

都市再生整備計画

こと^{しん}でん^{えき}新^お駅^お(^た太^た田^た～^ぶ仏^っ生^し山^ざ駅^ん間^え)(^し周^{ゅう}辺^へ地^ん区^ち)(^{だい}第^き2^き期)

か^がわ^わ香^か川^が県^わ た^かまつ^し高^た松^{まつ}市^し

令和6年3月

事業名	確認
都市構造再編集集中支援事業	■
都市再生整備計画事業(社会資本整備総合交付金)	□
都市再生整備計画事業(防災・安全交付金)	□
まちなかウォークアブル推進事業	□

都市再生整備計画の目標及び計画期間

様式(1)-②

都道府県名	香川県	市町村名	たかまつし 高松市	地区名	ことでん新駅(太田～仏生山間)周辺地区(第2期)	面積	72.3	ha							
計画期間	令和	6	年度	～	令和	8	年度	交付期間	令和	6	年度	～	令和	8	年度

目標

本地区は、「高松市都市計画マスタープラン(H29.8改定)」において、公共交通軸の基幹的役割と駅周辺のまちづくりを兼ね備えた軸である「中央連携軸」に位置付けられ、「高松市立地適正化計画」の一般都市機能誘導区域に設定されており、国が進める「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの考えのもと、鉄道を基軸とし、鉄道駅にバス路線を繋ぐことで持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指す。また、交通結節拠点と都市計画マスタープランで定める「地域交流拠点・生活交流拠点」を公共交通で繋ぐことで、多様かつ広域的な交流を実現し、公共交通利用者の確保・維持を図るとともに、各拠点への居住・都市機能の集約を促進する。

目標設定の根拠

都市全体の再編方針(都市機能の拡散防止のための公的不動産の活用の方針を含む、当該都市全体の都市構造の再編を図るための方針)

本市では、平成16年5月の線引き廃止とモータリゼーションの進展と相まった道路の整備により、郊外部(旧市街化調整区域)への市街地の拡大による低密度な拡散型の都市構造が進んでおり、そのまま放置しているとスーパーや銀行などの撤退・縮小等による市民の生活利便性の低下等が懸念される。こうしたことから、「高松市都市計画マスタープラン(H29.8改定)」に定める集約拠点において、行政機能や防災機能を有した施設等の整備と併せて、交通結節拠点の整備とバス路線の再編を実施し、各集約拠点を公共交通で繋ぐことで、医療・福祉・商業など、各拠点の特性に応じた都市機能の維持・誘導を図り、賑わいの創出を目指すとともに、持続可能な交通体系の構築により、移動による人の流れを束ね、各拠点への居住・都市機能の集約を促し、持続可能なコンパクトシティの実現を目指す。

第1期では、駅前広場の実施設設計及び用地取得が完了し、駅前広場における埋蔵文化財発掘調査及び造成工事を順次行ってきた。第2期では、引き続き埋蔵文化財発掘調査及び造成工事を実施し、バスロータリー及び駐輪場の整備を行う。また、駅前広場に結節するバスが安全に運行できるよう、県道太田上町志度線の側道から本線に合流する交差点の交差点改良を行う。関連事業と密に連携を図りながら期間内の完成を目指す。

まちづくりの経緯及び現況

平成16年の線引き廃止以降、モータリゼーションの進展と相まった道路網の整備により、旧市街化調整区域への居住・商業施設等の立地が顕著となり、田園地帯での無秩序な宅地化が進んだ。

居住や都市機能の「拡散化」が進み、車への依存が高まる中、人口減少、少子・超高齢社会の到来により、地域全体としての魅力や活力が低下していくことが懸念される。これに対応するため、拡散型から集約型のまちづくりへ転換し、集約したまちを公共交通で繋ぐ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めており、その取組の柱として、既存の交通基盤を有効に活用し、快適で利用しやすい公共交通体系の構築を目指している。

現在の公共交通ネットワークは、多くのバス系統が中心部から放射状に運行しているため、鉄道とバスが並行して運行する区間も多く、かつ、運行距離が長くなっている。非効率な運行による利用者数の減少やサービス低下に対応するため、既存の交通基盤を有効に活用した、鉄道を基軸・バスをフィーダーとする公共交通ネットワーク再構築の考え方にに基づき、バスを含む多様なモードと鉄道との結節性が高い交通結節拠点を整備するとともに、バス路線の再編に取り組んでいる。

交通結節拠点整備としては、ことでん琴平線に2つの新駅整備を進めている。2つの新駅のうち、すでに開業している伏石駅は、主要都市と連絡する高速バスのアクセスにより、広域都市間輸送交通の結節拠点となる駅であり、また、国道を活かし本市の東西を広域に結ぶバスや、市の中心部と居住エリアを結ぶ循環系バスの結節拠点としての機能を担う駅でもある。平成28年3月に基本計画を策定し、都市計画決定を経て、用地買収・詳細設計・各事業者との調整を終えて令和3年11月に開業した。なお、「高松市地域公共交通計画」において、郊外部と公共交通結節拠点間のフィーダー路線化を図ることとしており、「高松市地域公共交通再編実施計画」に基づくバス路線再編に取り組んでいる。

今回、整備中の新駅(太田～仏生山駅間)は、従来の駅勢圏(半径約1km以内)だけでなく、支線となるフィーダー交通及び公共交通空白地域を抱える中部東地域や中部西地域を面的に広くカバーする交通結節拠点としての機能を担う駅として位置付けている。

また、都市計画マスタープランにおいて中央連携軸に位置づけられている、中心市街地から仏生山地区までのことでん琴平線においては、交通事業者による線路の複線化事業が進められている。

課題

- ① バスを含む多様なモードと鉄道との接続が有機的に機能する、結節性が高い交通結節拠点の整備
- ② 交通結節拠点と拠点間を繋ぐアクセスの確保

将来ビジョン(中長期)

本地区は、都市計画マスタープランにおいて、「中央連携軸」に位置付けられており、交通結節拠点の整備等を通じた中央連携軸の強化、公共交通網の形成を実施し、公共交通サービスの利便性の向上により、便利で安全な居住環境を形成するとともに、医療・業務等の機能的な都市活動を確保することとしている。

そのためのまちづくりの手法として、持続可能な交通体系の構築により、公共交通利用者の確保・維持を図るとともに、移動によって人の流れを束ね、各拠点への居住・都市機能の集約を促すことにより、持続可能なコンパクトシティの実現を目指す。

また、本計画は拠点間を繋ぐネットワークの役割を担う事業であり、関連性の高い「仏生山地区」及び「山田地区」の拠点づくりと併せて事業を実施することにより、本エリアとネットワークで繋がったエリアにも波及効果として機能集積が期待できる。

高松市における「コンパクト・プラス・ネットワーク」の象徴(モデルケース)となる事業である。

都市構造再編集集中支援事業の計画

都市機能配置の考え方

本地区は、旧市街化区域の縁辺部に位置し、線引き廃止以降、急速な宅地化と人口増加が進んでいる、地域の交流拠点となっており、「高松市立地適正化計画」における一般都市機能誘導区域として、居住地に近い地域で利便性の高いサービスを受けられるよう、日常生活を支える商業・医療・金融機能の充実を図るとともに、公共交通空白地域を抱える本市中部東・中部西地域を面的にカバーする交通結節拠点として鉄道駅やバスターミナルを整備する。

目標を定量化する指標

指 標	単 位	定 義	目標と指標及び目標値の関連性	目標値			
				従前値	基準年度	目標値	目標年度
新駅における鉄道乗降客数	人/日	ことでん新駅(太田～仏生山駅間)における1日当たりの鉄道乗降客数	公共交通ネットワークの再構築の効果として、本地区の公共交通の中核をなす鉄道駅の乗降客数の増加をもって評価する。	-	H29年度	1900	R9年度
新駅におけるバス乗降客数	人/日	ことでん新駅(太田～仏生山駅間)における1日当たりのバス乗降客数	交通結節拠点整備の効果として、フィーダーバスの結節によるバスの乗降客数の増加をもって評価する。	-	H29年度	185	R9年度
都市再生整備計画区域内における人口密度	人/ha	ことでん新駅(太田～仏生山駅間)周辺地区都市再生整備計画区域内における人口密度	本市における全体の人口が減少傾向にある中、高松市立地適正化計画において「居住誘導区域内の人口密度」を維持することを目標値として掲げており、都市計画マスタープランに定める地域交流拠点(太田駅周辺地区)への居住の集約の効果として、都市再生整備計画区域内における人口密度の維持をもって評価する。	59.2	R5年度	59.2	R9年度

計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
<p>整備方針【公共交通ネットワークの再構築により、「交通結節拠点」と「地域交流拠点・生活交流拠点」を公共交通で繋ぎ、公共交通利用者の確保・維持を図る。】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節拠点を整備し、再編したバスを含む多様なモードと鉄道駅とを有機的に接続させることで、公共交通の利便性の向上を図り、利用者の確保・維持を目指す。 ・バスとバスを乗り継ぐ際に、運賃を割り引くことで、利用者の乗継抵抗を軽減し、公共交通の利用促進を図る。 ・各拠点内の活性化だけでなく、公共交通により繋がった各拠点間交流の活性化を図る。 	<p>【基幹事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路：交差点改良 道路：駅前広場 地域生活基盤施設：駐輪場 <p>【関連事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> こつでん新駅(太田～仏生山駅間) 駅舎整備事業 こつでん琴平線(栗林公園～仏生山駅間) 複線化事業
<p>その他</p>	

市町村決定計画及び市町村施行国道等事業に関する事項

様式(1)-⑤

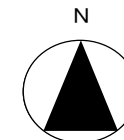
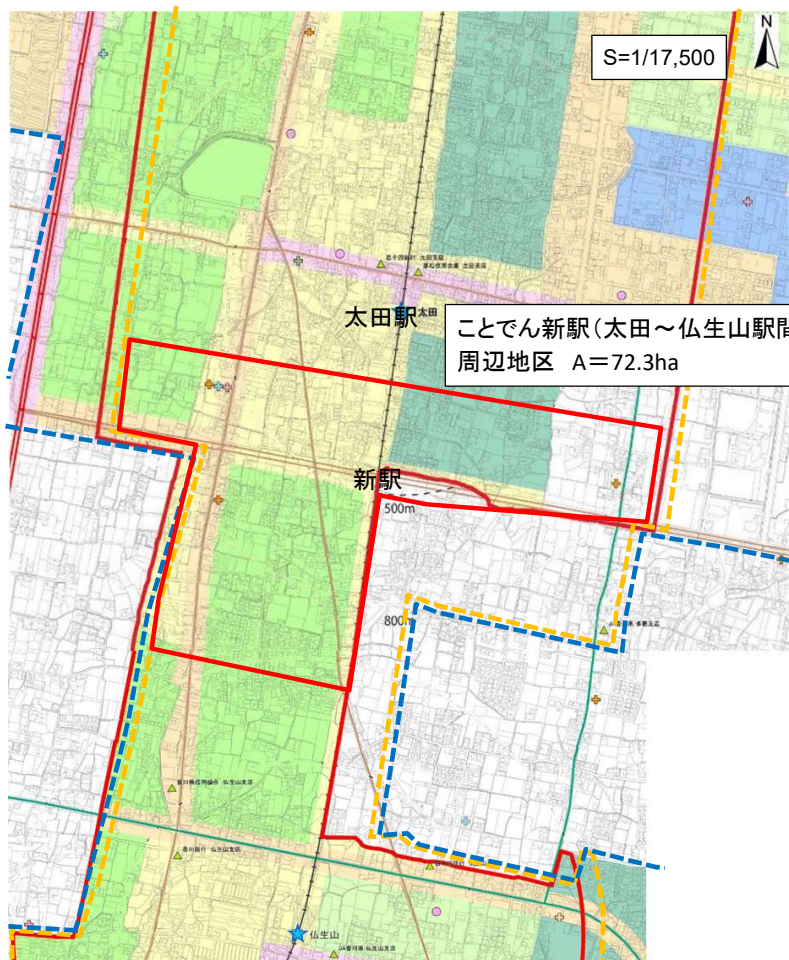
市町村決定計画

都市施設及び市街地 開発事業の種類	決定/変更	名称	その他必要な事項	変更の概要	都市再生整備計画の 公告(予定)年月日	都市計画の決定又は 変更の期限
道路	変更	成合六条線	5,020㎡	駅前広場の追加	R1.9	R3.12

市町村施行国道等事業

道路の種類	路線名	新設又は改築の内容

ことでん新駅(太田～仏生山駅間)周辺地区(第2期)(香川県高松市)	面積	72.3 ha	区域	太田上町、多肥上町、三名町、鹿角町、仏生山町、出作町の一部
-----------------------------------	----	---------	----	-------------------------------



【凡例】

鉄道網	用途地域
□ 駅	第一種低層住居専用地域
— JR	第二種低層住居専用地域
— その他の路線	第一種中高層住居専用地域
道路網	第二種中高層住居専用地域
— 高速道路	第一種住居地域
— 一般国道	第二種住居地域
— 主要地方道	準住居地域
— 一般県道	近隣商業地域
拠点	商業地域
★ 広域交流拠点	工業地域
★ 地域交流拠点	工業専用地域
★ 生活交流拠点	準工業地域

凡例	
	都市再生整備計画の区域
	居住誘導区域
	一般都市機能誘導区域

ことでん新駅(太田～仏生山駅間)周辺地区(第2期)(香川県高松市) 整備方針概要図(都市構造再編集中支援事業)

目標	本地区は、「高松市都市計画マスタープラン(H29.8改定)」において、公共交通軸の基幹的役割と駅周辺のまちづくりを兼ね備えた軸である「中央連携軸」に位置付けられ、「高松市立地適正化計画」の一般都市機能誘導区域に設定されており、国が進める「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの考えのもと、鉄道を基軸とし、鉄道駅にバス路線を繋ぐことで持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指す。また、交通結節拠点と都市計画マスタープランで定める「地域交流拠点・生活交流拠点」を公共交通で繋ぐことで、多様かつ広域的な交流を実現し、公共交通利用者の確保・維持を図るとともに、各拠点への居住・都市機能の集約を促進する。	代表的な指標	鉄道乗降客数 (人/日)	-	(H29年度) →	1900	(R9年度)
		バス乗降客数 (人/日)	-	(H29年度) →	185	(R9年度)	
		人口密度 (人/ha)	59.2	(R5年度) →	59.2	(R9年度)	

