

# 高松市総合都市交通戦略検討協議会

## 第7回協議会資料

### 協議事項

1 交通体系変革の必要性	1
2 交通体系再構築の視点	6
3 将来都市構造を支える交通戦略プラン	10
4 交通戦略プランの実現に向けた段階的展開	12
5 社会実験の内容(案)および今後の展開	17
6 戦略交通協議会の進め方	27

平成 22 年 3 月 4 日

高 松 市

# 1

## 交通体系変革の必要性

### 交通体系に係る高松市の現状

- 自動車に依存した交通流動
- 超高齢社会の到来
- 公共交通利用者の減少
- 歩行距離が短い高齢者

### ○自動車に依存した交通流動

・市民の交通流動は、自動車が過半数を占め、自動車交通に依存している。

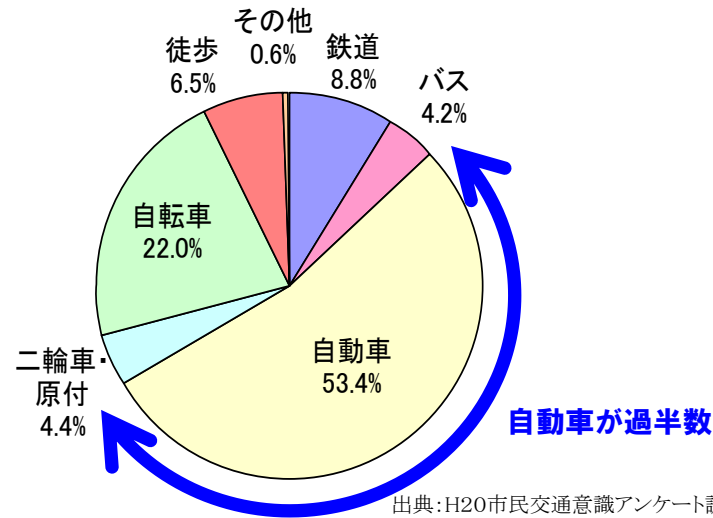


図 代表交通手段構成比(全目的)

### ○超高齢社会の到来

・高松市では高齢化率が20%に達し(H17)、今後も急速に高齢者の割合が増加すると予測される。

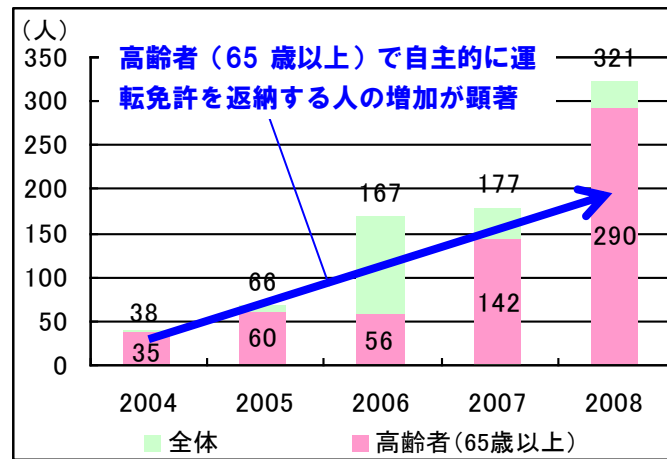
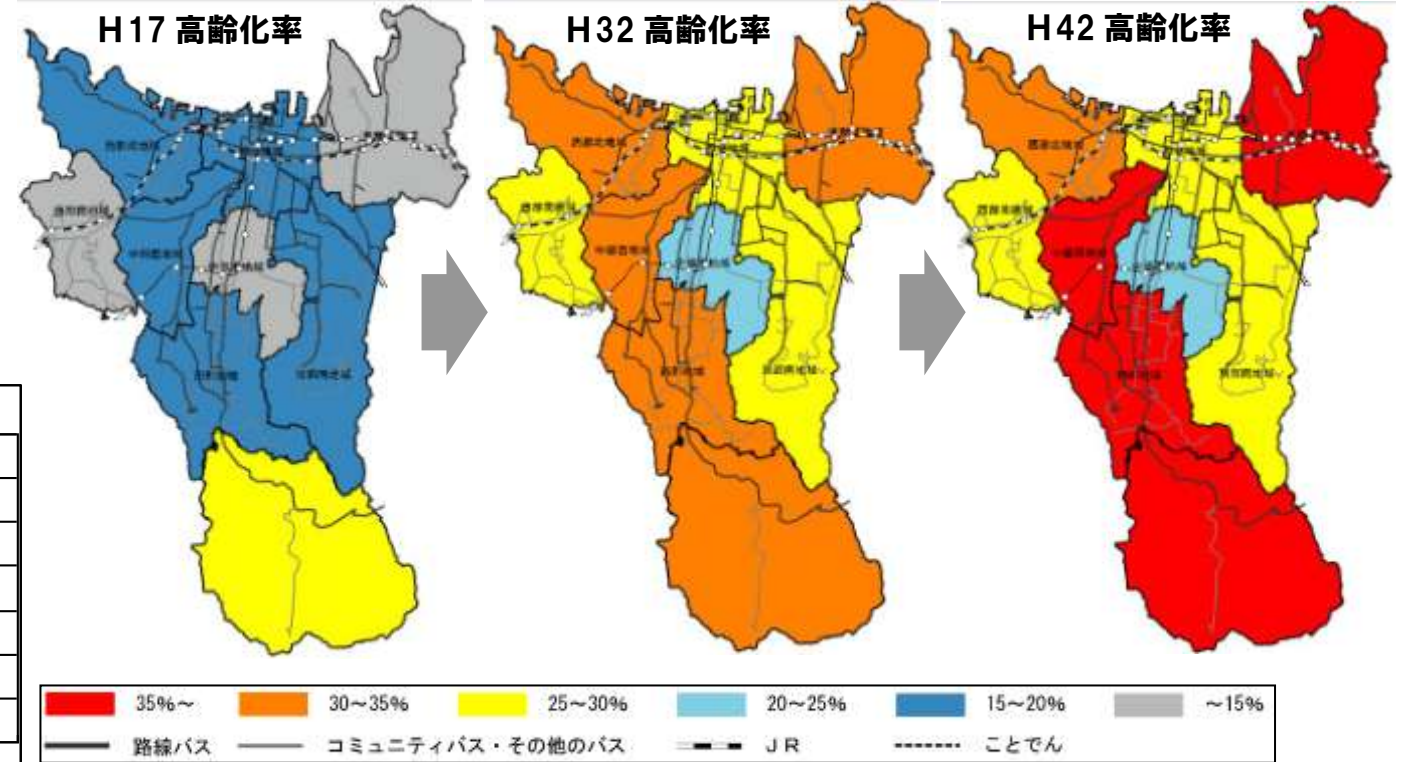


図 香川県内運転免許返納状況

### ○公共交通利用者の減少

・公共交通の利用者は、電車、バスとも減少する傾向にある。

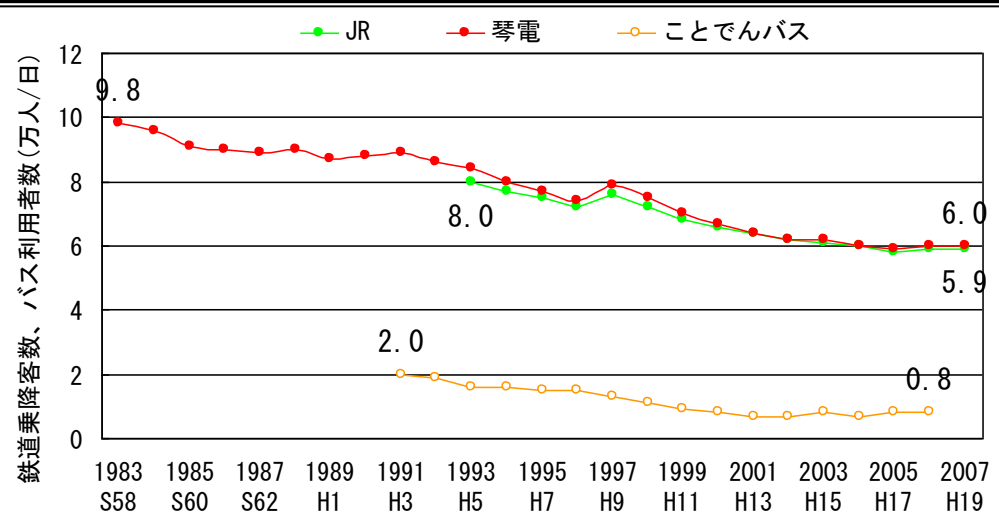


図 市内の公共交通利用者の推移

### ○歩行距離が短い高齢者

・歳をとるにつれて、歩行距離が短くなる。クルマを運転しない人への交通手段(ちょいのり交通)が必要になる。

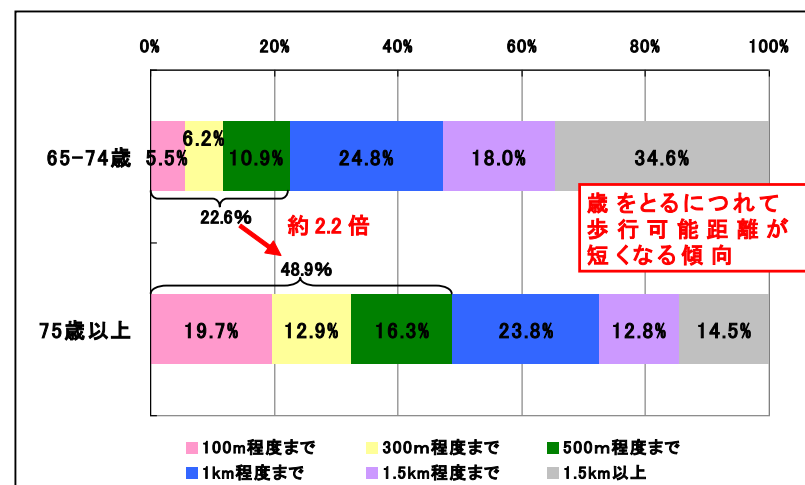


図 高齢者の徒歩(補助器具(杖など)を含む)移動可能距離

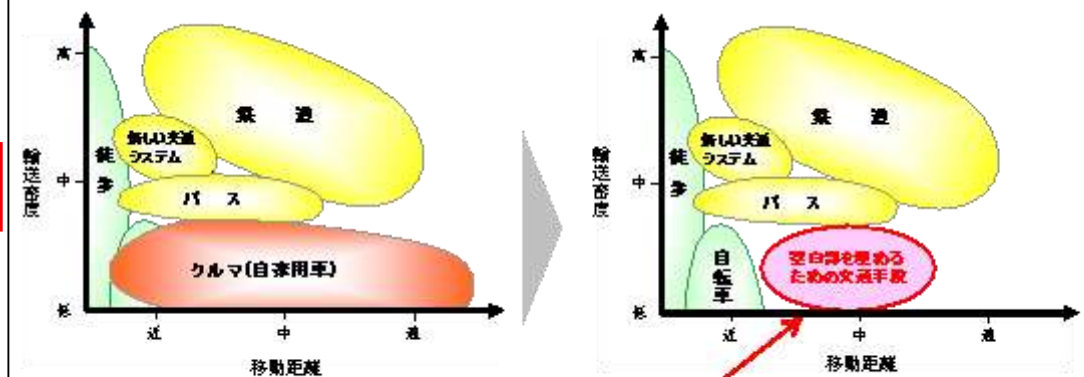
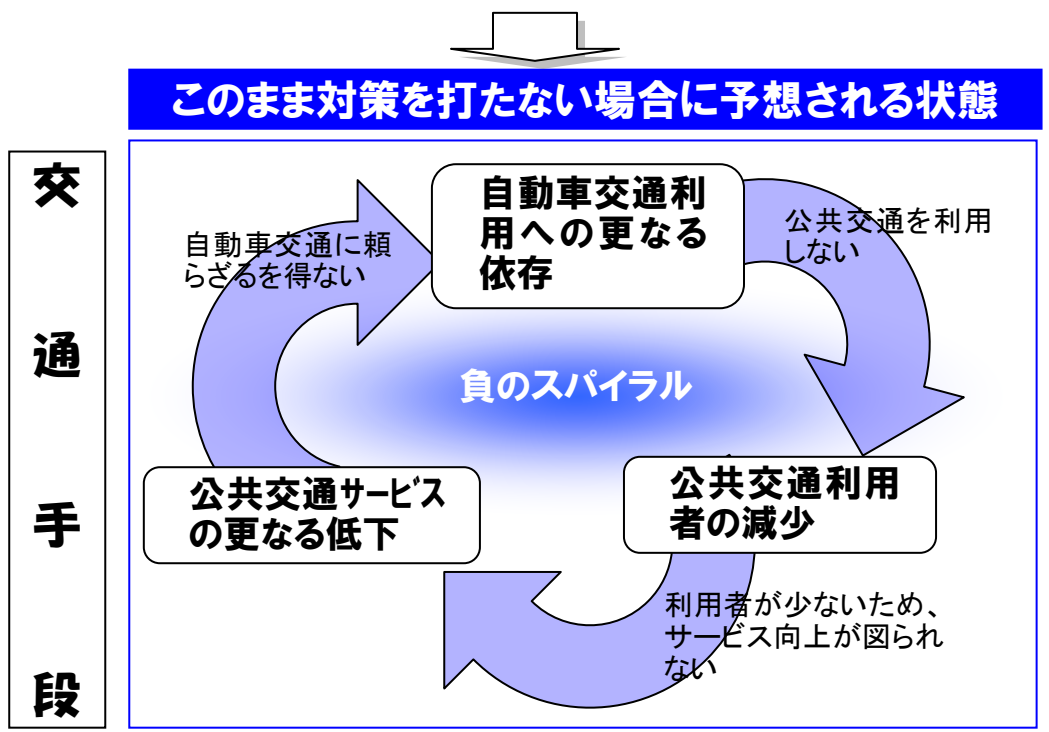
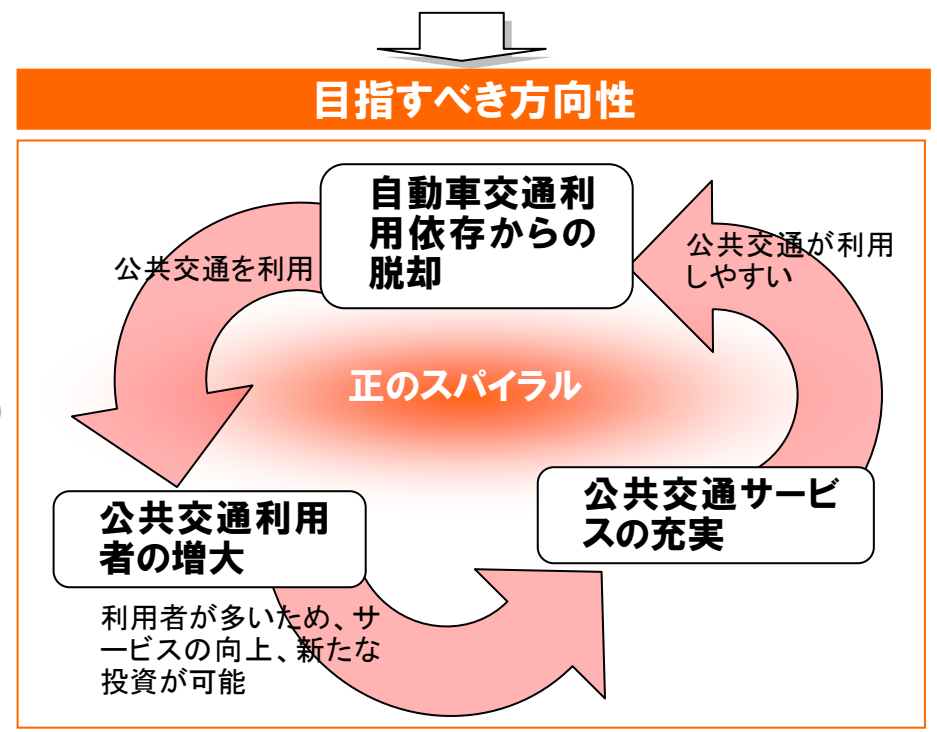
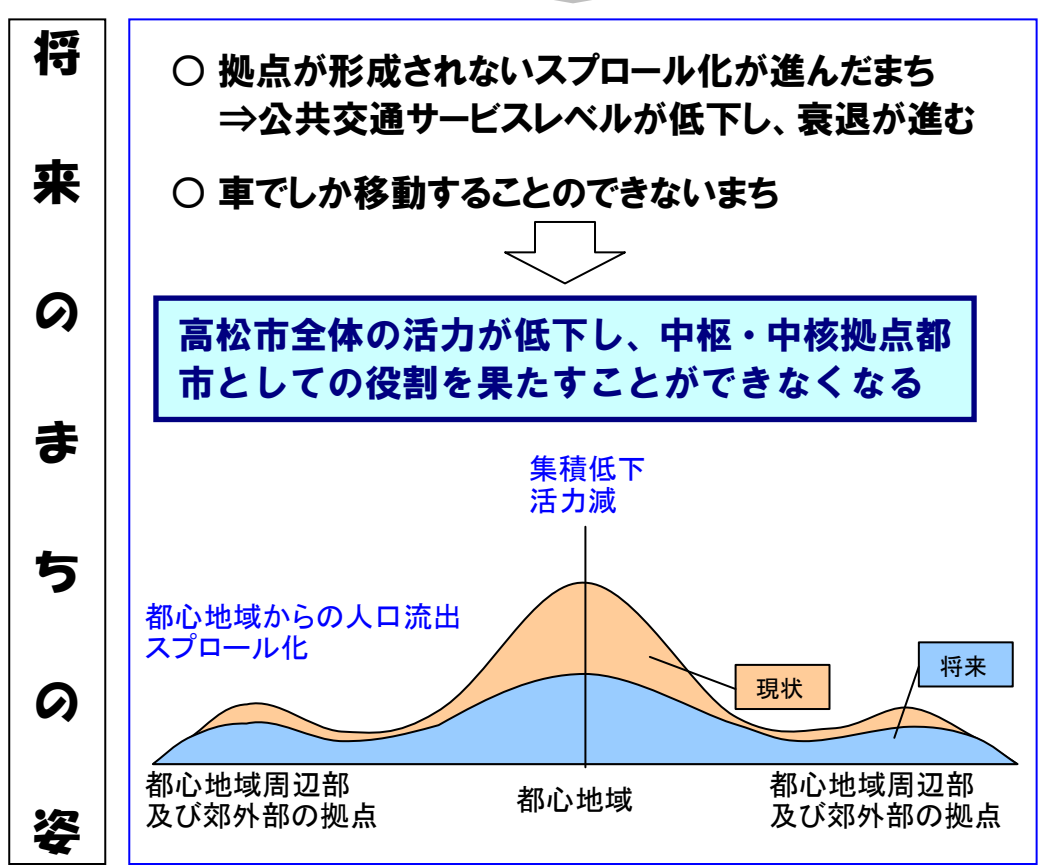


図 交通手段の移動距離と輸送密度



- 人の動き等**
- 自動車利用者増加の一方で、高齢者等交通弱者の移動手段がなくなる
  - 都市構造の拡散化と、外出しない高齢者等交通弱者の増加
  - 中心市街地の衰退 など



- 高齢者等交通弱者の外出手段が充実
- 「中心市街地活性化基本計画」に掲げられた各種施策等と相まって、中心市街地等で活動する人の増大
- 中心市街地の活性化 など

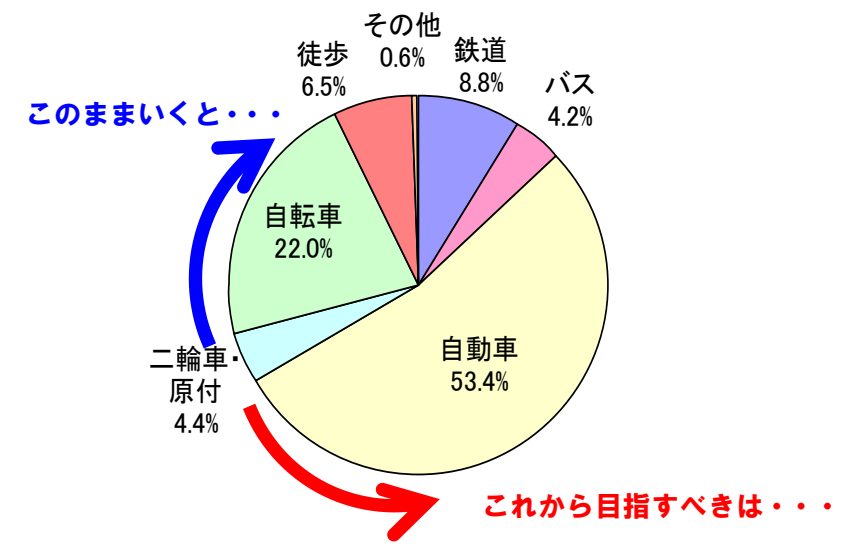
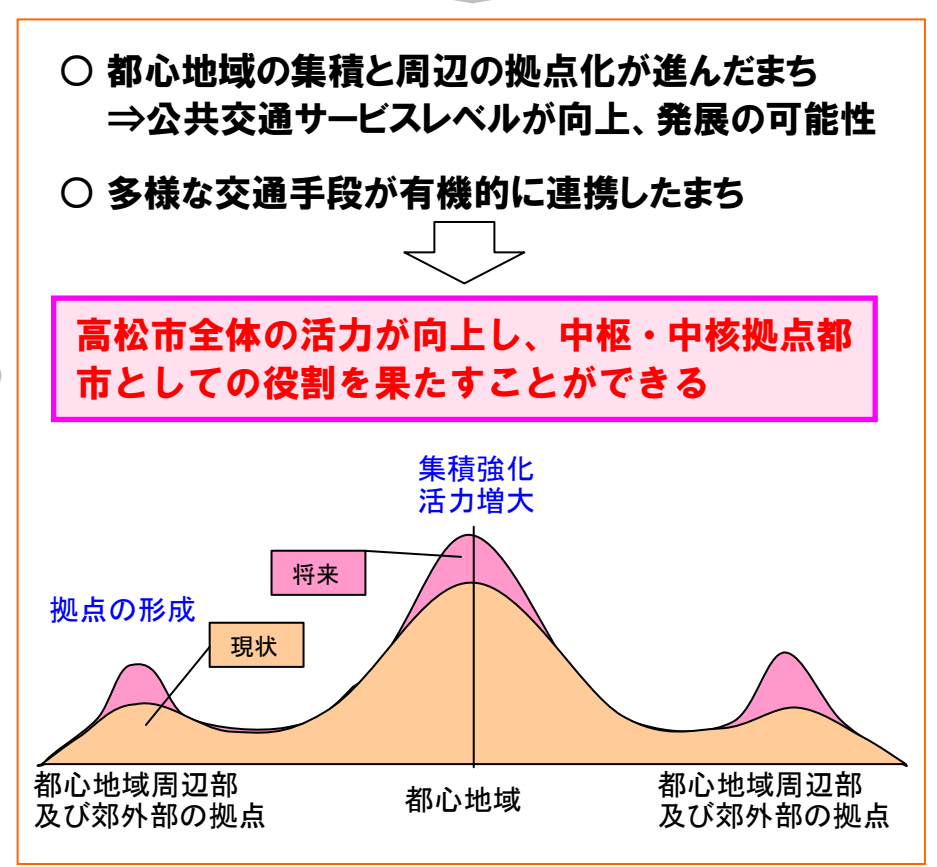


図 代表交通手段構成比(全目的)  
出典: H20市民交通意識アンケート調査

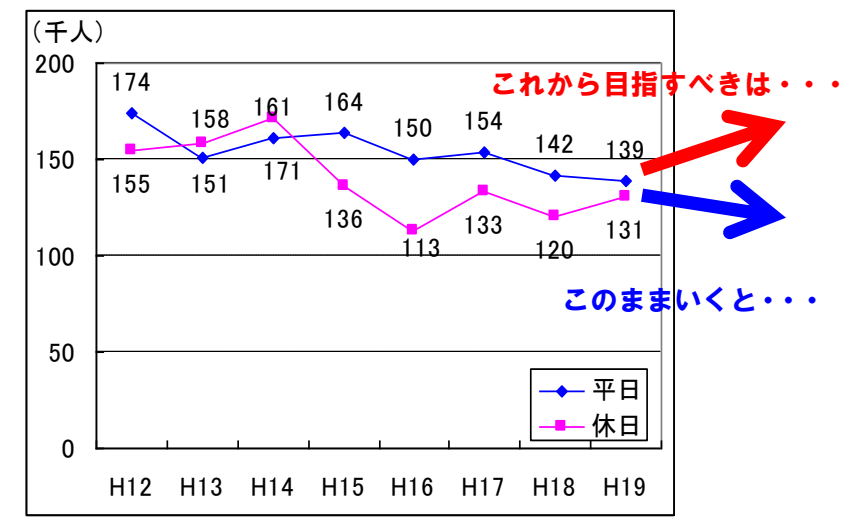


図 中央商店街通行量の推移  
出典: 高松市中心市街地活性化基本計画 (H19.5)

### 交通体系変革の必要性

過度に自動車に依存しない交通体系への変革が必要

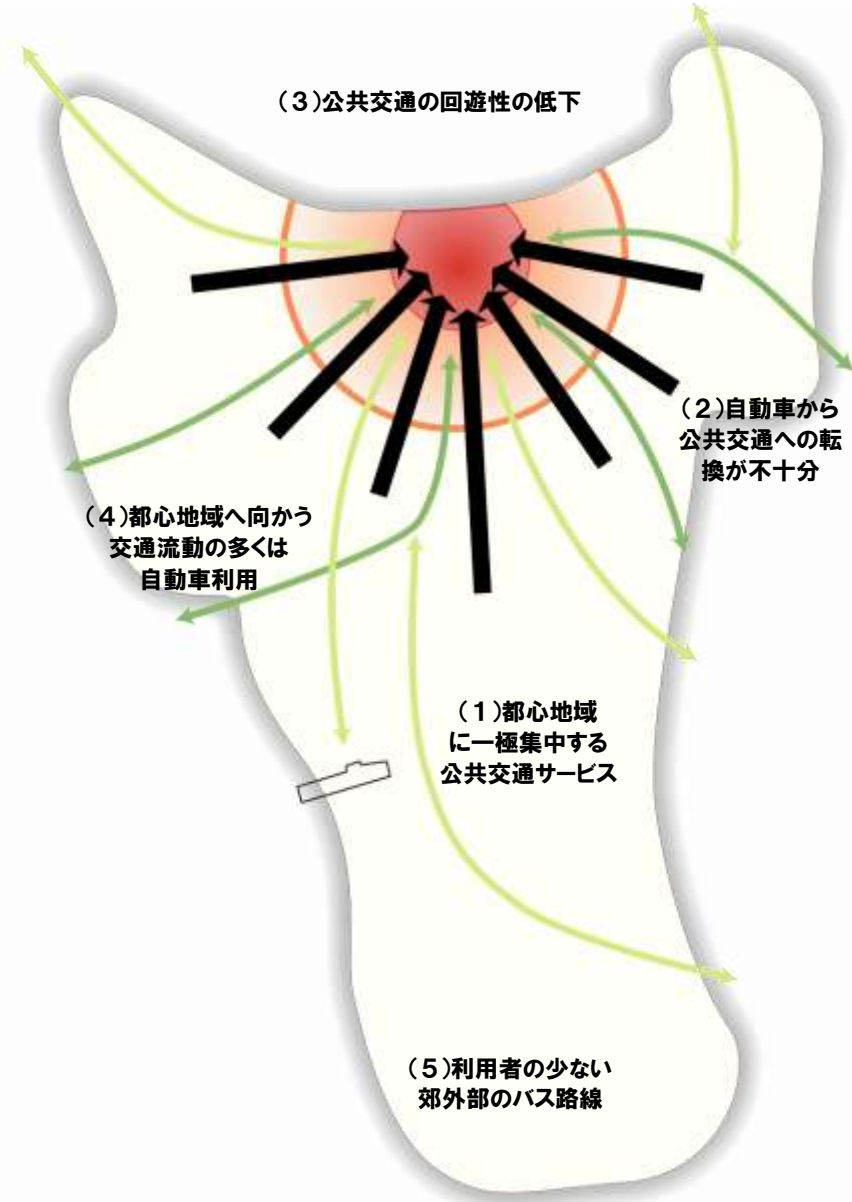
都心地域周辺部及び郊外部から都心地域に人を導く環境づくり

都心地域に住む人、訪れる人が円滑に移動できる環境づくり

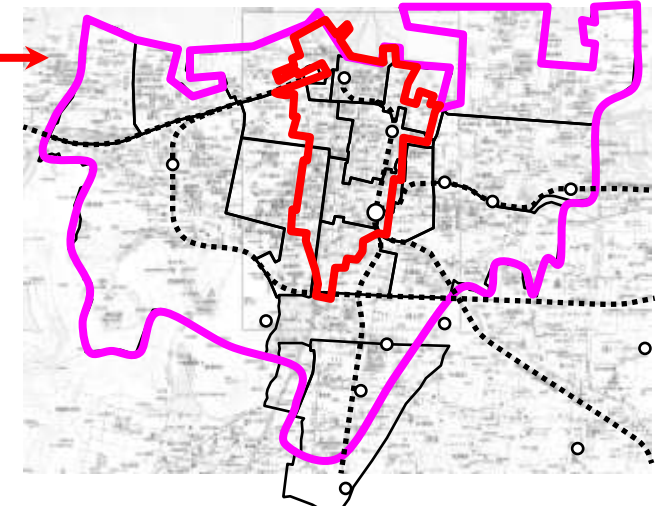
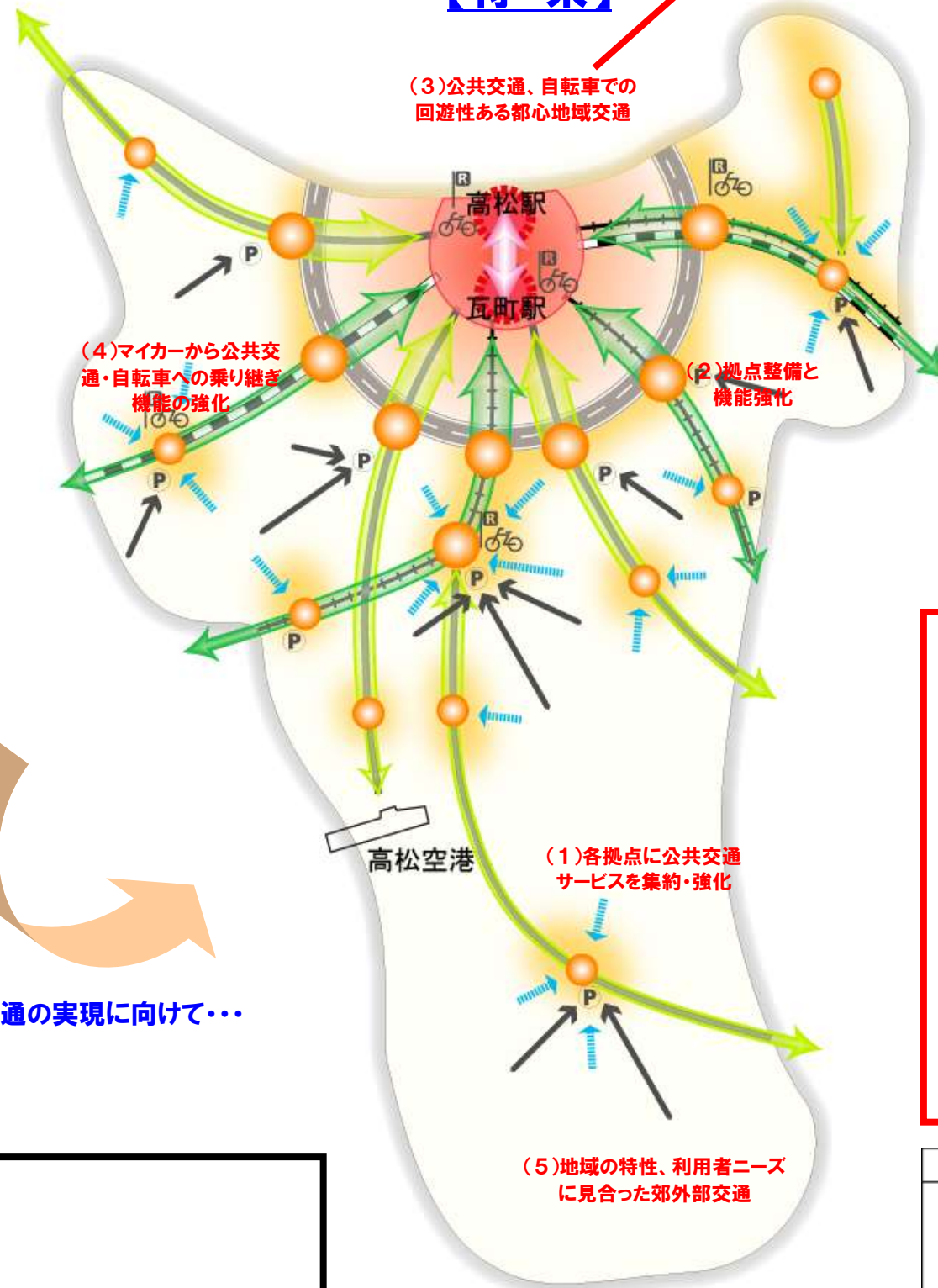


# 交通体系の将来イメージ

## 【現状】



## 【将来】



\*)上記のピンク色線で囲われている区域は、新都市 OD 調査の C ゾーンで区切り、概ね都市計画マスタープランにおける都心地域として設定  
 \*)また、中心市街地活性化基本計画で示されている範囲を「中心市街地(赤線の区域)」として設定

エコ交通の実現に向けて…

- ### 【将来:エコ交通体系のねらい】
- (1)軸：公共交通軸を有効活用し、更なるサービスの充実・強化
  - (2)拠点：公共交通軸上の拠点を対象とした交通結節機能の強化
  - (3)ゾーン(都心地域)：回遊性ある都心地域交通の再構築
  - (4)ゾーン(都心地域周辺部)：自動車から公共交通、自転車への転換による都心地域周辺部交通の再構築
  - (5)ゾーン(郊外部)：地域の特性や利用者ニーズに見合った郊外部交通の再構築

## 【現状】

- (1)軸：公共交通サービス(特にバス)が都心地域に一極集中
- (2)拠点：自動車から鉄道、バスへの乗り継ぎ(交通結節機能)が不十分
- (3)ゾーン(都心地域)：公共交通の回遊性の低下
- (4)ゾーン(都心地域周辺部)：都心地域へ向かう交通流動の多くは自動車利用
- (5)ゾーン(郊外部)：都心地域へ向かう交通流動の多くは自動車利用、利用者が少ないバス路線

凡例	
	鉄道軸
	基幹バス軸
	都心地域交通
	郊外部交通
	主要交通ターミナル
	交通結節点
	環状道路(5.0km圏域)
	自動車流動

出典：高松市環境配慮型都市交通計画

# 交通体系の実現に向けた施策体系

戦略交通協議会での検討項目

関連項目

### 【目指すべきエコ交通体系】

- (1) 適正かつ合理的な土地利用を誘導する交通体系
- (2) 自動車から公共交通・自転車への転換を促進する環境に配慮した交通体系
- (3) 安全で快適に移動できる人にやさしい交通体系
- (4) 中心市街地の活性化に資する交通体系
- (5) エコ交通体系を実現するための市民啓発

### 【エコ交通体系の目標】

**【軸】**

- (1) 公共交通軸（鉄道軸、基幹バス軸）の強化

**【拠点】**

- (2) 主要交通ターミナル、交通結節点の整備と強化

**【ゾーン】**

- (3) 都心地域交通の再構築
- (4) 都心地域周辺部交通の再構築
- (5) 郊外部交通の再構築



### 【施策】

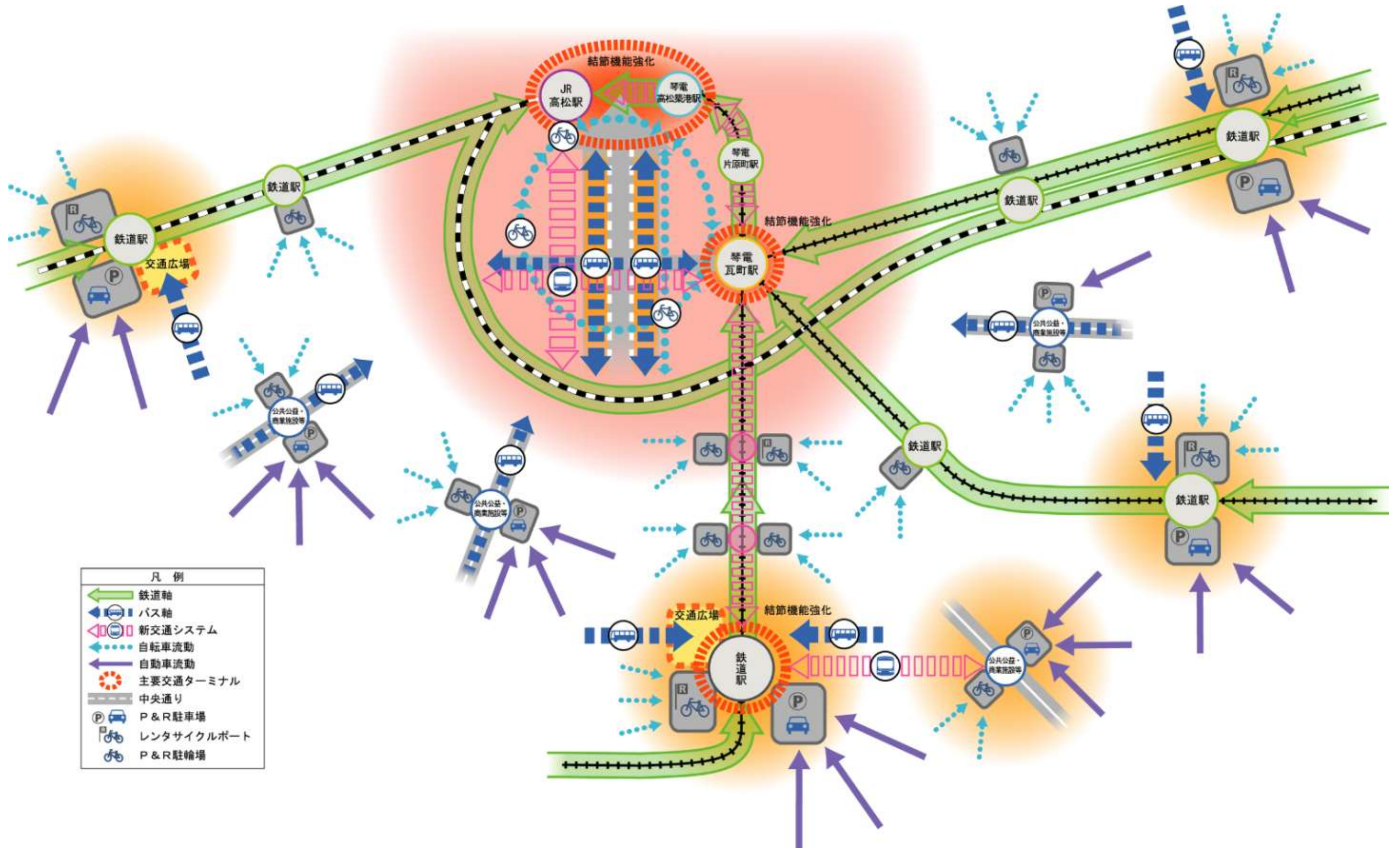
- 1) 既存公共交通機関の有効活用
- 2) マイカーから公共交通利用への転換
- 3) 自転車と公共交通の連携強化
- 4) 自転車利用環境の整備
- 5) 公共交通の利便性の向上
- 6) 都心地域およびその周辺部への自動車流入の抑制
- 7) 中心市街地の回遊性の向上
- 8) 市民啓発活動の実施

### 【具体的な取組】

- 1 バス路線網の再編
- 2 コミュニティバスの再編
- 3 道路空間の再配分(中央通り等)
- 4 パーク&ライド駐車場の整備
- 5 パーク&バスライド駐車場の整備
- 6 サイクル&ライド駐輪場の整備
- 7 サイクル&バスライド駐輪場の整備
- 8 公共交通と連携した自転車の利用促進
- 9 自転車ネットワークの整備
- 10 レンタサイクルポート、路上駐輪施設の増設
- 11 バスの速達性の確保
- 12 バス利用サービスの向上
- 13 バス運行時間の延長
- 14 鉄道、バス等の乗り継ぎの円滑化
- 15 駐車場の料金対策
- 16 都心地域および都心地域周辺部への自動車流入規制
- 17 トランジットモールの導入
- 18 新交通システム(LRT等)の検討
- 19 都心地域内の循環バスの導入検討
- 20 IruCaカードの利用の拡大
- 21 モビリティマネジメントの実践
- 22 CO2削減を目指した広報・PR活動



# 交通体系の方針図



出典: 高松市環境配慮型都市交通計画



# 2 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

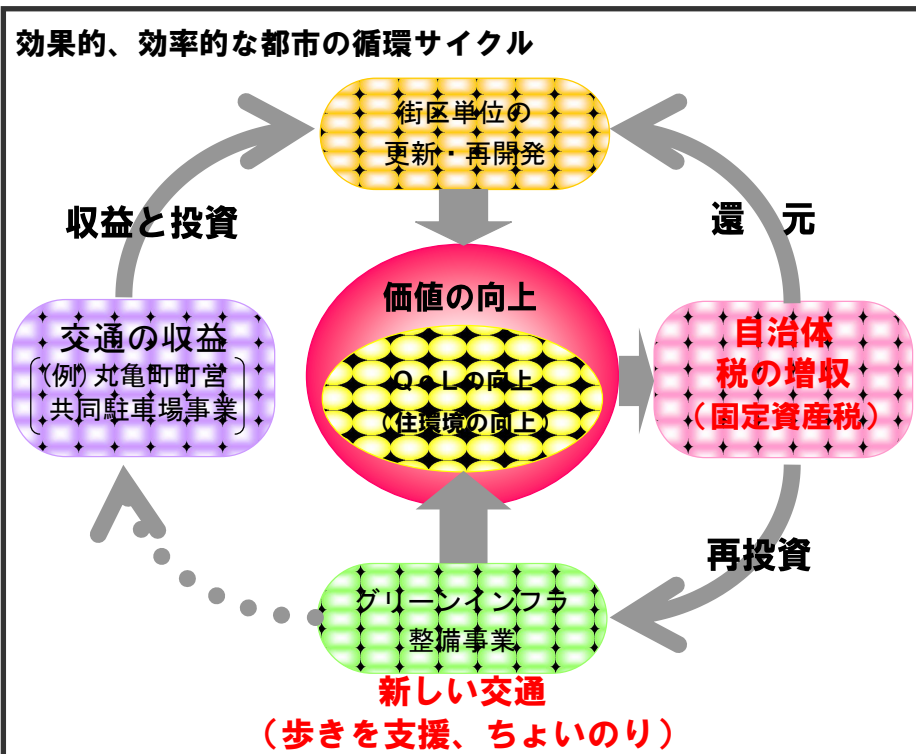
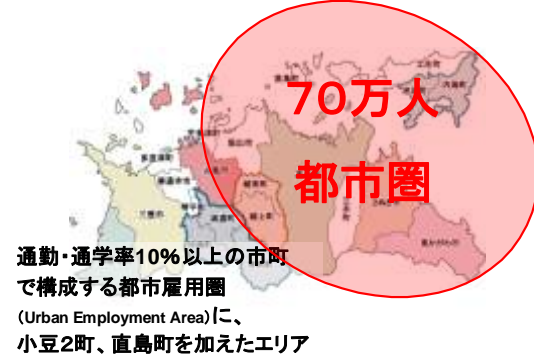
- ・ 中枢拠点性の低下
- ・ 地域経済の活力低下
- ・ 若年層の流出
- ・ 郊外化・逆都市化の進行と中心市街地の相対的機能低下

- 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...

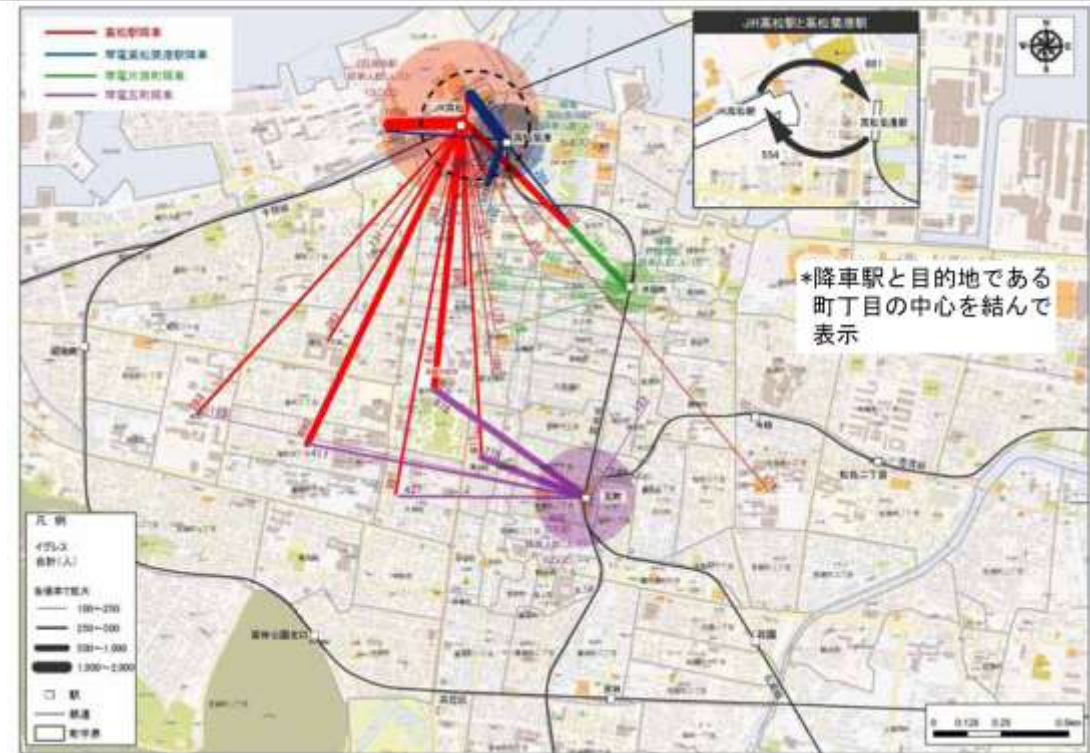
高松市=高松都市圏(70万人都市圏)の中核



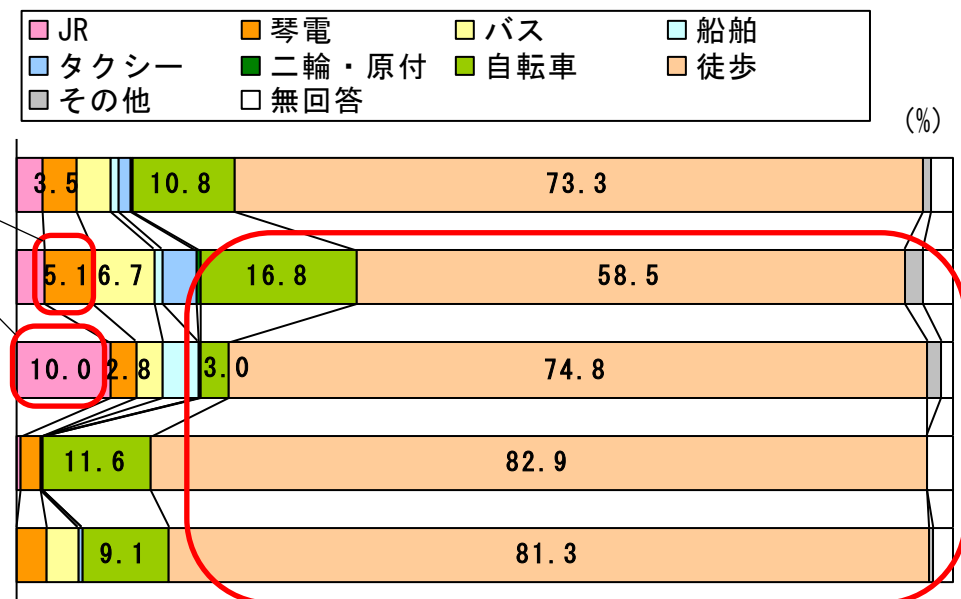
出典: 広域行政時代における拠点地域のあり方に関する調査研究(H20.3) 抜粋

## 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駅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。



### JR 高松～築港間の乗換



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。

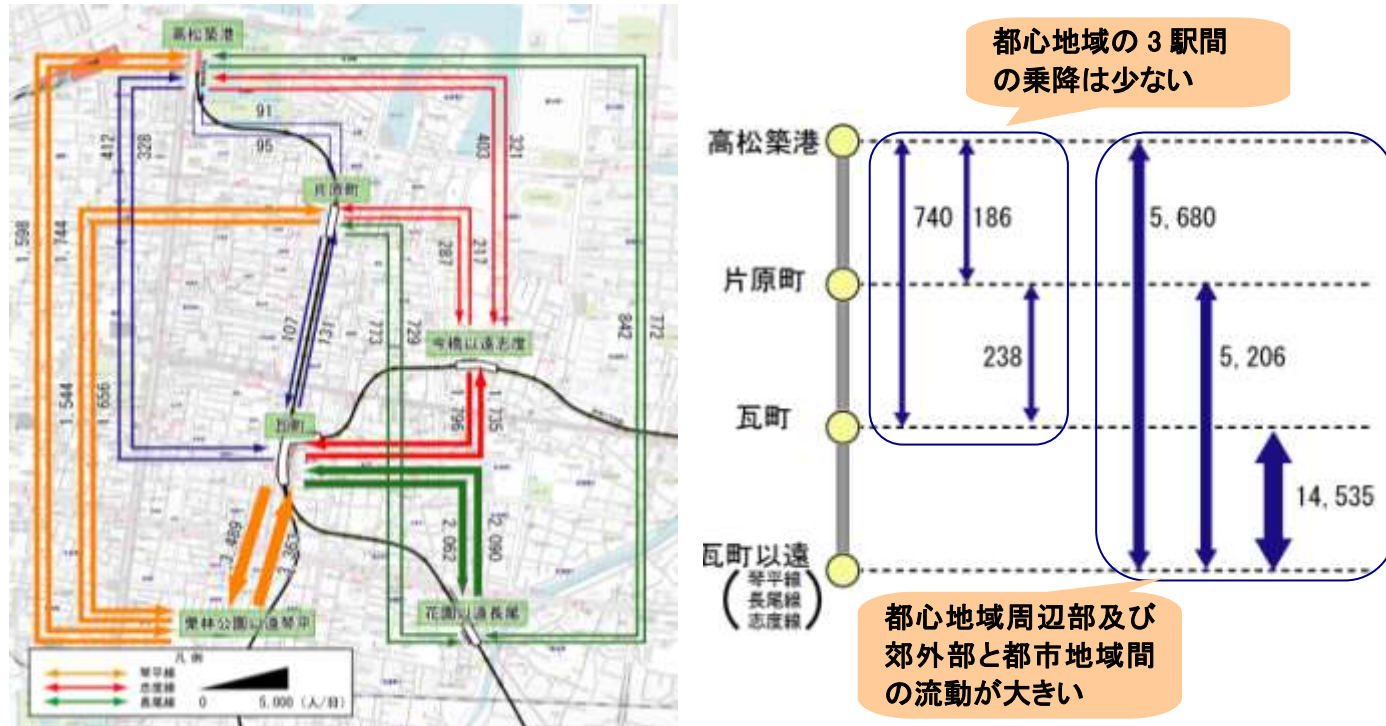


図 琴電主要駅間の輸送人員

出典:事業者資料(H20)

○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

### 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  
⇒乗換後の「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

#### 交通体系の再構築の視点

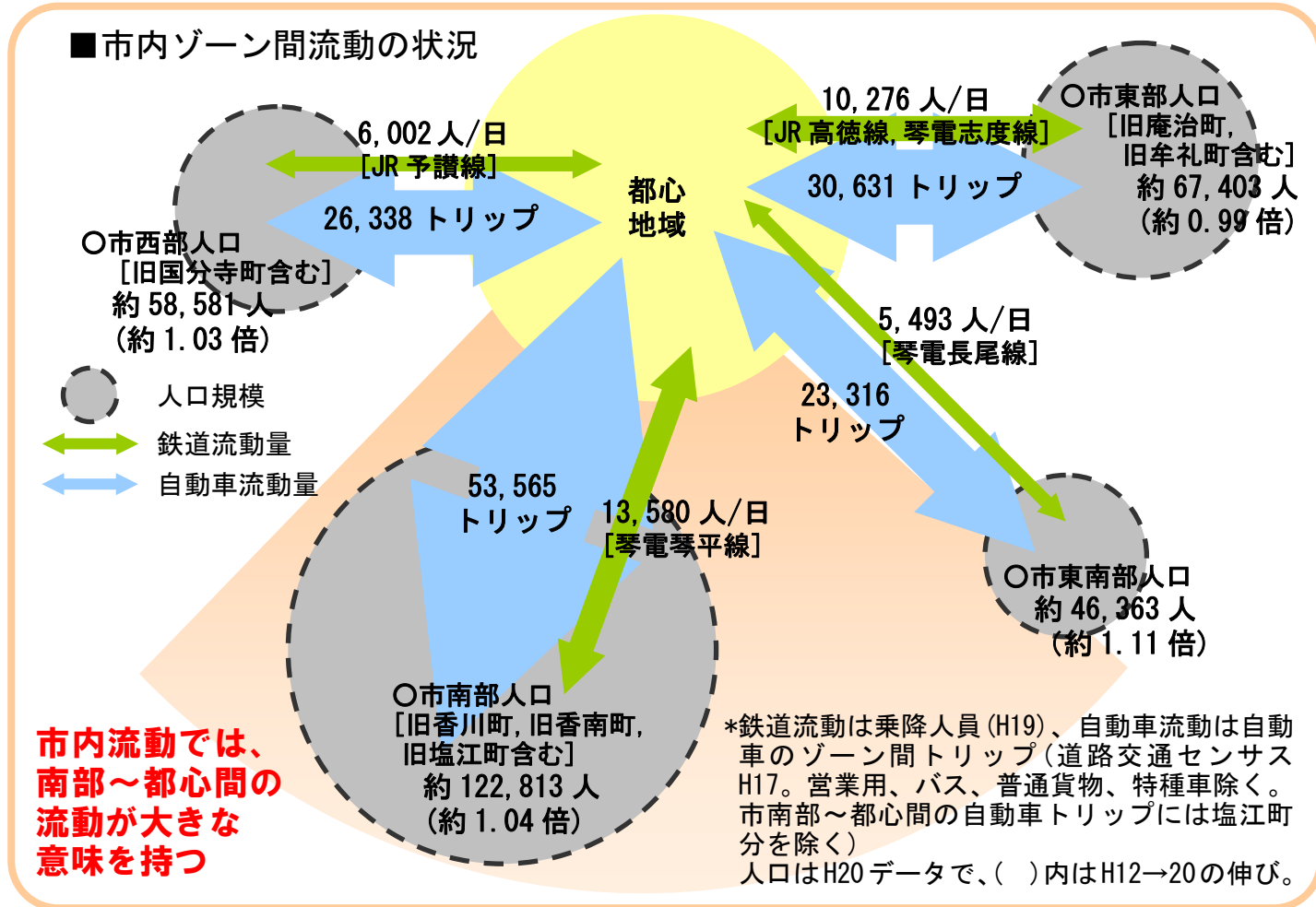
- ①主要交通ターミナルである「JR 高松駅」、「琴電瓦町駅」の交通結節機能強化、JR 高松駅－琴電築港駅等の連携強化
- ②財政制約等を踏まえ、既存ストックの有効活用
- ③まちなかにおける高齢者等の移動を確保する『ちょいのり交通』の実現
- ④都心地域における回遊性の向上



## (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。

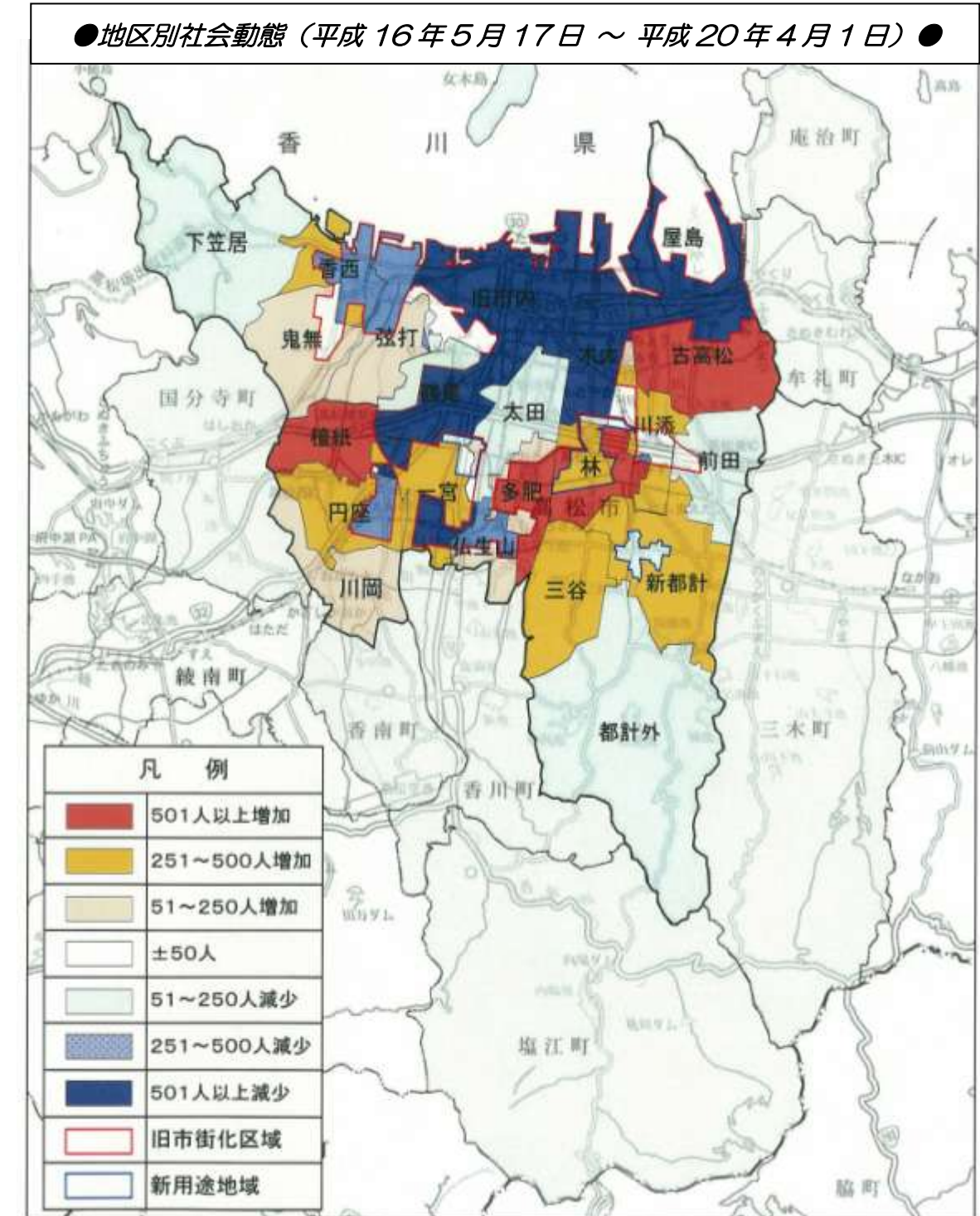


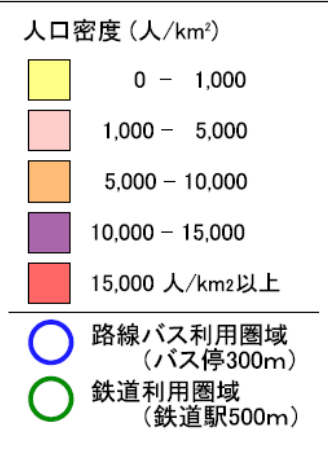
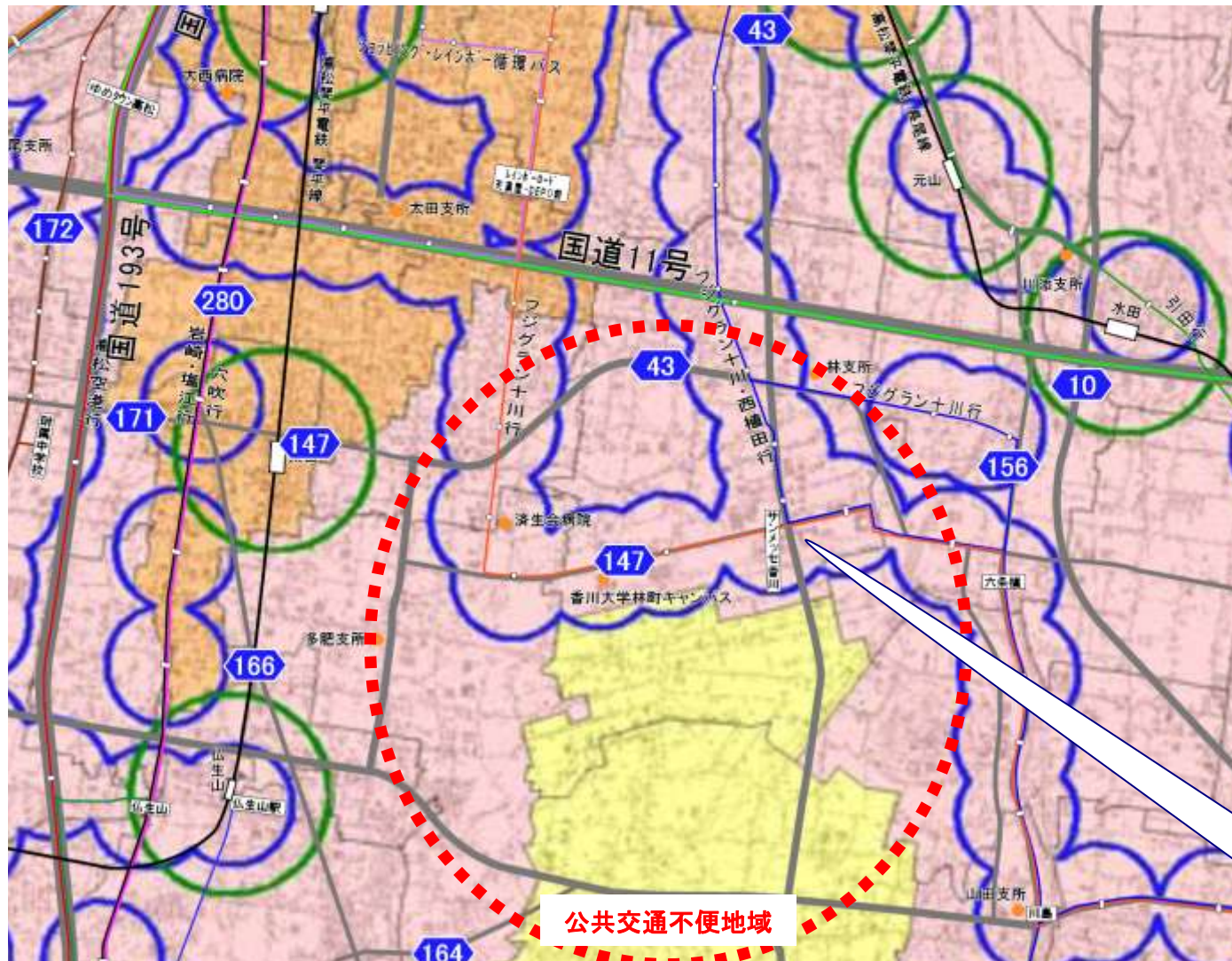
図 高松市の人口動態

出典:都市計画マスタープラン



### 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が立地し、人口増加傾向が見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人口増大・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。



# 3 将来都市構造を支える交通戦略プラン

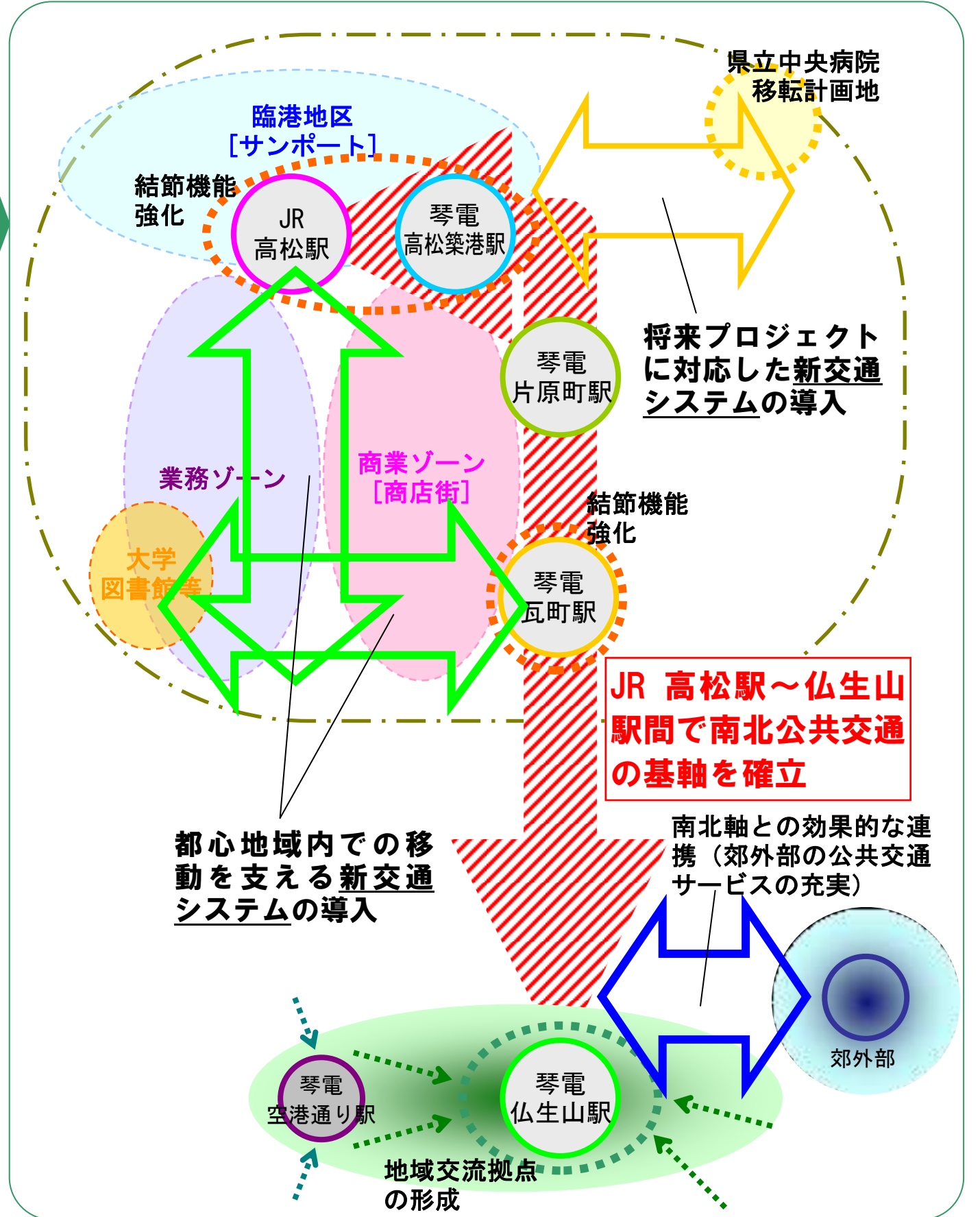
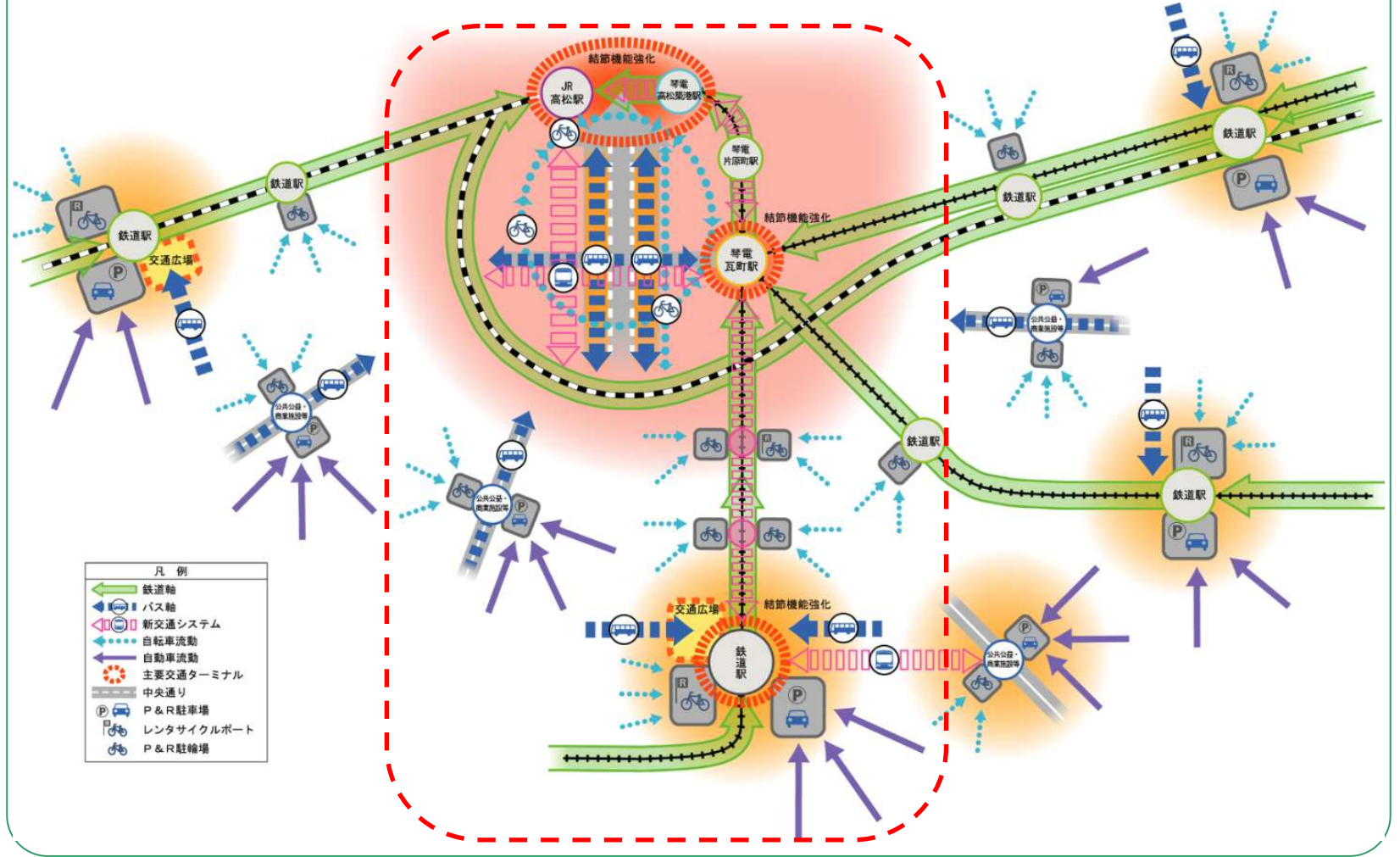
## (1) 琴電軌道への新交通システム導入を視野に入れた交通戦略プラン

高松市全体が目指す交通施策の方向性

**過度に自動車に依存しない交通体系の実現**

- ・ 都心地域周辺部及び郊外部から都心地域に人を導く環境づくり
- ・ 都心地域に住む人、訪れる人が円滑に移動できる環境づくり

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

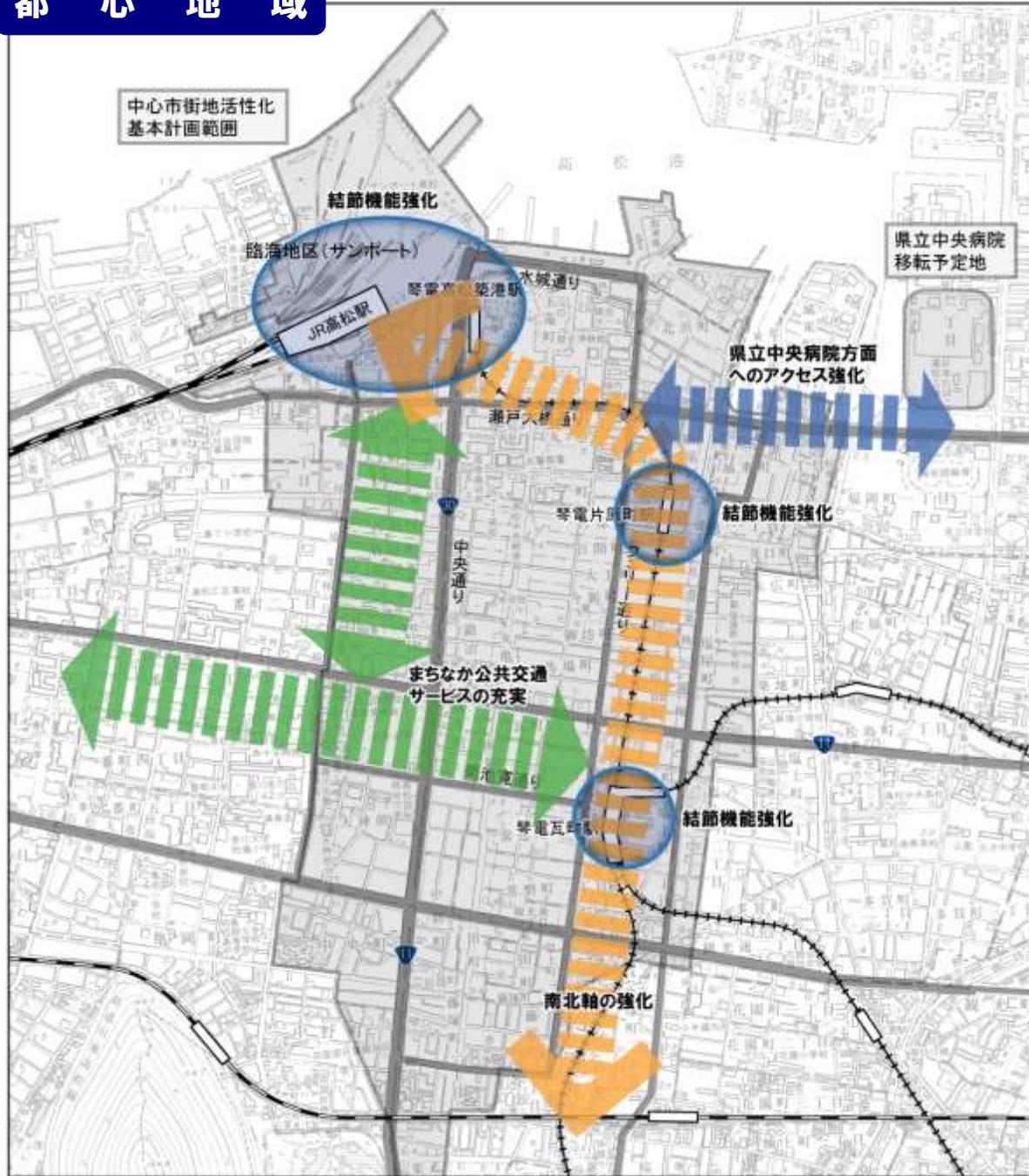




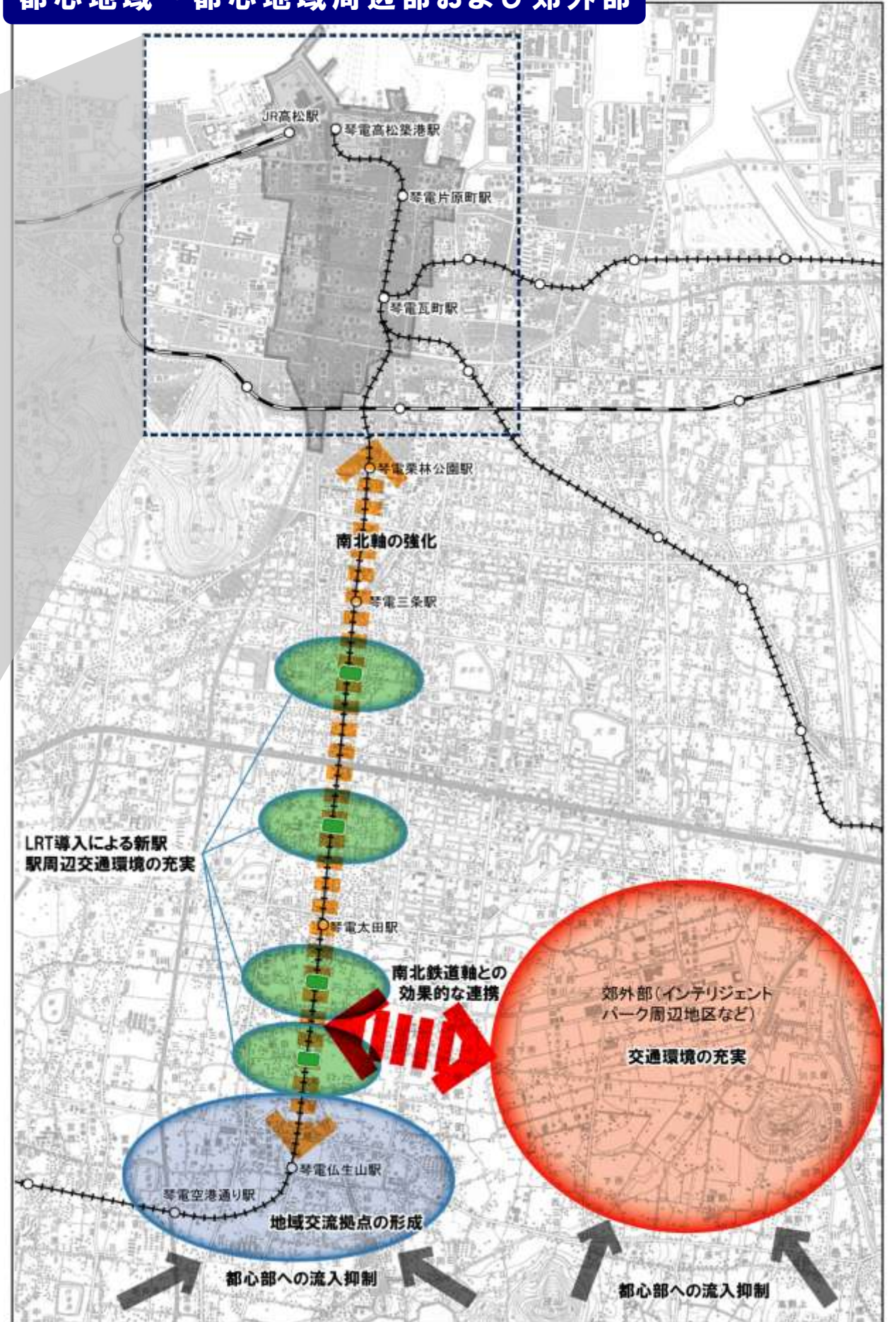
## (2) 交通体系再構築のイメージ

### 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

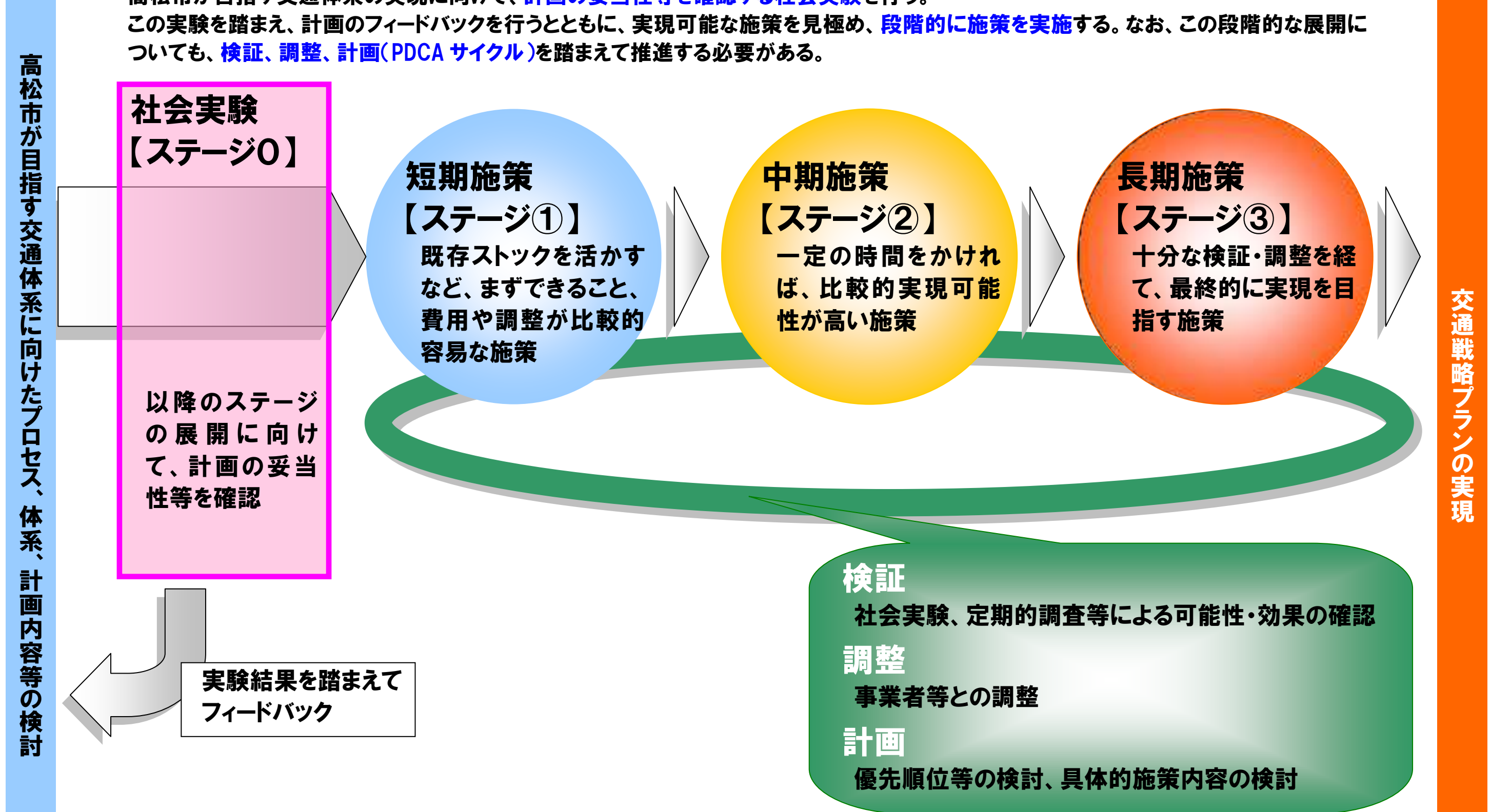




# 4 交通戦略プランの実現に向けた段階的展開

## (1) 社会実験を経てステップアップする段階的展開

高松市が目指す交通体系の実現に向けて、計画の妥当性等を確認する社会実験を行う。この実験を踏まえ、計画のフィードバックを行うとともに、実現可能な施策を見極め、段階的に施策を実施する。なお、この段階的な展開についても、検証、調整、計画(PDCA サイクル)を踏まえて推進する必要がある。



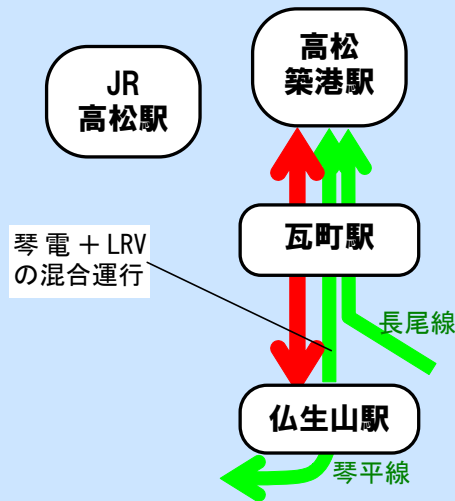


## (2) 各段階(ステージ)の考え方

### 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: 社会実験等 ・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 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
	② 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
	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 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
	⑤ 琴電の複線化(仏生山まで)	
	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 ・都心地域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	

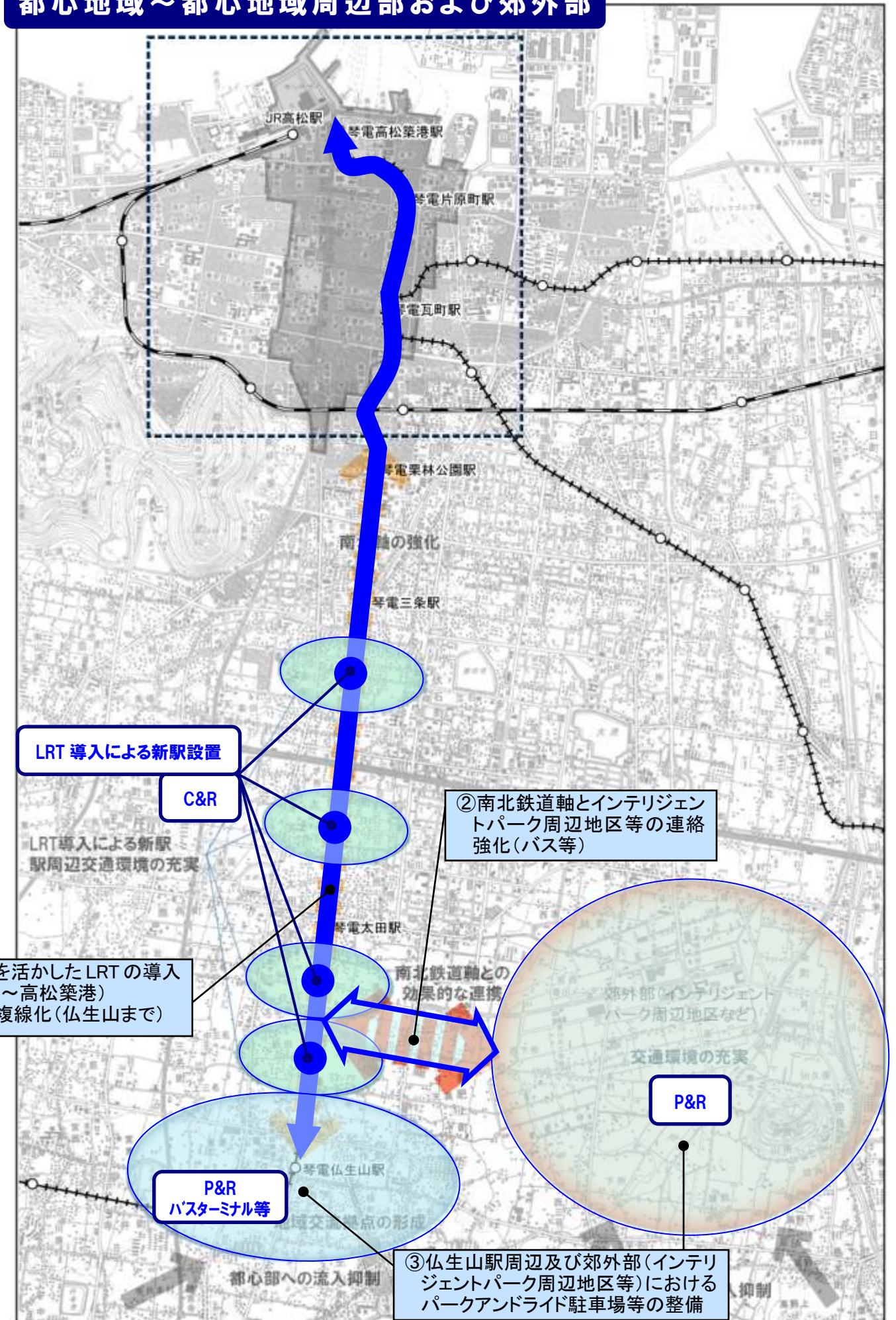
ステージ①のイメージ  
(旧CASE1ベース)  
琴電の運行を現状のまま維持、  
高松築港~仏生山間で LRV 運行



- 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



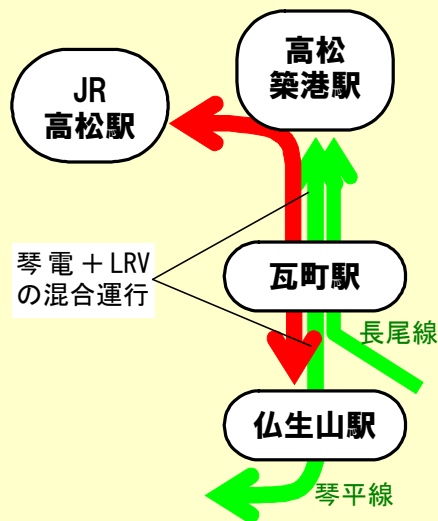


## ステージ② 効果的な個別施策の実施段階

想定時期	ステージ①と同時にし以降	
施策の内容と主たる目的	① 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
	② 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
	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 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
	⑤ 琴電の複線化(仏生山まで)	
	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	・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 ・都心地域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	・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

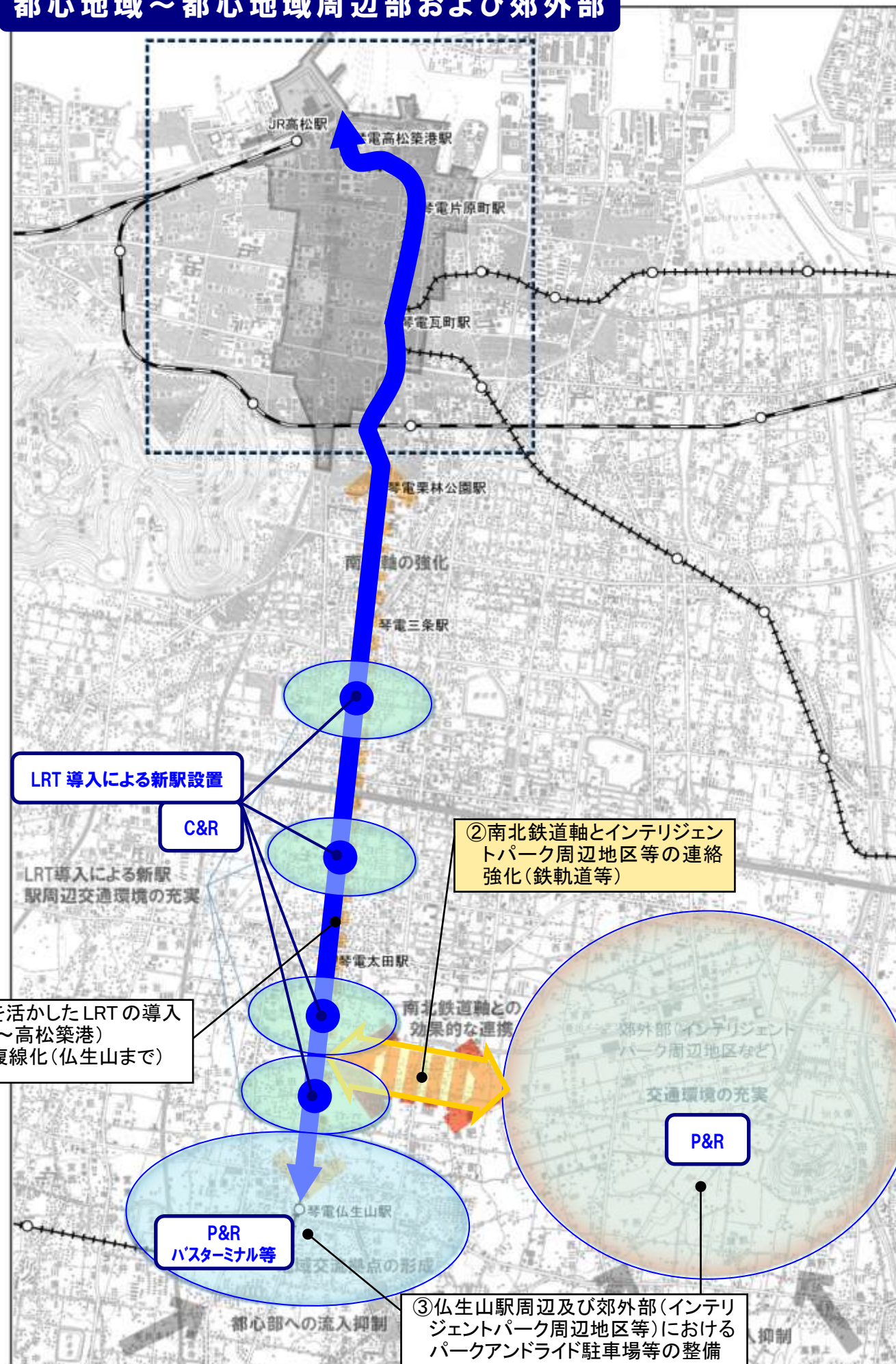


- 凡例
- ステージ①での施策
  - ステージ②での施策
  - ステージ③での施策

### 都心地域



### 都心地域～都心地域周辺部および郊外部

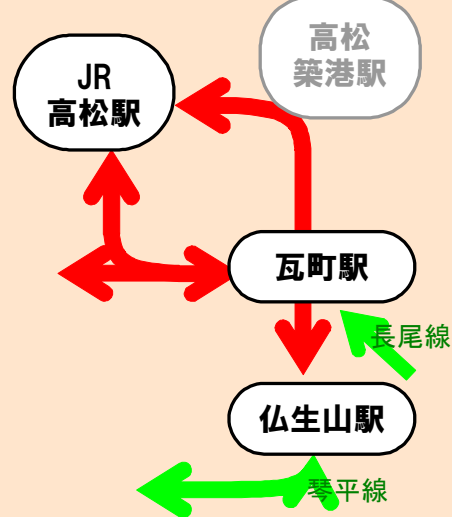




### ステージ③ 目指すべき交通体系の最終的実現段階

想定時期	長期的将来	
施策の内容と主たる目的	① 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
	② 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
	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 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
	⑤ 琴電の複線化(仏生山まで)	
	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	-	
残る主な課題	-	

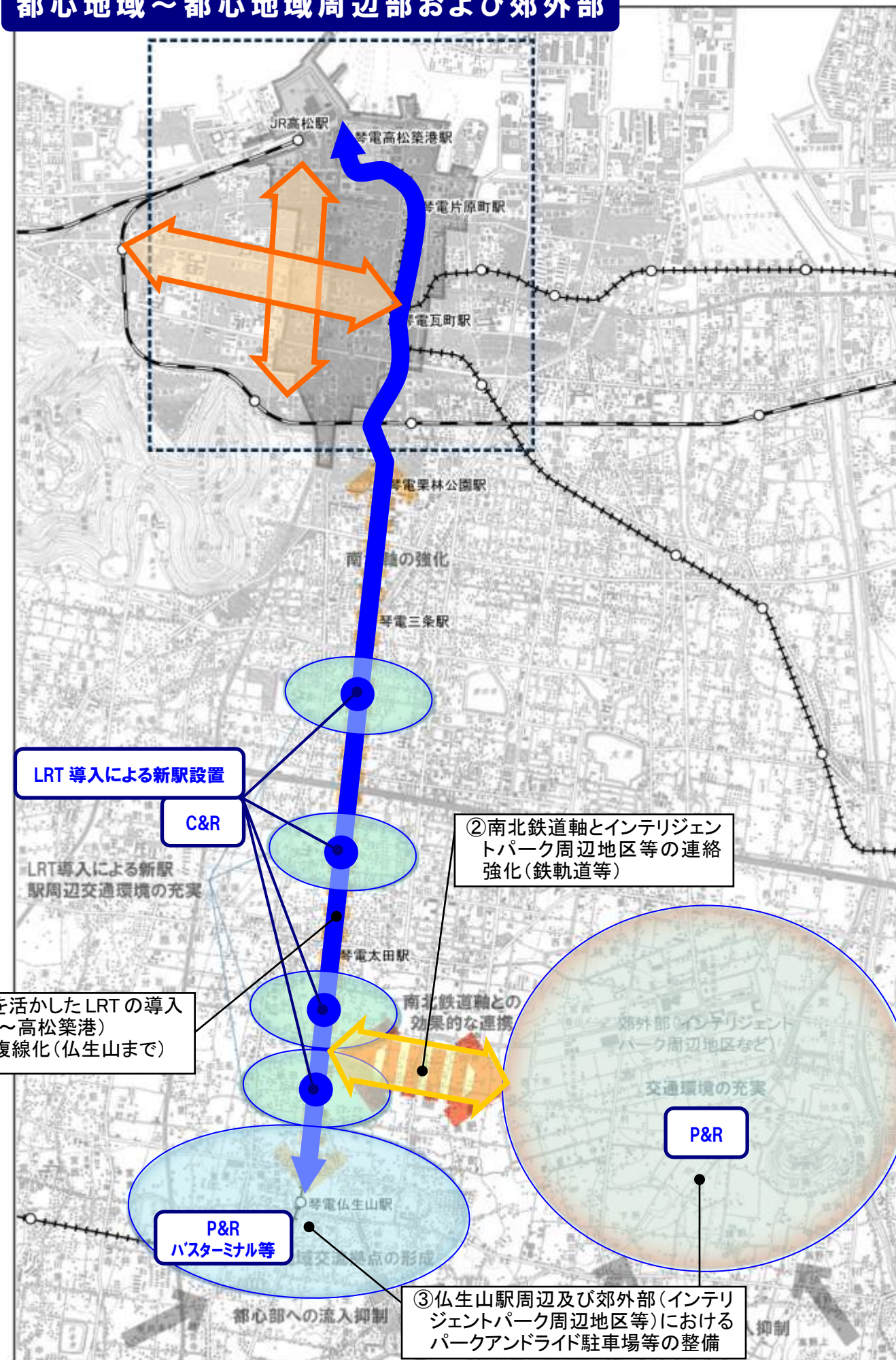
**ステージ③のイメージ (旧CASE6ベース)**  
 琴電を仏生山止めとし JR 高松～仏生山間を完全 LRT 化  
 超長期的に、まちなかを循環する新交通システム網の形成



- 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: 社会実験等 ・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 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	① 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	① 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
	② 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	② 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	② 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
	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	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	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 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	④ 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	④ 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
	⑤ 琴電の複線化(仏生山まで) ⇒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	⑤ 琴電の複線化(仏生山まで) ⇒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)	⑤ 琴電の複線化(仏生山まで) ⇒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)
	⑥ LRT の JR 高松駅への延伸 ⇒公共公益施設へのアクセス強化	⑥ LRT の JR 高松駅への延伸 ⇒公共公益施設へのアクセス強化	⑥ LRT の JR 高松駅への延伸 ⇒公共公益施設へのアクセス強化
	⑦ LRT の延伸(県立中央病院方面) ⇒まちなか公共交通の更なる充実(定時性の確保等)	⑦ LRT の延伸(県立中央病院方面) ⇒まちなか公共交通の更なる充実(定時性の確保等)	⑦ LRT の延伸(県立中央病院方面) ⇒まちなか公共交通の更なる充実(定時性の確保等)
	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)	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)	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 ・まちなか公共交通(循環バス等)の利用状況 ・都心地域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)	・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 ・都心地域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	・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	・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	<p>中心市街地</p> <p>①まちなか公共交通(循環バス等)の導入</p> <p>②連絡強化(バス等)</p> <p>③パークアンドライド駐車場等の整備</p> <p>④現軌道を活かした LRT の導入(4箇所の新駅設置)</p> <p>⑤琴電の複線化</p>	<p>中心市街地</p> <p>①まちなか公共交通(循環バス等)の導入</p> <p>②連絡強化(鉄軌道等)</p> <p>③パークアンドライド駐車場等の整備</p> <p>④現軌道を活かした LRT の導入(4箇所の新駅設置)</p> <p>⑤琴電の複線化</p> <p>⑥LRT の延伸</p> <p>⑦LRT の延伸</p>	<p>中心市街地</p> <p>①まちなか公共交通(循環バス等)の導入</p> <p>②連絡強化(鉄軌道等)</p> <p>③パークアンドライド駐車場等の整備</p> <p>④現軌道を活かした LRT の導入(4箇所の新駅設置)</p> <p>⑤琴電の複線化</p> <p>⑥LRT の延伸</p> <p>⑦LRT の延伸</p> <p>⑧まちなか循環新交通システム網の形成</p>



# 5 社会実験の内容（案）および今後の展開

## (1) 社会実験の必要性とねらい

### ① 社会実験とは

社会実験とは、新たな施策の展開や円滑な事業執行のため、社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、場所や期間を限定して施策を実際に試行・評価する取組のことを言う。

地域が抱える課題の解決に向け、関係者や地域住民が施策を導入するか否かの判断に役立てることが出来る。

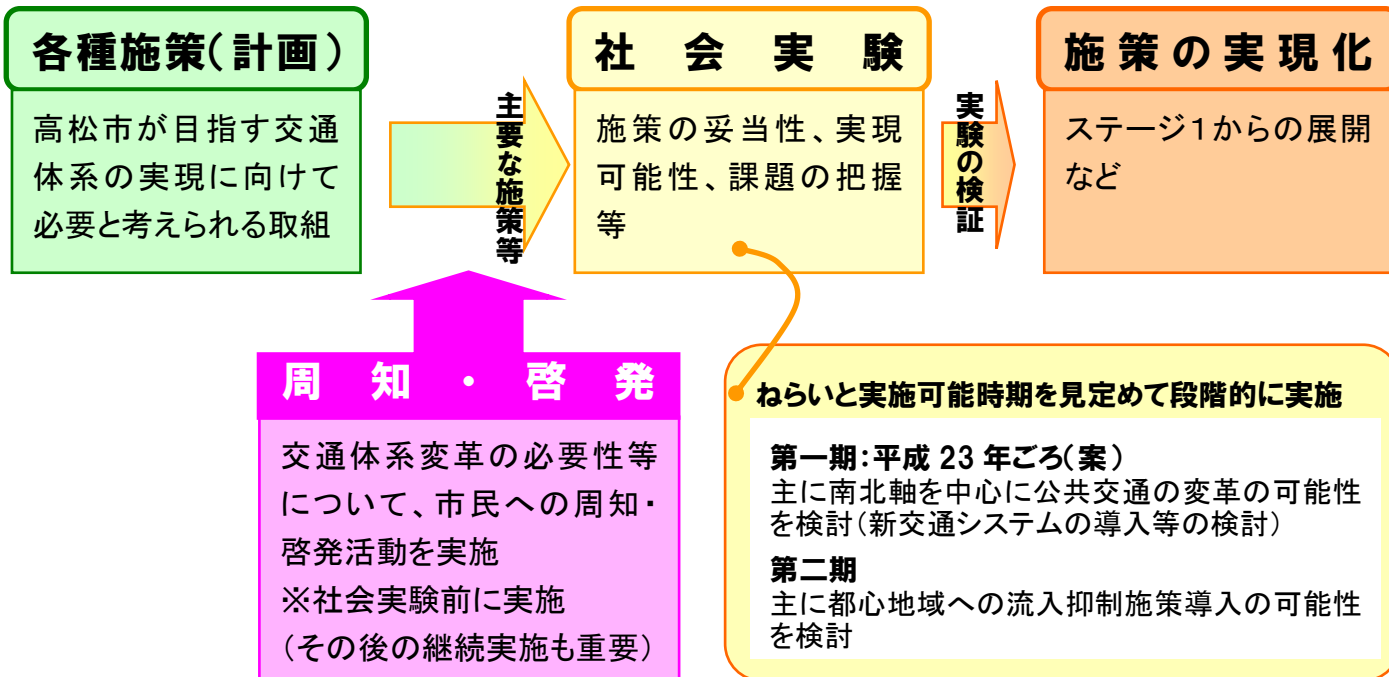
### ② 本検討における社会実験の位置付け

本検討においては、高松市が目指す交通体系の実現に向けて必要と考えられる各種施策について、主要なもの等を取り上げ、実際に試行的に実施することで、施策の妥当性、実現可能性、課題の把握等を行うものである。

社会実験の結果（検証結果）を受け、施策の実現化を目指すものである。

#### 【ポイント】

- ※ 各施策の影響・効果等を明確にするため、**目的を絞って実施**する。
- ※ 社会基盤の整備状況等の周辺環境の状況等を踏まえ、**段階的に実施**する。



## ③ 社会実験の基本的考え方とねらい

### 基本的考え方

#### 過度に自動車に依存しない交通体系

都心地域周辺部及び郊外部から都心地域に人を導く環境づくり

- ・ 公共交通不便地域等の移動環境の向上
- ・ 都心地域の交通問題（渋滞等）の解消に寄与する流入の抑制

都心地域に住む人、訪れる人が円滑に移動できる環境づくり

- ・ 都心地域～都心地域周辺部及び郊外部をつなぎ、円滑に移動できる環境の形成
- ・ 中心市街地の活性化に寄与し、住む人、訪れる人が商業施設、業務施設等を回遊できる環境の形成

**社会実験の実施に向けては、行政・交通事業者・市民および関係者が協力し取り組んでいくことが、本市が目指す交通体系の実現につながる**

### 社会実験のねらい

#### ● ニーズの把握

- ・ 求められている交通サービスの役割・機能は何か
  - 定時性、安心感、バリアフリー性、わかりやすさ 等
- ・ 求めるサービスの具体的内容は何か（課題は何か）
  - 自動車の抑制、乗換、料金に対する抵抗感 など
  - 望まれるルートはどこか（回遊すべき対象施設）
  - 乗降場の距離間隔
  - サービスの時間帯、運行間隔 など

意向調査

意向調査

#### ● 需要の把握

- ・ どの程度の利用者が見込まれるか
  - 実験での利用者数
  - 将来の利用意向、転換するための条件 など

利用実態調査

意向調査

#### ● 他の交通機関への影響

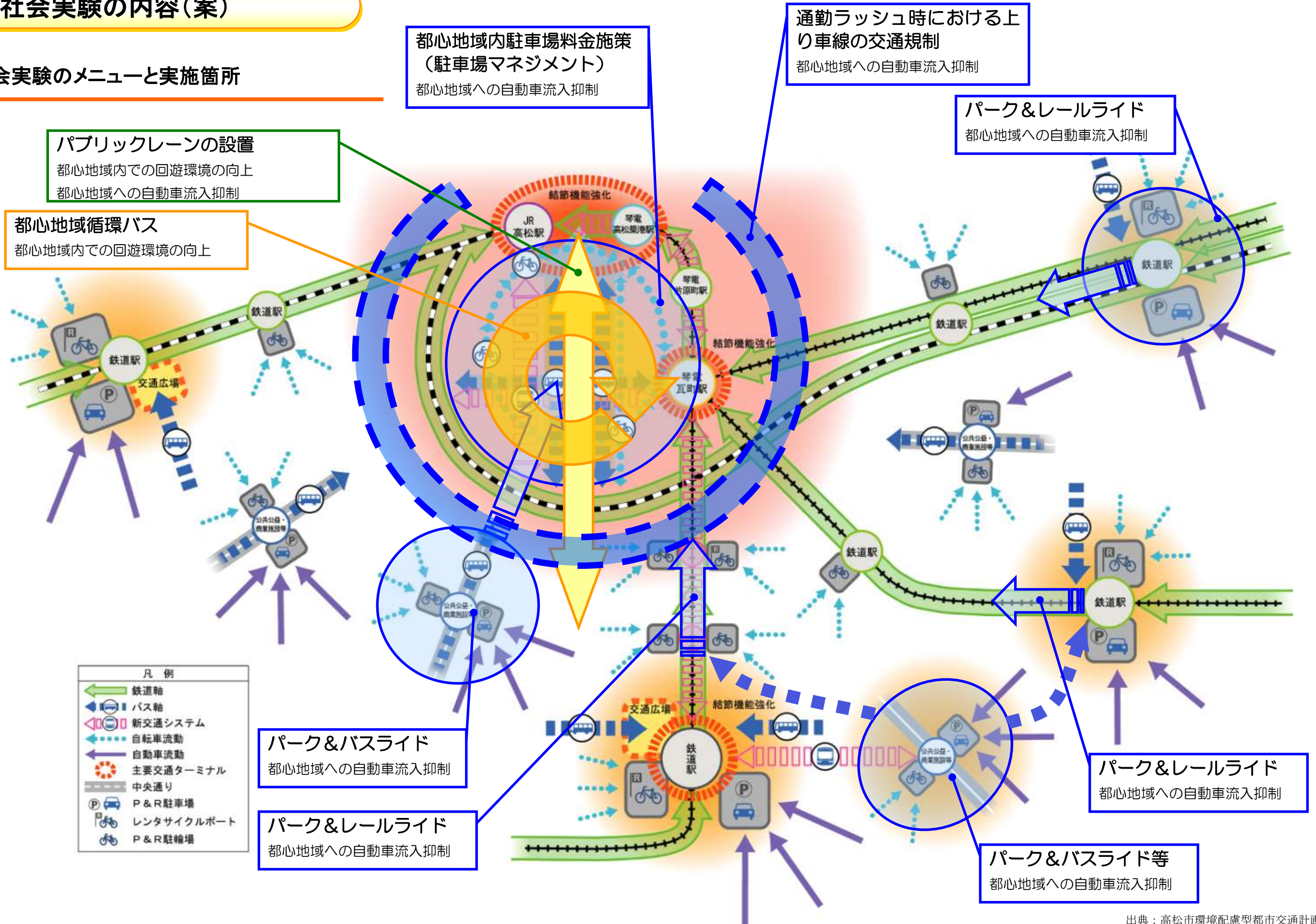
- ・ どの程度の利用者が見込まれるか
  - 鉄道利用者数、周辺道路の状況（渋滞、旅行速度など）、歩行者交通量 など
  - 実験施策の速度、所要時間など（上記に併せて状況把握）

周辺実態調査等



## (2) 社会実験の内容(案)

### ① 社会実験のメニューと実施箇所



出典：高松市環境配慮型都市交通計画

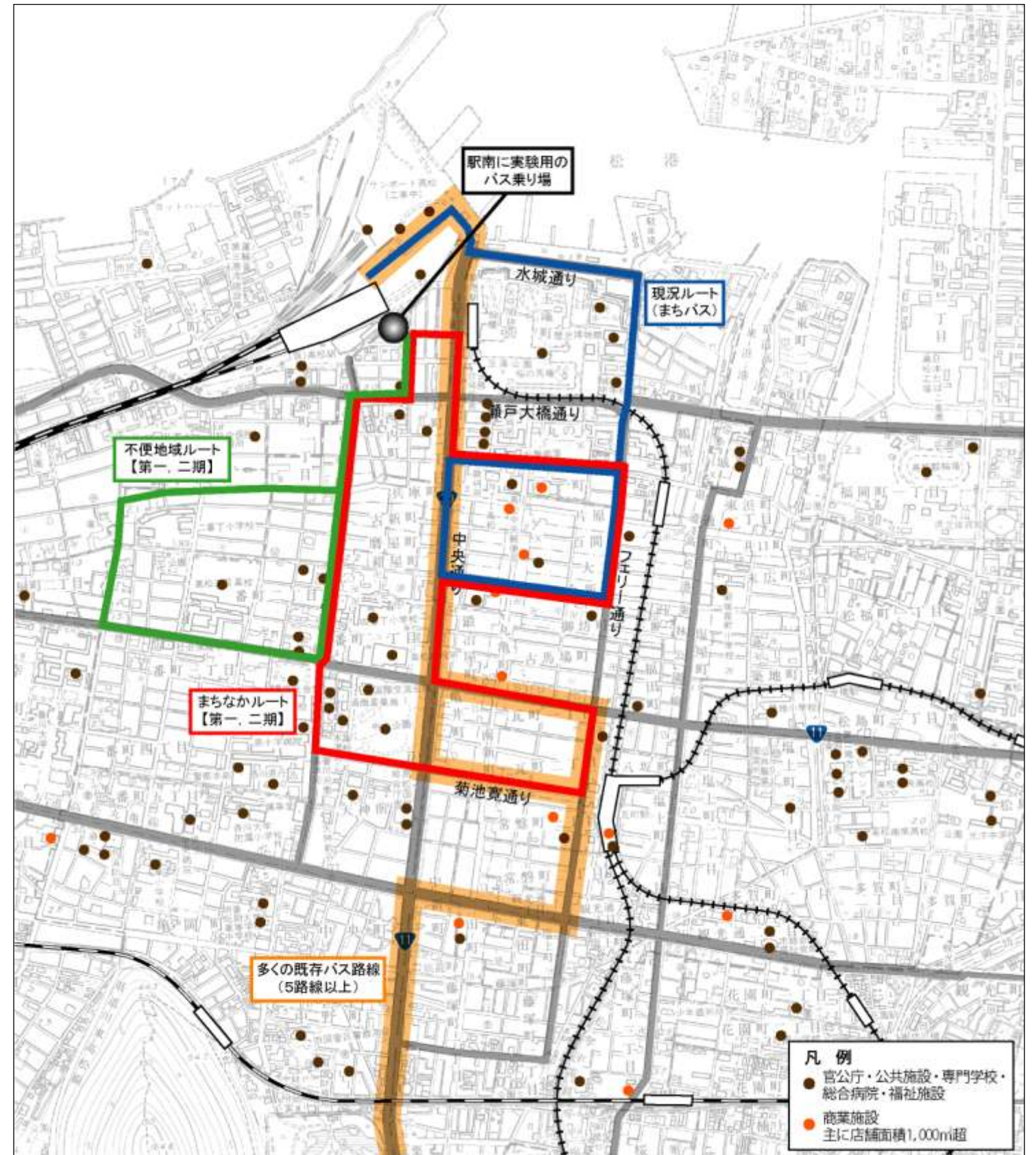


## ②個別施策の内容

### 1) 都心地域循環バス【第一、二期】

実験の位置付け	都心地域内での回遊環境の向上												
実験の概要	主要な鉄道駅、施設等を巡る循環バスを走らせ、中心市街地の回遊性向上、まちなかでの公共交通利便性の向上を図る。												
実施箇所	<p><b>【ルート(案)】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存の路線バスが多いルートをできるだけ避け、短いバス停間隔で身近なサービスを提供する循環バスを運行する。</li> </ul> <p><b>○不便地域ルート</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存のバス路線が少なく、周辺に大学、盲学校、医院等が立地している地区を中心に循環バスを運行する。</li> </ul> <p><b>○まちなかルート</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>業務施設、医療施設、商業施設等が集積する地区を中心に、循環バスを運行する。</li> </ul> <p><b>【バス停設置の考え方】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の90%が抵抗感無しで歩ける距離100m程度の間隔でバス停を配置する。</li> </ul> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>抵抗を感じない距離</caption> <thead> <tr> <th>条件</th> <th>一般的な人 歩行速度 80m/分</th> <th>高齢者等 歩行速度 40m/分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>90%の人が抵抗感なし(約3.5分)</td> <td>300m</td> <td>100m</td> </tr> <tr> <td>大きな荷物がある(約2分)</td> <td>150m</td> <td>80m</td> </tr> <tr> <td>雨(約2分)</td> <td>150m</td> <td>10m</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">出典：バスサービスハンドブック</p>	条件	一般的な人 歩行速度 80m/分	高齢者等 歩行速度 40m/分	90%の人が抵抗感なし(約3.5分)	300m	100m	大きな荷物がある(約2分)	150m	80m	雨(約2分)	150m	10m
条件	一般的な人 歩行速度 80m/分	高齢者等 歩行速度 40m/分											
90%の人が抵抗感なし(約3.5分)	300m	100m											
大きな荷物がある(約2分)	150m	80m											
雨(約2分)	150m	10m											
実施時期・期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>【第一期】平成23年ごろ／【第二期】</li> <li>3～6ヶ月程度</li> </ul>												
検証の内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 意向調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>満足度、課題、転換意向等(利用者、買い物客、通勤客等)</li> <li>望まれる運用(ルート、乗り降り位置など)</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 利用実態調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>周遊バス利用者数(乗降箇所別)</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 周辺実態調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者交通量、自転車交通量等</li> </ul> </li> </ul>												
備考	<p>※市民に分かりやすく利用していただけるよう、駅南に既存のバス乗り場と別に実験用のバス乗り場を設置することも考えられる。</p> <p>※利用促進施策として、商店の買い物割引なども併せて実施することも考えられる。</p>												

### ■循環バスルート案



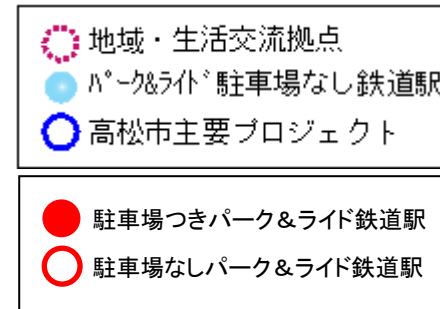
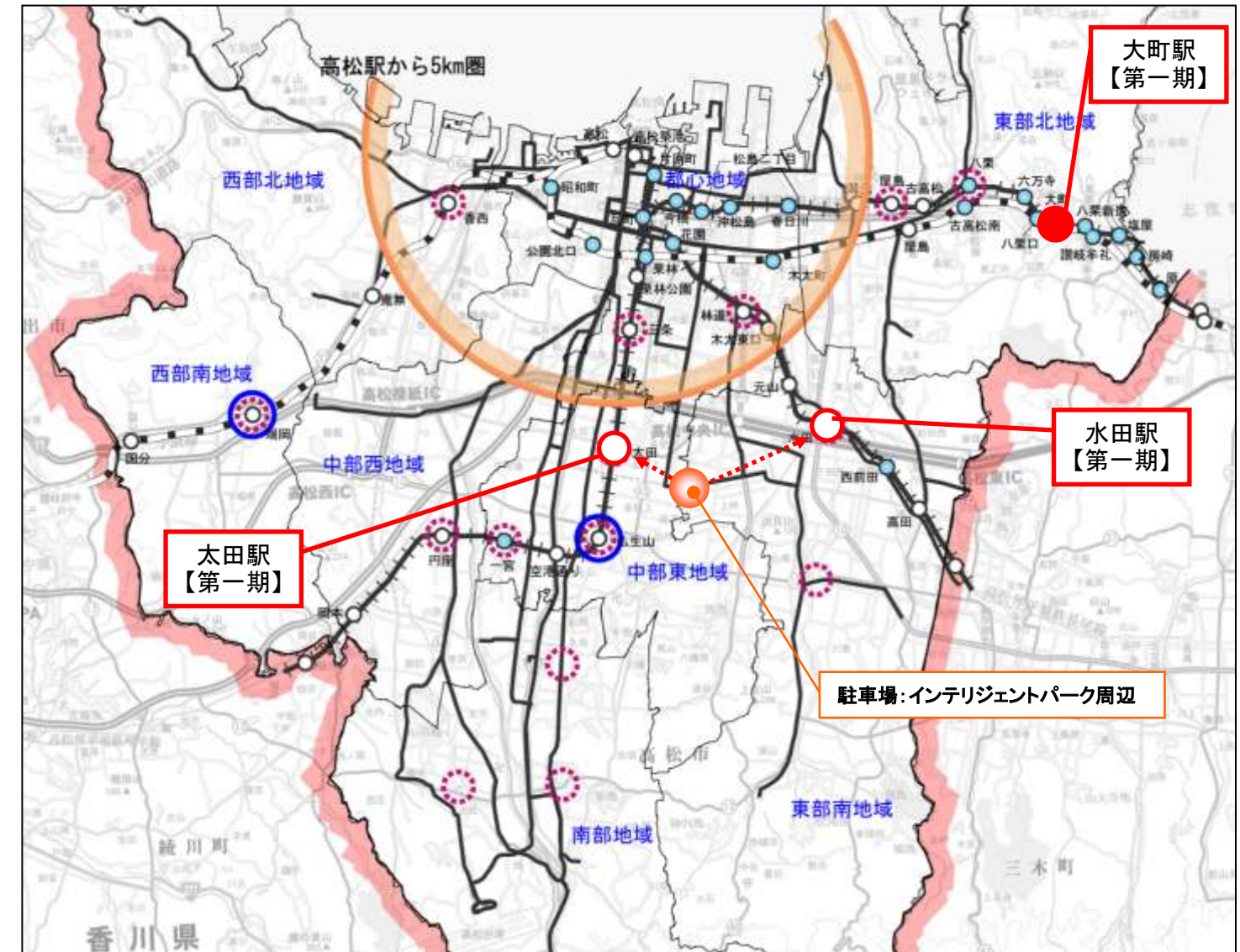
出典(施設位置)：高松市中心市街地活性化基本計画



## 2) パーク&レールライド等【第一期】

実験の位置付け	都心地域への自動車流入抑制
実験の概要	<p>都心地域周辺部または郊外部に駐車場を設け、鉄道で都心地域へ利用者を運ぶことにより、都心地域への自動車流入を抑制する。</p>
実施箇所	<p><b>【選定条件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗換効果が期待できる距離として、中心部（JR高松駅）から5km圏外に位置する鉄道駅</li> <li>背後に利用が期待される人口集積を抱える箇所</li> <li>既存施設の駐車場、空閑地等を活用して、一定の規模の駐車場が確保可能と考えられる箇所</li> </ul> <p><b>【実施箇所(案)】</b></p> <p>インテリジェントパークからのパーク&amp;バスライド(サイクルライド)およびレールライド</p> <p>○太田駅(琴電琴平線)および水田駅(琴電長尾線)【第一期】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>流動の多い南北軸に結節</li> <li>インテリジェントパーク周辺に、人口が増加している背後圏を抱える</li> </ul> <p>※インテリジェントパーク周辺から太田駅、水田駅周辺等へ、自転車で移動するサイクルライドの実施も考えられる。</p> <p><b>パーク&amp;レールライド</b></p> <p>○大町駅(琴電志度線)【第一期】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>牟礼支所周辺に一定規模の駐車場が近接する</li> </ul> <p>※JR、琴電各駅で、パーク&amp;レールライド実施可能箇所について検討</p>
実施時期・期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>【第一期】平成23年ごろ</li> <li>1~3ヶ月程度</li> </ul>
検証の内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 意向調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>満足度、課題、転換意向等</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 利用実態調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道利用者数</li> <li>パーク&amp;レールライド等利用者数</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 周辺実態調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等</li> </ul> </li> </ul>
備考	※利用促進施策(料金に対する抵抗の検証)として、電車利用料金や駐車料金の無料化(割引)も併せて実施することも考えられる。

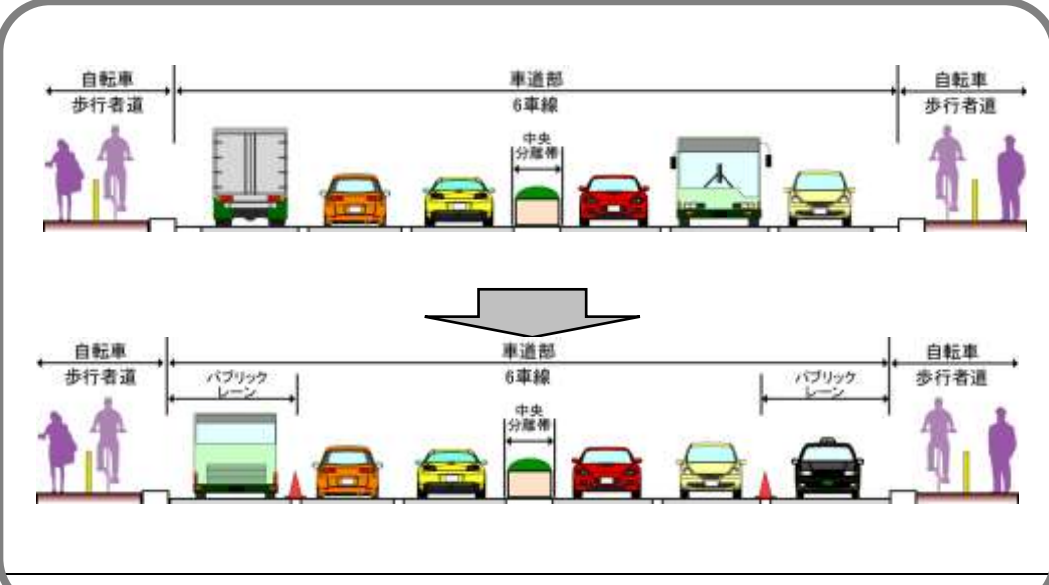
### ■パーク&レールライド駐車場(案)



参考資料：高松市環境配慮型都市交通計画



### 3) パブリックレーンの設置(道路空間の再配分)【第一、二期】

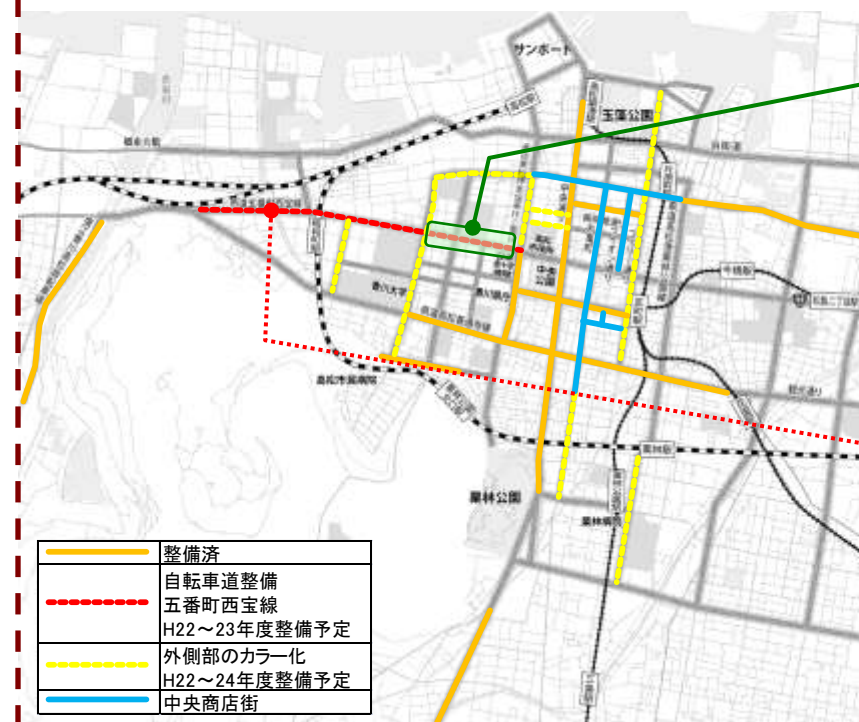
実験の位置付け	都心地域内での回遊環境の向上 都心地域への自動車流入抑制
実験の概要	主要な道路において、公共的な交通(バス、タクシー)のための専用レーン(パブリックレーン)を設置し、公共的な交通の定時性、速達性を確保する。併せて、自転車による都心地域への移動を促進する。
実施箇所	<p>【区間(案)】</p> <p><b>中央通り(サンポート～上天神交差点)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現状 6 車線のうち、両側1車線をパブリックレーンとする。</li> <li>自転車専用レーン設置区間(～上天神交差点)と併せた区間とし、自転車を手段とした流入も含めた都心地域～都心地域周辺部を結ぶ主要軸とする。実験期間中に、自転車の地下による交差点横断箇所を地上部で横断可能とする実験を行うことも考えられる。</li> </ul> 
実施時期・期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>【第一期】平成23年ごろ / 【第二期】</li> <li>1週間～1ヵ月程度(金曜のみとするなど、時期を限定することもありうる)</li> </ul>
検証の内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 意向調査(循環バス利用者対象) <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 満足度、課題等(利用者、買い物客、通勤客等)</li> <li>・ 望まれる運用(ルート、区間など)</li> </ul> </li> <li>□ 周辺実態調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等</li> <li>・ 自転車交通量等</li> </ul> </li> </ul>
備考	※高松坂出有料道路の無料化や(都)福岡三谷線の供用、また、大型車の自主的な通行抑制等により、中央通りの交通負担は軽減されることが考えられる。

### パブリックレーン設置位置(案)



### 参考 自転車レーン設置に向けた高松市の取組

高松市では平成 22～23 年度に、市道五番町西宝線において、自転車レーンの設置を予定している。



自転車ネットワーク図

### 社会実験の概要

- 実験期間:平成 21 年 2 月 2 日(月)～2 月 22 日(日) 21 日間
- 実験内容:車道を「4車線→2車線」にして車道上に自転車道を仮設(0.6km)




### 自転車道整備の概要

- 整備期間:平成 22 年度～23 年度
- 整備内容:車道を「4車線→2車線」にして車道上に自転車道を整備(1.8km)

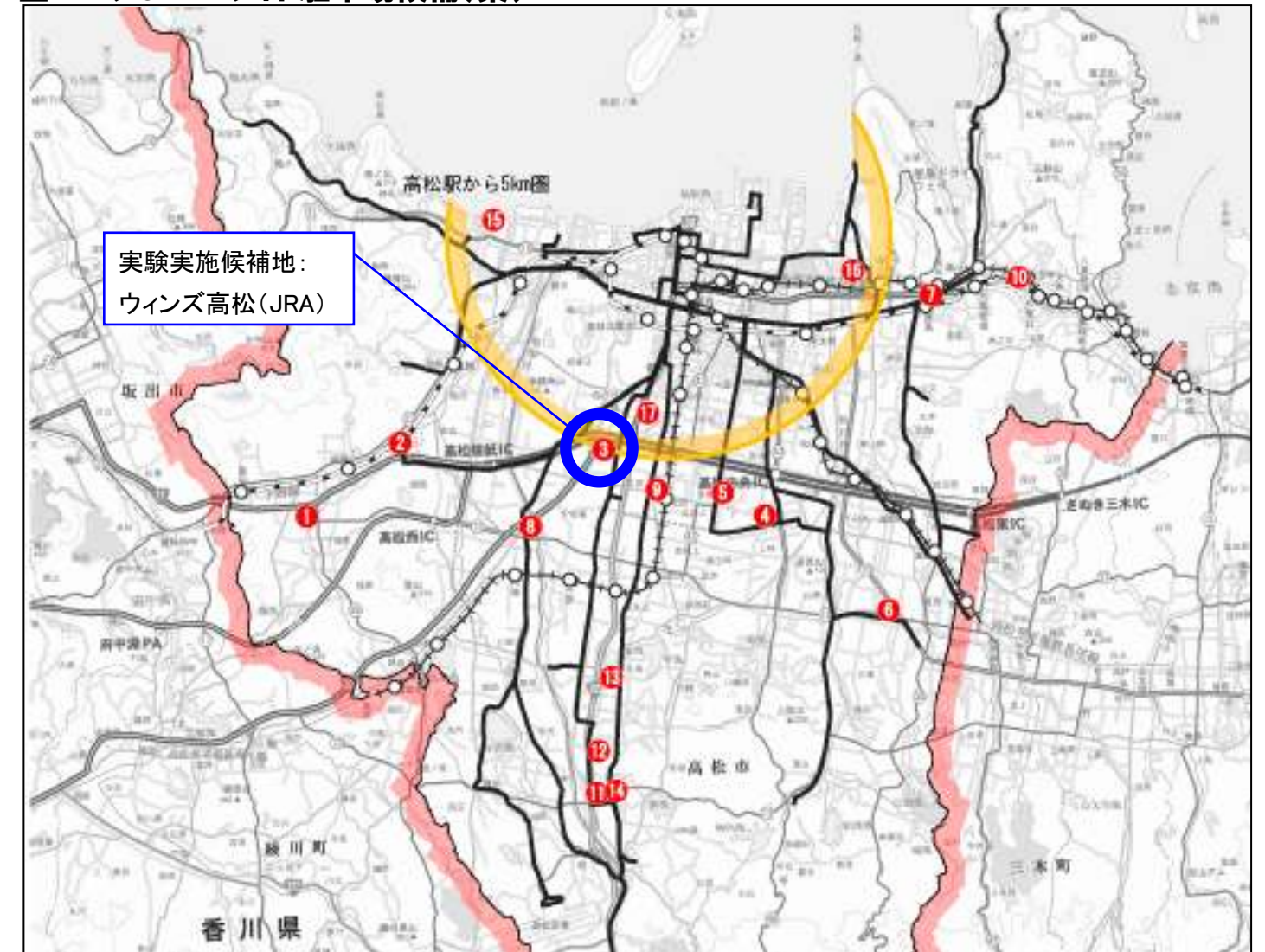




#### 4) パーク&バスライド【第二期】

実験の位置付け	都心地域への自動車流入抑制
実験の概要	<p>都心地域周辺部または郊外部に駐車場を設け、専用シャトルバスで都心地域へ利用者を運ぶことにより、都心地域への自動車流入を抑制する。</p> 
実施箇所	<p><b>【選定条件】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗換効果が期待できる距離として、中心部（JR高松駅）から5km圏外に位置する箇所。</li> <li>都心地域への移動が容易な幹線道路周辺に位置する施設。</li> <li>利用可能な店舗附属駐車場や公共施設等附属駐車場など。特に協力が得られる可能性が高い、公共施設等の附属駐車場から選定。</li> </ul> <p><b>【実施箇所(案)】</b></p> <p><b>ウインズ高松(JRA)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道11号に隣接し、都心地域まで幹線道路でアクセス可能</li> <li>公共的駐車場(農水省所轄)であり、協力を得られる可能性あり</li> <li>平日(競馬開催以外の日)には、約1000台の駐車場が利用されていない</li> </ul>
実施時期・期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>【第二期】</li> <li>1ヶ月程度(平日)</li> </ul>
検証の内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 意向調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>満足度、課題、転換意向等</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 利用実態調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>パーク&amp;バスライド利用者数</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 周辺実態調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等</li> </ul> </li> </ul>
備考	<p>※利用促進施策(料金に対する抵抗の検証)として、バス利用料金や駐車料金の無料化(割引)も併せて実施することも考えられる。</p> <p>※ウインズ高松(JRA)で実施する場合、都心地域へのバスの移動を優先する「3)パブリックレーンの設置(道路空間の再配分)」と併せて実施することも効果的であり、第一期での実施も含めて、今後検討・調整する。</p>

#### ■パーク&バスライド駐車場候補(案)



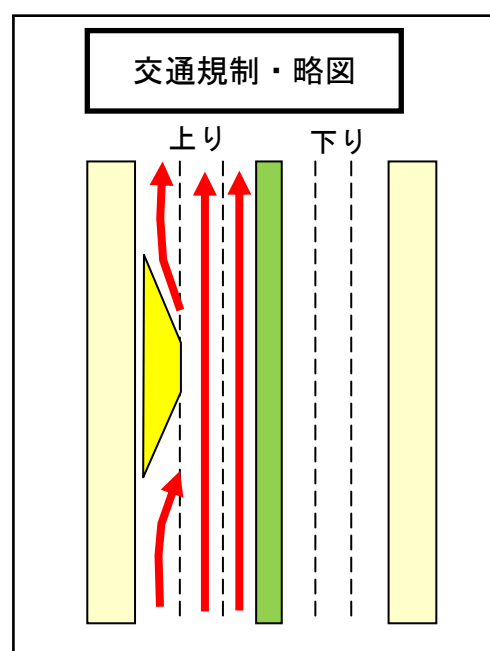
公共施設等附属駐車場		民間施設附属駐車場	
1	国分寺支所	5	パワーシティ・レインボー店
2	西部運動センター	6	ダイキ one 川島
3	ウインズ高松(JRA)	7	マルナカ屋島店
4	サンメッセ香川	8	サニーマート円座店
		9	ムーミー太田店
		10	コープ牟礼
		11	キョーエイ空港店
		12	ナカイ香川店
		13	ダイキ香川町店
		14	マルヨシセンター川東店
		15	イオン高松ショッピングセンター
		16	西村ジョイ
		17	ゆめタウン

出典：高松市環境配慮型都市交通計画

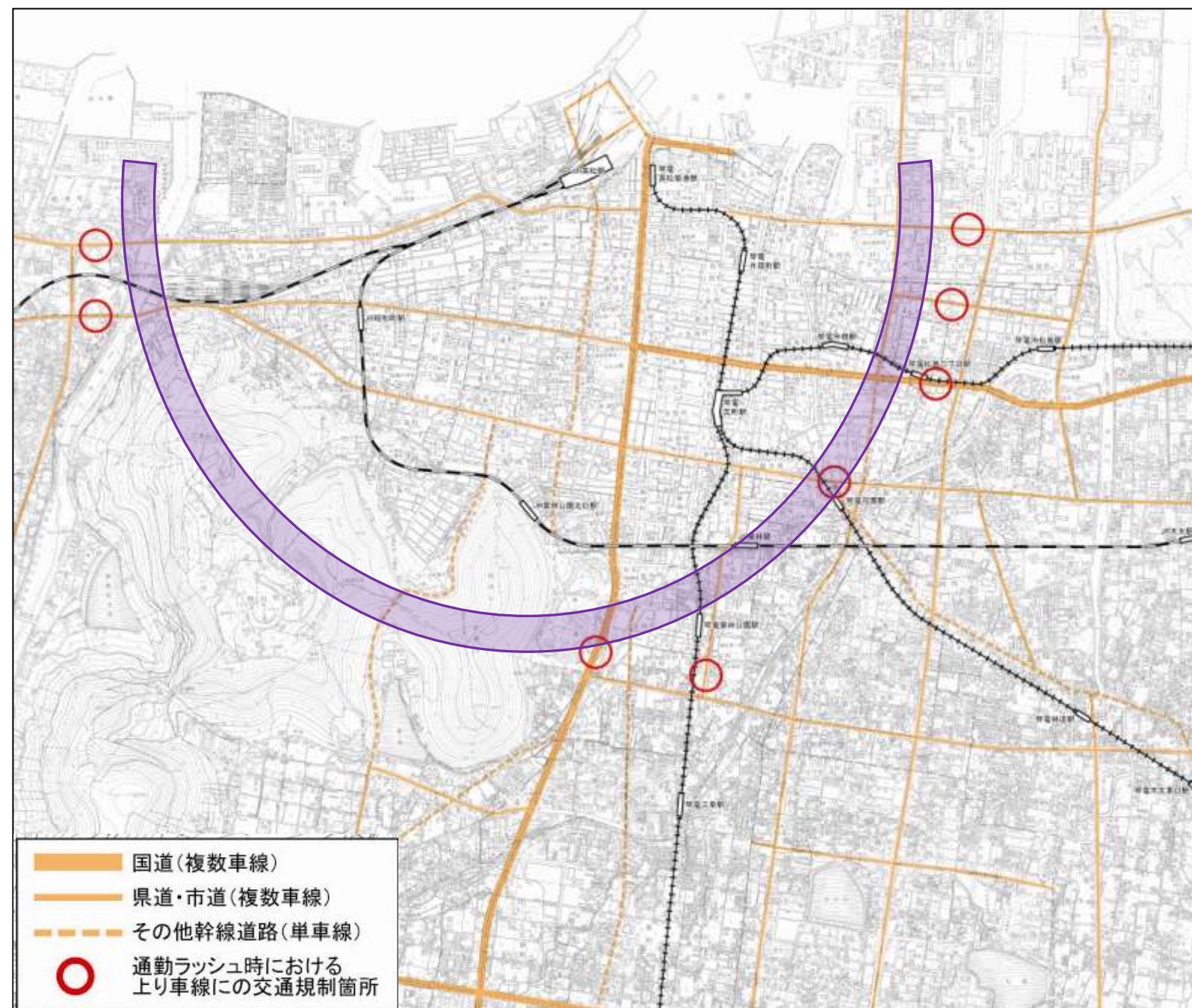


## 5) 通勤ラッシュ時における上り車線の交通規制【第二期】

実験の位置付け	都心地域への自動車流入抑制
実験の概要	<p>「第1段階」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ エコ金デーと連携し、都心地域への通勤目的の自動車利用（都心地域への流入）を抑制する。（都心から約2.5kmの地点で、片側に複数車線を有する幹線道路について、金曜日の朝7:00～8:30の間、上り車線をそれぞれ2車線に絞る交通規制を行う。）</li> </ul> <p>「第2段階」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第1段階を2ヶ月以上継続実施した後、平日5日間連続の規制に強化する。（2週間程度、時間帯6:30～8:30を含む）</li> </ul>
実施箇所	都心から約2.5kmの地点で、片側に複数車線を有する幹線道路
実施時期・期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 【第二期】</li> <li>・ 金曜:2ヶ月以上+平日:2週間程度</li> </ul>
検証の内容・方法	<input type="checkbox"/> 意向調査(自動車通勤者に対して) <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 満足度、課題、転換意向等</li> </ul> <input type="checkbox"/> 公共交通機関利用実態調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR、琴電利用者数</li> </ul> <input type="checkbox"/> 周辺実態調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等</li> </ul>
備考	<p>※鉄道事業者に対する終電延長の協力要請など、関連施策を併せて実施する必要がある。</p> <p>※社会実験実施期間中に、中央通りにおけるカーフリーデーを併せて開催することも考えられる。</p>



### ■規制箇所(案)





## 6) 都心地域内駐車場料金施策(駐車場マネジメント)【付加施策】

実験の位置付け	都心地域への自動車流入抑制
実験の概要	都心地域内の駐車場の料金に抵抗(利用不可とする、または料金を高く設定)を加え、都心地域での自動車利用(都心地域への流入)を抑制する。(他の流入抑制施策に付加的に実施)
実施箇所	都心地域内の公共(県営・市営)駐車場(協力が得られれば民間駐車場も含む)
実施時期・期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【第二期】またはそれ以降</li> <li>・1週間程度(駐車場との協議による)</li> </ul>
検証の内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 意向調査(駐車料金を高く設定する場合に利用者に対して) <ul style="list-style-type: none"> <li>・満足度、課題、転換意向等</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 利用実態調査(駐車料金を高く設定する場合に) <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場利用台数</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 周辺実態調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等</li> </ul> </li> </ul>
備考	※「5)通勤ラッシュ時における上り車線の交通規制」等と併せて、都心地域への流入抑制施策をさらに強化するものとして実施する。

### ■対象駐車場(案)(都心地域の公共駐車場)



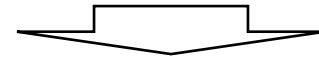
他の流入抑制施策と併せて実施



### ③社会実験の実施内容(案) (全体整理)

#### 周知・啓発

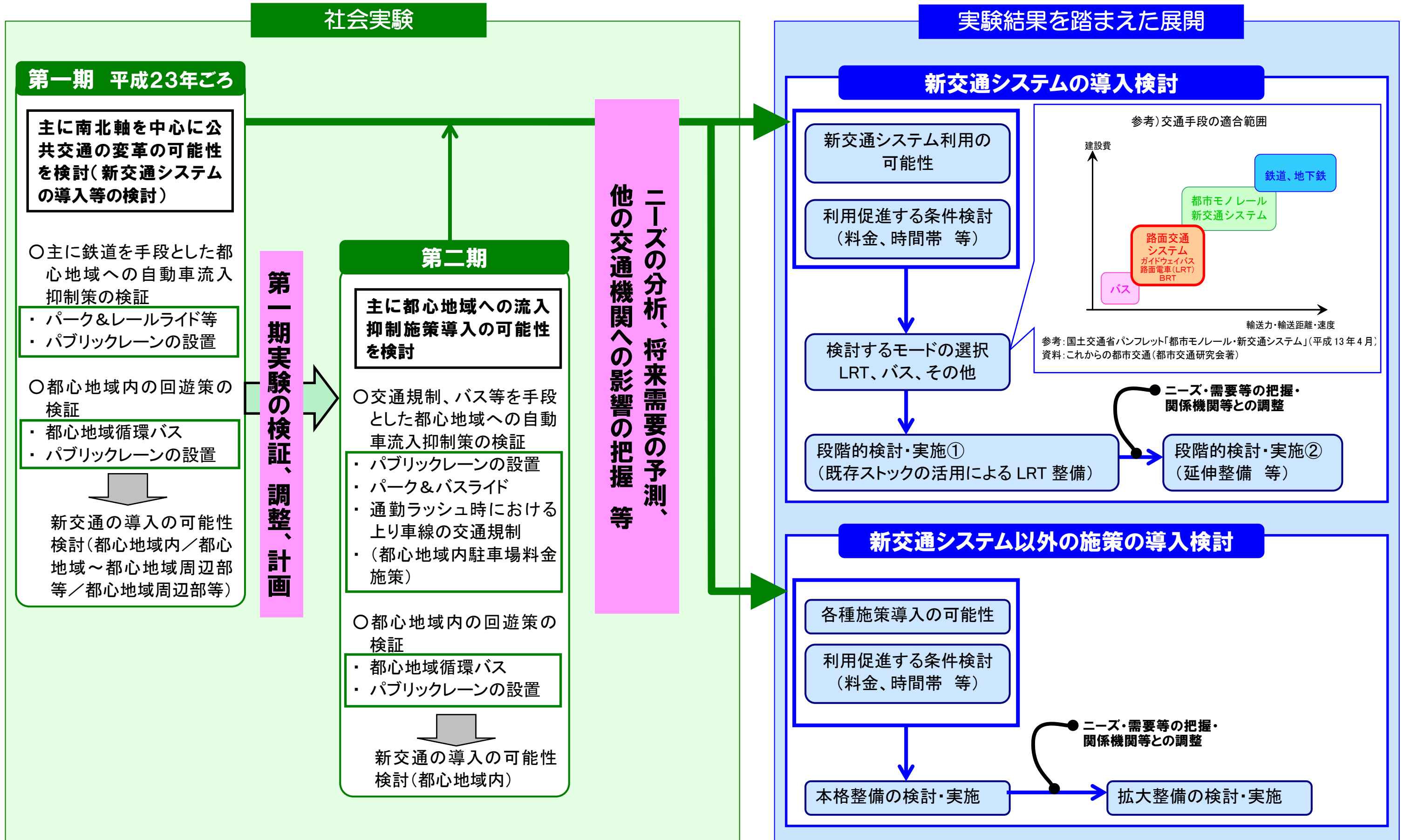
交通体系変革の必要性等について、市民への周知・啓発活動を、社会実験前に実施。



スケジュール	実験メニュー	実験の位置付け	実験の概要	実施箇所	実施期間	検証の内容	他の施策との関連
<b>第一期</b> 平成23年ごろ ※ 主に南北軸を中心に公共交通の変革の可能性を検討(新交通システムの導入等の検討)	1) 都心地域循環バス	都心地域内での回遊環境の向上	主要な鉄道駅、施設等を巡る循環バスを走らせ、中心市街地の回遊性向上、まちなかの公共交通利便性の向上を図る。	不便地域ルート/まちなかルート (100m 程度の間隔でバス停を配置)	3~6ヶ月程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>満足度、課題、転換意向等(利用者、買い物客、通勤客等)</li> <li>望まれる運用(ルート、乗り降り位置など)</li> <li>周遊バス利用者数(乗降箇所別)</li> <li>歩行者交通量、自転車交通量等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 主に鉄道を手段とした都心地域への自動車流入抑制策の検証</li> <li>○ 都心地域内の回遊策の検証</li> <li>○ 新交通導入可能性検討(都心地域内/都心地域~都心地域周辺部等/都心地域周辺部等)</li> </ul> ※各施策の実施時期や期間のずれがあるため、施策のあるなしで調査を行い、それぞれの施策の有効性を検証する。
	2) パーク&レールライド等	都心地域への自動車流入抑制	都心地域周辺部または郊外部に駐車場を設け、鉄道で都心地域へ利用者を運ぶことにより、都心地域への自動車流入を抑制する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>○パーク&amp;バスライド(サイクルライド)およびレールライド</li> <li>・ 太田駅(琴電琴平線)</li> <li>・ 水田駅(琴電長尾線)</li> <li>○パーク&amp;レールライド</li> <li>・ 大町駅(琴電志度線)</li> </ul> ※JR、琴電各駅でパーク&レールライド実施可能箇所について検討	1~3ヶ月程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>満足度、課題、転換意向等</li> <li>鉄道利用者数</li> <li>パーク&amp;レールライド等利用者数</li> <li>都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等</li> </ul>	
	3) パブリックレーンの設置(道路空間の再配分)	都心地域内での回遊環境の向上 都心地域への自動車流入抑制	主要な道路において、公共的な交通(バス、タクシー)のための専用レーン(パブリックレーン)を設置し、公共的な交通の定時性、速達性を確保する。併せて、自転車による都心地域への移動を促進する。	中央通り(サンポート~上天神交差点)	1週間~1ヶ月程度(金曜のみとするなど、時期を限定することもありうる)	<ul style="list-style-type: none"> <li>満足度、課題等(利用者、買い物客、通勤客等)</li> <li>望まれる運用(ルート、区間など)</li> <li>都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等</li> <li>自転車交通量等</li> </ul>	
<b>第二期</b> ※ 主に都心地域への流入抑制施策導入の可能性を検討	1) 都心地域循環バス	都心地域内での回遊環境の向上	主要な鉄道駅、施設等を巡る循環バスを走らせ、中心市街地の回遊性向上、まちなかの公共交通利便性の向上を図る。	不便地域ルート/まちなかルート (100m 程度の間隔でバス停を配置)	3~6ヶ月程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>満足度、課題、転換意向等(利用者、買い物客、通勤客等)</li> <li>望まれる運用(ルート、乗り降り位置など)</li> <li>周遊バス利用者数(乗降箇所別)</li> <li>歩行者交通量、自転車交通量等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通規制、バス等手段とした都心地域への自動車流入抑制策の検証</li> <li>○ 都心地域内の回遊策の検証</li> <li>○ 新交通導入可能性検討(都心地域内)</li> </ul> ※各施策の実施時期や期間のずれがあるため、施策のあるなしで調査を行い、それぞれの施策の有効性を検証する。 ※「4)パーク&バスライド」をウインズ高松(JRA)で実施する場合、都心地域へのバスの移動を優先する「3)パブリックレーンの設置(道路空間の再配分)」と併せて実施することも効果的であり、第一期での実施も含めて、今後検討・調整する。 ※「5)通勤ラッシュ時における上り車線の交通規制」等と併せて、都心地域への流入抑制施策をさらに強化するものとして実施する。
	3) パブリックレーンの設置(道路空間の再配分)	都心地域内での回遊環境の向上 都心地域への自動車流入抑制	主要な道路において、公共的な交通(バス、タクシー)のための専用レーン(パブリックレーン)を設置し、公共的な交通の定時性、速達性を確保する。併せて、自転車による都心地域への移動を促進する。	中央通り(サンポート~上天神交差点)	1週間~1ヶ月程度(金曜のみとするなど、時期を限定することもありうる)	<ul style="list-style-type: none"> <li>満足度、課題等(利用者、買い物客、通勤客等)</li> <li>望まれる運用(ルート、区間など)</li> <li>都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等</li> <li>自転車交通量等</li> </ul>	
	4) パーク&バスライド	都心地域への自動車流入抑制	都心地域周辺部または郊外部に駐車場を設け、専用シャトルバスで都心地域へ利用者を運ぶことにより、都心地域への自動車流入を抑制する。	【候補】ウインズ高松(JRA)	1ヶ月程度(平日)	<ul style="list-style-type: none"> <li>満足度、課題、転換意向等</li> <li>パーク&amp;バスライド利用者数</li> <li>都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等</li> </ul>	
	5) 通勤ラッシュ時における上り車線の交通規制	都心地域への自動車流入抑制	【第1段階】片側に複数車線を有する幹線道路について、金曜日の朝 7:00~8:30 の間、上り車線をそれぞれ2車線に絞る交通規制を行う。(エコ金デーと連携) 【第2段階】平日5日間連続の規制に強化する。(2週間程度、時間帯 6:30~8:30を含む)	都心から約2.5kmの地点で、片側に複数車線を有する幹線道路	金曜:2ヶ月以上+平日:2週間程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>満足度、課題、転換意向等</li> <li>JR、琴電利用者数</li> <li>都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等</li> </ul>	
<b>付加施策</b> 第二期と同時期またはそれ以降	6) 都心地域内駐車場料金施策(駐車場マネジメント)	都心地域への自動車流入抑制	都心地域内の駐車場の料金に抵抗(利用不可とする、または料金を高く設定)を加え、都心地域での自動車利用(都心地域への流入)を抑制する。	都心地域内の公共(県営・市営)駐車場(協力が得られれば民間駐車場も含む)	1週間程度(駐車場との協議による)	<ul style="list-style-type: none"> <li>満足度、課題、転換意向等</li> <li>駐車場利用台数</li> <li>都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等</li> </ul>	



④社会実験後の展開





## 【高松市総合都市交通戦略検討協議会】

### 第1回～第3回協議会

- ・都市交通の現状と課題
- ・新交通システム検討の背景
- ・高松市が目指す将来都市構造の方向性と交通体系の在り方
- ・都心地域の果たすべき役割と望ましい交通体系
- ・将来の高松市を支える交通体系の実現に向けた取組

### 第4回～第5回協議会

- ・まちづくりと将来都市構造を支える交通戦略プラン
- ・交通戦略プランの具体化に向けた琴電の機能向上(LRT化)の考え方

#### 新交通システム導入検討

- ・現状・課題の整理
- ・高松市が目指す交通体系の考え方
- ・新交通システム(LRT等)導入のイメージ
- ・導入ルート検討等
- ・仏生山駅周辺整備などによる需要予測

- ・将来の交通体系についての方向性の共有
- ・現軌道を活かすなど、新交通システムを導入することに対する一定の方向性の共有

### 第6回協議会(12/2)

#### 新交通システム導入検討

目指すべき交通体系の考え方を再度整理し、共通認識を図る

- ・基本的な考え方(再整理)
- ・新交通システム導入に向けた段階的な展開

### 第7～8回協議会(3月～5月)

#### 新交通システム導入検討

- ・段階的展開に向けた社会実験内容の検討
- ・新交通システム導入を含めた交通戦略計画(案)の取りまとめ

### 第9回協議会(夏頃)

#### 新交通システム導入検討

- ・段階的展開に向けた社会実験内容等の検討
- ・新交通システム導入を含めた交通戦略計画の取りまとめ

## 総合都市交通計画の取りまとめ

### 総合都市交通計画(案)

- 総合都市交通計画(案)
- <計画内容(目次案)>
- ・計画の概要
  - ・高松市の現況と交通実態
  - ・高松市が目指す交通体系
  - ・総合都市交通計画(マスタープラン)
  - ・アクションプラン(実現に向けて)

### 総合都市交通計画

総合都市交通計画取りまとめ

パブリックコメント

・高松市環境配慮型都市交通計画 (H22. 1 策定済み)

・高松地区における自転車を利用した都市づくり計画(H20. 11 策定済み)