

第3回 茨木市総合交通戦略策定協議会 市民アンケート調査結果（概要版）

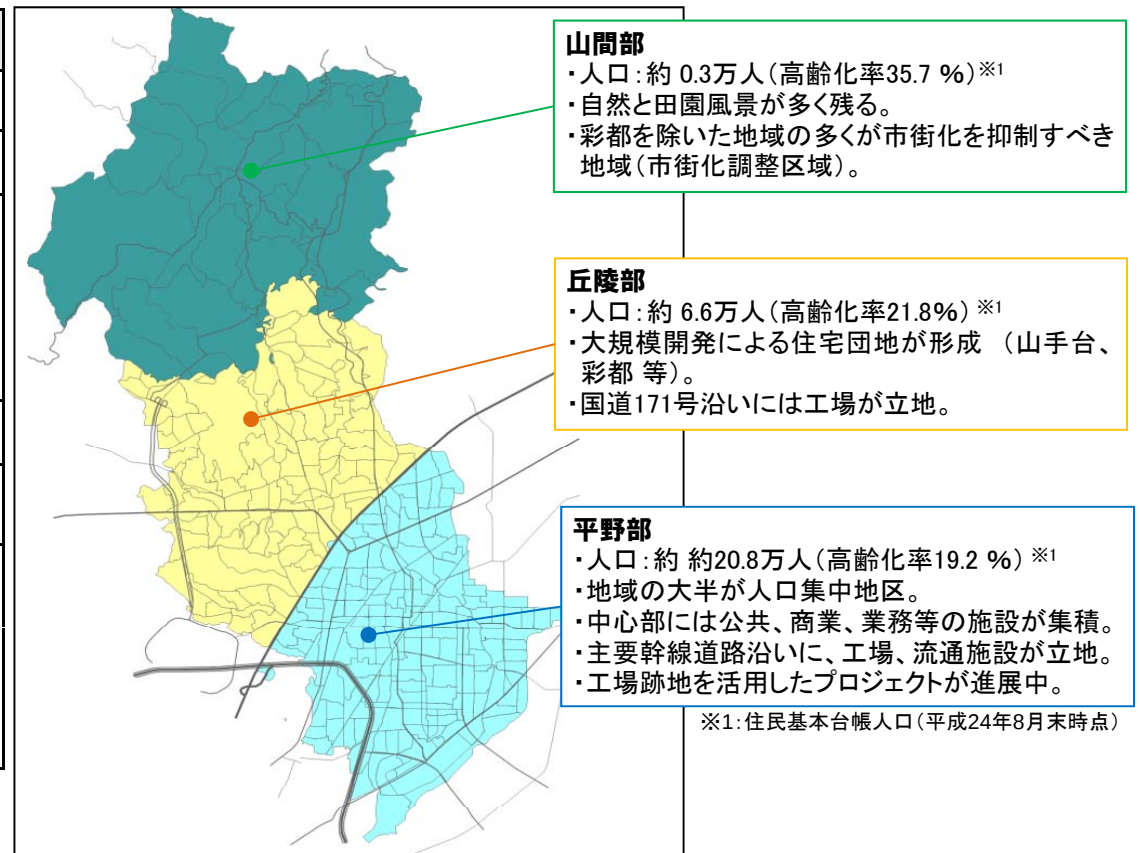
資料4

平成25年1月29日 茨木市

1. アンケートの概要

・茨木市民5,000名に配布し、2,088名（回収率 42%）から回答があった。

項目	内容
● 名称	・茨木市の交通に関するアンケート
● 調査対象	・16歳以上の茨木市民5,000人を対象。
● 配布数	・市域を3地域に区分し、配布数を設定した。 - 山間部 1,000票（目標回収数 300票） - 丘陵部 2,000票（目標回収数 400票） - 平野部 2,000票（目標回収数 400票）
● 調査方法	・郵送配布、郵送回収
● 調査日	【配布日】 平成24年10月31日（水）発送 【回収日】 平成24年11月16日（金）投函締切
● 回収数	・ <u>2,088票（回収率 42%）</u> - 山間部 458票（回収率46%） - 丘陵部 830票（回収率42%） - 平野部 774票（回収率39%） - 不明 26票 ※平成24年11月21日回収時点

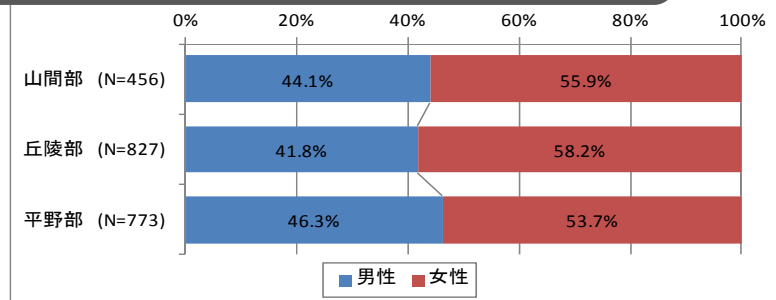


上記区分はアンケート実施のための設定であり、今後の協議会での議論を踏まえ、交通戦略として必要な地域区分を設定をするものとする。

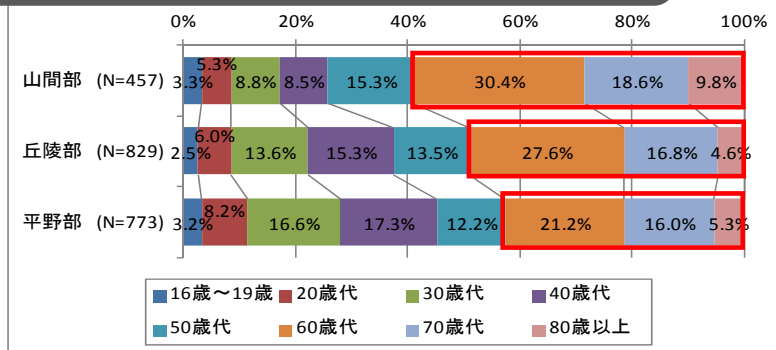
2. 回答者の個人属性

- ・性別は、「女性」の割合がやや高い。年齢別では「60歳以上」の割合がどの地域も高い傾向にあり、そのため「無職」の割合も高くなっている。
- ・利用可能な乗り物の保有状況は、山間部及び丘陵部では「自動車」の割合が最も多く、約7割の人が保有している。平野部では「自転車」の割合が最も多く約7割で「自動車」の保有率は約5割である。
- ・自動車の保有状況を年齢別で比較すると、「30歳以上60歳未満」の割合が最も高く、山間部で約9割、丘陵部で約8割、平野部で約7割で、年齢の増加とともに保有率は減少する。

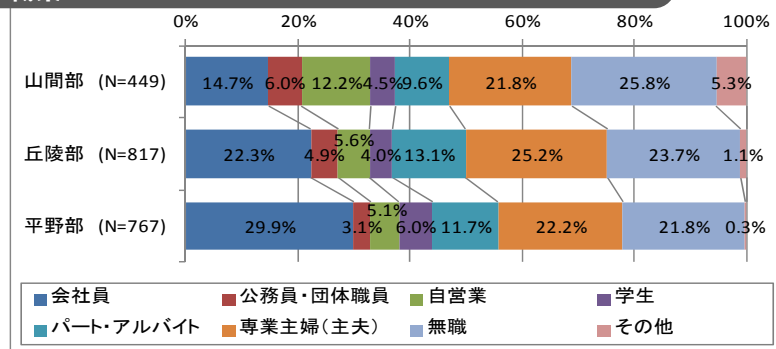
性別



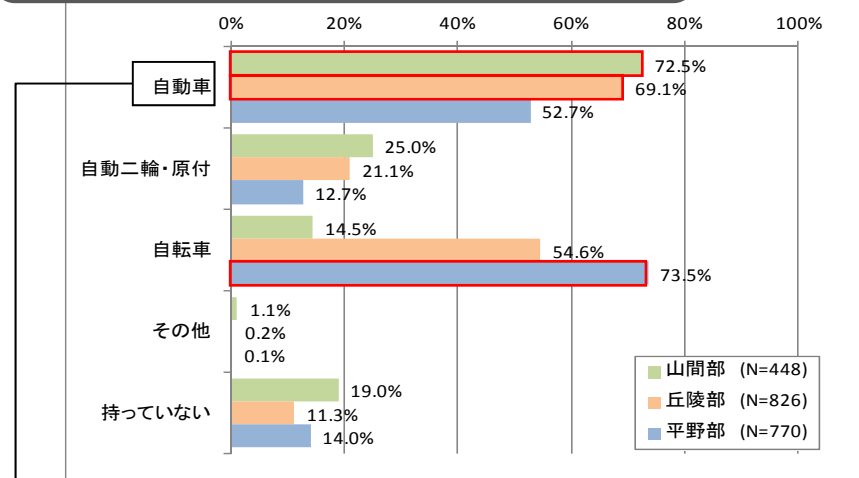
年齢



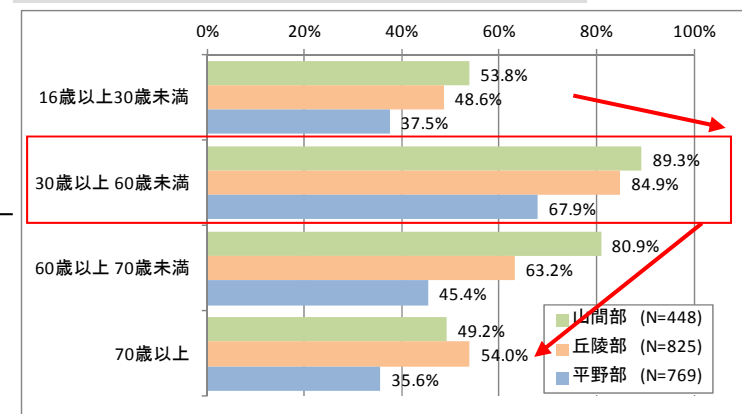
職業



利用可能な乗り物の保有状況（複数回答）



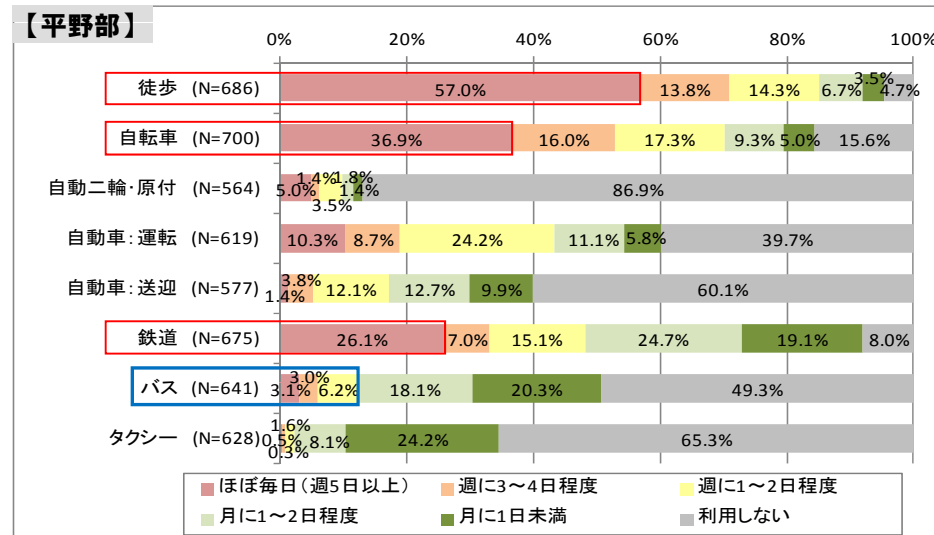
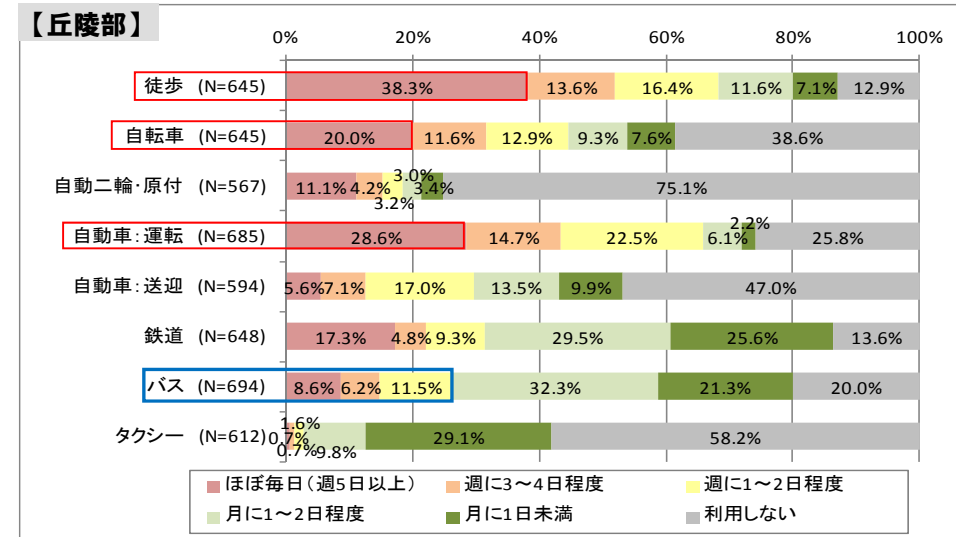
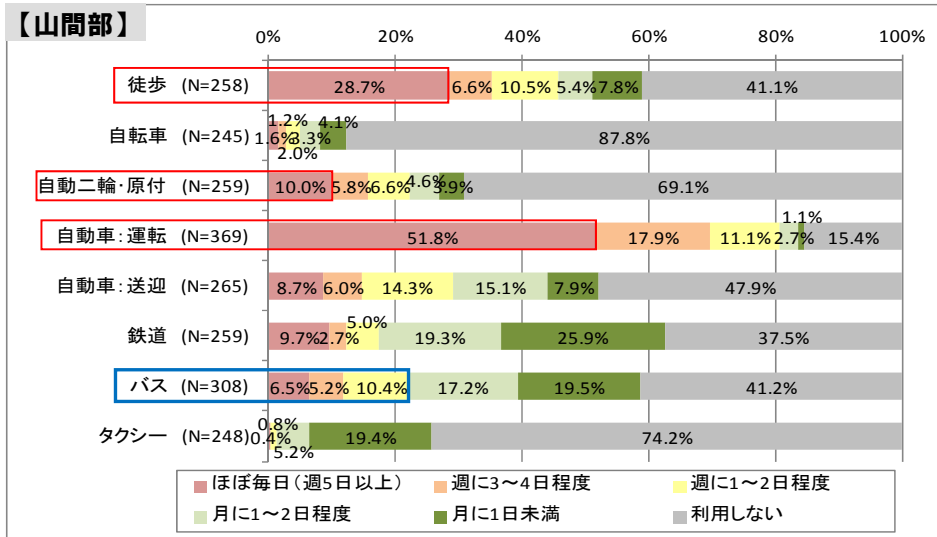
【利用可能な乗り物として『自動車』を挙げた割合】



3. 日常の移動状況について

- ・山間部では、「自動車(運転)」をほぼ毎日利用する割合が約5割で最も高く、日常の移動において自動車が使われている。
- ・丘陵部では、ほぼ毎日「徒歩」で移動する割合が約4割で最も高く、次いで「自動車(運転)」が約3割、「自転車」が2割である。
- ・平野部では、ほぼ毎日「徒歩」で移動する割合が約6割で最も高く、次いで「自転車」が約4割、「鉄道」が約3割である。「自動車(自分で運転)」は約1割で低い。
- ・「バス」を週に1回以上利用する割合は、山間部で約2割、丘陵部で約3割、平野部で約1割である。

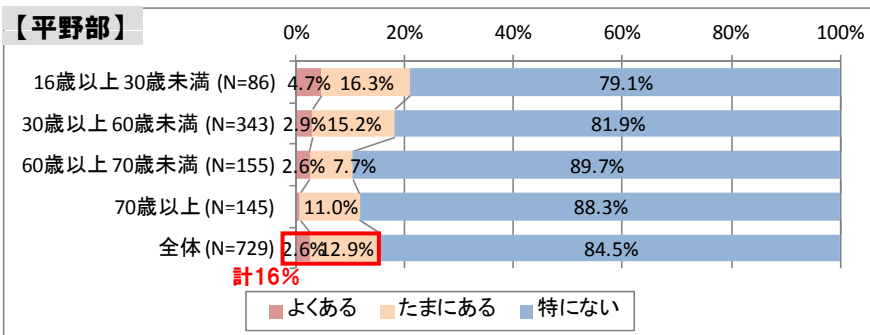
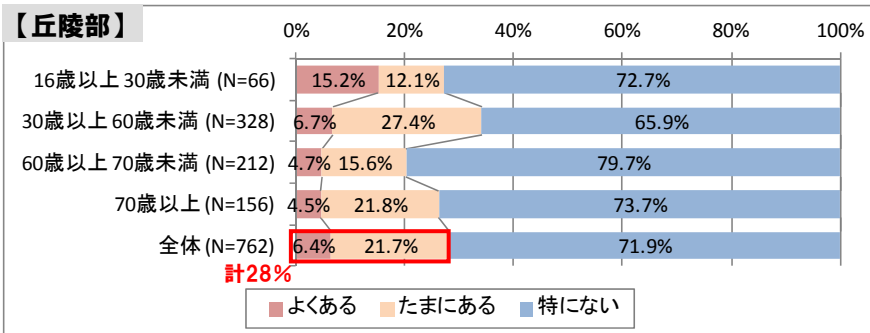
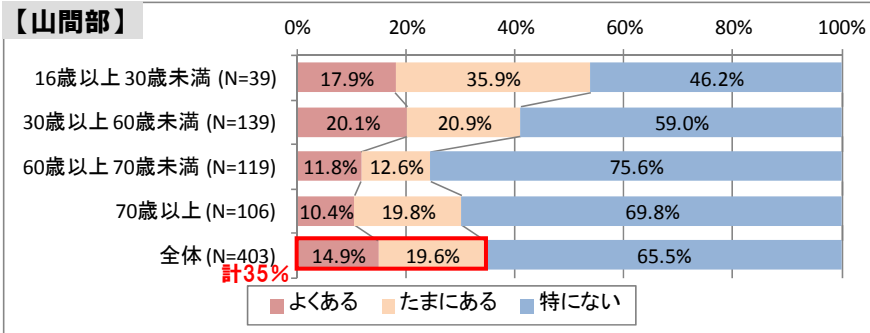
交通手段別の利用頻度



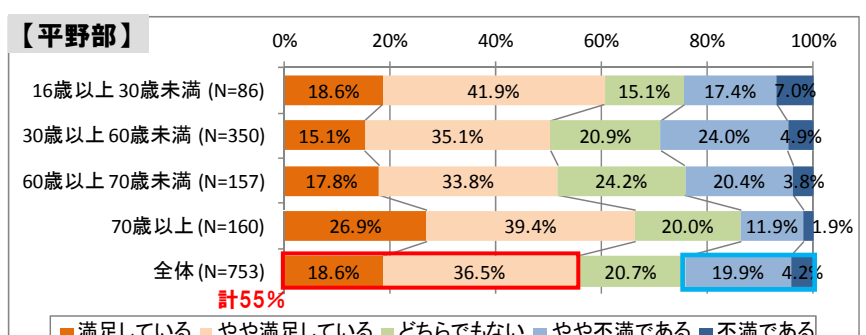
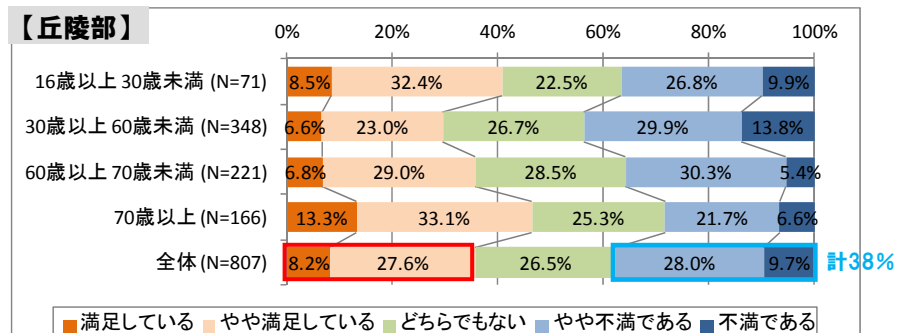
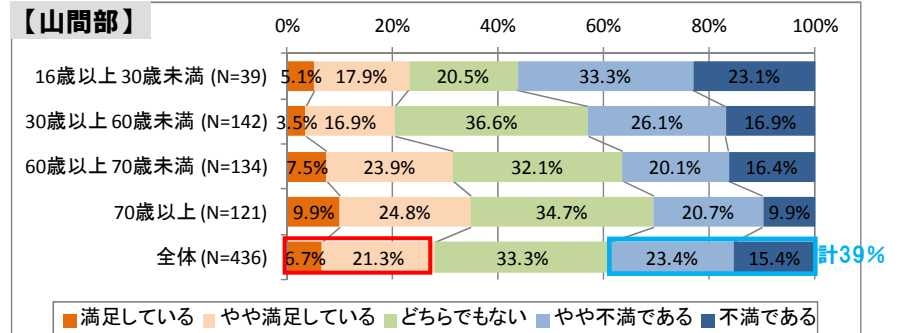
3. 日常の移動状況について

- ・山間部や丘陵部では、平野部に比べ公共交通が不便なことで移動制約があるという割合が高い。
- ・市内の移動に関する満足度は、山間部や丘陵部では「不満」と感じている割合が高く、平野部では「満足」と感じている割合が高い。

公共交通の不便さによる移動制約の状況



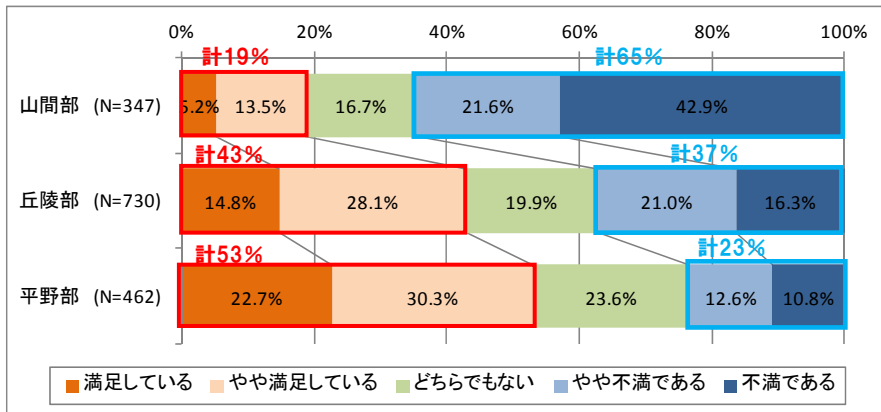
日常移動の満足度(市内の移動について)



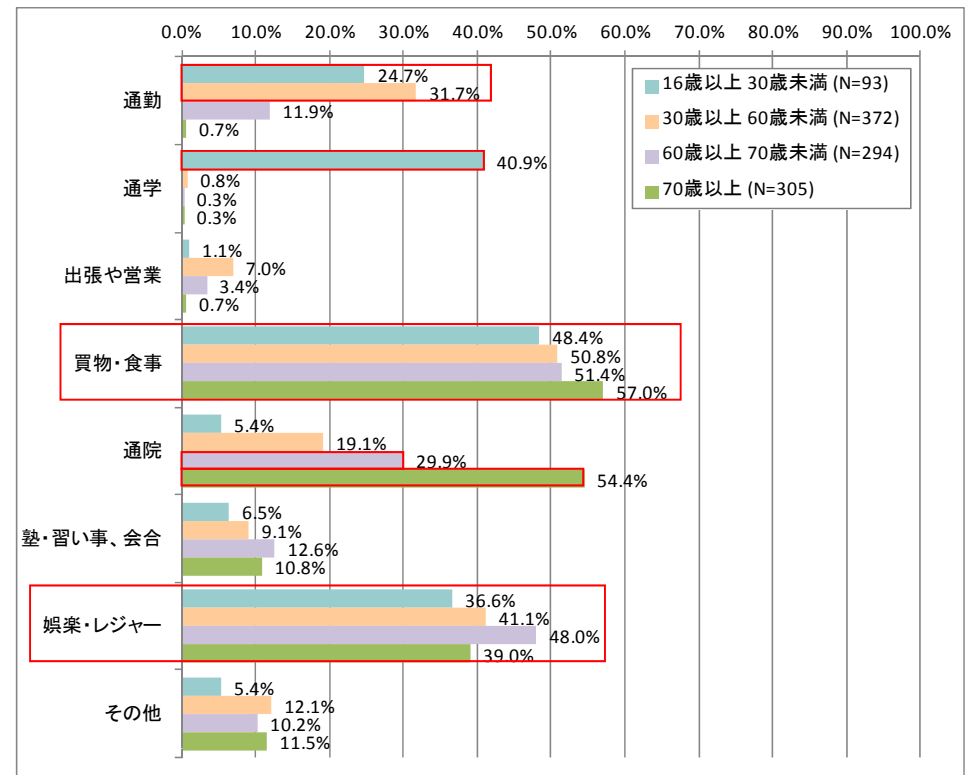
4. 路線バスについて

- ・路線バスの利用のしやすさに対する満足度について、山間部では「不満」とする割合が約7割である。丘陵部では「満足」と「不満」の割合が概ね同程度であり、平野部では「満足」の割合が高い。
- ・路線バスの利用目的については、「買物・食事」と「娯楽・レジャー」での移動目的の割合が各年代で高い。また、60歳未満では「通勤」で、60歳以上では「通院」での移動目的の割合が高い。

路線バスの利用のしやすさに対する満足度



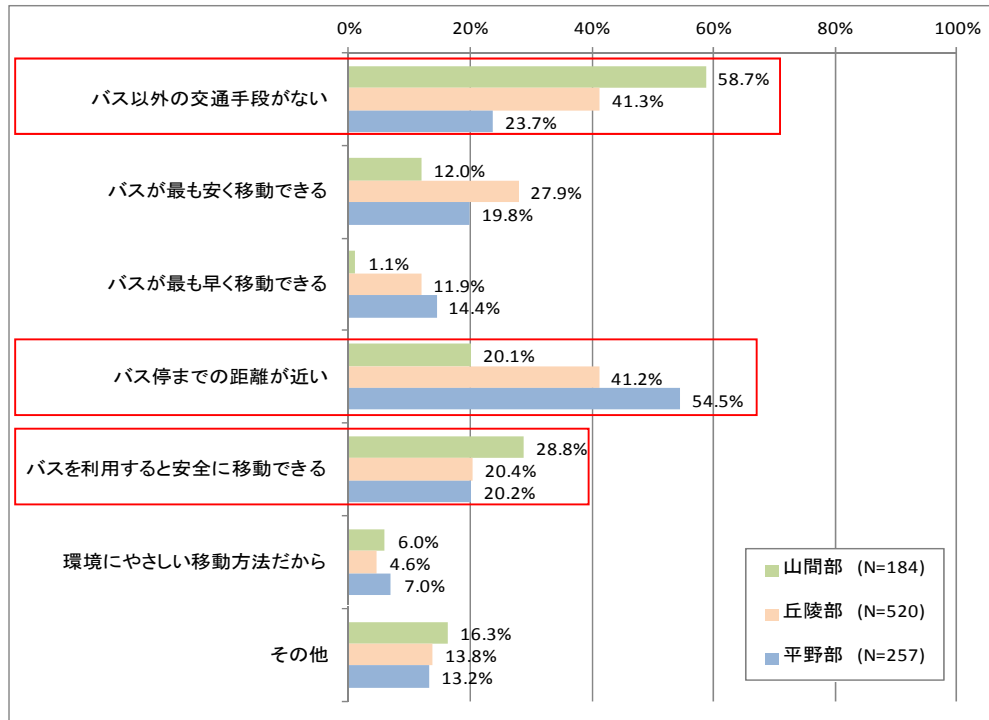
路線バスを利用時の移動目的



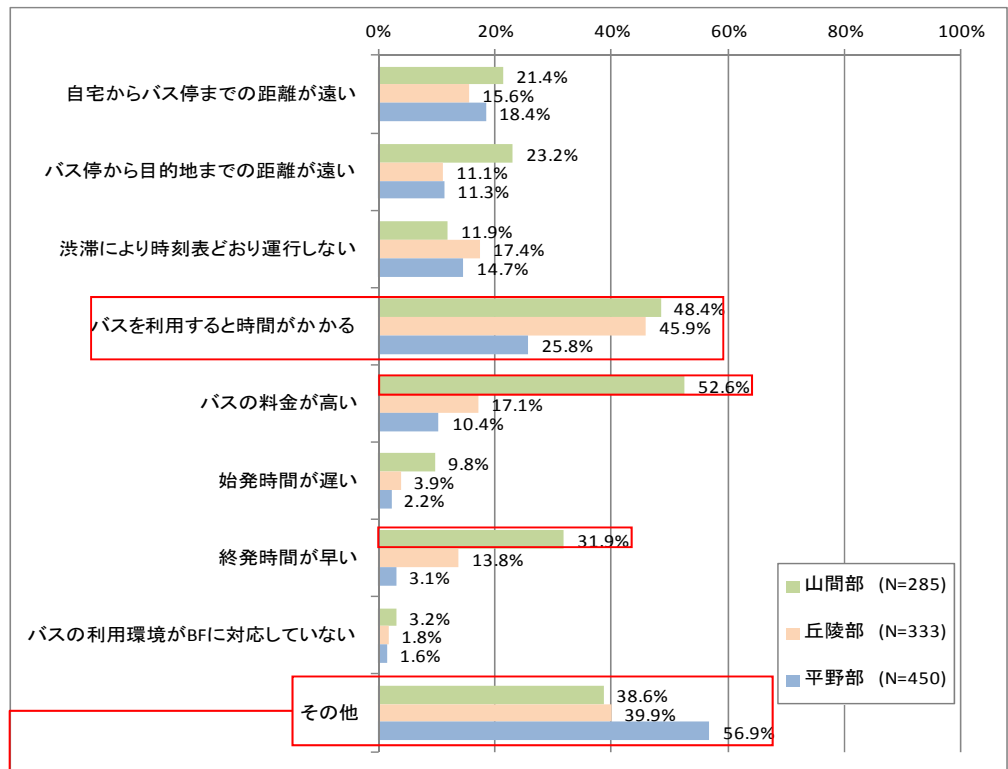
4. 路線バスについて

- ・路線バスを利用する理由は、山間部では「バス以外の交通手段がない」が約6割で最も高く、丘陵部においても約4割を占める。平野部では「バス停までの距離が近い」が約5割で最も高い。また、「バスを利用すると安全に移動できる」は各地域で約2～3割の人が回答している。
- ・路線バスを利用しない理由として、「その他」を除き、各地域で「バスを利用すると時間がかかる」の割合が高い。また、山間部においては「バスの料金が安い」、「終発時間が早い」の割合が高い。

路線バスを利用する理由（路線バスの利用が月1回以上の人）



路線バスを利用しない理由（路線バスの利用が月1回未満の人）

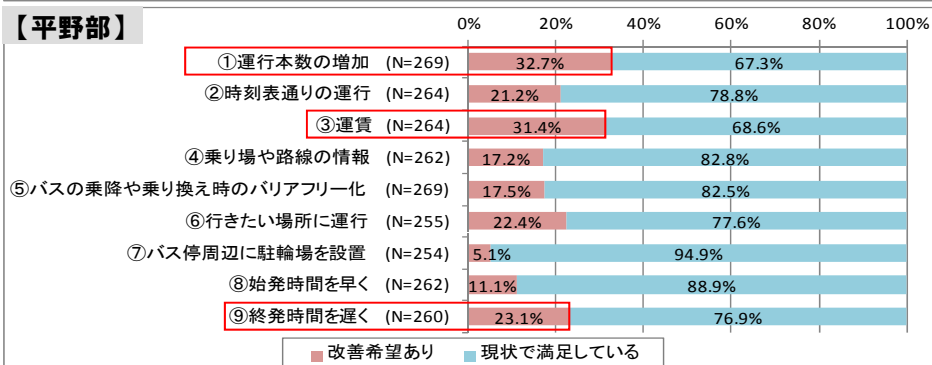
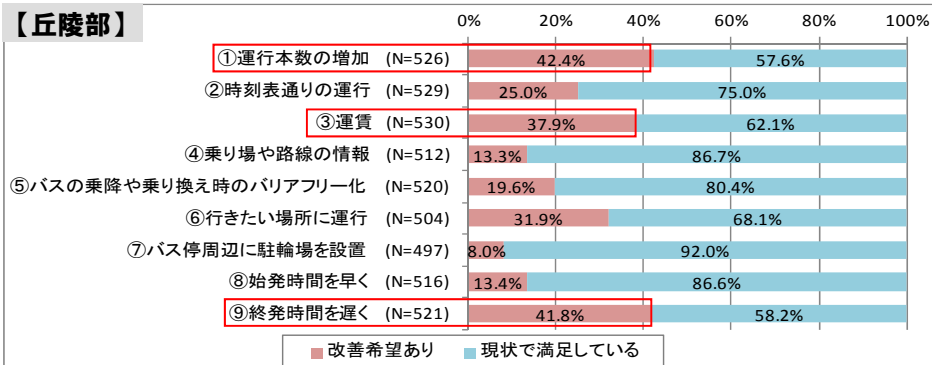
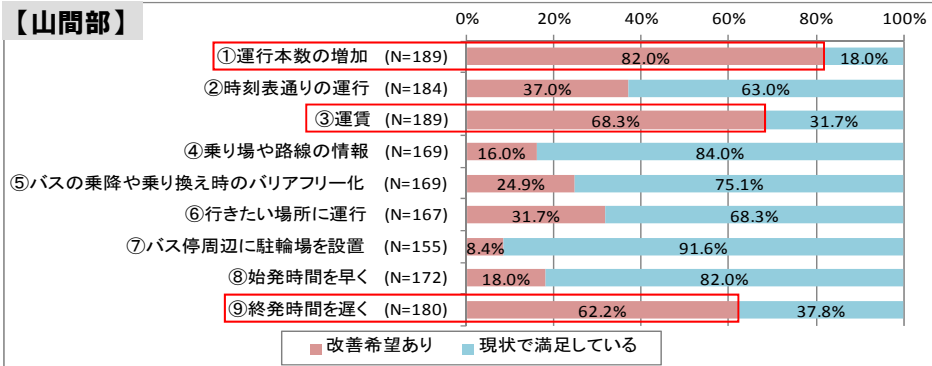


- ・山間部・丘陵部では、「運行本数が少ない」、「自動車が便利」という意見が多い。
- ・平野部では、「徒歩や自転車で移動ができ、バスに乗る必要が無い」という意見が多い。

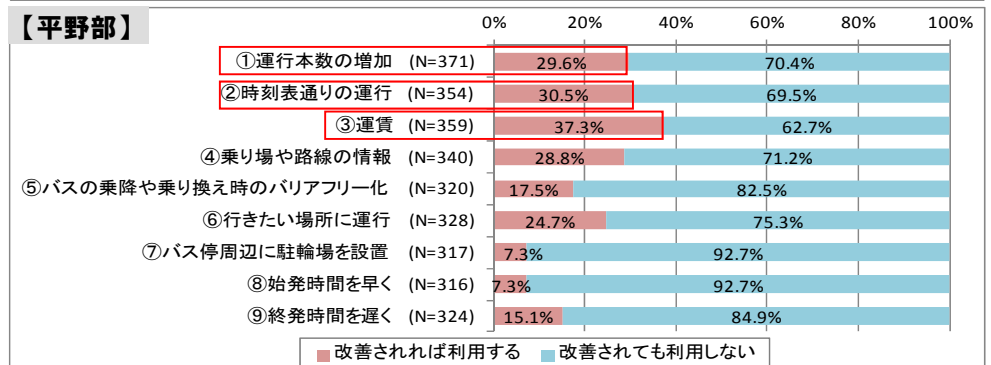
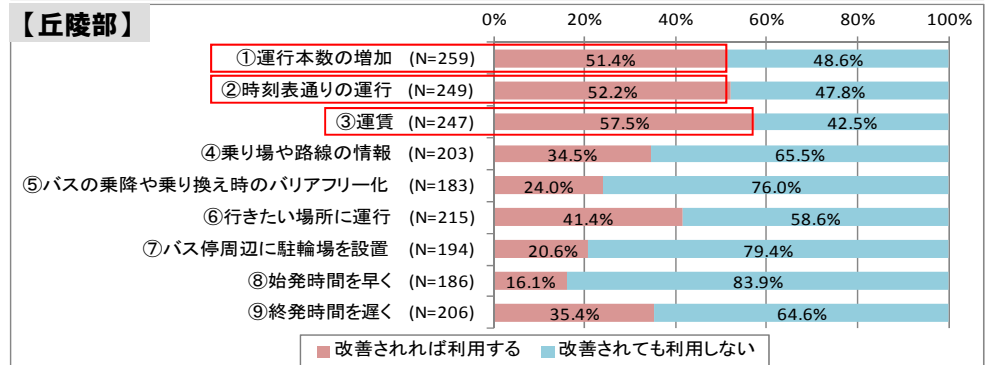
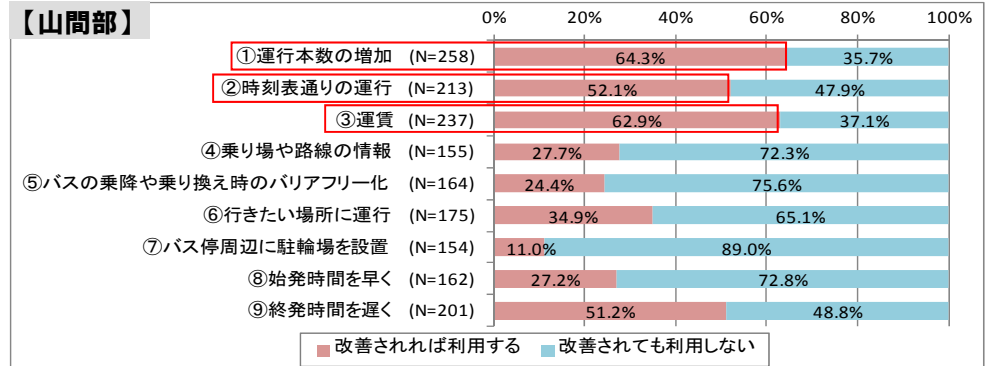
4. 路線バスについて

- ・路線バスを利用する人の改善希望は各地域で共通しており、「運行本数の増加」、「運賃」、「終発時間を遅く」である。ただし平野部では「現状で満足している」の割合が高い。
- ・一方、現在路線バスを利用していない人が、改善されれば利用するとした項目は、「運行本数の増加」、「時刻表通りの運行」、「運賃」の割合が高い。なお、平野部では、いずれの項目についても「改善されても使用しない」の割合が高い。

路線バスに対する改善希望理由（路線バスの利用が月1回以上の人）



路線バス利用の可能性と改善内容（路線バスの利用が月1回未満の人）

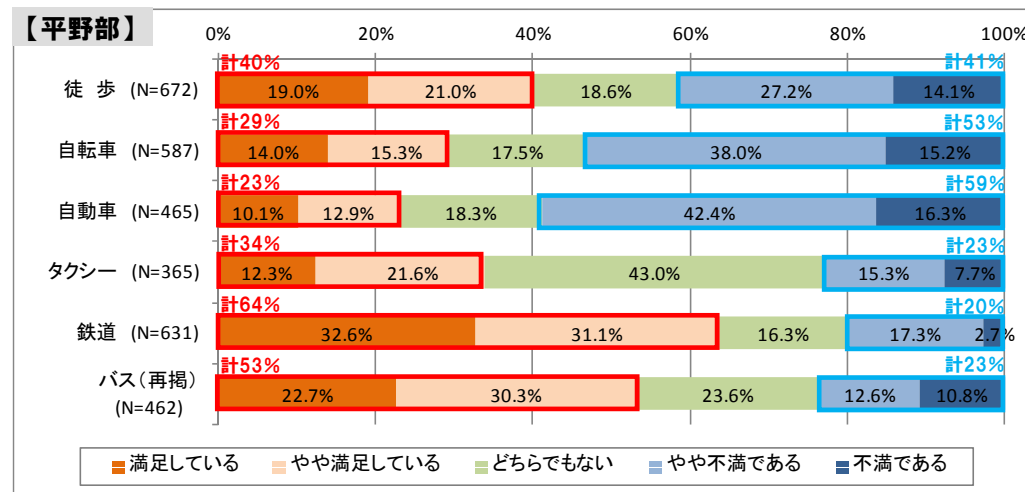
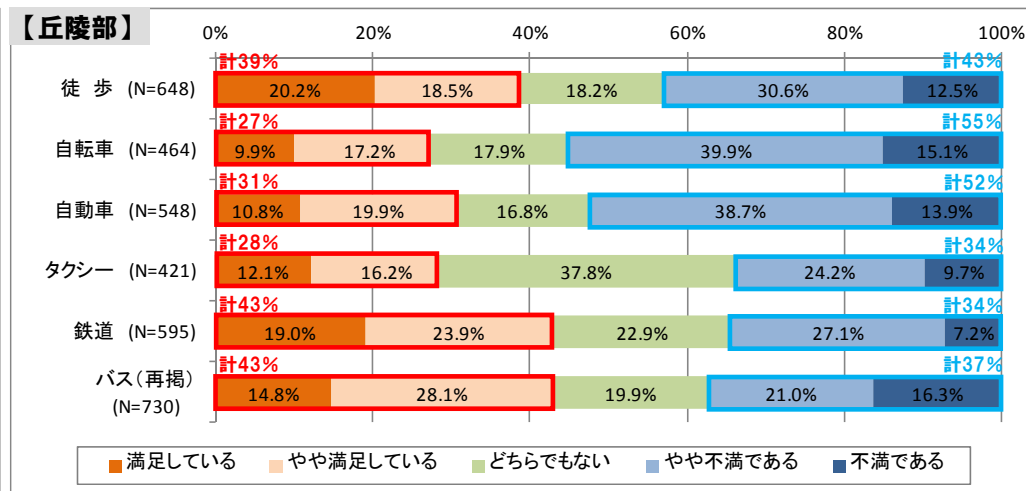
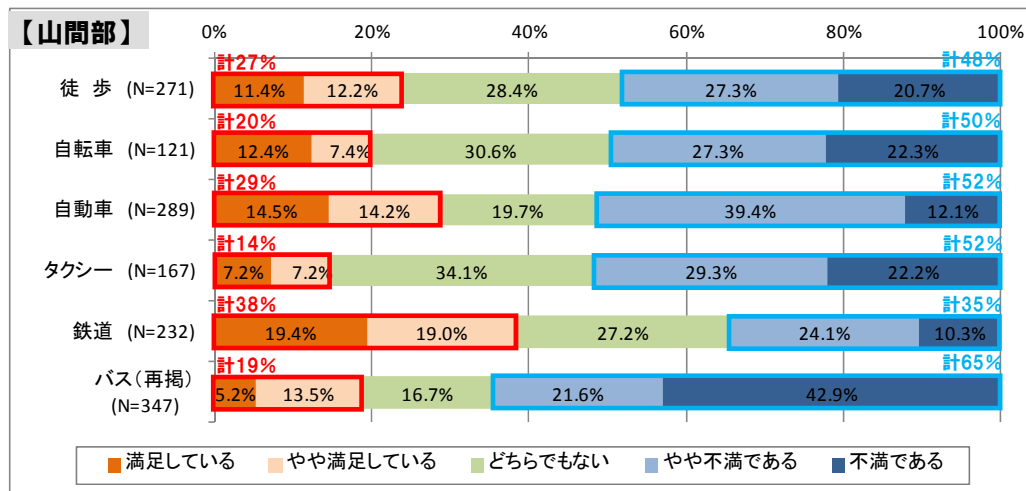


※改善希望上位3項目に赤枠

5. 路線バス以外の交通手段について

- ・各地域での「鉄道」、平野部での「タクシー」、平野部及び丘陵部での「バス」は、不満より満足の高割合が高い。
- ・不満の割合が高い交通手段は、山間部では「鉄道」を除く全て、丘陵部及び平野部では「徒歩」、「自転車」、「自動車」である。

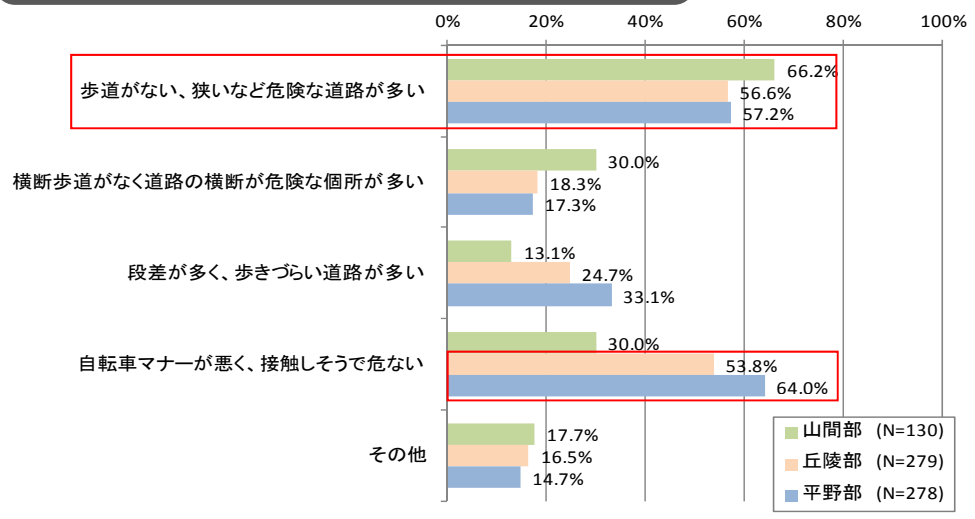
各交通手段に対する満足度



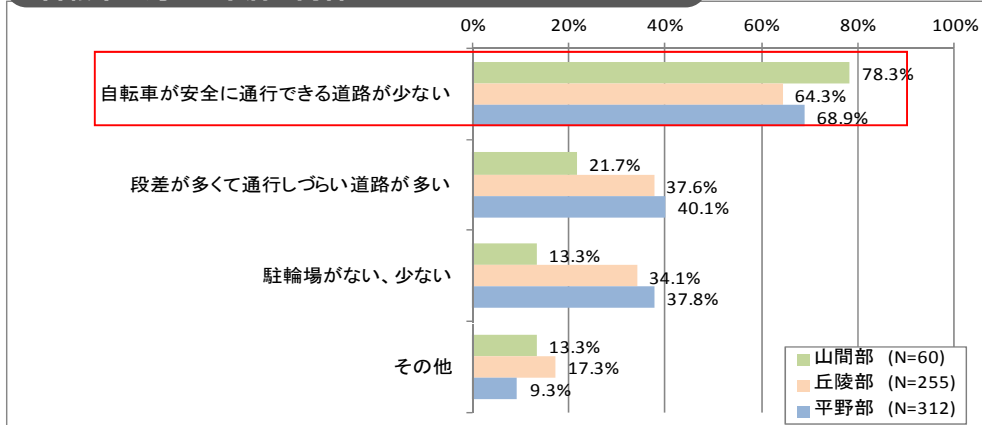
5. 路線バス以外の交通手段について

- ・徒歩に対する不満の内容として、各地域で共通して「歩道がない、狭いなど危険な道路が多い」の割合が高く、丘陵部及び平野部では「自転車マナーが悪く、接触しそうで危ない」の割合も高い。
- ・自転車に対する不満は、「自転車が安全に通行できる道路が少ない」の割合が高い。
- ・自動車に対する不満として、各地域で共通して「渋滞のため、時間がかかることがある」の割合が最も高く、次に「道路の幅が狭く、歩行者や自転車と接触しそうになる」の割合が高い。

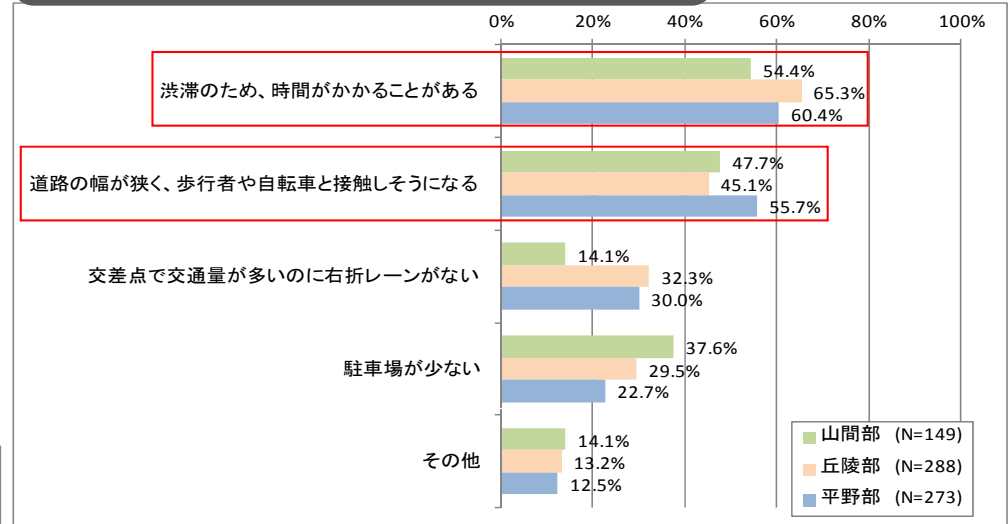
徒歩に対する不満の内容



自転車に対する不満の内容



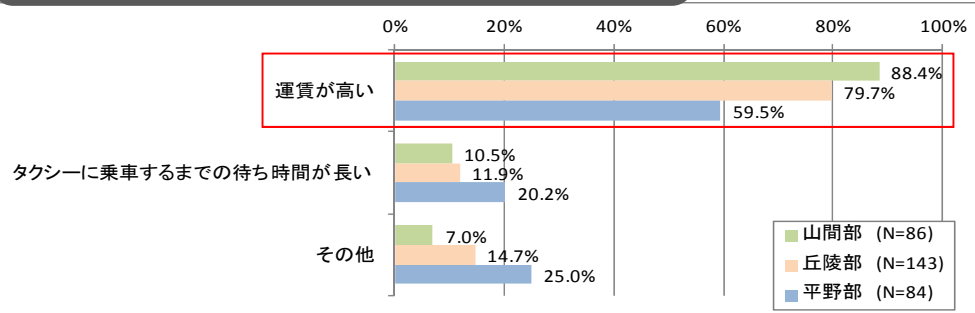
自動車に対する不満の内容



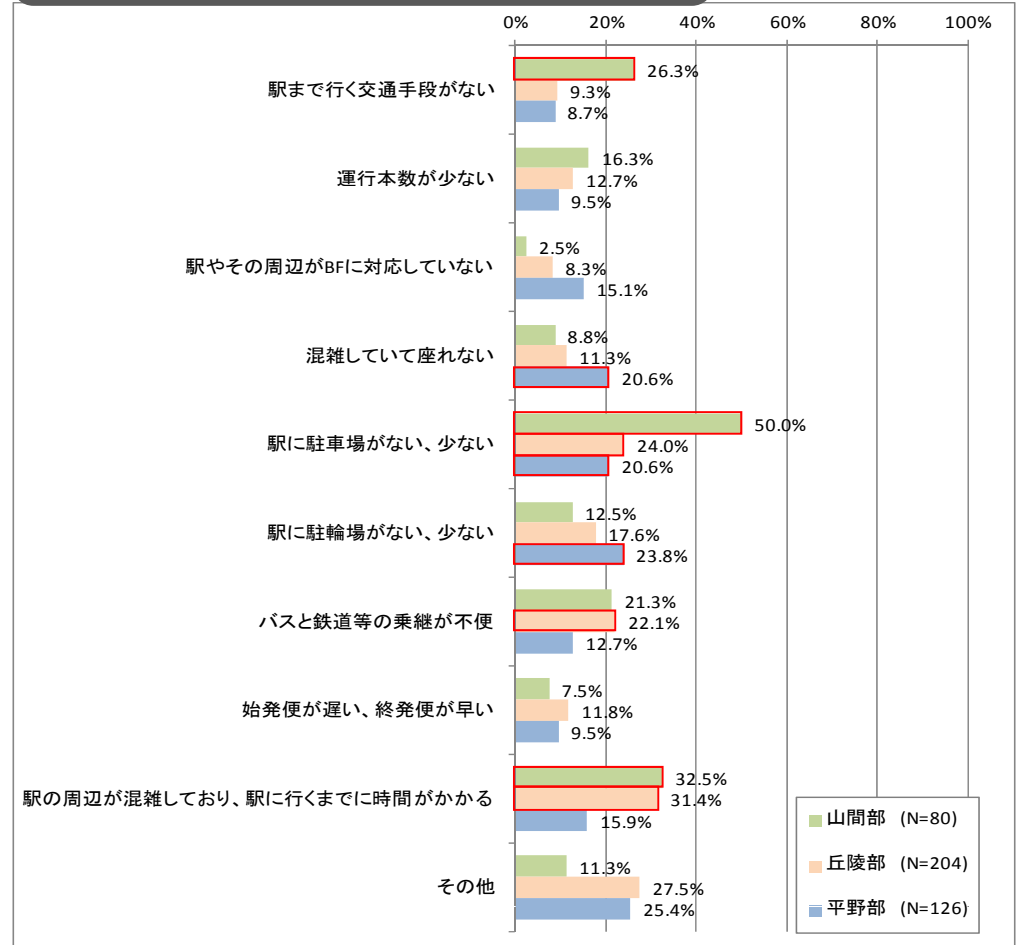
5. 路線バス以外の交通手段について

- ・タクシーに対する不満として、全ての地域において「運賃が高い」の割合が高い。
- ・鉄道に対する不満として、山間部では「駅に駐車場がない、少ない」の割合が5割を占めている。また、山間部及び丘陵部では、「駅の周辺が混雑しており、駅に行くまで時間がかかる」の割合が高い。平野部では山間部及び丘陵部と比較すると不満は少ないが、「駅に駐輪場がない、少ない」の割合が最も高く、次に「混雑して座れない」と「駅に駐車場がない、少ない」の割合が高い。

タクシーに対する不満の内容



鉄道に対する不満の内容

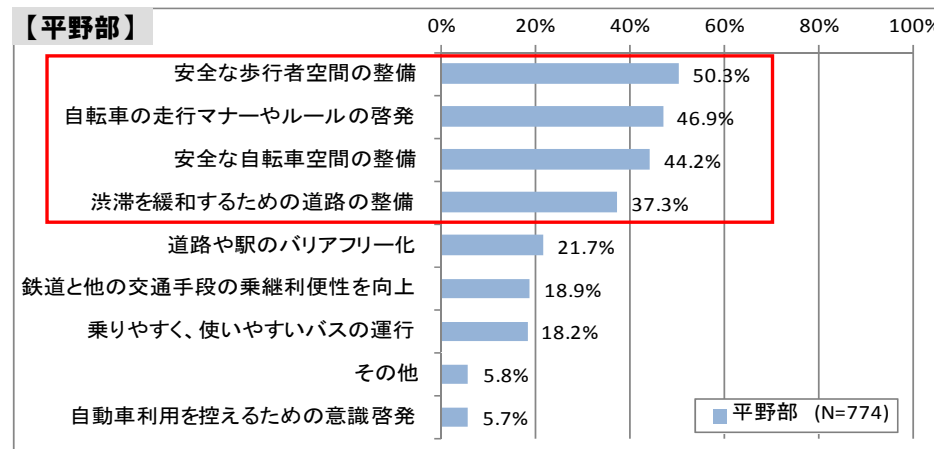
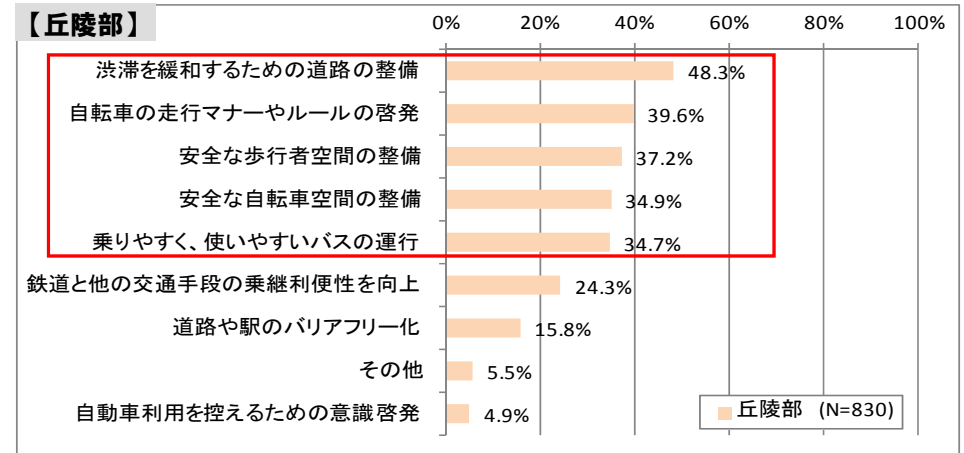
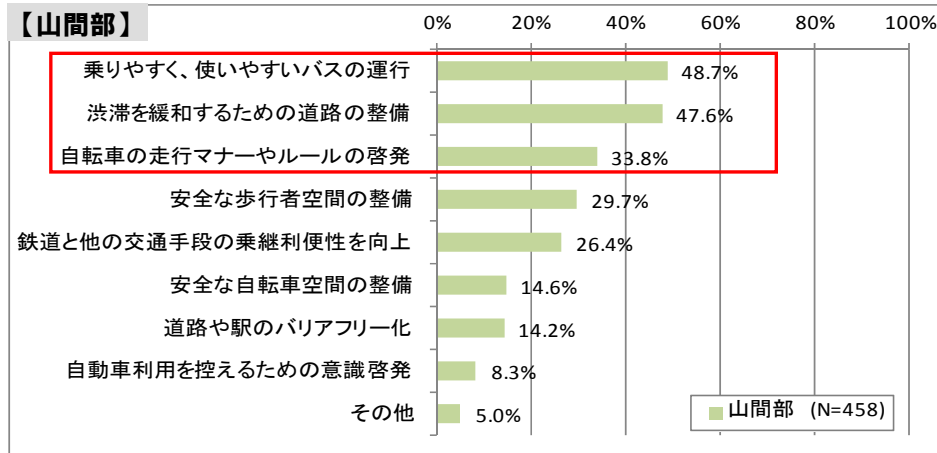


※その他を除く上位3項目に赤枠

6. 将来の茨木市の交通について

- ・今後必要と思う取り組みについては、山間部では、「乗やすく、使いやすいバスの運行」と「渋滞を緩和するための道路の整備」の割合が高く、次に「自転車の走行マナーやルールの啓発」の割合が高い。
- ・丘陵部では、「渋滞を緩和するための道路の整備」、次いで「自転車の走行マナーやルールの啓発」、「安全な歩行者空間の整備」、「安全な自転車空間の整備」、「乗やすく、使いやすいバスの運行」の割合が高い。
- ・平野部では、「安全な歩行者空間の整備」、「自転車の走行マナーやルールの啓発」、「安全な自転車空間の整備」、「渋滞を緩和するための道路の整備」の割合が高い。

今後必要と思う取り組みについて



※30%以上が回答に赤枠

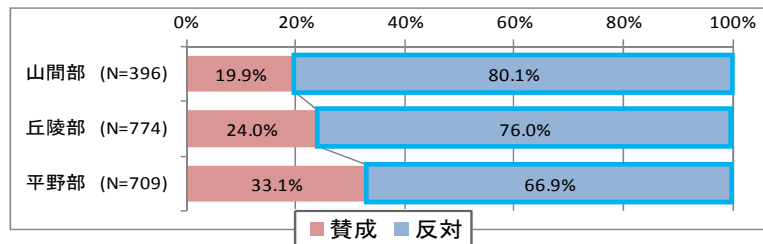
6. 将来の茨木市の交通について

- ・施策に対しての結果として、「道路の混雑が悪化する」(設問 i)、「迂回が必要になる」(設問 iii)、「一般の自動車は駅へのアクセスができなくなる」(設問 vi)のように、影響が分かりやすいものについては反対の割合が高い。ただし、平野部では他の地域と比較して賛成の割合が高い傾向にある。
- ・「高齢者や障害者など交通弱者に重点を置いた取り組みを重点的に行う」(設問 v)については8割～9割の人が賛成をしており、また「事故の減少に向けた意識啓発やマナー教育を重視」(設問 iv)についても7割～8割の人が賛成している。
- ・「街路樹や植樹帯を無くし、広い歩道や自転車通行環境を整備」(設問 ii)については賛成と反対が概ね半々となっている。

相反する交通施策への賛否について

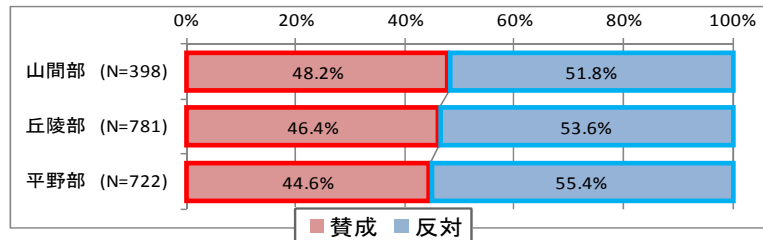
i) 市内の主要な道路で、車線数を減らして自転車通行環境を整備する。

→その結果、自転車は安全・快適に通行できますが、道路の混雑が悪化します。



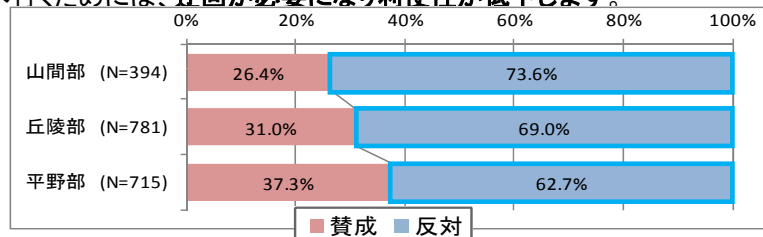
ii) 街路樹や植樹帯を無くし、広い歩道や自転車通行環境を整備する。

→その結果、歩行者や自転車は安全に通行できますが、まちなかの緑が減少します。



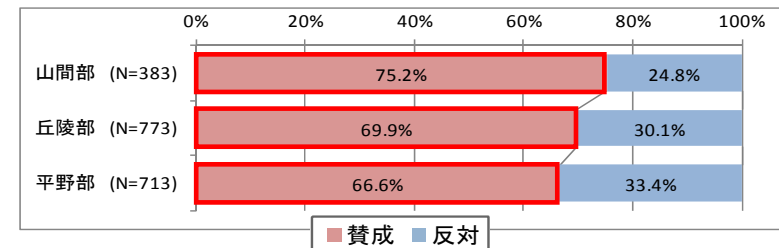
iii) 片側1車線ずつの2車線道路を、1車線の一方通行にして、広い歩道や自転車通行環境を整備する。

→その結果、歩行者や自転車は安全に通行できますが、自動車で沿道の住宅や商店へ行くためには、迂回が必要になり利便性が低下します。



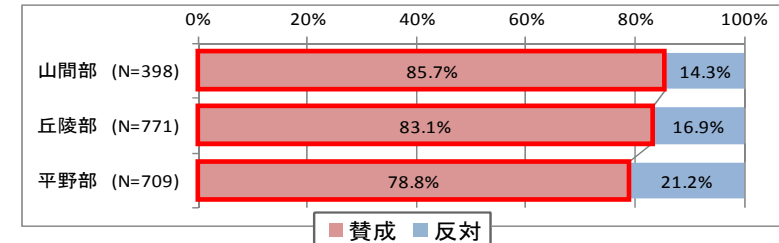
iv) 歩道の拡幅や自転車通行環境の整備を行うよりも、歩行者と自転車や自転車同士の事故の減少に向けた意識啓発やマナー教育を重視する。

→その結果、歩行者の安全性は向上しますが、歩行者や自転車の通行のしやすさは変わりません。



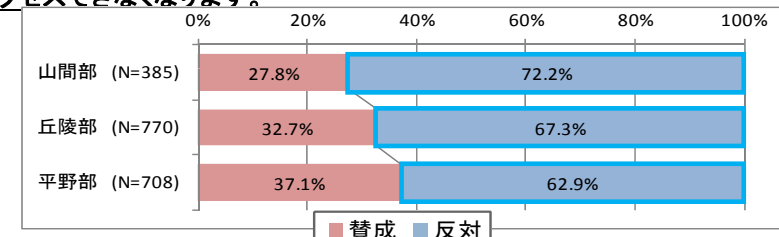
v) バス利用者の利便性向上について、高齢者や障害者など交通弱者に重点を置いた取り組み(ノンステップ車両、駅前のバリアフリー化、料金割引等)を行う。

→その結果、交通弱者の利用促進は期待できますが、必ずしも市民全体の利便性向上にはつながるとは言えません。



vi) 朝の通勤・通学時間帯に、鉄道駅周辺の一部の道路についてバスやタクシーなど公共交通以外の自動車の通行を制限する。

→その結果、駅へ到着する公共交通の定時性は確保されますが、一般の自動車は駅へアクセスできなくなります。

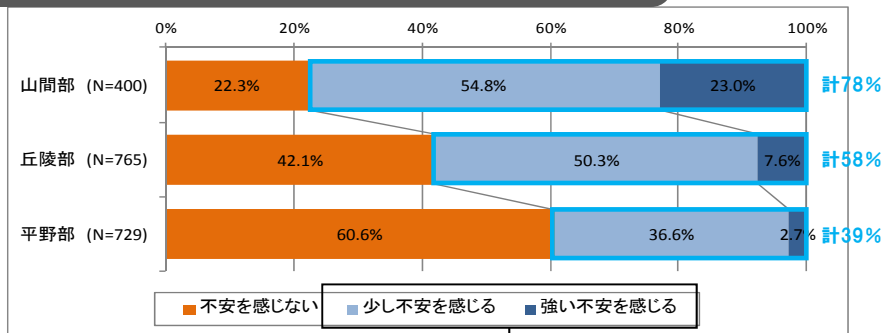


6. 将来の茨木市の交通について

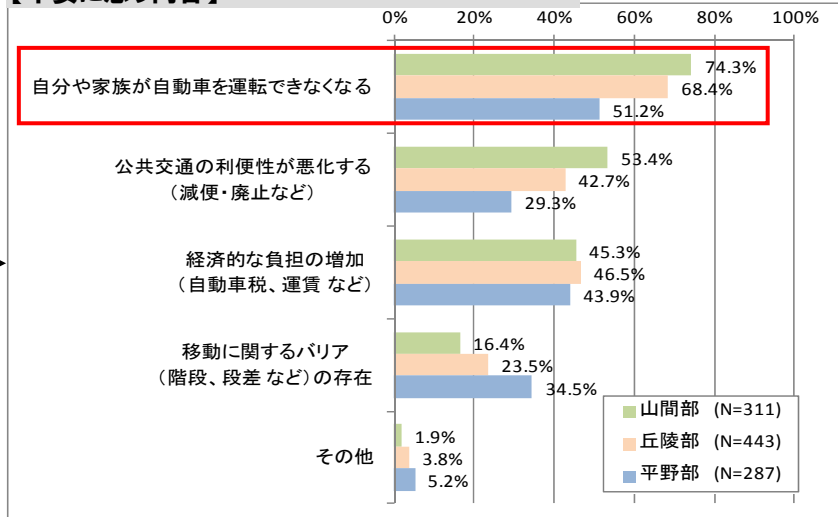
- ・将来的な移動手段の確保については、山間部で約8割、丘陵部で約6割、平野部で約4割の人が不安を感じている。
- ・不安に思う内容については、各地域で共通して「自分や家族が自動車を運転できなくなる」の割合が最も高く、「経済的な負担の増加」を約4割～5割の人が回答している。

- また、山間部及び丘陵部では「公共交通の利便性が悪化」も約4～5割の人が回答しており、平野部では「移動に関するバリア」の割合が約3割を超えている。
- ・利用しやすい公共交通を実現するための取り組みとして、各地域で約2割の人が「地域住民が主体となって考え、行政や交通事業者は協力すべき」と回答しており、約9割の人が少なからず住民も関わっていくべきと考えている。
 - ・公共交通の確保、利用サービスの向上については、「積極的に投入をしていくべき」の割合は約1割～2割であり、「ある程度は投入しても構わないが基本は民間に任せるべき」を合わせると約5割である。

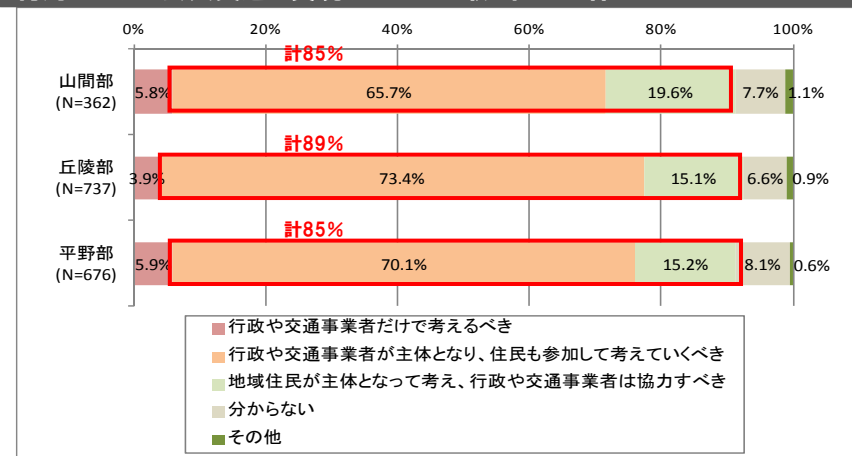
将来的な移動手段の確保について



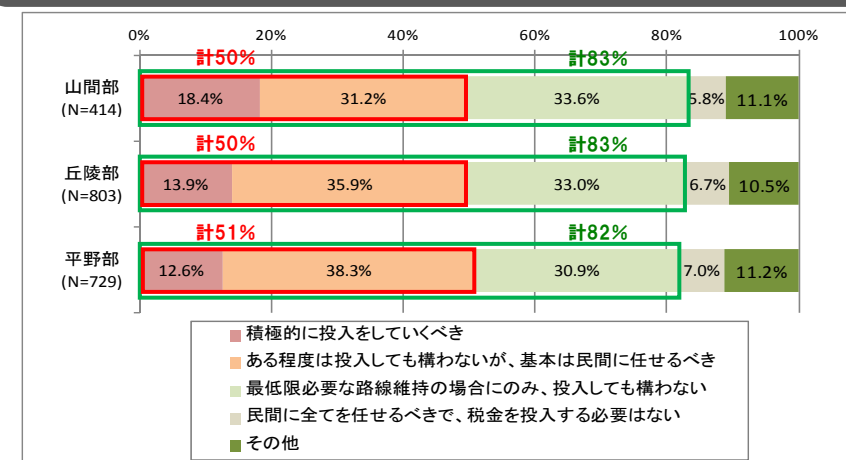
【不安に思う内容】



利用しやすい公共交通を実現するための取り組み主体



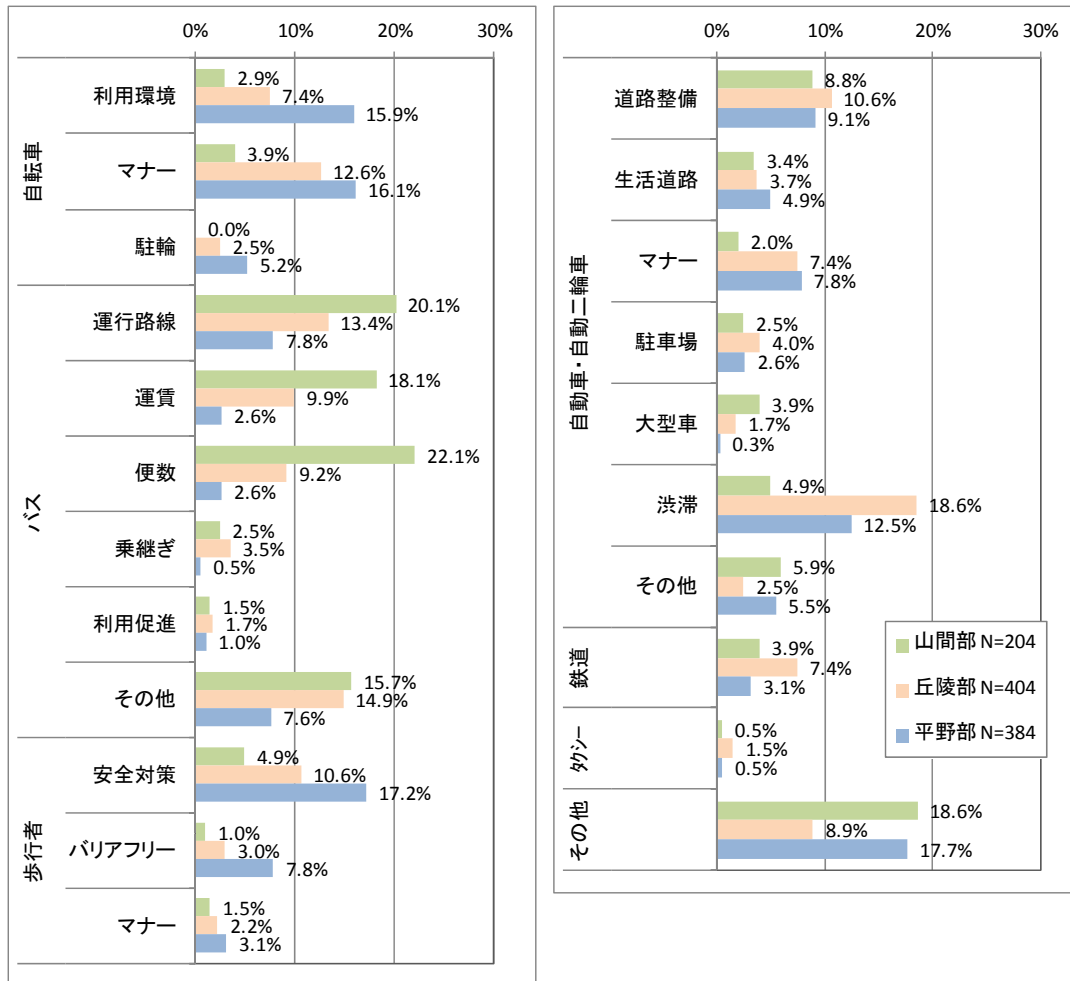
公共交通の確保、利用サービス向上のための税金投入について



7. 自由意見について

・自由意見については、1,004件（全体の約48%）からの回答があった。

項目別の記載状況



【自転車について】

- ・安全に自転車が利用できる道路を望む意見が多い。
- ・歩道上での走行速度、無灯火、携帯電話の利用等マナーが守られていないという意見が多い。

【バスについて】

- ・アンケートの設問同様に、山間部では運行路線、運賃、便数に対する意見が多い。
- ・山間部では、バスの小型化や自宅前で運行する乗合バス(タクシー)を希望する意見がある。
- ・丘陵部及び平野部では市内循環バスを望む意見と、必要性を疑問視する両方の意見がある。

【歩行者について】

- ・通学路などでの歩道設置に対する意見、子育て世代や車椅子利用者からは段差の解消など歩道のバリアフリーに対する意見がある。

【自動車・自動二輪車について】

- ・市の中心部(JR茨木駅及び阪急茨木市駅周辺)や、幹線道路(国道171号、大阪高槻京都線等)での渋滞に対する意見が多い。

※N(サンプル数)は自由意見への回答者数である。
上記のほか、居住地が不明の回答が12件あった。

8. アンケート結果の整理

地域別の傾向

【全体】

- ・今後必要と思う取り組みについて、「自転車の走行マナーやルールの啓発」、「渋滞を緩和するための道路の整備」は、各地域で共通して高い。
- ・将来的な移動手段の確保への不安について、地域で差があるものの最も低い平野部でも 約4割が「不安」と回答。不安の内容は「自動車が運転できなくなること」が最も多い。
- ・利用しやすい公共交通を実現するために、約9割の人が少なからず住民も関わっていくべきと考えている。

【山間部】（人口 約0.3万人）

【現在の交通について】

- ・自動車の保有率が高く、利用も多い。
- ・バスの利用もあるが、本数が少ないこともあり不満の割合が高い。
- ・バスを利用する理由で最も多いのが「バス以外の交通手段がない」ことである。
- ・路線バスを利用しない人で、最大で約6割が改善があれば利用の可能性があるとは回答。
- ・バス以外では、「鉄道」を除き全ての交通手段で不満が多い。

【将来の交通について】

- ・今後必要と思う取り組みについて「乗りやすく、使いやすいバスの運行」が最も多い。

【丘陵部】（人口 約6.6万人）

【現在の交通について】

- ・自動車の保有率が高く、利用も多い。また、自転車の利用も多い地域。
- ・バスの利用は他の地域よりも多く、週1回以上の利用する人が約3割を占める。
- ・路線バスを利用しない人で、最大で約6割が改善があれば利用の可能性があるとは回答。
- ・バス以外では、「自転車」、「自動車」が不満の多い交通手段である。

【将来の交通について】

- ・今後必要と思う取り組みについて「渋滞を緩和するための道路の整備」が最も多い。

【平野部】（人口 約20.8万人）

【現在の交通について】

- ・徒歩と自転車が移動の中心となっている人が多く、自動車の保有率及び利用割合は他の地域より低い。バス利用の割合も少ない傾向があるが、人口は多いため利用者数は他の地域より多いと考えられる。
- ・路線バスの満足度は「不満」より「満足」の方が高い。
- ・路線バスを利用しない人で、最大で約4割が改善があれば利用の可能性があるとは回答。
- ・バス以外では、「徒歩」、「自転車」、「自動車」が不満の多い交通手段である。

【将来の交通について】

- ・今後必要と思う取り組みについて「安全な歩行者空間の整備」が最も多い。
- ・車線数を減らし、徒歩や自転車を優先させる取り組みは、「反対」が「賛成」より多いものの、「賛成」の割合は他地域より高い。

アンケート結果のまとめ

- ・渋滞緩和に向けた効果的な道路整備、自動車利用を控える意識の啓発
- ・自転車の走行マナーやルールの啓発
- ・住民による関わりのもと、利用しやすい公共交通の実現

- ・利用者（人口）が少ない山間部における公共交通の確保

- ・丘陵部において、自動車利用から一定の改善によるバス利用への転換

- ・平野部における歩行者と自転車の利用環境の改善、中心部に集積する鉄道駅や公共施設、商業施設へ安全に安心して移動できる空間の確保