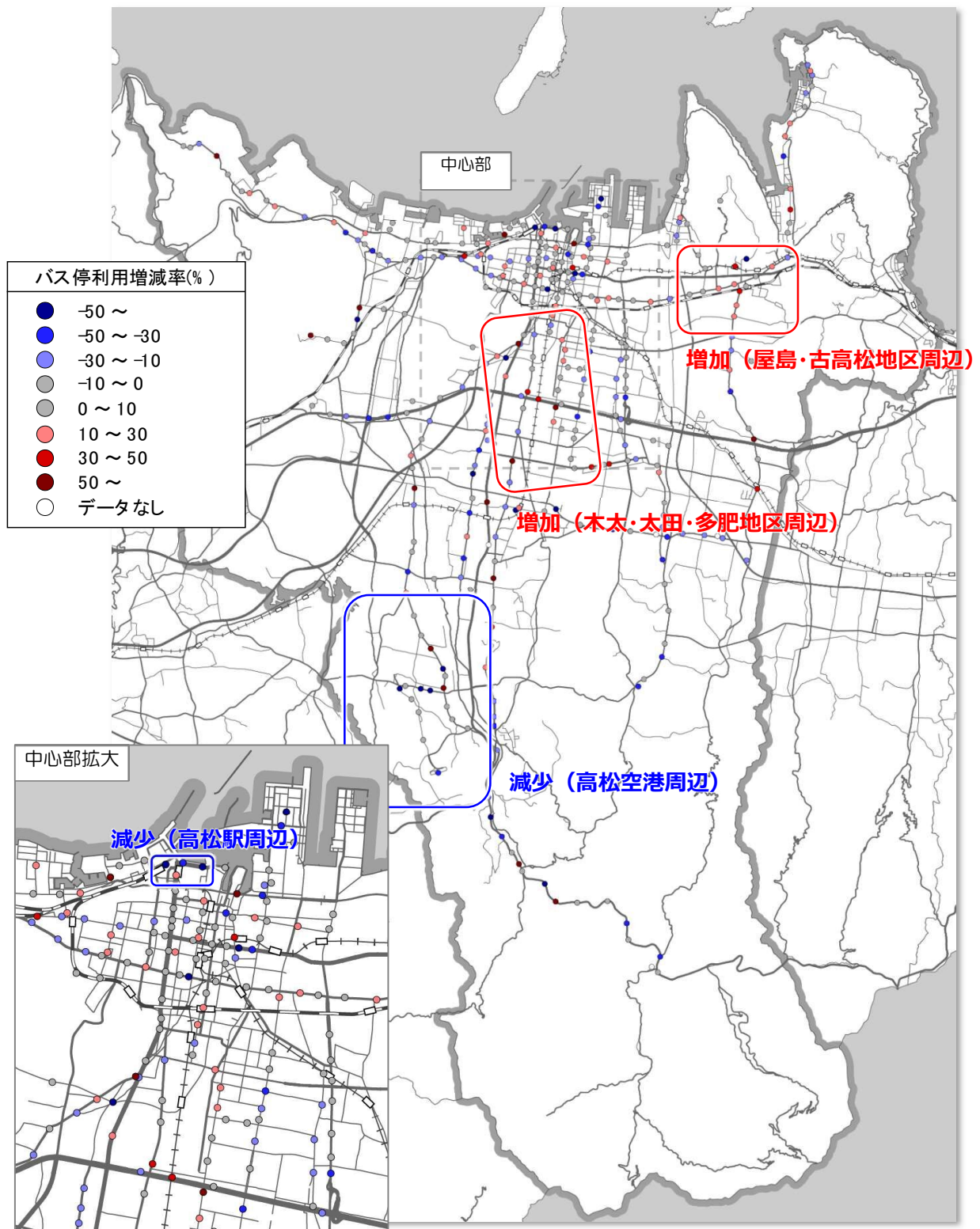


図 3-37 バス停利用者数の変化(令和3年→令和4年)

## 5) コミュニティバス等運行状況

- ・コミュニティバス等の運行状況は、地域ごとに異なりますが、いずれも1便当たりの利用人数は少ない状況となっています。
- ・塩江町コミュニティバスの利用者数は減少傾向であり、香川町コミュニティバス、香川町シャトルバス、山田地区乗合タクシーは近年において、やや増加しています。

表 3-3 コミュニティバス運行状況

|                  | 運行便数                                                                    | 利用実績(令和4年度) |         |         |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------|---------|---------|
|                  |                                                                         | 年間          | 日平均     | 便平均     |
| 塩江町<br>コミュニティバス  | 塩江～奥の湯:(毎日)15 便<br>塩江～上地:(月木土)3 便<br>塩江～菅沢:(火水金)3 便<br>奥の湯～大屋敷橋:(月木)6 便 | 1,895 人/年間  | 6 人/日   | 0.4 人/便 |
| 香川町<br>コミュニティバス  | 全 14 便<br>下倉～空港通り:4 便<br>下倉～空港通り(短):3 便<br>天神～空港通り:7 便                  | 11,611 人/年間 | 40 人/日  | 2.8 人/便 |
| 香川町<br>シャトルバス    | 平日:34 便<br>土曜:20 便                                                      | 31,506 人/年間 | 108 人/日 | 3.4 人/便 |
| 国分寺町<br>コミュニティバス | 国分駅～端岡駅～運動公園線 4 便<br>運動公園～端岡駅～南部小学校～岡本駅線 19 便                           | 17,585 人/年間 | 60 人/日  | 2.6 人/便 |
| 山田地区<br>乗合タクシー   | 西植田コミセン～ことでん高田駅:7 便<br>ことでん高田駅～三好内科:7 便<br>通学線:2 便                      | 4,068 人/年間  | 17 人/日  | 1.1 人/便 |

資料) 庁内資料

## ● 塩江町コミュニティバス



## ● 香川町コミュニティバス



## ● 香川町シャトルバス



## ● 国分寺町コミュニティバス



## ● 山田地区乗合タクシー



資料) 庁内資料

図 3-38 コミュニティバスの利用状況の推移

## (3) 船舶

- ・ 高松港は日本屈指の旅客港であり、関西航路や小豆島航路の他、離島(女木島、男木島、大島)の生活を支える航路が就航しています。
- ・ このうち男木～高松航路は、離島航路として、国・県・市による支援を行いながら、航路を維持しています。H27.10 から開始した、高齢者割引(ゴールド IruCa\*利用割引)・島発往復割引の利用者数は令和元年度まで年々増加傾向でしたが、新型コロナウイルス拡大の影響を受け、令和2年度ではやや減少となり、島発往復割引利用者数は回復しつつあるものの、高齢者割引利用者数は減少したままとなっています。

ゴールド IruCa: 高齢者の移動の利便性を向上することで、外出の機会を増やし生きがいや健康づくりに取組むとともに、公共交通の利用促進を図るために導入。市内在住の 70 歳以上の方はゴールド IruCa の利用で公共交通の運賃が半額となる。



資料) 香川県 HP、国土数値情報より作成

下図) 国土数値情報

## ○通常時運行表

| 1月1日～7月31日、8月21日～12月31日 |          |          |          |          |         |
|-------------------------|----------|----------|----------|----------|---------|
| 復航                      |          |          | 往航       |          |         |
| 高松<br>発                 | 女木島<br>発 | 男木島<br>着 | 男木島<br>発 | 女木島<br>発 | 高松<br>着 |
| 8:00                    | 8:20     | 8:40     | 7:00     | 7:20     | 7:40    |
| 10:00                   | 10:20    | 10:40    | 9:00     | 9:20     | 9:40    |
| 12:00                   | 12:20    | 12:40    | 11:00    | 11:20    | 11:40   |
| 14:00                   | 14:20    | 14:40    | 13:00    | 13:20    | 13:40   |
| 16:00                   | 16:20    | 16:40    | 15:00    | 15:20    | 15:40   |
| 18:10                   | 18:30    | 18:50    | 17:00    | 17:20    | 17:40   |

資料) 雌雄島海運 HP

図 3-39 高松港を発着する航路の概要

## ●高齢者割引利用者数



資料) 庁内資料

## ●島発往復割引利用者数



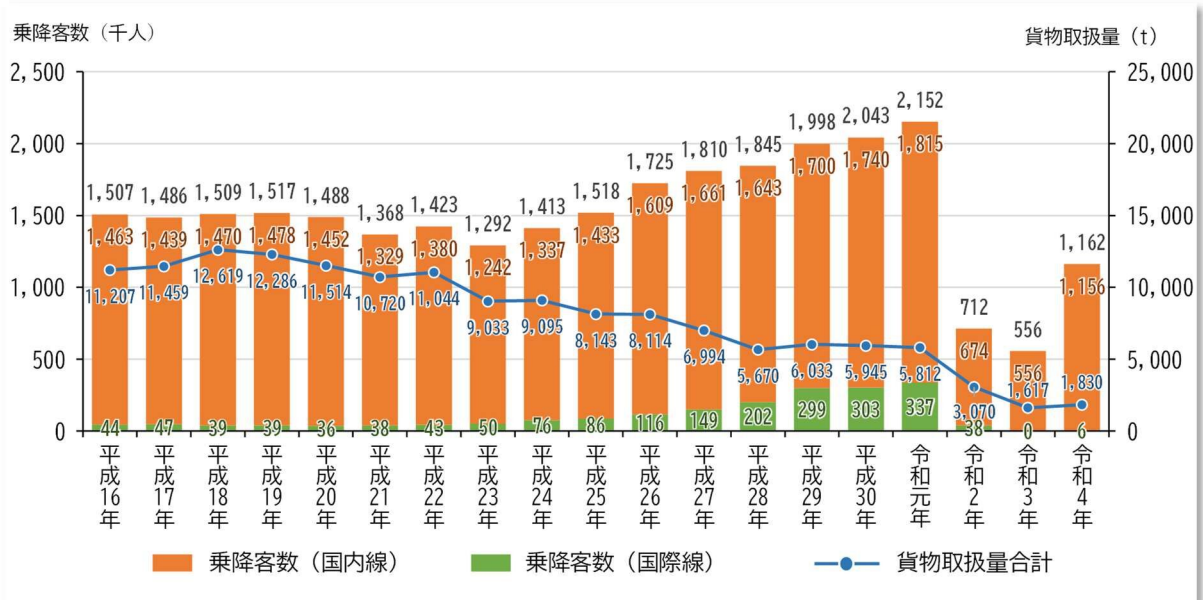
図 3-40 男木～高松航路 割引利用者数



## (4) 空港

## 1) 高松空港の乗降客数と貨物取扱量の推移

- ・ 高松空港の運航実績をみると、令和元年にかけて乗降客は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2年では大幅に減少しています。近年は、徐々に回復傾向にあります。
- ・ 一方で、貨物取扱量は減少傾向にあります。



資料) 暦年・年度別空港管理状況調査(国土交通省)(平成16年～令和4年)

図 3-41 高松空港の運航実績

表 3.4 路線別運航状況

| 路線  |      |     | 便数          | 航空会社         |
|-----|------|-----|-------------|--------------|
| 国内線 | 東京線  | 羽田線 | 7往復/日       | 日本航空         |
|     |      |     | 6往復/日       | 全日本空輸        |
|     |      | 成田線 | 最大3往復/日     | ジェットスター・ジャパン |
|     | 那覇線  |     | 1往復/日       | 全日本空輸        |
| 国際線 | ソウル線 |     | 7往復/週       | エアソウル        |
|     | 上海線  |     | 3～4往復/週(※1) | 春秋航空         |
|     | 台北線  |     | 5往復/週(※2)   | チャイナエアライン    |
|     | 香港線  |     | 5往復/週(※3)   | 香港エクスプレス     |

※1) 火曜日・木曜日・土曜日(一部日曜日運航)

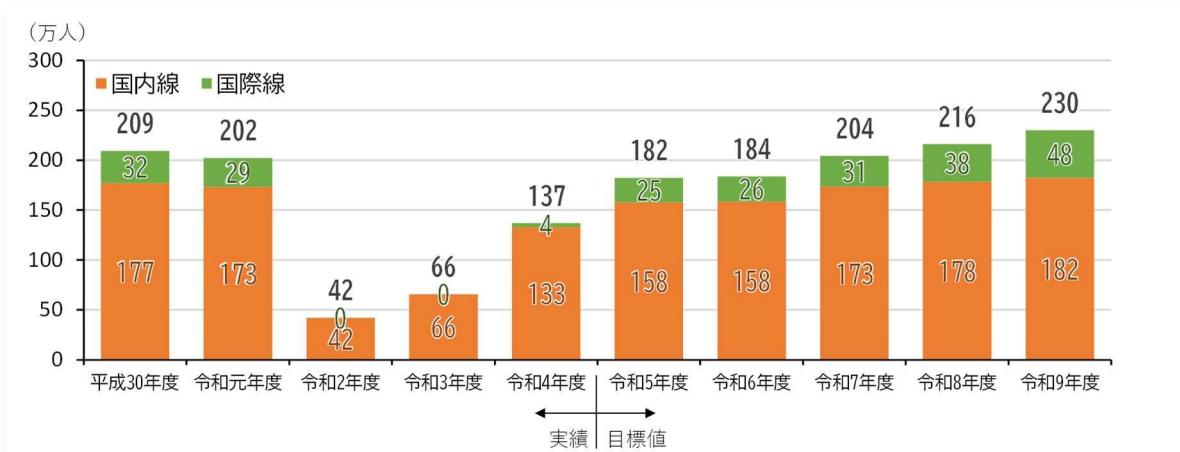
※2) 水曜日・木曜日・土曜日・日曜日

※3) 月曜日・水曜日・木曜日・金曜日・日曜日

資料) 高松空港 HP(令和6年4月時点)

## 2) 高松空港の旅客数の目標値

- ・ 高松空港は平成 30 年 4 月 1 日より、高松空港株式会社による空港全体の運営が開始され、国内線搭乗待合室の拡張・リニューアルや駐車場整備等、空港活性化に向けた取り組みが進められています。
- ・ また、高松空港株式会社の「中期経営計画」では 2027 年度(令和 9 年度)の旅客数の目標を 230 万人と設定し、「高松空港と地域の活性化プラン」においては、2023 年度以降も引き続き航空需要回復と新規路線の開設に向けた取り組みを継続することとしています。



資料) 暦年・年度別空港管理状況調書(国土交通省)(平成 30 年度～令和 4 年度)、  
中期経営計画 2023 年度～2027 年度(高松空港株式会社)

図 3-42 高松空港の旅客数の目標値

## 2-2. 2023年度の取り組みの方向性



航空需要回復と新規路線の開設に向けた取り組みを継続します。

## 航空営業

## 既存路線 (国内)

- ・ コロナ後の新たな航空需要の掘り起こし
- ・ 首都圏での四国瀬戸内の継続的なPR
- ・ 他県 (LCC空白地帯) での需要取り込み
- ・ 修学旅行利用の再定着化
- ・ 閑散期対策

## 既存路線 (国際)

- ・ コロナ前の需要規模の回復
- ・ 上海線運航再開の働きかけ
- ・ 四国瀬戸内の訴求を通じた新しい需要の創出
- ・ イベント等を通じた国際線利用の呼びかけ

## 新規路線線

- ・ 札幌、仙台等の国内都市やタイ等の東南アジアのチャーター便の誘致

## ターミナル

## ターミナルリニューアル

- ・ コロナ禍で中断していたターミナルのリニューアルの一部再開を通じた、**空港容量の拡大や旅客利便性の向上**に向けた取り組み

## 空港施設の利活用

- ・ コロナ禍で積極的に取り組んだ、空港を**非航空旅客にも楽しんでもいただけるイベント等や物販**の企画、実施。

高松空港エアライン活動等協議会 (本件複製・転載無断)

資料) 高松空港と地域の活性化プラン(高松空港株式会社)

図 3-43 高松空港の 2023 年度以降の取組の方向性

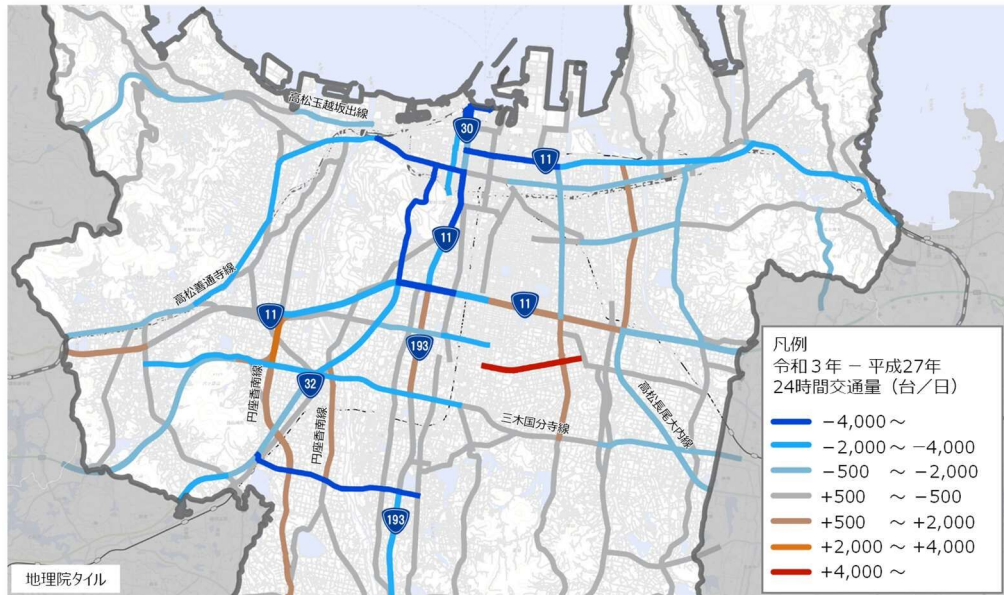
## 3.4 高松市の現在の交通体系が抱える問題

## 3.4.1 計画策定時と比較して改善されつつある問題点

## (1) 自動車交通への過度な依存

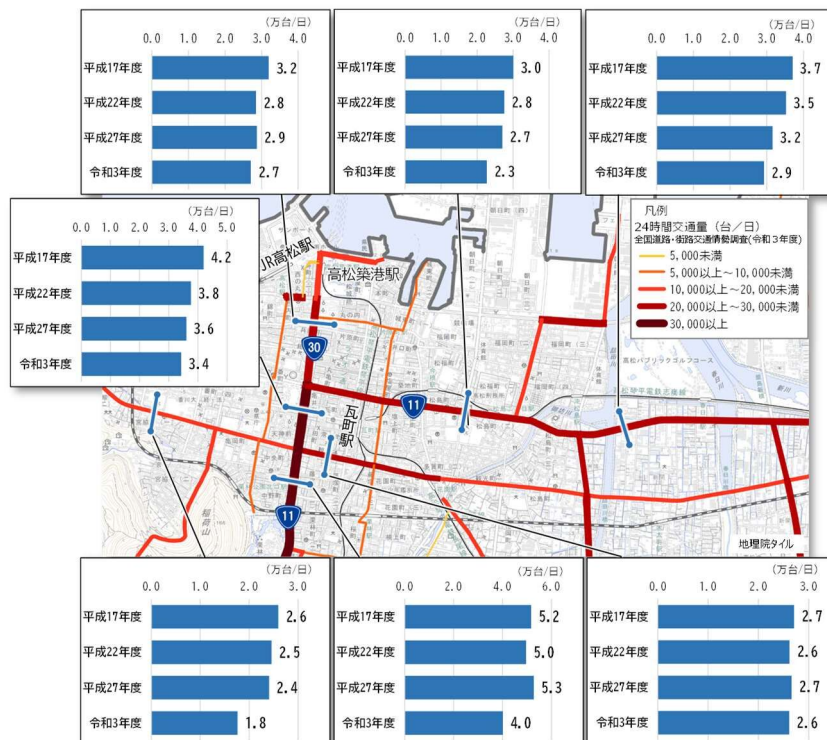
## 1) 自動車交通量

- ・ 自動車交通量は、平成 27 年から令和3年にかけて、市内の多くの路線で減少しており、都心部の自動車交通量も経年的に減少傾向です。



資料) 全国道路・街路交通情勢調査(令和3年度年度, 平成27年度)

図 3-44 自動車交通量の変化(令和3年～平成27年)

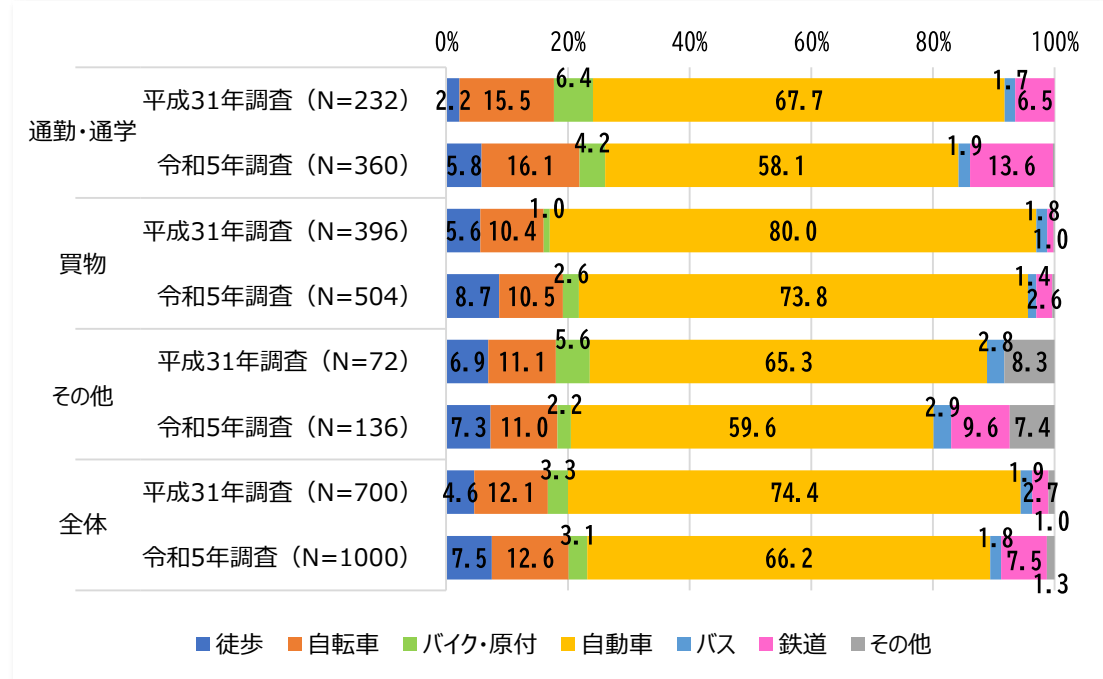


資料) 全国道路・街路交通情勢調査(平成17年度～令和3年度)

図 3-45 都心地域における自動車交通量の推移

## 2) 交通手段分担率

- ・ 全体的に、自動車分担率が減少傾向にあり、鉄道分担率が増加傾向です。
- ・ 特に、通勤・通学目的においてその傾向が大きく、鉄道分担率は、平成 31 年調査と比較すると 2 倍以上に増加しています。
- ・ 一方で、自動車分担率は減少傾向にあるものの 6～7 割程度と依然として高い水準にあります。



資料) 市民 web アンケート調査(平成 31 年 2 月、令和 5 年 9 月)

図 3-46 目的別の代表交通手段構成比

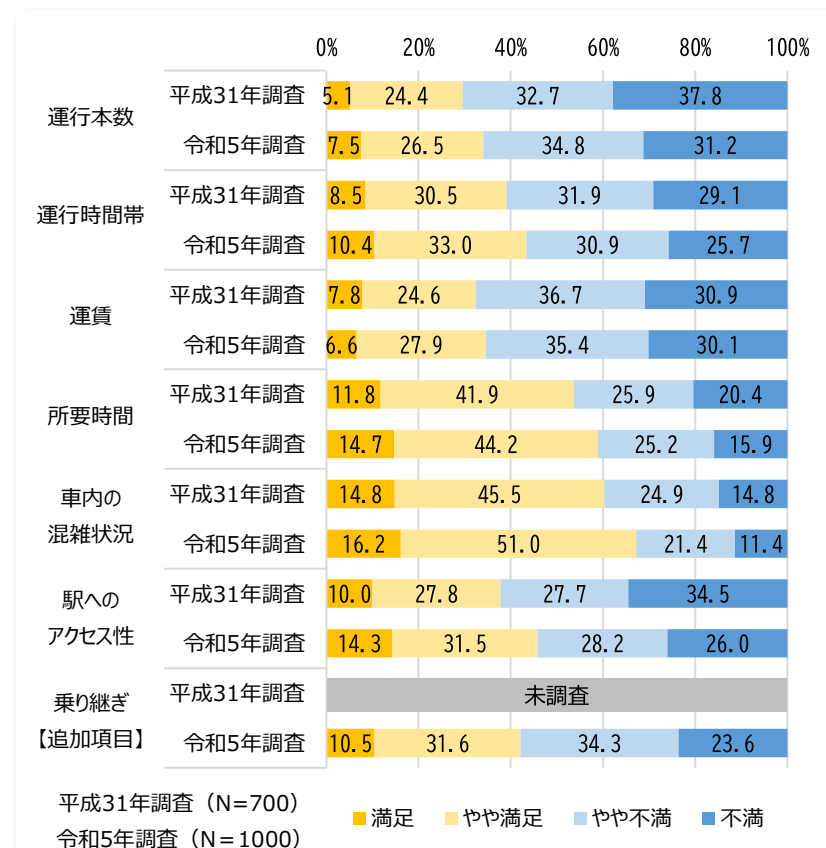


## (2) 自動車と比較した公共交通のサービス水準に対する市民の考え

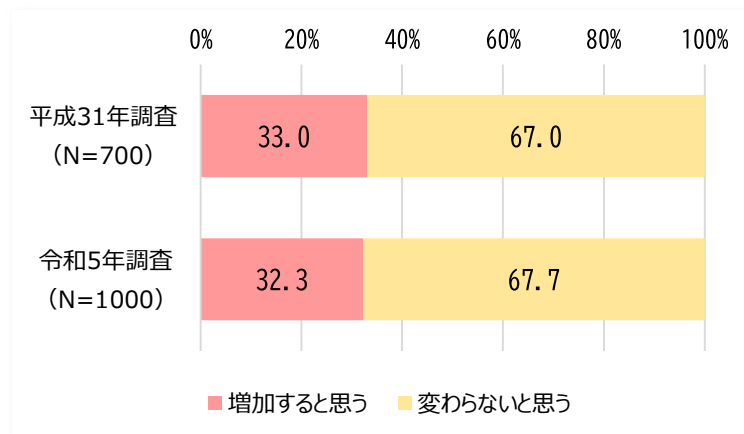
- ・平成 31 年調査と比較すると、全体的にやや不満・不満の割合は減少傾向にあります。
- ・鉄道では「駅へのアクセス性」、バスでは「バス待合環境」について、満足・やや満足の割合が約 10%増加しており、改善傾向がみられます。
- ・ただし、不満事項が改善された場合の利用意向としては、平成 31 年調査と大きく変化はなく、鉄道・バスともに約 30%が利用増加の意向を示しています。

## 【鉄道】

## 〈満足度〉



## 〈不満事項改善時の鉄道利用意向〉

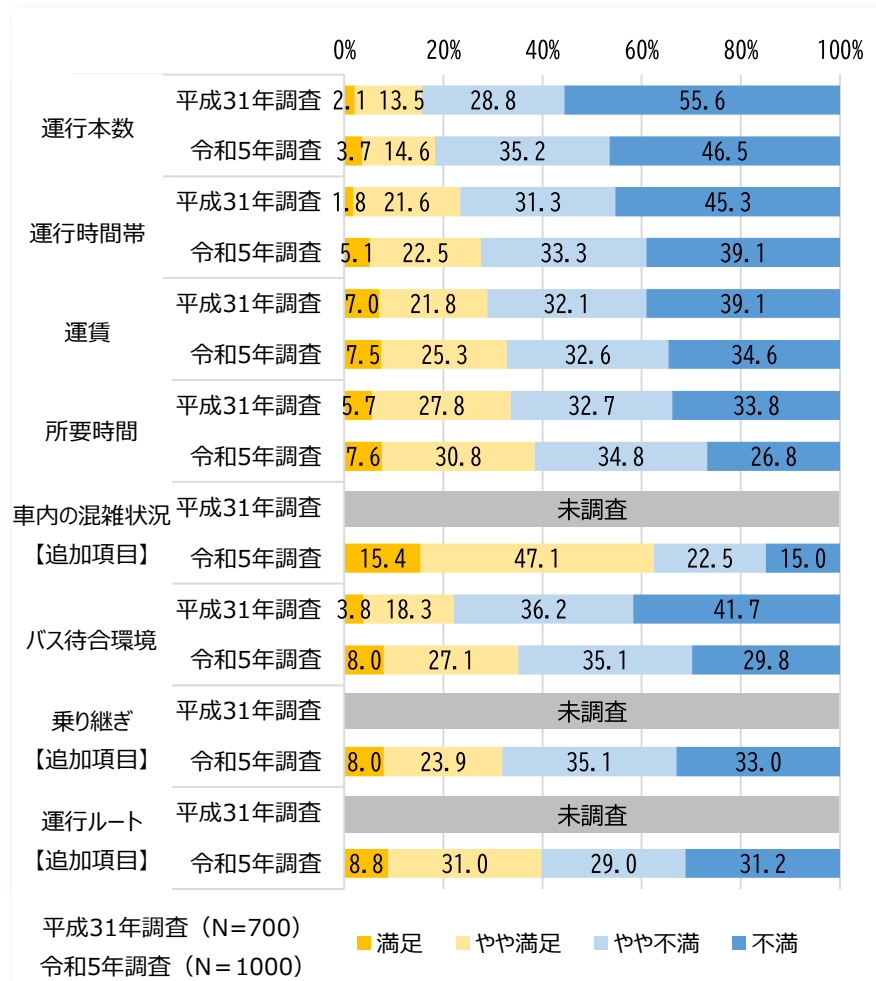


資料) 市民 web アンケート調査(平成 31 年 2 月、令和 5 年 9 月)

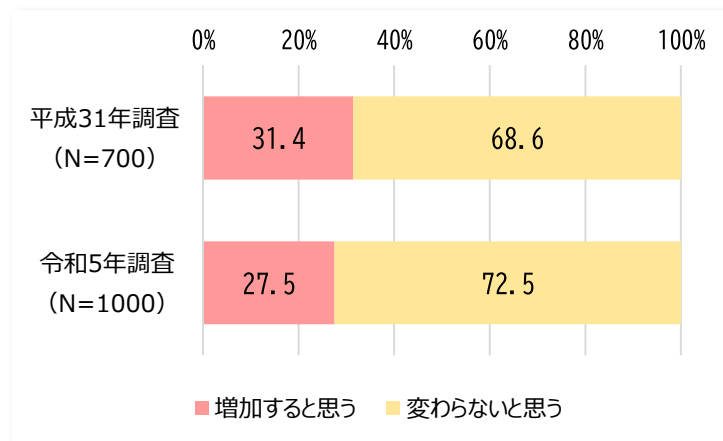
図 3-47 鉄道の満足度と不満事項改善時の鉄道利用意向

## 【バス】

## 〈満足度〉



## 〈不満事項改善時の鉄道利用意向〉



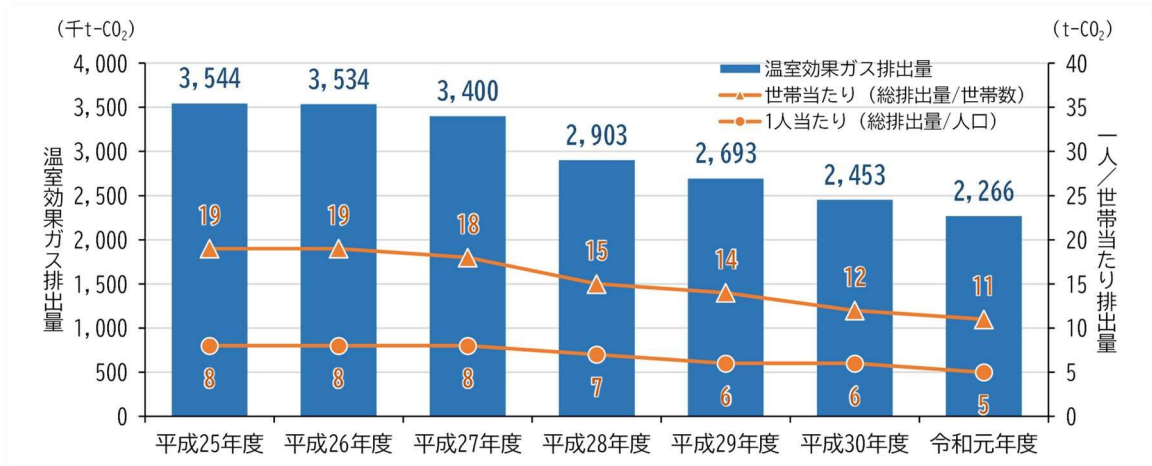
資料) 市民 web アンケート調査(平成 31 年 2 月、令和 5 年 9 月)

図 3-48 バスの満足度と不満事項改善時のバス利用意向

## (3) 二酸化炭素排出量の増加

## 1) 高松市の二酸化炭素排出量

- 高松市の二酸化炭素排出量は減少傾向であり、高松市地球温暖化対策実行計画の基準年である平成 25 年度(3,544 千 t-CO<sub>2</sub>)から令和元年度(2,266 千 t-CO<sub>2</sub>)にかけて、約 36% 減少しています。

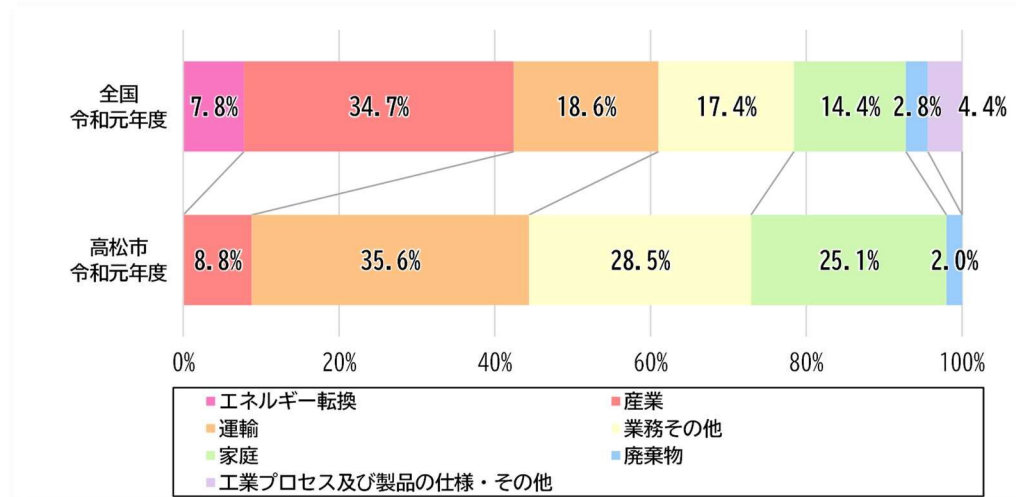


資料) 令和 4 年度高松市地球温暖化対策実行計画推進協議会 第 1 回会議資料

図 3-49 高松市の CO<sub>2</sub> 排出量の推移

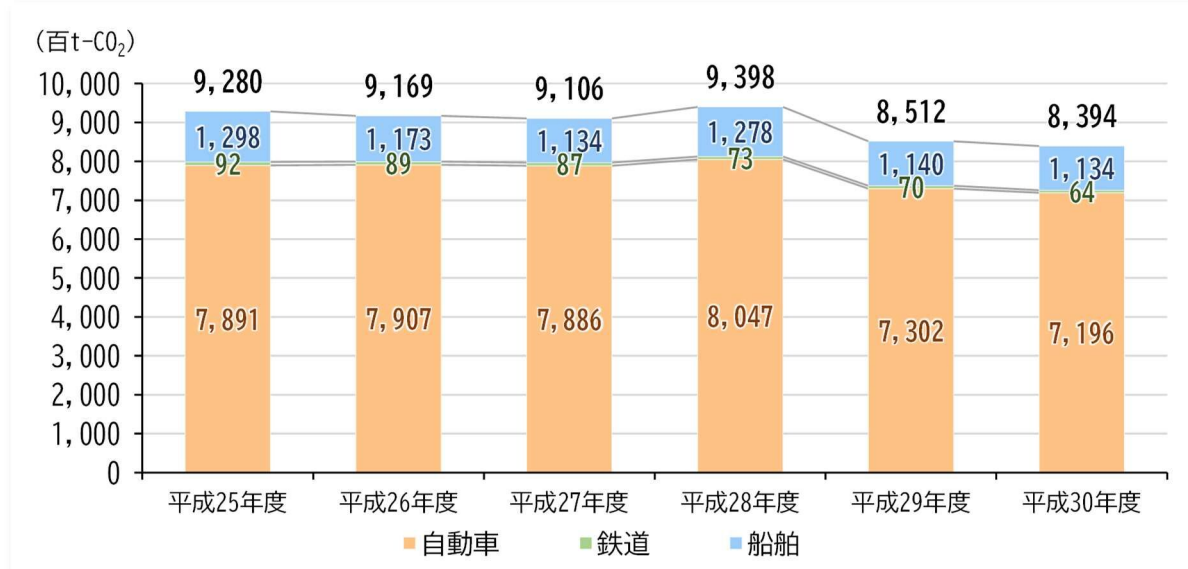
## 2) 運輸部門からの二酸化炭素排出量

- 高松市の二酸化炭素排出量のうち運輸部門の比率は、令和元年度時点において全国平均と比べて高い状況です。
- 一方で、高松市の運輸部門からの二酸化炭素排出量は減少傾向であり、高松市地球温暖化対策実行計画の基準年である平成 25 年度(9,280 百 t-CO<sub>2</sub>)から平成 30 年度(8,394 千 t-CO<sub>2</sub>)にかけて約 10%減少しています。



資料) 令和 4 年度高松市地球温暖化対策実行計画推進協議会 第 1 回会議資料

図 3-50 全国・高松市の CO<sub>2</sub> 排出量の内訳



資料) 高松市地球温暖化対策実行計画(令和4年3月改定)

図 3-51 高松市の運輸部門からの CO<sub>2</sub> 排出量の推移

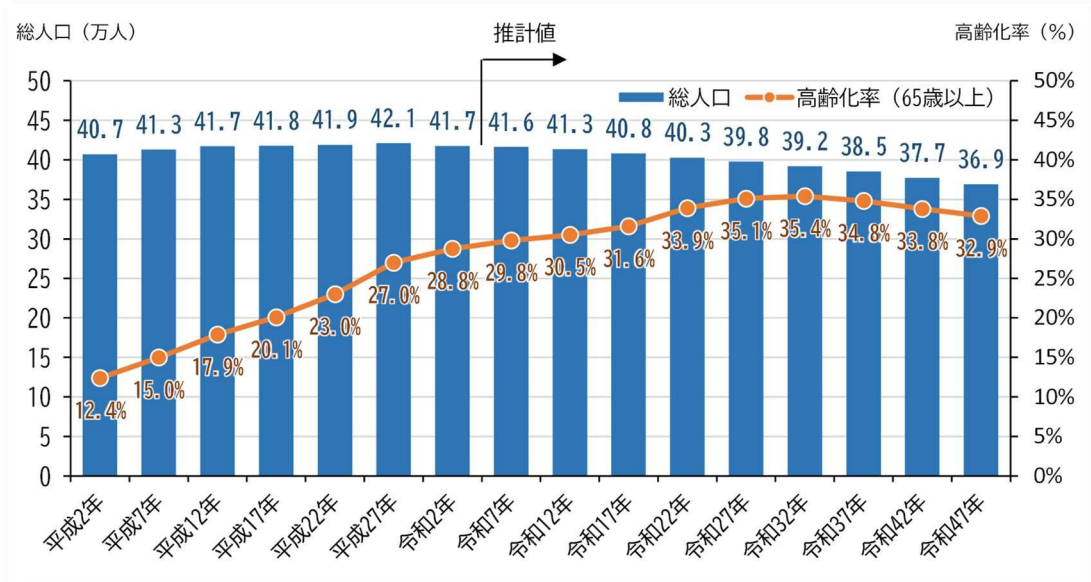


## 3.4.2 計画策定時から残存する問題点

## (4) 高齢化の進行と移動困難な交通弱者の増加

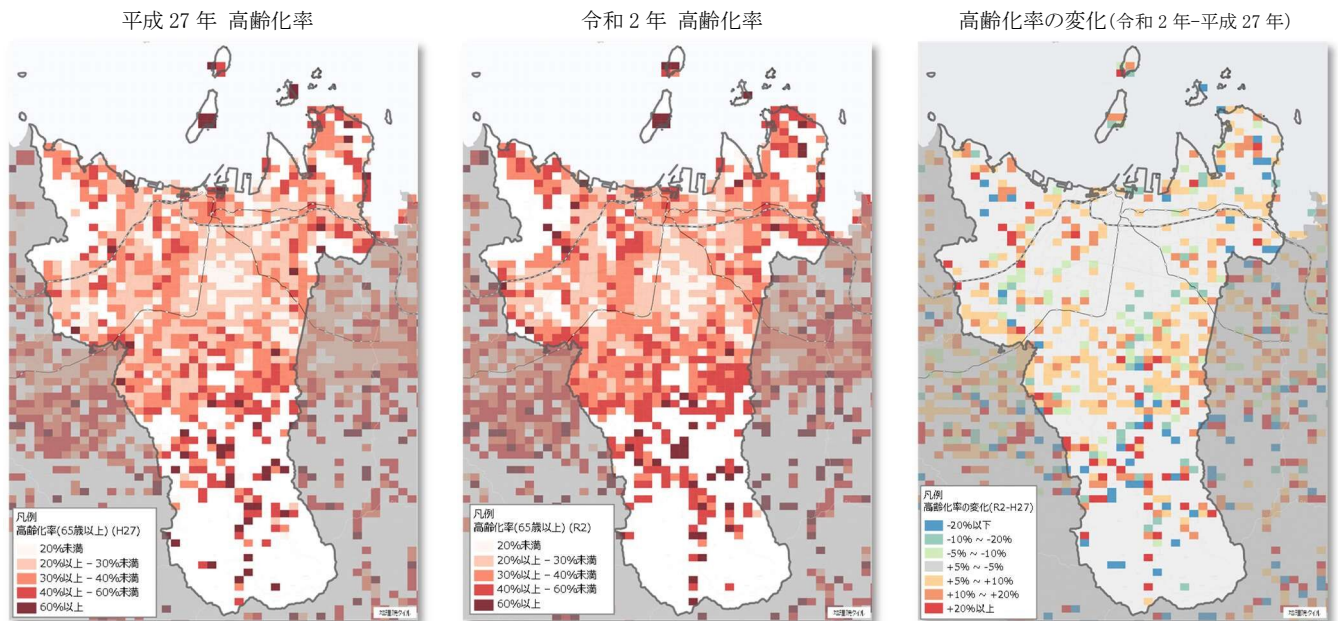
## 1) 高齢化の進行

- ・ 高松市の高齢化は、今後も進行すると予測されています。
- ・ 特に郊外部での高齢化の進行が著しい傾向にあります。



資料) 国勢調査(平成2年～令和2年)、たかまつ人口ビジョン(令和元年度改訂版)(令和7年以降)

図 3-52 高松市の将来人口と高齢化率の推移

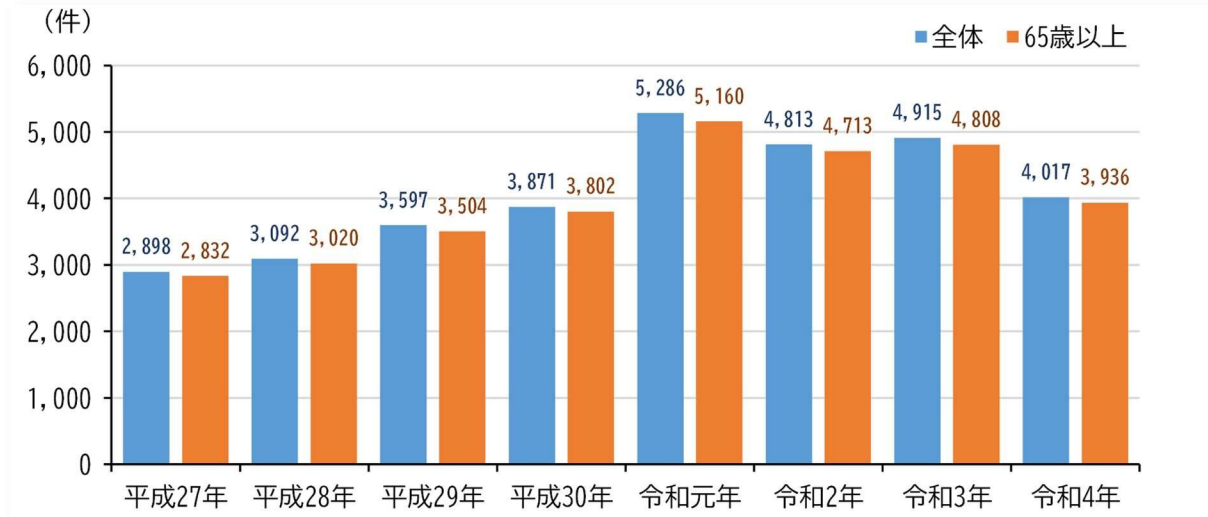


資料) 国勢調査(平成27年, 令和2年)

図 3-53 高松市の高齢化率の変化

## 2) 自動車を運転しない高齢者の増加

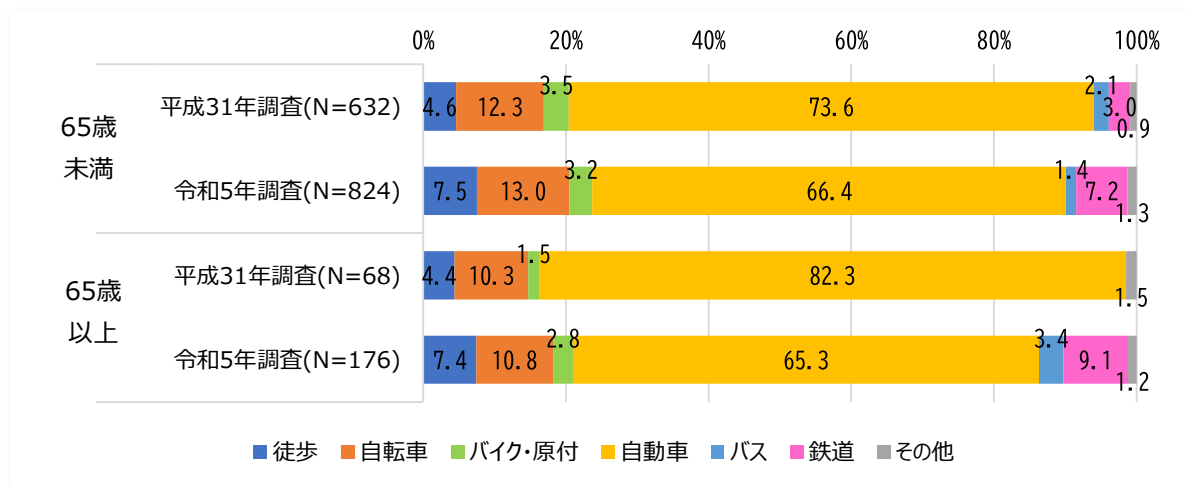
- ・ 自動車の運転免許を返納する人は増加傾向にあります。
- ・ 市民 web アンケート調査によると高齢者のバスや鉄道の分担率が約 10%以上増加していますが、自動車分担率は、平成 31 年調査と比較すると約 17%減少しているものの、依然として高い傾向にあります。



※運転経歴証明書とは、運転免許証を自主返納した方や運転免許証の更新を受けずに失効した方に対して警察が交付する証明書をいう。

資料) 運転免許統計 (警察庁)

図 3-54 香川県内の運転経歴証明書交付件数の推移



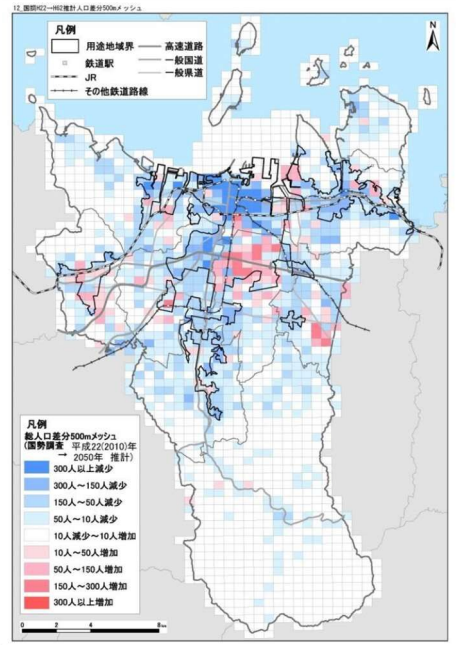
資料) 市民 web アンケート調査 (H31.2、R5.9) ※

図 3-55 高齢者の交通手段分担率\*

※WEB アンケートは、10 代及び高齢者モニターが少なく、徒歩・自転車・公共交通を比較的高頻度で利用する層の移動把握が困難であったため、自動車分担率が高い結果となる。

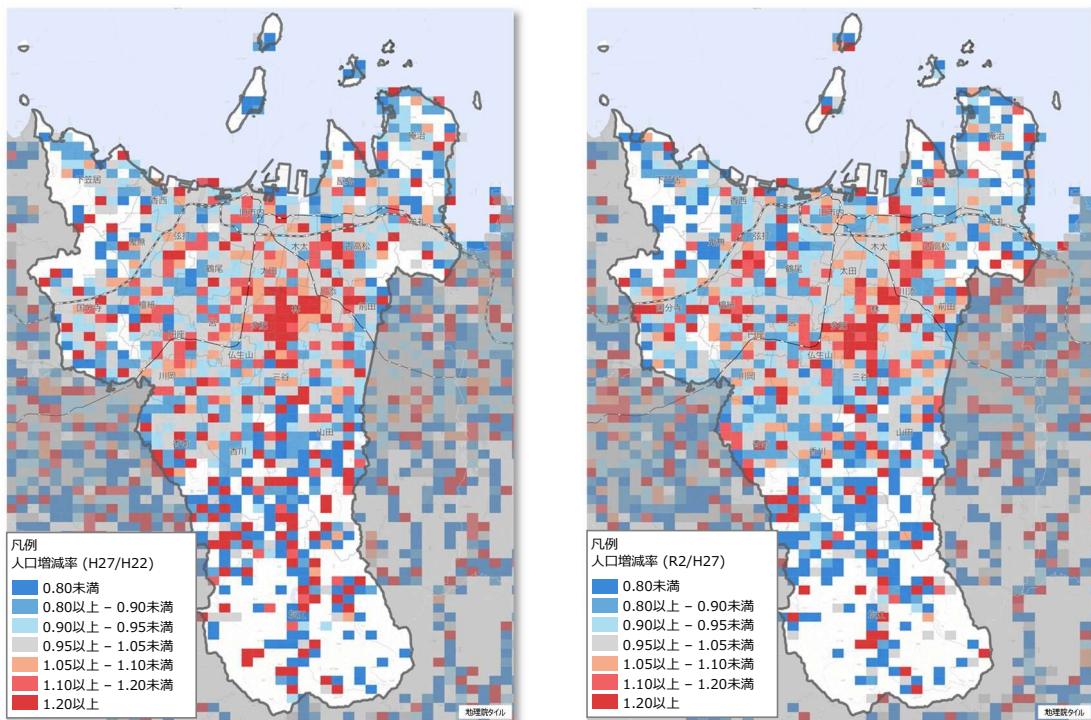
## (5) 中心市街地の人口減少・低密度化

- ・ 高松市の人口は、中心市街地で減少し、太田・多肥地区等での増加が見込まれています。
- ・ 平成 22 年から令和 2 年にかけても、中心市街地では人口が減少しているエリアが見受けられる一方で、多肥地区を中心として人口増加が著しく、人口増減の二極化が進んでいる状況となっています。



資料) 高松市立地適正化計画(平成 30 年 3 月策定, 令和 2 年 7 月改定)

図 3-56 高松市の人口の増減(平成 22 (2010)年 → 2050 年)



資料) 国勢調査(平成 22 年, 平成 27 年, 令和 2 年)

図 3-57 高松市の人口の増減(平成 22 年→平成 27 年→令和 2 年)

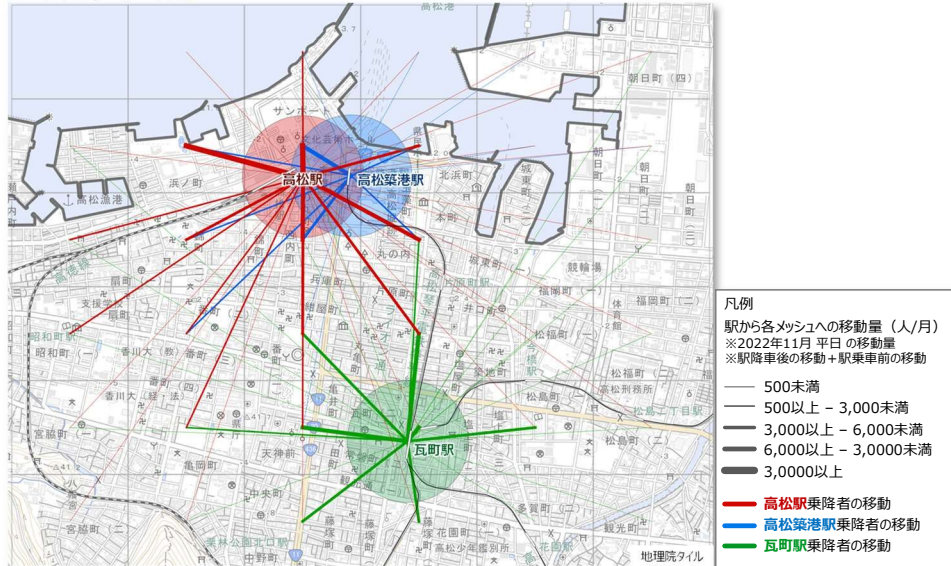


## (6) 中心市街地に不足する回遊性

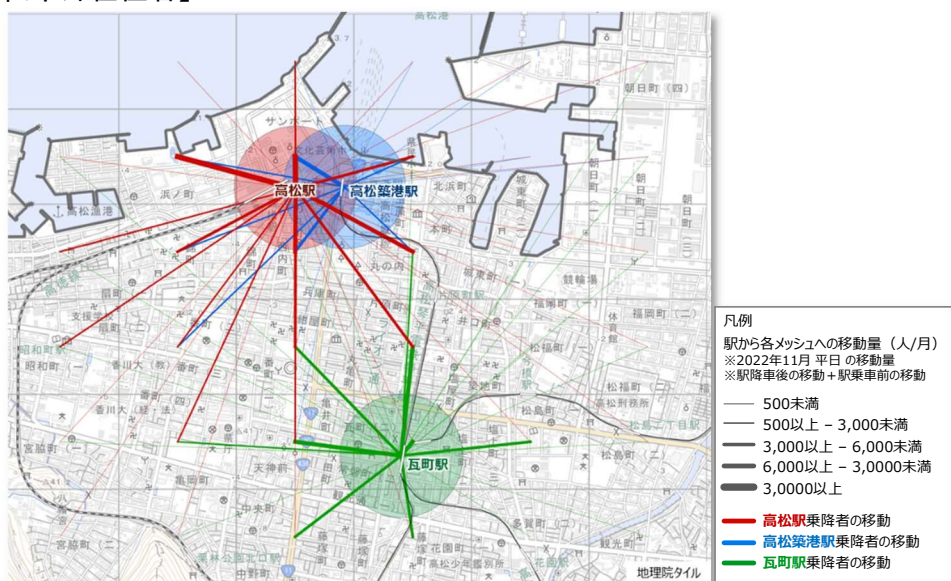
## 1) 鉄道乗降前後の移動分布

- ・ JR 高松駅やことでん瓦町駅での乗降者は、中心市街地の広い範囲に出発地や目的地を持ち、一般的に抵抗感なく歩くことができる 300m を超える移動が多く見られます。
- ・ 特に、JR 高松駅の乗降者の出発地・目的地は広範囲にわたり、ことでん瓦町駅近くのエリアとの移動も一定程度見られます。

## 【高松市内在住者】



## 【高松市外在住者】



資料) 携帯基地局データ(2021 年 11 月 平日 1 月分)

※乗降駅と出発地・目的地のメッシュ重心を結んで表示

※居住地別・性別・年齢別の移動人数を集計(10 人未満の場合は秘匿のため一律 5 人として集計)

図 3-58 各駅乗降者の出発地・目的地分布

表 3-4 徒歩移動において抵抗を感じない距離

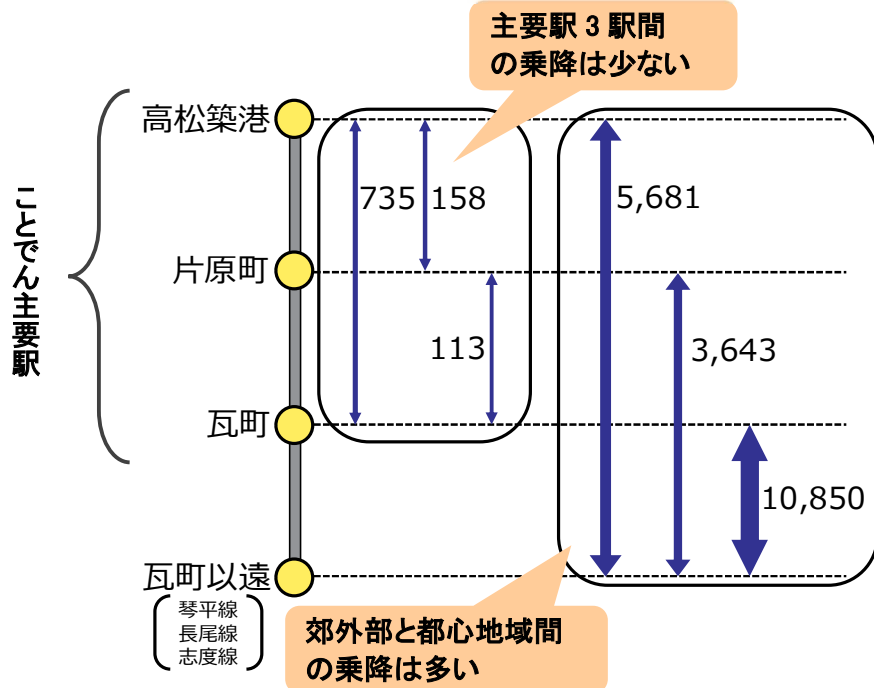
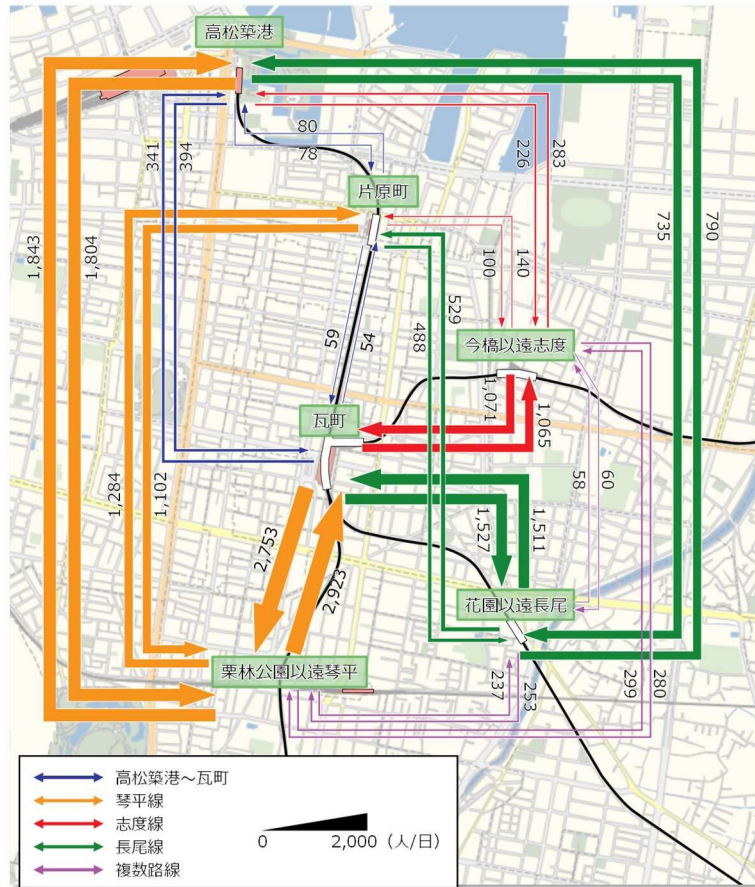
| 条件                 | 一般的な人<br>歩行速度 80m/分 | 高齢者等<br>歩行速度 40m/分 |
|--------------------|---------------------|--------------------|
| 90%の人が抵抗感なし(約3.5分) | 300m                | 100m               |

資料) バスサービスハンドブック(土木学会)



## 2) 中心市街地の回遊に利用されにくい交通

- 都心地域内におけることでん主要駅は、郊外部と都心地域間の利用が多い一方で、徒歩や自転車での回遊が多いことから、主要駅間の利用は少ない状況にあります。



資料) IruCa データ(2022 年 11 月平日平均)

図 3-59 ことでん主要駅間の輸送人員

## (7) 公共交通不便地域の存在

## 1) 中心市街地におけるバス路線の偏り

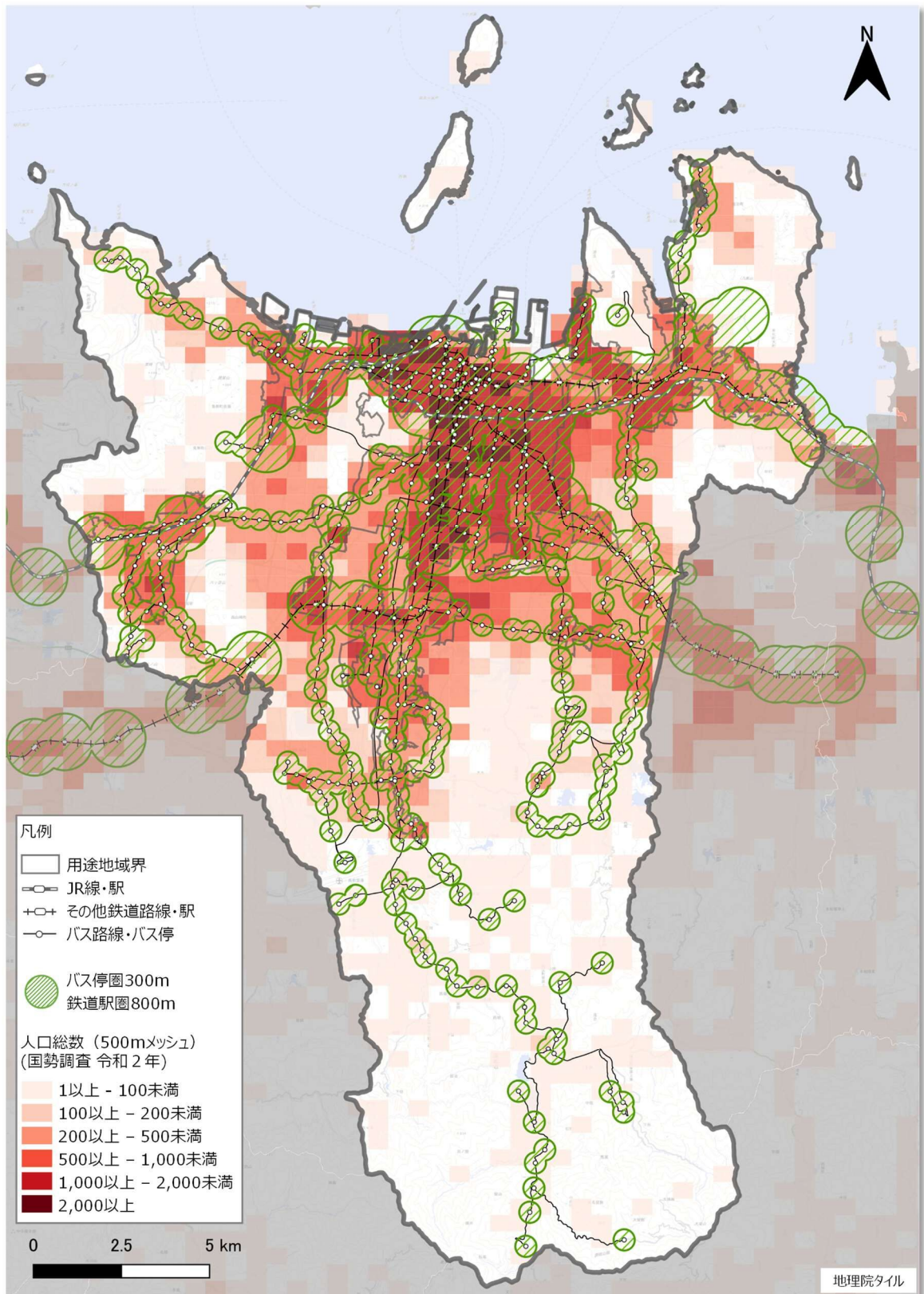
- ・ 中央通り(国道 11 号)に多くのバス系統が集中しており、ルート重複が見られます。

## 2) 市街地周辺における公共交通不便地域の存在

- ・ サンメッセ香川(香川インテリジェントパーク)周辺地域は、香川大学創造工学部や高松桜井高校、高松土木事務所、済生会病院など、公共公益施設の立地が見られ、バス系統による一定の公共交通サービスが確保されていますが、線引き廃止以降、多肥小学校以南の住宅開発が進んでいる地域は、人口の増加があるにもかかわらず、公共交通サービスが脆弱となっています。

## 3) 郊外部における公共交通不便地域の存在

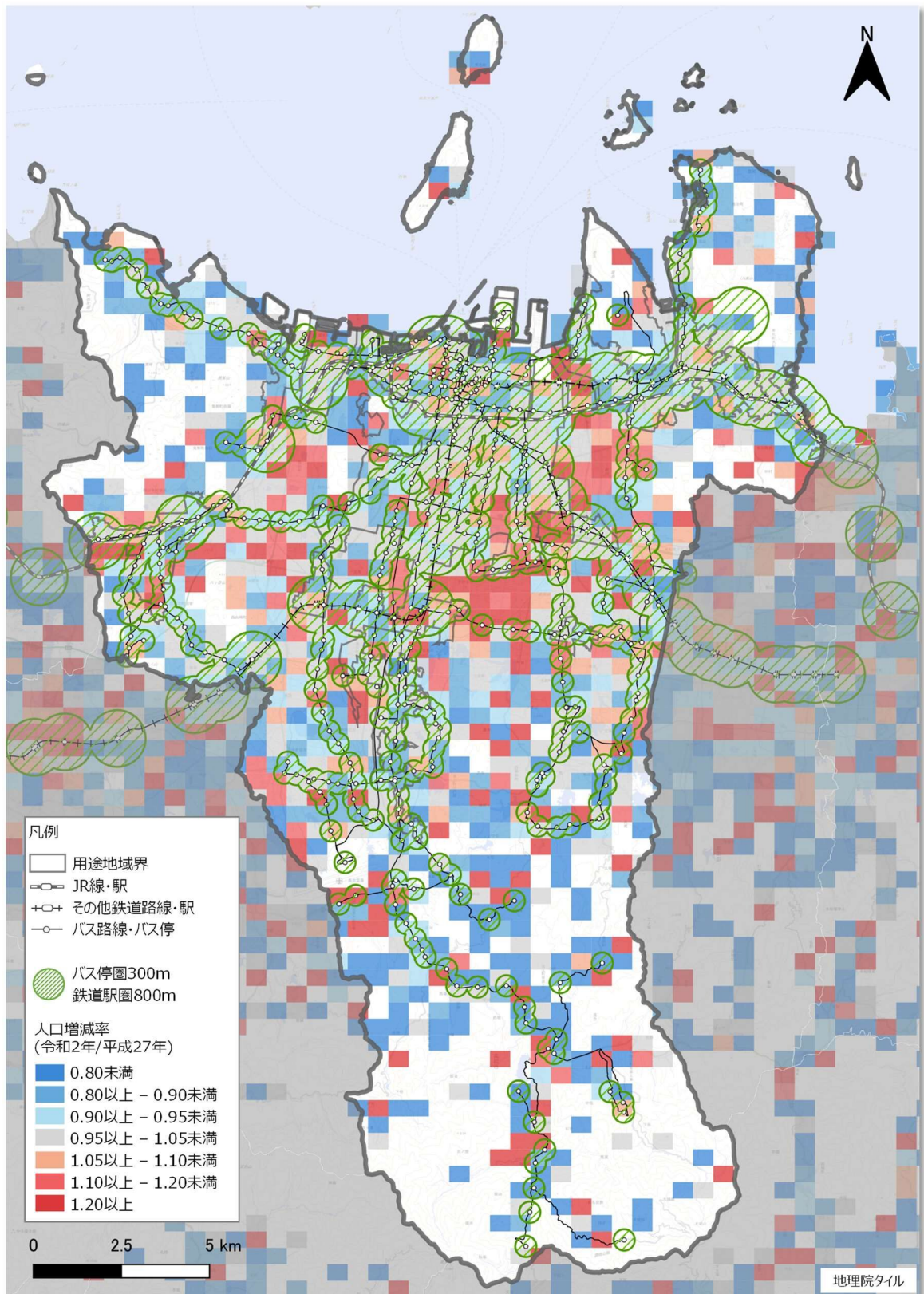
- ・ 郊外部では、鉄道駅勢力圏 800m 及びバス停勢力圏 300m の外である公共交通不便地域が点在しています。



資料) 国勢調査(令和2年)、国土数値情報 より作成

図 3-60 駅・バス停勢圏と人口分布





資料) 国勢調査(平成27年、令和2年)、国土数値情報 より作成

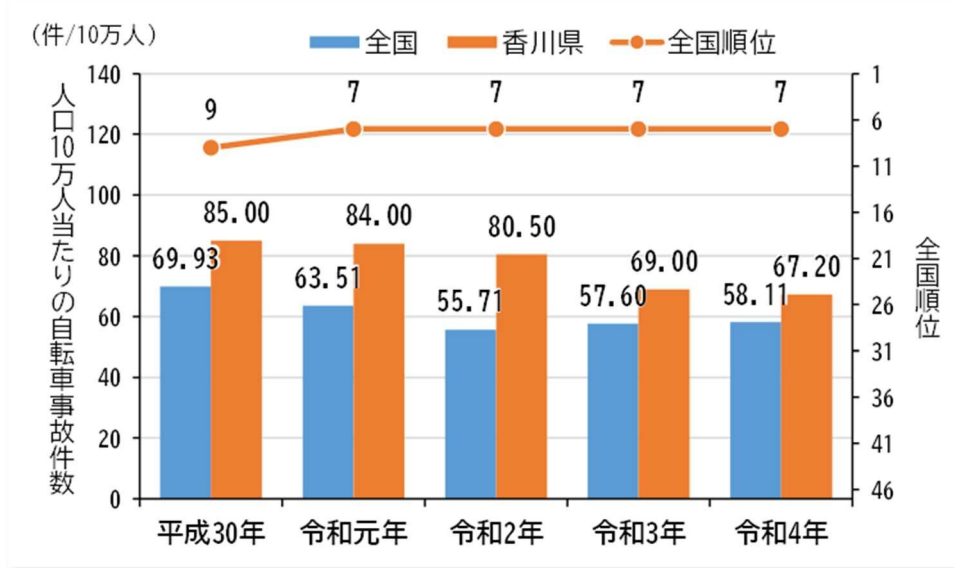
図 3-61 駅・バス停勢圏と人口増減



## (8) 未熟な自転車利用環境

## 1) 高い自転車事故率

- 香川県の人口 10 万人当たりの自転車事故の発生件数は、近年は減少傾向にはあるものの全国値より高く、継続的に、全国ワースト上位に位置している状況です。

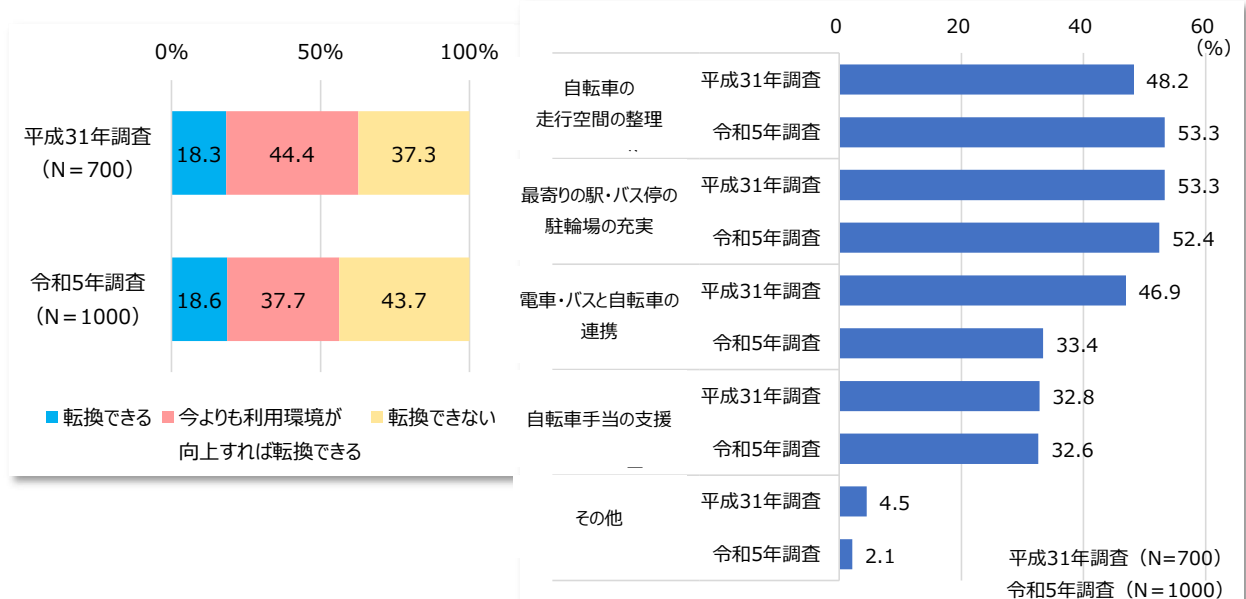


資料) 令和5年版 数字で見るさぬきの安全(香川県警察本部)

図 3-62 人口10万人当たりの自転車事故件数

## 2) 臨まれる自転車利用環境の充実

- 自動車から自転車への転換意向としては、平成 31 年と大きく変わらず、半数以上が転換意向を示しています。
- その条件として「自転車の走行空間整備」「最寄りの駅・バス停の駐輪場の充実」を望む声が特に多くなっています。



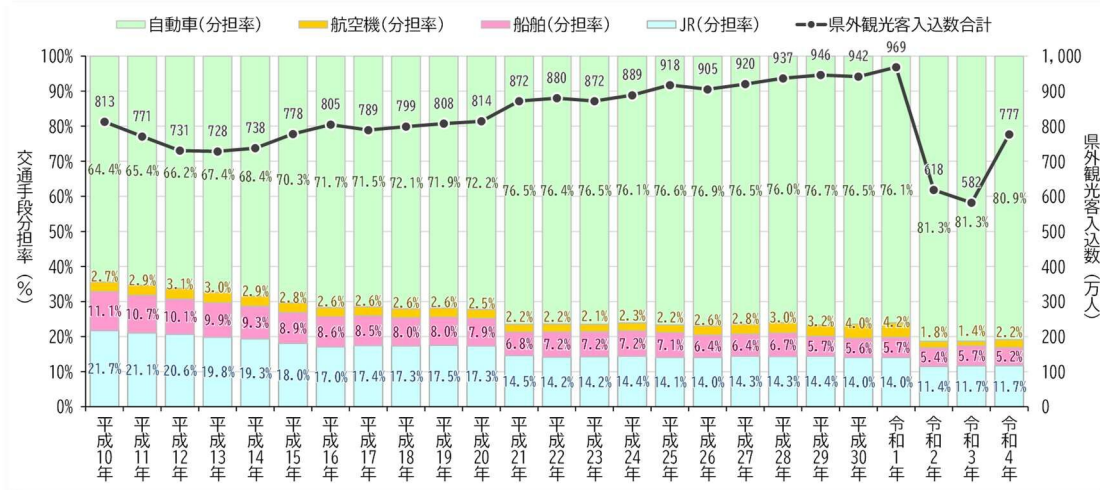
資料) 市民 web アンケート調査(H31.2、R5.9)

図 3-63 自動車から自転車への転換意向と転換するための条件

## (9) 県外客が使いづらい公共交通

## 1) 県外観光客の交通手段分担率

- ・ 県外観光客は、平成 14 年以降増加傾向が続いており、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和 2 年に減少したものの、令和 4 年にかけて回復傾向となっています。
- ・ 県外観光客の交通手段は、令和 4 年時点で自動車が約 80% を占めています。一方で、公共交通（鉄道（JR）、船舶、航空機）は、約 20% であり、経年的にみても減少傾向となっています。



資料) 香川県観光客動態調査報告(令和 4 年)

図 3-64 県外観光客入込数の推移・交通手段分担率

## 2) 県外客の交通手段分担率

- ・ 公共交通を利用して来訪した県外来訪者の都市圏内での移動手段は、約 40%～50% が公共交通です。
- ・ 高松駅へのアクセス交通手段において「ことでん」は約 10% であり、高松築港駅へのアクセス交通手段において「JR」は約 30% であり、大半が徒歩でのアクセスとなっています。

## ■ 都市圏外来訪者の都市圏内での交通手段

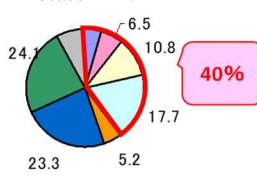
## &lt;鉄道&gt;

合計(n=1265)



## &lt;船舶&gt;

合計(n=244)



## &lt;高速バス&gt;

合計(n=512)



## &lt;航空&gt;

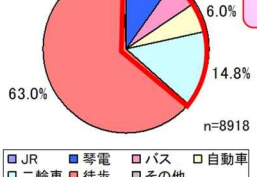
合計(n=483)



## ■ 鉄道利用前の交通手段分担率(都市圏内)

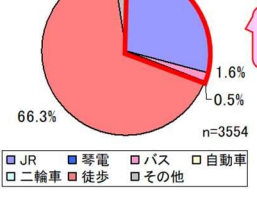
## &lt;高松駅&gt;

n=8918



## &lt;高松築港駅&gt;

n=3554



資料) 平成 24 年香川県パーソントリップ調査

図 3-65 高松市内における公共交通相互の乗継状況

## (10) 高松駅周辺における連携が不完全な交通拠点相互の位置関係

- ・ JR 高松駅周辺には、陸・海・空(リムジンバス)の交通結節拠点が多く存在するものの、拠点間は離れており、乗継が不便な状況となっています。

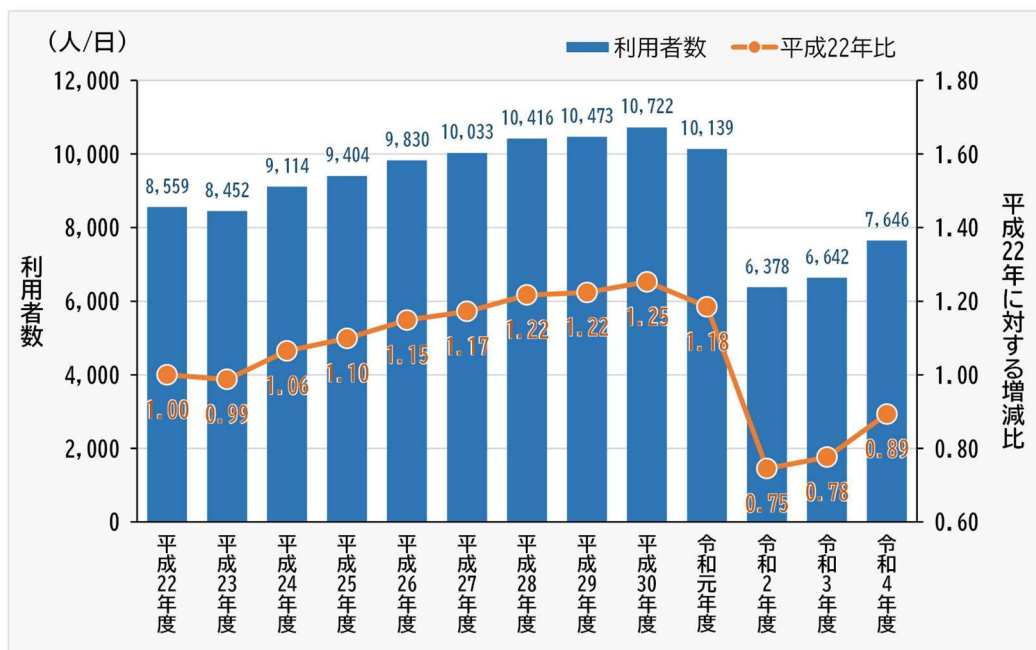


図 3-66 高松駅周辺における交通結節拠点間相互の位置関係

## 3.4.3 社会潮流を踏まえ新たに考慮すべき問題点

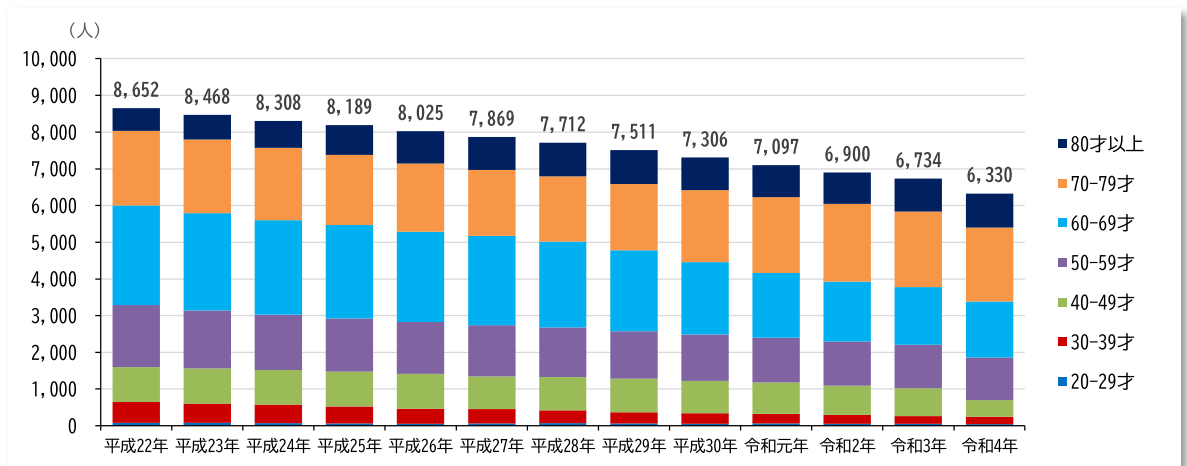
## (11) 困難な状況下でのバス路線サービス水準の維持

- ・ ことでんバスの利用者数は年々増加傾向にあり、平成 30 年度においては平成 22 年度と比較して 1.2 倍以上に増加しています。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和 2 年にかけて大幅に減少しましたが、その後は回復傾向が続いているものの、近年の人件費及び燃料費高騰を受け、令和 5 年 9 月に運賃改定を行っています。
- ・ 一方で、バスドライバーになりうる第二種大型自動車運転免許保有者数は減少傾向であり、高齢化も進行しております。
- ・ また、令和 6 年 4 月以降に適用される、バス運転者の改善基準告示の改正を受けて、限られた運転者で運行ダイヤを調整することが困難となり、現在のサービス水準を維持することはさらに困難となることが想定されます。



資料) 事業者提供

図 3-67 ことでんバスの利用者数の推移



資料) 運転免許統計(警察庁)

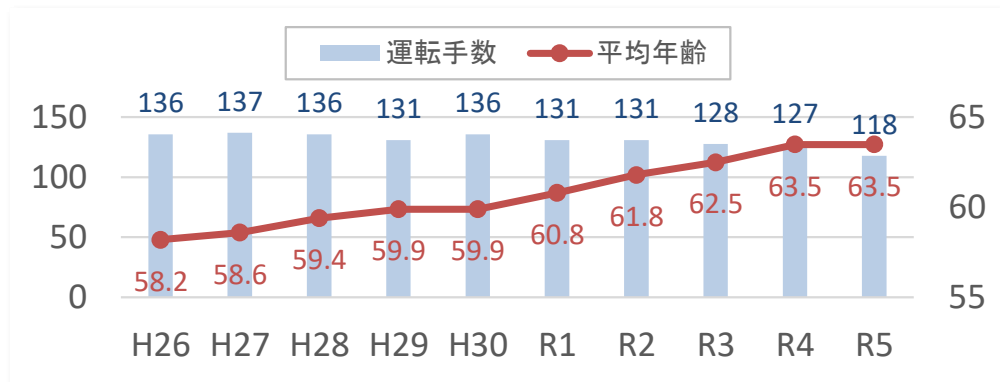
図 3-68 香川県内第二種大型自動車運転免許保有者数



表 3-5

| 項目                  | 改正前                                                                 | 改正後(令和 6 年 4 月 1 日施行)                    |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1 年の拘束時間            | 1 年：3,380 時間                                                        | 1 年：3,300 時間                             |
| 4 週平均 1 週、1 ヶ月の拘束時間 | 【4 週平均 1 週間の拘束時間】<br>原則：65 時間（月換算：281 時間）<br>最大：71.5 時間（月換算：309 時間） | 【1 ヶ月の拘束時間】<br>原則：281 時間<br>最大：294 時間    |
| 1 日の休息時間            | 継続 8 時間                                                             | 継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、<br>9 時間を下回らない |

資料)バス運転者の改善基準告示(厚生労働省 HP)を基に作成

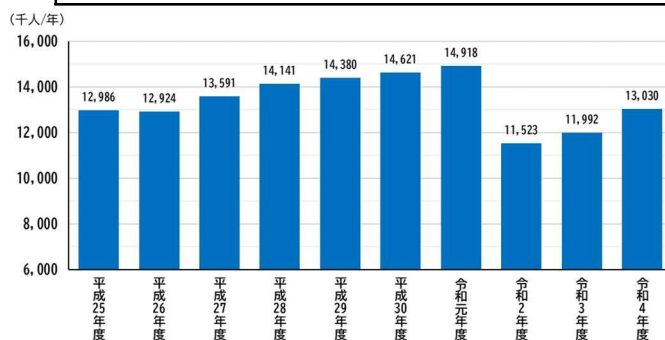


資料)庁内資料

図 3-69 ことでんバスの運転手数・平均年齢

## (12) 安全性を含む鉄道ネットワークの維持・確保

- ことでんの利用者数は令和元年度までは、年々増加傾向となっています。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和 2 年にかけて大幅に減少しましたが、その後は回復傾向が続いているものの、近年の人件費及び燃料費高騰を受け、令和 5 年 5 月に運賃改定を行っています。
- また、ことでんは製造から 50 年を超える保有車両が 90%を超えているほか、輸送設備、安全設備の老朽化が進み、安定・安全な運行サービスの提供に支障が生じています。



資料)庁内資料



資料)ことでん HP 資料

図 3-70 香川県内のことでん利用者数





資料) 市場の再整備について、水産物棟等再整備の方向性(高松市 HP)

図 3-73 高松市中央卸売市場再整備の概要





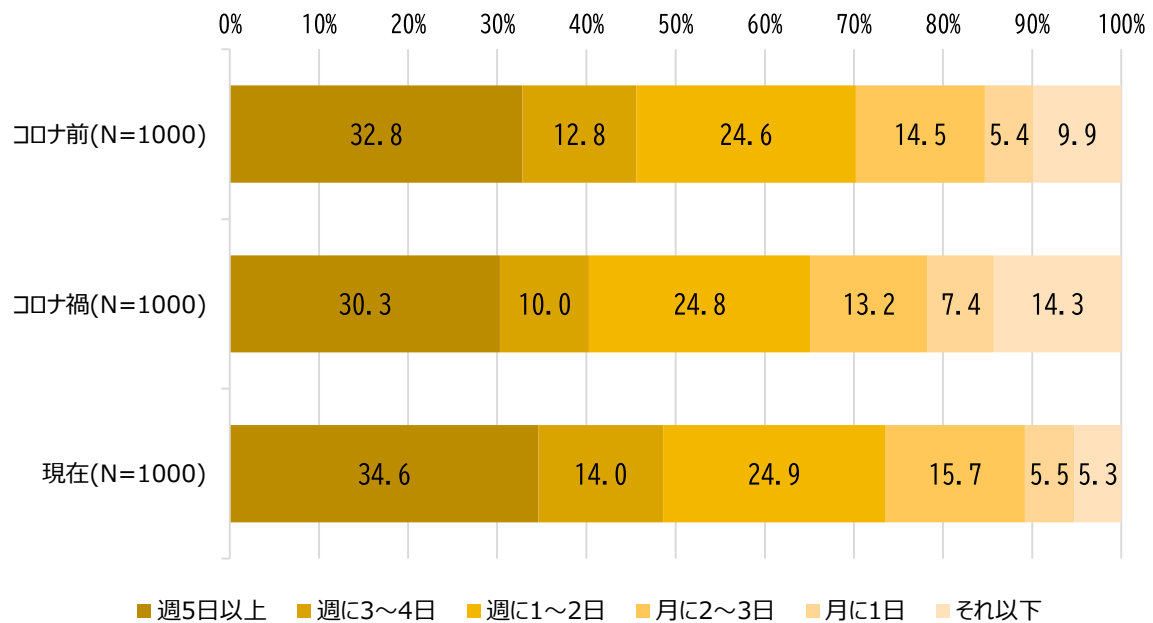
資料) 高松競輪場再整備事業 事業概要 (高松市 HP)

図 3-74 高松競輪場再整備の概要



## 2) 新型コロナウイルス感染症拡大による外出頻度の変化

- 外出頻度について、「週5日以上」「週に3～4日」の高頻度の割合は、コロナ前～コロナ禍において約5%減少しているが、コロナ禍～現在において約8%増加しており、現在はコロナ前の外出頻度まで回復している状況となっています。



資料) 市民 web アンケート調査 (R5.9)

図 3-75 コロナ前～コロナ禍～現在における外出頻度

### 3.4.4 高松市の交通体系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。

#### 【計画策定時と比較して改善されつつある問題点】

|                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1) 自動車交通への過度な依存</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の交通量や分担率が減少し、鉄道の分担率が上昇しており、自動車依存が一定程度緩和されています。</li> <li>・一方で、自動車分担率は6～7割程度と依然として高い水準です。</li> </ul>                                     |
| <b>2) 自動車と比較した公共交通のサービス水準に対する市民の考え</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、バスに関して、サービス水準に対する満足度は上昇しています。</li> <li>・ただし、鉄道の運行本数や駅へのアクセス性、バスの運行本数や運行時間帯、乗り継ぎや待ち環境等は依然として不満側の意見が多くなっています。</li> </ul> |
| <b>3) 二酸化炭素排出量の増加</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二酸化炭素排出量は経年的に減少しているものの、依然として運輸部門（特に自動車）からの排出割合が高い状況です。</li> </ul>                                                                          |

#### 【計画策定時から残存する問題点】

|                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>4) 高齢化の進行と移動困難な交通弱者の増加</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化は今後も進行すると予測され、特に郊外部での高齢化の進行が著しい傾向にあります。</li> <li>・免許返納者数は増加傾向にあり、高齢者の公共交通分担率の増加がみられますが、依然として自動車分担率が高い傾向にあります。</li> </ul>           |
| <b>5) 中心市街地の人口減少と低密度化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地では人口が減少しているエリアが見受けられる一方で、多肥地区や香川大学創造工学部周辺等の郊外部において人口増加が進行しています。</li> </ul>                                                           |
| <b>6) 中心市街地に不足する回遊性</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地内の回遊性を支える公共交通が未熟で利便性が低い状況です。</li> <li>・バスの運行ルートの見直しや、バス不便地域の是正が必要です。</li> </ul>                                                        |
| <b>7) 公共交通不便地域の存在</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心地域では、バスの運行ルートに重複や偏りがみられます。</li> <li>・人口増加の著しい市街地周辺部に、公共交通サービスが脆弱な地域が存在しています。</li> <li>・郊外部に公共交通不便地域が点在しています。</li> </ul>                     |
| <b>8) 未熟な自転車利用環境</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車事故の発生件数は、全国ワースト上位が継続している状況です。</li> <li>・市民からは、自転車利用環境（走行空間や駐輪場等）の整備を望む声が多くなっています。</li> </ul>                                                |
| <b>9) 県外客が使いづらい公共交通</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県外観光客は増加しているものの、そのほとんどが自動車を使用しており、自動車の割合も増加傾向です。</li> <li>・来訪者の都市圏内での交通手段において、公共交通は5割程度であり、多くの来訪者が、送迎（自動車）、レンタカー、徒歩等で移動している状況です。</li> </ul> |

**10) 高松駅周辺における連携が不完全な交通拠点相互の位置関係**

- ・ JR 高松駅周辺には交通結節拠点多く存在するものの、拠点間は離れており、乗継が不便な状況です。

**【社会潮流を踏まえ新たに考慮すべき問題点】****11) 困難な状況下でのバス路線サービス水準の維持**

- ・ ことでんバスの利用者は令和2年に減少し、回復しつつあるものの、新型コロナウイルス感染症拡大前まで戻っていない状況です。
- ・ 今後は、バス運転手不足やバス運転者の改善基準告示改正等に伴い、現在のサービス水準を維持することが困難となることが想定されています。

**12) 安全性を含む鉄道ネットワークの維持・確保**

- ・ ことでんの利用者数は増加傾向であり、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和2年にかけて大幅に減少したものの、その後は回復傾向が続いています。しかし、近年の人件費及び燃料費高騰を受け、令和5年5月に運賃改定を行っています。
- ・ ことでんの車両、輸送設備、安全設備の老朽化が進んでいます。

**13) 大規模開発・ライフスタイルの変化に応じた公共交通**

- ・ 都市再生整備計画（サンポート高松地区）、中央卸売市場再整備・青果棟移転、競輪場敷地の有効活用等、大規模開発が進行しています。
- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大により一度は外出頻度が減少したものの、現在は拡大前まで回復しています。

## 4 交通体系再構築の基本理念と施策の骨子・方針

### 4.1 上位計画・関連計画における将来像

本計画の改定に当たり、上位計画である「第7次高松市総合計画」と「高松市都市計画マスタープラン」、関連計画である「立地適正化計画」、「地域公共交通計画」、「地域公共交通再編実施計画」に示された、求められる交通体系像を整理します。

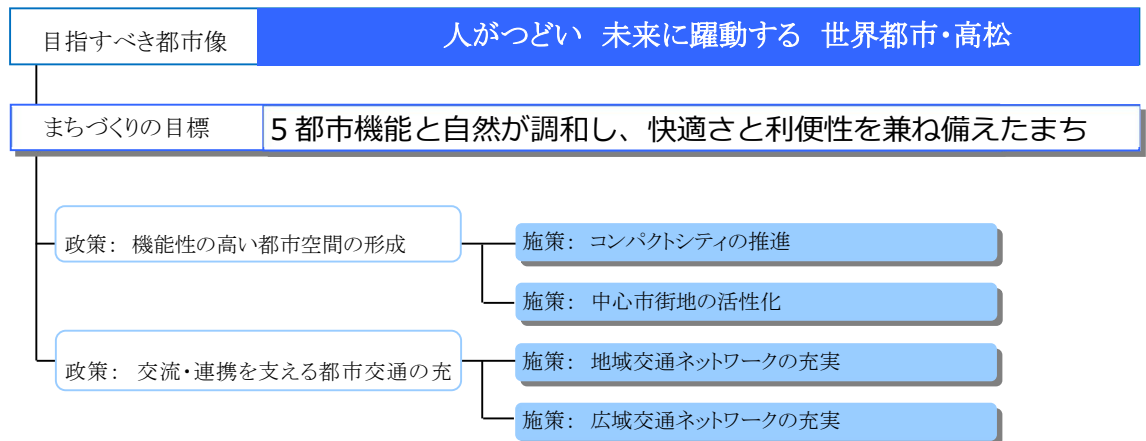
また、「高松市環境配慮型都市交通計画」(H22.1.28)、「高松地区における自転車を利用した都市づくり計画」(H20～27 までの計画、H28.9.30 協議会廃止)の3つの関連計画における考え方も合わせて整理します。



## 4.1.1 上位計画における将来像

## (1) 第7次高松市総合計画(R6.3 策定)

第7次高松市総合計画(2024～2031)において、交通分野に係る政策は、以下に示す 2 点が掲げられています。



## 1) 機能性の高い都市空間の形成

人口動態やライフスタイルの多様化に伴う居住地・ニーズの変化、土地利用の動向、それぞれの集約拠点の機能・役割分担などを踏まえて、機動的で柔軟な土地利用の規制、誘導策の検討・実施、都市機能の集積を推進し、コンパクトなまちづくりを実現します。

サンポートエリアを核とするシーフロントや中心市街地の魅力・回遊性の更なる向上、民間活力の導入による中央公園の新たな魅力づくり、中央商店街の活性化により、まちのにぎわいを創出します。

## 2) 交流・連携を支える都市交通の充実

鉄道とバスによる交通ネットワークの再構築や瀬戸内エリアにおける中枢拠点性を高める道路ネットワークの充実により、市民生活の利便性の向上や経済活動の活性化を実現します。

また、行政や交通事業者だけでなく地域住民とも連携を図りながら、公共交通空白地等におけるコミュニティバスやタクシーを活用した新しい移動手段の導入など、地域の実情を踏まえた効率的で持続性の高い公共交通網の構築を推進します。

レンタサイクルを利用する際の利便性の向上や自転車通行空間等の整備を推進し、自転車の利用を促進します。

高松空港や高松港の機能拡張や拠点機能の充実、四国新幹線を始めとする広域鉄道ネットワークの整備促進を通じて、四国・瀬戸内エリアの玄関口としての拠点性を発揮します。

## (2) 都市計画マスタープラン(R6.6 改定)

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。

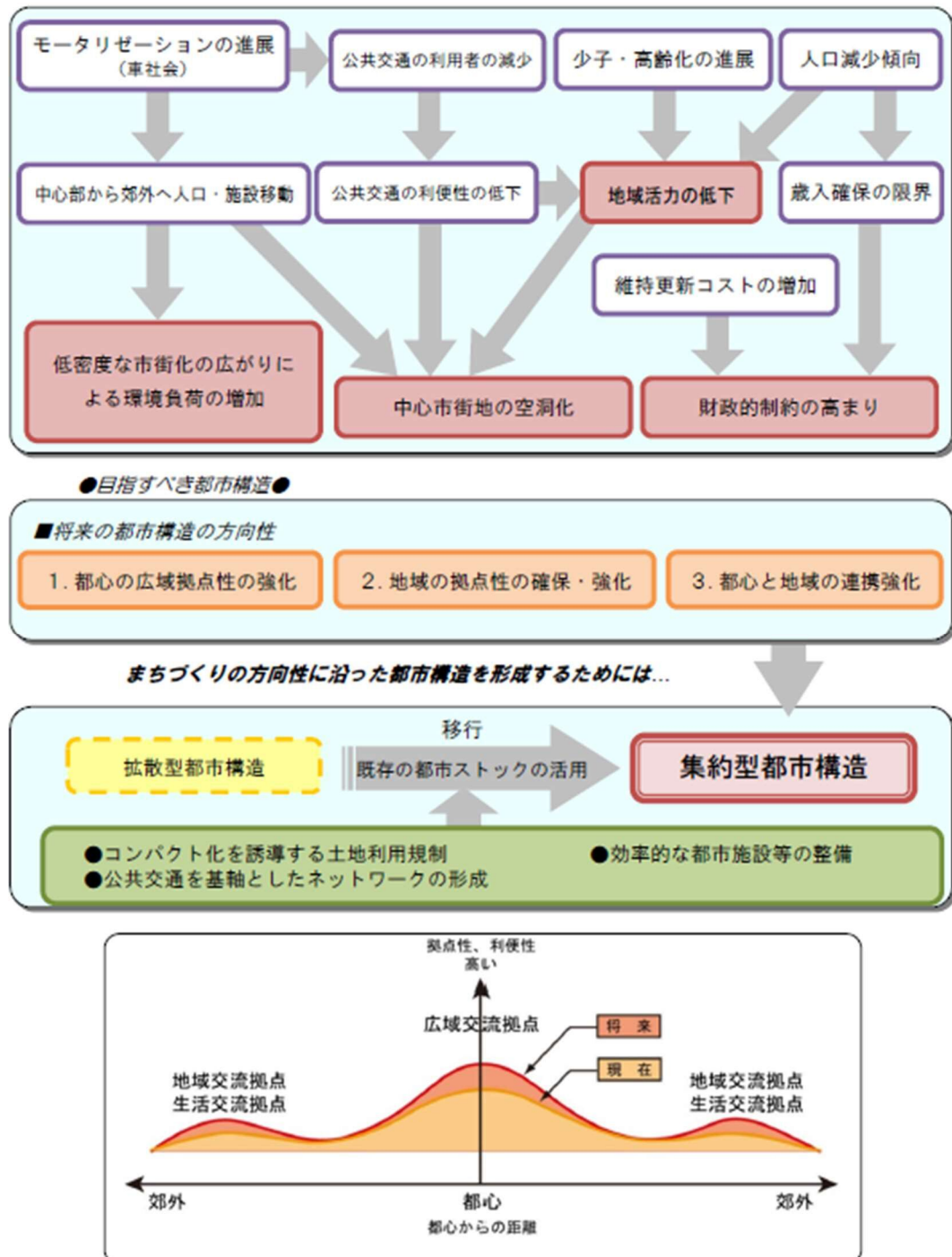


図 4-1 目指す都市構造のイメージ

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 4.1 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                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                             |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|        | <p>すべての市民が安全で快適に移動できる、交通便利性の高い都市を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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っ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。</li> <li>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。</li> </ul> |                                                                                                                                             |
|        | 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> |

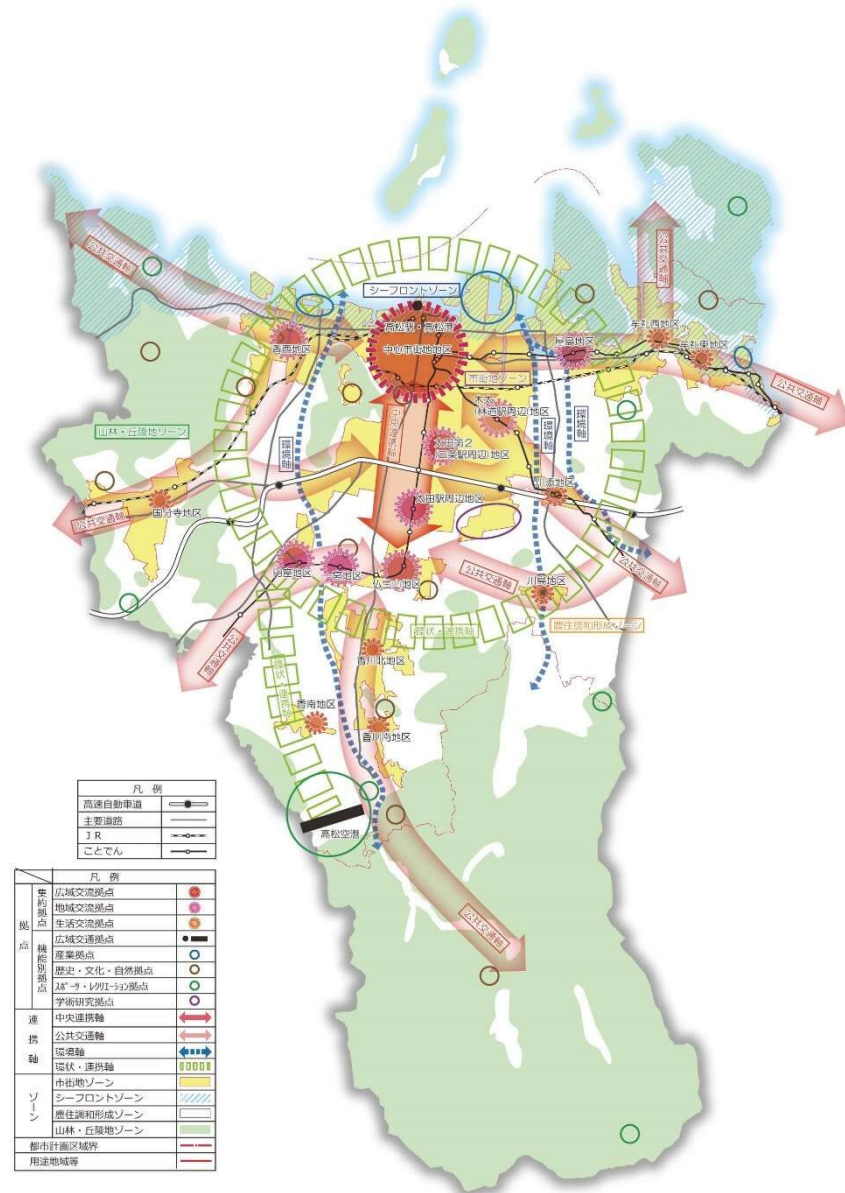


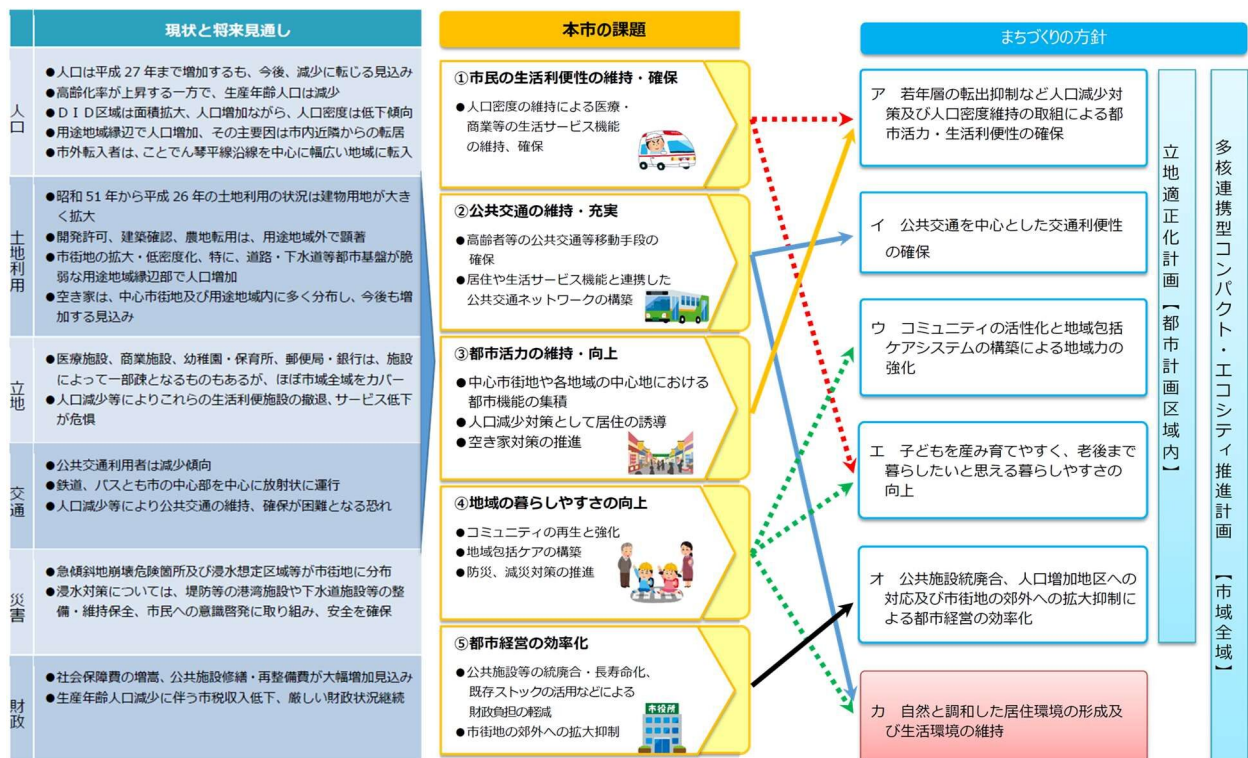
図 4-2 高松市が目指す将来都市構造

## (3) 多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画(H30.4 策定)

多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画では、将来的な人口減少、少子・超高齢社会を見据え、低密度で拡散型の都市構造から転換するために、集約拠点への都市機能の集積や市街地の拡大抑制によるコンパクトで持続可能な「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現に向け取り組んでいます。コンパクト・プラス・ネットワークの考えの下、本市にふさわしい公共交通を基軸とした集約型都市の構築に向けた効果的な施策・事業の着実な推進を図ります。

## 1) コンパクト・エコシティの推進に関する現況と課題

コンパクト・エコシティの推進に関する現況と課題については、高松市立地適正化計画において示している、市域全域における人口データ分析結果や土地利用の動向、公共交通網の状況及びそこから導かれる課題を踏襲し、推進計画における本市の現況と課題として位置付けます。





## 2) 目指す将来都市構造

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」を目指します。

本市では、「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現に向けて、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、地域の活力を維持するとともに、高齢者が安心して暮らせるよう、コンパクト・プラス・ネットワークの考えの下、公共交通と連携して、持続可能なまちづくりを進めています。

将来の人口動向等を見据え、効率的・持続的なサービスの提供のために、公共交通ネットワークの再構築が必要で、そのイメージは下記のとおりです。



図 4-3 公共交通ネットワーク再構築のイメージ

## (4) 高松市公共交通利用促進条例(H25.9 制定)

快適で利用しやすい公共交通体系を将来にわたり持続可能なものとするため、公共交通の利便性向上策の着実な実施と市民一人一人による公共交通の積極的な利用、さらには温暖小雨の気候、平坦な地形などの地域特性により市民に広く利用されている自転車を始めとする、公共交通と相互に補完し合う他の交通手段との連携を図ることが不可欠となります。

市、市民、事業者及び公共交通事業者が協働して取り組むことにより、公共交通の利用を促進し、安全かつ快適で人と環境にやさしい都市交通の形成に寄与するため、公共交通利用促進条例(H25.9)を制定しています。



図 4-4 高松市公共交通利用促進条例

## 4.1.2 関連計画における将来像

## (1) 立地適正化計画(R2.7 改定)

人口減少、少子・超高齢社会を見据え、市街地の拡大を抑制し、30年、50年後においても、活力を失わず、市民がいきいきと暮らせるよう、集約拠点への都市機能の集積と居住の誘導を図り、公共交通で拠点間等の移動を円滑にするコンパクトで持続可能なまちづくりを進めていくことが必要です。

本計画では、「コンパクト・プラス・ネットワークで繋がる ひと 地域 未来」をまちづくりの理念として定めます。

## 1) 立地の適正化に関する基本的な方針

立地適正化計画では、交通を始め、医療・福祉、子育て、商業、防災、コミュニティなどの幅広い分野とまちづくりが連携することが求められています。



図 4-5 立地適正化計画イメージ



## 2) 立地適正化計画における公共交通の位置付け

「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現に向けて、鉄道新駅などの交通結節拠点の整備と合わせ、これら主要鉄道駅からの支線となるフィーダー交通や、面的に地域をカバーするコミュニティ交通の確保・充実など、既存の鉄道を基軸とする、現行バス路線の再編などに重点的に取り組むこととしています。

人口減少が現実のものとなり、公共交通利用者の更なる減少が見込まれる中、市域全域を対象とする利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図り、利用者の増加につなげていきます。

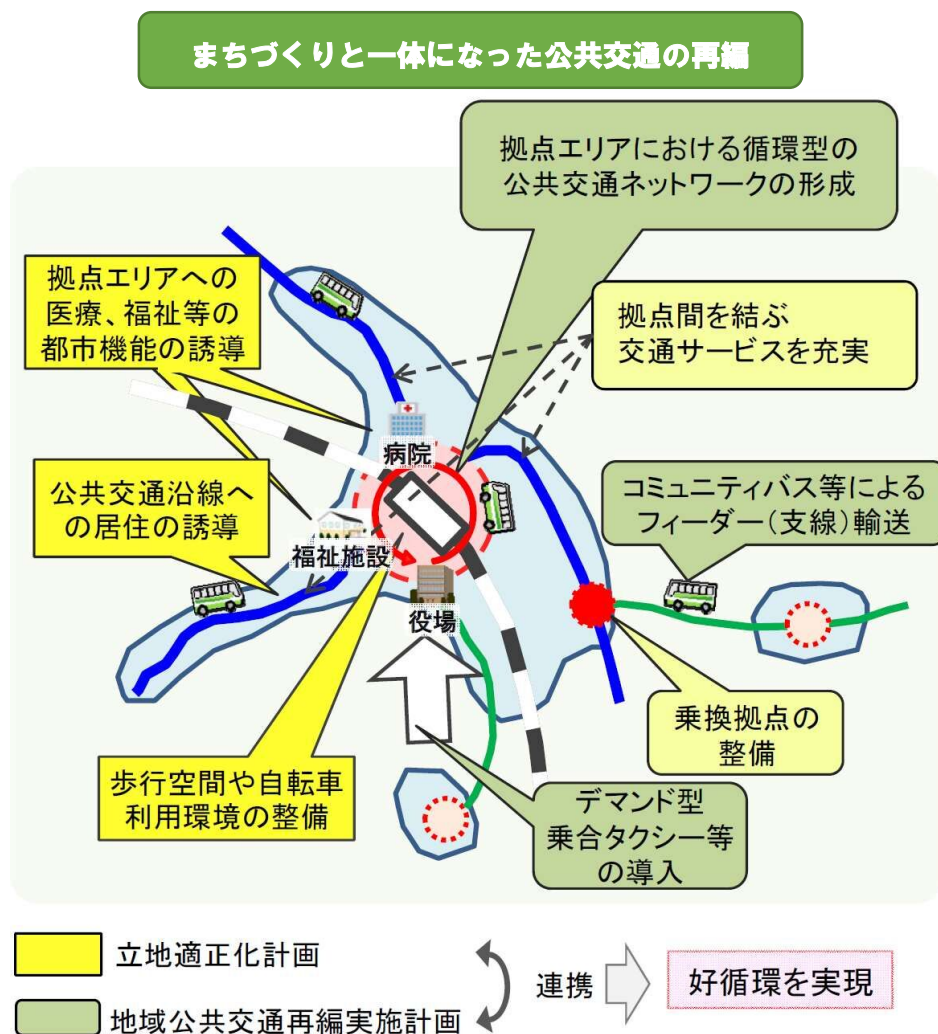


図 4-6 地域公共交通再編実施計画と立適正化の連携イメージ



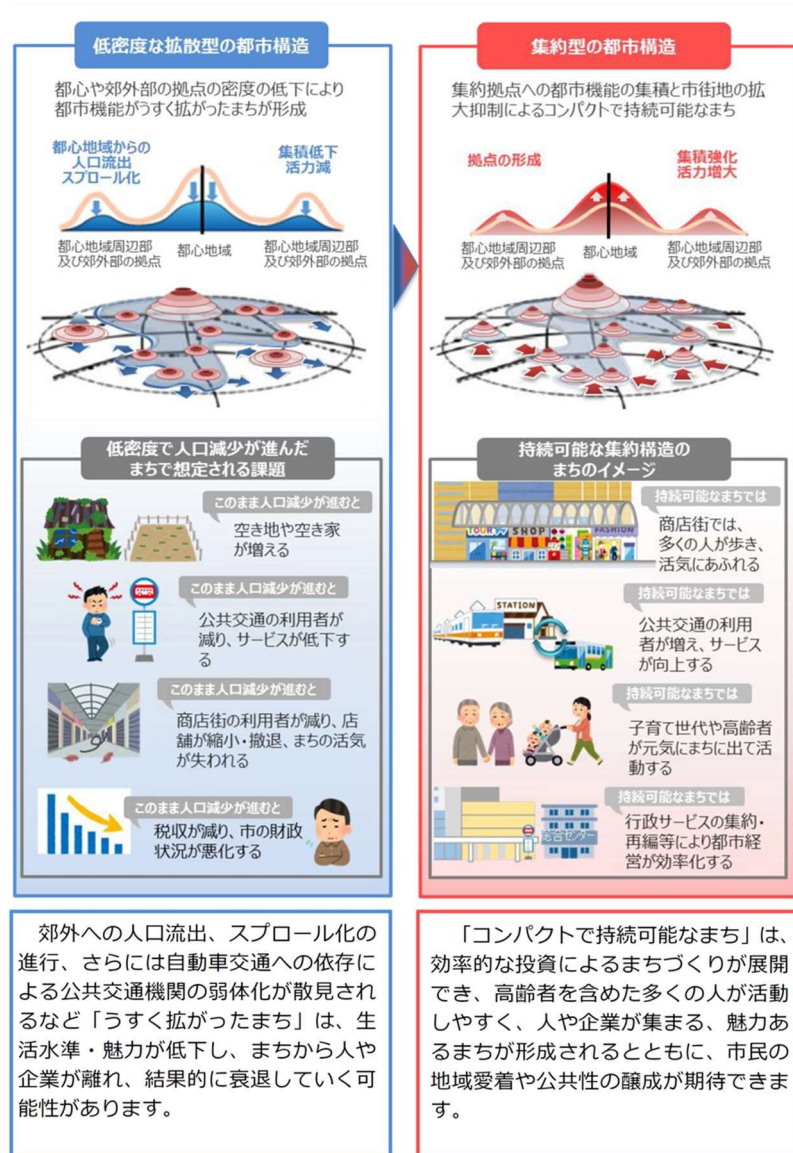
## (2) 高松市地域公共交通計画(R6.6 改定)、高松市地域公共交通網形成計画(H27.3 策定)

高松市地域公共交通計画では、現在の公共交通体系をより利便性の高いものに再編していくため、重点的に取り組む施策・事業はもとより、実現に向けてのアクションプランを充実させるなど、本市が目指しているコンパクトで公共交通を基軸とするまちづくりを、さらに積極的に推進することを目的としています。

## 1) 目指すべき都市の姿

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。

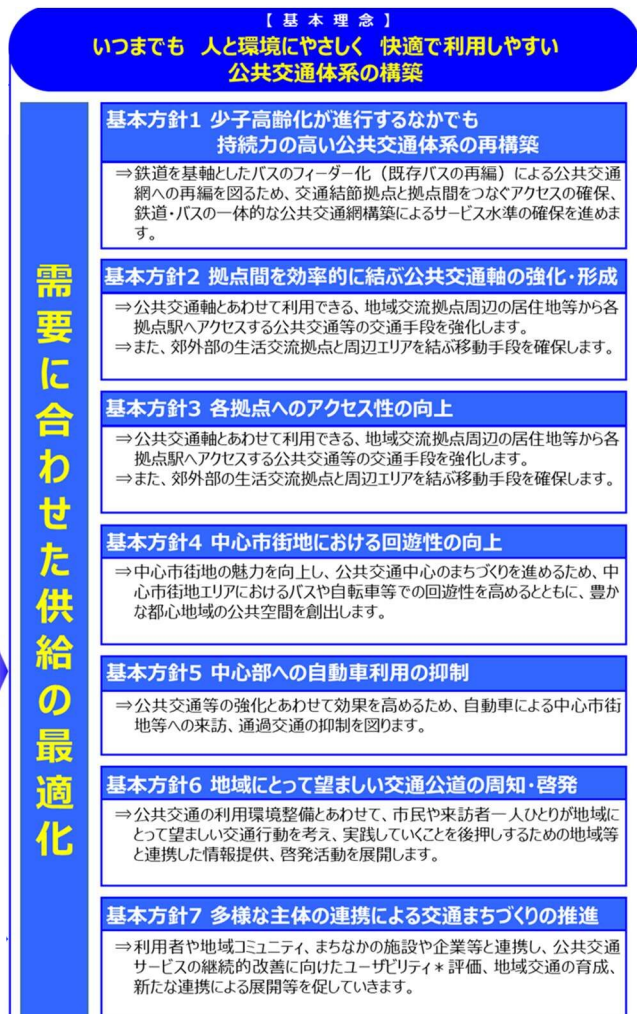
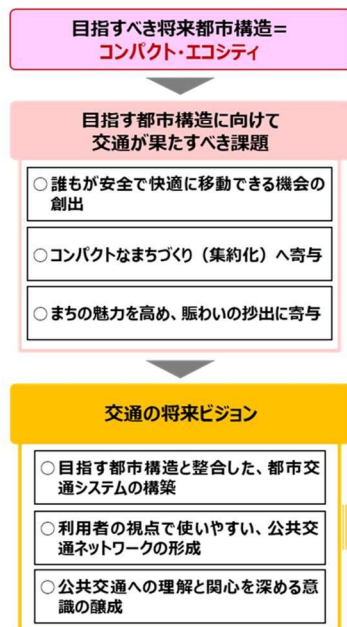
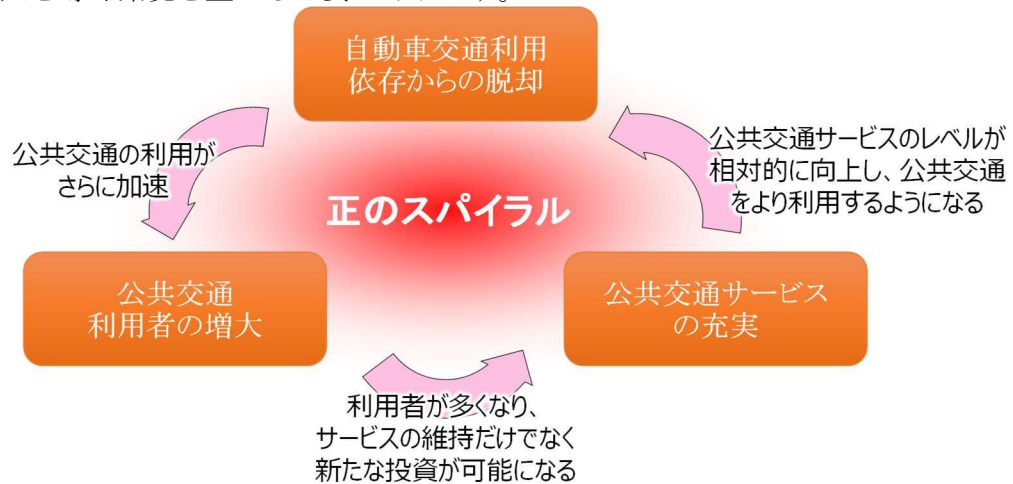
それに対し、「コンパクトなまち」は、効率的な投資によるまちづくりが展開でき、高齢者を含めた多くの人が活動しやすく、人や企業が集まる、魅力あふれるまちが形成されるとともに、市民の地域愛着や公共性が醸成され、文化や人間性の回復にもつながっていくことが期待できます。



## 2) 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。

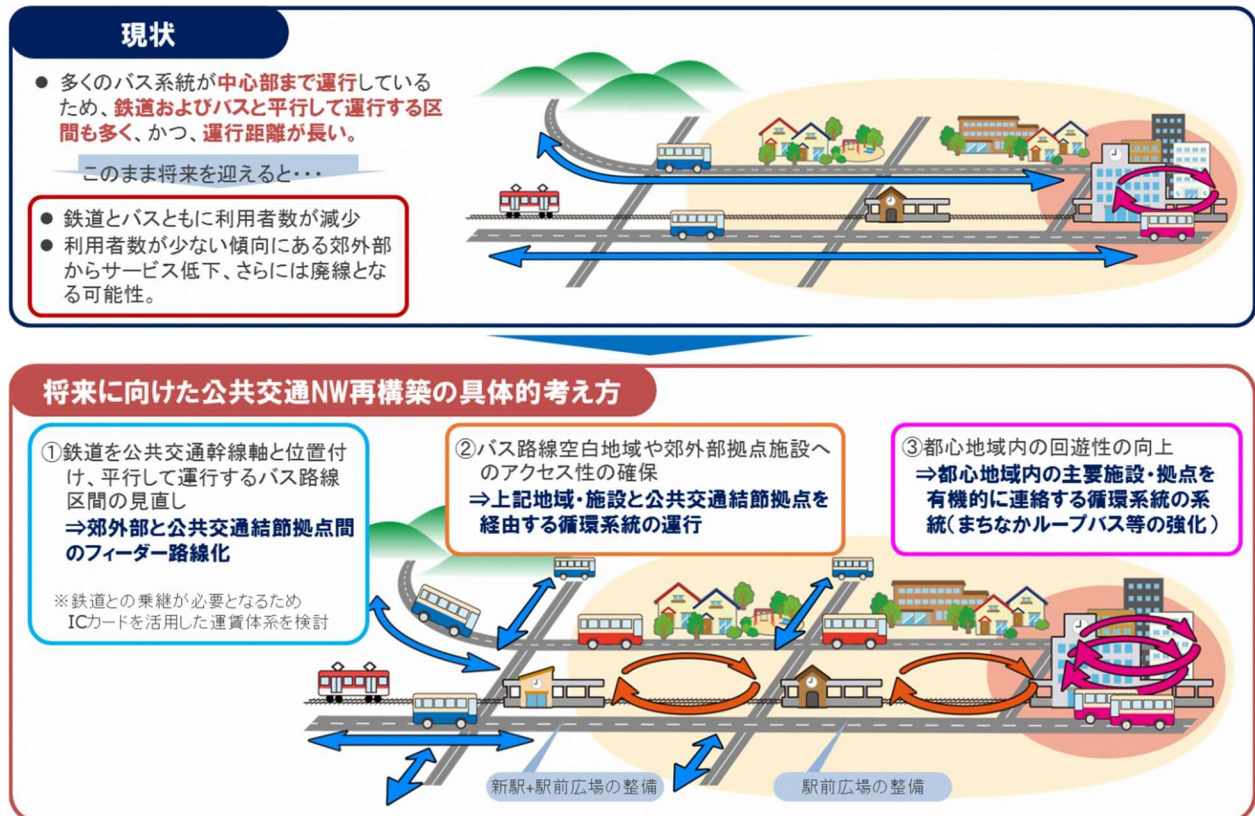


## (3) 高松市地域公共交通利便増進実施計画(R6.3 変更認定)

「高松市地域公共交通計画」に示された理念や方針に基づき地域公共交通の再編を实践するために、市域全体の移動サービスのグランドデザインと共に具体的な再編路線の詳細を示したものです。

## 1) 公共交通ネットワーク再構築の考え方

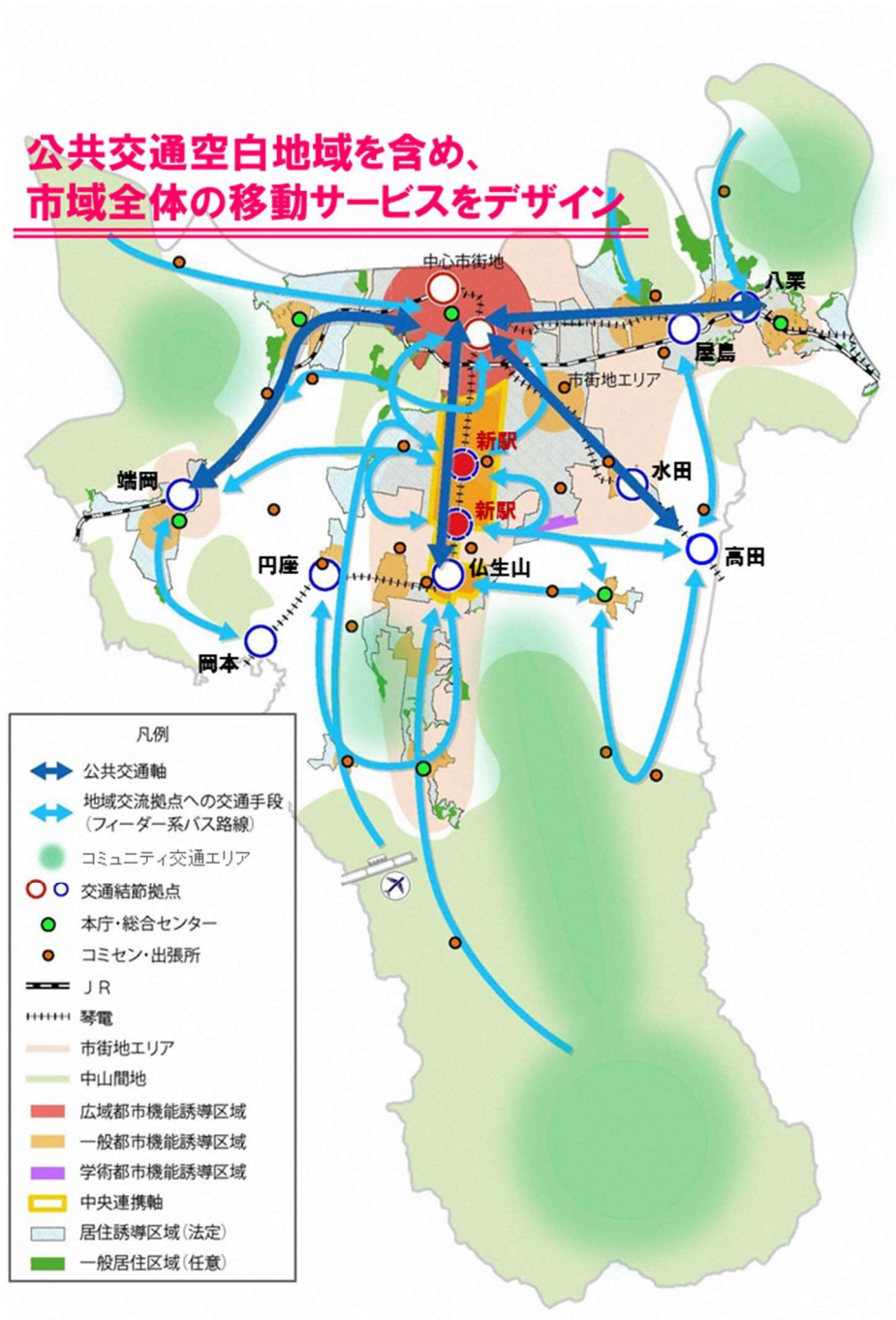
公共交通ネットワーク再構築の考え方は以下の通りとなっており、都心地域内、都心部縁辺地域、郊外部・中山間地域で再編の方向性を示しています。





## 2) 高松市の目指す都市構造

公共交通空白地域も含めた、市域全体の移動サービスのグランドデザインを示しています。



## 3) 関連事業

- ・ 新駅整備、駅前広場整備（バス接続を主とし、P & R（K & R）駐車場、C & R駐輪場も整備）
- ・ 鉄道幹線軸強化（複線化）



## 4.1.3 その他配慮すべき計画の整理

## (1) 高松市環境配慮型都市交通計画(H22.1 策定)

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。

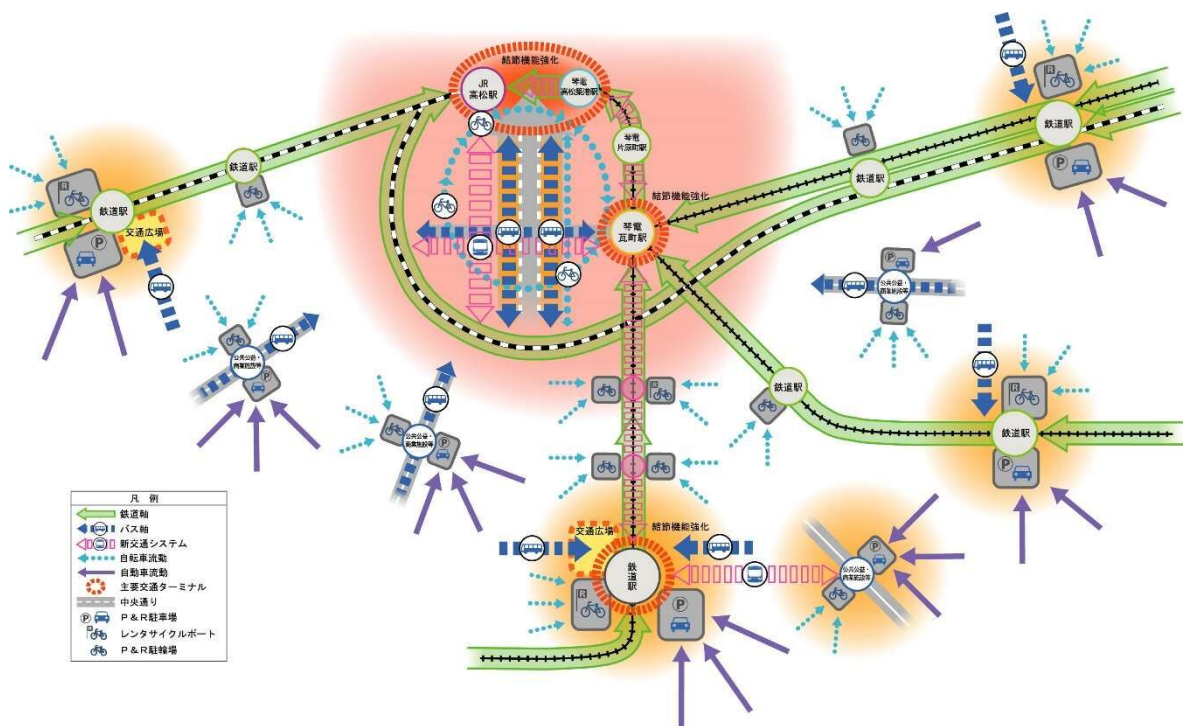
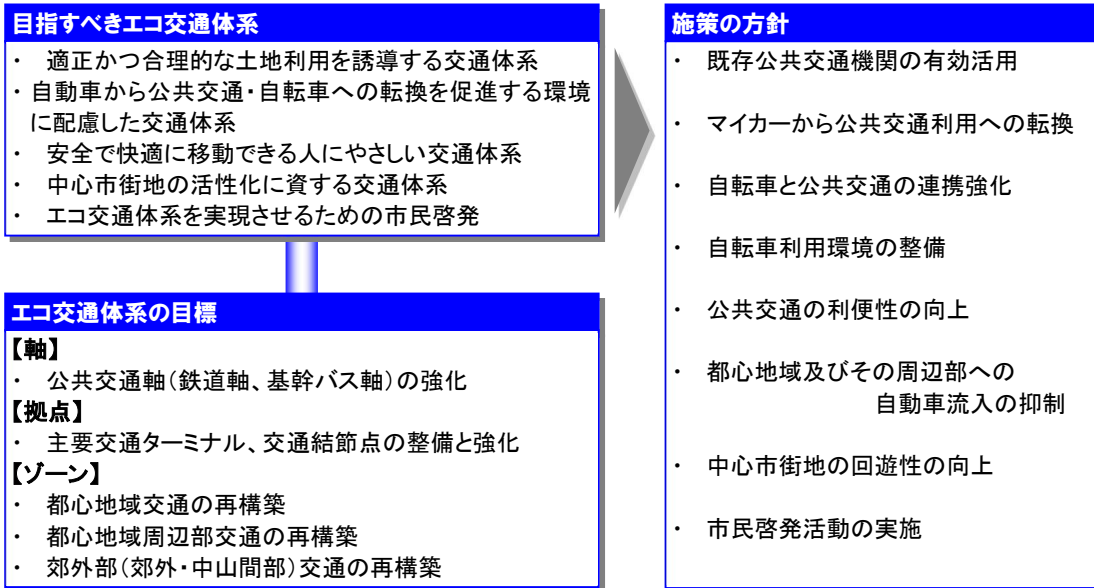


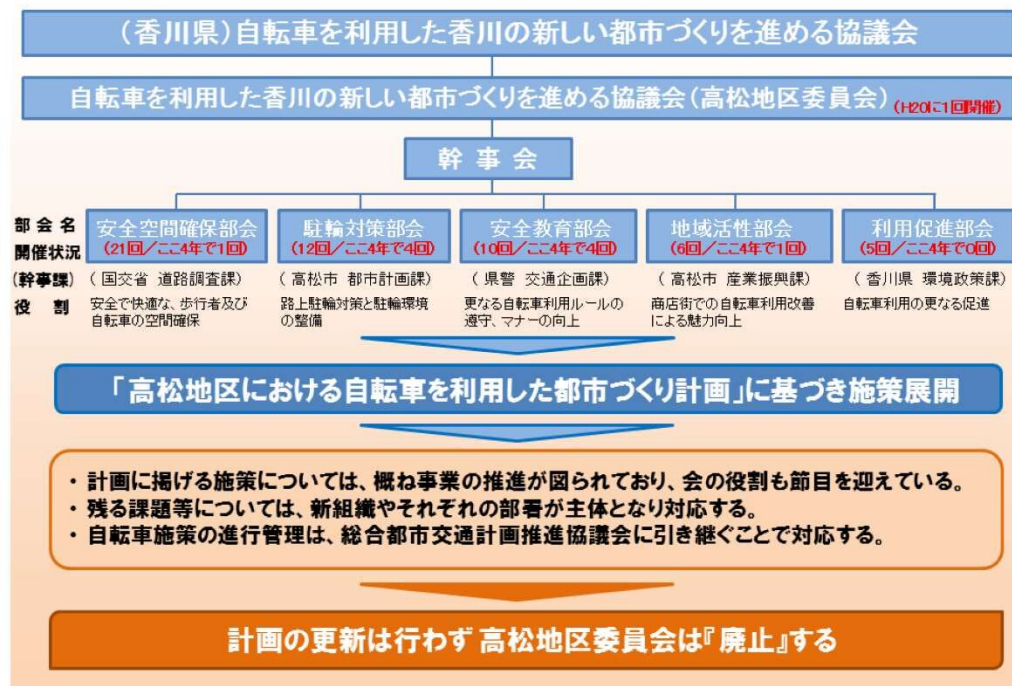
図 4-7 高松市環境配慮型都市交通計画の方針図

## (2) 高松地区における自転車を利用した都市づくり計画(H20.11 策定)

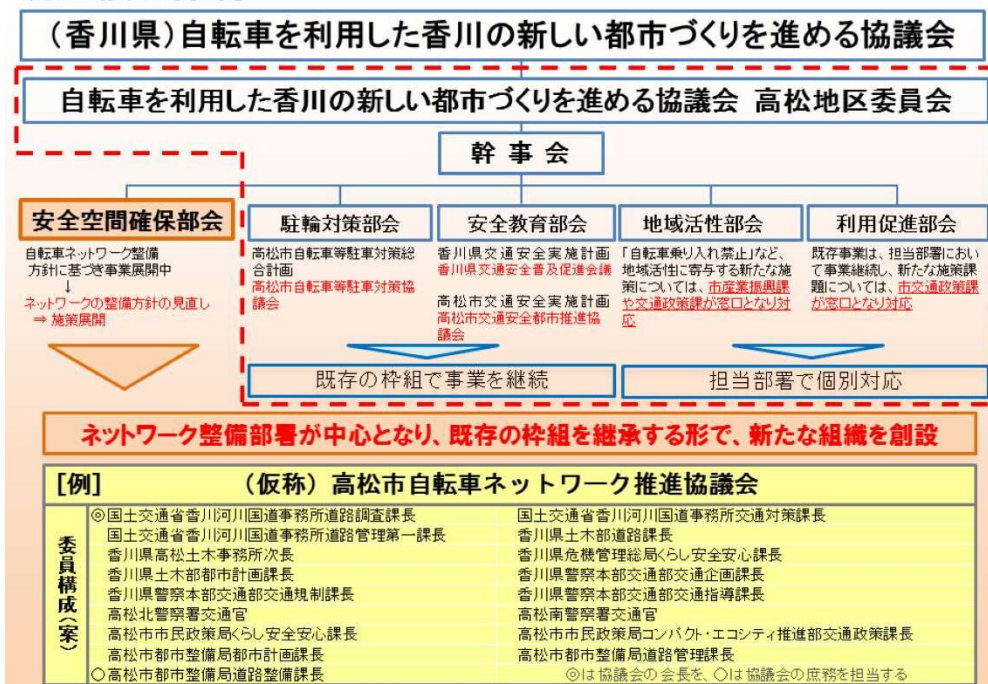
高松地区における自転車を利用した都市づくり計画では、自転車利用に適した気候、地形の下、近年増加傾向にある自転車事故の減少に努め、マナー違反を改善しながら、安全で、快適な自転車利用環境を整備することにより、徒歩や自転車と公共交通機関が有機的に連携したまちづくりの実現を目指すことを掲げています。

なお、同計画に定める計画期間(平成20年度から27年度までの8年間)の終了を迎え、自転車施策の推進に一定の成果(25事業中22事業で実施済み等)が得られたことや、今後とも既存の枠組及び各担当部署で事業の継続が可能であることなどから、委員会が「廃止」されています。

## 現在の組織体制



## 廃止後の体制





## 4.2 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(R6.6)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。

そこで、本計画においては、まちづくりに関する上位・関連計画を踏まえ、都市計画マスタープランにおける将来都市構造を目指すべきものとして位置づけることとします。

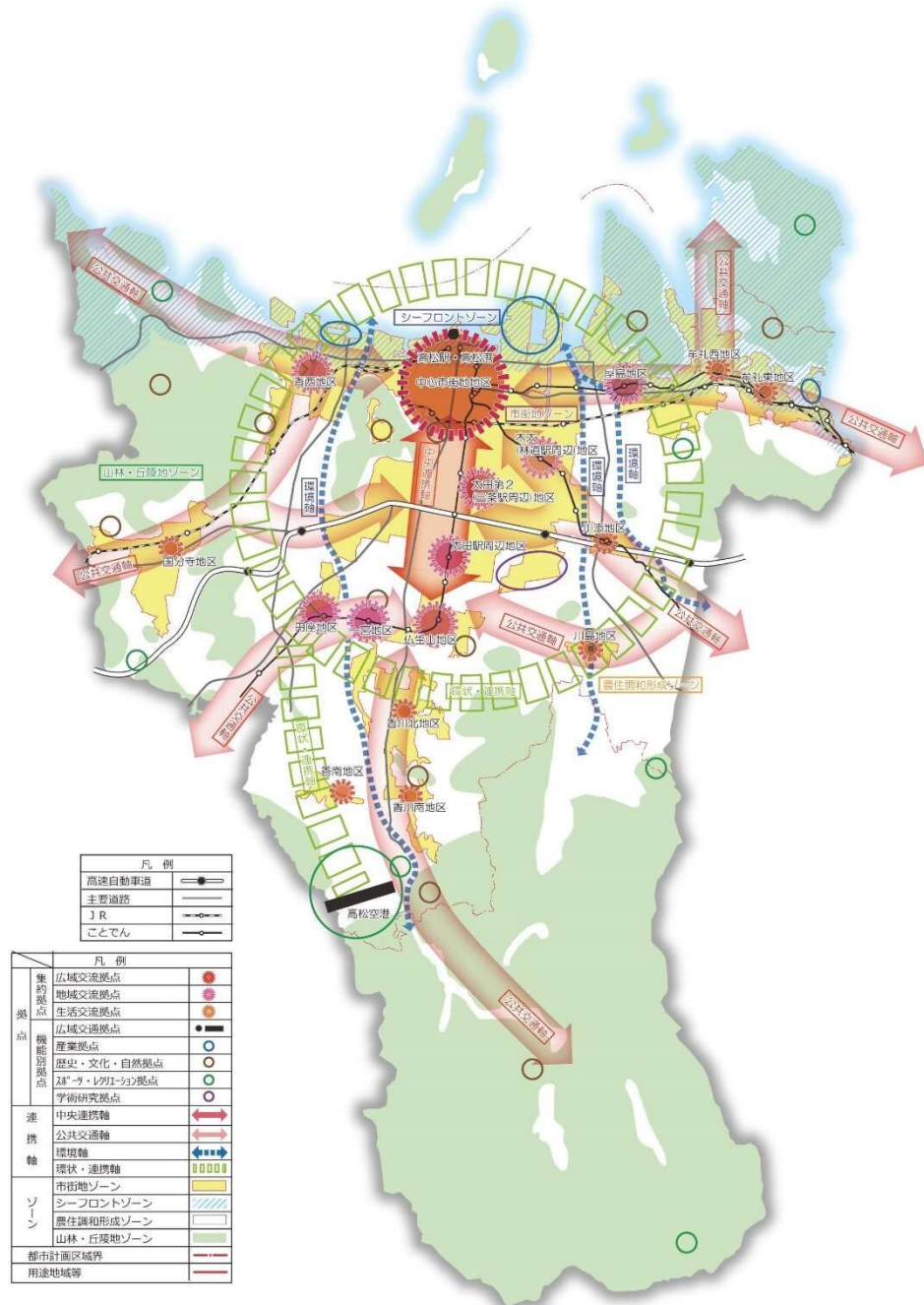


図 4-8 高松市が目指す将来都市構造(再掲)

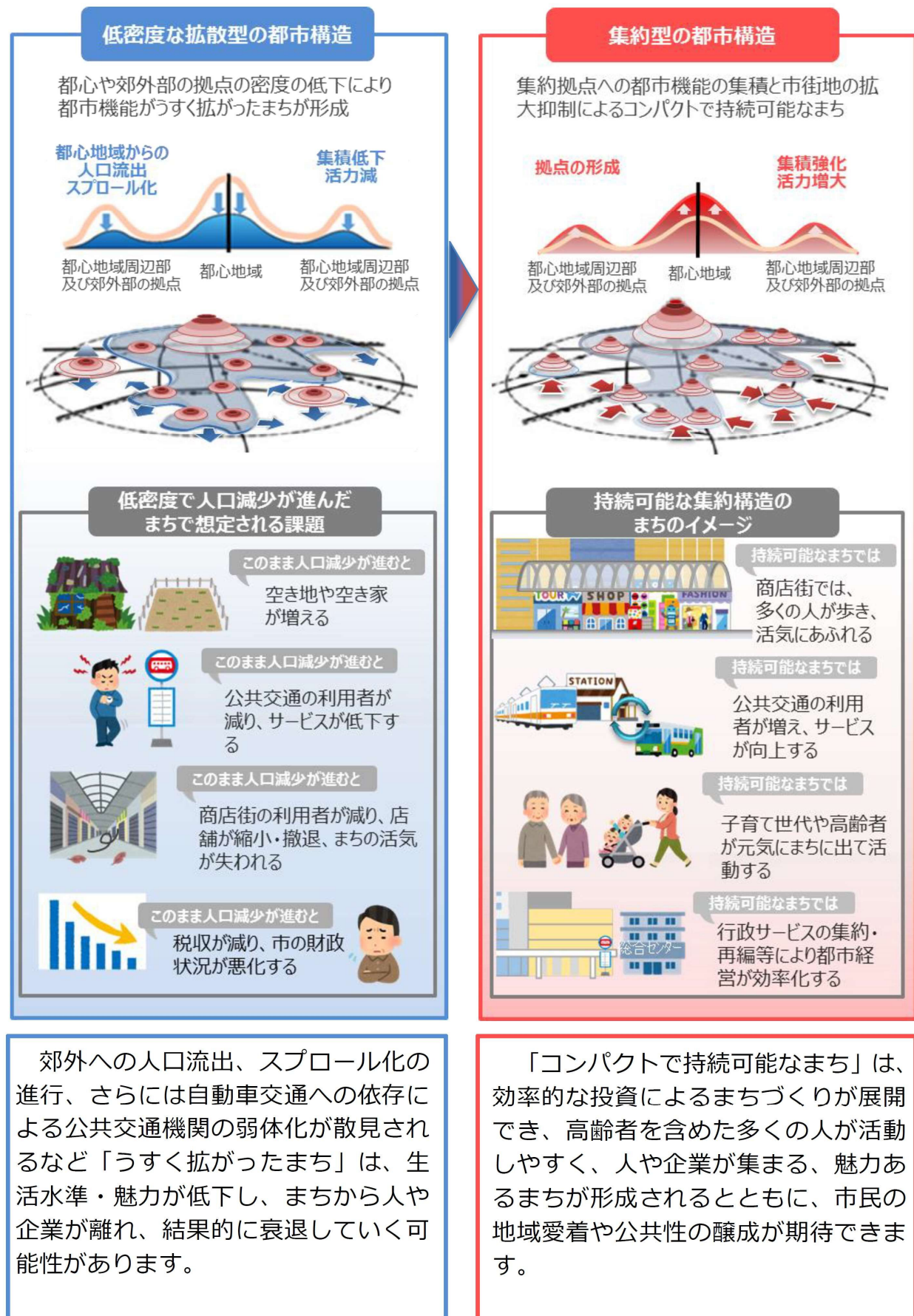


図 4-9 多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画におけるコンパクトで持続可能なまちのイメージ



## 4.3 交通体系変革の必要性

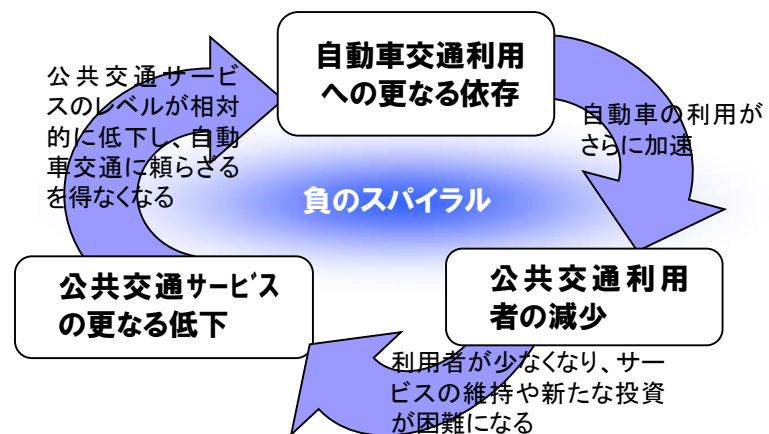
過度な自動車依存による公共交通利用の減少は、更なる公共交通弱体化へとつながり、負のスパイラルに陥ります。これを避けるためには、「自動車利用依存からの脱却」と「公共交通サービスの充実」、「公共交通利用者の増大」の3つが互いに正のスパイラルへと転換していくような構造へと交通体系を変える必要があります。

「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半数以上を占めている
- 超高齢社会の到来：高齢化率が29%まで上昇し(R2)、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(見込み)：少子高齢化を踏まえると、公共交通の利用者は、電車、バスとも減少する見込み

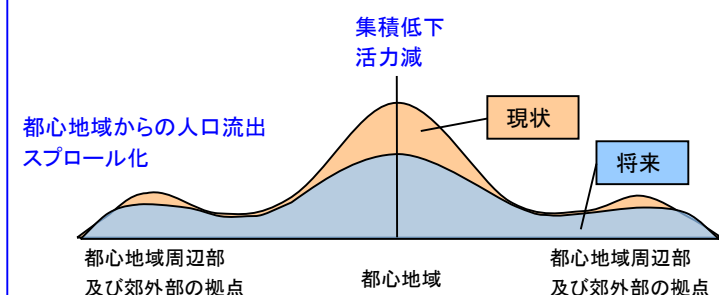
## このまま対策を打たない場合に予想される状態



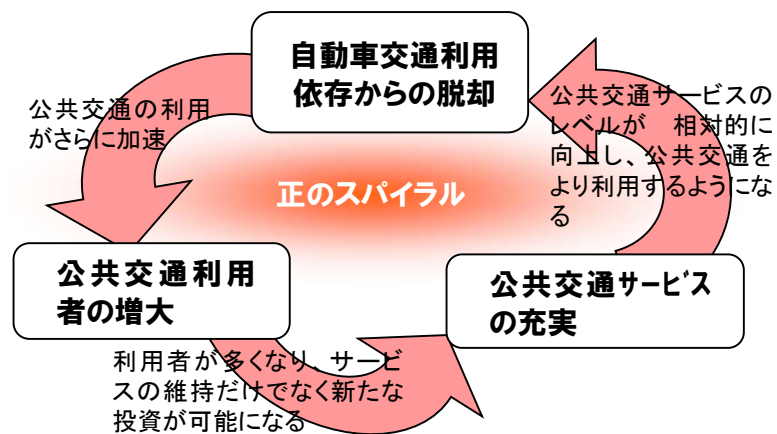
- ・自動車利用者増加の一方で、高齢者等交通弱者の移動手段がなくなる
- ・都市構造の拡散化と、外出しない高齢者等交通弱者の増加
- ・中心市街地の衰退
- ・公共交通による県外来訪客が移動時における結節拠点で迷いやサービスの低さに伴い計画通り旅行を楽しめない等により、市内の魅力を堪能できないため、観光客数増加が一時的なものとなる など

- 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、中核・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



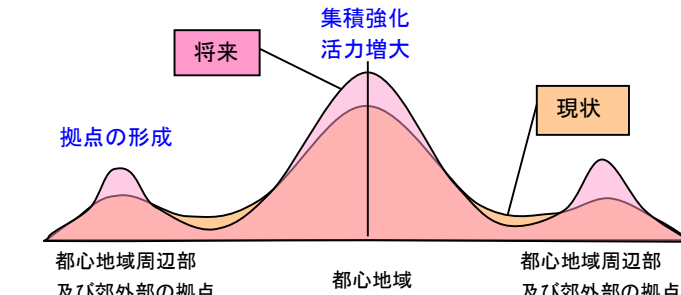
## 目指すべき方向性



- ・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
- ・市内の回遊性向上により、観光地としての魅力が上がり、観光を存分に堪能できた結果、リピーターが増加する等、観光客の継続的な増加し、地域経済が活性化 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、中核・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

自動車分担率は減少傾向にあるが、依然として半数以上を占める

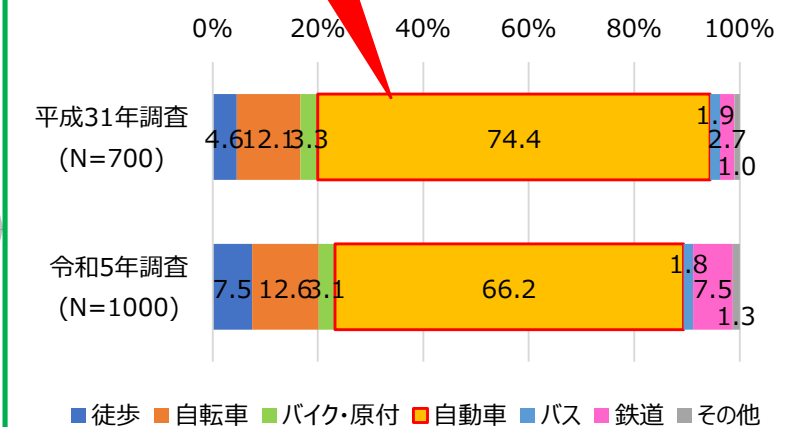


図 4-10 代表交通手段構成比(全目的)

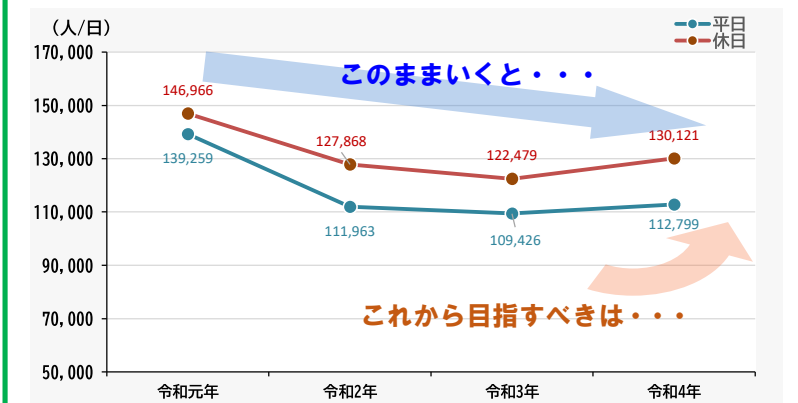


図 4-11 中央商店街通行量の推移

## 4.4 総合都市交通計画の改定のポイント

「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、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改定します。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、鉄道を基軸としたバス路線の再編により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、集約されたまちを公共交通で繋ぐ。



## 高松モデル

既存ストックとICカードを活用し、ハード・ソフト両面からの施策により持続性の高い公共交通に変えつつ、一定のサービス水準を維持しながら、

**需要に合わせた供給の最適化を行う**

## 交通結節拠点

- 既存ストックを活用
- 鉄道を基軸としたバス路線の再編を行い、まちづくりに寄与するものとなるよう検討・整備する。

## バス路線再編

- 既存路線のスクラップと新規路線のビルドを、パッケージにより一体的に行う。

## サービス水準

- 再編により発生する、鉄道とバスとの乗継ぎを促進するため運賃や時間的抵抗を軽減し、再編後においても、サービス水準を維持する。

各視点において、持続可能なモデルとしての実行性を高めるため、行政と事業者が連携して計画・施策展開する。

## SDGs(持続可能な開発目標)



2016年から2030年までの国際目標

- 持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットで構成
- 地球上の誰一人として取り残さないことを誓う



目標11「持続可能な都市」

- 女性・子ども・障害者・高齢者等を含むすべての人々に安全で持続可能かつ容易に利用できる輸送システムやアクセスを提供

## MaaS(Mobility as a Service)



多様な移動手段をワンストップで手配  
(経路検索・予約・決済)

出典) H29.11.16 中核都市における新・交通システム研究会  
Society5.0に向けた都市と交通のコ・デザイン～経済・環境効率から社会効率の追求へ～  
大阪大学大学院 工学研究科 地球総合工学専攻 土井健司 参考作成

## モビリティに関する国の方針

未来投資戦略2018 「Society 5.0」「データ駆動型社会」への変革～

経済財政運営と改革の基本方針2018 ～少子高齢化の克服による持続的な成長経路の実現～

- 次世代モビリティ・システムの構築
  - 無人自動運転による移動サービスの実現
  - まちづくりと公共交通の連携、新技術・官民データの活用の加速
- まちづくりと公共交通・ICT活用等の連携によるスマートシティ
  - 「コンパクト・プラス・ネットワーク」加速



出典) 国土交通省 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス 平成29年度実証実験計画書(案)より抜粋

## 公共交通分野におけるオープンデータ推進

- 経路検索等の充実により利用者利便の向上
- 2020年東京オリ・パラ大会期間中における円滑な輸送への寄与



## 4.5 総合都市交通計画の位置付け

本計画は、本市の総合計画である「高松市総合計画」の他、まちづくりの基本となる、「都市計画マスタープラン」、「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」、「立地適正化計画」、「総合都市交通計画」を上位計画として、整合を図ります。

これら計画と一体となって、本市の目指す将来都市構造多核連携型コンパクト・エコシティの実現に取り組んでいます。

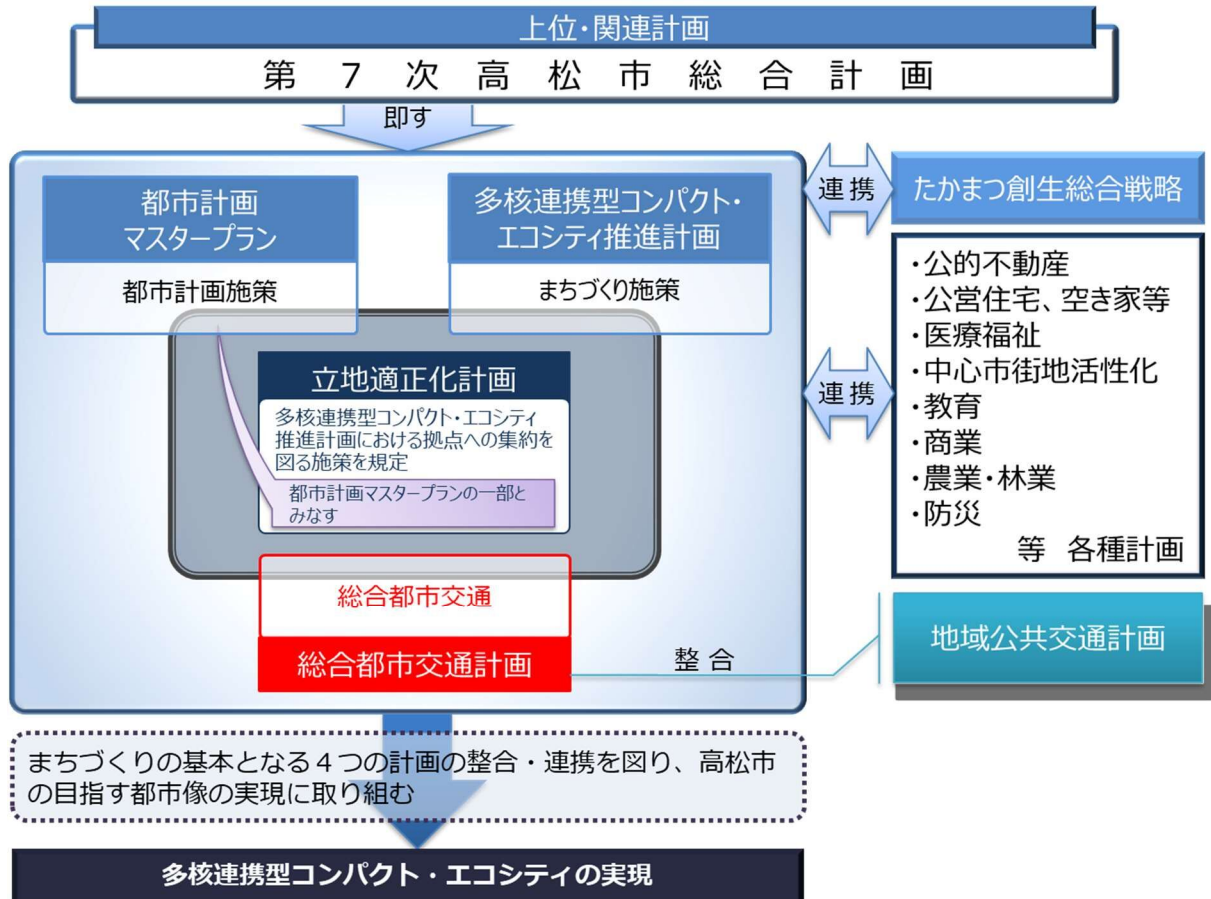
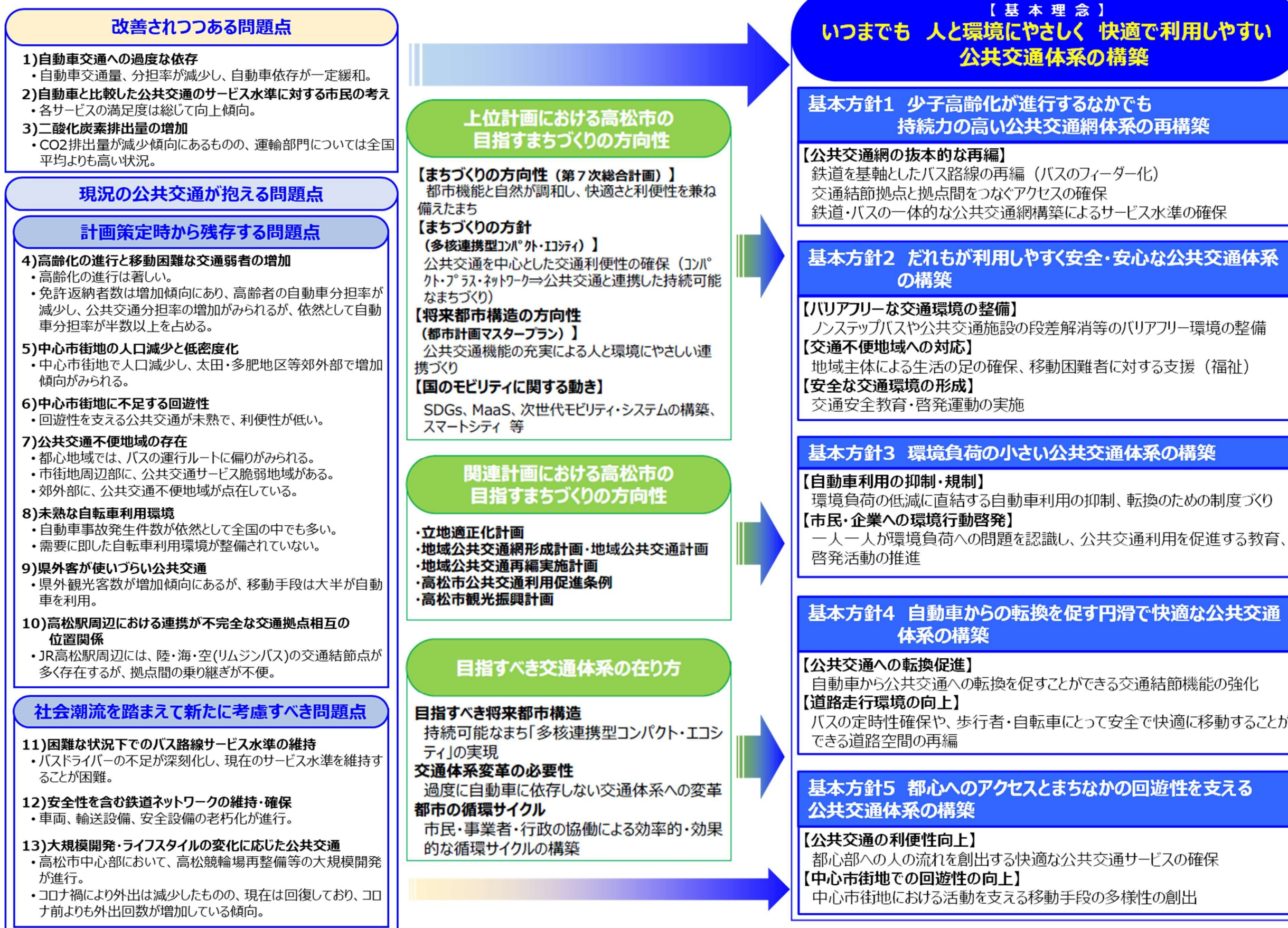


図 4-11 多核連携型コンパクト・エコシティの実現に向けた総合都市交通の役割



## 4.6 基本理念と5つの基本方針

3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。





## 4.7 施策の骨子

「いつまでも 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、バス)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、バスをフィーダーとしながら、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、バスは、特に鉄道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、需用に応じた運行本数等)を図ります。

また、持続性の高い公共交通網の形成にあたり、以下の考え方に基づくバス路線再編を実施していきます。

- ① 郊外から中心部へのバス路線を、鉄道を基軸としたフィーダー化(既存バスの再編)
- ② 交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保
- ③ 中心部の回遊性向上
- ④ 公共交通空白地域から交通結節拠点へのアクセス確保

### (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(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

都心地域においては、既存ストックを活用した交通結節拠点と連携したバス路線の再編や、需用に応じた新交通システムの検討、自転車利用の環境整備、さらには駅前広場を含めた駅周辺の動線再整備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

都心地域周辺部においては、既存ストックである鉄道を基軸とし、バスをフィーダーとした再編や、交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保など、自動車から公共交通への転換を促す施策を講じながら、公共交通優先の交通体系へ再構築します。

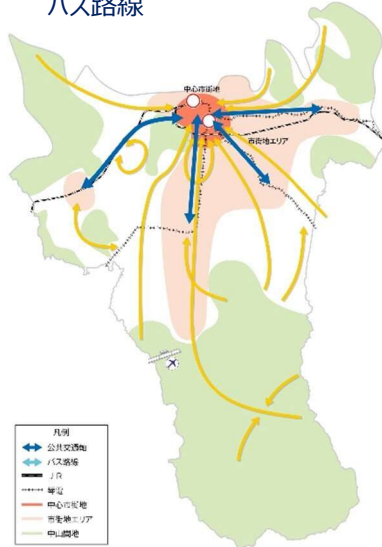
#### 3) 郊外部(郊外・中山間部)

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、既存ストックである鉄道を基軸とし、バスをフィーダーとした再編や、交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保、公共交通空白地域において地域が継続的に公共交通ネットワークを形成していける仕組みの構築など、地域の特性や需要に応じた、持続可能な交通体系へ再構築します。

## 【現状】

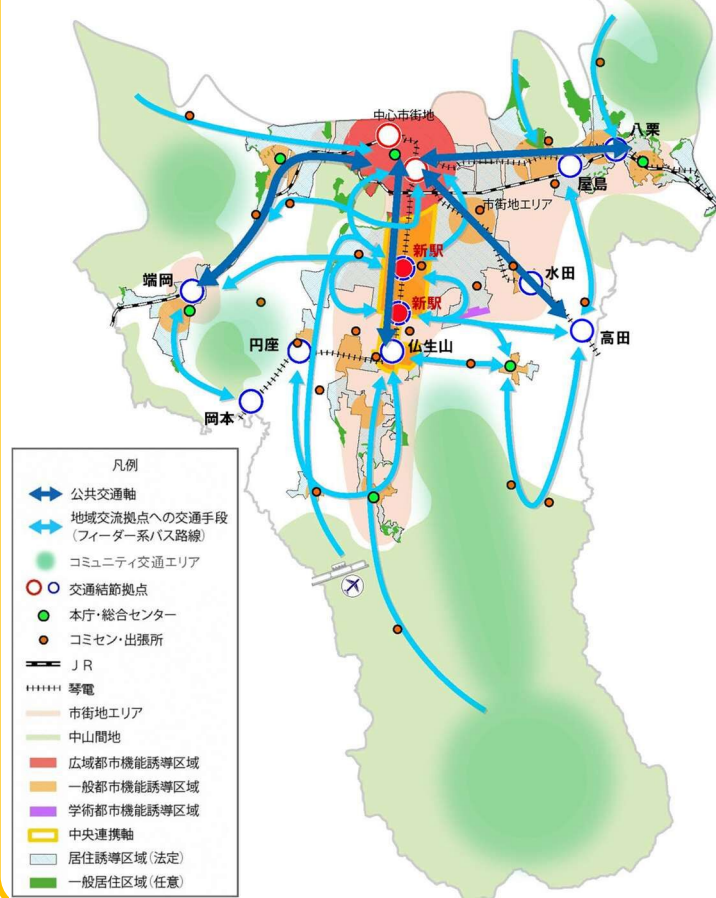
- (1) 公共交通サービス（特にバス）が都心地域に一極集中。バスと平行して運行する区間も多く、かつ、運行距離が長い。
- (2) 自動車から鉄道、バスへの乗継（交通結節機能）が不十分。
- (3) 回遊性・乗継利便性の低い都心地域の公共交通
- (4) 都心地域へ向かう交通流動の多くは自動車利用、利用者が少ないバス路線



## 【将来】

## 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再編

- (1) 既存のバス路線網を見直し、幹線軸への結節を基本としたフィーダー系統へとネットワークの再編
- (2) 公共交通軸上の拠点を対象とした、既存ストックを有効に活用した交通結節拠点整備を推進
- (3) 回遊性を向上し、かつ、訪れる人に快適な時間・空間を提供するための都心地域における魅力ある公共交通体系の構築
- (4) 地域の特性や需要に応じた交通体系への再構築



## 【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・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 : 既存のバス路線網を見直し、幹線軸への結節を基本としたフィーダー系統へとネットワークの再編
- (2) 拠 点 : 公共交通軸上の拠点を対象とした、既存ストックを有効に活用した交通結節拠点整備を推進
- (3) ゾーン(都心地域): 回遊性を向上し、かつ、訪れる人に快適な時間・空間を提供するための都心地域における魅力ある公共交通体系の構築
- (4) ゾーン(都心地域周辺部・郊外部): 地域の特性や需要に応じた交通体系への再構築

図 4-12 将来交通体系のイメージ



## 4.8 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。



## 5 取組むべき施策

## 5.1 施策の体系

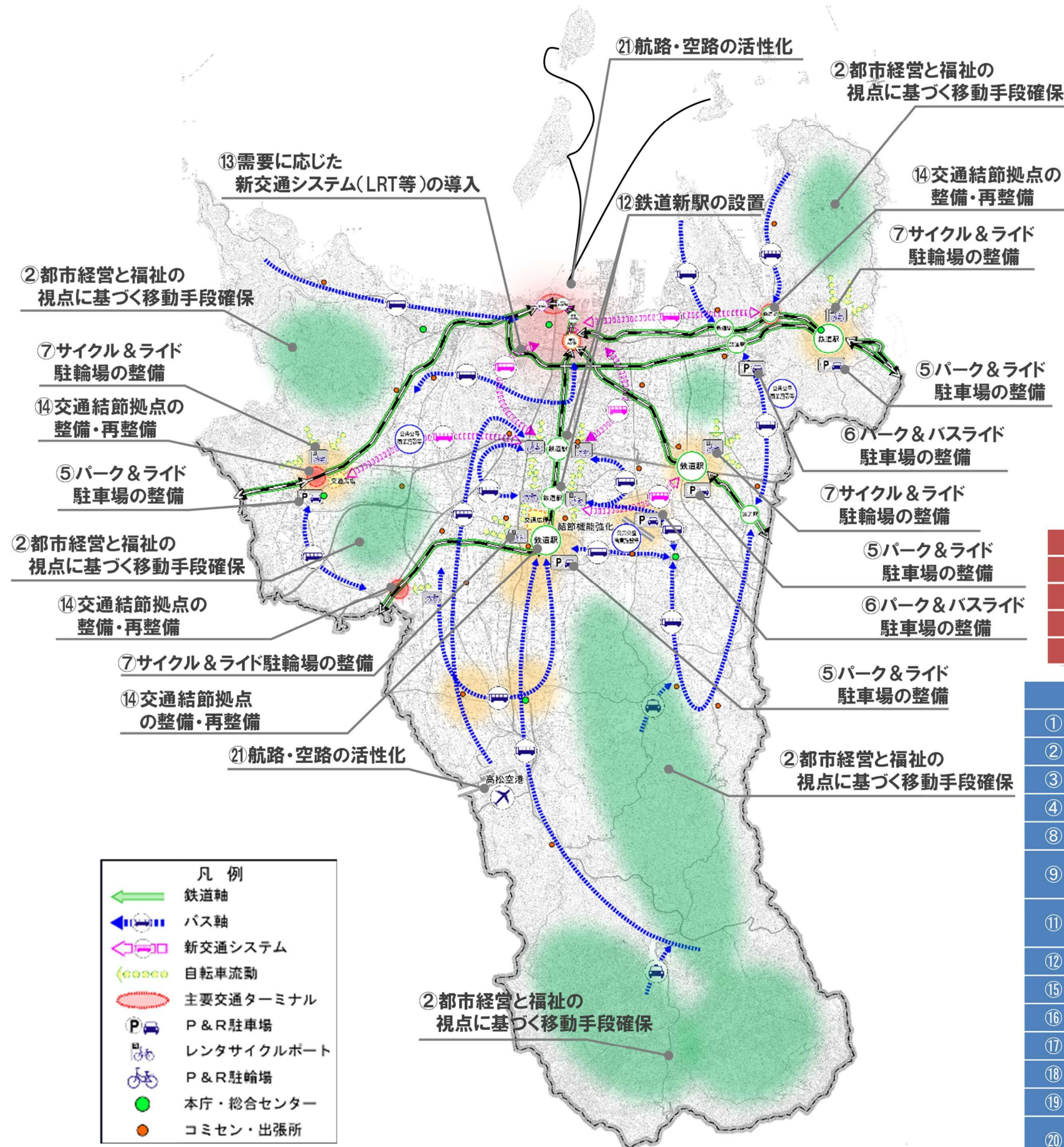
本計画において取組むべき施策の体系として、4章でまとめた「施策の方針」を踏まえて、具体的施策を実施します。

表 5.1 施策の体系表

| 施策の方針                                    | 具体的施策 | ①           | ②                    | ③         | ④                       | ⑤             | ⑥               | ⑦              | ⑧                | ⑨                            | ⑩        | ⑪                      | ⑫       | ⑬                      | ⑭             | ⑮        | ⑯           | ⑰            | ⑱                  | ⑲                      | ⑳                          | ㉑         | ㉒                     | ㉓                   | ㉔                   |
|------------------------------------------|-------|-------------|----------------------|-----------|-------------------------|---------------|-----------------|----------------|------------------|------------------------------|----------|------------------------|---------|------------------------|---------------|----------|-------------|--------------|--------------------|------------------------|----------------------------|-----------|-----------------------|---------------------|---------------------|
|                                          |       | 公共交通のバリアフリー | 都市経営と福祉の視点に基づく移動手段確保 | 交通安全教育の実施 | モビリティ・マネジメントの実践、広報・啓発活動 | 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 | サイクル＆ライド駐輪場の整備 | サイクル＆バスライド駐輪場の整備 | まちづくりと一体となった道路空間再編と都市計画道路の整備 | 駐車場の料金対策 | 都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制 | 鉄道新駅の設置 | 需要に応じた新交通システム(LRT等)の導入 | 交通結節拠点の整備・再整備 | バスレーンの整備 | バス利用のサービス向上 | ICaカードの利用の拡大 | 利便性が高く、わかりやすい情報の提供 | 鉄道、バスなど公共交通相互の乗り継ぎの円滑化 | 鉄道とバス等による一体的な公共交通ネットワークの形成 | 航路・空路の活性化 | 都心地域内の循環バスのサービスレベルの向上 | レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強 | 自転車ネットワークの整備と連携利用促進 |
| 1) 公共交通網の再編<br>～鉄道を基軸、バスをフィーダーとする路線網に再編～ |       |             | ○                    |           |                         |               |                 |                |                  |                              |          |                        | ○       | ○                      | ○             |          |             | ○            |                    | ○                      | ○                          |           | ○                     |                     |                     |
| 2) 公共交通の利便性向上                            |       |             |                      |           |                         |               |                 |                |                  |                              |          |                        | ○       | ○                      | ○             | ○        | ○           | ○            | ○                  | ○                      | ○                          | ○         | ○                     |                     |                     |
| 3) 交通不便地域への対応                            |       |             | ○                    |           |                         |               |                 |                |                  |                              |          |                        |         |                        |               |          |             |              |                    | ○                      |                            |           |                       |                     |                     |
| 4) 公共交通への転換促進                            |       |             |                      |           | ○                       | ○             | ○               | ○              | ○                |                              | ○        |                        | ○       | ○                      | ○             | ○        | ○           | ○            | ○                  | ○                      | ○                          |           |                       | ○                   |                     |
| 5) 市民・企業への環境行動啓発                         |       |             |                      | ○         | ○                       |               |                 |                |                  |                              |          |                        |         |                        |               |          |             |              |                    |                        |                            |           |                       |                     |                     |
| 6) バリアフリーな交通環境の整備                        |       | ○           |                      |           |                         |               |                 |                |                  |                              |          |                        | ○       |                        |               |          |             |              |                    |                        |                            |           |                       |                     |                     |
| 7) 自動車利用の抑制                              |       |             |                      |           | ○                       |               |                 |                |                  |                              | ○        | ○                      |         |                        |               |          |             |              |                    |                        |                            |           |                       |                     |                     |
| 8) 道路走行環境の向上                             |       |             |                      |           |                         |               |                 |                |                  | ○                            |          |                        |         |                        |               |          |             |              |                    |                        |                            |           |                       |                     |                     |
| 9) 安全な交通環境の形成                            |       |             |                      | ○         |                         |               |                 |                |                  | ○                            |          |                        |         |                        |               |          |             |              |                    |                        |                            |           |                       |                     |                     |
| 10) 中心市街地での回遊性の向上                        |       |             |                      |           |                         |               |                 |                |                  | ○                            |          | ○                      |         | ○                      | ○             |          |             |              | ○                  | ○                      |                            |           | ○                     | ○                   | ○                   |
| 11) 周遊観光の拡大                              |       |             |                      |           |                         |               |                 |                |                  | ○                            |          |                        |         | ○                      | ○             |          |             | ○            | ○                  | ○                      |                            |           | ○                     |                     |                     |



【施策の体系図】



| 中心市街地を対象とする施策 |                       |
|---------------|-----------------------|
| ⑩             | 駐車場の料金対策              |
| ⑫             | 都心地域内の循環バスのサービスレベルの向上 |
| ⑬             | レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強   |
| ⑭             | 自転車ネットワークの整備と連携利用促進   |

| 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                  | 都市経営と福祉の視点に基づく移動手段確保         |
| 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      |
| ⑧                  | サイクル＆バスライド駐輪場の整備             |
| ⑨                  | まちづくりと一体となった道路空間再編と都市計画道路の整備 |
| 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                      |
| ⑮                  | バスレーンの整備                     |
| ⑯                  | バス利用のサービス向上                  |
| ⑰                  | IruCaカードの利用の拡大               |
| ⑱                  | 利便性が高く、わかりやすい情報の提供           |
| ⑲                  | 鉄道、バスなど公共交通相互の乗り継ぎの円滑化       |
| ⑳                  | 鉄道とバス等による一体的な公共交通ネットワークの形成   |



## 5.2 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：6)バリアフリーな交通環境の整備 |
| <b>■ 目的</b>                                                                                                                                                                                                    |                          |
| 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。                                                                                                                                                 |                          |
| <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<br/>バリアフリー化については、公共交通利用者の利便性向上を図るため、点字ブロック、スロープ、手すり、多機能トイレ等の設置を進めます。</li> </ul>                                                                        |                          |
|                                                                                                                            |                          |
| 図 5-1 鉄道駅のバリアフリー化進捗状況(令和6年3月現在)                                                                                                                                                                                |                          |



### ●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 5-2 ノンステップバス車

表 5-2 低床バス車両の導入状況

(R5.10 現在)

| 項目       | 車両数(台) |              |              | 低床化率(%) | ノンステップ率(%) |
|----------|--------|--------------|--------------|---------|------------|
|          | 総数     | うちノンステップバス台数 | うちワンステップバス台数 |         |            |
| 路線バス     | 97     | 75           | 4            | 81.4    | 77.3       |
| コミュニティバス | 8      | 2            | 0            | 25.0    | 25.0       |
| 合計       | 105    | 77           | 4            | 77.1    | 73.3       |

※低床バス(ノンステップバス、ワンステップバス)

### ●超小型モビリティ等を利用した高齢者のモビリティ確保

車を利用しない高齢者等の安全な移動手段の開発や、環境づくりについて、民間の活力等を活用した取り組みに努めます。

#### 【次世代タウンモビリティプロジェクト※の高松市丸亀町商店街における取組事例】

- ・電動カートの認知度向上のため、試乗会を開催
- ・利用頻度向上のためのインフラデザインの提案及び走行空間の整備
- ・高松丸亀町商店街振興組合自警団「高松丸亀町ガーディアンズ」に、防犯パトロール用の電動カートを提供



※高松丸亀町商店街振興組合、ホンダ、香川高専、岡山県立大などで構成



### ■実施時期

短期的～中長期的施策として実施

## ②都市経営と福祉の視点に基づく 移動手段確保

施策方針：1)公共交通網の再編  
3)交通不便地域への対応

### ■ 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

移動手段に対して、需要が見込める地域については、都市経営の視点から、行政が担う交通政策として位置付け、幹線である路線バスや地域主体による生活の足の確保に対する支援を進めていきます。

需要が見込めず、公共交通によるカバーが困難となる地域については、セーフティネットとして、福祉施策による移動支援を検討していきます。

コミュニティ協議会や社会福祉協議会、NPO などが主体となって、地域の足を確保していくことも、今後、想定されることから、地域が継続的に運行できる仕組みづくりの構築が必要であるため、交通と福祉が連携し、新たな、移動に関する方策の検討を進めていきます。

### ■ 方法・取組方針

#### 【バス路線再編に向けた基本的な考え方】

##### ① 郊外から中心部へのバス路線を、鉄道を基軸としたフィーダー化(既存バスの再編)

- 再編対象路線の選定  
(将来にわたり自主運行できる路線は対象外)
  - 大幅な赤字路線
  - 鉄道との重複路線
  - フィーダーへの転換可能路線

例)塩江線 等

##### ② 交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保

- 新たな交通結節拠点を選定
- 交通空白地域及び郊外拠点を決定

➢ 立地適正化計画と連携した、拠点間を繋ぐ路線

例)太田駅サンメッセ線、仏生山川島線、パーク&ライドの整備 等

##### ③ 中心部の回遊性向上

- 中心部における循環系統を選定

➢ 需要の高い、若しくは需要が大幅に伸びている路線

例)まちなかループバス、ショッピング・レインボー循環バス 等

##### ④ 公共交通空白地域から交通結節拠点へのアクセス確保

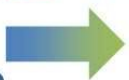
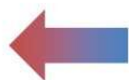
- 上記から外れたエリア

➢ コミュニティ交通としての路線

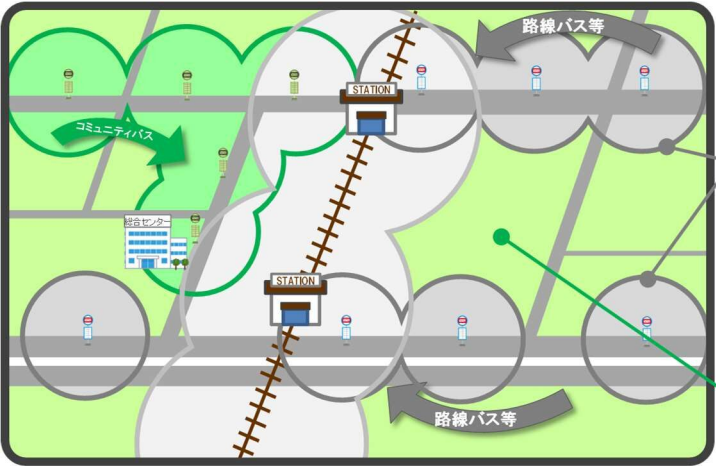
例)山田地区乗合タクシー(どんぐり号) 等

#### 需要に応じ、モードの検討

- 利用の少ない路線は、**小型モードへの再編等を検討**
- 需要増加の先に、**新交通システム等を導入**



【視点による線引き】



- 凡 例
- : 駅勢圏(800m)
  - : バス停勢圏(300m)
  - : 公共交通空白地域

再編実施計画(大臣認定部分)

- ① 郊外から中心部へのバス路線を、鉄道を基軸としたフィーダー化(既存バスの再編)
- ② 交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保
- ③ 中心部の回遊性向上

公共交通の幹線として支援

公共交通空白地域(駅勢圏外)

- ④ 公共交通空白地域から交通結節拠点へのアクセス確保

現行制度上、利用されにくい

公共交通の視点

持続性を担保した制度に見直し。

- 運行補助制度の改定
- 試験運行補助制度の創設

- 地域が継続的に公共交通ネットワークを形成していける仕組みを構築

地域において抽出される課題に対して、地域が、行政や事業者と連携して、需要に応じた議論・実践ができる仕組みづくりを検討します。

また、地域は、その仕組みを活用しながら、持続可能な公共交通の在り方を考え、地域の需要を確保できるような仕組みを検討します。

【公共交通の視点が当てはまらない地域】

- 需要が見込めない
- 公共交通によるカバーが困難

セーフティネットとして福祉施策による移動支援



安価に、地域が継続的に運行できる仕組みを、交通と福祉が連携して検討する。

■ 実施時期

短期的～中長期的施策として実施



### ③交通安全教育の実施

施 策 方 針： 5)市民・企業への環境行動啓発  
9) 安全な交通環境の形成

#### ■ 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。

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

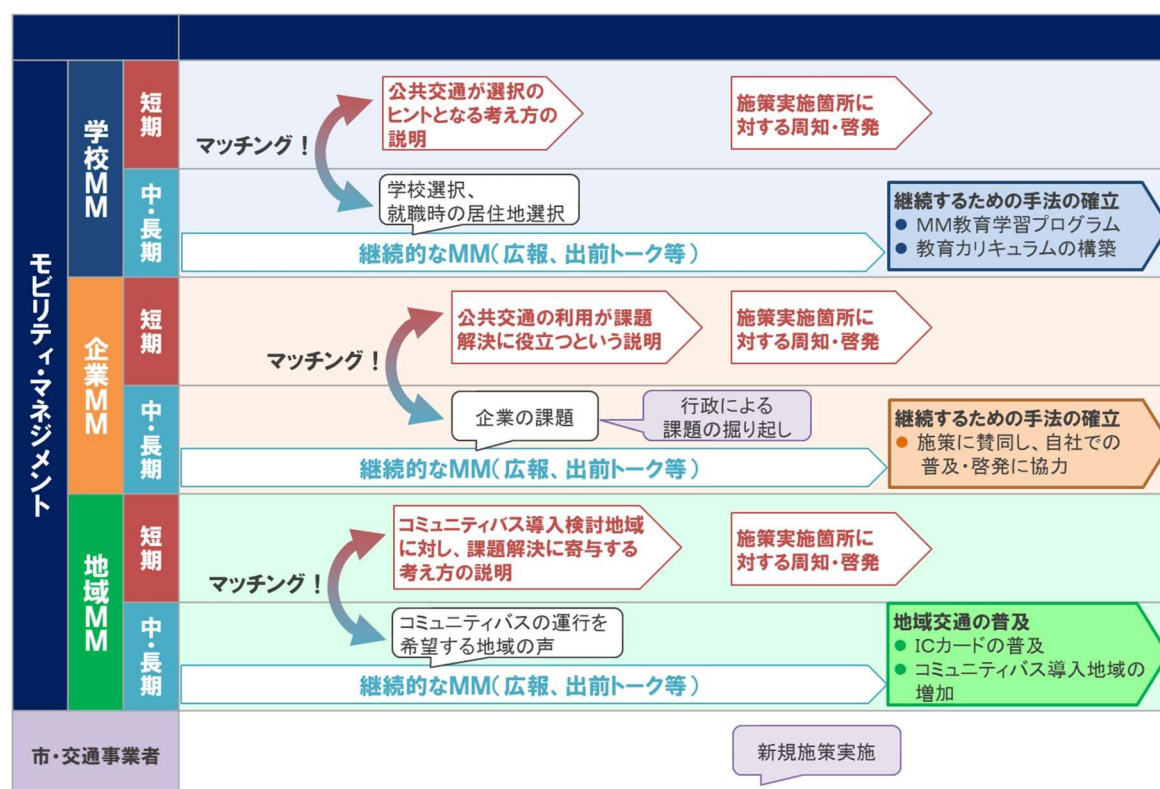
継続して実施

| ④モビリティ・マネジメントの実践、<br>広報・啓発活動                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 施 策 方 針： 4)公共交通への転換促進<br>5) 市民・企業への環境行動啓発<br>7) 自動車利用の抑制                                                                                                                             |       |     |      |                                                                                                                                               |      |                                                                                                                                                                   |      |                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ■ 目的                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                      |       |     |      |                                                                                                                                               |      |                                                                                                                                                                   |      |                                                                                                                                                                                      |
| <p>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。</p> <p>また、市民一人一人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。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                      |       |     |      |                                                                                                                                               |      |                                                                                                                                                                   |      |                                                                                                                                                                                      |
| ■ 内容                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                      |       |     |      |                                                                                                                                               |      |                                                                                                                                                                   |      |                                                                                                                                                                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 過度に自動車に依存した「クルマ中心」のライフスタイルから公共交通(鉄道・バス)への転換を促すための市民啓発や MM を継続実施します。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                      |       |     |      |                                                                                                                                               |      |                                                                                                                                                                   |      |                                                                                                                                                                                      |
| ■ 方法・取組方針                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                      |       |     |      |                                                                                                                                               |      |                                                                                                                                                                   |      |                                                                                                                                                                                      |
| <p>◇ MMの実施手法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 対象者の主体的・自発的な行動変容を促すコミュニケーション方法として、3種類に大別します。</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>MMの種類</th><th>概 要</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>学校MM</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 児童・生徒・学生を対象に展開</li> </ul> <p>公共的に望ましい交通の在り方や、個々人の交通行動についての意識教育を重視し、更に対象者の家族(世帯)の交通行動に働きかける狙いがある。</p> </td></tr> <tr> <td>企業MM</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 職場・企業等の法人を対象に展開</li> </ul> <p>職場に関わる交通行動の自発的な変容を促す。<br/>一人一人の従業員を対象に、個々人の交通行動の変容を促すものや、職場全体を対象に、通勤制度の改変等を働きかける狙いがある。</p> </td></tr> <tr> <td>地域MM</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 特定の地域の居住者を対象に展開</li> </ul> <p>日常生活における種々の交通行動の自発的な変容を促す。<br/>一人一人の居住者を対象に、広報誌による周知・啓発や、施策を展開する地域に「出前ふれあいトーク」等を行うことで、交通行動の変容を働きかける狙いがある。</p> </td></tr> </tbody> </table> |                                                                                                                                                                                      | MMの種類 | 概 要 | 学校MM | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 児童・生徒・学生を対象に展開</li> </ul> <p>公共的に望ましい交通の在り方や、個々人の交通行動についての意識教育を重視し、更に対象者の家族(世帯)の交通行動に働きかける狙いがある。</p> | 企業MM | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 職場・企業等の法人を対象に展開</li> </ul> <p>職場に関わる交通行動の自発的な変容を促す。<br/>一人一人の従業員を対象に、個々人の交通行動の変容を促すものや、職場全体を対象に、通勤制度の改変等を働きかける狙いがある。</p> | 地域MM | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 特定の地域の居住者を対象に展開</li> </ul> <p>日常生活における種々の交通行動の自発的な変容を促す。<br/>一人一人の居住者を対象に、広報誌による周知・啓発や、施策を展開する地域に「出前ふれあいトーク」等を行うことで、交通行動の変容を働きかける狙いがある。</p> |
| MMの種類                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 概 要                                                                                                                                                                                  |       |     |      |                                                                                                                                               |      |                                                                                                                                                                   |      |                                                                                                                                                                                      |
| 学校MM                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 児童・生徒・学生を対象に展開</li> </ul> <p>公共的に望ましい交通の在り方や、個々人の交通行動についての意識教育を重視し、更に対象者の家族(世帯)の交通行動に働きかける狙いがある。</p>                                        |       |     |      |                                                                                                                                               |      |                                                                                                                                                                   |      |                                                                                                                                                                                      |
| 企業MM                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 職場・企業等の法人を対象に展開</li> </ul> <p>職場に関わる交通行動の自発的な変容を促す。<br/>一人一人の従業員を対象に、個々人の交通行動の変容を促すものや、職場全体を対象に、通勤制度の改変等を働きかける狙いがある。</p>                    |       |     |      |                                                                                                                                               |      |                                                                                                                                                                   |      |                                                                                                                                                                                      |
| 地域MM                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 特定の地域の居住者を対象に展開</li> </ul> <p>日常生活における種々の交通行動の自発的な変容を促す。<br/>一人一人の居住者を対象に、広報誌による周知・啓発や、施策を展開する地域に「出前ふれあいトーク」等を行うことで、交通行動の変容を働きかける狙いがある。</p> |       |     |      |                                                                                                                                               |      |                                                                                                                                                                   |      |                                                                                                                                                                                      |



- 次の表に基づき取り組んでいきます。

|      | 項目                     | ターゲット              | 実施手法                            |
|------|------------------------|--------------------|---------------------------------|
| 短期   | 施策実施箇所に対する周知・啓発        | 施策実施周辺地域居住者        | ● 地域MM<br>対象地域への個別出前講座          |
| 短期   | コミュニティバス導入検討地域に対する施策説明 | コミュニティバス導入検討地域の居住者 | ● 地域MM<br>対象地域への個別出前講座          |
| 中・長期 | 国・県等と連携した取り組み          | 小学生                | ● 学校MM<br>バリアフリー・バスの乗り方教室での出前講座 |
| 中・長期 | 市民へのMM                 | 学校                 | ● 学校MM<br>出前講座                  |
| 長期   | 啓発パネル展                 | 来場者                | ● 学校・企業・地域MM<br>啓発パネルの展示        |
| 長期   | 広報たかまつによる周知            | 広報誌を受け取る市民         | ● 学校・企業・地域MM<br>広報誌の配布          |
| 長期   | 交通事業者へのMM              | 交通事業所の社員           | ● 企業MM<br>事業所への個別出前講座           |
| 長期   | 事業者へのMM                | 民間事業所の社員           | ● 企業MM<br>事業所への個別出前講座           |
| 長期   | 市民へのMM                 | 市内居住者              | ● 地域MM<br>出前ふれあいトークの活用による出前講座   |



## ◇ 広報・啓発活動

- 対象者に合わせて作成した啓発パンフレットを活用し、広報・啓発活動を実施していきます。

### ◆ 共通項目

- 持続可能な「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくり
- 持続可能な公共交通ネットワークの考え方
- 対象者に合わせた、公共交通の必要性・重要性
- わかりやすくキャッチーなフレーズ
- 興味を引く内容及びデザイン

#### ポイント

集約したまちを交通でつなぐ

役割・責任を明確化する

視覚的に表現する

### ◆ 対象者に合わせた内容

対象者の主体的・自発的な行動変容を促すコミュニケーション方法として、3種類に大別。

#### 学校MM 児童・生徒・学生を対象に展開【興味を持たせ、気付いてもらう】

- 小学校では社会、中学校では公民で、まちづくりや持続可能な社会について学習する
- 「授業で使える」をコンセプトに、持ち帰って、家族(世帯)にも話して貰うこととも狙いとする

#### 企業MM 職場・企業等の法人を対象に展開【社会的責務、役割り】

- 税金の使い方として、公共交通に投資する意義について、テーマとする
- 公共交通を利用することが、社会や個人の課題解決に役立つという要素を盛り込む

#### 地域MM 地域の居住者を対象に展開【自分にできること、やるべきこと】

- 地域で支える公共交通をメインテーマとする
- 自動車中心の生活から、ライフスタイルを転換することについて考えられる要素を盛り込む



学校編



企業編



地域編



### ◇ 公共交通事業者等からの情報提供

公共交通事業者が作成する路線図、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、市民に提供します。

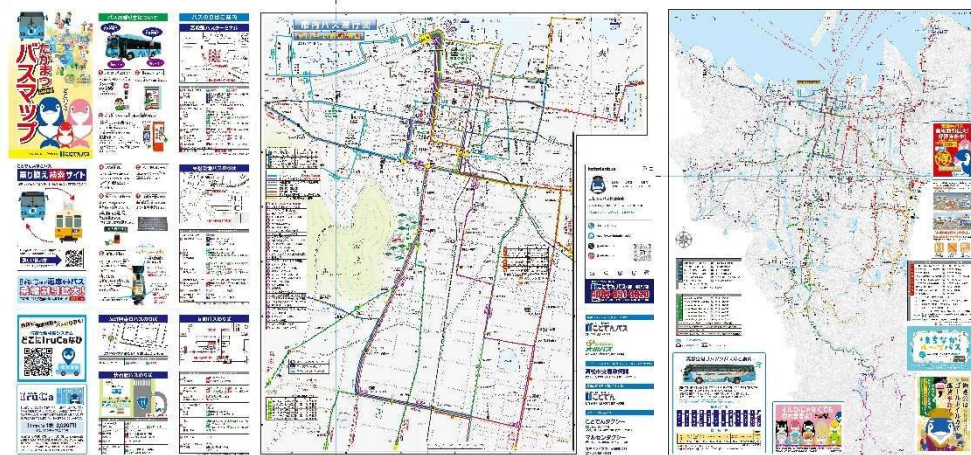


図 5-3 連携による情報提供資料の確保

### ◇ 公共交通利用促進パネル展による啓発活動

モビリティウィーク中公共交通に関する展示を行い、市民への広報・啓発活動を実施しています。

【R5 年】



#### ■ 実施時期

短期的～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：4)公共交通への転換促進                                   |             |                                                        |             |                                                     |             |                                                       |
| <b>■ 目的</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                        |             |                                                        |             |                                                     |             |                                                       |
| <p>中心市街地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>●市域外からの広域的な流動の受け止めが効果的な場合は、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、自動車から鉄道への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> <table border="1" data-bbox="260 1048 1362 1406"> <tr> <td data-bbox="260 1048 432 1160"><b>方針 1</b></td><td data-bbox="432 1048 1362 1160">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</td></tr> <tr> <td data-bbox="260 1160 432 1272"><b>方針 2</b></td><td data-bbox="432 1160 1362 1272">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</td></tr> <tr> <td data-bbox="260 1272 432 1406"><b>方針 3</b></td><td data-bbox="432 1272 1362 1406">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</td></tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>●3 つの方針に該当する「ことでん仏生山駅」は、郊外部の交通結節拠点として、平成 30 年度にパーク＆ライド駐車場の整備を行いました。</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、遊休地や民間活動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的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> |                                                        | <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 |
| <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  |             |                                                        |             |                                                     |             |                                                       |

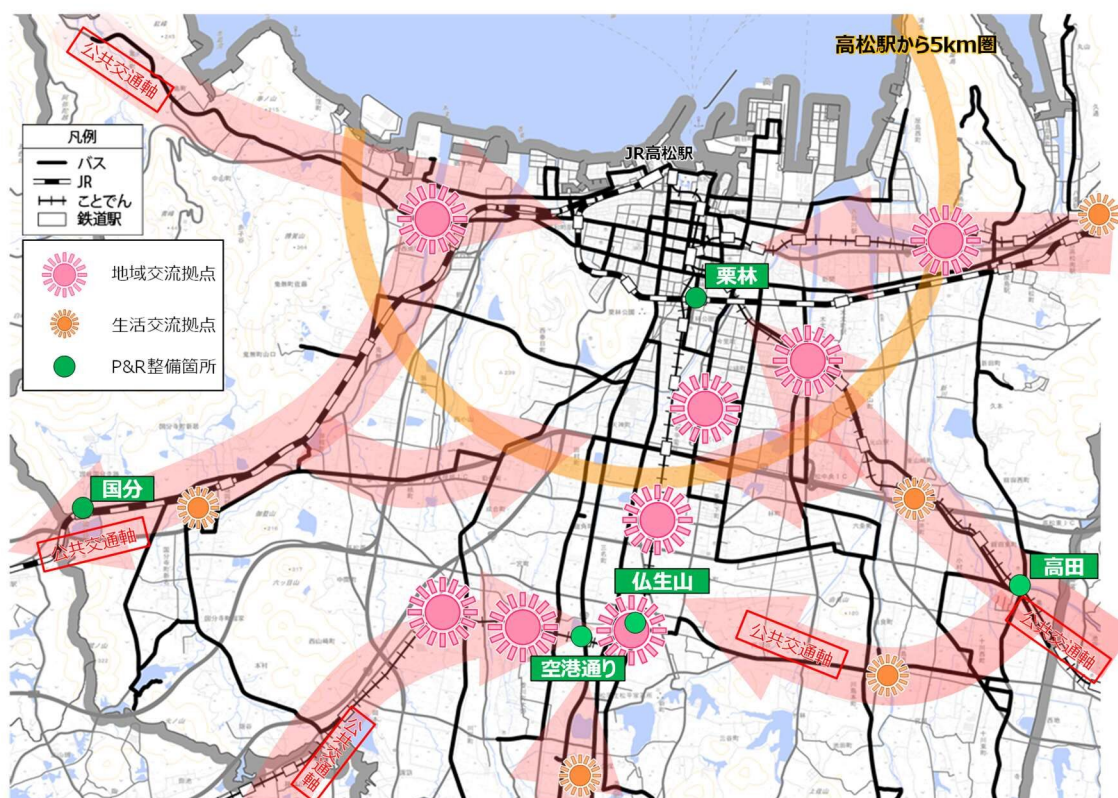
## ◇ 現状におけるパーク＆ライド駐車場整備状況

## ▼香川県内の鉄道駅におけるP&amp;R駐車場状況

|         |         |
|---------|---------|
| ことでん駅付近 | 802 台   |
| JR 駅付近  | 1,466 台 |
| 計       | 2,268 台 |

## ▼高松市内の主要なP&amp;R駐車場状況

| ことでん駅名 | P&R 用駐車場台数 | JR 駅名 | P&R 用駐車場台数 |
|--------|------------|-------|------------|
| 仏生山    | 116        | 国分    | 20         |
| 空港通り   | 109        | 栗林    | 8          |
| 高田     | 24         | 計     | 28         |
| 計      | 249        |       |            |



下図) 国土地理院地図

## ■ 実施時期

短期的～中長期的施策として実施

## ⑥パーク＆バスライド駐車場の整備

施策方針：4)公共交通への転換促進

### ■ 目的

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。

### ■ 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。

### ■ 方法・取組方針

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 5 km 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 300 m（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。

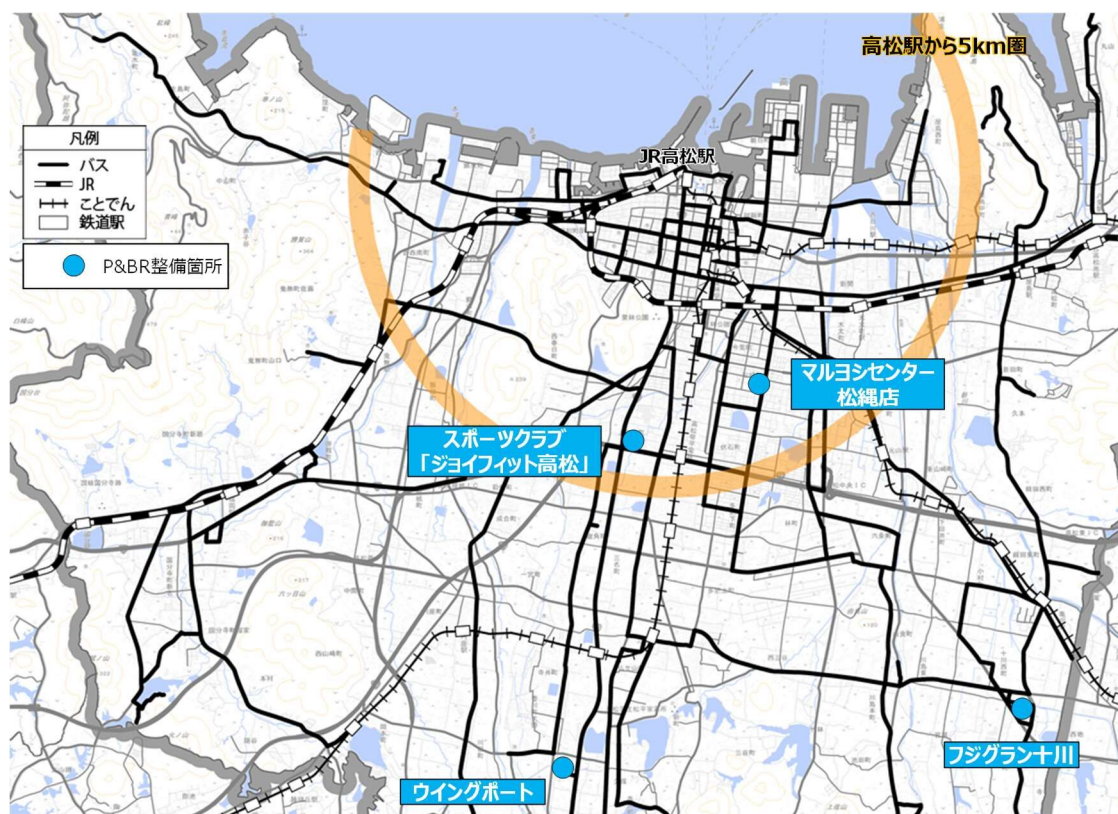
- 整備拡大にあわせて、最寄りのバス停から都心地域へのアクセスが円滑に行えるように、通勤時間帯の運行ダイヤについても交通事業者と連携して見直しに努めます。
- パーク＆バスライド駐車場が大規模に確保できる場合は、「通勤快速バス・特急バスの運行」なども視野に入れて交通事業者と検討を行います。

### ◇ 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。

- ・マルヨシセンター松縄店（高松市松縄町 1012-12）
- ・ウイングポート（高松市香川町大野 916-1）
- ・スポーツクラブ「ジョイフィット高松」（高松市上天神町 510-1）
- ・フジグラン十川（高松市十川東町 55-1）





下図) 国土地理院地図

## ■ 実施時期

短期的～中長期的施策として実施

## ⑦サイクル＆ライド駐輪場の整備

施策方針：4)公共交通への転換促進

## ■ 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 5 km 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%）

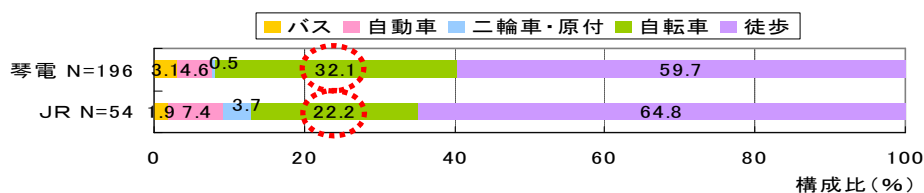


図 5-4 鉄道へのアクセス交通手段の分担率

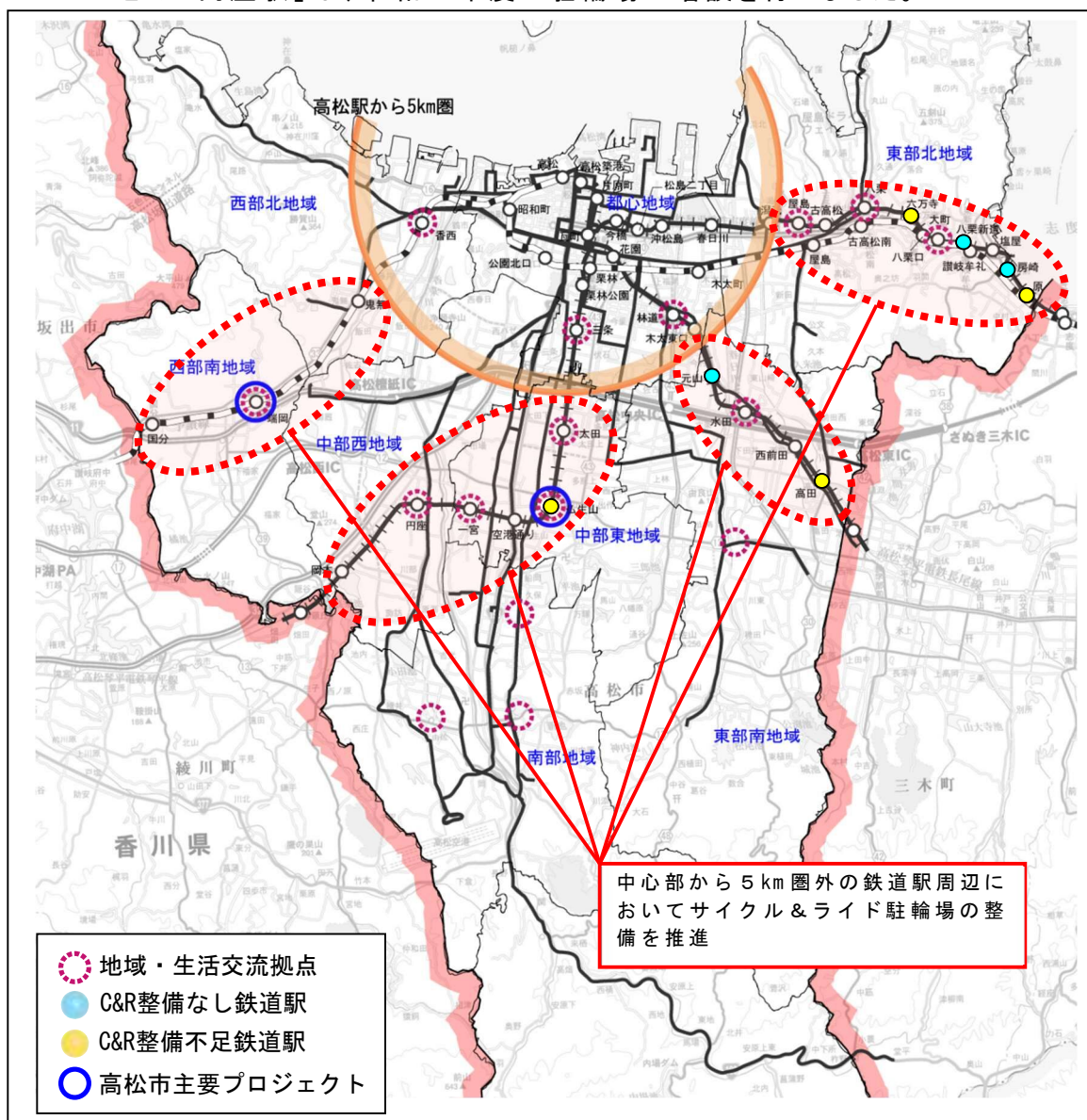
### ◇ サイクル&ライド駐輪場整備検討エリア

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。

「ことでん元山駅」は、平成 24 年度に、「ことでん八栗新道」は、平成 27 年度に、「ことでん房前駅」は、平成 28 年度にそれぞれ駐輪場の整備を行いました。

また、3 つの方針に該当する「ことでん仏生山駅」は、郊外部の交通結節拠点として平成 30 年度に駐輪場の整備を行いました。

「ことでん円座駅」は、令和 4 年度に駐輪場の増設を行いました。



資料) 高松市環境配慮型都市交通計画 (H22.1)

図 5-5 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～中長期的施策として実施



|                                                                                                                                                                                         |                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| <b>⑧サイクル＆バスライド駐輪場の整備</b>                                                                                                                                                                | 施 策 方 針：4)公共交通への転換促進                                            |
| <b>■ 目的</b>                                                                                                                                                                             |                                                                 |
| 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。                                                                                                                     |                                                                 |
| <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。</li> </ul> |                                                                 |
| <b>■ 方法・取組方針</b>                                                                                                                                                                        |                                                                 |
| <p>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。</p> <p><b>【整備方針】</b></p>                                                                                                                          |                                                                 |
| 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                                                                                                                                                                                    | 乗車人数の多いバス停留所                                                    |
| 方針 3                                                                                                                                                                                    | バス停周辺において放置自転車等が多いまたは存在するバス停留所                                  |
| 方針 4                                                                                                                                                                                    | バス事業者から要望のあるバス停留所<br>（バス事業者が市民から要望を受けているバス停留所）                  |
| <b>【整備優先の考え方】</b>                                                                                                                                                                       |                                                                 |
| 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              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> </ul>                                                                           |                                                                 |

## ◇ サイクル&amp;バスライド駐輪場位置図

下図のとおり、サイクル&バスライド駐輪場が11箇所共用開始しています。



資料) 市内資料

図 5-6 サイクル&バスライド駐輪場の位置図

### ■ 実施時期

短期的～中長期的施策として実施

## ⑨まちづくりと一体となった道路空間再編と都市計画道路の整備

施策方針： 8)道路走行環境の向上  
9) 安全な交通環境の形成  
10) 中心市街地での回遊性の向上  
11) 周遊観光の拡大

### ■ 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、軌道や鉄道駅、バス停等の公共交通空間が適切に確保されるよう再配分を行います。

### ■ 内容

「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの考え方の下、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、鉄道を基軸としたバス路線の再編に資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、中心市街地（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。

特に JR 高松駅周辺については、新県立体育館等へのアクセス向上及び種々の交通モード間の乗継利便性の向上に資する都市計画道路網の在り方について検討します。

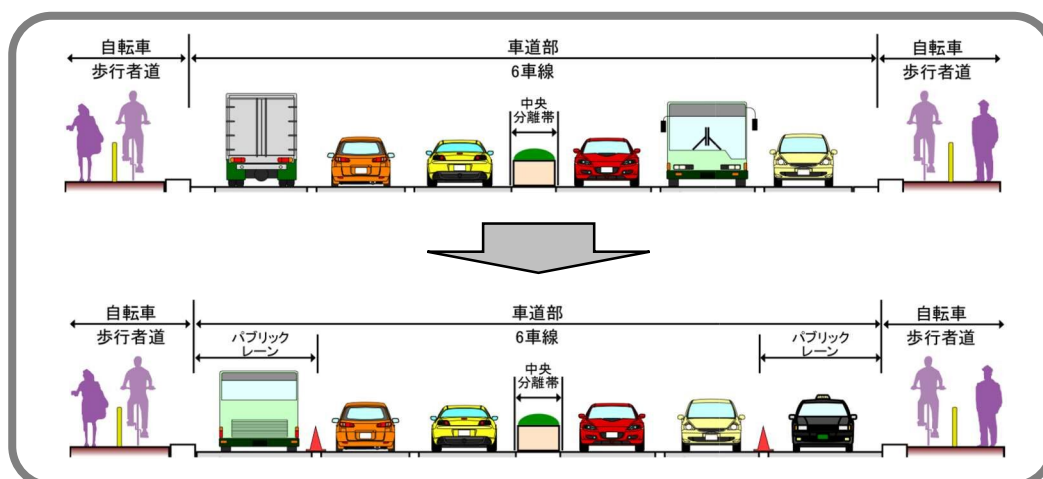
### ■ 方法・取組方針

- 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）

公共交通機関が優先して走行できる道路空間として、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。



※パブリックレーンとは、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。





## ⑩ 駐車場の料金対策

施策方針： 4) 公共交通への転換促進  
7) 自動車利用の抑制

## ■ 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。

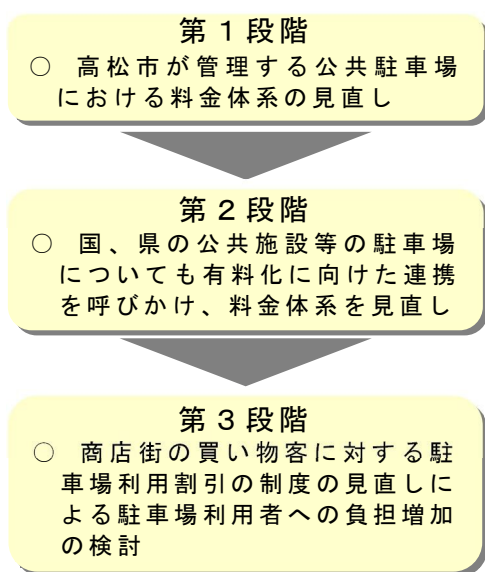


図 5-7 取組みフロー図

図 5-8 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

利用率の低い駐車場においては、需給バランスの検討や今後の利活用に向けた調査を実施し、今後のあり方を検討します。

## ■ 実施時期

短期的～中長期的施策として実施

## 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  
10) 中心市街地での回遊性の向上

### ■ 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、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 5-3 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        |

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、都心地域の他の幹線道路に通過交通を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、関連団体の協力も得ながら、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。

### ■ 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： 1) 公共交通網の再編  
2) 公共交通の利便性向上  
4) 公共交通への転換促進  
6) バリアフリーな交通環境の整備

### ■ 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では新駅整備を行うほか、栗林公園～仏生山間における複線化を行います。

### ■ 方法・取組方針

ことでん琴平線において、「太田～仏生山駅間」で計画されている新駅整備及び栗林公園～仏生山間における複線化を推進します。なお、R3.11 に新駅（伏石駅）がグランドオープンを迎えています。

また、香川県及び沿線市町と協力し、路線の維持と利用者の利便性を確保するため、安全施設や車両更新に係る事業を支援することにより、持続性・利便性の高い公共交通ネットワークの再構築を図ります。



【新駅（伏石駅）】  
駅前広場（北東方向から）



駅構内



### ■ 実施時期

短期的～中長期的施策として実施

### ⑬ 需要に応じた新交通システムの検討

施策方針： 1) 公共交通網の再編  
2) 公共交通の利便性向上  
4) 公共交通への転換促進  
10) 中心市街地での回遊性の向上  
11) 周遊観光の拡大

#### ■ 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、新交通システムの導入を検討します。

#### ■ 内容

都市の骨格を形成する交通軸の強化に資する、新交通システムについて導入を検討します。

#### ■ 方法・取組方針

種々の施策によりサービスレベルの向上を図り、需要が顕在化した段階で、公共交通による移動手段の選択肢の一つとして、導入を検討していきます。バス路線の再編などに合わせ、将来の、本市にふさわしい、公共交通ネットワークの構築を視野に、新交通システムの導入について、実現可能性の検証を進めていきます。

#### ■ サービス向上施策実施に関する基本的考え方

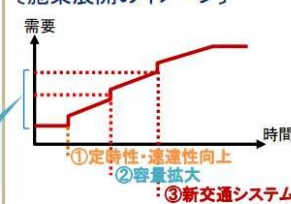
・サービスレベルの向上に当たっては、対策実施の実現性・対応時間を踏まえるとともに、需要に応じて、段階的に施策を講じていくものとする。

##### 【施策実施のステップ】

- ① ニーズの高い“時間”に関するサービス向上を図る
- ② 一定の需要増を踏まえ、容量拡大を図る
- ③ 都市の交通軸としての位置づけへの対応として、将来的に新交通システムの導入を検討する

モニタリングを踏まえた進捗管理を実施

##### 【施策展開のイメージ】

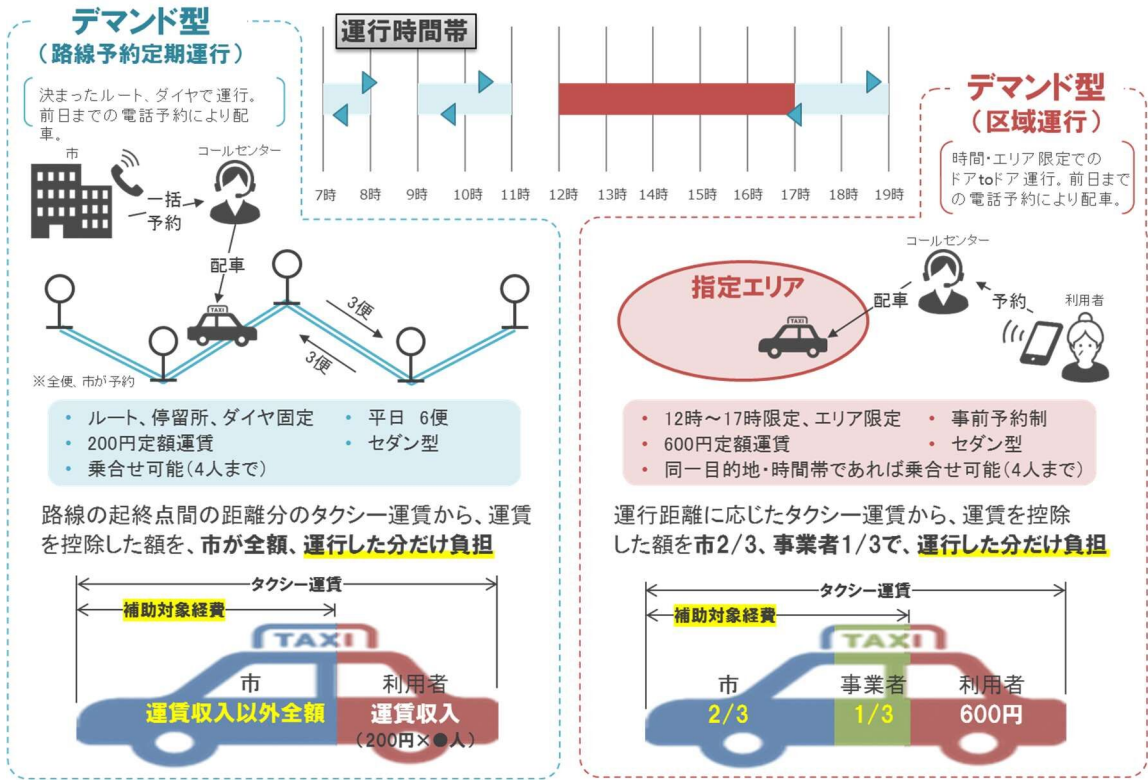


|       | 平成29年度                  | 平成30年度～                                                    |
|-------|-------------------------|------------------------------------------------------------|
| 定時性向上 | 既存バス優先レーンの厳格化           | バス専用レーン化検討→実施                                              |
|       | 新規でのバス優先レーン化、ルートの変更等の検討 |                                                            |
|       | バスロケーションシステムの強化         |                                                            |
| 速達性向上 | 急行バスの運行検討→運行            | 新交通システム検討                                                  |
| 容量拡大  |                         |                                                            |
|       |                         | 需要量に応じた増便・車両大型化<br>ショッピングレインボー循環<br>(バスの大型化(大型ノンステップバス導入)) |

【タクシーを活用した新しい交通モード「バタクス」】

仏生山駅と山田総合センターを結ぶ地域において、路線バスなどの代替となる移動手段として、既存の需要に合わせた供給の最適化を可能とする、タクシーを活用した新しい交通モード「バタクス」創出に向けた実証事業を実施中です(R6.5 現在)。

デマンド型に統合(路線不定期運行+区域運行の併用)



■ 実施時期

中長期的施策として実施



|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>⑭交通結節拠点の整備・再整備</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>施策方針：</b> 1)公共交通網の再編<br>2)公共交通の利便性向上<br>4)公共交通への転換促進<br>10)中心市街地での回遊性の向上<br>11)周遊観光の拡大 |
| <b>■ 目的</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                           |
| 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。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                           |
| <b>■ 内容</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                           |
| 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。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                           |
| <b>■ 方法・取組方針</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                           |
| <p>●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」、「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。なお、「ことடன்仏生山駅周辺」については、電車とバスの乗り継ぎなどの利便性向上を目的に、西口駅前広場の整備が完了しています。</p> <p>「JR 高松駅周辺」、「ことடன்瓦町駅周辺」、「JR 端岡駅周辺」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。</p> <p>◇ JR 高松駅周辺整備の方向性</p> <p>琴電連続立体交差事業の都市計画が廃止され、サンポートエリアにおける一大プロムナード化と整合性を図りながら、新県立体育館整備や種々の交通モードへのアクセス強化に資する結節強化を実施していきます。</p> <p>①JR 高松駅・ことடன்高松築港駅の結節強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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）</li> </ul> <p>②ウォーターフロント*としての連結改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 海上交通（フェリー等）との連結改善</li> </ul> <p>③各結節点相互及び各結節点から新県立体育館の連結強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ JR 高松駅周辺の各モードの再配置</li> <li>➢ 円滑・快適な動線の確保</li> </ul> <p>◇ ことடன்瓦町駅周辺整備の方向性</p> <p>①瓦町駅のターミナル機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 駅東側に駅前広場を整備</li> <li>➢ 既存駅前広場の機能充実</li> <li>➢ バスターミナル*機能の拡充と路線の再編</li> </ul> <p>②駅前広場へのアクセス機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 国道 11 号、観光通り方面からのアクセス機能の確保</li> </ul> |                                                                                           |

## 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

## ◇ JR 端岡駅周辺整備の方向性

## ① 交通結節機能

- 駅機能の向上、駅舎のバリアフリー化を踏まえた駅舎整備方針
- バス路線再編と連携した駅前広場、アクセス道路整備方針及び施設等配置案
- IC カード等を活用した乗継施策等

## ② 施工等事業化に向けた課題整理

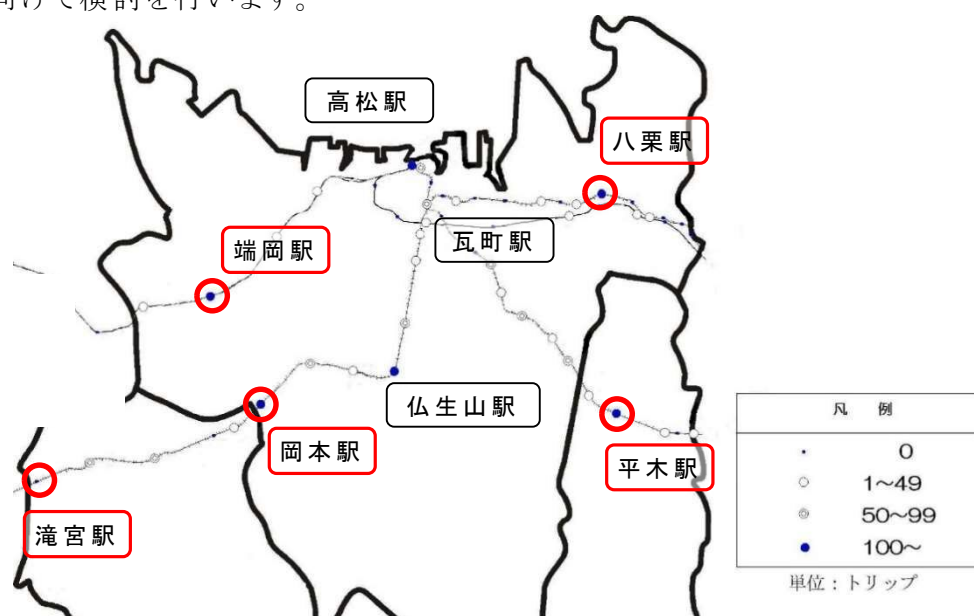
- ホーム配置計画や駅舎整備の検討
- 既存駅の乗降機能や鉄道運営・運行等を継続しながら駅改良工事の実現性に関する検討
- 事業スキーム
- 関係者との合意形成

## ③ 効果の検討と調整

- 駅利用者の需要及び整備効果の検証

## ◇ 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 5-9 高松都市圏の駅別の K&R 利用者数

### ■ 実施時期

短期的～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： 2) 公共交通の利便性向上  
4) 公共交通への転換促進

### ■ 目的

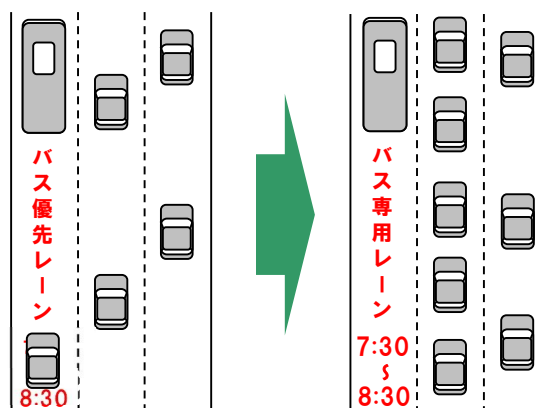
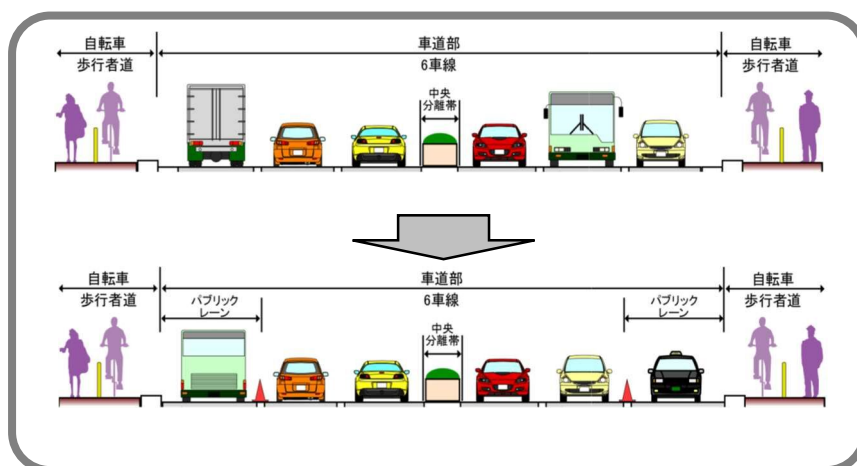
路線バスなど公共交通の定時性確保を目的として、都心地域内の主要幹線道路を対象に、自動車優先の道路空間から、公共交通優先の道路空間へと再配分を行います。

### ■ 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



## ⑩ バス利用のサービス向上

施策方針： 2) 公共交通の利便性向上  
4) 公共交通への転換促進

### ■ 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

- 運賃制度、決済処理、情報提供など、利便性の高い方法について検討していきます。
- 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

- MaaS\* に向けた取り組みを実践するにあたり、事業者間がまたがることによる課題の解決を図ります。

◇ 事業者間がまたがることの課題

- ・ 決済システム導入
- ・ 運賃制度
- ・ 事業者間をまたぐ決済処理

- 情報発信

【どこに IruCa ナビ】

ことでんバスでは、平成 24 年 7 月から、バスロケーションシステム「どこに IruCa ナビ」の運用を開始しており、令和 3 年 4 月にはバスロケーションシステムをリニューアルし、検索システムや車両の位置情報など、利用者に分かりやすい情報提供を行っています。また、GTFS データ(標準的なバス情報フォーマット)の整備及びオープン化により、Google マップでの路線検索も可能となっています。

### ■ どこにIruCaナビ リニューアル



### ■ Googleマップに路線バスのリアルタイム位置情報を掲載



モバイル版Google  
マップアプリから  
経路検索をすると、  
位置情報がバス  
アイコンで表示される

|                 |       |
|-----------------|-------|
| シモツピング・レーン 循環バス |       |
| 東廻り             |       |
| 砂のタウン高松駅前       |       |
| ● ● ● ● ●       |       |
| 三島池             | 11:09 |
| 渡りて田尻池          |       |
| 砂のタウン高松駅前       | 11:14 |
| 1分遅れ            |       |
| (時刻表参照)         |       |

運行の状況  
(遅延情報等)  
が表示される

## 【いつくるナビ高松】

バタクスや路線バスの利用に関する情報が分かる公共交通情報アプリ「いつくるナビ高松」を令和6年2月から運用開始しました。

既存データを活用した移動情報を地図上で共有するアプリを開発し、ことでんバスのオープンデータである路線や時刻表を表示させることで、違うモードの移動情報を集約・可視化することができ、最適な移動の選択が可能となっています。

## バタクス

## 定時運行ルートを表示



## 区域運行エリアを表示



運行情報収集

電話予約

## タクシー位置情報の表示



車両位置確認

## 路線バス

## ことでんバスの路線・時刻表を表示



さらに！  
+  
オープンデータ  
を取得  
ことでんバス

## ●デジタルサイネージ導入

公共交通利用者に対し分かりやすい情報提供を行うことで利便性向上を図ります。

※デジタルサイネージとは、ディスプレイ等を使って情報を発信するメディアの総称。

## 【デジタルサイネージ導入の考え方】

## 導入目的 リアルタイムに分かりやすい情報を提供

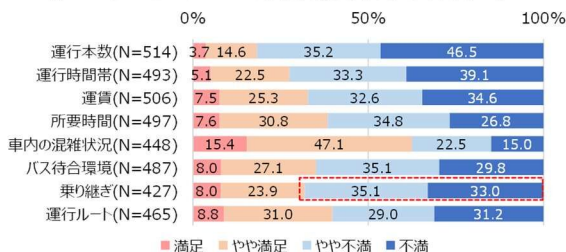
## 既存利用者の利便性向上 + 新規利用者の獲得（自動車⇒公共交通への利用転換）

- ◆鉄道を基軸とした公共交通ネットワークの再構築  
鉄道にフィーダー系バス路線をアクセス  
⇒鉄道とバスの乗り継ぎが発生  
⇒これまで以上に鉄道とバスの乗り継ぎ案内が重要

- ◆主要な目的施設に案内板を設置し、リアルタイムに分かりやすい情報提供により、バスの利用促進を図る

## 利用者ニーズについての考察

Q：各バスサービスについて、満足度を教えてください。



■満足 ■やや満足 ■やや不満 ■不満

※令和5年9月実施WEBアンケート結果  
乗継状況について半数以上が不満・やや不満に感じている。

情報が足りていないため、分かりやすい情報提供が必要

## 導入場所選定の考え方

## 駅舎・駅前広場等

- 網形成計画に基づく交通結節拠点
- 鉄道とバスが結節する駅
- 再編により複数のバス路線が結節する停留所 等

利便性向上による利用促進の効果が、  
高く見込まれる場所に優先的に設置

## 目的施設等

利用者が多く、公共交通機関を利用し  
やすい環境にある施設に優先的に設置

◆ 表示画面



| バス番号 | 時刻    | 行き先              |
|------|-------|------------------|
| 3    | 10:24 | 42 高松公園・公園、公園、公園 |
| 6    | 10:28 | 12 高松公園・公園、公園、公園 |
| 2    | 10:30 | 12 高松公園・公園、公園、公園 |
| 4    | 10:30 | 12 高松公園・公園、公園、公園 |
| 1    | 10:32 | 12 高松公園・公園、公園、公園 |
| 2    | 10:36 | 12 高松公園・公園、公園、公園 |
| 3    | 10:36 | 12 高松公園・公園、公園、公園 |
| 4    | 10:39 | 12 高松公園・公園、公園、公園 |

路線バスの  
 ● のりば  
 ● 発車時刻  
 ● 行き先  
 ● 遅れ情報  
 を案内

#### ＜サイネージ設置場所＞

- ・【R3】ことでん伏石駅
- ・【R3】ことでん瓦町駅
- ・【R3】JR高松駅（駅舎外）
- ・【R4】高松市役所
- ・【R4】JR高松駅（駅舎内）

#### ○ 市役所本庁舎正面玄関部【新設】



#### ○ JR高松駅構内(コンコース横)【システム改修】



- 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。



#### ■ 実施時期

中長期的施策として実施



## ⑰ IruCaカードの利用の拡大

施策方針： 1) 公共交通網の再編  
2) 公共交通の利便性向上  
4) 公共交通の転換促進  
11) 周遊観光の拡大

## ■ 目的

ことでんの発行する交通系 IC カード「IruCa」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の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とともに、乗り継ぎ抵抗等を軽減する施策を実施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

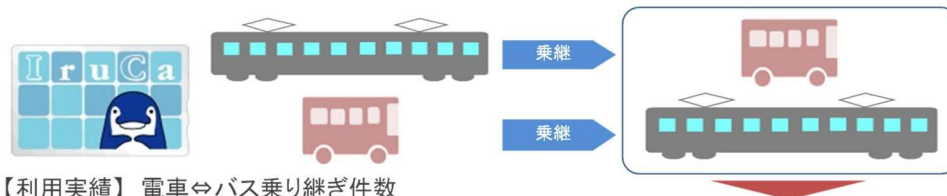
- ことでんの発行する交通系 IC カード「IruCa」の利用範囲を、コミュニティバス、タクシー、航路など交通モードを超えて広げることで、共通の利用できる環境形成を目指します。
- IruCa カードを商業施設、官公庁、病院など市内のどこでも使用できるように利用範囲を拡大していくことで地域 IC カードを目指します。



図 5-10 IruCa カードの展開

- IruCa カードを活用した利用促進施策である「電車・バス乗継割引拡大制度」や「高齢者運賃半額制度」、「バス・バス乗り継ぎ割引事業」について、継続して行います。

### 「電車・バス乗継割引拡大制度」〔H26. 3. 1から実施中〕



【利用実績】 電車⇔バス乗り継ぎ件数

| 年度  | 利用件(件)  | 実施前比  | 補助金(千円) |
|-----|---------|-------|---------|
| H25 | 252,612 | 実施前   | 6,000   |
| H26 | 320,855 | 約27%増 | 23,328  |
| H27 | 330,292 | 約31%増 | 23,328  |
| H28 | 344,457 | 約36%増 | 23,328  |
| H29 | 344,656 | 約36%増 | 23,328  |
| H30 | 336,139 | 約33%増 | 23,089  |
| R1  | 340,817 | 約35%増 | 22,831  |
| R2  | 228,446 | 約10%減 | 17,448  |
| R3  | 255,689 | 約1%増  | 19,519  |
| R4  | 287,294 | 約14%増 | 21,689  |

運賃を、20円から**100円割引に拡大**  
※運賃が100円以下の場合は無料

初期費用  
(システム改修費等)  
+  
運賃割引額の差額

市が補助金として  
補填

### 「高齢者に対する公共交通利用支援」〔H26. 10. 1から実施中〕



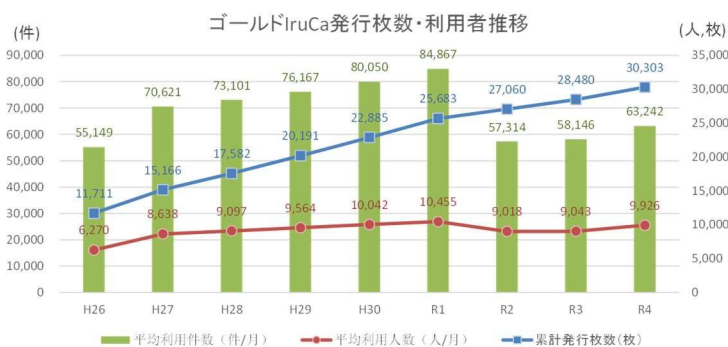
新IruCaカード「ゴールドIruCa」を活用し、市内に在住する70歳以上の方を対象とし、

IruCaが導入されている電車、路線バス、コミュニティバス等の  
運賃を半額にする事業を展開

#### 利用等実績

【販売枚数】 30,303枚 (R5.3末現在)  
⇒70歳以上人口 95,467人 (R5.4.1現在)  
保有率 約31.7%

| 年度  | 補助金(千円) |
|-----|---------|
| H26 | 42,872  |
| H27 | 98,006  |
| H28 | 97,169  |
| H29 | 99,887  |
| H30 | 107,421 |
| R1  | 114,038 |
| R2  | 79,097  |
| R3  | 79,347  |
| R4  | 86,444  |



### 「バス・バス乗継割引事業」〔R2. 12. 1から実施中〕



後に乗車したバスの運賃を

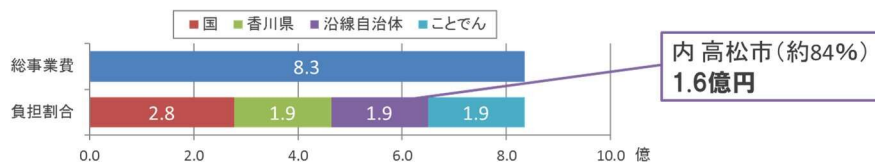
**100円割引く**

初乗り運賃  
の軽減

【利用実績】 R4:119件/年  
R2: 27件  
R3: 189件

- IruCa システムの 10 カード対応（電車・バス）を実施しました。利用拡大の為周知・啓発を図ります。

**スキーム** ことでんが国・県・沿線市町の支援を受け事業



**10カード需要の拡大（インバウンド・県外旅行者等）**

H30.4から高松空港運営委託 ⇒ 四国瀬戸内No.1の国際空港へ

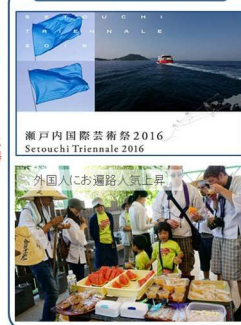


県内の訪日外国人旅客は大幅に増加

⇒ 空港リムジンバスを始めとしたバス路線への  
10カード利用エリア拡大により、

**Suica、ICOCA等を所持している海外・県外旅行者の  
利便性が向上。**

主な集客コンテンツ



- H30.3 IruCa システム（電車）への 10 カード片利用導入
- H31.3 IruCa システム（バス）への 10 カード片利用導入

## ■ 実施時期

短期的～中長期的施策として実施



## ⑮ 利便性が高く、わかりやすい情報の提供

施策方針： 2)公共交通の利便性向上  
4)公共交通への転換促進  
10)中心市街地での回遊性の向上  
11)周遊観光の拡大

### ■ 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電車やバスの乗換え情報や、車両の位置情報の提供など、公共交通利用者に対し分かりやすい利用環境の充実に努めます。

### ■ 方法・取組方針

#### ● 情報発信（再掲）

##### 【どこに IruCa ナビ】

ことでんバスでは、平成 24 年 7 月から、バスロケーションシステム「どこに IruCa ナビ」の運用を開始しており、令和 3 年 4 月にはバスロケーションシステムをリニューアルし、検索システムや車両の位置情報など、利用者に分かりやすい情報提供を行っています。また、GTFS データ(標準的なバス情報フォーマット)の整備及びオープン化により、Google マップでの路線検索も可能となっています。

#### ■ どこにIruCaナビ リニューアル



#### ■ Googleマップに路線バスのリアルタイム位置情報を掲載



## 【いつくるナビ高松】

バタクスや路線バスの利用に関する情報が分かる公共交通情報アプリ「いつくるナビ高松」を令和6年2月から運用開始しました。

既存データを活用した移動情報を地図上で共有するアプリを開発し、ことでんバスのオープンデータである路線や時刻表を表示させることで、違うモードの移動情報を集約・可視化することができ、最適な移動の選択が可能となっています。

## バタクス

## 定時運行ルートを表示



## 区域運行エリアを表示



運行情報収集

電話予約

## タクシー位置情報の表示



車両位置確認

## 路線バス

## ことでんバスの路線・時刻表を表示



さらに！  
オープンデータ  
を取得  
ことでんバス

## ● デジタルサイネージ導入（再掲）

公共交通利用者に対し分かりやすい情報提供を行うことで利便性向上を図ります。

※デジタルサイネージとは、ディスプレイ等を使って情報を発信するメディアの総称。

## 【デジタルサイネージ導入の考え方】

導入目的 リアルタイムに分かりやすい情報を提供

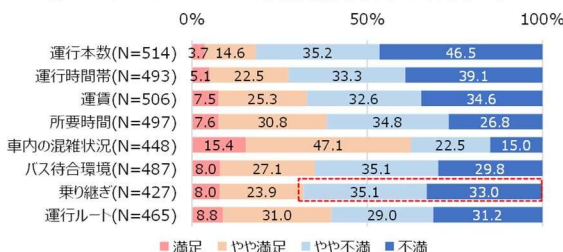
既存利用者の利便性向上 + 新規利用者の獲得（自動車⇒公共交通への利用転換）

- ◆ 鉄道を基軸とした公共交通ネットワークの再構築  
鉄道にフィーダー系バス路線をアクセス  
⇒ 鉄道とバスの乗り継ぎが発生  
⇒ これまで以上に鉄道とバスの乗り継ぎ案内が重要

- ◆ 主要な目的施設に案内板を設置し、リアルタイムに分かりやすい情報提供により、バスの利用促進を図る

## 利用者ニーズについての考察

Q：各バスサービスについて、満足度を教えてください。



※令和5年9月実施WEBアンケート結果  
乗継状況について半数以上が不満・やや不満に感じている。

情報が足りていないため、分かりやすい情報提供が必要

## 導入場所選定の考え方

## 駅舎・駅前広場等

- 網形成計画に基づく交通結節拠点
- 鉄道とバスが結節する駅
- 再編により複数のバス路線が結節する停留所 等

利便性向上による利用促進の効果が、  
高く見込まれる場所に優先的に設置

## 目的施設等

利用者が多く、公共交通機関を利用し  
やすい環境にある施設に優先的に設置

◆ 表示画面



| バス路線番号 | 時刻    | 行き先         | 備考       |
|--------|-------|-------------|----------|
| 3      | 10:24 | 高松駅前・会館・市役所 | バス停「五番町」 |
| 6      | 10:28 | 高松駅前・会館・市役所 | バス停「五番町」 |
| 2      | 10:30 | 高松駅前・会館・市役所 | バス停「五番町」 |
| 4      | 10:30 | 高松駅前・会館・市役所 | バス停「五番町」 |
| 1      | 10:32 | 高松駅前・会館・市役所 | バス停「五番町」 |
| 2      | 10:36 | 高松駅前・会館・市役所 | バス停「五番町」 |
| 3      | 10:36 | 高松駅前・会館・市役所 | バス停「五番町」 |
| 4      | 10:39 | 高松駅前・会館・市役所 | バス停「五番町」 |

路線バスの  
 ● のりば  
 ● 発車時刻  
 ● 行き先  
 ● 遅れ情報  
 を案内

#### ＜サインージ設置場所＞

- ・【R3】ことடன்伏石駅
- ・【R3】ことடன்瓦町駅
- ・【R3】JR高松駅（駅舎外）
- ・【R4】高松市役所
- ・【R4】JR高松駅（駅舎内）

#### ○ 市役所本庁舎正面玄関部【新設】



#### ○ JR高松駅構内(コンコース横)【システム改修】



#### ■ 実施時期

短期的～中期的施策として実施



## ⑱ 鉄道、バスなど公共交通相互の 乗り継ぎの円滑化

施策方針： 1) 公共交通網の再編  
2) 公共交通の利便性向上  
4) 公共交通への転換促進  
10) 中心市街地での回遊性の向上  
11) 周遊観光の拡大

### ■ 目的

交通事業者と連携し、乗り継ぎ需要に応じたダイヤ調整や運賃の割引等を行い、鉄道・バス、バス・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・バス乗継割引について継続するとともに、バスとバスの乗り継ぎ時の割引制度について、事業者と連携しながら構築し、乗り継ぎの円滑化を目指します。
- JRとことでん等、事業者間がまたがる場合においても、乗り継ぎが円滑となるよう取り組みます。

### ■ 方法・取組方針

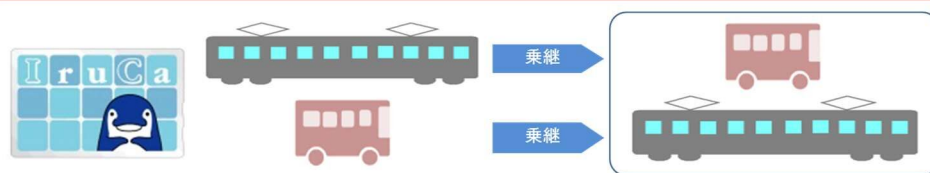
#### ● 乗り継ぎ時の料金割引

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（再掲）

IruCa カードを活用した利用促進施策である「電車・バス乗継割引拡大制度」や「高齢者運賃半額制度」について、継続して行います。

#### 「電車・バス乗継割引拡大制度」〔H26. 3. 1から実施中〕



【利用実績】 電車⇔バス乗り継ぎ件数

| 年度  | 利用件(件)  | 実施前比  | 補助金(千円) |
|-----|---------|-------|---------|
| H25 | 252,612 | 実施前   | 6,000   |
| H26 | 320,855 | 約27%増 | 23,328  |
| H27 | 330,292 | 約31%増 | 23,328  |
| H28 | 344,457 | 約36%増 | 23,328  |
| H29 | 344,656 | 約36%増 | 23,328  |
| H30 | 336,139 | 約33%増 | 23,089  |
| R1  | 340,817 | 約35%増 | 22,831  |
| R2  | 228,446 | 約10%減 | 17,448  |
| R3  | 255,689 | 約1%増  | 19,519  |
| R4  | 287,294 | 約14%増 | 21,689  |

運賃を、20円から**100円割引に拡大**  
※運賃が100円以下の場合は無料

初期費用  
(システム改修費等)  
＋  
運賃割引額の差額

市が補助金として  
補填

「バス・バス乗継割引事業」〔R2. 12. 1から実施中〕



- MaaS\*に向けた取り組みを実践するにあたり、事業者間がまたがることによる課題の解決を図ります。(再掲)

◇ 事業者間がまたがることの課題

- IC 決済システム導入
- 運賃制度
- 事業者間をまたぐ決済処理

■ 実施時期

短期的～中期的施策として実施

## ②0 鉄道とバス等による一体的な公共交通ネットワークの形成

施策方針： 1)公共交通網の再編  
2)公共交通の利便性向上  
3)交通不便地域への対応  
4)公共交通への転換促進

### ■ 目的

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、鉄道を基軸としたバス路線の再編により、持続可能な公共交通ネットワークを構築し、集約されたまちを公共交通で繋がります。

### ■ 内容

- バス路線再編の基本的な考え方に基づき、鉄道を基軸としたバス路線の再編を行います。
- また、需要に応じて車両の大きさ等交通モードについて検討を行います。

### ■ 方法・取組方針

- 中心市街地へ一極集中している基幹バスの再編も含め、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。
- 再編に際しては、以下の4つの視点に重点をおき、整備を進めます。

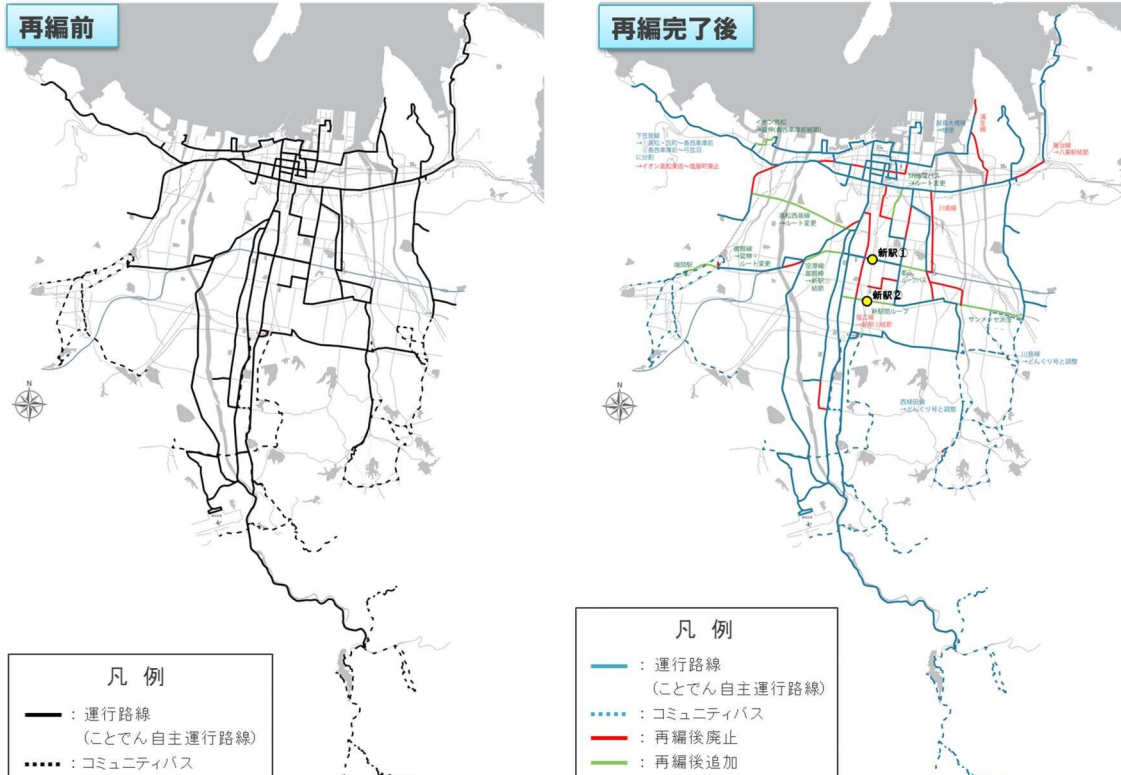
視点①：郊外から中心部へのバス路線を、鉄道を基軸としたフィーダー化（既存バスの再編）

視点②：交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保

視点③：中心部の回遊性向上

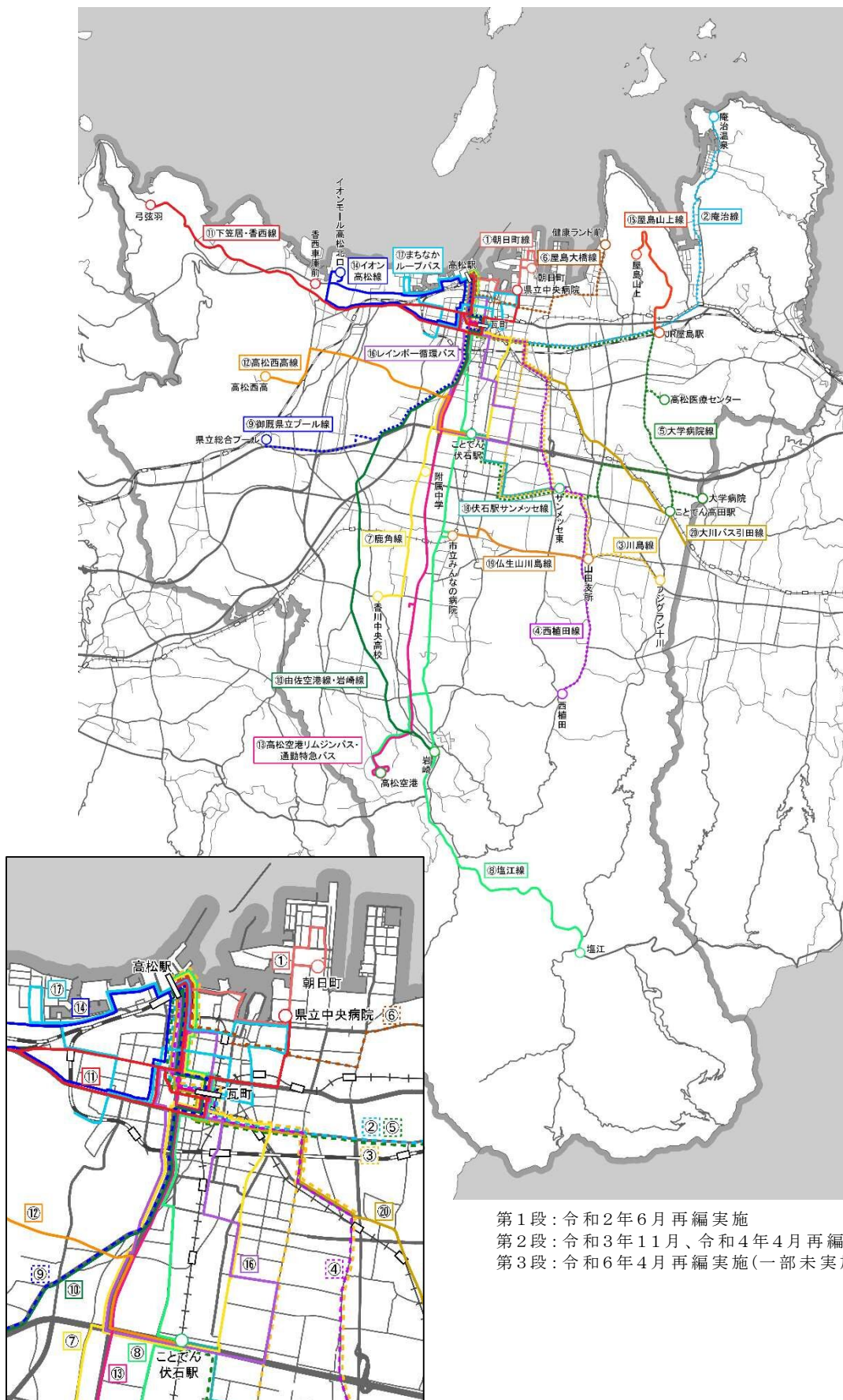
視点④：公共交通空白地域から交通結節拠点へのアクセス確保

### 【再編後バス路線図（案）】



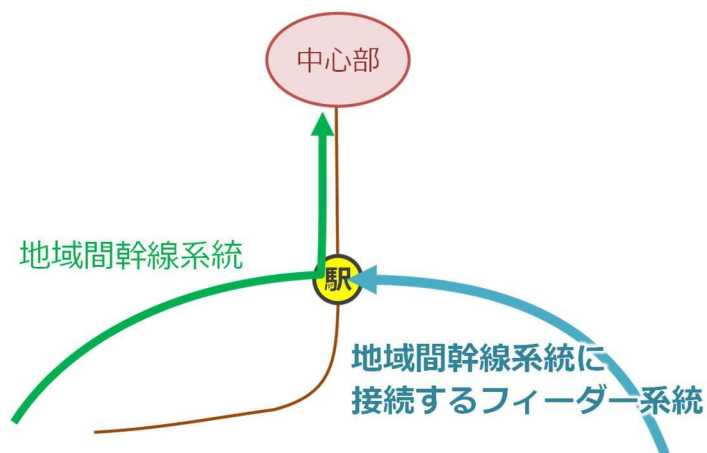


## ▼ 路線バス



第1段：令和2年6月再編実施  
第2段：令和3年11月、令和4年4月再編実施  
第3段：令和6年4月再編実施（一部未実施）

- 再編に伴い地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用します。



地域間幹線系統に接続するフィーダー系統が、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の対象になる

#### 対象路線



●バス路線を再編することにより発生する、鉄道とバスとの乗り継ぎに伴う運賃や時間的抵抗を軽減し、再編後においてもサービス水準を維持します。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、鉄道を基軸としたバス路線の再編により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、集約されたまちを公共交通で繋ぐ。



高松モデル

既存ストックとICカードを活用し、ハード・ソフト両面からの施策により一定のサービス水準を維持しながら、持続性の高い公共交通に変えつつ、**需用に合わせた供給の最適化を行う**

#### 交通結節拠点

- **既存ストックを活用**
- 鉄道を基軸としたバス路線の再編を行い、まちづくりに寄与するものとなるよう検討・整備する。

#### バス路線再編

- 既存路線のスクラップと新規路線のビルドを、パッケージにより一体的に行う。

#### サービス水準

- 再編により発生する、鉄道とバスとの乗継ぎを促進するため**運賃や時間的抵抗を軽減し、再編後においても、サービス水準を維持する。**

各視点において、持続可能なモデルとしての実行性を高めるため、行政と事業者が連携して計画・施策展開する。

#### ■ 実施時期

短期的～中長期的施策として実施



|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| <b>②1 航路・空路の活性化</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <b>施 策 方 針：</b> 2)公共交通の利便性向上 |
| <b>■ 目的</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                              |
| 男木島・女木島と高松港を結ぶ「男木～高松航路」の確保維持に努めます。<br>また、高松空港の活性化を図ります。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                              |
| <b>■ 内容</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 離島航路である「男木～高松航路」について、将来の欠損増大、経営破綻を回避し、より効果的な運航体制の構築を目指した航路の経営改善を進めるとともに、行政等の地域振興策とも連携しながら航路の利用促進を図り、安定的な航路維持に向けた体制を確立し、航路改善を目指します。</li> <li>● 高松空港では、平成30年4月から、滑走路等を含めた空港全体の運営を、三菱地所などが設立した「高松空港株式会社」により実施しております。高松空港の利用者数は、コロナ禍の影響により、大幅に落ち込んだものの、国内線や国際線の運航再開に伴い、観光需要を中心に回復し増加傾向にあります。<br/>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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                     |                              |
| <b>■ 方法・取組方針</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                              |
| <p>【男木～高松航路】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 香川県離島振興計画との連携を図りながら、観光団体、商工団体、NPO等の協力を得て、多様な主体が参画・協力して男木島・女木島振興に努めます。</li> </ul> <p>【高松空港】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 高松空港株式会社や県及び本市のほか、経済団体等で構成された「高松空港エアライン誘致等協議会」では、空港が持続的に飛躍・発展し、交流人口の拡大等による地域活性化が図られるよう取り組んでいます。</li> <li>● 松空港については、現就航路線に対する利用促進策の実施に加え、国内線や国際線のチャーター便や定期航路の新規開設など、更なる振興を図ることが重要な課題となっており、引き続き、協議会の一員として、高松空港株式会社と協力・連携をしながら、更なる交流人口の拡大や空港の利便性の向上が図られるよう、取り組んでまいります。</li> </ul> <p>高松空港・航路利用による活性化を図り、観光周遊の拡大、観光客の満足度向上に努めます。</p> |                              |
| <b>■ 実施時期</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                              |
| 短期的～中長期的施策として実施                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                              |



|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| <b>②都心地域内の循環バスのサービスレベルの向上</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <b>施 策 方 針：</b> 1)公共交通網の再編<br>2)公共交通の利便性向上<br>10)中心市街地での回遊性の向上<br>11)周遊観光の拡大 |
| <b>■ 目 的</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                              |
| <p>主要鉄道駅、病院、商業施設などの目的施設を結ぶ、利便性の高い循環バスのサービスレベルを向上させ、更なる都心地域内における回遊性の向上を図ります。</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                              |
| <b>■ 内 容</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                              |
| <p>JR 高松駅、ことでん瓦町駅等の主要駅やゆめタウン高松、レインボーロード伏石等の商業施設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である「ショッピング・レインボー循環バス」の大型化、速達性向上等を図ります。</p> <p>また、中心市街地の主要施設を結ぶ循環バスである「まちなかループバス」の更なる回遊性向上を図ります。</p>                                                                                                                                                                                                      |                                                                              |
| <b>■ 方法・取組方針</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>●「レインボー循環バス」については、利用状況調査や沿線住民の意識調査等を実施し、現状把握を踏まえ課題を明らかにし、課題である定時性、速達性や積み残しについて、解決するための施策を検討しており、車両の大型化等のサービスレベル向上を図ります。</li> <li>●「まちなかループバス」については、H27 の運行開始から需要に応じて見直しを行いながら運行を続けた結果、利用者数については新型コロナウイルス感染症の影響により、一時は減少しましたが回復傾向となっており、今後は速達性の向上(40 分間隔運行から 30 分間隔運行へ)や H30.9.1 に行われた市民病院の移転等を踏まえたルートの見直しにより、更なるサービスレベルの向上を図ります。</li> </ul> |                                                                              |
| <b>■ 実施時期</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                              |
| <p>短期的～中期的施策として実施</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                              |

## ②③ レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強

施策方針： 4)公共交通への転換促進  
10)中心市街地での回遊性の向上

### ■ 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等を整備し、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等を実施し、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。

| R5 現在 |                |       |                  |
|-------|----------------|-------|------------------|
|       | 名称             | 台数    | 料金               |
| 高松市   | JR 高松駅前広場地下ポート | 550 台 | 24 時間 毎<br>200 円 |
|       | 琴電瓦町地下ポート      | 175 台 |                  |
|       | 琴電栗林公園駅前ポート    | 60 台  |                  |
|       | 琴電片原町駅前ポート     | 30 台  |                  |
|       | 丸亀町ポート         | 10 台  |                  |
|       | 市役所ポート         | 15 台  |                  |
|       | JR 栗林駅前ポート     | 10 台  |                  |
| 計     |                | 850 台 |                  |



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。

| R5 現在 |             |      |
|-------|-------------|------|
|       | 施設名         | 収容能力 |
| 1     | 常盤町商店街      | 68   |
| 2     | 田町商店街       | 30   |
| 3     | 兵庫町商店街第2    | 50   |
| 4     | ライオン通り商店街   | 66   |
| 5     | 南新町商店街      | 39   |
| 6     | ライオン通り商店街第2 | 30   |
| 7     | 兵庫町商店街第3    | 50   |
| 計     |             | 333  |



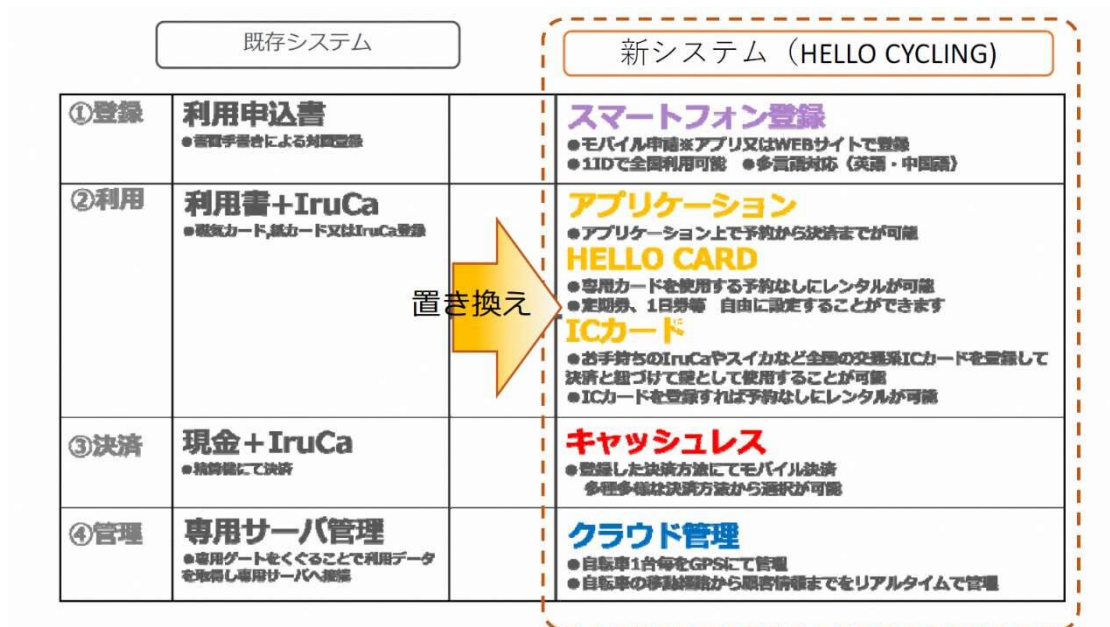
空き店舗を利用した駐輪場





更新時期を迎えたレンタサイクルシステムについて、他モードとのデータ連携を図るとともに、管理運営の効率化による支出の改善が可能となるようシステムを構築し、令和4年4月から新システムによるサービスを開始しました。

### 【レンタサイクルシステムの概要】



| ポート  |              | 高松駅地下     | 瓦町地下 | 栗林公園駅 | 片原町駅前 | 丸亀町 | 市役所 | JR栗林駅 | 計   |
|------|--------------|-----------|------|-------|-------|-----|-----|-------|-----|
| 運営台数 | 【一時】スマートロック型 | 165       | 50   | 20    | 30    | 10  | 15  | 10    | 300 |
|      | 【定期】QRコード型   | 285       | 125  | 40    | 0     | 0   | 0   | 0     | 450 |
|      | 経過措置         | 【一時】利用証対応 | 50   | 0     | 0     | 0   | 0   | 0     | 50  |
|      |              | 【定期】利用証対応 | 50   | 0     | 0     | 0   | 0   | 0     | 50  |
|      |              |           |      |       |       |     |     |       |     |
|      | 運営台数(合計)     | 550       | 175  | 60    | 30    | 10  | 15  | 10    | 850 |

### ■ 実施時期

短期的～中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：10) 中心市街地での回遊性の向上

### ■ 目的

「高松市中心部における自転車ネットワーク整備方針」に基づき、自転車走行空間を整備し、市内中心部における自転車の安全な走行環境の確保に努めます。

### ■ 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

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) 高松市自転車ネットワーク計画(R3.3改定版)の令和5年3月末現在の整

1



|             |                                                |                                                                                     |
|-------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| H21.2       | 自転車道設置社会実験<br>(県庁前通り～幸町交差点:0.5km、3週間実施)        |  |
| H23.1～H24.3 | 1期区間整備工事<br>(県庁前通り～昭和町交差点(盲学校・市立中央図書館前):1.0km) |                                                                                     |
| H24.4.8     | <b>1期区間 開通</b>                                 |                                                                                     |
| H24～H30     | 交通状況変化見極めのためモニタリング期間                           |                                                                                     |
| H31.2～R4.2  | 2期区間整備工事<br>(昭和町交差点～県道33号高松普通寺線:0.8km)         |                                                                                     |
| R4.3.14     | <b>2期区間 開通(事業化区間 全線供用開始)</b>                   |                                                                                     |

短期的～中期的施策として実施

---

## 6 アクションプラン

### 6.1 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（2023 年）、中長期（2028 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 6.1 具体の施策体系別の事業スケジュール

| 具体的施策                         | 施策の方針 | 1) 公共交通網の再編<br>～鉄道を基軸、バスをフィーダーとする路線網に再編～ | 2) 公共交通の利便性向上 | 3) 交通不便地域への対応 | 4) 公共交通への転換促進 | 5) 市民・企業への環境行動啓発 | 6) バリアフリーな交通環境の整備 | 7) 自動車利用の抑制 | 8) 道路走行環境の向上 | 9) 安全な交通環境の形成 | 10) 中心市街地での回遊性の向上 | 11) 周遊観光の拡大 | スケジュール |     | 実施主体        |
|-------------------------------|-------|------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------------|-------------------|-------------|--------------|---------------|-------------------|-------------|--------|-----|-------------|
|                               |       |                                          |               |               |               |                  |                   |             |              |               |                   |             | 短期     | 中長期 |             |
| ①公共交通のバリアフリー                  |       |                                          |               |               |               |                  | ●                 |             |              |               |                   |             | →      | →   | 事業者、県、市     |
| ②都市経営と福祉の視点に基づく移動手段確保         |       | ●                                        |               | ●             |               |                  |                   |             |              |               |                   |             | →      | →   | 地域、市、事業者    |
| ③交通安全教育の実施                    |       |                                          |               |               |               | ●                |                   |             |              | ●             |                   |             | →      | →   | 県警、県、市      |
| 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、市民 |
| 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   |
| ⑨まちづくりと一体となった道路空間再編と都市計画道路の整備 |       |                                          |               |               |               |                  |                   |             | ●            | ●             | ●                 |             | →      | →   | 国、県、市       |
| 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       |
| ⑫鉄道新駅の設置                      |       | ●                                        | ●             |               | ●             |                  | ●                 |             |              |               |                   |             | →      | →   | 事業者、県、市     |
| ⑬需要に応じた新交通システムの検討             |       | ●                                        | ●             |               | ●             |                  |                   |             |              |               | ●                 | ●           | ■ ■ ■  | →   | 事業者、県、市     |
| ⑭交通結節拠点の整備・再整備                |       | ●                                        | ●             |               | ●             |                  |                   |             |              |               | ●                 | ●           | →      | →   | 事業者、県、市、民間  |
| ⑮バスレーンの整備                     |       |                                          | ●             |               | ●             |                  |                   |             |              |               |                   |             | ■ ■ ■  | →   | 県警、国、県、市    |
| ⑯バス利用のサービス向上                  |       |                                          | ●             |               | ●             |                  |                   |             |              |               |                   |             | ■ ■ ■  | →   | 事業者、県、市     |
| ⑰IruCa カードの利用の拡大              |       | ●                                        | ●             |               | ●             |                  |                   |             |              |               |                   | ●           | →      | →   | 事業者、国、市     |
| ⑱利便性が高く、わかりやすい情報の提供           |       |                                          | ●             |               | ●             |                  |                   |             |              |               | ●                 | ●           | →      | →   | 事業者、市       |
| ⑲鉄道、バスなど公共交通相互の乗り継ぎの円滑化       |       | ●                                        | ●             |               | ●             |                  |                   |             |              |               | ●                 | ●           | →      | →   | 事業者、市       |
| ⑳鉄道とバス等による一体的な公共交通ネットワークの形成   |       | ●                                        | ●             | ●             | ●             |                  |                   |             |              |               |                   |             | →      | →   | 事業者、県、市     |
| ㉑航路・空路の活性化                    |       |                                          | ●             |               |               |                  |                   |             |              |               |                   |             | →      | →   | 事業者、国、県、市   |
| ㉒都心地域内の循環バスのサービスレベルの向上        |       | ●                                        | ●             |               |               |                  |                   |             |              |               | ●                 | ●           | →      | →   | 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       |



## (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。

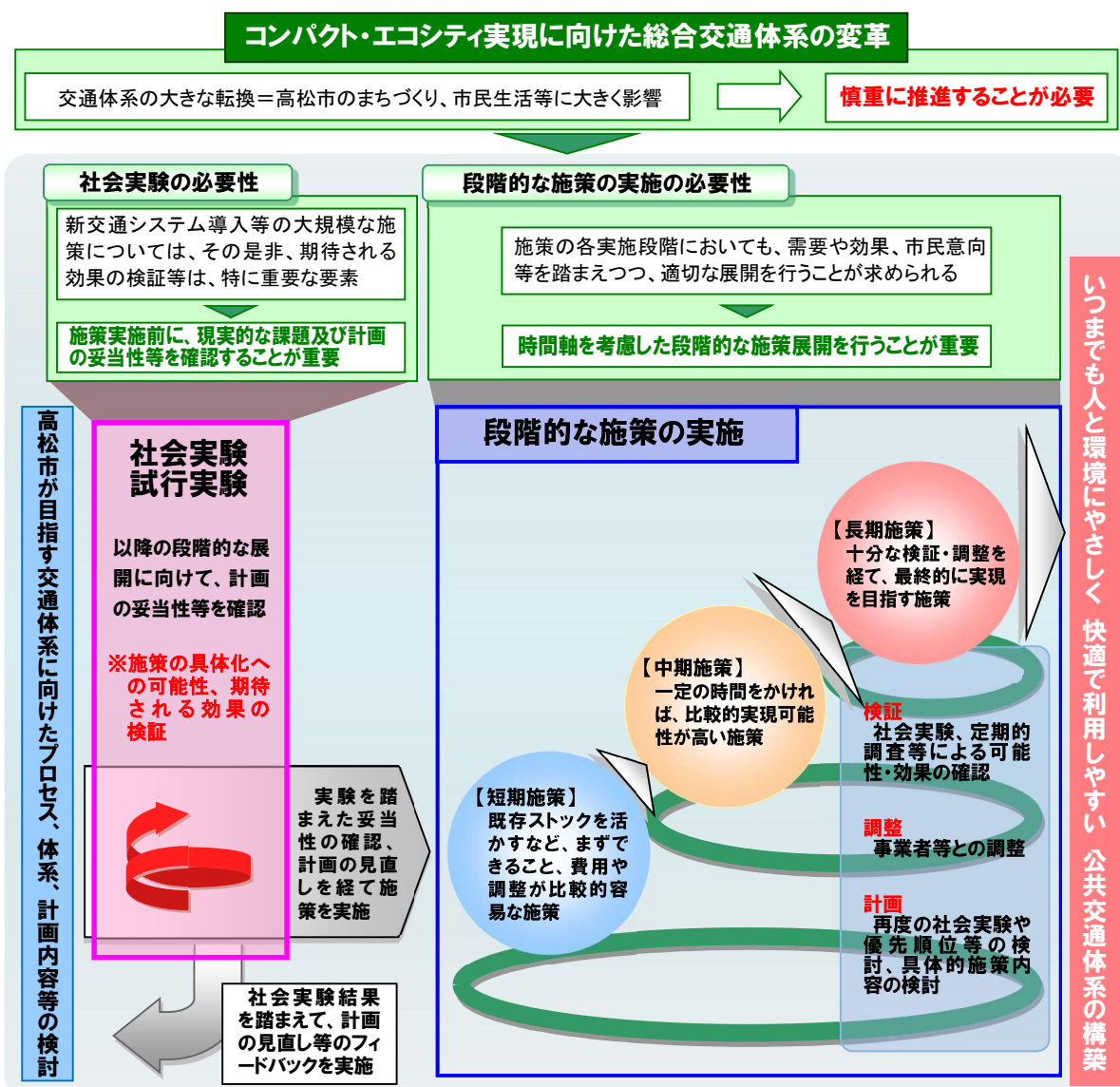


図 6.1 社会実験を踏まえた段階的な施策の実施

## 6.2 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。

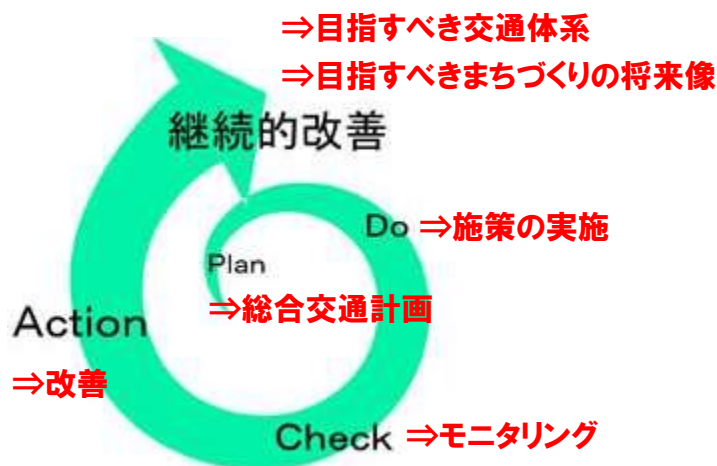


図 6.2 PDCA サイクルによる段階的施策の進め方

### (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 6.2 総合都市交通計画における目標値の設定

| 目 標            | 目標指数                            | 計画策定時                    | 現況値<br>(R5 年度)       | 中長期<br>目標値<br>(～H40 年) |
|----------------|---------------------------------|--------------------------|----------------------|------------------------|
| 公共交通の<br>利便性向上 | 公共交通機関<br>利用者数                  | (H19.4 時点)<br>57,818 人/日 | 58,939 人/日           | 64,958 人/日             |
| 公共交通への<br>転換促進 | パーク&ライド <sup>*</sup> 駐車<br>台数※1 | (H19.4 時点)<br>1,000 台    | (R6.3 時点)<br>2,268 台 | 1,900 台                |
| 自動車への<br>依存度   | 代表交通手段<br>構成比<br>(アンケート調査)      | (H21.2 時点)<br>53.4%      | (R5.9 時点)<br>66.2%※2 | 40%                    |
| 自転車通行<br>空間の整備 | 整備延長                            | (H22.3 時点)<br>2.5km      | 12.0 km              | 20.4km                 |

※1: 「香川の乗り物ナビ」の、P&R 及び P&BR による。

※2: WEB アンケート結果(R5.9 実施/サンプル 1,000 票)

WEB アンケートは 10 代及び高齢者モニターが少なく、徒歩・自転車・公共交通を比較的高頻度で利用する層の移動把握が困難であったため、自動車分担率が高い結果となる。

## 6.3 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。

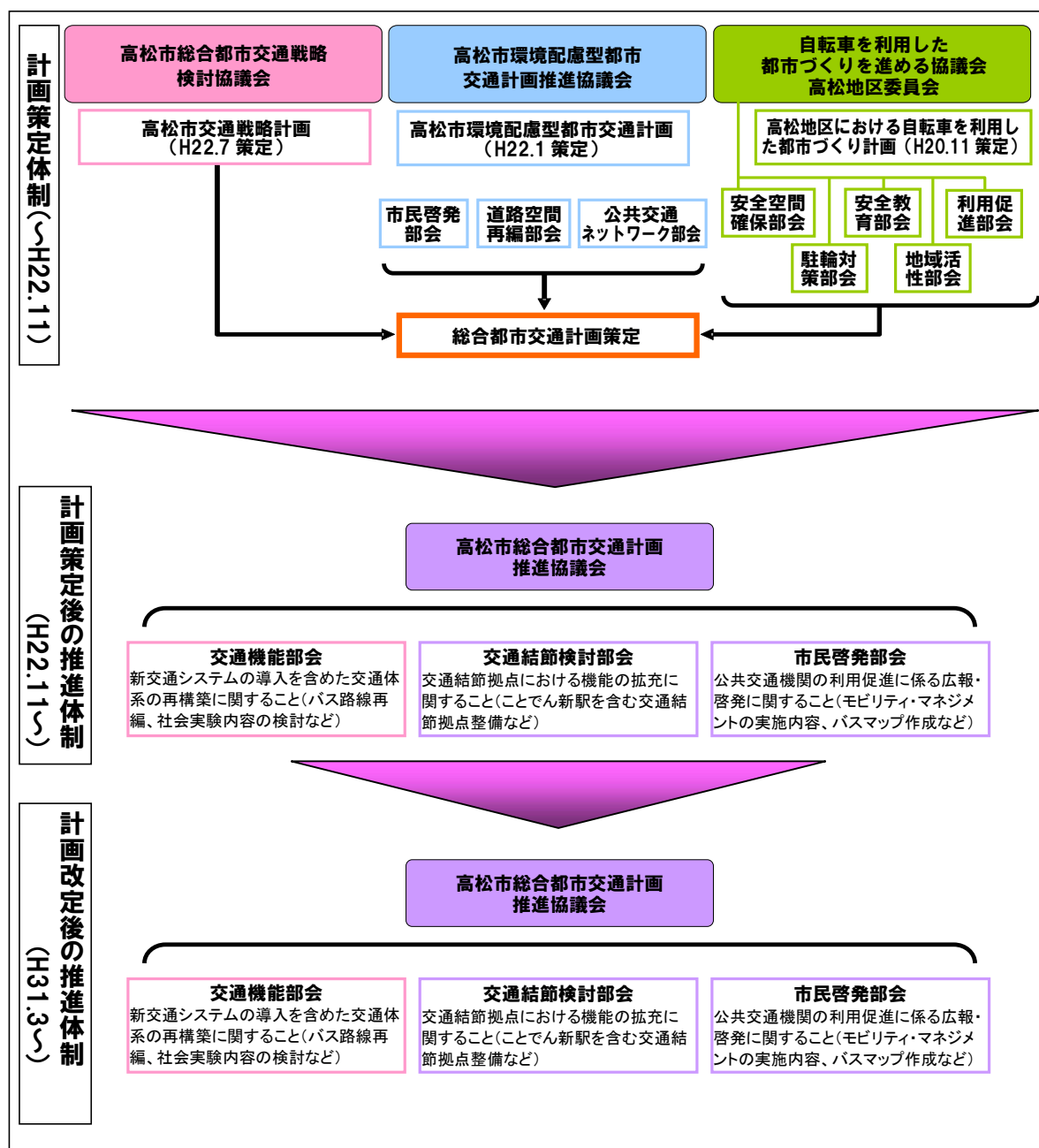


図 6.3 総合都市交通計画の推進体制

## (2) 関係者の役割

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) 交通事業者の役割

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

#### ■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。

#### ■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。

#### ■WEB アンケート調査

(H31.2 実施／サンプル 700 票)

民間 web アンケート調査会社を活用したweb 調査。対象者は高松市民(楽天 web モニター700 人)

### 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。

#### ■キス&ライド(K&R)

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。

#### ■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。

#### ■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。

## さ

### ■サイクル&バスライド(C&B)

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。

### ■サイクル&ライド(C&R)

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。

### ■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域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。

## 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。

### ■チェーンモビリティ

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。

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

## ■パーク&バスライド(P&B)

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。

## ■パーク&ライド(P&R)

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。

## ■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。

## ■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

### ■MaaS(Mobility as a Service: マース)

出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

### ■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。

## 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。