

高松市総合都市交通計画

～人と環境にやさしく 快適で利用しやすい 公共交通体系の構築～



平成 22 年 11 月 高松市

ごあいさつ



本市では、平成 13 年度に「高松市総合都市交通計画」を策定し、本市交通施策の指針として、各種の施策を実施してまいりました。

しかしながら、人口減少、少子・超高齢社会の到来や地球規模での環境問題を始め、平成 17 年度の近隣 6 町との合併など、本市を取り巻く社会情勢は大きく変化しております。

これらの変化に適切に対応し、魅力と活力ある新たなまちづくりを進めるため、本市におきましては、「文化の風かおり 光かがやく 瀬戸の都・高松」の実現を目指す、「第 5 次高松市総合計画」を平成 20 年 2 月に定めるとともに、同年 12 月には、新たな「都市計画マスタープラン」を策定し、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、そして人と環境にやさしい公共交通を基軸とした環境共生都市「多核連携型コンパクト・エコシティ」を展望した都市づくりを目指しているところです。

この度の新たな「高松市総合都市交通計画」は、これらの上位計画を踏まえながら、多様な交通手段が有機的に連携した交通体系を構築し、過度に自動車利用に依存した現状から、公共交通機関利用への転換を進め、中心市街地の活性化や環境に配慮したコンパクトで持続可能なまちづくりを具現化するとともに、郊外部における交通弱者の生活の足を確保することなどを目指し、策定いたしました。

本市は、今後、本計画に基づき、誰もが安全・安心して利用できる、環境にもやさしい公共交通網の形成に、積極的に取り組んでまいります。その一方で、利便性の高い公共交通網も、市民皆様の御利用なくしては、持続は難しいものと思われまます。このようなことから、まちづくりの主人公である市民の皆様方を始め、NPO・企業など、多様な主体とのパートナーシップの下に、20 年、30 年後を見据えた都市づくりを目指してまいりたいと存じております。

最後に、本計画の策定に当たり、多大な御尽力を賜りました環境配慮型都市交通計画推進協議会ならびに総合都市交通戦略検討協議会の委員の皆様を始め、市内 7 地区で開催した意見交換会やパブリック・コメントなどを通じて、貴重な御意見・御提言をいただいた多くの市民の皆様、心から感謝申し上げます。

平成 22 年 11 月

高松市長 大西 秀人

目 次

1 計画の基本的事項

1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画区域の設定(対象区域)	2
1.3 計画策定にあたっての基本的な考え方	2

2 高松市の公共交通が抱える問題点の整理

2.1 高松市の概要	4
2.2 社会経済の状況	5
2.3 高松市の交通実態	12
2.4 公共交通が抱える問題	23

3 交通体系再構築の基本理念と施策の骨子・方針

3.1 上位計画・関連計画における将来像	38
3.2 目指すべき将来都市構造	44
3.3 交通体系変革の必要性	45
3.4 都市の循環サイクル	46
3.5 コンパクト・エコシティの実現に向けた総合都市交通計画の位置付け	46
3.6 基本理念と4つの基本方針	47
3.7 施策の骨子	48
3.8 施策の方針	50

4 取り組むべき施策

4.1 施策の体系	51
4.2 個別施策の内容	54

5 アクションプラン（実現にむけて）

5.1 アクションプラン	106
5.2 PDCAサイクルによる施策の検証	108
5.3 総合都市交通計画策定後の推進体制	109

(参考) 用語解説

用語解説	111
------------	-----

1 計画の基本的事項

1.1 計画策定の目的

本市では、平成 14 年 3 月に、旧高松市を対象区域とする「高松市総合都市交通計画」を策定し、この計画に基づき、各種交通施策を実施してきました。

しかしながら、少子・超高齢社会*の到来や、地球規模での環境問題など、社会経済情勢の大きな変化や、平成 17 年度の近隣の 6 町との合併など、本市の交通を取り巻く環境は、大きく変化しております。

また、更なるモータリゼーション*の進展や大規模小売店舗*の郊外立地など、都市機能の拡散傾向が続き、中心市街地における人口減少や商業機能の衰退、空洞化*が進行するとともに、公共交通利用者の減少が顕著となっています。

このような中で、本市では、平成 20 年度からスタートした「第 5 次高松市総合計画」において、「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 20 年 12 月に策定した「都市計画マスタープラン」では、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機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。

本計画は、以上のような局面に対応し、歩いて暮らせ、自動車に依存しないライフスタイルを実現し、また、グリーントランスポート*としての公共交通プラス自転車を活用したまちづくりを展開できるよう、現在の計画を見直し、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、新たな「高松市総合都市交通計画」を策定するものです。

1.2 計画区域の設定(対象区域)

本計画は、基本的には高松市の全域を対象とします。

ただし、パーク&ライド*のように広域的に対応する方がより効果的な施策については、瀬戸・高松広域定住自立圏*の連携町である三木町、綾川町も対象とします。

1.3 計画策定にあたっての基本的な考え方

(1) 目標年次

本計画の目標年次(中長期)は、都市計画マスタープラン(H20.12)の目標年次である平成 40年とします。

また、短期目標年次は、第 5 次高松市総合計画と整合する平成 27 年とします。

短期目標年次 : 2015 年 (平成 27 年)

中長期目標年次 : 2028 年 (平成 40 年)

(2) 上位計画ならびに関連計画との関係

本計画は、更新された上位計画との整合性を確保し、各分野の協議会等で策定された関連計画を踏まえ、策定しました。

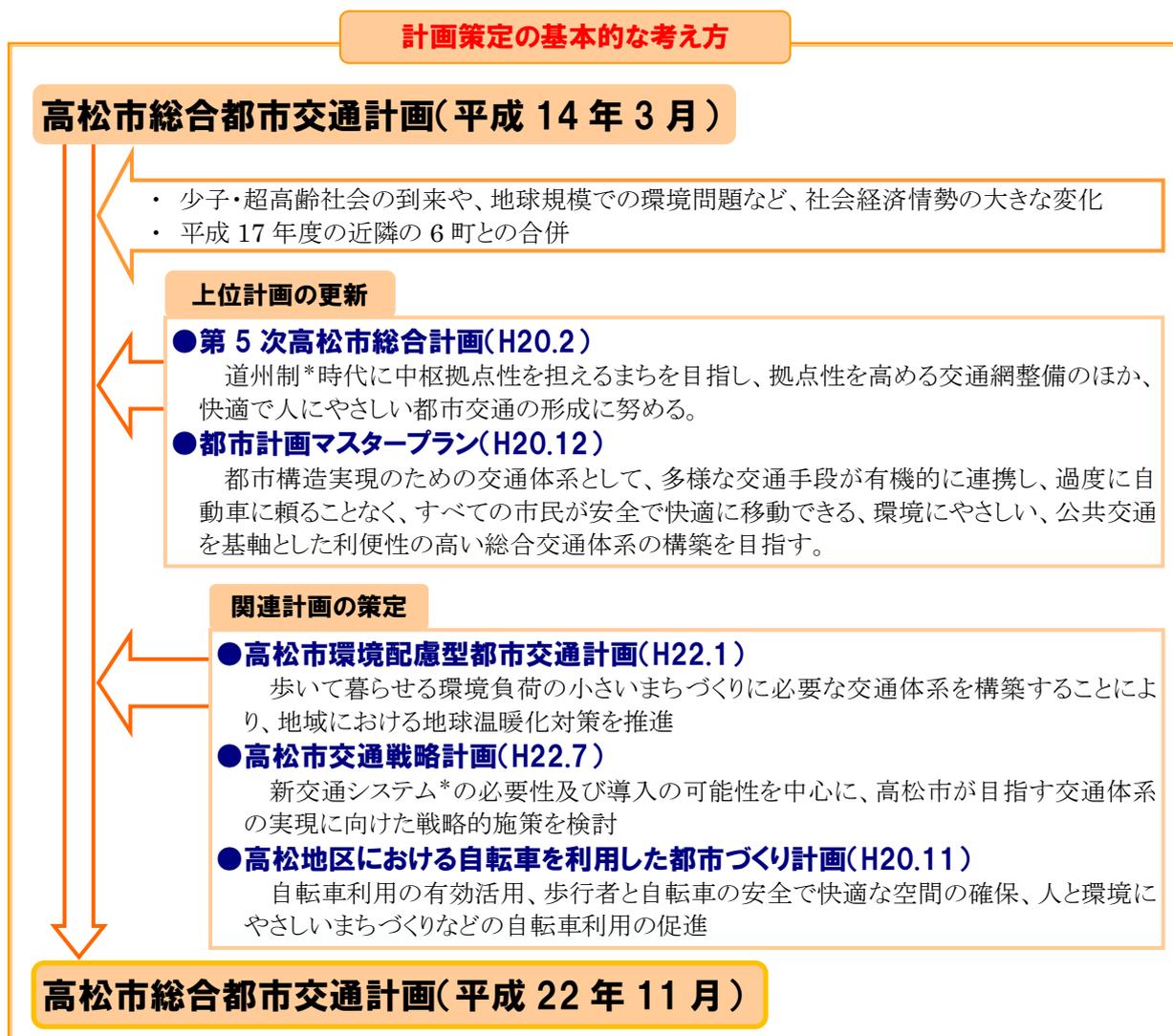


図 1.1 上位計画ならびに関連計画との関係

(3) 計画の構成と内容

総合都市交通計画の構成と内容は、以下のとおりです。



図 1.2 計画の構成と内容

2 高松市の公共交通が抱える問題点の整理

2.1 高松市の概要

(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日に市制をしき、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、四国の中枢拠点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、中核市に移行しています。

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。

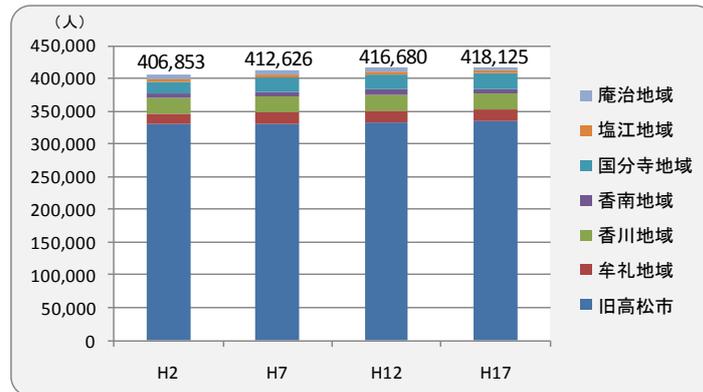


2.2 社会経済の状況

(1) 人口

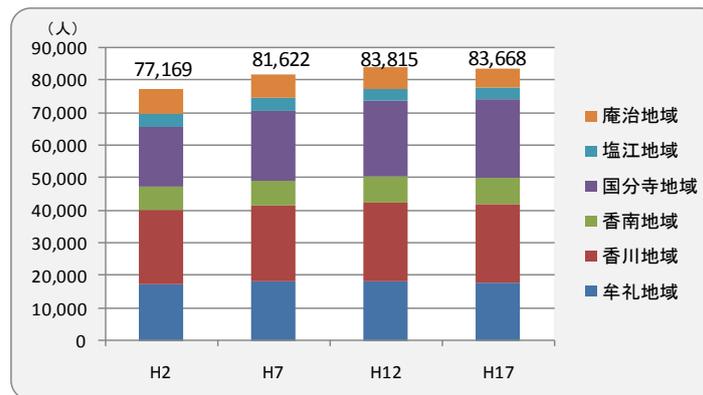
1) 総人口

- 本市の人口は、平成 17 年まで増加傾向にあり、22 年には減少に転じると予測されています。
- 地域別で見ると、増加傾向が続いている地域は、香川地域、国分寺地域です。



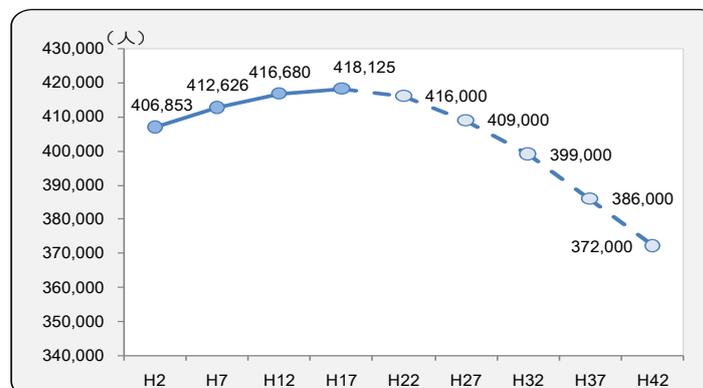
資料) 国勢調査

図 2.1 高松市全域人口



資料) 国勢調査

図 2.2 合併町ごとの人口

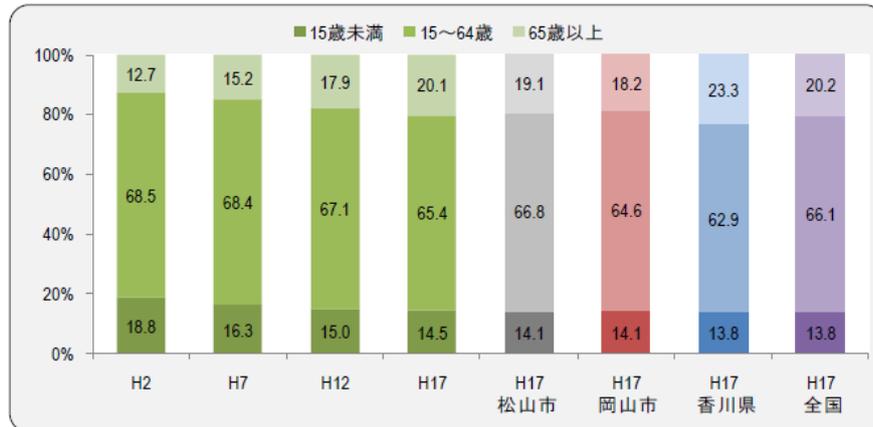


資料) 国勢調査、第 5 次高松市総合計画(H20.2)

図 2.3 市全域人口の推移と将来予測(社会保障・人口問題研究所における将来予測)

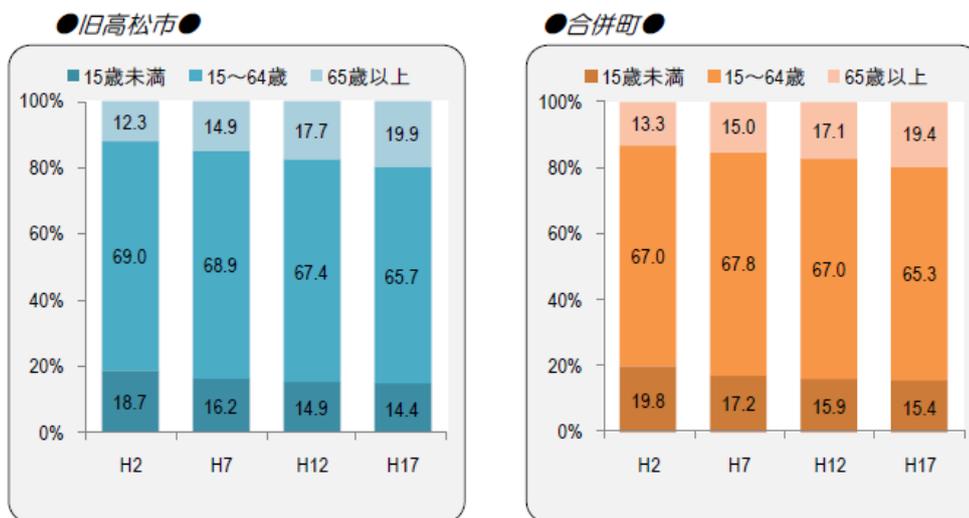
2) 年齢構成別人口

- 本市の年齢構成別人口比率を見ると、旧高松市及び合併町ともに、少子高齢化が進行しています。
- 平成 17 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）が高くなっています。
- 香川県全体と比較すると、高齢化率の割合は低いものの、全国と同程度となっています。
- 合併町の 15 歳未満人口の割合は減少傾向にありますが、高松市全域と比較すると、比較的高い割合にあります。



資料) 国勢調査

図 2.4 高松市における年齢構成別人口比率



資料) 国勢調査

図 2.5 旧高松市、合併町別の年齢構成別人口比率

3) 産業別就業構造

- 産業別就業者数の割合を見ると、第1次産業は4.0%、第2次産業は21.0%、第3次産業は75.0%で、第3次産業就業者が多い状況となっています。



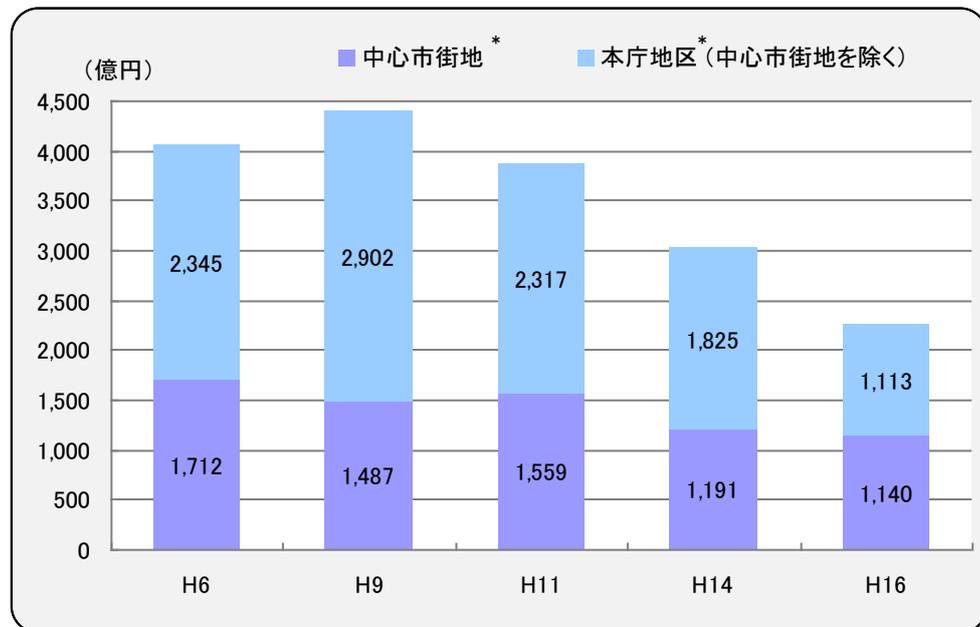
資料) 国勢調査

図 2.6 産業別就業人口の推移

(2) 中心市街地の状況

1) 中心市街地の商品販売額の推移

- 中心市街地の商品販売額は減少傾向にあります。

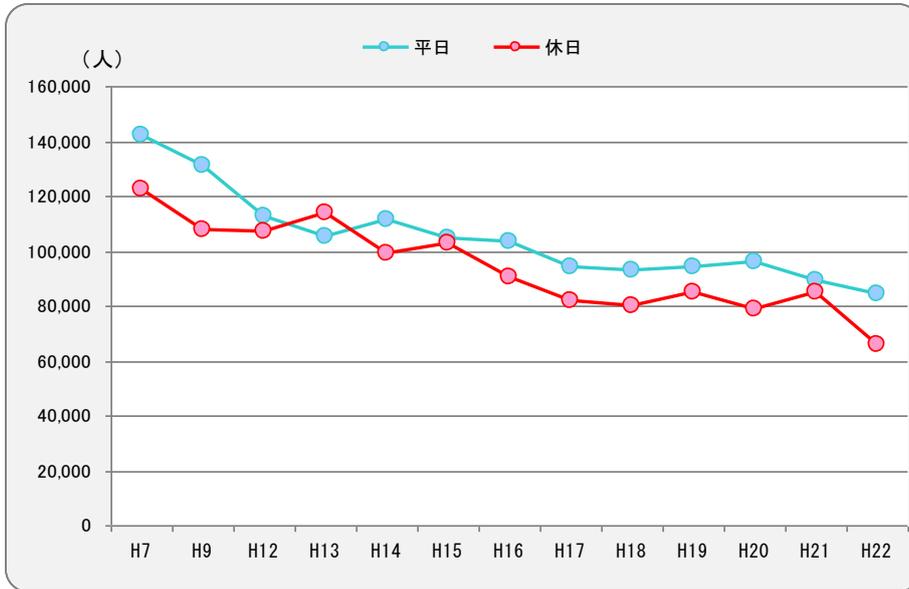


資料) 商業統計調査

図 2.7 商品販売額(小売業)の推移

2) 商店街の通行量

- 中央商店街の通行量は、平日、休日共に減少傾向が続いています。

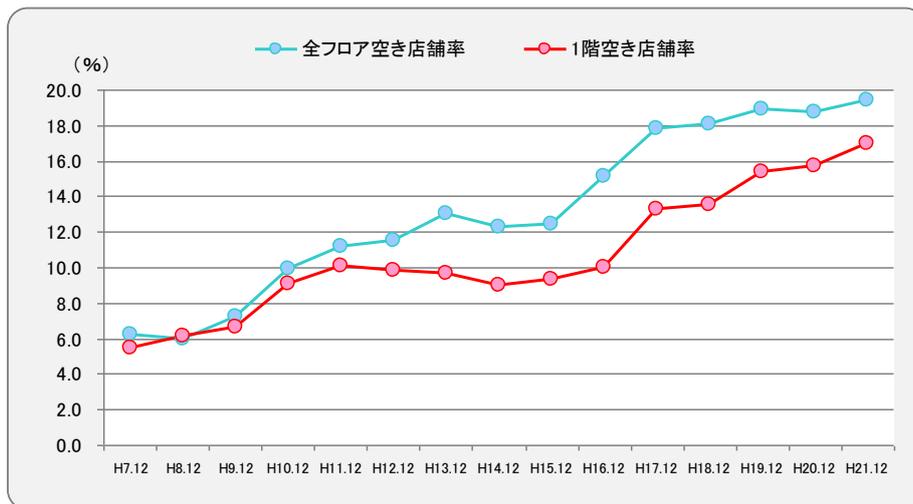


資料) 市内資料

図 2.8 中央商店街の通行量(主要 9 地点調査)

3) 空き店舗率の推移

- 空き店舗率は、全フロアで 19.4%まで増加しており、1階空き店舗率でも、17%となっています。



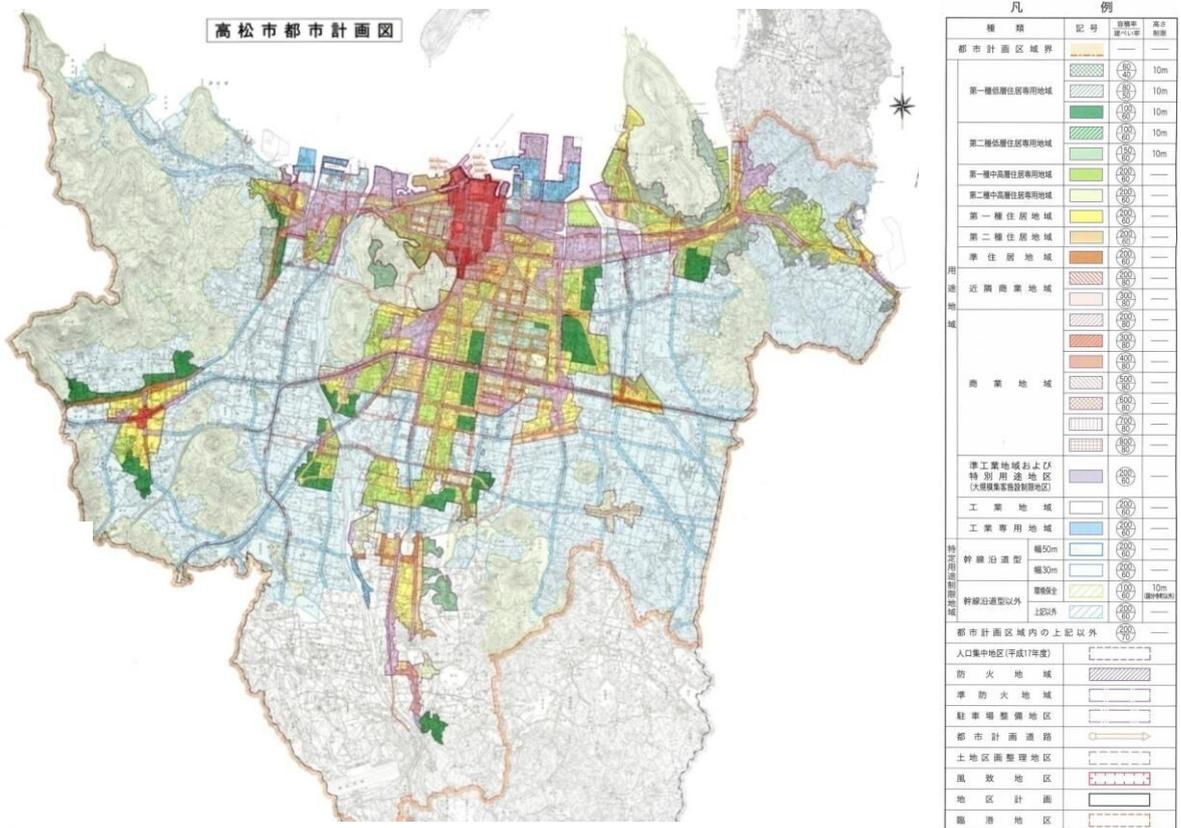
資料) 市内資料

図 2.9 空き店舗率の推移

(3) 土地利用

1) 土地利用規制

- 都市計画区域のほとんど(87%)に用途地域や特定用途制限地域等の地域地区による規制がかけられています。



資料) 都市計画マスタープラン(H20.12)

図 2.10 高松市土地利用規制状況

2) 人口集中地区*

- 人口集中地区の面積は、平成12年まで増加傾向でしたが、17年で減少に転じています。
- 人口集中地区内の人口、人口密度ともに、減少傾向にあります。

表 2.1 人口集中地区の推移

	面積 (km ²)	人口 (人)	人口密度 (人/km ²)
S55(1980年)	35.40	204,433	5,774.9
H2 (1990年)	39.80	222,531	5,591.2
H12(2000年)	40.81	217,410	5,327.4
H17(2005年)	40.19	213,793	5,319.6

資料) 国勢調査

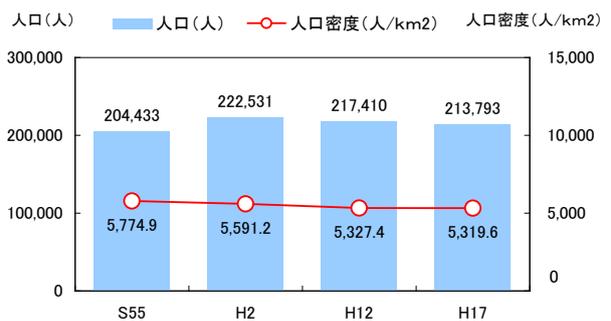
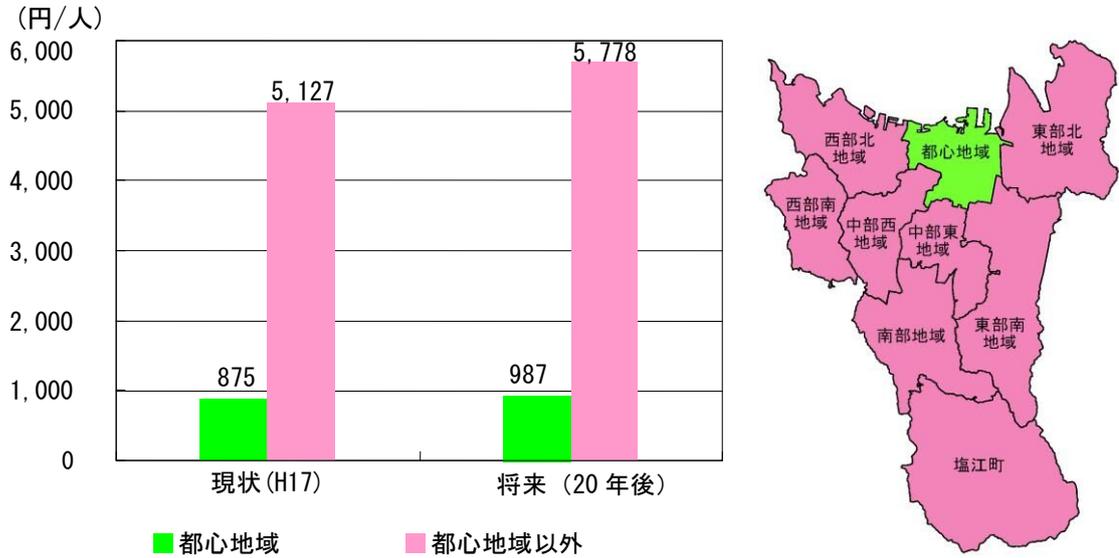


図 2.11 人口集中地区の推移

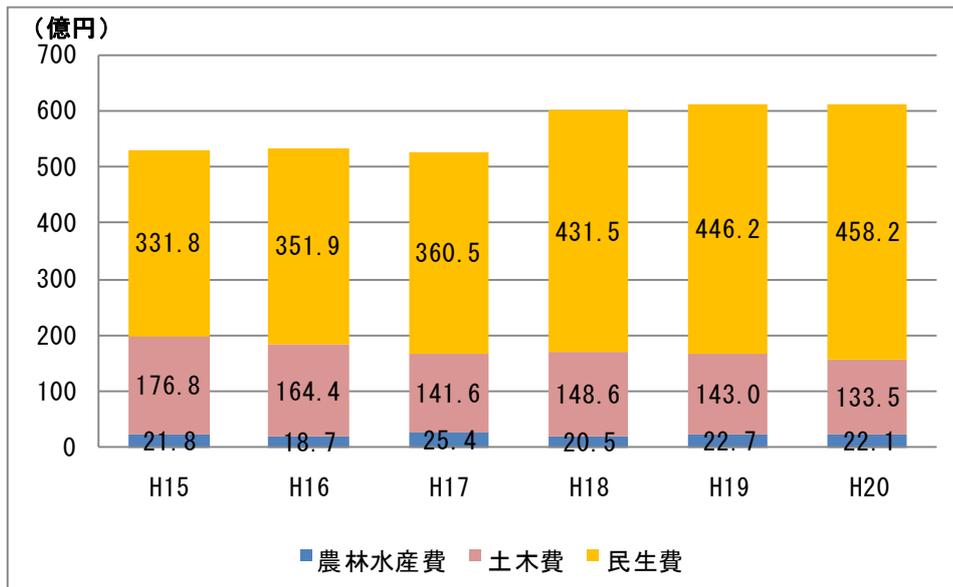
(4) 財政の硬直化

- 都心地域とそれ以外の地域で、今後必要となる道路などの維持補修費を比べてみると、都心地域以外は、都心地域の 5 倍以上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。
- 高齢化の進展により、財政に占める民生費は増加する一方、土木費は減少しており、今後、新たに社会基盤を整備していくことが難しくなるものと予想されます。



資料) 高松市資料

図 2.12 市民1人当りの負担するコスト(維持補修費)の予測

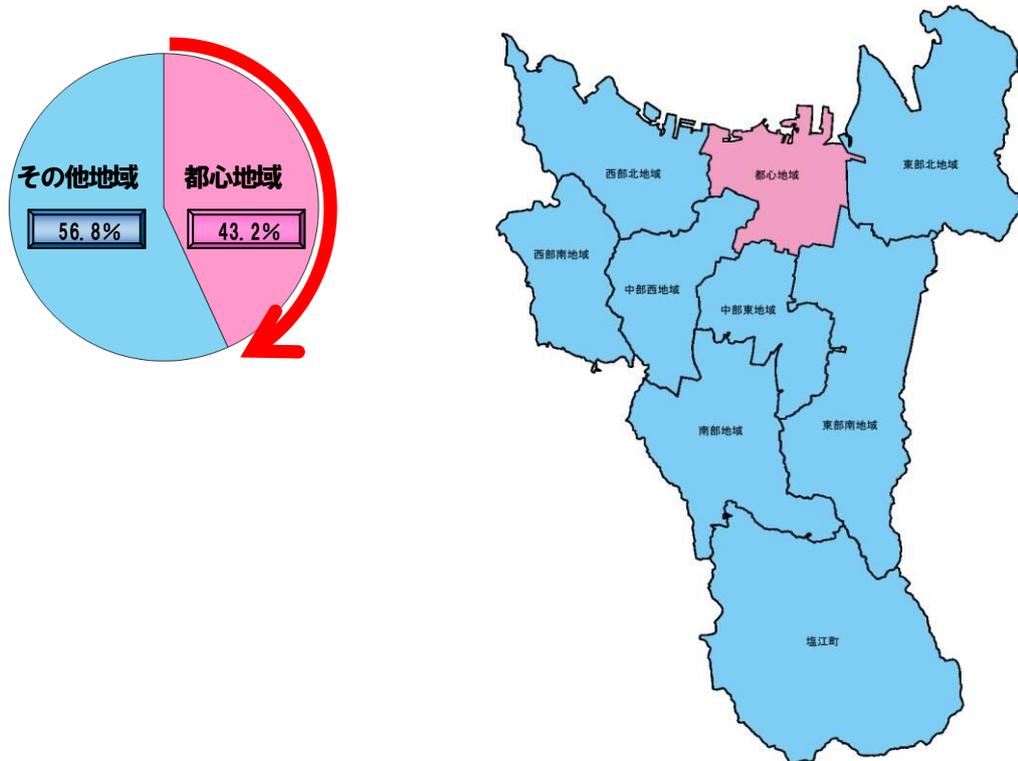


資料) 高松市決算状況調査

図 2.13 農林水産業費、土木費、民生費の推移

(5) 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 43%と高く、その衰退（不動産価値の下落）は、税収に与える影響が大きいと言えます。



資料) 高松市資料(H19)

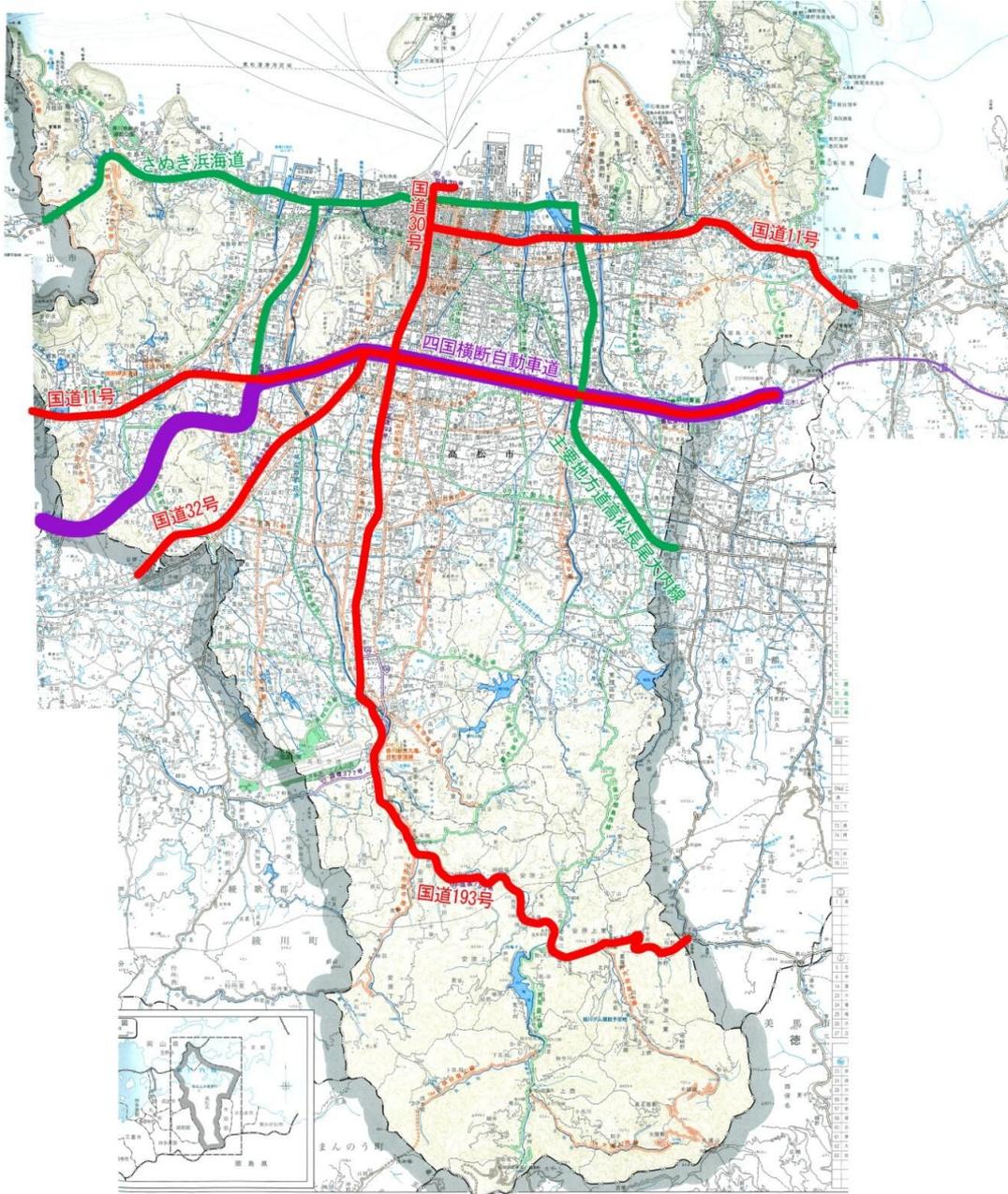
図 2.14 地域別の固定資産税

2.3 高松市の交通実態

(1) 道路ネットワーク

1) 市内の主要幹線道路

- 主要な道路は中心市街地から放射状に伸びています。

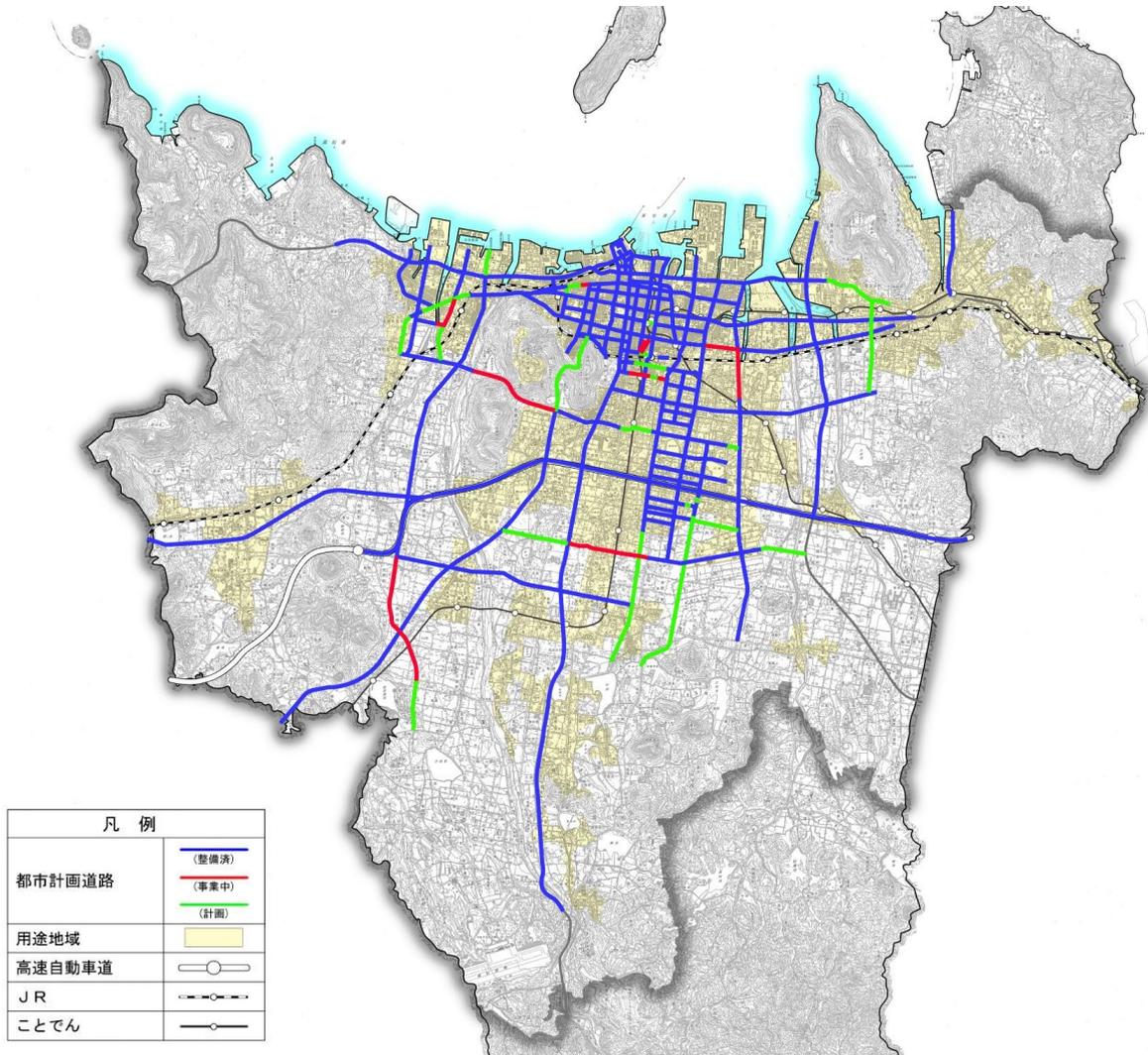


資料) 高松土木事務所総合管内図

図 2.15 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見ると、整備率が 86.8%と自動車を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●

H20. 4. 1 現在

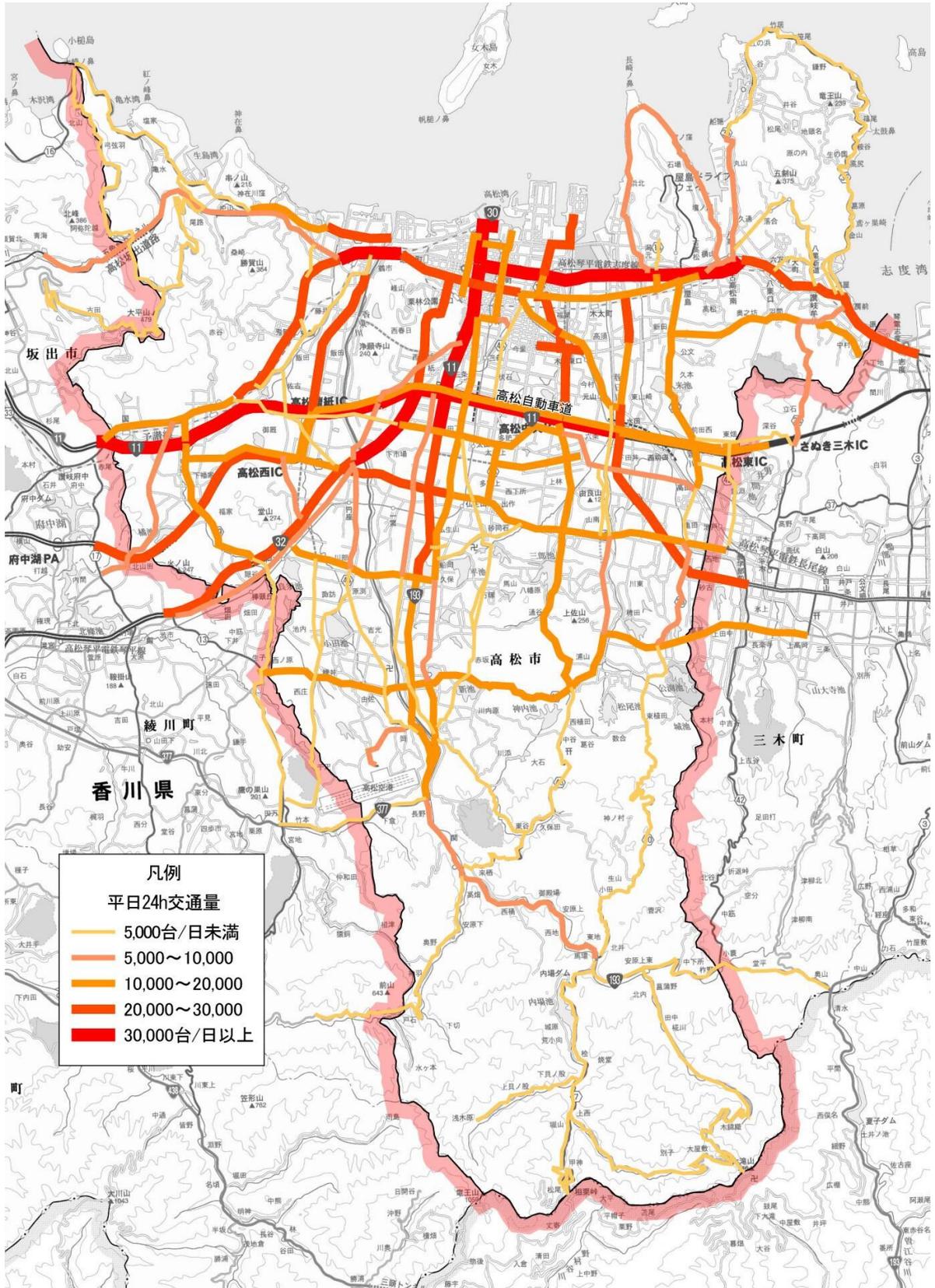
道路種別	路線数	計画延長 (m)	整備済延長 (m)			整備率 (%)
			供用済延長	整備中換算	合計	
自動車専用道路	1	13,460	13,460	0	13,460	100.0
幹線道路	59	198,070	154,687	15,878	170,565	86.1
区画道路	3	990	200	205	405	40.9
特殊街路	3	840	840	0	840	100.0
合計	66	213,360	169,187	16,083	185,270	86.8

資料) 高松市都市計画マスタープラン (H20.12)

図 2.16 都市計画道路の整備状況

3) 自動車交通量の状況

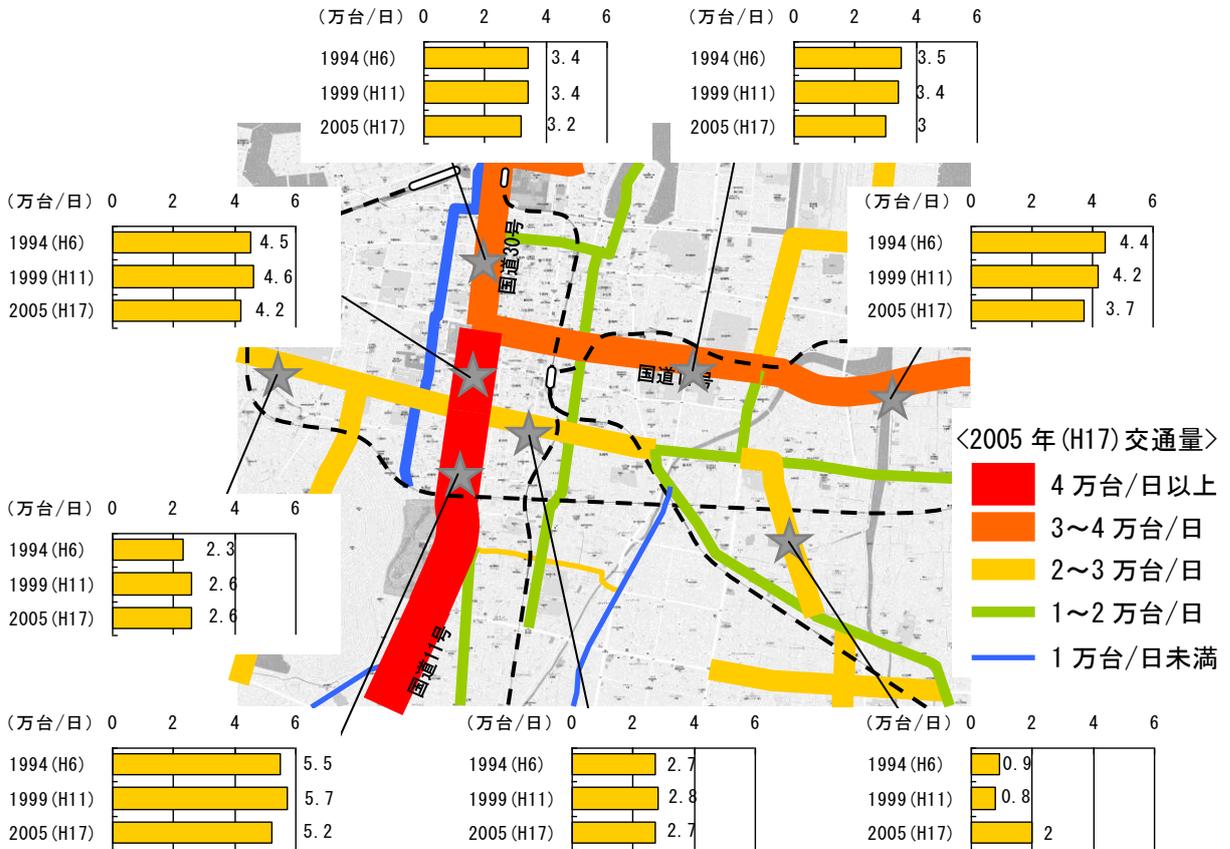
- 都心地域に直結する国道 11 号を中心に自動車交通量が多い状況となっています。



資料) 平成 17 年度道路交通センサス

図 2.17 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。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。



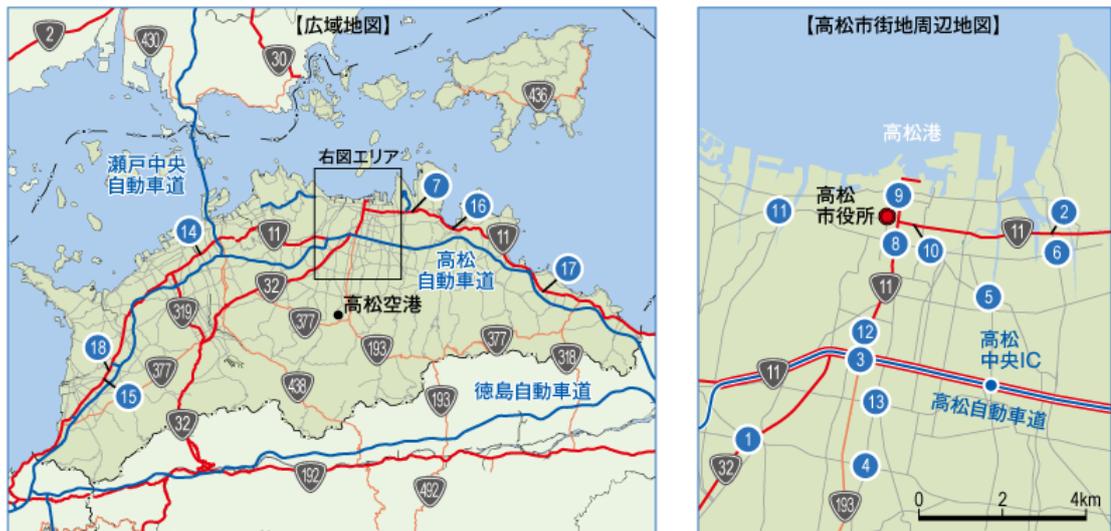
資料) 道路交通センサス

注) ★は道路交通センサスの調査ポイント

図 2.18 都心地域における自動車交通量の推移

4) 県内主要混雑箇所

・ アンケート結果から得られた県内主要混雑交差点 18 箇所のうち、12 箇所が高松市街地 5km 圏内に集中しており、県下でも渋滞が顕著であると言えます。



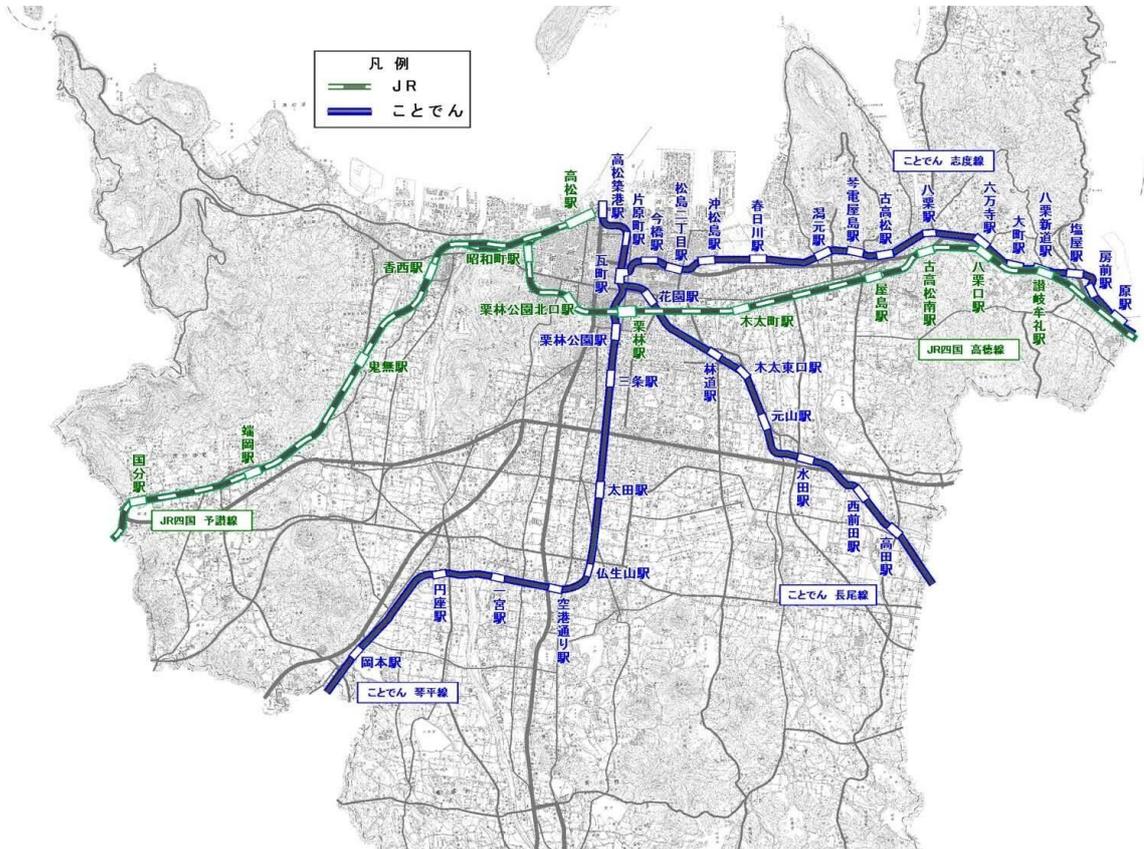
資料) 香川県渋滞対策協議会「かがわスイスイ計画」

図 2.19 香川県内の主要混雑箇所

(2) 公共交通(鉄道・バス)

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広がっています。
- 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。



資料) 高松市におけるバスタウン整備報告書 (H20.3)

図 2.20 鉄道全体図

表 2.2 鉄軌道密度の比較

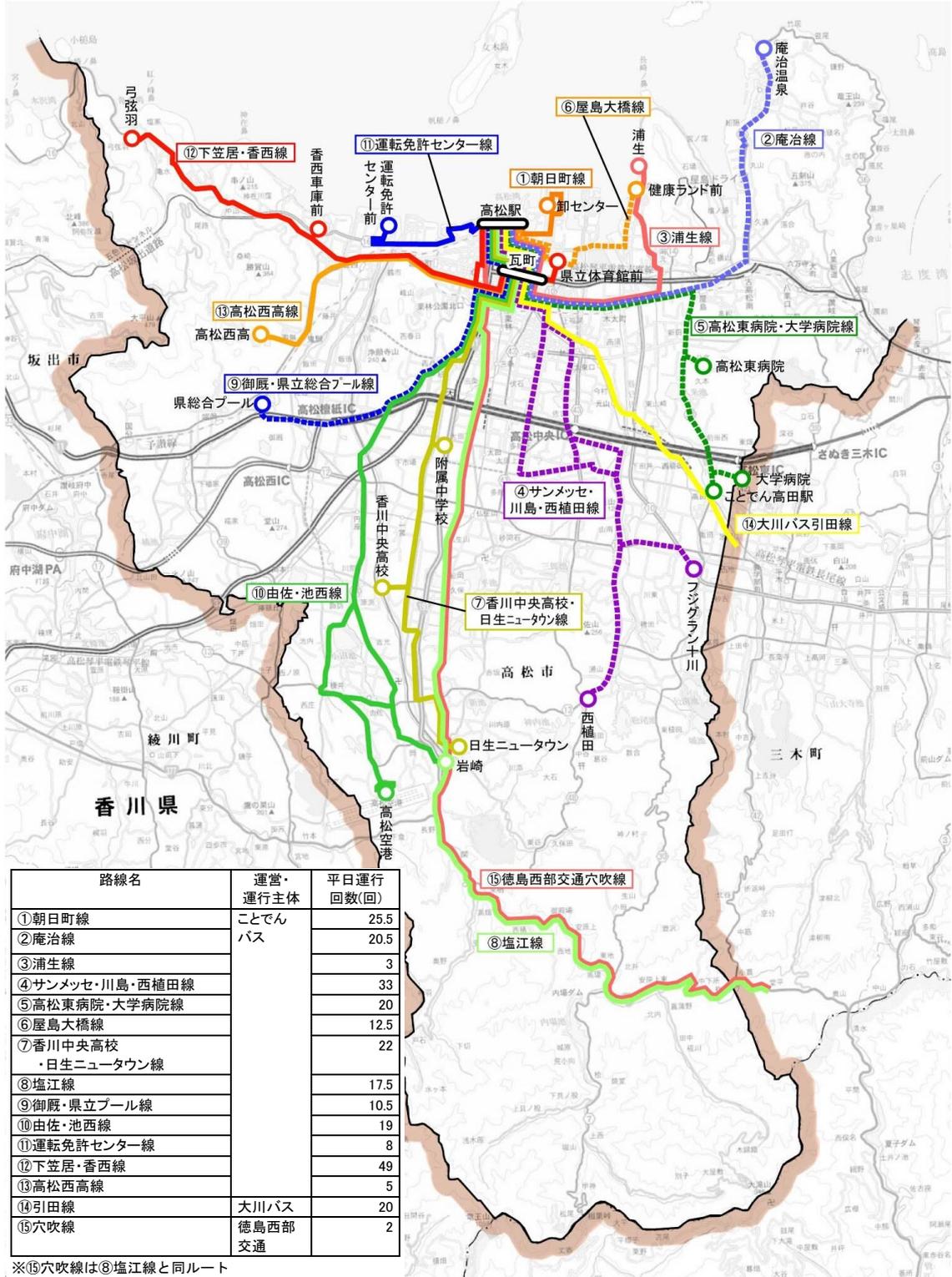
	H21人口 (人)	面積 (km ²)	鉄軌道延長(km)				面積当たり 鉄軌道延長 (km/km ²)
			合計	鉄道		軌道	
				J R	民鉄		
香川県							
高松市	418,749	375.11	61.1	26.2	34.9		0.163
県全体	1,000,169	1,876.41	231.5	171.5	60.0		0.123
徳島県	789,269	4,145.33	230.4	221.9	8.5		0.056
愛媛県	1,437,261	5,678.00	338.0	294.5	36.6	6.9	0.060
高知県	776,277	7,105.15	301.9	167.3	109.3	25.3	0.042
四国全体	4,015,207	18,804.84	1,101.8	855.2	214.4	32.2	0.059
全国	127,529,000	377,914.80	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広がっています。

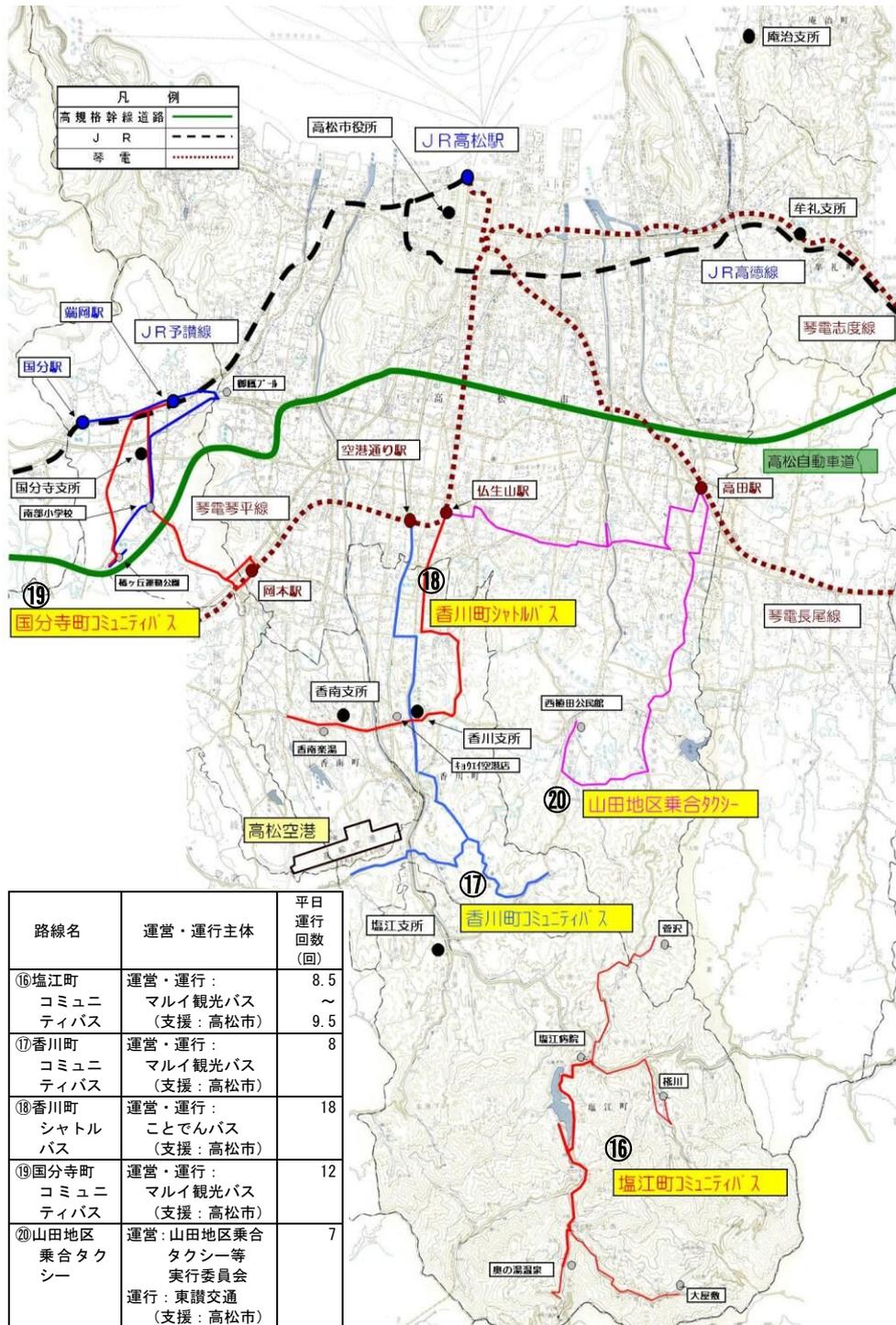


資料) 高松市におけるバスタウン整備報告書 (H20.3)

図 2.21 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。

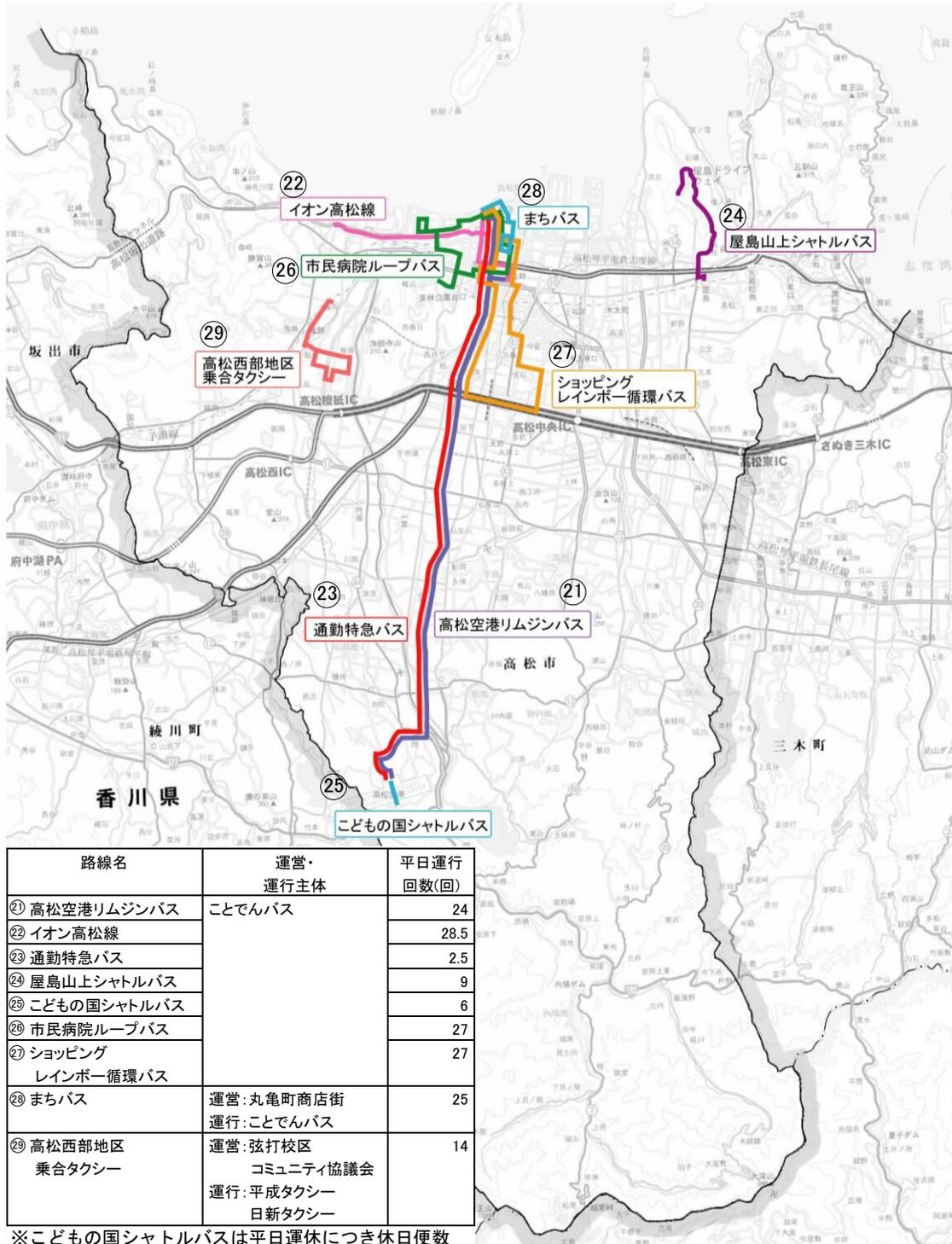


資料)高松市資料(H22)

図 2.22 コミュニティバス等全体図

c) その他のバスの概況

- ・ 路線バス、コミュニティバスの他に、特定の目的地を結び、9 路線が運行されています。

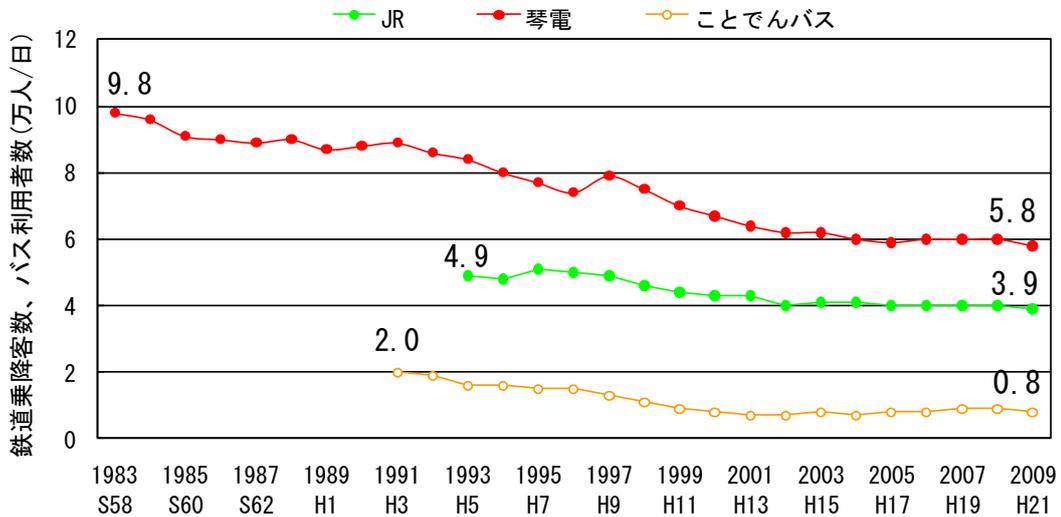


資料) 高松市におけるバスタウン整備報告書 (H20.3)

図 2.23 その他のバス全体図

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、横ばいとなっています。



資料) 事業者資料

図 2.24 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は、地域ごとに運行状況が異なりますが、いずれも 1 便当たりの利用人数が少ない状況となっています。

表 2.3 コミュニティバス運行状況 平成 22 年 3 月 31 日現在

	運行便数	利用実績(H21 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)14 便 塩江～上地:(月木土)5 便 塩江～菅沢:(火水金)5 便 奥の湯～松尾:(火水金)5 便 奥の湯～大屋敷橋:(月木)5 便	10,200 人/年間	28 人/日	2.0 人/便
香川町 コミュニティバス	全 16 便 下倉～空港通り:4 便 下倉～空港通り(短):3 便 天神～空港通り:7 便 日生ニュータウン南～空港通り:2 便	11,300 人/年間	39 人/日	2.4 人/便
香川町 シャトルバス	平日:36 便 土曜:20 便	39,700 人/年間	134 人/日	4.0 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 端岡駅～岡本駅～運動公園線 20 便	26,000 人/年間	89 人/日	【4 月～8 月】2.2 人/便 【9 月～3 月】3.6 人/便
山田地区 乗合タクシー	西植田～ことでん高田駅:7 便 ことでん高田駅～ことでん仏生山駅:7 便 通学線:5 便	9,400 人/年間	39 人/日	2.0 人/便

資料) 高松市資料

(3) 船舶

- 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などの他、雌雄島や大島などの離島の生活を支える航路が就航しています。
- このうち男木航路は、離島航路として、本市も国・県ともども行政支援しながら、航路を維持していますが、若年層の流出による過疎化の進展などから、利用者の減少が一層進んでいます。
- 本年7月19日から105日間に渡り開催された「瀬戸内国際芸術祭」の機会を捉えた観光客の誘致・定着により、同航路の利用促進・活性化が期待されます。



資料) みなとナビ高松・宇野 Web ページ

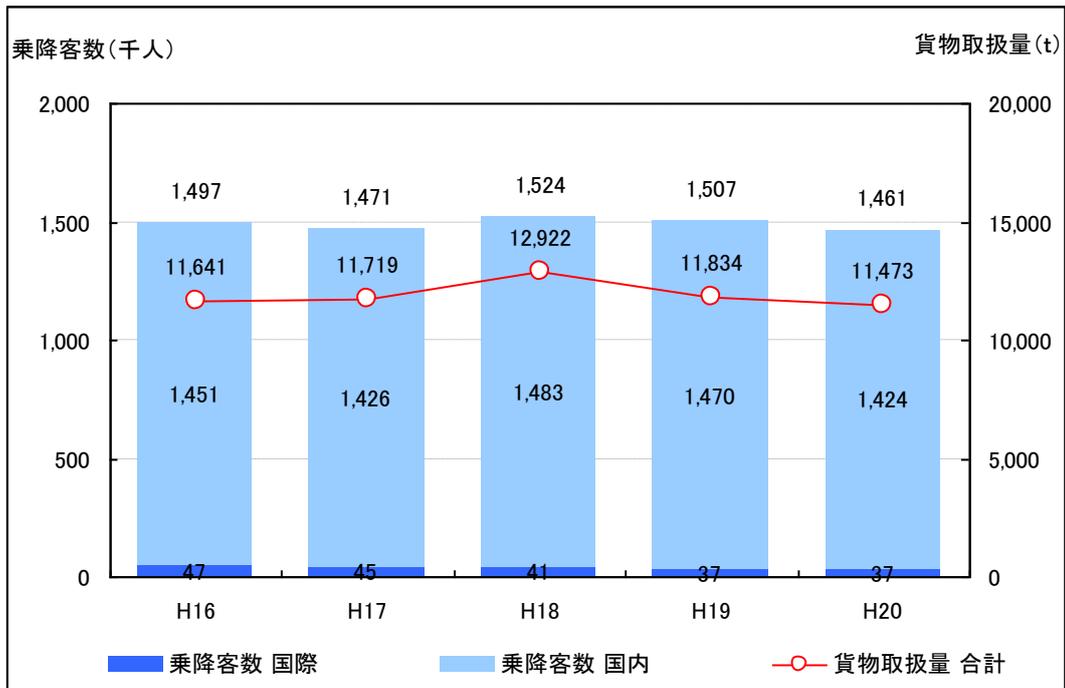
図 2.25 高松港からの旅客航路

(4) 空港

- 高松空港は、平成 21 年 12 月に開港 20 周年を迎え、22 年 6 月 3 日には定期航空路線の利用者数が 3 千万人に達したところですが、21 年度の利用者数は約 137 万人とピーク時の 11 年度の約 161 万人から漸減傾向にあります。

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、近年乗降客及び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

※国際線乗降客数には、通過客を含む

図 2.26 高松空港の運航実績



注) 鹿児島便については、日本航空㈱の会社更生手続に伴い、本年 10 月末で運行が休止されました。

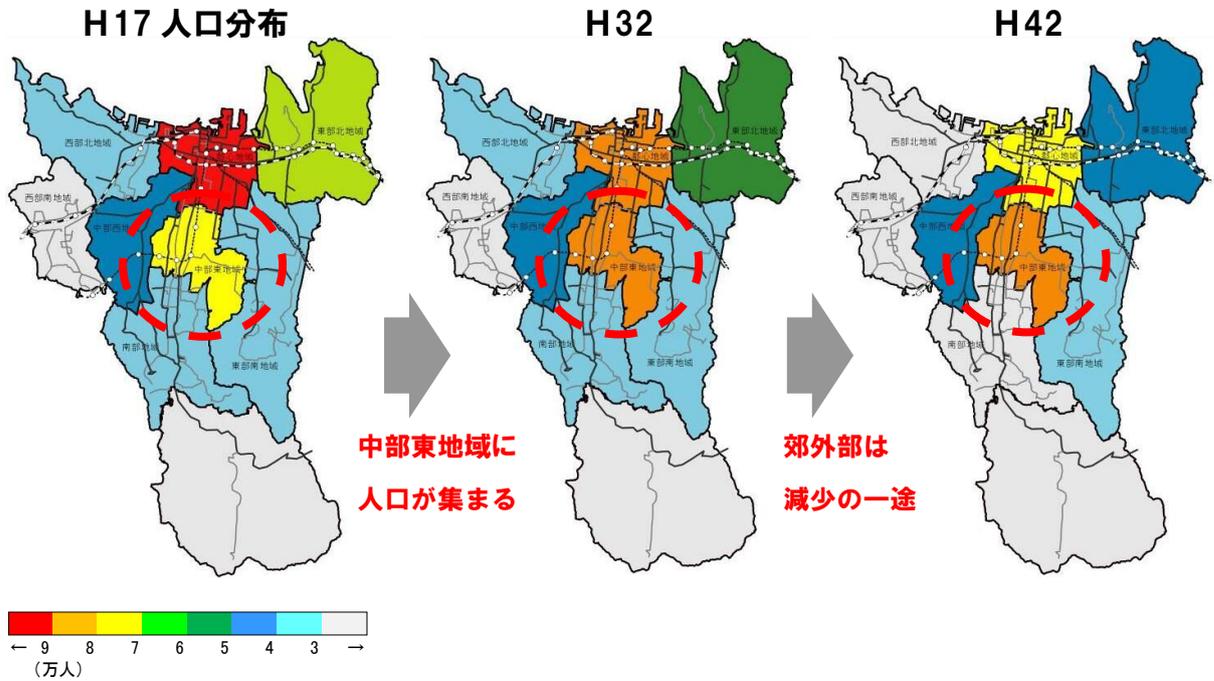
資料) 香川県広報誌「みんなの県政 THE かがわ」(H21.11)

図 2.27 高松空港からの空路

2.4 公共交通が抱える問題

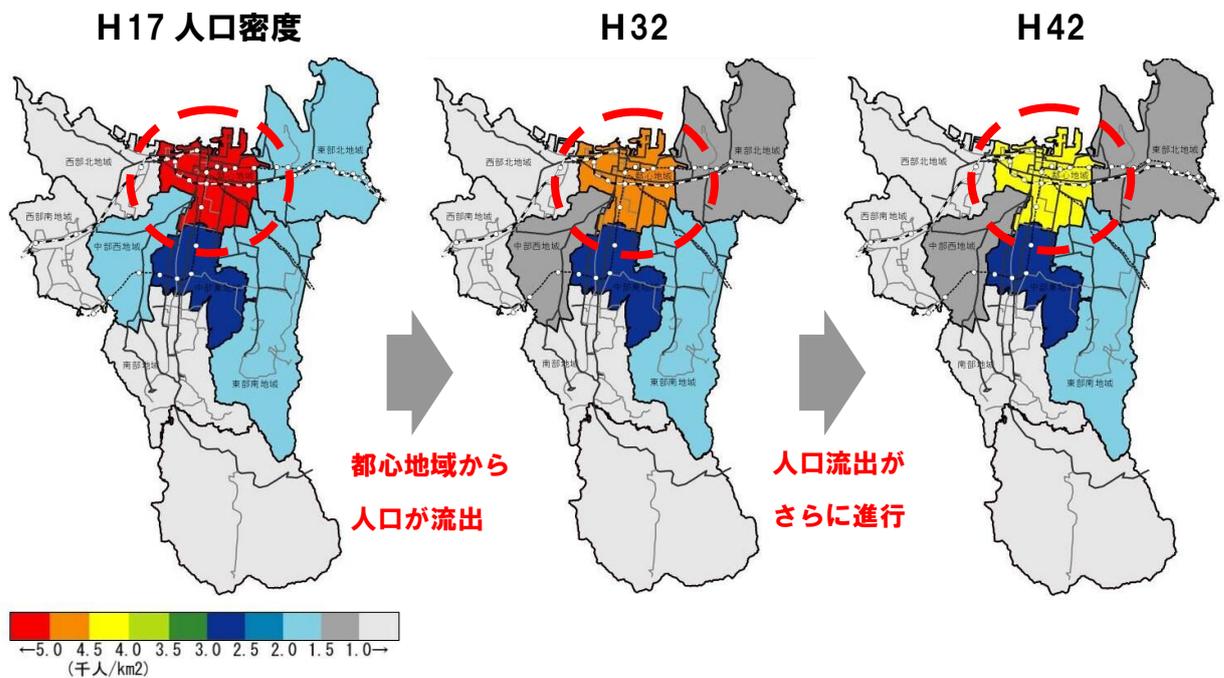
(1) 中心市街地の人口減少と低密度化

- ・ 中部東地域での人口増加と都心地域での人口密度の減少が生じています。
- ・ 郊外部への人口流出による都市の低密度化は、全体として非効率的な公共交通サービスとなることが予想されます。



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 2.28 高松市の人口推移



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 2.29 高松市の人口密度推移

(2) 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。

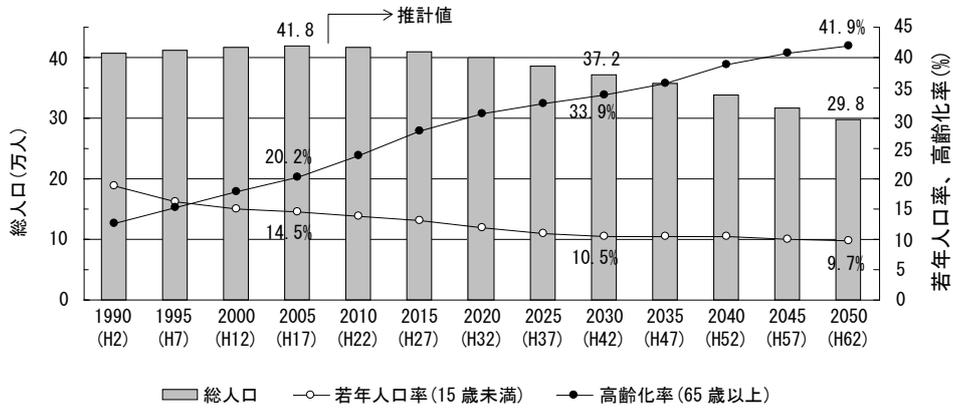


図 2.30 将来人口と若年人口率、高齢化率の推移

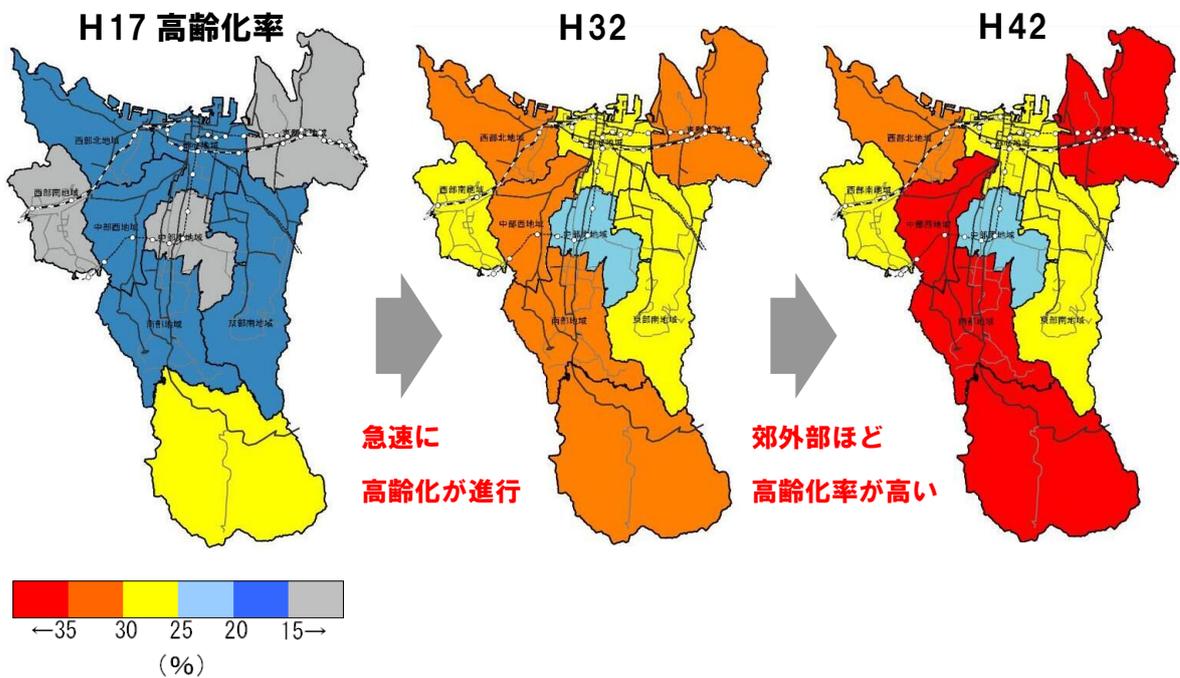
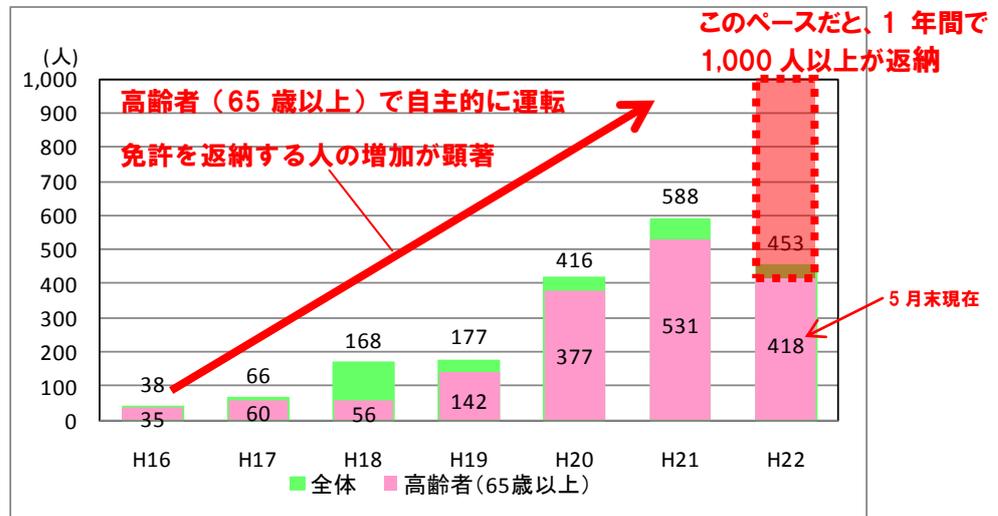


図 2.31 高齢化率(65歳以上)の推移

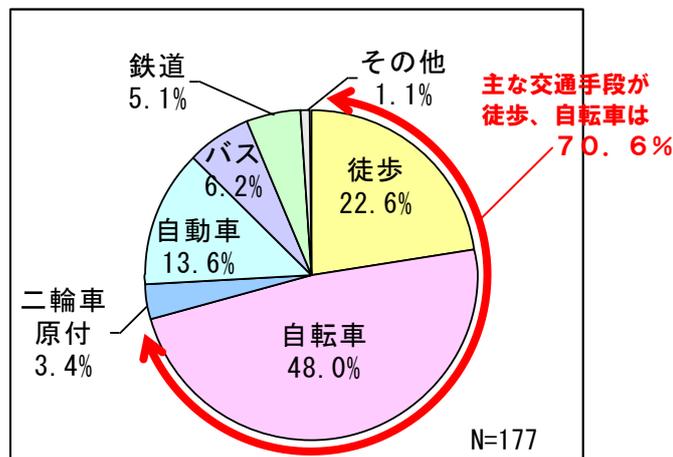
2) 自動車を運転しない高齢者の増加

- ・ 自動車の運転免許を返納する高齢者が増えています。
- ・ 高齢者の約7割が、移動手段を徒歩や自転車に頼っています。



※H16～H21は1月～12月、H22は1月から5月末の数値
資料)香川県警察

図 2.32 香川県内運転免許返納状況



資料)H20 市民交通意識アンケート調査

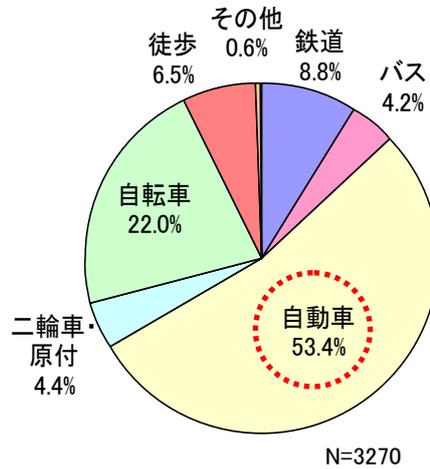
図 2.33 都心地域内々における高齢者の交通手段分担率*

(3) 自動車交通への過度な依存

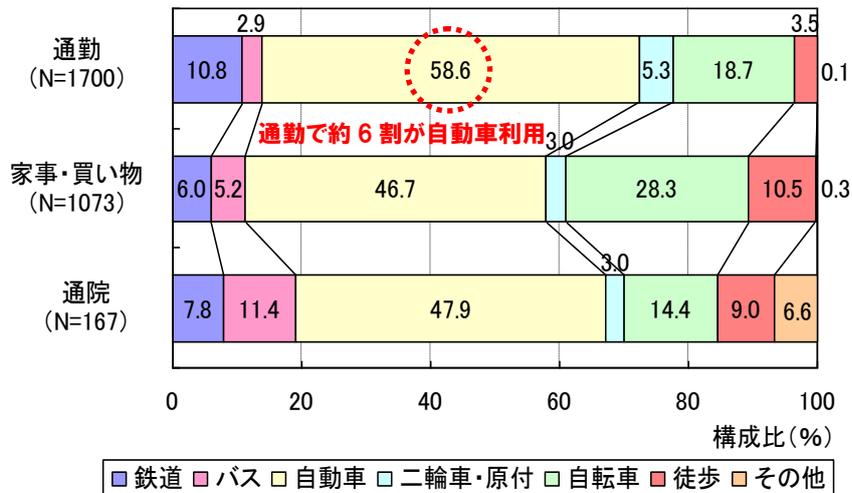
1) 交通行動における強い自動車依存

・ 代表交通手段は、自動車での移動が約 53%を占め、特に通勤では約 60%近くになっています。

【代表交通手段構成比:全目的】



【代表交通手段構成比:目的別】

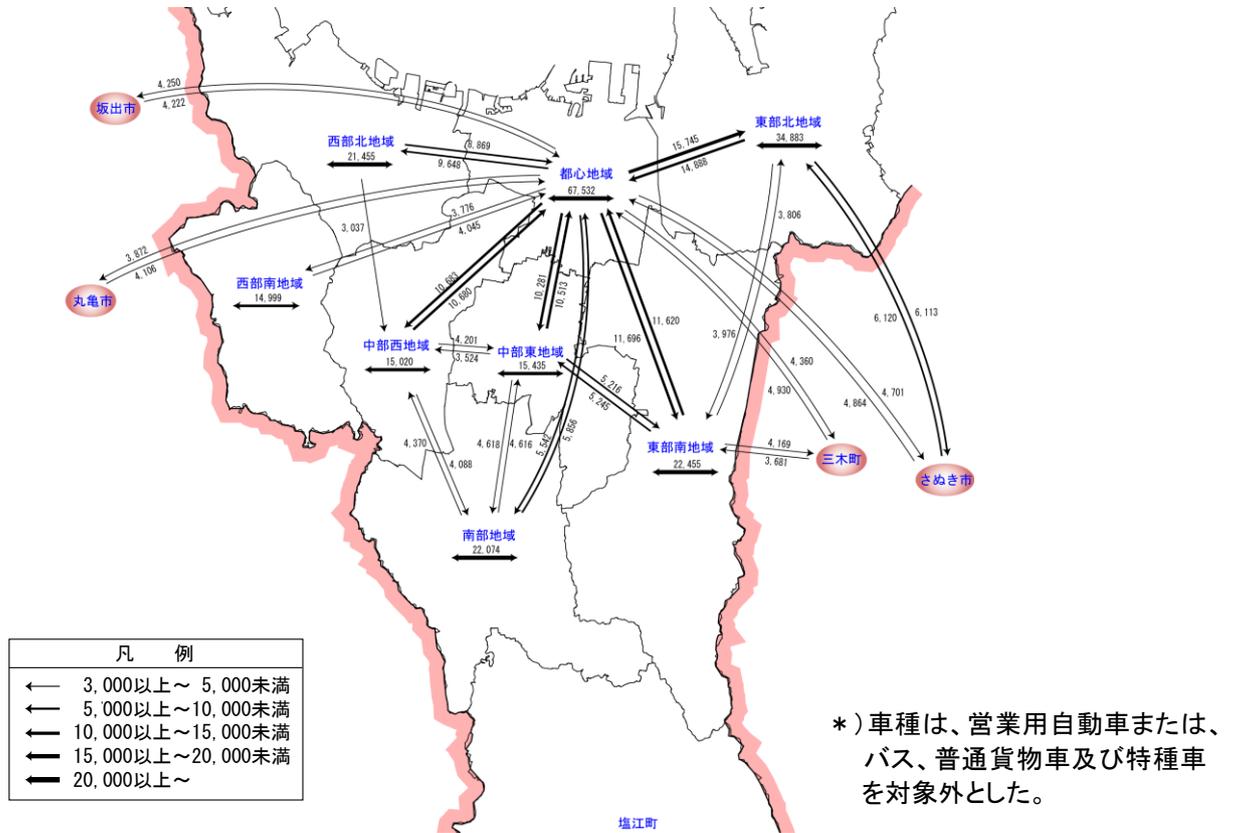


資料) H20 市民交通意識アンケート調査

図 2.34 目的別の代表交通手段構成比

2) 都心地域に集中する自動車交通

- 都心地域を起終点とする市内々及び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。

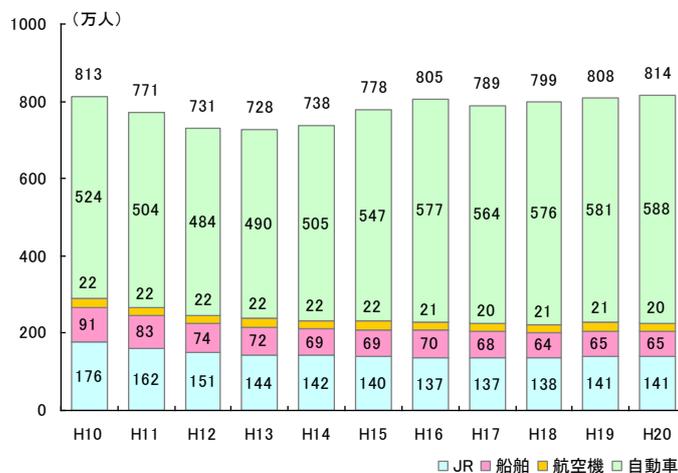


資料) 平成 17 年度道路交通センサス

図 2.35 自動車流動図(平日・全目的)

3) 自動車の利用が多い観光客

- 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、ほぼ横ばいの傾向となっています。
- 交通機関別でみると、自動車利用が大半を占めています。



資料) H20 年度香川県観光動態調査結果

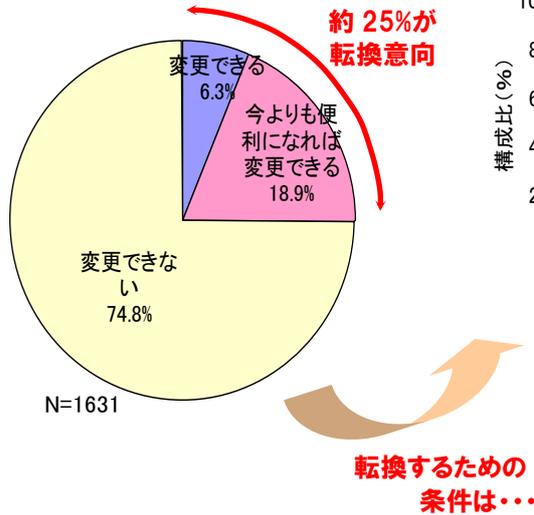
図 2.36 交通機関別県外観光客入込数の推移

(4) 自動車利用に比べ、利便性が劣る公共交通サービス

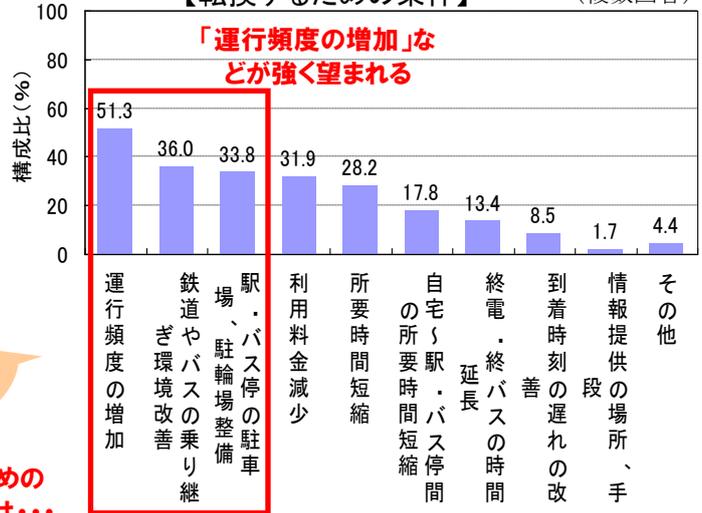
1) 望まれる公共交通サービスの向上

- 自動車利用者の約 25%が鉄道・バスへの転換意向を示しており、条件としては「運行頻度の増加」、「乗り継ぎ環境の改善」、「駐車場・駐輪場整備」などを望む声が多くあります。

【自動車から鉄道・バスへの転換意向】



【転換するための条件】 (複数回答)



資料) H20 市民交通意識アンケート調査

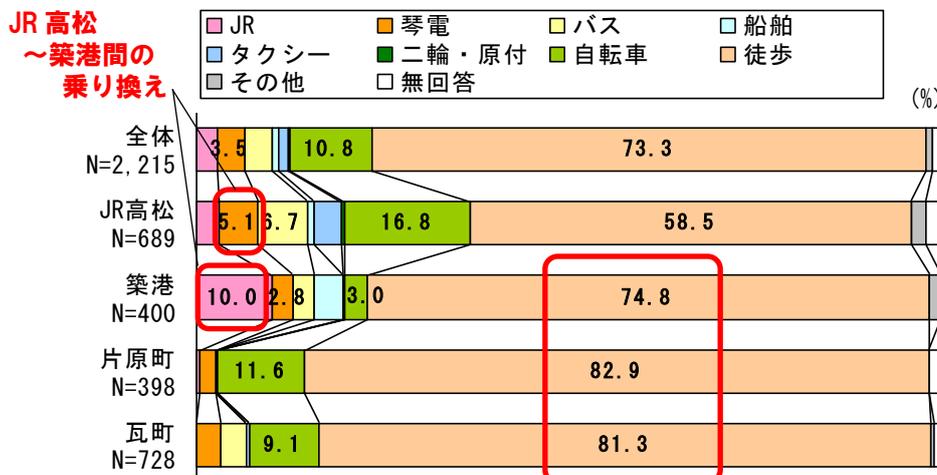
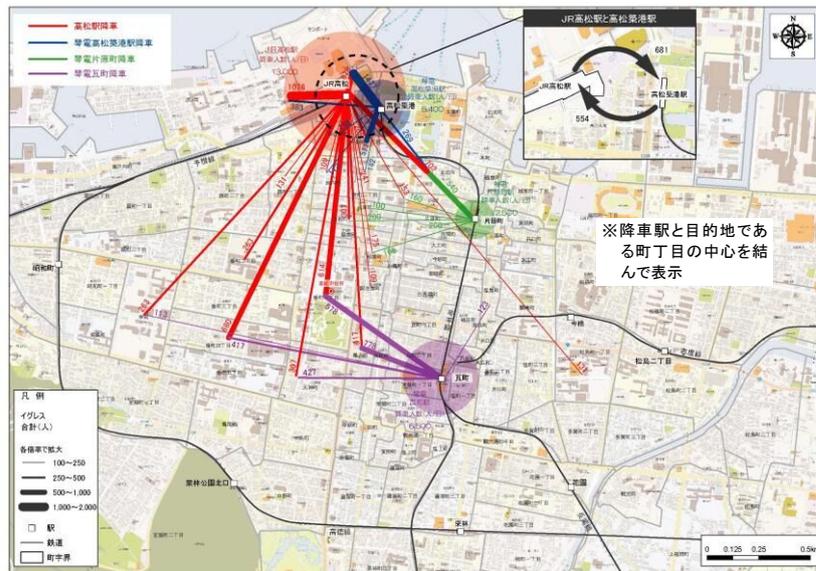
N=411

図 2.37 自動車から鉄道・バスへの転換意向と転換するための条件

(5) 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末端交通手段

- 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

ことでん各駅では、降車後「徒歩」が多い

図 2.38 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)

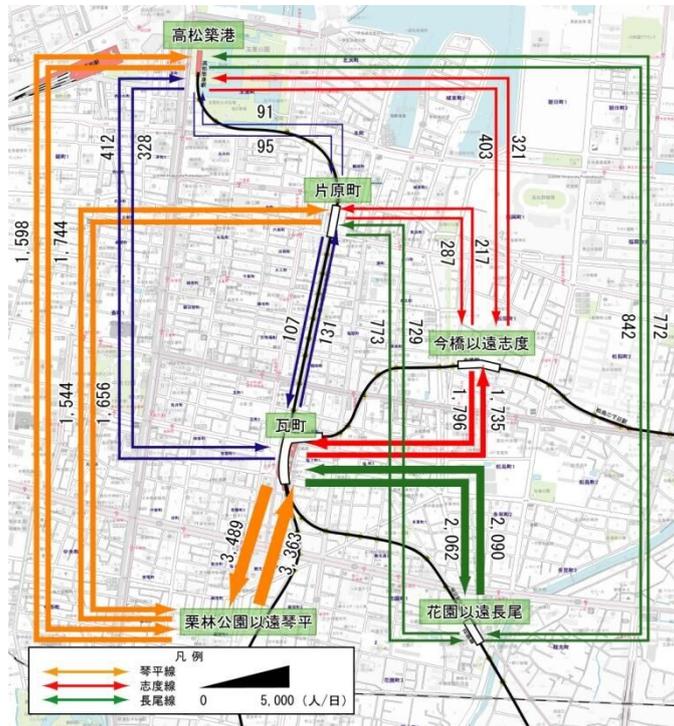
表 2.4 抵抗を感じない距離

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

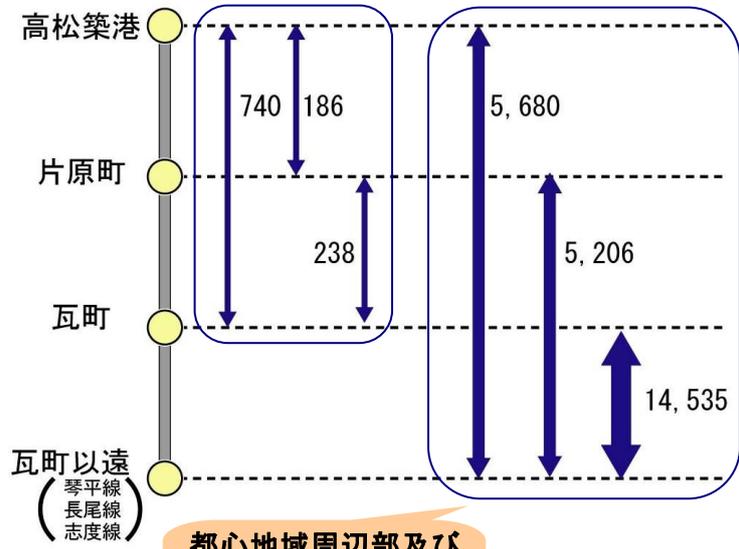
資料) バスサービスハンドブック

2) 都心地域内の回遊に利用されにくい交通

- ことでの乗降客数は都心地域内での流動が少なく、まちなかの回遊には利用されていない状況にあります。



都心地域の3駅間の乗降は少ない



都心地域周辺部及び郊外部と都心地域間の流動が大きい

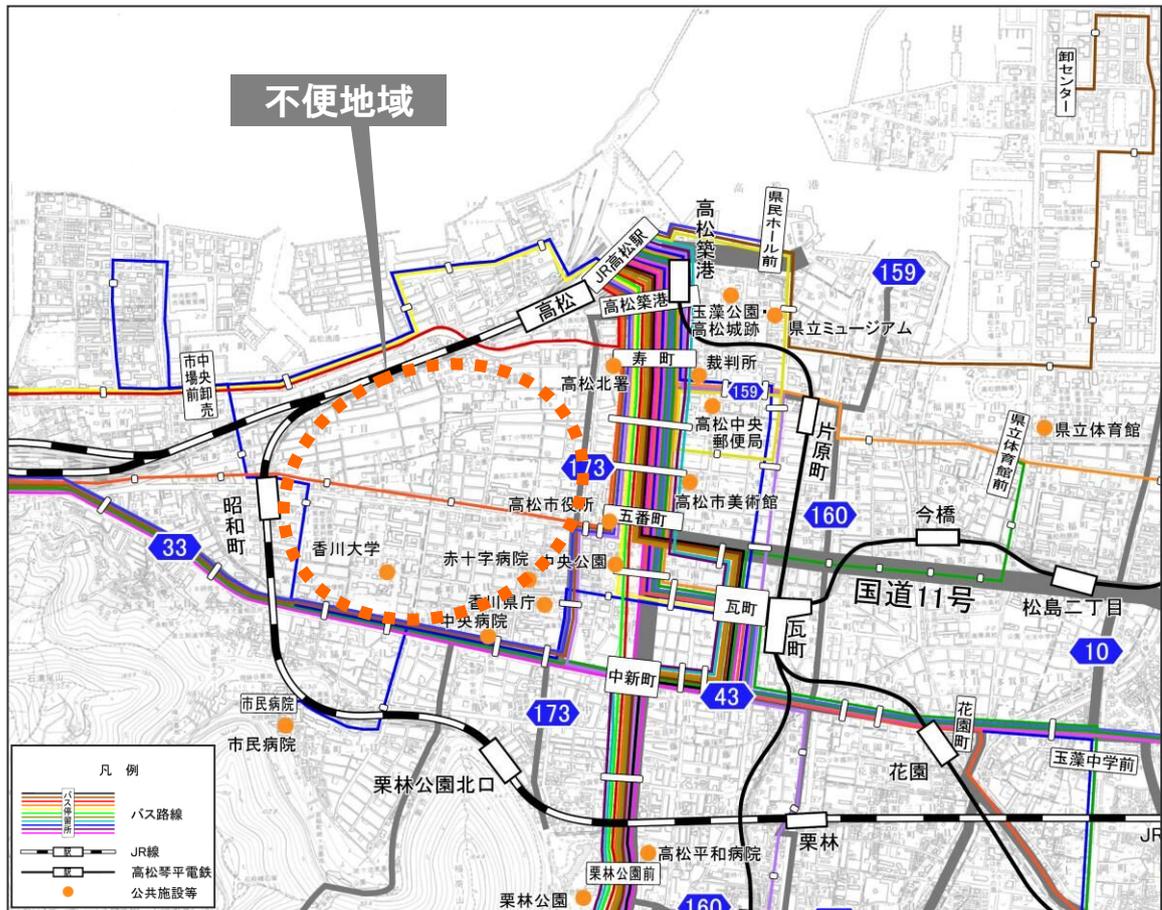
資料) 事業者資料 (H20)

図 2.39 ことでん主要駅間の輸送人員

(6) 公共交通不便地域の存在

1) 都心地域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。

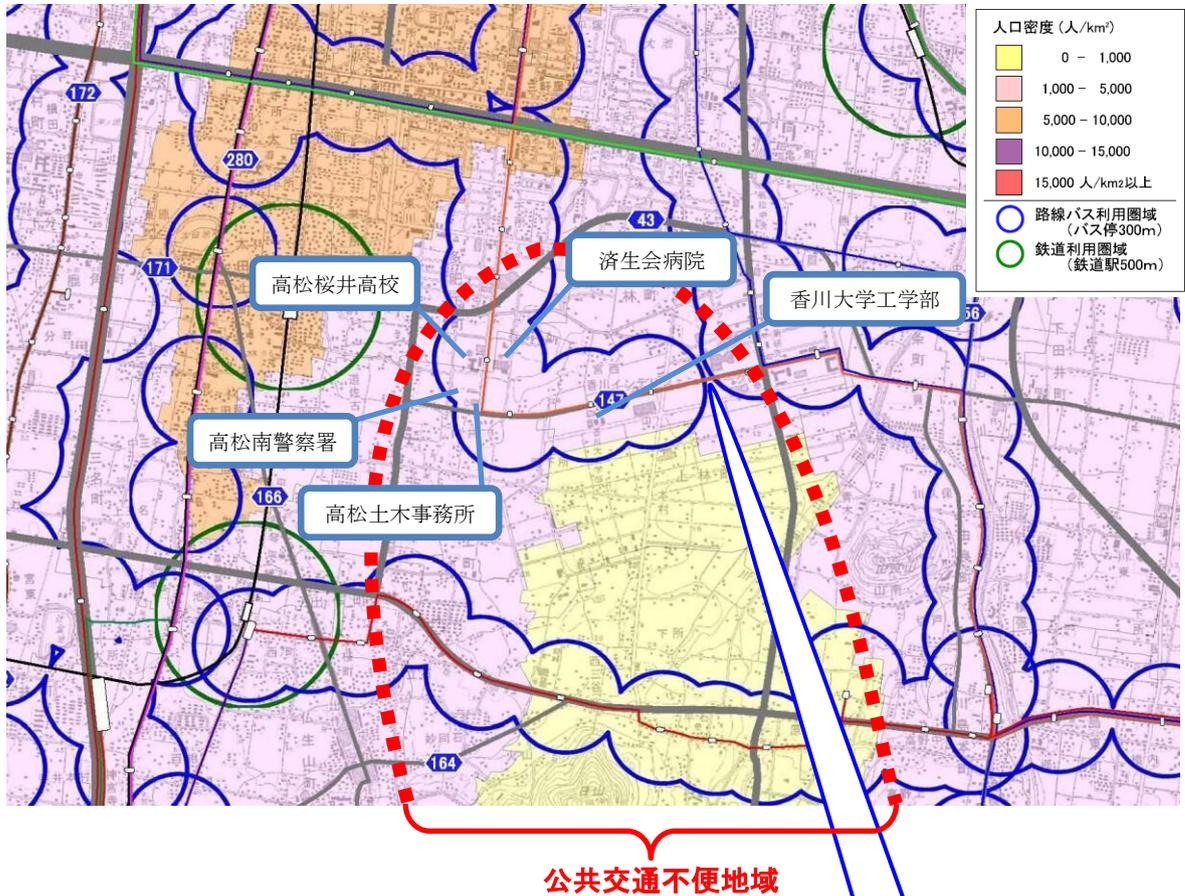


資料) 高松市交通戦略計画 (H22.7)

図 2.40 都心地域における公共交通不便地域

2) 市街地周辺における公共交通不便地域の存在

- 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、済生会病院などの公共公益施設の立地や人口増加傾向が見受けられるにもかかわらず、公共交通サービスが脆弱な地域となっています。



<サンメッセ香川(香川インテリジェントパーク)>



香川インテリジェントパークでは、「技術・情報・文化の複合拠点」の形成を目指し、官民一体となって順次施設整備が進められ、これまで、県立図書館・文書館、サンメッセ香川、四国工業技術研究所、香川産業頭脳化センター、高温高圧流体技術研究所、ネクスト香川、FROM 香川が完成するとともに、香川大学工学部キャンパスや多くの民間研究所も完成し、産学官の集積が図られています。

資料) 高松市交通戦略計画(H22.7)

図 2.41 市街地周辺における公共交通不便地域

3) 郊外部における公共交通不便地域の存在

- 本市郊外部において、鉄道駅勢圏 500m 及びバス停勢圏 300m の外である公共交通不便地域が点在しています。

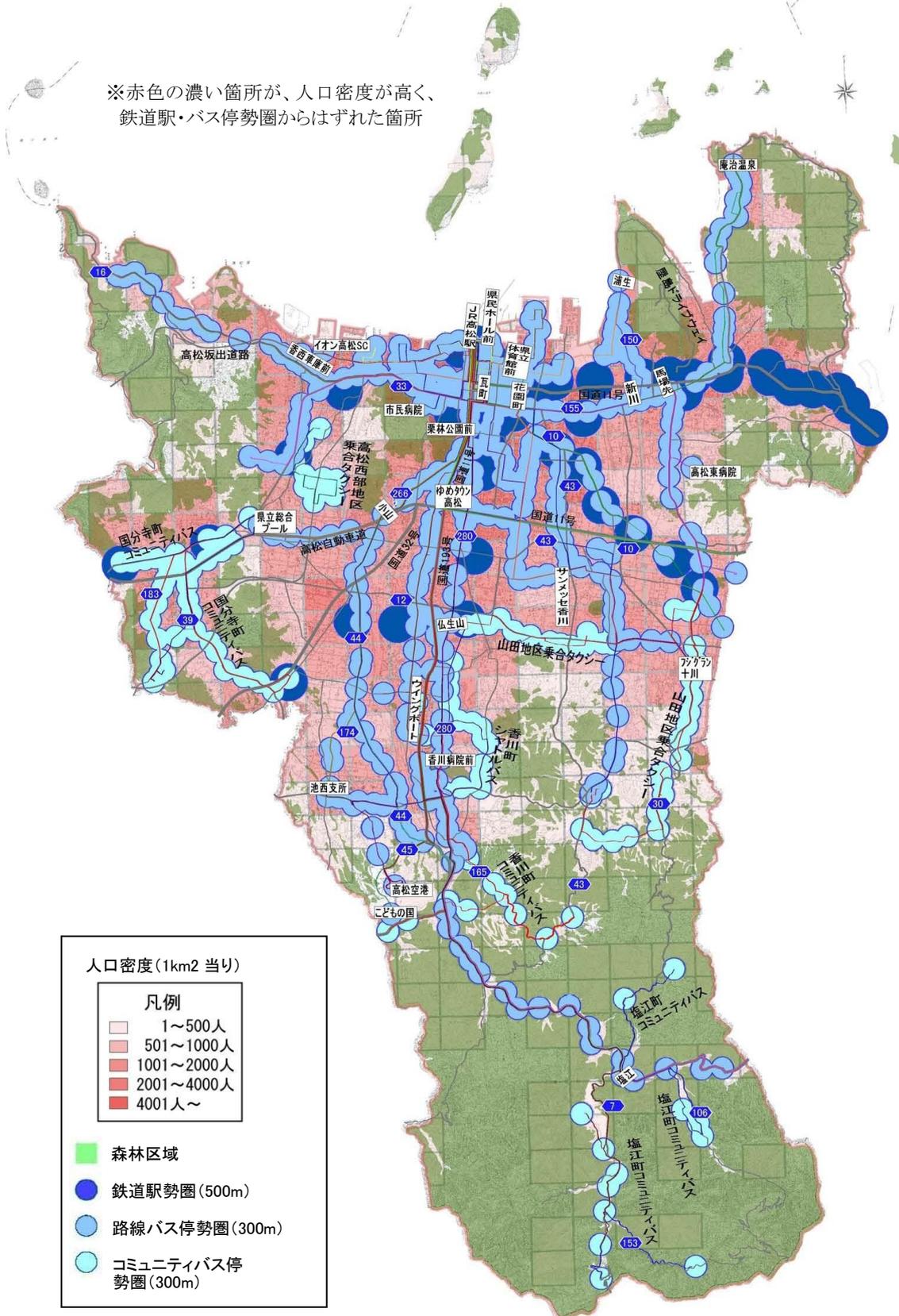
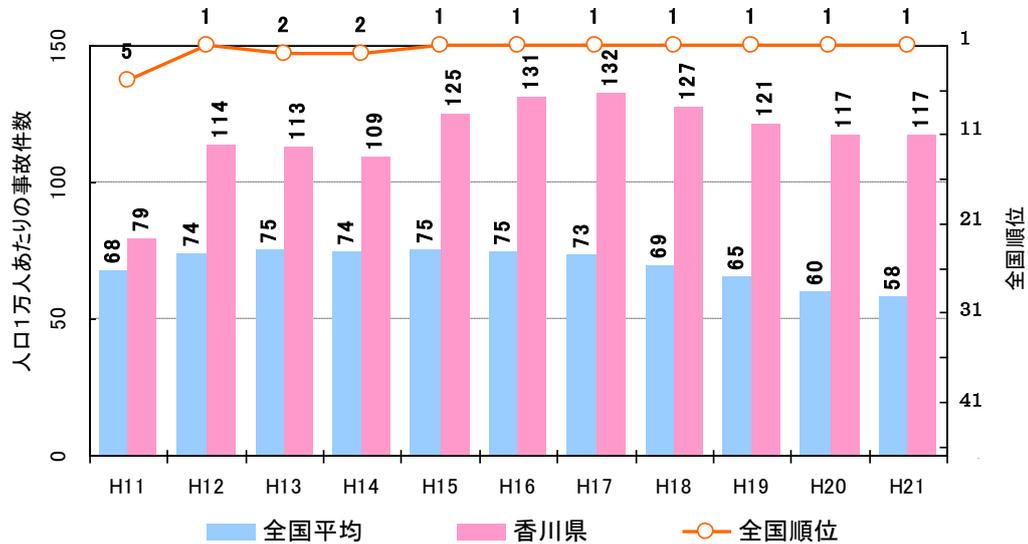


図 2.42 駅・バス停勢圏と人口密度

(7) 未熟な自転車利用環境

1) 高い自転車事故率

・ 香川県の人口1万人当たりの自転車事故件数は、近年、全国ワースト1位となっています。



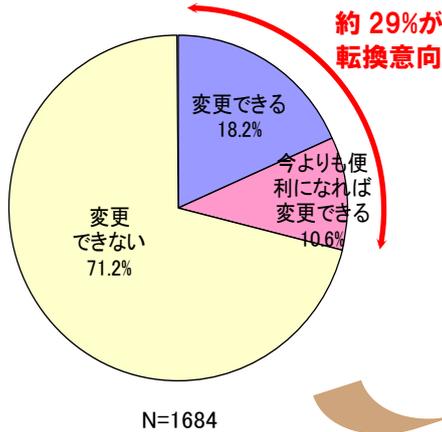
資料) 香川県警察

図 2.43 人口1万人当たりの自転車事故件数

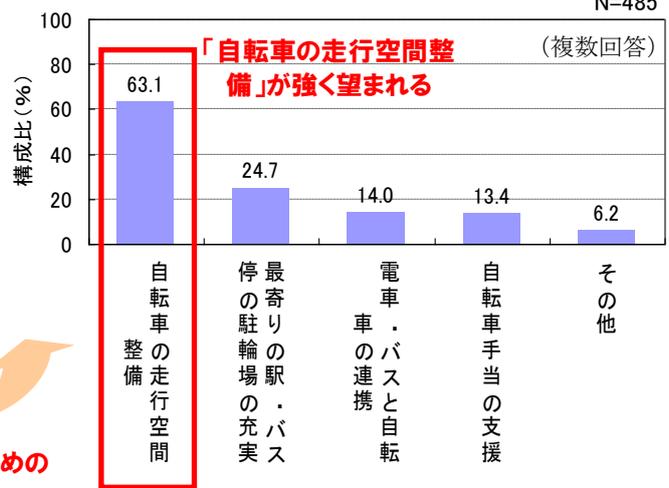
2) 望まれる自転車利用環境の充実

・ 自動車利用者の約29%が自転車への転換意向を示しており、その条件として「自転車の走行空間整備」を望む声が多くなっています。

【自動車から自転車への転換意向】



【転換するための条件:全目的】



転換するための条件は...

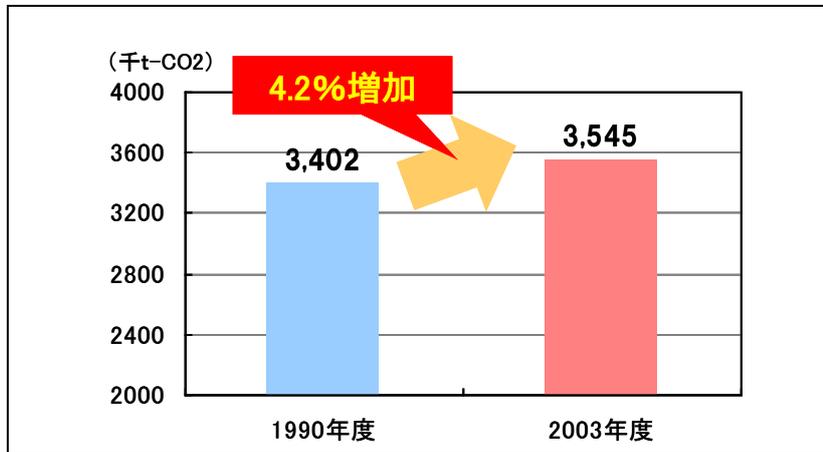
資料) H20 市民交通意識アンケート調査

図 2.44 自動車から自転車への転換意向と転換するための条件

(8) 二酸化炭素排出量の増加

1) 高松市のCO₂排出量

- 高松市のCO₂排出量は、13年間で3,402千t-CO₂/年(1990年度)から3,545千t-CO₂/年(2003年度)と約4.2%増加しています。

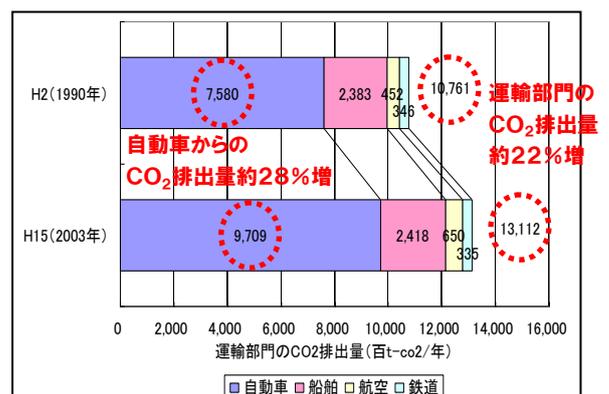
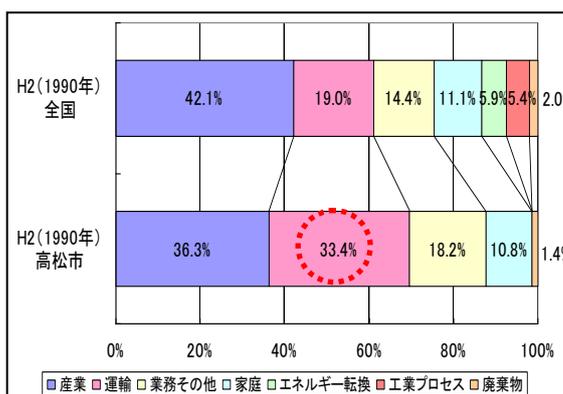


資料) 高松市環境白書 平成 18 年度版

図 2.45 CO₂ 排出量の状況

2) 増加する運輸部門からのCO₂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、13年間で10,761から13,112百t-CO₂/年と約22%増加しており、そのうち自動車は、7,580から9,709百t-CO₂/年と約28%増加しています。



資料) 高松市温室効果ガス吸排出量算定調査報告書(H19)

図 2.46 部門別CO₂排出量

図 2.47 運輸部門のCO₂排出量の推移

(9) 都市間交通の衰退

1) 国の高速道路料金施策の影響(宇高航路・JR四国など)

- 本州四国連絡橋と競合する宇高航路は、高速道路料金の値下げ施策等の影響を受け利用が大きく減少しており、平成 22 年 2 月 26 日に設置された、四国運輸局を事務局とする宇野高松間地域交通連絡協議会において、存続に向けた協議が行われています。
- また、苦境に陥っている JR 四国など四国の鉄道について、四国経済連合会の呼びかけで、平成 22 年 4 月 26 日に、「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」の初会合が開かれ、今年度 1 年間をかけて議論し、四国の鉄道の将来像などを国に提言することとしています。
- これらの都市間交通に大きな影響を与える、高速道路料金制度の趨勢が注目されます。

2) 日本航空の会社更生手続き

- 日本航空(株)の会社更生手続きに伴う、鹿児島便からの撤退発表など、近年の厳しさを増す航空事情や、激化する空港間競争の中、本市が環瀬戸内海圏の中核都市として更に飛躍発展していくためには、高松空港の振興ならびに就航路線の復活・拡大(中国への新規開設も視野)が重要となっています。

(10) 公共交通が抱える問題点の整理

本市の公共交通が抱える問題点を整理すると、以下のようになります。

1) 中心市街地の人口減少と低密度化

- ・ 市街地部の人口減少及び郊外部への人口流出により、都市の低密度化が進行しています。

2) 高齢化の進行と移動困難な交通弱者の増加

- ・ 公共交通網が脆弱な郊外部を中心に、高齢化が進行しています。
- ・ 高齢化に伴い、自動車交通に頼れない交通弱者が急激に増加します。

3) 自動車交通への過度な依存

- ・ 自動車交通に過度に依存し、鉄道やバスの利用割合が低い傾向にあります。
- ・ 都心地域へ指向する自動車交通流動が多くなっています。
- ・ 県外からの観光客も、大半が自動車を利用しています。

4) 自動車利用に比べ、利便性が劣る公共交通サービス

- ・ 自動車利用者が、鉄道やバス等の公共交通へ利用転換するための条件としては、サービス水準の改善を求める意見が多くなっています。

5) 中心市街地に不足する回遊性

- ・ 中心市街地において、鉄道降車後は、大半の人が徒歩で流動しており、公共交通による回遊性が低い傾向にあります。
- ・ 中心市街地の回遊性を鉄道が補完できていない状況にあります。

6) 公共交通不便地域の存在

- ・ 都心地域では、バスの運行ルートに偏りがみられます。
- ・ 市街地周辺部において、公共交通サービスが脆弱な地域があります。
- ・ 郊外部において、公共交通不便地域が点在しています。

7) 未熟な自転車利用環境

- ・ 人口 1 万人当たりの自転車事故の発生頻度が高く、需要に対応した自転車利用環境の整備が十分とは言えません。

8) 二酸化炭素排出量の増加

- ・ 高松市における CO₂ 排出量が増加しています。
- ・ 特に、運輸部門における自動車からの CO₂ 排出量が増加しています。

9) 都市間交通の衰退

- ・ 空路、航路事業者や JR の経営悪化による都市間交通の衰退が懸念されています。