

# 四国圏におけるコンパクトプラス ネットワークの取組について



平成30年9月21日

○都市のコンパクト化は、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮を通じて、**住民の生活利便性の維持・向上**、サービス産業の生産性向上による**地域経済の活性化**、行政サービスの効率化等による**行政コストの削減**などの**具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段**。

## 都市が抱える課題

都市を取り巻く状況

- **人口減少・高齢者の増加**
- **拡散した市街地**



## ■ 都市の生活を支える機能の低下

- 医療・福祉・商業等の生活サービスの維持が困難に
- 公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下

## ■ 地域経済の衰退

- 地域の産業の停滞、企業の撤退
- 中心市街地の衰退、低未利用地や空き店舗の増加

## ■ 厳しい財政状況

- 社会保障費の増加
- インフラの老朽化への対応

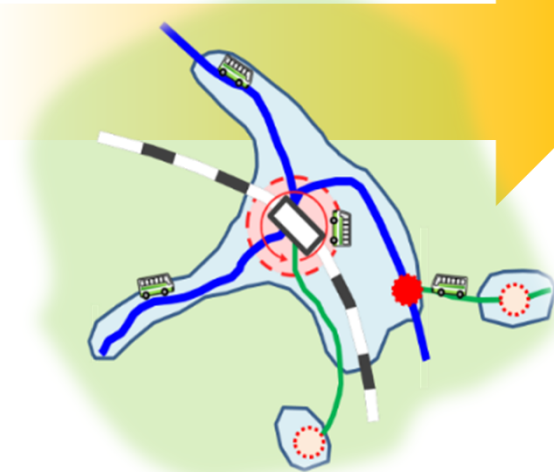
## コンパクトシティ

生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積

+

## ネットワーク

まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築



中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた多極ネットワーク型コンパクトシティ

## コンパクトシティ化による効果の例

### 生活利便性の維持・向上等

- 生活サービス機能の維持
  - 生活サービス施設へのアクセス確保など利用環境の向上
  - 高齢者の社会参画
- ➡ 高齢者や子育て世代が安心・快適に生活できる都市環境

### 地域経済の活性化

- サービス産業の生産性向上、投資誘発
  - 外出機会・滞在時間の増加による消費拡大
- ➡ ビジネス環境の維持・向上により地域の「稼ぐ力」に寄与

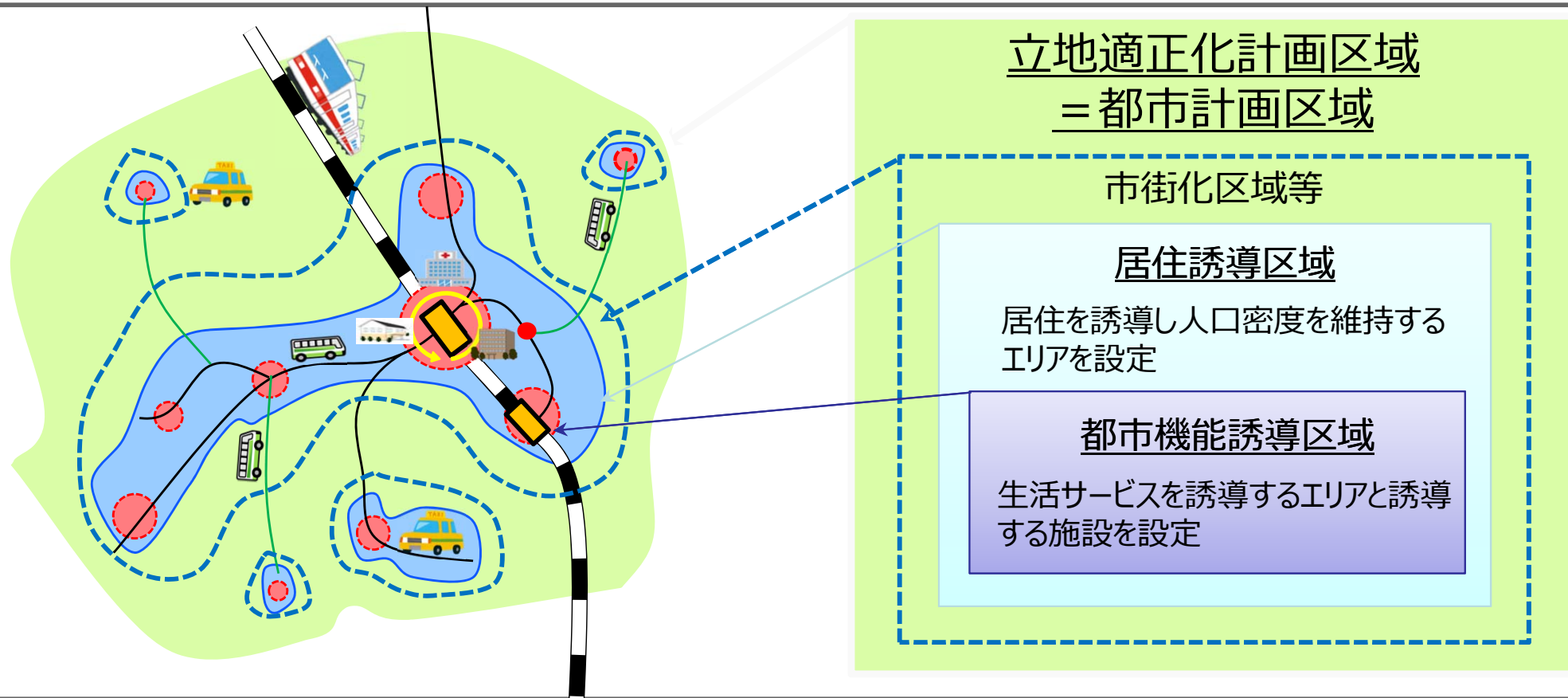
### 行政コストの削減等

- インフラの維持管理の合理化
  - 行政サービスの効率化
  - 地価の維持・固定資産税収の確保
  - 健康増進による社会保障費の抑制
- ➡ 財政面でも持続可能な都市経営

### 地球環境への負荷の低減

- エネルギーの効率的利用
  - CO2排出量の削減
- ➡ 低炭素型の都市構造の実現

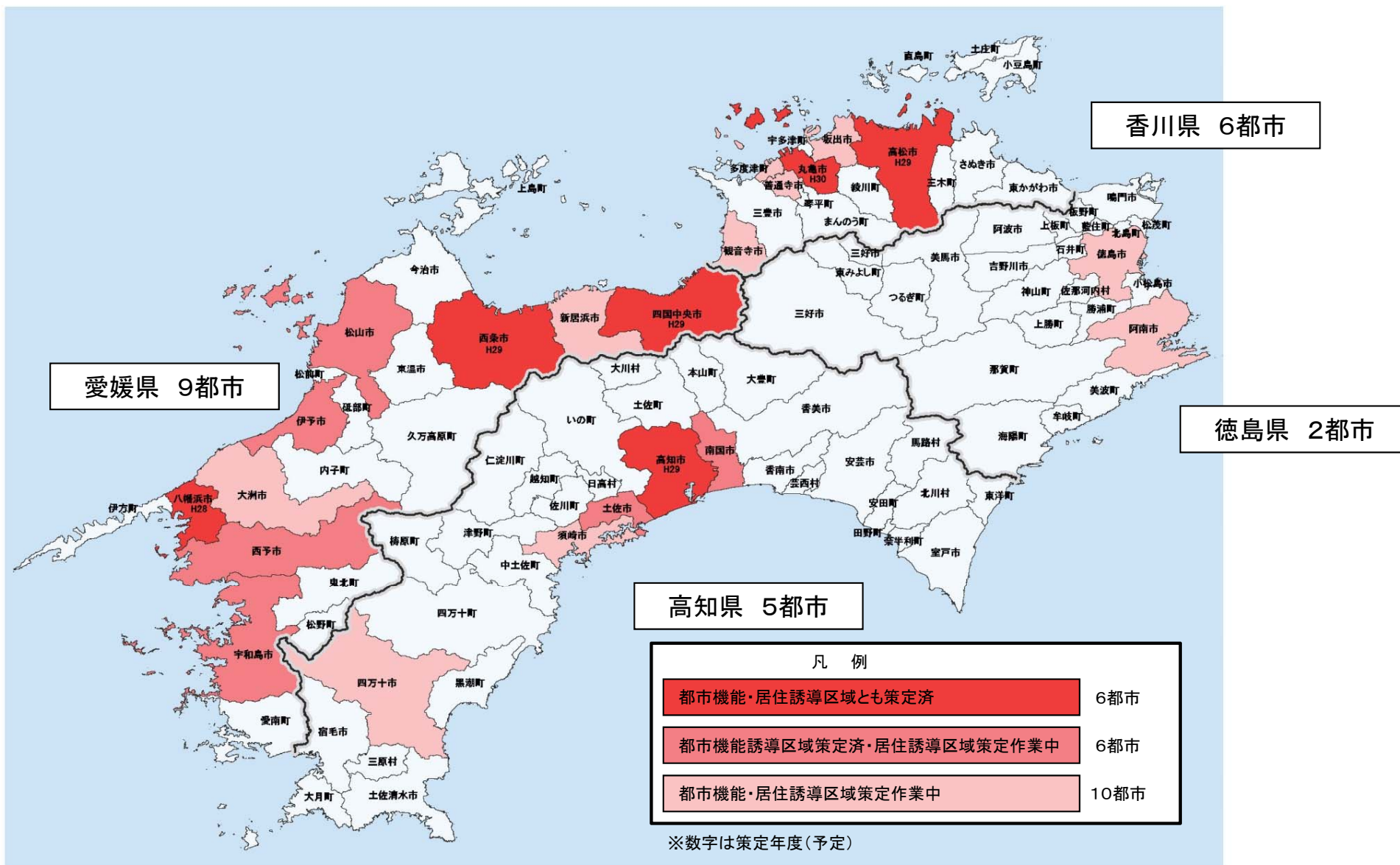
- 人口減少下においても、医療、福祉、商業等の必要な生活サービスが確保され、住民が安心して暮らせる都市をつくるための包括的なマスタープランであり、
- まちなかや公共交通の沿線に都市機能や居住を誘導し、ネットワークでつなぐ、コンパクトシティを実現するためのツールとなるものです。



- 都市のコンパクト化を進め、一定の人口密度を確保することによって、
  - ・生活サービス施設の立地と経営を支え、市民の生活利便性の維持・向上が期待されます。
  - ・まちなかの土地利用が増進し、地価が維持され固定資産税収の確保が期待されます。
  - ・公共施設やインフラの維持・管理業務やゴミ収集等の行政サービスが効率化されることが期待されます。

# 立地適正化計画の作成状況

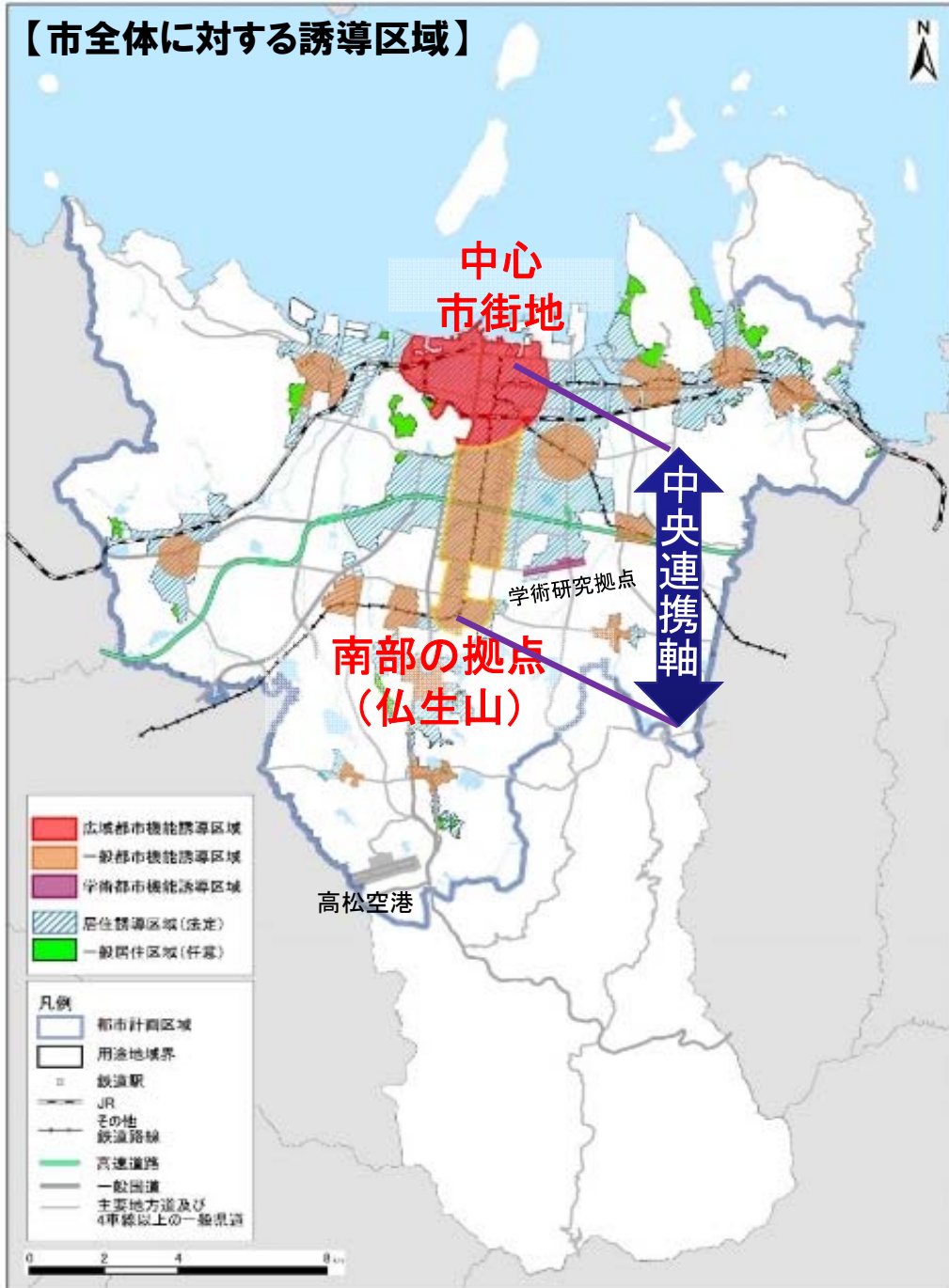
- ・コンパクト・プラス・ネットワークの推進にあたり、四国内では22都市が立地適正化計画について具体的な取組を行っている。(平成30年8月1日時点)
- ・このうち、6都市が都市機能及び居住誘導区域を設定・公表し、6都市が都市機能誘導区域のみを設定・公表。



# 事例紹介(高松市の取組)



## 【市全体に対する誘導区域】



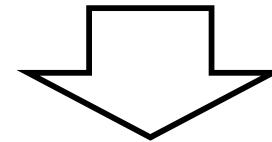
### ●市の課題:

線引き(市街化区域と市街化調整区域の区分)廃止後(平成16年5月)、市街地の拡大が継続  
⇒学校施設や都市基盤維持コストが増加、行政コストを圧迫

### ○公共交通の現状:

民鉄3路線(ことでん)・バス等の利用が増加  
⇒ICカード利用等により、鉄道・バスの利用率が現在でも増加

【市の人口に占める公共交通利用者の割合:  
H24:13.4%→H28:14.7%→H40 17.3%(目標)】



**中心市街地等の活性化と公共交通の連携によるまちづくり  
(コンパクト・プラス・ネットワークの推進)**

### 【立地適正化概要】

○作成時期:平成30年3月30日公表

### ○主な施策

⇒中心市街地:商店街の活性化  
(丸亀町商店街 等)

⇒南部の拠点:新病院を核としたまちづくり  
(仏生山)

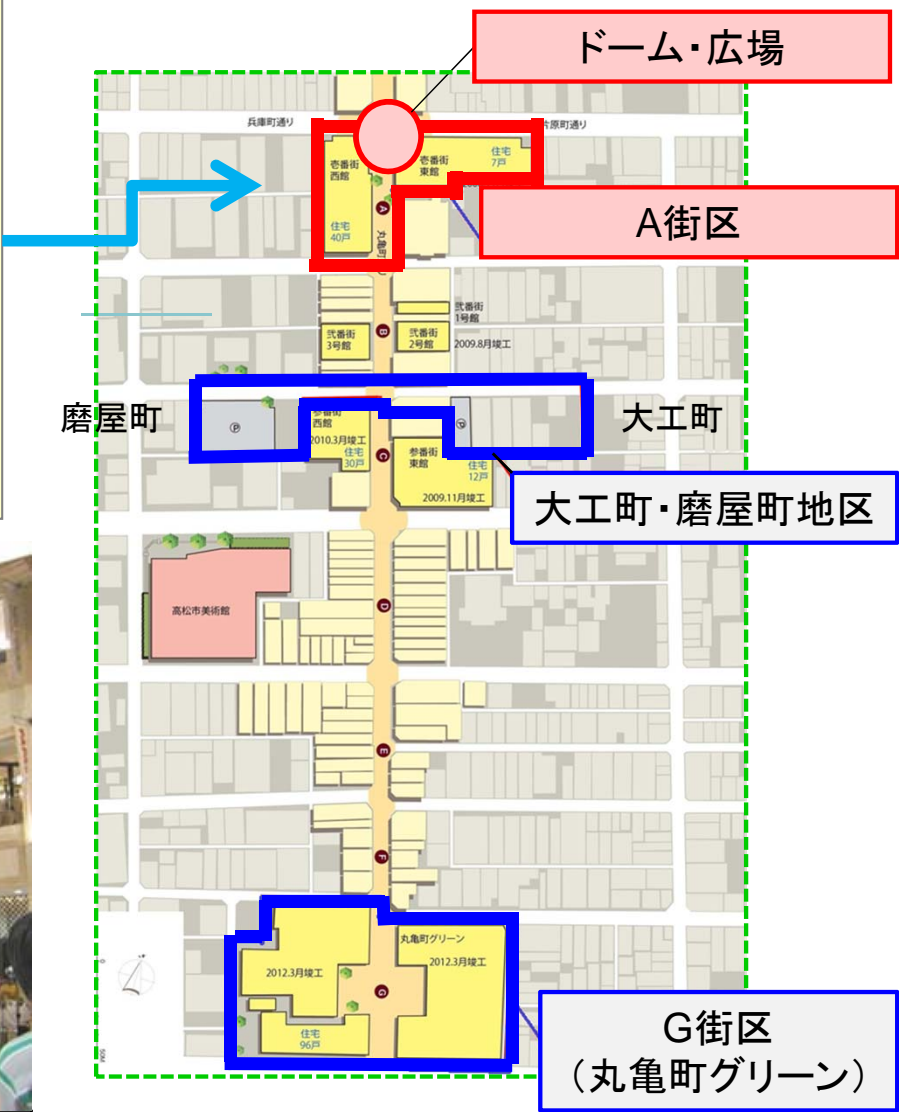
⇒鉄道を基軸としたバス路線の再編  
(公共交通網形成計画)





○中心市街地での市民が集う、にぎわいのある広場とシンボルとなるドームを整備。

- 【計画内容】**
- ・ 施行者：高松丸亀町商店街A街区市街地再開発組合
- 【経過】**
- ・ H 6. 1 再開発準備組合設立
  - ・ H13. 3 都市計画決定
  - ・ H14. 10 組合設立(事業計画認可)
  - ・ H19. 6 施設建築物工事 (完成)



クリスタルドーム

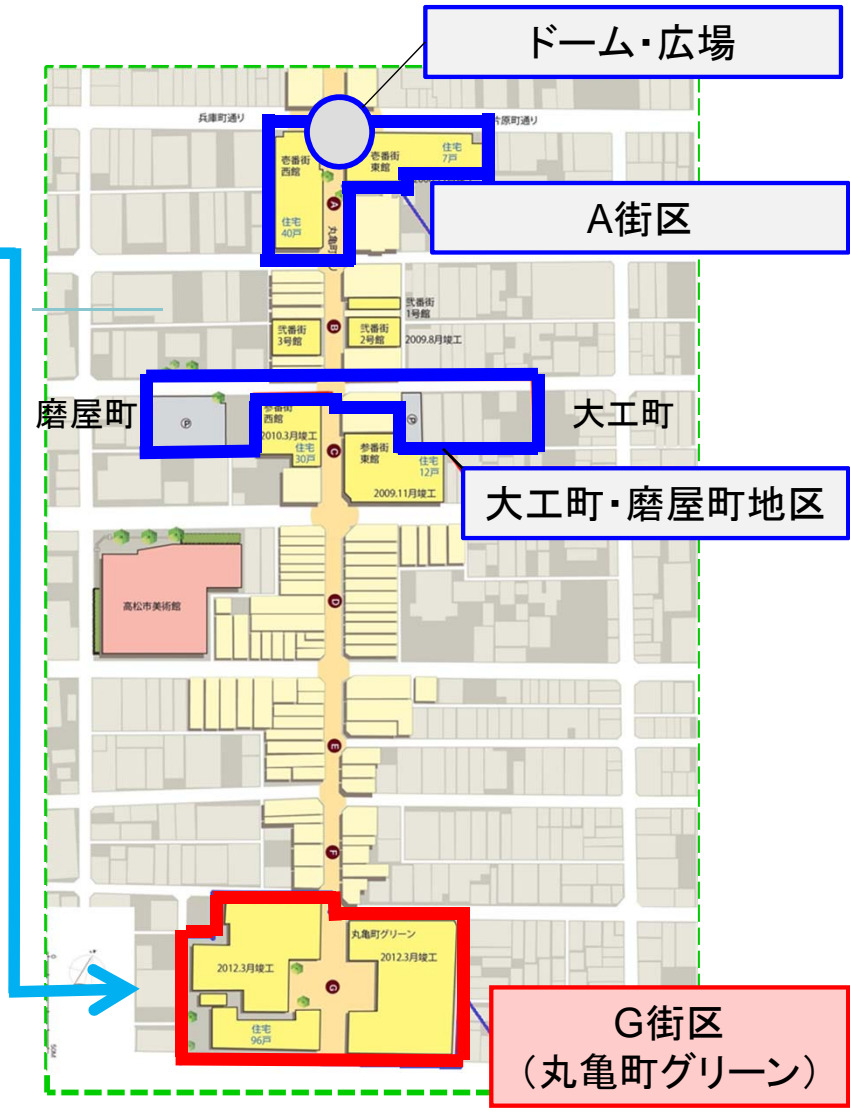


ドーム広場



○にぎわいの核となるショッピングモールや広場、まちなか居住推進のための共同住宅やホテルを整備。

- 【計画内容】**
- ・施行者：高松丸亀町商店街G街区市街地再開発組合
- 【経過】**
- ・H 7. 7 再開発準備組合設立
  - ・H13. 3 都市計画決定
  - ・H13. 11 組合設立(事業計画認可)
  - ・H24. 3 施設建築物工事(完成)



丸亀町グリーン



ケヤキ広場

### 南部の拠点(副都心):新病院を核としたまちづくり(仏生山)

#### ①地域交流センター

イメージパース



#### ②交流広場



#### 都市再生整備計画事業

仏生山地区(2期) (H30-H33)

【H30新規】

地域交流拠点の中核施設となる地域交流センター及び周辺整備を行い、活性化を図る。

仏生山地区(1期) (H24-H28)

移転整備する市立病院を核とした拠点整備及び交通結節点機能の強化を図る。(完了)

高松市立みんなの病院  
(高松市新市民病院)  
【開院:平成30年9月1日】

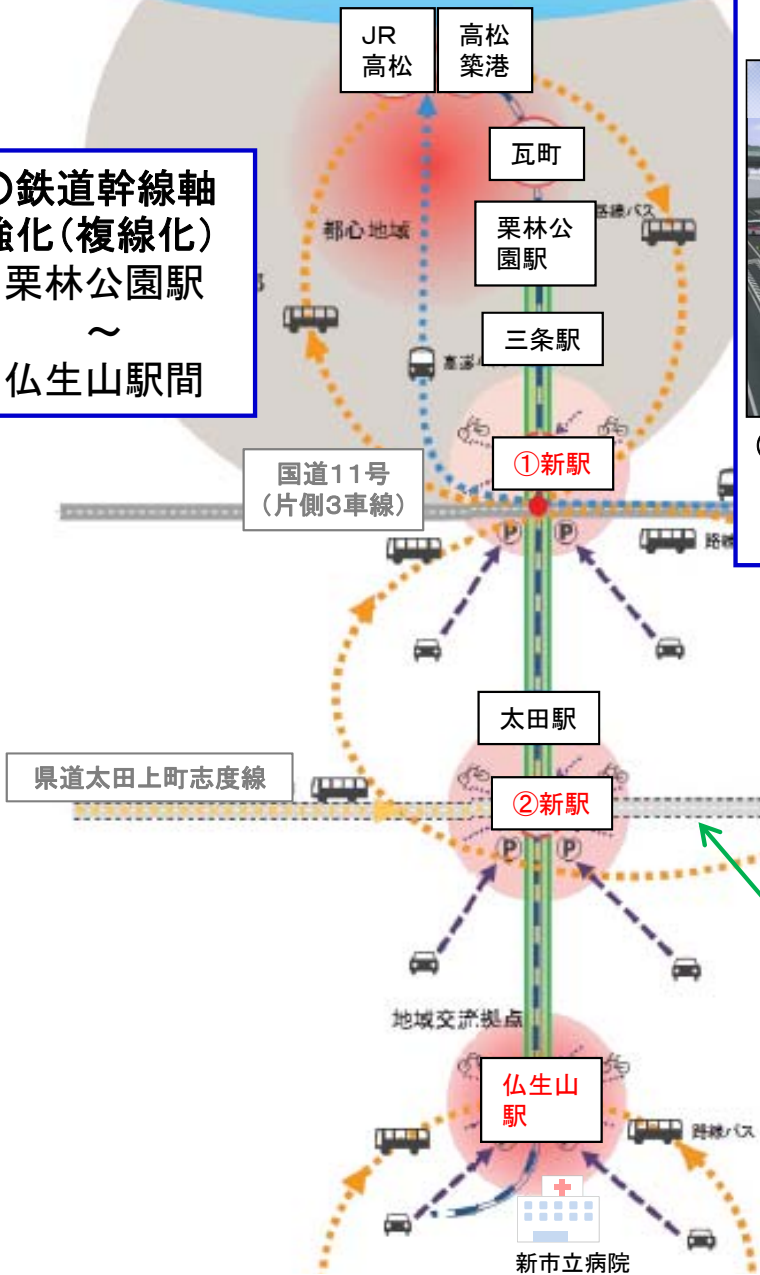
イメージパース





### 鉄道を基軸としたバス路線の再編 (公共交通網形成計画)

○鉄道幹線軸  
強化(複線化)  
栗林公園駅  
～  
仏生山駅間



①新駅(三条駅～太田駅間)  
:現在事業中



②新駅(太田駅～仏生山駅間):検討中

【学術研究拠点】  
香川大学等

新交通システム(LRT等)の検討

### ① 新駅「三条～太田駅間」の特徴

- ・路線バス、コミュニティバスに加え、高速バスなど主要な都市へも移動できる交通手段とつながることのできる「駅前広場」の整備を予定。

### 持続可能な公共交通ネットワークのイメージ図



### ② 新駅「太田～仏生山駅間」の特徴

- ・香川大学工学部やサンメッセなどの学術研究拠点との連携や、公共交通の再編によりバス沿線の起終点に必要な「駅前広場」の整備を予定。
- ・なお、新駅から香川インテリジェントパークへのアクセスとして、新交通システム(LRT等)の検討。

香川インテリジェントパーク







国土交通省HP

[http://www.mlit.go.jp/toshi/city\\_plan/toshi\\_city\\_plan\\_tk\\_000039.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_tk_000039.html)

## モデル都市の形成・横展開

コンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市の形成・横展開に取り組んでおります。

## モデル都市

平成30年6月に開催した第10回コンパクトシティ形成支援チームにおいて、モデル都市（第2弾）の11都市を決定しました。

### モデル都市（第1弾）（平成29年5月公表）

- ◇[青森県弘前市](#)
- ◇[山形県鶴岡市](#)
- ◇[新潟県見附市](#)
- ◇[石川県金沢市](#)
- ◇[岐阜県岐阜市](#)
- ◇[大阪府大東市](#)
- ◇[和歌山県和歌山市](#)
- ◇[山口県周南市](#)
- ◇[福岡県飯塚市](#)
- ◇[熊本県熊本市](#)

### モデル都市（第2弾）（平成30年6月公表）

- ◇[青森県むつ市](#)
- ◇[千葉県柏市](#)
- ◇[長野県松本市](#)
- ◇[富山県黒部市](#)
- ◇[静岡県藤枝市](#)
- ◇[福井県大野市](#)
- ◇[大阪府枚方市](#)
- ◇[広島県三原市](#)
- ◇[香川県高松市](#)
- ◇[福岡県北九州市](#)
- ◇[長崎県長崎市](#)

## 【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

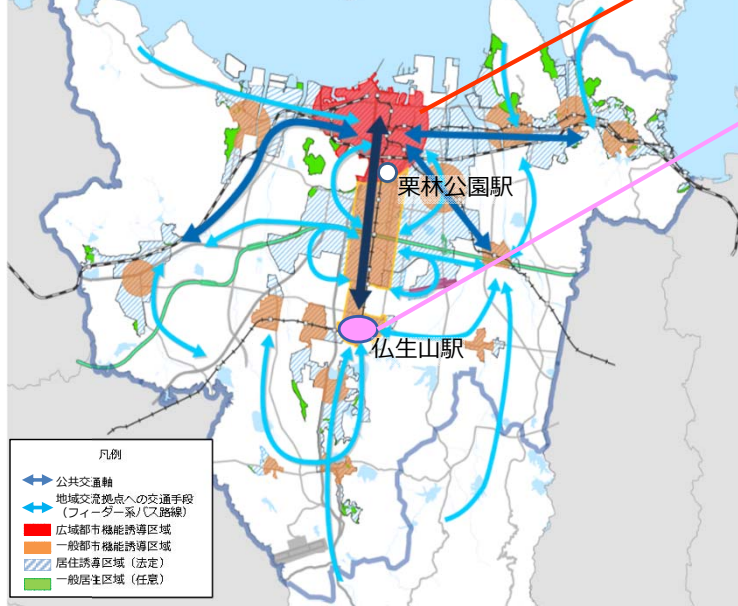
- ・主要駅・停留所周辺に駐輪場・駐車場を整備することで公共交通優先で歩いて暮らせるまちづくりを実現

### 効果①：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

\*高松市の公共交通再編検討資料をもとに、国土交通省作成

## 【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

### ◎地域交流センターの整備

- ・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③：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)

### ◎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)

### ◎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IruCa又はSHIKOKU ICOCA 10000円分を贈呈

### 効果②：外出機会創出を始めとする 高齢者等の健康増進

要介護認定率

-2.3ポイント(H37)

⇒年間約20億円の削減期待

\*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④：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