

戦略的な地域公共交通の再編 「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくり



平成28年11月7日

高松市交通政策課長
板東 和彦



高松市のプロフィール



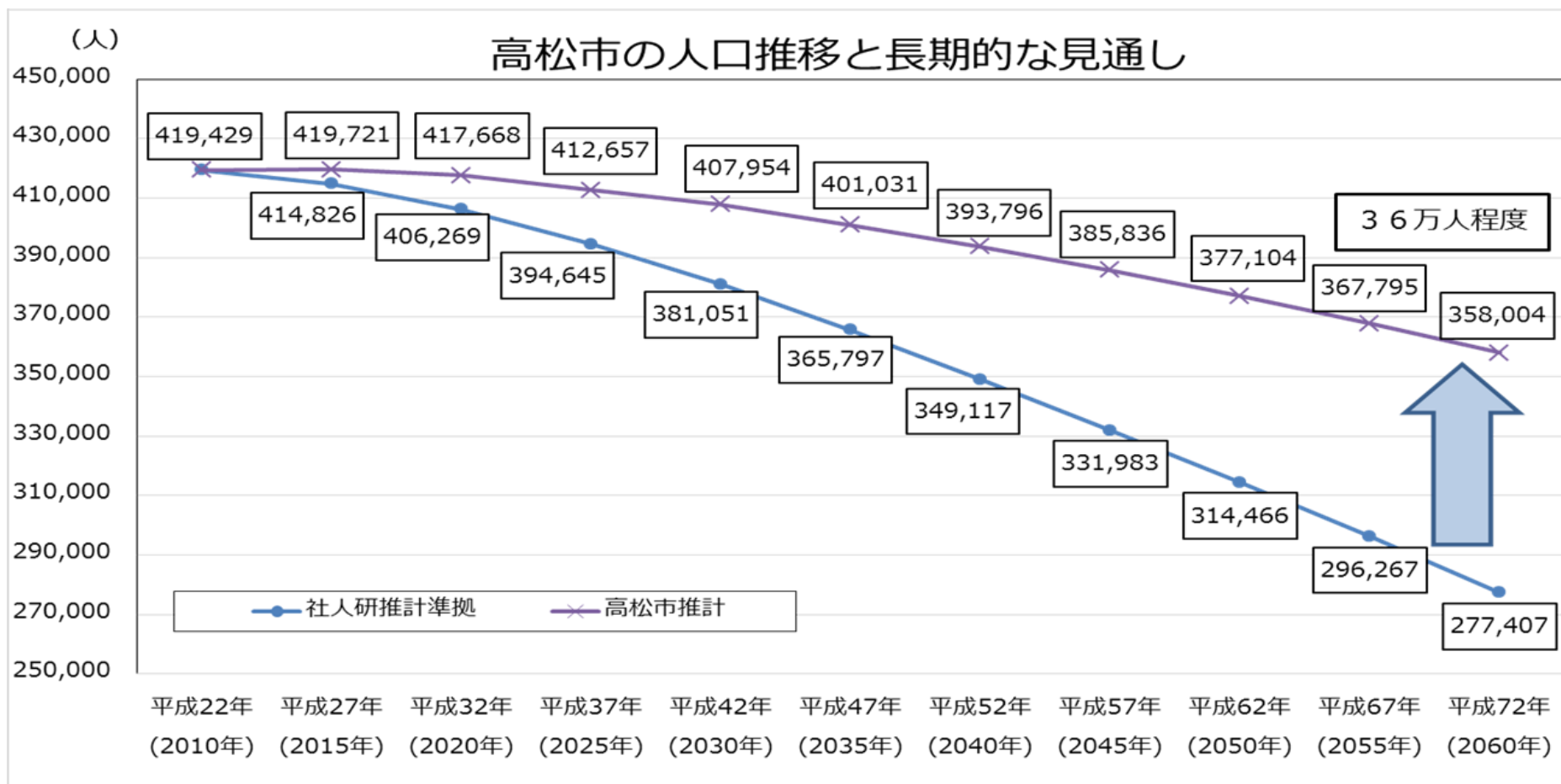
人口 約42万人
面積 375.23km²



高松市の人口の将来推計

本市の将来展望

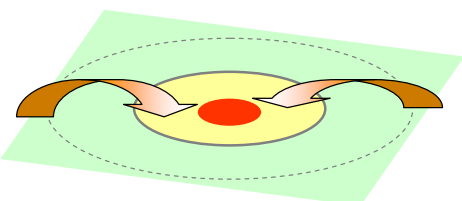
国・県の長期ビジョン及び人口ビジョンの策定に当たり実施した分析や、市民等へのアンケート調査等を考慮し、今後、本市が目指すべき将来の人口推移と長期的な見通しを設定します。



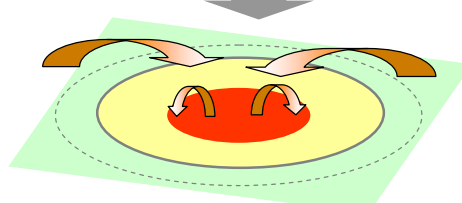
目指す将来都市構造 多核連携型コンパクト・エコシティ

◇これからの都市構造

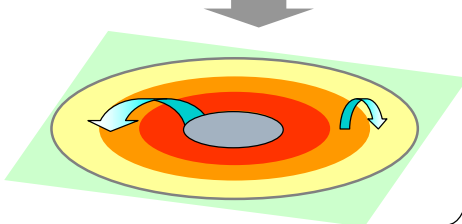
都市化



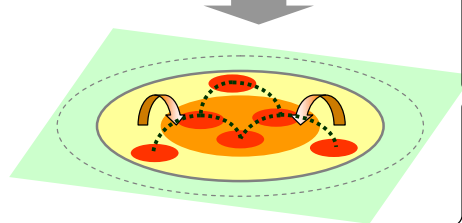
郊外化



逆都市化



再都市化



全国の都市でこのような歴史を歩んできた・・・

再集積することで

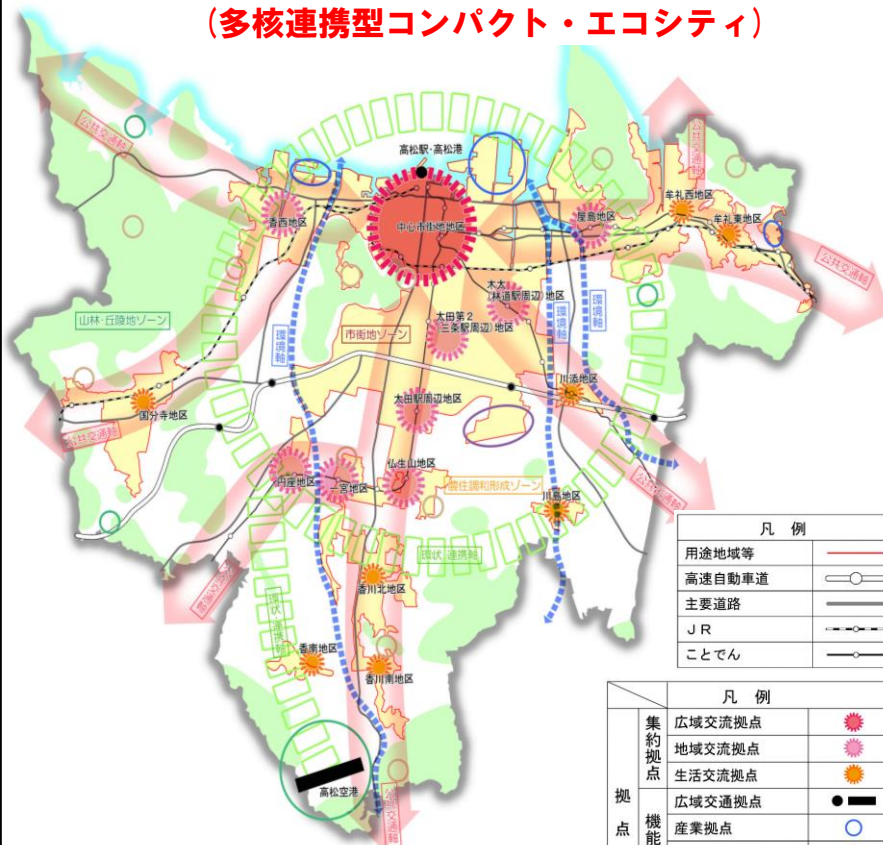
- 都市の持続的な発展
- 人口減少・少子高齢化社会を支える都市構造の構築
- 環境負荷の軽減

出典：四国公共交通活性化シンポジウム 乗り・ノリ四国より

高松市がこれから目指すべき都市の姿は・・・

◇将来都市構造図 ～都市計画マスタープラン～

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)



凡 例	
用途地域等	
高速自動車道	
主要道路	
J R	
ことでん	

凡 例		
拠点	集約拠点	広域交流拠点
	地域交流拠点	
	生活交流拠点	
	広域交通拠点	
	産業拠点	
	歴史・文化・自然拠点	
機能別拠点	スポーツ・レクリエーション拠点	
	学術研究拠点	
	公共交通軸	
連携軸	環境軸	
	環状・連携軸	
	市街地ゾーン	
ゾーン	農住調和形成ゾーン	
	山林・丘陵地ゾーン	

拠点名	要 件
広域交流拠点 (概ね 2km)	・人口集中地区が存在すること ・複数路線の鉄道とその結節点が存在すること
地域交流拠点 (概ね 2km)	・人口集中地区、準人口集中地区が存在すること ・鉄道駅が存在すること
生活交流拠点 (概ね 1km)	・一定の人口集積がみられること ・鉄道駅またはバス停が存在すること

コンパクトシティ・プラス・ネットワークのための計画制度

- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、計画の作成・実施を予算措置等で支援。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】（平成26年8月1日施行）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

地域公共交通網形成計画

【改正地域公共交通活性化再生法】

（平成26年11月20日施行）

- 地方公共団体が中心となり作成
- 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

地域公共交通再編実施計画

（地方公共団体が事業者等の同意の下作成）

拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成

コミュニティバス等によるフィーダー（支線）輸送

デマンド型乗合タクシー等の導入

多極ネットワーク型コンパクトシティ

拠点間を結ぶ交通サービスを充実

乗換拠点の整備

立地適正化計画

地域公共交通再編実施計画

連携

好循環を実現

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

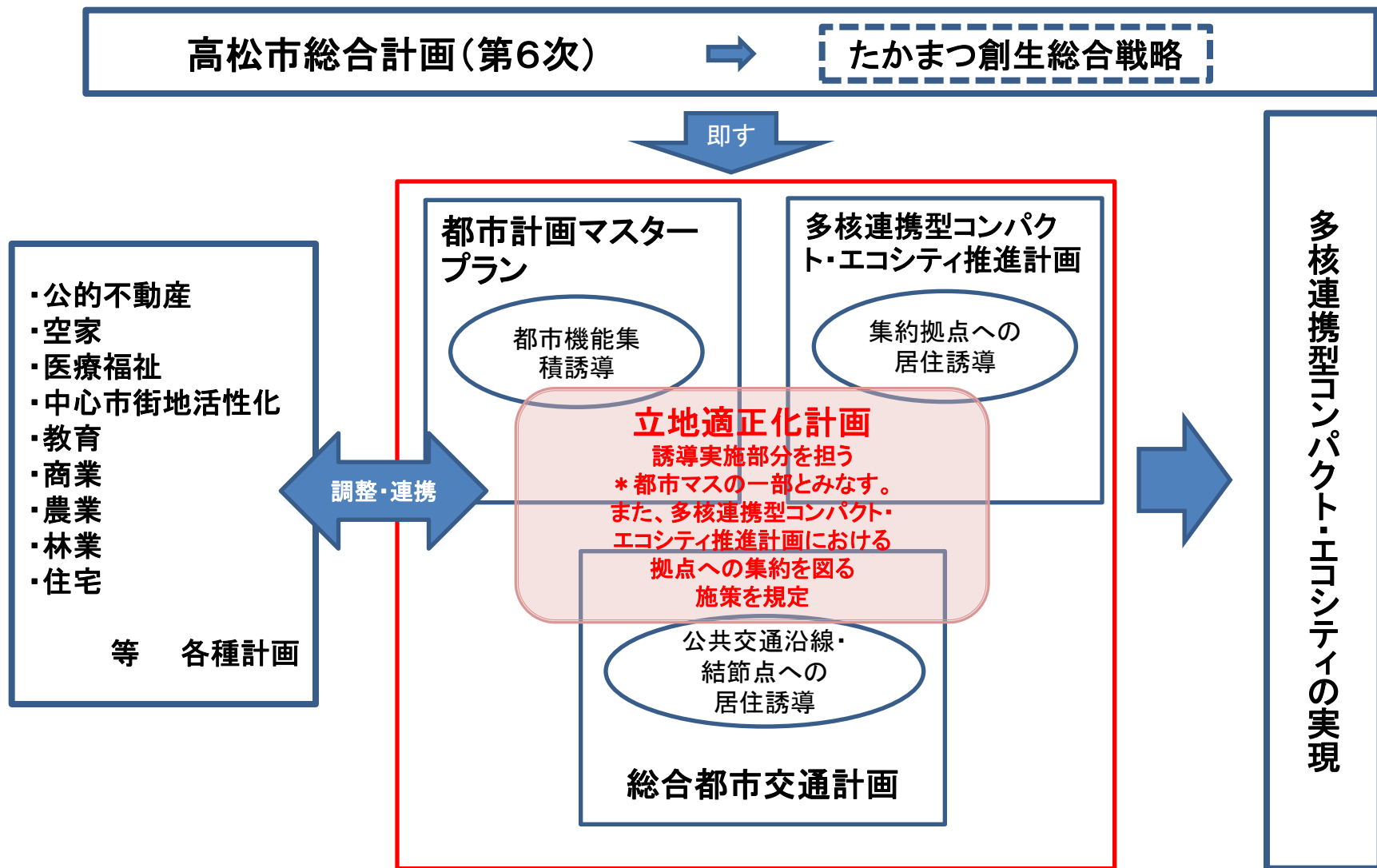
→加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業への出資等の制度を創設するための地域公共交通活性化再生法等の一部改正法が本年5月に成立

高松市における

立地適正化計画

計画策定の背景・目的・ねらい・位置づけ

本市における計画の位置づけ(上位計画、関連計画との関係性)



立地適正化計画（背景）

1. 人口増加等、社会経済が成長する過程では、将来の都市像を拡大基調として、都市計画制度（土地利用 & インフラ整備）でコントロールが可能であった
2. 経済・社会構造の急激な変化により、都市構造やまちづくりは、**これまでの都市計画制度だけでは、対応が難しくなっている**
3. 都市の現状、課題を解決していく受け身的な姿勢から、**積極的な都市計画（ポジティブ・プランニング）が求められている**



立地適正化計画



都市再生特別措置法

都市計画法とは整合を図りつつも...

これまでの都市計画で位置づけられていない、各種都市機能に着目
居住を含めた都市の活動を誘導し、**都市をコントロールする新たな仕組み**

立地適正化計画（視点）

1. まちづくりを10年～20年スパンで、居住と都市機能に係る誘導区域設定を、いかに適切に行うか
2. 本市は、線引きを廃止している全国でも数少ない都市であり、「賢い」土地利用による都市課題に貢献する施策と、一体的に検討
3. 「地域公共交通網形成計画」など、公共交通ネットワークと連動した、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の視点



策定主体である**市町村が、今後のまちづくりを大きく左右する重要な岐路に立っている**

という認識を持ち、視野を広げて検討する必要がある

本市の現状と将来見通し

・土地利用の動向 土地利用の状況

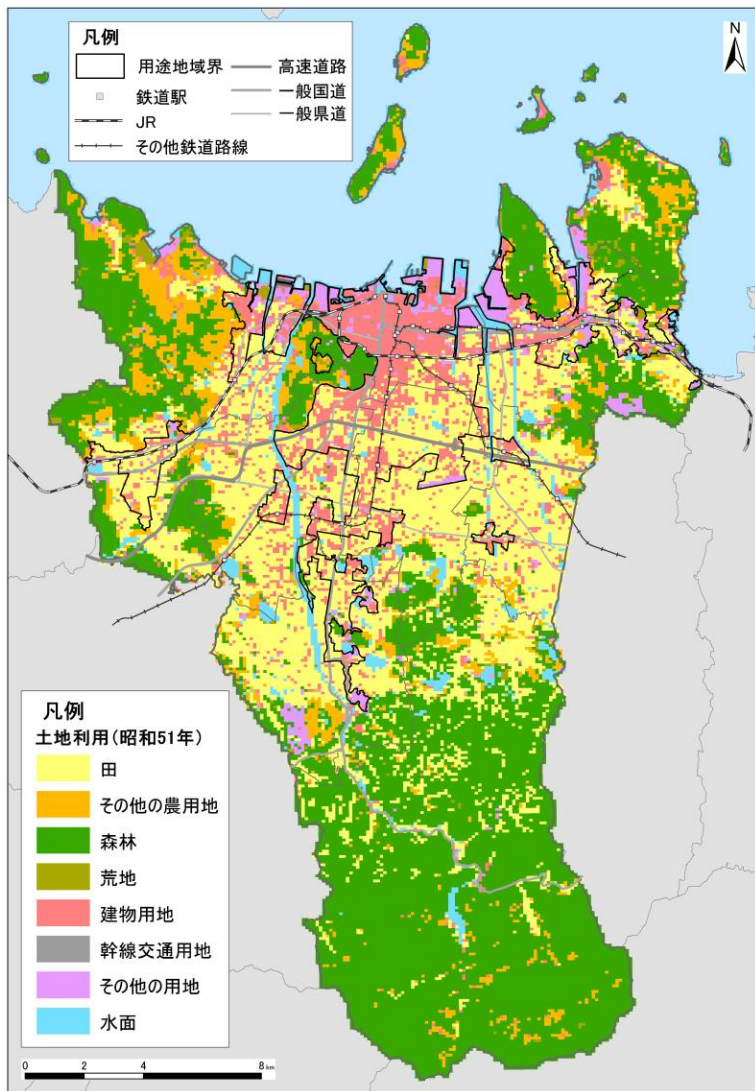


図 土地利用現況(昭和51年)

出典:国土数値情報

●昭和51年と平成21年を比較すると、用途地域内を中心に、田・その他の農用地が減少し、建物用地に大幅に転換

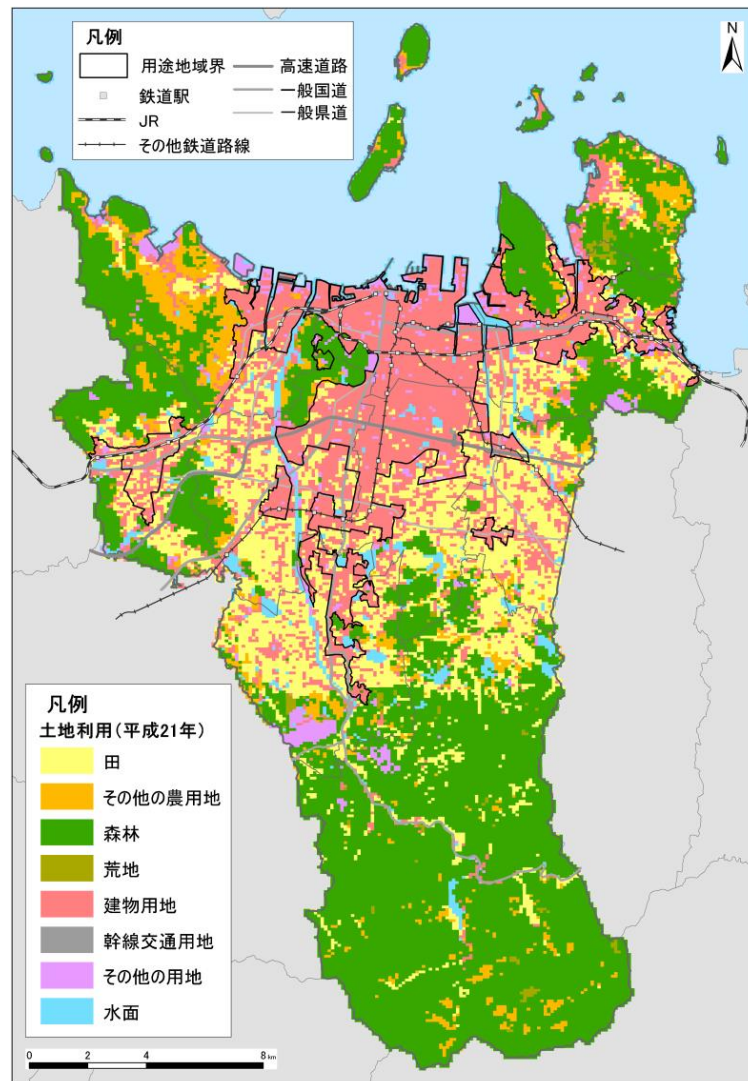


図 土地利用現況(平成21年)

出典:国土数値情報

本市の現状と将来見通し

・人口動態と将来の見通し

① 現状と将来見通し(総人口の増減)

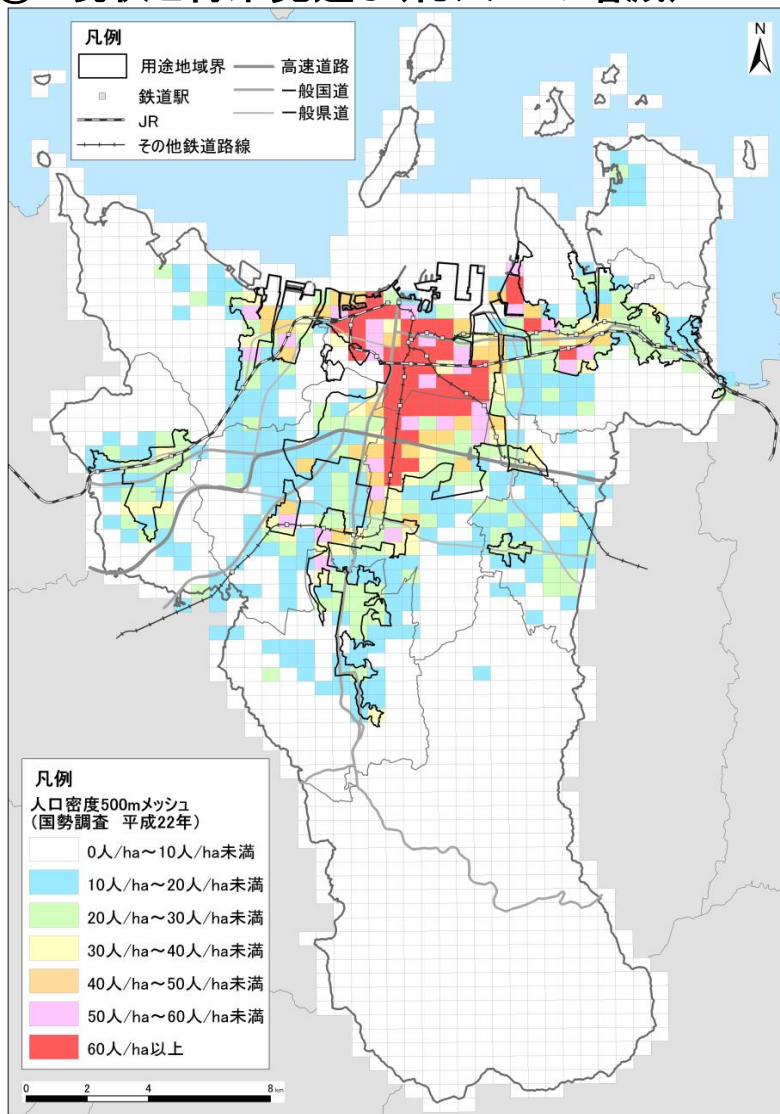


図 人口密度の分布(平成22年)

出典:国勢調査

●太田・多肥地区等で人口が増加するものの、中心市街地等で大幅に減少するほか、全体的にも減少の見通し

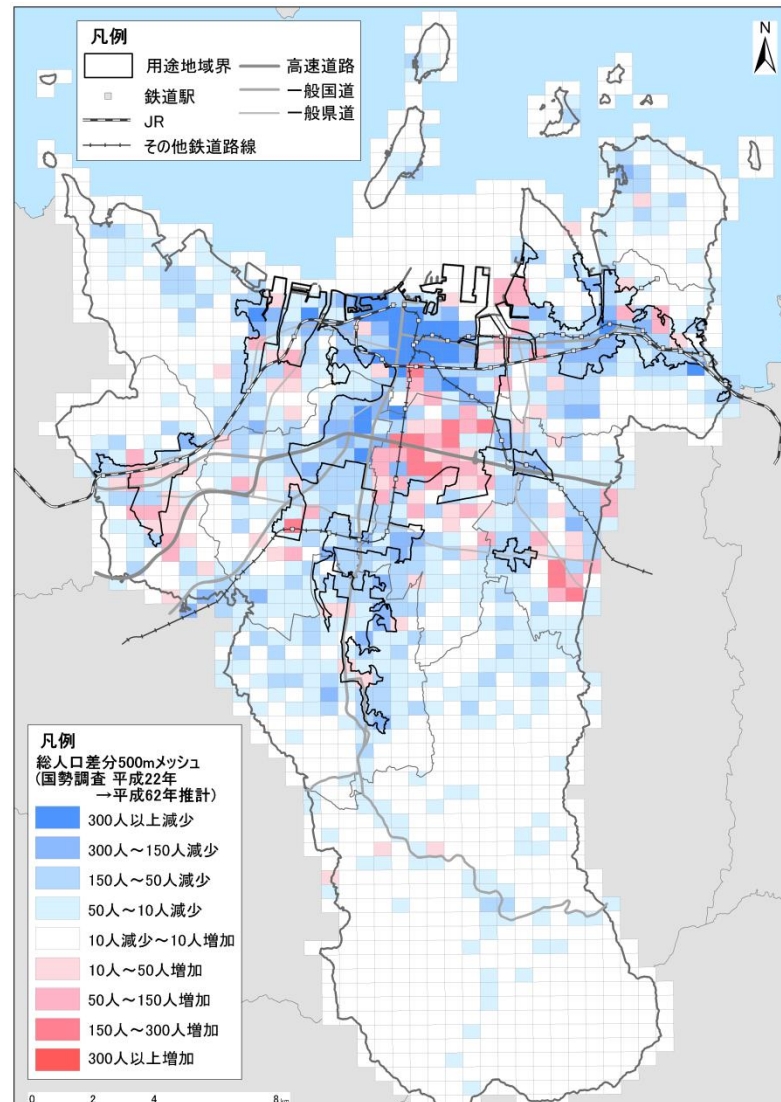


図 総人口の増減(平成22年→平成62年)

出典:国勢調査及びたかまつ人口ビジョンに基づく推計結果
(推計結果は人口ビジョンの将来人口を基にメッシュ単位で補正)

本市の現状と将来見通し

・人口動態と将来の見通し

② 現状と将来見通し(高齢者人口の増減)

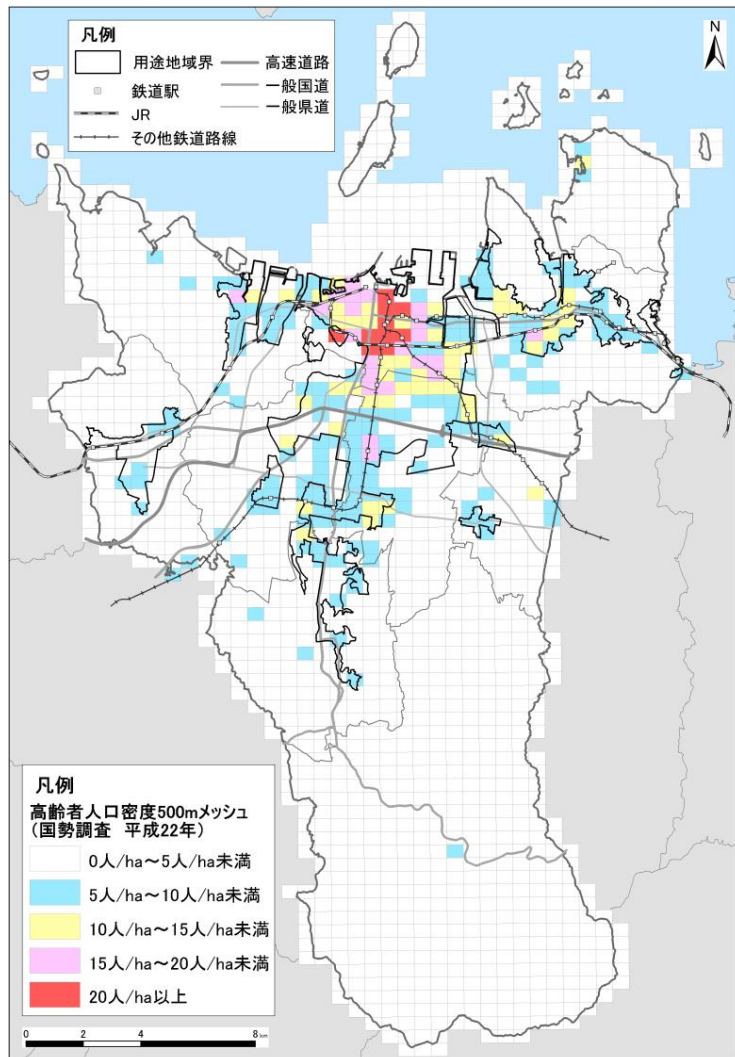


図 高齢者人口密度の分布(平成22年)

出典: 国勢調査

- 平成62年での高齢者人口は、JR高徳線・ことでん琴平線・高速道路、春日川以西で囲まれた地域を中心に増加

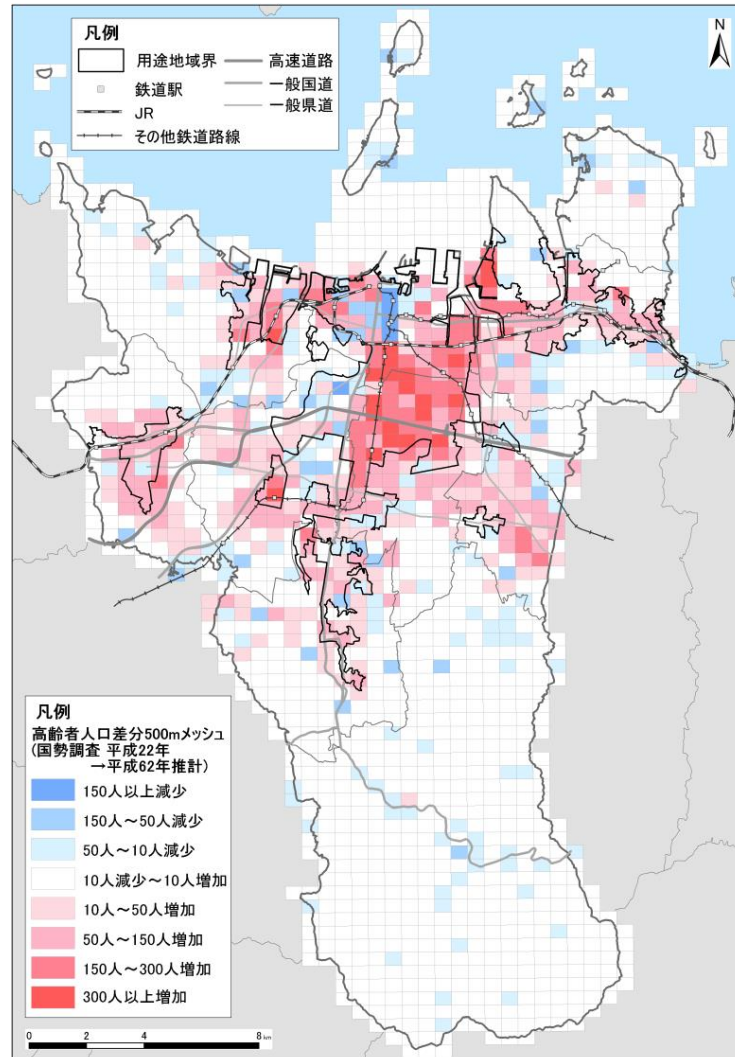


図 高齢者人口の増減(平成22年→平成62年)

出典: 国勢調査及びたかまつ人口ビジョンに基づく推計結果
(推計結果は人口ビジョンの将来人口を基にメッシュ単位で補正)

本市の現状と将来見通し

・人口動態と将来の見通し

③ 現状と将来見通し(人口密度)

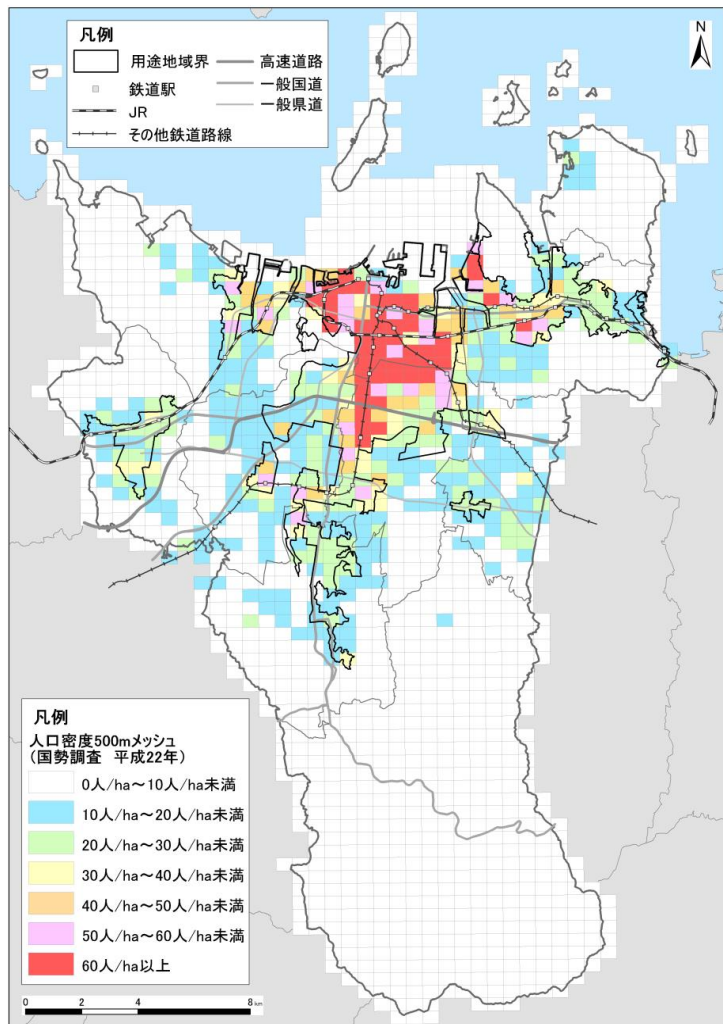


図 人口密度の分布(平成22年)

出典:国勢調査

●平成22年では、市中央部の南北のことでん沿線や区画整理事業を行った 木太・太田地区等の密度が高い

●平成62年では、①鉄道沿線で高い密度を維持、
②中心市街地が低密度化、③縁辺部も低密度化

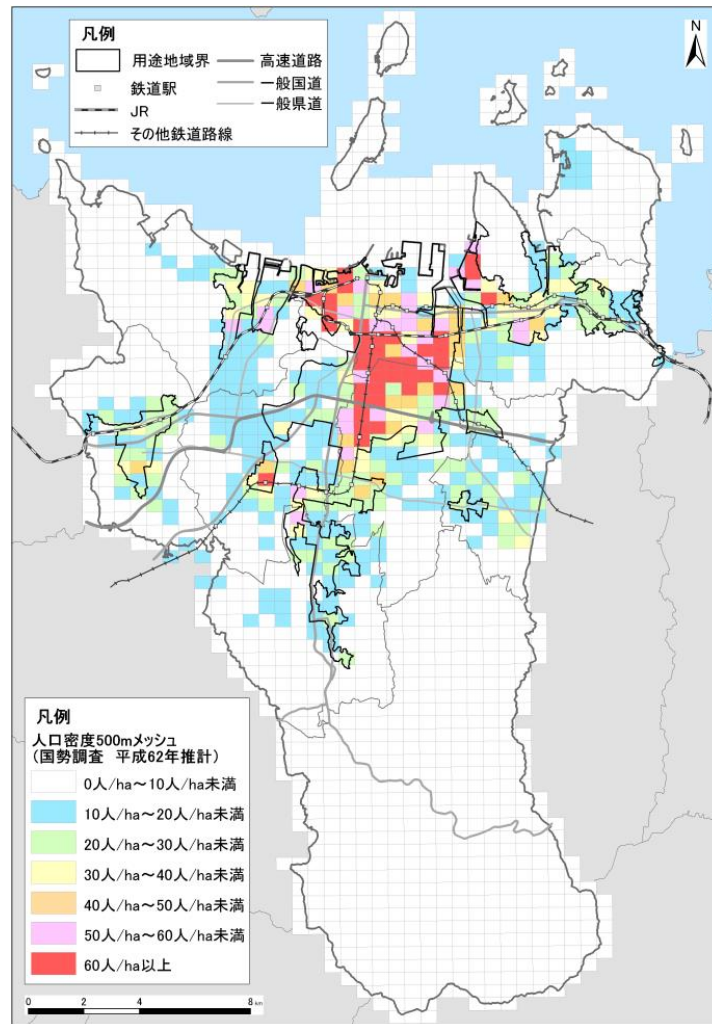


図 人口密度の分布(平成62年)

出典:国勢調査及びたかまつ人口ビジョンに基づく推計結果
(推計結果は人口ビジョンの将来人口を基にメッシュ単位で補正)

公共交通ネットワーク再構築の基本方針（地域公共交通網形成計画H27.3策定）

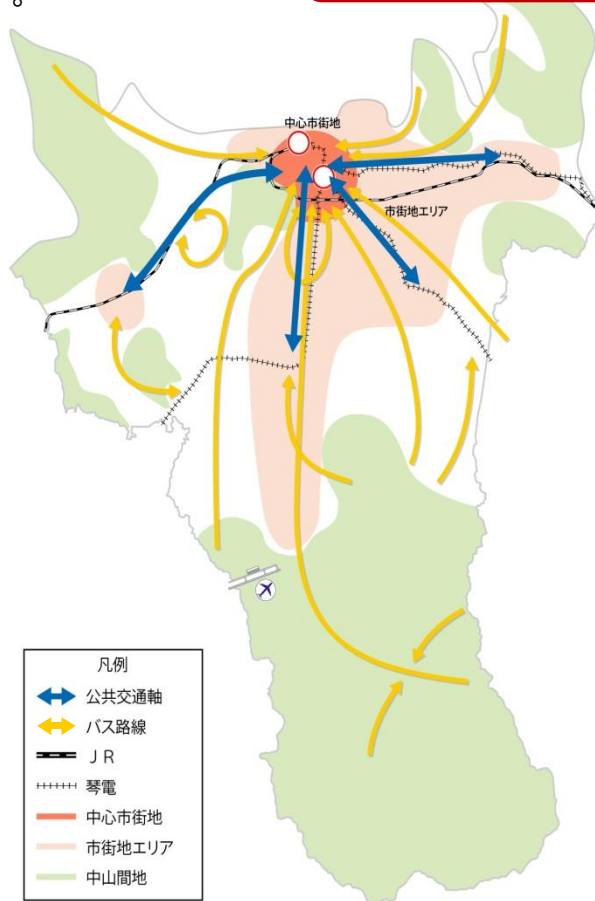
現状の公共交通NW

《現状》

- 多くのバス系統が**中心部**まで運行しているため、**バスと平行して運行する区間も多く、かつ、運行距離が長い。**

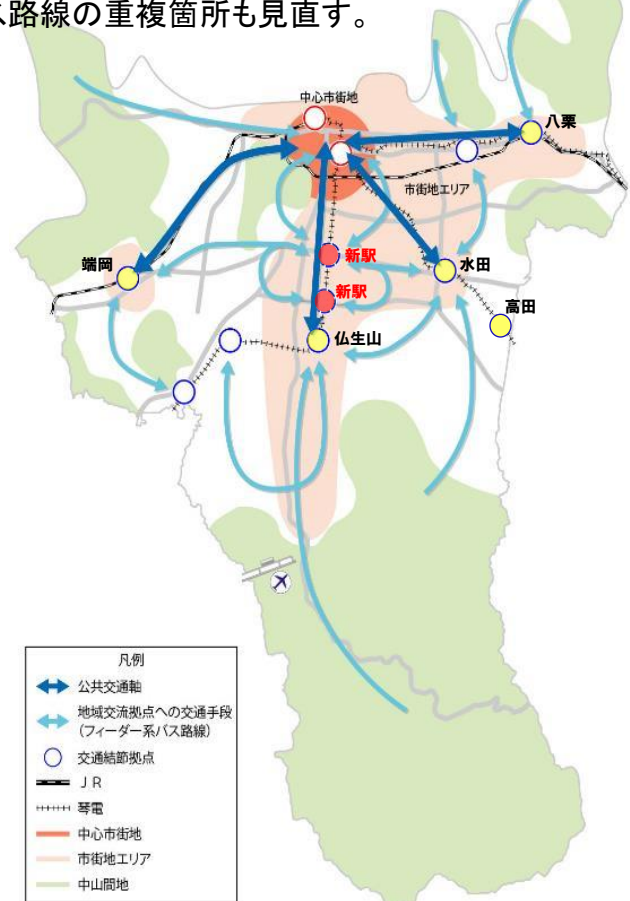
《将来想定される問題》

- 鉄道とバスで利用者が分散。
⇒鉄道・バス共に利用者が減少
⇒公共交通ネットワークとして維持が困難。



公共交通NW再構築の基本方針

- 将来の都市構造を支える交通体系とするため、都心地域交通、都心地域周辺部交通、郊外部交通の役割を明確にした再編に努める。
- 既存ストックを有効に活用した交通結節拠点整備を推進する。
- 既有のバス路線網を見直し、幹線軸への結節を基本としたフィーダー系統へとネットワークの再編を図る。
- バス路線の重複箇所も見直す。



本市の計画策定における課題と対応方針

■人口や生活利便施設、公共交通などの現状・将来見通しを踏まえた課題

①市民の生活利便性の維持・確保

- 人口密度の維持による医療・商業等の生活サービス機能の維持・確保

②公共交通の維持・充実

- 高齢者等の公共交通等移動手段の確保
- 居住や生活サービス機能と連携した公共交通ネットワークの構築

③都市活力の維持・向上

- 中心市街地や各地域の中心地における都市機能の集積

④地域の暮らしやすさの向上

- コミュニティの再生と強化
- 地域包括ケアの構築
- 防災、減災対策の推進

⑤都市経営の効率化

- 公共施設等の統廃合・長寿命化、既存ストックの活用などによる財政負担の軽減

■都市計画マスタープラン

都市全体の将来像や土地利用、施設整備のあり方などを明確化

目指すべき将来都市像などの明示

■立地適正化計画

居住誘導区域の設定

都市機能誘導区域・誘導施設の設定

誘導施策の明示・実施

一定の人口密度の維持

都市機能の集積

コンパクト
プラス
ネットワーク
による
持続可能な
まちづくり

■高松市地域公共交通網形成計画

公共交通による移動手段の確保

公共交通の維持・充実

立地適正化計画策定の基本的な考え方

(1) 計画対象区域

- 本計画の計画対象区域は、**都市計画区域全域**

(2) 計画期間

- 都市計画マスタープランの目標年次に合わせて、**平成30年から平成40年（2028年）**まで
- コンパクトなまちづくりの実現には長時間を要するため、**平成62年（2050年）**を見据え、都市の将来を分析

(3) 評価時期

- 計画策定後、**おおむね5年毎に評価**
何を目標値にするかは、居住誘導区域内の人口密度など、今後検討し、素案で提示

* 利用する人口データ

- 現状の人口の把握に当たっては、平成22年（2010年）の国勢調査の人口データを基準に500mメッシュのデータを作成
- 将来人口の推計に当たっては、平成22年（2010年）の国勢調査の人口を基準に、たかまつ人口ビジョンの将来人口推計と同じ手法※1により推計し、500mメッシュのデータを作成

※1 国立社会保障・人口問題研究所の人口推計方法のうち、合計特殊出生率と純移動率について高松独自の数値を用いて推計

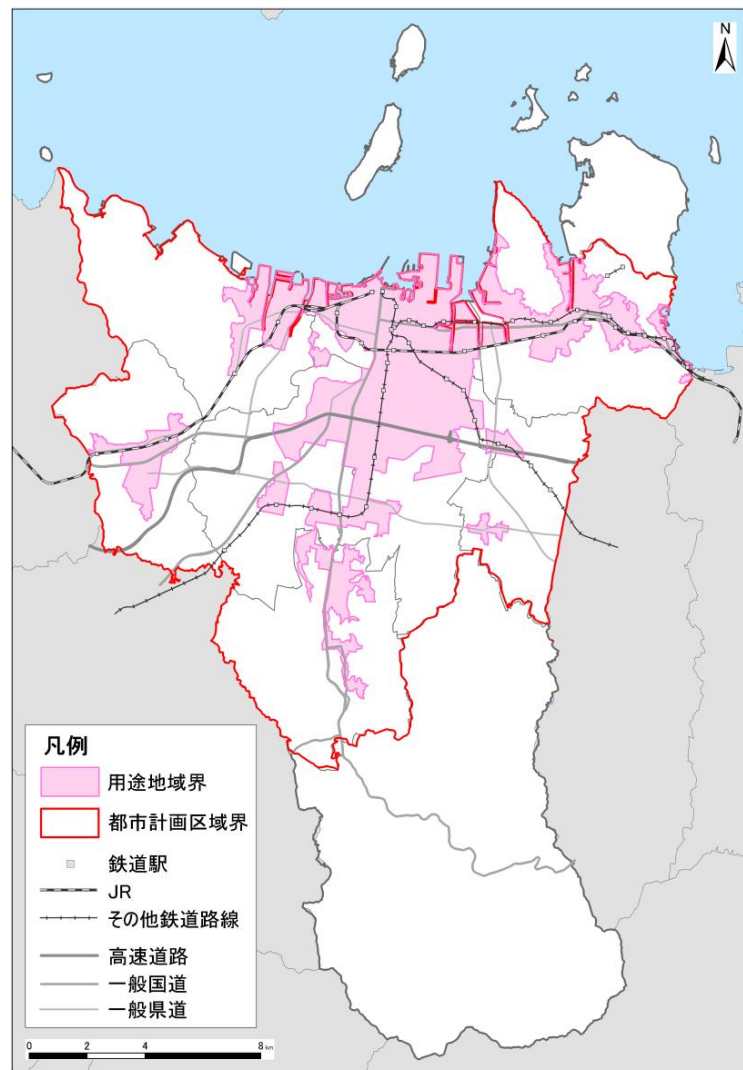
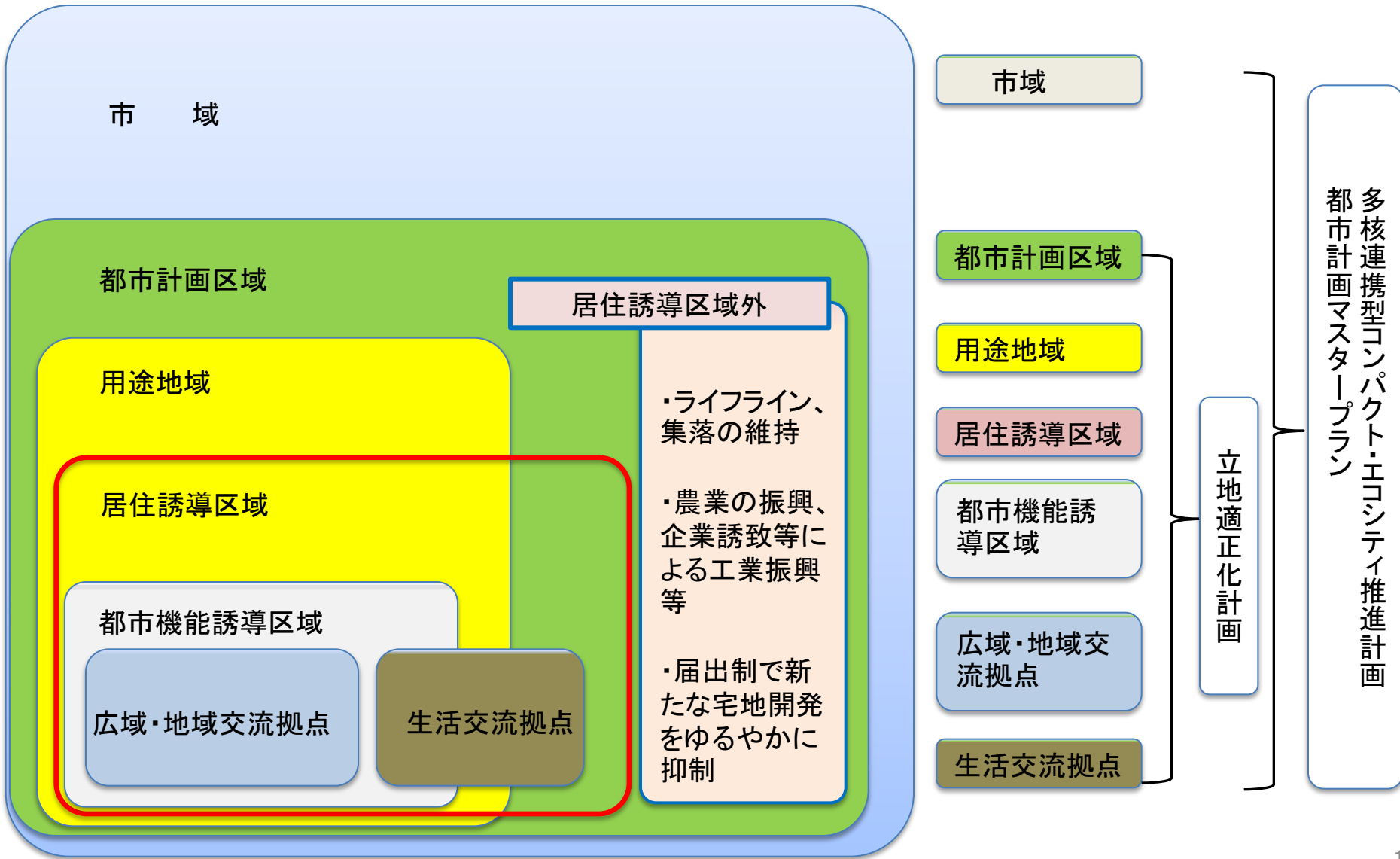


図 計画対象区域

立地適正化計画策定の基本的な考え方

対象区域から見た関連計画との関係（概念図）



立地適正化計画策定の基本的な考え方

居住誘導区域の設定

線引きを廃止している都市として、旧市街化調整区域(用途地域外)に住居が拡散している現状に対しての考え方

最大のポイント！

- ① これまでの都市計画制度との整合
- ② 準居住誘導区域の設定
- ③ 関連施策の導入
 - ・開発許可制度等の見直し
 - ・生活(狭あい)道路整備の見直し
 - ・合併浄化槽補助制度の見直し など

総合的な視点から

「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくり

に相応しい立地適正化計画を策定(本年度中に素案をとりまとめ)

高松市における

地域公共交通の再編

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（第4条）

地域公共交通とは・・・



は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

都道府県

は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

市町村

は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

公共交通事業者等

は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

アクションプラン（実現）に向けて

高松市の推進体制

高松市総合都市交通計画推進協議会



基礎自治体(市)が中心となり合意形成を図りながら、
施策を推進、進行管理

交通機能部会

交通結節部会

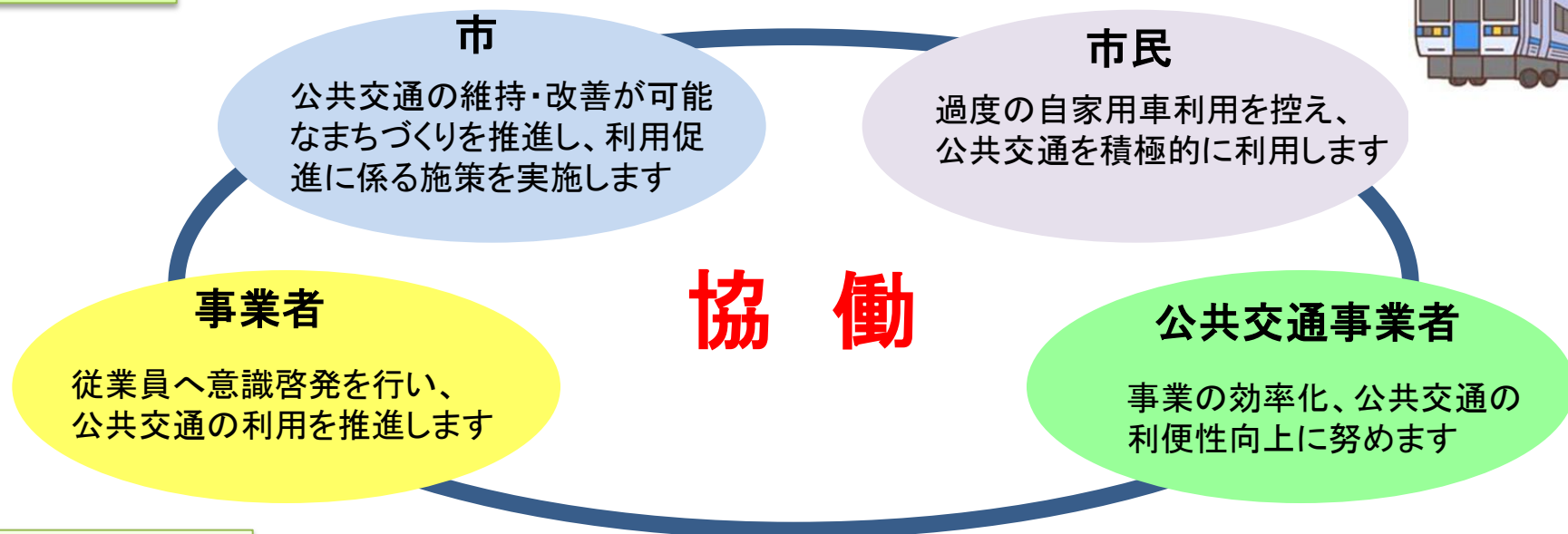
市民啓発部会

個別具体の施策・事業について協議・検討する3つの部会

国・県などの関係機関が推進を後押し

高松市公共交通利用促進条例（H25. 9. 27施行）

・責務



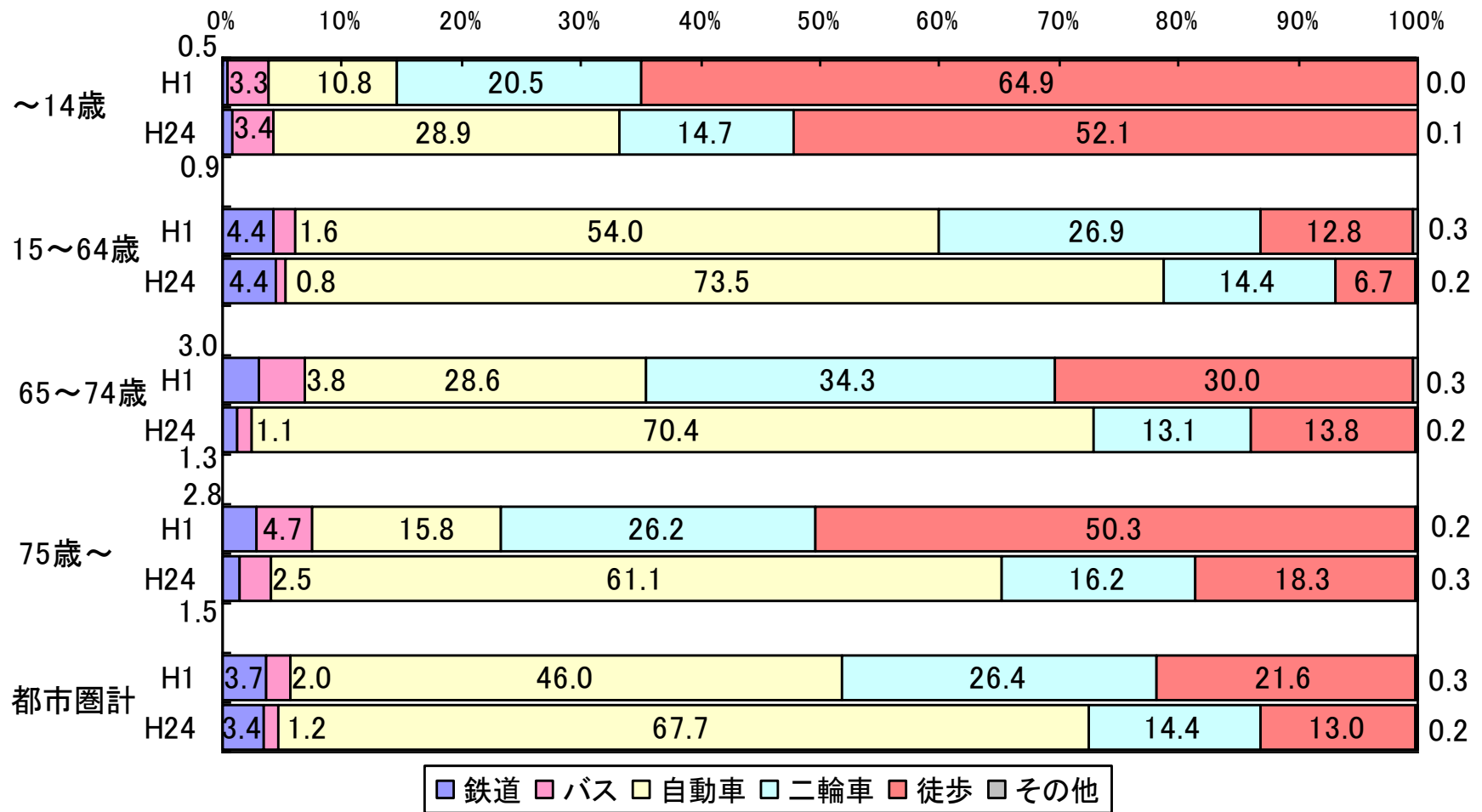
・基本方針

- ①公共交通の利便性の向上および積極的な利用の促進
- ②地域の特性に応じた効率的な機能分担および連携
- ③公共交通優先の交通体系への転換
- ④ユニバーサルデザインに配慮した公共交通
- ⑤教育等を通じた公共交通に関する意識醸成



**安全かつ快適で人と環境にやさしい都市交通の形成
「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現**

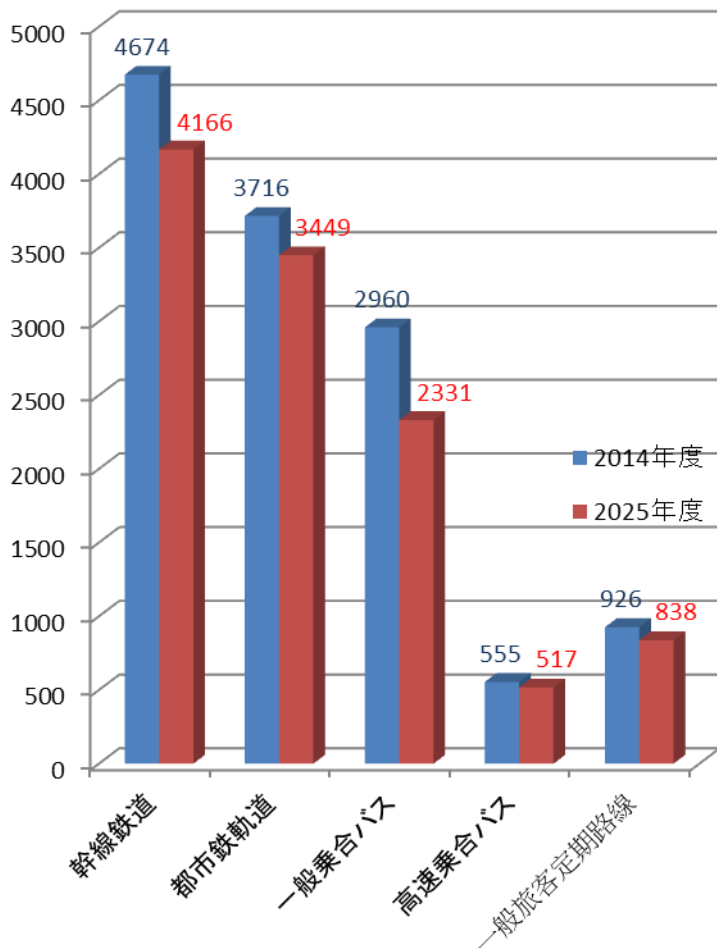
代表交通手段分担率（パーソントリップ調査より）



H24高松広域都市圏パーソントリップ調査資料

公共交通に関する指標

公共交通輸送人員の2025年度の推計



(四国運輸局提供)

四国運輸局推計

- 四国運輸局の将来推計
外国人観光客数が24万人と仮定した場合、公共交通利用人員が
2014年度(H26年度)1億2830万人⇒
2025年度(H37年度)1億1300万人
となり、1530万人の減となる
- 2025年度の減少率(2014年度比)
幹線鉄道(JR等)・・・約11%減
都市鉄軌道(ことでん等)・・・約7%減
一般乗合バス・・・約21%減
高速乗合バス・・・約7%減
一般旅客定期航路・・・約10%減
- 地域住民の利用促進に加え、交流人口の増大による需要喚起が必要。
利用者の増加に向け、広域的なネットワークの検討を進めていかなければならない。

各種施策の実施により、利用率の向上を目指します。



ビジョン

組織の目指すべき姿

公共交通の利用促進に本気で取り組む
組織の構築(職員全員で共有)

ミッション(使命)

組織戦略・意思決定

- ・公共交通利用者の減少傾向に歯止めをかけ、本市の人口に占めるその割合を、年々、増加させること！
- ・全市域において、公共交通空白地域を解消すること！

I Cカード (IruCa) を活用した利用促進施策の展開

ことでん・ことでんバス



平成17年2月

高松市レンタサイクル

駅・バス停から市内の移動に。
(利用証としても登録可能)

- 高松駅前広場地下 ○瓦町地下
- 市役所 ○片原町駅前
- 栗林公園駅前 ○栗林駅前
- 丸亀町グリーン

平成24年4月

高松市コミュニティバス・乗合タクシー

- ・香南町コミュニティバス
- ・塩江町コミュニティバス
- ・国分寺町コミュニティバス
- ・山田地区乗合タクシー
- ・高松西部地区乗合タクシー

平成26年10月

小豆島オリーブバス

- ・坂手線
- ・福田線
- ・他 全路線

平成23年1月

小豆島航路

土庄、池田、草壁の3航路



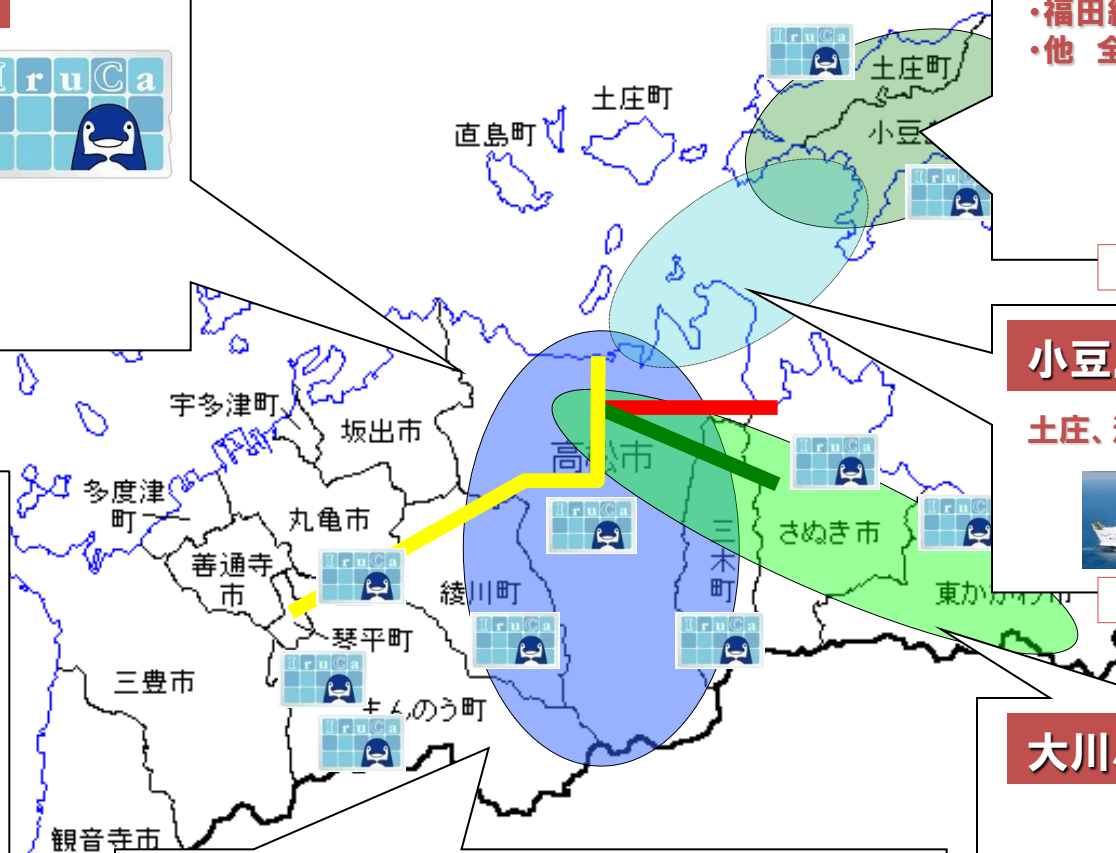
平成23年10月

大川バス

- ・高松引田線
- ・五名福栄線



平成24年3月



高松市公共交通利用促進の取り組み

乗継割引拡大及び高齢者割引

高松市において、平成25年9月に『高松市公共交通利用促進条例』が施行され、これを契機に、公共交通利用促進の具体的な取り組みの一環として、市の助成により、IruCaを使った電車バス乗継割引を20円から100円に拡大するサービスを開始しました。

平成26年
3月1日(土)から
IruCaを使った
電車↔バスの
乗り継ぎ割引が
20円引から
100円引
になります!

※フリーIruCa・スクールIruCa・シニアIruCa／IruCa定期券(大人)による乗継割引対象全路線。
※100円未満のバス路線等で、割引後にマイナスになる場合の運賃は0円(無料)です。

御老公は
ゴールドイルカで
運賃半額!

平成26年10月1日より発行開始。
70歳以上の高松市民が対象。
※詳しくはIruCa窓口(高松市内各駅及びこどもバス案内所までお問い合わせ下さい。)

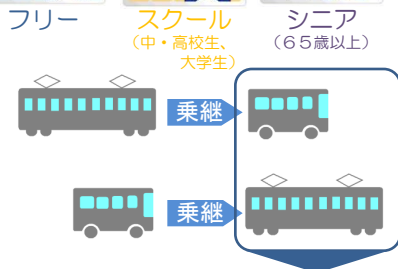
平成26年10月より、70歳以上の高松市民を対象に、運賃が半額となる専用のIruCa(ゴールドIruCa)の発行を開始しました。公共交通の利用促進と、交通弱者である高齢者の利便性向上を図ります。

公共交通利用促進施策「電車バス乗継割引拡大制度」

概要

ICカード「IruCa」による電車⇄バス利用時における

乗り継ぎ割引額(20円)を100円に拡大〔H26. 3. 1から制度開始〕



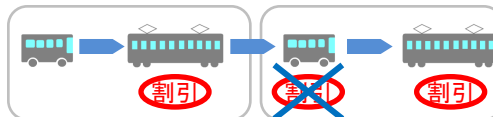
運賃を**100円割引**
※運賃が100円以下の
場合は無料

※以下の場合には適用されません

◇バスとバスの乗り継ぎ



◇電車とバスの各組合せ以外の乗り継ぎ



なら、さらにお得

定期

その日の鉄道利用が無くても
全てのバス が **100円割引**



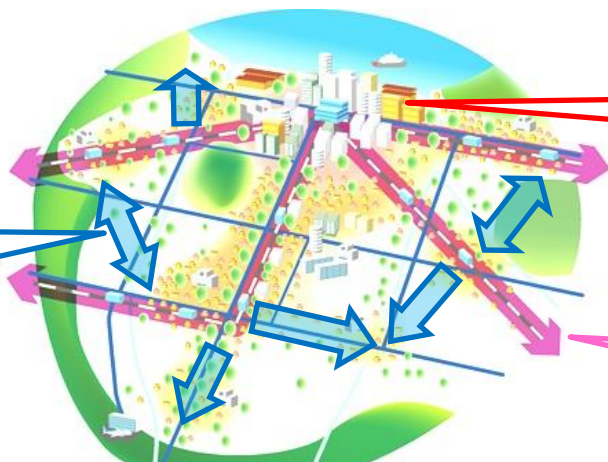
適用されません

グリーン
(障がい者)

キッズ
(小学生)

事業実施による効果

①主要鉄道駅からの支線となる
フィーダー交通（路線バス等）
サービスの向上



②中心市街地を運行する
路線バス等のちょいのり促進

③鉄道を基軸とした
公共交通幹線軸の強化

電車とバス それぞれの機能(役割)を最大限活用し、**効率的なネットワーク形成**を目指す。

公共交通利用促進施策「電車バス乗継割引拡大制度」

補助スキーム

初期費用(システム改修費等)
運賃割引額の差額補填

補助金として市が交付

H25年度交付額: 6,000千円

H26年度交付額: 23,328千円

H27年度交付額: 23,328千円

利用実績

【利用実績】

電車⇄バス乗り継ぎ件数

平成25年度 252,612件

平成26年度 320,855件

平成27年度 330,087件

【実施前】

(実施前比約27%増)

(実施前比約28%増)

H25年度

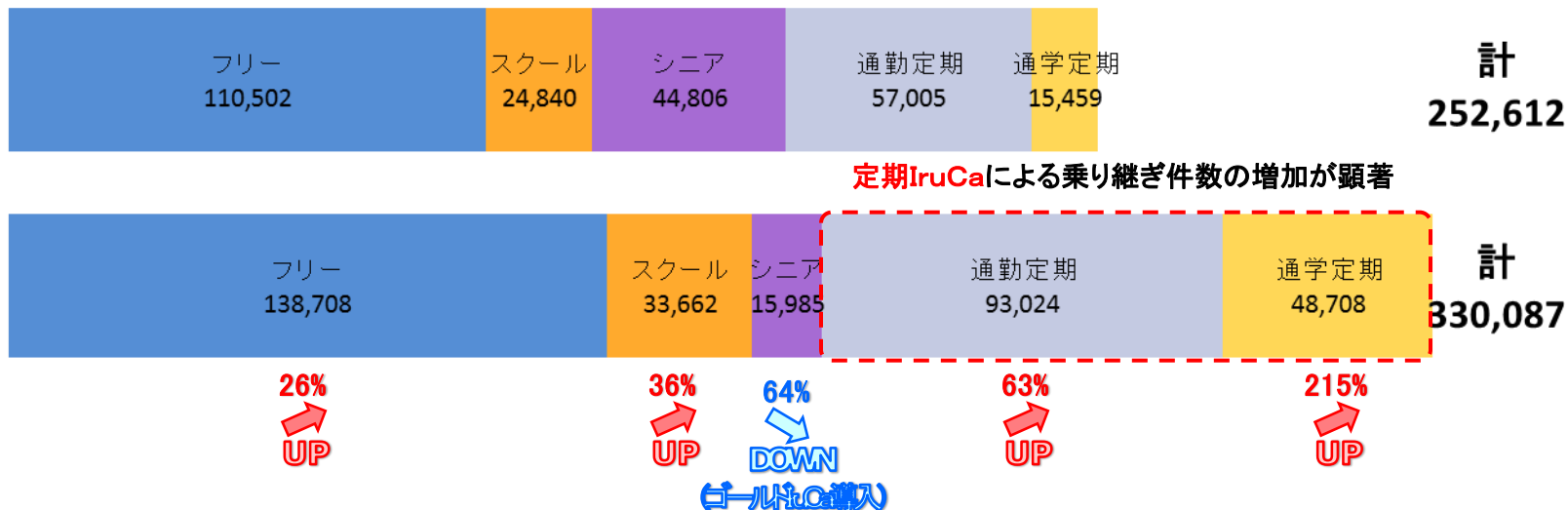
導入前

H25.3～H26.2

H27年度

導入後

H27.4～H28.3



公共交通利用促進施策「高齢者に対する公共交通利用支援」

概要

平成26年10月1日から制度開始



ゴールドIruCa

ICカード「IruCa」を活用し、**市内に在住する70歳以上**の方を対象として、

**IruCaが導入されている電車、路線バス、コミュニティバス等の
運賃を半額にする「新IruCaカード(ゴールドIruCa)」を発行**

補助スキーム

項 目	年 度	補助金
初期費用(システム改修等)	H26	10, 141千円
運賃割引額の差額補填	H26	39, 651千円
	H27	98, 006千円

公共交通利用促進施策「高齢者に対する公共交通利用支援」

利用実績等

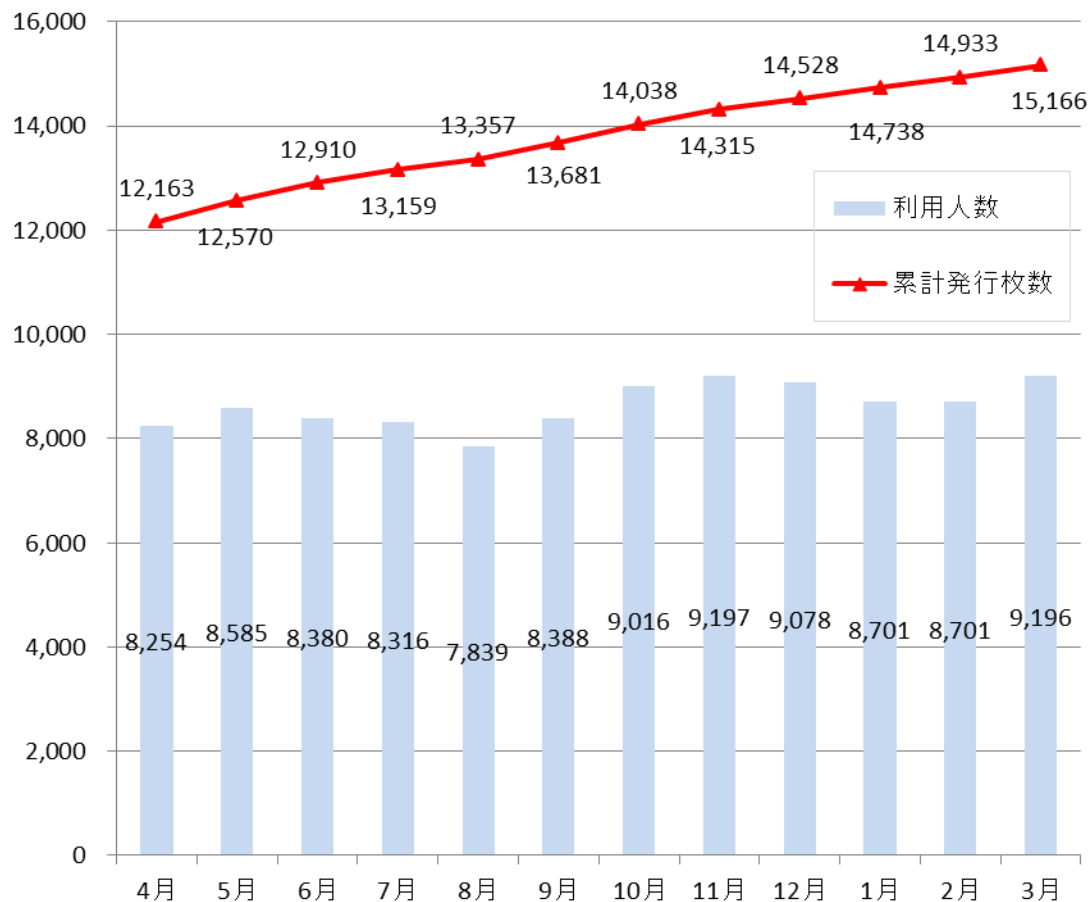
【販売枚数】 15,166枚 （平成28年3月末現在）

⇒70歳以上人口77,145人 （平成28年3月末現在）

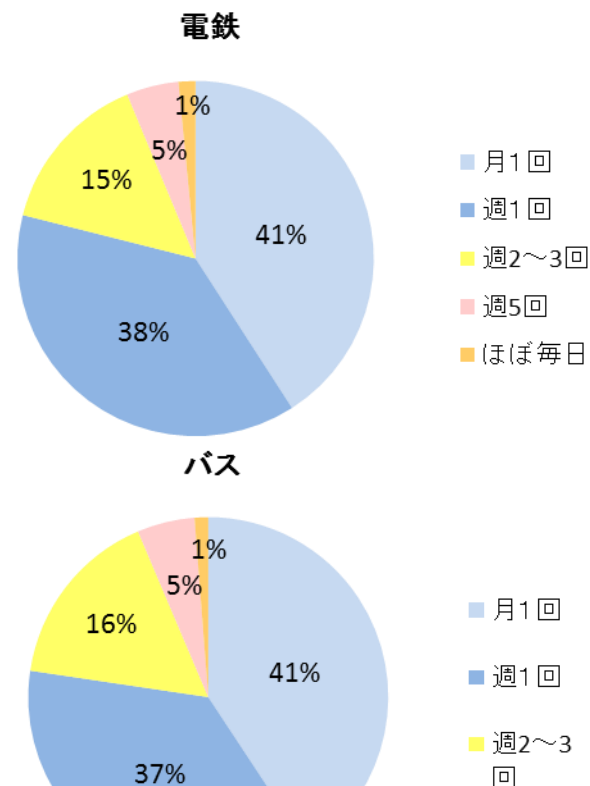
保有率 約20%



平成27年度 ゴールドIruCa発行・利用推移



平成27年度 利用頻度



公共交通利用促進施策「高齢者運転免許証返納促進事業」

概要

市内に在住する65歳以上の方を対象として、**運転免許証を返納した場合**



シニアIruCa(JR以外の公共交通)



ICOCA(JR)

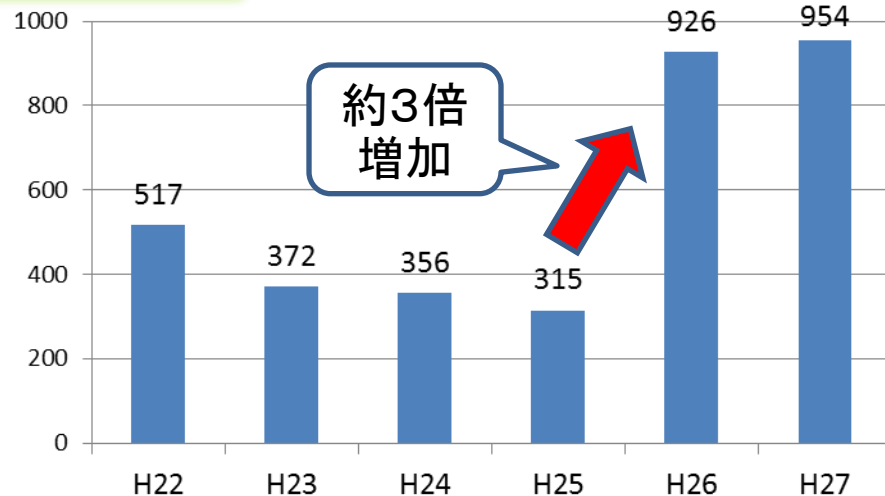
10,000円分のインセンティブを付与した公共交通系ICカードを発行

身体能力の衰えにより、運転に不安を感じる高齢者に対し、
運転免許証を返納するきっかけをつくり、
自動車から公共交通へと転換を図り、かつ交通事故を抑制

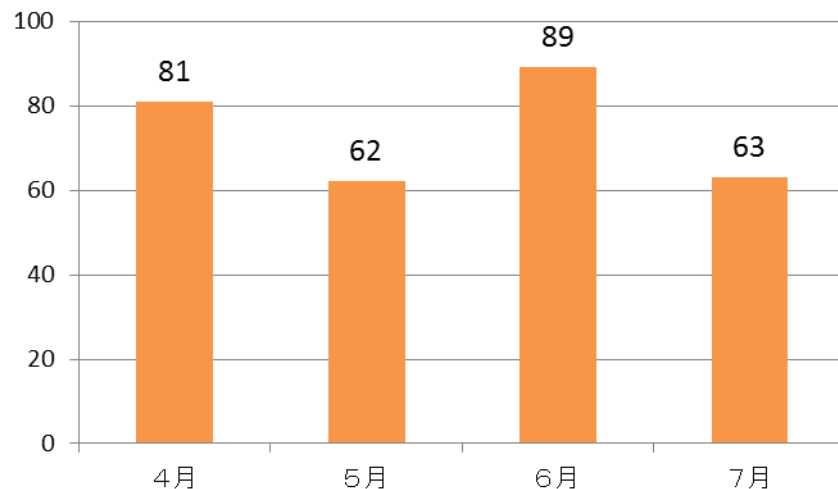
平成22年4月1日から制度開始。26年7月から制度を拡充！

発行実績

〔年度別発行数 単位 枚〕



〔28年度 月間発行数 単位 枚〕



高松市公共交通利用促進の取り組み

■交通系ICカードとの共通利用

大都市圏では、交通系ICカードの共通化が図られており、地方都市は取り残されている状況である。

地方の交通機関では、大都市圏からのビジネスや観光客の利便性の妨げになっている。

【利用方法】

(片側利用) 全国相互利用カードのIruCaエリアでの利用
→現実的にはまずこちらを検討。

(相互利用) IruCaの全国相互利用カードエリアでの利用
→課題が多い。



香川県



高松市地域公共交通網 形成計画（抜粋）

平成27年3月

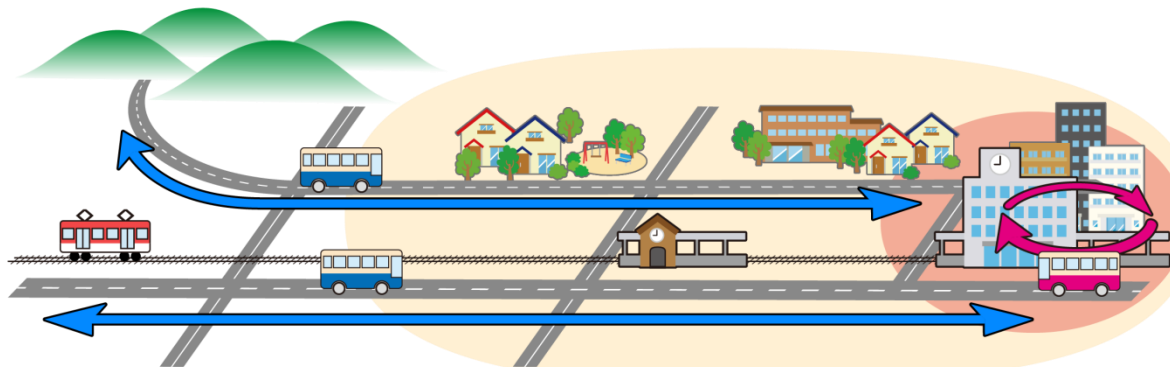
公共交通ネットワーク再編の考え方

現状

- ・多くのバス系統が中心部まで運行しているため、鉄道およびバスと平行して運行する区間も多く、かつ、運行距離が長い。

このまま将来を迎えると...

- ・鉄道とバスともに利用者が減少
- ・利用者が少ない傾向にある郊外部からサービス低下、さらには廃線となる可能性。



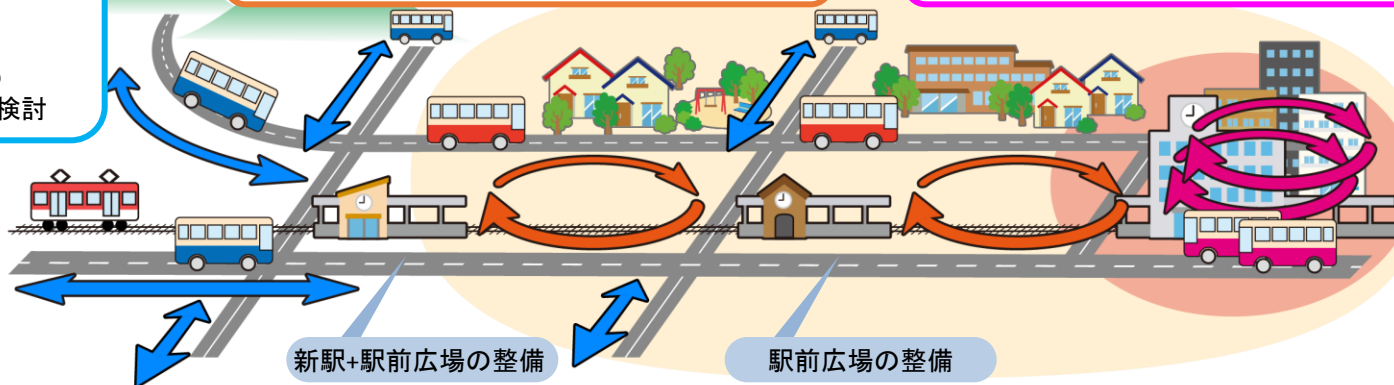
将来に向けた公共交通NW再構築の具体的考え方

- ①鉄道を公共交通幹線軸と位置付け、平行して運行するバス路線区間の見直し
⇒郊外部と公共交通結節拠点間のフィーダー路線化

※鉄道との乗継が必要となるため
ICカードを活用した運賃体系を検討

- ②バス路線空白地域や郊外部拠点施設へのアクセス性の確保
⇒上記地域・施設と公共交通結節拠点を
経由する循環系統の運行

- ③都心地域内の回遊性の向上
⇒都心地域内の主要施設・拠点を
有機的に連絡する循環系統の系
統(まちなかループバス等の強化)



取り組むべき施策

施策体系図(中長期:~H40)

【基本方針1】

拠点間を効率的に結ぶ
公共交通軸の強化

- 拠点間を結ぶ鉄道、
基幹バス路線の強化
- 誰もが使いやすい
公共交通利用環境の向上

【基本方針2】

各拠点への交通手段を確保

- 地域交流拠点周辺へ
つながる交通手段の強化
- 生活交流拠点と周辺エリアを
結ぶ交通手段の確保

【基本方針3】

中心市街地における
回遊性の向上

【基本方針4】

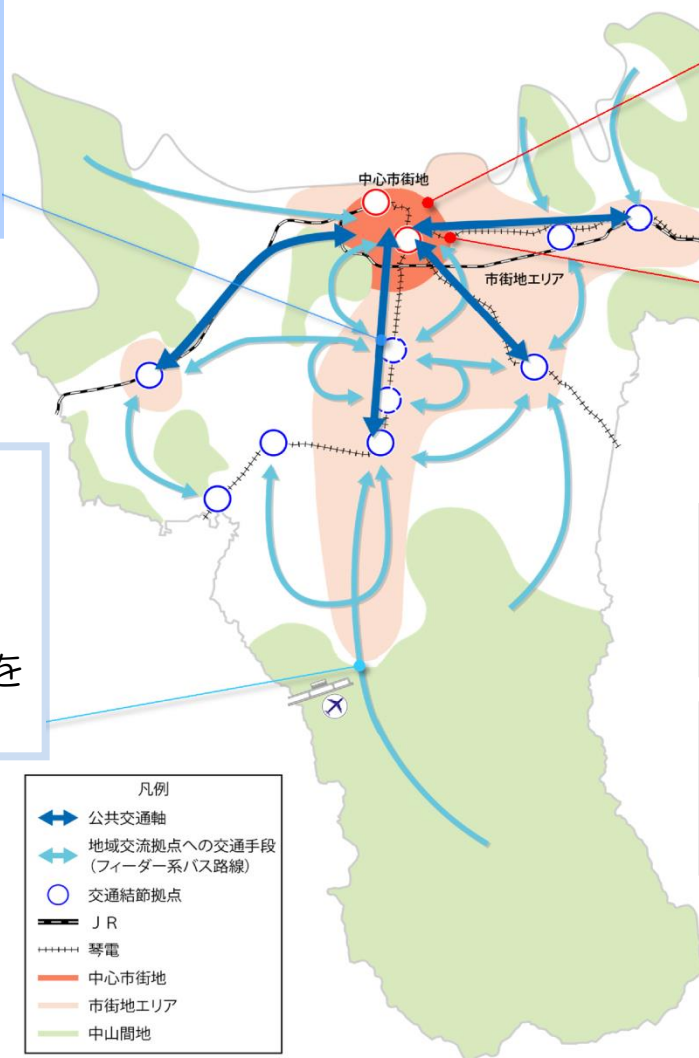
中心部への自動車利用
の抑制

【基本方針5】

地域にとって望ましい交通行動の
周知・啓発

【基本方針6】

多様な主体の連携による交通まち
づくりの推進



凡例

- 公共交通軸
- 地域交流拠点への交通手段
(フィーダー系バス路線)
- 交通結節拠点
- J R
- 琴電
- 中心市街地
- 市街地エリア
- 中山間地

重点的な取組(短期:~H32)



まちなかループバス改善検討

現 状

40分間隔、東廻り1日19便 平日7:00～20:15

西回り1日19便 平日7:20～20:40 で運行

目 的

中心市街地の回遊性の向上

➤ 中心市街地の賑わい向上、公共交通を主たる移動手段とする空間形成に寄与する

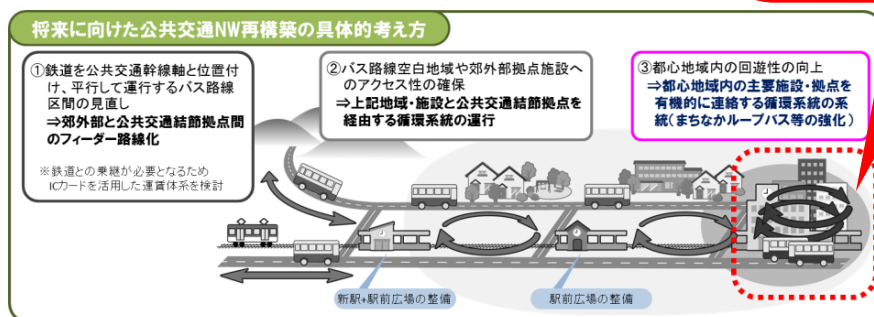
【地方創生加速化交付金を活用し、丸亀町商店街振興組合が実施】

まちなかループ
バスの守備範囲

内 容

まちなかループバス

- ① 沿線住民、利用者の意識調査等を実施
- ② 施策実施後の利用状況を予測
- ③ ②に基づき、サービスレベル向上の検討



利用が順調に伸びている中心部の循環バス系統として、ルートの見直しやサービスレベルの向上により、更なる好循環を創出

検討フロー

(1) 現状把握	(2) 対策検討	(3) 対策案実施	(4) 効果予測	(5) アクションプランの検討・立案
現状データ把握・分析 利用状況調査 乗り込み調査 アンケート分析	運行ルート検討 利用促進展開 (大学と連携した広報等)	調査結果・アンケート等 取りまとめ ↓ 実施可能なダイヤ改正等	ダイヤ改正による効果・ 分析	中・長期的改善案として 新ダイヤ・ルート等検討 ↓ アクションプランの立案

まちなかループバスの運行車両更新に対する支援

まちなかループバス新車両お披露目式(平成28年3月31日)



ノンステップバスの導入

高松丸亀町商店街振興組合が所有する現行バス1台を、ノンステップ車両に更新するため、国・市による支援(国費2/3、市費1/3)。

平成28年3月31日に、新車両お披露目式、4月1日から運用した。



基幹系統（S・レインボー循環バス）のサービスレベル向上検討

現 状

30分間隔、東廻り1日36便 平日 7:00～21:50
西回り1日36便 平日 7:10～22:05 で運行

目 的

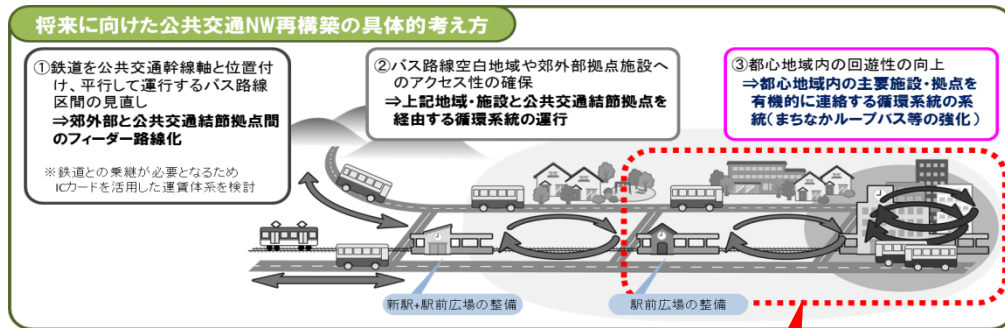
都心地域における回遊性の向上

- 都心地域における利便性の更なる向上、公共交通を主たる移動手段とする空間形成に寄与

内 容

S・レインボー循環バス

- ① 沿線住民の意識調査等を実施
- ② 施策実施後の利用状況を予測
- ③ ②に基づき、サービスレベル向上の検討



S・レインボー循環バスの守備範囲

今後とも需要が見込まれる循環系のネットワークとして、サービスレベルの向上等を多面的に検証

検討フロー

(1) 現状把握

現状データ把握・分析
乗り込み調査
アンケート分析

(2) 対策検討

速度向上・容量拡大に関する先進事例等を基に、導入課題の抽出
↓
対策の検討

(3) 効果予測

平成27年度地域公共交通再編実施計画策定業務で構築したシステムを用い、比較・分析

(4) アクションプランの検討・立案

活用可能な事業手法やスキーム等、具体的なアクションプランの立案

基幹系統（S・レインボー循環バス）のサービスレベル向上検討

S・レインボー循環バスの利用状況

- バス停間ODより、ODの種類は非常に多く、比較的短距離利用が多い。
- バス停別乗降者数は、鉄道駅・県庁前・国道11号上のバス停、ゆめタウン高松前で多くなっている。

【バス停間需要量】

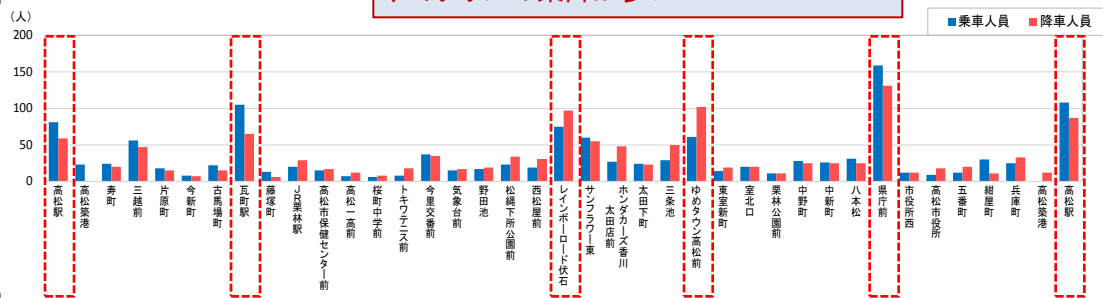
平均乗車人員

(人/本)

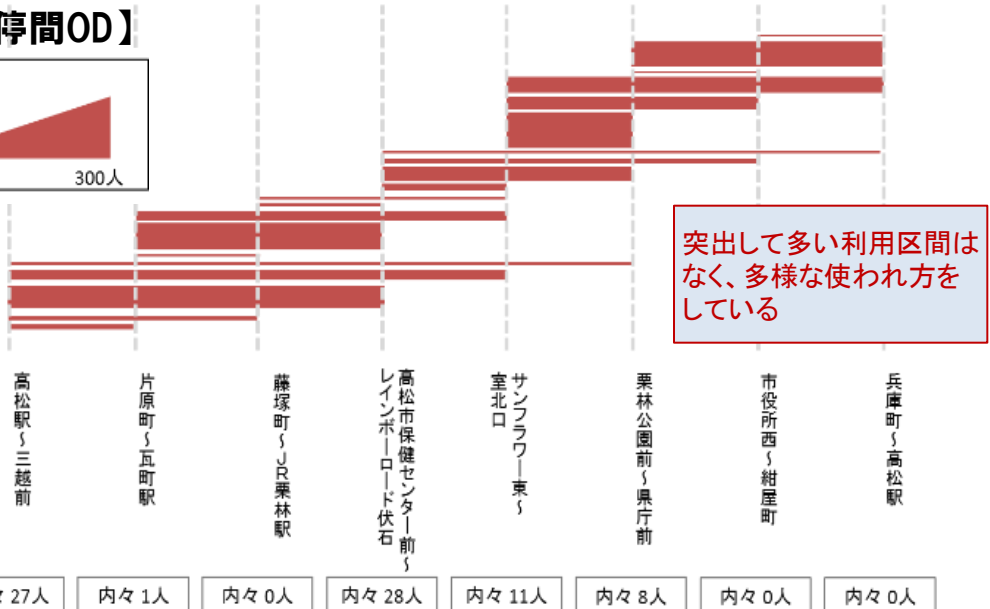
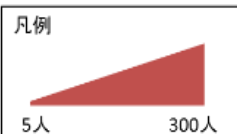


【バス停別乗降者数】

県庁前・高松駅・瓦町駅・レインボーロード・ゆめタウンの乗降が多い



【バス停間OD】



バス案内表示板設置事業

概要

平成28年3月31日 設置・運用開始

○県外からの観光客や携帯端末に不慣れな高齢者にとって、分かりやすい
情報提供ツール（情報表示板）を設置することにより利便性を向上



H28.3.31 オープニング式典の様様

設置場所

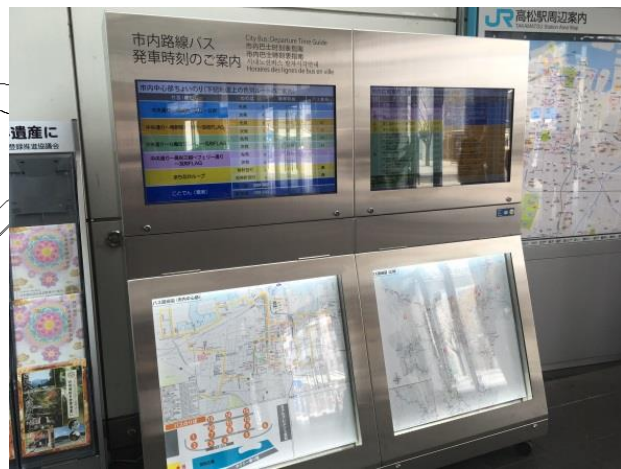
設置場所のポイント

駅利用者の動線付近（目に付く場所）に設置 ⇒ 情報を効果的に提供
【JR高松駅構内】改札を出た後の駅舎構内
（バスを移動選択肢の一つとして認知を図る）
【バスターミナル】全体が見渡せる場所
（目的のバス停への誘導を図る）

① JR高松駅構内

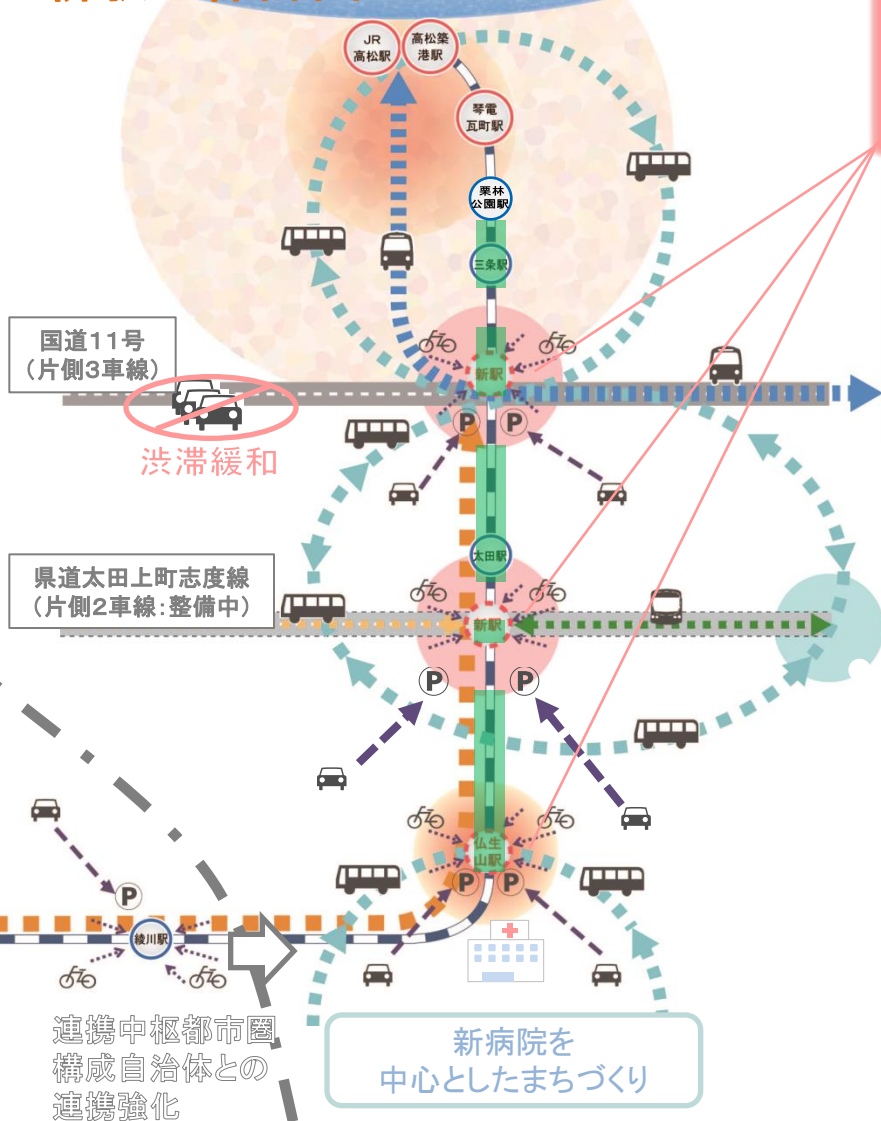


② バスターミナル



ことでん新駅関係

新駅全体計画



立地適正化計画(“都市機能“及び “居住“の誘導)と連動した拠点形成



具体的事業

- 新駅、駅前広場整備
(バス接続を主とし、
P & R (K & R) 駐車場、
C & R 駐輪場も整備)
- 鉄道幹線軸強化(複線化)
- バス路線再編
(フィーダーバス化)
- 新交通システムの検討

【学術研究拠点】
香川大学等

期待される効果

- 地域内交通の連携強化
⇒ 多様な移動環境の構築(拠点形成の促進)
- 都市間交通との連携強化
⇒ 交流人口の増加による“にぎわい”創出
- 道路負荷低減
⇒ 質の高い生活環境の構築

高松市が持つ“強み”を生かした「コンパクト プラス ネットワーク」のまちづくり

ことでん新駅全体構想（事業スキーム）



鉄道事業

駅舎整備事業

- 幹線鉄道等活性化事業費補助
〔連携計画事業(コミュニティ・レール化)〕
 - ・対象: 駅舎(ホーム、上屋、昇降設備、トイレ等)
※本件では下記の施設、設備を除く
 - ・補助率及び交付対象: 1/3、法定協議会

複線化事業

- 交付税〔地域鉄道支援に対する地方財政措置〕
 - ・対象: 鉄道事業者による施設投資に対し、地方公共団体が行う補助
※地方債を充当しない: 特別交付税(措置率30%)

街路事業

駅前広場整備事業関係

- 街路事業
 - ・対象: 駅前広場(バスターミナル、駐輪場等)
 - ・補助率及び交付対象: 55/100、地方自治体

ことでん新駅（三條～太田駅間）イメージパース



アクションプラン(実現)に向けて

施策目標

項目	目標指数	現況値 (H24年※)	短期目標値 (～H32年)	中長期目標値 (～H40年)
公共交通機関の 利用増	人口に占める 公共交通利用者の割合	13.4%	16.0%	17.3%
市民満足度	高松市総合計画における施策 「公共交通の利便性の向上」に 対する満足度 (「満足」「やや満足」の合計値)	19%	25%	50%
公共交通 ネットワークの 拠点形成	バスや多様な交通手段との結節を 可能とする交通結節拠点整備数 (都心部を除く)	—	3箇所	8箇所
拠点への アクセス向上	交通結節拠点における バス路線の結節数 (都心部を除く)	3路線	10路線	18路線
公共交通連携 利用促進	電車・バス乗継件数	243千人/年	362千人/年	482千人/年
公共交通空白 地域の解消	地域と連携した コミュニティバスの路線数	2路線	5路線	8路線

※電車バス乗継割引拡大制度開始前年度及び高松広域都市圏PT調査実施年度を基準年度とする

高松市総合都市交通計画推進協議会（条例に基づく附属機関）

協議会

学識経験者、市民代表、商工・経済団体、
交通事業者、関係行政機関、公募委員 で組織

**計画の進行管理に加え、必要な施策
に関する協議検討を行う体制を確立**

交通機能部会

新交通システム導入等の検討など

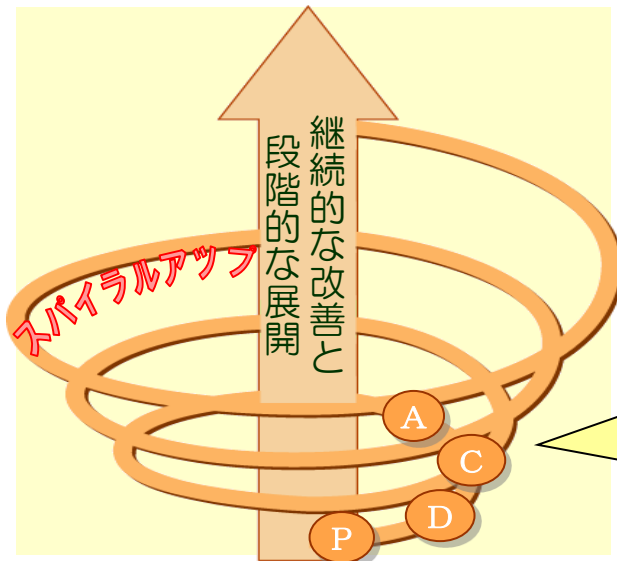
交通結節部会

交通結節拠点機能拡充の検討など

市民啓発部会

MM、ソフト施策の検討など

より専門的、具体的な検討の場



- P 計画
 - ・利用促進計画の策定、施策の優先度、実効性を検討
- D 施策の実施
 - ・推進計画に基づく施策、事業の実施
- C 評価・分析
 - ・定期的な評価・分析による可能性・効果の確認
- A 計画の改善
 - ・具体的施策内容等の再検討

公共交通に関する指標

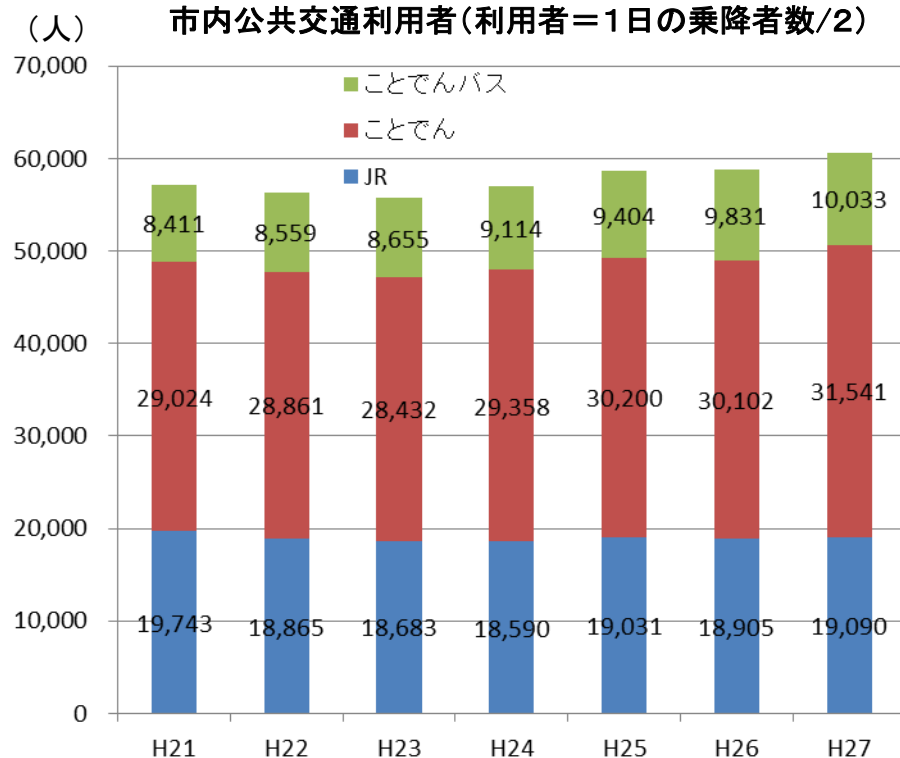
① 市民満足度

(各年度の市民満足度調査結果)

年 度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
公共交通の利便性の向上 (満足・やや満足)	22.3%	21.1%	21.9%	18.8%	25.7%	32.1%	34.9%

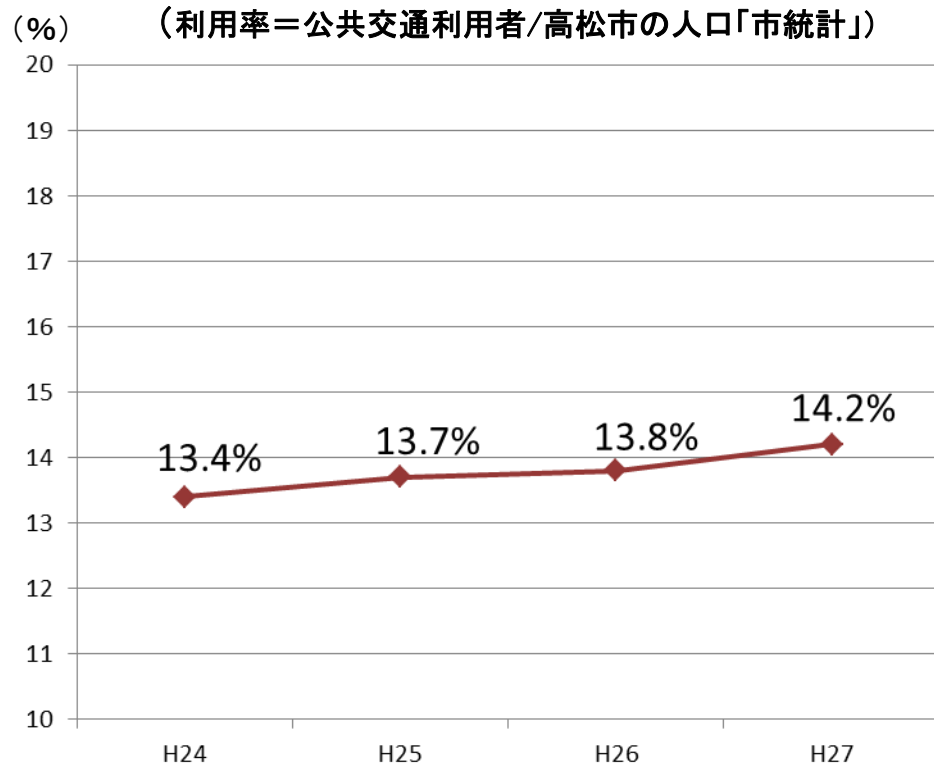
② 利用者数

市内公共交通利用者(利用者＝1日の乗降者数/2)



③ 公共交通利用率

(利用率＝公共交通利用者/高松市の人口「市統計」)



公共交通施策に対する予算

高松市の一般会計

約 1,800億円／年

公共交通施策予算

約 2億円／年

一般会計に占める
公共交通施策予算

約 0.1%

ヨーロッパでは

約 5～10%

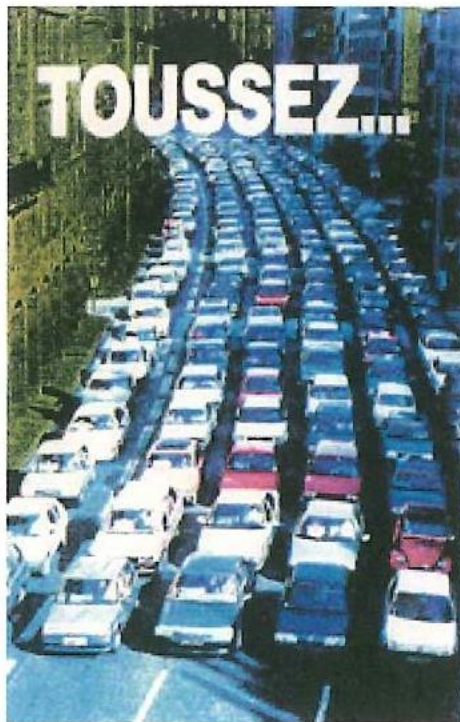
一方

道路整備予算

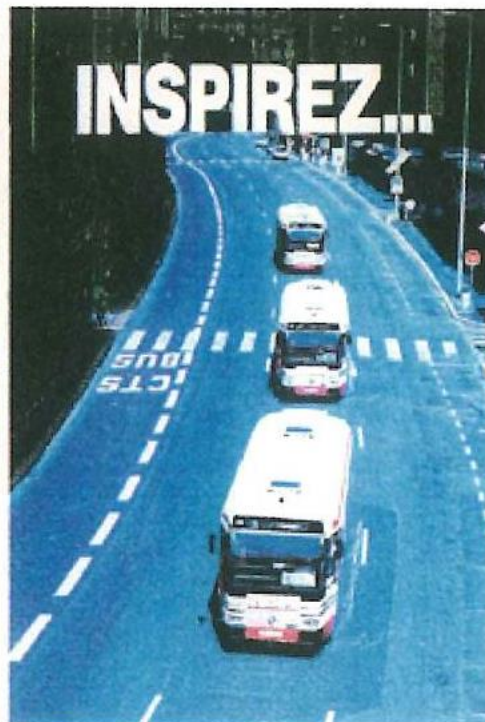
約 10～20億／年

欧州では・・・

フランス ストラスブールの
トラム(LRT)導入のキャンペーンポスター



咳き込む・・・



呼吸・・・



深呼吸！

地域公共交通の再編に向けて

(1) 公共交通の利用促進と道路整備の在り方

 **整備方針の見直し**
(住み分けが必要)

(2) 交通事業者が投資しづらい初期のイニシャル

 **行政側がしっかりと負担**

(3) 既存の公共交通ストックがもしなくなれば・・・

 **行政負担は際限なく増加**
(住民の足は確保せざるを得ない)

(4) 公共交通は都市の装置

 **社会的インフラとして公的支援が必要**
(集積効果、存在効果)

御清聴ありがとうございました



高松市市民政策局
コンパクト・エコシティ推進部
交通政策課