

令和7年度 大学・地域共創プラットフォーム香川
産学官共創チャレンジ支援補助金補助事業実績報告書

新規モビリティおよび都市計画の仮想実証実験と
地域住民との対話プラットフォームの構築

香川大学
2026年3月

補助事業実施報告書

(1) 事業No.	※PF事務局記載欄
(2) 事業名	新規モビリティおよび都市計画の仮想実証実験と地域住民との対話プラットフォームの構築
(3) 補助事業者 (団体及び団体の長)	※代表者1者 国立大学法人香川大学（学長 上田 夏生）
(4) 事業責任者 ・担当者	<p>※(3)における事業責任者・担当者</p> <p>※補助事業者に所属する者を記載</p> <p>※当事業計画に係る問い合わせや各種通知等の連絡は担当者宛てに行います。</p> <p>(所属) 香川大学創造工学部 (責任者・職氏名) 教授 鈴木 桂輔 (担当者・職氏名) 会計係 豊島 明日香 (TEL) 087-864-2323 (E-mail) suzuki.keisuke@kagawa-u.ac.jp</p>

(5) その他の参画団体等

※部署名まで記載してください。

(大学等名)

香川大学

担当者（部署，氏名，TEL及びE-mail）

創造工学部，鈴木 桂輔，087-864-2323，suzuki.keisuke@kagawa-u.ac.jp

(経済団体等名)

株式会社百十四銀行

担当者（部署，氏名，TEL及びE-mail）

地域サステナビリティ推進部，大森 亮昌，087-836-2985，tiiki@114bank.co.jp

114地域みらいデザイン株式会社

担当者（部署，氏名，TEL及びE-mail）

代表取締役，大森 亮昌，087-883-2114，mirai@114rfd.co.jp

(自治体等名)

香川県 土木部

担当者（部署，氏名，TEL及びE-mail）

都市計画課，木下 瑛治，087-832-3866，vb7301@pref.kagawa.lg.jp

高松市 都市整備局

担当者（部署，氏名，TEL及びE-mail）

都市計画課，南木 統威，087-839-2455，toi_11954@city.takamatsu.lg.jp

高松市 都市整備局

担当者（部署，氏名，TEL及びE-mail）

交通政策課，川西 紘輔，087-839-2138，kosuke_8463@city.takamatsu.lg.jp

（その他）

三咲デザイン合同会社

担当者（部署，氏名，TEL及びE-mail）

代表，田島 淳，03-6264-9341，tajima@misaki-design.co.jp

1 実施事業の概要

1.1 実施概要

本事業では，香川大学，株式会社百十四銀行，114地域みらいデザイン株式会社，香川県土木部都市計画課，高松市都市整備局，三咲デザイン合同会社が連携し，高松駅周辺のサンポート地区から丸亀町商店街地区までの，人流の円滑な移動を実現（より一層の賑わいの創出）を可能とする方法について，高松駅周辺の事業者および地域住民が参加型のワークショップおよびシンポジウムを香川大学イノベーションデザイン研究所にて開催し，高松市の都市計画のランドデザインについてオープンディスカッションを行った．具体的には，令和7年11月7日に，主としてサンポート地区の事業者が集い，高松駅周辺から商店街地区までのエリアの各種公共施設の課題や改善項目について，意見を集約した．その改善項目の対策案を，本事業で構築したメタバース空間（Digital高松）に新たに具現化して作成し，令和8年1月13日に開催したシンポジウムにおいて，施工の結果をメタバース空間で没入体験（回遊体験）してもらった．このほか，自動運転レベル4相当のグリーンスローモビリティの社会実装も想定し，メタバース空間での，グリーンスローモビリティと周辺の四輪自動車や歩行者との混在交通環下での交通流の変化など，新規公共モビリティの社会受容性の観点での評価を実施できる機能も参加者に体験してもらった．事業の最終報告会を兼ねた上記の1月に開催したシンポジウムでは，本事業終了後の取り組みについても意見交換を行った．高松駅から商店街地区までを徒歩で回遊できる「ウォーカブルシティ高松」の実現にむけた都市計画を具現化することが重要という意見が多く，本事業で構築したDigital高松を用い，徒歩で回遊できる高松駅周辺の都市計画案について，高松駅周辺地区および商店街地区の事業者を集め，香川大学が事務局を担当し，意見集約を継続的に実施することで合意した．なお，当該事業の実施による成果物は，主として以下の三つである．

1) メタバース技術を活用した都市計画の企画検討段階での評価プラットフォームの構築

高松駅周辺の「ウォーカブルシティ高松」の実現について，メタバース空間で没入体験評価が可能な仮想実証実験プラットフォームを構築した．

2) グリーンスローモビリティ運行ルートの可視化サンプルの提案

JR 高松駅と丸亀町商店街地区との間を繋ぐグリーンスローモビリティの運行ルートを提案し，周辺の交通参加者（車両，歩行者）とインタラクティブに（一定の車間時間を保ち衝

突を回避しながら) 走行する状態をメタバース空間で可視化するサンプルを構築した。

3) 都市計画の住民検討会へと拡げていく住民参加型のワークショップの開催

香川大学, 百十四銀行, 香川県土木部都市計画課, 高松市都市整備局ほか, 合計 15 団体程度の参加による, 地域住民・関係機関とのコミュニケーションの共通基盤を実現するための, コミュニケーションネットワークを, ワorkshopおよびシンポジウムの開催を通じて整備した。

1.2 成果物の詳細

1) 評価プラットフォームの構築

高松駅周辺～丸亀町商店街地区をメタバース化したメタバース空間 (Digital 高松) を整備し, このメタバース空間を歩行者および自動車のドライバの視点で移動しながら, 高松市の都市計画の案を評価できる評価プラットフォームを構築した (図 1, 図 2)。なお, このメタバース空間は, 国土交通省が公開する三次元の都市空間の形状データ「PLATEAU」(図 3) に, 路側帯, 道路標識などの画像データをテクスチャマッピングすることにより作成した。



図 1 高松駅周辺～丸亀町商店街地区を再現したメタバース空間 (Digital 高松) の一例



図 2 R7 年度新規に整備したメタバース空間 (青色着色部分)

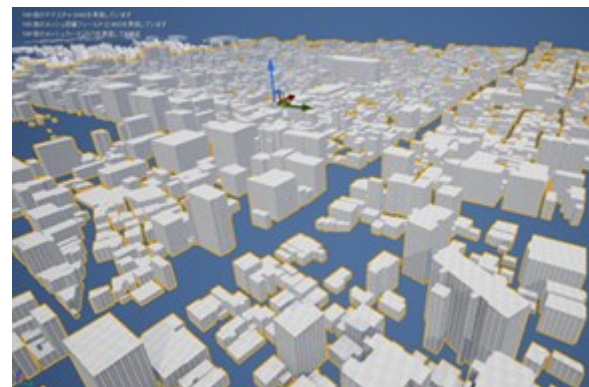


図 3 PLATEAU の都市空間形状データ

2) グリーンスローモビリティ運行ルート可視化サンプルの提案

グリーンスローモビリティの運行ルートの可視化サンプルを提案 (図 4) し, このルートを走行するグリーンスローモビリティの乗員や周辺車両のドライバの視点で没入体験できる VR シミュレータ (図 5) を構築した。運行ルートは, JR 高松駅北側バスターミナル～あなぶきアリーナを周遊するルート (ルート 1), JA 高松駅南側バスターミナル～高松三越を周

遊するルート（ルート2）、JR高松駅北側バスターミナル～高松三越を周遊するルート（ルート3）である。



図4 JR高松駅～商店街地区を周遊するグリーンスローモビリティの運行ルート



図5 グリーンスローモビリティの運行状況を没入体験で視認できるVRシミュレータ

3) 住民参加型ワークショップおよびシンポジウムの開催

令和7年11月7日に開催したワークショップ（図6）において、「居住・生活」、「観光・公共空間」に分かれて得られた、インフラ改変に関する課題（ニーズ）を、以下に集約して記載する。

A グループA（居住・生活）

- ・サンポートエリアの認知度・一体感の欠如の改善
- ・駅前広場の「暑さ・日差し」対策（大型屋根・滞留空間）
- ・案内板・QRコード・誘導導線の整備
- ・屋根付き空間・アート・キッチンカー・POP-UPの設置
- ・「日常のワクワク」創出（プロムナード・テラス・カフェ）が重要
→ “市民の日常に寄り添う回遊空間づくり”を重視

B グループB（観光・公共空間）

- ・表示・サイネージの視認性向上（ピクト+多言語）が必須
- ・イベント混雑時の信号・誘導整備が必須
- ・フェリー・アリーナ間動線の可視化・屋根化が重要

- ・風・日照・景観の「見える化」の演出が重要
 - ・広場の人工芝化・パブリックビューイングが必要
 - ・交通連携：グリスロ・動く歩道・キックボードレーンが必要
- “観光×日常×体験”のハイブリッド設計を志向



図6 ワークショップの開催状況 於：香川大学イノベーションデザイン研究所

また、令和8年1月13日に開催したシンポジウム（図7、図8）の概要を、以下に記載する。

上記のワークショップでインフラ改編に関するニーズやアイデアが、いかにしてバーチャル空間上に具現化されたのかを紹介し、参加者は、未来の高松駅周辺エリアを自らの手で探索し、その可能性を体感した。このメタバースの没入体験では、以下の新機能を紹介した。



図7 シンポジウムの開催状況 於：香川大学イノベーションデザイン研究所
（開催日：令和8年1月13日）

- **高松城天守閣の再現：** 往時の姿を再現した天守閣が空間のランドマークとなり、観光資源としての視覚的効果を高めている（図9）。
- **開閉式の巨大な日傘：** ワークショップでの意見を反映し、夏場の厳しい日差しを遮るための巨大な日傘が設置され、開閉する様子が実演された（図10）。

- **スカイキャビン (モノレール)**：高松駅から商店街地区を結ぶ新たな移動手段として、空中を移動するキャビンが実装され、乗車体験が可能になった (図 11)。
- **屋根付き回遊路の延伸**：高松駅から片原町商店街方面まで、雨に濡れずに移動できる屋根付きのデッキが延伸され、中心市街地へのアクセス性が向上している (図 12)。
- **海沿いのカフェテリアとマルシェスペース**：サンポート地区アリーナの北側に、海を眺めながら滞在できる新たな交流空間として、展望台、カフェテリアとマルシェスペースが創出された (図 13, 図 14)。
- **海中プロムナード**：カフェテリアの下には、海の中の様子を観察できるガラス張りの海中散歩道が設けられ、エンターテインメント性が付加されている (図 15)。
- **夜景とプロジェクションマッピング**：時間帯を夜に切り替えると、美しい夜景が広がり、日傘の傘部分にはプロジェクションマッピングが投影されるなど、夜間の魅力を高める演出が加えられた。
- **グリーンスローモビリティの交通シミュレーションとの連携**：背景ではリアルな交通シミュレータが稼働しており、再現された人や車の流れの中で、新たなモビリティとして、自動運転レベル 4 相当のグリーンスローモビリティが渋滞などに与える影響を検証できることが示された (図 16)。



図 8 シンポジウム開催案内
メディア広報用資料



図 9 高松城天守閣の再現



図 10 開閉式の巨大な日傘

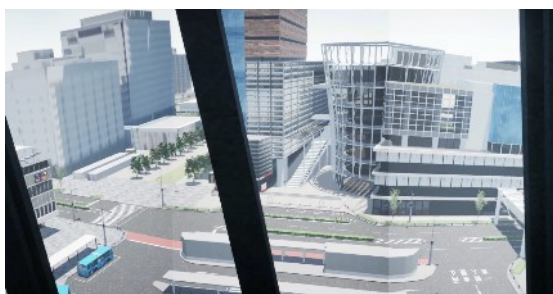


図 11 スカイキャビン (車内からの眺望)



図 12 屋根付き回遊路



図 13 アリーナ北側の沿いの展望台



図 14 アリーナ北側の海沿いのマルシェ



図 15 海中プロムナード



図 16 走行中のグリーンスローモビリティ

上記のワークショップ、シンポジウムでの参加団体（一例）を以下に示す。

- ・香川県土木部都市計画課
- ・高松市都市計画課交通政策課
- ・四国運輸局
- ・高松商工会議所
- ・百十四銀行
- ・114 地域みらいデザイン株式会社
- ・シンボルタワー開発株式会社
- ・穴吹エンタープライズ事業開発部
- ・四国電力新規事業部
- ・四国旅客鉄道株式会社
- ・トヨタカローラ香川株式会社
- ・香川ダイハツ販売株式会社
- ・高松帝酸株式会社
- ・瀬戸内シミュレータ株式会社
- ・ジオテクノロジー株式会社
- ・株式会社瀬戸内アートコレクティブ
- ・あいおいニッセイ同和損保株式会社

シンポジウムでは、メタバースでの新たなインフラの設置状況について、没入体験した。その後、自由な意見交換を行った。このワークショップでは、「所属を忘れ、発言に責任を持たない」というユニークなルールを設け、参加者は役職や立場にとらわれず、市民の一人として率直な意見を活発に交わした。ワークショップで出された主要な意見や論点を以下に記載する。

【評価点】

- **動線の明確化**： 駅から商店街への屋根付き回遊路によって、初めて訪れる人でも迷わず中心市街地へ向かうことができ、動線が非常に分かりやすくなる。
- **利便性の向上**： 雨や夏場の強い日差しを気にせずに移動できる点は、多くの参加者から高く評価された。
- **アイデア共有の有効性**： 言葉だけでは伝わりにくい都市計画のアイデアを、誰もが直感的に理解できる形で視覚的に共有できるツールの力は大きいとの意見が多数を占めた。

【懸念点】

- **景観への影響**： 大規模な屋根付き回遊路は、地上が暗くなったり、圧迫感を与えたりするなど、高松の開放的な景観を阻害する可能性がある。
- **「高松らしさ」の喪失**： 過度なインフラ整備が、港町である高松ならではの「抜け感」や、海と空を感じられる心地よさを損なうのではないかという懸念が示された。
- **利用者のミスマッチ**： スカイキャabinは魅力的だが、主に観光客向けの設備であり、地元住民の日常的な利用には繋がりにくいのではないか。
- **「通路」から「場所」へ**： 現状の案は「移動のための通路」としての機能が強いが、人々がそこに立ち寄り、滞在したくなるような魅力的な「場所」としての仕掛けがもっと必要ではないか。

【ツールの活用に関する提案】

- **市民参加の促進（ローコード/ノーコード化）**： 専門家だけでなく、市民が誰でも簡単に操作し、自分のアイデアを配置できるような「ローコード/ノーコード化」が、このツールの普及には不可欠である。
- **インタラクティブ性の向上**： 議論の場に出た意見をその場で即座に反映し、複数の案をリアルタイムで比較検討できるような、より高いインタラクティブ性が求められる。
- **多様な可能性の探求**： 今回の未来像だけでなく、例えば「昭和 30 年代の高松駅」など、様々な時代の風景を再現し、街の変遷を辿りながら未来を考えるための基盤として活用してはどうか。
- **合意形成を超えた「砂場」としての役割**： このツールは、単一案への合意形成を目指すだけでなく、あえて極端な未来像や望ましくない案を試すことで、「この方向性は私たちが望むものではない」という共通認識を醸成し、「私たちが本当に大切にしたい街の姿（高松らしさ）とは何か」という本質的な問いに解答するための「砂場」としての役割を担うべきだ。

このワークショップを通じて、メタバース技術が単なる計画の可視化ツールに留まらず、多様なステークホルダー間の対話と深いレベルでの合意形成を促進する、強力なコミュニケーションプラットフォームとなり得ることが改めて確認された。

なお、メタバース（VR）を活用した市民参加型の都市計画の可能性に関する意識調査（シンポジウム開催時の回答数：31名）の結果を、図 17 に示す。VRを活用した都市計画について、極めて多くの参加者が、効果的であると回答している。住民参加型の街づくりの意見集約において、本事業で提案するメタバースを活用した取り組みは、合意形成を効果的に実施できる傾向にあるといえる。

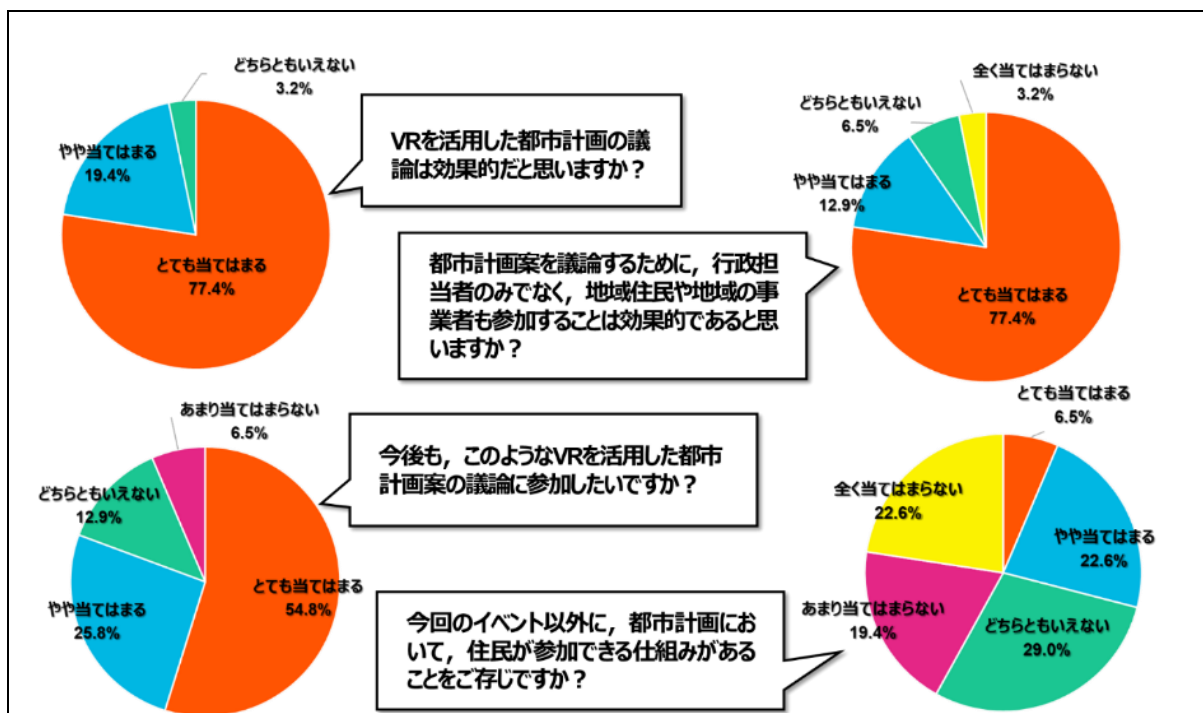


図 17 メタバース（VR）を活用した市民参加型の都市計画の可能性に関するアンケート
（令和 8 年 1 月実施のシンポジウムでのアンケート調査結果）

4) その他（都市計画における住民参加の課題と対策）

都市のインフラ整備における費用対効果を高く維持しつつ、都市の魅力を引き上げることは、行政、住民、そこで産業を営む企業等にとって、人や資金の流出を食い止め、持続可能な地域社会を構築していく上で重要な課題であり、そのためにも広く住民の意見を反映していく必要がある。このため、昨今、医療や教育分野で注目が集まる「共感」を生むストーリーを通じて地域住民との信頼関係を構築しながら作業を進めるナラティブ注)なアプローチによる地域住民参加型の都市計画の議論に、本事業で構築したメタバース空間を活用してマスタープランを作成する方法論は、極めて有効であると考えられる。また、このナラティブなアプローチの実現には、上記のメタバースでの没入体験評価は、極めて有効な手段の一つといえる。以下の図 18 に、住民参加型の街づくりのマスタープランの検討における、ICT（Web）による意見集約とメタバースを活用した、意見集約における個々の手段のメリットを示す。今後は、今回の事業で構築したメタバース（デジタル高松）に加えて、ウェブシステムを活用した住民の意見収集プラットフォームを構築したうえで、地域住民の多様な意見を集約し、専門家の意見を踏まえた施策の優先度を提案する取り組みを行っていく必要がある。また、最終的に多様な意見を集約するファシリテータが不在の状態が発生した場合には、効果的に AI によるブロードリスニングと意見集約を行うことも検討する必要がある。

注)ナラティブ・アプローチ

人々が自分の経験を語る「物語」に注目し、その語りを通じて、課題や解決策を見出す手法。主に、医療、教育などの分野で使用されている。



2 連携体制

※産学官の各主体とどのように連携したかを具体的に記載してください。

（大学等）

団体名：香川大学

連携内容：事業全体の統括および、香川大学で賑わいの創出を目的とする新規モビリティの社会実装や都市計画における課題抽出についての研究に携わる学生の参加による、当該関連テーマによる地域人材の育成スキームの提案

提供した知見：メタバース（デジタル高松）を活用した、地域のインフラの改修、新規モビリティの社会実装における課題抽出および意見集約の方法論

参画して得られた結果：想定よりも多くの高松駅周辺の事業者の、ワーキングおよびシンポジウムへの参加を実現でき、提案するメタバースを活用した地域住民の意見集約の方法論の妥当性を検証することができた。

（経済団体等）

連携団体：株式会社百十四銀行，114地域みらいデザイン株式会社

連携内容：地域創生の観点での香川県での公共交通サービスのニーズの集約および高松サンポート地区を中心としたまちづくりへの関与

提供した知見：地域の産官学の関係者のネットワークの提供，参加者募集ならびにまちづくりワーキング・シンポジウムの運営など

参画して得られた結果：これまでサンポート周辺に関わる関係者が一同に会することが無かったなか，ワーキングおよびシンポジウムを通じて，まちづくりへの機運醸成だけでなく，関係者同士のネットワーク形成にも繋がった。

（自治体等）

連携団体：香川県土木部都市計画課，高松市都市整備局

【香川県都市計画課】

連携内容：サンポート地区～丸亀町商店街地区の最適な走行ルートのシミュレー

ションの連携および最適な交通モデルについての共同研究

提供した知見：高松中心市街地の回遊性、滞在性の向上に向けた県の取り組み内容についての情報提供

参画して得られた結果：メタバースでまちを表現することで、まちづくりの案をわかりやすく作成することができ、関係者間の合意形成ツールとして活用できることが確認できた。

【高松市都市整備局】

連携内容：サンポート地区～丸亀町商店街地区の最適な走行ルートのシミュレーションの連携および最適な交通モデルについての共同研究

提供した知見：サンポート地区のエリアマネジメントに関する取り組み状況

参画して得られた結果：仮想空間を使用することで、サンポートエリアなどにてマルシェなどを開催したい方のイメージや想定を膨らませやすくできると思う。業務として、サンポートFACTプロジェクト社会実験（エリアマネジメント社会実験）を実施しており、今回の仮想空間を使用することで、以前からの課題であるサンポートと商店街の回遊性が向上すると思われる。

（上記 以外の参画団体がある場合）

連携団体：三咲デザイン合同会社

連携内容：マルチエージェントシミュレーション（Re:sim）を活用した新規公共モビリティの社会受容性評価プラットフォームの構築

提供した知見：メタバース（デジタル高松）、交通シミュレーション作成技術の提供

参画して得られた結果：メタバースは、以下の特徴があるという知見が得られた。

- ・CGなどの静止画と比べて、より具体的にイメージを抱きやすく、メリット・デメリットなどの意見を出しやすい。

- ・「いつでも」「どこでも」「誰にでも」という特性があり、より多くの住民参加、住民からの声を集める手段となり得る。

3 事業の評価（事業計画で設定した目標に対する成果、その他の成果等を記載）

事業計画で設定した木業に対して、十分な成果と知見が得られたと判断する。本事業への参加について、事業回当初に予定していたよりも極めて多くの高松駅周辺の事業者の参加があり、都市計画における、実地検証のコストを抑え、社会実装に向けた柔軟な検討を可能にする手段を検証する手法の妥当性を確認することができた。また、本事業を踏まえた今後の取り組みとして、高松駅から商店街地区まで徒歩で回遊可能な「高松ウォーカブルシティ推進戦略」の実施案（以下の「4. 今後の展望」に概要を記載）について検討した。なお、本手法は、地域創成における、人の周遊の活性化（より一層の賑わいの実現）のための、公共インフラ再編の妥当性の事前検証ツールとして、他の事業者への展開が可能である。なお、本事業で構築するメタバース空間を用いた評価プラットフォームおよび方法論は、特許申請を伴うような競争領域でなく、知見を共有できる協調領域の取り組みとして公開することから、香川県から地方交通の再編のための仮想実証実験の方法論を発信（横展開）することが可能である。

4 今後の展望（事業を終えての課題等を踏まえて、可能な限り詳細に記載）

今後は、今回の事業で構築したメタバース（デジタル高松）に加えて、ICT（Webほか）を活用した住民の意見収集プラットフォームを活用し、地域住民の多様な意見を集約し、費用便益分析や専門家の意見を踏まえた施策の優先度を提案する取り組みを行っていく予定である。また、各自治体において、最終的に多様な意見を集約するファシリテータが不在の状態が発生した場合には、効果的に AI によるブロードリスニングと意見集約を行う機能についても検討を開始する。

現状の課題と今後の取り組みの概要を、総括して以下に示す。

1) 住民参加が必要とされる背景と現状

人口減少や財政難という状況下で、持続可能な地域社会を構築するためには、費用対効果高く都市の魅力を引き上げることが重要である。行政、住民、企業などが協力して人やお金の流出を食い止める必要があり、そのためには広く住民の意見を反映させる必要がある。

2) 住民参加における課題

意見の対立と調整：世代間での意見の相違やコンフリクト（対立）をどう調整するかが課題であり、これが住民参加プロセスへの躊躇や中途半端な議論につながることもある。

参加者の固定化：メタバースを例とする XR 技術などは「その場に集まる必要がある」という制約があり、参加者が限定されてしまう傾向もある。

専門性の不足：まとめ役やファシリテータの不在、また複数案の提示や事実確認が不十分であるといった課題も指摘されている。

3) 解決に向けた新たなアプローチ

デジタル技術の活用（Web・メタバース・AI）：

メタバース：「現場原寸ワークショップ」の代替として、事業前後の見え方を現実と同等に確認できる空間を提供する。改善案を評価するにあたり、メタバース技術を活用して可視化し、その環境を没入体験できる方法論は、住民参加型のまちづくりにおける意見集約において有効である。

Web システム：時間や場所の制約を減らし、より多くの住民から意見を収集するために活用する。

AI（ブロードリスニング）：収集された膨大な意見を AI で要約・集約し、価値形成に繋げる。

ナラティブ・アプローチ：参加者の「語り（ナラティブ）」をもとに地域の魅力や課題を再検討する。行政側の視点（ドミナント・ストーリー）から、多様な主体の視点を取り入れた新たな語り（オルタナティブ・ストーリー）へと転換を図る。ただし、アイデア創出には「語り」だけでなく、確かなデータも反映させる必要がある。

4) 今後の取り組みおよび実施体制の案

具体的な活動の主導體制については、申請者ら（香川大学の鈴木、三咲デザインの田島ら）が運営する、香川大学イノベーションデザイン研究所にて活動中の産官学が連携した HMS コンソーシアム^注が主体となり、本事業で構築する仮想実験評価プラットフォームを公開し、定期的にワークショップを開催する。また、新規に提案する仮想実証実験を活用した都市計画の方法論について、他の地域への波及を実現し、HMS コンソーシアムの参画団体、地方自治体や民間企業との共同研究としての活動を実施する。これに加えて、産官学が連携した新規公共モビリティの社会実装や都市計画を担当する若手職員および学識経験者らによるワークショップを定期的に開催し、これを県内の住民検討会に拡げていく。

今後の、これら住民検討会での主たる取り組みは、以下の高松駅から商店街地区まで徒歩で回遊可能な「高松ウォーカーブルシティ推進戦略」の推進である。なお、この取り組みの推進にあたり、関連する香川県土木部都市課が主導する他の取り組みとも連携し、本事業で提案する、メタバース空間を用いた、地域住民との対話を行いながら、都市計画案を醸成していくための仮想実証実験の方法論を有用な手段の一つとしてオーソライズする。

注) <https://kidi.kagawa-u.ac.jp/consortium/>

なお、参考まで、本事業で得られた知見に基づく「高松ウォーカーブルシティ推進戦略」での取り組み内容（案）の概要について要点を記載する。

「高松ウォーカーブルシティ推進戦略」での取り組み内容（案）

1) 市民の価値基準の解明

歩行者が道を選ぶ背後にある「快適さ」や「景観」といった潜在的な価値基準を定量的に解明する。

2) 効果的な施策の立案

分析で得られる「報酬地図」（人々が価値を感じるインフラの可視化）を活用し、費用対効果の高いウォーカーブル推進施策（回遊性向上、インフラ整備など）を立案する。

3) インフラ改編のための合意形成

人流誘導やインフラ投資の判断において、データに基づく客観的な判断基準を確立し、施策効果の最大化と合意形成の円滑化に貢献する。

⇒高松ウォーカーブルシティ推進戦略の提案に繋げる。