

## 2 高松広域都市圏都市交通マスタープランの位置づけ

本計画に関しては、前章で整理したまちづくりおよび交通に関わる上位・関連計画と整合を図りつつ、交通に関する施策によって種々のまちづくり計画を支える計画とする。

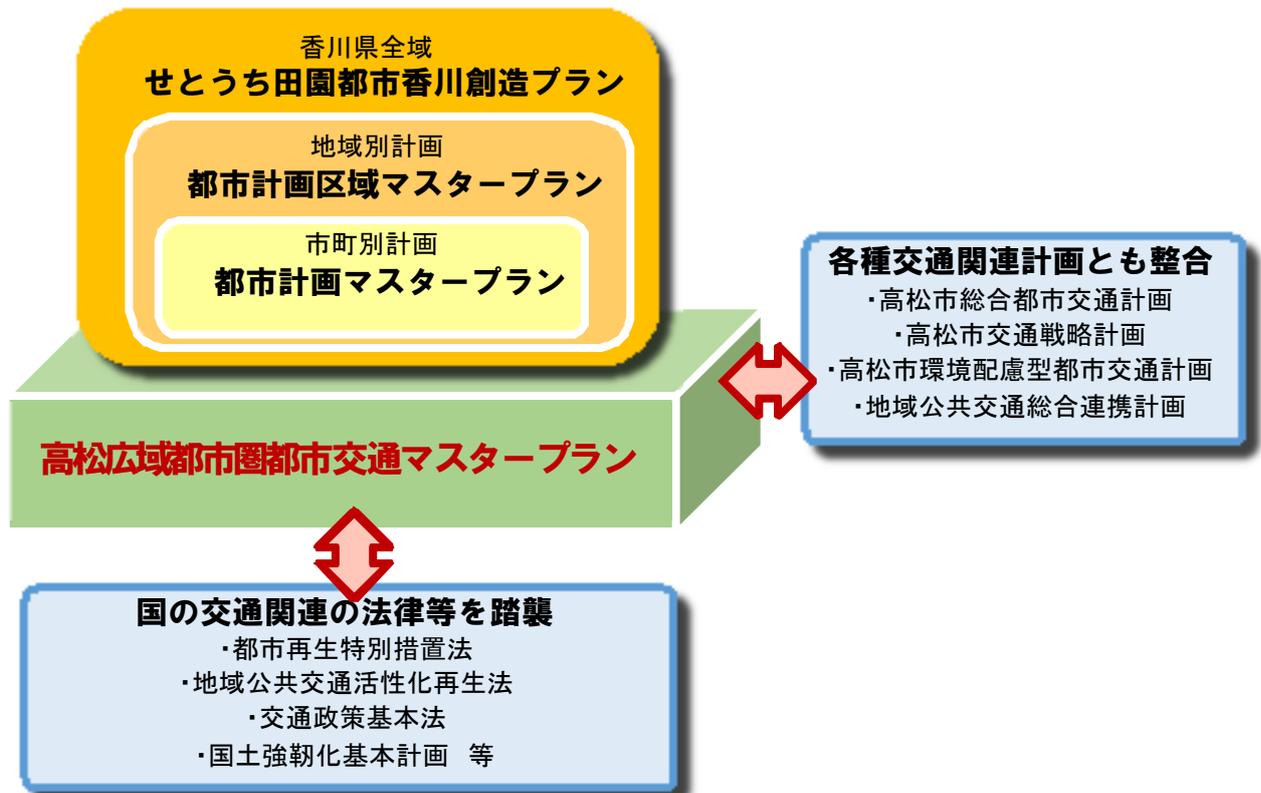


図 2.1 高松広域都市圏都市交通マスタープランと上位・関連計画との位置関係

### 3 高松広域都市圏の交通流動に関する問題点

交通流動に関する問題点の抽出にあたり、「人口等社会経済動向」と、それを受けた「都市圏内移動に関する動向」を整理し、この20年間における移動状況の変化を、直接的・間接的に分析する。

また、「都市圏内移動に関する動向」については、その移動が発現するための基盤となる道路等の都市基盤の状況変化を合わせて整理することにより、移動実態の変化の要因を分析する。

表 3.1 問題点抽出にあたっての現況整理事項

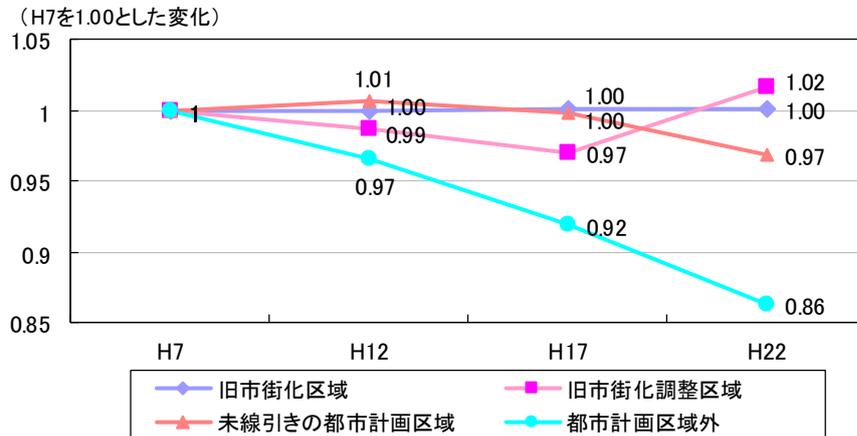
大分類	整理項目	内容詳細
人口等社会経済動向	人口に関する動向	・人口分布の推移
	事業所分布の変化	-
	土地利用状況の変化	-
都市圏内移動の動向	基本的なトリップ状況の動向	・発生量・集中量・トリップ長・拠点への集中トリップ数の変化
	自動車利用に関する動向	・自動車利用環境の変化（道路網・免許保有状況等） ・交通手段別分担率 ・事故発生個所分布
	公共交通利用に関する動向	・目的別分担率、駅勢圏、公共交通利用頻度、満足度
	高齢者・移動困難者に関するトリップ動向	・年齢階層別交通手段分担率、外出状況 ・高齢者・移動困難者の公共交通満足状況
	都市圏外流入者の交通手段サービス満足度	-

### 3.1 人口等社会経済動向

#### 3.1.1 人口に関する動向

##### 1) 人口分布の推移

・高松市、丸亀市、坂出市などの既成市街地における人口減少が著しい一方で、旧市街化調整区域の中で、市街地に隣接した区域における人口増加が進んでいる。



※ゾーンが複数の区域にまたがる場合、該当面積が一番大きい区域に分類する

図 3.1 H7を1.00とした人口の変化

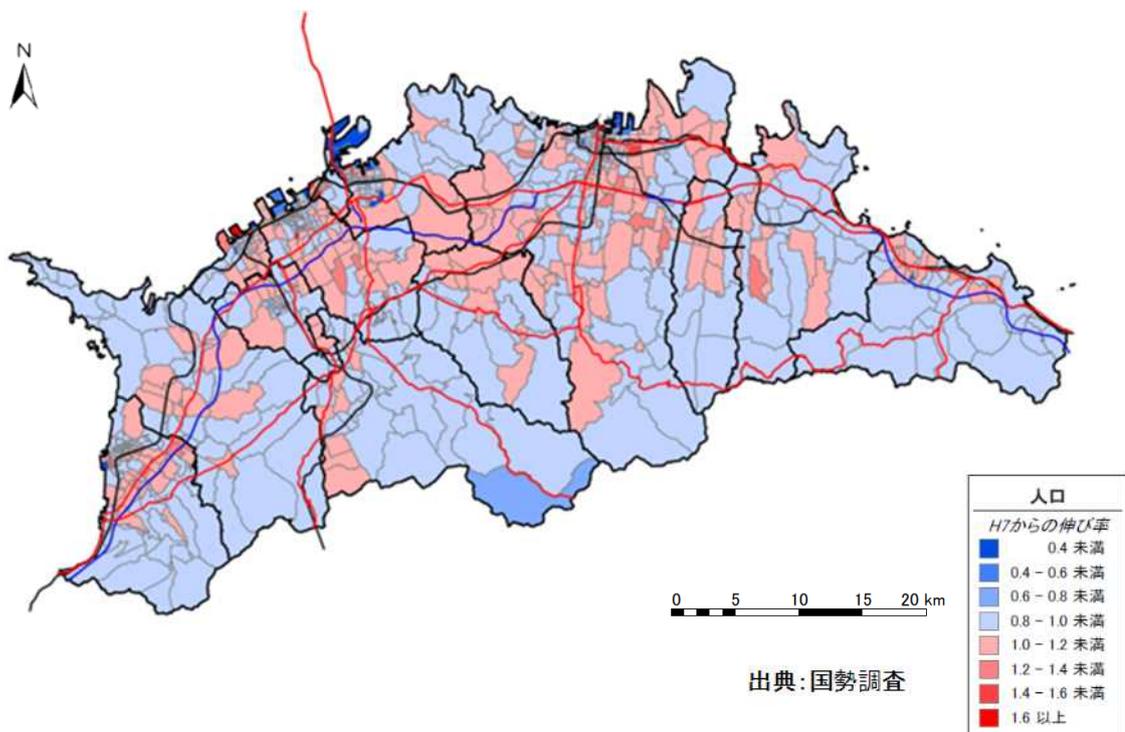


図 3.2 H7 から H12 での人口の変化

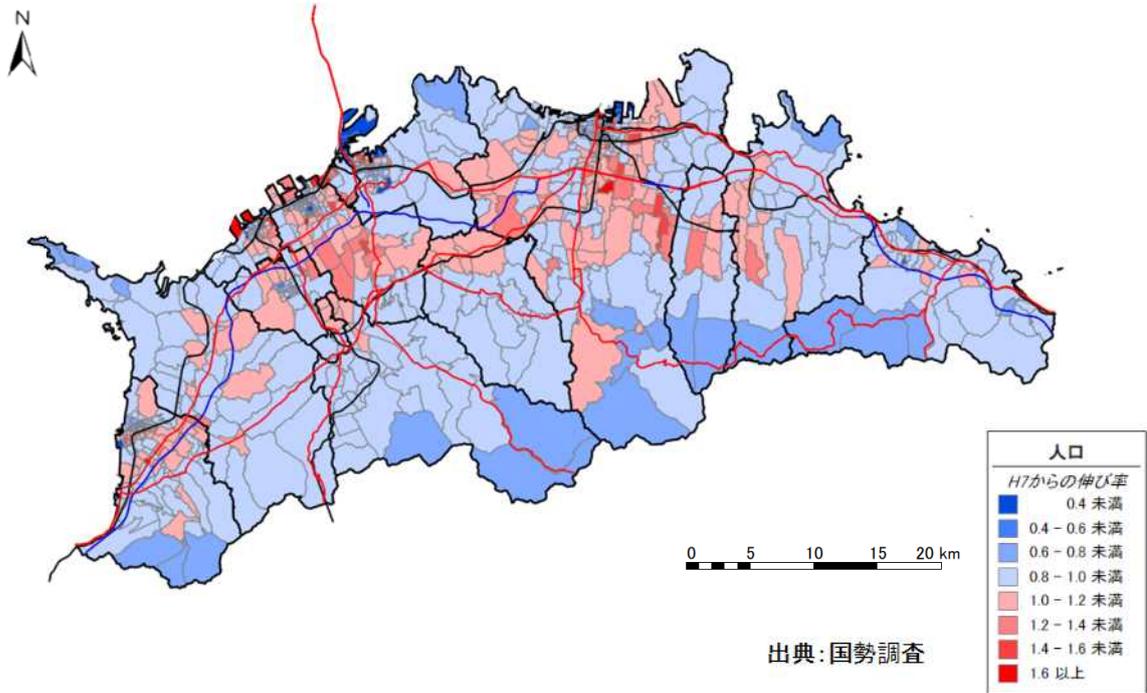


図 3.3 H7 から H17 での人口の変化

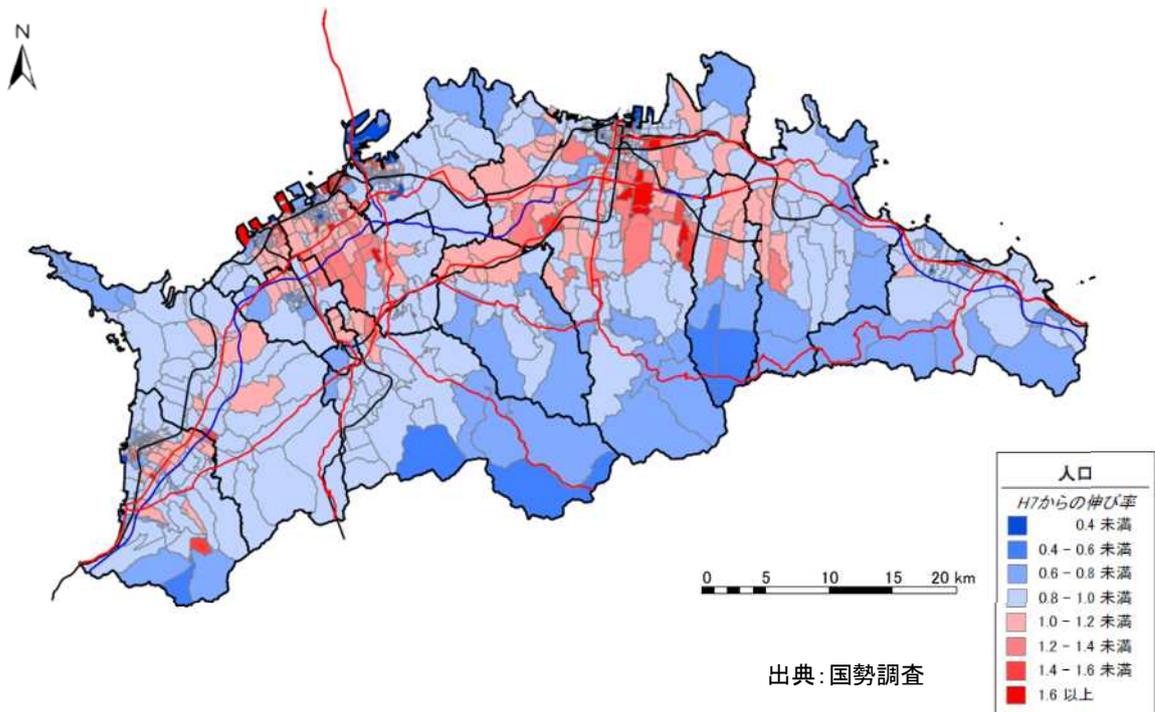
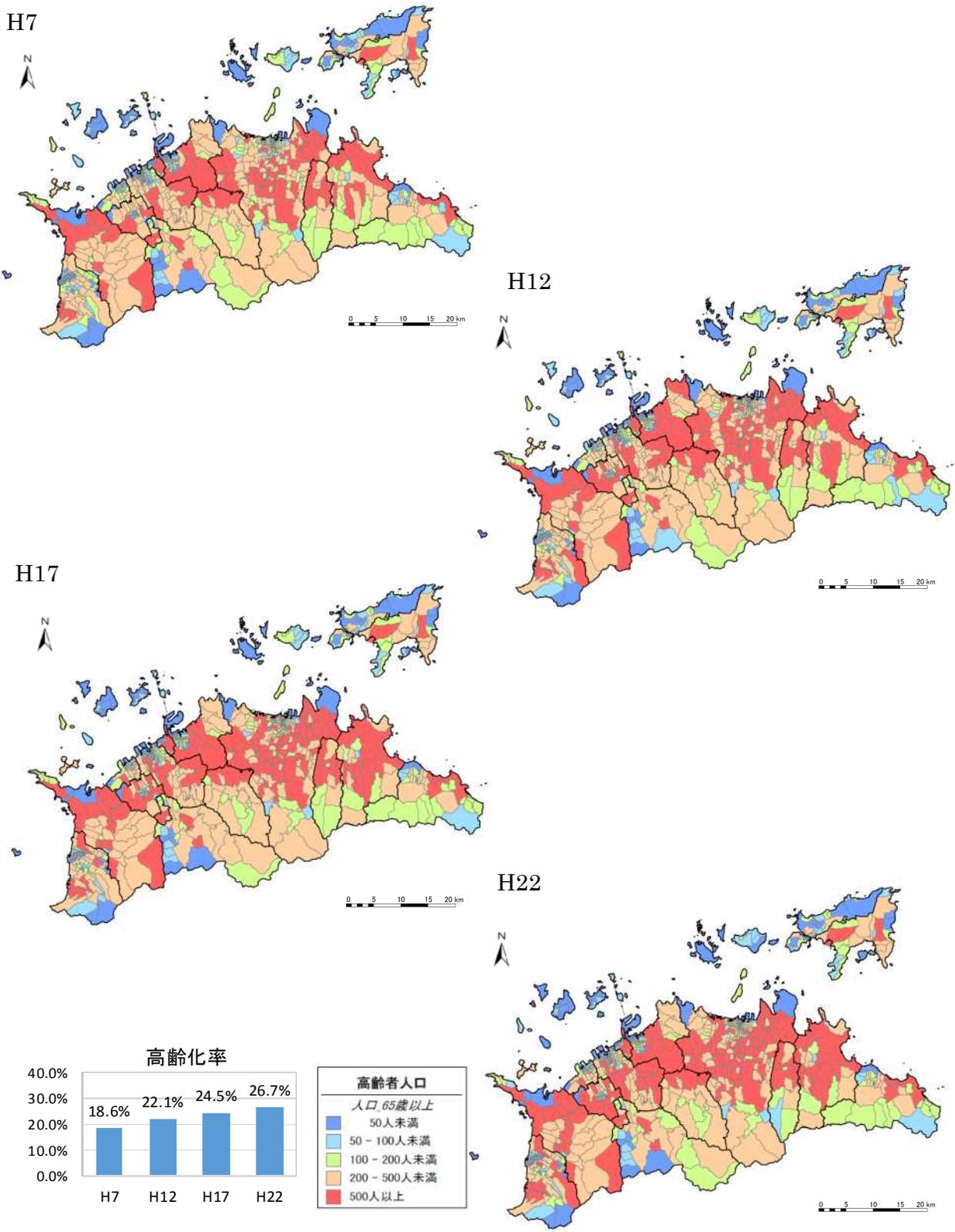


図 3.4 H7 から H22 での人口の変化

2) 人口分布の変化(高齢者)

・高齢者は高松市、丸亀市、善通寺市の郊外部やさぬき市、観音寺市の中山間地域で増加が著しくなっている。



出典：国勢調査

図 3.5 人口分布の変化(高齢者)

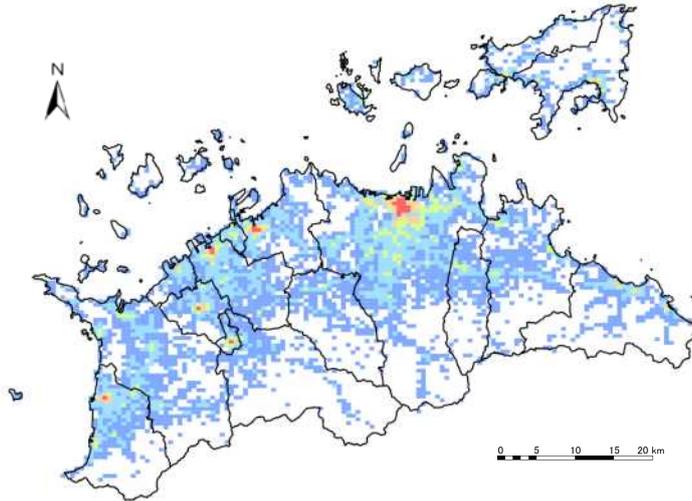
### 3.1.2 事業所分布の変化

・各市町の中心市街地の事業所数は減少傾向にあり、中山間地域の事業所についても減少傾向となっている。

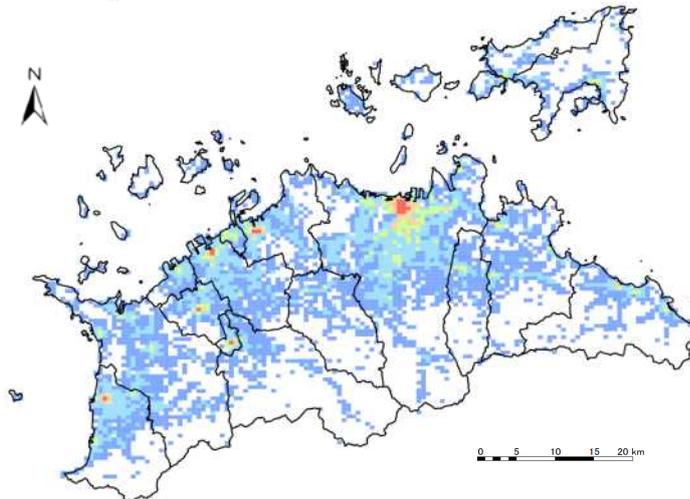
※事業所とは、経済活動の場所ごとの単位であって、原則として次の要件を備えているものをいう

- ・経済活動が、単一の経営主体のもとで一定の場所（一区画）を占めて行われていること。
- ・物の生産や販売、サービスの提供が、従業者と設備を有して、継続的に行われていること。

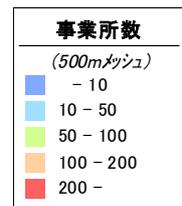
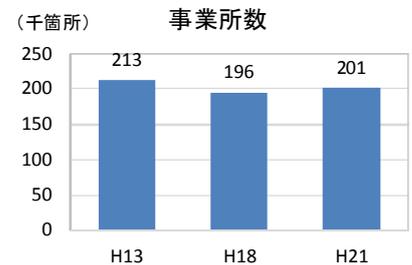
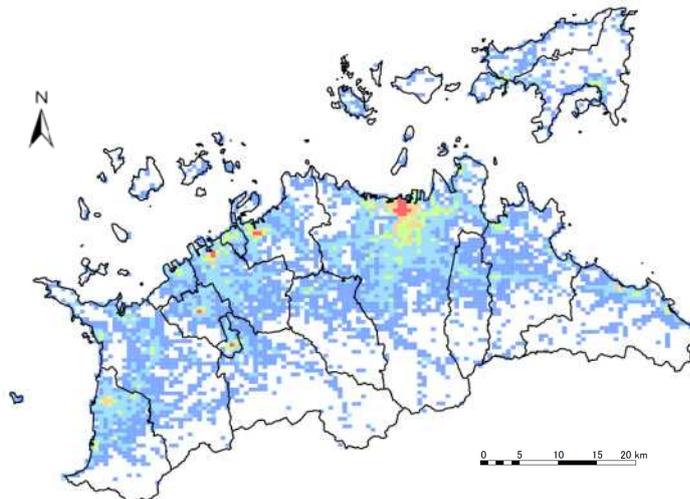
H13



H18



H21

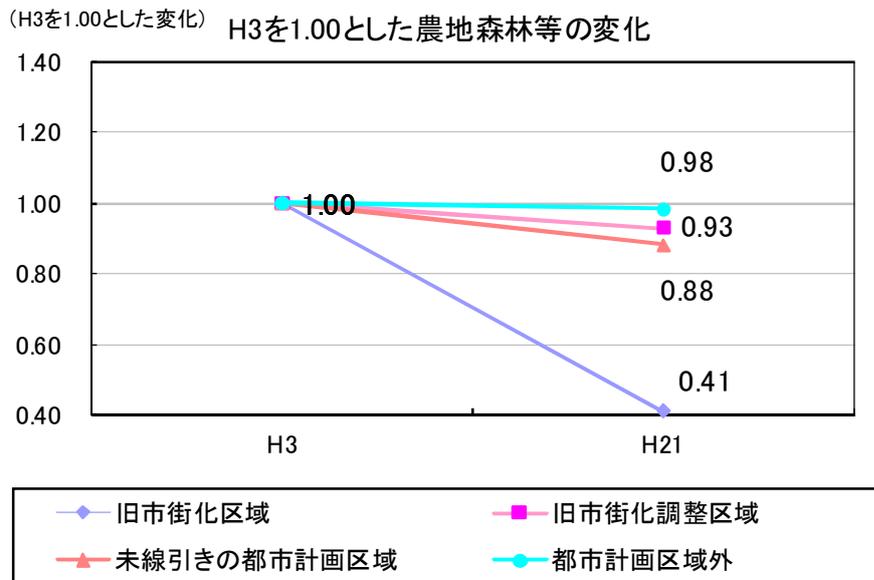


出典：事業所統計

図 3.6 事業所分布の変化

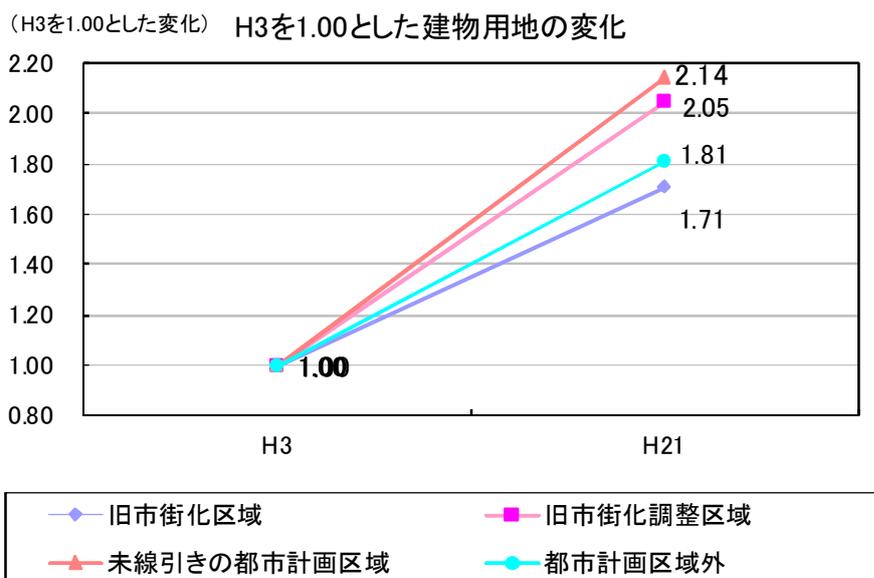
### 3.1.3 土地利用状況の変化

- ・旧市街化区域内の農地・森林等の減少が著しく、また、建物用地は旧市街化区域の内外や都市計画区域の内外に関係せず増加している。
- ・田等の農地から建物用地への転用が進行しており、特に、高松市、丸亀市でその傾向が著しい。



出典：国土数値情報

図 3.7 H3を1.00とした農地森林等の変化



出典：国土数値情報

図 3.8 H3を1.00とした建物用地の変化

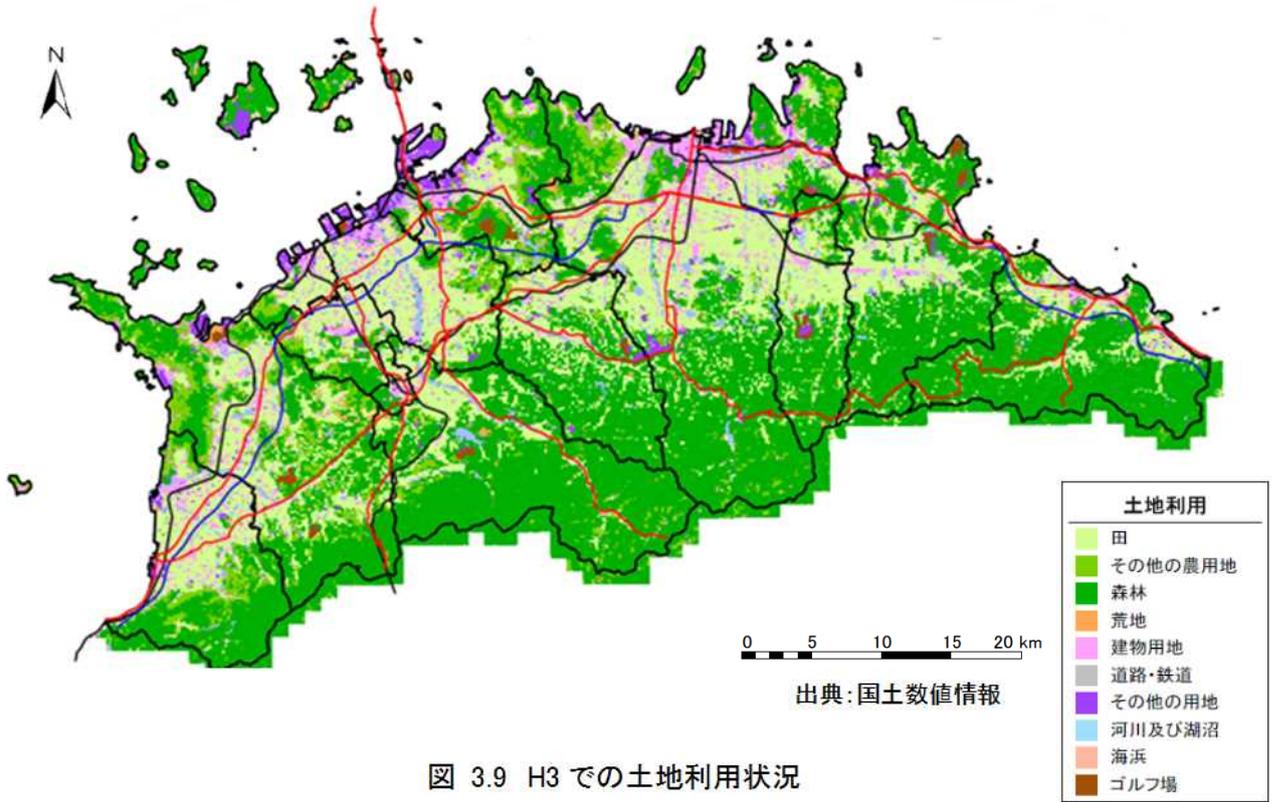


図 3.9 H3 での土地利用状況

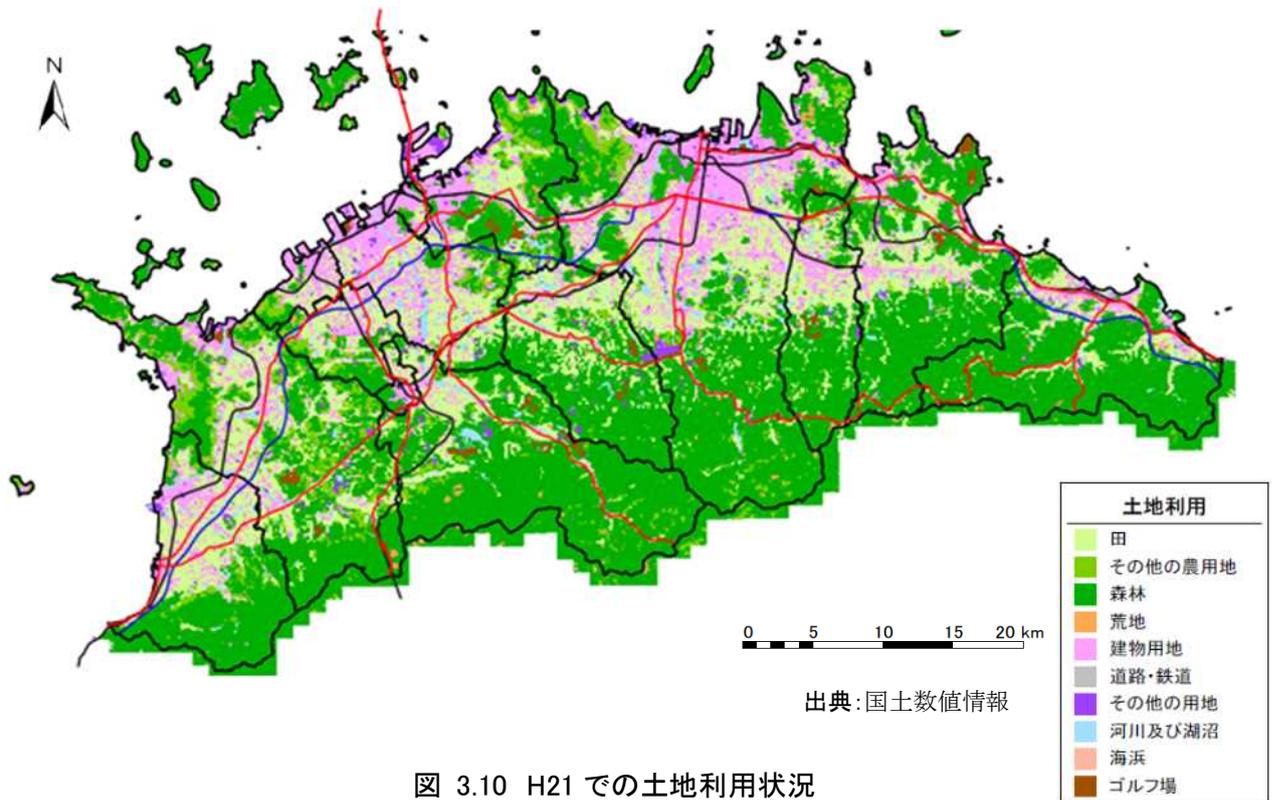


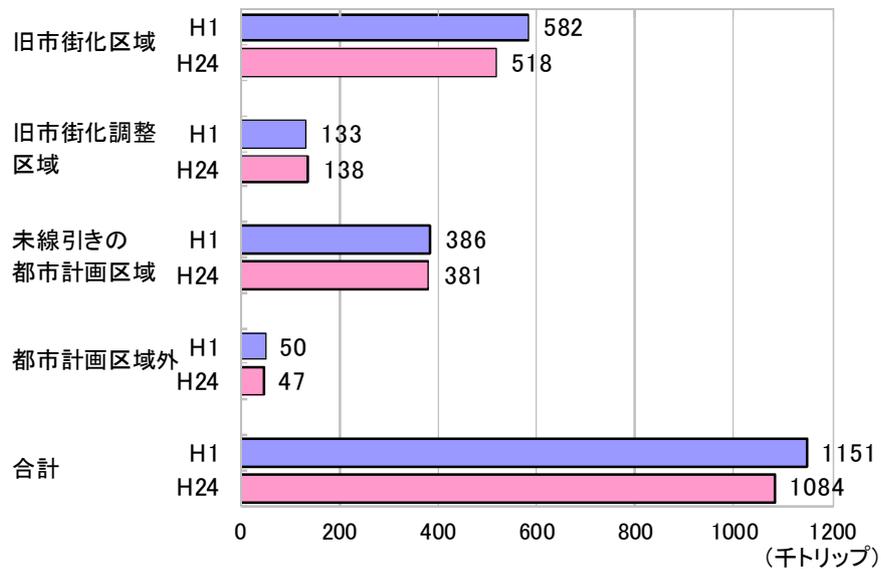
図 3.10 H21 での土地利用状況

### 3.2 都市圏内移動に関する動向

#### 3.2.1 基本的なトリップ状況の動向

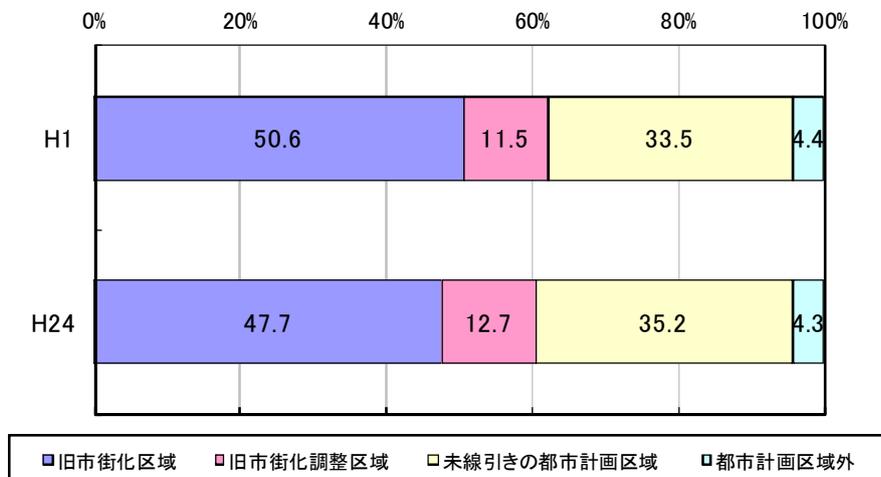
##### 1) 発生量の変化

- ・旧市街化区域のうち、中心市街地において全体の発生量は減少（△11%）しているが、その他の地域（旧市街化調整区域、未線引都市計画区域、都市計画区域外）では、それ程大きな変化はみられない。
- ・発生量の変化をみると、高松市の郊外部および隣接市町、丸亀市郊外部等における増加が著しい。



※ゾーンが複数の区域にまたがる場合、該当面積が一番大きい区域に分類する

図 3.11 区域ごとの発生量の推移



※ゾーンが複数の区域にまたがる場合、該当面積が一番大きい区域に分類する

図 3.12 発生量の割合

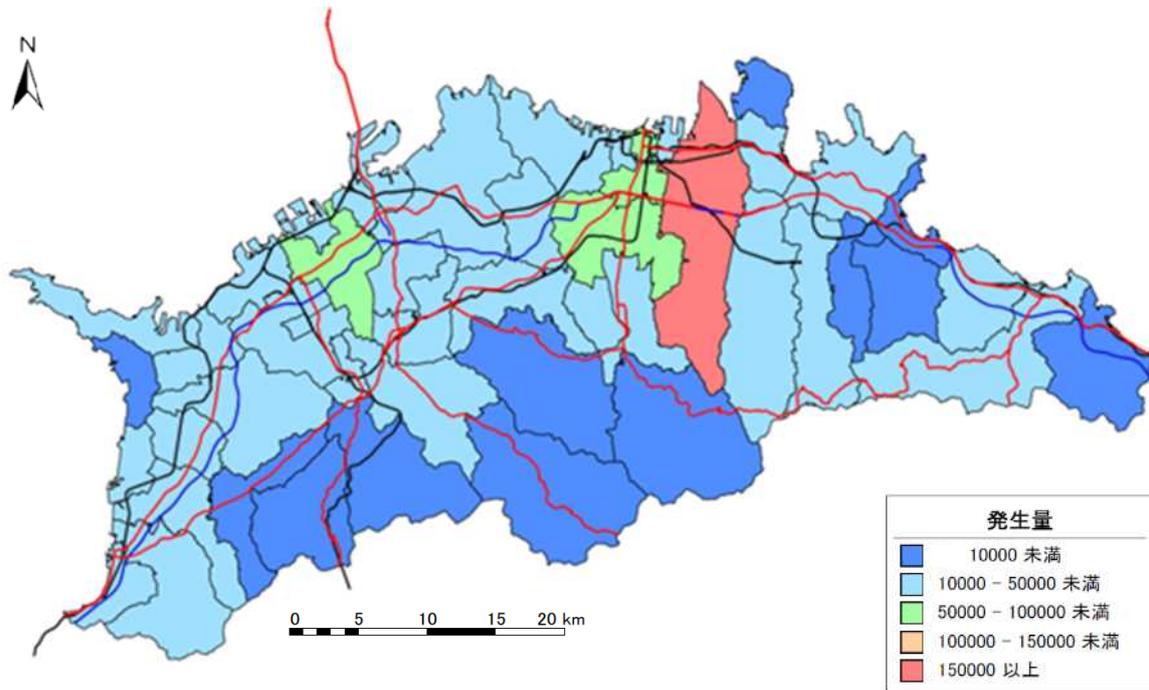


図 3.13 H24 発生量(トリップ数)

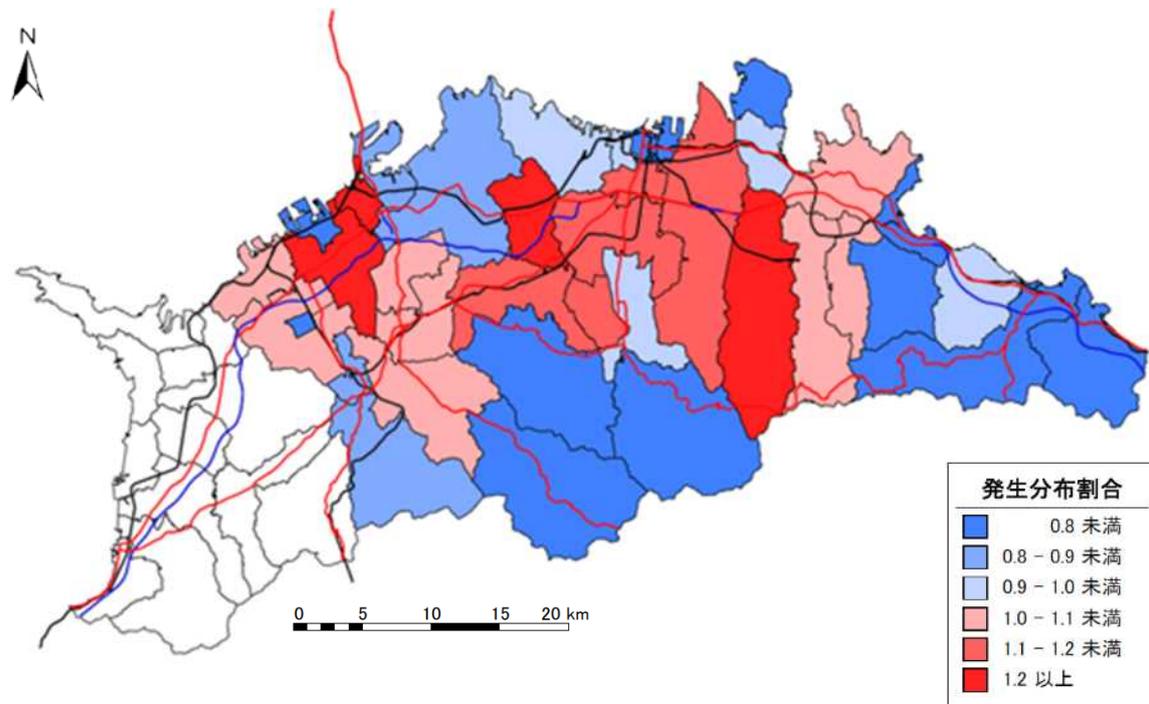
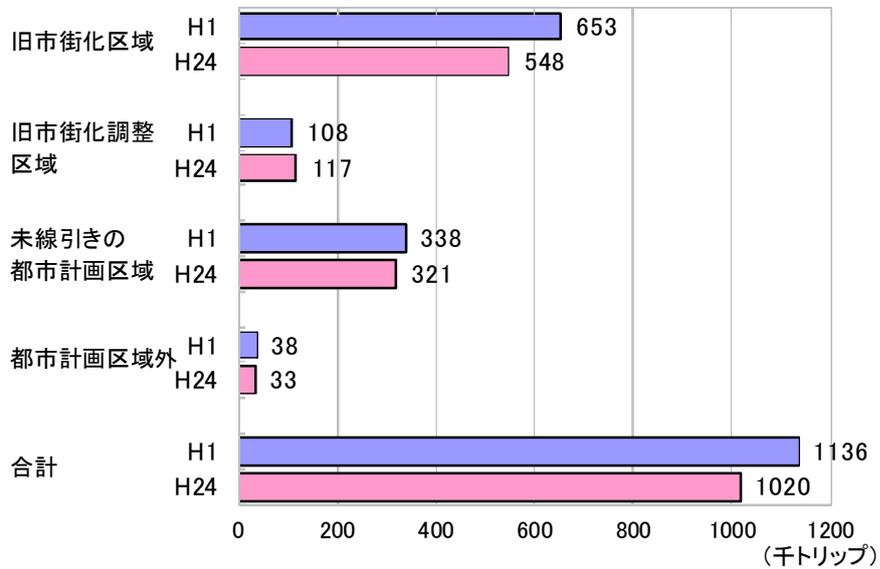


図 3.14 H1 から H24 での発生量の変化

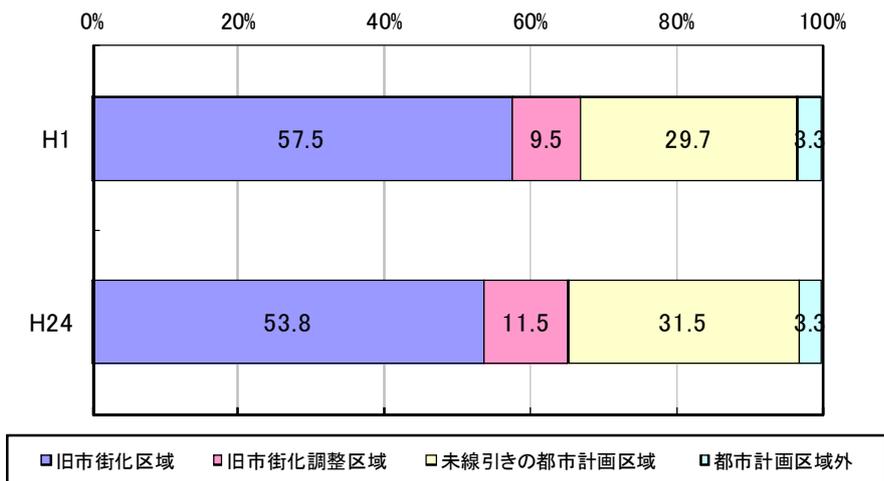
2) 集中量の変化

- ・発生量と同様に、全体の集中量は減少しているが、旧市街化調整区域で増加している。
- ・高松市の郊外部および隣接市町、丸亀市郊外部等における増加が著しい。



※ゾーンが複数の区域にまたがる場合、該当面積が一番大きい区域に分類する

図 3.15 区域ごとの集中量の推移



※ゾーンが複数の区域にまたがる場合、該当面積が一番大きい区域に分類する

図 3.16 集中量の割合

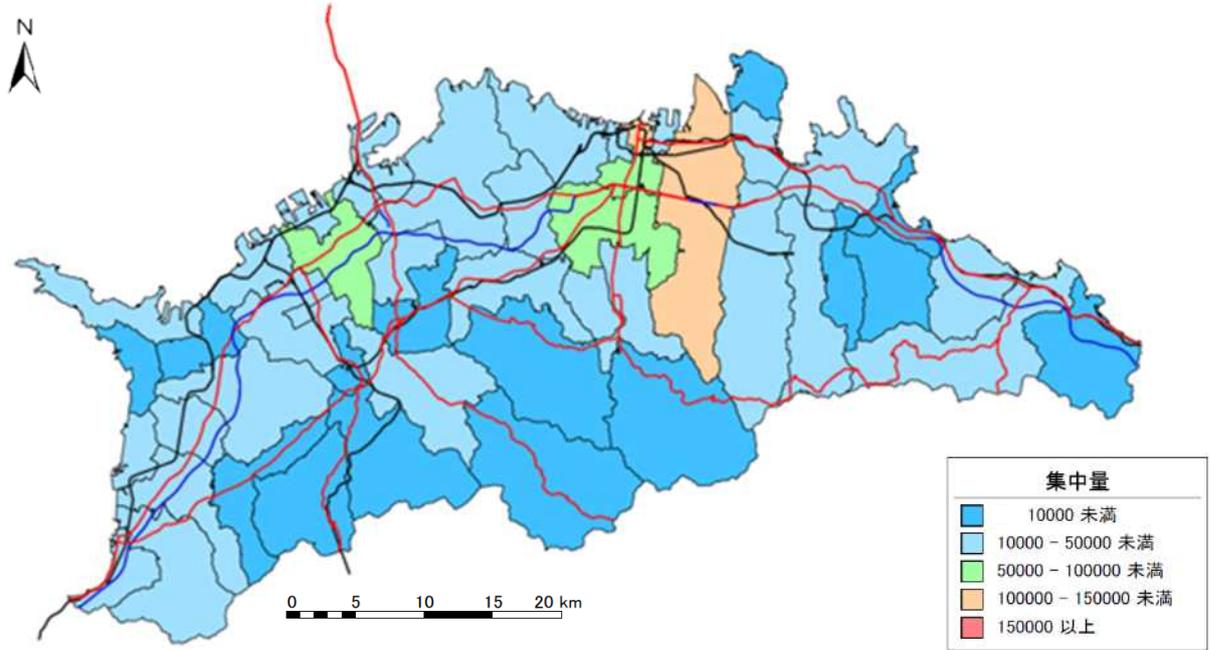


図 3.17 H24 集中量(トリップ数)

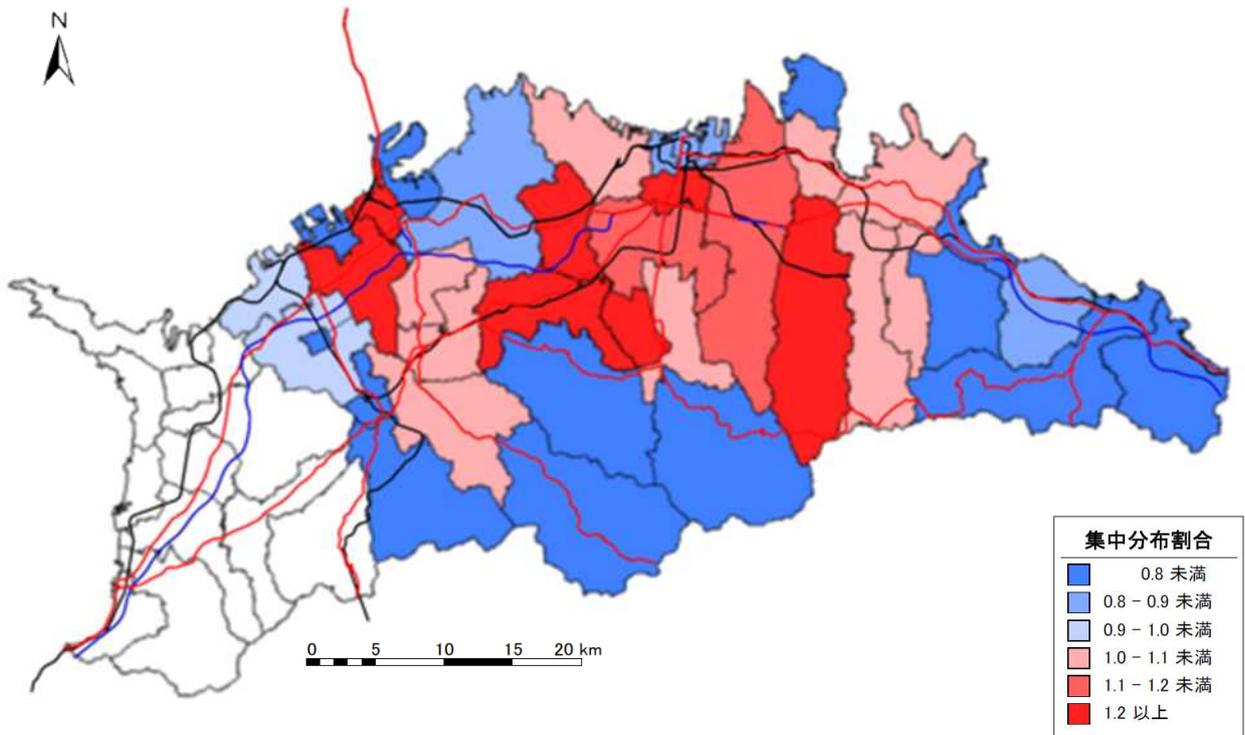
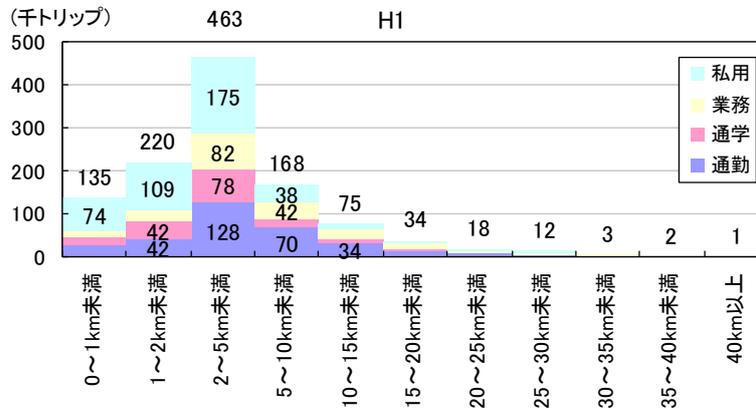


図 3.18 H1 から H24 での集中量の変化

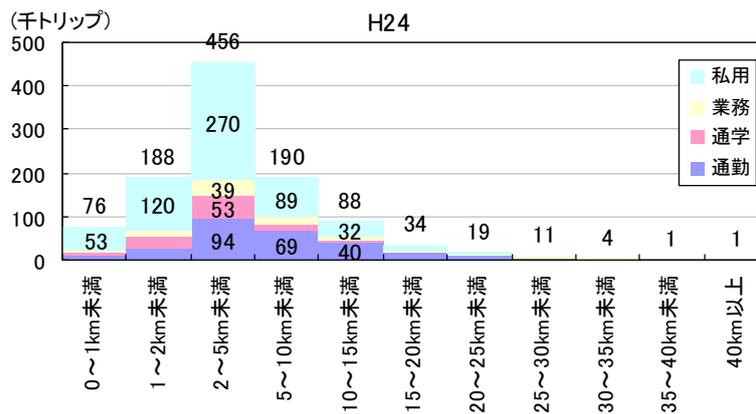
3) トリップ長の変化

- ・距離帯別のトリップ数は、総じて減少傾向にあるものの、5km未満のトリップが約7割を占める。
- ・私用目的について、1km未満の減少は著しいものの、1km以上では大きく増加している。
- ・ゾーン別でみると、郊外部におけるトリップ長の増加が著しい。



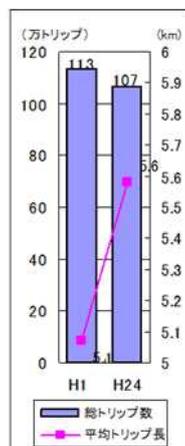
※トリップ長は第2回対象圏域内々トリップ分のみを計上

図 3.19 H1 トリップ長分布



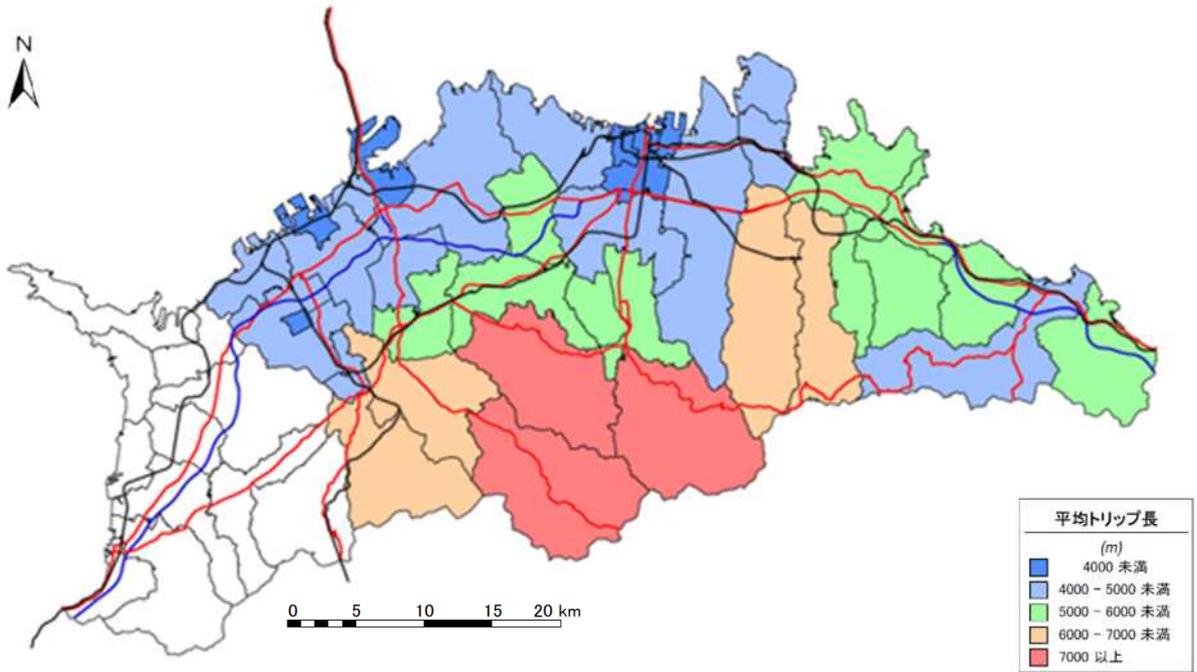
※トリップ長は第2回対象圏域内々トリップ分のみを計上

図 3.20 H24 トリップ長分布



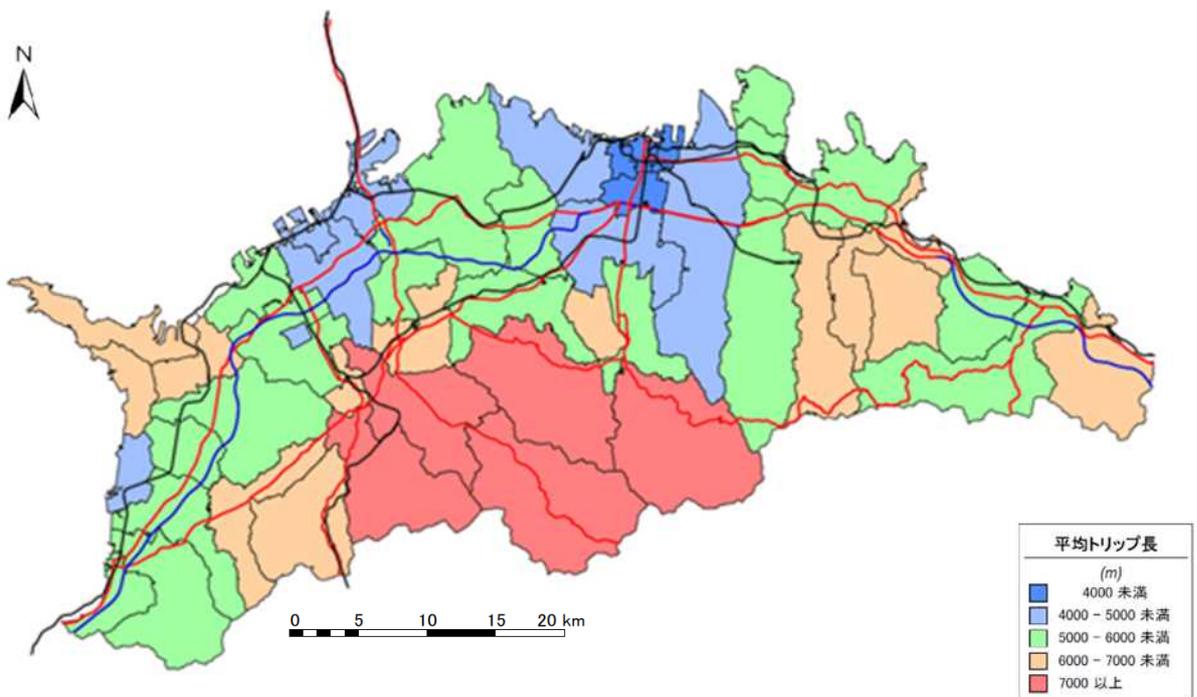
※トリップ数は第2回対象圏域内々トリップ分のみを計上

図 3.21 トリップ数グラフ



※トリップ長は第3回対象圏域内々トリップ分のみを計上

図 3.22 H1 発生ゾーン別平均トリップ長



※トリップ長は第3回対象圏域内々トリップ分のみを計上

図 3.23 H24 発生ゾーン別平均トリップ長

4) 広域・地域拠点を目的地とするトリップ数の変化

・香川県が定める将来都市構造における広域拠点・地域拠点を目的地とするトリップ数は、各市町の中心部に関しては減少傾向であるが、高松市内の地域拠点に関しては、屋島や太田、仏生山、香西において増加している。

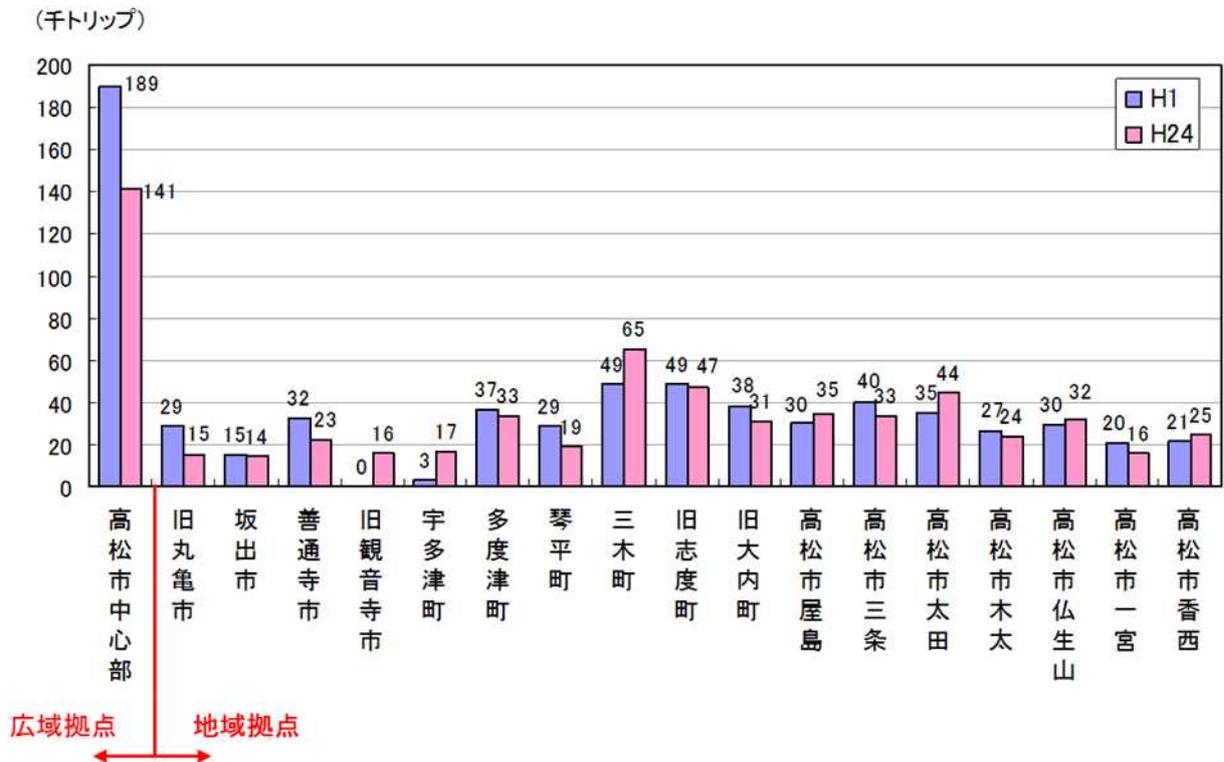


図 3.24 広域・地域拠点を目的地とするトリップ数の変化

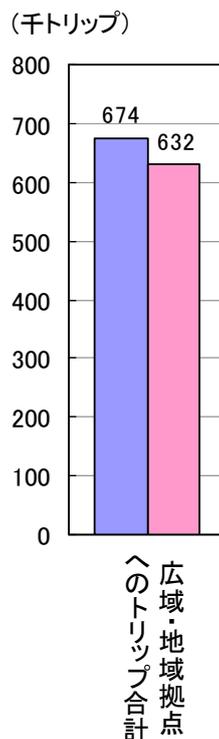


図 3.25 広域・地域拠点へのトリップ合計グラフ

### 3.2.2 自動車利用に関する動向

#### 1) 自動車利用環境の変化

##### (1) 道路網整備状況

##### a) 道路整備の変化(道路種別)

・ 郊外部や中山間地域等に関わらず、全地域で道路整備は進んでおり、また、高松自動車道の整備とともにアクセス道路の整備が進んでいる。

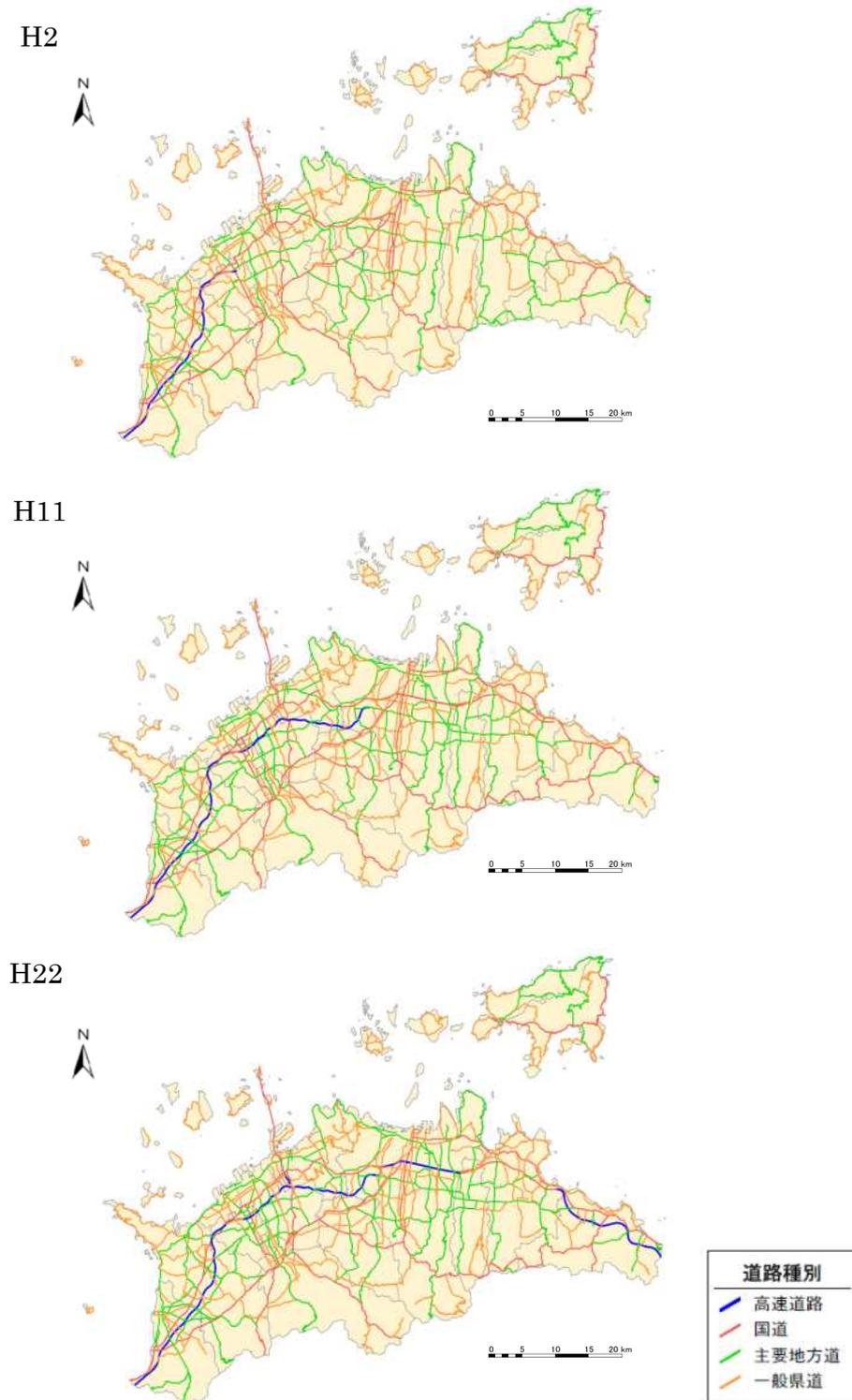


図 3.26 道路整備の変化(道路種別)

b) 国道・県道の整備状況(車線数)

・旧市街化区域における4車線化、未線引きの都市計画区域における2車線化など、着実に交通容量が拡大している。

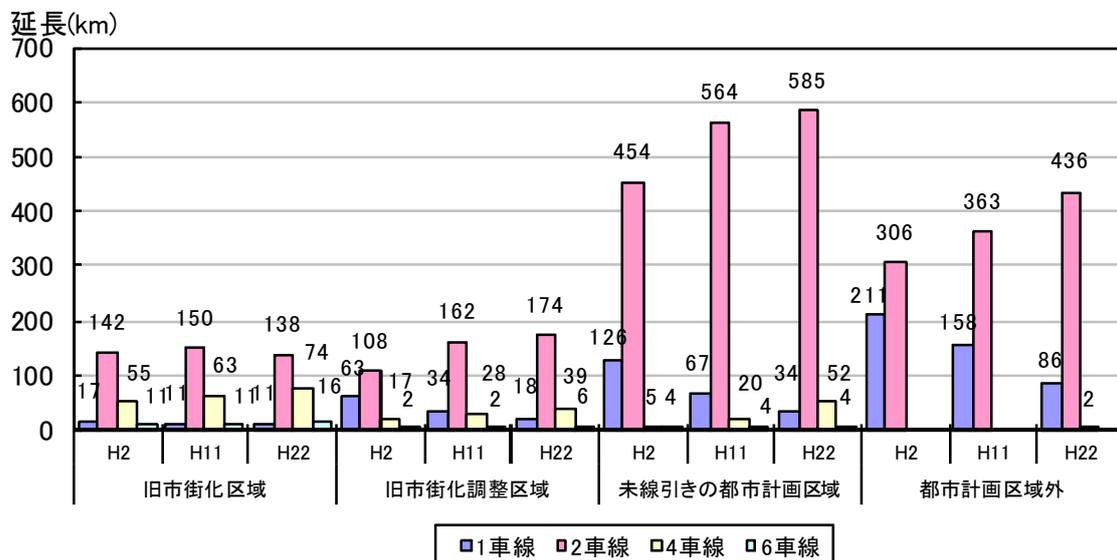


図 3.27 区域ごとの車線数別道路延長

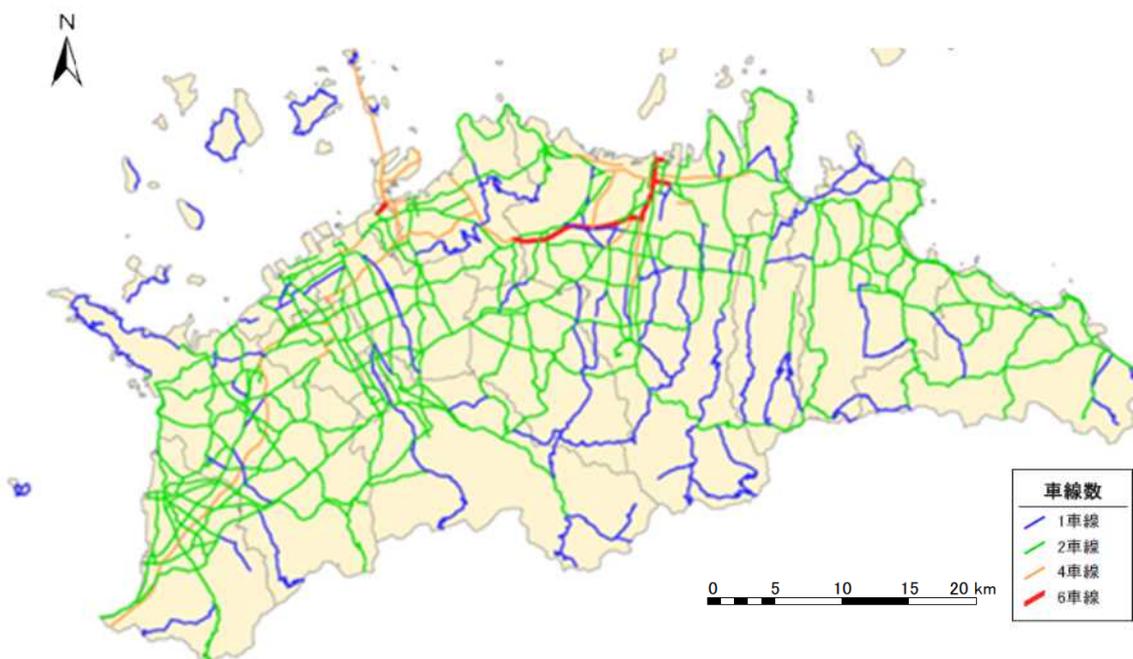


図 3.28 H2 車線分布図

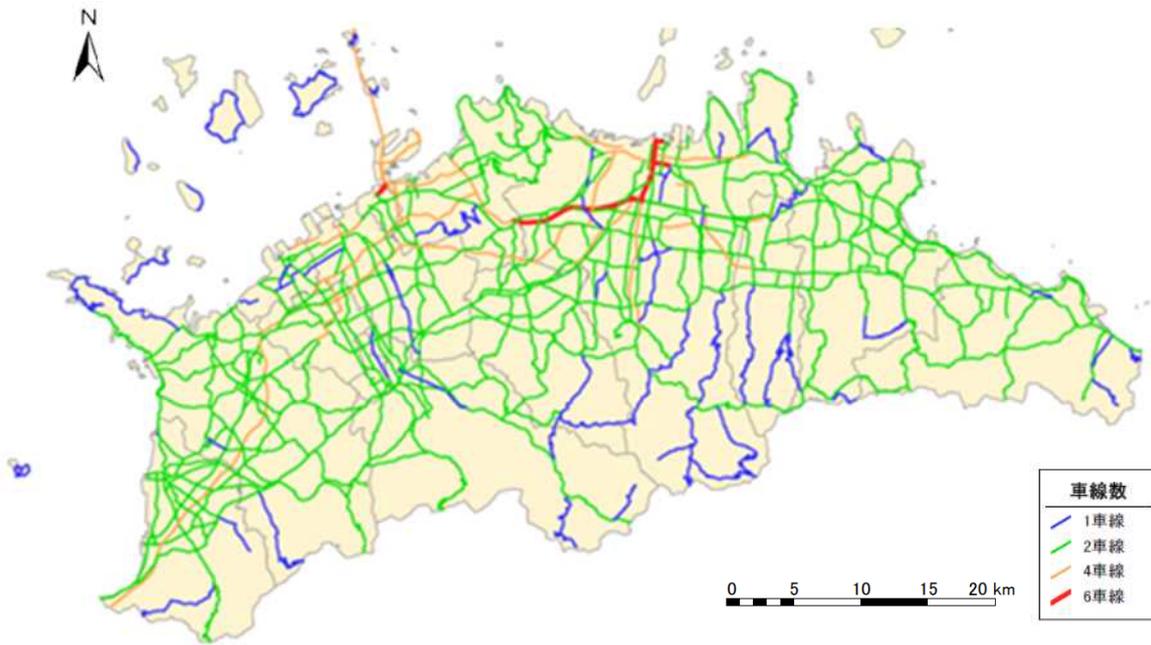


図 3.29 H11 車線分布図

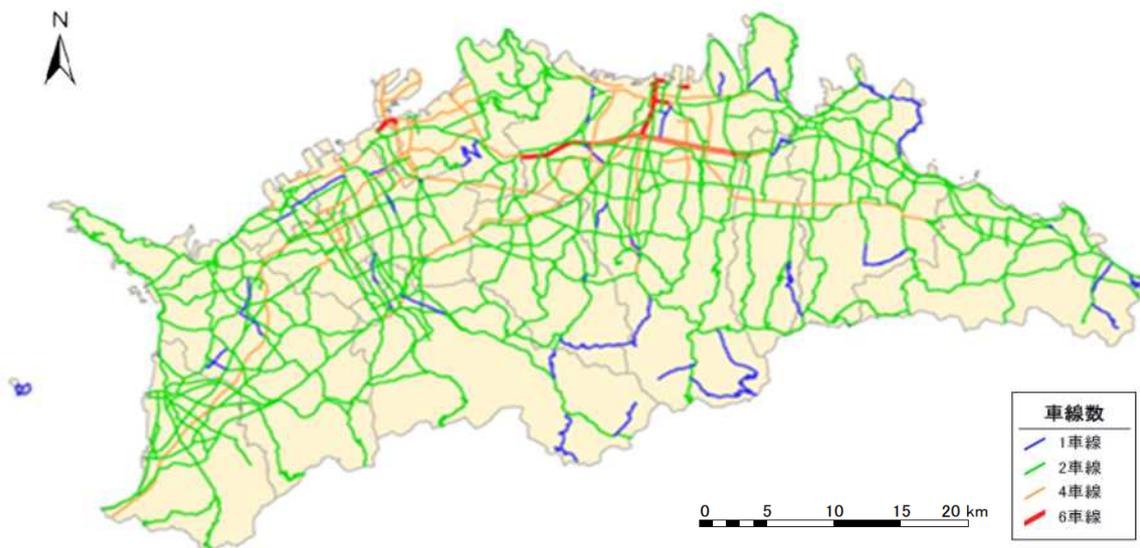


図 3.30 H22 車線分布図

(2) 自動車運転免許保有率の推移

・男性、女性ともに免許保有率は上昇しているが、特に、女性および高齢者の免許保有率の上昇が著しい。

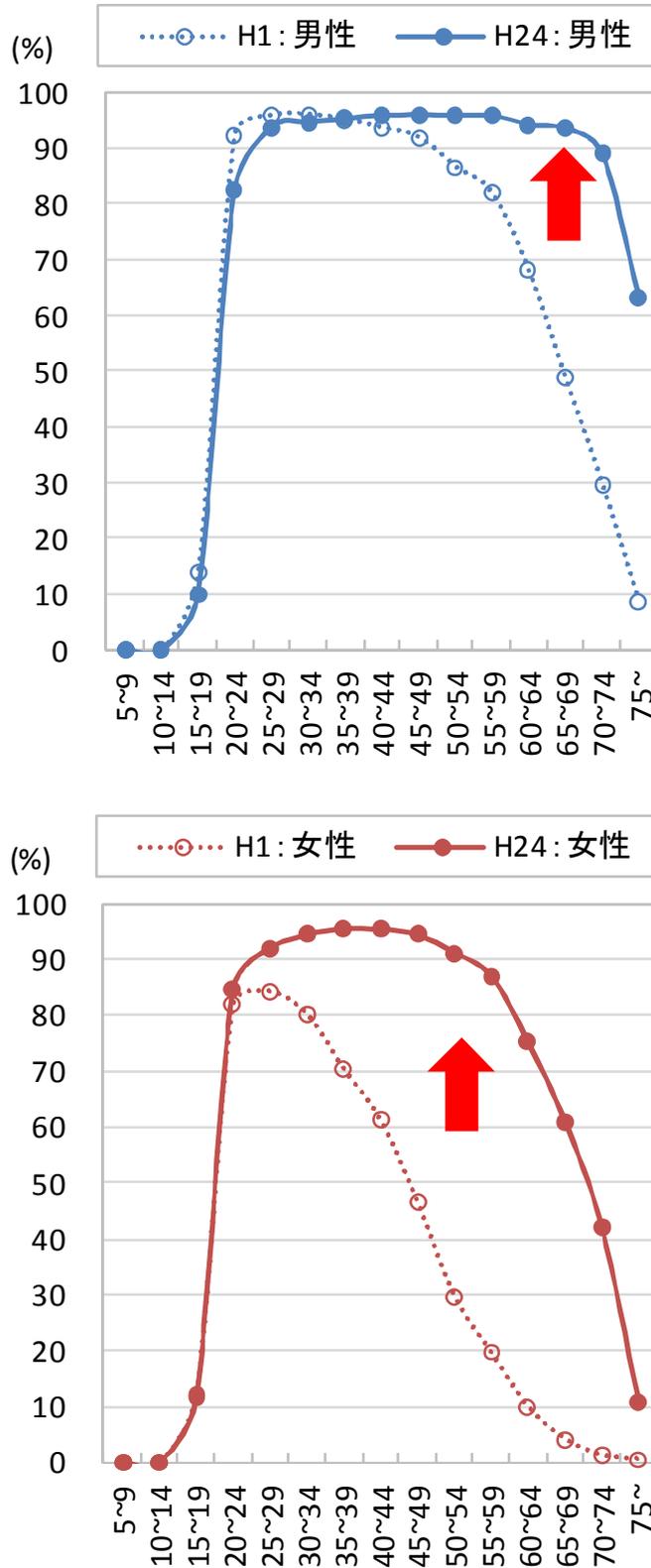


図 3.31 性別年齢階層別免許保有率の変化

(3) 通勤先の駐車場確保割合

・高松市や坂出市、丸亀市の中心部を除く、都市圏の広い範囲で、駐車場が事業所により確保されている。

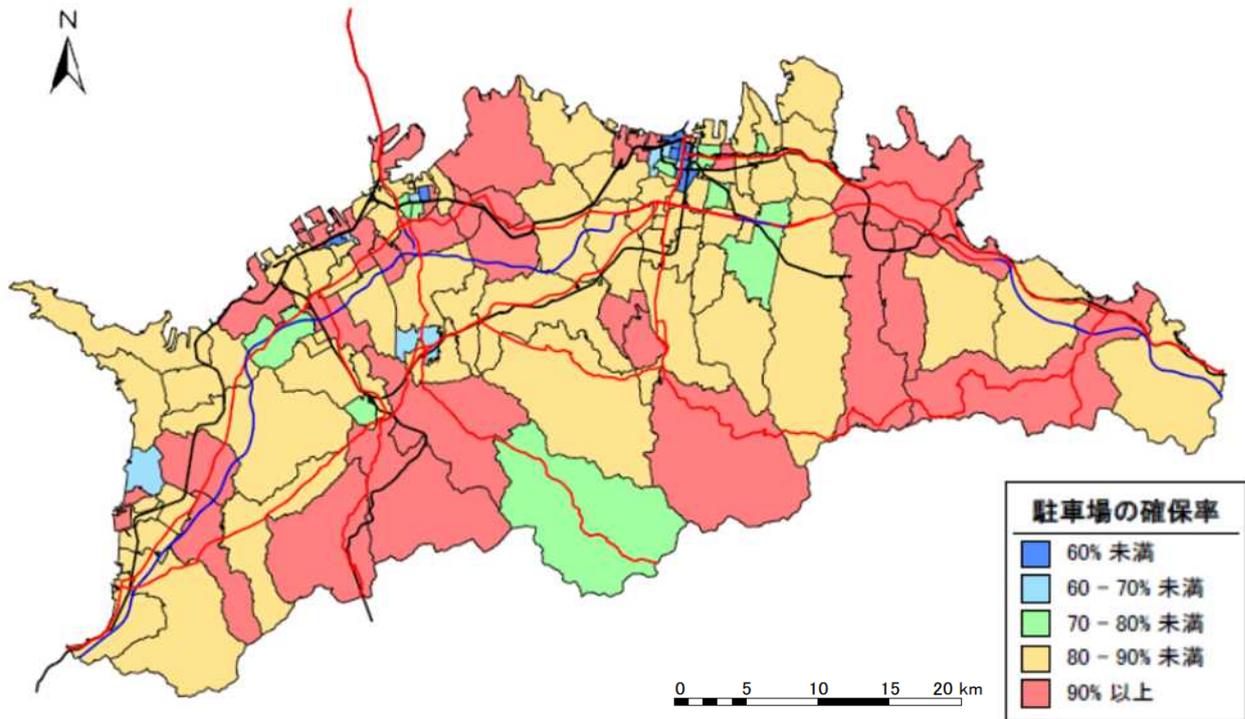


図 3.32 事業所による通勤者用駐車場の確保状況

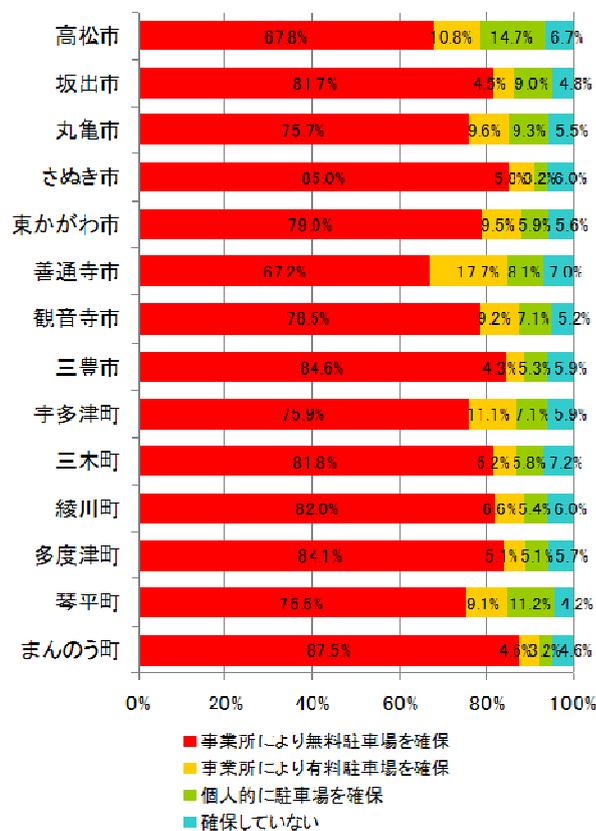


図 3.33 事業所による通勤者用駐車場の確保状況

2) 交通手段分担率に関する動向

(1) 性別年齢階層別交通手段分担率の変化

・男性、女性ともに全年齢で自動車分担率が上昇しており、特に、男性や女性高齢者の自動車分担率の上昇が著しい。

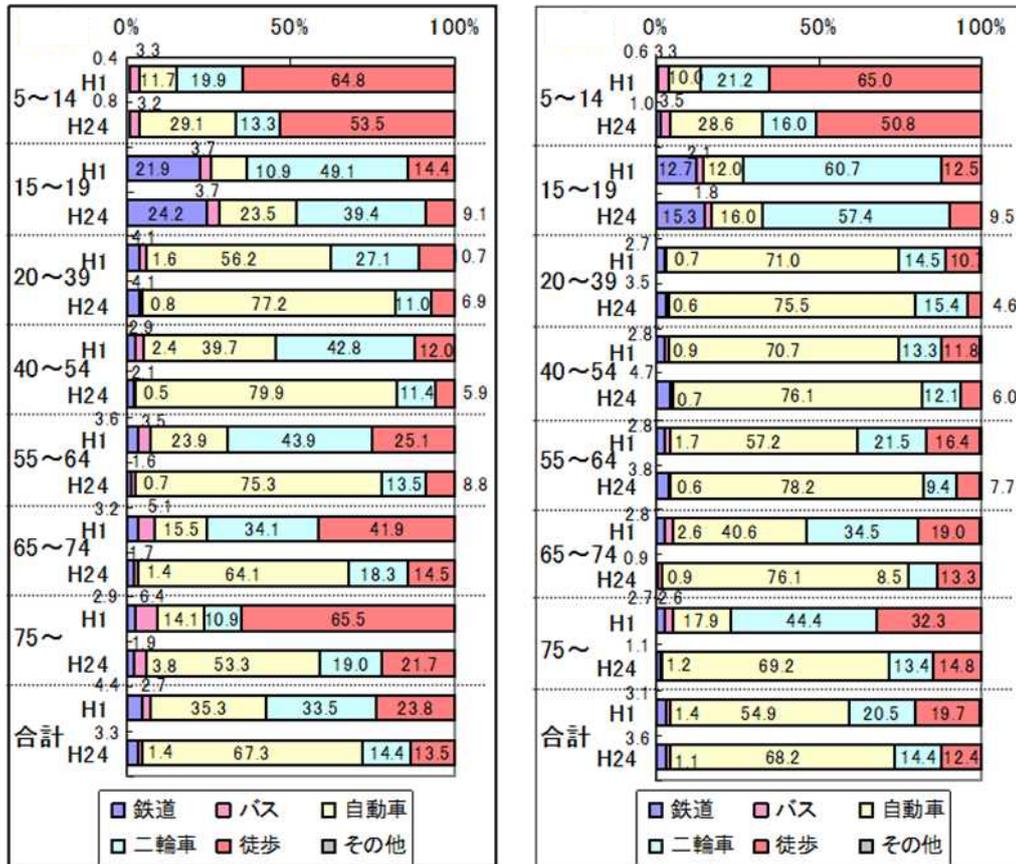


図 3.34 性別年齢階層別交通手段分担率(左:男性、右:女性)

(2) 目的別自動車分担率の変化(ゾーン別発生量)

a) 通勤目的

・通勤目的では、郊外部や中山間地域において自動車分担率は著しく上昇している。

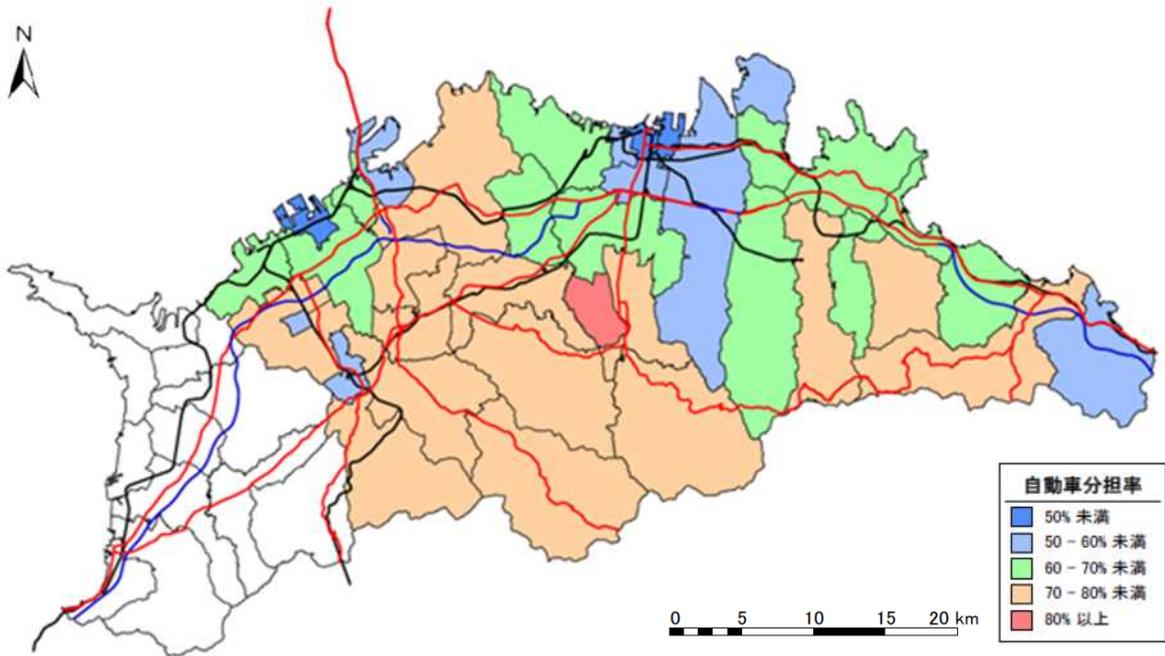


図 3.35 H1 での自動車分担率

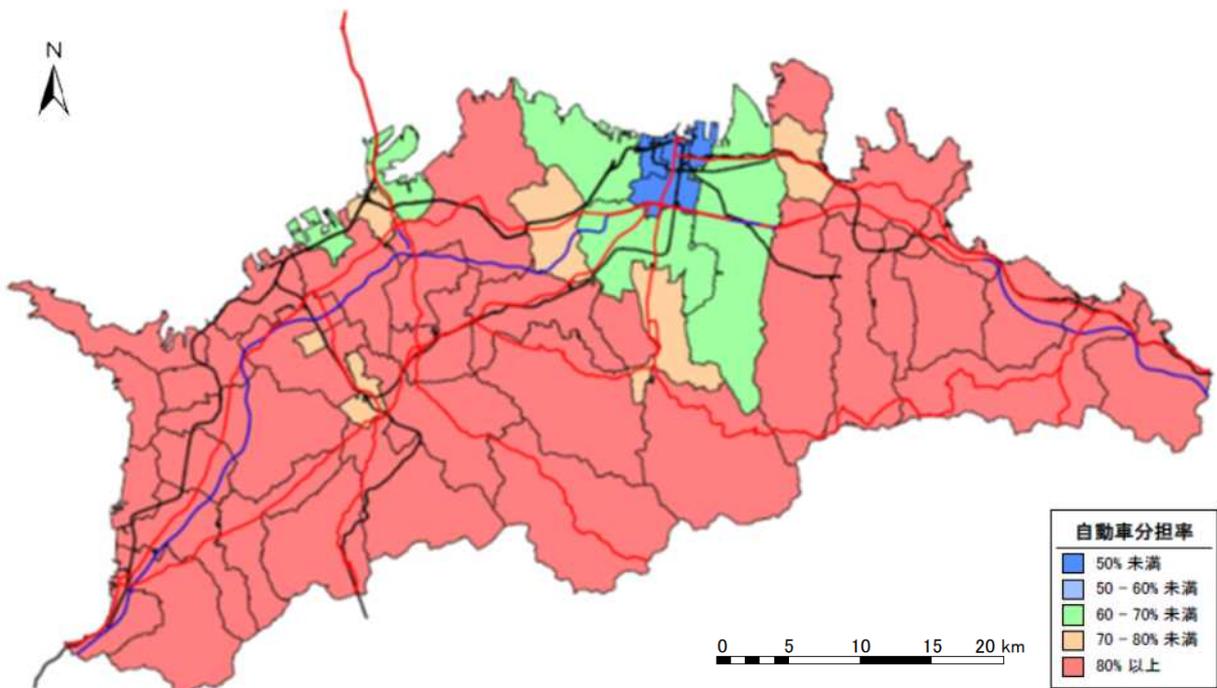


図 3.36 H24 での自動車分担率

b) 私用目的

・私用目的では、高松市中心部を除き、自動車分担率が著しく上昇している。

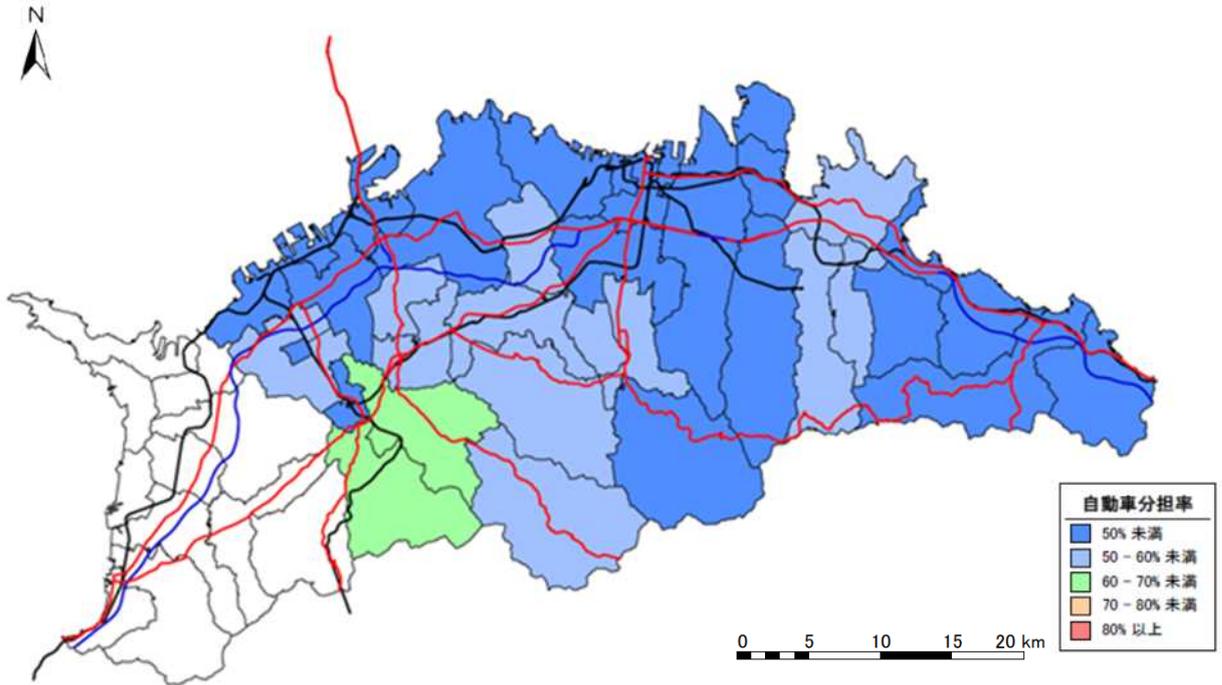


図 3.37 H1 での自動車分担率

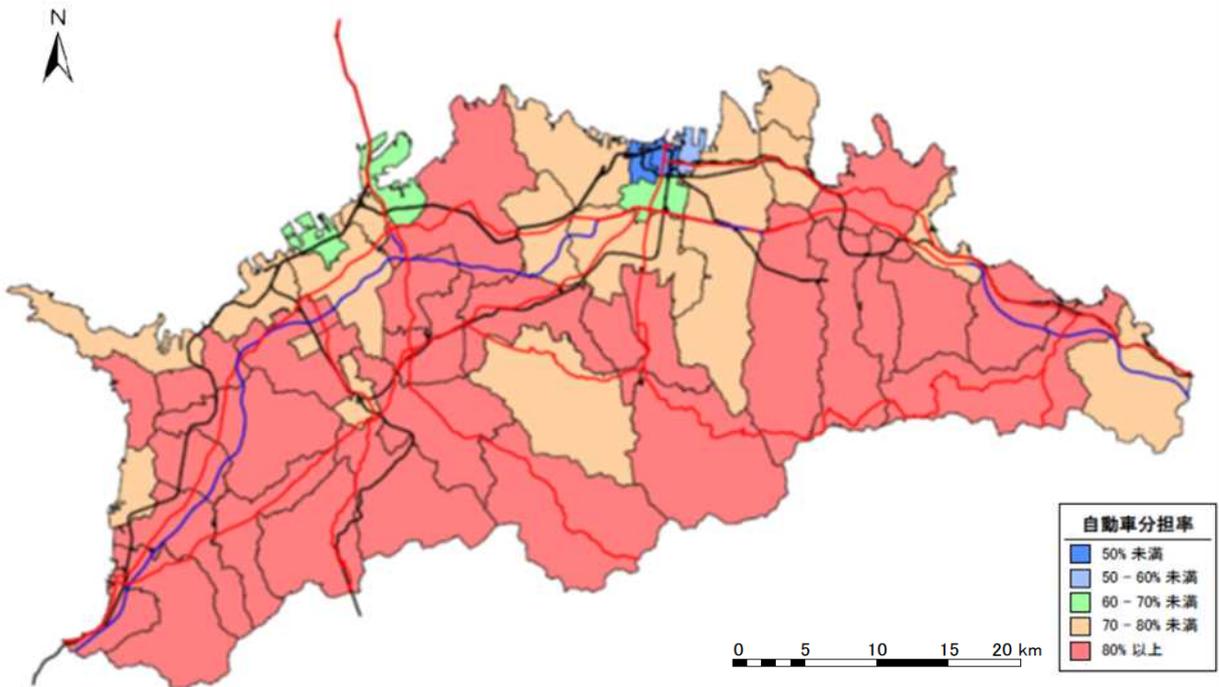
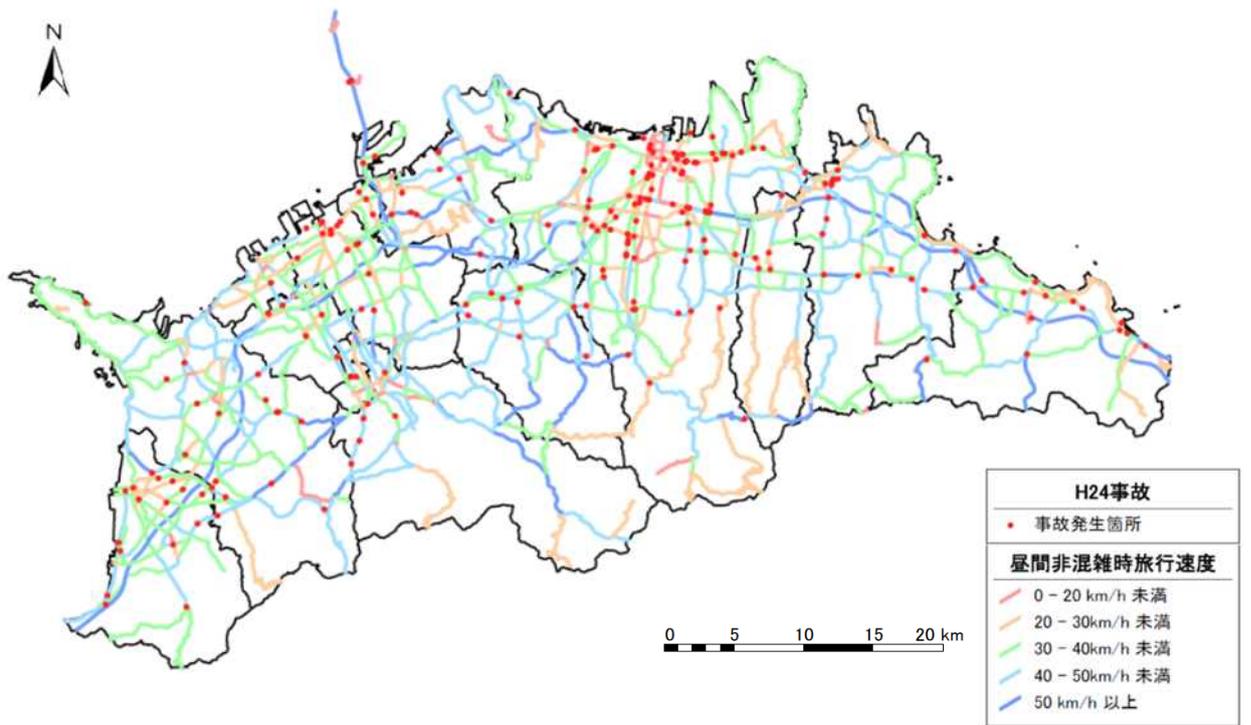


図 3.38 H24 での自動車分担率

3) 事故発生箇所分布

- ・高松市や丸亀市等、市街地における事故発生が多いが、郊外部をふくめ、あらゆる箇所で事故が発生している。
- ・交通量の多い通勤・帰宅時間帯で多く発生している。

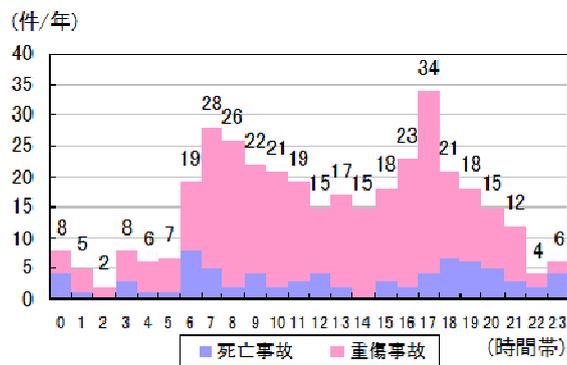


出典：警察提供データ

H22センサス

※事故発生箇所は死亡・重症事故のみ

図 3.39 事故発生箇所図



出典：警察提供データ

図 3.40 事故発生箇所図グラフ 時間帯

3.2.3 公共交通利用に関する動向

1) 目的別公共交通分担率の変化(ゾーン別発生量)

(1) 通勤目的

・通勤目的では、三木町等の琴電沿線地域での公共交通の分担率が低下しており、公共交通内の分担率ではJR、ことடன்等の鉄道の分担率が高くなっている。

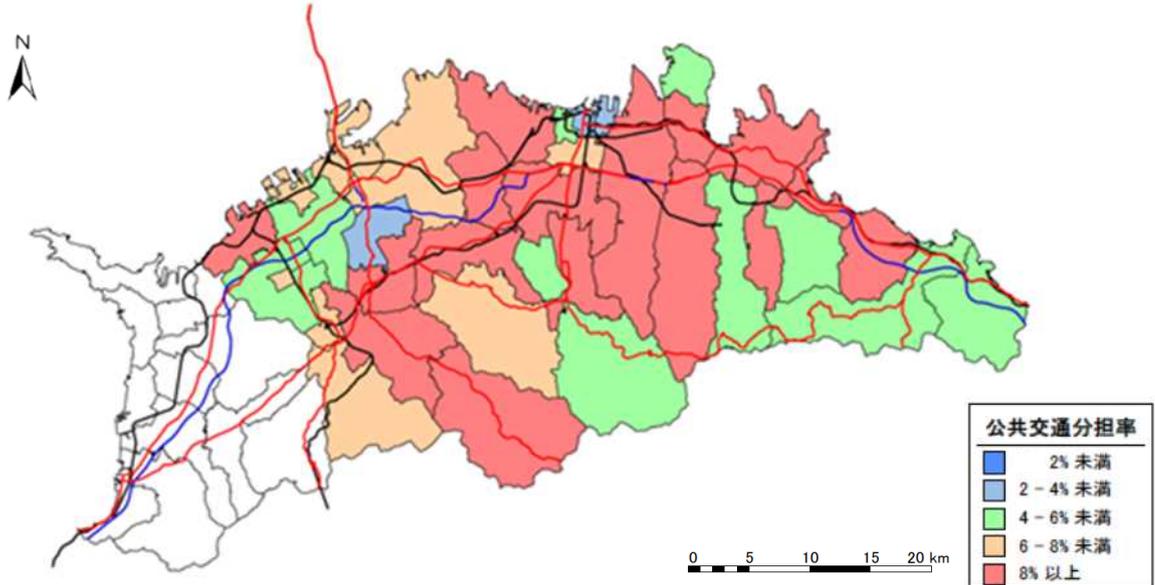


図 3.41 H1 での公共交通分担率

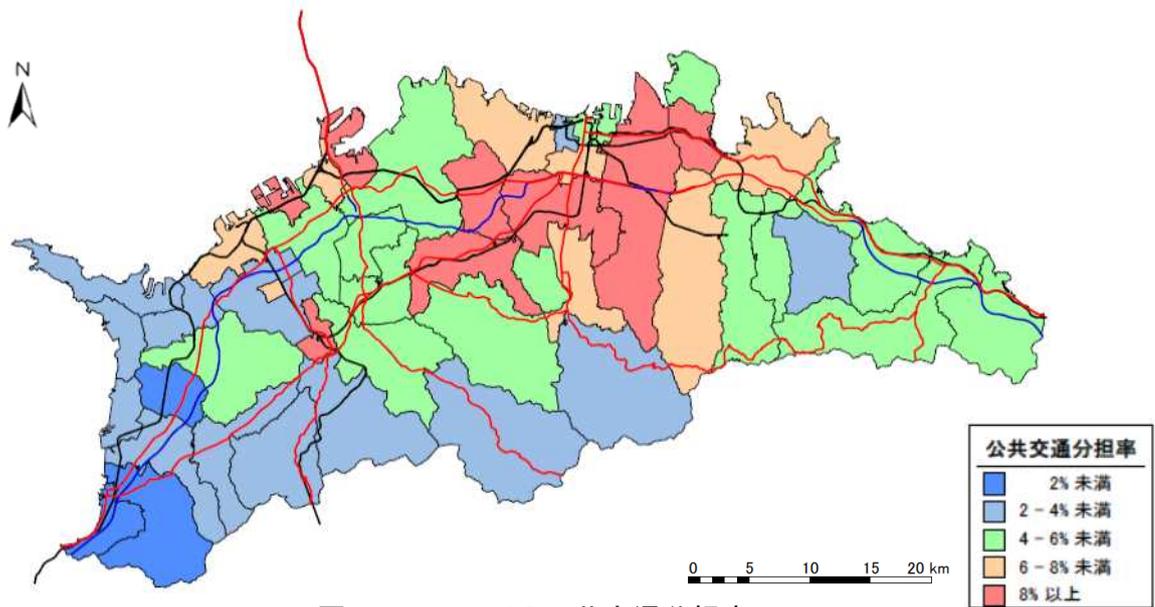


図 3.42 H24 での公共交通分担率

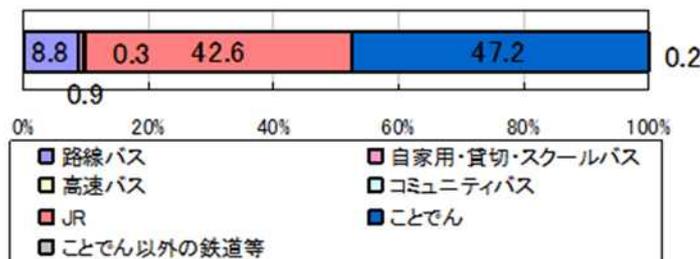


図 3.43 公共交通内分担率

(2) 私用目的

・私用目的では、高松市西部、まんのう町での公共交通の分担率は低下傾向にあり、公共交通内の分担率では自家用・貸切・スクールバスの分担率が高くなっている。

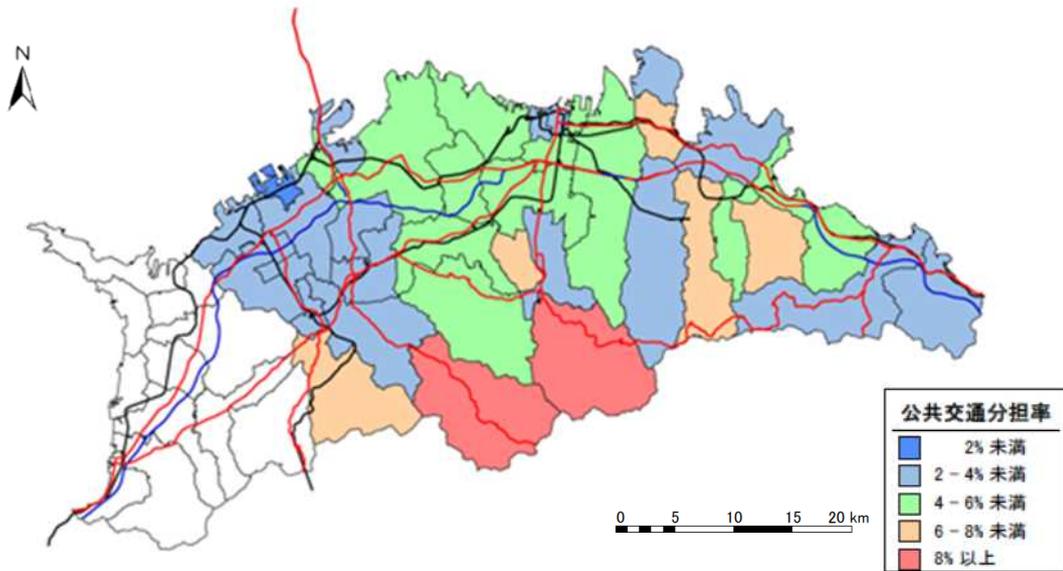


図 3.44 H1 での公共交通分担率

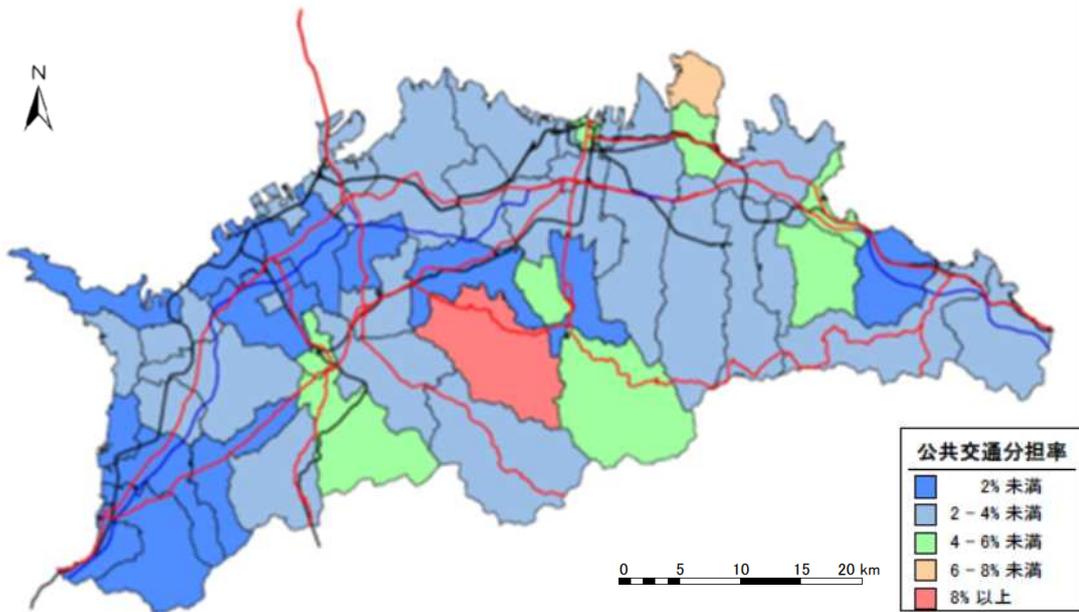


図 3.45 H24 での公共交通分担率

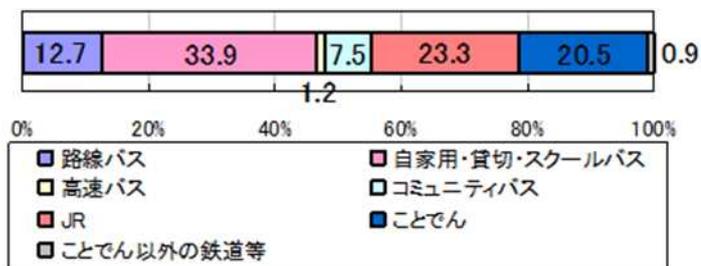
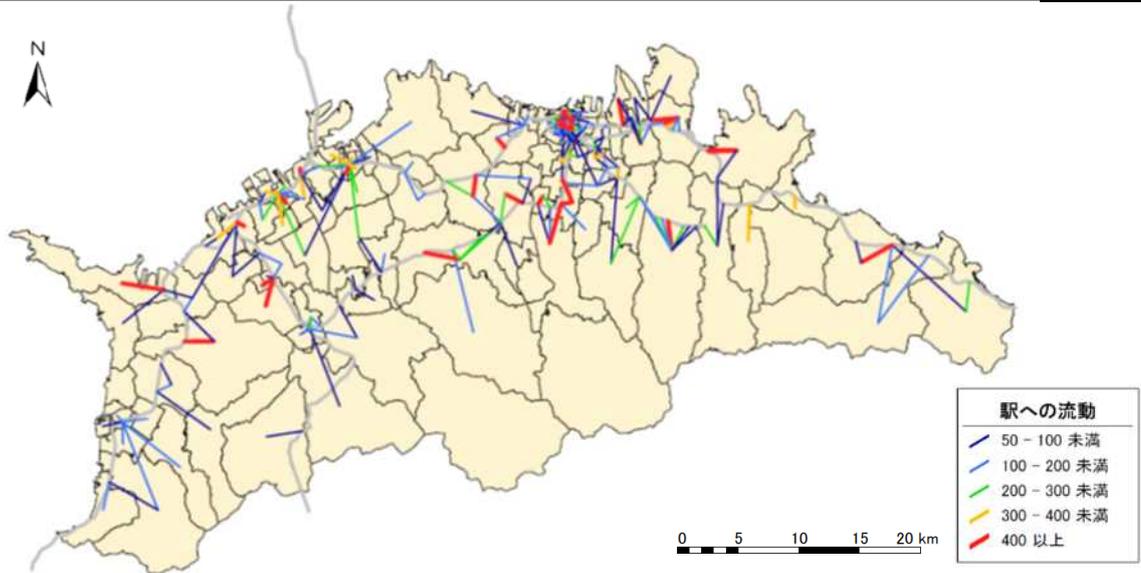


図 3.46 公共交通内分担率

2) 駅勢圏に関する分析

・駅へのアクセス時間が短いほど、公共交通を利用する頻度が大きくなる傾向にあるがその差は小さい。



※鉄道駅を中心に、その駅を利用する旅客などの発生地域

図 3.47 駅への流動状況(H24)

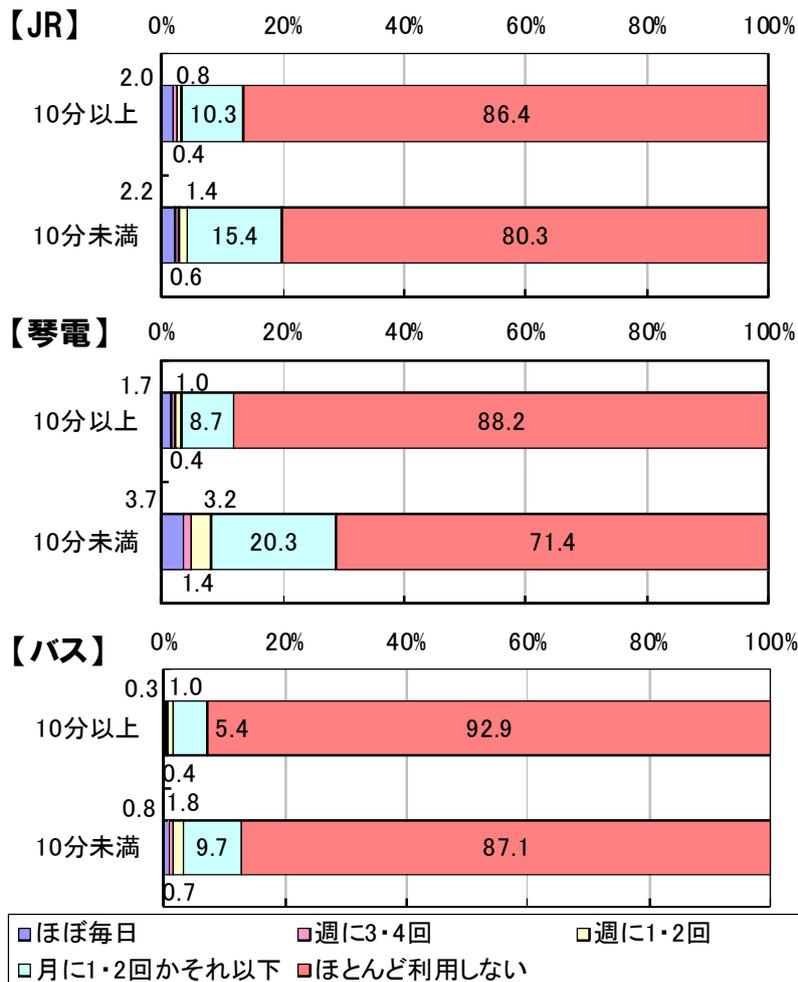


図 3.48 駅アクセス時間別利用頻度

3) 公共交通利用頻度割合

(1) 鉄道

・鉄道駅沿線地域においては鉄道の利用頻度が比較的高く、若年層で高くなっている。

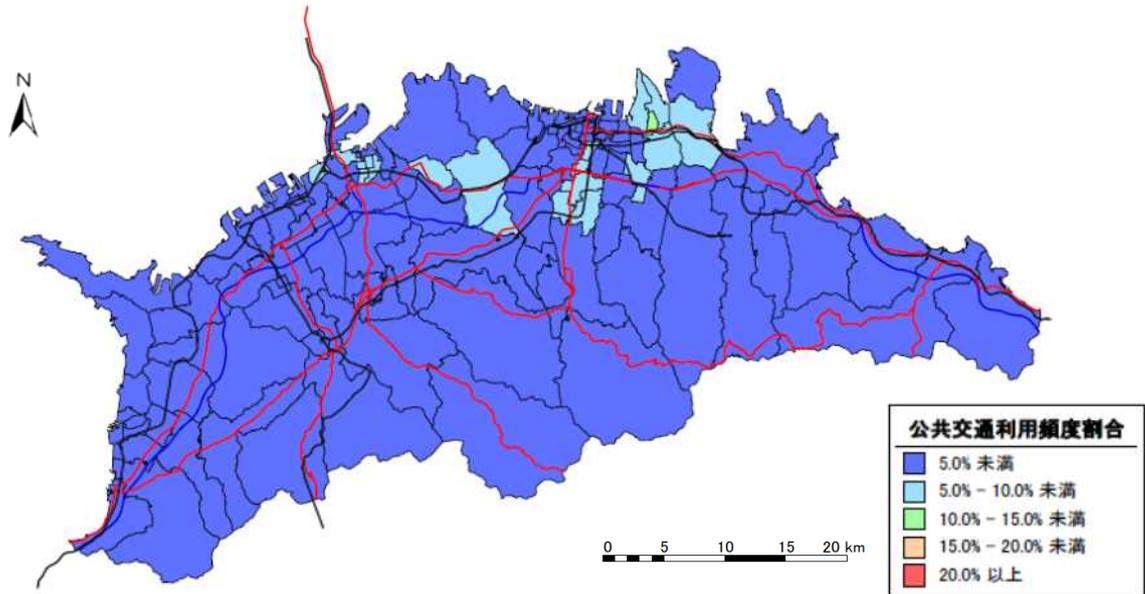


図 3.49 週 1 回以上利用している割合

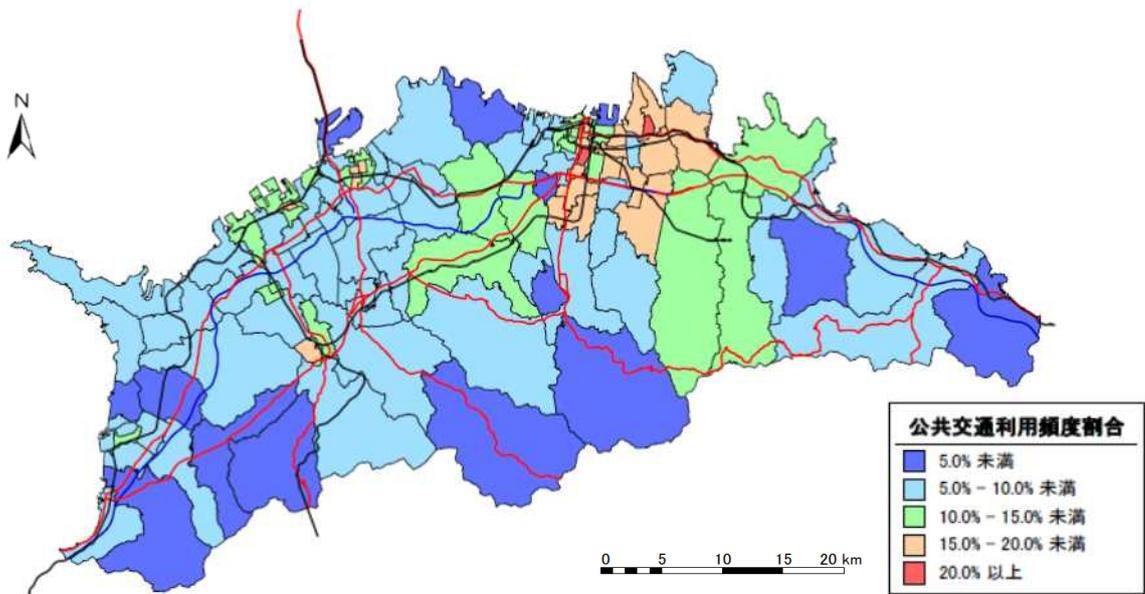


図 3.50 月に 1・2 回利用している割合

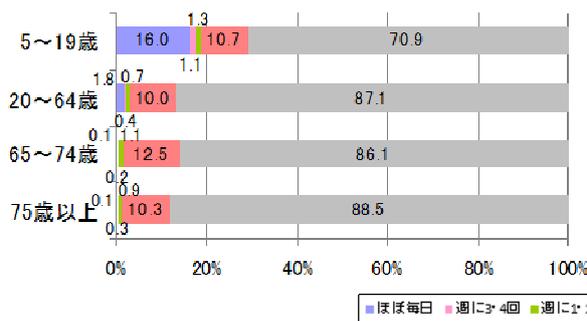


図 3.51 年齢階層別利用頻度(JR)

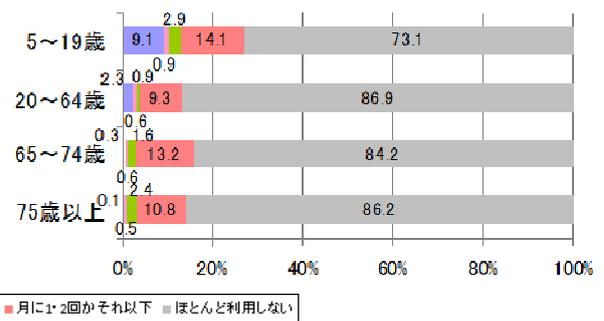


図 3.52 年齢階層別利用頻度(琴電)

(2) バス

・高松市中心部や郊外部においてバスの利用頻度はやや高い傾向にあり、若年層や高齢者で高くなっている。

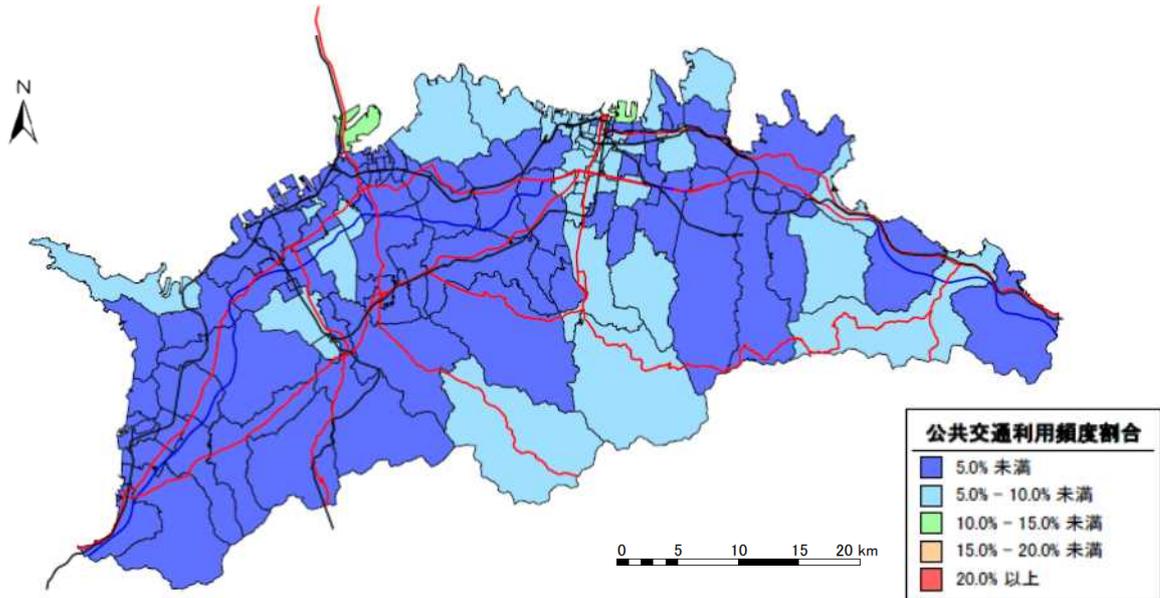


図 3.53 週 1 回以上利用している割合

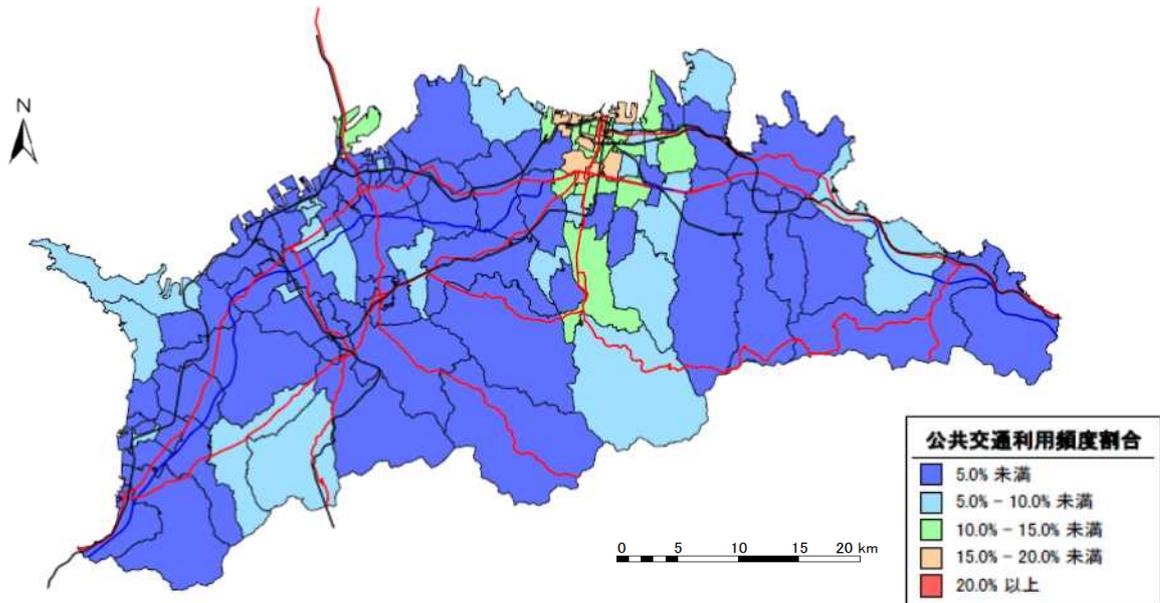


図 3.54 月に 1・2 回利用している割合

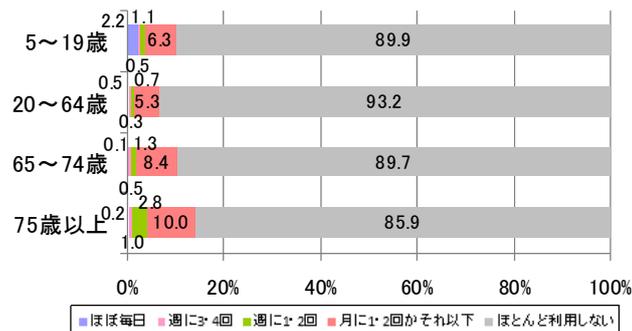


図 3.55 年齢階層別利用頻度(バス)

4) 公共交通利用頻度別不満割合

(1) 運行本数

・利用頻度による不満割合の差異はあまり見られない。  
 ・バスの不満度が高くなっている。

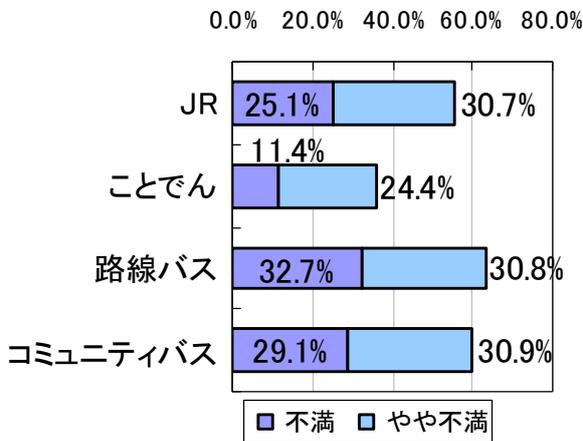


図 3.56 週 1 回以上の利用

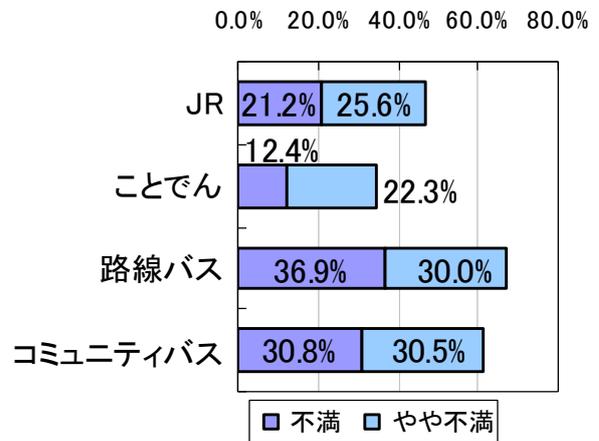


図 3.57 週 1 回未満の利用

(2) 運行時間帯

・利用頻度による不満割合の差異はあまり見られない。  
 ・バスの不満度が高くなっている。

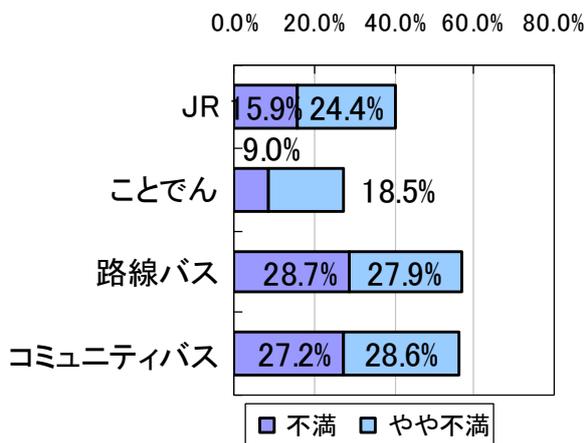


図 3.58 週 1 回以上の利用

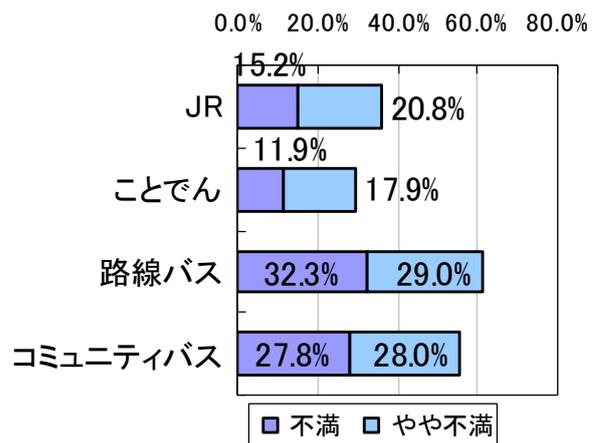


図 3.59 週 1 回未満の利用

(3) 利用運賃

- ・利用頻度による不満割合の差異はあまり見られない。
- ・JR、ことでの不満度が高くなっている。

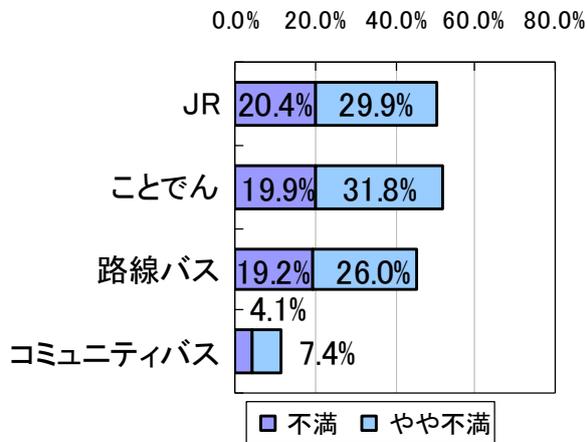


図 3.60 週1回以上の利用

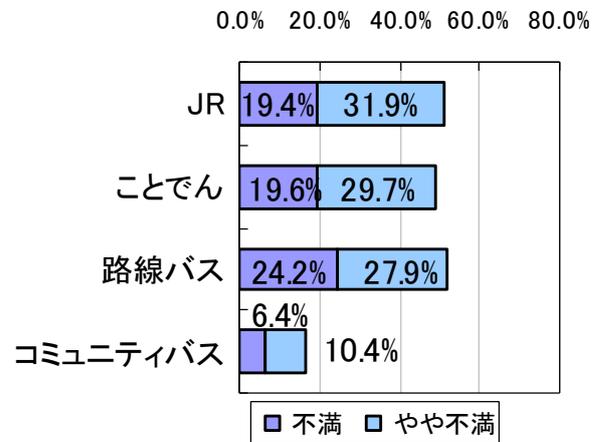


図 3.61 週1回未満の利用

(4) 所要時間

- ・利用頻度による不満割合の差異はあまり見られない。

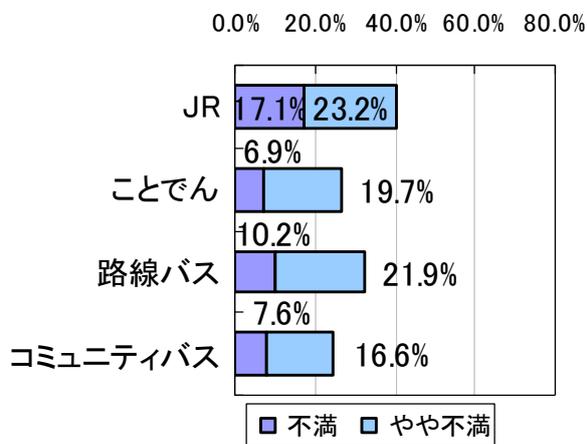


図 3.62 週1回以上の利用

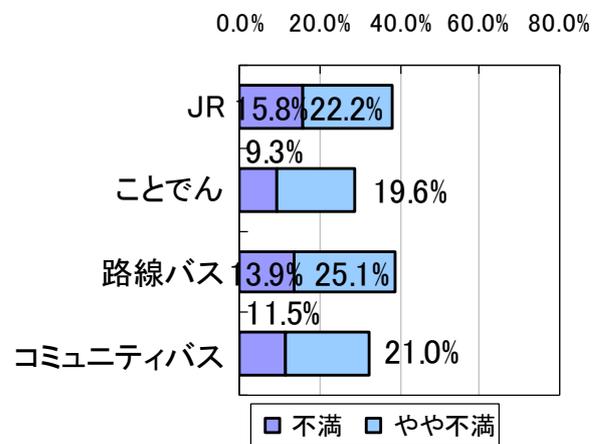


図 3.63 週1回未満の利用

### 3.2.4 高齢者・移動困難者に関するトリップ動向

#### 1) 年齢階層別交通手段分担率

・20歳以上において、自動車の分担率が著しく高く、75歳以上でも61.1%と高い状況となっている。

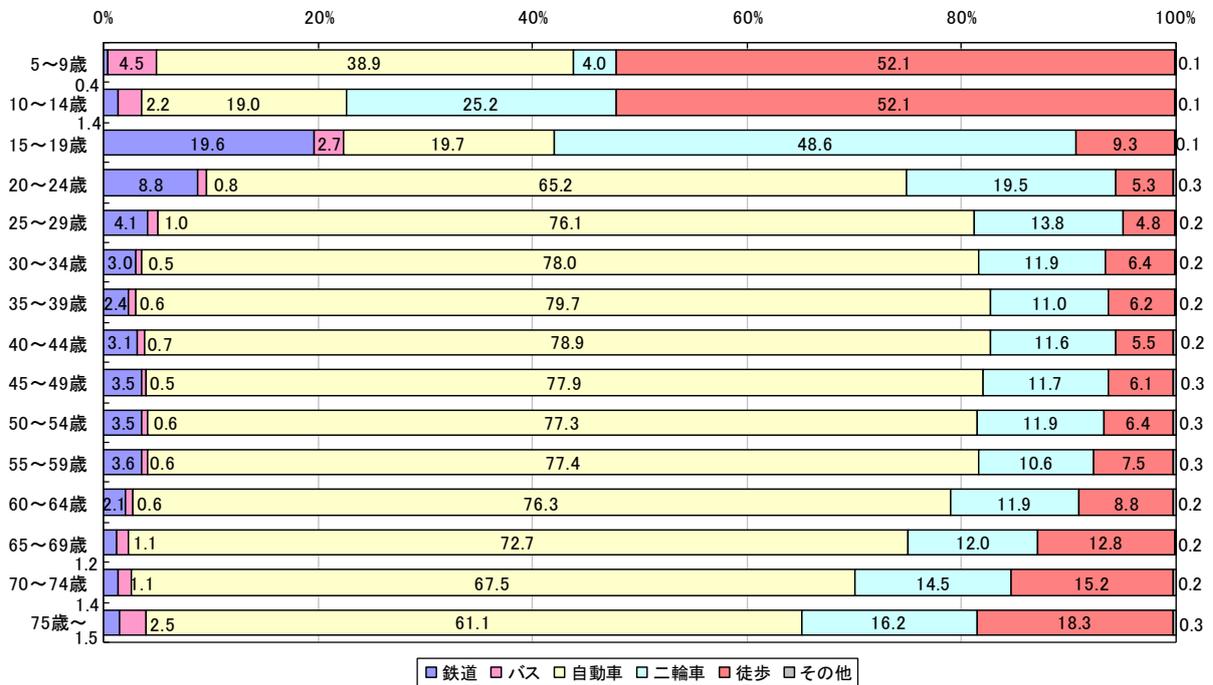


図 3.64 年齢階層別交通手段分担率

2) 高齢者の外出状況

- ・ 高齢者の外出率が増加しており、私用目的での外出割合が増加している。
- ・ 高齢者は非高齢者と比較して、買い物、通院、業務等での外出頻度が高くなっている。

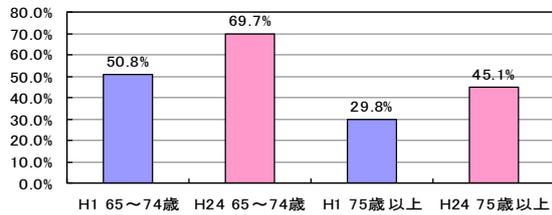


図 3.65 高齢者の外出率の変化

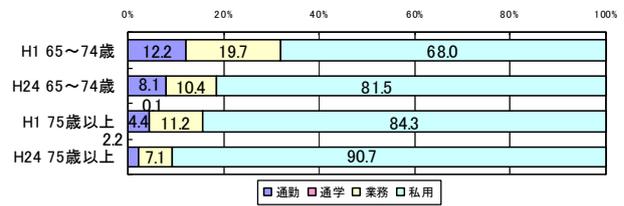


図 3.66 高齢者の外出目的割合の変化

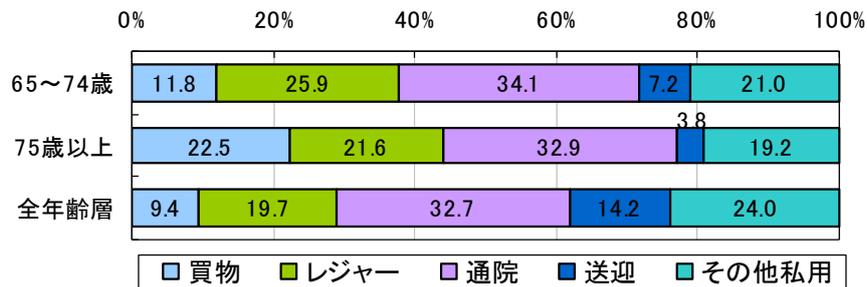


図 3.67 高齢者の私用目的内訳

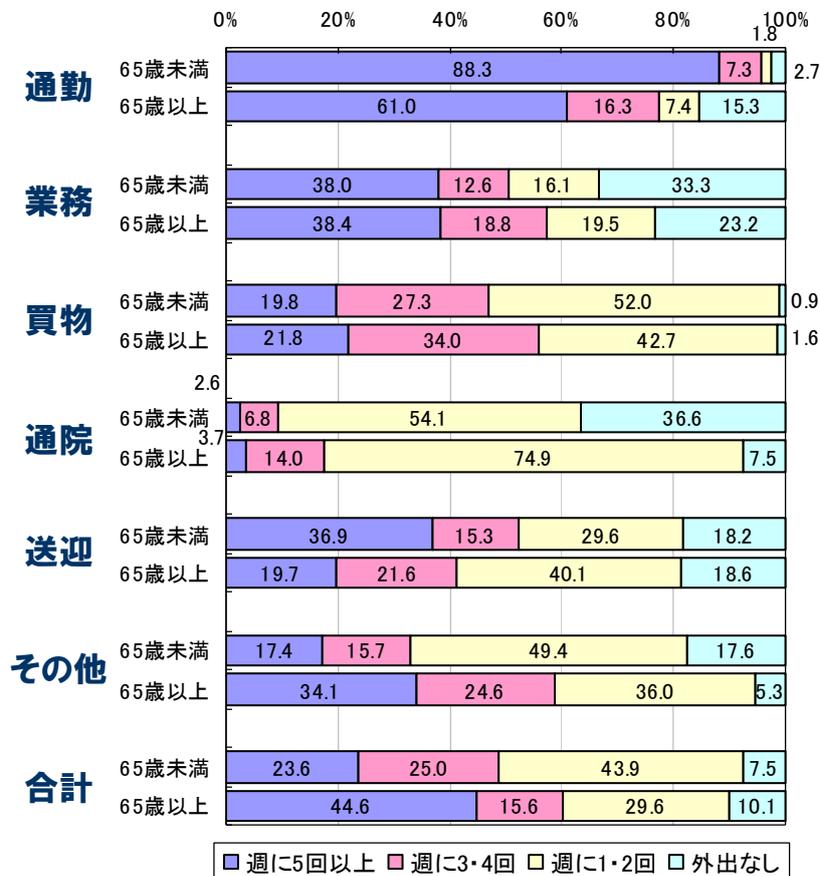


図 3.68 高齢者の外出目的別外出頻度(付帯調査)

3) 高齢者の交通手段分担率

- ・免許ありではすべての目的、免許なしでは私用目的において、自動車分担率が上昇し、徒歩・自転車分担率が低下している。
- ・免許なしの合計でも同様に、自動車分担率が上昇し、徒歩・自転車分担率が低下している。
- ・郊外部における自動車利用率は著しく高くなっている。

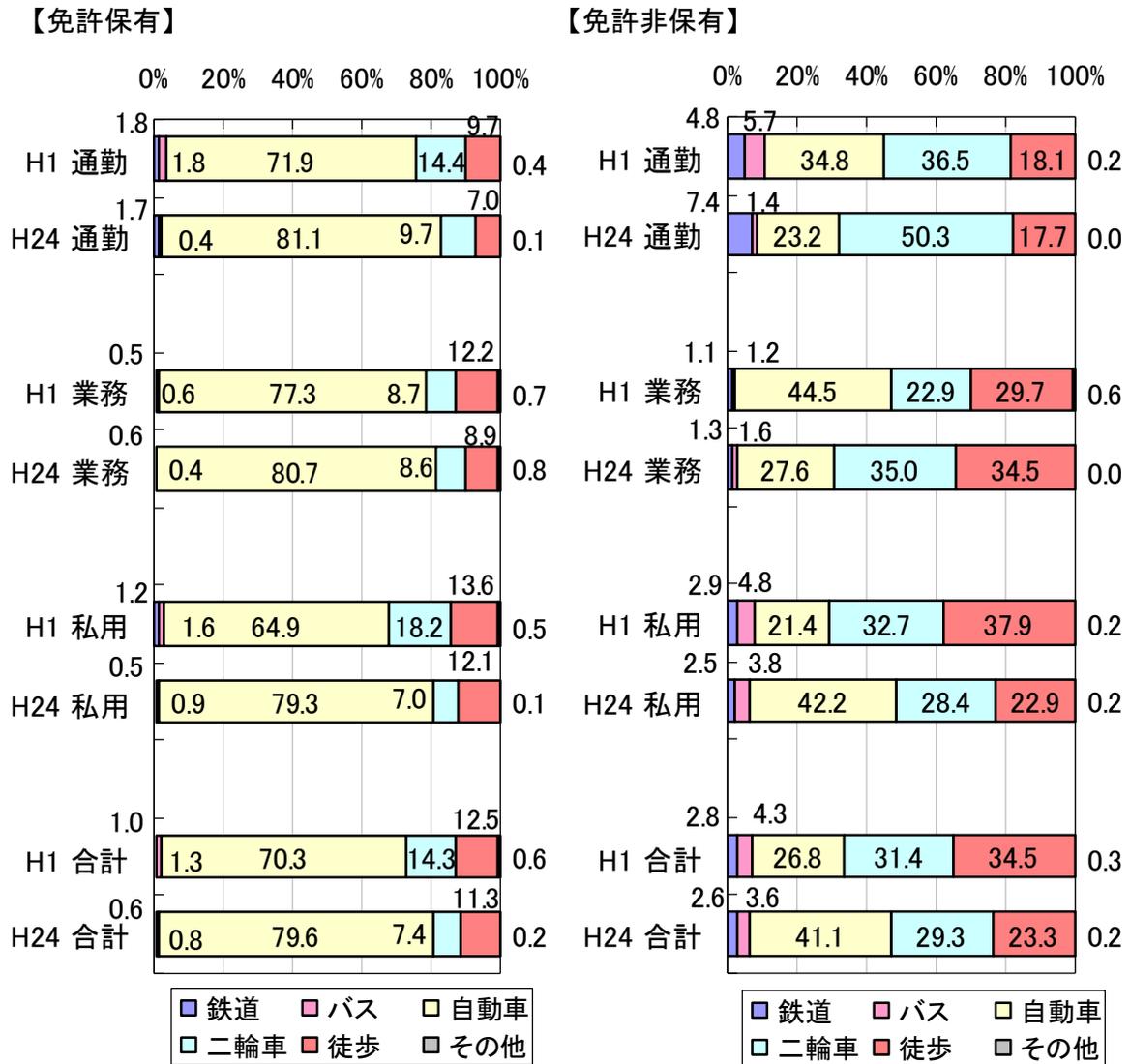


図 3.69 免許の有無別目的別交通手段分担率の変化

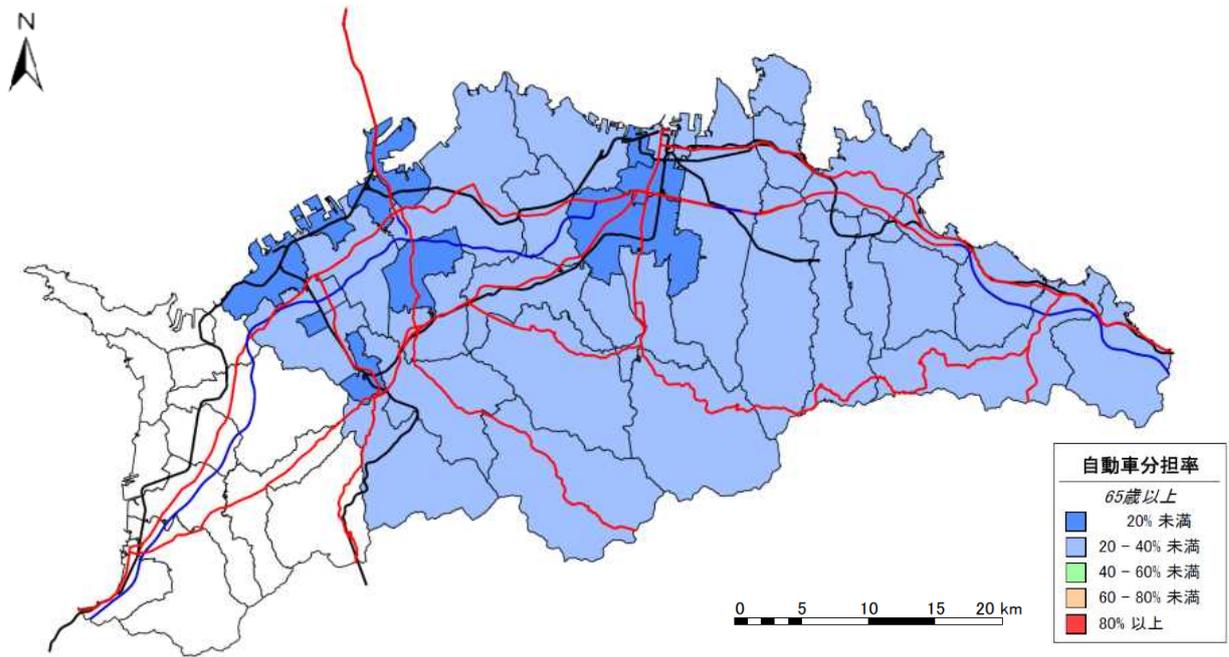


図 3.70 H1 高齢者の自動車分担率(全目的)

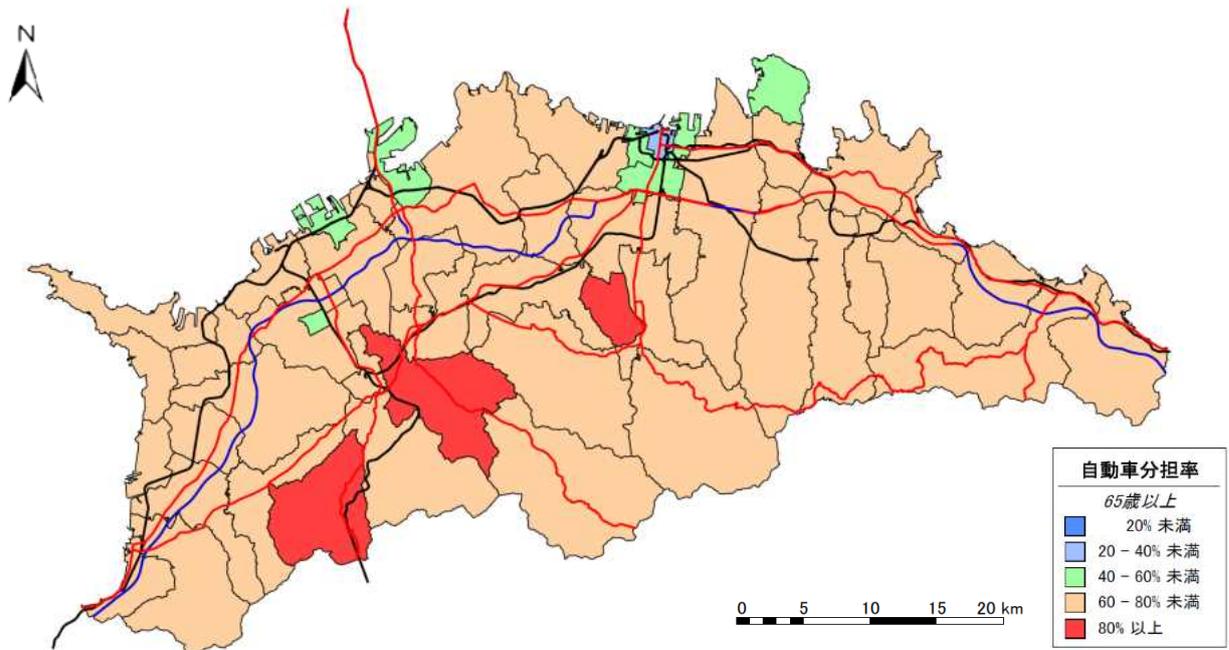


図 3.71 H24 高齢者の自動車分担率(全目的)

4) 移動困難者の外出状況

・75歳以上の4割以上が移動困難者となっている。  
 ・移動困難者※は、非困難者と比較して、バス利用が高い傾向にあり、市街地において外出率が高い傾向となっている。  
 ※移動困難者：1.歩行できるが、時間がかかる、歩きにくい 2.一人で車いすを利用 3.外出には付き添い、介助が必要 4.ベッドの上の生活が主体であり、外出できないに該当する者

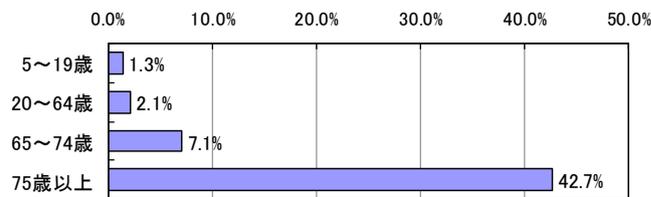


図 3.72 年齢階層別移動困難割合

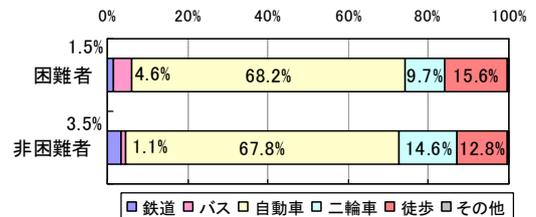


図 3.73 移動困難者の交通手段分担率

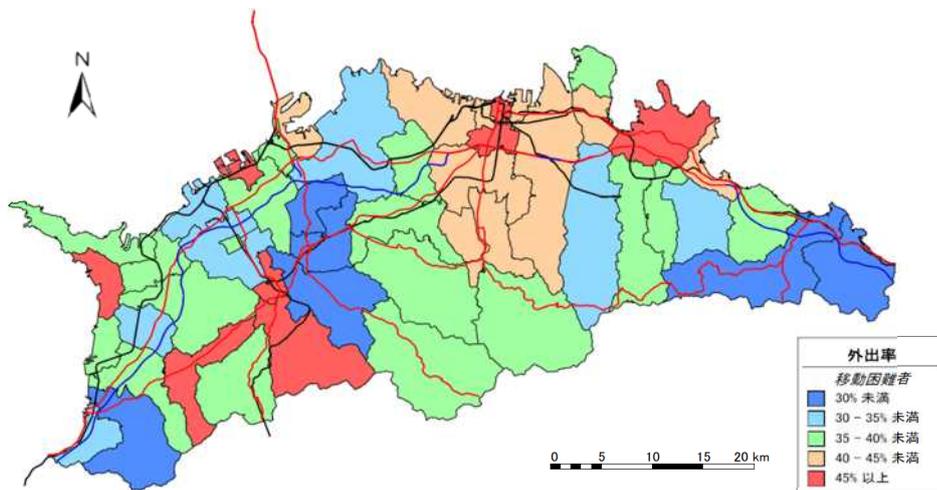


図 3.74 外出率

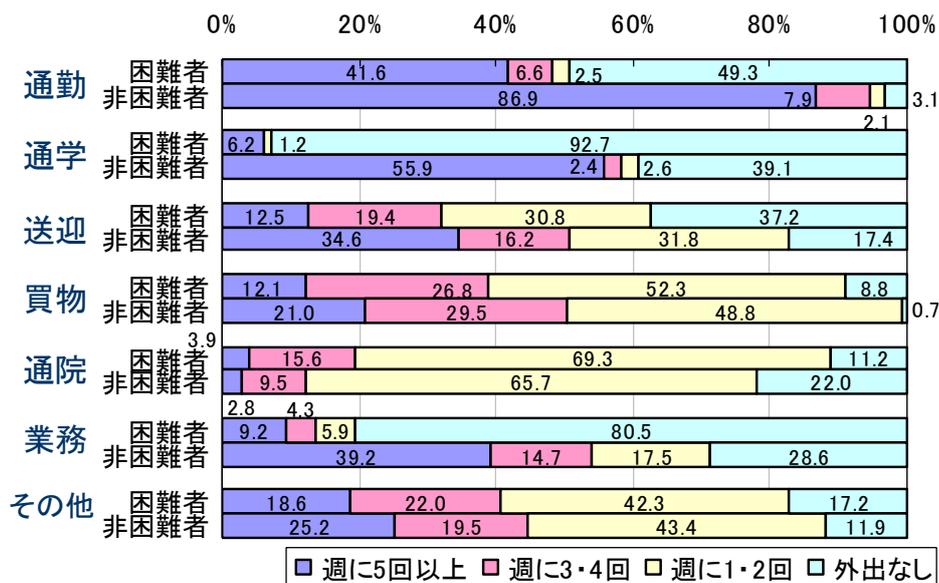


図 3.75 移動困難者の目的別外出頻度

5) 高齢者・移動困難者の公共交通満足状況

(1) 運行本数

・路線バス・コミュニティバスに関する不満割合が高くなっている。  
 ・移動困難者は不満割合が高くなっている。

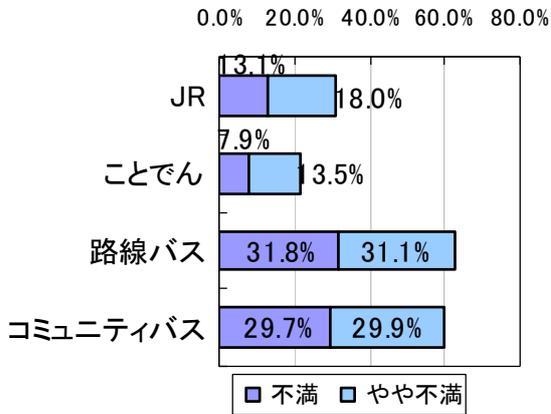


図 3.76 高齢者

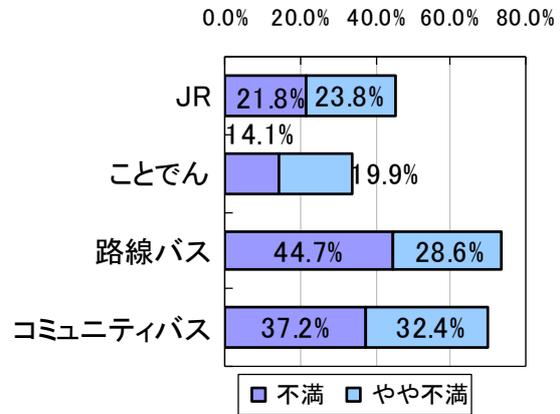


図 3.77 移動困難者

(2) 運行時間帯

・路線バス・コミュニティバスに関する不満割合が高くなっている。  
 ・移動困難者は不満割合が高くなっている。

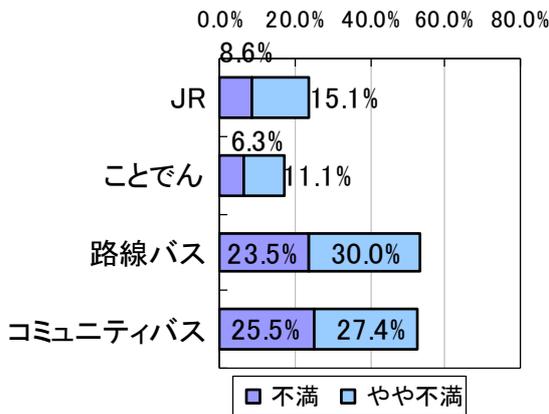


図 3.78 高齢者

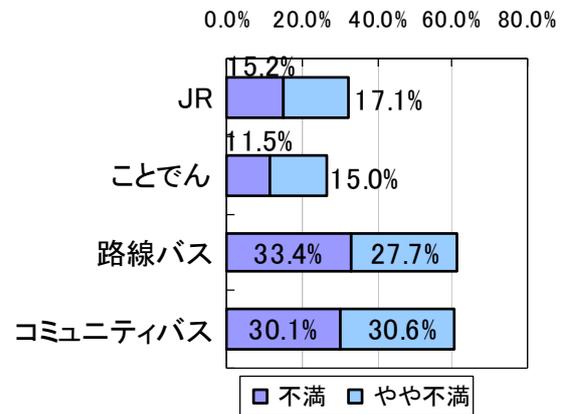


図 3.79 移動困難者

(3) 利用運賃

・移動困難者の不満割合が高い傾向となっている。

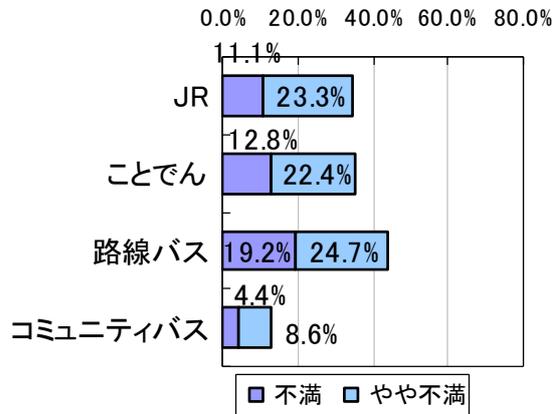


図 3.80 高齢者

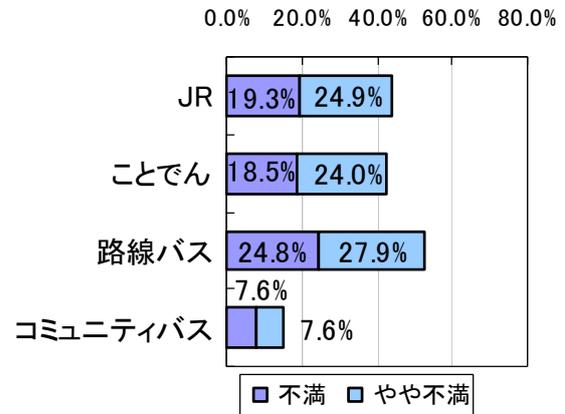


図 3.81 移動困難者

(4) 所要時間

・移動困難者の不満割合が高い傾向となっている。

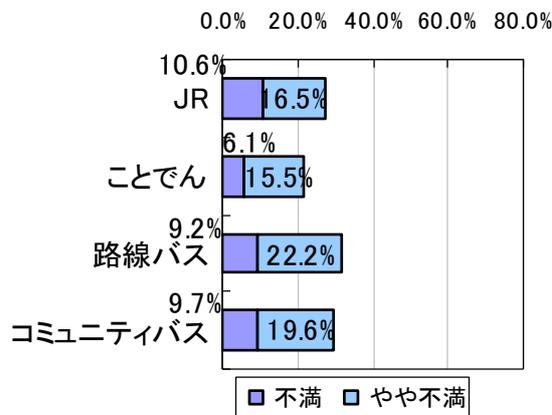


図 3.82 高齢者

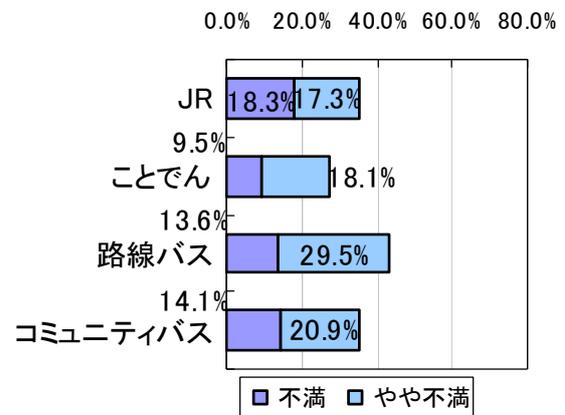


図 3.83 移動困難者

### 3.2.5 都市圏外流入者の交通手段サービス満足度

・都市圏内における交通手段サービス状況については、概ね満足度は高いものの、自転車使用時の「駐輪場」、ことடன்・バス使用時の「運行本数」、タクシー使用時の「料金」に関しては、他指標と比較すると、不満・やや不満の割合が高くなっている。

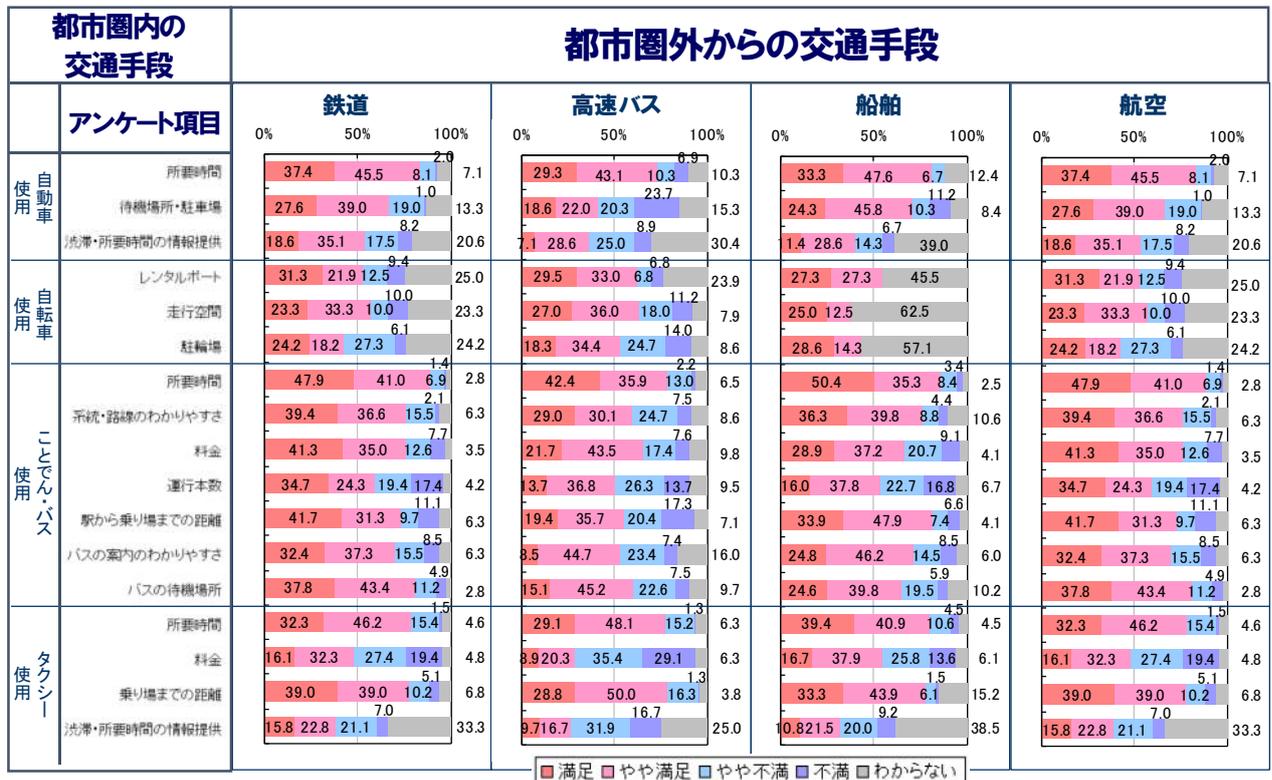


図 3.84 サービス満足度

### 3.3 現況の交通流動に関する問題点の整理

#### 3.3.1 人口等社会経済動向に関する問題点

##### 人口・生活サービス施設等の郊外立地・分散化

この 20 年間に於いて、人口は増加傾向から減少傾向に転じており、現状の人口は 20 年前の人口と同程度となっている。

一方で、道路交通網整備の推進やモータリゼーションの進展に伴い、人口は郊外化が生じており、種々の生活サービス施設も郊外化・分散化が生じている。

今後の人口減少を踏まえると、人口密度は希薄化し、それに伴い各生活サービス施設の後背圏人口が減少することから、施設の維持が困難になっていくことが想定される。

##### 郊外部・山間部等における著しい高齢化

道路交通網整備等を含めたモータリゼーションの進展により、郊外部に居住された県民が多く、その方々が高齢になられたこと、若年層・就労層の都心居住や県外への流出などにより、郊外部、山間部において高齢化が著しい状況になる。

高齢化の進展が著しいエリアでは人口減少も同時に進行し、各生活サービス施設の維持が困難になることが想定され、サービスを受けるために長距離移動を余儀なくされ、長距離移動が困難になれば、サービスを受けること自体が困難になる恐れがある。

#### 3.3.2 都市圏内移動の動向に関する問題点

##### モータリゼーションの進展等に伴う自動車依存傾向の高まり 公共交通・自転車利用および徒歩の低下

モータリゼーションの進展、高齢者・女性の自動車免許保有率の向上に伴い、自動車利用による外出行動が著しく増加している。

自動車利用のトリップ長をみると、その距離に関係なく、自動車利用が多くなっている。

その結果として、公共交通や自転車、徒歩による外出行動が減少している。

極端な自動車依存は、公共交通の継続的な運行や、道路交通における渋滞や事故等の問題の発生、運動量の低下による健康への影響など、今後の社会の高齢化を見据えた場合、大きな問題となることが想定される。

##### 高齢者の自動車利用の高まりに起因する交通事故の増加

この 20 年間に於ける自動車依存の高まりにより、自動車を日常的に利用された方が、高齢者となった現時点においても、自動車を利用していることから、高齢者の自動車利用は著しく増加している。

それに伴い、高齢者ドライバーに関連する交通事故が著しく増加している。

より一層の高齢化が進行した場合は、そのリスクは相乗的に高まることが想定され、安全・安心な交通環境の確保が困難になることが想定される。

**人口・施設の郊外立地に伴う郊外部へのトリップの増加、中心拠点に関する拠点性の低下**

中心拠点は、市町の顔と位置付けられる地区であり、市町の持続的な発展にあたっては、市町を牽引していくことが必要である地区である。

しかしながら、人口・生活サービス施設等の郊外化に伴い、郊外部を目的地とするトリップが著しく増加している。これに反して、中心市街地を含む拠点へのトリップは著しく減少している。

したがって、人口減少・少子高齢化により、市町の活力が低下していくことが現実的な状況下において、拠点性が失われることにより、市町の継続的な都市経営が加速度的に困難になっていくおそれがある。

**公共交通サービスに関する低い満足度**

本都市圏の公共交通に関する運行本数や運賃等のサービス水準について、利用者を含む住民が感じる満足度は著しく低い状況にある。

公共交通のサービス水準は、需要に応じてそのレベルを設定されることから、現状の利用状況を踏まえると、交通事業者としては最大限のサービスを提供しているものと考えられる。

今後、人口減少により、公共交通利用者数は減少していくことが想定されることから、公共交通のサービス水準は低下することが想定される。その結果、公共交通利用者は減少し、それに応じてサービスも低下していくという、負のスパイラルに陥ることが想定される。

## 4 香川県が目指す将来都市像

### 4.1 迫りくる将来

#### 4.1.1 将来人口の予測

##### 1) 国立社会保障・人口問題研究所における市町別夜間人口予測状況

- ・都市圏全体では、13.0%減少する見込みとなっている。
- ・市町別では、東かがわ市が28%減少と、減少率は最も大きくなっている。
- ・一方、宇多津町では、県内で唯一、増加(8%増)となっている。
- ・75歳未満のコーホート注)において、男女ともに減少傾向となっている。
- ・年齢階層比率でみると、75歳以上が21.8%、高齢者割合は34.2%となっている。

注) ある特定期間に出生した人口。とくにある1年間に出生した人口集団を意味し、同時発生集団ともよばれる。

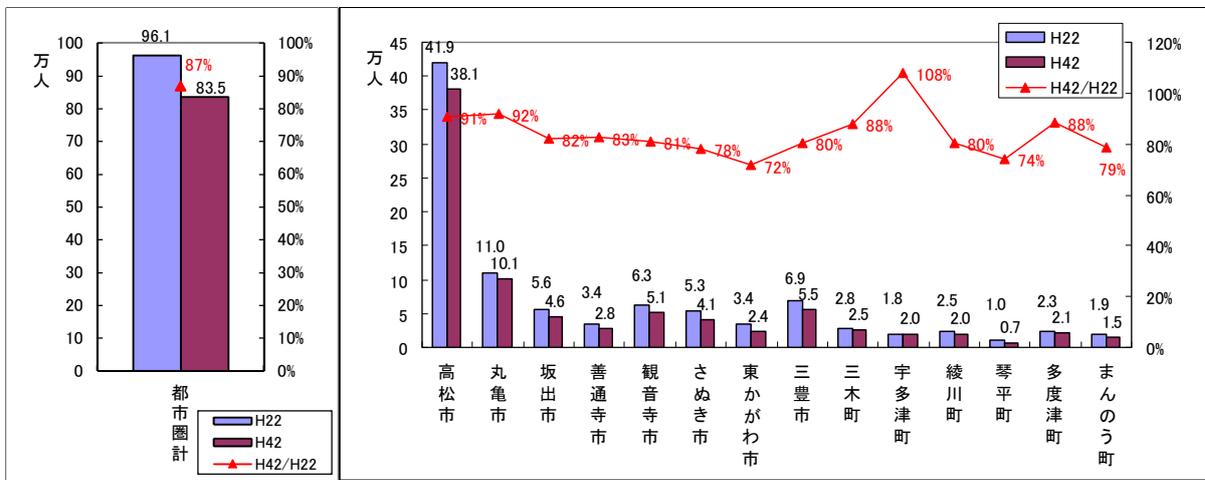


図 4.1 人口問題研究所における平成 42 年将来人口

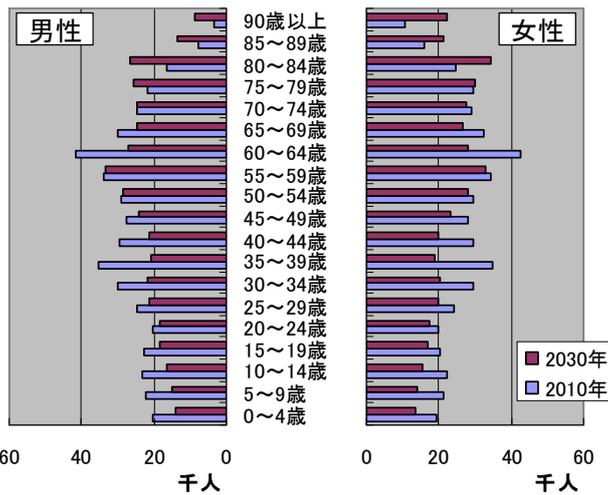


図 4.2 性別年齢階層別人口の変化

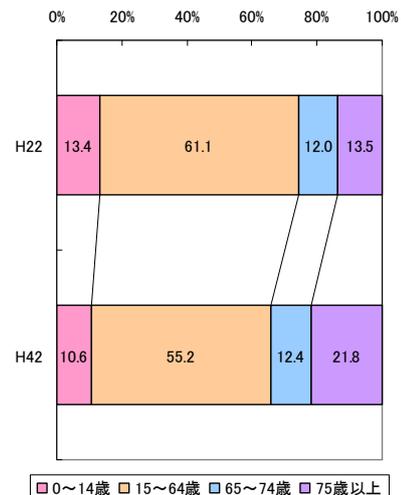
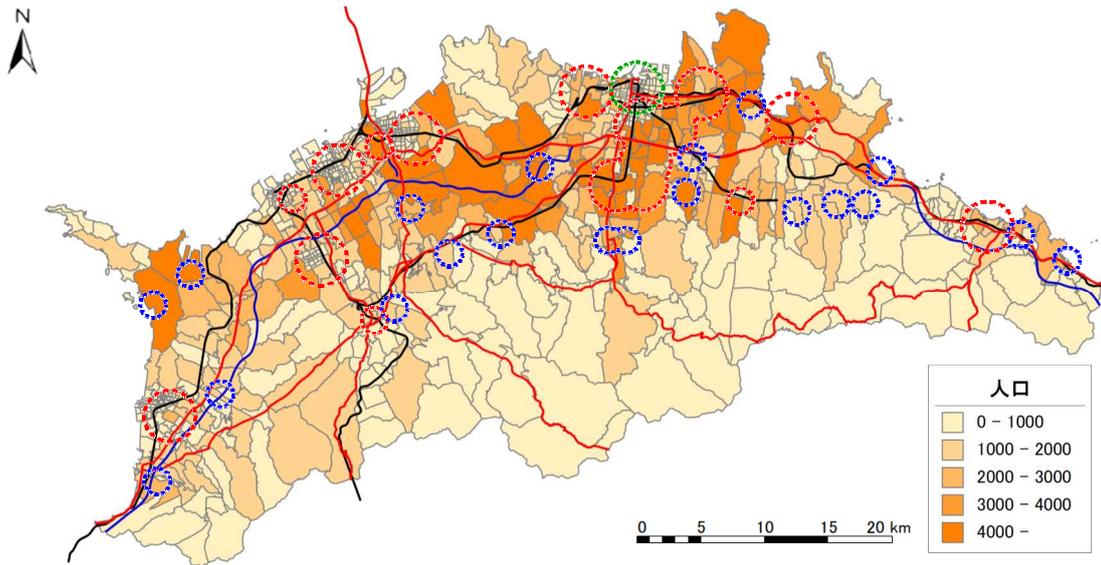


図 4.3 年齢階層比率

2) 地区別人口分布

- ・人口は都市圏全体で減少傾向にあるが、高松市の郊外部や宇多津町中心部など、一部の地域においては、増加傾向にある。
- ・中山間地域では、都心部と比較して、人口減少傾向が大きい。



※町丁目面積が大きいところについて、人口は相対的に大きくなる傾向にある

図 4.4 H42 将来人口

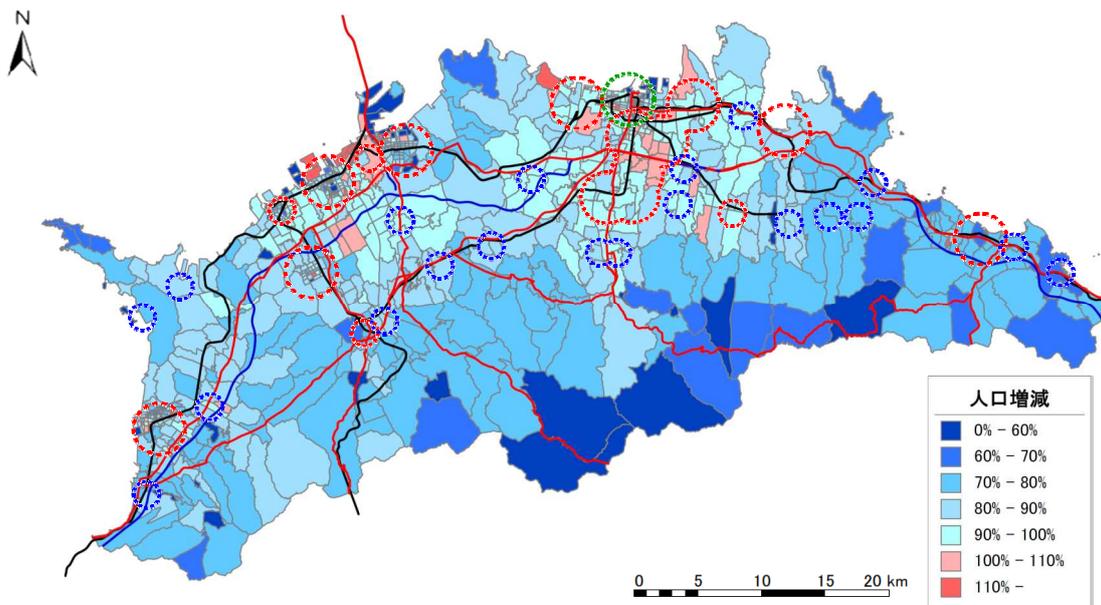


図 4.5 人口増減(H42/H22)

3) 高齢者率

- ・高齢者割合について、都市圏全域において著しく高まっている。
- ・特に、中山間地域においては、高齢者割合が40%以上の区分が著しく増加する。

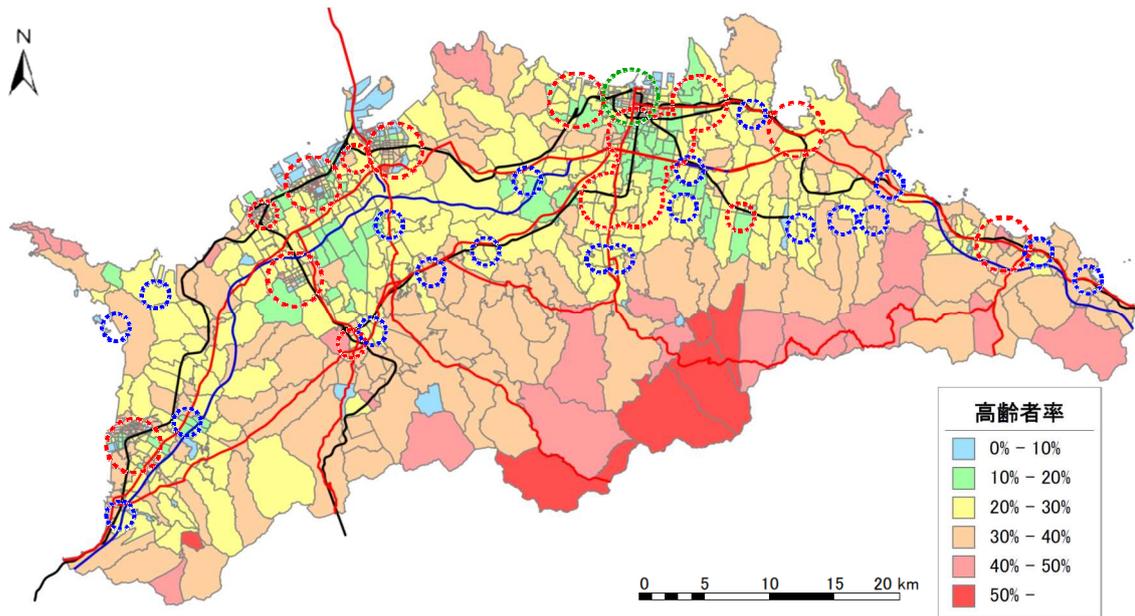


図 4.6 H22 高齢者率

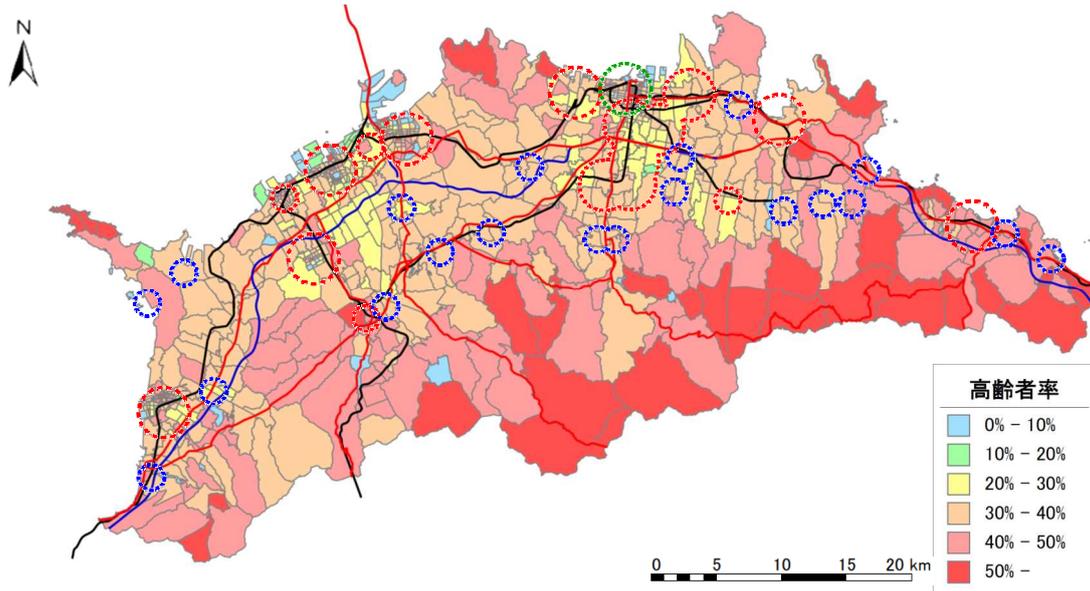


図 4.7 H42 高齢者率

4.1.2 趨勢時の将来交通状況の予測

- ・交通手段分担率について、自動車の分担率が高まっている。
- ・公共交通のトリップ数は人口減少に伴い、鉄道・バスともに減少している。
- ・拠点の集中率について、広域拠点・地域拠点は高まり、コミュニティ拠点は低下し、拠点全体としては、趨勢時には若干ながら集中率は高まっている。

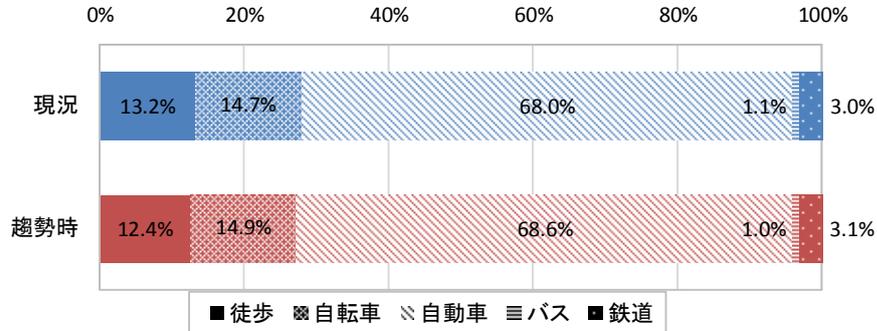


図 4.8 交通手段分担率

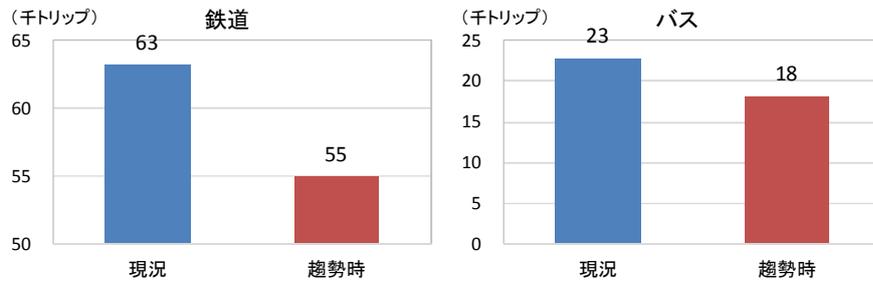


図 4.9 公共交通トリップ数(左:鉄道、右:バス)

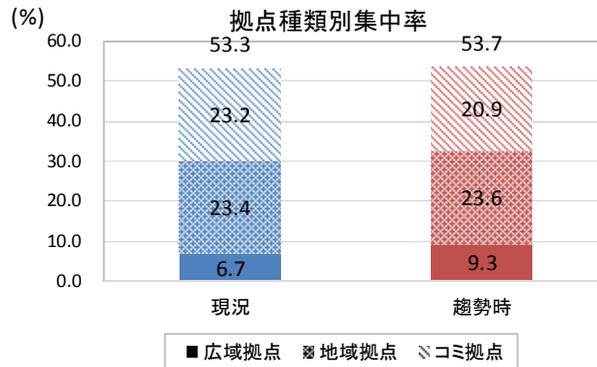


図 4.10 拠点種類別の集中度

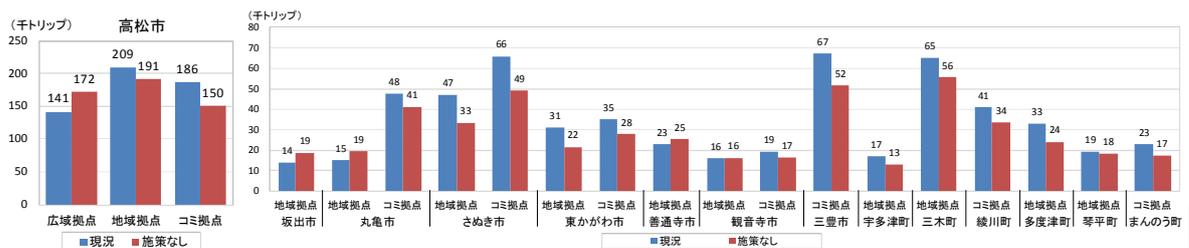


図 4.11 各市町の拠点種類別の集中量

## 4.2 これまでの移動に関する動向と将来動向から想定される将来における問題点

本都市圏においては、この20年間において、農地からの建物用地への転用が進行し、人口・都市機能の郊外化が進んだ。また、全国よりもやや早いペースで人口減少・少子高齢化が進行しており、特に郊外部や山間部における傾向が著しい状況にある。

一方で、交通施設については、道路網整備により道路交通に関するサービス水準は飛躍的に向上し、都市の郊外化と合わせて、自動車依存傾向が著しく高まり、その反動として、公共交通利用者の減少、公共交通サービスレベルの低下が生じている。

居住機能と都市サービス機能の双方が広く分散して立地することにより、都心部、郊外部に関係なく、現状では居住と都市サービスが比較的近接しており、自動車利用者にとっては、一見、暮らしやすい都市となっている。しかしスケールメリットによりサービスを提供する公共交通では、これらの移動をカバーすることができず、公共交通利用率の低下を招いた一因となっていると考えられる。

今後、人口減少・少子高齢化が本格的かつ加速度的に進行していく中で、点在する都市機能の維持が困難になるとともに、医療・福祉等の社会保障費の増大や、就労者の減少による税収の低下など、交通施設や公共施設を維持・修繕を図っていくための財源の確保が困難になる。

そのため、点在する目的地に対して、自動車を主体として外出するという現状の生活スタイルを継続した場合は、最寄の都市機能がなくなっていき、遠くの施設へ出向くことが必要となるなど、不便な生活に陥ることが想定される。また、公共サービスについても、利用者が少ないサービスに関しては淘汰され、加速度的に縮小していくことが想定される。

総じて、現状の生活スタイルの礎となる都市構造を維持し続ける場合は、住みづらい都市へ変貌していくものと想定され、これらに対して、早急に方向転換を行っていくことが必要である。

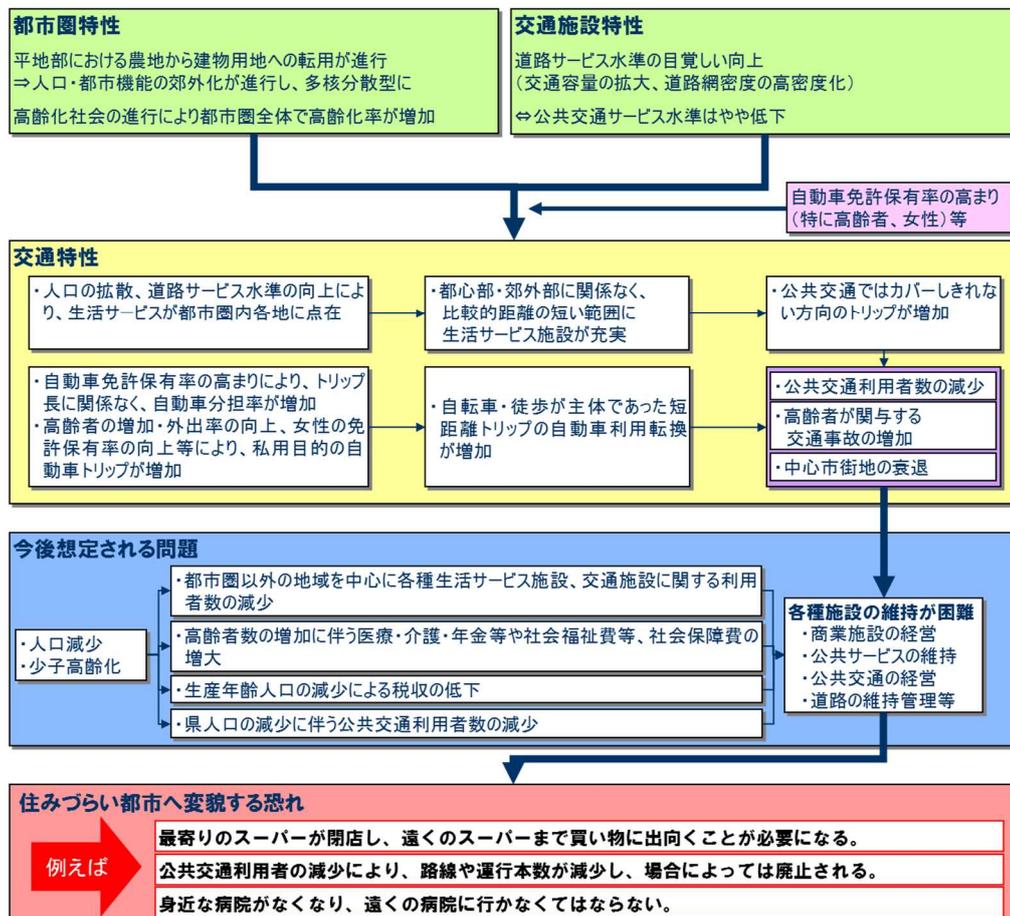


図 4.12 想定される将来における問題点

### 4.3 香川県が目指す将来都市構造

交通実態の把握、交通特性の分析等によると、平成元年から平成24年にかけて、モータリゼーションの進展に伴う自動車利用の増大等に起因して、人口や都市・商業施設の郊外への拡散・分散化や、トリップ長の拡大が進んでいることが把握できた。

すでに始まっている人口減少・高齢化社会が、今後進行すれば、拡散・分散化した都市圏人口はこれまで以上に希薄化していくことが想定され、効率的な都市経営はもとより、都市・商業施設に関しては、後背圏人口の縮小に伴う合理化等の対応による施設数の減少、移動ODパターンの分散化への公共交通サービスの対応の困難さ、それに伴う公共交通利用者数の減少とそれらの負のスパイラルの進展による公共交通の維持・確保そのものへの危機等、多くの問題が顕在化することが想定され、その結果、現状のままでは、将来は非常に住みづらい都市となっていくものと考えられる。

このような将来予測を踏まえ、効率的で持続可能な都市サービスの提供や移動に関する利便性の維持・向上を、将来に向けて戦略的に図っていくためには、拡散して拡大した都市から、集約型都市構造へ転換していくことが必要であり、これまで本県が目指してきたまちづくりの方向性は正しいものと考えられる。

また、集約化される都市の周辺や中山間地域においては、人口減少・高齢化の傾向が都市圏以上に進行することが予測されることから、将来にわたって住民の生活を維持していくため、商店や診療所などの日常生活に必要なサービス施設を歩いて動ける範囲でつなぎ、各集落間をコミュニティバスなどで結ぶことで、人々が集い交流する機会を広げるなど、都市圏以外で新しい集落地域の再生を目指す「小さな拠点」の形成も必要と考えられる。

併せて島嶼部と都市圏との交流を活性化するため、港におけるアクセス性の強化や利用しやすい環境整備を図ることも、必要になるものと考えられる。

一方、香川県の将来のまちづくりの基本方針である「集約型都市構造の実現に向けたまちづくり基本方針（平成19年10月）」では、3層構造の40箇所といった多くの拠点が設定されているが、将来的な人口減少等の進行を予測した場合に、現在の拠点設定が、都市圏全体からみた集約型都市構造の望ましい姿になるかどうか、今後のより一層の精査・検証が必要である。

そのような状況を踏まえ、現時点においては、基本方針における将来都市構造をベースとして種々の施策実施による将来像を評価・検証し、将来都市構造の設定を行うこととした。

以下に、本調査のベースとなる香川県の「集約型都市構造の実現に向けたまちづくり基本方針（平成19年10月）」で掲げる将来都市構造に関して整理を行う。

### 4.3.1 香川県が掲げる都市づくりの目標

#### (1) 基本理念

- ◆ 持続発展の可能なまちづくりを目指します。
- ◆ 安全・安心で快適な、生活の質の高い都市の構築を目指します。
- ◆ 効率的で地域の特性を活かした都市構造の実現を目指します。

#### (2) 基本目標

「都市機能の集約と融和による、生活の質が高く、環境持続性のある都市づくり」

#### (3) 実現すべき集約型都市構造

- ◆ 集約拠点が公共交通機関を主としたネットワークで有機的に連携した都市構造を形成します。
- ◆ 多様性のある集約拠点を形成し、人口の移動や商業業務施設の再配置など、プラスの連鎖を誘引します。

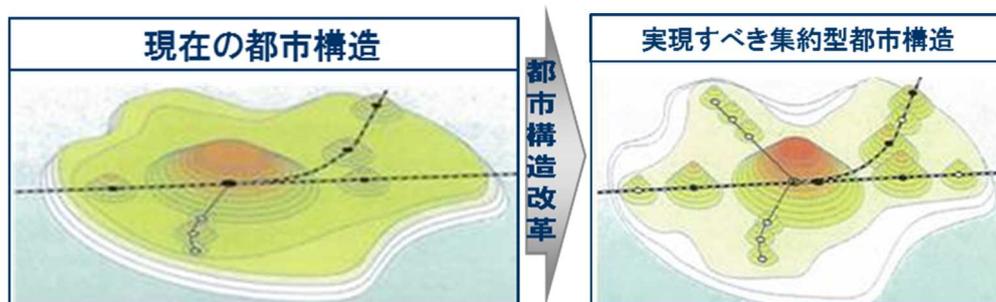
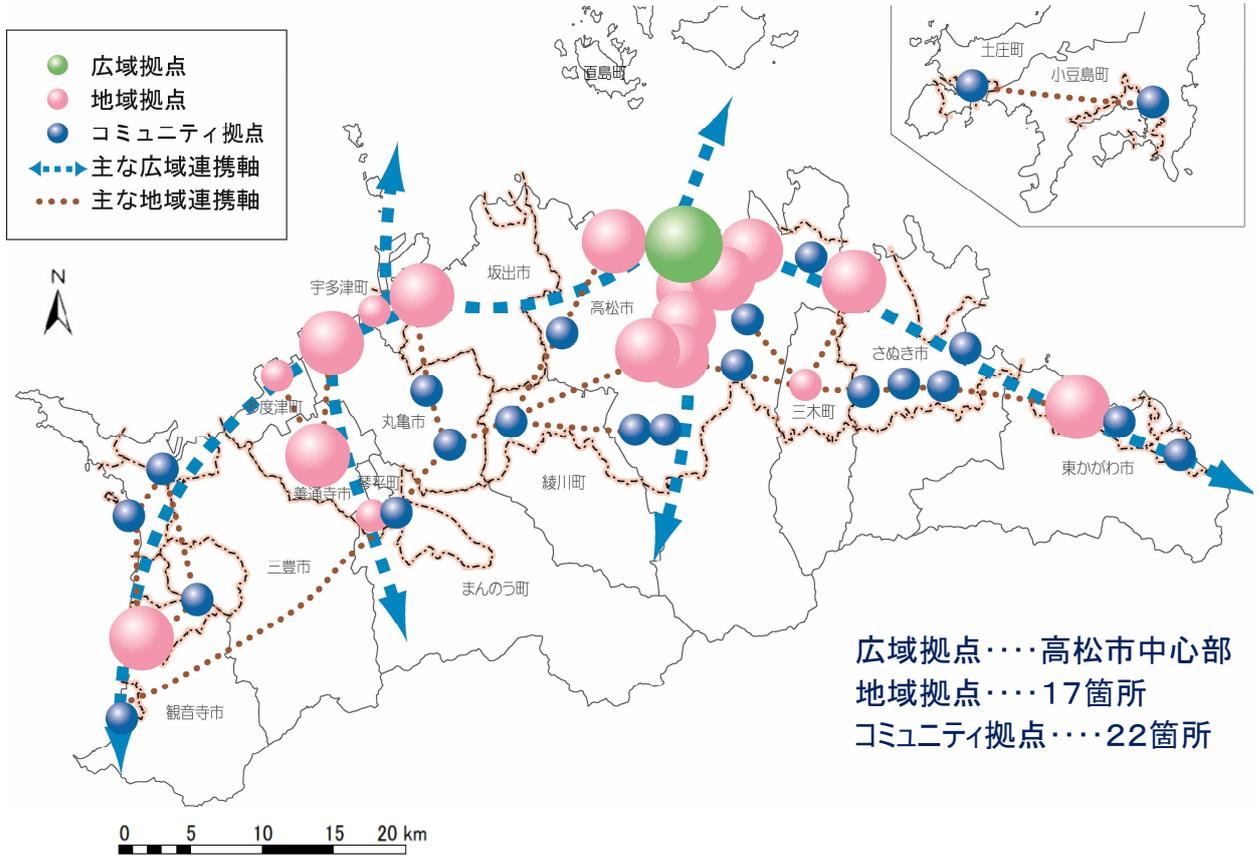


図 4.13 実現すべき集約型都市構造のイメージ

4.3.2 香川県が目指す将来都市構造



	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	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	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	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
	<b>居住</b> 人口集中地区 (国勢調査) が存在すること <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 <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 <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 <b>商業</b> 新中心市街地活性化基本計画区域	<b>居住</b> 人口集中地区、準人口集中地区 (国勢調査) が存在すること <b>公共交通</b> 鉄道駅が存在すること <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 <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 <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 <b>厚生</b> 10以上の科目の診療所又は一般病床20以上の病院が存在すること <b>経済</b> 金融機関 (郵便局、銀行) が1つ以上存在すること <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)	<b>公共交通</b> 鉄道駅又はバス停が存在すること <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 以下の機能が3以上存在すること <b>行政</b> 警察署又は交番・駐在所、消防署又は屯所 <b>文教</b> 小・中学校 <b>厚生</b> 5以上の科目の診療所又は一般病床20以上の病院 <b>経済</b> 金融機関 (郵便局、銀行) <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

図 4.14 香川県の将来都市構造のイメージ

## 5 集約型都市構造の実現に向けた計画課題の設定

3章でまとめた「現状の移動の動向を踏まえた問題点」、4章でまとめた「将来都市構造」を踏まえ、集約型都市構造の実現にあたっての計画課題を以下の通り設定する。

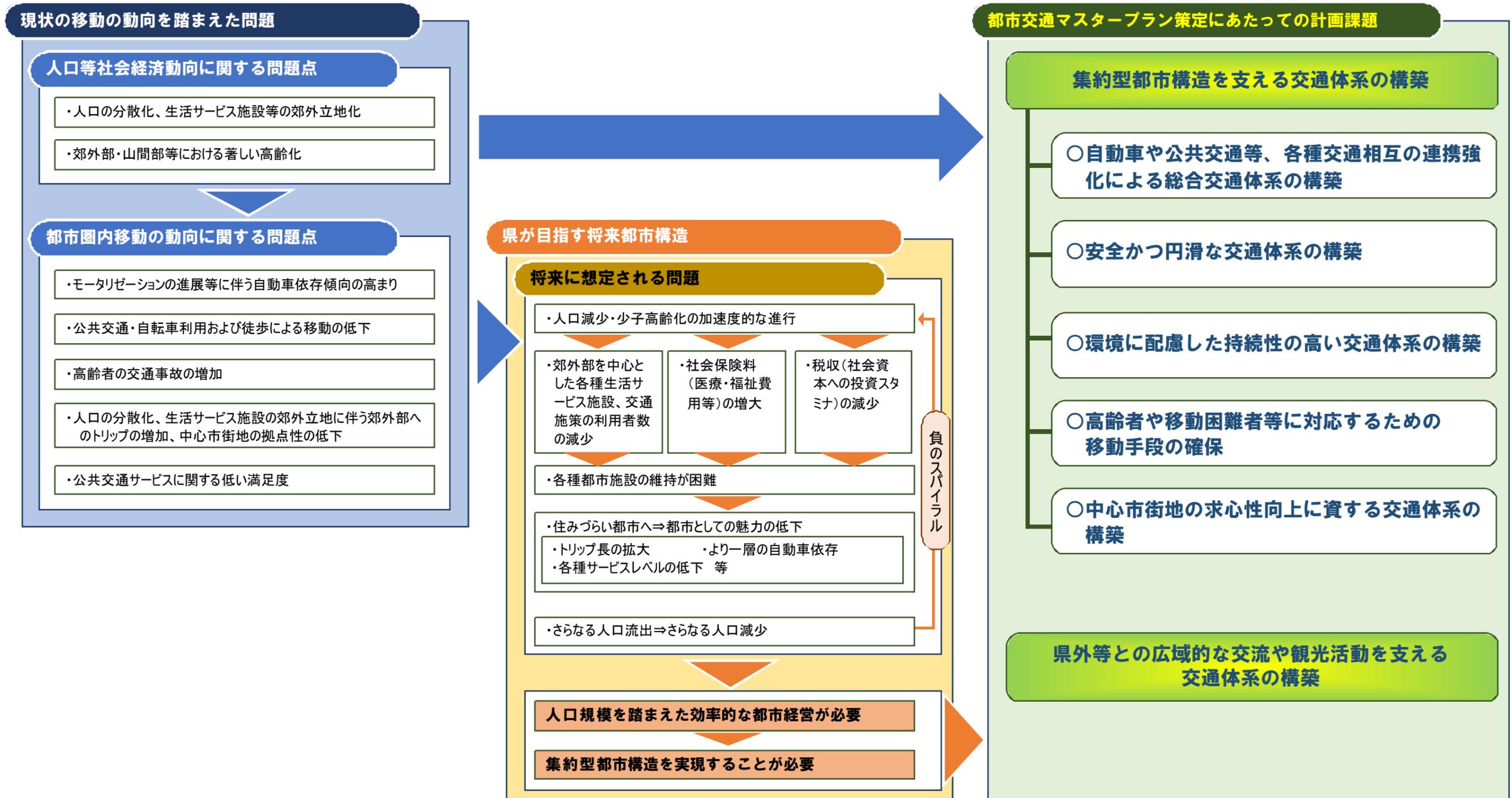


図 5.1 計画課題の設定

## 集約型都市構造を支える交通体系の構築

多極連携型の集約型都市構造への転換を実現するためには、都市構造の核をなす魅力的な拠点形成を図るとともに、都市構造の軸をなす拠点内移動・拠点間移動・拠点内外移動の利便性を高めることにより、ネットワークの強化を図ることが必要である。

また、誰もが快適に移動できることが必要であることから、過度に自動車に依存せず、バス・鉄道を軸とした公共交通の移動利便性を高めることが必要であり、それらを強化することにより、集約型都市構造を支える交通体系を構築することが必要である。

### ○自動車や公共交通等、各種交通相互の連携強化による総合交通体系の構築

都市圏内の移動は、全体として、自動車に強く依存した構造となっている。

このような現在の交通手段の利用実態を踏まえると、現在の都市構造のままで公共交通を中心とした交通体系へ転換することは現実的ではなく、また、都市圏全体の移動に必要なサービス水準を公共交通でカバーすることは困難である。

そのため、一定の自動車利用は許容しつつ、自動車・自転車～公共交通（バス・鉄道）、公共交通～公共交通（バス・鉄道）の相互連携・相互補完を図り、各交通モードの移動利便性を高めていくことが必要である。

### ○安全かつ円滑な交通体系の構築

全国平均と比較して交通事故発生件数は依然として多いものの、道路における集中的な交通事故対策の実施や、効果的な交通安全教育、啓蒙活動等、ハード・ソフト施策の着実な推進により、交通事故発生件数は着実に減少傾向にある。

一方で、高齢者が関係する交通事故が増加傾向にあることや、朝夕の時間帯で市町の中心部や幹線道路において慢性的な交通渋滞が生じていることから、都市圏内の住民や来訪者に対し、より快適な移動の支援ができるよう、安全かつ円滑な交通体系の構築が必要である。

### ○環境に配慮した持続性の高い交通体系の構築

自動車車両の燃費性能向上に伴い、自動車からの排出ガスによる環境への影響は軽減されることが想定されるが、自動車に依存した都市構造のままでは、一層の改善を図るには限界があるものと考えられる。

従って、環境に優しい公共交通の維持・利用促進を図るなど、持続性の高い交通体系を構築していくことが必要である。

**○高齢者や移動困難者等に対応するための移動手段の確保**

高齢化が今後も加速度的に進行していく中、高齢者が関係する事故は、増加していくことが懸念される。

また、自動車に依存した交通体系が持続すれば、移動困難者の外出機会が減少していくことが予想される。

高齢者や移動困難者の外出機会の増加は、自身の健康維持に寄与するのみならず、都市圏の経済活動や文化活動の活性化にもつながることから、高齢者や移動困難者が自動車に過度に頼ることなく外出が可能となる移動手段を確保することが必要である。

**○中心市街地の求心性向上に資する交通体系の構築**

モータリゼーションの進展等により、生活関連のサービス施設の立地が郊外に分散化し、中心市街地へのトリップ数は減少傾向となっている。その結果、中心市街地内の商店街がシャッター街化するなど、活力の低下を招いている。

集約型都市構造では、魅力的な核があることが大前提であり、その核として位置づけがなされるのは、一定の都市機能や商業施設がある各市町の中心市街地である。

中心市街地が活性化することにより、その効果が拠点全体や他の拠点に伝播し、魅力的な都市圏の形成や持続的な都市経営につながることをとする。

従って、中心市街地としての魅力を高めることと併せて、中心市街地の求心性の向上に資する交通体系を構築することが必要となる。

**○県外等との広域的な交流や観光活動を支える交通体系の構築**

本県では、瀬戸大橋の供用や高速道路の全線開通、高松空港の路線拡大・利便性向上を機に来県者数が増加しつつあり、うどん県改名によるさぬきうどんブームの定着や瀬戸内国際芸術祭の開催など、観光地としての魅力・知名度も向上している状況にある。

一方で、都市圏内の周遊観光にあたっては、都市圏住民以上に自動車に依存した交通利用実態となっており、自動車を有しない観光客に対しては、都市圏の魅力を十分に堪能するには困難な状況となっている。

地域経済を活性化していくためには、地域間交流の促進が必要不可欠であることから、「おもてなし」の精神を持ち、県内全体で、広域的な交流や観光活動を支える交通体系を構築することが必要である。