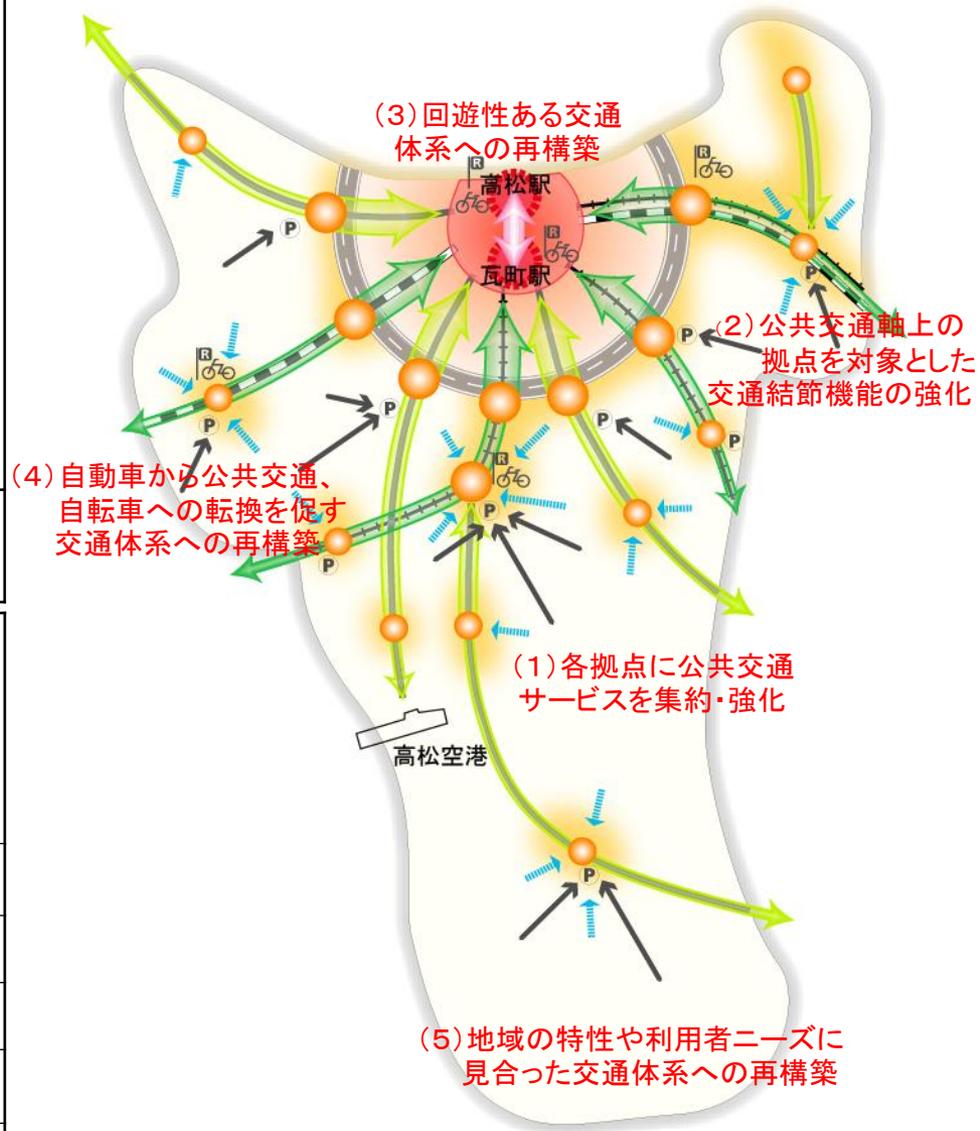


1. 概要

理念 ・ 方針	(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		
目標年次	短期目標年次 : 2015年(平成27年)	中長期目標年次: 2028年(平成40年)

位置づけ	高松市の目指すべき都市構造「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現に向け、環境配慮型都市交通計画や交通戦略計画、自転車利用計画などを取りまとめ、新たな総合都市交通計画を策定。	
	総合交通体系(PT調査)	○ H2
	都市交通マスタープラン	
戦略策定範囲	都市圏	
	市域	○ P&Rなど一部 定住自立圏含む
	特定エリアのみ	

■将来都市交通体系



高松市総合都市交通計画

2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	○
	社会	鉄道、路面電車利用者数	○
		DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
	環境	交通事故件数、死傷者数	
		CO2排出量	
	その他指標	パーク&ライド駐車台数	○
自転車走行空間整備延長		○	

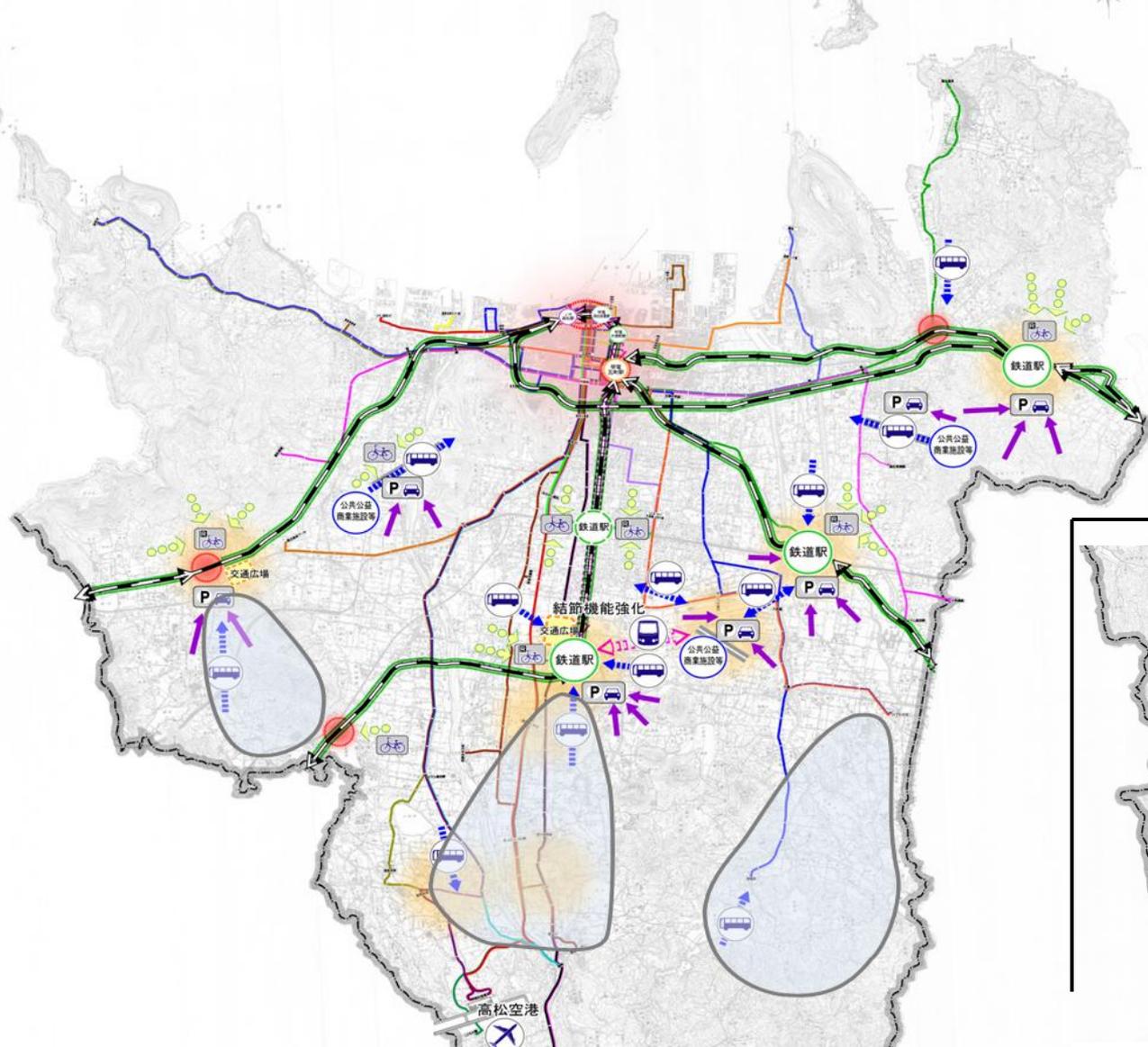
目標	目標指数	現況値	短期目標値 (~H27年)	中長期目標値 (~H40年)
公共交通の 利便性向上	公共交通機関 利用者数	(H19.4時点) 57,818人/日	※1 62,500人/日	67,000人/日
公共交通への 転換促進	パーク・アンド・ライド [®] 駐車 台数 ※2	(H19.4時点) 1,000台	1,700台	1,900台
自動車への依存度	代表交通手段構成比 (アンケート調査)	(H21.2時点) 53.4%	49%	40%
自転車走行空間 の整備	整備延長	(H22.3時点) 10km	27km	

※1:短期目標値(平成27年度)は都市計画マスタープラン平成30年値を参考に設定。

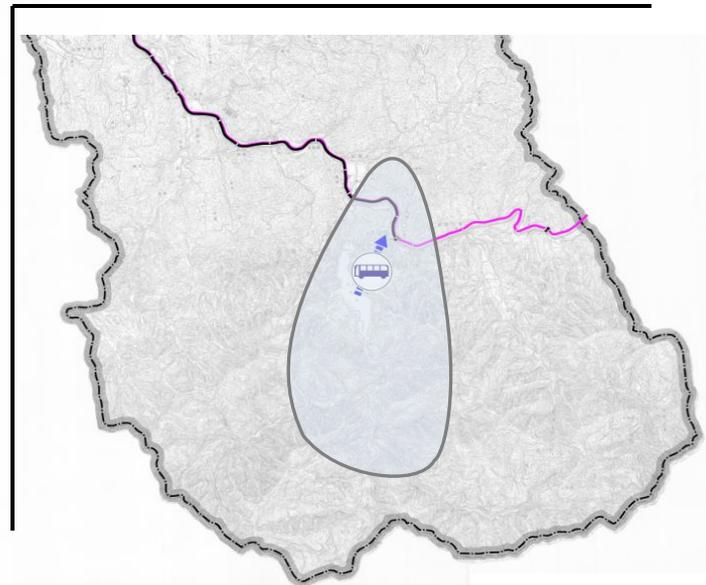
※2:「香川乗り物ナビ」のP&PおよびP&BRの台数による。

高松市総合都市交通計画

3. 展開施策(1) 【市全域】



凡例	
	鉄道軸
	バス軸
	新交通システム
	自転車流動
	自動車流動
	主要交通ターミナル
	P & R 駐車場
	レンタサイクルポート
	P & R 駐輪場



高松市総合都市交通計画

3. 展開施策(2) 【中心市街地部】

凡例

- ← 鉄道軸
- ← バス軸
- ← 新交通システム
- ← 自転車流動
- ← 自動車流動
- 主要交通ターミナル
- P 自動車 P&R駐車場
- ← 自転車 レンタサイクルポート
- ← 自転車 P&R駐輪場



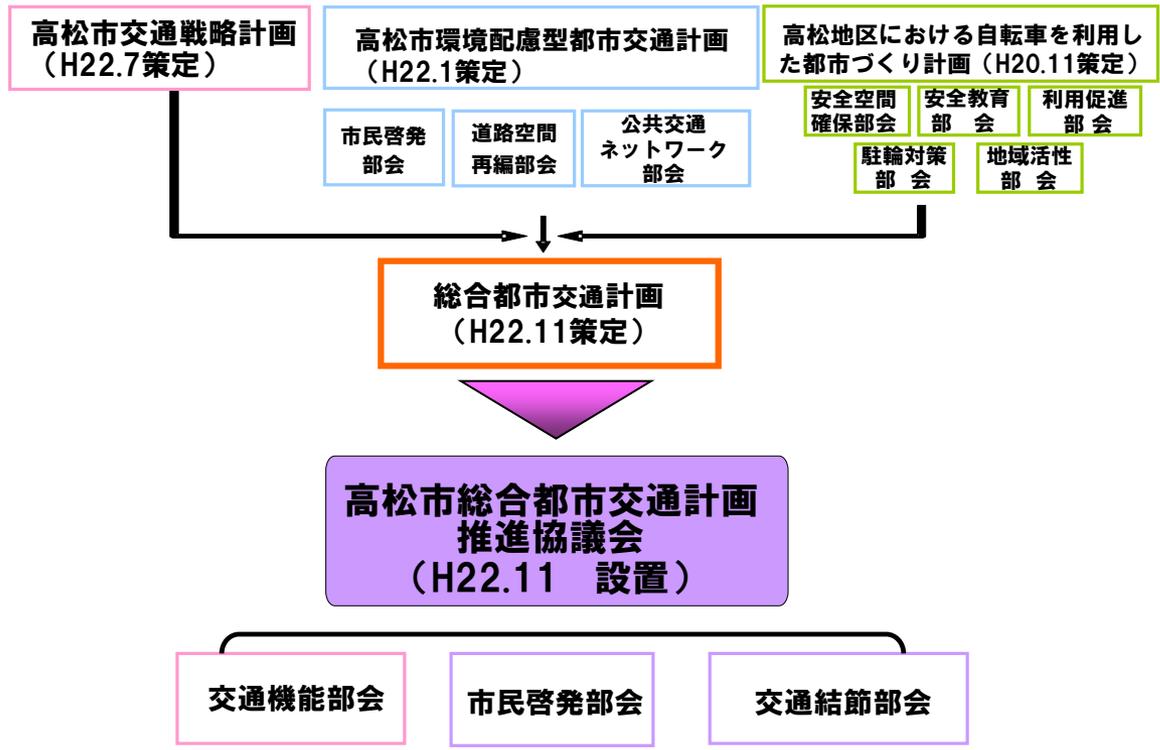
3. 展開施策(3)

施策分類	主要施策
歩行者施策	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通のバリアフリー
自転車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強 ・自転車ネットワークの整備と連携利用促進
公共交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者の移動手段確保(コミュニティバスの再編を含む) ・パーク&ライド(バスライド)駐車場の整備 ・サイクル&ライド(バスライド)駐輪場の整備 ・都心地域内の循環バスの導入 ・鉄道新駅の設置 ・新交通システム(LRT等)の導入 ・バスレーンの整備 ・バス利用のサービス向上 ・バス路線の再編 <ul style="list-style-type: none"> ・IruCaカードの利用の拡大 ・利便性の高い情報の提供 ・鉄道、バスの乗り継ぎの円滑化
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節拠点の整備
自動車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・道路走行空間の再編と計画道路の整備 ・都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制
駐車場施策	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の料金対策
MM施策	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメントの実践、広報・啓発活動
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教育の実施 ・航路・空路の活性化

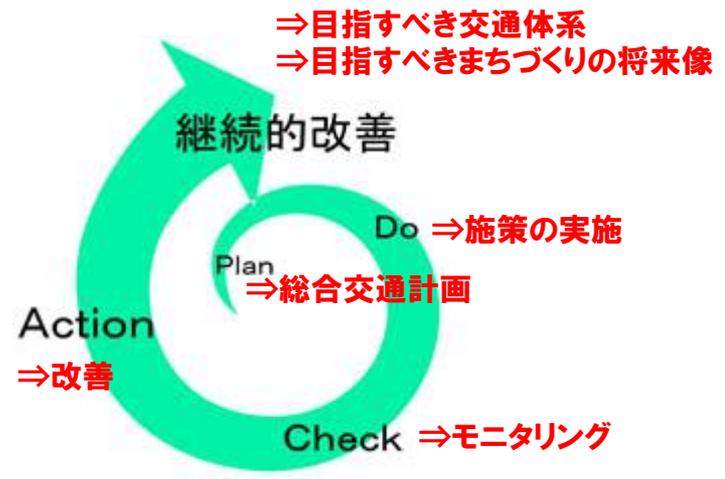
4. 総合都市交通計画の推進体制及び評価

■総合都市交通計画推進協議会の役割

総合都市交通計画に定めた施策を効果的かつ継続的に実施するため、計画の進行管理に加え、協議・検討を行う体制として、総合都市交通計画推進協議会を設置し、円滑な計画推進を図ることとしています。



■PDCAサイクルによる継続的評価・改善



高松市総合都市交通計画

■事業実施プログラム(基本目標別)

【 施策の方針 】	【 具体的施策 】	スケジュール		主な実施主体
		短期	中長期	
1) バリアフリーな交通環境の整備	①公共交通のバリアフリー	→		事業者, 県, 市
2) 交通不便地域への対応	②交通弱者の移動手段確保(コミュニティバスの再編を含む)	→	→	地域(市), 事業者
3) 安全な交通環境の形成	③交通安全教育の実施	→	→	県警, 県, 市
4) 市民・企業への環境行動啓発	④モビリティマネジメントの実践、広報・啓発活動	→	→	国, 県, 市, 企業
5) 公共交通の転換促進	⑤パーク&ライド駐車場の整備	→	→	事業者, 県, 市, 町
	⑥パーク&バスライド駐車場の整備	→	→	事業者, 県, 市, 町
	⑦サイクル&ライド駐輪場の整備	→	→	事業者, 県, 市, 町
	⑧サイクル&バスライド駐輪場の整備	→	→	事業者, 県, 市, 町
6) 道路走行環境の向上	⑨道路走行空間の再編と計画道路の整備	→	→	国, 県, 市
7) 自動車利用の抑制・規制	⑩駐車場の料金対策	→	→	市, 公共団体, 民間
	⑪都心地域及び都心地域周辺部への自動車流入規制	■	→	国, 県, 市
8) 公共交通への利便性向上	⑫鉄道新駅の設定	■	→	事業者, 市
	⑬新交通システム(LRT等)の導入	■	→	事業者, 市
	⑭交通結節拠点の整備	→	→	事業者, 県, 市
	⑮バスレーンの整備	■	→	国, 県, 市, 県警
	⑯バス利用のサービス向上	■	→	事業者, 市
	⑰IruCaカードの利用の拡大	→	→	事業者, 市
	⑱利便性の高い情報の提供	→		事業者, 市
	⑲鉄道、バスの乗り継ぎの円滑化	→		事業者, 市
	⑳バス路線の再編	■	→	事業者, 県, 市
	㉑航路・空路の活性化	→	→	事業者, 国, 県, 市
9) 中心市街地での回遊性の向上	㉒都心地域内の循環バスの導入	→		事業者, 市
	㉓レンタサイクルポート、駐輪場施設の増強	→		市, 民間
	㉔自転車ネットワークの整備と連携利用促進	→		国, 県, 市

※ 段階的施策の代表として、H23年度以降に社会実験を予定するメニュー

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

■総合都市交通計画の構成

1. 計画の基本的事項

2. 高松市の公共交通が抱える問題点の整理

・社会経済の状況、交通実態などを踏まえ、公共交通が抱える問題点を整理

3. 交通体系再構築の基本理念と施策の骨子・方針

現状の問題点

●上位計画・関連計画における将来像

・上位計画及び関連計画における交通体系の将来像を整理

- ・上位計画 第5次高松市総合計画
都市計画マスタープラン
- ・関連計画 環境配慮型都市交通計
交通戦略計画
自転車利用都市づくり計画

●目指すべき交通体系の在り方

- ・目指すべき将来都市構造
- ・交通体系変革の必要性
- ・都市の循環サイクル
- ・コンパクト・エコシティの実現に向けた総合交通計画の位置付け

基本理念、基本方針、施策の骨子・方針の設定

4. 取り組むべき施策

- ・施策の体系
- ・個別施策の内容

5. アクションプラン(実現に向けて)

- ・アクションプラン
- ・PDCAサイクルにおける施策の検証
- ・総合都市交通計画策定後の推進体制

■総合交通体系の実現のための段階的整備(特徴)

交通体系の構築に係る施策の実施・運用は、社会的影響が大きい場合があり、特に、初期段階で市民(利用者)の意向に沿っているかを確認する必要がある取組については、試行的に社会実験を実施することで、施策の妥当性、実現性、課題等を把握し、PDCAサイクルのもと、施策の評価を行い、段階的な整備をすることとしています。

