高松市地域公共交通計画

平成27年3月策定

平成31年3月改定

令和3年9月改定

令和6年６月改定

高　　松　　市

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。

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。

本計画は、「高松市総合都市交通計画」を十分に反映させながら、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、バス路線における役割及び必要性等について位置付けた計画として改定いたしました。

今後は、本計画に基づき、本市が目指している公共交通を基軸としたコンパクトなまちづくりを、さらに積極的に推進し、全市域を対象とした、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に取り組むものです。

令和６年６月

高松市長　大 西　　秀 人

目　次

第１章　はじめに .... １－１
1.1　計画作成の趣旨………………………………………………… １－１
1.2　計画の区域 ……………………………………………………… １－２
1.3　計画の期間 ……………………………………………………… １－２
1.4　計画の位置付け………………………………………………… １－３
第２章　高松市の現状.. ２-１
2.1　本市の概況 ……………………………………………………… ２-１
2.2　社会経済の状況………………………………………………… ２-２
2.3　道路ネットワーク……………………………………………… ２-１６
第３章　公共交通の現状...................................... ３-１
3.1　鉄道 ……………………………………………………………… ３-１
3.2　バス ……………………………………………………………… ３-３
3.3　船舶 ……………………………………………………………… ３-１１
3.4　空港 ……………………………………………………………… ３-１２
3.5　高松市の現在の交通体系が抱える問題点 …………………… ３-１４
第４章　上位・関連計画におけるビジョン ４-１
4.1　上位計画におけるビジョン …………………………………… ４-１
4.2　関連計画におけるビジョン …………………………………… ４-７
第５章　計画の基本方針と目標 ５-１
5.1　目指すべき都市の姿…………………………………………… ５-１
5.2　交通体系変革の必要性 ………………………………………… ５-３
5.3　本市の進める公共交通ネットワークの再構築……………… ５-４
5.4　基本理念と基本方針…………………………………………… ５-５
5.5　各系統の地域公共交通における位置付け …………………… ５-６
5.6　計画の目標 ……………………………………………………… ５-１５
第６章　取組むべき施策.. ６-１
6.1　施策の体系 ……………………………………………………… ６-１
6.2　施策の体系図…………………………………………………… ６-２
6.3　施策の内容 ……………………………………………………… ６-３
第７章　アクションプラン（実現）に向けて ７-１
7.1　重点的な取組と施策展開 ……………………………………… ７-１
7.2　取組のモニタリング…………………………………………… ７-４
7.3　推進体制 ………………………………………………………… ７-５
用語解説.. １

第１章　はじめに

1.1　計画作成の趣旨

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。

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月に本計画の基となる「高松市地域公共交通網形成計画」を改定しました。さらにこの計画を、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」の改正を受け、令和３年９月に計画期間等を一部修正するなどの改定を行い、「高松市地域公共交通計画」として位置付けています。今回の改定においては、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把握し、法改正に対応するよう改定するものです。

1.2　計画の区域

本計画は、基本的には高松市の全域を対象とします。

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

1.3　計画の期間

本計画の計画期間は、令和３年度から令和１０年度とします。

1.4　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。

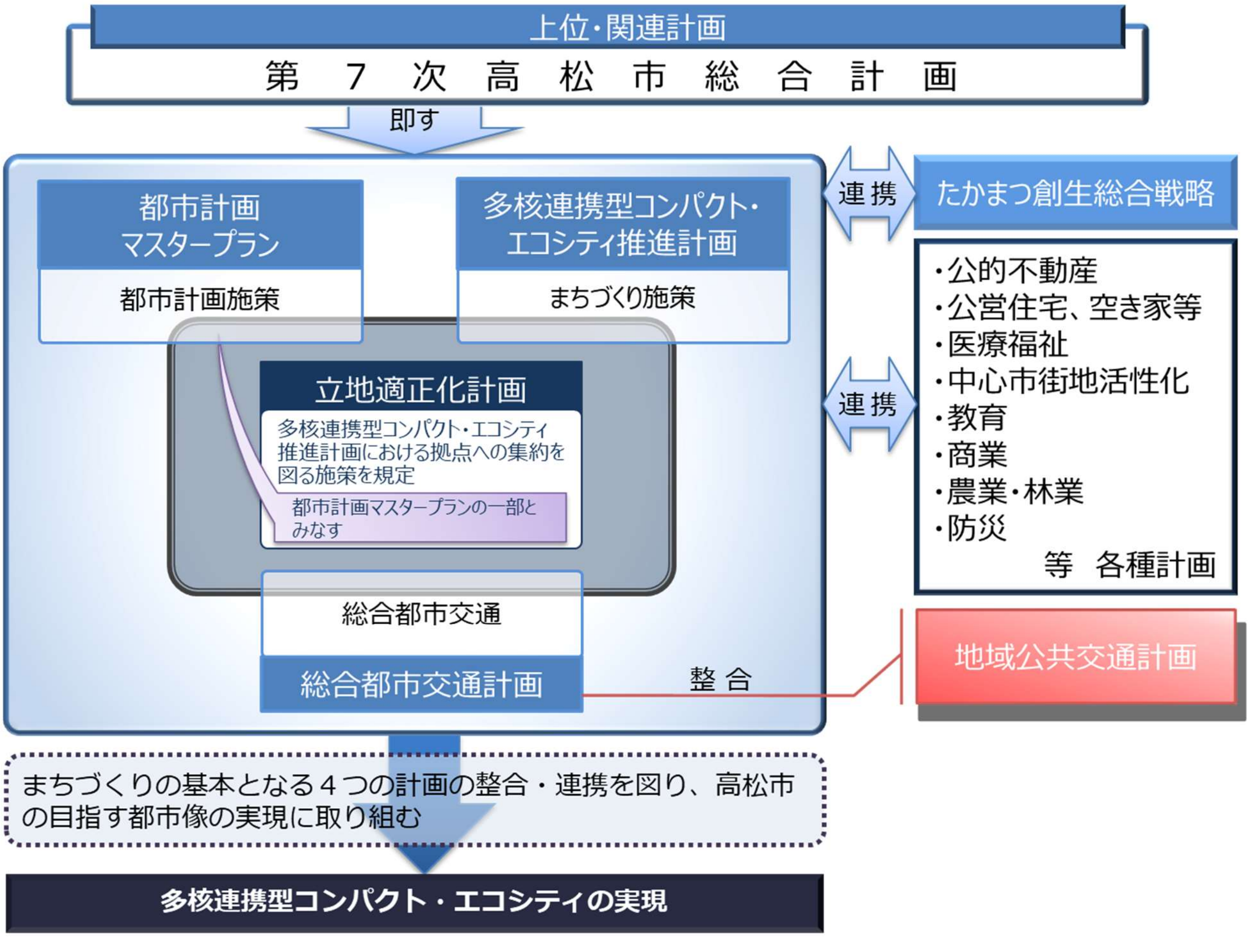


図　1-1　地域公共交通計画の位置付け

第２章　高松市の現状

2.1　本市の概況

(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」は鎌倉時代に開け始め、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。

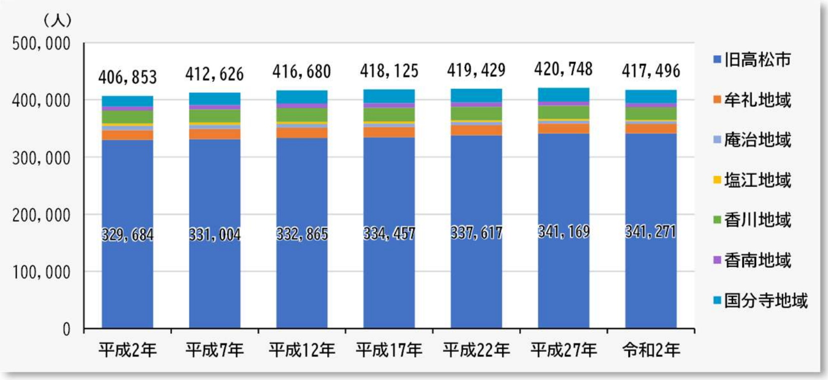
2.2　社会経済の状況

(1)　人口の状況

1)　総人口

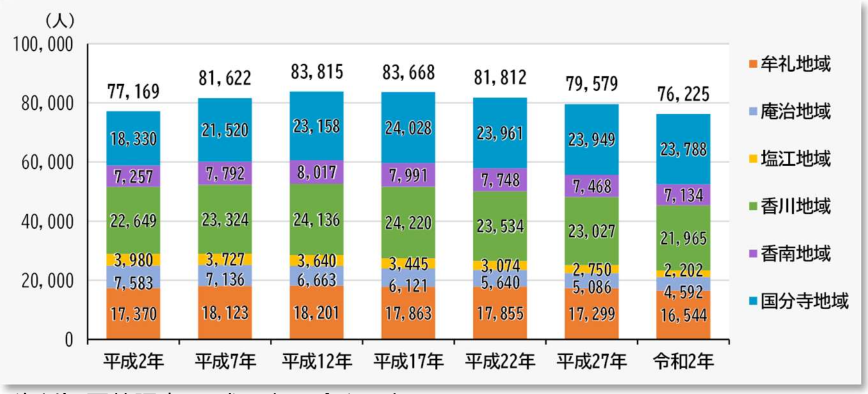
・本市の人口は、平成 27 年まで増加傾向にありましたが、令和２年には減少に転じ今後も減少傾向が続くと予測されます。

・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。



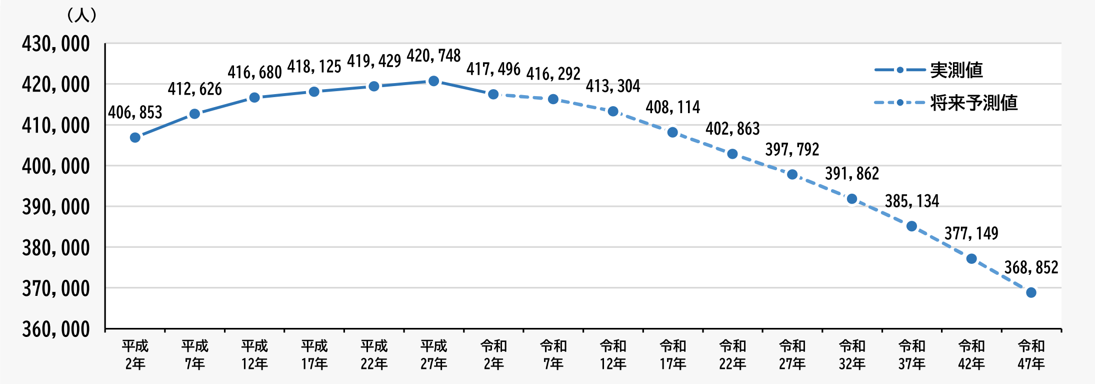
資料）国勢調査(平成２年～令和２年)

図　2-1　高松市全域人口



資料）国勢調査(平成２年～令和２年)

図　2-2　合併町ごとの人口

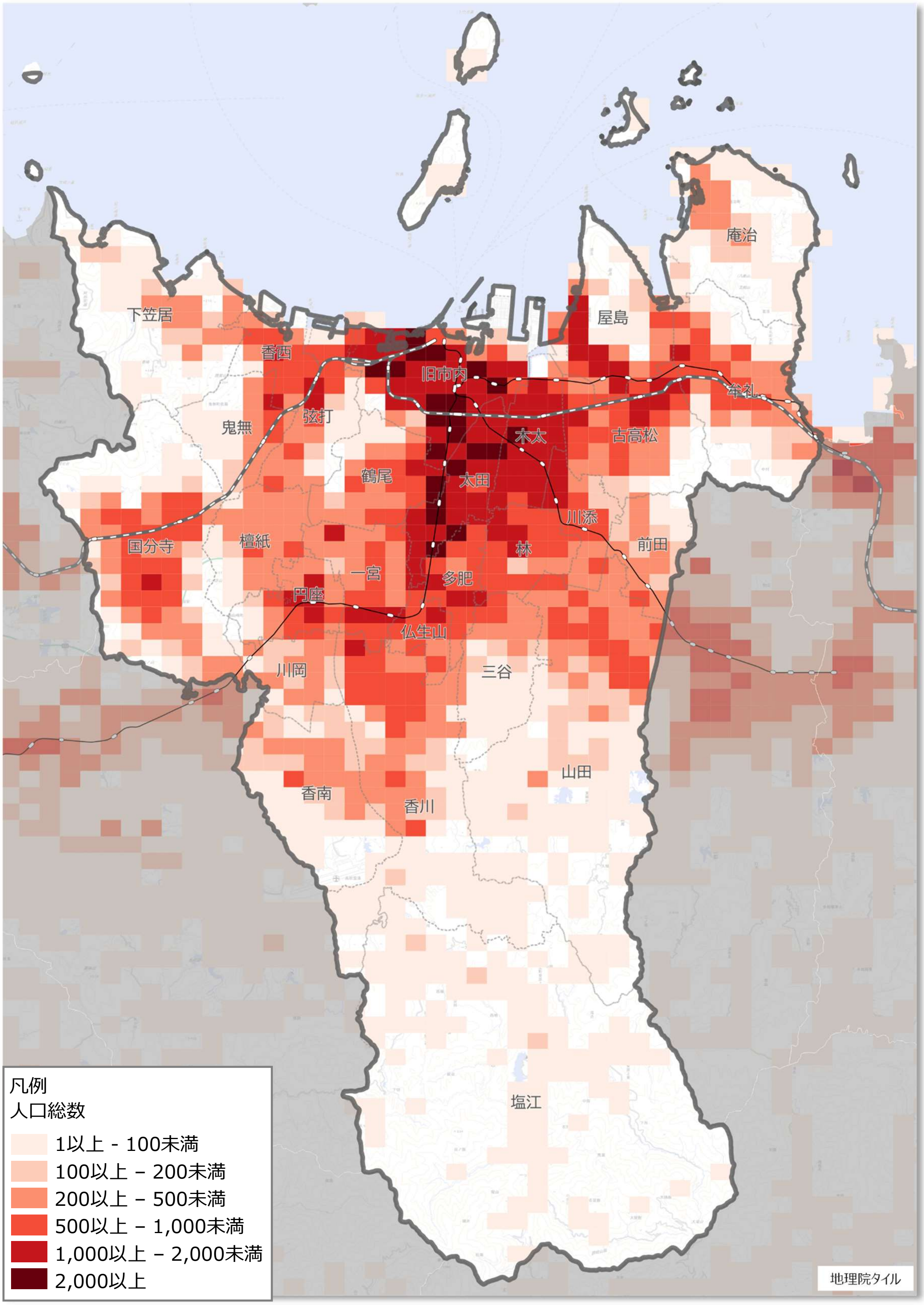


資料）国勢調査（平成２年～令和２年)、たかまつ人口ビジョン（令和元年度改訂版）（令和７年以降)

図　2-3　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。

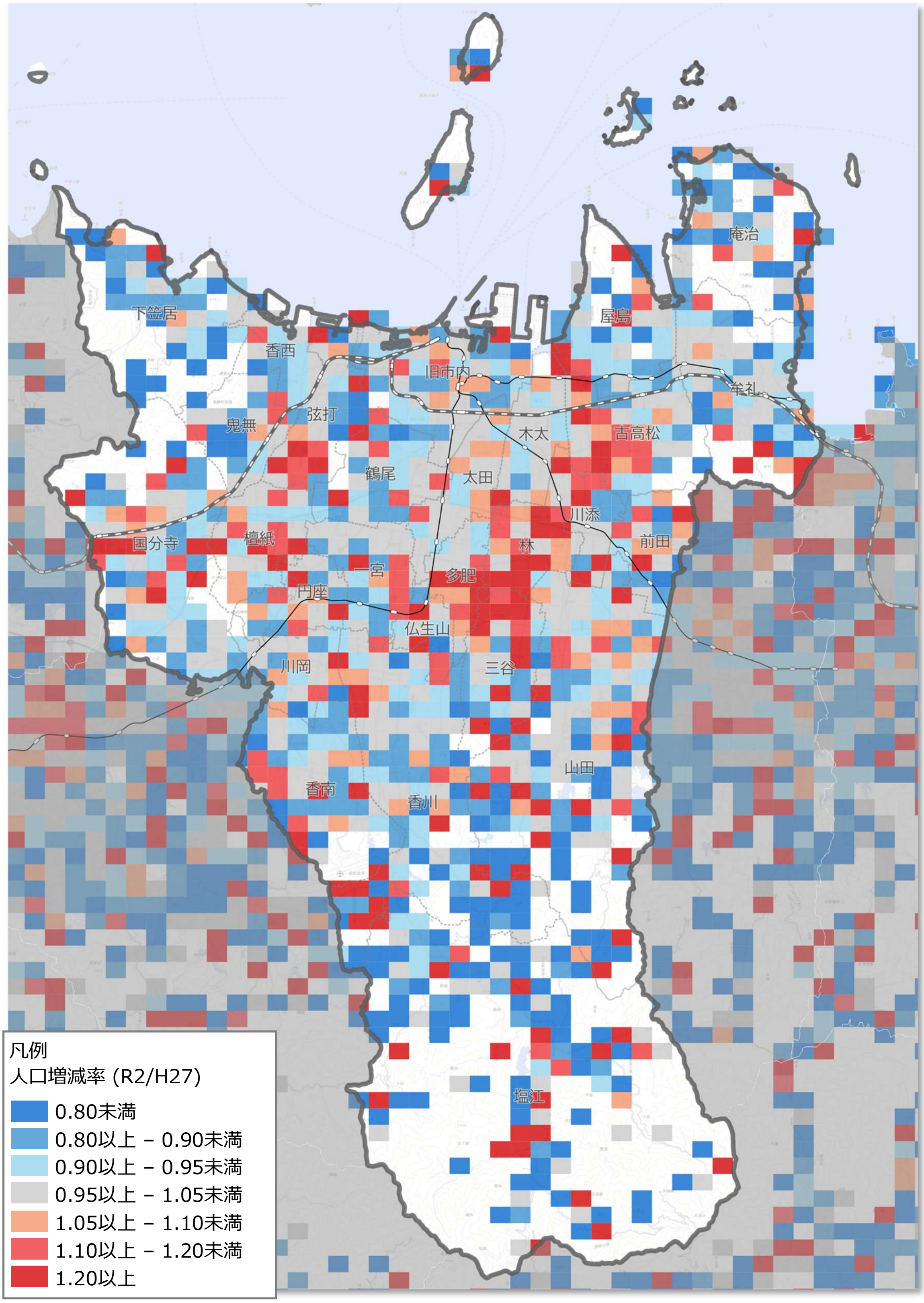


資料）国勢調査（令和２年）

図　2-4　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。



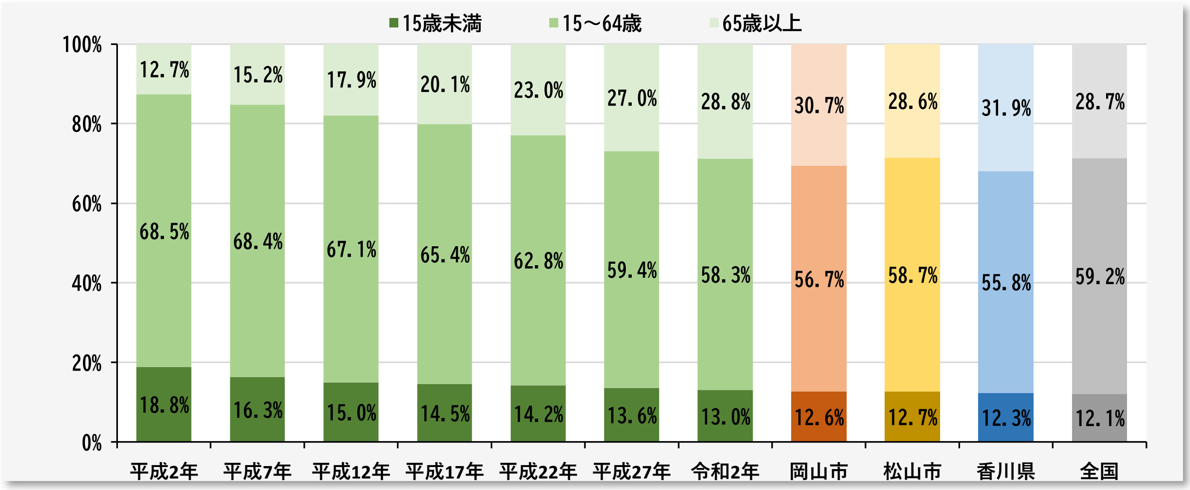
資料）国勢調査（平成２７年、令和２年）

図　2-5　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。

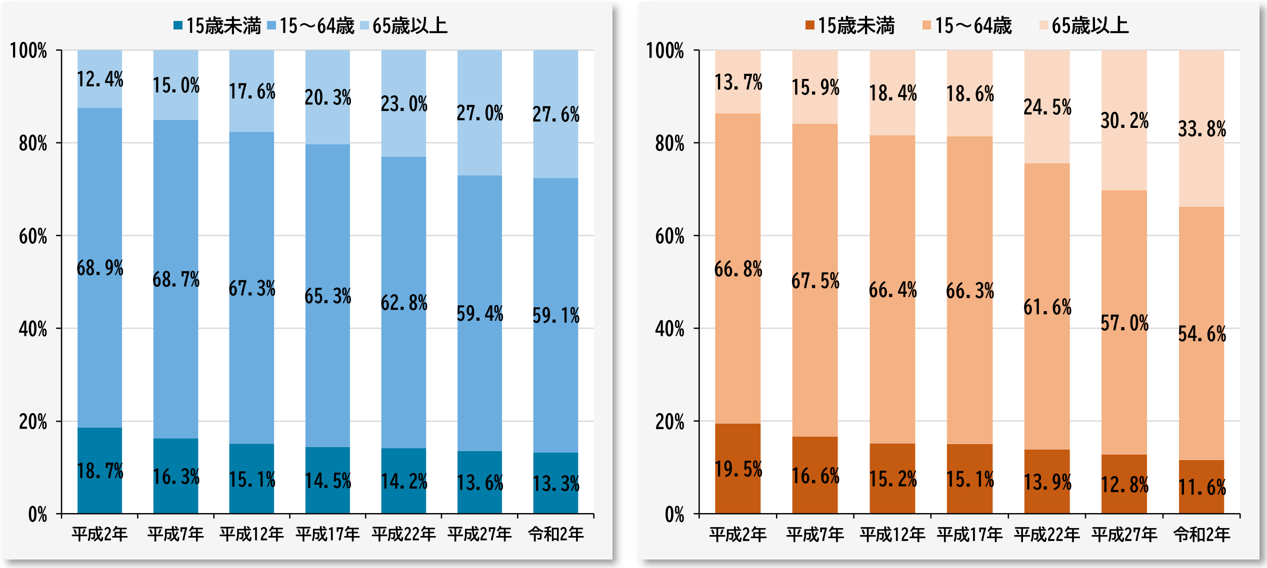
・特に合併町において、少子・超高齢化の進行が顕著となっています。



資料）国勢調査(平成２年～令和２年)

図　2-6　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　2-7　旧高松市、合併町別の年齢構成別人口比率

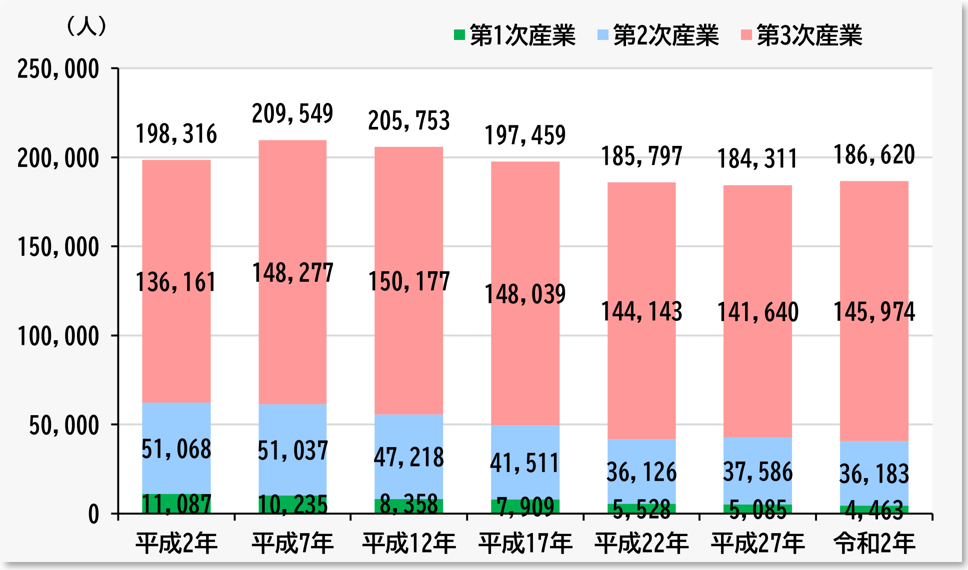
5)　産業別就業人口

・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。

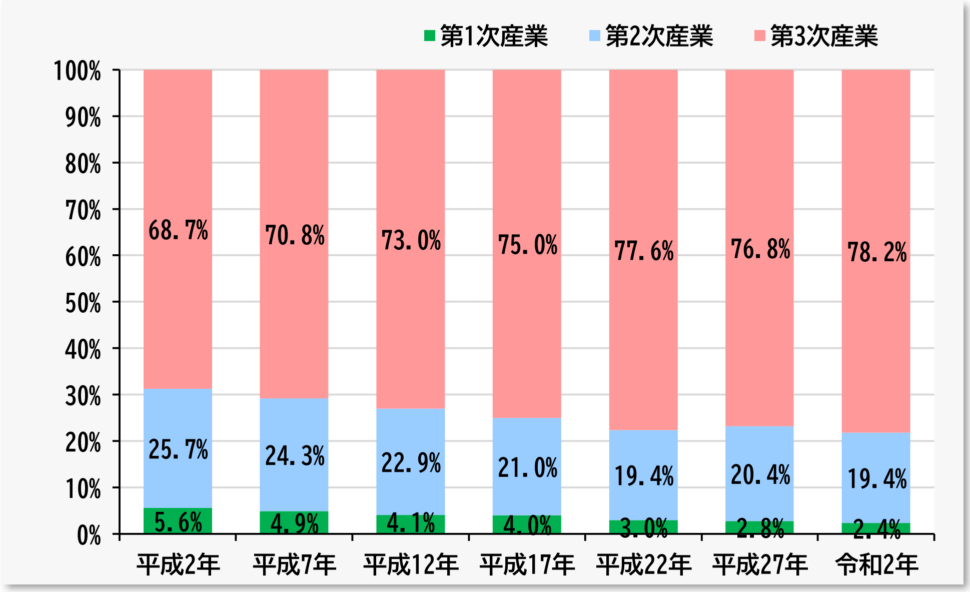
・第１次産業の就業人口は減少傾向であり、令和２年において、平成２年の半数以下となっています。また、第３次産業の就業人口は、平成 12 年まで増加傾向でしたが、平成 17 年以降は減少傾向が続き、令和２年ではやや増加しています。

・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



●産業別就業人口割合の推移



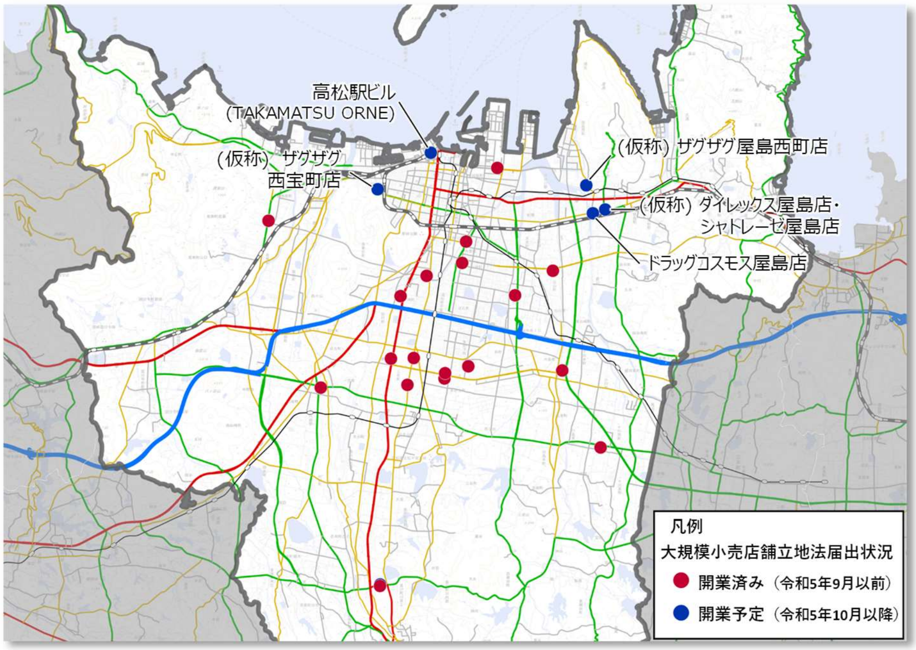
資料）国勢調査（平成２年～令和２年）

図　2-8　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。



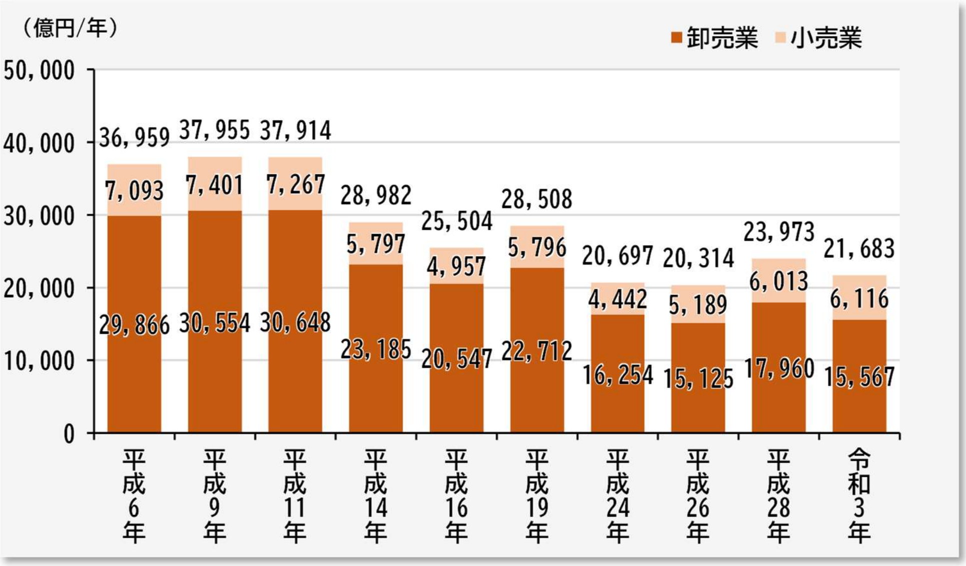
資料）大規模小売店舗立地法届出状況（香川県 HP）を基に作成

図 2-9　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。



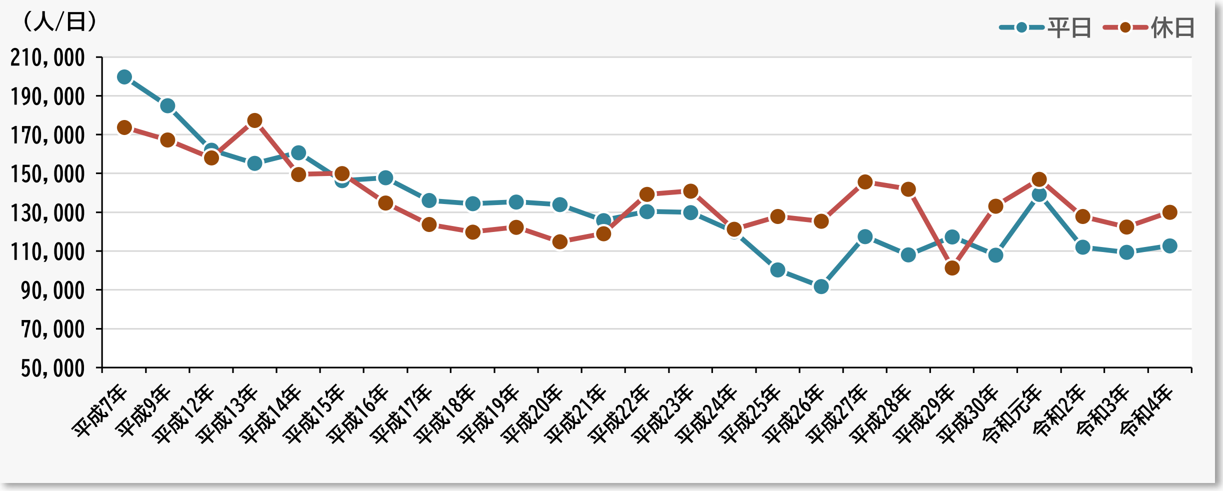
資料）商業統計調査確報（H6～H19、H26）、経済センサス活動調査（H24、H28～R3）

図 2-10　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、令和元年以降はカメラ計測による自動解析にて観測

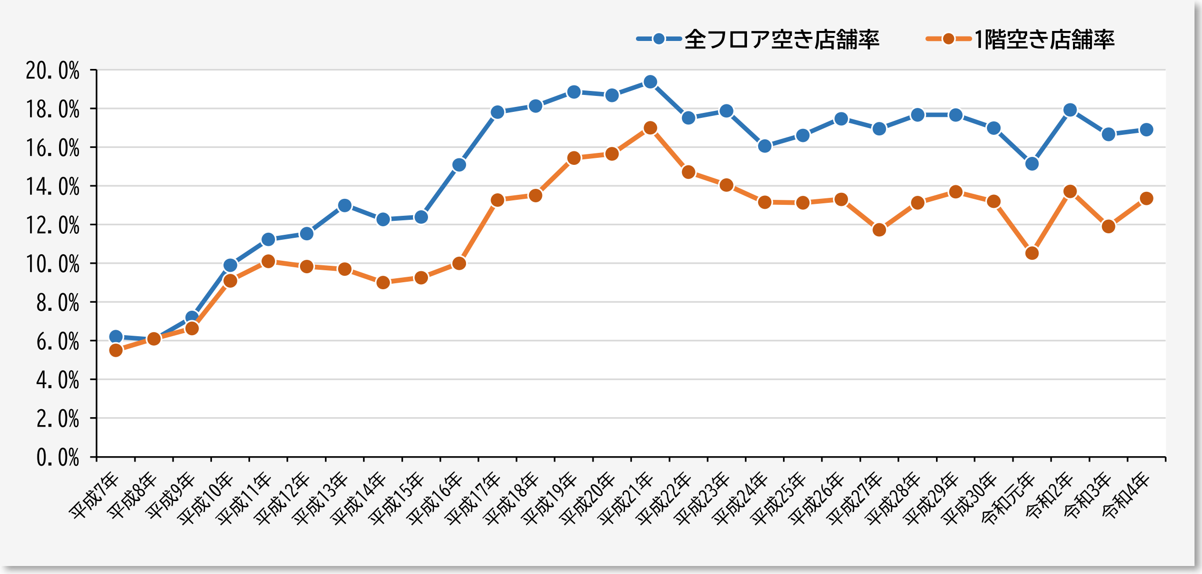
資料）庁内資料（各年 10 月の平日・休日 1 日の通行量）

図　2-11　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）庁内資料（各年 12 月 31 日の空き店舗率）

図　2-12　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

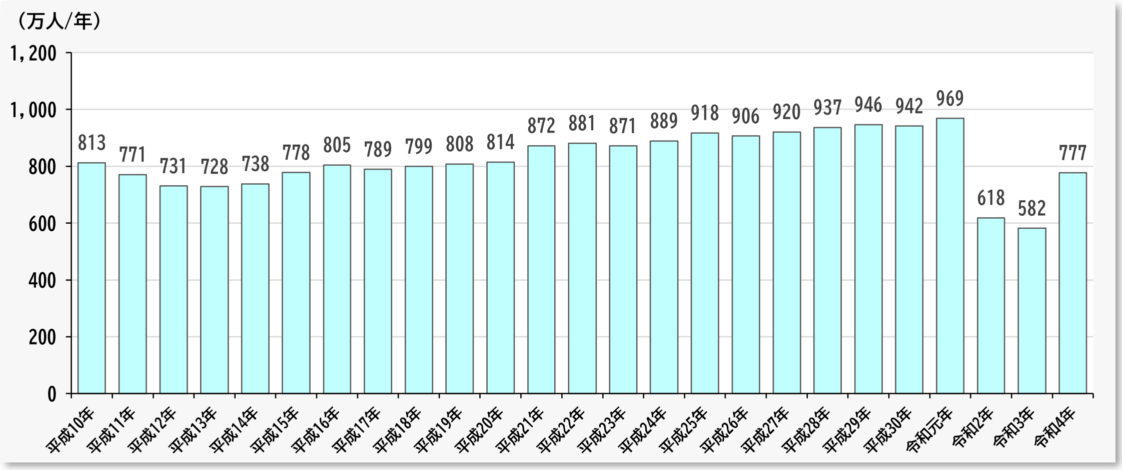
・高松市内には、栗林公園、玉藻公園及び屋島をはじめ、数多くの観光資源が存在しています。

資料）香川県観光協会 HP

図　2-13　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。



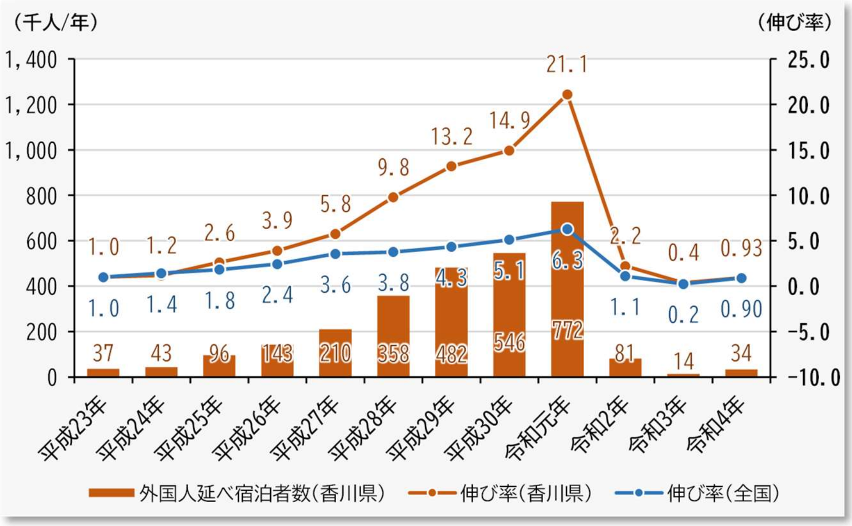
資料）香川県観光客動態調査報告（平成 10 年～令和 4 年）

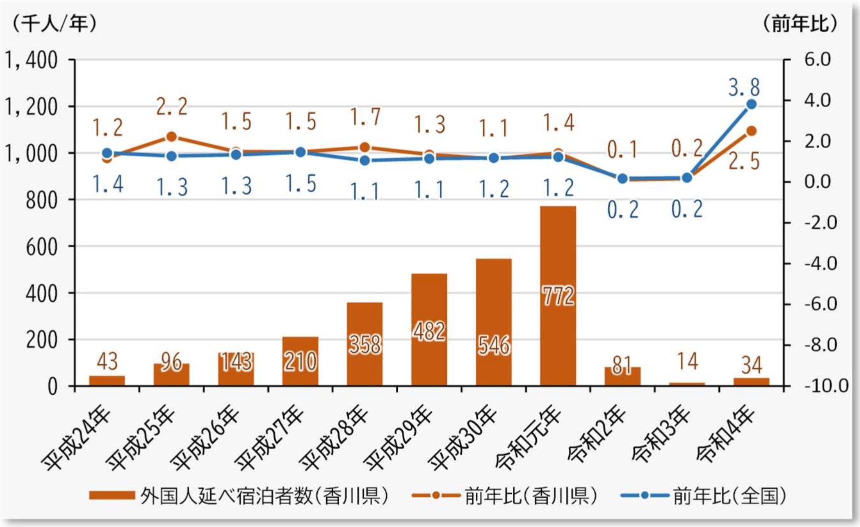
図　2-14　県外観光客入込数の推移

3)　外国人延べ宿泊数

・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　2-15　外国人延べ宿泊者数の推移

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］/粟島［秋のみ］/伊吹島［秋のみ］ /高松港・宇野港周辺

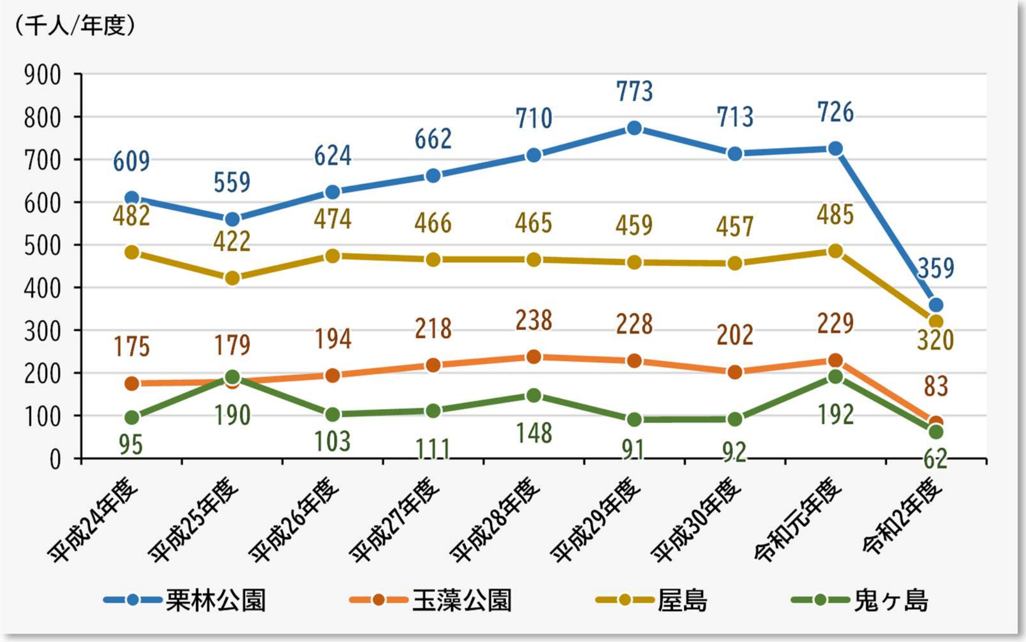
資料）瀬戸内国際芸術祭 HP

※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

図 2-16　瀬戸内国際芸術祭

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）

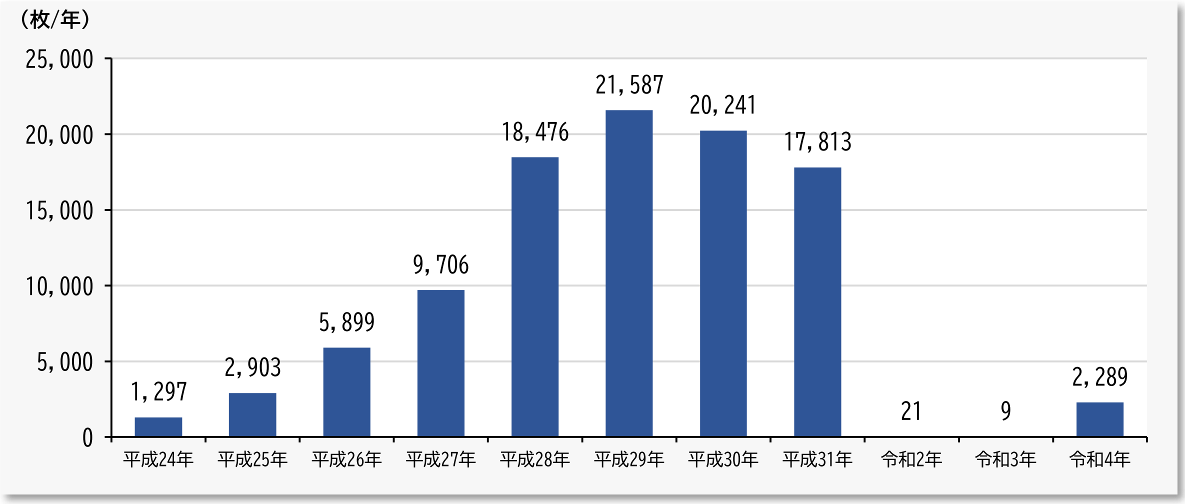
図 2-17　高松市主要観光地入込客数の推移

5)　ALL SHIKOKU Rail Pass＊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。

＊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)、小豆島オリーブバス(株)と共同で 2012 年 4 月より発売開始）



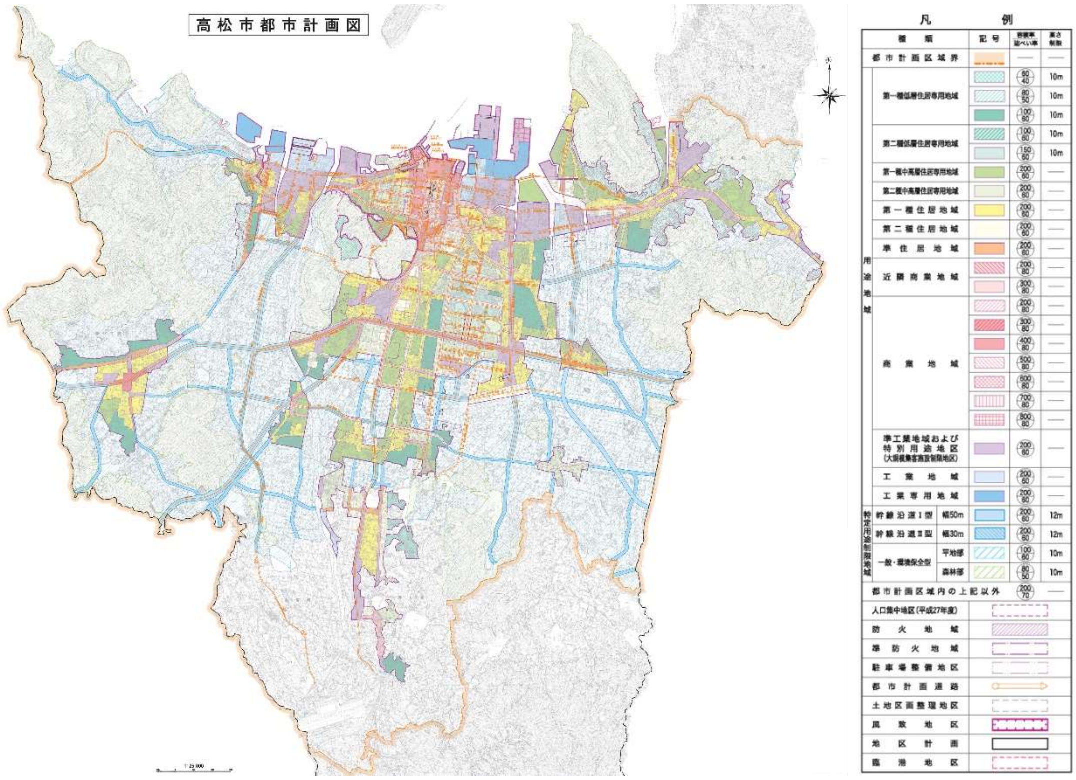
資料）庁内資料

図　2-18　　ALL SHIKOKU Rail Pass 発売状況

(4)　土地利用の状況

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 2-19　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 2-1　人口集中地区の推移

	面積 (km²)	人口 (人)	人口密度 (人/km²)
昭和55年 (1980年)	35.40	204,433	5,775
平成2年 (1990年)	39.80	222,531	5,591
平成12年 (2000年)	40.81	217,410	5,327
平成 17年 (2005年)	40.19	213,793	5,320
平成 22年 (2010年)	40.88	212,803	5,206
平成 27年 (2015年)	41.04	212,897	5,188
令和2年 (2020年)	42.06	213,549	5,077

資料）国勢調査(昭和 55 年～令和２年)

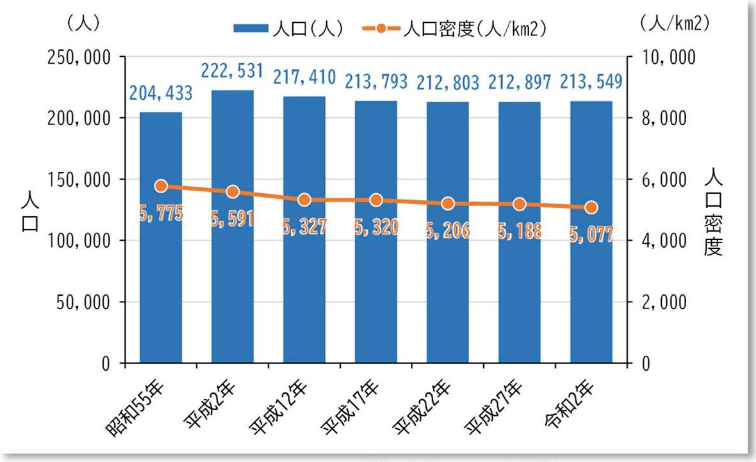
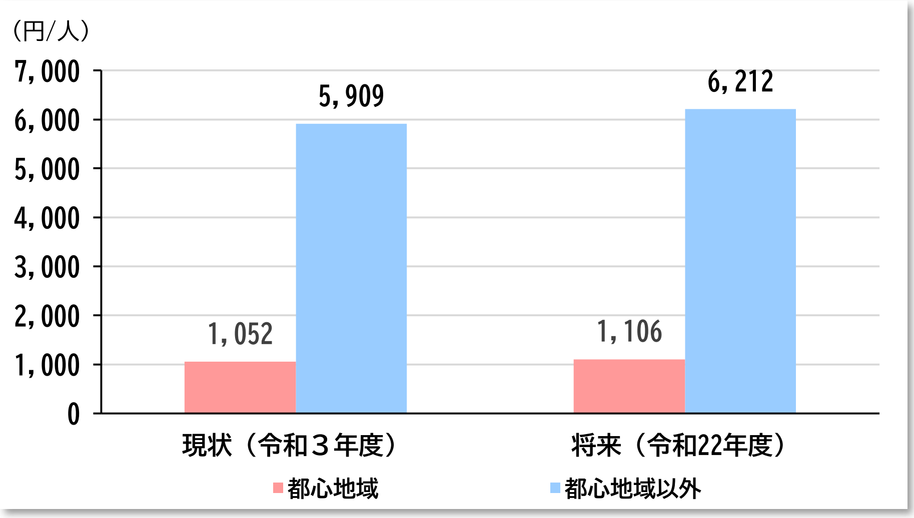


図 2-20　人口集中地区の推移

(5)　市の財政状況

1)　市民一人当たりのコスト

・将来的に必要となる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。

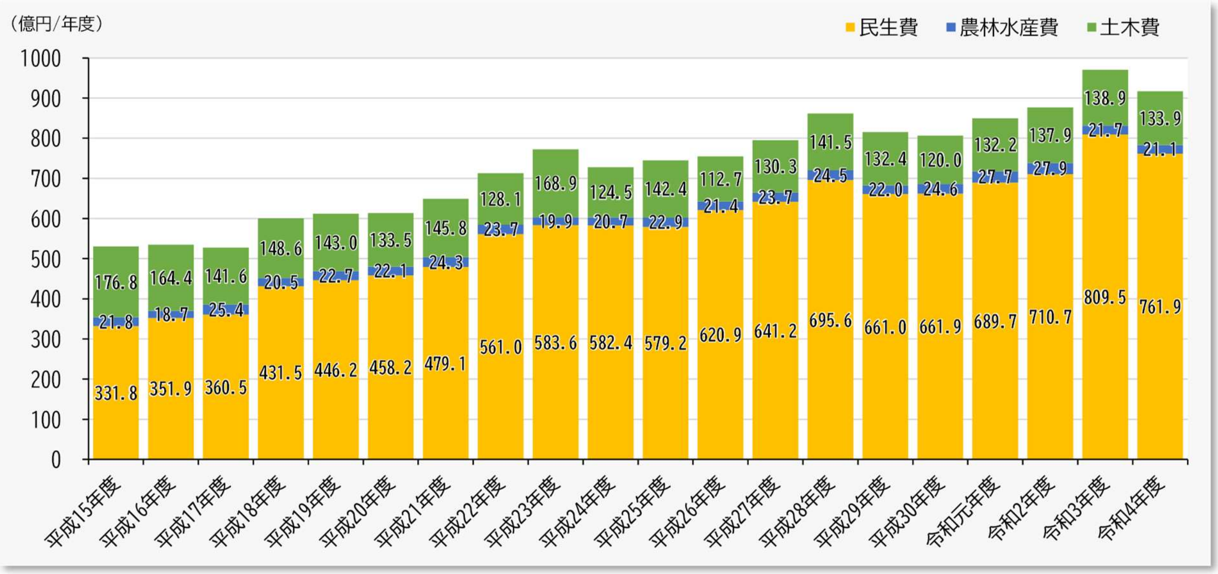


資料）庁内資料

図　2-21　市民１人当たりの負担するコスト（維持補修費）の予測

2)　財政種類別の状況

・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。

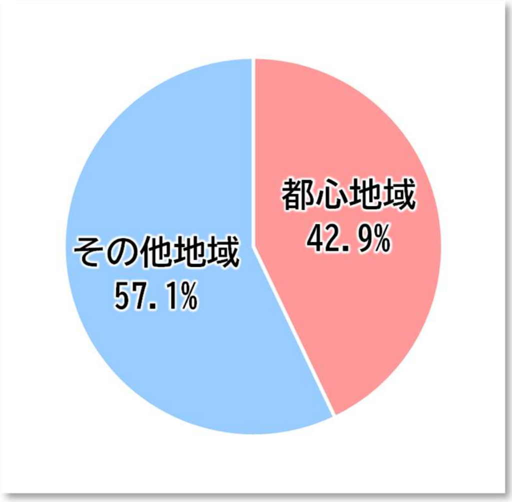


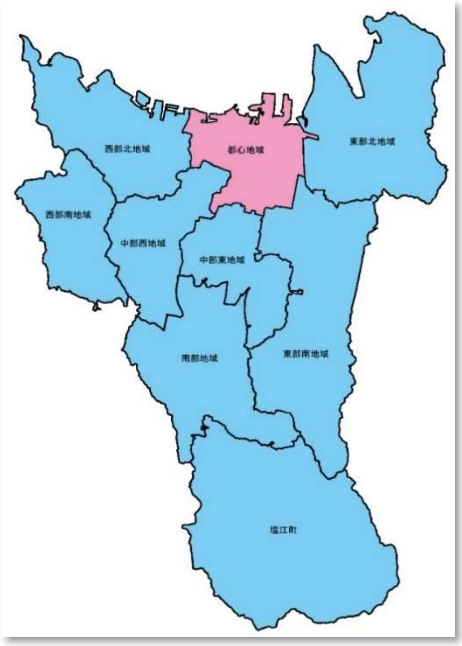
資料）高松市決算状況調査（平成 15 年度～令和４年度）

図　2-22　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。





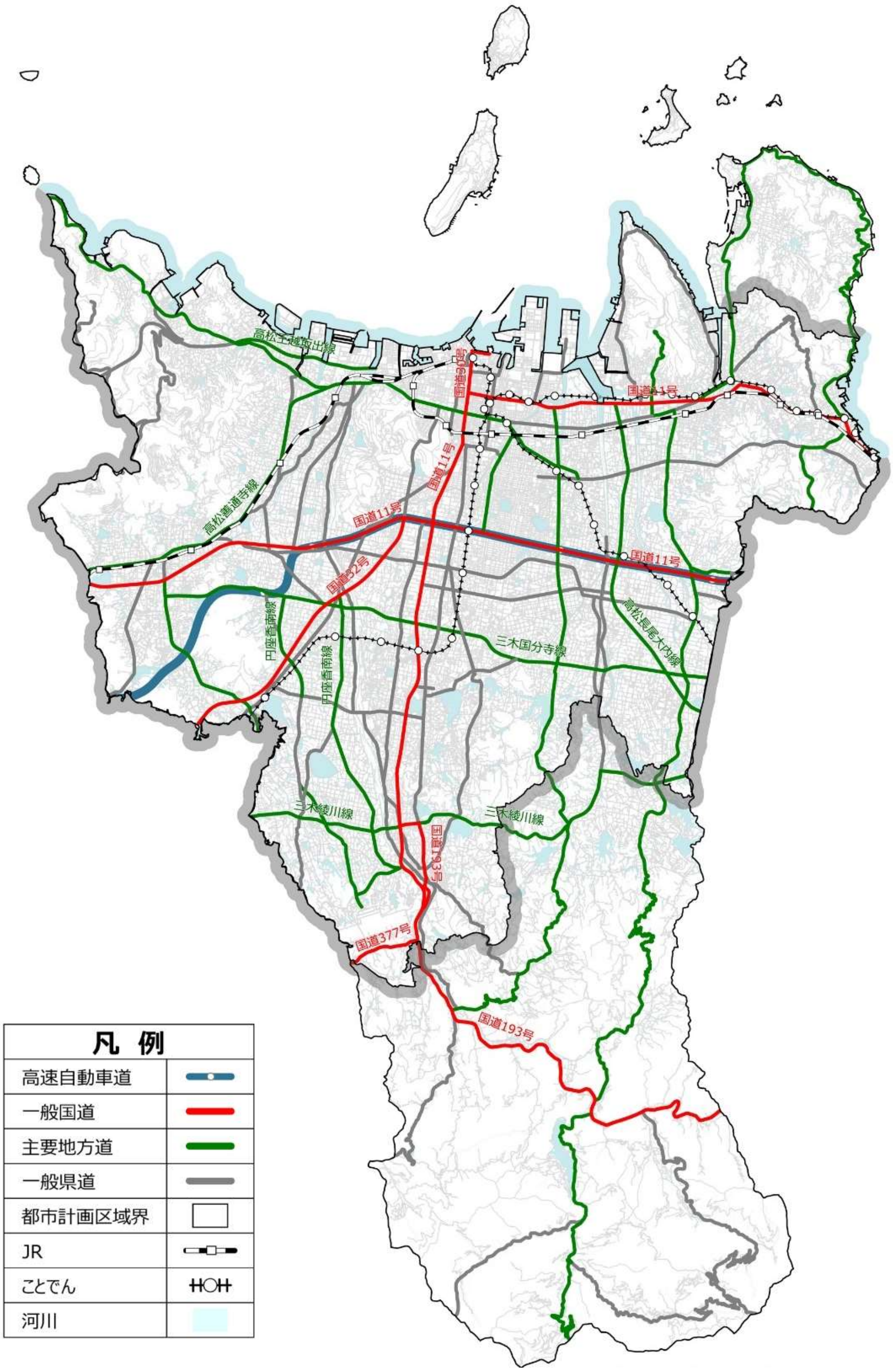
資料）庁内資料

図　2-23　地域別の固定資産税

2.3　道路ネットワーク

(1)　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。

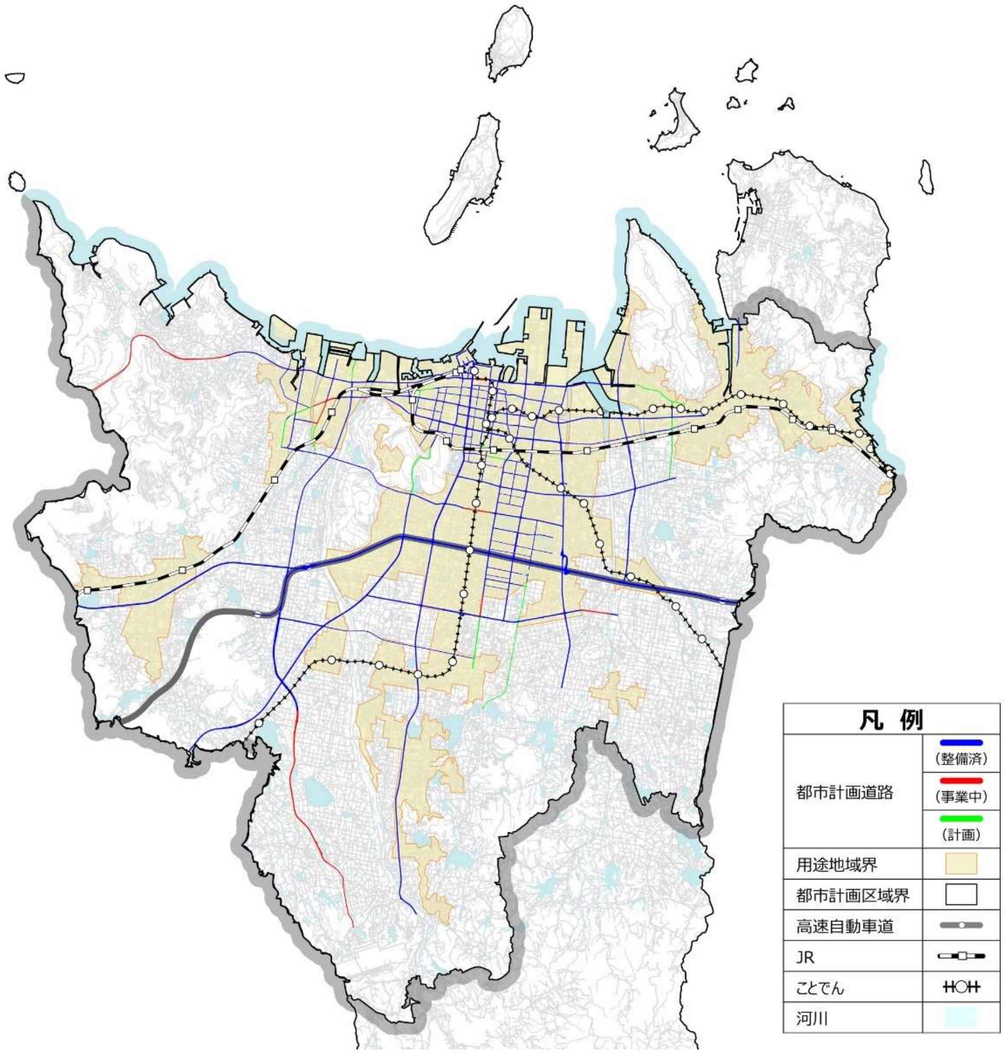


資料）高松市都市計画マスタープラン（R6.6）

図 2-24　主要幹線道路

(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%と自動車が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

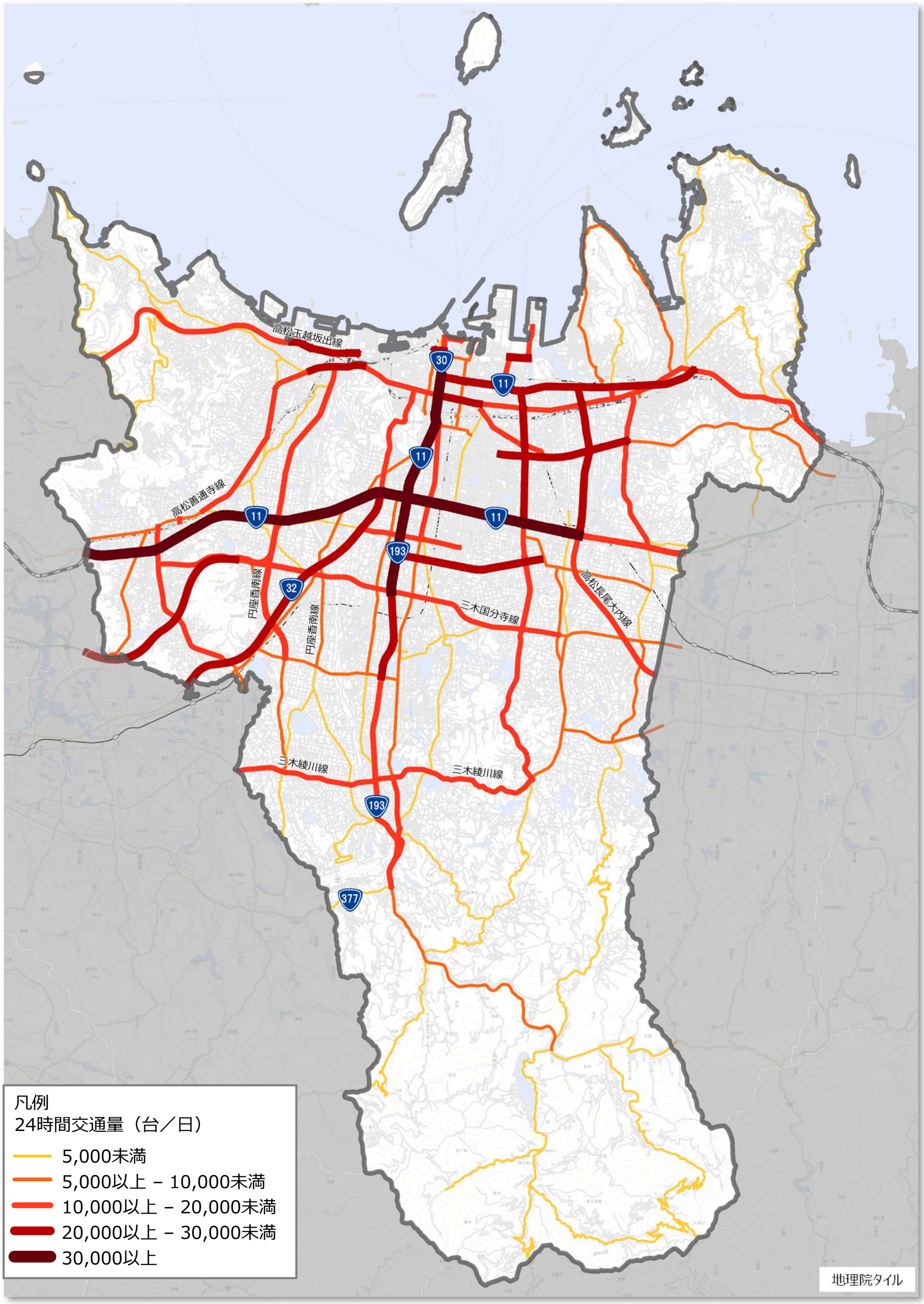
道　路　種　別	路線数	計画延長 (m)	整備済延長(m)			整備率 (%)
			供用済延長	整備中換算	合計	
自動車専用道路	1	13,460	13,460	0	13,460	100.0
幹　線　道　路	61	204,940	180,335	13,492	193,827	94.6
区　画　道　路	3	990	405	205	610	61.6
特　殊　道　路	2	740	740	0	740	100.0
合　　　　計	67	220,130	194,940	13,697	208,637	94.8

資料）高松市都市計画マスタープラン（R6.6）

図　2-25　都市計画道路の整備状況

(3)　自動車交通量の状況

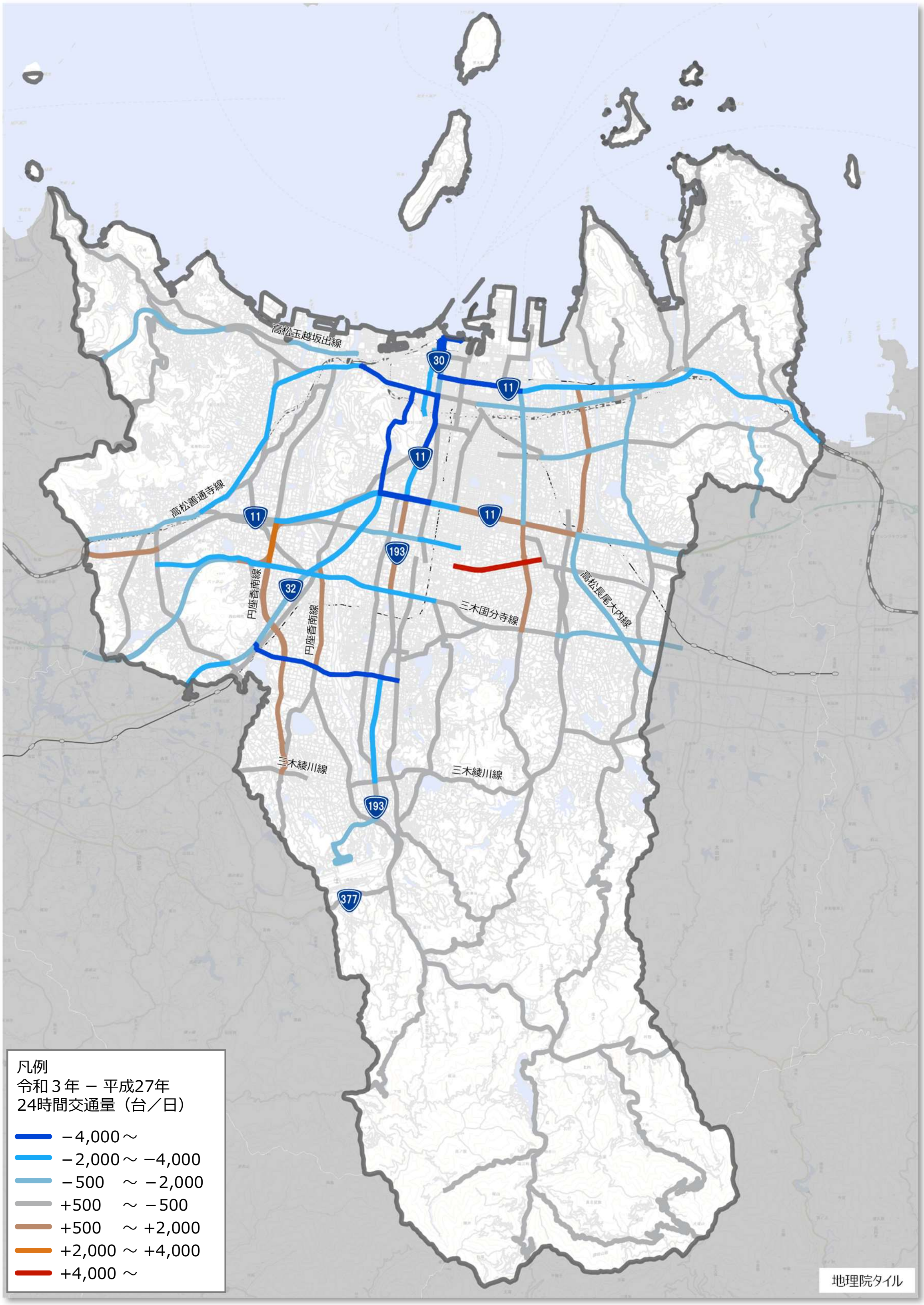
・都心地域に直結する国道 11 号や、国道 32 号、国道 193 号を中心に自動車交通量が多い状況となっています。



資料）全国道路・街路交通情勢調査（令和３年度）

図　2-26　自動車交通量

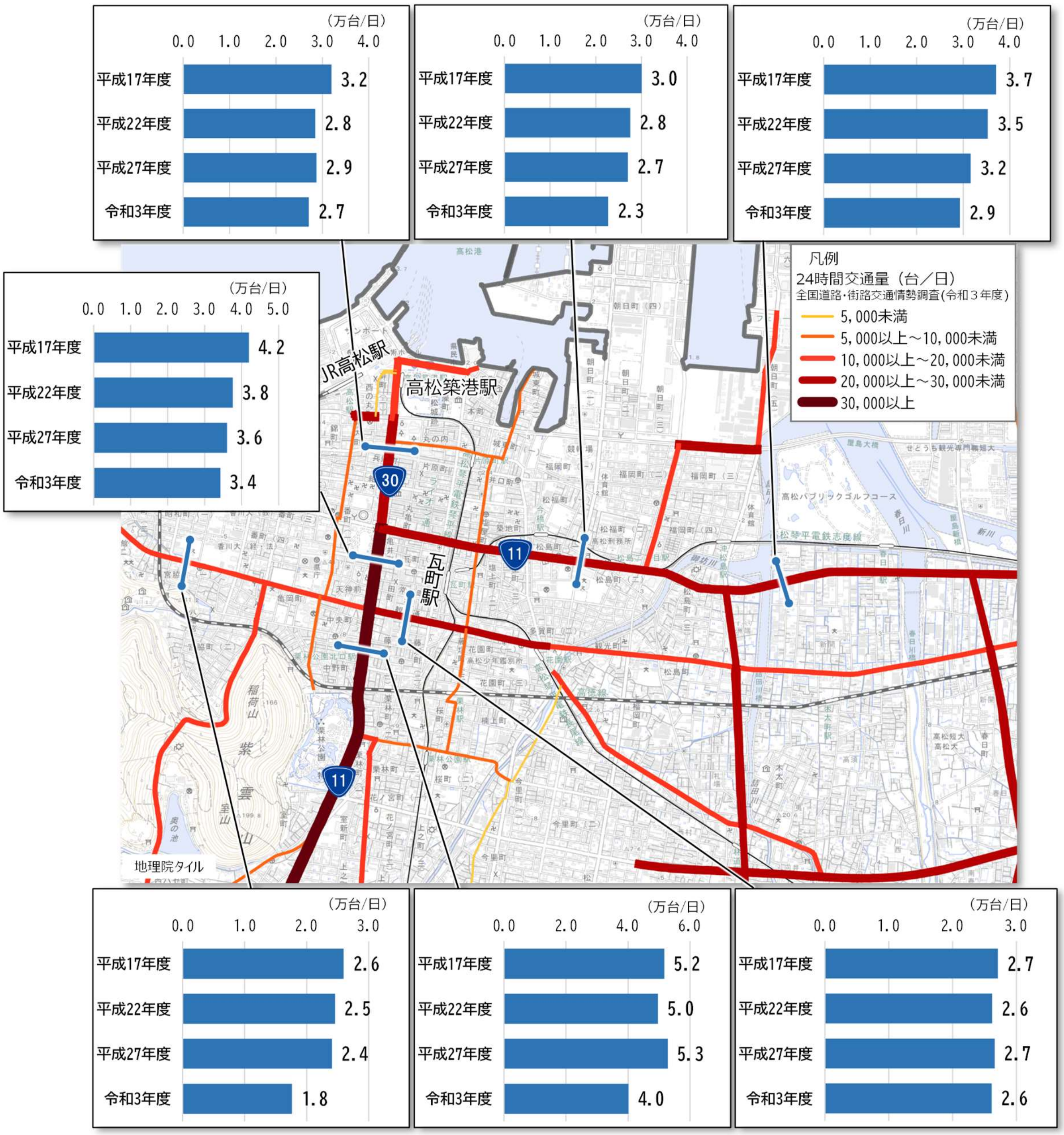
・自動車交通量は、平成 27 年から令和３年にかけて、市内の多くの路線で減少傾向となっています。



資料）全国道路・街路交通情勢調査（令和３年度，平成 27 年度）

図　2-27　自動車交通量の変化（令和３年－平成 27 年）

・都心地域における自動車交通量は減少傾向にあります。

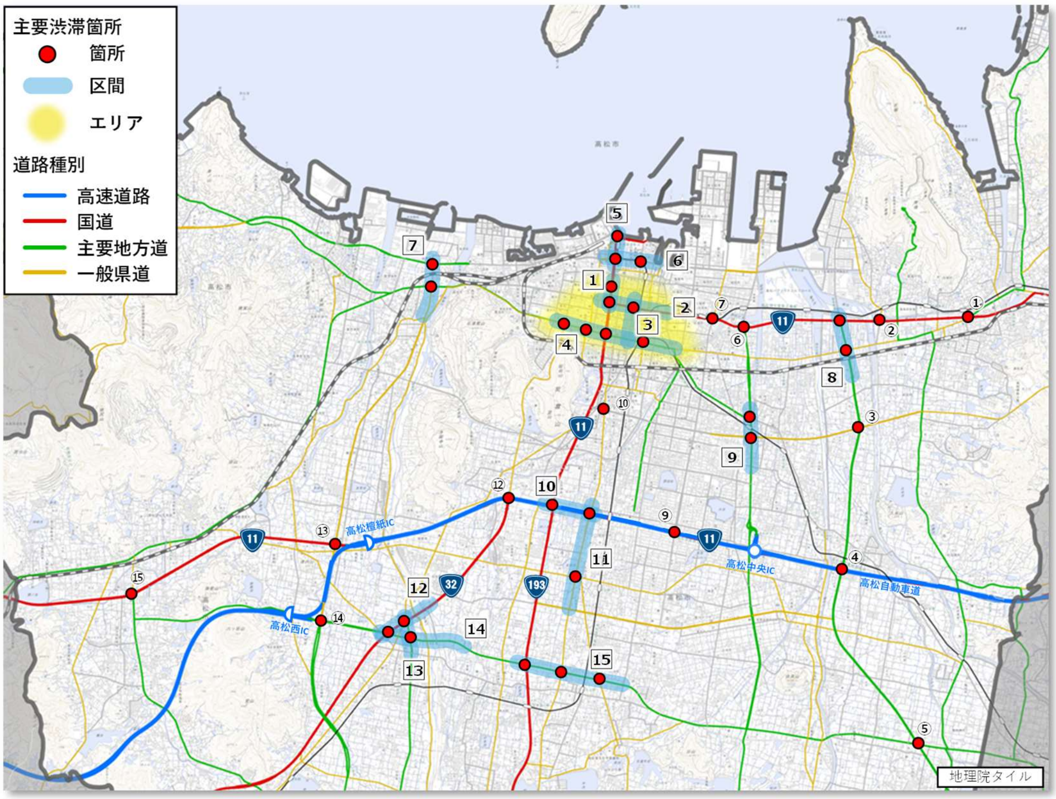


資料）全国道路・街路交通情勢調査（平成 17 年度～令和３年度）

図　2-28　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個所

・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
			2.番町
	2	国道11号・番町～瓦町1丁目	2.番町
			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
	4	高松善通寺線・亀阜小学校西～中徳三谷高松線・塩上五差路	4.亀阜小学校西
			5.天神前
			6.中新町
			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
		9.寿町
6	市道・寿町～本町踏切	9.寿町
		10.本町踏切
7	市道・郷東町北～郷東町	11.郷東町北
		12.郷東町
8	市道・片田～春日町北	13.片田
		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
		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
		18.三条町
11	高松香川線・三条町～太田上町南	18.三条町
		19.太田上町南
12	国道32号・西永井～成合大橋西	20.西永井
		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
		22.東永井
14	三木国分寺線・東永井～西永井	22.東永井
		20.西永井
15	三木国分寺線・三名町～高松市出作町	23.三名町
		24.新籠池
		25.高松市出作町

■ 単独箇所

	箇所名
①	26.高松町
②	27.潟元
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
⑨	34.伏石町
⑩	35.花ノ宮町
⑫	37.峰山口
⑬	38.檀紙
⑭	39.中間町
⑮	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 2-29　高松市内の主要渋滞個所

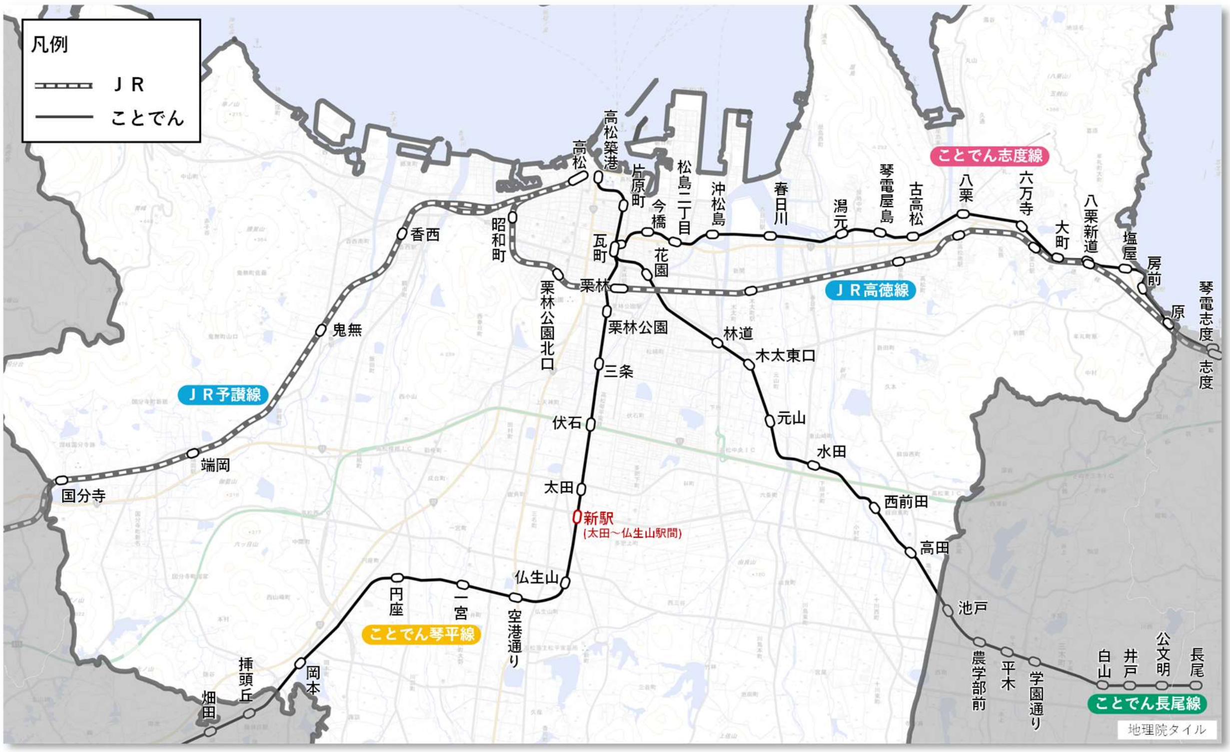
第３章　公共交通の現状

3.1　鉄道

(1)　鉄道路線の概要

・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拡がっています。

・本市の単位面積当たりの鉄軌道延長は 0.163km/km^2 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 3-1　鉄道全体図

表 3-1　鉄軌道密度の比較

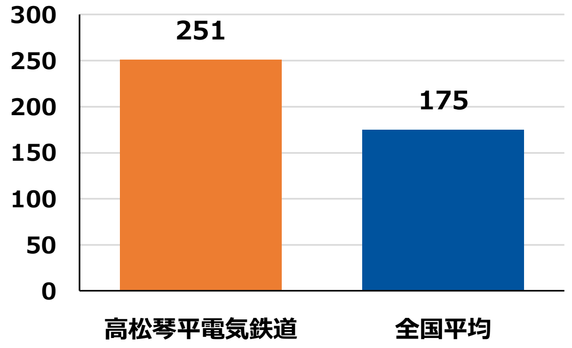
		人口（人）	面積（ｋ㎡）	鉄軌道延長（ｋｍ）				面積当たり鉄軌道延長（ｋｍ/ｋ㎡）
				合計	鉄道		軌道	
					JR	民鉄		
香川県	高松市	417,496	375.67	64.6	29.2	35.4		0.172
	県全体	950,244	1,876.78	220.3	160.3	60.0		0.117
徳島県	県全体	719,559	4,146.75	231.7	223.1	8.6		0.056
愛媛県	県全体	1,334,841	5,676.19	336.8	293.3	36.6	6.9	0.059
高知県	県全体	691,527	7,103.63	313.0	177.0	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

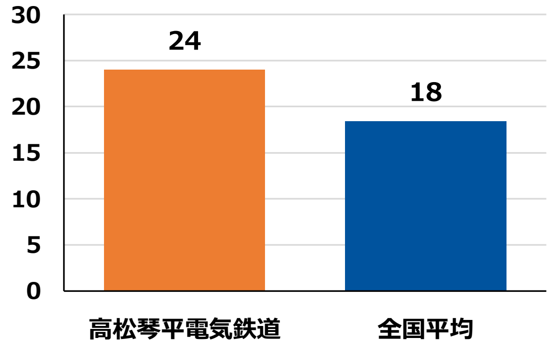
（2）　鉄道運行本数

・ことでん（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

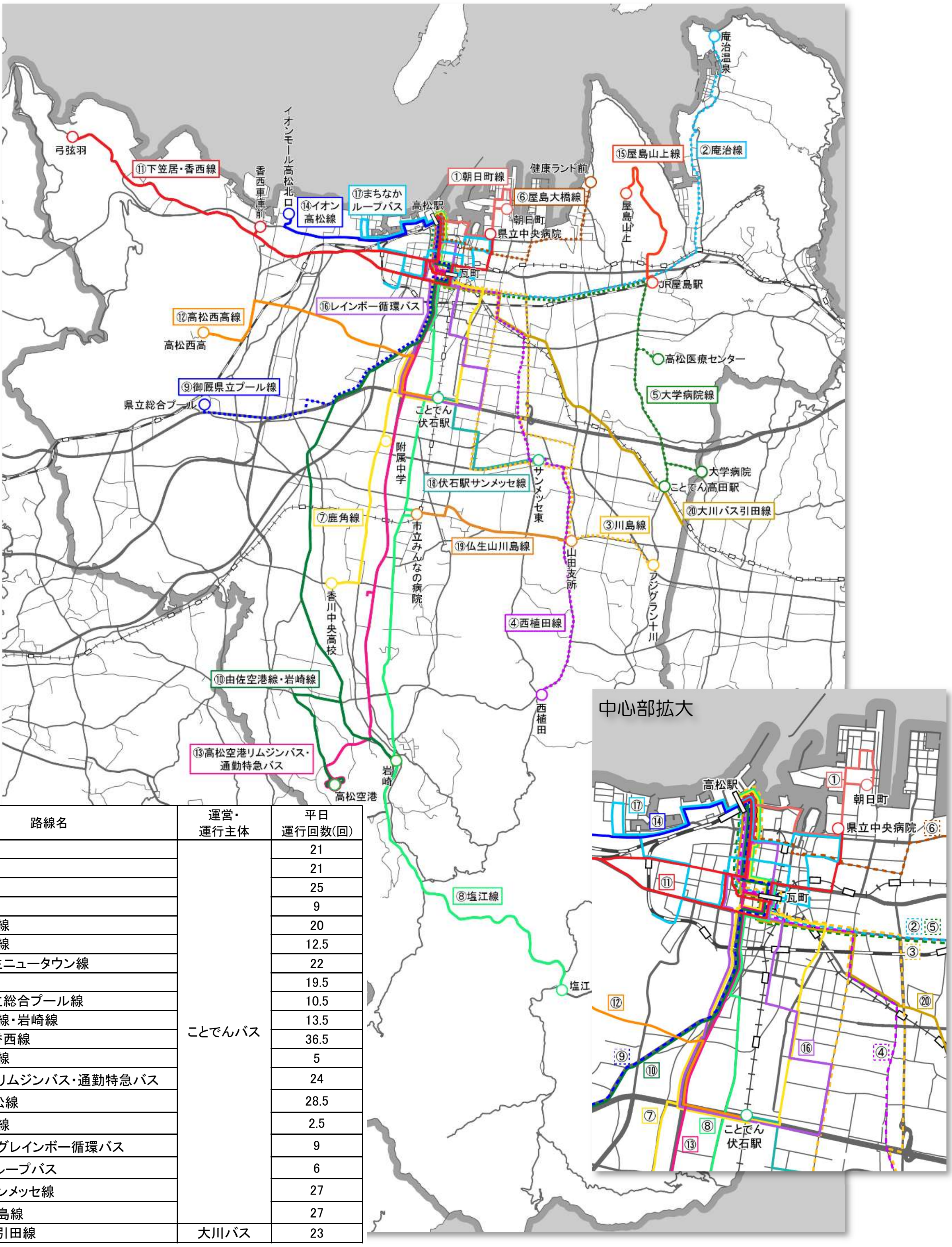
資料）庁内資料

図　3-2　自治体別鉄道路線別のサービス水準

3.2　バス

(1)　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拡がっています。



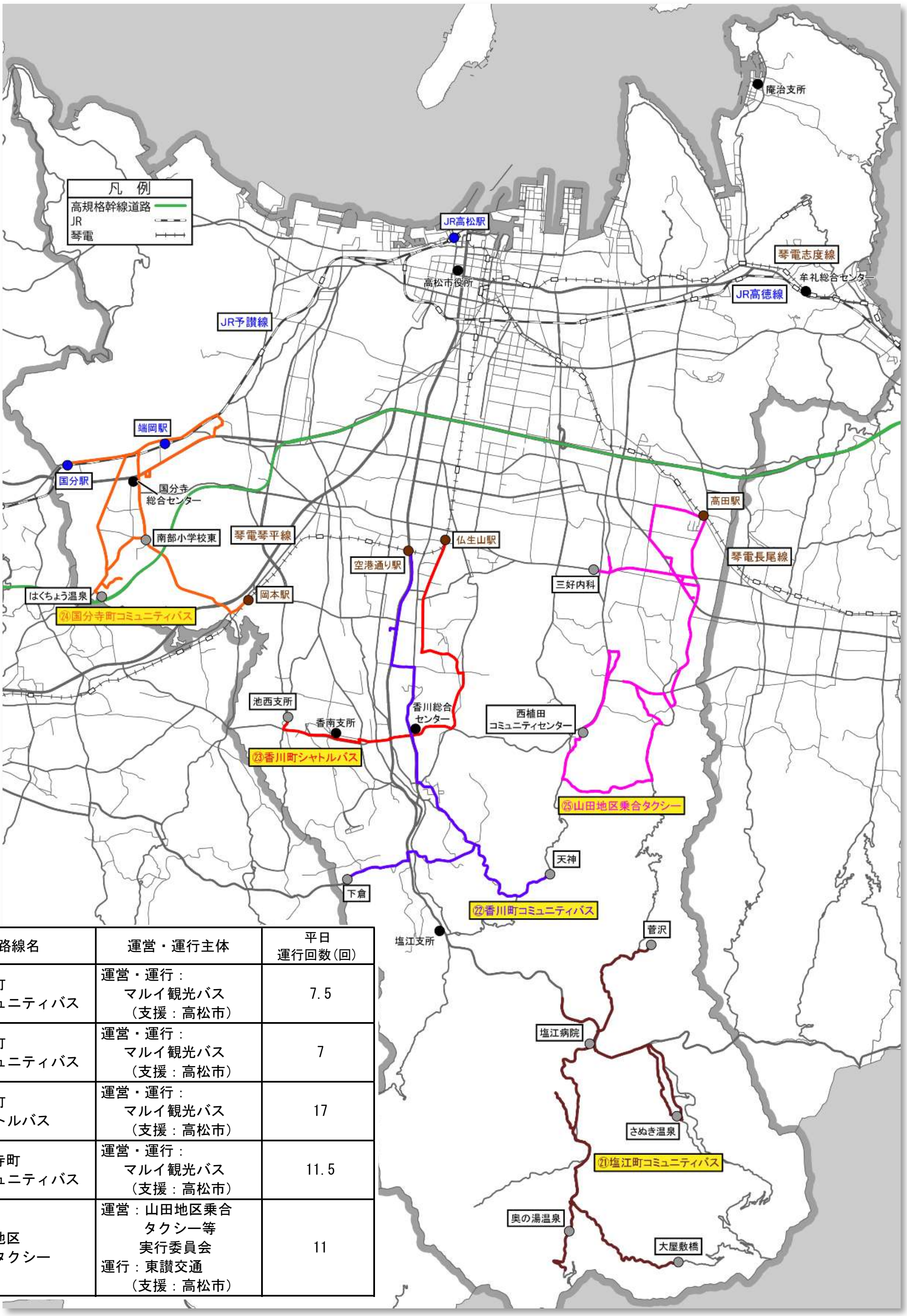
路線名	運営・運行主体	平日運行回数(回)
①朝日町線	ことでんバス	21
②庵治線		21
③川島線		25
④西植田線		9
⑤大学病院線		20
⑥屋島大橋線		12.5
⑦鹿角・日生ニュータウン線		22
⑧塩江線		19.5
⑨御厩・県立総合プール線		10.5
⑩由佐空港線・岩崎線		13.5
⑪下笠居・香西線		36.5
⑫高松西高線		5
⑬高松空港リムジンバス・通勤特急バス		24
⑭イオン高松線		28.5
⑮屋島山上線		2.5
⑯ショッピングレインボー循環バス		9
⑰まちなかループバス		6
⑱伏石駅サンメッセ線		27
⑲仏生山川島線		27
⑳大川バス引田線	大川バス	23

資料）ことでんHP(令和５年４月現在)

図 3-3　路線バス全体図

(2)　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。



路線名	運営・運行主体	平日 運行回数(回)
㉑塩江町 コミュニティバス	運営・運行： マルイ観光バス （支援：高松市）	7.5
㉒香川町 コミュニティバス	運営・運行： マルイ観光バス （支援：高松市）	7
㉓香川町 シャトルバス	運営・運行： マルイ観光バス （支援：高松市）	17
㉔国分寺町 コミュニティバス	運営・運行： マルイ観光バス （支援：高松市）	11.5
㉕山田地区 乗合タクシー	運営：山田地区乗合 タクシー等 実行委員会 運行：東讃交通 （支援：高松市）	11

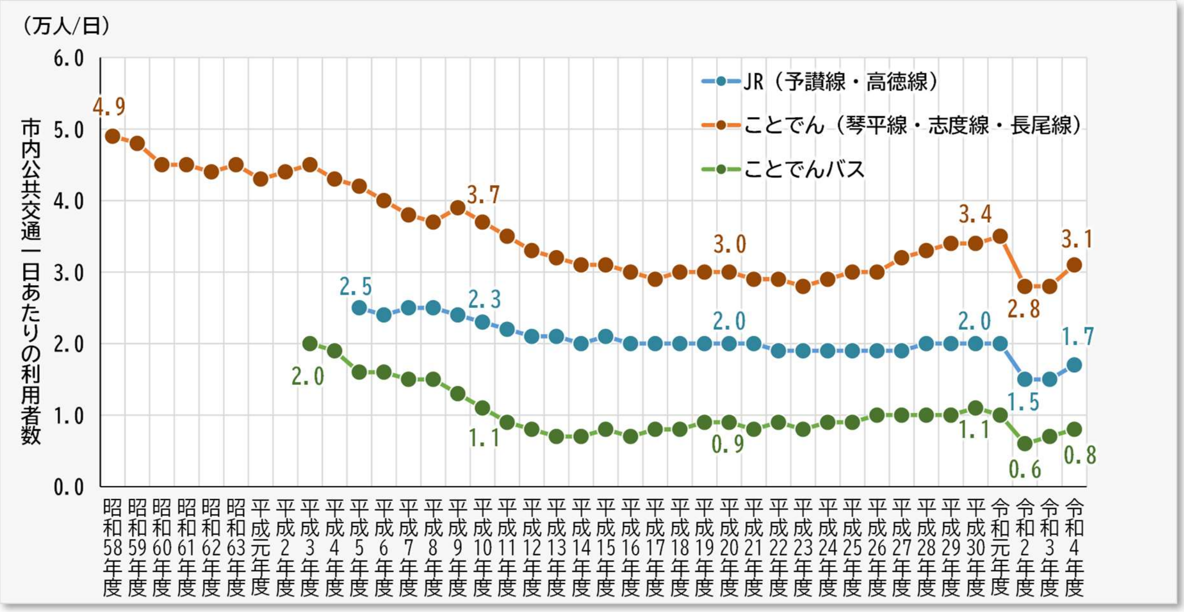
資料）高松市 HP(令和５年４月現在)

図 3-4　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　3-5　市内の鉄道・バス利用状況の推移

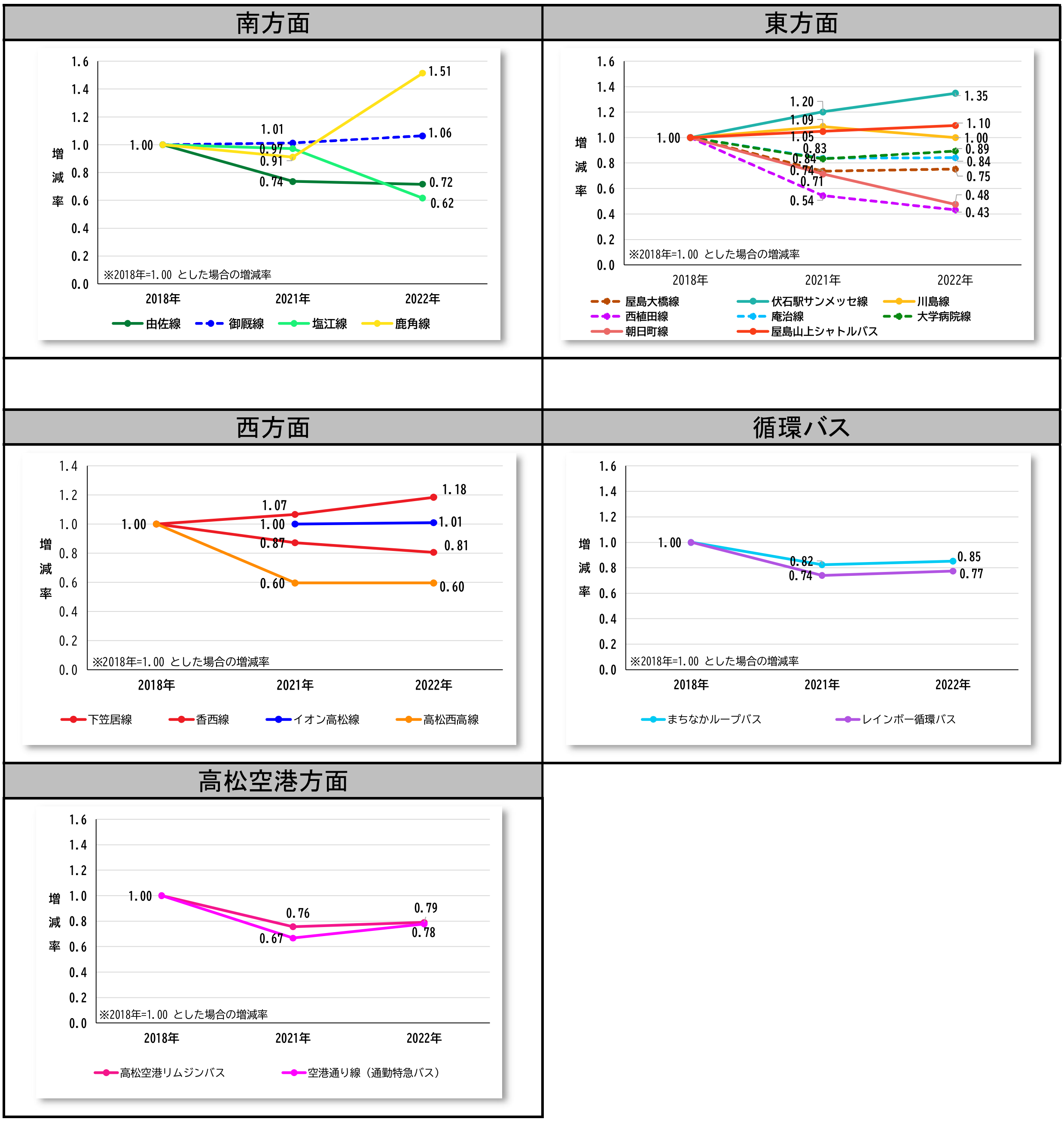
(4)　路線バス利用者数の変化

1)　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　3-6　路線別利用者数の推移

2)　バス停利用者数の変化

①　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。

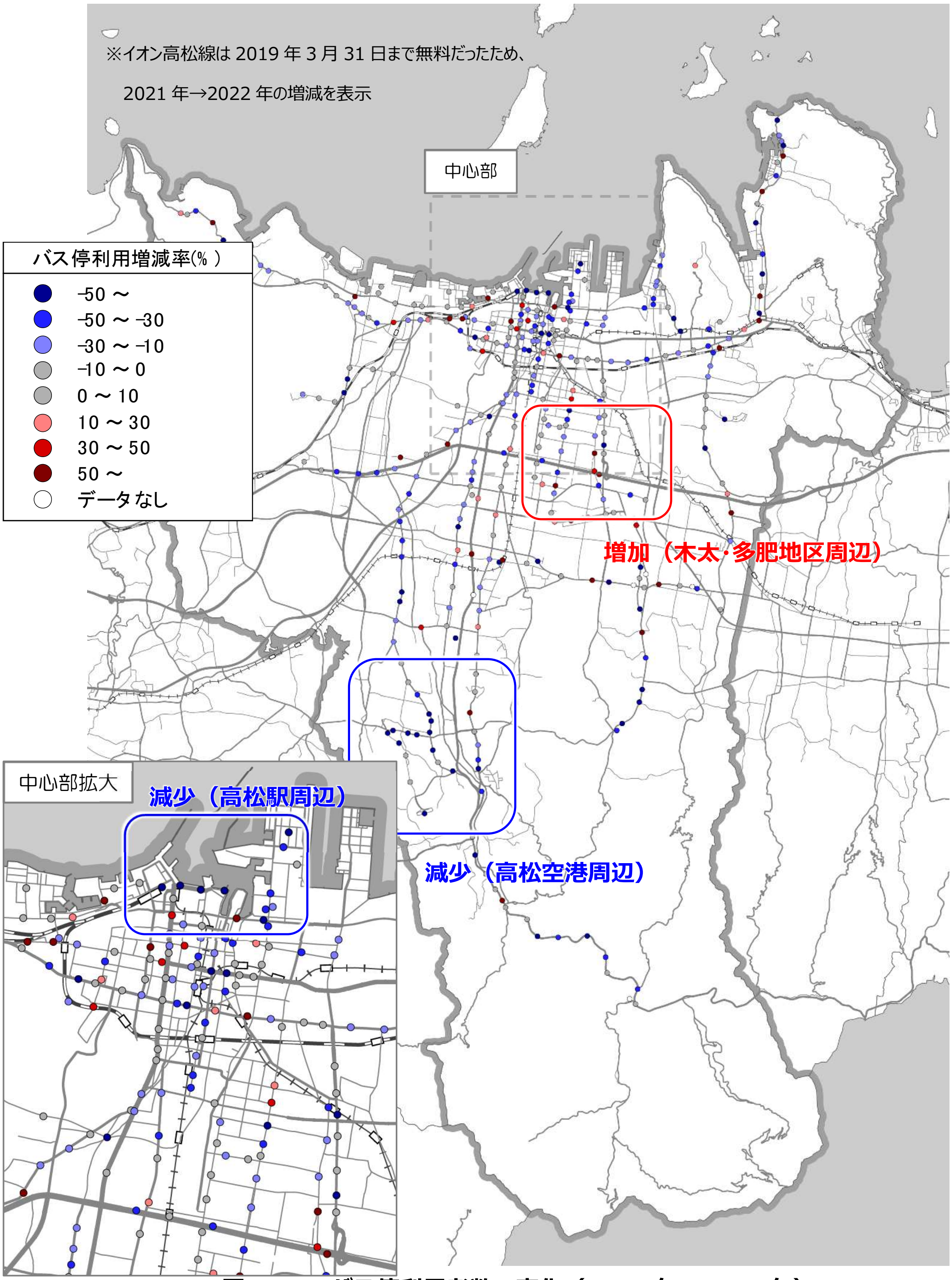


図　3-7　バス停利用者数の変化（2018 年→2022 年）

② 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。

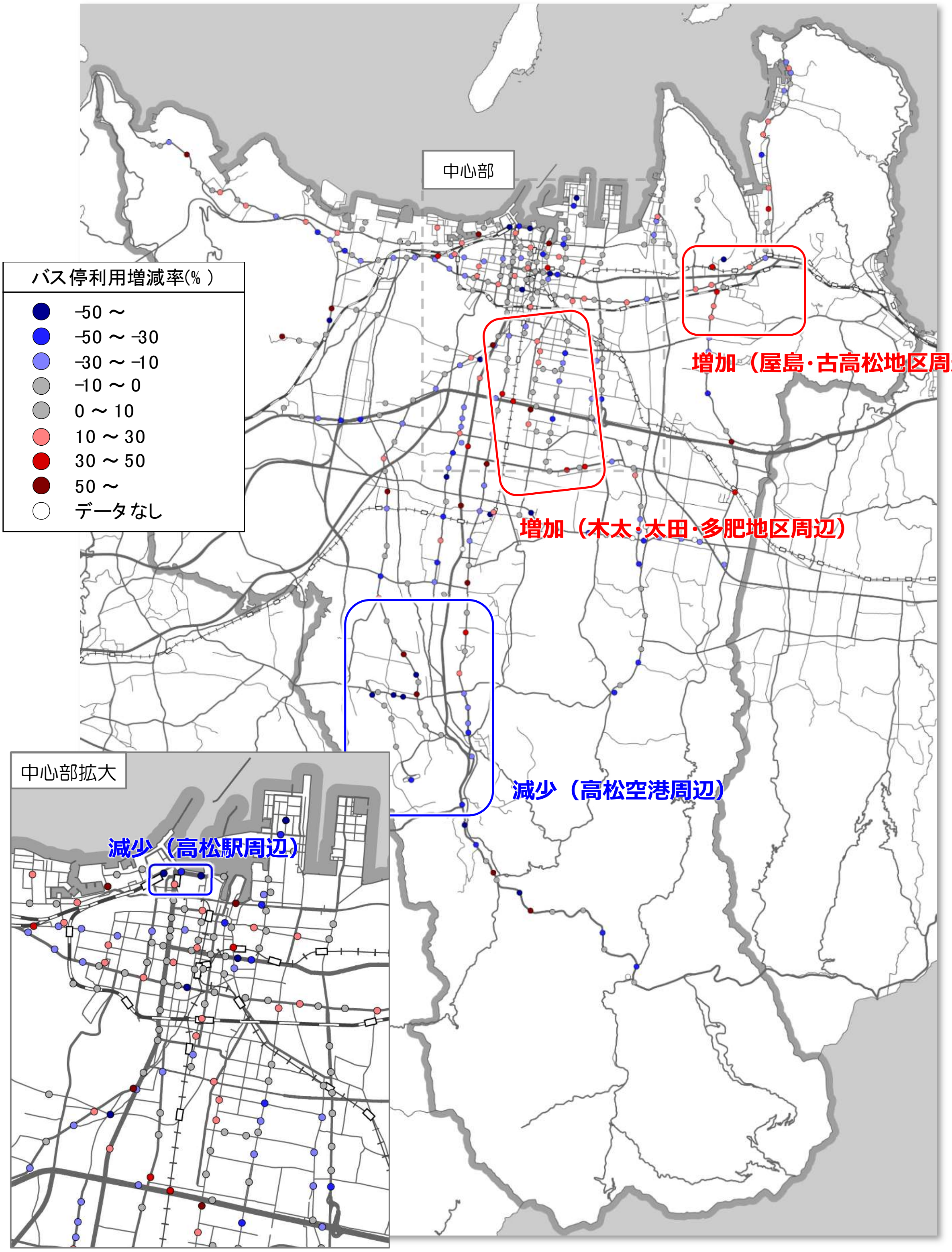


図 3-8　バス停利用者数の変化（令和３年→令和４年）

(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 3-2　コミュニティバス運行状況

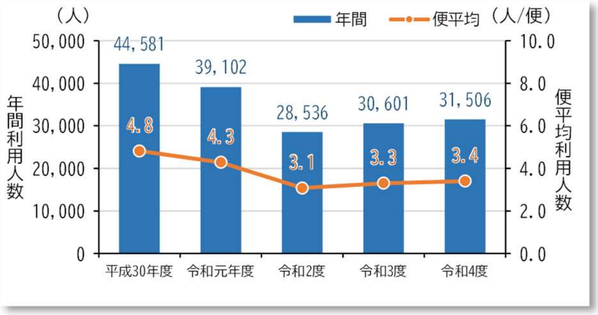
	運行便数	利用実績（令和４年度）		
		年間	日平均	便平均
塩江町 コミュニティバス	塩江～奥の湯：(毎日)15 便 塩江～上地：(月木土)3 便 塩江～菅沢：(火水金)3 便 奥の湯～大屋敷橋：(月木)6 便	1,895 人/年間	6 人/日	0.4 人/便
香川町 コミュニティバス	全 14 便 下倉－空港通り：4 便 下倉－空港通り(短)　：3 便 天神－空港通り：7 便	11,611 人/年間	40 人/日	2.8 人/便
香川町 シャトルバス	平日：34 便 土曜：20 便	31,506 人/年間	108 人/日	3.4 人/便
国分寺町 コミュニティバス	国分駅－端岡駅－運動公園線　4 便 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 乗合タクシー	西植田コミセン～ことでん高田駅：7 便 ことでん高田駅～三好内科：7 便 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 3-9　コミュニティバスの利用状況の推移

3.3　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 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		
高松発	女木島発	男木島着	男木島発	女木島発	高松着
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 3-10　高松港を発着する航路の概要

●高齢者割引利用者数

●島発往復割引利用者数

資料）庁内資料

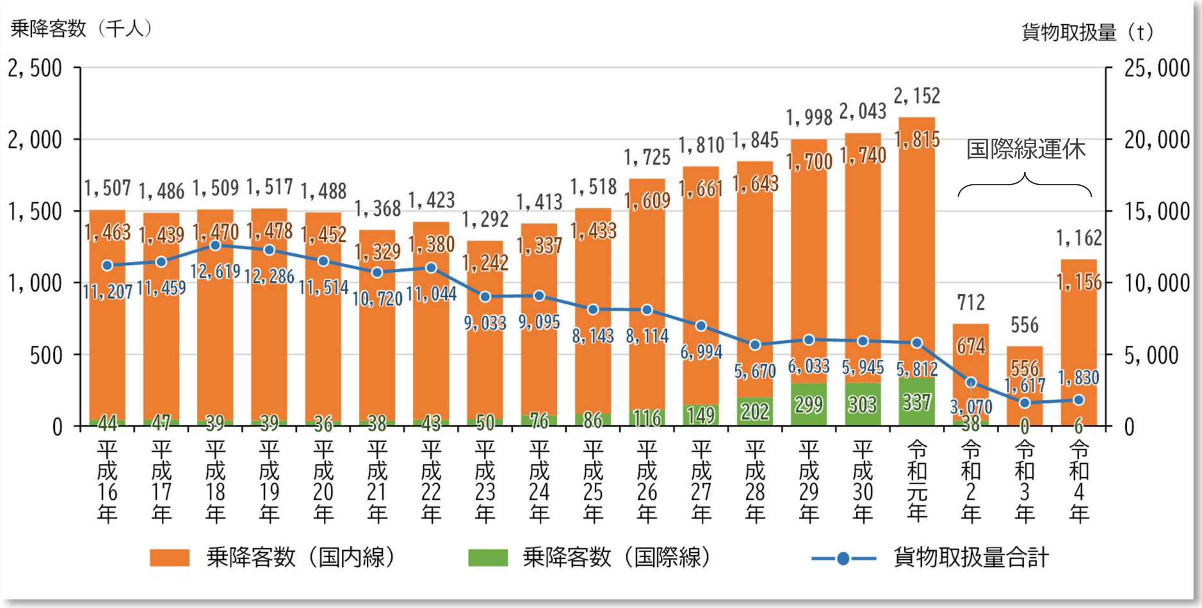
図 3-11　男木～高松航路　割引利用者数

3.4　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書（国土交通省）（平成 16 年～令和４年）

図　3-12　高松空港の運航実績

表　3-3　路線別運航状況

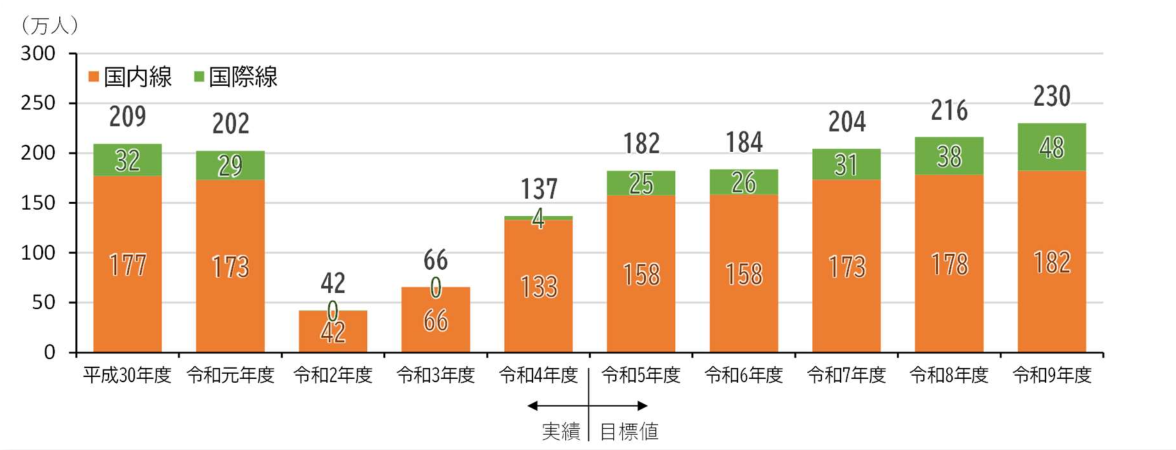
路線			便数	航空会社
国内線	東京線	羽田線	７往復/日	日本航空
			６往復/日	全日本空輸
		成田線	最大３往復/日	ジェットスター・ジャパン
	那覇線		１往復/日	全日本空輸
国際線	ソウル線		７往復/週	エアソウル
	上海線		３～４往復/週(※1)	春秋航空
	台北線		５往復/週(※2)	チャイナエアライン
	香港線		５往復/週(※3)	香港エクスプレス

※1）火曜日・木曜日・土曜日（一部日曜日運航）
※2）火曜日・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

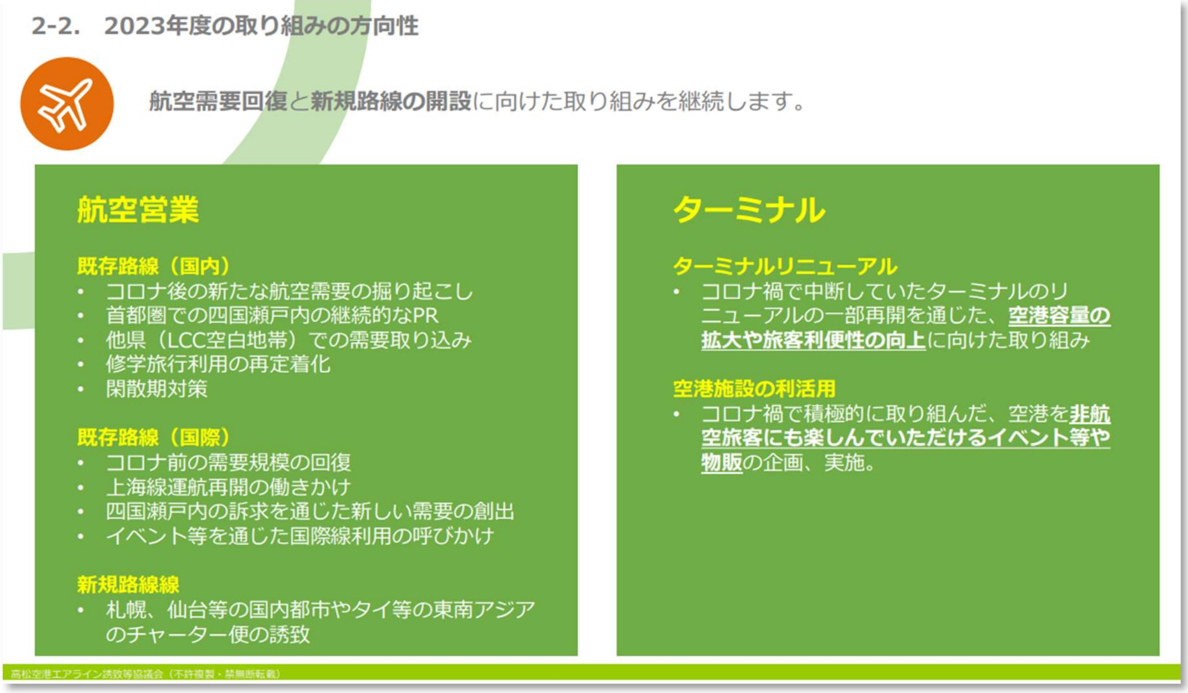
・高松空港は平成 30 年 4 月 1 日より、高松空港株式会社による空港全体の運営が開始され、国内線搭乗待合室の拡張・リニューアルや駐車場整備等、空港活性化に向けた取り組みが進められています。

・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　3-13　高松空港の旅客数の目標値



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　3-14　高松空港の 2023 年度以降の取組の方向性

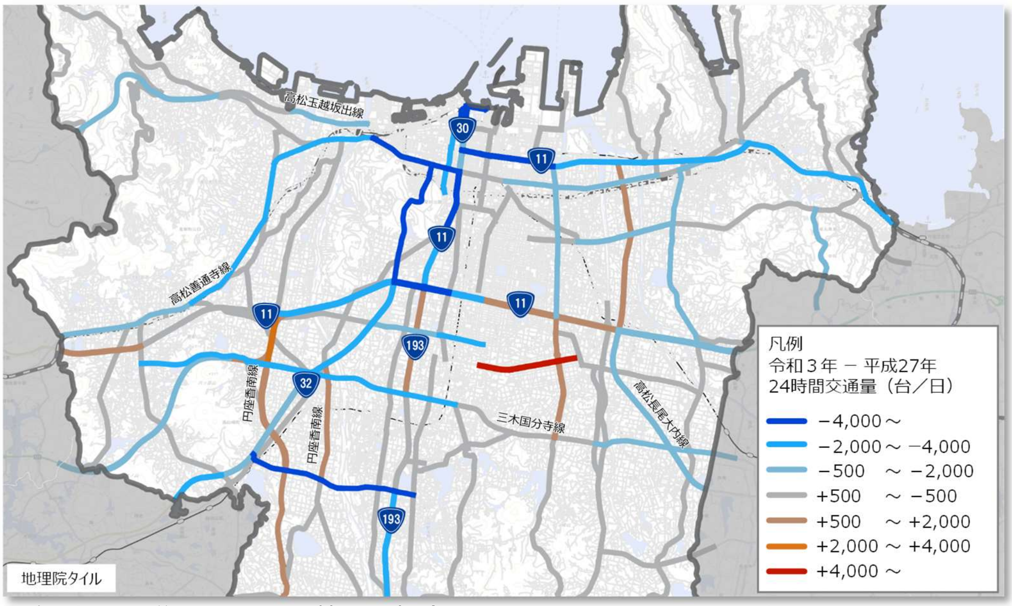
3.5　高松市の現在の交通体系が抱える問題点

(1)　計画策定時と比較して改善されつつある問題

1)　自動車交通への過度な依存

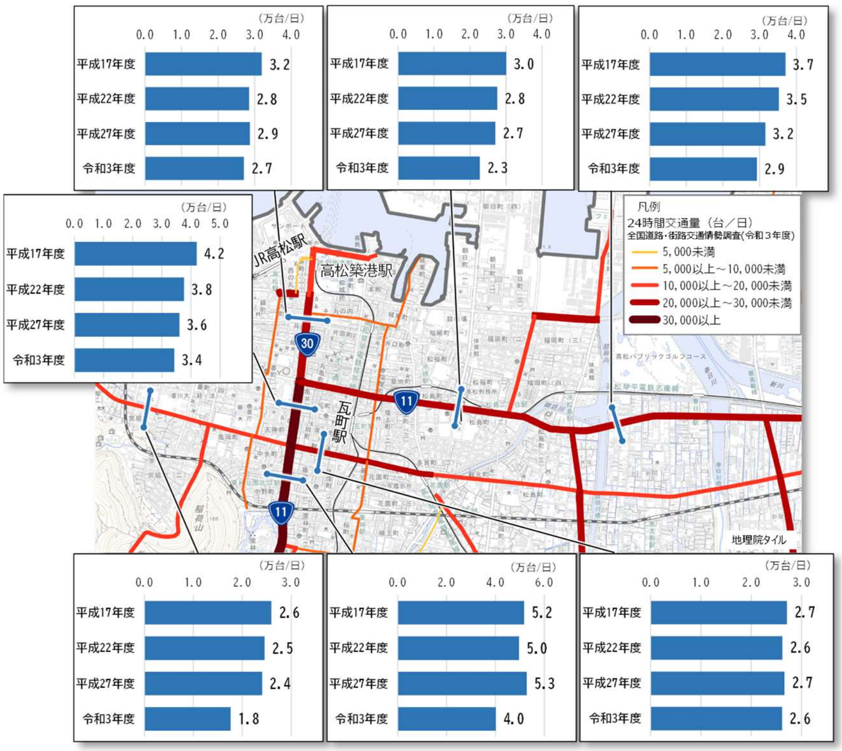
①　自動車交通量

・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　3-15　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）

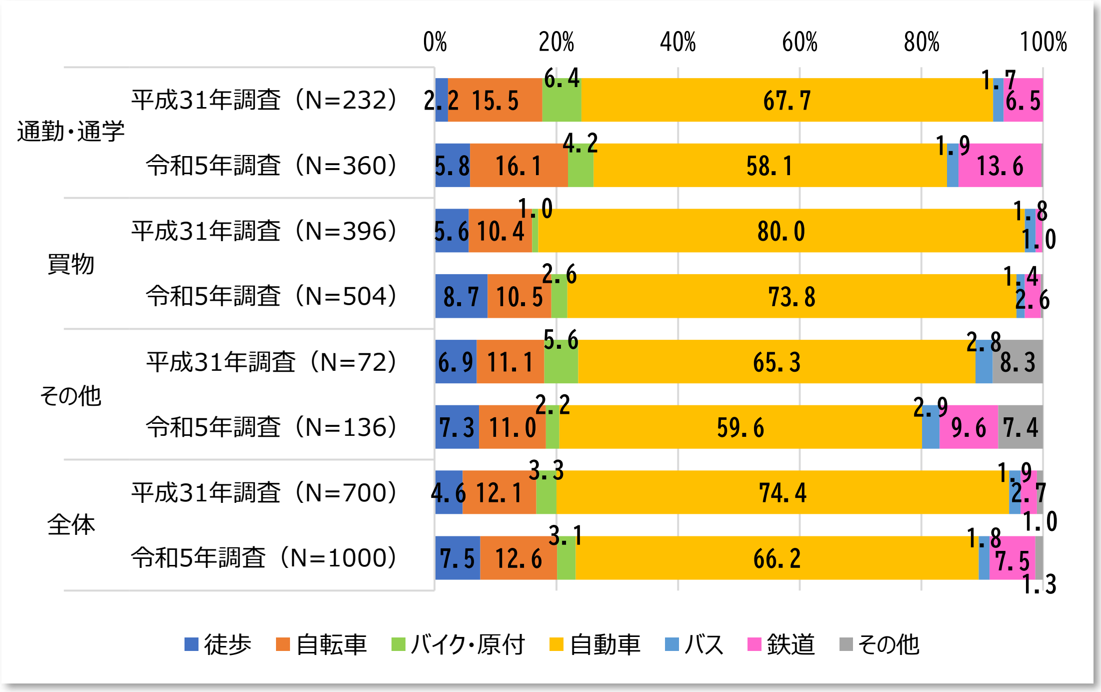
図　3-16　都心地域における自動車交通量の推移

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 3-17 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

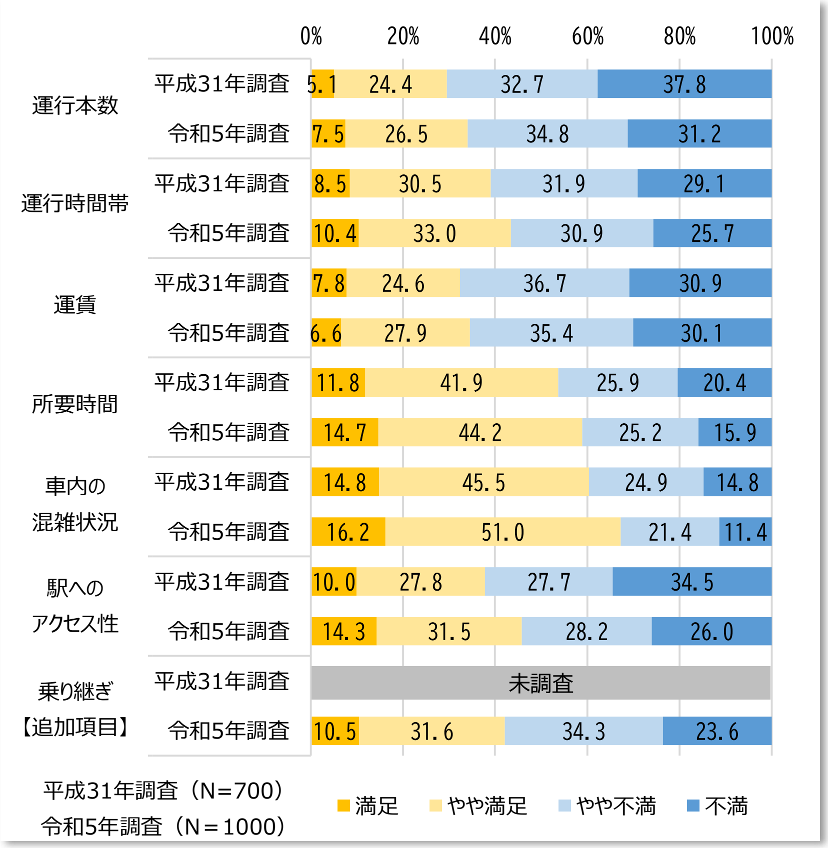
・平成 31 年調査と比較すると、全体的にやや不満・不満の割合は減少傾向にあります。

・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。

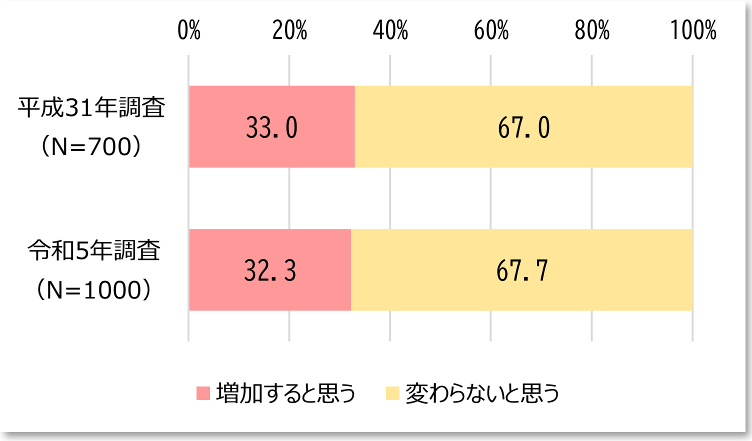
・ただし、不満事項が改善された場合の利用意向としては、平成 31 年調査と大きく変化はなく、鉄道・バスともに約 30%が利用増加の意向を示しています。

【鉄道】

〈満足度〉



〈不満事項改善時の鉄道利用意向〉

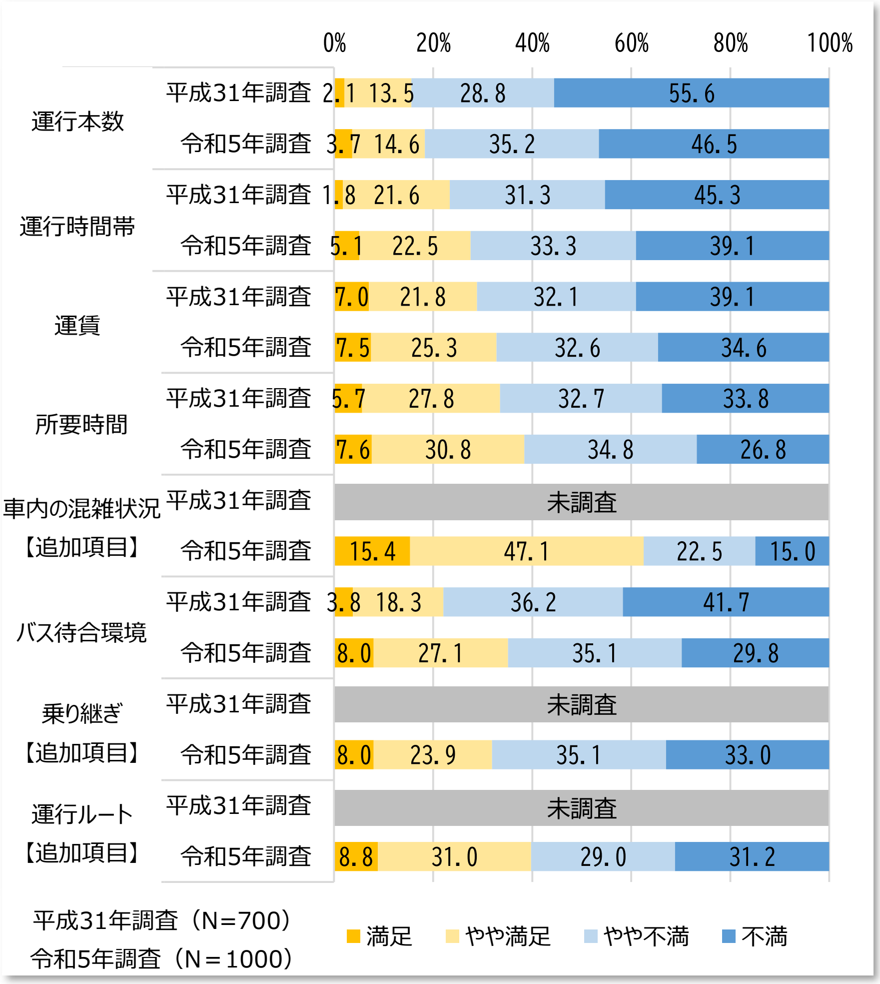


資料）市民 web アンケート調査（平成 31 年２月、令和５年９月）

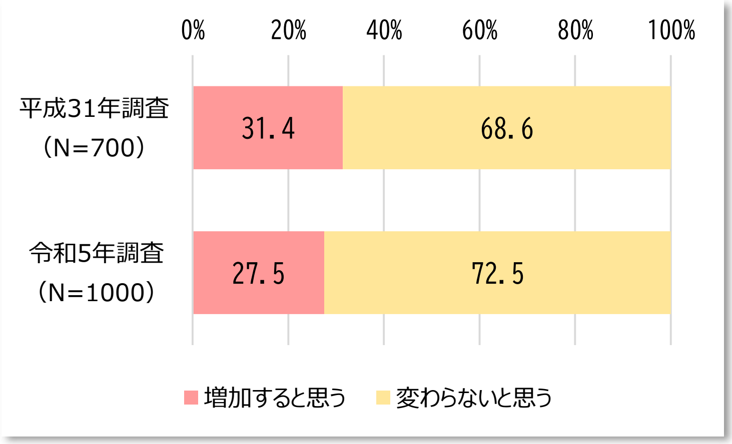
図　3-18　鉄道の満足度と不満事項改善時の鉄道利用意向

【バス】

〈満足度〉



〈不満事項改善時の鉄道利用意向〉



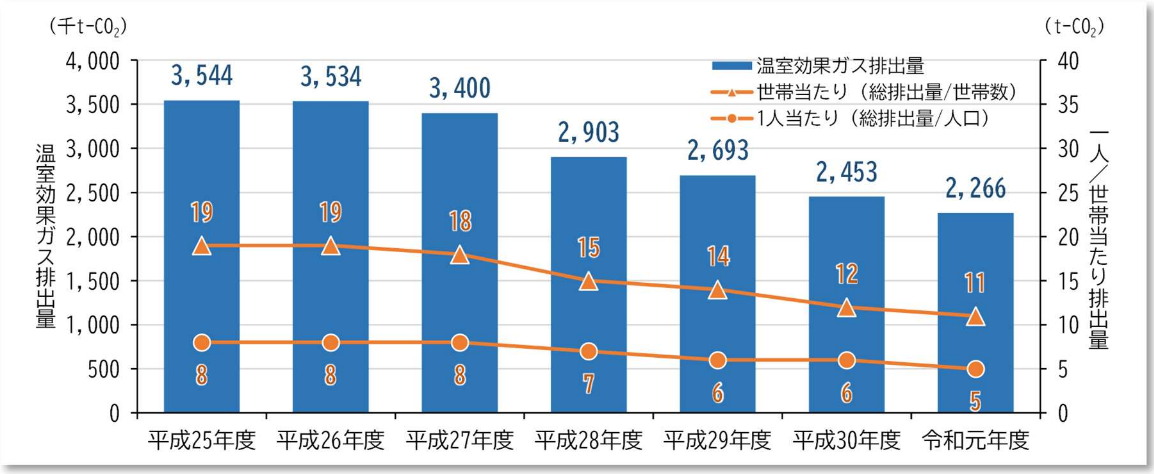
資料）市民 web アンケート調査（平成 31 年２月、令和５年９月）

図　3-19　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_2）から令和元年度（2,266 千 t-CO_2）にかけて、約 36%減少しています。



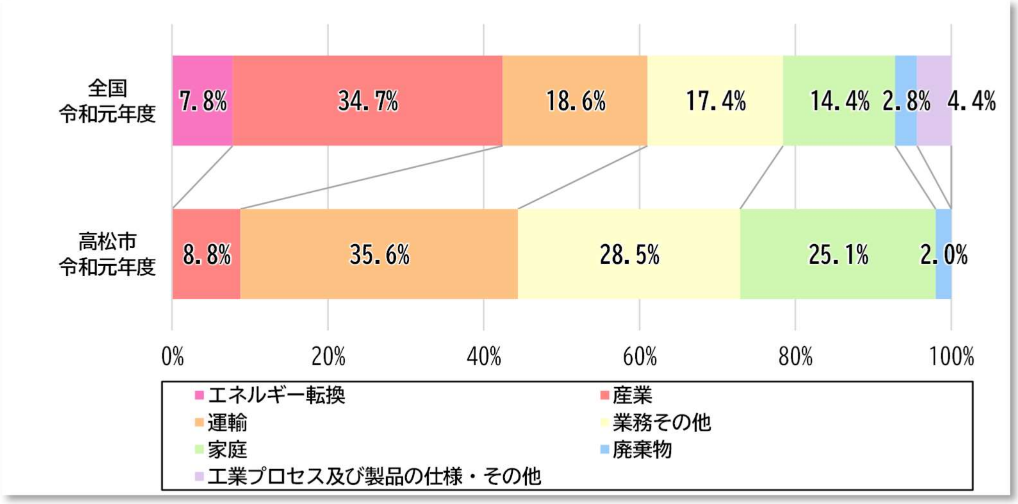
資料）令和４年度高松市地球温暖化対策実行計画推進協議会 第１回会議資料

図 3-20　高松市の CO_2 排出量の推移

②　運輸部門からの二酸化炭素排出量

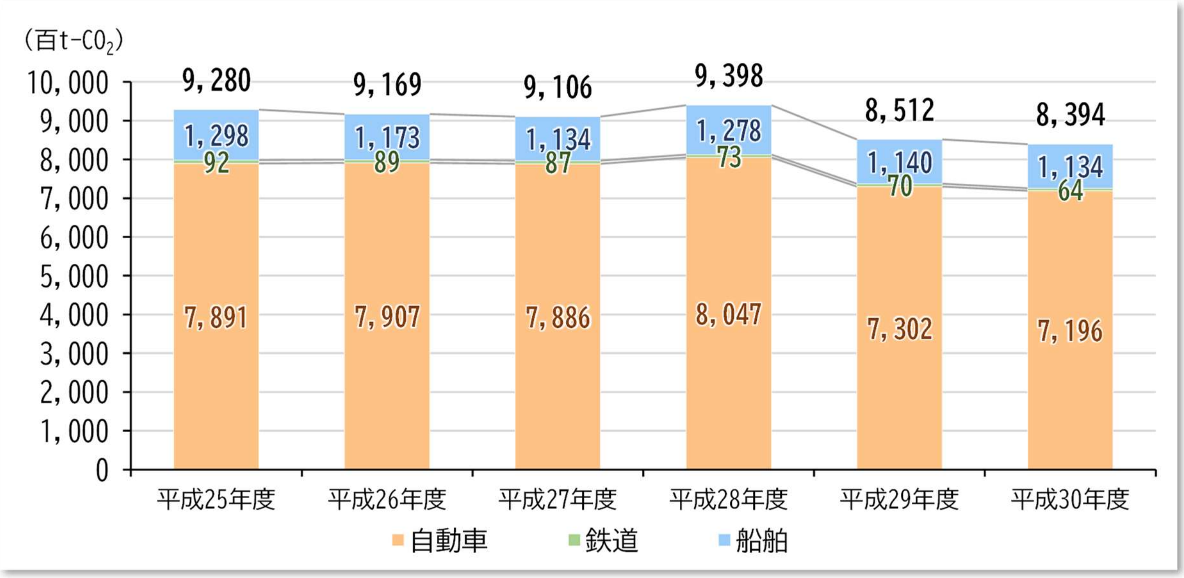
・高松市の二酸化炭素排出量のうち運輸部門の比率は、令和元年度時点において全国平均と比べて高い状況です。

・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_2）から平成 30 年度（8,394 千 t-CO_2）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 3-21　全国・高松市の CO_2 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）

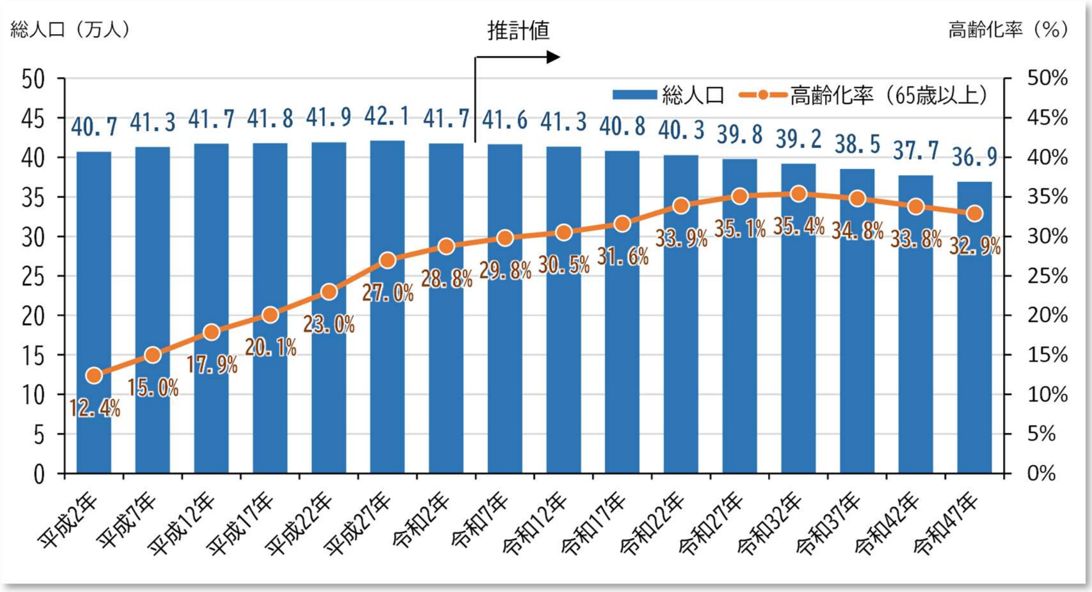
図　3-22　高松市の運輸部門からの CO_2 排出量の推移

(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

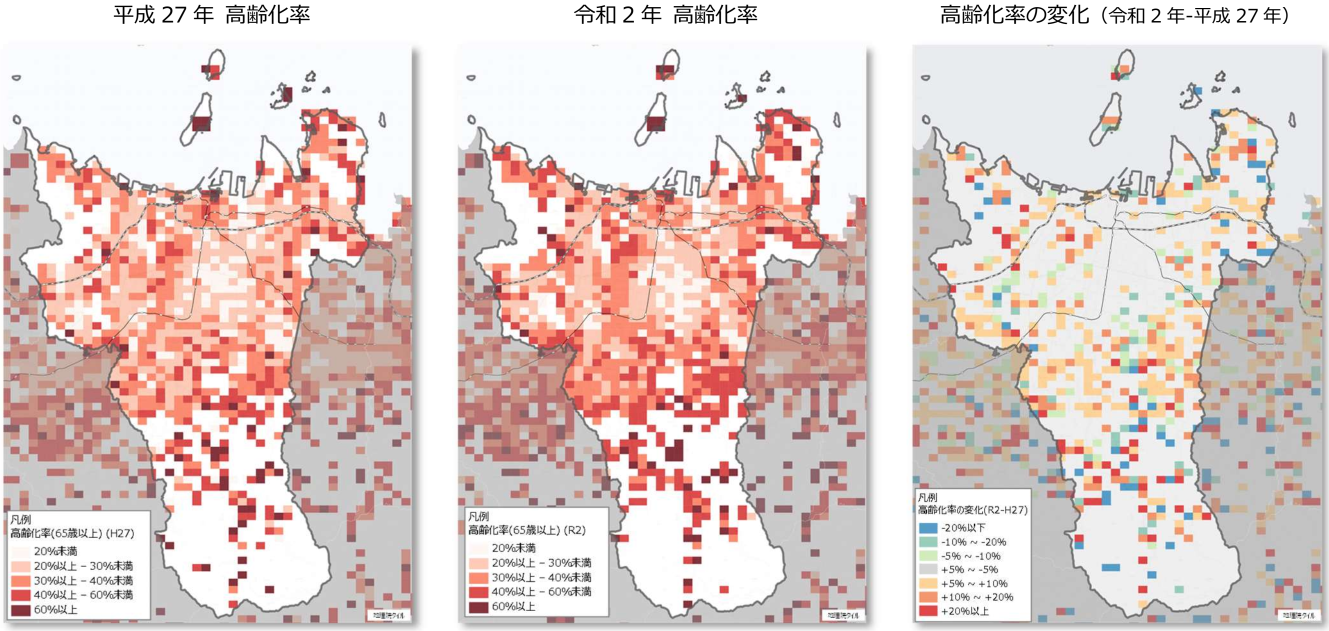
①　高齢化の進行

・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 3-23　高松市の将来人口と高齢化率の推移



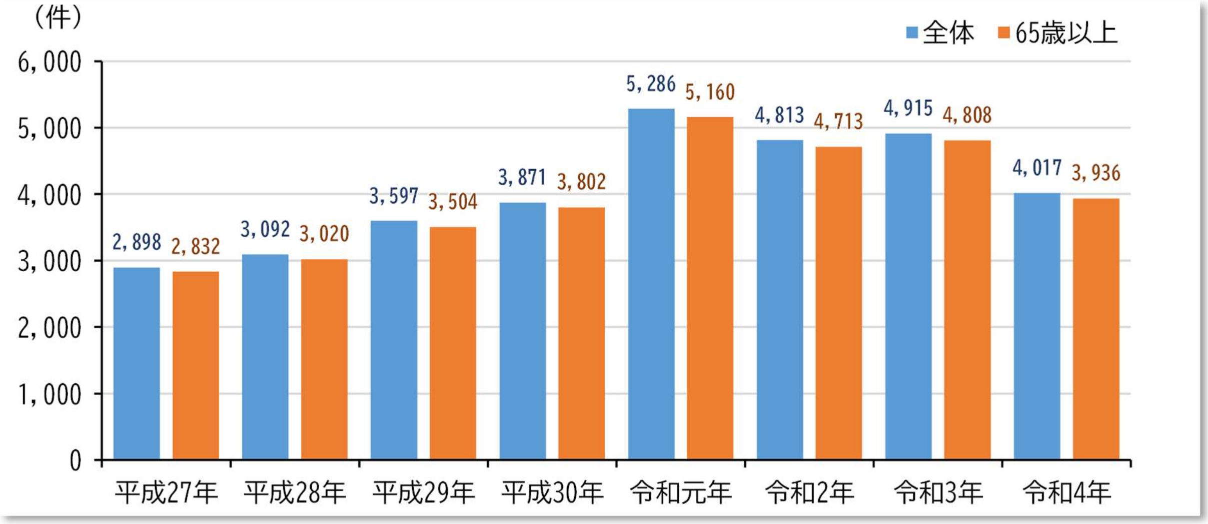
資料）国勢調査（平成 27 年，令和２年）

図 3-24　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。

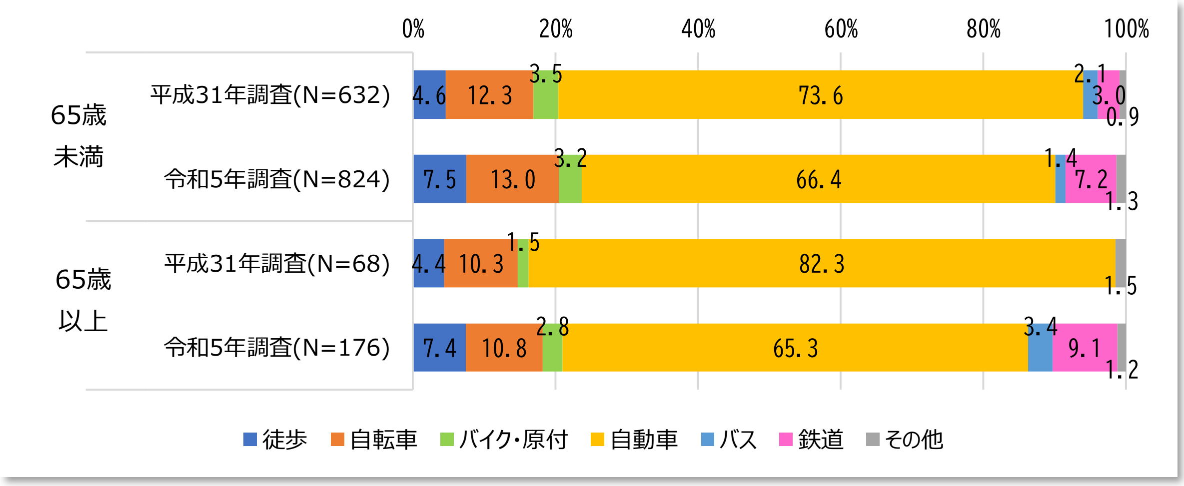
・市民 web アンケート調査によると高齢者のバスや鉄道の分担率が約 10%以上増加していますが、自動車分担率は、平成 31 年調査と比較すると約 17%減少しているものの、依然として高い傾向にあります。



※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 3-25 香川県内の運転経歴証明書交付件数の推移



※ web アンケート調査は、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。

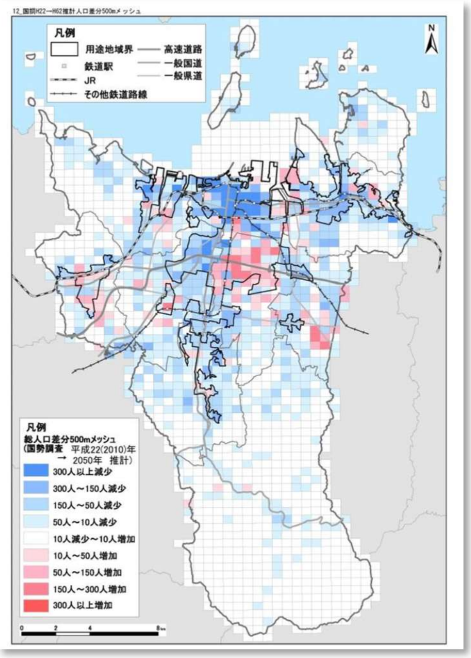
資料）市民 web アンケート調査（H31.2、R5.9）

図 3-26 高齢者の交通手段分担率*

5)　中心市街地の人口減少・低密度化

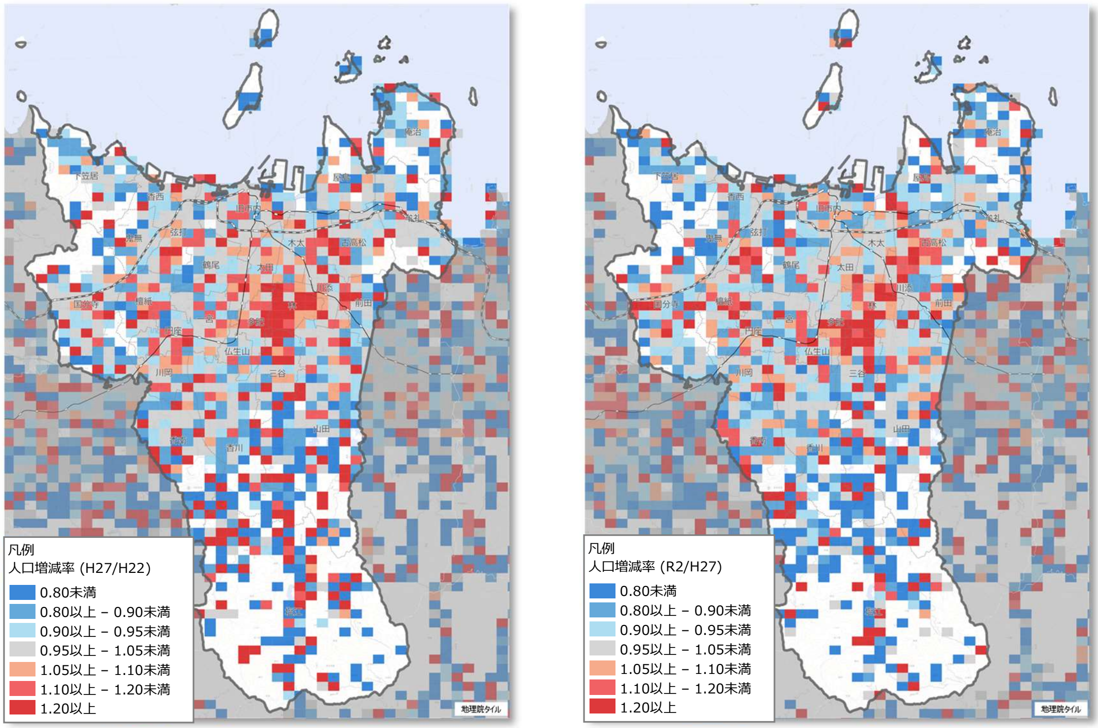
・高松市の人口は、中心市街地で減少し、太田・多肥地区等での増加が見込まれています。

・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　3-27　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　3-28　高松市の人口の増減（平成 22 年→平成 27 年→令和 2 年）

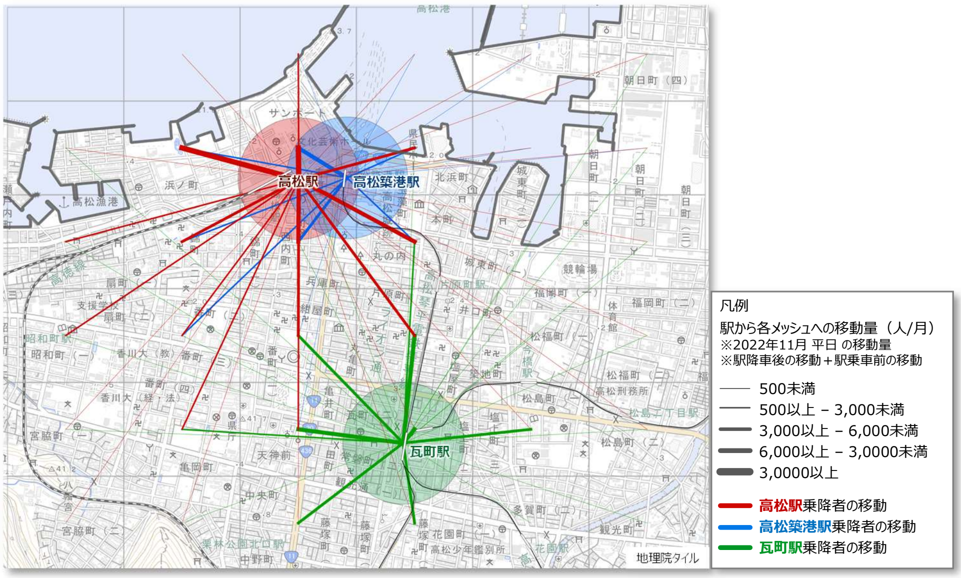
6)　中心市街地に不足する回遊性

①　鉄道乗降前後の移動分布

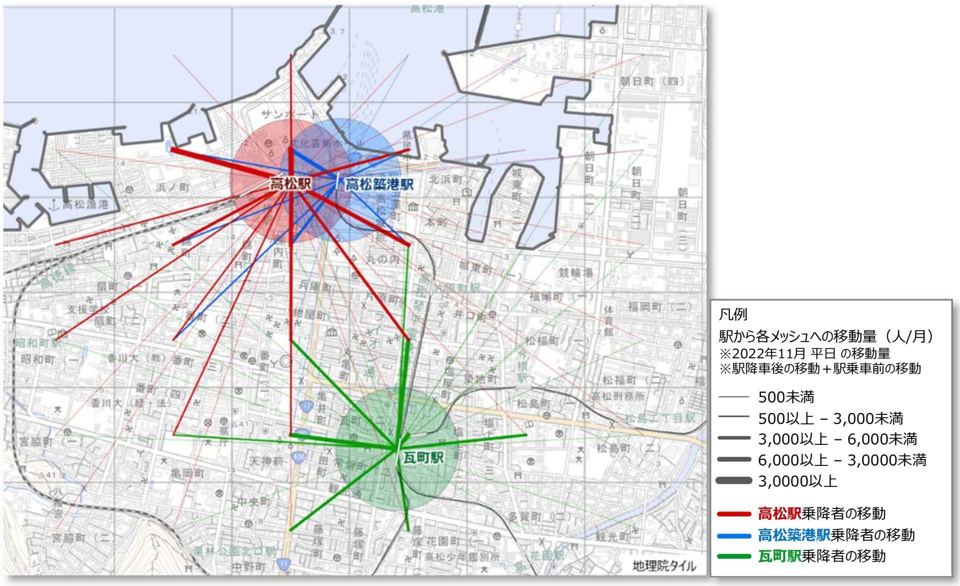
・JR 高松駅やことでん瓦町駅での乗降者は、中心市街地の広い範囲に出発地や目的地を持ち、一般的に抵抗感なく歩くことができる 300m を超える移動が多く見られます。

・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　3-29　各駅乗降者の出発地・目的地分布

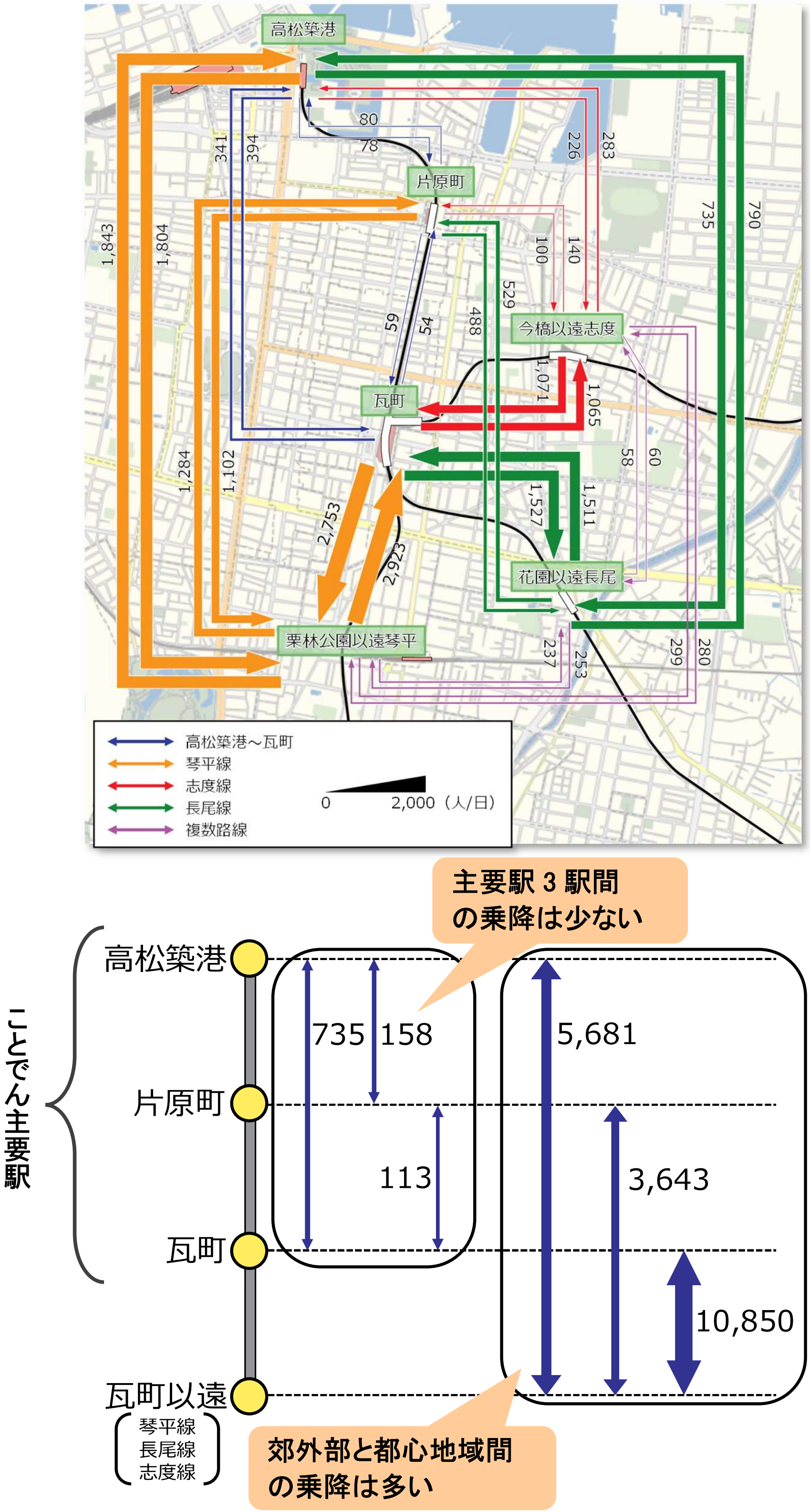
表　3-4　徒歩移動において抵抗を感じない距離

条件	一般的な人 歩行速度 80m/分	高齢者等 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 3-30　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

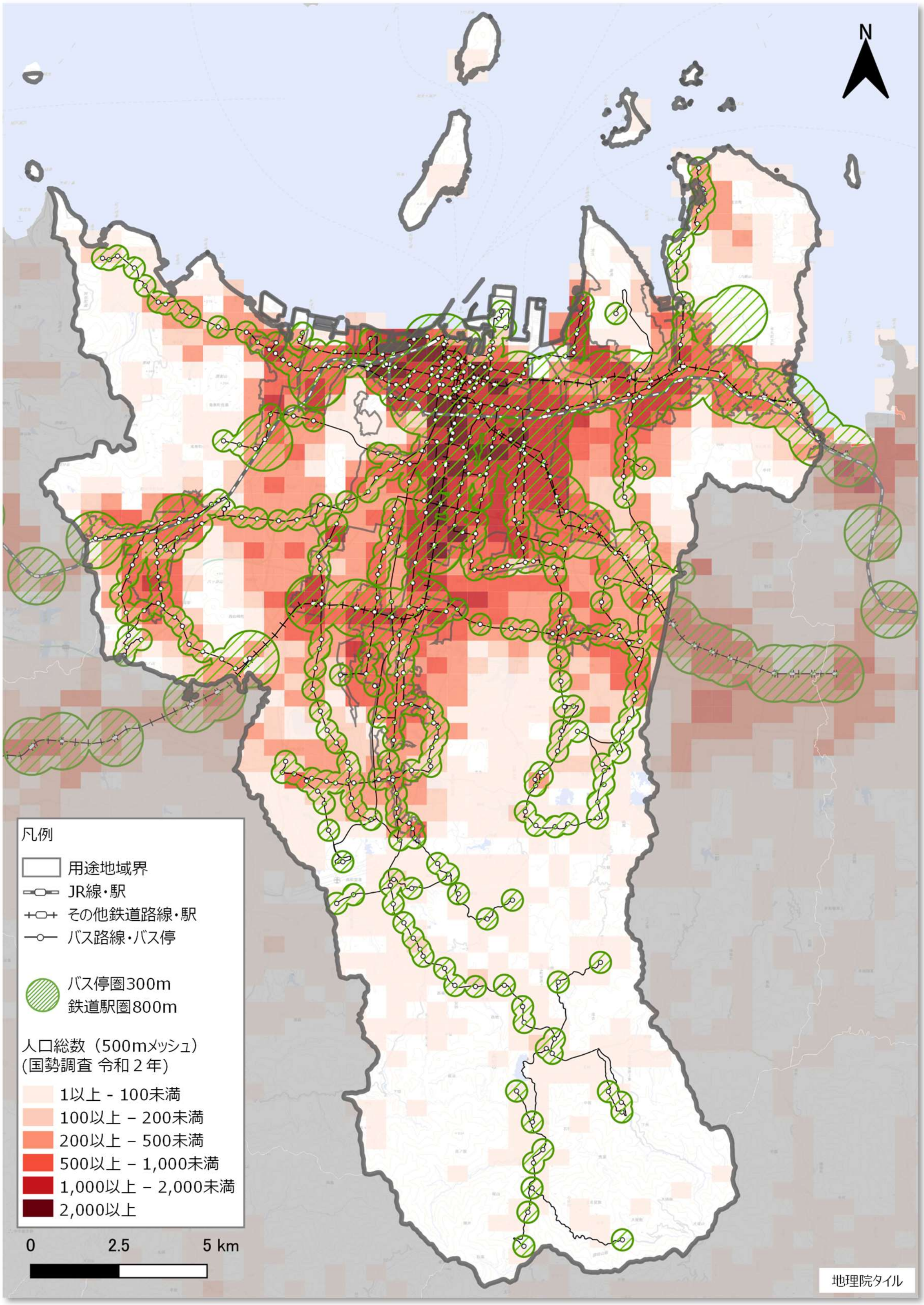
・中央通り（国道 11 号）に多くのバス系統が集中しており、ルートの重複が見られます。

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。

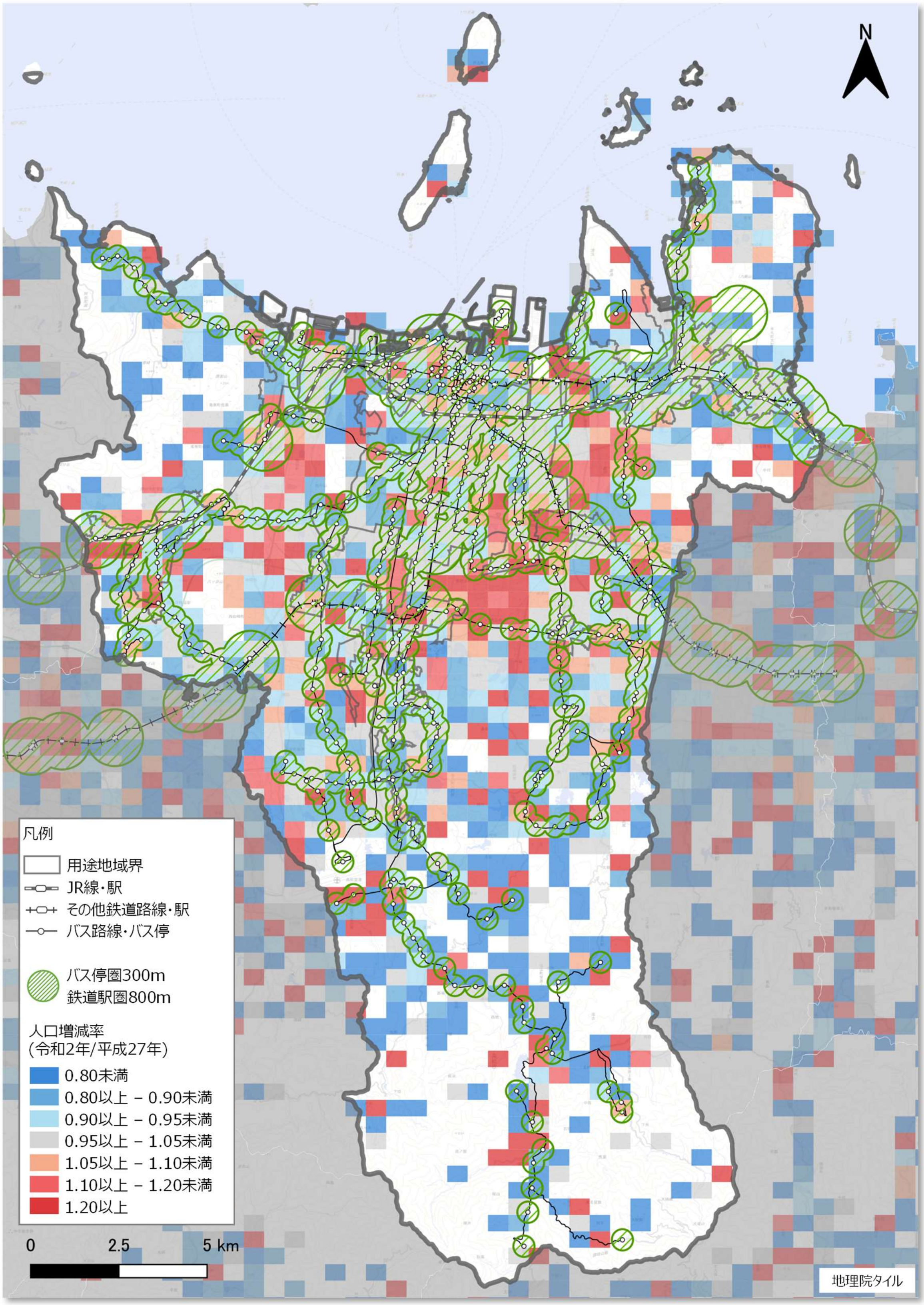
③　郊外部における公共交通不便地域の存在

・郊外部では、鉄道駅勢圏 800m 及びバス停勢圏 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 3-31　駅・バス停勢圏と人口分布



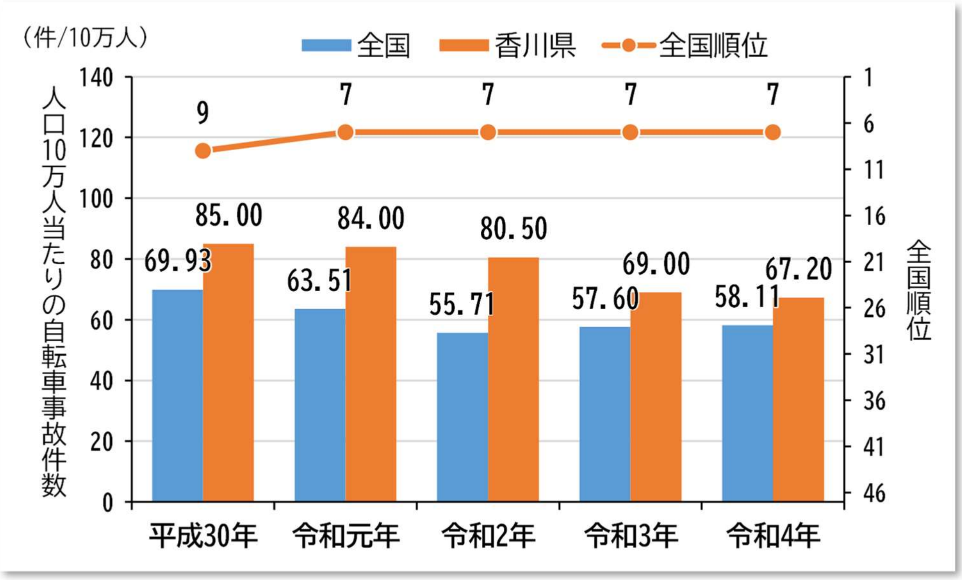
資料）国勢調査（平成２７年、令和２年）、国土数値情報 より作成

図 3-32　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。



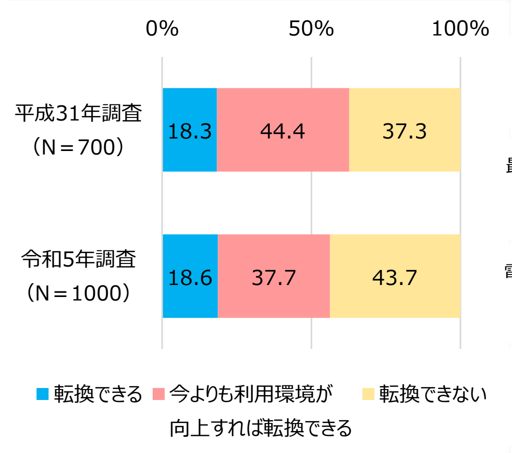
資料）令和５年版 数字で見るさぬきの安全（香川県警察本部）

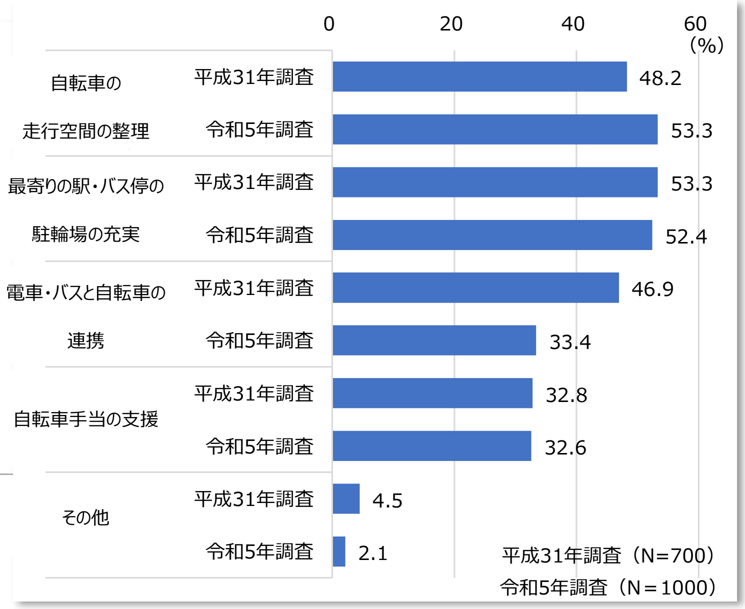
図 3-33　人口１０万人当たりの自転車事故件数

②　望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）

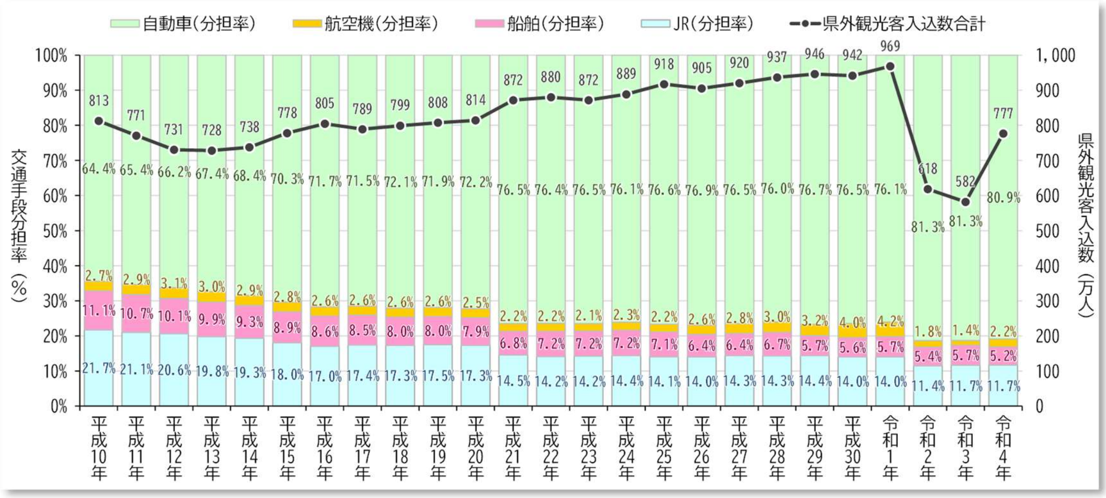
図 3-34　自動車から自転車への転換意向と転換するための条件

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。



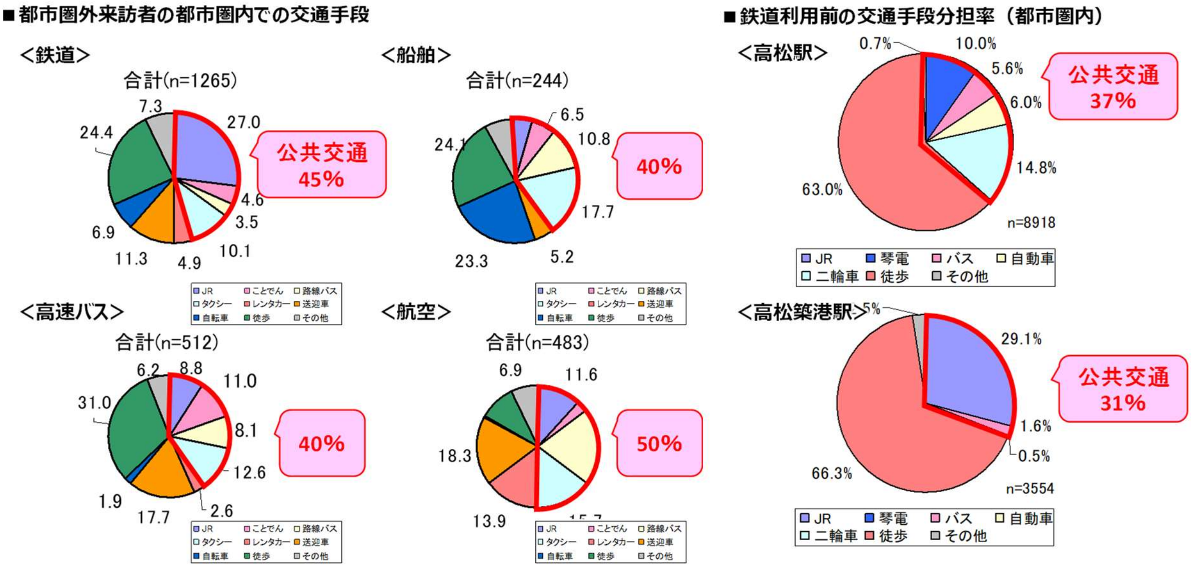
資料）香川県観光客動態調査報告（令和４年）

図　3-35　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。



資料）平成 24 年香川県パーソントリップ調査

図　3-36　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 3-37　高松駅周辺における交通結節拠点間相互の位置関係

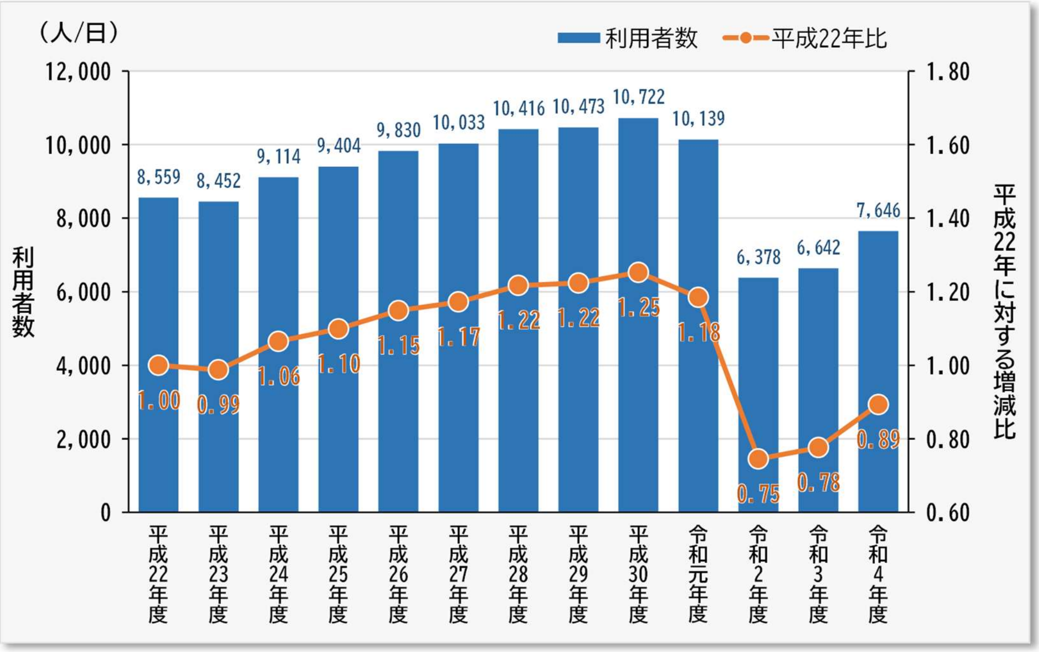
(3)　社会潮流を踏まえ新たに考慮すべき問題点

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。

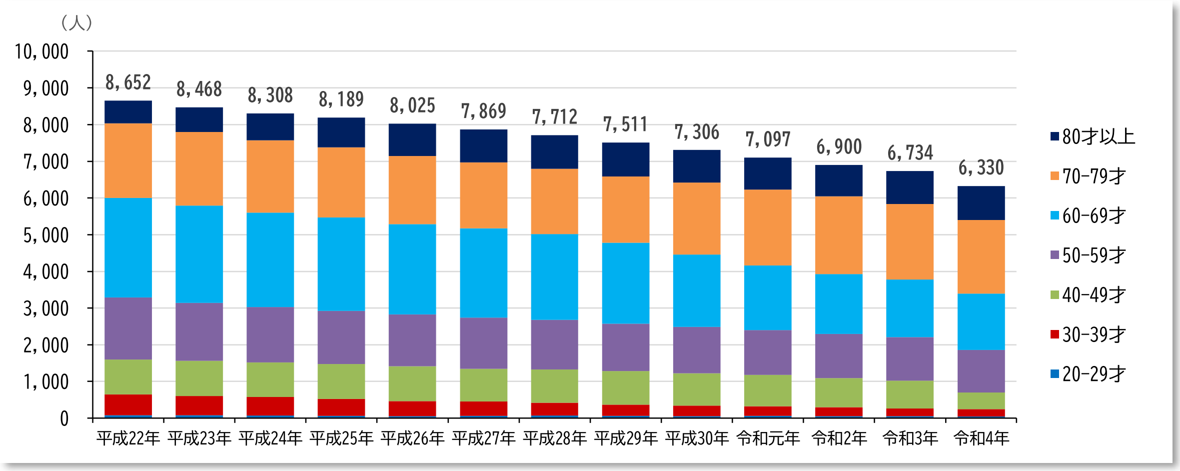
・一方で、バスドライバーになりうる第二種大型自動車運転免許保有者数は減少傾向であり、高齢化も進行しております。

・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 3-38　ことでんバスの利用者数の推移



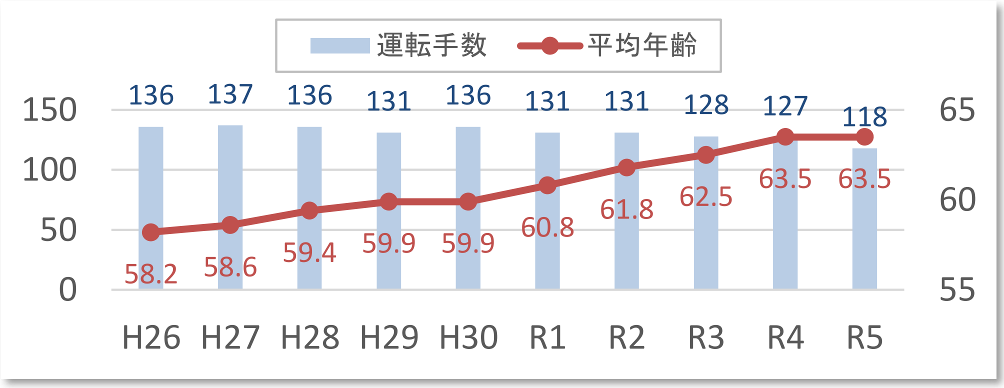
資料）運転免許統計（警察庁）

図 3-39　香川県内第二種大型自動車運転免許保有者数

表　3-5　バス運転者の改善基準告示改正の概要

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】 原則：65 時間（月換算：281 時間） 最大：71.5 時間（月換算：309 時間）	【1 ヶ月の拘束時間】 原則：281 時間 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、 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



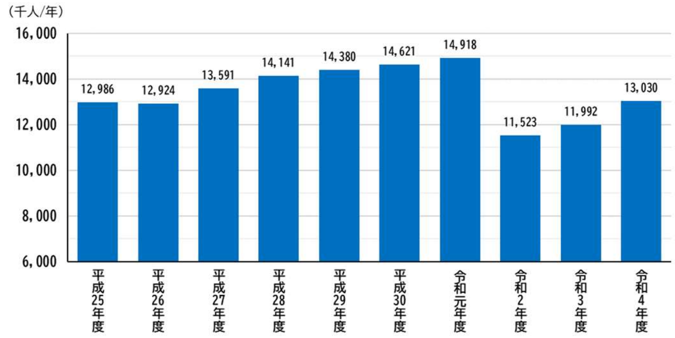
資料）庁内資料

図　3-40　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

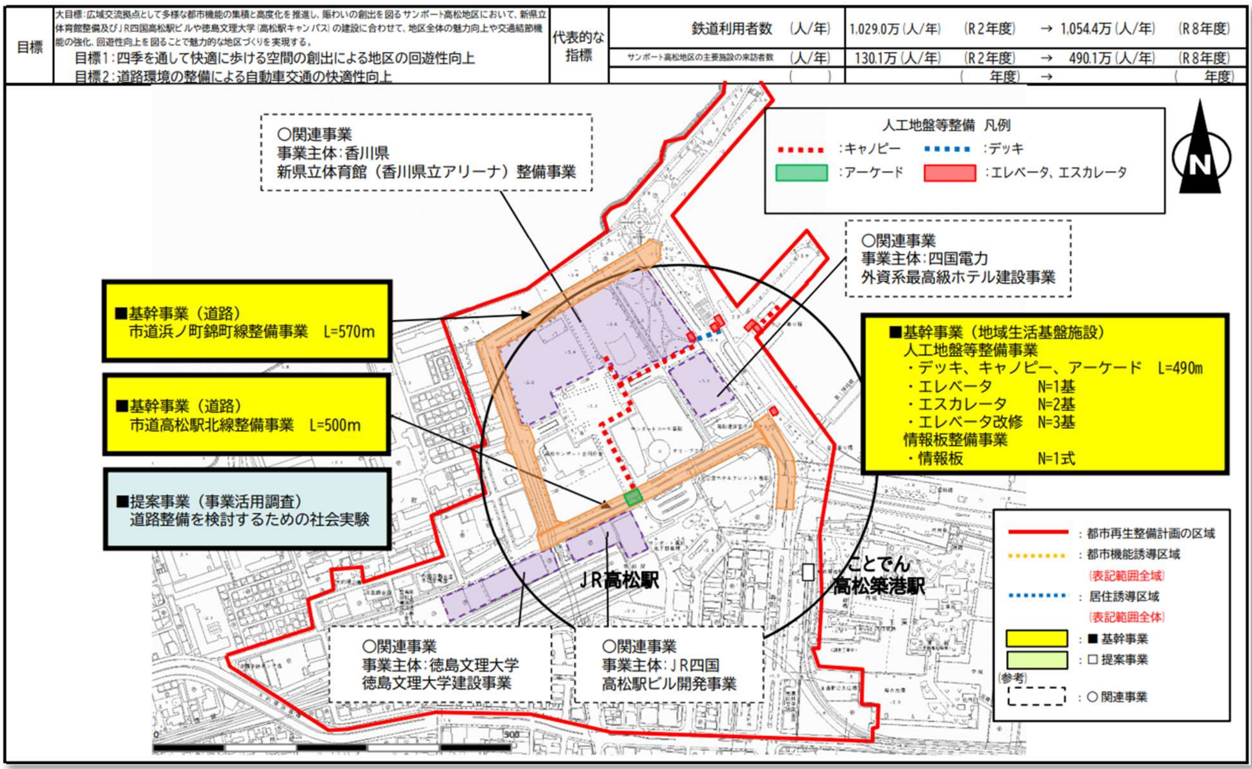
図 3-41　香川県内のことでん利用者数

13)　大規模開発・ライフスタイルの変化に応じた公共交通

①　大規模開発の進行

・高松市中心部では、都市再生整備計画（サンポート高松地区）、高松市中央卸売市場再整備、高松競輪場再整備等の大規模開発が進行しています。

図 3-42　高松市中心部における大規模開発



資料）都市構造再編集中支援事業（サンポート高松地区）（高松市 HP）

図　3-43　都市再生整備計画（サンポート高松地区）の概要

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）

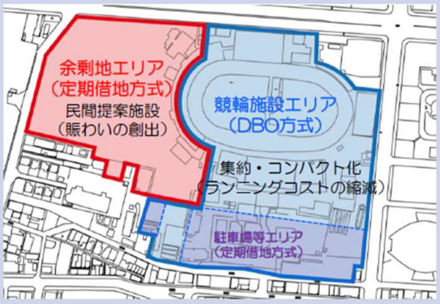
図　3-44　高松市中央卸売市場再整備の概要

事業コンセプト

【自転車文化を創造するハイブリッド競輪場】

・老朽化した施設の撤去・建替等の**安全対策** ・競輪施設の**集約・コンパクト化** ・**ユニバーサルデザイン**に配慮した施設の整備	公正・安全な競輪開催 ＋ 来場者等が**安全・安心**に施設を利用できる環境
・各種**イベント**が開催できる環境整備 ・**サイクルスポーツ・ツーリズム**の拠点となる環境整備 ・**自転車の多様な価値観を醸成**する拠点となる環境整備 ・地域の**子どもの居場所**となる環境整備	「**賑わいの創出**」や「**未来のサイクリストの育成**」など、誰でも気軽に訪れることができる環境

ゾーニング（仮）



期待される効果

効　果　①	・未来のサイクリストの育成などによるサイクルスポーツ（パラサイクルを含む）の発展 ・一体事業とすることでの競輪への認知度向上による競輪ファンの増加 ・本市でのサイクリストの増加及び市外からの誘引 ・市民の自転車に対する価値観の向上	⇒ 自転車文化を創造
効　果　②	・賑わいの創出等による周辺地域の価値向上 ・民間のアイデア・創意工夫による賑わい・回遊性の創出 ・賑わいの創出の拠点となることで、中心市街地への相乗効果の創出	⇒ まちづくりを誘導

■設計コンセプト

「誰でも気軽に訪れることのできる魅力ある施設整備」

・老朽化した施設の撤去や建替等の安全対策
・競輪施設のコンパクト化
・各種イベントが開催できる環境整備
・サイクルスポーツ・ツーリズムの拠点となる環境整備

■設計方針

高松競輪場再整備については、「高松市都市計画マスタープラン」における都心地域の「環瀬戸内圏から人が集まり、にぎわいあふれるストリートタウン」の考え方を踏まえ、「誰でも気軽に訪れることのできる魅力ある施設整備」を再整備のメインコンセプトとした。

「誰でも気軽に訪れることのできる魅力ある施設整備」を実現するために、「老朽化した施設の撤去や改築等の安全対策(SAFETY)」「競輪施設のコンパクト化(SMART)」「環境に配慮した施設・設備のリニューアル(SUSTINABLE)」「各種イベントが開催できる環境設備(SYNERGY)」「サイクルスポーツ・ツーリズムの拠点となる環境整備(SPORTS)」の5 つの”S”をテーマに再整備を進める。

（1）老朽化した施設の撤去や改築等の安全対策　⇒　SAFETY

・大規模観覧場としての安全性を確保した建物計画
・高潮や津波を想定した施設計画

（2）競輪施設のコンパクト化　⇒　SMART

・収容人員を約14,122人から約2,600人に最適化
・需要に合った施設規模とし、運営コストを低減
・来場者数や利用者の変化に応じた運用が可能な施設

（3）環境に配慮した施設・設備のリニューアル　⇒　SUSTAINABLE

・設備のリニューアルによる安全性、省エネ性能の向上
・維持管理しやすい施設・設備を計画
・建築環境SDGs に配慮した施設計画

（4）各種イベントを開催し、にぎわいを創出する環境整備　⇒　SYNERGY

・イベントのできるテラス等を整備
・市民に向けた公園設備の開放

（5）サイクルスポーツ・ツーリズムの拠点となる環境整備　⇒　SPORTS

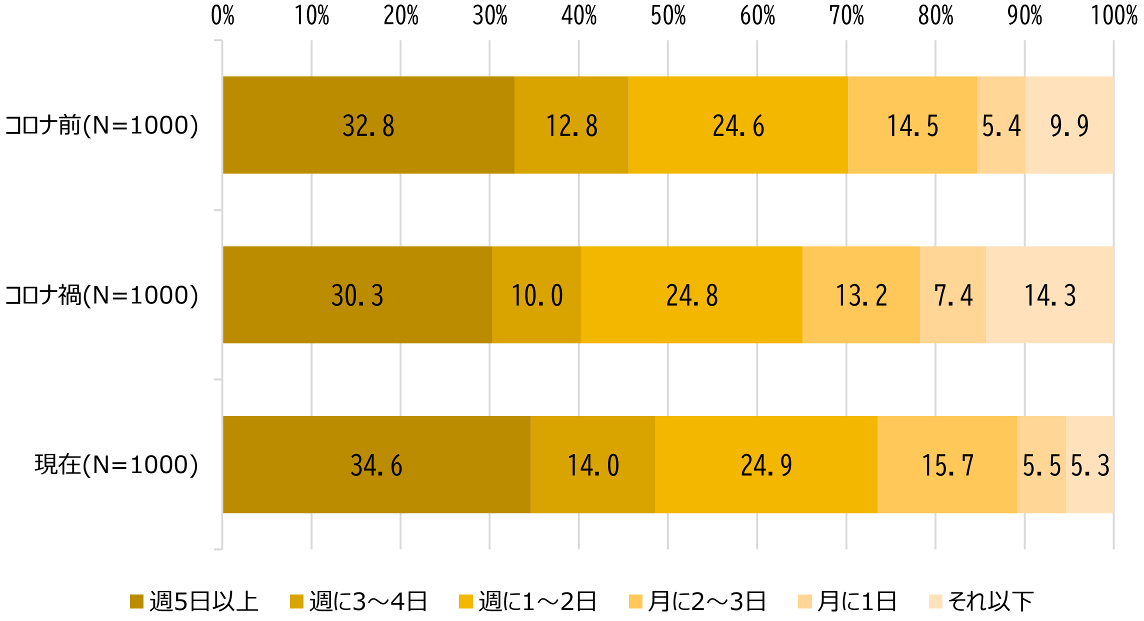
・競輪場を活用したサイクルスポーツ普及への取組の推進
・自転車競技場としての快適な施設整備

資料）高松競輪場再整備事業 事業概要（高松市 HP）

図 3-45　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 3-46 コロナ前～コロナ禍～現在における外出頻度

(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以下に整理します。

【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

・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。
・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。

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

・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。
・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、乗り継ぎや待合環境等は依然として不満側の意見が多くなっています。

3) 二酸化炭素排出量の増加

・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。

【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

・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。
・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。

5) 中心市街地の人口減少と低密度化

・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。

6) 中心市街地に不足する回遊性

・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。
・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。

7) 公共交通不便地域の存在

・都心地域では、バスの運行ルートに重複や偏りがみられます。
・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。
・郊外部に公共交通不便地域が点在しています。

8) 未熟な自転車利用環境

・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。
・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。

9) 県外客が使いづらい公共交通

・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。
・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。

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

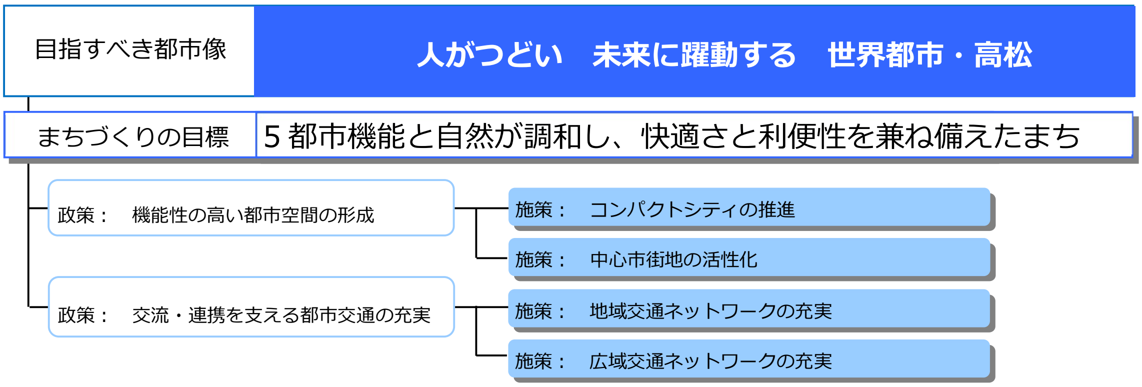
・都市再生整備計画（サンポート高松地区）、中央卸売市場再整備・青果棟移転、競輪場敷地の有効活用等、大規模開発が進行しています。
・新型コロナウイルス感染症拡大により一度は外出頻度が減少したものの、現在は拡大前まで回復しています。

第４章　上位・関連計画におけるビジョン

4.1　上位計画におけるビジョン

(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。

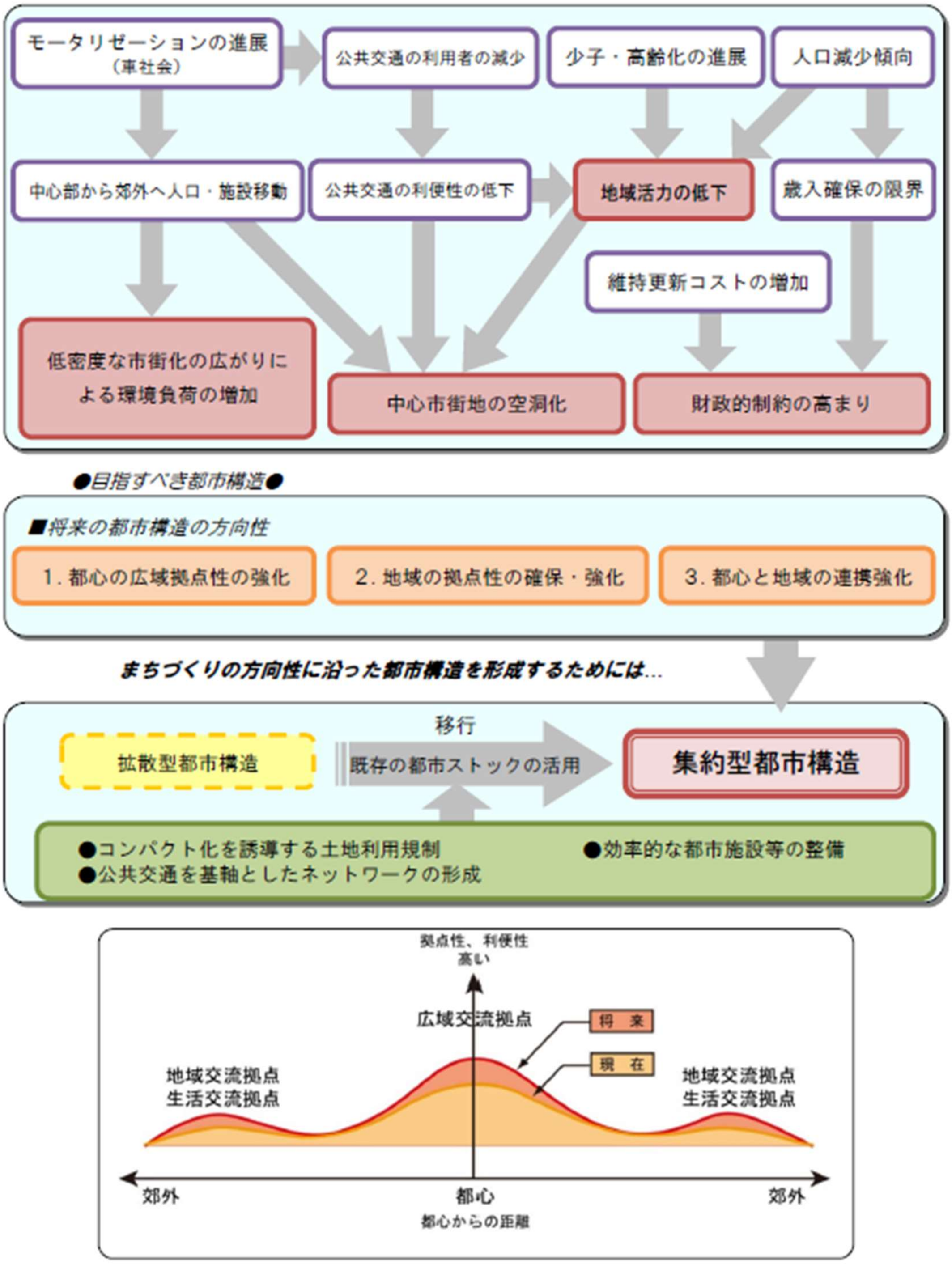


図　4-1　都市構造の現状と課題

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

<table>
<tr><td rowspan="4">交通関連施設</td><td colspan="2">高松市の交通体系のあり方</td></tr>
<tr><td colspan="2">すべての市民が安全で快適に移動できる、交通利便性の高い都市を目指す。
・ 自動車から公共交通への乗換環境の向上により、地域特性に応じて、適切な交通手段が組み合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。
・ 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。</td></tr>
<tr><td>公共交通の整備方針</td><td>道路に関する整備方針</td></tr>
<tr><td>・ 都心部における交通体系の再構築
・ 郊外部における公共交通と自動車交通の連携強化
・ 鉄道・バス等の公共交通の機能充実
・ 人にやさしい公共交通づくり
・ 市民意識の啓発</td><td>・ 幹線道路の整備
・ 地域基幹道路の整備
・ 自転車・歩行者空間の整備
・ 景観に配慮した道路整備
・ 都市計画道路の見直し</td></tr>
</table>

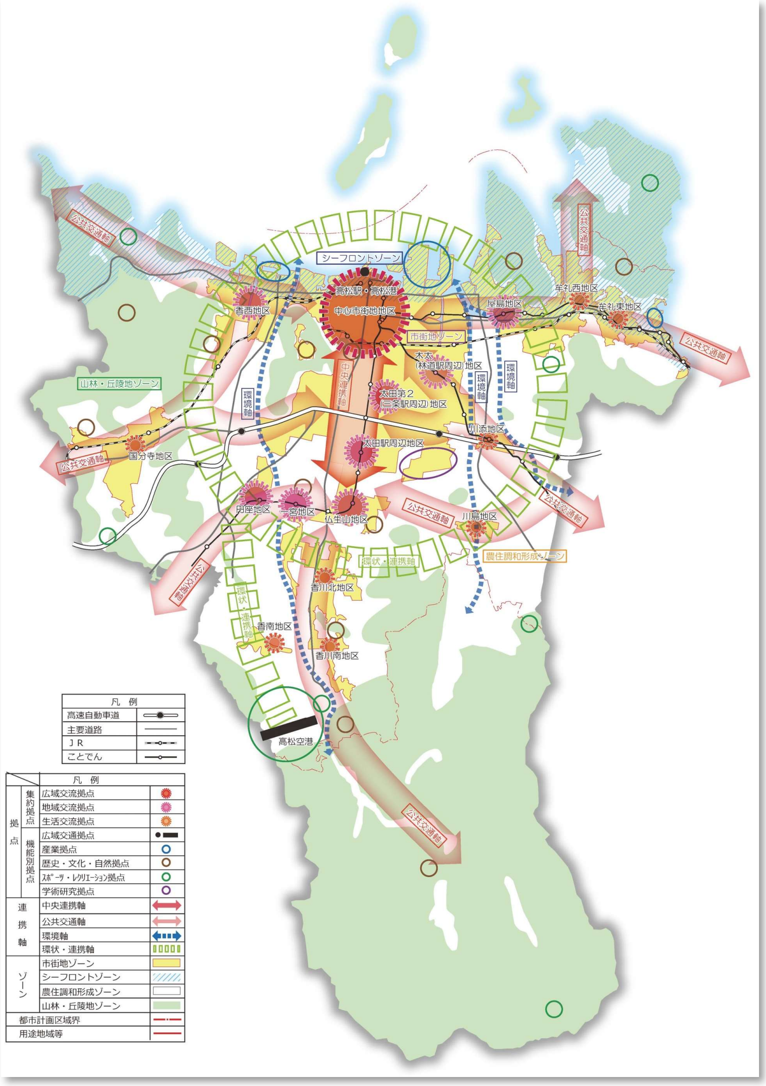


図 4-2　高松市が目指す将来都市構造

(3)　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。

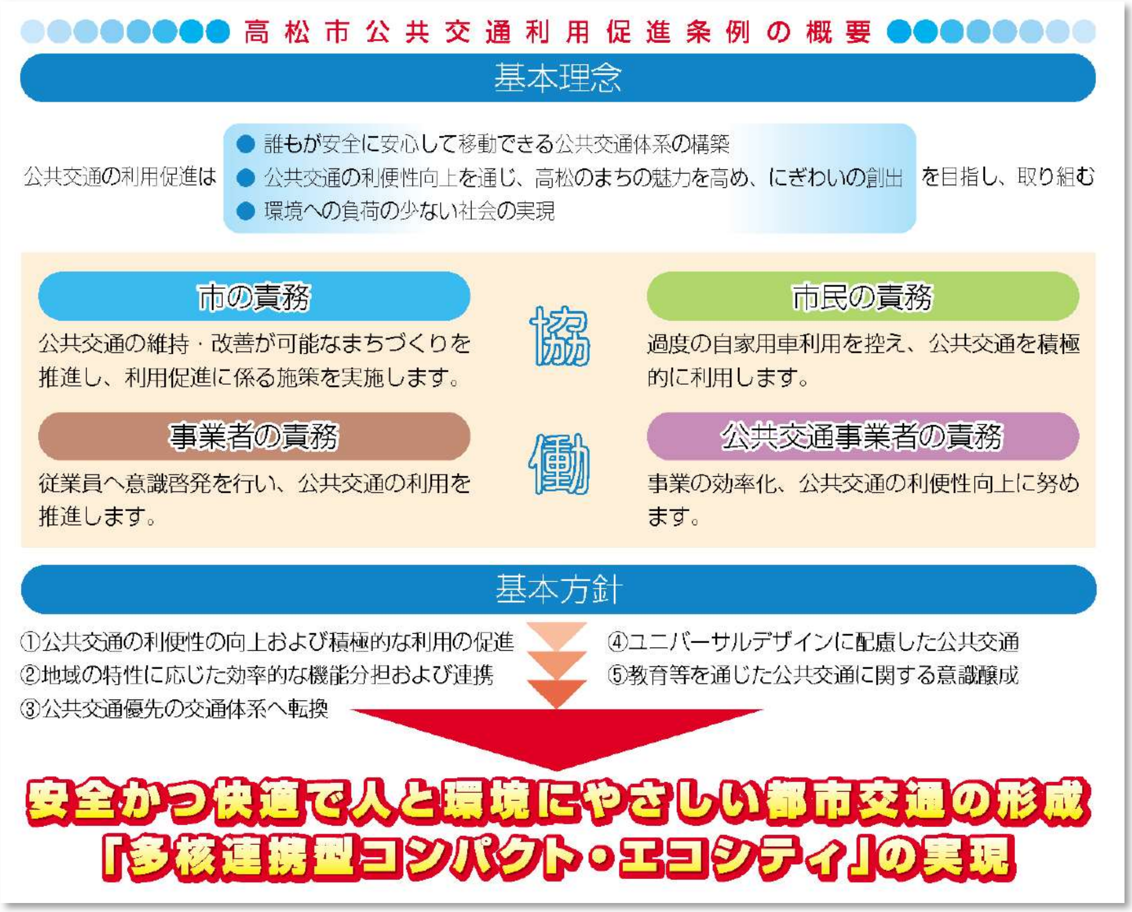


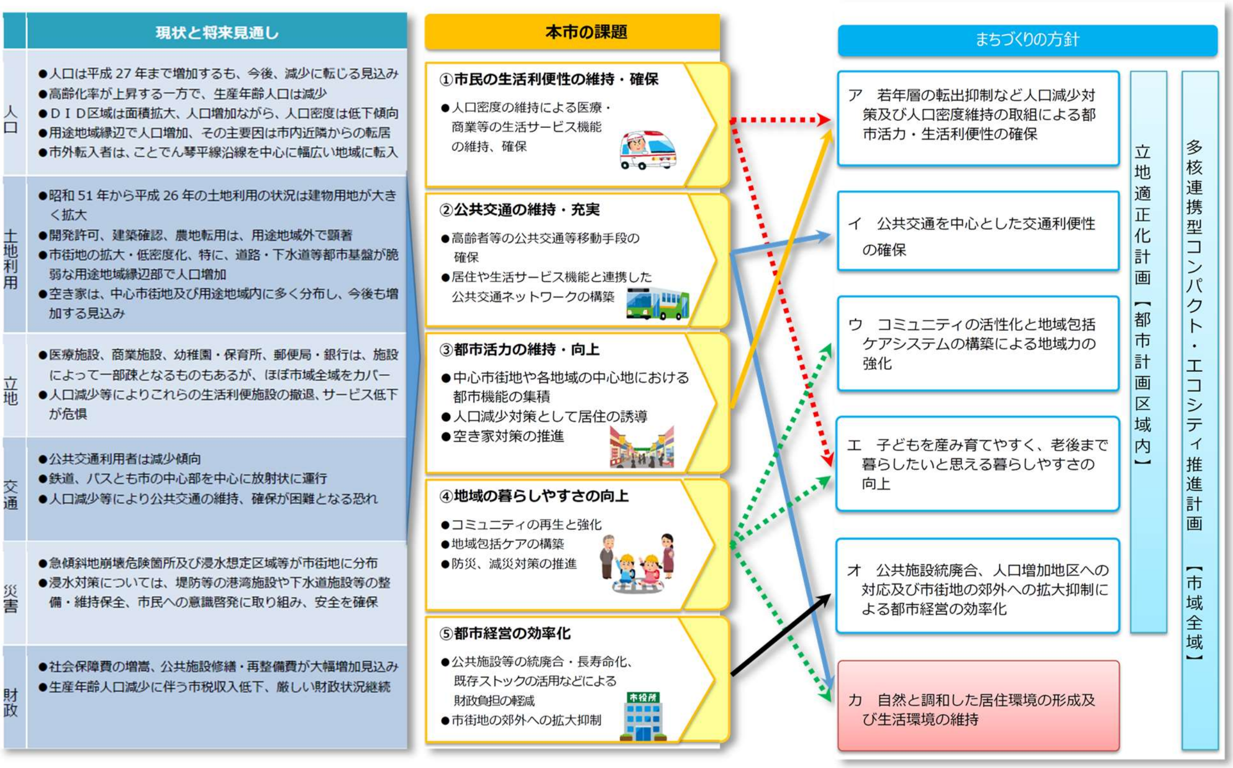
図　4-3　高松市公共交通利用促進条例

(4)　多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画(H30.4 制定)

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。

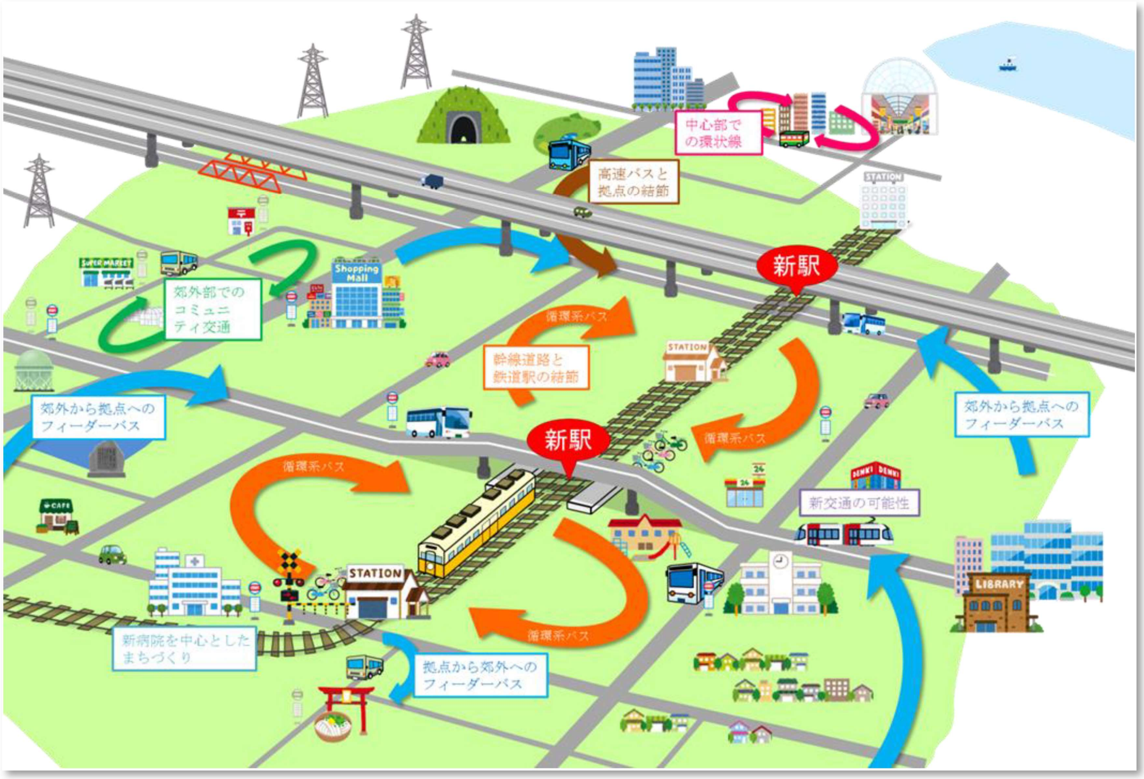


図 4-4　公共交通ネットワーク再構築のイメージ

4.2　関連計画におけるビジョン

(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。

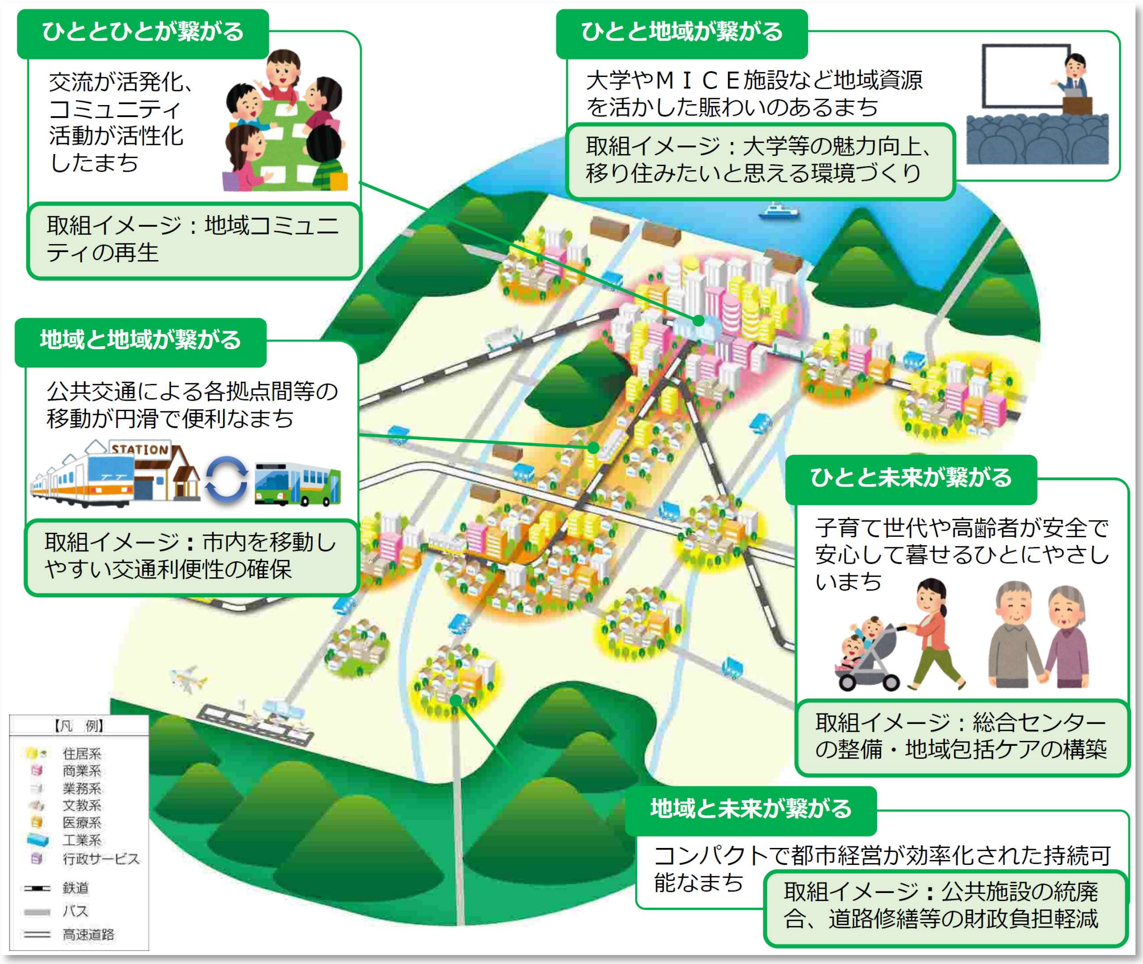


図　4-5　立地適正化計画イメージ

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。

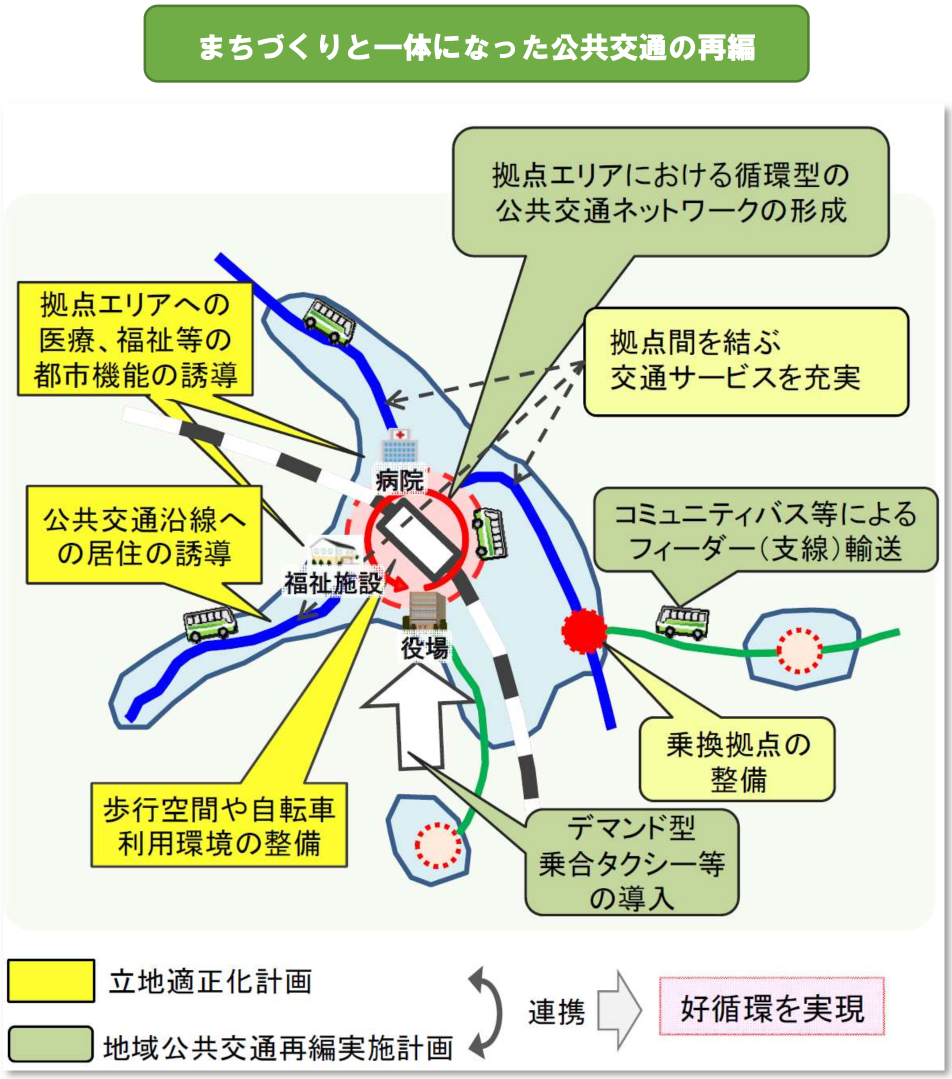


図　4-6　地域公共交通再編実施計画と立地適正化の連携イメージ

(2)　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実践するために、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。

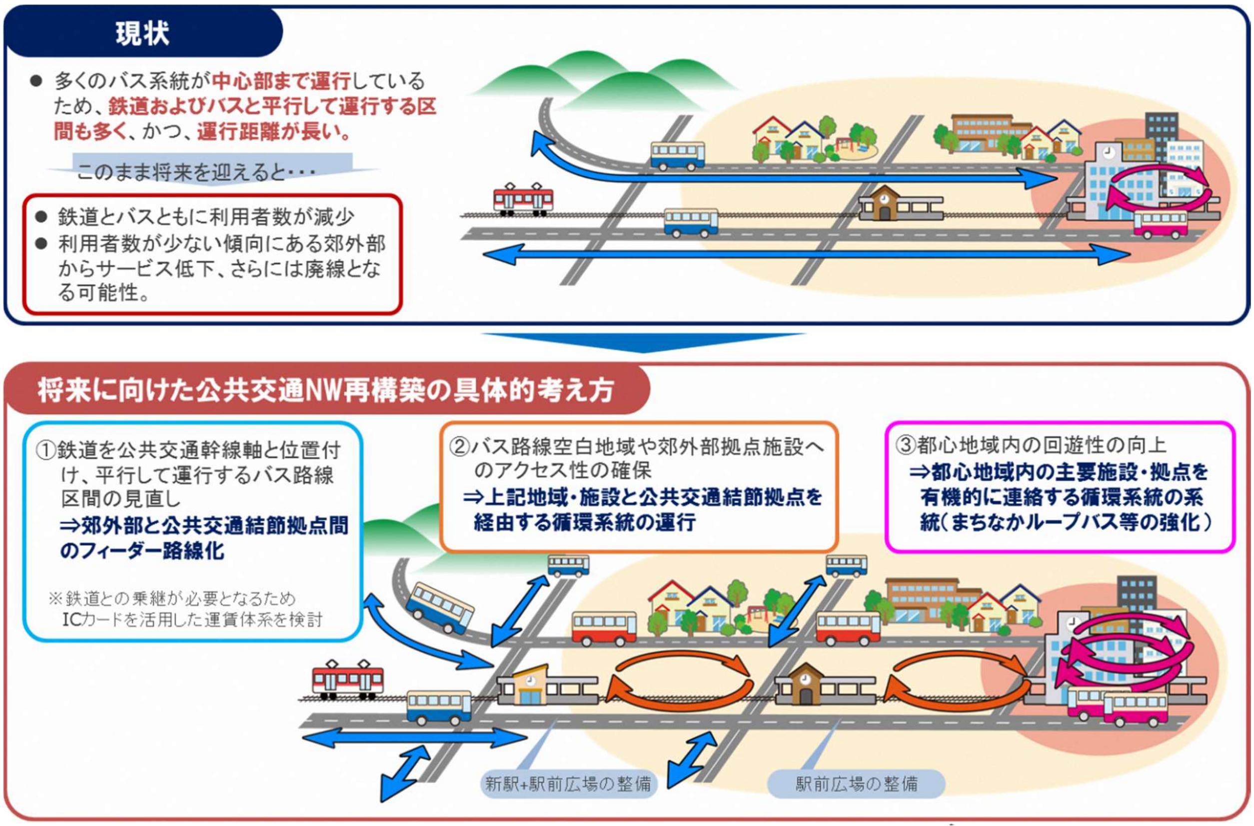


図　4-7　公共交通ネットワーク再構築の考え方

2)　市域全体の移動デザイン

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。

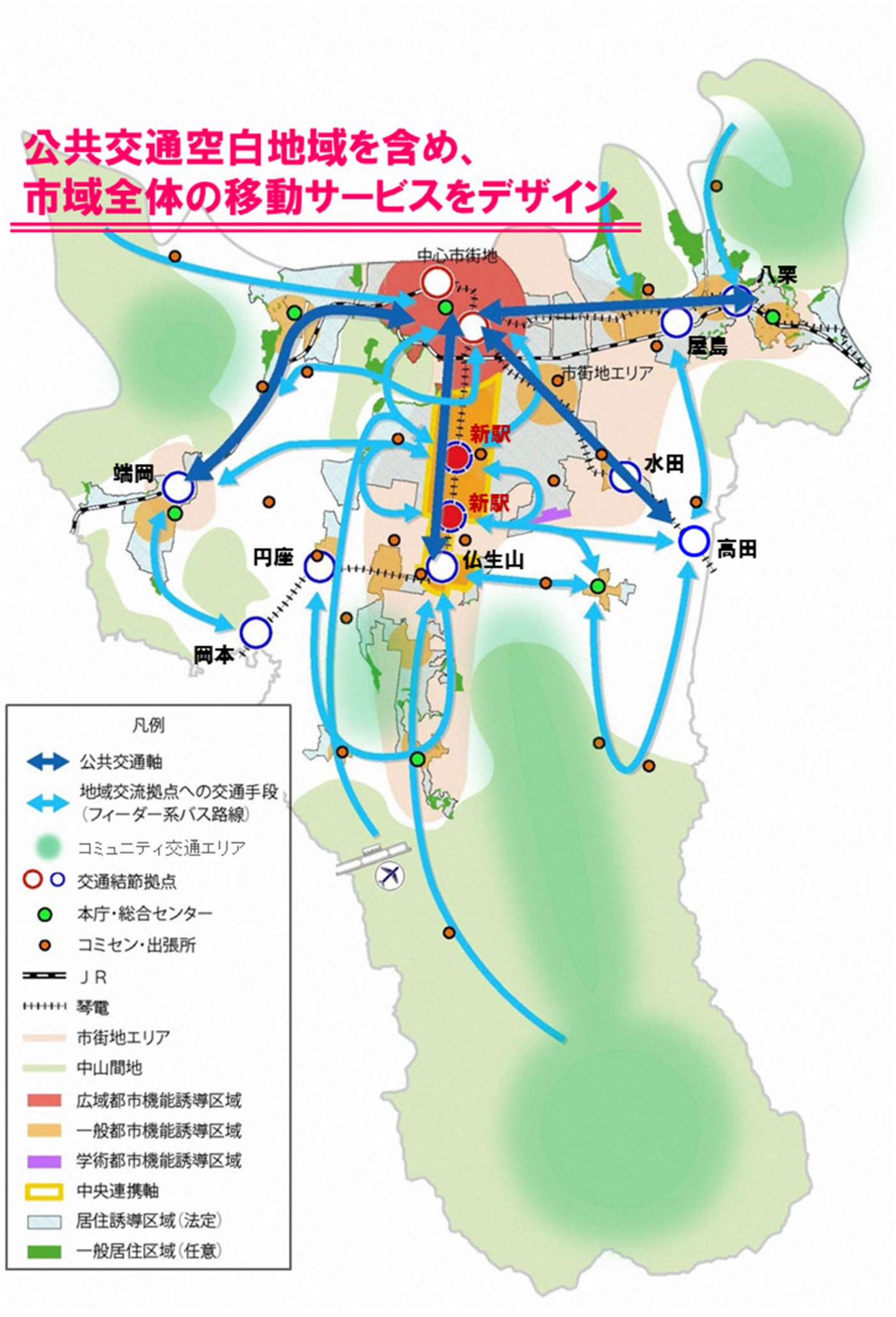


図　4-8　再編完了後路線図（イメージ図）

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）**

3)　高松市総合都市交通計画(R6.6 改定)

高松市の総合計画や都市計画マスタープランに基づき交通施策を展開し、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 22 年 11 月に総合都市交通計画として策定しましたが、「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 月に計画を改定、また、高松市地域公共交通計画と整合を図るため、高松市地域公共交通計画の改定(R6.6)に合わせ、令和 6 年 6 月に改定しました。

総合都市交通計画では、都市交通を、多核連携型コンパクト・エコシティを実現するための重要な柱の一つと位置付け、基本理念を「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」とし、基本方針を、「少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築」、「だれもが利用しやすく安全・安心な公共交通体系の構築」、「環境負荷の小さい公共交通体系の構築」、「自動車からの転換を促す円滑で快適な公共交通体系の構築」、「都心へのアクセスとまちなかの回遊性を支える公共交通体系の構築」とした施策が示されています。

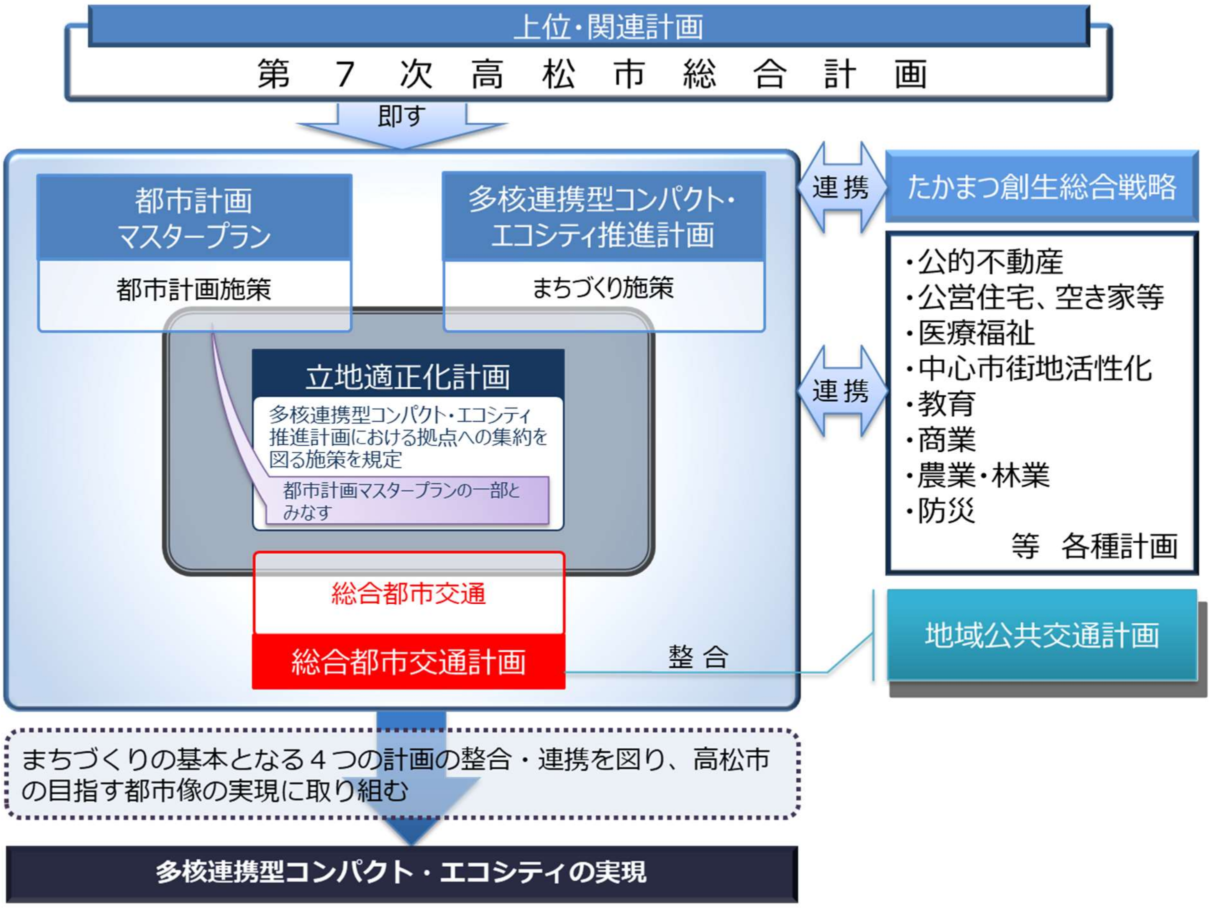


図 4-9　多核連携型コンパクト・エコシティの実現に向けた総合都市交通の役割

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。

図　4-10　施策の方針

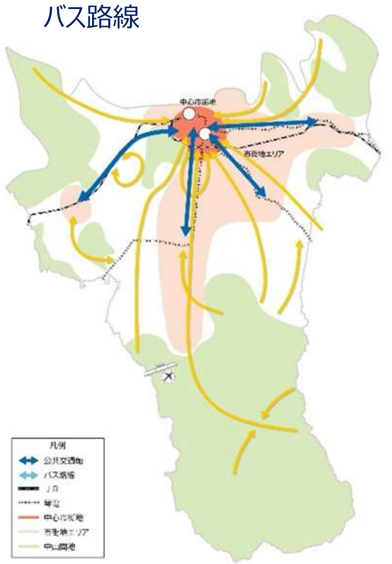
【現状】

（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】

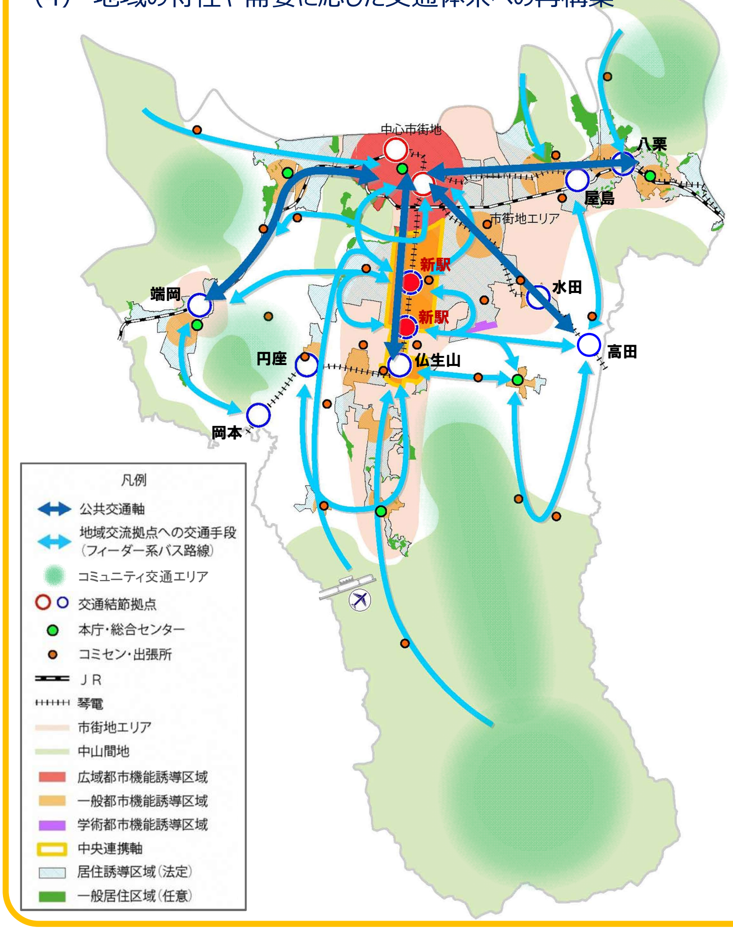
都心地域交通、都心地域周辺部交通、郊外部交通の役割を明確にした再編

（1）既有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　4-11　将来交通体系のイメージ

第５章　計画の基本方針と目標

5.1　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、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。

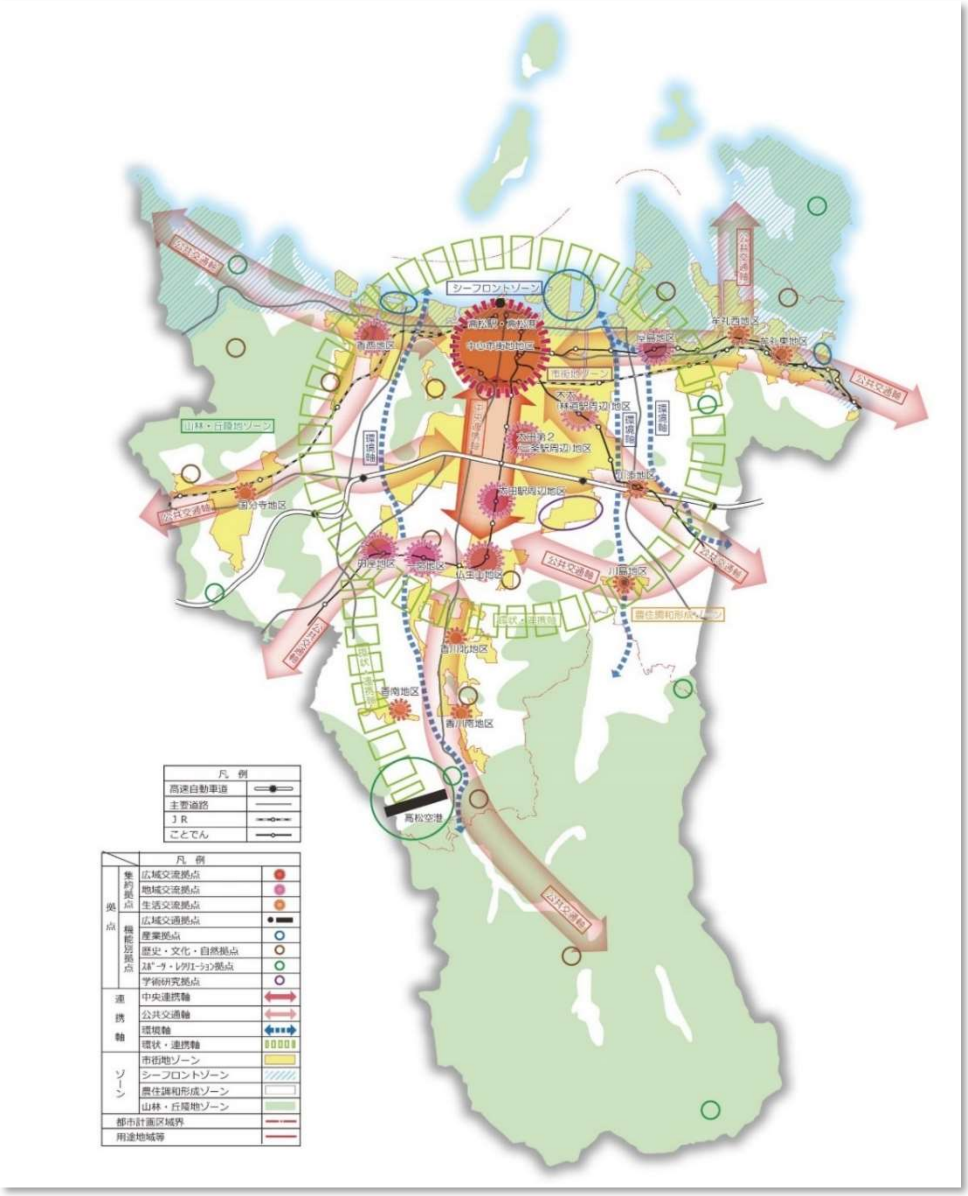
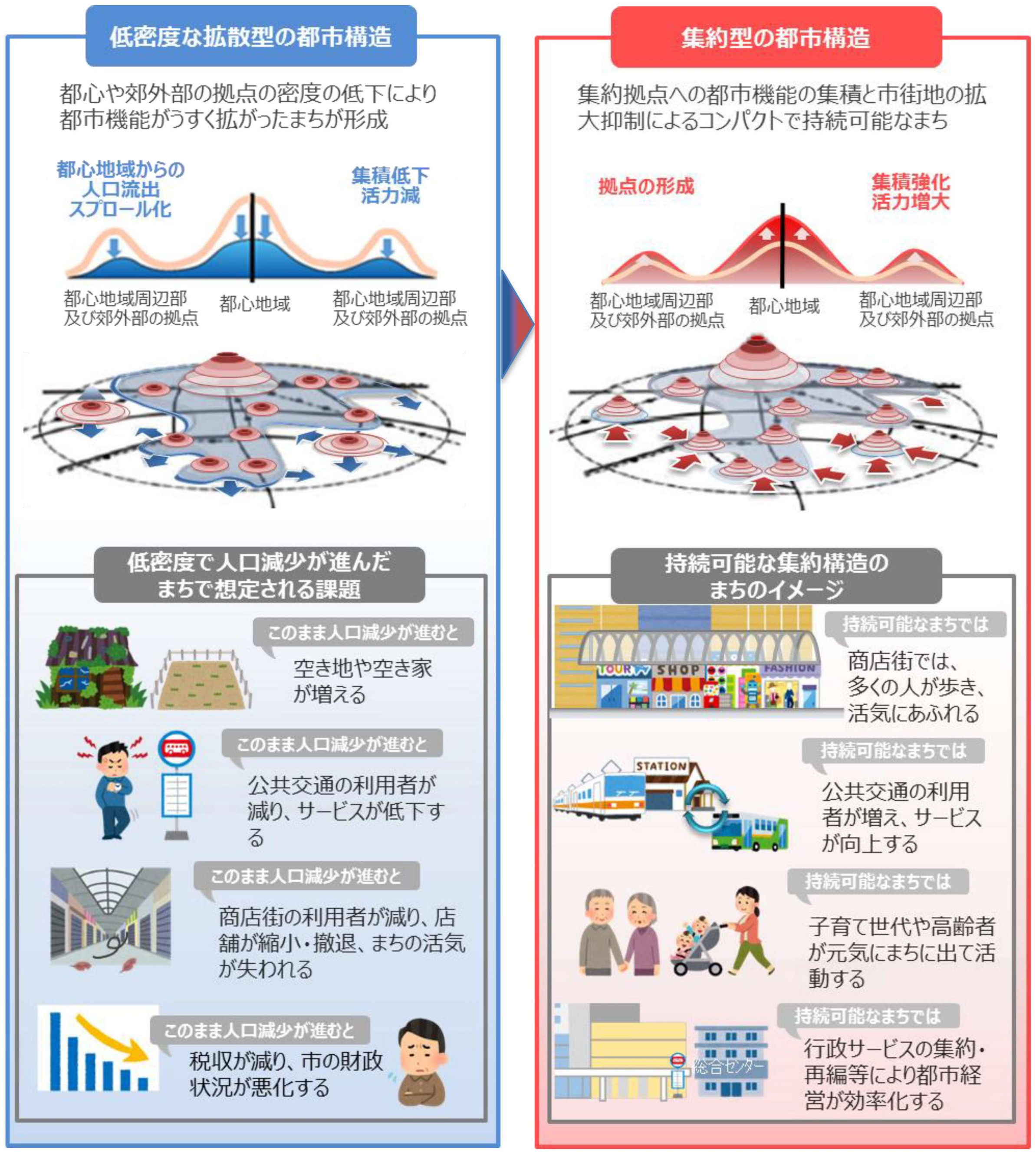


図　5-1　高松市が目指す将来都市構造(再掲)



郊外への人口流出、スプロール化の進行、さら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など「うすく拡がったまち」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く可能性があります。

「コンパクトで持続可能なまち」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、魅力あるまちが形成されるとともに、市民の地域愛着や公共性の醸成が期待できます。

図　5-2　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

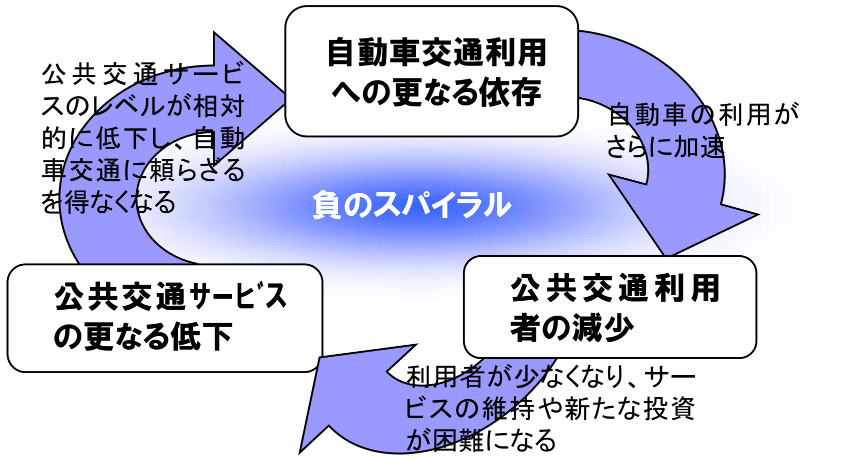
5.2　交通体系変革の必要性

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。

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

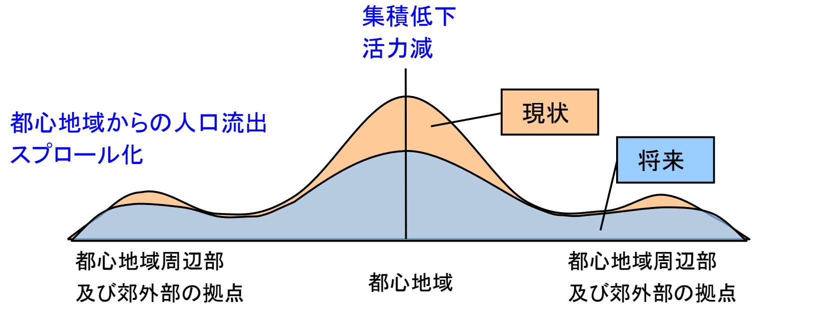
このまま対策を打たない場合に予想される状態



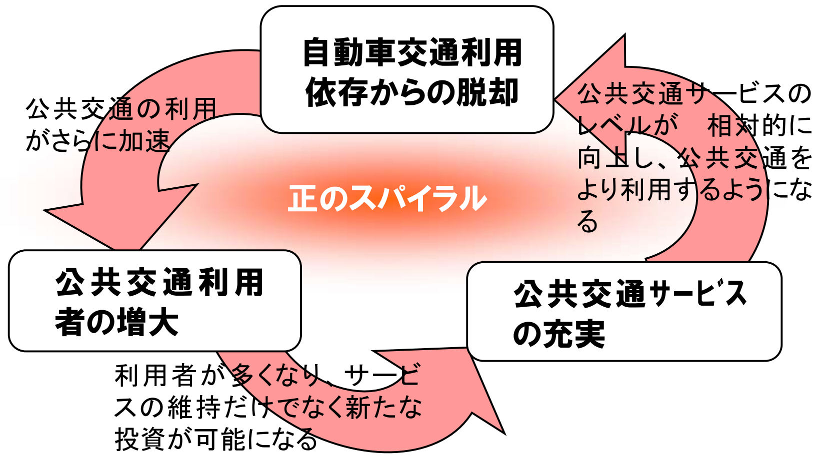
- 自動車利用者増加の一方で、高齢者等交通弱者の移動手段がなくなる
- 都市構造の拡散化と、外出しない高齢者等交通弱者の増加
- 中心市街地の衰退
- 公共交通による県外来訪客が移動時における結節拠点で迷いやサービスの低さに伴い計画通り旅行を楽しめない等により、市内の魅力を堪能できないため、観光客数増加が一時的なものとなる　など

○　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、中枢・中核拠点都市としての役割を果たすことができなくなる



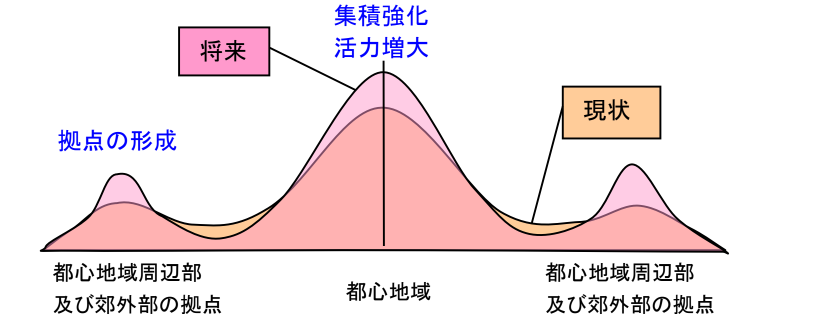
目指すべき方向性



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

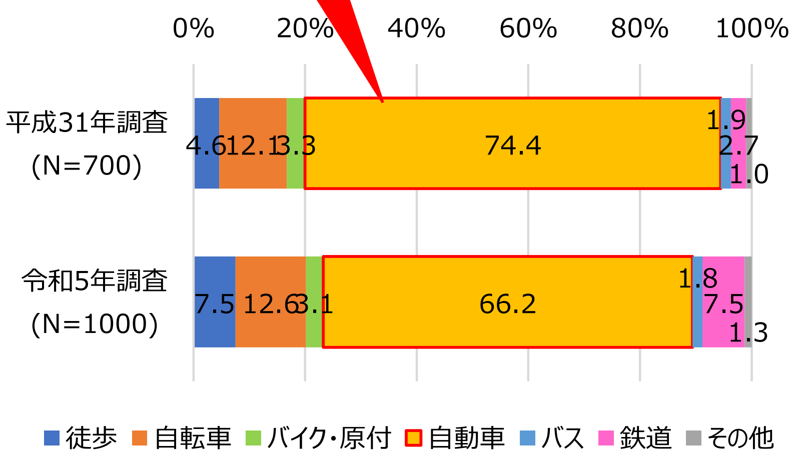
高松市全体の活力が向上し、中枢・中核拠点都市としての役割を果たすことができる



交通体系変革の必要性

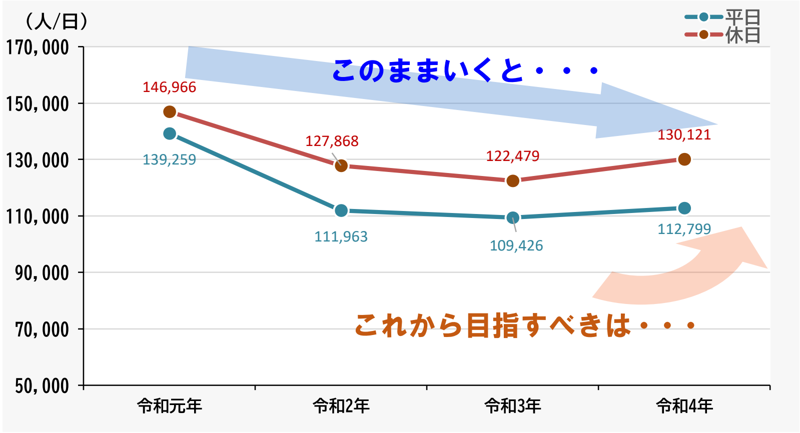
過度に自動車に依存しない交通体系が必要

- 都心地域に住む人、訪れる人が円滑に移動できる環境づくり
- 都心地域周辺部及び郊外部から都心地域に人を導く環境づくり



資料）市民 web アンケート調査（H31.2、R5.9）

図　代表交通手段構成比（全目的）



※令和元年～カメラ計測による自動解析にて観測

資料）庁内資料（各年 10 月の平日・休日の 1 日の通行量）

図　中央商店街通行量の推移

5.3　本市の進める公共交通ネットワークの再構築

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、まちづくりを進めていくこととしており、将来にわたり持続可能なネットワークの再構築に向け、既存ストックを活用し、鉄道を基軸、バスをフィーダーとし、交通結節拠点整備・バス路線再編・交通系 IC カードを活用したハード・ソフト両面からの施策により、持続性の高い公共交通体系に変えつつ、一定のサービス水準を維持しながら、需用に合わせた供給の最適化を行う「高松モデル」の考え方を軸に進めます。

図　5-3　公共交通ネットワークの再構築

5.4　基本理念と基本方針

交通が人の移動を担い、居住や施設立地に大きな影響を与えることを考慮すると、目指すべき都市構造を実現するには、公共交通網が重要な役割を担う必要がありますが、第１章で整理したとおり、現在の高松市を取り巻く交通の環境は厳しさを増しており、都市の空洞化や公共交通の衰退等の様々な問題を招くことが懸念されます。

これを踏まえると、今後、公共交通は、コンパクトで魅力的なまちづくりに寄与するとともに、過度に自動車に依存した現況から、公共交通の利用促進に向けた日常行動の変化を促し、市民に、公共交通への理解と関心を高める意識の醸成に努める必要があると考えられます。

これを踏まえ、交通の将来ビジョンを次のように位置付けることとします。

改善されつつある問題点

1)自動車交通への過度な依存
- 自動車交通量、分担率が減少し、自動車依存が一定緩和。

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
- 各サービスの満足度は総じて向上傾向。

3)二酸化炭素排出量の増加
- CO2排出量が減少傾向にあるものの、運輸部門については全国平均よりも高い状況。

現況の公共交通が抱える問題点

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
- 高齢化の進行は著しい。
- 免許返納者数は増加傾向にあり、高齢者の自動車分担率が減少し、公共交通分担率の増加がみられるが、依然として自動車分担率が半数以上を占める。

5)中心市街地の人口減少と低密度化
- 中心市街地で人口減少し、太田・多肥地区等郊外部で増加傾向がみられる。

6)中心市街地に不足する回遊性
- 回遊性を支える公共交通が未熟で、利便性が低い。

7)公共交通不便地域の存在
- 都心地域では、バスの運行ルートに偏りがみられる。
- 市街地周辺部に、公共交通サービス脆弱地域がある。
- 郊外部に、公共交通不便地域が点在している。

8)未熟な自転車利用環境
- 自動車事故発生件数が依然として全国の中でも多い。
- 需要に即した自転車利用環境が整備されていない。

9)県外客が使いづらい公共交通
- 県外観光客数が増加傾向にあるが、移動手段は大半が自動車を利用。

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)の交通結節点が多く存在するが、拠点間の乗り継ぎが不便。

社会潮流を踏まえて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
- バスドライバーの不足が深刻化し、現在のサービス水準を維持することが困難。

12)安全性を含む鉄道ネットワークの維持・確保
- 車両、輸送設備、安全設備の老朽化が進行。

13)大規模開発・ライフスタイルの変化に応じた公共交通
- 高松市中心部において、高松競輪場再整備等の大規模開発が進行。
- コロナ禍により外出は減少したものの、現在は回復しており、コロナ前よりも外出回数が増加している傾向。

目指すべき将来都市構造＝コンパクト・エコシティ

目指す都市構造に向けて交通が果たすべき課題

- ○誰もが安全で快適に移動できる機会の創出
- ○コンパクトなまちづくり（集約化）へ寄与
- ○まちの魅力を高め、賑わいの抄出に寄与

交通の将来ビジョン

- ○目指す都市構造と整合した、都市交通システムの構築
- ○利用者の視点で使いやすい、公共交通ネットワークの形成
- ○公共交通への理解と関心を深める意識の醸成

【基本理念】
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

問題点	基本方針
1) 2) 3) 4) 7) 9) 10) 11) 12)	**基本方針1 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通体系の再構築** ⇒鉄道を基軸としたバスのフィーダー化（既存バスの再編）による公共交通網への再編を図るため、交通結節拠点と拠点間をつなぐアクセスの確保、鉄道・バスの一体的な公共交通網構築によるサービス水準の確保を進めます。
2) 7) 9) 11)	**基本方針2 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成** ⇒公共交通軸とあわせて利用できる、地域交流拠点周辺の居住地等から各拠点駅へアクセスする公共交通等の交通手段を強化します。 ⇒また、郊外部の生活交流拠点と周辺エリアを結ぶ移動手段を確保します。
1) 2) 4) 7) 11)	**基本方針3 各拠点へのアクセス性の向上** ⇒公共交通軸とあわせて利用できる、地域交流拠点周辺の居住地等から各拠点駅へアクセスする公共交通等の交通手段を強化します。 ⇒また、郊外部の生活交流拠点と周辺エリアを結ぶ移動手段を確保します。
5) 6) 8) 9) 10) 13)	**基本方針4 中心市街地における回遊性の向上** ⇒中心市街地の魅力を向上し、公共交通中心のまちづくりを進めるため、中心市街地エリアにおけるバスや自転車等での回遊性を高めるとともに、豊かな都心地域の公共空間を創出します。
1) 3) 8) 13)	**基本方針5 中心部への自動車利用の抑制** ⇒公共交通等の強化とあわせて効果を高めるため、自動車による中心市街地等への来訪、通過交通の抑制を図ります。
2)	**基本方針6 地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発** ⇒公共交通の利用環境整備とあわせて、市民や来訪者一人ひとりが地域にとって望ましい交通行動を考え、実践していくことを後押しするための地域等と連携した情報提供、啓発活動を展開します。
4) 7) 11)	**基本方針7 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進** ⇒利用者や地域コミュニティ、まちなかの施設や企業等と連携し、公共交通サービスの継続的改善に向けたユーザビリティ＊評価、地域交通の育成、新たな連携による展開等を促していきます。

需要に合わせた供給の最適化

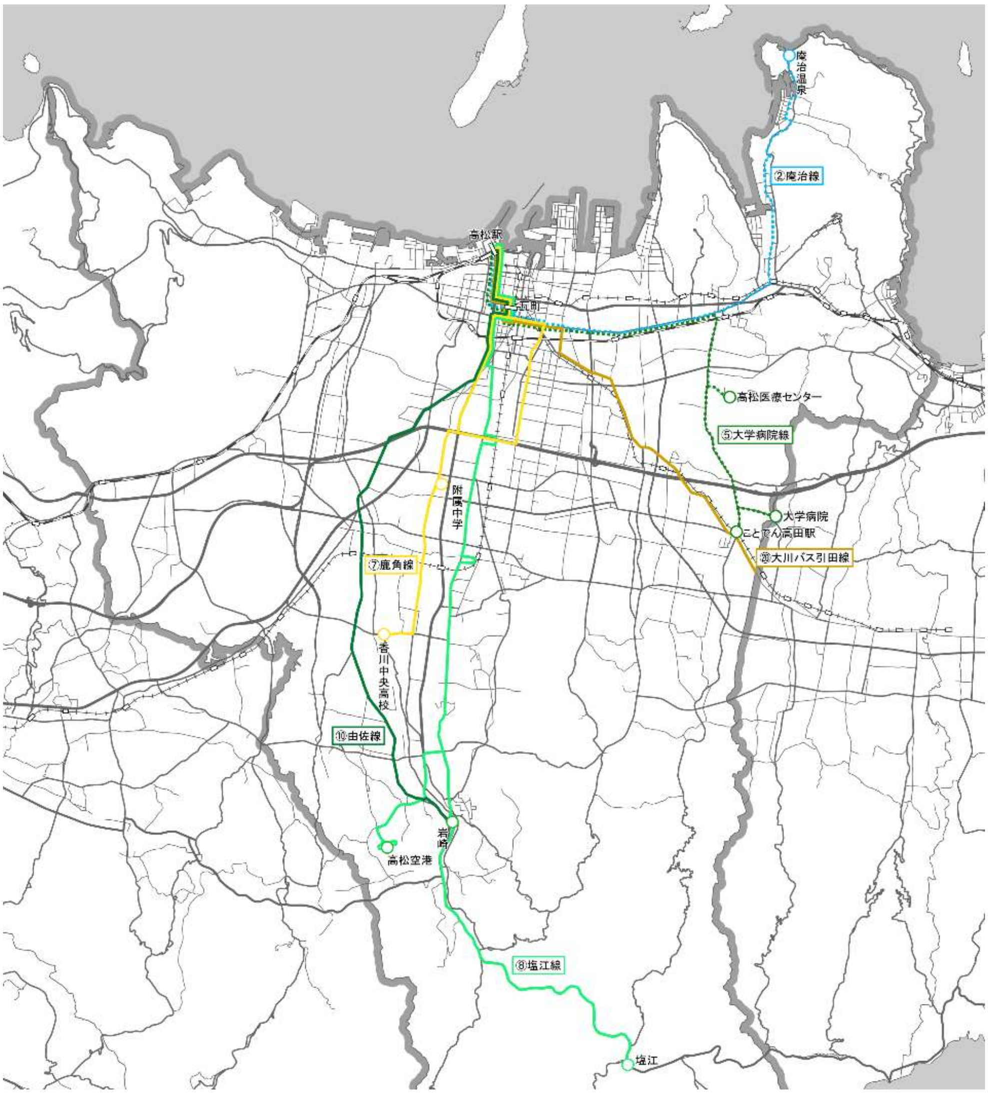
5.5　各系統の地域公共交通における位置付け

本市では、既存バス路線の減便・廃止が進む中、需要に合わせた供給の最適化を図るため、鉄道新駅の整備やバス路線の再編、交通系ＩＣカードを活用した利用促進などを推進し、鉄道を基軸とした、バスを支線として張り巡らせた交通ネットワークの再構築に取り組みます。

バス路線の再編に伴い、次のようにまちづくりと公共交通が連携した考えの下、地域公共交通の維持確保を図ります。

・都市計画マスタープランに定める集約拠点間を連絡する路線
・地域公共交通計画に定める交通結節拠点を連絡する路線
・高松市立地適正化計画に定める都市機能誘導区域内にある誘導施設を連絡する路線

(1)　地域間幹線系統



1)　役割及び確保・維持策

<table>
<tr><th>位置付け</th><th>路線名</th><th>系統名</th><th>役割</th><th>確保・維持策</th></tr>
<tr><td rowspan="9">地域間幹線</td><td rowspan="2">鹿角線</td><td>鹿角伏石駅</td><td rowspan="9">JR 高松駅を発着地として、市内の各拠点及び主要施設を連絡します。</td><td rowspan="9">地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指します。</td></tr>
<tr><td>鹿角ゆめタウン</td></tr>
<tr><td>由佐線</td><td>由佐</td></tr>
<tr><td rowspan="3">塩江線</td><td>塩江</td></tr>
<tr><td>岩崎</td></tr>
<tr><td>伏石空港</td></tr>
<tr><td>庵治線</td><td>庵治</td></tr>
<tr><td>大学病院線</td><td>医大病院</td></tr>
<tr><td colspan="2">引田線</td></tr>
</table>

2)　地域公共交通確保維持事業の必要性

・鹿角線

鹿角伏石駅系統・鹿角ゆめタウン系統

JR 高松駅付近から、市内南部（香川町）を結ぶ路線であり、県立養護学校、香川大学附属中学校、香川中央高校などへの通学や香川町から高松市中心部への通勤・通学の利用があります。鹿角伏石駅系統については、令和４年４月１日以降、ことでん伏石駅に乗り入れることにより電車との連携の強化を図るとともに、鹿角ゆめタウン系統については、ゆめタウン高松を経由する経路変更により、商業エリアへの利用があります。このようなことから、地域公共交通確保維持事業の活用により運行を確保・維持する必要があります。

・由佐線

由佐系統

JR 高松駅から、市内南部（香川町）を結ぶ路線であり、香南町から高松市中心部への通勤・通学や川部みどり園への通勤・通学に利用があります。このようなことから、地域公共交通確保維持事業の活用により運行を確保・維持する必要があります。

・塩江線

塩江系統・岩崎系統・伏石空港系統

JR 高松駅から、高松市南部（香川町・塩江町）を結ぶ路線であり、香川町・塩江町から高松市中心部への通勤・通学の利用があります。平成３０年９月からことでん仏生山駅に乗り入れることにより電車との連携を強化しています。また、高松市立みんなの病院を経由することによる通院の利用があります。伏石空港系統については、ことでん伏石駅と高松空港にも乗り入れることにより交通結節拠点と高松空港間の利用があります。このようなことから、地域公共交通確保維持事業の活用により運行を確保・維持する必要があります。

・庵治線

庵治系統

JR 高松駅から、ことでん八栗駅に接続し、高松市東部（牟礼町・庵治町）を結ぶ路線であり、牟礼町・庵治町から高松市中心部への通勤・通学の利用があることから、地域公共交通確保維持事業の活用により運行を確保・維持する必要があります。

・医大病院線

医大病院系統

JR 高松駅から、高松医療センターや香川大学医学部附属病院を経由して、ことでん高田駅を結ぶ路線であり、高松東高校、香川大学医学部への通学、香川大学医学部附属病院や高松医療センターへの通院・通勤の利用があることから、地域公共交通確保維持事業の活用により運行を確保・維持する必要があります。

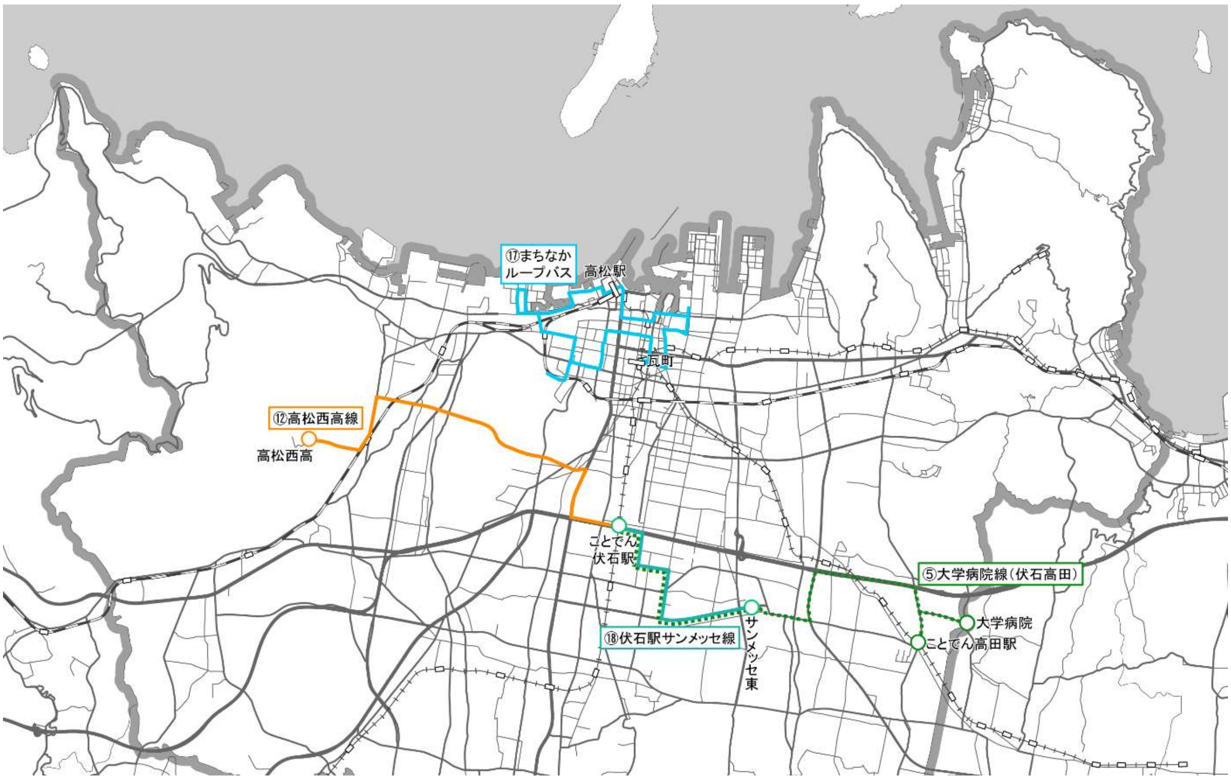
・引田線

高松市から東かがわ市の３市１町を渡る路線として運行しており、市外からの通勤や通学を目的とした移動はもとより、さぬき市民病院や県立白鳥病院を始めとする総合病院・医院への通院、また、沿線上にあるスーパーマーケットや公共施設への移動など、住民にとって欠かせない交通手段となっており、地域公共交通確保維持事業の活用により運行を確保・維持する必要があります。

3)　事業及び実施主体の概要

<table>
<tr><th>路線名</th><th>系統名</th><th>起点</th><th>経由地</th><th>終点</th><th>事業
許可区分</th><th>運行態様</th><th>実施主体</th><th>補助事業
の活用</th></tr>
<tr><td rowspan="2">鹿角線</td><td>鹿角
伏石駅</td><td>高松駅</td><td>ことでん
伏石駅</td><td>香川中央
高校</td><td rowspan="9">道路運送法
第４条乗合</td><td rowspan="9">路線
定期運行</td><td rowspan="8">ことでん
バス
株式会社</td><td rowspan="9">幹線系統
補助</td></tr>
<tr><td>鹿角
ゆめタウン</td><td>高松駅</td><td>ゆめタウン
高松前</td><td>香川中央
高校</td></tr>
<tr><td>由佐線</td><td>由佐</td><td>高松駅</td><td>由佐</td><td>岩崎</td></tr>
<tr><td rowspan="3">塩江線</td><td>塩江</td><td>高松駅</td><td>仏生山</td><td>塩江</td></tr>
<tr><td>岩崎</td><td>高松駅</td><td>仏生山</td><td>岩崎</td></tr>
<tr><td>伏石空港</td><td>高松駅</td><td>ことでん
伏石駅</td><td>高松空港</td></tr>
<tr><td>庵治線</td><td>庵治</td><td>高松駅</td><td>新開</td><td>庵治温泉</td></tr>
<tr><td>大学
病院線</td><td>医大病院</td><td>高松駅</td><td>馬場先</td><td>ことでん
高田駅</td></tr>
<tr><td colspan="2">引田線</td><td>高松</td><td>長尾</td><td>引田</td><td>大川自動車
株式会社</td></tr>
</table>

(2)　ネットワークバス等



1)　役割及び確保・維持策

位置付け	路線名	系統名	役割	確保・維持策
ネットワークバス	まちなかループバス	まちなか東廻り まちなか西廻り 新北町発東廻り 瓦町駅発西廻り	中心市街地における主要目的施設、交通結節拠点、地域コミュニティをネットワーク化し、来街者及び居住者の移動を支援します。	高松市生活交通路線等維持費補助金(ネットワーク)を活用し持続可能な運行を目指します。
	高松西高線	高松西高	高松西高等学校からことでん伏石駅に結節するネットワーク交通を確保します。	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指します。
	伏石駅サンメッセ線	伏石駅サンメッセ	香川インテリジェントパークからことでん伏石駅に結節するネットワーク交通を確保します。	
	大学病院線	伏石高田	ことでん高田駅から香川大学医学部附属病院・香川インテリジェントパークを経由し、ことでん伏石駅に結節することにより、交通結節拠点間の移動を確保します。	

2)　地域公共交通確保維持事業の必要性

・高松西高線

高松西高系統

人口が多く通学利用の多い地域から高松西高校間のアクセスを確保する路線であることから、住民の通勤や通学、また買い物を中心とした、生活に不可欠な路線であり、地域公共交通確保維持事業の活用により運行を確保・維持する必要があります。

・伏石駅サンメッセ線

伏石駅サンメッセ系統

交通結節拠点であることでん伏石駅と学術研究拠点にある企業や学校をつなぐ路線であり、住民の通勤や通学、また買い物を中心とした、生活に不可欠な路線であることから、地域公共交通確保維持事業の活用により運行を確保・維持する必要があります。

・大学病院線

伏石高田系統

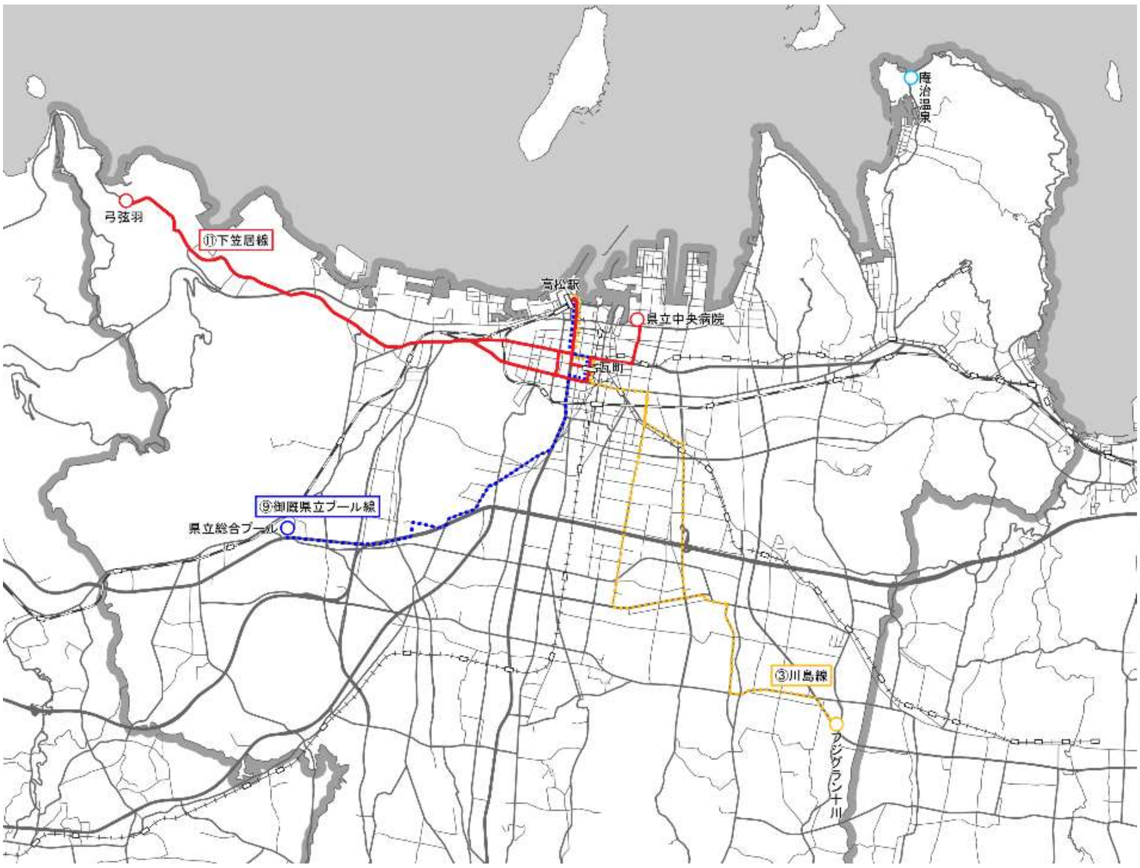
交通結節拠点であることでん伏石駅と学術研究拠点にある企業や学校や香川大学医学部附属病院を経由し、ことでん高田駅をつなぐ路線であり、住民の通勤や通学、また通院を中心とした、生活に不可欠な路線であることから、地域公共交通確保維持事業の活用により運行を確保・維持する必要があります。

3)　事業及び実施主体の概要

<table>
<tr><th>路線名</th><th>系統名</th><th>起点</th><th>経由地</th><th>終点</th><th>事業
許可区分</th><th>運行態様</th><th>実施主体</th><th>補助事業
の活用</th></tr>
<tr><td rowspan="4">まちなか
ループ
バス</td><td>まちなか
東廻り</td><td>高松駅</td><td>瓦町駅東口</td><td>高松駅</td><td rowspan="7">道路運送法
第４条乗合</td><td rowspan="7">路線
定期運行</td><td rowspan="4">ことでん
バス
株式会社

丸亀町商
店街振興
組合</td><td rowspan="4">高松市
ネットワ
ーク補助</td></tr>
<tr><td>まちなか
西廻り</td><td>高松駅</td><td>瓦町駅東口</td><td>高松駅</td></tr>
<tr><td>新北町発
東廻り</td><td>新北町</td><td>瀬戸内町</td><td>高松駅</td></tr>
<tr><td>瓦町駅発
西廻り</td><td>瓦町駅
東口</td><td>県立
中央病院</td><td>高松駅</td></tr>
<tr><td>高松
西高線</td><td>高松西高</td><td>ことでん
伏石駅</td><td>ゆめタウン
高松前</td><td>高松西高</td><td rowspan="3">ことでん
バス
株式会社</td><td rowspan="3">フィーダ
ー補助</td></tr>
<tr><td>伏石駅
サンメッ
セ線</td><td>伏石駅
サンメッセ</td><td>ことでん
伏石駅</td><td>県立図書館</td><td>サンメッセ
東</td></tr>
<tr><td>大学
病院線</td><td>伏石高田</td><td>ことでん
伏石駅</td><td>サンメッセ
香川</td><td>ことでん
高田駅</td></tr>
</table>

(3)　準幹線系統



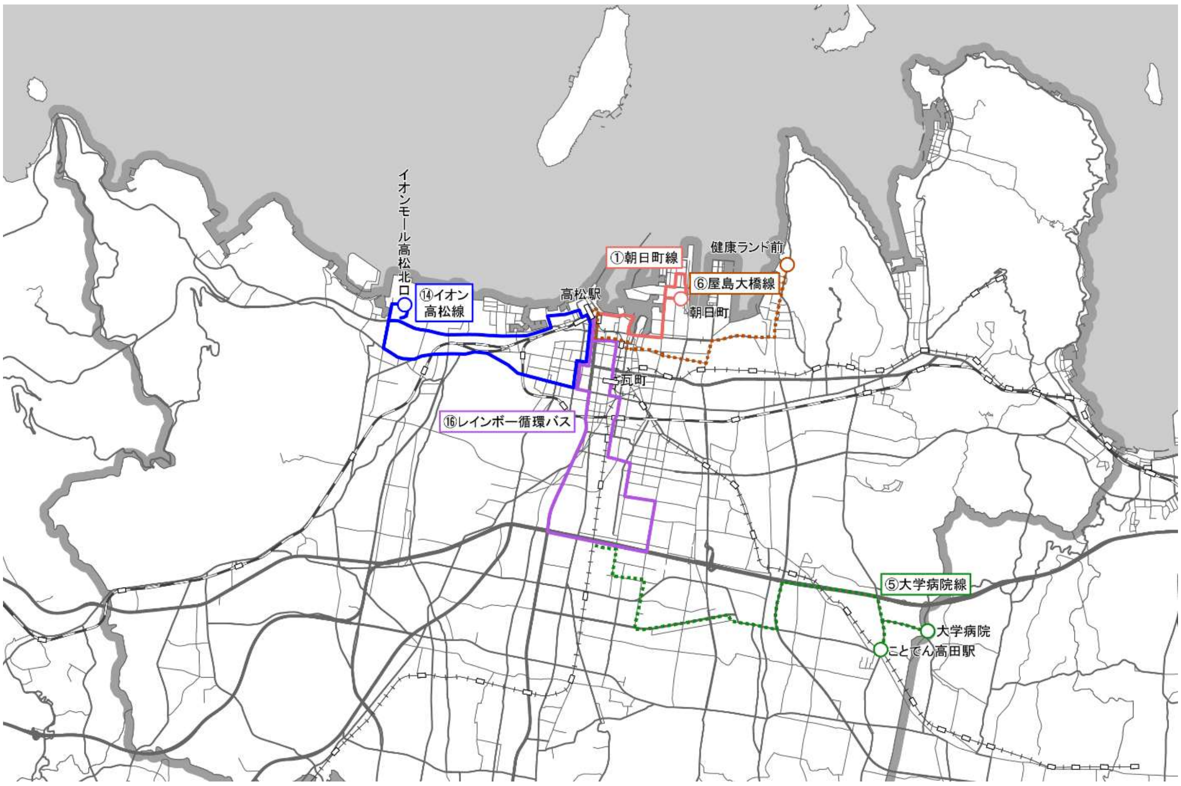
1)　役割及び確保・維持策

位置付け	路線名	系統名	役割	確保・維持策
準幹線	下笠居線	弓弦羽	JR 高松駅や県立中央病院を発着地として、市内の各拠点を連絡します。	高松市生活交通路線等維持費補助金(準幹線系統)を活用し持続可能な運行を目指します。
		宮脇弓弦羽		
		県中弓弦羽		
	御厩線	御厩		
	川島線	川島		
		レインボー川島		
		サンメッセ川島		
		サンメッセ西植田		

2)　事業及び実施主体の概要

路線名	系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
下笠居線	弓弦羽	高松駅	神在口	弓弦羽	道路運送法第４条乗合	路線定期運行	ことでんバス株式会社	高松市循環線補助
	宮脇弓弦羽	高松駅	宮脇町	弓弦羽				
	県中弓弦羽	県立中央病院	宮脇町	弓弦羽				
御厩線	御厩	高松駅	西田中	県立総合プール				
川島線	川島	高松駅	サンメッセ香川	山田総合センター				
	レインボー川島	高松駅	県立図書館	山田総合センター				
	サンメッセ川島	高松駅	サンメッセ香川	フジグラン十川				
	サンメッセ西植田	高松駅	サンメッセ香川	西植田				

(4)　その他の系統



1)　役割及び確保・維持策

位置付け	路線名	系統名	役割	確保・維持策
自主運行	朝日町線	朝日町	JR 高松駅を発着地として、目的施設である県立中央病院を経由します。	高松市生活交通路線等維持費補助金(準幹線系統)を活用し持続可能な運行を目指します。
		卸センター朝日町		
	レインボー循環バス	レインボー東廻り	街中（ゆめタウン高松やレインボー通り方面）と高松市南部の人口増加地域（ことでん琴平線沿線）を回遊します。	
		レインボー西廻り		
	屋島大橋線	屋島大橋	ことでん瓦町駅を発着地として、屋島を連絡します。	
	大学病院線	医大高田	ことでん高田駅を発着地として、大学病院を連絡します。	
委託運行	イオン高松	イオン北ルート	ことでん高松築港駅を発着地として、イオンモール高松を連絡します。	
		イオン南ルート	JR 高松駅を発着地として、イオンモール高松を連絡します。	

2)　事業及び実施主体の概要

路線名	系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
朝日町線	朝日町	高松駅	県立中央病院	朝日町	道路運送法第４条乗合	路線定期運行	ことでんバス株式会社	―
	卸センター朝日町	高松駅	卸センター	朝日町				
レインボー循環バス	レインボー東廻り	高松駅	東廻り	高松駅				
	レインボー西廻り	高松駅	西廻り	高松駅				
屋島大橋線	屋島大橋	瓦町	高松駅	健康ランド前				
大学病院線	医大高田	大学病院	―	ことでん高田駅				
イオン高松線	イオン北ルート	高松築港	瀬戸内町	イオンモール高松北口				
	イオン南ルート	高松駅	宮脇町	イオンモール高松北口				

5.6　計画の目標

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

基本方針や取り組み内容を踏まえて、平成 27 年 3 月の計画策定時及び平成 31 年 3 月の計画改定時において、実施効果を検証するための目標値を以下のとおり設定していました。

目標	目標指数	H27.3計画策定時			H31.3計画改定時		
		現況値（H24※）	短期目標値（～H32年）／実績値	中長期目標値（～H40年）	現況値（H30年）	短期目標値（～R5年）／実績値	中長期目標値（～R10年）
公共交通機関の利用活性化	人口に占める公共交通利用者の割合	13.4%	16.0%／11.5%	17.3%	15.2%	16.5%／14.1%	17.3%
市民満足度向上	総合計画における施策「公共交通の利便性の向上」に対する満足度（「満足」「やや満足」の合計値）	19%	25%／20.2%	50%	19.7%	34.4%／18.1%	50%
公共交通ネットワークの拠点形成	バスや多様な交通手段との結節を可能とする交通結節拠点整備数（都心部を除く）	―	3箇所／1箇所	8箇所	1箇所	3箇所／2箇所	8箇所
拠点へのアクセス向上	交通結節拠点におけるバス路線の結節数（都心部を除く）	3路線	10路線／5路線	18路線	6路線	14路線／9路線	18路線
公共交通連携利用促進	電車・バス乗継件数	243千人/年	362千人/年／228千人/年	482千人/年	336千人/年	429千人/年／300千人/年	490千人/年
公共交通空白地域の解消	地域と連携したコミュニティバスの路線数	2路線	5路線／2路線	8路線	1路線	5路線／2路線	8路線

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

新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、利用者が減少しており、当初設定していた目標値と実態が乖離した状態であることから、令和１０年における目標値の見直しを行いました。さらに、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークを実現するために、公共交通が適切に運営されているかを判断するため、「公共交通の利用者数」「公共交通の収支率」「市民１人当たりの公的資金投入額」を目標指数に加え、これらの目標値を以下のとおり設定しています。

目標	目標指数	データ取得方法	現況値 (R5 年)	目標値 (R10年)
公共交通機関の利用活性化	人口に占める公共交通利用者の割合	事業者保有データにより毎年計測 対象：JR 四国・ことでん・ことでんバス（市内）	14.1%	15.3%
	公共交通の利用者数		58,939人/日	64,958人/日
事業効率の改善	公共交通の収支率	収支率＝運行収入/運行経費 対象：市内の路線バス(地域間幹線・準幹線・ネットワークバス等)	68.2%	現況より改善
	市民１人当たりの公的資金投入額	市民１人当たりの公的資金投入額＝公的資金投入額/人口 ※公的資金投入額 高松市生活交通路線等維持費補助金(地域間幹線・準幹線・ネットワーク)	160.0円	現況より改善
市民満足度向上	総合計画における施策 ～R5 「公共交通の利便性の向上」に対する満足度 R6～ 「地域交通ネットワークの充実」に対する満足度（「満足」「やや満足」の合計値）	高松市民満足度調査の結果	18.1%	50%
公共交通ネットワークの拠点形成	バスや多様な交通手段との結節を可能とする交通結節拠点整備数（都心部を除く）	交通結節拠点の整備が完了した個所数を算出	2箇所	8箇所
拠点へのアクセス向上	交通結節拠点におけるバス路線の結節数（都心部を除く）	交通結節拠点におけるバス路線の結節数を算出	9路線	18路線
公共交通連携利用促進	電車・バス乗継件数	事業者保有データにより毎年計測	300千人/年	341千人/年
公共交通空白地域の解消	地域と連携したコミュニティバスの路線数	コミュニティバスの路線数を算出	2路線	8路線

【基本理念】
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

需要に合わせた供給の最適化

目標

公共交通機関の利用活性化
事業効率の改善
市民満足度向上
公共交通ネットワークの拠点形成
拠点へのアクセス向上
公共交通連携利用促進
公共交通空白地域の解消

基本方針１ 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通体系の再構築

⇒鉄道を基軸としたバスのフィーダー化（既存バスの再編）による公共交通網への再編を図るため、交通結節拠点と拠点間をつなぐアクセスの確保、鉄道・バスの一体的な公共交通網構築によるサービス水準の確保を進めます。

基本方針２ 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成

⇒公共交通軸とあわせて利用できる、地域交流拠点周辺の居住地等から各拠点駅へアクセスする公共交通等の交通手段を強化します。
⇒また、郊外部の生活交流拠点と周辺エリアを結ぶ移動手段を確保します。

基本方針３ 各拠点へのアクセス性の向上

⇒公共交通軸とあわせて利用できる、地域交流拠点周辺の居住地等から各拠点駅へアクセスする公共交通等の交通手段を強化します。
⇒また、郊外部の生活交流拠点と周辺エリアを結ぶ移動手段を確保します。

基本方針４ 中心市街地における回遊性の向上

⇒中心市街地の魅力を向上し、公共交通中心のまちづくりを進めるため、中心市街地エリアにおけるバスや自転車等での回遊性を高めるとともに、豊かな都心地域の公共空間を創出します。

基本方針５ 中心部への自動車利用の抑制

⇒公共交通等の強化とあわせて効果を高めるため、自動車による中心市街地等への来訪、通過交通の抑制を図ります。

基本方針６ 地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発

⇒公共交通の利用環境整備とあわせて、市民や来訪者一人ひとりが地域にとって望ましい交通行動を考え、実践していくことを後押しするための地域等と連携した情報提供、啓発活動を展開します。

基本方針７ 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

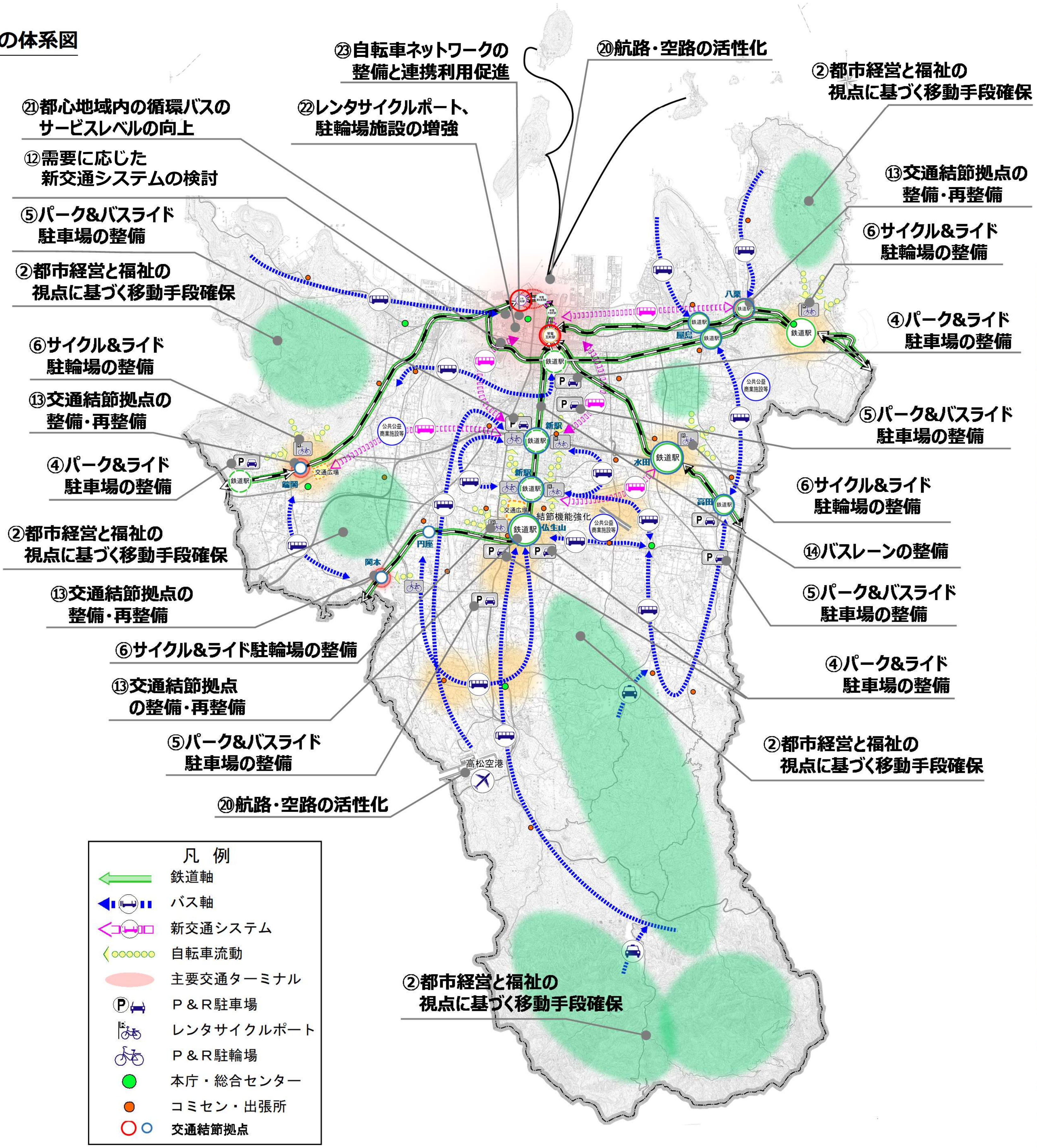
⇒利用者や地域コミュニティ、まちなかの施設や企業等と連携し、公共交通サービスの継続的改善に向けたユーザビリティ＊評価、地域交通の育成、新たな連携による展開等を促していきます。

第６章　取組むべき施策

6.1　施策の体系

具体的施策／基本方針	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モビリティ・マネジメントの実践、広報・啓発活動	④パーク&ライド駐車場の整備	⑤パーク&バスライド駐車場の整備	⑥サイクル&ライド駐輪場の整備	⑦サイクル&バスライド駐輪場の整備	⑧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	⑨駐車場の料金対策	⑩都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制	⑪鉄道新駅の設置	⑫需要に応じた新交通システム*の検討	⑬交通結節拠点の整備・再整備	⑭バスレーンの整備	⑮バス利用のサービス向上	⑯IruCaカードの利用の拡大	⑰利便性が高く、わかりやすい情報の提供	⑱鉄道、バスなど公共交通相互の乗り継ぎの円滑化	⑲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	⑳航路・空路の活性化	㉑都心地域内の循環バスのサービスレベルの向上	㉒レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強	㉓自転車ネットワークの整備と連携利用促進	㉔地域による持続可能な公共交通ネットワーク形成の仕組みづくり
1）少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築	●	●		●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●
2）拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成	●							●			●		●	●	●	●	●	●	●	●	●			●
3）各拠点へのアクセス性の向上		●		●	●	●	●								●				●					●
4）中心市街地における回遊性の向上												●			●				●		●	●	●	
5）中心部への自動車利用の抑制				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●				●				●	●	
6）地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発			●																					
7）多様な主体の連携による交通まちづくりの推進		●						●											●					●

6.2　施策の体系図



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	モビリティマネジメントの実践、広報・啓発活動
④	パーク＆ライド 駐車場の整備
⑤	パーク＆バスライド 駐車場の整備
⑥	サイクル＆ライド 駐輪場の整備
⑦	サイクル＆バスライド 駐輪場の整備
⑧	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
⑨	駐車場の料金対策
⑩	都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制
⑪	鉄道新駅の設置
⑫	需要に応じた新交通システム＊の検討
⑬	交通結節拠点の整備・再整備
⑭	バスレーンの整備
⑮	バス利用のサービス向上
⑯	IruCaカードの利用の拡大
⑰	利便性が高く、わかりやすい情報の提供
⑱	鉄道、バスなど公共交通相互の乗り継ぎの円滑化
⑲	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
⑳	航路・空路の活性化
㉔	地域による持続可能な公共交通ネットワーク形成の仕組みづくり

中心市街地を対象とする施策	
㉑	都心地域内の循環バスのサービスレベルの向上
㉒	レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強
㉓	自転車ネットワークの整備と連携利用促進

6.3　施策の内容

①公共交通のバリアフリー	**施 策 方 針 ：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成

■目的

全ての人が同じように活動できる社会を目指すノーマライゼーション*の理念に基づき、公共交通利用環境のバリアフリー化を図ります。

■内容

●高齢者や身体障がい者等の全ての人にとって、移動しやすい公共交通の利用環境を確保するため、駅やバス停におけるバリアフリー施設の設置、改修を行います。

●公共交通運行車両のバリアフリー化を促進します。

●主要駅、バス停を中心とした徒歩圏内の歩道のバリアフリー化を進めます。

■方法・取組方針

●鉄道駅におけるバリアフリー化

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。

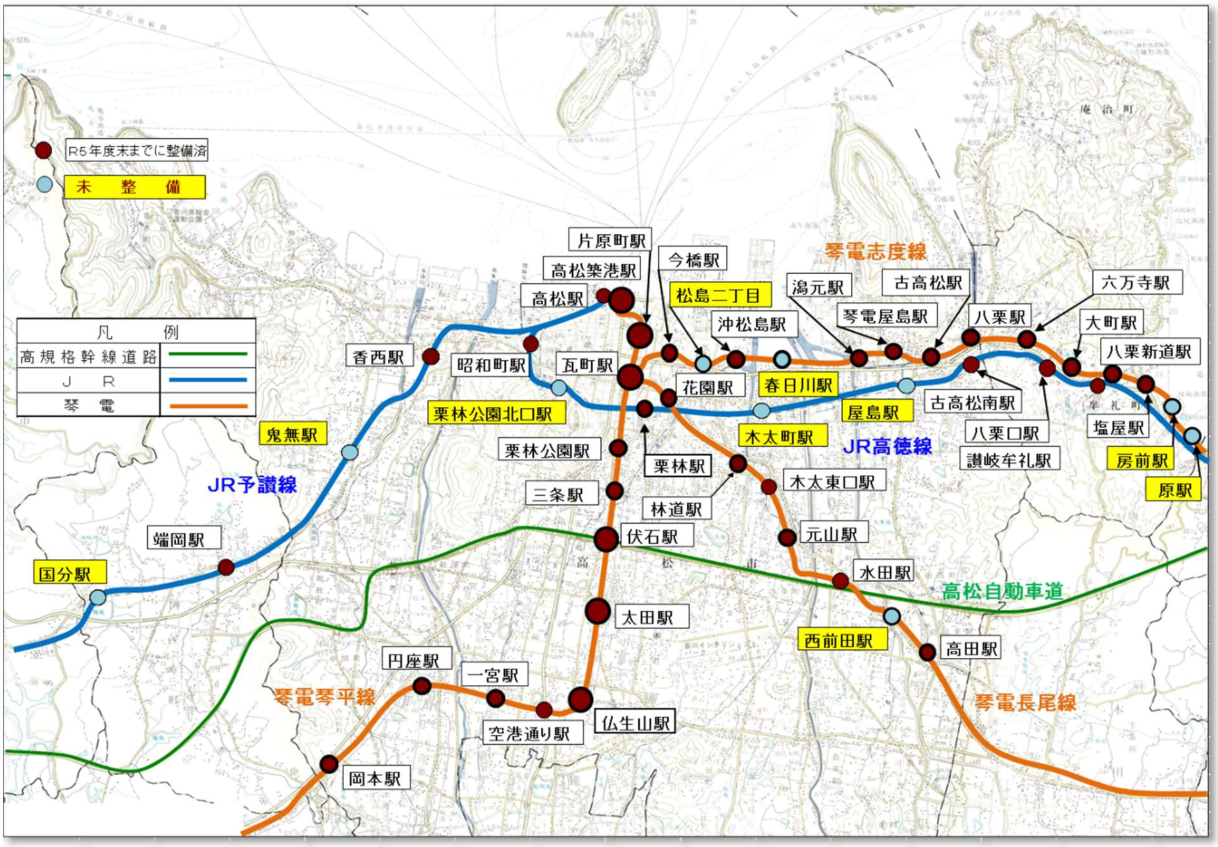


図　6-1　鉄道駅のバリアフリー化進捗状況(令和６年３月時点)

●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 6-2　ノンステップバス車両

表 6-1　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) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築
3) 各拠点へのアクセス性の向上
7) 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

■目的

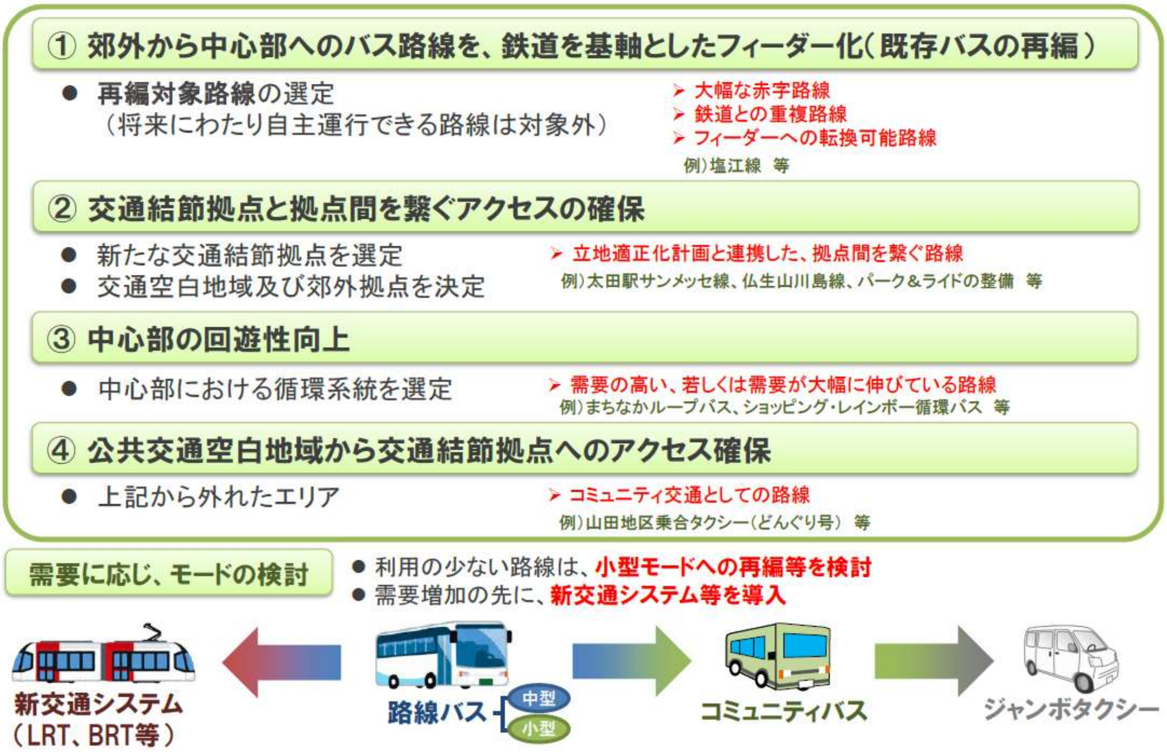
今後、急激に増加する高齢者等交通弱者の生活の足を確保し、持続可能な交通体系の構築を目指します。

■内容

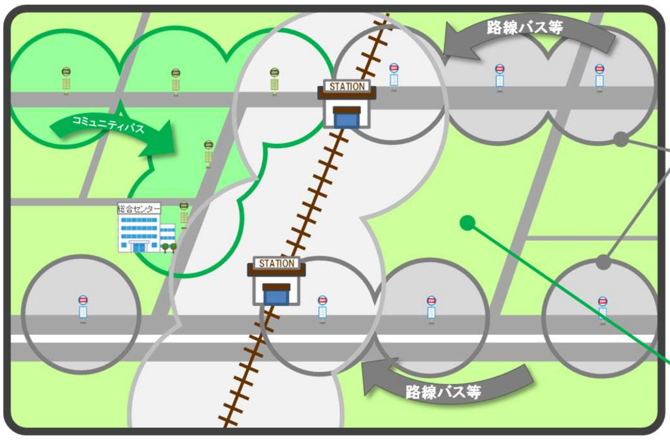
●移動手段に対して、需要が見込める地域については、都市経営の視点から、行政が担う交通政策として位置付け、幹線である路線バスや地域主体による生活の足の確保に対する支援を進めていきます。
●需要が見込めず、公共交通によるカバーが困難となる地域については、セーフティネットとして、福祉施策による移動支援を検討していきます。
●コミュニティ協議会や社会福祉協議会、NPO などが主体となって、地域の足を確保していくことも、今後、想定されることから、地域が継続的に運行できる仕組みづくりの構築が必要であるため、交通と福祉が連携し、新たな、移動に関する方策の検討を進めていきます。

■方法・取組方針

【バス路線再編に向けた基本的な考え方】



【視点による線引き】



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

凡　例

：駅勢圏（800m）

：バス停勢圏（300m）

：公共交通空白地域

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

自家用車等

有償　無償

検討主体

- コミュニティ協議会
- 社会福祉協議会
- NPO
- 地域主体（ボランティア）

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モビリティ・マネジメントの実践、広報・啓発活動	施策方針： 6) 地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発

■目的

市民・企業の環境行動に対する理解を高めるため、モビリティ・マネジメント（MM）を行います。

また、市民一人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。

■内容

●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。

■方法・取組方針

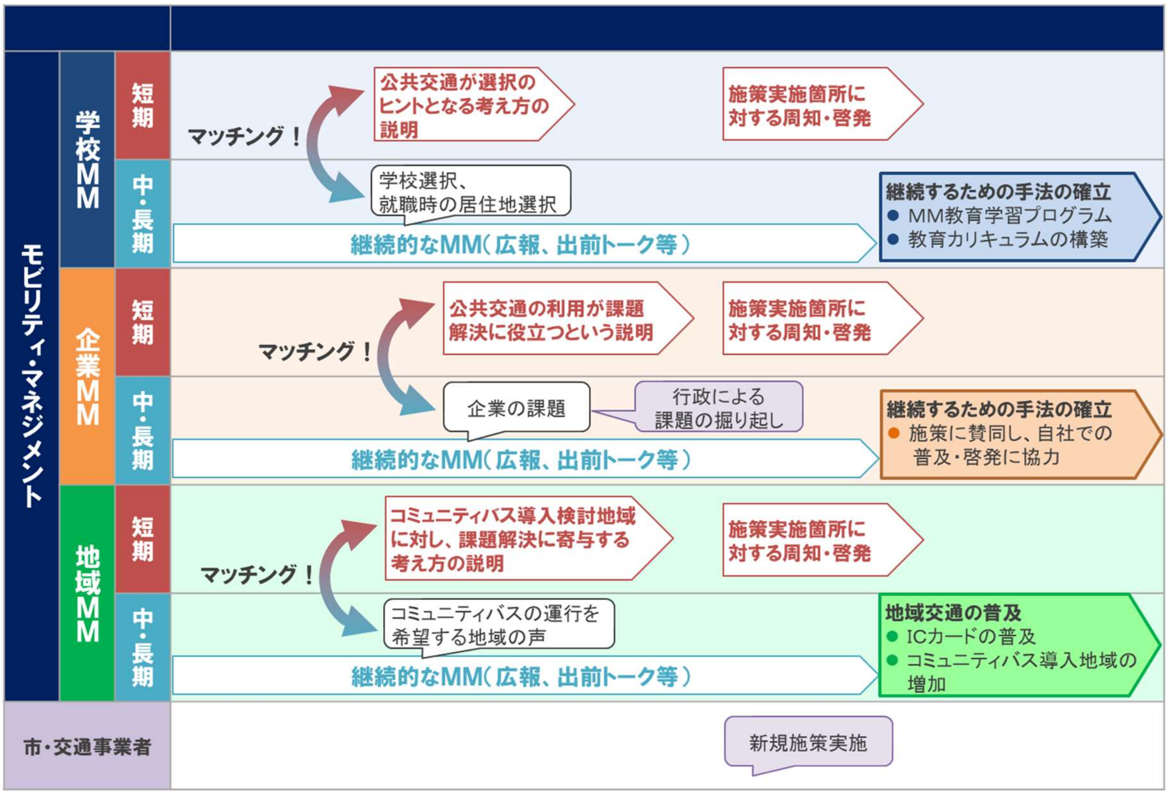
●ＭＭの実施手法

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。

MMの種類	概　要
学校MM	● 児童・生徒・学生を対象に展開 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。
企業MM	● 職場・企業等の法人を対象に展開 職場に関わる交通行動の自発的な変容を促す。 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。
地域MM	● 特定の地域の居住者を対象に展開 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。 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。

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** 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** 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** 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** 出前講座
長期	啓発パネル展	来場者	●**学校・企業・地域MM** 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** 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** 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** 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** 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**

	ポイント
● 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	集約したまちを交通でつなぐ
● 対象者に合わせた、公共交通の必要性・重要性	役割・責任を明確化する
● 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	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。

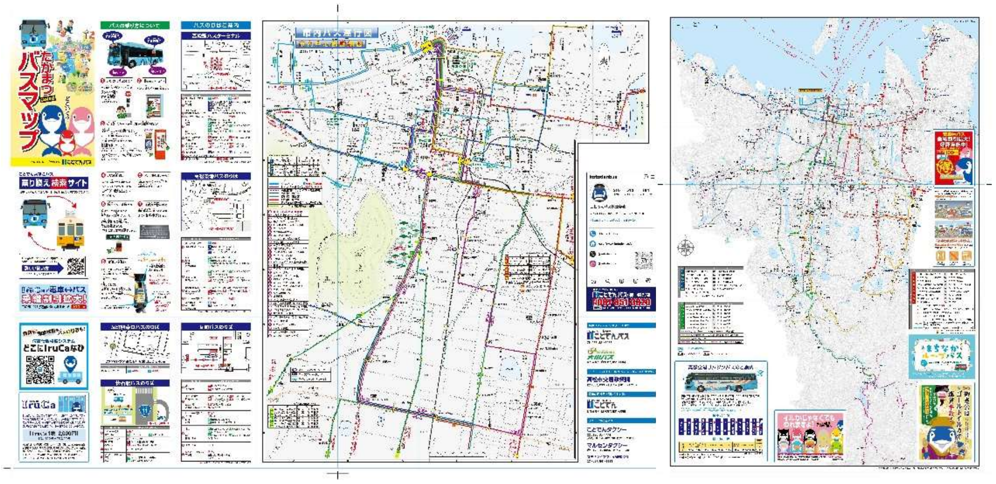


図　6-3　連携による情報提供資料の確保

●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

④パーク＆ライド駐車場の整備	**施 策 方 針 ：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 3) 各拠点へのアクセス性の向上 5) 中心部への自動車利用の抑制

■目的

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。

■内容

●公共交通優先で、歩いて暮らせる賑わいのあるまちづくりを目指して、中心部から5km 圏外の主要鉄道駅周辺に、遊休地などを活用したパーク＆ライド駐車場を整備し、自動車から鉄道への乗り換えを誘導します。

●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。

■方法・取組方針

パーク＆ライド駐車場の整備は、以下の方針に基づくものとします。

方針１	パーク＆ライド駐車場による乗り換え効果が期待できる距離として、中心部（ＪＲ高松駅）から５ｋｍ圏外の鉄道駅周辺
方針２	高松市都市計画マスタープランの「公共交通軸」、「地域交流拠点」、「生活交流拠点」の周辺に位置する鉄道駅
方針３	多様な利用者ニーズの発生可能性がある乗降客数の多い鉄道駅で、かつ、パーク＆ライド駐車場が不足している鉄道駅

●3 つの方針に該当する「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。

●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。

●通勤などの移動に対応した定期利用（月極等）のパーク＆ライド駐車場拡充・増設とともに、買い物や用事など不定期に都心地域等へ移動する方にも利用できる一時利用可能なパーク＆ライド駐車場の整備にも努め、多様なニーズに対応することで利用を促進します。

◇現状におけるパーク＆ライド駐車場整備状況

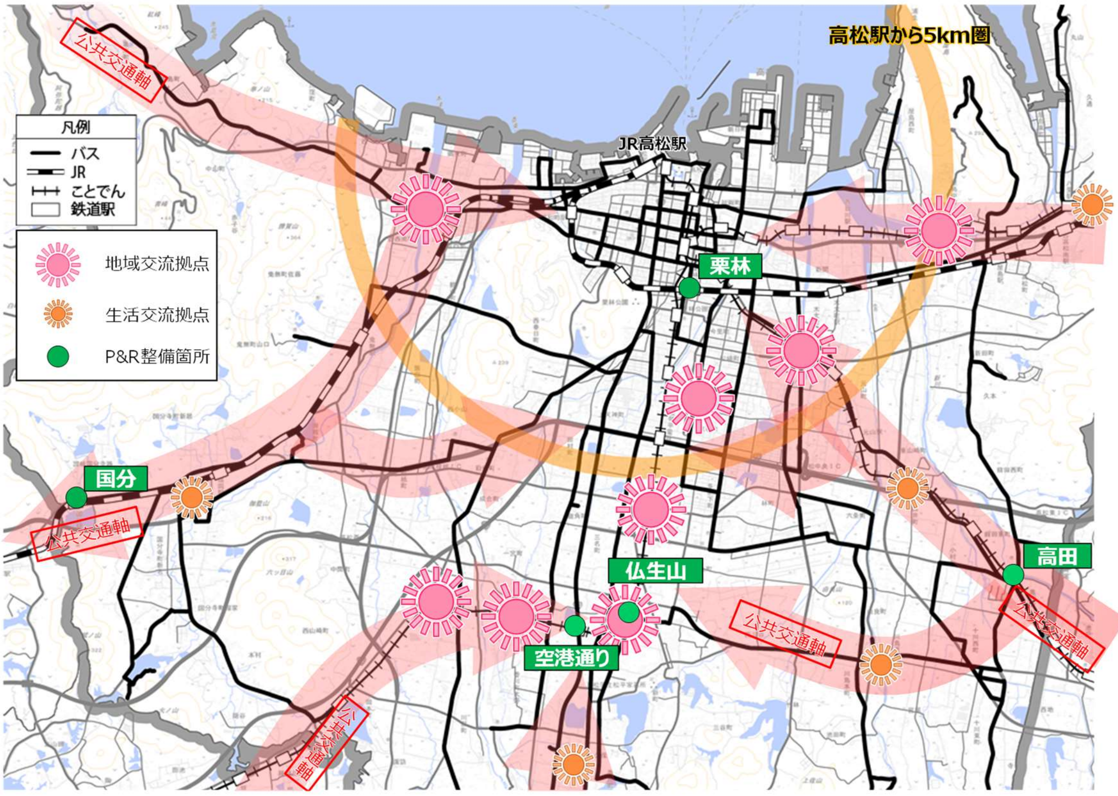
▼香川県内の鉄道駅における P&R 駐車場状況

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&R 駐車場状況

ことでん駅名	P&R 駐車場台数
仏生山	116
空港通り	109
高田	24
計	249

JR 駅名	P&R 駐車場台数
国分	20
栗林	8
計	28



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

⑤パーク＆バスライド駐車場の整備

施 策 方 針 ：
1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築
3) 各拠点へのアクセス性の向上
5) 中心部への自動車利用の抑制

■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５ｋｍ圏外に位置する施設
方針２	施設に附属する駐車場の収容台数が１００台以上など一定の規模を有する施設
方針３	施設の附属駐車場から最寄りのバス停までの距離が３００ｍ(徒歩５分程度）以内である施設

●パーク＆バスライド駐車場の整備は、３つの方針に該当する、店舗附属駐車場や公共施設等附属駐車場などの既存ストックを活用するものとし、県と連携して、大規模な附属駐車場を有する民間事業者や関係機関への働きかけを行うとともに、整備の必要性を周知していきます。

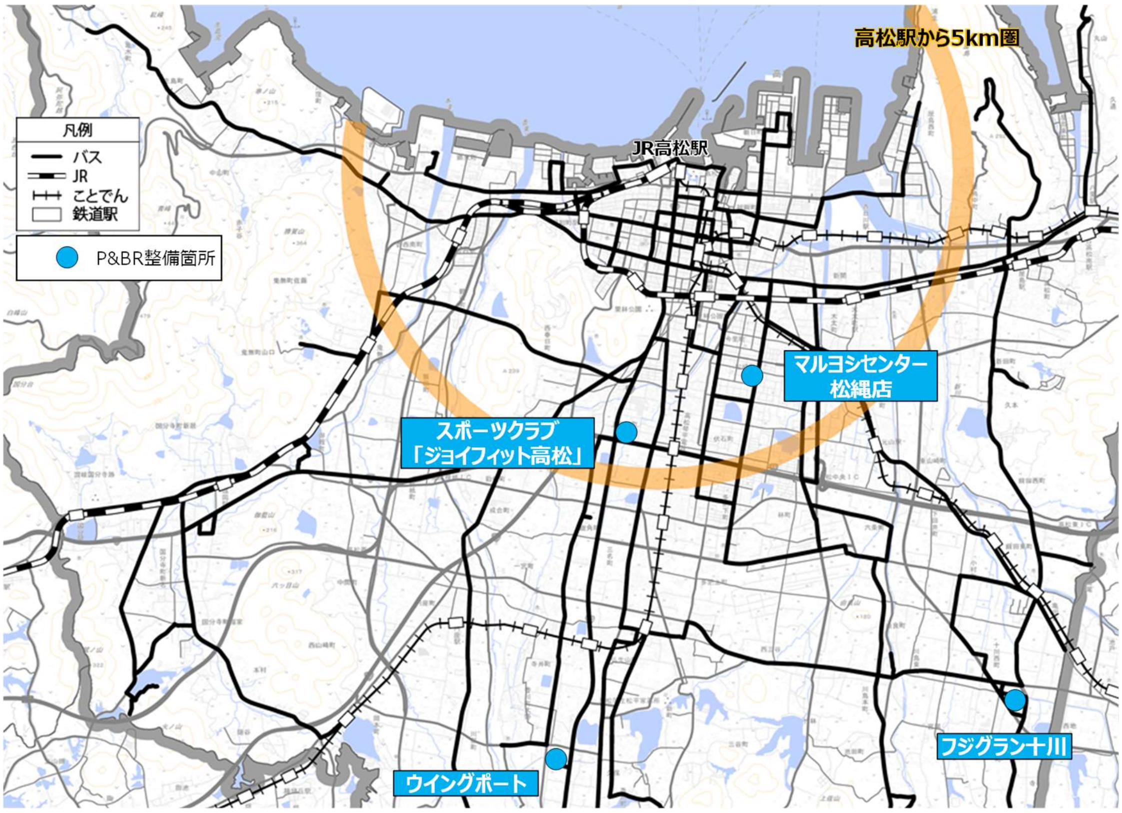
●整備拡大にあわせて、最寄りのバス停から都心地域へのアクセスが円滑に行えるように、通勤時間帯の運行ダイヤについても交通事業者と連携して見直しに努めます。

●パーク＆バスライド駐車場が大規模に確保できる場合は、「通勤快速バス・特急バスの運行」なども視野に入れて交通事業者と検討を行います。

◇現状におけるパーク＆バスライド駐車場整備状況

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

・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

## ⑥サイクル＆ライド駐輪場の整備	**施 策 方 針 ：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 3) 各拠点へのアクセス性の向上 5) 中心部への自動車利用の抑制

■目的

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

■内容

●公共交通優先で、歩いて暮らせる賑わいのあるまちづくりを目指して、中心部から5km 圏外の主要鉄道駅周辺に遊休地などを活用したサイクル＆ライド駐輪場を整備することで鉄道への乗り換えを誘導します。

●駐輪場が整備されている鉄道駅についても利用状況等を勘案し、利用者ニーズに対応できる施設の充実を図ります。

■方法・取組方針

サイクル＆ライド駐輪場の整備は、以下の方針に基づくものとします。

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

方針１	サイクル＆ライド駐輪場による乗り換え効果が期待できる距離として、中心部（ＪＲ高松駅）から５ｋｍ圏外の鉄道駅周辺
方針２	高松市都市計画マスタープランの「公共交通軸」、「地域交流拠点」、「生活交流拠点」の周辺に位置する鉄道駅
方針３	多様な利用者ニーズの発生可能性がある乗降客数の多い鉄道駅で、かつ、サイクル＆ライド駐輪場が整備されていない鉄道駅

【不足台数の考え方】

【算定式】（不足台数）＝
（必要台数＝駅端末自転車分担率※×乗降客数／２）－（既存駐輪台数）

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

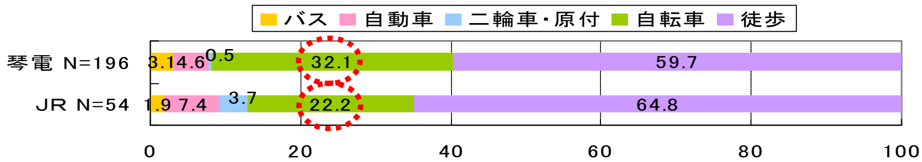


図　6-4　鉄道へのアクセス交通手段の分担率

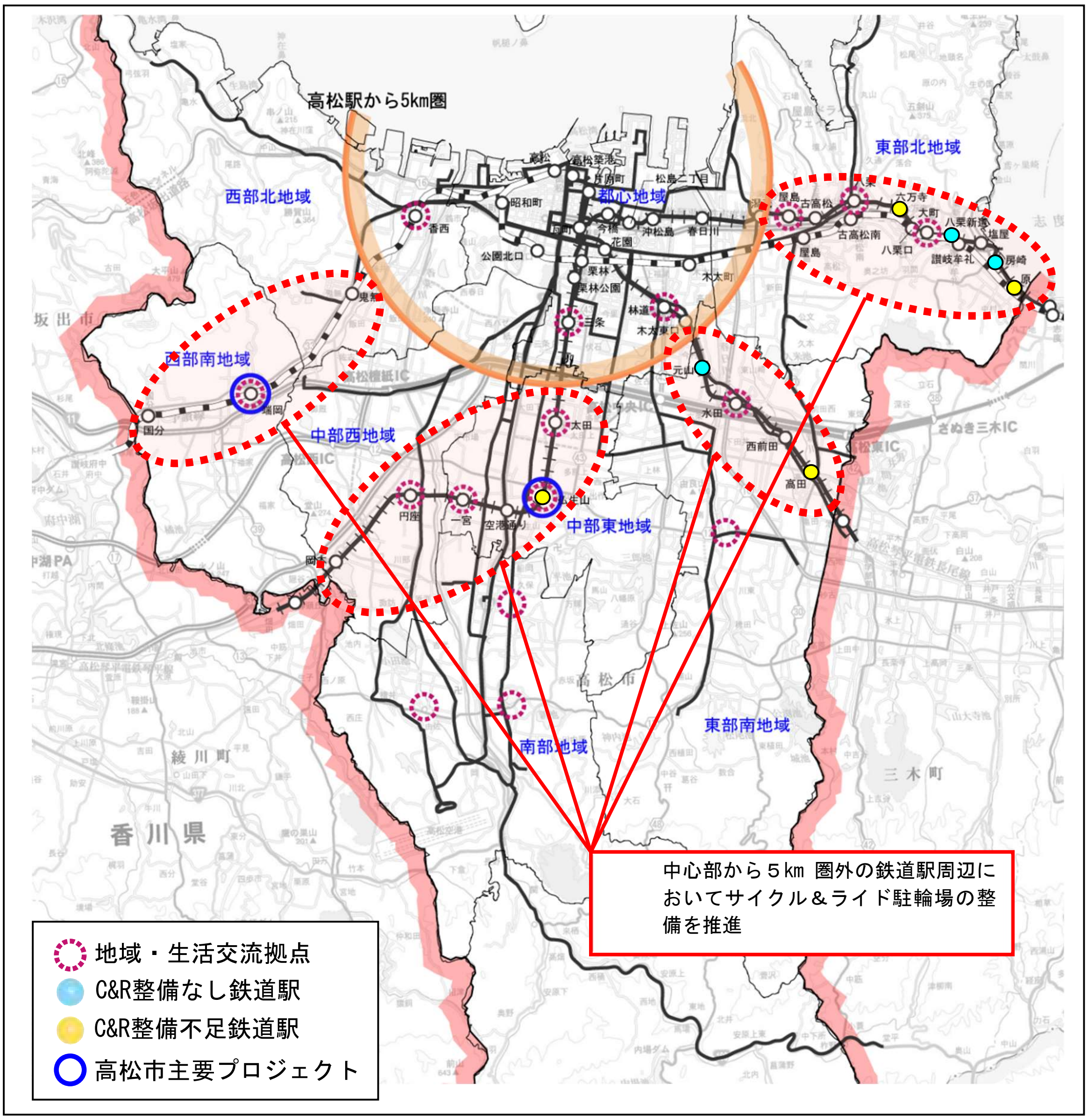
◇サイクル＆ライド駐輪場整備検討エリア

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　6-5　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

⑦サイクル＆バスライド駐輪場の整備	**施 策 方 針 ：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 3) 各拠点へのアクセス性の向上 5) 中心部への自動車利用の抑制

■目的

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

■内容

●公共交通優先で、歩いて暮らせる賑わいのあるまちづくりを目指して、中心部から5km 圏外で、鉄道駅などから遠く、バス路線が唯一の公共交通である地域について、主要バス停留所周辺の商業施設などを活用したサイクル＆バスライド駐輪場を整備し、バスへの乗換えを誘導します。

■方法・取組方針

サイクル＆バスライド駐輪場の整備は、以下の方針に基づくものとします。

【整備方針】

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 （バス事業者が市民から要望を受けているバス停留所）

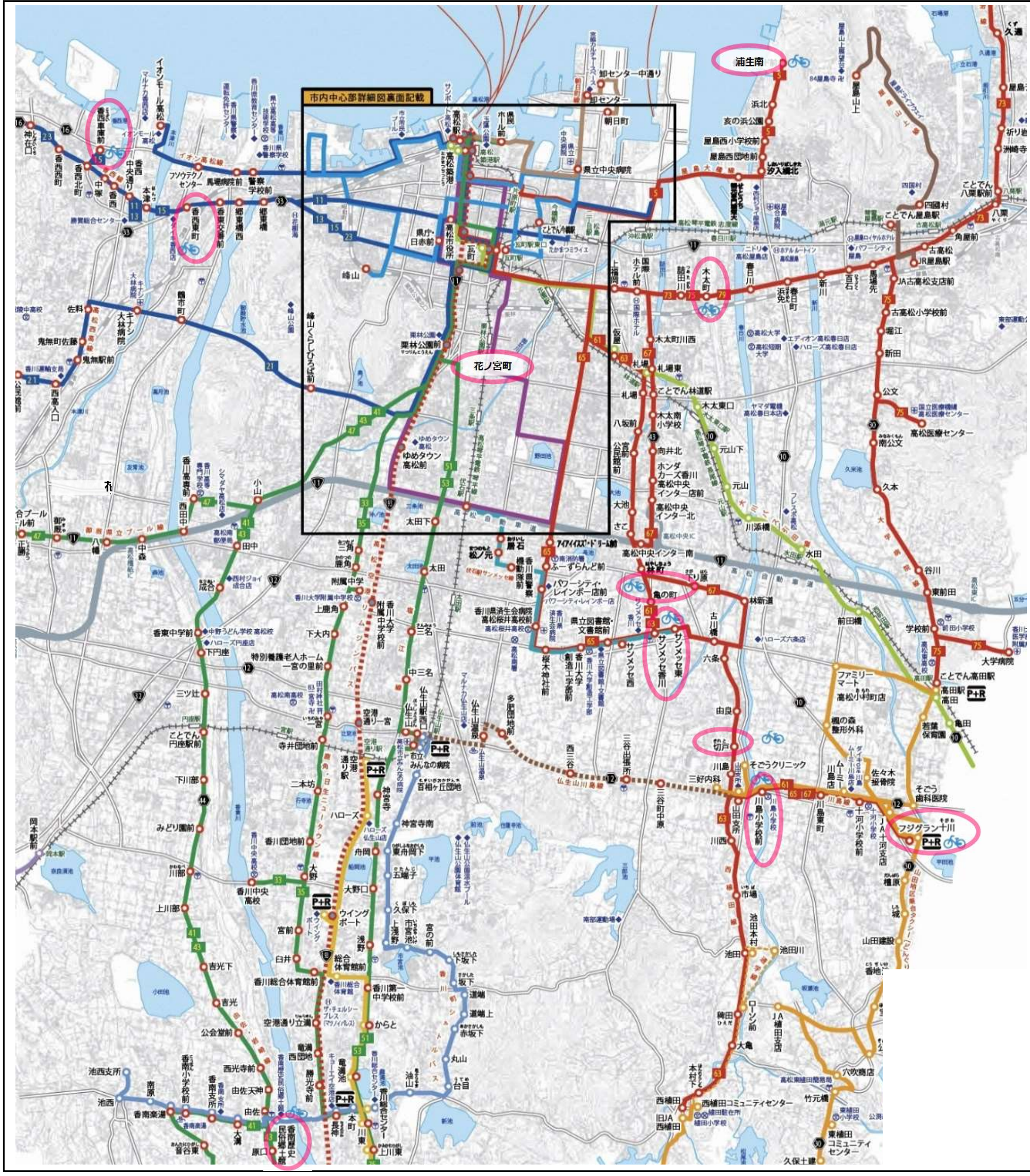
【整備優先の考え方】

優先度１	整備方針に適合するバス停留所の中で 乗降客数の多いバス停留所
優先度２	高松市都市計画マスタープランの「公共交通軸」、「地域交流拠点」、「生活交流拠点」に位置するバス停留所

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

◇サイクル＆バスライド駐輪場位置図

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）庁内資料

図　6-6　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

⑧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 ：
1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築
2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成
5) 中心部への自動車利用の抑制
7) 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

■目的

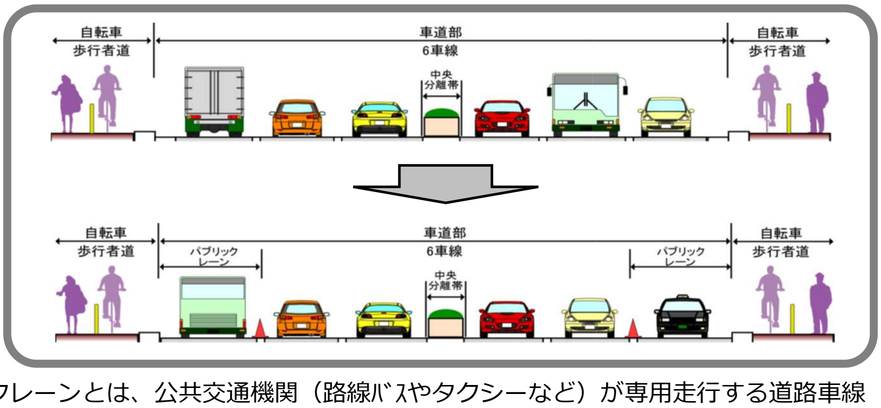
道路の機能が十分発揮できるよう、放射状・環状に計画的に道路を配置するとともに、既存道路走行空間の再編に当たっては、歩行者、自転車の空間のほか、軌道や鉄道駅、バス停等の公共交通用空間が適切に確保されるよう再配分を行います。

■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整備を推進します。

■方法・取組方針

●都市交通の実態調査等を踏まえ、ネットワークの形成を図るとともに、道路管理者、公安委員会、交通事業者等の協力を得ながら取り組みます。
●「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現に資する道路整備に重点を置いた取組を進めます。
（道路空間の再配分例）
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（路線ﾊﾞｽやタクシーなど）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。

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

●タクシーの違法駐停車等の問題の更なる改善を図るため、タクシー待機所の確保についてタクシー事業者の自助努力を促します。

●荷捌き場については、既存駐車場の有効活用を基本に確保に努め、必要に応じて、道路空間の再編による、交通流に影響を及ぼさない路上の荷捌き施設について検討します。

●また、市内におけるまちづくりに関連する事業中・計画立案施策の動向にも考慮しながら検討を進めます。

＜サンポート高松地区開発：香川県・高松市「サンポート高松地区都市再生整備計画」＞

・広域交流拠点として多様な都市機能の集積と高度化を推進し、賑わい創出を図る。

＜高松市中央卸売市場再整備・青果棟移転：高松市「高松市中央卸売市場水産物棟等整備事業」＞

・老朽化した市場施設の再整備として、市場青果棟を朝日町三丁目用地に移転させ、新水産物棟及び現市場エリアを PPP/PFI 手法の整備により賑わい創出を図る。

＜競輪場敷地の官民連携による有効活用：高松市「高松競輪場再整備事業」＞

・老朽化した既存施設を集約・コンパクト化し、余剰地等の利活用について民間活力を導入することで、駐輪場を核とした「自転車を中心としたまち」への誘導を図る。

資料）国土地理院地図、高松市ホームページ

■実施時期

短期的～中長期的施策として実施

⑨駐車場の料金対策	施 策 方 針 ： 5) 中心部への自動車利用の抑制

■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の見直しを進めます。

■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。

第１段階
○高松市が管理する公共駐車場における料金体系の見直し

▼

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

▼

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

図　6-7　取組みフロー図

図　6-8　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

⑩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： 5) 中心部への自動車利用の抑制

■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 6-2　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

⑪鉄道新駅の設置	**施 策 方 針 ：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成 3) 各拠点へのアクセス性の向上 5) 中心部への自動車利用の抑制

■目的

鉄道新駅の設置により、駅へのアクセス性を高めるほか、複線化により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

⑫需要に応じた新交通システムの検討	施 策 方 針 ： 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 4) 中心市街地における回遊性の向上 5) 中心部への自動車利用の抑制

■目的

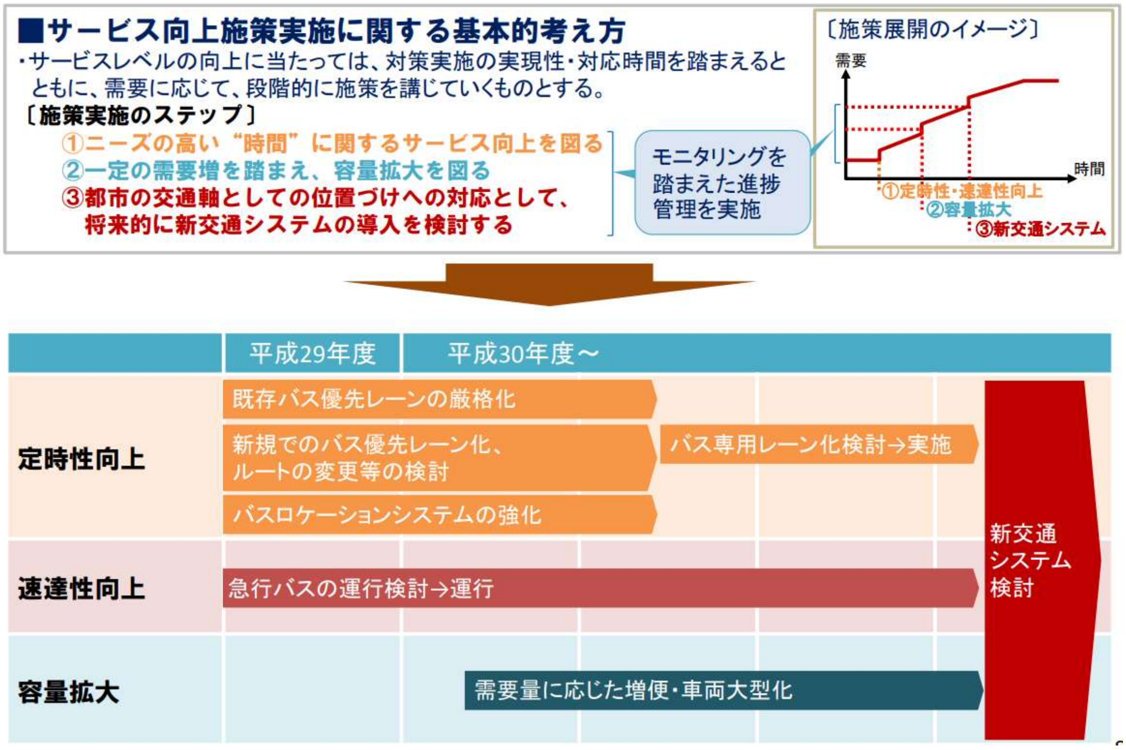
中心市街地の回遊性向上や、中心市街地へのアクセス性向上を目的に、新交通システムの導入を検討します。

■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。

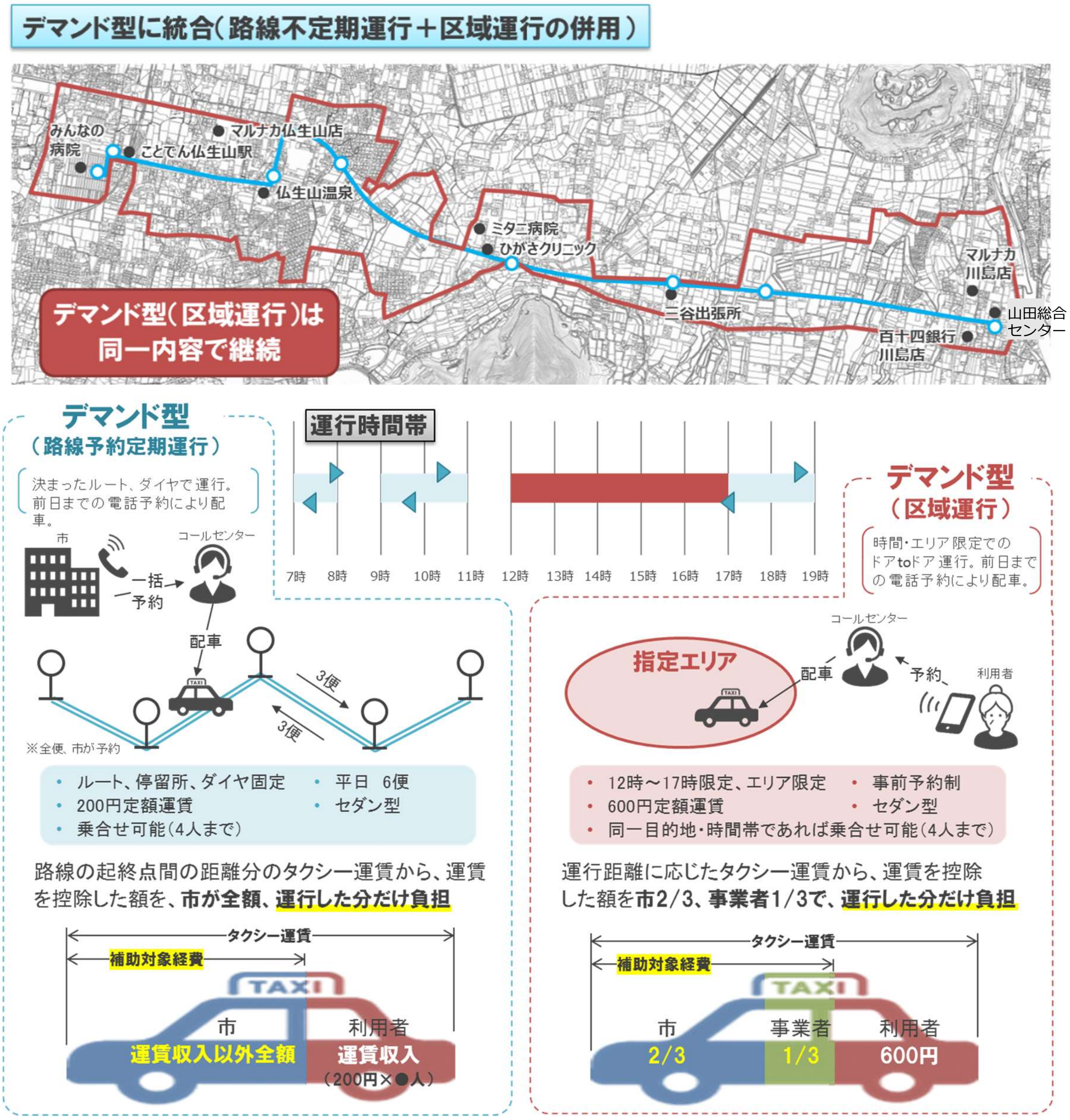
■方法・取組方針

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。



【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)。



■実施時期

中長期的施策として実施

⑬交通結節拠点の整備・再整備	**施策方針：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成 5) 中心部への自動車利用の抑制

■目的

交通結節拠点における機能の充実により、公共交通の利便性向上を図ります。

■内容

乗降客数の多い駅について、ターミナル機能の拡充により、アクセス性の向上やシームレス*な交通モードの選択が可能となるよう、拠点性・結節性の強化を図ります。

■方法・取組方針

●都市計画マスタープランにおける広域交流拠点内の「JR 高松駅周辺」、「ことでん瓦町駅周辺」と、地域交流拠点の中でも特に重要となる「ことでん仏生山駅周辺」、「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、「ことでん仏生山駅周辺」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。

「JR 高松駅周辺」、「ことでん瓦町駅周辺」、「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。

◇JR 高松駅周辺整備の方向性

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。

①JR 高松駅・ことでん高松築港駅の結節強化

・連絡通路の設置（移動負荷の低減、雨天時のアクセス性向上等）

②ウォーターフロント*としての連結改善

・海上交通（フェリー等）との連結改善

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

・JR 高松駅周辺の各モードの再配置

・円滑・快適な動線の確保

◇ことでん瓦町駅周辺整備の方向性

①瓦町駅のターミナル機能の強化

・駅東側に駅前広場を整備

・既存駅前広場の機能充実

・バスターミナル*機能の拡充と路線の再編

②駅前広場へのアクセス機能の確保

・国道 11 号、観光通り方面からのアクセス機能の確保

③駅周辺の回遊性向上

・駅周辺の再整備に合わせた歩行環境の整備

・レンタサイクルポート、駐輪場施設の確保

◇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、駅前広場又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。

出典）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　6-9　　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）

⑭バスレーンの整備	**施策方針：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成 5) 中心部への自動車利用の抑制

■目的

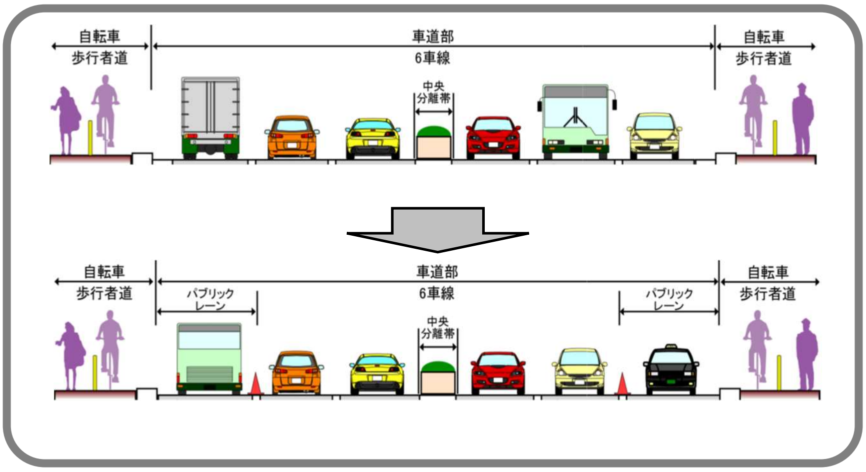
路線バスなど公共交通の定時性確保を目的として、都心地域内の主要幹線道路を対象に、自動車優先の道路空間から、公共交通優先の道路空間へと再配分を行います。

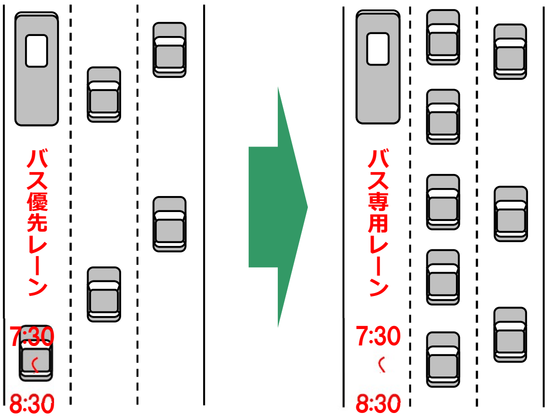
■内容

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

⑮バス利用のサービス向上	**施策方針：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成 3) 各拠点へのアクセス性の向上 4) 中心市街地における回遊性の向上

■目的

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

■内容

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。

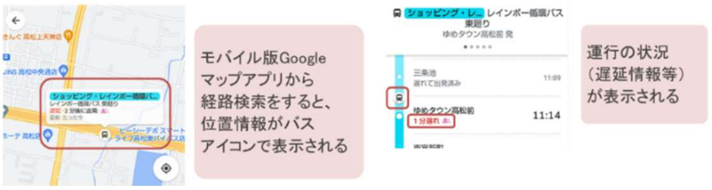
■方法・取組方針

●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なび リニューアル

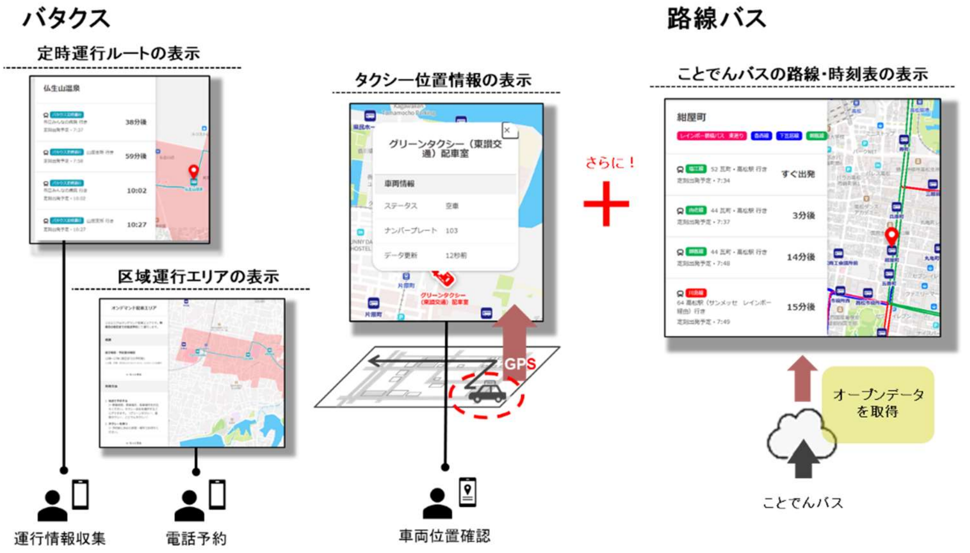
■ Googleマップに路線バスのリアルタイム位置情報を掲載



【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。



●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
運行本数(N=514)	3.7	14.6	35.2	46.5
運行時間帯(N=493)	5.1	22.5	33.3	39.1
運賃(N=506)	7.5	25.3	32.6	34.6
所要時間(N=497)	7.6	30.8	34.8	26.8
車内の混雑状況(N=448)	15.4	47.1	22.5	15.0
バス待合環境(N=487)	8.0	27.1	35.1	29.8
乗り継ぎ(N=427)	8.0	23.9	35.1	33.0
運行ルート(N=465)	8.8	31.0	29.0	31.2

※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

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

⑯ＩｒｕＣａカードの利用の拡大	**施 策 方 針 ：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成

■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

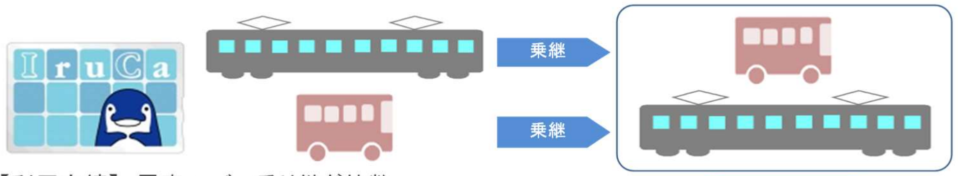
●ことでんの発行する交通系 IC カード「IruCa」の利用範囲を、コミュニティバス、タクシー、航路など交通モードを超えて広げることで、共通の利用できる環境形成を目指します。

●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　6-10　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「高齢者に対する公共交通利用支援」、「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〕

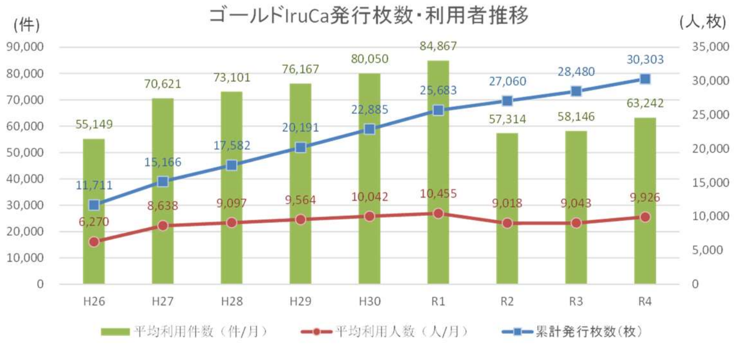
新IruCaカード「ゴールドIruCa」を活用し、**市内に在住する70歳以上**の方を対象とし、

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

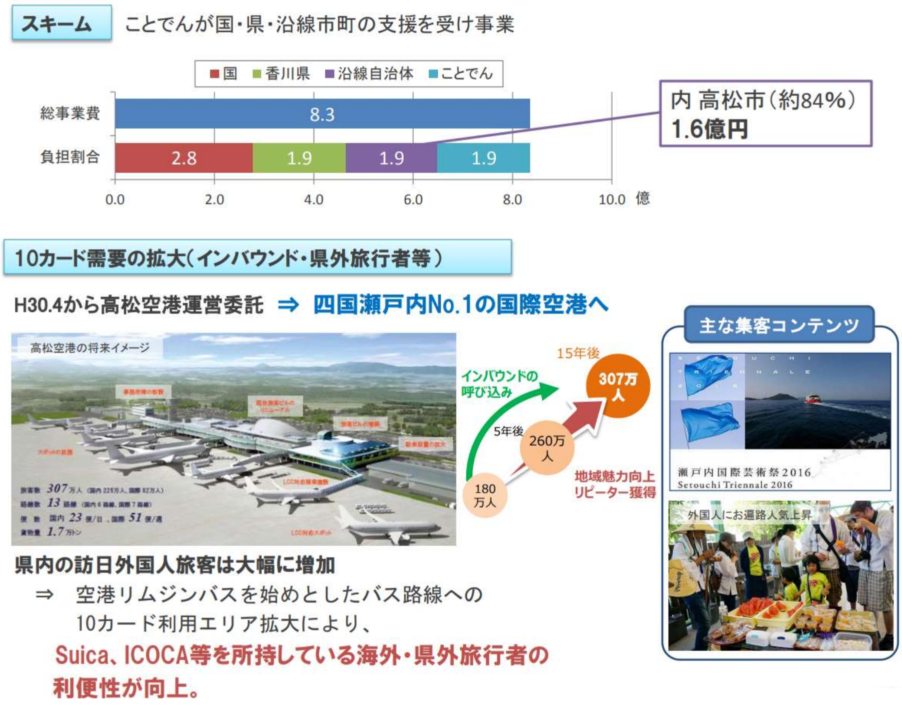


「バス・バス乗継割引事業」〔R2. 12. 1から実施中〕

後に乗車したバスの運賃を
１００円割り引く → **初乗り運賃の軽減**

【利用実績】 <u>R4：119件/年</u>　（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。



・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

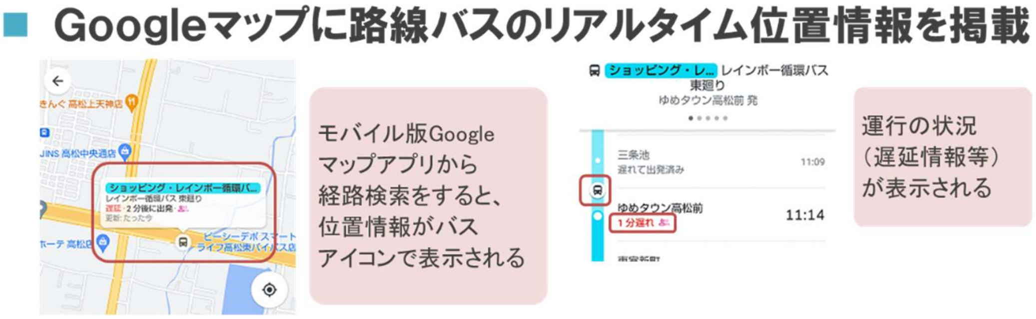
短期的～中長期的施策として実施

⑰利便性が高く、わかりやすい情報の提供	**施策方針：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成
■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】

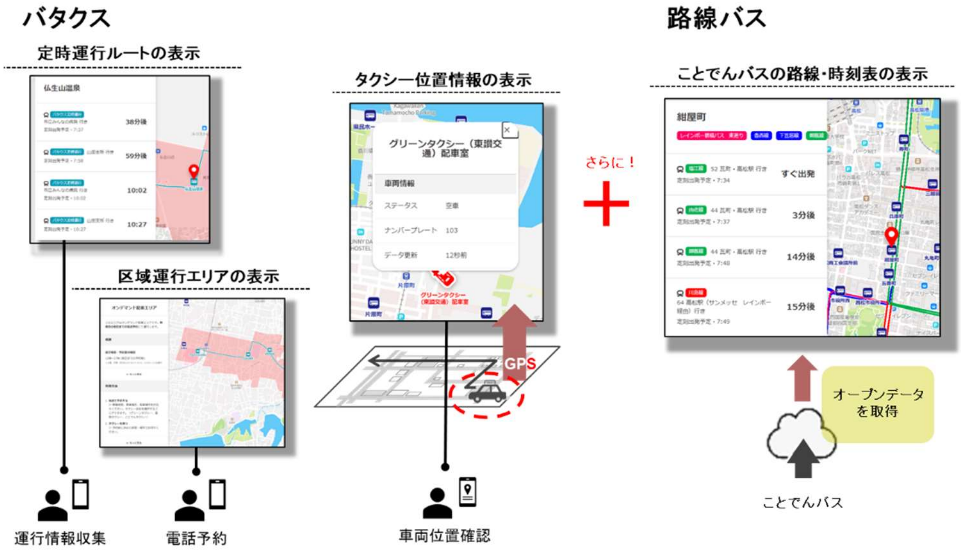
ことでんバスでは、平成 24 年 7 月から、バスロケーションシステム「どこに IruCa ナビ」の運用を開始しており、令和 3 年 4 月にはバスロケーションシステムをリニューアルし、検索システムや車両の位置情報など、利用者に分かりやすい情報提供を行っています。また、GTFS データ（標準的なバス情報フォーマット）の整備及びオープン化により、Google マップでの路線検索も可能となっています。



【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。

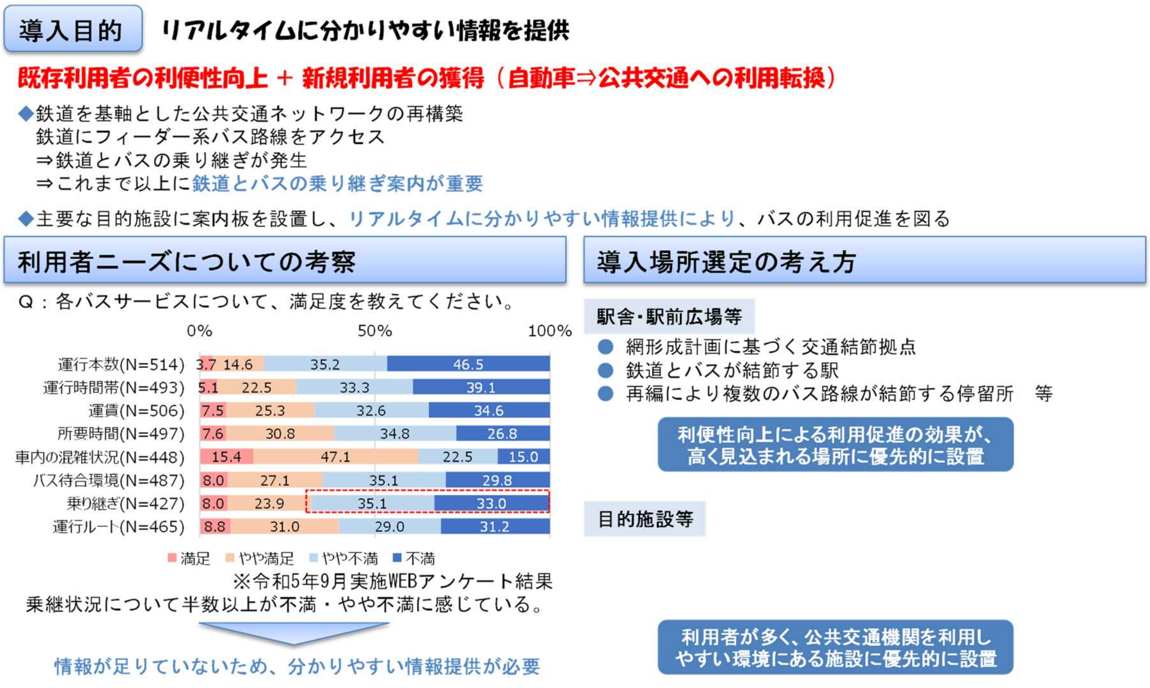


●デジタルサイネージ導入（再掲）

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】



◆ 表示画面

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】

■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) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築
2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成
5) 中心部への自動車利用の抑制

■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

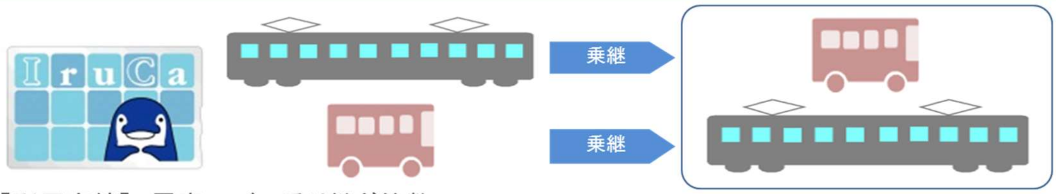
●鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎが多い駅やバス停について、待ち時間が少なくなるダイヤ調整を行うよう、事業者に働きかけます。
●鉄道・バス乗継割引について継続するとともに、バスとバスの乗り継ぎ時の割引制度について、事業者と連携しながら構築し、乗り継ぎの円滑化を目指します。
●ＪＲとことでん等、事業者間がまたがる場合においても、乗り継ぎが円滑となるよう取り組みます。

■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「バス・バス乗継割引事業」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	利用件数（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

・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

⑲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) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築
2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成
3) 各拠点へのアクセス性の向上
4) 中心市街地における回遊性の向上
7) 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

■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再構築し、集約されたまちを公共交通で繋ぎます。

■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。

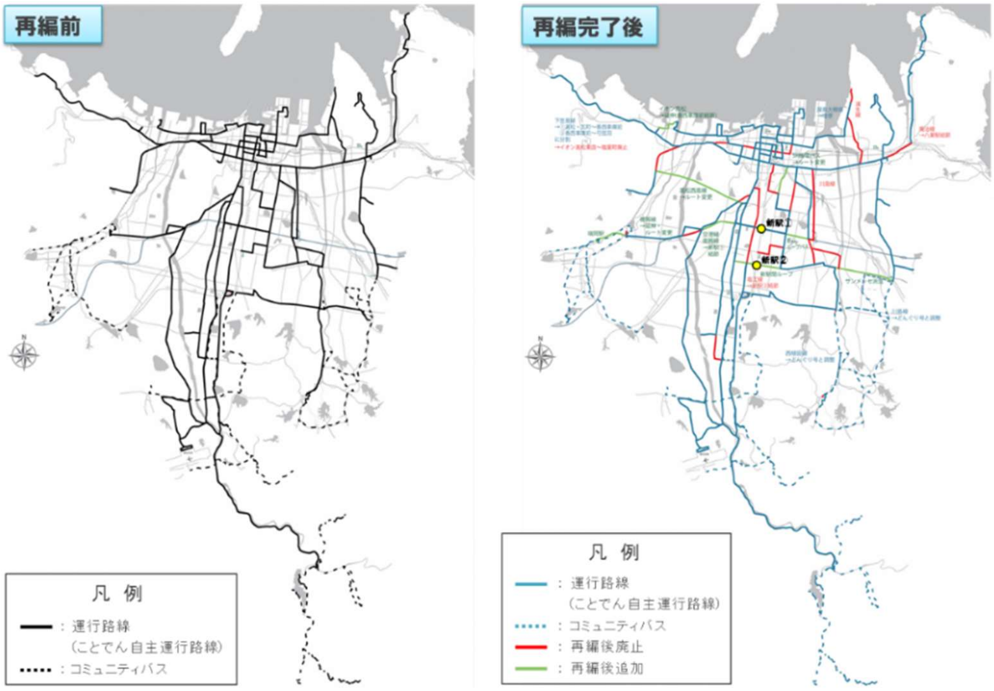
■方法・取組方針

●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。

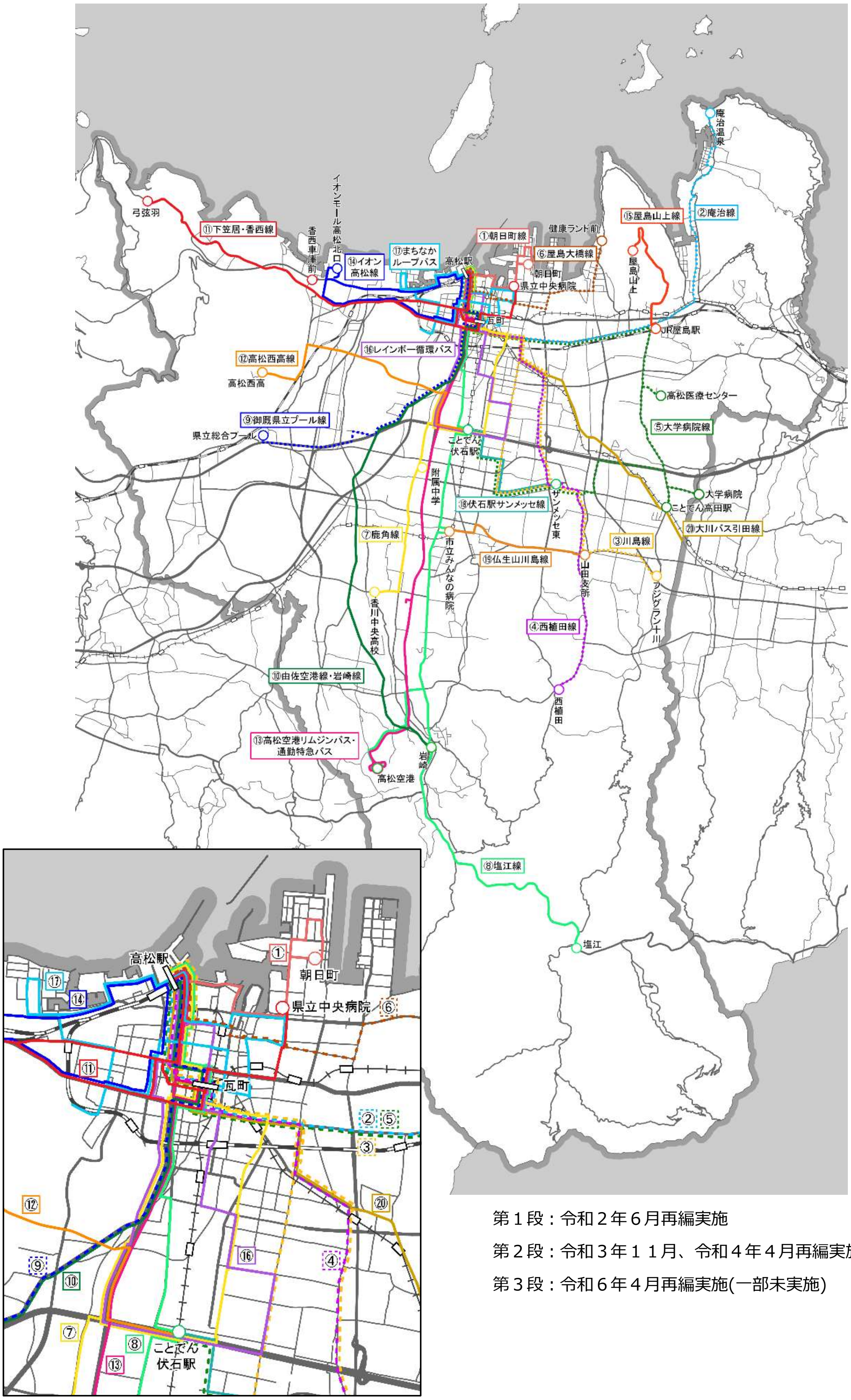
視点①：郊外から中心部へのバス路線を、鉄道を基軸としたフィーダー化（既存バスの再編）
視点②：交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保
視点③：中心部の回遊性向上
視点④：公共交通空白地域から交通結節拠点へのアクセス確保

本市では、平成３１年３月に市域全体の移動サービスをグランドデザインした「再編実施計画」について大臣認定を得ており、ここから段階的に再編を実施します。

【再編後バス路線図（案）】



▼ 路線バス

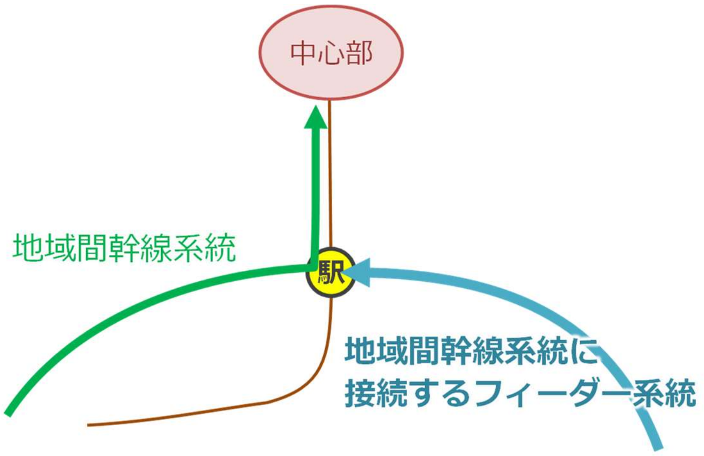


第１段：令和２年６月再編実施

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

●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。

■実施時期

短期的～中長期的施策として実施

⑳航路・空路の活性化	**施策方針：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成

■目的

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。
また、高松空港の活性化を図ります。

■内容

●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。

●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。

本市が環瀬戸内海圏の中核都市として、更に飛躍発展していくためには、高松空港の振興を図ることが重要です。

■方法・取組方針

【男木～高松航路】

●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。

●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。

【高松空港】

●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。

●高松空港については、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。

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。

■実施時期

短期的～中長期的施策として実施

㉑都心地域内の循環バスのサービスレベルの向上	**施策方針：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成 4) 中心市街地における回遊性の向上

■目的

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。

■内容

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「レインボー循環バス」の大型化、速達性向上等を図ります。

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。

■方法・取組方針

●「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。

●「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再検討により、更なるサービスレベルの向上を図ります。

■実施時期

短期的～中期的施策として実施

㉒レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強

施 策 方 針 ：
1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築
4) 中心市街地における回遊性の向上
5) 中心部への自動車利用の抑制

■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 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

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。

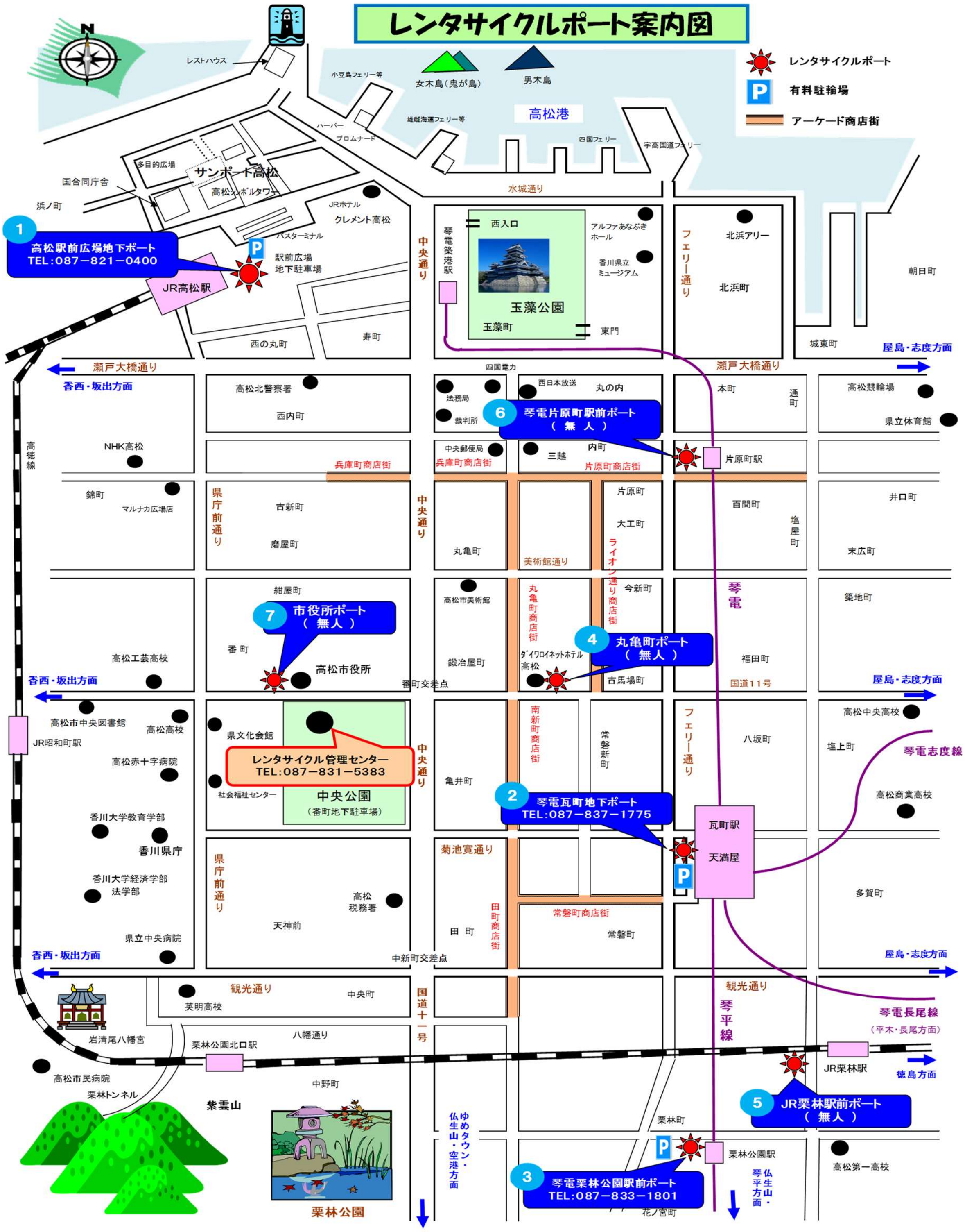
R5 現在

	施設名	収容能力
1	常磐町商店街	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

◇現況におけるレンタサイクルポートの整備状況

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



資料）高松市観光レンタサイクル Map

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	0	50
		【定期】利用証対応	50	0	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

㉓自転車ネットワークの整備と連携利用促進	**施 策 方 針 ：** 4) 中心市街地における回遊性の向上 5) 中心部への自動車利用の抑制

■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、自転車通行空間を整備し、市内中心部における安全・快適な自転車利用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通行空間の明示など、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

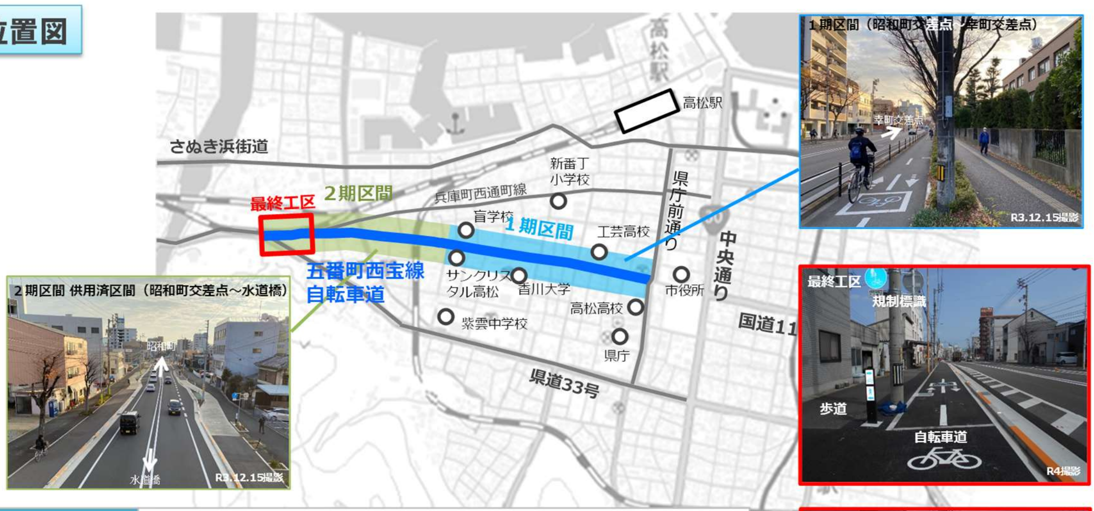
都心地域及びその周辺部における自転車道整備や自転車通行空間の明示など、自転車を利用しやすい環境整備を進めます。

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月末現在の整備状況

●五番町西宝線　自転車道全面開通

位置図



H21.2	自転車道設置社会実験 （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 （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	**1期区間　開通**
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 （昭和町交差点～県道33号高松善通寺線:0.8km）
R4.3.14	**2期区間　開通（事業化区間　全線供用開始）**

■実施時期

短期的～中期的施策として実施

㉔地域による持続可能な公共交通ネットワーク形成の仕組みづくり	**施策方針：** 1) 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築 2) 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成 3) 各拠点へのアクセス性の向上 7) 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

■目的

地域と行政・事業者が連携し、利用者目線で使いやすく、使いたくなる公共交通ネットワークを形成していける仕組みづくりをします。

■内容

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します。

地域は、その仕組を活用しながら、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。

■方法・取組方針

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。

■実施時期

短期的～中長期的施策として実施

第７章　アクションプラン（実現）に向けて

7.1　重点的な取組と施策展開

(1)　取組の進め方

各施策の実施・運用は社会的影響が大きく、慎重に推進する必要があります。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、評価・調整を行うことが重要です。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＊等の実施により計画の妥当性を確認しながら実施していきます。

また、ビジョンの実現に向けては、各施策は時間軸を考慮し効果的・効率的に展開される必要があります。施策の関連性や連携を考慮しながら、公共交通軸の形成に関わる施策等の重要性が高いものやこれまでのストックを生かして実施できるものを短期的に、検証や調整に時間を要するものを中長期的に展開していきます。

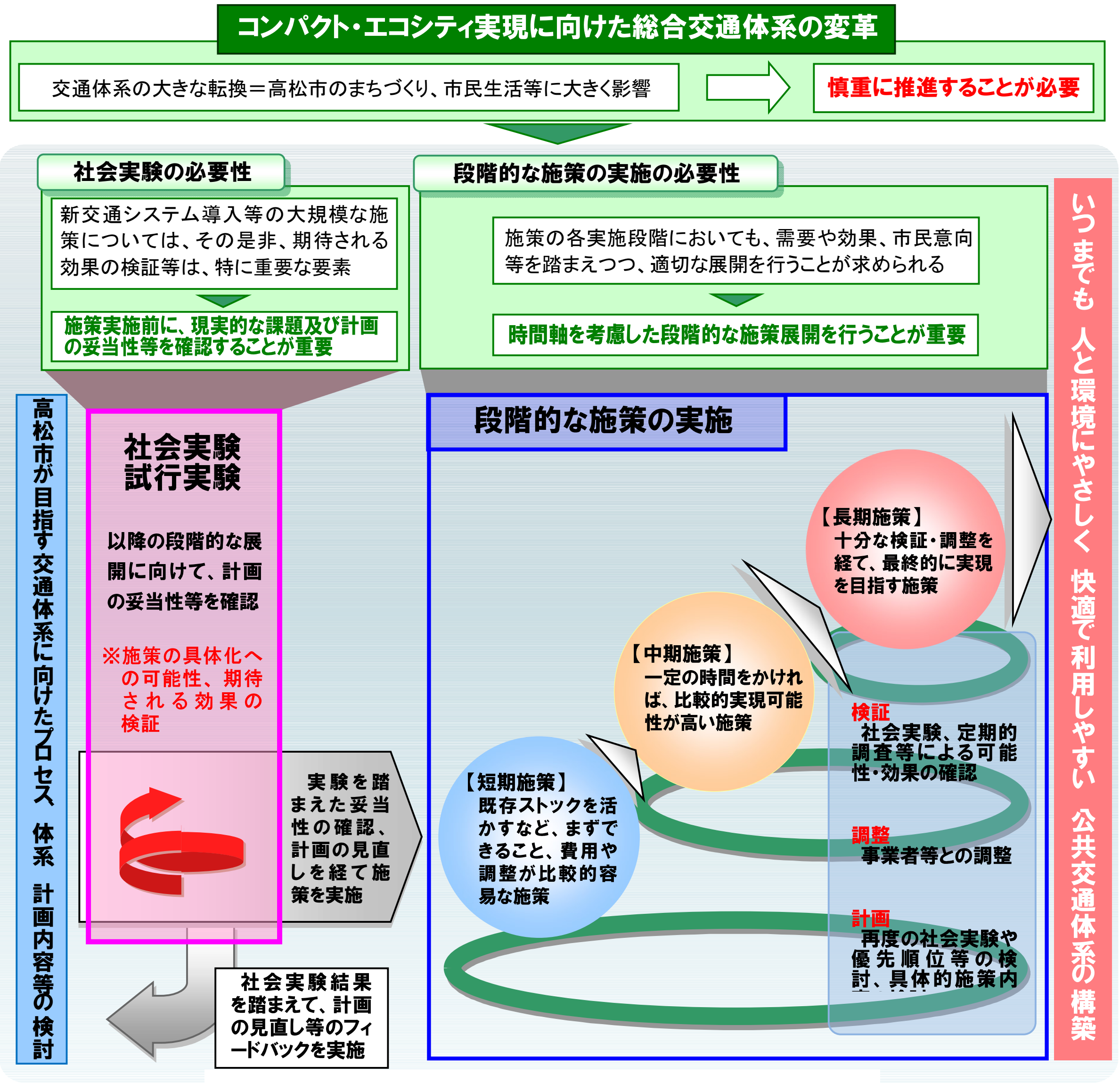
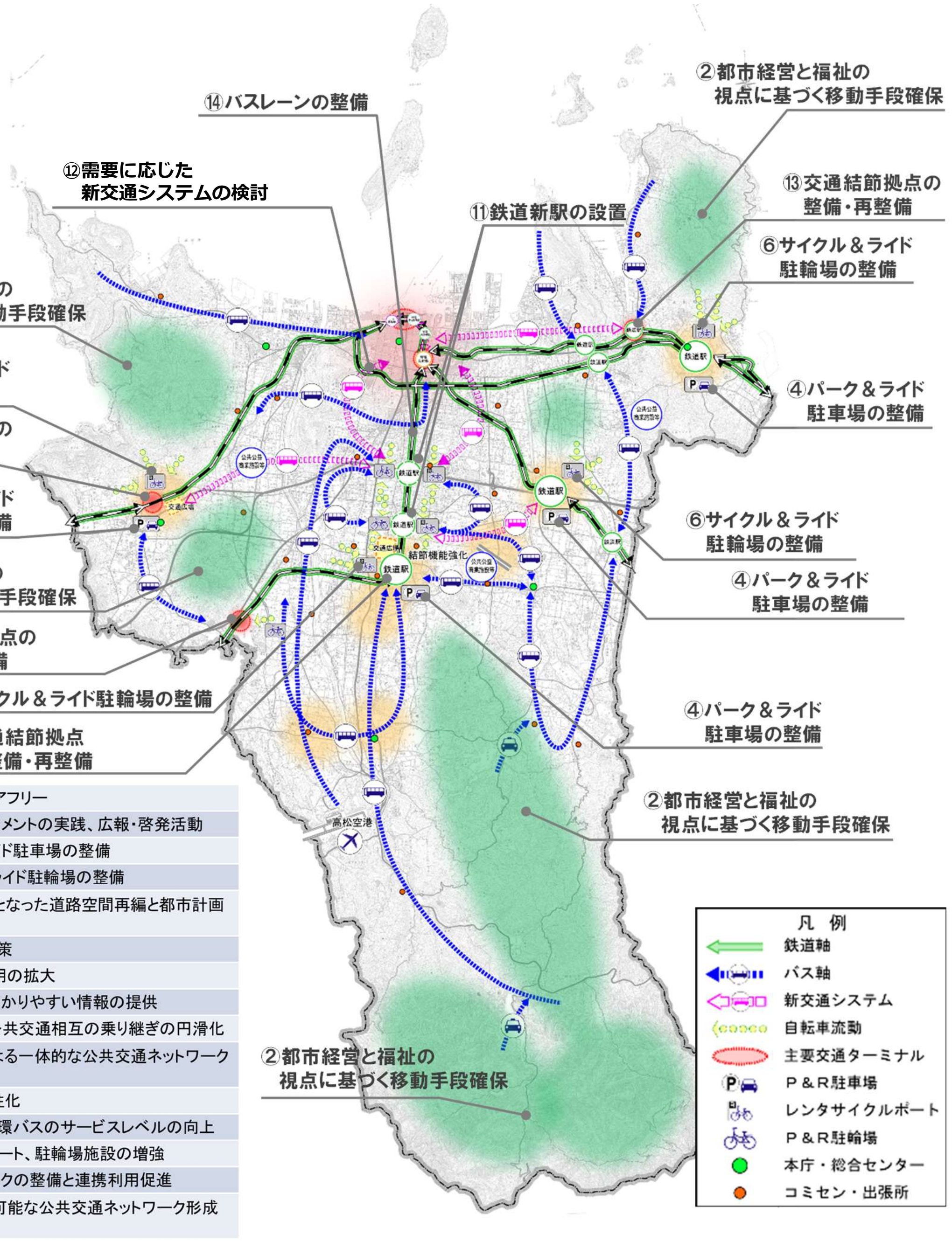


図　7-1　社会実験を踏まえた段階的な施策の実施

(2)　重点的な取り組み

前項の考え方を踏まえて、短期目標年次（令和５年）までに重点的に検討を進める施策を以下に示します。



①	公共交通のバリアフリー
③	モビリティ・マネジメントの実践、広報・啓発活動
⑤	パーク＆バスライド駐車場の整備
⑦	サイクル＆バスライド駐輪場の整備
⑧	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
⑨	駐車場の料金対策
⑯	IruCaカードの利用の拡大
⑰	利便性が高く、わかりやすい情報の提供
⑱	鉄道、バスなど公共交通相互の乗り継ぎの円滑化
⑲	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
⑳	航路・空路の活性化
㉑	都心地域内の循環バスのサービスレベルの向上
㉒	レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強
㉓	自転車ネットワークの整備と連携利用促進
㉔	地域による持続可能な公共交通ネットワーク形成の仕組みづくり

図　7-2　重点的に検討を進める施策

(3)　施策展開イメージ

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 7-1　施策展開イメージ

施策の方針 ／ 具体的施策	1)少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築	2)拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成	3)各拠点へのアクセス性の向上	4)中心市街地における回遊性の向上	5)中心部への自動車利用の抑制	6)地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発	7)多様な主体の連携による交通まちづくりの推進	スケジュール		実施主体
								短期（2023 年）	中長期（2028 年）	
①公共交通のバリアフリー	●	●						➡	➡	県、市、事業者
②都市経営と福祉の視点に基づく移動手段確保	●		●				●	➡	➡	市、事業者、住民
③モビリティ・マネジメントの実践、広報・啓発活動						●		➡	➡	県、市、県警
④パーク＆ライド駐車場の整備	●		●		●			➡	➡	県、市、事業者
⑤パーク＆バスライド駐車場の整備	●		●		●			➡	➡	県、市、事業者
⑥サイクル＆ライド駐輪場の整備	●		●		●			➡	➡	県、市、事業者
⑦サイクル＆バスライド駐輪場の整備	●		●		●			➡	➡	県、市、事業者
⑧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、事業者
⑨駐車場の料金対策					●			➡	➡	国、県、市
⑩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
⑪鉄道新駅の設置	●	●	●		●			➡	➡	県、市、事業者
⑫需要に応じた新交通システムの検討	●			●	●			■ ■ ■	➡	県、市、事業者
⑬交通結節拠点の整備・再整備	●	●			●			➡	➡	県、市、事業者、民間
⑭バスレーンの整備	●	●			●			■ ■ ■	➡	国、県、市、県警
⑮バス利用のサービス向上	●	●	●	●				■ ■ ■	➡	県、市、事業者
⑯IruCa カードの利用の拡大	●	●						➡	➡	国、市、事業者
⑰利便性が高く、わかりやすい情報の提供	●	●						➡	➡	市、事業者
⑱鉄道、バスなど公共交通相互の乗り継ぎの円滑化	●	●			●			➡	➡	市、事業者
⑲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	●	●	●	●			●	➡	➡	県、市、事業者
⑳航路・空路の活性化	●	●						➡	➡	国、県、市、事業者
㉑都心地域内の循環バスのサービスレベルの向上	●	●		●				➡	➡	市、事業者
㉒レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強	●			●	●			➡	➡	市、民間
㉓自転車ネットワークの整備と連携利用促進				●	●			➡	➡	国、県、市
㉔地域による持続可能な公共交通ネットワーク形成の仕組みづくり	●	●	●				●	➡	➡	県、市、住民

7.2　取組のモニタリング

モニタリングにおけるユーザー視点の考慮

公共交通利用促進条例の理念に基づき、ビジョンとして掲げた「利用者の視点で使いやすいネットワークの形成」、「公共交通への理解と関心の深化」につなげるためには、従来型の供給者目線の事業毎の短期的な評価（利用者数・サービス効率性等）だけでなく、利用者の視点で、公共交通の社会的有用性（ユーザビリティ）を評価することで、的確に課題を把握し、改善を図っていくことが不可欠となります。

そのため、前項の満足度等を把握する際には、各種施策のアンケート調査や情報媒体、SNS 等も活用しながら、利用者が移動の状況や公共交通等の使いやすさ・分かりやすさ・魅力、改善点等について評価する仕組みを組み込んでいくことを検討します。

また、行政や事業者と利用者が連携し、自らの地域の交通がどのような状態であることが望ましいかを考え、実際に取り組んでいける環境を創出していくことが、ビジョンを実現していくために重要な要素であると考えます。

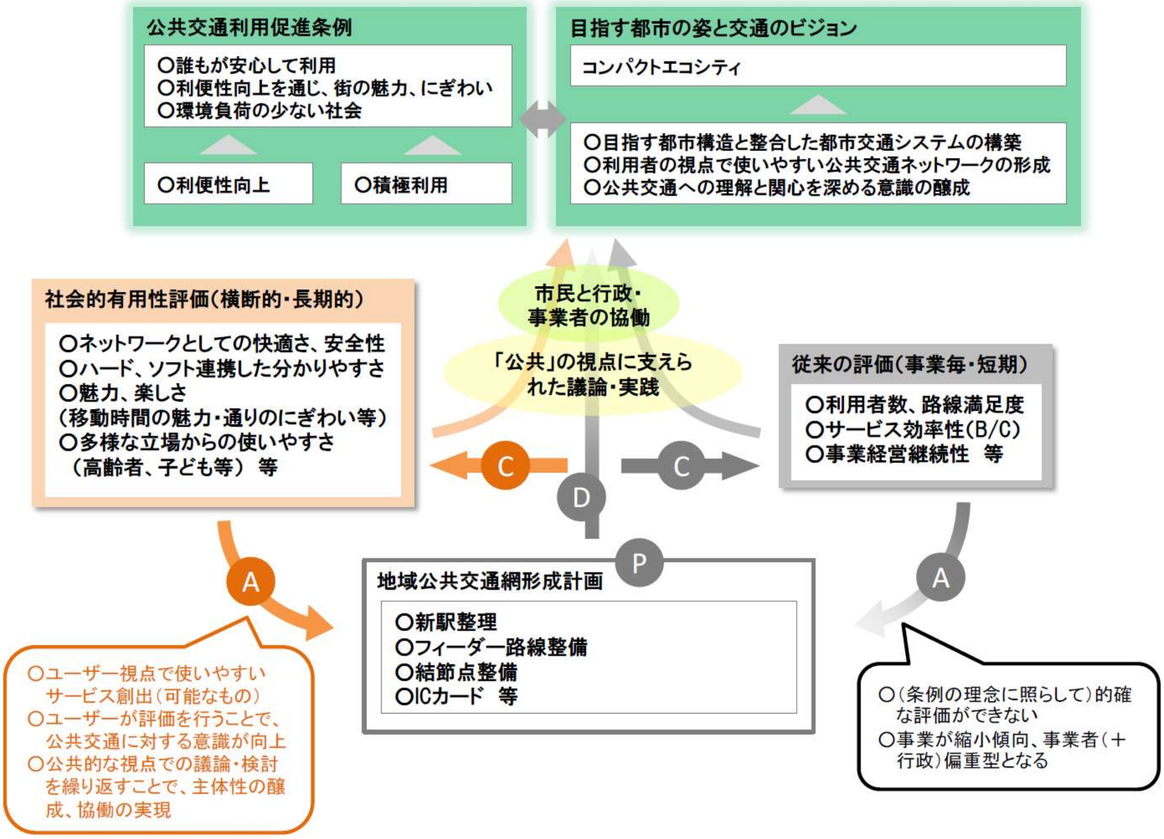


図　7-3　ユーザー視点での取り組み評価と改善のイメージ

7.3　推進体制

(1)　関係者の役割

今後、施策を推進するためには、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を以下に示します。

1)　行政の役割

行政は、地域の実情に即した、望ましい公共交通の在り方について、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、市民その他の関係者と検討、合意形成を図り、また、合意が整った施策・事業の実施に向けて主体的に取り組みます。

また、利用者による評価を踏まえ、交通事業者と調整の上、継続的な改善に努めます。

2)　公共交通事業者の役割

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

3)　事業者の役割

事業者は、従業員等への意識啓発を行い、公共交通の利用を推進することが求められます。また、市民と同様に、公共的な視点を持ち、地域の公共交通を支える取組を主体的に行っていくことが期待されます。

4)　市民その他の関係者の役割

市民や公共交通の利用者は、積極的に公共交通を利用するともに、地域の一員として公共交通網の評価や、活性化に向けた検討に参加することが求められます。

また、行政や交通事業者との協働の下、公共的な視点を持って、路線の維持や運営など、公共交通を支える取組を主体的に行っていくことが期待されます。

(2)　計画のモニタリング・推進

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

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。

あ

■ウォーターフロント

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

か

■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　とで、有効性を検証したり問題を把握し、時にはその施策の本格導入を見送るかを判断する材料とするもの。地域住民との意見交換ならびに周知と合意形成も兼ねている。

■集約型都市構造

コンパクト化を誘導する土地利用規制や、効率的な都市施設等の整備によって人口などを交流拠点に集約させる都市構造。

高松市では幾つかの交流拠点を連携した多核連携・集約型都市構造への転換を目指している。

■新交通システム

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

■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じように生活し、活動することが社会の本来あるべき姿であるという考え方。

は

■パーク&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（路線ﾊﾞｽやタクシーなど）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。