

高松市交通戦略計画（案）

だれもが利用しやすく 活力あふれるまちを支える
持続可能な 公共交通体系の構築を目指して



平成22年7月23日

高松市総合都市交通戦略計画検討協議会

目次

1 はじめに	
1.1 検討の趣旨	1-1
1.2 対象地域	1-1
1.3 目標年次	1-1
1.4 計画の構成	1-1
2 高松市の交通等に関する現状・課題	
2.1 上位計画の整理	2-1
2.2 関連指標の整理	2-5
2.3 高松市の交通実態	2-12
2.4 交通戦略計画で扱うべき課題	2-19
3 交通体系再構築の視点	
3.1 高松市がめざす将来都市構造	3-1
3.2 コンパクトシティを支える仕組	3-2
3.3 交通体系変革の必要性	3-4
3.4 環境配慮型都市交通計画(エコ交通計画)との関連	3-5
3.5 交通体系再構築の方向性	3-10
4 将来都市構造を支える交通戦略プラン	
4.1 高松市の現状・課題からみた目指すべき方向性と戦略プラン	4-1
4.2 交通戦略のイメージ	4-2
4.3 交通戦略プランと施策展開の考え方	4-3
4.4 各主要拠点(交通結節点)整備の方向性	4-4
4.5 交通戦略プランの実現に向けた段階的施策展開	4-7
5 社会実験の内容(案)	
5.1 社会実験のねらい	5-1
5.2 社会実験の概要(案)	5-3
5.3 社会実験後の展開	5-28
6 段階的な施策展開の考え方	
6.1 将来的な交通体系再構築のイメージ	6-1
6.2 各段階(ステージ)の考え方	6-2
7 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)	
7.1 高松市総合都市交通戦略検討協議会での検討のまとめ	7-1
7.2 残された課題と計画策定後の展開	7-1
【参考資料】本協議会において検討された LRT 導入(案)	
1 LRTのシステム概要	参-1
2 LRTを導入する場合の考え方(サービス条件の検討)	参-4
3 LRT 導入ルート	参-5
4 施設整備の検討	参-12
5 LRT整備に関する補助制度	参-14
6 LRT 導入ケースの比較	参-17
7 LRTを導入する場合の需要予測	参-19
【巻末資料】	
高松市総合都市交通戦略検討協議会設置要綱	
高松市総合都市交通戦略検討協議会 委員名簿	
用語解説	

1 はじめに

1.1 検討の趣旨

高松市は、高速道路網、高松港、そして高松空港といった広域交通基盤が整備されているが、四国の中核拠点都市として更に発展していくためには、快適な回遊手段の拡充など、交通拠点性の向上が必要である。また、モータリゼーション*の進展や大規模小売店舗*の郊外立地など、都心機能の拡散傾向が続く中、中心市街地における人口減少や商業機能の衰退、活力低下など、都市における空洞化*が顕著となりつつあり、都市の顔である中心市街地の再生が求められている。

一方、地域経済・産業活動や都市の骨格を支える都市交通については、こうした都市機能の拡散化に伴い、過度に自動車に依存したライフスタイルが形成されるとともに、鉄道・バス等の公共交通利用者の減少傾向が続いている。

このようなことから、人口減少、少子・超高齢社会*や地球環境問題への対応を踏まえ、過度に自動車に依存せず、歩いて暮らすことが可能な、拠点性を発揮できる都市機能の形成に資する、公共交通を活用した環境にやさしいまちづくりは、本市における重要な都市課題となっている。

こうした中、平成 20 年度からスタートした第 5 次高松市総合計画では、「道州制*時代に中核拠点性を担えるまち」の実現を目指し、「快適で人にやさしい都市交通の形成」を政策の一つとして掲げながら、良好な交通環境の確保に努め、公共交通の利便性向上を図ることとしている。

これらを踏まえ、平成 20 年 9 月に設置された本総合都市交通戦略検討協議会において、公共交通の利便性を確保する取組の一つとして、高齢者を始めとする交通弱者の利便性の向上、地球環境への負荷軽減、中心市街地の活性化へ向けたまちのかたちへ飛躍するため、交通体系の再構築にあたり、在来交通機関に加え、新交通システムの導入を視野に入れた「高松市交通戦略計画」を策定するものである。

1.2 対象地域

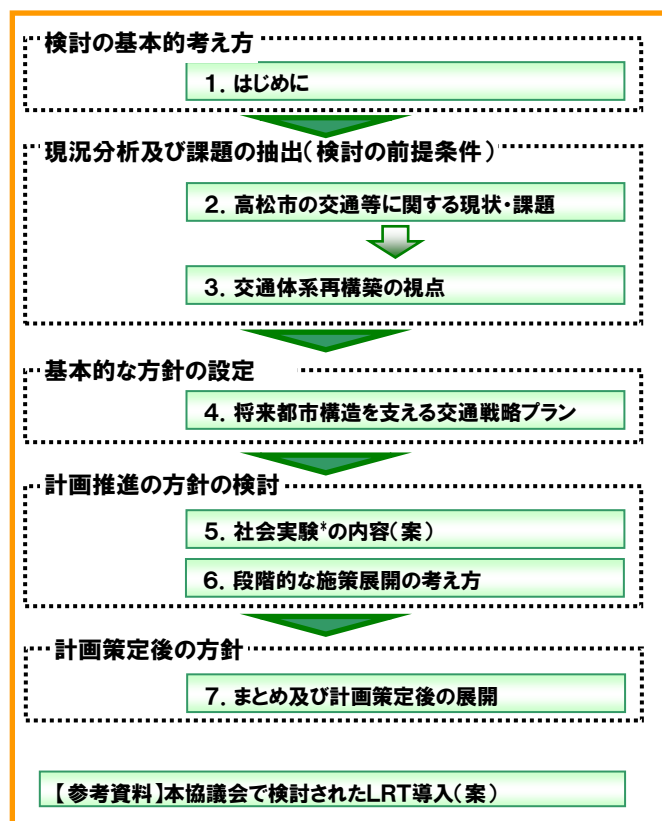
高松市内の都心地域およびその周辺部を中心とする地区。

1.3 目標年次

都市計画マスタープラン、環境配慮型都市交通計画(エコ交通計画)との整合を図り、2028 年(平成 40 年)を目標年次として設定する。

1.4 計画の構成

本計画の構成は、右のフローのとおりである。



2 高松市の交通等に関する現状・課題

2.1 上位計画の整理

2.1.1 第5次 高松市総合計画（H20.2）

第5次高松市総合計画においては、目指すべき都市像「文化の風かおり 光かがやく 瀬戸の都・高松」を実現していくための目標の一つとして「道州制時代に中枢拠点性を担えるまち」を掲げ、公共交通や市街地の整備に関わる政策として、以下の2点が示されている。

このうち「快適で人にやさしい都市交通の形成」においては、多様な交通手段が有機的に連携し、だれもが安全で快適に移動することができ、過度に自動車に依存しない目指すべき都市交通の将来ビジョンを明らかにする中で、鉄道新駅の整備や生活バス路線の運航の確保など鉄道・バス等の公共交通機関の充実・強化や主要な駅等におけるパーク・アンド・ライド*の拡充など良好な交通環境の確保に努め、公共交通の利便性の向上を図ること、また、「計画的な市街地の形成」においては、コンパクトで持続可能な集約型都市の構築に向け、都市計画制度等の的確な運用のほか、地域における拠点性の確保を図ることが示されている。

〔政策〕

快適で人にやさしい都市交通の形成

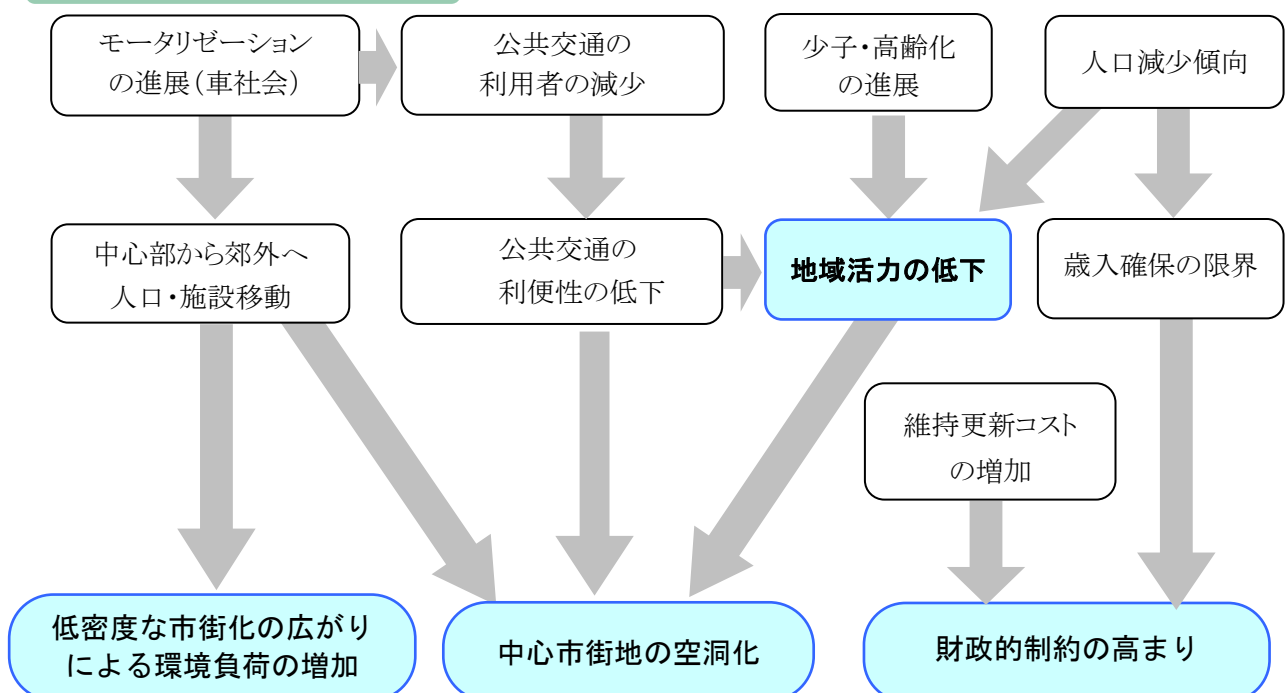
〔政策〕

計画的な市街地の形成

2.1.2 都市計画マスタープラン（H20.12）

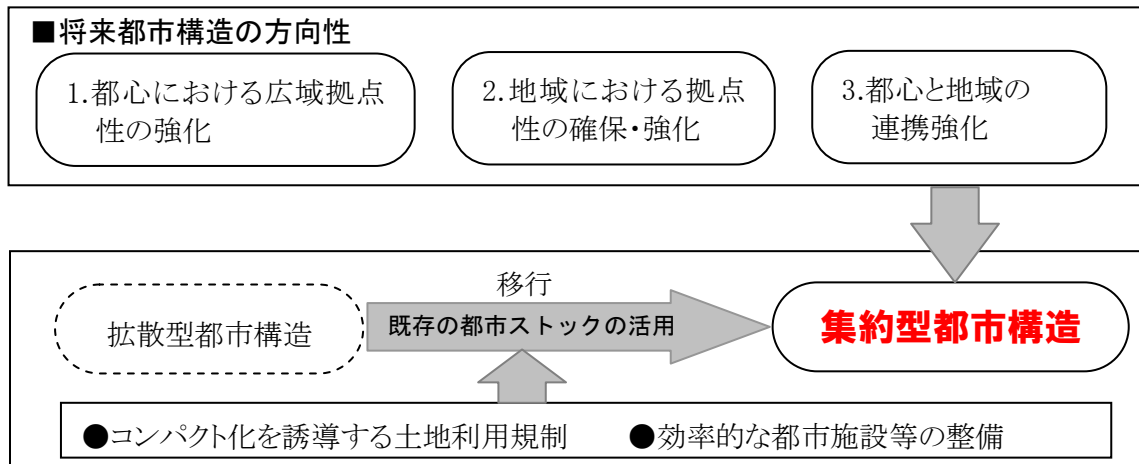
都市計画マスタープランにおいては、人口減少、少子・高齢化、モータリゼーションの進展といった社会情勢の変化が要因となり、拡散型の市街地化や、中心市街地の空洞化による地域活力の低下、財政的制約の高まり等の課題が生じていることが示されている。

都市構造の現状と課題



これらの課題に対応するため、総合計画に掲げられている都市像を踏まえつつ、「都心の広域拠点性の強化」、「地域での拠点性の確保・強化」および「都心と地域の連携強化」を図り、集約型都市構造*(コンパクト化を誘導する土地利用規制、効率的な都市施設等の整備)への転換を目指すこととしている。

目指すべき都市構造

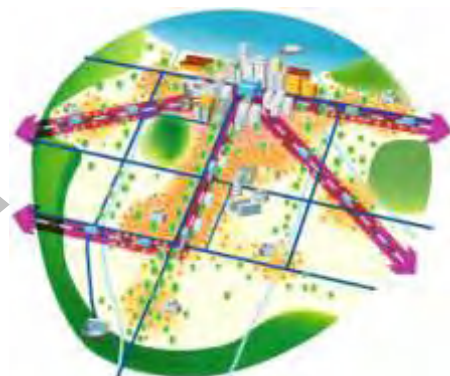


現状：拡散型都市構造



- ・低密度な市街地の形成による環境負荷の拡大
- ・中心市街地の空洞化、魅力低下
- ・公共交通の利用者減、利便性低下

将来：集約型都市構造



- ・コンパクト化による適正な土地利用、誘導
- ・効率的な都市施設等の整備

図 都市構造の移行イメージ

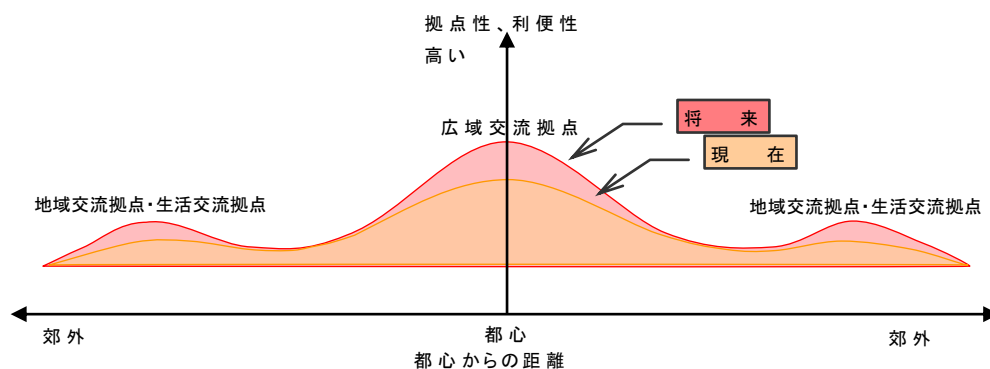


図 目指す都市構造

将来の都市構造の方向性を踏まえた上で、集約拠点への都市機能の集積と、市街地の拡大抑制による、コンパクトな都市構造、および人と環境にやさしい公共交通を基軸とした環境配慮型交通システムを併せ持つ、持続可能な環境共生都市「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）」を目指すべき将来都市構造としている。

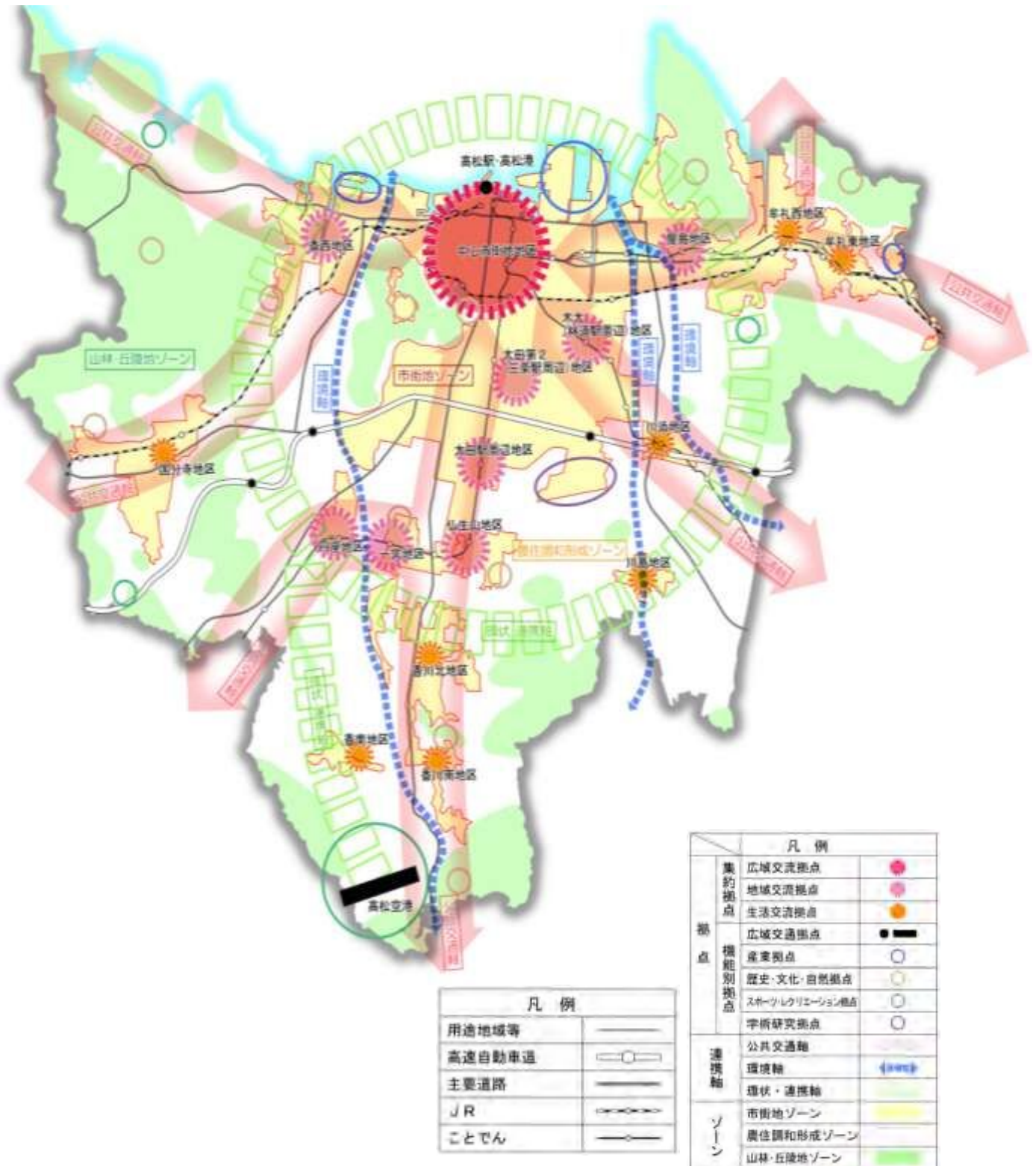


図 高松市が目指す将来都市構造

都心地域のまちづくりの方向性

都市計画マスタープランで示されている都心地域のまちづくりの基本目標、方針、施策の方向性を以下に示す。

◆基本目標

- ①計画的な土地利用や既存ストックの活用による魅力的なまちづくり
→サンポート高松と中央商店街などの既存市街地の連携強化による都心の機能強化
- ②高松市の中心としてふさわしい利便性の高いまちづくり
→公共交通サービスの利便性の向上と安全で快適な歩行空間の整備により、便利で安全な都市環境の形成

◆まちづくりの方針

- 快適で利用しやすい公共交通機関の充実
→主要な公共交通機関となっている鉄道、路線バス等の維持に向けた利用環境の充実と鉄道利用およびバス利用の促進

◆まちづくり施策の方向性

- ・サンポート高松、中央商店街など各拠点が連携した回遊性の向上
- ・多様な都市機能の集積と中枢管理都市としての機能を強化
→サンポート高松への多様な都市機能の集積
- ・交通結節点*機能の強化
→瓦町駅東側駅前広場の整備、既存のバス路線の集約・再編
- ・丸亀町商店街市街地再開発事業の推進、小規模連鎖型再開発事業等の推進

以下に、都心地域のまちづくり施策の方針図を示す。

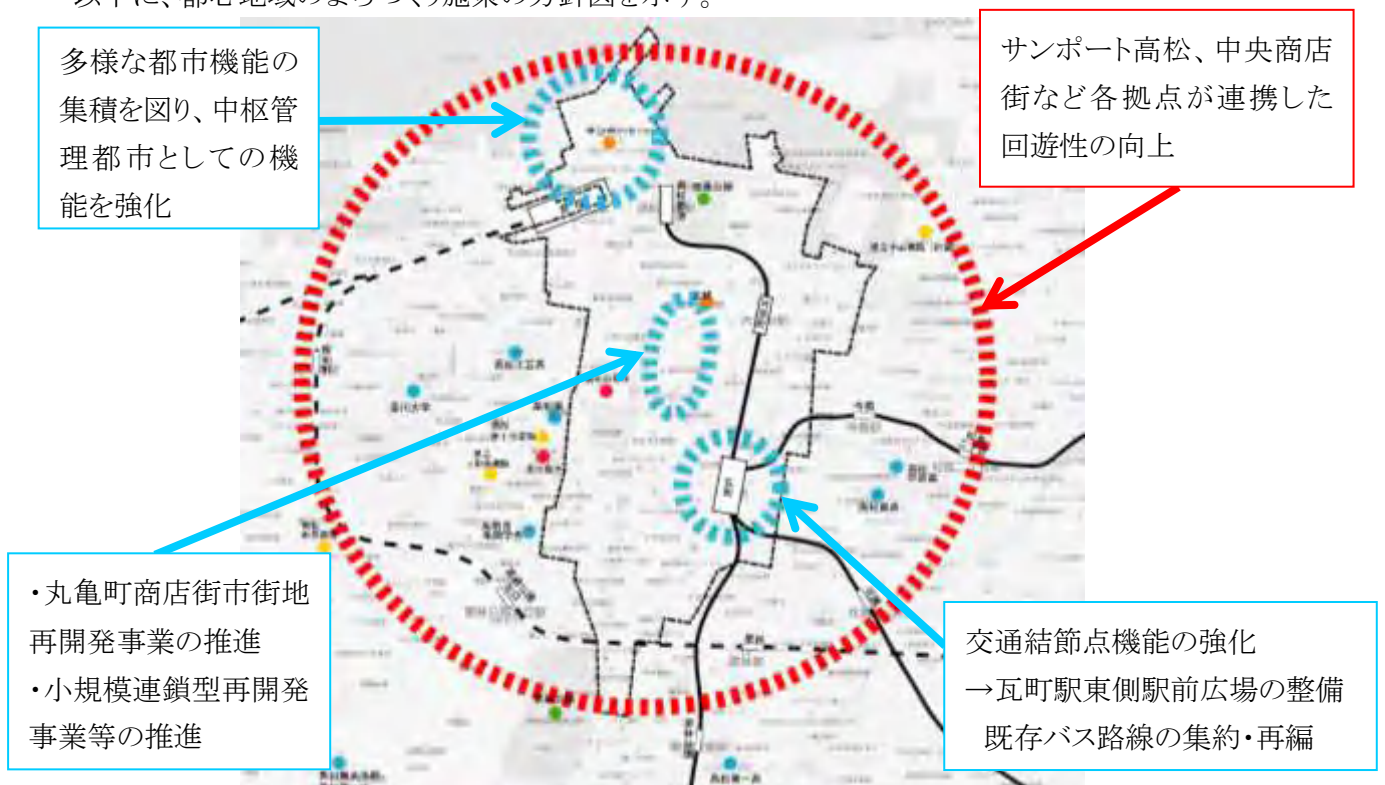


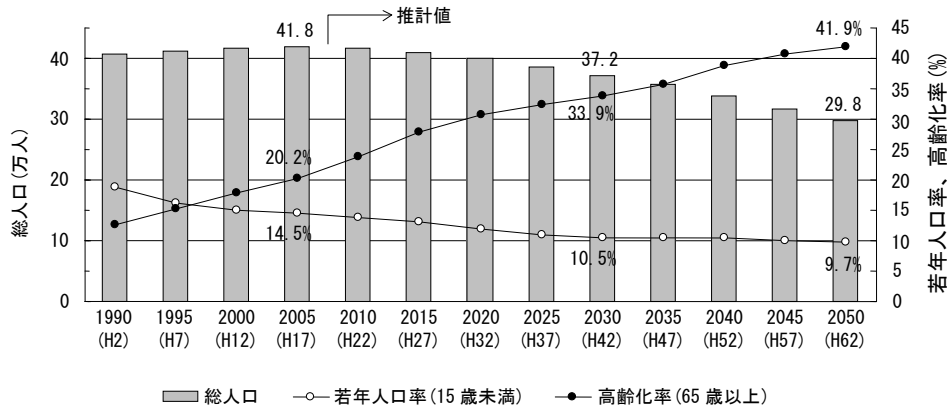
図 都心地域のまちづくり施策の方針図

2.2 関連指標の整理

2.2.1 人口動態

本市の総人口は、H2 から H17 にかけて、ほぼ横ばいとなっているものの高齢化率は上昇しており、H22 時点において、超高齢社会に突入している。

また、将来の人口は、H62 には人口は 30 万人を下回り、約 29.8 万人まで減少し、総人口の約 2.5 人に 1 人が高齢者、若年人口は 1 割を切るなど、人口減少、少子・超高齢社会が急速に進展していくことが予測される。

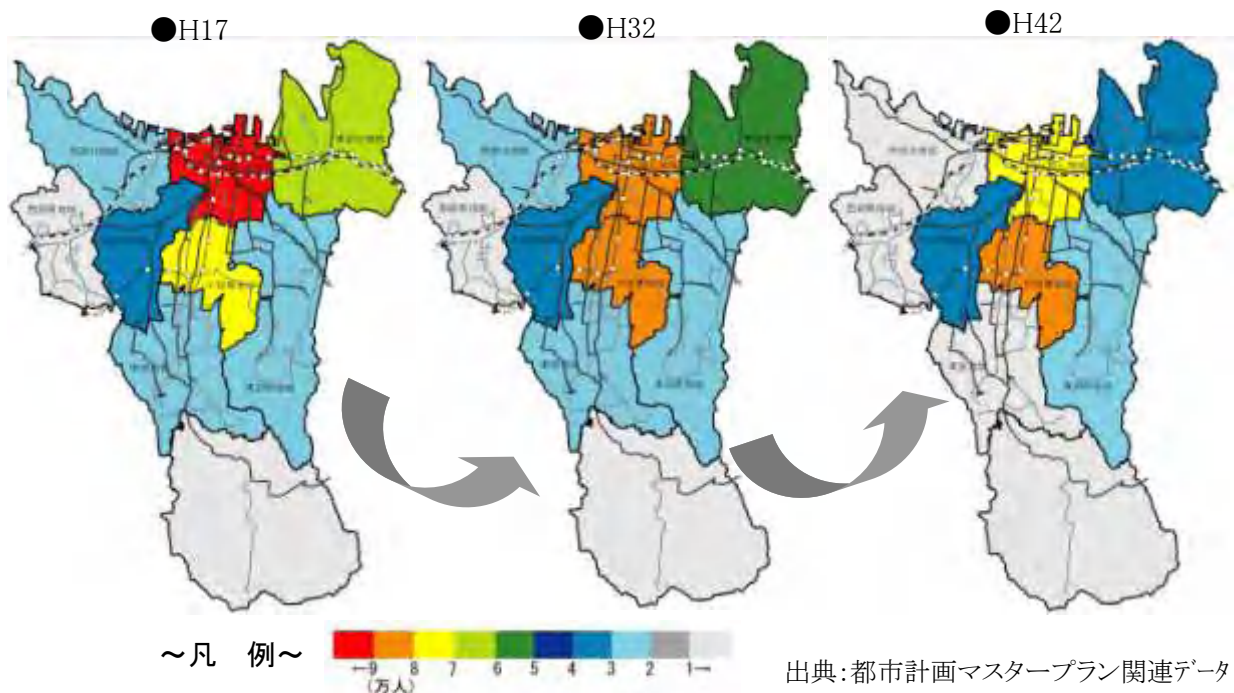


出典：国勢調査、高松市推計データ(H20)

図 将来人口と若年人口率、高齢化率の推移

2.2.2 地域別人口分布

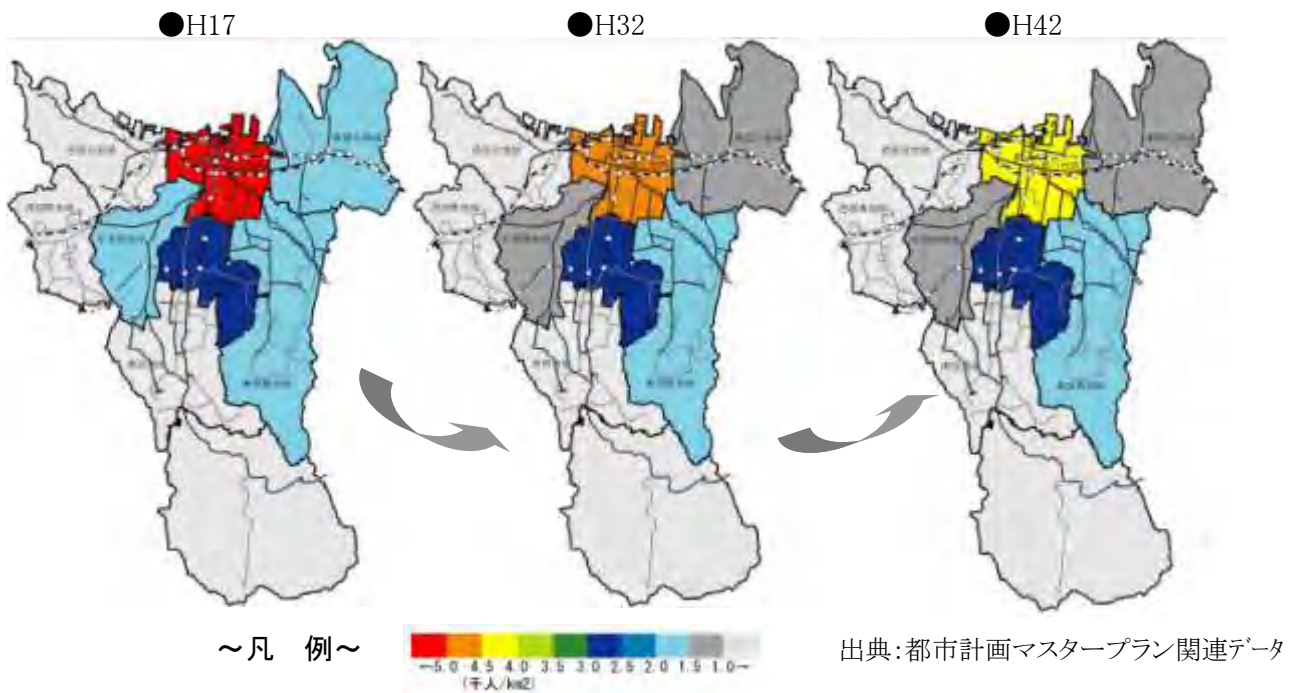
地域別の将来人口分布を見ると、都心地域は人口が減少する一方、中部東地域は、人口が増加するなど、H42 には中部東地域の人口が都心地域の人口を上回る予測結果となっており、都心地域の空洞化が進展するものと予測される。



出典：都市計画マスタープラン関連データ

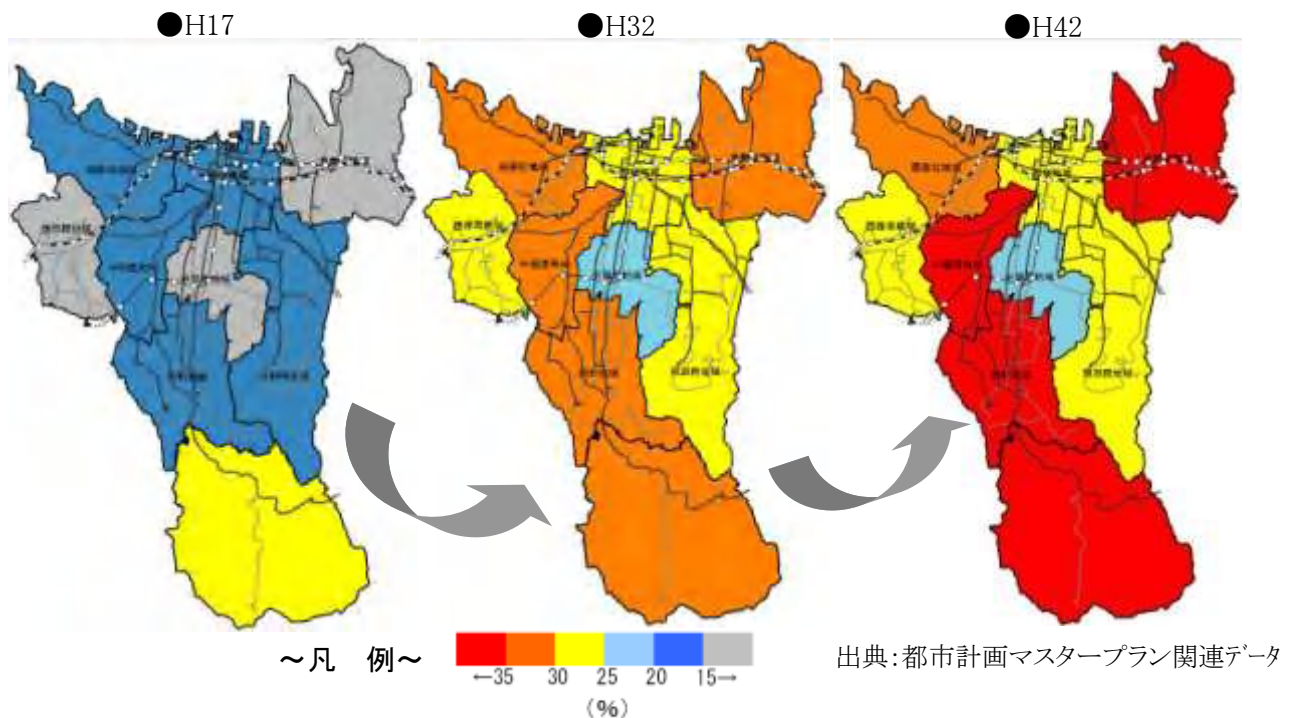
2.2.3 人口密度

地域別の人口密度について見ると、都心地域での人口密度が著しく低下し、低密度な市街地形成が加速するものと予測される。



2.2.4 高齢化率

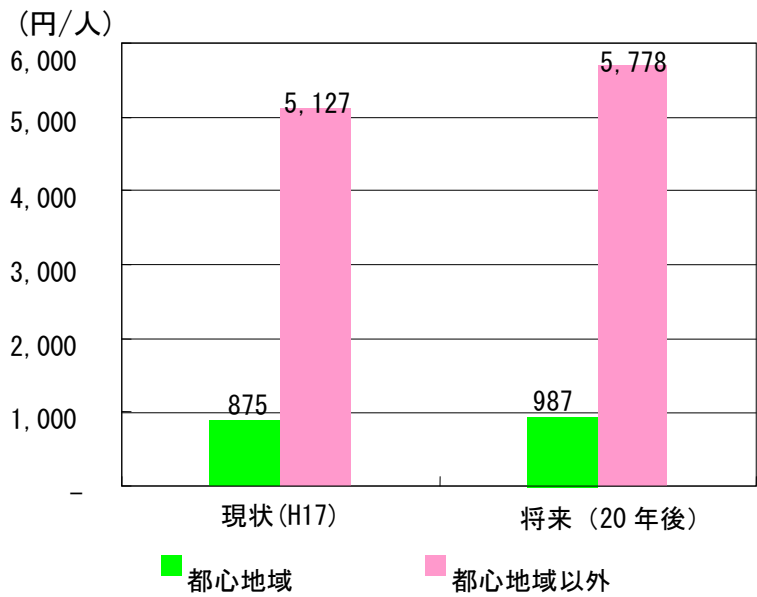
地域別の高齢化率について見ると、大半の地域で高齢化率が上昇し 25%を超えると予測され、特に東部北地域、中部西地域、南部地域においては 35%を超え、高齢化が著しく進展するものと予測される。



2.2.5 財政状況の見通し

財政の硬直化などによって、今後、社会資本整備への投資が難しくなる一方で、老朽化が進む道路、橋梁などは増加し、それらの維持管理費用は増加の一途をたどるものと予測できる。

都心地域とそれ以外の地域で、今後必要となる道路などの維持補修費を比べて見ると、都心地域以外では、都心地域の 5 倍以上の維持管理費用が必要となり、厳しい財政状況の中で、効率的な投資が求められる。



現 状	面積 (km ²)		a	375.05	
		都心地域	b	18.46	
		都心地域外	c=a-b	356.59	
	人口 (人) [2005年(H17)]		d	418,125	
		都心地域	e	97,287	
		都心地域外	f=d-e	320,838	
	人口密度 (人/km ²)		g=d/a	1114.9	
		都心地域	h=e/b	5270.2	
		都心地域外	i=f/c	899.7	
	維持補修費 (億円)		j	17.3	
面積当り (万円/km ²)		k=j/a	461.3		
		1人当り (円/人)	l=k/g	4137.6	
			都心地域	m=k/h	875
			都心地域外	n=k/i	5,127
将 来	人口 (人) [2028年(H40)]		o	371,000	
		都心地域	p=o*e/d	86,300	
		都心地域外	q=o-p	284,700	
	人口密度 (人/km ²)		r=o/a	989.2	
		都心地域	s=p/b	4675.0	
		都心地域外	t=q/c	798.4	
	都心地域における 1人当りコスト (円/人)		u=k/s	987	
	都心地域以外における 1人当りコスト (円/人)		v=k/t	5,778	

※単位面積当り維持補修費について将来とも同じと仮定した場合

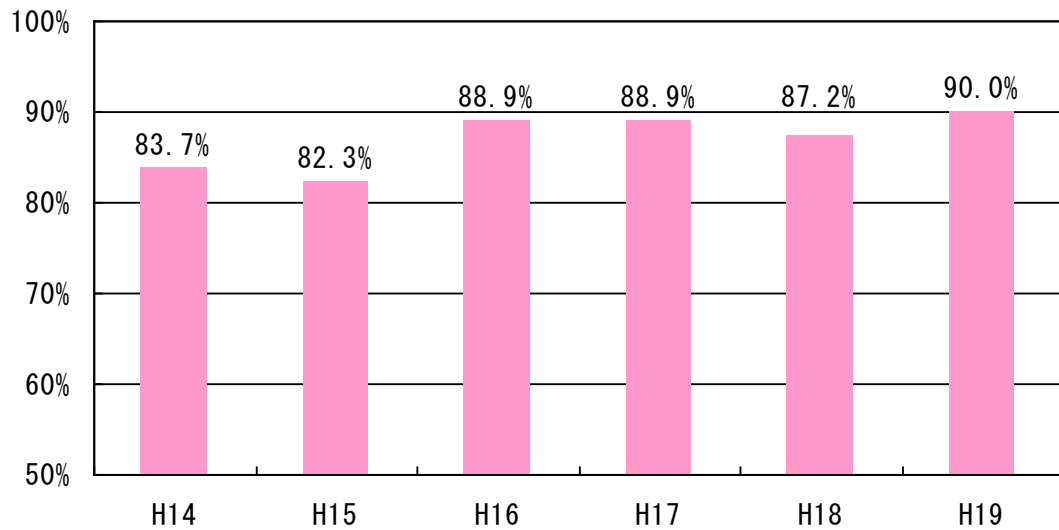
※維持補修費は、H17 年度の目的別歳出による

※算出方法は、中小企業庁の方法による

図 都心地域と都心地域以外の市民 1 人当りの負担するコスト（維持補修費）予測

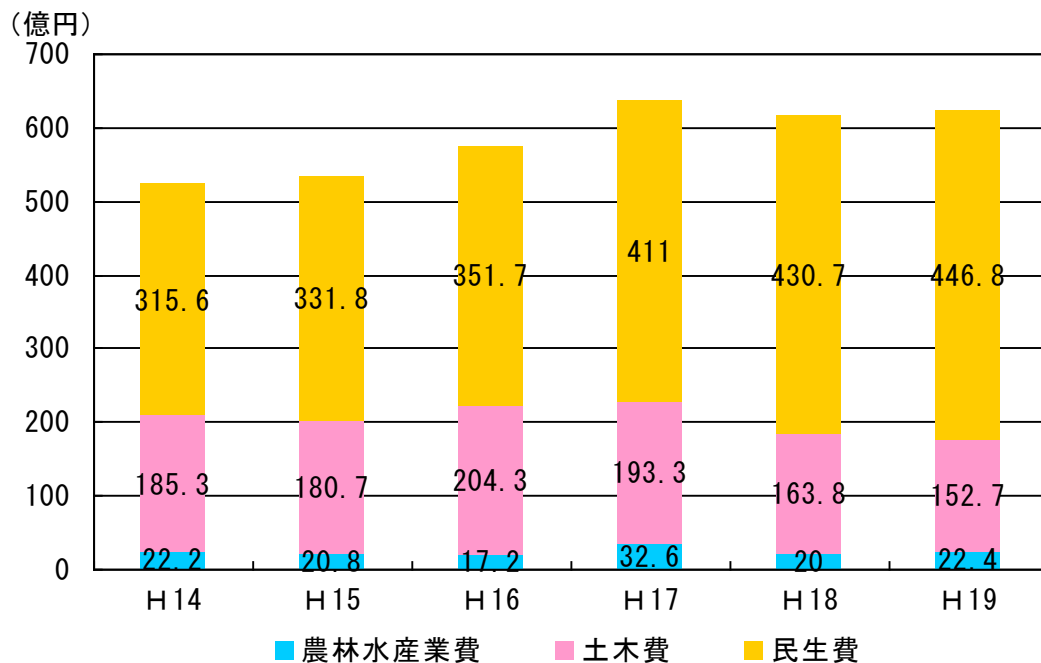
また、本市の H14 から H19 の経常収支比率*は上昇傾向にあり、H19 には 90%まで上り、財政の硬直化が顕著になっている。

また、高齢化の進展により、支出に占める民生費は増加する一方、土木費は減少しており、今後、新たに社会基盤を整備していく上では、選択と集中が重要となる。



出典：高松市決算状況調査 (H14～H19)

図 経常収支比率



出典：高松市決算状況調査 (H14～H19)

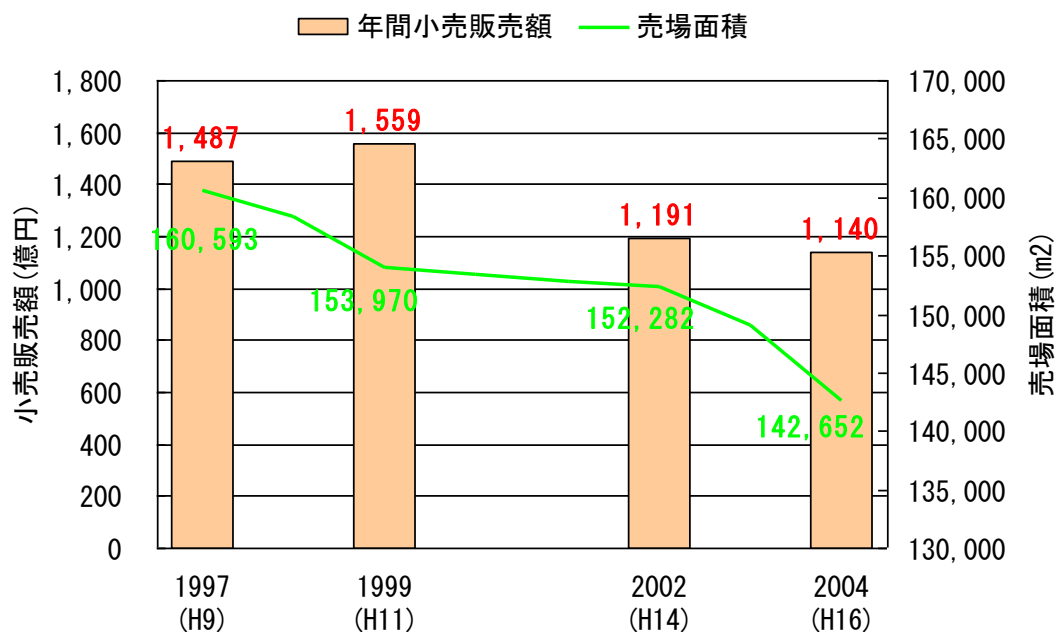
図 農林水産業費、土木費、民生費の推移

2.2.6 中心市街地の状況

郊外部への大規模小売店舗の進出による影響を受け、中心市街地における年間小売販売額、売り場面積は減少し、空き店舗数の増加傾向が続いており、通行量も減少するなど、中心市街地の衰退が顕著になりつつある。



図 大規模小売店舗立地状況



出典：中心市街地活性化基本計画(H19.5)

図 中心市街地における年間小売販売額、売り場面積の推移

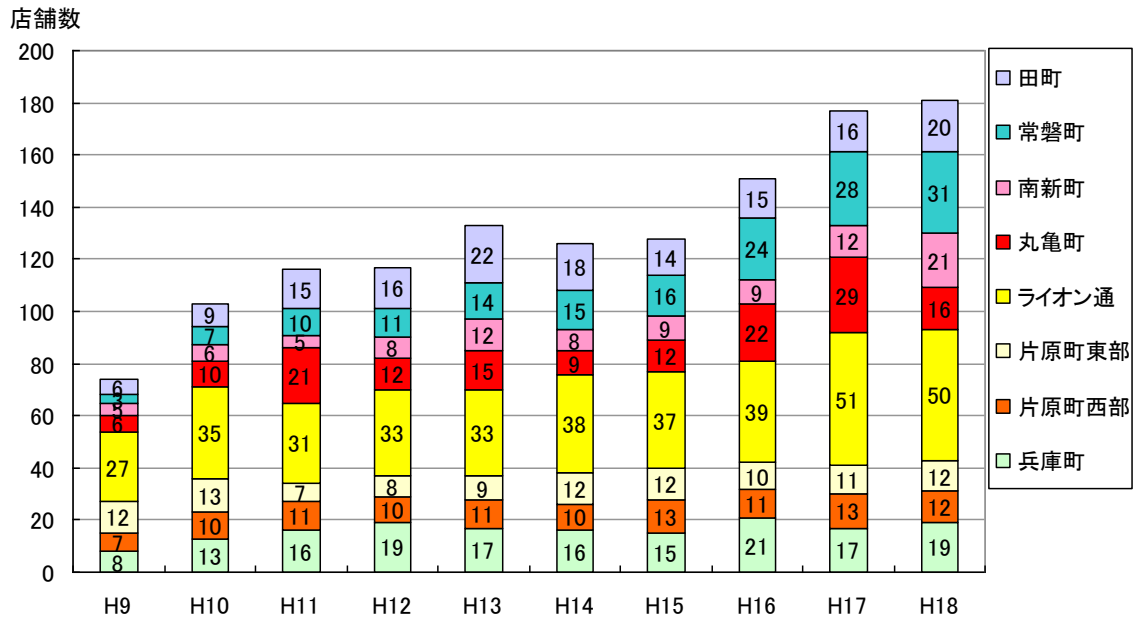


図 商店街別空き店舗数の推移

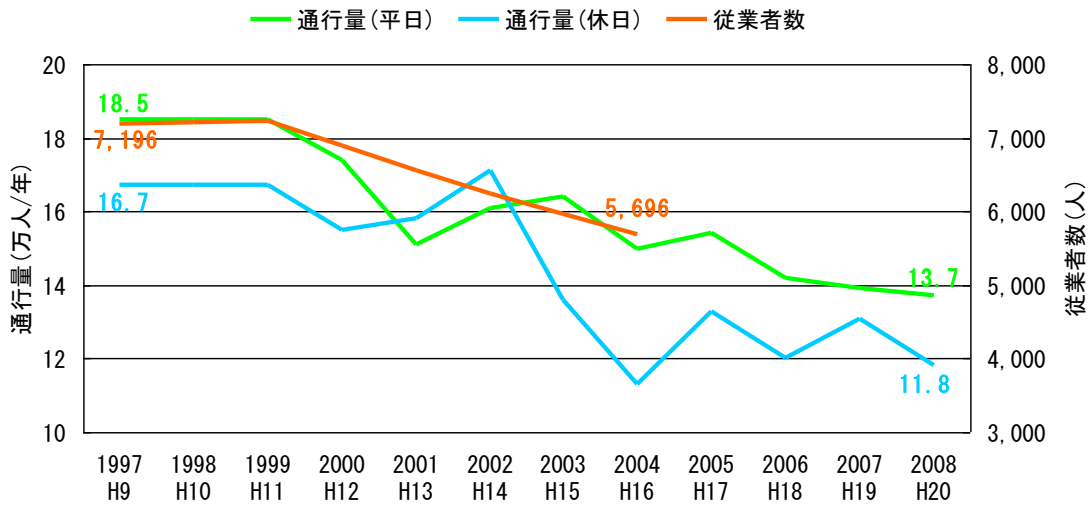


図 中心市街地の通行量と従業者数の推移

2.2.7 都心地域の位置付けと果たすべき役割

四国の玄関口である高松都市圏は、高速交通網、情報通信網の整備進展、グローバル化*などの社会経済情勢の変化により優位性が低下している。

また、高等教育機関の集積が低いなどといった従来から抱える構造的な問題もあり、中枢性の低下、地域経済の活力低下、若年層の流出、都心部の空洞化といった問題に直面している。

このようなことから、四国の発展に寄与する、広域拠点としての高松都市圏（70万都市圏）への転換が求められており、その中核である高松市の都心地域が牽引していく必要がある。



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

- 拠点地域として発展 ●四国の交通結節点
●行政機関や主要企業支店などが集積

図 高松都市圏範囲

今後、高松都市圏を広域拠点としていくための方針として、海園都市構想*が掲げられている。

海園都市構想は、瀬戸内海の風景をはじめとする「場所性」を最大活用することで、居住者の誘致、産業創出、次世代の育成の実現を目指している。

その中で都心地域においては、島しょ部と一体的となって対外的アピール度の高いエリアの形成、癒しのある都心空間の形成が目指されている。

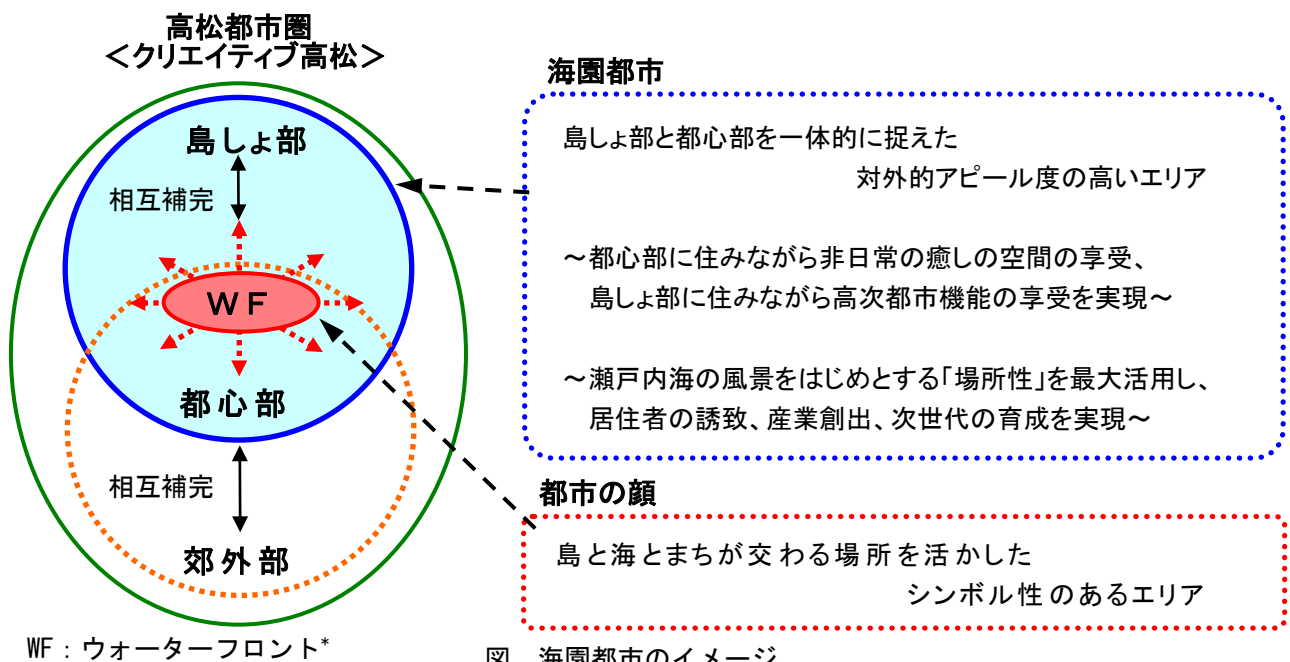
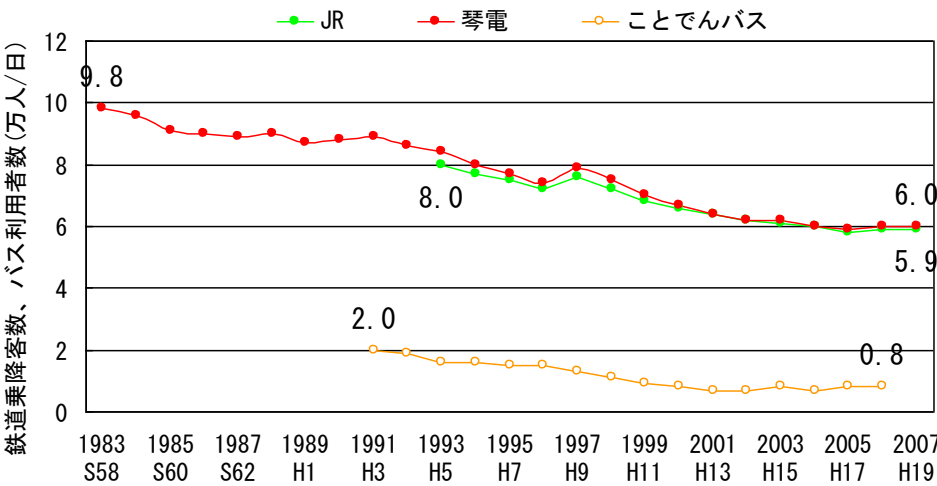


図 海園都市のイメージ

2.3 高松市の交通実態

2.3.1 公共交通ネットワークと利用状況

本市における公共交通ネットワークは、JR、琴電、バス路線が JR 高松駅、琴電瓦町駅を中心として、放射状に拡がり、都心地域と郊外部を連携しているものの、都心地域ではバス路線と琴電が競合している区間があり、系統が多く集中しているなど、必ずしも効率的な公共交通ネットワークとはなっていない。JR、琴電、バスの利用者は減少をたどる一途であったが、平成 16 年以降は、減少に歯止めがかかっており横ばいの状況である。



出典:事業者資料

図 市内の公共交通利用者の推移

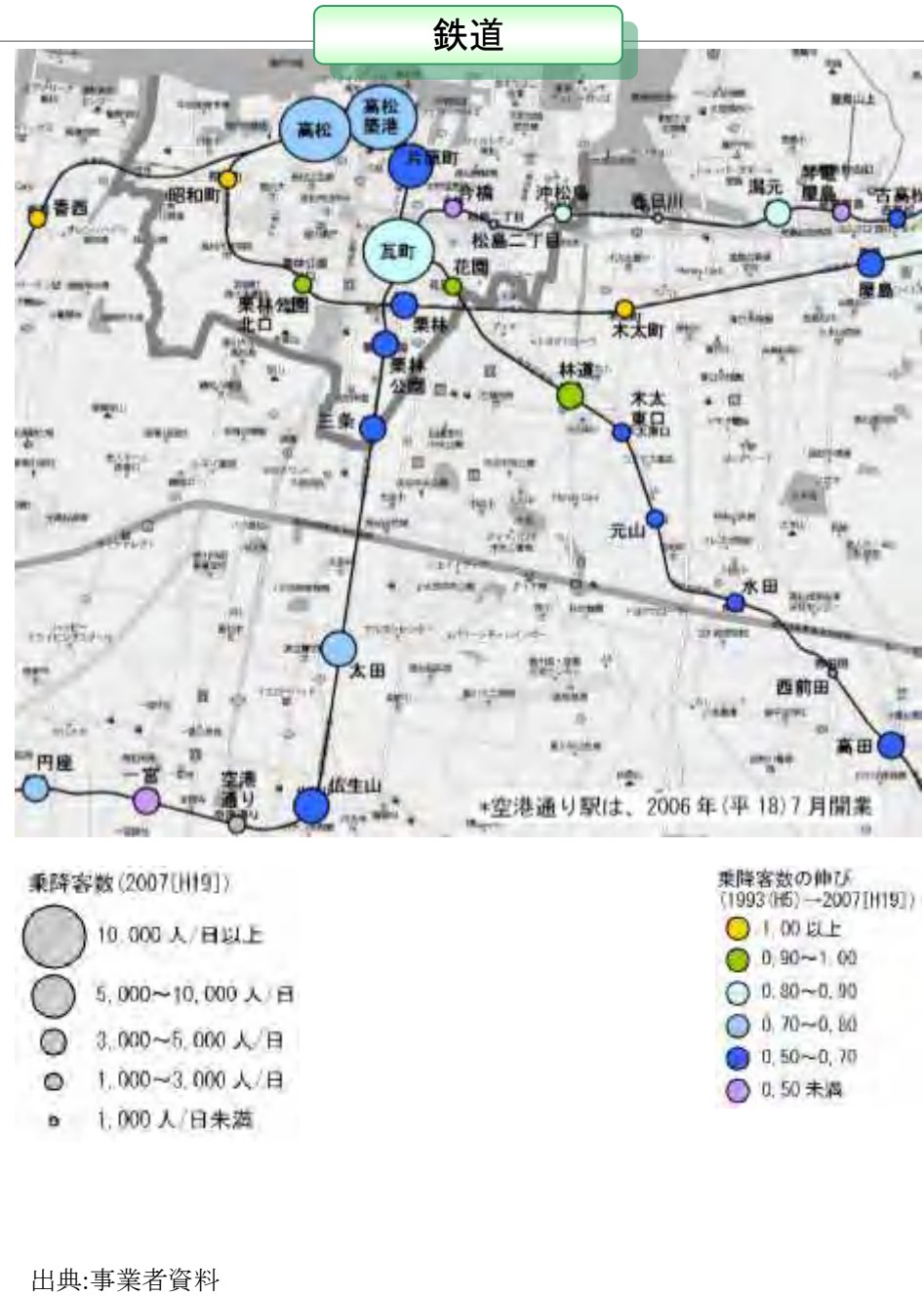


図 鉄道駅の乗降客数の推移(1993 年データを 1 とする指標)

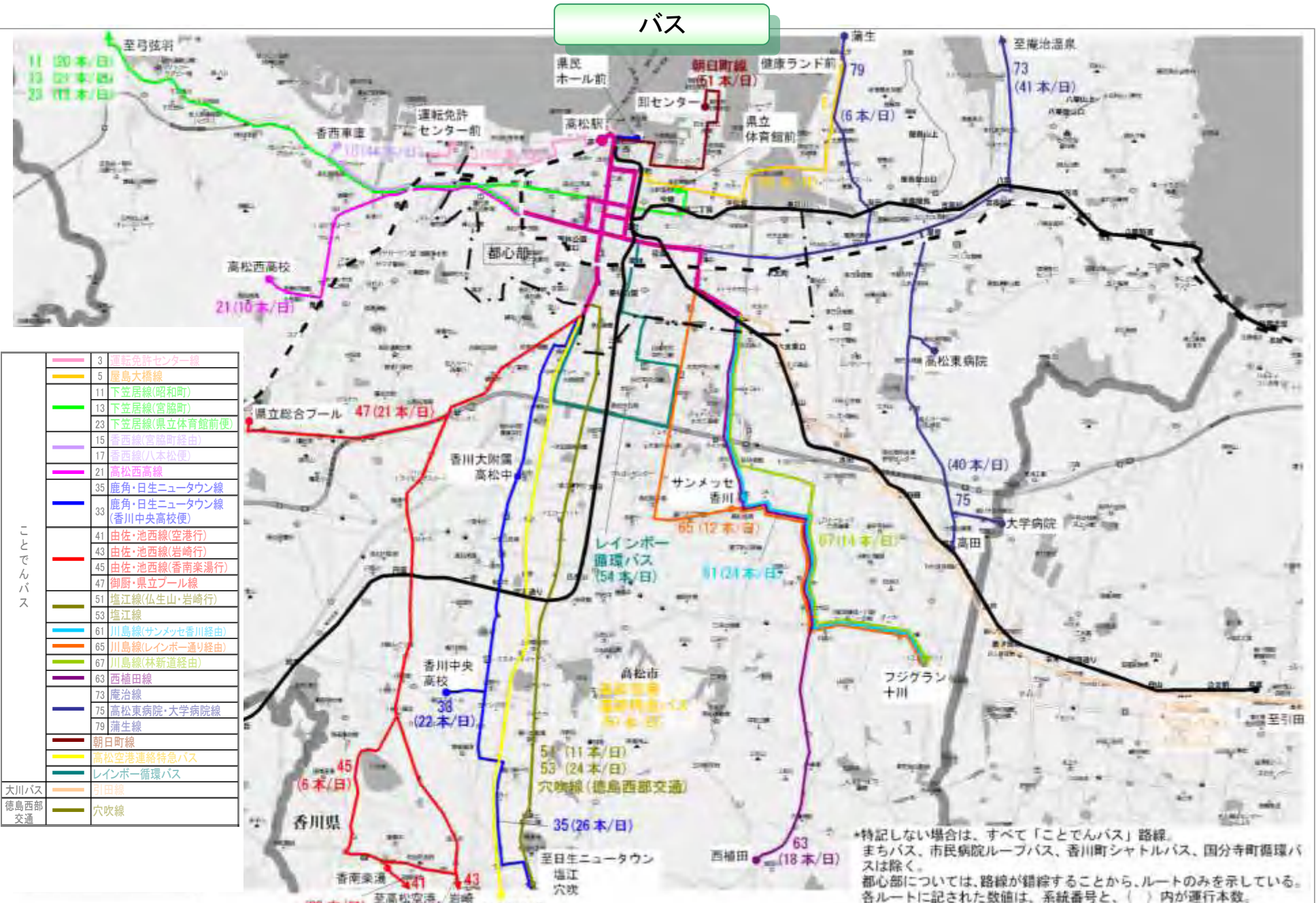
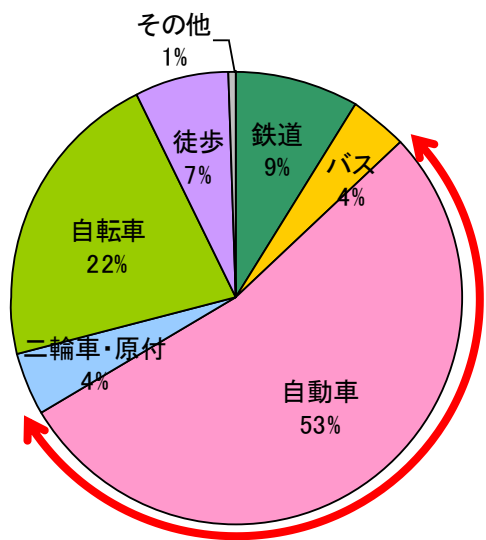


図 公共交通ネットワーク (バス路線)

2.3.2 交通手段分担率

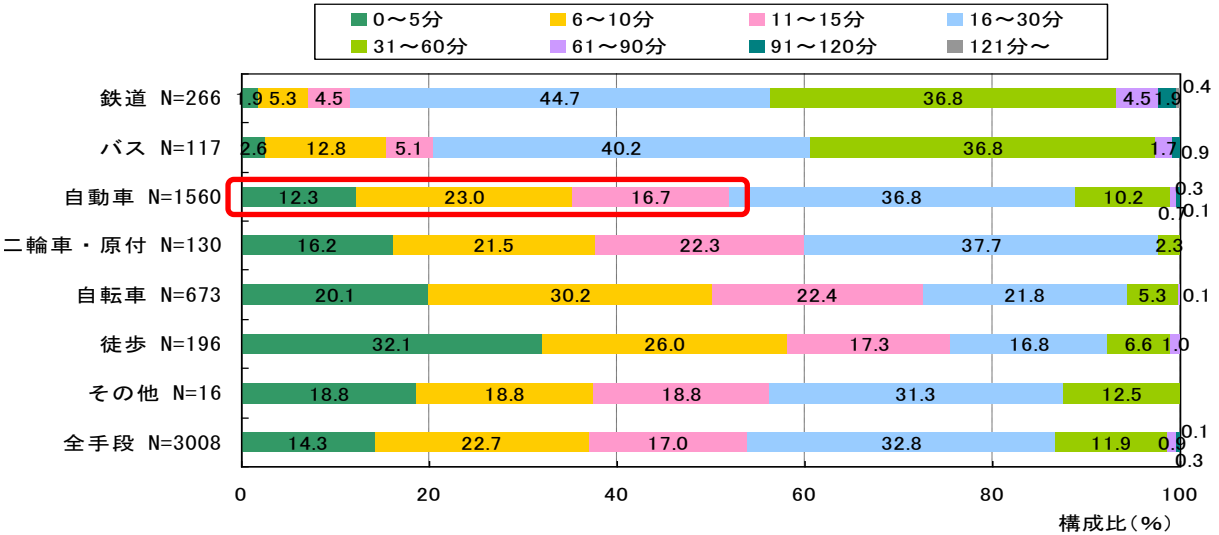
H20 年 10 月に市内全域の 1 万人を対象として実施した、市民交通意識アンケートによると、移動手段として、自動車の分担率が 50%を超えており、過度に自動車に依存した傾向が浮き彫りとなっている。

また、自動車は、15 分以下の短い時間での移動に約 52%（所要時間 30 分以下が約 9 割）が利用されていることなど、短距離の移動に際しても、市民生活の中で、自動車に依存したライフスタイルが形成されている傾向が伺える。



出典：H20 市民交通意識アンケート

図 交通手段分担率*



出典：H20 市民交通意識アンケート

図 交通手段別の所要時間

2.3.3 都心地域におけるトリップの推移

都心地域外から都心地域へのトリップ*は増加傾向にあるが、都心地域内々のトリップは減少傾向にある。また、地域別の都心地域に向かうトリップの傾向を見ると、東部、南部、西部、東南部からは増加傾向にあるが、西南部については、ほぼ横ばいである。

特に、都心地域に向かうトリップ数が多いのは南部、東部からであり、その数は 25,000 トリップを超え、東部、南部からの人の動きが活発であることが伺える。

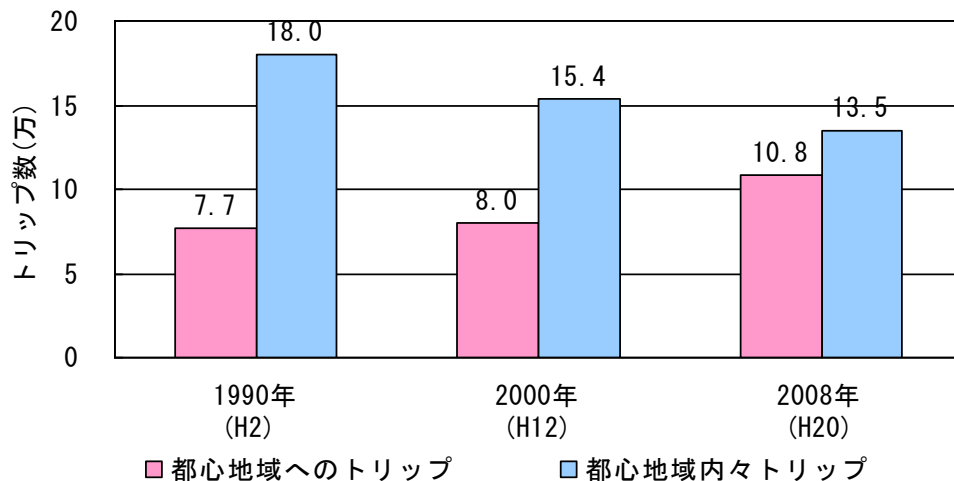
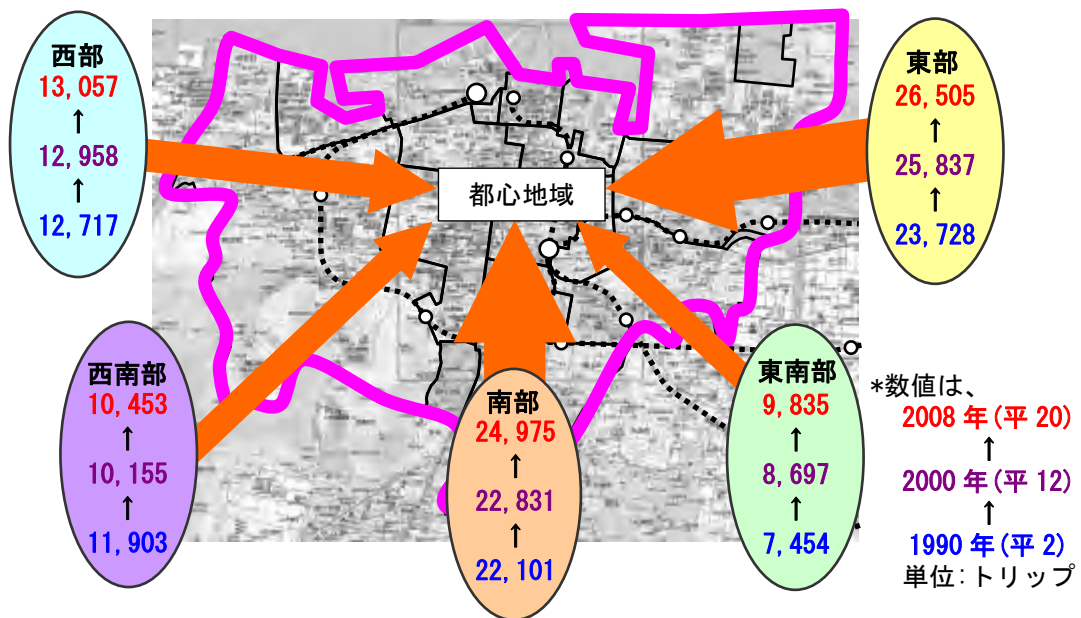


図 都心地域外→都心地域、都心地域内々のトリップの推移



注) H2 は、第二回高松都市圏 PT 調査、H12 は新都市 OD 調査、H20 は推計値

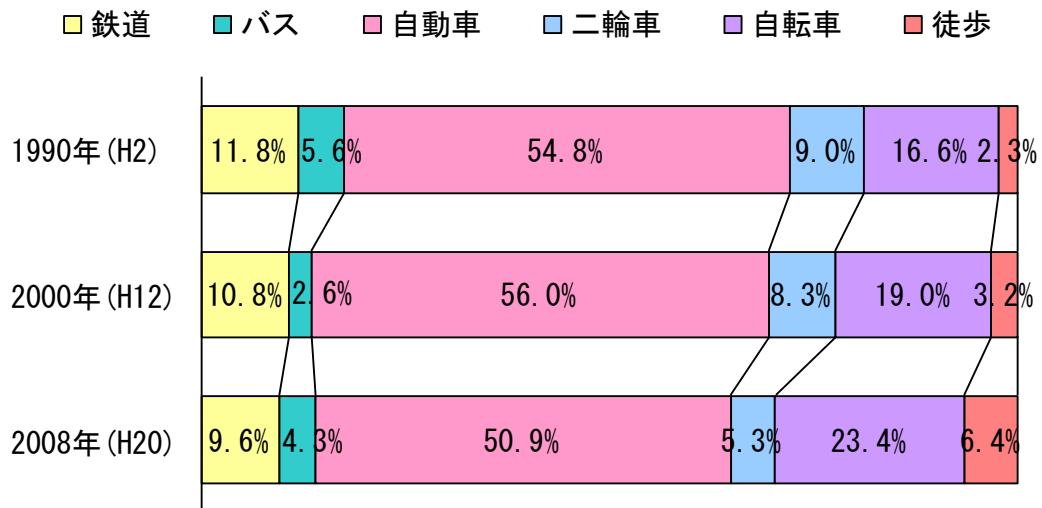
出典: 第二回高松都市圏 PT 調査、新都市 OD 調査、H20 市民交通意識アンケート

図 地域別都心地域へのトリップ推移

2.3.4 都心地域への移動手段の推移

都心地域外から都心地域への移動手段の推移を見ると、自動車の割合はやや減少傾向が見られるものの、依然として50%以上が自動車利用となっており、自動車に過度に依存したライフスタイルであることが伺える。

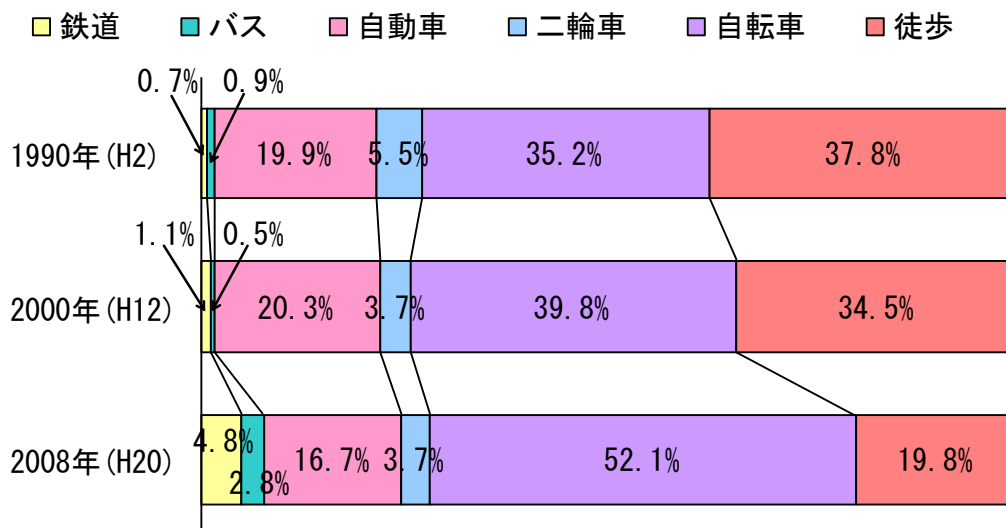
都心地域内々の移動手段については、自転車利用が半数以上を占めているが、自動車利用も一定の割合を占めている。



注) H2 は、第二回高松都市圏 PT 調査、H12 は新都市 OD 調査、H20 は推計値

出典: 第二回高松都市圏 PT 調査、新都市 OD 調査、H20 市民交通意識アンケート

図 都心地域以外から都心地域への移動手段の推移



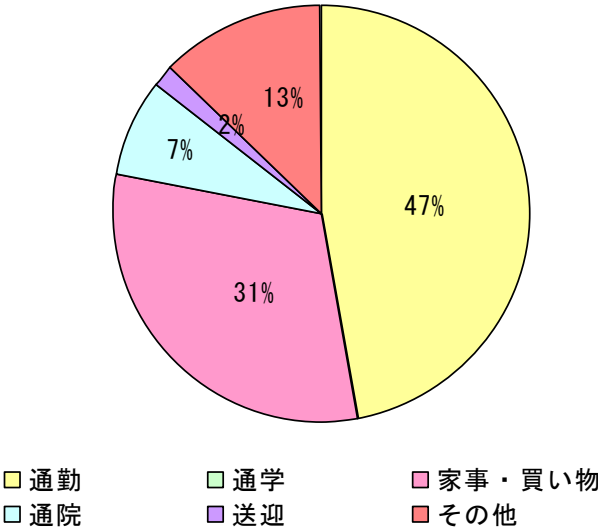
注) H2 は、第二回高松都市圏 PT 調査、H12 は新都市 OD 調査、H20 は推計値

出典: 第二回高松都市圏 PT 調査、新都市 OD 調査、H20 市民交通意識アンケート

図 都心地域内々の移動手段の推移

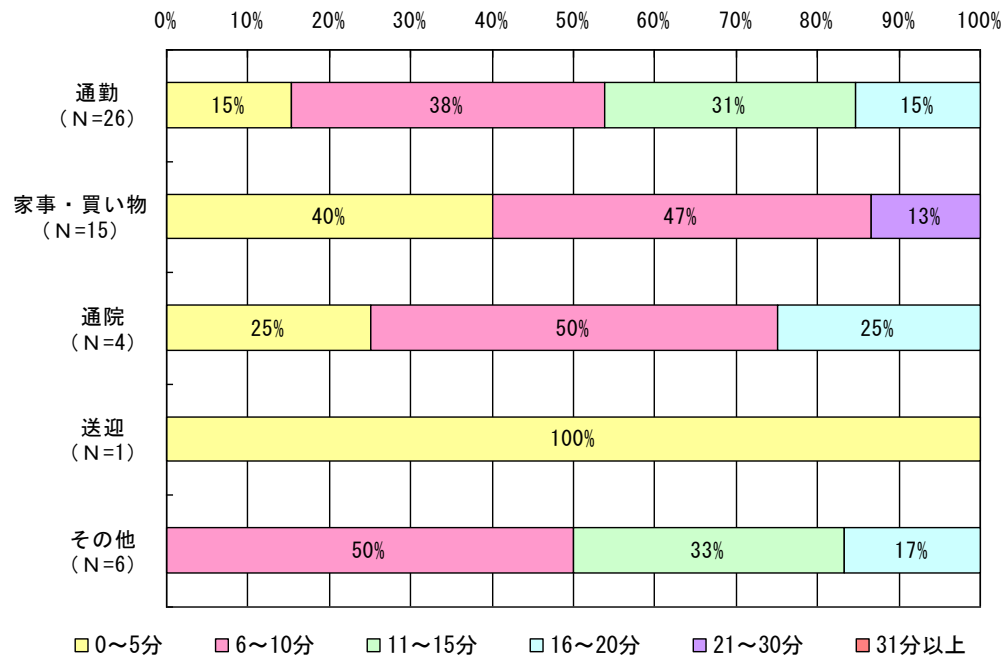
2.3.5 都心地域における自動車利用の状況

都心地域内々の自動車利用は、主に通勤、家事・買い物での利用が多くなっており、全市的な傾向よりも更に、短距離移動が多くなっているのが特徴である。



出典:H20 市民交通意識アンケート

図 都心地域における自動車利用目的

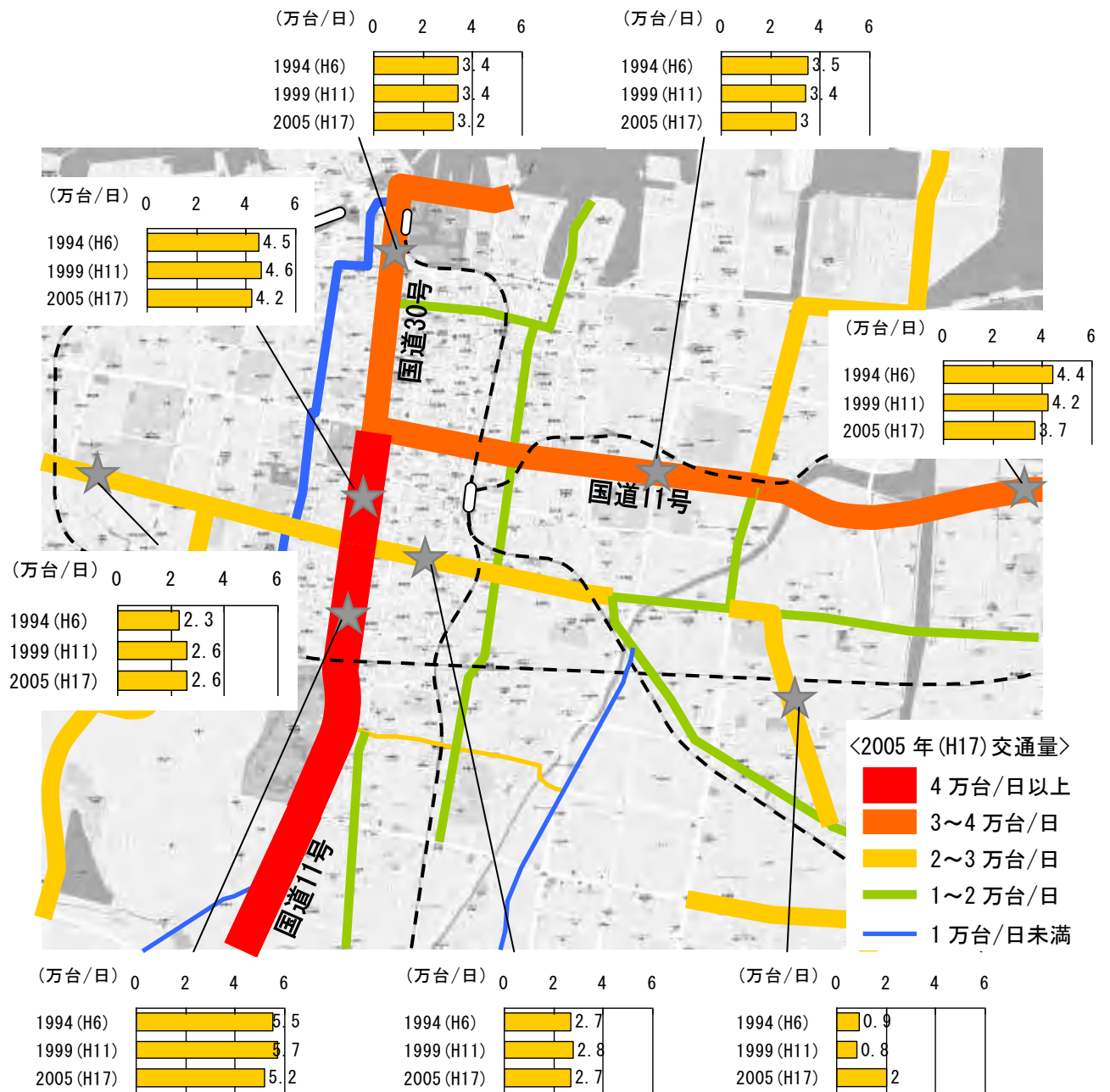


出典:H20 市民交通意識アンケート

図 都心地域における自動車利用目的別所要時間

2.3.6 都心地域における自動車交通の現状

都心地域における自動車交通量は減少傾向にあるが、国道 11 号においては、4～5 万台/日を超えるなど、依然として自動車交通量は多い。

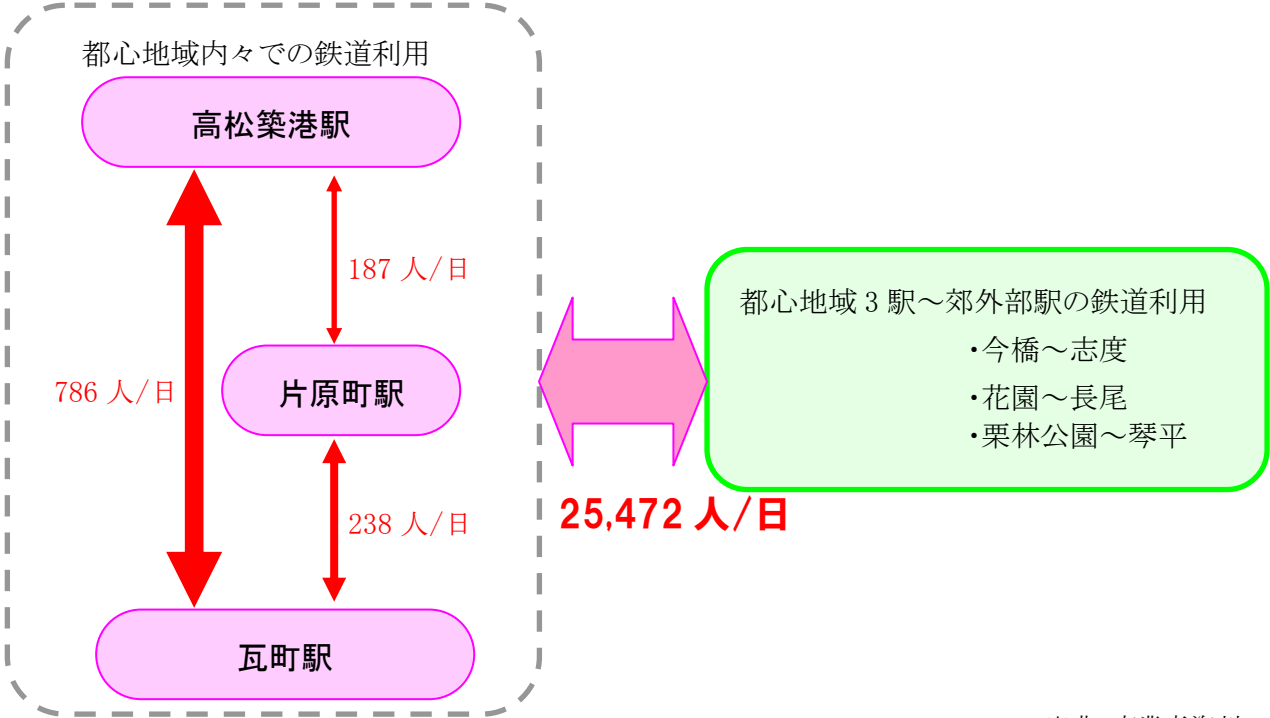


注) ★は道路交通センサスの調査ポイント

図 都心地域における自動車交通量の推移

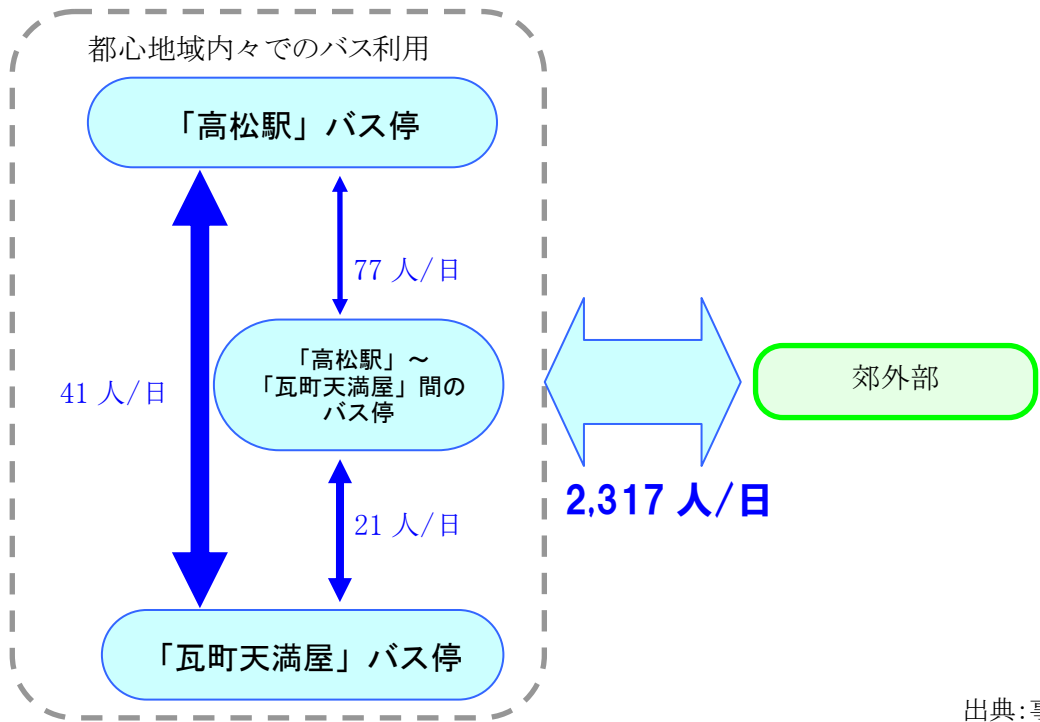
2.3.7 都心地域における公共交通(鉄道、バス)の利用状況

都心地域の内々の鉄道利用、バス利用を見ると、主要鉄道駅相互間の利用は少なく、郊外部からの利用が多くなっており、都心地域内の短距離移動に対して、十分利用されていないことが伺える。



出典:事業者資料

図 都心地域における琴電乗降客数(2007 年[H19]) 定期+SF*利用



出典:事業者資料

図 都心地域におけるバス乗降客数(2007 年度[H19])

2.4 交通戦略計画で扱うべき課題

2.4.1 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**

高松市＝高松都市圏(70万人都市圏)の中核

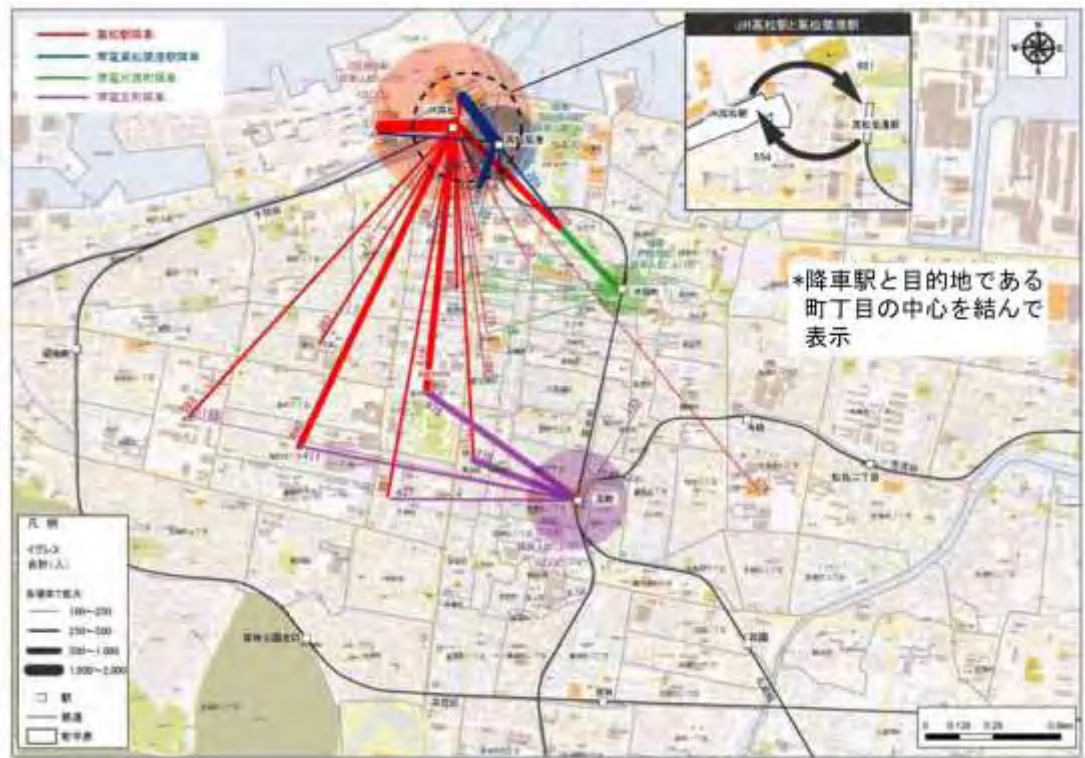


出典：広域行政時代における拠点地域のあり方に関する調査研究（H20.3） 抜粋

(2) まちなか公共交通サービスの動態

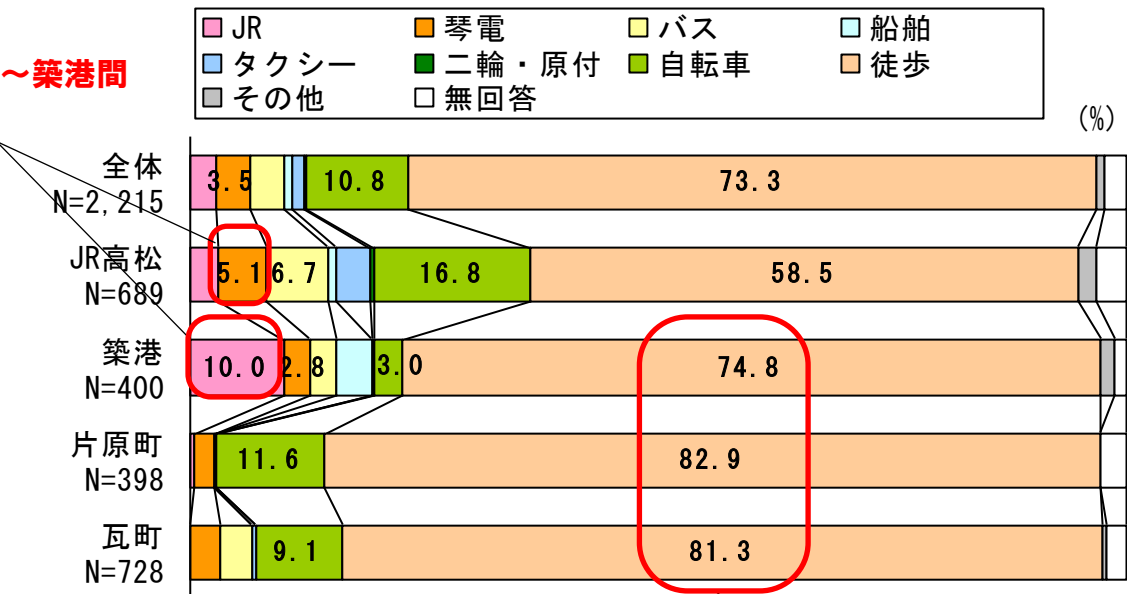
J R 高松駅から琴電瓦町駅間の駅の乗降客は中心市街地の広い範囲に目的地を持つ。

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。



資料:H21 公共交通利用に関するアンケート

JR 高松～築港間の乗換

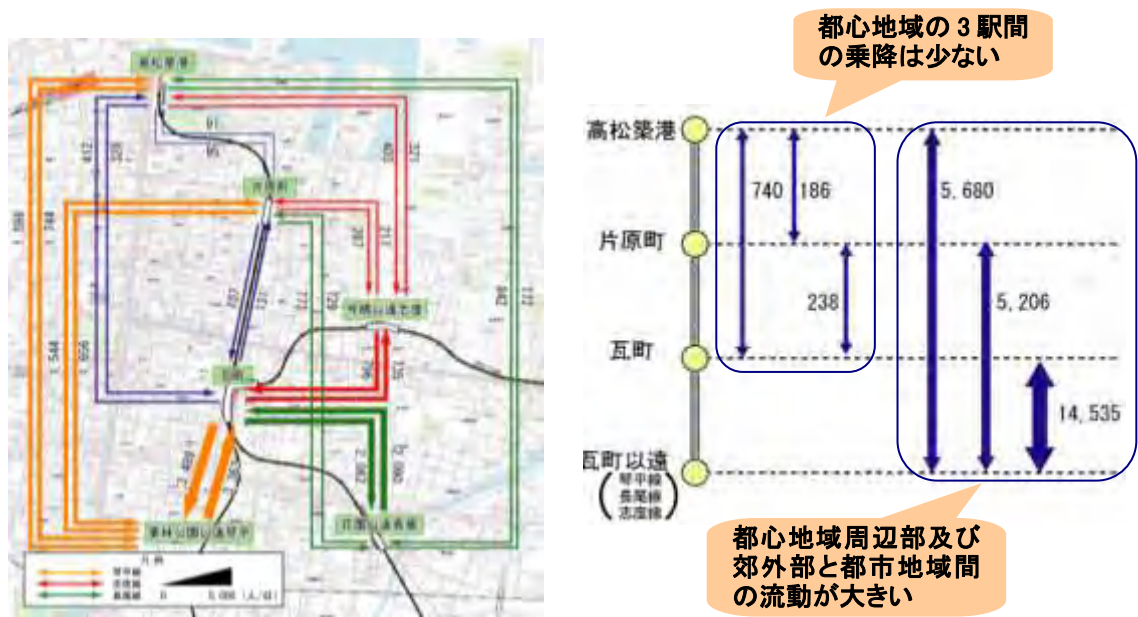


琴電各駅では、降車後「徒歩」が多い

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。



出典:事業者資料(H20)

図 琴電主要駅間の輸送人員

都心地域におけるバス路線において、中央通り付近に集中する一方、高松市役所～香川大学方面は路線バス2系統のみの運行となっているなど、運行サービスの偏りが見られる。

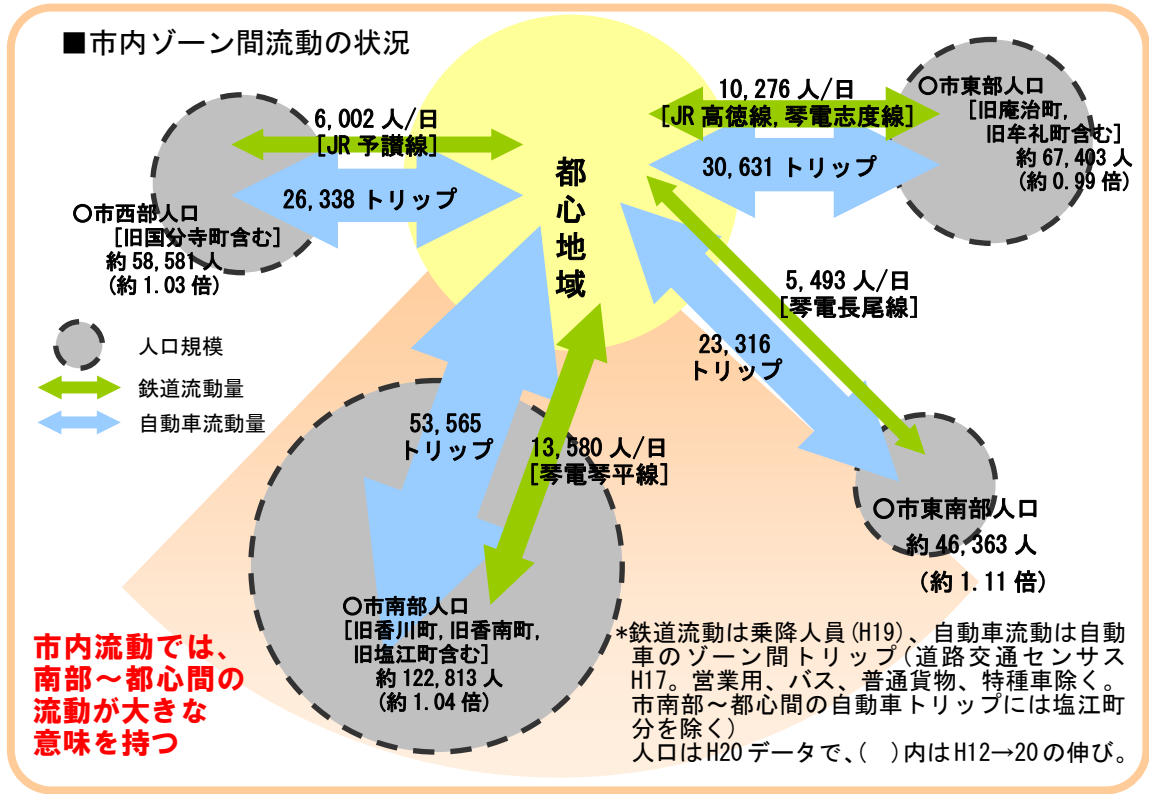


図 都心地域における公共交通不便地域

2.4.2 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。

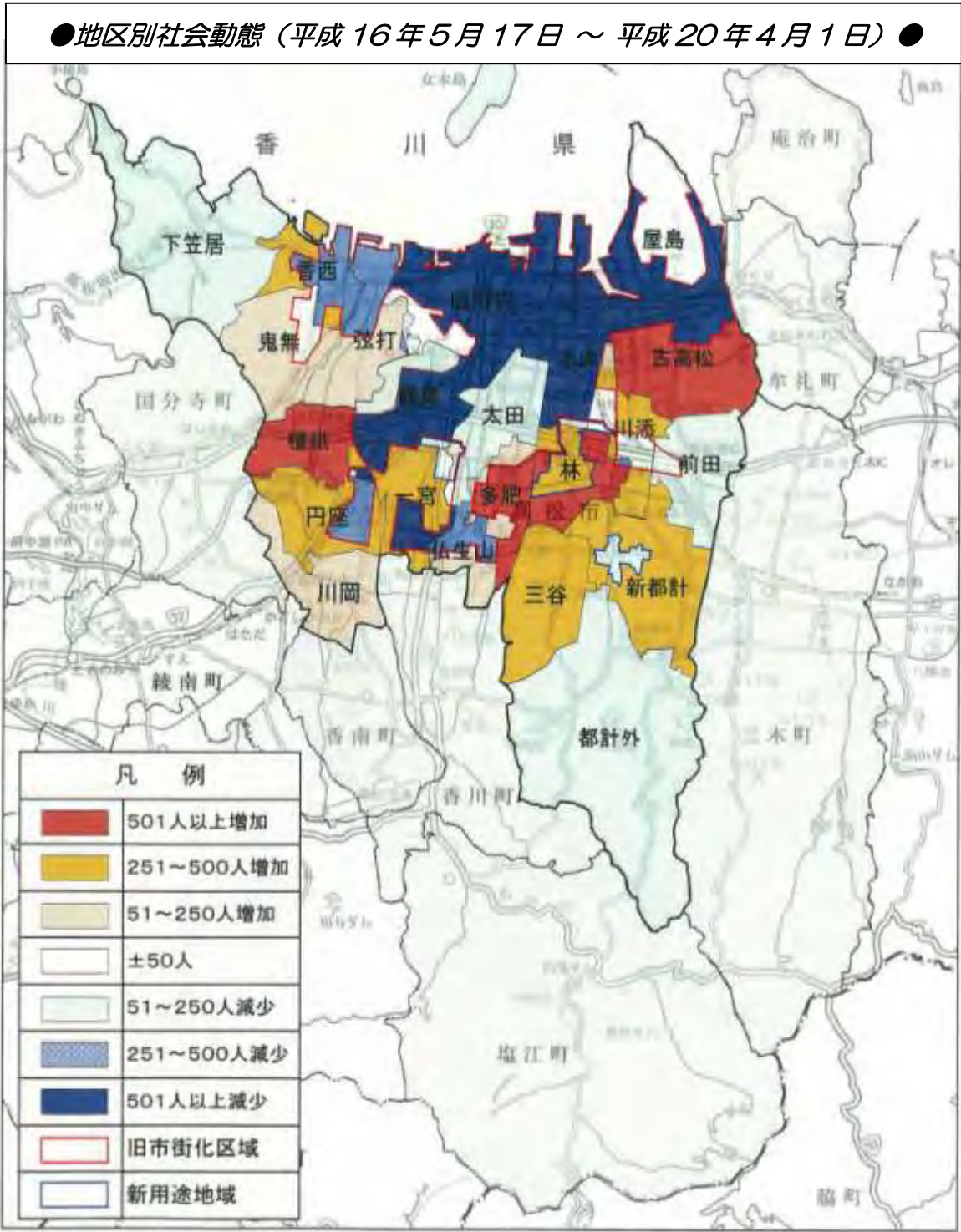


図 高松市の人口動態

出典：都市計画マスタープラン

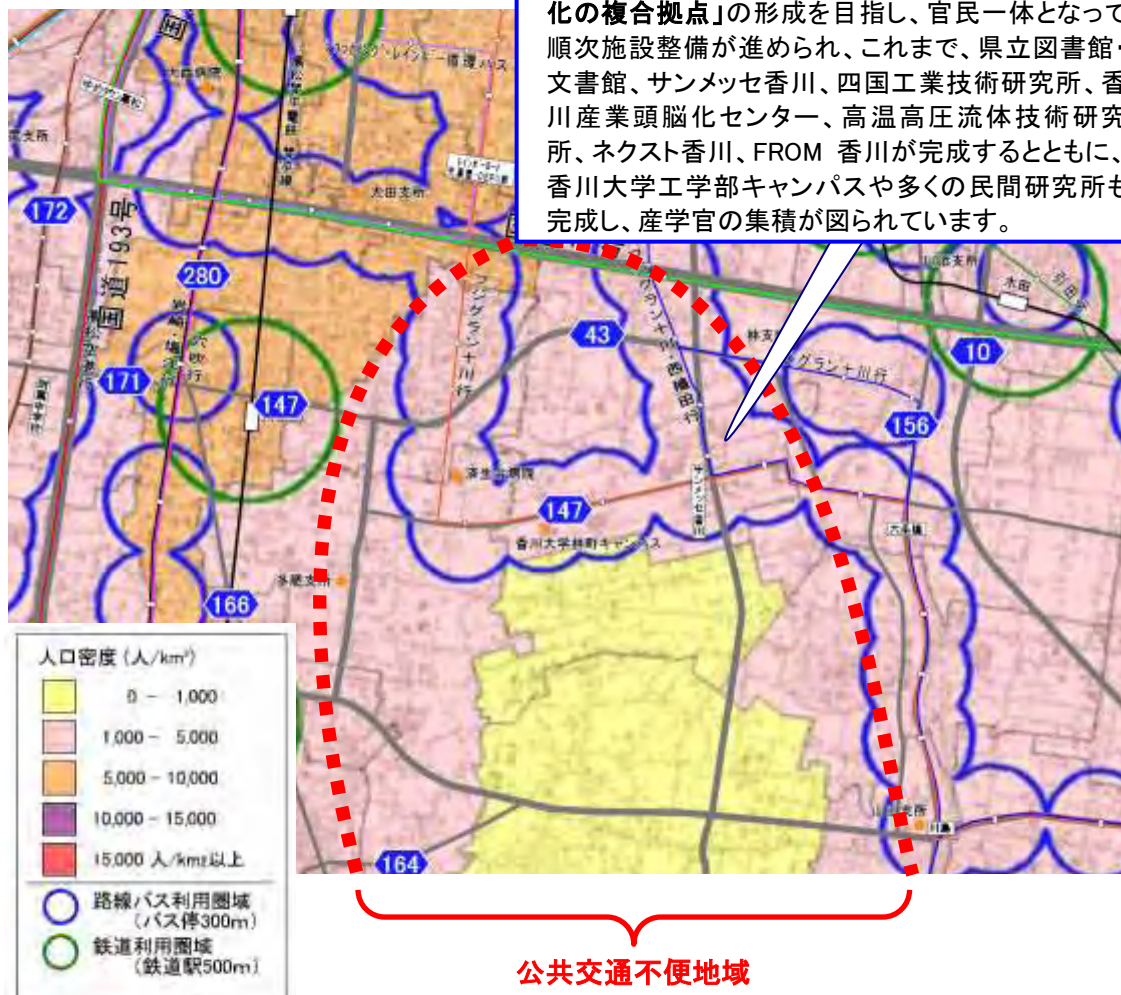
(3) 公共交通不便地域の存在

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、香川大学工学部や県立図書館、高松桜井高校、高松土木事務所、高松南警察署、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。また、その南部地域を含め、公共交通サービスが脆弱な地域となっている。

＜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、高温高压流体技術研究所、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。

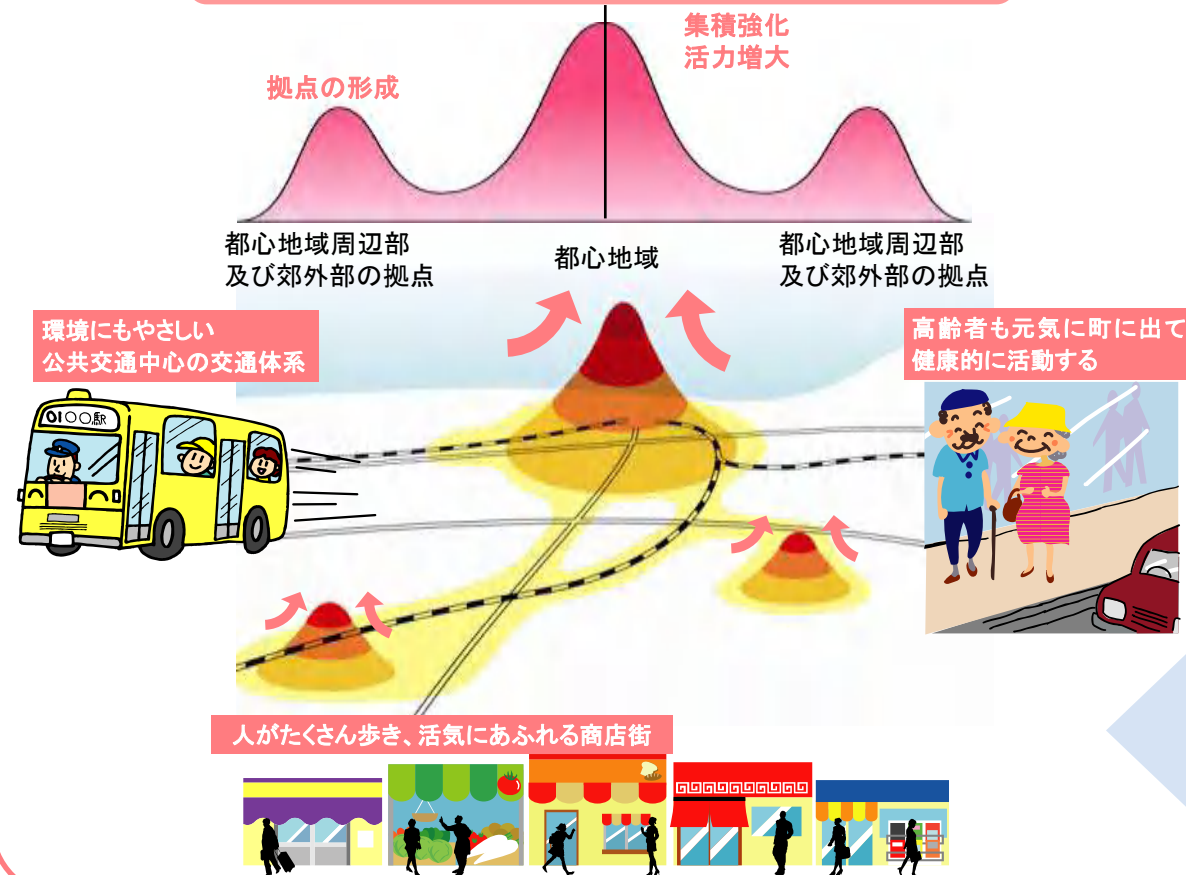


3 交通体系再構築の視点

3.1 高松市がめざす将来都市構造

めざす将来都市構造＝コンパクト・エコシティ

コンパクトなまち(めざす将来)



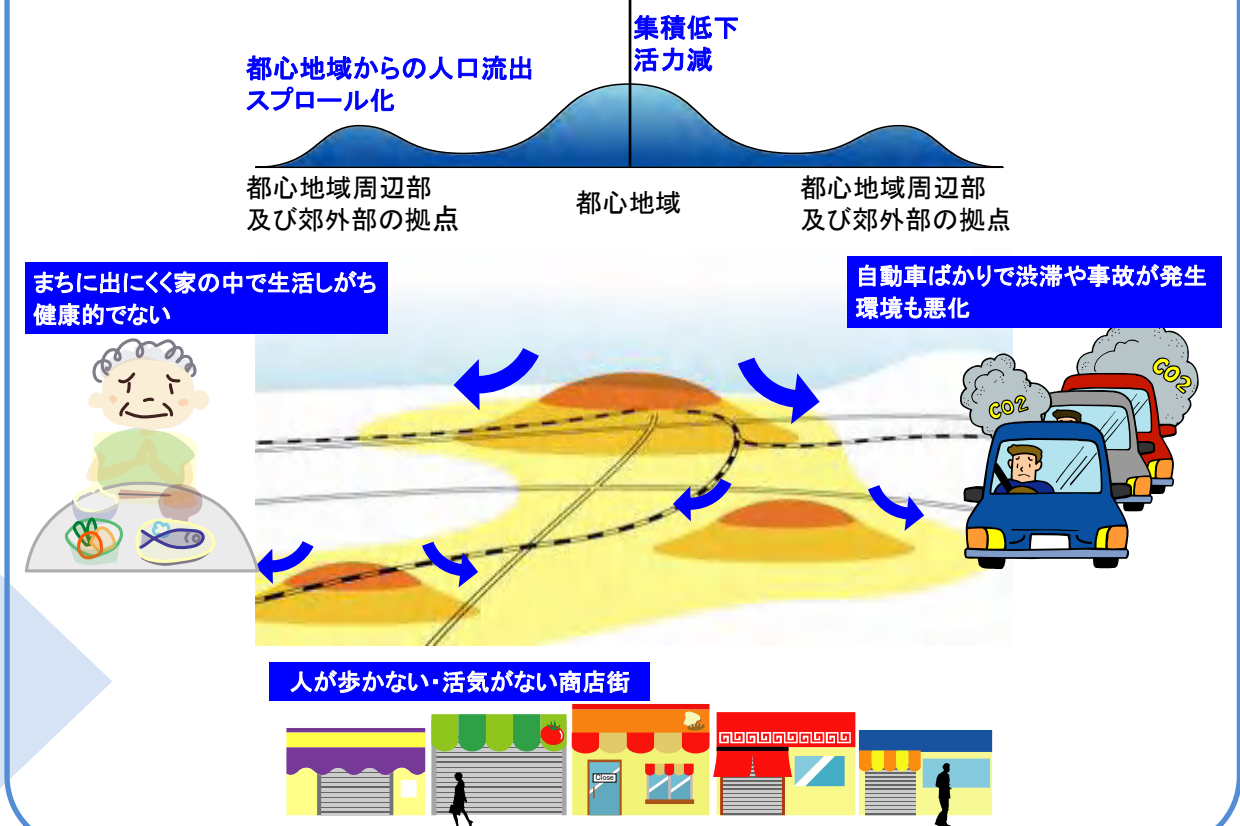
たくさんの人が住みたい、続けられる

人が住む、企業が来る（流出しない）

税収が安定

持続可能なまち

薄く拡散したまち



住みたくない、住み続けられない

人や企業が流出する

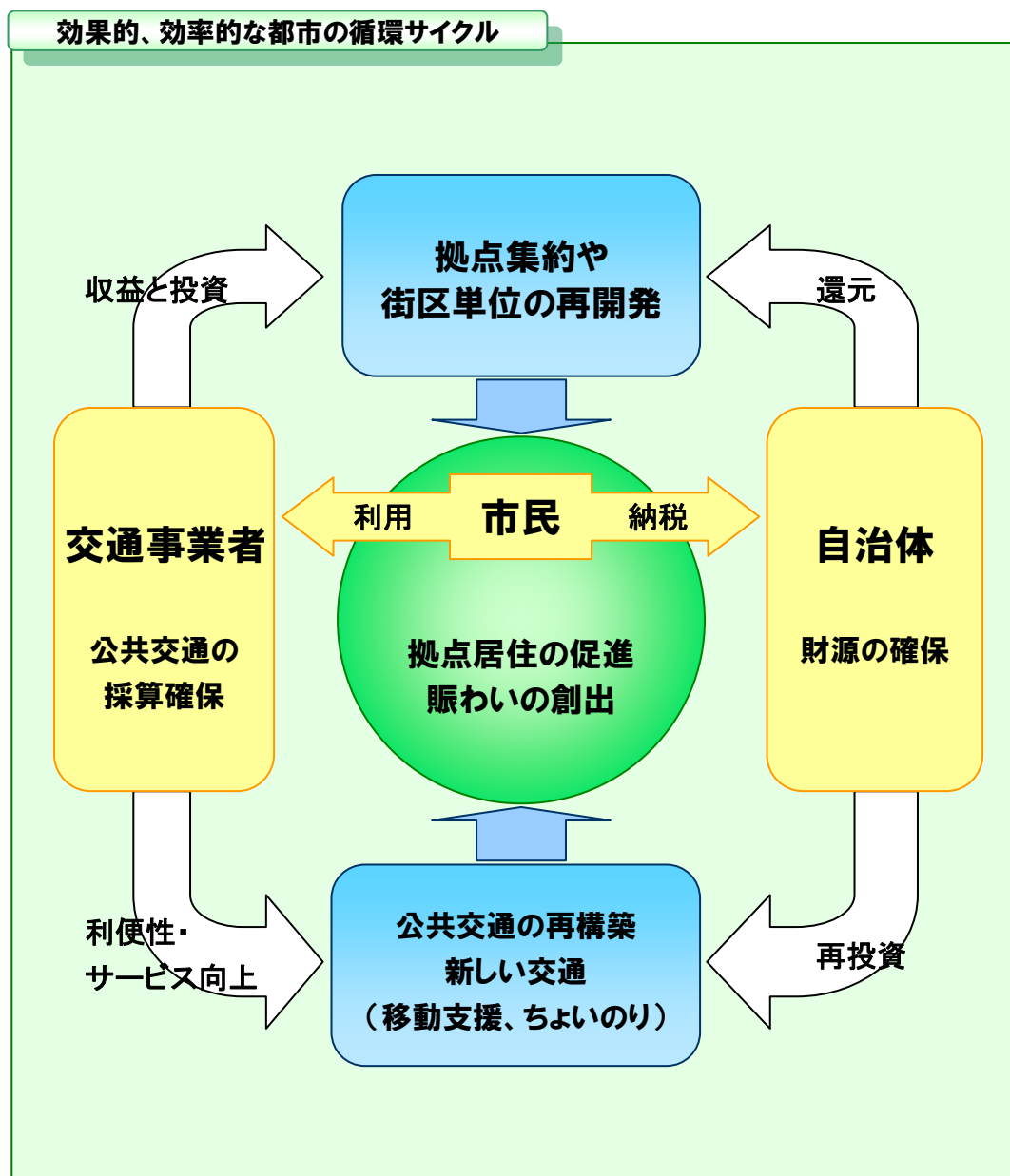
税収が減少

衰退するまち

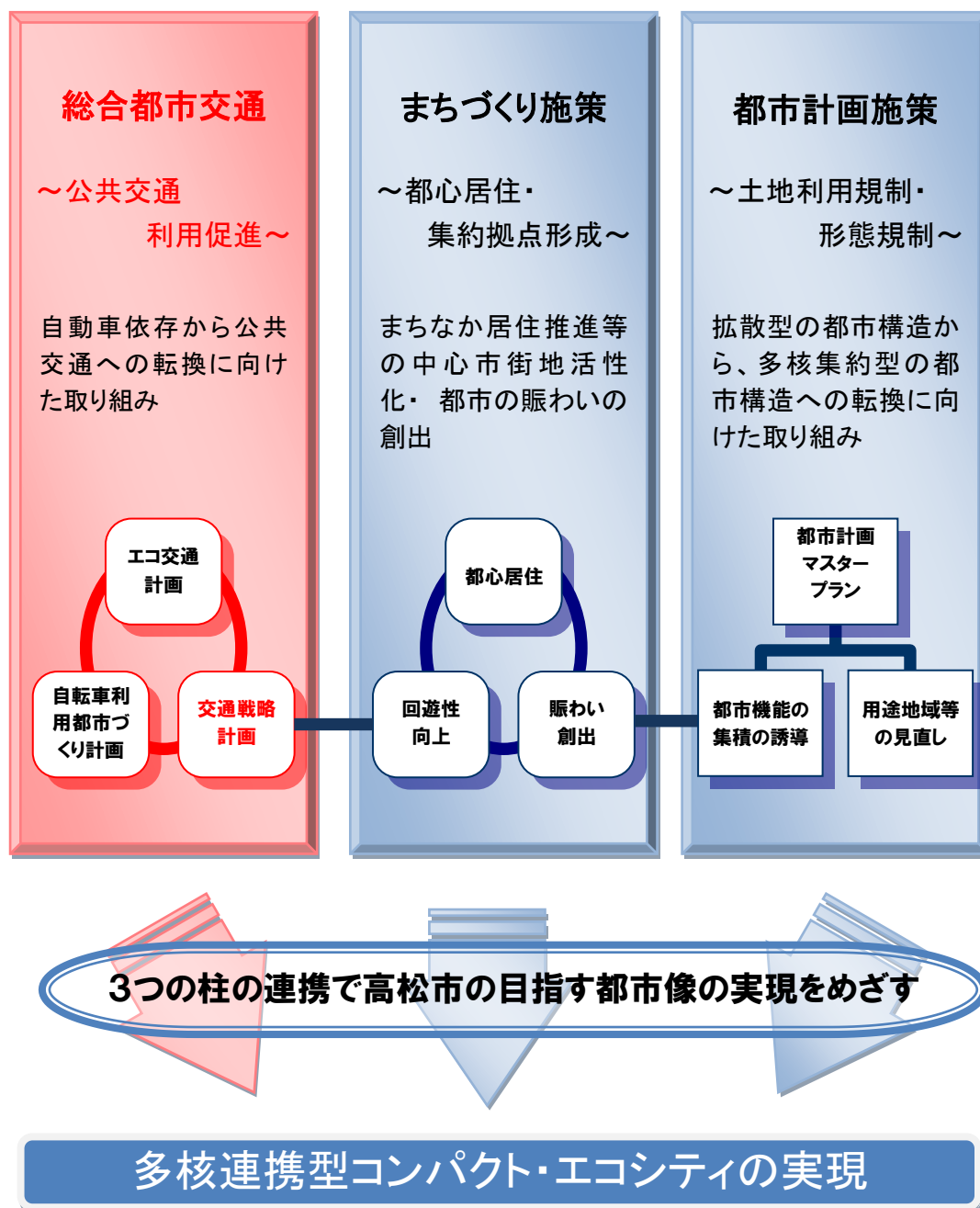
コンパクトなまちを目指すことは、人が行きかう賑わい溢れるまち、将来的に発展を支える基盤を形成することにつながる。

3.2 コンパクト・エコシティを実現する仕組

市民、自治体、交通事業者の協働により、効果的・効率的な都市の循環サイクルを構築する。



まちづくり施策を始め、都市計画施策、総合都市交通施策の3つの柱で、多核連携型コンパクト・エコシティの実現を目指す。



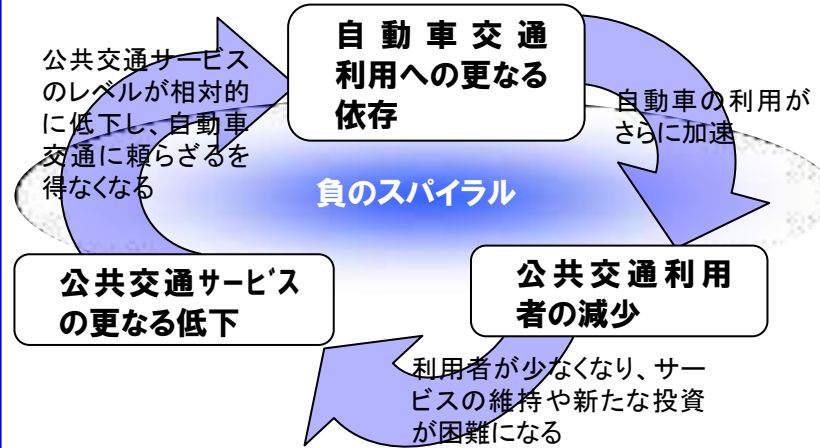
3.3 交通体系変革の必要性

追記

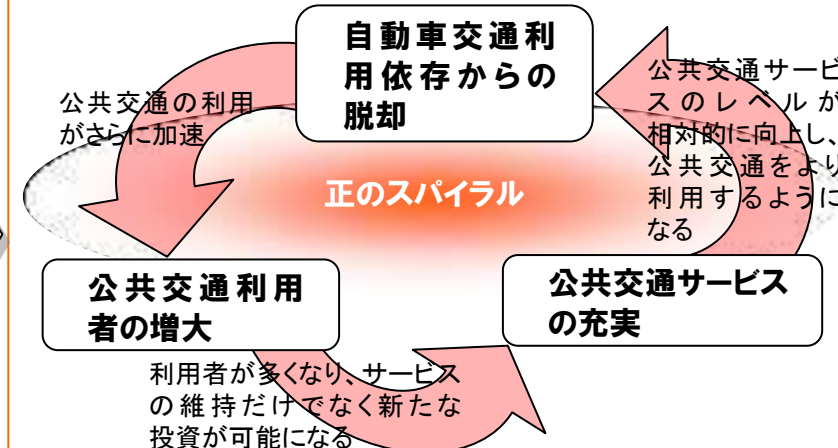
交通体系に係る高松市の現状

- 自動車に依存した交通流動：市民の交通流動は自動車交通が過半数を占めている
- 超高齢社会の到来：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
- 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

このまま対策を打たない場合に予想される状態



目指すべき方向性



※このスパイラルの周辺条件には、このほかにも様々な外的要因も考えられるが、正負のスパイラルの違いを概念的に表現するため、関連要素を絞って表現している。

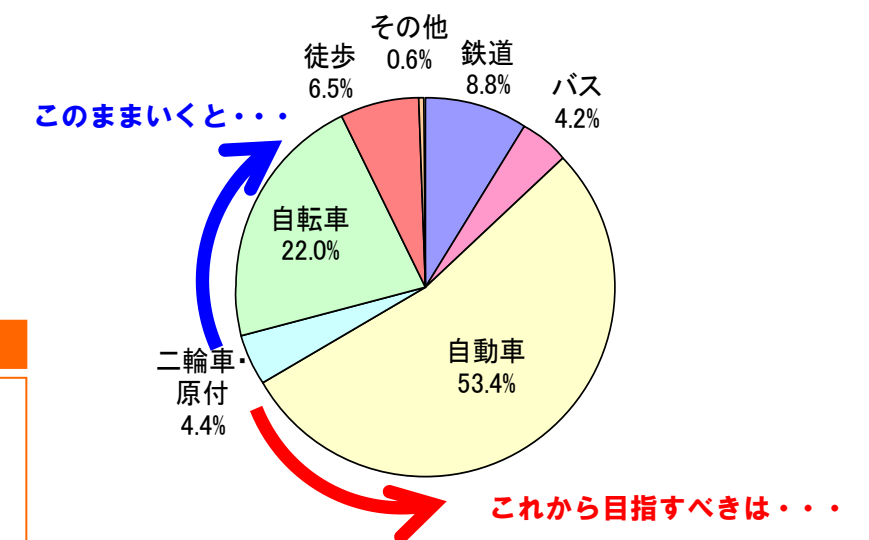


図 代表交通手段構成比(全目的)
出典：H20市民交通意識アンケート調査

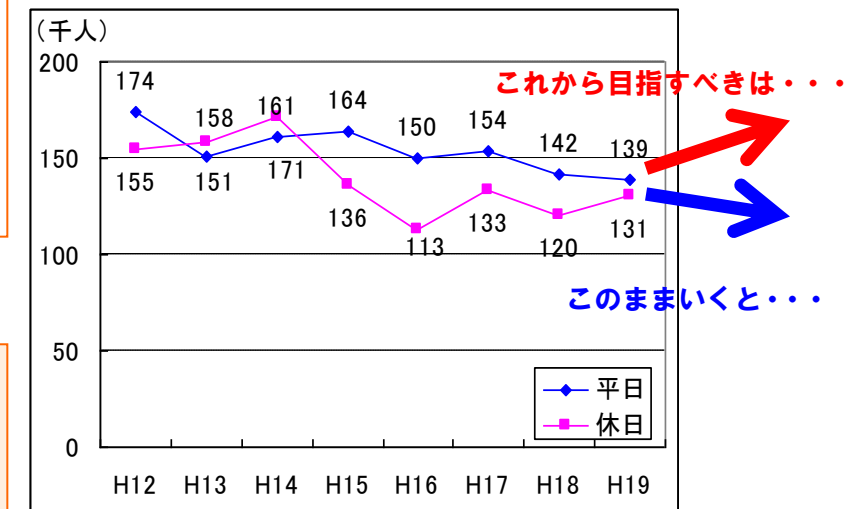


図 中央商店街通行量の推移

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

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

3.4 環境配慮型都市交通計画（エコ交通計画）との関連

平成 22 年 1 月に取りまとめられた「環境配慮型都市交通計画」（エコ交通計画）の概要は次のとおりである。

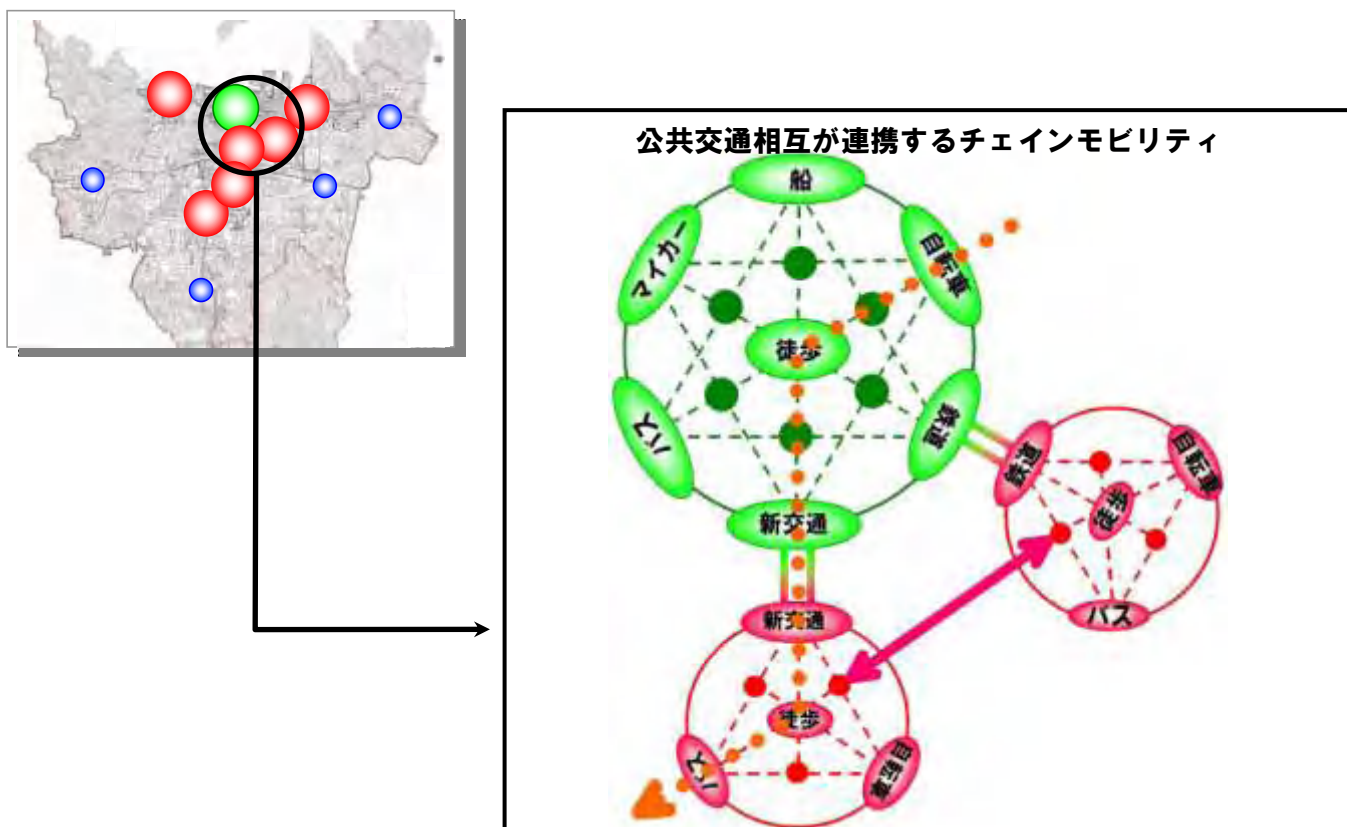
3.4.1 エコ交通計画の概要

将来都市構造の実現を支える交通体系の在り方

本市が目指す将来交通体系を具体的に実現していくためには、環境負荷の軽減を主眼に、現状の自動車交通を抑制していくことが重要である。

都心地域内々、都心地域～地域交流拠点間の移動については、「公共交通」＋「徒歩、自転車」への転換を図り、都心地域～郊外での移動は、地域交流拠点に機能集約とアクセス手段を確保することにより、「公共交通」利用に転換を図っていくことが重要である。また、モビリティ・マネジメント*を実施し、極力、自動車に頼らないように総合的な取組を行っていくことが必要となる。

これらの考え方を具体的に実行するためには、鉄道、新交通システムなどの基幹交通で都心地域～地域交流拠点、地域交流拠点相互を結び、都市交通の骨格を形成するチェーンモビリティ*の実現が重要となる。



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

図 公共交通相互が連携するチェーンモビリティイメージ

高松市が目指すエコ交通体系の方向性

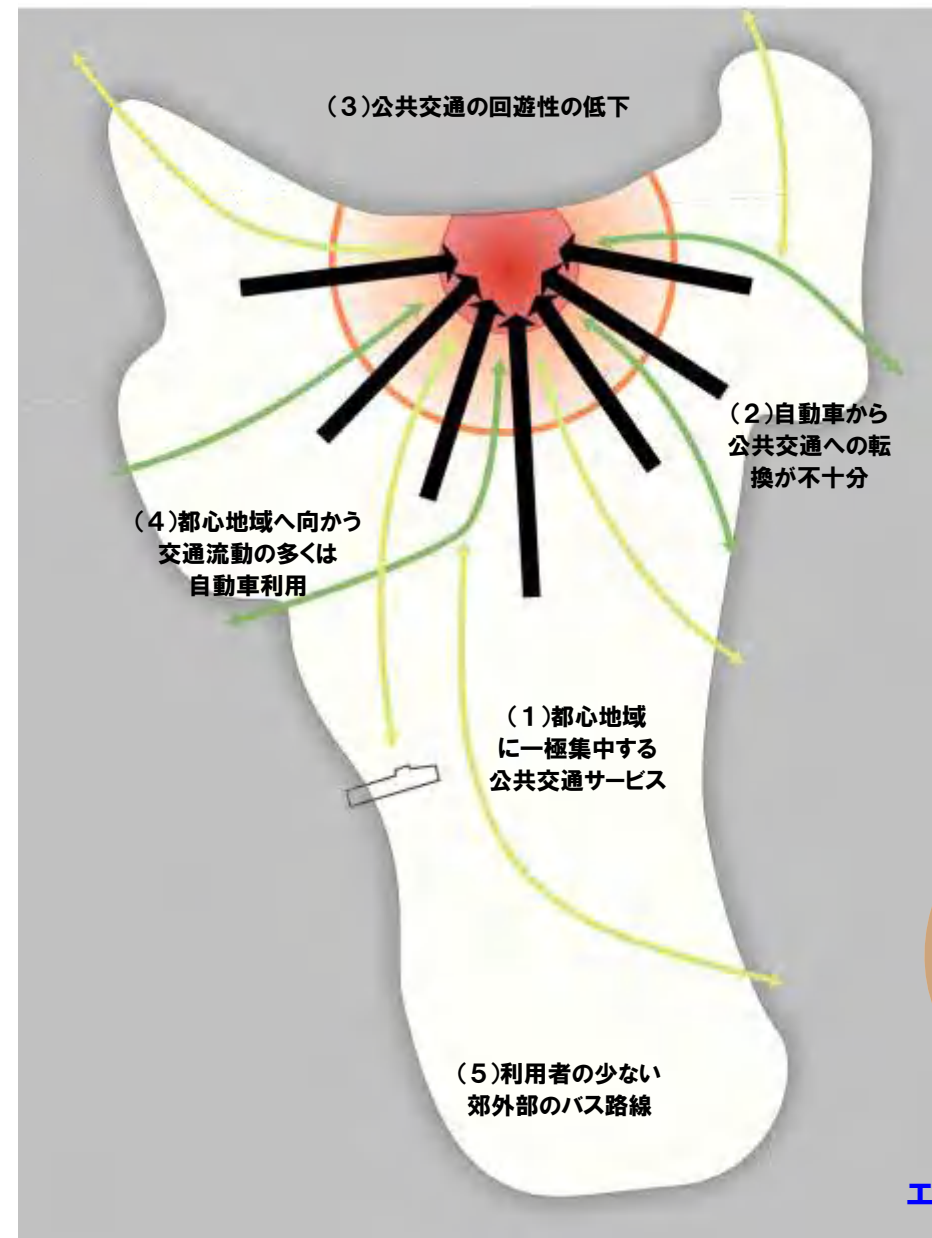
環境配慮型都市交通計画においては、本市が目指すエコ交通体系として、「過度に自動車に依存しない、持続可能なエコ交通の実現」を基本理念としている。

エコ交通体系の実現に向けては、軸、拠点およびゾーンに分けた上で 5 つの目標が掲げられており、その内容を以下に示す。

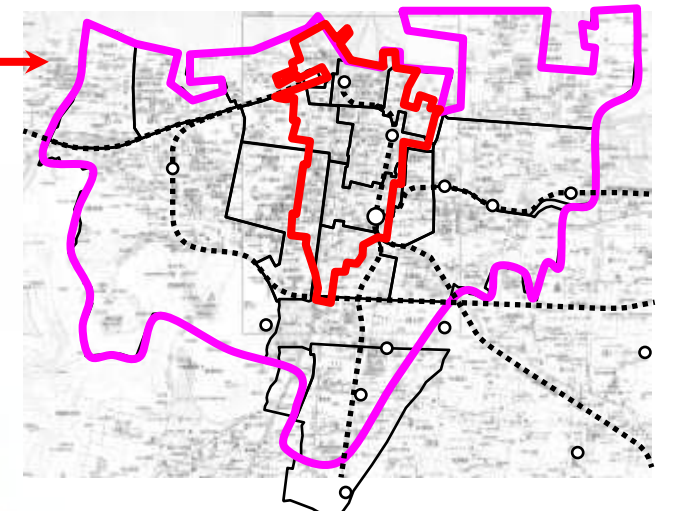
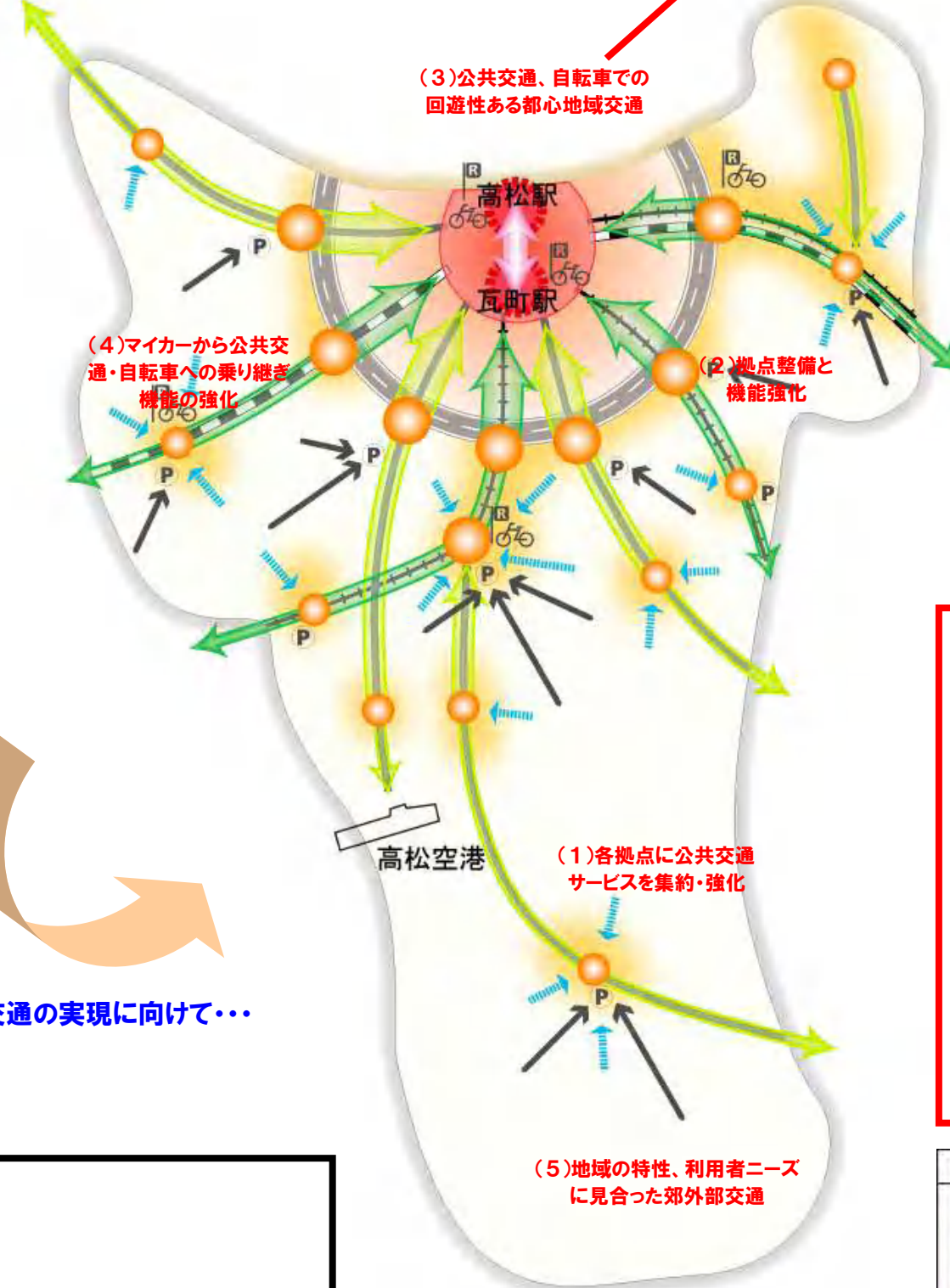
軸	目標①: 公共交通軸(鉄道軸、基幹バス軸)の強化 - 公共交通ネットワークは、鉄道(JR、こことでん)を基軸とし、路線バスが補完しながら市域を面的にカバーする交通体系を構築する。 - 鉄道軸は、既存鉄道網を基本に、主要交通ターミナルや交通結節点などを中心として、鉄道サービスの向上(乗り継ぎ機能の強化等)を図る。 - 基幹バス軸は、既存バス路線(こことでんバス、大川バス)を基本に、特に鉄道軸のない地域へのバスサービスの向上(定時性の確保、速達性の確保、運行本数の増加等)を図る。
拠点	目標②: 主要交通ターミナル、交通結節点の整備と強化 - 公共交通利用の多い JR 高松駅やこことでん瓦町駅を主要交通ターミナルと位置づけ、基幹バス路線の再編、乗り継ぎ機能などを強化する。 - 環状道路(JR 高松駅から概ね 5.0km圏域)上や、都心地域周辺部の既成市街地における鉄道駅や主要バス停を交通結節点として位置付け、自動車から公共交通、自転車への乗り継ぎ(駐車場・駐輪場)や、地域内交通の乗り入れが円滑にできるよう、機能強化を図る。 *) 高松市都市計画マスタープランにおける地域交流拠点、生活交流拠点を基本
ゾーン	目標③: 都心地域交通の再構築 都心地域(概ね 2.5km圏域)においては、バス路線の再編・集約や新交通システムの導入を視野に入れながら、主要公共施設などへの回遊性のある交通体系へと再構築する。
	目標④: 都心地域周辺部交通の再構築 都心地域周辺部(環状道路:JR高松駅から概ね 5.0km圏域内)においては、自動車から公共交通、自転車への転換を促すとともに、自転車利用の環境整備など、公共交通、自転車優先の交通体系へと再構築する。
	目標⑤: 郊外部(郊外・中山間部)交通の再構築 都心地域から郊外・中山間部へ延びる中・長距離バス路線は、利用者が少なく、不採算路線が多いため、地域内の交通結節点や拠点施設(支所や病院、商業施設等)へアクセスするフィーダー路線*(支線)や、中山間地の公共交通空白地への移動支援など、地域の特性や利用者ニーズに見合った持続可能な交通体系へと再構築する。

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

【将 来:エコ交通体系のねらい】

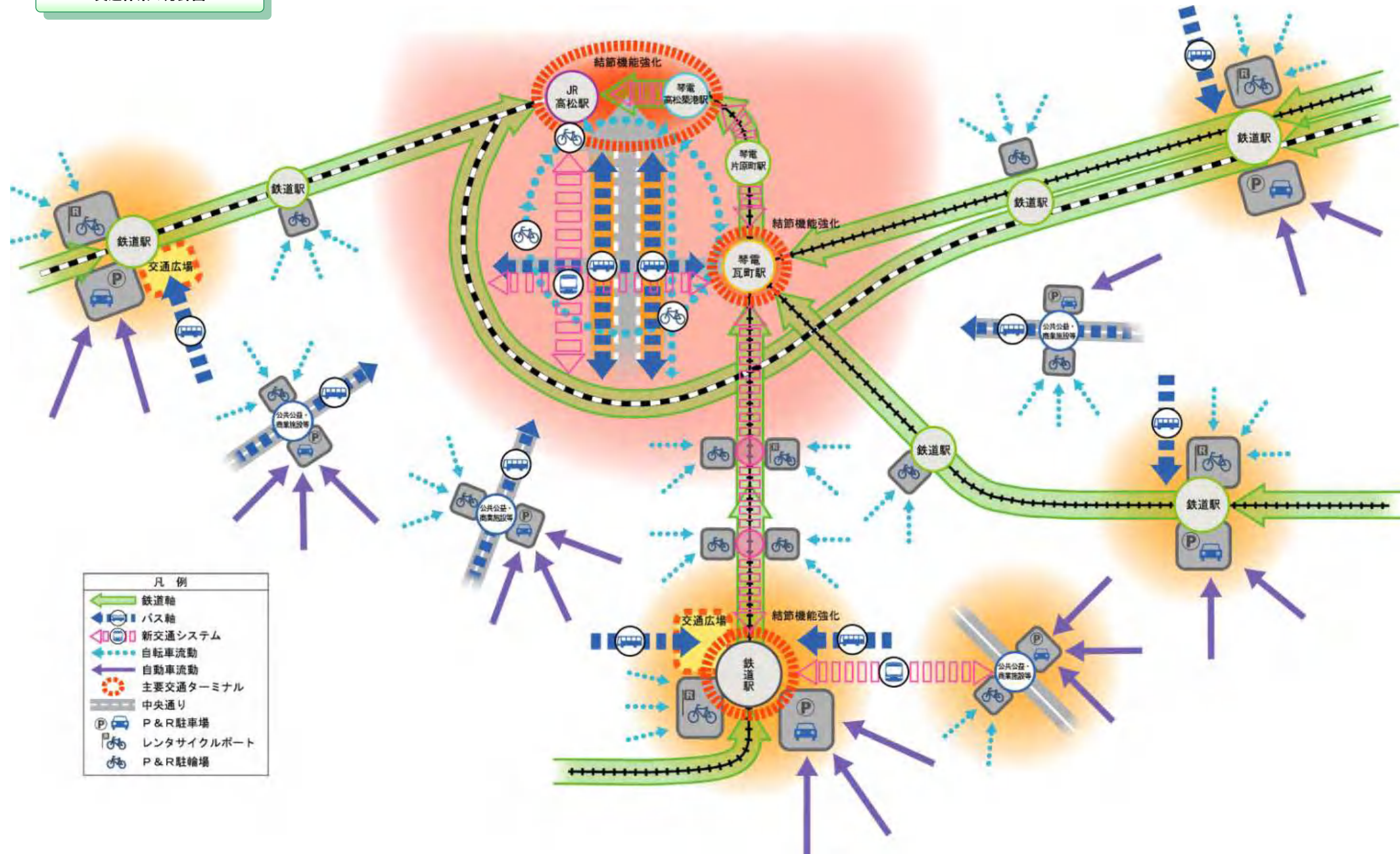
- (1) 軸：公共交通軸を有効活用し、更なるサービスの充実・強化
- (2) 拠点：公共交通軸上の拠点を対象とした交通結節機能の強化
- (3) ゾーン(都心地域)：回遊性ある都心地域交通の再構築
- (4) ゾーン(都心地域周辺部)：自動車から公共交通、自転車への転換による都心地域周辺部交通の再構築
- (5) ゾーン(郊外部)：地域の特性や利用者ニーズに見合った郊外部交通の再構築

【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



交通体系の方針図



3.4.2 交通体系の実現に向けた施策体系(エコ交通計画と本計画の関連)

戦略交通協議会での検討項目

関連項目



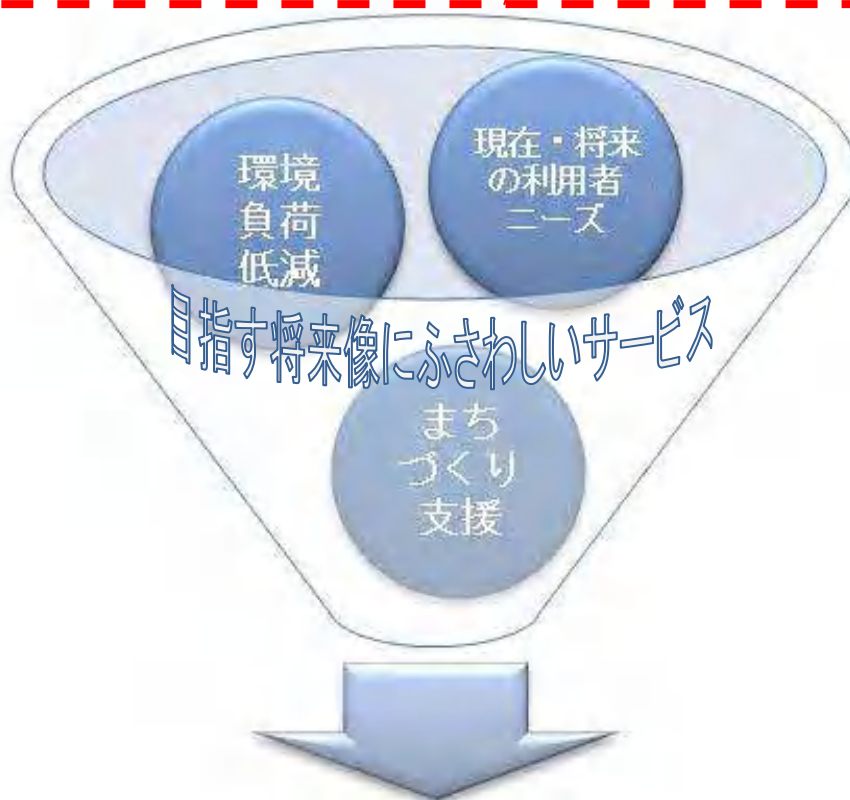
出典:高松市環境配慮型都市交通計画

3.5 交通体系再構築の方向性

3.5.1 新交通システム*検討の必要性

前衛的な表現
に変更

いま、都心地域内及び都心地域への交通流動の軸となる
公共交通に求められるもの



既存ストックの有効活用

+

新交通システムの検討

- ・ 高齢者を含む交通弱者が快適に利用できる移動手段の確保
- ・ ちょいのり交通としてののにぎわいの創出
- ・ CO2排出、騒音の低減

〈地方都市における交通転換の理想像〉

自動車よりも環境
にやさしい鉄道が
利用しやすいこと
が好ましい



鉄道よりもちょいの
りできる新交通シス
テムが望ましい



自動車よりも輸送量
が多いバスが利用
しやすいことが好ま
しい



バスよりも行き先が
わかりやすく、定時性
の高い新交通システ
ムが望ましい

※ただし、新交通システムに見合う需要が必要

3.5.2 新交通システムの種類

現状交通システムの特徴や交通体系再構築の視点等を踏まえ、今後、新たな交通システムとして導入可能性のあるシステムを抽出した。

以下に、抽出したシステムの概要を示す。また、それらの特性などを取りまとめたものを次ページ以降に示す。

①BRT(Bus Rapid Transit)

通常のバスサービスと比較して、輸送力と高速性に優れたバスシステム。バス専用道や専用レーンにより高速性を確保し、バス優先信号（バスが近づくと青信号に変わる）、バス停での運賃収受の工夫により定時性を確保する。（出典：実用 都市づくり用語辞典（矢島 隆ほか 山海堂））

②ガイドウェイバス

ガイドウェイバスとは、専用道路を前後輪付近に取り付けているガイドウェイに従い走行する。ガイドウェイを収納してしまえば、通常のバスと変わらないため、一般道も走行可能となる。

③LRT(Light Rail Transit)

従来の路面電車が高度化され洗練化された路面公共交通機関。ライトレールとも呼ばれ、近年欧米で普及しつつある。新しい車両はLRV*と呼ばれ、走行路も道路路面だけでなく、地下や高架、都市間鉄道への乗り入れなど多様な空間を活用し、速達性が図られるなど、様々な工夫が施されている。（出典：実用 都市づくり用語辞典（矢島 隆ほか 山海堂））

④IMTS(Intelligent Multimode Transit System)

IMTSとは、高度道路システム（ITS）を用いたシステムであり、車両は走行路面中央部に埋設された磁気マーカに沿って走行制御され、車々間通信などによって自動的に速度制御されるため、無人運転が可能である。また、車両自体は、バスと同じのため一般道も走行は可能である。ただし、その際には運転手が必要となる。

⑤AGT(Automated Guideway Transit)

AGTとは、案内軌条式のシステムであり、専用軌道をゴムタイヤで走行し、路線の側方の案内軌条から給電し、モーターで走行するシステムである。

新交通システムの特性比較

高松市における導入の視点

四国の発展に寄与する広域拠点における公共交通機関として

自動車交通に依存した交通体系に替わる交通機関として

高齢社会の中で、交通弱者も利用しやすい交通機関として
中心市街地の活性化に資するちよいのり、回遊性が期待できる交通機関として

シンボル性のあるシステム
来訪者等にも分かりやすいシステム

高い輸送力を有するシステム

低床化などによりバリアフリー*が確保できるシステム
短距離移動に対応しつつ、多くの運行本数を確保できるシステム

これから新たに導入するシステム
としては、最終的には、LRTが優
れているといえる

項目		①BRT・連節バス (Bus Rapid Transit)	②ガイドウェイバス	③LRT (Light Rail Transit)	④IMTS (Intelligent Multimode Transit System)	⑤AGT (Automated Guideway Transit)
車両						
システム特性	案内方法	運転手によるハンドル操作	側方案内式	レール	磁気マーカーによる自動誘導	側方案内式
	動力	ディーゼル、CNG（天然ガス）	ディーゼル、CNG（天然ガス）	電気	CNG（天然ガス）	電気
	運転方法	有人	有人	有人	専用路は無人 一般道は有人	無人
	線形	最小曲線半径（m） 9.5※1	30※1	12～18※1	16※2	25～100※2
		最急勾配（％） 9（やむを得ない場合12）※3	6※1	8※1〔熊本市9700形〕	6※2	2.5～6※2
		必要導入空間幅（m） 車両長（m） 18（2連節）	7.5※2 11（1両）	6.0m※2 15～30（2～5連節）	2.9※2 11～33（1～3両隊列）	6.75m※2 32～54（4～6両編成）
サービス特性	定員（人）	130（2連節）	75（1両）	90～225（2連節～5連節）混雑率150％考慮	50～150（1両～3両隊列）	450（6両編成）混雑率150％考慮
	最小運転間隔（分）	3～5	3	1～3	10	2～3
	最大運行本数（本／時間）	20	20	24	6	20
	表定速度（km/h）	20km/h	30km/h	10～30km/h	20km/h	20～30km/h
	輸送力（人／時間・片方向）	2600※4	1500※4	1,800～4,500※4	1,000～3,000※4	9000※4
km当りの建設費		約1億円/km （車両費と道路の改良費）	約30～40億円/km（複線）※2 （高架区間の場合）	約20～30億円/km（複線）※5 既存の鉄道を活用することで低減が可能	約15億円/km（単線）※2	約70～120億円/km（複線）※2
システム		・バス専用道の設置と法律上の位置づけが問題 ・連節する場合、道路運送車両法の特例による許可が必要 ・システム上は、問題ない	国内における実績は少ないが、問題はない。	導入実績が多いため、問題はない。	道路上での運行実績がないため、信頼性が劣る	LRTと同様、導入実績が多いため、問題はない コストが非常に高く、それに見合った需要が必要
システムの能力 （輸送力、定時性・速達性）		①輸送力：LRT、IMTSより若干輸送力が劣る。 ②定時性・速達性：一般道を走行する場合は限りがある。専用道を走行する場合は確保される。	①輸送力：現状のバスと変わらないため、最も低い。 ②定時性・速達性：一般道を走行する場合は限りがある。専用道を走行する場合は確保される。	①輸送力：AGTに次いで輸送力は高い。 ②定時性・速達性：専用軌道を走行するため優れる。	①輸送力：AGTに次いで輸送力は高い。 ②定時性・速達性：一般道を走行する場合は限りがある。専用道を走行する場合は確保される。	①輸送力：輸送力は、一番高い。 ②定時性・速達性：専用軌道を走行するため優れる。
わかりやすさ 都市景観 まちづくりへの寄与		専用道の設置による分かりやすさ向上	専用道の設置による分かりやすさ向上	・都市との調和を考慮したデザイン採用によるシンボル性の創出 ・軌道を道路上に敷設することによる分かりやすさ向上	・都市との調和を考慮したデザイン採用によるシンボル性の創出 ・専用道の設置による分かりやすさ向上	高架構造物のため、都市景観を阻害するため工夫が必要
既存ストック （JR、琴電、バス）との連携、活用		既存施設（道路、軌道）の改良が必要	既存施設（道路、軌道）の改良が必要	・既存の鉄軌道を有効活用できる ・ただし、駅などの施設改良は必要 ・道路上走行の場合、バスとの連携が問題	・既存施設（道路、軌道）の改良が必要 ・道路上走行の場合、バスとの連携が問題	既存施設（道路、軌道）の改良が必要
判 定		○	×	◎	△	×

※1:車両性能による
※2:地方交通審議会資料(国土交通省中部運輸局)による
※3:道路構造令による
※4:事例の傾向から運行本数を20本/hと想定して算出
※5:パンフレット「都市モノレール 新交通システム(国土交通省)」による
その他「車両長」、「最小運転間隔」、「最大運行本数」、「表定速度」は事例による

4 将来都市構造を支える交通戦略プラン

4.1 高松市の現状・課題からみた目指すべき方向性と戦略プラン

交通体系のあり方に留意した高松市の現状(強み・弱み・機会・脅威)

強み	機会
- 香川県の県都、四国有数の主要都市としての位置付けがある。 - 公共交通の主要軸として、既に琴電が機能している。 - 鉄道(JR、琴電)、海上交通(高松港)といった、公共交通の拠点を有する。特に、鉄道は単位面積当りの延長が全国平均の倍となっている。 - 古くから大規模な商店街が形成されており、まちの賑わいの核となっている。 - 歩行者、自転車が通行しやすい平地が広がる。	- 仏生山駅周辺は、市民病院の移転を中心とした拠点化が検討されている。 - インテリジェントパーク周辺等、郊外部でのまとまった住宅地等が形成されている。 - 高松市では、コンパクト・エコシティを標榜したまちづくりが推進されている。 - ことでん連続立体交差事業の中止。 - 県立中央病院の移転計画が進む。 - あらゆる人の移動権を保障する交通基本法の制定が検討されている。
弱み	脅威
- 南北方向を中心に、自動車利用に依存した交通体系が形成されている。 - 自転車利用が便利であり、公共交通に頼らなくとも移動利便性の確保が可能な地形である。 - 線引き廃止等の影響から市街化が拡大している。 - 市街化の拡大等の影響から、バス網等公共交通の不便地域がある。	- 少子・超高齢社会の到来(移動困難者の増加)。 - 財政状況のさらなる悪化(持続可能なまちづくりの必要性)。 - 人・企業等の流出の危機(まちの賑わい低下、財源安定確保が困難)。 - 中心市街地のさらなる衰退(都心の活力低下)。 - 公共交通利用者のさらなる減少(採算確保が不可能な公共交通機関の減便・廃止)。

強み・弱み・機会・脅威から見た課題

- 主要都市としての地位、機能について
 - 拡大する市街地の集約化、都心地域へのアクセス強化による拠点機能の充実(コンパクトシティの形成)
 - 主要拠点(鉄道、バス、海上交通)における交通結節機能の強化
- 自動車から公共交通利用へ
 - コンパクト・エコシティを目指す都市として、環境負荷の大きい自動車交通からの脱却
 - 既存の公共交通基盤を活かした効率的な交通システムの検討
- 公共交通サービスの充実
 - 少子・超高齢社会の中にあって、すべての人の移動権が保障される交通サービス体系の確立(自転車交通との共存)
 - 既存の商店街を核とした、まちの元気の維持・強化
 - 他のプロジェクトの機会を捉え、新たな都市機能を効果的に機能させるネットワークの確立
 - 公共交通サービス不便地域の解消

強みを高め、弱みを克服し、機会を捉え、脅威を回避する交通戦略

目指すべき方向性と交通戦略プラン

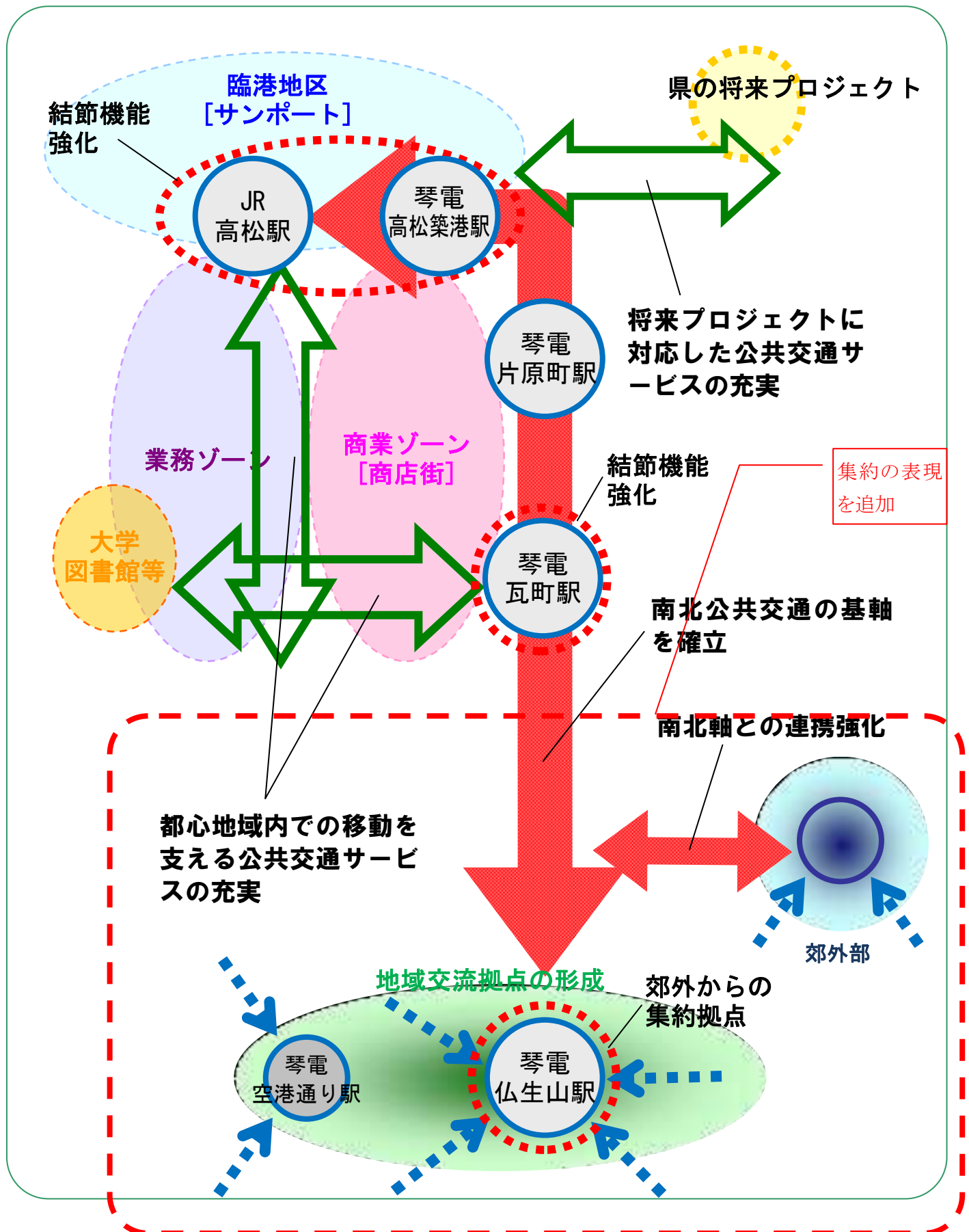
高松市全体が目指す交通施策の方向性

だれもが利用しやすく 活力あふれるまちを支える
持続可能な 公共交通体系の構築

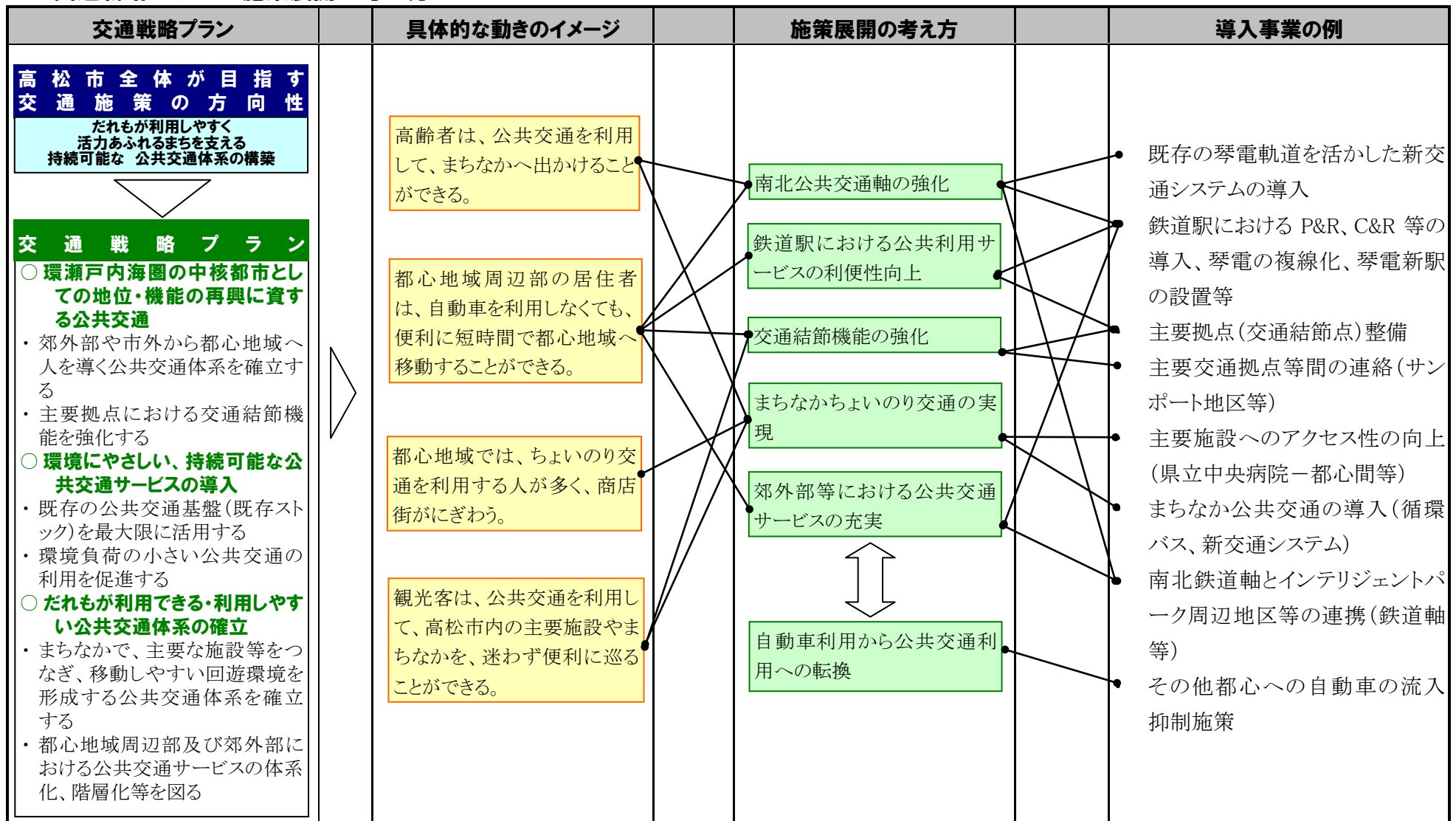
交通戦略プラン

- 環瀬戸内海圏の中核都市としての地位・機能の再興に資する公共交通
 - ・ 郊外部や市外から都心地域へ人を導く公共交通体系を確立する
 - ・ 主要拠点における交通結節機能を強化する
- 環境にやさしい、持続可能な公共交通サービスの導入
 - ・ 既存の公共交通基盤(既存ストック)を最大限に活用する
 - ・ 環境負荷の小さい公共交通の利用を促進する
- だれもが利用できる・利用しやすい公共交通体系の確立
 - ・ まちなかで、主要な施設等をつなぎ、移動しやすい回遊環境を形成する公共交通体系を確立する
 - ・ 都心地域周辺部及び郊外部における公共交通サービスの体系化、階層化等を図る

4.2 交通戦略のイメージ



4.3 交通戦略プランと施策展開の考え方



4.4 各主要拠点（交通結節点）整備の方向性

交通戦略プランの実現に向けて、ここでは特に主要と考えられる拠点 3 地区について、その整備の方向性を示す。

(1) 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

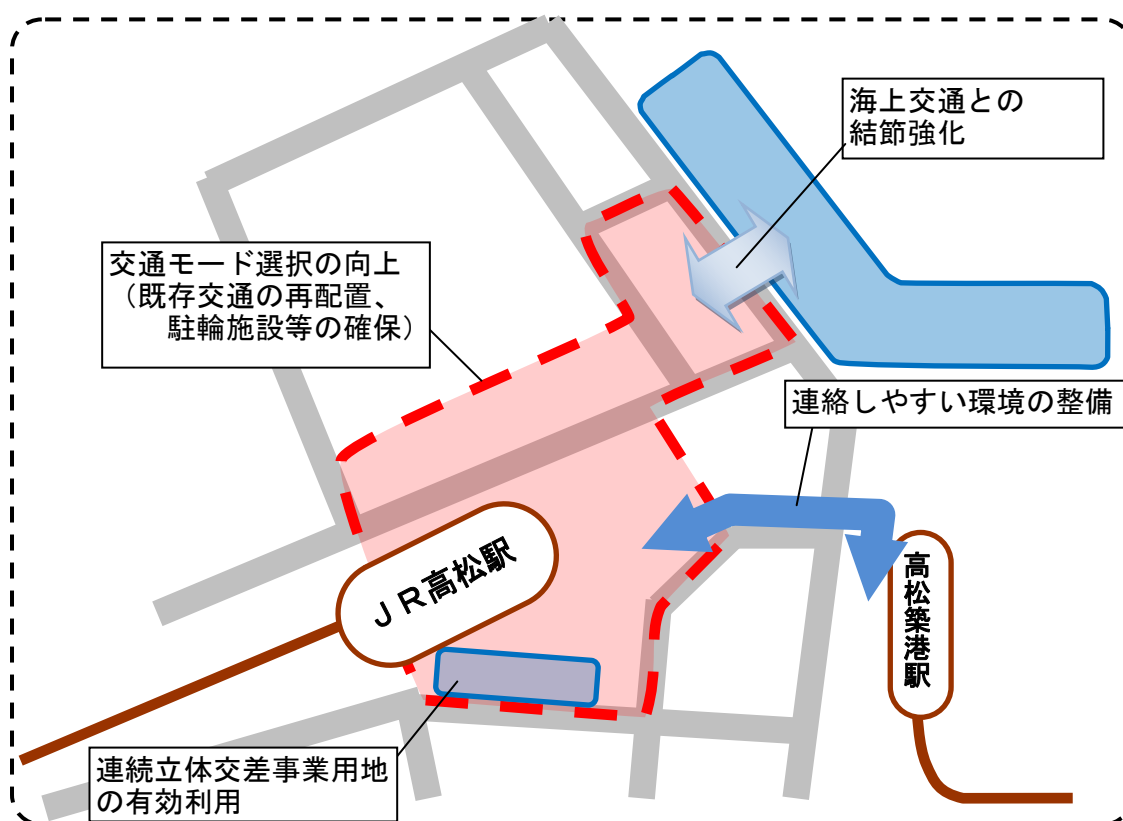
高速バス、ローカルバス、循環バスの分離

タクシー予約車両待ちスペースの確保等

- ・駐輪施設、レンタサイクルポートの確保

③ ウォーターフロントとしての連結改善

- ・海上交通（フェリー等）との結節強化



(2) 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)
- ・バス路線の再編(高速バス路線の導入検討等)

文書修正

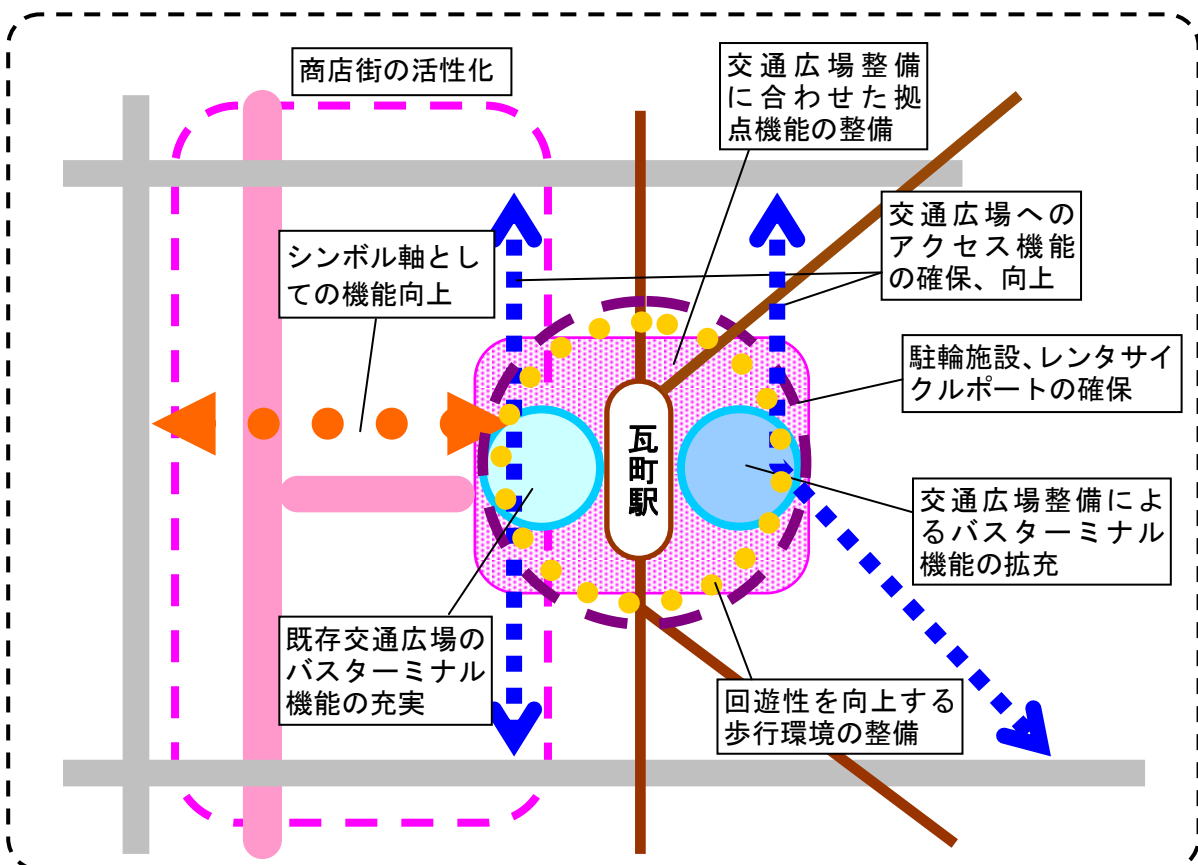
② 駅前広場へのアクセス機能の確保

- ・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
- ・商店街・菊池寛通りへのアクセス向上

文書追加



(3) 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

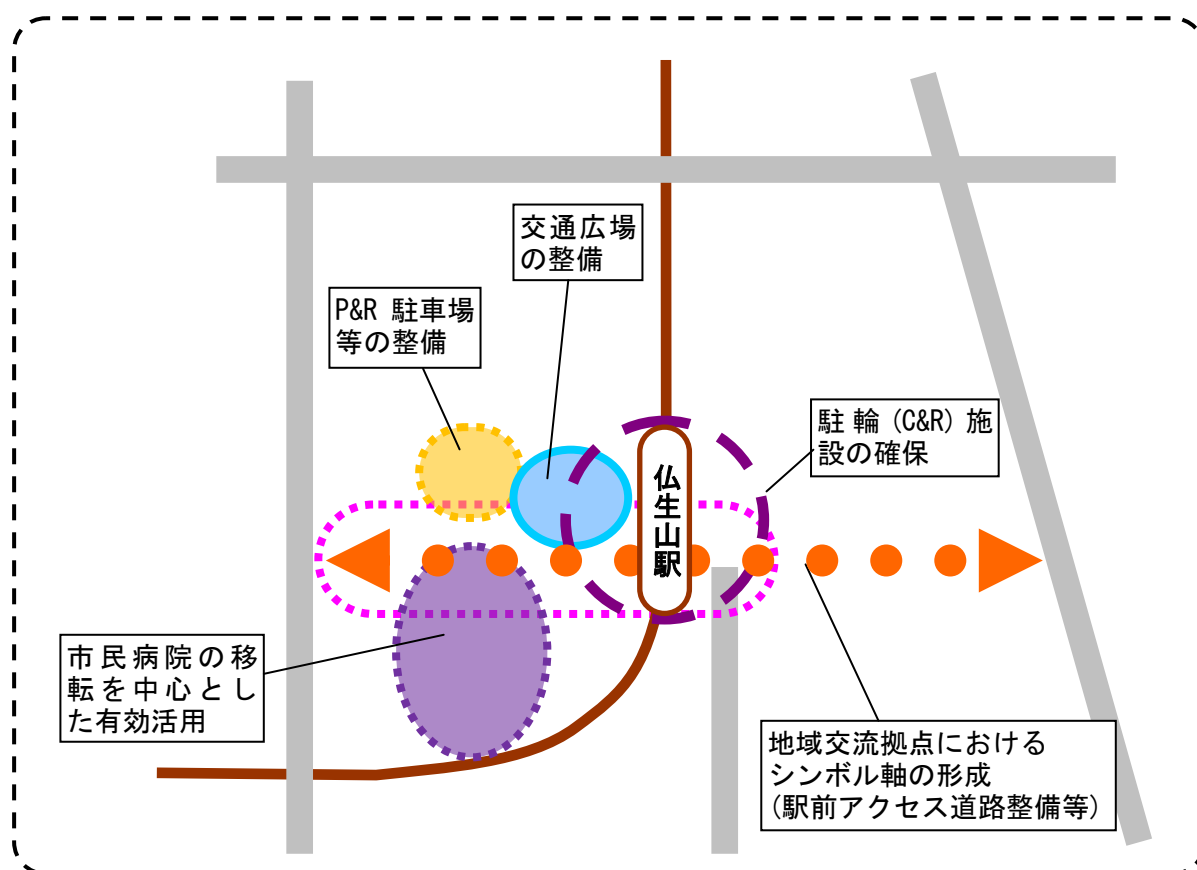
- ・仏生山駅の機能向上
- ・駅西側での交通広場整備
- ・交通広場整備に合わせたバス路線の再編
- ・大規模P&R 駐車場の整備
- ・C&R 機能(駐輪場)の確保

② 駅前アクセス道路の整備

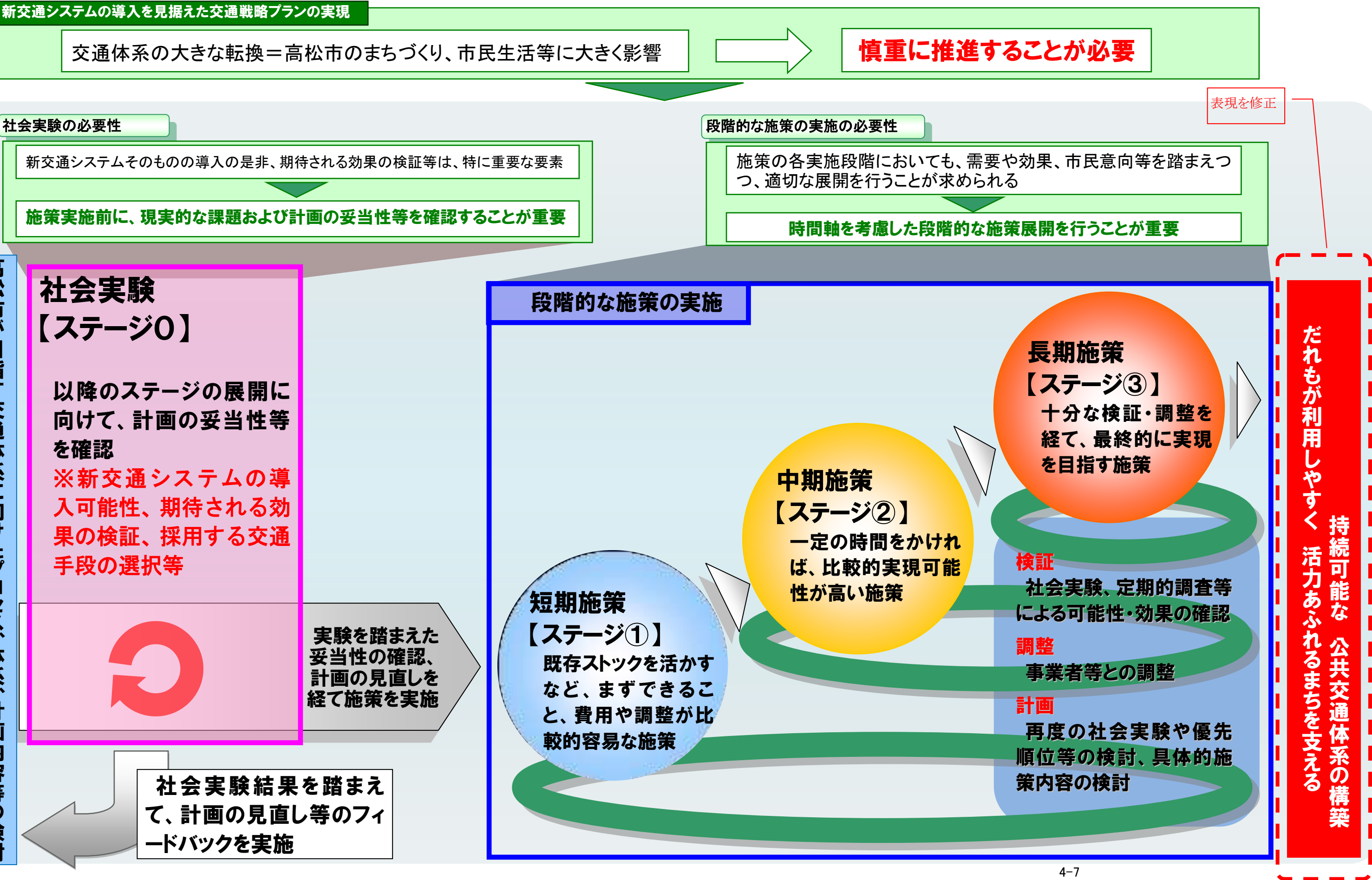
- ・県道などの幹線道路からのアクセス機能の確保

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)



4.5 交通戦略プランの実現に向けた段階的施策展開



5 社会実験の内容（案）

5.1 社会実験のねらい

5.1.1 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】

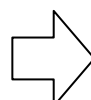
- ・ 求められている交通サービスの役割・機能は何か
 - 定時性、安心感、バリアフリー性、わかりやすさ等
- ・ 求めるサービスの具体的内容は何か（課題は何か）
 - 自動車の抑制、乗換、料金に対する抵抗感など
 - 望まれるルートはどこか（回遊すべき対象施設）
 - 乗降場の距離間隔
 - サービスの時間帯、運行間隔 など



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

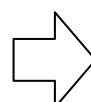


意 向 調 査

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

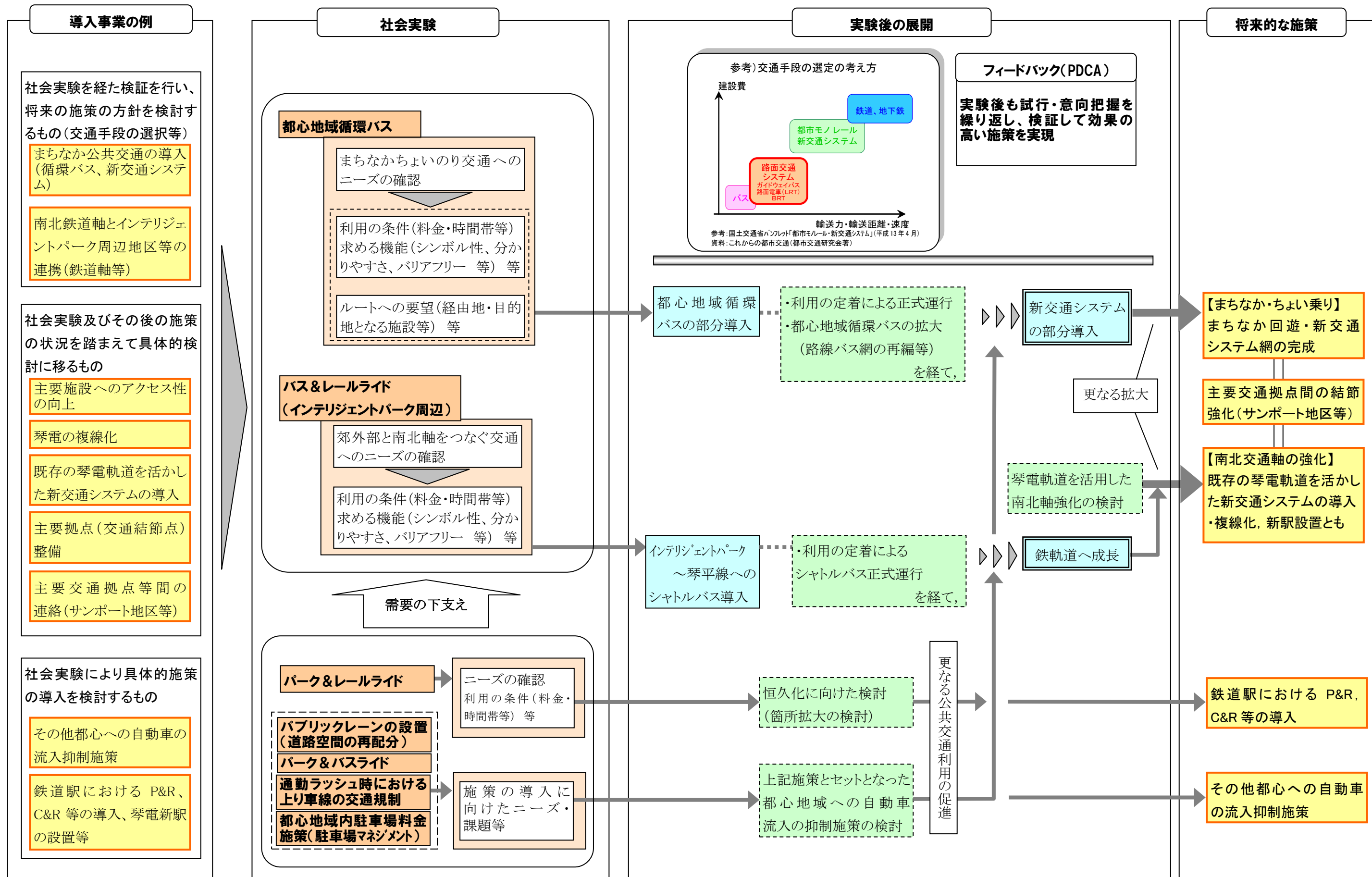
5.1.2 実施に向けた留意点

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）

5.1.3 社会実験メニューの抽出と実験後の方向性

想定される導入メニューを踏まえ、事前に検証が必要なものを取り上げて社会実験を実施する。以下に、社会実験の内容から将来的な施策に至るまでの考え方を示す。



5.2 社会実験の概要(案)

5.2.1 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。

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

パーク&レールライド

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&レールライド

都心地域への自動車流入抑制

バス&レールライド

公共交通不便地域からの新たな
ルート開発



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。

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

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

5.2.2 個別の実験内容

※以下に掲げる実験内容については、実施までに関係機関との協議・調整を図り、その時点での情勢に対し、柔軟に対応することを念頭に進めていく。

(1) 都心地域循環バス【第一、二期】

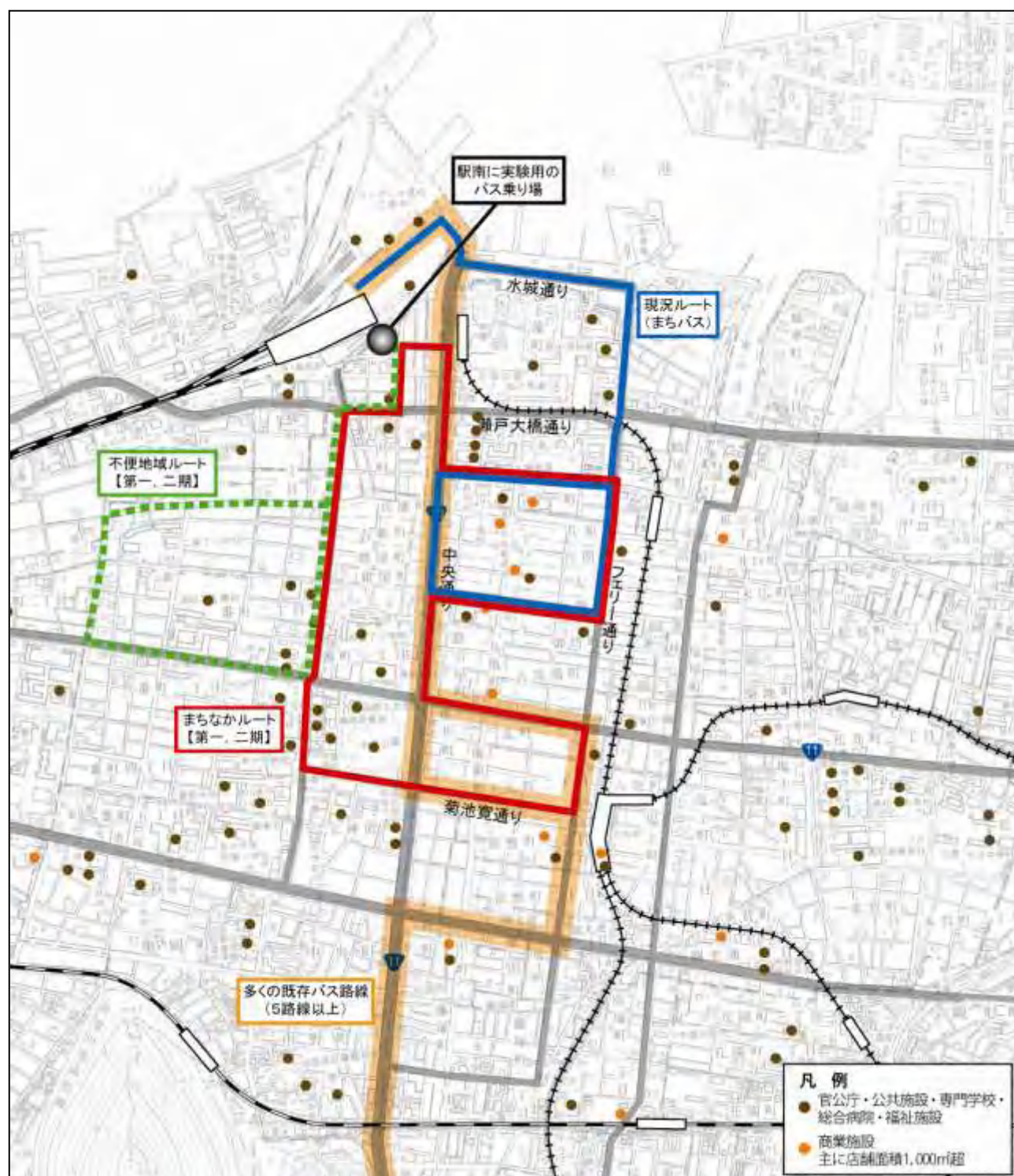
文章追加

1) 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(まちなかルートの状況を踏まえ実施) ・ 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(可能な限り長期間での実施を検討) ・ 運行形態のケース(方向・間隔等)を変えながら実施し、ケースごとの評価を行う。
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も考えられる。

文章追加

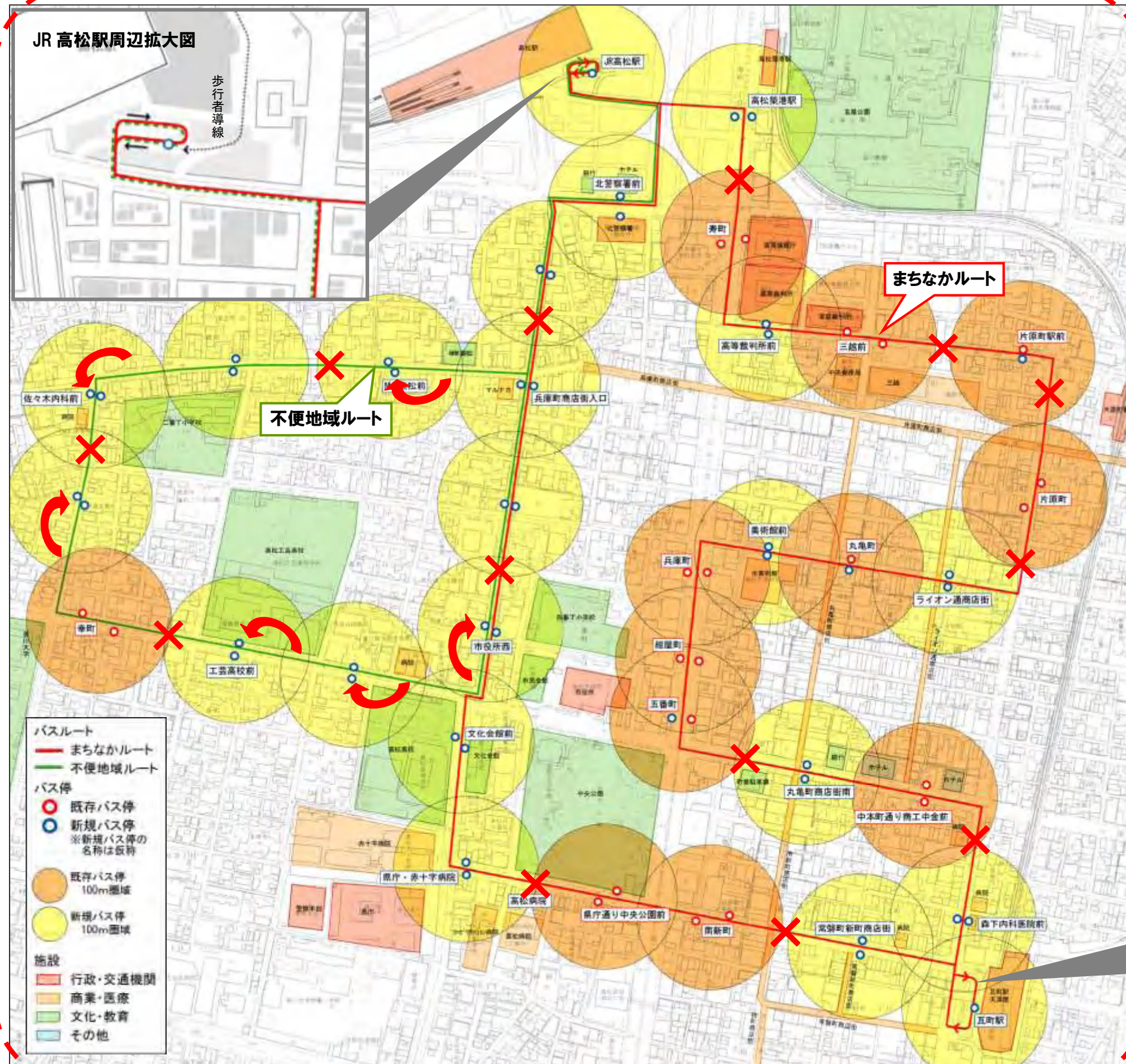
■循環バスルート案



2) 計画内容

■ルート及びバス停位置

バス停間隔の見直し
サービス範囲の明示



【バス停設置の考え方】

- ・ バス停間隔: 高齢者の 90% が抵抗感なく歩ける距離 100m を参考に、概ね 200m 間隔と設定

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

運行間隔の修正

バスの運行間隔(頻度)について、以下のように試算する。

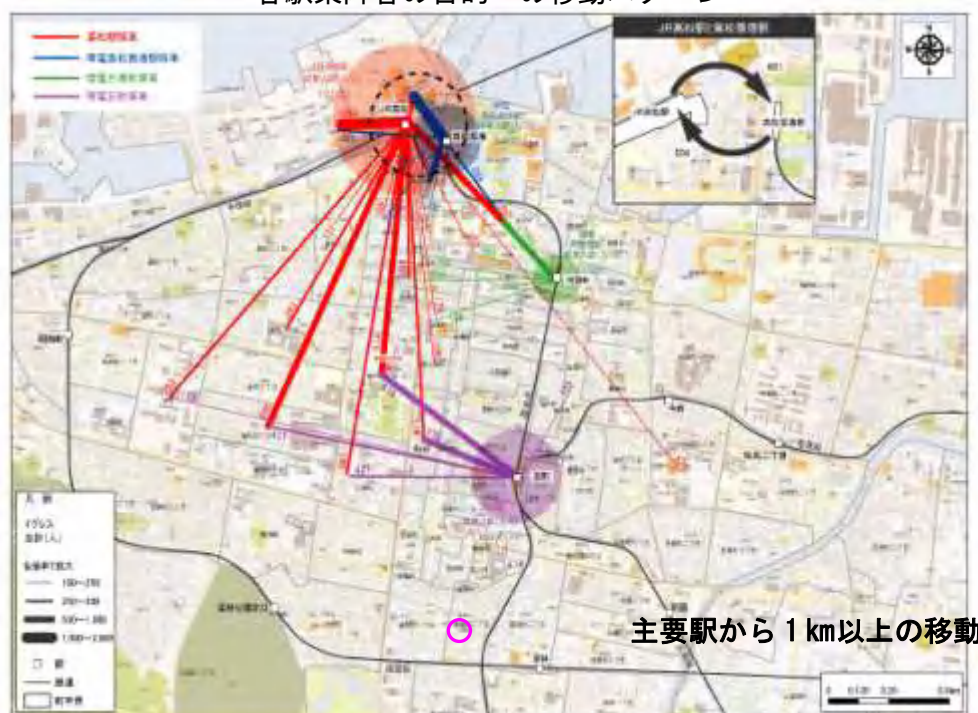
	まちなかルート	不便地域ルート	備考
通勤時間帯運行間隔 (1時間当たり台数)	10分 (6台, 下記需要人数 の60%相当)	20分 (6台, 下記需要人 数の300%相当)	ピーク時需要数及び事例 から算定
通勤時間帯以外の運行間隔	15~20分	30分	
(参考) ピーク時の需要数	292人	61人	ピーク時において、都心地 域の主要駅降車後、目的地 まで1km以上の徒歩移動者 の算定値(アンケート結 果)
(参考) ピーク時の必要台数	9.7台	2.0台	上記の人数を一台あたり の乗車人員(30名)で分担 事例を参考に設定
(参考) 運行距離	5.3km	3.4km	
(参考) 周遊時間	31.8分	20.4分	旅行速度10km/hで試算
(参考) バス運行台数	3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

J R 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。

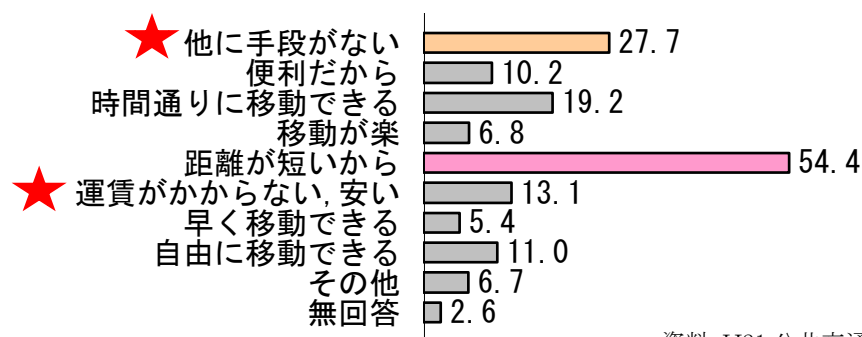
参考)他の循環バスの料金

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(ちよ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

3) 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



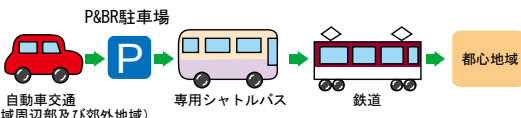
日時	平成 16 年 9 月 17 日(金)～23 日(木)【7 日間】 10 時 00 分～20 時 00 分
目的	都心の魅力向上と活性化に向けた、都心部を回遊する循環バスの導入実験であり、運行状況や利用者ニーズなどを把握し、実現化に向けた運行主体や形態など課題整理を行う。
所要時間	25 分～30 分／周(13～15 分間隔)
乗車料金	無料

(2) パーク&レールライド／バス&レールライド【第一期】

名称修正

文章追加

1) 概要

位置付け	都心地域への自動車流入抑制／公共交通不便地域からの新たなルート開発
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。(パーク&レールライド)  また郊外の公共交通不便地域から都心へのルートを開発する。(バス&レールライド) 
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)】 ○太田駅〔琴電琴平線〕 バス&レールライド （郊外の公共交通不便地域から都心へのルート開発） - 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 ※可能な限りインテリジェントパーク等に駐車場を併設する。 ※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。 ○大町駅〔琴電志度線〕（水田駅〔琴電長尾線〕） パーク&レールライド （公共交通利用促進と郊外駅における駐車場の確保） - 鉄道駅周辺に一定規模の未利用地がある ※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】 ３ヶ月程度(可能な限り長期間での実施を検討)
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。

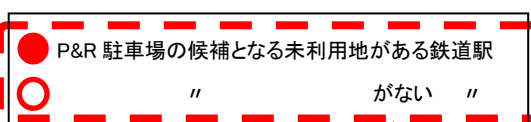
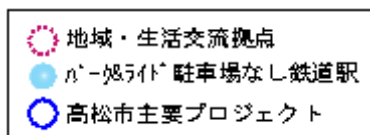
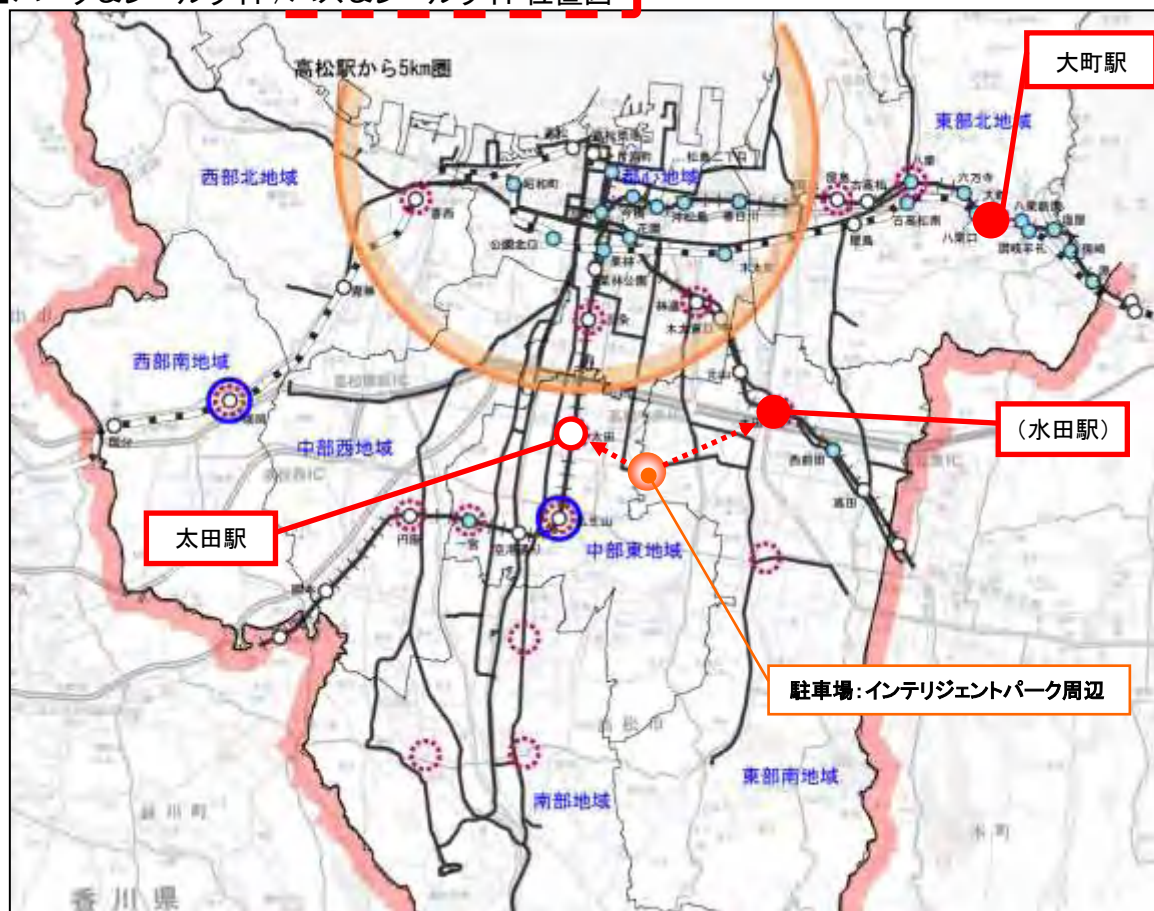
名称の修正及び条件挿入

文章追加

文章修正

文章修正

■パーク&レールライド/バス&レールライド位置図

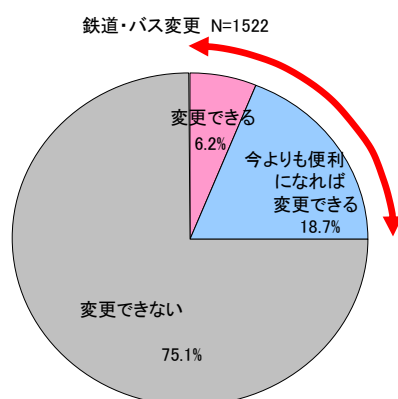


参考資料：高松市環境配慮型
都市交通計画

文章修正

参考) 駐車場の利用状況と公共交通への転換意向

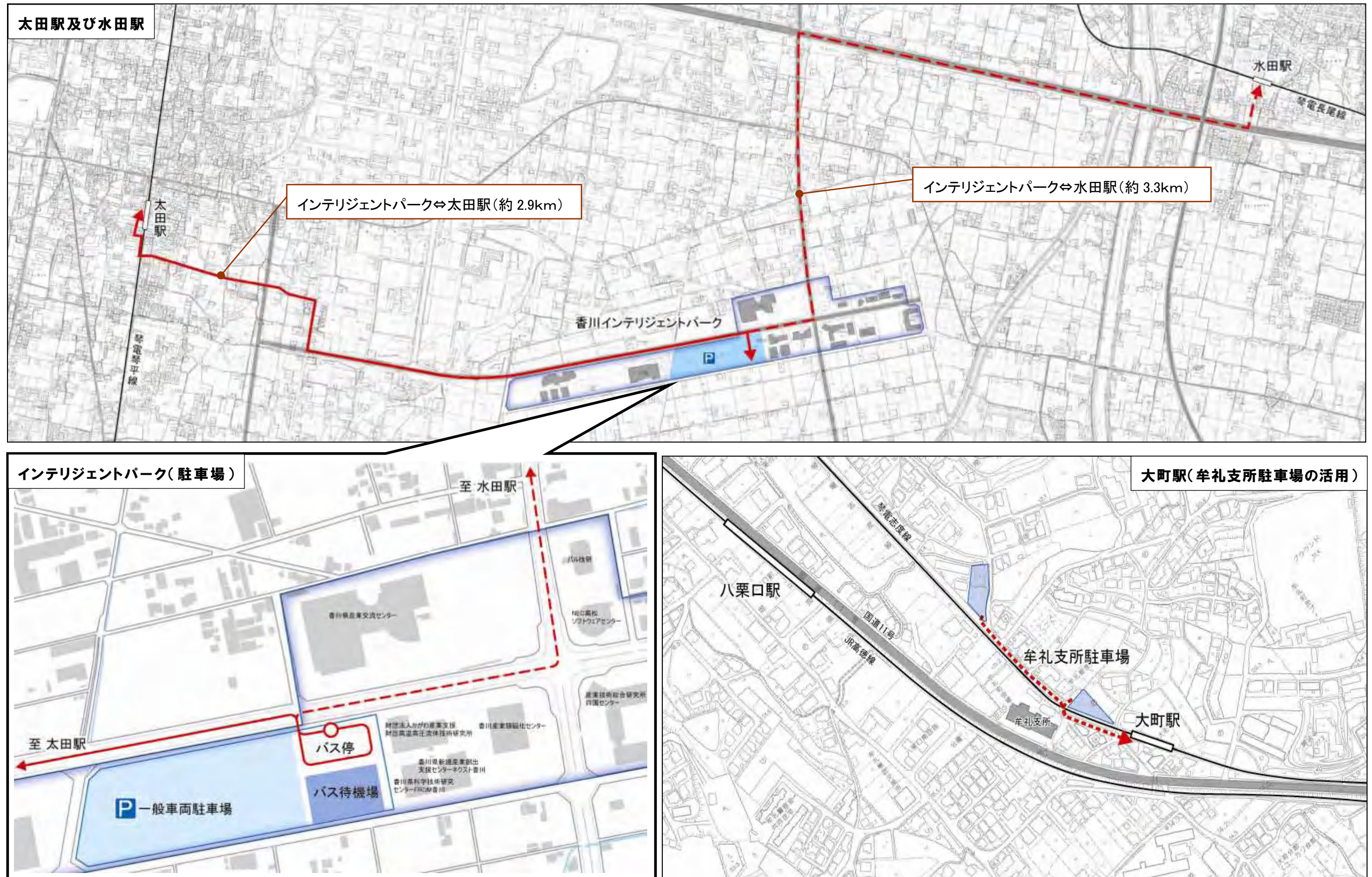
平成 20 年度に実施したアンケート結果によると、公共交通への転換の可能性は約 25%程度である。



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

2) 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
- ・ シャトルバスをみの乗車料金はことでんやことでんバスの初乗り区間運賃を参考に設定する

文章修正

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
	シャトルバス 70 円/回 琴電一駅区間の運賃を想定	平均 15,000 円/月
	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 $2,000 + (70 + 240) \times 2 \times 20$ = 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

3) 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	

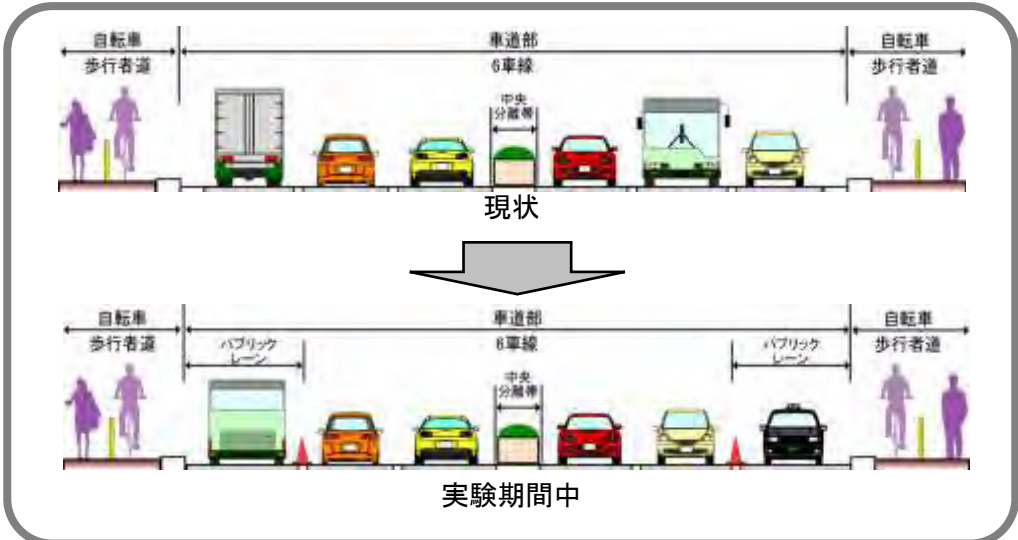
他の地区での例:京都市



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】

1) 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と考えられる。 ※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)

2) 計画内容

■パブリックレーン設置位置(案)

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)の形状とせざるを得ない。

レーン設置の条件として沿線土地利用を始め、関係交通機関との調整を要する。

番町交差点の施策イメージ



高松坂出有料道路の無料化(H22 年度末予定)
高松市街地～中讃地域間の移動において、高松坂出道路の無料化に伴い、中央通り(国道 11 号)の交通負荷は軽減される。

五色台、
中讃地域

サポート

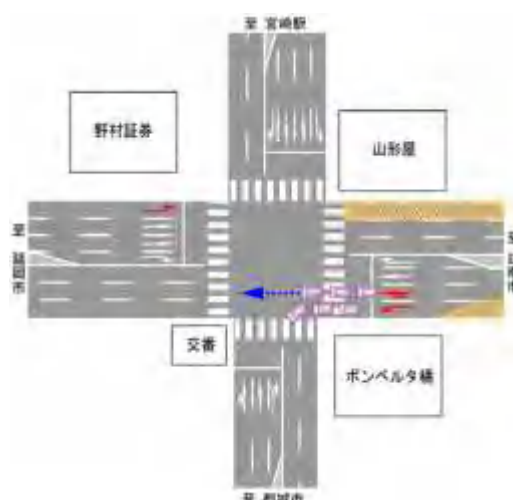
**(都)福岡三谷線の供用
(H22 年度末予定)**
ミッシングリンク部分が開通することにより、高松中央ICのアクセスが向上するため、中央通り(国道 11 号)と同じく、南北の幹線道路として期待される。

高松中央IC

上天神交差点

■主要な交差点処理の考え方

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(ボンペルタ橋前)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

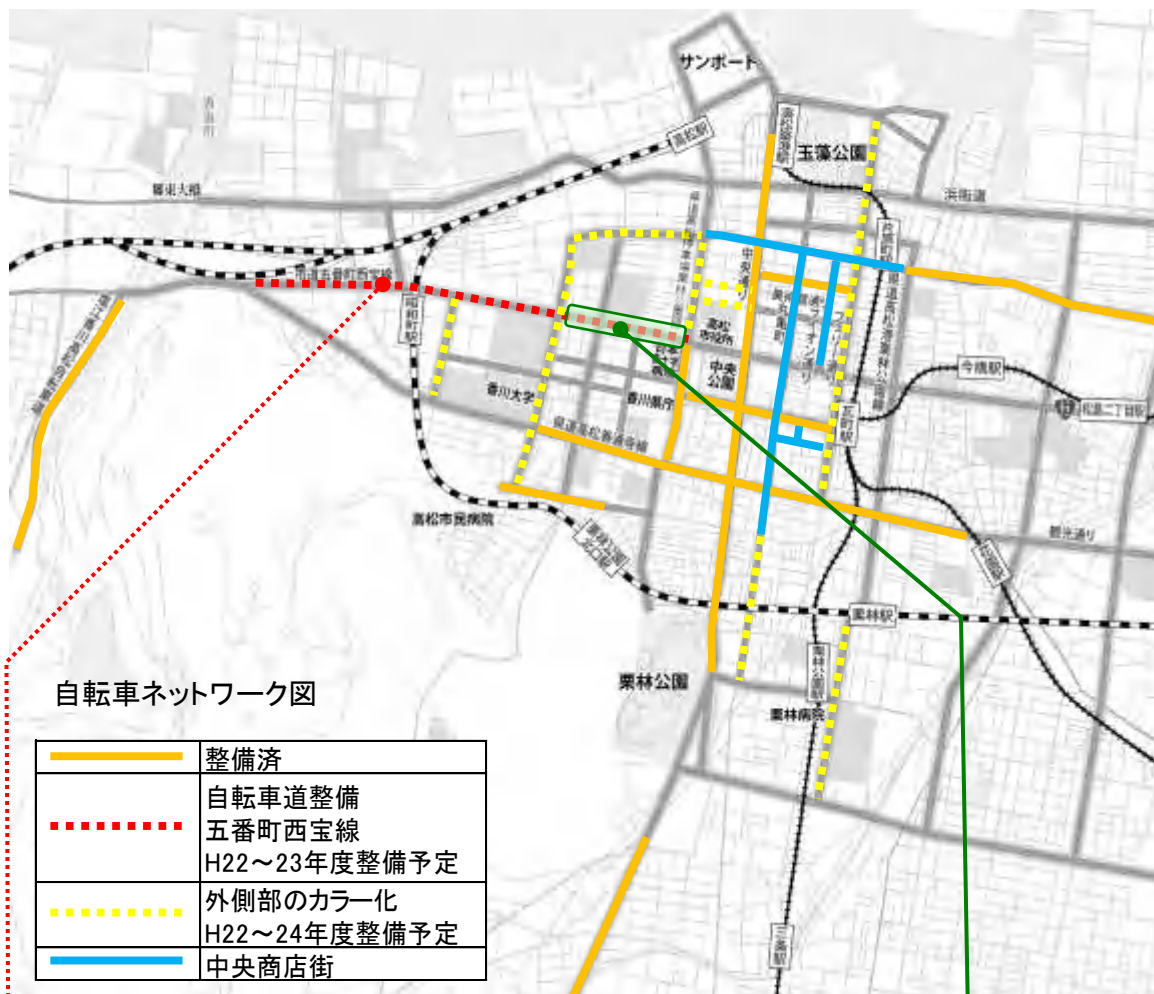
出典：新金沢交通戦略

3) 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	

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

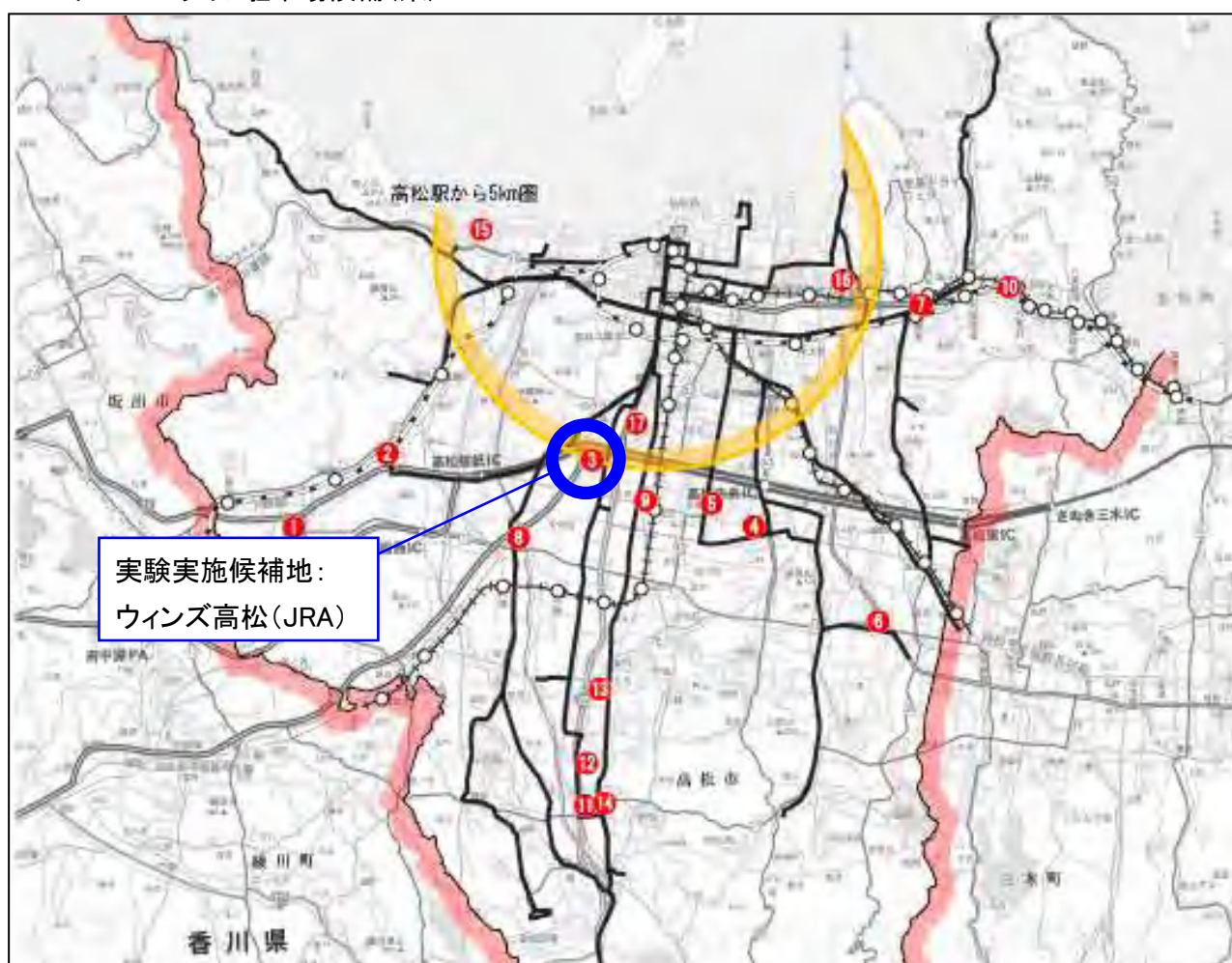
- 実験期間:平成 21 年 2 月 2 日(月)～2 月 22 日(日) 21 日間
- 実験内容:車道を「4車線→2車線」にして車道上に自転車道を仮設(0.6km)



(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)



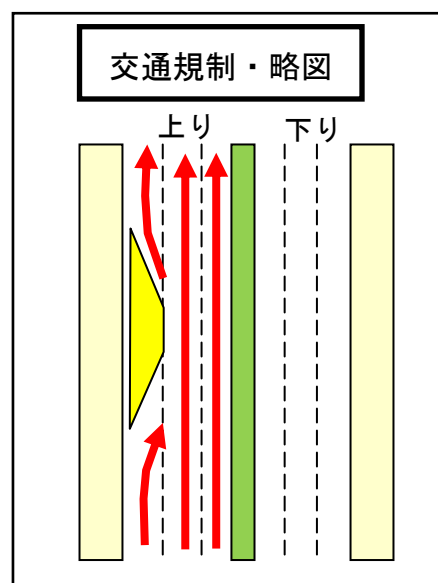
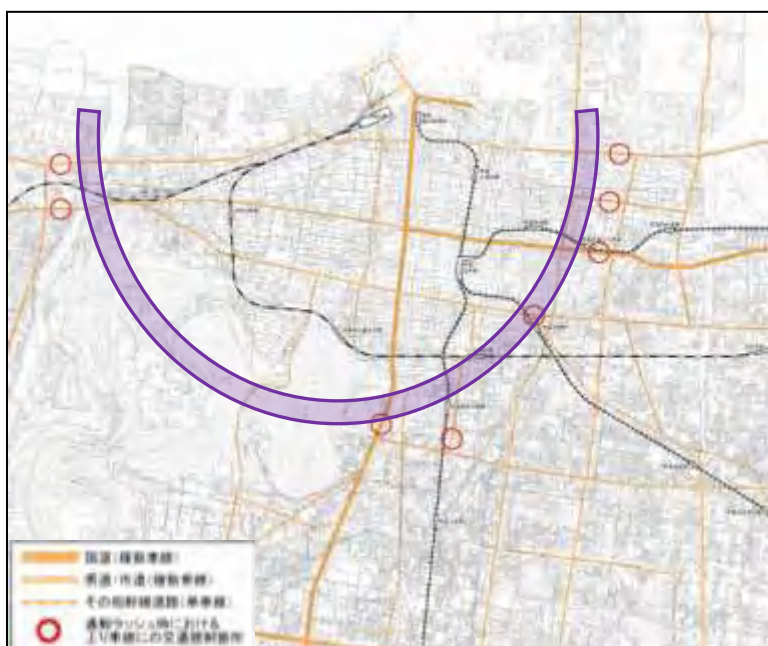
公共施設等附属駐車場		民間施設附属駐車場	
1	国分寺支所	5	パワーシティ・レインボー店
2	西部運動センター	6	ダイキ one 川島
3	ウインズ高松 (JRA)	7	マルナカ屋島店
4	サンメッセ香川	8	サニーマート円座店
		9	ムーミー太田店
		10	コープ牟礼
		11	キョーエイ空港店
		12	ナカイ香川店
		13	ダイキ香川町店
		14	マルヨシセンター川東店
		15	イオン高松ショッピングセンター
		16	西村ジョイ
		17	ゆめタウン

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、中心市街地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

5.2.3 社会実験の実施内容(案) (全体整理)

周知・啓発

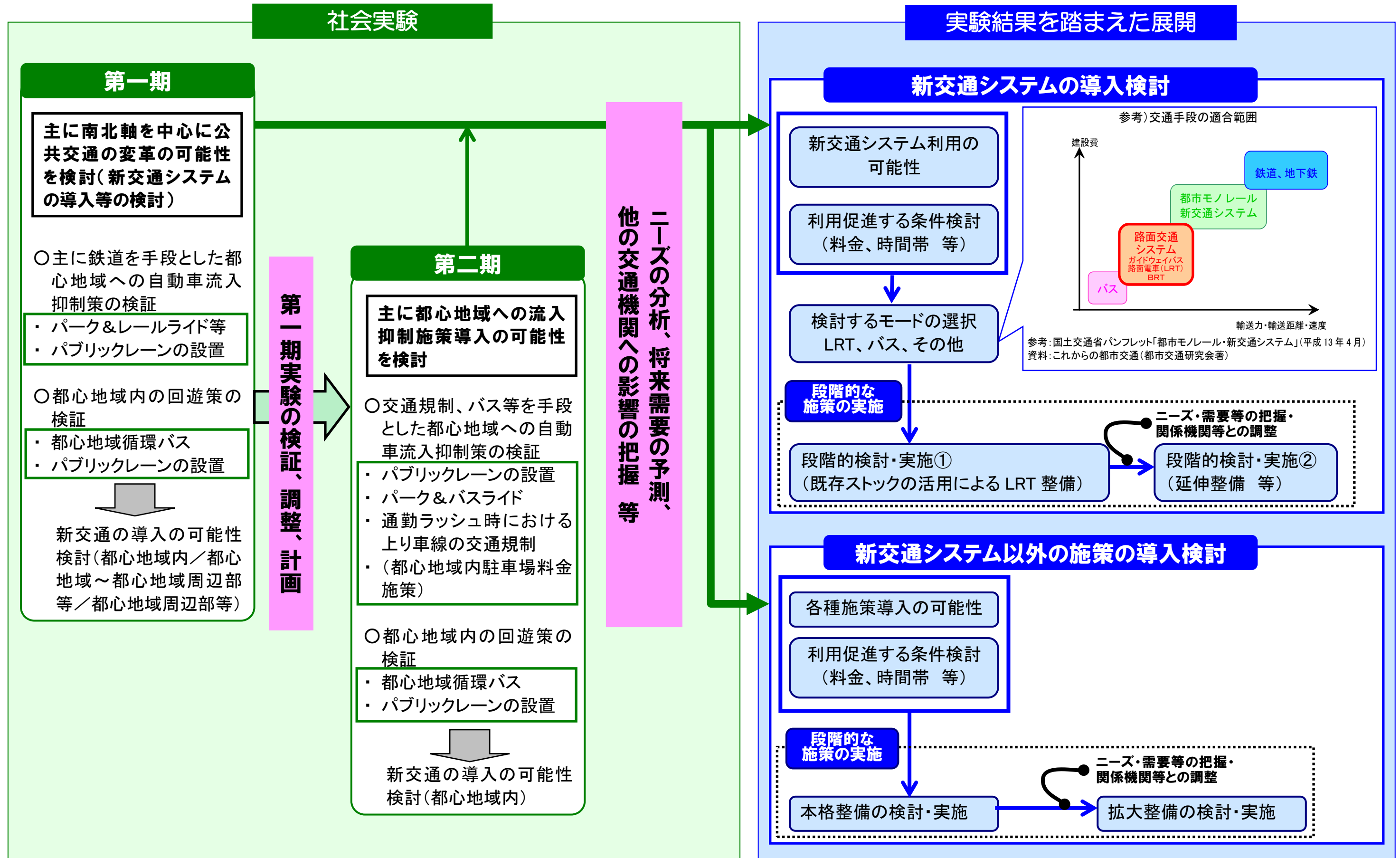
交通体系変革の必要性等について、市民への周知・啓発活動を、社会実験前に実施。

文章修正・追加

文章修正

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 (200m 程度の間隔でバス停を配置)	6ヶ月程度(可能な限り長期間での実施を検討)	- 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＆レールライドバス＆レールライド	都心地域への自動車流入抑制／公共交通不便地域からの新たなルート開発	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＆レールライド) また郊外の公共交通不便地域から都心へのルートを開発する。 (バス＆レールライド)	○バス＆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〕)	3ヶ月程度(可能な限り長期間での実施を検討)	- 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 (200m 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	
付加施策 第二期と同時期またはそれ以降	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	※「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。
	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の抵抗(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	

5.3 社会実験後の展開



6 段階的な施策展開の考え方

6.1 将来的な交通体系再構築のイメージ

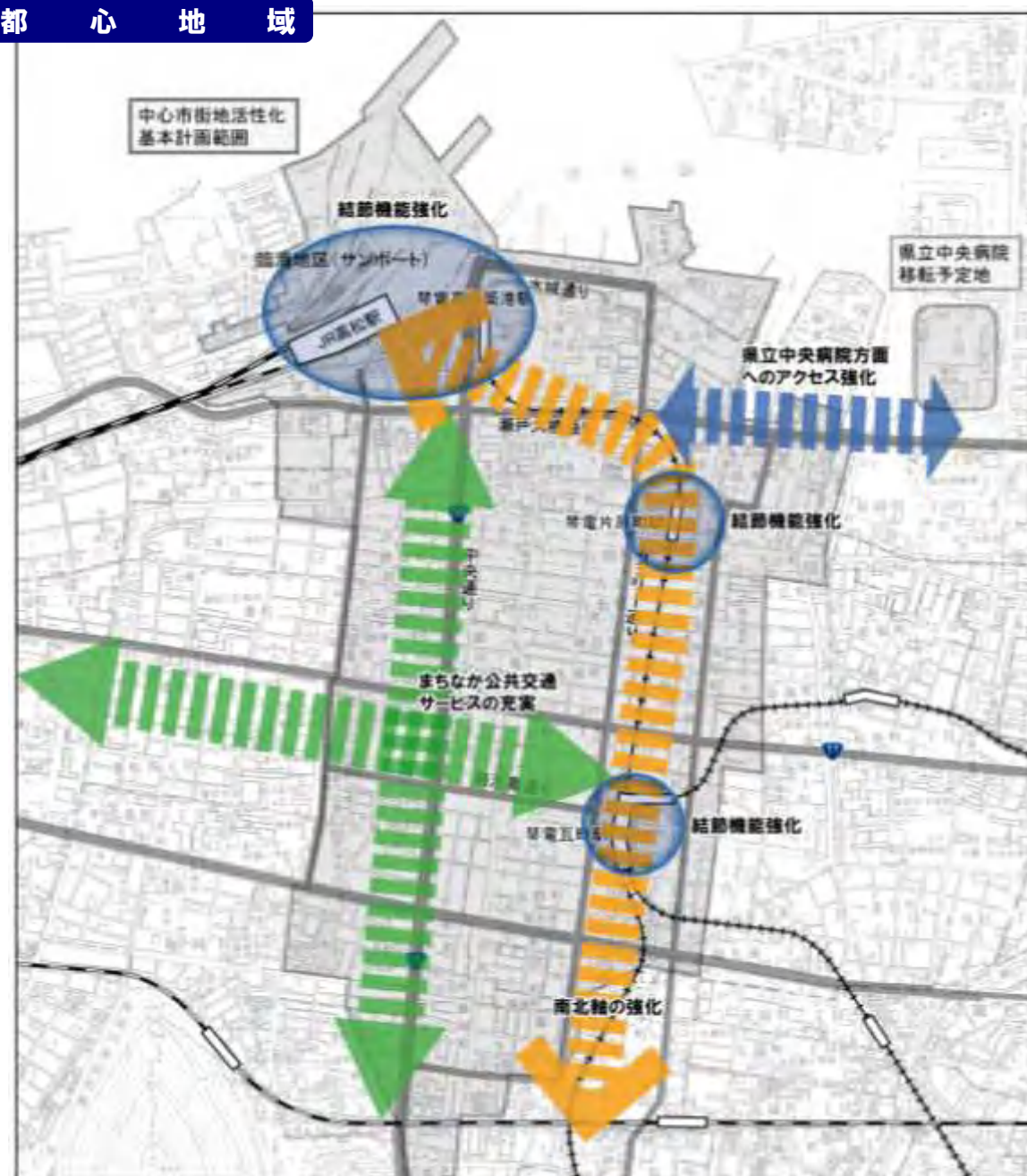
施策の実施については、前述のとおり社会実験を踏まえた上で新交通システム導入の可能性、採用する交通手段の選択を行い、実現化を図るものである。

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。

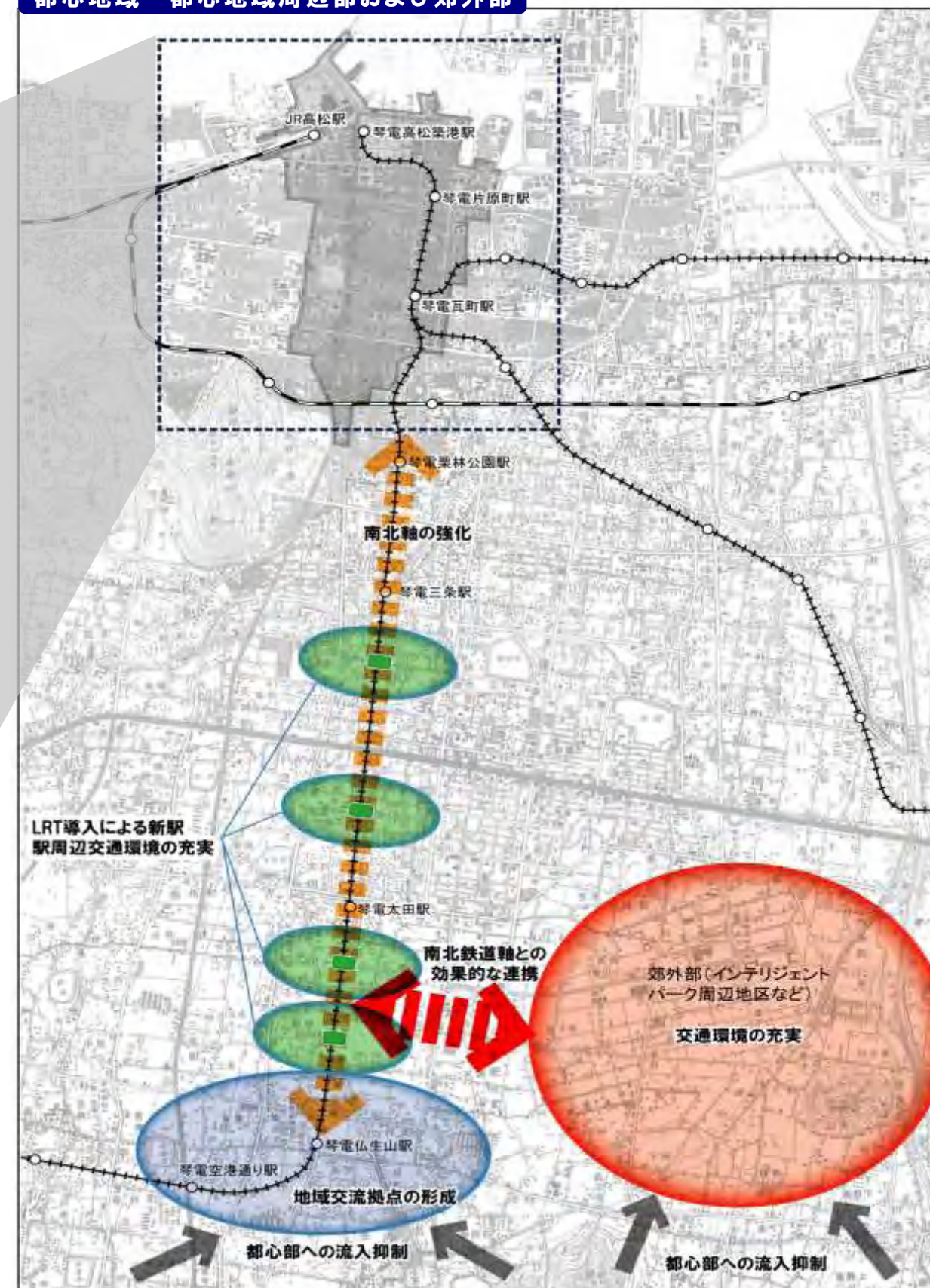
なお、図に示される新交通システム（LRT）のルートについては固定されたものでなく、実施に当っては、十分に検討・照査する必要がある。

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

地域心都



都心地域～都心地域周辺部および郊外部



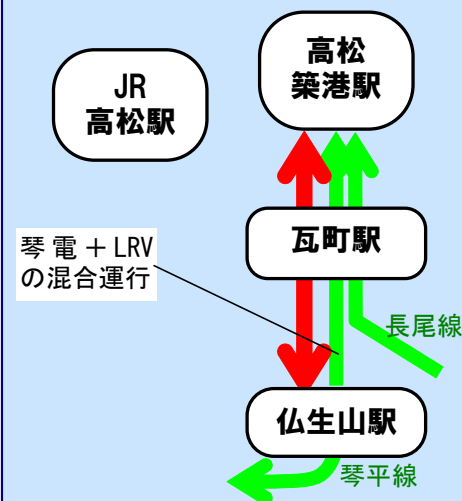
6.2 各段階（ステージ）の考え方

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



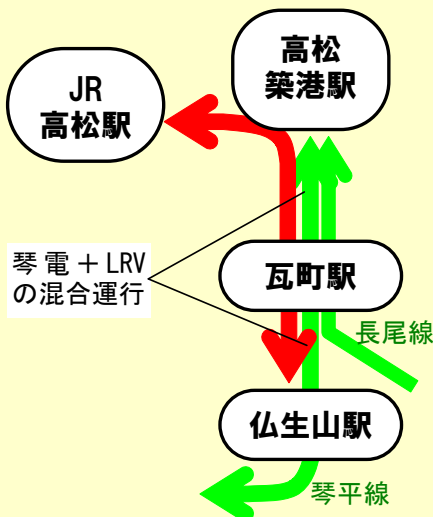


ステージ② 効果的な個別施策の実施段階

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



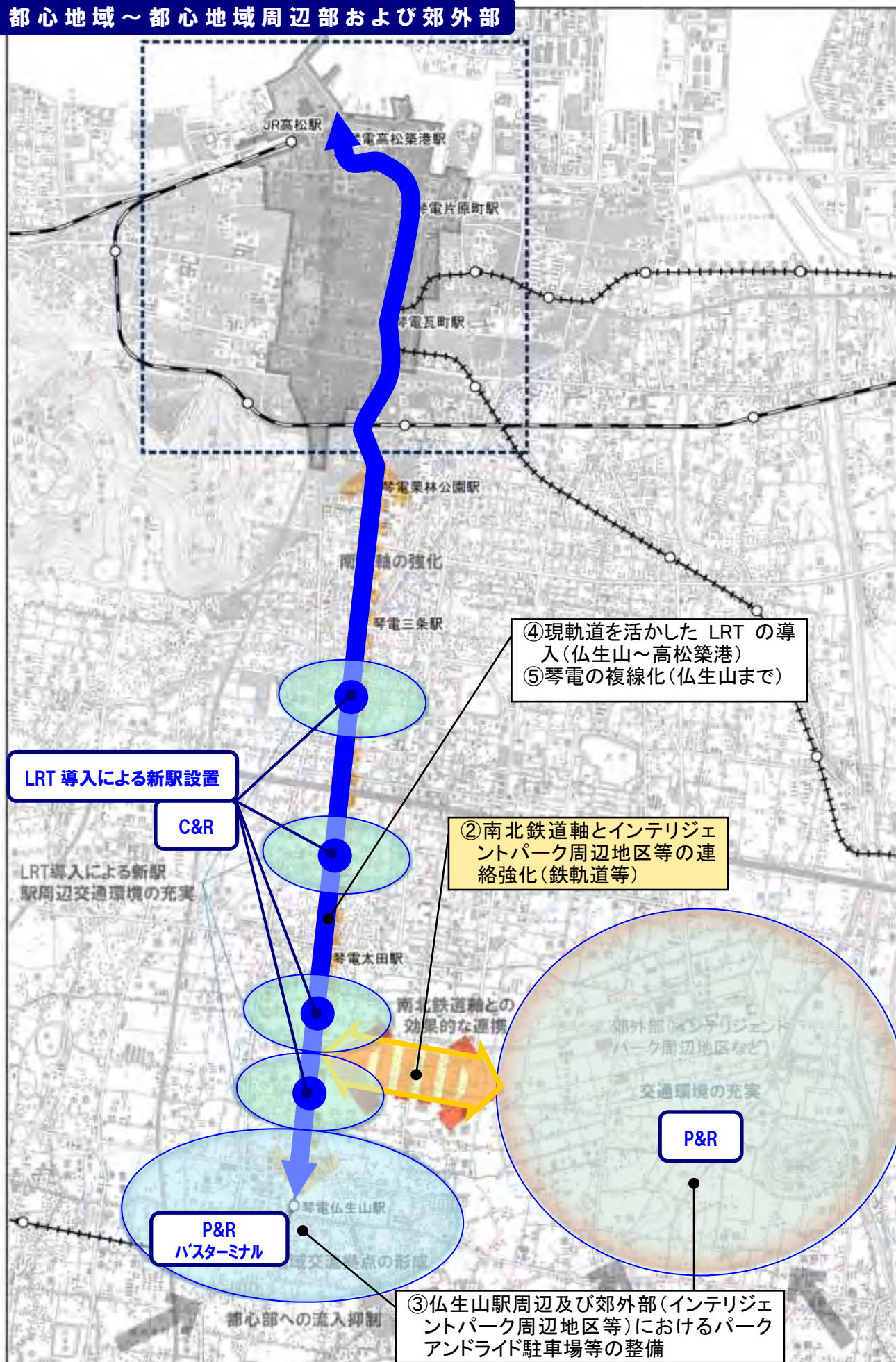
凡例

- 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

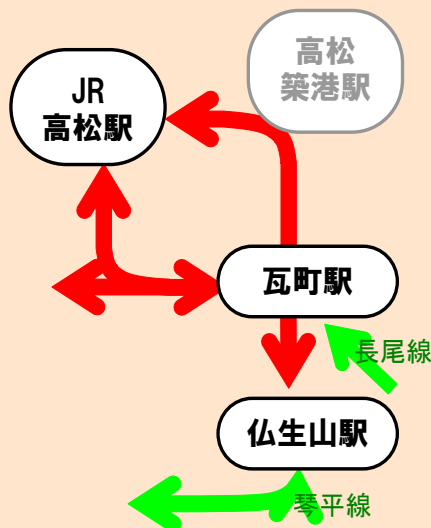


ステージ③ 目指すべき交通体系の最終的実現段階

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

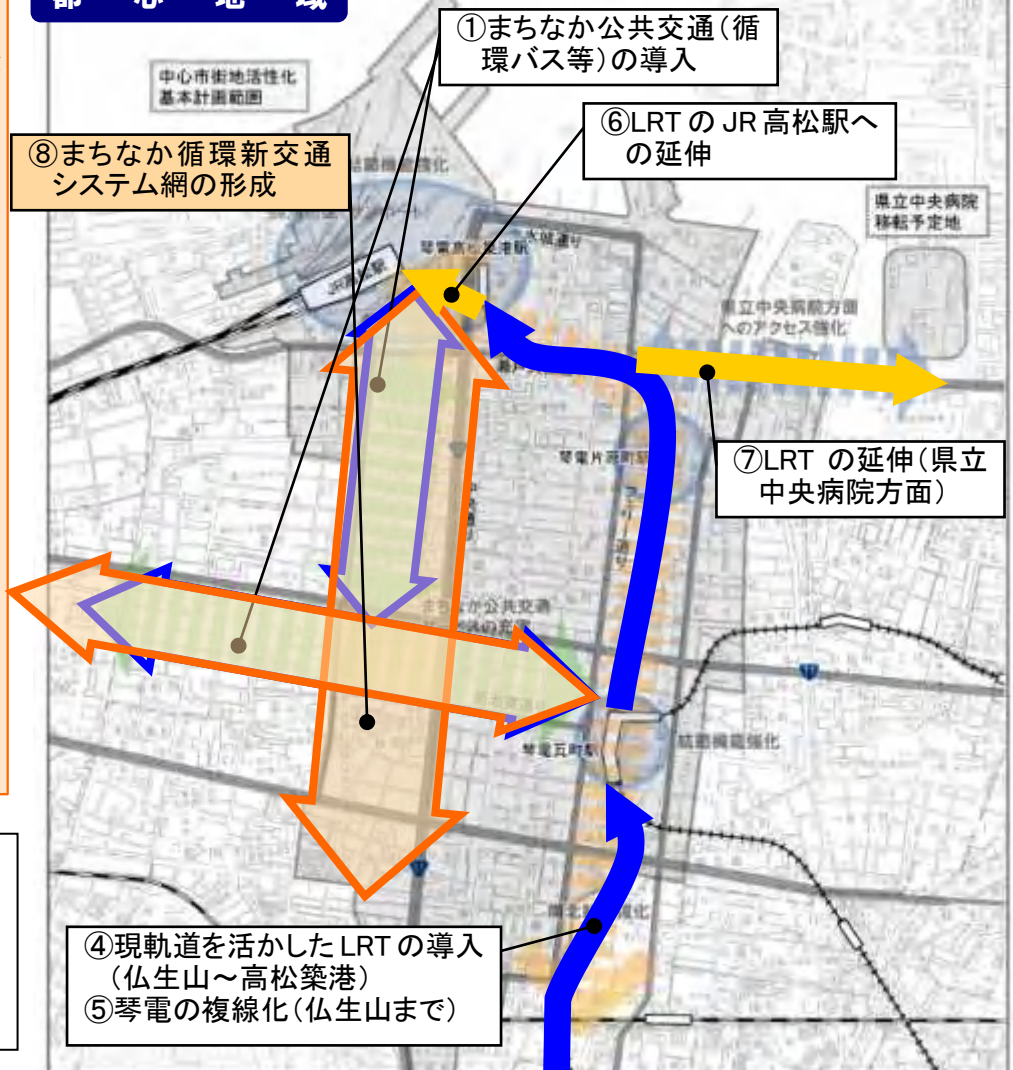
琴電を仏生山止めとし JR 高松～仏生山間を完全 LRT 化
超長期的に、まちなかを循環する新交通システム網の形成



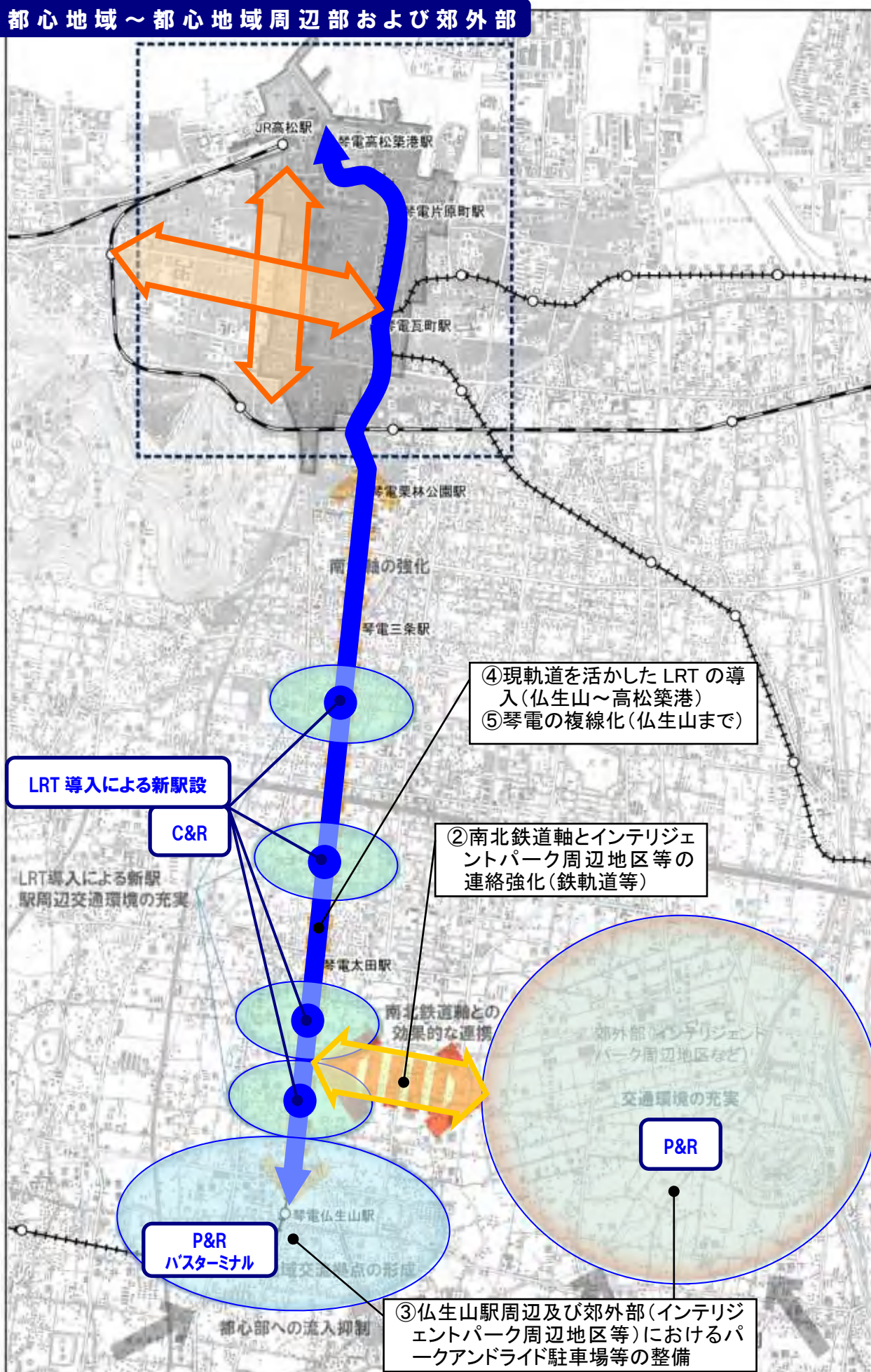
凡例

- 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



都心地域～都心地域周辺部および郊外部



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						

7 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）

7.1 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。

7.2 残された課題と計画策定後の展開

7.2.1 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。

また、公共交通の利用を促進する方策の一つとして、乗り継ぎ時の運賃割引の強化等も考えられることから、公的支援による施策も視野に、その妥当性を検討する余地がある。

こうしたことから、市民・関係機関の参画のもと、継続的な協議により、検討を更に深めていく必要がある。

文章追加

7.2.2 関連施策等との整合性の確保

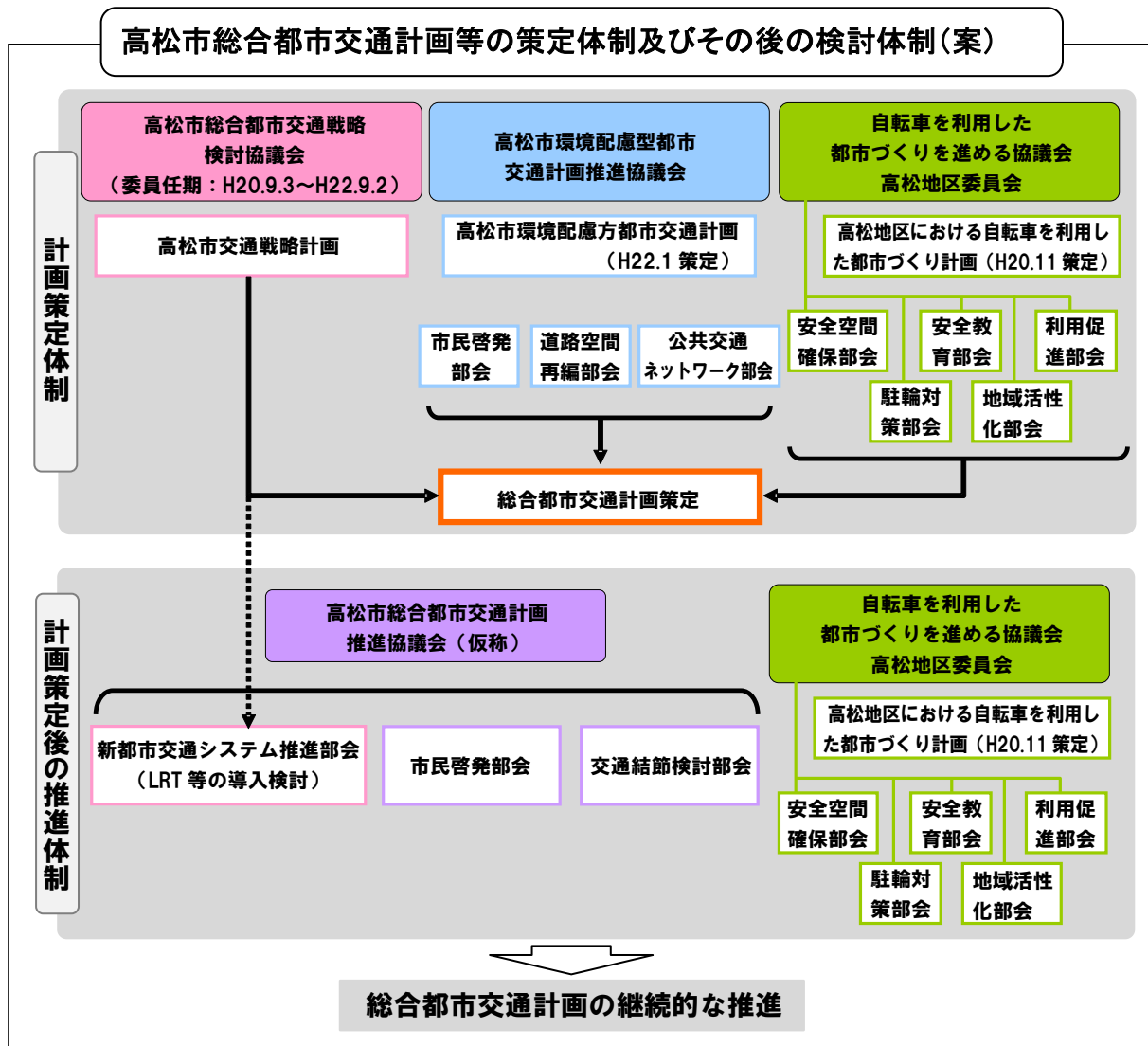
新交通システムの導入は、高松市の交通機関軸を形成するものであり、単なる交通環境に留まらず、高松市のまちづくり、経済活動などと密接に関係するため、共に多核連携型コンパクト・エコシティの実現を目指す都市計画施策等との整合性を確保することが重要となる。

また、ことடன்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டன்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。

7.2.3 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。

この計画を前項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。



【参考資料】本協議会において検討された LRT 導入（案）

1 LRTのシステム概要

LRT とは、Light Rail Transit の略で、低床式車両の活用や軌道・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で、LRT の特徴は以下のとおりである。

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



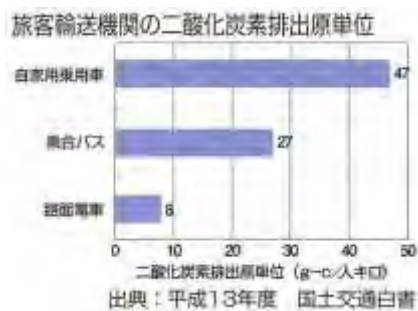
車椅子でのスムーズな乗降（広島電鉄）



明るく楽しい車内空間（万葉線）

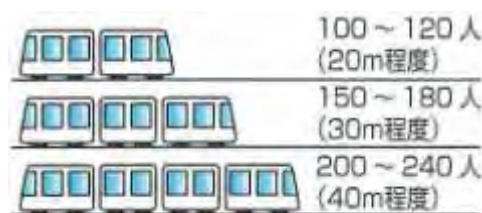
●環境への配慮

- ・高い環境性(自動車などに比べ CO₂ 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
- ・連接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

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・ボルドー）

●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ホーム

●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)



使いやすく快適な乗降所(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(料金収受の工夫/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)

2 LRT を導入する場合の考え方（サービス条件の検討）

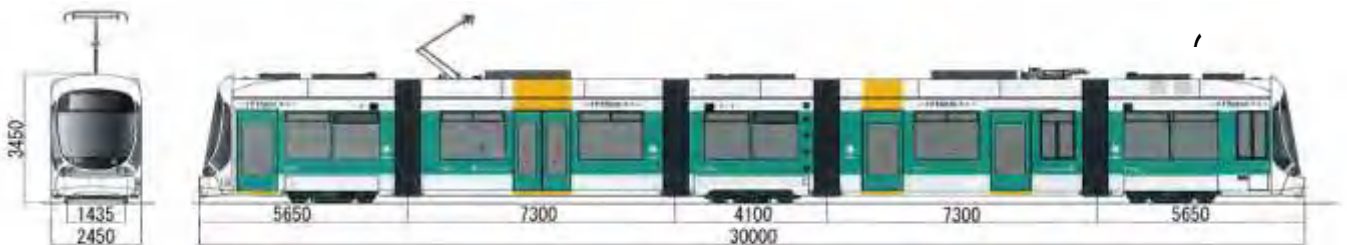
LRT の導入を検討する場合、新規導入のみでなく、既存ストックの活用なども考慮すると、車両や軌道などの条件は、現在の鉄軌道輸送力等を考慮して、以下のとおりとする。

車両、軌道などの条件

項目		条件
①軌道		既存ストックの活用という観点から、琴電軌道と同じ 1,435mm
②車両	形態	・超低床車両(ホーム面と車両床がほぼ同じ高さ) ・琴電の輸送力を考慮して、国内で導入できる最大車両長を有し、最も輸送力が高い広島電鉄グリーンムーバーmax(下図)と同等タイプを想定 ・現在の軌道法では最大車両長 30mと定められており、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	150 人程度(座席定員 56 人) →琴電琴平線 2 連結車両で定員約 270 人

グリーンムーバーmax の性能諸元と車両イメージ

最高速度	60km/h(設 計 最 高 速 80km/h)
加減速	加 速 度 0.97m/s^2 、減 速 1.67m/s^2
最小曲線半径	18m
最急勾配	7%



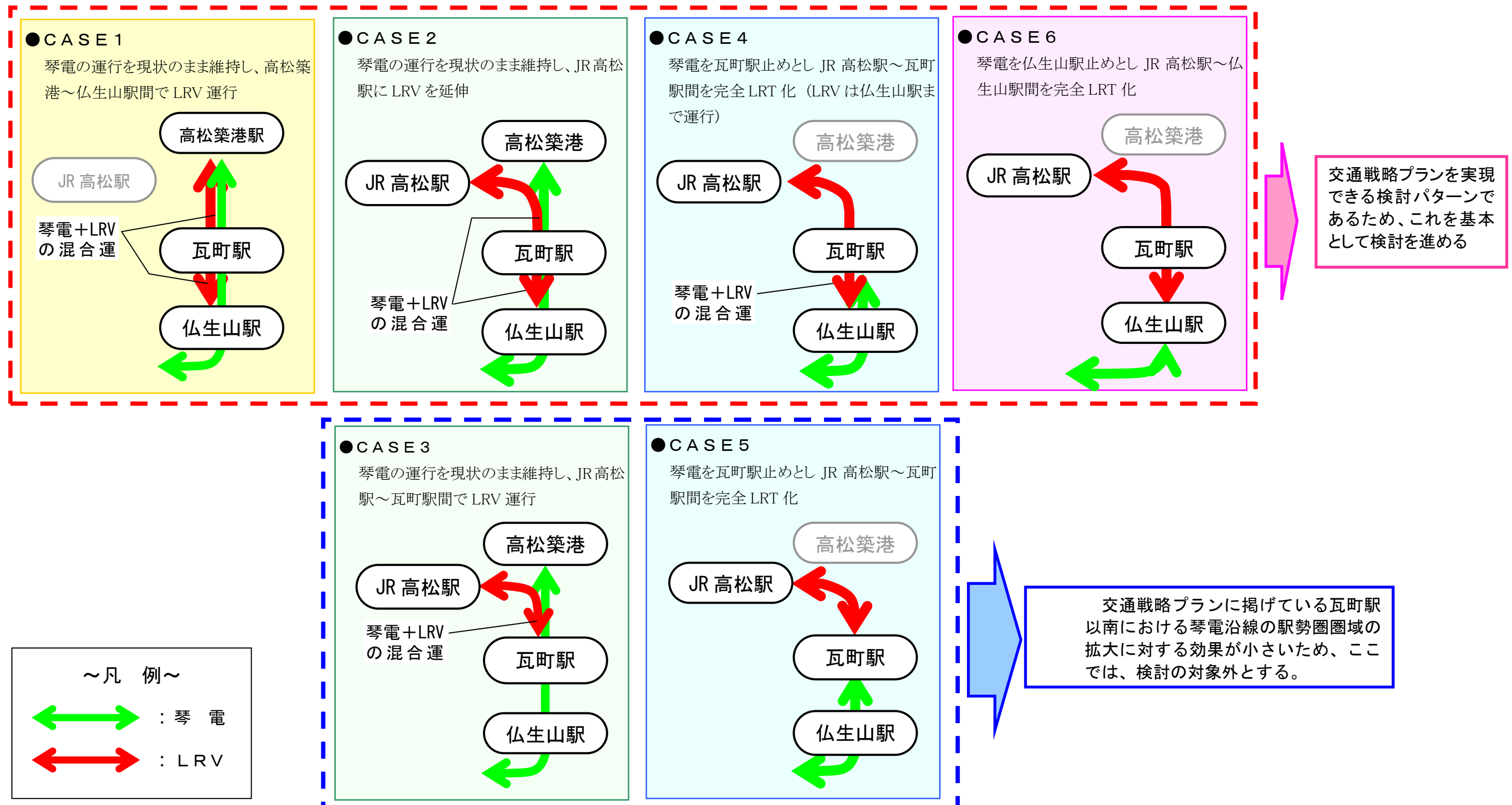
3 LRT 導入ルート

(1) LRT導入区間の検討

LRT の導入は、交通戦略プランの実現に向けて都心地域の主要ターミナルである JR 高松駅、瓦町駅と地域交流拠点の主要ターミナルである仏生山駅を結ぶことを基本として考える。

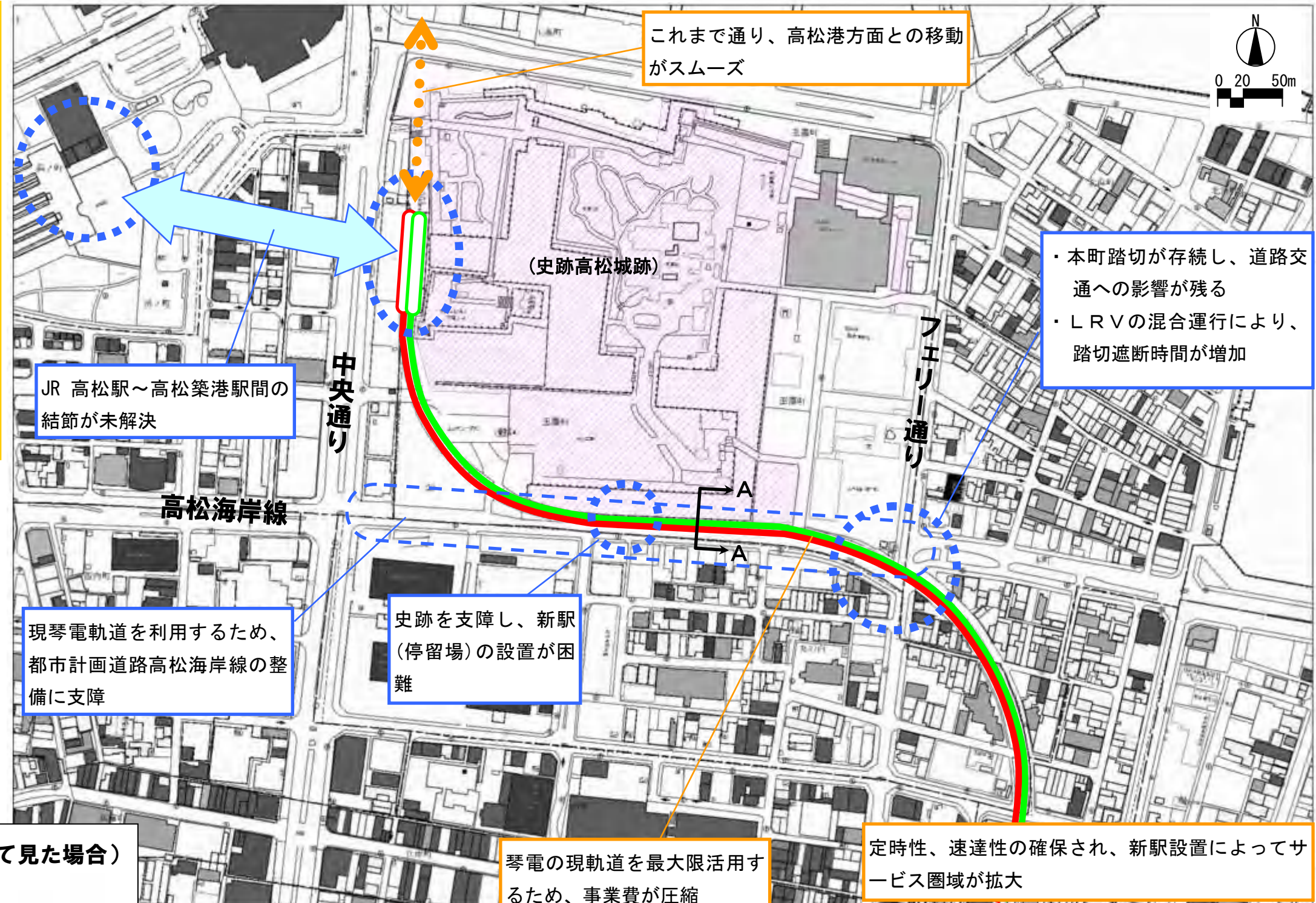
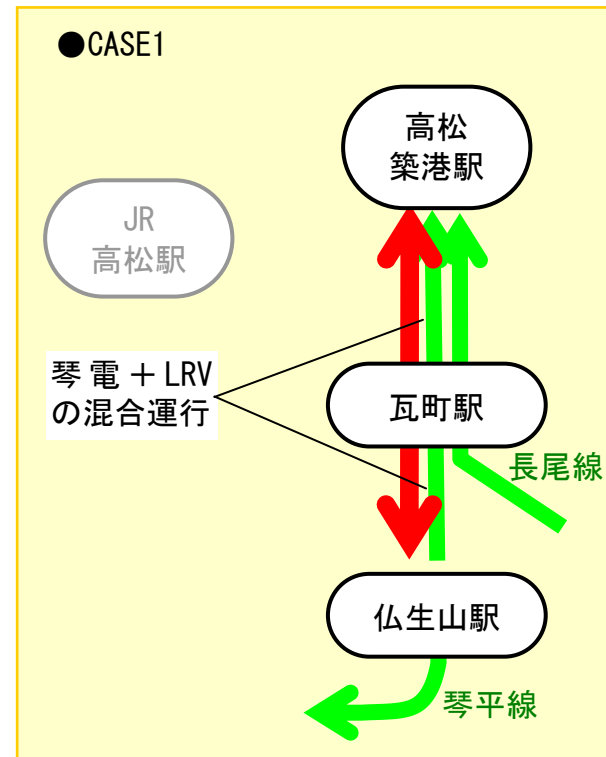
この基本的な考え方に基づくと LRT 導入区間は、以下に示す 6 ケースが想定できる。

CASE1、2、4、6 は JR 高松駅、瓦町駅、仏生山駅を結ぶため、交通戦略プランを実現できるが、CASE3、5 は瓦町以南における効果が小さく、交通戦略プランを実現できないため、検討の対象外とする

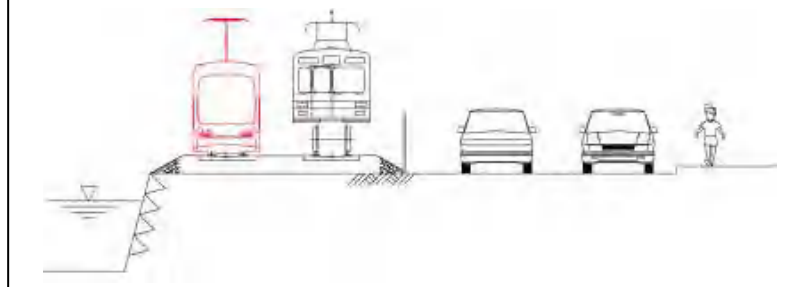


(2) ケース別のLRT導入イメージ

CASE1: 琴電と LRV の混合運行(高松築港駅～仏生山駅)



A-A断面(矢印の方向に向かって見た場合)

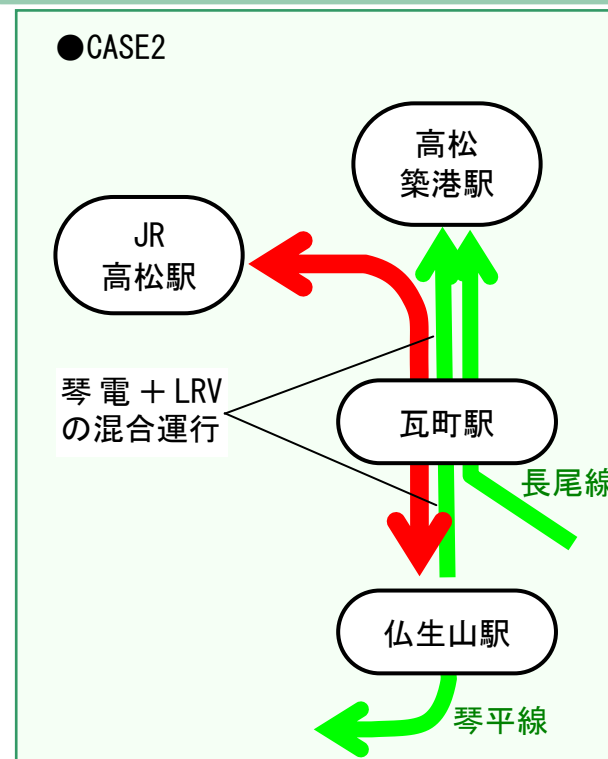


*1: オレンジの枠内の内容は、メリット

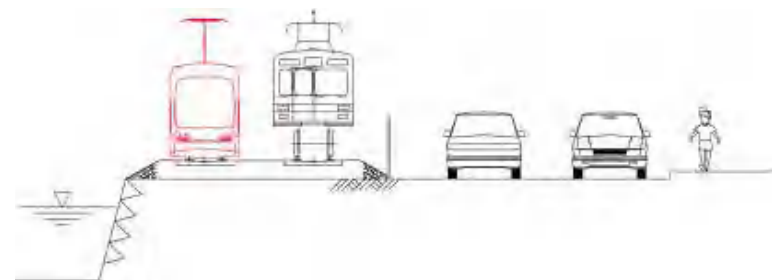
*2: 青い枠内の内容は、デメリット

CASE2: 琴電と LRV の混合運行 (LRT を JR 高松駅まで延伸)

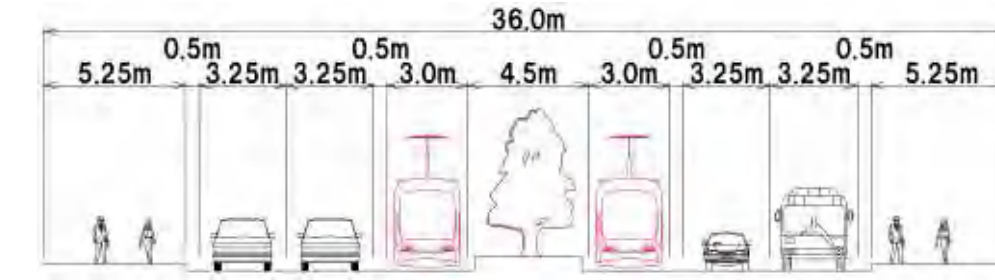
パターン1: 高松築港駅付近からホテルクレメント前駐車場用地まで延伸した場合



A-A断面 (矢印の方向に向かって見た場合)



B-B断面 (矢印の方向に向かって見た場合)

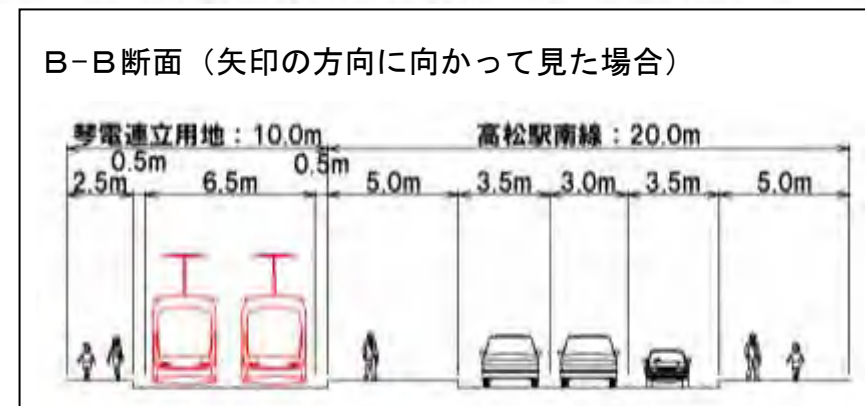
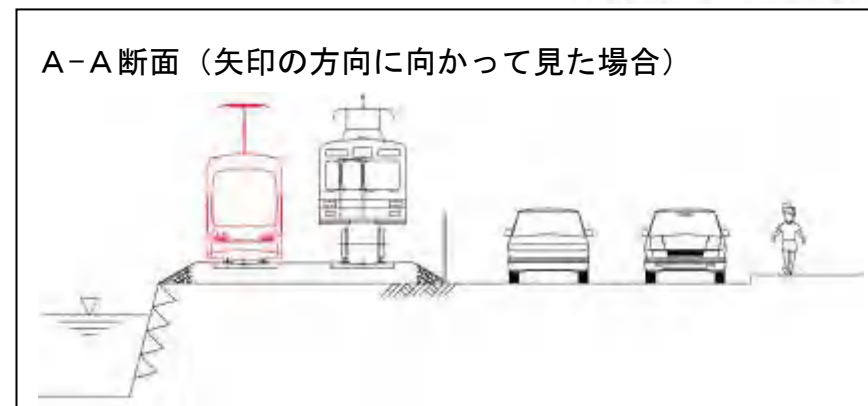
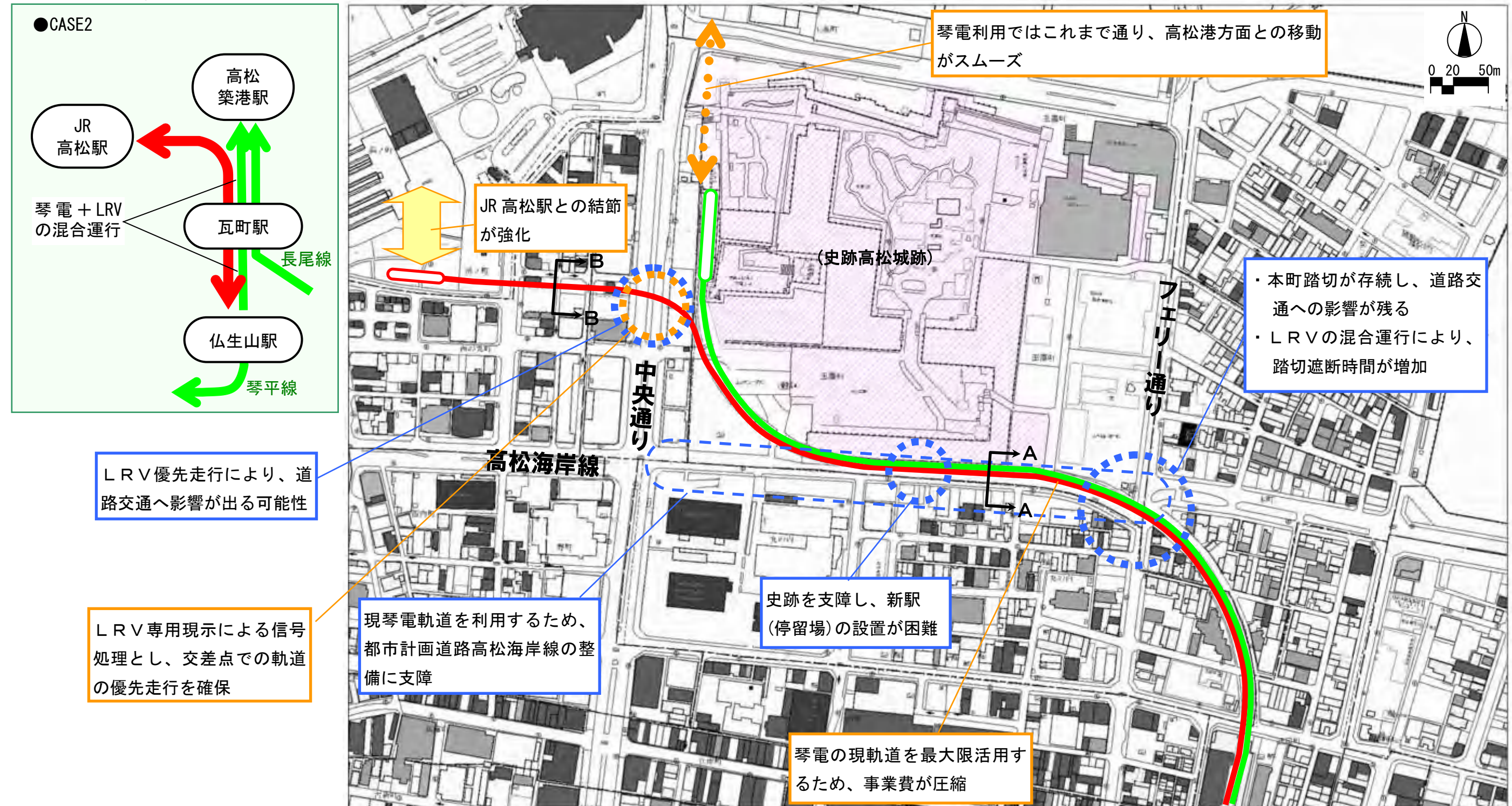


新駅はL R T 専用駅となり、サービス圏域が拡大する反面、運行形態が錯綜し、利用者にとってわかりにくくなる

*1: オレンジの枠内の内容は、メリット

*2: 青い枠内の内容は、デメリット

パターン 2：高松築港駅手前から連続立体交差用地を活用し、JR 高松駅南側駅前広場まで延伸した場合



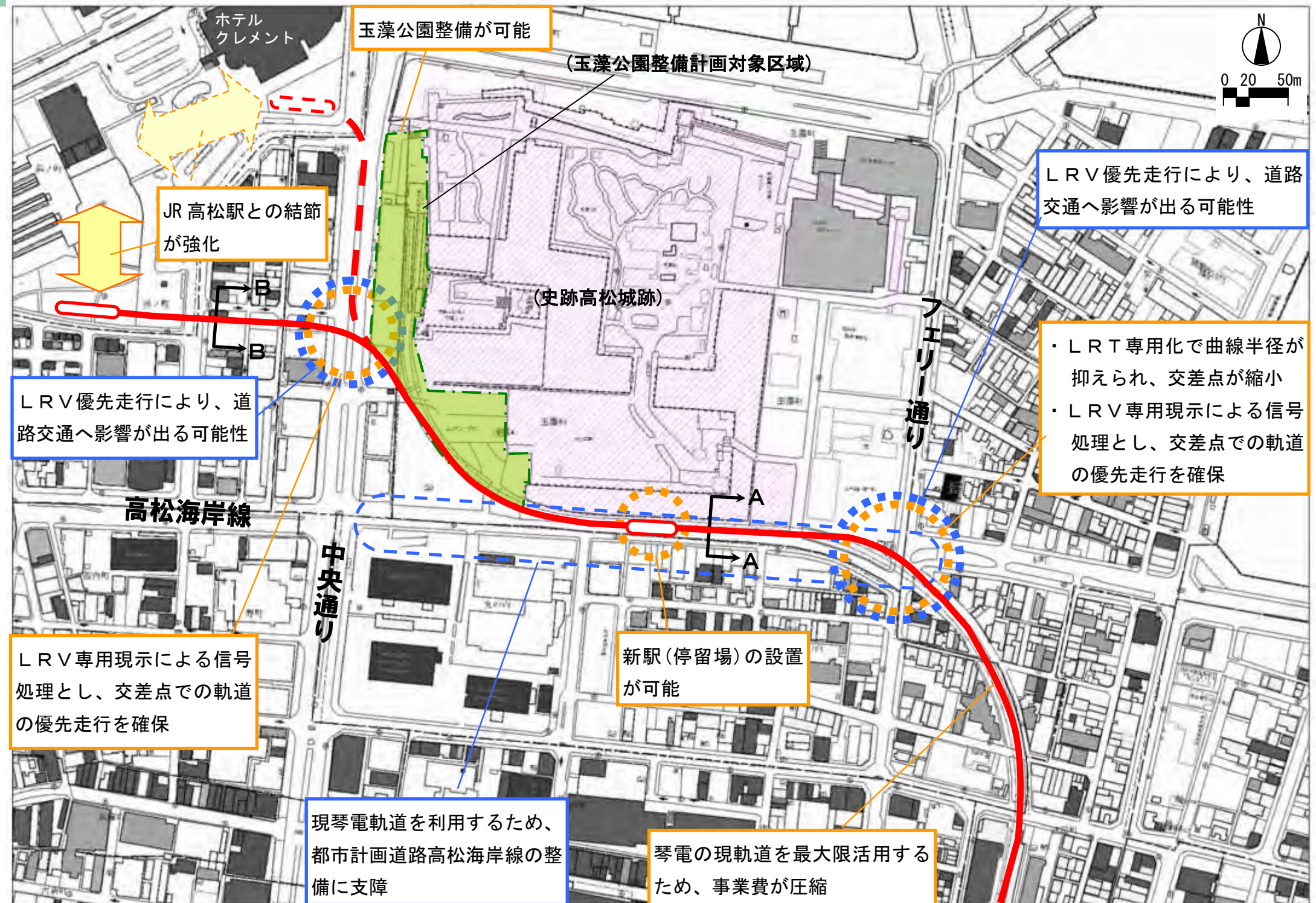
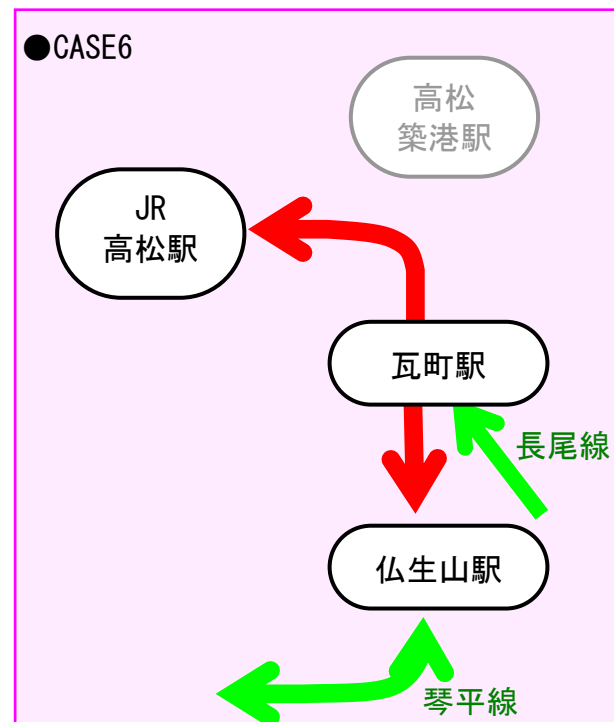
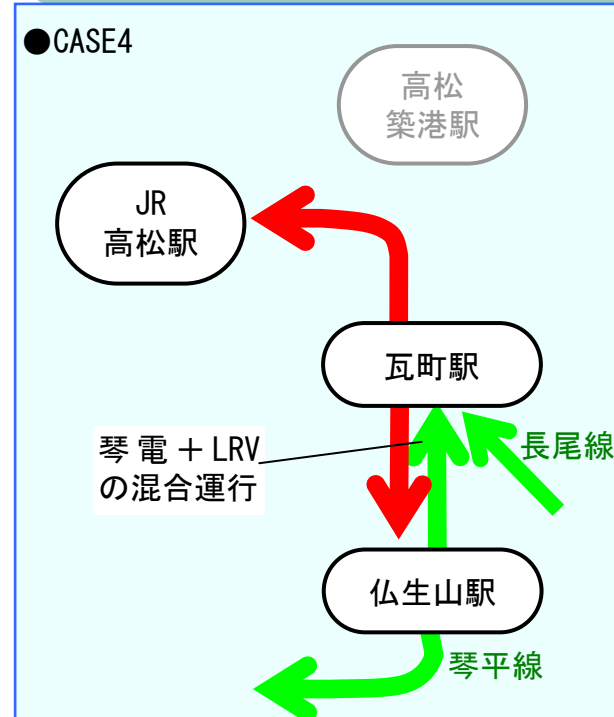
新駅は LRT 専用駅となり、サービス圏域が拡大する反面、運行形態が錯綜し、利用者にとってわかりにくくなる。

- *1: オレンジの枠内の内容は、メリット
- *2: 青い枠内の内容は、デメリット

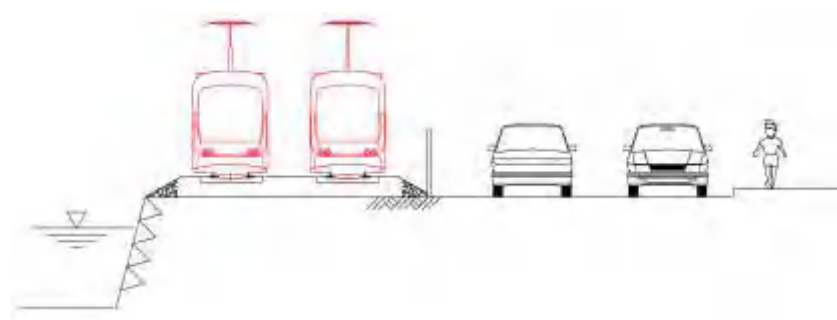
CASE4: 琴電を瓦町駅折返しとし、瓦町駅以北を LRT 専用化、CASE6: 琴電琴平線を
 仏生山駅折返し、琴電長尾線を瓦町駅折返しとし、仏生山駅以北を LRT 専用化

【参考資料】本協議会において検討された LRT 導入(案)

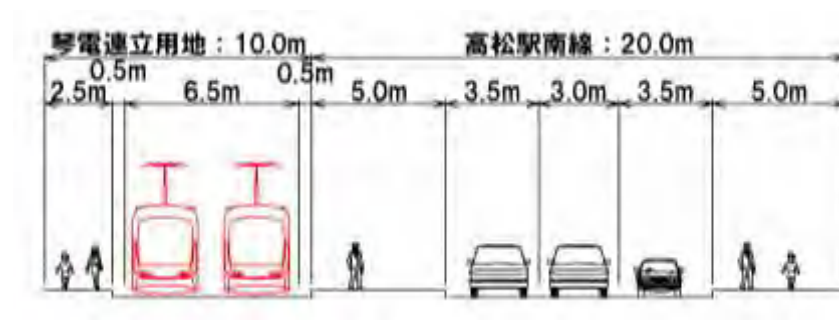
パターン1: 現状の琴電軌道を活用し、高松駅前広場(またはホテルクレメント前駐車場用地)まで延伸



A-A 断面 (矢印の方向に向かって見た場合)



B-B 断面 (矢印の方向に向かって見た場合)

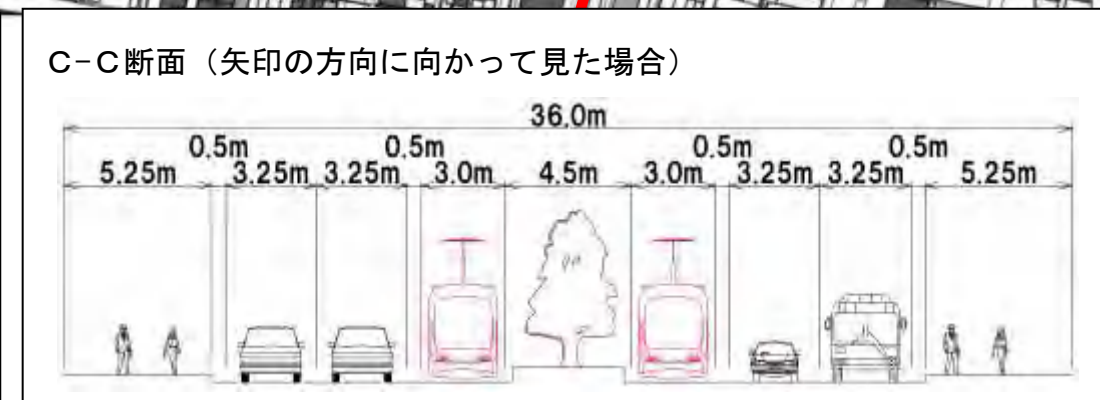
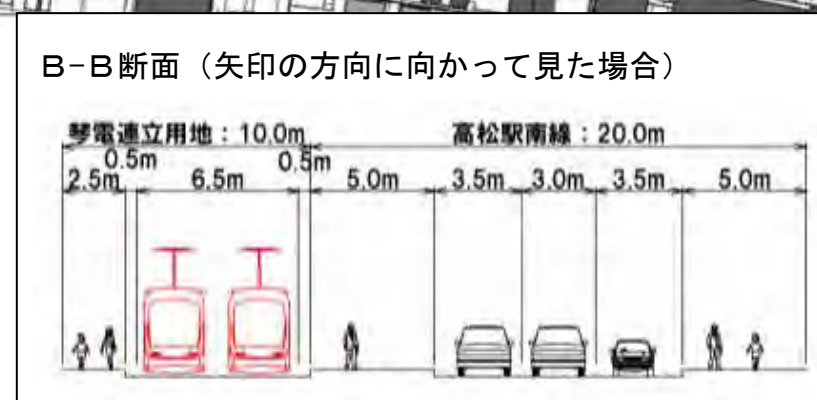
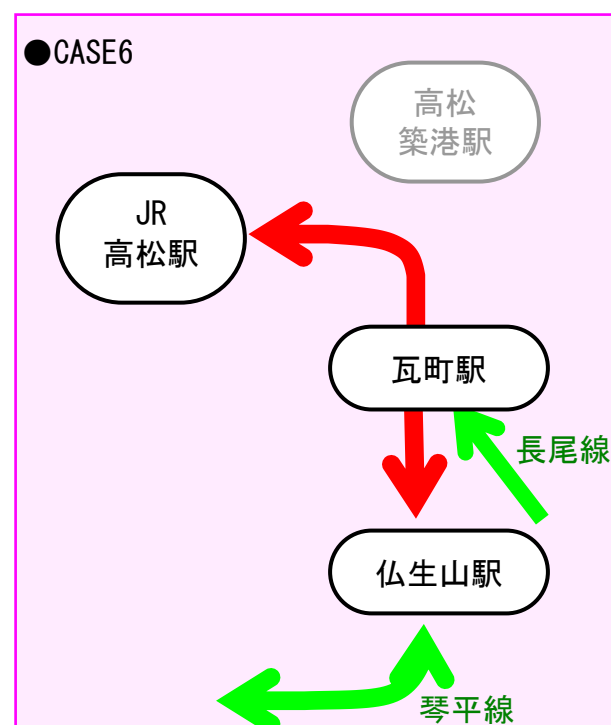
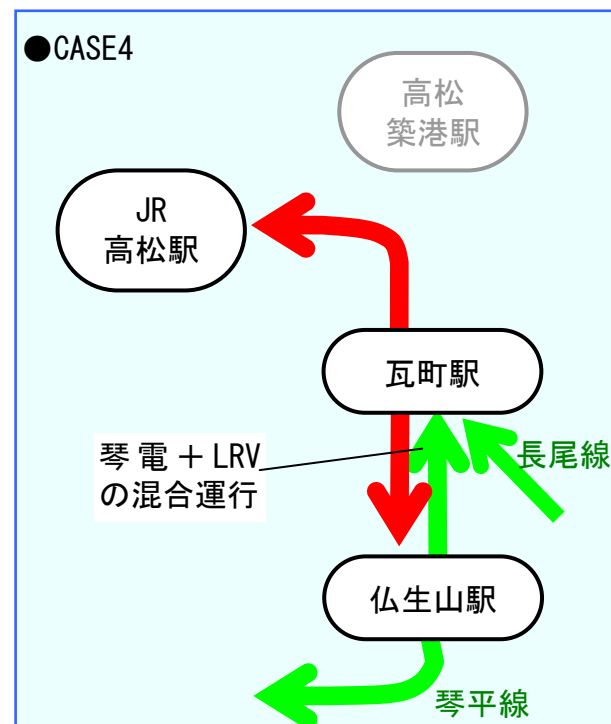


新駅は L R T 専用駅となり、サービス圏域が拡大(C A S E 4
 の場合、運行形態が錯綜し、利用者にとってわかりにくくな
 る)。

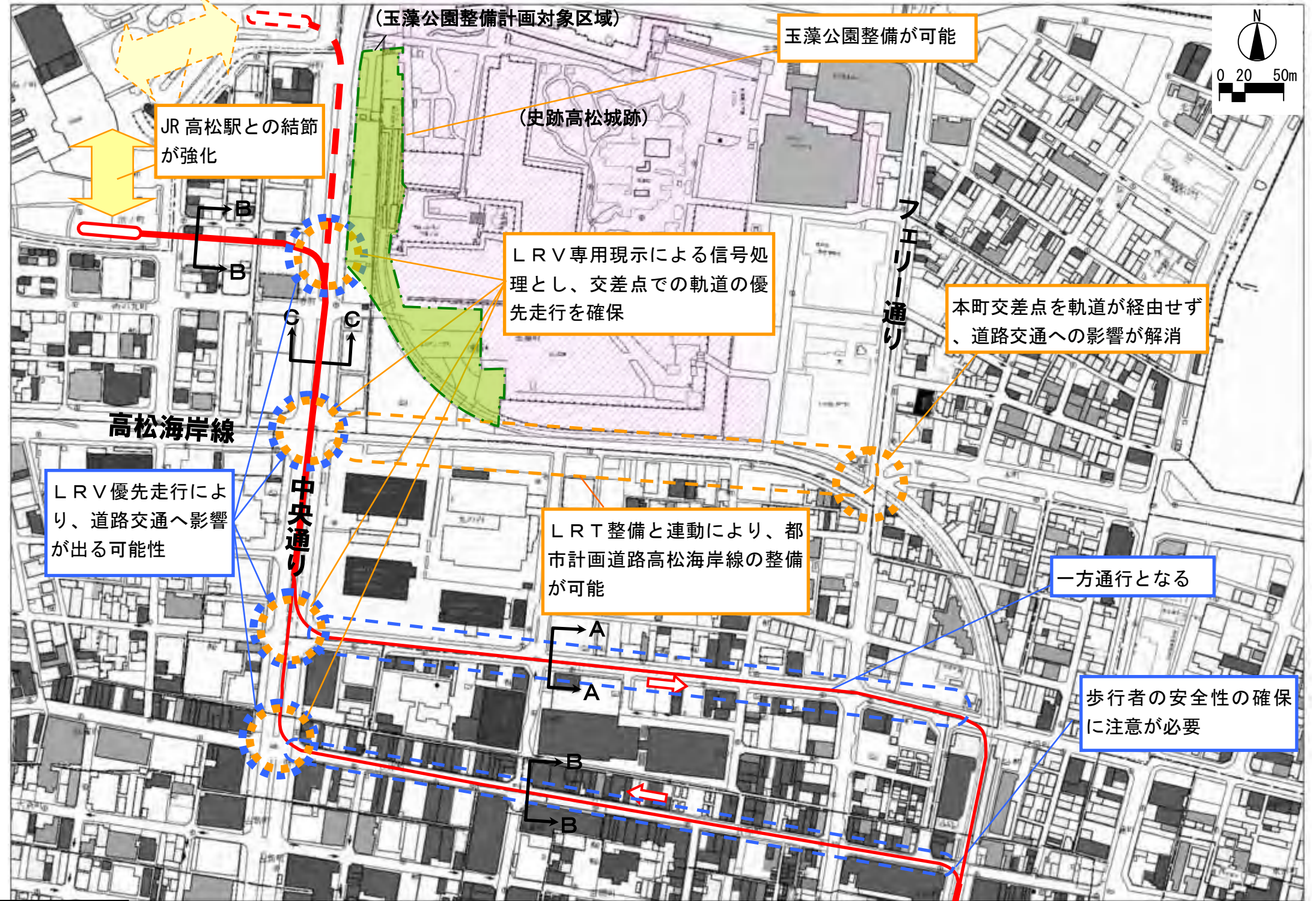
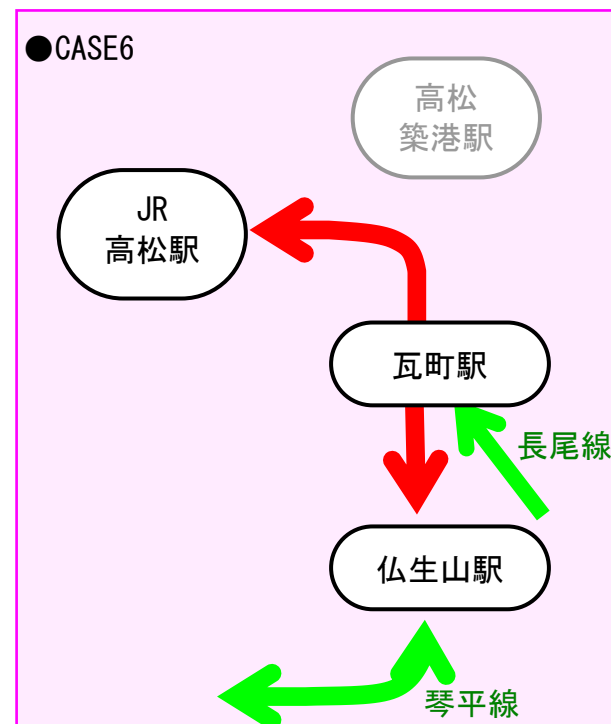
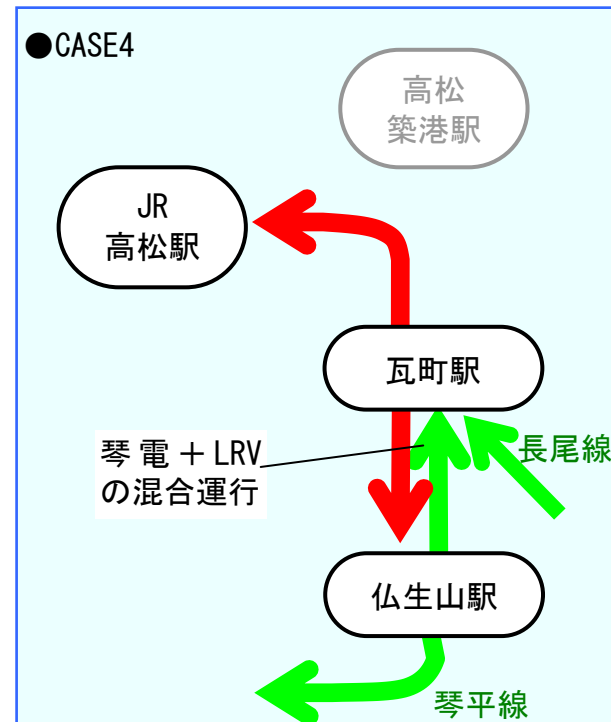
*1: オレンジの枠内の内容は、メリット

*2: 青い枠内の内容は、デメリット

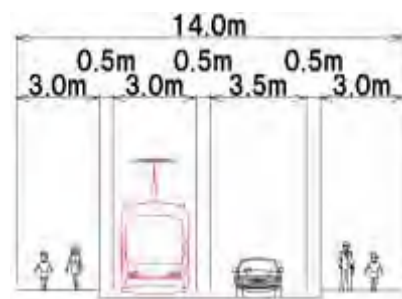
パターン 2：片原町以北を直進後、高松海岸線～中央通りを経由して高松駅前広場(またはホテルクレメント前駐車場用地)まで延伸



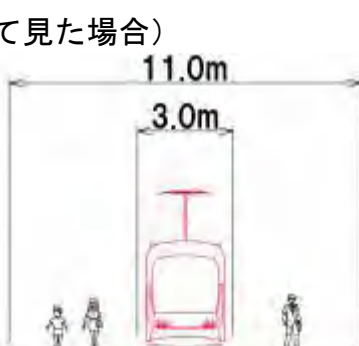
パターン3 (参考案) : 本町交差点を避けて商店街と三越北側の県道を経由し、中央通りから高松駅前広場、または、ホテルクレメント前駐車場用地)まで延伸 [中心市街地活性化や都心居住促進などを念頭に置いた案]



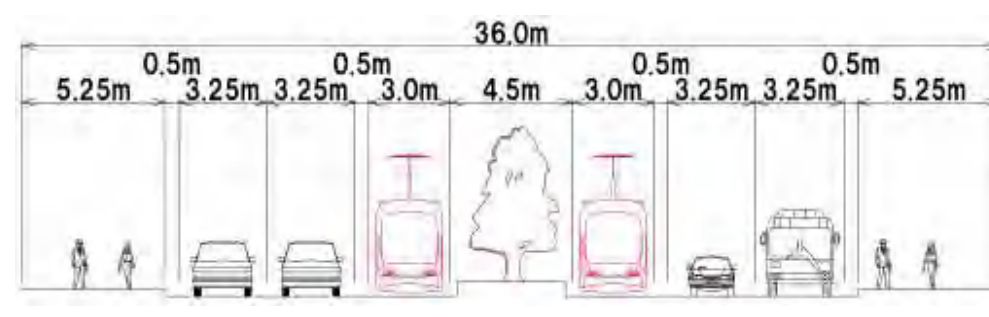
A-A 断面
(矢印の方向に向かって見た場合)



B-B 断面



C-C 断面 (矢印の方向に向かって見た場合)



*1: オレンジの枠内の内容は、メリット

*2: 青い枠内の内容は、デメリット

4 施設整備の検討

(1) 新駅設置の検討

琴電琴平線の瓦町駅～仏生山駅間は、長尾線や志度線などの平均駅間距離と比べ、平均駅間距離が長い。

特に、三条駅～仏生山駅間は駅間が長く、新駅を設置することにより琴電の利便性を向上させ、新たな需要の掘り起こしが期待できる。

表 路線別平均駅間距離

	平均駅間距離
琴平線(瓦町駅～仏生山駅)	1.6km
長尾線(瓦町駅～長尾駅)	1.0km
志度線(瓦町駅～琴電志度駅)	0.8km

新駅設置は、JR 高松駅～仏生山駅間の LRT 化を実施した場合を想定し、既存の駅間距離や沿線の土地利用、周辺環境など考慮し、7 箇所(JR 高松駅を除く)で新駅の整備を行うものとし、以下に新駅設置位置のイメージを示す。

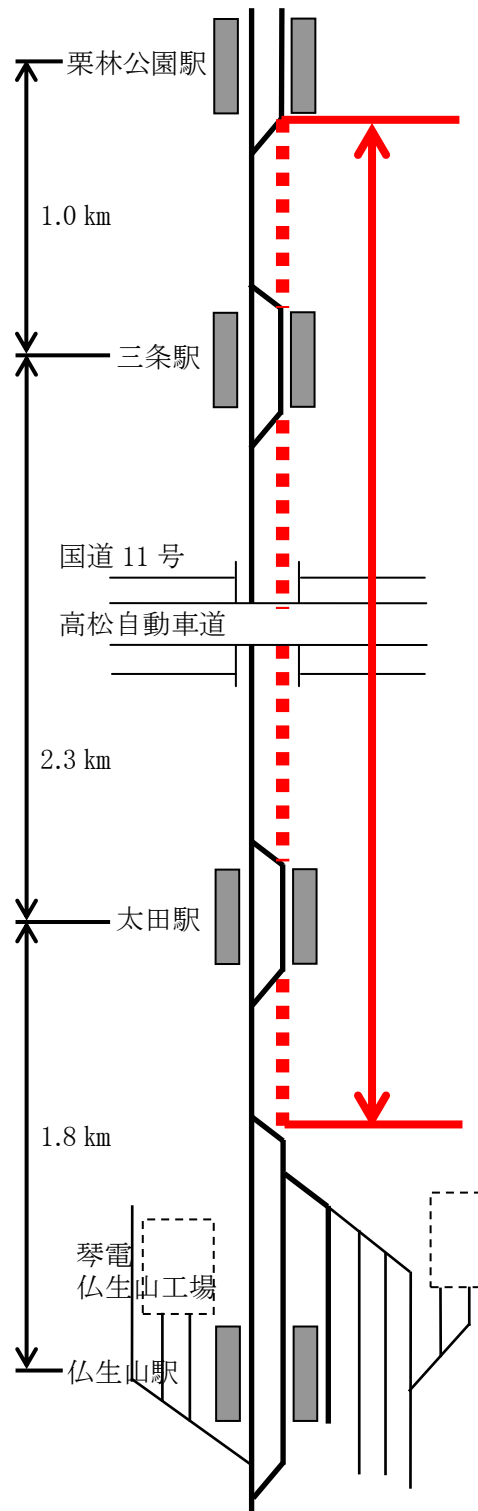


図 新駅設置のイメージ

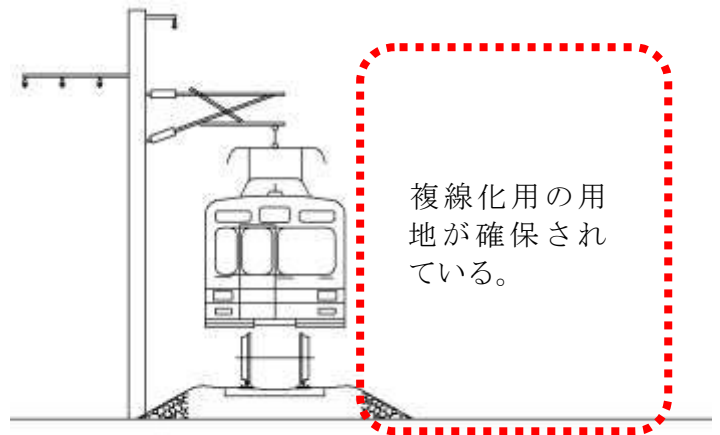
(2) 栗林公園駅～仏生山駅間の複線化

栗林公園駅～仏生山駅間で確保されている用地を活用し、複線化を実施するとともに、LRT 化を図ることで、定時性、速達性、高頻度運行を実現し、輸送機能を向上させる。

■平面略図



■断面図 (現状)



■断面図 (複線化後)

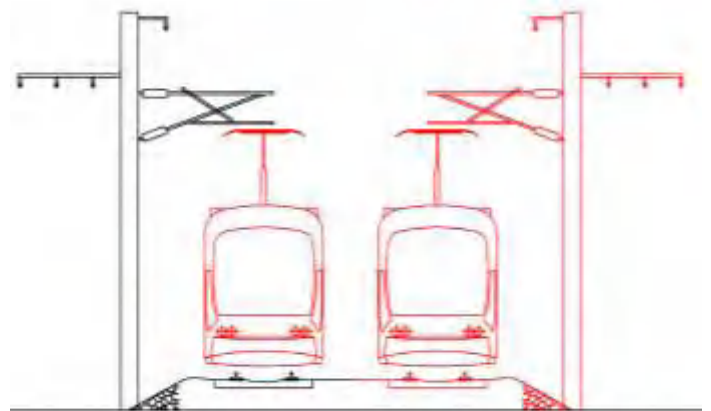


図 栗林公園駅～仏生山駅間複線化のイメージ

5 L R T 整備に関する補助制度

(1) 幹線鉄道等活性化事業(コミュニティレール)

①趣旨	潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、総合連携計画に基づきハード・ソフト一体で大幅な利便向上等を図る
②所管	国土交通省 鉄道局
③国庫補助対象者	法定協議会又は第三セクター
④補助対象	新駅、路線再配置、行き違い施設、ホーム、変電施設 相互直通化施設等
⑤費用負担割合	国:1/3 地方公共団体 or 法定協議会:2/3



出典:国土交通省 HP

図 幹線鉄道等活性化事業補助イメージ

(2) .LRT 総合整備事業

1) 都市交通システム整備事業

①趣旨	総合的な都市交通の戦略に基づくLRTの施設(車両を除く)の整備に対し包括的に支援
②所管	国土交通省 都市・地域整備局
③国庫補助対象者	地方公共団体等
④補助対象	a)歩行者通路・広場等の公共的空間駐車場、バリアフリー交通施設等 b)総合的な都市交通の戦略に基づく場合は、公共交通に関する全ての施設(車両を除く)
⑤費用負担割合	国:1/3 地方公共団体:2/3

2) 路面電車走行空間改築事業

①趣旨	LRTの走行空間(走行路面、停留所等)の整備に対して支援
②所管	国土交通省 道路局、都市・地域整備局
③国庫補助対象者	地方公共団体
④補助対象	路面電車の走行路面、停留所等の整備に必要となる道路改築費(用地補償費は除く) *レール、車両、架線柱等は対象外
⑤費用負担割合	国:1/2 地方公共団体:1/2

3) LRTシステム整備事業

①趣旨	LRTシステムの構築に不可欠な施設(低床式車両、制振レール、車庫、変電所等)の整備に対して補助 *「LRT プロジェクト推進協議会」が策定する LRT 整備計画に基づくもの
②所管	国土交通省 鉄道局
③国庫補助対象者	鉄軌道事業者、法定協議会
④補助対象	低床式車両、制振レール、停留施設、車庫、変電所など
⑤費用負担割合	国:1/4、地方公共団体:1/4、鉄軌道事業者:1/2 ※地域公共交通総合連携計画に基づくものは、以下の負担割合 国:1/2、法定協議会:1/2

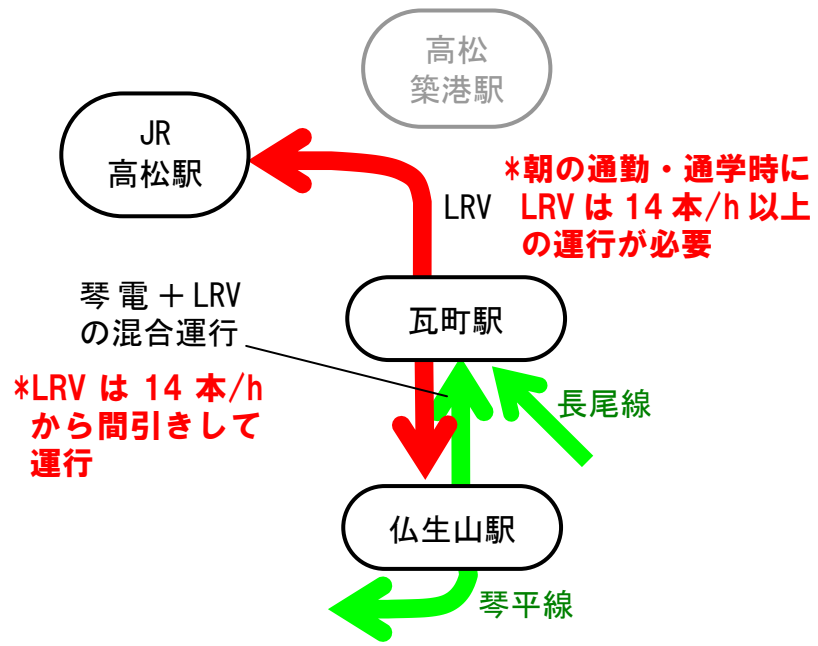
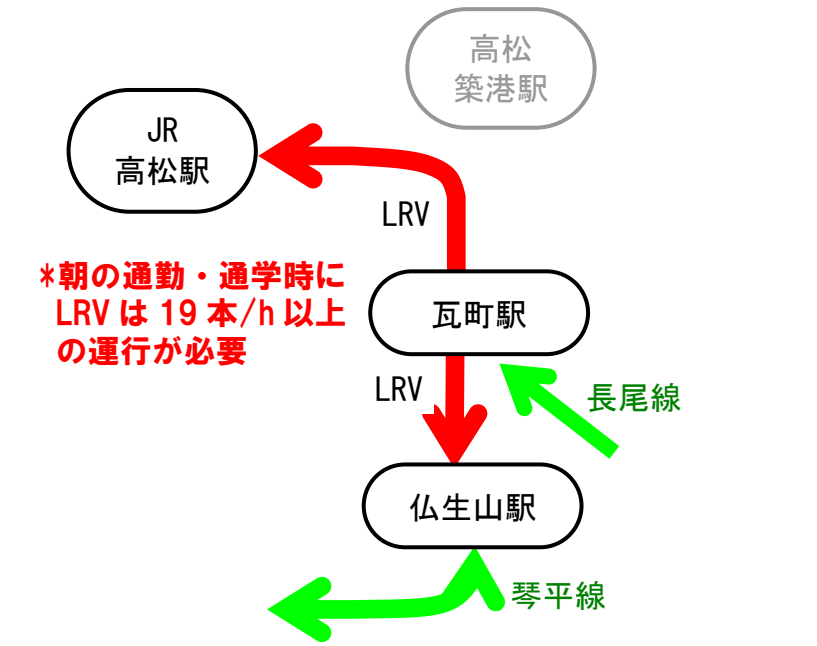
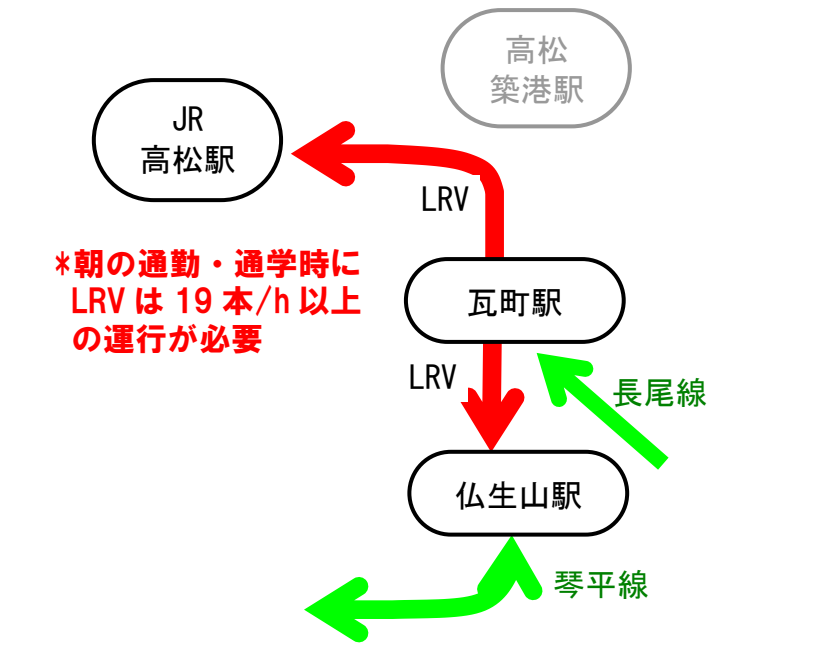


図 LRT 総合整備事業のイメージ

6 LRT 導入ケースの比較

検討してきた LRT 導入ケースについて、概算建設費、問題点、課題などについて整理した結果を以下に示す。

		CASE 1	CASE 2 パターン 1, 2	CASE 4 パターン 1
整備概要	琴電琴平線	複線化し、現車両での運行区間		複線化し、瓦町駅で折り返し運行
	琴電長尾線	現車両での運行区間		瓦町駅で折り返し運行
	LRT (瓦町以北)	高松築港駅～瓦町駅で現琴電車両と混合運行	JR 高松駅前～高松築港駅手前間で現軌道を分離して運行し、高松築港駅手前～瓦町駅間で現琴電車両と混合運行	JR 高松駅前～瓦町駅を LRT 専用化（琴電軌道を經由）
	LRT (瓦町以南)	瓦町駅～仏生山駅で現琴電車両と混合運行		
	イメージ図			
概算建設費 (新駅, 複線化含む)		約 34.9 億円	約 40.3～40.5 億円	約 59.3 億円
費用負担	国	約 13.8 億円	約 15.9～16.0 億円	約 25.4 億円
	地方公共 団体等	約 21.1 億円	約 24.4～24.5 億円	約 33.9 億円
問題点、 課題など	本町踏切 (交差点)	・踏切が現状のまま存続し、LRV の運行によって更に遮断時間が増え、道路交通への影響が大きくなる		・信号処理に変更(LRV は専用現示)されるが、道路交通への影響が課題として残る ・軌道の曲線半径が小さくなり、交差点が縮小
	高松海岸線	・計画に沿った整備ができない		・車線数を減らせば整備が可能
	JR との結節	・結節できない	・結節が不十分 (LRV の運行頻度が少ない)	・結節できる
	運行面	・朝の通勤・通学時には、LRV の運行本数が大幅に制限(3 本/h)され、 <u>整備効果が低い</u> ・琴電と LRV の運行が輻輳し、利用者がわかりにくい ・新駅設置により、停車時間が増えて運行時間が増加		・信号による交差点処理、新駅設置による 定時性・速達性の確保が課題 ・瓦町駅での乗り継ぎ、列車の発着時の運用
	国の補助	・琴電機能の向上と LRV の運行本数が朝の通勤・通学時に最大 3 本/h 程度まで制限され、導入効果が低く、 <u>国の補助が受けられない</u> 可能性が大きい		・交通戦略プランに即した整備を目指すことで <u>国の補助適用について協議が可能</u> となる

		CASE 4	CASE 6	
		パターン 2	パターン 1	パターン 2
整備概要	琴電琴平線	複線化し、瓦町駅で折り返し運行		複線化し、仏生山駅で折り返し運行
	琴電長尾線	瓦町駅で折り返し運行		
	LRT (瓦町以北)	JR 高松駅前～瓦町駅を LRT 専用化 (中央通り～高松海岸線を経由)	JR 高松駅前～瓦町駅を LRT 専用化 (琴電軌道を経由)	JR 高松駅前～瓦町駅を LRT 専用化 (中央通り～高松海岸線を経由)
	LRT (瓦町以南)	瓦町駅～仏生山駅で現琴電車輛と混合運行		
	イメージ図			
概算建設費 (新駅, 複線化含む)		約 66.2 億円	約 83.6 億円	約 90.7 億円
費用負担	国	約 28.2 億円	約 37.7 億円	約 40.5 億円
	地方公共 団体等	約 38.0 億円	約 45.9 億円	約 50.2 億円
問題点、 課題など	本町踏切 (交差点)	・信号処理に変更(LRV は専用現示)されるが、道路交通への影響が課題として残る ・軌道の曲線半径が小さくなり、交差点が縮小できる		
	高松海岸線	・現計画での整備が可能で、片側 1 車線を LRT 軌道として利用する	・車線数を減らせば整備が可能	・現計画での整備が可能で、片側 1 車線を LRT 軌道として利用する
	JR との結節	・結節できる		
	運行面	・信号による交差点処理、新駅設置による 定時性・速達性の確保が課題 ・瓦町駅での乗り継ぎ、列車の発着時の運用	・瓦町駅と仏生山駅での乗り継ぎ ・信号による交差点処理、新駅設置による定時性・速達性の確保が課題	
	国の補助	・交通戦略プランに即した整備を目指すことで、 <u>国の補助適用について協議が可能</u> となる		

7 LRT を導入する場合の需要予測

ここでは、LRT の整備に併せて実施するバス路線の再編（バスアンドライド）、仏生山駅周辺に整備するパークアンドライド駐車場、新駅設置や、複線化により見込まれる需要について試算する。

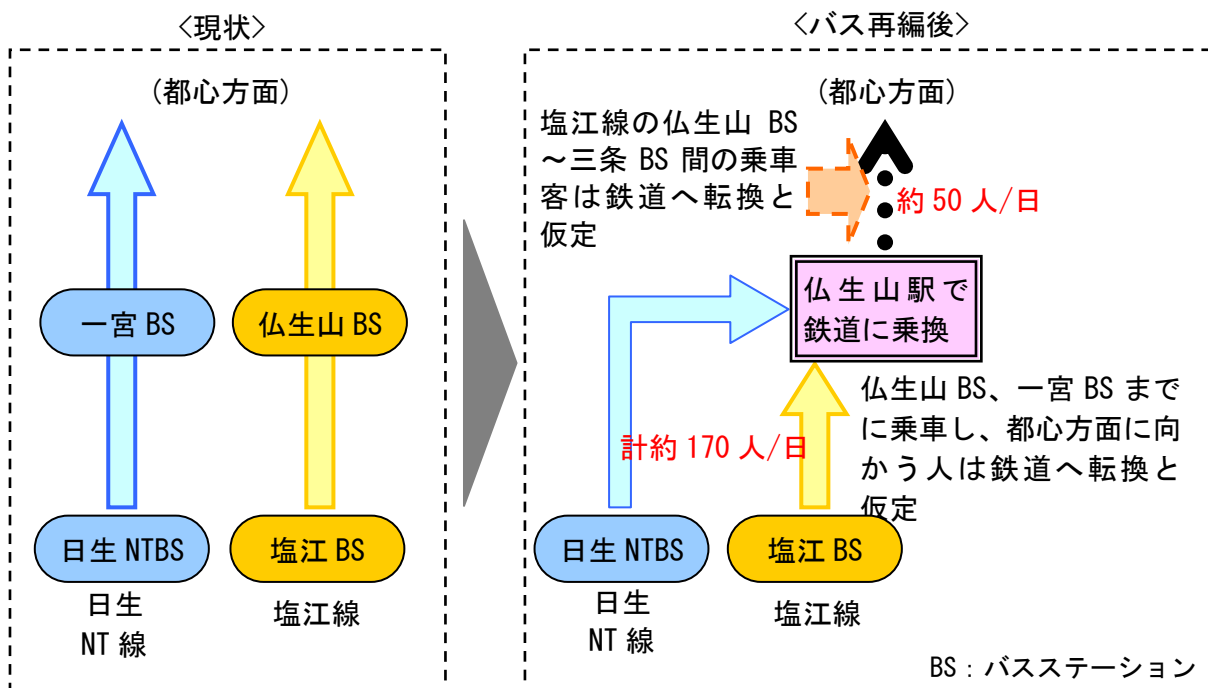
バスアンドライドによる需要予測

前提条件

- ① 仏生山駅に集約されるであろうバス路線の利用者が、そのまま LRT 利用に転換するものと想定する。
- ② 集約されるバス路線の想定は、塩江線、日生ニュータウン線の 2 路線とする。
※今後、バス路線再編について検討を実施することにより、更に転換需要が見込める可能性がある。
- ③ 塩江線については、塩江～仏生山までの通過人員、仏生山～三条の乗車人員が新駅設置の影響により転換するものと想定する。

予測結果

- ① 塩江線の塩江～仏生山までの通過人員と仏生山～三条間の乗車人員が新駅の設置などにより転換するものと想定できる。→ 170 人/日
- ② 日生ニュータウン線の日生ニュータウンから一宮までの通過人員が仏生山駅で乗換えるものと想定できる。→ 50 人/日
計 200 人/日



*データは、事業者資料による

パークアンドライドによる需要予測

前提条件

- ①道路交通センサスの中部東地域、南部地域から都心地域にむかう自動車交通量が転換するものと想定する。
- ②転換率については、H20 市民交通意識アンケート結果から算出する。

予測結果

- ①予測結果の詳細は次ページに示す。
- ②転換可能性のある自動車台数は、1,250 台／日と算出される。

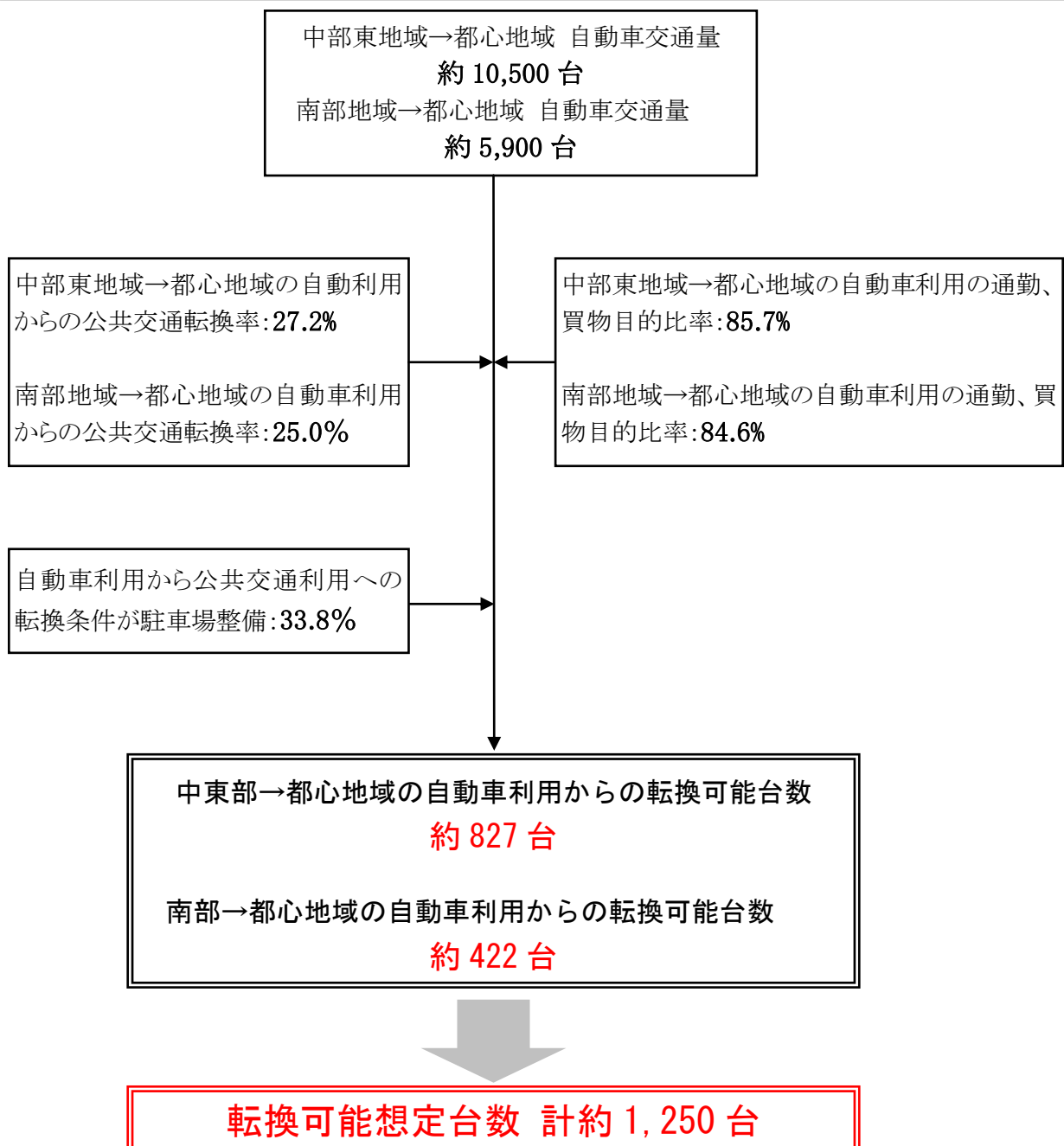
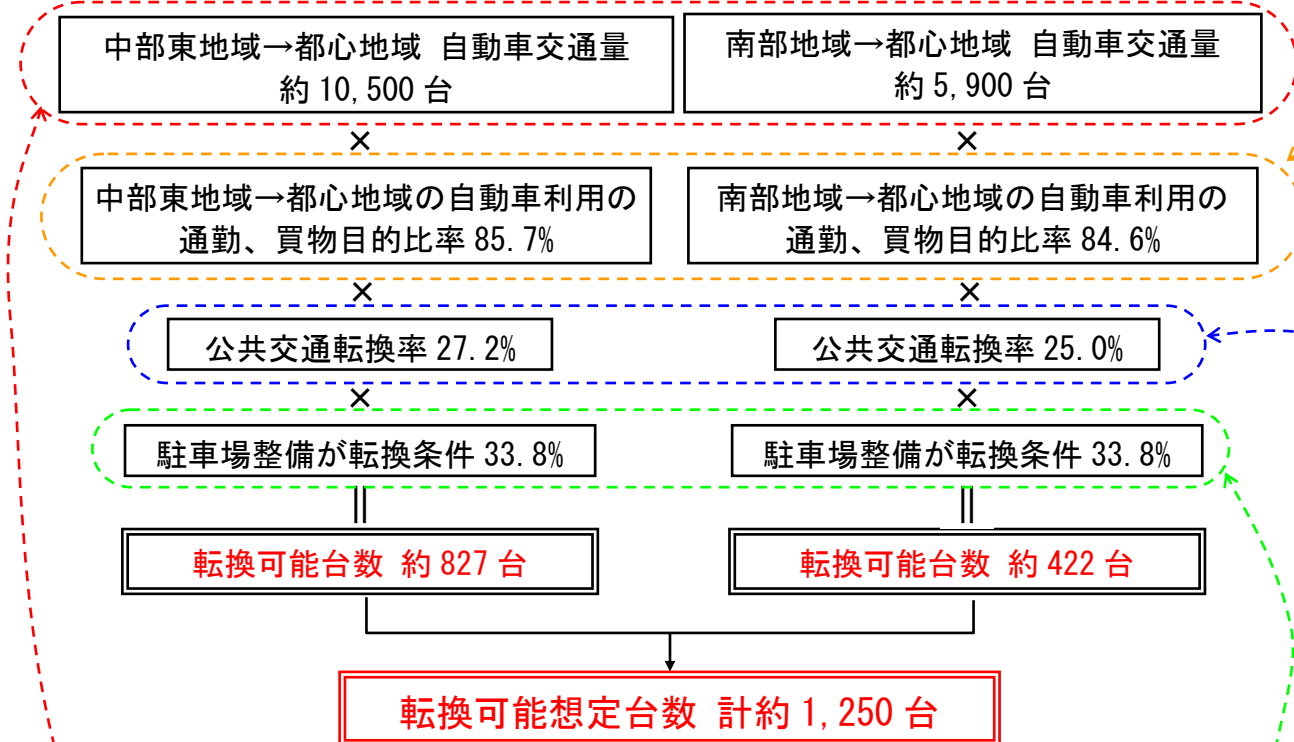


図 パークアンドライド需要予測フロー

(H20 市民交通意識アンケートによる)



■鉄道・バスへの転換の可能性(H20 市民交通意識アンケート)

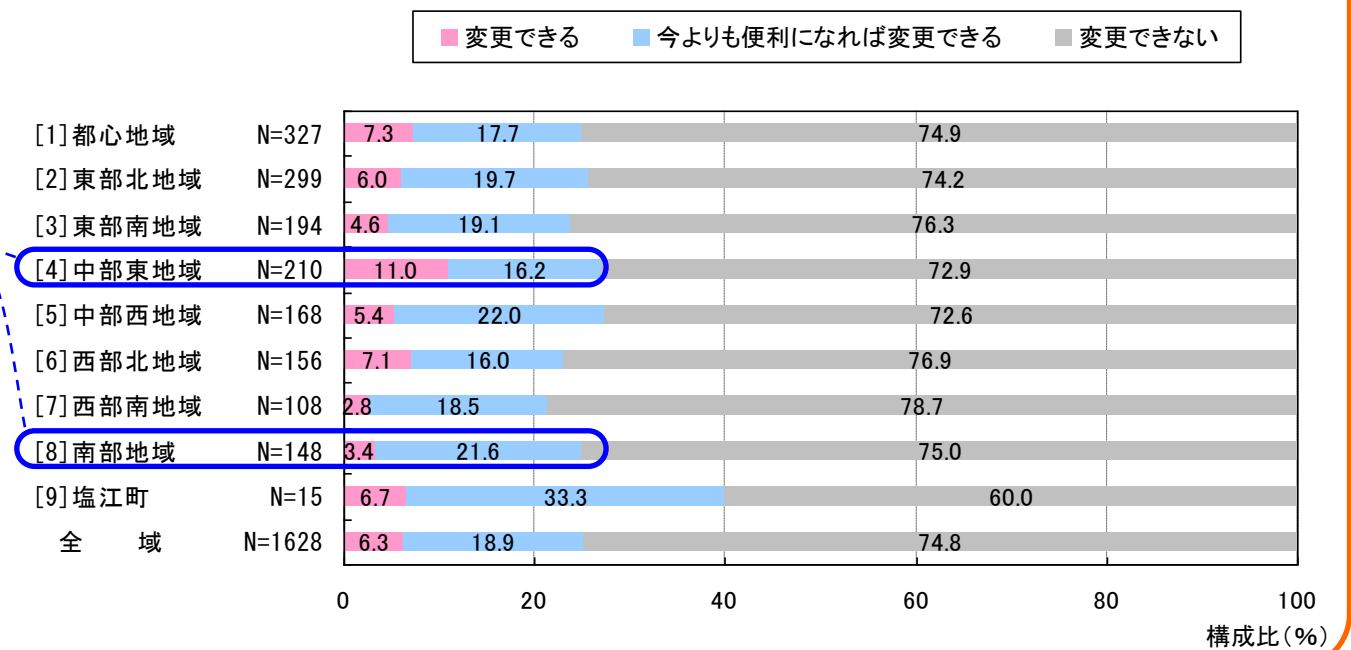


図 自動車利用から鉄道・バスへの転換率

■ゾーン間自動車流動量

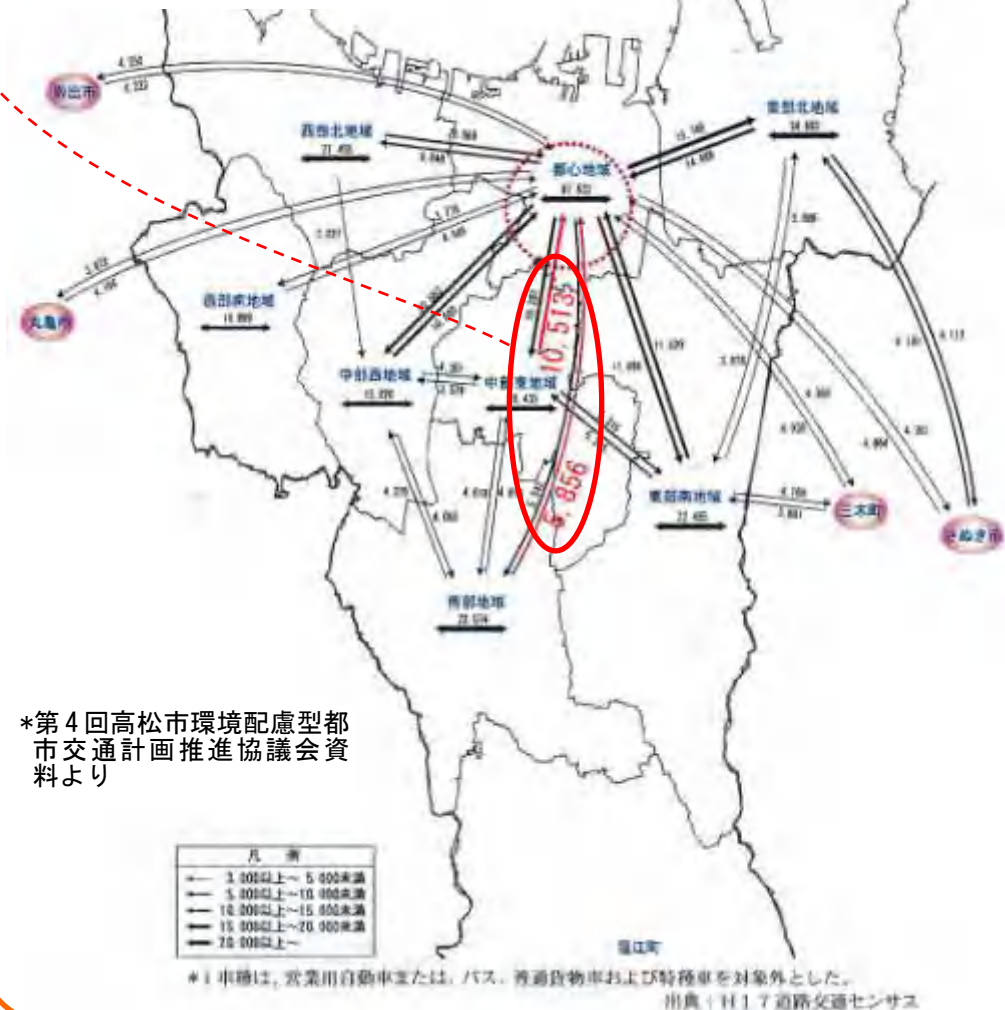


図 ゾーン間自動車流動量

■鉄道・バスへの転換の条件(H20 市民交通意識アンケート)

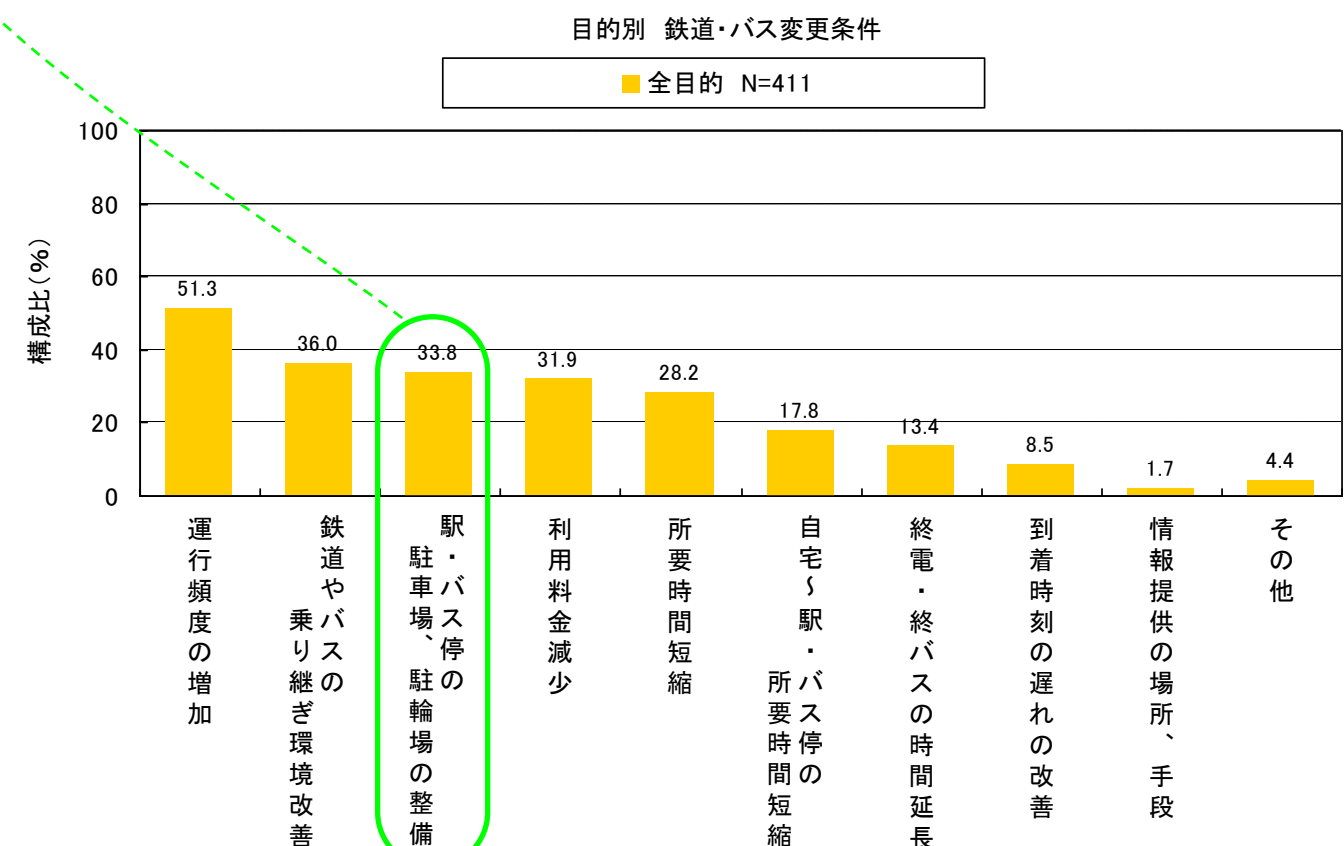


図 自動車から鉄道・バスへの転換条件

新駅設置による需要予測

前提条件

①新駅設置による新規需要は、次式により算出することとする。

[新規需要]=[新駅駅勢圏(赤破線内)のうち隣接駅駅勢圏外の人口]

×[新駅乗車比率(※1)]×1.05[複線効果]

※1:新駅乗車比率:空港通り駅開業時の想定新規需要を該当駅勢圏人口(緑破線内)で割った比率(5%)。

②駅勢圏人口の算出方法

駅を中心とした半径 1km の圏内の人口とし、該当する町丁目人口を按分して算出。

隣接駅と駅勢圏が重なる場合は、重なるの半分を境界とする。

既存駅は乗車人員データに合わせて 2007 年(H19)10 月 1 日人口で算出し、新駅は 2009 年(H21)4 月 1 日人口で算出。

③乗車比率:駅勢圏人口に対する乗車人員の比率とする。

④新駅 1、2 については、駅勢圏が高松築港駅、片原町、瓦町とほぼ重なり、転移が大部分を占めると考えられるため、計算からは除外する。

予測結果

新駅 3～7 の 5 駅を設置することで、528 人/日の新たな利用が見込むことができる。

表 新駅の新規需要予測結果

	新駅3	新駅4	新駅5	新駅6	新駅7
	瓦町～ 栗林公園	三条～ 太田	三条～ 太田	太田～ 仏生山	太田～ 仏生山
駅勢圏人口(人)	7,910	10,842	8,697	4,300	4,363
新駅の駅勢圏人口(人)	77	4,262	3,950	479	1,300
乗車率(複線化効果含む)	5.00%	5.25%			
新規需要(人)	4	224	207	25	68

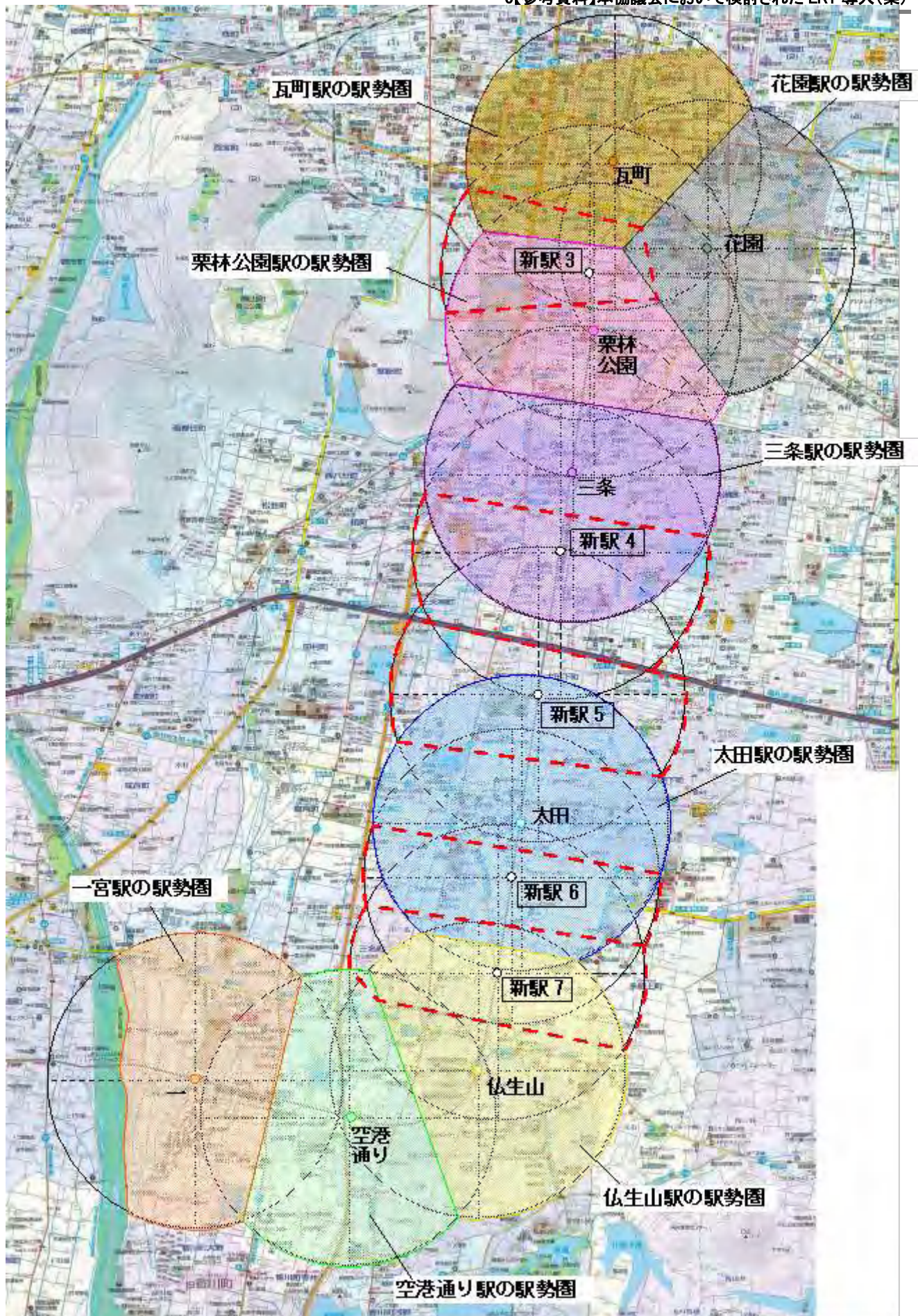


図 新駅の駅勢圏

複線化による需要予測

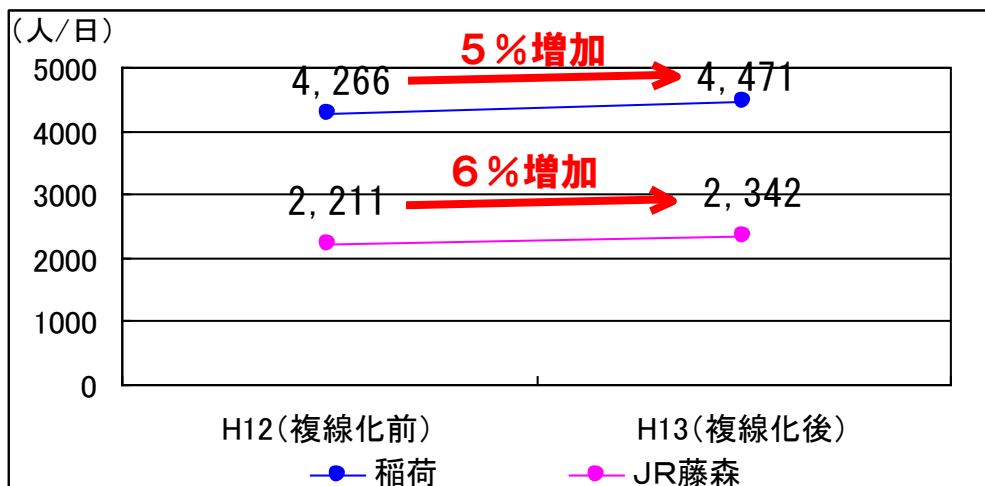
前提条件

- ①複線化の効果が見込める栗林公園、三条、太田、仏生山の4駅を対象とする。
- ②複線化による需要の増加率については、他地域の事例を参考に設定する。
- ③需要の算出方法は、次式によるものとする。

$$(\text{複線化による需要}) = (\text{複線化区間の駅乗車員数}) \times (\text{複線化による利用者増加率})$$

予測結果

- ①複線化による利用者増加率は、事例（JR奈良線）を参考に設定する。
- ②複線前後の利用者数を見ると、約5%の増加が見込める。（H12→H13）
- ③複線化による利用者数の増加は、約570人/日と見込まれる。



出典:京都市統計書

図 複線化前後による利用者増加率

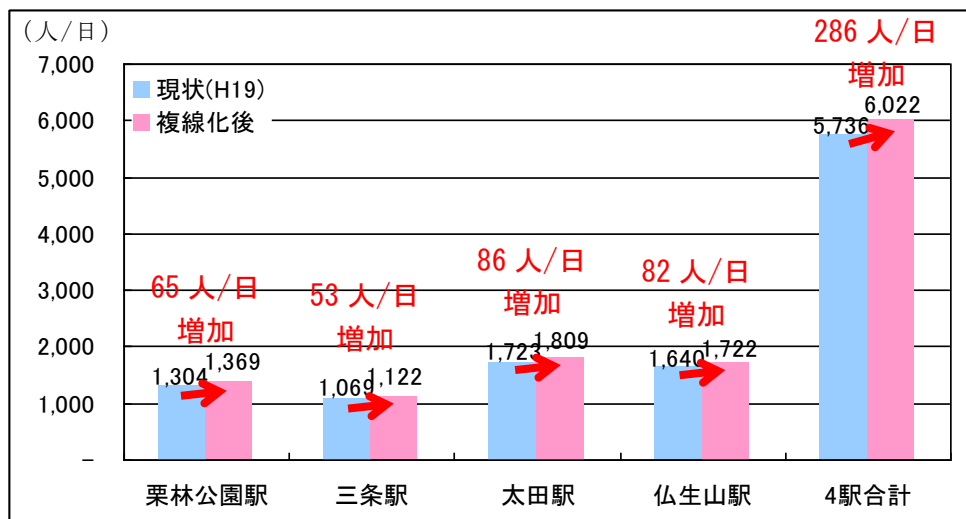


図 複線化による需要予測結果

需要予測

以上より、算出した概略的な需要予測結果を下表にまとめる。

表 需要予測総括表

項目	算出方法など	需要量（増加分）
(1) 仏生山駅周辺整備などによる転換需要		約 1,450 人/日
パークアンドライド駐車場整備	・中部東地域、南部地域から都心地域に向かう自動車交通量と、H20 年市民交通意識アンケートから想定した転換率を基に算出。	約 1,250 人/日
バスアンドライド (バスターミナル整備)	・「ことでんバス・塩江線」の塩江～仏生山間の通過人員と「ことでんバス・日生ニュータウン線」の日生ニュータウンから一宮までの通過人員が仏生山駅で乗換(約 170 人/日) ・「ことでんバス・塩江線」の仏生山～三条間の乗車人員が転換(約 50 人/日)	約 200 人/日
(2) 新駅設置による需要 (純増分)	・駅勢圏(半径 1km)に対する乗車人員の比率より算出(既存駅からの転移分は除く。三条駅～仏生山駅間の新駅 4 箇所については、複線効果 1.05 倍を考慮)	約 530 人/日
(3) 複線化による効果	・栗林公園駅、三条駅、太田駅、仏生山駅が対象。 (需要)=(複線化区間の駅乗車員数)× (複線化による利用者増加) * 複線化による利用者増加率は、事例(JR奈良線)を参考に設定	約 570 人/日
合 計		約 2,550 人/日

巻末資料

高松市総合都市交通戦略検討協議会設置要綱

(設置)

第1条 第5次高松市総合計画基本構想に掲げる政策「快適で人にやさしい都市交通の形成」を具体化する高松市総合都市交通計画（以下「総合都市交通計画」という。）を策定するため、高松市総合都市交通戦略検討協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(活動内容)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の活動を行う。

- ・ 総合都市交通計画の策定に関すること。
- ・ 総合都市交通計画の推進方策に関すること。
- ・ 新交通システムの必要性および導入の可能性の検討に関すること。
- ・ 前3号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第3条 協議会は、委員20人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 交通事業者
- (3) 商工、経済団体関係者
- (4) 市民代表、NPO関係者
- (5) 関係行政機関の職員
- (6) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(会長および副会長)

第5条 協議会に会長および副会長をそれぞれ1人置き、委員の互選により定める。

- 2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、会長は、会議の議長となる。

- 2 協議会の会議は、委員の半数以上が出席しなければ、開くことができない。
- 3 協議会の会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会長は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

(幹事)

第7条 協議会に、幹事若干人を置く。

- 2 幹事は、市職員のうちから、市長が任命する。
- 3 幹事は、委員会に出席し、検討事項について意見を述べることができる。

(庶務)

第8条 協議会の庶務は、高松市市民政策部企画課において行う。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

- 1 この要綱は、平成20年5月21日から施行する。
- 2 この要綱による最初の協議会の会議は、第6条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。

高松市総合都市交通戦略検討協議会 委員名簿

区分	氏名	役職等	備考
会長	土井 健司	香川大学工学部教授	学識経験者
副会長	中村 良平	岡山大学大学院社会文化科学研究科・経済学部教授	
委員	西牧 世博	四国旅客鉄道(株)常務取締役 (総合企画本部長)	交通事業者
	佐川 昌司	高松琴平電気鉄道(株)常務取締役 (経営企画室長)	
	楠木 寿嗣	(社)香川県トラック協会会長	
	野口 和之	(社)香川県バス協会乗合委員会委員長	
	安田 洋	高松タクシー協会会長	
	多田 茂	高松商工会議所常務理事・事務局長	商工・ 経済団体
	古川 康造	高松市中央商店街振興組合連合会副理事長	
	小野 美津子	高松市婦人団体連絡協議会副会長	市民代表 NPO
	本多 八潮	時事通信社前高松支局長	
	宮本 美枝子	“ぐるっと高松”公共交通を育てる会代表	
	木村 克美	主婦	公募委員
	高木 美枝子	非常勤講師	
	藤井 元生	国土交通省四国地方整備局道路部長	関係行政 機関
	近江 典男	国土交通省四国地方整備局建政部長	
	阿部 竜矢	国土交通省四国運輸局企画観光部長	
	天雲 俊夫	香川県政策部長	
	高口 秀和	香川県土木部長	
	松村 陽市	香川県警察本部交通部長	

オブザーバー	西森 純一	国土交通省四国運輸局鉄道部長	関係行政機関
--------	-------	----------------	--------

(※敬称略:順不同)

用語解説

アルファベット

■B&R:バス&(レール)ライド

バスから電車に乗り換え（ライド）、通勤等を行う交通施策上の手法。

■C&R:サイクル&ライド

駅周辺に設置した駐輪場に自転車を駐輪し（サイクル）、そこから電車に乗り換え（ライド）、通勤等を行う交通施策上の手法。

■Iruca

高松琴平電気鉄道（ことでん）が運用する非接触方式 IC カードを利用したストアードフェアシステムカード。

■LRT

ライト・レール・トランジット（Light・Rail・Transit）の略。従来の路面電車が高度化され洗練化された路面公共交通機関。ライトレールとも呼ばれ、近年欧米で普及しつつある。

■LRV

Light Rail Vehicle の略称で、LRT に使用する車両のこと。

■P&B:パーク&バスライド

駅周辺に設置した駐車場にマイカーを駐車し（パーク）、そこからバスに乗り換え（バスライド）、通勤等を行う交通施策上の手法。

■P&R:パーク&ライド

駅周辺に設置した駐車場にマイカーを駐車し（パーク）、そこから電車に乗り換え（ライド）、通勤等を行う交通施策上の手法。パーク&レールライドとも言う。

■SF(ストアードフェアシステム)

SF とは、IC カードに予めチャージ（入金）された金額で運賃に使用できる金額のこと。（Iruca カードなど）

あ

■ウォーターフロント

水際線をはさんで水域と陸域の両者を含む空間で、多くは都市の水際を指すことが多い。

か

■海園都市構想

瀬戸内海の風景をはじめとする「場所性」を最大活用することで、居住者の誘致、産業創出、次世代の育成の実現を目指す考え方。

■カーフリーデー

カーフリーデーの「フリー」は、バリアフリーと同じく、「ない」という意味。1日マイカーを使わない地区を作り出し、市民一人ひとりが車のない都市環境を体験・実感し、考えるような社会啓発活動。この取組みはフランスで始まり、現在、ヨーロッパを中心に2,000を超える世界の都市が参画している。新しい交通政策を展開していく日として、年に1回実施される。

■逆都市化

「空洞化」と同意。

■空洞化

郊外部への流出によって、都心地域の人口が減少すること。逆都市化やドーナツ化現象とも言われる。

■グローバル化

国際化のこと。

■経常収支比率

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。

■交通結節点

都市の拠点など、各交通手段などが集結する地点。

■交通手段分担率

移動の手段として、自動車や鉄道、バスなどがどのような割合で使われているかを示す数字。全体に対する割合で表される。

■交通モード

鉄道やバス、自動車といった移動のための交通手段のこと。

さ

■サイクルポート

自転車を駐輪するためのスペースのこと。

■自転車レーン

車道に設けられた自転車専用の走行帯。青色のラインで分けられている。

■社会実験

新たな制度や技術などの施策を導入する際、場所と期間を限定して試行することで、有効性を検証したり問題を把握し、時にはその施策の本格導入を見送るかを判断する材料とするもの。地域住民との意見交換ならびに周知と合意形成も兼ねている。

■集約型都市構造

コンパクト化を誘導する土地利用規制や、効率的な都市施設等の整備によって人口などを交流拠点に集約させる都市構造。

高松市では幾つかの交流拠点を連携した多核連携・集約型都市構造への転換を目指している。

■新交通システム

P3-2 に示すような、従来交通よりは高度化された交通システムの総称。LRTなども新交通システムに含まれる。

た

■大規模小売店舗

対象となる大型店には2つの区分があり、第一種大規模小売店：店舗面積3,000㎡以上、第二種大規模小売店舗：店舗面積500㎡以上と分けられる。

■チェーンモビリティ

元来は鎖（チェーン）を意味する。公共交通などの移動手段が鎖状に連なっていく交通体系構造のこと。

■駐車場マネジメント

都心地域における駐車場の数や料金に対して、過度に自動車に依存しない、適切な水準に誘導するためのコミュニケーションを中心とした交通施策。

■超高齢社会

総人口に対する高齢者（65歳以上）の人口の割合が高い社会を「高齢化社会」と呼ぶが、非常に高齢化が進んだ社会を「超高齢社会」と呼ぶ。一般には高齢化率21%を超える社会のことを言う。

■道州制

現行の都道府県制度を廃止して、複数の都道府県を統合した面積規模を持つ広域行政体をつくり、自立のための権限を与える制度。日本を9、10、13に区分けた案が提唱されている。

■トランジットモール

中心市街地等の通りで一般車両を制限し、道路を歩行者・自転車とバスや路面電車などの公共交通機関に開放することで、まちの賑わいを創出するもの。

■トリップ

人々が通勤や通学、買い物などで移動すること。

は

■バスターミナル

停留所を系統ごとなどに複数設置し、多くの系統の起終点や経由地となっているバス停。鉄道の駅や商業地などと合わせて作られることが多い。

■パブリックレーン

公共交通機関（路線バスやタクシーなど）が専用走行する道路車線（空間）。専用車線のため、定時制や速達性が向上する。一般的には、通勤ラッシュ時における時間指定の箇所が多い。

■バリアフリー

障がいのある人等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味。もともとは建築用語で、建物内の段差の解消といった物理的障壁の除去という意味合いが強いが、より広く障がい者等の社会参加を困難にしている情報・制度・心理的要因などあらゆる障壁の除去という意味でも用いられる。

■ヒートアイランド

都市部の気温がその周辺の郊外部に比べて異常な高温を示す現象。高温により自然環境が影響を受け、住民の生活や健康にも影響を及ぼすことから、近年問題視されている。対策を行わなければ、人口の集中がある場所では例外なく起こる現象で、都市の規模が大きいほどヒートアイランドの影響も大きい傾向にある。

■フィーダー路線

フィーダー（feeder）とは、河川の支流という語源から、交通機関の支線のことを指す。幹線交通に交通を集中したり、幹線交通から交通を分散したりする役割を持つ。鉄道の場合には、バスやタクシー等の端末交通が、道路では幹線道路に接続する補助幹線道路や区画道路がこの役割を担う。

ま

■モータリゼーション

自動車時代、自動車化、車社会などを指す。

■モビリティ・マネジメント

公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態へと変えていく一連の取組みを意味するものであり、利用者の自発的な行動の変化を促していくコミュニケーションを中心とした交通政策。

や

■ユニバーサルデザイン

年齢や性別、体型、障害の有無・レベル等にかかわらず、誰にでも使いやすくデザインすること。製品、建物、設備、交通機関など、あらゆる分野に通用する。

ら

■旅行速度

自動車などで移動するときのスピードのこと。