

(1) 都心地域の公共交通の充実と南北公共交通軸の形成を目指す交通戦略プラン

① 高松市全体が目指す交通施策の方向性

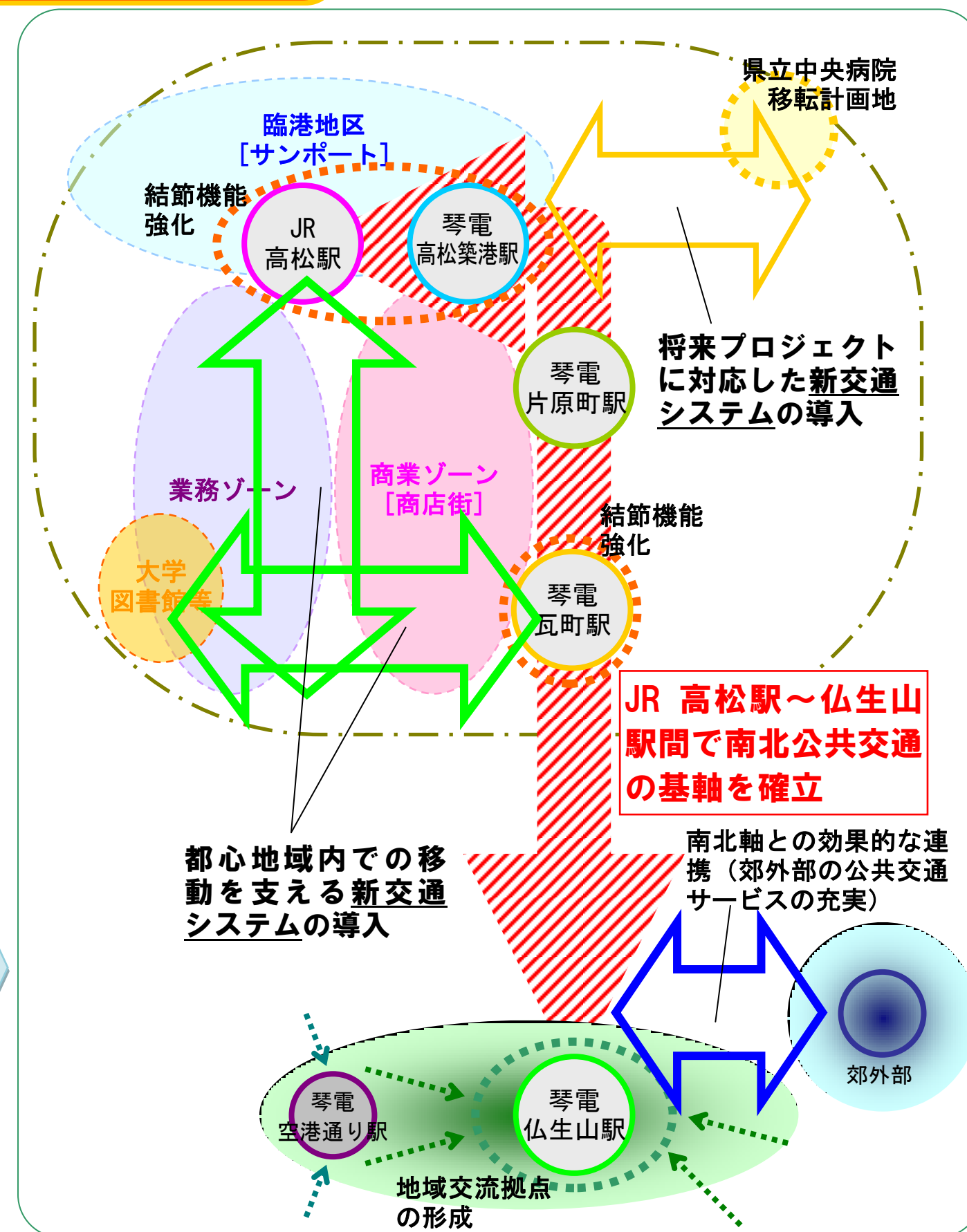
過度に自動車に依存しない交通体系

・都心周辺、郊外から人を導く環境づくり

- 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

・都心部において円滑に移動できる環境づくり

- 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各主要拠点(交通結節点)整備の方向性

I 高松駅周辺整備の方向性

連続立体交差事業の中止



現状で可能な範囲の交通の連携強化を進める

① JR高松駅・ことでん高松築港駅の連結強化

・連絡通路の整備

(移動負荷の低減、雨天時のアクセス性向上等)

② 各交通モード選択の向上

・JR高松駅周辺の各交通モードの再配置

高速バス、ローカルバス、循環バスの分離

タクシー予約車両待ちスペースの確保等

③ ウォーターフロントとしての連結改善

・海洋交通(フェリー等)との連結改善

II 瓦町駅周辺整備の方向性

① 瓦町駅のターミナル機能の強化

・駅東側に駅前広場を整備(バスターミナル機能の拡充)

・既存駅前広場の機能充実(バスターミナル機能の充実)

・バスターミナル機能の拡充と路線の再編

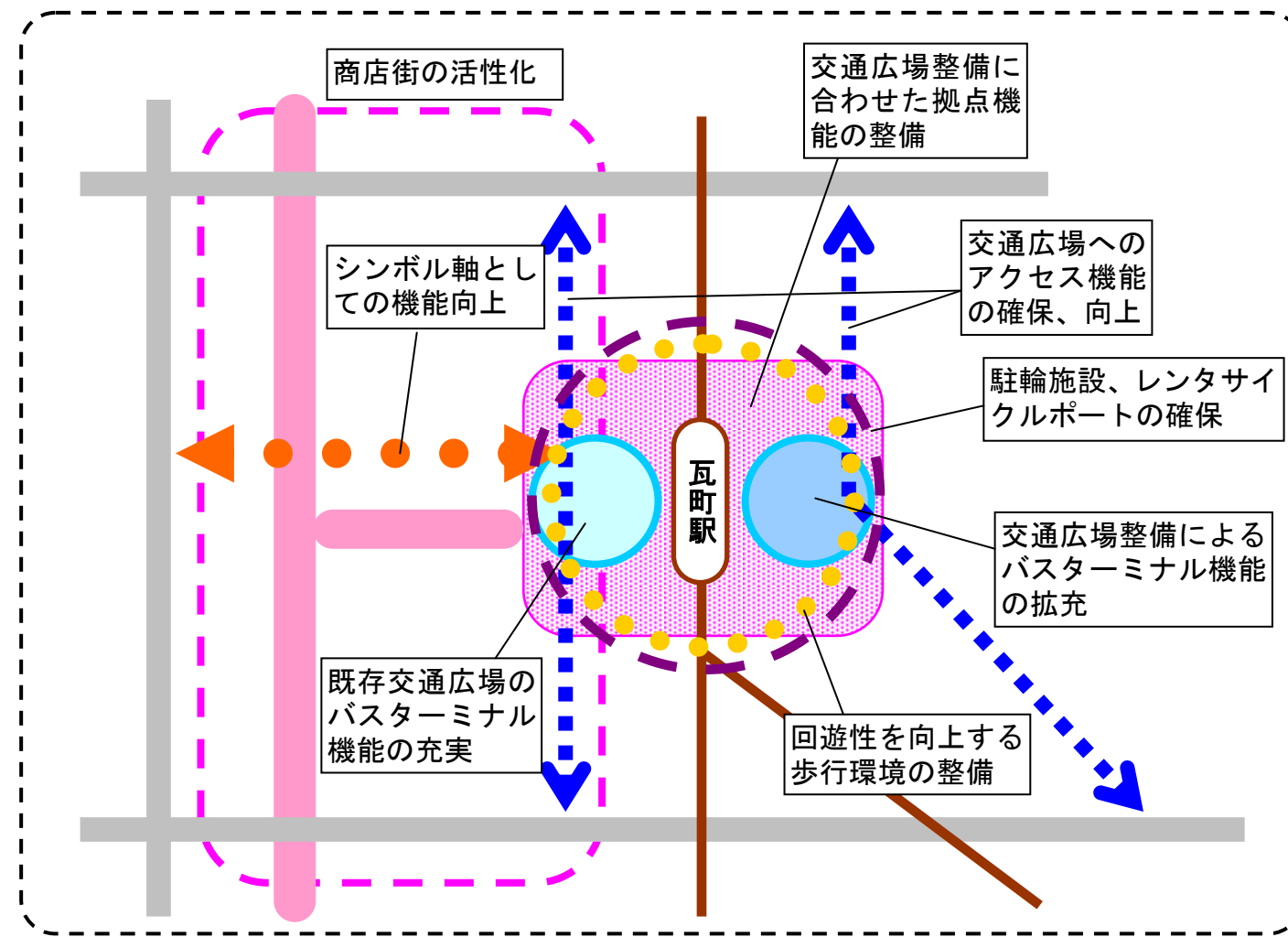
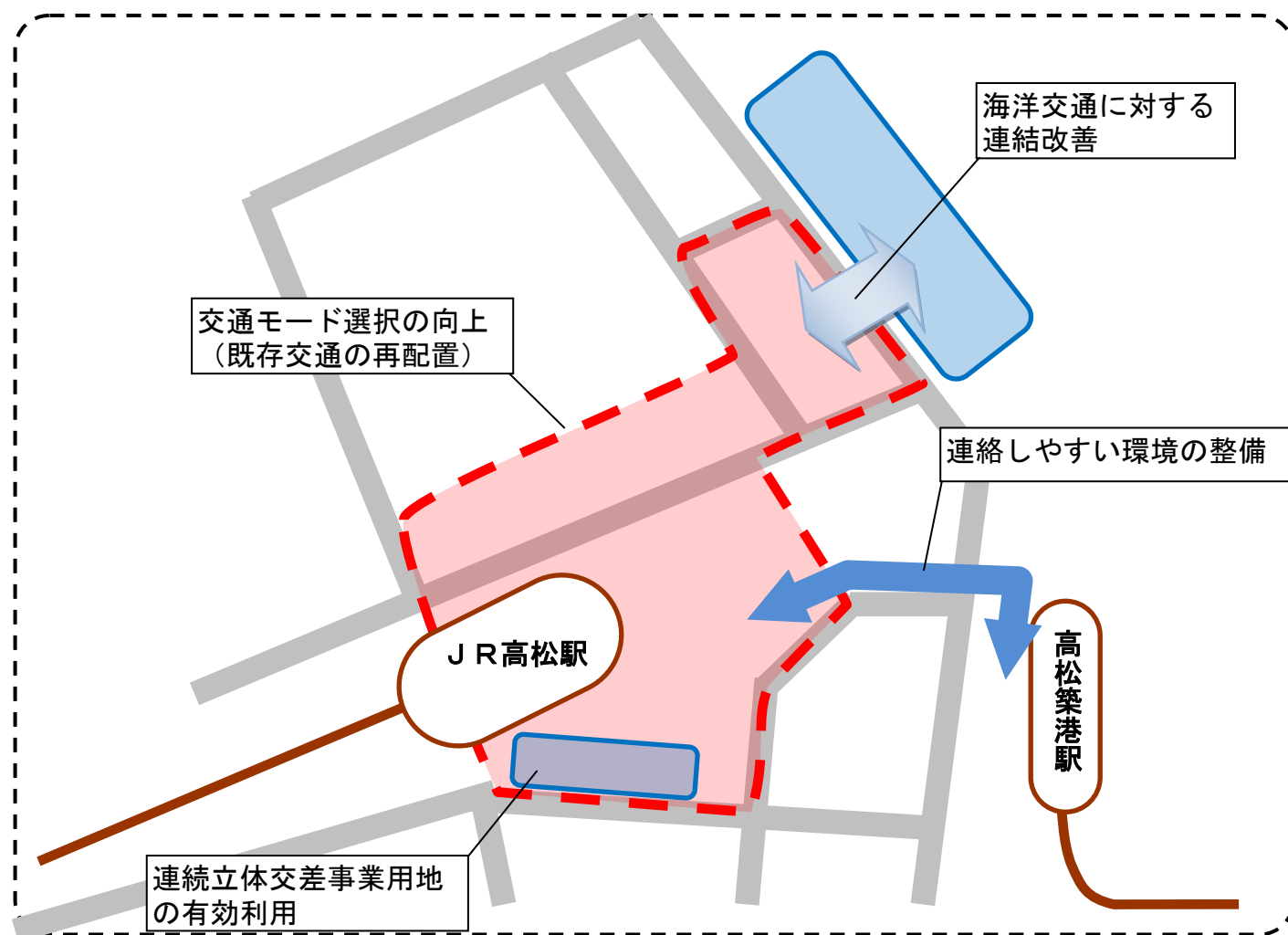
② 駅前広場へのアクセス機能の確保

・国道11号、観光通り方面からのアクセス機能の確保

③ 駅周辺の回遊性向上

・駅周辺の再整備に合わせた歩行環境の整備

・駐輪施設、レンタサイクルポートの確保



Ⅲ 仏生山駅周辺整備の方向性

① 仏生山駅の結節機能の強化

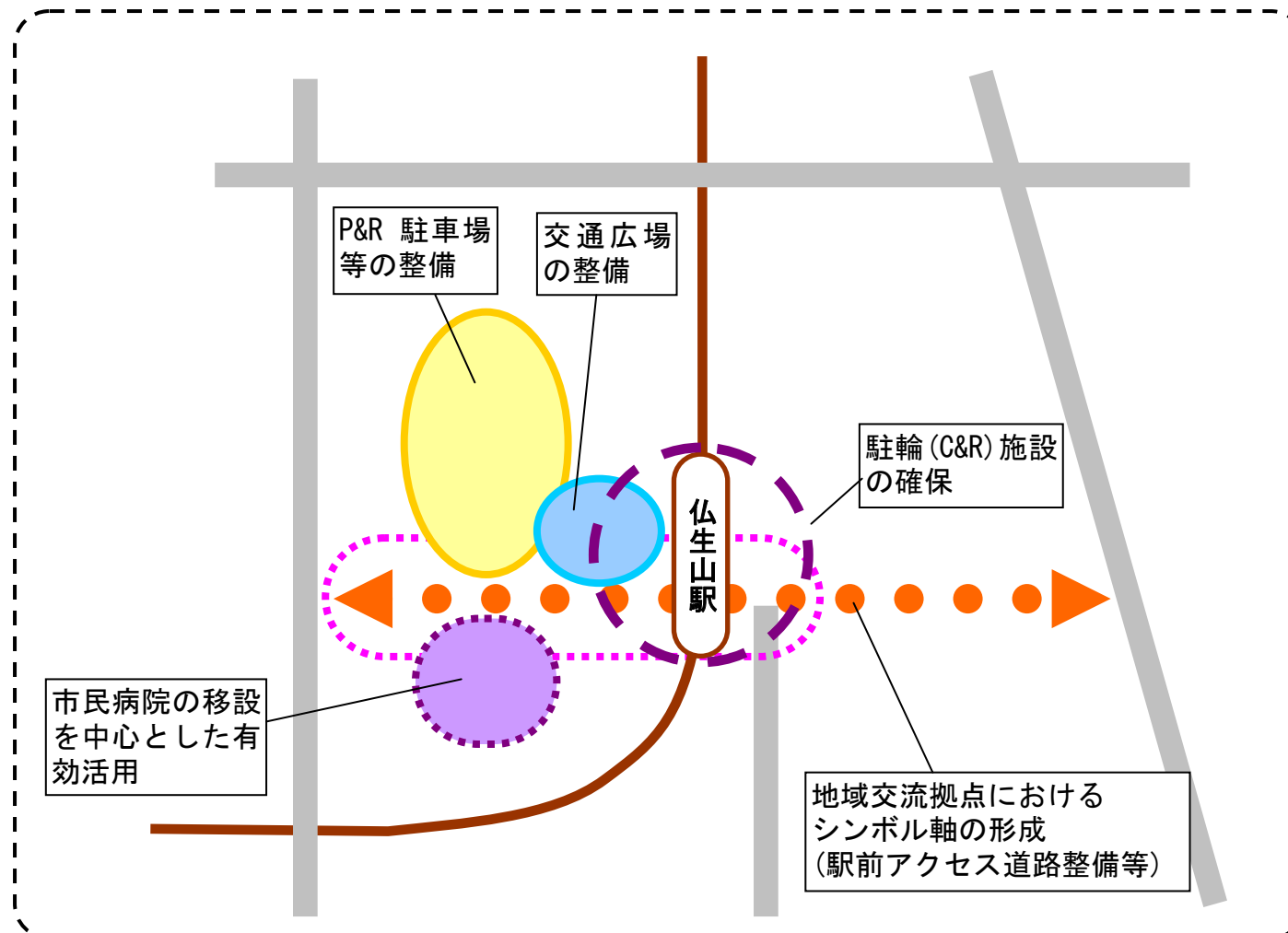
- ・仏生山駅の機能向上
- ・駅西側での交通広場整備
- ・交通広場整備に合わせたバス路線の再編
- ・大規模P&R 駐車場の整備
- ・C&R 機能(駐輪場)の確保

② 駅前アクセス道路の整備

- ・県道などの幹線道路からのアクセス機能の確保

③ 駅周辺における地域交流機能の向上

- ・アクセス道路整備に合わせた適切な土地利用
- ・シンボル軸の機能向上(歩行環境の整備、自転車道の確保)



(2) 交通戦略プランの実現に向けた段階的施策展開

新交通システムの導入を見据えた交通戦略プランの実現

交通体系の大きな転換＝高松市のまちづくり、市民生活等に大きく影響

慎重に推進することが必要

社会実験の必要性

新交通システムそのものの導入の是非、期待される効果の検証等は、特に重要な要素

施策実施前に、現実的な課題および計画の妥当性等を確認することが重要

段階的な施策の実施の必要性

施策の各実施段階においても、需要や効果、市民意向等を踏まえて、適切な展開を行うことが求められる

時間軸を考慮した段階的な施策展開を行うことが重要

高松市が目指す交通体系に向けたプロセス、体系、計画内容等の検討

社会実験 【ステージ0】

以降のステージの展開に向けて、計画の妥当性等を確認

※新交通システムの導入可能性、期待される効果の検証、採用する交通手段の選択等



実験を踏まえた妥当性の確認、計画の見直しを経て施策を実施

社会実験結果を踏まえて、計画の見直し等のフィードバックを実施

段階的な施策の実施

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

検証

社会実験、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

再度の社会実験や優先順位等の検討、具体的施策内容の検討

過度に自動車に依存しない交通体系の実現

5 社会実験の内容（案）

（1）社会実験のねらい

① 社会実験のねらい

社会実験は、以下のねらいで実施し、各調査により把握する。

【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

【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

➡ 意 向 調 査
利 用 実 態 調 査

【影響の把握】

- ・ 実験による各指標の変化はどの程度か
 - 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

➡ 周辺実態調査等

② 実施に向けた留意点

社会実験の計画にあたっての留意点として、以下の点があげられる。

- ・ 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**。
- ・ 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**。
- ・ 社会実験の実施に向けては、行政・交通事業者・市民および**関係者が協力して**取り組んでいくことが重要。
- ・ 実際に日常生活等に影響を与えることから、**市民への周知・啓発活動**を十分に実施することが重要。
（その後の継続実施も重要）

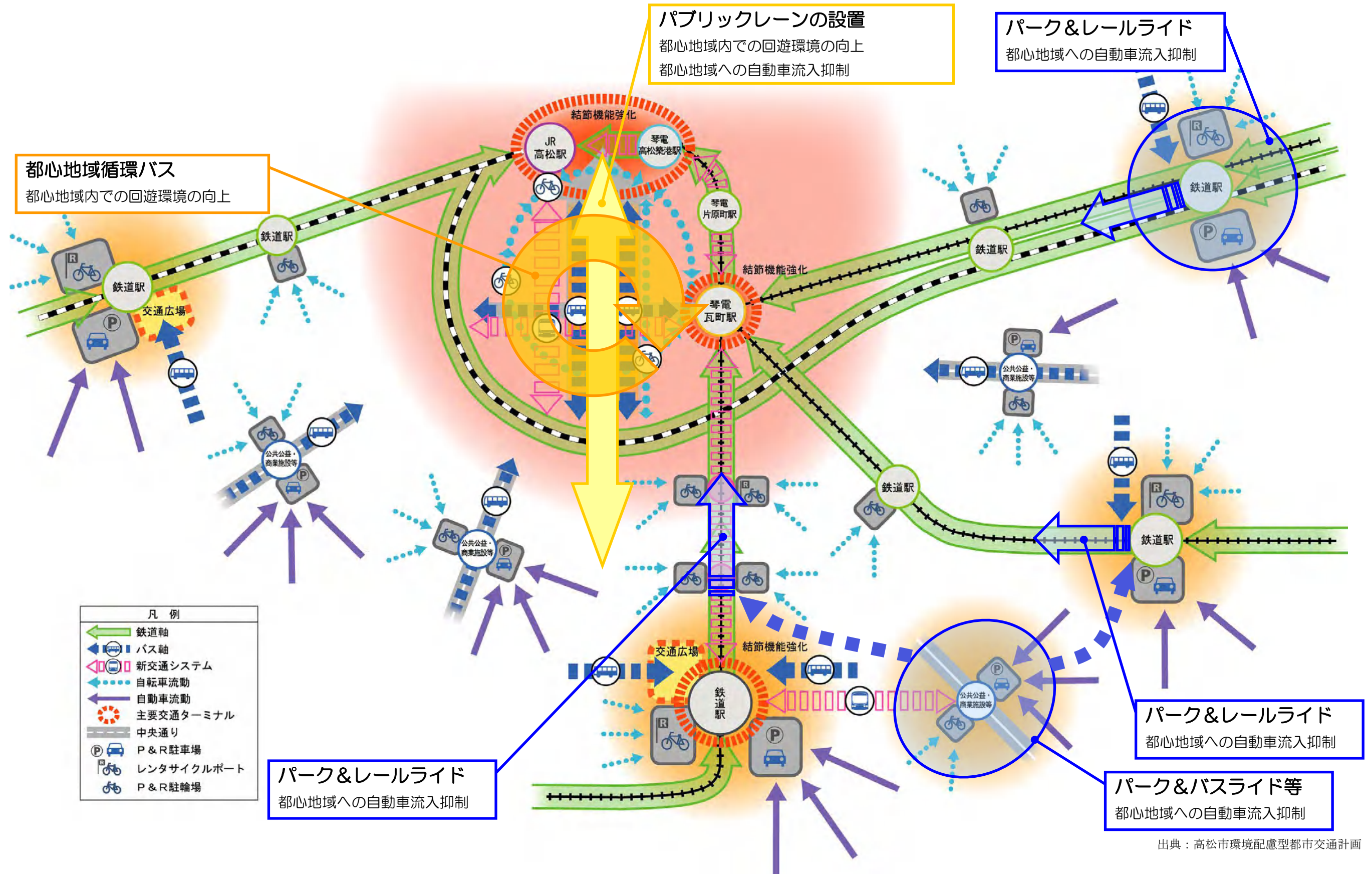
(2) 社会実験の概要(案)

① 社会実験のメニューと実施箇所

第一期：平成 23 年以降

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)

平成 22 年には、関係機関との協議や具体的な内容検討を実施予定。周知・啓発の期間も考慮すると、第一期は平成 23 年以降になると想定される。ただし、可能なものは前倒しするなど、極力スピードアップを心がけ、早期の実現を目指す。



第二期：第一期検証後

主に都心地域への流入抑制策導入の可能性を検討

都心地域への流入抑制策の導入については、都心地域の賑わいに逆効果(企業の流出等)を与えないよう、慎重に検討する必要がある。

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

通勤ラッシュ時における上り車線の交通規制

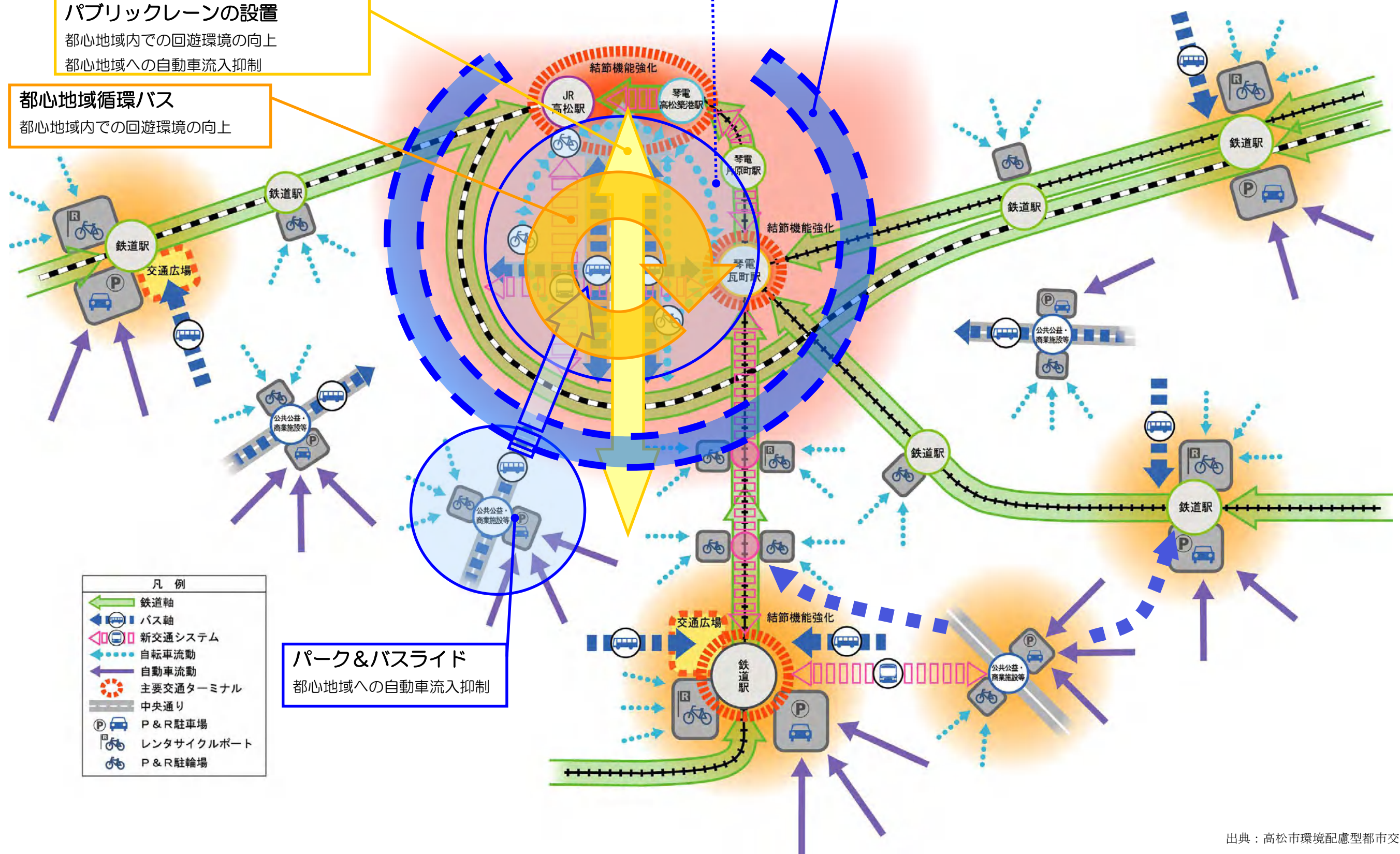
都心地域への自動車流入抑制

パブリックレーンの設置

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

都心地域循環バス

都心地域内での回遊環境の向上



パーク&バスライド

都心地域への自動車流入抑制

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

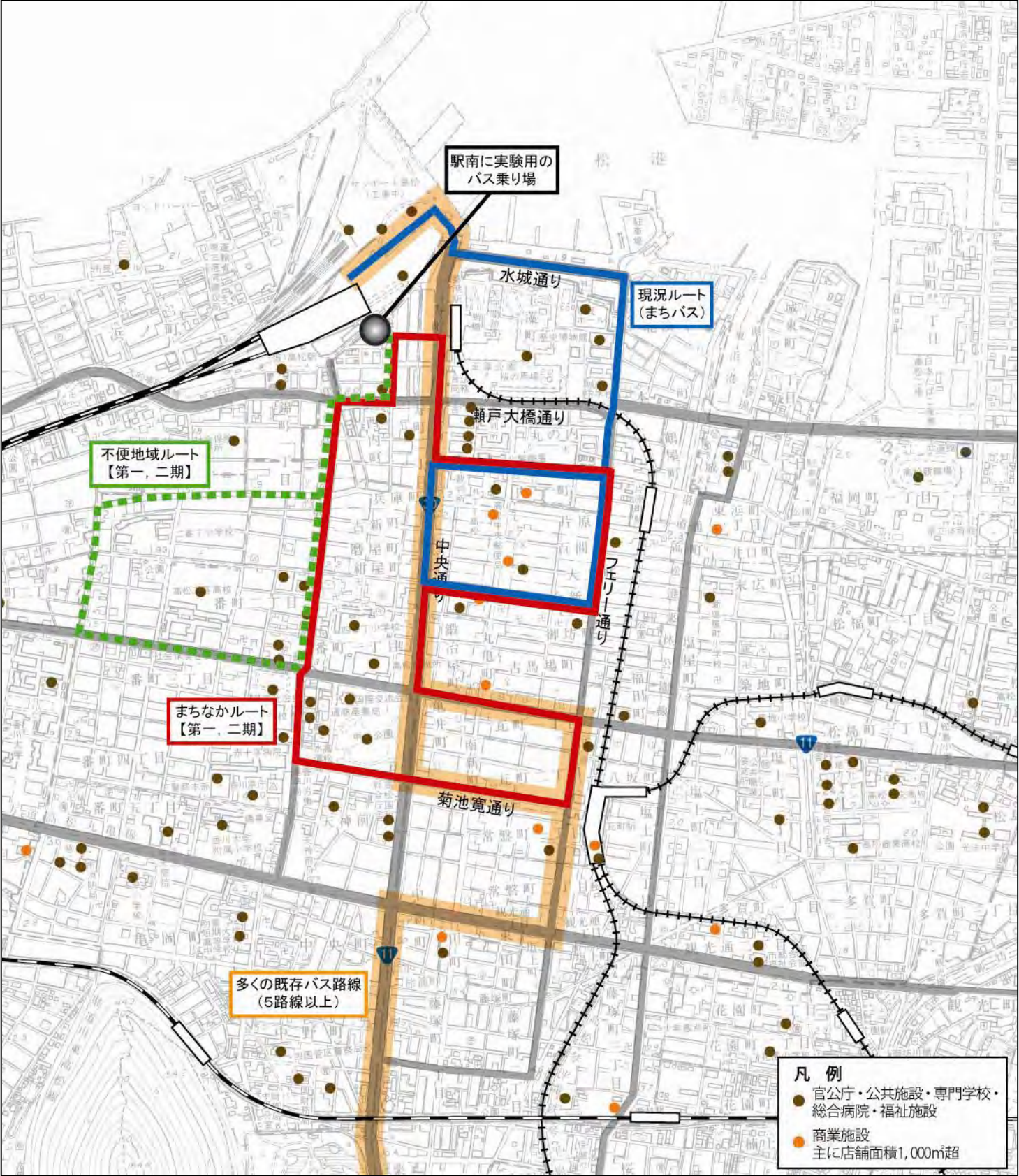
②個別の実験内容

1) 都心地域循環バス【第一、二期】

(i) 概要

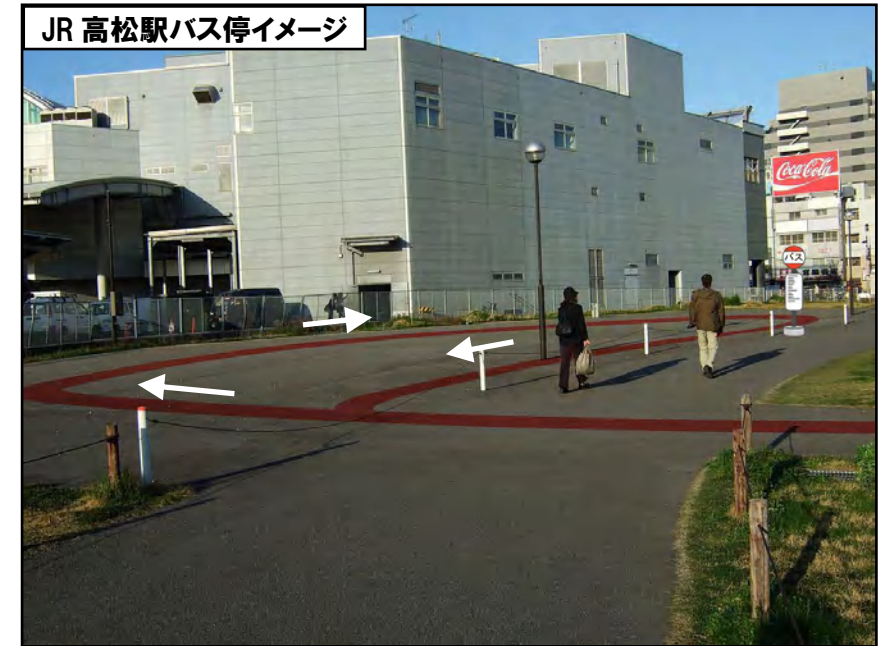
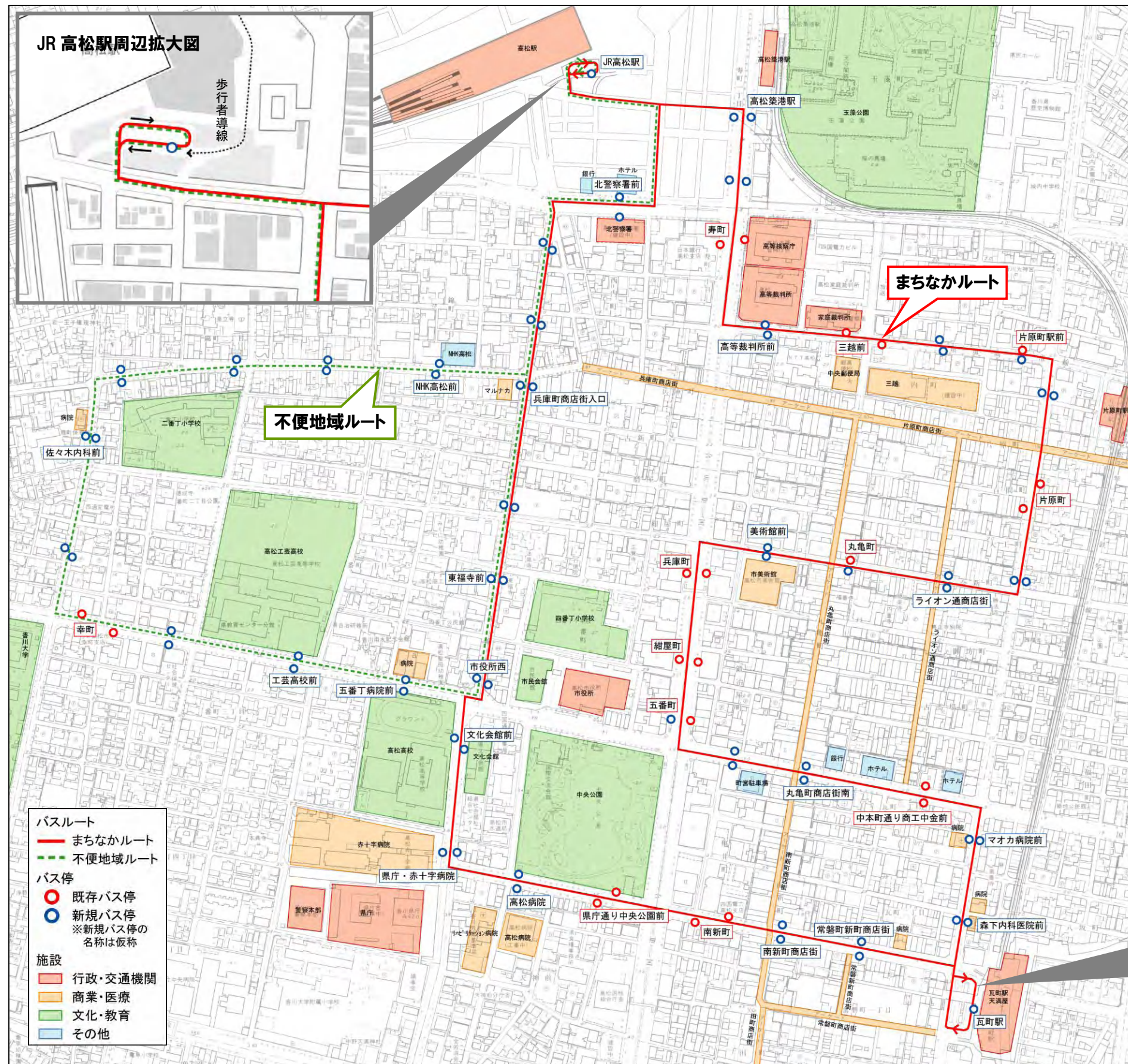
位置付け	都心地域内での回遊環境の向上								
目的	主要な鉄道駅、施設等を巡る循環バスを走らせ、中心市街地の回遊性向上、まちなかでの公共交通利便性の向上を図る。								
実施箇所	【ルート(案)】 - 既存の路線バスが多いルートをできるだけ避け、短いバス停間隔で身近なサービスを提供する循環バスを運行する。 - 市民に分かりやすく利用していただけるよう、JR 高松駅南に既存のバス乗り場と別に実験用のバス乗り場を設置(循環バス運行に併せて、現状の分かりにくさの改善に向けた検証を行う)。 ○まちなかルート - 業務施設、医療施設、商業施設等が集積する地区を中心に、循環バスを運行する。＜延長約 5.3km＞ ○不便地域ルート(まちなかルート of 状況を踏まえ実施) - 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。＜延長約 3.4km＞								
実施時期・期間	【第一期】／【第二期】 6 ヶ月程度(様々な運行形態での実証実験を行えるよう、2 ヶ月程度ごとにケースを変えながら、実施することを想定) ■運行形態のケースの想定(運行台数 6 台) <table><tr><th>段階</th><th>まちなかルート</th></tr><tr><td>第一段階 (2 ヶ月まで)</td><td>時計回り(片方向) 6 台:間隔 5 分</td></tr><tr><td>第二段階 (4 ヶ月まで)</td><td>反時計回り(片方向) 6 台:間隔 5 分</td></tr><tr><td>第三段階 (6 ヶ月まで)</td><td>双方向 3 台×2 方向:間隔 10 分</td></tr></table>	段階	まちなかルート	第一段階 (2 ヶ月まで)	時計回り(片方向) 6 台:間隔 5 分	第二段階 (4 ヶ月まで)	反時計回り(片方向) 6 台:間隔 5 分	第三段階 (6 ヶ月まで)	双方向 3 台×2 方向:間隔 10 分
段階	まちなかルート								
第一段階 (2 ヶ月まで)	時計回り(片方向) 6 台:間隔 5 分								
第二段階 (4 ヶ月まで)	反時計回り(片方向) 6 台:間隔 5 分								
第三段階 (6 ヶ月まで)	双方向 3 台×2 方向:間隔 10 分								
検証の内容・方法	☐ 意向調査 - 満足度、課題、転換意向等(利用者、買い物客、通勤客等) - 望まれる運用(ルート、乗り降り位置など) ☐ 利用実態調査 - 周遊バス利用者数(乗降箇所別) ☐ 周辺実態調査 - 歩行者交通量、自転車交通量等								
備考	※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考えられる。								

■循環バスルート案



(ii) 計画内容

■ルート及びバス停位置



【バス停設置の考え方】

- バス停間隔: 高齢者の 90%が抵抗感無しで歩ける距離として、100m 程度を設定

抵抗を感じない距離

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

出典：バスサービスハンドブック

- 既存のバス停が近隣にある場合は、その場所に設置することを優先する
- 主要な商業・業務等の施設前に設置することを優先する
- 広い路側帯、オープンスペース等、バス停設置が簡易な箇所に設置する

■運行車両の想定

運行する車両は、活用可能な車両から選択することとなるが、想定として「まちなかでもスムーズに、小回りが利く車両」とする。

乗車人員：30 名（小型バス相当）

参考)バスの車体サイズによる分類

大型	長さ 9m 以上又は定員 61 人以上の車両
小型	長さ 7m 以下かつ定員 29 人以下の車両
中型	大型車両及び小型車両以外の車両

出典：バスサービスハンドブック



札幌市で運行された循環バス（34 人乗り）

出典:札幌市 HP

参考)各種バス車両の諸元例

	乗車定員(人)				車両サイズ(mm)		
	座席	補助	立席	合計	全幅	全長	全高
大型	30	－	54	85	2,490	10,675	2,940
大型ワンステップ	33	－	47	81	2,490	10,675	2,900
大型ノンステップ	22	－	43	66	2,490	10,515	3,010
中型	37	8	－	46	2,340	8,990	3,125
小型	22	6	－	29	2,080	6,990	2,820
小型ノンステップ	12		7	20	1,995	5,770	2,830
乗合タクシー	9		－	10	1,665	5,200	2,265

※:乗車定員合計には運転者一人を加えている

出典:バスサービスハンドブック

■運行間隔(頻度)の設定

バスの運行間隔（頻度）について、以下のように試算する。

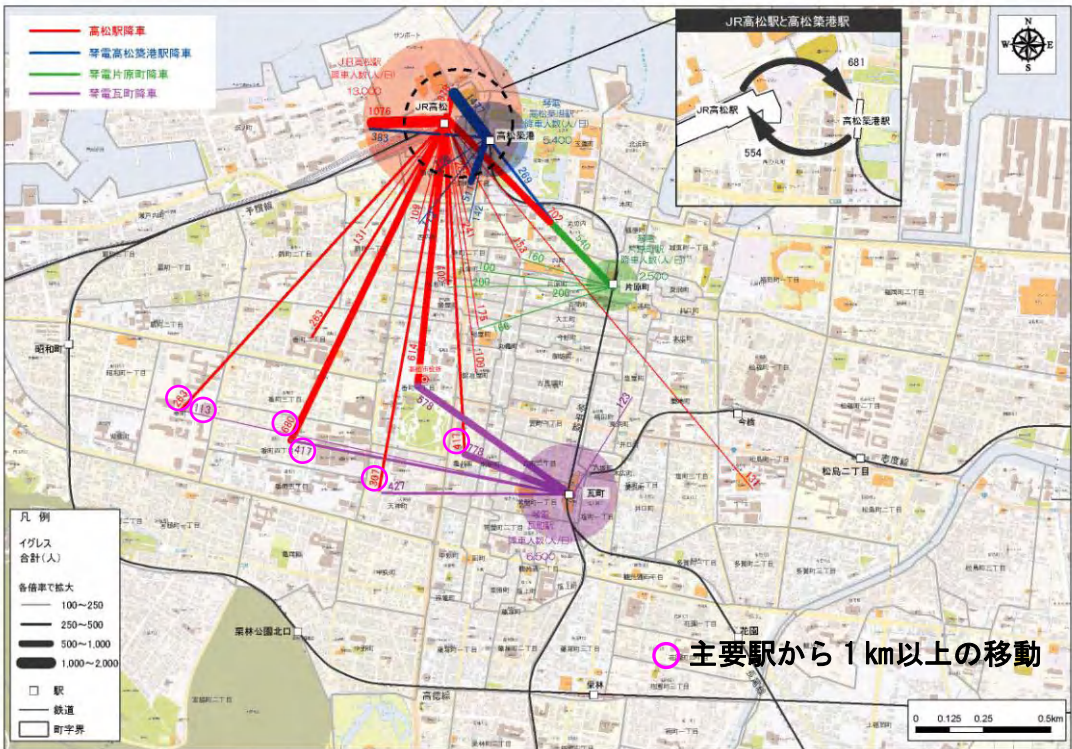
	まちなかルート	不便地域ルート	備考
通勤時間帯運行間隔 (1 時間当たり台数)	5 分 (12 台, 下記需要人数 の 120%相当)	20 分 (6 台, 下記需要人数 の 300%相当)	ピーク時需要数及び事例から算定
通勤時間帯以外の運行間隔	15～20 分	30 分	
(参考) ピーク時の需要数	292 人	61 人	ピーク時において、都心地域の主要駅降車後、目的地まで 1km 以上の徒歩移動者の算定値（アンケート結果）
(参考) ピーク時の必要台数	9.7 台	2.0 台	上記の人数を一台あたりの乗車人員（30 名）で分担事例を参考に設定
(参考) 運行距離	5.3 k m	3.4 k m	
(参考) 周遊時間	31.8 分	20.4 分	旅行速度 10km／h で試算
(参考) バス運行台数	6 台	2 台	上記より試算

参考)他の循環バスの運行間隔

箇所	1 時間当たり台数(運行間隔分)
高松市(まちバス)	20 分
札幌市(循環バス社会実験:H16)	13～15 分(片方向)
福岡県久留米市(循環バス社会実験:H12)	概ね 15 分(双方向)
盛岡市(循環バス社会実験:H16)	20 分(片方向)
京都市(循環バス社会実験:H12)	10 分(片方向)
岩手県平泉町(循環バス社会実験:H20)	15～20 分(土日祝)(片方向)

出典:各自治体 HP 等

各駅乗降客の目的への移動パターン



降車駅から目的地までの
徒歩移動の割合

JR 高松	58.5%
築港	74.8%
片原町	82.9%
瓦町	81.3%

資料:H21 公共交通利用に関するアンケート

■料金の設定

乗車料金：100 円／回（1 日フリーパス 200 円）

【料金設定の考え方】

- ・ 恒久化も見据えると、利用者に一定の費用負担を伴うことが望ましい。しかしながら、料金抵抗を考えると安い設定の方が望ましい。アンケート結果からは、「料金の安さ」よりも「交通手段」に対する意向が強いことから、本実験では、一定の負担を伴うことを想定する。
- ・ 他の社会実験からみると、100 円程度の料金を設定している例が多い。
- ・ 現行のまちバス(100 円)以上の設定を行うと、料金抵抗が大きくなる。
- ・ レンタサイクルとの競合を考えると、フリーパスの設定も考慮することが好ましい。

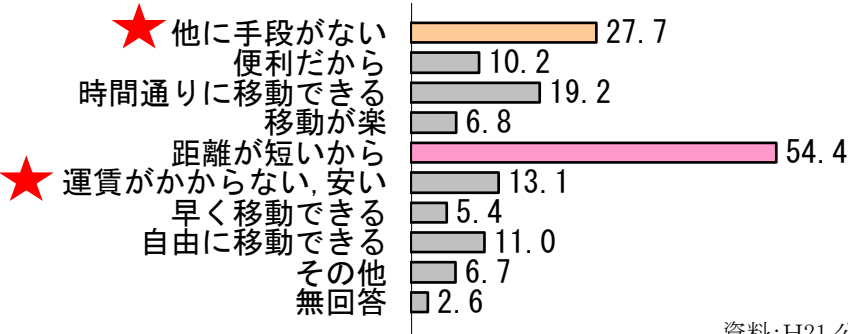
参考)他の循環バスの料金

箇所	料金
高松市(まちバス)	100 円
札幌市(循環バス社会実験:H16)	無料
兵庫県明石市(ちょいのりバス社会実験:H21)	大人 100 円・小児 50 円（障害者手帳保持者は半額） 1 日フリーパス:大人 300 円・小児 150 円
福岡県久留米市(循環バス社会実験:H12)	大人 100 円（子供 50 円） バスカードの利用可(定期券の利用は不可)
盛岡市(循環バス社会実験:H16)	大人 100 円（子供 50 円）
京都市(循環バス社会実験:H12)	100 円
岩手県平泉町(循環バス社会実験:H20)	土日祝 200 円、通常 300 円

出典:各自治体 HP 等

参考)利用者の意向:降車した駅から乗り換えなしで目的地まで移動する場合の手段選択理由(徒歩:N=1,624)

平成 21 年度に実施したアンケート結果によると、目的地まで徒歩で移動する方の手段選択の理由として、「他に手段がない」が「運賃がかからない、安い」を上回っており、料金よりも利便性を重視する意向が強い傾向にある。

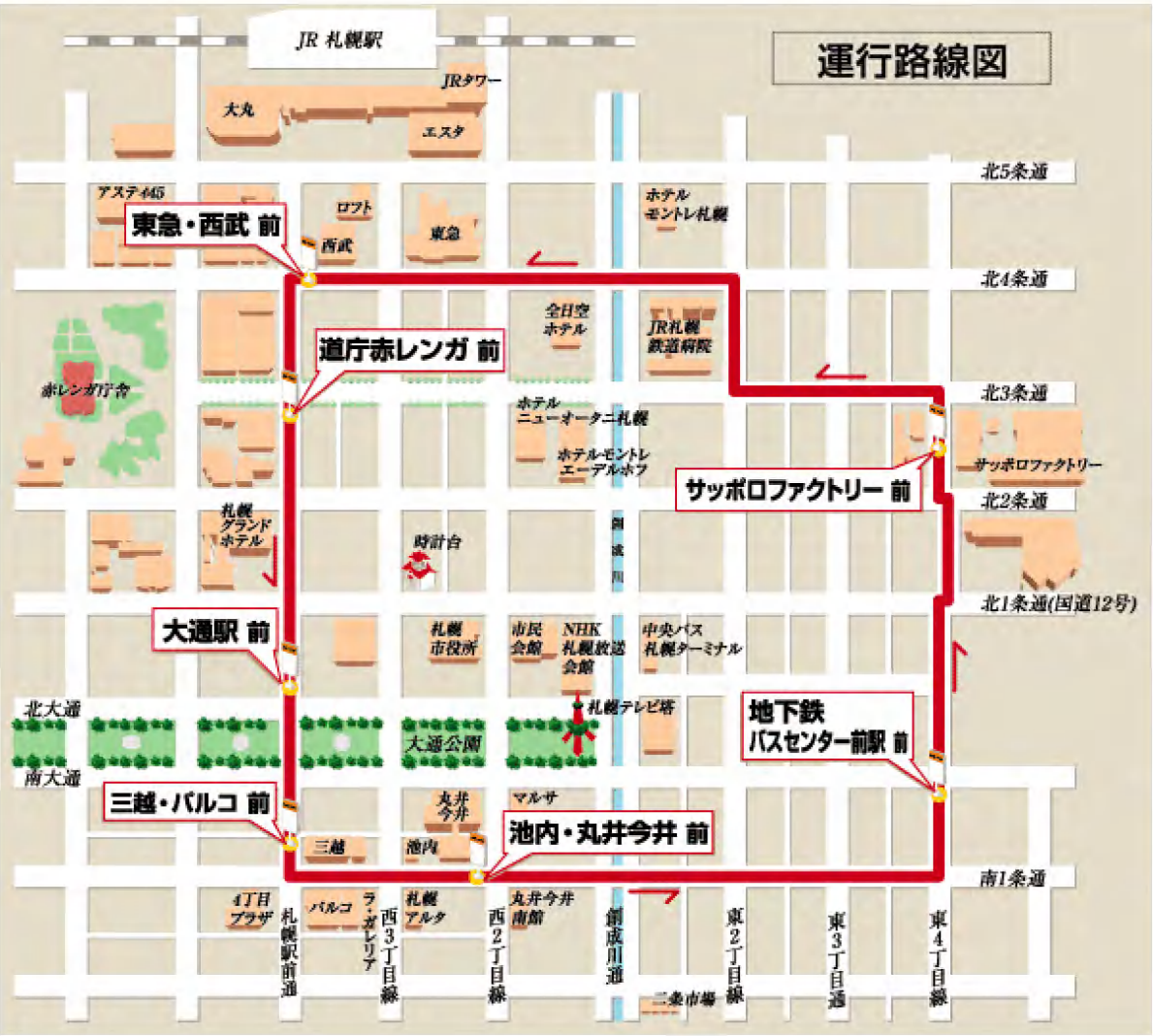


資料:H21 公共交通利用に関するアンケート

(iii) 実施(調整)主体

内容	実施(調整)主体	備考
実験運営の検討・調整	高松市	その他関係機関の協力
調査の計画・実施	高松市	
バスの調達・運行	高松市	ことでんバス、丸亀町商店街が実運行
設備等の作成・設置	高松市	管理者等の協力
広報	高松市、商店街ほか	

他の社会実験での例:札幌市



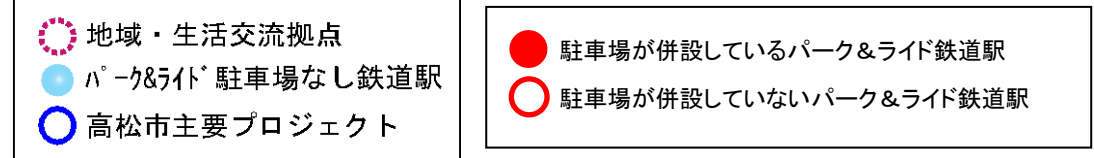
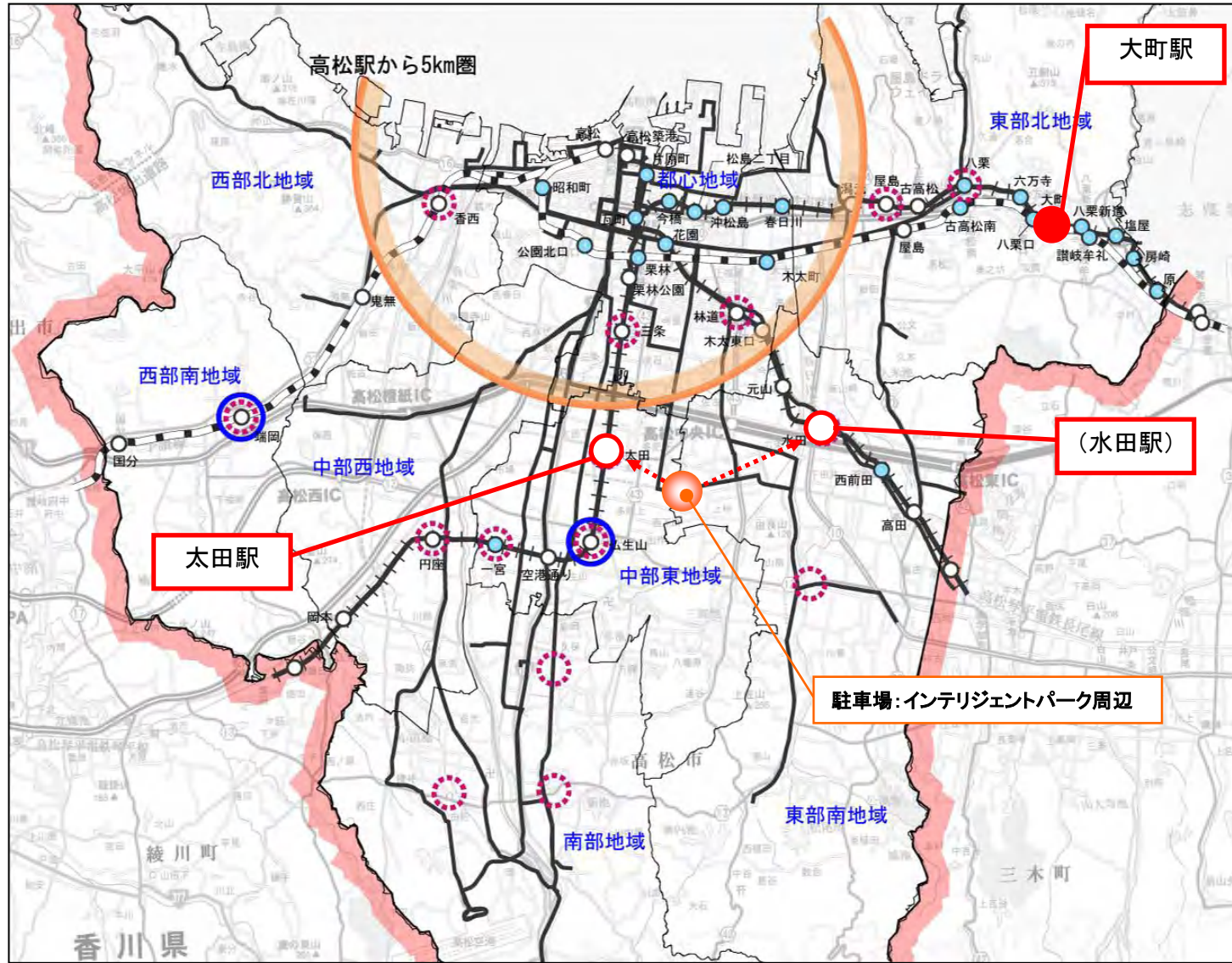
日時	平成 16 年 9 月 17 日(金)～23 日(木)【7 日間】 10 時 00 分～20 時 00 分
目的	都心の魅力向上と活性化に向けた、都心部を回遊する循環バスの導入実験であり、運行状況や利用者ニーズなどを把握し、実現化に向けた運行主体や形態など課題整理を行う。
所要時間	25 分～30 分／周(13～15 分間隔)
乗車料金	無料

2) パーク&レールライド等【第一期】

(i) 概要

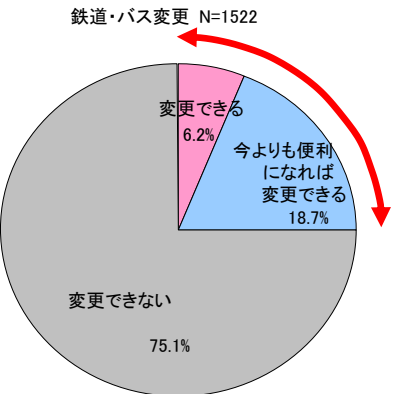
位置付け	都心地域への自動車流入抑制
目的	都心地域周辺部または郊外部に駐車場を設け、鉄道で都心地域へ利用者を運ぶことにより、都心地域への自動車流入を抑制する。  自動車交通 (都心地域周辺部及び郊外部) → P&R駐車場 → 鉄道 → 都心地域
実施箇所	【選定条件】 - 乗換効果が期待できる距離として、中心部（JR高松駅）から5km圏外に位置する鉄道駅 - 背後に利用が期待される人口集積を抱える箇所 - 既存施設の駐車場、空地地等を活用して、一定の規模の駐車場が確保可能と考えられる箇所 【実施箇所(案)】 インテリジェントパークからのパーク&バスライド(サイクルライド)およびレールライド ○太田駅〔琴電琴平線〕 - 流動の多い南北軸に結節 - 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 ※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。 パーク&レールライド ○大町駅〔琴電志度線〕（水田駅〔琴電長尾線〕） - 鉄道駅周辺に一定規模の駐車場が近接する ※上記以外の JR、琴電各駅でも、パーク&レールライド実施可能箇所を検討する。
実施時期・期間	・【第一期】 ・30日程度
検証の内容・方法	☐ 意向調査 - 満足度、課題、転換意向等 ☐ 利用実態調査 - 鉄道利用者数 - パーク&レールライド等利用者数 ☐ 周辺実態調査 - 都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等
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

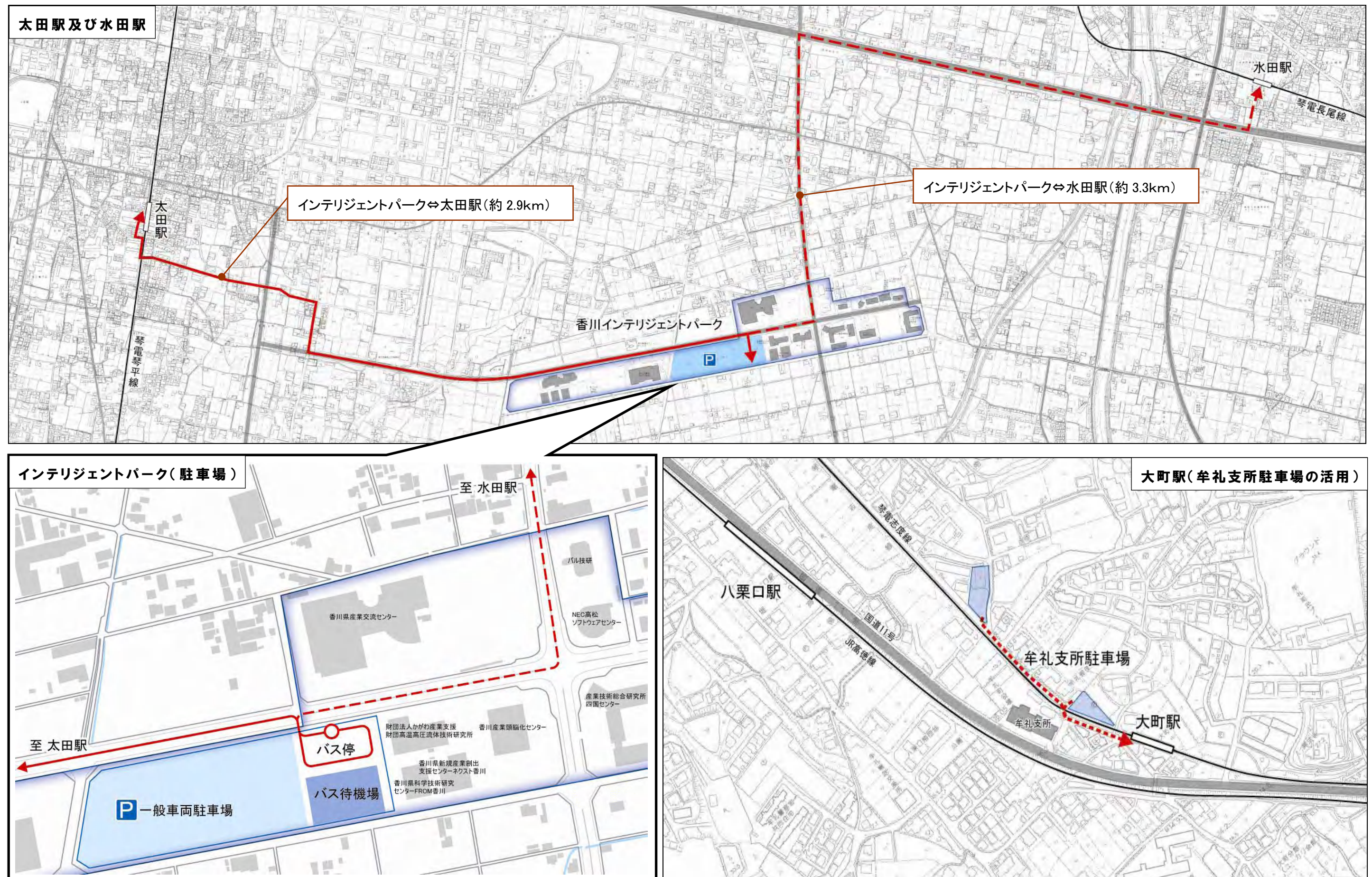
参考) 駐車場の利用状況と公共交通への転換意向
平成20年度に実施したアンケート結果によると、公共交通への転換の可能性は約25%程度である。



自動車から公共交通への転換の可能性
資料: H20 市民交通意識アンケート

(ii) 計画内容

■ 駐車場等の位置



【運行の考え方】

◇ 太田駅

- インテリジェントパークの駐車場に駐車し、シャトルバスで鉄道駅まで移動の後、琴電で都心地域へ運行する。

◇ 大町駅・（水田駅）

- 近接する駐車場を活用して駐車し、琴電で都心地域へ運行する。

■シャトルバス運行車両の想定

運行するシャトルバスの車両は、活用可能な車両から選択することとなるが、特に太田駅においては、狭い道路を通行することから、「小回りが利く車両」とする。

乗車人員：30 名（小型バス相当）

参考)バスの車体サイズによる分類

大型	長さ 9m 以上又は定員 61 人以上の車両
小型	長さ 7m 以下かつ定員 29 人以下の車両
中型	大型車両及び小型車両以外の車両

出典:バスサービスハンドブック



札幌市で運行された循環バス（34 人乗り）

出典:札幌市 HP

参考)各種バス車両の諸元例

	乗車定員(人)				車両サイズ(mm)		
	座席	補助	立席	合計	全幅	全長	全高
大型	30	－	54	85	2,490	10,675	2,940
大型ワンステップ	33	－	47	81	2,490	10,675	2,900
大型ノンステップ	22	－	43	66	2,490	10,515	3,010
中型	37	8	－	46	2,340	8,990	3,125
小型	22	6	－	29	2,080	6,990	2,820
小型ノンステップ	12		7	20	1,995	5,770	2,830
乗合タクシー	9		－	10	1,665	5,200	2,265

※:乗車定員合計には運転者一人を加えている

出典:バスサービスハンドブック

■シャトルバスの運行間隔(頻度)の設定

シャトルバスの運行間隔：約 15 分（朝は電車との接続を基本とする）

【シャトルバスの運行間隔(頻度)の考え方】

- ・ 鉄道(琴電)との接続を基本とする(琴平線のラッシュ時運行間隔は 8 分程度)
- ・ シャトルバスの所要時間を考慮する(15 分程度)

参考) シャトルバスの所要時間の想定

◇ 太田駅

- 区間延長約 2.9 k m
- 所要時間（往復） 17 分（運行速度を 20 k m／h と想定）

◇ 水田駅

- 区間延長 約 3.3 k m
- 所要時間（往復） 15 分（運行速度を 30 k m／h と想定）

参考)琴電の運行状況

	太田駅				水田駅			
	高松築港方面		琴平方面		高松築港方面		長尾方面	
	平日	土・日・祝	平日	土・日・祝	平日	土・日・祝	平日	土・日・祝
5 時	1	1	0	0	0	0	0	0
6 時	3	3	3	2	2	2	2	1
7 時	5	4	4	3	5	3	4	3
8 時	7	4	7	4	6	4	6	3
9 時	4	4	5	4	3	2	3	3
10 時	4	4	4	4	3	3	3	3
11 時	4	4	4	4	3	3	3	3
12 時	4	4	4	4	3	3	3	3
13 時	4	4	4	4	3	3	3	3
14 時	4	4	4	4	3	3	3	3
15 時	4	4	4	3	3	3	3	3
16 時	4	4	4	2	3	3	3	3
17 時	4	4	4	2	4	3	4	3
18 時	4	4	4	2	4	2	4	2
19 時	4	4	4	2	4	3	4	3
20 時	4	2	4	2	3	3	3	3
21 時	2	2	2	2	2	2	2	2
22 時	2	2	2	2	2	2	2	2
23 時	0	0	2	2	1	1	2	2

出典:ことでん HP

■料金の設定

駐車料金	2,000 円/月	シャトルバス乗車料金：70 円/回（Iruca カード併用の場合）
------	-----------	-----------------------------------

【料金設定の考え方】

- ・ 駐車料金については、利用者にとってのメリットとなる範囲で設定する必要がある。
- ・ シャトルバス乗車料金については、琴電太田駅からサンメッセ方面への利用者に対する料金収受が必要となる。
- ・ 下記に示す想定により、自家用車で発生する費用よりも低い料金設定とする
- ・ シャトルバスのみの乗車料金は 160 円／回

表:比較表(都心までの通勤利用の場合) 一月あたり 20 日間勤務を想定

	P&R	自家用車
費用	駐車場(サンメッセ) 2,000 円/月	駐車場 10,000～20,000 円/月 平均 15,000 円/月
	シャトルバス 70 円/回 琴電一駅区間の運賃を想定	
	鉄道運賃(太田～瓦町) 240 円/回	ガソリン代 6,000 円/月
	月額トータル費用 駐車場＋バス代＋電車運賃 2,000 + (70 + 240) × 2 × 20 = 14,400 円 (差額 -6,600 円)	月額トータル費用 駐車場＋ガソリン代 21,000 円
時間	駐車場(待ち) 5 分	
	バス(片道) 8 分	
	乗り換え 4 分	
	電車(片道) 8 分	
	徒歩 10 分	
	計 35 分 (時間差 0 分)	35 分

参考)駐車場料金

箇所	料金	備考
都心部駐車場	<時間> 60 分まで 300 円、以降 20 分 100 円 22 時～翌 8 時:60 分 100 円 24 時間まで:2,200 円 <月極> 月額 21,000 円(3 ヶ月以上)	ことでん玉藻町パーキング
	<時間> 7 時～19 時:500 円 19 時～7 時:600 円	百間町立体駐車場
琴電駅併設駐車場 (パーク・アンド・ライド)	3,000 円/月 300 円/日 (24 時間)	栗熊駅・岡田駅・空港通り駅等

iii) 実施(調整)主体

内容	実施(調整)主体	備考
実験運営の検討・調整	高松市	その他関係機関の協力
調査の計画・実施	高松市	
バスの調達・運行	高松市	ことでんバスが実運行
設備等の作成・設置	高松市	管理者等の協力
広報	高松市、琴電ほか	

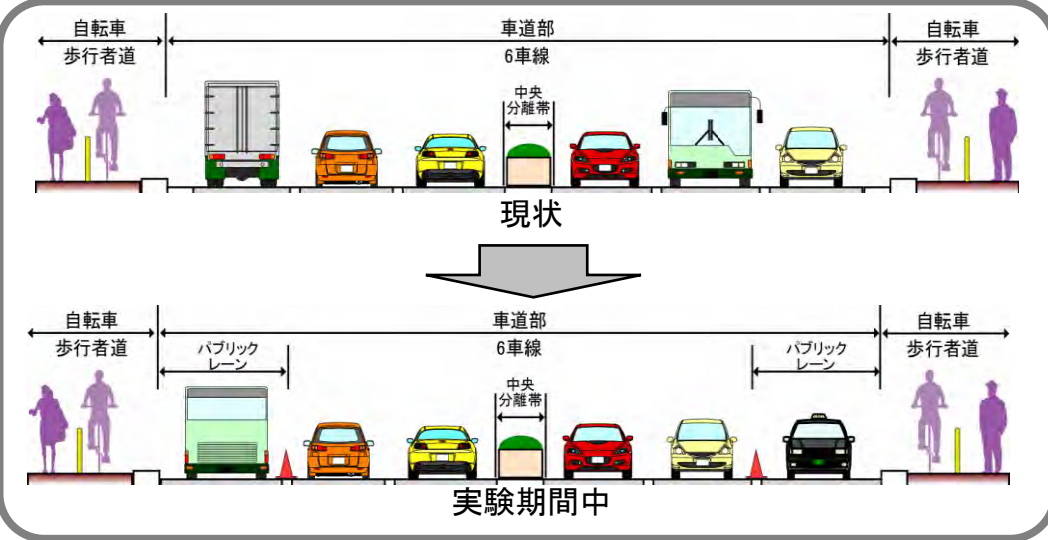
他の地区での例:京都市



京都市では、2001（平成 13）年度と 2002（平成 14）年度に社会実験を行い、その結果をもとに内容を改善しつつ 2003（平成 15）年度からは毎年の施策としてパークアンドライドが実施されている。

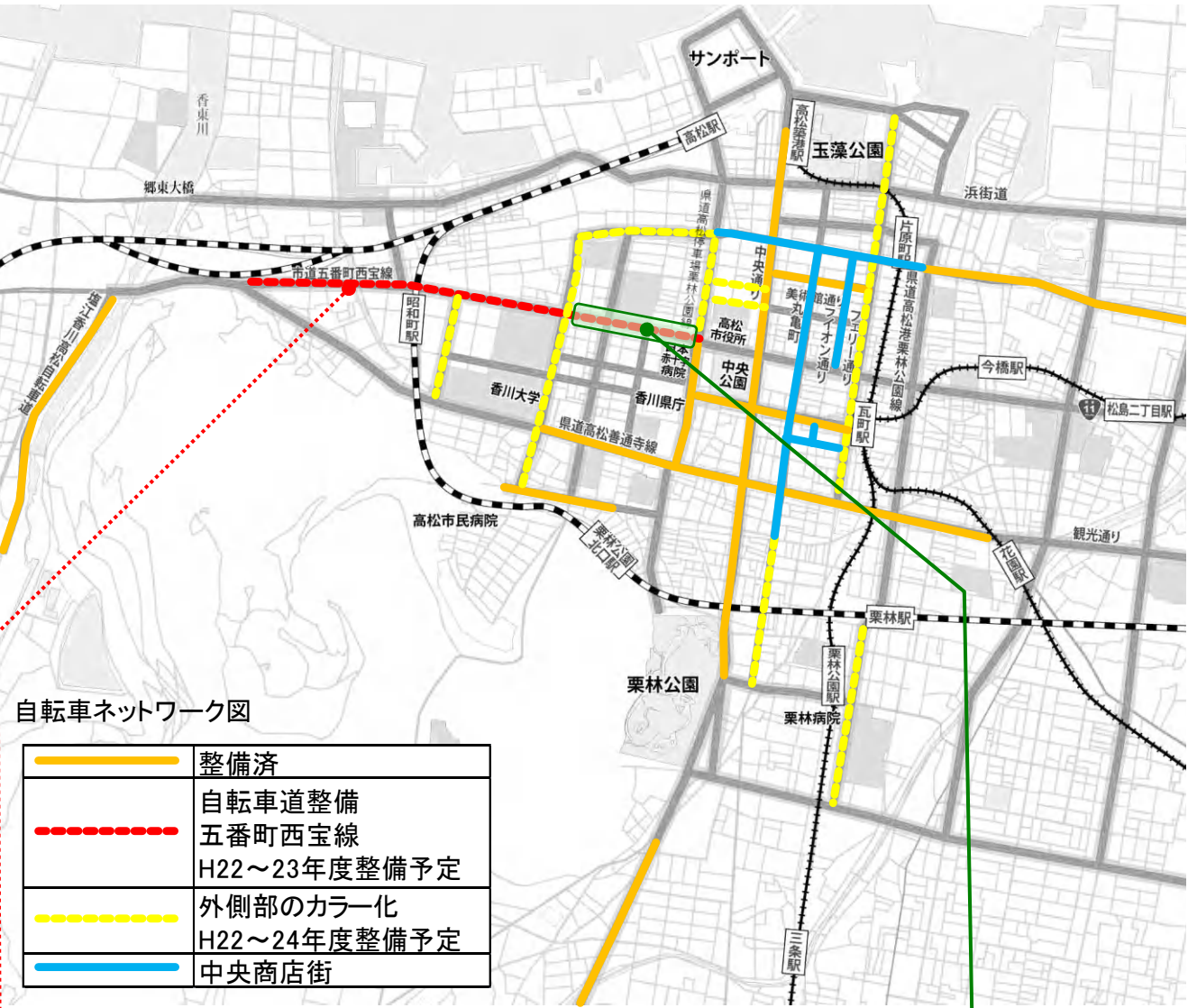
3) パブリックレーンの設置(道路空間の再配分)【第一、第二期】

(i) 概要

位置付け	都心地域内での回遊環境の向上 自動車から公共交通への転換
目的	主要な道路において、公共的な交通(路線バス、循環バス)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。
実施箇所	【区間(案)】 中央通り(サンポート～上天神交差点) ・ 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。 ・ 歩道上の自転車・歩行者分離区間(～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。 ・ 交通量の減少に応じて、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。 
実施時期・期間	・ 【第一期】／【第二期】 ・ 30 日程度
検証の内容・方法	☐ 意向調査(循環バス利用者対象、沿線住民・事業所) ・ 満足度、課題等(利用者、買い物客、通勤客等) ・ 望まれる運用(ルート、区間など) ☐ 周辺実態調査 ・ 都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等
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。 ※公共交通(バス等)の利用を促進するには、密な運行が重要であることから、まちなか循環バスなどとの連携を考慮する必要がある。このことで公共交通(路線バス、循環バス)の定時性・速達性を確保し、利便性向上を図ることで更なる利用転換を目指す。(恒久化に向けては、バス路線の再編等と併せて、公共交通サービスの向上を検討することが必要)

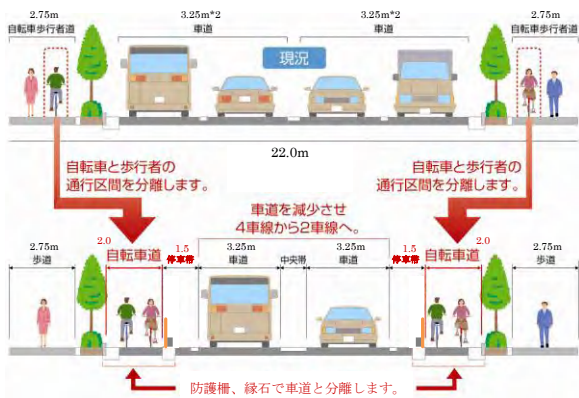
参考 道路空間再配置事例(自転車レーン設置に向けた高松市の取組)

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。



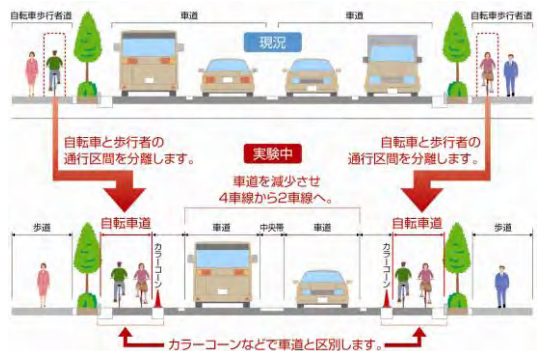
自転車道整備の概要

- 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)



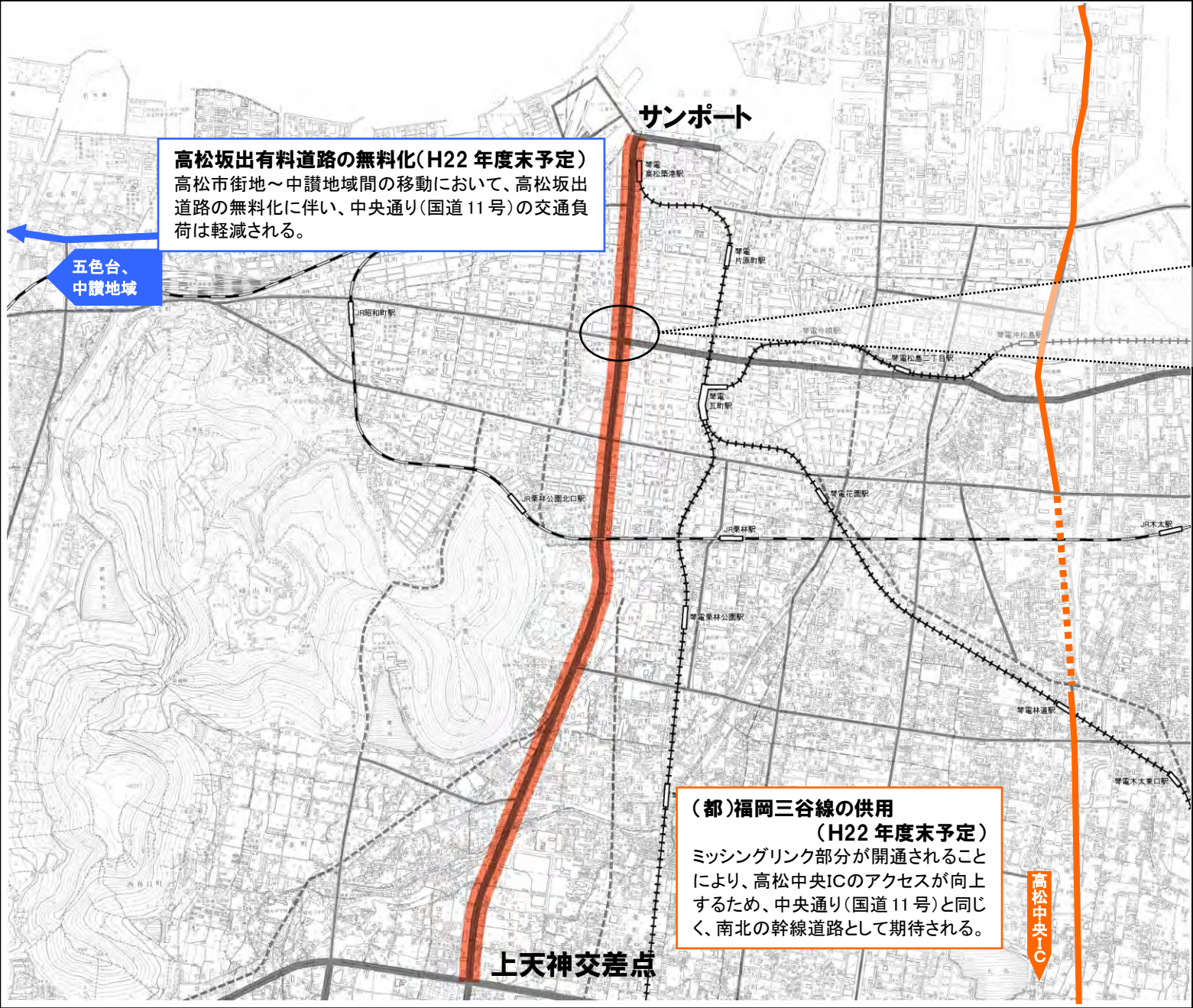
社会実験の概要

- 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)



(ii) 計画内容

■パブリックレーン設置位置(案)



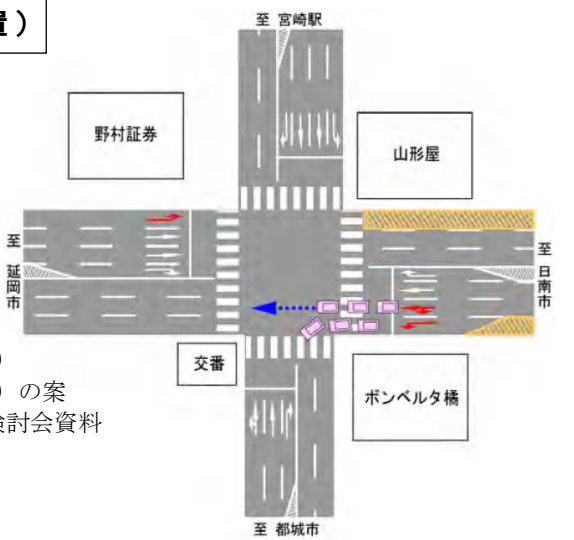
■主要な交差点処理の考え方



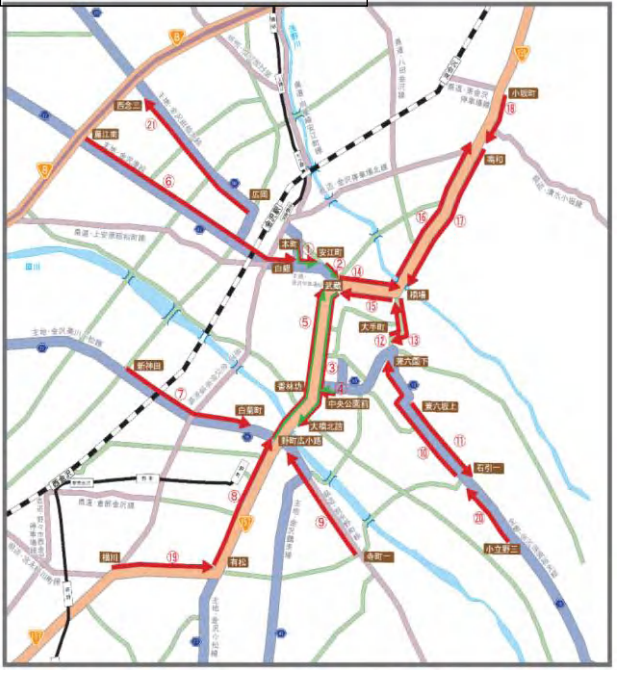
主要な交差点においては、左折車の処理が課題となることから、付近従道路の封鎖等の措置を講じた上で、交差点付近においては常時(パブリックレーン設置前)の形状とせざるをえない。
※レーン設置の条件として沿線土地利用者・関係交通機関との調整を要する。

他の社会実験での例(左折レーンの設置)

(参考) 橋通りの道路空間再配分時の交通運用(案)
デパート前交差点 南側流入部(ボンベルタ橋前)の案
第4回 橋通り公園化の社会実験実施に向けた検討会資料
(宮崎市 都市計画課)



他の地区での例:金沢市



- ・朝方(7:30~9:00)は 21 区間、夕方(17:00~18:30)は 5 区間を実施
- ・毎月第 4 月曜日を「バス専用レーン遵守指導&取り締り強化の日」として指導啓発活動を実施

出典：新金沢交通戦略

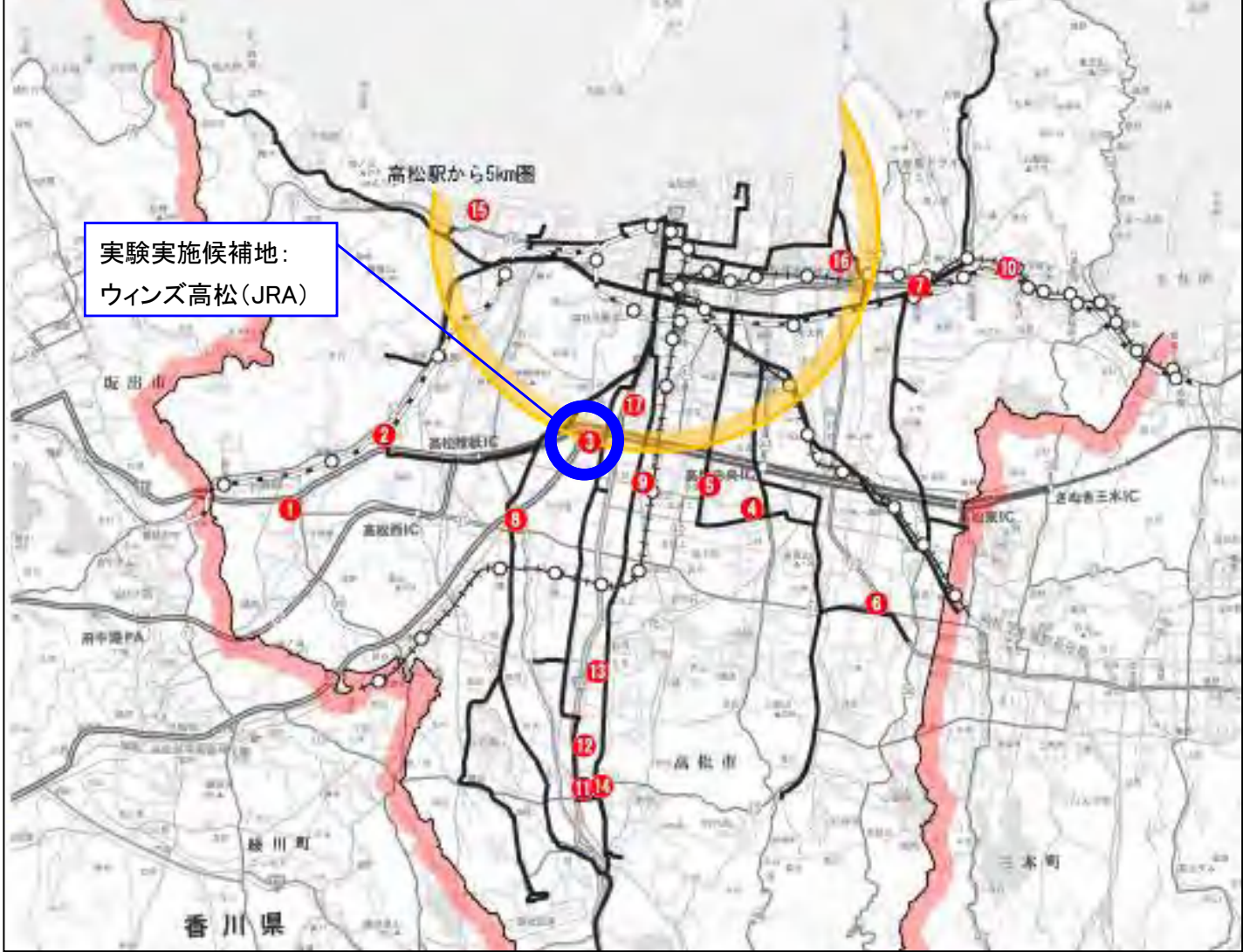
(iii) 実施(調整)主体

内容	実施(調整)主体	備考
実験運営の検討・調整	高松市	その他関係機関の協力
調査の計画・実施	高松市	
設備等の設置	高松市	管理者等の協力
広報	高松市、琴電ほか	

4) パーク&バスライド【第二期】

位置付け	都心地域への自動車流入抑制
目的	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。 
実施箇所	【選定条件】 - 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。 - 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。 - 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。 【実施箇所(案)】 ウインズ高松(JRA) - 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 - 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 - 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
実施時期・期間	【第二期】 1ヶ月程度(平日)
検証の内容・方法	☐ 意向調査 - 満足度、課題、転換意向等 ☐ 利用実態調査 - パーク&バスライド利用者数 ☐ 周辺実態調査 - 都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等
備考	※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。 ※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。

■パーク&バスライド駐車場候補(案)

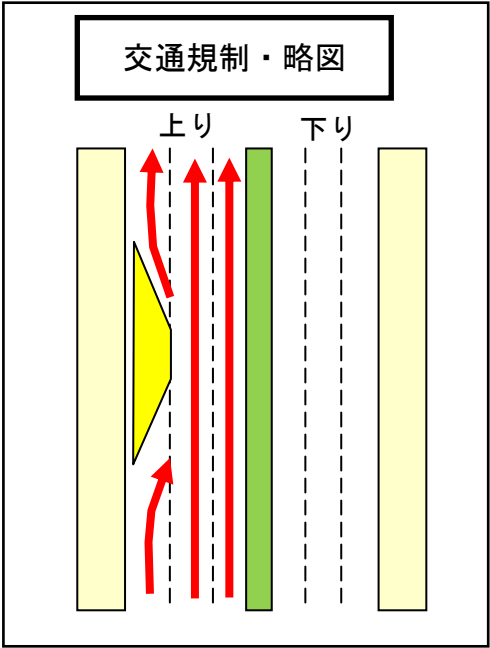


公共施設等附属駐車場		民間施設附属駐車場	
1	国分寺支所	5	パワーシティ・レインボー店
2	西部運動センター	6	ダイキ one 川島
3	ウインズ高松(JRA)	7	マルナカ屋島店
4	サンメッセ香川	8	サニーマート円座店
		9	ムーミー太田店
		10	コープ牟礼
		11	キョーエイ空港店
		12	ナカイ香川店
		13	ダイキ香川町店
		14	マルヨシセンター川東店
		15	イオン高松ショッピングセンター
		16	西村ジョイ
		17	ゆめタウン

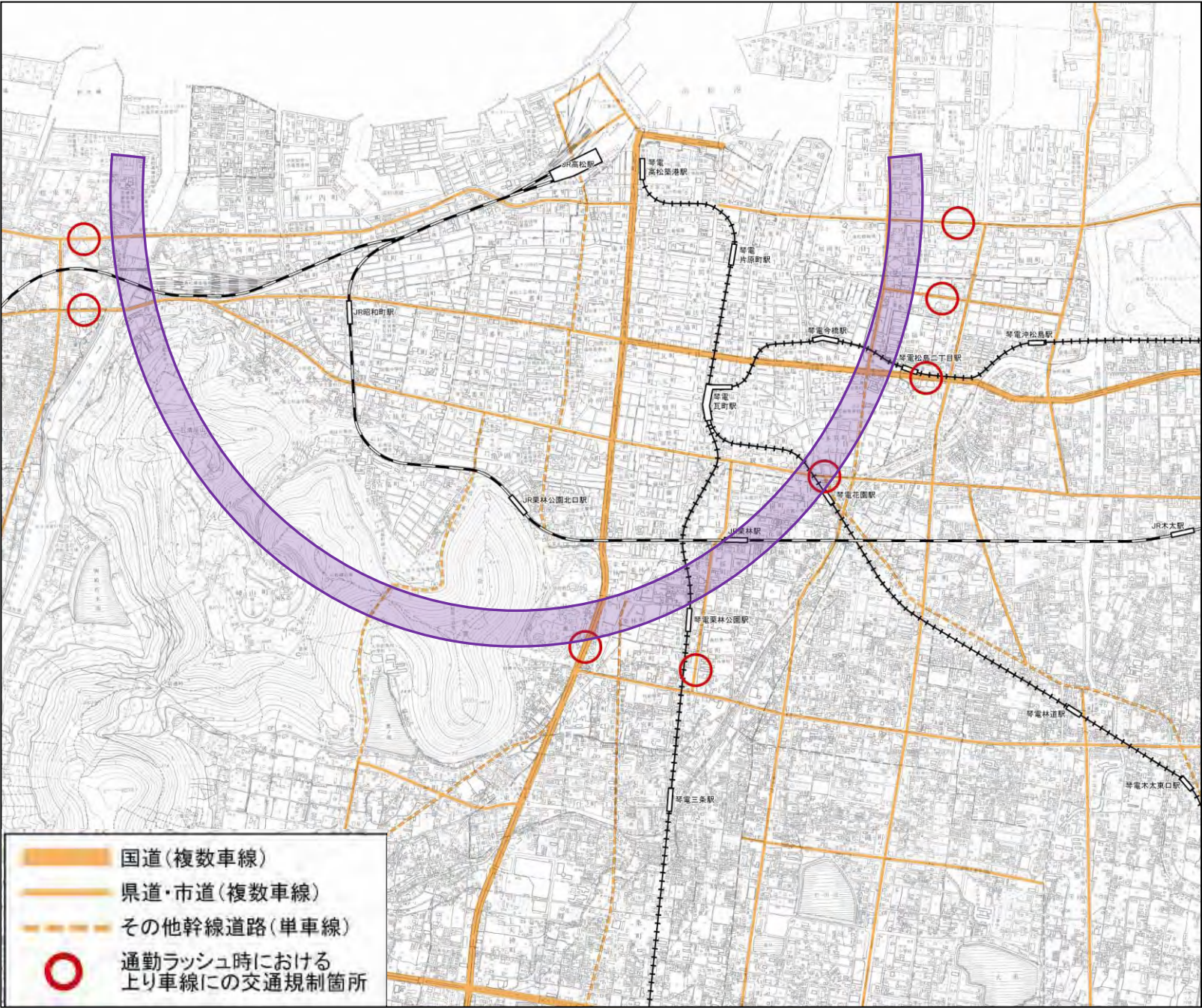
出典：高松市環境配慮型都市交通計画

5) 通勤ラッシュ時における上り車線の交通規制【第二期】

位置付け	都心地域への自動車流入抑制
目的	「第1段階」 ・ 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。） 「第2段階」 ・ 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）
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	・ 【第二期】 ・ 金曜：2ヶ月以上＋平日：2週間程度
検証の内容・方法	☐ 意向調査（自動車通勤者に対して） ・ 満足度、課題、転換意向等 ☐ 公共交通機関利用実態調査 ・ JR、琴電利用者数 ☐ 周辺実態調査 ・ 都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等
備考	※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。 ※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。



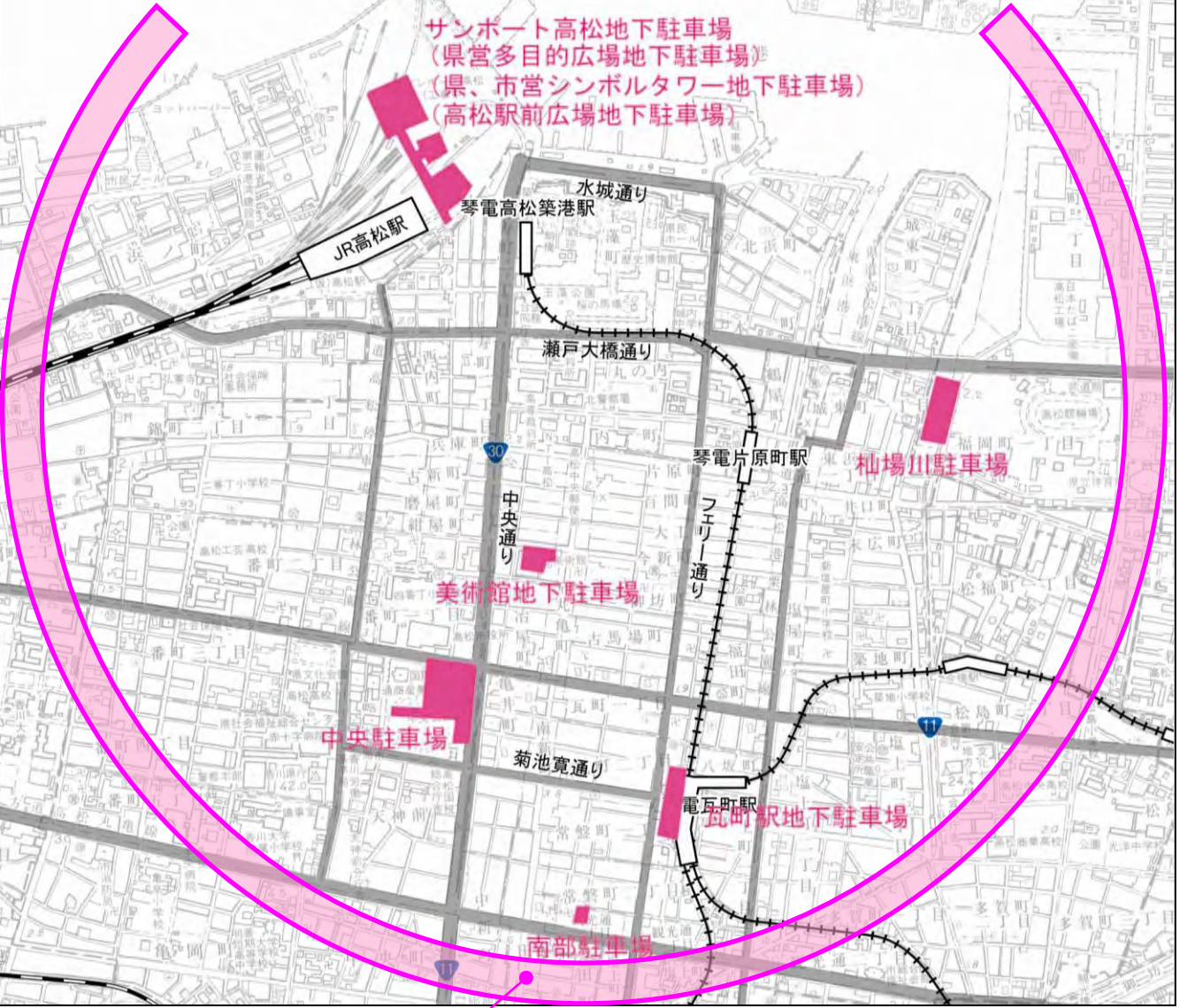
■規制箇所(案)



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】

位置付け	都心地域への自動車流入抑制
目的	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	・【第二期】またはそれ以降 ・1週間程度(駐車場との協議による)
検証の内容・方法	☐ 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) ・満足度、課題、転換意向等 ☐ 利用実態調査(駐車料金を高く設定する場合に) ・駐車場利用台数 ☐ 周辺実態調査 ・都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等
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	位置付け	目的	実施箇所	実施期間	検証の内容	他の施策との関連
第一期 平成23年以降 ※ 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、まちなかで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)	6ヶ月程度	・ 満足度、課題、転換意向等(利用者、買い物客、通勤客等) ・ 望まれる運用(ルート、乗り降り位置など) ・ 周遊バス利用者数(乗降箇所別) ・ 歩行者交通量、自転車交通量等	○ 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 ○ 都心地域内の回遊策の検証 ○ 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) ※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。	○パーク&バスライド(サイクルライド)およびレールライド ・ 太田駅[琴電琴平線] ○パーク&レールライド ・ 大町駅[琴電志度線] ・ (水田駅[琴電長尾線]) ※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	30日程度	・ 満足度、課題、転換意向等 ・ 鉄道利用者数 ・ パーク&レールライド等利用者数 ・ 都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等	
	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。	中央通り(サンポート～上天神交差点)	30日程度(金曜のみとするなど、時期を限定することもありうる)	・ 満足度、課題等(利用者、買い物客、通勤客等) ・ 望まれる運用(ルート、区間など) ・ 都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等 ・ 自転車交通量等	
第二期 第一期検証後 ※ 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、まちなかで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	・ 満足度、課題、転換意向等(利用者、買い物客、通勤客等) ・ 望まれる運用(ルート、乗り降り位置など) ・ 周遊バス利用者数(乗降箇所別) ・ 歩行者交通量、自転車交通量等	○ 交通規制、バス等を手段とした都心地域への自動車流入抑制策の検証 ○ 都心地域内の回遊策の検証 ○ 新交通導入可能性検討(都心地域内) ※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。
	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)	・ 満足度、課題等(利用者、買い物客、通勤客等) ・ 望まれる運用(ルート、区間など) ・ 都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等 ・ 自転車交通量等	
	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)	・ 満足度、課題、転換意向等 ・ パーク&バスライド利用者数 ・ 都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等	
	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	・ 満足度、課題、転換意向等 ・ JR、琴電利用者数 ・ 都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等	
付加施策 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)	・ 満足度、課題、転換意向等 ・ 駐車場利用台数 ・ 都心地域および周辺部自動車交通量、渋滞長、旅行速度等	※「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) 社会実験後の展開

社会実験

第一期

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)

○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

- ・パーク&レールライド等
- ・パブリックレーンの設置

○都心地域内の回遊策の検証

- ・都心地域循環バス
- ・パブリックレーンの設置

新交通の導入の可能性検討(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)

第一期実験の検証、調整、計画

第二期

主に都心地域への流入抑制施策導入の可能性を検討

○交通規制、バス等を手段とした都心地域への自動車流入抑制策の検証

- ・パブリックレーンの設置
- ・パーク&バスライド
- ・通勤ラッシュ時における上り車線の交通規制
- ・(都心地域内駐車場料金施策)

○都心地域内の回遊策の検証

- ・都心地域循環バス
- ・パブリックレーンの設置

新交通の導入の可能性検討(都心地域内)

ニーズの分析、将来需要の予測、他の交通機関への影響の把握等

実験結果を踏まえた展開

新交通システムの導入検討

新交通システム利用の可能性

利用促進する条件検討(料金、時間帯等)

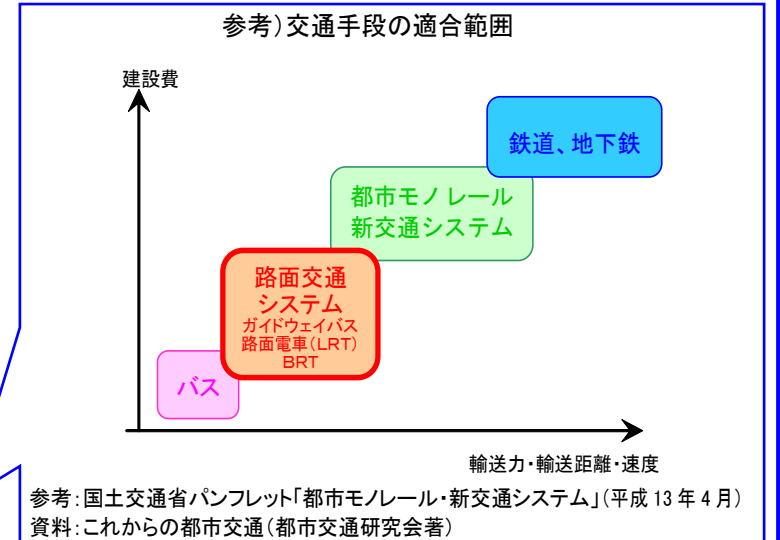
検討するモードの選択
LRT、バス、その他

段階的な
施策の実施

段階的検討・実施①
(既存ストックの活用によるLRT整備)

ニーズ・需要等の把握・
関係機関等との調整

段階的検討・実施②
(延伸整備等)



新交通システム以外の施策の導入検討

各種施策導入の可能性

利用促進する条件検討(料金、時間帯等)

段階的な
施策の実施

本格整備の検討・実施

ニーズ・需要等の把握・
関係機関等との調整

拡大整備の検討・実施

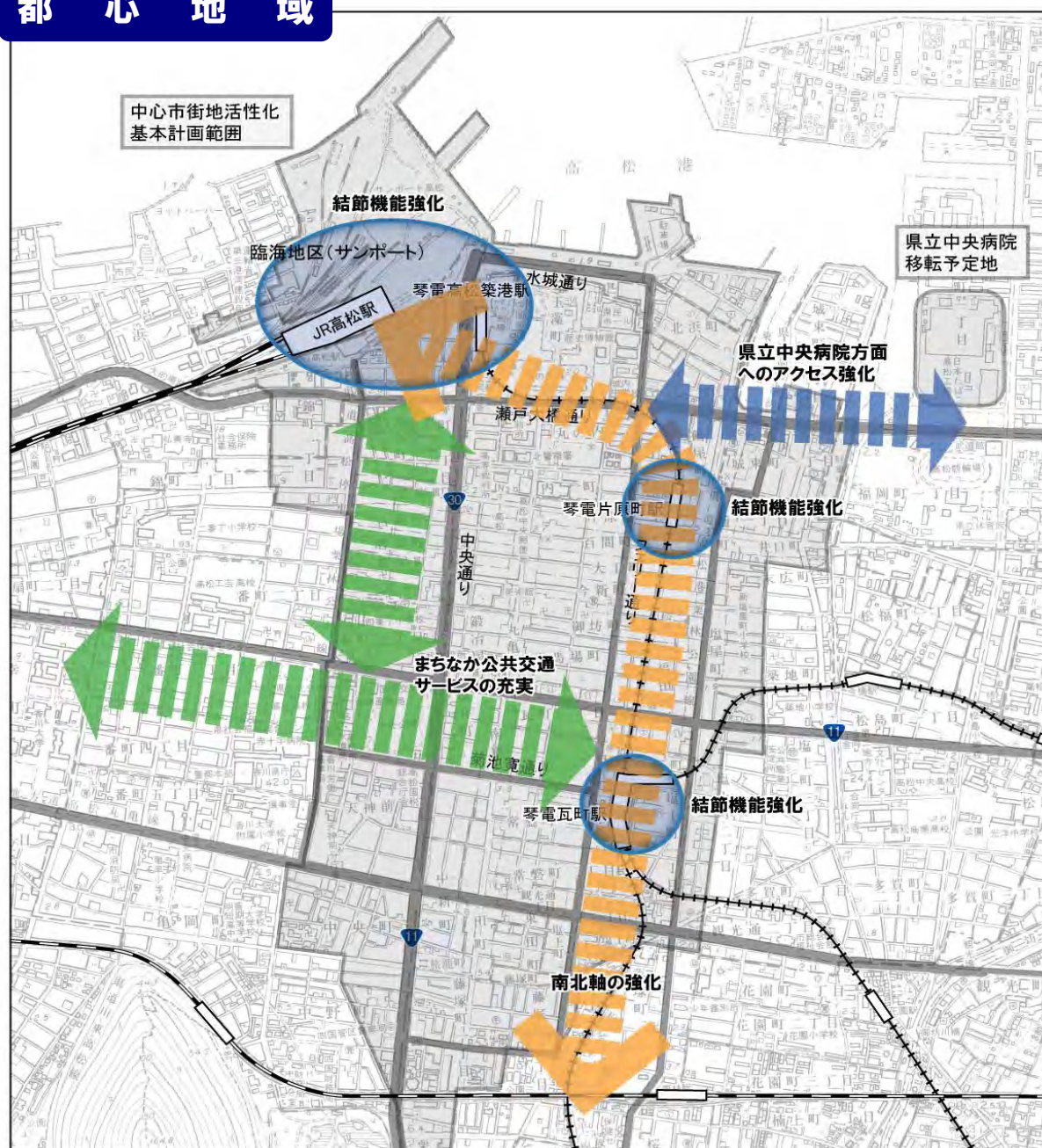
6 段階的な施策展開の考え方

(1) 将来的な交通体系再構築のイメージ

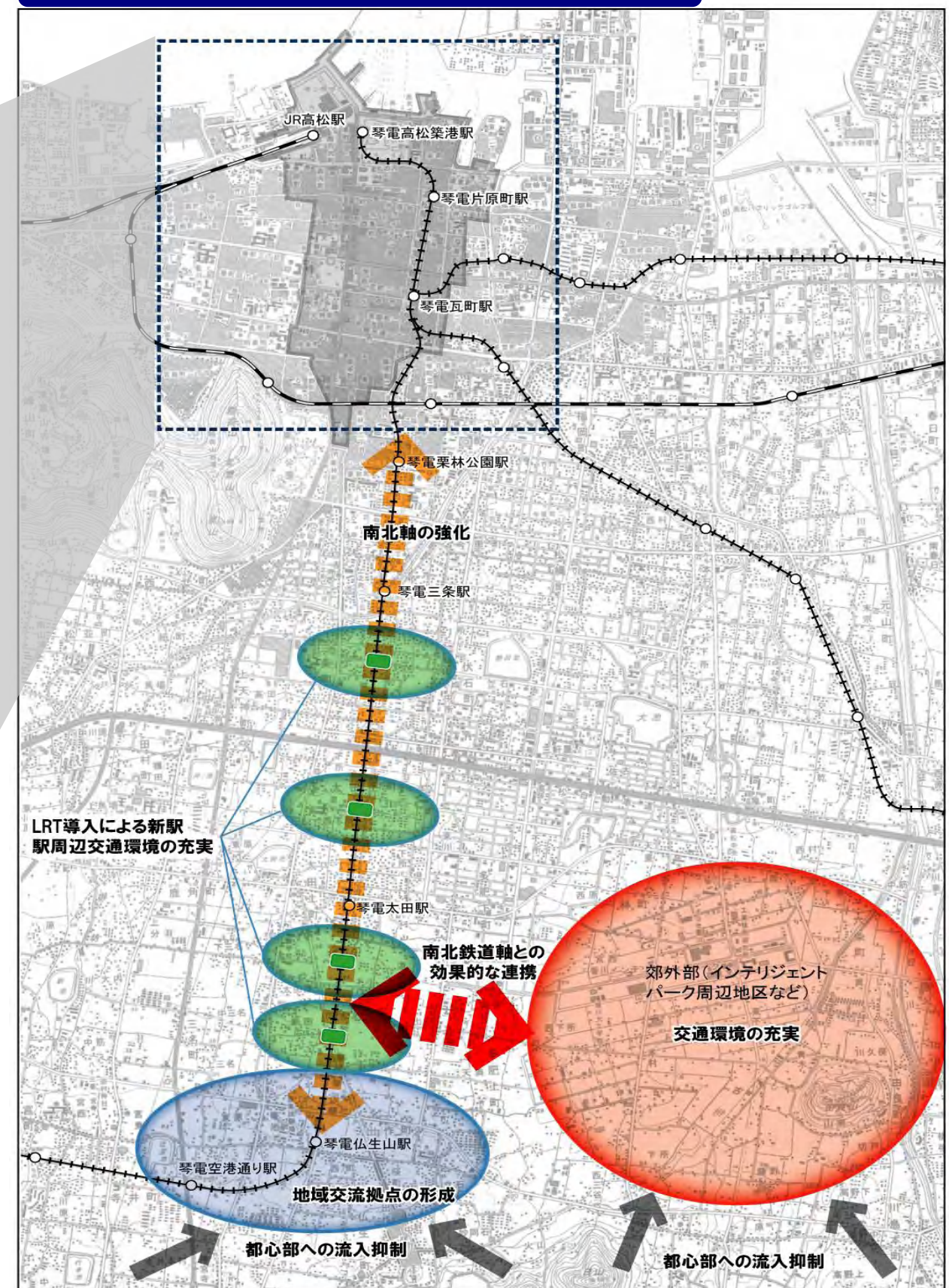
施策の実施については、前述のとおり社会実験を踏まえた上で新交通システム導入の可能性、採用する交通手段の選択を行い、実現化を図るものである。
ここでは新交通システム(LRT)の導入を見据えた段階的な施策の実施の案について検討している

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



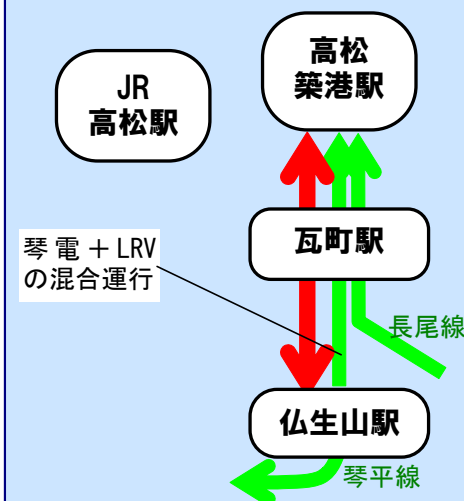
(2)各段階(ステージ)の考え方

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

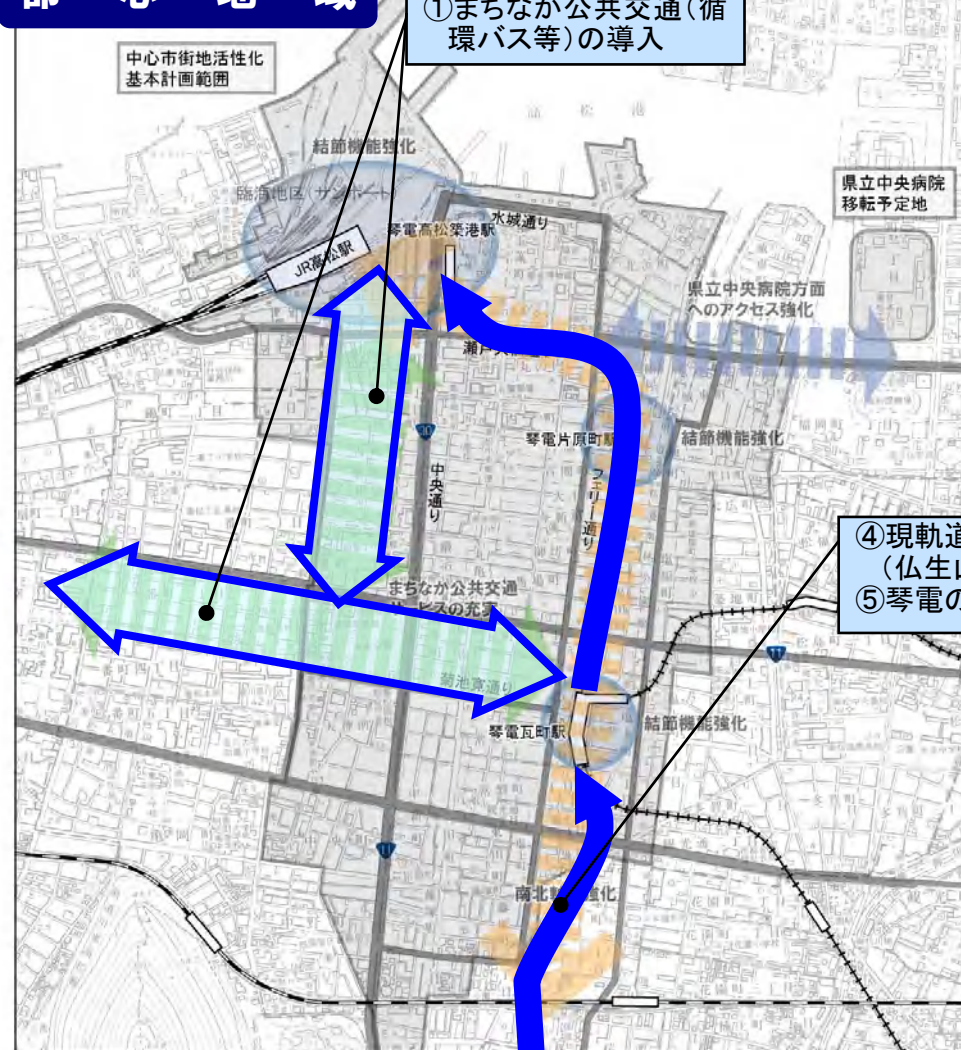
琴電の運行を現状のまま維持、高松築港～仏生山間で LRV 運行



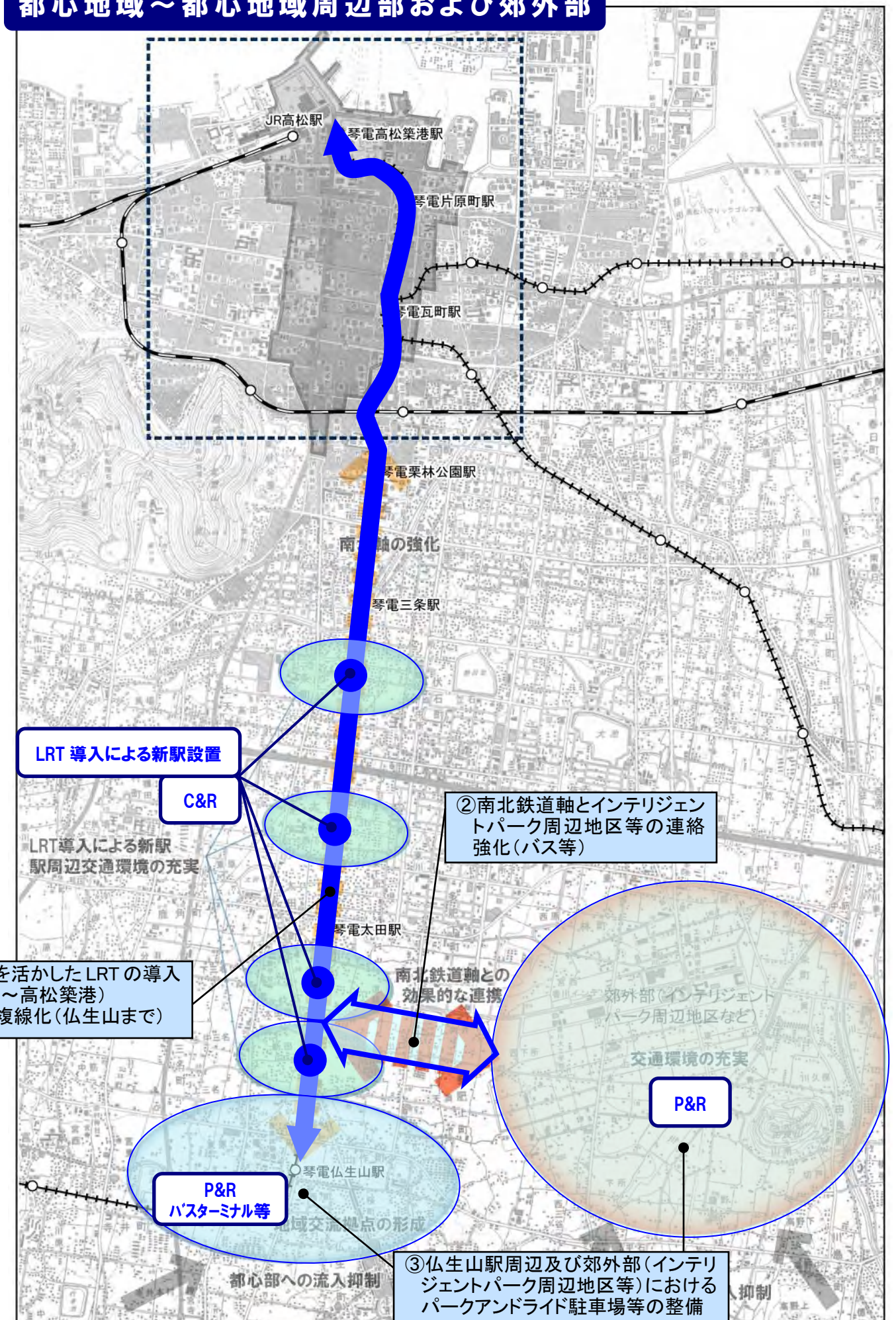
凡例

- 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～都心地域周辺部および郊外部

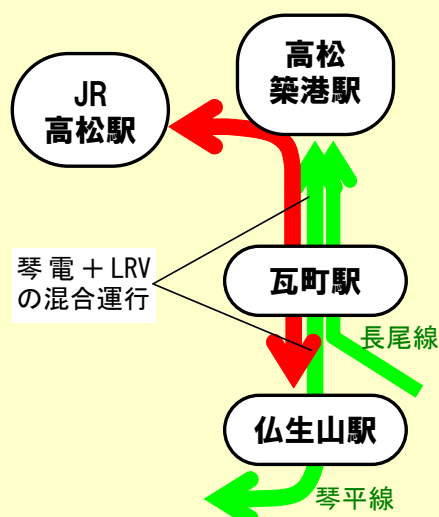


ステージ② 効果的な個別施策の実施段階

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 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

琴電の運行を現状のまま維持、
JR 高松駅まで LRV を運行



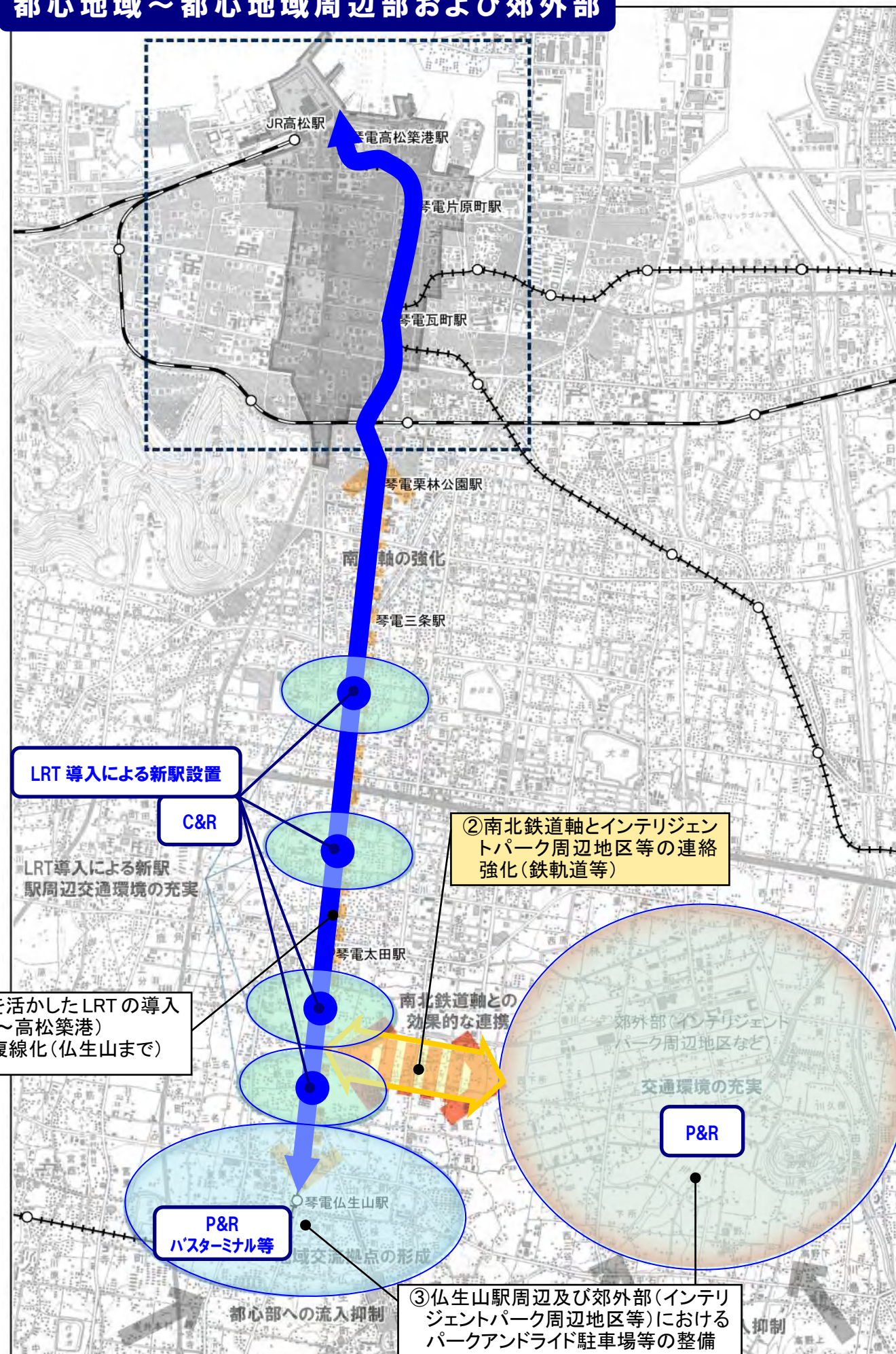
凡例

- 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



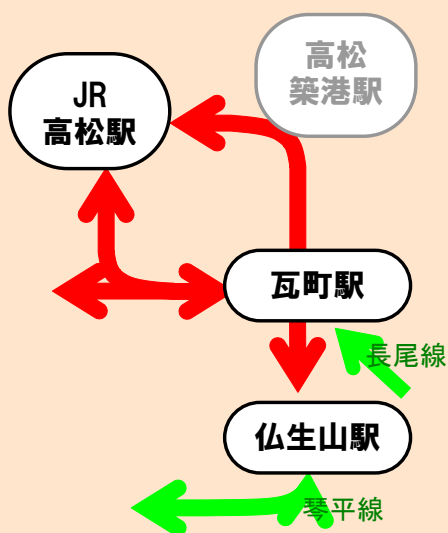
都心地域～都心地域周辺部および郊外部

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	—	

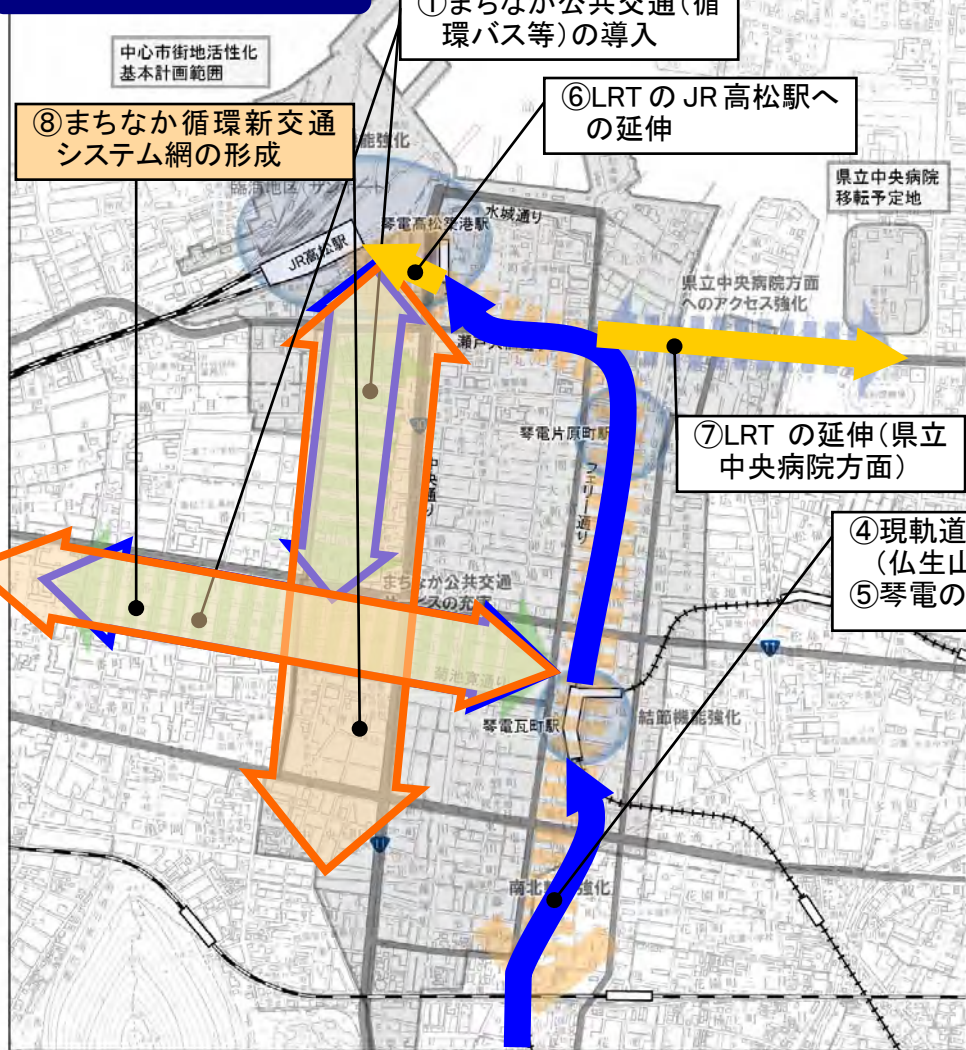
ステージ③のイメージ

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

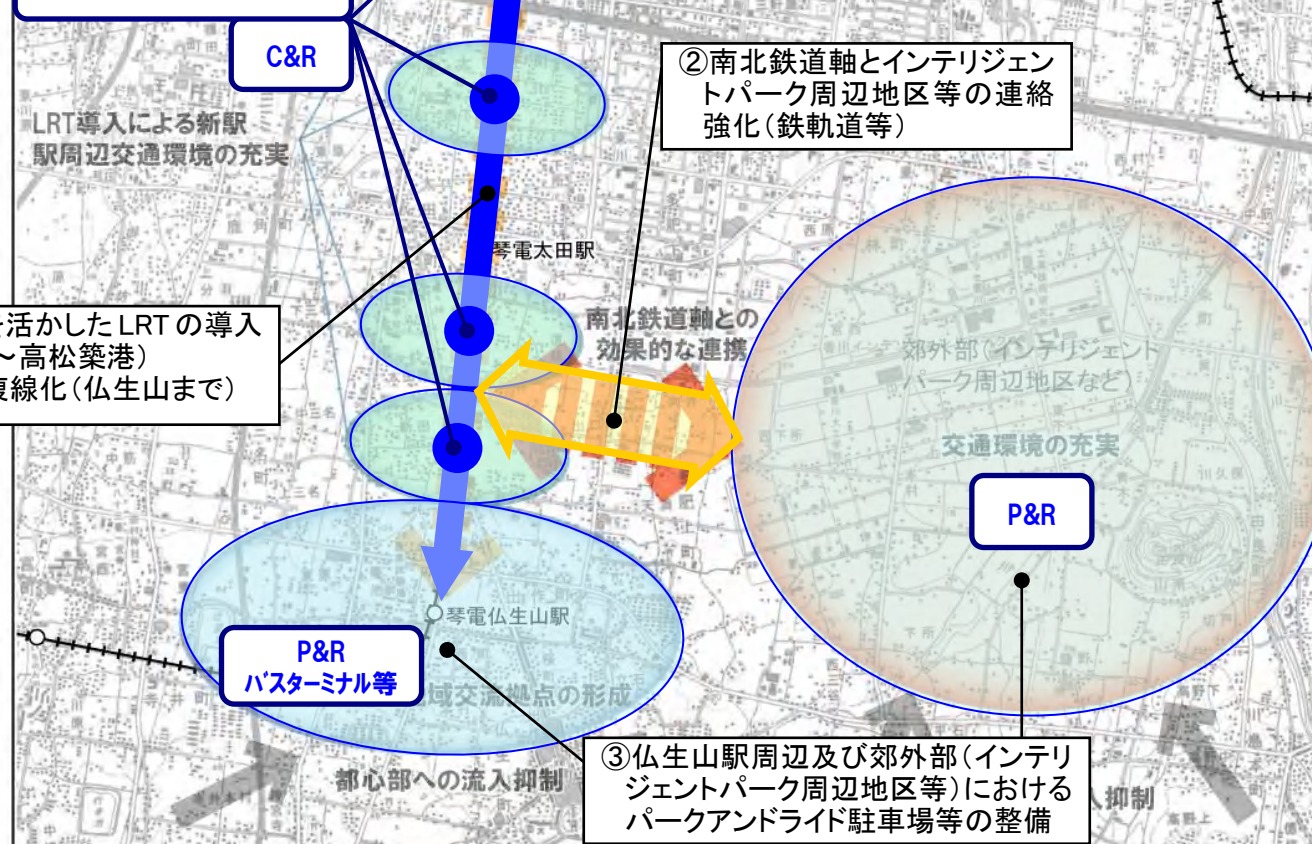


- 凡例
- ステージ①での施策
 - ステージ②での施策
 - ステージ③での施策

都心地域



LRT 導入による新駅設置



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ヵ年程度: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)		⑤ 琴電の複線化(仏生山まで)		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	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)	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	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	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)	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						

まとめ及び策定後の展開（総合都市交通計画の継続的な推進）

（１）高松市総合都市交通戦略検討協議会での検討のまとめ

高松市総合都市交通戦略検討協議会においては、第５次高松市総合計画に掲げる「快適で人にやさしい都市交通」を形成し、多核連携型コンパクト・エコシティを支える公共交通体系として、高齢者を始めとする交通弱者の利便性の向上や、地球環境への負荷軽減、中心市街地の活性化の効果が期待できる新交通システムの導入を視野に、本市の今後の都市交通の在り方を示す総合都市交通戦略計画の策定に向け、検討を行った。

検討の結果、高松市の交通に関する現状課題を把握した上で、交通体系を再構築する必要性や、目指すべき交通体系の方向性（交通戦略プラン）について、議論がまとまったところである。

また、交通戦略プラン実現に向けては、時間軸を念頭に入れた段階的な整備を行うという事業推進の方向性に加え、その初期段階として行うべき社会実験の内容案についても取りまとめられたものである。

（２）残された課題と計画策定後の展開

①継続的協議の必要性

戦略プランの実現に向け、平成 23 年度から実施を予定している社会実験については、更に詳細な検討や調整が必要である。

また、社会実験においては、周知・啓発を充分行うことはもとより、その結果を分析し、計画内容の再検討などにフィードバックするシステムを取り入れ、常に計画の方向性を確認するべきであり、市民の交通体系再構築への理解度や社会実験の結果を検討しつつ、段階的なステージを踏むことで、より効率的かつ有効なプラン展開が可能になるものと考えられる。

新交通システムの導入に向けては、社会実験の効果検証を踏まえながら、導入するモードの選択も含めた判断を経た段階的な計画推進を要することから、今後も継続的な協議が不可欠である。特に、新交通システムの本格的な導入を目指す段階においては、更に社会実験・検討を重ねながら需要や効果を見極めた上で施策を実施する必要がある。こうしたことから、関係機関参画のもと、継続的な協議による検討の深度化を図る必要がある。

②関連施策等との整合性の確保

新交通システムの導入は、高松市の交通機関軸を形成するものであり、単なる交通環境に留まらず、高松市のまちづくり、経済活動などと密接に関係するため、共に多核連携型コンパクト・エコシティの実現を目指す都市計画施策等との整合性を確保することが重要となる。

また、ことでん連続立体交差事業の中止により課題として残された、サンポート高松・ことでん瓦町駅における交通結節機能強化、都市計画道路高松海岸線・玉藻公園の整備等との関連性を見極めつつ、施策を展開する必要がある。

③総合的な検討体制の構築

高松市では、本検討やエコ交通計画等を踏まえて、将来の交通体系の在り方を示す「高松市総合都市交通計画」の策定を予定している。

この計画を上記①、②の課題を踏まえ継続的に推進し、施策の進行管理を行う場として「高松市総合都市交通計画推進協議会（仮称）」を設置し、その下部組織の作業部会において「新交通システム」や「交通結節」に係る継続的な検討を行っていくことが望まれる。

高松市総合都市交通計画等の策定体制及びその後の検討体制(案)

