

4.計画課題に関する分析(特性分析)

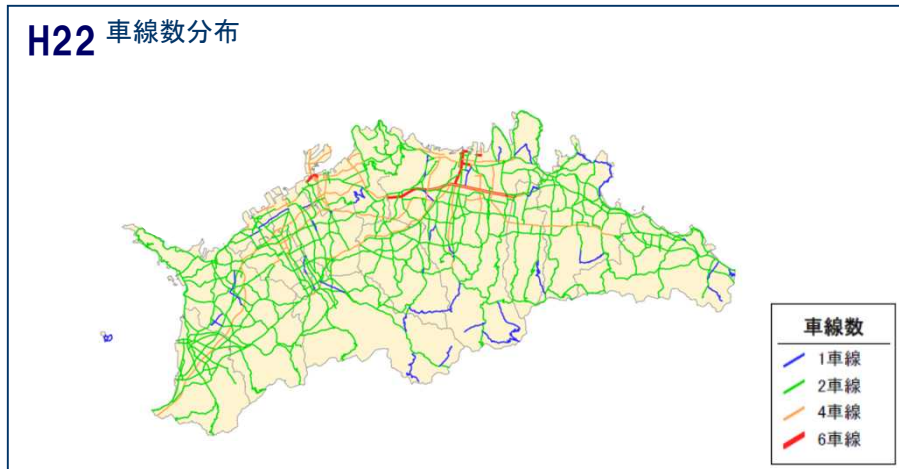
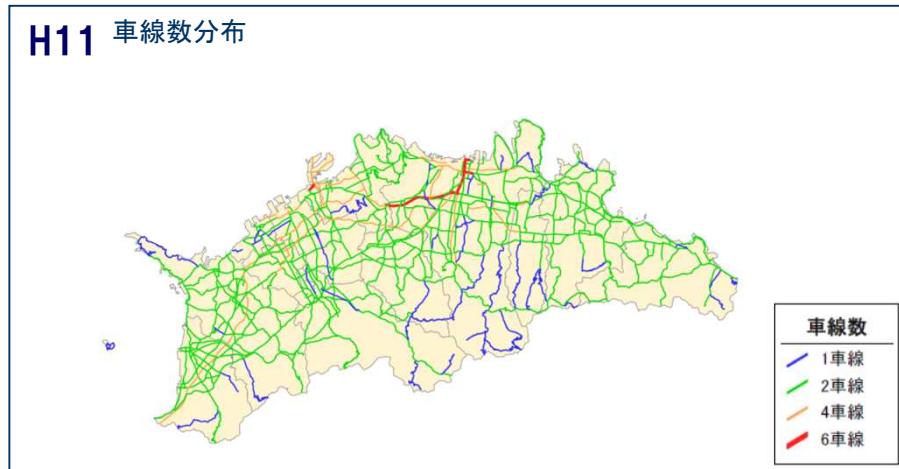
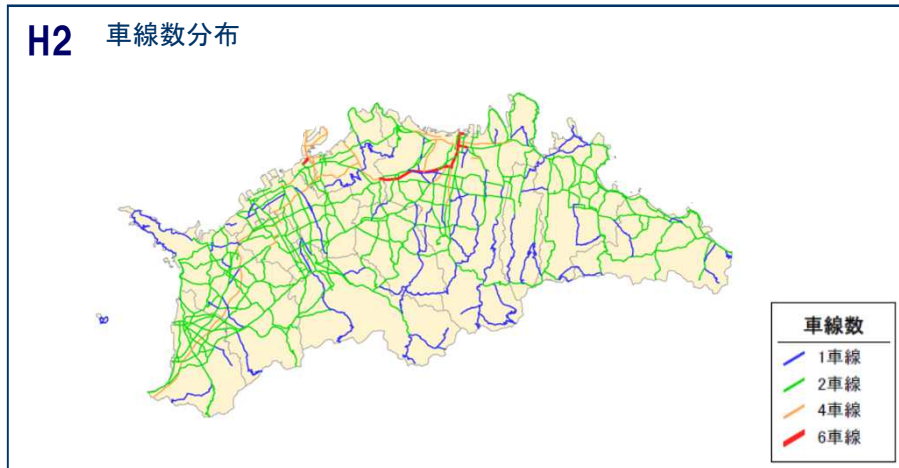
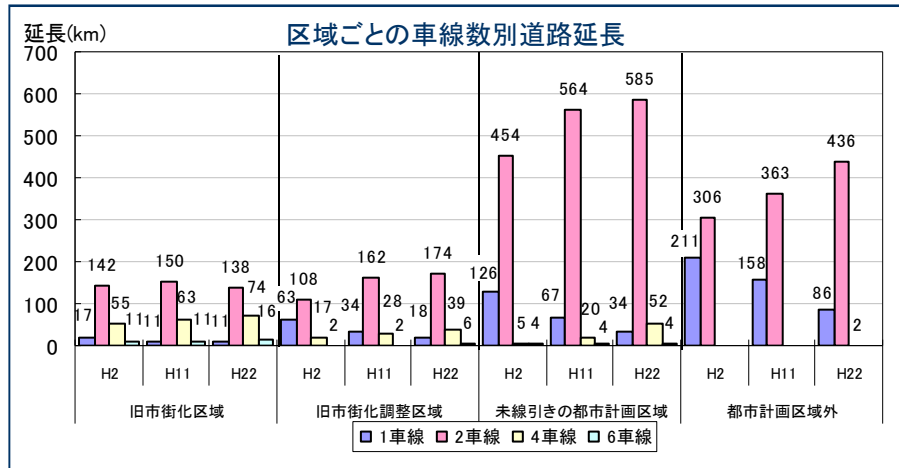
4.2 「自動車や公共交通等、 各種交通相互の連携強化による 総合交通体系の構築」に関する分析

4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

【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。



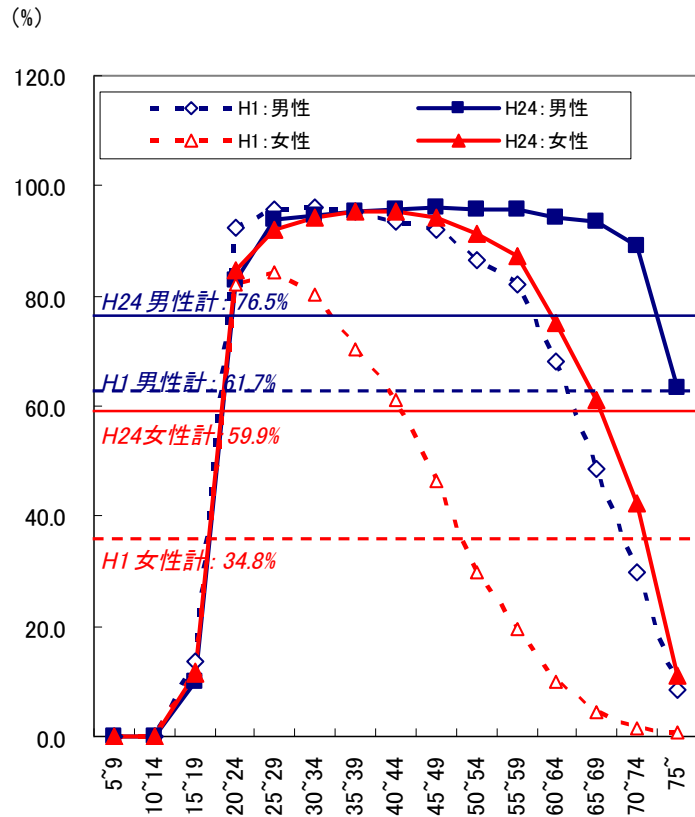
4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

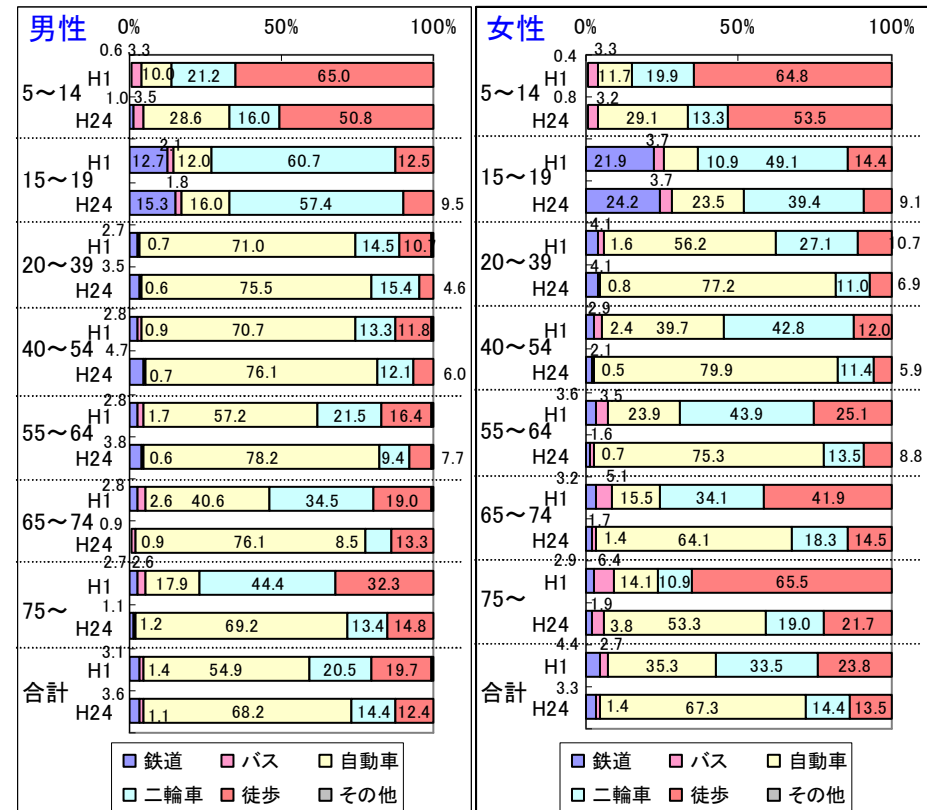
【自動車運転免許保有率の推移および交通手段分担率の変化】

- 女性および高齢者の免許保有率が著しく上昇している。
- 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

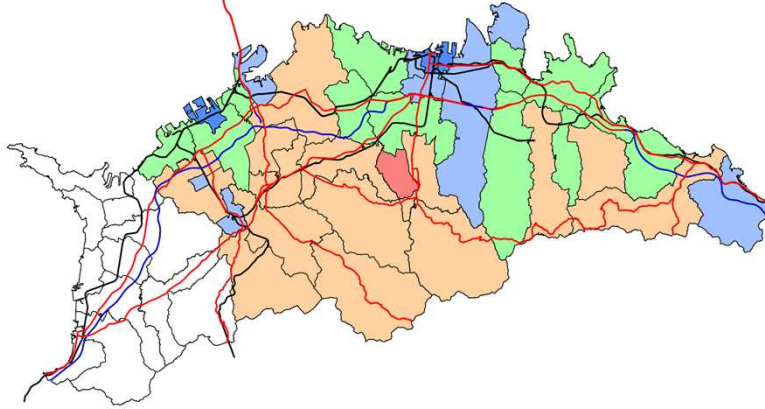


4.計画課題に関する分析(特性分析)

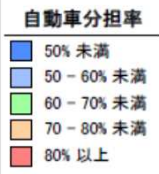
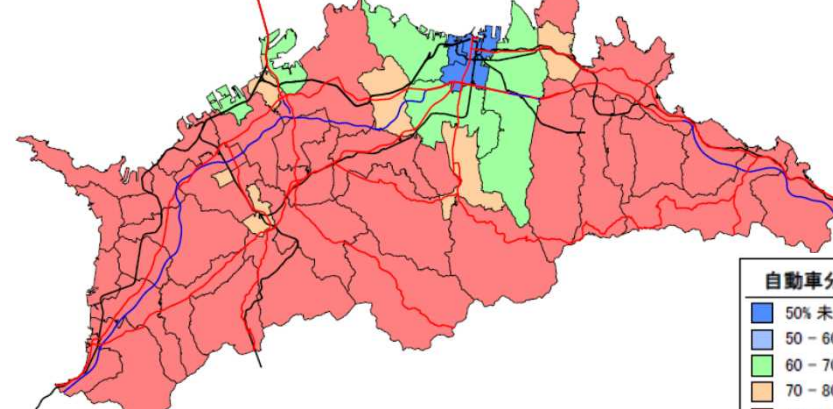
4.2 「自動車や公共交通等、各種交通相互の連携強化による総合交通体系の構築」に関する分析 【目的別自動車分担率の変化(ゾーン別発生量)】

- 通勤目的では、郊外部において自動車分担率が著しく高まっている。

通勤目的 H1での自動車分担率

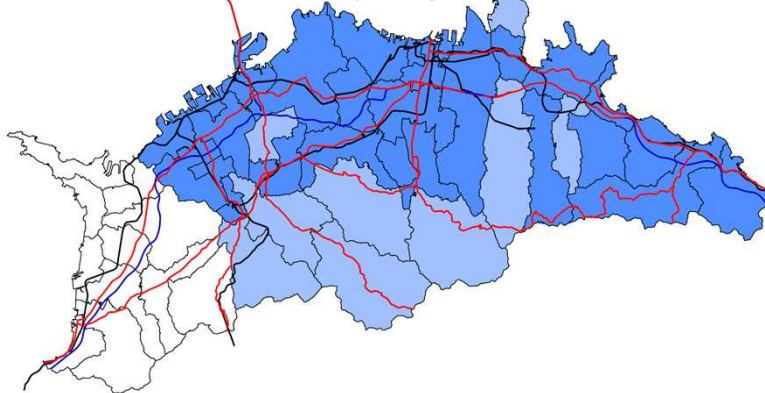


H24での自動車分担率

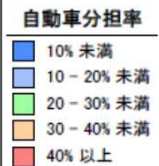
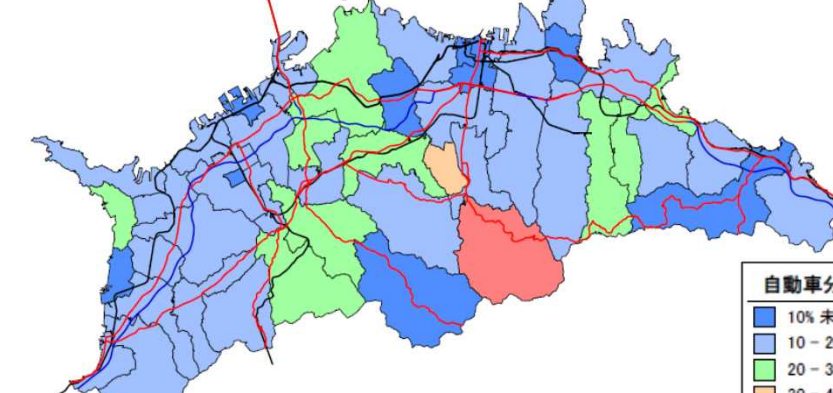


- 通学目的では、自動車分担率は増加傾向にある。

通学目的 H1での自動車分担率



H24での自動車分担率



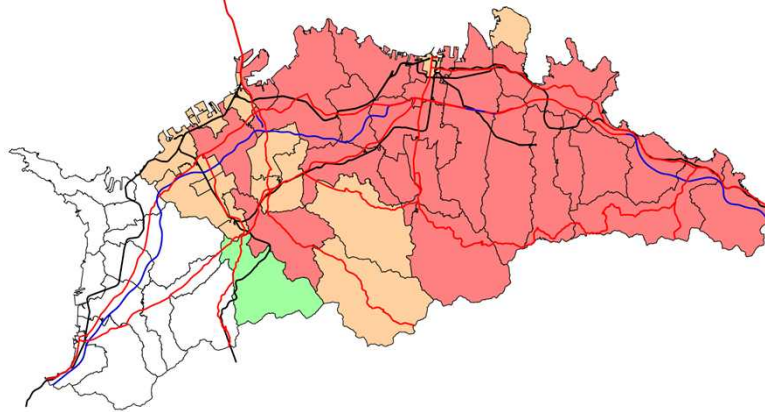
※ 通学目的のみ他の目的とレンジが異なっている

4.計画課題に関する分析(特性分析)

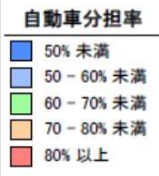
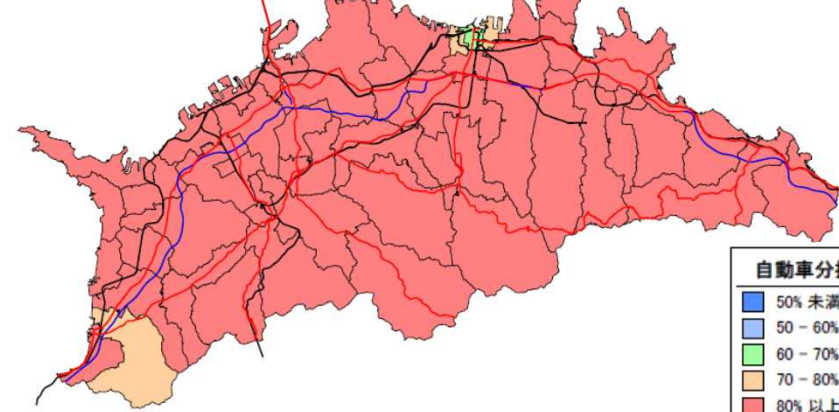
4.2 「自動車や公共交通等、各種交通相互の連携強化による総合交通体系の構築」に関する分析 【目的別自動車分担率の変化(ゾーン別発生量)】

- 業務目的では、高松市中心部で減少しているものの、自動車分担率は全域で増加している。

業務目的 H1での自動車分担率

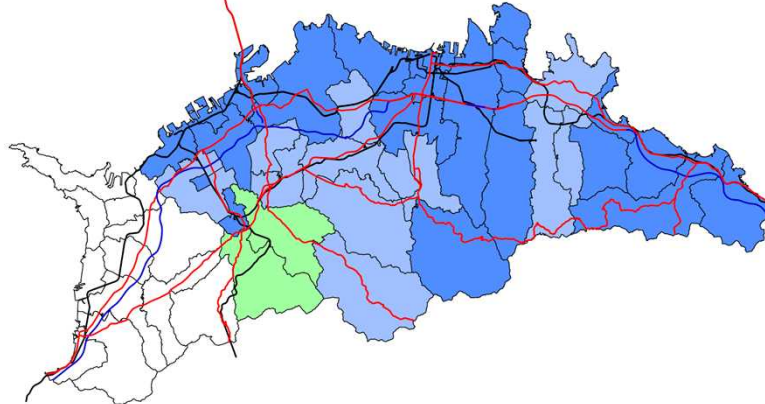


H24での自動車分担率

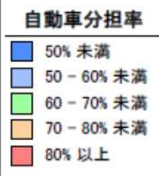
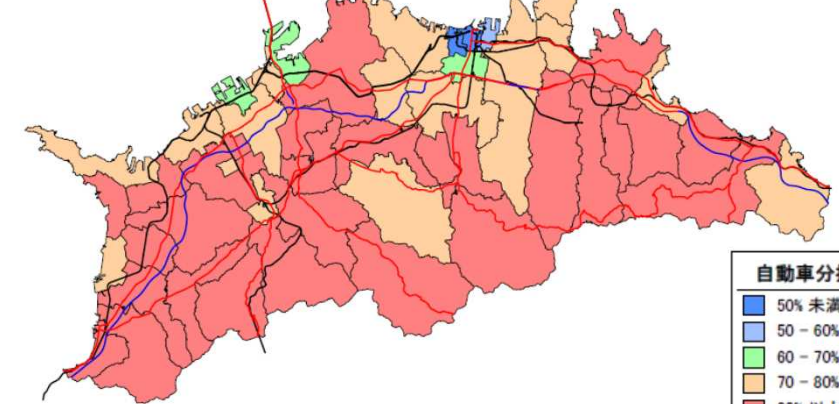


- 私用目的では、高松市中心部を除き、自動車分担率が増加している。

私用目的 H1での自動車分担率



H24での自動車分担率

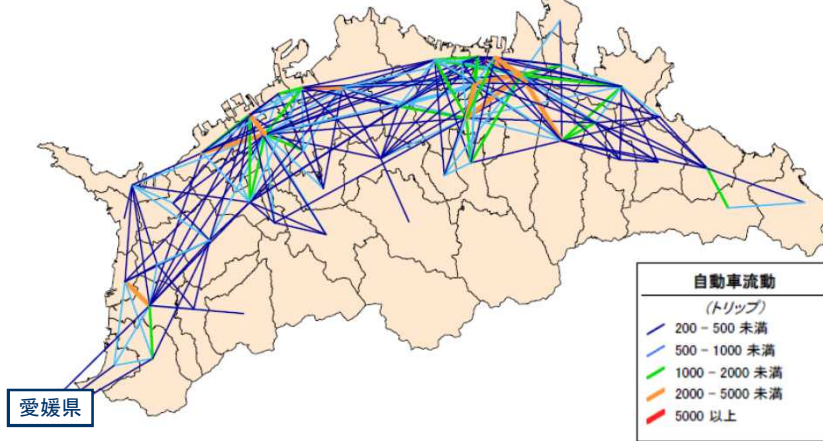


4.計画課題に関する分析(特性分析)

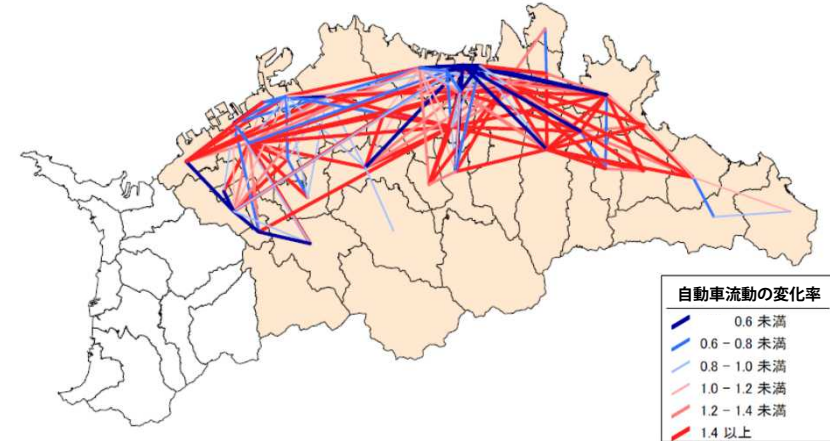
4.2 「自動車や公共交通等、各種交通相互の連携強化による総合交通体系の構築」に関する分析 【目的別自動車トリップ流動の変化】

- 通勤目的では、郊外部と都市部間の自動車トリップが増加している一方で、都市部間の自動車トリップは減少している。

通勤目的 H24での自動車トリップ流動

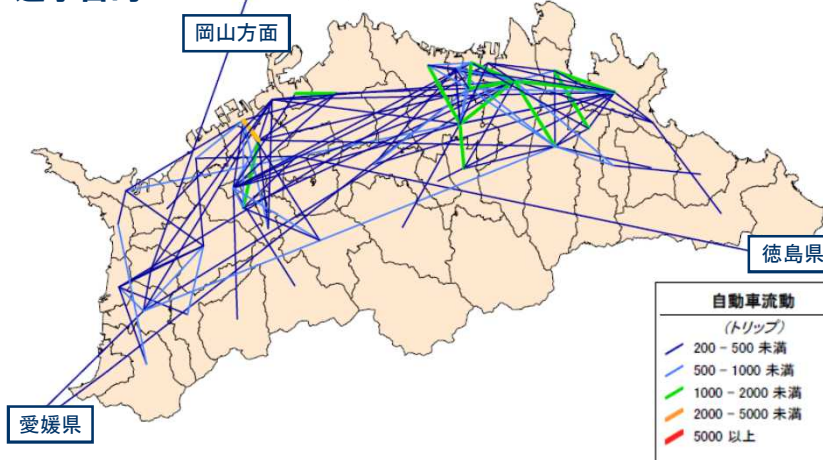


H1からH24での自動車トリップ流動の変化

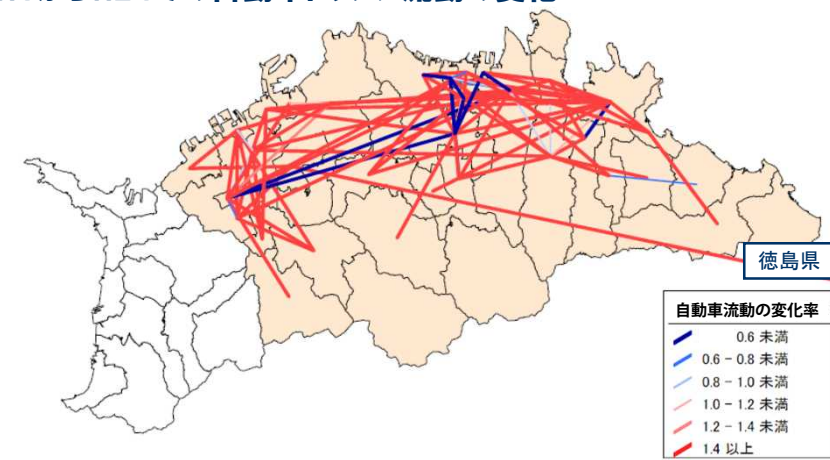


- 通学目的では、通勤目的同様に郊外部と都市部間の自動車トリップが増加している。

通学目的 H24での自動車トリップ流動



H1からH24での自動車トリップ流動の変化

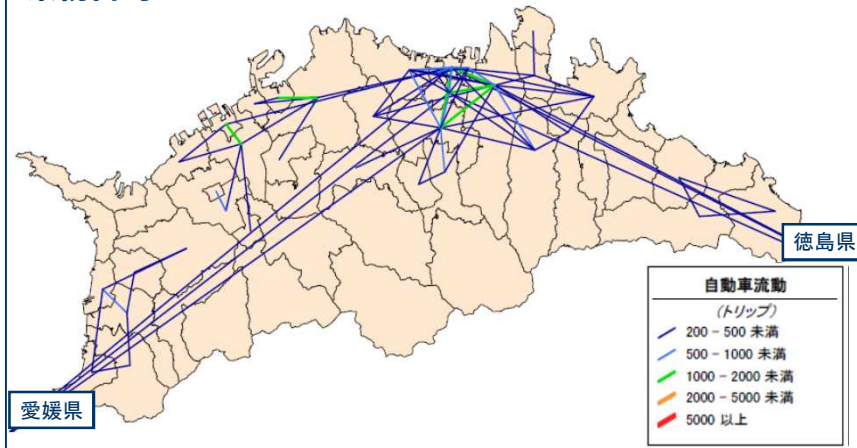


4.計画課題に関する分析(特性分析)

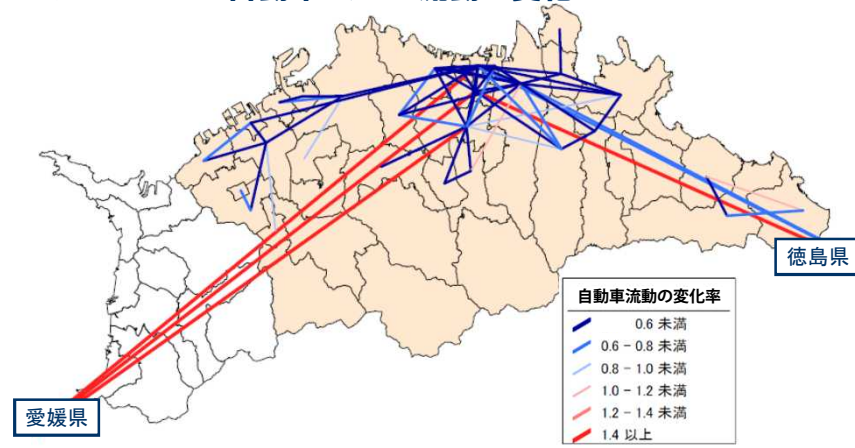
4.2 「自動車や公共交通等、各種交通相互の連携強化による総合交通体系の構築」に関する分析 【目的別自動車トリップ流動の変化】

- 業務目的では、香川県内間のトリップは減少している一方で、香川県と愛媛県間のトリップは増加している。

業務目的 H24での自動車トリップ流動

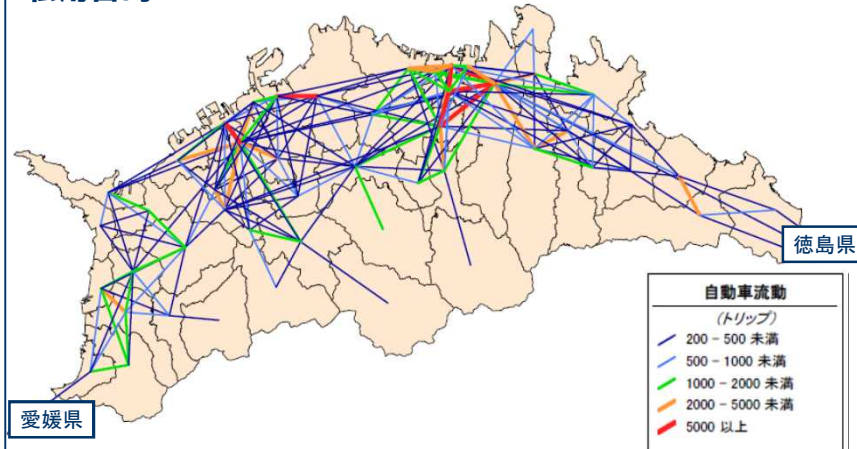


H1からH24での自動車トリップ流動の変化

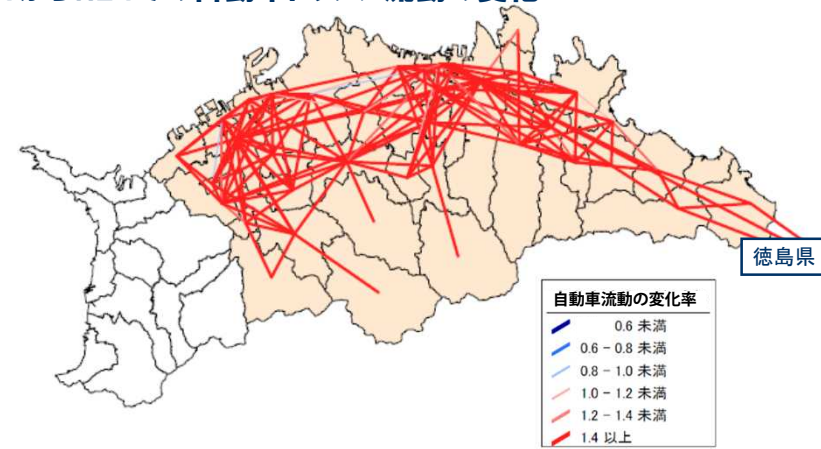


- 私用目的では、すべての市町間のトリップが著しく増加している。

私用目的 H24での自動車トリップ流動



H1からH24での自動車トリップ流動の変化



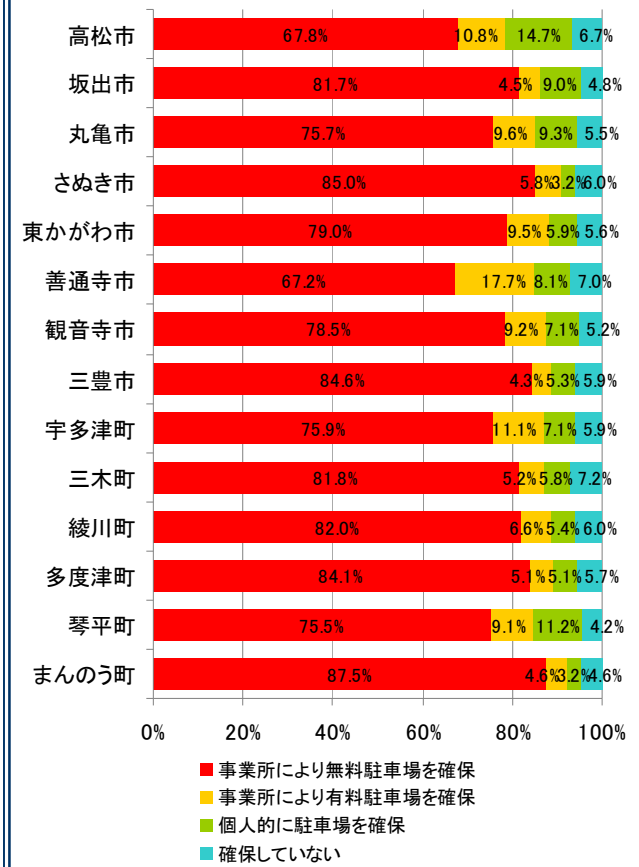
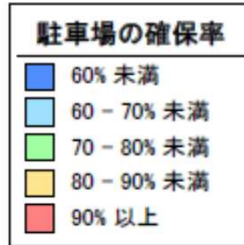
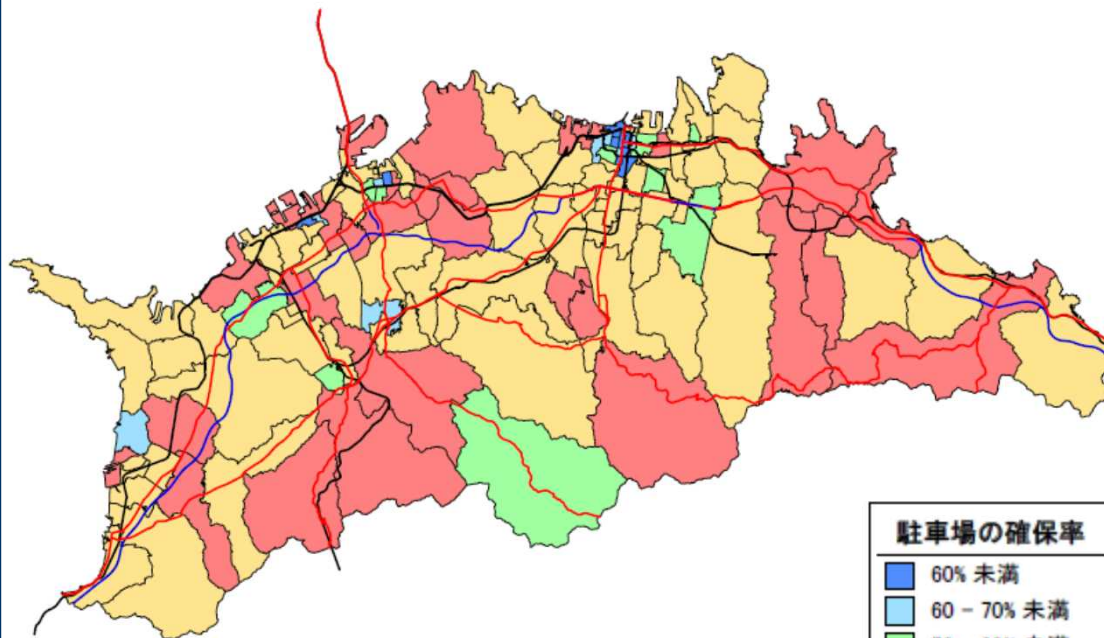
4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

【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。

事業所による通勤者用駐車場の確保状況

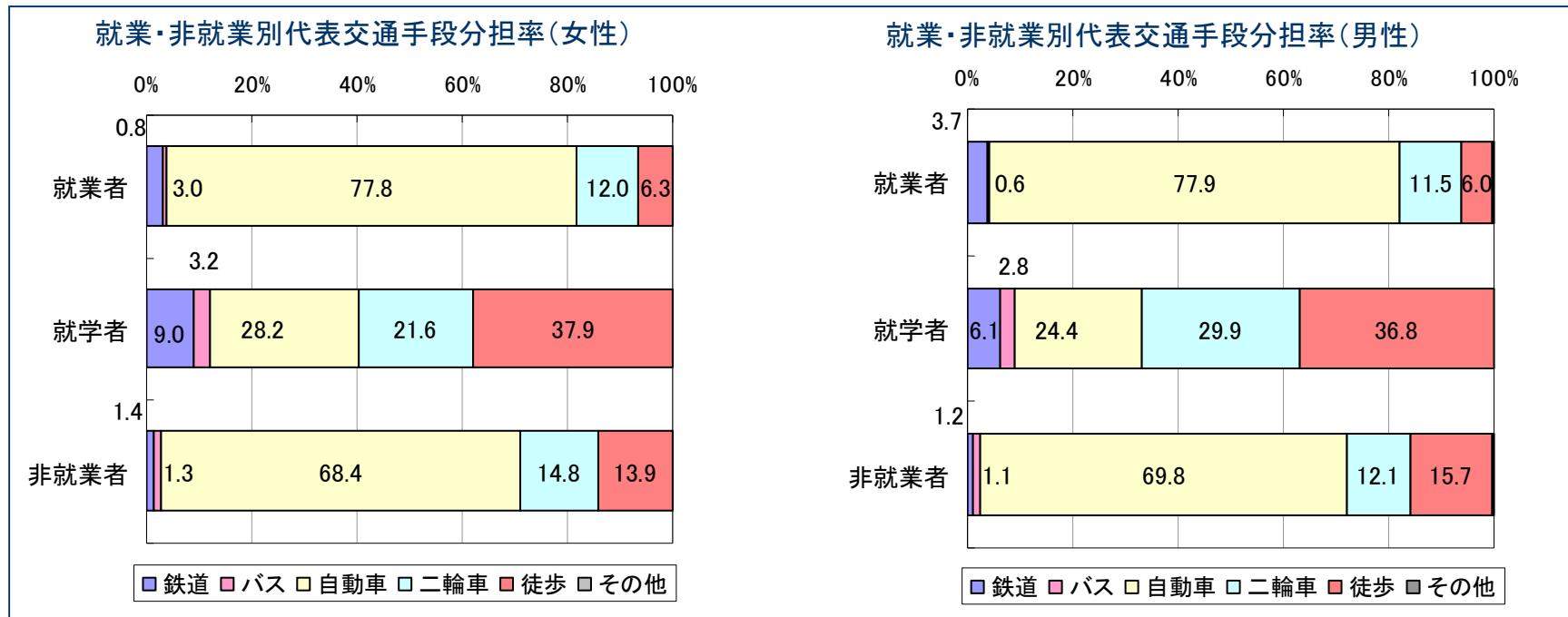


4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

【就業状況に関する自動車利用状況】

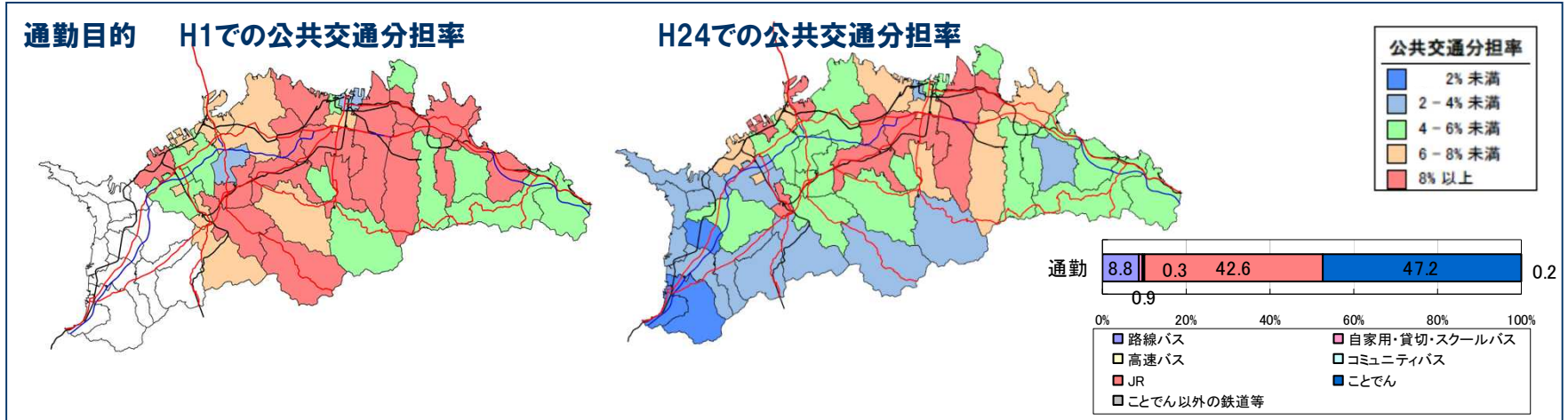
- 就業者は自動車分担率が高い傾向にある。



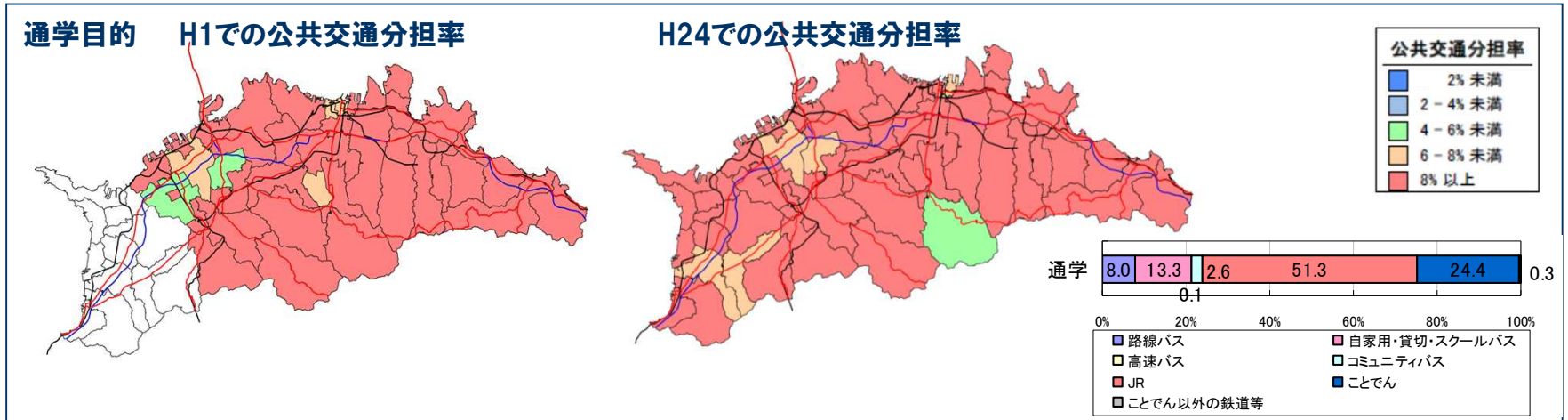
4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析 【目的別公共交通分担率の変化(ゾーン別発生量)】

- 通勤目的では、三木町等の琴電沿線地域での分担率が低下しており、JR、ことでん等の鉄道の分担率が高い。



- 通学目的では、全体的に公共交通分担率は高い。



4.計画課題に関する分析(特性分析)

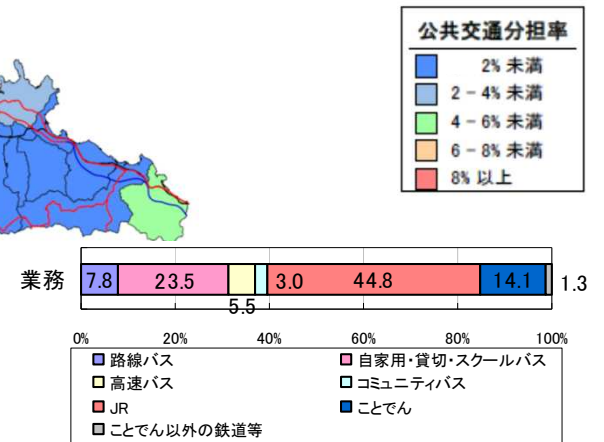
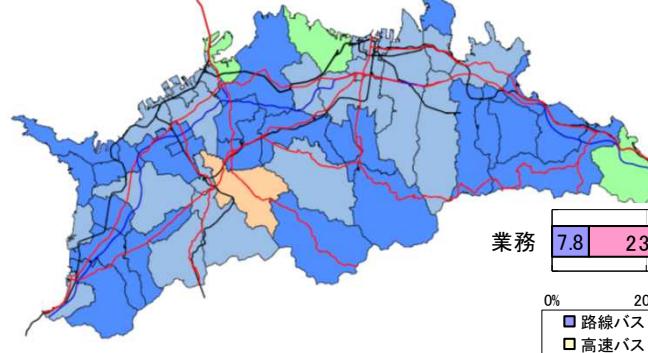
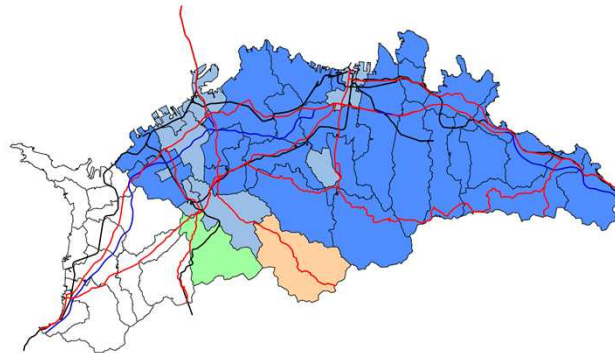
4.2 「自動車や公共交通等、各種交通相互の連携強化による総合交通体系の構築」に関する分析

【目的別公共交通分担率の変化(ゾーン別発生量)】

- 業務目的では、高松・中讃地域で公共交通分担率は増加傾向にあり、自家用・貸切・スクールバスの分担率が高くなっている。

業務目的 H1での公共交通分担率

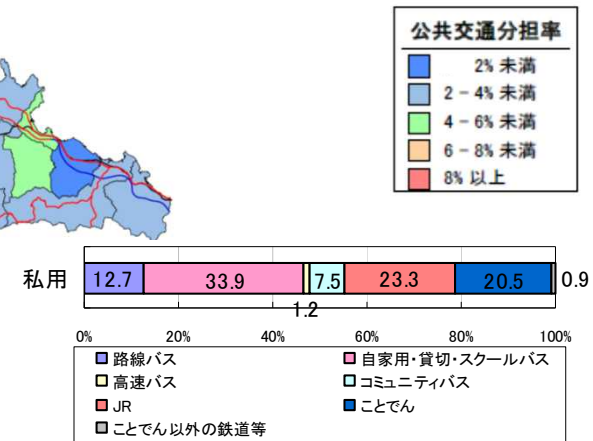
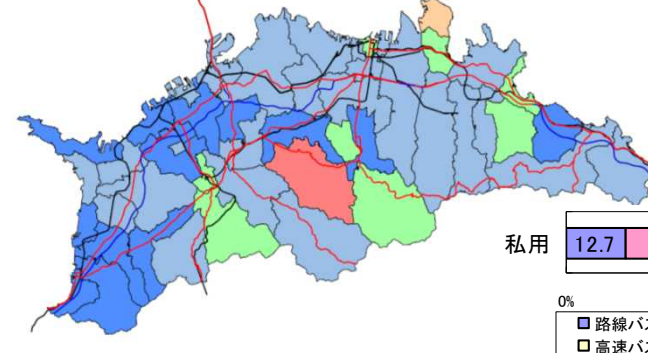
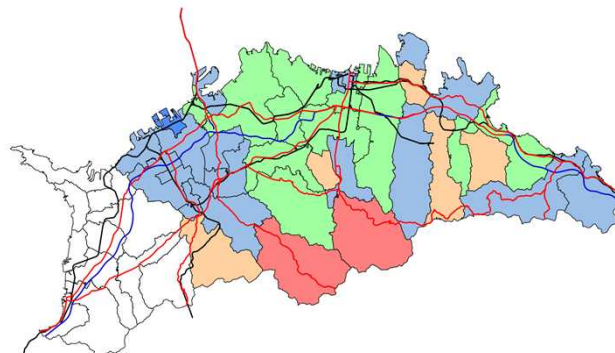
H24での公共交通分担率



- 私用目的では、高松市西部、まんのう町で公共交通分担率は減少傾向にあり、業務目的と同様に、自家用・貸切・スクールバスの分担率が高くなっている。

私用目的 H1での公共交通分担率

H24での公共交通分担率



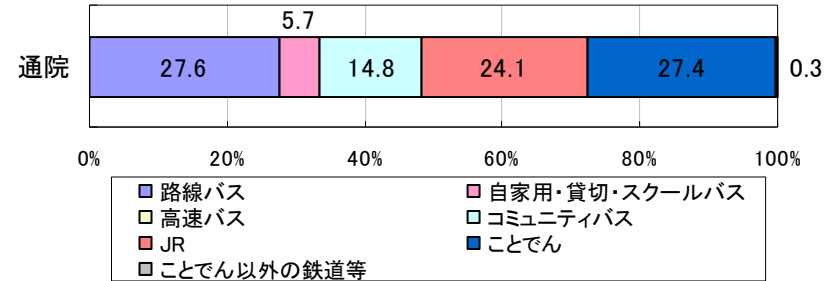
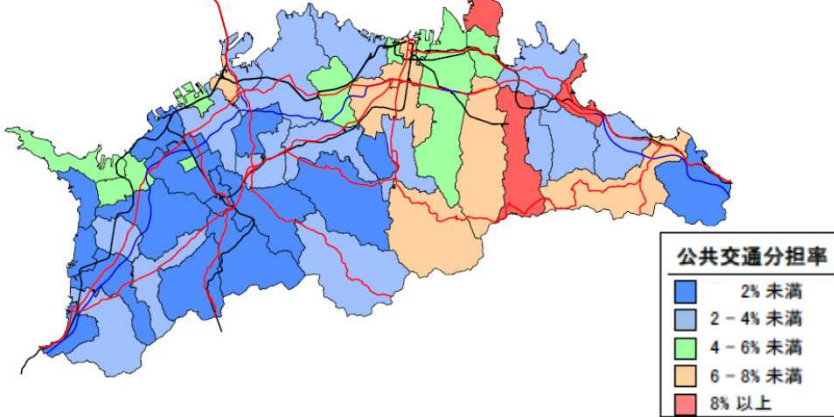
4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析【私用目的(買物・病院)別公共交通手段分担率】

- 通院目的では、高松地域での公共交通分担率が高く、路線バスやコミュニティバスの分担率が高くなっている。

通院目的

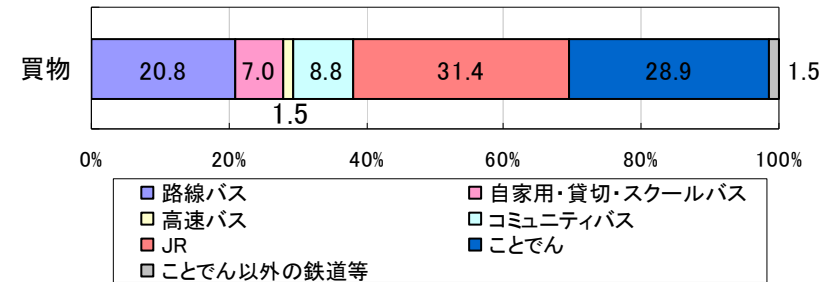
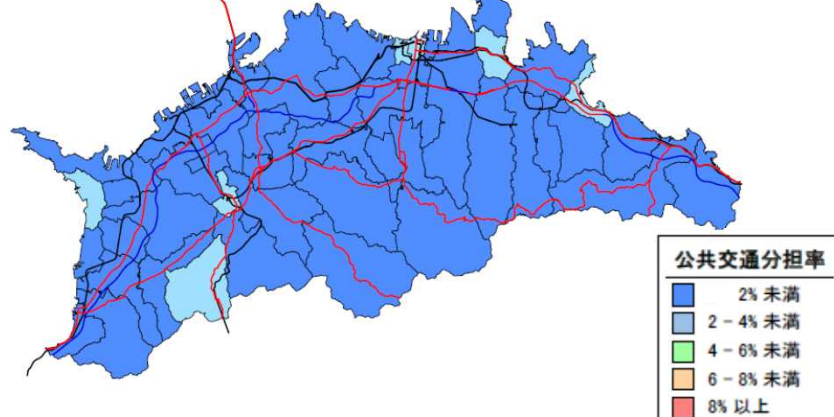
H24での公共交通分担率



- 買物目的では、全地域で公共交通分担率は低くなっている。

買物目的

H24での公共交通分担率



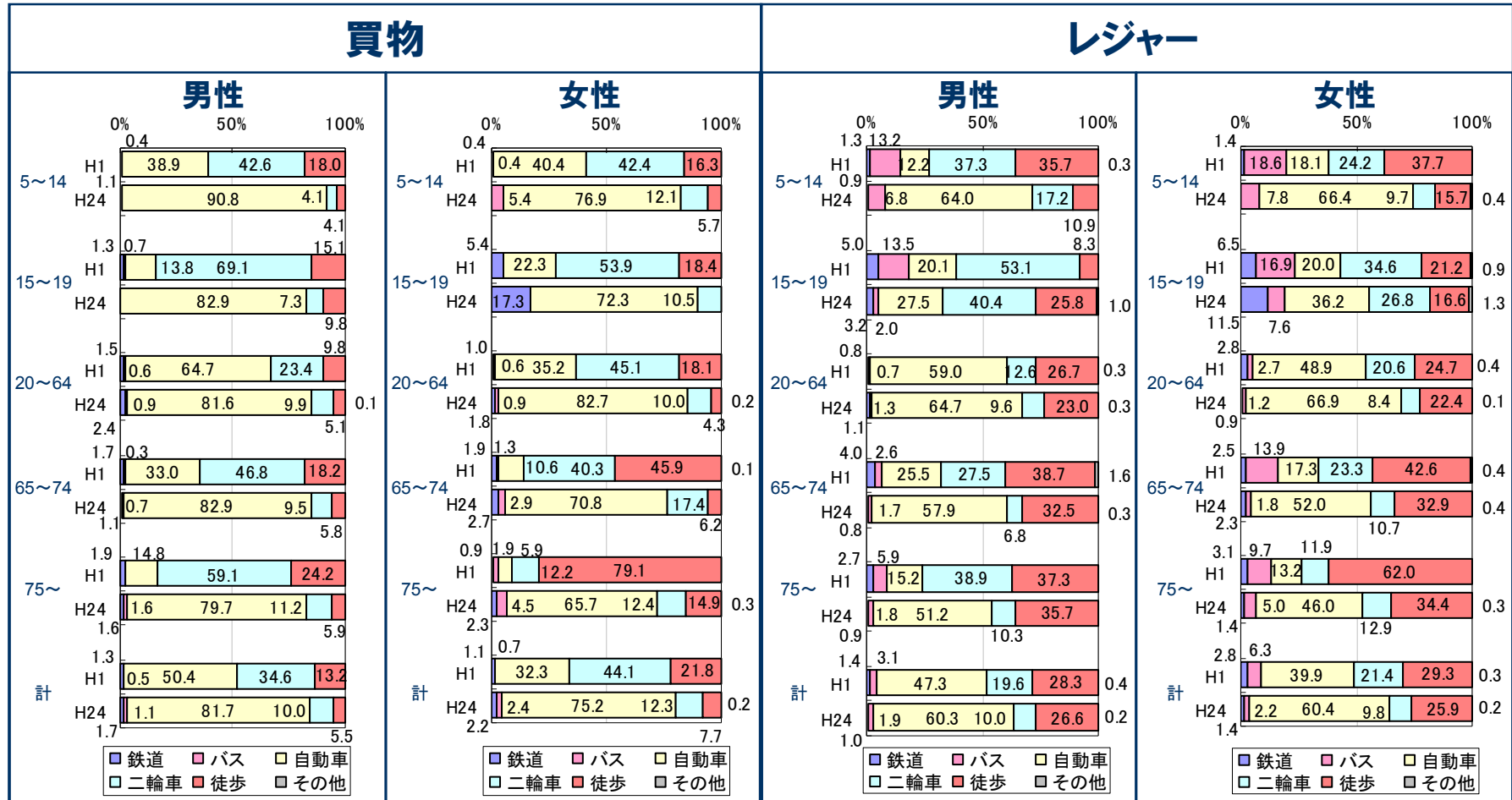
4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

【参考:私用目的別交通手段分担率の変化】

- 買物目的では、性別に関係なく二輪車、徒歩の分担率が減少し、自動車分担率が増加しており、特に65歳以上の高齢者の自動車分担率の増加が大きい。
- レジャー目的では、買物目的と比較し徒歩分担率の減少は小さく、自動車分担率の増加も小さい。

性別年齢階層別交通手段分担率



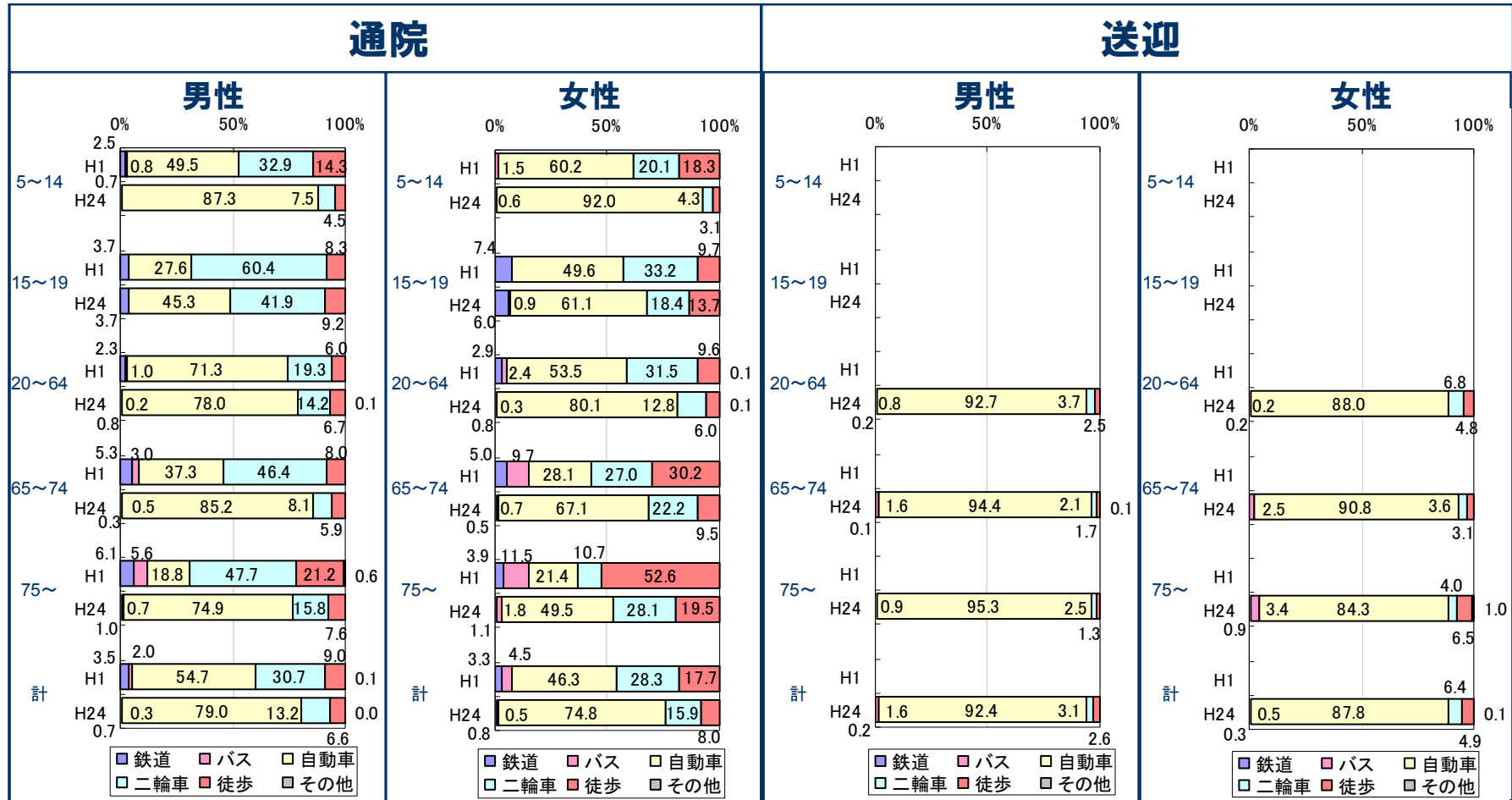
4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

【参考:私用目的別交通手段分担率の変化】

- 通院目的では、二輪車、徒歩の分担率が減少し、自動車分担率が増加しているのに加え、65歳以上の高齢者の公共交通分担率が減少している。
- 送迎目的では、20歳以上において、自動車分担率が約9割近くを占めている。

性別年齢階層別交通手段分担率

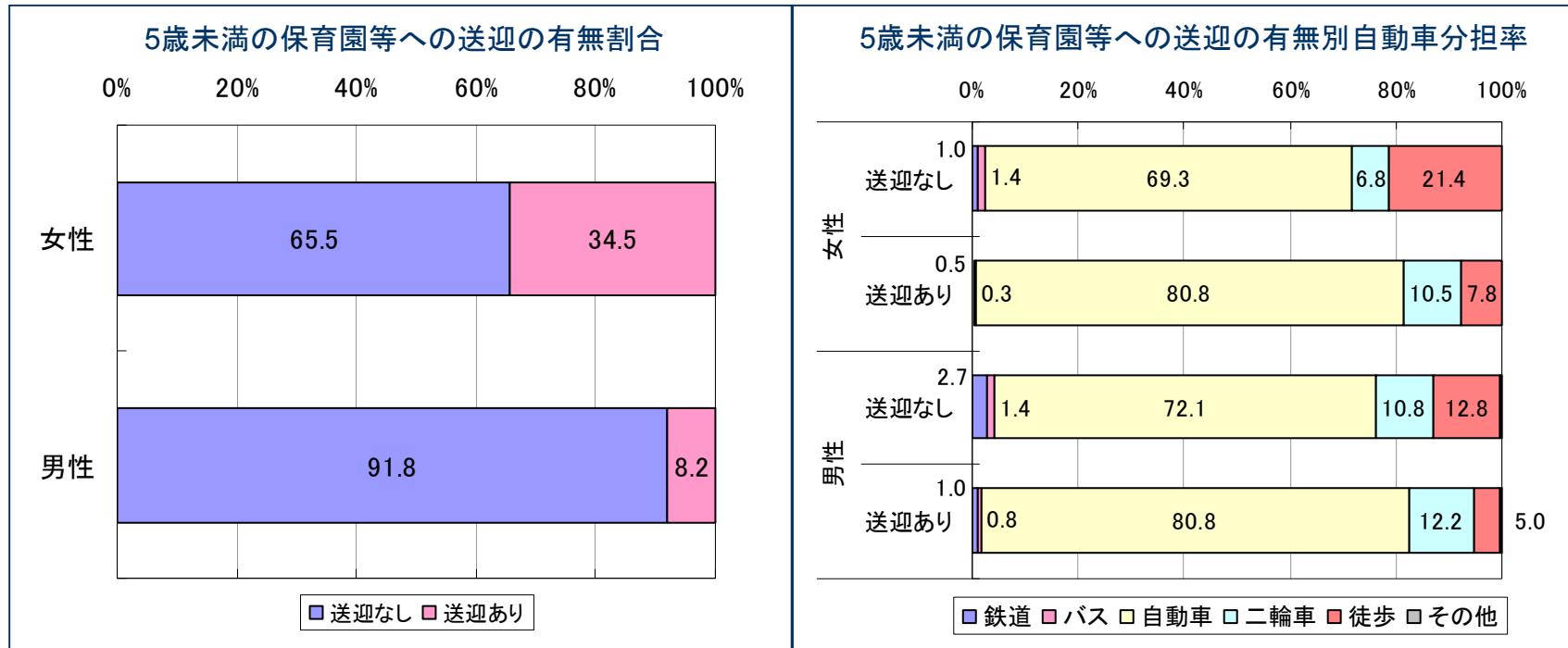


4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

【送迎状況に関する自動車利用状況】

- 5歳未満の送迎が必要な場合、自動車利用傾向が高い。

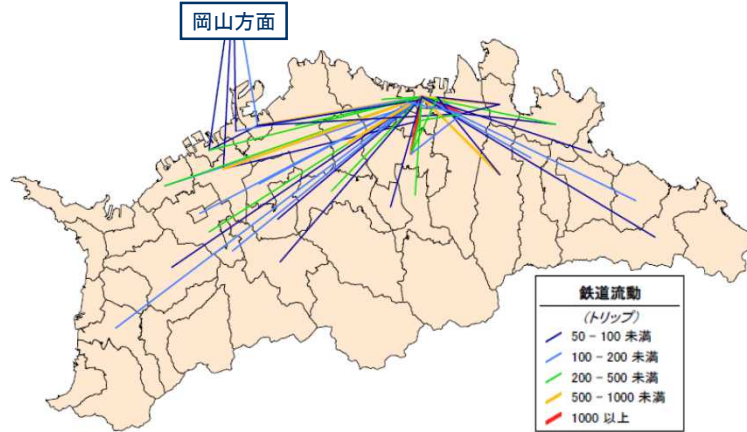


4.計画課題に関する分析(特性分析)

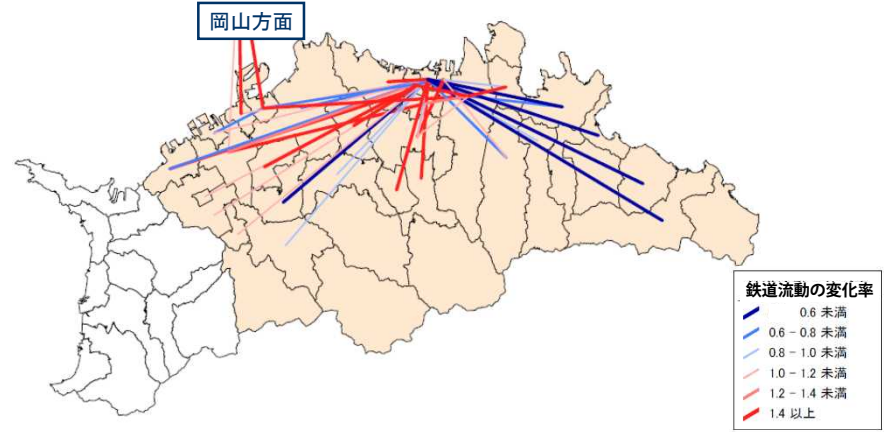
4.2 「自動車や公共交通等、各種交通相互の連携強化による総合交通体系の構築」に関する分析 【目的別の鉄道での移動の変化】

- 通勤目的では、高松市中心部発着の流動が多く、高松駅から近距離の流動、中讃への流動は増加傾向にあるが、高松駅から東讃への流動は減少傾向にある。

通勤目的 H24での鉄道トリップ流動

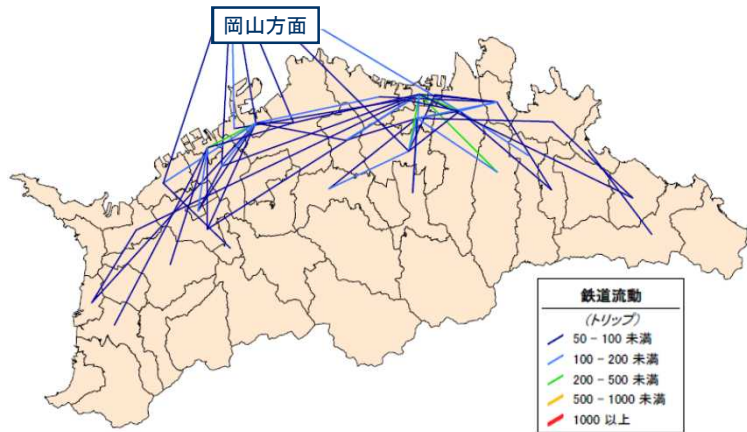


H1からH24での鉄道トリップ流動の変化

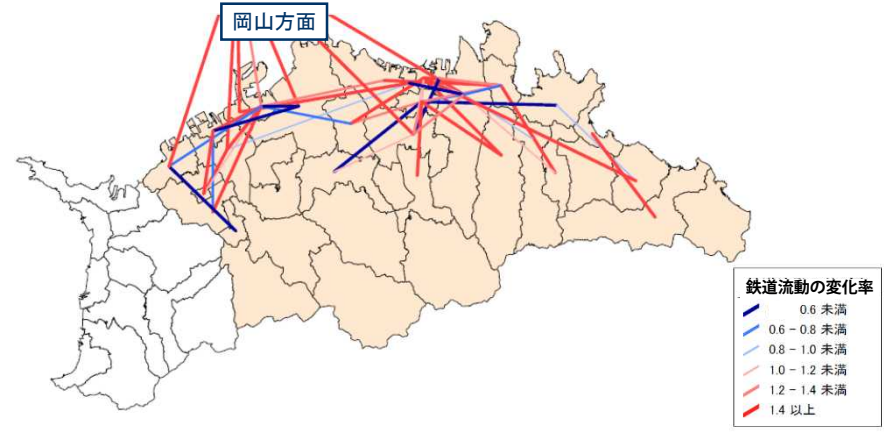


- 通学目的では、高松市、坂出市中心部発着の流動が増加傾向にあり、岡山方面への流動はすべて増加している。

通学目的 H24での鉄道トリップ流動



H1からH24での鉄道トリップ流動の変化

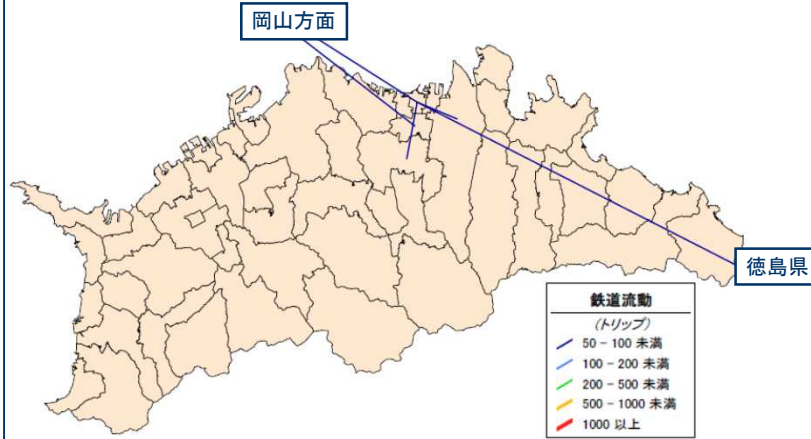


4.計画課題に関する分析(特性分析)

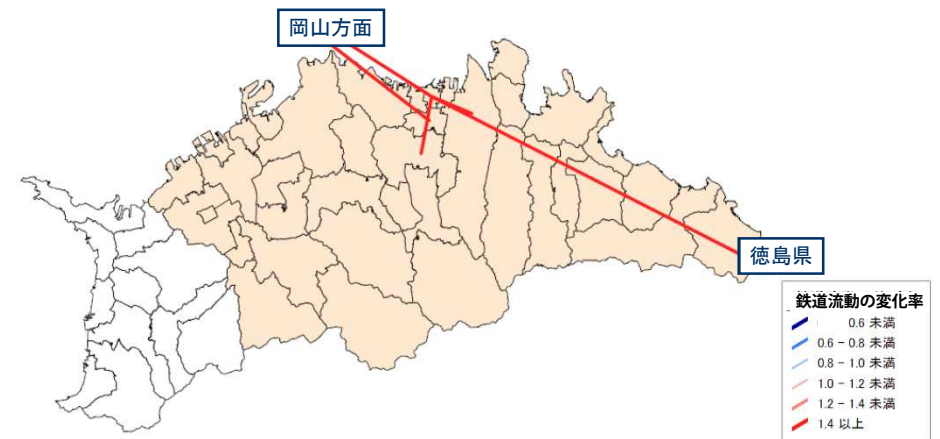
4.2 「自動車や公共交通等、各種交通相互の連携強化による総合交通体系の構築」に関する分析 【目的別の鉄道での移動の変化】

- 業務目的では、トリップ量は少ないが、全鉄道流動のトリップは増加している。

業務目的 H24での鉄道トリップ流動

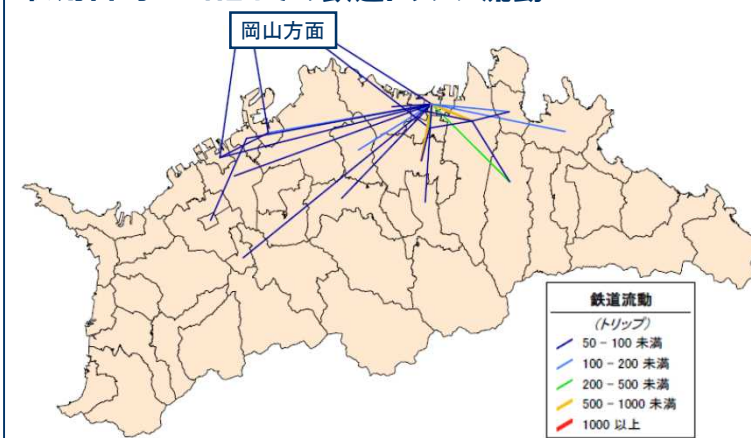


H1からH24での鉄道トリップ流動の変化



- 私用目的では、業務目的に比べてトリップ数が多く、全鉄道流動のトリップは増加している。

私用目的 H24での鉄道トリップ流動



H1からH24での鉄道トリップ流動の変化



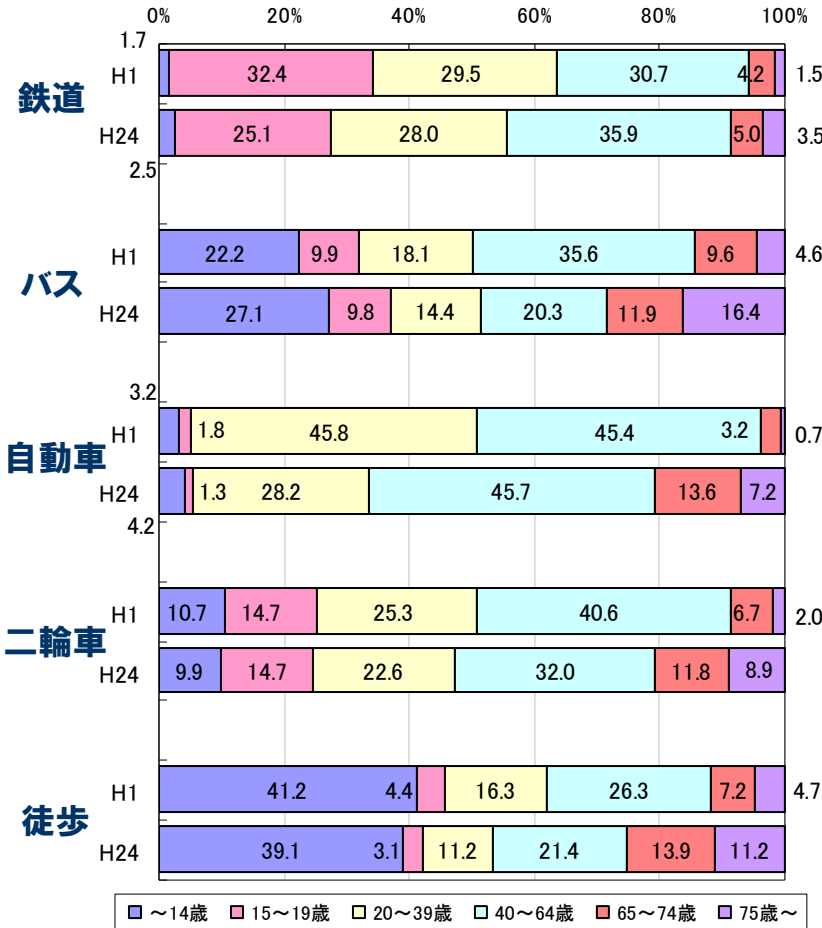
4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

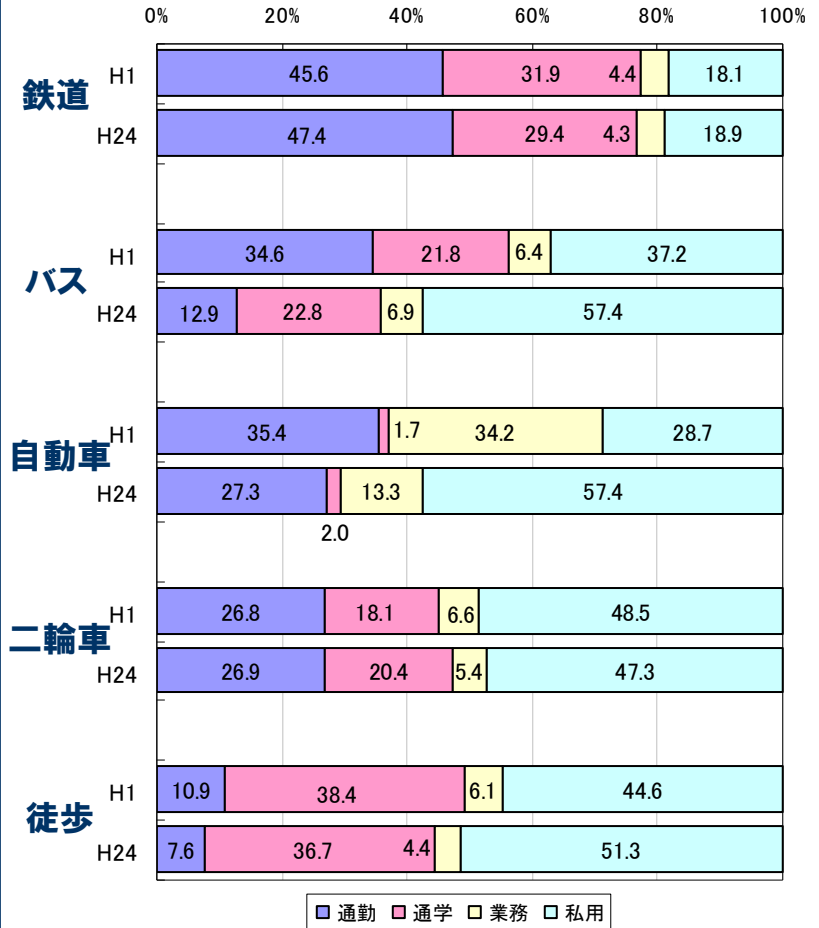
【公共交通の利用特性】

- 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

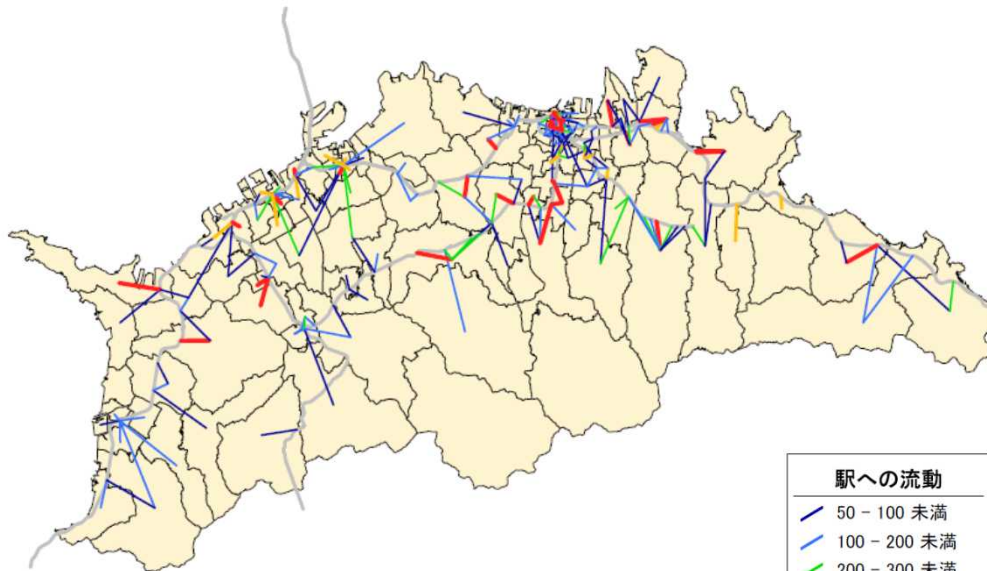


4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析 【駅勢圏^{注)}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。

駅への流動状況(H24)

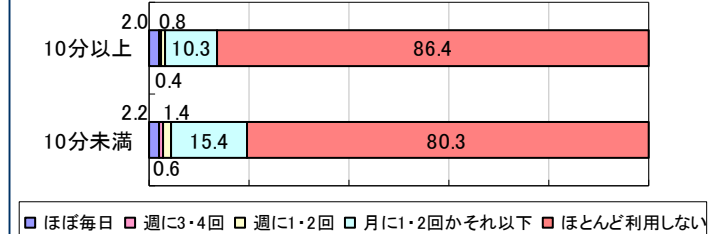


駅への流動

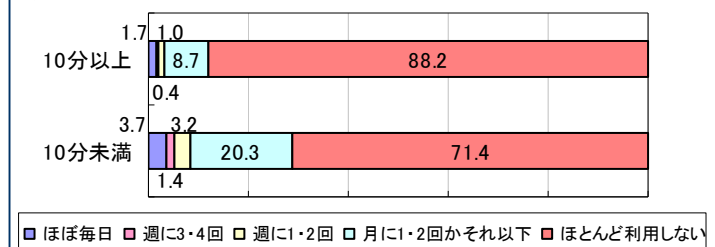


注) 鉄道駅を中心に、その駅を利用する旅客などの発生地域

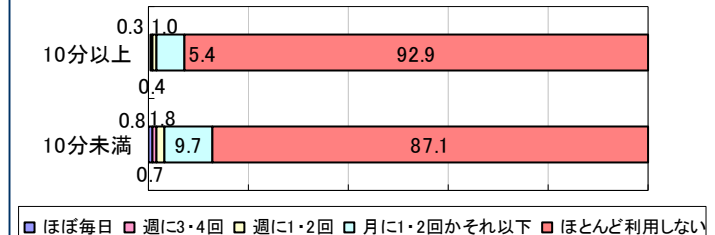
JR



琴電



バス

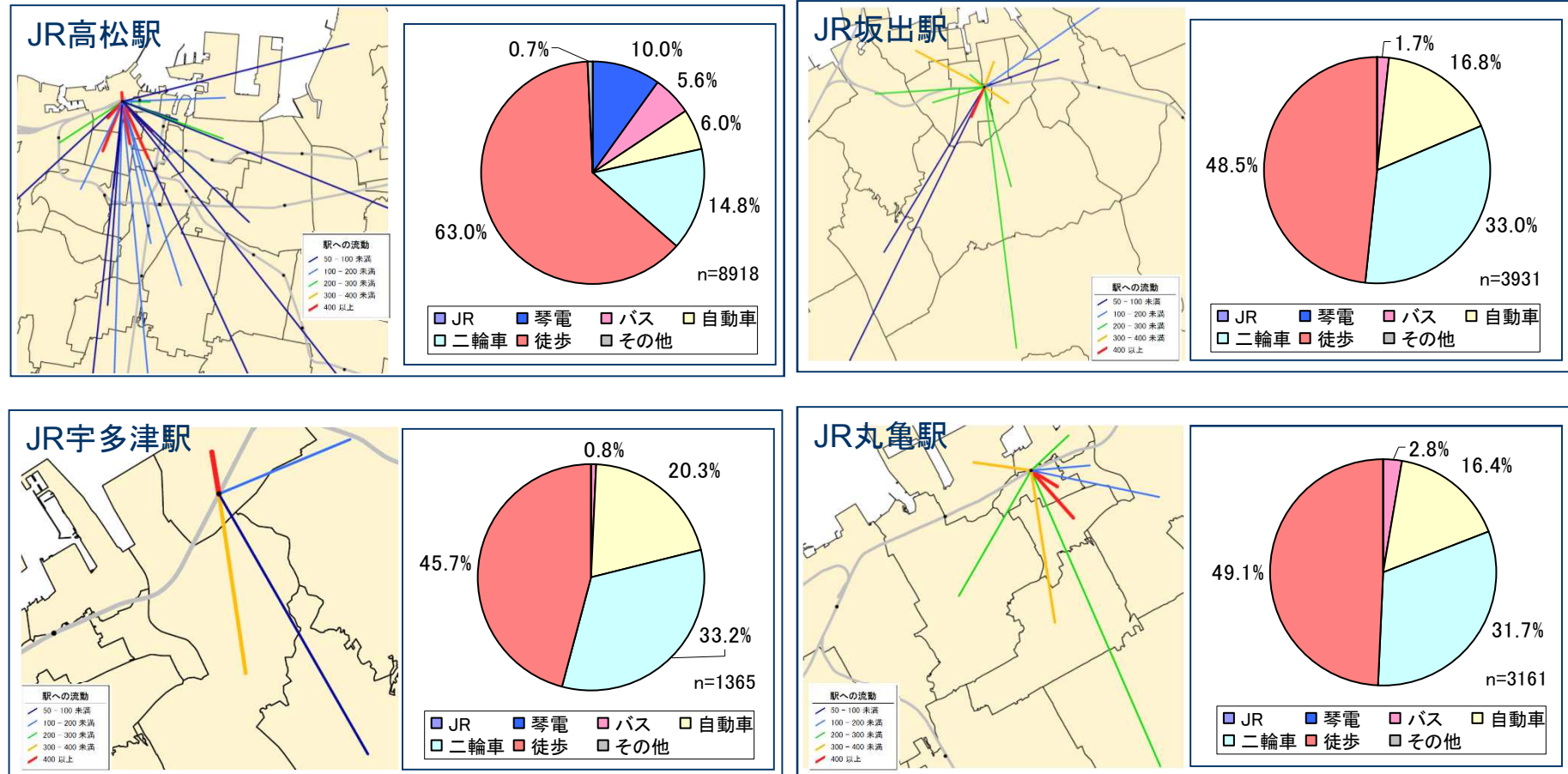


4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

【駅端末交通手段^{注)}・乗継に関する分析】

- JR高松駅への交通手段は公共交通が約2割を占めており、ことでんからの乗継は約1割となっている。
- JR丸亀駅、JR坂出駅、JR宇多津駅では駅までの交通手段が、自動車が約2割、二輪車が約3割である。



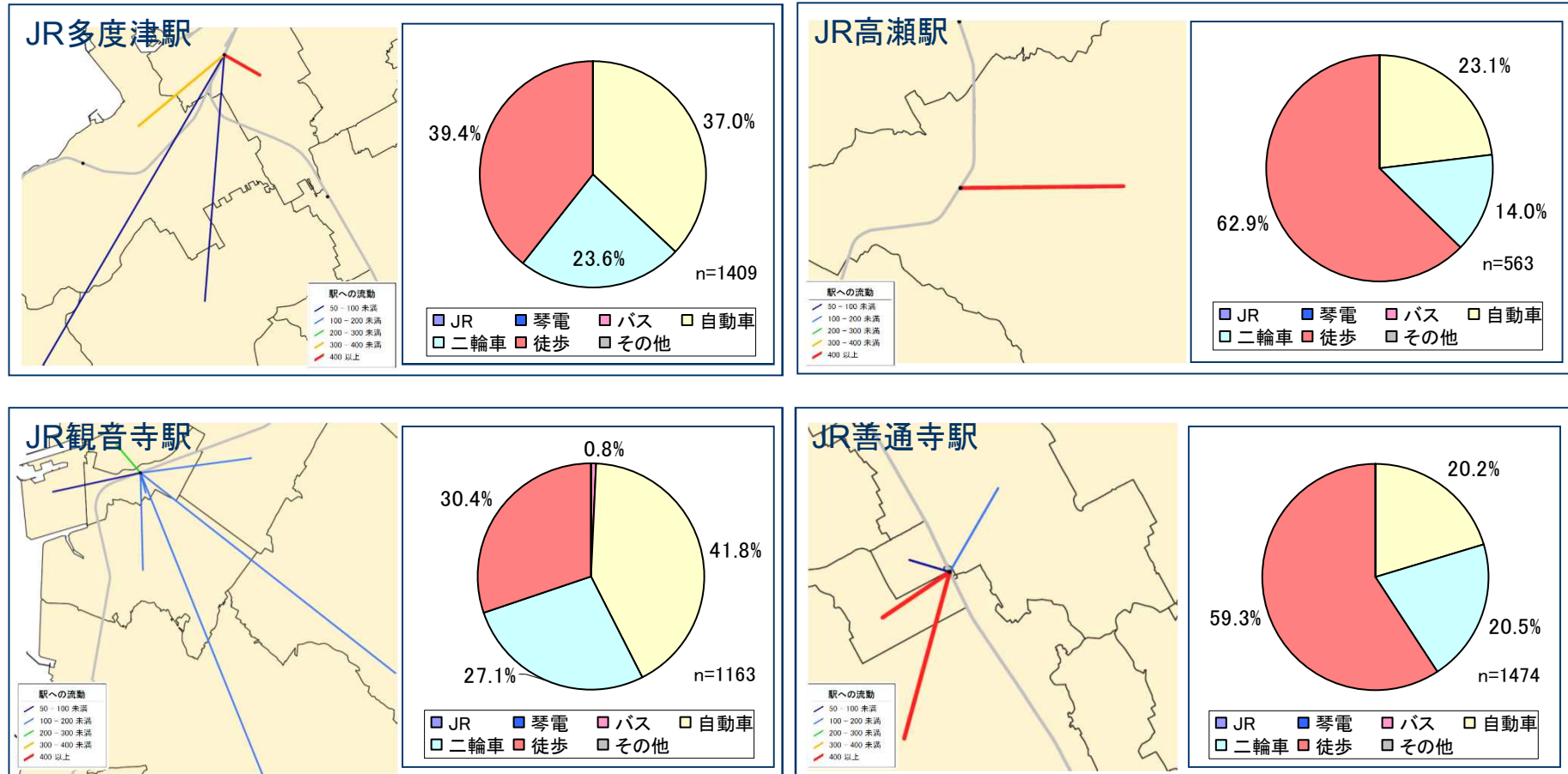
注) 駅へ向かう際に利用した交通手段

4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

【駅端末交通手段・乗継に関する分析】

- JR多度津駅、JR観音寺駅は自動車約4割、二輪車が約2～3割である。
- JR多度津駅、JR観音寺駅、JR善通寺駅では、公共交通を利用してアクセスする人がいない。
- JR高瀬駅では、徒歩の占める割合が大きい。

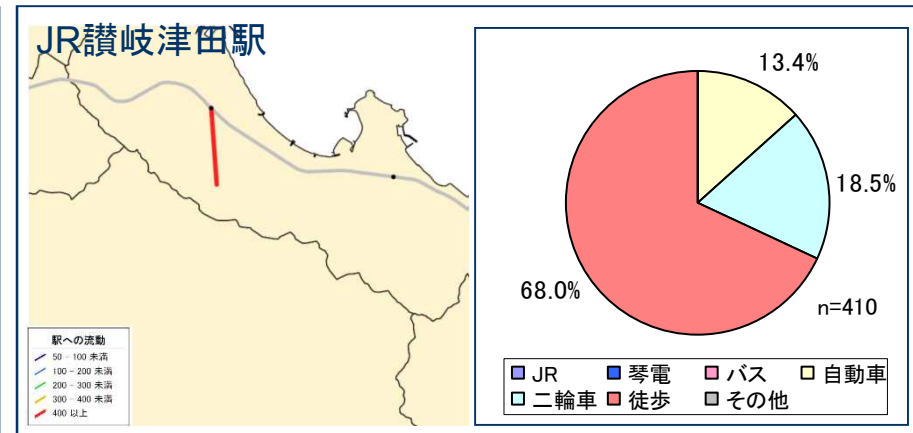
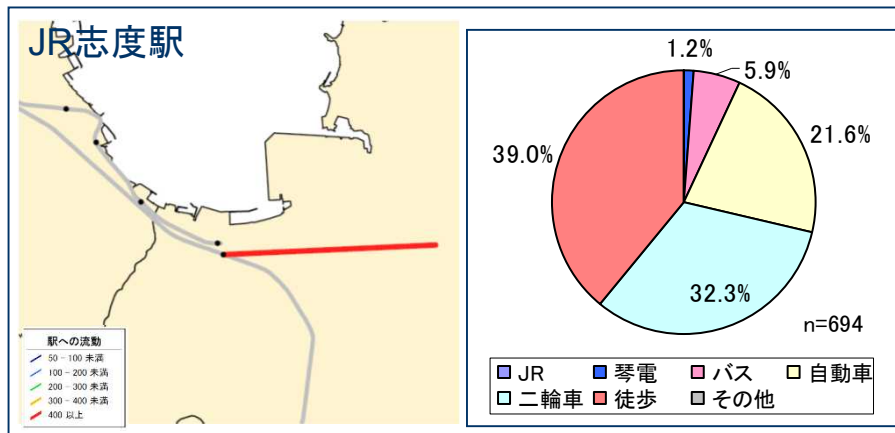
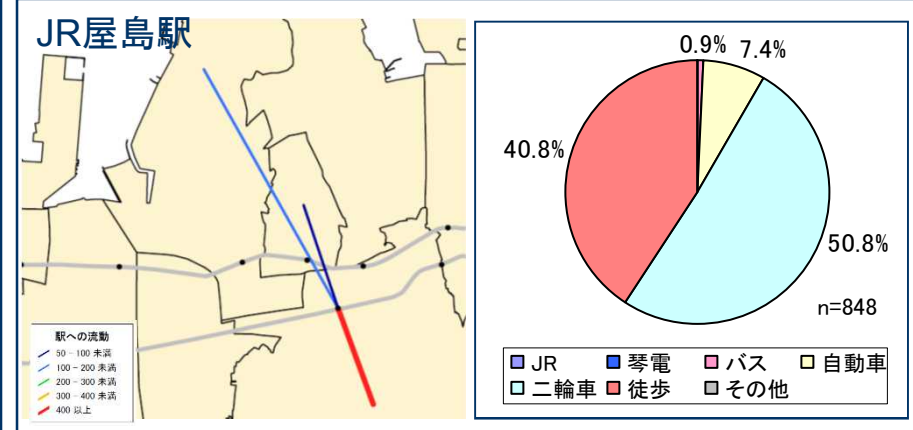
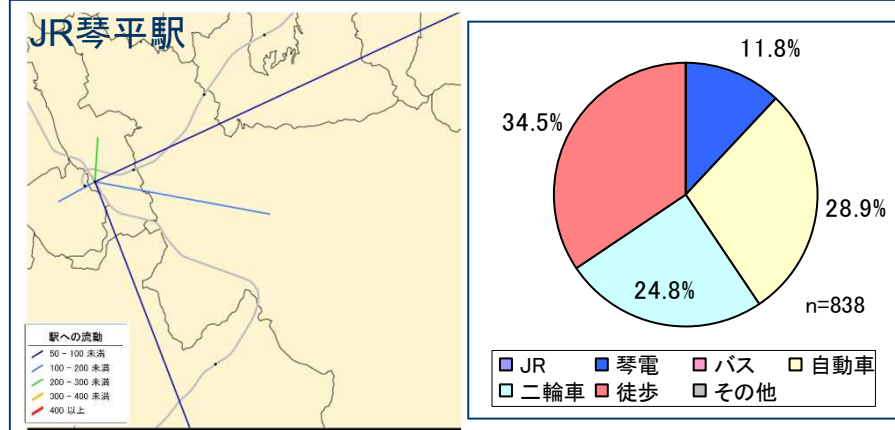


4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

【駅端末交通手段・乗継に関する分析】

- JR琴平駅は、私的交通が高いものの、琴電が約1割を占めている。
- JR屋島駅では、二輪車の占める割合が大きい。
- JR志度駅では公共交通を利用してアクセスする人がいるものの、自動車、二輪車の占める割合が大きい。
- JR讃岐津田駅では、徒歩の占める割合が大きい。



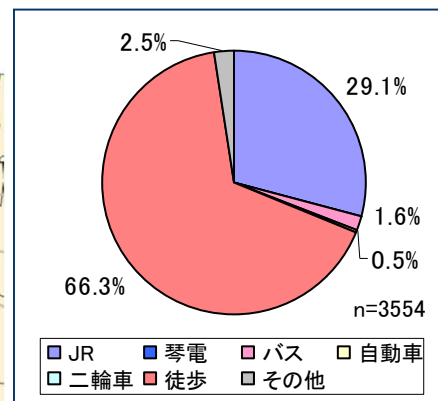
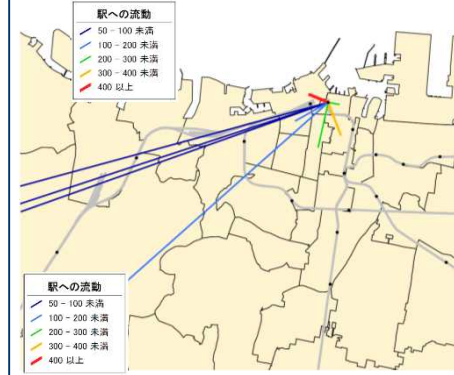
4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

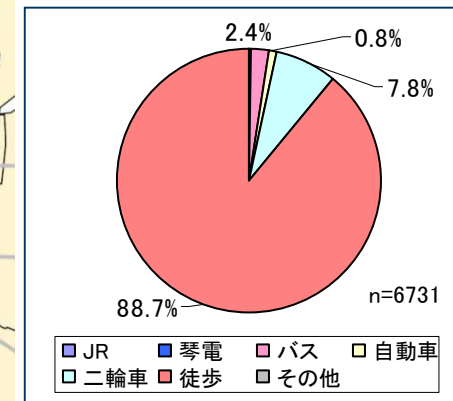
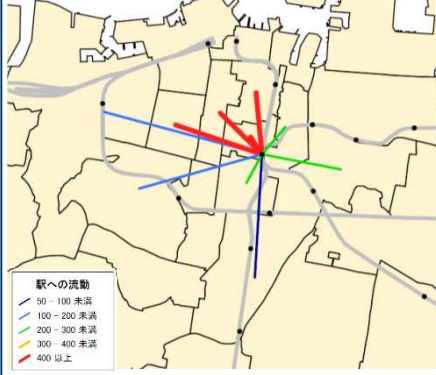
【駅端末交通手段・乗継に関する分析】

- 琴電築港駅は、鉄道の分担率が約3割と公共交通分担率が高い。
- 琴電瓦町駅では、徒歩が約9割を占めている。
- 琴電三条駅、琴電築港駅、琴電太田駅では、徒歩が約6～7割を占めており、残りの3割を琴電三条駅、琴電太田駅では二輪車が、琴電築港駅では鉄道が占めている。

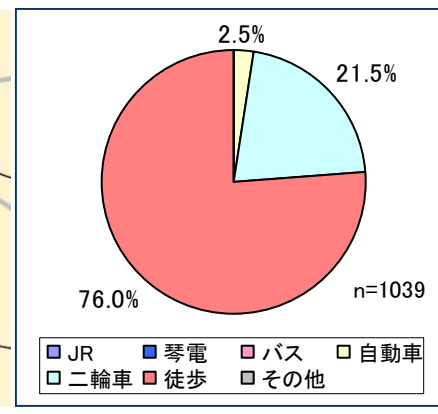
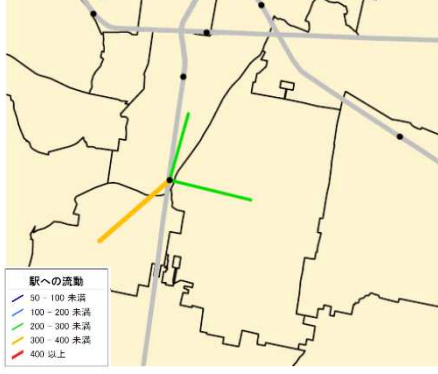
琴電築港駅



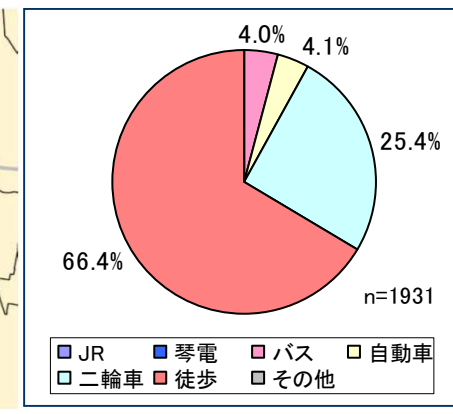
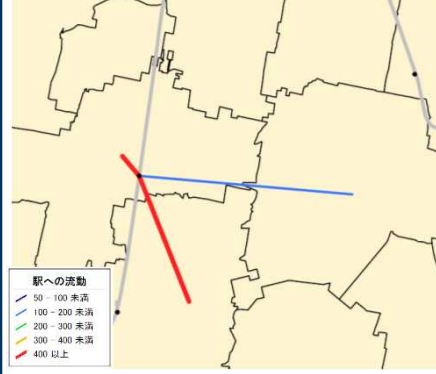
琴電瓦町駅



琴電三条駅



琴電太田駅

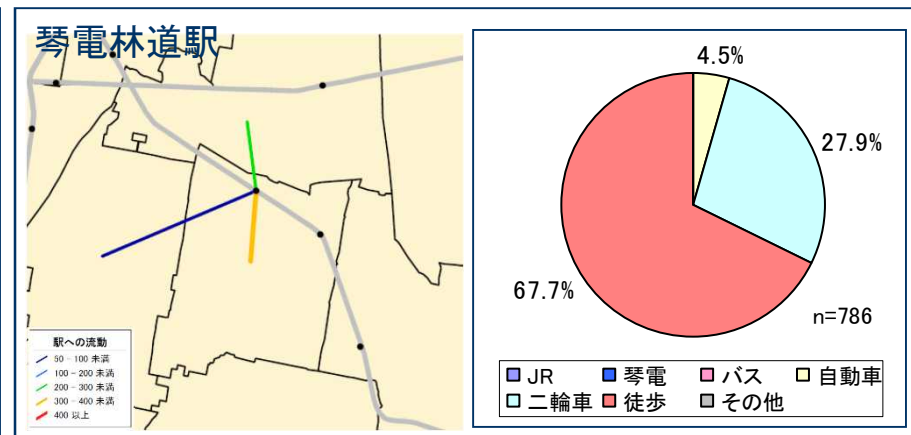
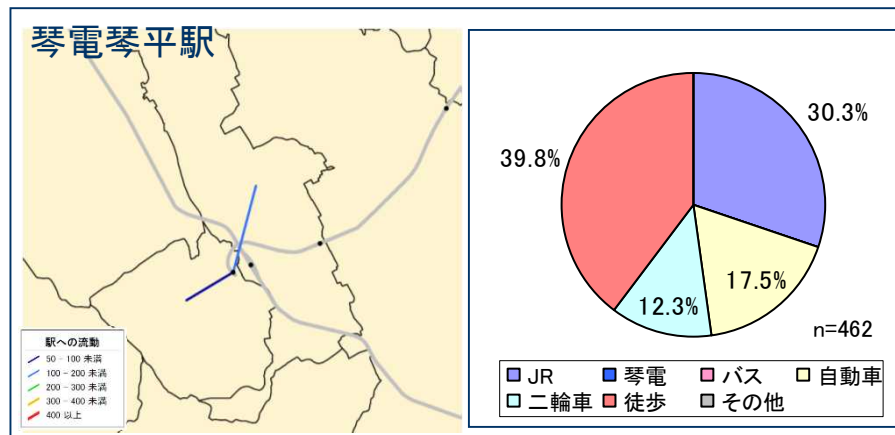
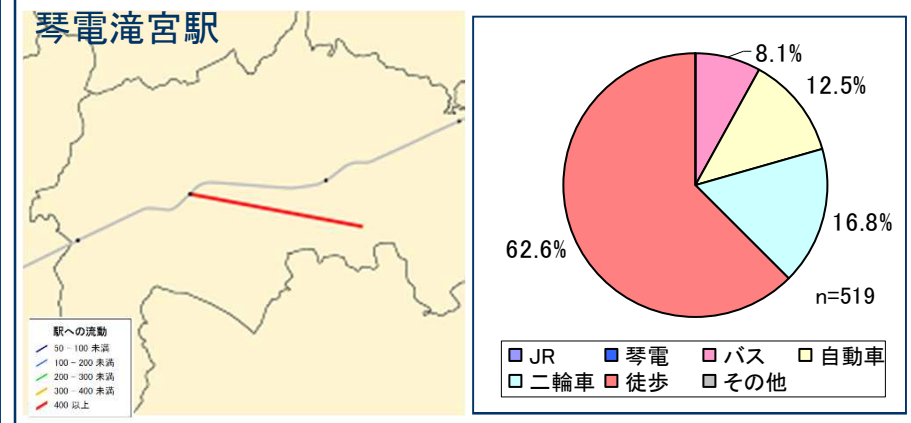
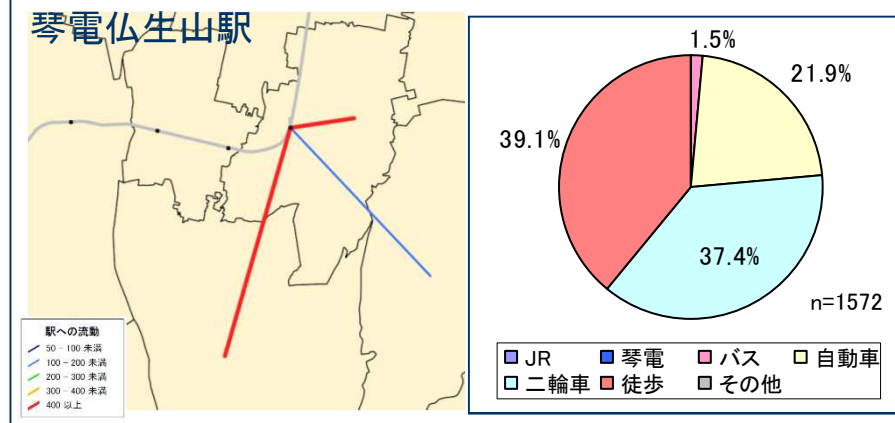


4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

【駅端末交通手段・乗継に関する分析】

- 琴電仏生山駅では、自動車が約2割、二輪車が約4割と大きい。
- 琴電滝宮駅では、公共交通が約1割で、徒歩の分担率が高い。
- 琴電琴平駅では、JRが約3割と公共交通の分担率が高い。
- 琴電林道駅では、徒歩の占める割合が大きい。

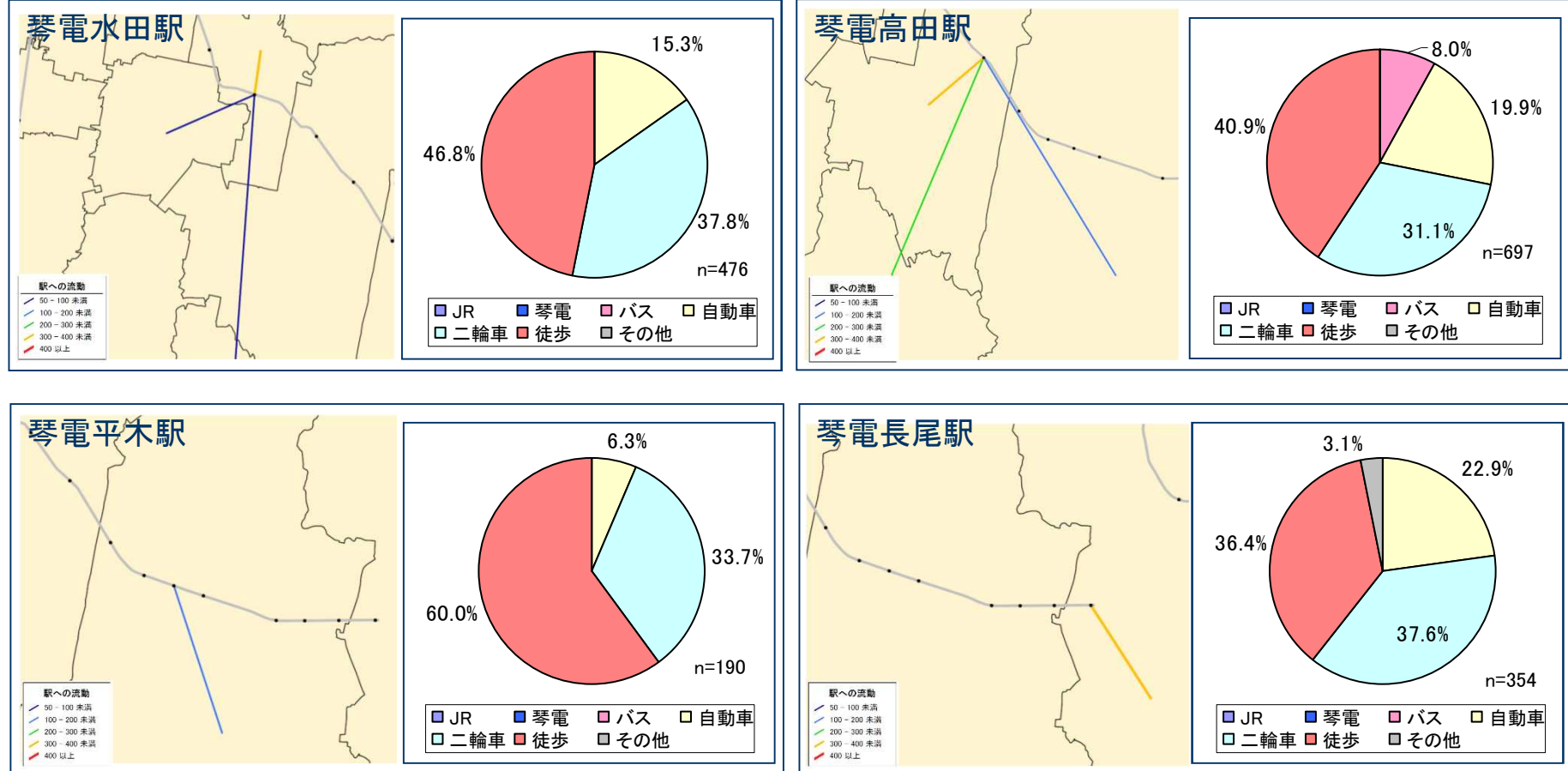


4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

【駅端末交通手段・乗継に関する分析】

- 琴電水田駅、琴電平木駅、琴電長尾駅では、公共交通を利用してアクセスする人がいない。
- 琴電水田駅、琴電長尾駅では、自動車・二輪車の占める割合が大きい。
- 琴電高田駅では、バスが約1割利用されているものの、自動車・二輪車が約5割を占めている。
- 琴電平木駅では、徒歩の占める割合が大きい。

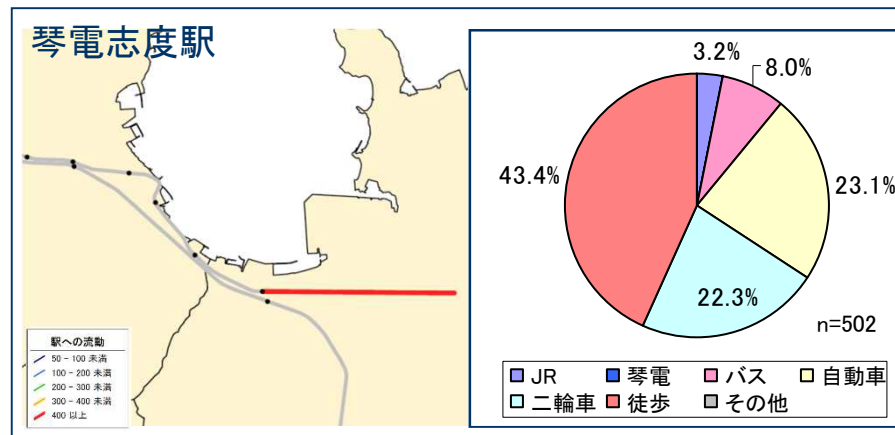
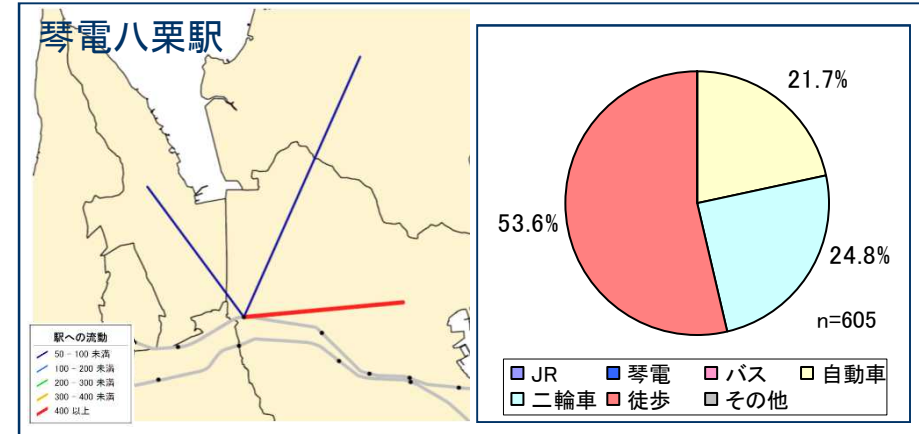
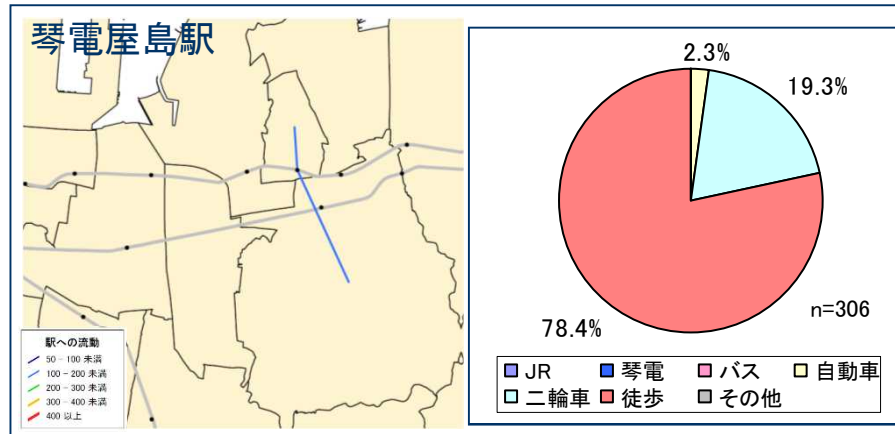


4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

【駅端末交通手段・乗継に関する分析】

- 琴電屋島駅、琴電八栗駅では、公共交通を利用してアクセスする人がおらず、琴電屋島駅では徒歩が約8割、自動車・二輪車が約2割であり、琴電八栗駅では徒歩が約5割、自動車・二輪車が約5割となっている。
- 琴電志度駅では、公共交通が約1割で、徒歩の分担率が高い。



4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

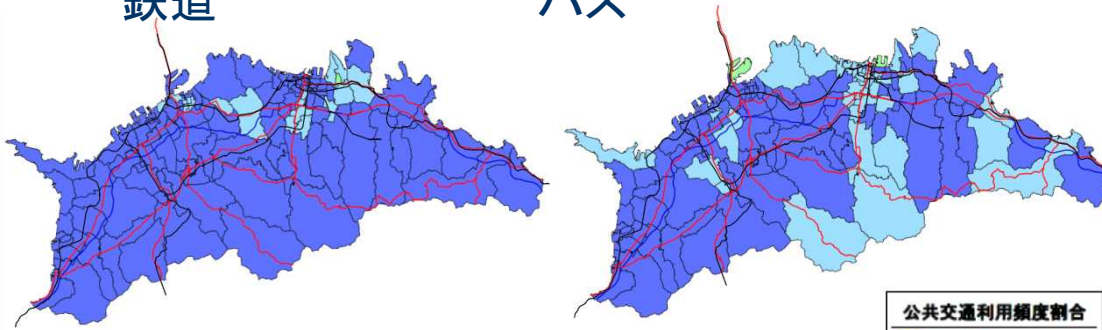
【公共交通利用頻度割合】

- 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

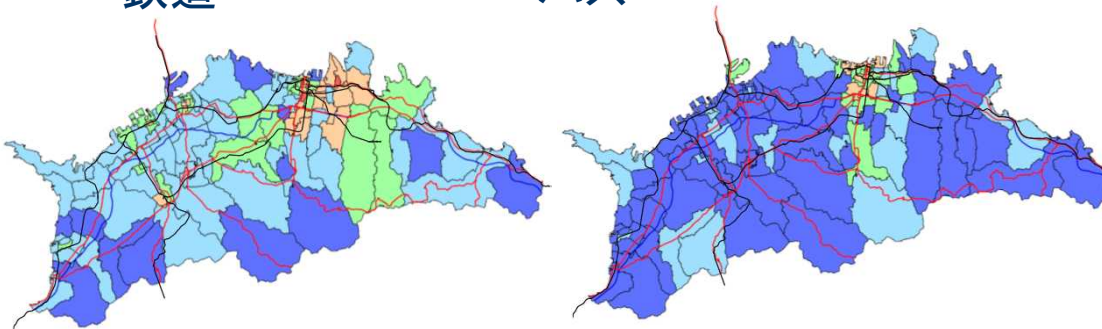
バス



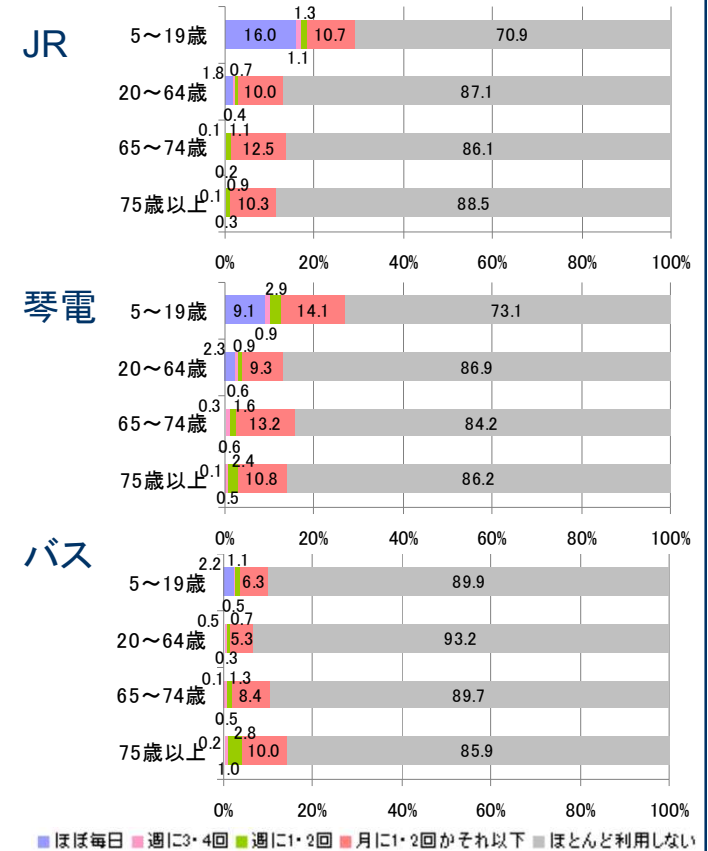
〔月に1・2回利用している割合〕

鉄道

バス



年齢階層別利用頻度



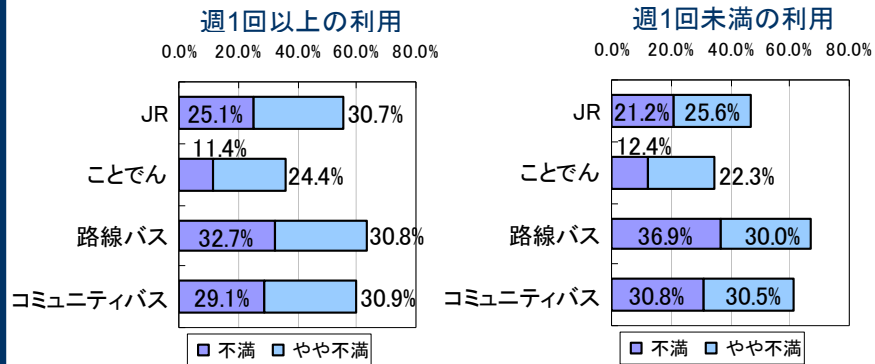
4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.2 「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」に関する分析

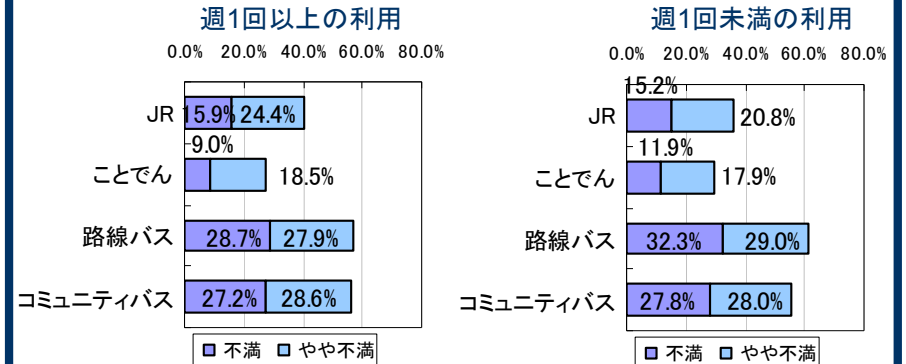
【公共交通利用頻度別不満割合】

- 公共交通利用頻度による不満割合の差異はあまり見られない。
- バスは運行本数、運行時間帯の不満度が高い。
- ことでんは利用運賃、JRは運行本数・利用運賃に関する不満度が高い。

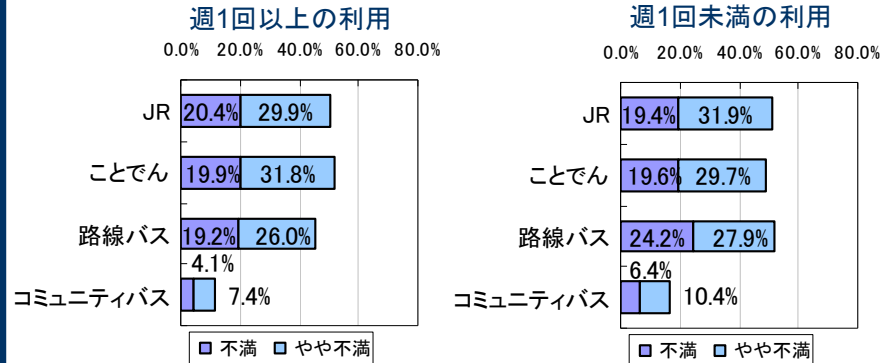
運行本数



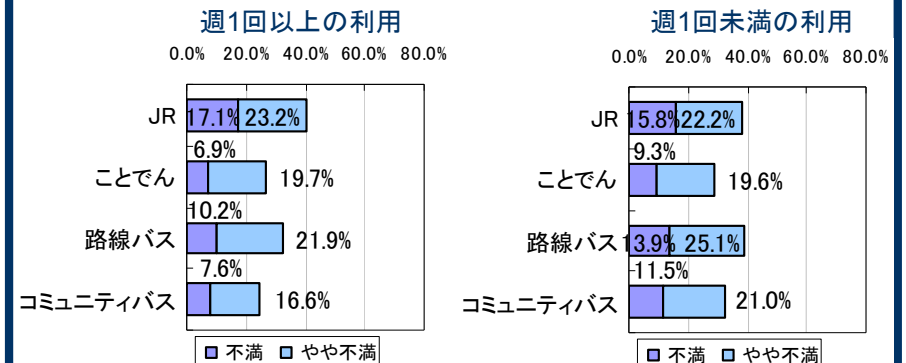
運行時間帯



利用運賃



所要時間



4.計画課題に関する分析(特性分析)

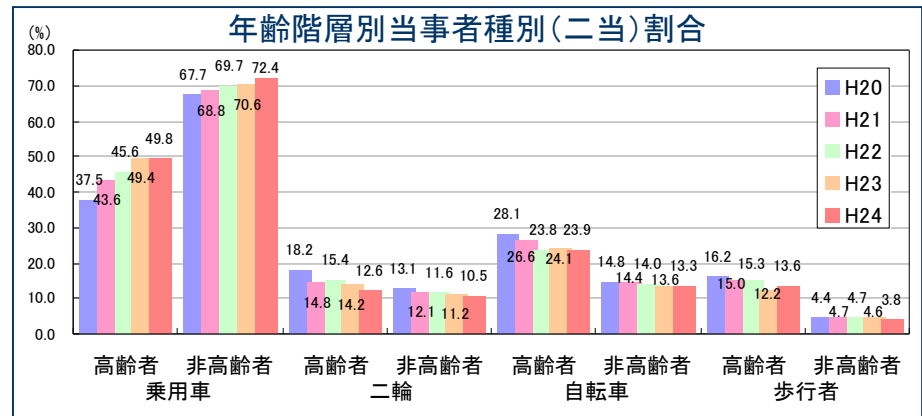
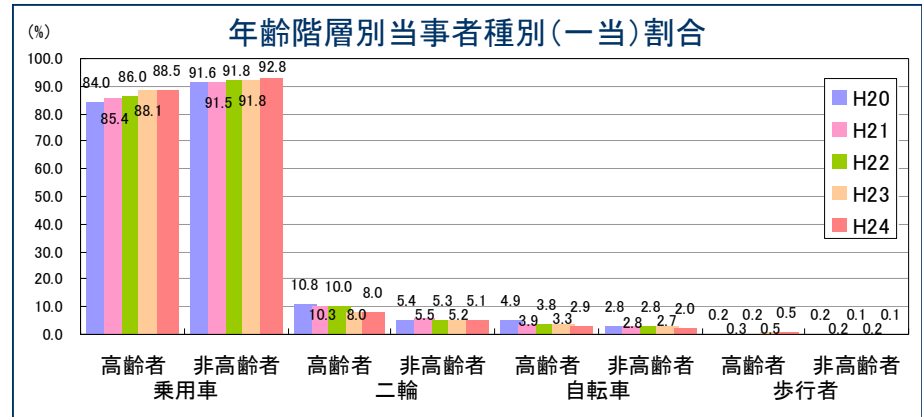
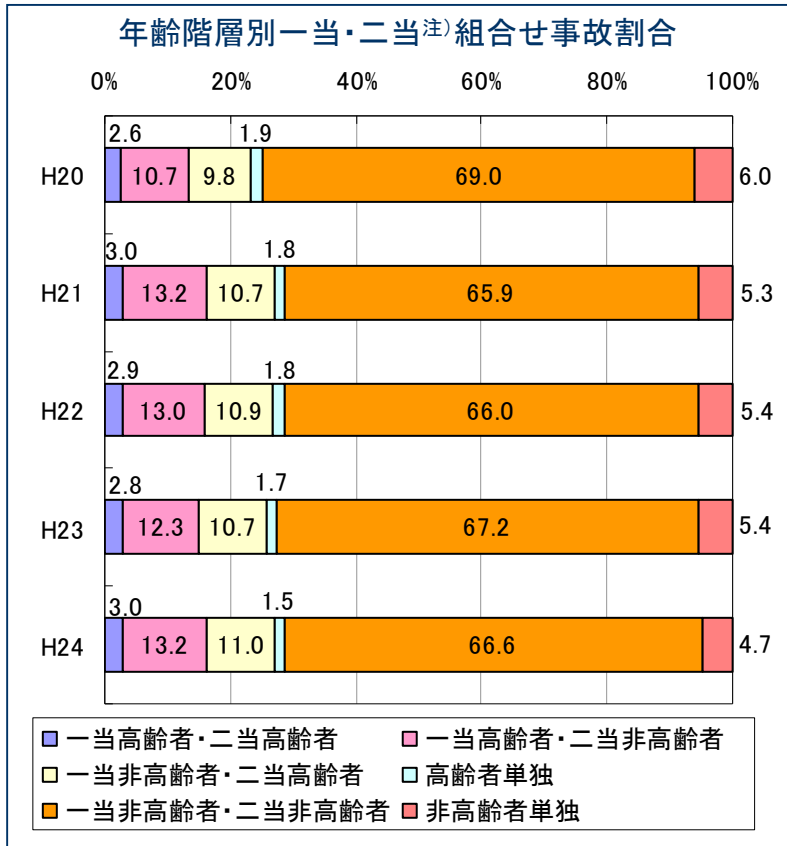
4.3 「安全かつ円滑な交通体系の構築」 に関する分析

4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.3 「安全かつ円滑な交通体系の構築」に関する分析

【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

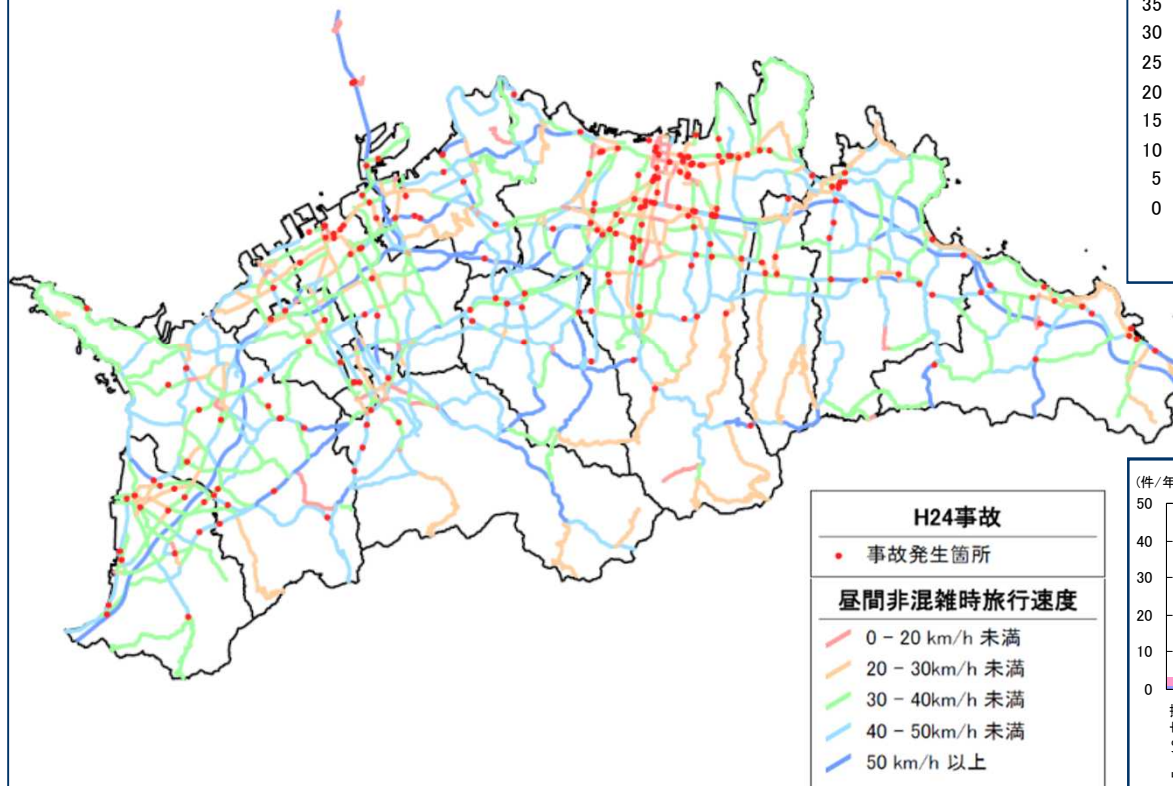
4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.3 「安全かつ円滑な交通体系の構築」に関する分析

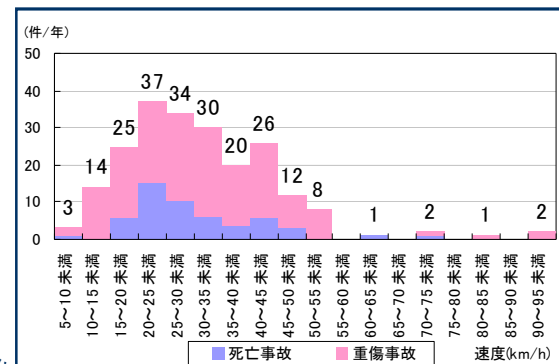
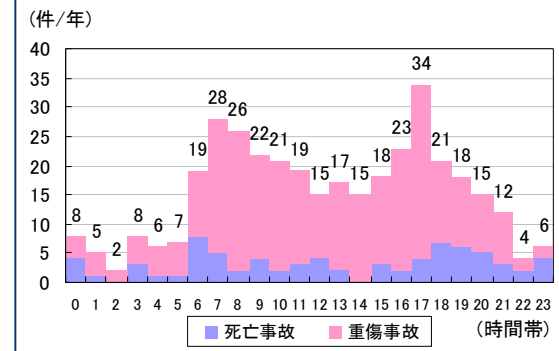
【事故発生箇所分布】

- 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。
- 低速時の方が事故の発生件数が多い。

事故発生箇所図



※事故発生箇所は死亡・重症事故のみ



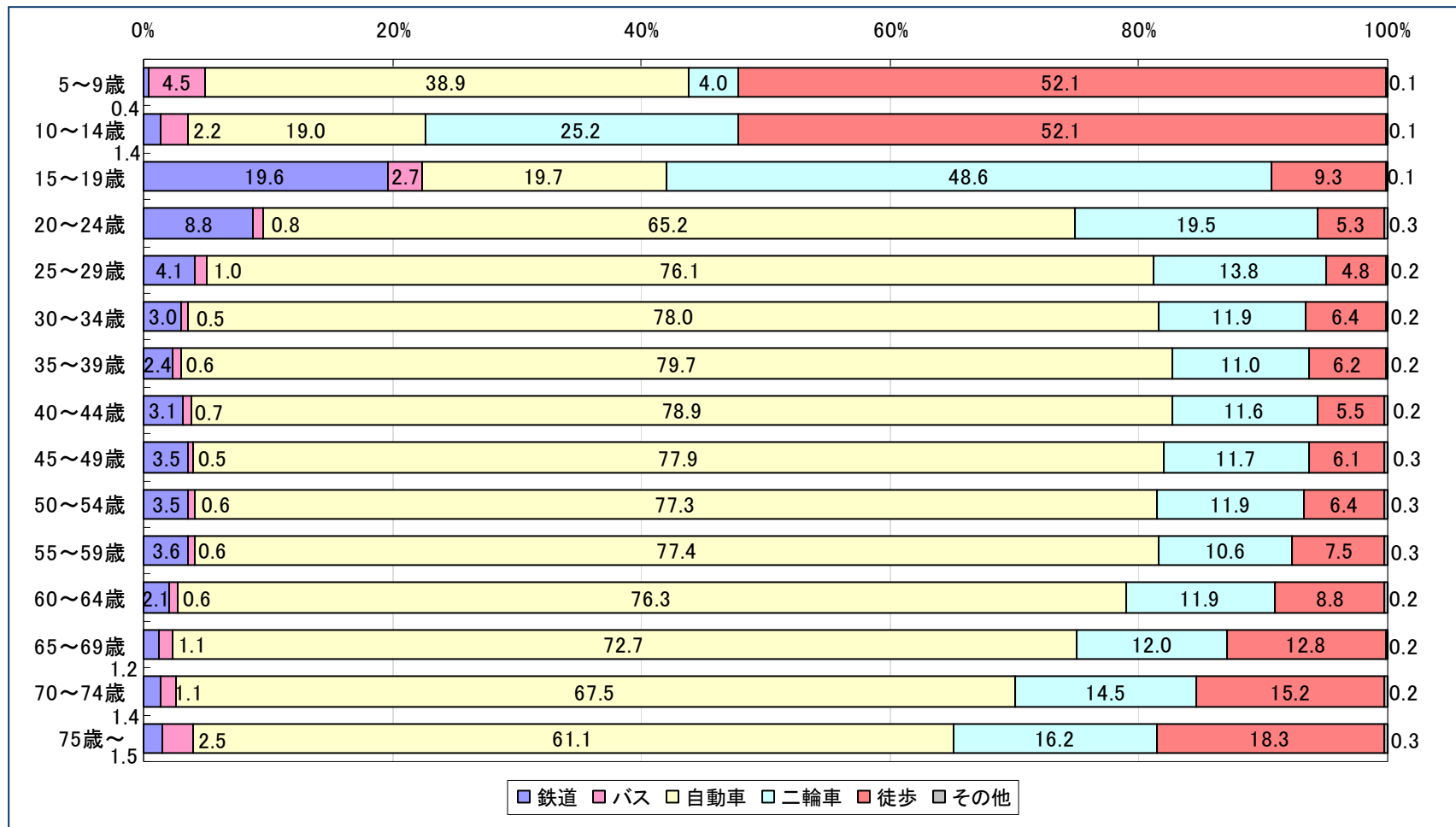
※警察提供データ、H22センサス

4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.3 「安全かつ円滑な交通体系の構築」に関する分析

【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。



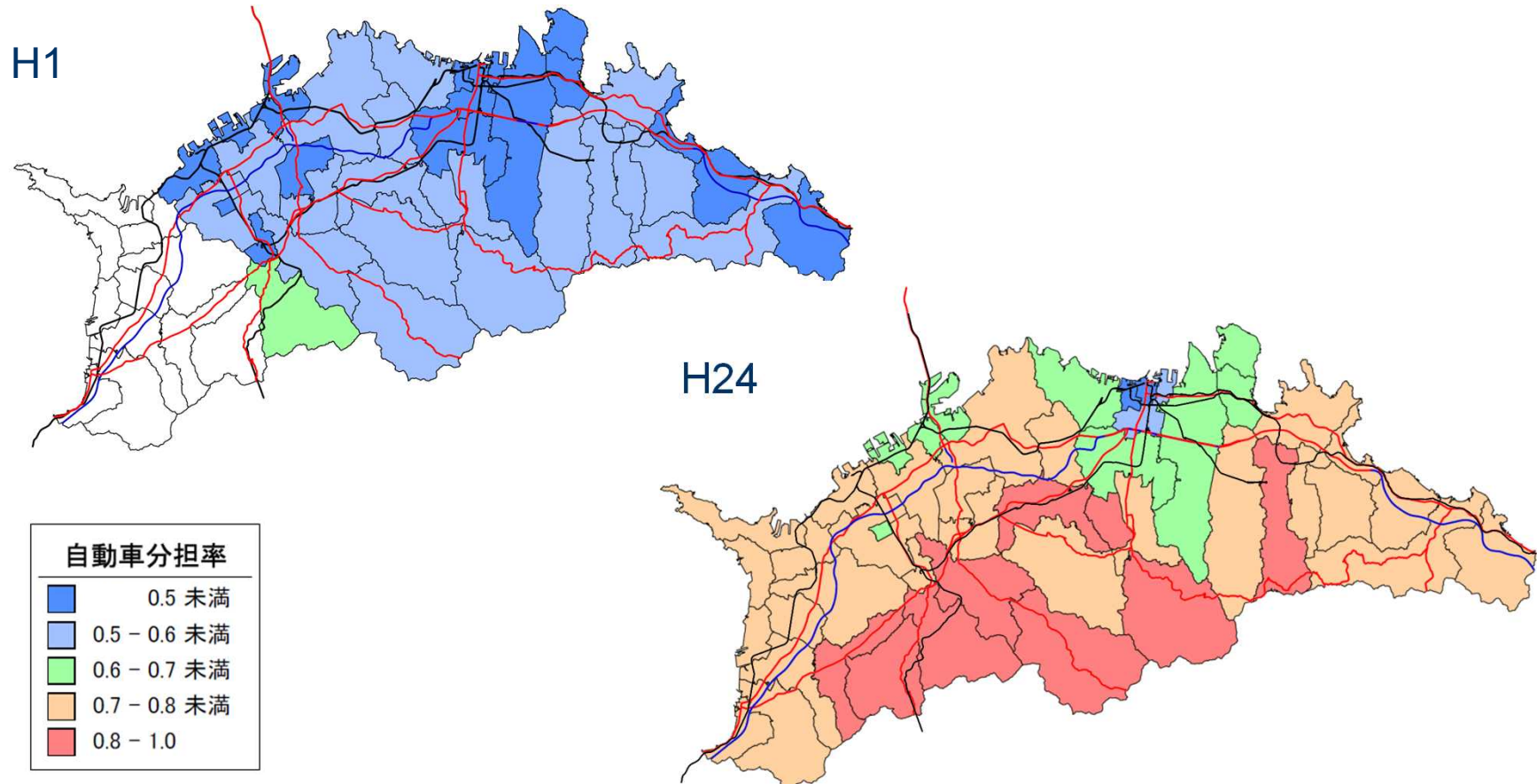
4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.3 「安全かつ円滑な交通体系の構築」に関する分析

【自動車分担率の変化】

- 都市圏全体で自動車依存が高まっており、特に郊外部においてその傾向が著しい。

〔自動車分担率（全目的）〕



4.計画課題に関する分析(特性分析)

4.3 「安全かつ円滑な交通体系の構築」に関する分析

【時間帯別目的別自動車トリップ数】

- 朝ピーク時、夕方等をはじめ、全時間帯において私用目的トリップが増加している。

