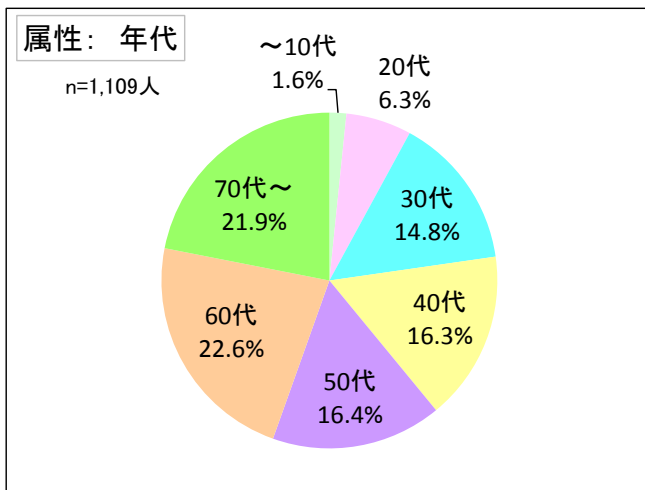


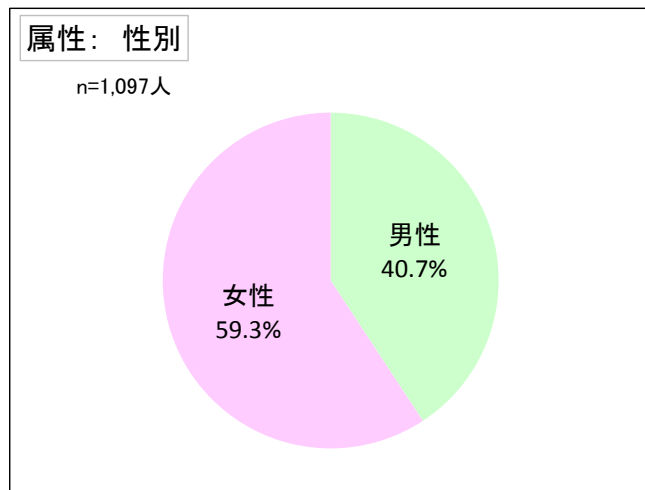
高松市公共交通利用促進条例(仮称)制定についてのアンケート調査結果

◇アンケートの概要

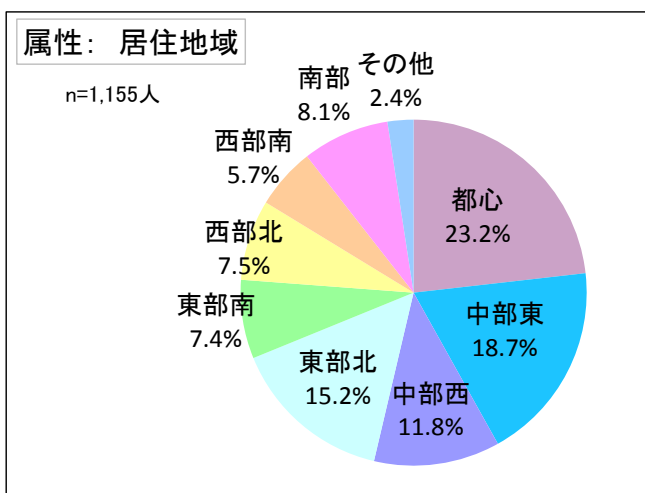
実施時期：平成24年6月4日～6月25日
 対象者：3,000人（無作為抽出）
 有効回答数：1,155人（回答率：38.5%）
 実施方法：郵送による（配布，回答とも） ※P. 27～29参照



50代以上の年齢層が約6割を占める。



女性の回答がやや多い。



人口構成比率にほぼ等しい割合での回答が得られている。

[参考]地域区分図(都市計画マスタープラン)



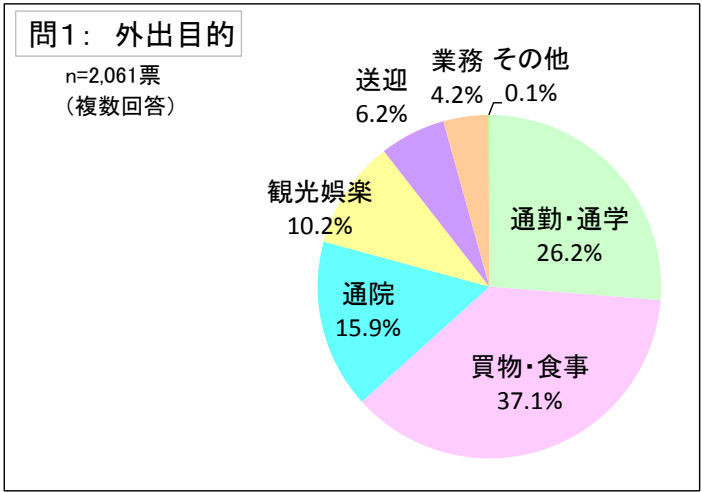
○地域区分

- ・都心：旧市内，太田※1，木太※1
- ・中部東：太田※1，木太※1，多肥，仏生山，林，三谷
- ・中部西：鶴尾，檀紙，一宮，円座，川岡
- ・東部北：屋島，古高松，牟礼
- ・東部南：川添，前田，川島※2，十河
- ・西部北：香西，弦打，鬼無，下笠居
- ・西部南：国分寺
- ・南部：香川※3，香南
- ・その他：上記以外

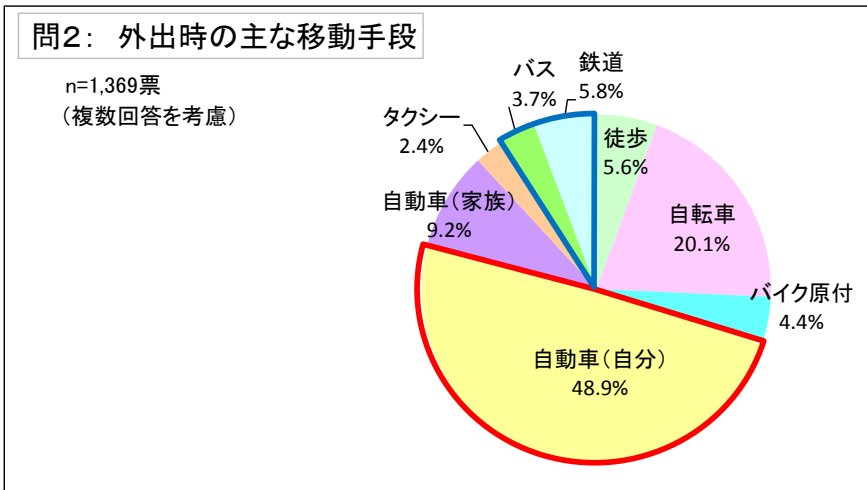
※1 太田，木太地区は都市計画道路室町新田線以北は「都心地域」，同路線以南は「中部東地域」

※2 川島地区のうち池田町は「その他地域」

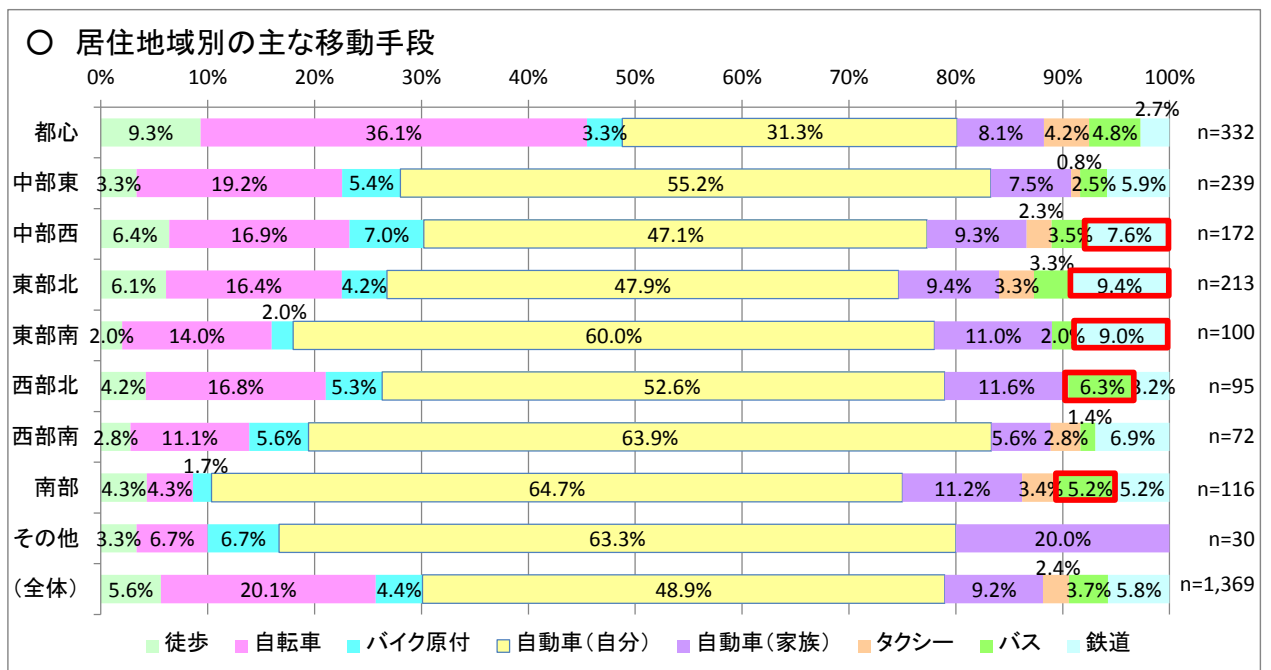
※3 香川地区のうち安原下第1号の全域ならびに東谷，安原下第3号の各一部は「その他地域」



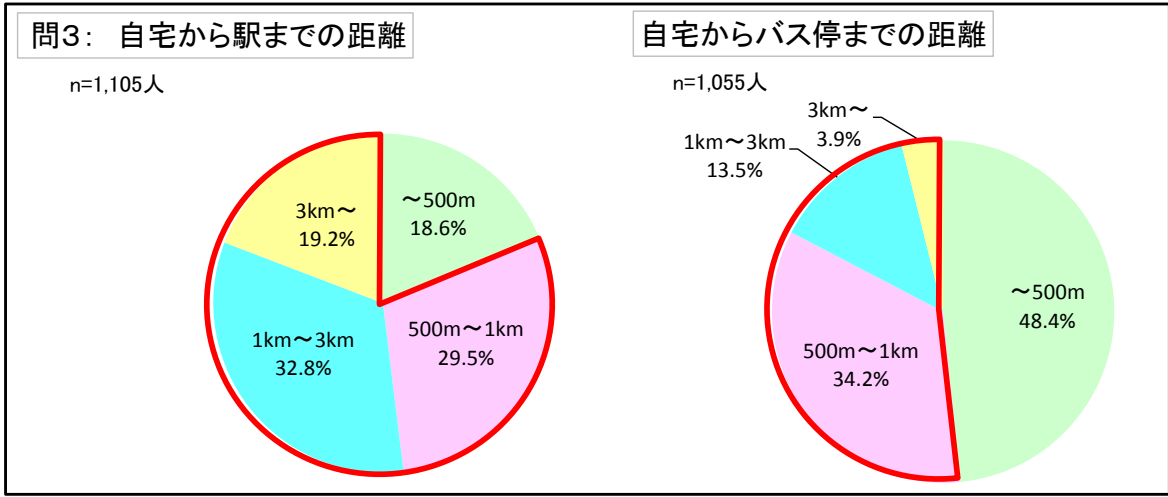
日頃外出する目的は、買物・食事、通勤・通学および通院の順となっている。



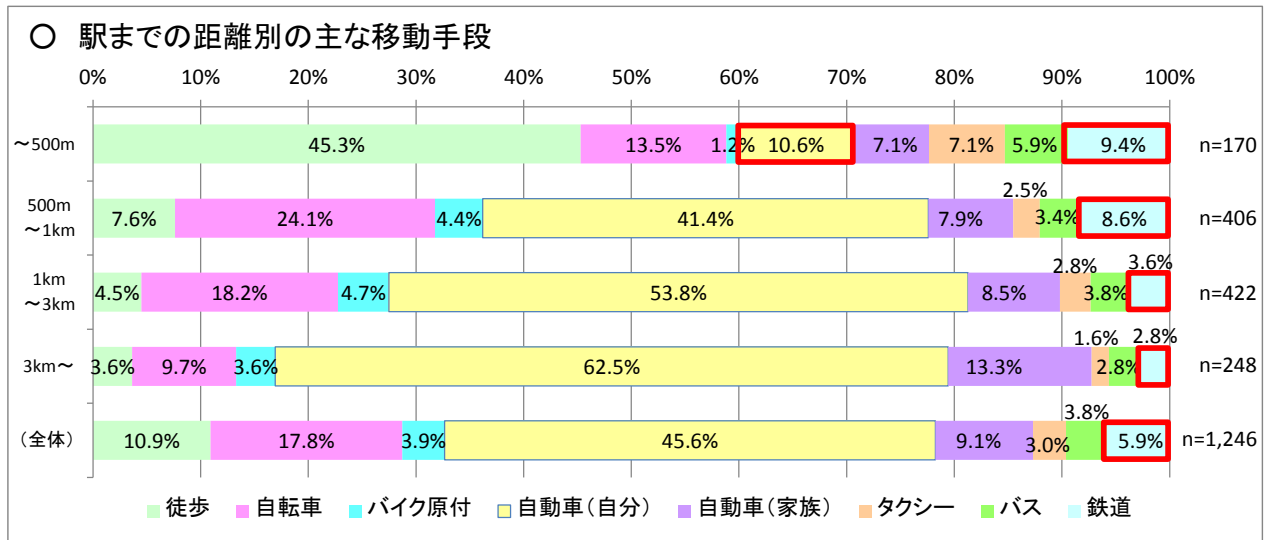
自動車(自分で運転)利用が約50%を占めており、公共交通(鉄道・バス)利用は10%に満たない。



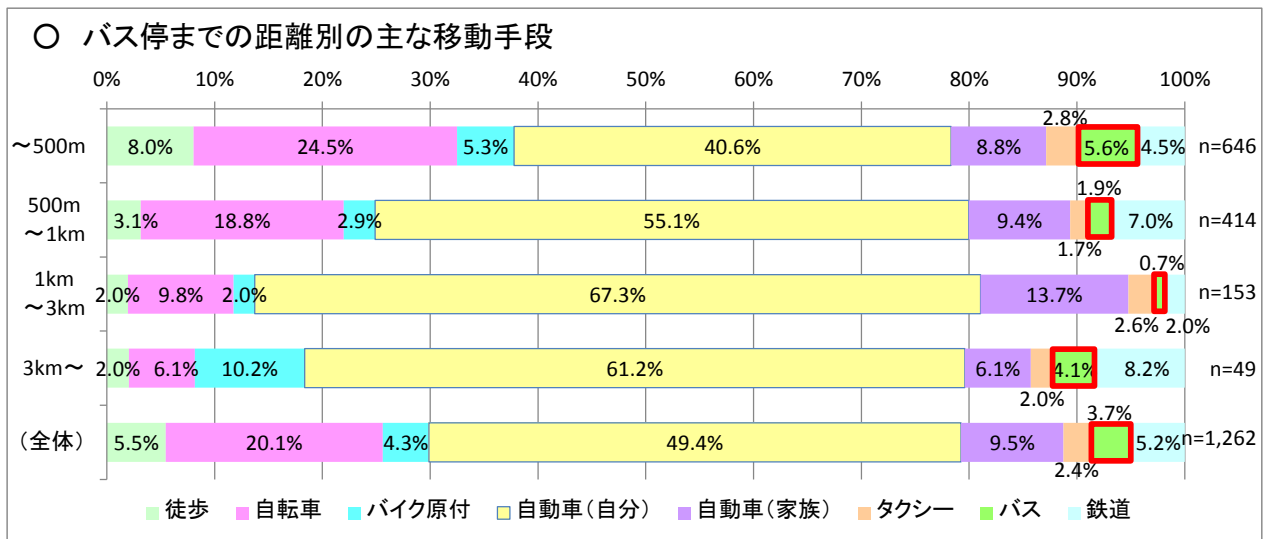
都心に近いほど、徒歩・自転車の割合が増加し、自動車等の利用が減少している。
 鉄道利用は、ことடன்沿線(中部西、東部北、東部南)で比較的多い。
 バス利用は、ことだんの無い地域(西部北、南部)で比較的多い。
 その他地域では、公共交通の利用がほとんど無い。



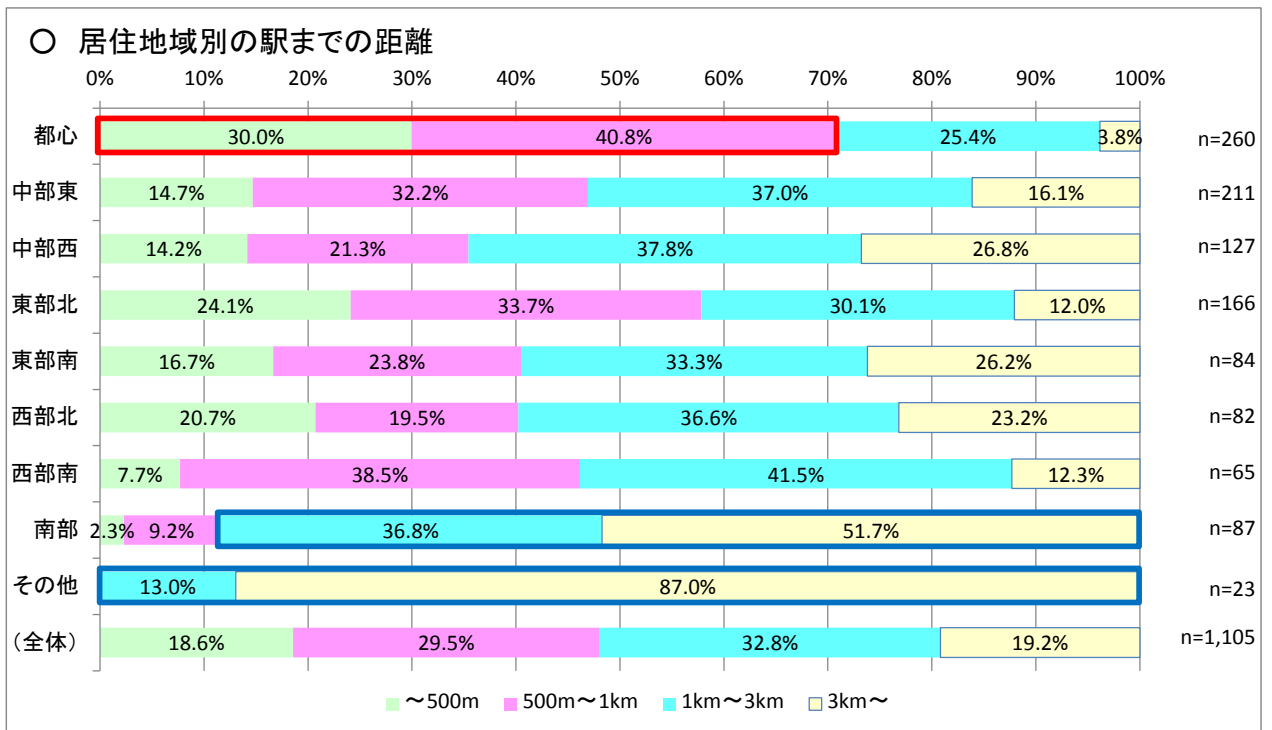
駅までは80%以上、バス停までは50%以上が、500mを超える距離となっている。



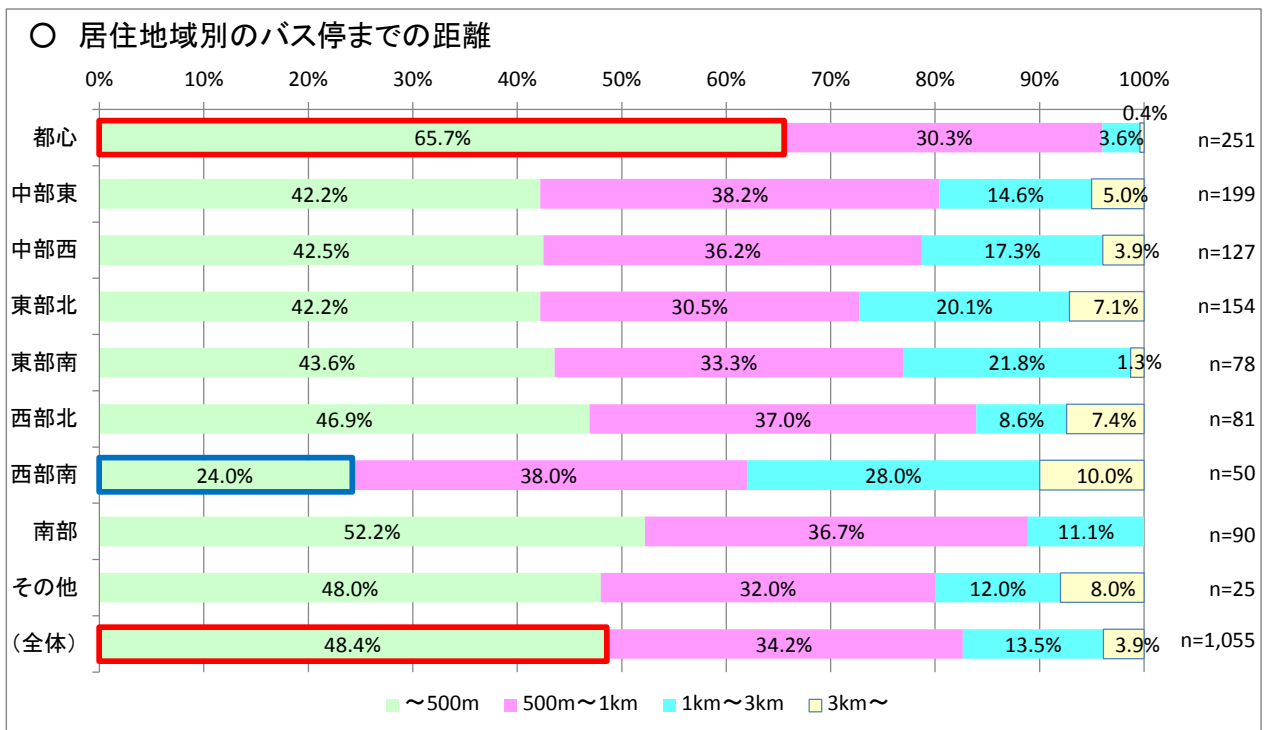
駅までの距離が近いほど、鉄道利用は多くなるが、低水準である。
500m以内では、自動車利用が大きく減少している。



バス停までの距離が近いほど、バス利用は多くなる傾向があるが、低水準である。
500m以内でも自動車利用はそれほど減少しておらず、バス停まで近いことが自動車利用抑制の動機となっていないことがうかがえる。



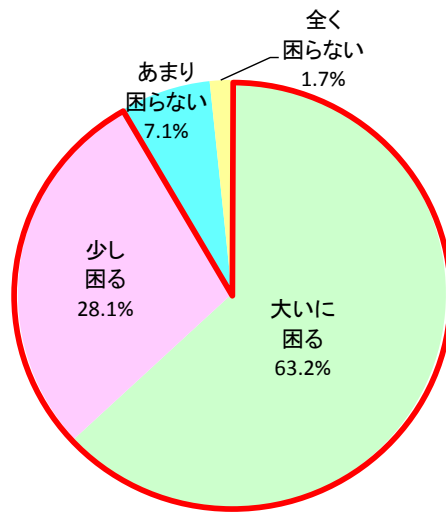
都心では駅まで1km以内が70%以上であるが、南部およびその他地域では、遠距離比率が高まっている。



全体では、500m以内の方が約半数、1km以内の方が8割超である。
 都心地域では、500m以内が6割超である。
 西部南では、バス停まで500m以内が極端に少ない。

問4： 公共交通が廃止・減便・値上げされたら

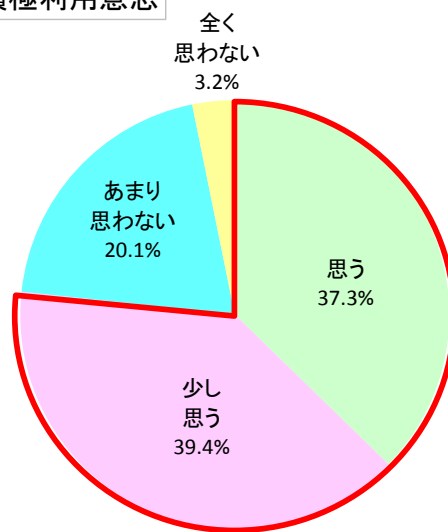
n=1,143人



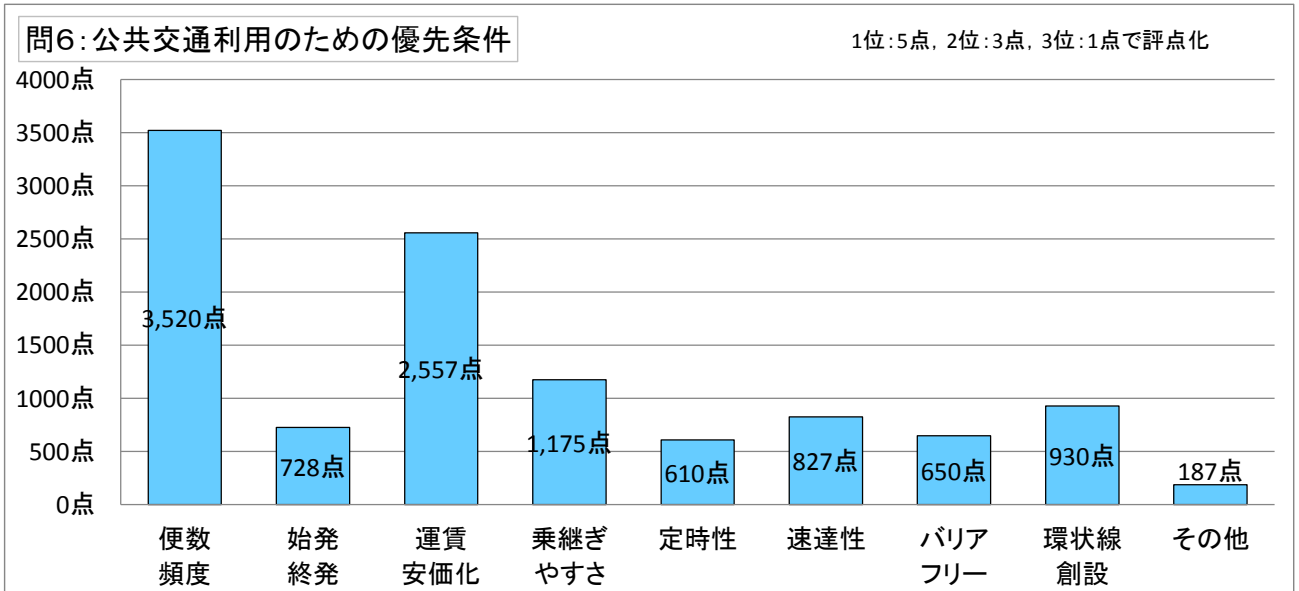
「大いに困る」、「少し困る」を合わせると90%以上である。
※地域別による大きな変動はない。

問5： 公共交通の積極利用意思

n=1,129人



「思う」、「少し思う」を合わせると70%以上である。
※地域別による大きな変動はない。



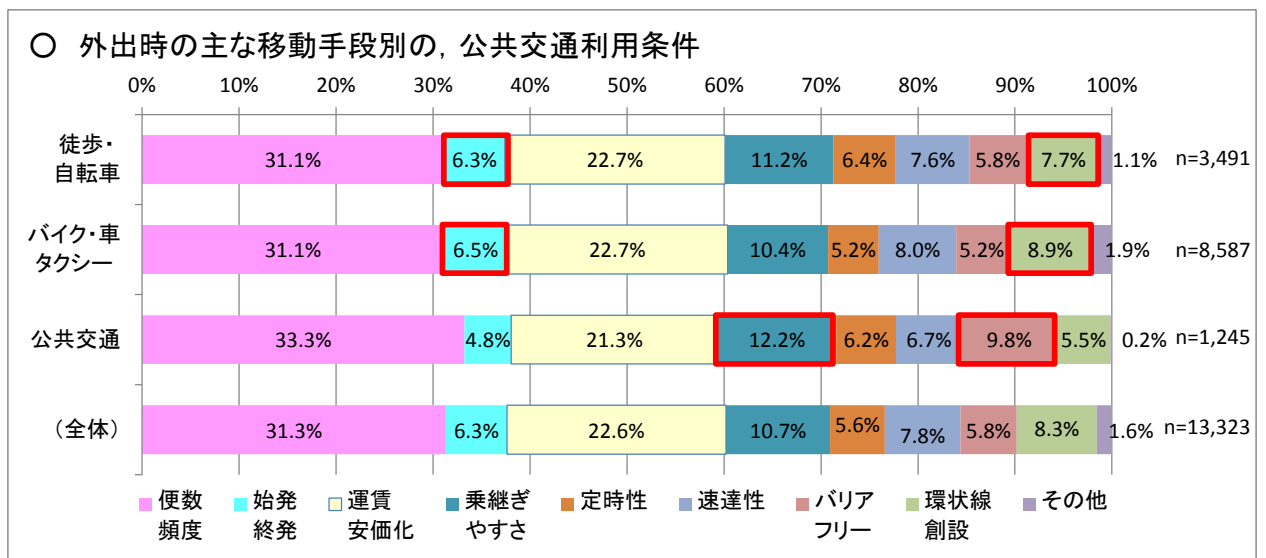
「運行便数・頻度の増加」が最も多く、次いで「運賃の安価化」が多い。

● 主なその他意見

・運行ルート of 拡大 (新規路線の設定, 駅・バス停の増加) など, 運行形態の改善・・・163点

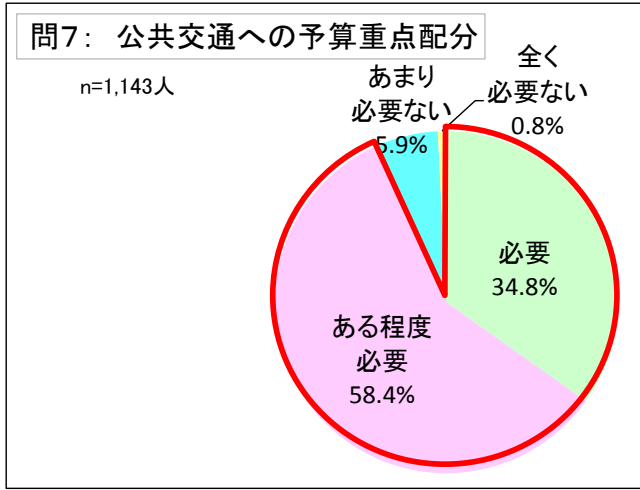
・P&R 駐車場, C&R 駐輪場の整備・・・8点

※その他, 自由意見はP. 10参照

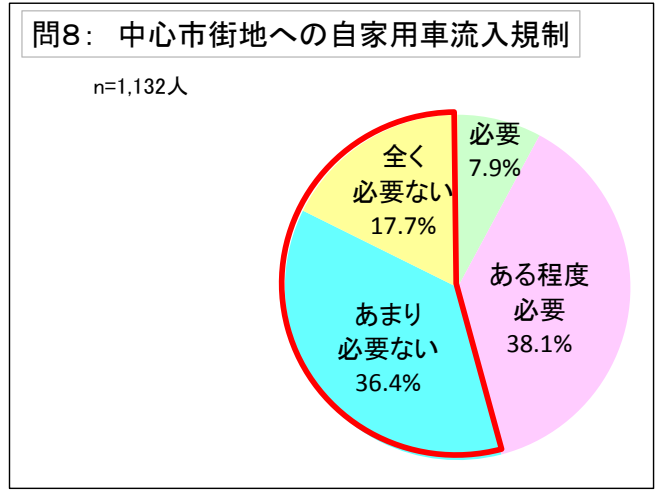


主に公共交通を利用する人は, バリアフリー化や乗り継ぎやすさなど, 既存の公共交通の利便性向上を求める意見が比較的多い。

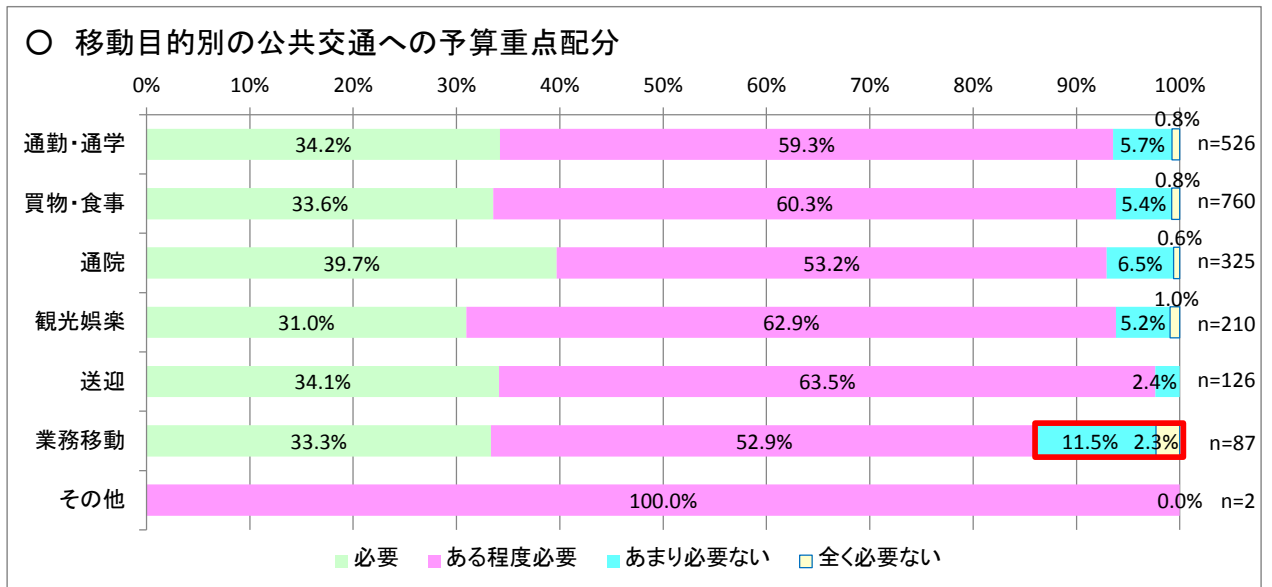
公共交通を主に利用しない人は, 運行時間の拡大や環状線の創設など, 既存の公共交通よりも更なる拡充を求める意見が比較的多い。



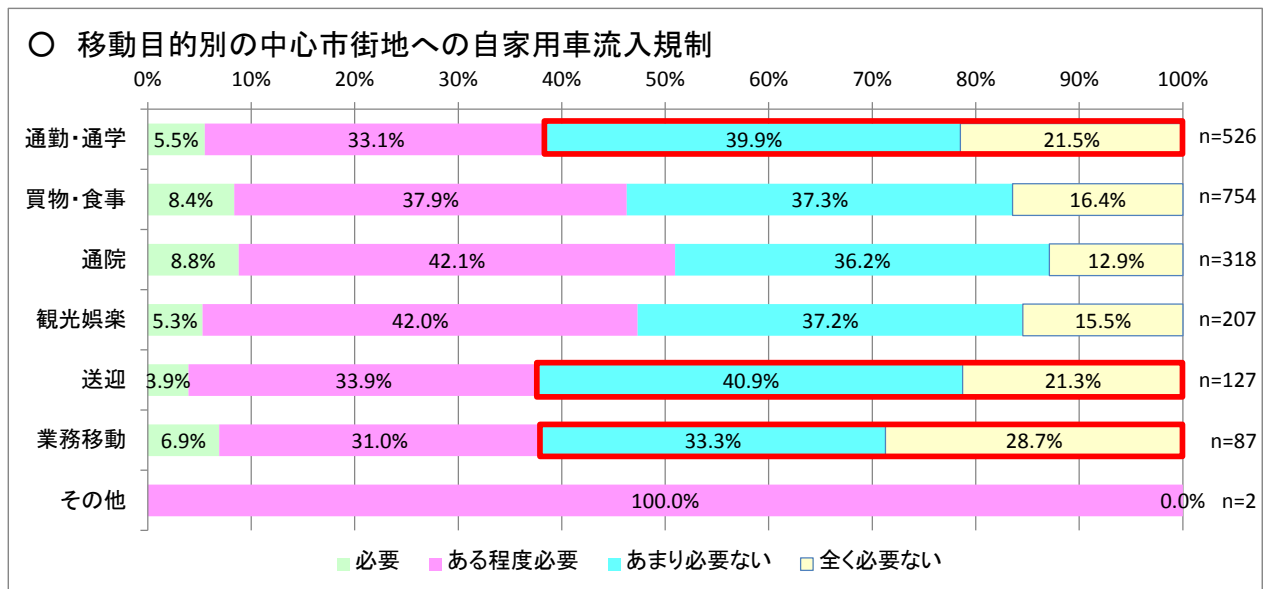
「必要」、「ある程度必要」を合わせると90%以上である。



「必要ない」、「あまり必要ない」が過半数である。

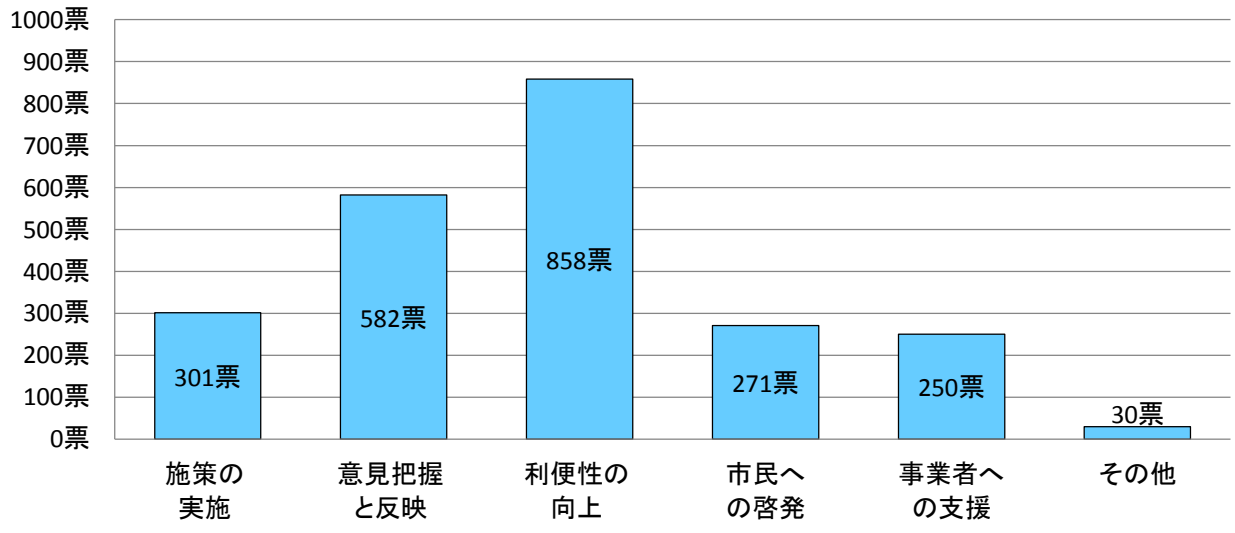


「業務移動」では、「あまり必要ない」、「必要ない」の割合が高く、公共交通への公費投入に対する理解がやや低い。



「通勤・通学」、「送迎」、「業務移動」では、「あまり必要ない」、「全く必要ない」の割合が高く、自動車が無いと不便であるとの意識が強いことがうかがえる。

問9-1:市が果たすべき役割

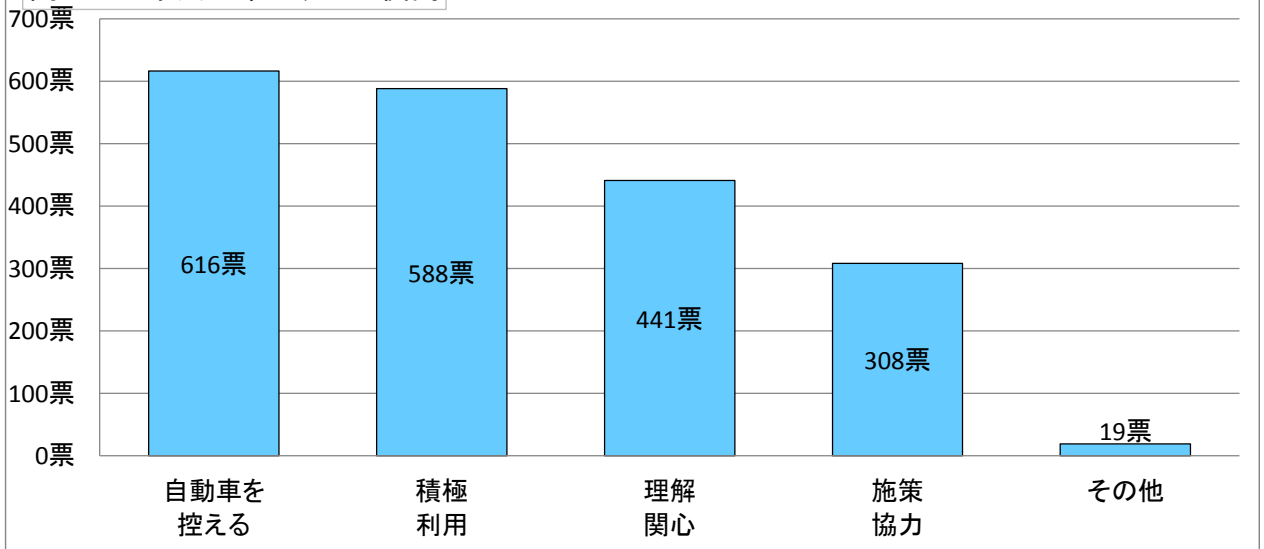


「利便性の向上」、「市民の意見把握と施策への反映」が多い。

●主なその他意見

- ・行政の率先行動・・・8票
- ・まちづくり・・・1票
- ※その他, 自由意見はP. 11参照

問9-2:市民が果たすべき役割

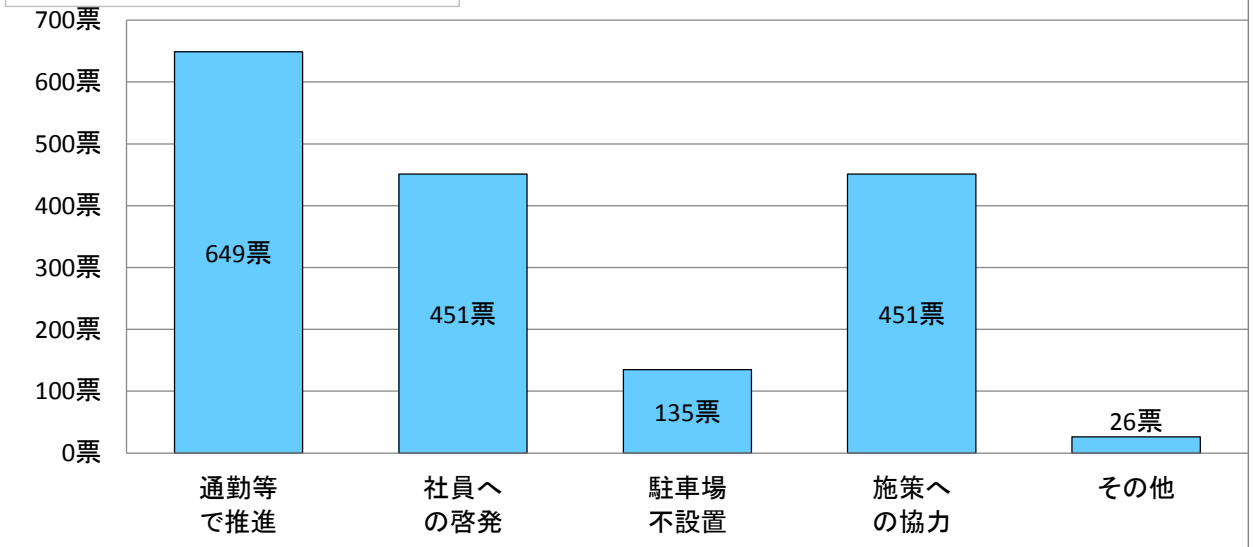


「安易な自動車利用を控える」、「公共交通の積極的な利用」が多い。

●主なその他意見

- ・責務を課すべきでない・・・3票
- ・自動車利用時の新たな負担(自動車税の強化や市街地流入への課金)・・・2票
- ※その他, 自由意見はP. 12参照

問9-3: 事業者が果たすべき役割



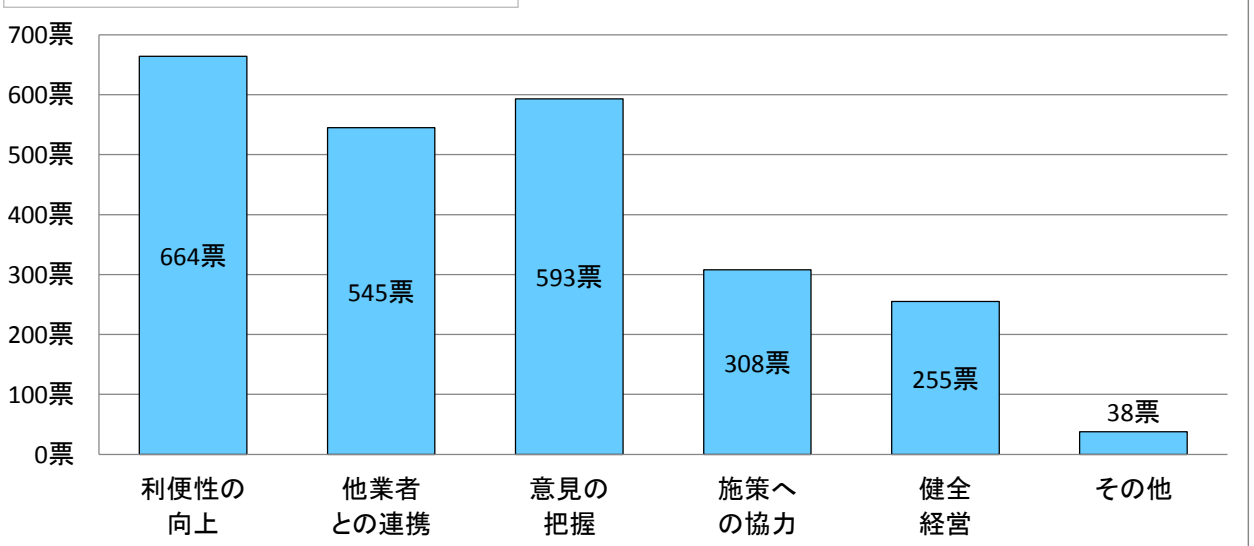
「社員の通勤や業務移動等で公共交通利用を推進」、「社員への意識啓発」、「市の施策への協力」が多い。

●主なその他意見

- ・交通費支給, フレックスタイム制導入など・・・7票
- ・所在場所・・・3票

※その他, 自由意見はP. 13参照

問9-4: 交通事業者が果たすべき役割



「主体的・積極的な利便性の向上」、「他の交通事業者との連携」、「利用者の意見把握と反映」が多い。

●主なその他意見

- ・企業努力・・・7票
- ・具体的施策の提言・・・21票
- ・接遇の向上・・・3票

※その他, 自由意見はP. 14参照