

高松市総合都市交通戦略検討協議会

第6回協議会資料

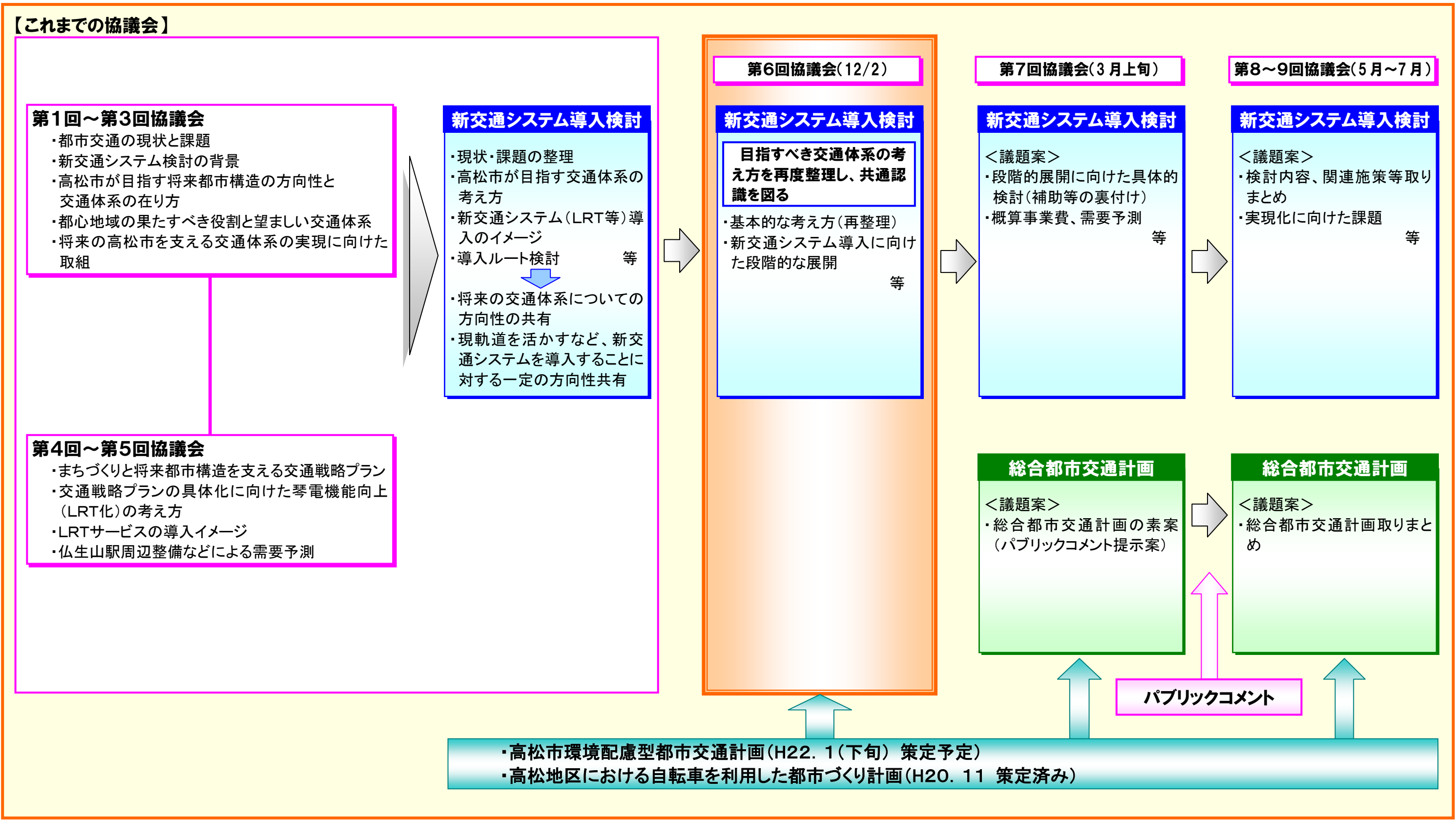
協議事項

1 戦略交通協議会の進め方.....	1
2 高松市における将来都市構造の方向性.....	2
3 公共交通に関する現況と問題点.....	3
4 高松市が目指す交通体系.....	8
5 交通体系再構築の視点.....	11
6 将来都市構造を支える交通戦略プラン.....	15
7 交通戦略プランの実現に向けた段階的展開.....	17
8 高松市総合都市交通計画の策定および今後の進め方.....	23

平成21年12月2日

高松市

1 戦略交通協議会の進め方



2 高松市における将来都市構造の方向性

第5次高松市総合計画（H20.2）

【交通に関連する政策および施策】

快適で人にやさしい都市交通の形成

計画的な市街地の形成

【土地利用構想】

適正かつ合理的な土地利用の規制・誘導を図るとともに、都市機能の更なる拡散につながるような郊外での都市基盤整備の抑制など、公共投資を効果的、効率的に行うほか、公共交通の利用促進に努め、コンパクトで持続可能なまちづくりを進める。

高松市都市計画マスタープラン(H20.12)

【都市づくりの基本目標】

①賑わいと魅力ある都心づくり

④公共交通機能の充実による人と環境にやさしい連携づくり

②安全・安心で利便性の高い地域づくり

⑤自然や歴史を活かしたうらおいのある空間づくり

③計画的な土地利用の推進による暮らしやすい環境づくり

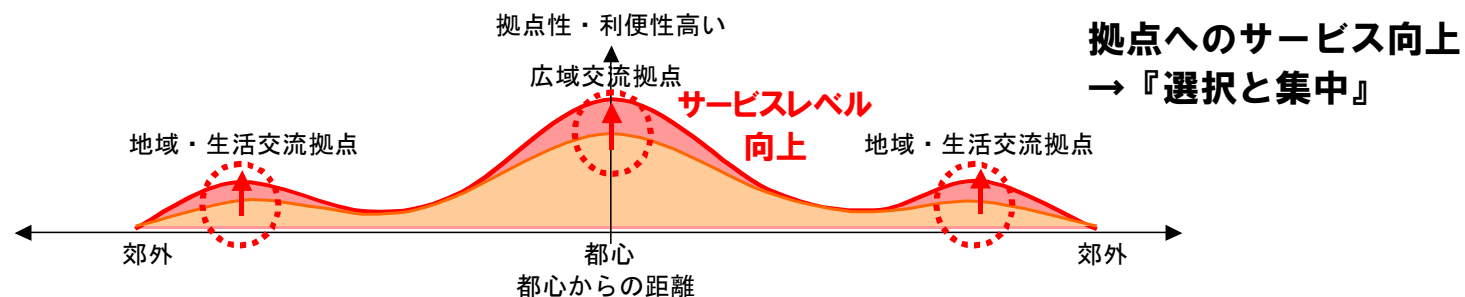
⑥市民との協働によるまちづくり

【将来都市構造の方向性】

1. 都心の広域拠点性の強化

2. 地域の拠点性の確保・強化

3. 都心と地域における連携強化

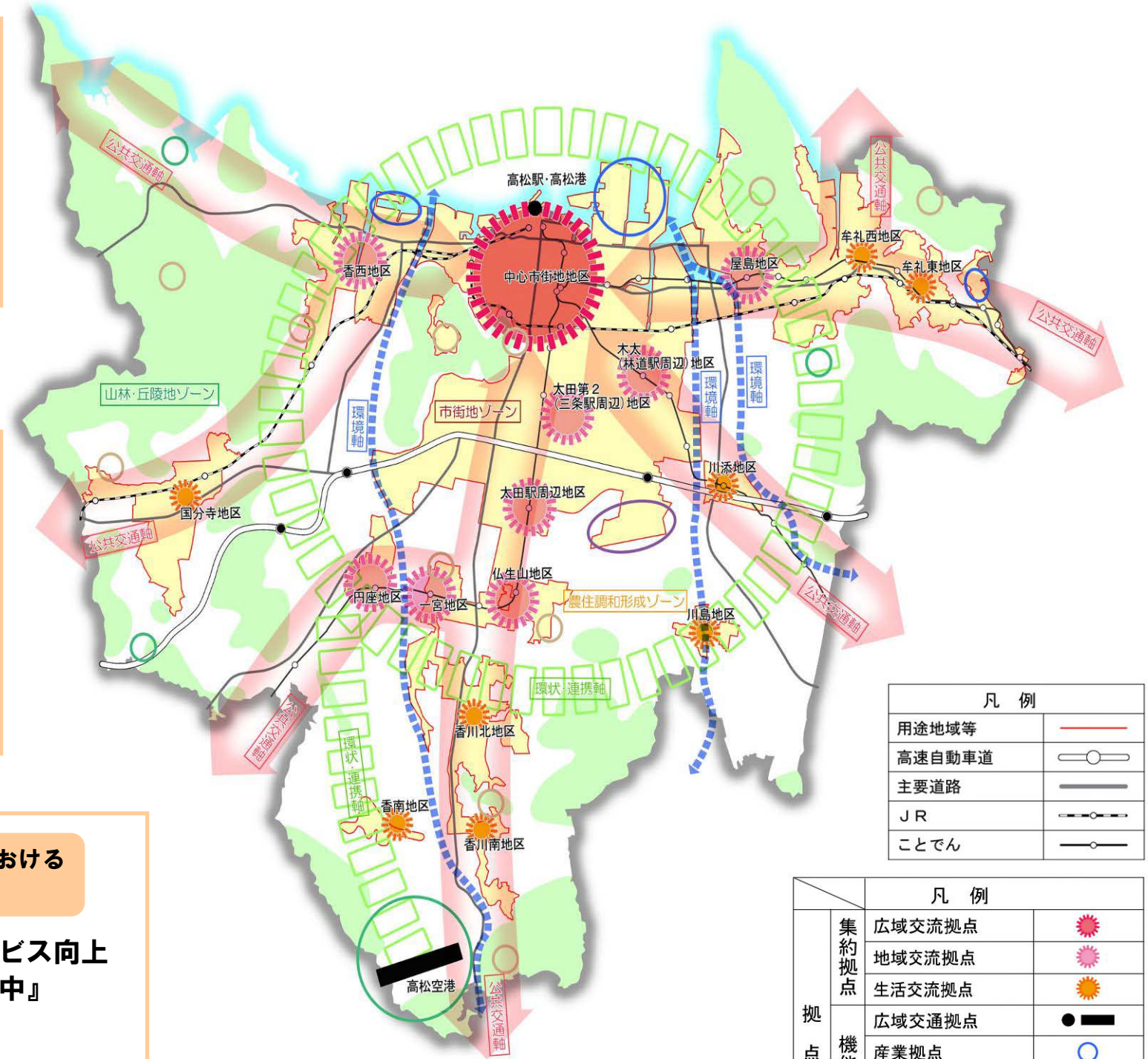


【将来都市構造による都市づくり】

【軸】公共交通機関を主としたネットワークの充実

【拠点】集約拠点への都市機能の集積と充実

【ゾーン】適正な土地利用の規制・誘導



用途地域等	—
高速自動車道	—○—
主要道路	—
J R	—○—
ことでん	—○—

拠点	集約拠点	広域交流拠点	●
		地域交流拠点	●
		生活交流拠点	●
	機能別拠点	広域交通拠点	●
		産業拠点	○
		歴史・文化・自然拠点	○
連携軸	公共交通軸	⇄	
	環境軸	⇄	
	環状・連携軸	□	
	ゾーン	市街地ゾーン	■
	農住調和形成ゾーン	□	
	山林・丘陵地ゾーン	■	

拠点名	要件
広域交流拠点 (概ね 2km)	・人口集中地区が存在すること ・複数路線の鉄道とその結節点が存在すること
地域交流拠点 (概ね 2km)	・人口集中地区、準人口集中地区が存在すること ・鉄道駅が存在すること
生活交流拠点 (概ね 1km)	・一定の人口集積がみられること ・鉄道駅またはバス停が存在すること

3

公共交通に関する現況と問題点

(1) 集約型都市構造への円滑な移行

○都心の人口密度は低下するものの郊外部から都心地域へ人口が集まる
 ・郊外部への都市機能の拡がり、非効率的な公共交通サービスになる。

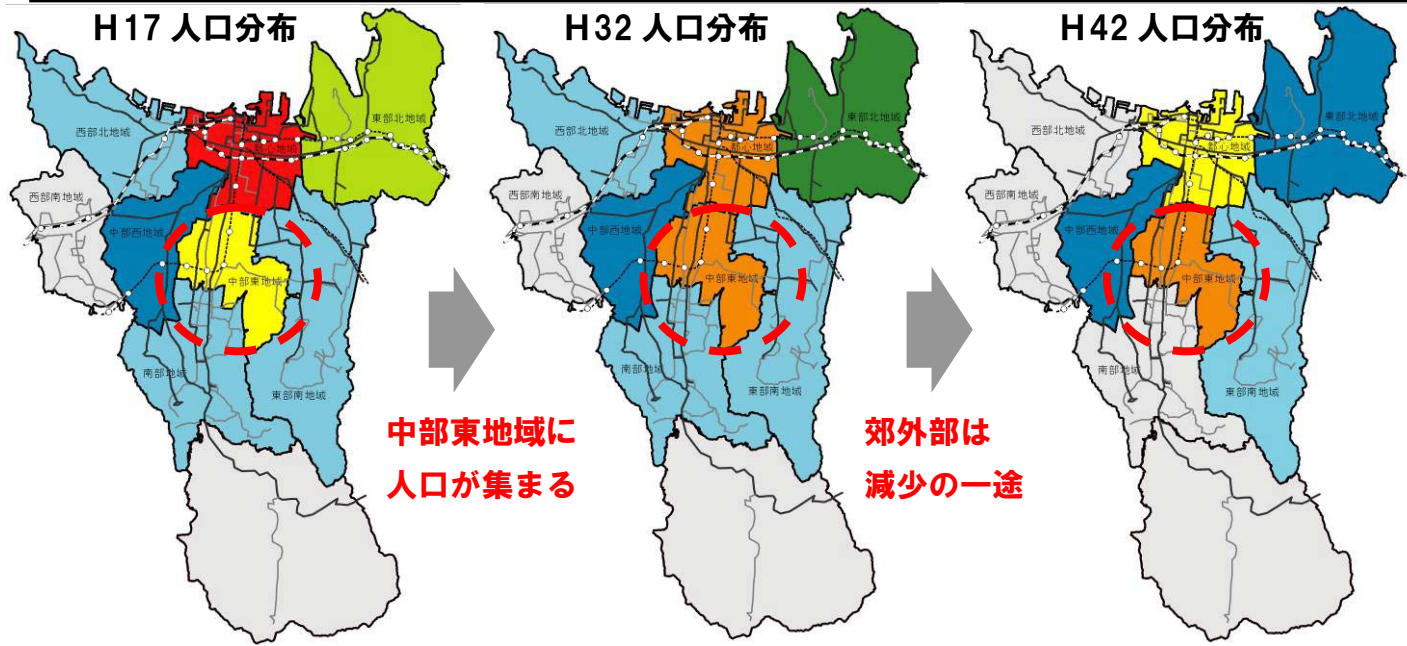


図 人口分布の推移

9万人以上	8万~9万人	7万~8万人	6万~7万人
5万~6万人	4万~5万人	3万~4万人	3万人未満
路線バス	コミュニティバス・その他のバス	JR	ことでん

○高齢化の進展と移動困難な高齢者の増加
 ・高齢者が郊外部から都心地域へ移動できる公共交通サービスが必要である。

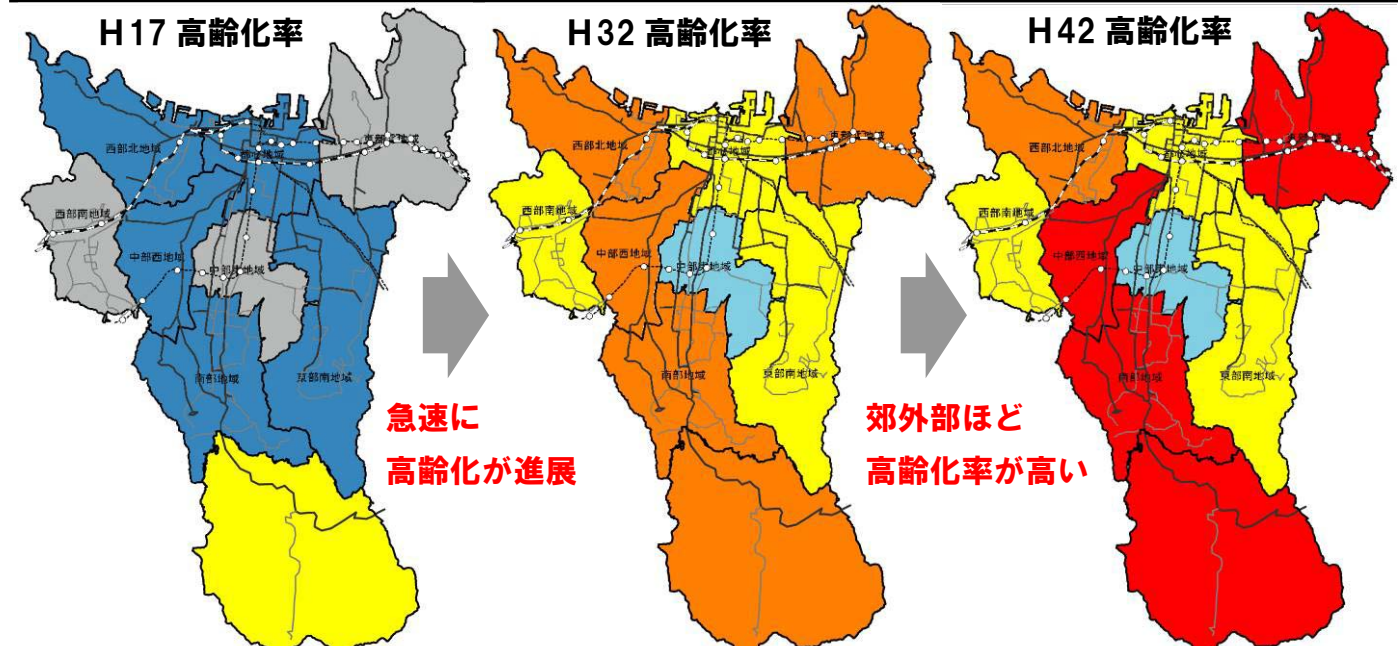


図 高齢化率(65歳以上)の推移

35%~	30~35%	25~30%	20~25%	15~20%	~15%
路線バス	コミュニティバス・その他のバス	JR	ことでん		

出典:都市計画マスタープラン関連データより

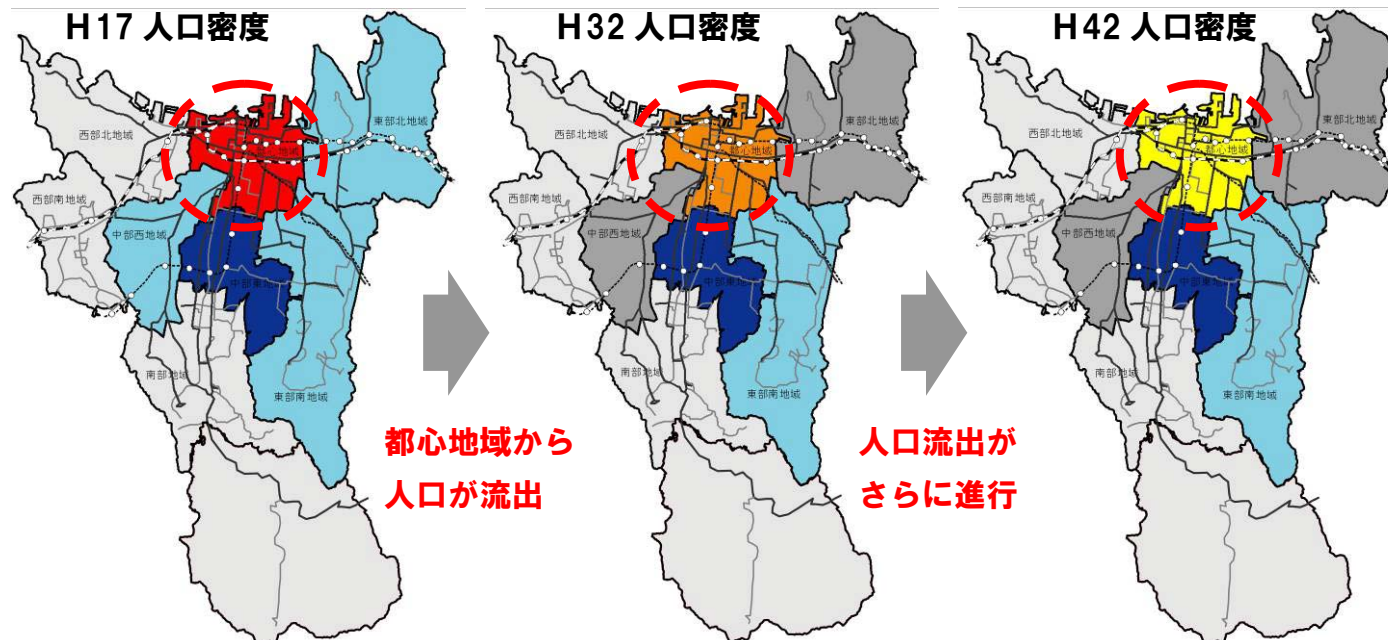


図 人口密度の推移

5,000人/km2~	4,500~5,000人/km2	4,000~4,500人/km2	3,500~4,000人/km2	3,000~3,500人/km2
2,500~3,000人/km2	2,000~2,500人/km2	1,500~2,000人/km2	1,000~1,500人/km2	~1,000人/km2
路線バス	コミュニティバス・その他のバス	JR	ことでん	

(2) 中心市街地の活性化

○固定資産税収入のうち都心地域から約43.2%

- ・ 都心地域の衰退(不動産価値の下落)は税収に与える影響が大きい。
- ・ 商店街の活性化、都心居住の推進などで税収増が期待される。

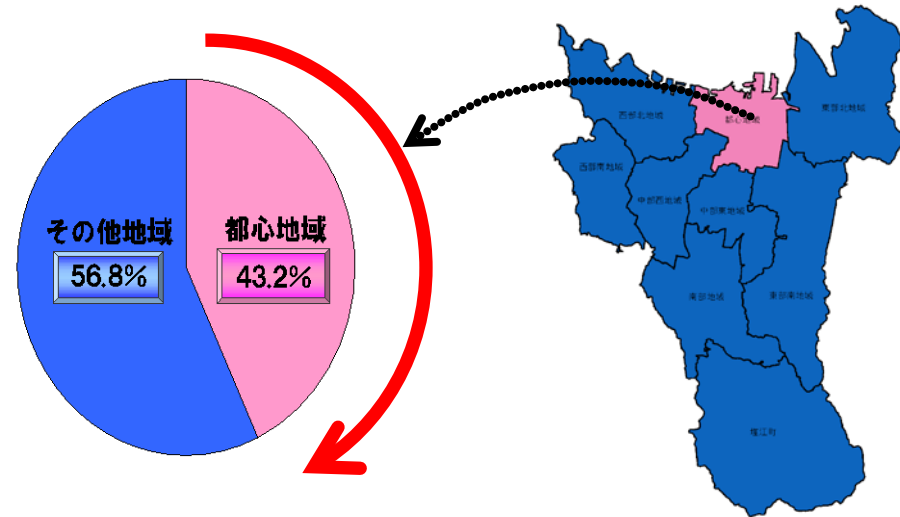


図 地域別の固定資産税

出典: 高松市資料(H19)

○複雑で、利便性の低い中心市街地の公共交通サービス

- ・ 中心市街地では、バス路線の重複・競合が目立ち、利用者にとって利便性が悪い。

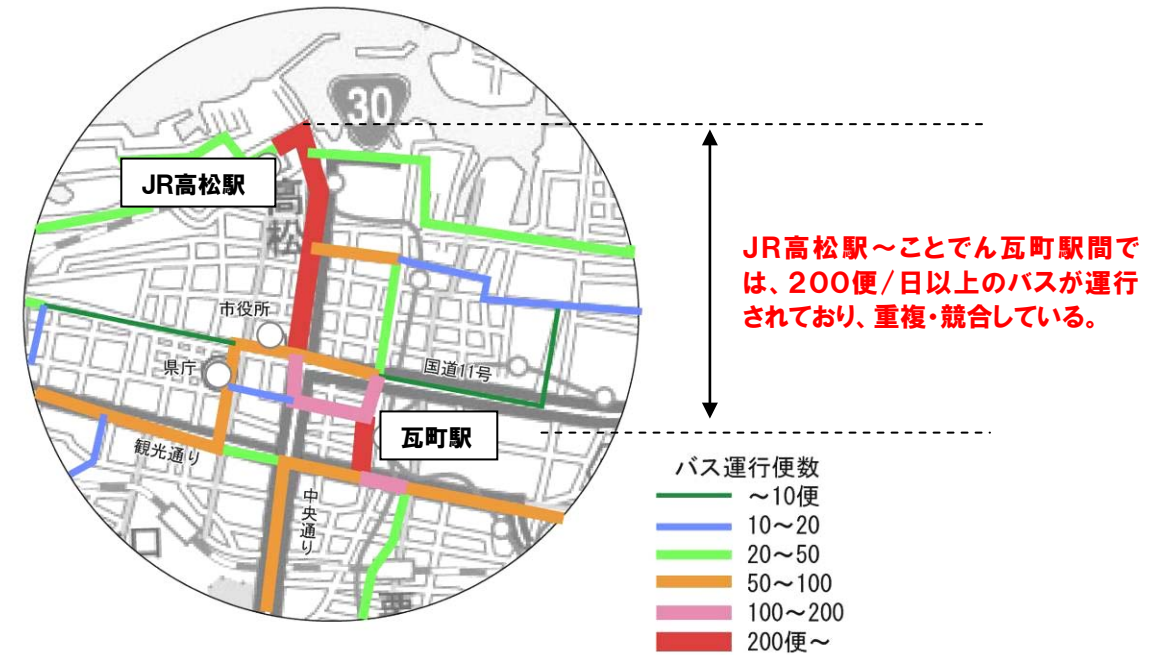
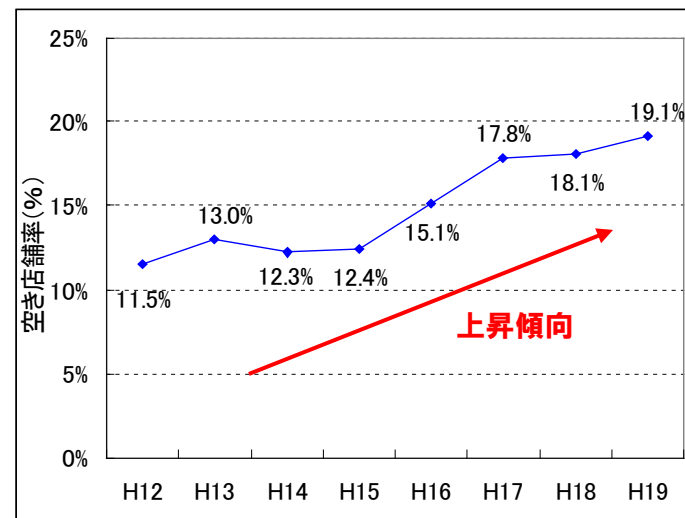


図 中心市街地のバス運行便数

出典: 高松市提供データ (H19)

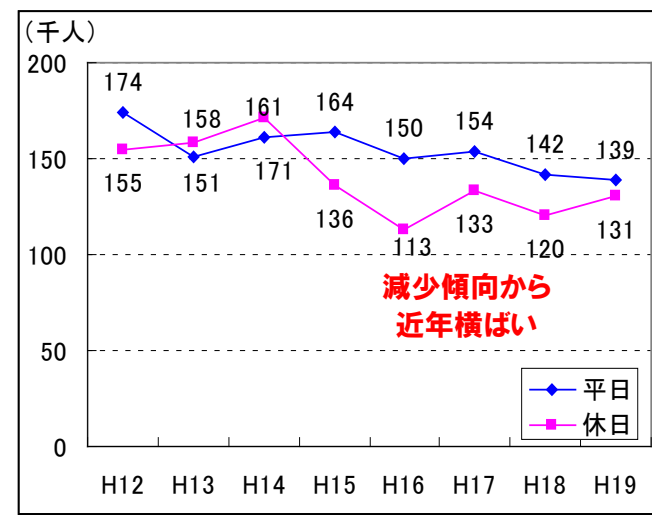
○中心市街地の空洞化の進展

- ・ 商業機能等の郊外化により、中心市街地の空き店舗率が上昇傾向である。
- ・ 中央商店街の通行量は、平休日とも減少傾向から近年横ばい傾向にある。



出典: 高松市提供データ (H19)

図 中心市街地における空き店舗率の推移

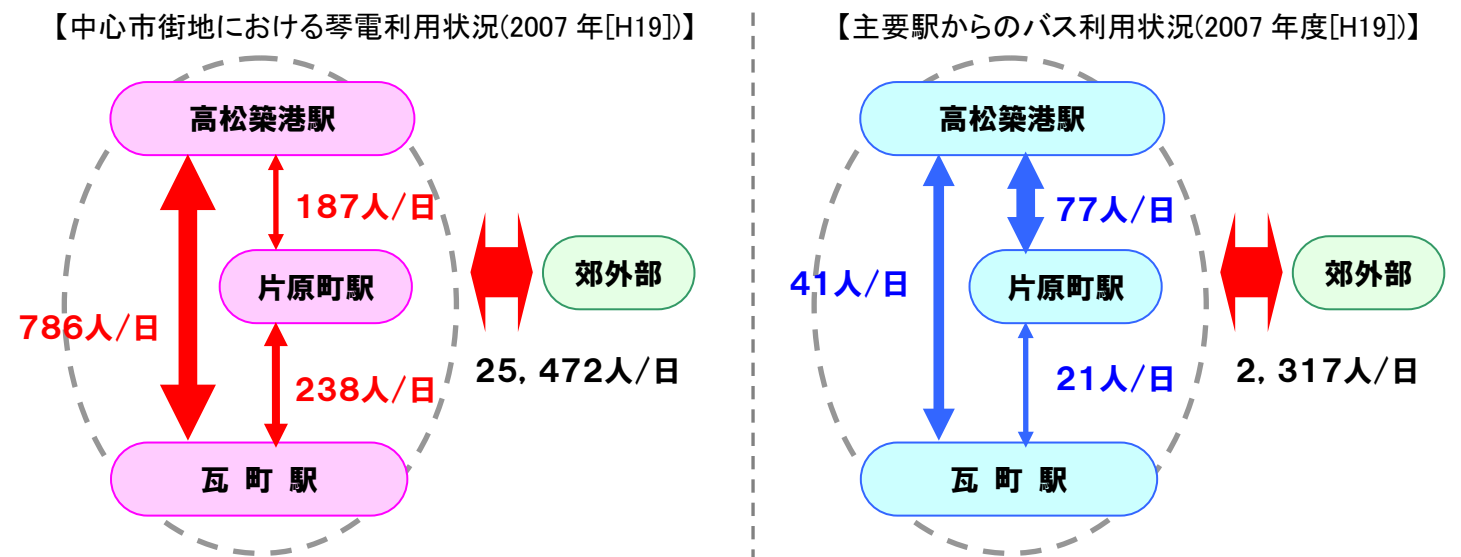


出典: 高松市中心市街地活性化基本計画 (H19.5)

図 中央商店街通行量の推移

○中心市街地における琴電及びバス利用状況

- ・ 都心居住の実現のためにも、現状の交通サービスの改善により利便性を高め、将来の高齢者等、交通弱者の移動支援が大きな課題である。



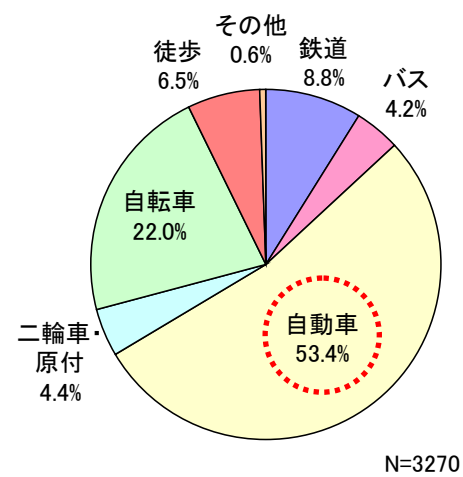
出典: 事業者資料(H19)

(3) 過度な自動車利用の抑制

○自動車依存の強い交通行動

・自動車での移動が約53%を占め、特に通勤では約60%近くになっている。

【代表交通手段構成比:全目的】



【代表交通手段構成比:目的別】

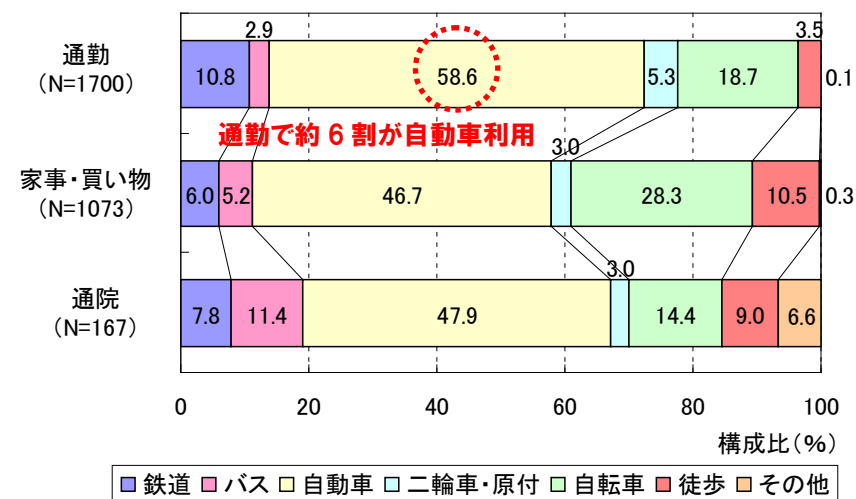
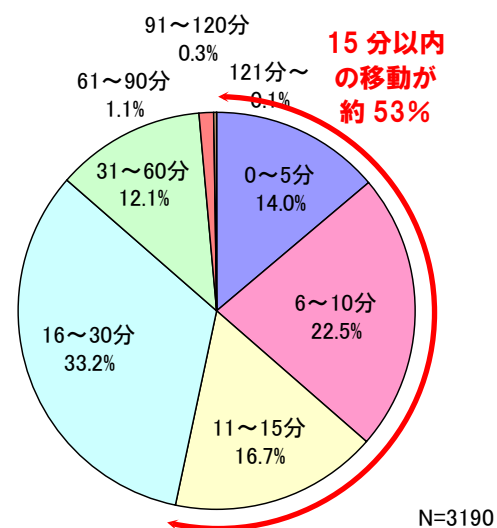


図 目的別の代表交通手段構成比

○短距離・短時間での過度な自動車利用

・目的地までの所要時間が15分以内の自動車利用が半数以上を占める。

【所要時間構成比:全手段】



【所要時間構成比:手段別】

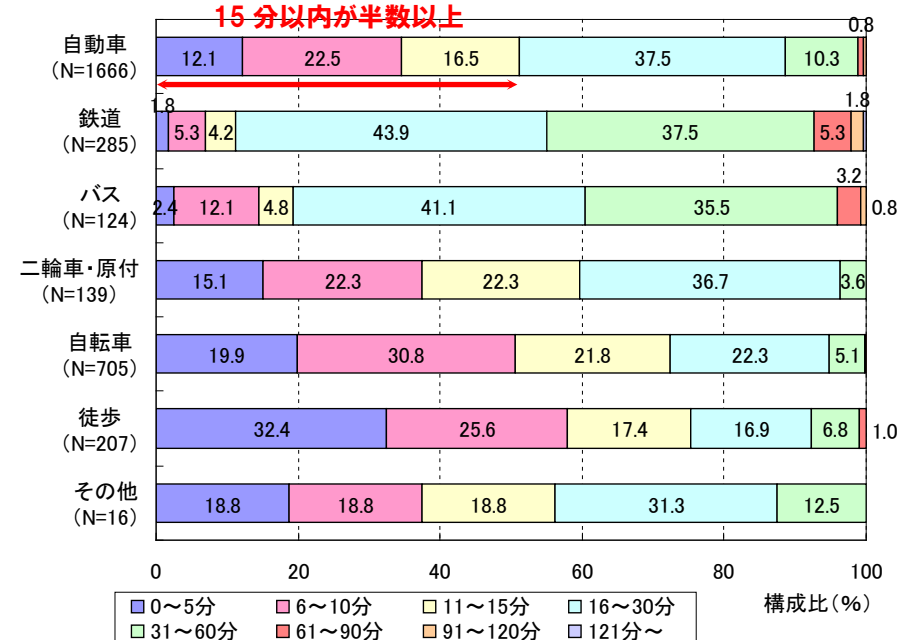


図 代表交通手段別の所要時間構成比

○都心地域に向かう過度に自動車に依存した利用

・平日の交通流動を見ると、都心地域を起終点とする流動(市内々、内外)が多い。

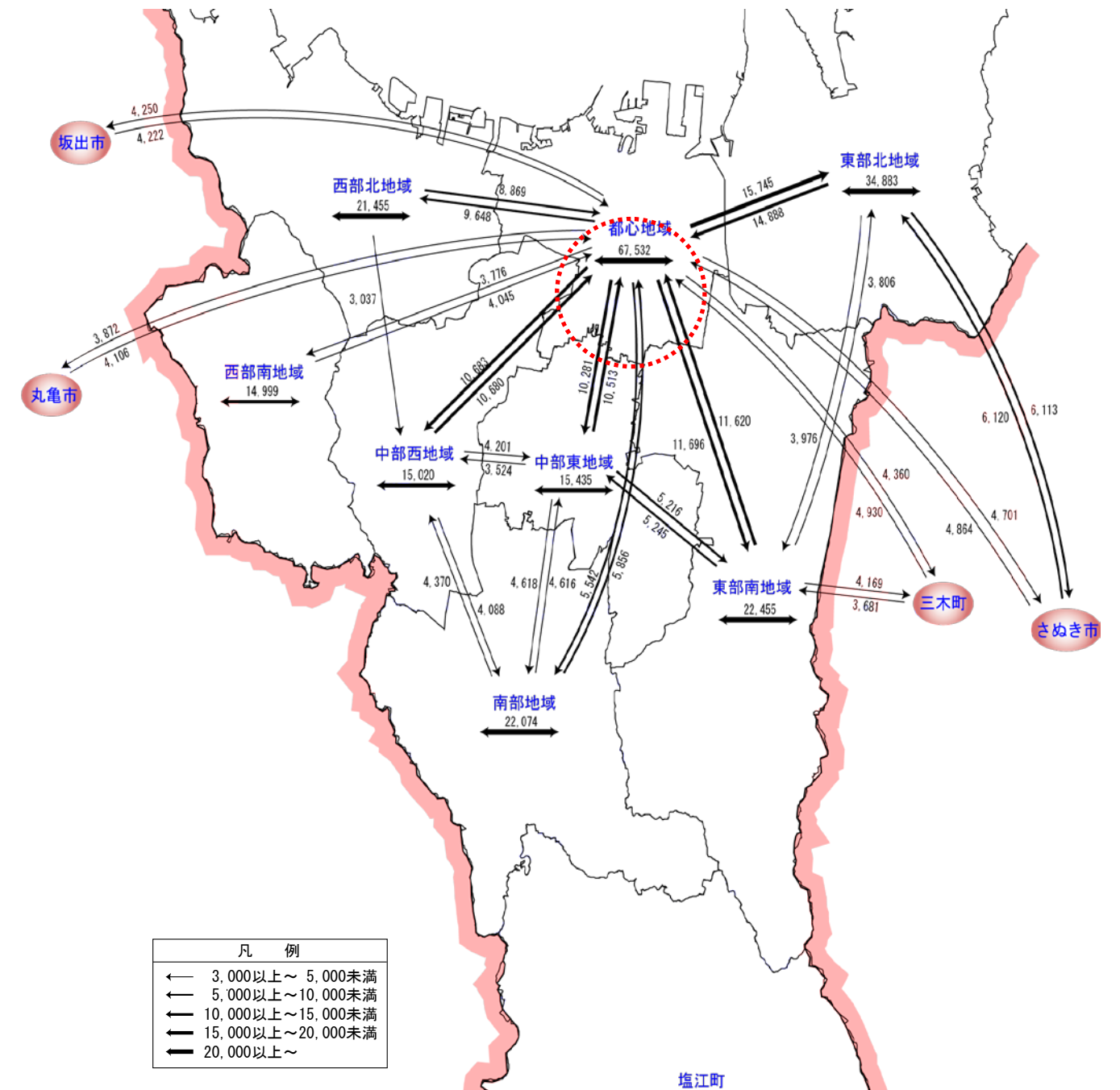


図 自動車流動図(平日・全目的)

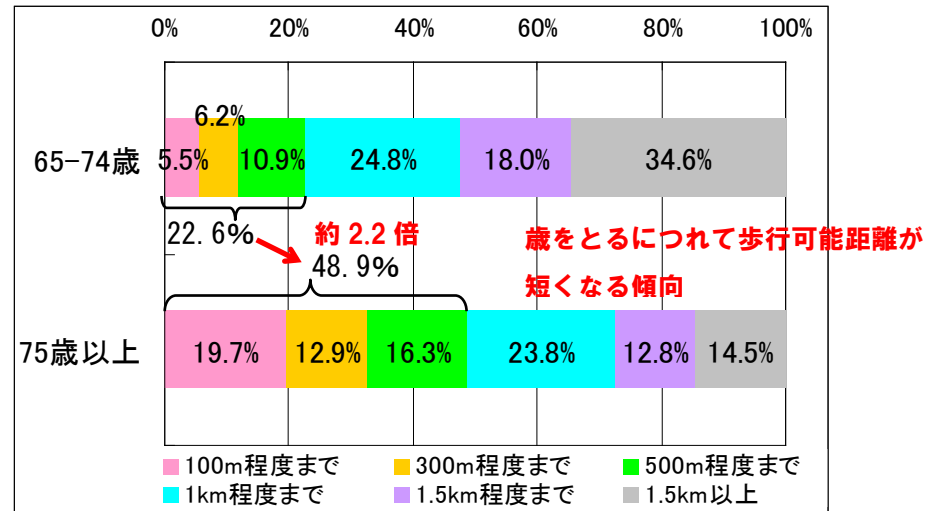
* 車種は、営業用自動車または、バス、普通貨物車および特種車を対象外とした。

出典: H17 道路交通センサス

(4) 高齢化への対応

○ 徒歩移動距離が短い高齢者

・75歳以上の高齢者のうち、約50%が500m程度までを徒歩圏としている。

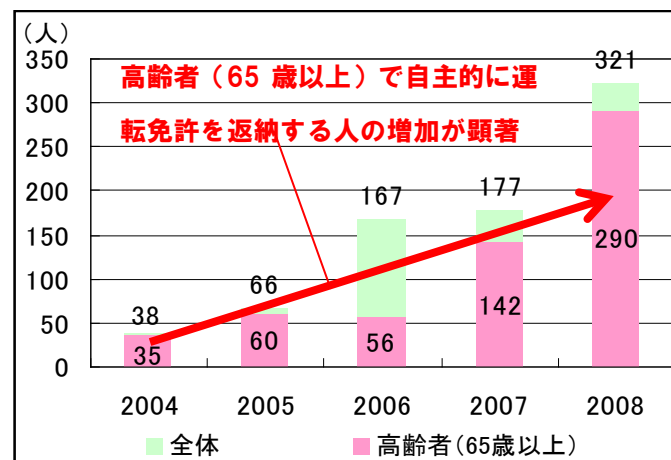


出典:平成17年全国都市交通特性調査集計結果2(地方都市圏)

図 高齢者の徒歩(補助器具(杖など)を含む)移動可能距離

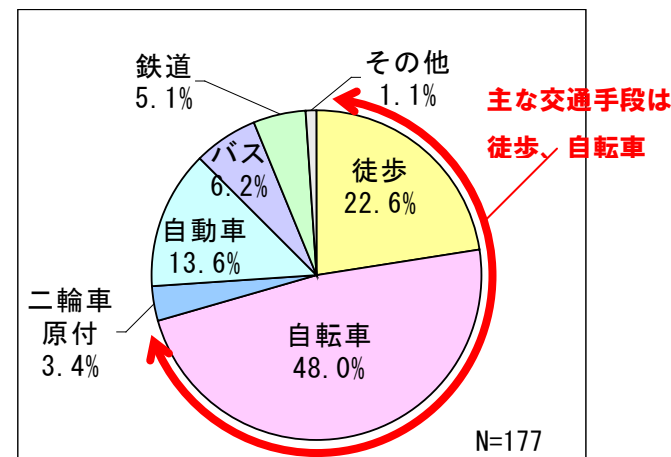
○ 車を運転しない高齢者

・車の運転を止め、自転車と徒歩での移動に替える高齢者が増えている。



※2004~2007は1月~12月、2008は1~10月の数値
出典:四国新聞

図 香川県内運転免許返納状況



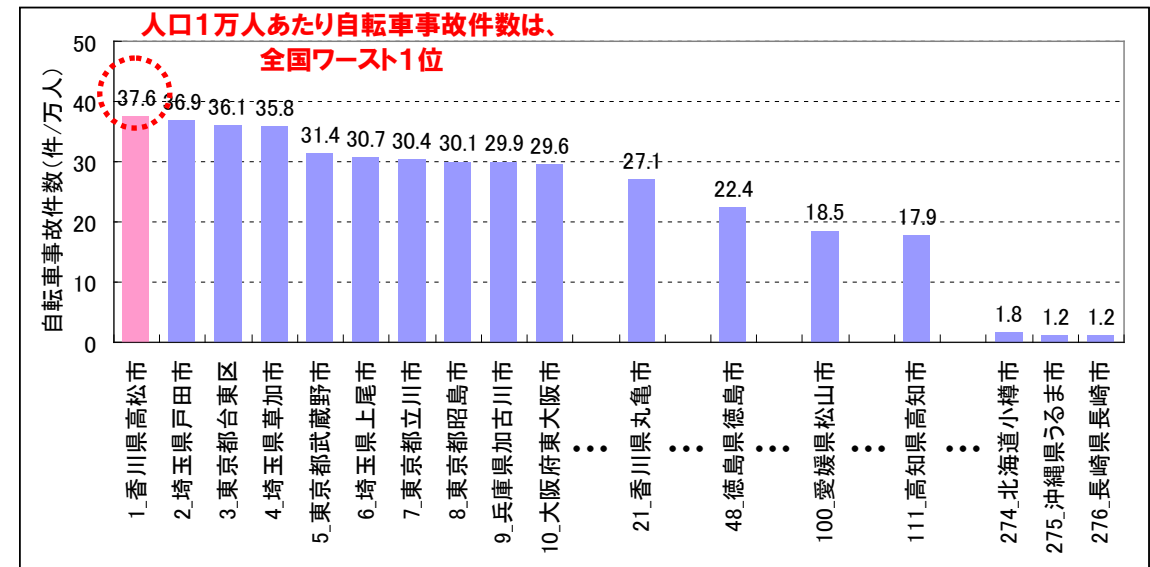
出典:H20市民交通意識アンケート調査

図 都心地域内々における高齢者(60歳以上)の交通手段分担率

(5) 自転車利用環境の整備

○ 自転車関連事故の増加

・高松市の人口1万人あたりの自転車事故件数は、全国ワースト1位(H17)である。



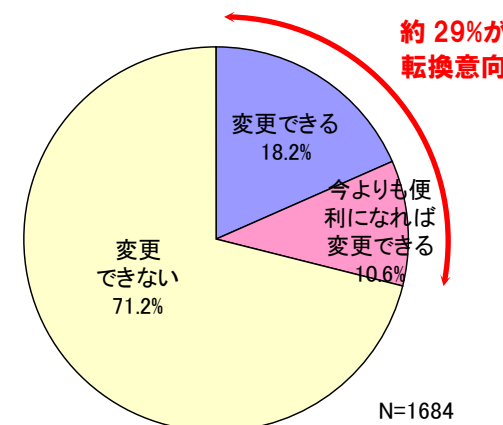
出典:交通事故総合分析センター(H17)

図 人口1万人あたりの自転車事故件数(全国市町村別)

○ 望まれる自転車利用環境の整備

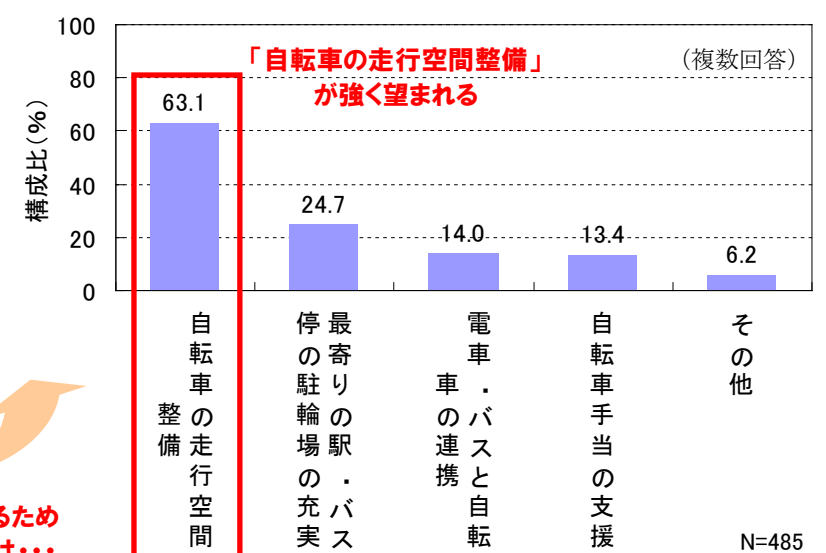
・自動車利用者の約29%が、自転車への転換可能性があり、条件として「自転車の走行空間整備」を望む声が多い。

【自動車から自転車への転換意向】



転換するための条件は...

【転換するための条件:全目的】



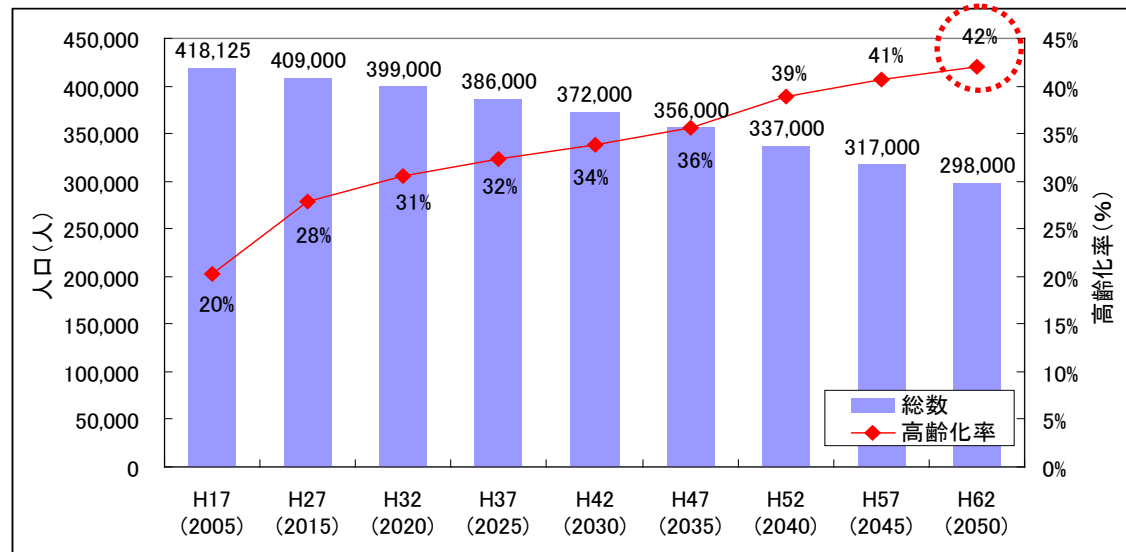
出典:H20市民交通意識アンケート調査

図 自動車から自転車への転換意向と転換するための条件

(6) 公共交通サービスの確保

○高齢者等、交通弱者に対する移動手段の確保

・高松市の将来推計人口を見ると、2050年には高齢者が人口の約4割を占めると推計されていることから、高齢者等、交通弱者に対する移動手段の確保が急務である。



20年後には、34%
40年後には、42%
が、65歳以上の
高齢者になると推計

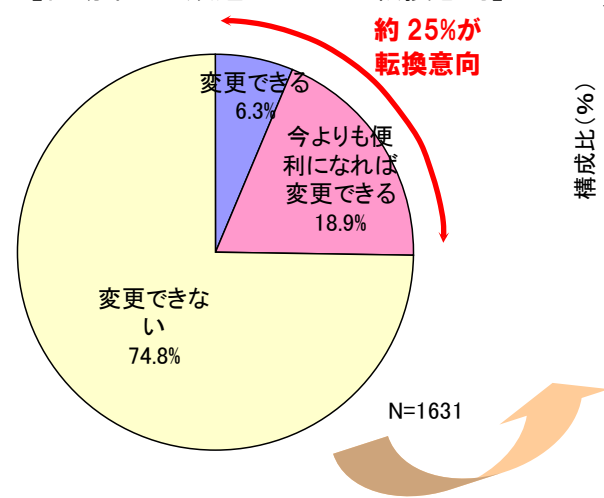
出典：高松市推計データ (H20)

図 高松市の将来推計人口

○望まれる公共交通サービスの向上

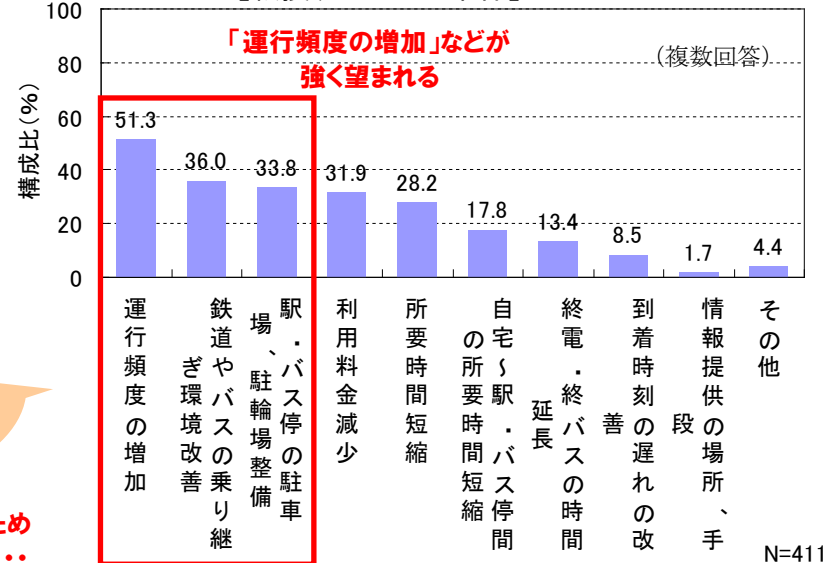
・自動車利用者の約25%が鉄道・バスへの転換可能性があり、条件としては「運行頻度の増加」「乗り継ぎ環境の改善」「駐車場・駐輪場整備」などを望む声が多い。

【自動車から鉄道・バスへの転換意向】



転換するための条件は...

【転換するための条件】



出典：H20 市民交通意識アンケート調査

図 自動車から鉄道・バスへの転換意向と転換するための条件

(7) 財政の健全化

○都心地域に比べ郊外部の行政コストは約5倍

・1人あたりが負担するコストが大きい都心地域以外では、行政サービスの効率化が望まれる。

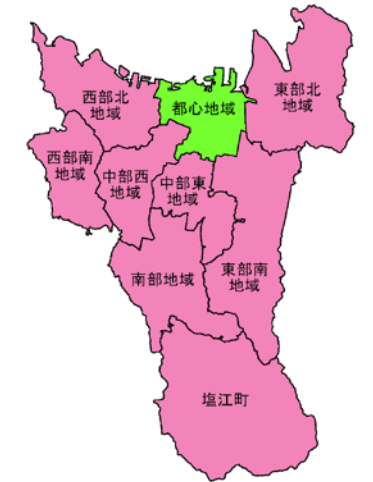
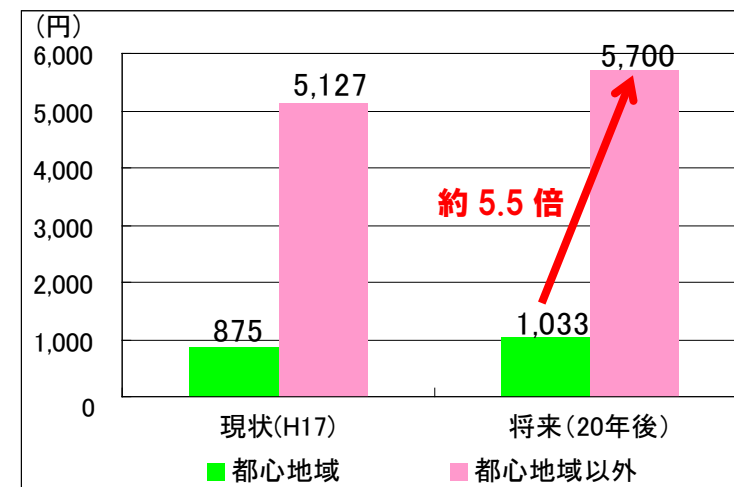


図 行政コスト(維持補修費)の予測

出典：高松市資料 (H19) [中小企業庁算出方法による]

○経常収支比率は90%を超える

・社会が求める行政サービスに柔軟に対応できるよう、収入の増加、支出の削減に取り組み経常収支比率を下げる必要がある。

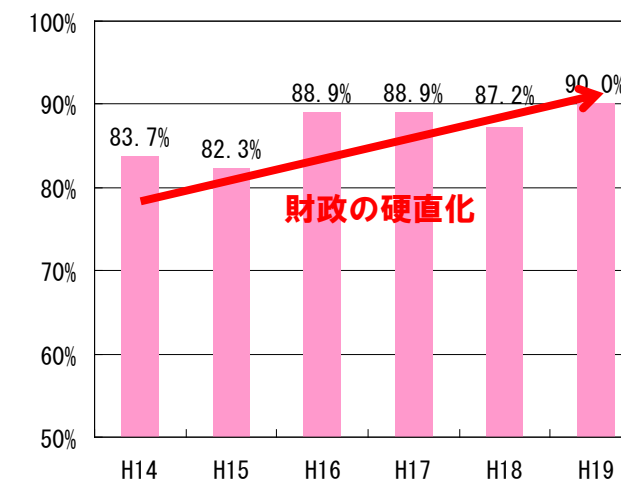


図 高松市の経常収支比率の状況

※経常収支比率とは、地方税、普通交付税を中心とする毎年の収入される一般財源(経常一般財源)に占める人件費、公債費など毎年支出される経費の割合のことであり、この数値が高いと財政が硬直していることを示す

出典：高松市決算状況調査(H14～H19)

高松市が目指す交通体系

(1)エコ交通体系の将来イメージ(案)

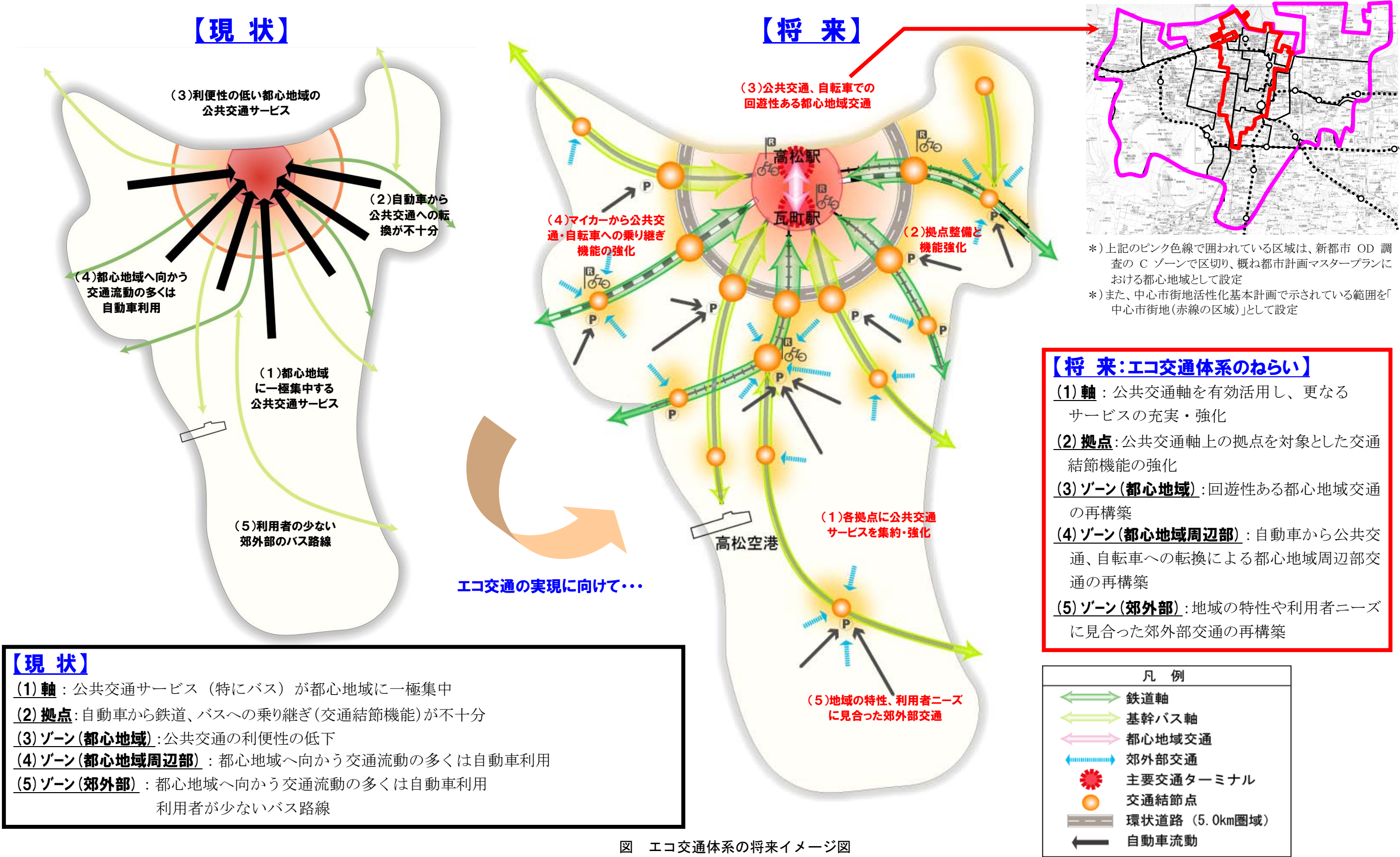


図 エコ交通体系の将来イメージ図

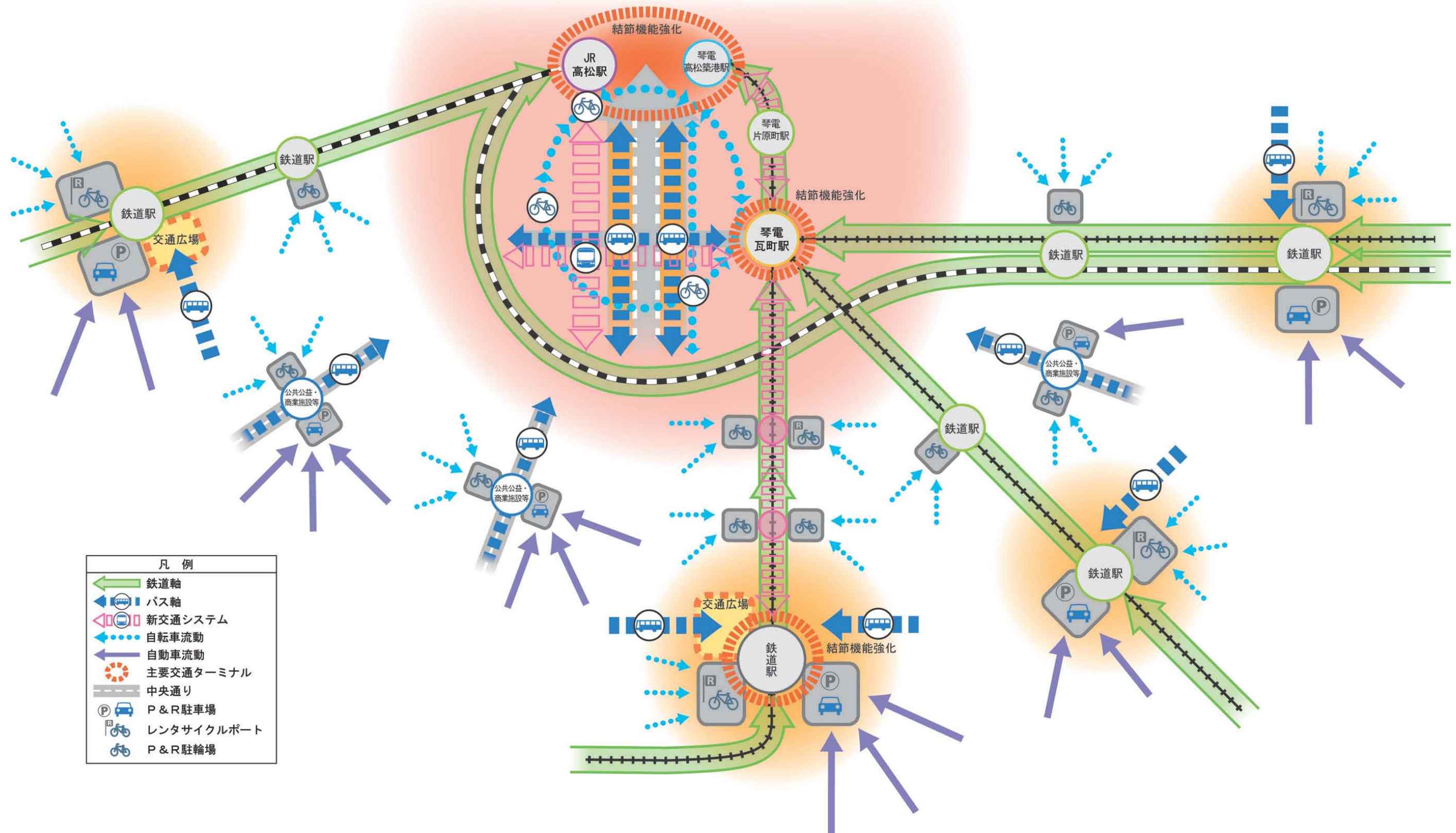
(2)エコ交通の施策体系

戦略交通協議会での検討項目

関連項目



(3)エコ交通計画の方針図(案)



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
	中央通り
	P & R 駐車場
	レンタサイクルポート
	P & R 駐輪場

5 交通体系再構築の視点

(1) 都心地域における現状・課題

① 都心地域の活力低下

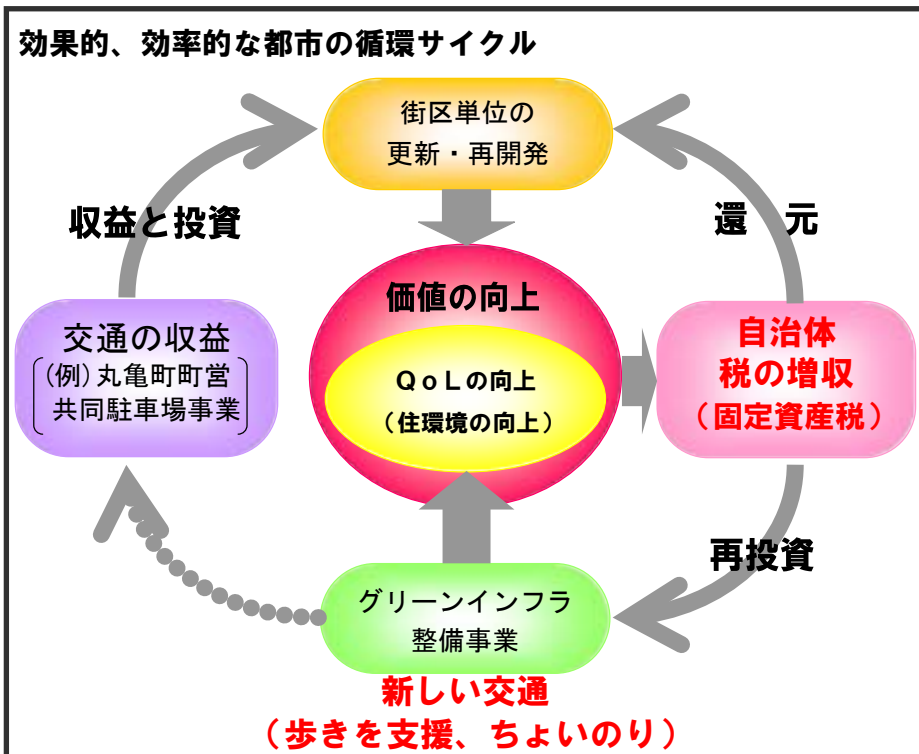
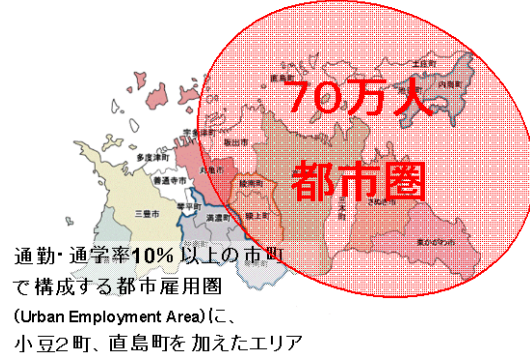
- ・ 中枢性の低下
- ・ 地域経済の活力低下
- ・ 若年層の流出
- ・ 郊外化の進行と中心市街地の相対的機能低下

- 社会情勢の変化（従来の強みが相対的に低下）
広域交通網、情報通信網の発展、グローバル化等
⇒ 優位性の低下
- 構造的な問題（従来からの弱み）
高等教育機関の集積が低い
地元資本企業の層の薄さ など

四国の発展に寄与する広域拠点としての高松都市圏への転換が必要

限られる行政コストの中でまちを維持していくために...

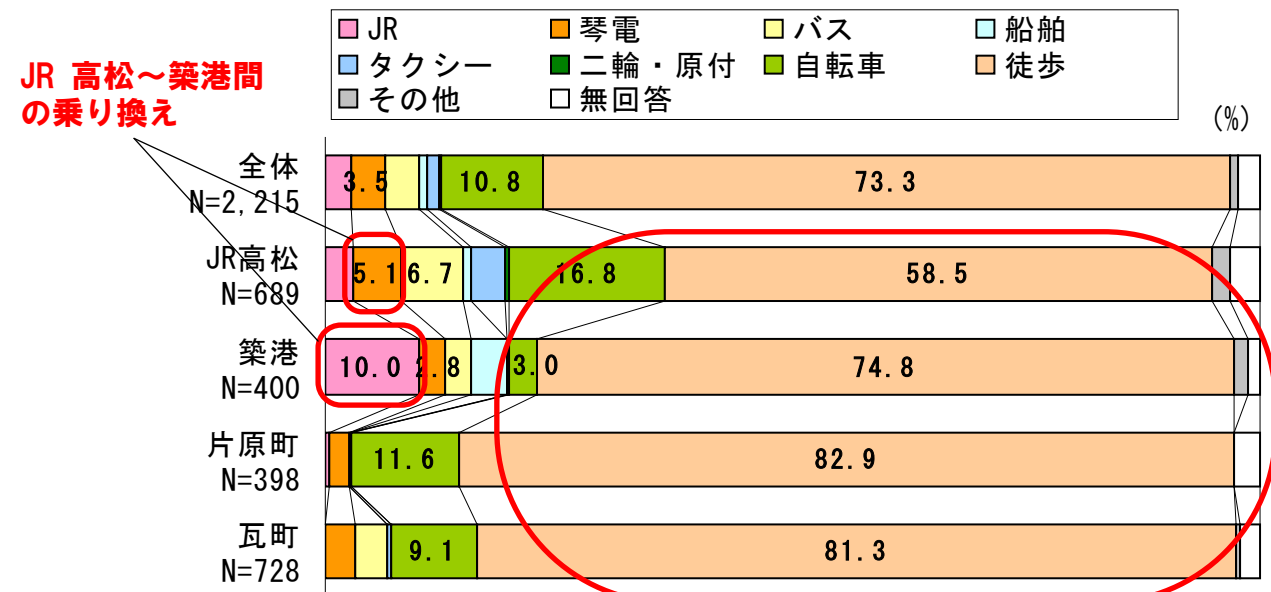
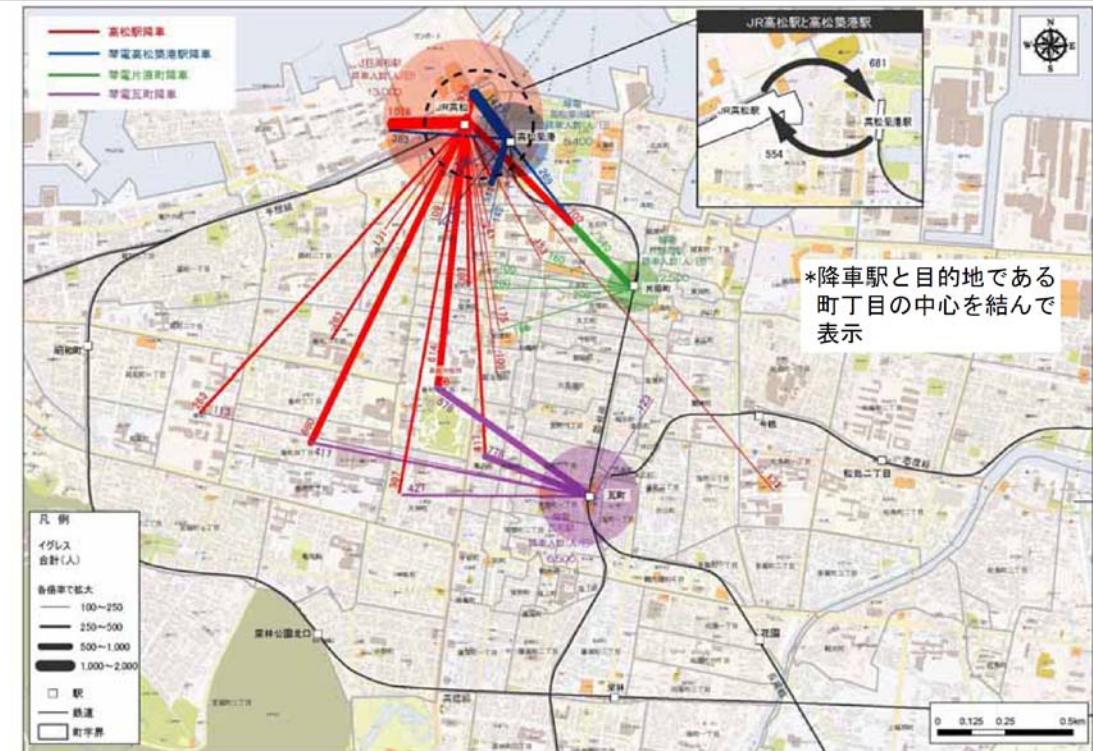
高松市=高松都市圏(70万人都市圏)の中核



出典: 広域行政時代における拠点地域のあり方に関する調査研究抜粋

② まちなか公共交通サービスの動態

- JR高松駅から琴電瓦町駅間の乗降客は中心市街地の広い範囲に目的地を持つ。
- 降車駅から目的地までの交通手段は、各駅とも「徒歩」が多い。また、JR 高松駅→琴電高松築港駅への乗換は約 5% (実降車数で拡大すると約 670 人)、琴電高松築港駅→JR 高松駅への乗換は約 10% (同約 540 人) となっている。



琴電各駅では、降車後「徒歩」が多い

図 降車駅から目的地までの交通手段

資料) H21 公共交通利用に関するアンケート

○琴電の乗降客数は都心地域内での流動が少ない。

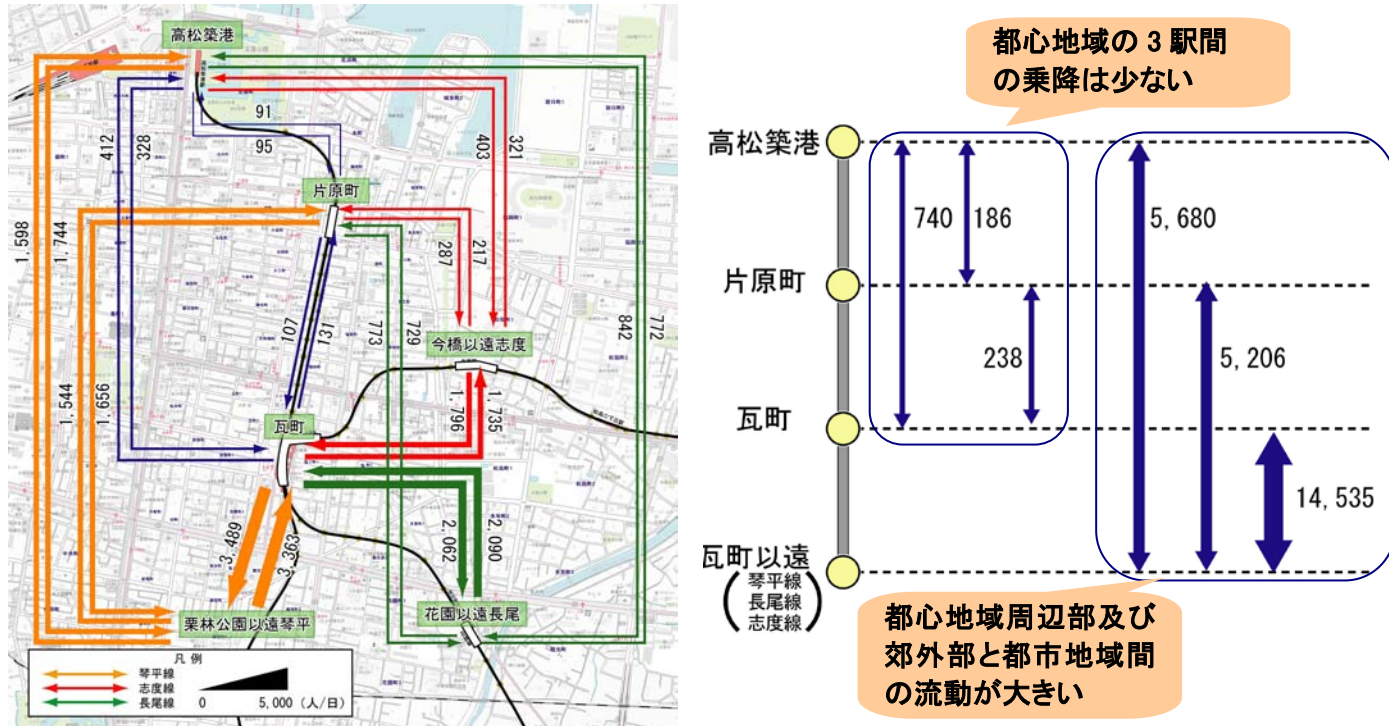


図 琴電主要駅間の輸送人員

出典:事業者資料(H20)

③都心地域における交通体系再構築の視点

都心地域における現状・課題

- ・ 都心の活力低下
⇒効果的・効率的な都市の循環サイクルによる持続的发展
- ・ まちなか公共交通サービスの動態
⇒主要交通ターミナル（JR 高松駅、琴電瓦町等）からまちなかへの移動需要の多さ
⇒乗り換え後の「徒歩」移動の多さ。JR 高松駅⇄琴電高松築港駅間の流動の多さ
⇒まちなかの移動における琴電乗降客の少なさ
- ・ バス交通の隔りと公共交通不便地域の存在

等

○都心地域において、高松市役所～香川大学方面は路線バス1系統のみの運行となっているなど、バス運行サービスの偏りが見られる。

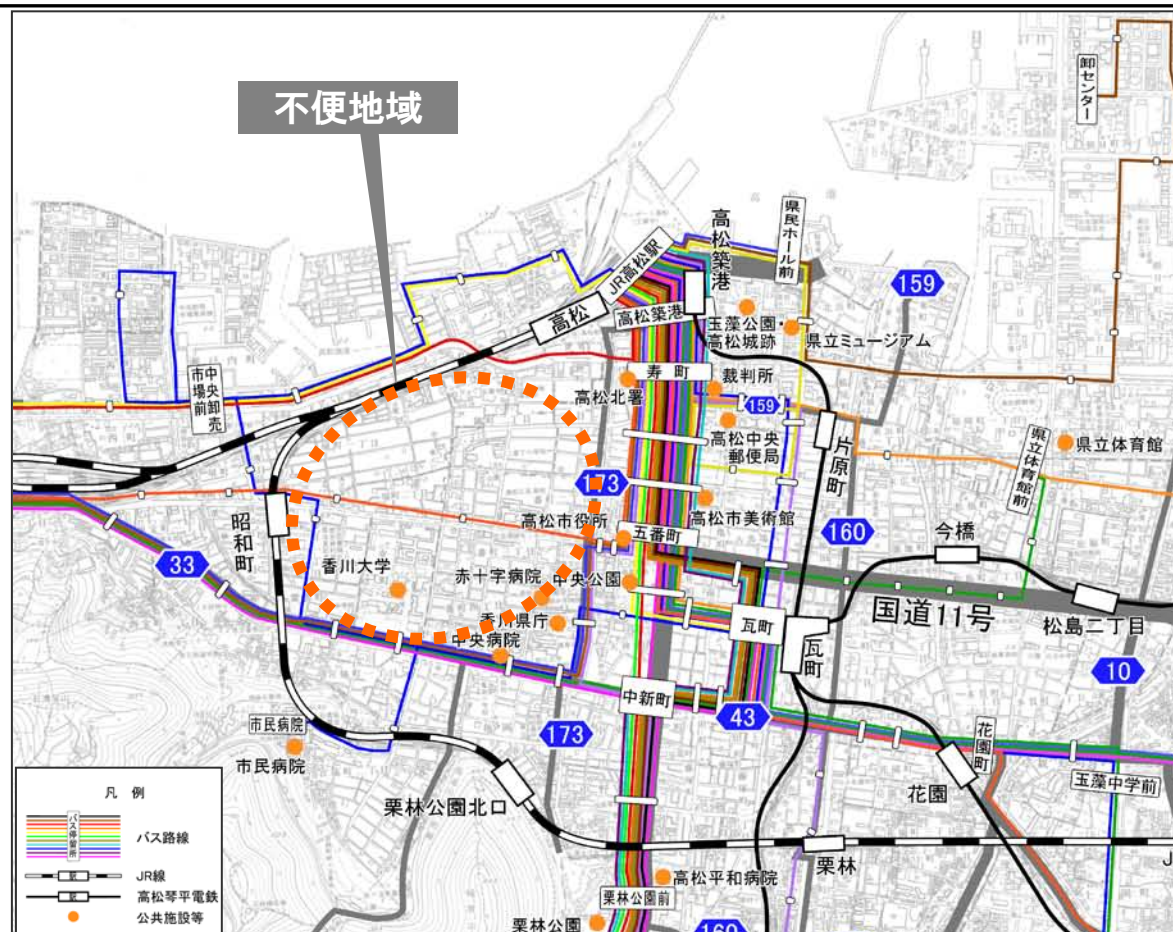


図 都心地域における公共交通不便地域

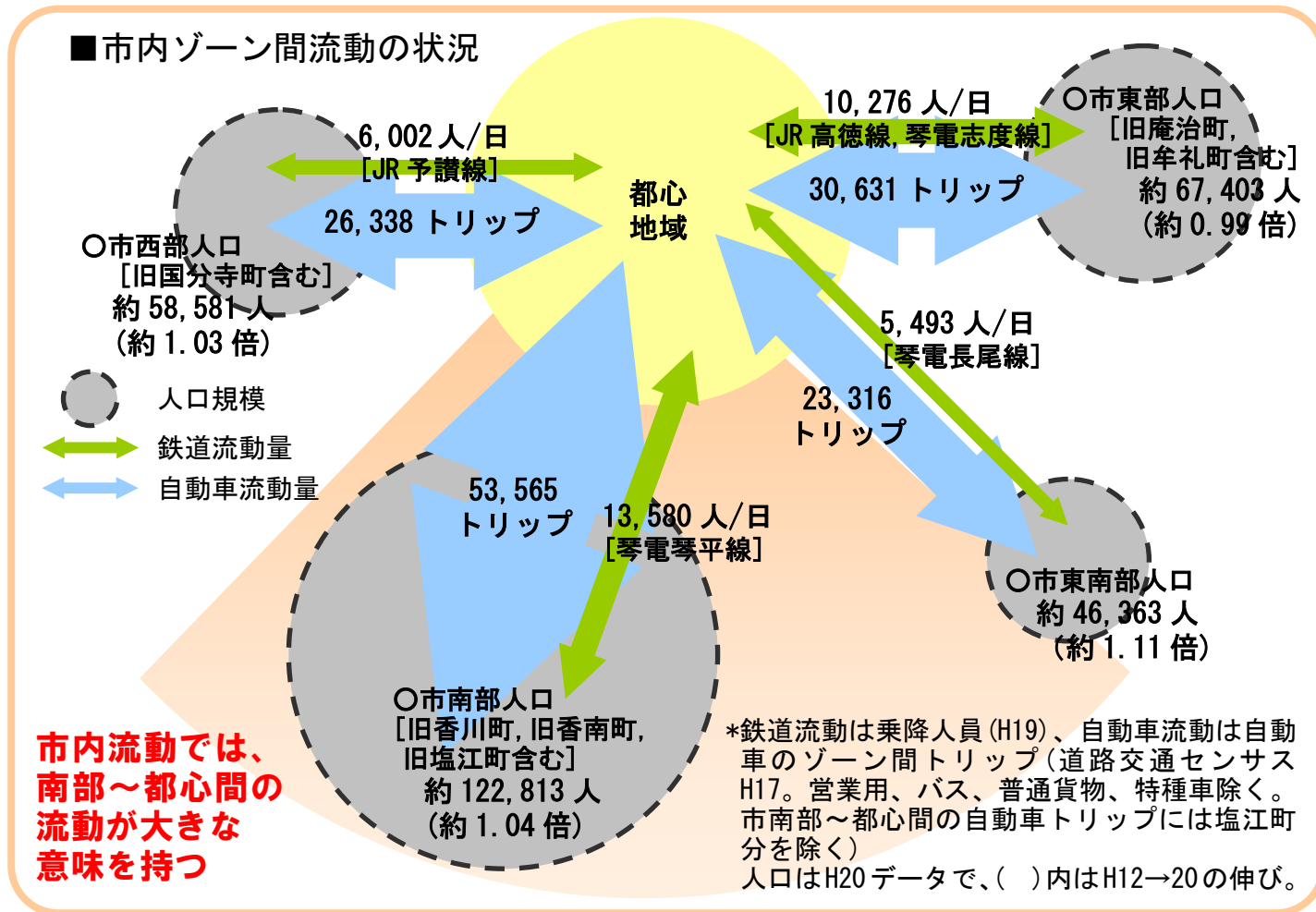
交通体系の再構築の視点

- ①主要交通ターミナルである「JR 高松駅」、「琴電瓦町駅」の交通結節機能強化、JR 高松駅－琴電築港駅等の連携強化
- ②財政制約等を踏まえ、既存ストックの有効活用
- ③まちなかにおける高齢者等の移動を確保する『ちょいのり交通』の実現
- ④都心地域における回遊性の向上

(2) 都心地域周辺部および郊外部における現状・課題

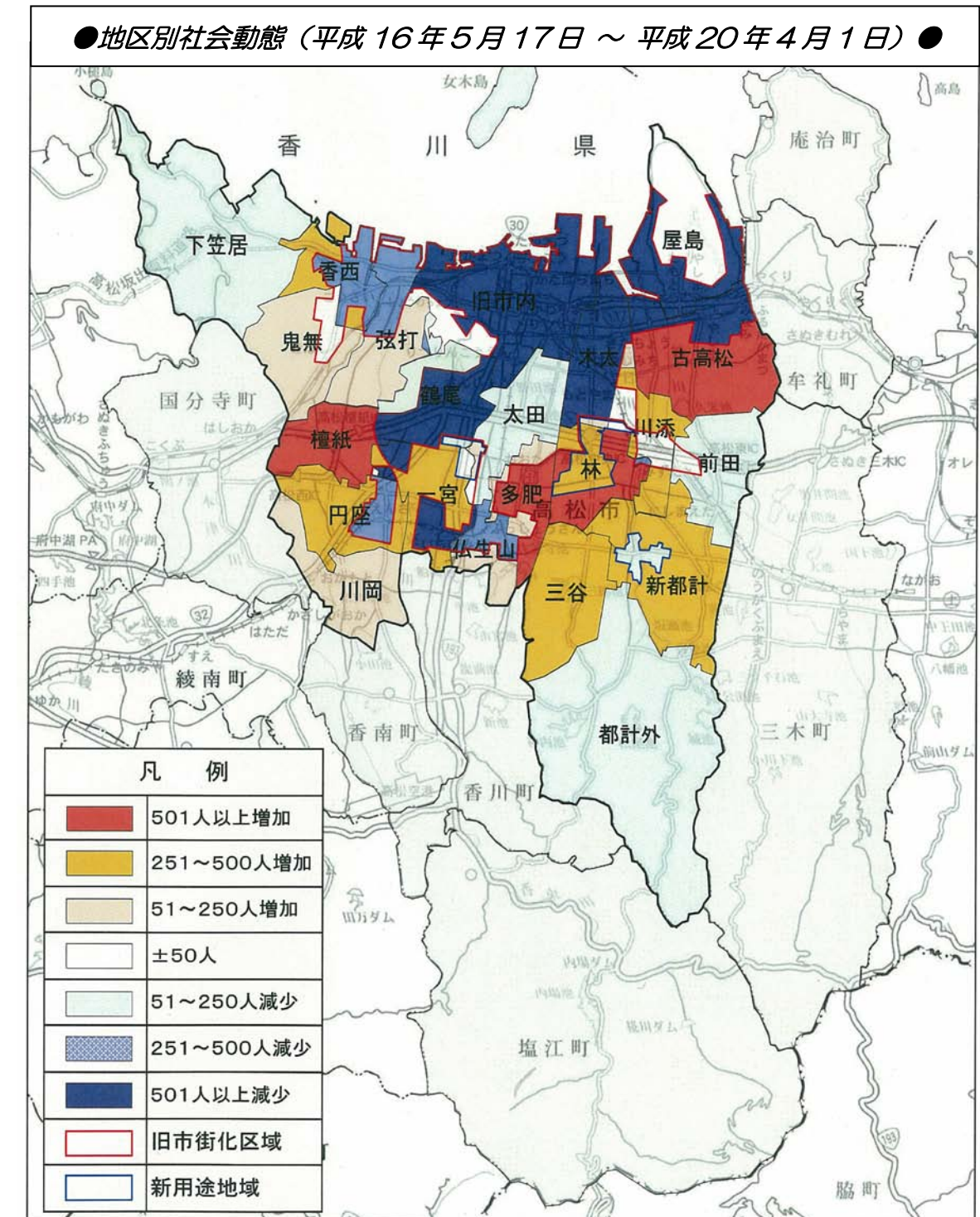
① 都心地域との交通流動状況

○市内のゾーン間の流動において、特に南北軸の自動車交通流動が多く、公共交通機関への利用転換が求められる。



② 高松市における人口動態

○線引き廃止後、都心地域周辺において、人口の増大傾向が見られる。

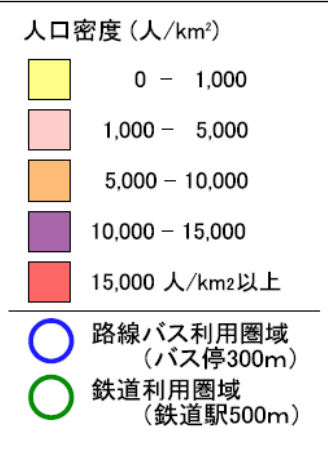
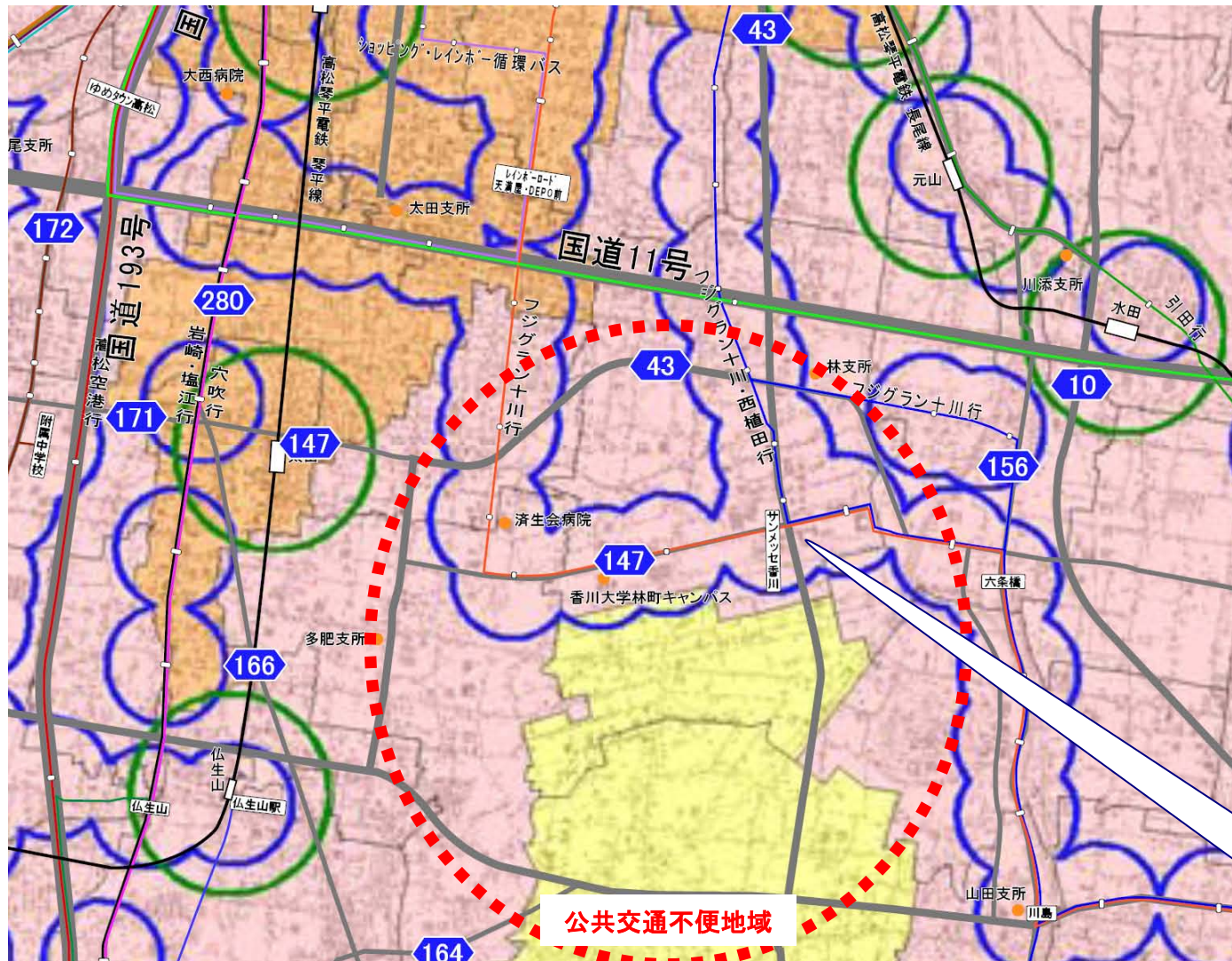


資料: 都市計画マスタープラン

図 高松市の人口動態

③公共交通不便地域の存在

○サンメッセ香川(香川インテリジェントパーク)周辺地域は、香川大学工学部や高松桜井高校、高松土木事務所、済生会病院などの公共公益施設の立地や人口増加傾向が見受けられるにもかかわらず、公共交通サービスが脆弱な地域となっている。



④都心地域周辺部および郊外部における交通体系再構築の視点

都心地域周辺部および郊外部における現状・課題

- ・ 都心地域との南北自動車流動の多さ
- ・ 人口の増大・人口集積地区の存在
- ・ 公共交通不便地域の存在



交通体系の再構築の視点

- ①人口集積が進む地区における **公共交通サービスの充実**
- ②都心地域周辺部および郊外部と都心地域を結ぶ **南北公共交通軸の強化**
- ③都心地域への **自動車流入交通の抑制**

<サンメッセ香川(香川インテリジェントパーク)>



香川インテリジェントパークでは、「技術・情報・文化の複合拠点」の形成を目指し、官民一体となって順次施設整備が進められ、これまで、県立図書館・文書館、サンメッセ香川、四国工業技術研究所、香川産業頭脳化センター、高温高圧流体技術研究所、ネクスト香川、FROM 香川が完成するとともに、香川大学工学部キャンパスや多くの民間研究所も完成し、産学官の集積が図られています。

6 将来都市構造を支える交通戦略プラン

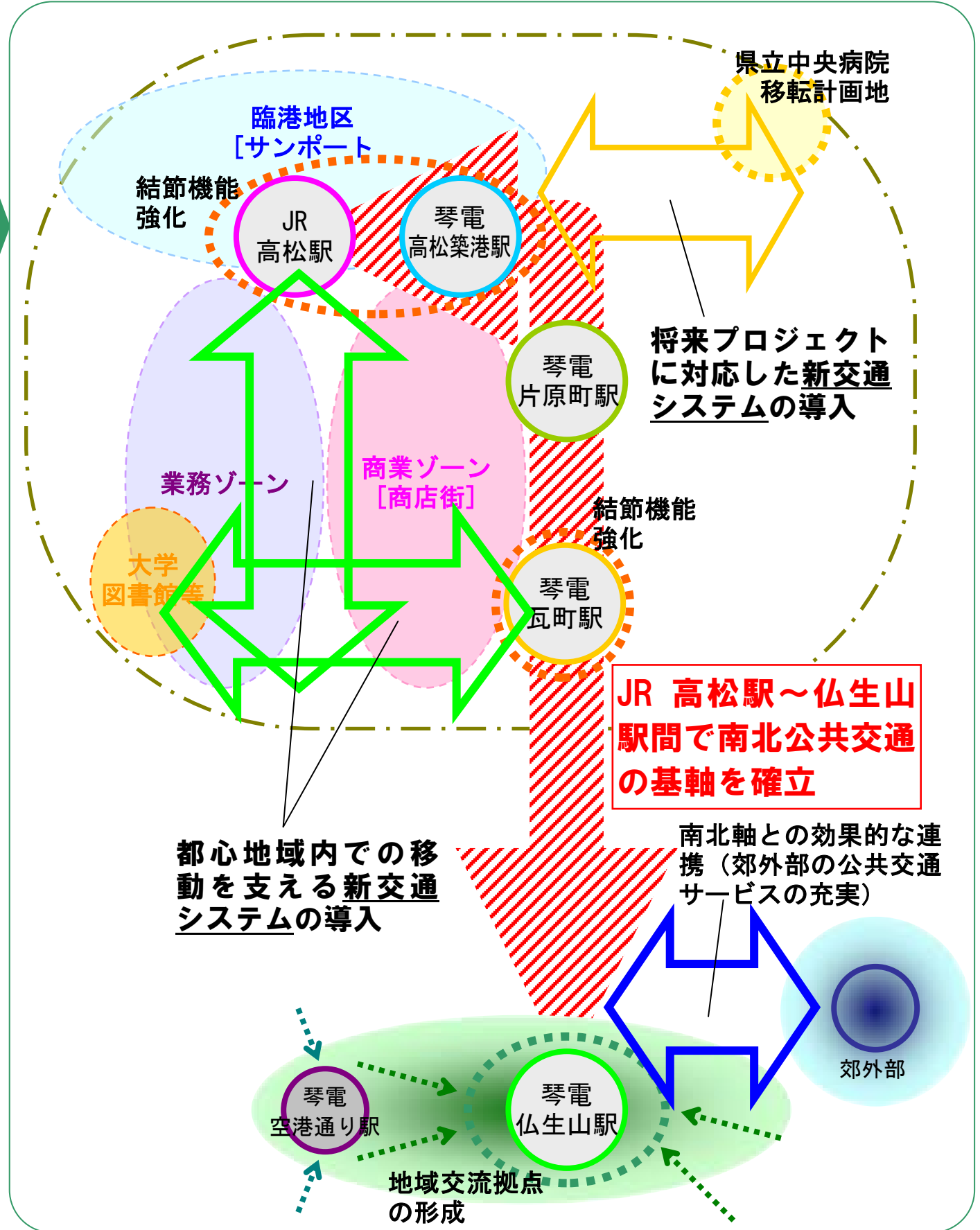
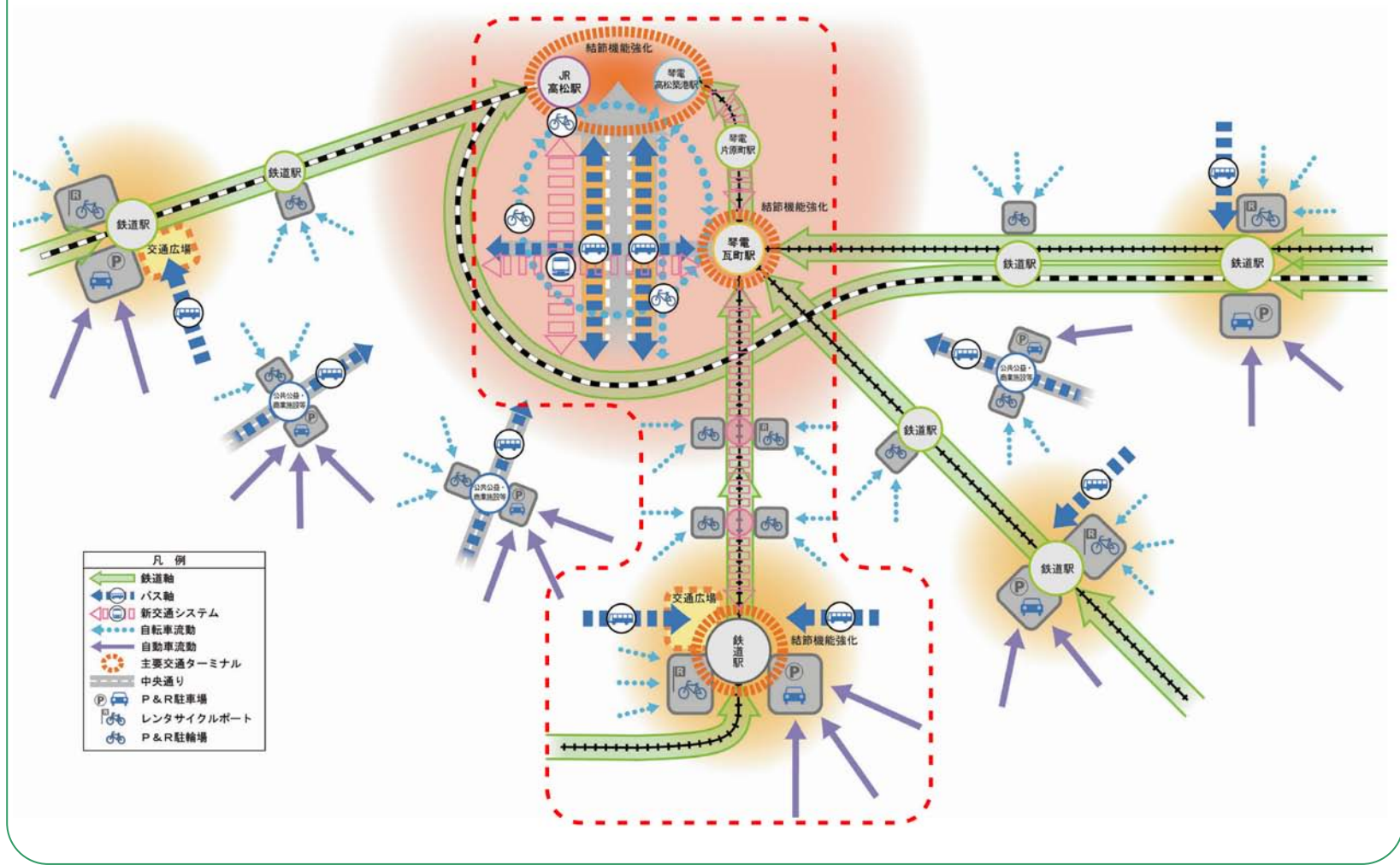
(1) 琴電軌道への新交通システム導入を視野に入れた交通戦略プラン

高松市全体が目指す交通施策の方向性

- コンパクトで持続可能なまちづくり
- 公共交通サービスの利用促進
- 人口減少、少子・高齢社会に対応する交通体系(快適で人にやさしい都市交通)

- 都心地域への自動車交通の流入抑制
- 公共交通機能の充実
- 公共交通軸の形成

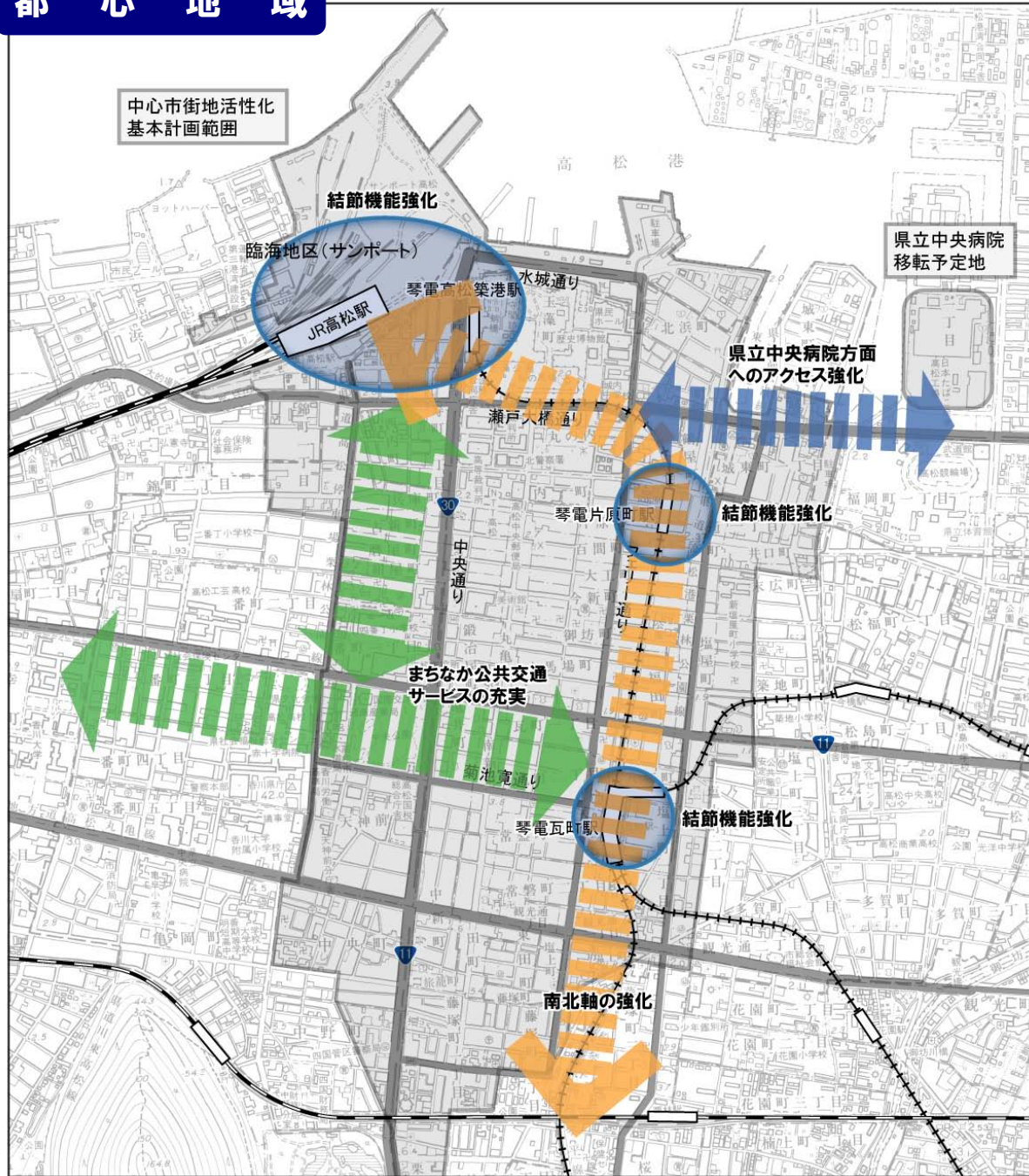
琴電軌道への新交通システム等の導入検討で、南北公共交通軸の抜本的見直しを図る



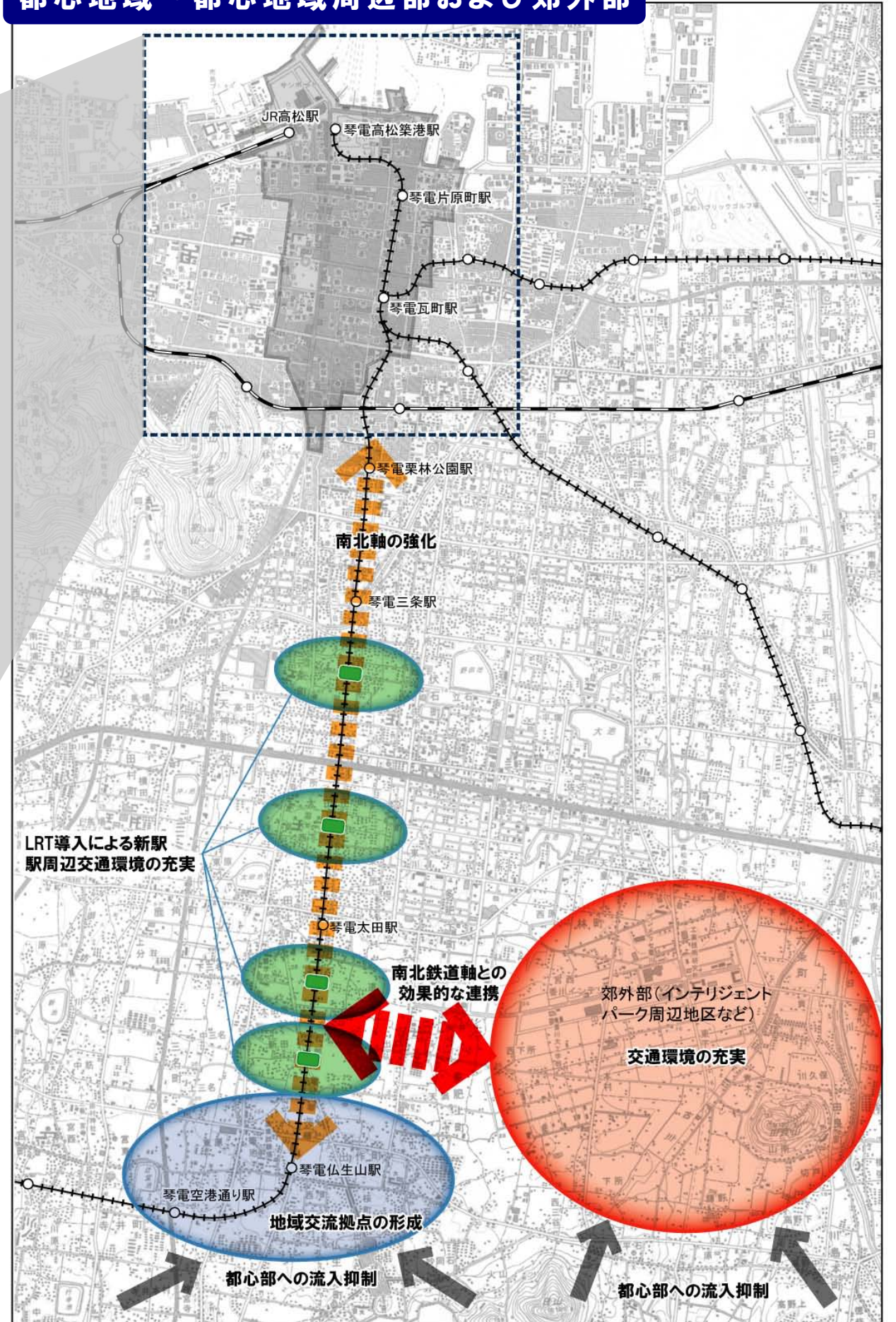
(2) 交通体系再構築のイメージ

都心地域及び周辺部における交通体系の目指すべき方向性

都心地域



都心地域～都心地域周辺部および郊外部



(1) 段階的展開の必要性

高松市が目指す交通体系の実現に向けては、できるところから効果を発現し、検証、調整、計画を伴った(PDCA サイクル)、**段階的な展開**が必要不可欠である。

交通戦略プランの実現に向けたプロセス、体系、計画内容等の検討

短期施策【ステージ①】
既存ストックを活かすなど、まずできること、費用や調整が比較的容易な施策

中期施策【ステージ②】
一定の時間をかければ、比較的实现可能性が高い施策

長期施策【ステージ③】
十分な検証・調整を経て、最終的に実現を目指す施策

交通戦略プランの実現

検証

実証実験、定期的調査等による可能性・効果の確認

調整

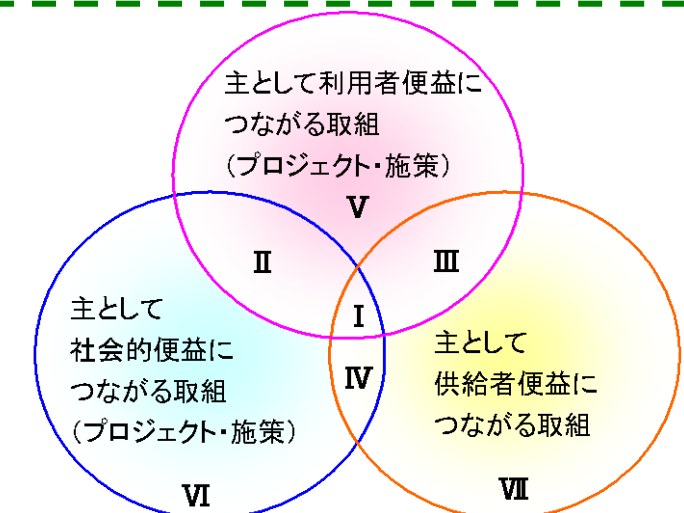
事業者等との調整

計画

優先順位等の検討、具体的施策内容の検討

■ 検証・調整の考え方の例

- I ~ VII 何から取り組むべき? について議論
→ 帰着便益連関表による定性的アプローチ
… 受益と負担の関係性を整理
- 実施環境について、現調を踏まえた評価
… 効果はあるけど困難なものを整理
… 効果は薄いけど他プロジェクトに対しシナジー効果が期待できるものを整理

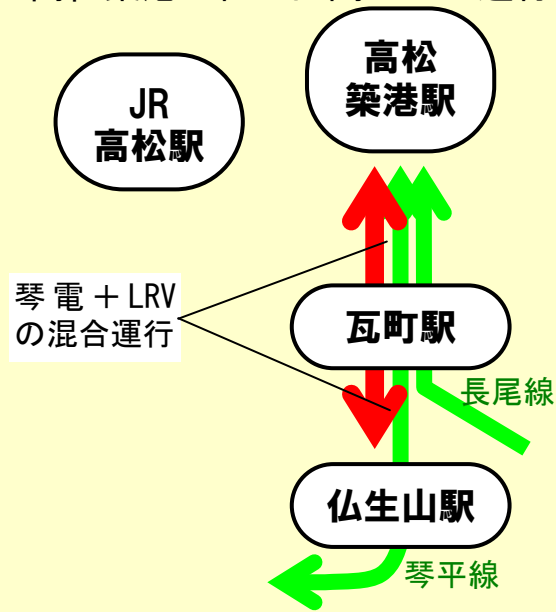


前回協議会での戦略プランの実現に向けた整備計画の考え方

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。

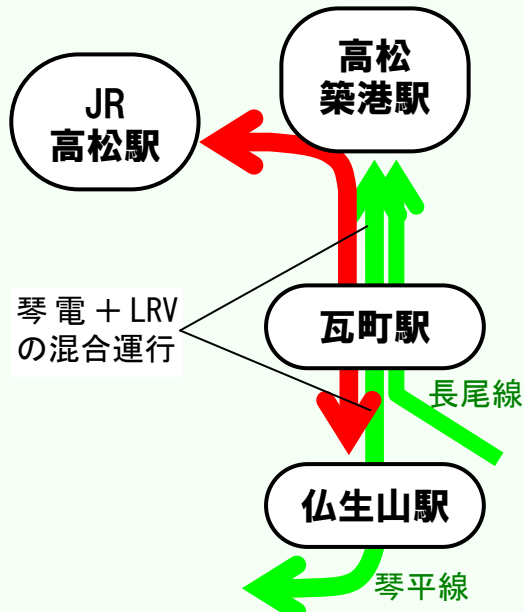
●CASE 1

琴電の運行を現状のまま維持、高松築港～仏生山間で LRV 運行



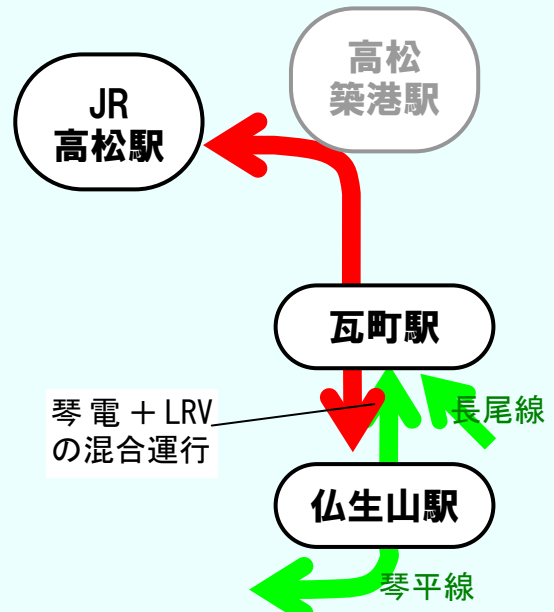
●CASE 2

琴電の運行を現状のまま維持、JR 高松駅に LRV を延伸



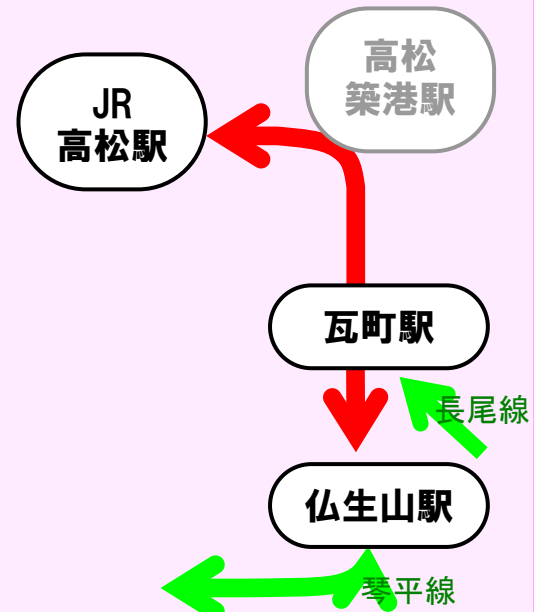
●CASE 4

琴電を瓦町止め、JR 高松～瓦町間を完全 LRT 化



●CASE 6

琴電を仏生山止めとし JR 高松～仏生山間を完全 LRT 化

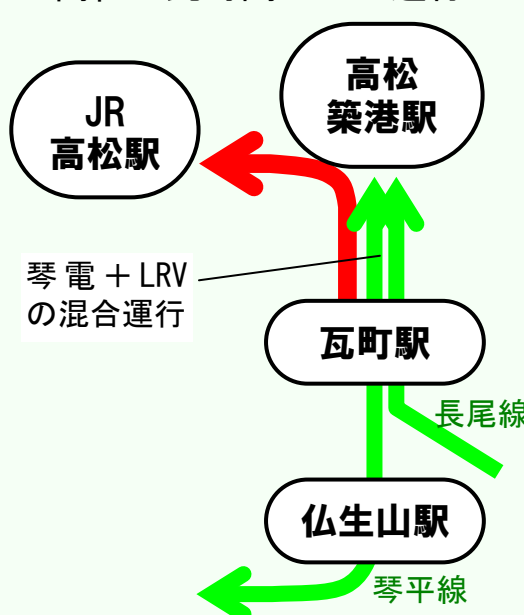


交通戦略プランを実現できる検討パターンであるため、これを基本として検討を進める

瓦町駅の利用動向などを踏まえた上で検討

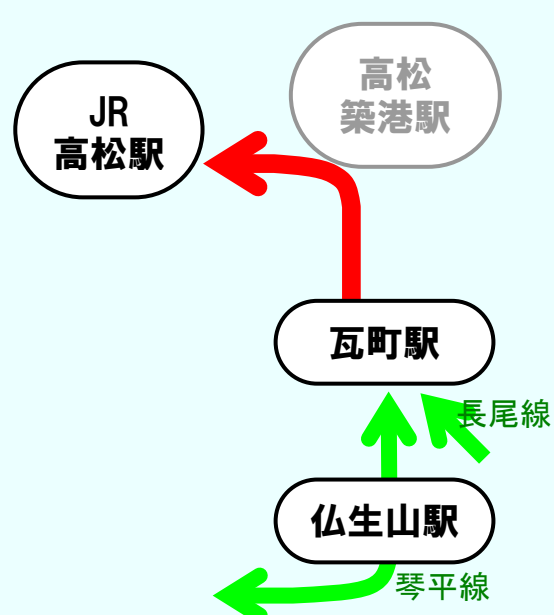
●CASE 3

琴電の運行を現状のまま維持、JR 高松～瓦町間で LRV 運行



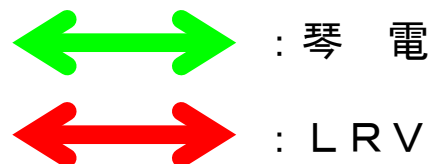
●CASE 5

琴電を瓦町止めとし JR 高松～瓦町間を完全 LRT 化



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。

～凡 例～

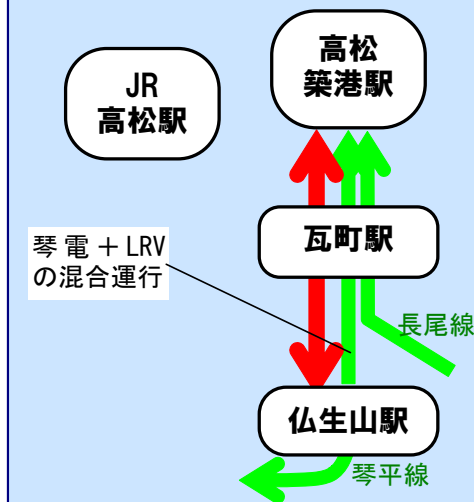


(2) 各段階(ステージ)の考え方

ステージ① 既存ストックを活かした当面の課題解決段階

想定時期	H22~ ・H22: 計画内容検討 ・H24~: 施策の具体的実施	H23: 実証実験等 ・施策実施後3ヵ年程度: 施策の検証
施策の内容と主たる目的	① 現軌道を活かした LRT の導入(仏生山~高松築港)	⇒南北公共交通軸の強化、交通結節機能の強化
	② 琴電の複線化(仏生山まで)	
	③ 仏生山駅周辺及び郊外部(インテリジェントパーク周辺地区等)におけるパークアンドライド駐車場等の整備	⇒都心地域への自動車交通の流入抑制
	④ まちなか公共交通(循環バス等)の導入	⇒まちなか公共交通の充実、バスサービスの充実・再編
	⑤ 南北鉄道軸とインテリジェントパーク周辺地区等の連絡強化(バス等)	⇒都心地域周辺部及び郊外部の公共交通サービスの強化 ⇒南北公共交通軸の強化
	⑥ LRT の JR 高松駅への延伸	⇒南北公共交通軸の強化 ⇒高松築港駅~JR 高松駅間の結節機能の強化 ⇒本町交差点の解消
	⑦ LRT の延伸(県立中央病院方面)	⇒公共公益施設へのアクセス強化
	⑧ まちなか循環新交通システム網の形成	⇒まちなか公共交通の更なる充実(定時性の確保等)
対策の検証	・南北公共交通(琴電)の利用状況 ・都心部への自動車交通の流入状況(パークアンドライド駐車場の利用状況) ・まちなか公共交通(循環バス等)の利用状況	
残る主な課題	・琴電高松築港駅~JR 高松駅等の結節 ・本町交差点の解消 ・県立中央病院等へのアクセス ・高松海岸線など関連事業の整備	

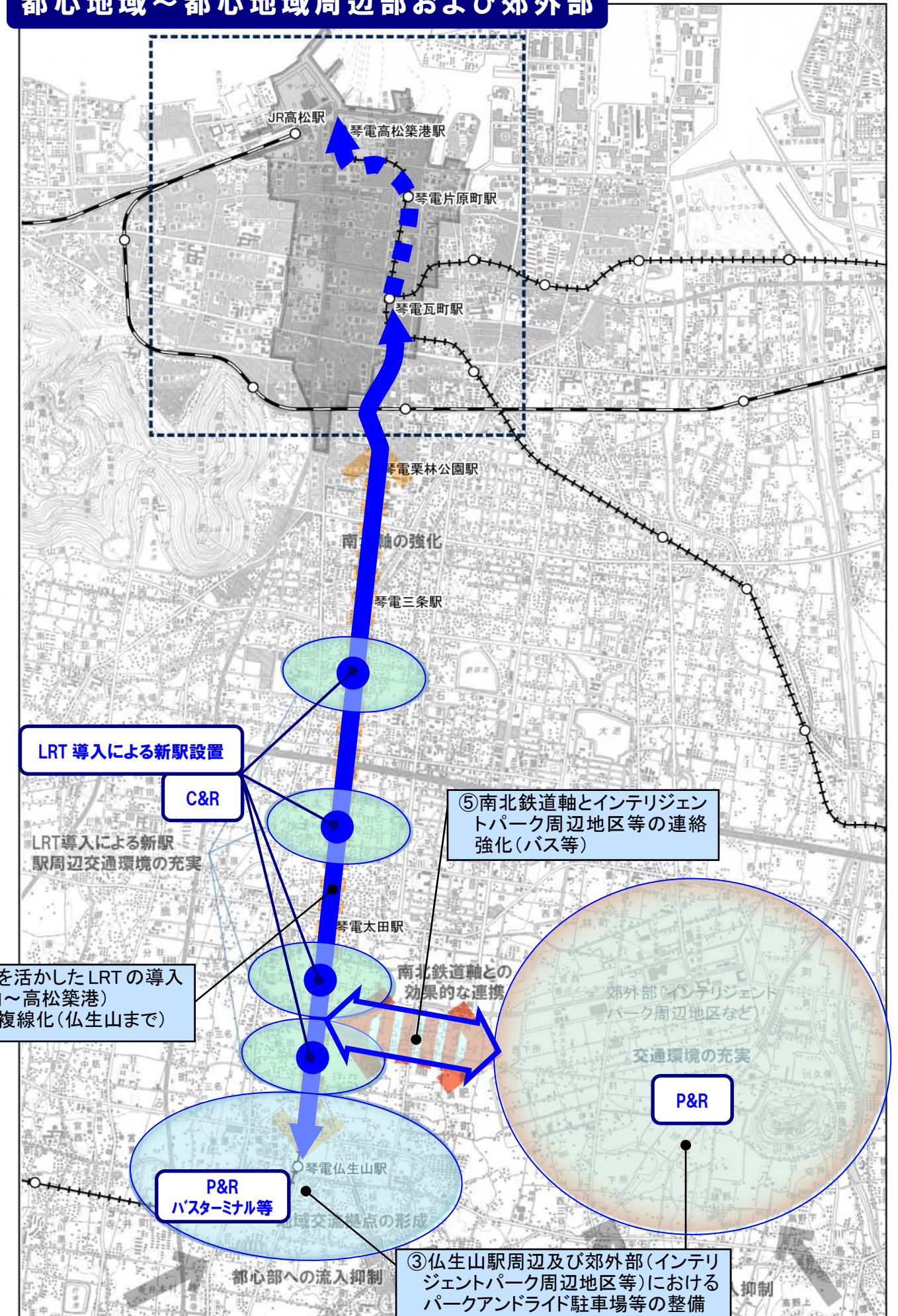
ステージ①のイメージ
(旧CASE1ベース)
琴電の運行を現状のまま維持、
高松築港~仏生山間で LRV 運行



凡例
— ステージ①での施策
— ステージ②での施策
— ステージ③での施策



都心地域~都心地域周辺部および郊外部

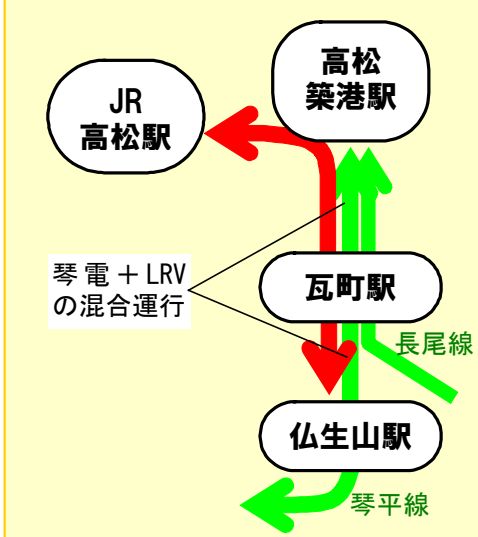


ステージ② 効果的な個別施策の実施段階

想定時期	ステージ①と同時ないし以降	
施策の内容と主たる目的	① 現軌道を活かした LRT の導入(仏生山～高松築港)	⇒南北公共交通軸の強化、交通結節機能の強化
	② 琴電の複線化(仏生山まで)	
	③ 仏生山駅周辺及び郊外部(インテリジェントパーク周辺地区等)におけるパークアンドライド駐車場等の整備	⇒都心地域への自動車交通の流入抑制
	④ まちなか公共交通(循環バス等)の導入	⇒まちなか公共交通の充実、バスサービスの充実・再編
	⑤ 南北鉄道軸とインテリジェントパーク周辺地区等の連絡強化(鉄軌道等)	⇒都心地域周辺部及び郊外部の公共交通サービスの強化 ⇒南北公共交通軸の強化
	⑥ LRT の JR 高松駅への延伸	⇒南北公共交通軸の強化 ⇒高松築港駅～JR 高松駅間の結節機能の強化 ⇒(本町交差点の解消)導入ルートによる
	⑦ LRT の延伸(県立中央病院方面)	⇒公共公益施設へのアクセス強化
	⑧ まちなか循環新交通システム網の形成	⇒まちなか公共交通の更なる充実(定時性の確保等)
対策の検証	<ul style="list-style-type: none"> 高松築港駅～JR 高松駅等間の流動 南北公共交通(琴電)の利用状況 都心部への自動車交通の流入状況(パークアンドライド駐車場の利用状況) まちなか公共交通(循環バス等)の利用状況 	
残る主な課題	<ul style="list-style-type: none"> まちなか公共交通の更なる充実(定時性の確保等) 	

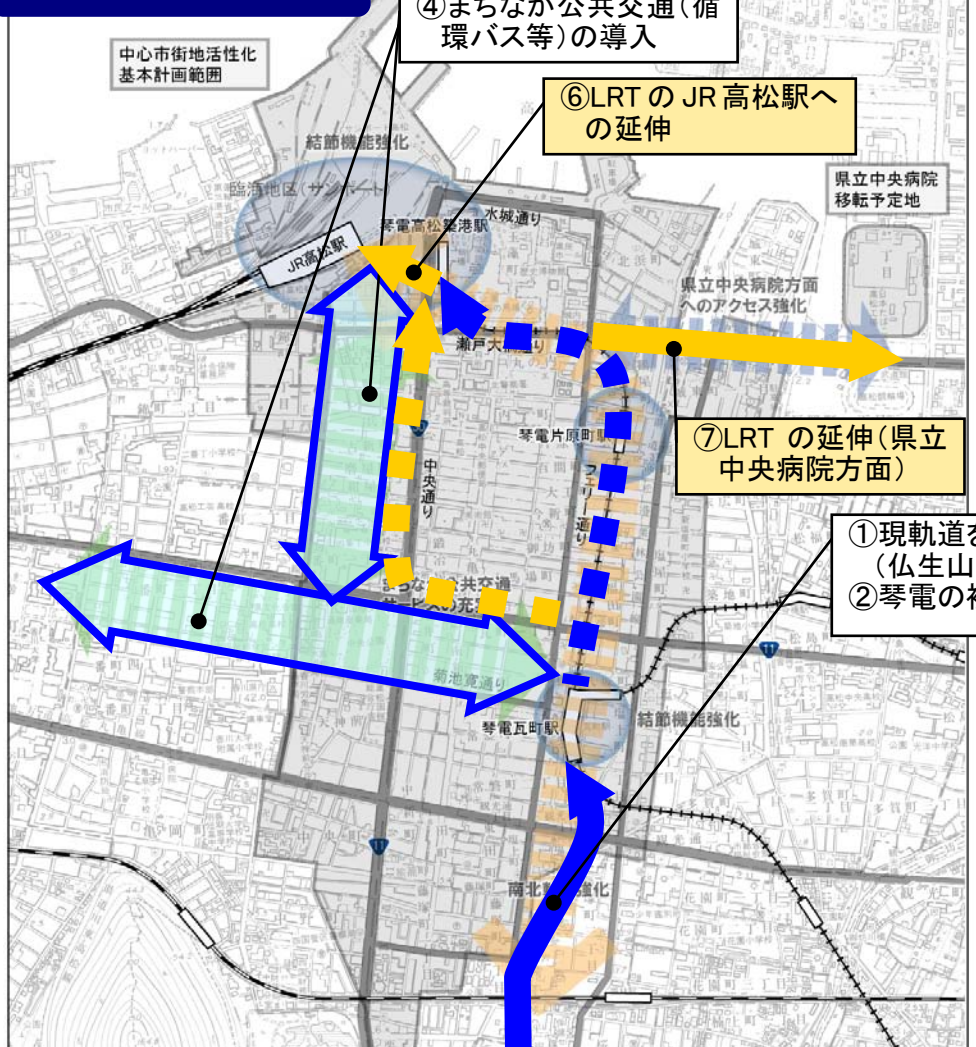
ステージ②のイメージ (旧CASE 2ベース)

琴電の運行を現状のまま維持、JR 高松駅まで LRV を運行

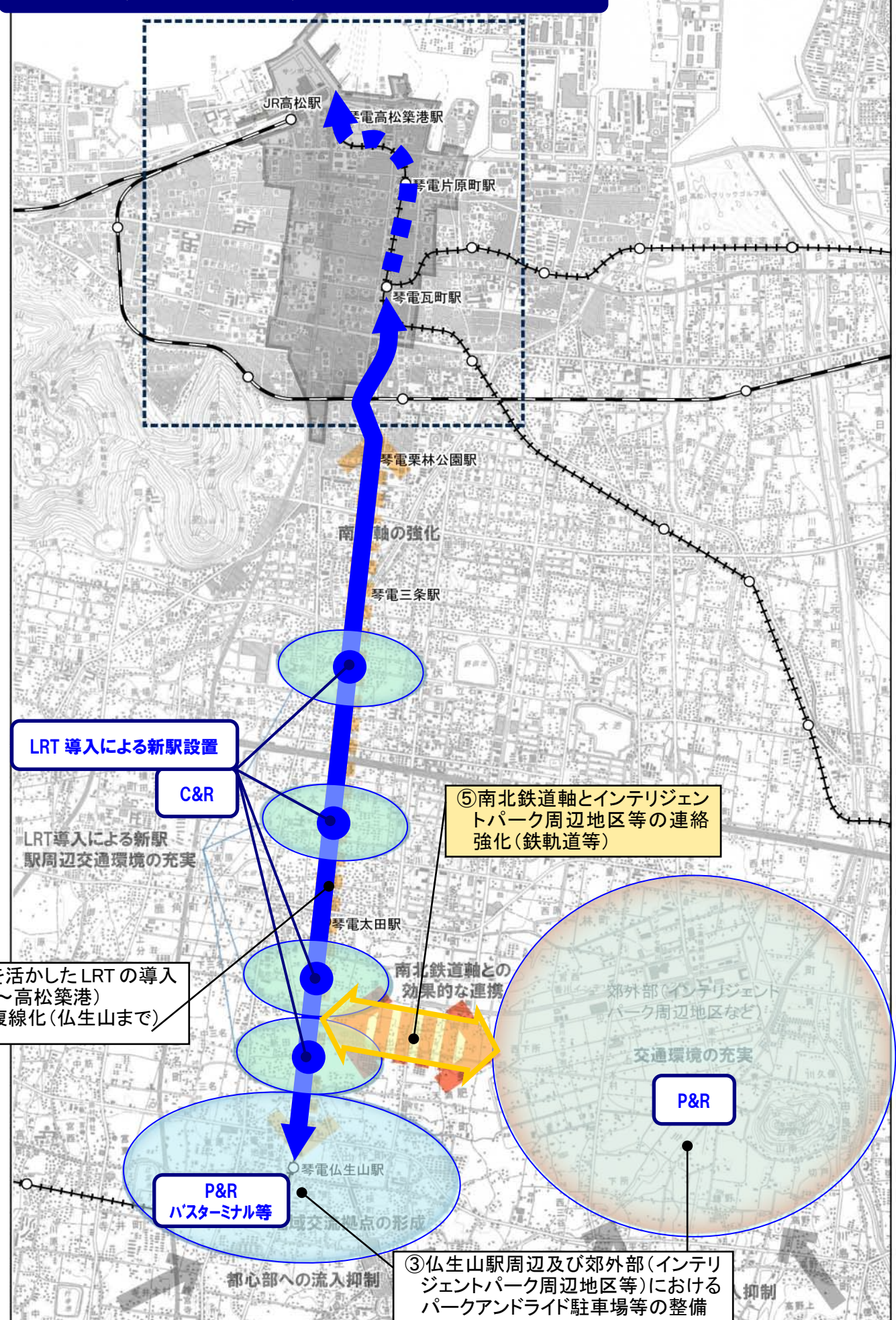


- 凡例
- ステージ①での施策
 - ステージ②での施策
 - ステージ③での施策

都心地域



都心地域～都心地域周辺部および郊外部

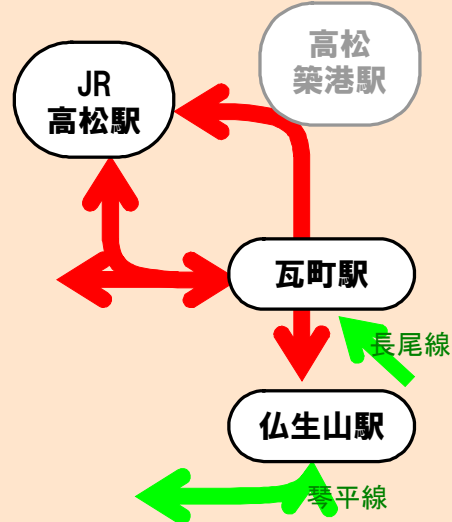


ステージ③ 目指すべき交通体系の最終的実現段階

想定時期	長期的将来
施策の内容と主たる目的	① 現軌道を活かした LRT の導入(仏生山～高松築港) ⇒南北公共交通軸の強化、交通結節機能の強化
	② 琴電の複線化(仏生山まで)
	③ 仏生山駅周辺及び郊外部(インテリジェントパーク周辺地区等)におけるパークアンドライド駐車場等の整備 ⇒都心地域への自動車交通の流入抑制
	④ まちなか公共交通(循環バス等)の導入 ⇒まちなか公共交通の充実、バスサービスの充実・再編
	⑤ 南北鉄道軸とインテリジェントパーク周辺地区等の連絡強化(鉄軌道等) ⇒都心地域周辺部及び郊外部の公共交通サービスの強化
	⑥ LRT の JR 高松駅への延伸 ⇒南北公共交通軸の強化
	⑦ LRT の延伸(県立中央病院方面) ⇒高松築港駅～JR 高松駅間の結節機能の強化 ⇒(本町交差点の解消)導入ルートによる
	⑧ まちなか循環新交通システム網の形成 ⇒まちなか公共交通の更なる充実(定時性の確保等)
対策の検証	-
残る主な課題	-

ステージ③のイメージ (旧CASE6ベース)

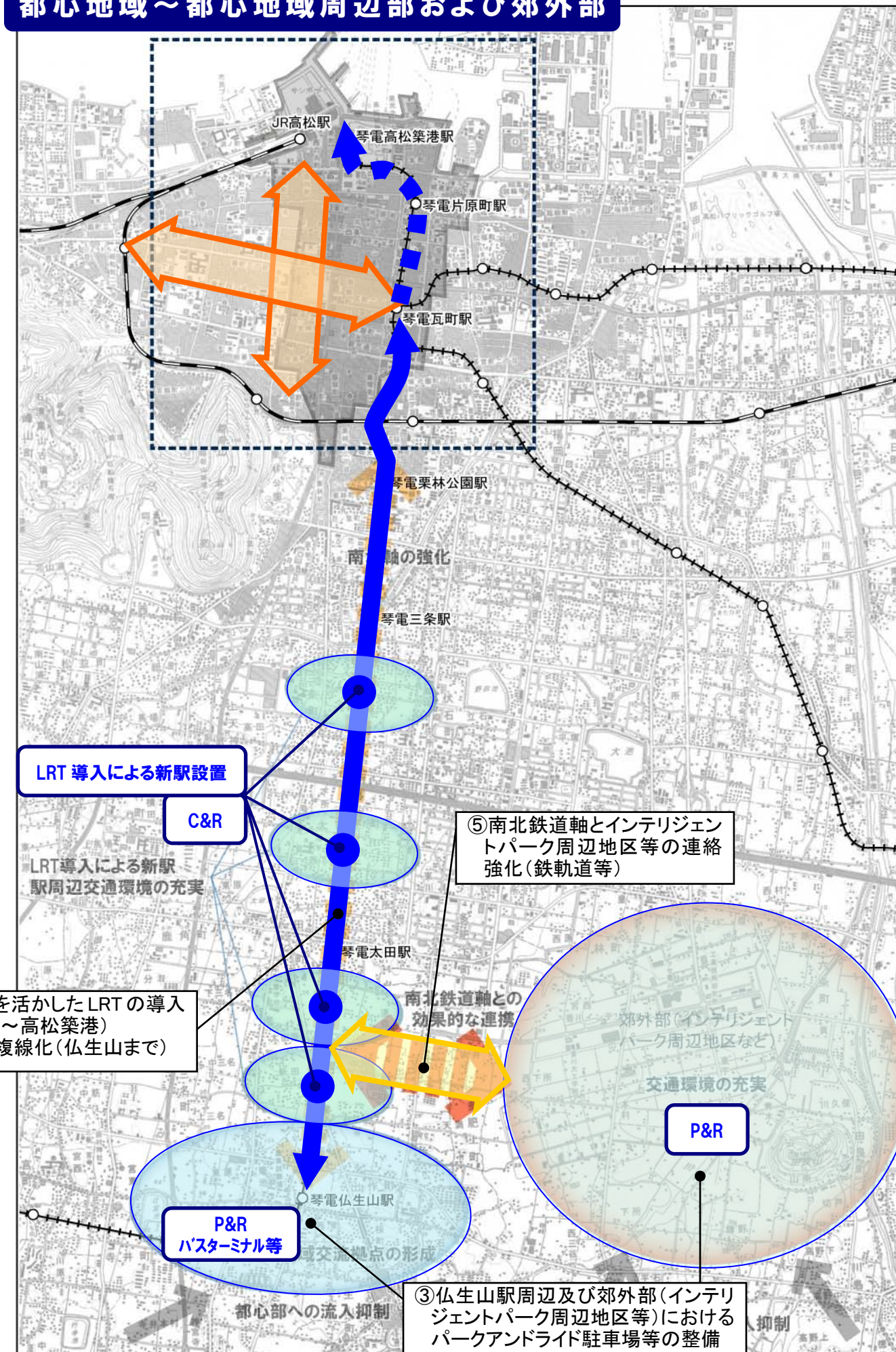
琴電を仏生山止めとし JR 高松～仏生山間を完全 LRT 化
超長期的に、まちなかを循環する新交通システム網の形成



- 凡例
- ステージ①での施策
 - ステージ②での施策
 - ステージ③での施策



都心地域～都心地域周辺部および郊外部



(3) 段階的展開のまとめ

ステージ	ステージ1：既存ストックを活かした当面の課題解決段階	ステージ2：効果的な個別施策の実施段階	ステージ3：目指すべき交通体系の最終的実現段階
想定時期	H22～ ・H22: 計画内容検討 ・H24～: 施策の具体的実施 ・H23: 実証実験等 ・施策実施後3カ年程度: 施策の検証	ステージ①と同時ないし以降	長期的将来
施策の内容と主たる目的	① 現軌道を活かした LRT の導入(仏生山～高松築港) ⇒南北公共交通軸の強化、交通結節機能の強化 ② 琴電の複線化(仏生山まで) ③ 仏生山駅周辺及び郊外部(インテリジェントパーク周辺地区等)におけるパークアンドライド駐車場等の整備 ⇒都心地域への自動車交通の流入抑制 ④ まちなか公共交通(循環バス等)の導入 ⇒まちなか公共交通の充実、バスサービスの充実・再編 ⑤ 南北鉄道軸とインテリジェントパーク周辺地区等の連絡強化(バス等) ⇒都心地域周辺部及び郊外部の公共交通サービスの強化 ⇒南北公共交通軸の強化 ⑥ LRT の JR 高松駅への延伸 ⇒南北公共交通軸の強化 ⇒高松築港駅～JR 高松駅間の結節機能の強化 ⇒本町交差点の解消 ⑦ LRT の延伸(県立中央病院方面) ⇒公共公益施設へのアクセス強化 ⑧ まちなか循環新交通システム網の形成 ⇒まちなか公共交通の更なる充実(定時性の確保等)	① 現軌道を活かした LRT の導入(仏生山～高松築港) ⇒南北公共交通軸の強化、交通結節機能の強化 ② 琴電の複線化(仏生山まで) ③ 仏生山駅周辺及び郊外部(インテリジェントパーク周辺地区等)におけるパークアンドライド駐車場等の整備 ⇒都心地域への自動車交通の流入抑制 ④ まちなか公共交通(循環バス等)の導入 ⇒まちなか公共交通の充実、バスサービスの充実・再編 ⑤ 南北鉄道軸とインテリジェントパーク周辺地区等の連絡強化(鉄軌道等) ⇒都心地域周辺部及び郊外部の公共交通サービスの強化 ⇒南北公共交通軸の強化 ⑥ LRT の JR 高松駅への延伸 ⇒南北公共交通軸の強化 ⇒高松築港駅～JR 高松駅間の結節機能の強化 ⇒本町交差点の解消(導入ルートによる) ⑦ LRT の延伸(県立中央病院方面) ⇒公共公益施設へのアクセス強化 ⑧ まちなか循環新交通システム網の形成 ⇒まちなか公共交通の更なる充実(定時性の確保等)	① 現軌道を活かした LRT の導入(仏生山～高松築港) ⇒南北公共交通軸の強化、交通結節機能の強化 ② 琴電の複線化(仏生山まで) ③ 仏生山駅周辺及び郊外部(インテリジェントパーク周辺地区等)におけるパークアンドライド駐車場等の整備 ⇒都心地域への自動車交通の流入抑制 ④ まちなか公共交通(循環バス等)の導入 ⇒まちなか公共交通の充実、バスサービスの充実・再編 ⑤ 南北鉄道軸とインテリジェントパーク周辺地区等の連絡強化(鉄軌道等) ⇒都心地域周辺部及び郊外部の公共交通サービスの強化 ⇒南北公共交通軸の強化 ⑥ LRT の JR 高松駅への延伸 ⇒南北公共交通軸の強化 ⇒高松築港駅～JR 高松駅間の結節機能の強化 ⇒本町交差点の解消(導入ルートによる) ⑦ LRT の延伸(県立中央病院方面) ⇒公共公益施設へのアクセス強化 ⑧ まちなか循環新交通システム網の形成 ⇒まちなか公共交通の更なる充実(定時性の確保等)
対策の検証	<ul style="list-style-type: none"> 南北公共交通(琴電)の利用状況 まちなか公共交通(循環バス等)の利用状況 都心部への自動車交通の流入状況(パークアンドライド駐車場の利用状況) 	<ul style="list-style-type: none"> 高松築港駅～JR 高松駅等間の流動 南北公共交通(琴電)の利用状況 まちなか公共交通(循環バス等)の利用状況 都心部への自動車交通の流入状況(パークアンドライド駐車場の利用状況) 	—
残る主な課題	<ul style="list-style-type: none"> 琴電高松築港駅～JR 高松駅等の結節 本町交差点の解消 県立中央病院等へのアクセス 高松海岸線など関連事業の整備 	<ul style="list-style-type: none"> まちなか公共交通の更なる充実(定時性の確保等) 	—
対策の検証			

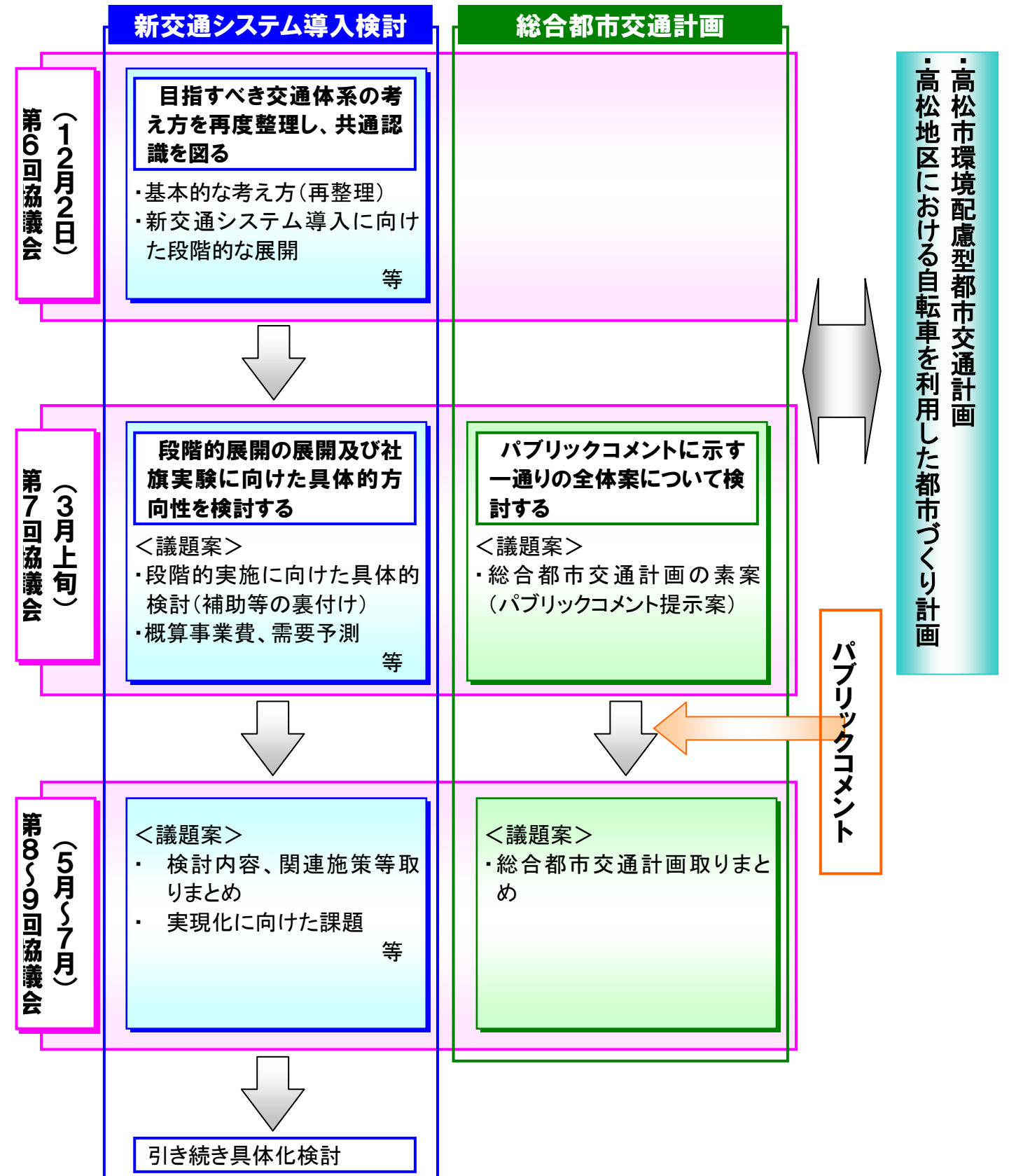
(1) 計画策定の目的

環境配慮型都市交通計画推進協議会(通称:エコ交通協議会)における協議内容や高松地区における自転車を利用した都市づくり計画を踏まえ、新交通システムを活用した結節機能の強化や施策の検討を始め、自動車から公共交通への転換、公共交通の利用促進、適正分担のためのマネジメント方策など、高松市の都市交通の今後の在り方についての総合的な計画として、全市的な視点に立った新たな「総合都市交通計画」を取りまとめる。

(2) 高松市総合都市交通計画体系(案)

1. 高松市総合都市交通計画の概要(計画策定の趣旨・目的、位置づけ、目標年次等)
2. 高松市の交通に関する現況と課題
 - 2.1 まちづくりの方向性(上位・関連計画)
 - 2.2 高松市の現況(中心市街地、交通流動、環境 等)
 - 2.3 課題のまとめ
3. 高松市が目指す都市交通の基本的考え方
 - 3.1 基本理念・方針
 - 3.2 高松市が目指す都市交通の将来像
4. 個別施策の方向性
(各施策別の方向性)
5. 実現に向けて

(3) 今後の進め方



(4) 高松市総合都市交通計画推進体制(案)

