

高松広域都市圏 都市交通マスタープラン

修正箇所抜粋



平成27年3月

高松広域都市圏総合都市交通体系調査委員会

○第6回委員会、市町・事業者意見照会を受けた素案修正箇所(パブコメによる修正箇所はなし)

ページ	指摘		発言者 意見照会	項目	修正内容
	委員会	意見照会			
巻頭	○		土井委員	前書きについて	マスタープランの主旨等を含めた前書きを追加
1-29	○		四国地方整備局 建政部	立地適正化計画について言及	国土交通省のパンフレットより、図を追加
4-4	○		宮崎委員	趨勢時将来交通需要予測の整理 趨勢時将来総トリップの分解	データ整理をして、グラフを追加
4-7	○		宮崎委員	医療・福祉のコスト縮減	「外出しやすいような策を講じることが医療・福祉のコスト削減にも一定の効果がある」旨を追記
7-2	○		紀伊委員	【土地利用 適正な土地利用コントロール】道路整備と土地利用規制の連動	拠点間を連携する道路整備を行う際に、土地利用規制と連動させる必要性について追記
7-10		○	高松市	【23 JR-ことでん間の乗継強化】事業主体の追記	想定される事業主体に交通事業者と県を追加
7-10	○	○	JR四国	【25 JR新駅整備】事業主体の明記	想定される事業主体を「JR等」とし、交通事業者の欄の印を削除欄外に、本表で示す事業主体は想定である旨を明記
7-11	○		土井委員、紀伊委員	【施策メニュー図の修正】	
9-20		○	高松市	【23 JR-ことでん間の乗継強化】事業主体の追記	想定される事業主体に交通事業者と県を追加
9-22	○	○	JR四国	【25 JR新駅整備】事業主体の明記	想定される事業主体の欄を「JR等」とし、具体的内容の欄に「構想段階にある新駅の整備であり、今後も関係者間において具体化に向けた協議、調整を要する」旨を追記
10	○		土井委員、高塚委員、 紀伊委員	フォローアップ体制の明確化	第10章全体を修正
10-4	○		四国運輸局 企画観光部	5年程度の実施計画が必要	短期PDCAサイクルの部分で、アクションプラン策定と施策実施を努力目標として追記
10-9	○		高塚委員	評価指標のブレイクダウン	今後のフォローアップ委員会の中で検討が必要であるが、現段階において想定できる、評価に用いるデータの案とデータ公表間隔を例示
全体		○			その他、軽微な語句の修正など

はじめに

香川県では、モータリゼーションの進展による交通混雑や都市域の拡大による人口の外延化などに対応するため、平成3年度に「総合都市交通計画」を策定して以降、各種の都市交通施策を実施してきました。

しかしながら、現在は人口減少や少子高齢化の進行、経済のグローバル化の進展などの社会経済環境の急激な変化により、都市構造や交通流動も大きく変化していることから、これらに対応しつつ将来にわたって持続可能な都市構造を再構築することが必要となっています。

こうした状況の中、香川県では県民の方々の豊かな未来を実現するために、「成長する香川」、「信頼・安心の香川」、「笑顔で暮らせる香川」の3つの取組みを柱とする施策を推進しており、まちづくりにおいて都市計画区域マスタープランに定める都市圏の将来像や目標に即し、集約型都市構造を支える交通体系の構築により、全ての人々が安心と生きがいを持って住み続けることができ、健やかな日々を謳歌できるまちを目指しています。

この度の「高松広域都市圏都市交通マスタープラン」は、県内の交通の実態把握や分析結果をもとに、都市交通の課題解決に向けて拠点間連携軸の強化、交通結節点へのアクセス性向上、拠点内周遊環境向上、公共交通利用促進、さらには中山間地域や島嶼部での公共交通ネットワークの再構築によるコミュニティの維持など、県内全域を視野に入れた戦略的な施策をとりまとめた都市交通のマスタープランとして策定いたしました。これは、国が昨年公表した「国土のグランドデザイン 2050」に示すように、人々の生活を支える住宅、医療、福祉、商業などの都市機能が集約された拠点を複数構築し、公共交通機関などでそれらをつなぐ「コンパクト+ネットワーク」による都市の再構築と合致するものとなっています。

今後、このマスタープランのもとに国、県、市町、交通事業者および県民の皆様が協力して、集約型都市構造の実現に向け、利便性と結節性に優れた公共交通ネットワークづくりを進め、過度に自動車交通に頼りすぎず、公共交通を中心とした交通体系の構築を目指し、積極的に取り組んでいただきたいと思います。

結びに、県内交通の実態把握や分析を行うにあたって、パーソントリップ調査にご協力いただきました多くの調査対象者の方々に厚くお礼申し上げますとともに、本マスタープラン策定にあたって、多大なご指導、ご協力をいただいた高松広域都市圏総合都市交通体系調査委員会の委員の皆様、国、県、市町、交通事業者並びに関係機関各位の皆様に心から感謝申し上げます。

高松広域都市圏総合都市交通体系調査委員会 委員長

大阪大学大学院教授 土井 健 司

2) 交通分野に関する国の法律等

(1) 都市再生特別措置法

- 急速な情報化，国際化，少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るとともに，都市再生緊急整備地域における市街地の整備を推進するために制定された。
- 住宅及び医療，福祉，商業その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図り，これらの施設の立地を一定の区域に誘導するために市町村が作成する立地適正化計画の作成について定めるとともに，立地適正化計画に記載された居住に関連する誘導すべき施設について，容積率及び用途規制の緩和等の所要の措置を講ずることが出来ることとされた。
- 上記の実施にあたり，民間の活力を積極的に活用する。

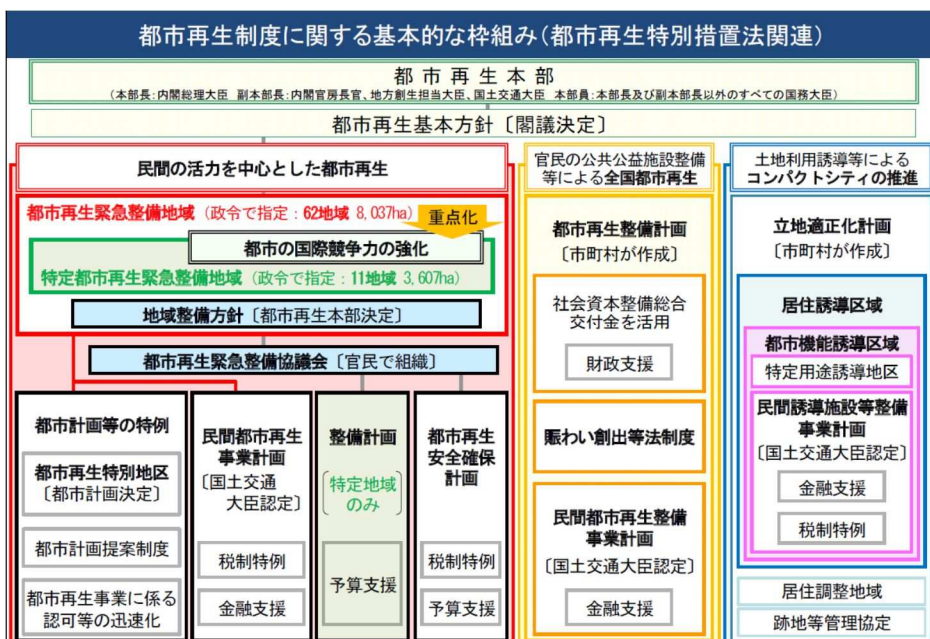


図 1.48 都市再生制度に関する基本的な枠組み(内閣府資料)

立地適正化計画制度の意義と役割

都市全体を見渡したマスタープラン

一部の機能だけではなく、居住や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能と、都市全域を見渡したマスタープランとして機能する市町村マスタープランの高度化版です。

都市計画と公共交通の一体化

居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めます。

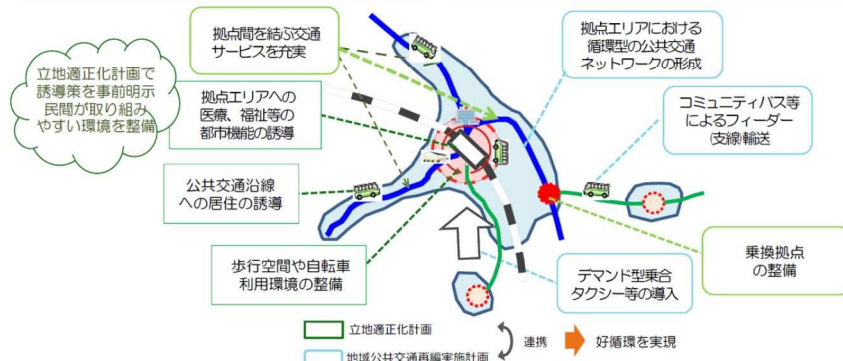


図 1.49 立地適正化計画制度の意義と役割(国土交通省資料)

4.1.2 趨勢時の将来交通状況の予測

1) トリップの状況の変化

- ・趨勢時には現況と比較して、総トリップ数は12%減少すると予測される。
- ・男女別トリップ数では、男性よりも女性のトリップ数の減少が大きくなっている。
- ・年齢階層別トリップ数では、70歳未満は現況と比較して大きく減少している一方、75歳以上では、約2倍と大きく増加している。

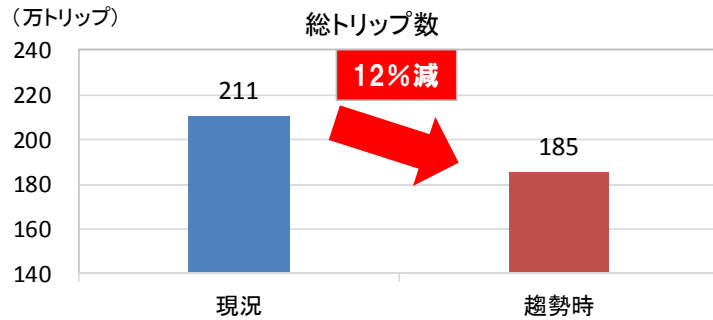


図 4.8 総トリップ数の変化

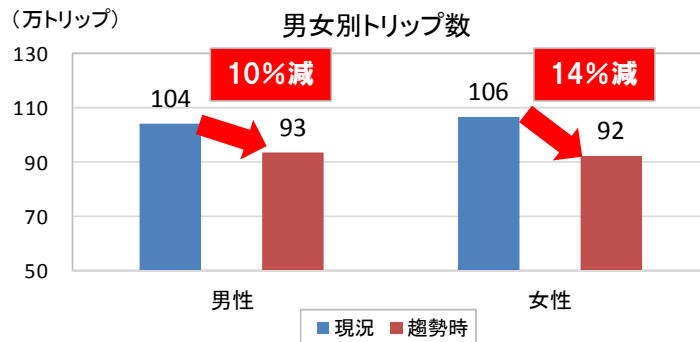


図 4.9 男女別トリップ数の変化

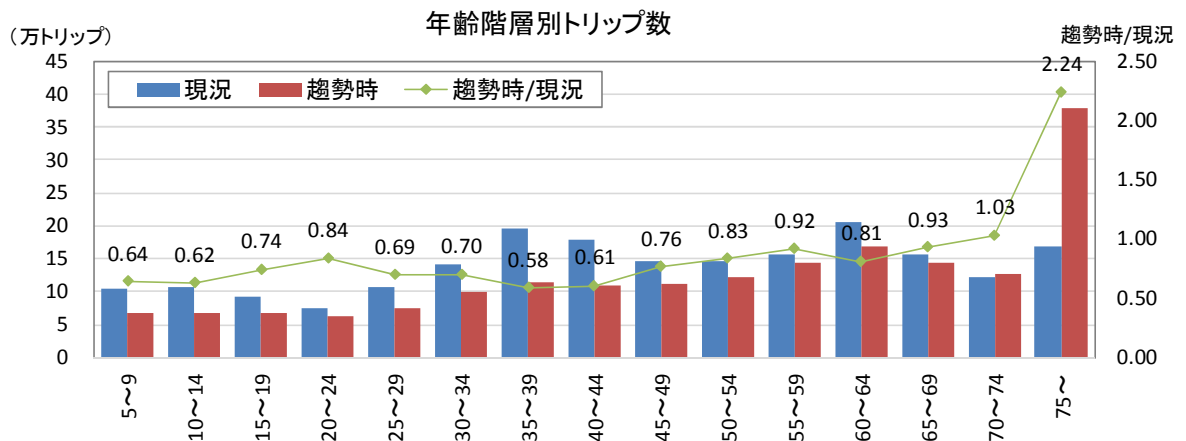


図 4.10 年齢階層別トリップ数

4.3 香川県が目指すべき将来都市構造

交通実態の把握、交通特性の分析等によると、平成元年から平成24年にかけて、モータリゼーションの進展に伴う自動車利用の増大等にも起因して、人口や都市・商業施設の郊外への拡散・分散化や、トリップ長の拡大が進んでいることが把握できた。

すでに始まっている人口減少・高齢化社会が、今後進行すれば、拡散・分散化した都市圏の人口密度はこれまで以上に希薄化していくことが想定され、効率的な都市経営はもとより、都市・商業施設に関しては、後背圏人口の縮小に伴う合理化等の対応による施設数の減少、目的別の移動行動の分散化に対する公共交通サービスの非効率性の高まり、それに伴う公共交通利用者数の減少とそれらの負のスパイラルの進展による公共交通の維持・確保そのものへの危機等、多くの問題が顕在化することが想定され、この傾向が継続していくと、将来は非常に住みづらい都市となっていくものと考えられる。

さらに、高齢化社会の進行により、医療費等の社会保障費は増加することが想定される中、交通利便性の低下は、高齢者等、自動車の利用が困難な方の外出率の低下を誘発し、結果として日常的な運動不足により健康への影響も生じるとともに、医療・福祉等に関するコスト増加が懸念される。

このような将来予測を踏まえ、効率的で持続可能な都市サービスの提供や移動に関する利便性の維持・向上を、将来に向けて戦略的に図っていくためには、拡散して拡大した都市から、本県が目指すまちづくりの方向性として集約型都市構造へ転換していくことが必要であるものと考えられる。

また、集約化される都市の周辺や中山間地域においては、人口減少・高齢化の傾向が都市圏以上に進行することが予測されることから、将来にわたって住民の生活を維持していくため、商店や診療所などの日常生活に必要なサービス施設を歩いて動ける範囲で集約し、各集落間をコミュニティバスなどで結ぶことで、人々が集い交流する機会を広げるなど、都市圏以外でも新しい集落地域の再生を目指す「小さな拠点」の形成も必要と考えられる。

併せて、島嶼部と都市圏との交流を活性化するため、港におけるアクセス性の強化や利用しやすい環境整備を図ることも、必要になるものと考えられる。

さらに、誰もが外出しやすい環境を整えることは、日常的な外出機会の増大につながり、結果として医療・福祉等のコスト削減にも寄与するものと考えられる。

一方、香川県の将来のまちづくりの基本方針である「集約型都市構造の実現に向けたまちづくり基本方針（平成19年10月）」では、3層構造の40箇所といった多くの拠点が設定されているが、将来的な人口減少等の進行予測をふまえれば、現在の拠点設定が、都市圏全体からみた集約型都市構造の望ましい姿になるかどうか、今後のより一層の精査・検証も必要であるもの考える。

そのような状況を踏まえ、現時点においては、基本方針での将来都市構造をベースとして、既存の計画や、一定の効果があるものとして委員会で検討された種々の施策実施の効果を検証し、将来都市構造の評価を行うこととした。

以下に、香川県の「集約型都市構造の実現に向けたまちづくり基本方針（平成19年10月）」で掲げる将来都市構造に関して整理を行う。

【土地利用】拠点内居住の促進

- ・ 集約型都市構造を推進するためには、都市構造を構成する拠点が、魅力あるものになることが重要である。
- ・ 加えて、将来にわたり、県民が不自由なく生活を送るためには、自動車に頼ることなく、可能であれば、徒歩や自転車で、身近な距離にある買い物、医療等の生活するうえで必要な施設に移動できることが条件となる。
- ・ そのためには、鉄道駅や役所等を中心に施設集積を図る拠点内の居住者を増加させるとともに、拠点外への転居等を抑制することが必要である。
- ・ そのために、拠点内の居住施設の魅力を高めることとともに、拠点内居住者に対する優遇措置を講じることにより、拠点内への居住の促進を図っていく。
- ・ その際、都市再生特別措置法による立地適正化計画制度の活用も検討する。

【土地利用】適正な土地利用コントロール

- ・ 拠点への集中を図るためには、前述した拠点内居住を促進するだけでなく、拠点外における居住・施設立地を抑制することが必要である。
- ・ ここで、これまでの20年間の都市形成の変遷をみると、都市間を連絡する幹線道路網の整備により、都市と都市の中間の郊外部における幹線道路沿線等において、ロードサイド型の商業施設や住宅地の立地が進んできた。これが現在の中心部の希薄化、求心性の低下にもつながり、公共交通利用者数の減少の一因にもなっている。
- ・ したがって、無秩序な郊外部の立地の進展は、中心部の賑わいや求心性の低下に大きな影響を及ぼすことから、道路の機能・役割に応じた、沿線のまちづくりを進めていく等、適正な土地利用のコントロールを計画的に行っていく。
- ・ また、道路整備により交通容量の拡大を行っても、ロードサイド型の施設立地により、新設道路における渋滞を発生させる原因となっているため、円滑な道路交通を確保するためにも、土地利用規制と道路整備を連動させる必要がある。

【交通】拠点間連携軸の強化

- ・ 集約型都市構造への転換の効果としては、各拠点で提供する都市・生活サービスについて、各拠点間で相互に補完し合い、それぞれの拠点が都市としての魅力を維持・向上させることができることである。
- ・ 種々の施策により各拠点の魅力を高めるとともに、相互補完されたサービスを享受しやすくするために、拠点間の移動の円滑化を図ることが必要である。
- ・ 各拠点間の移動については、誰もが不自由なく移動できることが必要であることから、公共交通での移動が大前提となる。
- ・ 一方で、本都市圏の公共交通については満足度が非常に低く、競合する自動車交通と比較すると、移動に要する時間が長くなる傾向にある。
- ・ そこで、拠点間を結ぶ公共交通について、移動に要する時間の短縮化に寄与する施策を展開していく。

7.2.4 施策の事業主体と実施場所

各施策に関する事業主体と実施場所に関する一覧表を以下に示す。

表 7.4 想定される事業主体と実施場所

	No.	施策案	実施場所				想定される事業主体	高松市	三木町	綾川町	丸亀市	善通寺市	宇多津町	まんのう町	琴平町	多度津町	坂出市	観音寺市	三豊市	さぬき市	東かがわ市	香川県警	交通事業者
			広域拠点	地域拠点	コミ拠点	拠点外																	
戦略型① (既存施策)	1	新交通システムの導入	●	●			ことでん・高松市	●															●
	2	都市計画道路網の整備	●	●	●	●	各道路管理者	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	3	路線バス再編(選択と集中)	●	●	●	●	バス交通事業者・高松市	●			●												●
	4	コミュニティバス再編(選択と集中)		●	●	●	市町、バス交通事業者	●	●	●	●	●		●			●	●	●	●			●
	5	ことでん新駅整備	●	●			高松市	●															
	6	駅前広場整備(仏生山駅)		●			高松市	●															
	7	P&R・P&BR駐車場整備		●	●		地域拠点・コミ拠点該当市町	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	8	C&R駐輪場の整備		●			高松市	●															
	9	拠点内主要駅へのアクセス街路整備		●			地域拠点内各道路管理者	●	●		●	●	●			●	●	●	●	●	●		
	10	空港へのアクセス性向上		●			道路管理者(県)																
	11	拠点内主要駅のバリアフリー化		●			ことでん・JR																●
	12	バス車両のバリアフリー化	●	●	●	●	交通事業者																●
	13	歩道整備	●	●			広域・地域拠点該当市町	●	●		●	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●
	14	自転車専用道・レーン等整備	●	●			高松市	●															
	15	広域拠点内交通の確保	●				高松市	●															
	16	拠点内コミュニティサイクル	●				高松市	●															
	17	鉄道・バス・P&R等間の共通ICカード化による料金割引	●	●	●	●	交通事業者																●
	18	モビリティマネジメントの実施	●	●	●	●	全関係機関	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
戦略型② (追加施策)	19	JR運行本数増便(一部複線化)	●	●	●	●	JR															●	
	20	ことでん本数増便(一部複線化)	●	●	●	●	ことでん																●
	21	バス専用レーン化(広域拠点+広域拠点隣接地域拠点)	●	●			道路管理者(国)																
	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				●	市町、バス交通事業者	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	23	JR-ことでん間の乗継強化(高松駅-高松築港駅)	●				交通事業者、県、高松市																
	24	基幹交通軸の結節機能の強化		●			市町				●				●			●	●	●			
	25	JR新駅整備		●			JR等																
	26	地域拠点内交通の確保		●			地域拠点(市内)	●			●	●					●	●	●	●	●		
	27	道路空間の再編	●	●			道路管理者(国・県)																
	28	都心環状道路整備(広域拠点通過交通抑制)		●			道路管理者(国・県)																
	29	広域拠点流入規制	●				交通管理者(県警)																●
	30	広域拠点内駐車対策	●				高松市	●															
	土地利用	31	ライフステージ変化時等の都心居住優遇措置(補助)	●	●	●		地域拠点該当市町	●	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●	
		32	拠点内建築物のリノベーション	●	●	●		地域拠点該当市町	●	●		●	●			●	●	●	●	●	●	●	
		33	拠点区域外の土地利用規制				●	各市町	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
		34	拠点内の用途地域の設定	●	●	●		用途未設定拠点該当市町	●	●	●	●			●	●				●	●	●	

※ここで示している事業主体は現段階の想定であり、確定しているものではない。施策の実施に際しては、各関係者間で十分に協議・調整・連携を行う必要がある。(第8章参照)

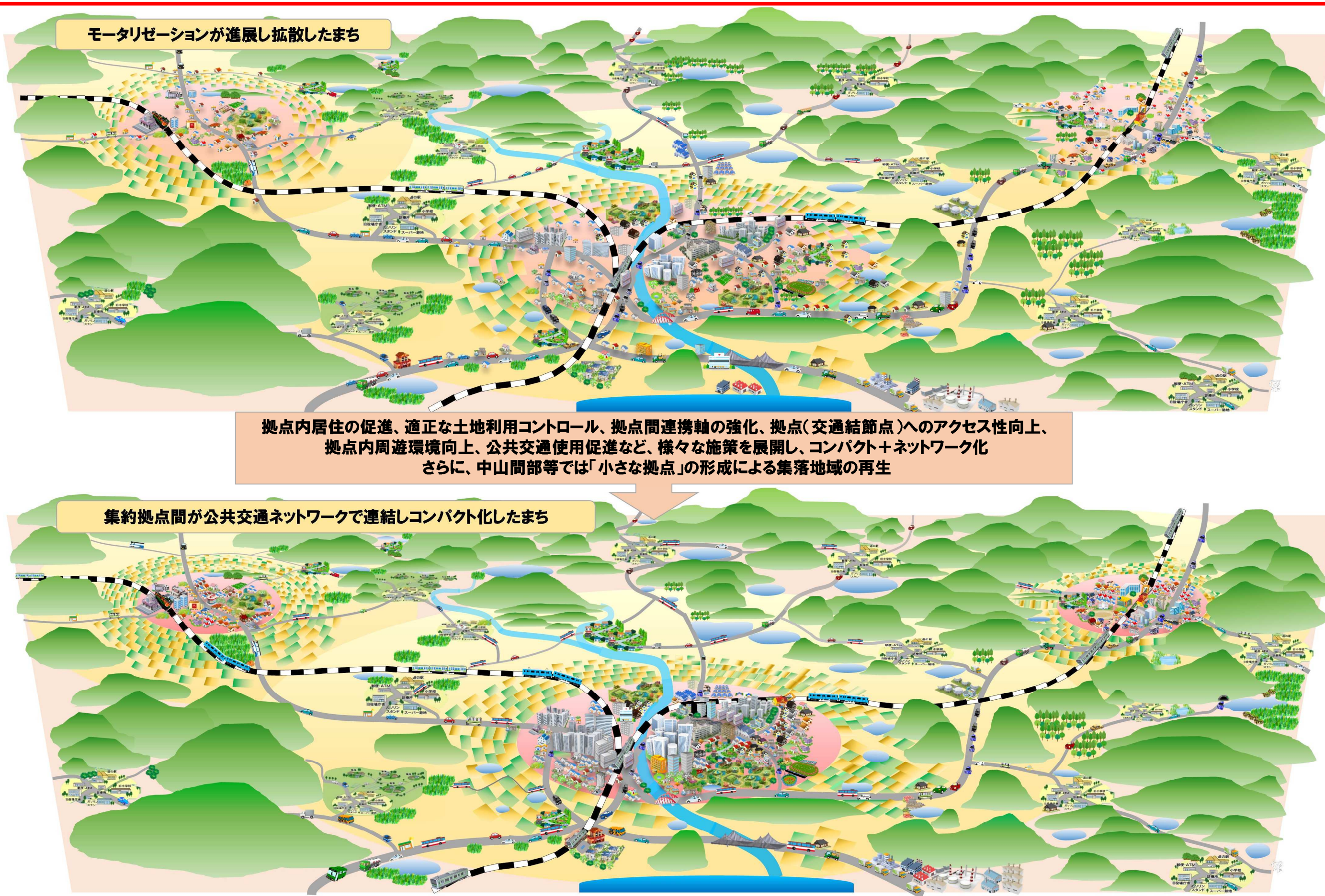


図 7.3 将来都市構造の比較イメージ図

<h2 style="text-align: center;">23. JR-ことでのん間の乗継強化</h2>		施策体系	・拠点(交通結節点)へのアクセス性向上
		想定される効果	・ことでのん-JR間の乗継利便性の向上による鉄道利用者の増加
■市町名	高松市		
■事業年度(計画)	中期		
■想定される事業主体	交通事業者、 県 高松市		
■具体的内容			
<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 高松駅とことでのん高松築港駅間については、駅が離れているため、シームレスな乗継ができない状況にある。 ・ この距離による乗継抵抗への対応として乗継利便性を高めるものとする。 ・ 移動時間の短縮策としては、ピストン運行の「新たな交通モードの導入」や「動く歩道」等が考えられる。 			

25.JR 新駅整備		施策体系	・拠点(交通結節点)へのアクセス性向上
		想定される効果	・新駅周辺の発展 ・公共交通(JR)の利用促進
■市町名	高松市		
■事業年度(計画)	中長期		
■想定される事業主体	JR等		
■具体的内容			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 構想段階にある新駅の整備であり、今後も関係者間において具体化に向けた協議、調整を要する。 ・ 新駅整備位置を以下に示す。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高松駅～香西駅間 ・ 栗林駅～木太町駅間 			

第10章 計画の評価・改善の仕組みづくり

10.1 本計画の位置づけの整理

本計画は、将来の都市圏交通体系の方向性を示すものであり、提示している具体施策については、都市圏が抱えている課題を、まちづくりの方向性に則って解決するための一手法である。

また、具体施策については、この計画の考え方を踏まえ、基礎自治体・交通事業者が別途検討していくことが基本となる。

したがって、本計画は策定に参画した全ての主体において課題認識を共有化するものであり、この計画をまちづくりの”ガイドライン”として、各主体が積極的に具現化を図っていくことが必要となる。

10.2 位置づけを踏まえたフォローアップの目的

計画で示すまちづくりの方向性を踏まえ、着実に具現化していくために、以下に示す事項を実践する仕組みづくりを構築する。

- ・ 着実な計画検討～施策実施にあたっての進捗管理
- ・ 時代潮流に合わせた方向性・施策展開の更新
- ・ 基礎自治体・交通事業者間の連携強化
(一体的な交通まちづくりの推進)
- ・ 都市圏における交通流動、土地利用状況、人口動態等の社会状況に関する定量的な実態把握
- ・ 基礎自治体・交通事業者の同一ベクトルでのアクション確認・誘導 等

10.3 PDCA サイクルの構築

施策の実施にあたっては、行政、住民、交通事業者等が連携のもとで実施するとともに、施策の進捗管理、評価、必要に応じた見直しを行い、着実に施策を実施し持続可能な交通システムとすることが必要である。

そのため、「計画策定 (Plan)」、「施策の実施 (Do)」、「評価 (Check)」、「改善・見直し (Act)」という一連の流れを実行するための仕組み作りを行う。

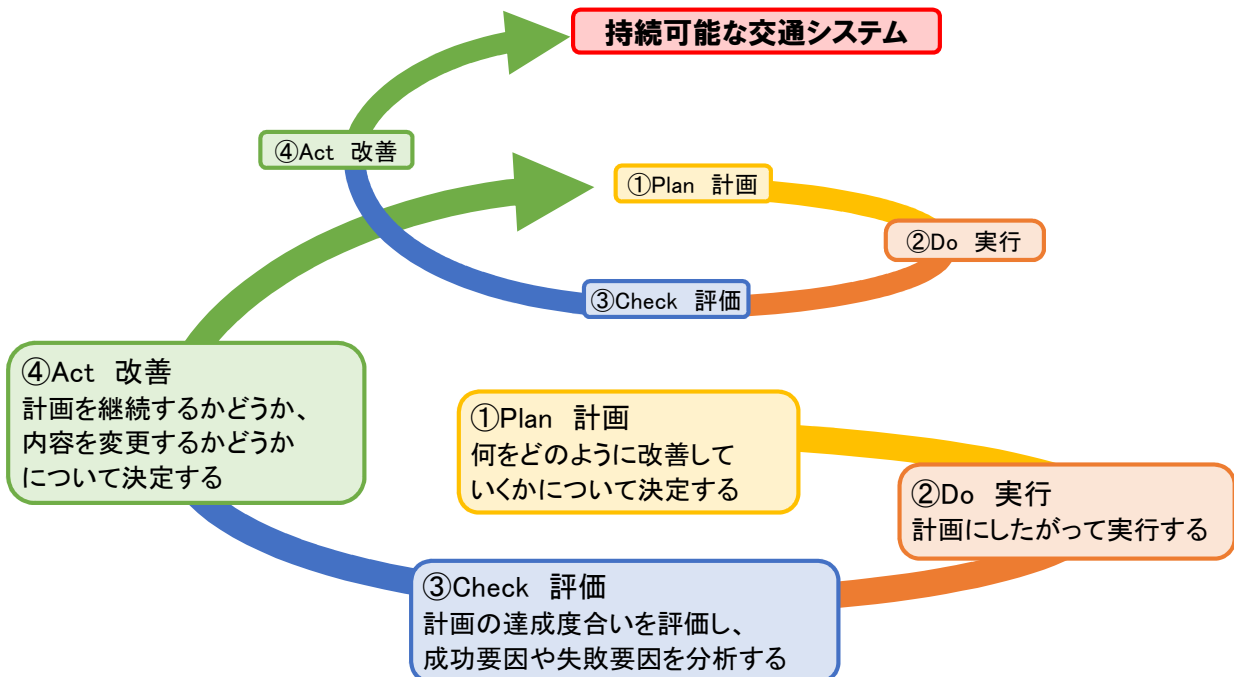


図 10.1 PDCA サイクルのイメージ

10.4 PDCA サイクルの取組み体制

10.4.1 取組体制の検討にあたり明確化すべきこと

PDCA サイクルの取組み体制を検討するに当たり、より実効性の高い体制を構築するために明確化すべきことを以下のとおり整理する。

表 10.1 取組体制の検討にあたり明確化すべきこと

明確化すべき事項	その概要
① PDCA の主体の明確化	<ul style="list-style-type: none"> ・誰が主体となり何を講じていくか ・統括管理は誰がするか
② 県・市町の役割	<ul style="list-style-type: none"> ・総括的な立場である「県」の役割 ・施策実行の主となる「市町等」の役割 ・関係者間で統一したビジョンを共有したうえで、それぞれの役割に応じて、種々の計画立案・施策展開を行うことが必要
③ フォローアップ協議体の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定委員会の後進協議体となるフォローアップ協議体の組織体制 ・持続的な課題認識の共有方法 ・フォローアップ協議体での協議結果の関係主体への周知方法
④ 長期的な視野でのフォローアップ	<ul style="list-style-type: none"> ・どのようなプロセスで、実施に向けた後押しや施策の有効性、軌道修正等を実施していくか

10.4.2 考えられる取組体制

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である。

そのためには、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行う。

また委員会は、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必要があると考えられる。

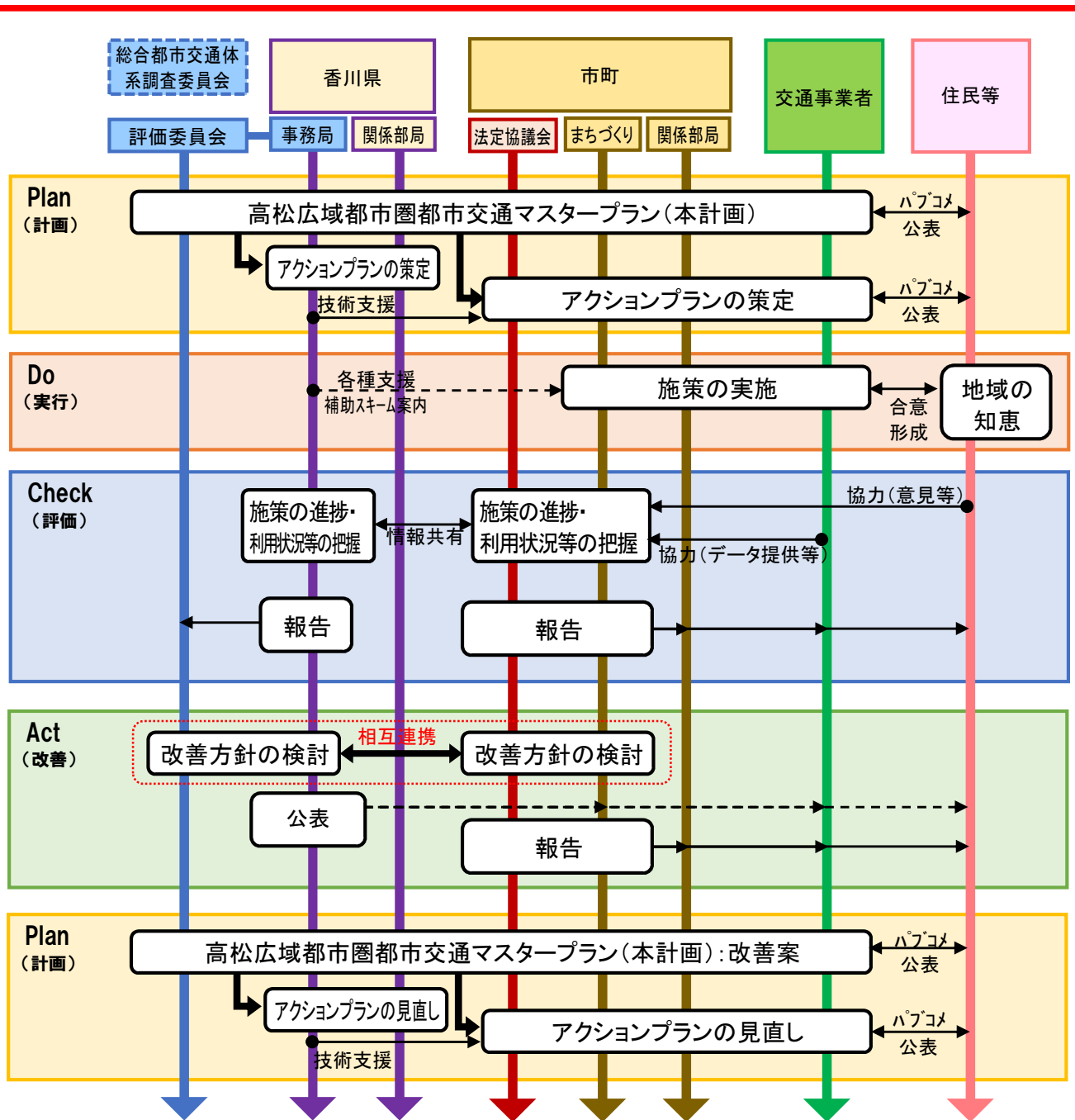


図 10.2 PDCA サイクルの取組み体制と役割

10.5 PDCA サイクルの計画

一般的に、PDCA サイクルは繰り返すことで、継続的に改善するものであることから、計画開始から目標年次までの間における都市交通マスタープランとしての P→D→C→A のサイクルとともに、D（実行）段階においても、施策の実施結果や進捗状況を把握し評価する小さな PDCA サイクルを実施する。

この短期 PDCA サイクルに合わせて、アクションプランは 5 年程度の施策実施計画として検討するよう努める。

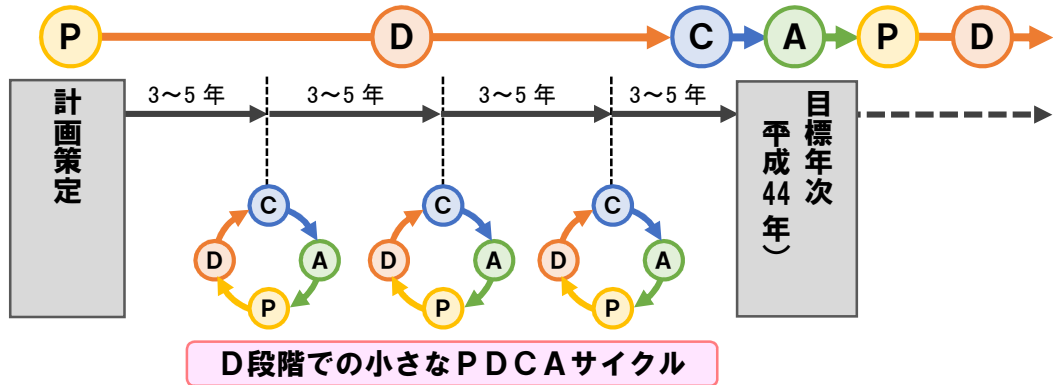


図 10.3 PDCA のサイクル

10.6.2 高松広域都市圏都市交通マスタープランにおけるモニタリング指標の提案

前項に示す評価指標設定の考え方にに基づき、高松広域都市圏都市交通マスタープランにおけるモニタリング指標を以下のとおり提案する。

ここで示すモニタリング指標及び用いるデータ（案）については、評価委員会において継続的に検討するものとする。

また評価指標の事例、データ入手に関する容易性を踏まえ、指標評価に用いるデータ（案）を以下に例示する。

表 10.4 モニタリング指標

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)
		■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)
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。	■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)
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ことが確認できた。	■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。 ■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。	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。	■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発生件数をもとに、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。 ■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。	警察統計資料(毎年) 道路交通センサス(交通量・速度) (5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。	■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)
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。		