資料２－１

# 高岡市民の交通実態に関するアンケート調査結果

## 1.実施概要

■対　　象：令和４年 11 月１日時点で高岡市内に居住する 16 歳以上の市民 3,000 人
■抽出方法：住基データに基づく地区別の男女構成比および年齢構成比により抽出実施
■方　　法：アンケート票の郵送、同封の返信用封筒にて回収。アンケート調査票に QR コードを添付し、Web での回収も併用。
■調査期間：12 月７日（水）～20 日（火）

## 2.アンケート回答状況及び回答属性

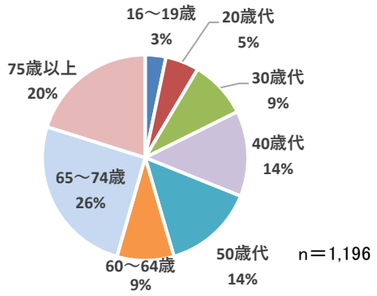
### 2-1.回答者数、回答率

■配布した 3,000 人のうち 1,197 人から回答があり、回収率は 39.9%である。

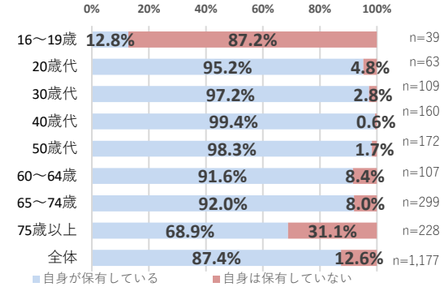
| | 配布数（人） | 回収数 | 回収率(%) |
|---|---|---|---|
| 今回（R4年度） | 3,000 | 1,197（うちWeb250） | 39.9 |
| 前回（R2年度） | 1,000 | 390 | 39.0 |

### 2-2.回答者の「年齢構成」「免許保有率」について

■本年度調査は、総合交通戦略改訂時同様、「年代別の人口構成比」に応じてアンケートを送付した。
■回答者の年齢構成は、60 歳未満の現役世代、60 歳以上それぞれ５割程度の回答構成となっている。
■免許保有率を見ると、20 代～60 未満の世代では９割以上、60 以上の世代では８割以上となっており、20～60 未満の世代の保有割合が高い（※自動車保有も同様の傾向）



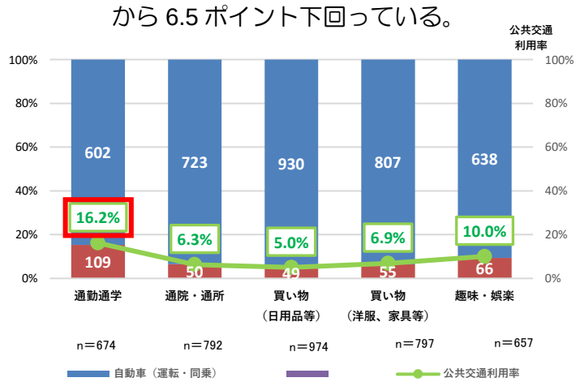

図：回答者の年齢構成



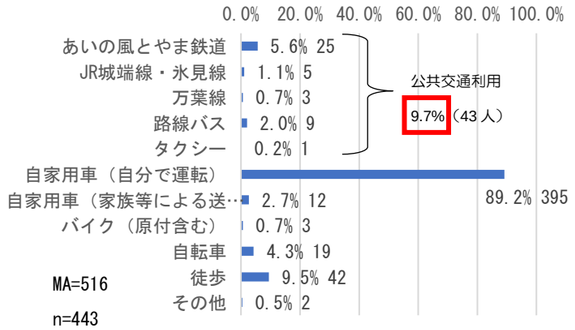

図：免許証の保有状況

## 3.公共交通利用状況、公共交通利用率について（全体及び目的別利用率）

■公共交通利用率は、「公共交通」は 8.5%であり、95%以上が「自動車」利用となっている。
■公共交通利用率は、「通勤通学」で 16.2%、「趣味・娯楽（旅行を含む）」で 10.0%と他に比べて高い。
■20～50 代の通勤・通学時の移動手段で公共交通を活用している人は 9.7%であり、年代平均の 16.2%から 6.5 ポイント下回っている。



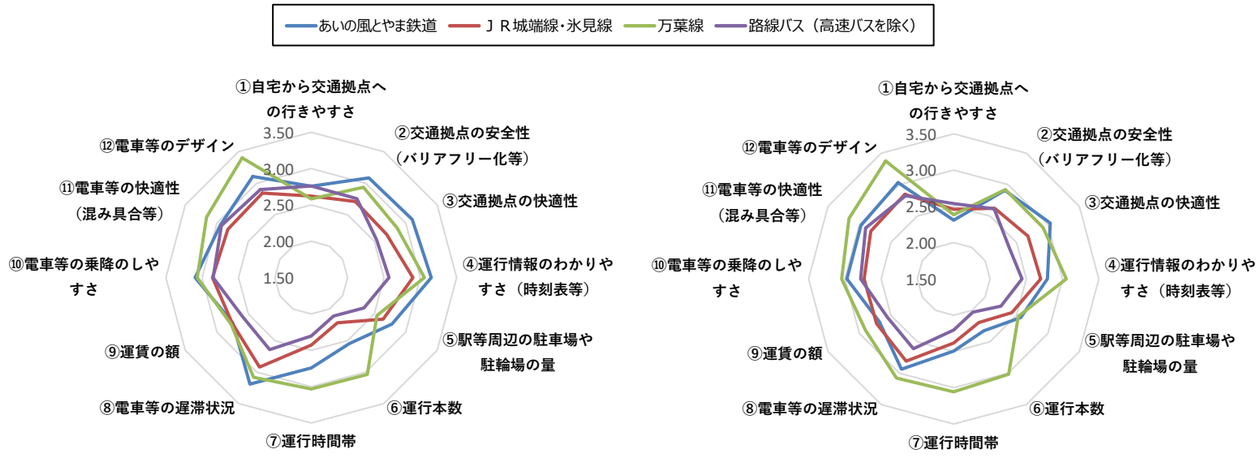

図：公共交通利用率（目的別）




図：20～50 代の通勤・通学の移動手段

## 4. 公共交通利便性満足度評価（利用経験有無別評価）

■全項目において「利用経験なし」の方より「利用経験あり」の方の評価が高く、特に「自宅から駅への行きやすさ」、「運行情報のわかりやすさ」、「駅周辺の駐車場や駐輪場の量」の差が大きい。
■「自宅から駅への行きやすさ」、「駅周辺の駐車場や駐輪場の量」の評価は全体で低い傾向。
■「交通拠点の快適性」、「運行情報のわかりやすさ」、「運行本数」、「運行時間帯」については、それぞれの公共交通で評価に差がある。




図：利用経験ありの満足度評価

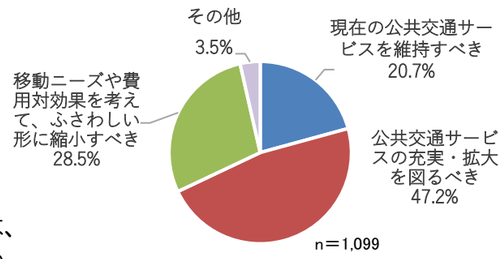



図：利用経験なしの満足度評価

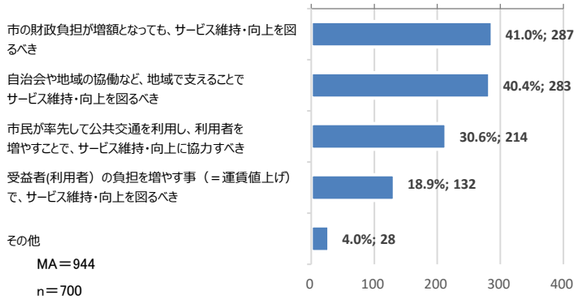
【満足度評価の方法】
各公共交通に対する 12 項目の設問ついて、「大変満足」を５点、「満足」を４点、「普通」を３点、「やや不満」を２点、「不満」を１点として集計し平均値を比較。

## 5.公共交通に関する考えについて

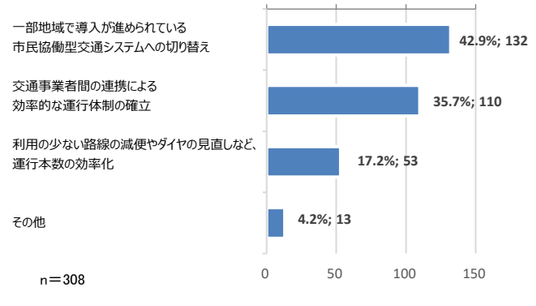
■公共交通に対する考え方としては、「公共交通サービスの充実・拡大を図るべき」が最も多く、５割近くを占めている。
■今後の公共交通における負担に対する考え方については、「市の財政負担が増額となっても、サービス維持・向上を図るべき」及び「自治会や地域の協働など、地域で支えることでサービス維持・向上を図るべき」が 40%以上と高い。
■今後の公共交通におけるふさわしい形に対する考え方としては、一部地域で導入が進められている市民協働型交通システムへの切り替えと回答されている方が 42.9%と多く、市民協働型交通システムを求める意見・意向が比較的高い。




図：公共交通に関する考え




図：公共交通サービスの維持・充実・拡大による運行経費等の負担増についての考え




図：公共交通におけるふさわしい形としての考え

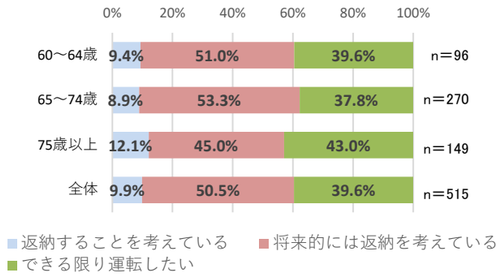
## 6.免許返納について

### 6-1.60 歳以上の方の免許返納意向について

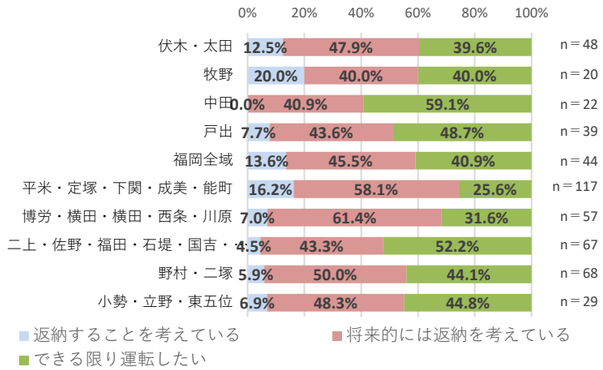
■ 免許返納意向については、「返納することを考えている」と「将来的に返納を考えている」で６割に達している。

■ 75 歳以上の方は「返納することを考えている」が 12.1%と高くなる一方、「できる限り運転したい」と回答する割合も高くなる傾向がみられる。

■ 地区別をみると、地区によって免許返納の意向に差がみられる。




図：60 歳以上の免許返納意向

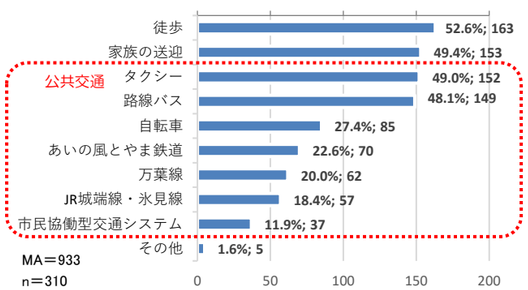



図：地区別　免返納意向

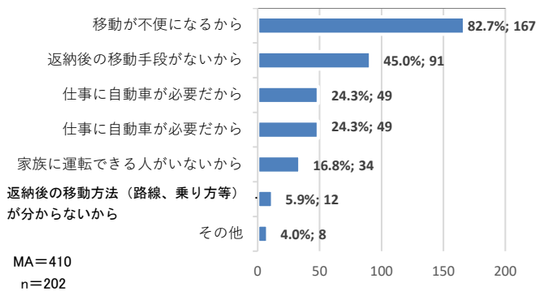
### 6-2.免許返納後の移動手段

■「免許返納後の移動手段」を見ると、公共交通では「タクシー」49.0%、「路線バス」48.1%と回答者の約５割が選択している。

■ 自動車を「できる限り運転したい理由」を見ると、「移動が不便になるから」が 82.7%と高く、自家用車の便利さと比較される傾向にある。




図：免許返納後の移動手段

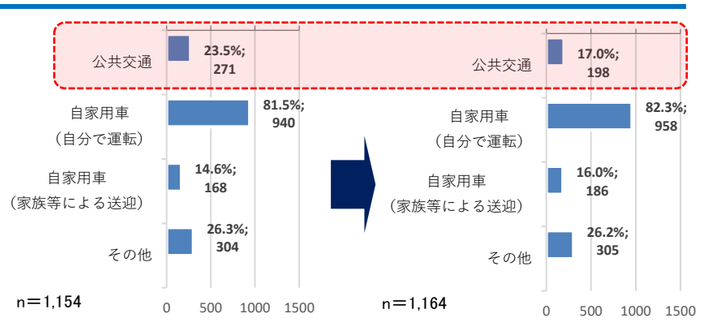



図：できる限り運転したい理由

## 7.コロナウィルス感染拡大前後の交通手段及び行動変化

■ コロナウィルス感染拡大（以下、「コロナ」とする。）前後の移動手段を見ると、「公共交通（鉄道・バス・タクシー）」が 23.5%から 17.0%に減少。

■「公共交通（鉄道・バス・タクシー）」利用から「自家用車（自分で運転、家族等の送迎）」利用に転換した方が一定数存在。




図：コロナ前後の交通手段

## 8.公共交通に対する必要な対策について

■ 公共交通に対する必要な対策を見ると、「公共交通間の乗継ぎ、連絡時間の改善」「運行ダイヤの見直し、調整」「最寄り駅等の駐車場、駐輪場の整備または拡張」が全目的で 30%以上となっている。

■ 目的別では通勤・通学の「朝タラッシュ時の増便」が 52.1%で全項目中、最大値となっている。

■ 目的別に選択、回答されている必要な対策は、下記「□」となる。

| | 回答者 | 朝タラッシュ時の増便 | 昼間時間帯の増便 | 始発の時刻を早くする | 終発の時間を遅くする | 公共交通間の乗継ぎ、連絡時間の改善 | 運行ダイヤの見直し、調整 | 運賃の見直し | 交通系ＩＣカード等の導入 | 環境に配慮した車両の導入 | 施設や車両のバリアフリー | 最寄り駅・電停・バス停の駐車場、駐輪場の整備または拡張 | 公共交通沿線の機能・施設の整備または拡張 | その他 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 通勤・通学 | 140 | 73 | 16 | 16 | 15 | 56 | 44 | 35 | 18 | 1 | 6 | 48 | 32 | 6 |
| | 100.0% | 52.1% | 11.4% | 11.4% | 10.7% | 40.0% | 31.4% | 25.0% | 12.9% | 0.7% | 4.3% | 34.3% | 22.9% | 4.3% |
| 買い物（日用品、食料品等） | 162 | 9 | 41 | 2 | 2 | 49 | 48 | 42 | 18 | 10 | 18 | 50 | 54 | 9 |
| | 100.0% | 5.6% | 25.3% | 1.2% | 1.2% | 30.2% | 29.6% | 25.9% | 11.1% | 6.2% | 11.1% | 30.9% | 33.3% | 5.6% |
| 買い物（家具、家電、洋服等） | 145 | 5 | 38 | 4 | 4 | 54 | 43 | 34 | 20 | 10 | 8 | 54 | 43 | 10 |
| | 100.0% | 3.4% | 26.2% | 2.8% | 2.8% | 37.2% | 29.7% | 23.4% | 13.8% | 6.9% | 5.5% | 37.2% | 29.7% | 6.9% |
| 通院・通所 | 155 | 15 | 44 | 4 | 4 | 57 | 53 | 38 | 21 | 9 | 20 | 46 | 45 | 10 |
| | 100.0% | 9.7% | 28.4% | 2.6% | 2.6% | 36.8% | 34.2% | 24.5% | 13.5% | 5.8% | 12.9% | 29.7% | 29.0% | 6.5% |
| 趣味・娯楽 | 138 | 7 | 40 | 9 | 11 | 45 | 44 | 39 | 22 | 6 | 5 | 56 | 39 | 7 |
| | 100.0% | 5.1% | 29.0% | 6.5% | 8.0% | 32.6% | 31.9% | 28.3% | 15.9% | 4.3% | 3.6% | 40.6% | 28.3% | 5.1% |

図：目的別公共交通に対する必要な対策

## 9.アンケート結果から見える公共交通に対する現状と課題について

**【Point①：日常生活で公共交通が選ばれず、利用されていない】** **大項目３・６・７**

- 全体の「公共交通利用率」が１割以下であり、日常生活で公共交通を選択する機会が少ない。
- 20～50 代の通勤・通学時の移動手段で公共交通を利用している人は 9.7%であり、年代平均の 16.2%から 6.5 ポイント下回っている。
- 60 歳以上の将来的な免許返納に対する意識は「返納することを考えている」が 6 割を占め、返納後の移動手段は、徒歩・家族の送迎に続き、タクシーや路線バスといった公共交通を利用するとする声が多い。
- 一方で、免許及び自動車保有率が高く、75 歳以上の方も自動車での移動が日常的。
- コロナ前後で交通手段が、「公共交通」から「自動車（送迎含む）」に転換した層の存在が、公共交通利用者が回復しきらない大きな要因の１つである可能性。

**【Point②：公共交通に対し、利便性の高い運行ダイヤや乗り継ぎ、駅周辺の駐車スペース確保を求める声が多い】** **大項目４・８**

- 公共交通に対する満足度は、「駅周辺の駐車場や駐輪場の量」、「自宅から交通拠点への行きやすさ」の項目について評価が低い傾向。
- 「交通拠点の快適性」、「運行情報のわかりやすさ」、「運行本数」、「運行時間」については、公共交通によって評価に差が生じている。
- 全体を通して、利用経験のある方の満足度が、利用経験の無い方に比べて高い傾向。
- 公共交通に必要な対策としては、「乗り継ぎ、連絡調整」、「ダイヤ見直し」、「駐車場等の整備」についての改善を求める意見が多い。
- 特に目的別では、通勤・通学の「朝タラッシュ時の増便」を求める意見が一番多い。

**【Point③：公共交通に対する市民の地域協働・共創意識は高い傾向】** **大項目５**

- 公共交通に対する考えとして、「自治会や地域の協働など、地域で支えることでサービス維持・向上を図るべき」や「一部地域で導入されている市民協働型交通システムへの切り替え」の回答が多く、公共交通に対する市民の地域協働・共創意識は高い傾向。