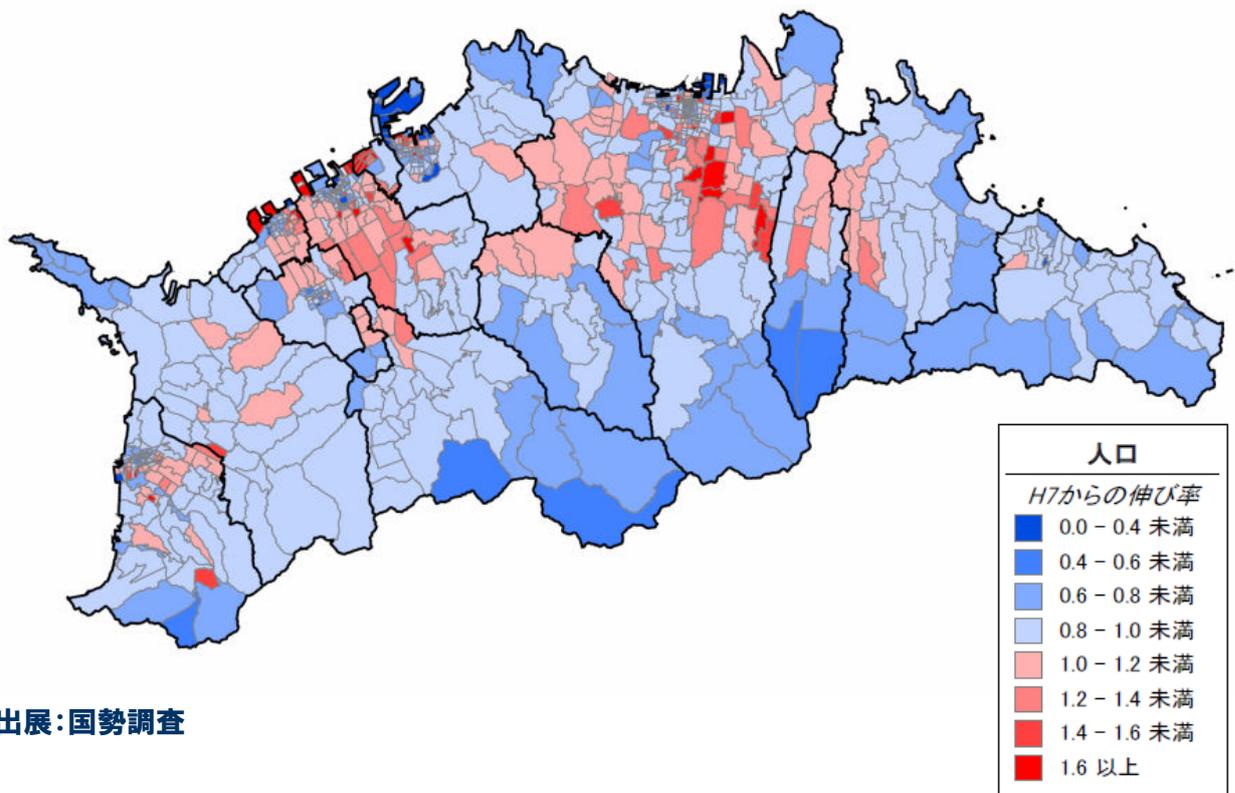


○これまでの高松広域都市圏内の移動の変化について

◇人口分布の変化

・人口は、都市中心部で減少し、旧市街化調整区域の中で市街地に隣接した区域で増加している。

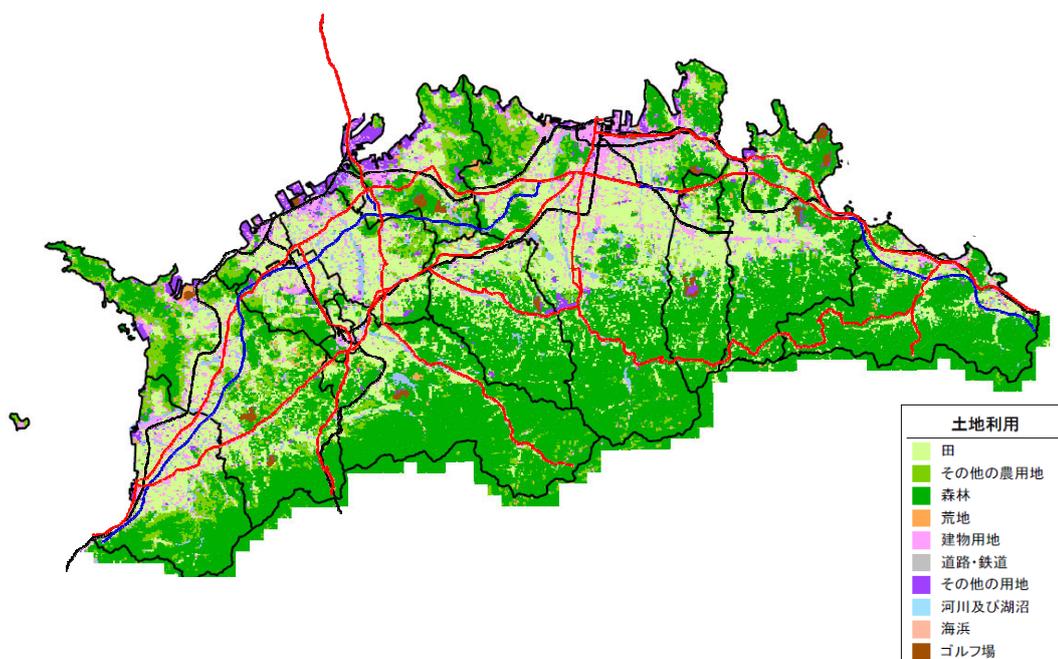
<人口分布の推移(H22/H7)>



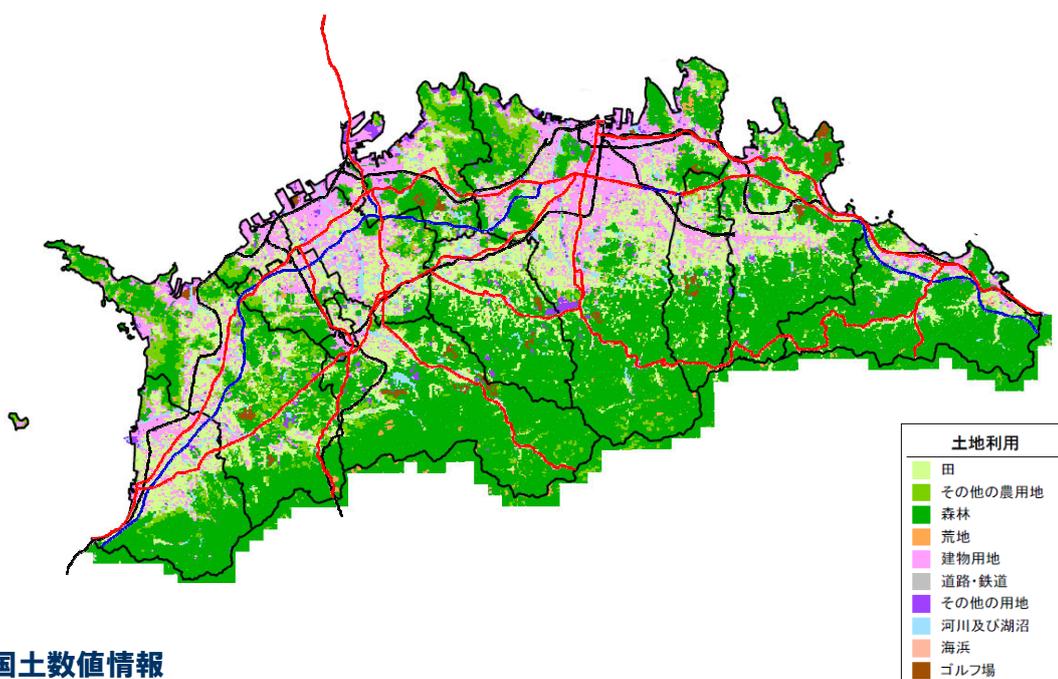
◇土地利用状況の変化

- ・旧市街化区域内の農地の減少が著しく、また、建物用地は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。

<H3 での土地利用状況>



<H21 での土地利用状況>

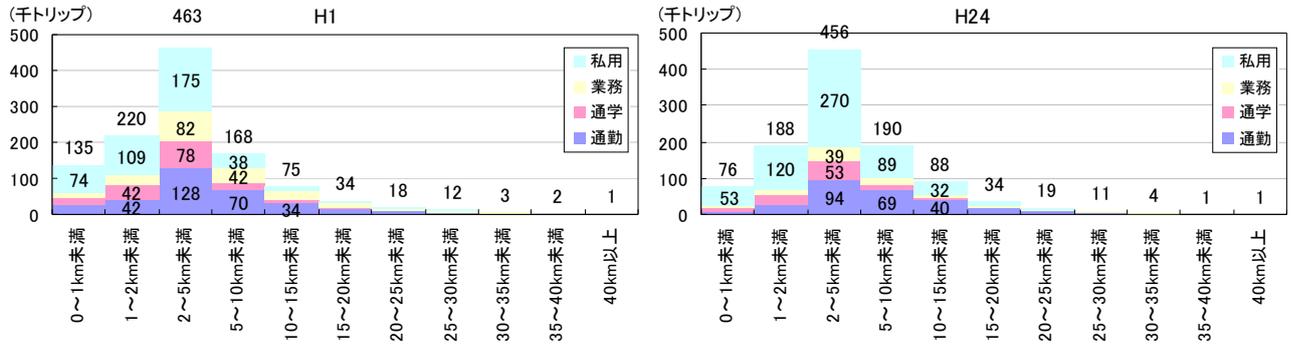


出展:国土数値情報

◇トリップ長(一つの目的を実行するにあたっての移動距離)の変化

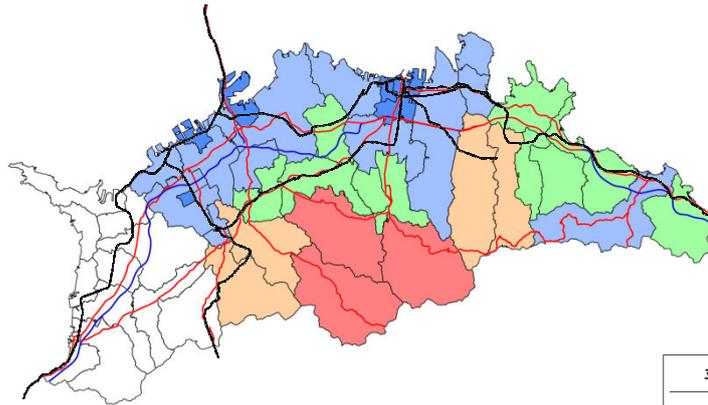
- ・ 距離帯別のトリップ数は、総じて減少傾向にあるものの、5km 未満が7割を占める。
- ・ 私用目的について、1km 未満の減少は著しいものの、1km 以上では大きく増加している。
- ・ ゾーン別でみると、郊外部におけるトリップ長の増加が著しい。

<トリップ長別トリップ数>

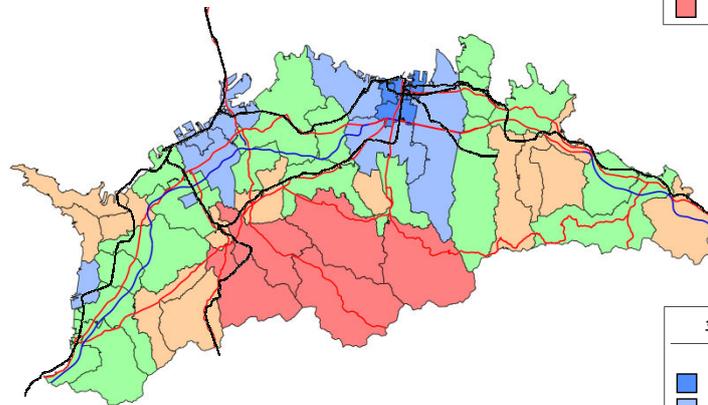


<発生ゾーン別平均トリップ長>

-平成 1 年-



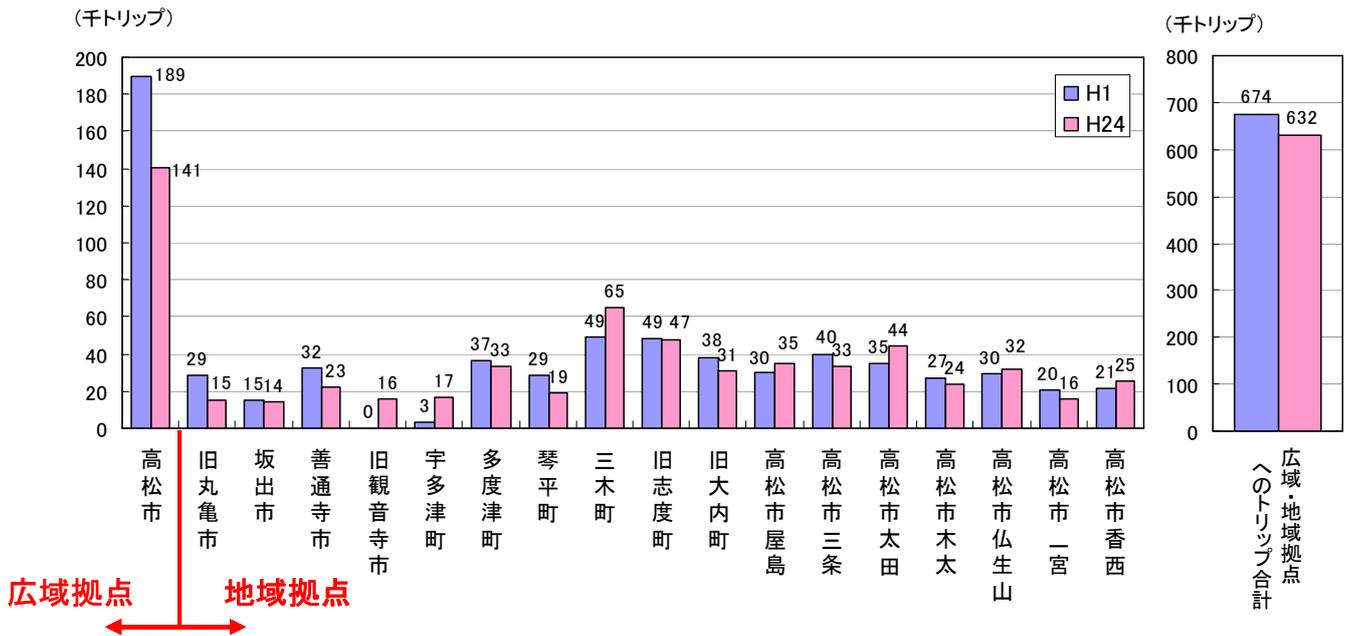
-平成 24 年-



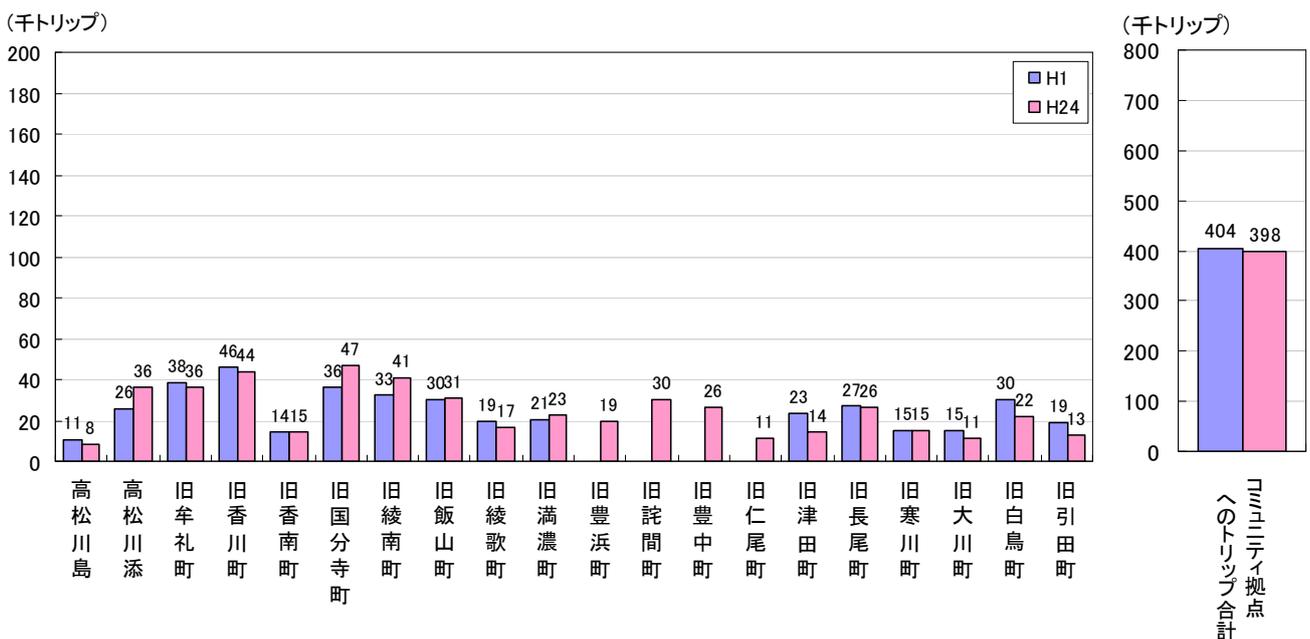
◇拠点を目的地とするトリップ数の変化

- ・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。
- ・香川県が定める将来都市構造におけるコミュニティ拠点を目的地とするトリップ数は、合計では微減しており、東讃地域のコミュニティ拠点を目的地とするトリップ数は減少しているが、中讃地域では増加傾向にある。

<広域・地域拠点を目的地とするトリップ数の変化>

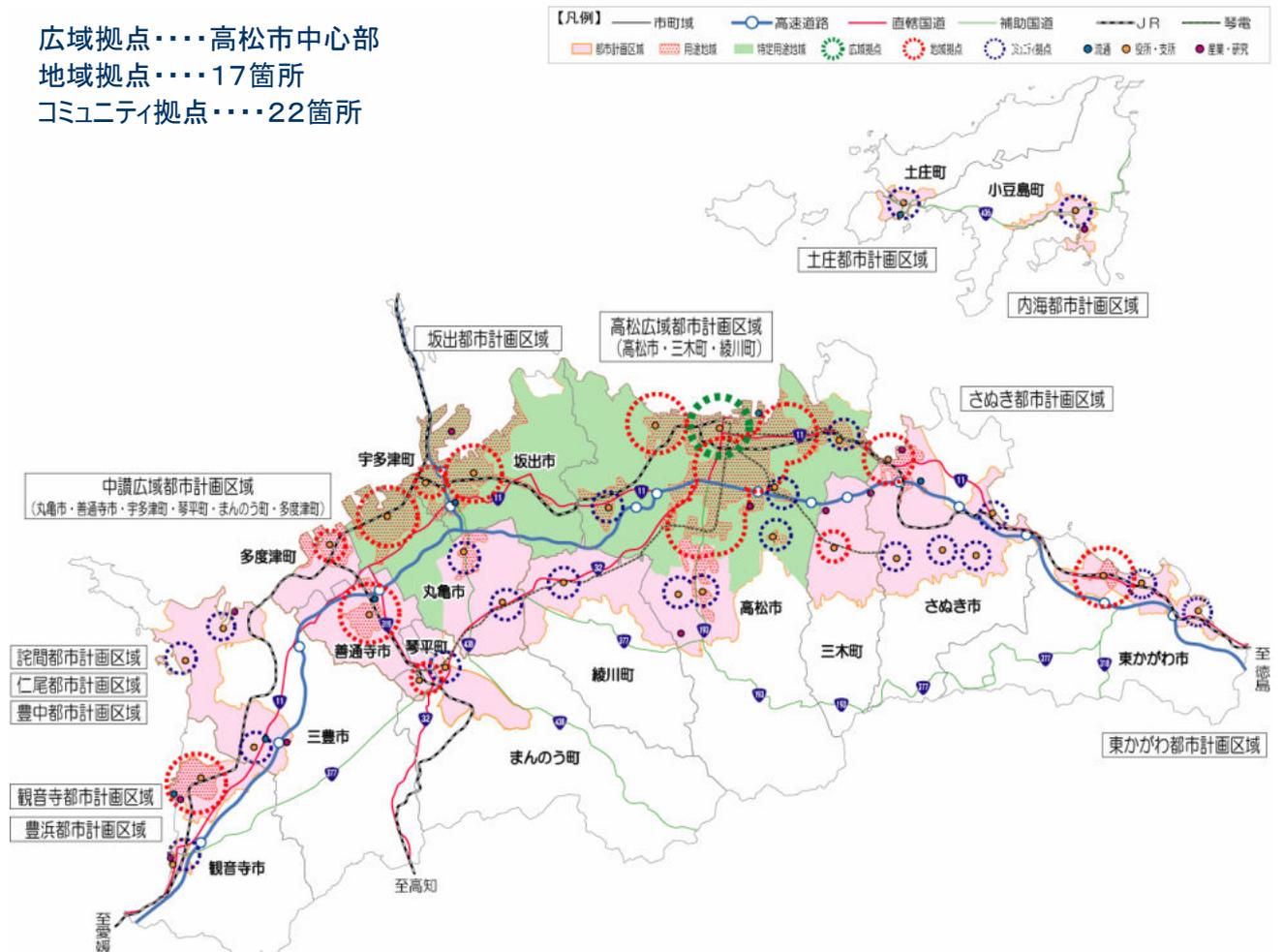


<コミュニティ拠点を目的地とするトリップ数の変化>



(参考:香川県における集約型都市構造のイメージ)

広域拠点……高松市中心部
 地域拠点……17箇所
 コミュニティ拠点……22箇所



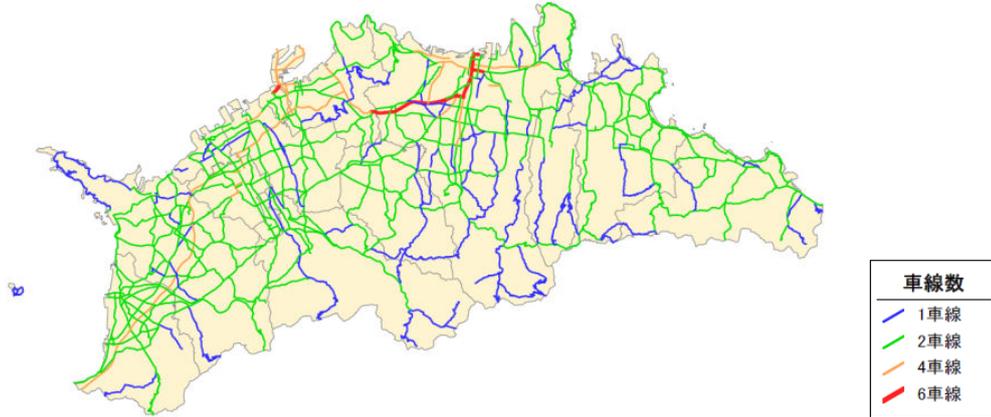
○自動車・公共交通の利用状況について

◇道路整備の進捗状況(国道・県道の整備状況(車線数))

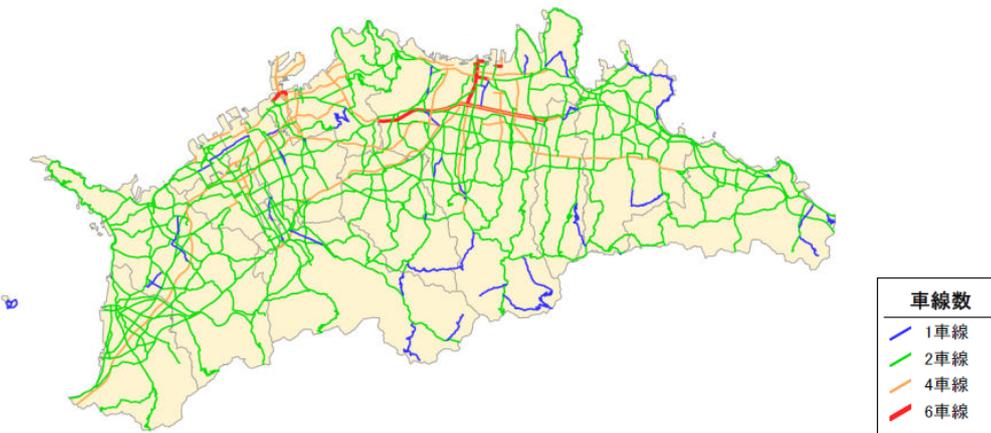
・旧市街化区域における4車線化、未線引きの都市計画区域における2車線化など、着実に交通容量が拡大している。

<車線数状況>

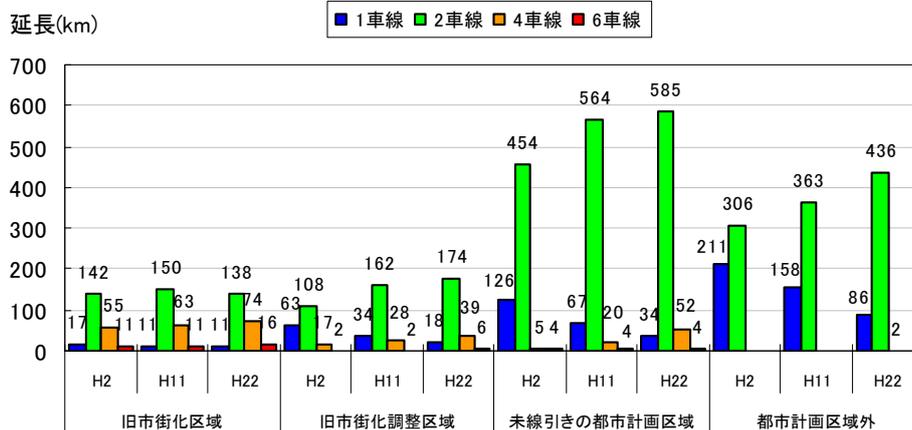
-平成2年-



-平成22年-



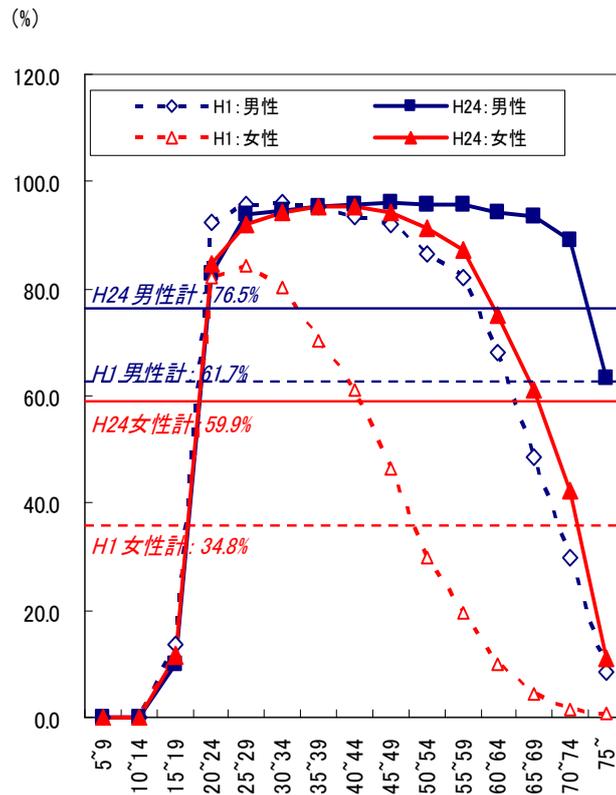
<区域ごとの車線数別道路延長>



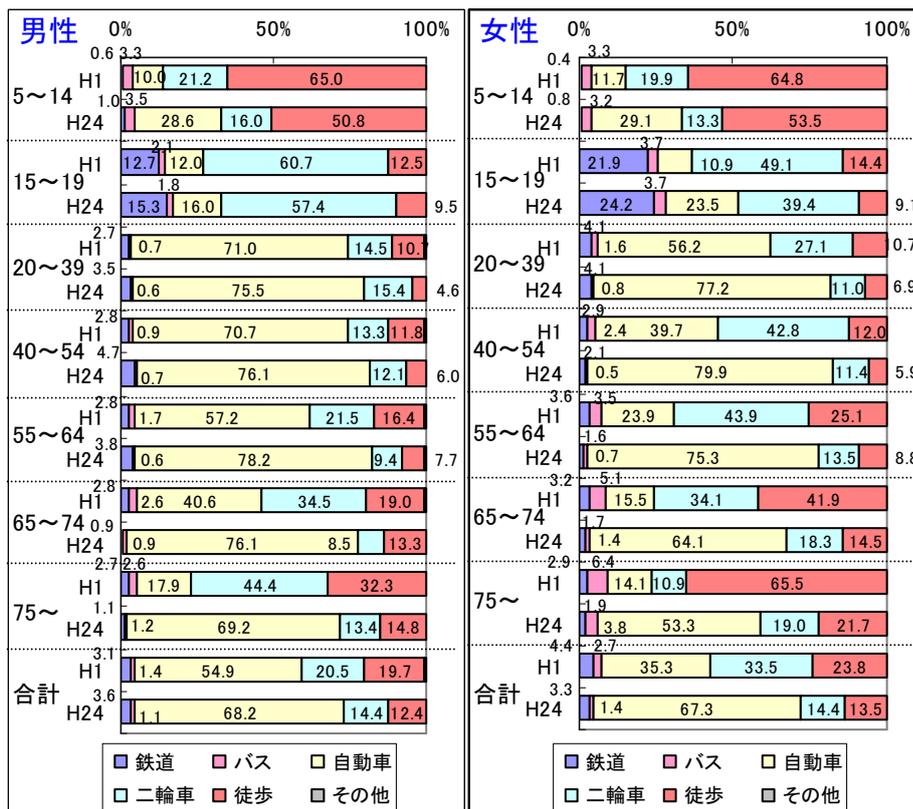
◇自動車免許保有率および年齢階層別代表交通手段分担率の変化

- ・女性及び高齢者の運転免許保有率の上昇が著している。
- ・二輪車・徒歩の分担率が低下し、自動車分担率が上昇している。

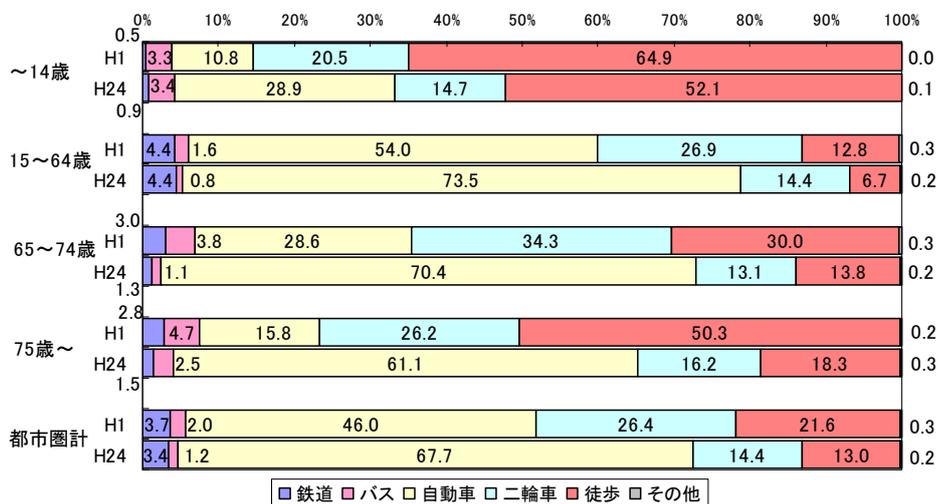
<性別年齢階層別免許保有率の変化>



<性別年齢階層別交通手段分担率>



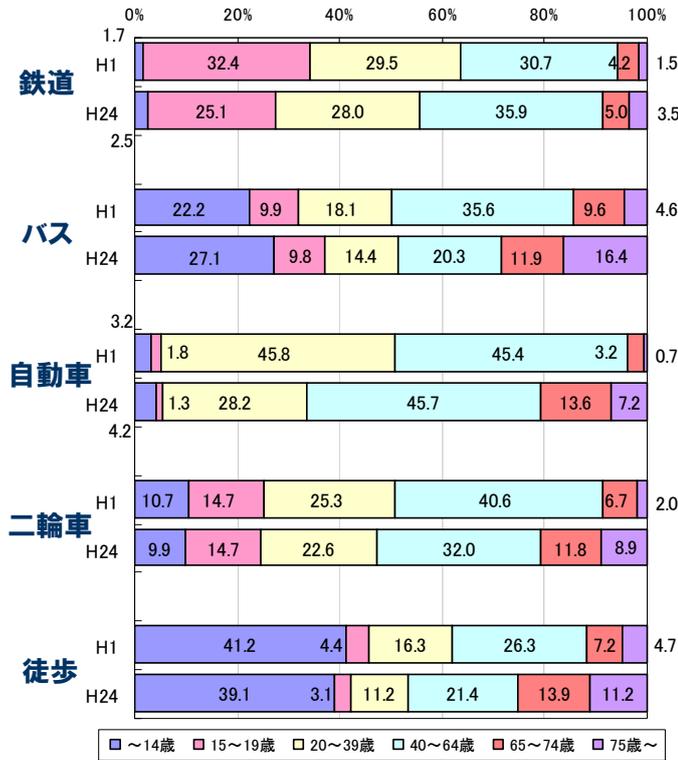
(参考)<年齢階層別交通手段分担率>



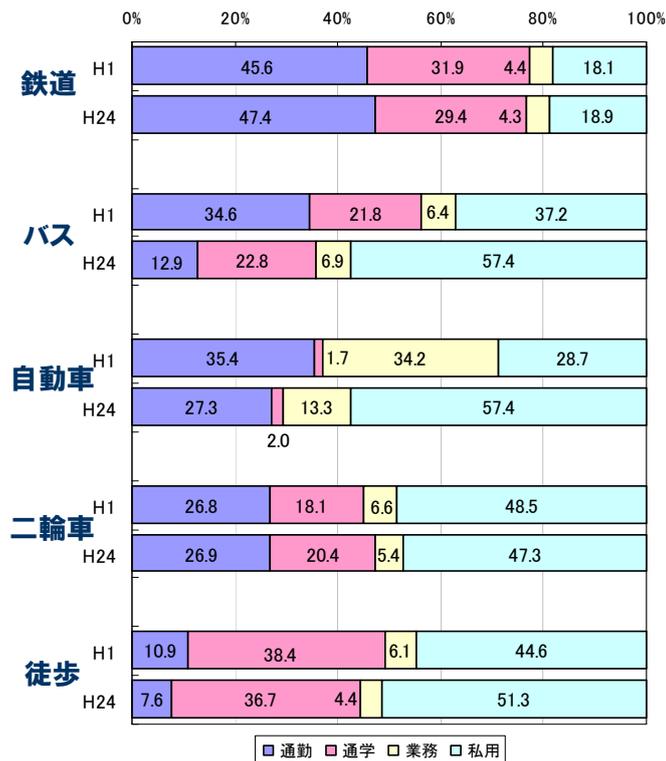
◇公共交通の利用特性

- ・いずれの交通手段においても65歳以上の高齢者が占める割合が増加している。
- ・バス、自動車は私用目的で利用される割合が増加しているが、通勤目的では減少している。

<代表交通手段別年齢階層割合の変化>



<代表交通手段別目的割合>

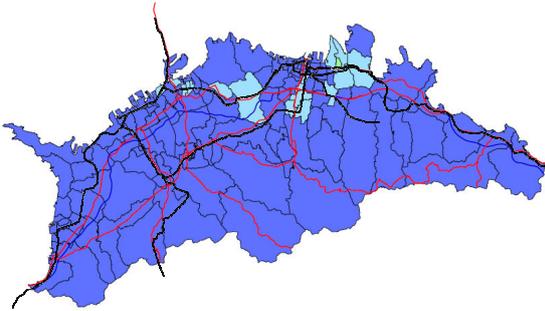


◇公共交通の利用頻度

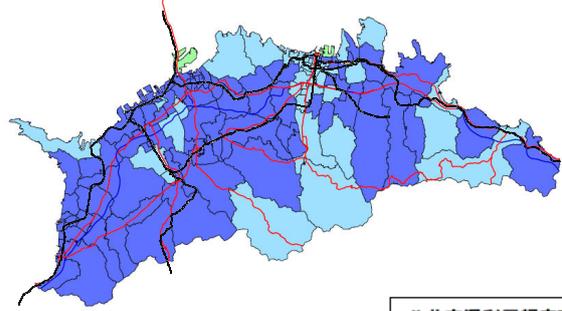
- ・ 鉄道駅沿線地域においては鉄道の利用頻度が比較的高く、若年層で高い。
- ・ バスに関しては、高松中心部や郊外部においてやや高い傾向にある。

<週 1 回以上利用している割合>

-鉄道-

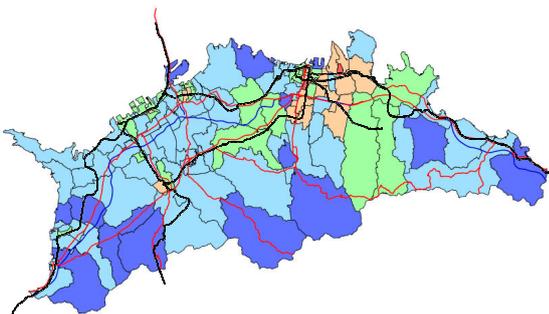


-バス-

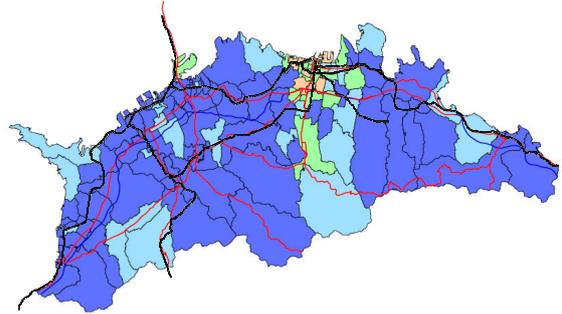


<月に 1・2 回利用している割合>

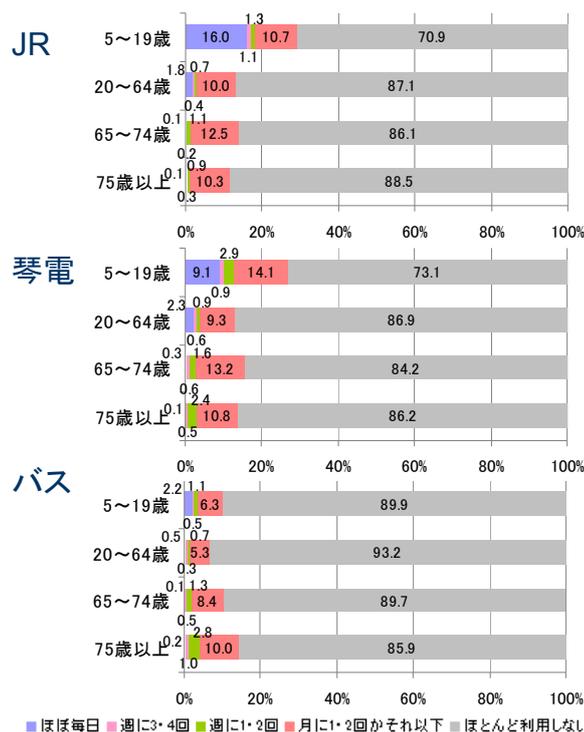
-鉄道-



-バス-



<年齢階層別利用頻度>

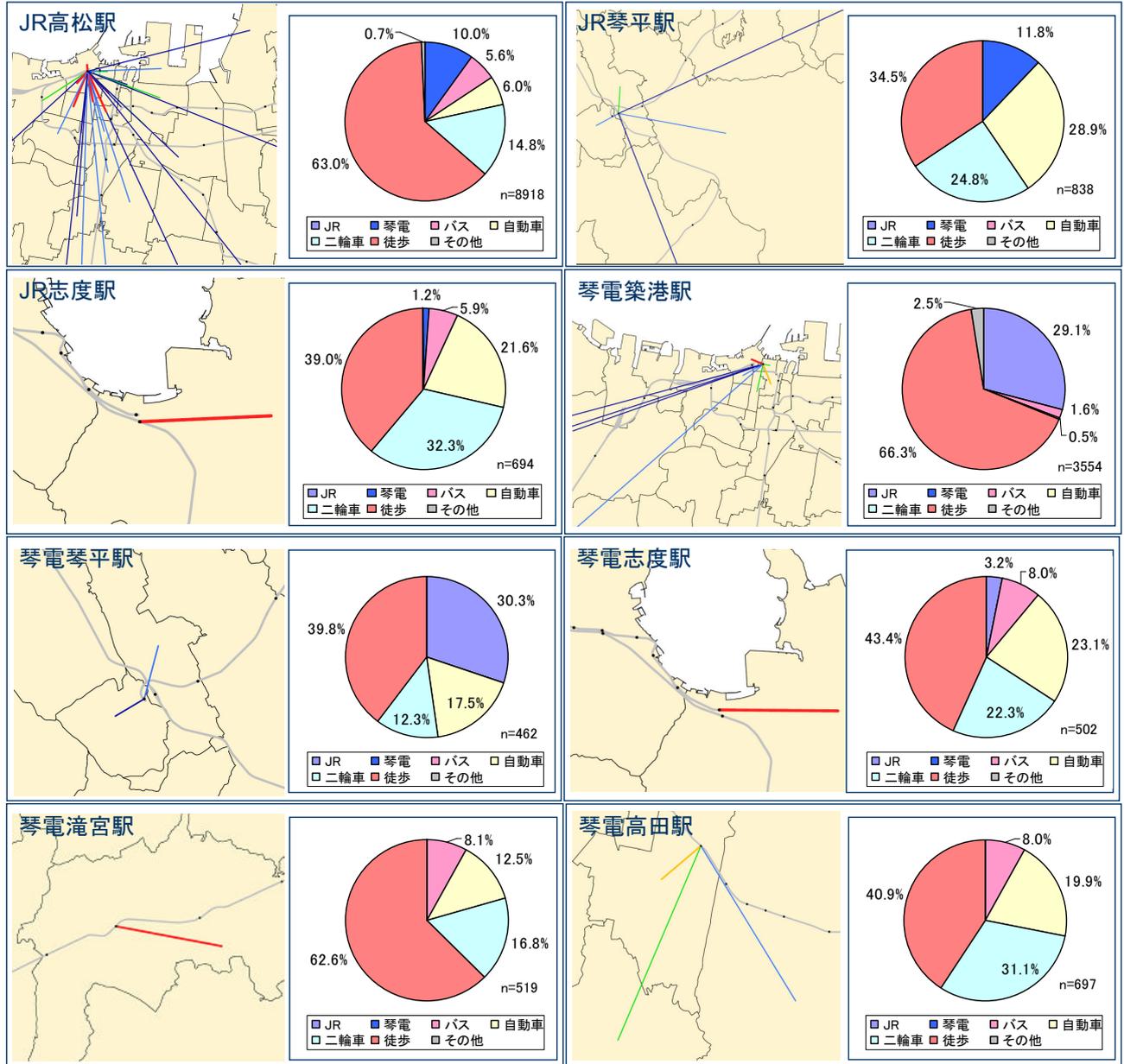


◇駅端末交通手段(駅へ向かう際に利用した交通手段)に関する分析

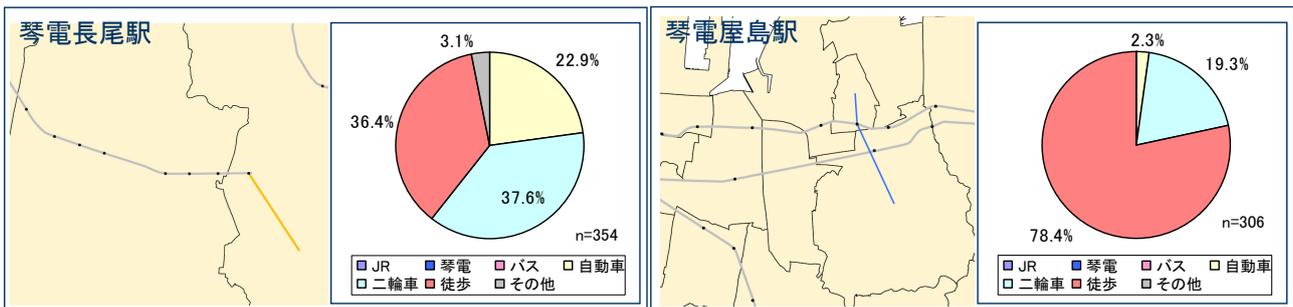
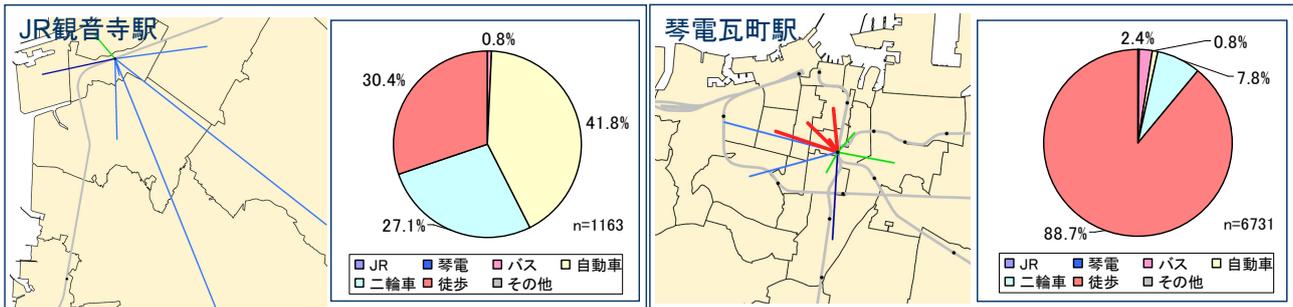
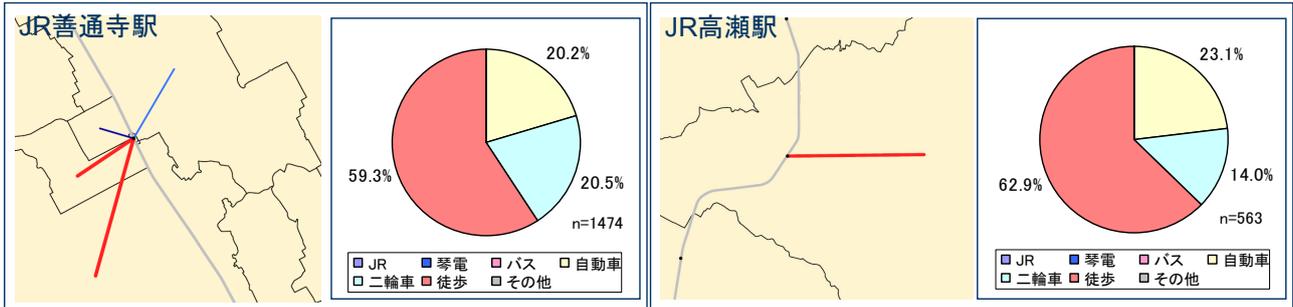
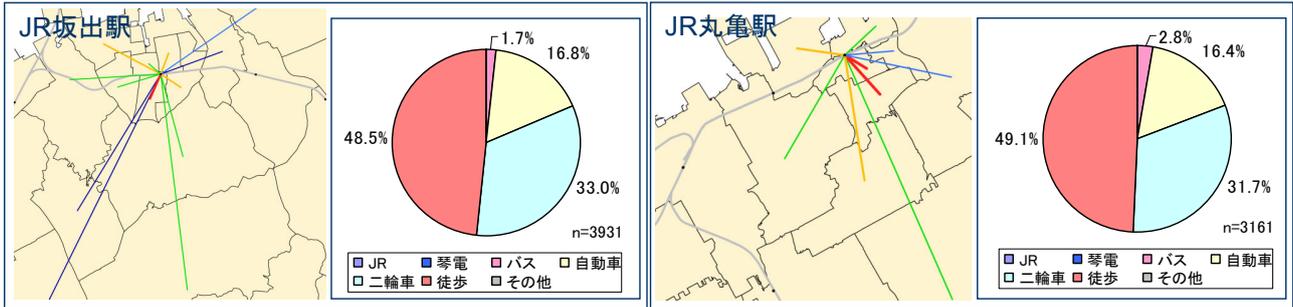
- ・ JR と琴電の駅が地理的に近い、高松駅、琴平駅、志度駅は相互の乗継が行われている。
- ・ 琴電滝宮駅、琴電高田駅はバスとの乗継割合が高い。
- ・ その他の駅では、駅端末における公共交通分担率が低く、私的交通手段の割合が高くなっている。
- ・ 琴電瓦町駅、屋島駅では徒歩の分担率が高い。

<駅端末交通手段・乗継に関する分析>

-駅端末交通における公共交通分担率が高い駅-

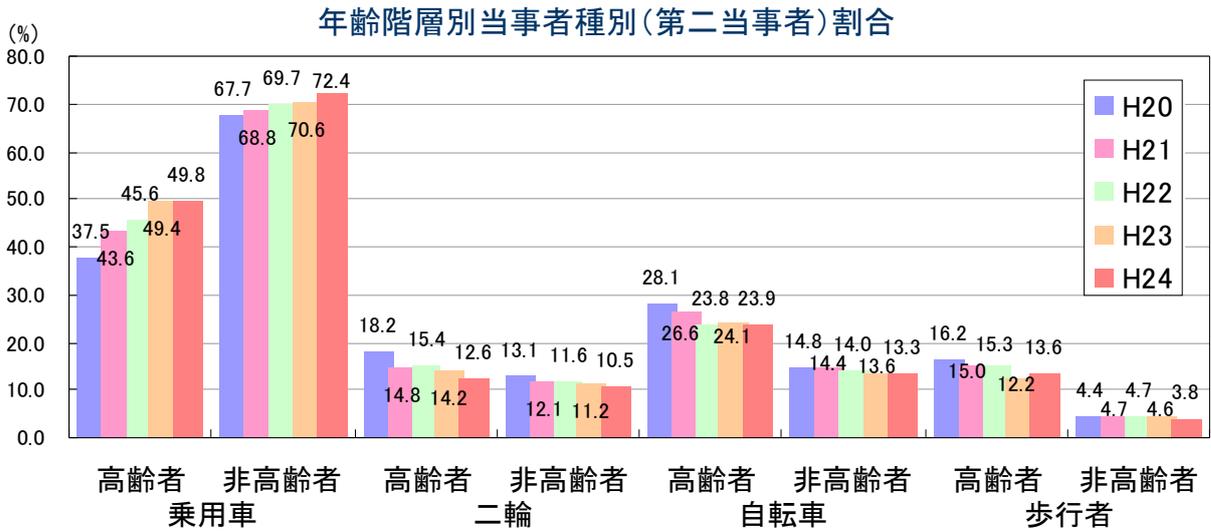
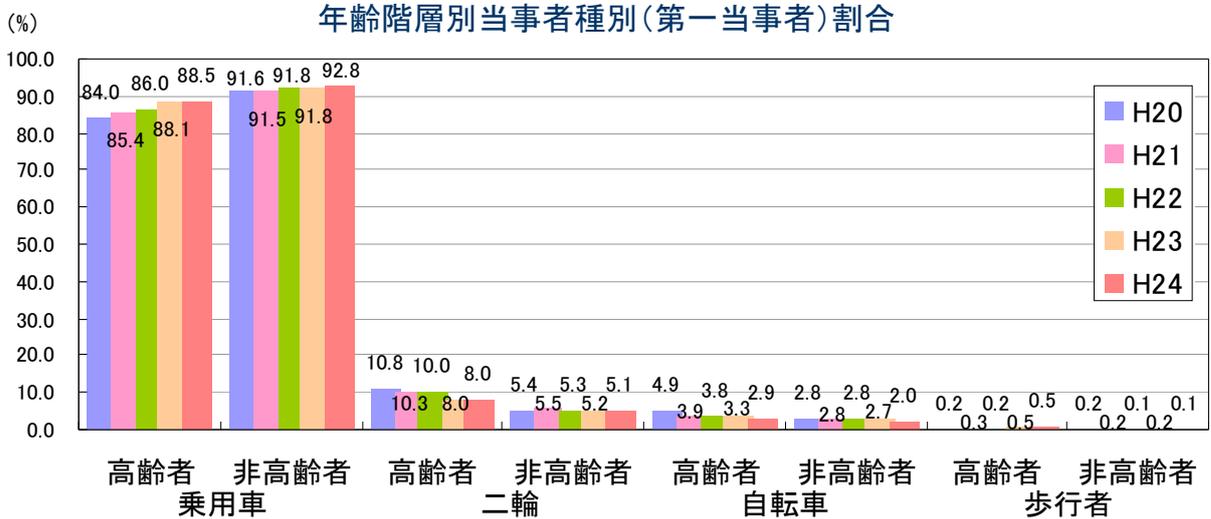


- 駅端末交通における公共交通分担率が低い駅 -



◇事故発生状況

- ・近年、高齢者が関連する交通事故の割合は緩やかに増加している。
- ・過失の軽い二当での高齢者乗用車事故の増加傾向が高い。

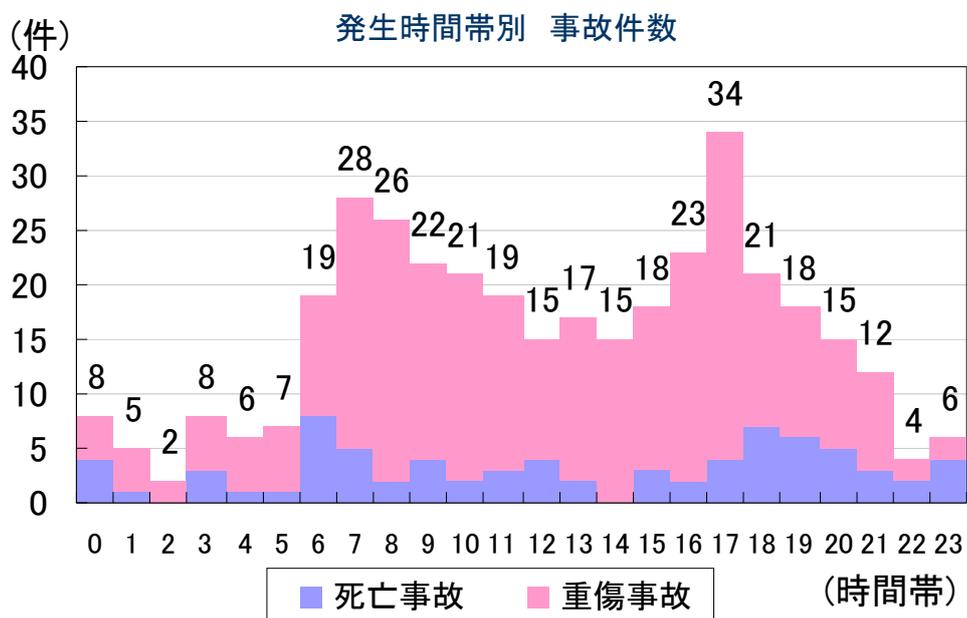


注) 交通事故当事者のうち、原則として過失の重い方を第1当事者(1当)、軽い方を第2当事者(2当)と示す

出展: 警察提供データ

◇事故発生時間

・交通量の多い通勤・帰宅時間帯で多く発生している。



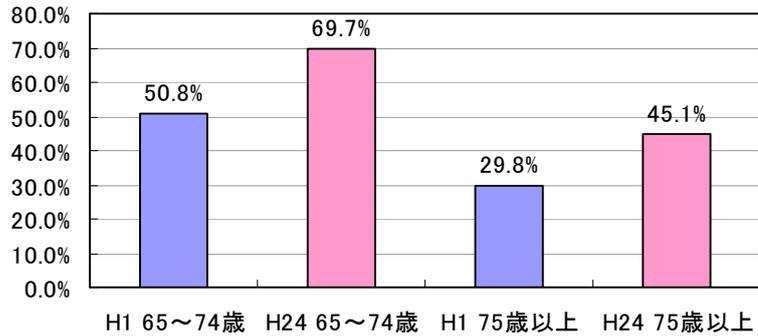
出展：警察提供データ

○高齢者の活動状況について

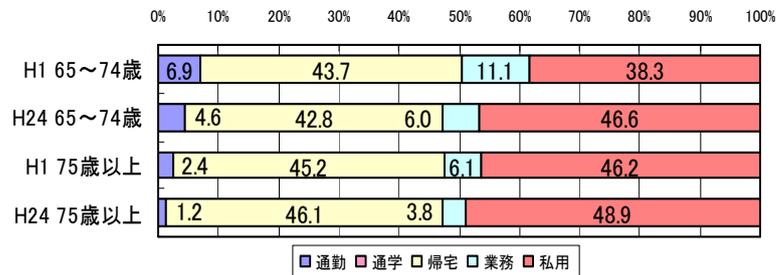
◇高齢者の外出状況

- ・ 高齢者の外出率が増加し、使用目的割合が増加している。
- ・ 高齢者は非高齢者と比較して、買物、通院、業務等での外出頻度が高い。

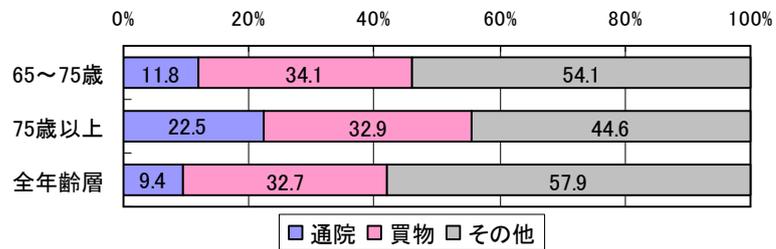
<高齢者の外出率の変化>



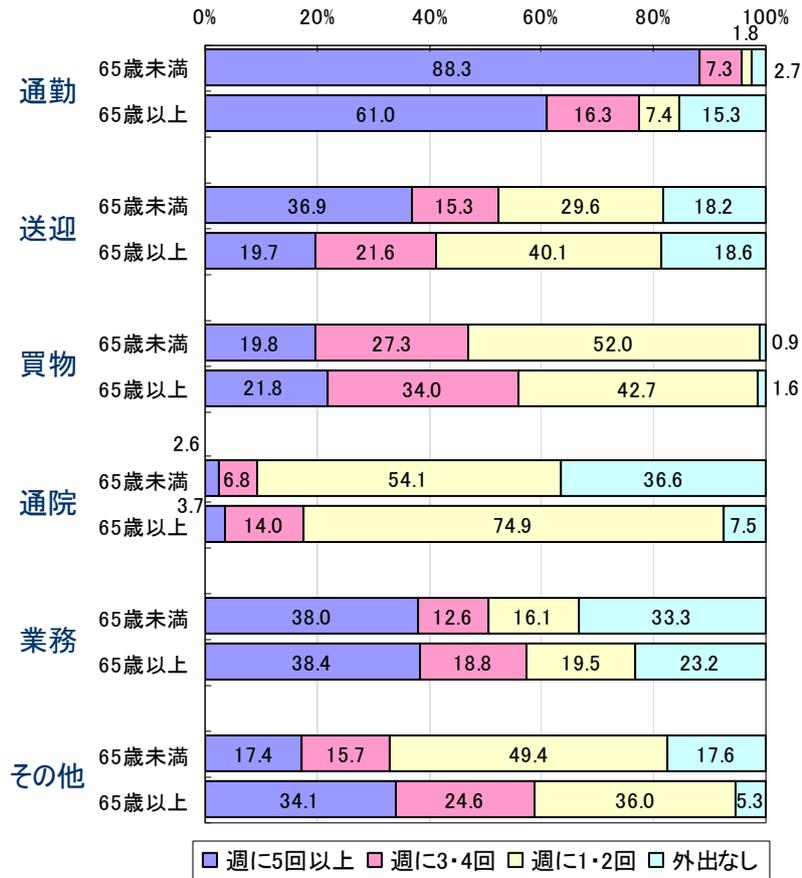
<高齢者の外出目的割合の変化>



<高齢者の私用目的内訳>



<高齢者の外出目的別外出頻度(付帯調査)>

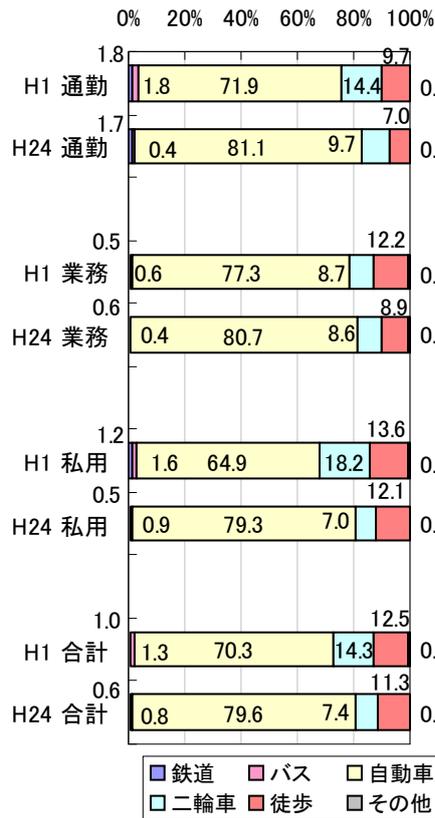


◇高齢者の交通手段分担率

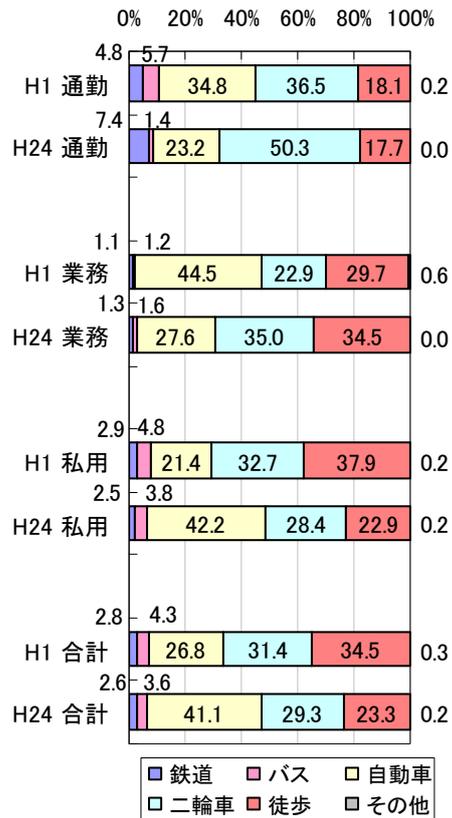
- ・免許ありではすべての目的、免許なしでは私用目的において、自動車分担率が増加し、徒歩・自転車分担率が低下している。
- ・免許なしの合計でも同様に、自動車分担率が増加し、徒歩・自転車分担率が低下している
- ・郊外部における自動車利用率は著しく高い。

<高齢者の免許保有別目的別交通手段分担率の変化>

-免許あり-

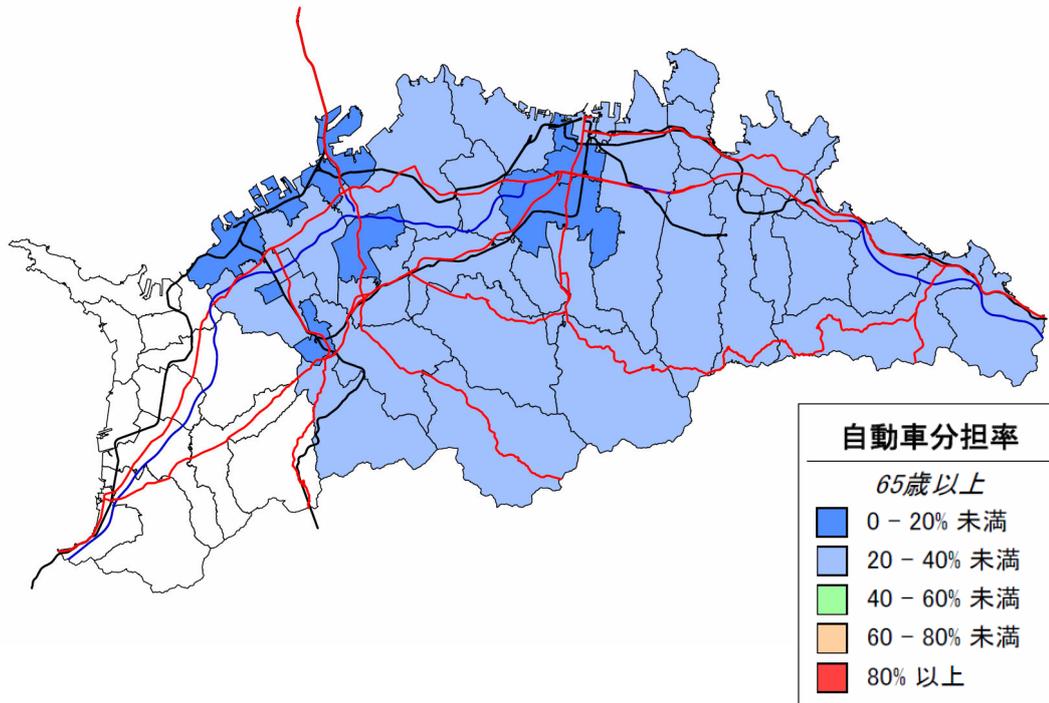


-免許なし-

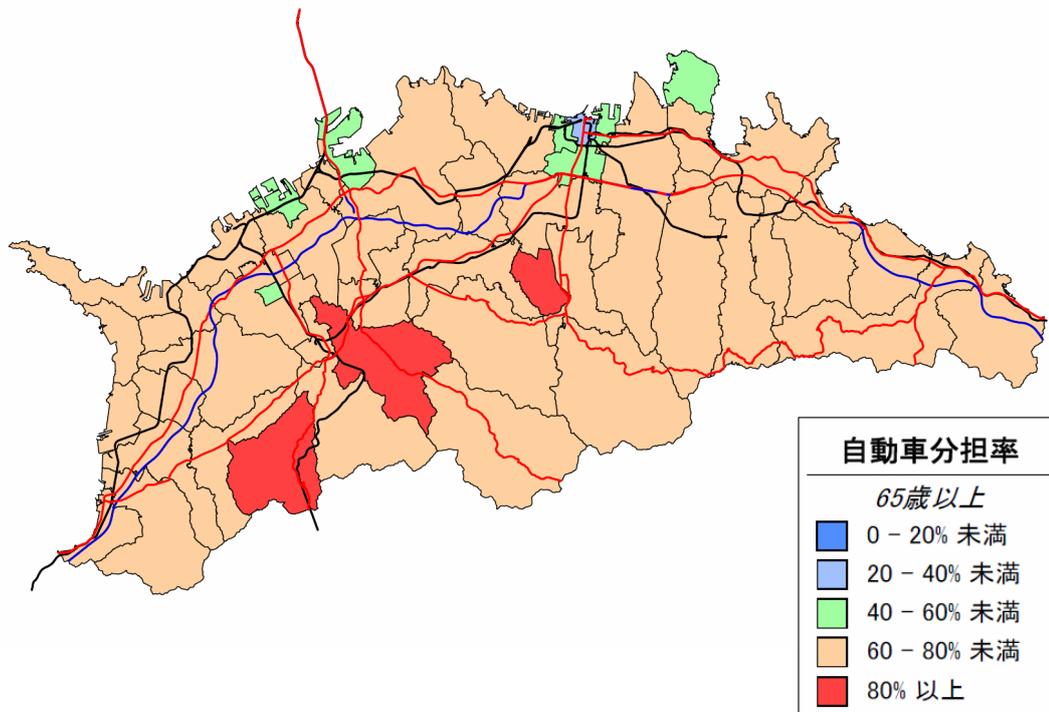


<高齢者の自動車分担率(全目的)>

-平成 1 年-



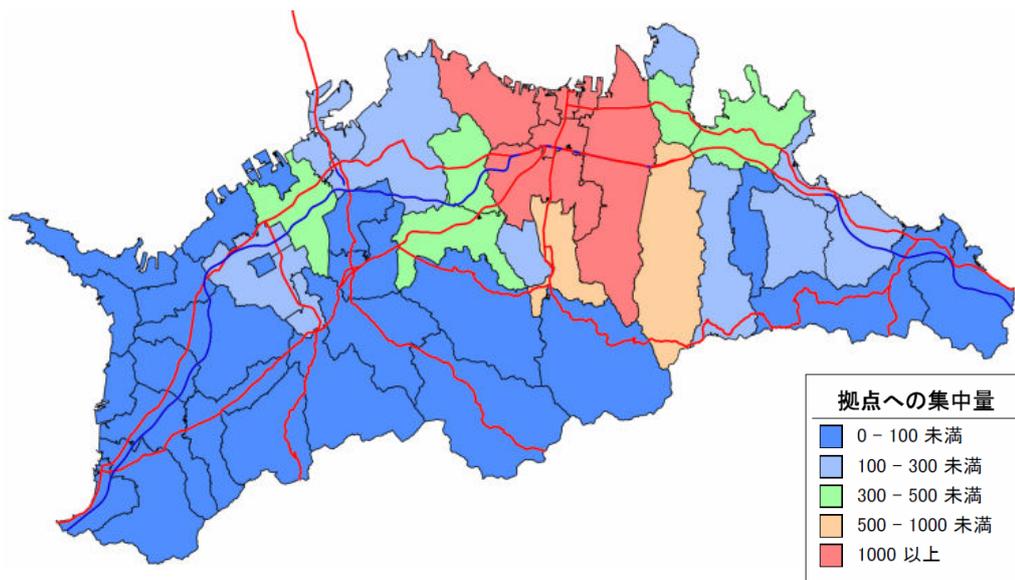
-平成 24 年-



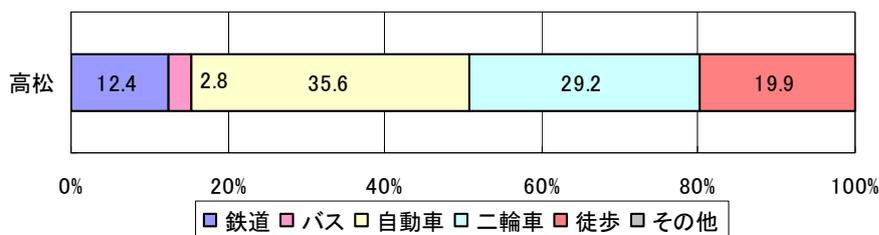
○中心市街地に関する移動状況について

- ・私用目的については、三木町や高松市郊外部において高松市中心市街地への流動が多いが、東かがわ市や三豊市、観音寺市、中山間地域では少ない。
- ・中心市街地内々トリップの徒歩分担率は47.1%、二輪車分担率は37.7%と高い一方、公共交通利用は少ない。
- ・中心市街地内々トリップは商店街を含むゾーン、県庁界隈ゾーン関連で多い。

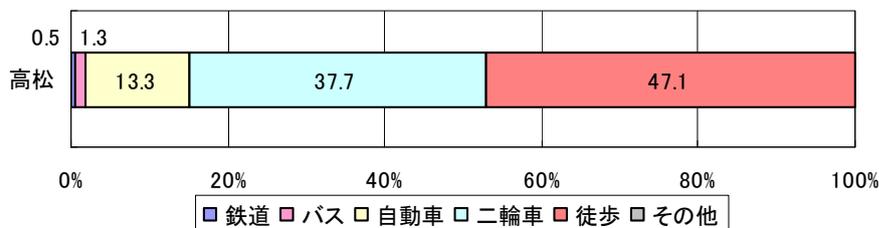
<私用目的に関する中心市街地へのトリップ数（高松市）>



<高松市中心市街地へのトリップに関する交通手段分担率>



<高松市中心市街地内々トリップに関する交通手段分担率>



<高松市中心市街地内々交通に関する流動>

