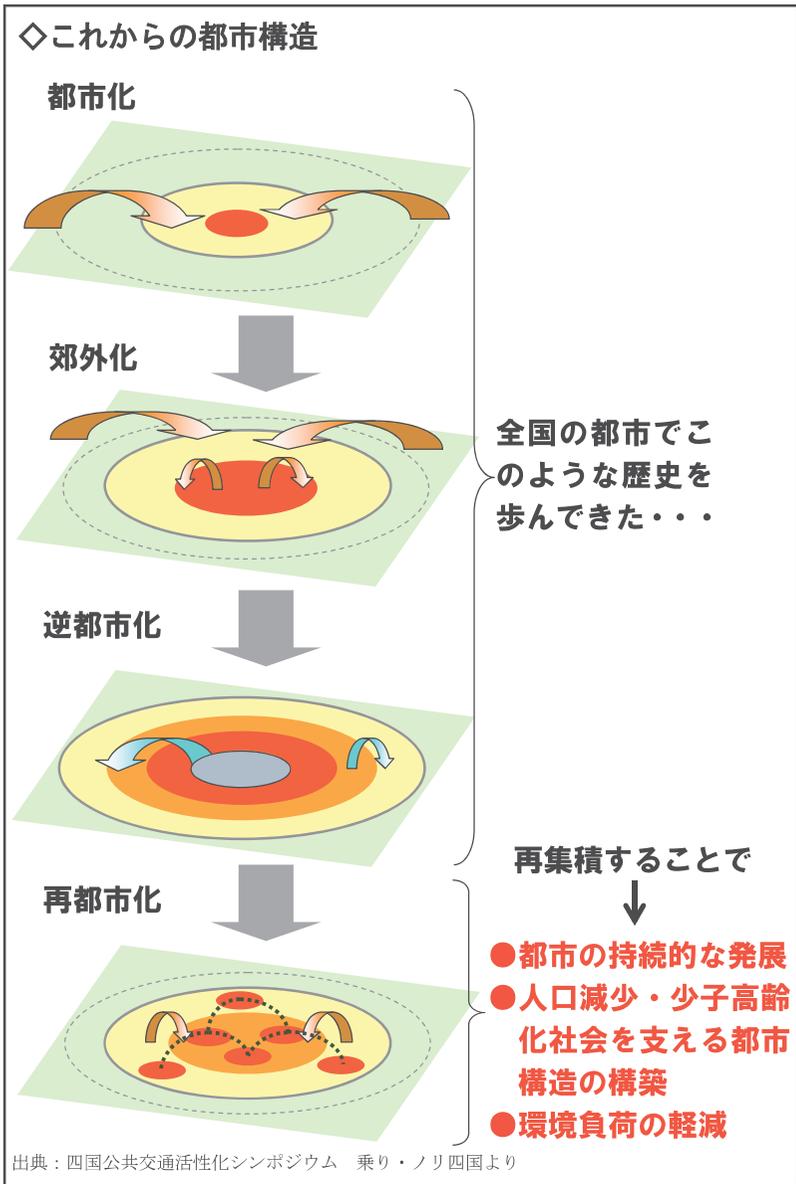


高松市の取組について
「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり」

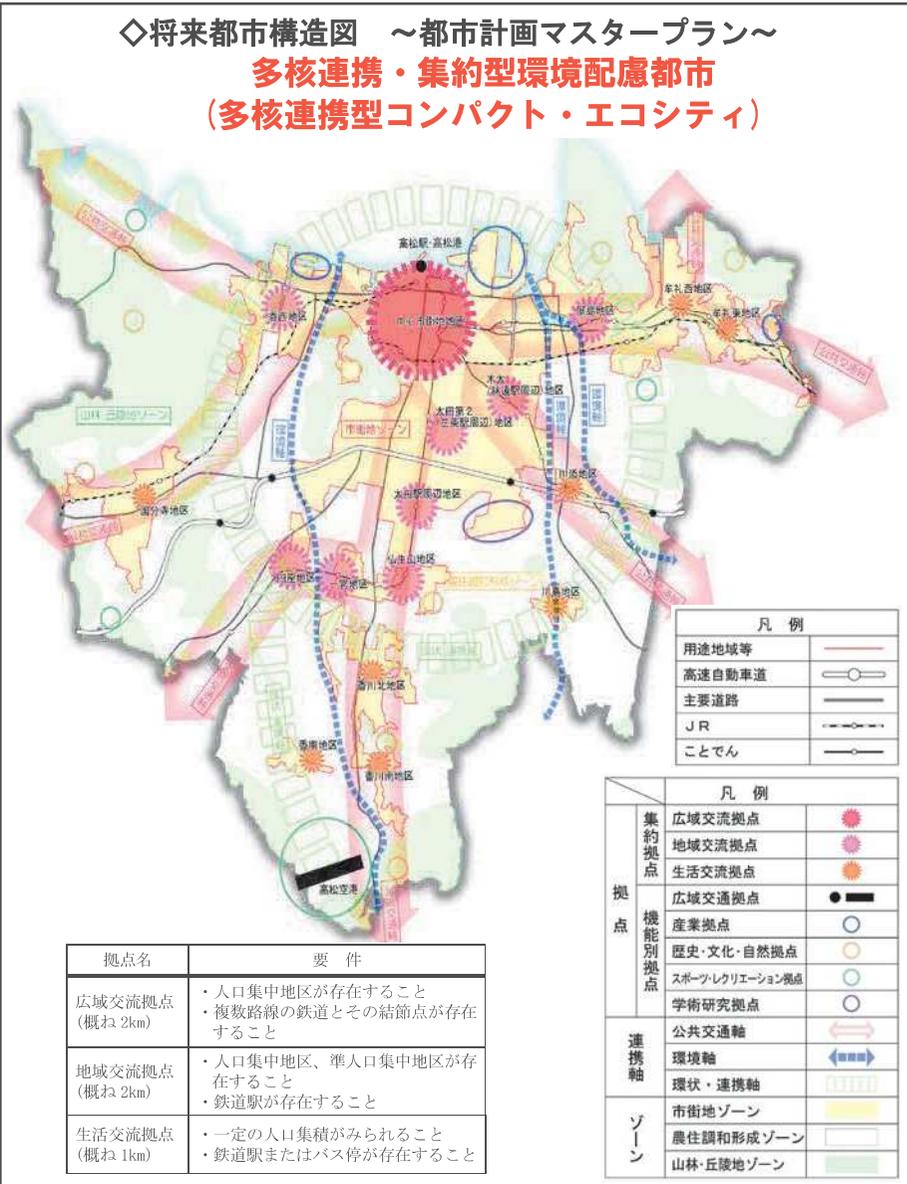
令和2年2月6日(木)
高松市

都市構造の集約化に向けた 施策パッケージについて

目指す将来都市構想 多核連携型コンパクト・エコシティ



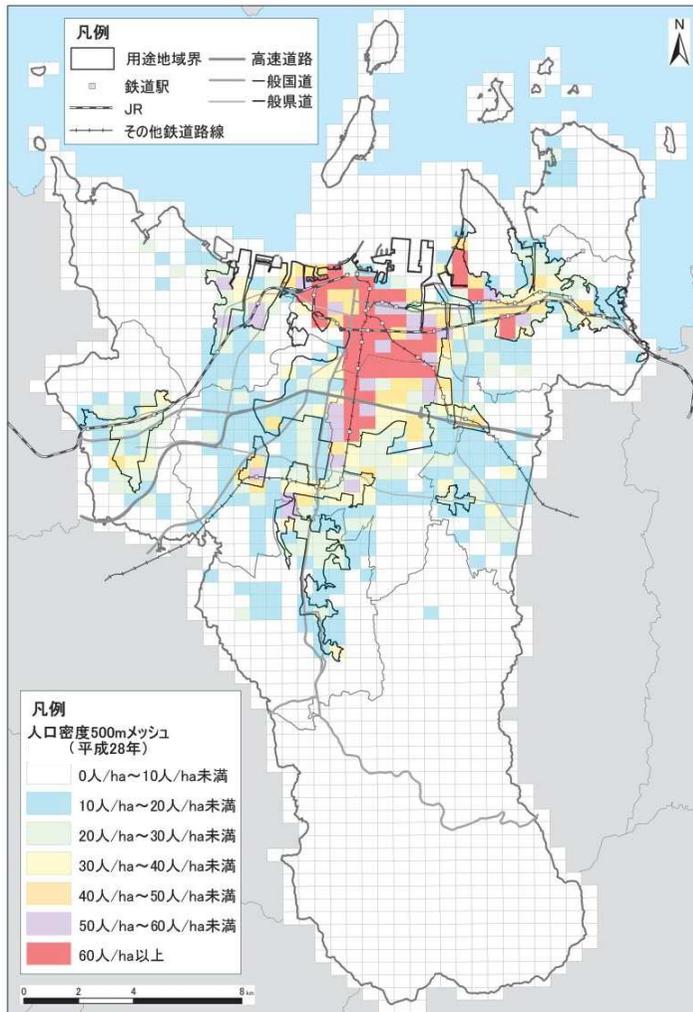
高松市がこれから目指すべき都市の姿は・・・



高松市の人口密度と増減

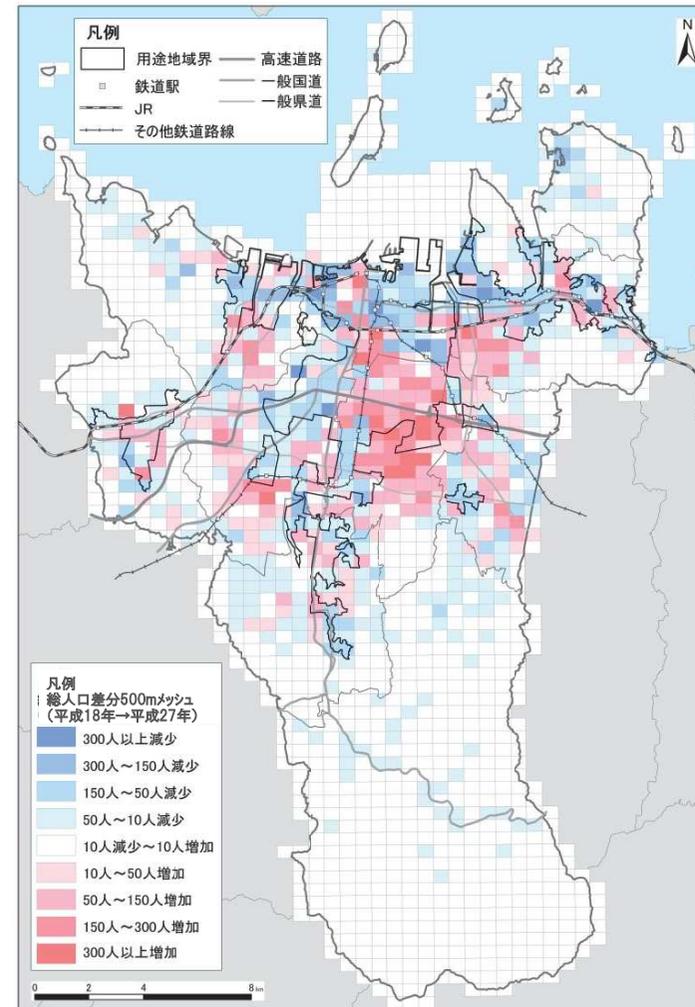
1. H28年の人口密度

図 H28年4月1日の人口密度



2.人口増減 (H18→H27年) の図化

図 人口増減 (H18.4.1→H27.3.31)



・土地利用の動向 土地利用の状況

●昭和51年と平成26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

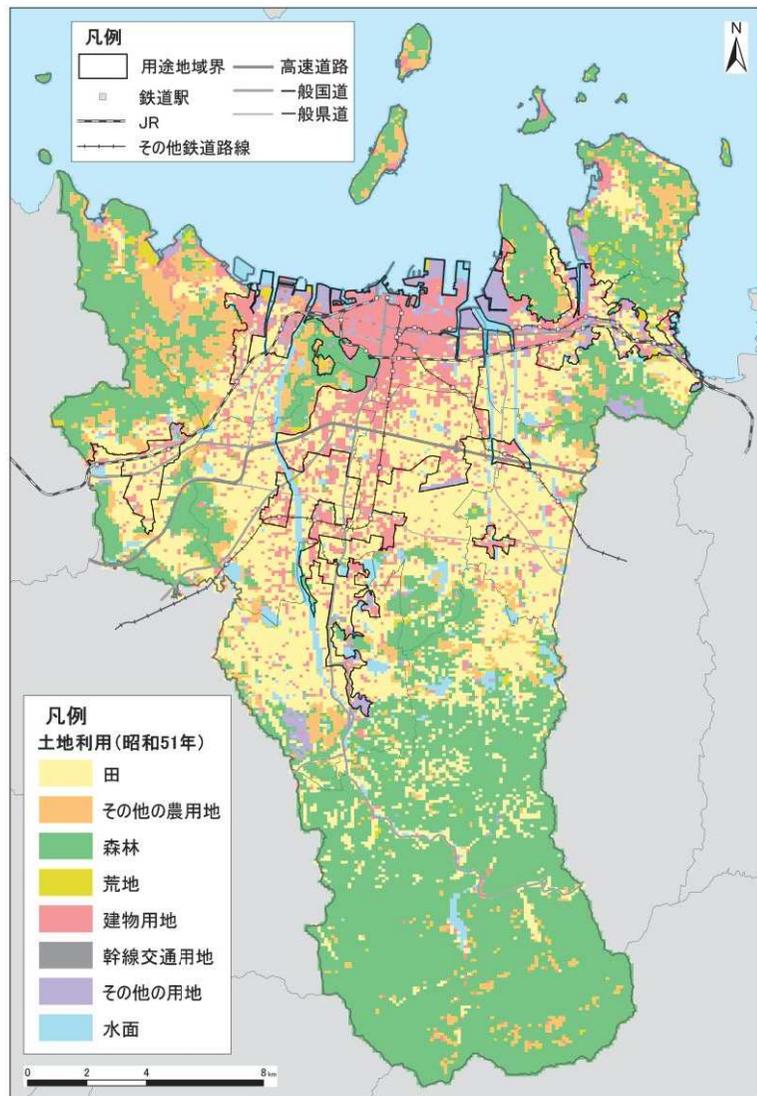


図 土地利用現況(昭和51年)

出典:国土数値情報

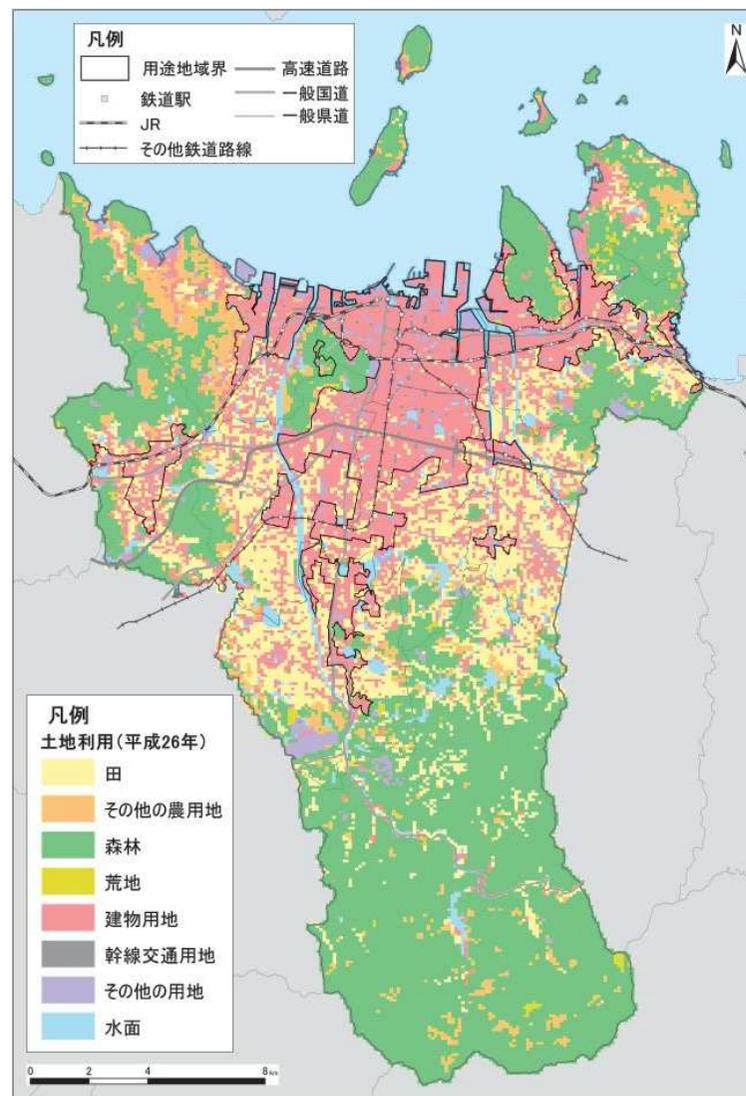
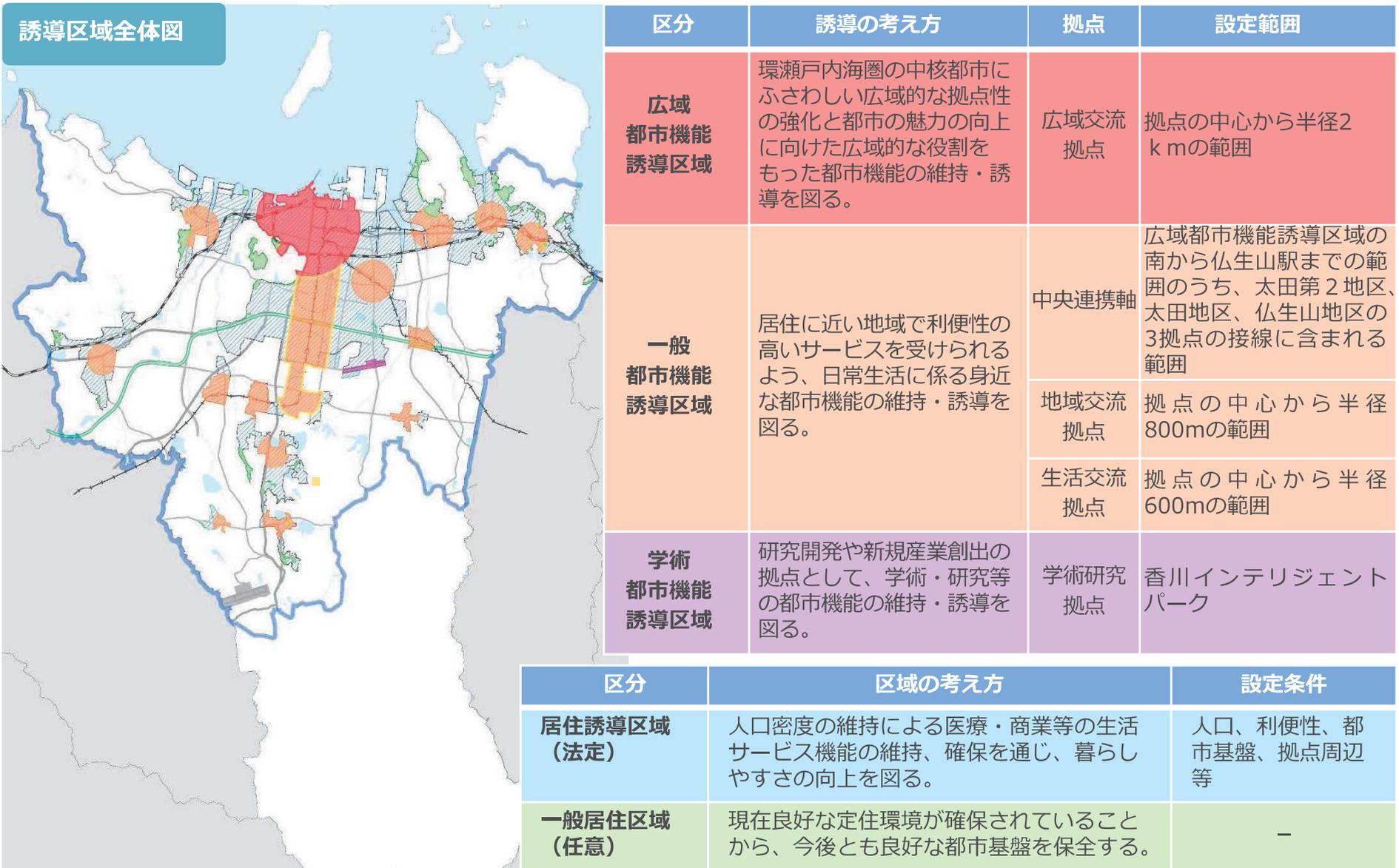


図 土地利用現況(平成26年)

出典:国土数値情報

高松市立地適正化計画（H30.3策定）の概要



医療・福祉・商業施設や住居が今後緩やかな誘導を図ることにより、30年後、50年後においても安定した行政サービスの提供ができる持続可能なまちづくりを目指すため、都市機能誘導区域、居住誘導区域を設定。

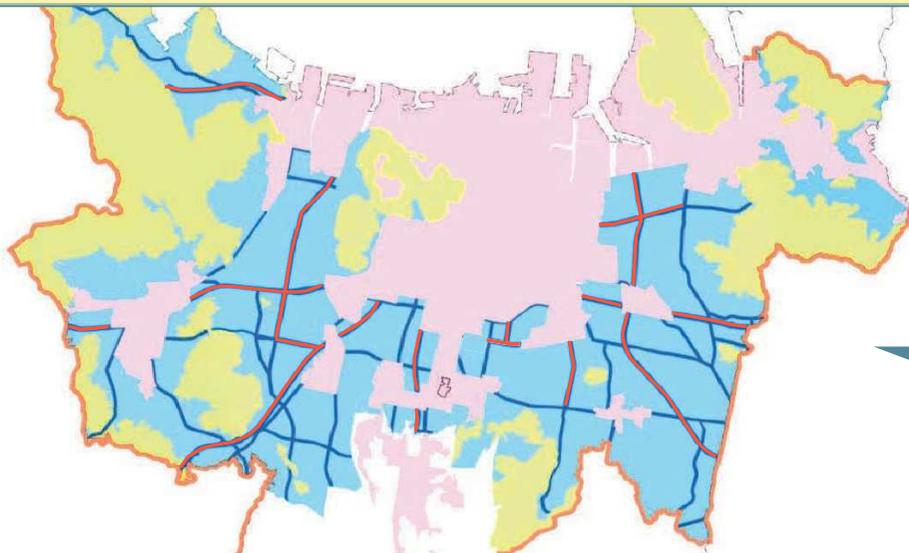
都市構造の集約化に向けた施策パッケージ



【土地利用規制策】 特定用途制限地域の見直し

【現状】

- 用途地域外において、いわゆる連担型店舗を中心に、依然として幹線道路の沿線に大規模店舗の立地が継続



無秩序な市街地の拡散を防止し、立地適正化計画で定めることとしている都市機能誘導区域に、商業施設等の都市機能を緩やか、かつ、段階的に誘導するため、特に連担型店舗の立地についてコントロールを図る必要がある。

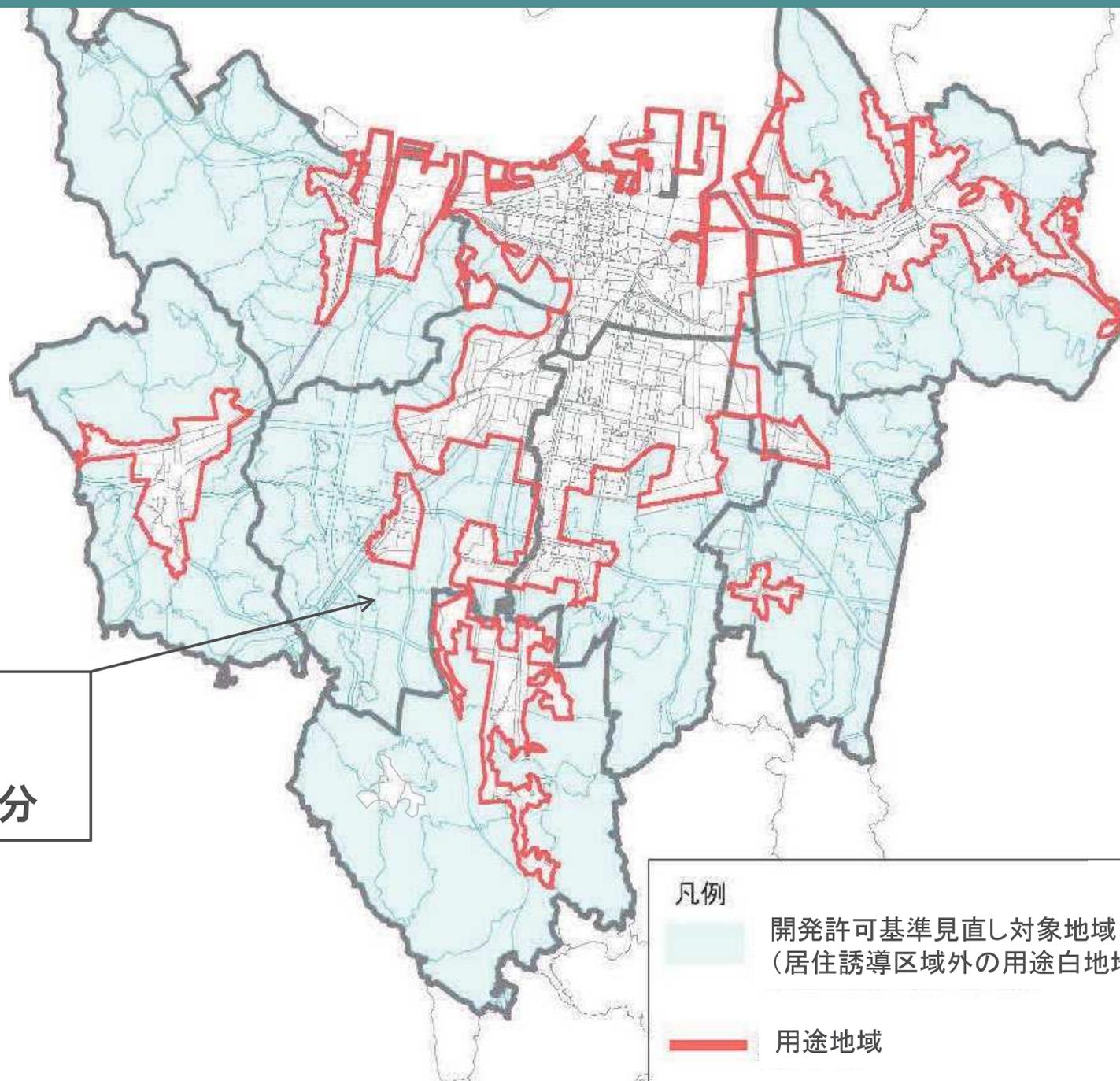
【見直しの内容】

- 市民の日常生活に悪影響を及ぼすことがないよう配慮の上、特定用途制限地域に関し、店舗を対象として、次のように許容範囲を改める。
 - 幹線沿道Ⅰ型(片側2車線以上) 現行 3,000㎡ ⇒ 変更なし
 - 幹線沿道Ⅱ型(片側1車線) 現行 3,000㎡ ⇒ 1,500㎡まで
 - 一般・環境保全型 現行 1,500㎡ ⇒ 500㎡まで

【施行時期等】

- 令和2年7月27日施行

【土地利用規制策】 開発許可基準の見直し



★対象区域

図の水色部分

凡例

開発許可基準見直し対象地域
(居住誘導区域外の用途白地地域)

用途地域

【土地利用規制策】 開発許可基準の見直し

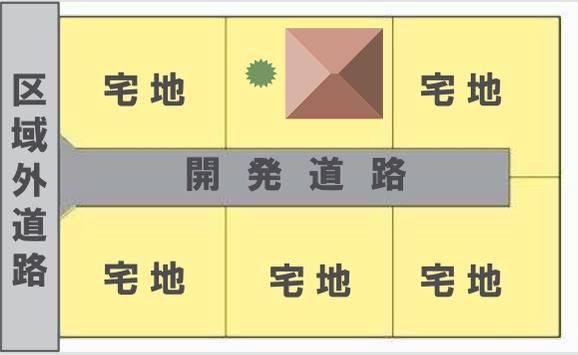
見直しの内容

《開発指導技術基準》

《開発指導要綱》

		区域外道路（開発面積1.0ha未満）	一体開発として取り扱う期間
用途 白地地域	居住誘導 区域内	幅員4.0m以上 （現行基準から変更なし）	完了公告後1年間 （現行基準から変更なし）
	居住誘導 区域外	【改正前】幅員4.0m以上 ↓ 【改正後】幅員5.0m以上	【改正前】完了公告後1年間 ↓ 【改正後】完了公告後5年間

◇開発許可対象面積とは
1開発の開発面積 →



➤ 開発許可の対象とすることで、良好な宅地水準の確保を図る

現在の開発許可対象面積の基準

用途地域 1,000㎡以上

用途白地地域 700㎡以上

- ・ 区域外道路の要件強化により、居住誘導区域外の開発行為を抑制
 - ・ 一体開発として取り扱う期間の延長により、居住誘導区域外の開発行為を抑制
- ※令和2年7月27日施行

【居住誘導策】フラット35を活用したコンパクトシティ形成のための居住誘導施策

制度の概要

令和元年10月より運用開始



補助要件

対象者

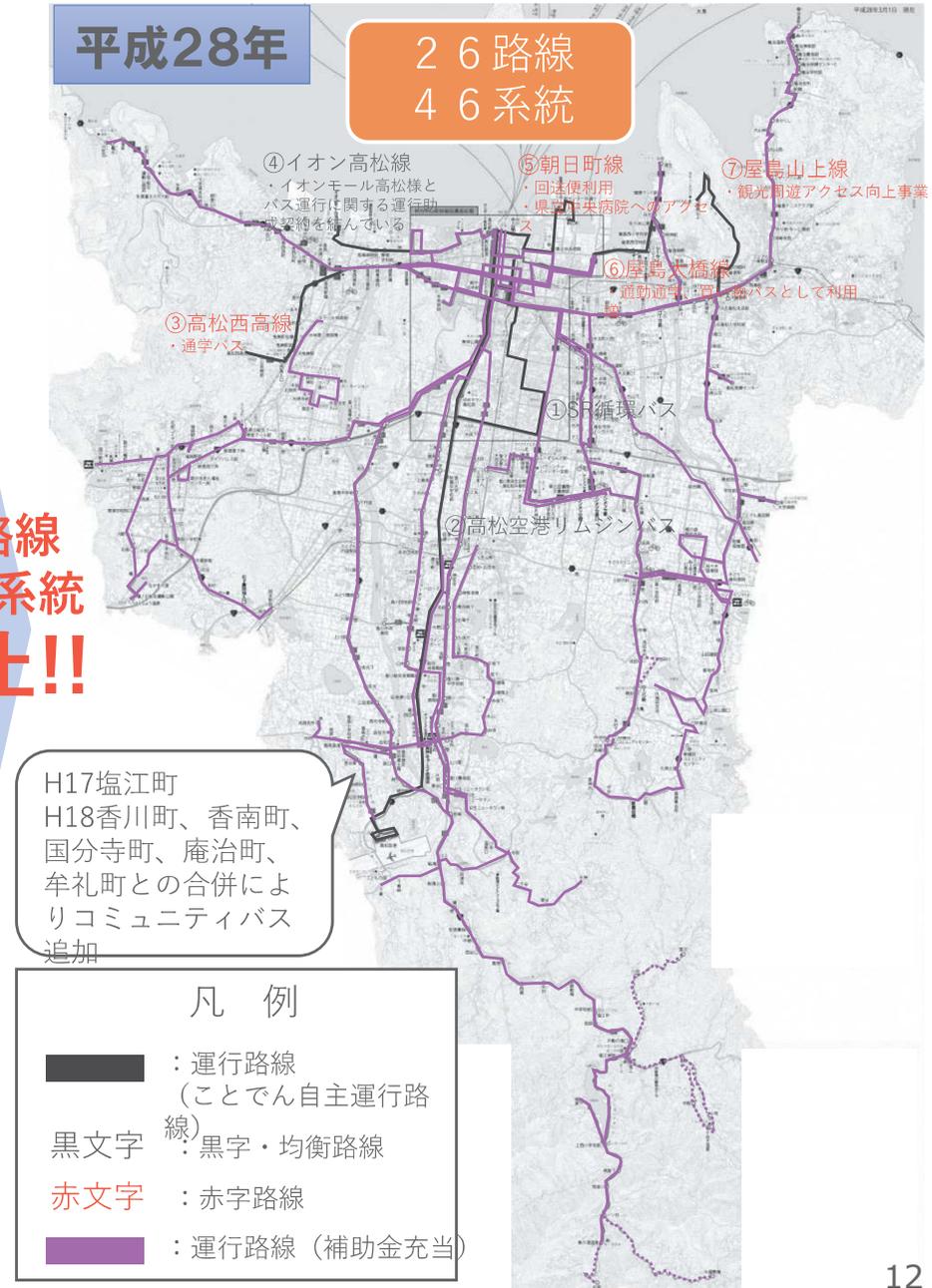
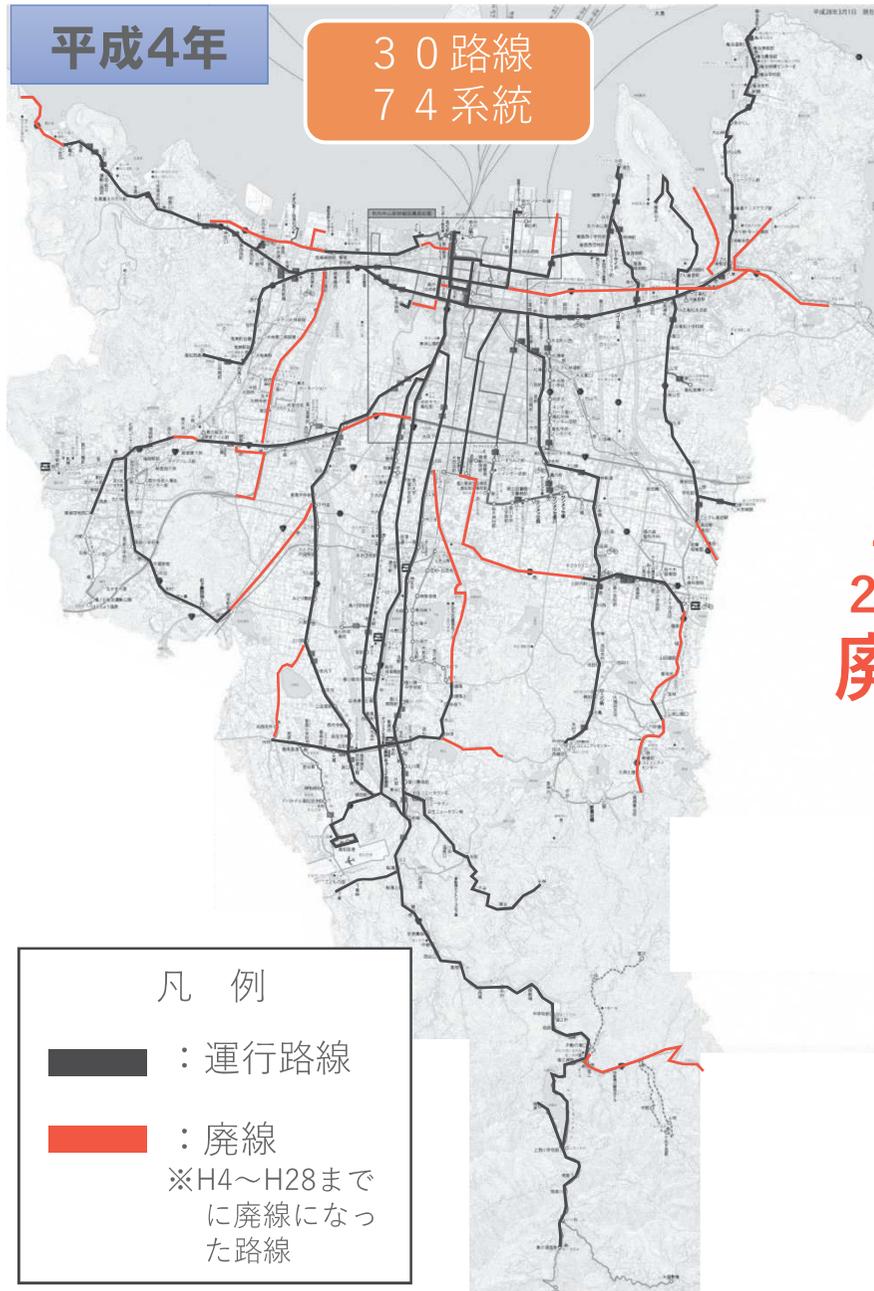
- **区域外（市外・県外含む）→内**
居住誘導区域外から、自ら居住する住宅を区域内に取得する者
- **5年以上定住**
取得した住宅に住民登録をし、5年以上居住できる者
- **フラット35の利用**
住宅を取得するために、
【フラット35】地域活性化型及び
【フラット35】S又は
【フラット35】リノベを利用する者
- **税の滞納無し**
世帯の構成員全員が市税を滞納していないこと
- **反社会的勢力でない**
世帯の構成員全員が暴力団員若しくは暴力団と密接な関係を有していないこと

対象住宅

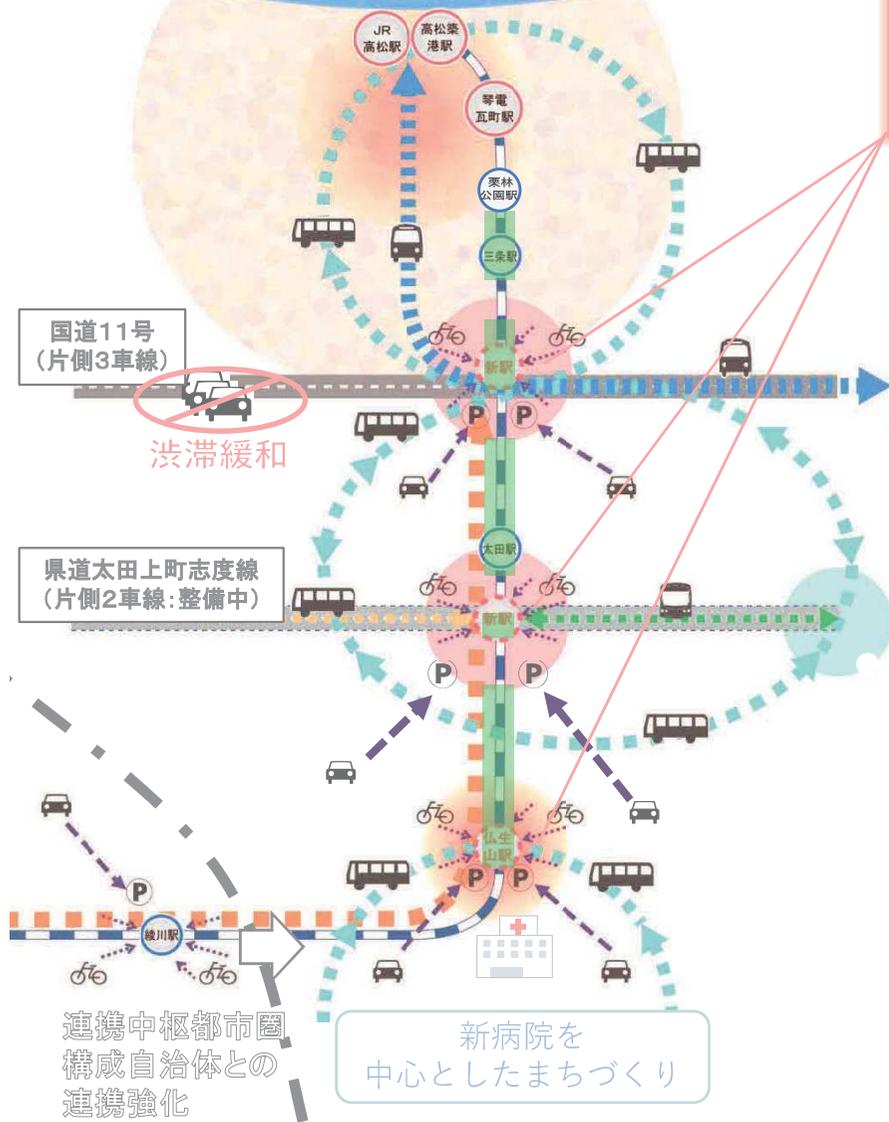
- **個人住宅**
居室・浴室・便所・台所を有する個人住宅であること
- **非営利住宅**
別荘その他一時的使用する住宅、賃貸・販売等営利を目的とする住宅でないこと
- **居住部面積**
居住部面積が
一戸建ては75㎡以上、
共同住宅は55㎡以上、
店舗等兼用住宅は、居住部が全体の1/2以上であること

公共交通ネットワークの再編 について

バス路線の変遷



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**



【学术研究拠点】
香川大学等

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

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

公共交通ネットワークの再構築

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えの下、鉄道を基軸としたバス路線の再編により、持続可能な公共交通ネットワークを再構築し、集約されたまちを公共交通で繋ぐものである。



交通結節拠点

- 既存ストックを活用
- 鉄道を基軸としたバス路線の再編を行い、まちづくりに寄与するものとなるよう検討・整備する。

バス路線再編

- 既存路線のスクラップと新規路線のビルドを、パッケージにより一体的に行う。

サービス水準

- 再編により発生する、鉄道とバスとの乗継ぎを促進するため**運賃や時間的抵抗を軽減し、再編後においても、サービス水準を維持**する。

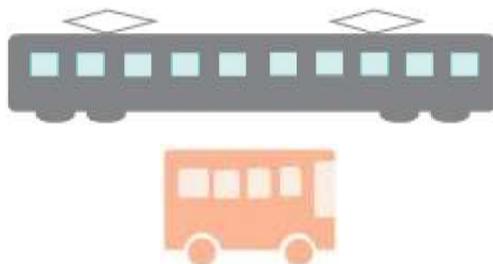
既存ストックを活用し、もとのものを持続可能なものに変えつつサービスレベルを落とさない。

ことでん新駅（三条～太田駅間）イメージパース



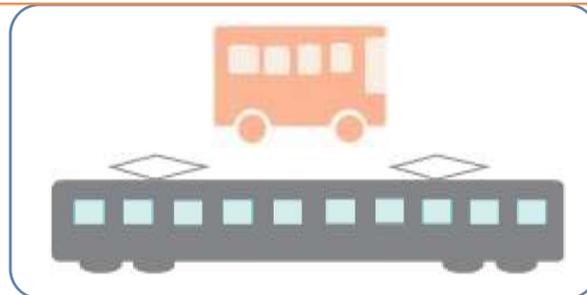
公共交通利用促進を図るソフト施策

「電車・バス乗継割引拡大制度」〔H26. 3. 1から実施中〕



乗継

乗継



【利用実績】

電車⇔バス乗り継ぎ件数

年度	利用件数 (件)	実施前比	補助金 (千円)
H25	2 5 2, 6 1 2	実施前	6, 0 0 0
H26	3 2 0, 8 5 5	約27%増	2 3, 3 2 8
H27	3 3 0, 2 9 2	約31%増	2 3, 3 2 8
H28	3 4 4, 4 5 7	約36%増	2 3, 3 2 8
H29	3 4 4, 6 5 6	約36%増	2 3, 3 2 8

運賃を、20円から**100円割引に拡大**
 ※運賃が100円以下の場合^は無料

初期費用
 (システム改修費等)
 +
 運賃割引額の差額

市が補助金として
 補填

「高齢者に対する公共交通利用支援」〔H26. 10. 1から実施中〕

【利用実績】

年度	補助金 (千円)
H26	3 9, 6 5 1
H27	9 8, 0 0 6
H28	9 7, 1 6 9
H29	9 9, 8 8 7

市内に在住する**70歳以上**の方を対象とし、
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

【販売枚数】 ゴールドIruCa 22, 130枚 (平成30年12月末現在)
 ⇒70歳以上人口 86, 519人 (平成31年1月1日現在)
 保有率 約26%

