H31.3.1（金）～3.22（金）　パブリックコメント閲覧資料

高松市総合都市交通計画改定（案）

高松市　市民政策局　コンパクト・エコシティ推進部　交通政策課
TEL：087－839－2138　　FAX：087－839－2125
E－mail：kotsuseisaku@city. takamatsu. lg. jp

1　総合都市交通計画の位置付け

第6次高松市総合計画（2016－2023）
活力にあふれ　創造性豊かな　瀬戸の都・高松

目標
環瀬戸内海圏の中核都市として
ふさわしいまち

多核連携型コンパクト・エコシティの推進

政策1　コンパクトで魅力ある都市空間の形成

- 都市計画マスタープラン（H29.8改定）
- 多核連携型CE推進計画（H30.4改定）
- 立地適正化計画（H30.3策定）

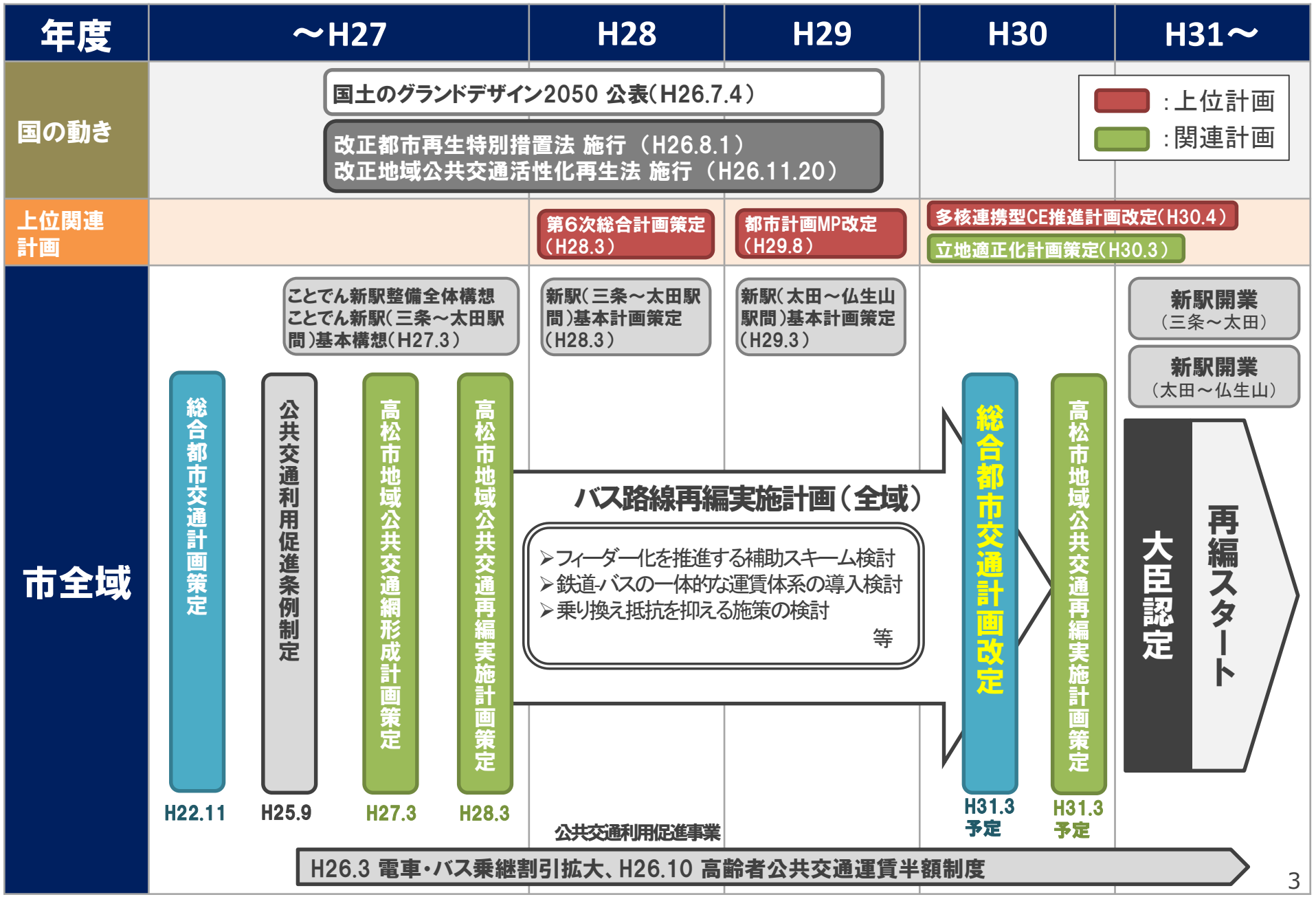
政策2　快適で人にやさしい都市交通の形成

- **総合都市交通計画（H22.11策定）**

政策3　拠点性を発揮できる都市機能の充実

**計画の整合・連携を図り、
コンパクトで持続可能なまちづくりを実現**

2　総合都市交通計画の改定の背景



3　改定前の総合都市交通計画に関する総括

① 前計画の概要　施策の方針を踏まえた、24の具体的施策を実施

現況の公共交通が抱える問題点

1）中心市街地の人口減少と低密度化
2）高齢化の進行と移動困難な交通弱者の増加
3）自動車交通への過度な依存
4）自動車利用に比べ、利便性が劣る公共交通サービス
5）中心市街地に不足する回遊性
6）公共交通不便地域の存在
7）未熟な自転車利用環境
8）二酸化炭素排出量の増加
9）都市間交通の衰退

上位計画における高松市の目指すまちづくりの方向性

関連計画における高松市の目指すまちづくりの方向性

目指すべき交通体系の在り方

基本理念

人と環境にやさしく　快適で利用しやすい
公共交通体系の構築

基本方針

1. だれもが利用しやすく安全・安心な公共交通体系の構築
2. 環境負荷の小さい公共交通体系の構築
3. 自動車からの転換を促す円滑で快適な公共交通体系の構築
4. 都心へのアクセスとまちなかの回遊性を支える公共交通体系の構築

【施策の骨子】
-軸・拠点・ゾーンの連携した交通体系の構築-

軸	公共交通軸（鉄道軸、基幹バス軸）の強化
拠点	主要ターミナル、交通結節点の整備と強化
ゾーン	都心地域交通の再構築
	都心地域周辺部交通の再構築
	郊外部交通の再構築

施策の方針
○具体的施策

1）バリアフリーな交通環境の整備
①公共交通のバリアフリー

2）交通不便地域への対応
②交通弱者の移動手段確保

3）安全な交通環境の形成
③交通安全教育の実施

4）市民・企業への環境行動啓発
④ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄの実践、広報・啓発活動

5）公共交通への転換促進
⑤ﾊﾟｰｸ&ﾗｲﾄﾞ駐車場の整備
⑥ﾊﾟｰｸ&ﾊﾞｽﾗｲﾄﾞ駐車場の整備
⑦ｻｲｸﾙ&ﾗｲﾄﾞ駐輪場の整備
⑧ｻｲｸﾙ&ﾊﾞｽﾗｲﾄﾞ駐輪場の整備

6）道路走行環境の向上
⑨道路走行空間の再編と計画道路の整備

7）自動車利用の抑制・規制
⑩駐車場の料金対策
⑪都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制

8）公共交通の利便性向上
⑫鉄道新駅の設置
⑬新交通システムの導入
⑭交通結節拠点の整備
⑮バスレーンの整備
⑯バス利用のサービス向上
⑰IruCaカードの利用の拡大
⑱利便性の高い情報の提供
⑲鉄道、バスの乗り継ぎの円滑化
⑳バス路線の再編
㉑航路・空路の活性化

9）中心市街地での回遊性の向上
㉒都心地域内の循環バスの導入
㉓ﾚﾝﾀｻｲｸﾙﾎﾟｰﾄ、駐輪場施設の増強
㉔自転車ﾈｯﾄﾜｰｸの整備と連携利用促進

3　改定前の総合都市交通計画に関する総括

② 取組の実施状況【主な取組成果】

施策の方針 ○具体的施策		
1）バリアフリーな交通環境の整備 ①公共交通のバリアフリー 2）交通不便地域への対応 ②交通弱者の移動手段確保	● 駅舎バリアフリー化：仏生山駅 （多機能トイレ・西口改札整備） ● 仏生山川島線の運行開始	
4）市民・企業への環境行動啓発 ④ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄの実践、広報・啓発活動	● モビリティ・マネジメントの強化・推進	
8）公共交通の利便性向上 ⑫鉄道新駅の設置 ⑭交通結節拠点の整備 ⑯バス利用のサービス向上 ⑰IruCaカードの利用の拡大 ⑱利便性の高い情報の提供 ⑲鉄道、バスの乗り継ぎの円滑化 ⑳バス路線の再編	● ことでん新駅（三条～太田駅間）整備着手 ● ことでん新駅（太田～仏生山駅間）事業化に向け準備 ● JR端岡駅周辺整備検討 ● 電車⇔バス乗継割引拡大制度の継続 ● 高齢者運賃半額制度の継続 ● 10カード片利用システム導入（鉄道・バス）	
9）中心市街地での回遊性の向上 ㉒都心地域内の循環バスの導入	● まちなかループバスの継続運行	

3　改定前の総合都市交通計画に関する総括

③短期目標年次における設定した目標値の現況

目標	目標指数	計画策定時	短期目標値（～H27年）	現時点（H30年度）	中長期目標値（～H40年）
公共交通の利便性向上	公共交通機関利用者数	57,818人/日（H19.4時点）	62,500人/日	63,857/日（H30.3時点）	67,000人/日
公共交通への転換促進	P&R駐車台数	1,000台（H19.4時点）	1,700台	2,229台（H31.2時点）	1,900台
自動車への依存度	代表交通手段構成比（アンケート調査）	53.4%（H21.2時点）	49%	74.4% ※（H31.2時点）	40%
自転車走行空間の整備	整備延長	10km（H22.3時点）	27km	16.3km（H30.3時点）	

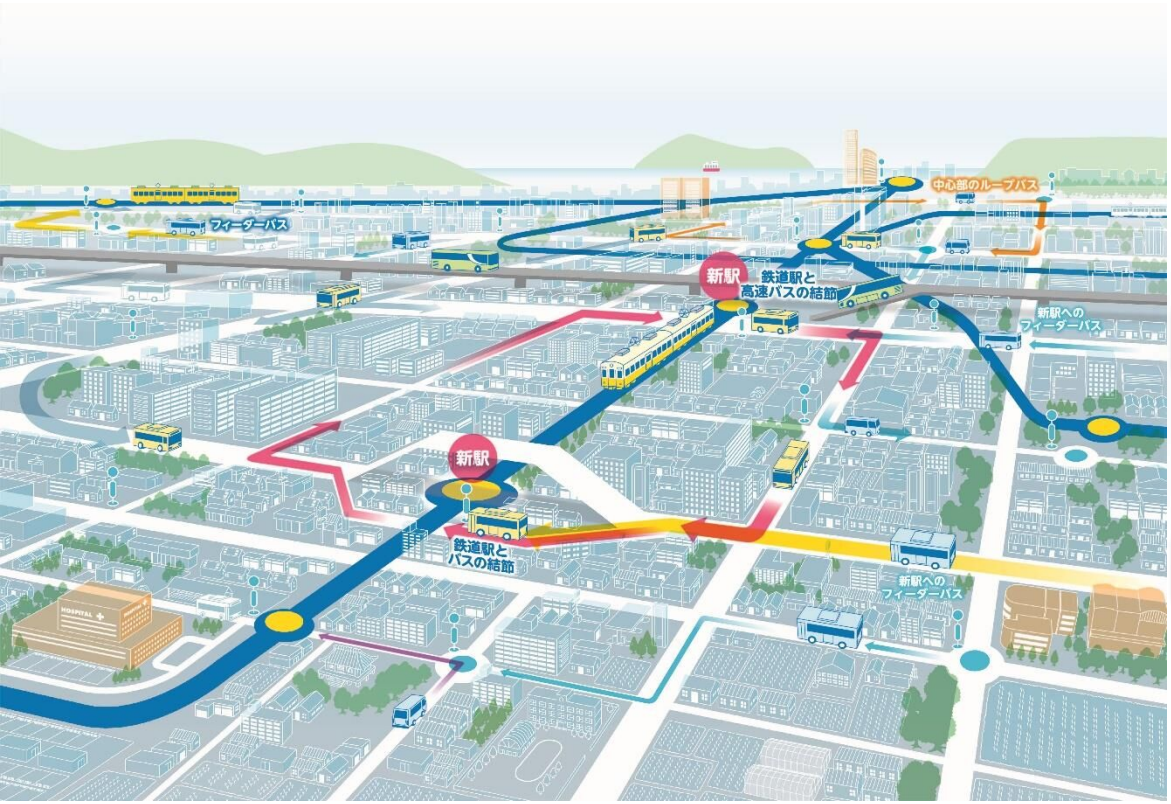
※WEBアンケート結果（H31.2実施／サンプル700票）
WEBアンケートは10代及び高齢者モニターが少なく、徒歩・自転車・公共交通を比較的高頻度で利用する層の移動の把握が困難なことから、自動車分担率が高い結果となる。

4　総合都市交通計画の改定のポイント

持続可能な公共交通ネットワークの再構築の考え方が進む

高松モデル

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



交通結節拠点

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

バス路線再編

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

サービス水準

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

4　総合都市交通計画の改定のポイント

SDGs（持続可能な開発目標）

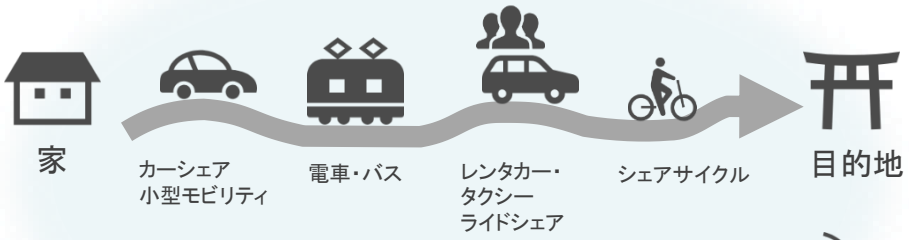
2016年から2030年までの国際目標

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

目標11「持続可能な都市」

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

MaaS（Mobility as a Service）



多様な移動手段をワンストップで手配
（経路検索・予約・決済）

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

モビリティに関する国の方針

未来投資戦略2018　－「Society 5.0」「データ駆動型社会」への変革－
経済財政運営と改革の基本方針2018　～少子高齢化の克服による持続的な成長経路の実現～

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

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

公共交通分野におけるオープンデータ推進

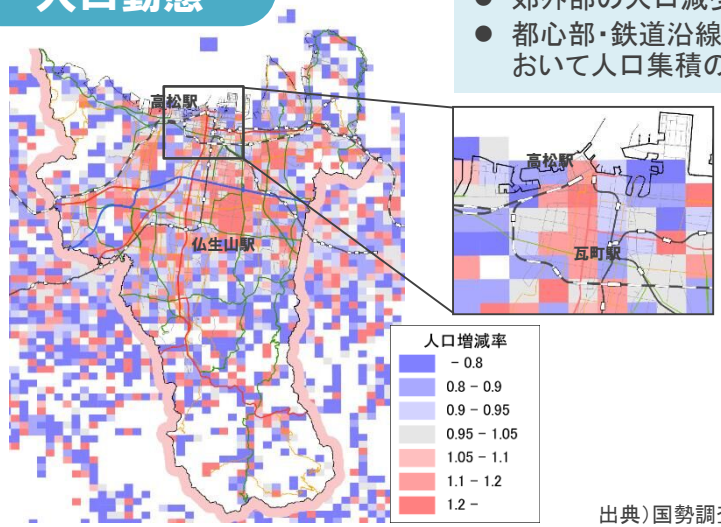
- 経路検索等の充実により利用者利便の向上
- 2020年東京オリ・パラ大会期間中における円滑な輸送への寄与

5　社会情勢等の変化による新たな問題点の整理

① 都市の概況

人口動態

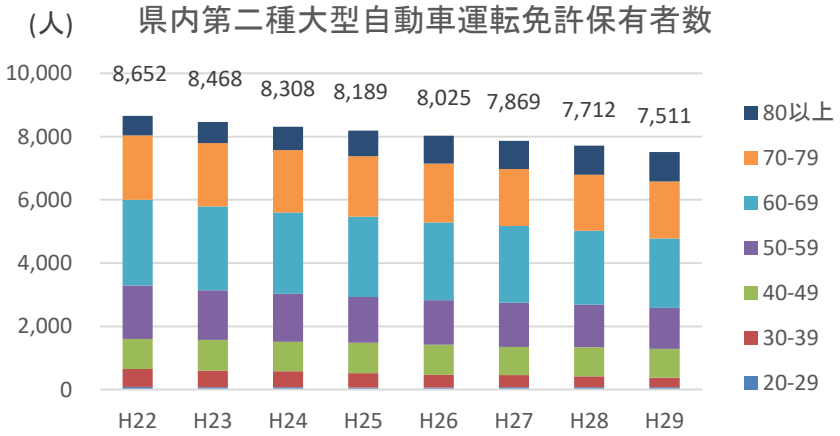
- 郊外部の人口減少
- 都心部・鉄道沿線地域において人口集積の傾向



出典）国勢調査（H27/H22）

運転手不足

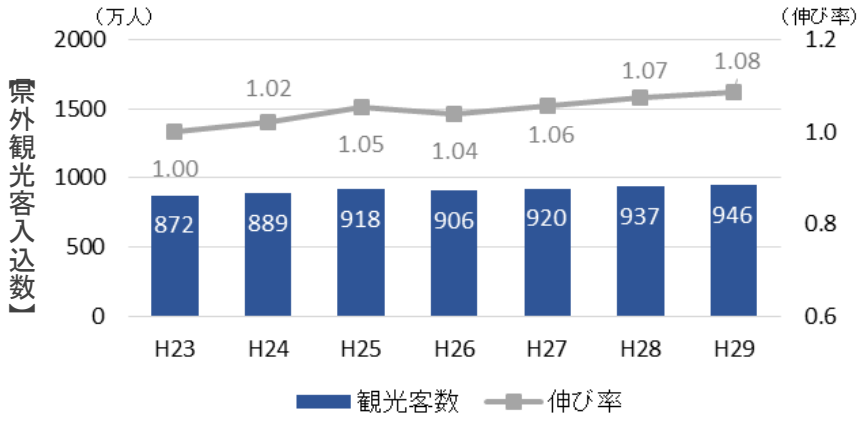
- 免許保有者数は減少傾向
- 60代以上の保有者が6割を超える



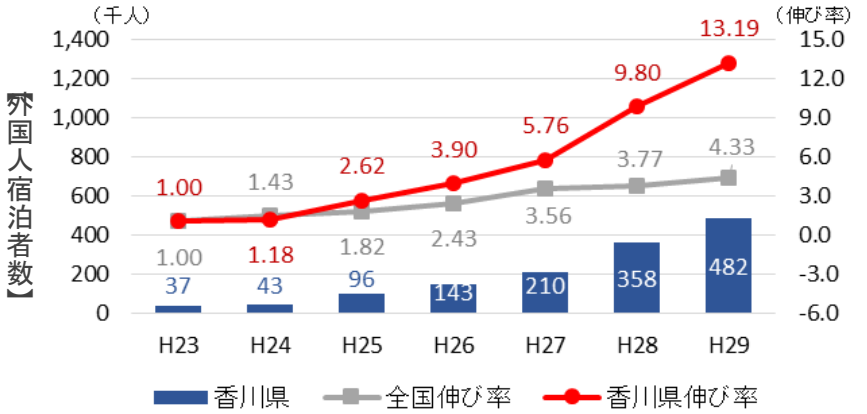
出典）香川県警察統計資料

交流人口

- 香川県への観光入込客数は増加傾向
- 特に外国人の増加が著しい



出典）香川県観光動態調査結果



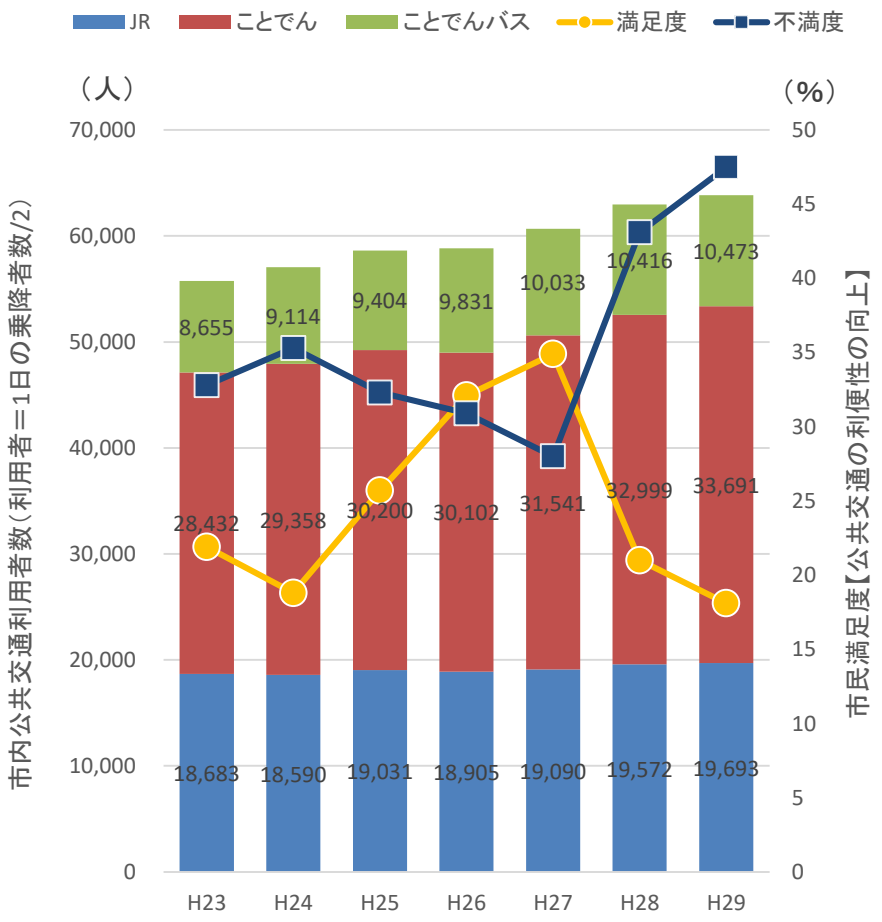
出典）宿泊旅行統計調査

5　社会情勢等の変化による新たな問題点の整理

② 公共交通に対する満足度

公共交通利用と満足度

- 公共交通利用者数は増加傾向
- 一方で、満足度は近年低下傾向



出典）高松市

公共交通の利用　**高** ⟷ 満足度　**低**

推測

- 高齢者の交通事故が社会問題化・社会情勢の変化
- 公共交通を利用しなかった人が利用を意識

⇒ **車と同じように使えない**

不明な点が多いため、アンケートを実施

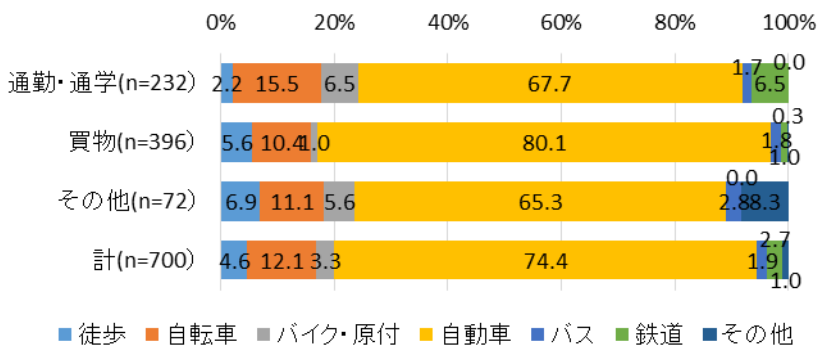
5　社会情勢等の変化による新たな問題点の整理

② 公共交通に対する満足度（アンケート結果）

調査日　H31.2
形　式　WEBアンケート（700票）

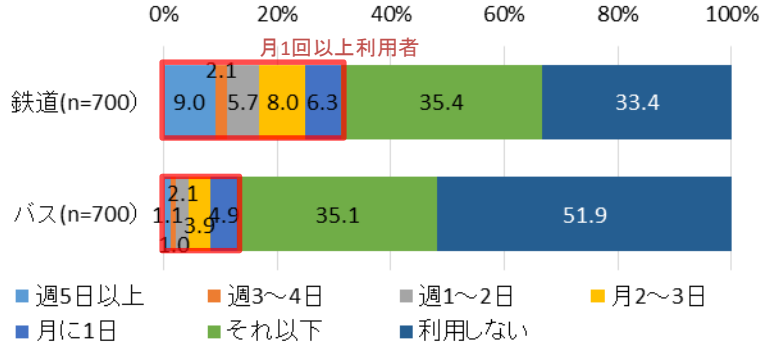
目的別交通手段分担率

- 全ての利用目的で自動車分担率が高い
- 買い物での公共交通利用はほとんどない



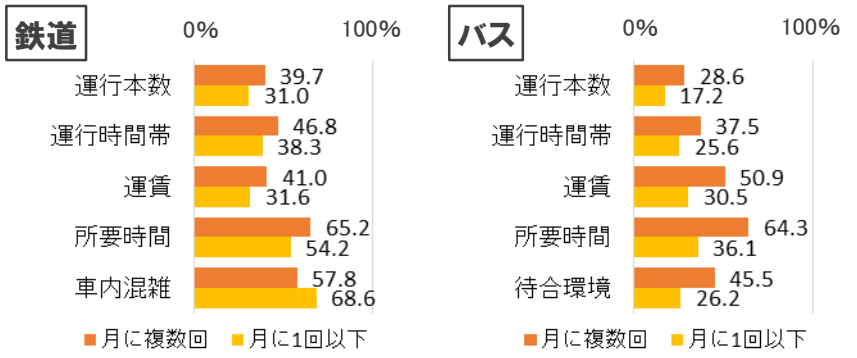
公共交通の利用頻度

- 月1回以上利用者は、鉄道 30%程度、バス 15%程度
- **公共交通を利用しない人が半数以上**を占める



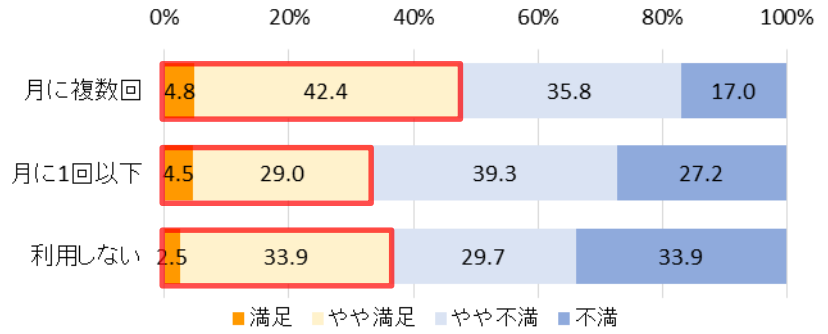
利用頻度別サービスに対する満足度

- 月に複数回利用している人ほど、満足度が高い
- 所要時間に関しては、6割以上が満足している



利用頻度別施策に対する満足度

- **月に複数回利用している人の約5割が満足**している
- **利用頻度が低いほど、不満**の割合が高い



5　社会情勢等の変化による新たな問題点の整理

③ まとめ

郊外部での人口減少

- 長距離バス路線の赤字の継続が見込まれる

都心部・鉄道沿線地域において人口集積

- ネットワークによる人流コントロールの可能性

バスの運転手不足

- 高齢ドライバーの高い比率

インバウンドの増加

- 米紙ニューヨーク・タイムズ「2019年に行くべき52カ所」7位に「瀬戸内の島々」が選出されたことにより、インバウンドの増加が見込まれる

出典）ニューヨーク・タイムズ「2019年に行くべき52カ所（52 places to go in 2019）」

5　社会情勢等の変化による新たな問題点の整理

④ 計画で着目すべき問題点

現況の公共交通が抱える問題点

前計画策定時から残存する問題点	
1）高齢化の進行と移動困難な交通弱者の増加	● 公共交通網が脆弱な、郊外部での高齢化が進行 ● 交通弱者に対する移動手段が確保されていない
2）自動車交通への過度な依存	● 自動車交通に過度に依存し、公共交通の利用割合が低い ● 都心地域へ指向する自動車交通流動が多い
3）自動車利用に比べ、利便性が劣る公共交通サービス	● 運行頻度の不足、乗り継ぎの利便性、駅・バス停への低アクセス性
4）中心市街地に不足する回遊性	● 回遊性を支える公共交通が未熟で、利便性が低い ● バスの運行ルートの見直しが必要、バス不便地域の是正が必要である。
5）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
6）未熟な自転車利用環境	● 需要に即した自転車利用環境が整備されていない

社会情勢を踏まえて新たに考慮すべき問題点	
1）バス路線サービスの持続的提供	● **赤字が永続するバス路線**の存在 ● **バスの運転手不足等、利用者ニーズに対応できない**基盤
2）県外客が使いづらい公共交通	● インバウンド観光客が増加するなか、公共交通利用にあたり、**高松駅周辺等公共交通結節拠点で迷いが発生** ● 県外観光客は大半が自動車を利用

改善されつつある問題点

1）中心市街地の人口減少と低密度化	● **都心回帰が進行**しており、**都心部・鉄道沿線地域において人口集積**が進行 ● 一方で、香大工学部周辺などの郊外部における人口増加も進行
2）二酸化炭素排出量の増加	● **CO2排出量の増加傾向はマイナスに転じた**ものの、依然として平成2年と比較して多い

6　改定点（基本理念、基本方針、施策の骨子・方針）

改定前

人と環境にやさしく
快適で利用しやすい　公共交通体系の構築

基本方針

1. だれもが利用しやすく安全・安心な公共交通体系の構築
2. 環境負荷の小さい公共交通体系の構築
3. 自動車からの転換を促す円滑で快適な公共交通体系の構築
4. 都心へのアクセスと　まちなかの回遊性を支える公共交通体系の構築

施策の方針
○具体的施策

1）バリアフリーな交通環境の整備
①公共交通のバリアフリー

2）交通不便地域への対応
②交通弱者の移動手段確保

3）安全な交通環境の形成
③交通安全教育の実施

4）市民・企業への環境行動啓発
④ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄの実践、広報・啓発活動

5）公共交通への転換促進
⑤ﾊﾟｰｸ&ﾗｲﾄﾞ駐車場の整備
⑥ﾊﾟｰｸ&ﾊﾞｽﾗｲﾄﾞ駐車場の整備
⑦ｻｲｸﾙ&ﾗｲﾄﾞ駐輪場の整備
⑧ｻｲｸﾙ&ﾊﾞｽﾗｲﾄﾞ駐輪場の整備

6）道路走行環境の向上
⑨道路走行空間の再編と計画道路の整備

7）自動車利用の抑制・規制
⑩駐車場の料金対策
⑪都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制

8）公共交通の利便性向上
⑫鉄道新駅の設置
⑬新交通システムの導入
⑭交通結節拠点の整備
⑮バスレーンの整備
⑯バス利用のサービス向上
⑰IruCaカードの利用の拡大
⑱利便性の高い情報の提供
⑲鉄道、バスの乗り継ぎの円滑化
⑳バス路線の再編
㉑航路・空路の活性化

9）中心市街地での回遊性の向上
㉒都心地域内の循環バスの導入
㉓ﾚﾝﾀｻｲｸﾙﾎﾟｰﾄ、駐輪場施設の増強
㉔自転車ﾈｯﾄﾜｰｸの整備と連携利用促進

【施策の骨子】
-軸・拠点・ゾーンの連携した交通体系の構築-

軸	公共交通軸（鉄道軸、基幹バス軸）の強化
拠点	主要ターミナル、交通結節点の整備と強化
ゾーン	都心地域交通の再構築
	都心地域周辺部交通の再構築
	郊外部交通の再構築

改定後

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

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網体系の再構築**
2. だれもが利用しやすく安全・安心な公共交通体系の構築
3. 環境負荷の小さい公共交通体系の構築
4. 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
5. 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

施策の方針

1）**公共交通網の再編**
～鉄道を基軸、バスをフィーダーとする路線網に再編～
2）公共交通の利便性向上
3）交通不便地域への対応
4）公共交通への転換促進
5）市民・企業への環境行動啓発
6）バリアフリーな交通環境の整備
7）自動車利用の抑制
8）道路走行環境の向上
9）安全な交通環境の形成
10）中心市街地での回遊性の向上
11）周遊観光の拡大

【施策の骨子】
-軸・拠点・ゾーンの連携した交通体系の構築-

軸	公共交通軸（鉄道軸、基幹バス軸）の強化
拠点	主要ターミナル、交通結節点の整備と強化
ゾーン	都心地域交通の再構築
	都心地域周辺部交通の再構築
	郊外部交通の再構築

具体的施策は
複数の施策の方針にまたがる体系となる。

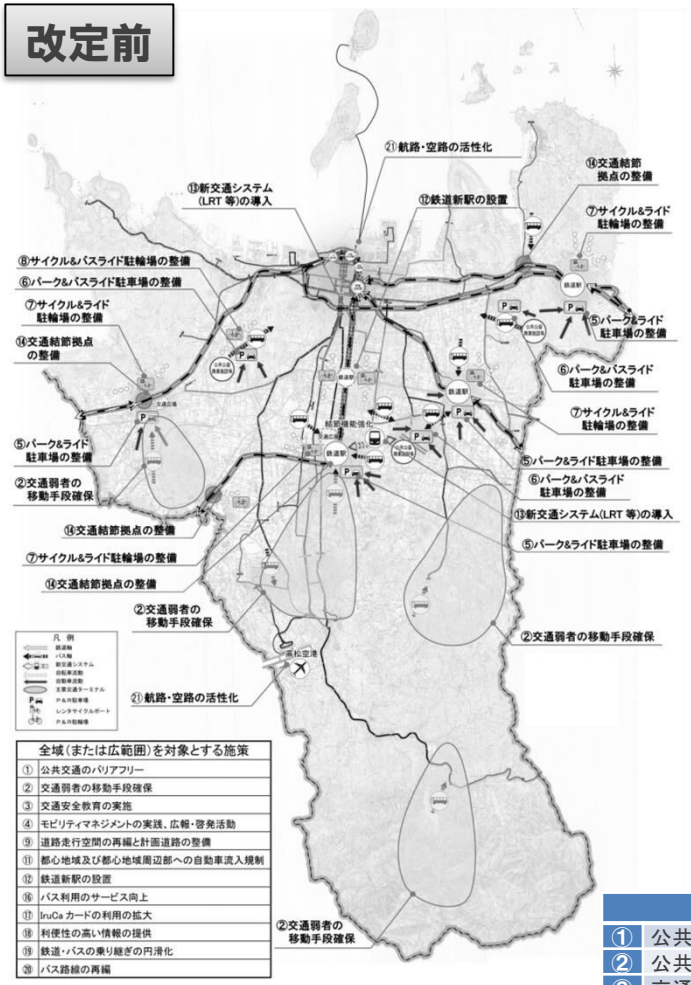
6　改定点（施策の体系表）

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

凡例
○：改定前から記載
●：改定後追加

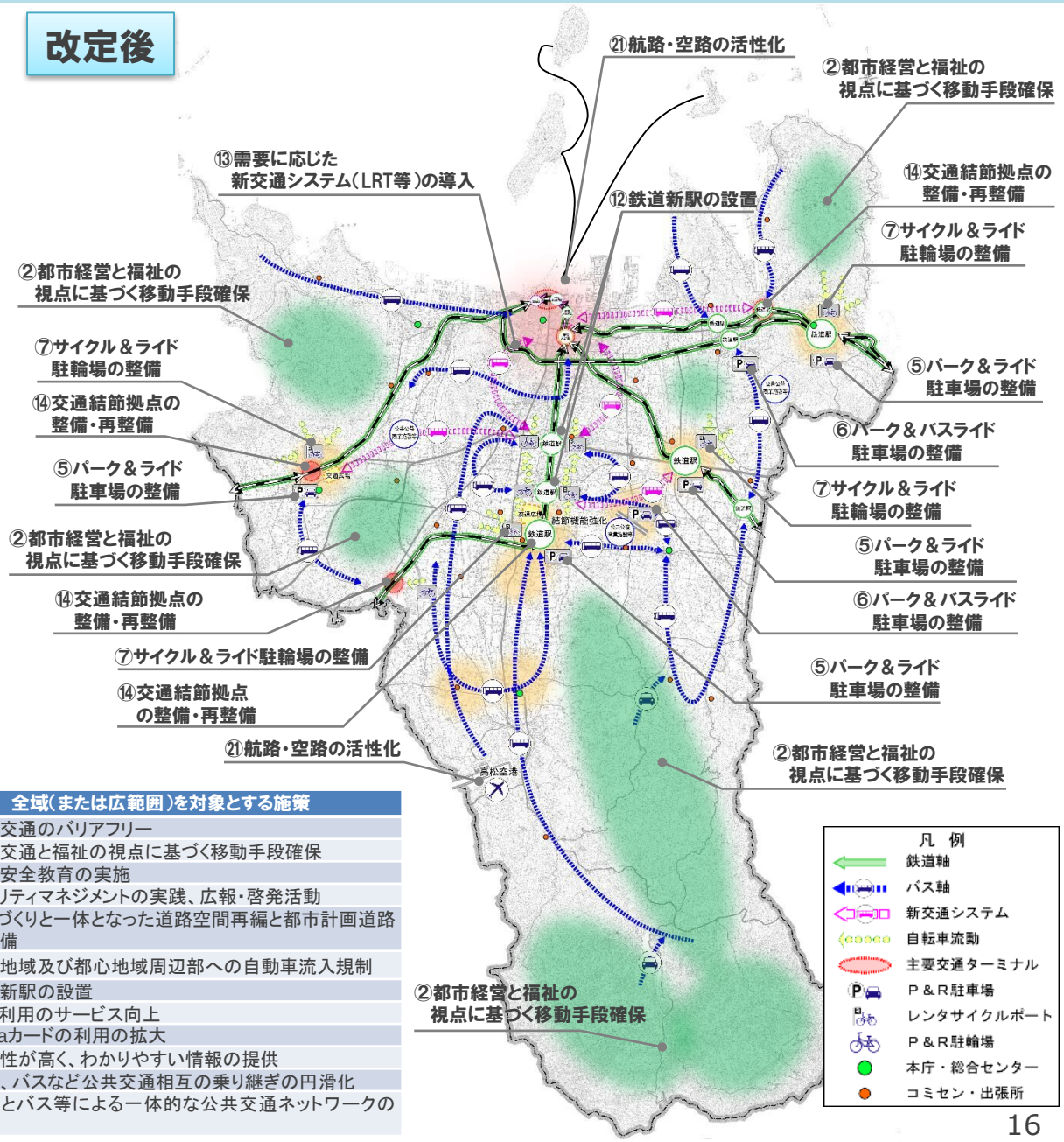
6　改定点（施策の体系図）

改定前



全域（または広範囲）を対象とする施策
① 公共交通のバリアフリー
② 交通弱者の移動手段確保
③ 交通安全教育の実施
④ モビリティマネジメントの実践、広報・啓発活動
⑨ 道路走行空間の再編と計画道路の整備
⑪ 都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制
⑫ 鉄道新駅の設置
⑯ バス利用のサービス向上
⑰ IruCa カードの利用の拡大
⑱ 利便性の高い情報の提供
⑲ 鉄道・バスの乗り継ぎの円滑化
⑳ バス路線の再編

改定後



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 公共交通と福祉の視点に基づく移動手段確保
③ 交通安全教育の実施
④ モビリティマネジメントの実践、広報・啓発活動
⑨ まちづくりと一体となった道路空間再編と都市計画道路の整備
⑪ 都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制
⑫ 鉄道新駅の設置
⑯ バス利用のサービス向上
⑰ IruCaカードの利用の拡大
⑱ 利便性が高く、わかりやすい情報の提供
⑲ 鉄道、バスなど公共交通相互の乗り継ぎの円滑化
⑳ 鉄道とバス等による一体的な公共交通ネットワークの形成

中心市街地を対象とする施策
㉒ 都心地域内の循環バスのサービスレベルの向上
㉓ レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強
㉔ 自転車ネットワークの整備と連携利用促進