

# 第6回 高松広域都市圏都市交通マスタープラン フォローアップ委員会

令和3年2月8日  
香川県土木部都市計画課

議事: 第6回高松広域都市圏都市交通マスタープランのフォローアップについて 2

## 1 前回の委員会の整理

## 2 アンケート結果を踏まえた問題点の把握と対応策の整理

- アンケートの概要
- アンケート結果を踏まえた問題点の把握と対応策の整理

## 3 問題点に対する今回委員会での対応について

- アンケート結果とりまとめ1の対応(フォローアップ委員会について)
- アンケート結果とりまとめ2の対応(都市交通MPの施策の実施について)
- アンケート結果とりまとめ3の対応(交通事業者に望むことについて)
- アンケート結果とりまとめ4の対応(集約型都市構造の実現に向けた基本方針について)

# 1 前回の委員会の整理

## 1 前回の委員会の整理

### ○議事 第5回高松広域都市圏都市交通マスタープランのフォローアップについて

- ① フォローアップについて(概要説明)
- ② 実施施策、進捗管理、取組事例、  
代表取組事例紹介(高松市、丸亀市、坂出市、綾川町、琴平町、多度津町)
- ③ モニタリング指標の見直しについて

### ○委員からの意見等(抜粋)

- ① この会の進め方がこれでいいのか考えていくべき。
- ② 公共交通のスマート化、オープンデータの使用等

今後の委員会の在り方や実施方針を再検討するために  
『市町アンケート』を実施

#### 1 調査目的

当初の委員会の設置目的がどの程度達成されているかを把握し、  
市町のニーズ等とあわせて、今後の委員会のあり方や実施方針を再検討する。

#### 2 調査内容

高松広域都市圏都市交通マスタープランフォローアップ委員会に関するアンケート  
委員会メンバー8市6町の都市計画担当者に対し【別添:回答票】の調査を実施

#### 2 提出物及び提出方法:回答票を電子メールで提出

#### 3 期間:令和2年2月末～3月上旬

## 2 アンケート結果を踏まえた問題点の把握と 対応策の整理

○アンケートの概要

○アンケート結果を踏まえた問題点の把握と対応策の整理

## 2 アンケート結果を踏まえた問題点の把握と対応策の整理

### ○アンケートの概要

【問1-1~4】高松広域都市圏都市交通マスタープランフォローアップ委員会

- ① 都市交通MPが施策や計画立案時の参考になっているか
- ② 委員会の開催が施策の前進につながっているか
- ③ 今後必要となる評価指標や分析項目があるか。
- ④ 委員会で議論したい内容、知りたい情報

【問2-1、2】都市交通MPの施策の実施

- ① 都市交通MPに記載されている施策の前進の必要と感ずるもの。
- ② 交通事業者に望むこと。

【問3-1~4】集約型都市構造の実現に向けた基本方針

- ① 集約拠点を意識した施策展開が行われているか。
- ② していない理由は？
- ③ 拠点の考え方は、現在の地域の実情と乖離はあるか。
- ④ 見直しが必要となったとき、どの項目を見直す必要があるか。

【問4】今後の調査結果の活用

【問5】その他

## 2 アンケート結果を踏まえた問題点の把握と対応策の整理

7

### 【とりまとめ1】 フォローアップ委員会について

#### 【問1-1~3】フォローアップ委員会について

- ① 都市交通MPが施策や計画立案時の参考になっているか  
14市町のうち、9市町が参考としているが、2市町は参考にしていない、3市町は不明との回答。
- ② 委員会の開催が施策の前進につながっているか  
14市町のうち、4市町はつながっている、2市町はつながっていない、8市町は分からないとの回答。



#### ○問題点

都市交通マスタープランの目的や役割、内容について理解が十分でない。



#### ○対応策

都市交通マスタープラン目的、役割、取組体制の周知



#### ○今回委員会での対応

- ・フォローアップ委員会の概要、これまでの委員会での検討内容の紹介
- ・実施施策、取組施策の一覧表の紹介

## 2 アンケート結果を踏まえた問題点の把握と対応策の整理

8

### 【とりまとめ2】 都市交通MPの施策の実施について

#### 【問1-4】④ 委員会で議論したい内容、知りたい情報

他市の交通政策の情報、MaaSに関する情報、  
立適で定める拠点と交通施策などがうまくリンクしているか  
※回答は3市(高松市、善通寺市、三豊市)



#### ○問題点

各種施策実施のための、情報共有が継続して必要



#### ○対応策

各市町が必要とする事例発表や最新情報の提供を継続して実施



#### ○今回委員会での対応

- ・立適で定める拠点と交通政策のリンクに関する事例として、  
【善通寺市】:R2.3策定の立地適正化計画に定められた交通政策の内容について  
【三木町】:グリーンスローモビリティの実証実験について(拠点へのアクセス向上施策)  
による発表
- ・MaaSに関する『宮崎教授』からの情報提供

## 2 アンケート結果を踏まえた問題点の把握と対応策の整理

### 【とりまとめ3】 交通事業者に望むことについて

#### 【問2-1、2】

- ◆本市においても計画推進のための協議会等があり、その中で事業者と課題の共有等を一定図っている。  
広域的な交通体系については、事業者及び関係者と課題を共有していきたい。
- ◆事業者間の連携を密に行い、都市間の交通モードの一体化を目指し、持続可能な都市交通・都市機能を築いていくこと。



#### ○問題点

行政、交通事業者との課題の共有が必要



#### ○対応策

継続して交通事業者との課題の共有を図る



#### ○今回委員会での対応

- ・交通事業者「四国旅客鉄道株式会社」による事例発表
- ・交通事業者と連携した施策である「坂出市」による事例発表

## 2 アンケート結果を踏まえた問題点の把握と対応策の整理

### 【とりまとめ4】 集約型都市構造の実現に向けた基本方針について

#### 【問3-1~4】

- ① 集約拠点を意識した施策展開が行われているか。  
14市町中10市町でしている、4市町でしていないとの回答。
- ② していない理由は？  
エリアを限定した施策実施について、合意形成が困難との回答。



#### ○問題点

集約拠点を意識した施策展開が十分図られていない。  
基本方針の考え方について理解が十分でない



#### ○対応策

『集約型都市構造の実現に向けたまちづくり基本方針(H19.10)』の考え方についての継続的説明と関連する事業について周知が必要



#### ○今回委員会での対応

- ・H19に定めた『基本方針』を紹介
- ・県の見直しの状況について説明
- ・高松市の事例(特定用途制限地域)について紹介

### 3 問題点に対する今回委員会での対応について

#### ○アンケート結果とりまとめ1～4の対応策

### 3 課題の対応策の紹介(アンケート結果とりまとめ1)

#### 【とりまとめ1】フォローアップ委員会について

##### 【問1-1～3】フォローアップ委員会について

- ① 都市交通MPが施策や計画立案時の参考になっているか  
14市町のうち、9市町が参考としているが、2市町は参考にしていない、3市町は不明との回答。
- ② 委員会の開催が施策の前進につながっているか  
14市町のうち、4市町はつながっている、2市町はつながっていない、8市町は分からないとの回答。



##### ○問題点

都市交通マスタープランの目的や役割、内容について理解が十分でない。



##### ○対応策

都市交通マスタープラン目的、役割、取組体制の周知



##### ○今回委員会での対応

- ・フォローアップ委員会の概要、これまでの委員会での検討内容の紹介
- ・実施施策、取組施策の一覧表の紹介

#### ○フォローアップ委員会の概要の紹介

##### ①. 「高松広域都市圏都市交通マスタープラン」の背景

- ・人口減少・高齢化、環境問題、価値観の多様化、災害、交通行動の変化を誘引する様々な事象が生じている。
- ・目指す将来都市像となる「持続可能なまちづくり」を実現する、「**目標達成型の計画**」が求められている。

##### ②. 高松広域都市圏都市交通マスタープランの位置づけ

- ・土地利用と交通に関する施策によってまちづくり計画を支える総合的な計画とする。



#### ○フォローアップ委員会の概要の紹介

##### 香川県が目指すべき都市構造

###### ○都市計画区域マスタープラン

⇒40の拠点から成る集約型都市構造を提言

###### ○高松広域都市圏都市交通マスタープラン

⇒区域マスタープランを踏まえ、パーソントリップ調査の結果を基に、交通流動の考え方を加味し、施策を体系化。

##### 集約型都市構造への転換に資する施策体系

###### 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

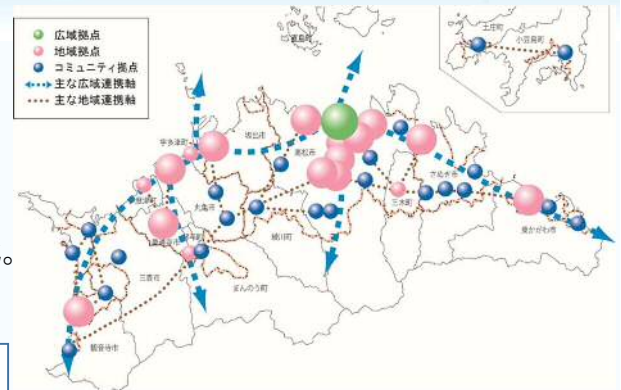
- ・一定のサービスを有する交通を確保します。

###### 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。

###### 公共交通の利用促進

- ・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。



##### 土地利用と交通に関する 34施策メニューの提案 ('持続可能なまちづくり' の方向性を示す)

###### 【フォローアップの目的】

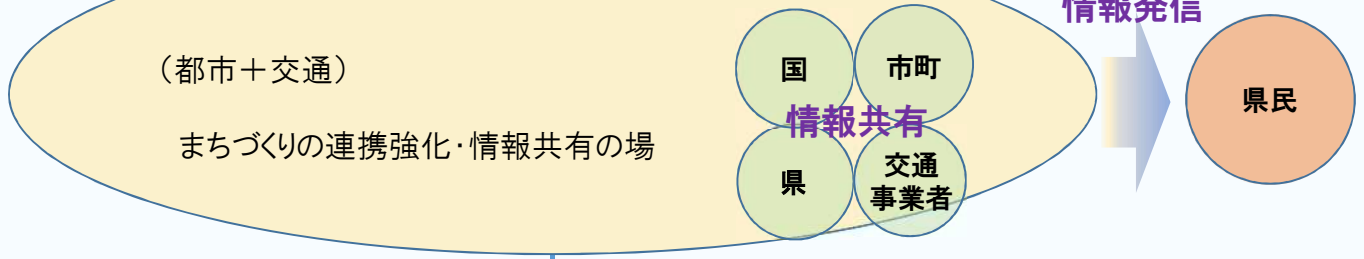
- 施策の進捗管理・評価
- 施策見直しの必要性が生じた場合の改善方針の検討
- 国、県、市町及び交通事業者が同一の方向性で施策を実施するための連携強化及び情報共有

### 3 問題点に対する対応(アンケート結果とりまとめ1)

#### ○フォローアップ委員会の概要の紹介

○国、県、市町、交通事業者等が同一の方向性で施策実施を目指すための「仕組みづくり」

#### 【高松広域都市圏都市交通マスタープランフォローアップ委員会】

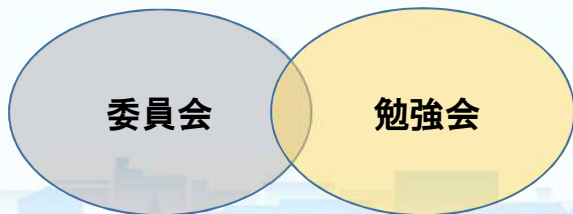


**情報共有**

- 県内の施策実施状況、進捗状況の把握、
- 施策や都市構造の評価内容を共有
- アーカイブの蓄積

**情報発信**

- 代表的な取組事例の紹介
- インターネット等で情報を発信する。



- 委員会と勉強会の実施により情報の共有、施策の促進を図る
- 委員会の考え方を、市町の実務者にフィードバックさせる

### 3 問題点に対する対応(アンケート結果とりまとめ1)

#### ○フォローアップ委員会の概要の紹介

○マスタープランでは下記の施策体系を構築しており、これらについてフォローアップする

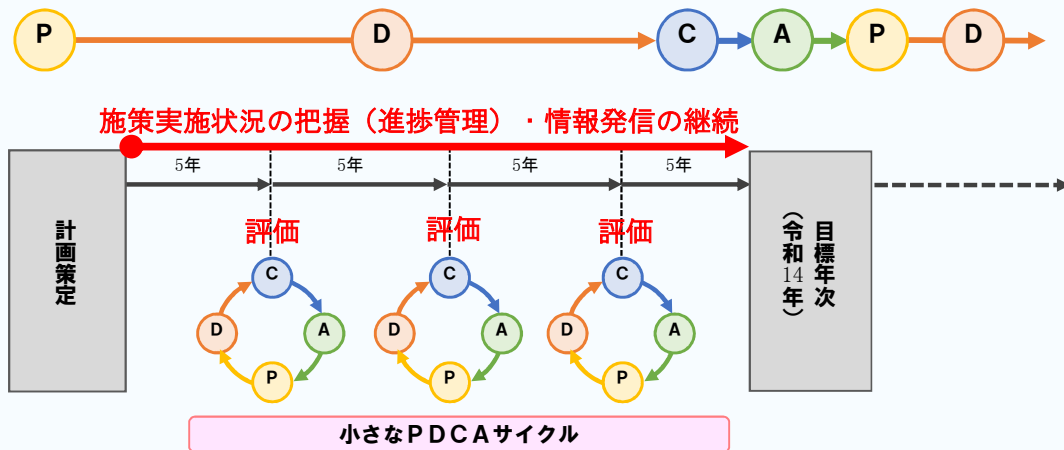
施策体系	施策案	
	戦略型シナリオ①(既存施策)	戦略型シナリオ②(追加提案施策)
<b>土地利用施策</b>		
拠点内居住の促進		31. ライフステージ変化時の 都市居住優遇措置(補助)
適正な土地利用 コントロール		32. 拠点内建築物のリノベーション 33. 拠点外の土地利用規制 34. 拠点内の用途地域の設定
		32-1. 都市機能の向上策
<b>交通施策</b>		
拠点間連携軸 の強化	1. 新交通システムの導入 2. 都市計画道路網の整備 3. 路線バス再編(選択と集中) 4. コミュニティバス再編(選択と集中) 5. ことぞん新駅整備 6. 駅前広場整備(仏生山駅) 7. P&R・P&BR駐車場整備 8. C&R駐輪場の整備	19. JR運行本数増便(一部複線化) 20. ことぞん本数増便(一部複線化) 21. バス専用レーン化 (広域拠点+広域拠点隣接地域拠点) 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 23. JR-ことぞん間の乗継強化 (高松駅-高松築港駅) 24. 基幹交通軸の結節機能の強化 25. JR新駅整備
拠点(交通結節点) へのアクセシビリティ向上	9. 拠点内主要駅へのアクセス街路 整備 10. 空港へのアクセシビリティの向上 11. 拠点内主要駅のバリアフリー化 12. バス車両のバリアフリー化	
拠点内周遊環境 向上	13. 歩道整備 14. 自転車専用道・レーン等整備	26. 地域拠点内交通の確保 27. 道路空間の再編
公共交通利用促進	15. 広域拠点内交通の確保 16. 拠点内コミュニティサイクル 17. 鉄道・バス・P&R等間の 共通ICカード化による料金割引 18. モビリティマネジメントの実施	28. 都心環状道路整備 (広域拠点通過交通抑制) 29. 広域拠点流入規制 30. 広域拠点内駐車対策
<b>施策推進に資する主な 計画策定状況</b>	○都市計画マスタープラン ○地域公共交通計画 (旧公共交通網形成計画)	○立地適正化計画 ○防災関連計画



### 3 問題点に対する対応(アンケート結果とりまとめ1)

#### ○フォローアップ委員会の概要の紹介

- 下記のようなPDCAサイクルの確立  
マスタープランの目標年次…令和14年



#### ○フォローアップの頻度

- ・進捗管理…1年毎  
各事業主体における施策の進捗管理表を基に、毎年の進捗管理結果の情報共有  
各事業主体における代表的取組事例の情報発信
- ・施策評価…5年毎  
評価指標の結果を協議し、必要に応じ施策の見直し等を検討する(小さなPDCA)

### 3 問題点に対する対応(アンケート結果とりまとめ1)

#### ○フォローアップ委員会の概要の紹介

#### ○都市交通マスタープラン勉強会

- ・フォローアップ委員会を実務者にフィードバック
- ・既存の取組を活かしながら、柔軟に実施
- ・多度津町をモデルエリアとして「都市のスポンジ化」に着目したワーキングを実施

- 第1回勉強会(H28.12実施)
  - ・丸亀市の取組(リノベーションまちづくり)
  - ・西予市の取組(立地適正化計画) 等
- 第2回勉強会(H29.12実施)
  - ・綾川町の取組(都市計画用途地域の検討)
  - ・都市構造に関するワーキング 等
- 第3回勉強会(H30.11実施)
  - ・モニタリング指標の共有と課題認識 等
- 第4回勉強会(R01)
  - ・復興事前準備、国土強靱化計画 等



(R02.2.18. 多度津町にて実施)

#### ○フォローアップ委員会の概要の紹介

#### ○「実施施策一覧表」

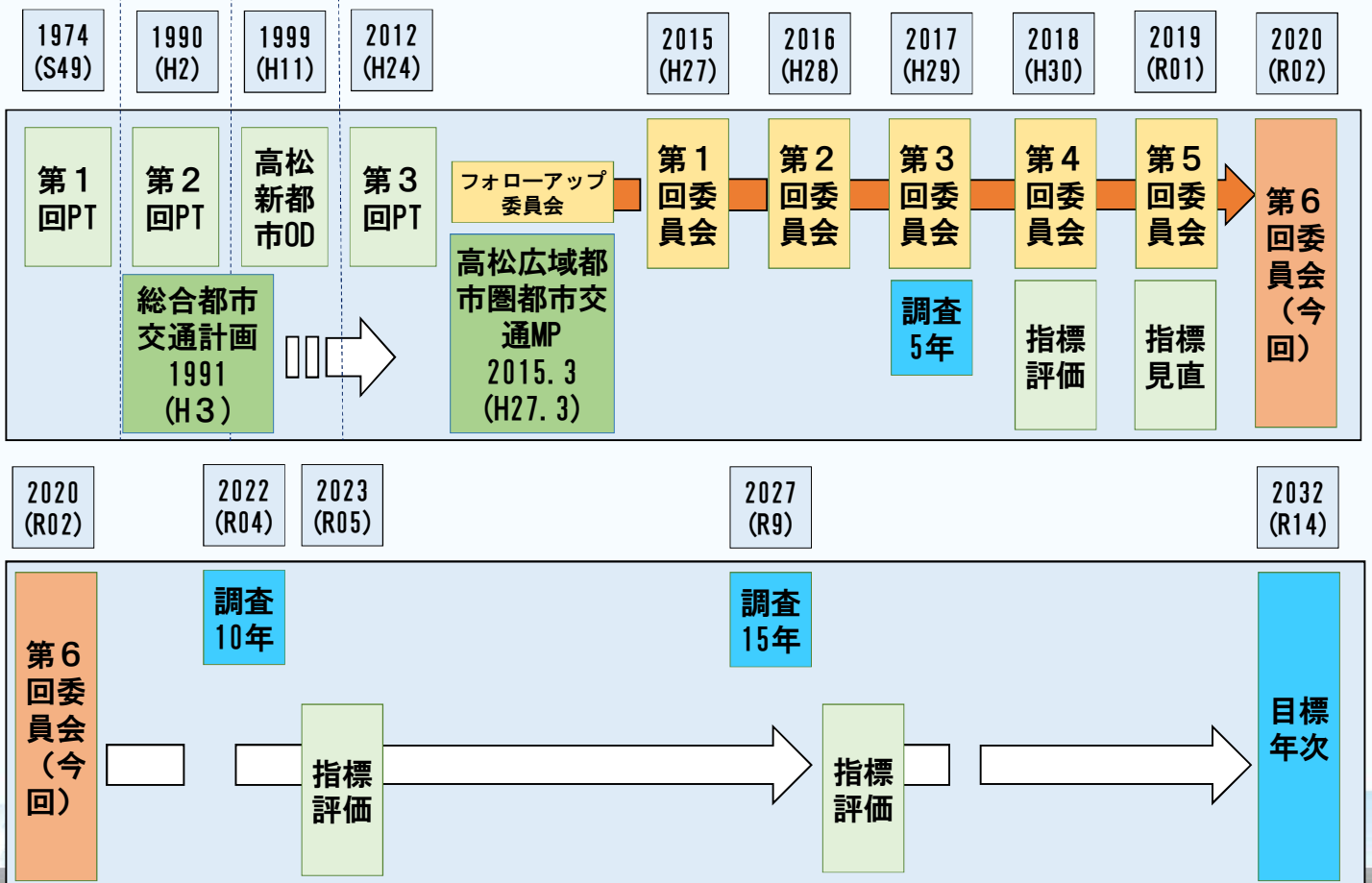
実施施策に関するアンケート調査を集約し、「実施施策一覧表」に取りまとめた。

#### ○「代表的取組事例一覧表」

実施したアンケート調査のうち、各市町の代表的な取組について集約し、昨年の内容と比べ新たな取り組みや、継続的に検討しているものに着目し、施策毎の特徴的な取組を整理した。

【資料4をご覧ください】

#### ○これまでの経緯



#### ○これまでの委員会の経緯

##### ○第1回委員会(H28.2.29)

(1)フォローアップ委員会の目的、役割、取組体制の説明

##### ○第2回委員会(H28.10.31)

(1)実施施策・代表的取り組み事例の調査結果の報告

(2)施策評価に関しては、都市計画基礎調査を活用

(3)進捗管理の数値化、施策体系の変更

(4)情報発信のための県HPの整備

##### ○第3回委員会(H30.2.6)

(1)実施施策の把握、代表事例の紹介

(2)立地適正化計画の紹介

#### ○第4回検討委員会(H30.10.31)

(1)フォローアップ委員会の目的、役割、取組体制の説明

(2)評価指標の算出

評価視点	モニタリング指標	評価指標	集約化	傾向分析
都市・地域経営	歳出・歳入額(比)	県歳出歳入比 96.6%→98.0%	後退	・歳出歳入比は上昇傾向にある
	目的別、性質別(民生費、土木費、維持補修費)歳出額・人口あたり	一人あたり民生費 18.9千円→21.7千円	後退	・県市町民生費の一人あたりの費用は上昇している
		一人あたり土木費 80.8千円→83.2千円	後退	・県市町土木費の一人あたりの費用は上昇している
		一人あたり維持補修費 7.1千円→11.3千円	後退	・県市町維持補修費の一人あたりの費用は上昇している
地域活性化田園都市生活	拠点内人口(構成比)	拠点内人口構成比 44.40%→44.78%	進展	・拠点内への集積は進んでいる
	年間商品販売額(構成比)	拠点内販売額構成比 6.33%→5.19%	後退	・高松市南部、香川地区中心部を除き、すべての拠点で販売額は減少 ・香川県全体に占める拠点内の販売額の割合も減少している
	公共交通利用者数 (拠点内駅の乗降客数)	拠点内駅の乗降客数 11,216千人→11,411千人	進展	・拠点内駅の乗降客数は増加している
	公共交通利用者数 (1トリップあたりの移動距離)	拠点間の移動距離 19.2km→18.7km	進展	・拠点間の1トリップあたりの移動距離は減少している
交通網利便性	アクセシビリティ・公共交通カバーエリア(30分圏人口カバー率)	カバー人口 29.2%→29.8%	進展	・高松広域拠点のカバー人口は増加している
	交通手段分担率(通勤・通学)	通勤自動車分担率 70%		・比較不可
交通安全・交通環境	交通事故発生件数	死傷者数 13,224人→7,579人		・交通事故死傷者数は大きく減少傾向にある
	CO2発生量	小型車CO2排出量 1,946→1,931kg-CO2/日	進展	・通勤の主交通手段と考えられる小型車のCO2排出量は減少している

#### ○第5回検討委員会(R元.2.29)

#### (1)フォローアップ委員会の目的、役割、取組体制の説明

#### (2)指標の見直し(案)について

都市交通MP提案	H30算出		問題点	対応策 (考え方、代替指標)	変更後の指標
	H30算出指標	使用データ			
<p>■歳出・歳入額(比) 香川県がとりまとめる一般会計に関する歳出・歳入をモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。</p>	<p>■歳出・歳入額(比)</p>	<p>○決算状況(H29)(県予算課) ○決算カード(H24-28)(総務省)</p>	<p>歳出、歳入には債務等、多様な要素を含むため、施策の効果を測るにはもう少し細かく分解し、それらを補足的に見る必要がある。</p>	<p>歳出・歳入額比を算出したうえで、財政力指数(地方交付税制度)を参照する。</p>	<p>■歳出・歳入額(比) ■<b>財政力指数</b></p>
<p>■アクセシビリティ・公共交通カバーエリア 鉄道およびバス時刻表をもとに、拠点駅・拠点施設から時間圏を算出・図化するとともに、30分圏人口カバー率等を算出し、その状況に関する経過観察を行う。</p>	<p>■公共交通30分圏人口カバー率</p>	<p>○時刻表(JR、こでん、バス) ・時刻表 ○国勢調査(総務省) ・メッシュ人口(H22、H27)</p>	<p>コンサルへの委託が必要となる。算出に多大な時間と労力を要する。</p>	<p>住宅・土地統計調査の通勤時間(家計を主に支えるものが雇用者)の30分以内世帯数の割合を代替指標とする。また、駅・バス停へのアクセスが良好なエリアについて検討をする。</p>	<p>■<b>通勤時間が30分以内の世帯割合</b>  (検討)駅、バス停圏域人口</p>

### 3 問題点に対する対応(アンケート結果とりまとめ2)

#### 【とりまとめ2】都市交通MPの施策の実施について

##### 【問1-4】④ 委員会で議論したい内容、知りたい情報

他市の交通政策の情報、MaaSに関する情報、立適で定める拠点と交通施策などがうまくリンクしているか  
※回答は3市(高松市、善通寺市、三豊市)



##### ○問題点

各種施策実施のための、情報共有が継続して必要



##### ○対応策

各市町が必要とする事例発表や最新情報の提供を継続して実施



##### ○今回委員会での対応

- ・立適で定める拠点と交通政策のリンクに関する事例として、  
【善通寺市】:R2.3策定の立地適正化計画に定められた交通政策の内容について  
【三木町】:グリーンスローモビリティの実証実験について(拠点へのアクセス向上施策)による発表
- ・MaaSに関する『宮崎教授』からの情報提供

## 1 善通寺市、三木町事例発表

## 2 MaaSに関する情報提供(仮)

#### 【とりまとめ3】 交通事業者に望むことについて

##### 【問2-1、2】

- ◆本市においても計画推進のための協議会等があり、その中で事業者と課題の共有等を一定図っている。  
広域的な交通体系については、事業者及び関係者と課題を共有していきたい。
- ◆事業者間の連携を密に行い、都市間の交通モードの一体化を目指し、持続可能な都市交通・都市機能を築いていくこと。



##### ○問題点

行政、交通事業者との課題の共有が必要



##### ○対応策

継続して交通事業者との課題の共有を図る



##### ○今回委員会での対応

- ・交通事業者「四国旅客鉄道株式会社」による課題等発表
- ・交通事業者と連携した施策である「坂出市」による事例発表

## 1 交通事業者情報提供

## 2 関連する事例発表(坂出市)

### 3 課題の対応策の紹介(アンケート結果とりまとめ4)

#### 【とりまとめ4】 集約型都市構造の基本方針について

##### **【問3-1~4】**

- ① 集約拠点を意識した施策展開が行われているか。  
14市町中10市町でしている、4市町でしていないとの回答。
- ② していない理由は？  
エリアを限定した施策実施について、合意形成が困難との回答。



##### **○問題点**

集約拠点を意識した施策展開が十分図られていない。  
基本方針の考え方について理解が十分でない



##### **○対応策**

『集約型都市構造の実現に向けたまちづくり基本方針(H19.10)』の考え方についての継続的説明と関連する事業について周知が必要

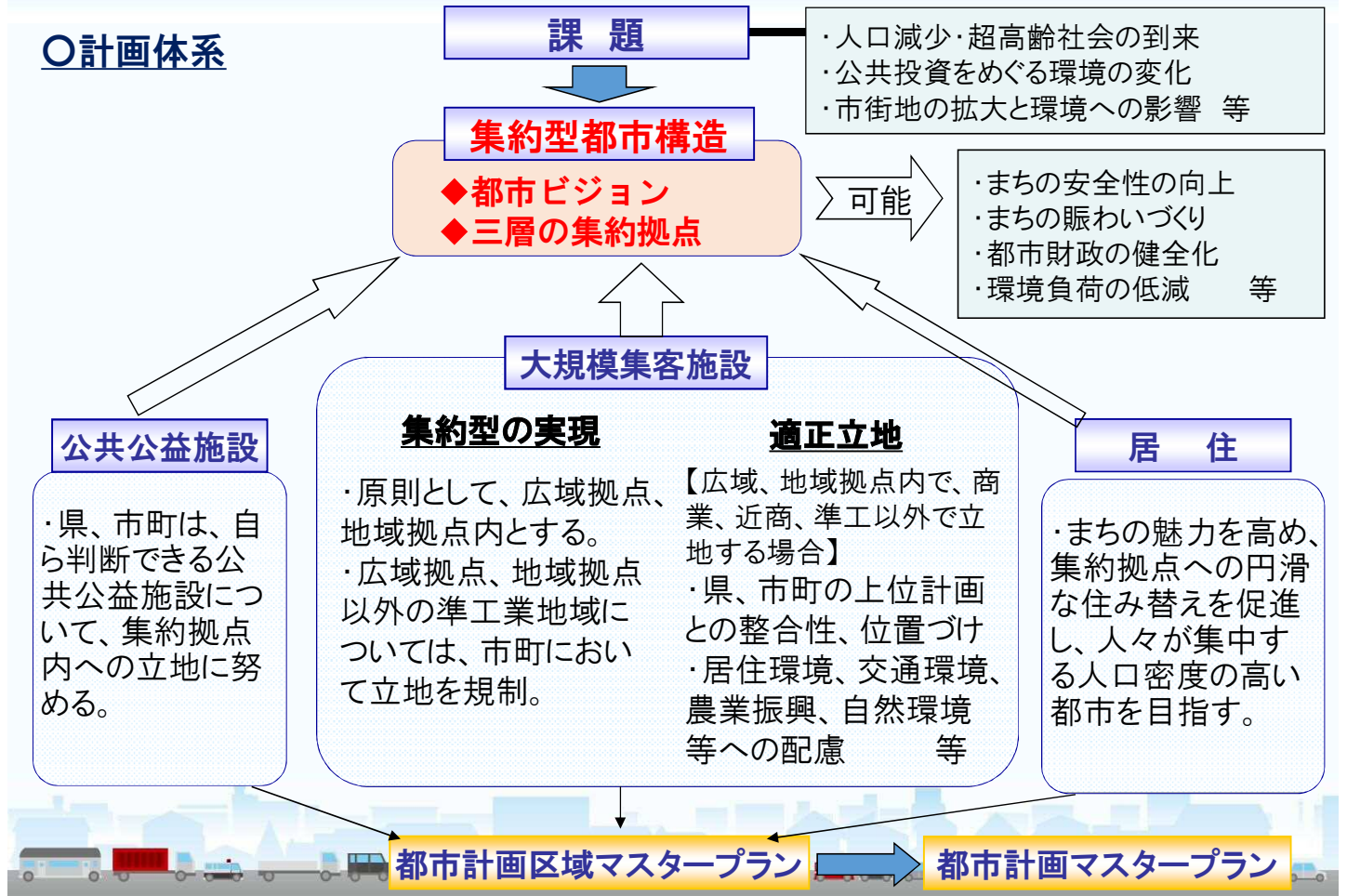


##### **○今回委員会での対応**

- ・H19に定めた『基本方針』を紹介
- ・県の見直しの状況について説明
- ・高松市の事例(特定用途制限地域)について紹介

『集約型都市構造の実現に向けたまちづくり基本方針(H19.10)』

○計画体系



○集約拠点について(拠点の考え方)

- 都市構造 **本県の都市構造の現状と課題を踏まえ、改正都市計画法における「高齢者も含めた多くの人にとって暮らしやすい様々な都市機能が集積した都市構造の実現」を図るため都市構造を拡散型から集約型に転換する。**
- 都市の姿 **都市機能の集積度に応じて、高次都市機能のある広域拠点と一定の都市機能を有する地域拠点、徒歩生活圏のコミュニティ拠点を複数配置し、公共交通を主としたネットワークにより有機的に連携した分散連携型のまちづくりを目指す。**
- 三層の集約拠点 **これまでの都市の広がりを広域拠点、地域拠点、コミュニティ拠点を中心に集約再生するとともに、新たな地域拠点として創造する。**

		広域拠点	地域拠点	コミュニティ拠点
拠点の性格	拠点の位置づけ	人口集中地区の中に、高次の都市機能が集約し、その発展が周囲を牽引する県内全域を代表する都市拠点であり、多層的な戦略の中核と位置付ける。四国の拠点として、都市間競争に勝てる都市構造を有する拠点。	人口集中地区があり、社会経済活動に必要な都市機能が集積し、インフラ等の都市基盤が整備され、公共交通(軌道系)によるアクセスが可能な都市圏における拠点。	市民生活に必要な小規模商業・サービス施設の立地する既存集落的区域で、安全安心、歩いて暮らせる徒歩圏域の拠点。
	まちづくりの方向	広域的な商業・業務・文化などの機能向上とにぎわいと魅力ある都市環境を有する市街地の形成を図る。	交通拠点などの利便性を活かした商業・業務・文化などの機能の充実を図り、都市圏の中心としての市街地の形成を図る。	居住機能と生活関連サービス機能の向上を図り、生活利便性を確保して暮らしやすい市街地を形成する。
	商業集積の方向	香川を代表する商業機能の高度集積拠点として、都市間競争に負けない魅力づくりと、一層の機能集積を図る。	地域型の商店街を中心とし、地域ニーズにこたえることができる利便性の高い魅力ある商業の集積を図る。	地域コミュニティの拠点として地域に根ざした近隣型商業の集積を図る。

### 3 課題の対応策の紹介(アンケート結果とりまとめ4) ○集約拠点について(基本方針の目指す都市構造)

#### ○香川県が目指す将来都市構造



### 3 課題の対応策の紹介(アンケート結果とりまとめ4) ○集約拠点について(拠点要件の見直し)

- 平成19年度に集約型都市構造の実現に向けたまちづくり基本方針において、要件を満たす箇所を拠点と設定しており、『要件は適宜見直しを行う』と記載している。
- 地域拠点における居住の要件として、人口集中地区（DID）等を持つ区域が居住の要件となっているが、立地適正化計画の居住誘導区域を指定、指定することが予定される区域についても、将来的な人口密度を維持する区域であることから、拠点性を認めるべきであると判断。
- 要件を見直し、居住誘導区域が存在する又は予定される区域を、地域拠点の要件へ追記する。

	広域拠点 (施設規模の上限は定めない)	地域拠点 (施設規模の上限は定めないが都市圏の拠点として適正な規模とする)	コミュニティ拠点 (施設規模の上限は1万㎡以下とする)
拠点の要件	<p>都市計画区域内であること 以下の機能が全て存在すること</p> <p><b>居住</b> 人口集中地区（国勢調査）が存在すること</p> <p><b>公共交通</b> 複数路線の鉄道とその結節点が存在すること</p> <p><b>都市基盤</b> 4車線以上が1ルート以上及び2車線以上の国道・県道が3ルート以上存在すること</p> <p><b>拠点施設</b> 以下のような拠点的施設が10以上存在すること ・国（四国財務局等）、県（県税事務所等）の拠点機関 ・大学 ・高次の救急医療機関等の拠点病院</p> <p><b>商業</b> 新中心市街地活性化基本計画区域</p>	<p>都市計画区域内であること 以下の機能が全て存在すること</p> <p><b>居住</b> 人口集中地区または準人口集中地区（国勢調査）が存在すること、<b>もしくは、居住誘導区域が存在する又は予定される区域であること</b></p> <p><b>公共交通</b> 鉄道駅が存在すること</p> <p><b>都市基盤</b> 4車線以上が1ルート若しくは2車線以上の国道・県道が3ルート以上存在すること、又は見込まれること</p> <p><b>行政</b> 役場・支所、警察署又は消防署が1つ以上存在すること</p> <p><b>文教</b> 高校・高等専門学校又は大学が1つ以上存在すること</p> <p><b>厚生</b> 10以上の科目の診療所又は一般病棟20以上の病院が存在すること</p> <p><b>経済</b> 金融機関（郵便局、銀行）が1つ以上存在すること</p> <p><b>商業</b> 近接する30以上の小売・サービス業の店舗（商業統計調査）</p>	<p>都市計画区域内であること 役場・支所を含む区域であること</p> <p><b>公共交通</b> 鉄道駅又はバス停が存在すること</p> <p><b>都市基盤</b> 2車線以上の国道・県道が2ルート以上存在すること又は見込まれること</p> <p>以下の機能が3以上存在すること</p> <p><b>行政</b> 警察署又は交番・駐在所、消防署又は屯所</p> <p><b>文教</b> 小・中学校</p> <p><b>厚生</b> 5以上の科目の診療所又は一般病棟20以上の病院</p> <p><b>経済</b> 金融機関（郵便局、銀行）</p> <p><b>商業</b> 近接する30以上の小売・サービス業の店舗（商業統計調査）又は業態がスーパーの店舗面積1,000㎡以上</p>



### 3 課題の対応策の紹介（アンケート結果とりまとめ4）

#### ○集約拠点について（拠点要件の見直し）

#### ○ 評価結果

集約型拠点集計（統合）

区分	拠点の要件	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	401	402	
区域	都市計画区域内であること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	役場・支庁を中心区域であること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
居住	人口集中地区（国勢調査）が存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	人口集中地区または準人口集中地区（国勢調査）が存在すること。ただし、「衛生保健圏が存在する又は予定される区域であること」	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
公共交通	複数路線の鉄道とその駅舎が存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	鉄道駅が存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
駅前周辺	鉄道駅又はバス停が存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	4層以上が1ルート以上及び3層以上の商業・業務が1ルート以上存在すること。又は駅舎があること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
拠点施設	4層以上が1ルート以上及び3層以上の商業・業務が1ルート以上存在すること。又は駅舎があること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	4層以上が1ルート以上及び3層以上の商業・業務が1ルート以上存在すること。又は駅舎があること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
行政	「国（国土交通省等）、県（建設省等）の拠点施設」「大学」「高次の教育施設等」の拠点施設が1以上存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	役場・支庁・警察署又は消防署が1以上存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
文教	高等学校、専門学校又は大学が1以上存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	小学校、中学校	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
福祉	1以上の科目の診療所又は一般病院以上の病院が存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	5以上の科目の診療所又は一般病院以上の病院	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
経済	金融機関（郵便局、銀行）が1以上存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	金融機関（郵便局、銀行）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
商業	駅中心市街地活性化基本計画区域	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	近接する30以上の小売・サービス業の店舗（商業集約施設）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
拠点の整備	近接する30以上の小売・サービス業の店舗（商業集約施設）又は支店が50以上の店舗数（100㎡以上）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	主要駅から徒歩30分以内	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
評価	広域拠点	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	地域拠点	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	コミュニティ拠点	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

出典：H30香川県都市計画基礎調査（R1.12月時点）  
旧高瀬町中心部・旧三野町中心部（R2.2月時点）

### 3 課題の対応策の紹介（アンケート結果とりまとめ4）

#### ○集約拠点について（拠点要件の見直し）

#### ○ 評価結果（2）

集約型拠点集計（統合）

区分	拠点の要件	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	401	402	
区域	都市計画区域内であること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	役場・支庁を中心区域であること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
居住	人口集中地区（国勢調査）が存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	人口集中地区または準人口集中地区（国勢調査）が存在すること。ただし、「衛生保健圏が存在する又は予定される区域であること」	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
公共交通	複数路線の鉄道とその駅舎が存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	鉄道駅が存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
駅前周辺	鉄道駅又はバス停が存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	4層以上が1ルート以上及び3層以上の商業・業務が1ルート以上存在すること。又は駅舎があること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
拠点施設	4層以上が1ルート以上及び3層以上の商業・業務が1ルート以上存在すること。又は駅舎があること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	4層以上が1ルート以上及び3層以上の商業・業務が1ルート以上存在すること。又は駅舎があること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
行政	「国（国土交通省等）、県（建設省等）の拠点施設」「大学」「高次の教育施設等」の拠点施設が1以上存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	役場・支庁・警察署又は消防署が1以上存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
文教	高等学校、専門学校又は大学が1以上存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	小学校、中学校	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
福祉	1以上の科目の診療所又は一般病院以上の病院が存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	5以上の科目の診療所又は一般病院以上の病院	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
経済	金融機関（郵便局、銀行）が1以上存在すること	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	金融機関（郵便局、銀行）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
商業	駅中心市街地活性化基本計画区域	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	近接する30以上の小売・サービス業の店舗（商業集約施設）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
拠点の整備	近接する30以上の小売・サービス業の店舗（商業集約施設）又は支店が50以上の店舗数（100㎡以上）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	主要駅から徒歩30分以内	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
評価	広域拠点	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	地域拠点	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	コミュニティ拠点	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

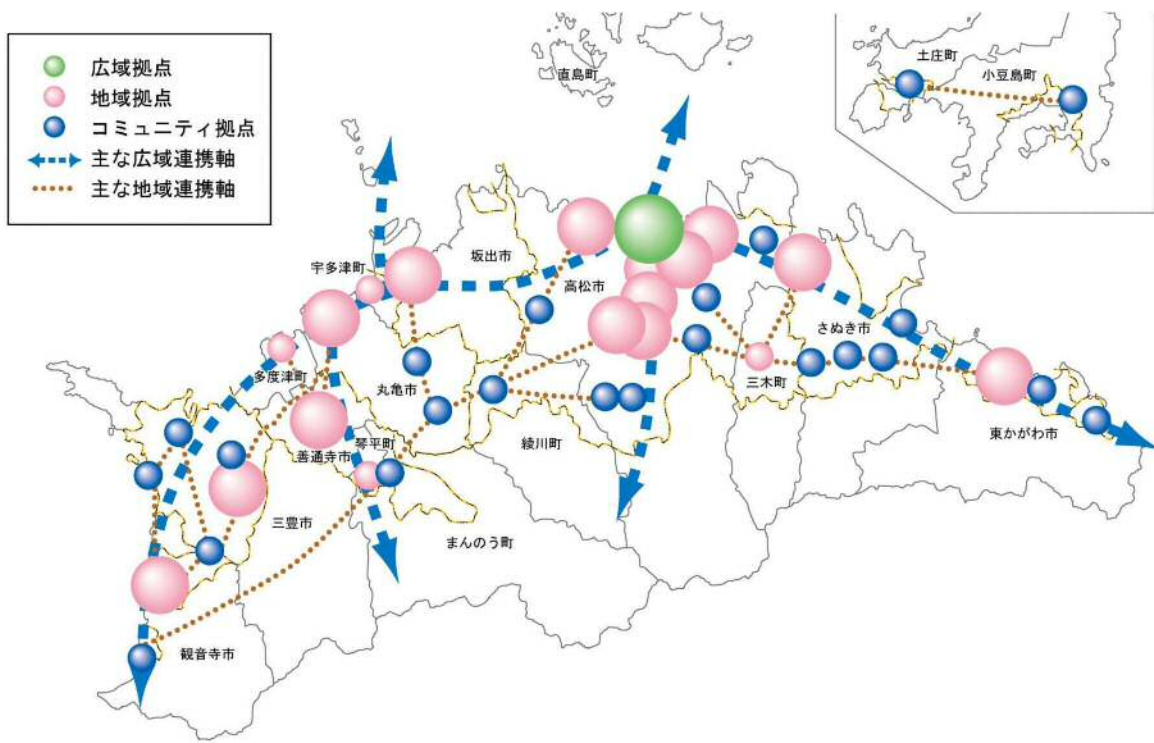
出典：H30香川県都市計画基礎調査（R1.12月時点）  
旧高瀬町中心部・旧三野町中心部（R2.2月時点）

○集約拠点について（拠点要件の見直し）

○見直し後のイメージ

- 評価の結果、既存の拠点について、変更は生じなかった。
- 今後都市計画区域の再編が予定される、高瀬町中心地区が地域拠点、三野町中心地区がコミュニティ拠点となる。

■本県における集約型都市構造のイメージ（三層の集約拠点と都市軸）



3 問題点に対する対応(アンケート結果とりまとめ4)

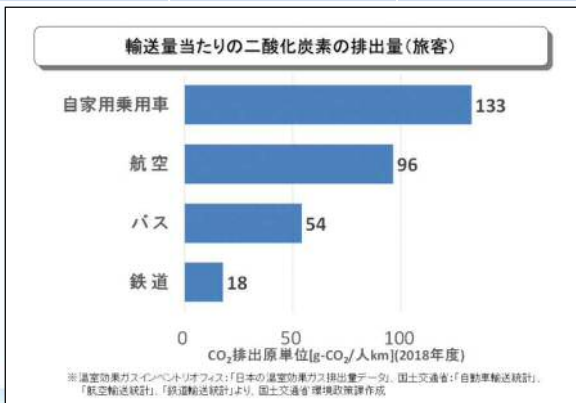
1 関連する事例発表(高松市)



○今回のリモート会議実施によるCO2削減効果を検証

委員全員の市役所、町役場、事務所等より会場までの距離を算出(Googleマップによる検索)し、合計下図の原単位を掛け、CO2排出量を計算

	委員全員が 自家用乗車使用 A	リモート会議 開催状況による結果 (自家用乗車使用で算出) B	今回のリモート会議 による削減量 A-B	(参考)全員がバス or鉄道使用
排出量原単位 g-CO2/人・km	133	133	-	(バス)54 (鉄道)18
委員の移動距離計(人・km)	399.7	147.2	252.5	(バス)10.3 (鉄道)459.6
g-CO2	53,160	19,578	33,583	8,829



※ガソリン1Lあたり二酸化炭素排出量  
(2,332kg-CO2/L)

$$33,583 \div 2,332 = 14.4L$$

ガソリン1Lを125円とすると・・・

→約1,800円の削減

出典:国交省HP

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei\\_environment\\_tk\\_000007.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html)

