

令和2年度 第1回
高松市総合都市交通計画推進協議会資料

～ニュー・ノーマルに対応したまちづくり～

令和2年7月27日（月）

高松市の進めるまちづくり

立地適正化計画【H30.3】

～30年、50年先を見据えた持続可能なまちづくり～

- 集約拠点として18の区域を設定
- 公共交通軸によるネットワークを形成
⇒公共交通を中心とした交通利便性の確保

地域公共交通網形成計画【H31.3】

～持続可能な公共交通ネットワークの形成～

鉄道を基軸としたバス路線の再編

- 交通結節点の整備
⇒ことでん琴平線沿線での2つの新駅整備
- 基幹交通軸の強化
⇒鉄道の複線化(民間事業者との連携)
- バスネットワークの再編

地域公共交通再編実施計画【H31.3】

～需要に合わせたサービスの供給～

段階的なバス路線再編

- 路線ごとに設定した条件を満たすものから、
時点修正を行いながら再編を実施
 - ①結節拠点整備
 - ②運転手の確保
 - ③利用者の減少

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを
強く推進してきた

時系列

短期

外出抑制による
移動の減少

ウィズコロナ
の時代へ

中長期

ライフスタイルの変化
による行動変容

民間交通事業者の
経営ダメージ

- 一時的なダメージへの対応

➡ 直接的な支援

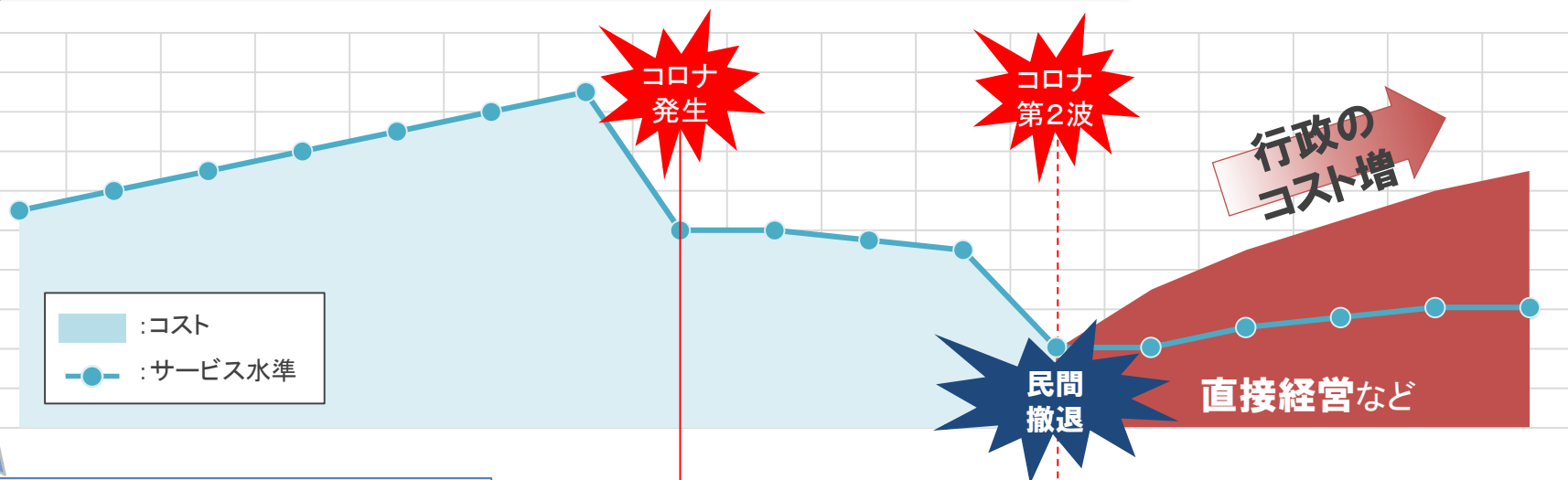
今までの方針・手法が
通用しない可能性？

- ニュー・ノーマルに対応

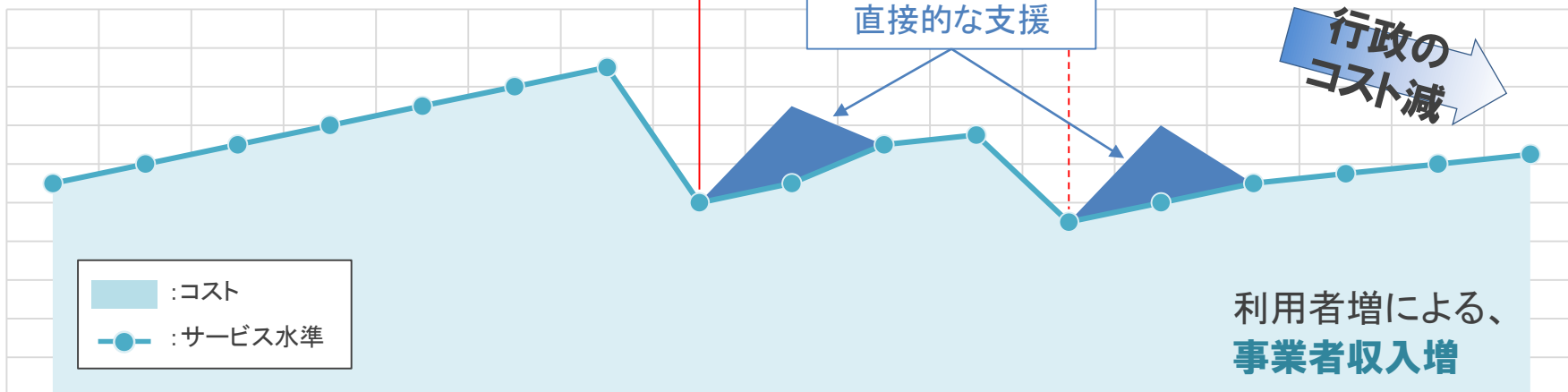
➡ ?

【短期の対応】 直接的な支援の考え方

現状の公共交通を維持したまま、ダメージに対する支援を行わない場合



公共交通への支援を行う場合



ダメージを受けた時点で支援を行うことで、**長期的には支出が抑えられる**

【中長期の対応】ニュー・ノーマルへの対応

効率的な利用により
持続性を実現

高松市立地適正化計画

高松市地域公共交通網形成計画

高松市地域公共交通再編実施計画



コロナ

効率性

- 追求しないと民間経営ができない

相反する

感染リスク減

- ニュー・ノーマル時代の乗り方
- 感染リスクを低減する施策
- どこまでの効率性が許されるのか

誰も分からない

持続可能な都市構造の形成のため
コロナ後のニュー・ノーマル対応への検証
(新しい指標の確立)が必要

課題

誰も経験したことのない未曾有の事態

- コロナによる影響予測のデータ不足
- 「安全な密」のボーダーラインが不明

「感染症とまちづくり」をまとめた**専門的な見地が必要**

産官学連携により現状を解析し、
エビデンスを収集

持続可能性を検証、施策に反映