

# 高松市総合都市交通戦略検討協議会

## 第4回協議会資料

	Page
<b>1. 将来都市構造を支える交通戦略プラン</b>	
1-1. 高松市が目指す将来都市構造と交通体系の在り方	1
1-2. 琴電でのLRV走行を見据えた交通戦略プラン	3
1-3. まちづくり一体となった新交通システム(LRT)の導入計画	5
<b>2. LRTのシステム概要</b>	6
<b>3. LRTサービスの導入イメージ</b>	
3-1. LRTサービスの導入条件	7
3-2. LRTサービス導入の考え方と問題点、課題などの整理	8
3-3. LRTサービス導入イメージ	12
3-4. 栗林公園駅～仏生山駅間の複線化イメージ	18
3-5. 新駅設置のイメージ	19
<b>4. 今後の検討項目とスケジュール(案)</b>	
4-1. 駅端末利用交通実態調査(アンケート)概要	20
4-2. 今後のスケジュール(案)	21

平成21年6月5日

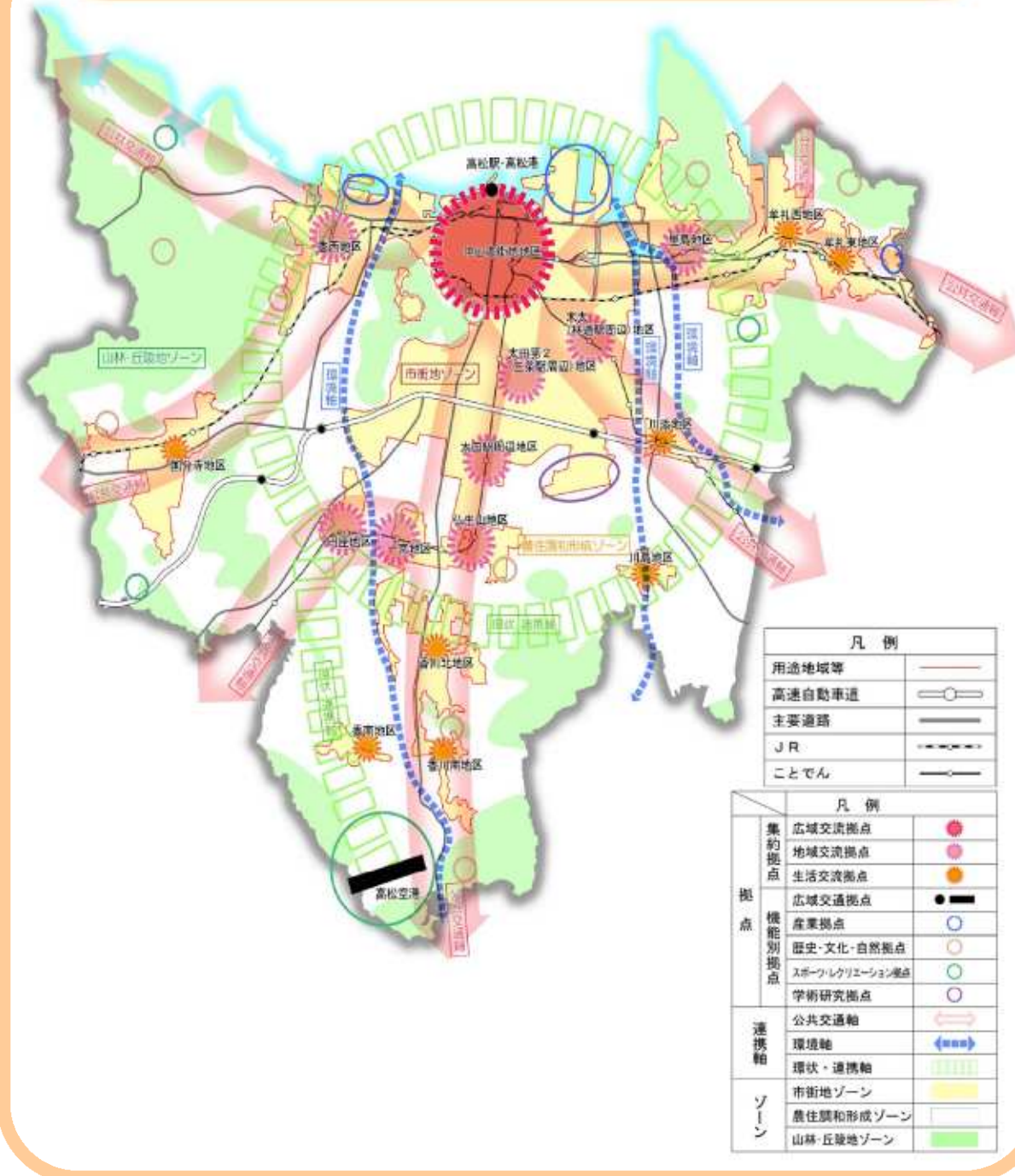
高松市

# 1. 将来都市構造を支える交通戦略プラン

## 1-1. 高松市が目指す将来都市構造と交通体系の在り方

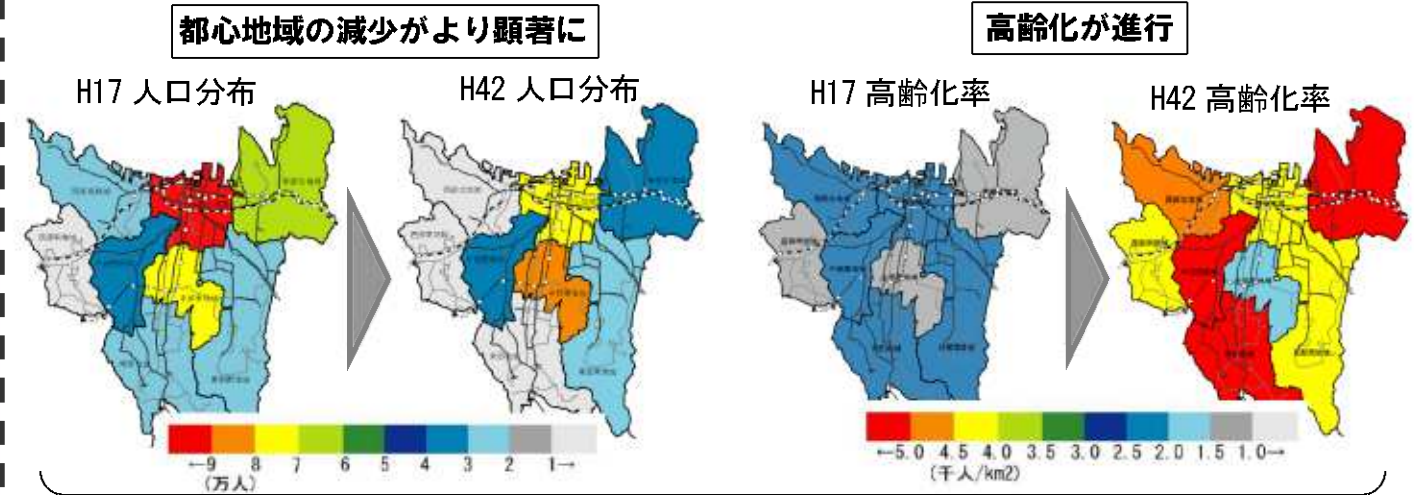
高松市が目指す将来都市構造 ～都市計画マスタープラン～

**多核連携・集約型環境配慮都市  
(多核連携型コンパクト・エコシティ)**



**「多核連携・集約型環境配慮都市」を支える  
都市交通体系の再構築**

### ○人口構造の変化

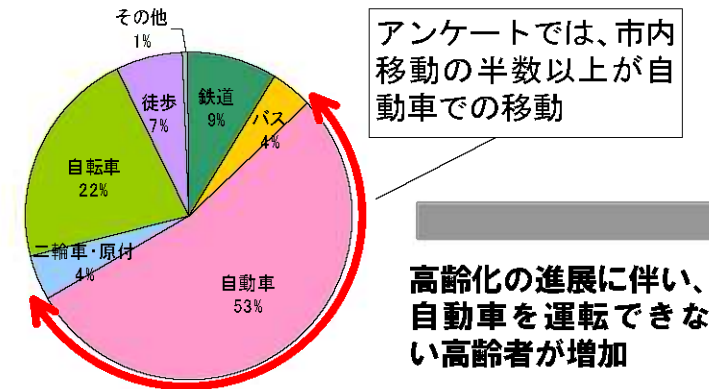


**地域活力の低下・維持管理コスト増大の可能性  
移動の確保が難しい外出困難な高齢者が増加する可能性**

将来都市構造の実現に向けて...

持続的な発展が可能なるまちづくり

### ○自動車利用への依存がもたらす問題



**適切な公共交通サービスの確保が高齢者の移動を保障**

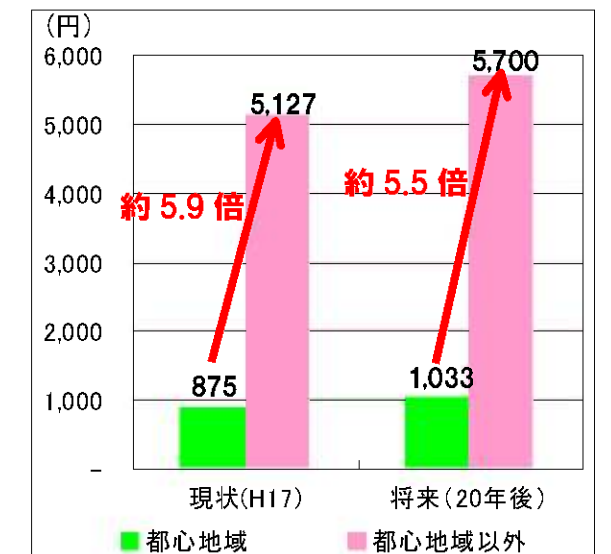
### ○財政の制約への対応

- ① 税収の大幅な増加が見込めず、財政の硬直化に直面
- ② 既存社会資本の維持・管理費用が増加

機能が集積し、社会基盤が整った都心地域への効果的な投資が市全体の活力の維持に貢献

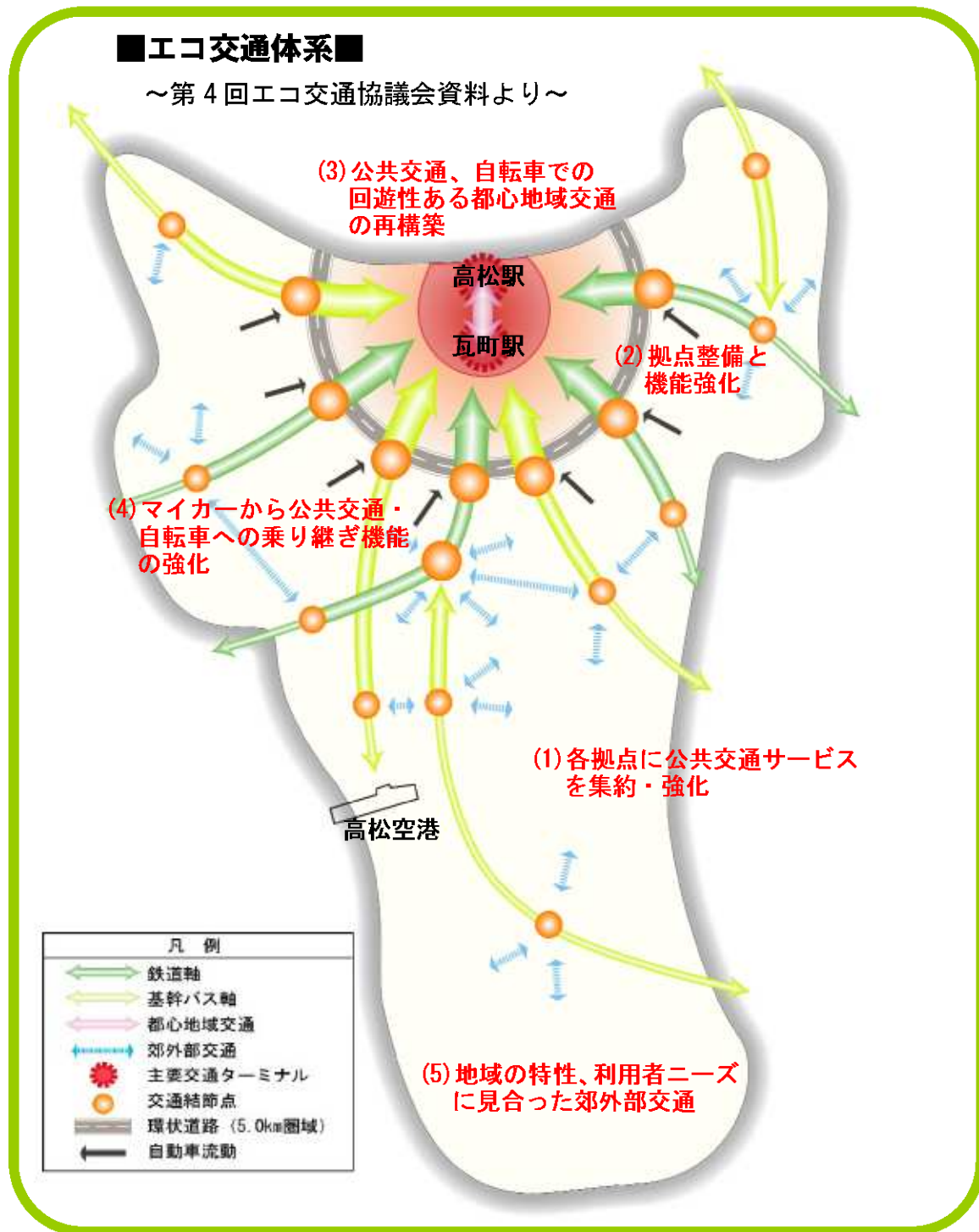
**広域交流・地域交流・生活交流拠点などに効果的かつ集中的な投資が必要**

### ■行政コスト(維持補修費)の予測

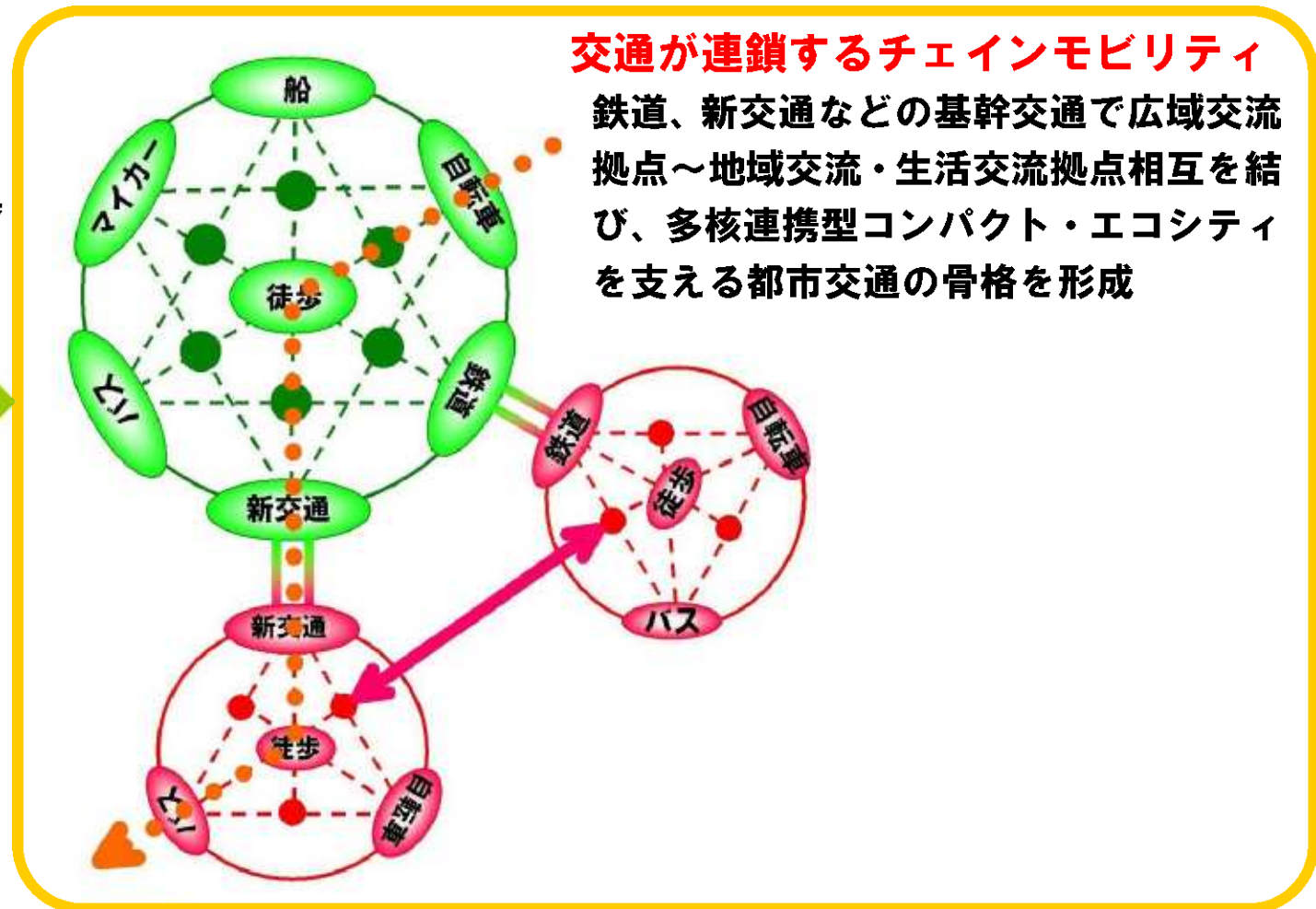




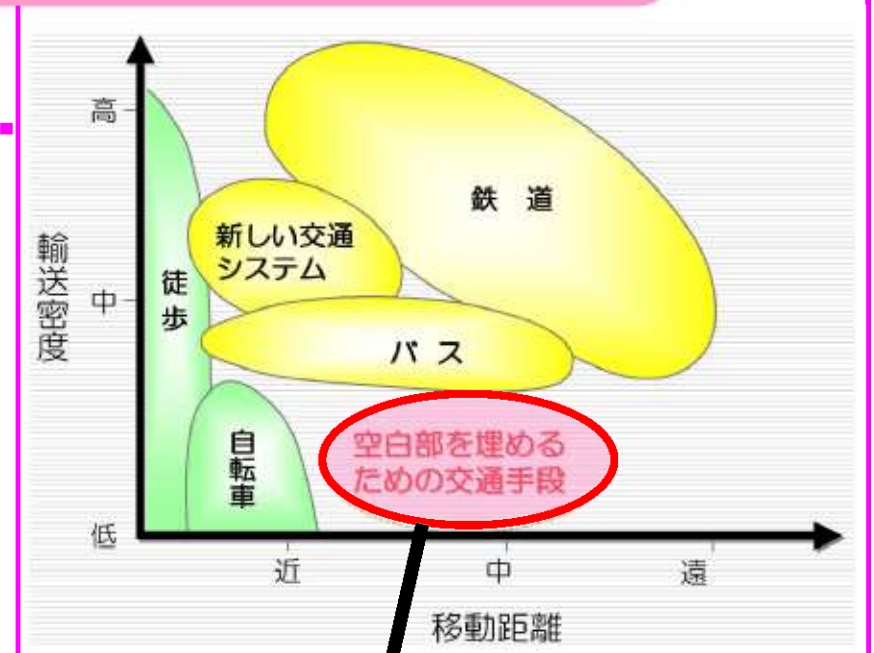
# 「多核連携・集約型環境配慮都市」を実現するための交通体系の構築



エコ交通体系を具体的にイメージしていくための考え方…



## 移動を支援する公共交通の必要性



**【エコ交通体系の目標】(抜粋、要約)**

軸: 鉄道(JR, 琴電)を基軸とし、路線バスが補完する公共交通ネットワーク

拠点: JR 高松駅、琴電瓦町駅を主要交通ターミナルとし、乗り継ぎ機能等を強化

ゾーン(都心地域): バス路線の再編等、新交通システムの導入を視野に回遊性ある交通体系へ

ゾーン(都心地域周辺部): 公共交通、自転車優先の交通体系へ再構築

**新交通システムの導入を視野に入れた交通体系整備**

自動車を運転できない高齢者が移動するための「ちょいのり交通」の存在が重要

## 1-2. 琴電でのLRV走行を見据えた交通戦略プラン

### (1) 琴電の現状と課題

琴電は、郊外～都心地域を結ぶ**基幹交通軸の一つ**であり、今後の交通体系を検討する上においても**必要不可欠な存在**

琴電の課題とは...

- 琴電利用者数は、持続的な減少傾向から底打ち感へ  
→人口減少・少子高齢化などを見据えると、**利用者減へ転じる可能性**
- 琴平線の一部を除き単線→今以上の**運行頻度に限界**
- 高松市民の琴電に対するサービス改善要望→**運行頻度の増加要望が最も多い**  
(H20 市民交通意識アンケート結果)
- JR 高松駅と琴電高松築港駅が離れている→**交通結節機能の強化が必要**
- 中心市街地内相互の琴電利用が少ない  
→都心での**回遊性を担う機能の強化が必要**
- 琴平線は、比較的駅間距離が長い  
→コンパクトシティを支える**公共交通機関への転換**

\*平均駅間距離(高松市内): 琴平線 1.5km、長尾線 1.2km、志度線 0.8km  
(特に三条～太田間 2.3km、太田～仏生山間 1.8km)

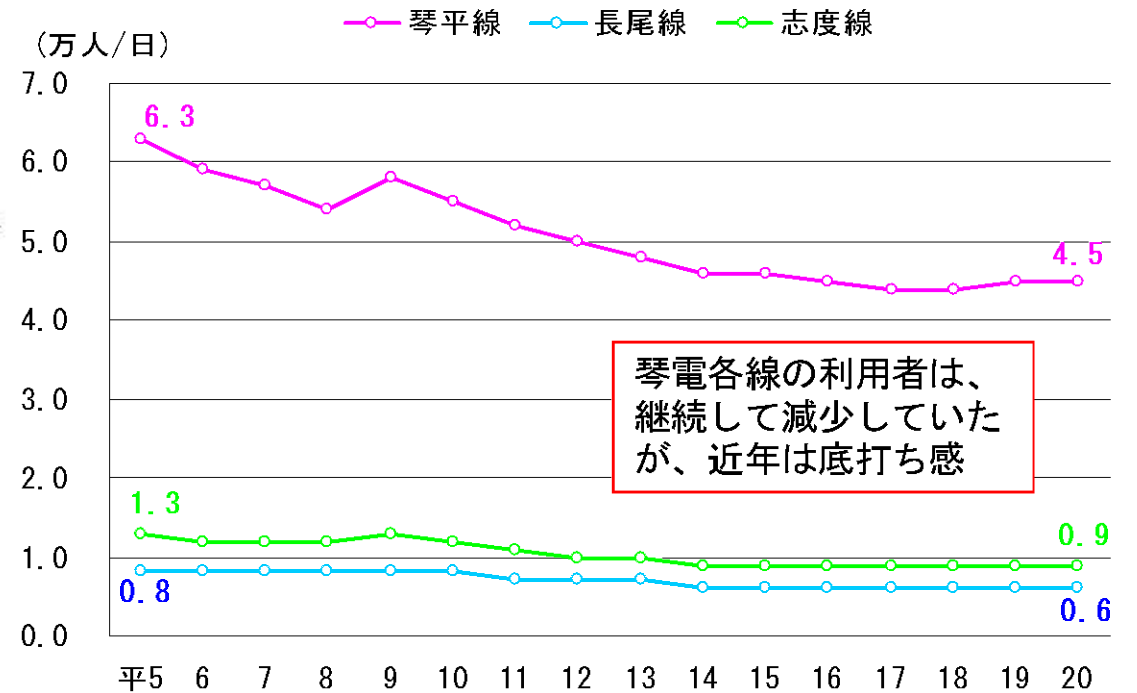
「多核連携・集約型環境配慮都市」を実現する市域全体における交通体系の再構築

人口減少、超高齢社会の到来を間近に控え、**需要の減少が不可避な状況**

既存ストックの有効活用

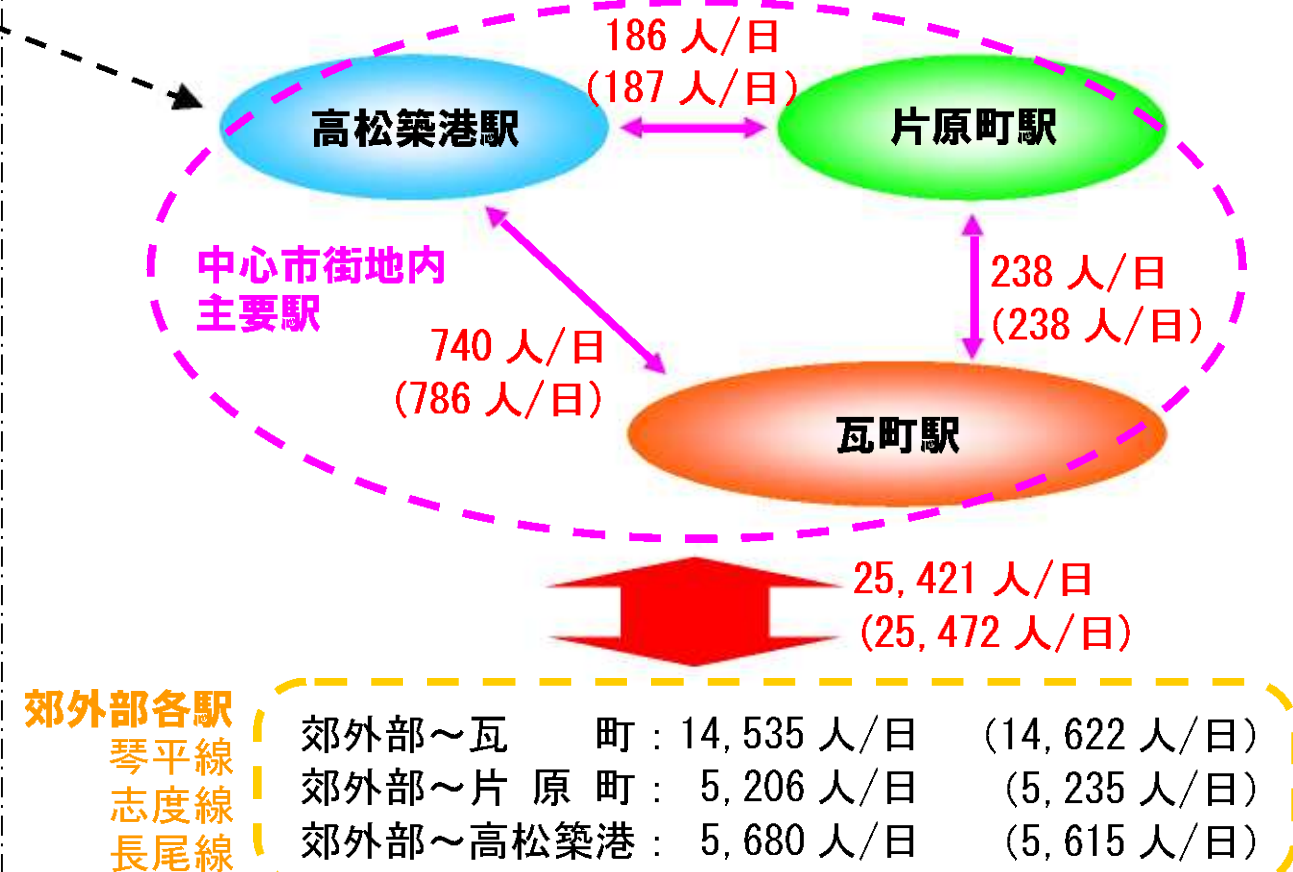
公共交通機関の基軸としての役割を将来にわたり果たしていく  
**琴電の機能向上が交通体系の再構築のポイント**

■ 琴電乗降客数(高松市内駅のみ)の推移



琴電各線の利用者は、**継続して減少していたが、近年は底打ち感**

■ 中心市街地における琴電利用状況(2008年度[H20])



※ ( ) は H19 年度の実績

出典: 事業者資料による



## (2) まちづくりと琴電でのLRV走行を見据えた交通戦略プラン

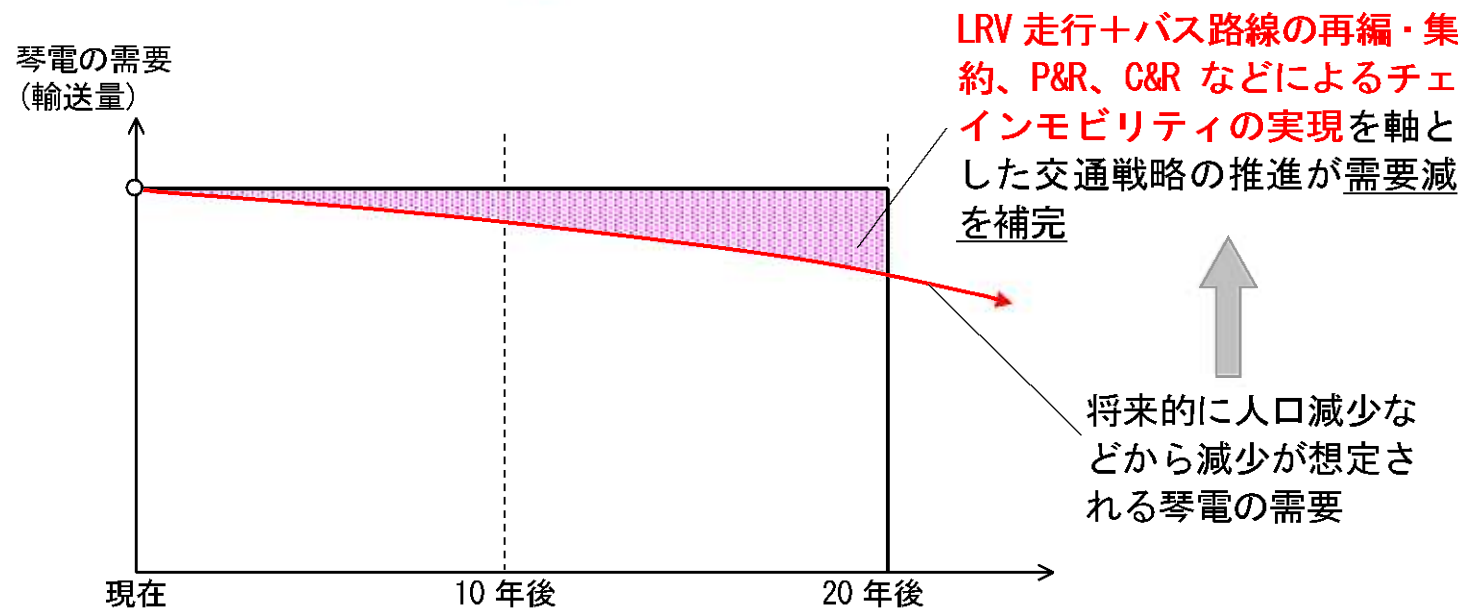
### 新たな交通システム導入を軸とした交通体系整備

#### 【交通体系整備の視点】

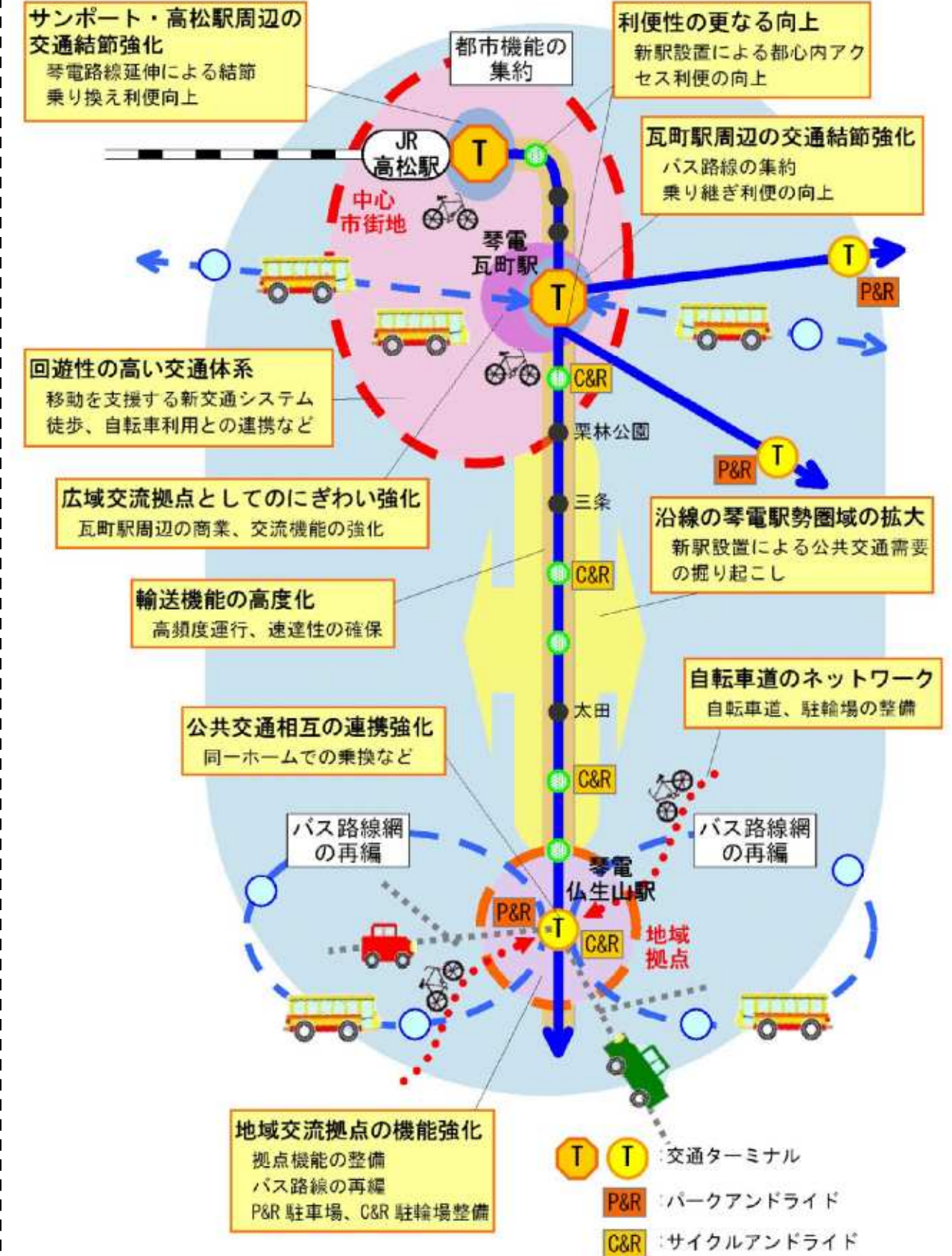
- ①主要交通ターミナルである「JR 高松駅周辺」と「琴電瓦町駅周辺」の交通結節機能強化
- ②財政制約等を踏まえた、既存ストックの有効活用
- ③高齢者等の移動を確保する『ちょいのり交通』の実現
- ④中心市街地における回遊性の向上

### 琴電でのLRV走行の検討

「多核連携・集約型環境配慮都市」を目指すための交通戦略の考え方は…



### ■琴電でのLRV走行を見据えた交通戦略のイメージ



# 1-3. まちづくり一体となった新交通システム(LRT)の導入計画

## 新交通システム(LRT)導入を中心とした施策パッケージ

### 新交通システム(LRT)導入計画

- 路線計画
- 導入空間計画
- 車両基地
- 都市環境に配慮したデザイン
- 運行計画
- 需要予測
- 事業採算と運営計画
- 整備効果



まちづくり施策と合わせて計画

### 都市交通施策・まちづくり施策・ソフト施策との統合

#### ■都市交通施策

「高松市エコ交通協議会」作業部会における具体施策の検討

##### ①公共交通ネットワーク部会

- バス路線網の再編：瓦町駅、仏生山駅の交通結節点機能の強化  
持続可能な交通に向けたバス路線の効率化  
高松市都心地域の循環バスの導入検討（実証実験の実施）
- パーク＆ライド駐車場の整備：需給バランスに対応したP&R駐車場整備を検討
- バスの速達性の確保（通勤特急バスの運行）：郊外部から都心地域を結ぶ速達性の高いバス交通の導入

##### ②道路空間再編部会

- 道路空間の再配分（中央通り等）：公共交通・自転車中心の道路空間への再配分の検討  
自動車を利用する車線数減少に伴う影響の確認  
道路空間を利用する事業者に対する影響の確認
- 駐車場の料金対策：駐車場の利用コントロールを図る対策の検討
- 都心地域およびその周辺部への自動車流入規制：自動車流入規制の対策案の検討

#### ■まちづくり施策

「都市計画マスタープラン」における具体施策の提案

##### ○コンパクト・エコシティ推進事業

都市計画マスタープランに基づき、誰もが暮らしやすいコンパクトで持続可能なまちづくりの実現に向けた、適正な土地利用の規制・誘導を図るため、土地利用規制の充実・強化に努める。

- ◆適正な土地利用の規制・誘導：特定用途制限地域等の見直しなど

#### ■ソフト施策

「高松市エコ交通協議会」作業部会における具体施策の検討

##### ③市民啓発部会

- モビリティマネジメントの実践：モビリティマネジメントのターゲットを明確化  
モビリティマネジメントの取り組み方法を検討  
参加者のモチベーションを高めるための工夫の検討
- CO<sub>2</sub>削減を目指した広報・PR活動：CO<sub>2</sub>削減に向けた高松市の将来像と背景の広報・PR活動  
楽しみながら参加できる広報・PR活動
- 公共交通利用で「とくする」メニュー

「高松地区における自転車を利用した都市づくり計画」など関連施策の実施

- 快適な自転車利用のための環境整備
- 自転車利用ルールの遵守、マナーの向上
- 自転車利用の更なる促進



## 2. LRTのシステム概要

LRTとは、Light Rail Transitの略で低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと。

### <LRTの特徴>

#### LRV(車両)

##### ユニバーサルデザイン

- ・超低床車両によるスムーズな乗降
- ・大きな窓による明るい車内
- ・静かで揺れの少ない室内環境



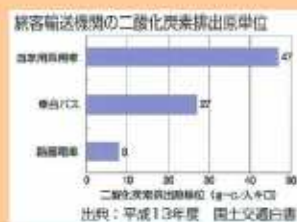
車椅子でのスムーズな乗降(広島電鉄)



明るく楽しい車内空間(万葉線)

##### 環境への配慮

- ・高い環境性(自動車などに比べCO<sub>2</sub>排出量が少ない)
- ・エネルギー消費量の節減(回生ブレーキ\*の活用)
- ・騒音の低減(弾性車輪の使用)



##### 柔軟な輸送力

- ・需要に応じたフレキシブルな列車編成
- ・接続車両による輸送力の向上



##### 高い走行性

- ・速度性能、登坂力、加減速性能が高く、急曲線も走行可

\*回生ブレーキ: 減速時のエネルギーを電力として再利用する



(富山ライトレール)

#### 施設

##### 静かで揺れの少ない軌道

- ・騒音、振動の低減(制振軌道を使用した場合)
- ・都市緑化、吸音効果、ヒートアイランド緩和への寄与(芝生軌道による場合)



芝生軌道(鹿児島市交通局)

##### 都市景観に配慮した架線

- ・景観に配慮した架線柱形状、位置の工夫(センターポール、片寄せ敷設のサイドポール)
- ・地上給電やバッテリー、燃料電池による架線無しも可能



センターポール(長崎電気軌道)



景観に配慮した架線レスのトラム(フランス・ポルドー)

##### 安全で快適な電停

- ・車椅子で容易に利用可能なスロープ
- ・バリアフリーに対応したプラットフォーム

##### まちづくりと対応した多様な走行空間

- ・既存道路への敷設による建設コストの低減、軌道の敷設位置(道路の中央、片寄せ等)のバリエーションが多彩

#### 質の高いサービス

##### 使いやすさ

- ・道路から直接乗降可(低床車両の導入)
- ・スムーズな乗降(ICカードの活用)
- ・乗客の安全性の向上(車外カメラ等設置)



各種カメラによる安全性の向上(富山ライトレール)



ステップレス化により抵抗感の少なくスムーズな乗り降りを実現(富山ライトレール)



使いやすい快適な停車所(フランス・ストラスブール)

##### 定時性、速達性

- ・交差点信号待ち時間の短縮(優先信号の導入)
- ・乗降時間の短縮(料金收受の工夫/信用乗車方式など)

##### シンボル性、デザイン性

- ・個性的な都市景観の形成(車両、電停等のトータルデザイン、ライトアップ等による新たな景観形成)
- ・祭り、市民イベントなどの活用



沿線の特徴や伝統を発信する電停個性派スペース(富山ライトレール)

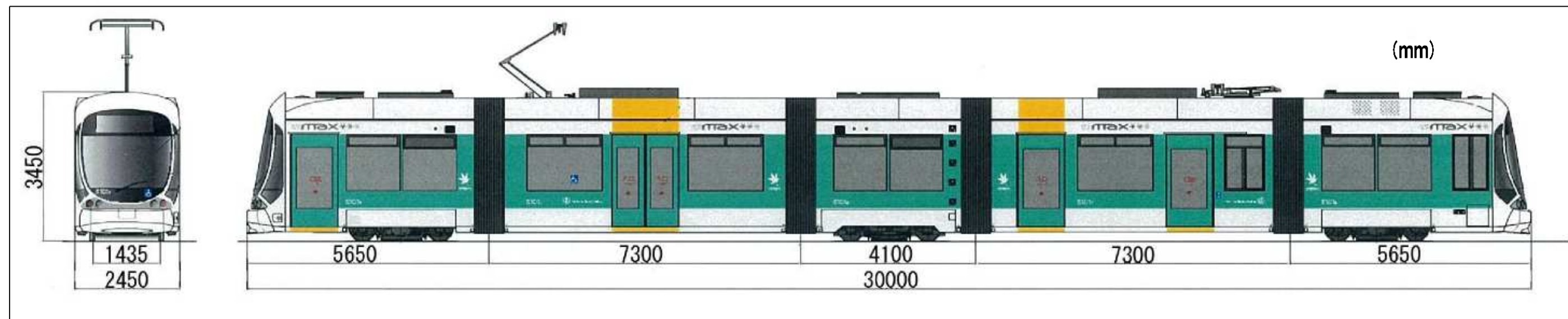
### 3. LRTサービスの導入イメージ

#### 3-1. LRTサービスの導入条件

##### ■車両、軌道などの条件

項目		条件
軌間（線路の幅）		1,435mm（琴電琴平線と同じ）
車両	形態	<b>超低床車両（ホーム面と車両床がほぼ同じ高さ）</b> →広島電鉄グリーンムーバーmax（下図）と同等タイプを想定 [ 現在の軌道法において、日本で導入できる最大車両長は30mであり、それが広島電鉄グリーンムーバーmax （欧州のように車両長が40m程度の車両は、現行の軌道法上、国内では導入できない） ]
	定員	<b>150人程度（座席定員56人）</b> →琴電琴平線2連結車両で定員約220人
動力性能	最高速度	60km/h（設計最高速80km/h）
	加減速	加速度 $0.97\text{m/s}^2$ 、減速 $1.67\text{m/s}^2$
	最小曲線半径	18m
	最急勾配	7%

##### ■導入想定車両のイメージ（広島電鉄グリーンムーバーmax）

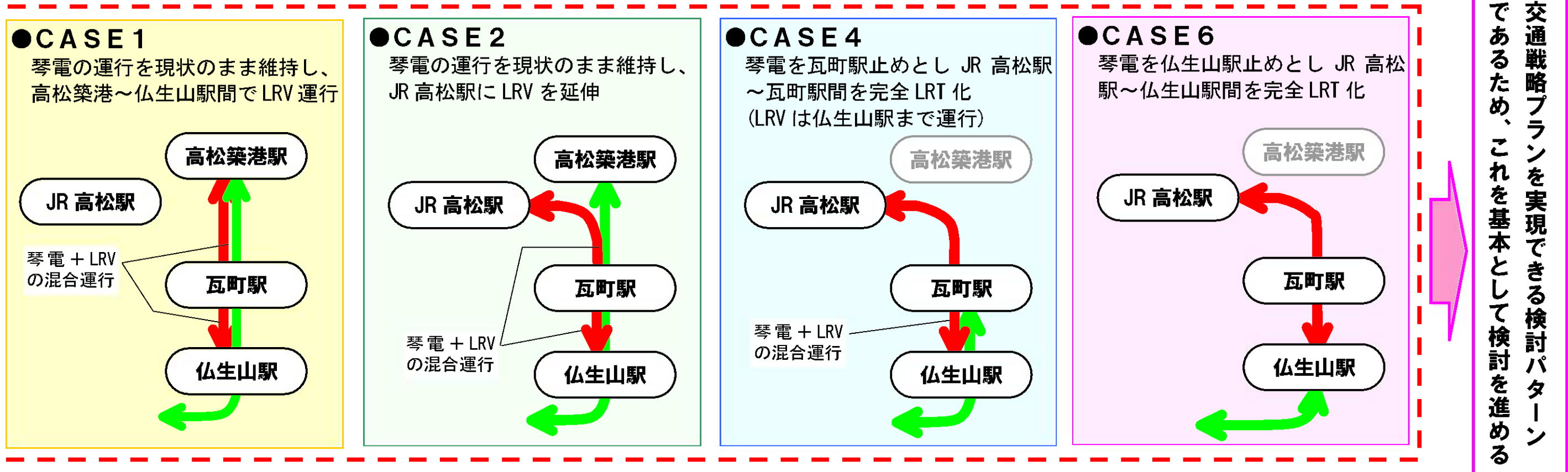




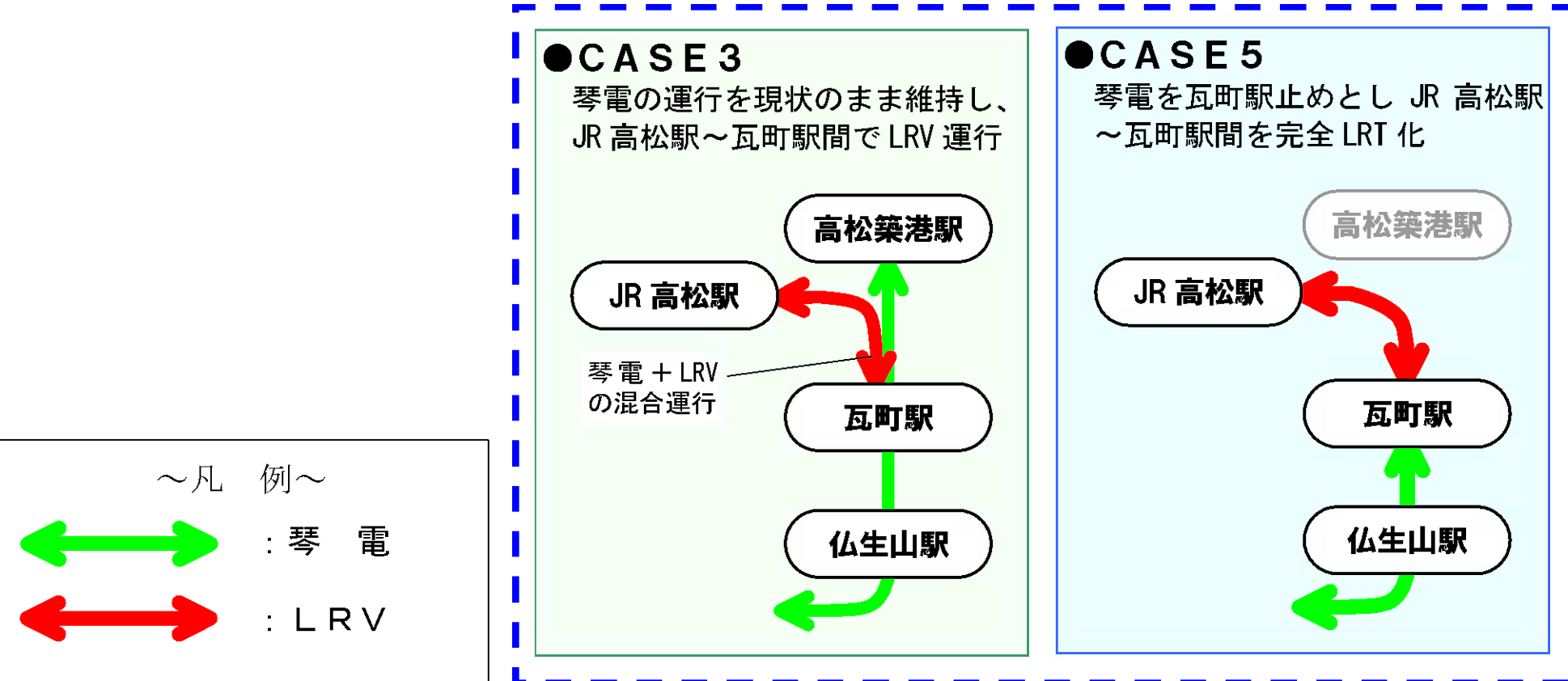
### 3-2. LRTサービス導入の考え方と問題点、課題などの整理

#### (1) LRTサービス導入に関する基本的な考え方

LRT導入を進める場合、主要ターミナルであるJR高松駅と瓦町駅、仏生山駅を連絡することを基本として考える。



交通戦略プランを実現できる検討パターンであるため、これを基本として検討を進める



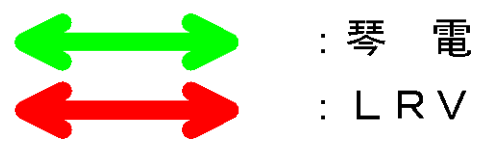
交通戦略プランに掲げている瓦町駅以南における琴電沿線の駅勢圏圏域の拡大に対する効果が小さいため、ここでは、検討の対象外とする。

(2) 段階的なLRTサービス導入の検討

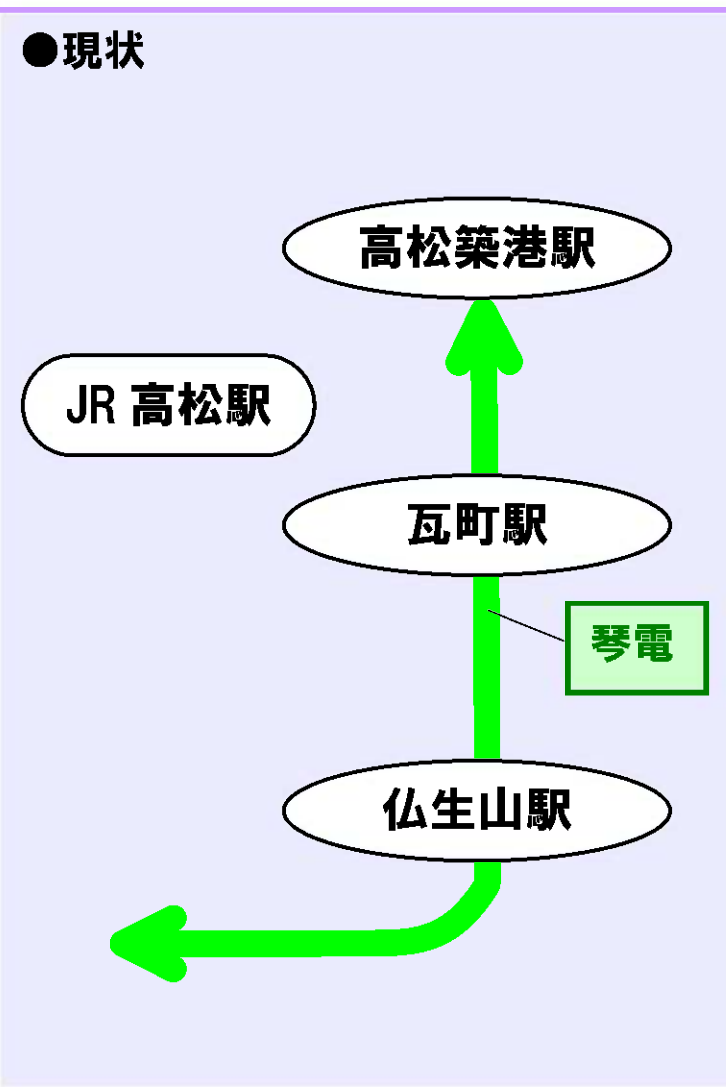
LRTサービス導入の考え方は以下の点に留意して検討する。

- ①ピーク時の需要に応じた輸送力確保
  - ②定時性・速達性の確保
- といった考え方などを取り入れ、**琴電との並行運転からスタートし、将来を見据えつつLRT化を進める。**

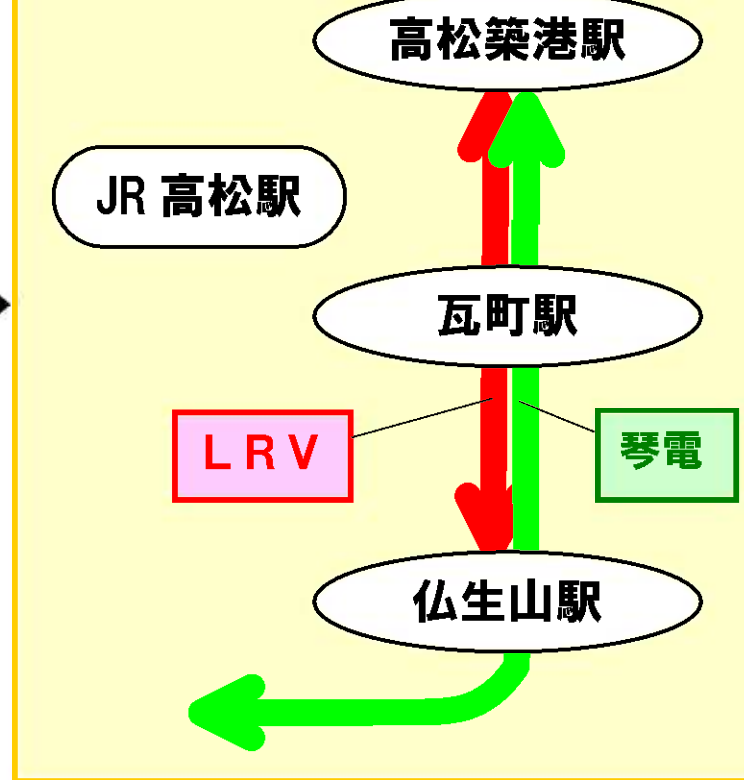
～凡 例～



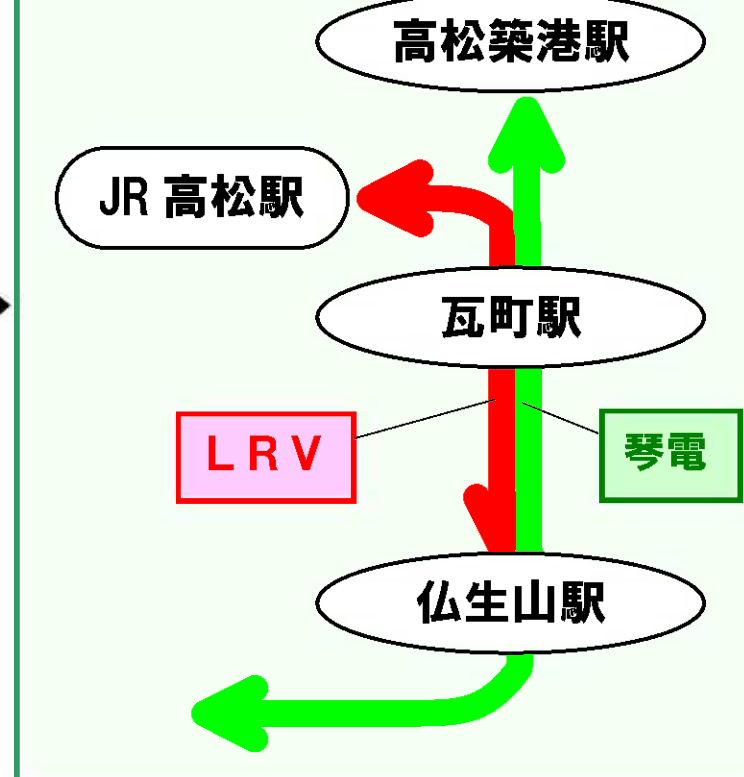
●現状



STEP 1-A (CASE 1に対応)  
琴電と LRV の混合運行 (高松築港駅～  
仏生山駅)

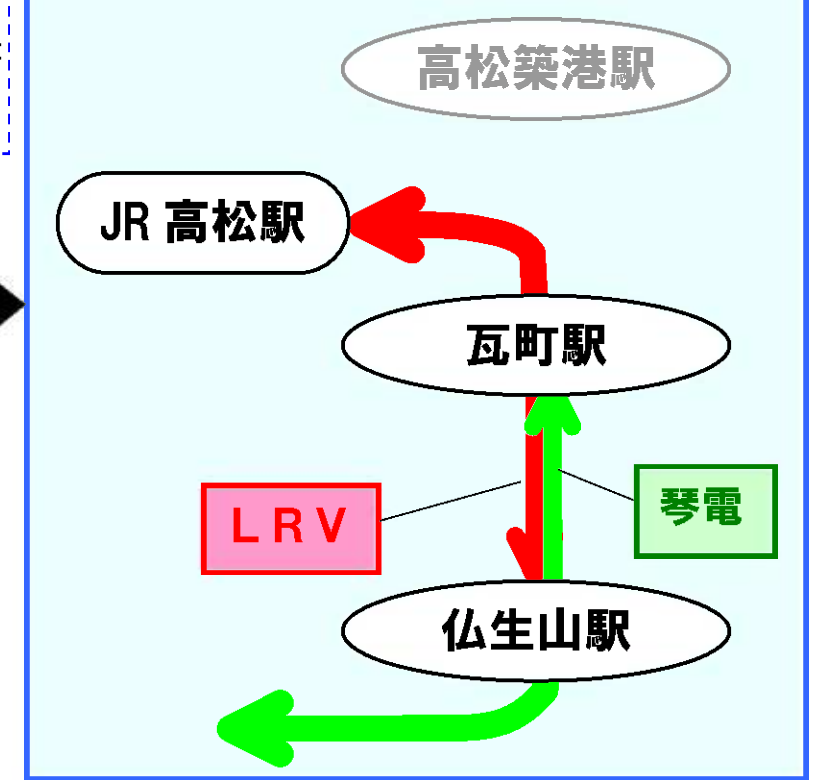


STEP 1-B (CASE 2に対応)  
琴電と LRV の混合運行 (高松築港駅付  
近～仏生山駅)

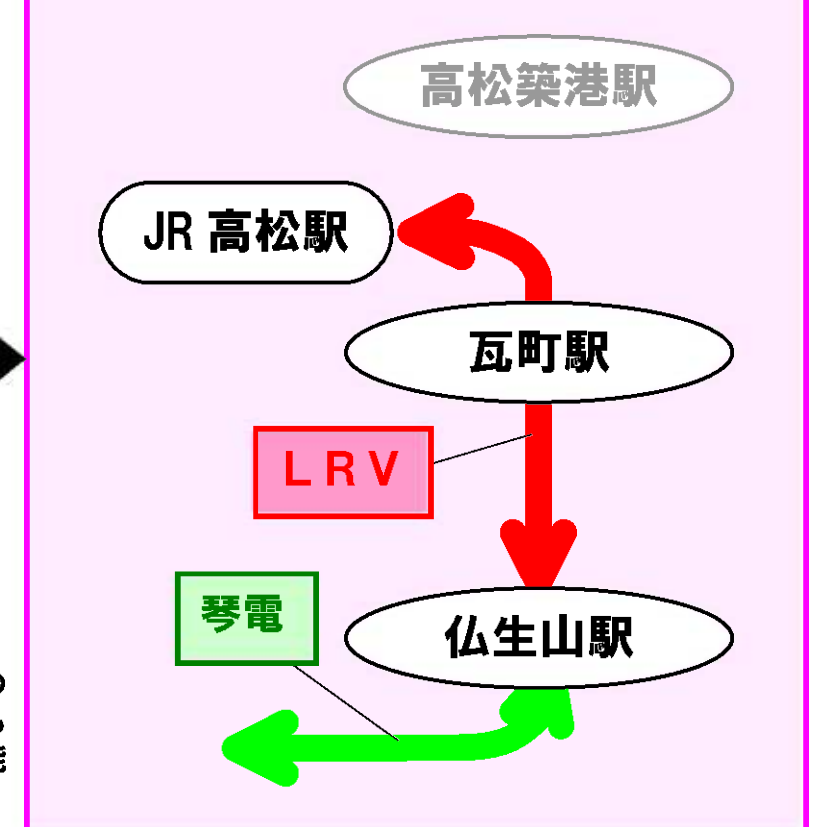


<LRT運行方法の将来形>

STEP 2-A (CASE 4に対応)  
瓦町駅以北を完全LRT化し、瓦町駅  
～仏生山駅間は混合運行を継続



STEP 2-B (CASE 6に対応)  
JR 高松駅～仏生山駅間の完全LRT化



人口減やコンパクト化の進展など、将来都市構造の変化  
↓  
輸送量、輸送形態等の変化

※LRVは、現行の琴電の軌間(1,435mm)でも走行することが可能である。



(3) 各ステップにおけるLRTサービス導入に伴う問題点

●STEP 1-A (琴電とLRVの混合運行(高松築港駅まで)) 及びSTEP 1-B (琴電とLRVの混合運行(LRVはJR高松駅まで運行))

[計画条件]

- ・ 琴電連続立体交差事業予定地の活用による **JR 高松駅への延伸**
- ・ 高松築港駅手前～瓦町駅間は**琴平線・長尾線とLRV**が、瓦町駅～仏生山駅間は**琴平線とLRV**が混合運行(琴電ダイヤの合間にLRVを運行)
- ・ 栗林公園駅～仏生山駅間を**複線化**

〈運行方式イメージ〉

琴電ダイヤの合間でのLRV運行のため、その頻度に限界

→右図ア

JR 高松駅～高松築港駅手前間の軌道法による許可申請が必要

LRVのみ運行

高松築港駅

本町踏切は、そのまま存続

琴電琴平線・長尾線とLRVの混合運行区間

本町踏切

琴電とLRVの混合運行により、利用者の**選択肢が広がる**

→右図イ

琴電とLRTの共用駅でLRVとホーム間の隙間が生じるため、**LRVの改造が必要**

鉄道線形などの**改良が必要**

琴電長尾線

琴電との電圧相違から、**LRVの改造が必要(600V～1500V)**

新たに複線化

瓦町駅

新駅設置により**鉄道サービス圏域が拡大**

琴電とLRVの共用駅(仏生山駅～片原町駅)では、車両の床高さの違いから、**高さの違うホームの延長が必要**

琴電琴平線とLRVの混合運行区間

仏生山駅

琴電琴平線

→右図ウ

※イメージ図は、STEP 1-A、Bであまり変化しないため、STEP 1-Bを示している。

ア 高松築港駅～瓦町駅の現状のピーク時(7:30～9時)運行本数

既に琴電が約5分間隔程度で運行しているため、LRVの運行本数が限られる

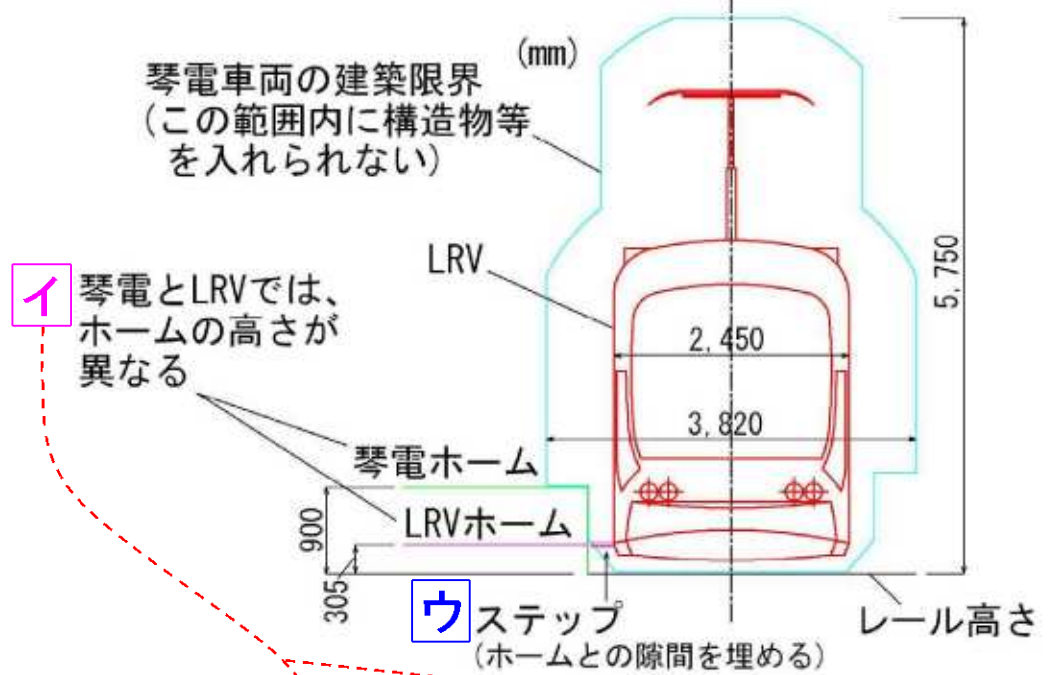
上りの時刻表(水色:琴平線、黄色:長尾線)

瓦町	7:31	7:36	7:43	7:51	7:55	7:59	8:06	8:09	8:15	8:19	8:21	8:30	8:31	8:36	8:41	8:45	8:51	8:53
片原町	7:34	7:38	7:45	7:53	7:57	8:01	8:08	8:11	8:17	8:21	8:23	8:32	8:33	8:38	8:43	8:47	8:53	8:55
高松築港	7:36	7:40	7:47	7:55	7:59	8:03	8:10	8:13	8:19	8:23	8:25	8:34	8:35	8:40	8:45	8:49	8:55	8:57

下りの時刻表(水色:琴平線、黄色:長尾線)

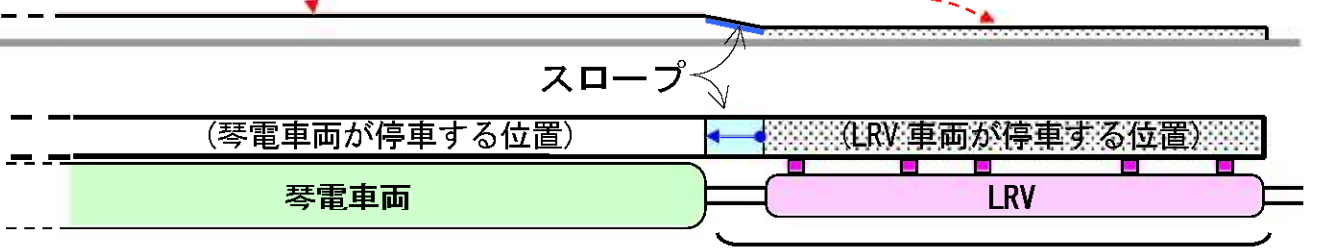
高松築港	7:30	7:32	7:43	7:45	7:56	8:00	8:05	8:07	8:15	8:20	8:21	8:30	8:31	8:36	8:41	8:45	8:51	8:53	9:00
片原町	7:32	7:34	7:45	7:47	7:58	8:02	8:07	8:09	8:17	8:22	8:23	8:32	8:33	8:38	8:44	8:47	8:53	8:55	9:02
瓦町	7:34	7:37	7:49	7:49	8:01	8:04	8:11	8:13	8:19	8:25	8:26	8:34	8:36	8:41	8:46	8:49	8:56	8:57	9:04

(断面)



(側面)

(平面)



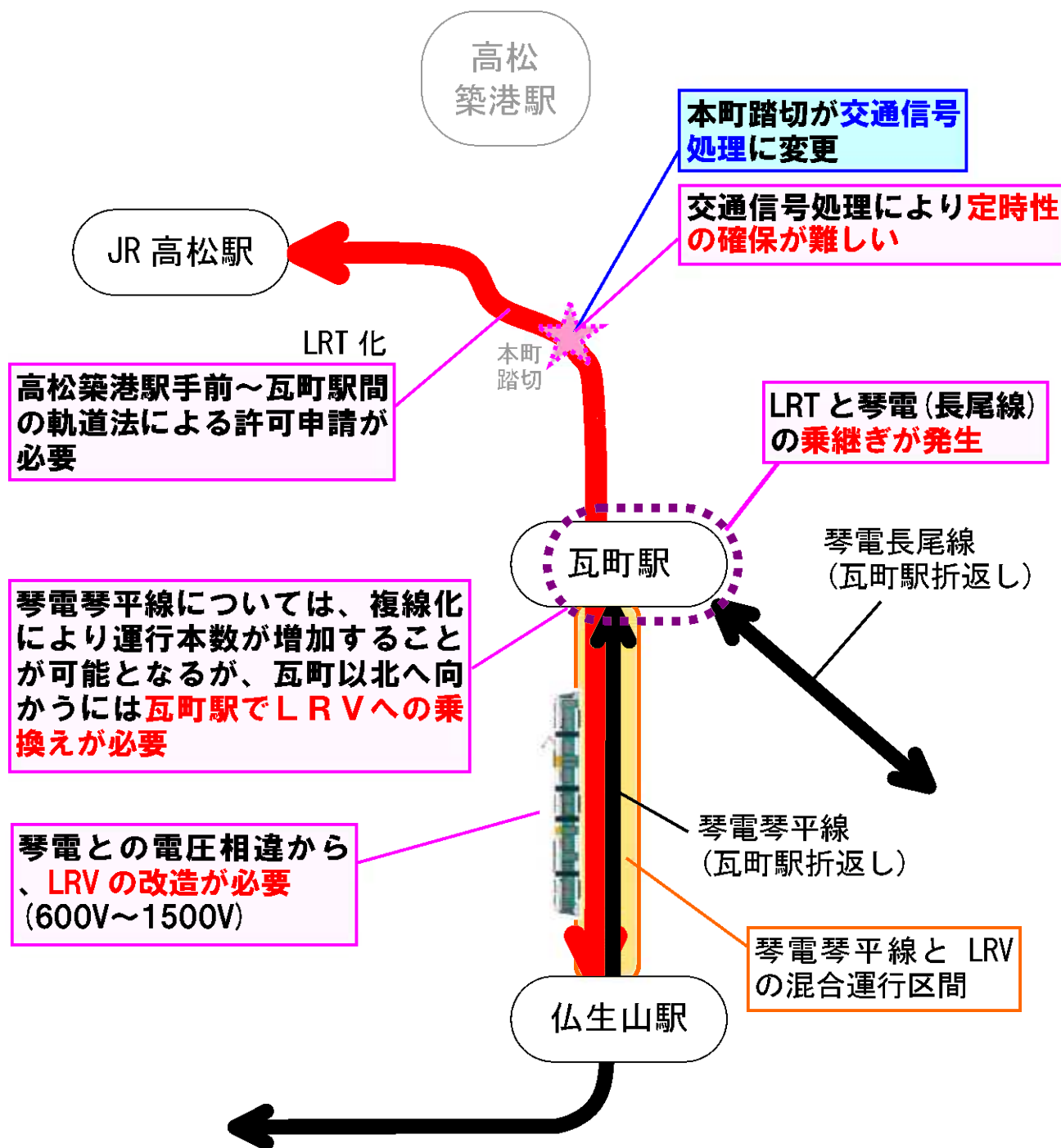
既存のホームにこの部分の延長が必要

●STEP 2-A [瓦町駅以北を完全 LRT 化 (瓦町駅～仏生山駅間混合運行)]

[計画条件]

- ・ 琴電連続立体交差事業予定地の活用による JR 高松駅への延伸
- ・ JR 高松駅～仏生山駅間を LRV が運行、瓦町以北は完全 LRT 化
- ・ 琴電琴平線と長尾線は、瓦町駅で折返し

<運行方式イメージ>

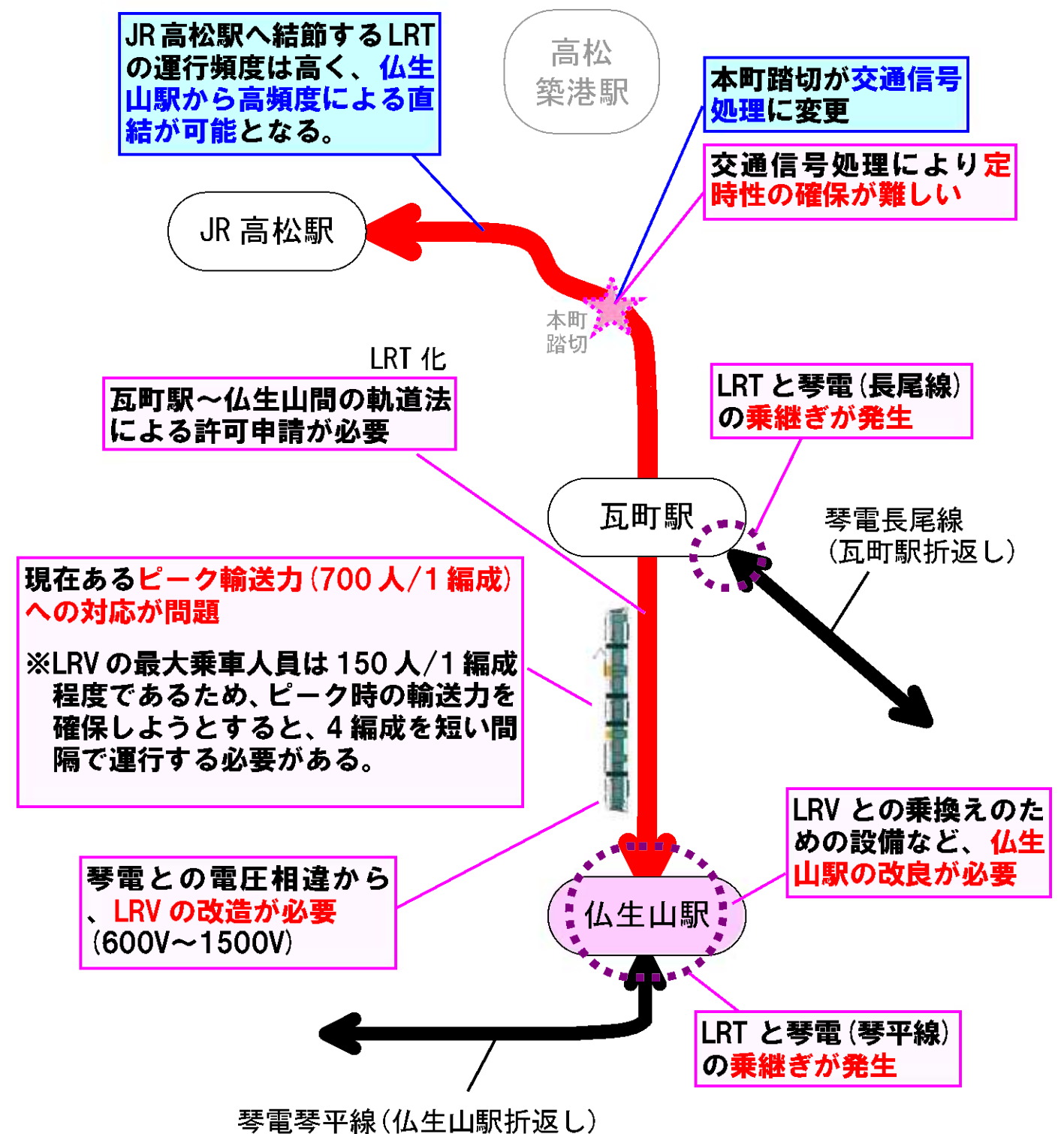


●STEP 2-B [JR 高松駅～仏生山駅間を完全 LRT 化]

[計画条件]

- ・ 琴電連続立体交差事業予定地の活用による JR 高松駅への延伸
- ・ JR 高松駅～仏生山駅間を LRV が運行 (完全 LRT 化)
- ・ 琴電琴平線は仏生山駅で、長尾線は瓦町駅で折返し

<運行方式イメージ>

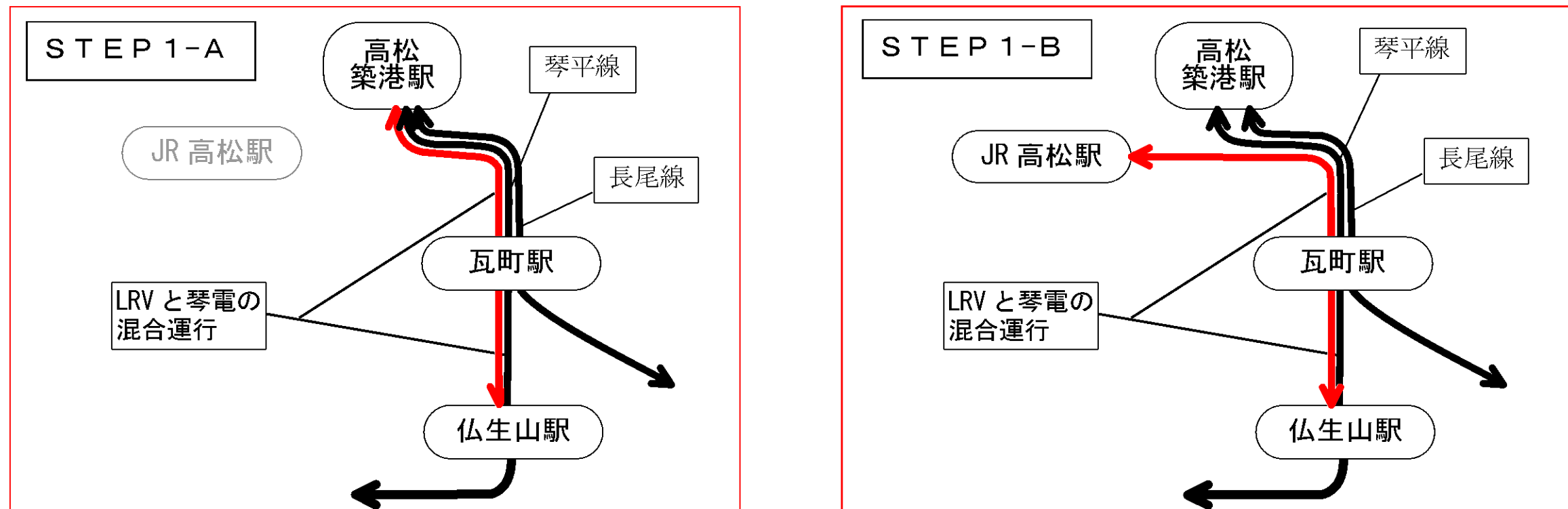




### 3-3. LRTサービス導入イメージ

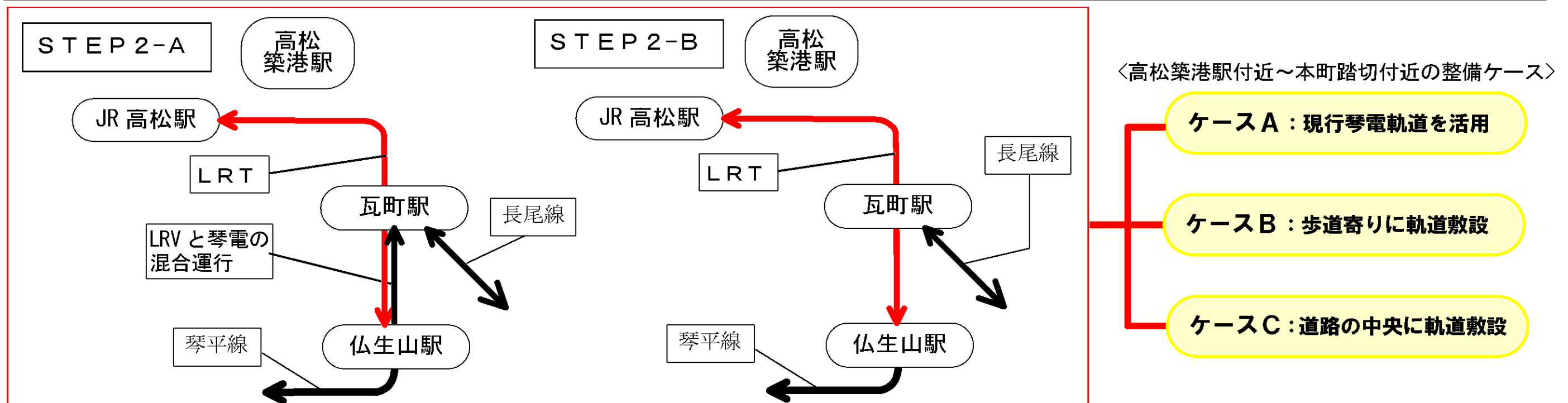
#### (1) 「STEP 1-A及びSTEP 1-B」のLRT導入イメージ

「STEP 1-A及びSTEP 1-B」について、LRTの導入イメージを検討すると、次ページ以降のような計画案となる。  
また、都市計画道路高松海岸線(玉藻公園の南側の計画道路)を横切る本町踏切付近を含めて、現行の琴電軌道をそのまま活用する。



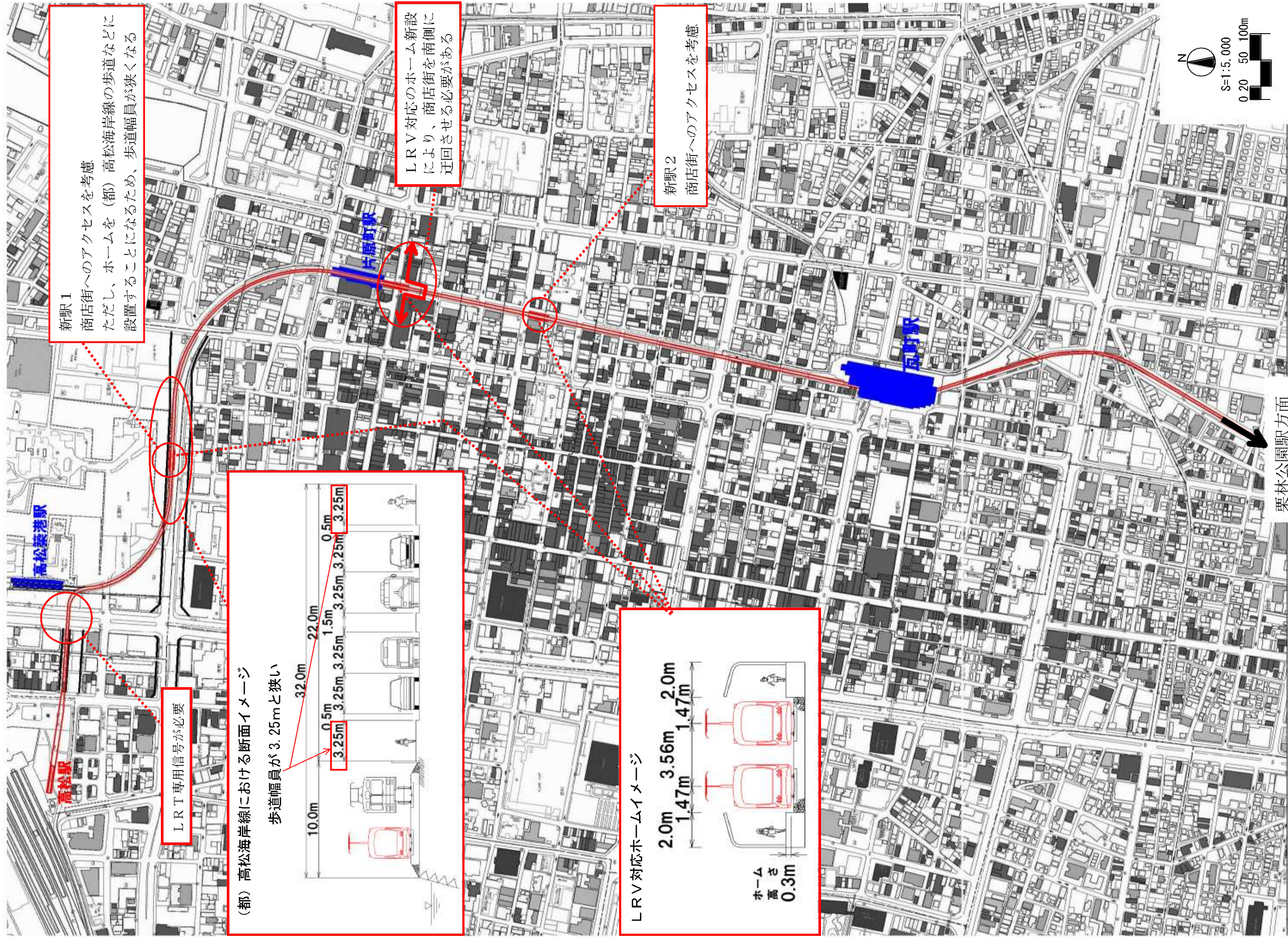
#### (2) 将来形(「STEP 2-A」、「STEP 2-B」)における高松築港駅付近～本町踏切付近の整備の考え方

将来形(「STEP 2-A」、「STEP 2-B」)については、本町踏切手前まで現行の琴電軌道を活用することになるが、その先の高松築港駅付近～本町踏切付近については、都市計画道路高松海岸線の整備や軌道の敷設位置との関係から3つの整備ケースが考えられる。  
それぞれの整備ケースのLRT導入イメージを16ページ参照。





●「STEP1-A及びSTEP1-B」のLRT導入イメージ（JR高松駅～瓦町駅付近（1/4））

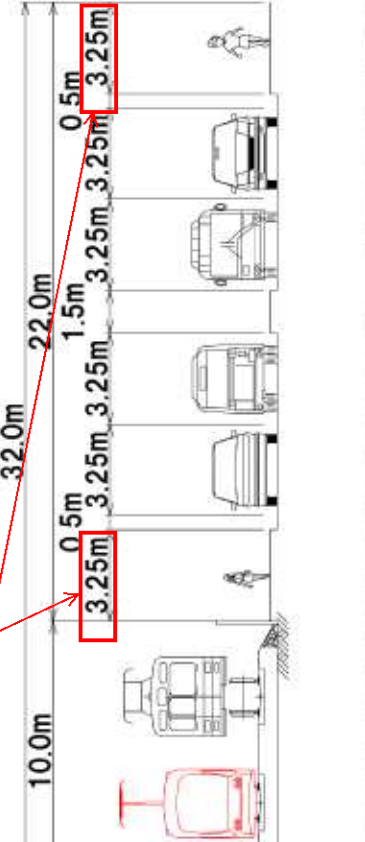


新駅1

商店街へのアクセスを考慮  
ただし、ホームを（都）高松海岸線の歩道などに  
設置することになるため、歩道幅員が狭くなる

LRT専用信号が必要

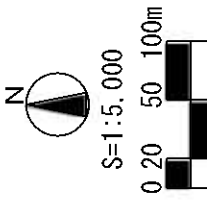
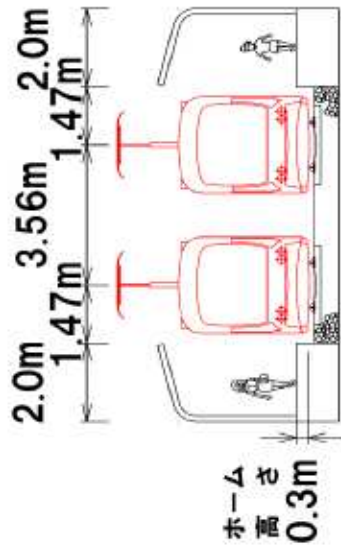
（都）高松海岸線における断面イメージ  
歩道幅員が3.25mと狭い



LRV対応のホーム新設  
により、商店街を南側に  
迂回させる必要がある

新駅2  
商店街へのアクセスを考慮

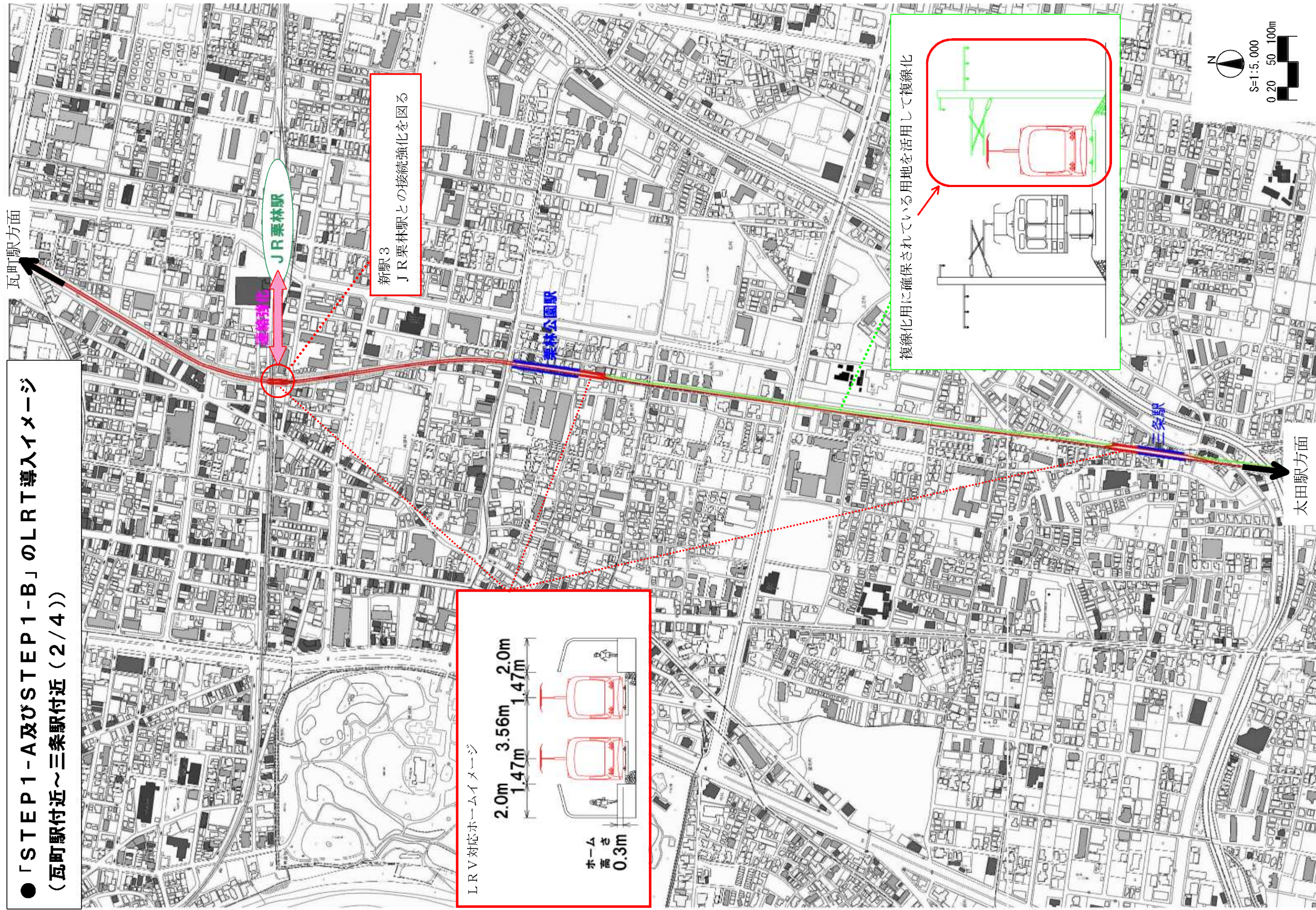
LRV対応ホームイメージ



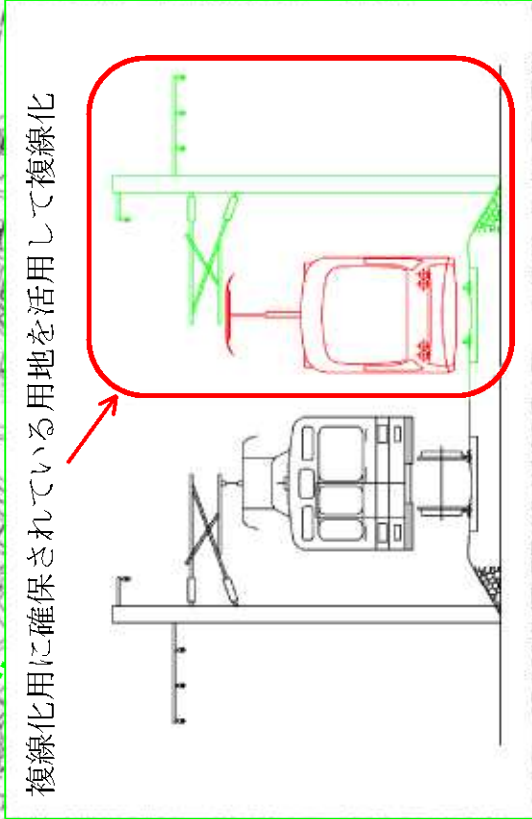
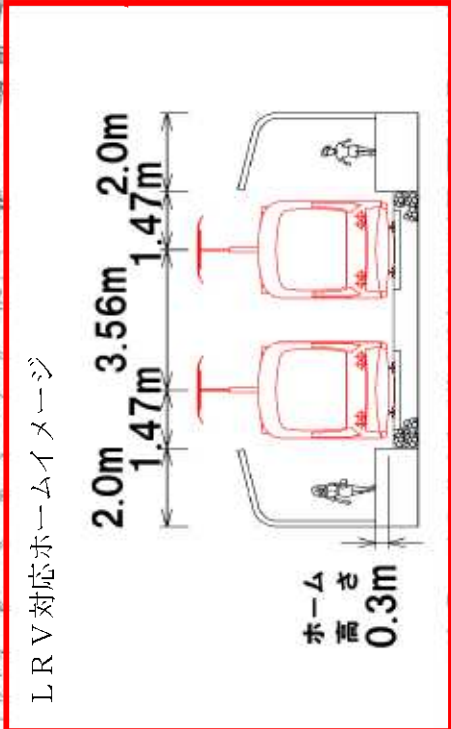
栗林公園駅方面



●「STEP 1-A及びSTEP 1-B」のLRT導入イメージ  
 (瓦町駅付近～三条駅付近 (2/4))



新駅3  
 JR 粟林駅との接続強化を図る



S=1:5,000  
 0 20 50 100m



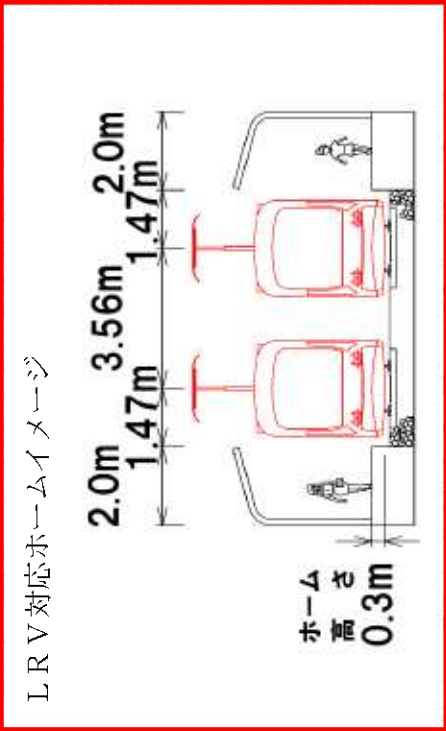
●「STEP1-A及びSTEP1-B」のLRT導入イメージ  
 (三条駅付近～太田駅付近 (3/4))

三条駅方面

太田駅方面

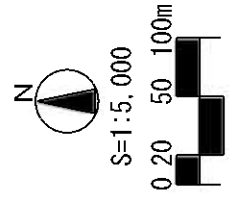
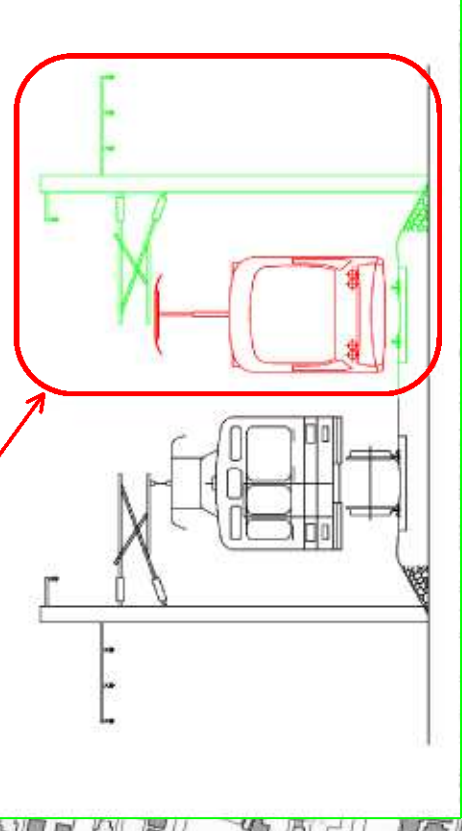
新駅4  
 沿線の鉄道サービス  
 圏域拡大

新駅5  
 沿線の鉄道サービス  
 圏域拡大



新駅までのアクセス路を  
 新たに整備する必要がある

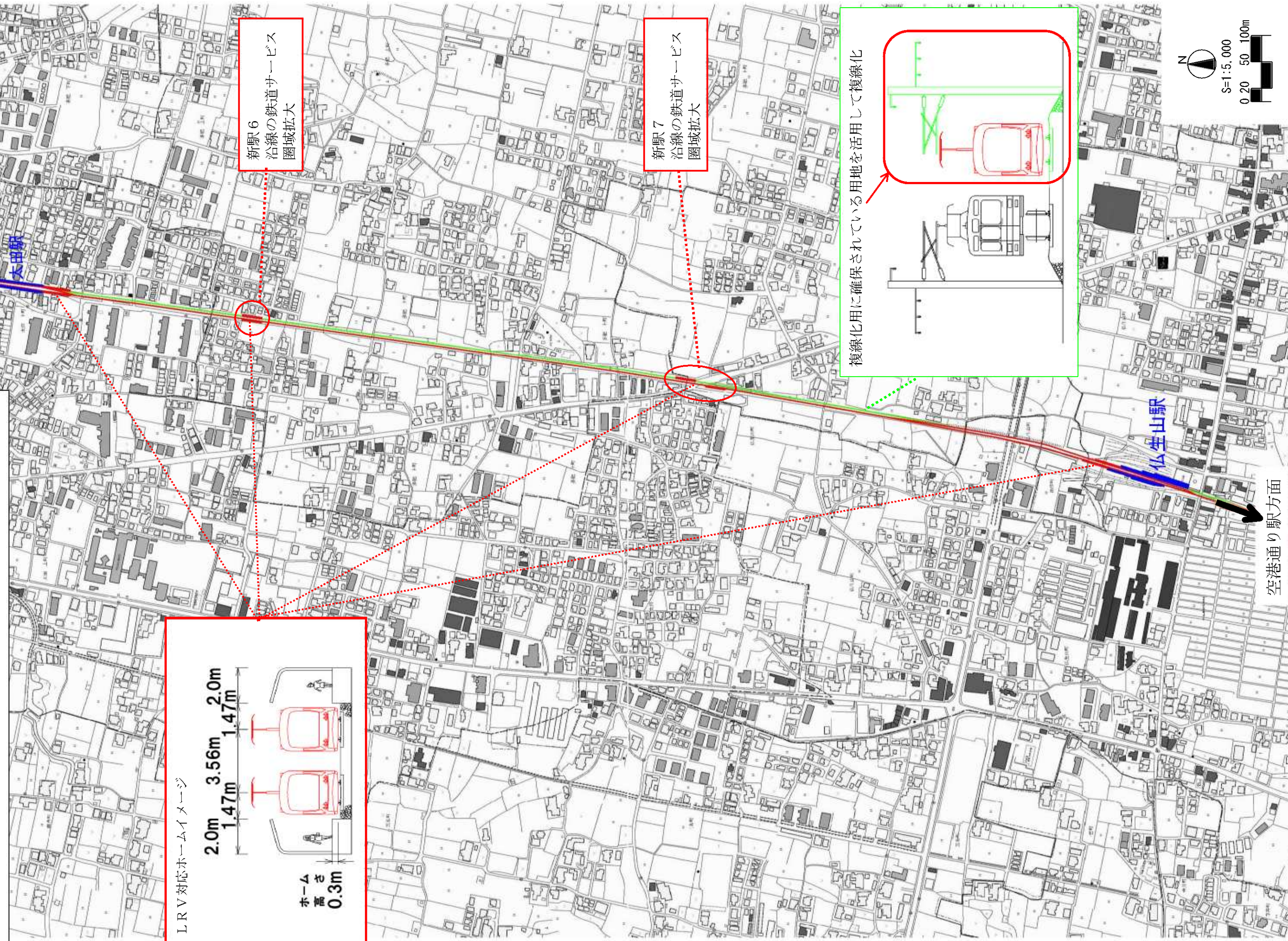
複線化用に確保されている用地を活用して複線化





●「STEP 1-A及びSTEP 1-B」のLRT導入イメージ  
 (太田駅付近～仏生山駅付近 (4/4))

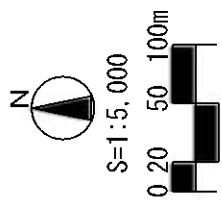
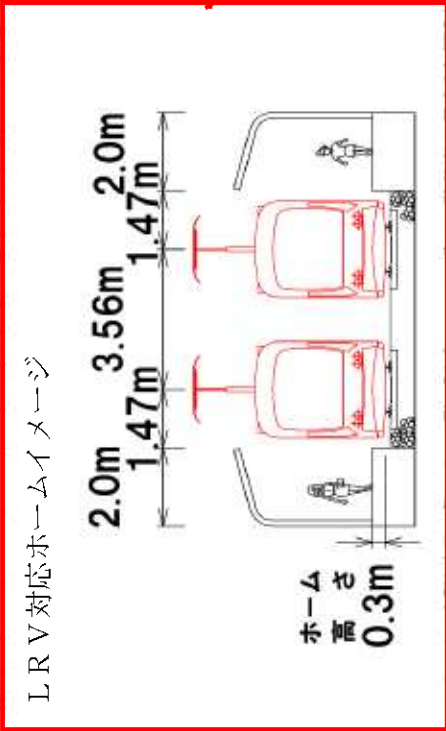
三条駅方面



新駅6  
沿線の鉄道サービス  
圏域拡大

新駅7  
沿線の鉄道サービス  
圏域拡大

複線化用に確保されている用地を活用して複線化



空港通り駅方面

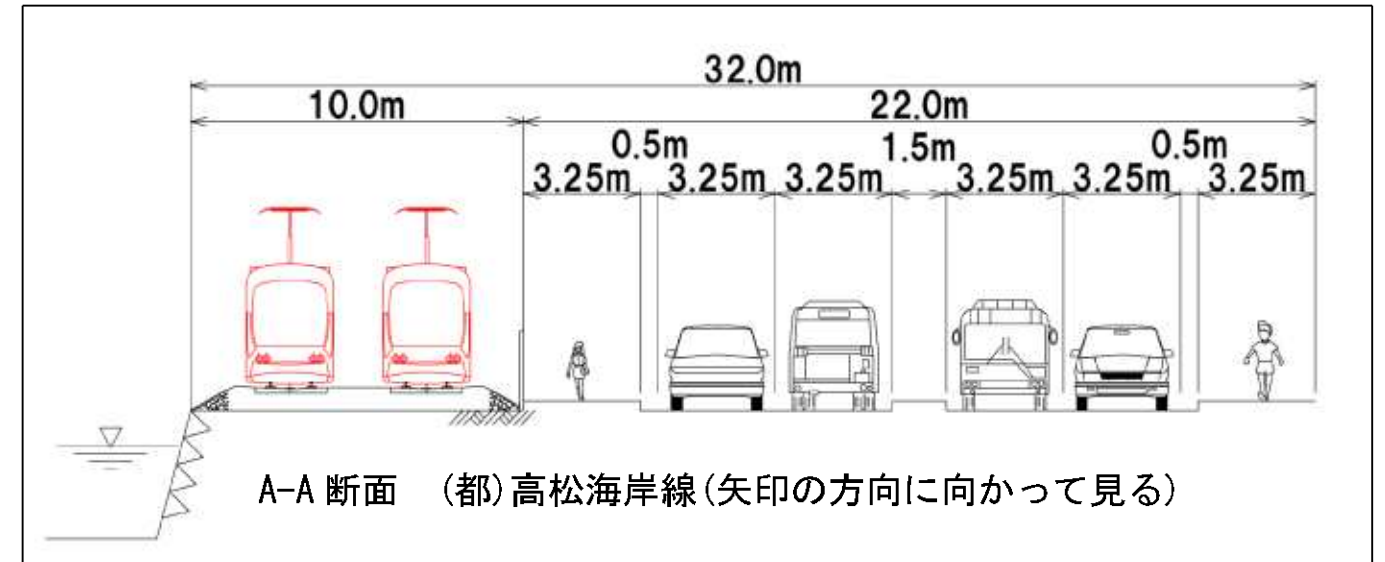
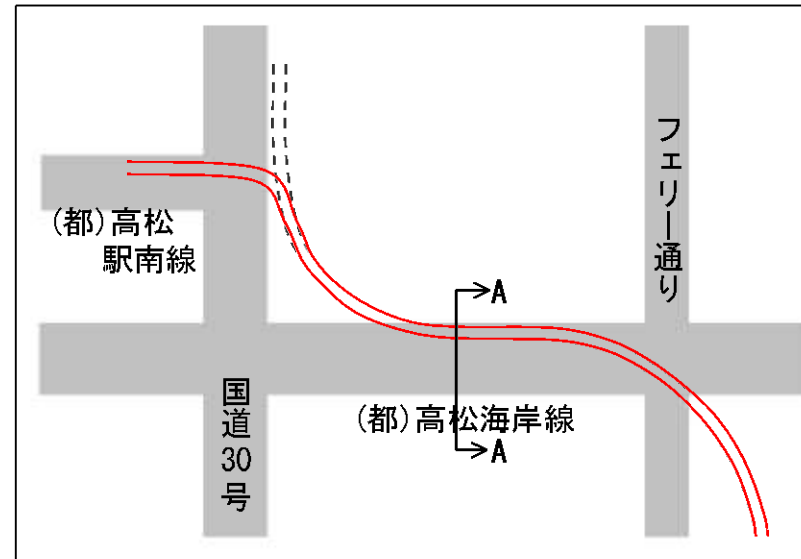


●将来形(「STEP 2-A」、「STEP 2-B」)のLRT導入イメージ(高松築港駅付近～本町踏切付近)

各ケースとも高松築港駅付近～本町踏切付近間は、専らLRVが運行する区間となる(軌道施設等の完全LRT化)。

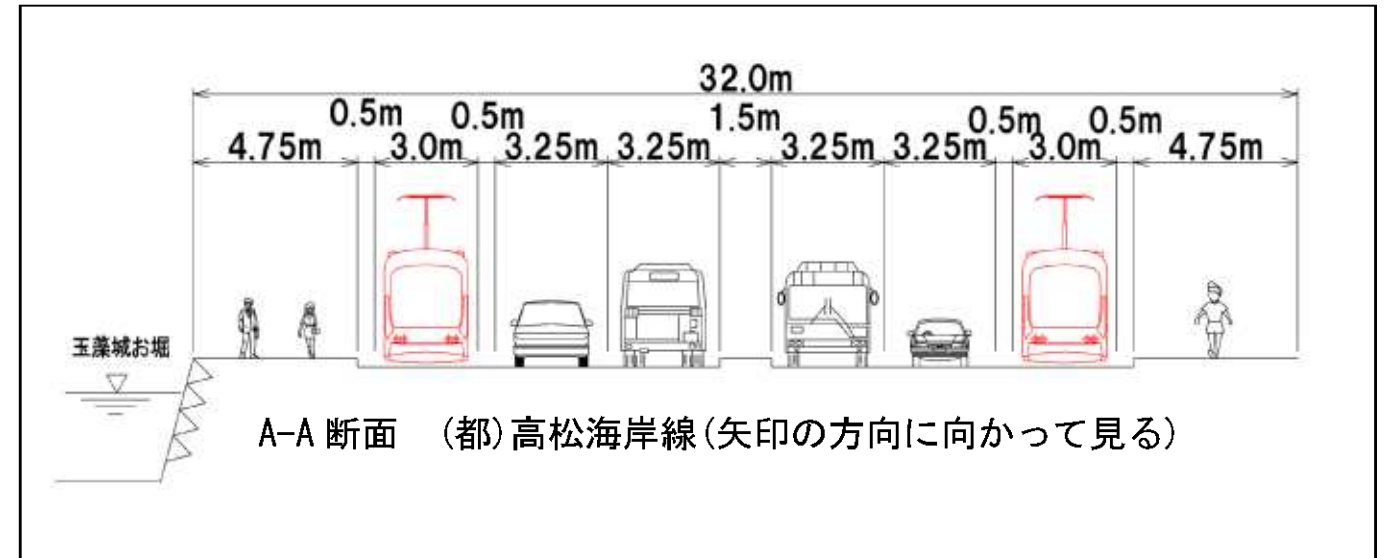
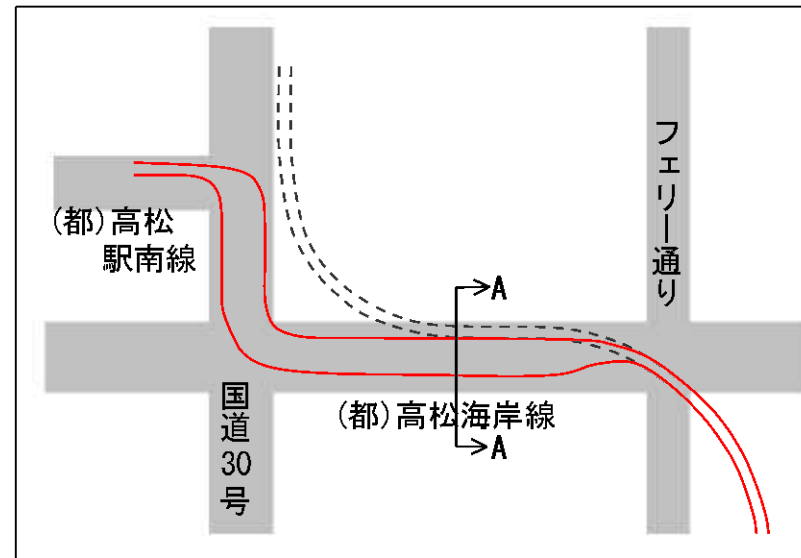
ケースA

- ・ 琴電の現軌道を最大限に活用
- ・ JR 高松駅へのアクセスには、琴電連続立体交差事業予定地を活用



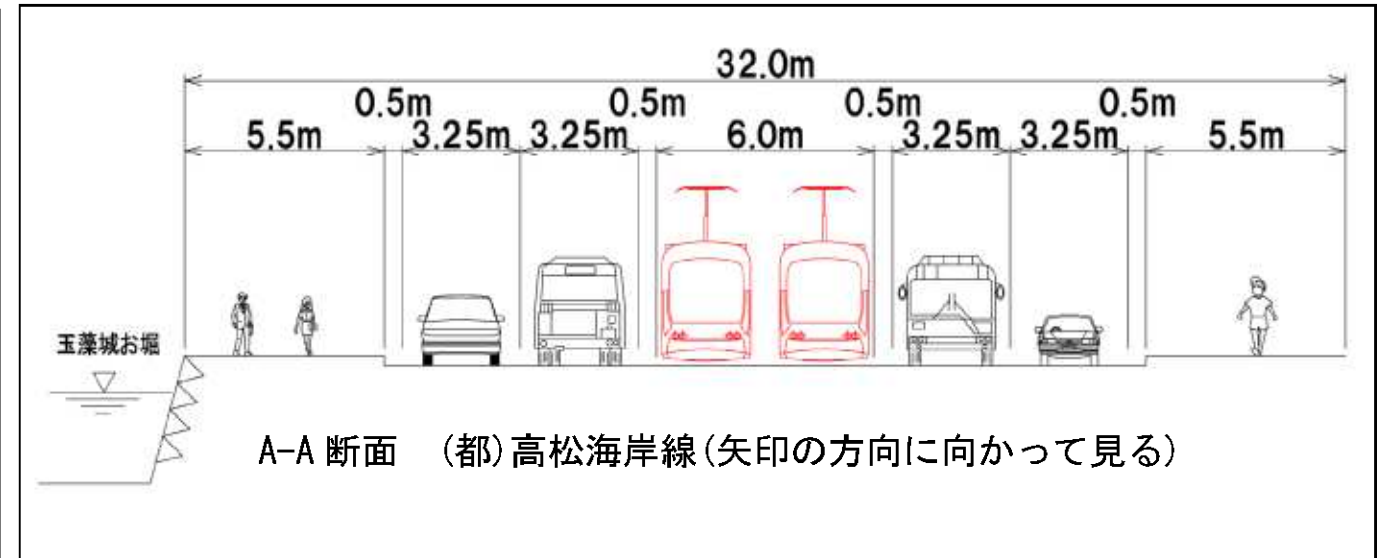
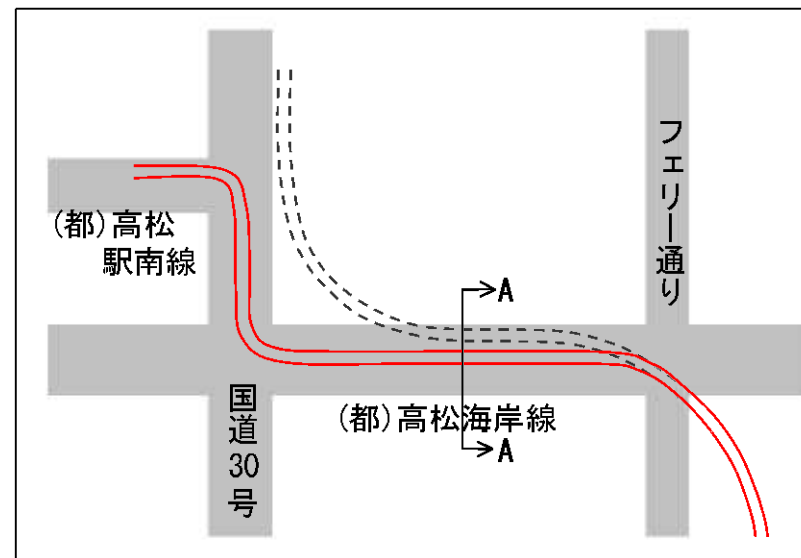
ケースB

- ・ 本町踏切付近までは、琴電の現軌道を活用
- ・ 本町踏切以西は、(都)高松海岸線および国道30号の両側の歩道に沿って軌道を敷設
- ・ JR 高松駅へのアクセスには、琴電連続立体交差事業予定地を活用



ケースC

- ・ 本町踏切付近までは、琴電の現軌道を活用
- ・ (都)高松海岸線および国道30号の道路の中央帯に沿って軌道を敷設
- ・ JR 高松駅へのアクセスには、琴電連続立体交差事業予定地を活用

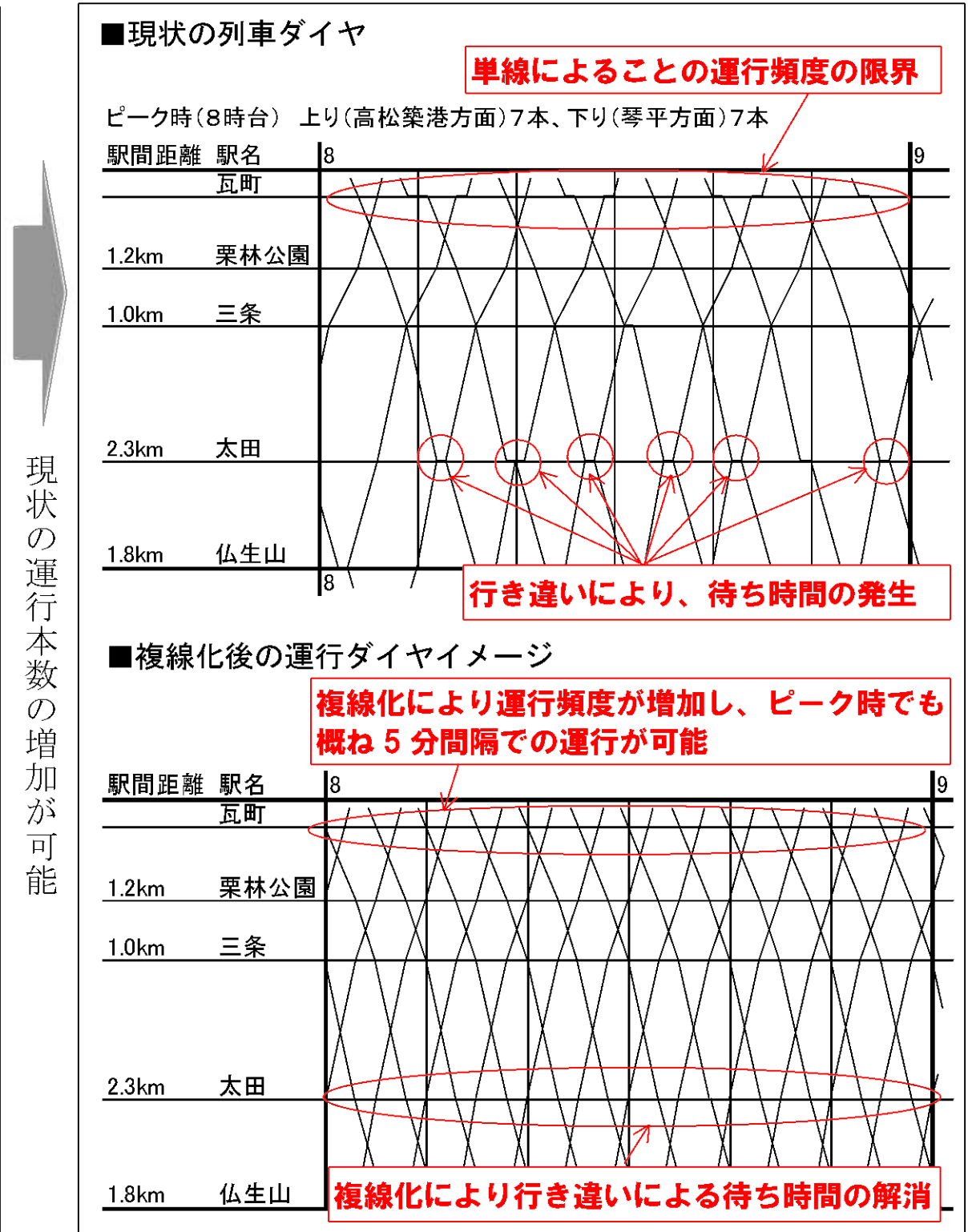
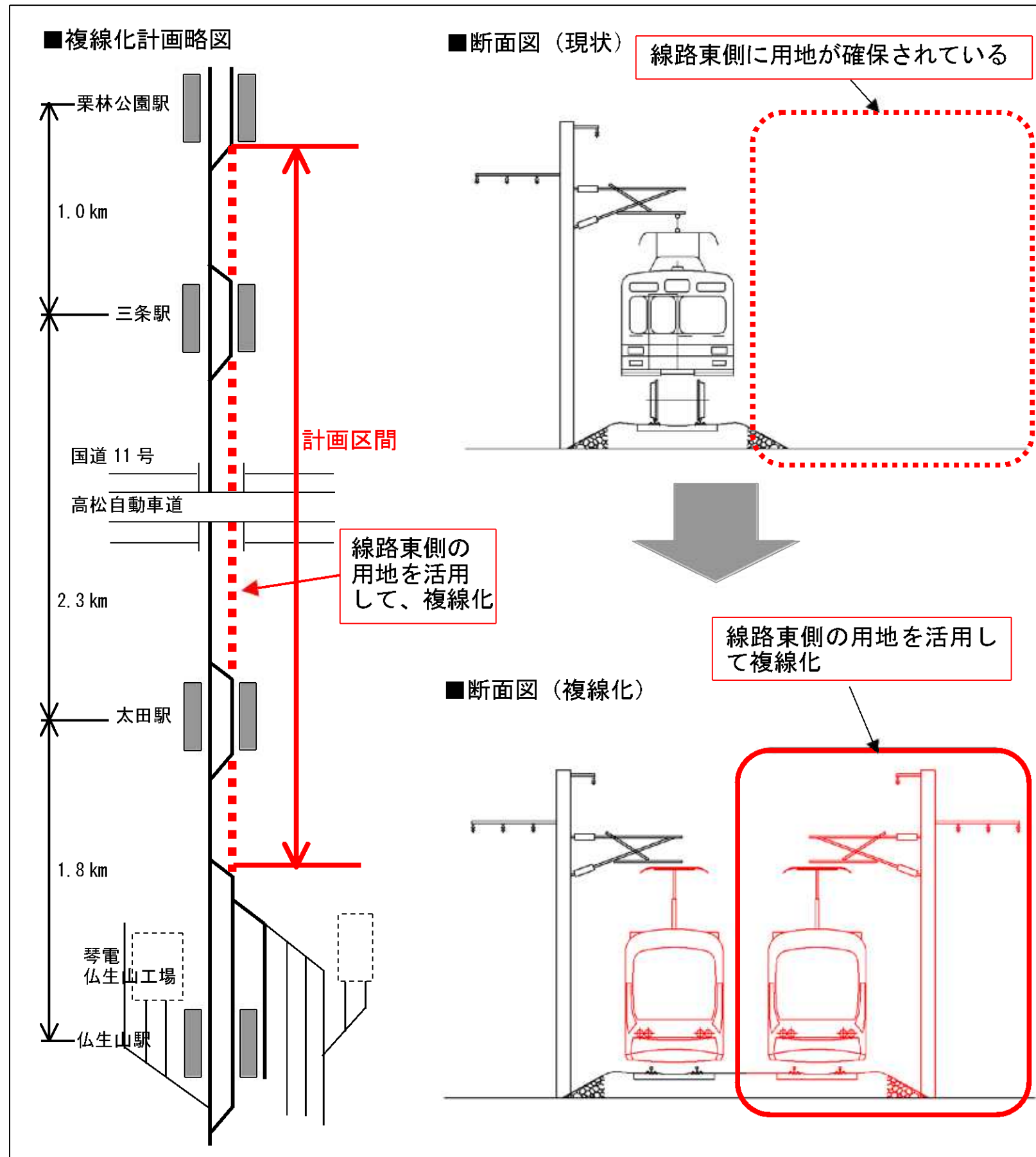


※高松築港駅付近～本町踏切間において、基本的なルートとして(都)高松海岸線を経由するルートを示したが、それ以外にも中央通りや商店街などを経由するルートも考えられる。



### 3-5. 栗林公園駅～仏生山駅間の複線化イメージ

- ・ 栗林公園～仏生山間の5.1km区間を複線化し、高頻度運行と行き違いによる時間ロスを解消し、利便性向上を図る
- ・ 複線化は、予め確保されている用地を活用



現状の運行本数の増加が可能

琴電の高頻度運行の実現、行き違いによる時間ロスの解消により、**琴電の利便性が向上**

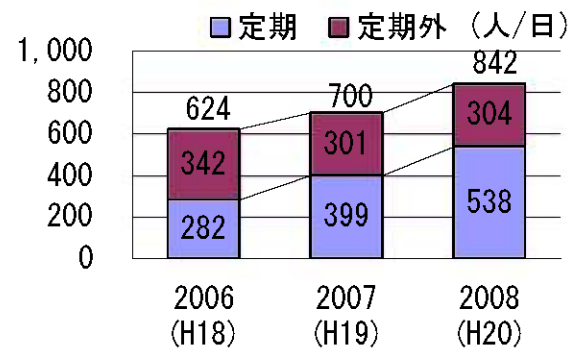
### 3-6. 新駅設置のイメージ

- ・琴電琴平線の瓦町駅～仏生山駅間では、長尾線や志度線などの平均駅間距離と比べて、比較的長い駅間の箇所がある。

\*長尾線(瓦町～長尾間)の駅間は平均1.0km、志度線(瓦町～琴電志度間)の駅間は平均0.8km

- ・仮に JR 高松駅～仏生山駅間の LRT 化を想定すると、既存の駅間距離や沿線の土地利用、立地施設など考慮して、7箇所(JR JR 高松駅を除く)で新駅の整備が考えられる。
- ・琴平線で2006年(平18)7月に開業した「空港通り」駅では、開業後徐々に利用者が増え(特に定期客)、昨年度は約840人/日の乗降客数となっている。
- ・また、仏生山駅、空港通り駅、一宮駅の3駅の乗降客数は、約5,760人/日(H20実績)となっている。

■空港通り駅の乗降人員の推移



■空港通り駅及び隣接駅の乗降人員の推移

	2005年 (H17)	2006年 (H18)	2007年 (H19)	2008年 (H20)
3駅計	5,663	5,922	5,715	5,759
定期	3,520	3,589	3,553	3,613
定期外	2,143	2,333	2,162	2,146
仏生山	3,596	3,405	3,280	3,199
定期	2,229	2,093	2,015	1,944
定期外	1,367	1,312	1,265	1,255
空港通り	-	624	700	842
定期	-	282	399	538
定期外	-	342	301	304
一宮	2,067	1,893	1,735	1,718
定期	1,291	1,214	1,139	1,131
定期外	776	679	596	587

出典：事業者資料



商店街や玉藻公園周辺へのアクセスを考慮した新駅

商店街へのアクセスを考慮した新駅

JR 栗林駅との連絡を考慮した新駅

太田第2土地区画整理事業区域の計画人口は、約27,000人(2013年[H25]事業完了予定)

沿線での鉄道サービス圏域の拡大を意識した新駅

○ 新駅の想定位置  
\*図中の駅間距離は概数



# 4. 今後の検討項目とスケジュール（案）

## 4-1. 駅端末利用交通実態調査（アンケート）概要

### ●調査の目的

高松市の将来を見据えた総合都市交通計画を策定していく上での基礎データの収集。

### ●調査の対象

高松市中心市街地の主要4駅(JR高松駅、琴電高松築港駅、琴電片原町駅、琴電瓦町駅)の利用者を対象。

### ●調査実施日

平成21年5月26日（火）

### ●調査箇所



### ●調査の方法

平日の1日(朝7時~夜7時の12時間)に対象駅の降車客に対し、アンケート用紙を配布し、後日回答した用紙(はがきタイプ)を返送してもらう方法。

配布枚数は、計15,000票(回収率10%と見込む)とし、各駅の降車客数に比例して配布。

### ●主な設問内容

- ・ 出発地、目的地
- ・ 自宅等から出発駅までの利用交通手段
- ・ 降車駅から目的地までの利用交通手段とその利用理由
- ・ 外出目的
- ・ 普段の目的以外で中心市街地を訪れるときの交通手段とその利用理由
- ・ JRまたは琴電に対するサービス改善要望
- ・ 個人属性(性別、年齢)

### ●アンケート票

問1~問6は、本日の行動についてお聞かせ下さい。

問1. 出発地と目的地についてお答え下さい。  
 出発地：\_\_\_\_\_市\_\_\_\_\_町\_\_\_\_\_丁目 → 目的地：\_\_\_\_\_市\_\_\_\_\_町\_\_\_\_\_丁目

問2. JRあるいは琴電に乗車された駅、その駅までの交通手段、所要時間についてお答え下さい。  
 ア. 乗車駅名(\_\_\_\_\_)駅  
 イ. その駅までの交通手段(1つ選択)  
 1. バス 2. タクシー 3. 自動車(自分で運転) 4. 自動車(家族の送迎) 5. 二輪・原付 6. 徒歩 7. 自転車  
 ウ. その駅までの所要時間(\_\_\_\_\_)分(1分刻みでお答え下さい)

問3. 降車駅から目的地までの交通手段についてお答え下さい。(1つ選択)  
 1. 降車駅からJR・琴電・バスに乗換える 問3-1へお進み下さい  
 2. 降車駅から徒歩・自転車・二輪・原付・タクシー・船舶等で直接目的地まで行く 問3-2へお進み下さい

問3-1. 乗換える交通手段と最終降車場所、乗換えてから目的地までの所要時間についてお答え下さい。(1つ選択)  
 ア. 駅を降りてから乗換える交通手段：1. JR 2. 琴電 3. バス  
 イ. 最終降車場所：駅名またはバス停名(\_\_\_\_\_)  
 ウ. 乗換えてから目的地までの所要時間：(\_\_\_\_\_)分(1分刻みでお答え下さい)

問3-2. 降車駅から目的地までの交通手段、所要時間についてお答え下さい。(1つ選択)  
 ア. 交通手段：1. 徒歩 2. 自転車 3. 二輪・原付 4. タクシー 5. 船舶 6. その他(\_\_\_\_\_)  
 イ. 所要時間：(\_\_\_\_\_)分(1分刻みでお答え下さい)

問4. 問3-1または3-2で回答された交通手段を利用する理由についてお答え下さい。(3つまで選択)  
 1. 他に手段がない 2. 便利だから 3. 時間通りに移動できるから 4. 移動が楽だから 5. 距離が短いから  
 6. 運賃がかからない、または安い 7. 早く移動できるから 8. 自由に移動できるから 9. その他(\_\_\_\_\_)

問5. 問4で回答された手段を利用する目的についてお答え下さい。(1つ選択)  
 1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. 観光・レジャー 6. 習い事 7. 業務 8. その他(\_\_\_\_\_)

問6. 問5の目的による外出頻度(外出日数)についてお答え下さい。(1つ選択)  
 1. 毎日 2. 週5日(土、日を除く) 3. 週3、4日 4. 週1日 5. 月、2日 6. 数ヶ月に1日

問7. JRまたは琴電に対する要望等についてお聞かせ下さい。(1つ選択)  
 1. 特に要望はない 2. 運行本数を増やしてほしい 3. 運賃を安くしてほしい 4. 車両を新しくしてほしい(低床式車両等)  
 5. JR・琴電の乗継ぎを良くしてほしい 6. 始発を早めてほしい・または終電を遅くしてほしい 7. その他(\_\_\_\_\_)

問8. 問5の目的以外で中心市街地(中央商店街、官公庁、病院医療施設など)を訪れる時に利用する交通手段と、その利用理由についてお答え下さい。(交通手段は1つ、利用理由は3つまで選択)  
 ア. 交通手段：1. JR 2. 琴電 3. バス 4. タクシー 5. 自動車(自分で運転) 6. 自動車(家族の送迎) 7. 二輪・原付 8. 徒歩 9. 自転車  
 イ. 利用理由：1. 他に手段がない 2. 便利だから 3. 時間通りに移動できるから 4. 移動が楽だから 5. 距離が近いから  
 6. 運賃がかからない、または安い 7. 早く移動できるから 8. 自由に移動できるから 9. その他(\_\_\_\_\_)

問9. あなたの性別についてお答え下さい。(1つ選択)  
 1. 男性 2. 女性

問10. あなたの年齢についてお答え下さい。(1つ選択)  
 1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳代以上

※該当する数字に○印をつけて下さい。  
 ※(\_\_\_\_\_)欄に御記入をお願いします。

切り取り線

問1 出発地：\_\_\_\_\_市\_\_\_\_\_町\_\_\_\_\_丁目  
 目的地：\_\_\_\_\_市\_\_\_\_\_町\_\_\_\_\_丁目

問2 ア. (\_\_\_\_\_)駅  
 イ. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7.  
 ウ. (\_\_\_\_\_)分

問3 1. 2.

問3-1 ア. 1. 2. 3.  
 イ. 駅名またはバス停名(\_\_\_\_\_)  
 ウ. (\_\_\_\_\_)分

問3-2 ア. 1. 2. 3. 4. 5. 6. (\_\_\_\_\_)  
 イ. (\_\_\_\_\_)分

問4 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8.  
 9. (\_\_\_\_\_)

問5 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. (\_\_\_\_\_)

問6 1. 2. 3. 4. 5. 6.

問7 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. (\_\_\_\_\_)

問8 ア. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9.  
 イ. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8.  
 9. (\_\_\_\_\_)

問9 1. 2.

問10 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8.

アンケートに御協力ありがとうございました。

#### 4-2. 今後のスケジュール（案）

平成20年度

第1～3回

- 上位・関連計画の整理（都市計画マスタープラン、エコ交通）
- 高松市の現状把握（人口動態、財政状況など）
- 都心地域が担う役割と望ましい交通体系

平成21年度

第4回（開催日：6月5日）

- 将来都市構造を支える交通戦略プラン
- LRTのシステム概要
- LRT導入の考え方、イメージ検討（運行区間、新駅設置、複線化など）

第5回（開催予定日：8月上旬）

- LRT導入イメージの検討
- LRTの導入による効果把握（需要予測）
- LRT導入の概算事業費の算出 など

第6回以降

- 事業スキーム・事業採算性の検討
- 事業効果の検討
- 実現化に向けた課題及び関連する施策の検討 など