

高松広域都市圏 都市交通マスタープラン 【概要版】



平成27年3月

高松広域都市圏総合都市交通体系調査委員会

この20年間で県内の移動状況は様変わりしました。

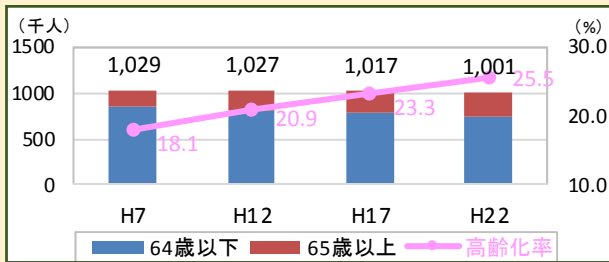
この20年間で県人口は減少し、高齢化が進行しました。特に、市街地以外の地域でその傾向が大きい状況です。

また、農地の転用が進み、都市が拡大してきました。加えて、自動車利用が増加しました。

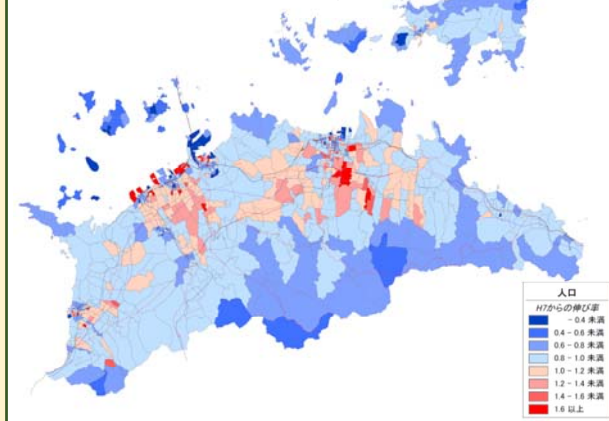
人口等社会経済動向について

- ・人口減少・高齢化が進行
- ・宅地が広がり、都市は拡大

■人口分布の変化

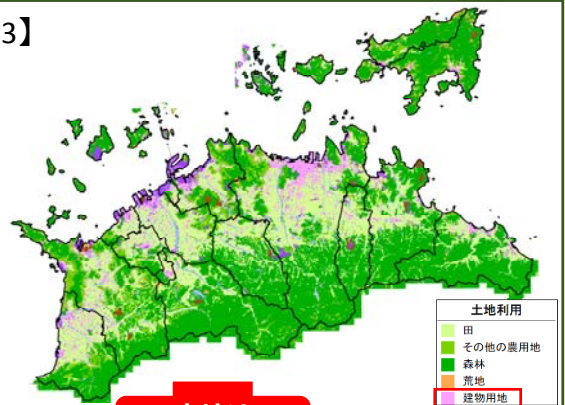


【H7からH22での人口の変化】

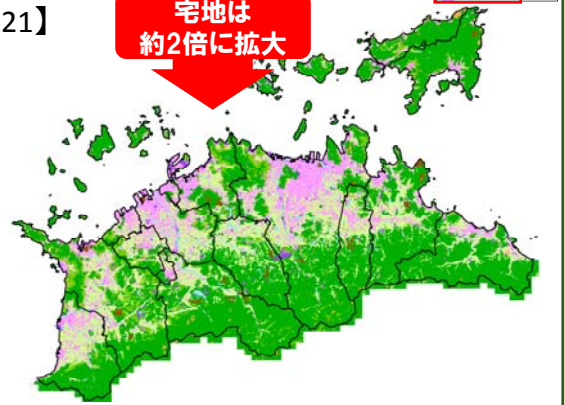


■土地利用状況の変化

【H3】



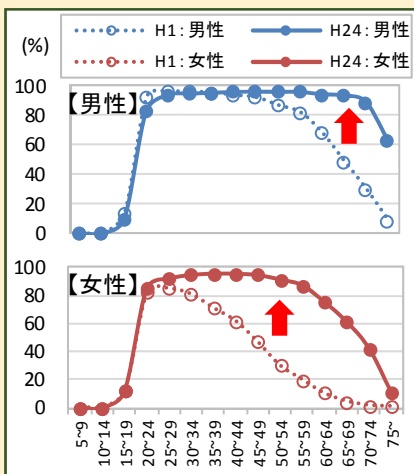
【H21】



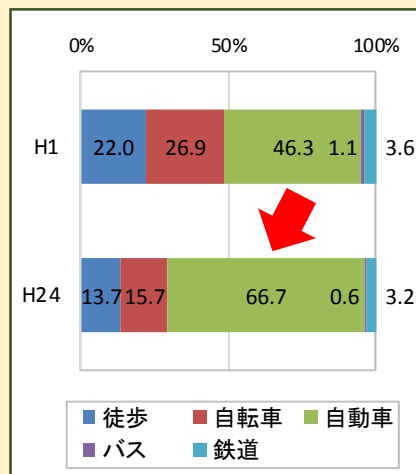
県内の移動状況について

- ・自動車免許保有率は女性・高齢者で高まり、自動車利用割合は増加
- ・中心市街地へ足を運ぶ人の割合が減少

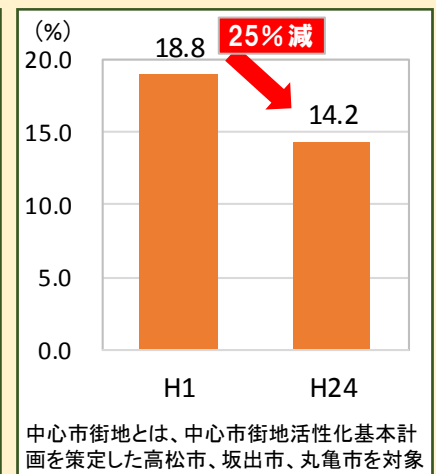
■自動車免許保有率



■交通手段分担率



■中心市街地への移動割合



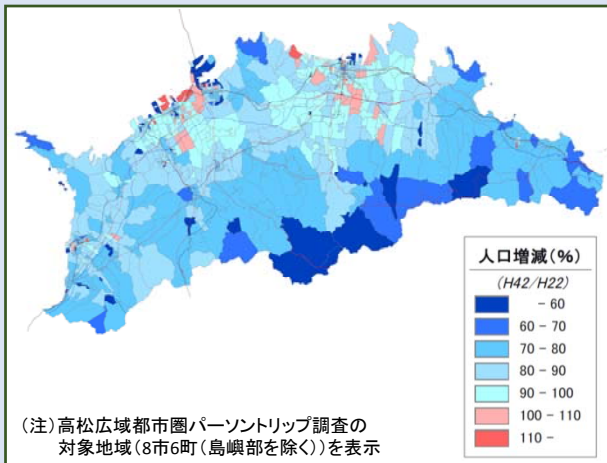
現在の状況がこのまま進めば・・・

人口減少・高齢化は今後も全国と同様、本県においても進行していきそうです。今後20年間の状況を考えると、現在の状況が進めば商業施設や公共交通の利用者数も減少し、現在のサービス水準が維持できなくなる恐れがあります。

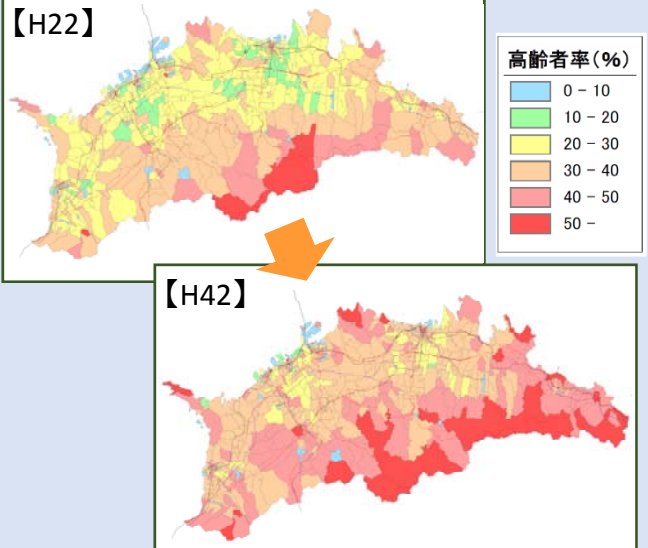
現在の状況がますます進行すると・・・

・人口減少・高齢化が急速に進行

■人口分布の変化

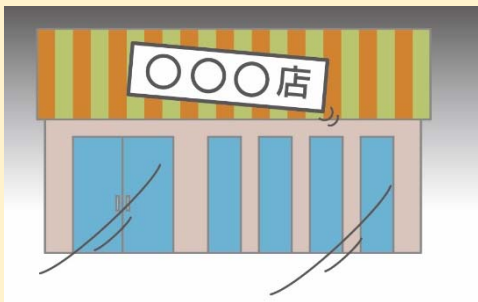


■高齢者分布の変化

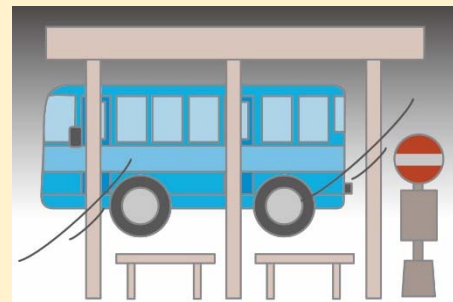


人口が減少し高齢化が進むと・・・

各種生活サービス施設の利用者数の減少



県人口の減少に伴う公共交通利用者数の減少



日常生活や社会生活の基盤となるサービス施設等の維持が困難に！

場合によっては、みなさんの身近な商業・医療施設のサービス水準が低下する恐れもあります。

住みづらい都市に変貌する恐れ

例えば

最寄りのスーパーが閉店し、遠くのスーパーまで買い物に出向く必要があるかも。

公共交通利用者の減少により、路線や運行本数が減り、場合によっては、廃止するかも。

身近な病院がなくなり、遠くの病院にいかなくてはならなくなるかも。

将来のまちづくりの考え方は・・・

集約型都市構造を目ざします！

中心市街地などの拠点と、鉄道や幹線道路等のネットワークによって構成される都市構造を目指します。

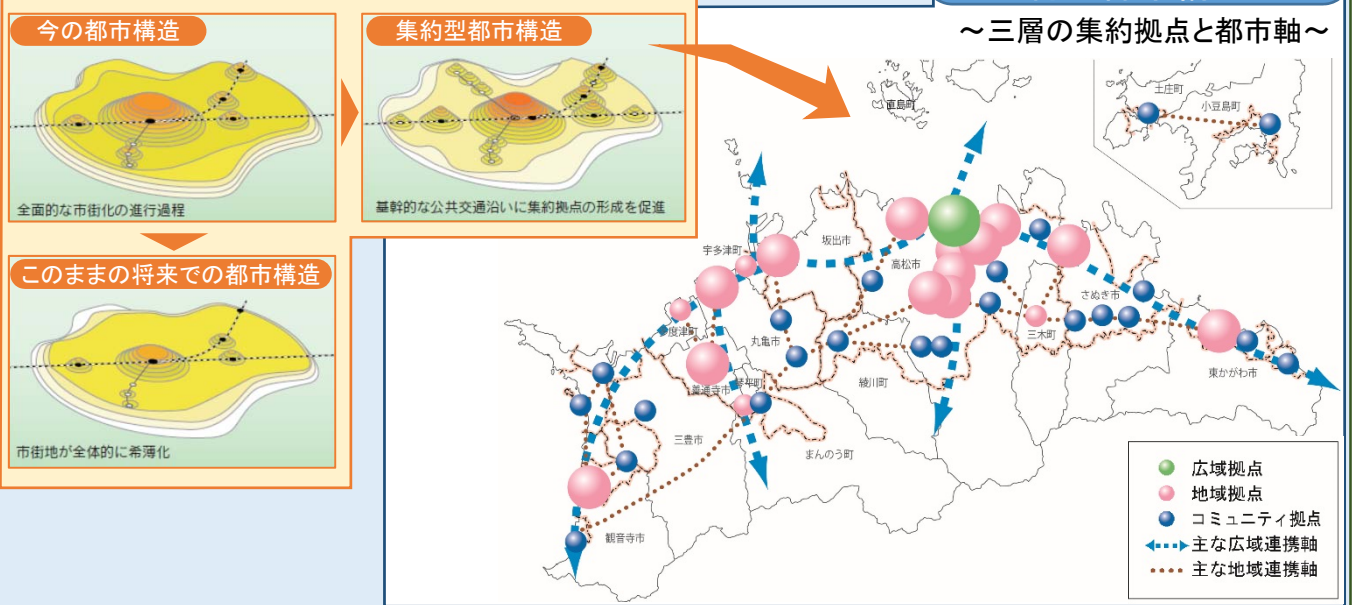
現在の香川県の都市構造は、商業施設等の生活関連サービス施設が都市圏全域に点在しており、このまま将来を迎えると、低密度な都市となり、生活サービス施設の維持が困難になる可能性があります。

そこで、誰もが暮らしやすい都市にするために、都市構造をしっかりとした骨組みに変えます。

また、中山間地域等では、商店、診療所など日常生活に不可欠な施設や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集め、周辺集落とネットワークでつないだ「小さな拠点」の形成も目指します。

香川県が目指す 将来都市構造

～三層の集約拠点と都市軸～



集約型都市構造への転換に資する計画課題・施策体系を設定します！

計画課題

集約型都市構造を支える交通体系の構築

自動車や公共交通等、各種交通相互の連携強化による総合交通体系の構築

安全かつ円滑な交通体系の構築

環境に配慮した持続性の高い交通体系の構築

高齢者や移動困難者等に対応するための移動手段の確保

中心市街地の求心性向上に資する交通体系の構築

県外等との広域的な交流や観光活動を支える交通体系の構築

施策の体系

拠点内居住の促進

・拠点内の住居を魅力あるものにするとともに、拠点内への居住を促進します。

適正な土地利用コントロール

・拠点内と拠点外の土地利用を分けます。

拠点間連携軸の強化

・拠点と拠点を結ぶ交通を魅力あるものにします。

拠点（交通結節点）へのアクセス性向上

・一定のサービスを有する交通を確保します。

拠点内周遊環境向上

・拠点内の移動を便利にするための交通を確保します。

公共交通利用促進

・公共交通を将来にわたって維持し、より魅力的な移動を促していきます。

様々な施策を展開することで、集約型都市構造に！

集約型都市構造への転換に向けて、交通施策や土地利用施策を都市圏全体に展開することで、誰もが暮らしやすい都市を実現します。

モータリゼーションが進展し拡散したまち



拠点内居住の促進、適正な土地利用コントロール、拠点間連携軸の強化、拠点(交通結節点)へのアクセス性向上、拠点内周遊環境向上、公共交通使用促進など、様々な施策を展開し、コンパクト+ネットワーク化
さらに、中山間部等では「小さな拠点」の形成による集落地域の再生

集約拠点が公共交通ネットワークで連結しコンパクト化したまち



■ 施策イメージ

施策名	施策内容
1. 新交通システムの導入	高松市街地における周遊性の向上を図るとともに、中心市街地へ来訪する多くの需要に対応することを目的に、BRT(バス輸送システム)等の新交通システムを導入する。
2. 都市計画道路網の整備	都市計画道路網の見直しにより存続と判断された街路について、計画的に整備を推進し、自動車・バスの走行性の向上を図るだけでなく、歩道整備により、徒歩・自転車利用の促進を図り、賑わいの創出を図る。
3. 路線バス再編(選択と集中)	「選択と集中」の考え方に基づき、鉄道とバスの重複の是正や人口増加地帯での路線の欠落や空白地域の解消を図るとともに、サービス内容を需要に応じて柔軟に変更していく。
4. コミュニティバス再編(選択と集中)	「選択と集中」の考え方に基づき、料金体系、運行本数、運行経路等を見直し、地域の特性や利用者のニーズに見合った持続可能な交通体系を構築する。
5. ことでん新駅整備	三条～太田駅間、太田～仏生山駅間、花園～林道駅間に新駅を整備し、公共交通(ことでん)の利用促進を図る。
6. 駅前広場整備(仏生山駅)	仏生山駅の駅前広場を整備し、結節機能の強化、幹線道路からのアクセス機能の強化、駅周辺における地域交流機能の向上を図る。
7. P&R・P&BR駐車場整備	主要鉄道駅周辺に、遊休地などを活用したP&R(パーク&ライド)駐車場の整備、主要バス停留所周辺に、商業施設などを活用したP&BR(パーク&バスライド)駐車場の整備により、自動車から他の交通手段への転換を図る。
8. C&R駐輪場の整備	主要鉄道駅にC&R(サイクル&ライド)駐輪場を整備し、自動車から鉄道への交通手段の転換を図る。
9. 拠点内主要駅へのアクセス街路	拠点内主要駅へのアクセス向上、さらには、拠点内のシンボリックな軸として、都市計画道路の整備を推進し、自動車・バスの走行性の向上を図るだけでなく、歩道整備により、徒歩・自転車利用の促進を図り、賑わいの創出を図る。
10. 空港へのアクセス性の向上	高速交通体系の整備効果を生かし、高松西ICから高松空港へのアクセス機能を強化するとともに、高松市の中心業務地における通過交通を排除し、都市内交通の円滑化を図る。
11. 拠点内主要駅のバリアフリー	高齢者や身体障害者等の全ての人にとって、移動しやすい公共交通の利用環境の確保のため、拠点内主要駅にバリアフリー施設の設置、改修を実施する。
12. バス車両のバリアフリー化	高齢者や身体障害者等の全ての人にとって、移動しやすい公共交通の利用環境の確保のため、バス車両、バス停のバリアフリー化を実施する。
13. 歩道整備	高齢者、身体障害者等、全ての人が安全で安心して利用できるバリアフリーな道路空間を整備。
14. 自転車専用道・レーン等整備	都心地域及びその周辺部(概ね5.0km圏域)において、自転車道整備や自転車走行空間の明示など、自転車を利用しやすい環境整備を進める。
15. 広域拠点内交通の確保	現在の「まちバス」をベースに、車両やルート等のリニューアルを図り、広域拠点内を自由に回遊できる交通モードを導入する。
16. 拠点内コミュニティサイクル	乗降客が多い主要駅を始めとして、レンタサイクルポートを配置し、自転車利用を促進することで、中心市街地での回遊性の向上を図る。
17. 鉄道・バス・P&R等間の共通ICカード化による料金割引	共通の交通系ICカードにより公共交通の乗り継ぎ時に料金を割引施策。
18. モビリティマネジメントの実施	エコ金デー、エコ通勤優良事業所認定制度、カーフリーデー等の過度に自動車に依存する「クルマ中心」のライフスタイルから公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしく)利用するライフスタイルへと少しずつ変えていく一連の取り組み。
19. JR運行本数増便(一部複線化)	予讃線の高松～坂出区間、高德線の高松～志度区間の運行本数の増便を図る。
20. ことでん本数増便(一部複線化)	琴平線の高松築港～仏生山区間の運行本数の増便を図る。
21. バス専用レーン化(広域拠点+広域拠点隣接地域拠点)	広域拠点および広域拠点隣接地域拠点内のバスが運行する6車線道路(国道11号・国道30号)に関して、上下それぞれ1車線をバス専用レーン化する。
22. デマンドバス・乗合タクシー等需要に応じたサービス検討	過疎地域や高齢化率の高い地域、公共交通空白地域において、持続可能な地域の足を確保するために、地域の需要に応じて運行するデマンドバス・タクシーや乗合タクシー、地域の自治会やNPO等が主体となった新しい公共としての多様な移動手段の確保及び運営を検討する。
23. JR-ことでん間の乗継強化(高松駅-高松築港駅)	ピストン運行の「新たな交通モードの導入」や「動く歩道」等により、高松駅～高松築港駅間の乗継を強化する。
24. 基幹交通軸の結節機能の強化	鉄道ネットワークのミッシングリンクに関して、バス交通で結ぶことにより基幹的な公共交通網の強化を図る。
25. JR新駅整備	予讃線の高松～香西駅間、高德線の栗林～木太町駅間に新駅を整備し、公共交通(JR)の利用促進を図る。
26. 地域拠点内交通の確保	拠点内の回遊性向上を図ることを目的に、拠点内の施設配置や広さに応じて、拠点内回遊交通(バス)を運行する。
27. 道路空間の再編	バス交通を始めとする公共交通機関が優先して走行できる道路空間の再編を検討する。
28. 都心環状道路整備(広域拠点通過交通抑制)	広域拠点内を迂回する環状道路を整備する。
29. 広域拠点流入規制	広域拠点への通過交通の流入を抑制するために、バス専用レーン化等の道路空間の再編による交通容量の縮小に加え、法定速度を抑えることにより、広域拠点内の道路の走行性を低下させる。
30. 広域拠点内駐車対策	広域拠点内駐車場利用に対して費用に関する抵抗を低減する。
31. ライフステージ変化時の都心居住優遇措置(補助)	拠点内への住み替えを促進するために、住み替え機会であるライフステージの変化時において、都心居住優遇措置を講じる。
32. 拠点内建築物のリノベーション	拠点内の建築物に対してリノベーションを実施することで、拠点内の魅力を高め、都心居住を促進する。
33. 拠点外の土地利用規制	拠点外における立地規制を講じることにより、都心居住・目的地の都心集中を促進する。
34. 拠点内の用途地域の設定	拠点内に用途地域を設定することで、拠点内における施設立地の魅力を向上させ、都心居住・目的地の都心集中を促進する。

1. 新交通システムの導入

■ 施策イメージ「BRT」



出典：岐阜市HP

※「BRT」とは、バス・ラピッド・トランジット(Bus Rapid Transit)の略で、接続バス、PTPS(公共車両優先システム)、バスレーン等を含み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム

15. 広域拠点内交通の確保

■ 施策イメージ「ちよいのりバス」



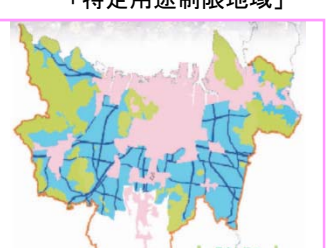

24. 基幹交通軸の結節機能の強化

■ 施策イメージ「高松駅南交通広場」



33. 拠点外の土地利用規制

■ 施策イメージ「特定用途制限地域」

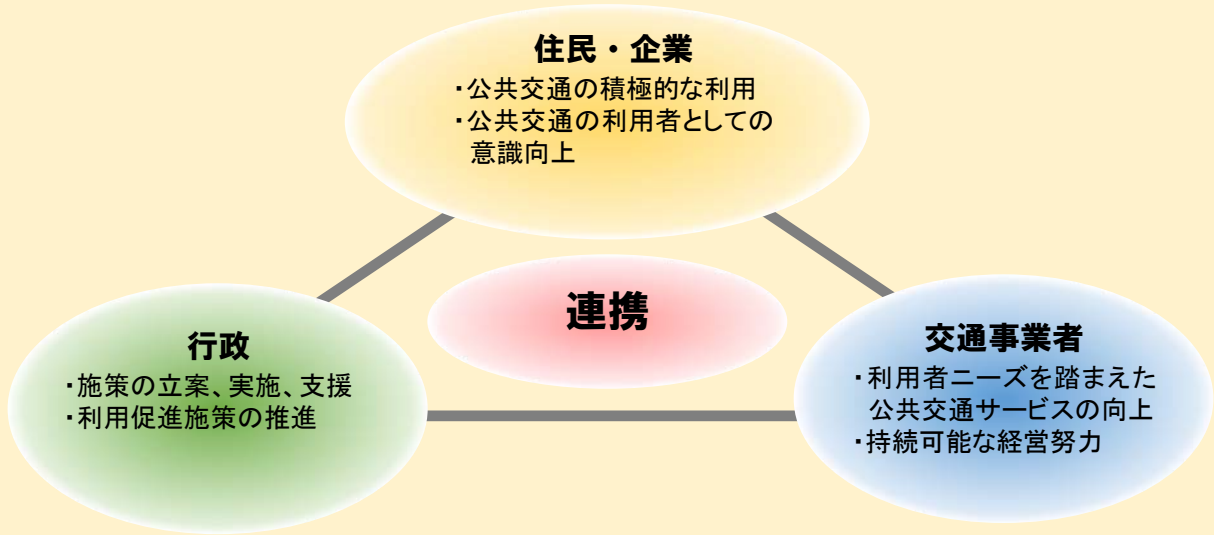


都市計画区域	用途地域	見直し後の土地利用規制
用途白地地域	特定用途制限地域	第一種住居地域
		第二種住居地域
		準住居地域
		商業地域

みんなが住みやすい将来のまちづくりのために……

みんながそれぞれの役割を果たしながら、協働で取り組むことも必要です。

未来に向けた交通まちづくりを進めていくためには、行政だけではなく、住民の皆様や交通事業者の方々が、相互の連携を強化することが重要です。



そのためにはこのような取り組みが必要です。

公共交通の積極的な利用

・公共交通を守り、より便利なものに育てるために、積極的に公共交通を利用しましょう！！

公共交通の利用者としての意識向上

・交通まちづくりには、長い年月が必要です。今、住んでいる皆様が主体となって、将来世代のために、公共交通の利用促進を伝えていきましょう。

ちなみに、県民の皆様が3週間に1回でも公共交通を利用すれば、公共交通利用者は、現在の2倍になるとの試算もあります。将来の公共交通を維持していくためにも、行動してみましょ！

将来のまちづくりは、みなさん次第！！

みんなで協力して、いつまでも住み心地のいい、まちをつくりましょ！！

