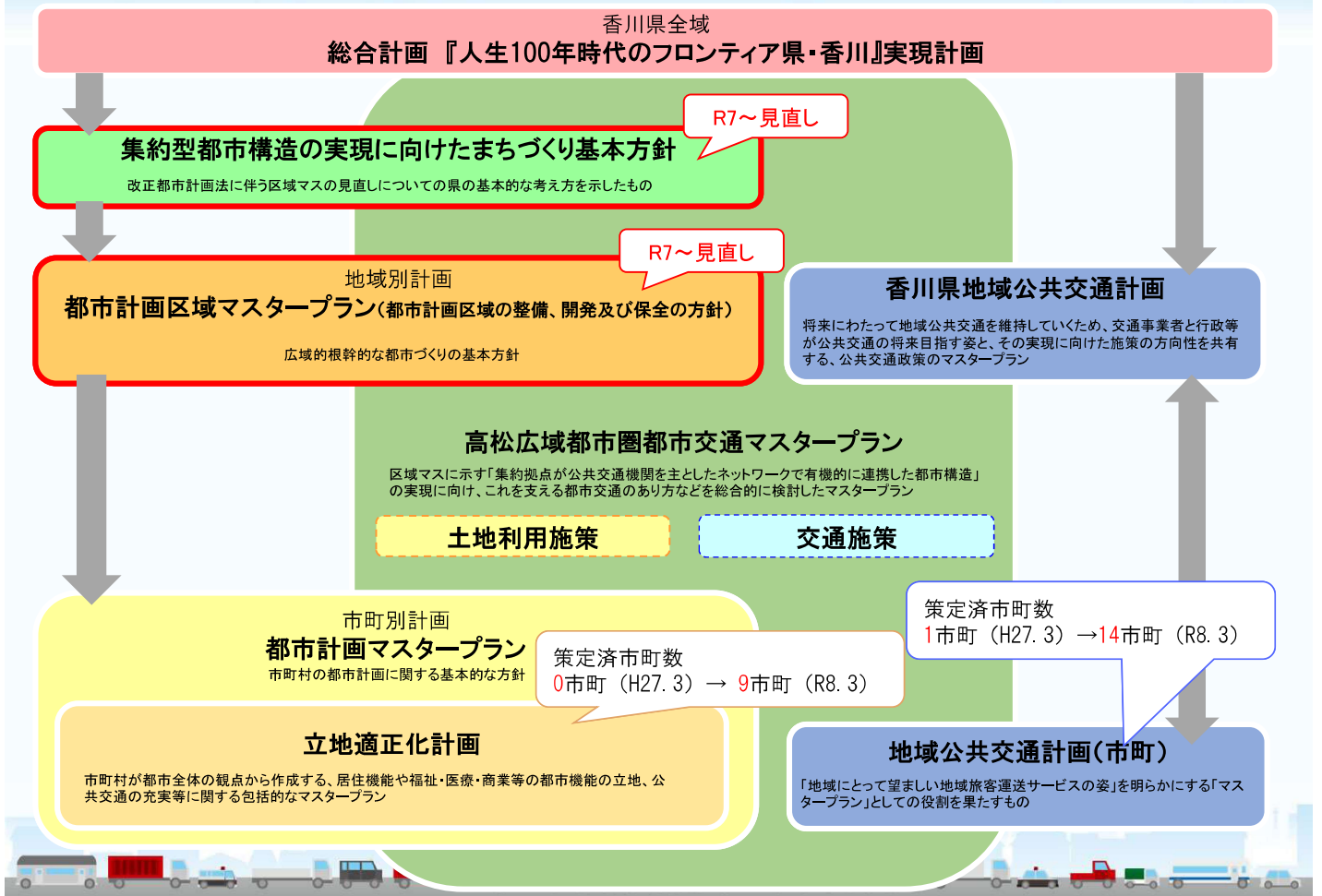


3 今後の高松広域都市圏都市交通 マスタープラン 及び高松広域都市圏総合都市交 通体系調査の検討体制について 【議題】

3-1 今後の高松広域都市圏都市交通マスタープランについて



（５）基本方針の方向性について

5つの目標

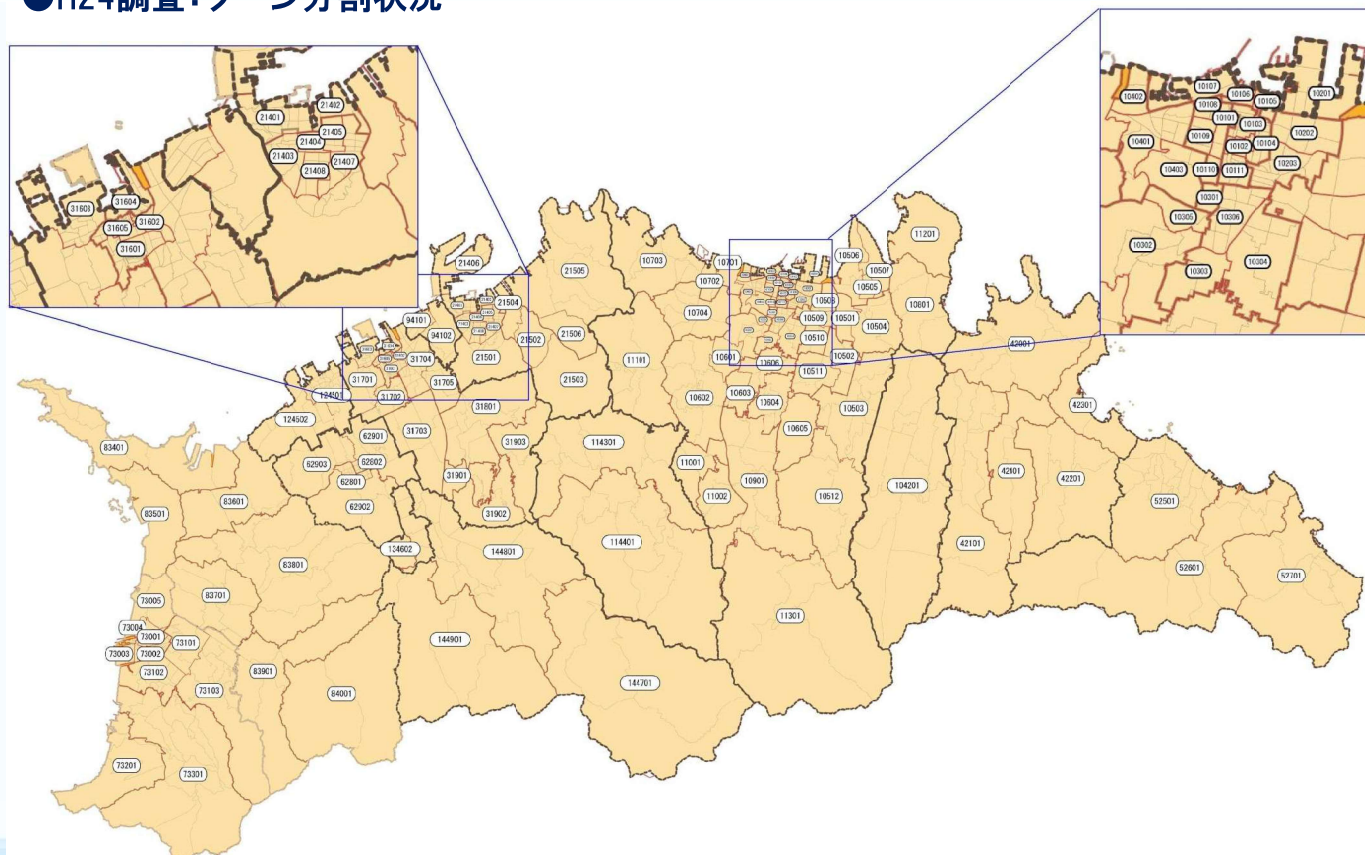
都市機能の集約と連携による
安全で魅力と活力ある都市づくり

※2 二酸化炭素をはじめとする温室効果
を実質的にゼロにすること（環境省中）

4

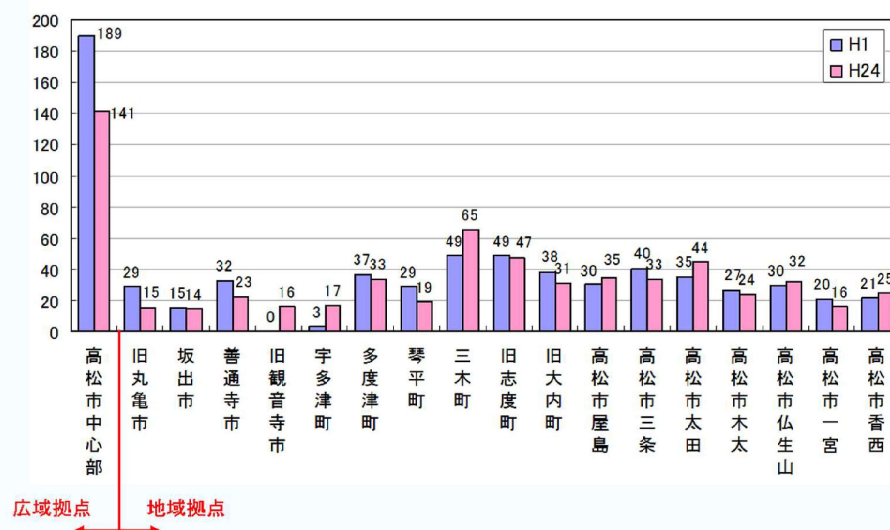
- 都市交通マスタープラン
- 都市計画区域マスタープラン
- 都市計画マスタープラン
- 立地適正化計画
- 都市・地域総合交通戦略
- 地域公共交通計画
- 道路網計画（都市計画道路等）
- 道路整備計画
- 個別交通インフラの整備
- 防災計画
- モビリティ・マネジメント…

●H24調査:ゾーン分割状況



●分析例:広域・地域拠点を目的地とするトリップ数の変化(H1⇔H24)

(千トリップ)



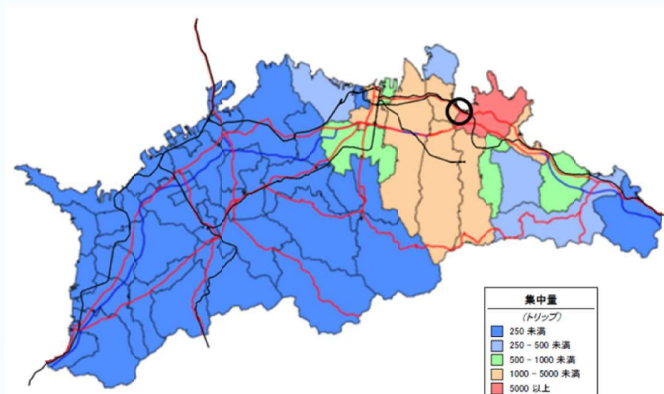
県の定める将来都市構造における広域拠点・地域拠点を目的地とするトリップ数は、

- 各市町の中心部に関しては減少傾向
- 高松市内の地域拠点に関しては屋島、仏生山、香西において増加傾向

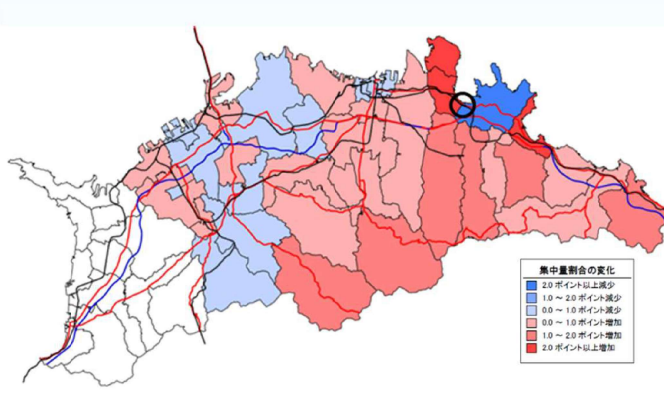
3-2 高松広域都市圏総合都市交通体系調査について

7

●分析例：地域拠点「志度」を目的地とするトリップ数の変化(H1⇔H24)



H24集中量



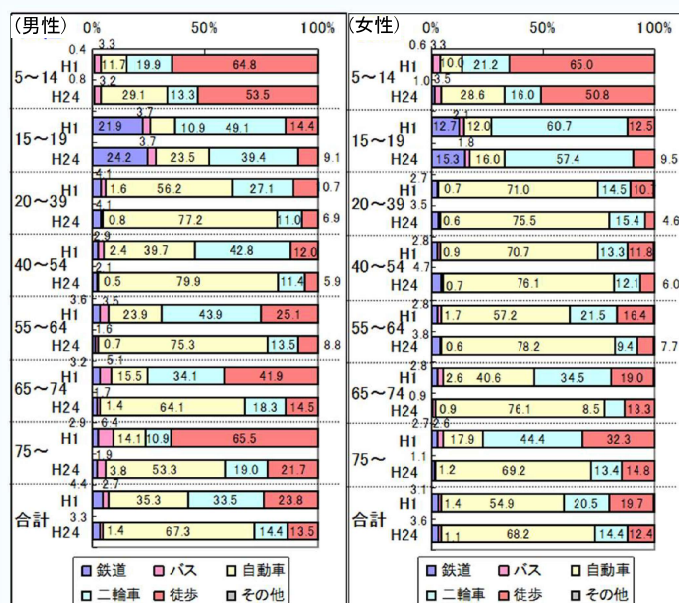
H1からH24での集中割合の変化

県内の地域拠点については、概ねその周辺から当該拠点を目的地とするトリップ数が増加している。

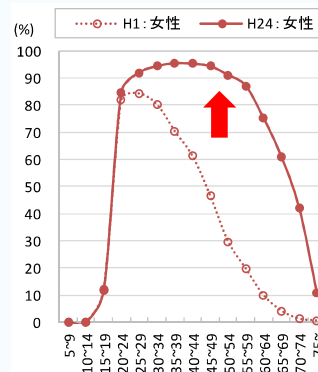
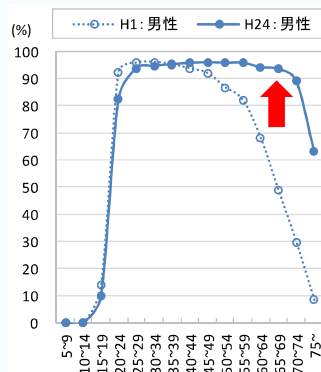
3-2 高松広域都市圏総合都市交通体系調査について

8

●分析例：地域拠点「志度」を目的地とするトリップ数の変化(H1⇔H24)



性別年齢階層別交通手段分担率

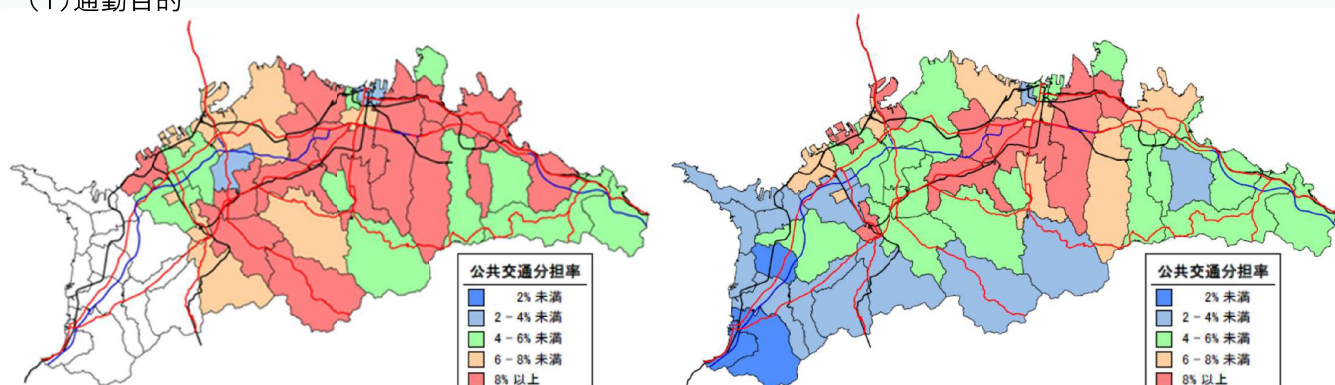


性別年齢階層別免許保有率の変化

原因については、①男女ともに全年齢で自動車分担率が上昇していること、②免許保有率が上昇していることなどから、県内においてモータリゼーションの進展によりトリップ数が増加したと推察される。

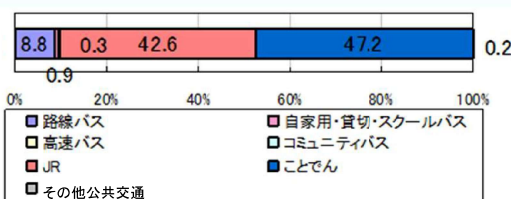
●分析例：公共交通分担率の変化(H1⇔H24)

(1)通勤目的



H1での公共交通分担率

H24での公共交通分担率

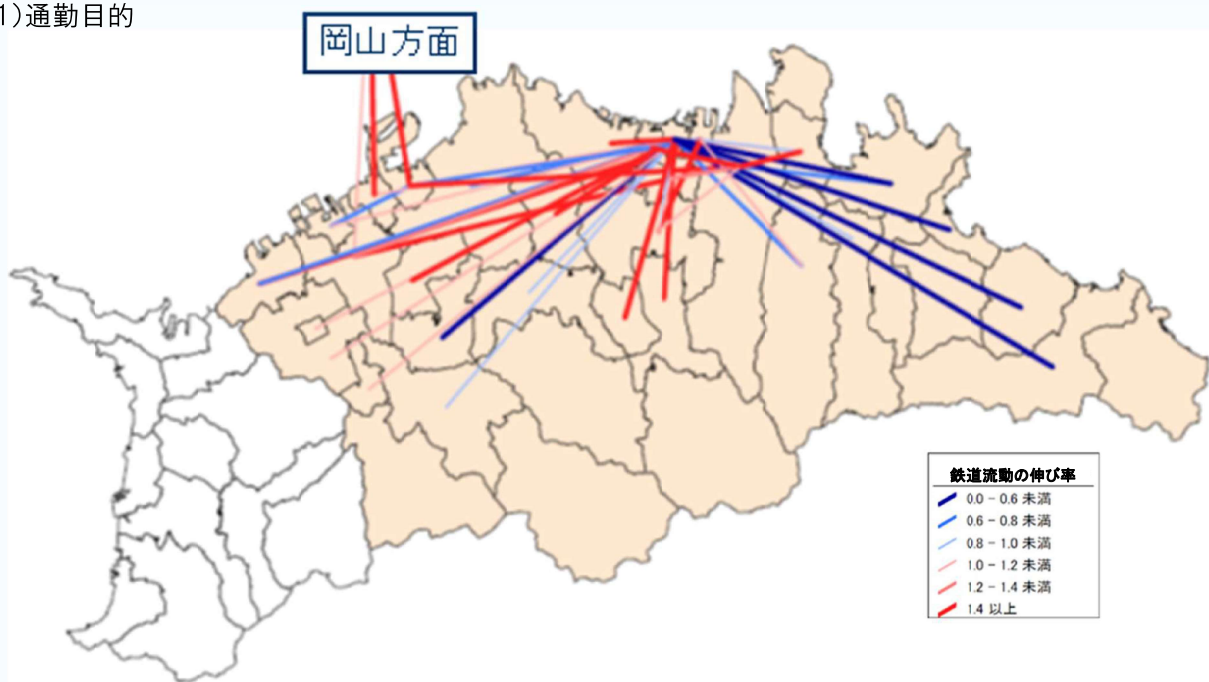


H24公共交通内の分担率

通勤目的トリップに関する公共交通分担率は、旧綾歌町、旧大内町及び旧満濃町等を除く鉄道沿線地域においては維持されている。公共交通内の分担率ではJR、ことでの鉄道分担率が高い。

●分析例：目的別の鉄道移動の変化(H1⇔H24)

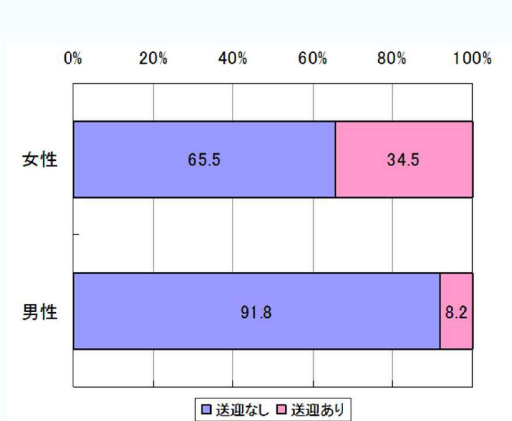
(1)通勤目的



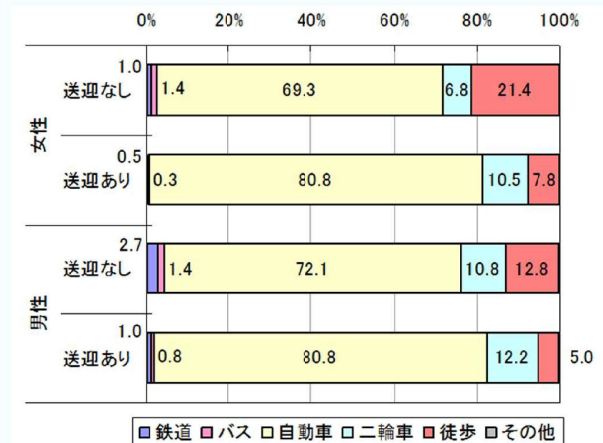
H1からH24での鉄道トリップ流動の変化

通勤目的のうち、特に多かった高松市中央部発着の流動については、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、高松から東讃への流動は減少傾向。

●分析例:送迎に関する自動車利用状況



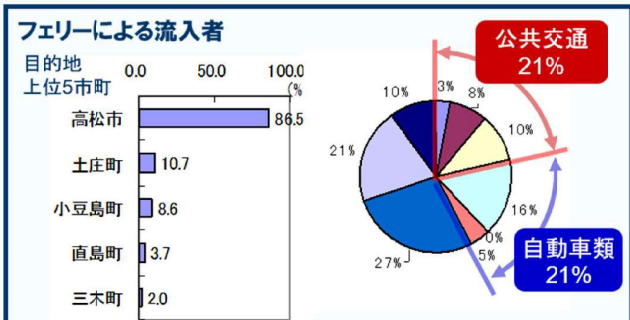
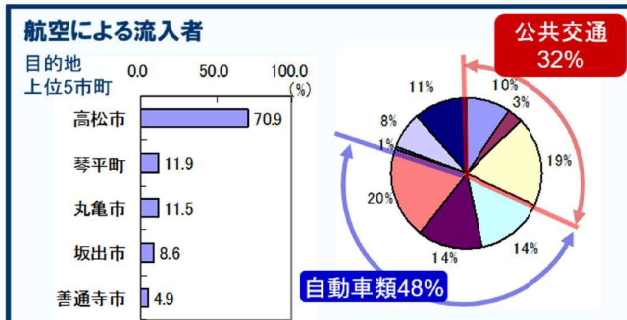
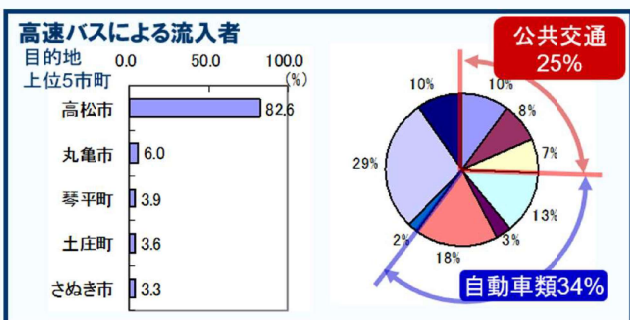
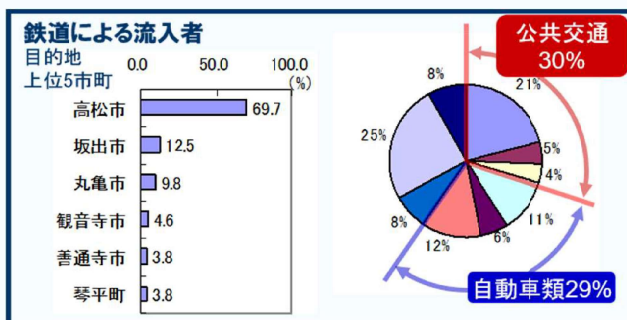
5歳未満の保育園等への送迎の有無割合



5歳未満の保育園等への送迎の有無別自動車分担率

5歳未満の送迎が必要な場合は、そうでない場合よりも自動車を利用する傾向が高い。

●補完調査:都市圏外居住者の都市圏内での目的地と都市圏内トリップに関する分担率



■JR ■ことでん □路線バス □タクシー ■レンタカー ■送迎車 ■二輪車 ■徒歩 ■その他

- ・フェリー乗降船場所、空港ロビー、バス車内・乗降口、瀬戸大橋線車両内・駅ホーム等にて調査票を配布。
- ・すべての交通手段に関して、高松市を目的地とする移動が突出して多い。
- ・都市圏居住者と比較して、公共交通分担率は高い。

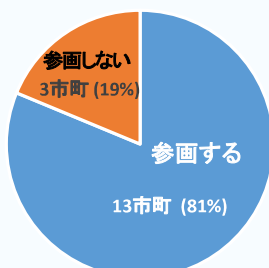
H26年度 高松広域都市圏都市交通マスタープラン策定



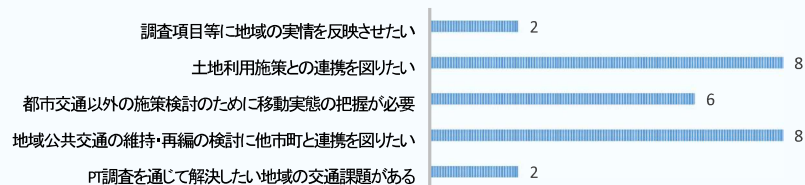
【議題】PT調査に関する検討組織のご提案について

●市町参画意向の調査結果

Q1.参画を希望しますか
(N=16)



Q2.参画する理由(複数回答可,N=12)



Q3.参画しない理由(複数回答可,N=4)

