

1.5.5 上位・関連計画の整理

1) 都市交通マスタープランの検討に関し、留意すべき上位・関連計画の整理

都市交通マスタープランの検討に関係し、留意すべき上位・関連計画は、下図に示すとおりである。

次頁以降にその概要について示す。



図 1.46 まちづくり・交通環境づくりに関わる上位関連計画

2) 交通分野に関する国の法律等

(1) 都市再生特別措置法

- 急速な情報化，国際化，少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るとともに，都市再生緊急整備地域における市街地の整備を推進するために制定された。
- 住宅及び医療，福祉，商業その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図り，これらの施設の立地を一定の区域に誘導するために市町村が作成する立地適正化計画の作成について定めるとともに，立地適正化計画に記載された居住に関連する誘導すべき施設について，容積率及び用途規制の緩和等の所要の措置を講ずることが出来ることとされた。
- 上記の実施にあたり，民間の活力を積極的に活用する。

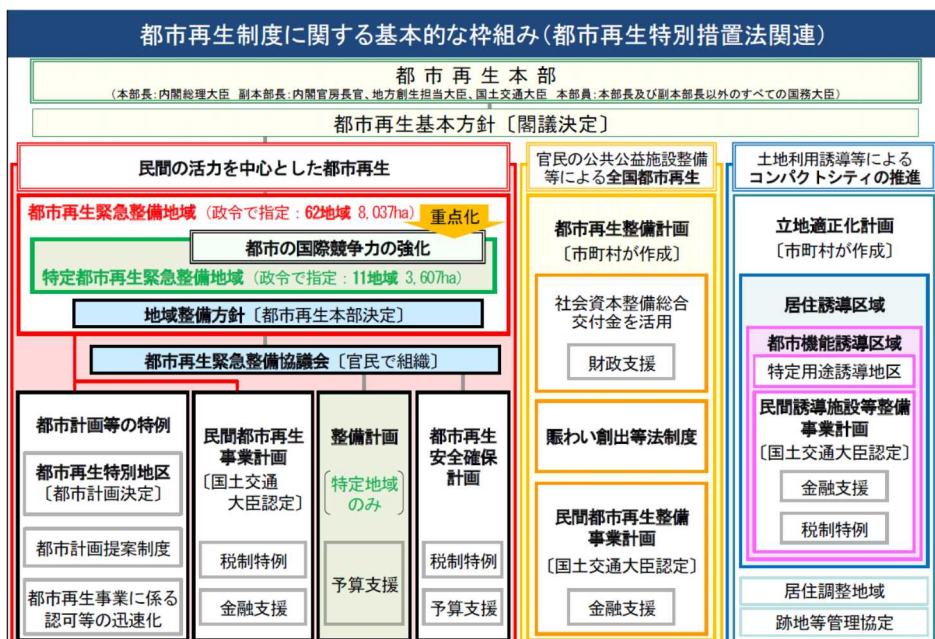


図 1.47 都市再生制度に関する基本的な枠組み(内閣府資料)

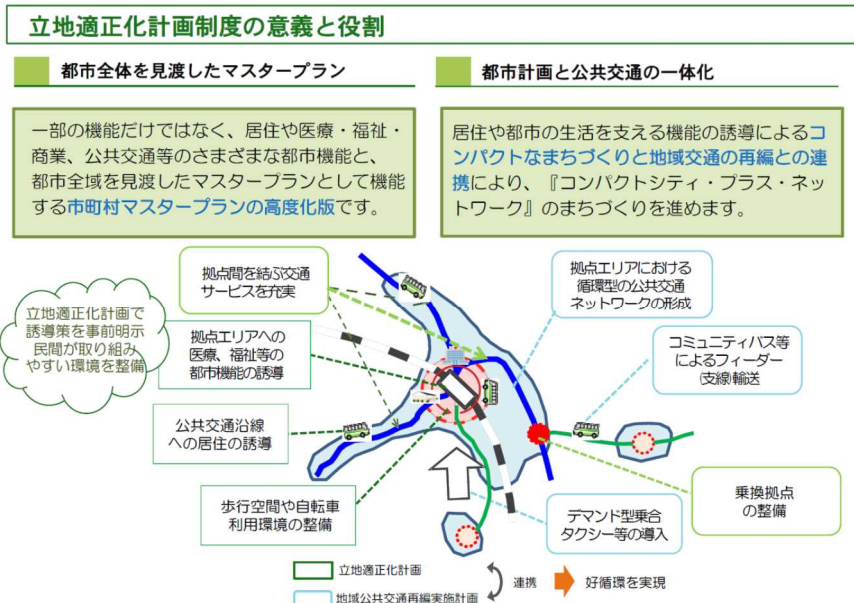
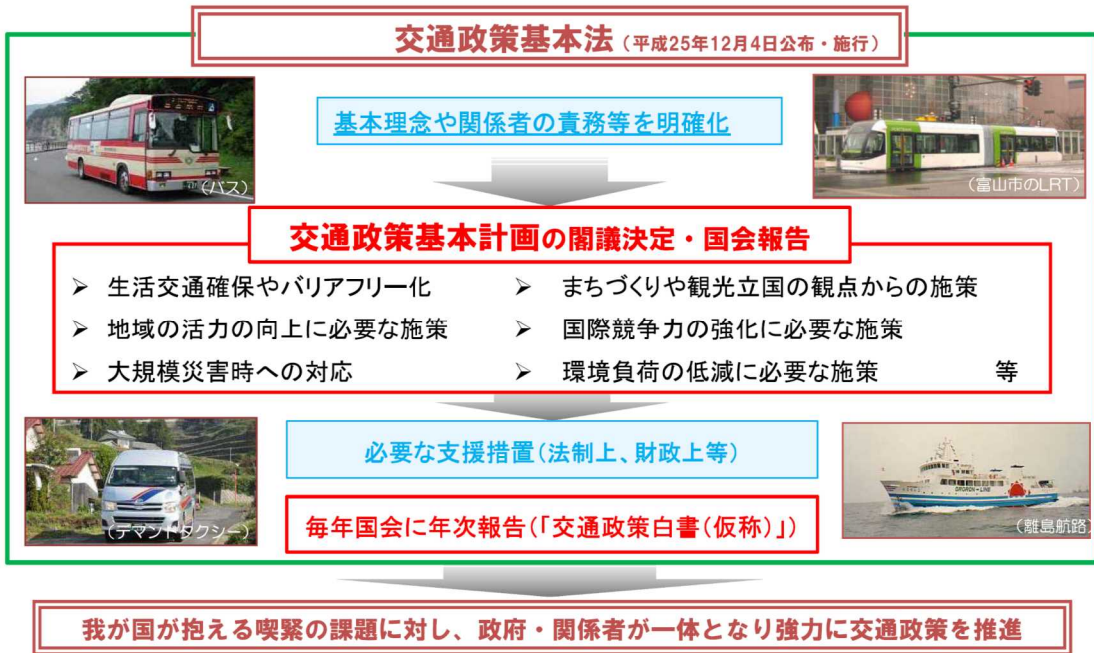


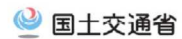
図 1.48 立地適正化計画制度の意義と役割(国土交通省資料)

(2) 交通政策基本法

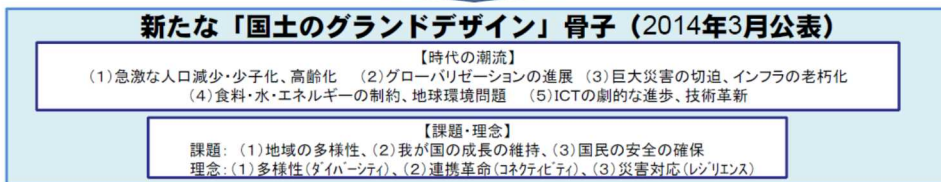
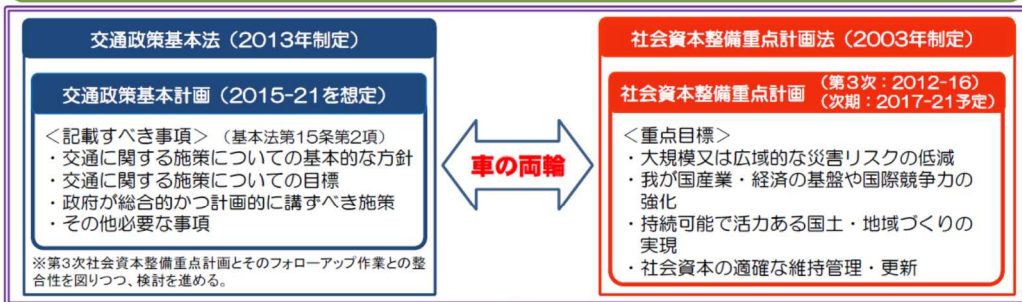
- 国や地方公共団体の責務を明らかにすることにより、交通施策を総合的・計画的に推進し、国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。
- 交通政策基本法は、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるとの基本的な認識の下で、交通に関する施策を推進していかねばならない等の基本理念を規定している。
- 国が講ずべき施策として、日常生活等に不可欠な交通手段の確保等、まちづくりの観点からの交通施策の促進、関係者相互間の連携と協働の促進等を規定している。



交通政策基本計画の位置づけ



交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」と、社会資本整備重点計画法に基づく「社会資本整備重点計画」を車の両輪として施策を推進し、もって、今後の国土・地域づくりの指針となる、中長期(2050年)を見据えた、新たな「国土のグランドデザイン」の実現に寄与する。



※ なお、交通政策基本計画及び社会資本整備重点計画については、国土形成計画法に基づく国土形成計画と調和が保たれたものでなければならないこととされている。 3

図 1.49 交通政策基本法(国土交通省資料)

(3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- 少子高齢化などの社会状況の変化や、利用者の減少による地域公共交通事業の経営環境悪化を背景に、持続可能な公共交通ネットワークの枠組み構築などを行って、まちづくりと連携した公共交通施策を推進する。
- 事業者主体の公共交通サービスから脱却し、自治体主体で乗り合いバスやデマンドタクシーなど、多様化した住民の移動手段の確保・維持を図る新たな取り組みに対し、国が財政支援や計画の実効性を高める法的措置で支援する。

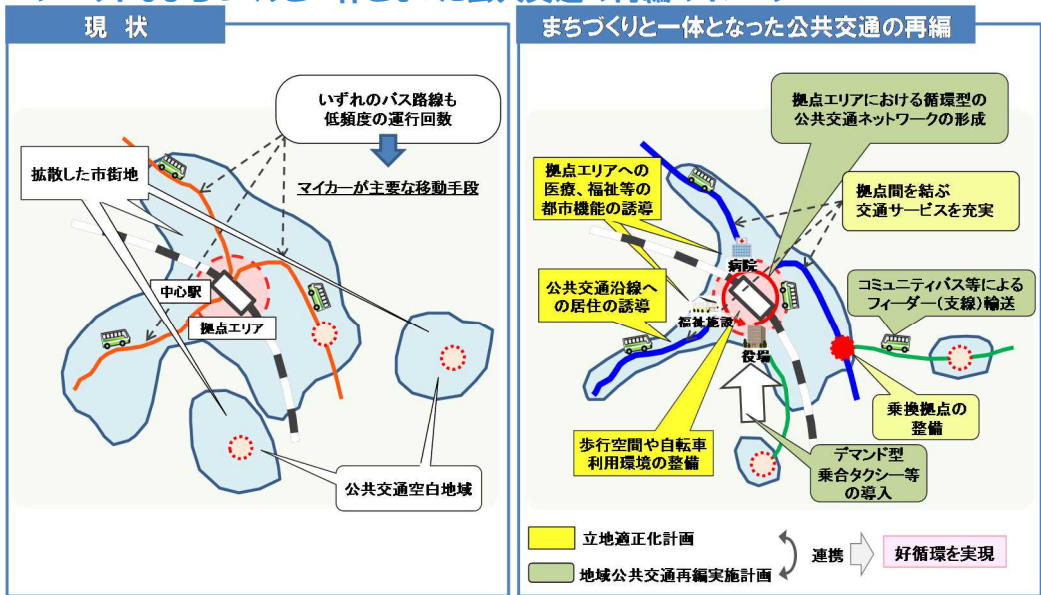
目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワーク を再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携を明確化

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築
するため、事業者等が地方公共団体の
支援を受けつつ実施

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離) ...

地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画 ...

地方公共団体が事業者等
の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

図 1.50 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要(国土交通省資料)

(4) 国土強靱化基本法

- 国土強靱化基本法第10条に基づき、国が国土強靱化基本計画を都道府県・市町村が国土強靱化地域計画を相互に調整して策定し、国土強靱化に係る国や地方の他の計画等の指針となるもの。（アンブレラ計画）
- 大規模自然災害等に対する脆弱性の評価を踏まえた、施策分野ごと及びプログラムごとの推進方針を定める。

強くしなやかな国民生活の実現を図るための
防災・減災等に資する国土強靱化基本法

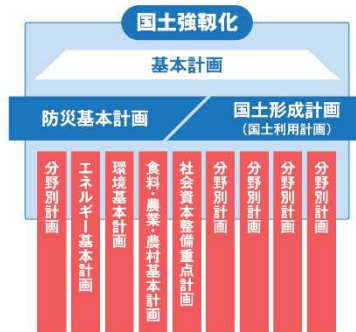
□ 目的、基本理念

- ・大規模自然災害等に備えた国土の全域にわたる強靱な国づくりを推進する。
- ・必要な施策は、明確な目標のもと、現状の評価を行うことを通じて策定、国の各種計画に位置付ける（国土強靱化基本計画はその指針となるもの）

□ 基本方針

- 1 人命の保護が最大限図られる
- 2 国家及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される
- 3 国民の財産及び公共施設に係る被害を最小化する
- 4 迅速な復旧復興を可能とする
- 5 ソフト・ハード施策の組合せによる国土強靱化推進のための体制を整備する
- 6 自助、共助、公助の適切な組合せによる取組を基本とし、特に重大性・緊急性が高い場合は国が中核的な役割を果たす
- 7 実施される施策は、国民需要の変化や社会資本の老朽化等を踏まえるとともに、重点化を図る

アンブレラ計画のイメージ



国土強靱化基本計画及び国土強靱化地域計画の関係

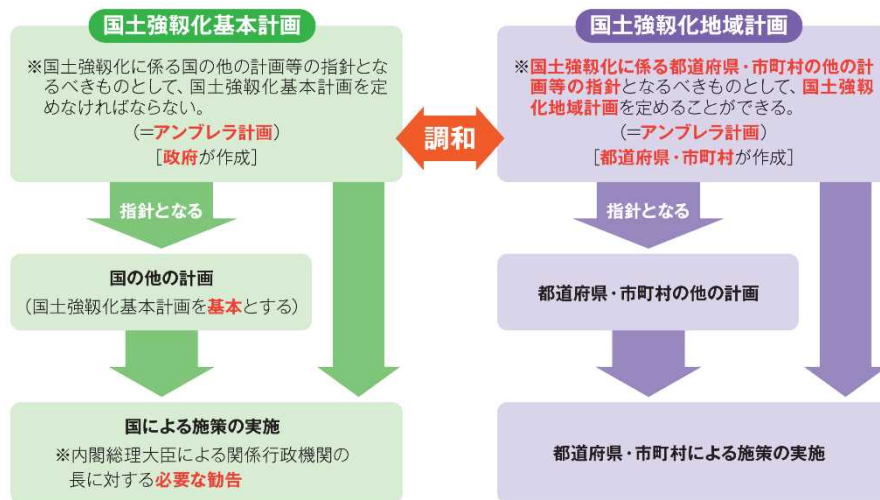


図 1.51 国土強靱化基本法の概要（内閣官房資料）

3) 県の総合計画: せとうち田園都市香川創造プラン(H23~H27)

- 少子高齢化の急速な進行と人口減少局面への転換、経済のグローバル化による本県産業への影響など、香川県を取り巻く環境の大きな変化を踏まえ、「元気の出る香川づくり」、「安心できる香川づくり」、「夢と希望あふれる香川づくり」を3つの柱とした県政運営の基本方針を策定した。
- 交通面では、安心、安全、環境、公共交通ネットワーク、観光という切り口で方向性が示されており、PT 調査を踏まえて策定する計画では、これらの切り口を踏まえた計画課題の設定および計画の評価を行うことが必要である。

【基本目標・基本方針】

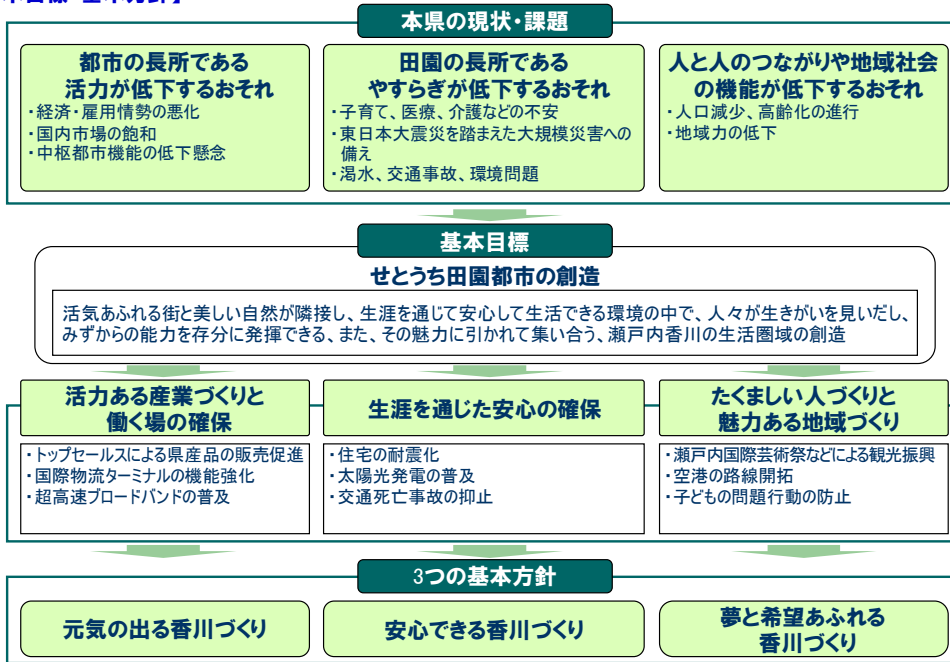


図 1.52 せとうち田園都市香川創造プランの基本目標および基本方針

【基本目標・基本方針と重点施策の関係】

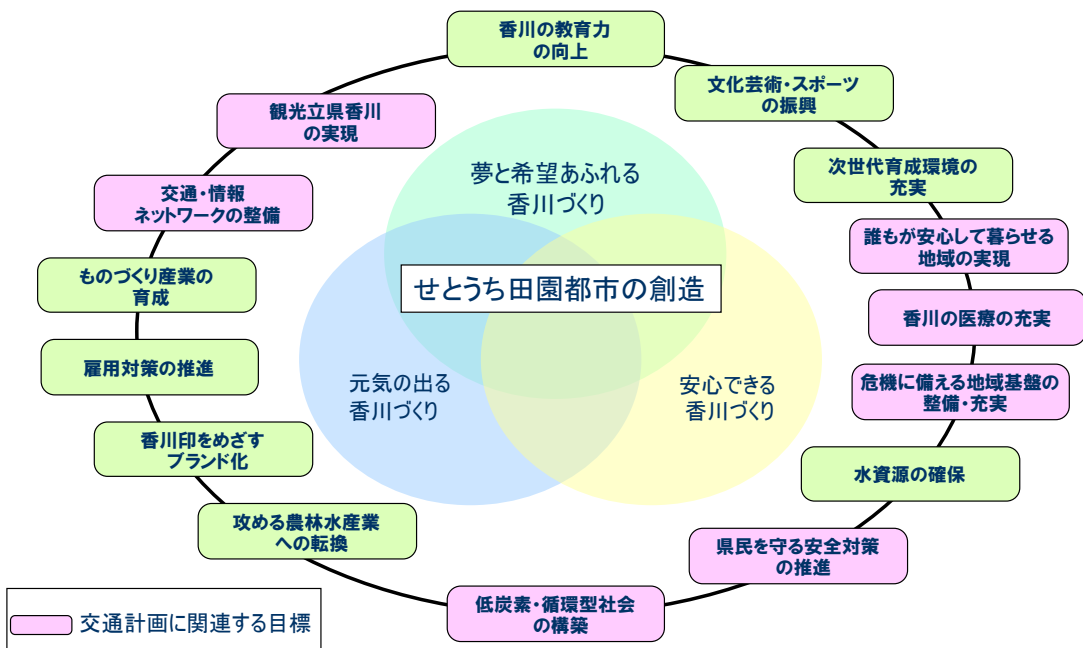


図 1.53 せとうち田園都市香川創造プランの基本方針と重点施策の関係

(2) 地域公共交通総合連携計画

- 香川県では利用促進による地域公共交通の活性化を目的として、各市町において地域公共交通総合連携計画が策定されている。
- 地域公共交通総合連携計画は、短期的な施策のアクションプランであることから、長期の計画を策定する本業務とは直接的な関係性はないものの、これら計画における目標や施策メニューについては留意することが必要である。

表 1.1 香川県内の地域公共交通総合連携計画の概要

年度	協議会名(市町)	モード	事業概要
H22	ことでん活性化協議会 (高松市他2市4町)	鉄道	ことでんを中心とする地域公共交通ネットワークの利便性及び結節性の向上を図るため、現況交通実態調査、利用者ニーズ把握調査、交通結節点の整備に関する調査等の実施、計画策定。
H22	坂出市地域公共交通活性化協議会 (坂出市)	バス	社会情勢の変化に伴い自動車に依存した生活スタイルは、公共交通の利用離れを促進し利用者の減少がみられ交通事業者の経営を圧迫。また、自治体の財政状況が厳しくなる中で、今後、公共交通空白地帯の解消・高齢者の移動手段の確保等を検討するため、市民・利用者等の把握調査等を実施し、公共交通網の再構築を図るとともに公共交通の活性化を目指す。
H22	宇野高松航路活性化再生協議会 (高松市・玉野市)	旅客船	宇野高松航路を将来にわたって維持するため、同航路の利用実態調査(特に収入の約7割を占める貨物の利用実態調査)やニーズ調査、分析等を行った上で、持続可能な運航形態等について検討を行う。
H20	まんのう町地域公共交通協議会 (まんのう町)	バス	デマンドタクシーの導入及び共通バス券の発行等により、地域住民のニーズに対応した利便性の高い交通システムを構築し、公共交通空白地域の解消を図るとともに、地域が一体的に取り組む協働の公共交通サービスの確保を目指す。
H26	丸亀市地域公共交通活性化協議会 (丸亀市)	鉄道 バス 旅客船	平成22年度に策定した丸亀市地域公共交通連携計画に基づき、市民の日常生活における活動機会を確保していくため、地域を支える様々な主体が協創して、徒歩、自転車、自動車、公共交通(バス、鉄道、船)などの連携による持続可能な地域交通の形成を目指す。
H21	小豆島地域公共交通協議会 (土庄町・小豆島町)	バス 旅客船	小豆島では、少子高齢化や過疎化による人口の減少に加え、自家用車の普及等により、公共交通機関の利用が年々減少しているが、公共交通の維持・確保は、小豆島の発展を図るために欠くことのできない重要な案件である。この問題への対応を図るため、公共交通空白地域である豊島地区でのコミュニティーバスの実証運行、利用促進のためのICカードの導入等の事業を実施する。

a) ことでん沿線地域公共交通総合連携計画

- ことでんの活性化を図り、ことでんを中心とした県全体の公共交通体系を強化するとともに、地域の活性化につなげていくうえで、交通事業者の経営努力はもとより、行政や一般市民等が連携して支えていくことが重要と考え、計画を策定。

基本方針

- 都市鉄道としての特性を活かした、県内の地域公共交通体系の強化
- ことでんの駅を核としたまちづくりと地域の活性化

目標を達成するために行う事業及び事業主体

- 重点駅の整備(新駅の設置、パーク&ライド駐車場の整備、駅前広場の整備)
 - ①新駅(三条駅～太田駅間) : 新駅の設置、パーク&ライド駐車場の設置、駅前広場の整備、高速バスの接続
 - ②仏生山駅 : パーク&ライド駐車場の設置、駅前広場の整備
 - ③新駅(陶駅～滝宮駅間) : 新駅の設置、パーク&ライド駐車場の設置、駅前広場の整備
 - ④新駅(花園駅～林道駅間) : 新駅の設置等
- 実施主体: 高松琴平電気鉄道株式会社、香川県
- 実施期間: 導入可能性を含め、中長期的に検討

目 標

<基本目標>

- 【目標1】ことでんの軸・結節点を強化します
- 【目標2】ことでんの利用意識を高めます
- 【目標3】ことでん自身で自主的な取り組みを図ります

<数値目標>

年間利用者数1,300万人を確保します
(平成21年度利用者: 1,253万人に対して、約4%増加)

<ことでんの利用者数の推移と目標値>

年度	利用者数 (万人)
HE2	1,444
HE3	1,388
HE4	1,345
HE5	1,336
HE6	1,311
HE7	1,273
HE8	1,288
HE9	1,289
HE10	1,300
HE11	1,293
HE12	1,300

- 乗り継ぎの改善
 - ①ICカードによるシームレス化
 - ②駅乗り継ぎのシームレス化
 - ③ことでん・バス間の乗り継ぎ改善
- 実施主体: 高松琴平電気鉄道株式会社、香川県、沿線市町、他の交通事業者
- 実施期間: 平成23年度～25年度(3箇年中において導入の可能性や形態等に係る検討や調整等を行ったうえで、目処が立った事業から順次事業を推進)

- 運行頻度の向上
 - ①昼間時間帯の増便
 - ②21時台以降における増便
 - ③終電の延長(終電運行区間の延伸)
- 実施主体: 高松琴平電気鉄道株式会社、香川県、沿線市町
- 実施期間: 平成23年度～25年度(3箇年中において、社会実験等を実施し、その効果等を踏まえて、継続の実施に係る判断等を実施)

- ことでんの利用促進
 - ①パーク&ライドやサイクル&ライドの促進
 - ②ことでんの利用意識向上
- 実施主体: 高松琴平電気鉄道株式会社、沿線住民、沿線市町、香川県
- 実施期間: 平成23年度～25年度(3箇年中において、検討を行い、その内容を踏まえ、効果的で効果的と判断できる事業から順次実施)

【全体イメージ】

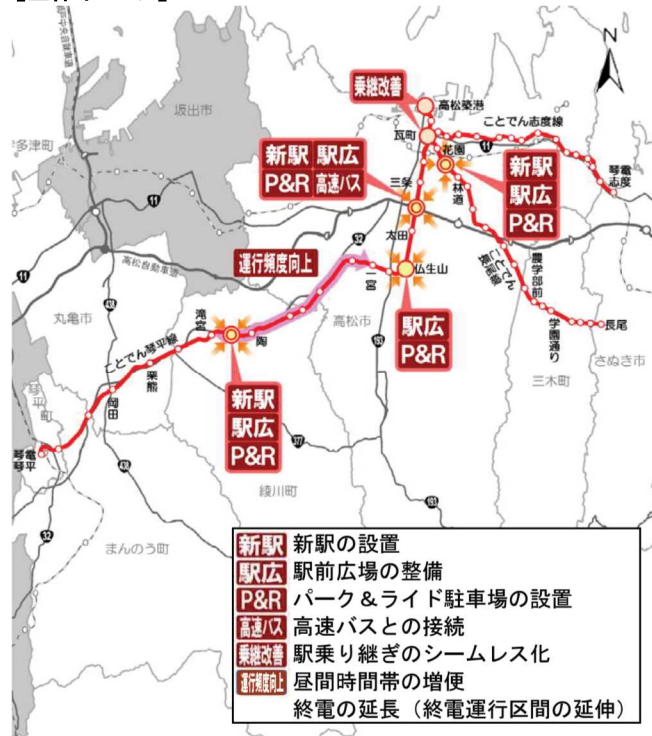


図 1.55 ことでん沿線地域公共交通総合連携計画

b) 坂出市地域公共交通総合連携計画

- 坂出市は、四国の玄関口として、JRや高速バス等の広域公共交通ネットワークが形成されている。一方、市内では、バス及びタクシーが坂出駅を中心とした交通体系を形成している。
- 公共交通の利用実態やニーズを把握した上で、今後ますます進行することが予想される少子高齢社会を支える市民の足として、また、来訪者の足として、持続可能な公共交通の維持・再生のための指針となる計画が策定されている。



● 坂出市地域公共交通総合連携計画の方向と地区別事業方針

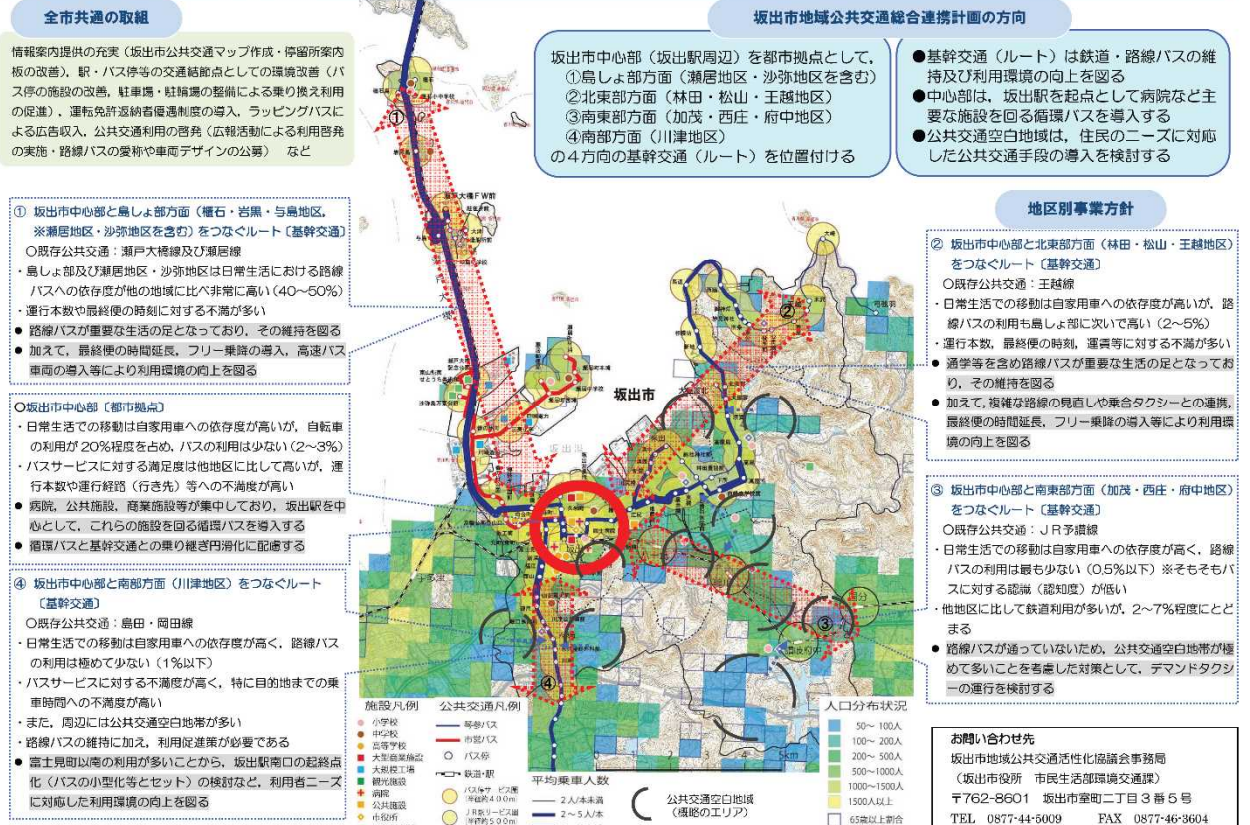


図 1.56 坂出市地域公共交通総合連携計画

c) まんのう町地域公共交通総合連携計画

- 国・県道の整備促進、町道網や農道網などの維持・管理、鉄道・バスなど公共交通機関の維持・確保など、通勤・通学や観光・商業など交流の活発な便利で安全なまちづくりを目指している。

【基本的な方針】

地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取り組み及び創意工夫を一体的かつ効率的に公平・公正をもって推し進め、地域のニーズに応じた個性豊かで協働理念に満ちた地域公共交通社会の実現を図るため、総合的で計画的な公共交通体系を創出する基本的な指針を定める

【目標】

1. まちの活性化と地域生活確保が連携したネットワーク形成
2. 持続可能な交通体系と運行システムの構築
3. 階層的でわかりやすい幹線・支線システムによるネットワーク形成を目指す
4. 現行サービス水準以上を確保する
5. 階層的な公共交通システムの形成を目指す
6. 住民・行政・事業者等、地域が一体的に取り組む、協働の公共交通社会の確立

【事業】

- 1) ことடன்琴平線における新駅設置の推進
- 2) JR土讃線のサービス水準の向上検討
- 3) 美合線・炭所線の一部について支線交通へ移行の検討
- 4) デマンド乗合タクシーの実証運行
- 5) 運賃制度の改善
- 6) 利用促進方策の実施

(計画事業についての概要図)

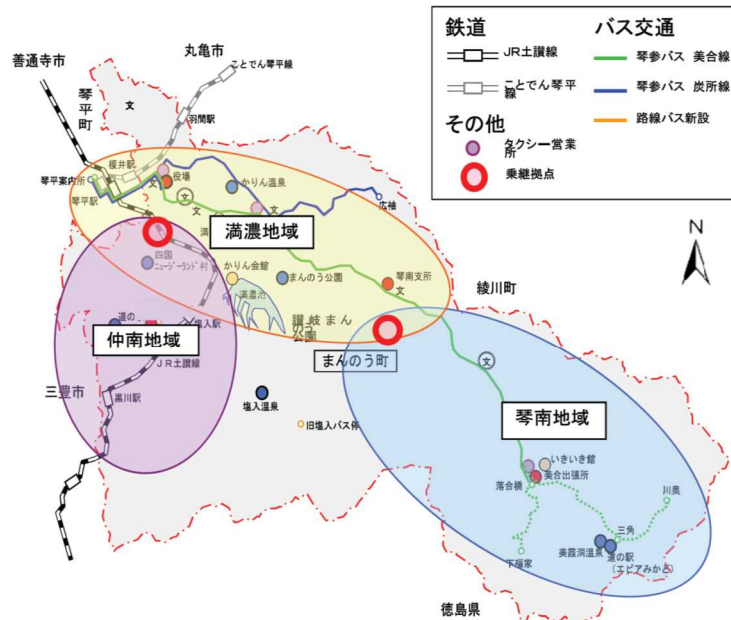


図 1.57 まんのう町地域公共交通総合連携計画

d) 丸亀市地域公共交通総合連携計画

- 本計画は、「丸亀市総合計画」の将来像を実現するための分野計画として、「丸亀市都市計画マスタープラン」などと連携して取り組んでいる。
- 丸亀市は都市拠点から地域拠点、郊外へと地域の公共交通需要にあわせて、公共交通ネットワークの形成とサービス提供を目指している。

【基本的な方針】

協創でつながるまち 丸亀
 市民の日常生活における活動機会を確保していくため、地域を支える様々な主体が協創して、徒歩、自転車、自動車、公共交通(バス、タクシー、船)などの連携による持続可能な地域交通の形成を目指す

【目標】

1. 多様な手段が利用できる交通体系の確保
2. 人と環境にやさしい交通体系の構築
3. 多面的に機能する公共交通の維持・充実
4. 自由に快適に乗り継ぎができる環境の整備

【計画事業】

- 1) コミュニティバス路線再編事業
- 2) 路線バス見直し検討事業
- 3) 乗合交通導入検討事業
- 4) 航路運行形態検討事業
- 5) フリー乗降導入事業
- 6) キスアンドライド拠点形成事業
- 7) バス停留所利用環境改善事業
- 8) 公共交通利用促進連携事業
- 9) 公共交通情報共有事業
- 10) 運転免許返納支援事業

【計画事業の全体イメージ】

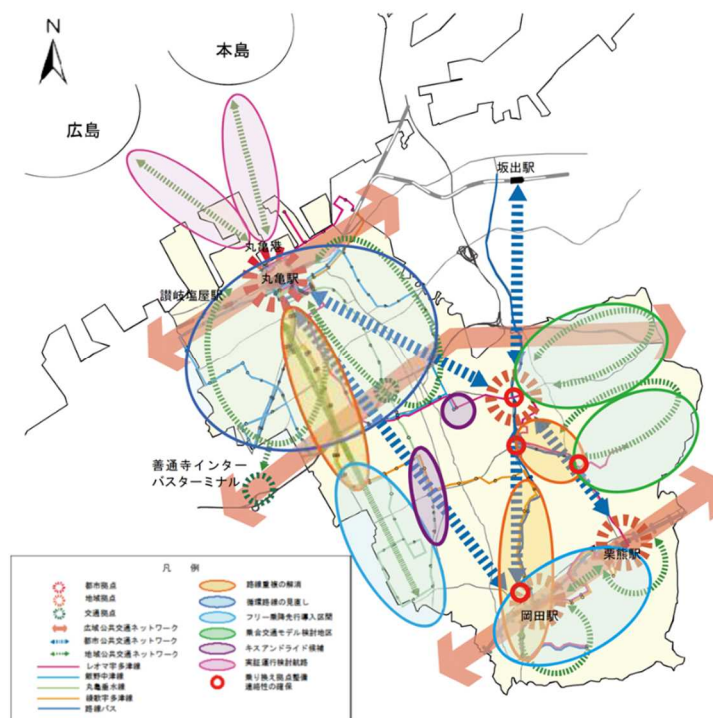


図 1.58 丸亀市地域公共交通総合連携計画