

第4章 香川県が目指すべき将来都市像

4.1 迫りくる人口減少・少子高齢化の将来

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推計

- ・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。

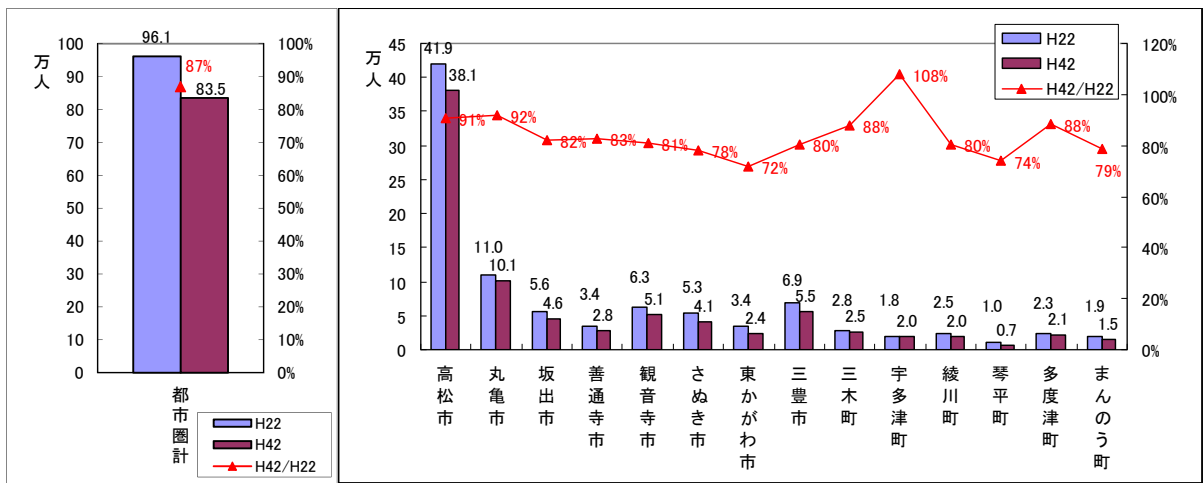


図 4.1 人口問題研究所における平成 42 年将来人口

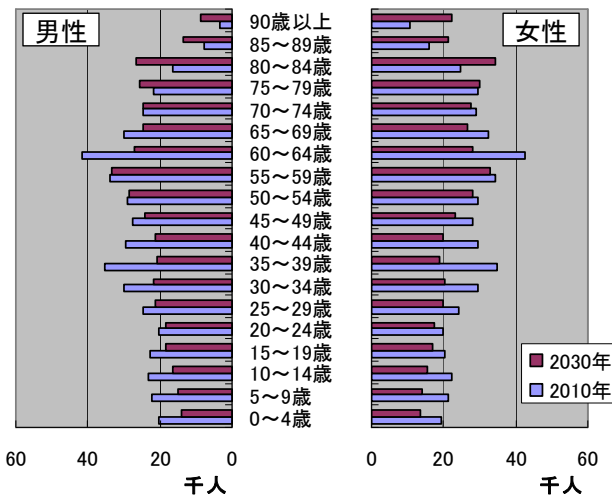


図 4.2 性別年齢階層別人口の変化

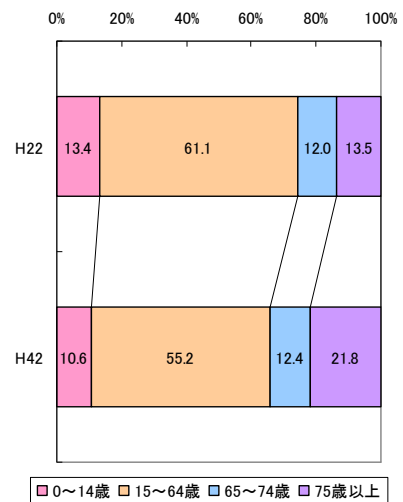
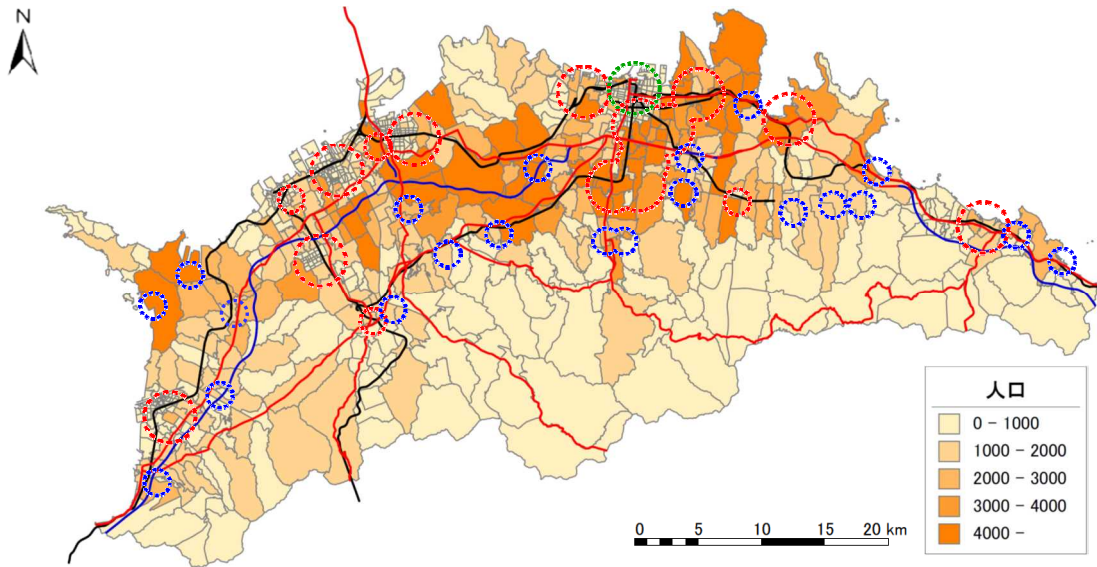


図 4.3 年齢階層比率

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

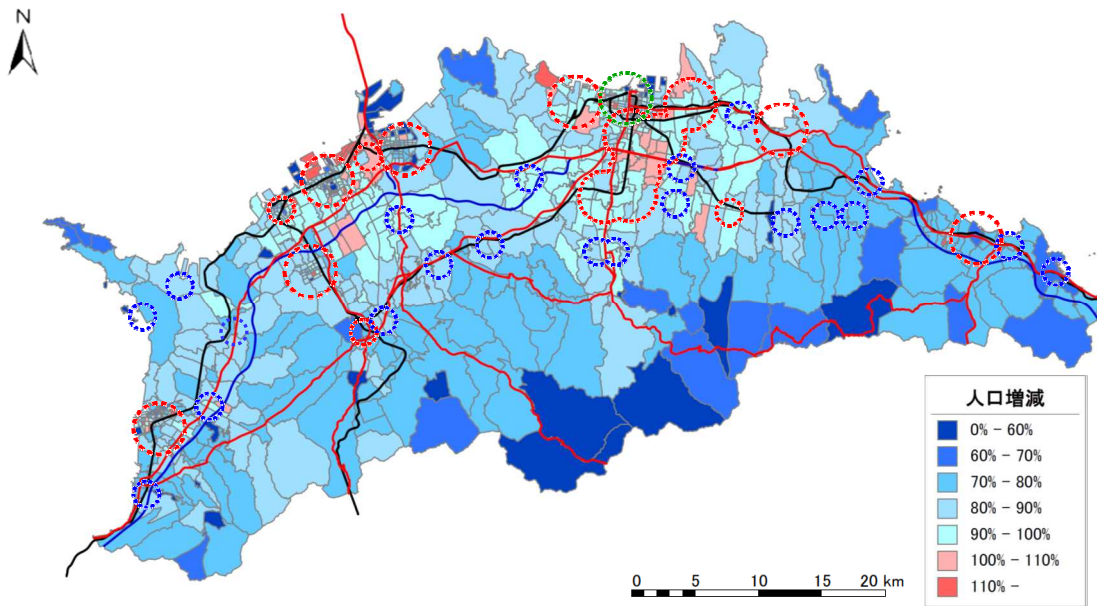


図 4.5 人口増減(H42/H22)

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。

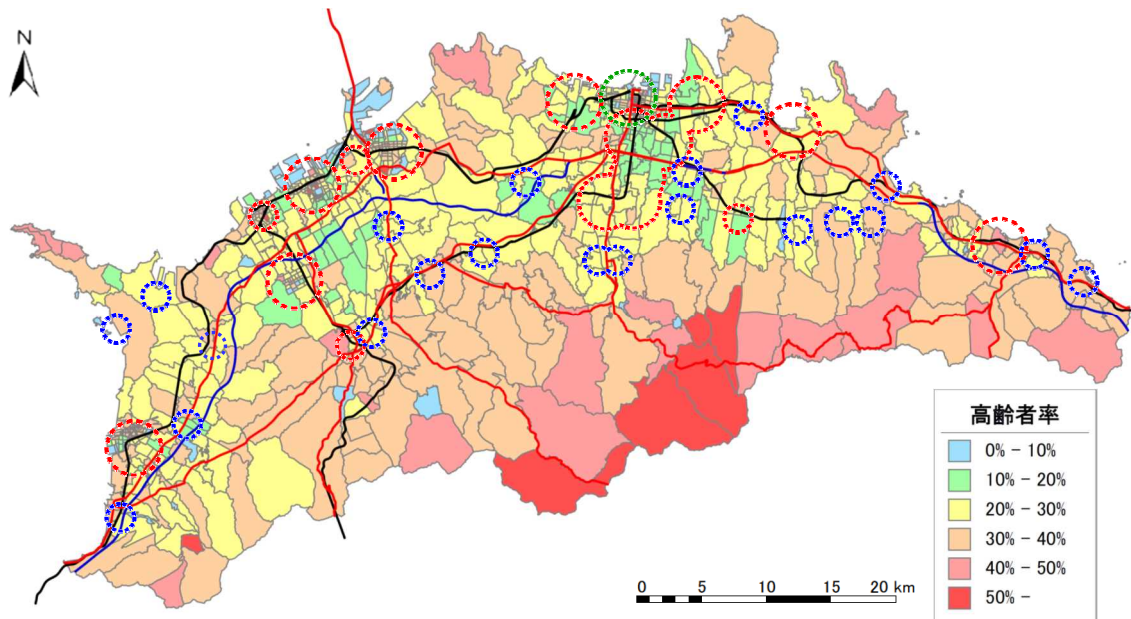


図 4.6 H22 高齢者率

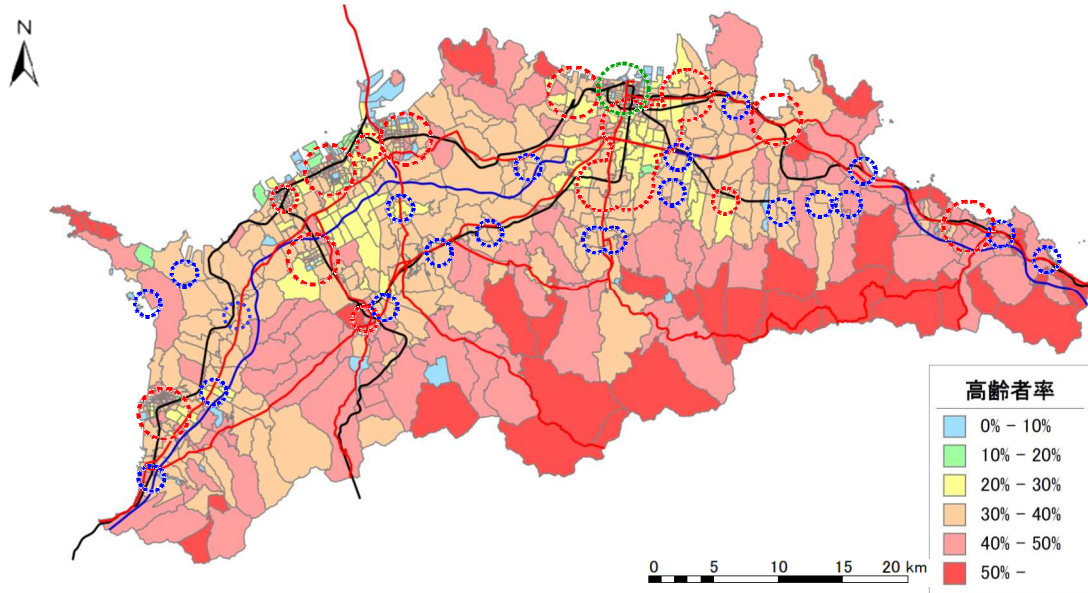


図 4.7 H42 高齢者率

4.1.2 趨勢時の将来交通状況の予測

1) トリップの状況の変化

- ・趨勢時*には現況と比較して、総トリップ数は12%減少すると予測される。
 - ・男女別トリップ数では、男性よりも女性のトリップ数の減少が大きくなっている。
 - ・年齢階層別トリップ数では、70歳未満は現況と比較して大きく減少している一方、75歳以上では、約2倍と大きく増加している。
- ※趨勢時とは、現状の傾向のまま、何も手を打たなかった場合の状況

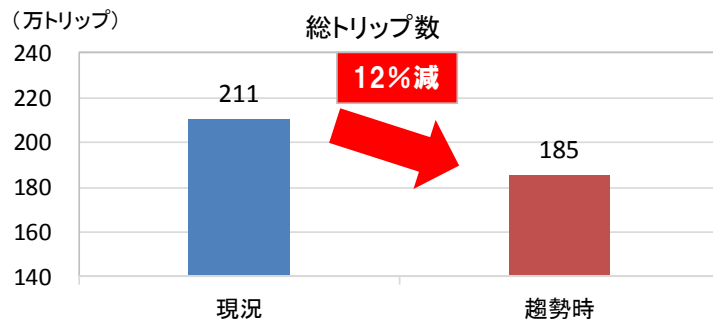


図 4.8 総トリップ数の変化

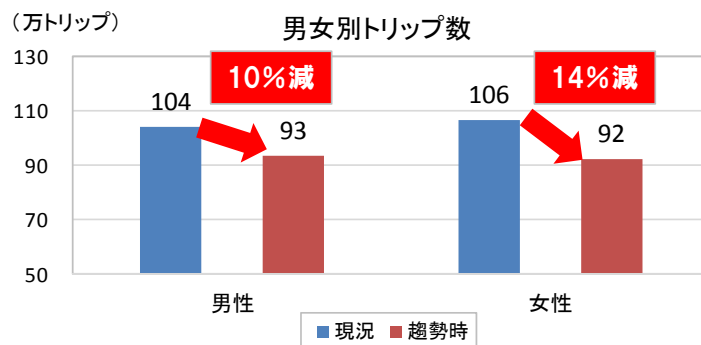


図 4.9 男女別トリップ数の変化

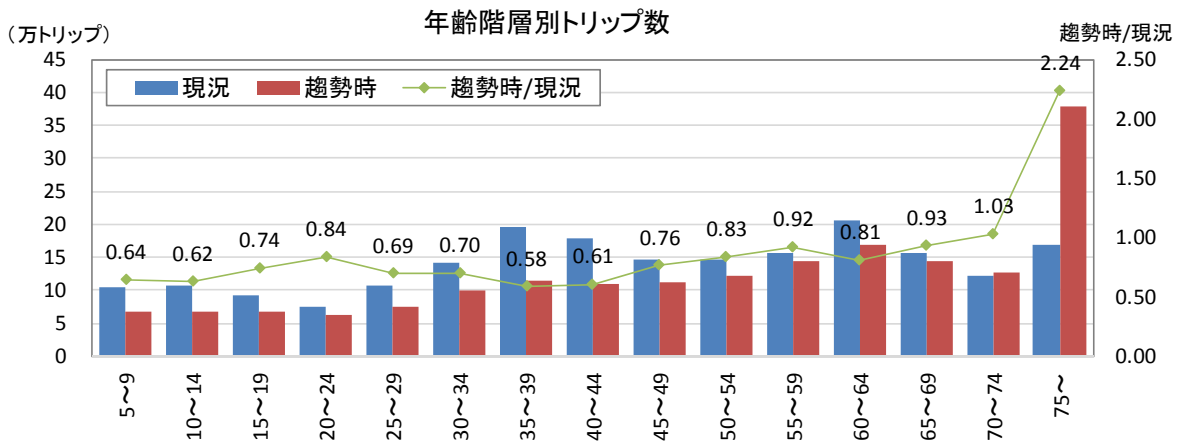


図 4.10 年齢階層別トリップ数

2) 交通手段・拠点への移動の変化

- ・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。
- ・拠点の集中度について、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度は高まっている。

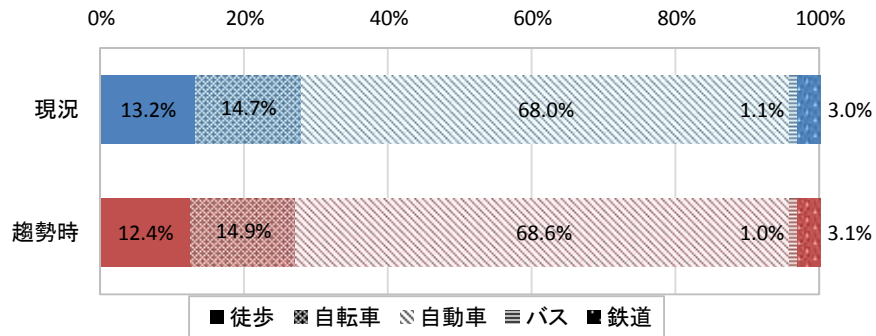


図 4.11 交通手段分担率

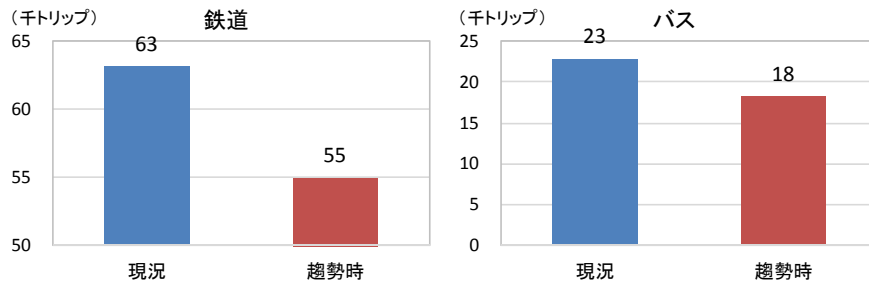


図 4.12 公共交通トリップ数(左:鉄道、右:バス)

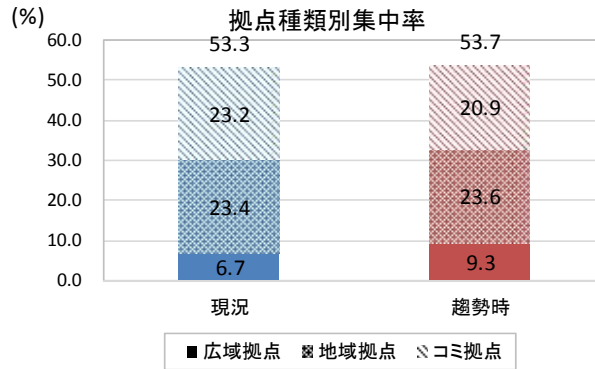


図 4.13 拠点種類別の集中度

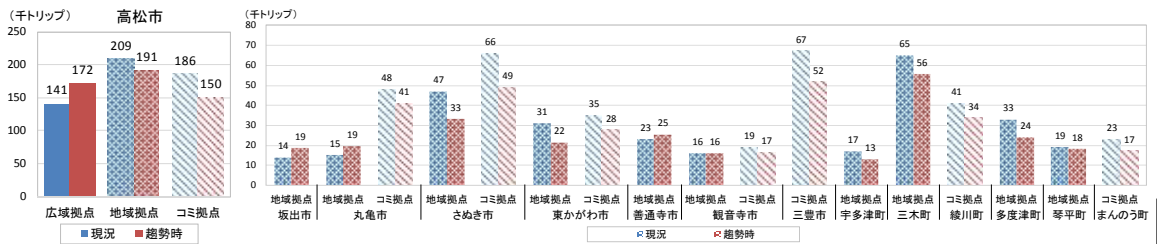


図 4.14 各市町の拠点種類別の集中量

4.2 これまでの移動に関する動向と趨勢時の予測から想定される将来の問題点

本都市圏においては、これまでの20年間、農地から建物用地への転用が進行し、人口・都市機能の郊外への拡散が進んだ。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、さらにはその双方の負のスパイラルの進行により、地域公共交通が衰退してきた。

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することとなり、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。しかし本来はスケールメリットによりサービスを提供できる公共交通は、これらの拡散した都市部住民が必要な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、拡散して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、生産年齢人口の減少による税収の低下など、交通施設や公共施設の維持・修繕を図っていくための財源の確保も困難になることが予測される。

こうしたことから、点在する目的地に対し、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、最寄の都市機能が縮小してゆき、自動車を利用しないとアクセスが困難な遠くの施設へ出向かざるを得なくなるなど、自動車利用者のみならず、自動車を利用できない人々が、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、利用者が少ない場合には、統合や合理化などにより、十分な提供が困難になることが想定される。

現状の生活スタイルの基本となる都市構造が、このままの状態でも継続されると、歩いて暮らすことが困難な住みづらい都市へ変貌していくものと想定され、これらの課題に対し、早急に対応を行っていくことが必要である。

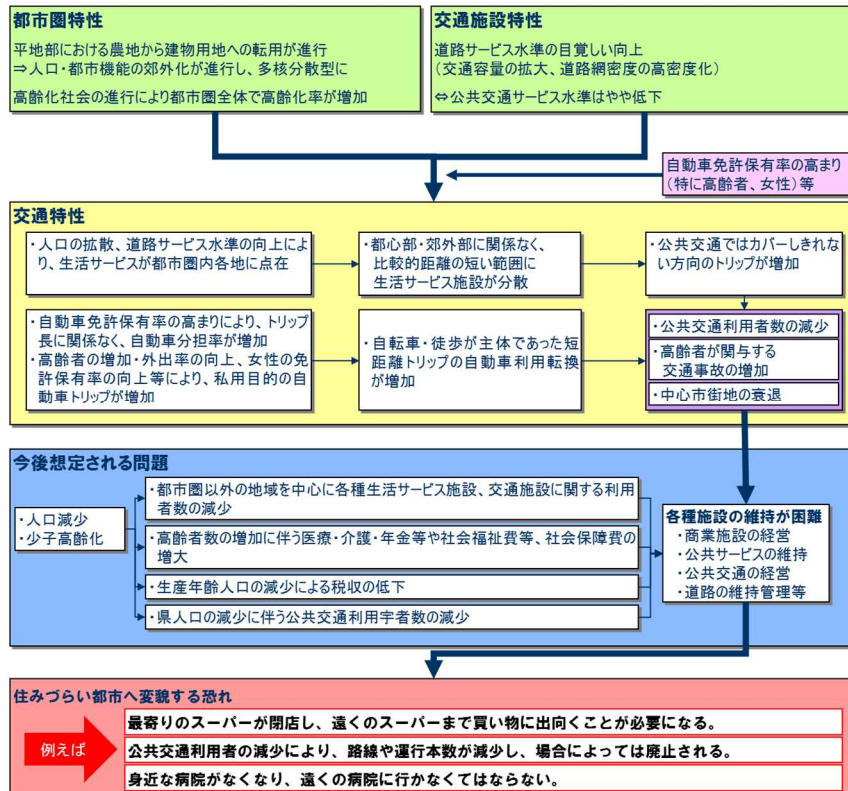


図 4.15 想定される将来における問題点

4.3 香川県が目指すべき将来都市構造

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も起因して、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・分散化した都市圏の人口密度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、目的別の移動行動の分散化に対する公共交通サービスの非効率性の高まり、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、この傾向が継続していくと、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。

さらに、高齢化社会の進行により、医療費等の社会保障費は増加することが想定される中、交通利便性の低下は、高齢者等、自動車の利用が困難な方の外出率の低下を誘発し、結果として日常的な運動不足により健康への影響も生じるとともに、医療・福祉等に関するコスト増加が懸念される。

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、本県が目指すまちづくりの方向性である集約型都市構造へ転換していくことが必要であるものと考えられる。

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集約し、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ことにより、都市圏以外でも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、海上交通と陸上交通を県内における一体の都市交通と位置づけし、各モード間の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。

さらに、誰もが外出しやすい環境を整えることは、日常的な外出機会の増大につながり、結果として医療・福祉等のコスト削減にも寄与す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予測に基づき、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・検証も必要であるものとする。

そのような状況を踏まえ、現時点においては、基本方針での将来都市構造をベースとして、既存の計画や、一定の効果があるものとして委員会で検討された種々の施策実施の効果を検証し、将来都市構造の評価を行うこととした。

以下、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。

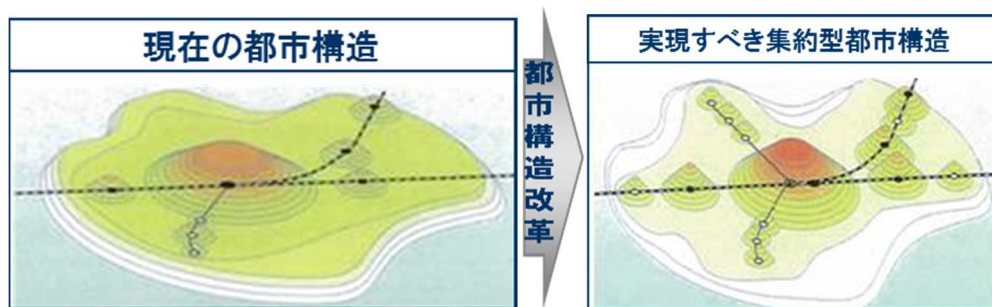
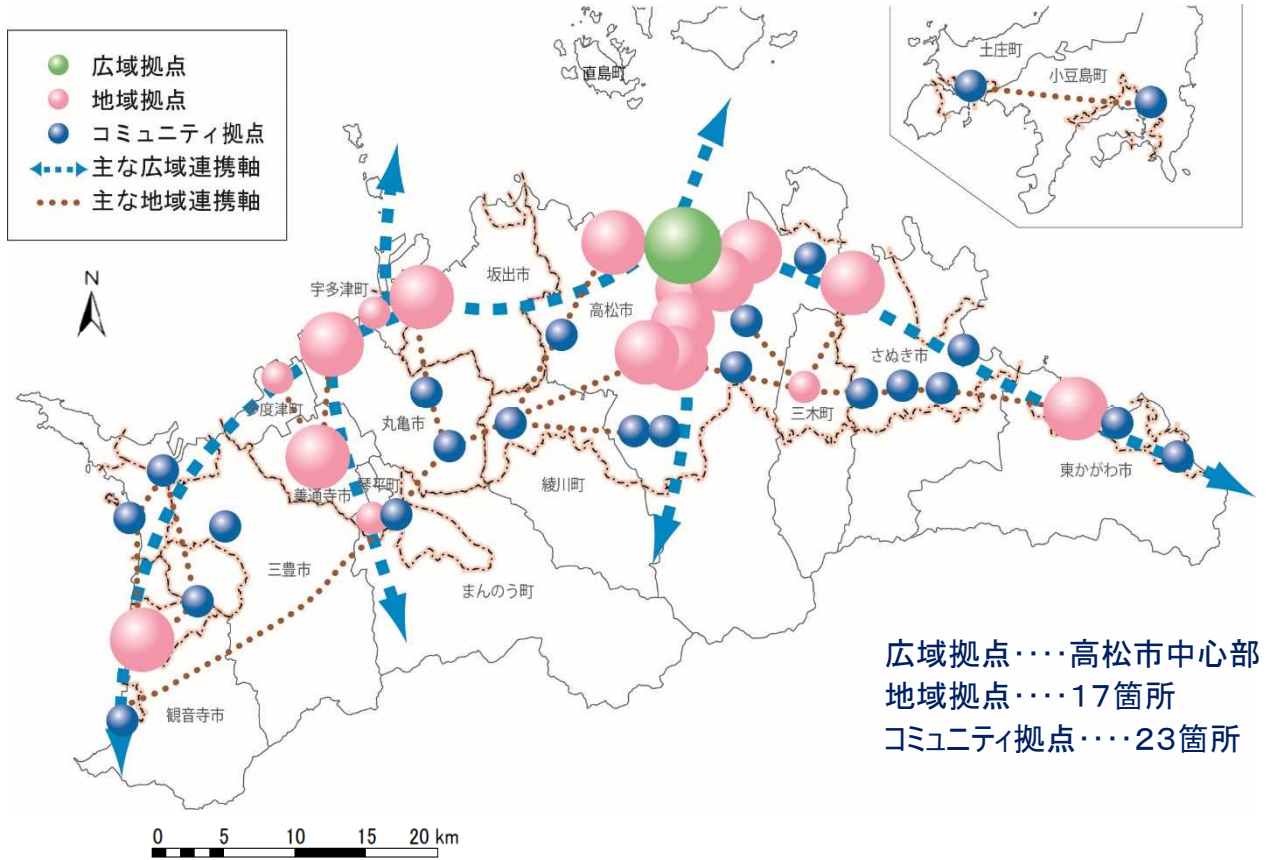


図 4.16 実現すべき集約型都市構造のイメージ

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 |
| | 居住 人口集中地区(国勢調査)が存在すること 公共交通 複数路線の鉄道とその結節点が存在すること 都市基盤 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 拠点施設 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 商業 新中心市街地活性化基本計画区域 | 居住 人口集中地区、準人口集中地区(国勢調査)が存在すること 公共交通 鉄道駅が存在すること 都市基盤 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 行政 役場・支所、警察署又は消防署が1つ以上存在すること 文教 高校、高等専門学校又は大学が1つ以上存在すること 厚生 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 経済 金融機関(郵便局、銀行)が1つ以上存在すること 商業 近接する30以上の小売・サービス業の店舗(商業統計調査) | 公共交通 鉄道駅又はバス停が存在すること 都市基盤 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 行政 警察署又は交番・駐在所、消防署又は屯所 文教 小・中学校 厚生 5以上の科目の診療所又は一般病床20以上の病院 経済 金融機関(郵便局、銀行) 商業 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 4.17 香川県の将来都市構造のイメージ