

1 調査名称：高松広域都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：香川県

3 調査圏域：香川県全域（島嶼部除く）

4 調査期間：平成23年度～平成26年度

5 調査概要：

香川県のこれまでの都市交通計画は、人口の増加と交通容量の不足を背景として、量的な拡大をねらいとした都市交通施設の計画を中心として検討されてきた。しかしながら、平成元年度に実施した第2回調査後20年以上が経過し、この間に超高齢社会の到来、中心市街地の空洞化、線引き廃止等の社会情勢が大きく変化し、これに伴い都市構造や交通流動も大きく変化してきている。さらには、地球温暖化対策や公共投資額の削減等を背景に、政策目標に対して効率的かつ重点的な都市交通計画を提案することが求められている。

これらの状況を踏まえ、前回調査の検証・見直し作業を進め、将来の集約型都市構造の実現に向け、都市計画区域マスタープランとも整合し、都市交通を総合的に検討した都市交通計画（マスタープラン）を策定するものである。

I 調査概要

- 1 調査名：高松広域都市圏総合都市交通体系調査

- 2 報告書目次
 - 1 業務の概要
 - 1.1 業務の目的
 - 1.2 業務の概要
 - 1.3 業務の全体構成

 - 2 戦略案の検討の流れ
 - 2.1 地域や個人属性を踏まえた予測結果からの問題・課題検討
 - 2.2 追加施策案の検討
 - 2.3 施策の確定
 - 2.4 施策実施の優先性等の検討
 - 2.5 個別計画の検討

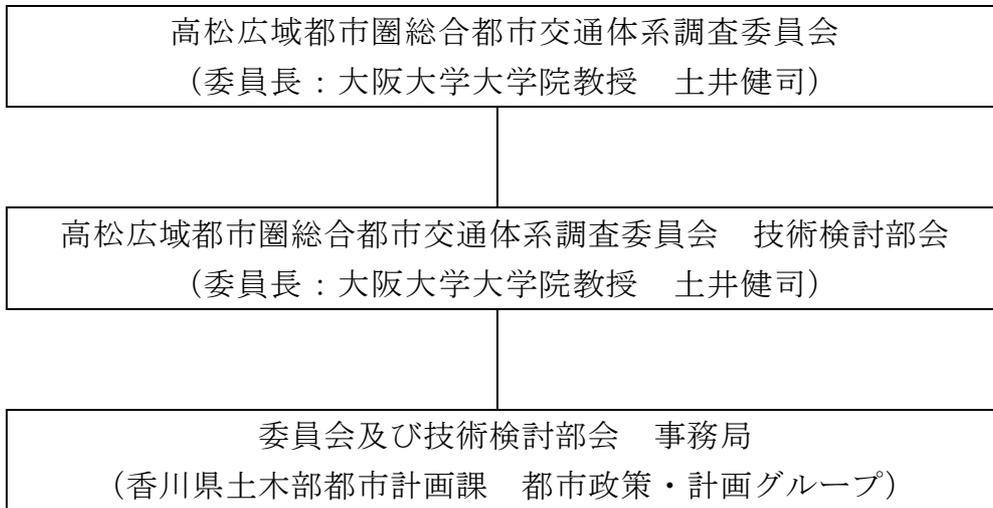
 - 3 戦略案展開方針検討
 - 3.1 施策の実施主体と実施場所
 - 3.2 施策主体との施策実施の有効性および必要性の共有化
 - 3.3 施策実施に向けた推進体制・役割分担
 - 3.4 計画の評価・改善の仕組みづくり
 - 3.5 各種補助制度の整理及びモデル地区を踏まえた検討

 - 4 総合都市交通計画の策定

 - 5 公表方法検討・公表用資料作成

 - 6 将来交通需要予測
 - 6.1 委員会
 - 第6回委員会
 - 第7回委員会
 - 6.2 技術検討部会
 - 第6回技術検討部会

3 調査体制



4 委員会名簿等：

○高松広域都市圏総合都市交通体系調査委員会

(平成26年4月時点)

委員の区分	所 属	役 職	氏 名
学識経験者	大阪大学大学院	教授	土井 健司
	香川大学大学院	教授	高塚 創
	香川大学工学部	准教授	紀伊 雅敦
	香川高等専門学校	准教授	宮崎 耕輔
交通事業者	四国旅客鉄道株式会社	常務取締役 総合企画本部長	西牧 世博
	高松琴平電気鉄道株式会社	専務取締役	川上 純一
	社団法人 香川県バス協会	専務理事	一二三 洋治
	西日本高速道路株式会社 四国支社香川高速道路事務所	所長	村岡 芳浩
	本州四国連絡高速道路株式会社 坂出管理センター	所長	萩原 勝也
	香川県旅客船協会	専務理事	長谷部 光明
経済団体	香川県商工会議所 女性会連合会	会長	岩崎 敬子
	香川県商工会 女性部連合会	会長	小比賀 京子

(委員長)

関係行政 機関の職員	国土交通省四国地方整備局 建政部	部長	丸尾 浩
	国土交通省四国地方整備局 香川河川国道事務所	所長	清川 喜博
	国土交通省四国運輸局企画観光部	部長	小幡 章博
	香川県警察本部 交通部	部長	小脇 一幸
	高松市 市民政策局	局長	城下 正寿
	高松市 都市整備局	局長	安藤 照文
	丸亀市 建設水道部	部長	谷口 信夫
	坂出市 建設経済部	部長	松井 基泰
	善通寺市 建設農林部	部長	池脇 貴司
	観音寺市 建設部	部長	片木 喜信
	さぬき市 建設経済部	部長	出口 俊明
	東かがわ市 事業部	部長	松村 秀樹
	三豊市 建設経済部	部長	尾崎 清
	三木町 土木建設課	課長	十川 正澄
	宇多津町 地域整備課	課長	松井 優
	綾川町 建設課	課長	水原 孝佳
	琴平町 総務課	課長	大矢根 正高
	多度津町 建設課	課長	島田 和博
まんのう町 建設土地改良課	課長	池田 勝正	

○高松広域都市圏総合都市交通体系調査委員会 技術検討部会

(平成 26 年 4 月時点)

委員の区分	所 属	役 職	氏 名
学識経験者	大阪大学大学院	教授	土井 健司
	香川大学大学院	教授	高塚 創
	香川大学工学部	准教授	紀伊 雅敦
	香川高等専門学校	准教授	宮崎 耕輔
関係行政 機関の職員	国土交通省 四国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課	課長	秋山 義典
	国土交通省 四国地方整備局 香川河川国道事務所 道路調査課	課長	濱田 向啓
	国土交通省 四国運輸局 企画観光部 交通企画課	課長	藤本 実紗

(部会長)

	香川県警察本部 交通部 交通規制課	課長	岡田 知春
	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	課長	坂東 和彦
	高松市 都市整備局 都市計画課	課長	木村 重之
	香川県 政策部 交通政策課	課長	多田 仁
	香川県 土木部 道路課	課長	片山 秀樹
	香川県 土木部 都市計画課	課長	三好 正明

II 調査成果

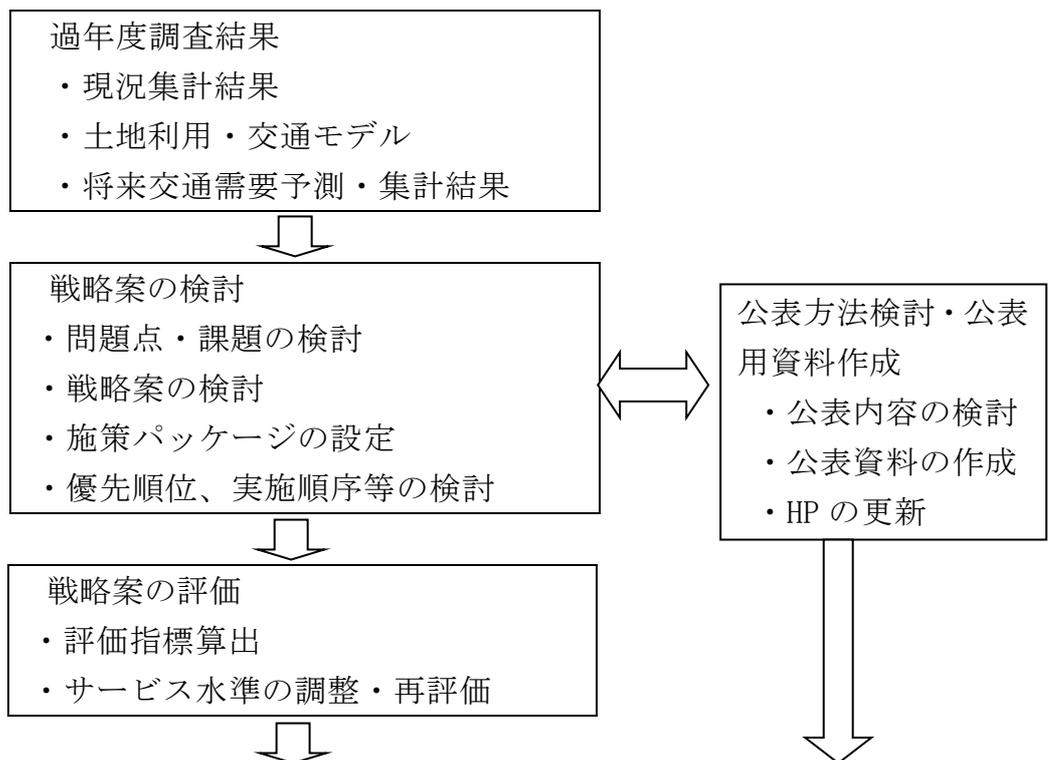
1 調査目的

高松広域都市圏では、昭和49年の第1回パーソントリップ調査（以下PT調査）以降、新都市OD調査を含め約10年間隔で調査が実施され、これに応じた社会資本整備が着実に進められてきた。一方、人口減少・高齢化時代の到来、環境問題への要請の高まり、人の価値観の変化や多様化、災害に対する備えの重要性の高まりなど、交通行動の変化を誘引する様々な事象が生じている。

本調査では、昨今のPT調査への要請を受け、今日的な課題に対応した持続可能な高松広域都市圏を支える総合都市交通マスタープランを策定することを目的とする。

平成26年度は、前年度に行った現況分析からの課題抽出、将来像の検討、土地利用・交通モデルを用いた施策シナリオを基に、詳細な分析を行った上で戦略案を検討し、望ましい将来都市像を支えるための都市交通戦略を検討する。また、施策案を推進していくための体制や各主体の役割分担、仕組みづくりについても提案する。本年度は23年度から行ってきた高松広域都市圏総合都市交通体系調査の最終年度であり、これらの計画を高松広域都市圏都市交通マスタープランとして公表する。

2 調査フロー（平成26年度業務分）



戦略案展開方針検討

- ・施策実施目標の設定
- ・施策展開方針の検討
(主体、スケジュール)

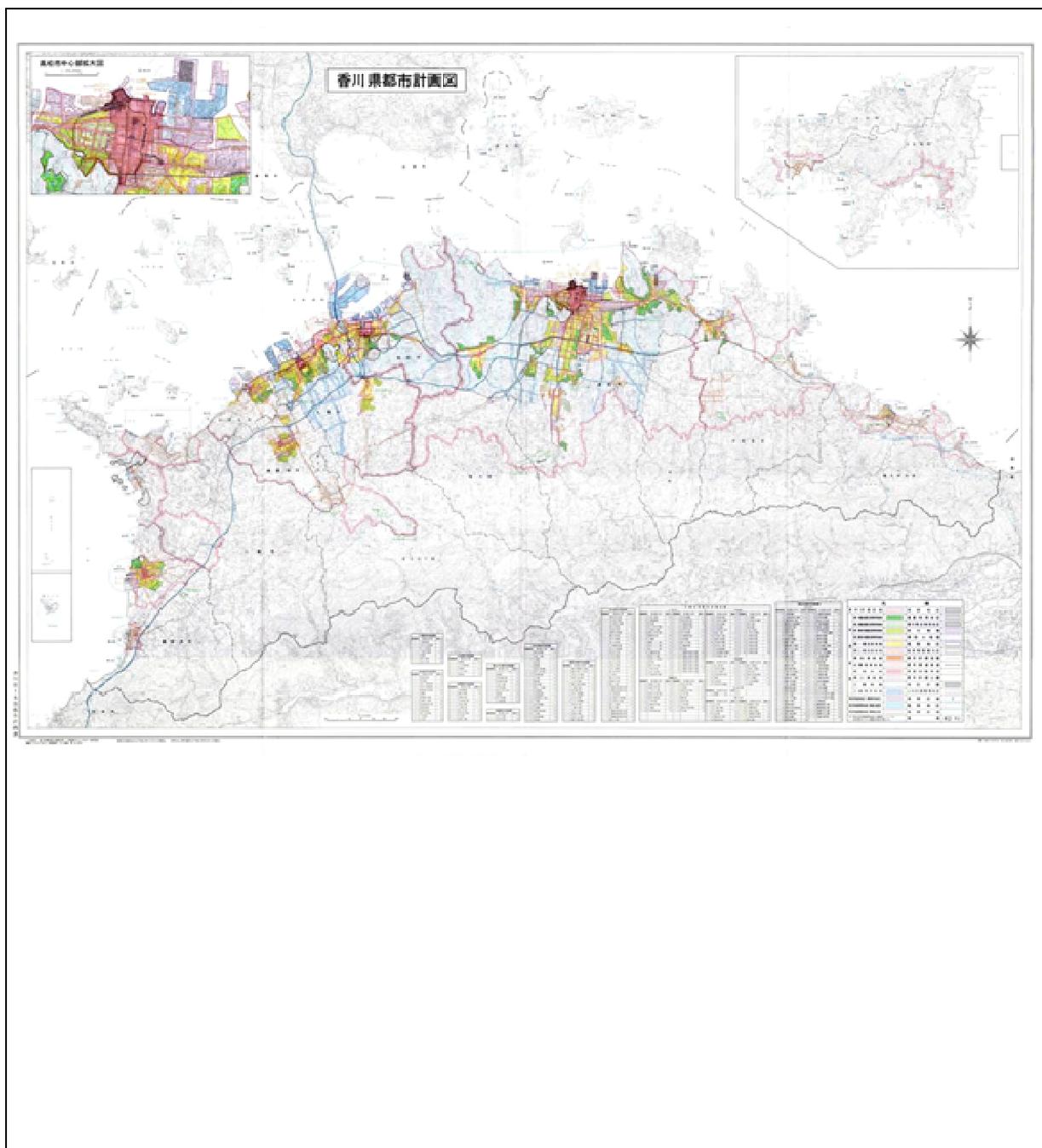


都市交通マスタープランの策定



3 調査圏域図

香川県全域（島嶼部を除く）



(様式－3 b 調査成果)

4 調査成果

別添資料「高松広域都市圏総合都市交通体系調査業務委託[概要報告書]」参照

**高松広域都市圏
総合都市交通体系調査業務委託
概要報告書**



1.業務の概要

【業務の目的】

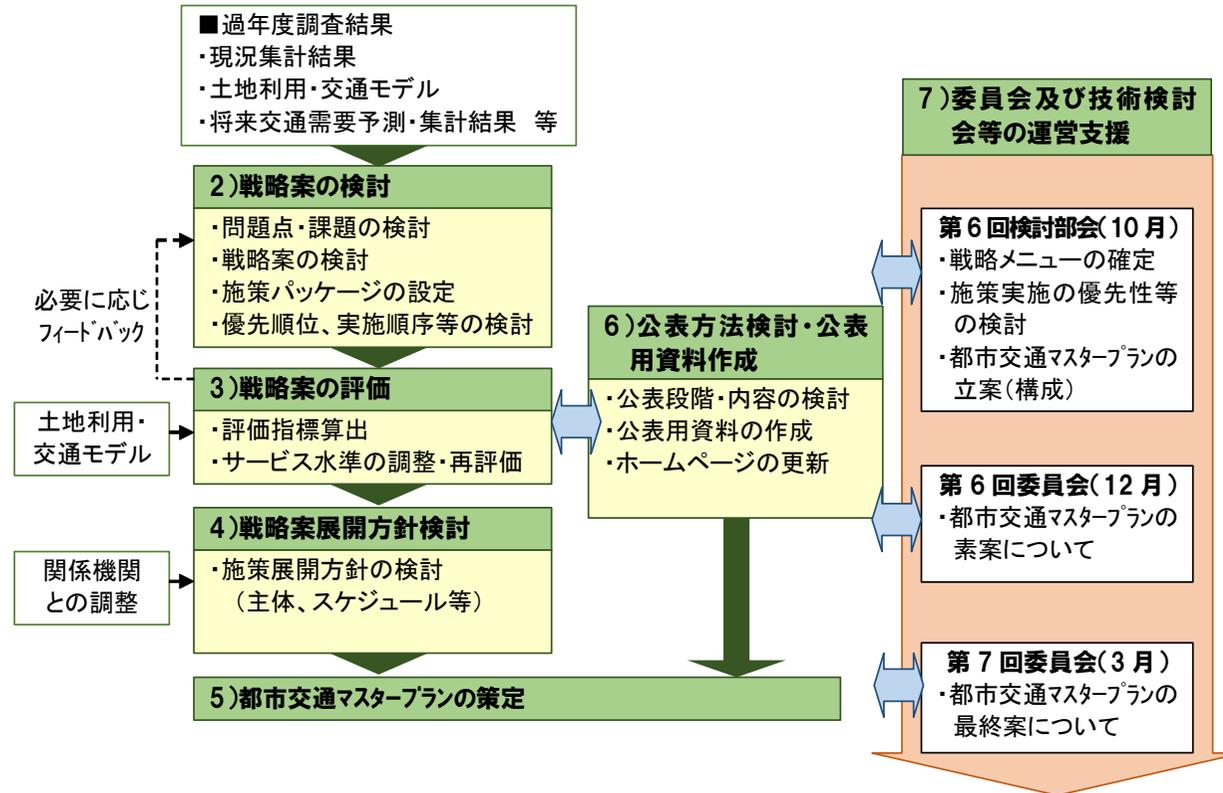
昨年度
業務

現況分析に基づく課題抽出、将来像の検討を行い、全国的にも新たな試みとなる「土地利用・交通モデル」を構築し、施策シナリオを設定した戦略案の検証を実施
⇒今後戦略型の交通体系を構築する必要があることが確認され、委員会等を通じ関係機関との共通認識を得た

今年度
業務

さらに詳細な分析を行ったうえで戦略案を検討し、評価指標を前述のモデルを用いて算出して比較分析し、望ましい将来都市像を支えるための都市交通戦略を策定する(都市交通マスタープランの策定)

【業務の全体構成】



2.戦略案の検討・評価(戦略メニューの確定)

2.1 第5回委員会(昨年度業務)のおさらい_①施策シナリオ及び人口フレームの設定について

計画課題を踏まえた施策案の効果を検証するため、施策シナリオ及び人口フレームを以下のとおり設定する。

< 施策シナリオ設定 >

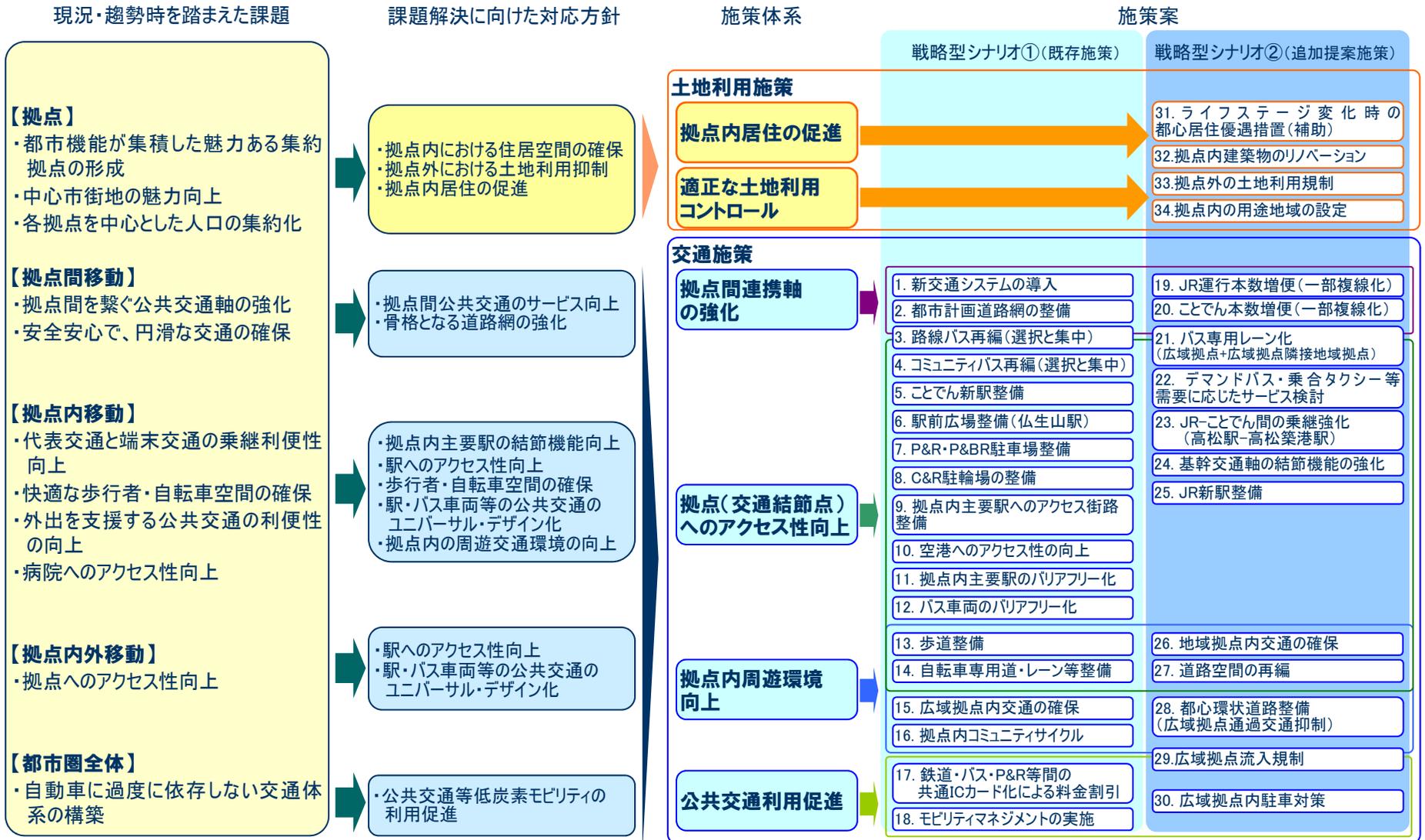
No.	名称	設定の考え方
ケース0	趨勢型シナリオ	現状推移型 : 現状から何も施策を講じないケース(自動車交通中心型)
ケース1	戦略型シナリオ ①	既存計画の実施 : 関連計画において計画されている施策を講じたケース(公共交通利用誘導型)、拠点へのアクセス性向上としてフィーダーバスの強化等を実施
ケース2	戦略型シナリオ ②	PT調査を踏まえた課題への対応施策の実施 : 既存計画に加え、PT調査結果等を踏まえて抽出された課題への対応施策について講じたケース(公共交通利用誘導+計画的市街地誘導型) 鉄道サービスの向上および土地利用施策等を実施

< 人口フレーム設定 >

No.	名称	設定の考え方	設定方法
ケース0	趨勢型フレーム	現状推移型	—
ケース1	戦略型人口 フレーム①	人口維持型 : 現在の拠点内人口を最低限維持する	市町別の拠点人口を現在(H22)と同じ数値になるよう設定する
ケース2	戦略型人口 フレーム②	市町毎集積割合均衡型 : 現在、拠点内人口割合が低く、都市経営コストがかかっていると考えられる市町の拠点内人口割合を重点的に向上させ、全市町における拠点内人口割合の均衡化を図る	都市圏全体における現在の拠点内人口割合を算出し、その値を最低基準値として設定する
ケース3	戦略型人口 フレーム③	拠点別集積割合均衡型 : 拠点種類別(広域・地域・コミュ)で比較した場合、人口密度が低く、同格の拠点に比べて都市経営コストがかかっていると考えられる拠点の拠点内人口割合を重点的に向上させ、同格拠点における拠点内人口密度の均衡化を図る	拠点種類(広域拠点・地域拠点等)毎の現在の平均人口密度を最低基準値として設定する

2.戦略案の検討・評価(戦略メニューの確定)

2.1 第5回委員会(昨年度業務)のおさらい_②課題を踏まえた施策シナリオの設定



2.戦略案の検討・評価(戦略メニューの確定)

2.1 第5回委員会(昨年度業務)のおさらい_③評価結果および考察

都市経営

- ・人口減少による税収減、超高齢化社会による社会保障費の増加のため、歳出・歳入比は上昇するものの、集約化を図ることにより、効率的な都市経営に寄与。
- ・しかしながら、歳出・歳入比が悪化することは防ぐことが困難であるため、都市経営のさらなる効率化、高齢者をはじめとする全都市圏民の健康増進による社会保障費の削減を図ることが効果的であり、集約型都市構造により歩いて暮らせるまちづくりを目指すことが必要。

都市活性化

- ・拠点へのアクセス性を高めることにより、拠点へのトリップ数の増加が図られ、それにより都市の活性化が図られるものと想定される。
- ・しかしながら、拠点へのアクセス交通としては、依然として自動車交通が突出して高く、快適な歩行者・自転車通行空間の確保、拠点へアクセスする公共交通サービスのさらなる強化を図るとともに、自動車利用自粛に向けた働きかけも必要。

都市生活

- ・集約型都市構造へ移行することにより、都市圏内トリップの平均距離は短縮が図られ、より無理なく移動できる都市構造となりうることが確認できた。
- ・一方で、短距離トリップ、比較的公共交通が充実している拠点間移動においても自動車分担率は突出して高いことから、公共交通の維持・管理を図るためのさらなる対策検討が必要。

安全・環境

- ・各種交通対策により自動車分担率が低下し、交通事故・環境排出ガスの削減が図られることが確認できた。
- ・一方で、依然として自動車分担率は全年齢階層で高く、高齢者ドライバーによる事故発生リスクは現状以上に高まることが想定され、集約型都市構造化における高齢者対策の検討が必要。

- ・戦略案の実施により、集約型都市構造への移行が促進
- ・集約型都市構造により、一定の都市経営の効率化等の寄与。

- ・人口減少・高齢化社会の進行による都市経営等への影響は大きく、さらに先の将来を見据えた場合、健康増進等を目的とした**自動車以外の交通手段の利用を主とした交通体系の実現が必要**。

2.戦略案の検討・評価(戦略メニューの確定)

2.2 第5回委員会における戦略案検討に関する意見とその対応方針

- 各市町の個別状況が見えないと受け止められない。早めに提示し市町の意見を聞いて欲しい
- 市町単位では都市経営コストの負担が大きくなる市町も出るはず。地域格差が広がる
- 地域別の分析結果を早めに提供いただきたい
- ヒアリングをもとに設定した施策について、内容や効果を示して欲しい



市町ごとの分析を行い、その結果を市町に確認していただいたうえで、戦略メニューに関する意見照会を行う

2.戦略案の検討・評価(戦略メニューの確定)

2.3 市町ヒアリングによる将来施策検討に関する意見_①ヒアリング実施方法

戦略案の検討にあたり、趨勢時に想定される状況を踏まえ、市町に対して今一度確認した



【ヒアリング項目】

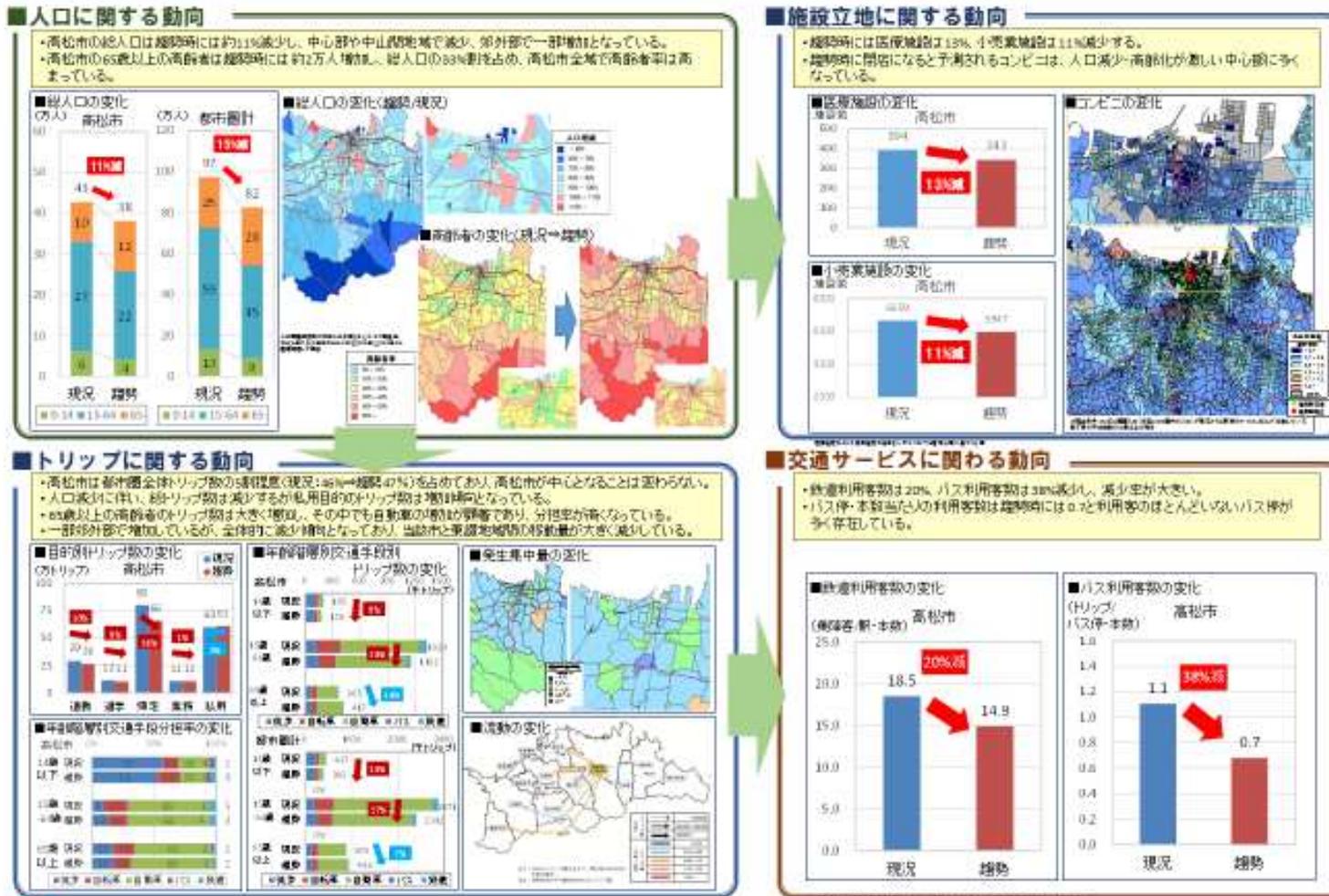
- ①趨勢型の結果に対する率直な感想・意見
- ②高松市を広域拠点とする集約型都市構造に移行させるという考え方に関する意見
- ③集約型都市構造のキーとなる地域拠点・コミュニティ拠点の設定に関する意見
- ④集約型都市構造を図るうえでの施策実施意向（実施可能性・スケジュール）
- ⑤委員会における提案施策以外の施策提案
- ⑥その他、施策実施、戦略案の確実な実施に対する要望等

2.戦略案の検討・評価(戦略メニューの確定)

2.3 市町ヒアリングによる将来施策検討に関する意見

【ヒアリング時に提示した、「趨勢型で将来を迎えた場合の状況カルテ(例:高松市)」】

「高松市」の趨勢時の将来動向～PT調査結果に基づく将来需要予測結果～ H26.7. ● 香川県都市計画課資料



□ 総括

- 人口減少・少子高齢化の進行により
 - ① 福祉施設の後継者人口が減少し、医療・小売業をはじめとする施設が減少→業務の施設が得られ、日常生活活動経費が高くなること懸念。
 - ② 総トリップ数の減少に加え、自動車分担率の増加により、公共交通利用者は激減
 - 鉄道は高松市関連利用者が都府県内利用者の大半を占めていることから、都府県内の鉄道サービスの衰退が懸念、利用者のほとんどはバス系統が現れる恐れ
- 生活利便性は激しく低下し、通勤としての効力が低下。人口減少による経済活動の低迷、収入減少、公共交通利用者の減少等、複数の課題により都府県全体が大きな影響を受ける恐れ。

2.戦略案の検討・評価(戦略メニューの確定)

2.4 戦略メニューの追加にあたっての市町ヒアリングの総括

① 趨勢型の結果に対する率直な感想・意見	<ul style="list-style-type: none"> ・「想定通り」という回答が多い中で、さぬき市や三木町など、想定以上の結果であることをとらえ、対策の緊急性が高いことを改めて認識。
② 高松市を広域拠点とする集約型都市構造に移行させるという考え方に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・いずれの市町も集約型都市構造への移行の必要性は高いことを認識。 ・ただし、高松市のみを広域拠点と位置付けることについては、疑問視する市町もあり。
③ 集約型都市構造のキーとなる地域拠点・コミュニティ拠点の設定に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点設定については、現行の設定が望ましいという回答が多い。 ・市町村合併を踏まえ、削減することは住民同意が得られにくいという意見が多い。
④ 集約型都市構造を図るうえでの施策実施意向(実施可能性・スケジュール)	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用の誘導については、必要性は高いものの現実的に困難との回答が多い ・交通施策は、提案施策を含め、既存の施策を中心に実施していくという回答が多い。
⑤ 委員会における提案施策以外の施策提案	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな提案施策に関する回答はない。
⑥ その他、施策実施、戦略案の確実な実施に対する要望等	<ul style="list-style-type: none"> ・国・県・市町・交通事業者等の実施主体の役割分担の明確化や、県内部における将来まちづくりにおける統一的な考え方を望む意見が多い。

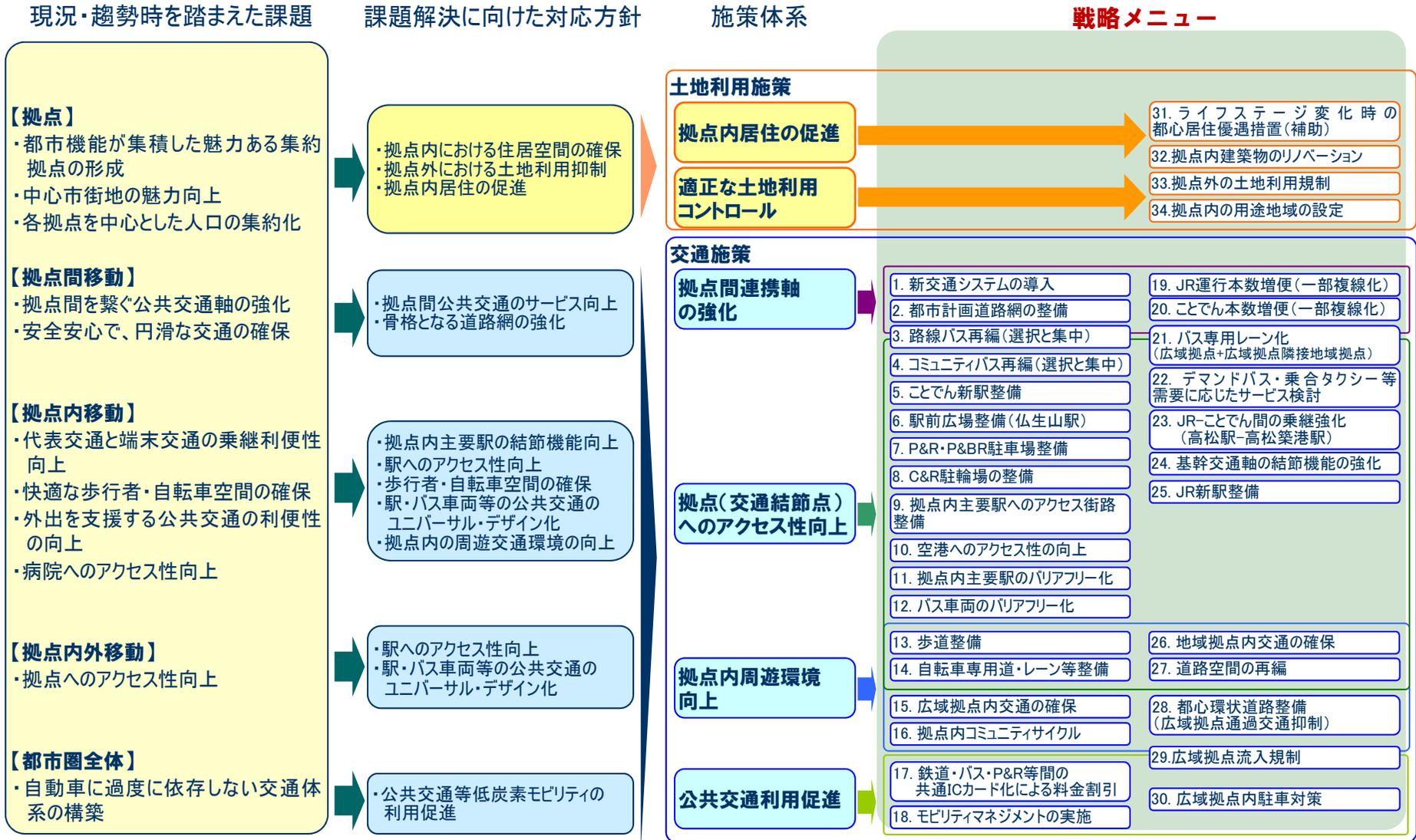


戦略メニューとしては新たな追加施策はないことから、これまでの施策を戦略メニューとして確定する

実施主体の明確化等については、「総合都市交通計画」において、進捗管理方法を明記することにより対応する

2.戦略案の検討・評価(戦略メニューの確定)

2.5 戦略メニューの確定



2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.6 優先性等の検討方法

戦略メニューの数ある施策について、最も効果的に実施するためには、何からどのような順序で実施していくべきかを検討することが必要



戦略メニューには施策が多く、かつ、施策間の関係性が強いものもあるため、各施策に関する効果を検証する必要性は低い



施策間の関連性や施策実施における外部環境等を整理の上、**パッケージ化を行い、パッケージ間の優先性を検証**

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.7 施策のパッケージ化

【パッケージ化にあたっての前提】

各施策（小パッケージ）の施策効果によって、優先順位、実施順位を設定しても、施策実施にあたってのコンセンサスが得られなければ、実施できない。



- 現在、実施に向けての検討が進められている施策からスタートして、施策実施後の状況予測とその次に実施する施策を繋げて、施策実施シナリオ（実施順序）を立案する
- その際、合意形成の難易度に応じて、各施策実施後の状況を基にすると合意形成がしやすくなる、といったような視点をもって、順序設定を行う

【パッケージ化にあたっての戦略の類型化】

- 上記の前提条件を踏まえ、「**施策の検討状況**」、「**ハードかソフトか**」、「**規制を伴うか否か**」、「**合意形成の必要性**」、「**施策相互の依存関係**」について整理。

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.8 戦略のパッケージ化

【パッケージ化にあたっての戦略の類型化】

施策	検討状況	ハード or ソフト	規制の 有無	合意形成 の有無	施策間の 依存関係
1. 新交通システムの導入	既決定	ソフト	あり	あり	15
2. 都市計画道路網の整備	既決定	ハード	なし	あり	単独
3. 路線バス再編(選択と集中)	既決定	ソフト	なし	あり	20
4. コミュニティバス再編(選択と集中)	既決定	ソフト	なし	あり	4・22
5. ことでん新駅整備	既決定	ハード	なし	あり	20
6. 駅前広場整備(仏生山駅)	既決定	ハード	なし	あり	20
7. P&R・P&BR駐車場整備	既決定	ソフト	なし	なし	単独(・6)
8. C&R駐輪場の整備	既決定	ソフト	なし	あり	単独
9. 拠点内主要駅へのアクセス街路	既決定	ハード	なし	あり	単独
10. 空港へのアクセス性の向上	既決定	ハード	なし	あり	単独
11. 拠点内主要駅のバリアフリー	既決定	ソフト	なし	なし	単独
12. バス車両のバリアフリー化	既決定	ソフト	なし	なし	単独
13. 歩道整備	既決定	ハード	なし	あり	単独
14. 自転車専用道・レーン等整備	既決定	ソフト	あり	あり	21・27
15. 広域拠点内交通の確保	既決定	ソフト	あり	あり	1
16. 拠点内コミュニティサイクル	既決定	ソフト	なし	なし	単独
17. 鉄道・バス・P&R等間の共通ICカード化による料金割引	既決定	ソフト	なし	あり	単独
18. モビリティマネジメントの実施	既決定	ソフト	なし	なし	単独
19. JR運行本数増便(一部複線化)	新規	ハード	なし	あり	25
20. ことでん本数増便(一部複線化)	既決定	ハード	なし	あり	5

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.8 戦略のパッケージ化

【パッケージ化にあたっての戦略の類型化】

施策	検討状況	ハード or ソフト	規制の 有無	合意形成 の有無	施策間の 依存関係
21. バス専用レーン化(広域拠点+広域拠点隣接地域拠点)	新規	ソフト	あり	あり	14・27
22. デマンドバス・乗合タクシー等需要に応じたサービス検討	新規	ソフト	なし	あり	4・26
23. JR-ことでん間の乗継強化(高松駅-高松築港駅)	新規	ソフト	なし	あり	単独
24. 基幹交通軸の結節機能の強化	新規	ソフト	なし	なし	単独
25. JR新駅整備	新規	ハード	なし	あり	19
26. 地域拠点内交通の確保	新規	ソフト	なし	なし	3・4・22
27. 道路空間の再編	新規	ソフト	あり	あり	14・21
28. 都心環状道路整備(広域拠点通過交通抑制)	新規	ハード	なし	あり	単独(・29)
29. 広域拠点流入規制	新規	ソフト	あり	あり	28・30
30. 広域拠点内駐車対策	新規	ソフト	あり	あり	29
31. ライフステージ変化時の都心居住優遇措置(補助)	新規	ソフト	なし	なし	32(・34)
32. 拠点内建築物のリノベーション	新規	ソフト	なし	なし	31(・34)
33. 拠点外の土地利用規制	新規	ソフト	あり	あり	単独
34. 拠点内の用途地域の設定	新規	ソフト	あり	あり	単独(・31・32)

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.8 戦略のパッケージ化

【実施環境および戦略間の関連性を踏まえた類型化】

		Aソフト事業であり、かつ、規制・合意形成がなく、単独でも一定の効果あり	Bソフト事業、規制・合意形成なし、他施策依存(要連携)	Cソフト事業であり、規制なし、合意形成あり	Dハード事業であり、規制なし、合意形成あり	Eソフト事業、規制あり、合意形成あり
単独		11・12・18			2・10・13	
関連施策パッケージ	広域拠点強化	16				1・15
	地域・コミ拠点強化	16	26・31・32	4・22		33・34
	琴電を軸とした公共交通サービス改善	7・24		3・8・23	5・6・9・20	17
	JRを軸とした公共交通サービス改善	7・24		3・8・23	9・19・25	17
	賢い道路空間の活用				28	14・21・27 ・29・30

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.8 戦略のパッケージ化

【パッケージ化を踏まえた検証ケースの設定】

	Aソフト事業であり、かつ、規制・合意形成がなく、単独でも一定の効果あり	Bソフト事業、規制・合意形成なし、他施策依存(要連携)	Cソフト事業であり、規制なし、合意形成あり	Dハード事業であり、規制なし、合意形成あり	Eソフト事業、規制あり、合意形成あり	
単独	11・12・18			2・10・13		
関連施策パッケージ	広域拠点強化	16			1・15	
	地域・コミ拠点強化	16	26・31・32	4・22	33・34	
	琴電を軸とした公共交通サービス改善	7・24		3・8・23	5・6・9・20	17
	JRを軸とした公共交通サービス改善	7・24		3・8・23	9・19・25	17
	賢い道路空間の活用				28	14・21・27・29・30
	STEP1 :固定		STEP2	STEP3	STEP4 :固定	

STEP1
:固定

STEP2

○ケース2：
施策関連性を考慮したパッケージ化
⇒どの施策パッケージが集約型都市構造に効果的であるかを把握

○ケース1：施策相互連携を考慮せず、導入のしやすさ、物理的な時間軸を踏まえたパッケージ化
⇒合意形成・規制が不要なものはまず着手(STEP1)、合意形成・規制ともに必要なものは物理的に時間が必要(STEP4)
⇒規制がないものの、合意形成が必要なパッケージ(STEP2・3)に関して、どちらを先に進めることが効果的か検証

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.9 施策パッケージの概要

ケース1		
番号	施策グループ種類	内容
P1	グループAB	P&R駐車場整備などのソフト施策を導入したパッケージ
P2	グループABC	P1に加え、バス網の再編によるフィーダー機能を強化したパッケージ
P3	グループABD	P1に加え、鉄道の利便性、および道路整備による自動車の走行性を向上させたパッケージ
P4	グループABCDE	戦略メニュー内のすべての施策を実施しており、P2、P3に加え、広域拠点内の自動車のサービスを低下、バス・自転車のサービスを向上させたパッケージ

ケース2		
番号	施策グループ種類	内容
P5	単独	道路整備による自動車の走行性を向上させたパッケージ
P6	単独+拠点強化 (広域、地域・コミ拠点強化)	P5に加え、新交通システムの導入など拠点機能を強化する施策を導入したパッケージ
P7	単独+公共交通軸強化 (琴電・JR等の公共交通強化)	P5に加え、JR・ことடன்運行本数増便など公共交通を強化する施策を導入したパッケージ
P8	単独+道路空間の再編 (賢い道路空間の活用)	P5に加え、広域拠点内の自動車のサービスを低下、バス・自転車のサービスを向上させる施策を導入したパッケージ

2.戦略案の検討・評価（施策実施の優先性等の検討）

2.10 パッケージ化を踏まえた検証の視点と分析項目

視点1：多極連携型の都市構造への移行に寄与しているか

分析1：広域拠点・地域拠点への集中量の状況

視点2：公共交通の利用者数は維持・向上が図られているか

分析2：鉄道およびバストリップ数

視点3：自動車利用は低減できているか（特に高齢者層）

分析3：自動車トリップ数（年齢別）

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.11 パッケージ化を踏まえた検証結果(視点1)

視点1：多極連携型の都市構造への移行に寄与しているか

分析1：広域拠点・地域拠点への集中量の状況

ケース	番号	検証結果
ケース1	P1	施策実施による感度は小さく、効果はほとんど見られない
	P2	施策実施による感度は小さく、効果がほとんど見られない市町が多いが、善通寺市で集中量は増加しており、宇多津町、三木町で僅かながら集中量は減少している
	P3	施策実施による感度は小さく、施策実施箇所周辺の拠点では集中量は増加し、坂出市、丸亀市、善通寺市の地域拠点、さぬき市、東かがわ市のコミュニティ拠点で僅かながら集中量が減少している
	P4	施策実施による感度は大きく、広域拠点で集中量は減少し、地域拠点では三木町、琴平町以外で増加している
ケース2	P5	施策実施による感度は小さく、効果はほとんど見られない
	P6	施策実施による感度は大きく、広域・地域拠点（三木町以外）で集中量は増加している
	P7	施策実施による感度は小さく、地域拠点では、高松市や東讃、西讃地域で増加傾向にあり、中讃地域（坂出市、丸亀市、宇多津町、琴平町）で減少傾向となっている
	P8	施策実施による感度は大きく、広域拠点で集中量は大きく減少し、宇多津町、多度津町の地域拠点で大きく増加し、坂出市、丸亀市、観音寺市、琴平町の地域拠点で減少傾向となっている

【分析結果に関する考察】

- ・総じて、パッケージ間でトリップの取り合いが生じている。
- ・ケース1については、広域拠点における空間再編により、拠点へのアクセス性が低下（自動車交通のマイナスを他交通モードのプラスで補完しきれない）のため、P4では広域拠点の集中量が低下し、その分、地域拠点に分散している。また、P2（ソフト）とP3（ハード）では、ソフトでは概ね各拠点の集中量が減少しないが、P3では実施箇所周辺の拠点が増加、その他の拠点では概ね減少傾向となり、均衡が保たれなくなっている。そのため、ハード（P3）と拠点性強化（P4）は概ね同時期に実施すべきであるものと考えられる。
- ・ケース2については、拠点への集中量の増加という視点では、拠点機能強化（P6）が効果的であり、P7（公共交通強化）・P8（道路空間再編）による効果は小さい。

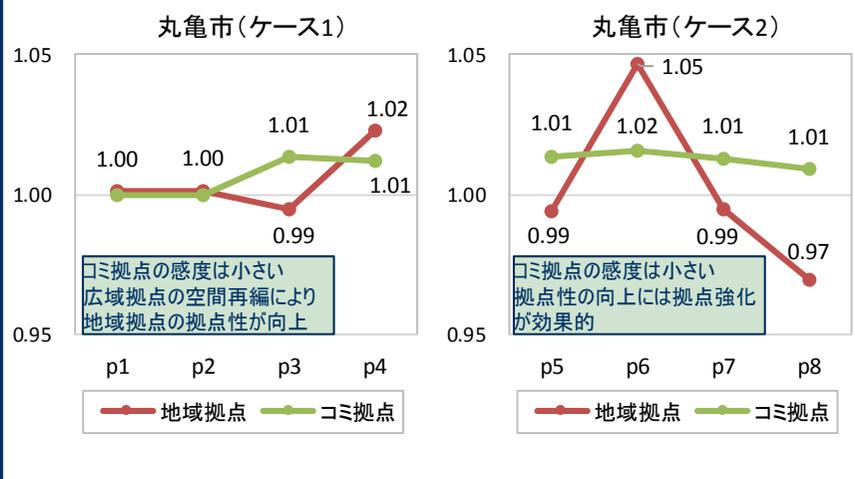
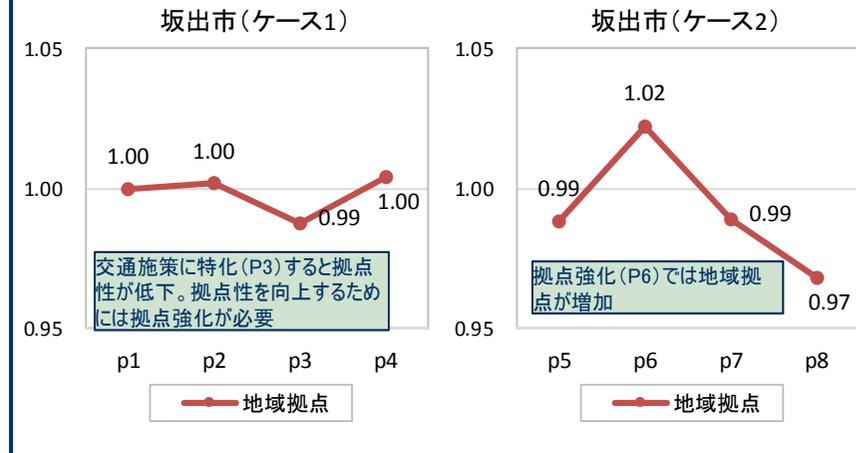
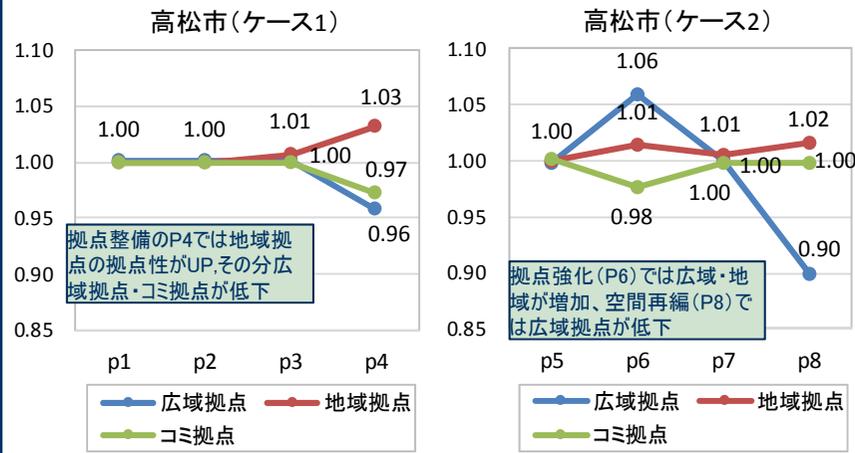
ソフト的な交通施策の実施を進めたうえで、拠点性の強化およびハード事業を進めていくことが必要である。また、広域拠点の空間再編にあたっては、交通アクセス性のみではなく、魅力向上を図ることも必要である。

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.11 パッケージ化を踏まえた検証結果(視点1)抜粋

視点1：多極連携型の都市構造への移行に寄与しているか

分析1：広域拠点・地域拠点への集中量の状況



※施策なしを1.00としたときの各施策グループの伸び率

ケース1	
番号	施策グループ種類
P1	グループAB
P2	グループABC
P3	グループABD
P4	グループABCDE

ケース2	
番号	施策グループ種類
P5	単独
P6	単独+拠点強化 (広域・地域・コミ拠点強化)
P7	単独+公共交通強化 (琴電・JR等の公共交通強化)
P8	単独+道路空間の再編 (買い道路空間の活用)

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.12 パッケージ化を踏まえた検証結果(視点2)

視点2：公共交通の利用者数は維持・向上が図られているか

分析2：鉄道およびバストリップ数

【鉄道】

ケース	番号	検証結果
ケース1	P1	施策実施による感度は小さく、効果はほとんど見られない
	P2	施策実施による感度は小さく、すべての拠点で鉄道トリップは増加している
	P3	施策実施による感度は大きく、施策実施箇所周辺の拠点では鉄道トリップは増加し、その他のほとんどの拠点で鉄道トリップは減少する
	P4	施策実施による感度は大きく、高松市は総じて鉄道トリップは増加しており、その他の市町については、鉄道トリップは減少傾向となっている
ケース2	P5	施策実施による感度は大きく、すべての市町で鉄道トリップは減少している
	P6	施策実施による感度は大きく、ほとんどの市町で鉄道トリップは減少しているが、広域拠点、坂出市、丸亀市の地域拠点で増加している
	P7	施策実施による感度は大きく、高松市、さぬき市、三木町で総じて鉄道トリップは増加し、その他の市町では減少傾向となっているが、東かがわ市、綾川町ではケース2の他のパッケージと比較し、増加効果大きい
	P8	施策実施による感度は大きく、すべての市町で鉄道トリップは減少している

【分析結果に関する考察】

- ・ケース1について、高松市など、新駅整備・運行本数増便による時間短縮効果が大きい市町では、P3による鉄道トリップ数の増加効果が大きい。短縮効果があまり得られない市町に関しては、駅へのフィーダーバス機能向上に資するバス路線再編を含むP2の効果が大きい。また、P3には街路整備が含まれることから、鉄道トリップ数増加効果が小さくなっている。
- ・ケース2については、拠点強化施策(P6)または公共交通強化施策(P7)で、鉄道トリップ数の増加効果が大きい。P7については、ことでのん沿線(高松市・綾川町・三木町)または比較的拠点性が低い(さぬき市・東かがわ市)市町で、効果が大きい傾向となっており、ことでのんの新駅整備および本数増便効果が大きいものと考えられる。一方で、P6については、拠点性強化に関する効果が比較的広域に発現されたことにより、鉄道トリップが多くなったものと考えられる。

鉄道トリップ数の増加にあたっては、鉄道および端末交通のサービス向上を図ったうえで、魅力ある拠点形成を進めることが効果的である

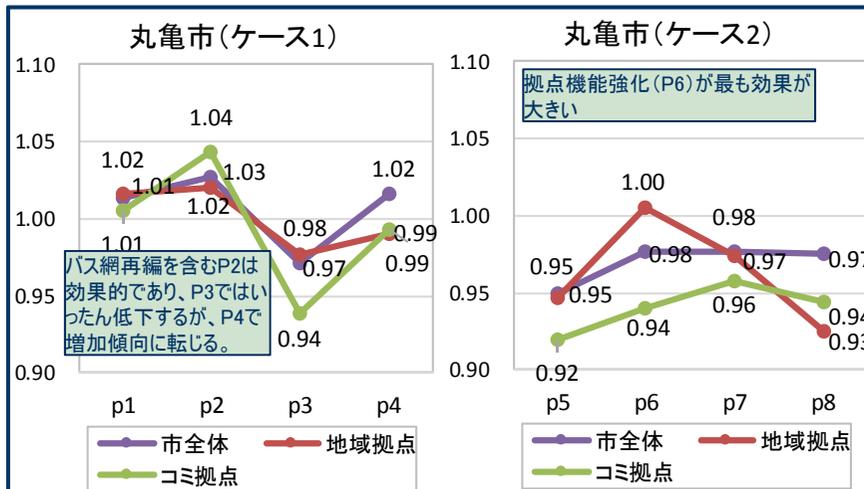
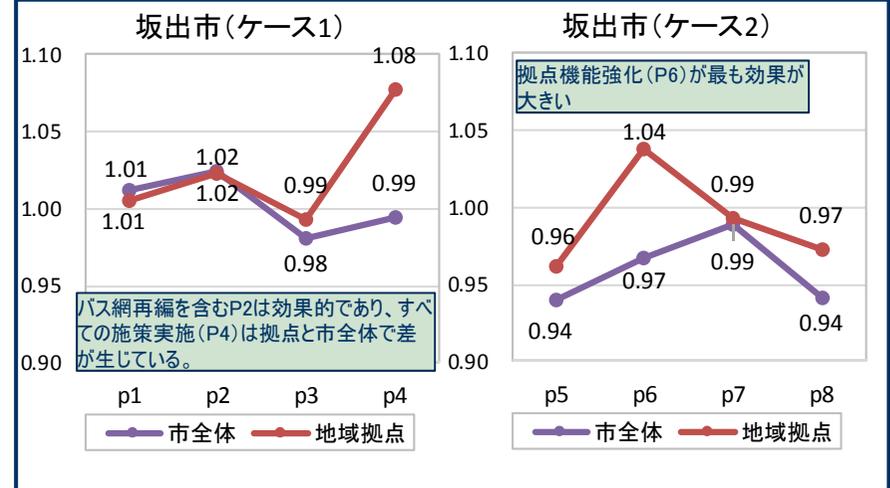
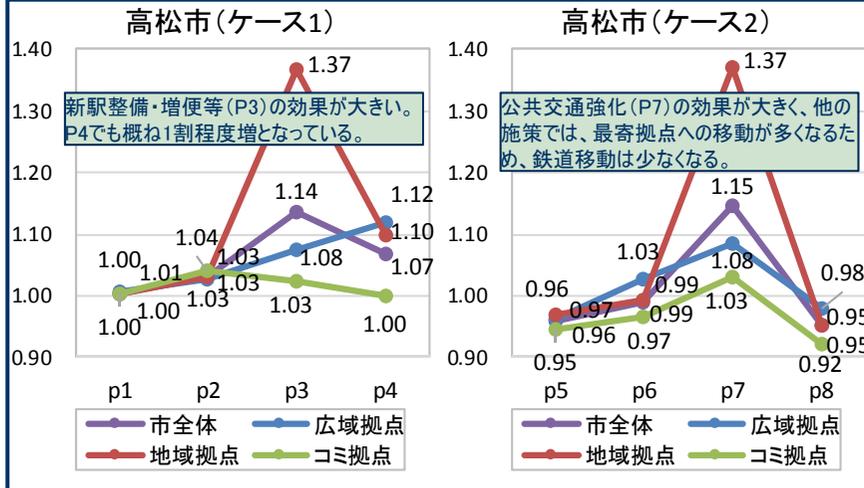
2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.12 パッケージ化を踏まえた検証結果(視点2)抜粋

視点2：公共交通の利用者数は維持・向上が図られているか

分析2：鉄道およびバストリップ数

【鉄道トリップ数】



※施策なしを1.00としたときの各施策グループの伸び率

ケース1	
番号	施策グループ種類
P1	グループAB
P2	グループABC
P3	グループABD
P4	グループABCDE

ケース2	
番号	施策グループ種類
P5	単独
P6	単独+拠点強化 (広域・地域・コミ拠点強化)
P7	単独+公共交通強化 (琴電・JR等の公共交通強化)
P8	単独+道路空間の再編 (買い道路空間の活用)

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.12 パッケージ化を踏まえた検証結果(視点2)

視点2：公共交通の利用者数は維持・向上が図られているか

分析2：鉄道およびバストリップ数

【バス】

ケース	番号	検証結果
ケース1	P1	施策実施による感度は小さく、効果はほとんど見られない
	P2	施策実施による感度は大きく、ほぼすべての市町でバストリップは減少しており、東讃地域等減少が著しい地域が存在する。
	P3	施策実施による感度は大きく、すべての市町でバストリップは減少している
	P4	施策実施による感度は大きく、すべての市町でバストリップは減少しており、東讃地域等減少が著しい地域が存在する
ケース2	P5	施策実施による感度は大きく、すべての市町でバストリップは減少している
	P6	施策実施による感度は大きく、広域拠点や高松市、坂出市、丸亀市、善通寺市、観音寺市でバストリップは増加している
	P7	施策実施による感度は大きく、ほぼすべての市町でバストリップは減少しており、東讃地域等減少が著しい地域が存在する
	P8	施策実施による感度は大きく、すべての市町でバストリップは減少している

【分析結果に関する考察】

- ・ケース1・2ともに、総じて、バス需要の増加に関しては、大きな効果はなく、その他施策による影響により、減少傾向に転じる状況となっている。
- ・特に、バス路線の再編を含むP4、P7に関しては、施策なし時と比較してすべての市町で減少しており、現行はダイレクトにアクセスできる状況にあるものの、フィーダー機能を重要視したために、鉄道乗継を図ることが必要になり、さらに、鉄道サービスが十分に高くないことを含め、公共交通利用の利便性が低下したためと考えられる。また、P8に関しては、広域拠点における空間再編により、拠点へのアクセス性が低下したことで、広域拠点へのバストリップが減少し、バス需要は減少していると考えられる。
- ・一方で、拠点強化施策P6については、一部市町においては、バス需要が増加していることから、拠点の魅力向上によりバス利用が増加することが確認できている。

バスの再編に関しては、最寄の拠点機能が向上したうえで、実施することが必要である

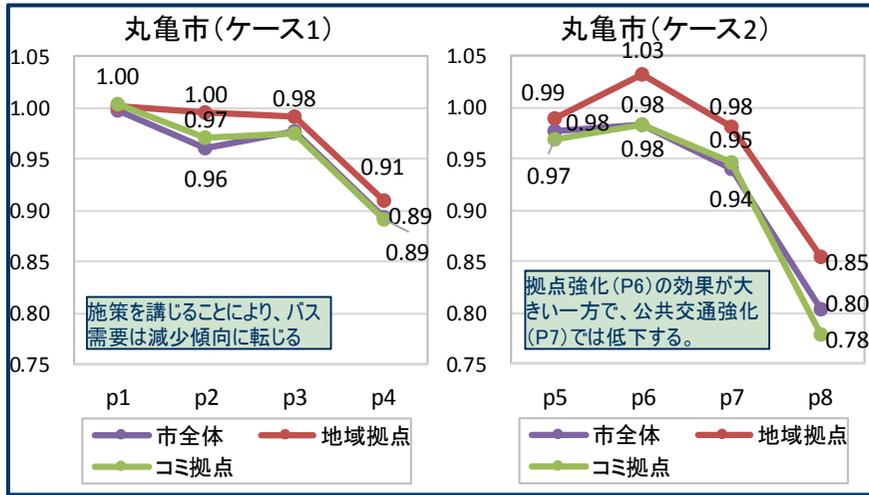
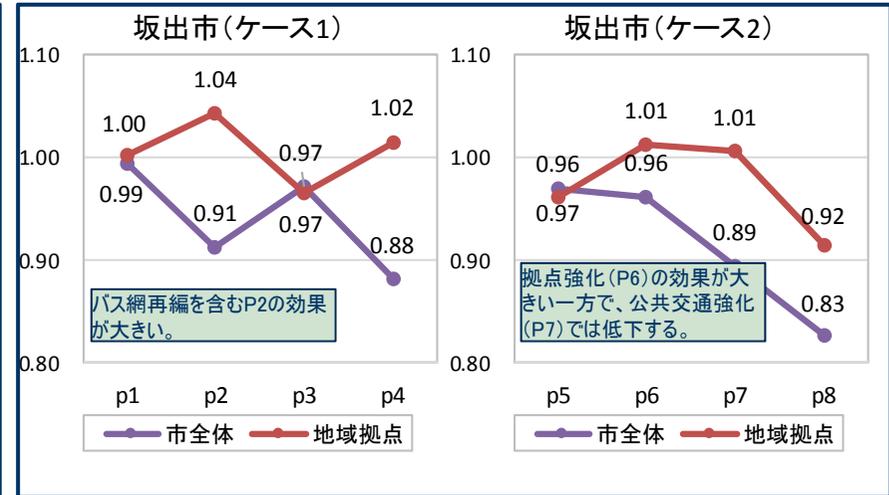
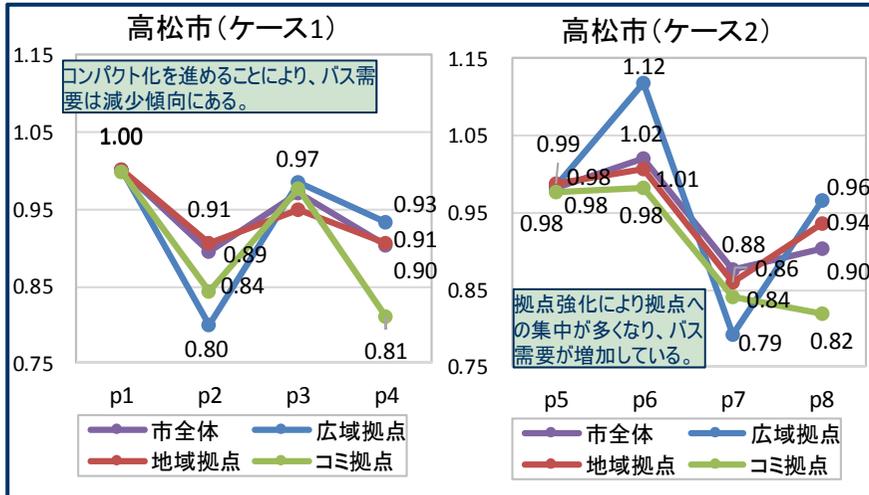
2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.12 パッケージ化を踏まえた検証結果(視点2)抜粋

視点2：公共交通の利用者数は維持・向上が図られているか

分析2：鉄道およびバストリップ数

【バストリップ数】



※施策なしを1.00としたときの各施策グループの伸び率

ケース1	
番号	施策グループ種類
P1	グループAB
P2	グループABC
P3	グループABD
P4	グループABCDE

ケース2	
番号	施策グループ種類
P5	単独
P6	単独+拠点強化 (広域・地域・コミ拠点強化)
P7	単独+公共交通強化 (琴電・JR等の公共交通強化)
P8	単独+道路空間の再編 (買い道路空間の活用)

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.13 パッケージ化を踏まえた検証結果(視点3)

視点3：自動車利用は低減できているか
(特に高齢者層)

分析3：自動車トリップ数(年齢別)

ケース	番号	検証結果
ケース1	P1	施策実施による感度は小さく、効果はほとんど見られない
	P2	施策実施による感度は小さく、自動車トリップは維持か微増傾向となっている
	P3	施策実施による感度は小さく、自動車トリップは維持か微増傾向となっている
	P4	施策実施による感度は大きく、宇多津町や多度津町で自動車トリップの増加が著しく、東かがわ市、善通寺市、琴平町以外の市町では減少している
ケース2	P5	施策実施による感度は小さく、すべての市町で自動車トリップは増加している
	P6	施策実施による感度は小さく、三豊市、三木町、綾川町、まんのう町で自動車トリップは減少し、その他の市町では増加している
	P7	施策実施による感度は小さく、すべての市町で自動車トリップは減少している
	P8	施策実施による感度は大きく、宇多津町や多度津町で自動車トリップの増加が著しく、坂出市、東かがわ市、善通寺市以外の市町では減少している

【分析結果に関する考察】

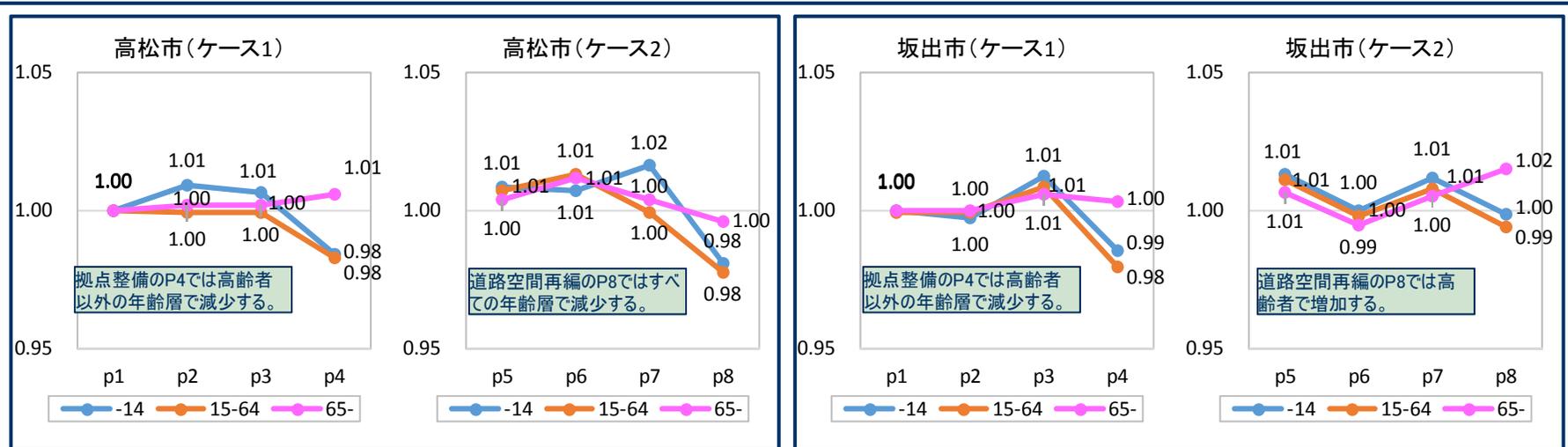
- ・自動車トリップ数に関しては、多くの市町において、施策なし時よりも増加傾向となっている。これは、ケース2であれば、すべてのケースのベースとして都市計画道路網の整備が含まれているからであり、ケース1ではP4を除き、拠点強化施策が含まれていないにもかかわらず、拠点へのアクセス性向上に資する交通施策に特化したためである。すなわち、目的地としての魅力向上を図る前に、拠点へのアクセス性を高めたためと考えられる。
- ・道路整備により、自動車の利便性は向上することから、道路整備を実施する周辺に関しては、平行する道路の混雑状況を踏まえ、自転車やバスを中心とした空間再編を行い、自動車以外の交通手段に対する利便性向上をさらに高める必要がある
- ・加えて、自動車は高松広域都市圏で最も利便性の高い交通モードであることは変わらないことから、公共交通の維持に向けて、利用者である住民の積極的な利用を働きかける必要がある

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

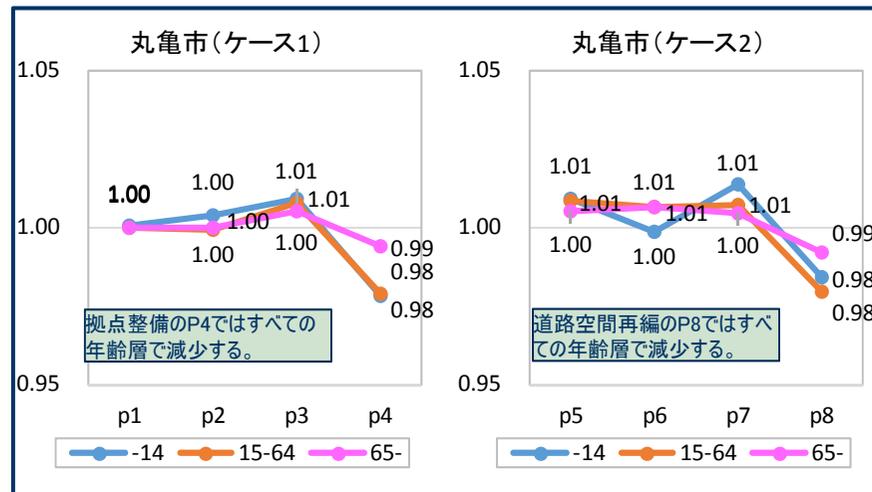
2.13 パッケージ化を踏まえた検証結果(視点3)抜粋

視点3：自動車利用は低減できているか
(特に高齢者層)

分析3：自動車トリップ数(年齢別)



※施策なしを1.00としたときの各施策グループの伸び率



ケース1	
番号	施策グループ種類
P1	グループAB
P2	グループABC
P3	グループABD
P4	グループABCDE

ケース2	
番号	施策グループ種類
P5	単独
P6	単独+拠点強化 (広域・地域・コミ拠点強化)
P7	単独+公共交通強化 (琴電・JR等の公共交通強化)
P8	単独+道路空間の再編 (買い道路空間の活用)

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.14 検証結果を踏まえた、各視点に対する望ましい実施順序

視点1：多極連携型の都市構造への移行に寄与しているか

ケース1：P1→P2→P3・4

・できるソフト施策を実施し、交通流動の変化に効果が大きい鉄道関連施策、拠点強化施策を実施することが望ましい。

ケース2：P6の効果が大きい。(他は効果がほとんどない)

・拠点の魅力を高めることが、拠点へのトリップ増加には必要。

視点2：公共交通の利用者数は維持・向上が図られているか

【鉄道】

ケース1：P1→P2→P3→P4

・都市圏全体での均衡ある維持にあたっては、駅へのアクセス改善を進めたい。鉄道そのもののサービス改善、拠点強化を図ることが望ましい。

ケース2：P7→P5・6・8

・公共交通施策の実施が、鉄道利用者数の維持等に関しては必要。

【バス】

ケース1：P1→P2→P4→P3

・都市圏全体での均衡ある維持にあたっては、駅へのアクセス改善を進めたい。鉄道そのもののサービス改善、拠点強化を図ることが望ましい。

・バスの再編にあたっては、目的地とする拠点の魅力向上が必要。

ケース2：P7→P5・6・8

・公共交通施策の実施が、バス利用者数の維持等に関しては必要。

視点3：自動車利用は低減できているか
(特に高齢者層)

自動車に対する道路整備ではなく、道路整備と合わせて、空間再編による徒歩・自転車走行空間の確保や、バス再編など、自動車以外の交通手段のサービスレベルの向上を図ることが必要

2.戦略案の検討・評価(施策実施の優先性等の検討)

2.15 パッケージ分析を踏まえた施策実施の優先性

- パッケージ分析結果を踏まえ、以下の順序で施策展開を図っていくことが望ましいものと考えられる。

STEP1：短期

ソフト事業であり、かつ、規制・合意形成がない施策を積極的に進める

[含まれる施策メニュー]

- 7. P&R・P&BR駐車場整備
- 11. 拠点内主要駅のバリアフリー
- 12. バス車両のバリアフリー化
- 16. 拠点内コミュニティサイクル
- 18. モビリティマネジメントの実施
- 24. 基幹交通軸の結節機能の強化
- 26. 地域拠点内交通の確保
- 31. ライフステージ変化時の都心居住優遇措置(補助)
- 32. 拠点内建築物リノベーション

STEP2：短中期

規制はないものの、合意形成が必要なソフト事業を進める

[含まれる施策メニュー]

- 8. C&R駐輪場の整備
- 22. デマンドバス・乗合タクシー等需要に応じたサービス検討
- 23. JR-ことでの間の乗継強化(高松駅-高松築港駅)

STEP3：中長期

ハード事業および規制・合意形成が必要な事業を同時並行的に進める

[含まれる施策メニュー]

- | | |
|---------------------------------|-------------------------|
| 1. 新交通システムの導入 | 20. ことでん本数増便
(一部複線化) |
| 2. 都市計画道路網の整備 | 21. バス専用レーン化 |
| 5. ことでん新駅整備 | 25. JR新駅整備 |
| 6. 駅前広場整備(仏生山駅) | 27. 道路空間の再編 |
| 9. 拠点内主要駅へのアクセス街路 | 28. 都心環状道路整備 |
| 10. 空港へのアクセス性の向上 | 29. 広域拠点流入規制 |
| 13. 歩道整備 | 30. 広域拠点内駐車対策 |
| 14. 自転車専用道・レーン等整備 | 33. 拠点外の土地利用規制 |
| 15. 広域拠点内交通の確保 | 34. 拠点内の用途地域の設定 |
| 17. 鉄道・バス・P&R等間の共通ICカード化による料金割引 | |
| 19. JR運行本数増便
(一部複線化) | |

短期～長期
(弾力的に)

集約型都市構造が概ね実現できたうえで、バス路線再編を積極的に進める

[含まれる施策メニュー]

- | | |
|----------------------|--------------------------|
| 3. 路線バス再編
(選択と集中) | 4. コミュニティバス再編
(選択と集中) |
|----------------------|--------------------------|

短期～(継続的に)

[含まれる施策メニュー]

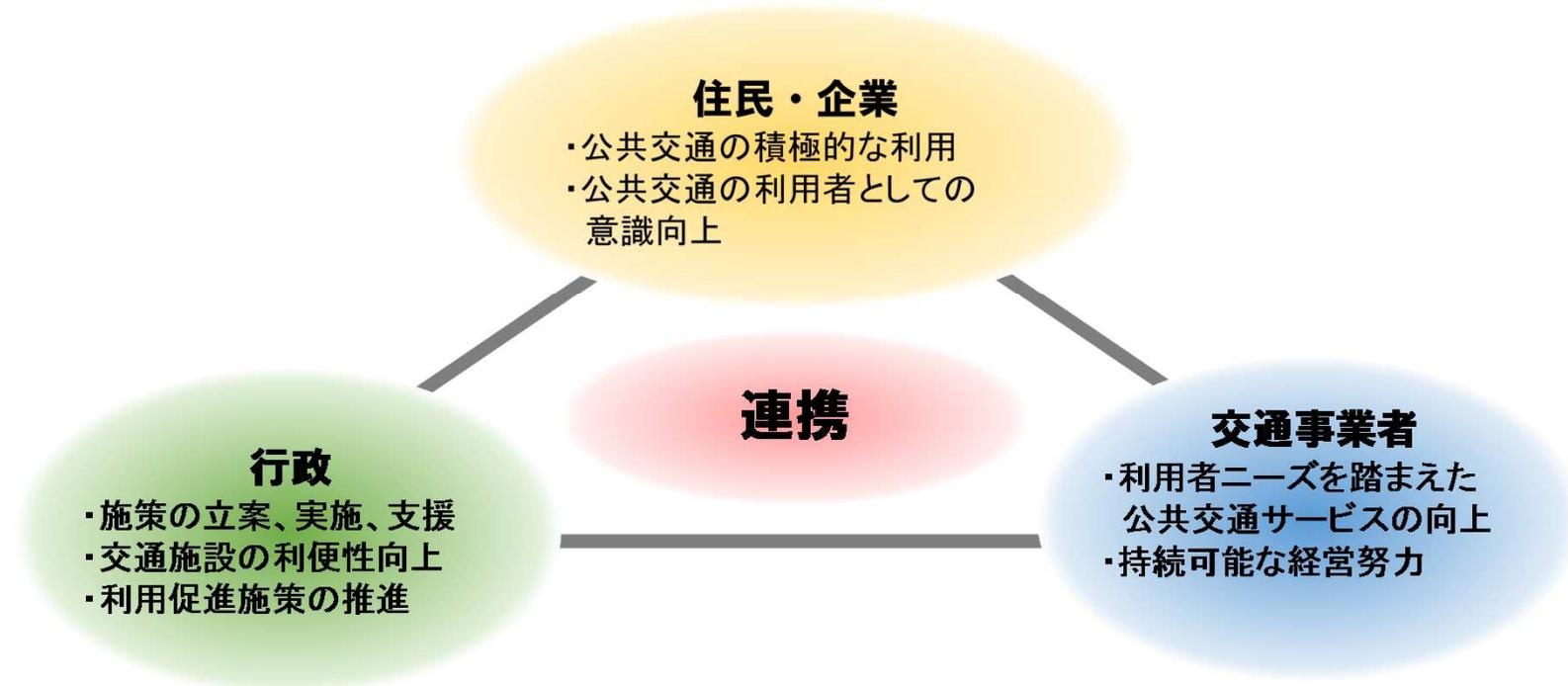
・公共交通サービスの維持・確保を図るために、住民は積極的に公共交通を利用する。

3.戦略案展開方針検討(推進体制・役割分担)

3.1 推進体制・役割分担の考え方

【役割分担の方針】

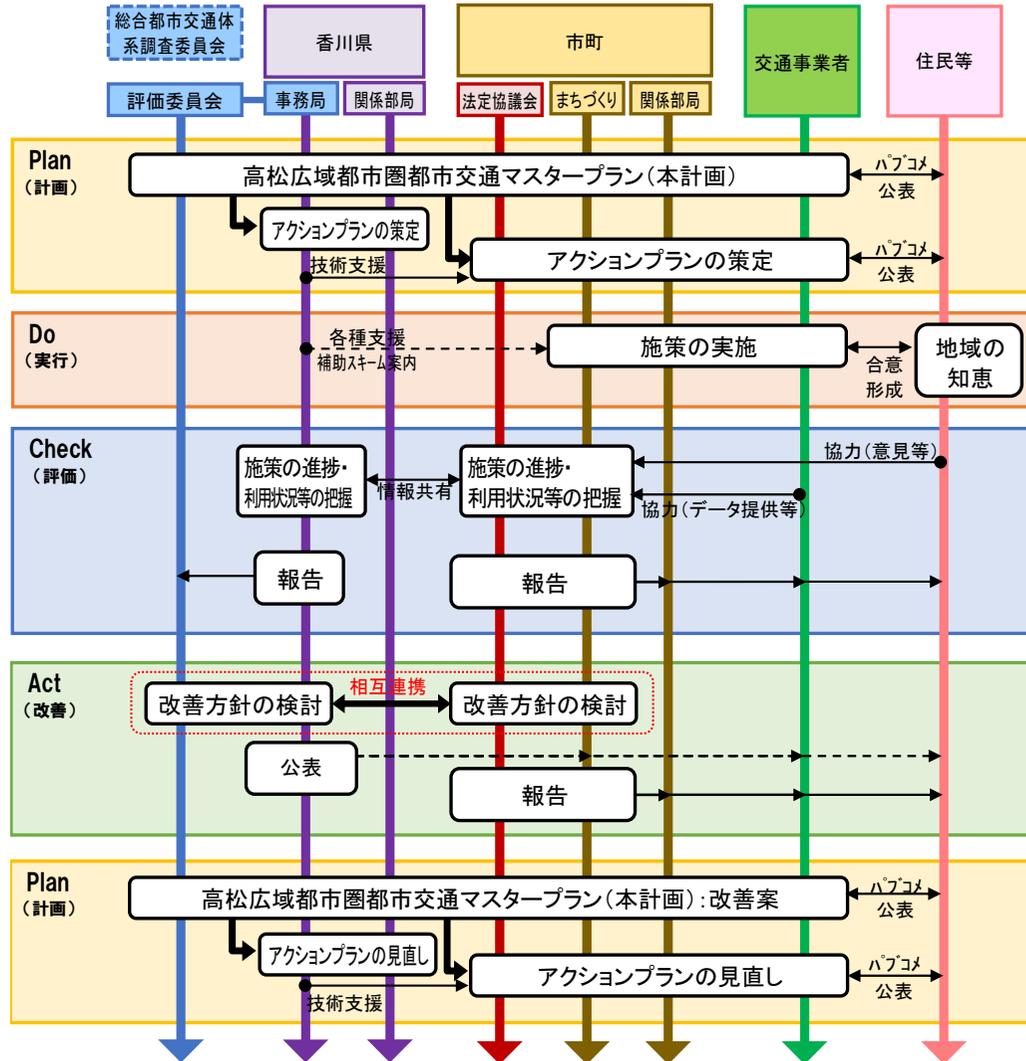
- 未来に向けたまちづくりを確実に進めていくためには、行政だけではなく、住民や公共交通サービス等を担う交通事業者が、それぞれの役割を果たし、相互の連携を強化したうえで、協働して交通システムを支える取組みを進めることが重要である。



3.戦略案展開方針検討(計画の評価・改善の仕組みづくり)

3.2 PDCAサイクルを踏まえた取組体制案

- PDCAサイクルは、計画立案担当の行政部局だけで実行するのではなく、施策に関わる関係機関、住民、交通事業者等の各主体が連携して取り組むことが必要



【ポイント1】

- ・行政、交通事業者等から組織する評価改善のための委員会(現在の総合都市交通体系調査委員会の発展・継続型、都市圏内全自治体、関係交通事業者の参画を想定)の中で、PDCAの実行と進捗管理を実施

【ポイント2】

- ・委員会は、回数や時間が限られ、また地域の細部の状況把握が困難であるため、地域に根ざした意見交換会や懇談会を開催し、より詳細な状況把握に努めるとともに、施策実施に対する合意形成を図る

3.戦略案展開方針検討(計画の評価・改善の仕組みづくり)

3.3 モニタリング計画

- PDCAにおける「評価(Check)」においては、評価指標を設定し、都市交通マスタープランの施策実施の効果を明確に把握し、評価できるようにする。
- 評価指標の設定にあたって、「基本目標との関係性」、「住民へのわかりやすさ」、「データ入手の容易性と継続性」を考慮

評価の視点	評価結果の考察	モニタリング指標	用いるデータ(案)(データの公表年間隔)
都市・地域経営	人口減少による税収減、超高齢化社会による社会保障費の増加のため、歳出・歳入比は上昇するものの、集約化を図ることにより、効率的な都市経営に寄与。	■歳出・歳入額(比) 香川県がとりまとめる一般会計に関する歳出・歳入をモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。 ■目的別(土木費等)歳出/人口 土木費や民生費など、目的別の歳出額を人口で除した一人あたりの目的別歳出を指標として設定し、維持管理等に関する費用および人口減少下における一人あたりの歳出額について経過観察を行う。 ■拠点内人口 集約化の進行状況を把握するための指標として、拠点内人口を設定する。	香川県一般会計決算(毎年)
		国勢調査メッシュ人口(5年間隔)	
地域活性化	拠点へのアクセス性を高めることにより、拠点へのトリップ数の増加が図られ、それにより都市の活性化が図られるものと想定される。	■年間商品販売額 商業統計として整理することとなっている「年間商品販売額」をもとに、拠点内商業施設に関する販売額を算出したものをモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。	経済センサス(概ね3年間隔)
田園都市生活	集約型都市構造へ移行することにより、都市圏内トリップの平均距離は短縮が図られ、より無理なく移動できる都市構造となりうる事が確認できた。	■公共交通利用者数 公共交通事業者の協力を前提に、各事業者の年間利用者数及び駅間ODデータを提供していただき、県合計を行ったものをモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。	各市町・県の統計書 交通事業者からの報告 (1年間隔)
交通網利便性	公共交通促進や集約化を図る施策により、公共交通利用の増加が図られる。	■アクセシビリティ・公共交通カバーエリア 鉄道およびバス時刻表をもとに、拠点駅・拠点施設からの時間圏を算出・図化するとともに、30分圏人口カバー率等を算出し、その状況に関する経過観察を行う。	路線バス時刻表(随時) 国勢調査メッシュ人口(5年間隔)
		■交通手段分担率(通勤・通学) 交通手段状況を把握するために、主たる移動である通勤・通学に着目して、経過観察を行う。	国勢調査(交通手段別通勤通学流動) (10年間隔)
交通安全交通環境	各種交通対策により自動車分担率が低下し、交通事故・環境排出ガスの削減が図られることが確認できた。	■交通事故発生件数 香川県警察本部が主管として統計的にデータ整備を行っている交通事故件数をもとに、交通事故発生件数をモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。	警察統計資料(毎年)
		■CO2発生量 香川県地球温暖化対策推進計画と連携し、運輸部門に関するCO2発生量をもとに、環境への影響に関する経過観察を行う。	道路交通センサス(交通量・速度) (5年間隔)
総合評価	施策を導入することで、施策全体の効果はプラスであることが確認できた。	■県民の意見 施策の実施による効果について、県民の方々の意見をお伺いし、PDCAサイクルの実行と進捗管理の参考とする。	アンケート等 (県政世論調査、県政モニター制度等の活用)

4.都市交通マスタープランの策定

【都市交通マスタープランの構成】



【章構成】

- 第1章 高松広域都市圏都市交通マスタープランの策定にあたって
- 第2章 高松広域都市圏都市交通マスタープランの位置づけ
- 第3章 高松広域都市圏の交通流動に関する問題点
- 第4章 香川県が目指すべき将来都市像
- 第5章 集約型都市構造の実現に向けた計画課代の設定
- 第6章 課題解決に向けた対応方針
- 第7章 取り組むべき施策
- 第8章 推進体制・役割分担の考え方及び施策実施の手順
- 第9章 個別交通計画の検討
- 第10章 計画の評価・改善の仕組みづくり

5.公表方法検討・公表用資料作成

5.1 公表用資料作成

- 多くの都市圏住民に対して、趨勢型で将来を迎えることの“危機感”を認識してもらうとともに、集約型都市構造の必要性を理解してもらい、各種施策がその実現にあたり必要であることを共感してもらうことが必要
- また、将来の実現にあたっては、住民の前向きな行動変容が不可欠であることから、住民の意識醸成も目的に、住民にとって身近な指標やイメージ図・写真の活用等、趨勢時の状況を分かりやすく伝える等、モビリティマネジメントの要素を組み込んだ資料を作成。

【パブコメ資料】

高松広域都市圏都市交通マスタープラン(案)

◎ 持続可能な地域社会の実現を図るため、都市交通マスタープラン(案)を作成しました。

平成 24 年度に実施したパーソントリップ調査に基づいた将来の交通まちづくりに関するプラン(案)です。

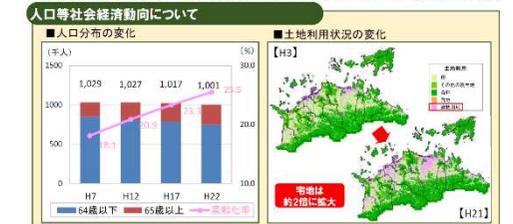
このプラン(案)をより良いものとするため、皆様のご意見をお聞かせください。

実施主体 高松広域都市圏総合都市交通体系調査委員会 事務局 香川県土木部都市計画課

この20年間で県内の移動状況は様変わりしました。

この20年間で県内人口は減少し、高齢化が進みました。特に、市街地以外の地域でその傾向が大きい状況です。

また、車の転用が増え、車中が拡大してきました。加えて、自動車利用が増えました。



状況がそのまま進めば・・・

この状況を見ると、現在の状況が進めば商業施設や公共交通の減少、現在のサービス水準が維持できなくなる恐れがあります。



生活の基盤となるサービス施設等の維持が困難に！
 また、みなさんの身近な商業・医療施設のサービス水準が低下する恐れもあります。

まちづくりの考え方は・・・

目指します！

この拠点と、鉄道や幹線道路等のネットワークによって構成される都市構造を、この都市構造は、商業施設等の生活関連サービス施設が都市圏全域に点在しており、迎える、快適な都市となり、生活サービス施設の維持が困難になる可能性が



の転換に資する課題・施策体系を設定します！

課題	施策の体系
変える交通体系の構築	拠点内居住の促進 ・拠点内の住居を魅力あるものにするともに、拠点内への居住を促進します。 ・適正な土地利用コントロール ・拠点内と拠点外の土地利用を分けます。
交通等、各種交通相互の総合交通体系の構築	拠点間連携の強化 ・拠点と拠点を結ぶ交通を魅力あるものにします。
交通体系の構築	拠点(交通結節点)へのアクセス向上 ・一定のサービスを提供する交通を確保します。
持続性の構築	拠点内同距離圏向上 ・拠点内の移動を便利にするための交通を確保します。
高齢者等に対応するための確保	公共交通利用促進 ・公共交通を将来にわたって維持し、より魅力的な移動を促していきます。
歩行者・自転車に資する交通	
新たな交通体系の構築	

することで、集約型都市構造に！

への転換に向けて、交通施策や土地利用施策を都市圏全体に展開することにより、実現を目指します。



まちづくりのために・・・

で取り組むことも必要です。

いくためには、行政だけではなく、連携を強化することが重要です。

企業

企業利用ユーザーとしての

交通事業者

- ・利用者ニーズを踏まえた公共交通サービスの向上
- ・持続可能な経営努力

利なもの育てるために、積極的に！

い年月が必要です。今、住んでいる世代のために、公共交通の利用を。

公共交通を利用すれば、)試算もあります。行動してみましょう！！



5.公表方法検討・公表用資料作成

5.2ホームページの更新 【ホームページ】

高松広域都市圏 パーソントリップ調査

パーソントリップ調査とは 都市交通マスタープラン これまでの発行経緯 よくある質問

香川県 都市計画課 パーソントリップ調査TOP

新着情報

高松広域都市圏都市交通マスタープランを策定しました！

新着情報 (H27.3.26)

第7回高松広域都市圏総合都市交通体系調査委員会 次期及び配布資料を掲載しました。

おしえてください、あなたの一日の重さ

皆さまの1日の動き(活動の場所や交通手段など)をお聞きし、
都市計画、交通対策、防災計画、環境改善など、
快適で住みやすいまちづくりに活かしています。



調査主体

高松広域都市圏総合都市交通体系調査委員会 (事務局：香川県都市計画課)
国土交通省 香川県 香川県警察本部 高松市 丸亀市 坂出市 善通寺市 観音寺市 さぬき市
東かがわ市 三豊市 三木町 宇多津町 綾川町 琴平町 多度津町 まんのう町

高松広域都市圏 パーソントリップ調査

パーソントリップ調査とは 都市交通マスタープラン これまでの発行経緯 よくある質問

香川県 都市計画課 パーソントリップ調査TOP 都市交通マスタープラン

都市交通マスタープラン

高松広域都市圏都市交通マスタープランを策定しました！

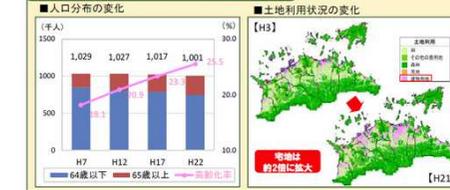
高松広域都市圏の将来へのまちづくりへの対応方針を示した「高松広域都市圏都市交通マスタープラン」を策定しました。以下にその概要を示します。
計画金額については、ページ最下部にPDF版へのリンクをつけていますので、ダウンロードのうえ、ご一読をお願い致します。

この20年間で県内の移動状況は様変わりしました。

この20年間で県内人口は減少し、高齢化が進行しました。特に、市街地以外の地域でその傾向が大きい状況です。

また、農地の転用が進み、都市が拡大してきました。加えて、自動車利用が増加しました。

人口等社会経済動向について



県内の移動状況について

・自動車免許保有率は女性・高齢者で高まり、自動車利用割合は増加
・中心市街地へ足を運ぶ人の割合が減少



高松広域都市圏都市交通マスタープラン (計画全編)

- ト 要綱および目次 (PDF 370KB)
- ト はじめに (PDF 72.9KB)
- ト 第1章：高松広域都市圏都市交通マスタープランの策定にあたって
 - ト 第1章-1 (PDF 4.56MB)
 - ト 第1章-2 (PDF 4.09MB)
- ト 第2章：高松広域都市圏都市交通マスタープランの位置づけ (PDF 136KB)
- ト 第3章：高松広域都市圏の交通動向に関する基礎データ (PDF 3.56MB)
- ト 第4章：香川県が目指すべき将来都市像 (PDF 2.09MB)
- ト 第5章：県庁所在地の交通動向に関する基礎データ (PDF 262KB)
- ト 第6章：課題解決に向けた対応方針 (PDF 341KB)
- ト 第7章：取り組むべき施策 (PDF 1.48MB)
- ト 第8章：推進体制・役割分担の考え方及び実施体制の手続き (PDF 481KB)
- ト 第9章：個別交通計画の検討
 - ト 第9章-1 (PDF 4.14MB)
 - ト 第9章-2 (PDF 0.98MB)
- ト 第10章：計画の評価・改善の仕組みづくり (PDF 2.61MB)
- ト 用語集 (PDF 183KB)

6.委員会及び技術検討会

- 委員会及び技術検討部会の資料作成

【委員会】



【技術検討部会】



**高松広域都市圏
総合都市交通体系調査委員会
第6回 技術検討部会
(高松広域都市圏パーソントリップ調査)**

平成26年10月22日

資料2

検討していただきたいこと

【委員会・検討部会のスケジュール】

【委員会の構成】

【委員会の役割】

【本日の検討部会で検討していただきたいこと】

2 の確定

【確定の経緯】

【確定の意義】

6 主等の検討

【主等の検討の経緯】

【主等の検討の結果】

22 計画の立案

【計画の立案の経緯】

【計画の立案の結果】