

高松市環境配慮型都市交通計画推進協議会

(高松市エコ交通協議会)

－市民交通意識アンケート結果－

目次

1. アンケートの概要について	1
2. 調査対象者の属性について	3
3. 市民の交通現況について	5
4. 都心地域内の市民の交通現況について	22
5. 自動車から自転車への転換について	31
6. 自動車から鉄道・バスへの転換について	36
7. 自動車から鉄道・バスへの転換について(鉄道・バス別)	46
8. その他の施策について	55
9. 新交通システムの導入について	56
10. 高松市の公共交通の在り方について	60
11. まとめ	61
参考資料	62



平成21年2月

高松市環境配慮型都市交通計画推進協議会

1 アンケートの概要について

(1) アンケートの目的・方法・項目

■アンケートの目的

- ① 市民の交通手段の利用状況および交通意識の把握
- ② 施策実施に伴う、車から自転車・公共交通への転換量の予測

■アンケートの方法

項目	内容
①調査対象者	18歳以上の高松市内居住者（H20.10.1現在352,972人）
②調査対象者の抽出方法	住民基本台帳による系統抽出 （居住地域の人口に比例するようにランダムに抽出）
③配布回収方法	郵送配布・郵送回収
④配布数	10,000票
⑤サンプル数	3,482票（回収率34.8%） 目標サンプル数2,500票（目標回収率25.0%）
⑥調査実施時期	平成20年10月10日発送 ※）本資料は、12月26日までの回収票に基づいて整理

■アンケートの項目

調査項目	各項目の目的	設問の例
個人属性	・対象者の属性の把握	・年齢、性別、自動車保有状況 最寄りの鉄道駅・バス停までの距離・時間
交通実態	・対象者の交通現状の把握	・移動の目的、出発地・目的地、利用する交通手段、 所要時間、交通手段を利用する理由 など
転換条件	・公共交通・自転車への転換 に関する意向の把握 ・代替交通手段に対する認識 と現状のギャップの把握	・自転車への転換の可能性の有無 ・自転車への転換のための条件 ・鉄道・バスへの転換の可能性の有無 ・回答者が思う鉄道・バスの所要時間・料金 ・鉄道・バスへの転換のための条件 など
その他の意見	・市民の交通等に関する意見 の把握	・公共交通に関する自由意見 ・モビリティマネジメントへの参加意志 など

1. アンケートの概要について

(2) アンケート回収状況

- ・ アンケート票の回収率は 34.8%であり、サンプル数は 3,482 票となった。
- ・ 回収率、サンプル数は目標(回収率 25.0%、サンプル数 2,500 票)を上回った。

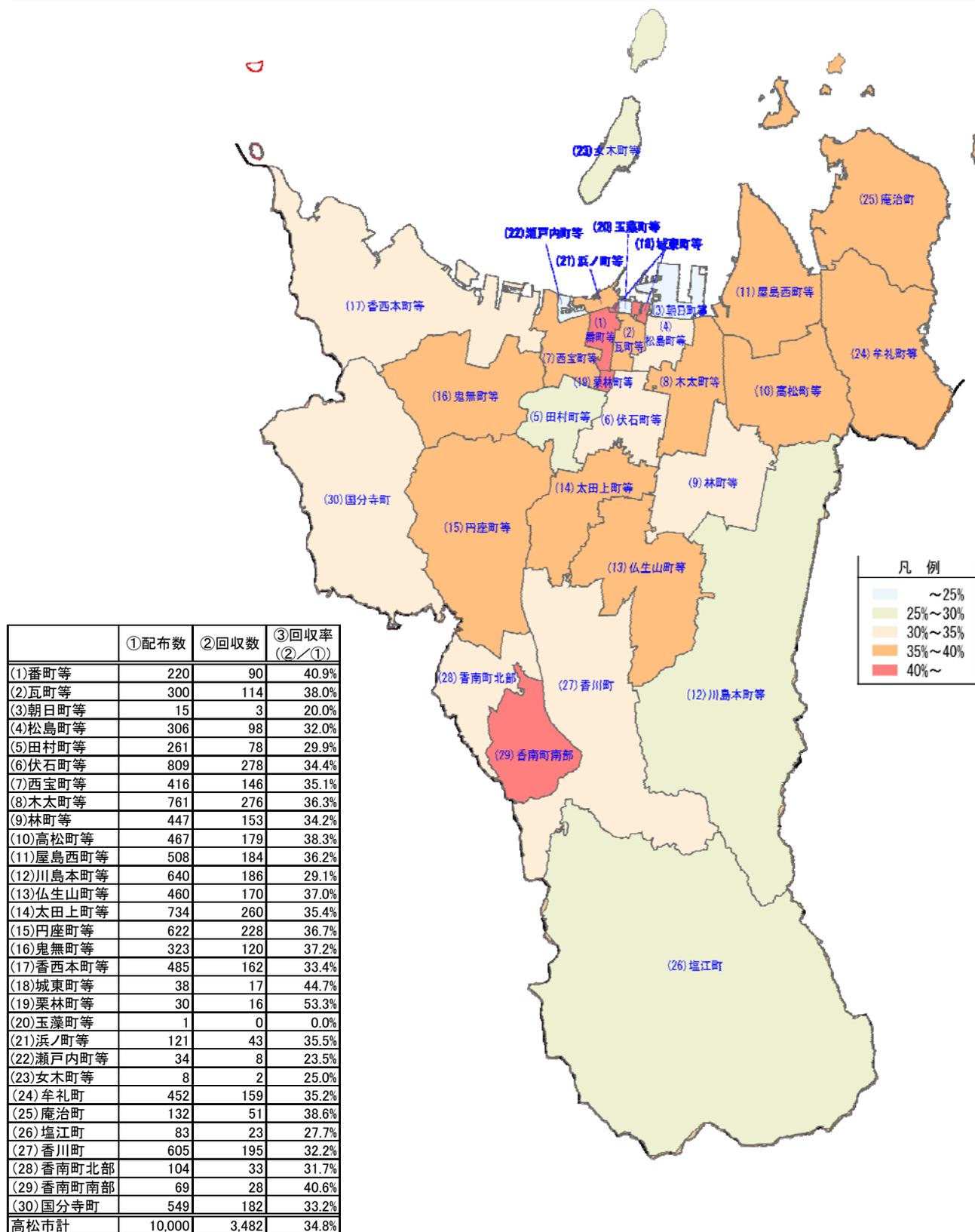


図 1 アンケート票回収率

2 調査対象者の属性について

(1) 調査対象者の属性 : 性・年代

・ 男性よりも女性の方が若干多いが、性別や年代に大きな偏りはみられない。

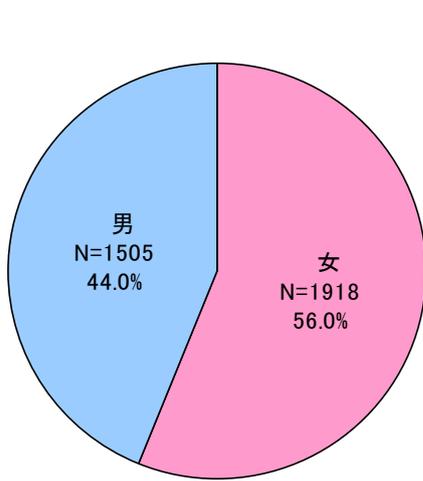


図2 性別構成比 (N=3423)

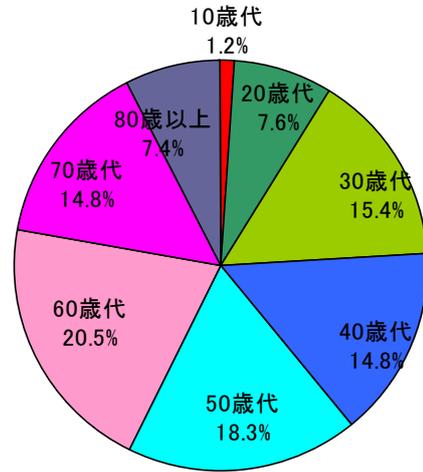


図3 年代別構成比 (N=3451)

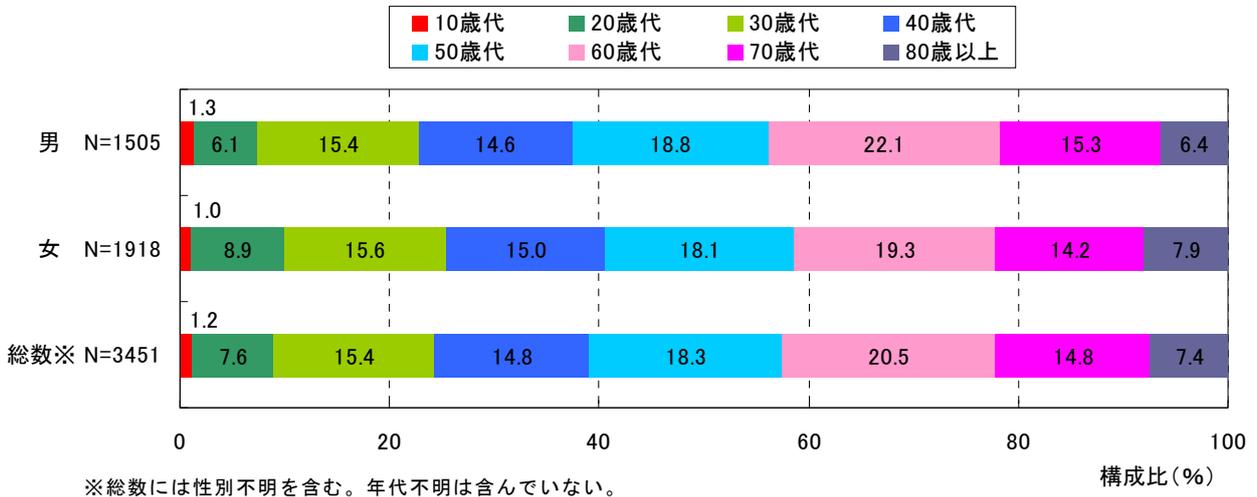


図4 性別年代別構成比

(2) 調査対象者の属性 : 自動車保有状況

- ・ 半数以上 (54%) の回答者が自分専用の自動車を持っている。
- ・ 性別にみると、男性は2/3が自分専用の自動車を持っている。
- ・ 年代別にみると、「30歳代」が自分専用の自動車を持っている割合が最も高く、逆に「10歳代」や「70歳代」「80歳以上」では自動車を持っていない割合が高い。

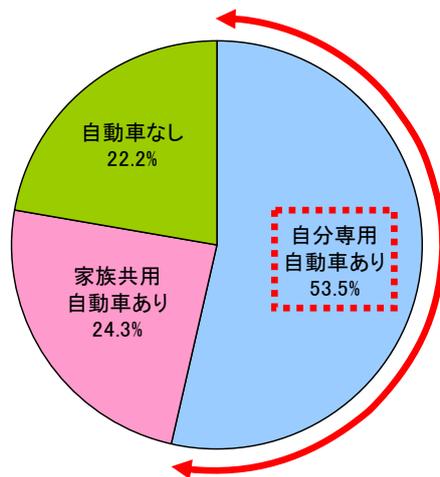


図5 自動車保有状況 (N=3411)

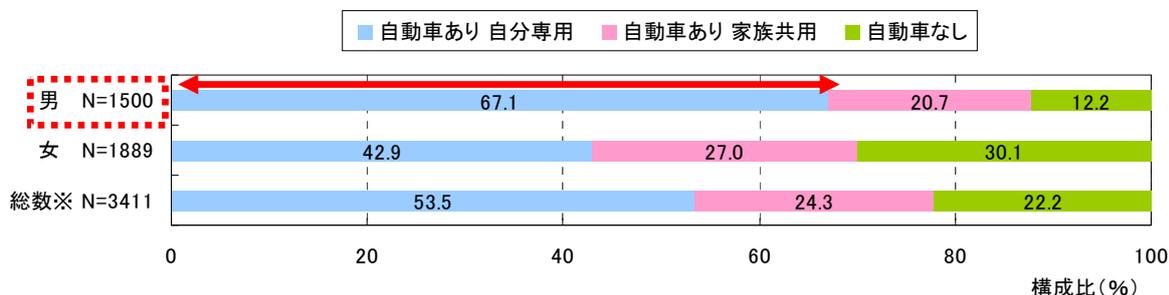


図6 性別 自動車保有状況

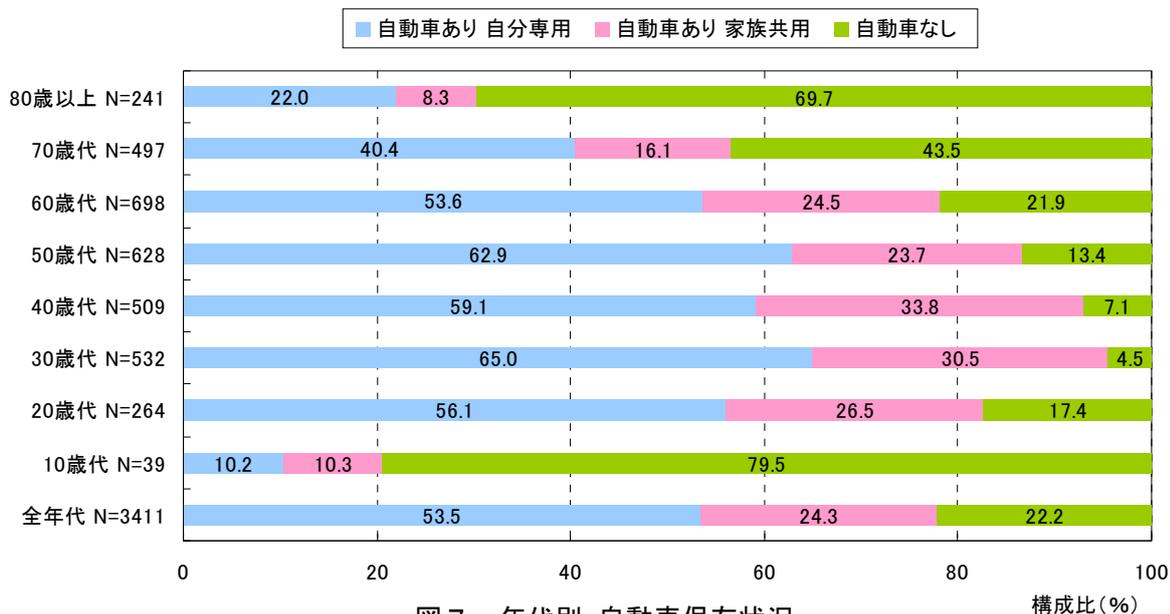


図7 年代別 自動車保有状況

3 市民の交通現況について

(1) 移動の目的

- ・ 「通勤」目的での移動が最も多く、半数を占めている。
- ・ 次いで「家事・買い物」目的での移動が多く、約1/3を占めている。
- ・ 年代別にみると、「10歳代」では「通学」が最も多く、「20歳代～50歳代」では「通勤」が、「60歳代」以上では「家事・買い物」が最も多い。

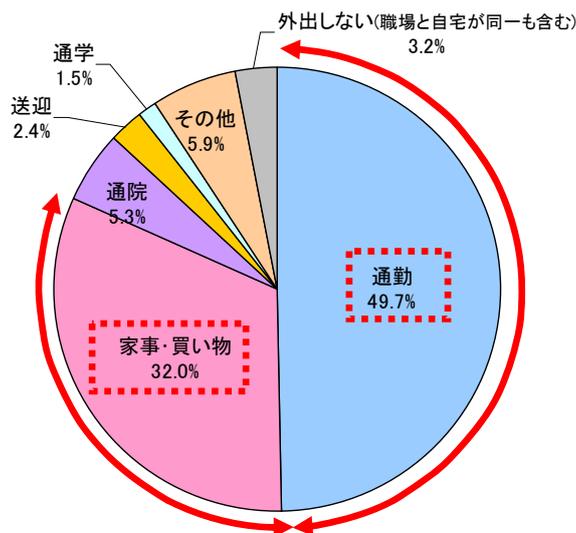


図8 目的構成比 (N=3458)

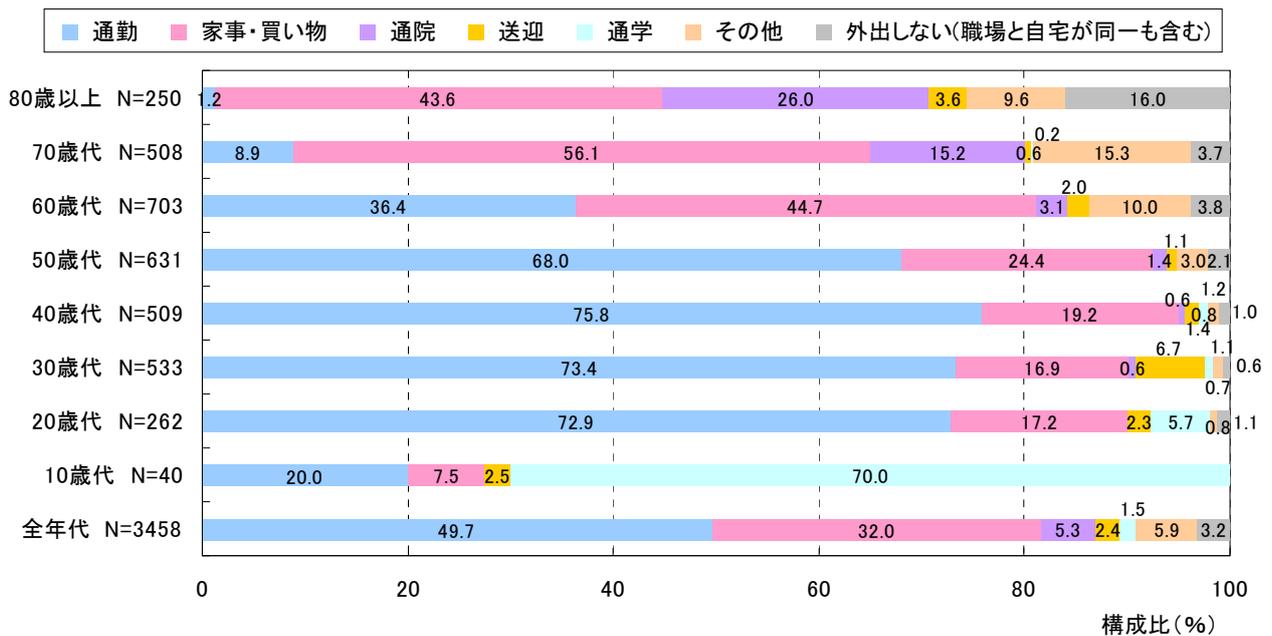


図9 年代別 目的構成比

3. 市民の交通現況について

(2) 外出の日数

- ・ 「5日間（平日は毎日）」が最も多く、約2/3を占めている。
- ・ 次いで「4日間」「3日間」が多く、それぞれ約1割を占めている。
- ・ 目的別にみると、「通勤」では「5日間（平日は毎日）」が約9割を占めており、「家事・買い物」では「5日間（平日は毎日）」が約4割、「4日間」「3日間」がそれぞれ約2割を占めている。
- ・ 「通院」では「1日間」が最も多く、約3割を占めている。

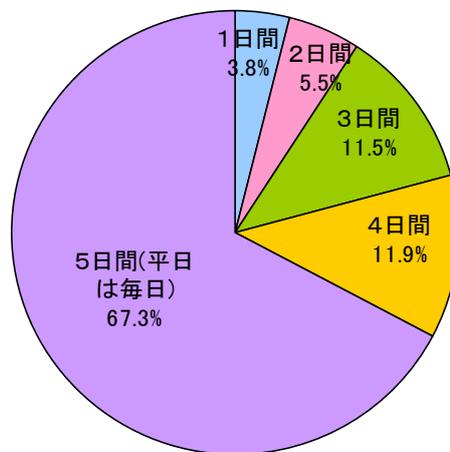


図10 外出日数構成比 (N=3253)

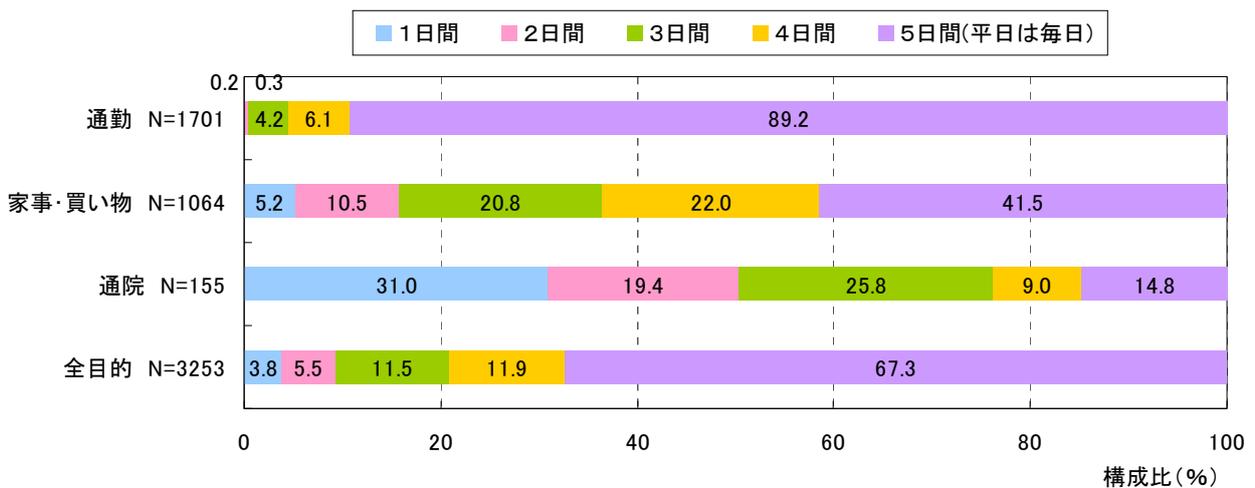
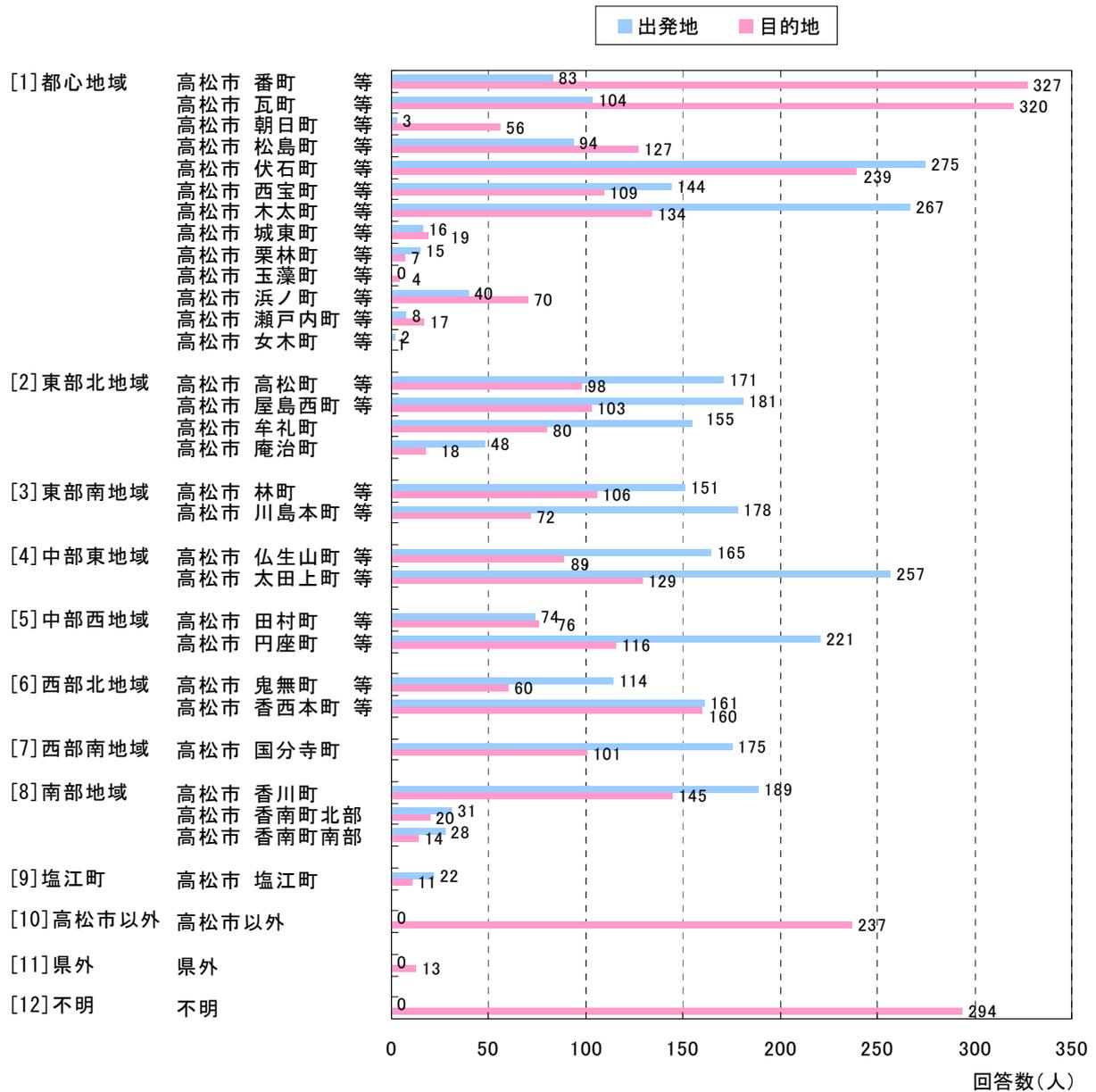


図11 目的別 外出日数構成比

(3) 出発地と目的地の状況

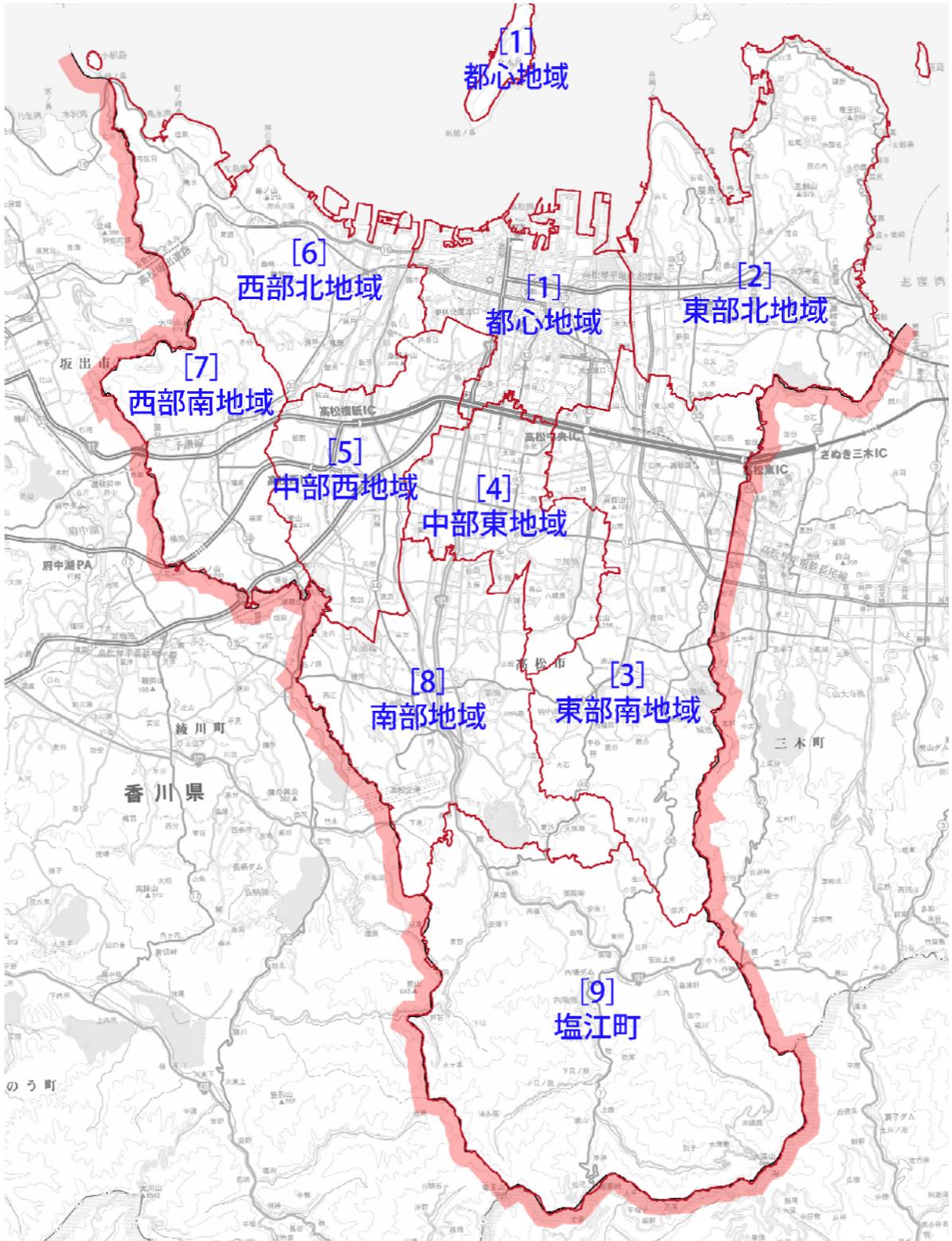
- 高松市の中心市街地である番町、瓦町等については、目的地とする回答者が出発地とする回答者の3倍を超えている。



※) 地域区分は、高松市都市計画マスタープランの区分を参考に設定した。

図 1 2 出発地と目的地の回答数 (N=3372)

3. 市民の交通現況について



※) 地域区分は、高松市都市計画マスタープランの区分を参考に設定した。

図 1 3 地域区分図

(4) 代表交通手段*

※) 代表交通手段：移動中に利用した最も主要な交通手段。
 鉄道→バス→自動車→二輪車・原付→自転車→徒歩 の順に優先する。

- ・ 「自動車」が最も多く、半数以上 (53%) を占めている。
- ・ 次いで「自転車」が多く、約2割を占めている。
- ・ 目的別にみると、「通勤」目的では「自動車」が多く、6割近くを占めている。
- ・ H11 新都市 OD 調査と比較すると、「通勤」では自動車の利用が増加している。
- ・ 「家事・買い物」目的では、「自動車」が少なく、「自転車」「徒歩」が多くなっている。
- ・ 目的別にみると、「都心地域」以外では「電車」「バス」の利用が非常に少ない。
- ・ 「都心地域」であっても他地域からの移動では半数以上 (51%) が「自動車」を利用している。
- ・ 「自動車」から「鉄道」「バス」への乗り継ぎは非常に少ない。

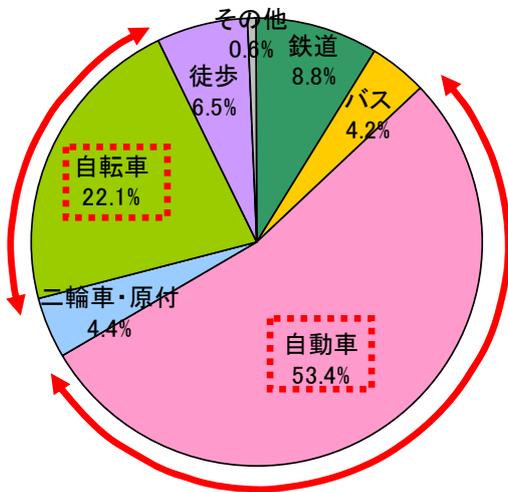


図 14 代表交通手段構成比 (N=3270)

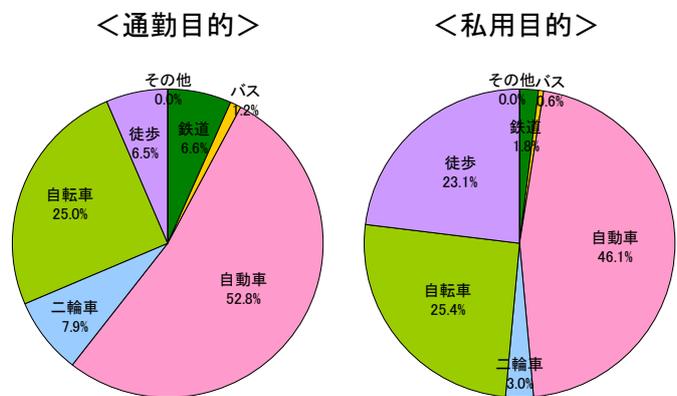


図 15 H11 新都市 OD 調査の代表交通手段構成比

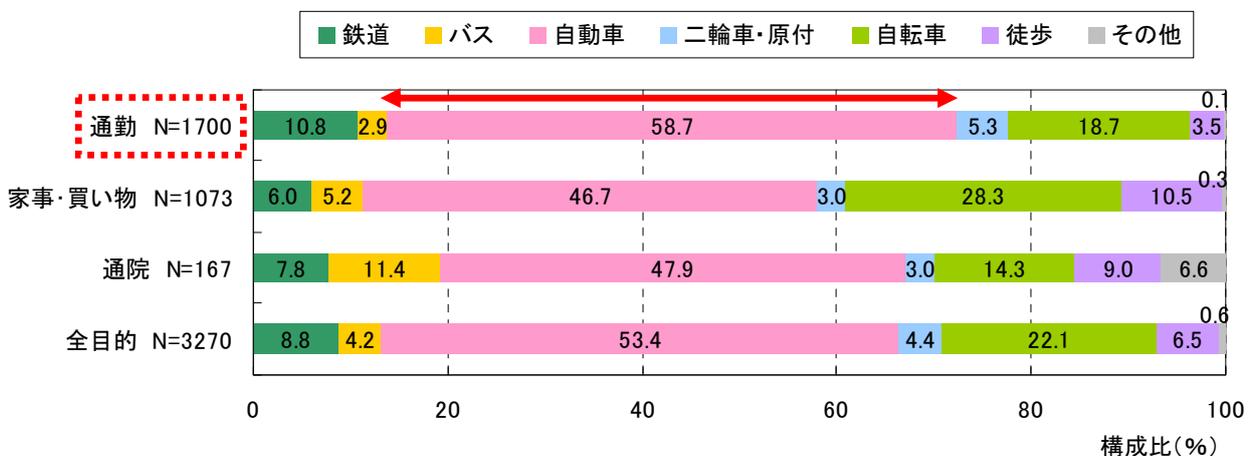
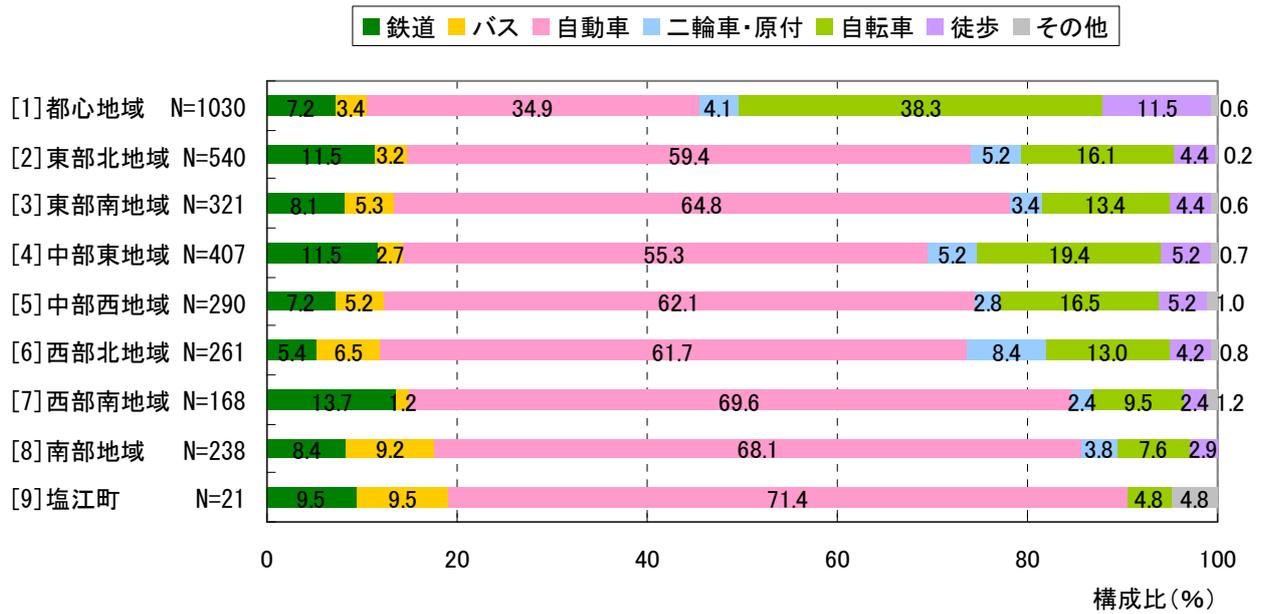


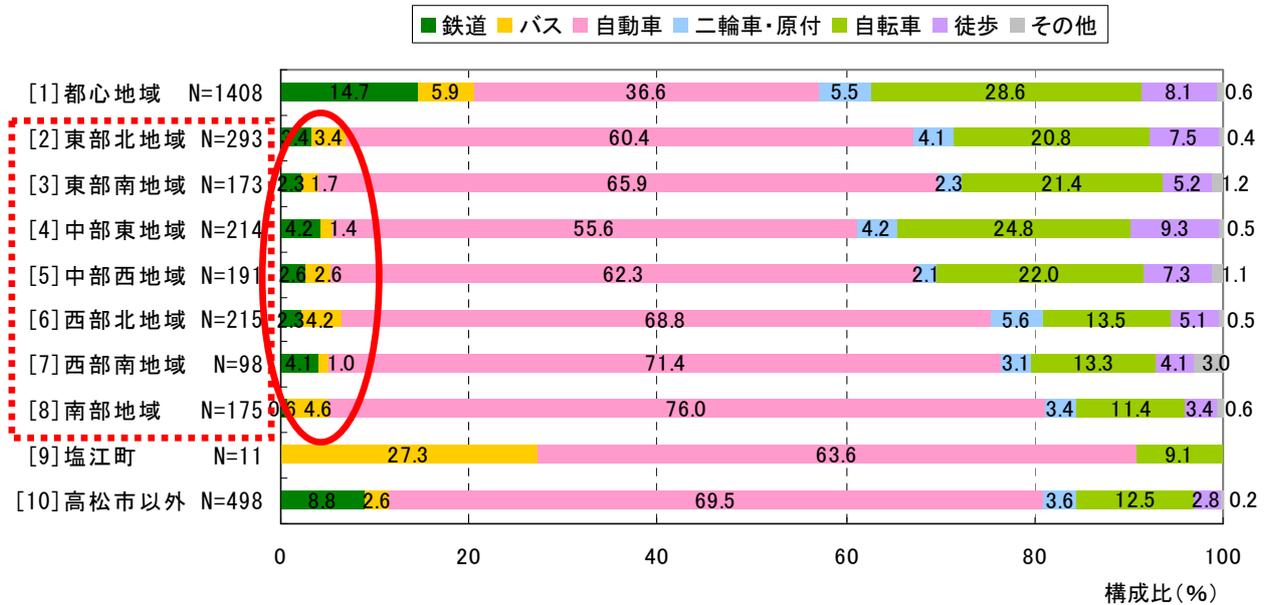
図 16 目的別 代表交通手段構成比

3. 市民の交通現況について



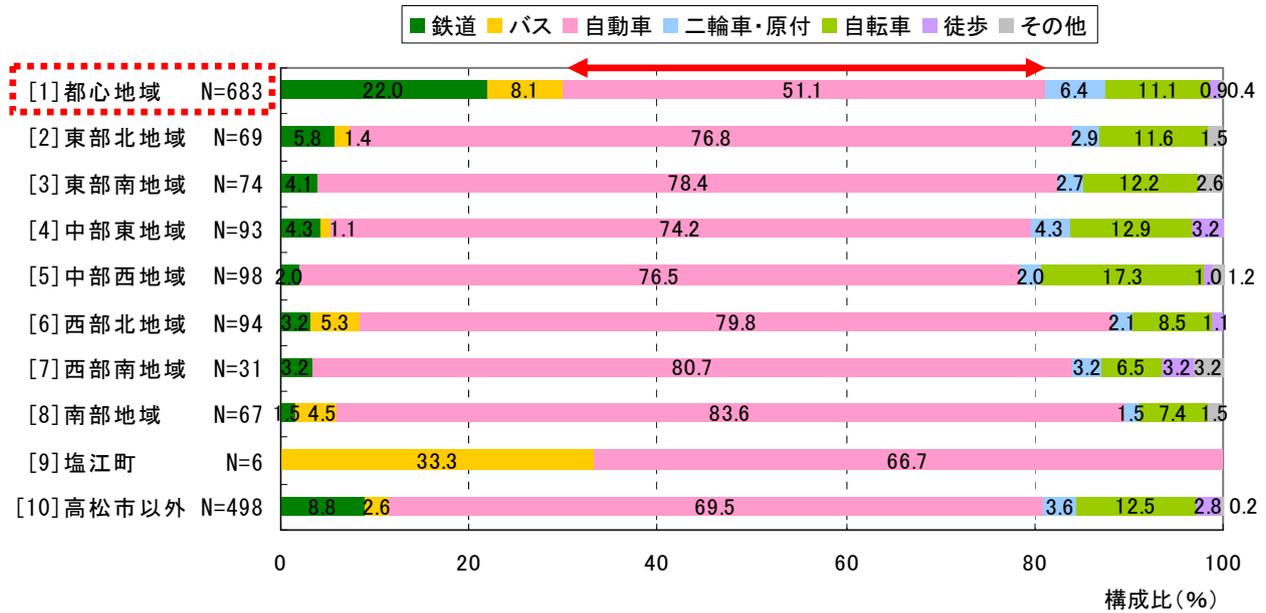
※) 地域区分は、高松市都市計画マスタープランの区分を参考に設定した。

図 17 出発地別 代表交通手段構成比



※) 地域区分は、高松市都市計画マスタープランの区分を参考に設定した。

図 18 目的地別 代表交通手段構成比



※) 地域区分は、高松市都市計画マスタープランの区分を参考に設定した。

図 19 目的別 代表交通手段構成比 (同一地域内の移動を除く)

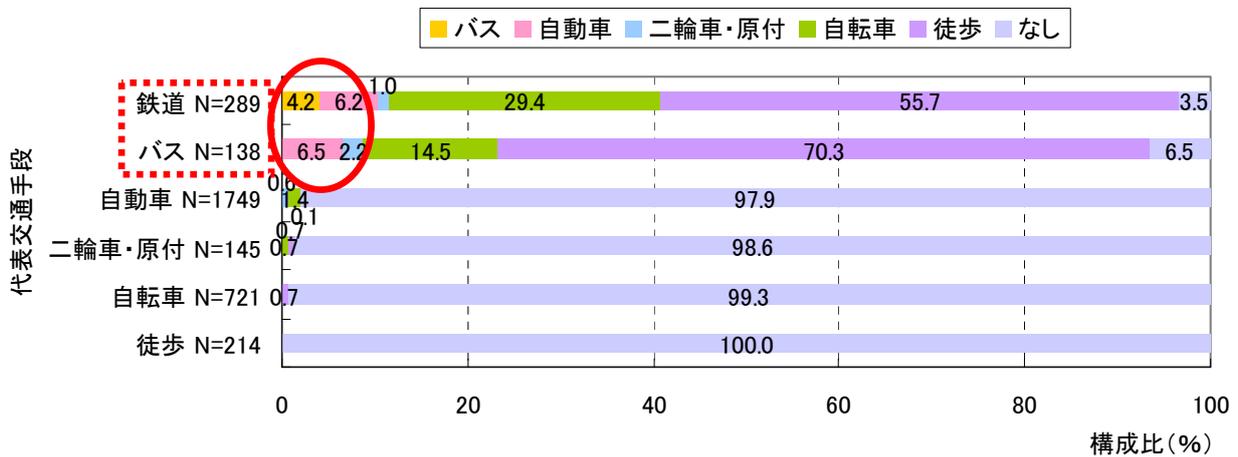


図 20 代表交通手段別 アクセス (代表交通手段への乗車前) の交通手段

3. 市民の交通現況について

(5) 所要時間

- ・ 15分以下で半数以上 (53%) を占めており、30分以下では9割近く を占めている。
- ・ 目的別にみると、「家事・買い物」では所要時間が短い傾向があり、15分以下で約7割を占めている。
- ・ 代表交通手段別にみると、「鉄道」「バス」は所要時間が長い、「自動車」では 15分以下で半数以上、30分以下では9割近く を占めている。

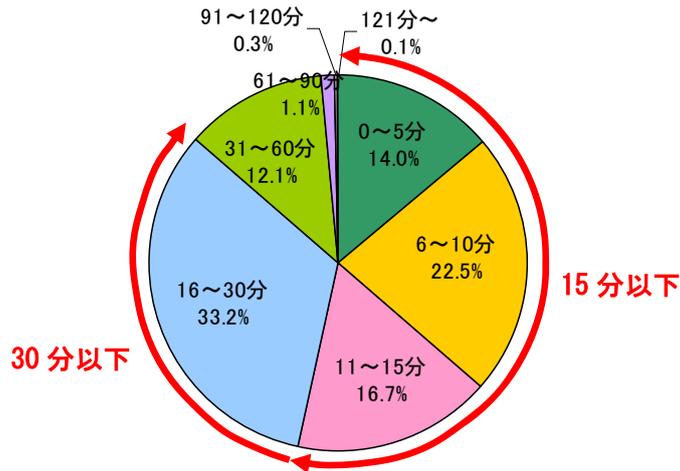


図 2 1 所要時間構成比 (N=3190)

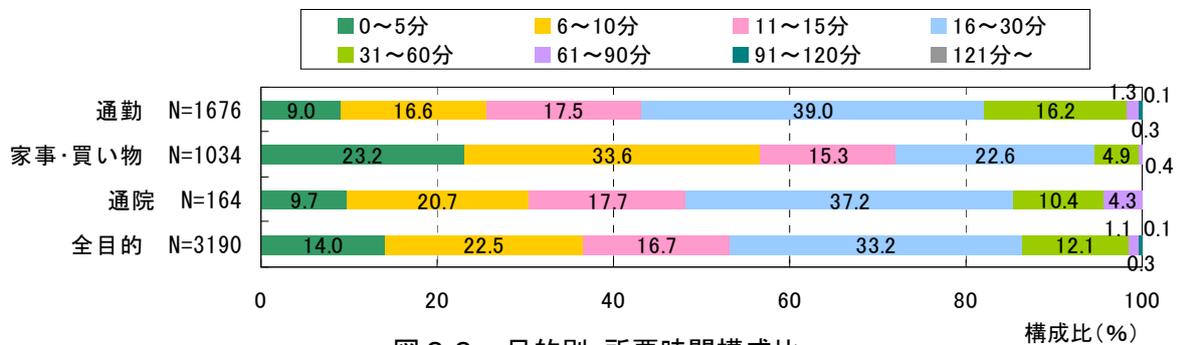


図 2 2 目的別 所要時間構成比

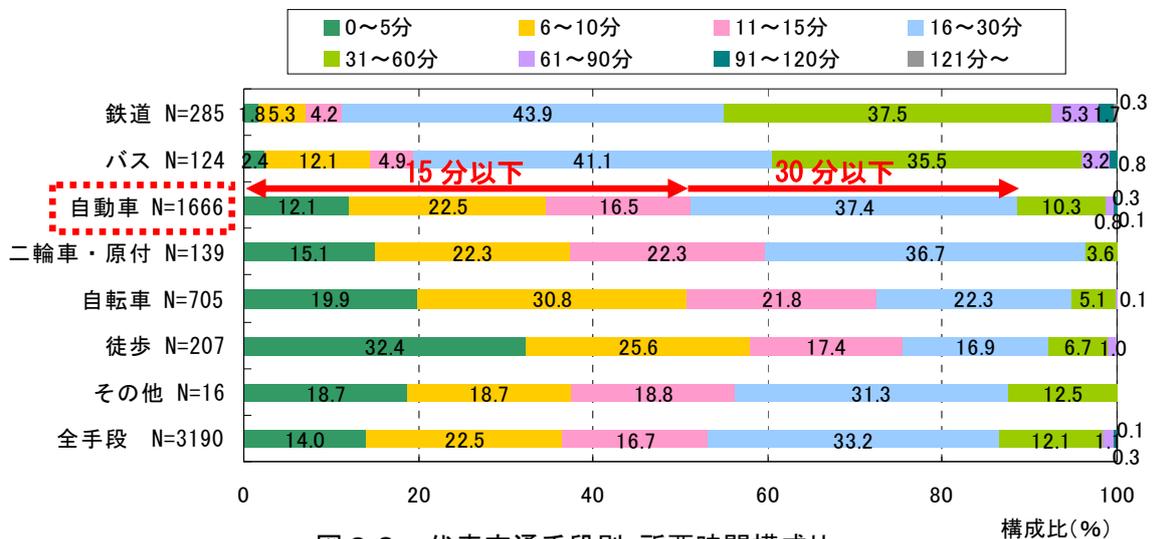


図 2 3 代表交通手段別 所要時間構成比

(6) 交通手段の利用理由

- ・ 「早く移動できるから」との回答が最も多く、約1/3を占めている。
- ・ 次いで「楽に移動できるから」との回答が多く、約3割を占めている。
- ・ 目的別にみると、「家事・買い物」では「楽に移動できるから」との回答が多い。
- ・ 代表交通手段別にみると、「鉄道」では「時間どおりに移動できるから」、「バス」では「他に利用できる移動手段がないから」、「自動車」では「早く移動できるから」、「自転車」では「移動距離が短いから」との回答が多い。

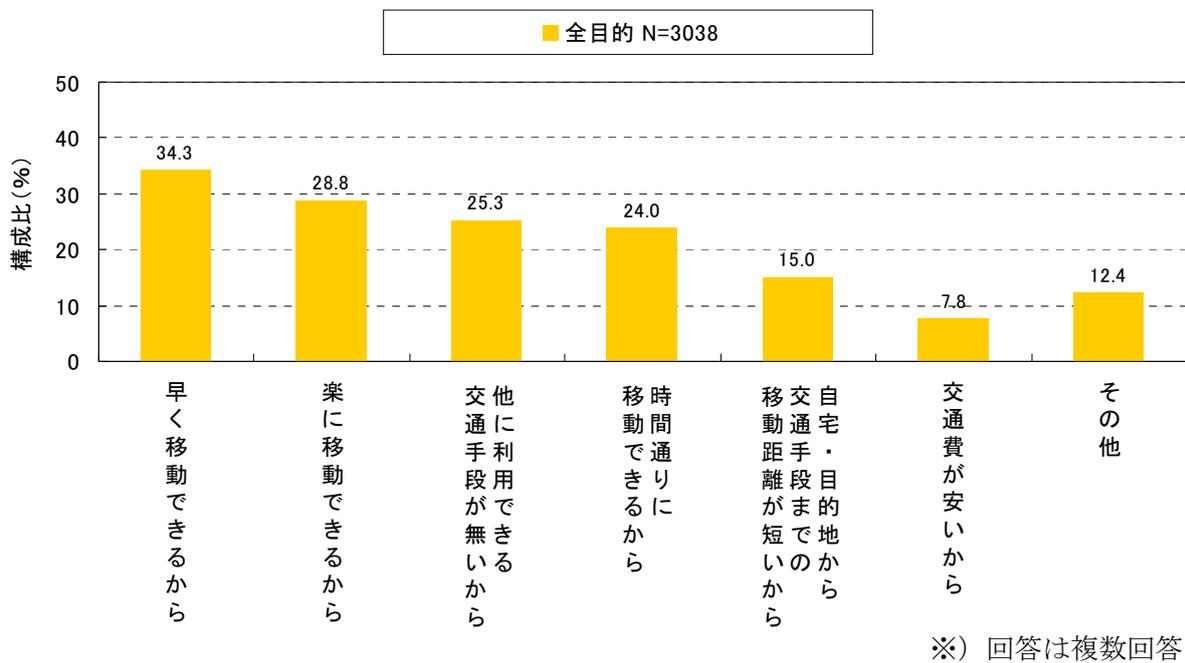


図 2 4 交通手段利用理由構成比

3. 市民の交通現況について

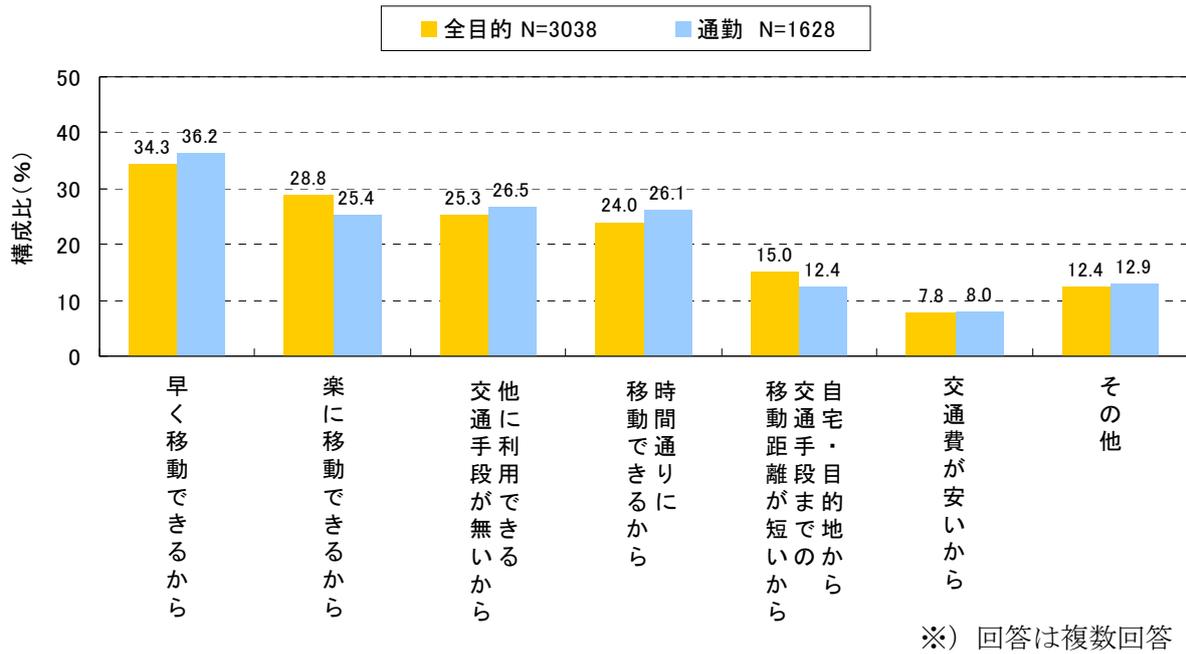


図 2 5 目的別 交通手段利用理由構成比：通勤

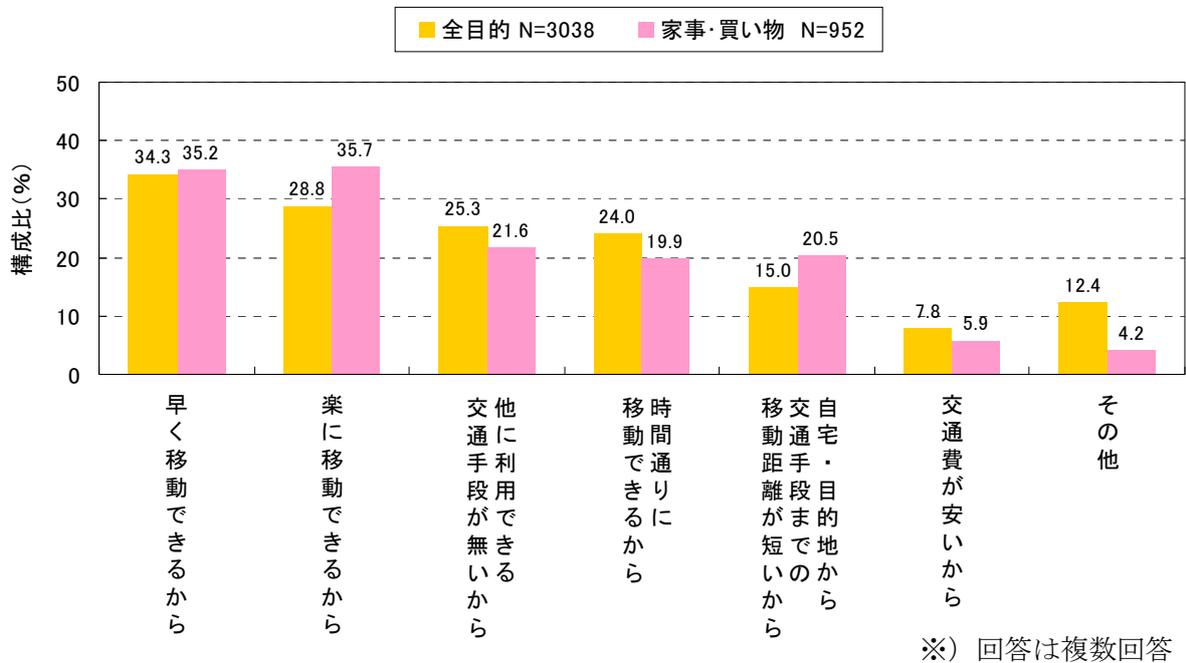


図 2 6 目的別 交通手段利用理由構成比：家事・買い物

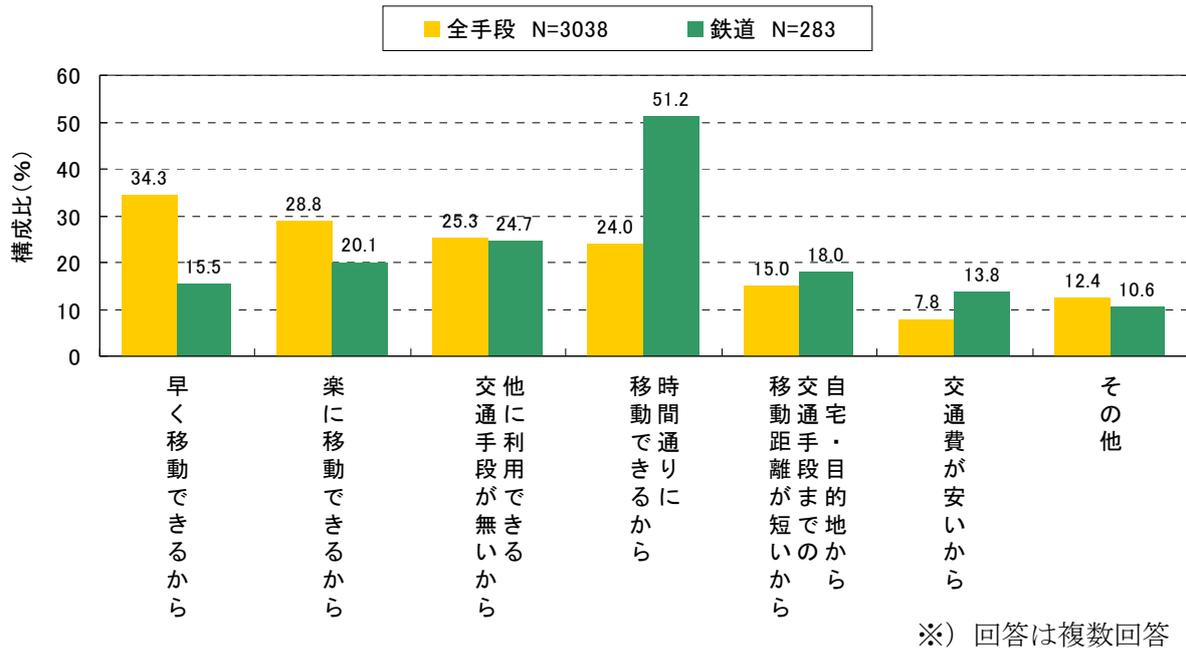


図 2 7 代表交通手段別 交通手段利用理由構成比：鉄道

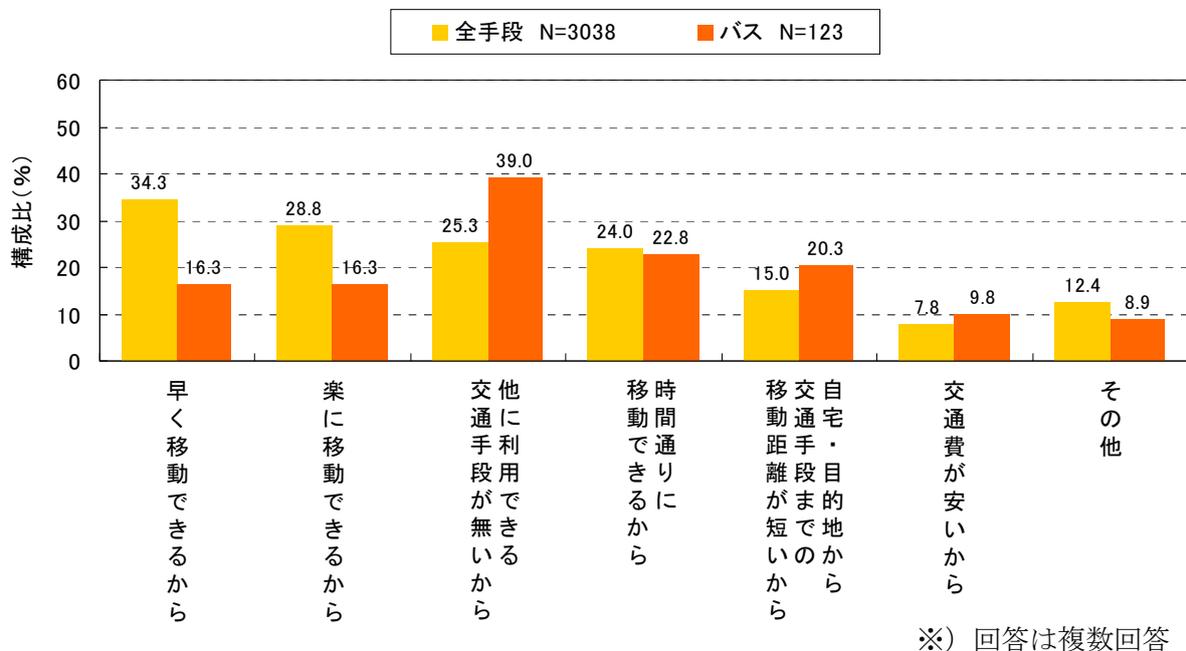


図 2 8 代表交通手段別 交通手段利用理由構成比：バス

3. 市民の交通現況について

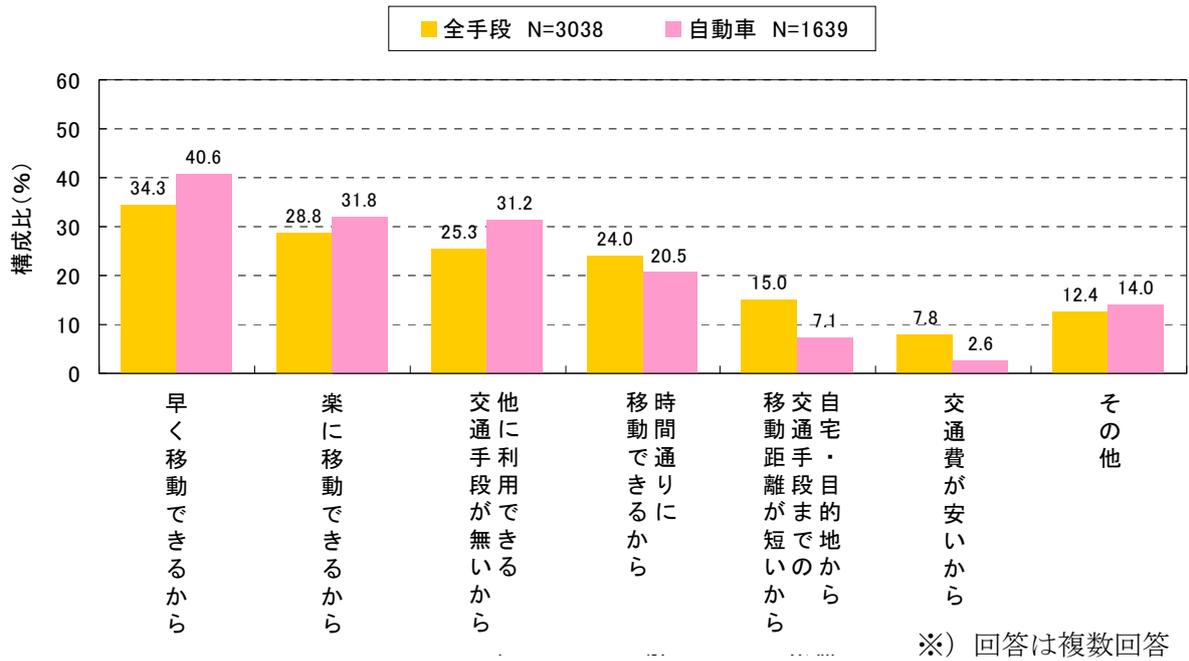


図29 代表交通手段別 交通手段利用理由構成比：自動車

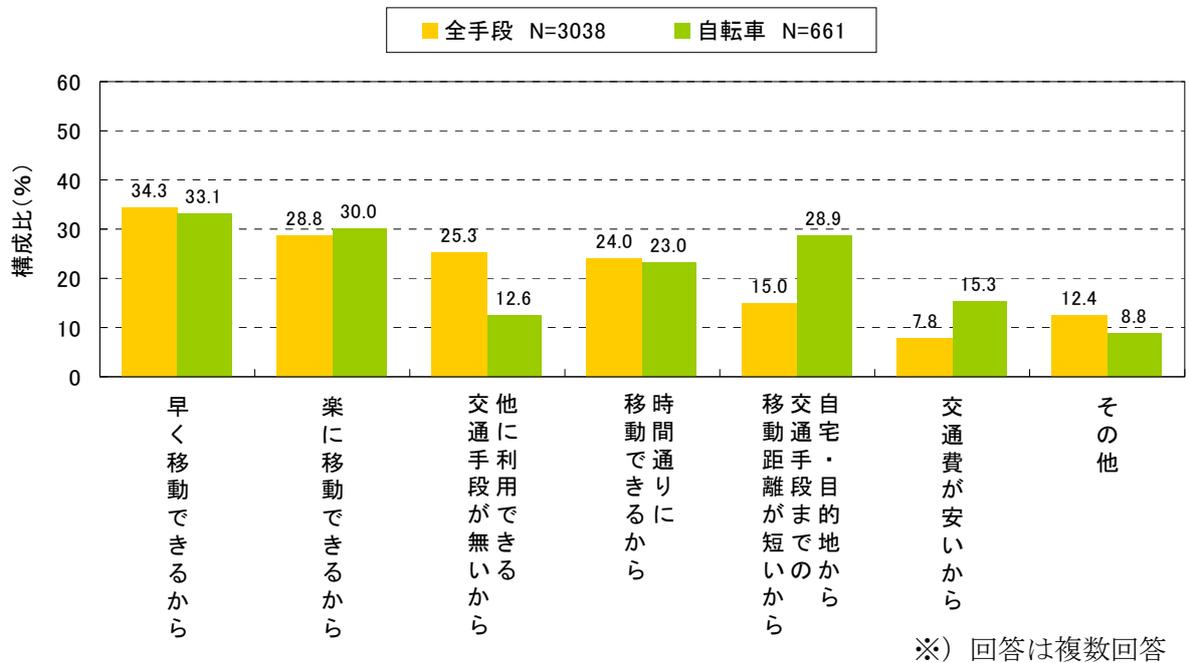


図30 代表交通手段別 交通手段利用理由構成比：自転車

(7) 駐車場種類・駐車料金

- ・ 利用している駐車場は、「目的地の敷地内にある駐車場」が8割以上を占めている。
- ・ 駐車料金は、「0円」が日額で8割以上、月額でも6割以上を占めている。
- ・ 目的地別に駐車場種類をみると、「都心地域」においても「目的地の敷地内にある駐車場」が約7割を占めており、「市中心部の「番町等」「瓦町等」であっても半数近くを占めている。
- ・ 目的地別に駐車料金をみると、「都心地域」においても「0円」が日額で約7割、月額でも約4割を占めており、「市中心部の「番町等」「瓦町等」であっても月額で2割以上を占めている。

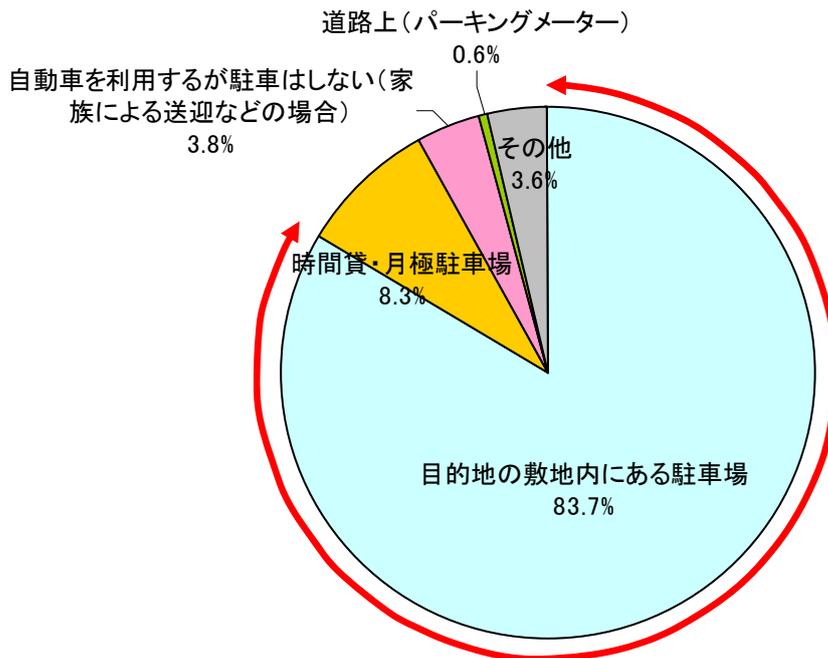


図3-1 駐車場種類構成比 (N=1919)

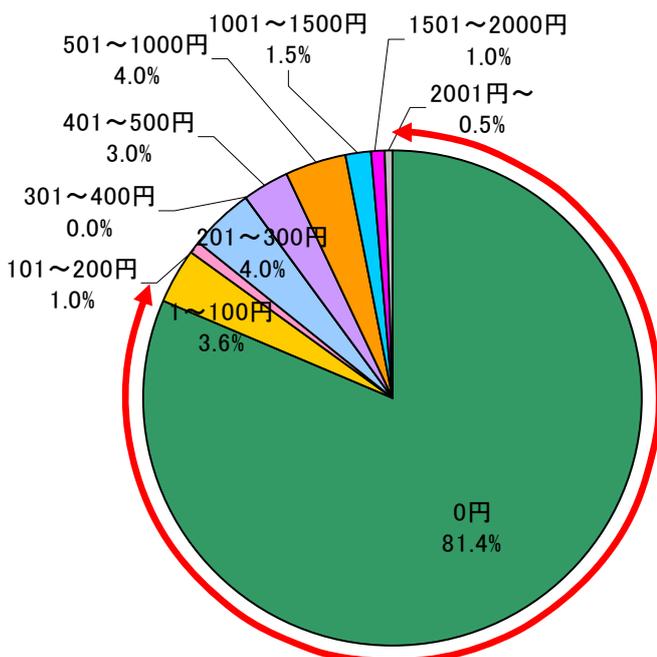


図3-2 駐車料金構成比：日額 (N=199)

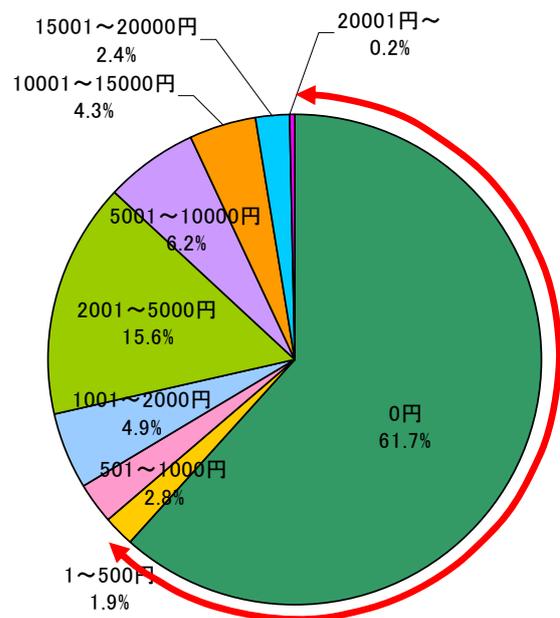
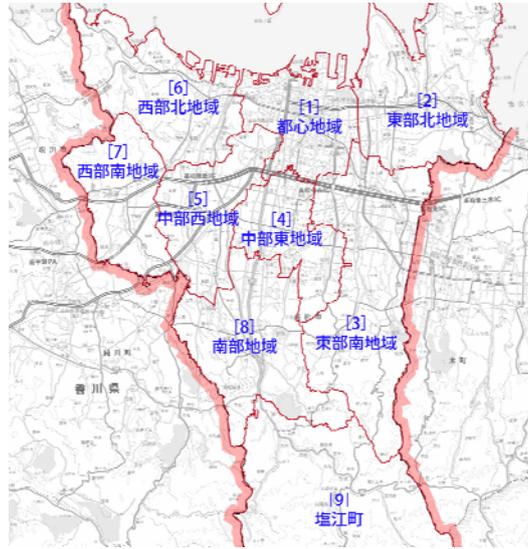


図3-3 駐車料金構成比：月額 (N=466)

3. 市民の交通現況について



目的地と駐車場種類構成比

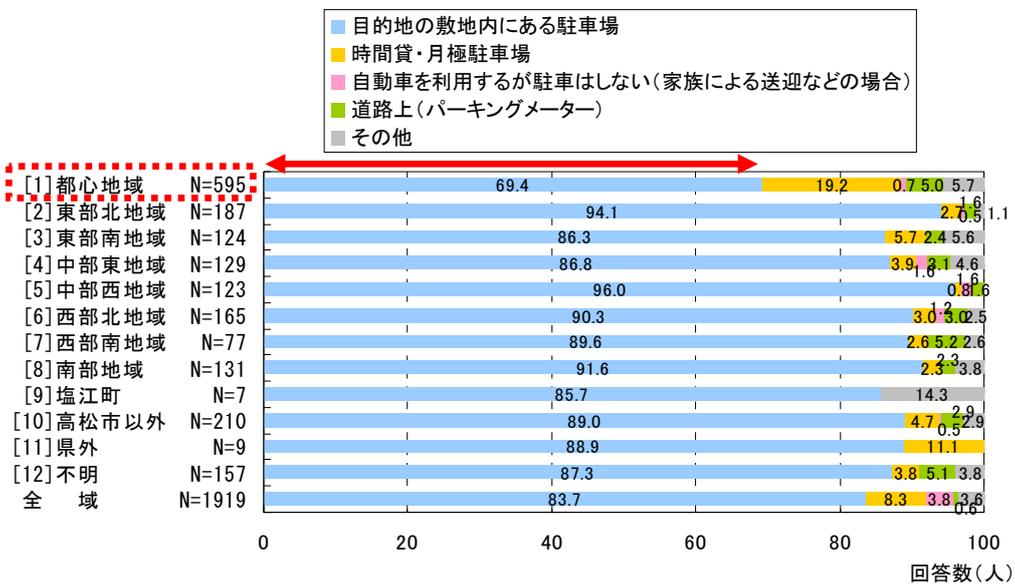


図 3 4 目的地別 駐車場種類構成比

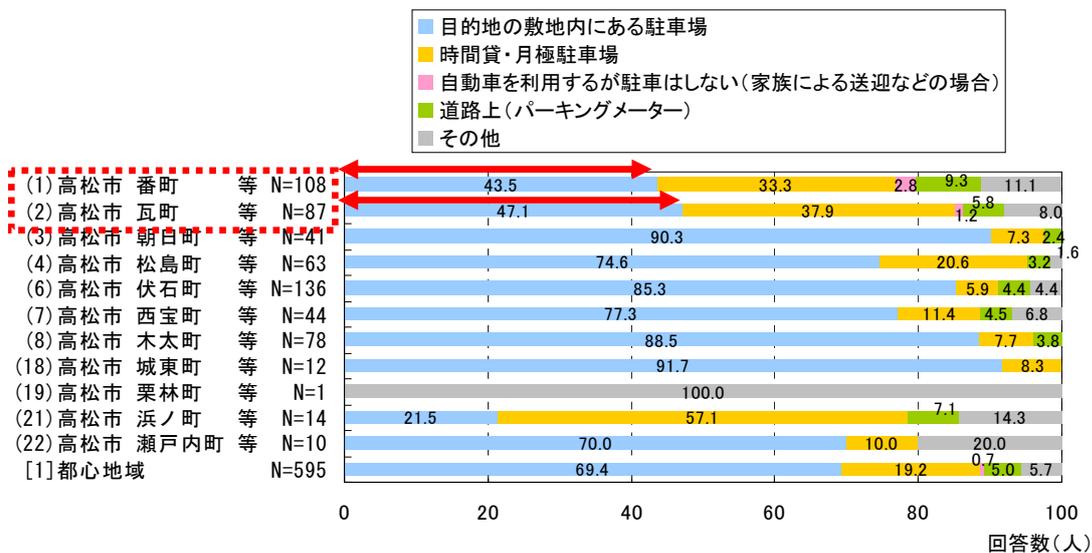
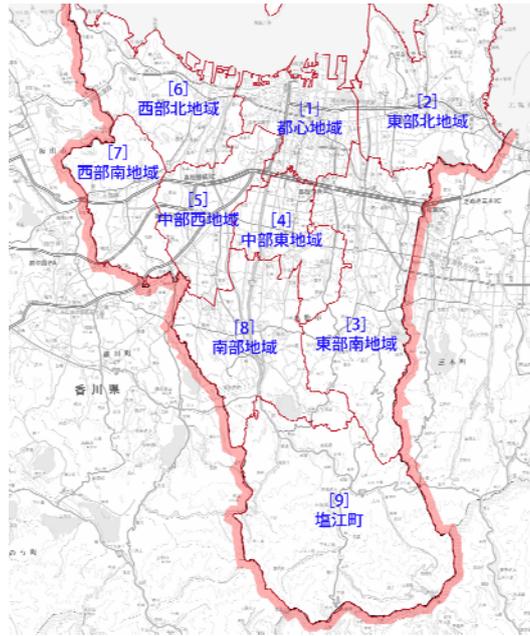


図 3 5 目的地別 駐車場種類構成比 (都心地域詳細)



※) 地域区分は、高松市都市計画マスタープランの区分を参考に設定した。

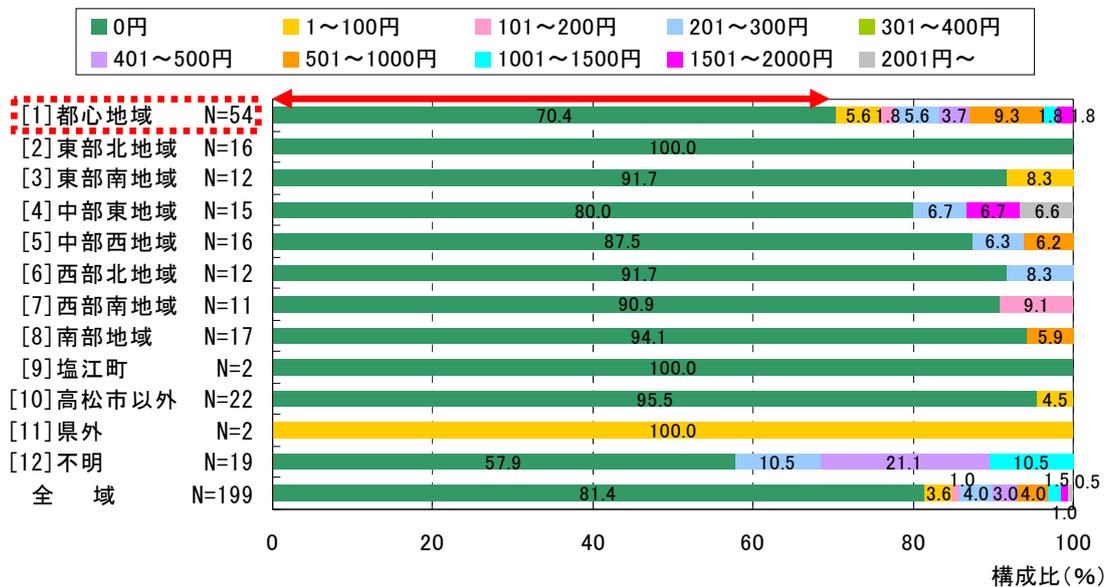


図3 6 目的地別 駐車料金構成比：日額

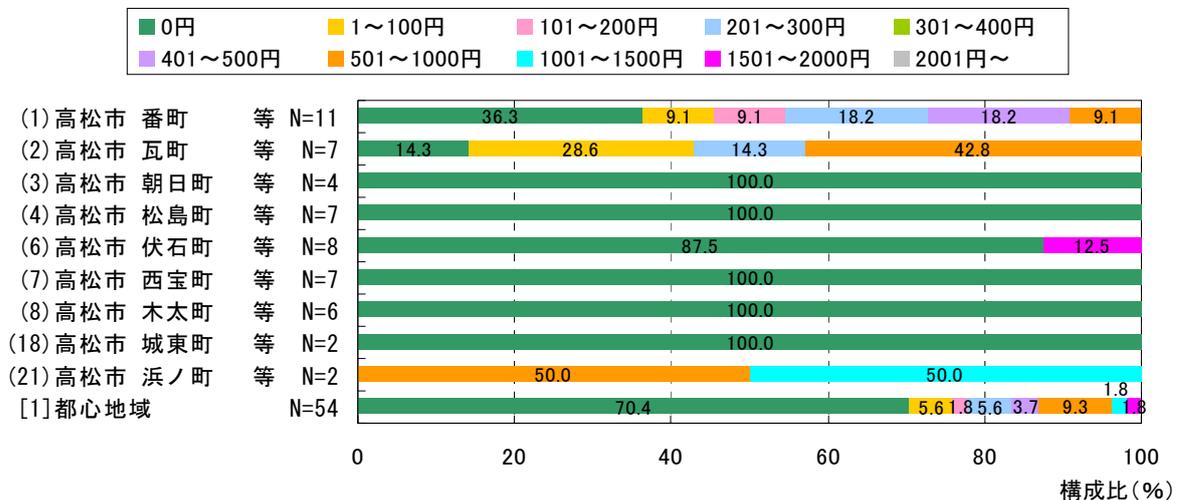
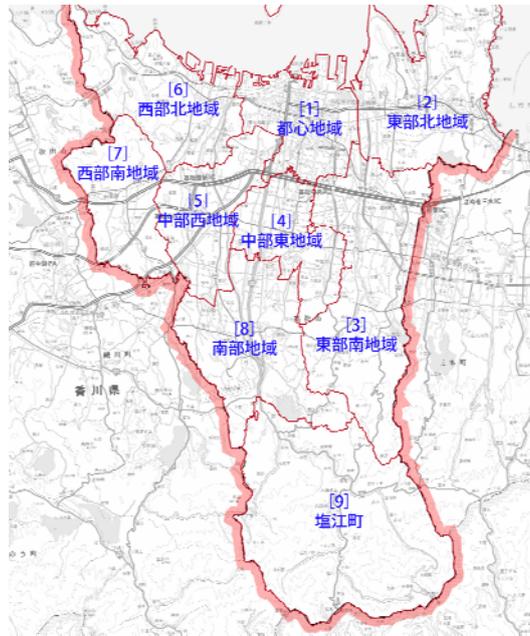


図3 7 目的地別 駐車料金構成比（都心地域詳細）：日額

3. 市民の交通現況について



※) 地域区分は、高松市都市計画マスタープランの区分を参考に設定した。

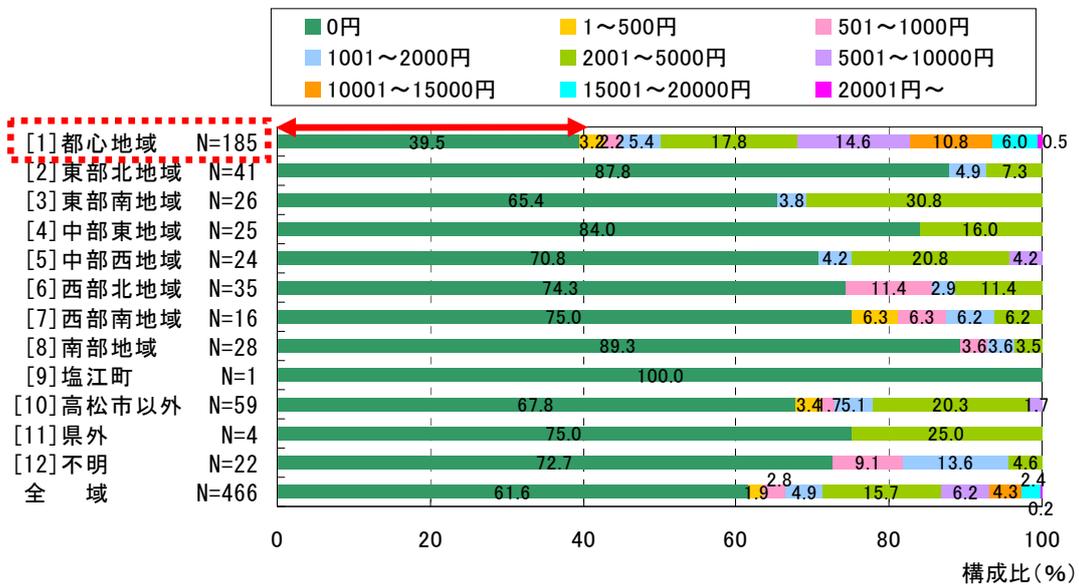


図 3 8 目的地別 駐車料金構成比：月額

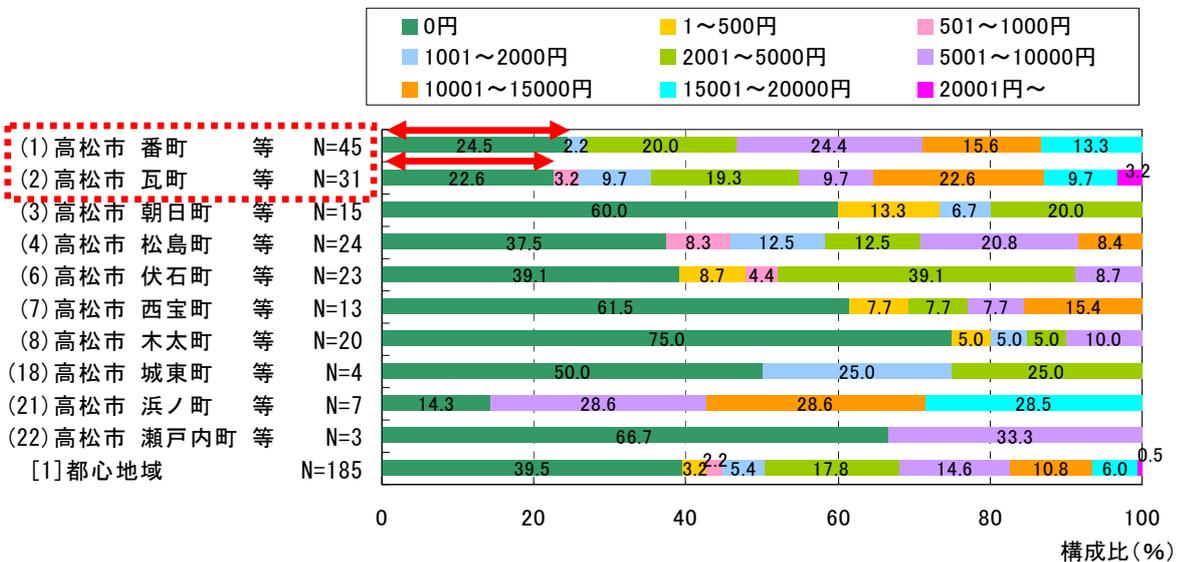


図 3 9 目的地別 駐車料金構成比（都心地域詳細）：月額

(8) 琴電瓦町駅・JR高松駅利用者の特性

- ・ 琴電瓦町駅・JR 高松駅利用者の降車後の交通手段は「徒歩」が多い。
- ・ JR 高松駅では「バス」「自転車」の利用がやや多い。
- ・ 琴電瓦町駅・JR 高松駅利用者の目的地は「都心地域」の「番町・瓦町等」が多い。

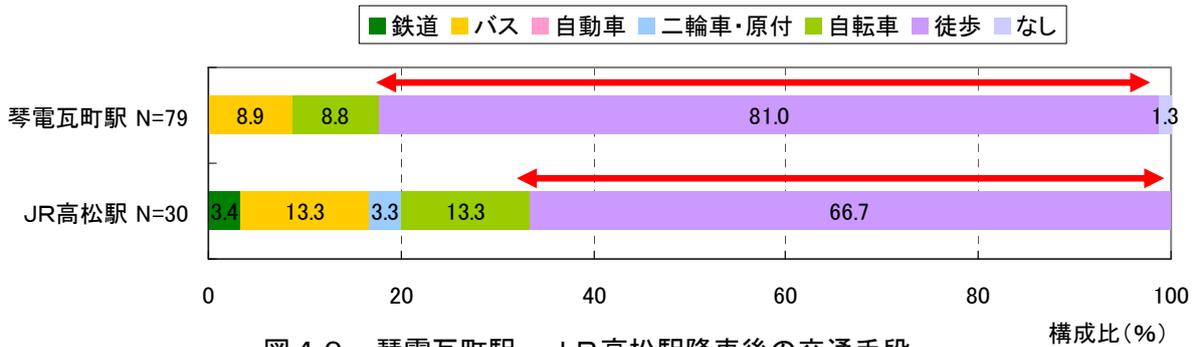


図40 琴電瓦町駅・JR高松駅降車後の交通手段

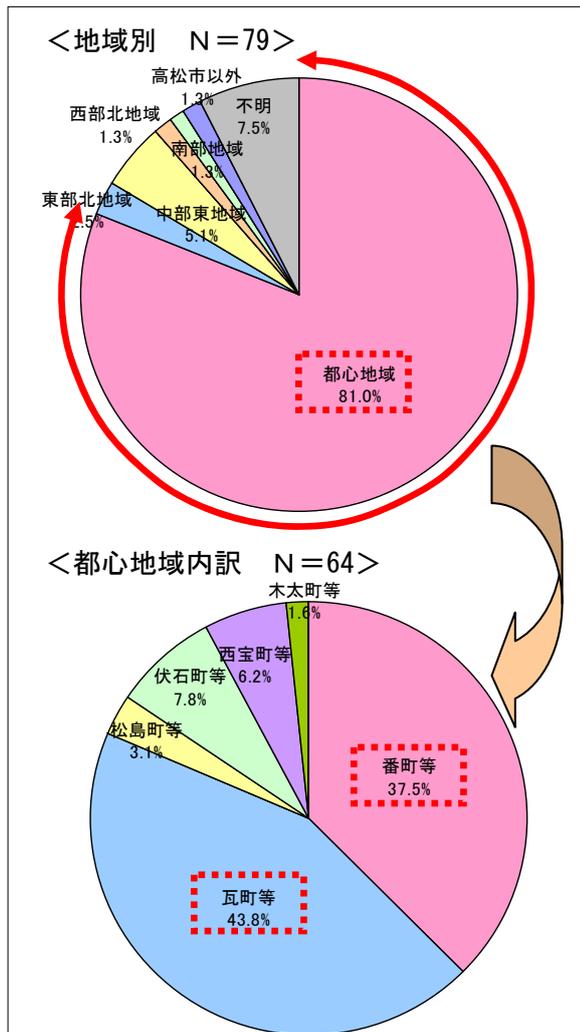


図41 琴電瓦町駅降車後の目的地

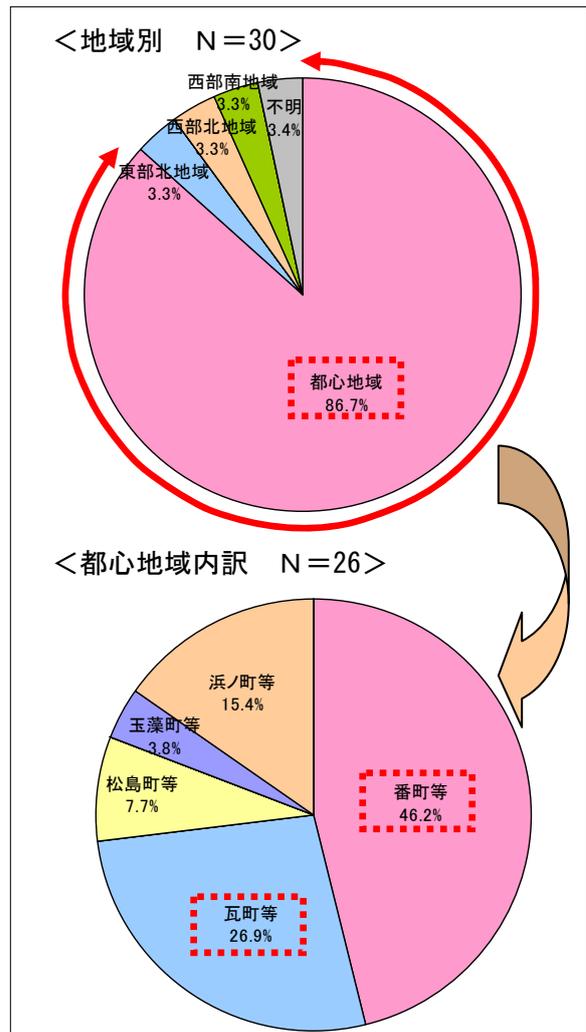


図42 JR高松駅降車後の目的地

4 都心地域内の市民の交通現況について

※) 都市地域内のみを移動している内々交通を対象としている。

(1) 都心地域内の移動の目的

- ・ 「通勤」目的での移動が最も多く、半数を占めている。
- ・ 次いで「家事・買い物」目的での移動が多く、約1/3を占めている。
- ・ 目的構成比は、高松市全体とほぼ同じである。

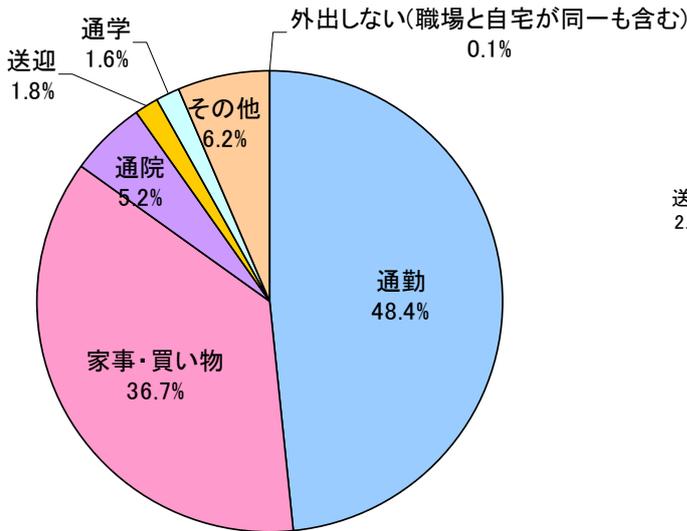


図 4 3 都心地域内の目的構成比 (N=732)

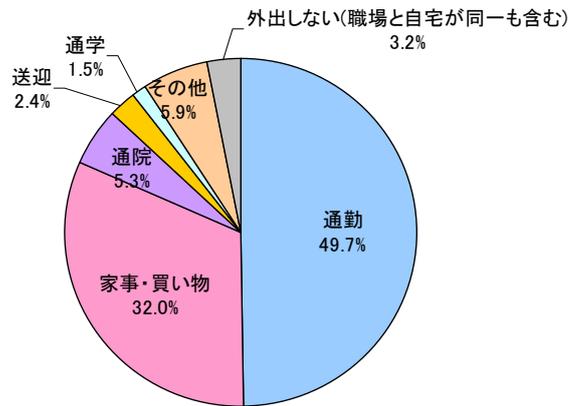
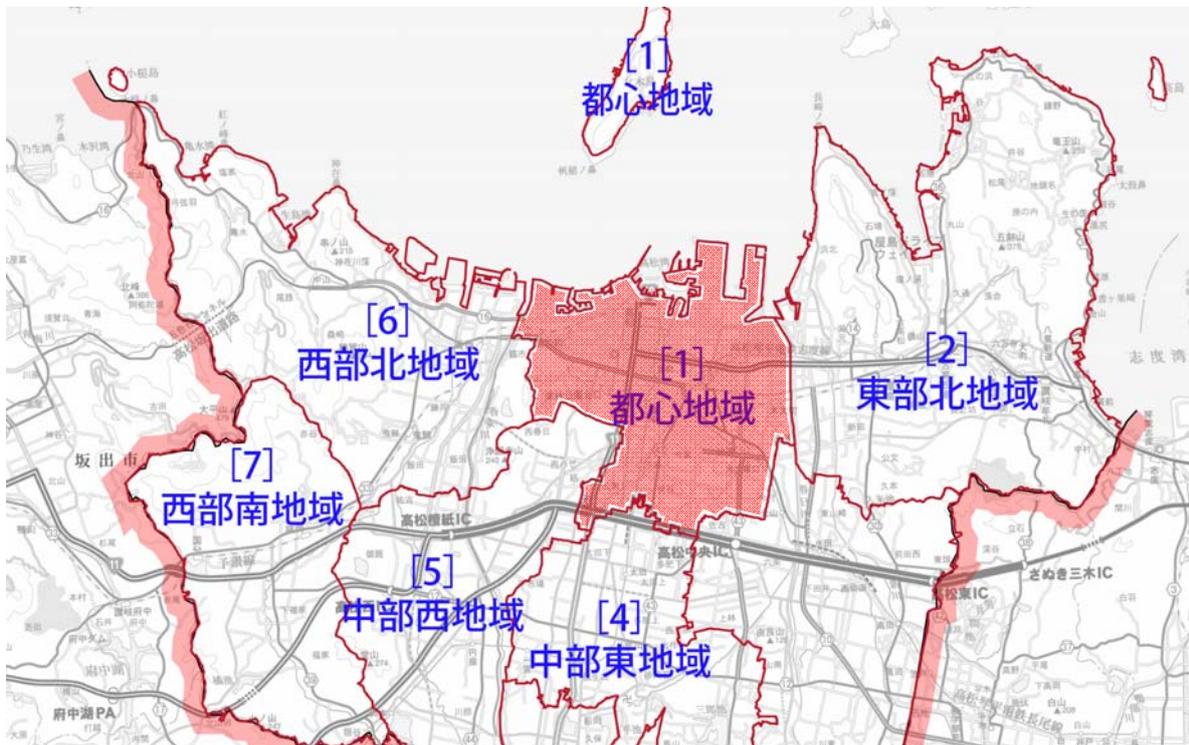


図 4 4 高松市全体の目的構成比 (N=3458)



※) 地域区分は、高松市都市計画マスタープランの区分を参考に設定した。

図 4 5 都心地域位置図

(2) 都心地域内の出発地と目的地の状況

- ・ 出発地としては「伏石町、木太町 等」が多い。
- ・ 目的地としては「番町、瓦町 等」が多い。

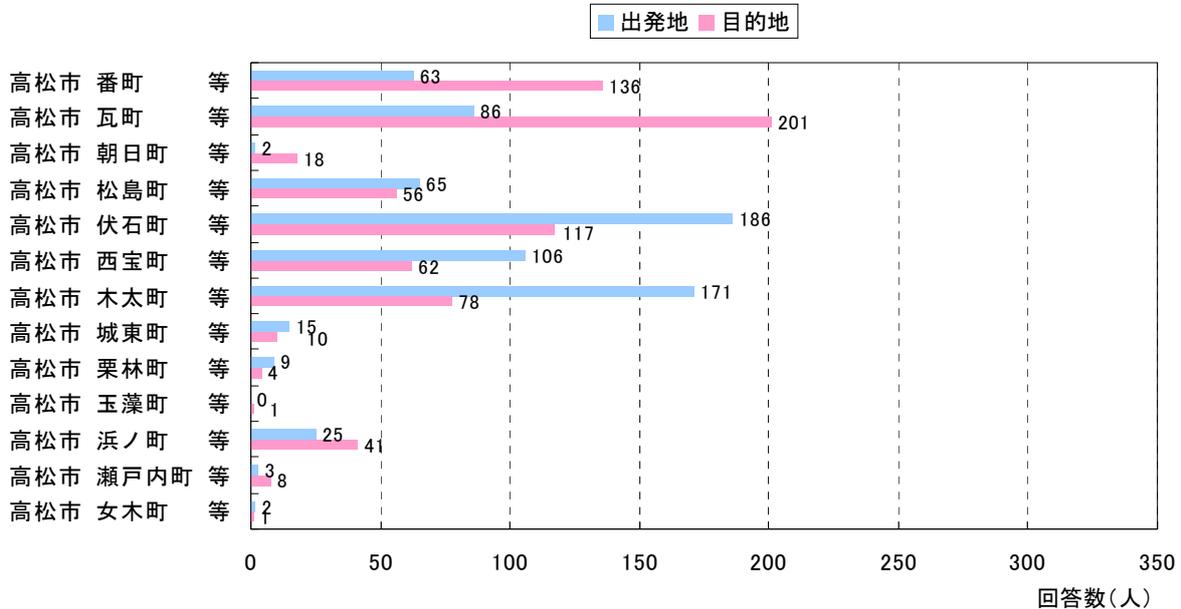


図 4 6 都心地域内の出発地と目的地

(3) 都心地域内の代表交通手段*

※) 代表交通手段：移動中に利用した最も主要な交通手段。
 鉄道→バス→自動車→二輪車・原付→自転車→徒歩 の順に優先する。

- ・ 「自転車」が最も多く、半数近く（44%）を占めている。
- ・ 次ので「自動車」が多く、約 2 割を占めている。
- ・ 高松市全体と比べると、自動車と自転車の分担率が逆転している。
- ・ 出発地域別に見ると、中心部では「徒歩」が多く、「自動車」が少ない。また、東部では「鉄道」が多い。
- ・ 目的地域別に見ると、東部および西部では「自動車」が多く、「自転車」が少ない。

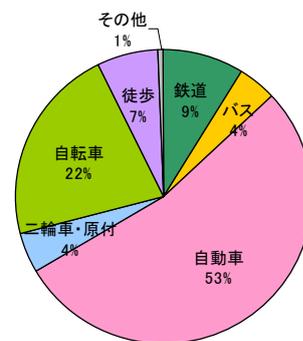
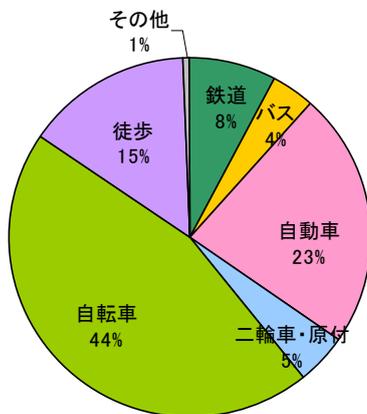


図 4 7 都心地域内の代表交通手段構成比 (N=724) 図 4 8 高松市全体の代表交通手段構成比 (N=3276)

4. 都心地域内の市民の交通現況について

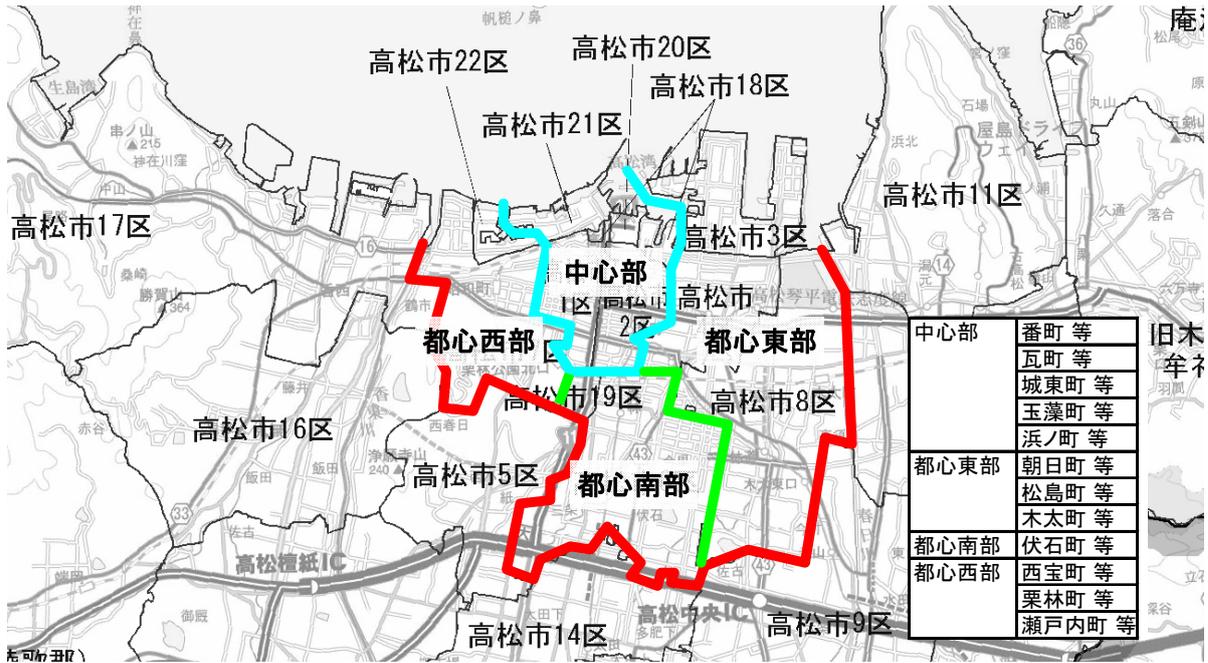


図 4 9 都心地域エリア分割図

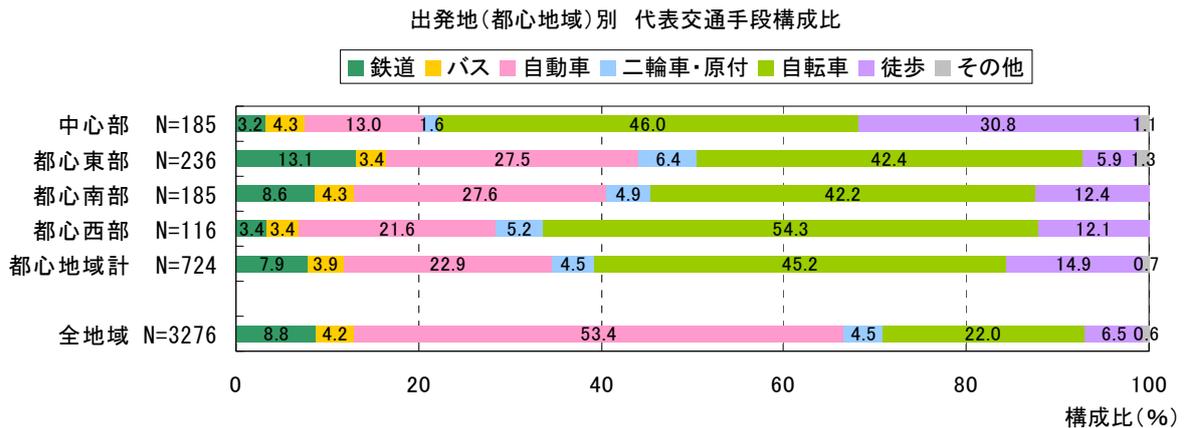


図 5 0 出発地別 代表交通手段構成比

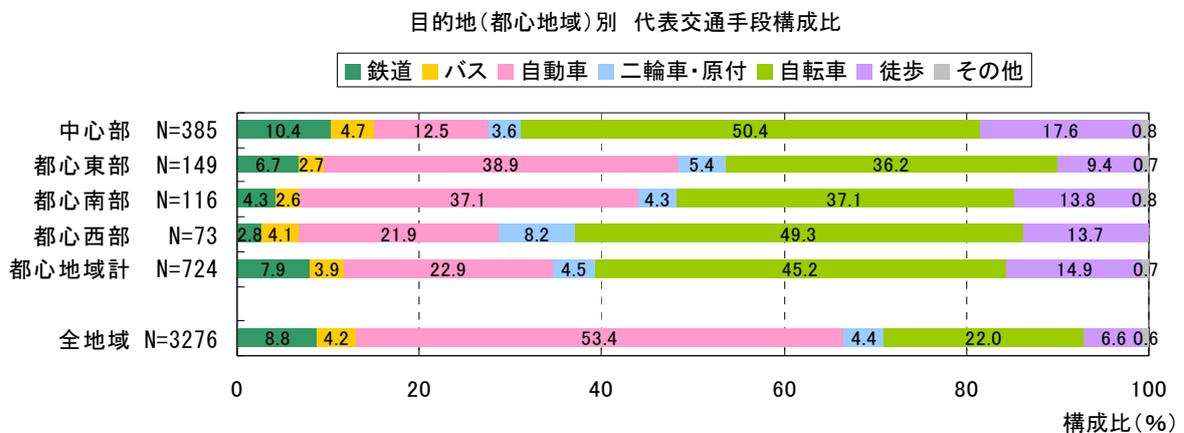


図 5 1 目的地別 代表交通手段構成比

(4) 都心地域内の所要時間

- ・ 10分以下で半数以上を占めており、15分以下では3/4近くを占めている。
- ・ 代表交通手段別にみると、「鉄道」「バス」は所要時間が長いが、「自動車」「二輪車・原付」「自転車」「徒歩」の構成比はほぼ同様となっている。

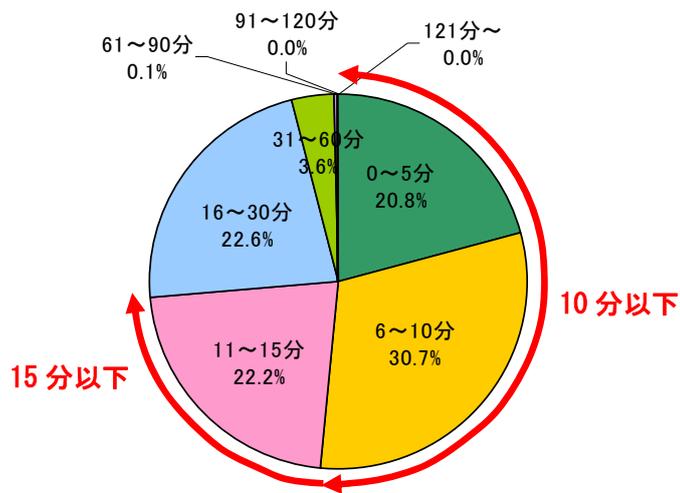


図 5 2 所要時間構成比 (N=717)

代表交通手段別 目的地所要時間構成比(出発地: 都心地域)

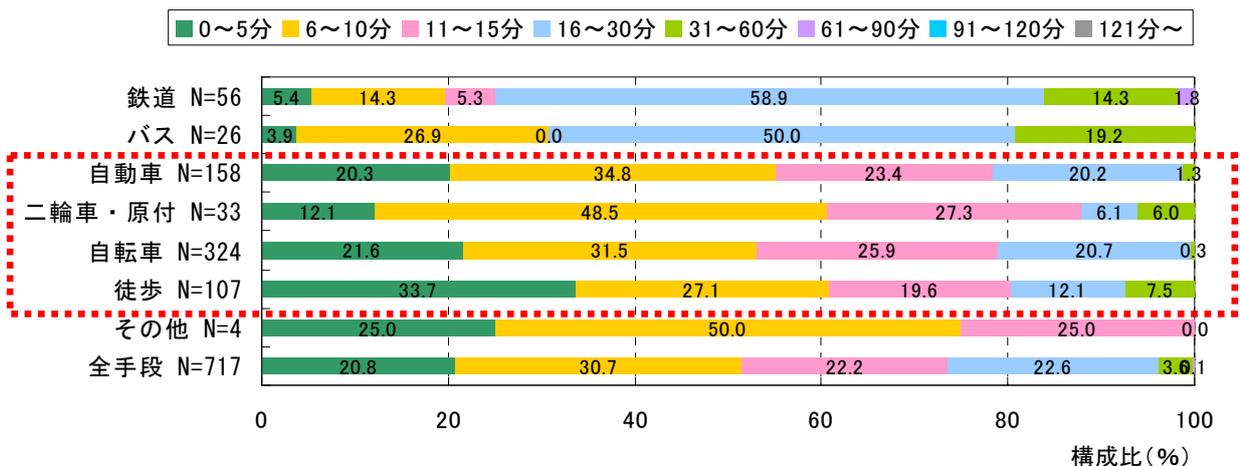
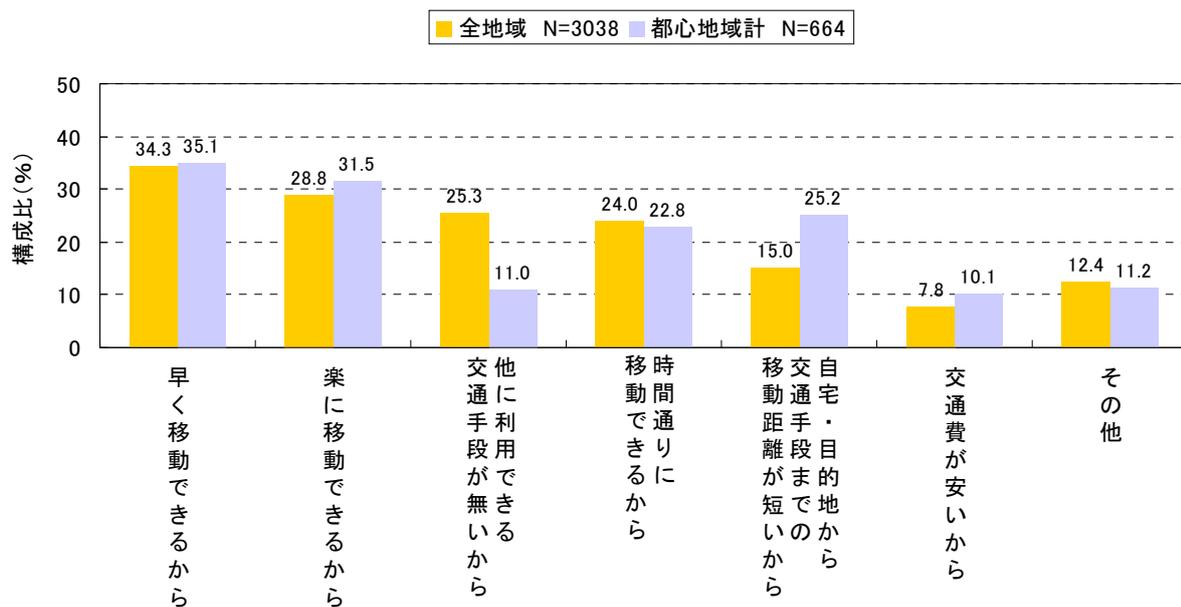


図 5 3 代表交通手段別 所要時間構成比

(5) 都心地域内の交通手段の利用理由

- ・ 「早く移動できるから」との回答が最も多く、約1/3を占めている。
- ・ 次の「楽に移動できるから」との回答が多く、約3割を占めている。
- ・ 代表交通手段別に見ると、「鉄道」では「時間通りに移動できるから」、[バス]では「早く移動できるから」、「交通費が安いから」が多い傾向がある。



※) 回答は複数回答

図5 4 交通手段利用理由構成比

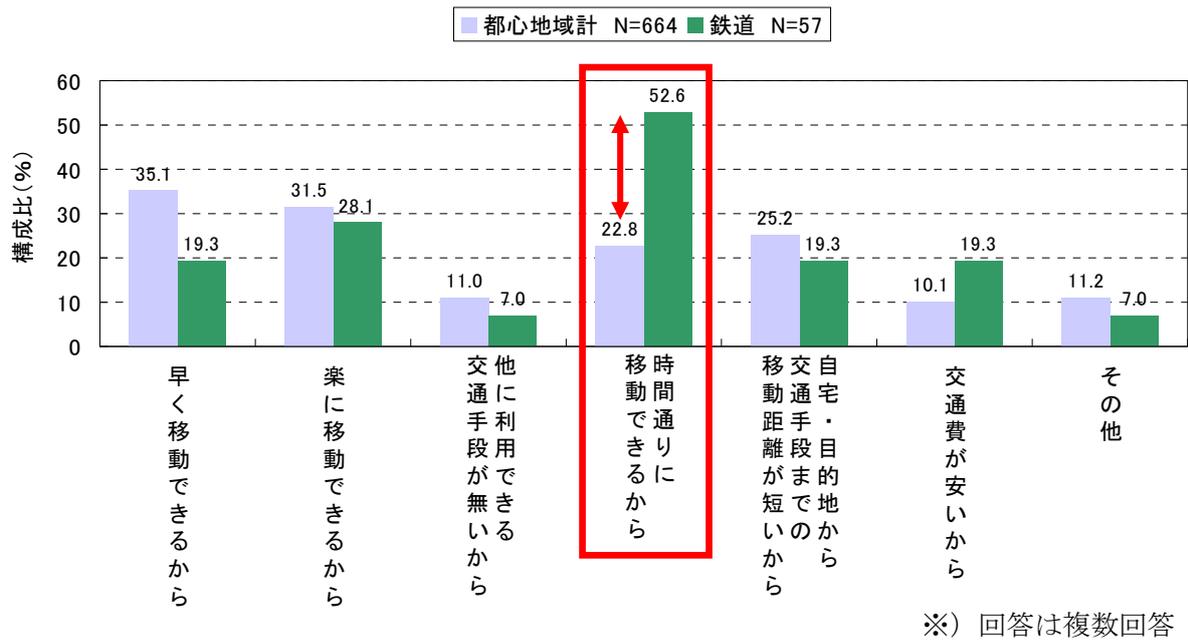


図55 代表交通手段別 交通手段利用理由構成比：鉄道

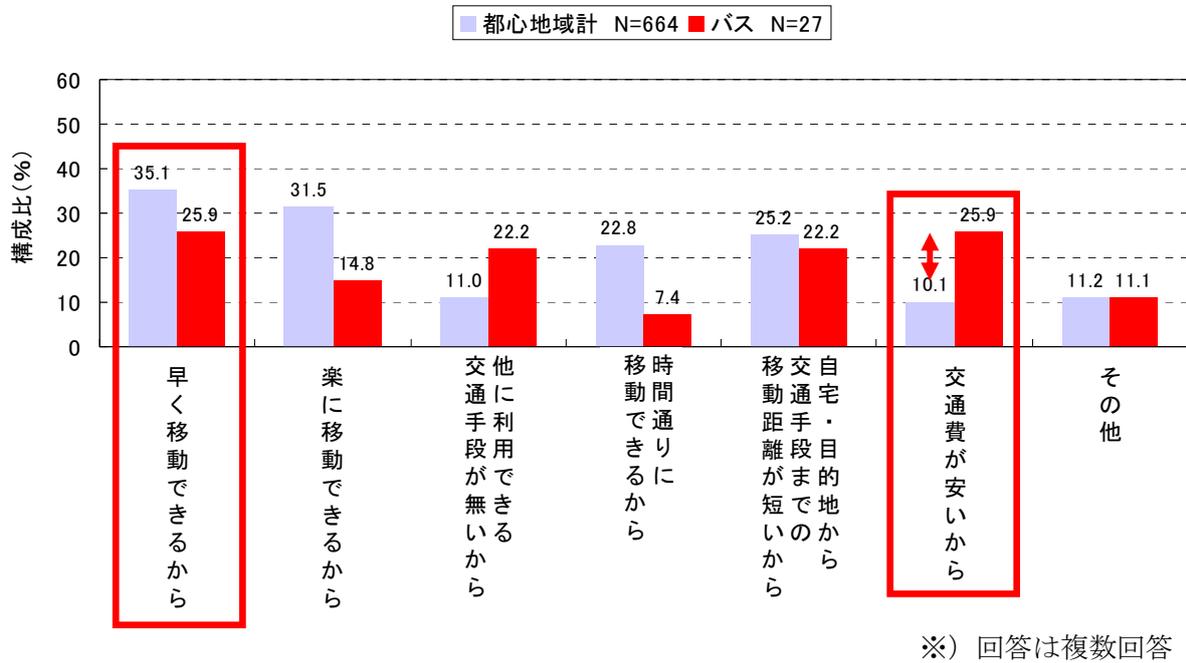
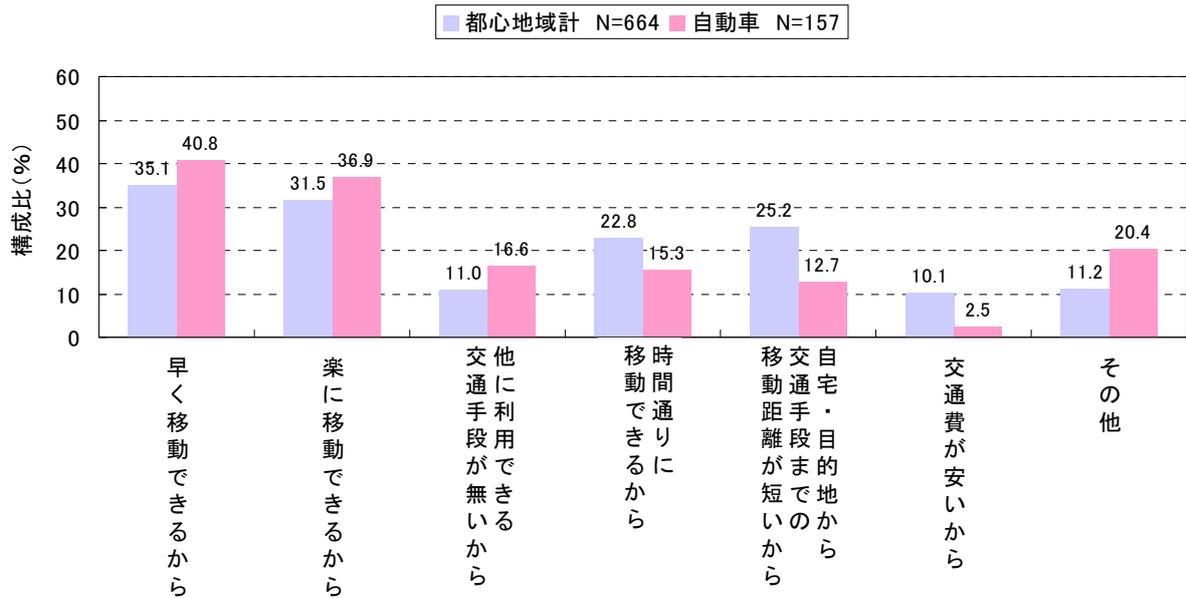


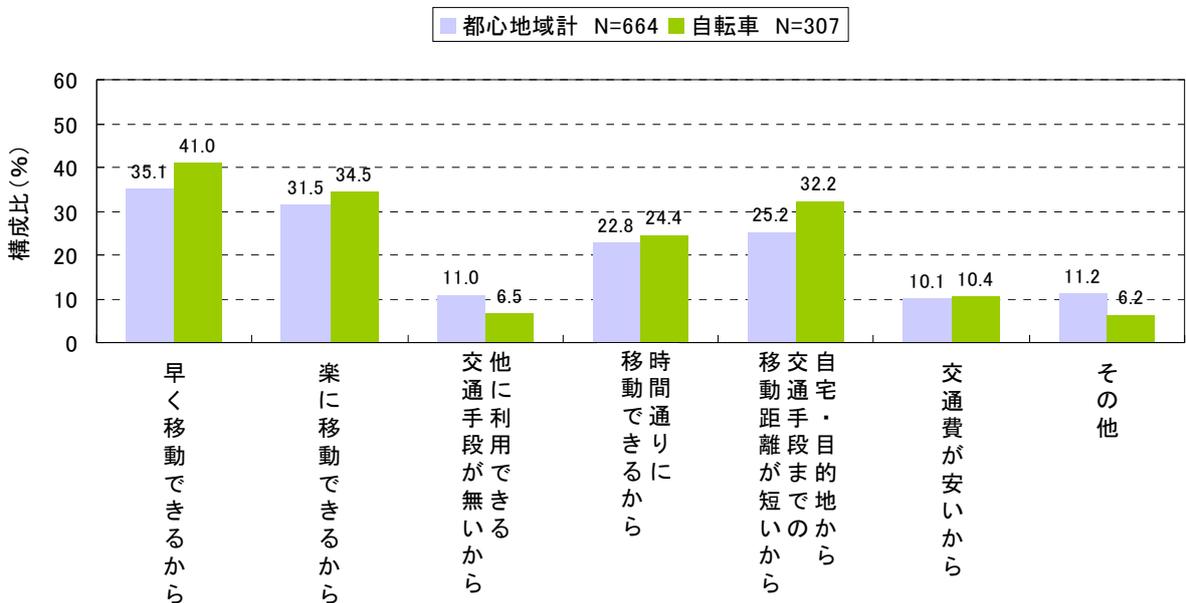
図56 代表交通手段別 交通手段利用理由構成比：バス

4. 都心地域内の市民の交通現況について



※) 回答は複数回答

図57 代表交通手段別 交通手段利用理由構成比：自動車



※) 回答は複数回答

図58 代表交通手段別 交通手段利用理由構成比：自転車

(6) 都心地域内の駐車場種類・駐車料金

- ・ 利用している駐車場は、「目的地の敷地内にある駐車場」が75%を占めている。
- ・ 駐車料金は、「0円」が日額で8割以上、月額でも5割以上を占めている。
- ・ 目的地別に駐車場種類を見ると、「中心部」においても「目的地の敷地内にある駐車場」が約6割を占めている。
- ・ 目的地別に駐車場料金を見ると、「中心部」においても「0円」が日額で7割近く、月額でも約4割を占めている。

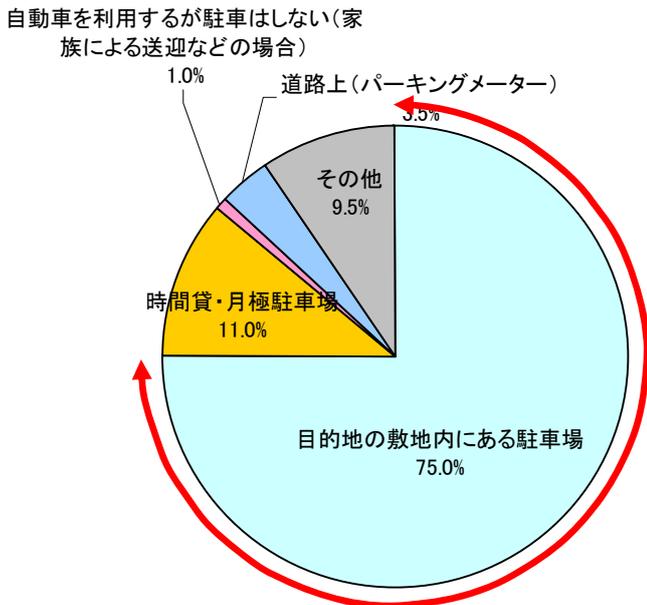


図59 都心地域内の駐車場種類構成比 (N=200)

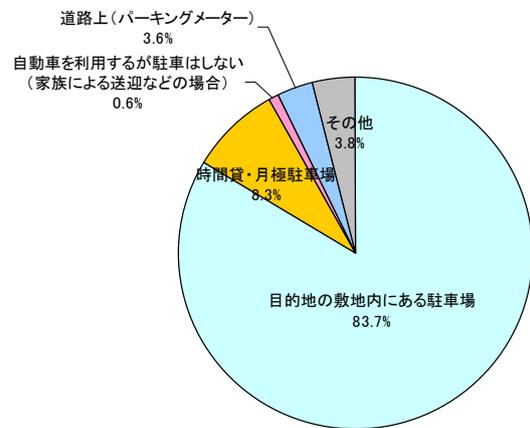


図60 高松市全体の駐車場種類構成比 (N=1919)

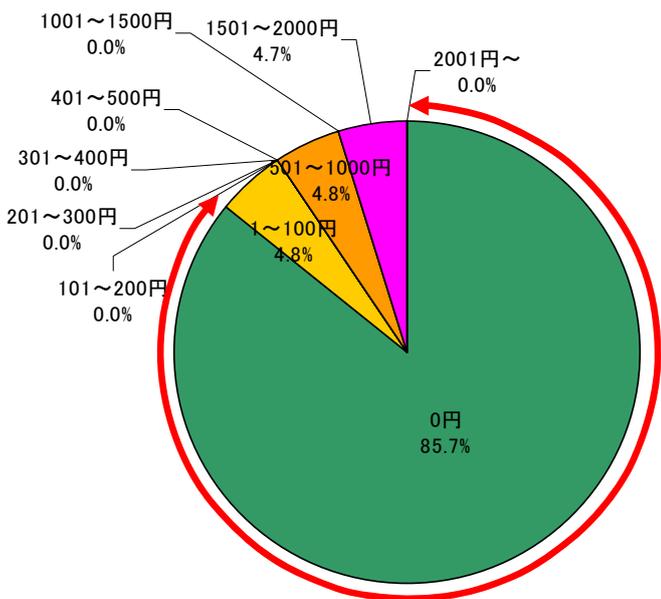


図61 駐車料金構成比：日額 (N=21)

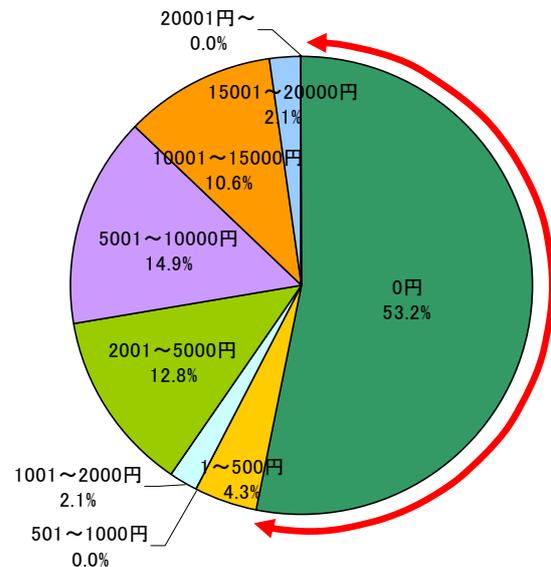


図62 駐車料金構成比：月額 (N=47)

4. 都心地域内の市民の交通現況について

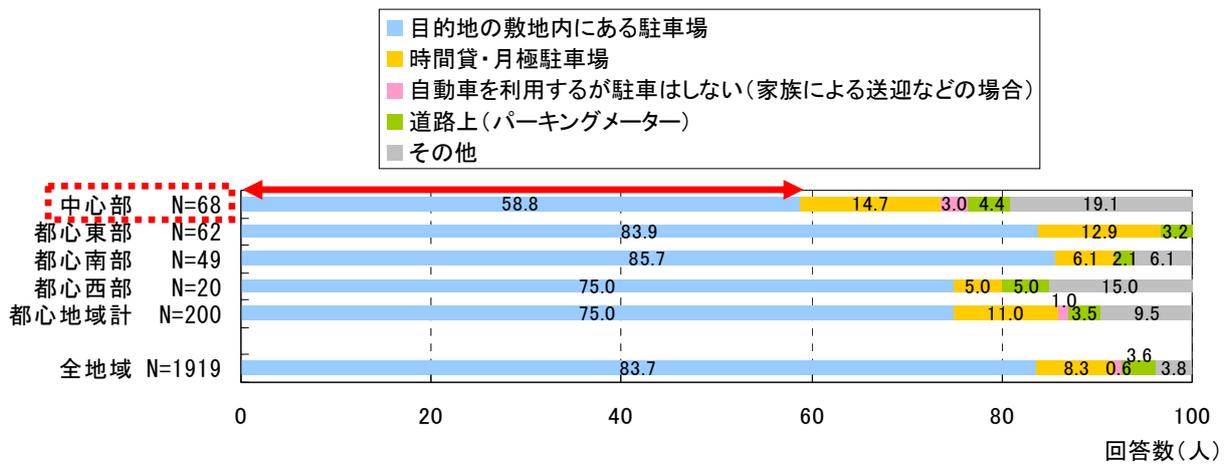


図 6 3 目的地別 駐車場種類構成比

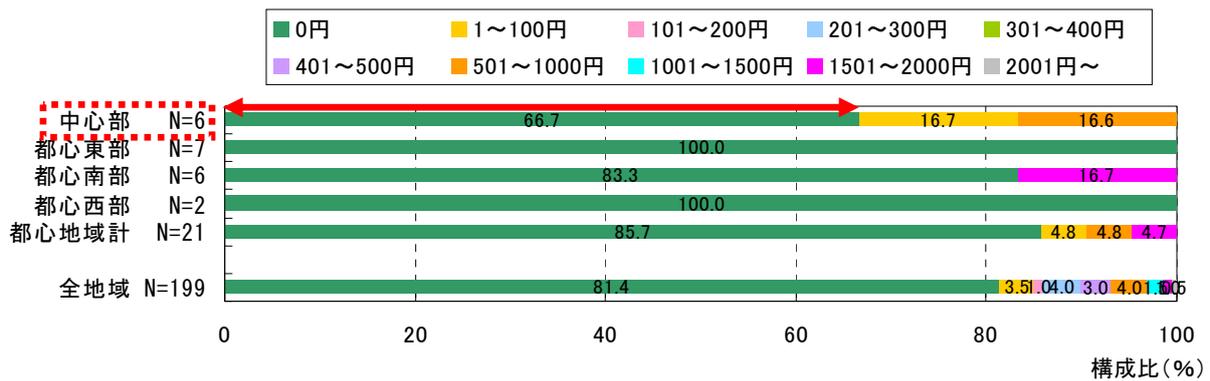


図 6 4 目的地別 駐車場料金構成比：日額

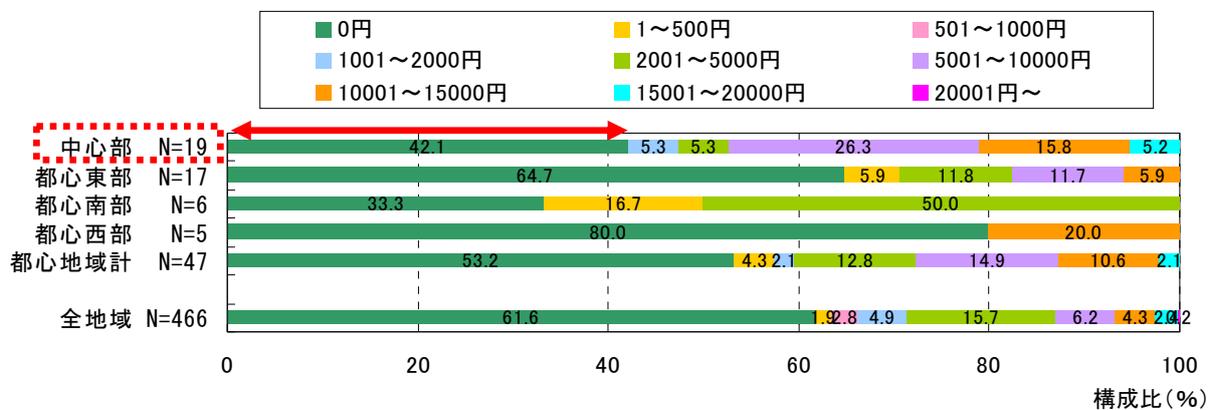


図 6 5 目的地別 駐車場料金構成比：月額

5 自動車から自転車への転換について

(1) 自転車への転換の可能性

- ・ 自動車利用者の約3割が、自転車への転換の可能性がある。
- ・ 目的別にみると、「家事・買い物」で転換の可能性が高い。
- ・ 出発地別にみると、「都心地域」「中部東地域」「東部北地域」で転換の可能性が高い。
- ・ 目的地別にみると、「東部北地域」「中部東地域」「中部西地域」で転換の可能性が高い。

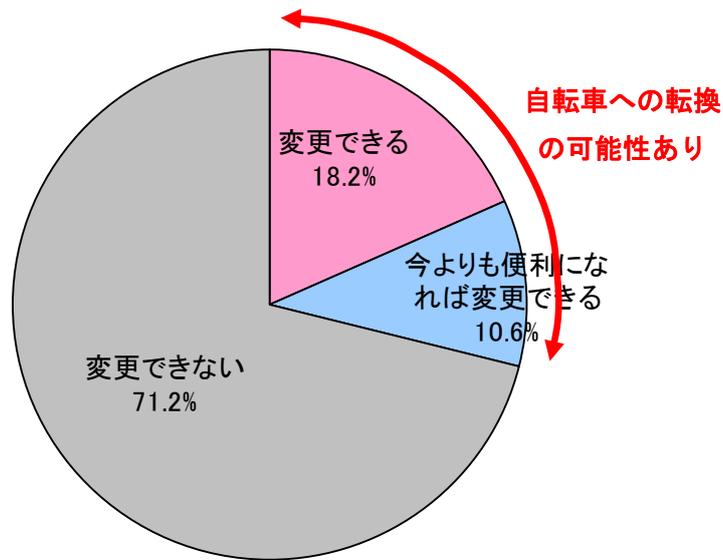


図 6 6 転換可能性構成比 (N=1684)

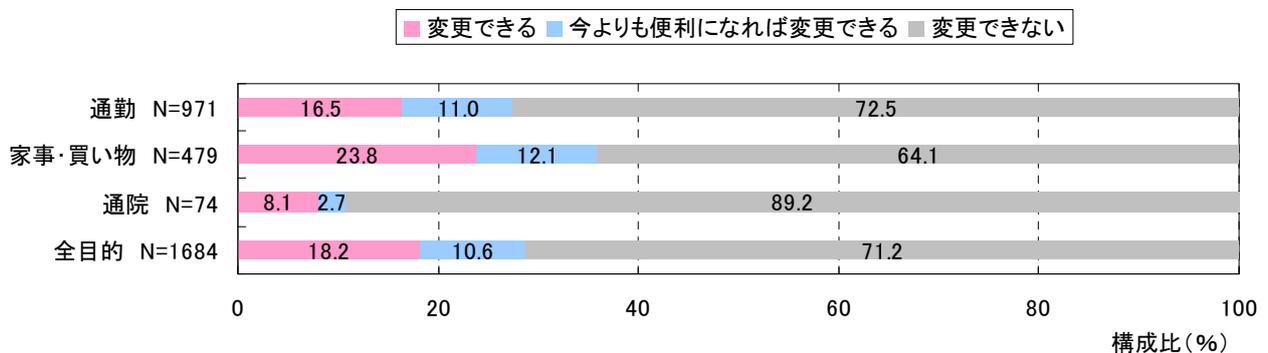
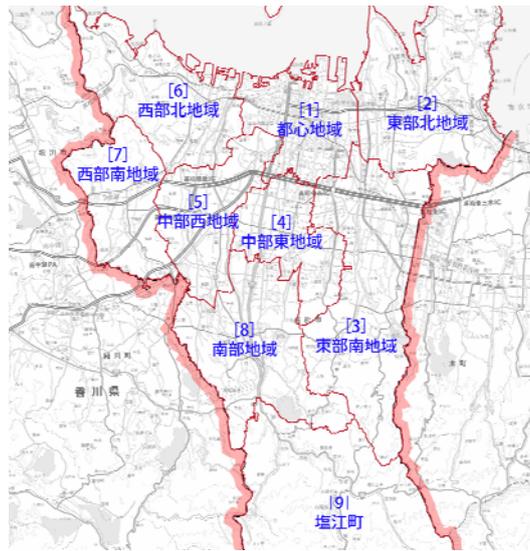


図 6 7 目的別 転換可能性構成比

5. 自動車から自転車への転換について



※) 地域区分は、高松市都市計画マスタープランの区分を参考に設定した。

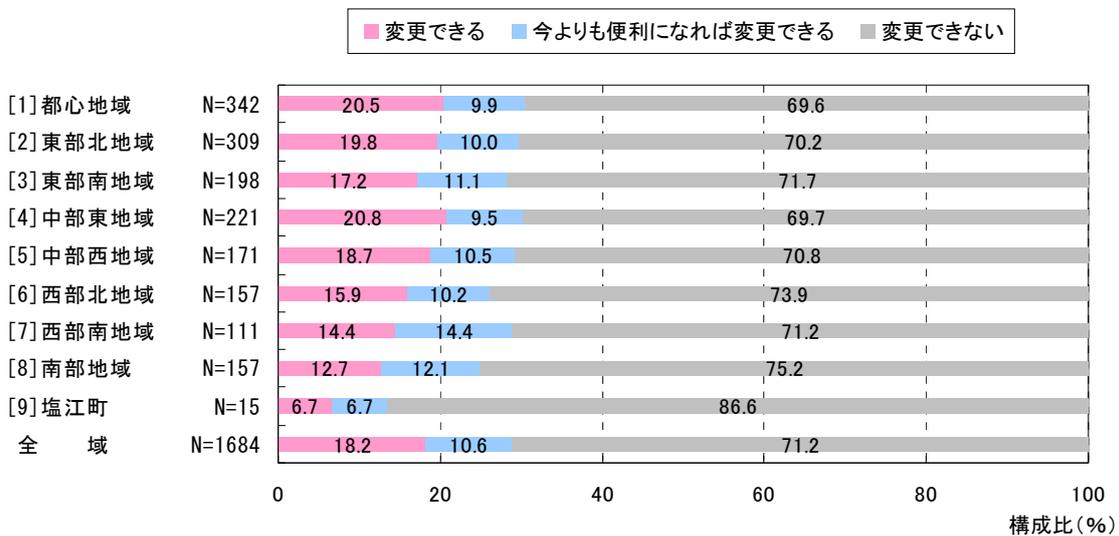


図 6 8 出発地別 転換可能性構成比

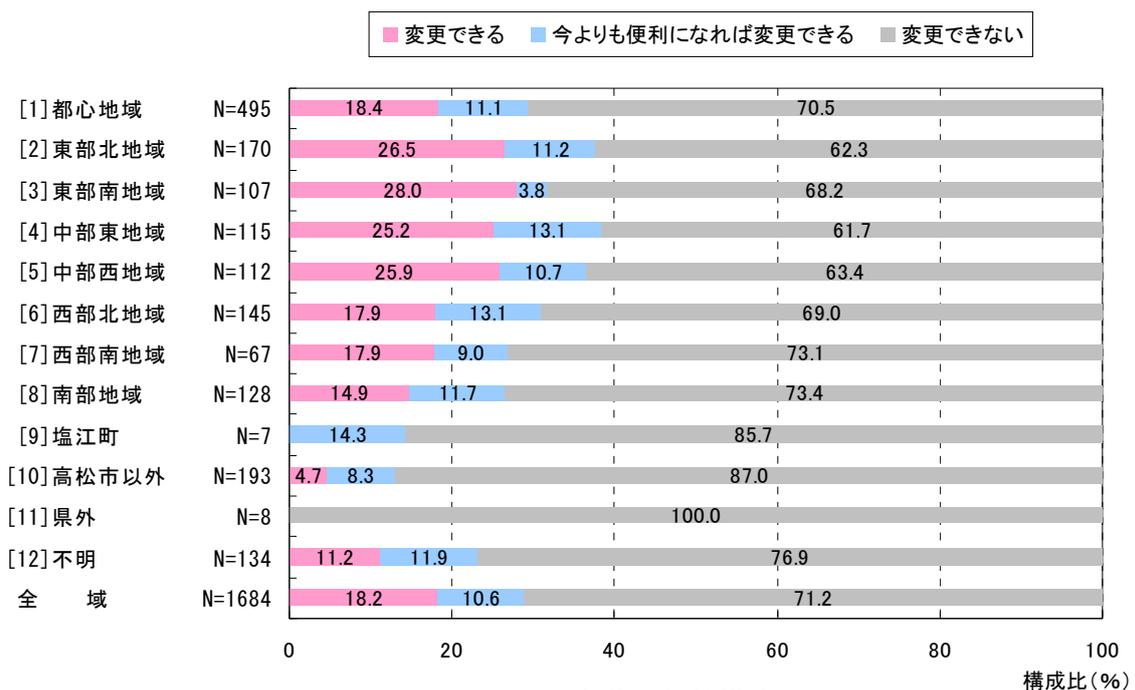


図 6 9 目的地別 転換可能性構成比

(2) 自転車への転換の条件

- ・ 自転車への転換の条件としては「自転車の走行空間整備」が最も多く、約6割が選択している。

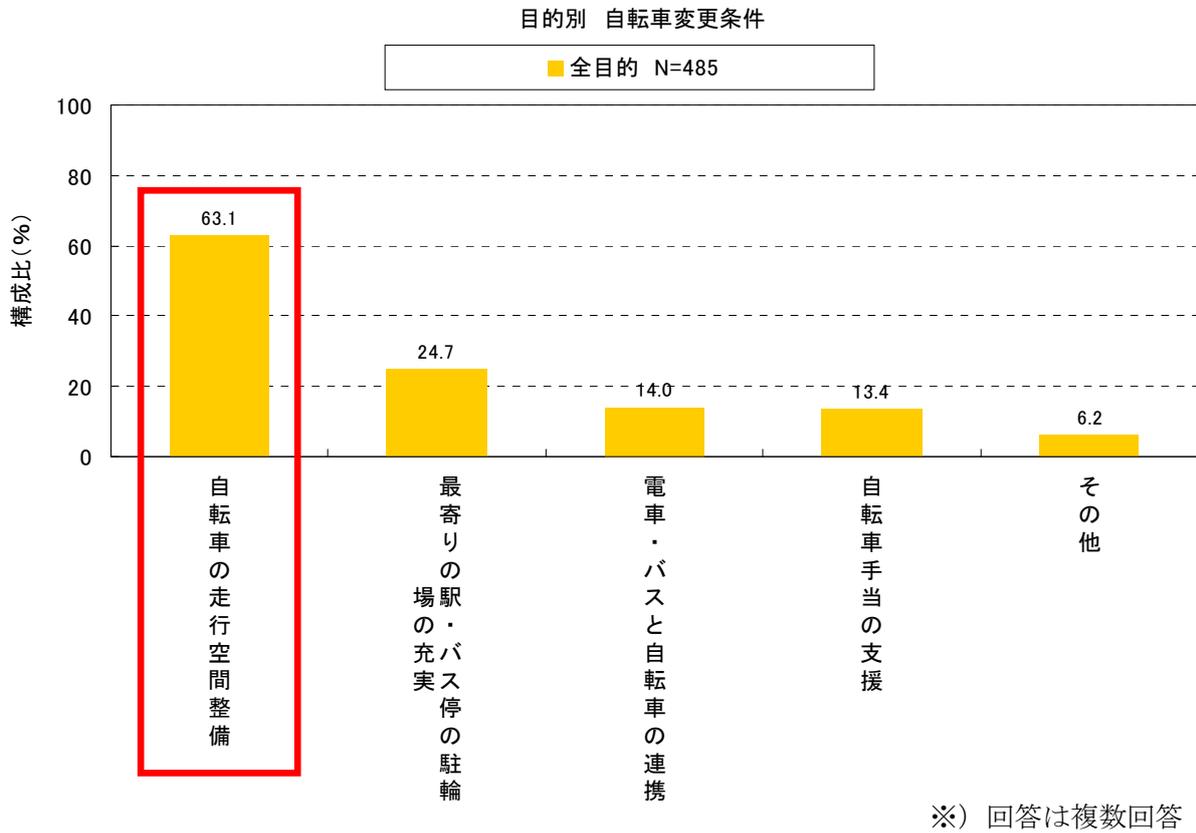


図70 転換条件 (N=485)

(3) 自転車への転換条件の内訳

- ・ 「自転車の走行空間整備」では、「車道における自転車走行帯の確保」が最も多い。
- ・ 「最寄りの駅・バス停の駐輪場の充実」では、「最寄りの駅・バス停の駐輪場の整備」が最も多い。
- ・ 「電車・バスと自転車の連携」では、「サイクルトレイン」が最も多い。
- ・ 「自転車手当の支援」では、「4,001～5,000円」が最も多い。

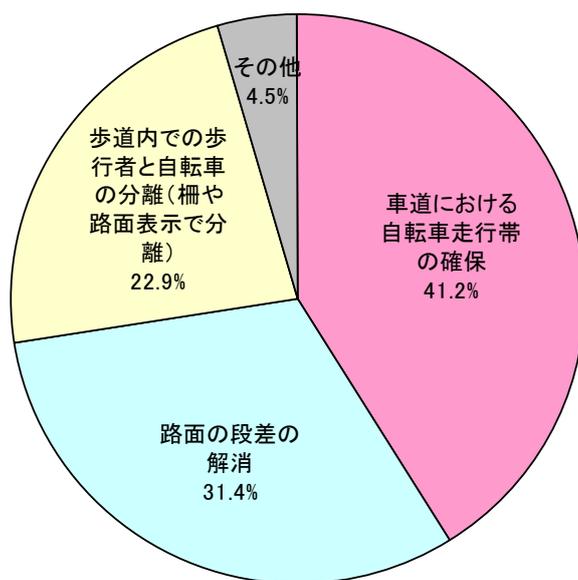


図 7 1 「自転車の走行空間整備」の内訳 (N=306)

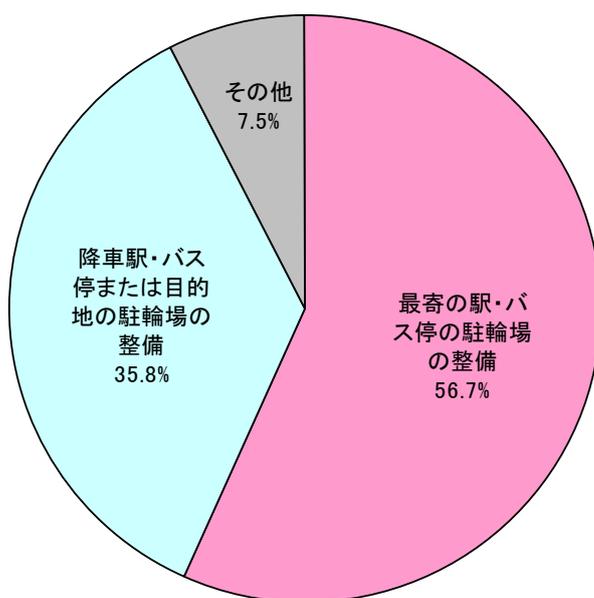


図 7 2 「最寄りの駅・バス停の駐輪場の充実」の内訳 (N=120)

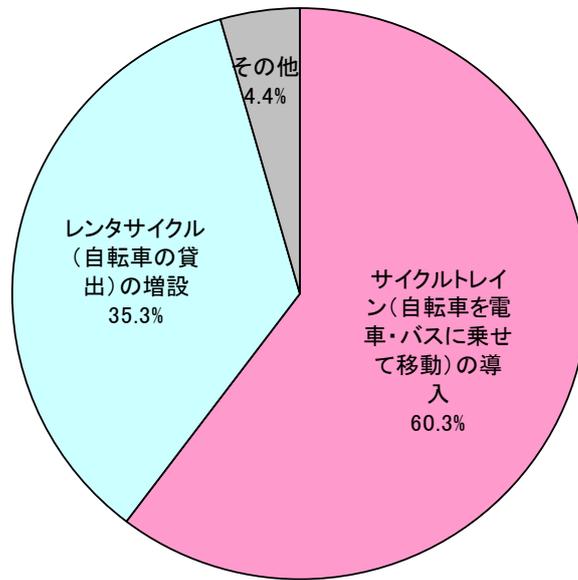


図73 「電車・バスと自転車の連携」の内訳 (N=68)

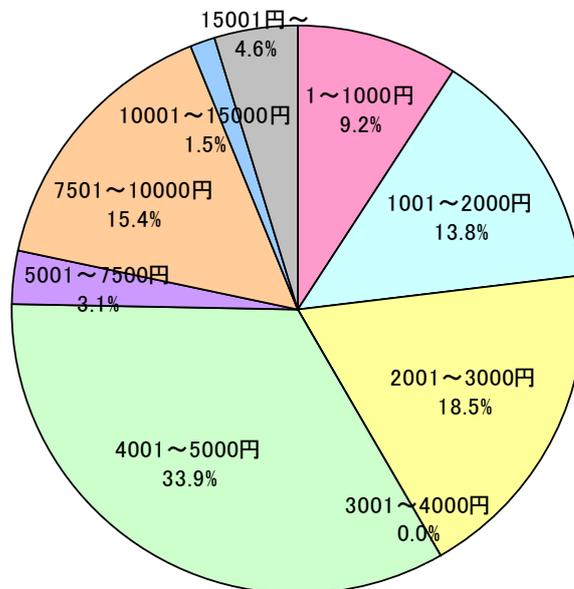


図74 「自転車手当の支援」の内訳 (N=65)

6 自動車から鉄道・バスへの転換について

(1) 鉄道・バスへの転換の可能性

- ・ 自動車利用者の約1/4が、鉄道・バスへの転換の可能性がある。
- ・ 目的別にみると、「家事・買い物」で転換の可能性が高い。
- ・ 出発地別にみると、「塩江町」で転換の可能性が高い。
- ・ 目的地別にみると、「都心地域」で転換の可能性が高い。

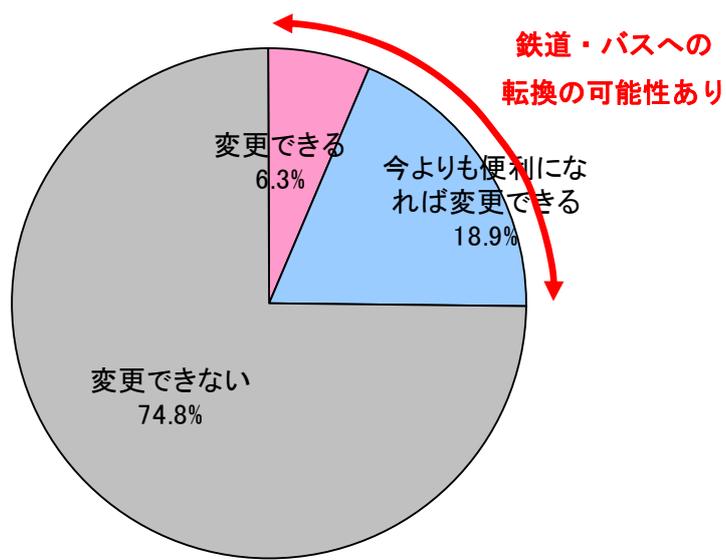


図 7 5 転換可能性構成比 (N=1628)

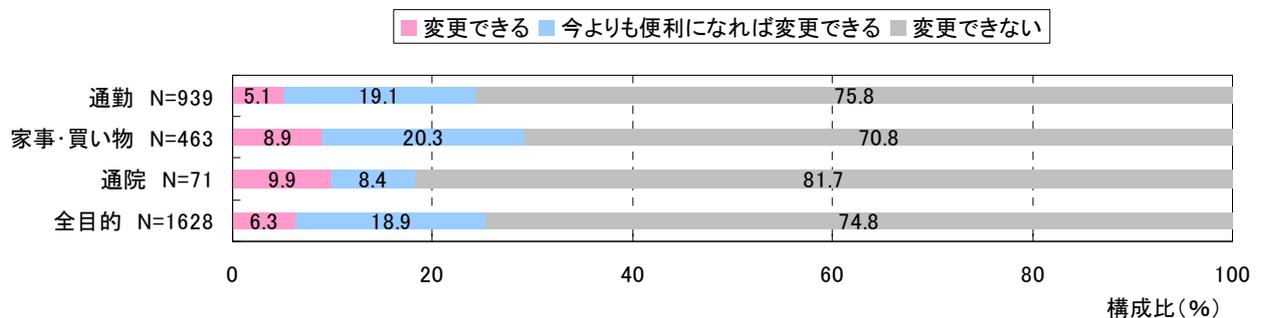
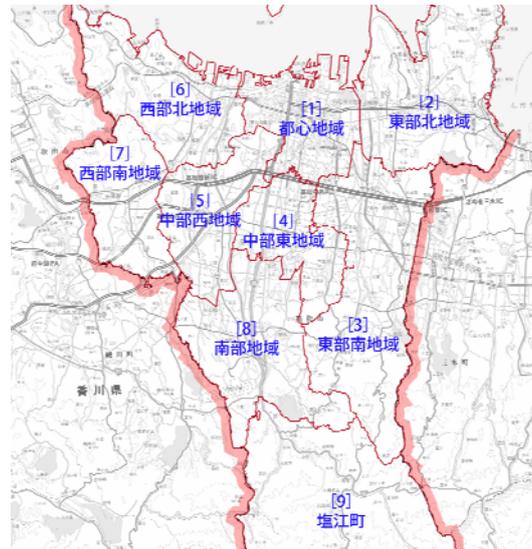


図 7 6 目的別 転換可能性構成比

6. 自動車から鉄道・バスへの転換について



※) 地域区分は、高松市都市計画マスタープランの区分を参考に設定した。

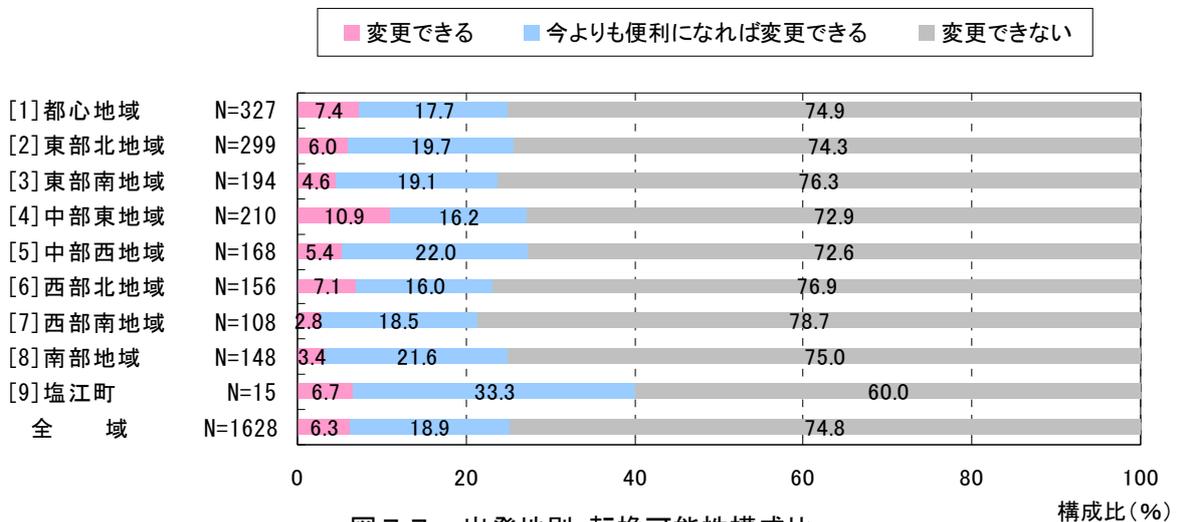


図 7 7 出発地別 転換可能性構成比

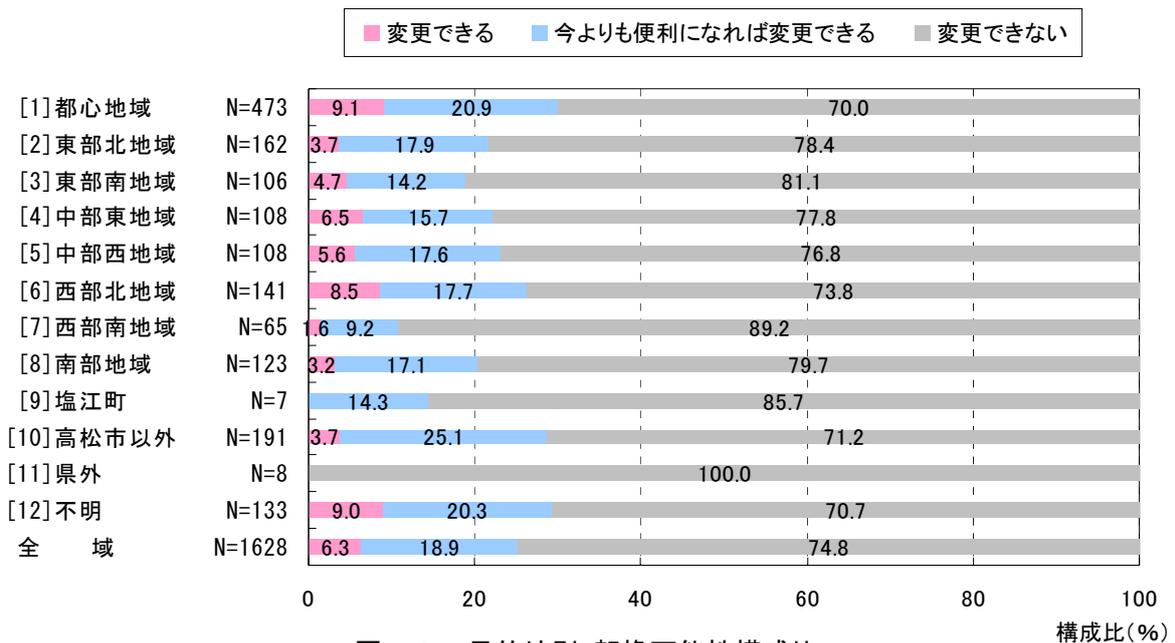


図 7 8 目的地別 転換可能性構成比

(2) 転換時の利用交通機関

- ・ 「琴電」および「バス」が、それぞれ約4割を占めている。
- ・ 最寄り交通機関と比較すると、「JR」への転換が少ない傾向がみられる。

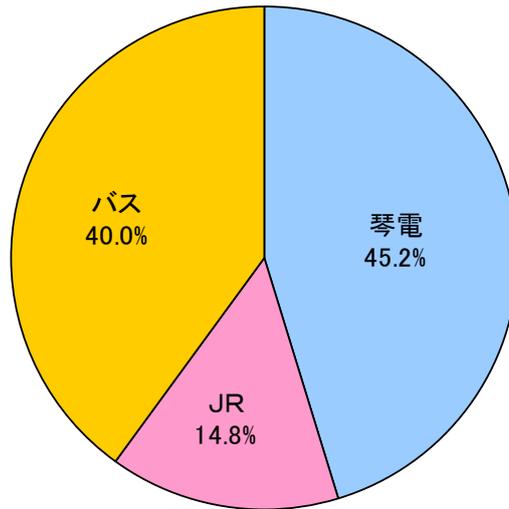


図79 転換時利用交通機関構成比 (N=270)

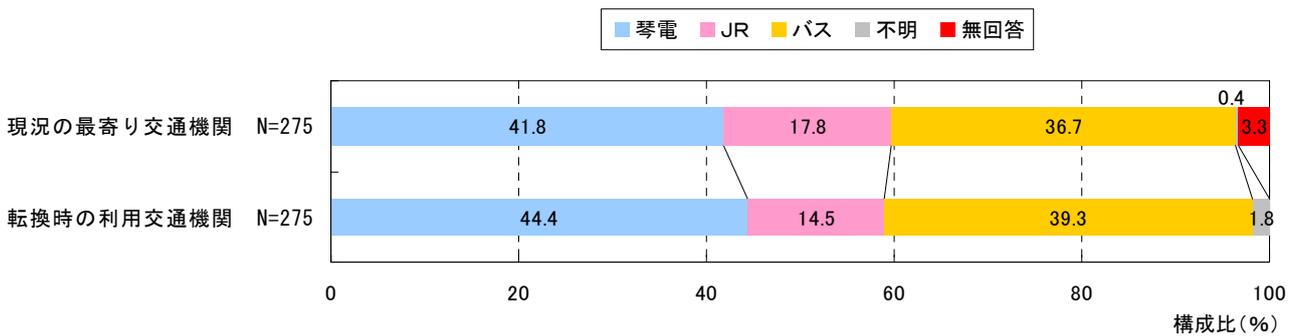


図80 最寄り交通機関と転換時利用交通機関の比較

(3) 転換時の所要時間・料金

- ・ 所要時間については、鉄道・バスを利用すると30分を超えると思っている自動車利用者が半数以上を占めている。
- ・ 料金については、鉄道・バスを利用すると500円を超えると思っている自動車利用者が約3割を占めている。
- ・ 現況の自動車での所要時間と比較すると、自動車利用者は、鉄道・バスでは所要時間が大きく増加すると認識していると考えられる。

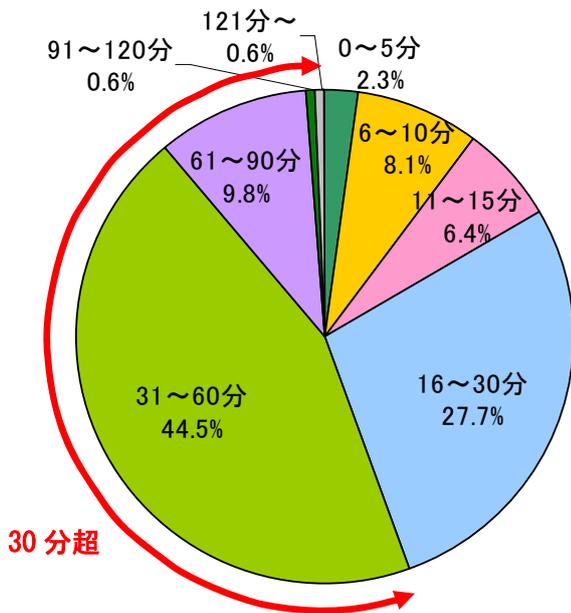


図 8 1 転換時所要時間構成比 (N=346)

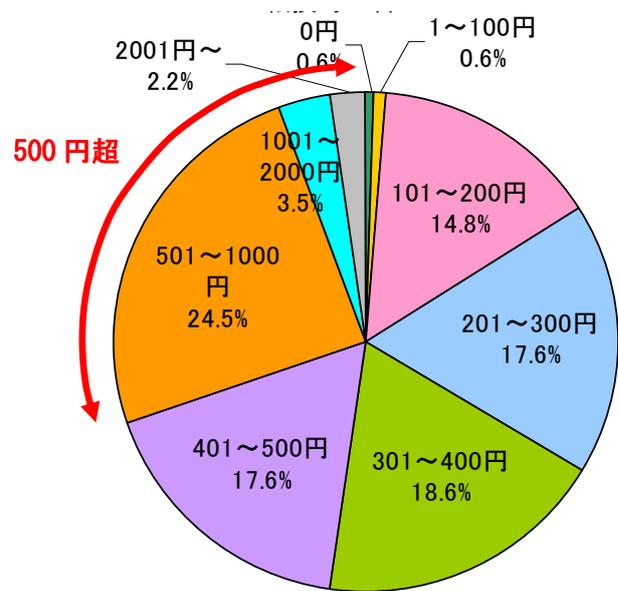


図 8 2 転換時料金構成比 (N=318)

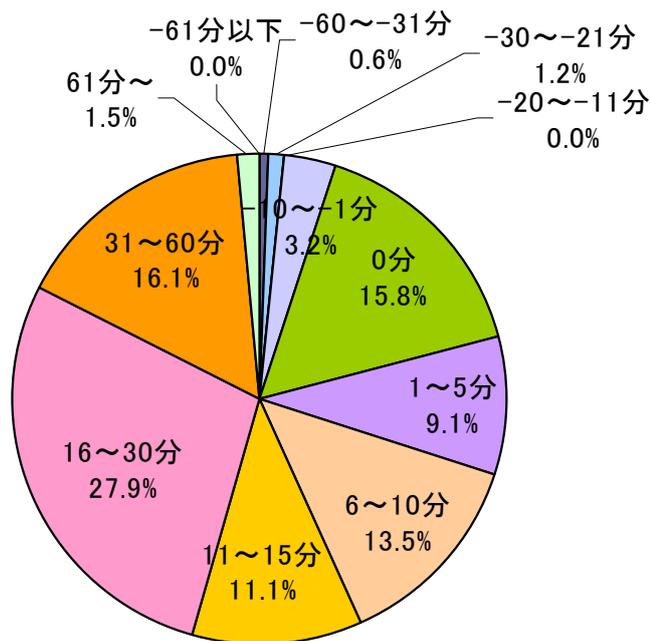
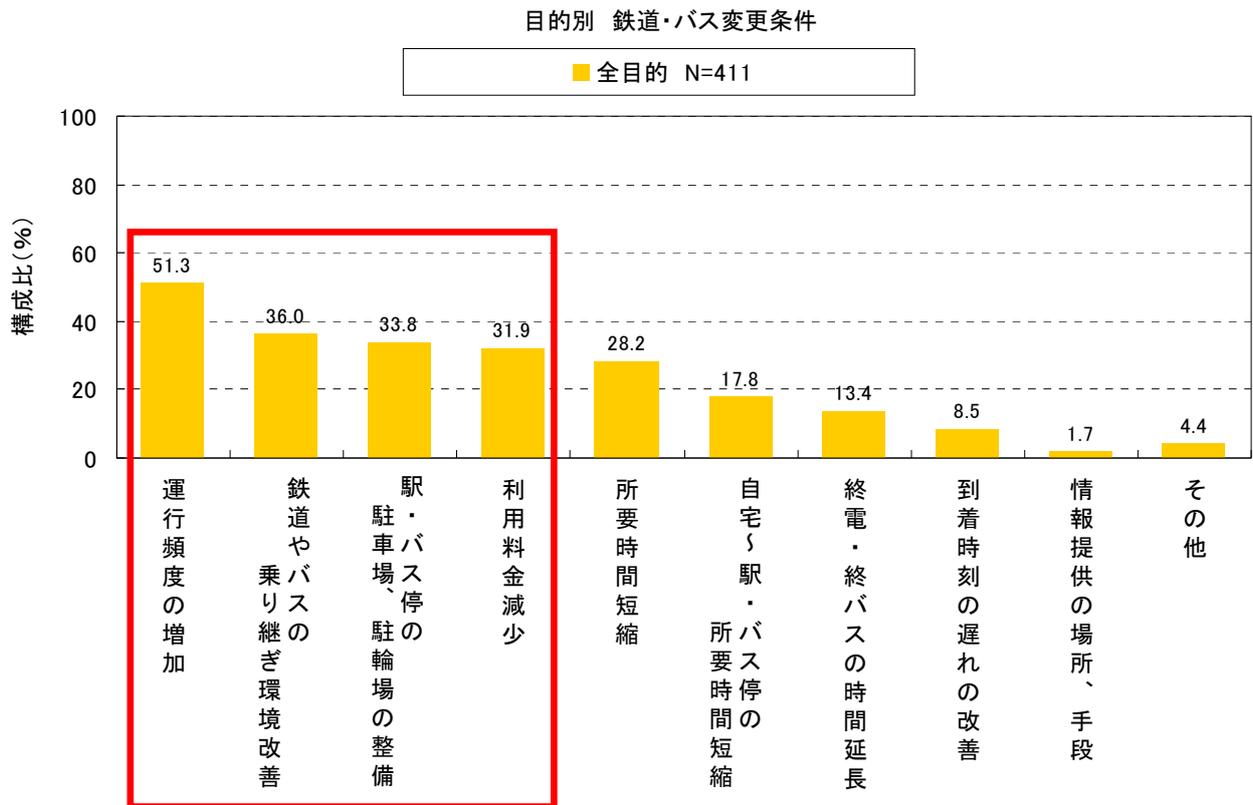


図 8 3 所要時間増減の構成比 (N=341)

(4) 鉄道・バスへの転換の条件

- ・ 鉄道・バスへの転換の条件としては、「運行頻度の増加」が最も多く、次いで「鉄道やバスの乗り継ぎ環境改善」「駅・バス停の駐車場・駐輪場整備」「利用料金減少」が多い。



※) 回答は複数回答

図84 転換条件 (N=411)

(5) 鉄道・バスへの転換条件の内訳

- ・ 「運行頻度の増加」では、「15分に1本」が最も多い。
- ・ 「鉄道やバスの乗り継ぎ環境改善」では、「乗り継ぎの待ち時間の短縮」が最も多い。
- ・ 「駅・バス停の駐車場・駐輪場整備」では、「駐輪場の整備・規模拡大・料金低下」と「駐車場の整備・規模拡大・料金低下」がほぼ同数となっている。
- ・ 「利用料金減少」では、「100円」および「200円」が多い。
- ・ 「所要時間短縮」では、「16～30分」が最も多い。
- ・ 「自宅～駅・バス停間の所要時間短縮」では、「5分以内」が最も多い。
- ・ 「終電・終バスの時間延長」では、「24時頃まで」が最も多い。
- ・ 「到着時刻の遅れの改善」では、「5分」が最も多い。
- ・ 「情報提供の場所・手段」では、「携帯電話」が最も多い。

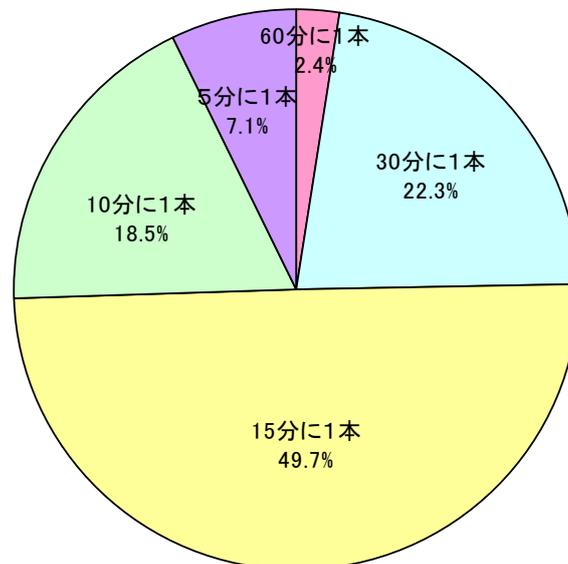


図85 「運行頻度の増加」の内訳 (N=211)

6. 自動車から鉄道・バスへの転換について

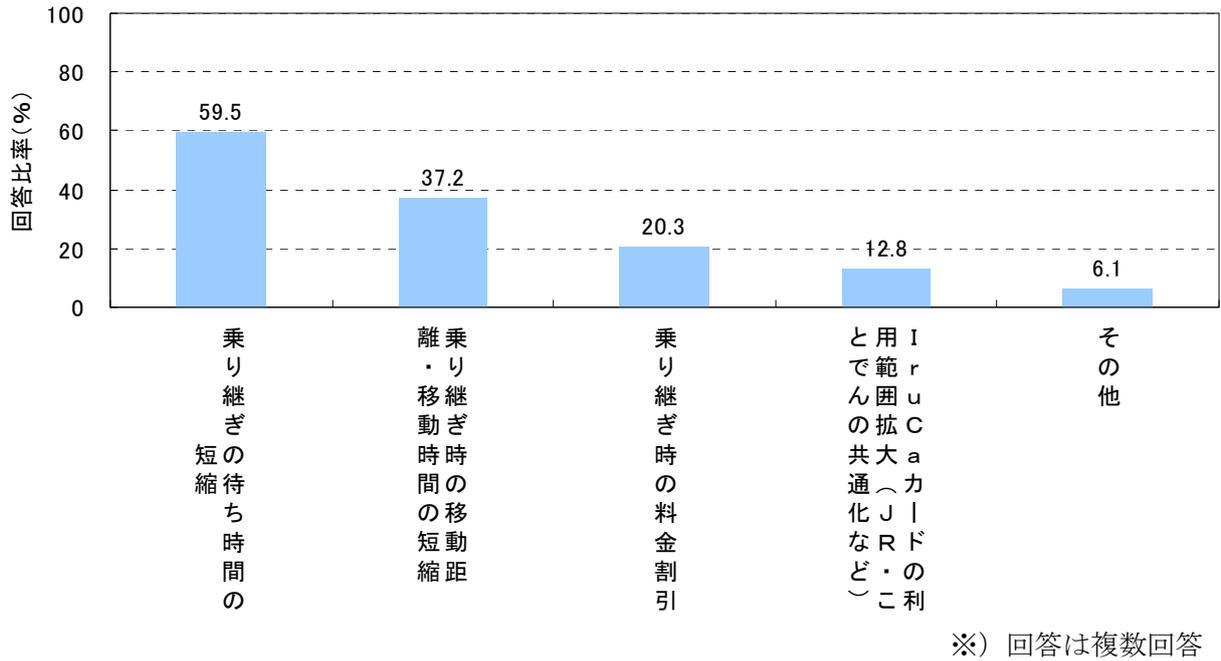


図86 「鉄道やバスの乗り継ぎ環境改善」の内訳 (N=148)

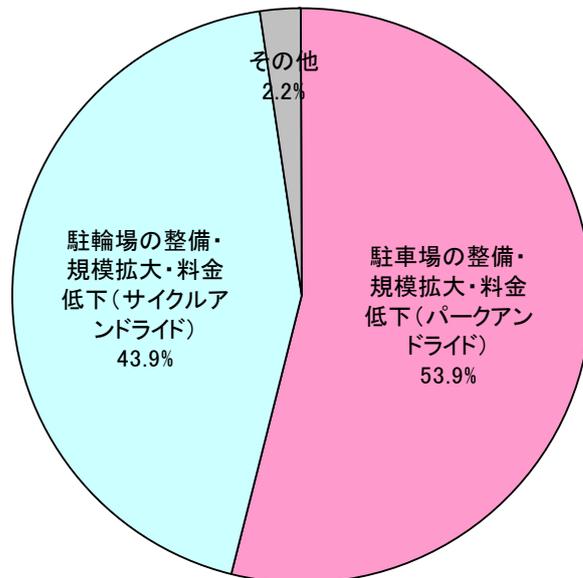


図87 「駅・バス停の駐車場・駐輪場整備」の内訳 (N=139)

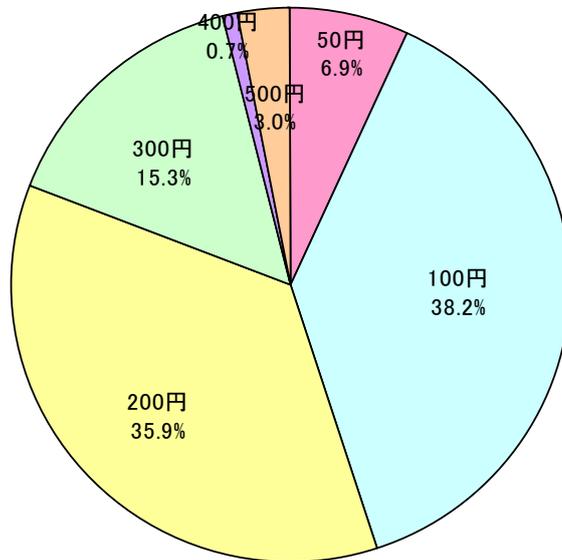


図 8 8 「利用料金減少」の内訳 (N=131)

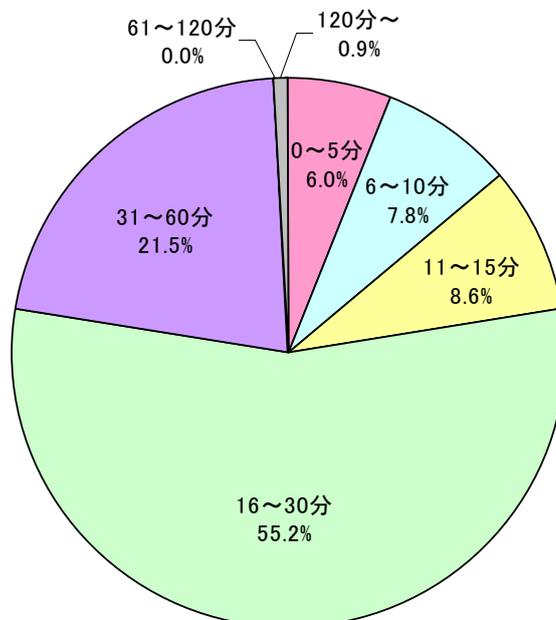
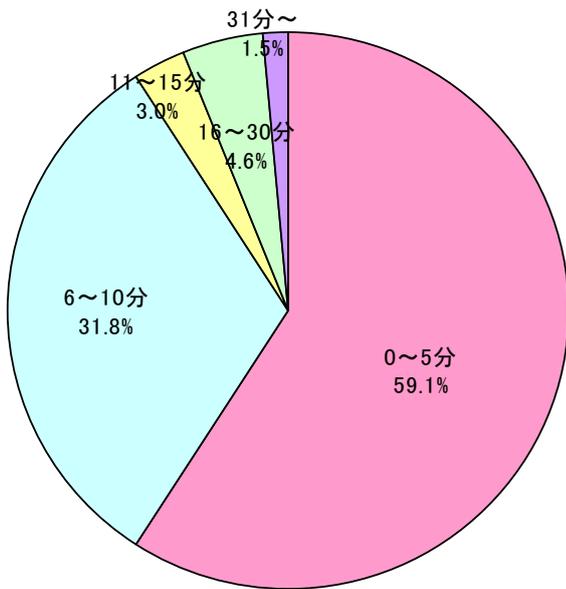


図 8 9 「所要時間短縮」の内訳 (N=116)

6. 自動車から鉄道・バスへの転換について

<徒歩 (N=66) >



<自転車 (N=52) >

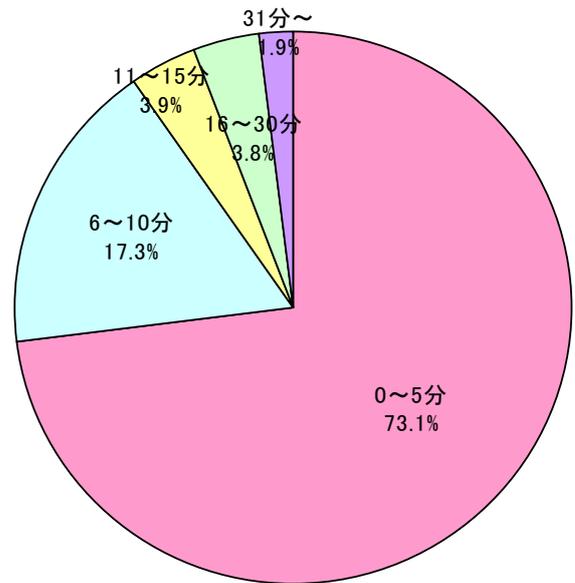


図90 「自宅～駅・バス停間の所要時間短縮」の内訳

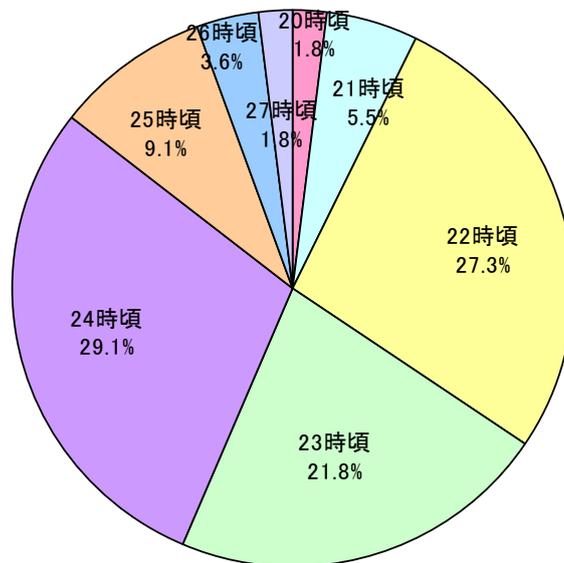


図91 「終電・終バスの時間延長」の内訳 (N=55)

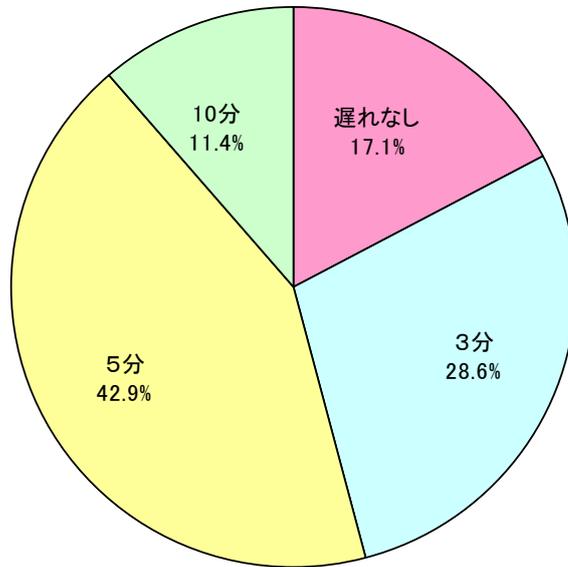


図92 「到着時刻の遅れの改善」の内訳 (N=35)

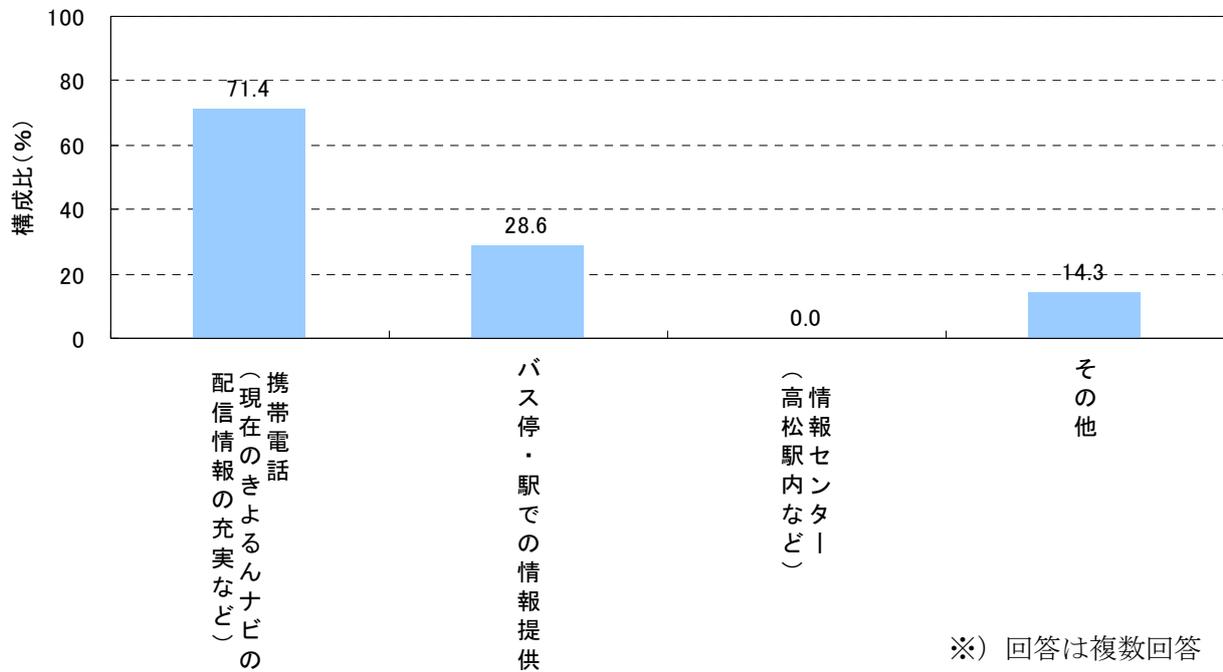


図93 「情報提供の場所・手段」の内訳 (N=7)

7 自動車から鉄道・バスへの転換について（鉄道・バス別）

（1）鉄道・バスへの転換の可能性

- ・ 自動車利用者の約1/4が、鉄道・バスへの転換の可能性がある。
- ・ 転換時に利用する交通手段は、バスよりも鉄道が多い。

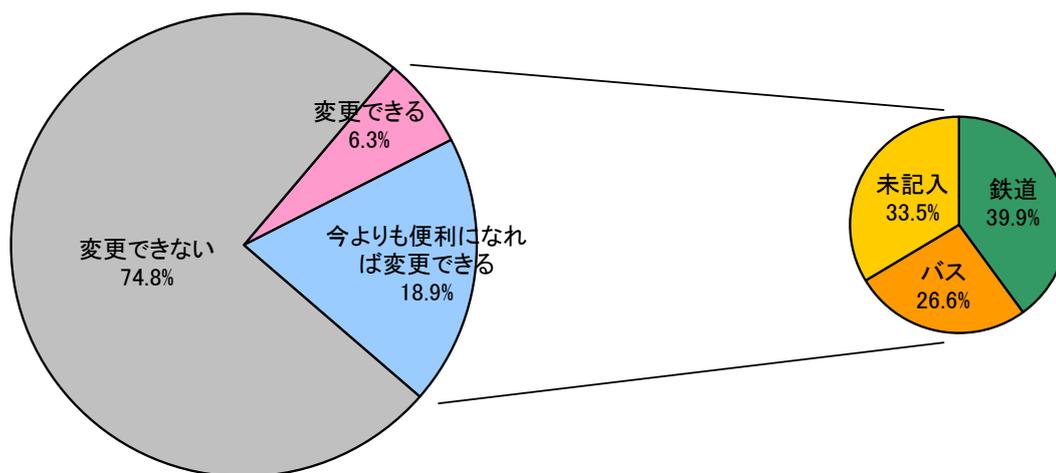


図9-4 転換可能性構成比と転換時の利用交通手段（N=1628）

（2）鉄道・バス別の転換時の所要時間・料金

- ・ 所要時間については、鉄道・バスを利用すると30分を超えていると思っている自動車利用者が半数以上を占めている。
- ・ 自動車から鉄道・バスへの転換により、現在の所要時間から10分以上遅くなると思っている自動車利用者が約6割を占めている。
- ・ 料金については、鉄道・バスを利用すると500円を超えていると思っている自動車利用者が約3割を占めている。

●所要時間

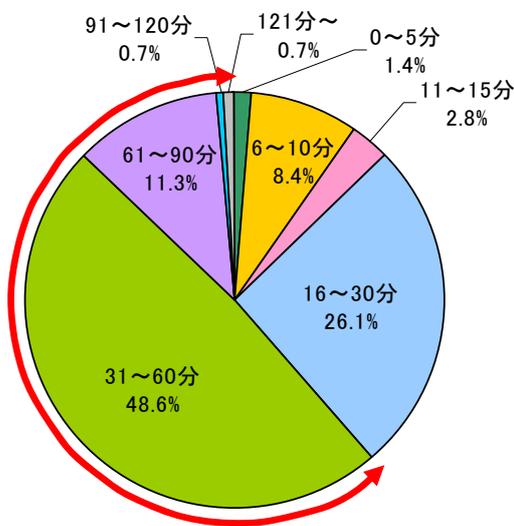


図95 鉄道転換時所要時間構成比 (N=142)

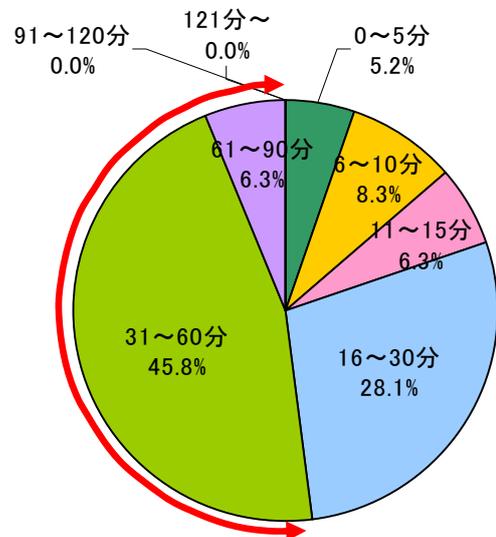


図96 バス転換時所要時間構成比 (N=96)

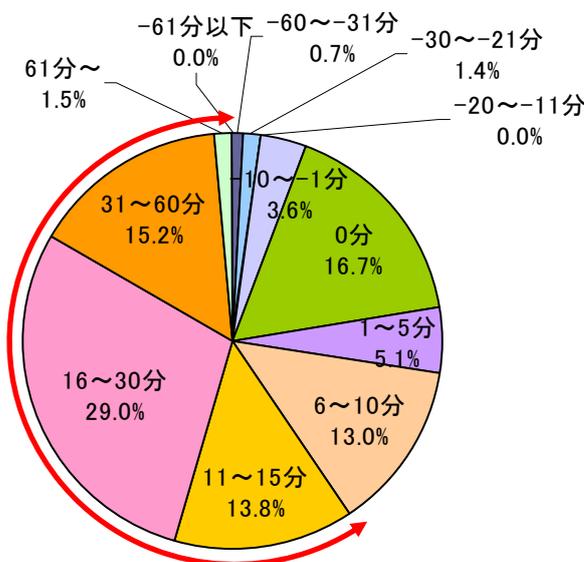


図97 鉄道所要時間増減構成比 (N=138)

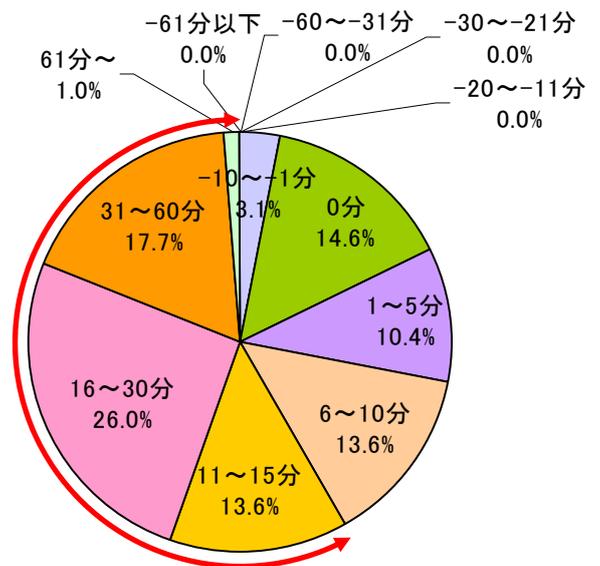


図98 バス所要時間増減構成比 (N=96)

7. 自動車から鉄道・バスへの転換について（鉄道・バス別）

●料金

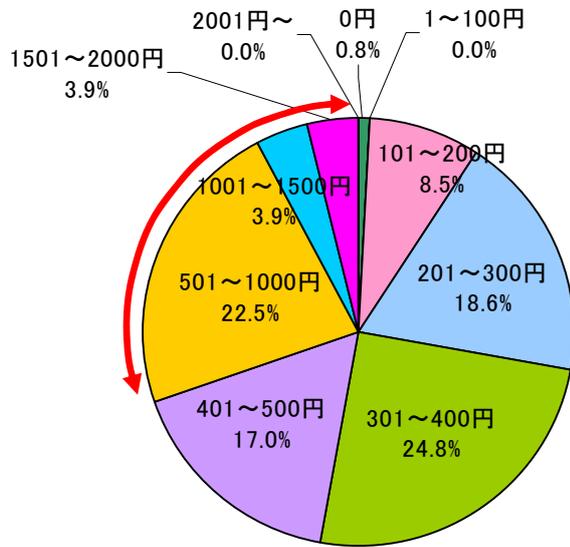


図99 鉄道転換時料金構成比 (N=129)

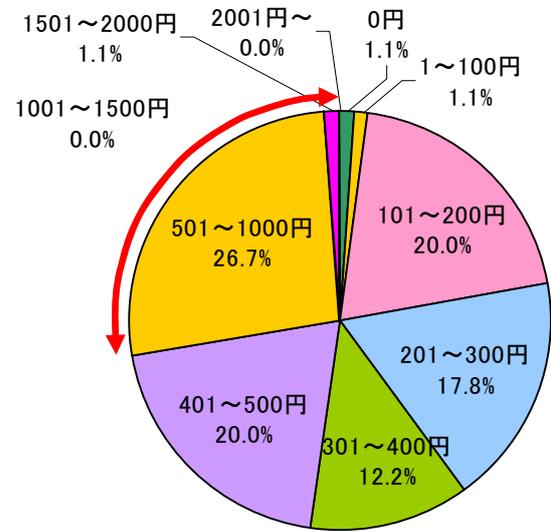
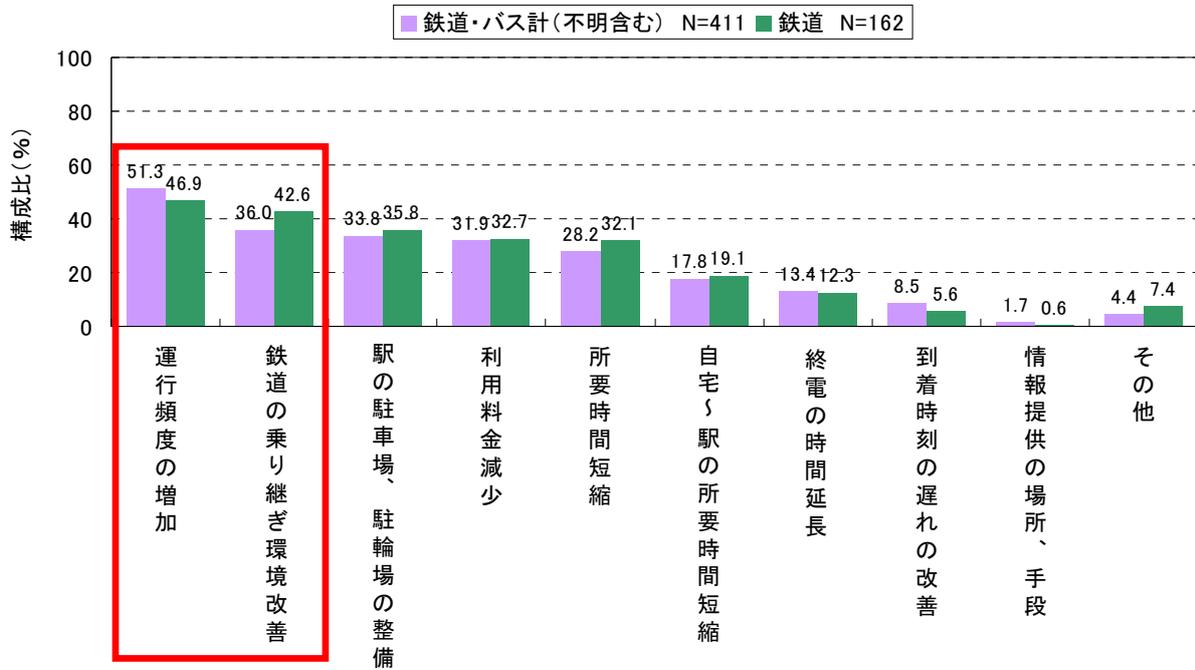


図100 バス転換時料金構成比 (N=90)

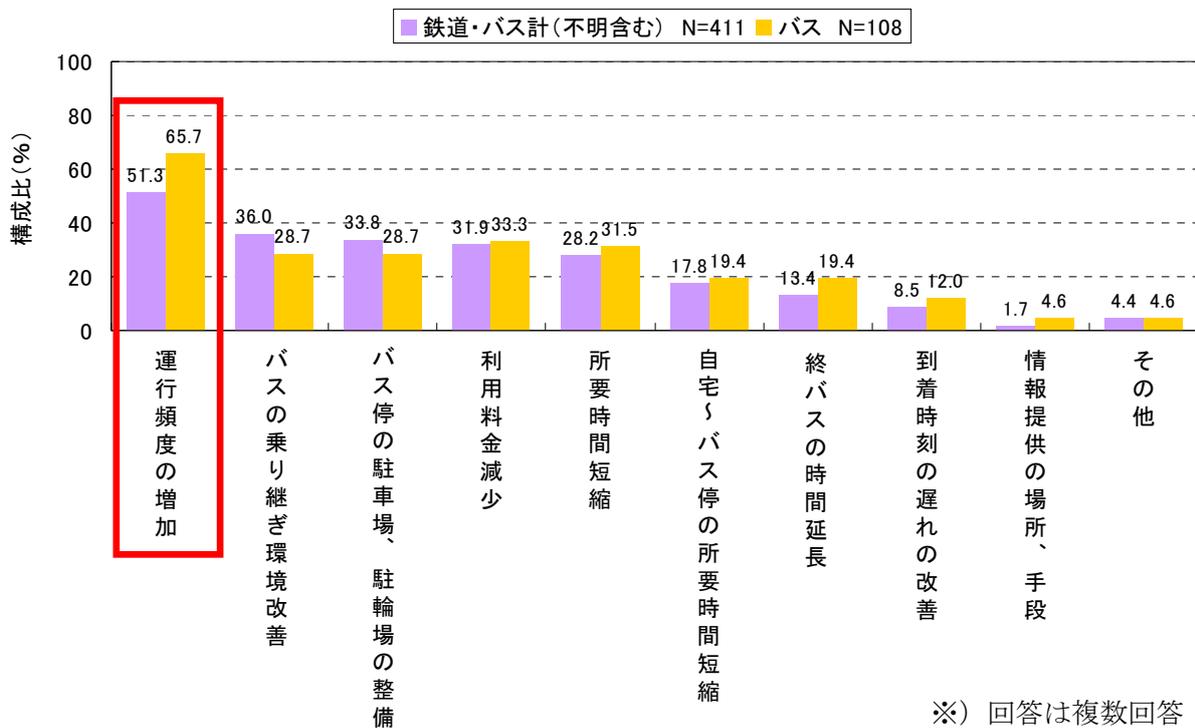
（3）鉄道・バス別の転換の条件

- ・ 「鉄道」では「運行頻度の増加」、「乗り継ぎ環境改善」が多い傾向がある。
- ・ 「バス」では「運行頻度の増加」が多い傾向がある。



※) 回答は複数回答

図101 鉄道の転換条件



※) 回答は複数回答

図102 バスの転換条件

（4）鉄道・バス別の転換条件の内訳

- ・ 「運行頻度の増加」については、[鉄道]では「10～15分に1本」が多く、「バス」では「15～30分に1本」が多い。
- ・ 「駅・バス停の駐車場・駐輪場整備」については、[鉄道]では「駐車場の整備・規模拡大・料金低下」が多く、「バス」では「駐輪場の整備・規模拡大・料金低下」が多い。
- ・ 「利用料金減少」については「鉄道」では「100～200円」が多く、「バス」では「100～300円」が多い。
- ・ 「終電・終バスの時間延長」については「鉄道」では「23～25時頃」が多く、「バス」では「22～23時頃」が多い。

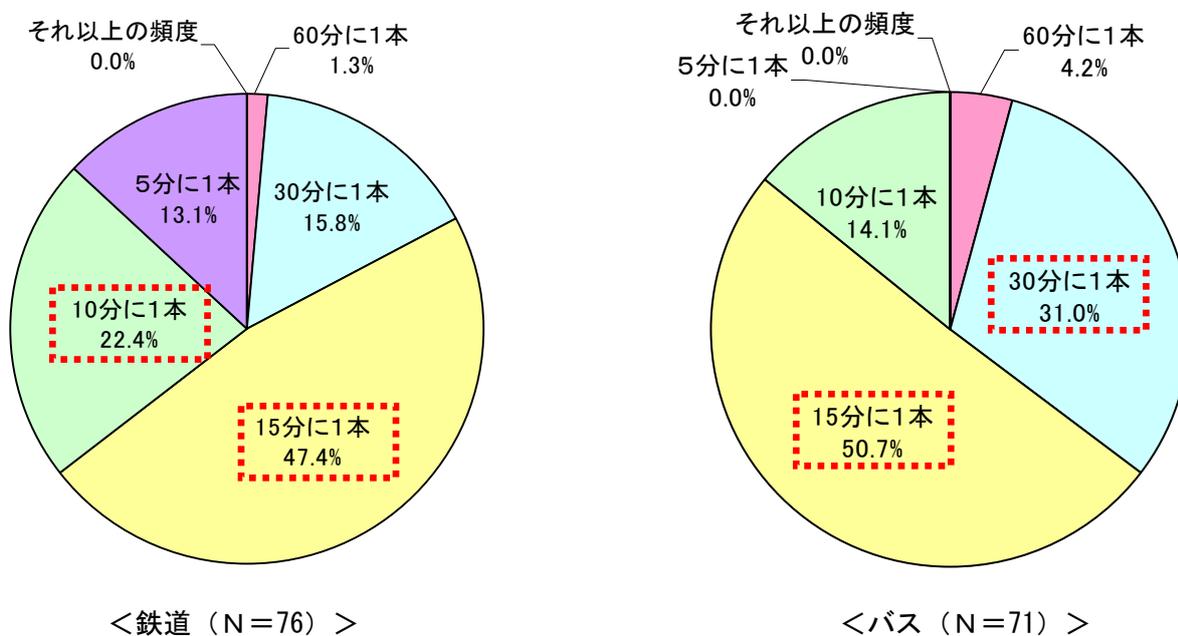


図103 「運行頻度の増加」の内訳

7. 自動車から鉄道・バスへの転換について（鉄道・バス別）

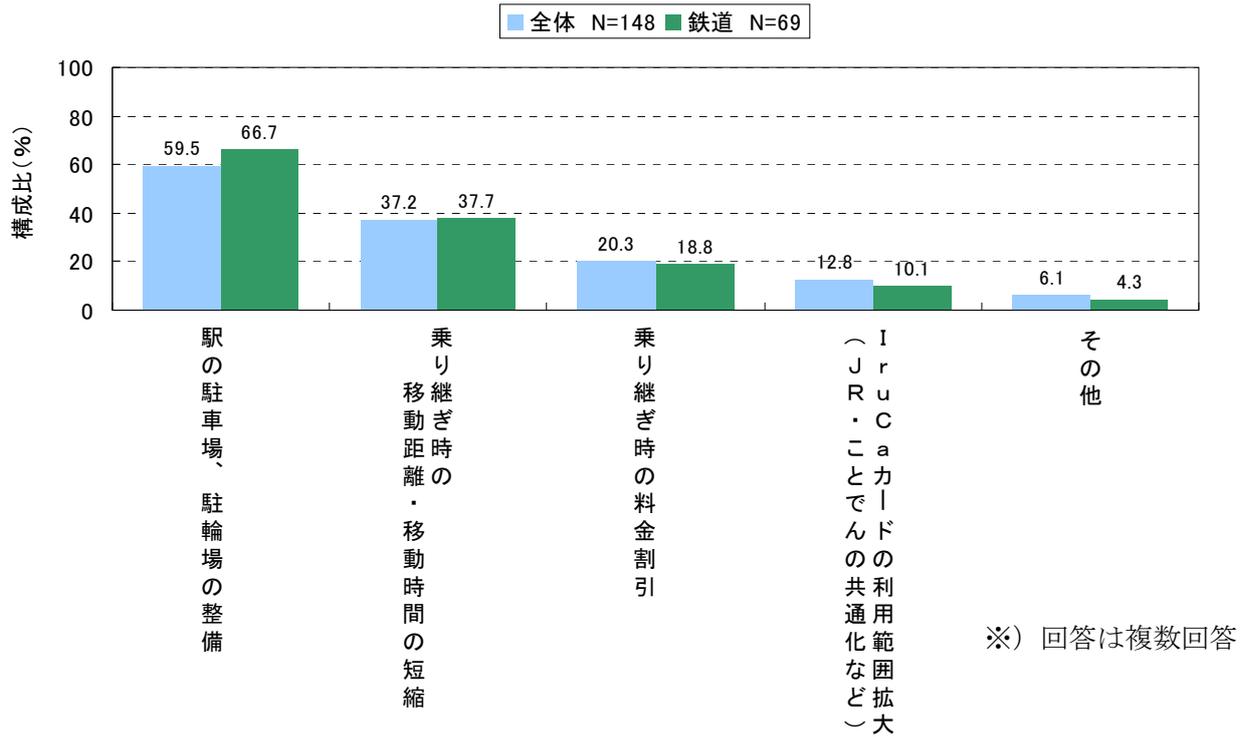


図104 鉄道の「乗り継ぎ環境改善」の内訳

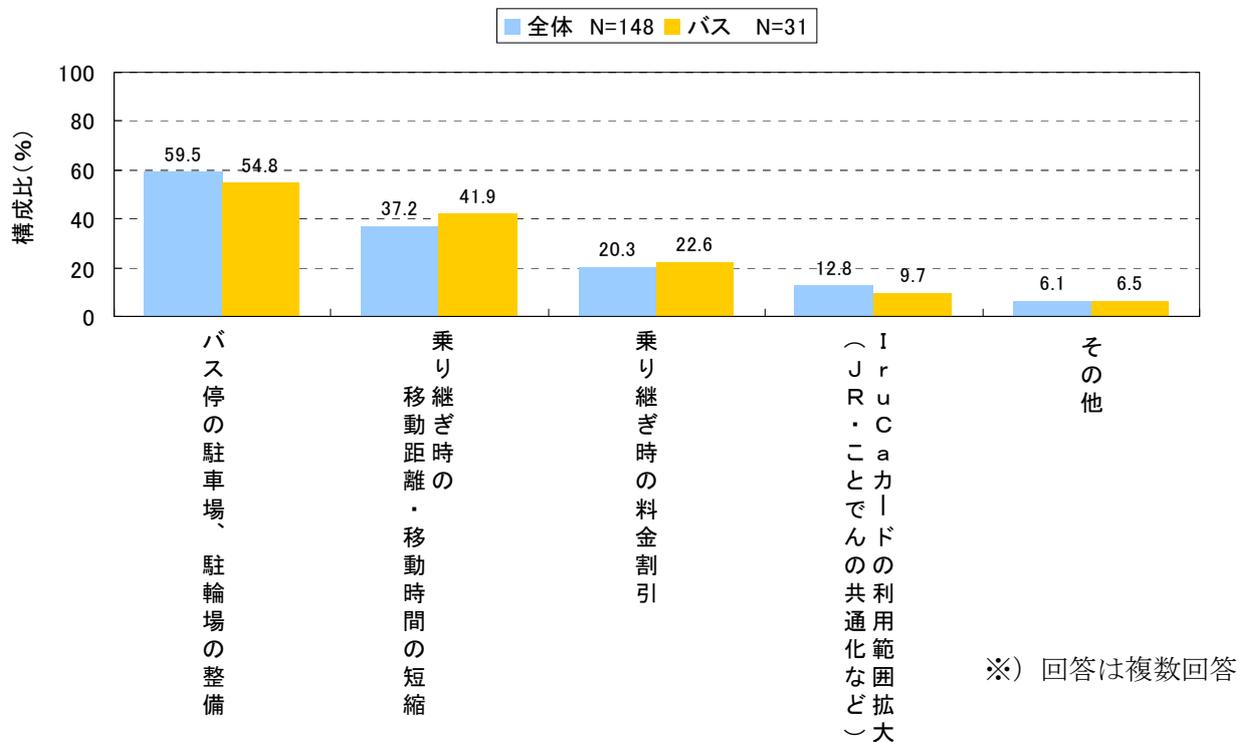


図105 バスの「乗り継ぎ環境改善」の内訳

7. 自動車から鉄道・バスへの転換について（鉄道・バス別）

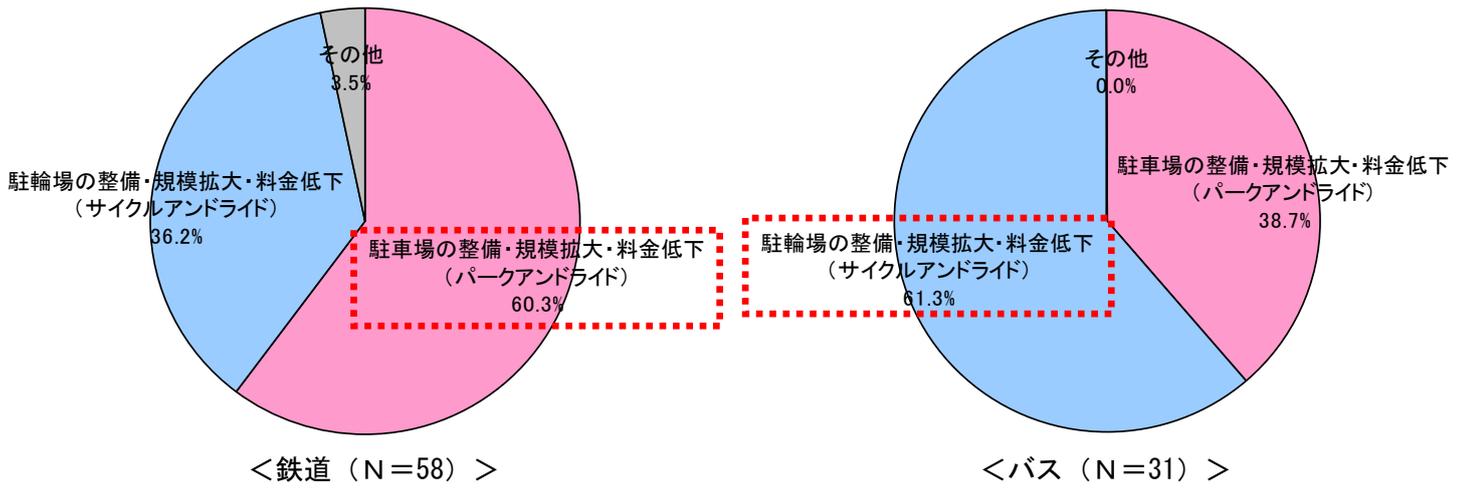


図106 「駅・バス停の駐車場・駐輪場整備」の内訳

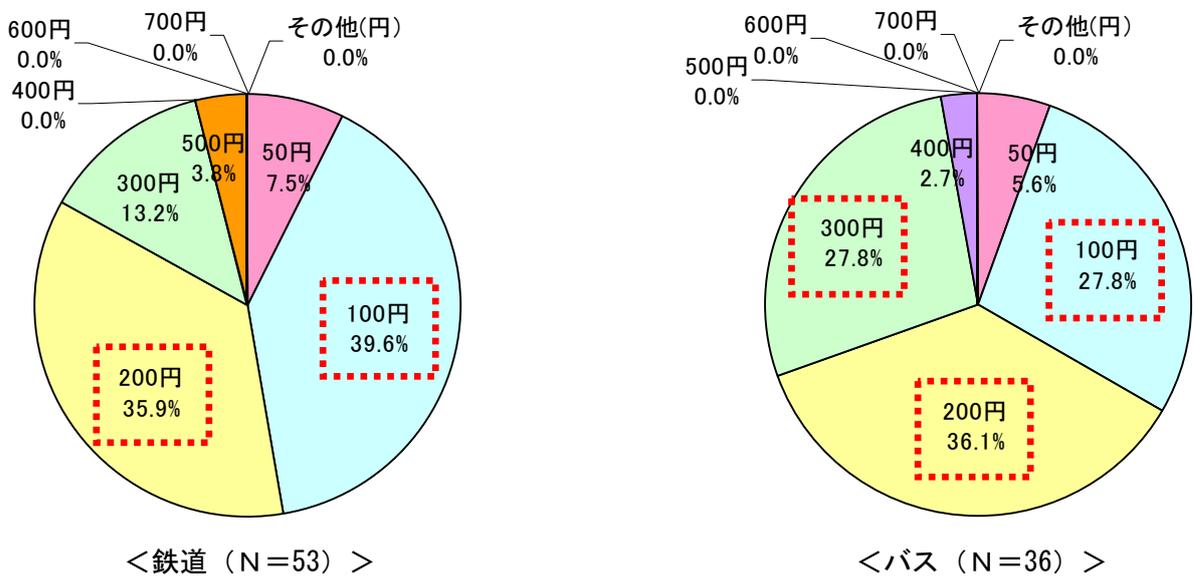


図107 「支払い可能な利用料金（片道）」の内訳

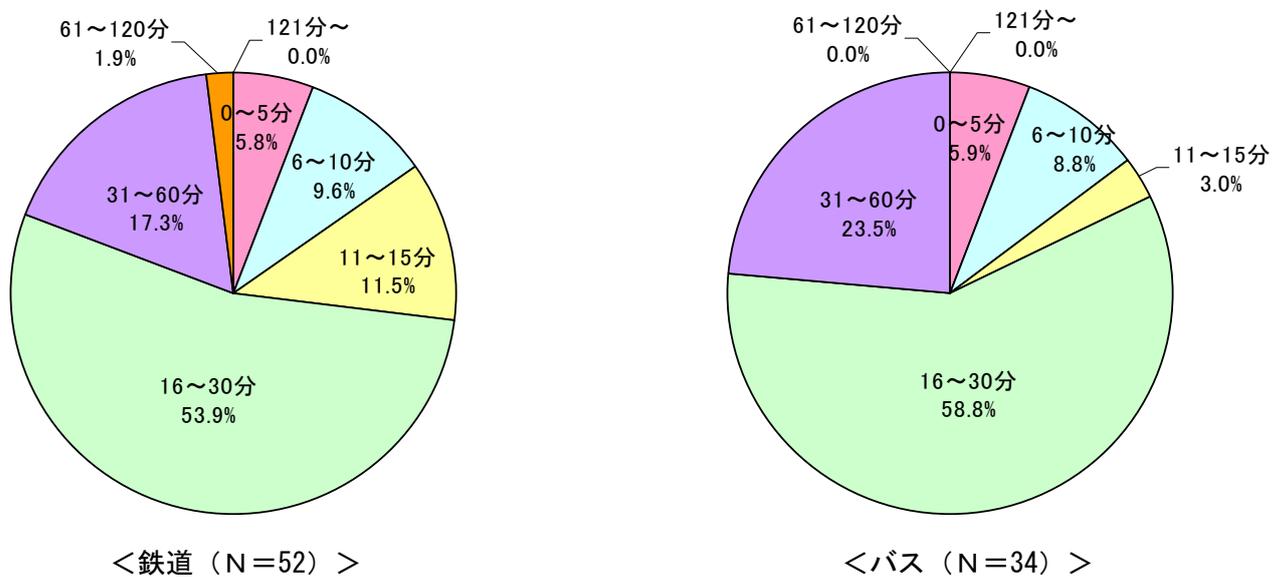


図108 「短縮時の所要時間」の内訳

7. 自動車から鉄道・バスへの転換について（鉄道・バス別）

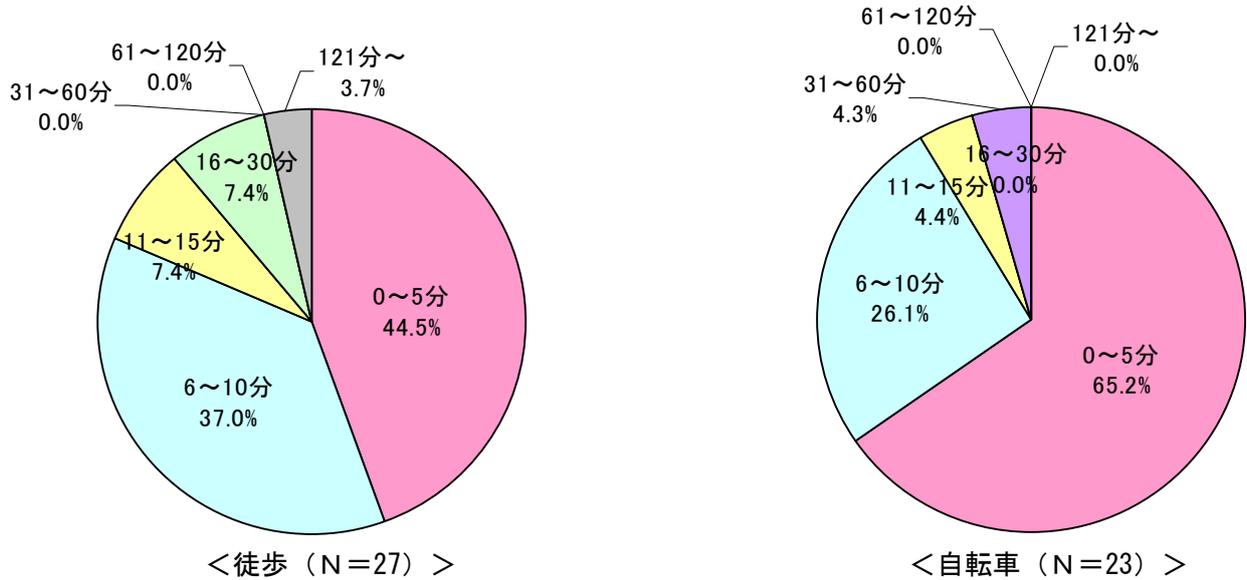


図109 「短縮時の自宅～駅間の所要時間」の内訳（鉄道）

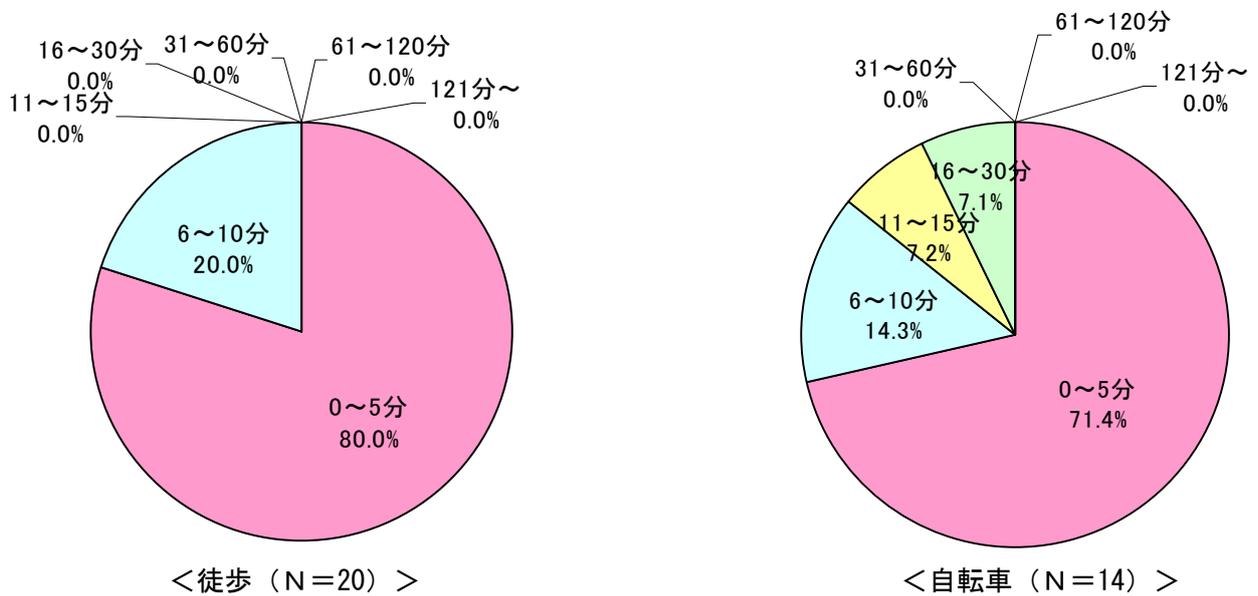


図110 「短縮時の自宅～バス停間の所要時間」の内訳（バス）

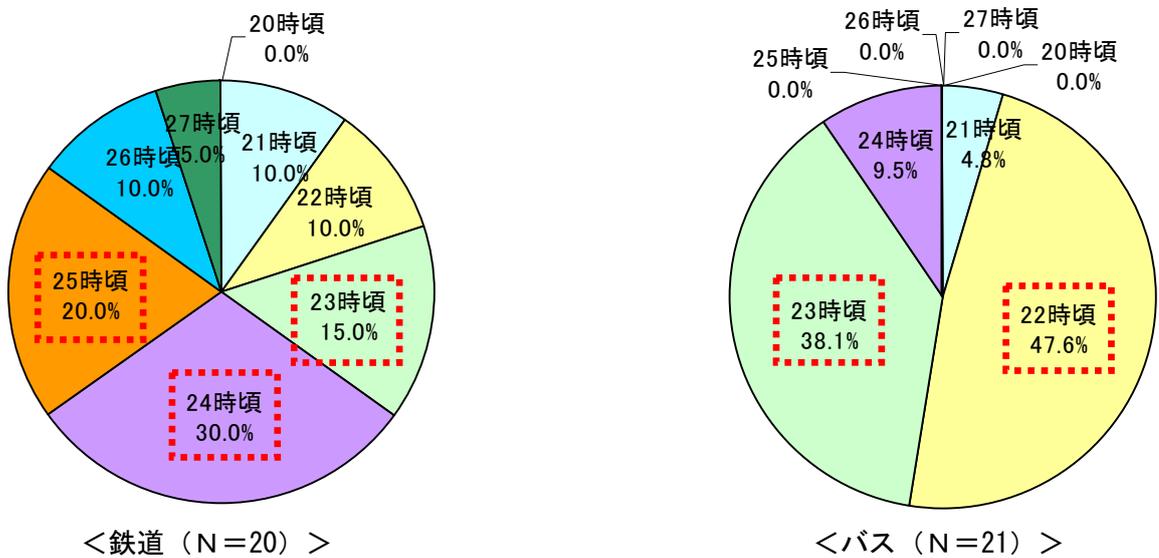


図111 「終電・終バスの時間延長」の内訳 (N=55)

7. 自動車から鉄道・バスへの転換について（鉄道・バス別）

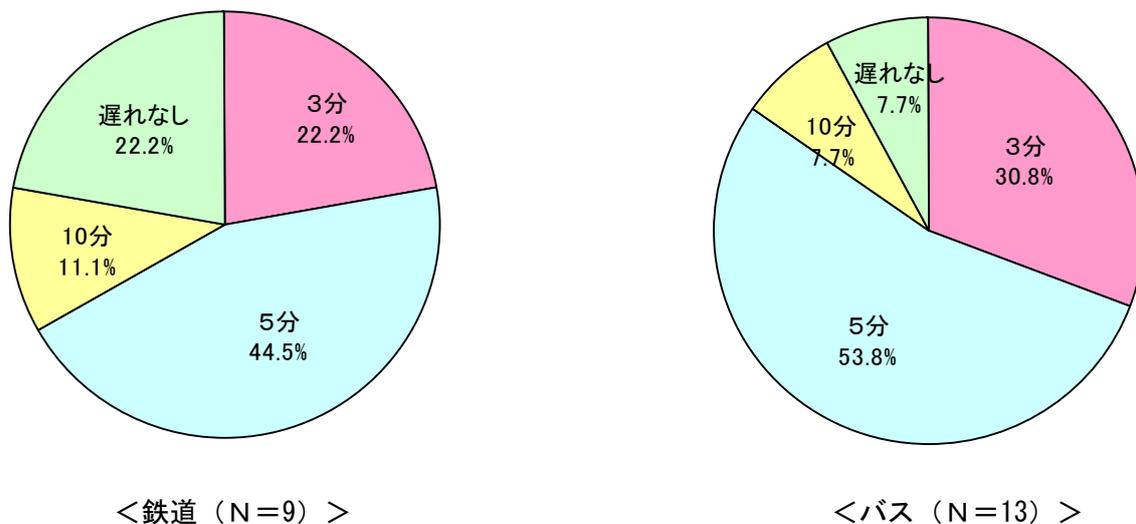
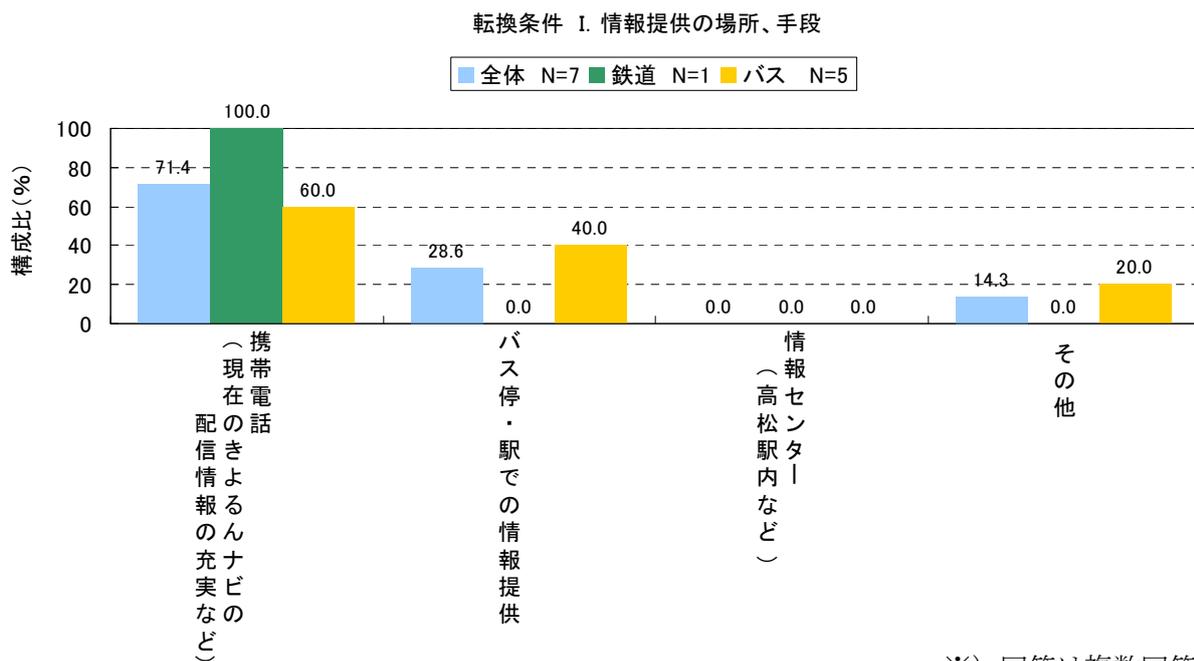


図 1 1 2 「到着時刻の遅れの改善」の内訳 (N=35)



※) 回答は複数回答

図 1 1 3 「情報提供の場所・手段」の内訳 (N=7)

8 その他の施策について

(1) 中心市街地への乗り入れが禁止された場合の意向

- ・ 「自動車から公共交通への転換」が最も多く、約4割を占めている。
- ・ 次ので「自動車から自転車への転換」が多く、約2割を占めている。
- ・ 目的別にみると、「家事・買い物」では「自動車から自転車への転換」がやや多い。
- ・ 代表交通手段別にみると、「自動車」では「自動車から公共交通への乗り継ぎ」が多い傾向がある。

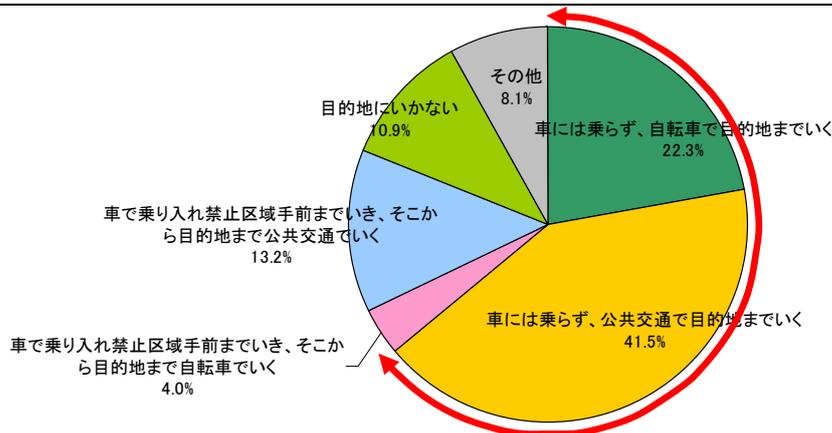


図114 乗り入れ禁止時の意向構成比 (N=1120)

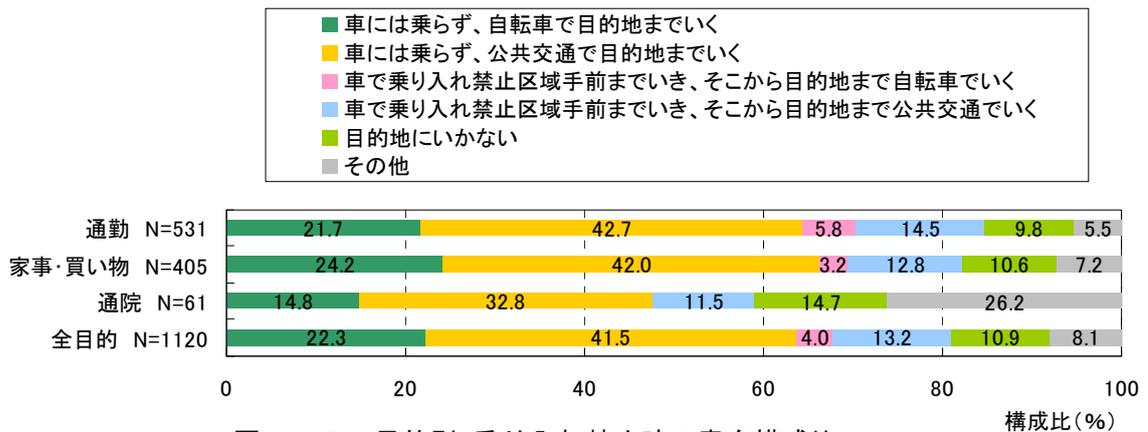


図115 目的別 乗り入れ禁止時の意向構成比

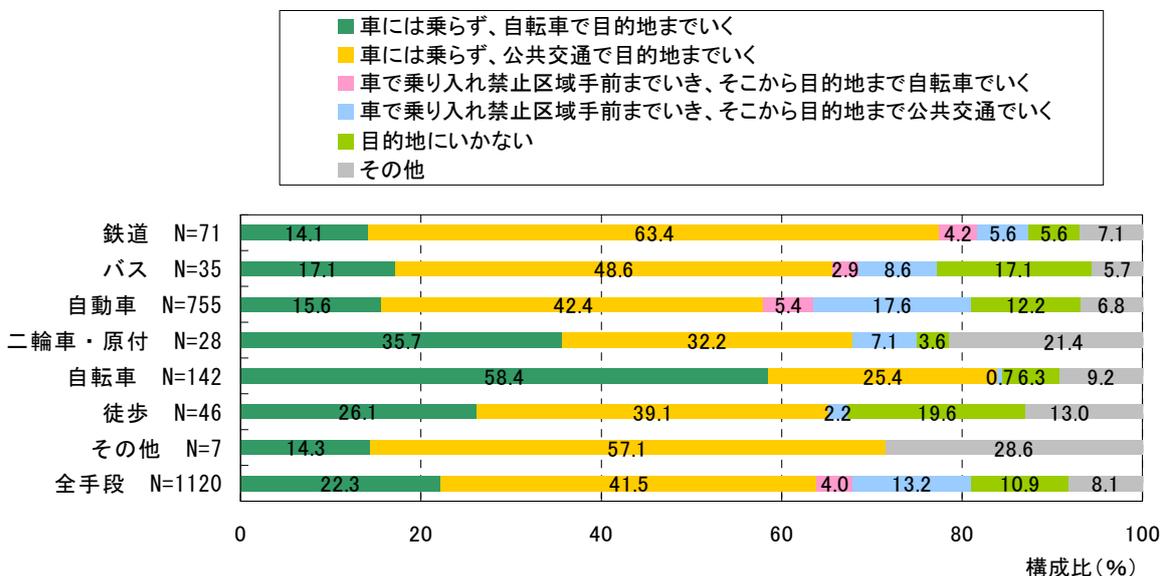


図116 代表交通手段別 乗り入れ禁止時の意向構成比

9 新交通システムの導入について

(1) 記入状況

- ・ 回収数 3,482 票のうち、回答の記入があったのは 1,393 票（40.0%）であった。
- ・ 記入された回答のうち 43%が「導入を期待」しており、26%が「導入に慎重」であった。

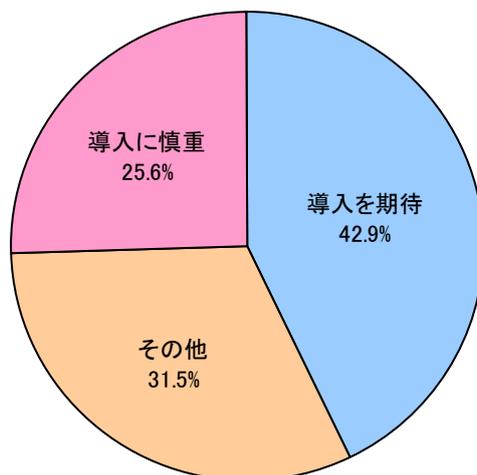


図 1 1 7 新交通システムの導入に対する意見 (N=1393)

(2) 主な意見

<導入を期待>

- ・ 環境面や高齢化への配慮、中心市街地の活性化などの観点から新交通システムの導入に期待する意見が多くみられる。また、現状の公共交通に対する不満もみられる。
- ・ 導入の条件として、「ルート」や「駐車場の位置」などのハードの問題、「事業費」や「需要、採算性」などのソフトの問題を挙げる意見が多い。
- ・ 他都市の事例と比較して導入を希望する意見もみられる。

<導入に慎重>

- ・ 「既存公共交通の活用や整備を優先すべき」とする意見、「需要、採算性」や「安全性」を懸念する意見が多くみられる。また、「中心部重視への反発」や「自動車利便の優位性」を挙げる意見も多くみられる。
- ・ 特に「市の財政面」や「市民の負担増」に対する懸念が多くみられる。

<その他の意見>

- ・ 「郊外での路線整備」、「バス交通の利便性向上」、「計画中の県立中央病院へのアクセス確保」などの意見がみられる。

(3) 個人属性による導入に対する意見

- 性別に見ると、女性の方が「導入を期待」する傾向がある。
- 年代別に見ると、10歳代は「導入を期待」が多く、20歳代以上は年代が上がるほど「導入に慎重」が減少する。「導入を期待」については10歳代以外は大きな違いは見られない。
- 自動車の保有状況別に見ると、「導入に慎重」は自分専用の車を持つ回答者が多く、車を持っていない回答者で少ない。

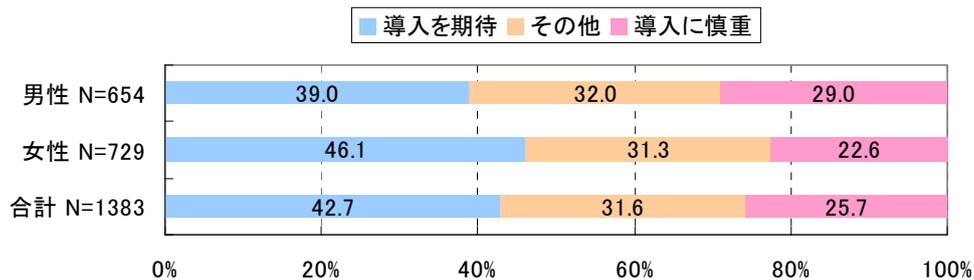


図 1 1 8 性別による導入に対する意見

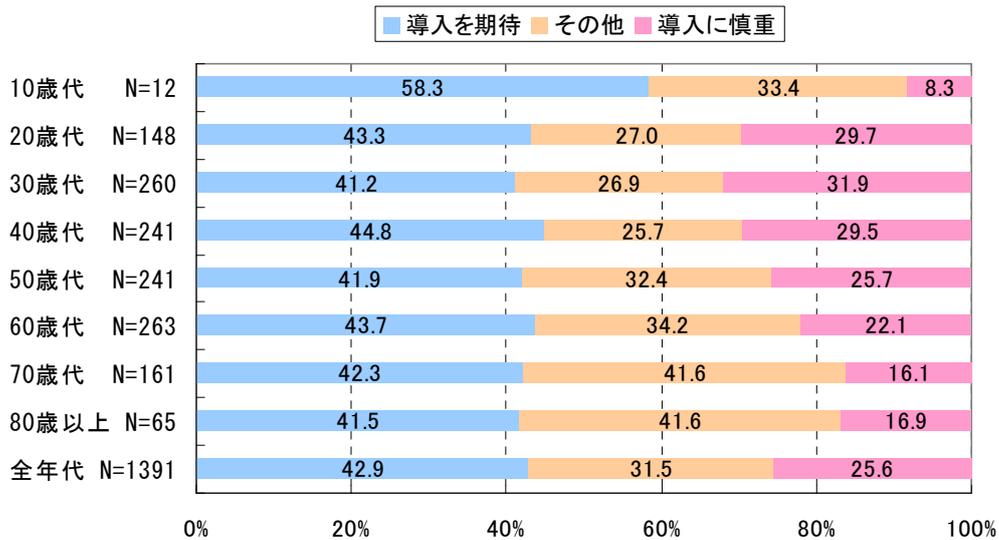


図 1 1 9 年代別による導入に対する意見

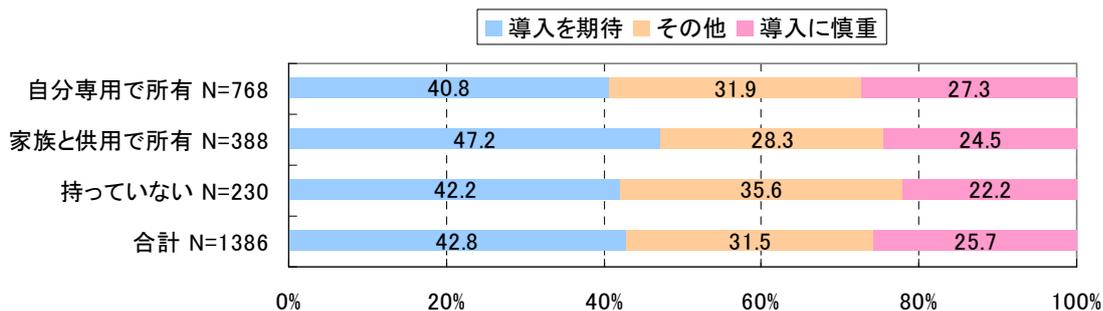


図 1 2 0 自動車の保有状況別による導入に対する意見

(4) 交通現況による導入に対する意見

- ・ 目的別に見ると、家事・買い物が「導入を期待」する傾向があり、通学は「導入に慎重」とする傾向がある。
- ・ 出発地別に見ると、中部西と南部が「導入を期待」する傾向があり、西部南は「導入に慎重」とする傾向がある。
- ・ 目的地別に見ると、西部北が「導入を期待」する傾向があり、東部北が「導入に慎重」とする傾向がある。
- ・ 代表交通手段別に見ると、二輪車・原付が「導入に慎重」とする傾向がある。

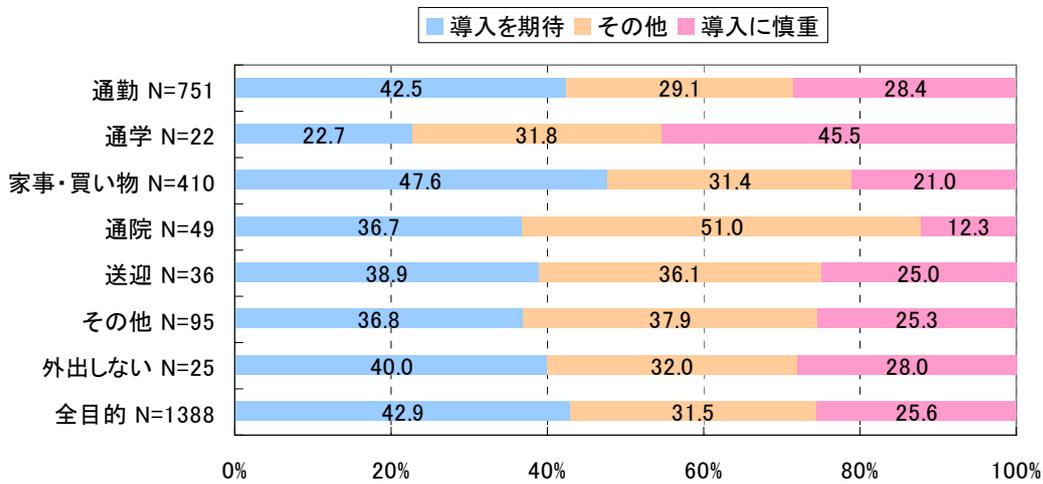


図 1 2 1 目的による導入に対する意見

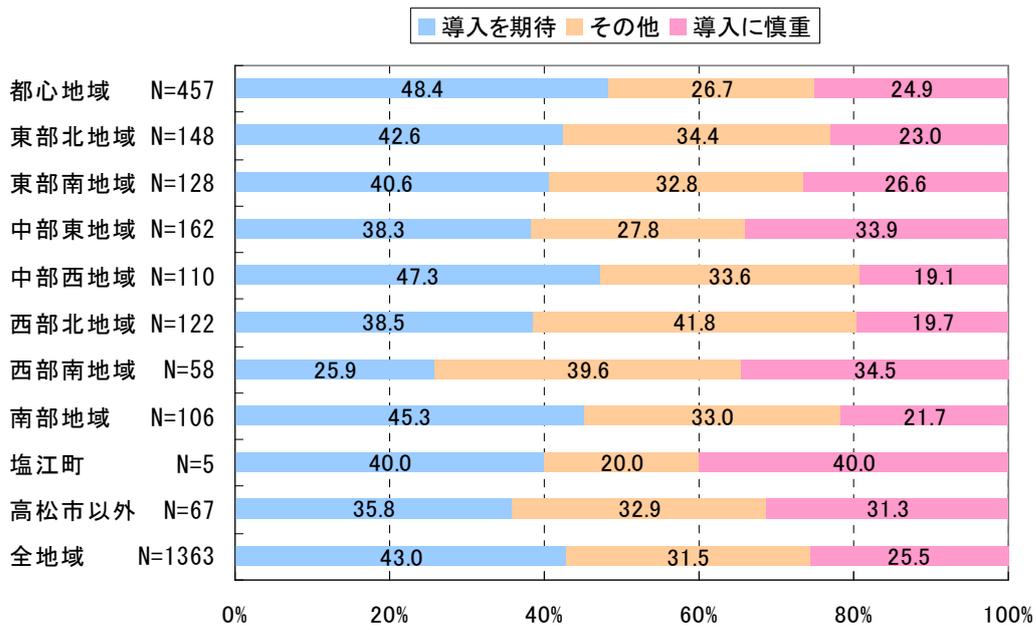


図 1 2 2 出発地地域別による導入に対する意見

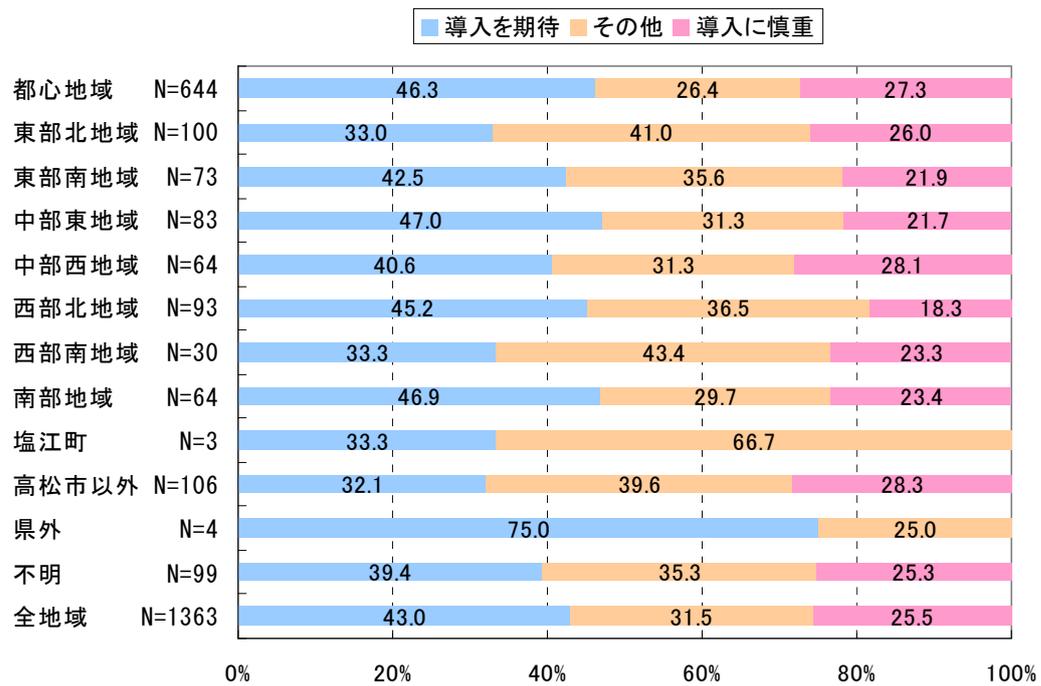


図 1 2 3 目的地地域別による導入に対する意見

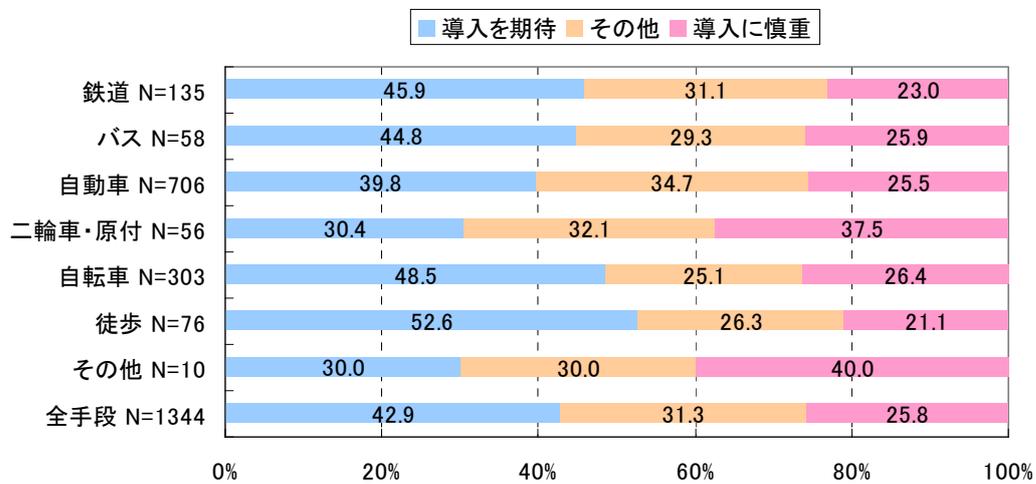


図 1 2 4 代表交通手段別による導入に対する意見

10 高松市の公共交通の在り方について

(1) 記入状況

- 回収数 3,482 票のうち、回答の記入があったのは 1,355 票 (38.9%) であった。

(2) 主な意見

- 公共交通機関については、「鉄道 (23.2%)」よりも「バス (37.8%)」に対する意見の方が多くみられる。
- 公共交通以外の交通手段では、「自動車 (16.6%)」「自転車 (13.4%)」に対する意見が多く、「バイク (0.2%)」「徒歩 (2.0%)」に対する意見は少なかった。

<バス>

- 「バス」に関する意見では、「運行本数の少なさ」「最終便の早さ」「割高な料金」を指摘する意見が多くみられた。また、「バスの小型化 (大型バスの運行は無駄)」や「バス停の利便性」に対する意見もみられる。
- 「バス」に対しては、高齢者の足として期待する意見が多くみられる。

<鉄道>

- 「鉄道」に関する意見では、「運行本数の少なさ」「最終便の早さ」「割高な料金」の他に「駅の遠さ、少なさ」を指摘する意見が多くみられる。また、「JR と琴電の乗り継ぎ」「鉄道とバスの乗り継ぎ」の改善や「駅への駐車場・駐輪場の整備」を希望する意見もみられる。

<自動車>

- 「自動車」に関する意見では、「駅・バス停周辺の駐車場整備」を希望する意見が多くみられる。また、「中心部への自動車流入規制」や「福祉タクシー」に関する意見もみられる。

<自転車>

- 「自転車」に関する意見では、「自転車の走行環境の改善」を希望する意見が多くみられる。また、「駅・バス停周辺への駐輪場の整備」や「サイクルトレイン」を希望する意見もみられる。

<公共交通全般>

- 高松の交通体系に対して「東西方向の移動の困難さ」を指摘する意見がみられる。
- また、公共交通のあり方として「都市計画と交通計画の一体的な検討」や「将来ビジョンをアピールし意見を聞くこと」を重要と考えている意見がみられる。

11 まとめ

(1) 市民の交通現況について

<自動車>

- ・ 半数以上が自分専用の自動車を持っており、特に男性は2/3が自分専用の自動車を持っている。
- ・ 移動時の交通手段は、自動車が半数以上を占めている。
- ・ 通勤目的の移動では、自動車の利用が近年増加の傾向にあり、6割近くを占めている。
- ・ 15分以下の移動が自動車での移動の半数を占めている。
- ・ 利用される駐車場は、目的地の敷地内にある駐車場、駐車料金が無料の駐車場が非常に多く、都心地域であっても7割（駐車場種類、日額駐車料金）を占めている。

<鉄道・バス>

- ・ 都心地域以外では、鉄道・バスの利用が非常に少ない。
- ・ 自動車から鉄道・バスへの乗り継ぎは少なく、都心地域へは半数以上が自動車で流入している。
- ・ 琴電瓦町駅・JR高松駅利用者の多くは、降車後は徒歩で移動しており、目的地の多くは都心地域の番町・瓦町等である。

(2) 自動車から自転車や鉄道・バスへの転換について

- ・ 自動車から自転車への転換の可能性があるのは、自動車利用者の3割である。
- ・ 自転車への転換の条件としては、自転車の走行空間整備が最も多い。
- ・ 自動車から鉄道・バスへの転換の可能性があるのは、自動車利用者の約1/4である。
- ・ 自動車から鉄道・バスに転換することにより所要時間が大きく増加すると認識されている。
- ・ 転換の条件としては「運行頻度の増加」が最も多く、次いで「鉄道やバスの乗り継ぎ環境改善」「駅・バス停の駐車場・駐輪場整備」「利用料金減少」が多い。

(3) まとめ（考察）

- ・ 高松市においては、移動の手段として自動車に大きく依存している傾向がみられる。
- ・ 平成11年新都市OD調査と比較すると、10年間で自動車に依存する傾向は強くなっており、短距離の移動でも自動車が多く利用されるなど、下駄履き感覚で自動車を利用している傾向がみられる。これは、無料の駐車場が多く、自動車を利用しやすい環境にあることが要因であると考えられる。
- ・ 自動車から自転車や鉄道・バスへの転換に対しては、3割程度が可能性を示すにとどまっている。

— 參考資料 —

参考資料

問6 ご自宅から目的地まで、何分ぐらいかかりますか。わかる範囲でご記入下さい。

約_____分

問7 問5でお答えいただいた交通手段を利用している理由をお答え下さい(○は2つまで)。

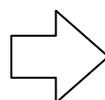
1. 早く移動できるから
2. 時間通りに移動できるから
3. 交通費が安いから
4. 自宅・目的地から交通手段までの移動距離が短いから
5. 楽に移動できるから
6. 他に利用できる交通手段がないから
7. その他 (具体的に_____)

問5で「自動車」を利用すると回答した方 → 問 8へお進みください

問5で「自動車」と回答しなかった方 → 問 16へお進みください

問8 自動車を利用されている方にお伺いします。目的地での主な駐車場所はどこですか(○は1つ)。また、あなたは駐車料金をどの程度負担していますか。右の枠内に具体的にご記入下さい。

1. 目的地の敷地内にある駐車場
2. 時間貸・月極駐車場
3. 道路上 (パーキングメーター)
4. その他 (具体的に_____)
5. 自動車を利用するが駐車はしない (家族による送迎などの場合)



駐車料金のご負担額

_____円/日

_____円/月

自動車利用の方に、公共交通や自転車を利用して頂きたいのですが、その条件についてお伺いします。

問9 現在利用している自動車のかわりに、自転車に変更することはできますか(○は1つ)。

1. 変更できる → 問 10へお進み下さい
2. 今よりも便利になれば変更できる → 問 10へお進み下さい
3. 変更できない (その理由は_____) → 問 11へお進み下さい

問 10 自動車のかわりに自転車を利用するための条件はどのようなものですか。

以下のA～Eの中から、あなたが特に重視する項目を2つまで選んで、「重視する項目」の欄に○をご記入下さい。次に、重視するに○をつけた項目について、詳細な条件をお答え下さい。

利用する条件	重視する項目	詳細な条件
A. 最寄りの駅・バス停の駐輪場の充実	2つまでに○	<p>駅・バス停付近の駐輪場について、どのような条件を整えば、利用しますか (○は1つ)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 最寄の駅・バス停の駐輪場の整備 2. 降車駅・バス停または目的地の駐輪場の整備 3. その他 (具体的に_____)
B. 自転車の走行空間整備	2つまでに○	<p>走行空間にどのような条件を整えば、利用しますか (○は1つ)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 歩道内での歩行者と自転車の分離 (柵や路面表示で分離) 2. 車道における自転車走行帯の確保 3. 路面の段差の解消 4. その他 (具体的に_____)
C. 鉄道・バスと自転車の連携	2つまでに○	<p>鉄道・バスを降りた後の自転車利用について、どのような条件を整えば、利用しますか (○は1つ)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. サイクルトレイン (自転車を電車・バスに乗せて移動) の導入 2. レンタサイクル (自転車の貸出) の増設 3. その他 (具体的に_____)
D. 自転車手当の支援	2つまでに○	<p>自転車利用の場合の通勤手当の支給がいくらであれば、利用しますか (ご記入下さい) 1カ月あたり_____円程度の支給</p>
E. その他	2つまでに○	<p>具体的にご記入下さい _____</p>

問 11 現在利用している自動車のかわりに、鉄道・バスに変更することはできますか(○は1つ)。

- 1. 変更できる → 問 12 へお進み下さい
- 2. 今よりも便利になれば変更できる → 問 12 へお進み下さい
- 3. 変更できない(その理由は_____) → 問 16 へお進み下さい

問 12 鉄道・バスを利用する際に、利用しようと思う駅名・バス停を、わかる範囲でご記入下さい。

_____ 駅・バス停

問 13 鉄道・バスを利用する場合、ご自宅から目的地まで何分ぐらい、料金がいくらぐらいかかるとお思いますか。あなたが思っている時間と金額をご記入下さい。

約_____分 約_____円

問 14 自動車のかわりに鉄道・バスを利用するために必要な条件はどのようなものですか。

以下のA～Jの中から、あなたが特に重視する項目を3つまで選んで、「重視する項目」の欄に○をご記入下さい。次に、重視するに○をつけた項目について、詳細な条件をお答え下さい。

利用する条件	重視する項目	詳細な条件
A. 駅・バス停の 駐車場 駐輪場整備	➡	3つまでに○ 、どのような条件が整えば、利用できますか(○は1つ) 1. 駐車場の整備・規模拡大・料金低下(パークアンドライド) 2. 駐輪場の整備・規模拡大・料金低下(サイクルアンドライド) 3. その他(具体的に_____)
B. 鉄道やバスの 乗り継ぎ 環境改善	➡	乗り継ぎ時にどのような条件が整えば、利用しますか(○は2つまで) 1. 乗り継ぎ時の移動距離・移動時間の短縮 2. 乗り継ぎの待ち時間の短縮 3. 乗り継ぎ時の料金割引 4. I r u C aカードの利用範囲拡大(J R・ことでのん共通化など) 5. その他(具体的に_____)
C. 所要時間短縮	➡	ご自宅から目的地までの所要時間が何分になれば、利用しますか (ご記入下さい) 約_____分
D. 自宅～駅・バス 停間の所要 時間短縮	➡	ご自宅から駅・バス停までの所要時間が何分であれば、利用しますか (ご記入下さい) 徒歩の場合、約_____分 自転車の場合、約_____分
E. 到着時刻の 遅れの改善	➡	到着時間の遅れが何分ぐらいになれば、利用しますか(○は1つ) 1. 3分 2. 5分 3. 10分 4. 遅れなし
F. 運行頻度の 増加	➡	運行頻度がどの程度になれば、利用しますか(○は1つ) 1. 60分に1本 2. 30分に1本 3. 15分に1本 4. 10分に1本 5. 5分に1本 6. それ以上の頻度
G. 利用料金減少	➡	片道の乗車料金が一回いくらまでであれば、利用しますか(○は1つ) 1. 50円 2. 100円 3. 200円 4. 300円 5. 400円 6. 500円 7. 600円 8. 700円 9. その他(_____円)
H. 終電・終バス の時間延長	➡	最終運行時刻が何時になれば、利用しますか(ご記入下さい) _____時頃まで延長
I. 情報提供の 場所、手段	➡	どのような手段で情報が提供されれば、利用しますか(○は2つまで) 1. 携帯電話(現在のきよるんナビの配信情報の充実など) 2. バス停・駅での情報提供 3. 情報センター(高松駅内など) 4. その他(具体的に_____)
J. その他	➡	具体的にご記入下さい _____

問 15 今後、皆様のご理解を得ながら、中心市街地への車乗り入れが禁止された場合、あなたはどのように移動すると思いますか(○は1つ)。

1. 車には乗らず、自転車で目的地までいく
2. 車には乗らず、公共交通で目的地までいく
3. 車で乗り入れ禁止区域手前までいき、そこから目的地まで自転車でいく
4. 車で乗り入れ禁止区域手前までいき、そこから目的地まで公共交通でいく
5. 目的地にいかない
6. その他 (具体的に_____)

あなたご自身についておうかがいします。

問 16 あなたの年齢をお答え下さい。

- | | | | |
|----------|----------|----------|------------|
| 1. 10 歳代 | 2. 20 歳代 | 3. 30 歳代 | 4. 40 歳代 |
| 5. 50 歳代 | 6. 60 歳代 | 7. 70 歳代 | 8. 80 歳代以上 |

問 17 あなたの性別をお答え下さい。

1. 男性
2. 女性

問 18 自動車を持っていますか(○は1つ)。

1. 自分専用の自動車を持っている
2. 家族と共用の自動車を持っている
3. 持っていない

問 19 ご自宅の最寄りの鉄道の駅、またはバス停をお答え下さい。

また、ご自宅から最寄りの駅・バス停までの距離と所要時間を、わかる範囲でお答え下さい。

_____ 駅・バス停 距離：約 _____ m、所要時間：約 _____ 分

現在、高松市では、過度に自動車に依存しない交通体系の検討や高齢者を始めとする交通弱者の利用を容易にし、地球環境の負荷の軽減や中心市街地の活性化の効果が期待できる、新交通システム(次世代型路面電車など)の導入の可能性について検討を進めています。

新交通システムは、環境にやさしいだけでなく、バスに比べ時刻通りに運行でき、数多くの人を運ぶことができます。また、鉄道に比べ、建設費が安くつくことも特徴です。

一方、新たな投資に見合う需要が見込めるか。また、中心部への自動車の乗り入れの抑制、既存の交通体系との連携など課題もあります。

問 20 新交通システムの導入について、ご意見がございましたらご記入ください。

高松市の公共交通のあり方についておうかがいします。

問 21 高松市の公共交通のあり方についてご意見がございましたら、ご自由にご記入下さい。

本市では、地球温暖化対策の観点から、鉄道・バス・自転車などの二酸化炭素排出量の少ない交通機関の利用を進めていきたいと考えています。その一環といたしまして、引き続き、今後、鉄道やバスを利用しやすい地域の皆様を中心に、公共交通の利用方法に関する情報提供やアンケートを行うことを予定しています。

問 22 今後も公共交通の利用方法に関する情報提供やアンケートにご協力いただけますか(○は1つ)。

「1. 協力できる」に回答いただいた方には、今年度から来年度にかけて、2～3回程度、資料やアンケートなどをお送りする場合があります。

1. 協力できる 2. 協力できない



差し支えなければ、お名前とご住所をご記入下さい。

お名前： _____

ご住所：〒 _____

これで質問は終わりです。ご協力ありがとうございました。

返信用封筒に入れ、**10月24日(金)まで**にご投函下さい(切手は不要です)。