

アンケート調査概要

本戦略の策定に当たり、
実施した交通まちづくりに関するアンケート調査の概要を示します。

(1) 調査概要

1) 調査目的

交通施策の方向性の妥当性や交通手段ごとの満足度、さらには普段の外出行動を把握することを主な目的として、以下の要領でアンケート調査を行いました。

2) 調査方法

- ・ 住民基本台帳から無作為抽出による郵送配布・郵送回収（地区別・年代別・性別に高槻市の人口構成に応じて均等抽出）
- ・ 市ホームページでのウェブアンケート

3) 調査対象者

高槻市在住の15歳以上の市民

（※ウェブアンケートは、市内への通勤・通学者も対象）

4) 調査規模

- ・ 高槻市全域で5,000部郵送、回収率30%（1,500部）を想定
- ・ 以下に示す地域ごとに1,500部（山間地のみ500部※）郵送

- ① 山間地
- ② 平坦地（丘陵地側）・丘陵地
- ③ 鉄道駅勢圏（半径1km圏域内）
- ④ 平坦地（淀川側）

※山間地の人口が他地域に比べて少ないため、500部郵送、150部回収目標としました。

5) 調査時期

〔郵送配布〕平成27年5月22日（金）

〔回収締切〕平成27年6月8日（月）

6) 回答状況

郵送回答 : 1,968票（回収率39.4%）
 ウェブ回答 : 97票
 計 2,065票

表1 回答状況（郵送回答分）

地域区分	配布部数	回答者数	回収率
山間地	500	173	34.6%
平坦地（丘陵地側）・丘陵地	1,500	631	42.1%
鉄道駅勢圏	1,500	583	38.9%
平坦地（淀川側）	1,500	529	35.3%
不明・未回答者	-	52	-
合計	5,000	1,968	39.4%

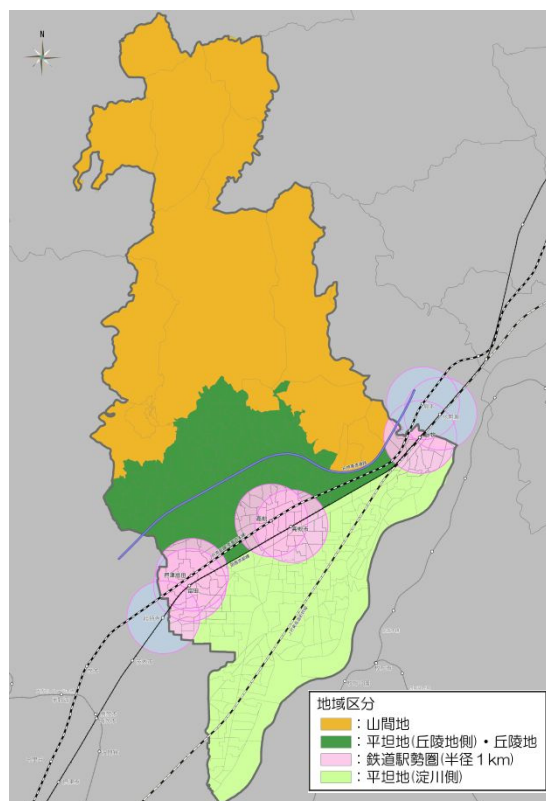


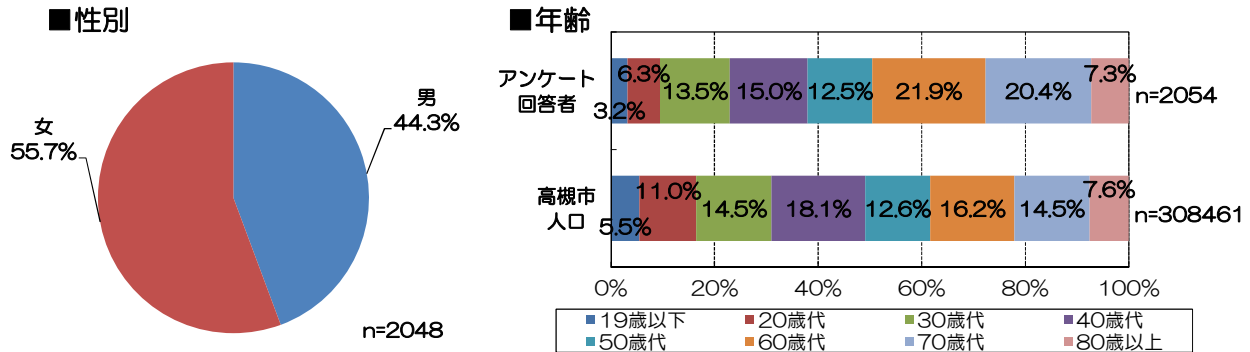
図1 調査対象範囲の地域区分

(2) 個人属性

1) 回答者の性別・年齢

回答者は男性が約 44%、女性が約 56%です。

回答者の年齢は、高槻市全体の年齢分布と比較すると、20 歳代以下の割合が低く、60 歳代以上の回答者割合が高くなっています。



※高槻市人口は平成 27 年 3 月時点（19 歳以下人口は調査対象者と同じ 15～19 歳の人口）

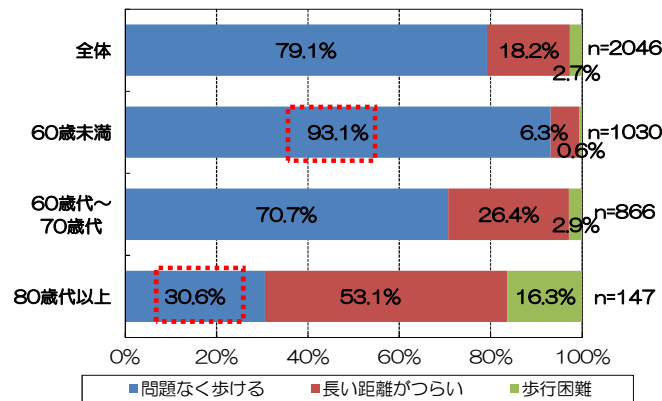
図 2 回答者の性別と年齢

2) 歩行可能状況・バス停の認知状況

問題なく歩ける人は、60 歳未満で約 93%ですが、80 歳代以上では約 31%となっています。

自宅近くのバス停の認知状況は、鉄道駅勢圏以外の地域では、90%を超えています。

■無理せず歩けるか



■自宅近くのバス停の認知状況

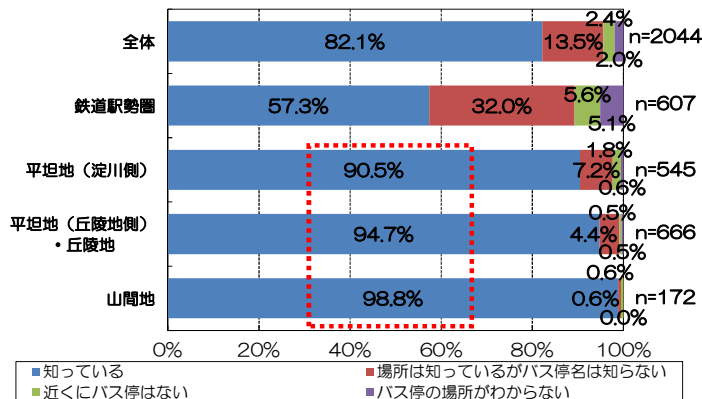


図 3 回答者の歩行可能状況・バス停の認知状況

(3) 移動実態

自動車の非保有率(保有していない人の割合)は23%です。自動車の非保有率を年齢別で見ると、30歳代以下が約15%、40～50歳代が約14%と低く、70歳代以上が約42%と高くなっており、高齢になるほど非保有率が増加傾向にあります。

外出頻度は、ほぼ毎日が約65%を占めています。年齢別に見ると、「ほぼ毎日」の割合は、30歳代以下・40～50歳代が約85%と高くなる一方で、70歳代以上が約35%と低くなっており、高齢になるほど外出頻度が少ない傾向にあります。

平日の外出時の主な交通手段を見ると、鉄道駅勢圏では鉄道が約43%、鉄道駅勢圏以外ではバスが約31～32%を占めており、山間地では自動車が約35%を占めています。また、休日の主な交通手段を見ると、全ての地域で、自動車の占める割合が平日に比べ高くなっています。

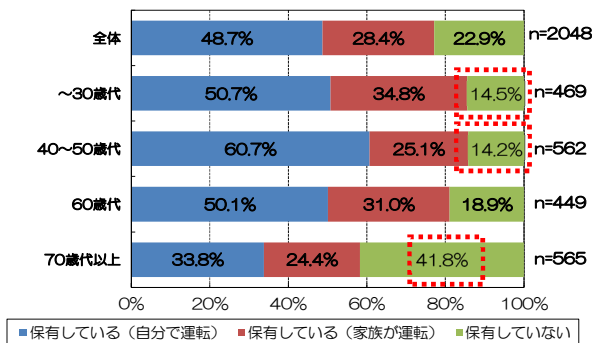


図4 自動車保有状況

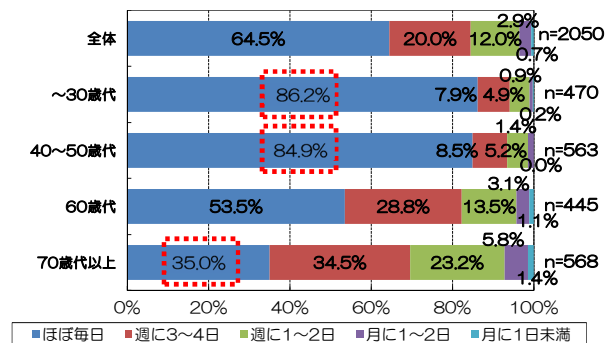
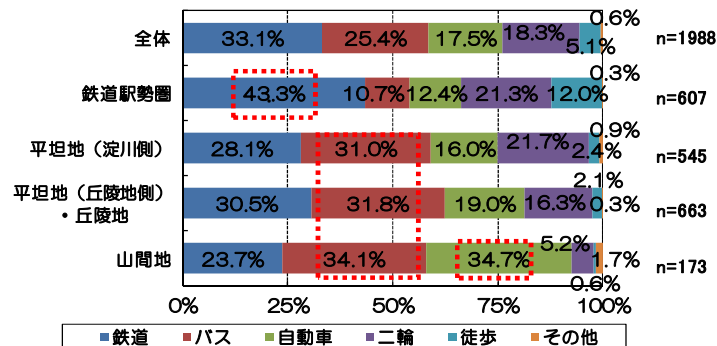


図5 外出頻度

■ 【平日】



■ 【休日】

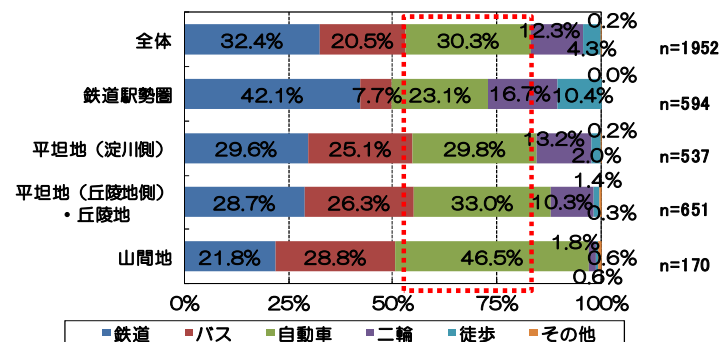


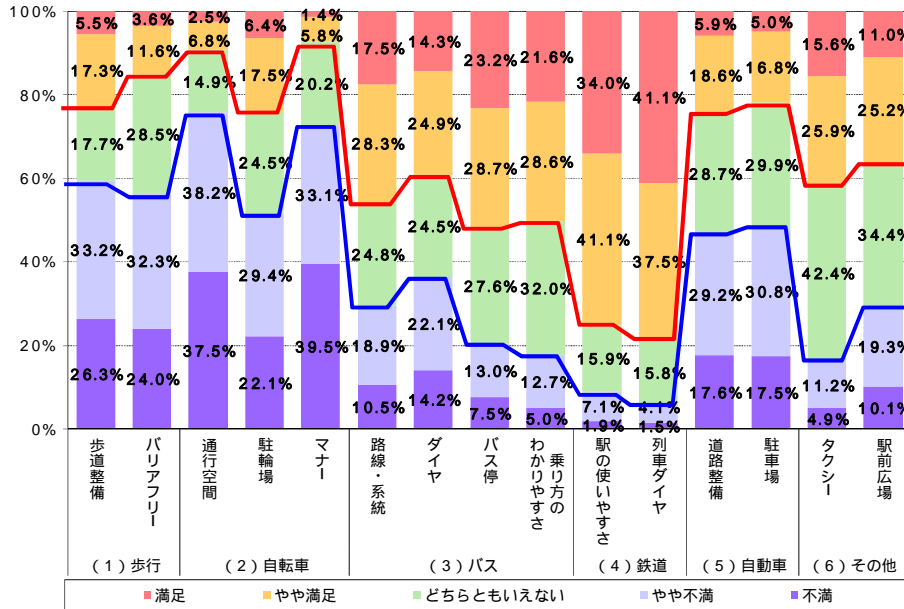
図6 平日及び休日における代表交通手段

(4) 交通手段の満足度

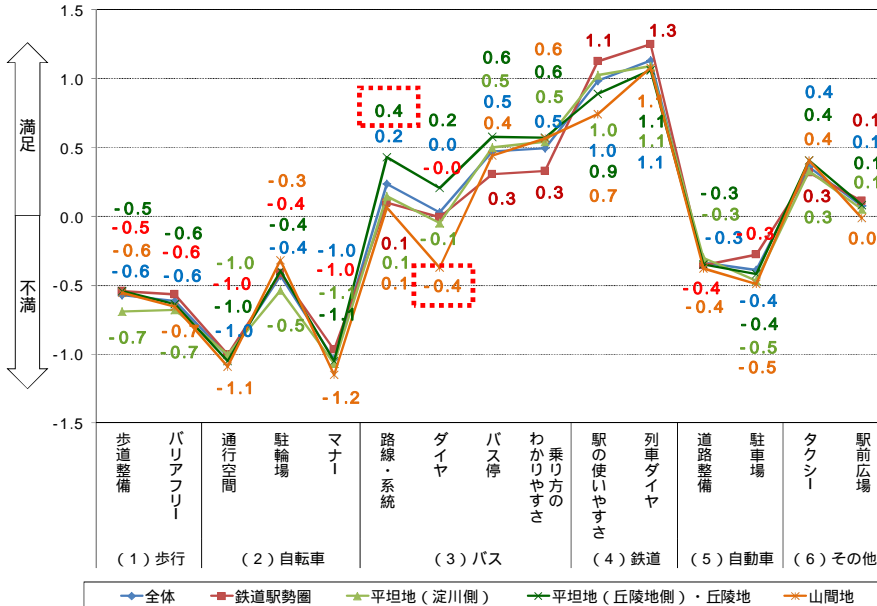
交通手段ごとの満足度のうち、歩行・自転車・自動車で不満・やや不満と回答した割合が高く、バス・鉄道で満足・やや満足と回答した割合が高くなっています。

地域別に見ると、平坦地(丘陵地側)・丘陵地では「バスの路線・系統」に対する満足度が高くなっていますが、山間地では「バスのダイヤ」に対する満足度がやや低くなっています。

全体



地域別

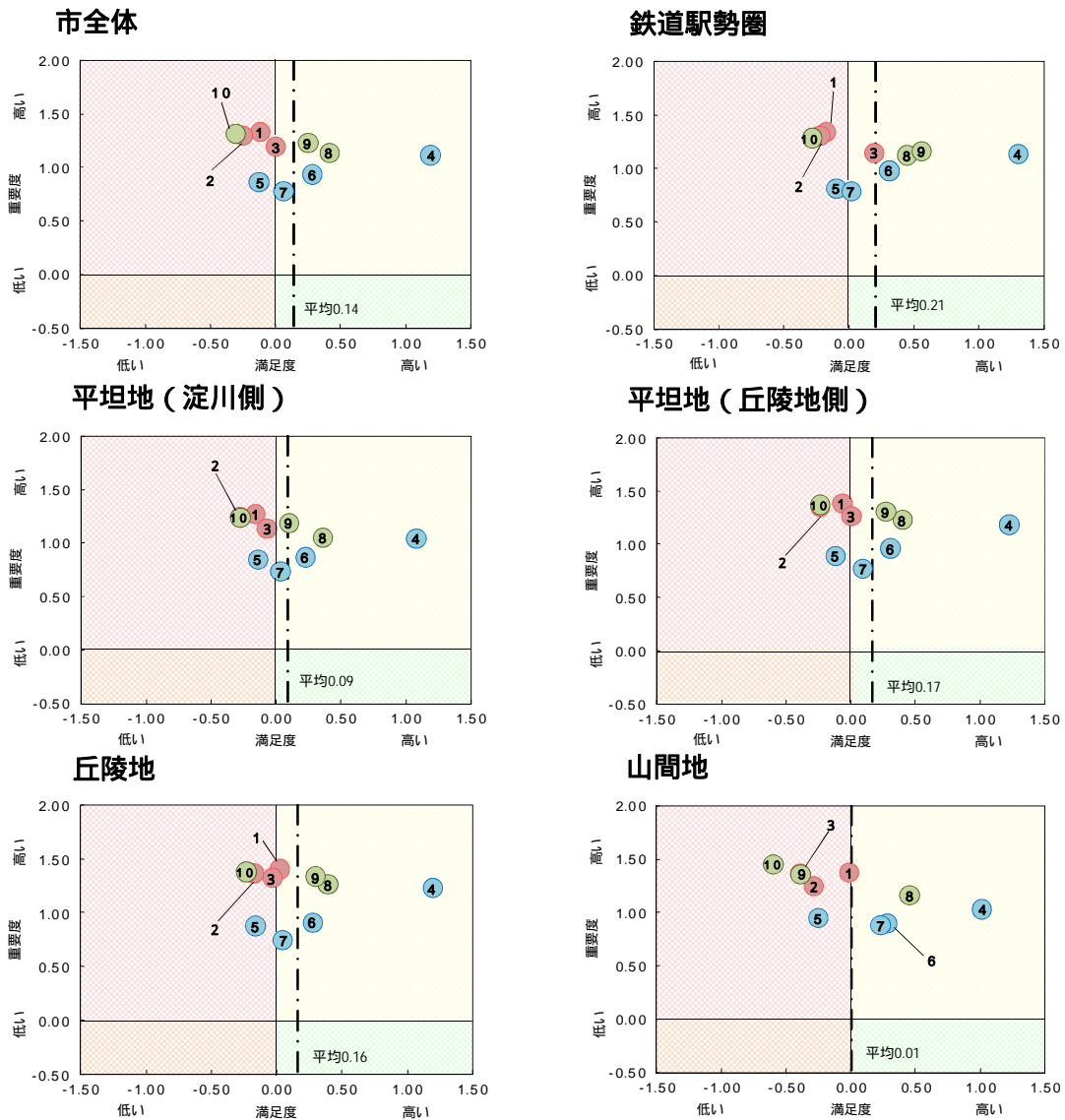


「満足」2、「やや満足」1、「どちらともいえない」0、「やや不満」-1、「不満」-2で得点化して集計

図7 交通手段別の満足度の状況

(5) 交通施策に対する満足度と重要度

交通施策の方向性に関する満足度と重要度を点数化すると、優先して充実が求められる項目(重要度高・満足度低)として、1、2、3、4、5、6、7、8、9、10が抽出されます。また、継続して充実が求められる項目(重要度高、満足度高)として、11、12、13が抽出されます。また、地域別に満足度の平均を見ると、鉄道駅勢圏で高く、山間地で低い傾向にあります。



「現状の満足度」・「今後の重要度」を以下のとおり点数化し、結果の件数に下記の点数を乗じて満足度・重要度のレベルを算出

基本方針	交通施策の方向性	優先して充実が求められる項目 重要度:高 満足度:低	継続して充実が求められる項目 重要度:高 満足度:高
1 36万市民の健康なくらしを支える交通	高齢者や障がい者が外出しやすい 子育てする人が気軽に安全に移動できる 自家用車がなくても(運転できなくても)気軽に移動できる		
2 駅周辺のにぎわいと新たな都市拠点の発展を支える交通	高層から大坂や他都市への移動がしやすい 来訪者が市内をバスや自転車で便利で快適に移動できる 駅周辺を楽しく歩いて回遊できる 高速道路のインターチェンジへ容易にアクセスできる		
3 コンパクトで持続可能なまちを支える交通	駅を中心とした交通ネットワークが充実している お住まいの地域に望ましい交通が確保されている 幹線道路が整備され、災害に強くなっている	市民からの要望が小さい項目 重要度:低 満足度:低	既に市民の満足度が高い項目 重要度:低 満足度:高

【現状の満足度の点数】

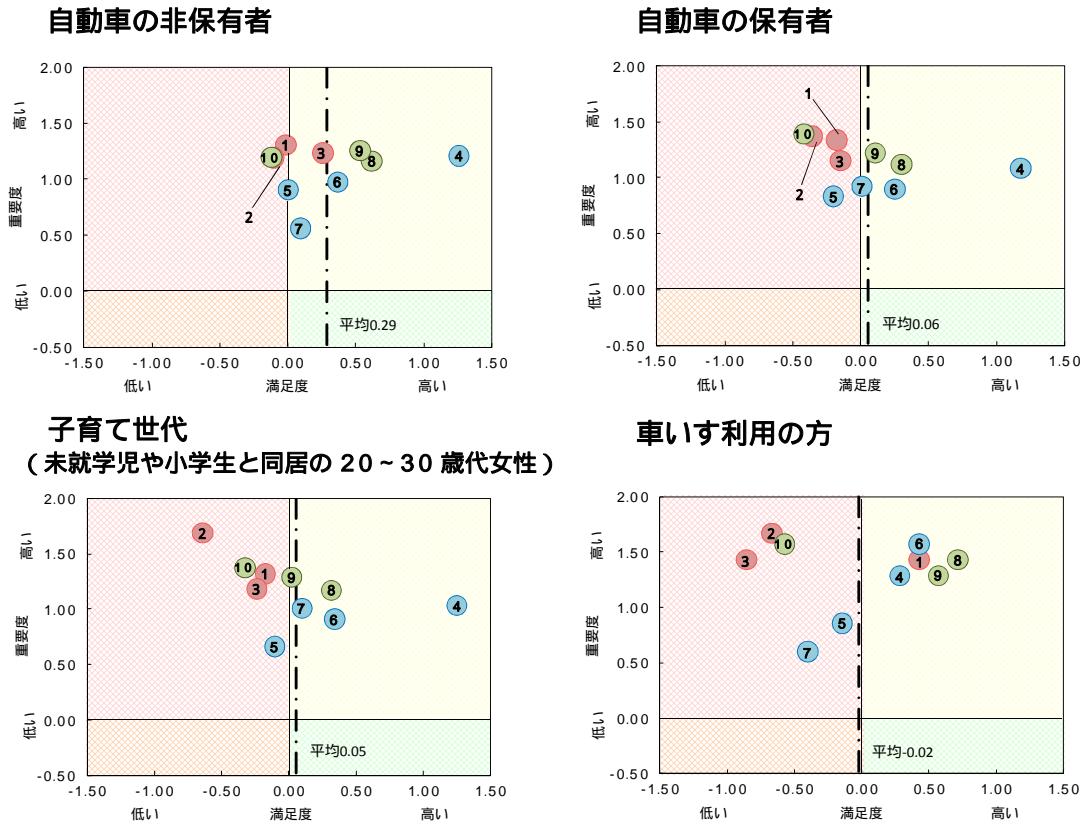
- 2点:「1.不満」
- 1点:「2.やや不満」
- 0点:「3.どちらともいえない」
- 1点:「4.やや満足」
- 2点:「5.満足」

【今後の重要度の点数】

- 2点:「1.重要でない」
- 1点:「2.あまり重要でない」
- 0点:「3.どちらともいえない」
- 1点:「4.やや重要」
- 2点:「5.重要」

図8 交通施策の方向性に対する満足度と重要度(地域別)

個人属性別に交通施策に関する満足度と重要度を見ると、自動車の非保有者は、保有者に比べて満足度が高く、本市においては車がなくても一定、満足度の高い交通体系が形成されていることが分かります。一方、子育て世代や車いす利用者は、満足度の平均が市全体（0.14）に比べて低くなっており、これらの方々の移動に課題があることが分かります。



「現状の満足度」・「今後の重要度」を以下のとおり点数化し、結果の件数に下記の点数を乗じて満足度・重要度のレベルを算出

基本方針	交通施策の方向性	優先して充実が求められる項目 重要度:高 満足度:低	継続して充実が求められる項目 重要度:高 満足度:高	【現状の満足度の点数】 -2点:「1.不満」 -1点:「2.やや不満」 0点:「3.どちらともいえない」 1点:「4.やや満足」 2点:「5.満足」
1 36万市民の健康なくらしを支える交通	高齢者や障がい者が外出しやすい			【今後の重要度の点数】 -2点:「1.重要でない」 -1点:「2.あまり重要でない」 0点:「3.どちらともいえない」 1点:「4.やや重要」 2点:「5.重要」
	子育てする人が気軽に安全に移動できる			
	自家用車がなくても(運転できなくても)気軽に移動できる			
2 駅周辺のにぎわいと新たな都市拠点の発展を支える交通	高槻から大阪や他都市への移動がしやすい			
	来訪者が市内をバスや自転車で便利で快適に移動できる			
	駅周辺を楽しく歩いて回遊できる			
3 コンパクトで持続可能なまちを支える交通	高槻道路のインターチェンジへ容易にアクセスできる			
	駅を中心とした交通ネットワークが充実している			
	お住まいの地域に望ましい交通が確保されている			
	幹線道路が整備され、災害に強くなっている			

図9 交通施策の方向性に対する満足度と重要度（属性別）