

【現況・特性】

- ・公共交通軸に沿って、T字型に縦横15kmの市街地を形成。
- ・鉄道とバスの1日あたりの利用者数は増加傾向。(H24:57,000人 H28:63,000人)

【方向性】

民鉄との連携による
交通ネットワーク再編を生かした
コンパクトシティの形成

まちなか

中心市街地の商店街再開発による
まちなかの魅力強化とまちなか居住の促進

丸亀町商店街再開発

- ・連続する7つの街区で段階的に再開発を進め、住宅整備とテナントミックスの実現を図る。(これまでの供給戸数185戸)
(商店街振興組合が参画し、商店街全体の業種をレイアウト)

大工町・磨屋町地区再開発

- ・カーシェアセンターを整備し、自動車の保有維持費などのまちなか居住コストを軽減(電気自動車の導入：目標50台)

交通(ハード)

路線の役割を明確化する
公共交通ネットワークの再編

民鉄路線の強化による
基幹交通軸の強化

- ・高松琴平電鉄 琴平線の栗林公園駅～仏生山駅間を複線化し運行頻度を向上、基幹交通軸を強化
- ・市内中心部のバス路線を、基幹交通軸へ結節するフィーダー路線として再編

都心地域回遊型バス路線の設定による回遊性の向上

- ・通院バス等を都心地域回遊型の路線バス「まちなかループバス」に一本化、通院利用者を商店街に誘導することに成功
- ・買い物客に対し、バス利用サービス券を配布するなど利用促進策を実施
- ・サイクル&ライド、パーク&ライドによる公共交通の利用促進
- ・主要駅・停留所周辺に駐輪場・駐車場を整備することで公共交通優先で歩いて暮らせるまちづくりを実現

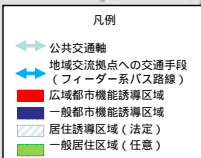
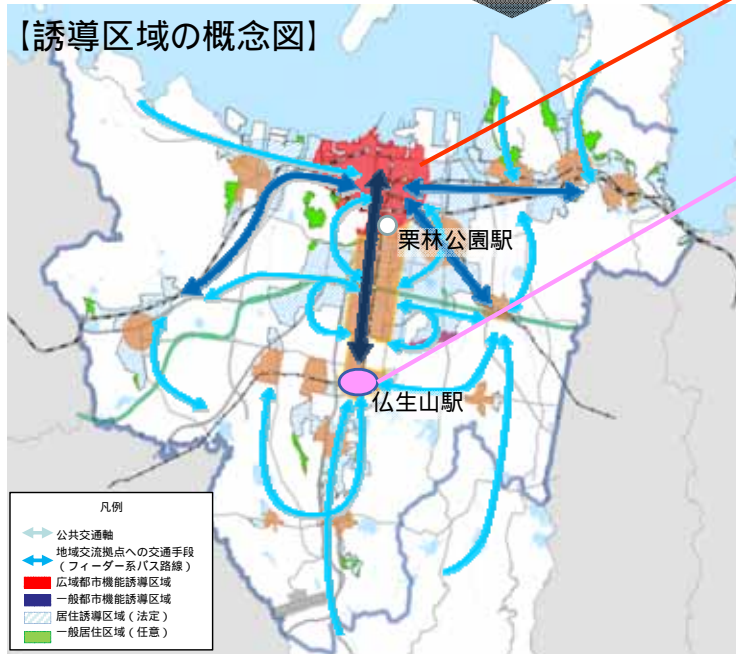


効果：公共交通再編等に伴う
交通事業者の経営向上

公共交通利用者数 +1.5千人/日
約60%の増収期待(H24比)

*高松市の公共交通再編検討資料より国土交通省作成
現在策定中の再編実施計画終了時(H30.10時点ではH37)

【誘導区域の概念図】



公共コスト

南部拠点の公共施設整備・運営の合理化

市南部の地域交流拠点として、防災機能や交流機能を強化する施設整備にあたり、公共公益施設の整備・運営の合理化を図っている。

市民病院の移転

- ・旧合併町の老朽化した病院と市民病院を統合し、南部エリアの広域的な公共施設として移転整備



拠点としてのフィーダー化

- ・仏生山駅を南部地域のハブ機能を持つ交通結節拠点として再整備し、新病院開院に合わせ、公共交通空白地域と連絡するバス路線を新設
- ・総合センター、保健センター、地域包括支援センターの複合化による交流の場の創出

効果：公共施設の
維持コスト削減

市立病院の維持コスト
年間約3.5億円の削減期待
(一般会計予算ベース)

*高松市予算資料等(H29、H30)をもとに
国土交通省試算

交通(ソフト)

官民連携による公共交通の利用促進

民鉄と市で交通機関の利用状況を共有(毎月モニタリング)

- ・ICカード導入により、効率的に把握可能
- ・鉄道、バスの乗り継ぎ割引を拡大
- ・電車、バスの乗継時に一律100円割引(事業者20円+行政80円負担)

鉄道・バス乗継件数
H24:243千人 H29:345千人
【目標】H32:362千人(短期目標値)

効果：外出機会創出を始めと
する高齢者等の健康増進

高齢者の公共交通運賃を半額に

- ・外出機会創出による健康増進(市高齢者保健福祉計画にも位置付け)

要介護認定率
-2.3ポイント(H26比H37推計)
年間約20億円の削減期待

免許返納のインセンティブ

- ・65歳以上の方の免許返納の際にIruca10000円分を贈呈



*高齢者等の健康増進の取り組みを推進した場合における、H26年度時点の推計との比較。高松市保健福祉計画より

誘導規制

土地利用規制の見直し

用途白地地域における
開発指導技術基準等の検討

- ・区域外道路の幅員等に関する基準強化
- ・特定用途制限地域の規制基準の検討
- ・立地可能な店舗等床面積の基準強化(幹線沿道：3,000㎡ 1,500㎡)
(一般・環境保全：1,500㎡ 500㎡)

効果：土地利用の適正化

居住誘導区域外の開発許可面積(都計区域内)
33.51ha(H28) 12.73ha(H40)

開発面積の約6割を抑制

未来投資戦略2018

第2 具体的施策

I. Society 5.0 の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」等

[1]「生活」「産業」が変わる

1. 次世代モビリティ・システムの構築

(3) 政策課題と施策の目標

iv) 次世代モビリティ・システムの構築に向けた新たな取組 など

地域の公共交通と物流について、オープンデータを利用した情報提供や経路検索の充実、スマートフォンアプリによる配車・決済等のICT、自動走行など新技術の活用、見守りサービスや買物支援の導入、過疎地域での貨客混載、MaaSの実現など多様な分野との施策連携により、都市と地域の利用者ニーズに即した新しいモビリティサービスのモデルを構築する。

※ 『[3]「行政」「インフラ」が変わる』

『[4]「地域」「コミュニティ」「中小企業」が変わる』

にも同内容を再掲

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会での円滑な輸送に寄与する観点からも、公共交通機関における運行情報等の提供の充実を図るため、本年度は首都圏を先行して、オープンデータを活用したスマートフォンアプリによる情報提供の実証実験を官民連携して実施する。

経済財政運営と改革の基本方針(骨太の方針)2018

第2章 力強い経済成長の実現に向けた重点的な取組

2. 生産性革命の実現と拡大

(3) Society 5.0 の実現に向けて今後取り組む重点分野と変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」

①「自動化」: 次世代モビリティ・システムの構築プロジェクト

まちづくりと公共交通の連携、自動走行等新技術の活用、買い物支援・見守りサービス、MaaS(Mobility as a Service)などの施策連携により、利用者ニーズに即した新しいモビリティサービスのモデル都市、地域をつくる。