高松市地域公共交通計画

令和3年9月

高　松　市

ごあいさつ

本市では、平成 22 年 11 月に、「高松市総合都市交通計画」を策定し、また、平成 25 年９月に制定した「高松市公共交通利用促進条例」の理念を踏まえ、これまで、公共交通の利用促進施策に取り組んでおり、近年、公共交通の利用者数は増加傾向にあります。

しかしながら、人口減少、少子・超高齢社会において地域の活力や地域公共交通ネットワークを維持・確保することは、本市においても喫緊の課題であり、平成 26 年５月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正」の法改正を受け、総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画などまちづくりに関する計画の見直しや策定、地域公共交通網形成計画・再編実施計画など、公共交通に関する計画の策定を行っています。

また、平成 28 年度からスタートした「第６次高松市総合計画」では、「快適で人にやさしい都市交通の形成」を重要な政策の一つとして掲げるとともに、平成 29 年８月に改定した「都市計画マスタープラン」において、集約拠点への都市機能の集積と市街地の拡大抑制によるコンパクトな都市構造、及び人と環境にやさしい公共交通を基軸とした環境配慮型交通システムを併せ持つ持続可能な環境共生都市「多核連携型コンパクト・エコシティ」を目指すこととしています。

以上のような局面に対応し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの下、過度に自動車に依存しないライフスタイルの実現とともに、公共交通と連携した二次交通の活用や、ICT や AI など新たな技術、また MaaS など国のモビリティに関する方針等との連携について検討し、市民を始め交通事業者など関係者の理解と参加の下、将来を見据えた、本市にふさわしい交通体系を構築することを目的として、「高松市総合都市交通計画」を改定いたしました。

本計画は、「高松市総合都市交通計画」を十分に反映させながら、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた計画として改定いたしました。

今後は、本計画に基づき、本市が目指している公共交通を基軸としたコンパクトなまちづくりを、さらに積極的に推進し、全市域を対象とした、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に取り組むものです。

平成 31 年３月

高松市長　大 西　　秀 人

目　次

はじめに

1 高松市の交通に関する現況・問題の整理 1-1

1.1 本市の概況 1-1
1.2 社会経済の状況 1-2
1.3 交通の状況 1-16
1.4 高松市の現在の交通体系が抱える問題 1-28
1.4.1 平成 27 年 3 月策定の計画と比較して改善されつつある問題点 1-28
1.4.2 平成 27 年 3 月策定の計画策定時から残存する問題点 1-30
1.4.3 社会潮流を踏まえ新たに考慮すべき問題点 1-39
1.4.4 高松市の交通体系が抱える問題点の整理 1-42

2 計画の目的と理念 2-1

2.1 計画策定の目的 2-1
2.2 計画期間 2-1
2.3 計画対象区域 2-1
2.4 上位計画・関連計画におけるビジョン 2-2
2.4.1 上位計画におけるビジョン 2-2
2.4.2 関連計画におけるビジョン 2-8
2.5 目指すべき都市の姿 2-15
2.6 交通体系変革の必要性 2-17
2.7 基本理念と基本方針 2-18

3 取組むべき施策 3-1

3.1 施策の体系 3-1
3.2 施策の体系図 3-2
3.3 施策の内容 3-3

4 アクションプラン（実現）に向けて 4-1

4.1 重点的な取組と施策展開 4-1
4.2 取組のモニタリング 4-4
4.3 推進体制 4-6

用語解説

1 高松市の交通に関する現況・問題の整理

1.1 本市の概況

(1) 位置・気候

高松市は、多島美を誇る波静かな瀬戸内海に面し、これまで、人々の暮らしや経済・文化など様々な面において、瀬戸内海との深いかかわりの中で、県都として、また、四国の中枢管理都市として発展を続けてきた、海に開かれた都市です。

気候は、年間を通して寒暖の差が小さく、降水量の少ないことが特色となっています。

(2) 歴史・自然

「高松」は鎌倉時代に開け始め、天正 16 年(1588 年)豊臣秀吉の家臣生駒親正が玉藻浦に居城を築き高松城と名付けたことに由来し、生駒 4 代 54 年、松平 11 代 220 年を通じて城下町として栄えてきました。

明治維新の廃藩置県後、香川県の県庁所在地となり、明治 23 年 2 月 15 日に市制が施行され、全国 40 番目の市としてスタートしました。

これまでに大正、昭和、平成を通じ、8 回にわたる合併で、北は瀬戸内海から南は徳島県境に至る、海・山・川など恵まれた自然を有する広範な市域の中に、にぎわいのある都心やのどかな田園など、都市機能・水・緑が程よく調和し、豊かな生活空間を有する都市となっています。

(3) 最近の市政概況

恵まれた風土と地理的優位性を生かし、四国の中枢管理都市として発展してきましたが、特に昭和 63 年の瀬戸大橋開通や平成元年の新高松空港開港、平成 4 年の四国横断自動車道の高松への延伸など、本市を取り巻く環境が大きく変化する中、平成 11 年 4 月 1 日、本市は、中核市に移行しました。

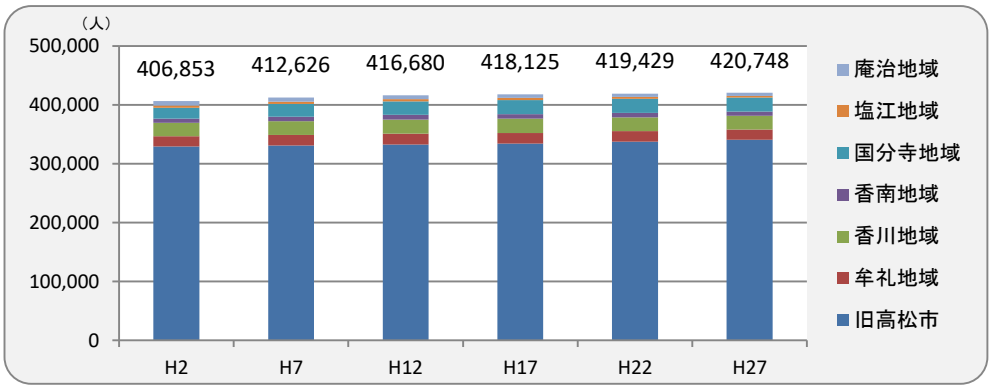
また、平成 17 年 9 月に塩江町、18 年 1 月に牟礼町、庵治町、香川町、香南町、国分寺町と合併しました。

1.2 社会経済の状況

(1) 人口の状況

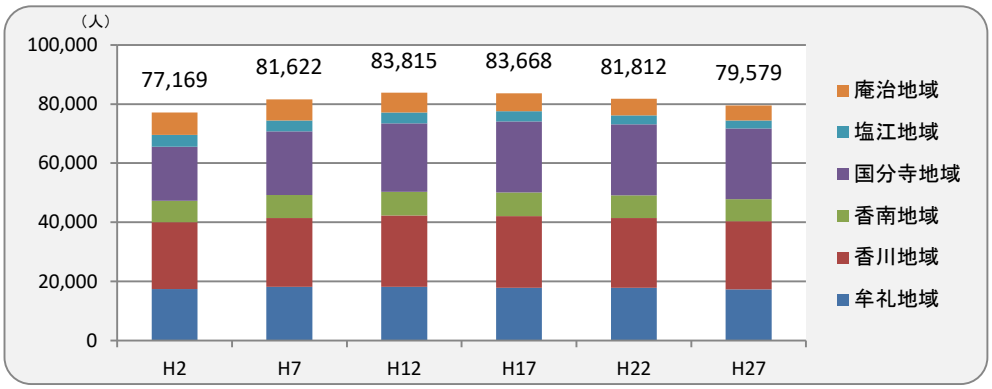
1) 総人口

- 本市の人口は、平成 27 年まで増加傾向にありますが、今後、減少に転じると予測されています。
- 地域別に見ると、平成 17 年までは香川地域、国分寺地域で増加傾向が続いていましたが、22 年以降は旧高松市内のみで増加しています。



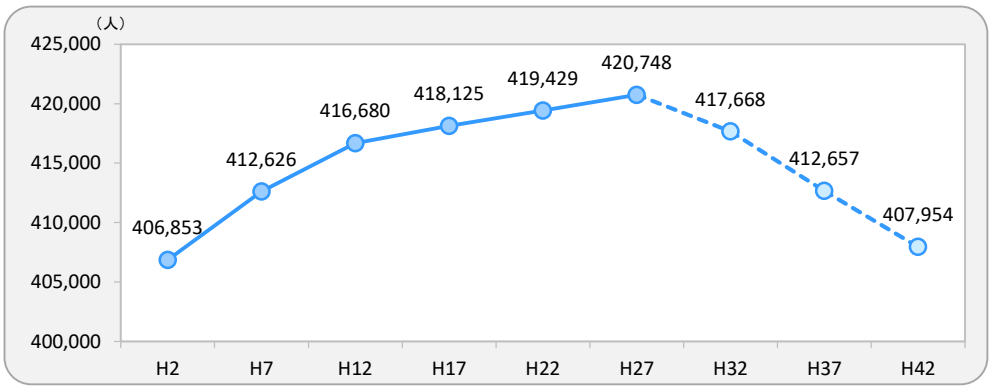
資料）国勢調査

図 1.1 高松市全域人口



資料）国勢調査

図 1.2 合併町ごとの人口

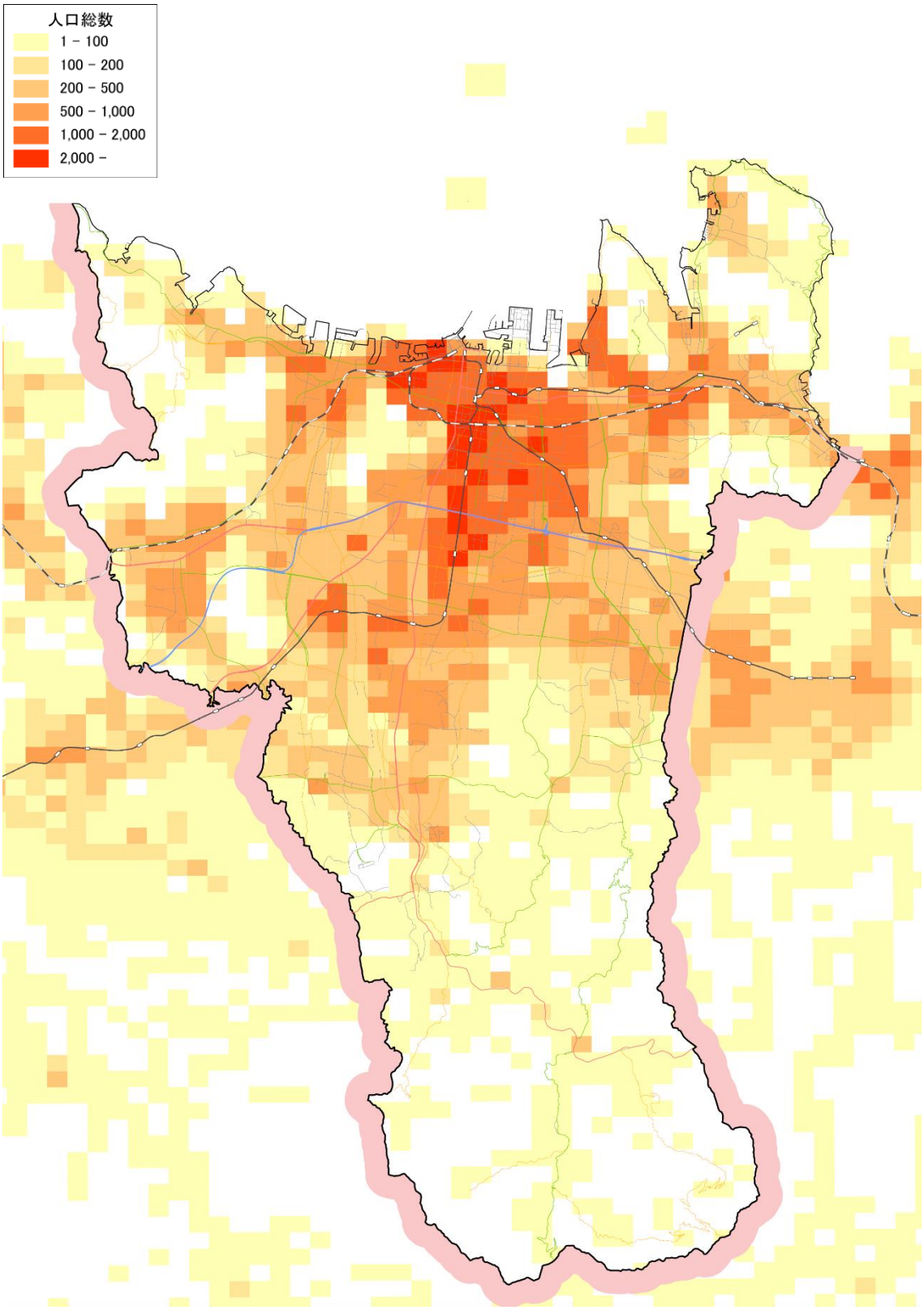


資料）国勢調査、たかまつ人口ビジョン

図 1.3 市全域人口の推移と将来予測

2) 人口分布

・ 人口は中心部及び鉄道沿線（特に、ことでん琴平線）に集積しています。

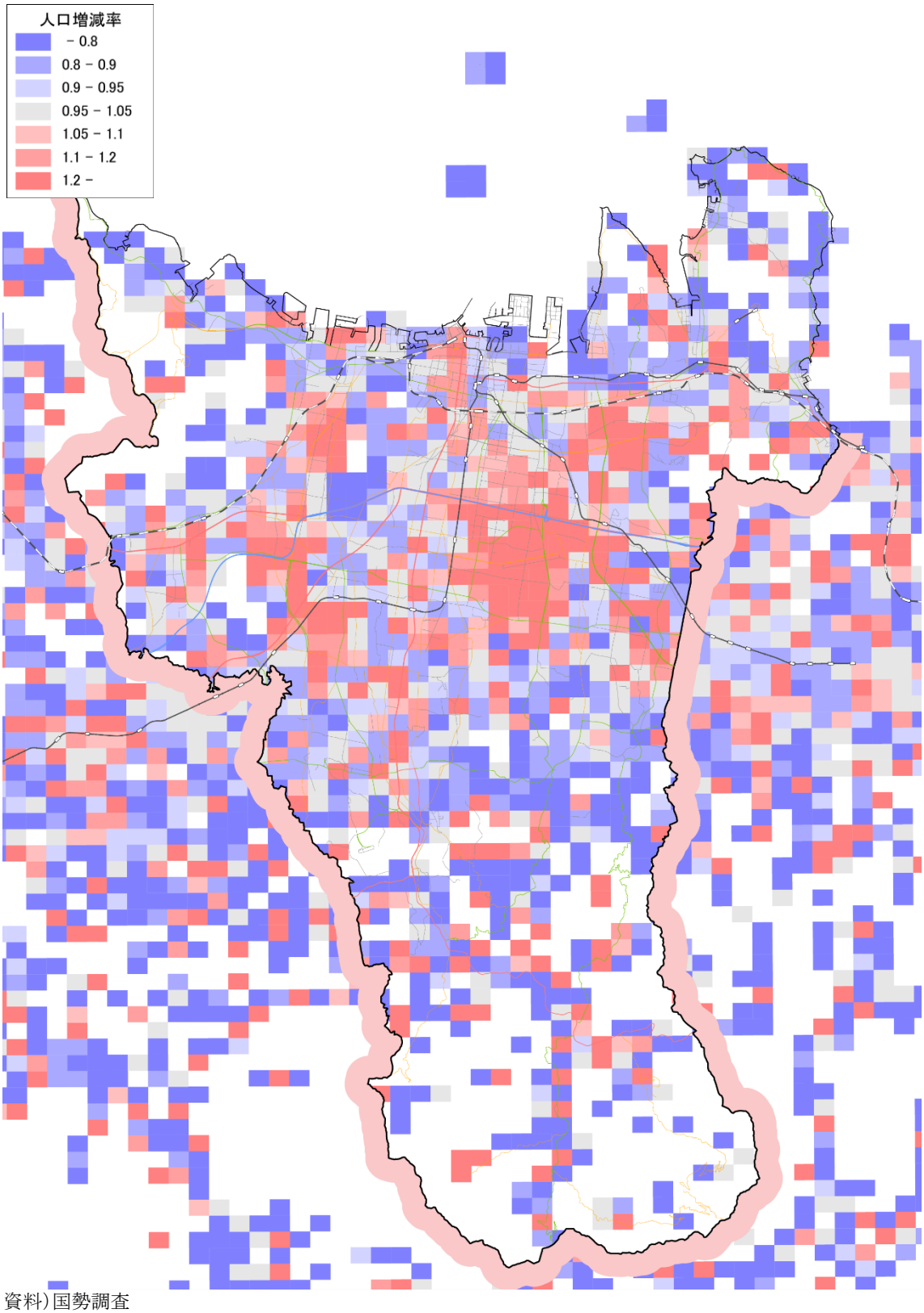


資料）H27 国勢調査

図 1.4 人口分布（H27）

3) 人口動態

- 中心市街地をはじめ、林地区、多肥地区、太田地区、三谷地区、円座地区等、郊外部でも人口増加がみられます。

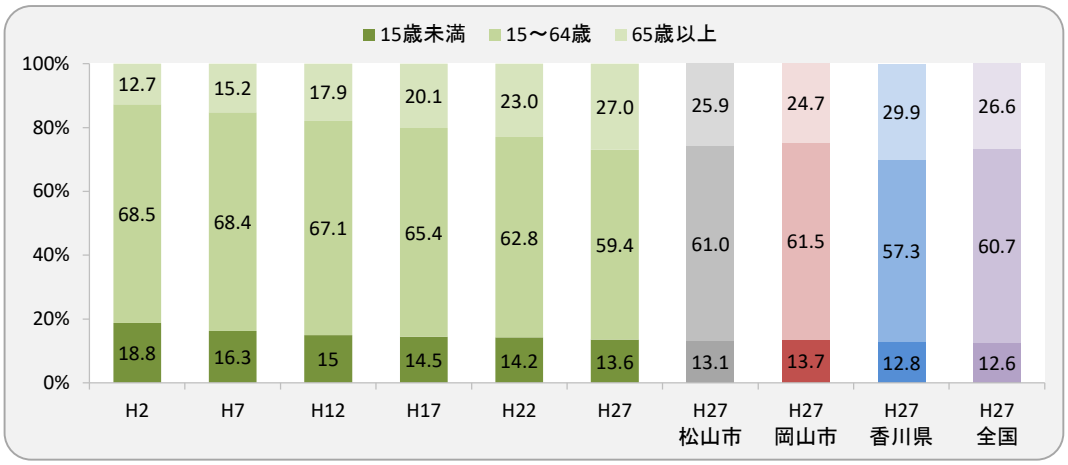


資料）国勢調査

図 1.5 人口動態（H27/H17）

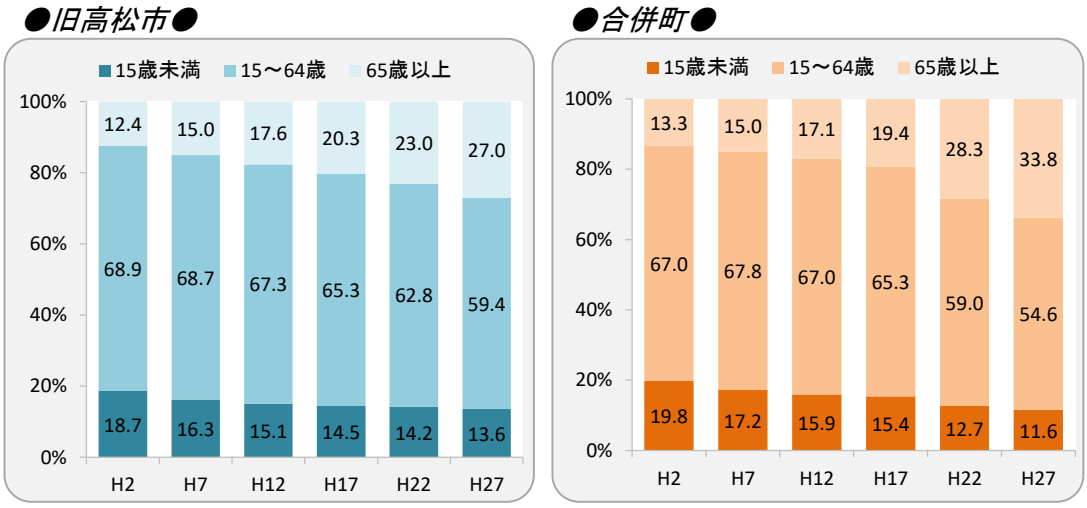
4) 年齢別人口

- 平成 27 年データを類似他都市と比較すると、65 歳以上人口（高齢化率）が高くなっており、これは香川県よりも低いものの、全国では同程度です。
- 本市の年齢構成別人口を見ると、特に合併町で、少子・超高齢化の進行が顕著となっています。



資料）国勢調査

図 1.6 高松市における年齢構成別人口比率

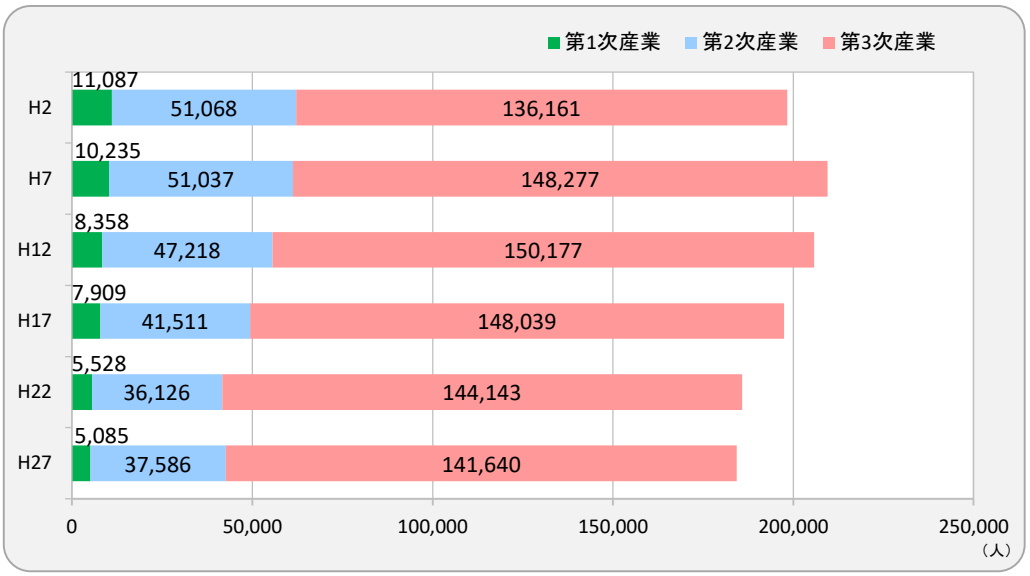


資料）国勢調査

図 1.7 旧高松市、合併町別の年齢構成別人口比率

5) 産業別就業人口

・ 就業人口の総数は平成 7 年以降減少傾向が続いており、特に第 1 次産業は 7 年と 27 年を比べると半数以下となっています。第 3 次産業の就業人口は、12 年まで増加傾向でしたが、17 年以降は減少傾向が続いています。



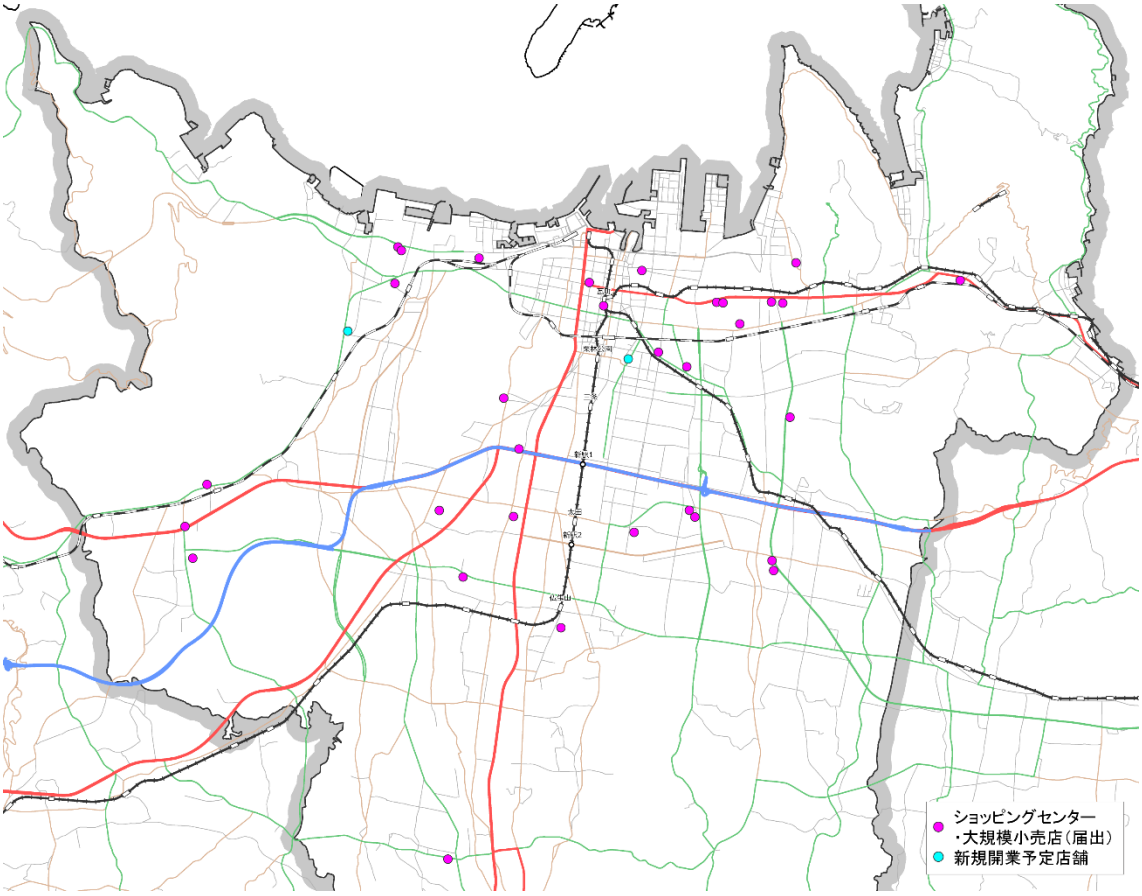
資料）国勢調査

図 1.8 産業別就業人口の推移

(2) 中心市街地の状況

1) 大規模小売店舗*の新規立地状況

・ 平成 22 年以降に、中心市街地*および郊外部ともに多くのショッピングセンター・大規模小売店舗が立地しています。

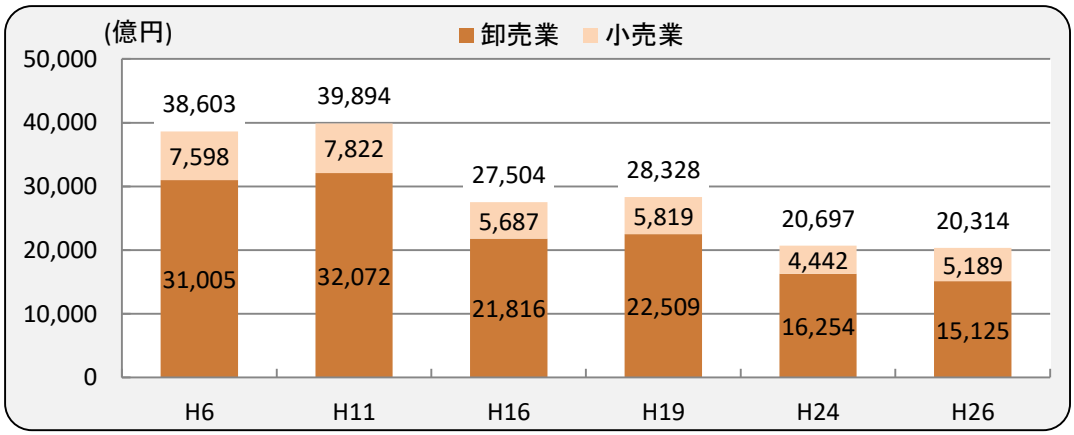


資料)香川県 HP、一般社団法人日本ショッピングセンター協会(JCSC)HP

図 1.9 ショッピングセンター・大規模小売店の新規立地(H22～)

2) 高松市の商品販売額の推移

・ 商品販売額は、増減を繰り返しながらも総じて減少しています。平成 26 年の商品販売額は、11 年と比べて約半額となっています。

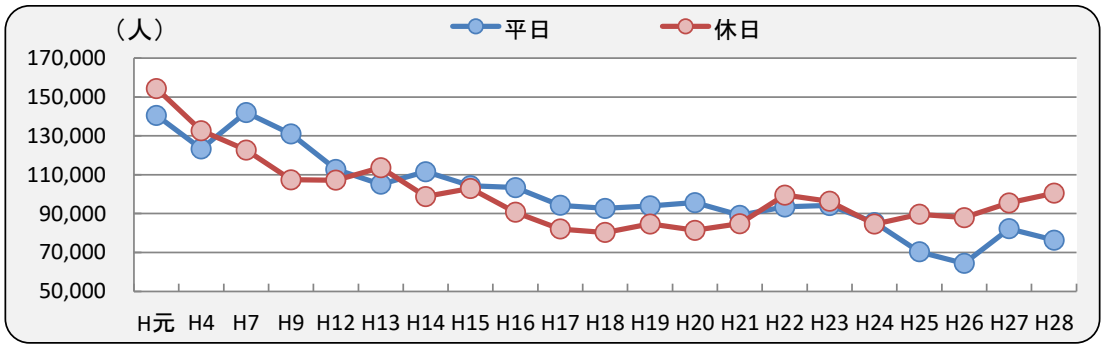


資料)高松市都市計画マスタープラン(H29.8)

図 1.10 商品販売額の推移

3) 商店街の通行量

- 中央商店街の通行量は、減少傾向から、近年、休日は微増傾向に転じ、平日は増減を繰り返しています。

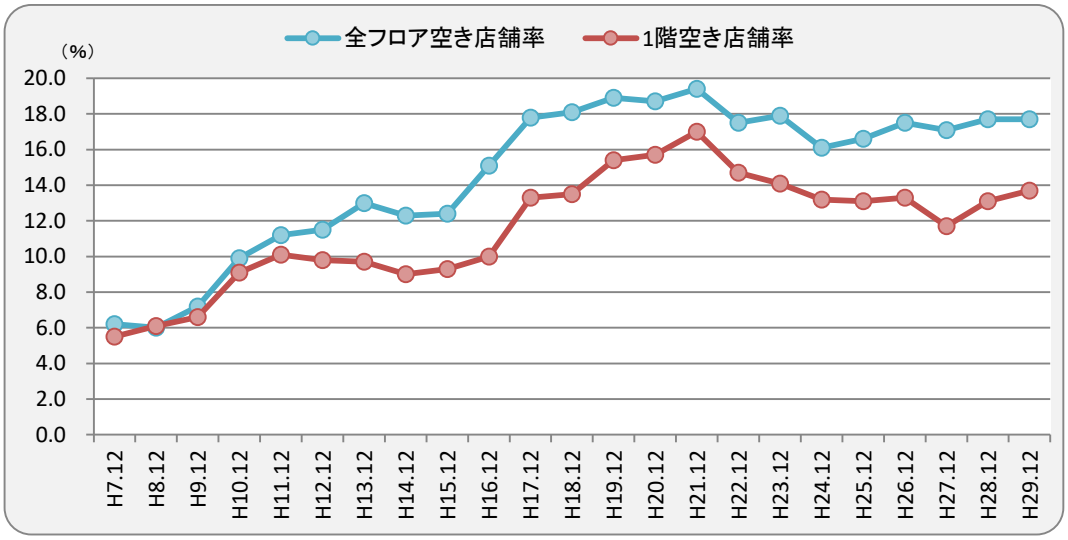


資料）高松市都市計画マスタープラン（H29.8）

図 1.8 中央商店街の通行量（主要 9 地点調査）

4) 空き店舗率の推移

- 中心市街地における空店舗数は、平成 20 年頃までは増加傾向が続いていました。その後は、増減を繰り返しています。



資料）庁内資料（～H21.12）、高松商工会議所 HP（H22.12～）

図 1.9 空き店舗率の推移

(3) 観光に関する状況

1) 観光資源の立地

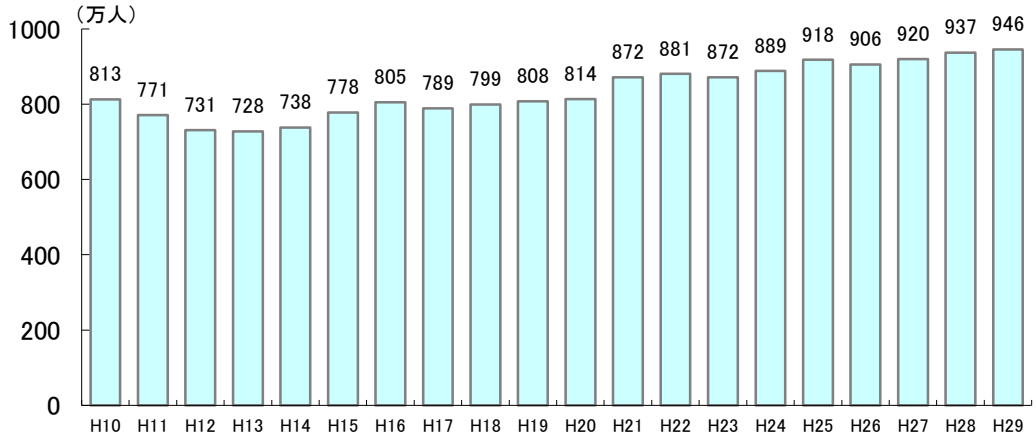
・ 高松市内には、屋島や栗林公園など観光資源が存在します。

資料）香川県観光協会 HP

図 1.103 観光資源の立地

2) 県外観光客入込数の推移

・ 県外観光客入込客数の推移を見ると、平成 16 年から 20 年では、ほぼ横ばいの傾向でしたが、21 年以降は増加傾向にあります。

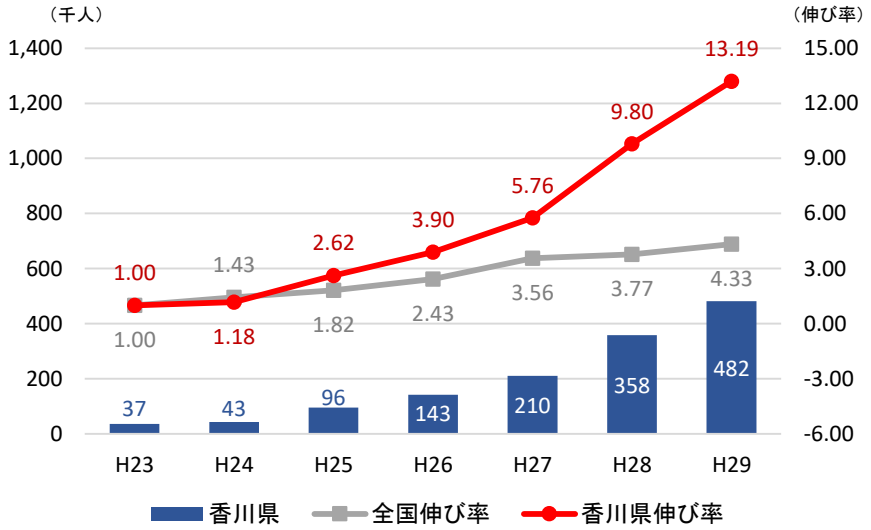


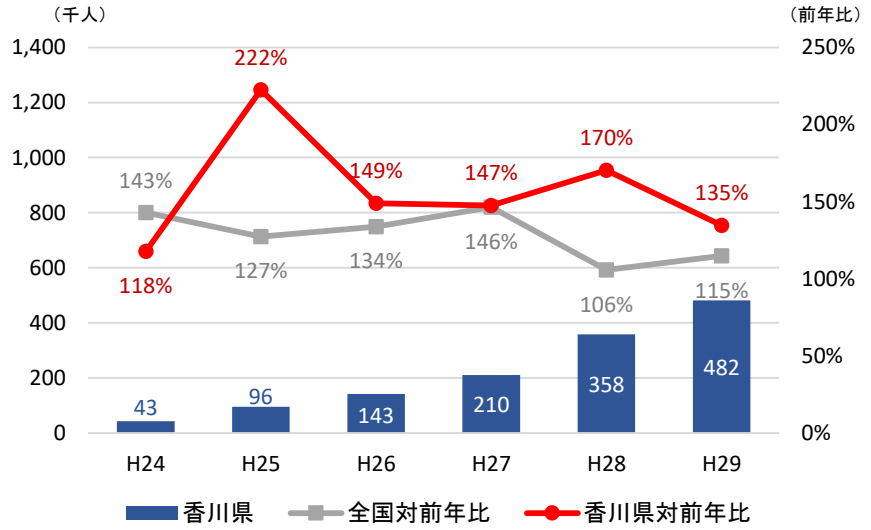
資料）H29 年度香川県観光動態調査結果

図 1.11 県外観光客入込数の推移

3) 外国人延べ宿泊者数

- 平成 28 年都道府県別外国人延べ宿泊者数の対前年伸び率は、香川県が日本一となっています。
- 前年比での増加率は、平成 25 年と 28 年が高くなっており、いずれも瀬戸内国際芸術祭※の開催に影響を受けているものと考えられます。





資料）宿泊旅行統計調査

図 1.12 外国人延べ宿泊者数

開催地	直島/豊島/女木島/男木島/小豆島/大島/犬島/沙弥島[春のみ]/本島[秋のみ]/高見島[秋のみ]/粟島[秋のみ]/伊吹島[秋のみ]/高松港・宇野港周辺

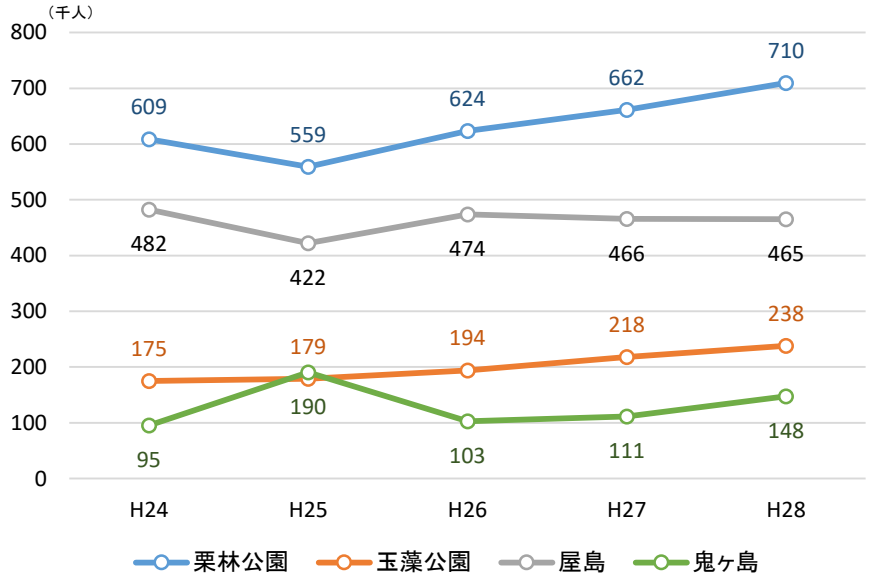
資料）瀬戸内国際芸術祭 HP

図 1.13 瀬戸内国際芸術祭

※瀬戸内国際芸術祭とは平成 22 年より、3 年に一度、瀬戸内海の島々を舞台に開催されている現代アートの祭典

4) 高松市主要観光地入込客数の推移

・ 栗林公園や玉藻公園では観光客数が微増しています。

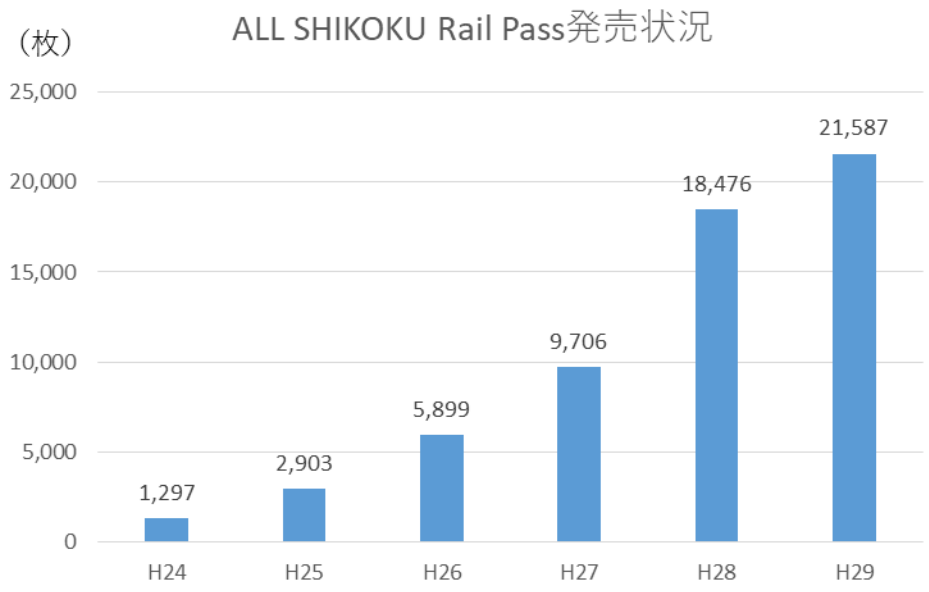


資料）平成 28 年版高松市統計年報

図 1.14 高松市主要観光地入込客数の推移

5) ALL SHIKOKU Rail Pass※発売状況の推移

・ 外国人観光客の増加傾向に合わせて、当該パスの発売状況の飛躍的に増加しています。



資料）高松市

図 1.15 ALL SHIKOKU Rail Pass 発売状況

※ALL SHIKOKU Rail Pass とは、2012 年 4 月からJR四国が発売する、外国人観光客向け四国広域鉄道パスであり、四国と四国各県の私鉄5社が乗り放題になるものです。

6) インバウンドの増加（参考）

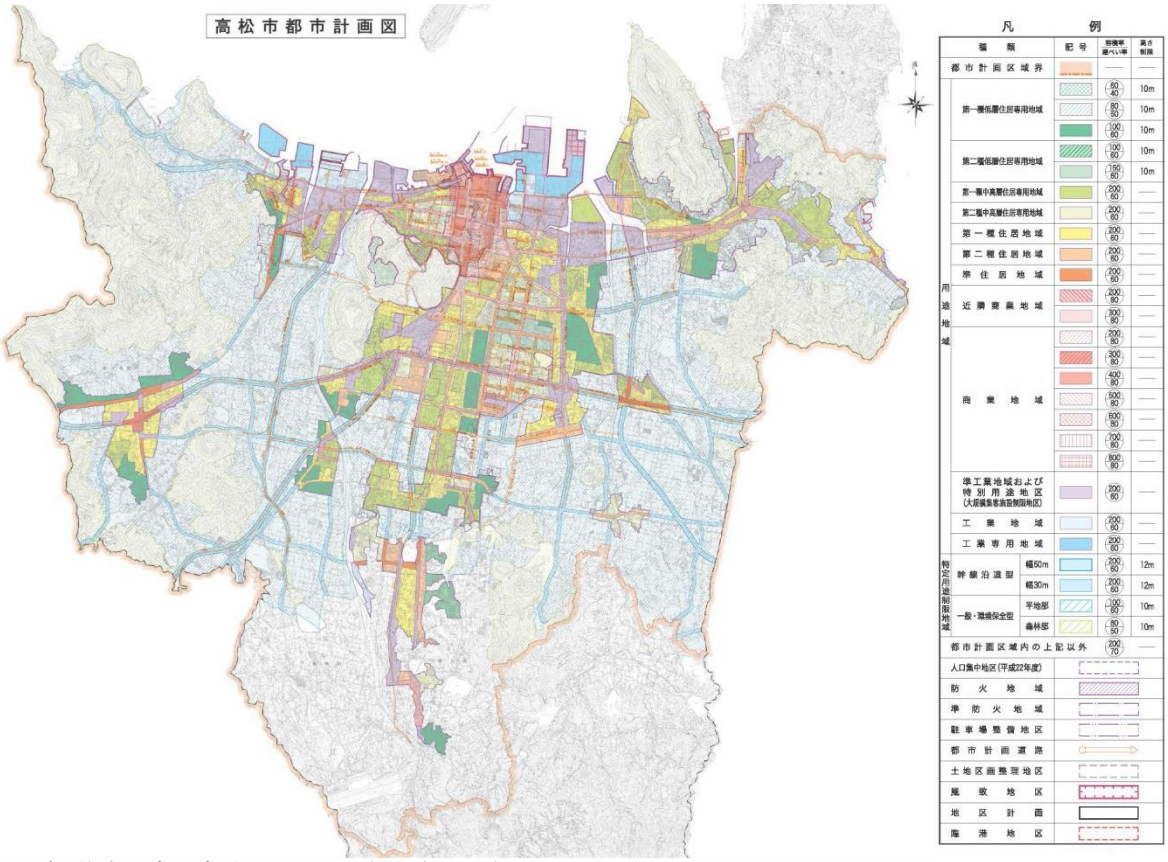
・ 米紙ニューヨーク・タイムズ「2019 年に行くべき 52 カ所」7 位に「瀬戸内の島々」が選出されたことにより、インバウンドの増加が見込まれます。

資料）ニューヨーク・タイムズ「2019 年に行くべき 52 カ所（52 places to go in 2019）」

(4) 土地利用の状況

1) 土地利用規制

- 中心市街地を中心として主に商業系、臨海部では主に工業系、内陸部では主に住居系の用途地域が指定されています。用途白地地域では、計画的な土地利用規制による良好な環境の形成又は保持を図るため、特定用途制限地域が指定されています。



資料）高松市都市計画マスタープラン（H29.8）

図 1.16 高松市土地利用規制状況

2) 人口集中地区*

- 人口集中地区の人口は平成 2 年をピークとして減少しており、人口密度は低下しています。

表 1.1 人口集中地区の推移

	面積（㎢）	人口（人）	人口密度（人/㎢）
S55（1980年）	35.40	204,433	5,775
H2（1990年）	39.80	222,531	5,591
H12（2000年）	40.81	217,410	5,327
H17（2005年）	40.19	213,793	5,320
H22（2010年）	40.88	212,803	5,206
H27（2015年）	41.04	212,897	5,188

資料）国勢調査

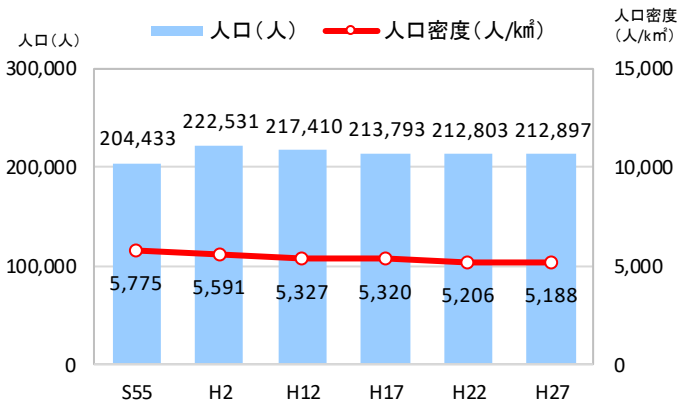
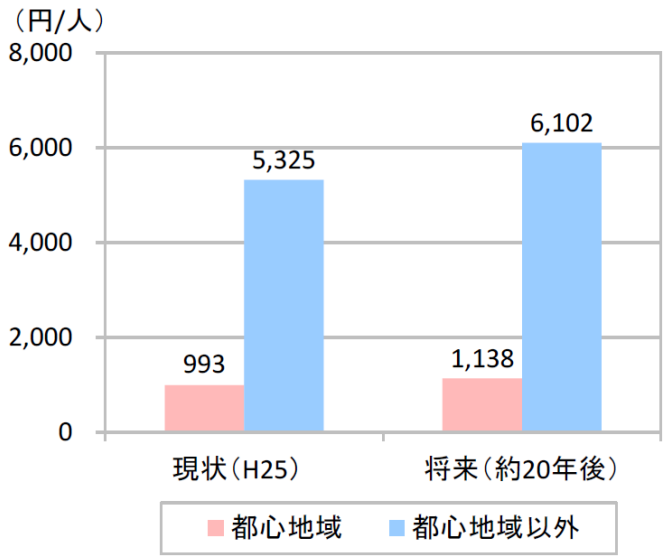


図 1.20 人口集中地区の推移

(5) 市の財政状況

1) 市民一人当たりのコスト

- 将来的に必要となる道路などの維持補修費を都心地域内外で比べてみると、都心地域以外は、都心地域の約 6 倍の維持管理費用が必要となり、厳しい財政状況の中で、効率的な投資が求められています。

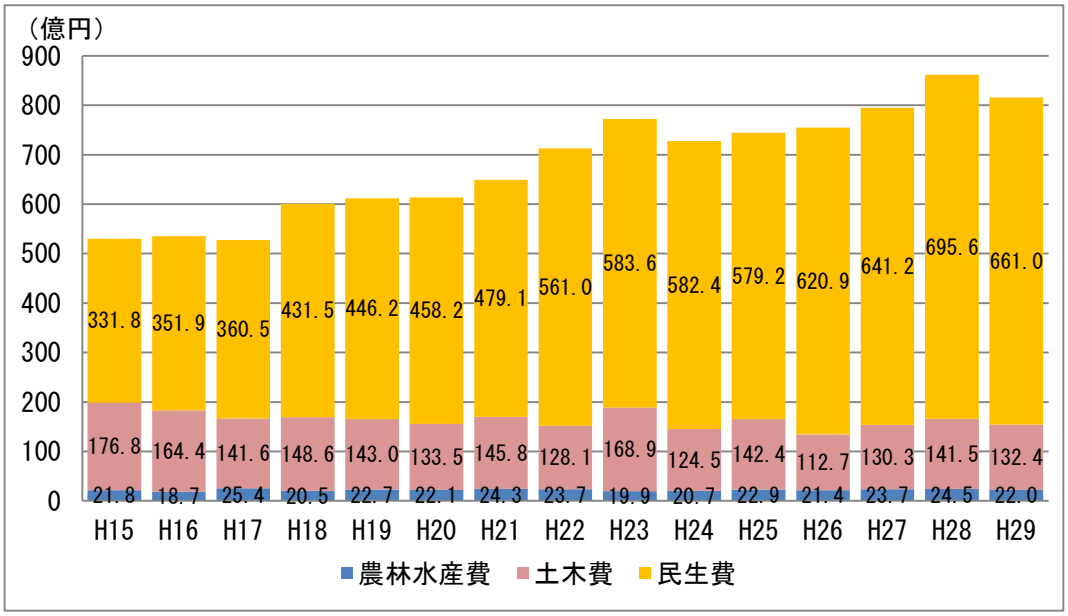


資料）高松市資料

図 1.17 市民1人当りの負担するコスト（維持補修費）の予測

2) 財政種類別の状況

- 高齢化の進展により、民生費が増加する一方、土木費は減少しており、今後、新たな社会基盤整備が難しくなることも予想されます。

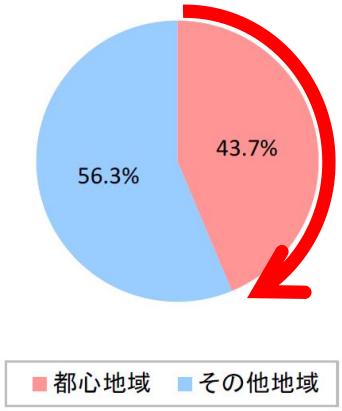


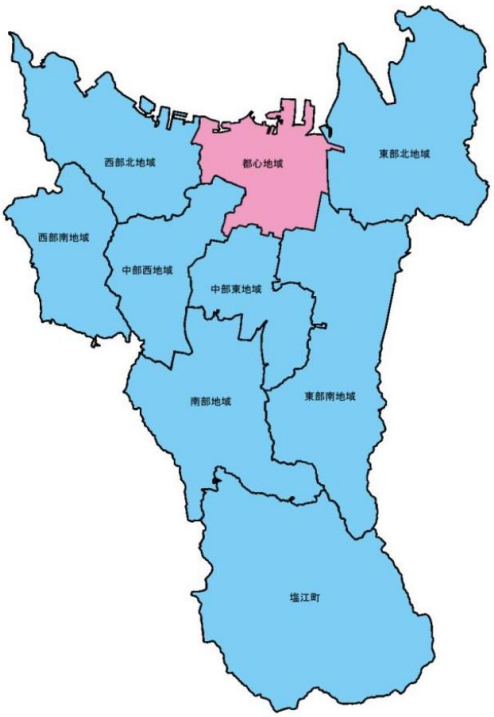
資料）高松市決算状況調査

図 1.18 農林水産業費、土木費、民生費の推移

(6) 都心地域の固定資産税の状況

- 都心地域の固定資産税が全体に占める比率は約 44%と高く、不動産価値の下落は、税収に大きな影響を及ぼすものと思われます。





資料）高松市資料（H26）

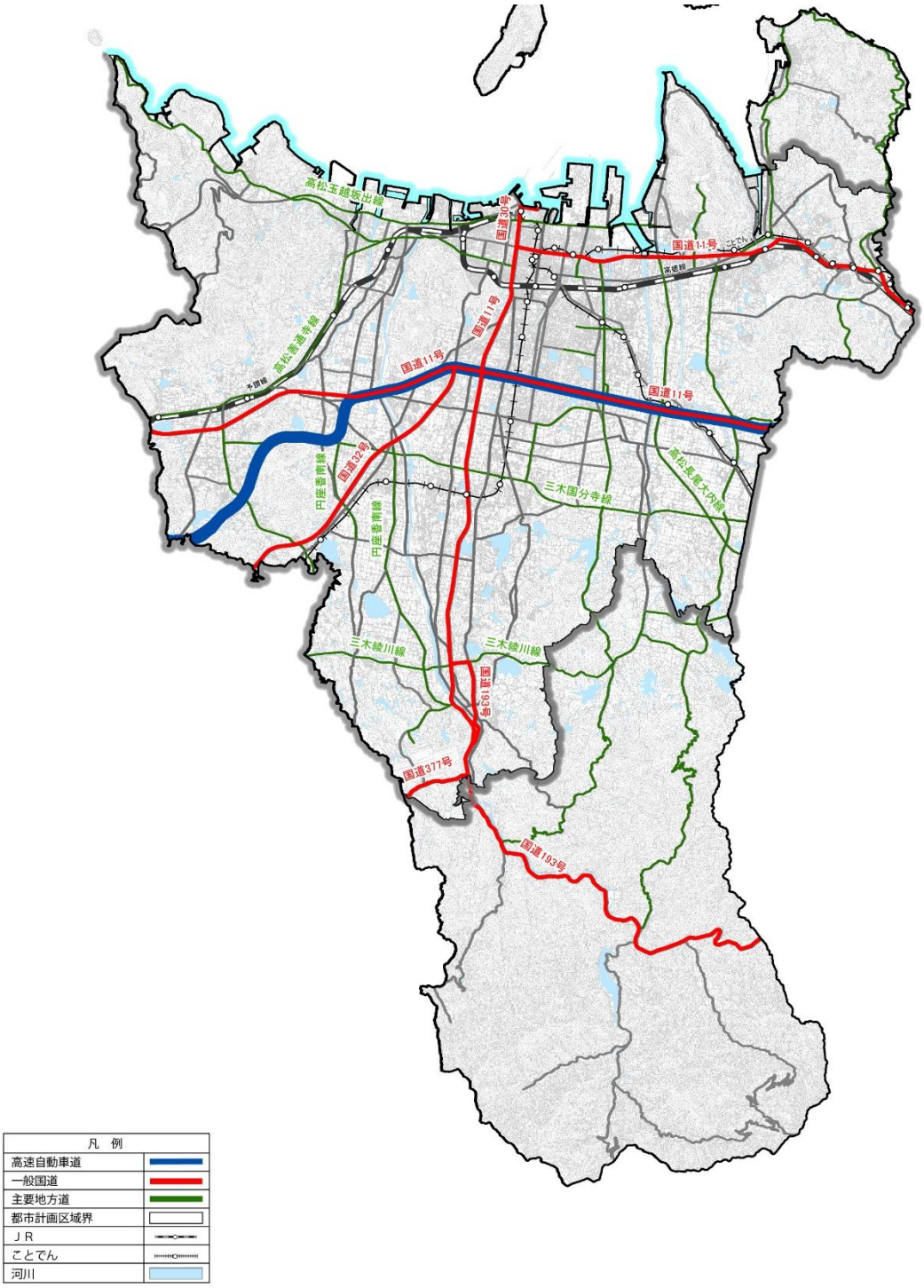
図 1.19 地域別の固定資産税

1.3 交通の状況

(1) 道路ネットワーク

1) 市内の主要幹線道路

- 道路網は、四国横断自動車道が都市計画区域の中央部を東西に横断しており、また、市内中心部から放射状に一般国道が整備され、主要地方道がこれを補完する形で、道路ネットワークを形成しています。

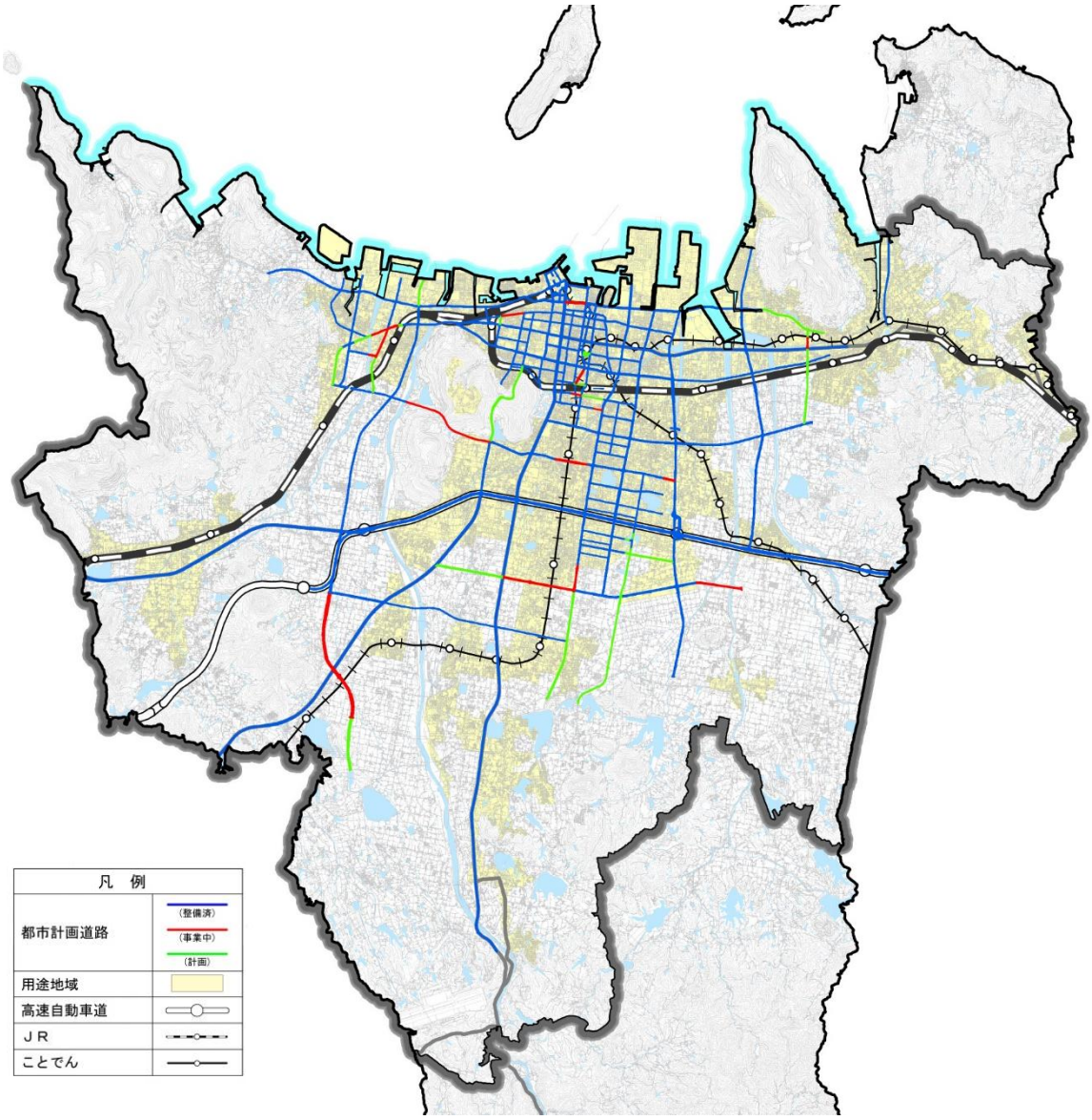


資料）高松市都市計画マスタープラン（H29.8）

図 1.20 主要幹線道路図

2) 都市計画道路の整備状況

・ 都市計画道路の整備状況をみると、整備率が 89.4%と自動車が利用しやすい環境となっています。



●都市計画道路の整備状況●　　H29. 3. 31

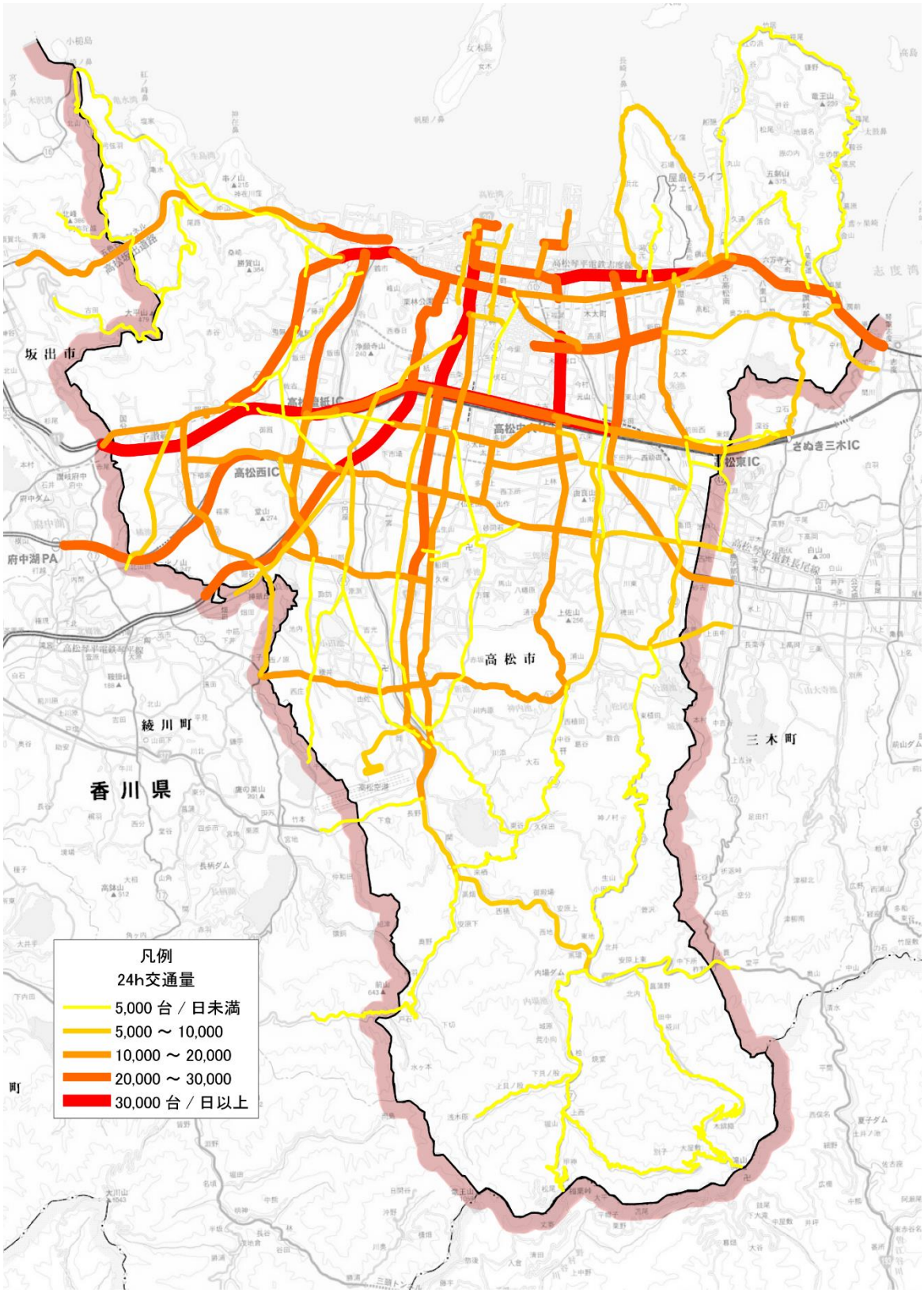
道路種別	路線数	計画延長(m)	整備済延長(m)			整備率(%)
			供用済延長	整備中換算	合計	
自動車専用道路	1	13, 460	13, 460	0	13, 460	100. 0
幹線道路	59	198, 070	167, 333	8, 619	175, 952	88. 8
区画道路	3	990	200	205	405	40. 9
特殊道路	3	840	840	0	840	100. 0
合計	66	213, 360	181, 833	8, 824	190, 657	89. 4

資料）高松市都市計画マスタープラン（H29.8）

図 1.21 都市計画道路の整備状況

3) 自動車交通量の状況

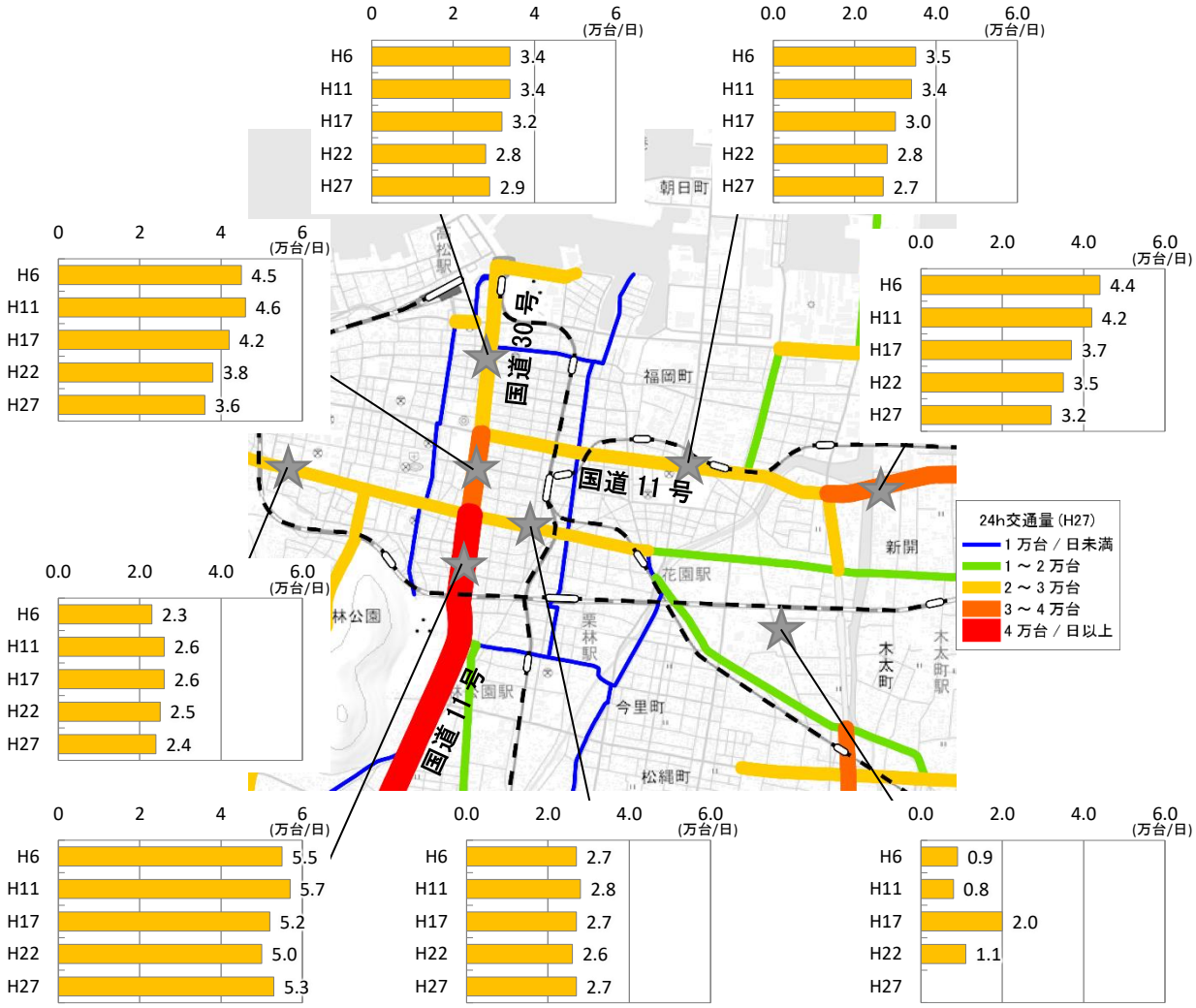
・ 都心地域に直結する国道 11 号を中心に自動車交通量が多い状況となっています。



資料）平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査

図 1.22 自動車交通量

・ 都心地域における自動車交通量は減少傾向にありますが、国道 11 号においては、4～5 万台／日を超えるなど、依然として自動車交通量は多くなっています。



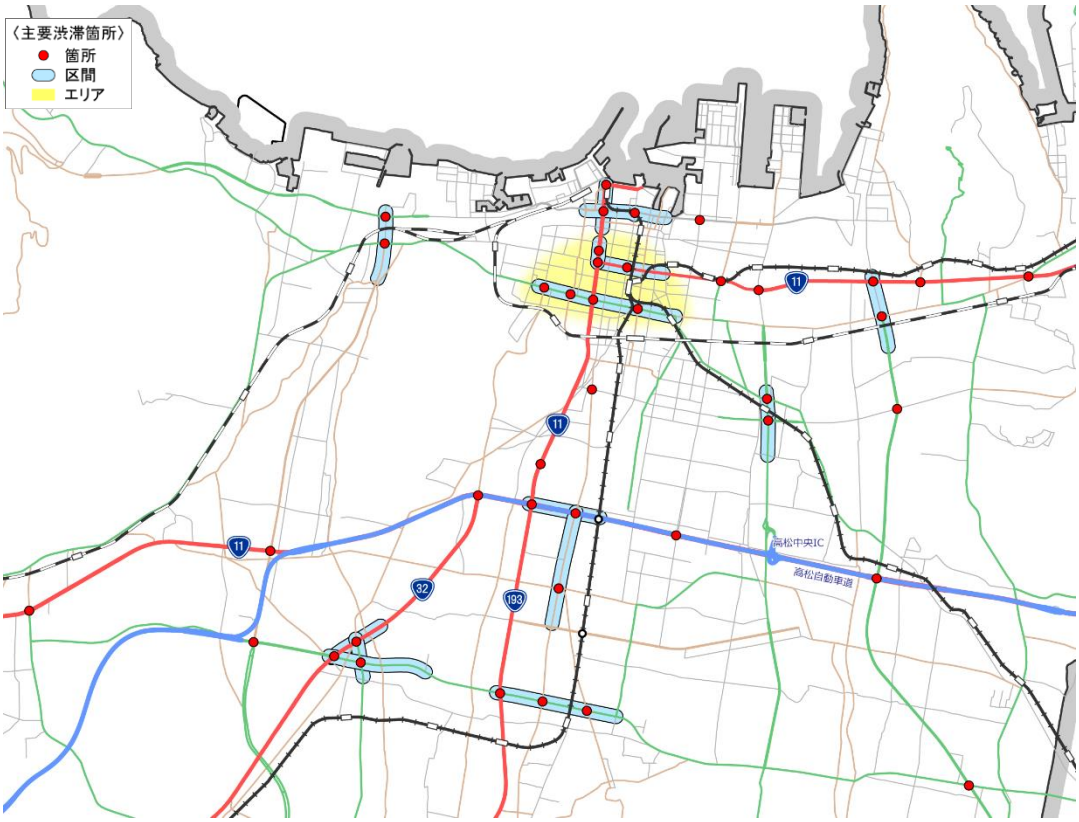
資料）全国道路・街路交通情勢調査

注）★ は全国道路・街路交通情勢調査の調査ポイント

図 1.23 都心地域における自動車交通量の推移

4) 高松市内の主要渋滞箇所

・ 市内主要混雑交差点 40 箇所が高松市中心部から 5km 圏内に集中しており、県下でも渋滞が顕著となっています。



資料）香川県渋滞対策協議会「かがわスイスイ計画」

図 1.24 高松市内の主要渋滞箇所

(2) 公共交通の状況

1) 鉄道の概況

- 本市における鉄道ネットワークは、JR とことでんが JR 高松駅やことでん瓦町駅を中心として放射線状に拡がっています。
- 本市の単位面積当たりの鉄軌道延長は 0.163km/ km2 と、全国平均 0.066 km/ km2 の約 2.5 倍となっています。

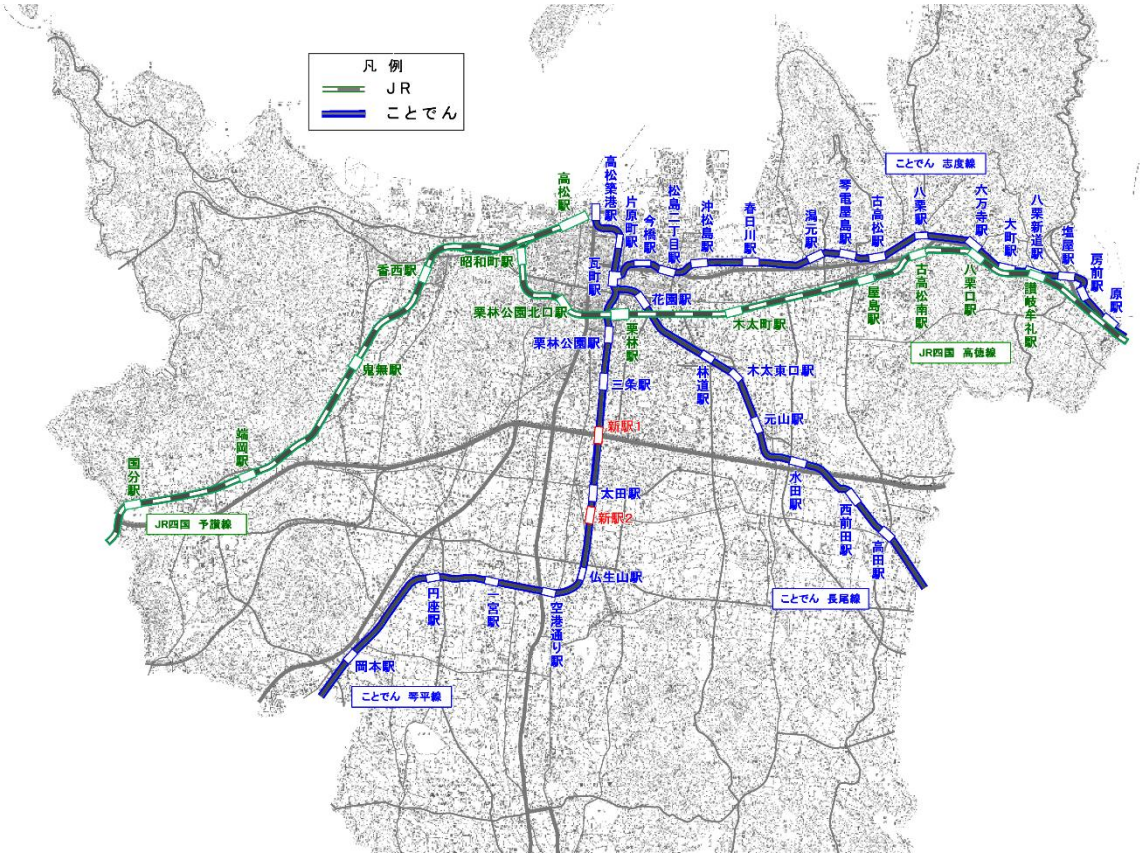


図 1.25 鉄道全体図

表 1.2 鉄軌道密度の比較

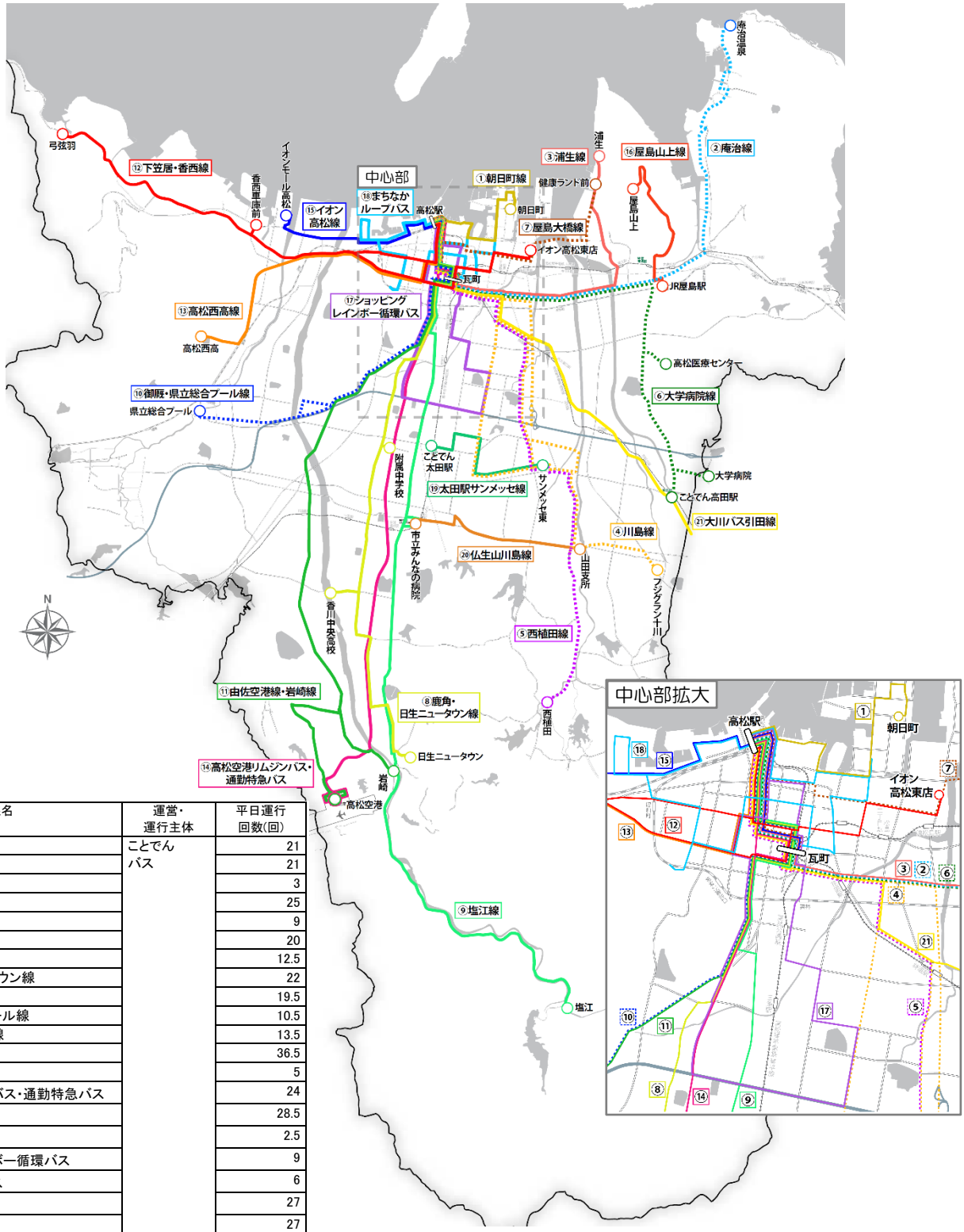
		H27人口（人）	面積（km²）	鉄軌道延長（km） 合計	鉄道 JR	鉄道 民鉄	軌道	面積当たり鉄軌道延長（km/km²）
香川県	高松市	420,748	375.41	61.1	26.2	34.9		0.163
	県全体	976,263	1,876.72	231.5	171.5	60.0		0.123
徳島県	県全体	755,733	4,146.65	230.4	221.9	8.5		0.056
愛媛県	県全体	1,385,262	5,676.11	338.0	294.5	36.6	6.9	0.060
高知県	県全体	728,276	7,103.91	301.9	167.3	109.3	25.3	0.042
四国全体		3,845,534	18,803.39	1,101.8	855.2	214.4	32.2	0.059
全国		127,094,745	377,970.75	25,020.3	―	―	―	0.066

資料）各県統計年鑑、四国運輸局業務要覧などから作成

2) バスの概況

a) 路線バスの概況

・ 本市における路線バスのネットワークは、JR 高松駅やことでん瓦町駅を中心として放射線状に拡がっています。



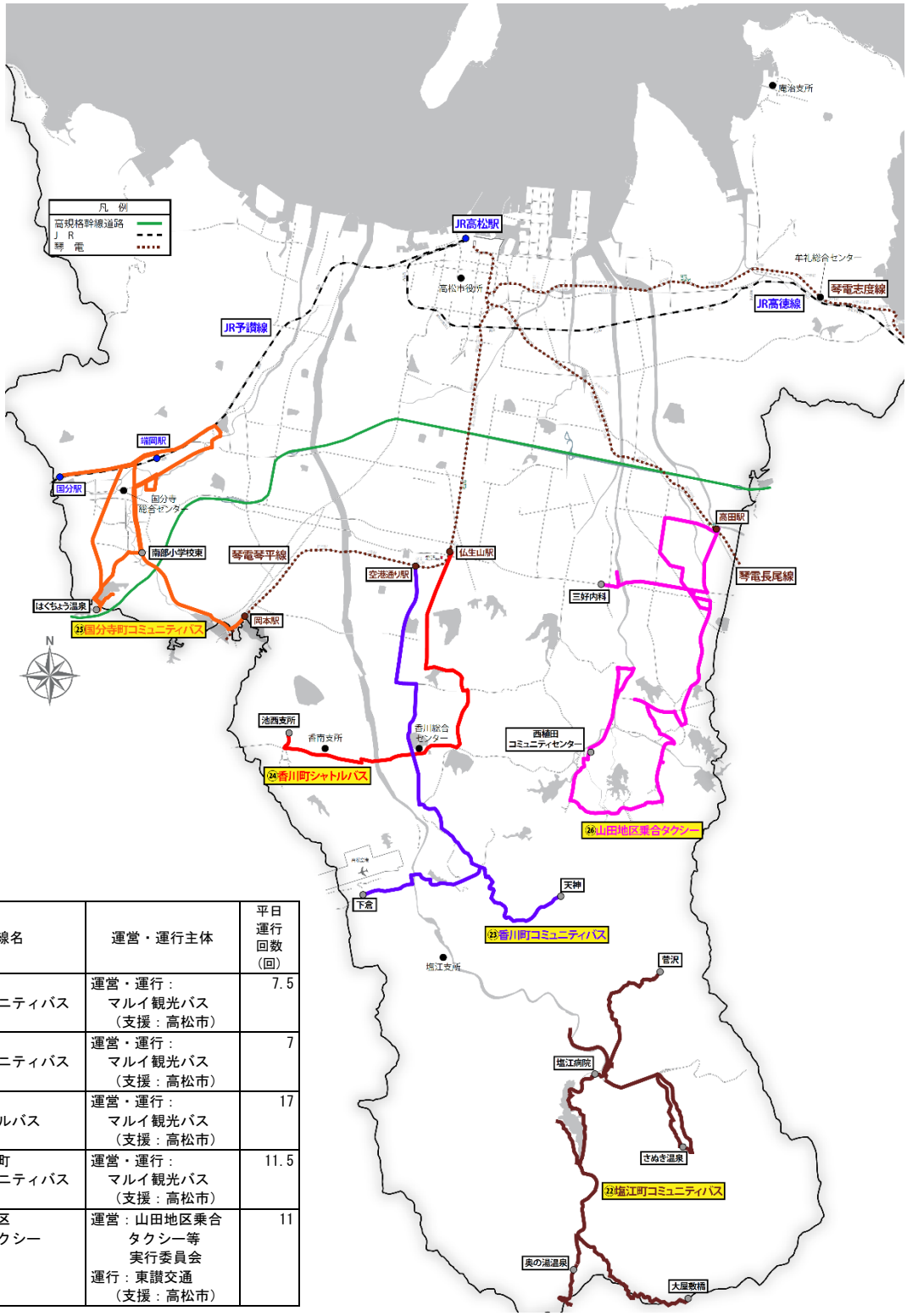
路線名	運営・運行主体	平日運行回数(回)
①朝日町線	ことでんバス	21
②庵治線		21
③浦生線		3
④川島線		25
⑤西植田線		9
⑥大学病院線		20
⑦屋島大橋線		12.5
⑧鹿角・日生ニュータウン線		22
⑨塩江線		19.5
⑩御厩・県立総合プール線		10.5
⑪由佐空港線・岩崎線		13.5
⑫下笠居・香西線		36.5
⑬高松西高線		5
⑭高松空港リムジンバス・通勤特急バス		24
⑮イオン高松線		28.5
⑯屋島山上線		2.5
⑰ショッピングレインボー循環バス		9
⑱まちなかループバス		6
⑲太田駅サンメッセ線		27
⑳仏生山川島線		27
㉑大川バス引田線	大川バス	23

資料) ことでん HP

図 1.26 路線バス全体図

b）コミュニティバス等の概況

・ 本市におけるコミュニティバス等は、5 路線が公的補助を受け、運行されています。



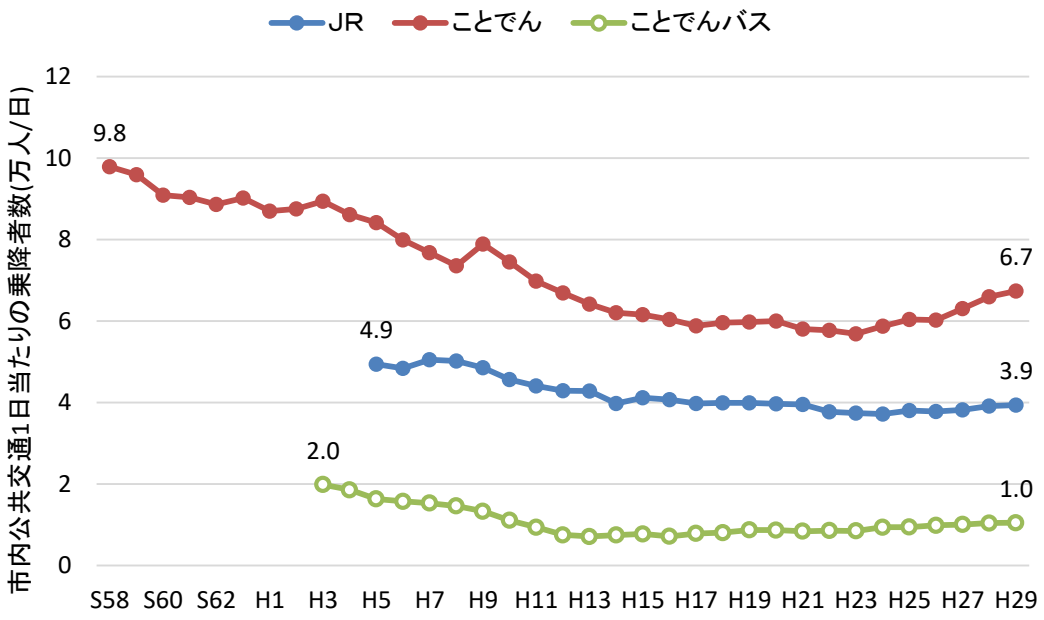
路線名	運営・運行主体	平日運行回数（回）
㉒塩江町コミュニティバス	運営・運行：マルイ観光バス（支援：高松市）	7.5
㉓香川町コミュニティバス	運営・運行：マルイ観光バス（支援：高松市）	7
㉔香川町シャトルバス	運営・運行：マルイ観光バス（支援：高松市）	17
㉕国分寺町コミュニティバス	運営・運行：マルイ観光バス（支援：高松市）	11.5
㉖山田地区乗合タクシー	運営：山田地区乗合タクシー等実行委員会 運行：東讃交通（支援：高松市）	11

資料）高松市 HP

図 1.27 コミュニティバス等全体図

3) 鉄道・バス利用状況の推移

- 鉄道、路線バスの利用状況は、減少の一途にありましたが、平成 16 年以降は、減少に歯止めがかかり、近年、ことでんは増加傾向、JR・ことでんバスは横ばいとなっています。



資料）事業者資料

図 1.28 市内の鉄道・バス利用状況の推移

4) コミュニティバス等運行状況

- コミュニティバス等の運行状況は、地域ごとに異なりますが、いずれも 1 便当たりの利用人数は少ない状況となっています。

表 1.3 コミュニティバス運行状況

平成 31 年 2 月現在

	運行便数	利用実績（29 年度）		
		年間	日平均	便平均
塩江町 コミュニティバス	塩江～奥の湯:(毎日)15 便 塩江～上地:(月木土)3 便 塩江～菅沢:(火水金)3 便 奥の湯～松尾:(火水金)6 便 奥の湯～大屋敷橋:(月木)6 便	3,302 人/年間	9 人/日	0.6 人/便
香川町 コミュニティバス	全 14 便 下倉－空港通り:5 便 下倉－空港通り(短):2 便 天神－空港通り:7 便	11,458 人/年間	44 人/日	3.1 人/便
香川町 シャトルバス	平日:34 便 土曜:20 便	45,390 人/年間	155 人/日	4.6 人/便
国分寺町 コミュニティバス	国分駅－端岡駅－運動公園線 4 便 運動公園－端岡駅－南部小学校－岡本駅線 19 便	20,294 人/年間	69 人/日	3.0 人/便
山田地区 乗合タクシー	西植田コミセン～ことでん高田駅:10 便 ことでん高田駅～三好内科:9 便 通学線:3 便	6,584 人/年間	29 人/日	1.5 人/便

資料） 高松市資料

(3) 船舶の概況

- 高松港は日本屈指の旅客港であり、本州との連絡を担う宇高航路を始め、関西航路や小豆島航路の他、離島（女木島、男木島、大島）の生活を支える航路が就航しています。
- このうち男木～高松航路は、離島航路として、国・県・市による支援を行いながら、航路を維持しています。H27.10 から開始した、高齢者割引（ゴールド IruCa*利用割引）・島発往復割引の利用者数は増加傾向となっています。

資料）みなとナビ高松・宇野 Web ページ

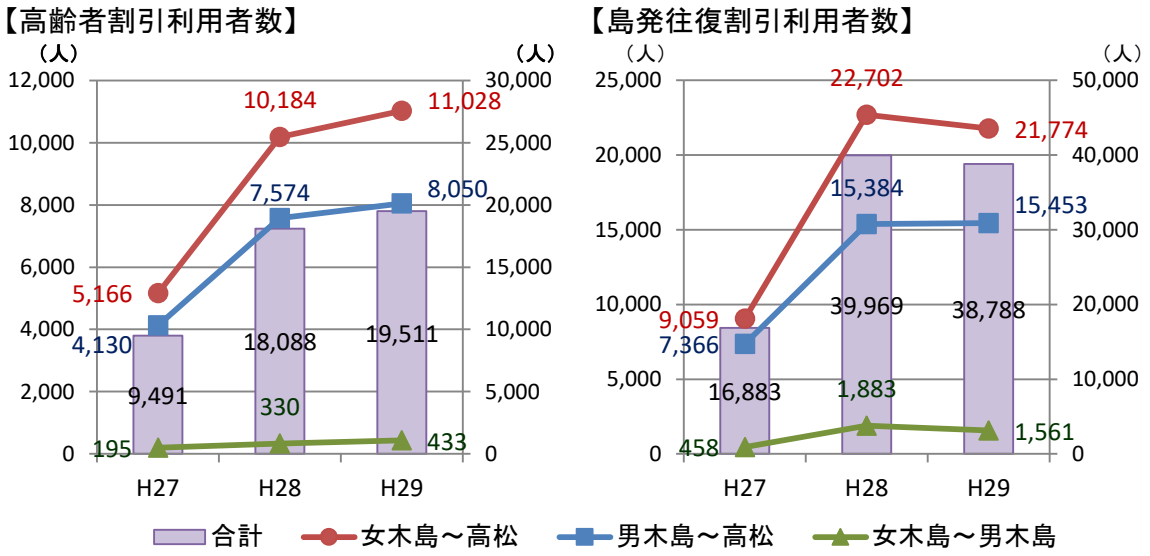
図 1.29 高松港からの旅客航路

表 1.4 男木～高松航路時刻表

○通常時運行表

1 月 1 日～7 月 31 日、8 月 21 日～12 月 31 日					
復航			往航		
高松発	女木島発	男木島着	男木島発	女木島発	高松着
8:00	8:20	8:40	7:00	7:20	7:40
10:00	10:20	10:40	9:00	9:20	9:40
12:00	12:20	12:40	11:00	11:20	11:40
14:00	14:20	14:40	13:00	13:20	13:40
16:00	16:20	16:40	15:00	15:20	15:40
18:10	18:30	18:50	17:00	17:20	17:40

資料）雌雄島海運 HP



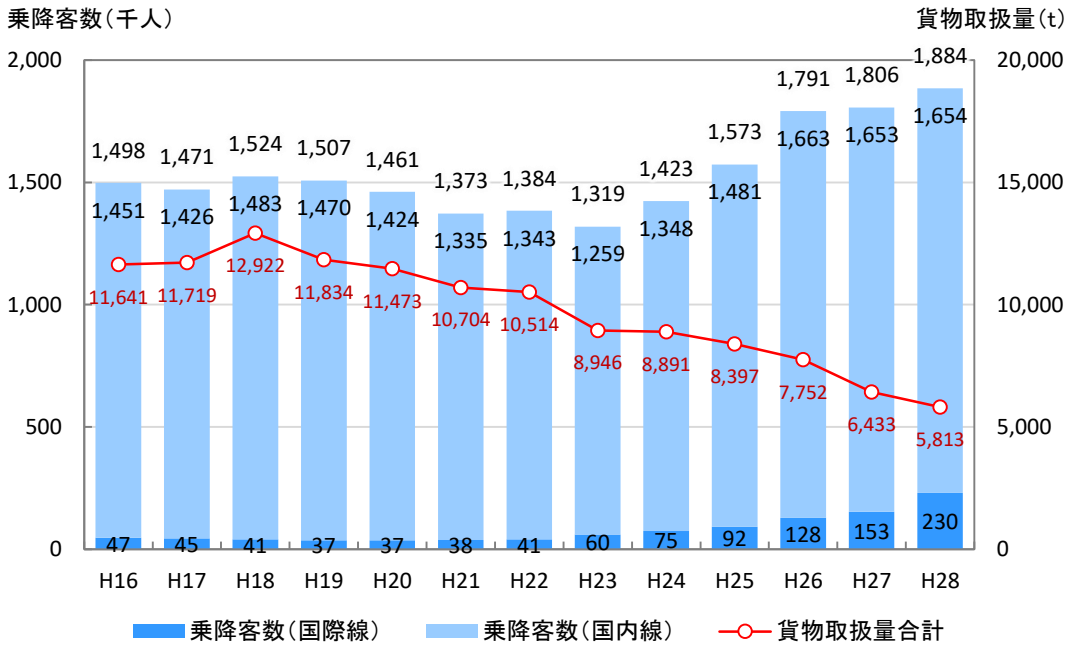
資料） 高松市資料

図 1.30 男木～高松航路割引利用者数

(4) 空港

1) 高松空港の乗降客数と貨物取扱量の推移

- 高松空港の運航実績をみると、近年乗降客は増加傾向にあり、貨物取扱量は減少傾向にあります。



資料)国土交通省航空局

図 1.31 高松空港の運航実績

表 1.5 路線別運航状況

平成 31 年 2 月

路線	便数	航空会社
東京線 (羽田線)	6 往復/日	全日本空輸(ANA)
	7 往復/日	日本航空(JAL)
(成田線)	最大 3 往復/日	ジェットスター・ジャパン
那覇線	1 往復/日	全日本空輸(ANA)
ソウル線	7 往復/週(※1)	エアソウル
上海線	5 往復/週(※2)	春秋航空
台北線	6往復/週(※3)	チャイナエアライン
香港線	4 往復/週(※4)	香港エクスプレス

(※1)月・火・水・金・日　(※2)月・火・木・金・日

(※3)月・水・木・金・土　(※4)月・水・金・日

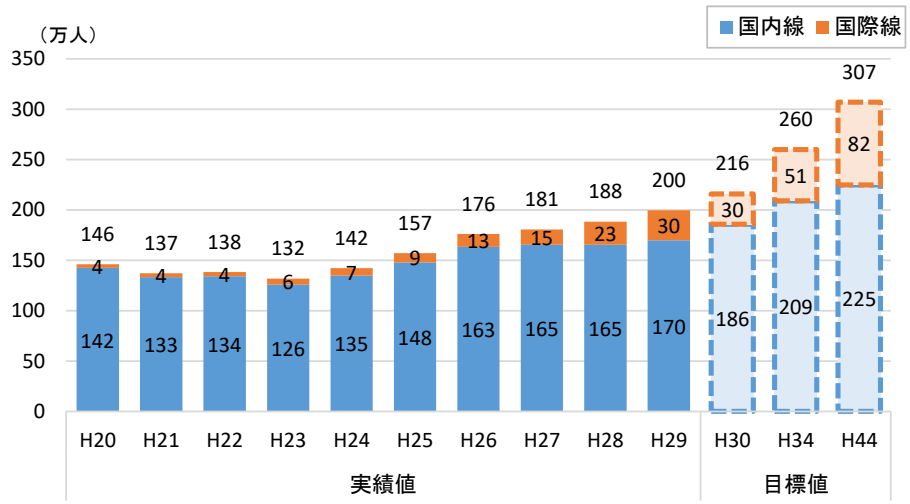
資料)高松市資料

2) 空港運営の民営化

- 高松空港は平成 30 年 4 月 1 日より、高松空港株式会社による空港全体の運営が開始され、国内線搭乗待合室の拡張・リニューアルや駐車場整備等、空港活性化に向けた取り組みが進められています。

1 旅客ターミナルビルの改修	
	・国内線搭乗待合室の拡張・リニューアルや国際線搭乗待合室の免税店舗を拡大。 ・到着ロビーには、四国瀬戸内の豊かな観光資源を紹介するウェルカムサインを設置。
2 交通アクセスの改善	
	・事前精算機の新設、交通系や流通系の電子マネーによる決済の導入による駐車場の利便性強化。 ・地元のバス会社と連携した、高松空港と観光地をつなぐ直行バス路線の新設。
3 案内サービスの強化	
	・高松空港と高松空港ビルのホームページの統合、デザインの一新。 ・インフォメーションカウンターにおいて、四国高松の周遊観光に便利な「ことでん・JR くるり～んきっぷ」の販売を開始。（H30.4～）
4 航空ネットワークの拡充	
	・ジェットスター・ジャパンが運航する高松－東京（成田）線が 1 日最大 2 便を 3 便に増便。（H30.3～） ・エアソウルが運航する高松－ソウル線が週 5 便から週 7 便に増加（H30.10～） ・チャイナエアラインが運航する高松－台北線が週 6 便から週 7 便に増加（H31.3～）

資料）高松空港 HP



資料）国土交通省、高松空港事業計画・マスタープラン（高松空港）

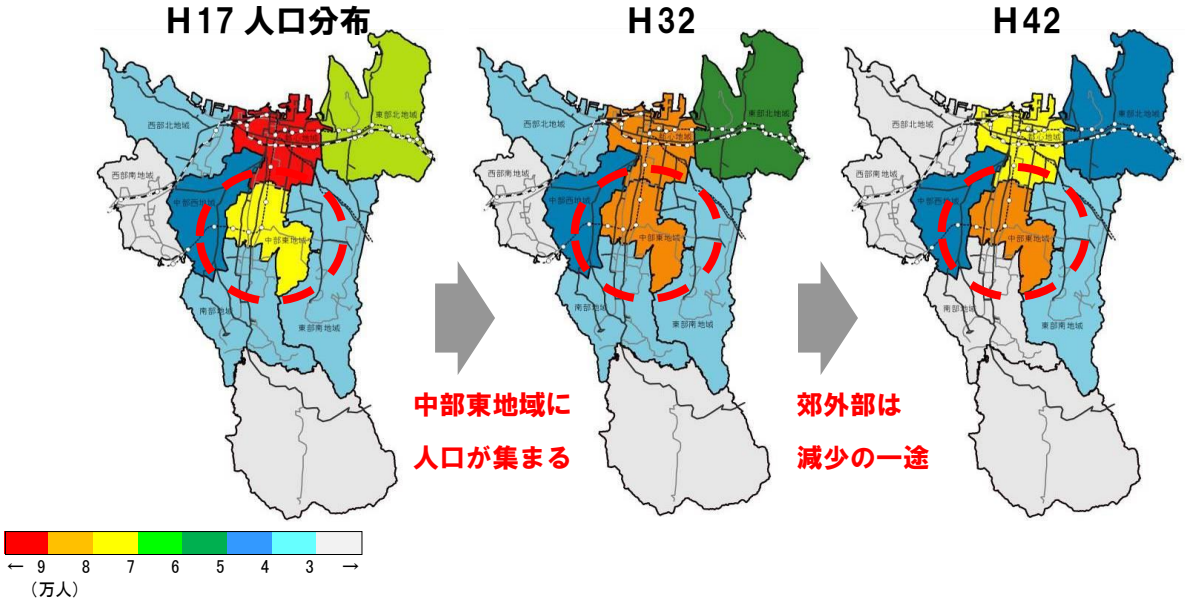
図 1.32 乗降客数の目標

1.4 高松市の現在の交通体系が抱える問題

1.4.1 平成 27 年 3 月策定の計画と比較して改善されつつある問題点

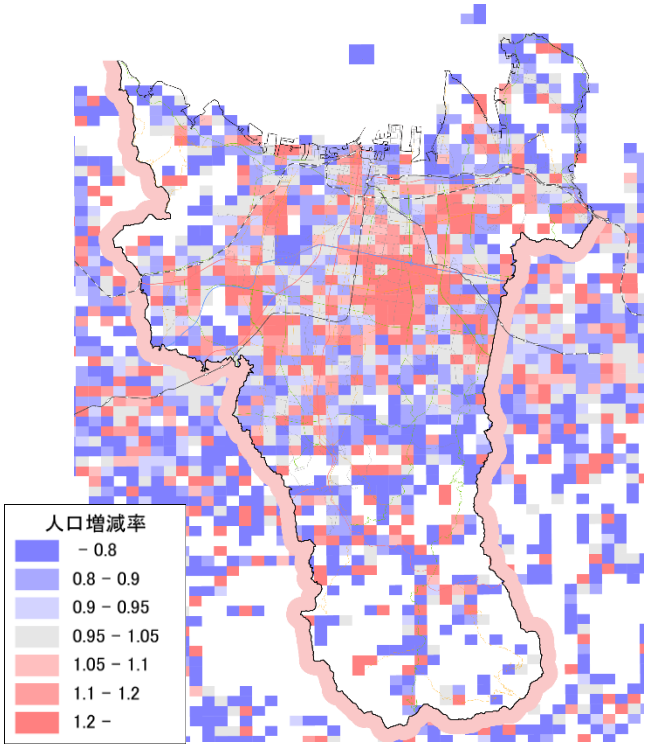
(1) 中心市街地の人口減少と低密度化

- 将来予測では都心部の人口の希薄化が懸念されていましたが、近年の都心回帰に関する流れをうけ、都心部などでは人口増加に転じています。
- 一方で、香川大学工学部周辺など、局地的に人口増加が著しい地域が存在しており、総じて、人口増減の二極化が進んでいる状況となっています。



資料）第5次高松市総合計画（H20.2）、都市計画マスタープラン（H20.12）

図 1.33 高松市の人口推移



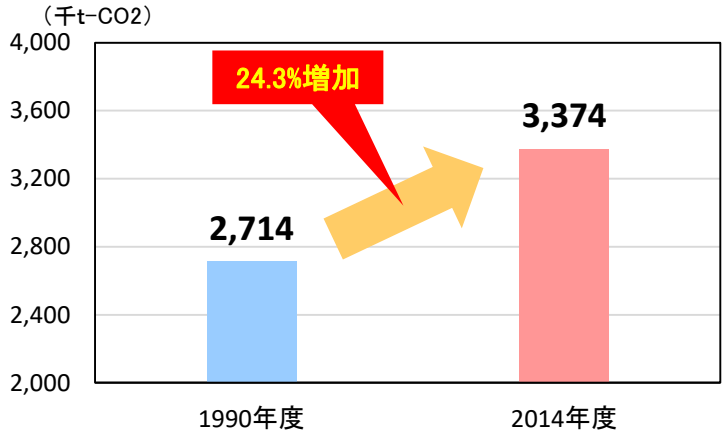
資料）国勢調査

図 1.34 人口動態（H27/H17）

(2) 二酸化炭素排出量の増加

1) 高松市のCO_2排出量

- 高松市における 26 年度の温室効果ガス排出量は、3,374 千 t-CO2 であり、平成 2 年(基準年)と比べ、24%増加しています。

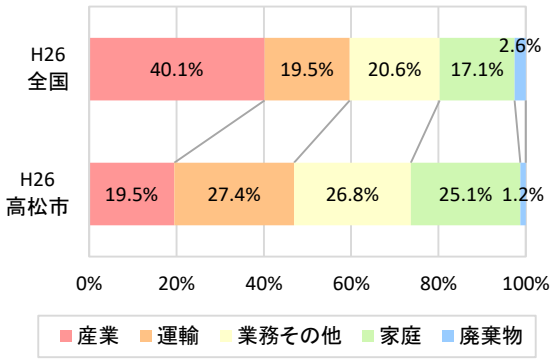


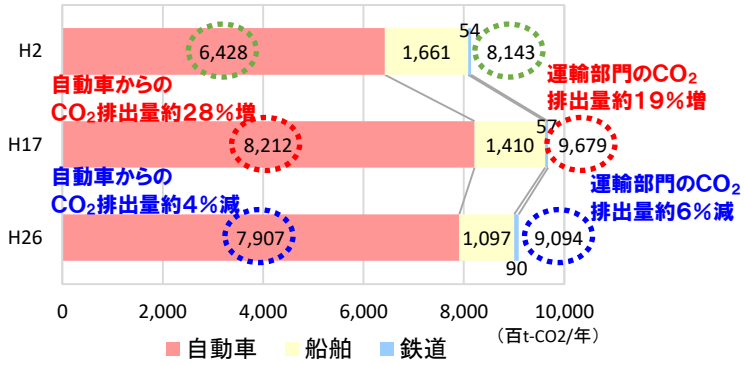
資料)高松市環境白書　平成 29 年度版

図 1.35　CO_2 排出量の状況

2) 増加する運輸部門からのCO_2排出量

- 高松市の運輸部門から排出される CO2 の比率は、1990 年(京都議定書基準年)時点で全国平均に比べ高い状況です。
- 運輸部門の CO2 排出量は、現況と平成 2 年を比較すると増加していますが、中間年に当たる平成 17 年と比較した場合、減少しています。





資料)高松市地球温暖化対策実行計画推進協議会(H29 年度)

図 1.36　部門別CO_2排出量

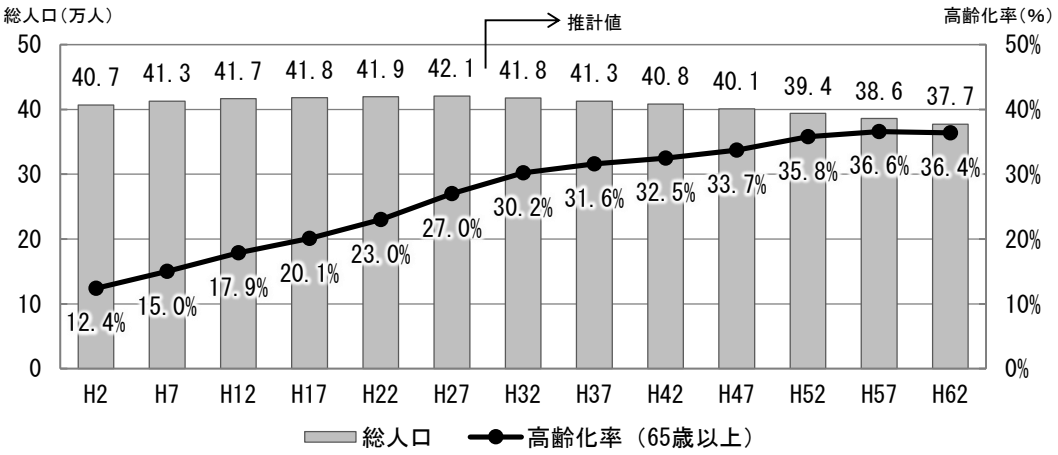
図 1.37　運輸部門のCO_2排出量の推移

1.4.2 平成 27 年 3 月策定の計画策定時から残存する問題点

(1) 高齢化の進行と移動困難な交通弱者の増加

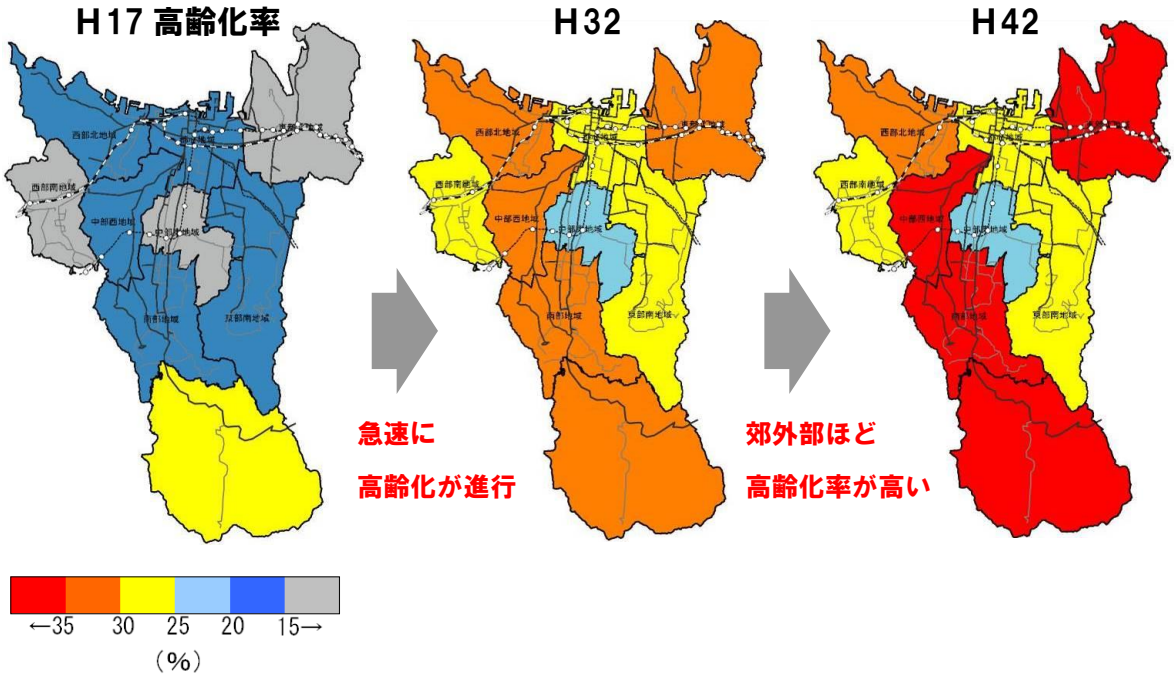
1) 高齢化の進行

- 高松市の高齢化は、急速に進むと予測されています。
- 特に公共交通網が脆弱な、郊外部での高齢化の進行が著しい傾向にあります。



資料）国勢調査、たかまつ人口ビジョン

図 1.38 将来人口と高齢化率の推移

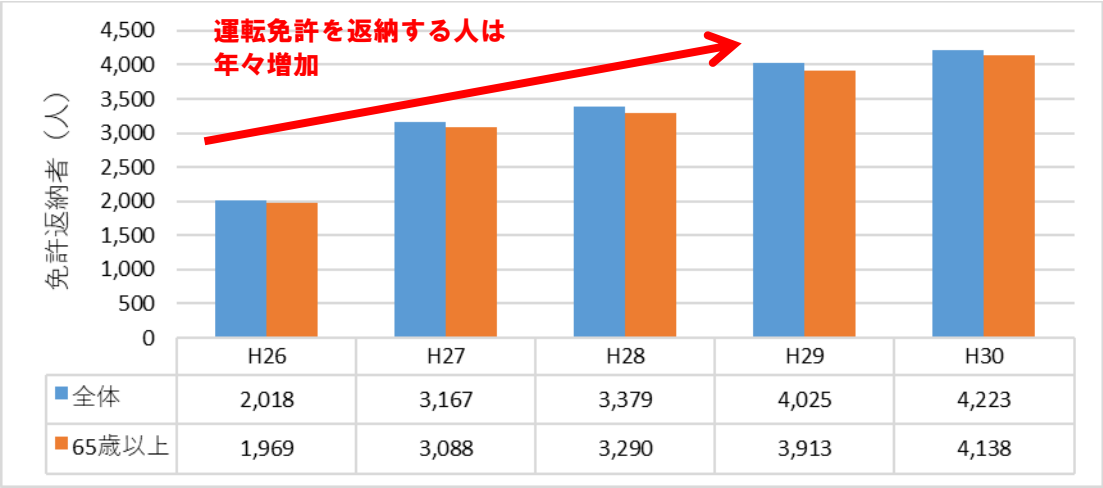


資料）第5次高松市総合計画（H20.2）、都市計画マスタープラン（H20.12）

図 1.39 高齢化率（65 歳以上）の推移

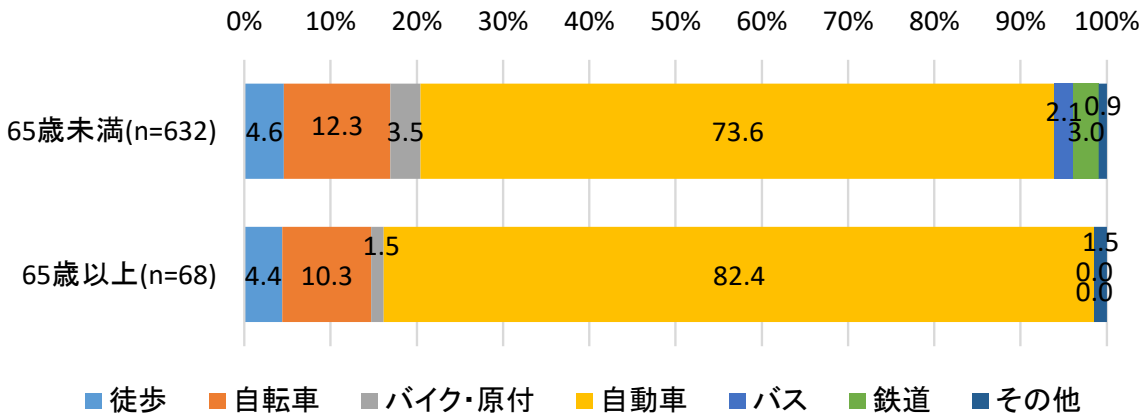
2) 自動車を運転しない高齢者の増加

- 自動車の運転免許を返納する人は年々増えています。
- 一方で、高齢者の約 8 割が、自動車を使って移動しています。



資料）香川県運転免許センター提供資料より作成

図 1.40 香川県内運転免許返納状況



資料）WEB アンケート調査（H31.2 実施／サンプル 700 票）※

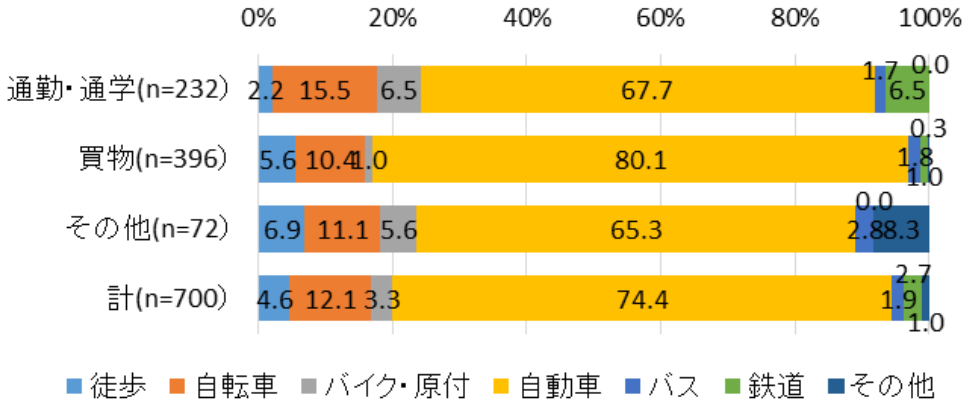
図 1.41 高齢者の交通手段分担率*

※WEB アンケートは、10 代及び高齢者モニターが少なく、徒歩・自転車・公共交通を比較的高頻度で利用する層の移動把握が困難であったため、自動車分担率が高い結果となる。

(2) 自動車交通への過度な依存

1) 交通行動における強い自動車依存

- 全ての利用目的において、自動車の分担率が高くなっており、買い物での公共交通の利用は、ほとんど見られない状況です。



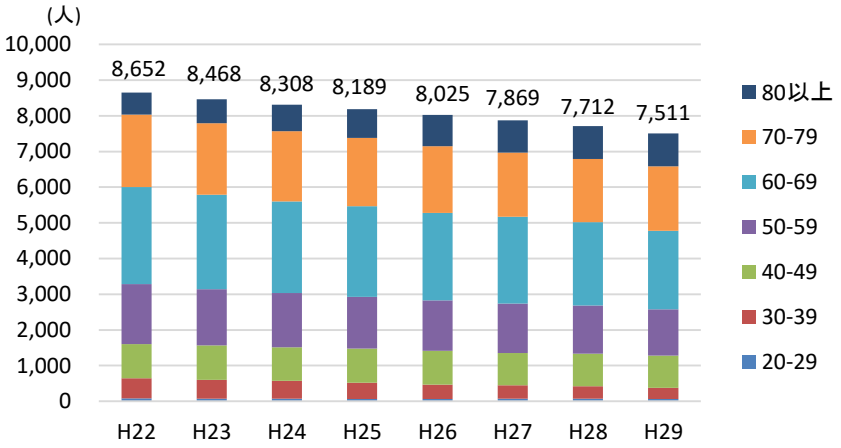
資料）WEB アンケート調査（H31.2 実施／サンプル 700 票）※

図 1.42 目的別の代表交通手段構成比

※WEB アンケートは、10 代及び高齢者モニターが少なく、徒歩・自転車・公共交通を比較的高頻度で利用する層の移動把握が困難であったため、自動車分担率が高い結果となる。

2) 第二種大型自動車の運転手不足

- 免許保有者数は減少傾向にあります。
- 60 代以上の保有者が6割を超える状況にあります。

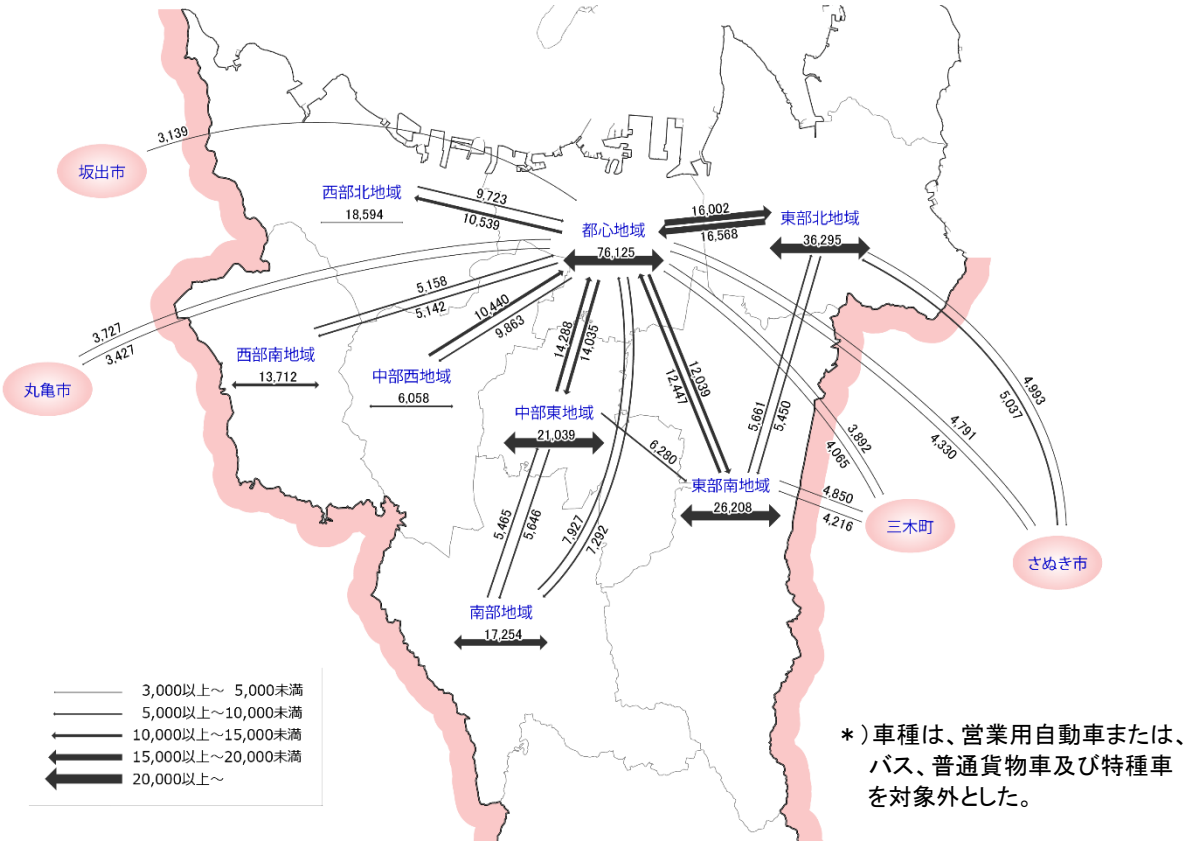


資料）香川県警察統計資料

図 1.43 香川県内第二種大型自動車運転免許保有者数

3) 都心地域に集中する自動車交通

- 都心地域を起終点とした市内々及び市内外の自動車流動が、特に平日において多い状況にあります。

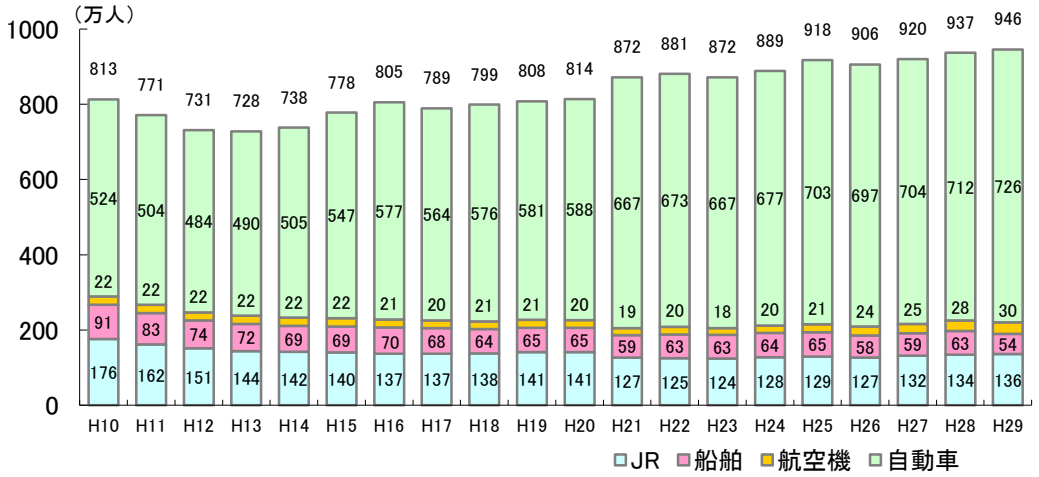


資料）平成 27 年度道路交通センサス

図 1.44 自動車流動図（平日・全目的）

4) 自動車の利用が多い観光客

- 県外観光客入込客数の推移は、平成 16 年から 20 年では、ほぼ横ばいの傾向にあり、21 年以降は増加傾向にあります。
- 交通機関別では、自動車利用が大半を占めています。



資料）H29 年度香川県観光動態調査結果

図 1.45 交通機関別県外観光客入込数の推移

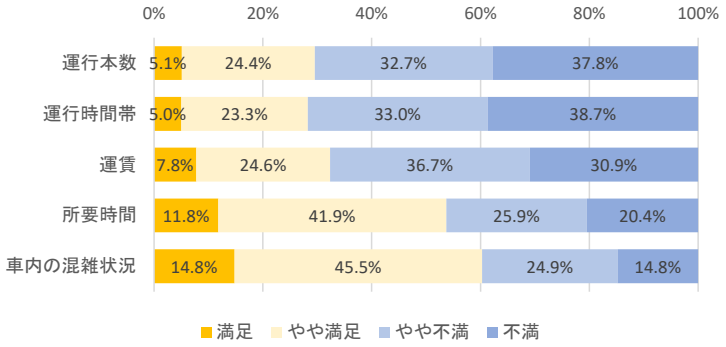
(3) 自動車利用に比べ、利便性が劣る公共交通サービス

1) 望まれる公共交通サービスの向上

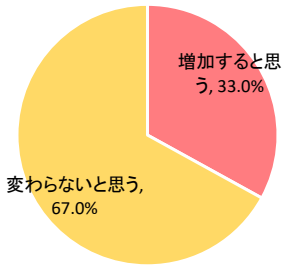
- 鉄道・バスともに不満・やや不満の回答が多くなっており、特に、鉄道では「運行本数」「運行時間帯」「運賃」が、バスでは「運行本数」「運行時間帯」「バス停待合環境」について不満の割合が高くなっています。

【鉄道】

〈満足度〉

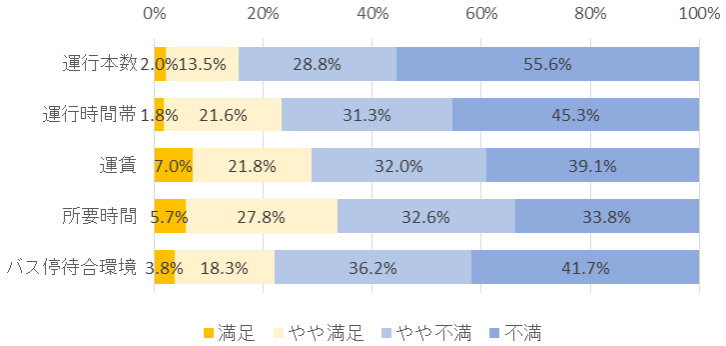


〈不満事項改善時の利用意向〉

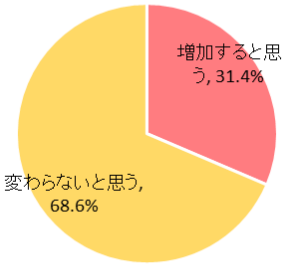


【バス】

〈満足度〉



〈不満事項改善時の利用意向〉



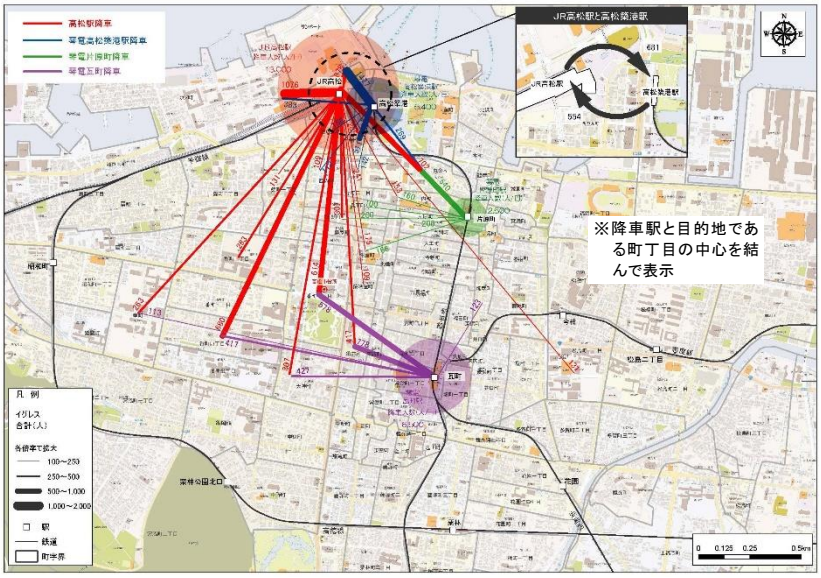
資料)WEB アンケート調査(H31.2 実施／サンプル 700 票)

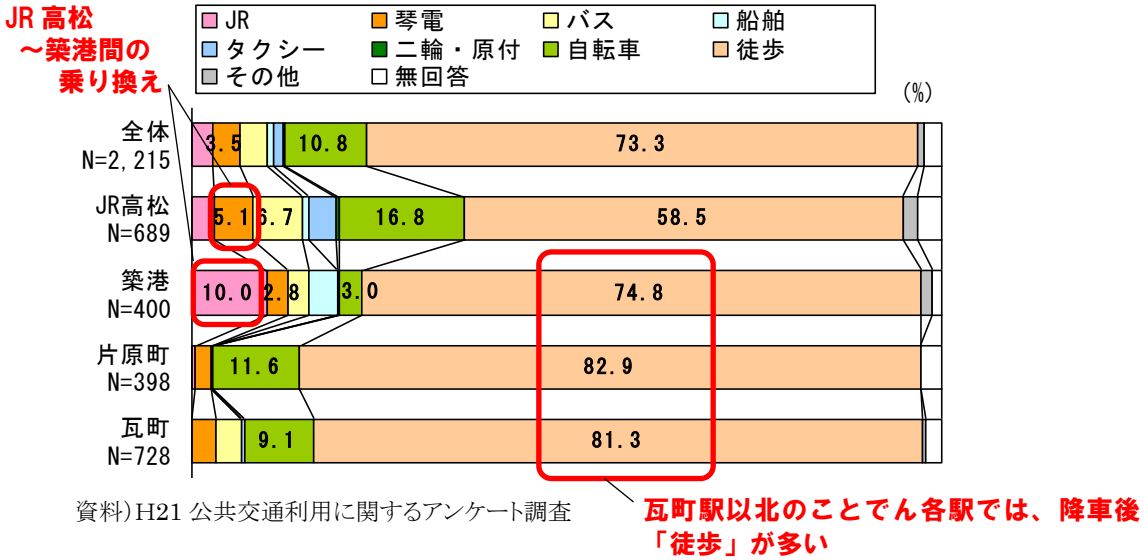
図 1.46 鉄道・バスの満足度と不満事項改善時の利用意向

(4) 中心市街地に不足する回遊性

1) 徒歩に偏った鉄道利用客の端末交通手段

- JR 高松駅からことでん瓦町駅間の降車客は、中心市街地の広い範囲に目的地を持ち、一般的に抵抗感なく歩くことができる 300m を超える流動が多く見られます。
- 降車駅から目的地までの交通手段は、各駅とも「徒歩」が多い状況です。
- JR 高松駅→ことでん高松築港駅への乗換は約 5%(実降車数で拡大すると約 690 人)、ことでん高松築港駅→JR 高松駅への乗換は約 10%(同約 560 人)となっています。





資料)H21 公共交通利用に関するアンケート調査

図 1.47 各駅乗降客の目的への移動パターン(降車駅から目的地までの交通手段)

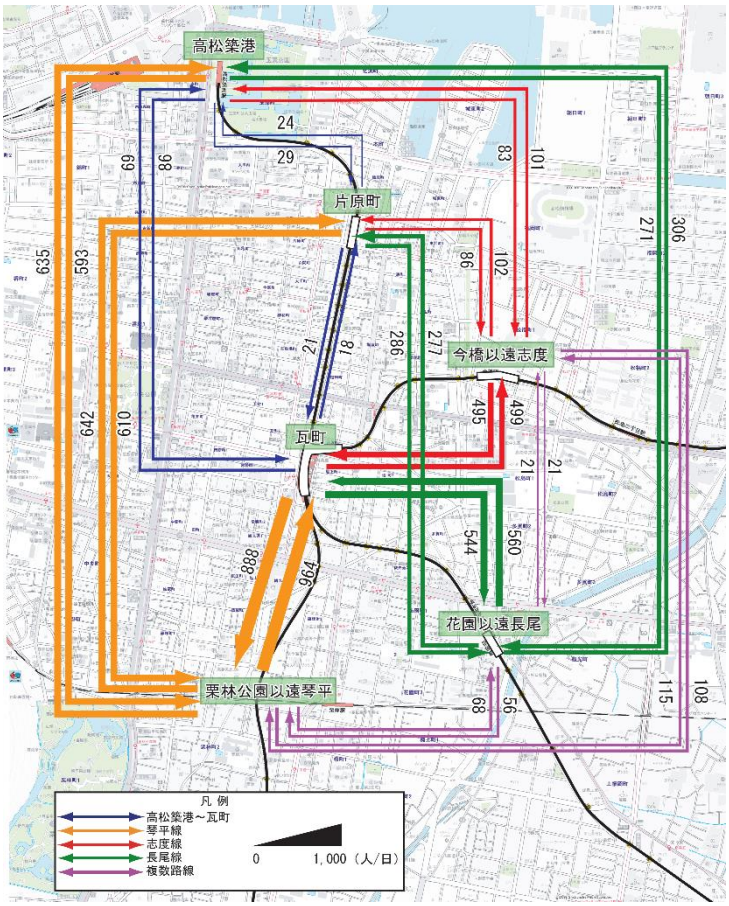
表 1.6 抵抗を感じない距離

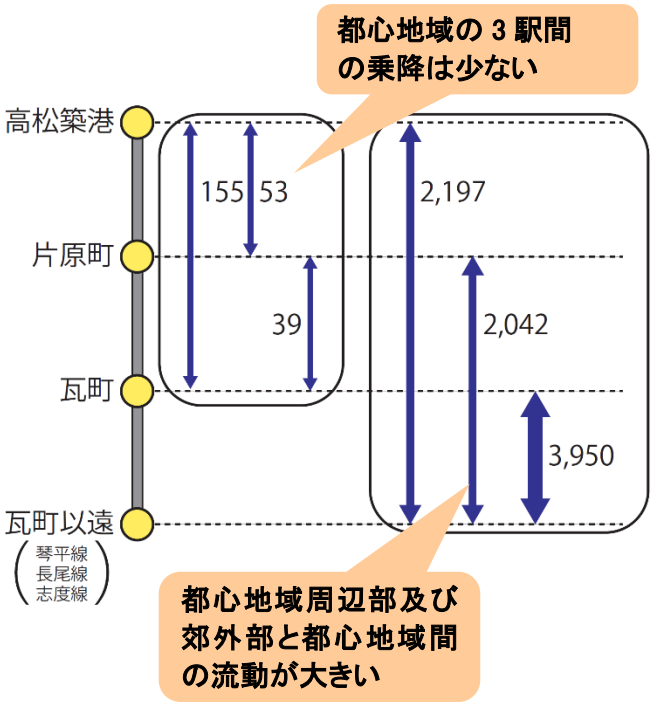
条件	一般的な人 歩行速度 80m/分	高齢者等 歩行速度 40m/分
90%の人が抵抗感なし(約 3.5 分)	300m	100m
大きな荷物がある(約 2 分)	150m	80m
雨(約 2 分)	150m	10m

資料)バスサービスハンドブック

2) 中心市街地の回遊に利用されにくい交通

- 都心地域内のことでんの乗降客数の流動が少ないことから、ことでんは、まちなかの回遊には利用されていない状況にあります。





資料）Iruca データ（2016 年 10 月 13 日）

図 1.48 ことでん主要駅間の輸送人員

(5) 公共交通空白地域の存在

1) 中心市街地におけるバス路線の偏り

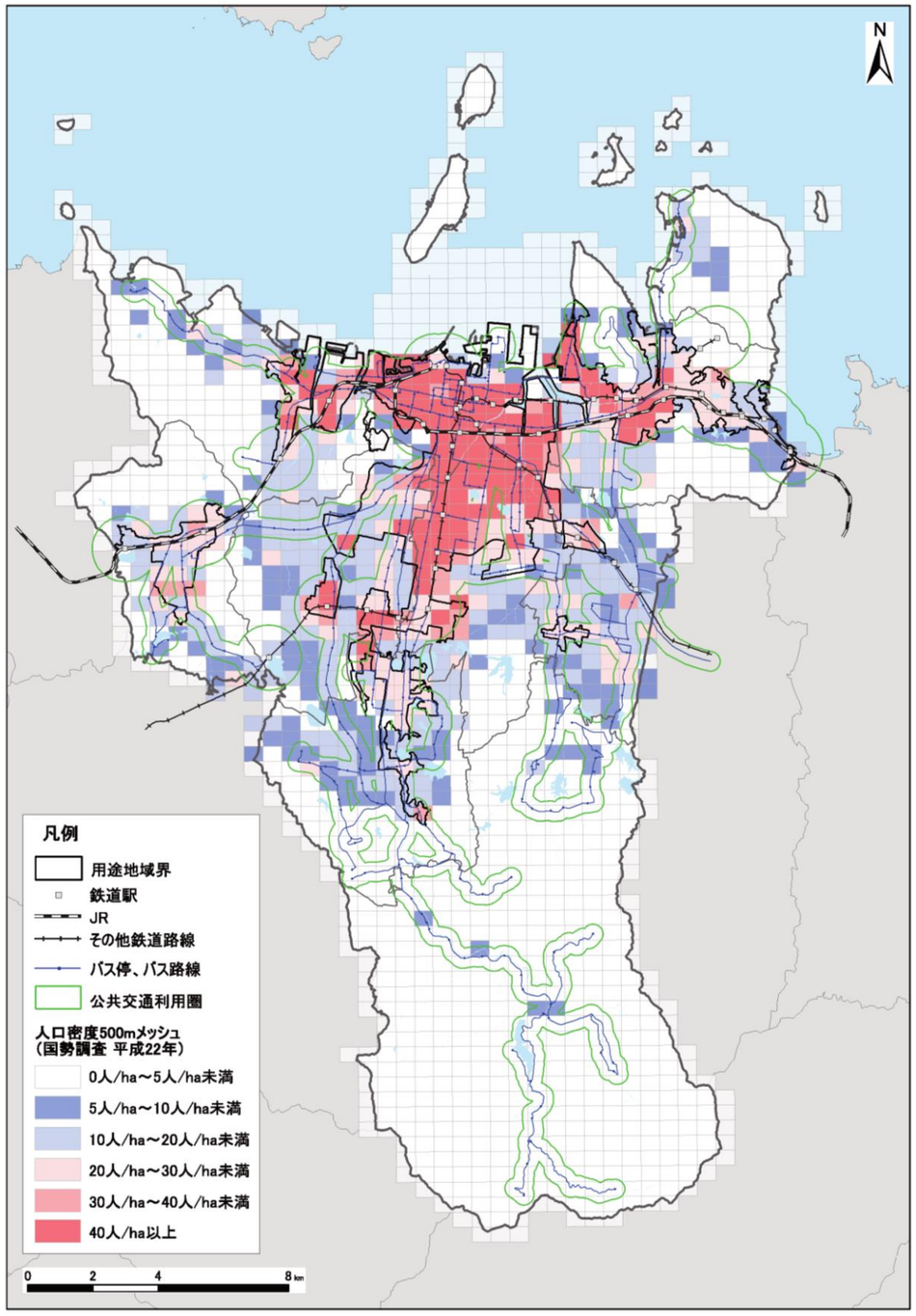
- 中央通りにバス系統が集中しており、ルートの重複が見られます。
- また、高松市役所～香川大学方面は路線バス 1 系統のみの運行となっているなど、バス運行サービスの偏りが見られます。

2) 市街地周辺における公共交通空白地域の存在

- サンメッセ香川(香川インテリジェントパーク)周辺地域は、香川大学工学部や高松桜井高校、高松土木事務所、済生会病院など、公共公益施設のほか、住宅開発が進み人口の増加があるにもかかわらず、公共交通サービスが脆弱となっています。

3) 郊外部における公共交通空白地域の存在

- 郊外部では、鉄道駅勢圏 800m 及びバス停勢圏 300m の外である公共交通空白地域が点在しています。



資料)立地適正化計画(H30.3)

図 1.49 駅・バス停勢圏と人口密度