

堺市における 人の動き

第5回近畿圏パーソントリップ調査結果から



目次

はじめに	2
1 パーソントリップ調査の概要	
パーソントリップ調査とは	3
調査結果に関する留意事項	3
調査圏域について	4
その他、ご覧いただく上での留意事項	4
2 堺市の人の動き	
1. 平日の総トリップ数と1日1人当たりトリップ数の推移	5
2. 平日トリップの目的構成の推移	6
3. 平日トリップの代表交通手段構成の推移	6
4. 休日の総トリップ数と1日1人当たりトリップ数の推移	7
5. 休日トリップの目的構成の推移	8
6. 休日トリップの代表交通手段構成の推移	8
3 地域の人の動き	
1. 平日の地域別トリップ数	9
2. 平日の地域間流動量	10
3. 休日の地域別トリップ数	11
4. 休日の地域間流動量	12
5. 区域別に見た平日トリップの目的構成	13
6. 区域別に見た平日トリップの代表交通手段構成	13
7. 区域別に見た休日トリップの目的構成	14
8. 区域別に見た休日トリップの代表交通手段構成	14
4 目的から見た人の動き	
1. 目的別の代表交通手段構成の推移	15
5 交通手段から見た人の動き	
1. 区域別の鉄道端末手段構成	17
2. 自転車トリップの推移	18
6 年齢から見た人の動き	
1. 年齢階層別の夜間人口の推移	19
2. 年齢階層別の外出率の推移	20
3. 年齢階層別の免許保有率の推移	21
4. 年齢階層別の生成原単位の推移	22
5. 年齢階層別の代表交通手段構成の推移	23
7 移動困難者の動き	
1. 外出に関する困難の内訳	25
2. 年齢階層別の外出に関する困難の有無	25
3. 外出に関する困難の有無別の外出率	26
4. 外出に関する困難の有無別の生成原単位	26
5. 外出に関する困難の有無別のトリップにおける目的構成	27
6. 外出に関する困難の有無別のトリップにおける代表交通手段構成	28
7. 外出に関する困難の有無別の自家用自動車利用状況	28
8 普段の「クルマの使い方」に関する意向	
1. 区域別の普段の「クルマの使い方」に関する意向	29
2. 性別・年齢階層別の普段の「クルマの使い方」に関する意向	30
9 「交通に対する意識調査」の調査結果	
調査の目的	31
1. 公共交通の利用頻度	31
2. 公共交通の主な利用目的	32
3. 最優先する交通まちづくり	32
4. 環境に配慮したまちづくりに有効だと思う交通施策	32
5. 区域別の公共交通の利用頻度	33
6. 区域別の公共交通の利用目的	33
7. 区域別の最優先する交通まちづくり	33
8. 公共交通を不便だと感じる理由	34
調査票	
● 世帯票	35
● 個人票(平日)	37
● 個人票(休日)	38

はじめに

京阪神都市圏は、京都市・大阪市・神戸市・堺市の大都市や大津市・姫路市・奈良市・和歌山市等の中核都市が共存する多核型の都市圏です。このような特徴的な構造を持つ都市圏の活性化に資する総合都市交通体系を確立するためには、広範囲な地域間の連携が不可欠です。

このため、京阪神都市圏交通計画協議会*では、人の動きに着目した交通実態調査(パーソントリップ調査)を昭和45年(1970年)に初めて実施し、その後10年ごと(昭和55年・平成2年・平成12年)に調査を行い、都市交通政策の検討に活用してきました。

平成22年(2010年)には「第5回近畿圏パーソントリップ調査(交通実態調査)」を実施し、堺市では、約1万世帯・約3万人の方からご回答(調査票の返送)をいただきました。

大変多くの方々にご協力いただき、誠にありがとうございました。

本パンフレットは、第5回近畿圏パーソントリップ調査結果として、堺市における人の動きを取りまとめたものです。

皆様が交通についてお考えになる際に、少しでもお役にたてれば幸いです。

*京阪神都市圏交通計画協議会

国土交通省近畿地方整備局・滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県・和歌山県
京都市・大阪市・堺市・神戸市
西日本高速道路(株)関西支社・阪神高速道路(株)・(独)都市再生機構
関西鉄道協会・近畿バス団体協議会

1 パーソントリップ調査の概要

パーソントリップ調査とは

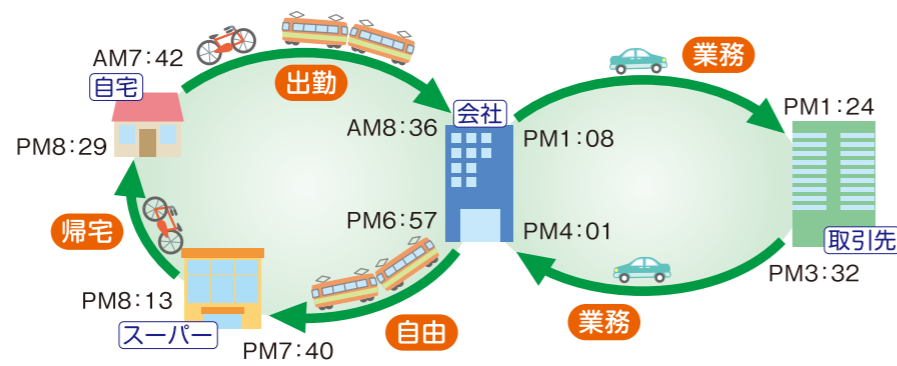
パーソントリップ調査(パーソン=人、トリップ=動き)とは、「どのような人」「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかについて調査し、人の1日の動きのすべてをとらえるものです。

人の動き(地域別や交通手段別などの交通実態)を総合的に把握する唯一の調査であり、交通計画、道路計画、防災計画などの検討のための基礎資料として活用されます。

調査結果に関する留意事項

●この調査は、全数調査ではなく、近畿圏居住者から無作為に対象者を抽出したサンプル調査です。そのためこの資料で示す数値については、実際の観測値ではなく、個人属性等をもとに補正、拡大した推計値です。

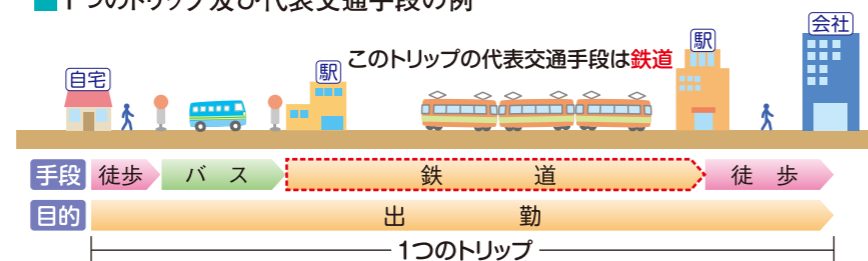
■人の1日の動きの例



用語の説明

トリップ	人がある目的をもってある地点からある地点へ移動する単位で、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。
トリップエンド	1人1人の動きを「トリップ」というのに対し、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といいます。
生成量	ある地域に住んでいる人が行う1日のすべてのトリップ数です。
生成原単位	ある地域に住んでいる人が行う1日1人あたりの平均トリップ数です。
発生集中量	ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計で、「トリップエンド」を集計したものです。
トリップ目的	出勤・登校・自由・業務・帰宅に分けられます。自由は買い物、食事、レクリエーションなどの生活関連のトリップであり、業務は打合せ・会議、販売・配達、作業、農作業など仕事上のトリップです。
代表交通手段	移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、自動二輪・原付、自転車、徒歩、その他(飛行機や船など)があります。1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合は、そのうち主な交通手段(鉄道→バス→自動車→自動二輪・原付→自転車→徒歩の順に、最も順位の高いもの)を「代表交通手段」としています。

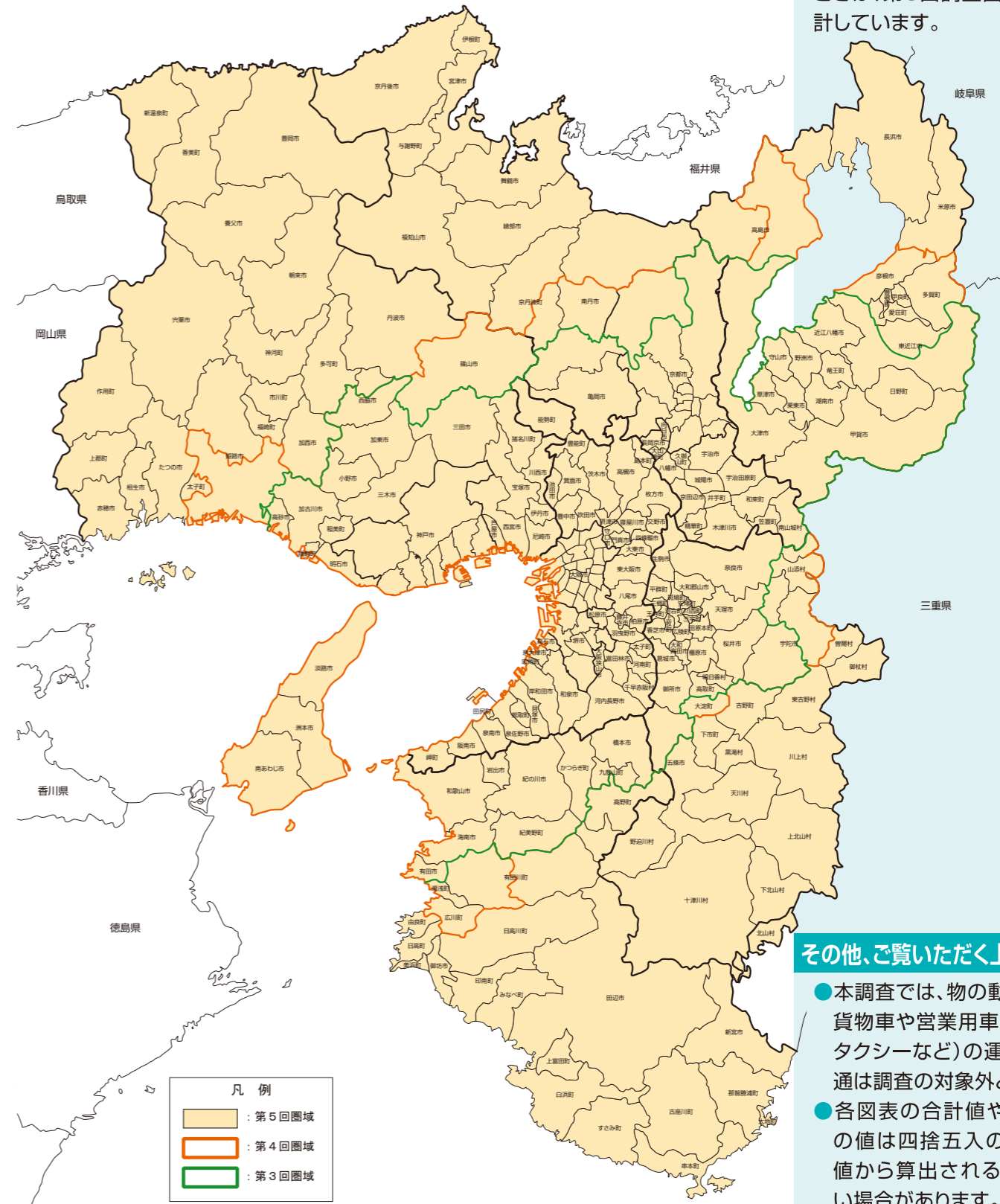
■1つのトリップ及び代表交通手段の例



調査圏域について

第5回近畿圏パーソントリップ調査では、近畿全域(2府4県)を調査対象圏域としています。

なお、過年度調査結果と比較するときは、第3回調査圏域を対象に集計しています。



その他、ご覧いただく上での留意事項

- 本調査では、物の動きにかかわる貨物車や営業用車(営業貨物車、タクシーなど)の運行に関する交通は調査の対象外としています。
- 各図表の合計値や伸び、構成比の値は四捨五入のため、内訳数値から算出される値と一致しない場合があります。
- 休日の調査は、前回(平成12年)の調査から行われるようになり、平成12年の休日データのサンプル率は今回(平成22年)に比べて1/10程度となっています。

2 堺市の人の動き

1. 平日の総トリップ数と1日1人当たりトリップ数の推移

●堺市の平日の総トリップ数(発生集中量)は、平成2年から平成22年にかけて減少しています。

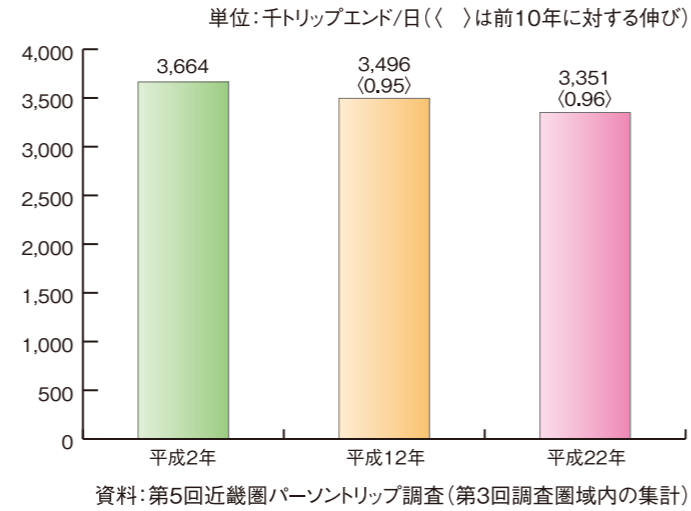


図1 平日の発生集中量の推移(平成2年～平成22年)

●平成22年において、堺市を出発地あるいは到着地とするトリップは2,108千トリップ/日で、そのうちの約59%にあたる1,242千トリップ/日は出発地・到着地ともに堺市内となっています。

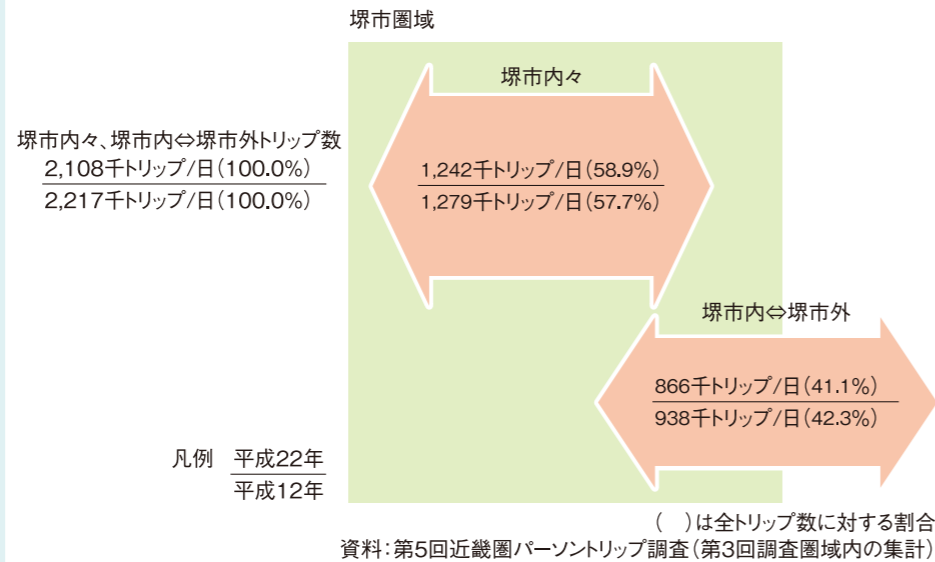


図2 平日に堺市を発着する人の動き(平成12年～平成22年)

●平成22年において、堺市に居住する人の平日1日あたりのトリップ数(生成原単位)は2.26トリップ/人日であり、平成2年から平成22年にかけて減少しています。

●また、外出率についても同様に、平成2年から平成22年にかけて減少しています。

●これは少子高齢化の影響によるところが大きいと考えられ、近畿圏でも同様の傾向を示しています。

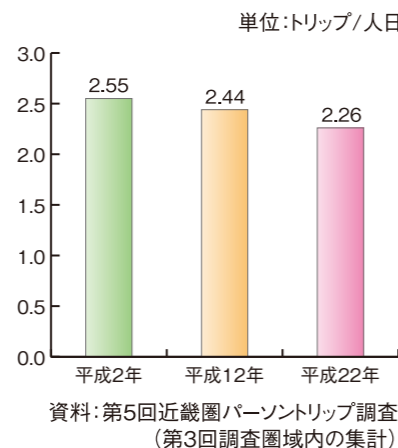


図3 平日の生成原単位の推移(平成2年～平成22年)

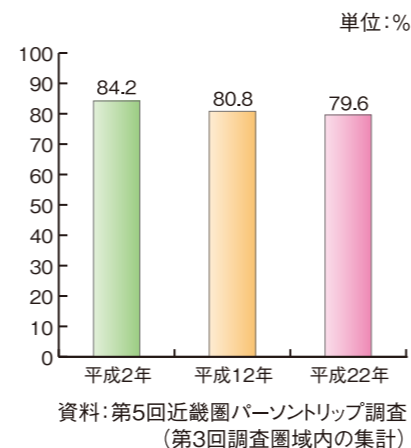


図4 平日の外出率の推移(平成2年～平成22年)

2. 平日トリップの目的構成の推移

●平日トリップの目的構成を見ると、平成2年から平成22年にかけて自由目的の割合が増加しています。

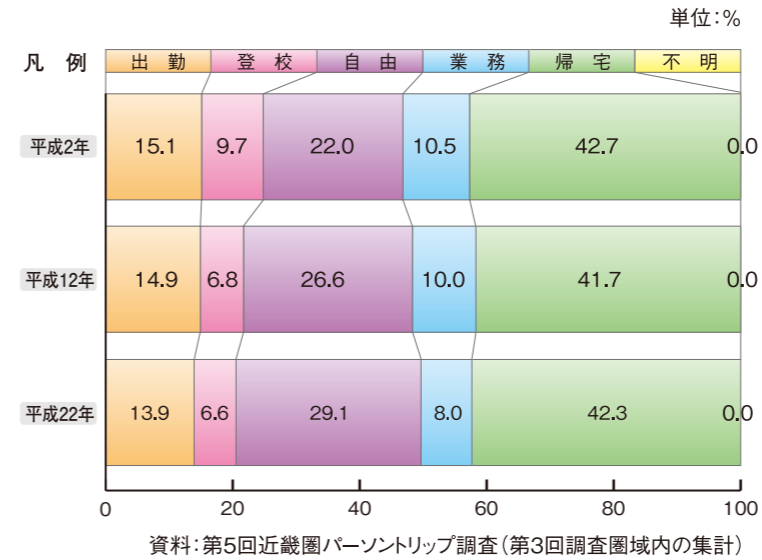


図5 平日トリップの目的構成の推移(平成2年～平成22年)

3. 平日トリップの代表交通手段構成の推移

●平日トリップの代表交通手段構成を見ると、平成12年から平成22年にかけて自動車の割合が減少しています。

●一方、鉄道と自転車の割合は平成12年から平成22年にかけて増加しています。

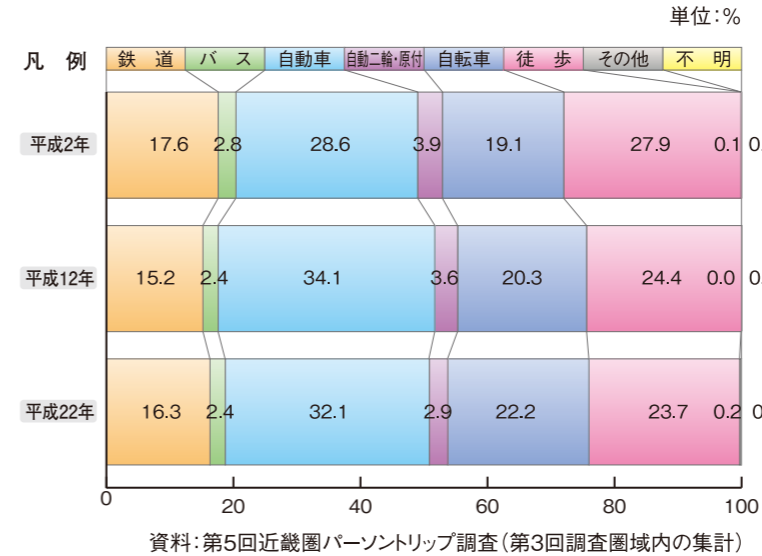


図6 平日トリップの代表交通手段構成の推移(平成2年～平成22年)

4. 休日の総トリップ数と1日1人当たりトリップ数の推移

- 堺市の休日の総トリップ数(発生集中量)は、平成12年から平成22年にかけて約2割減少しています。
- 減少の割合は、平日よりも大きくなっています。

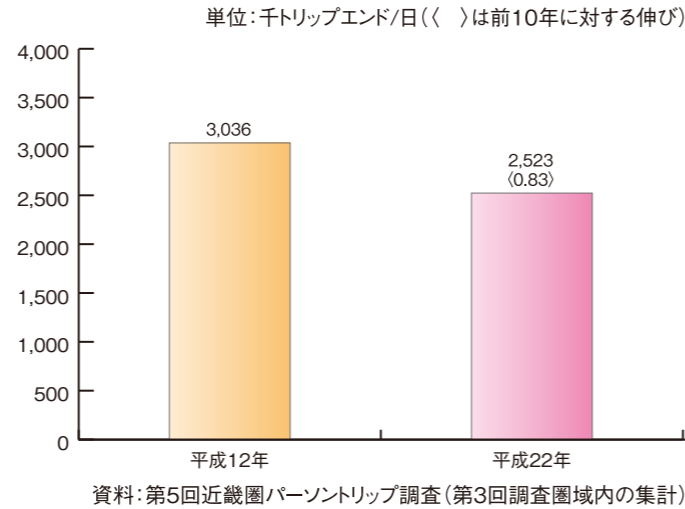


図7 休日の発生集中量の推移 (平成12年～平成22年)

- 平成22年において、堺市を出発地あるいは到着地とするトリップは1,606千トリップ/日で、そのうちの約57%にあたる916千トリップ/日は出発地・到着地ともに堺市内となっています。

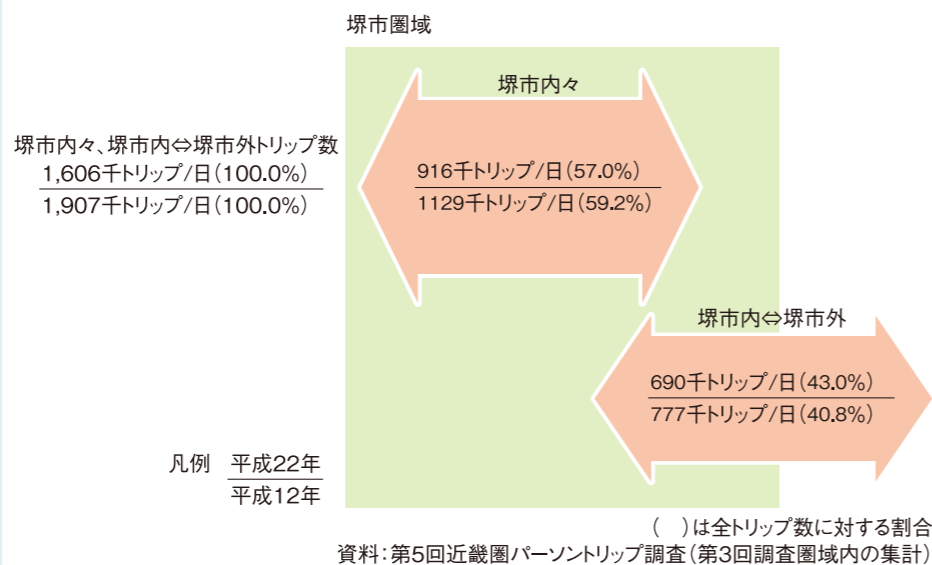


図8 休日に堺市を発着する人の動き (平成12年～平成22年)

- 平成22年において、堺市に居住する人の休日1日あたりのトリップ数(生成原単位)は1.65トリップ/人日であり、平成12年から平成22年にかけて減少しています。
- また、外出率についても同様に、平成12年から平成22年にかけて減少しています。
- 生成原単位・外出率ともに、平日と比較して休日の方が小さく(低く)なっています。

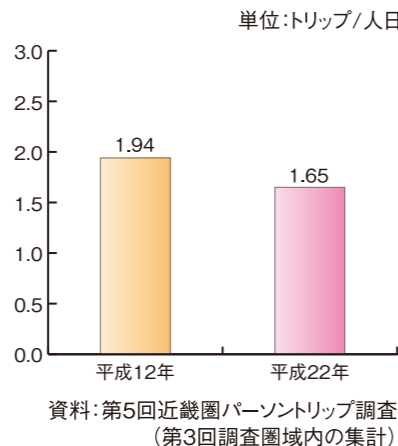


図9 休日の生成原単位の推移 (平成12年～平成22年)

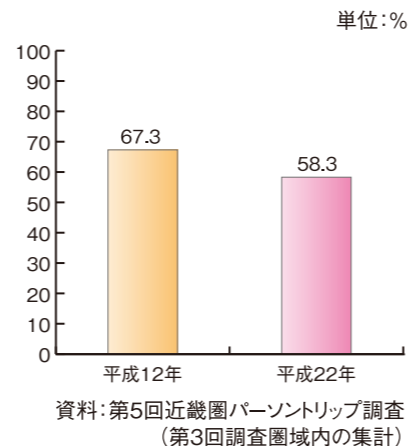


図10 休日の外出率の推移 (平成12年～平成22年)

5. 休日トリップの目的構成の推移

- 休日トリップの目的構成を見ると、平成12年から平成22年にかけて自由目的の割合が減少しています。
- 平日と比較すると、休日では出勤・登校・業務目的が少なく、自由目的が大半を占めています。

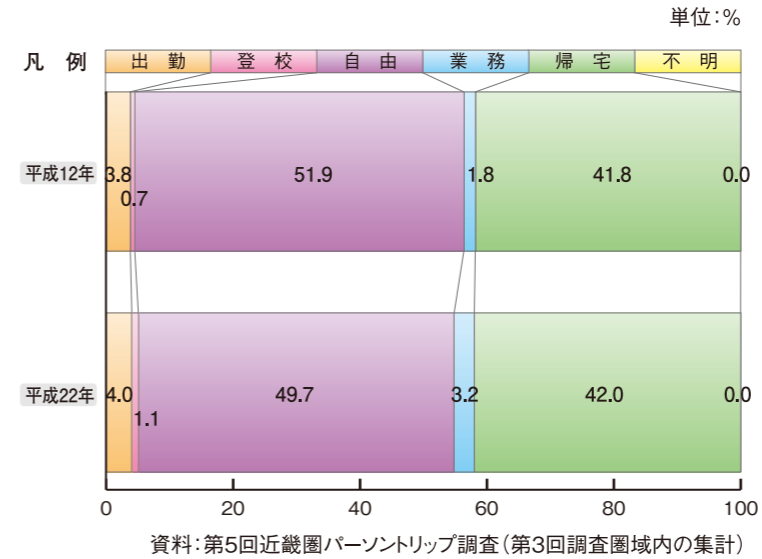


図11 休日トリップの目的構成の推移 (平成12年～平成22年)

6. 休日トリップの代表交通手段構成の推移

- 休日トリップの代表交通手段構成を見ると、自動車の割合が減少しています。
- 一方、鉄道と自転車の割合は増加しています。
- 平日と比較すると、休日においては鉄道の割合が低く、自動車の割合が高くなっています。

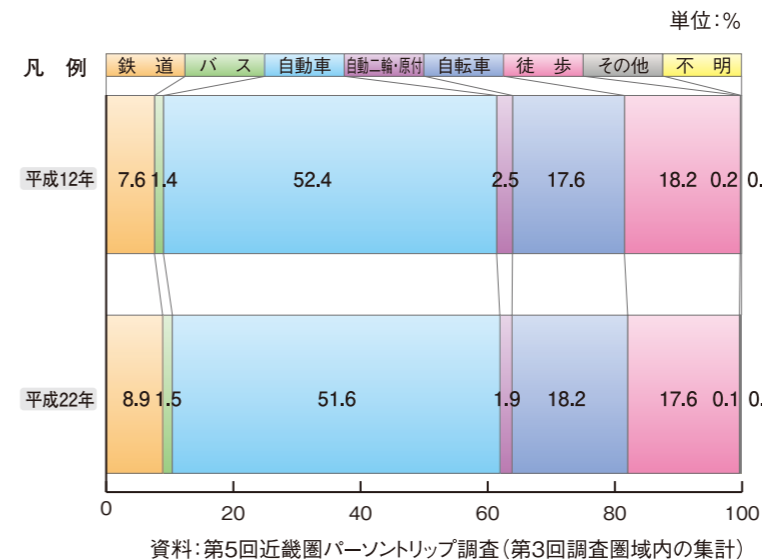


図12 休日トリップの代表交通手段構成の推移 (平成12年～平成22年)

3 地域の人の動き

1. 平日の地域別トリップ数

- 大阪府内の大ゾーン*別に、平日の発生集中量の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、すべての地域で減少しています。
- 堺市は大阪府内の他地域と比べると減少の割合が比較的小さくなっています。
- ※大ゾーン：近畿圏全体の交通の大きな流れを把握するためのゾーンであり、大阪府内には6つの大ゾーン(大阪市、堺市、北大阪、東部大阪、南河内、泉州)が設定されています。

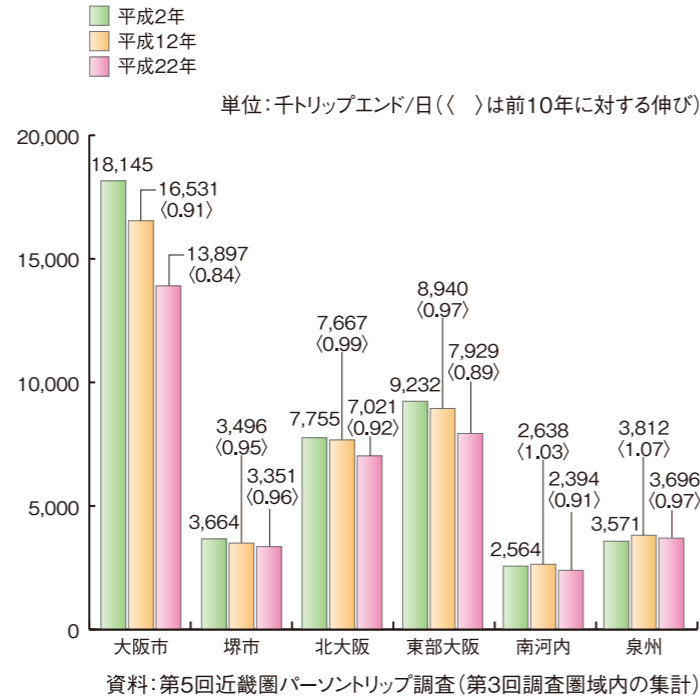


図1 平日の大ゾーン別発生集中量の推移(平成2年～平成22年)

- 区域別に平日の発生集中量を見ると、堺区が最も多く、全体の約2割を占めています。
- 次いで北区、南区、西区が多くなっています。

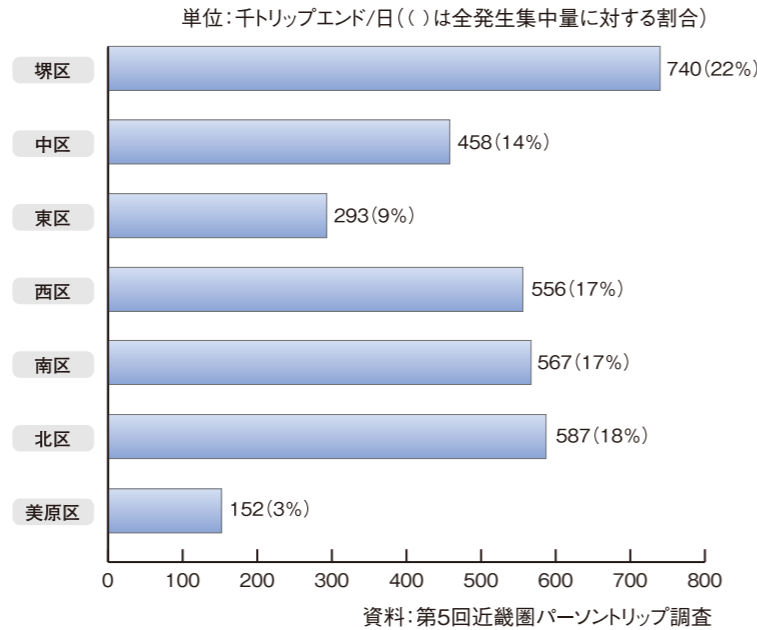


図2 平日の区域別発生集中量(平成22年)

2. 平日の地域間流動量

- 平日の地域間流動量及びその推移を見ると、大阪市を中心としたトリップが多く、全体的には減少しています。
- 堺市について見ると、内々、内外トリップともに他の地域と同様に減少しており、特に南河内地域との流動は減少の割合が大きくなっています。

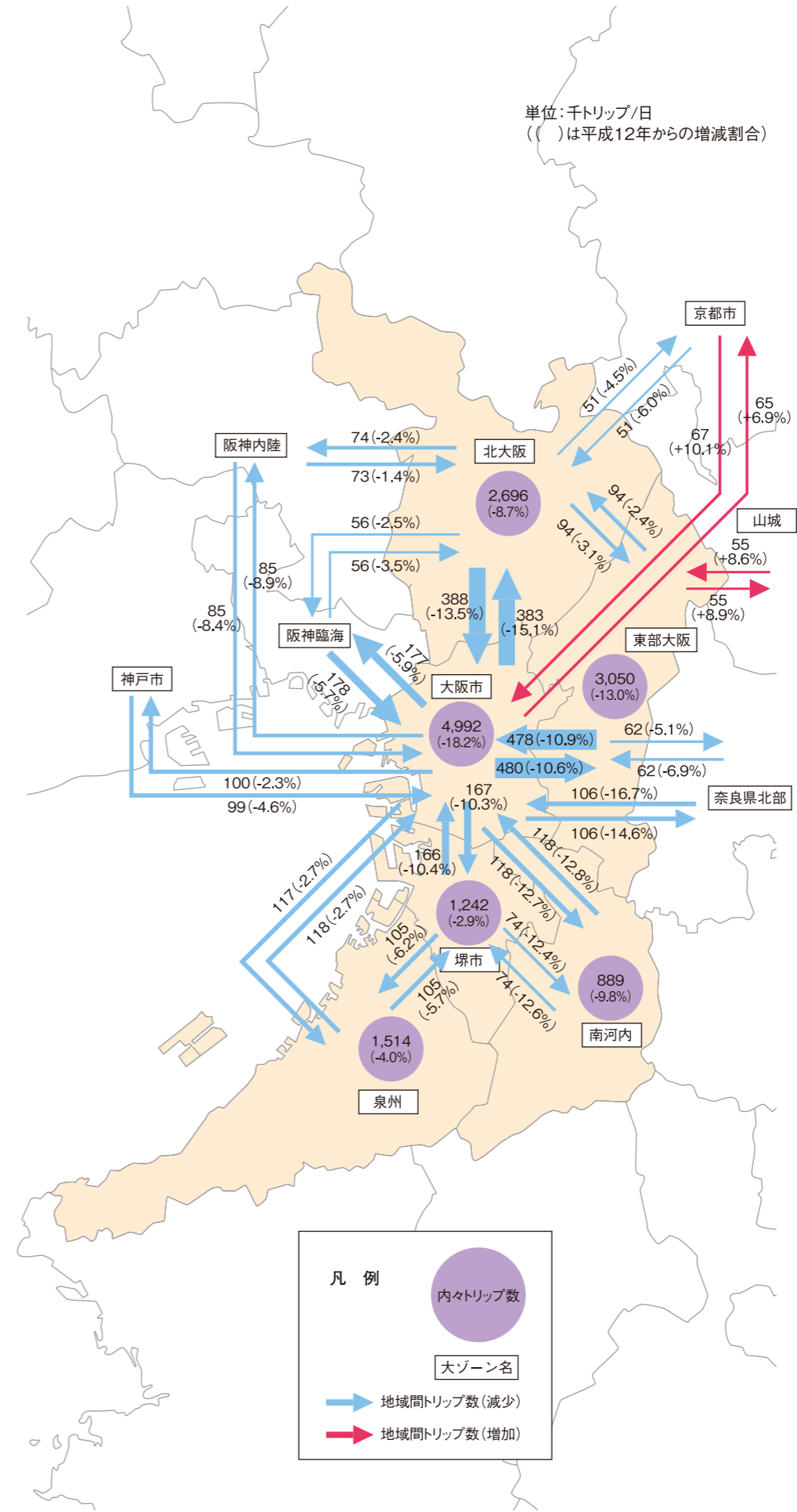


図3 平日の地域間流動量及び増減割合(平成12年～平成22年)

3. 休日の地域別トリップ数

- 大阪府内の大ゾーン別に、休日の発生集中量の推移を見ると、平成12年から平成22年にかけて、すべての地域で減少しています。

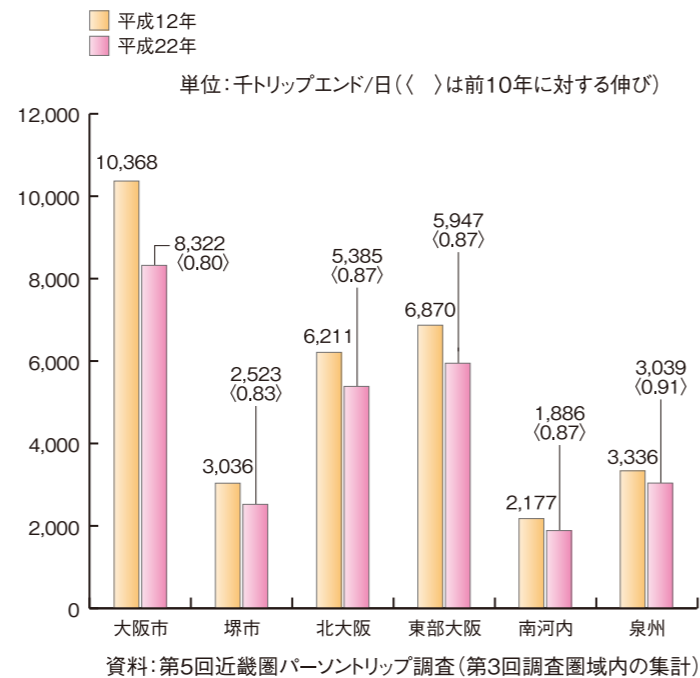


図4 休日の大ゾーン別発生集中量の推移 (平成12年～平成22年)

- 区域別に休日の発生集中量を見ると、平日と同様に堺区が最も多く、全体の約2割を占めています。
- 次いで北区、南区、西区が多くなっています。

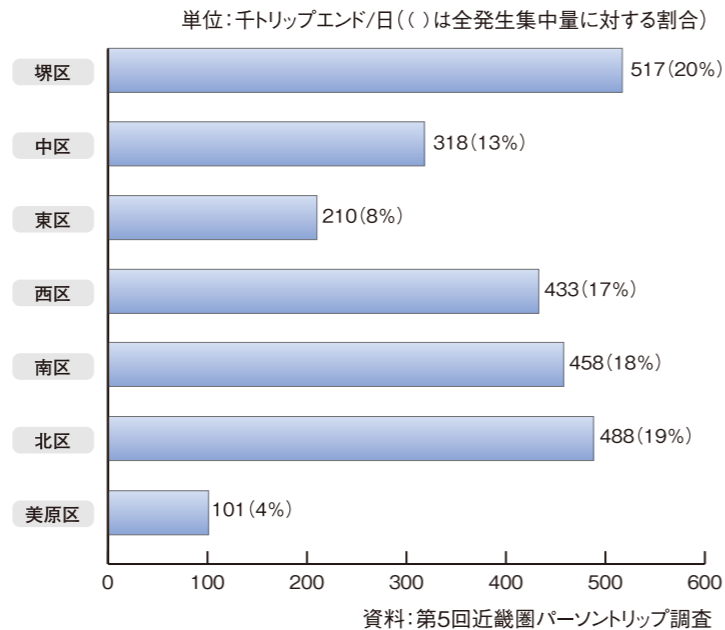


図5 休日の区域別発生集中量 (平成22年)

4. 休日の地域間流動量

- 休日の地域間流動量及びその推移を見ると、大阪市を中心としたトリップが多く、全体的には減少しています。
- 堺市について見ると、平日と同様に内々、内外トリップともに減少しており、特に南河内地域との流動は減少の割合が大きくなっています。

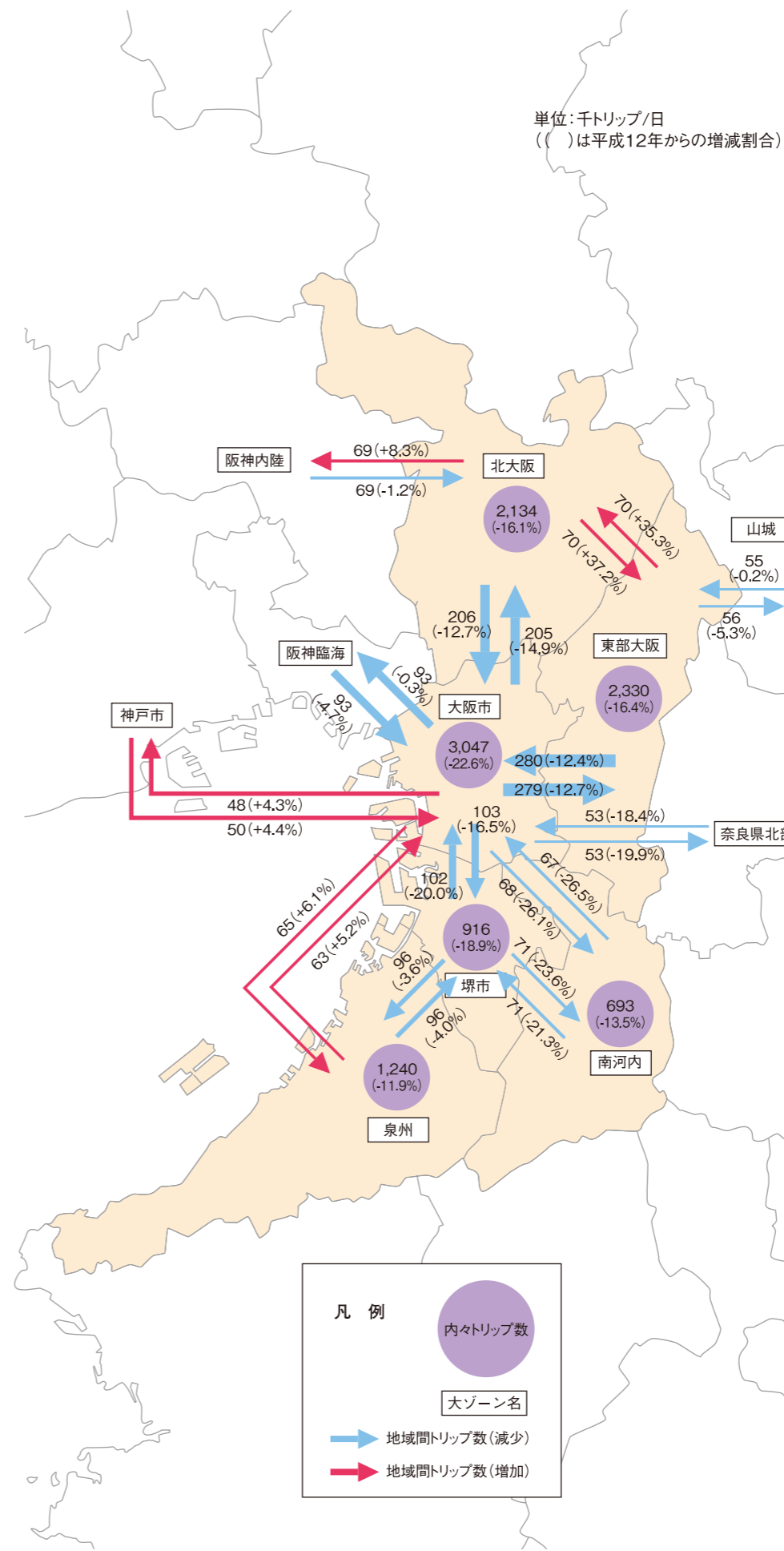


図6 休日の地域間流動量及び増減割合 (平成12年～平成22年)

50千トリップ/日以上を図示
資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査 (第3回調査圏域内の集計)

5. 区域別に見た平日トリップの目的構成

- 平日トリップにおける目的構成を区域別に見ると、区による違いはほとんど見られません。
- 堺区・美原区で出勤トリップと業務トリップの割合がやや高くなっています。

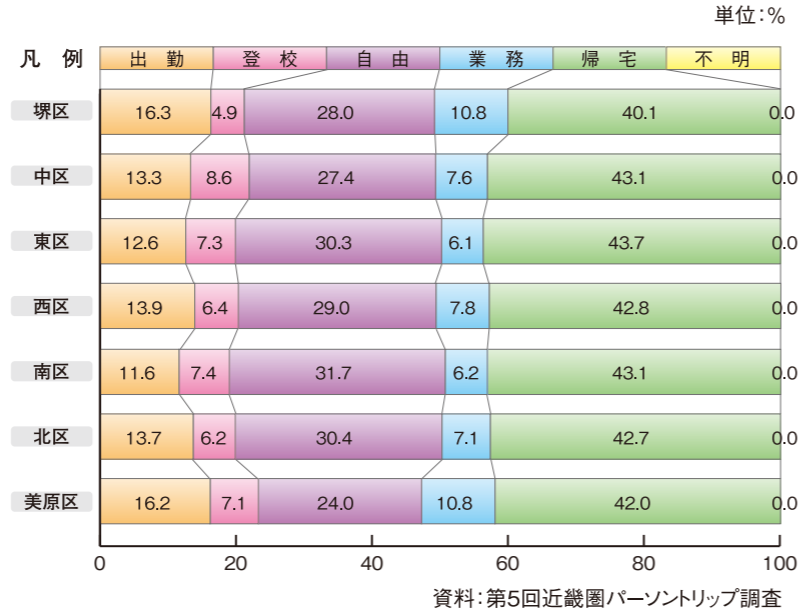


図7 平日トリップの区域別目的構成 (平成22年)

6. 区域別に見た平日トリップの代表交通手段構成

- 平日トリップにおける代表交通手段構成を区域別に見ると、堺区・北区・東区で鉄道の割合が高くなっています。
- 自動車の割合は、美原区・南区で高くなっており、特に美原区では約半数を占めています。

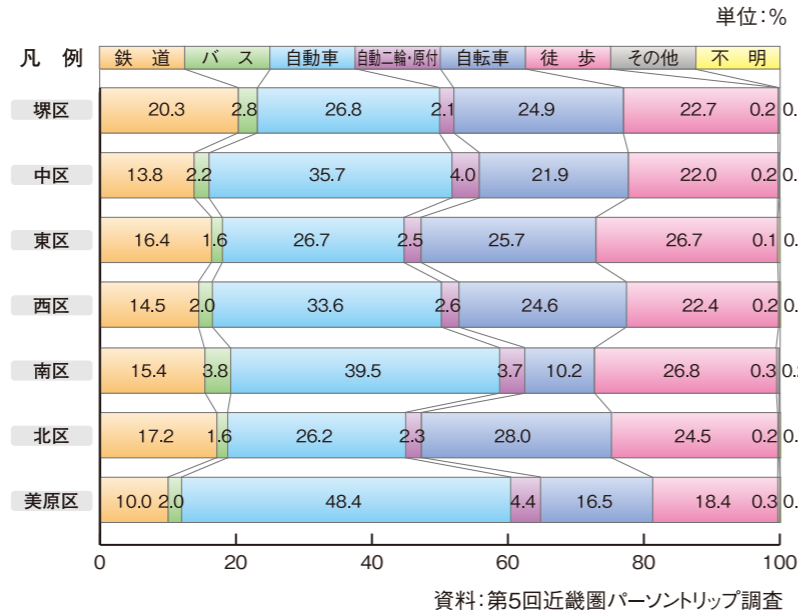


図8 平日トリップの区域別代表交通手段構成 (平成22年)

7. 区域別に見た休日トリップの目的構成

- 休日トリップにおける目的構成を区域別に見ると、いずれの区においても自由トリップが約半数を占めています。

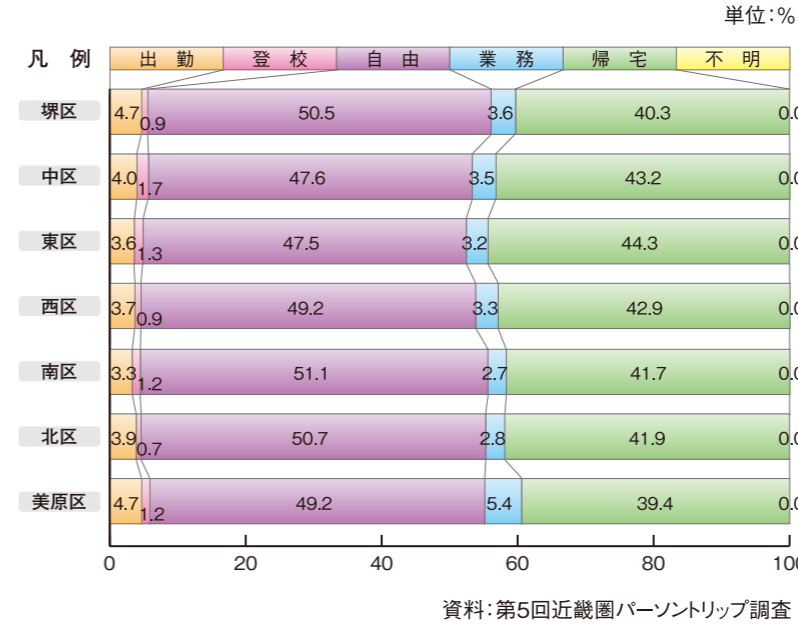


図9 休日トリップの区域別目的構成 (平成22年)

8. 区域別に見た休日トリップの代表交通手段構成

- 休日トリップにおける代表交通手段構成を区域別に見ると、平日と比較して、自動車の割合が高くなっています。
- 特に美原区では自動車の割合が6割を超えています。

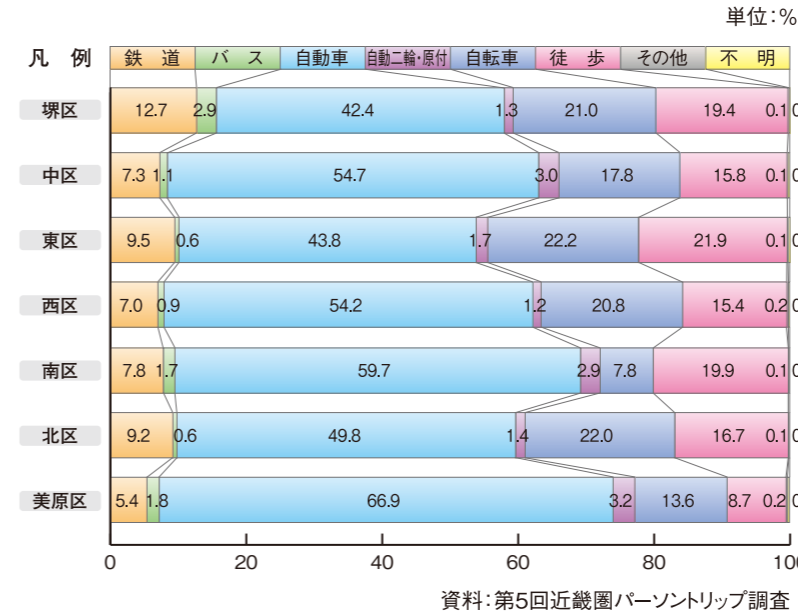


図10 休日トリップの区域別代表交通手段構成 (平成22年)

4 目的から見た人の動き

1. 目的別の代表交通手段構成の推移

- 平日トリップにおける代表交通手段構成を目的別に見ると、出勤目的では、平成12年までは自動車の割合が最も高くなっていたのに対して平成22年では鉄道の割合が最も高くなっています。
- 平成12年から平成22年にかけて、自動車の割合が減少する一方で、鉄道と自転車の割合は増加しています。

- 登校目的では、平成2年から平成22年にかけて大きな変化は見られず、徒歩の割合が約6割と高くなっています。

- 自由目的では、平成2年から平成22年にかけて鉄道の割合は7%前後で大きな変化は見られません。
- 自動車の割合は平成2年から平成12年で大きく増加して約3割を占めるようになり、平成22年にかけてさらに増加しています。

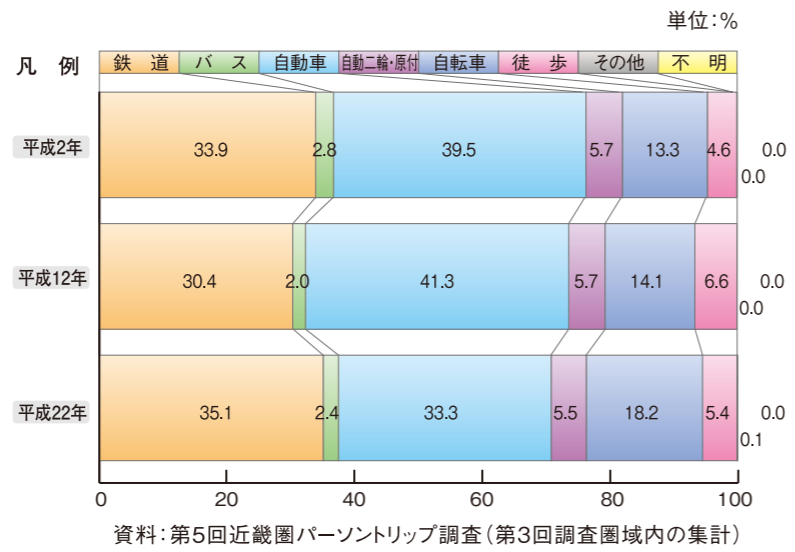


図1 出勤目的における代表交通手段構成の推移（平成2年～平成22年）

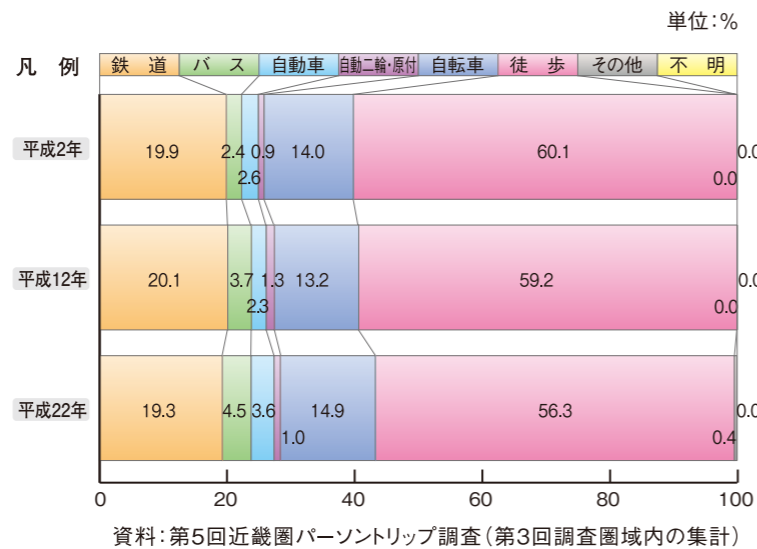


図2 登校目的における代表交通手段構成の推移（平成2年～平成22年）

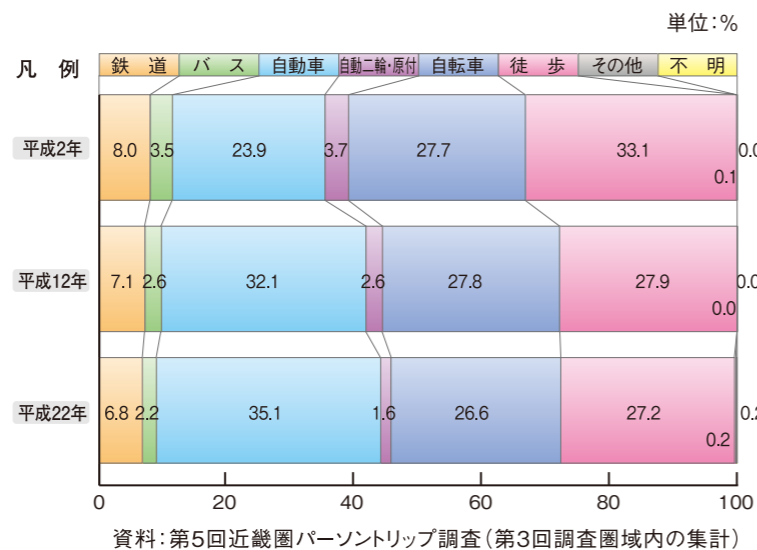


図3 自由目的における代表交通手段構成の推移（平成2年～平成22年）

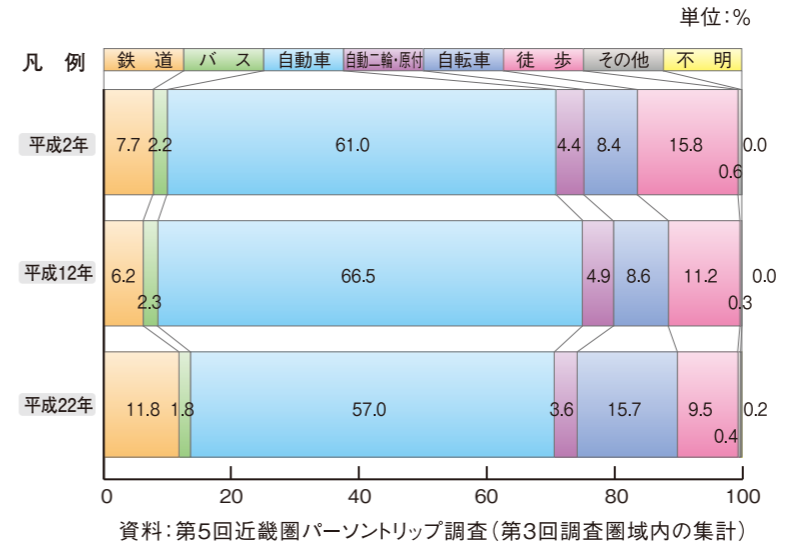


図4 業務目的における代表交通手段構成の推移（平成2年～平成22年）

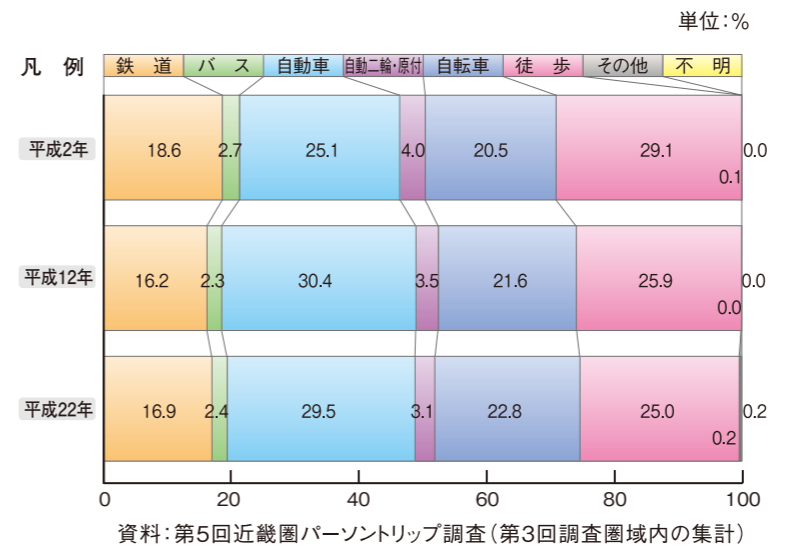


図5 帰宅目的における代表交通手段構成の推移（平成2年～平成22年）

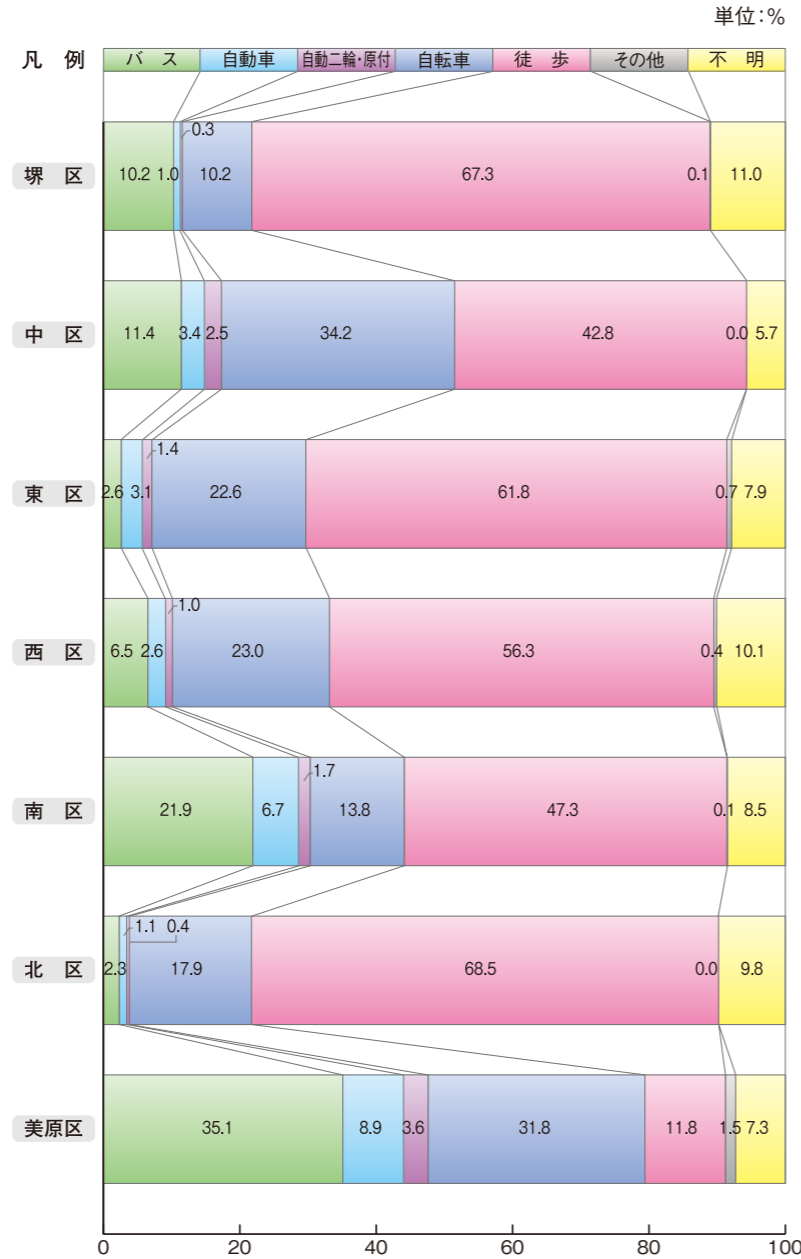
- 業務目的では、平成12年から平成22年にかけて、自動車の割合が減少する一方で、鉄道の割合は増加しています。
- 自転車の割合は平成2年から平成22年にかけて増加しています。

- 帰宅目的では、平成2年から平成22年にかけて大きな変化は見られません。

5 交通手段から見た人の動き

1. 区域別の鉄道端末手段構成

- 平日トリップにおいて、鉄道駅へ行くため、あるいは鉄道駅を降りてからの交通手段(鉄道端末手段)構成を区域別に見ると、堺区・北区・東区では、徒歩の割合が6割以上と高くなっています。
- 一方で、美原区では徒歩の割合が約1割と他の区と比較して低くなっています。
- また、中区・美原区では自転車の割合が約3割と、他の区と比較して高くなっています。
- 美原区・南区ではバスの割合が高く、美原区では最も多く使われている手段となっています。

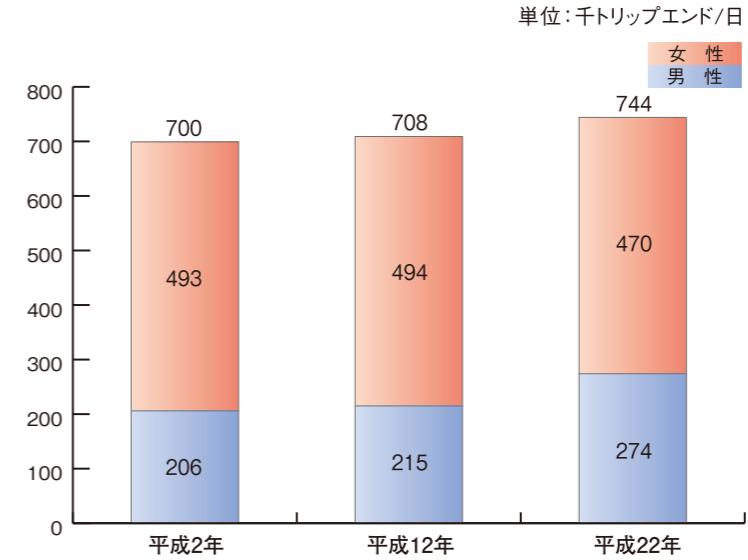


資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図1 区域別の鉄道端末手段構成 (平成22年)

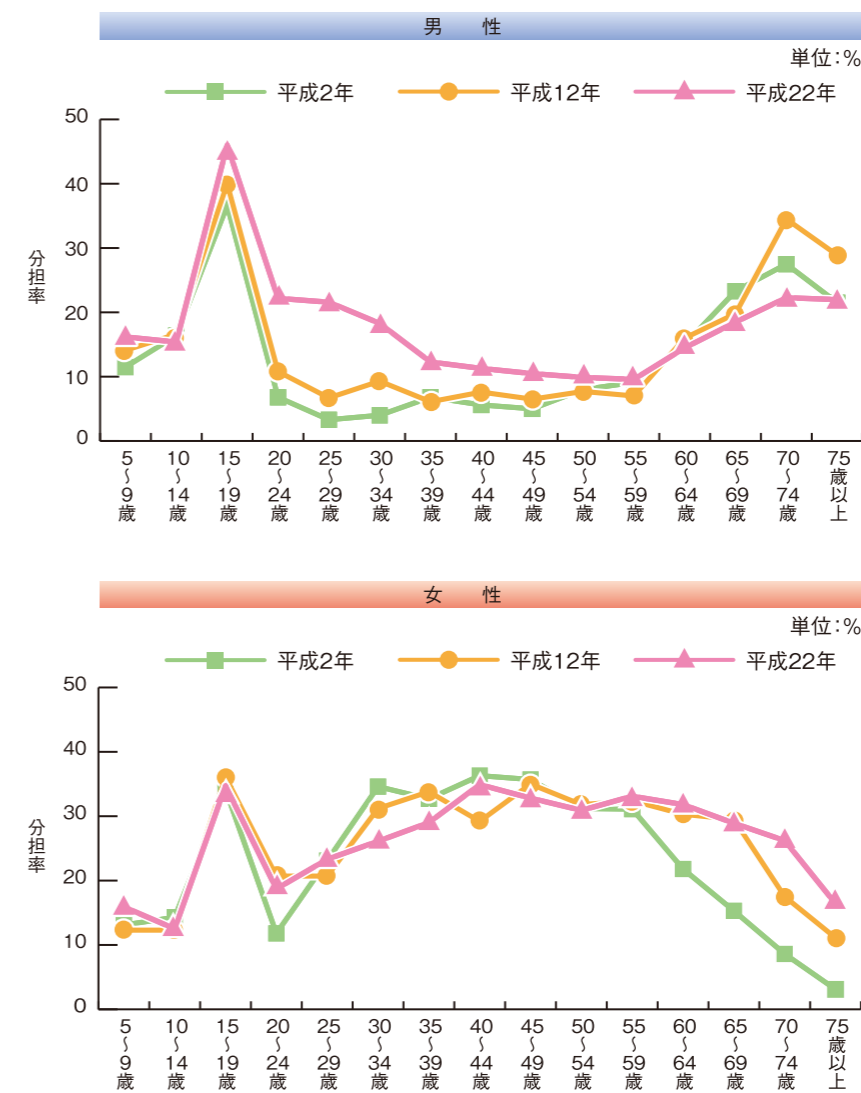
2. 自転車トリップの推移

- 平日の自転車トリップの推移を見ると、平成2年から平成22年にかけて増加しています。
- 性別に見ると男性の利用が増加し、女性の利用が減少する傾向にあります。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(第3回調査圏域内の集計)

図2 男女別に見た自転車(代表交通手段)の発生集中量の推移 (平成2年～平成22年)



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(第3回調査圏域内の集計)

図3 年齢階層別に見た自転車(代表交通手段)分担率の推移 (平成2年～平成22年)

- 男性の自転車分担率(代表交通手段が自転車の割合)を年齢階層別に見ると、平成12年から平成22年にかけて、15～50歳代の利用が増加しています。

- 女性の自転車分担率を年齢階層別に見ると、平成12年から平成22年にかけて、30歳代の利用が減少しています。

6 年齢から見た人の動き

1. 年齢階層別の夜間人口の推移

●平成2年から平成22年にかけての堺市の夜間人口の推移を見ると、5～14歳の人口が減少傾向にある一方で65歳以上の人口が増加傾向にあり、少子高齢化が進展しています。

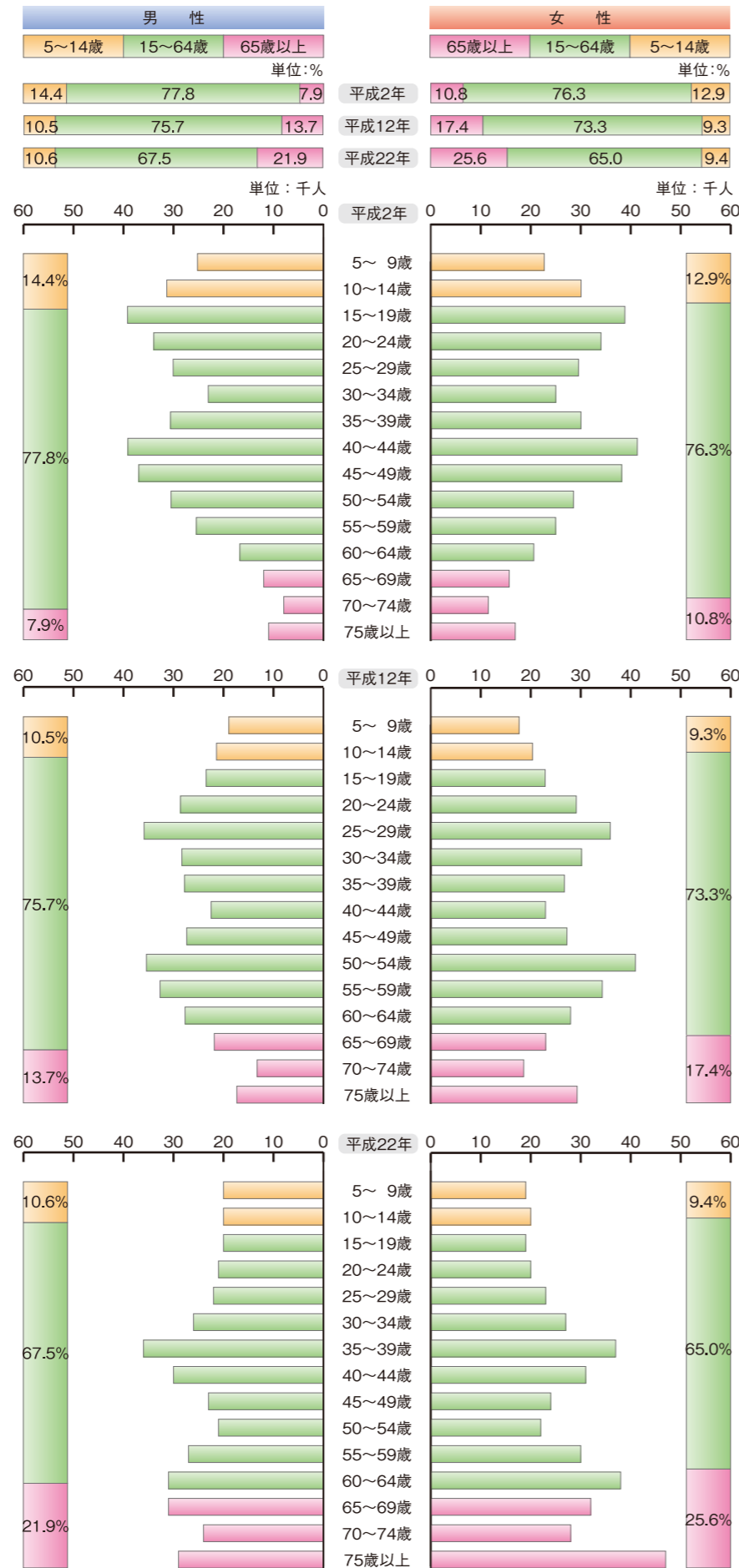


図1 性別・年齢階層別に見た夜間人口の推移(平成2年～平成22年)

資料: 国勢調査

2. 年齢階層別の外出率の推移

●性別・年齢階層別の平日の外出率を見ると、男女とも20歳代において、平成2年から平成22年にかけて減少しています。
●一方で、男性の60歳以上では、平成12年から平成22年にかけて大きく増加しています。

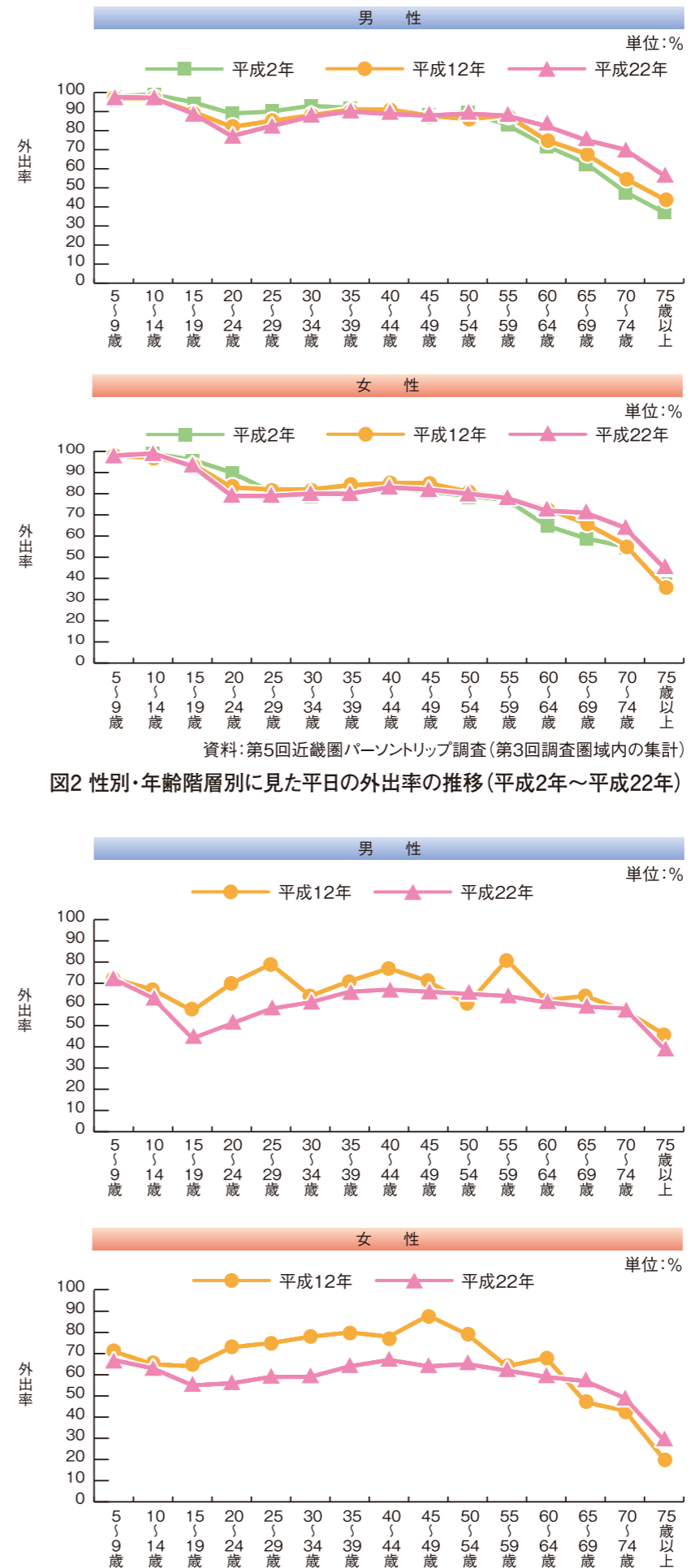


図2 性別・年齢階層別に見た平日の外出率の推移(平成2年～平成22年)

資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(第3回調査圏内の集計)

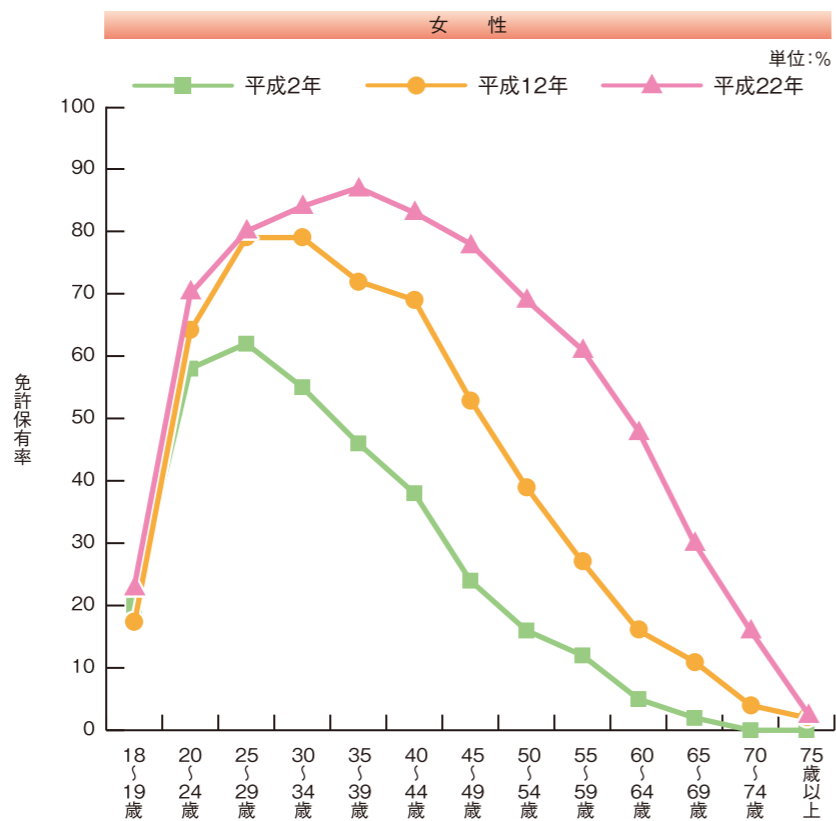
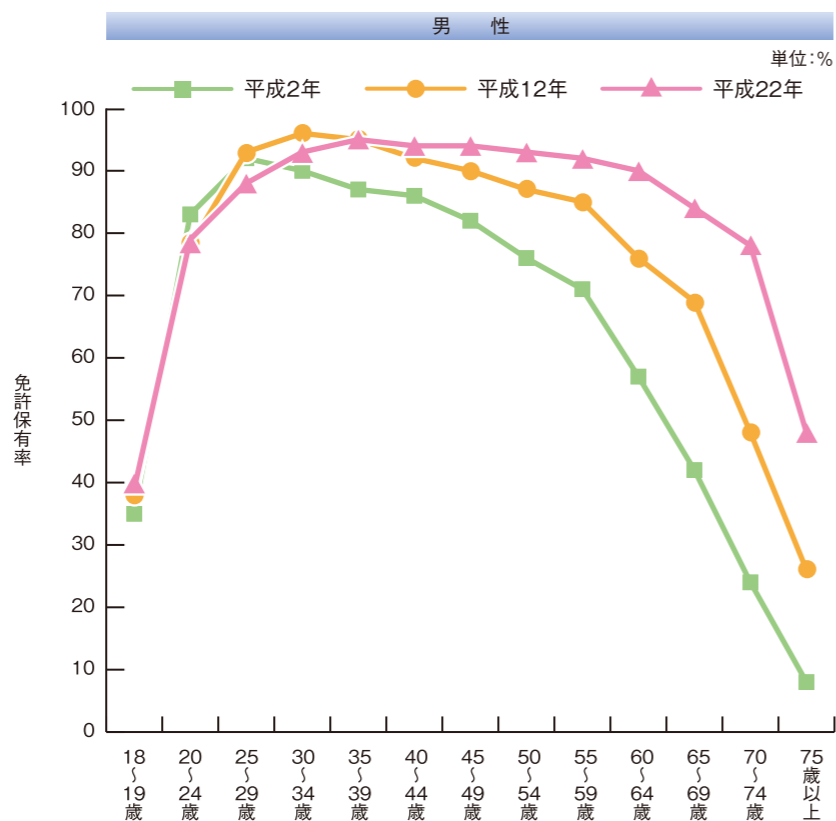
●性別・年齢階層別の休日の外出率を見ると、男女ともほとんどの年代で、平成12年から平成22年にかけて減少しています。

図3 性別・年齢階層別に見た休日の外出率の推移(平成12年～平成22年)

資料: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(第3回調査圏内の集計)

3. 年齢階層別の免許保有率の推移

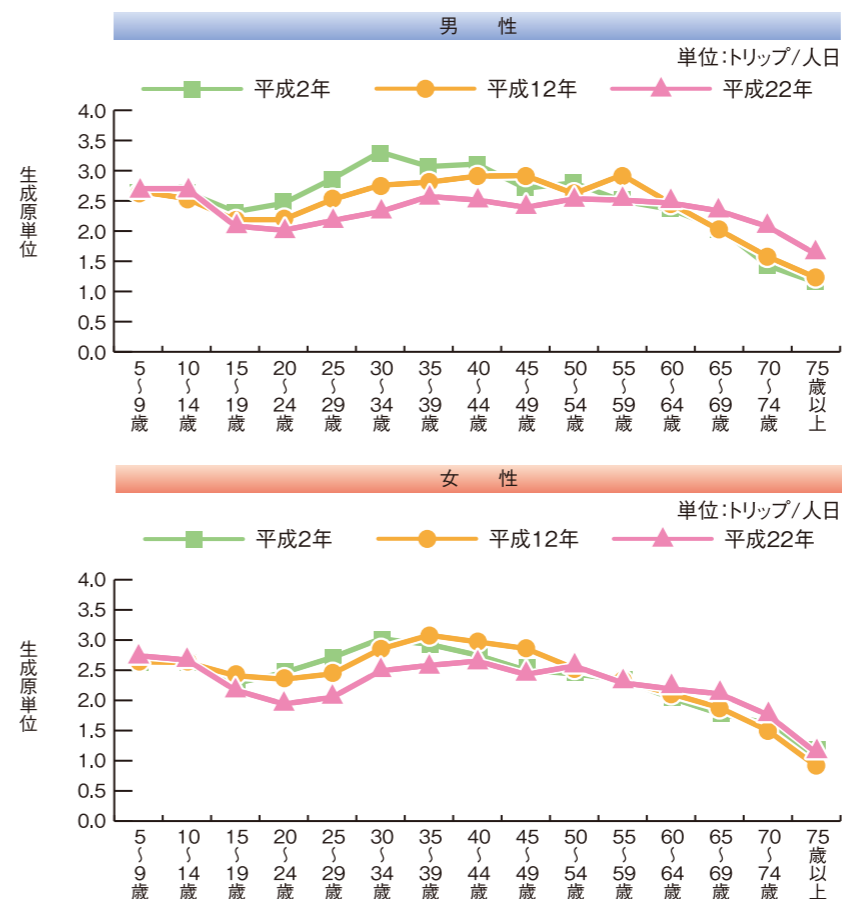
●性別・年齢階層別の免許保有率を見ると、全体的に増加傾向にあり、男性では50歳以上、女性では30歳以上で大きく増加しています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(第3回調査圏内の集計)
図4 性別・年齢階層別に見た免許保有率の推移(平成2年～平成22年)

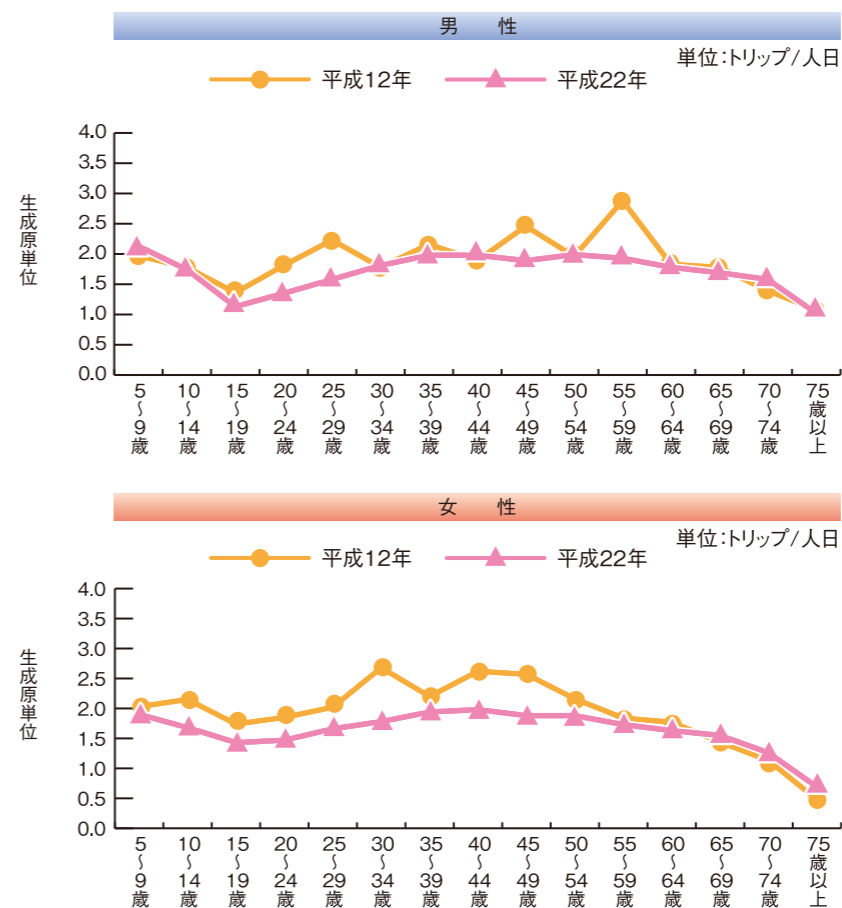
4. 年齢階層別の生成原単位の推移

●性別・年齢階層別の平日の生成原単位を見ると、男女ともに20～40歳代で減少している一方で、65歳以上では増加しています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(第3回調査圏内の集計)

図5 性別・年齢階層別に見た平日の生成原単位の推移(平成2年～平成22年)



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査(第3回調査圏内の集計)

図6 性別・年齢階層別に見た休日の生成原単位の推移(平成12年～平成22年)

●性別・年齢階層別の休日の生成原単位を見ると、20歳代での減少が大きくなっています。
●女性は、ほとんどすべての年代で減少しており、なかでも20～40歳代で大きく減少しています。

5. 年齢階層別の代表交通手段構成の推移

- 性別・年齢階層別の平日トリップにおける代表交通手段構成の推移を見ると、若年層(5~14歳)は、男女とも大きな変化が見られません。
- 20~50歳代においては、平成12年から平成22年にかけて、男女ともおむね鉄道の割合が増加し自動車の割合が減少しています。
- 全体的に自動車の割合が減少傾向にある中で、65歳以上においては、男女とも増加の傾向にあります。

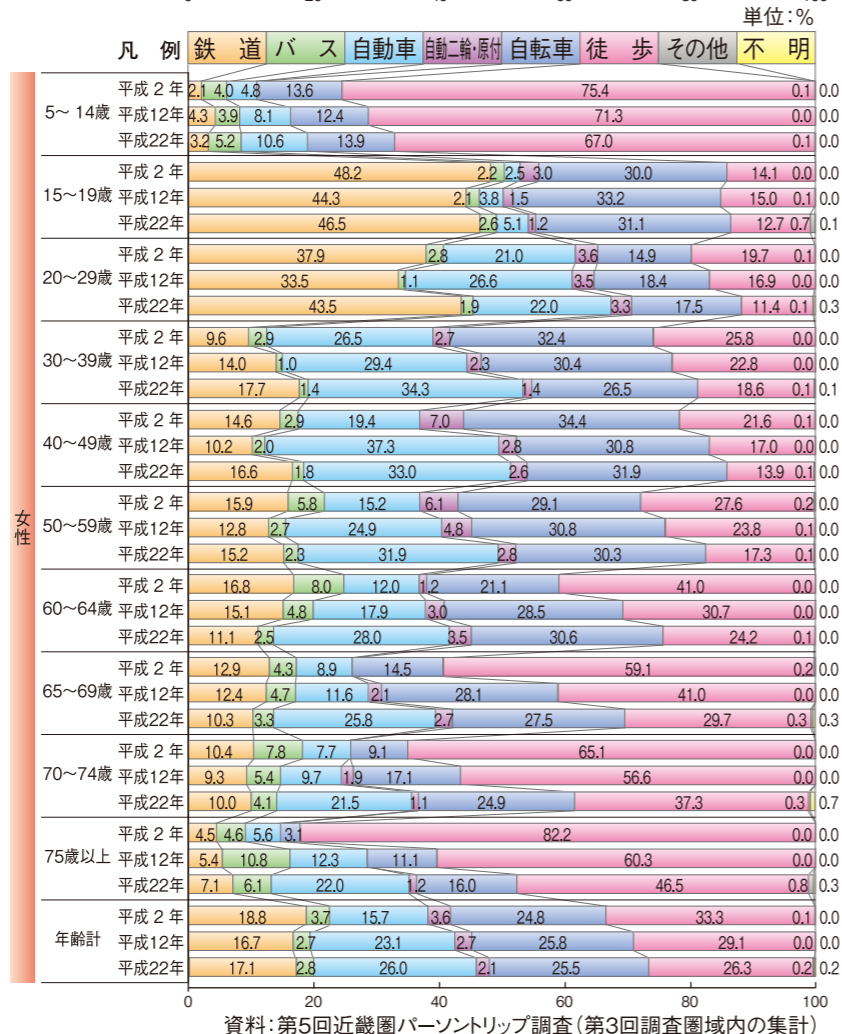
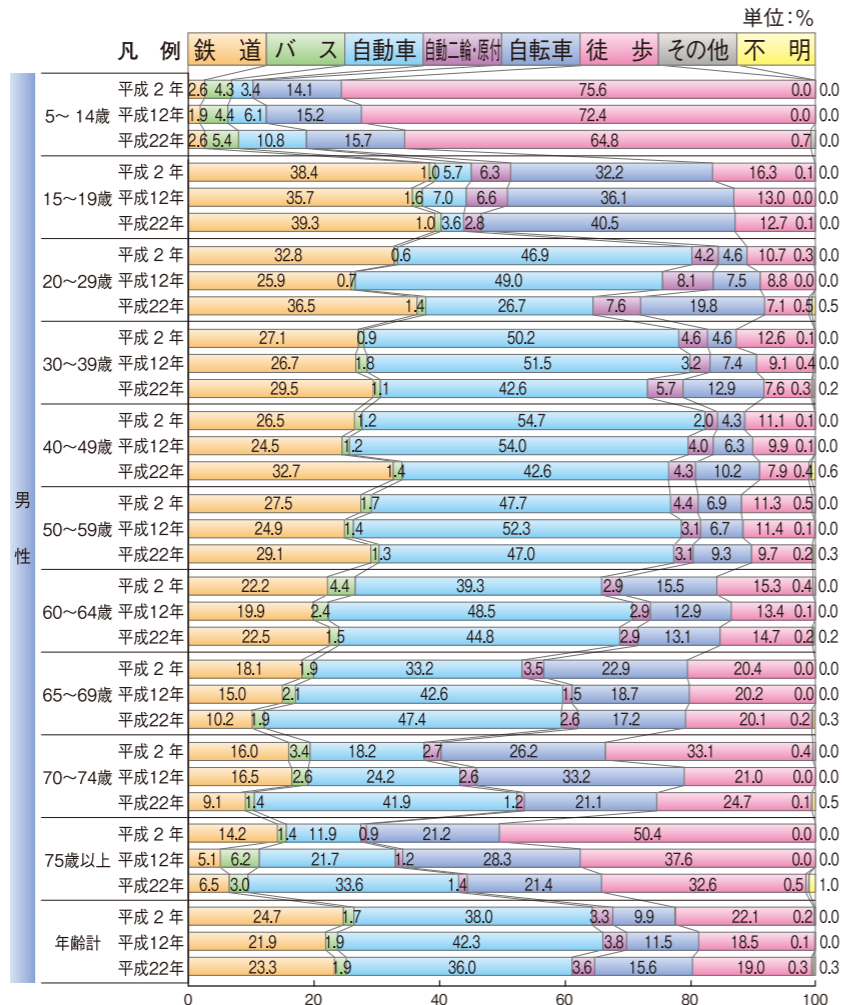


図7 性別・年齢階層別に見た平日の代表交通手段構成の推移(平成2年~平成22年)

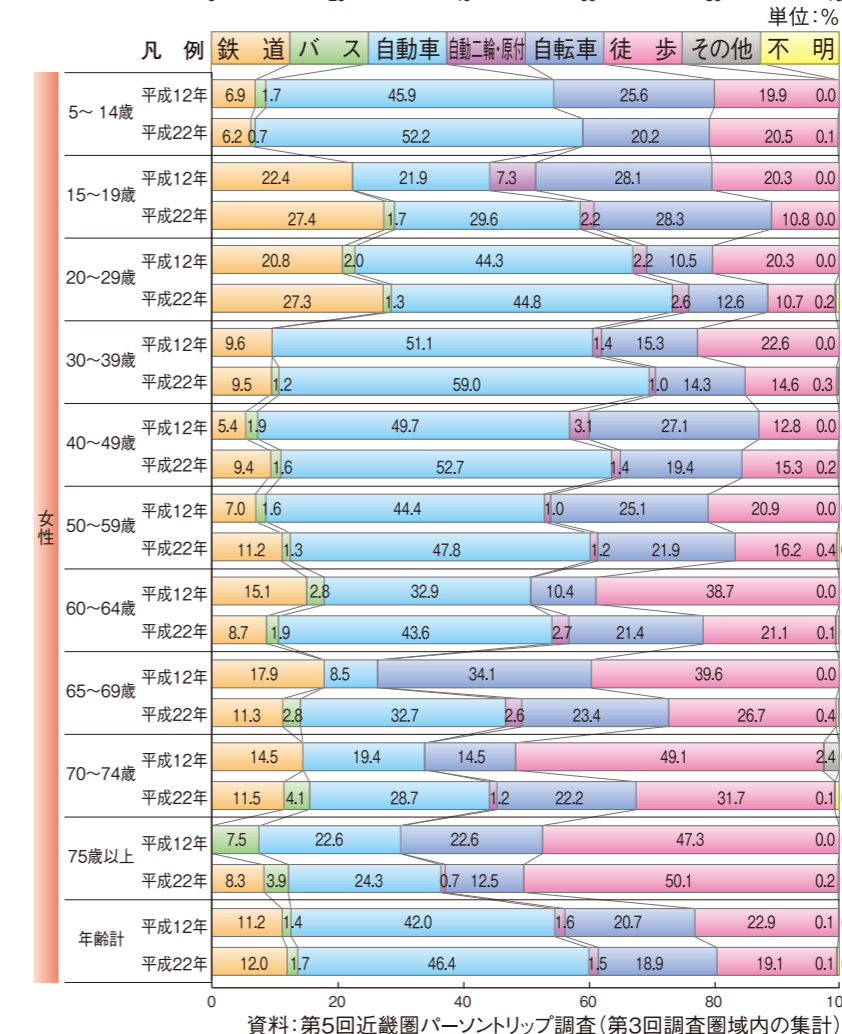
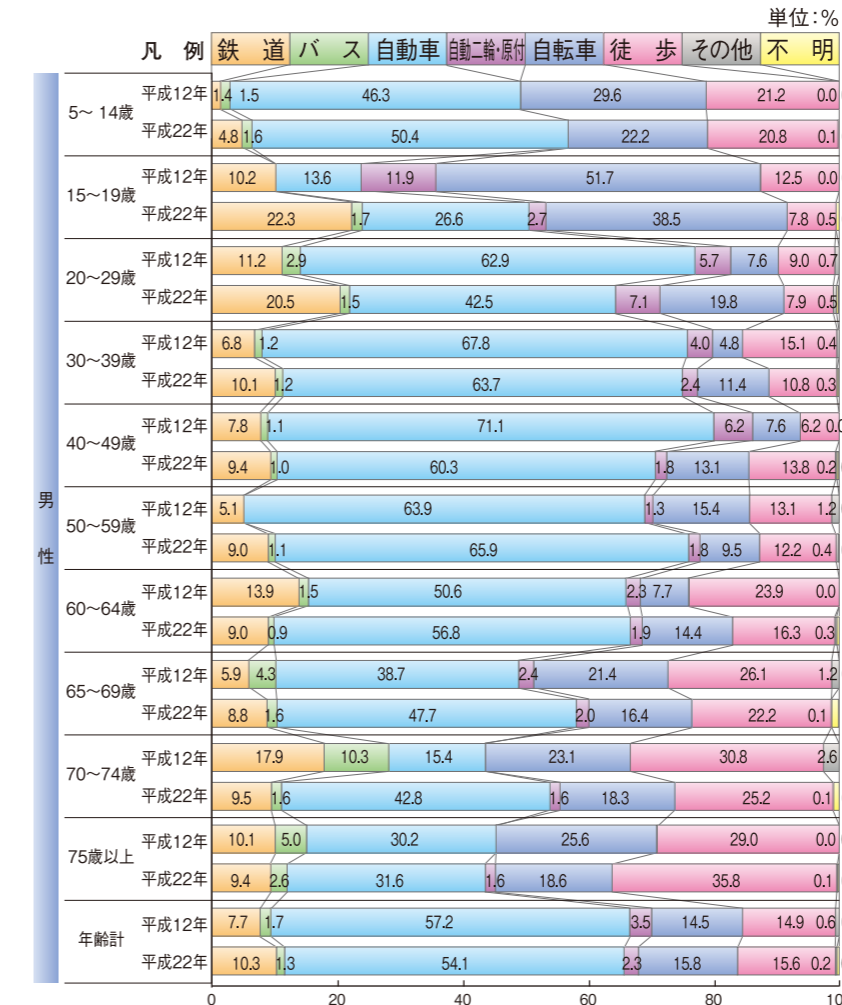


図8 性別・年齢階層別に見た休日の代表交通手段構成の推移(平成12年~平成22年)

- 性別・年齢階層別の休日トリップにおける代表交通手段構成の推移を見ると、男性の20~40歳代において、平成12年から平成22年にかけて、自動車の割合が大きく減少しています。
- 女性においては、ほぼすべての年代で自動車の割合が増加しています。

7 移動困難者の動き

1. 外出に関する困難の内訳

● 外出に関する困難ありと回答した方の中で、その内訳を見ると、『歩行ができるが時間がかかる、体力を要す、歩きにくい』と回答している人が約65%と最も多く、次いで『外出には付き添い、介助が必要』が約28%と多くなっています。

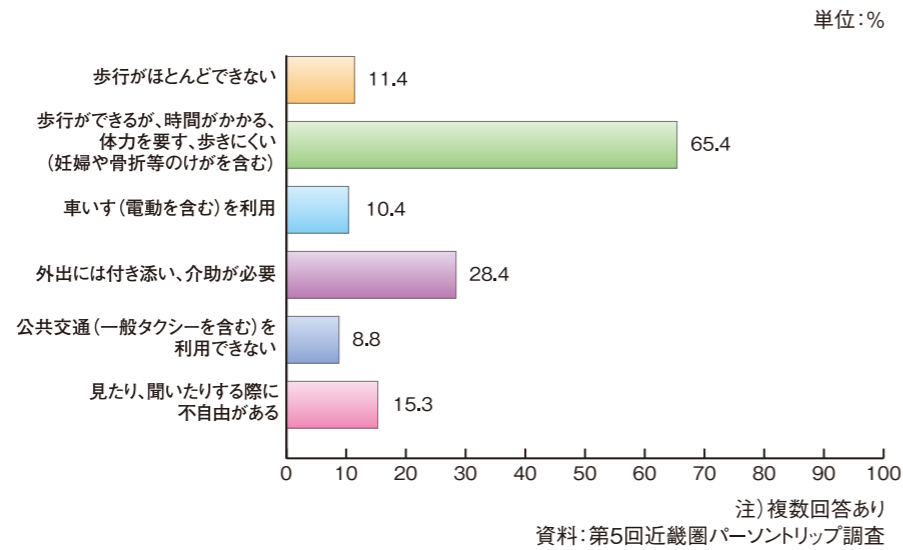


図1 外出に関する困難の内訳 (平成22年)

2. 年齢階層別の外出に関する困難の有無

● 年齢階層別に外出に関する困難の有無を見ると、50歳以降で年齢が高くなるにつれ、その割合が増えています。
● 60歳代では1割未満ですが、75歳以上では約4割が何らかの外出に関する困難を抱えています。

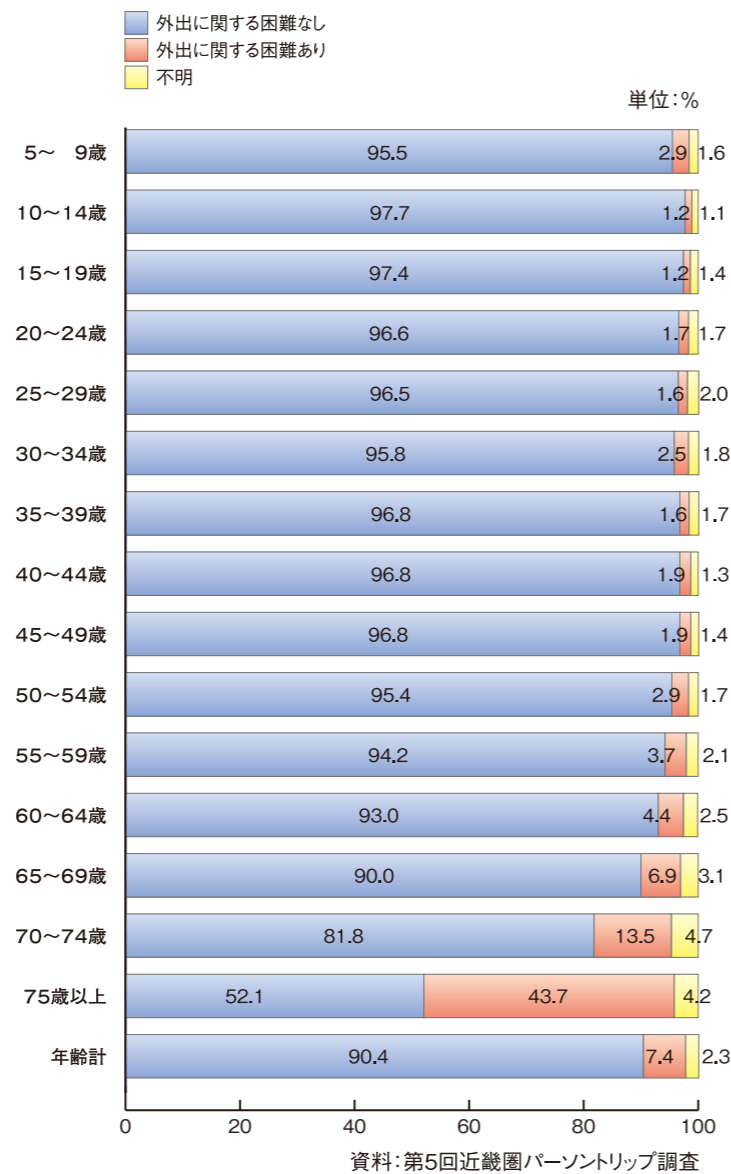


図2 年齢階層別に見た外出に関する困難の有無 (平成22年)

3. 外出に関する困難の有無別の外出率

● 外出に関する困難の有無別に平日の外出率を比較すると、外出に関する困難がない人は約80%であるのに対して、困難がある人は半数程度しか外出していません。

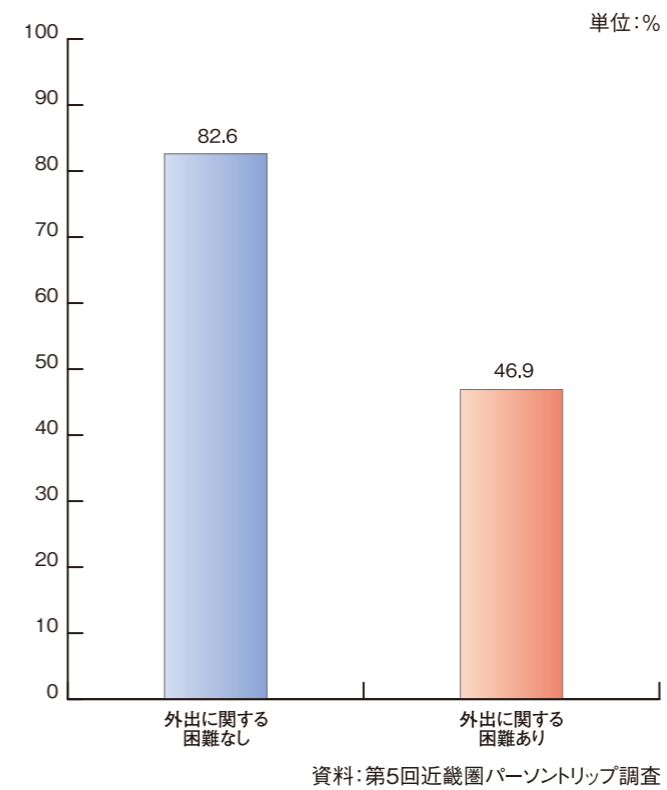


図3 外出に関する困難の有無別に見た外出率 (平成22年)

4. 外出に関する困難の有無別の生成原単位

● 外出に関する困難の有無別に、平日1日当たりのトリップ数(生成原単位)を比較すると、外出に関する困難がある人は、ない人に比べて約1トリップ/人日小さくなっています。

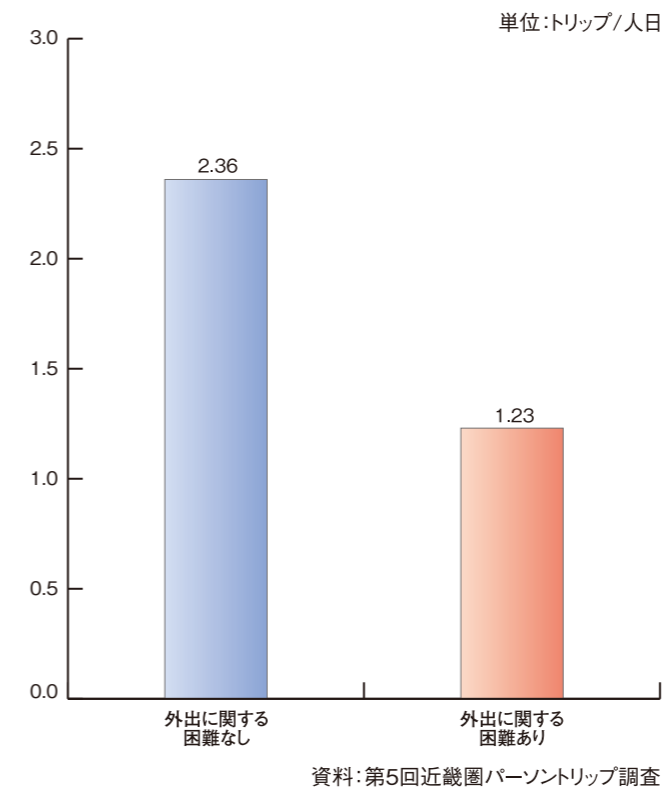


図4 外出に関する困難の有無別に見た生成原単位 (平成22年)

5. 外出に関する困難の有無別のトリップにおける目的構成

● 外出に関する困難の有無別に平日トリップの目的構成を比較すると、外出に関する困難がある人は、ない人に比べて自由目的の割合が高くなっています。

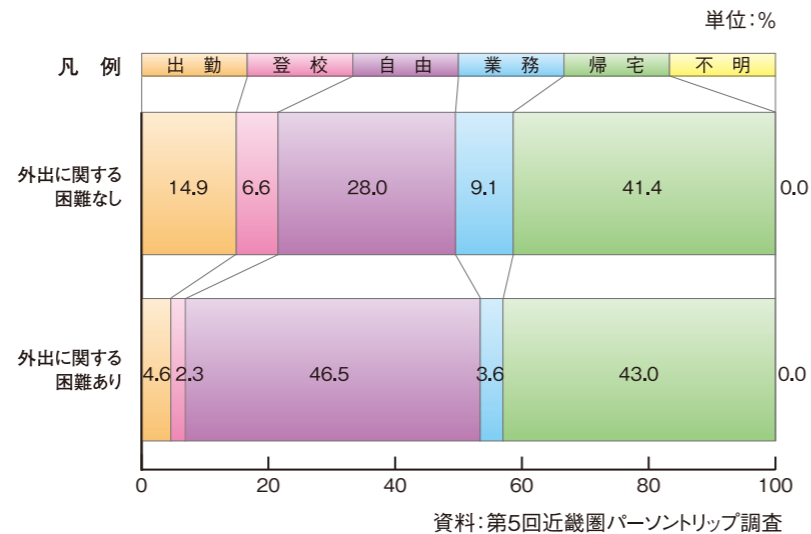


図5 外出に関する困難の有無別に見たトリップの目的構成 (平成22年)

6. 外出に関する困難の有無別のトリップにおける代表交通手段構成

● 外出に関する困難の有無別に平日トリップの代表交通手段構成を比較すると、外出に関する困難がある人は、ない人に比べて鉄道・自転車の割合が低くなっています。

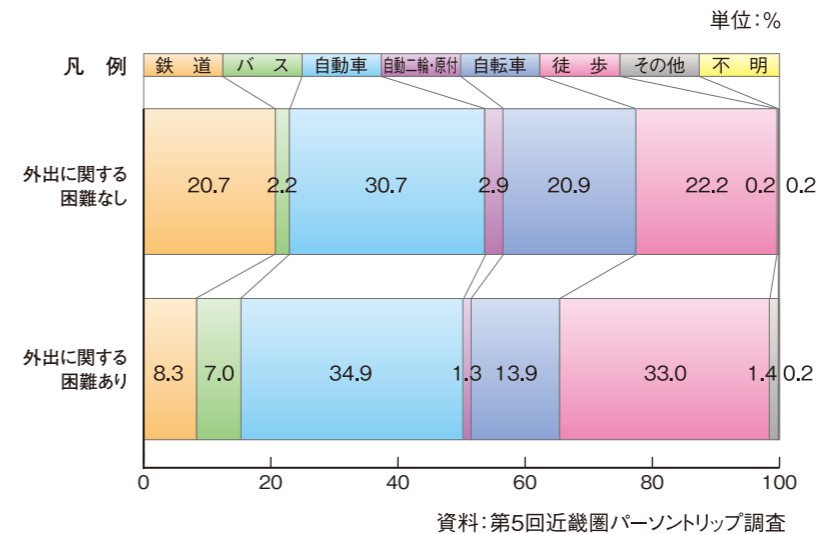


図6 外出に関する困難の有無別に見たトリップの代表交通手段構成 (平成22年)

7. 外出に関する困難の有無別の自家用自動車利用状況

● 外出に関する困難の有無別に平日トリップの自動車の利用状況(運転者の種別)を比較すると、外出に関する困難がある人は、ない人に比べて家族やその他(知人・介護タクシー・福祉有償運送等)の割合が高くなっています。

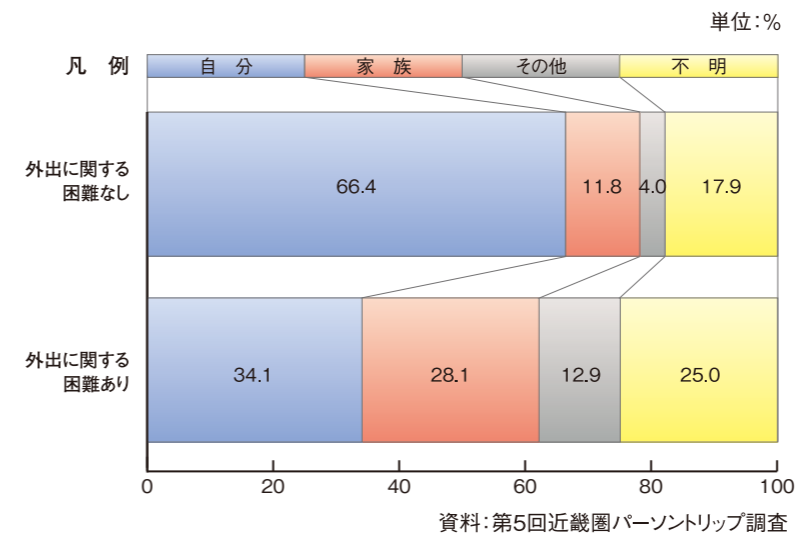


図7 外出に関する困難の有無別に見た自動車の利用状況 (平成22年)

8 普段の「クルマの使い方」に関する意向

1. 区域別の普段の「クルマの使い方」に関する意向

● 区域別に、『クルマ利用を控える理由として一番興味深いと思うもの』の構成比を見ると、いずれの区においても「一番のエコだから」が最も多く、全体の約6割を占めています。

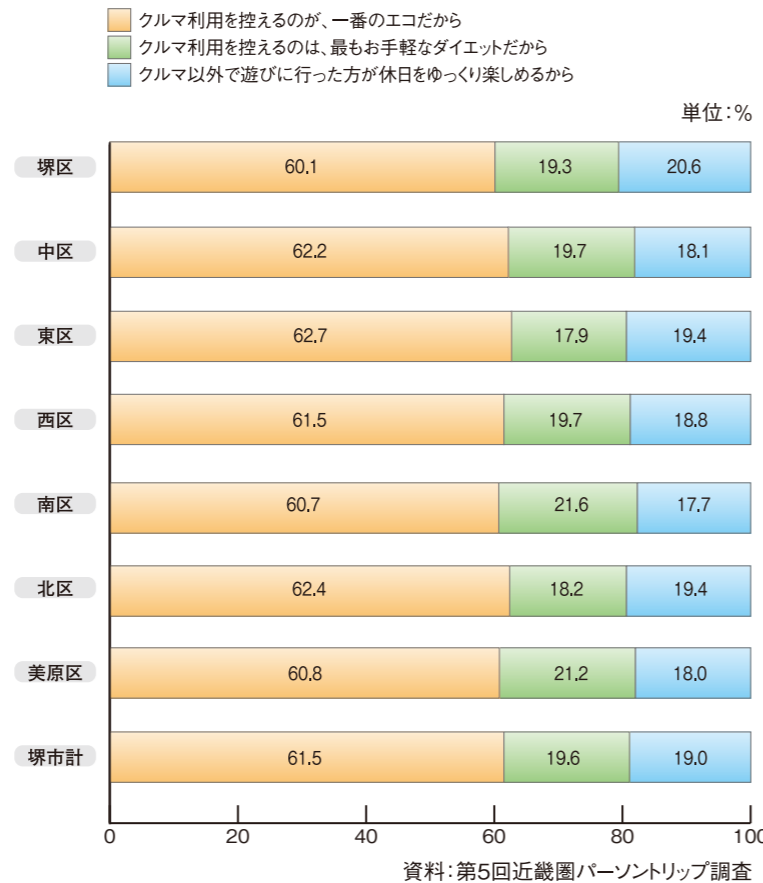


図1 区域別のクルマ利用を控える理由の構成 (平成22年)

● 区域別に、『クルマ利用を控えることに対する意向』の構成比を見ると、いずれの区においても、クルマ利用を減らす意向が約8～9割を占めています。
● 堺市内で自動車の分担率が高い南区(平日で39.5%)と美原区(平日で48.4%)においても、他の区と同様に減らす意向が8割以上を占めています。

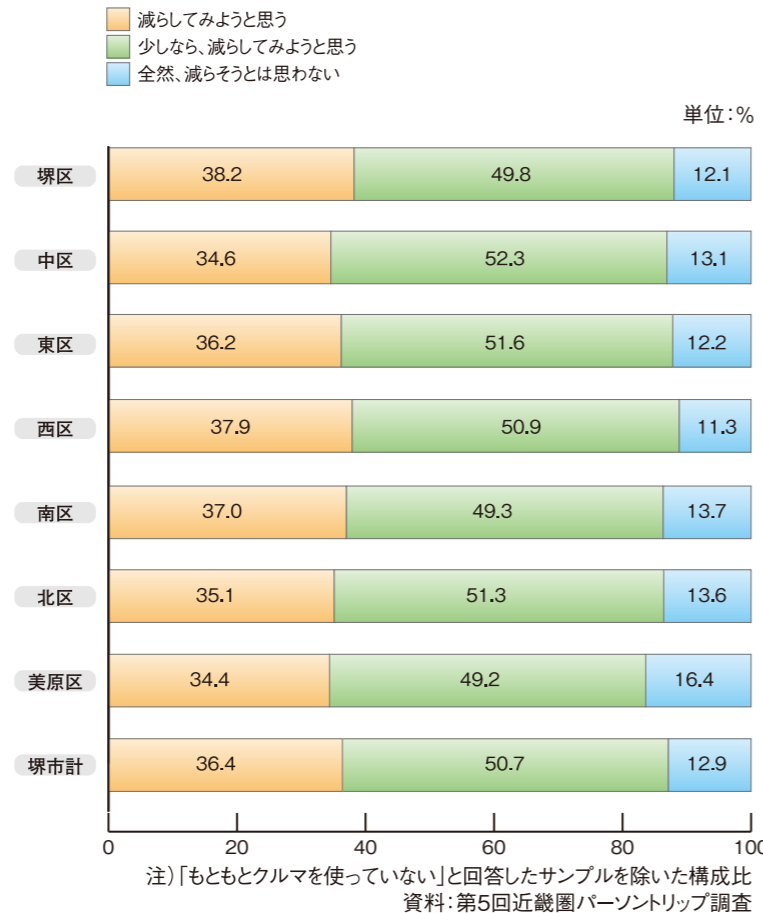


図2 区域別のクルマ利用を控えることに対する意向の構成 (平成22年)

2. 性別・年齢階層別の普段の「クルマの使い方」に関する意向

● 性別・年齢階層別に、『クルマ利用を控える理由として一番興味深いと思うもの』の構成比を見ると、男女ともすべての年齢階層で「一番のエコだから」が最も多く、全体の約5～8割を占めています。
● 男性・女性を比較すると、男性では「クルマ以外で遊びに行った方が休日をゆっくり楽しめるから」の割合が高く、女性では「最もお手軽なダイエットだから」の割合が高くなっています。

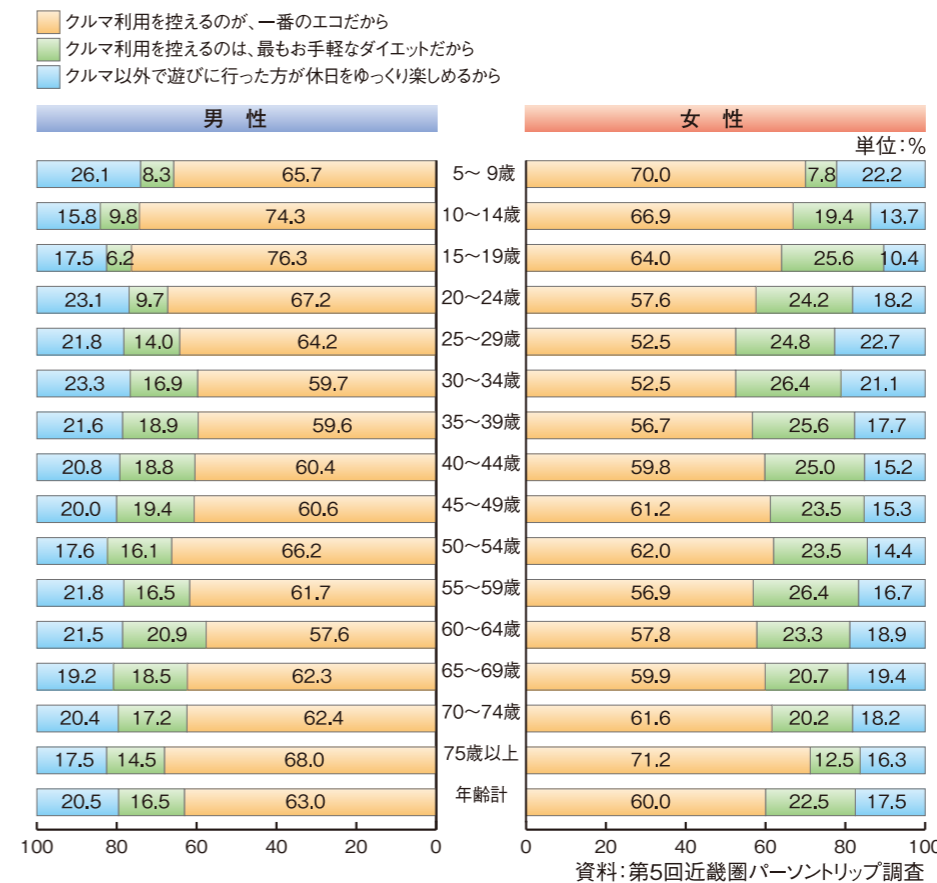


図3 性別・年齢階層別のクルマ利用を控える理由の構成 (平成22年)

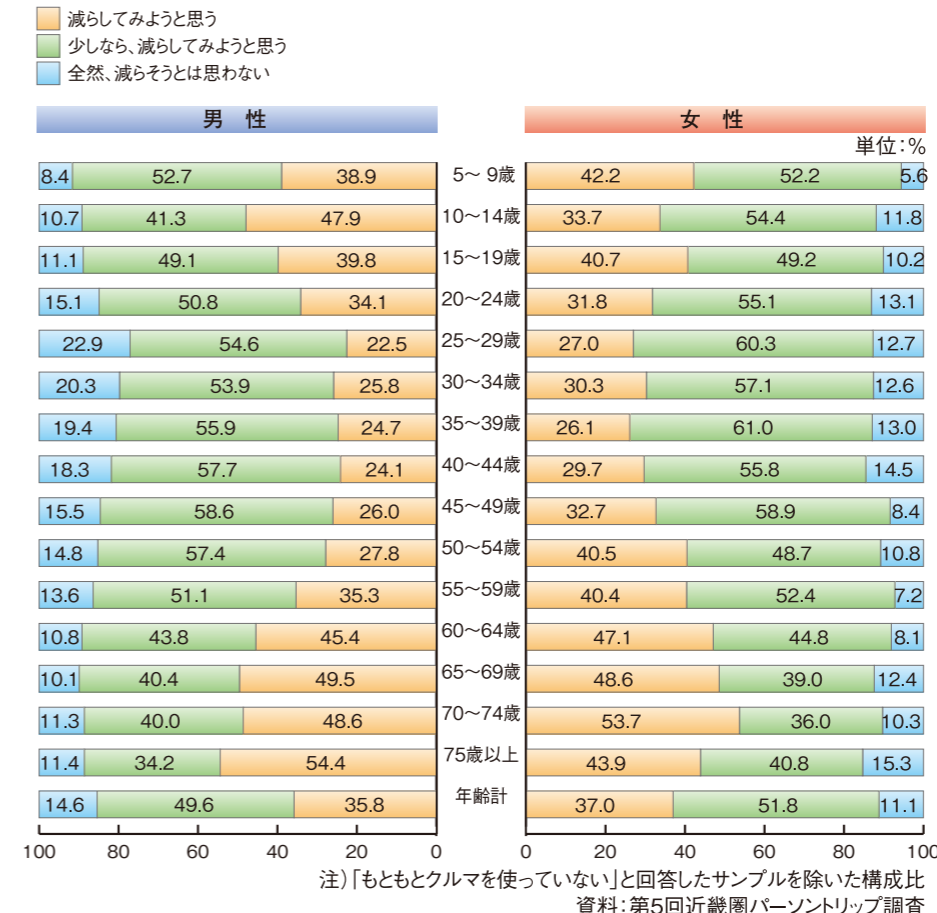


図4 性別・年齢階層別のクルマ利用を控えることに対する意向の構成 (平成22年)

● 性別・年齢階層別に、『クルマ利用を控えることに対する意向』の構成比を見ると、男女とも20～30歳代で「全然、減らそうとは思わない」の割合が高くなっています。
● また、年齢が高くなるにつれ、クルマ利用を減らす意向が高くなっています。

9 「交通に対する意識調査」の調査結果

調査の目的

- 近畿圏交通実態調査(第5回パーソントリップ調査)による交通行動の実態把握と併せて、堺市の公共交通(鉄道、路面電車、バス)に関する利用状況や意向を把握することで、今後の交通施策の検討に活かす基礎情報を得ることを目的として実施しました。

調査の実施概要

- 調査対象
堺市在住の18歳以上
- 調査方法
郵送及びインターネットによる発送・回収
- 調査期間
平成22年10月6日から平成22年11月30日の約2ヶ月間

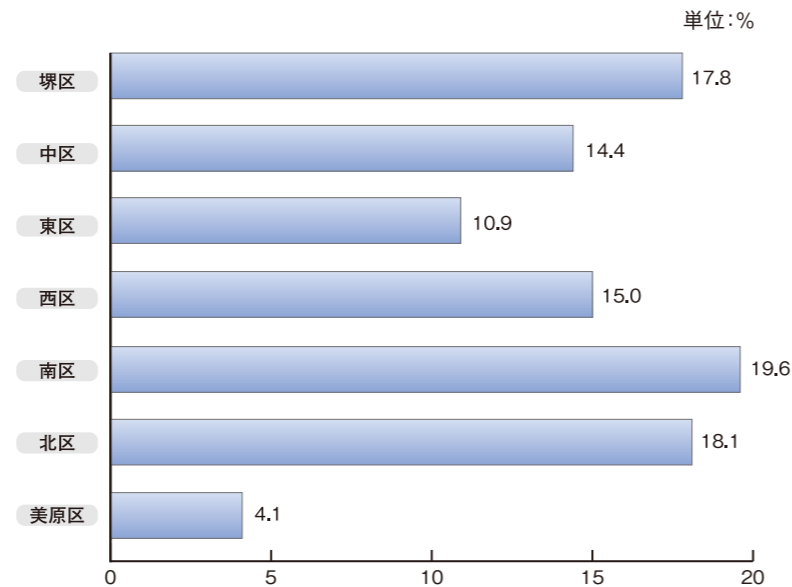


図1 回答者の地域属性

1. 公共交通の利用頻度

- 週1日以上公共交通を利用する人は全体の約4割となっています。
- 公共交通を全く利用しない人は全体の約2割となっています。

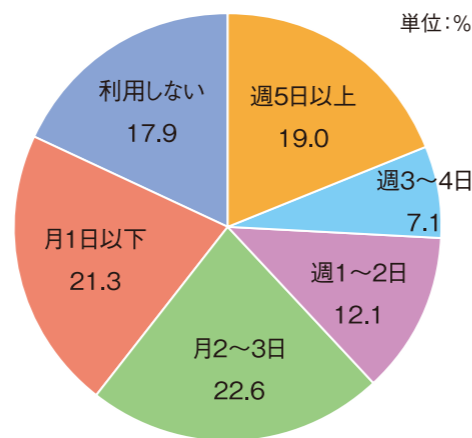


図2 公共交通の利用頻度

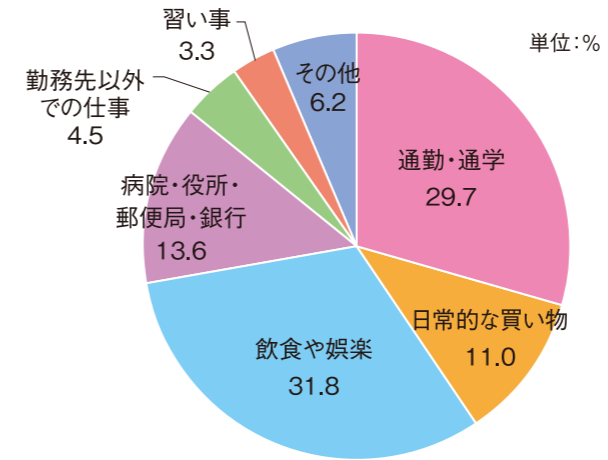


図3 公共交通の主な利用目的

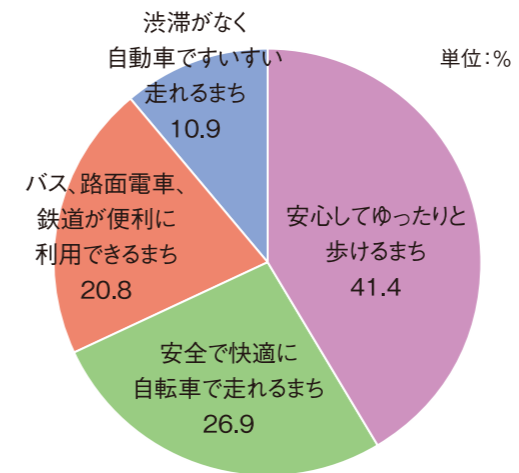


図4 最優先する交通まちづくり

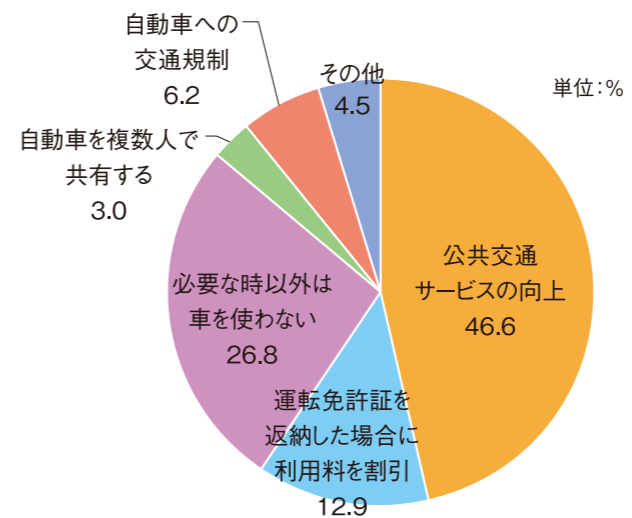


図5 環境に配慮したまちづくりに有効だと思う交通施策

2. 公共交通の主な利用目的

- 日常の利用(通勤・通学および日常的な買い物)での利用が約4割となっています。
- 「飲食や娯楽」が約3割で、「通勤・通学」とほぼ同程度となっています。

3. 最優先する交通まちづくり

- 「安心してゆったりと歩けるまち」を最優先と考える人が約4割、次に「安全で快適に自転車のできるまち」が約3割となっています。
- また、「渋滞がなく自動車ですぐ走れるまち」を最優先と考える人は約1割となっていることから、自動車よりも徒歩、自転車を優先したまちづくりが望まれています。

4. 環境に配慮したまちづくりに有効だと思う交通施策

- 「公共交通サービスの向上」が約5割と最も高く、次に「必要な時以外は車を使わない」が約3割となっています。

5. 区域別の公共交通の利用頻度

- 中区と美原区においては、公共交通を利用しない人が約3割となっています。
- 特に美原区では週5日以上利用する人の割合が約1割と最も低くなっています。

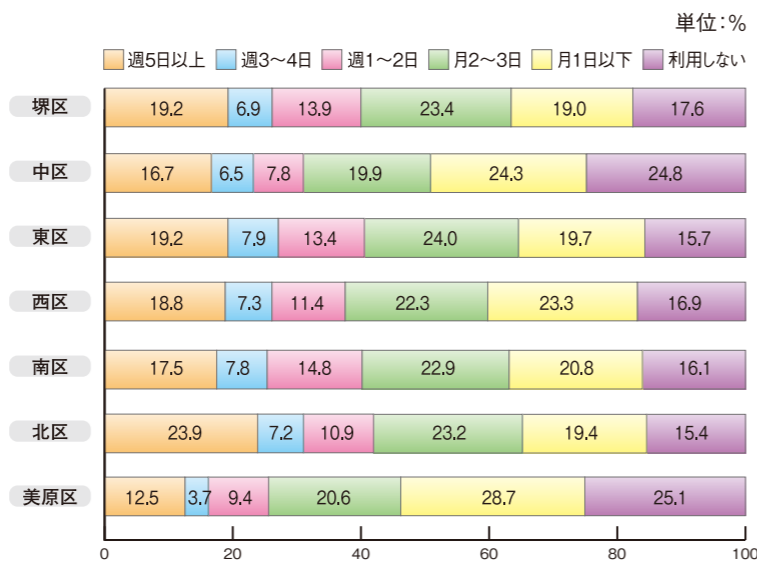


図6 区域別の公共交通の利用頻度

6. 区域別の公共交通の利用目的

- 区域別に大きな違いは見られませんが、「通勤・通学」は北区が最も高く、美原区が最も低くなっています。

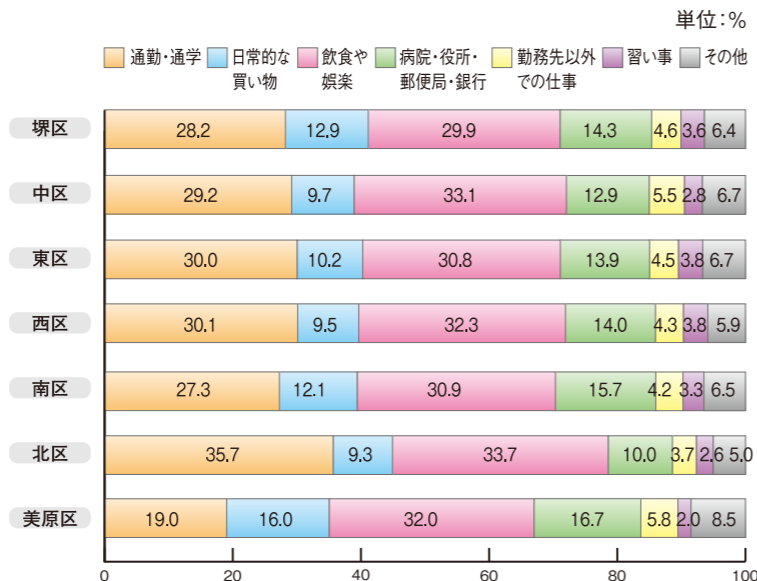


図7 区域別の公共交通の利用目的

7. 区域別の最優先する交通まちづくり

- 「安心してゆったりと歩けるまち」がいずれの区においても最も高くなっていますが、美原区では「安全で快適に自転車で走れるまち」も同程度となっています。

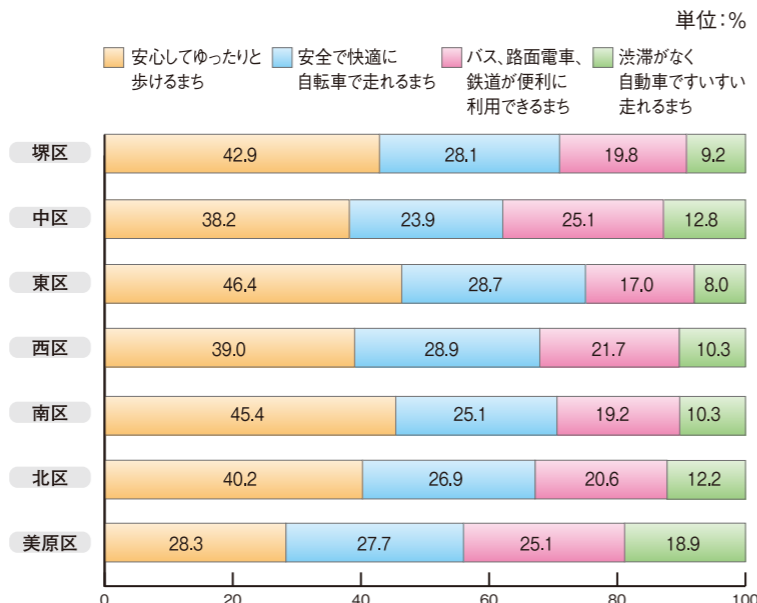


図8 区域別の最優先する交通まちづくり

8. 公共交通を不便だと感じる理由

<全ての回答者>

- 「目的地までの道のりが遠まわり」と「運賃が高い」がそれぞれ約3割と高くなっています。

<公共交通を利用する人>

- 「運賃が高い」が最も高く、2番目が「目的地までの道のりが遠まわり」となっています。
- 「特に不便とは感じない」が約3割となっています。

<公共交通を利用しない人>

- 「目的地までの道のりが遠まわり」が最も高くなっています。
- 「利用しないから分からない」を除けば「運賃が高い」が2番目に高くなっています。

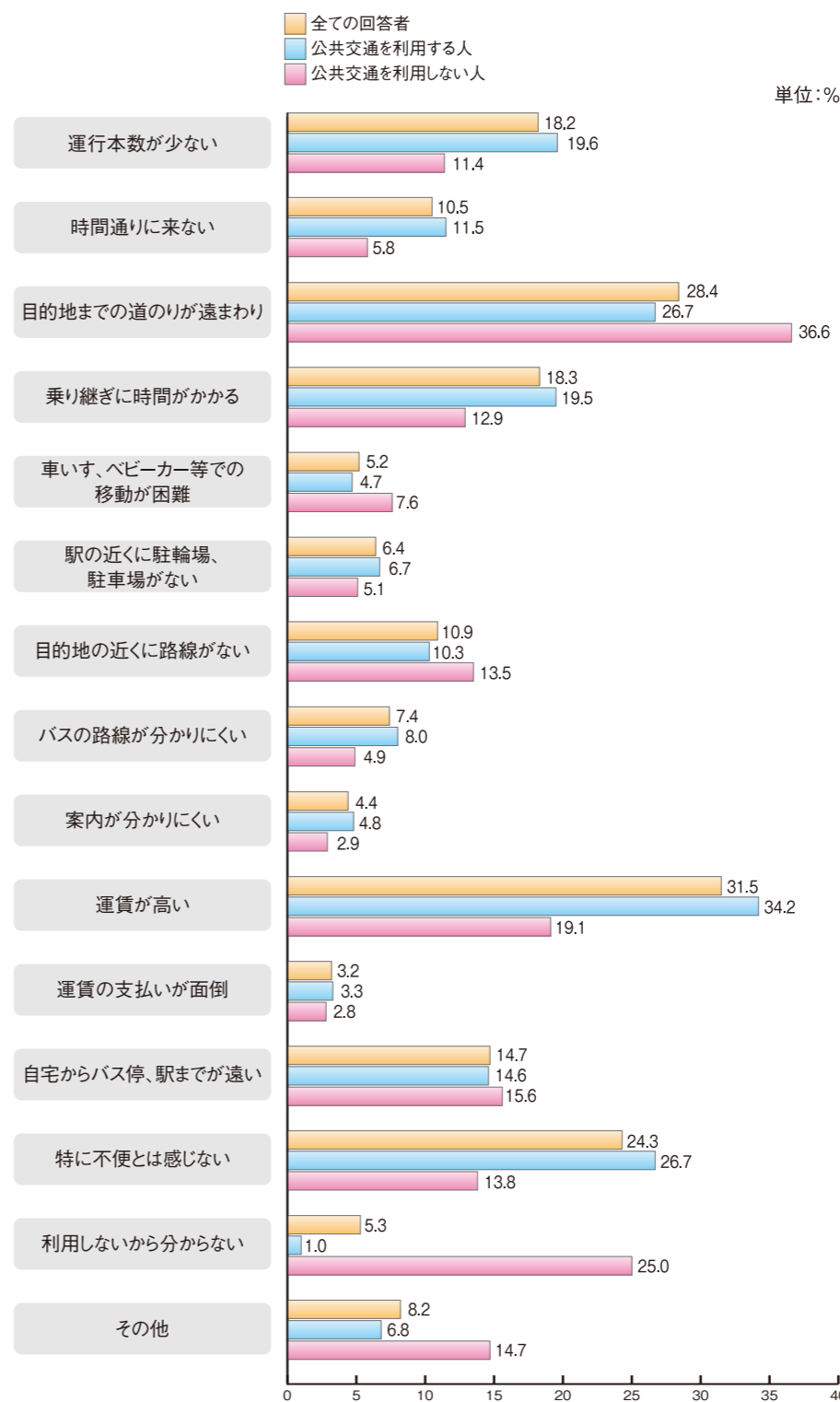


図9 公共交通を不便だと感じる理由

世帯票

近畿圏パーソナルトリップ調査

世帯票

記入についてお願い

- 黒の筆記用具で記入してください。
回答は、の部分(回答欄)に記入し、回答欄が 1 などの場合は、① (丸をつける)のように記入してください。
世帯票に不足がある場合は、調査実施本部にご連絡ください。

〒 市区 郡町村

国土交通省 滋賀県 京都府 大阪府
兵庫県 奈良県 和歌山県 京都市
大阪市 堺市 神戸市

1 あなたの世帯の人数について、お答えください。

世帯の人数 うち 5才未満

2 あなたの現住所について、お答えください。

郵便番号 市区 郡町村 ※番地の記入は不要です。

3 あなたの世帯の方、全員について、お答えください。ただし、5歳未満の方の記入は不要です。

Table with columns: 世帯構成, 性別, 年齢, 職業, 就業形態, 運転免許, 勤務先・通学先・通園先の住所, 外出に関する困難の有無, 要介護認定の有無, 障害者手帳の有無

4 職業の種類 ※詳細はうら面参照

- 【職業をお持ちの方】
1. 管理的職業従事者
2. 専門的・技術的職業従事者
3. 事務従事者
4. 販売従事者
5. サービス職業従事者
6. 保安職業従事者
7. 農林漁業従事者
8. 生産工程従事者
9. 輸送・機械運転従事者
10. 建設・探掘従事者
11. 運搬・清掃・包装等従事者
12. その他

5 就業形態の種類

- 1. 自営業主・家族従業者
2. 正規の職員・従業員
3. 派遣社員
4. 契約社員
5. パート・アルバイト
6. 会社などの役員
7. その他

6 外出に関する困難

- 1. 歩行がほとんどできない
2. 歩行できるが、時間がかかる、体力を要す、歩きにくい(妊婦や骨折等のけがを含む)
3. 車いす(電動含む)を利用
4. 外出には付き添い、介助が必要
5. 公共交通(一般タクシーを含む)を利用できない
6. 見たり、聞いたりする際に不自由がある。

7 要介護認定

- 1. 要支援1
2. 要支援2
3. 要介護1
4. 要介護2
5. 要介護3
6. 要介護4
7. 要介護5

8 身体障害者手帳

- 1. 視覚障害
2. 聴覚障害
3. 平衡機能障害
4. 音声・言語・そしゃく機能障害
5. 肢体不自由
6. 内部障害

4 世帯でお持ちの自動車・二輪車の台数について、お答えください。 ※お持ちでない場合は0を記入してください。

自動車 台 自動二輪車(50cc超) 台 原動機付自転車(50cc以下) 台 自転車 台

5 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

Table with columns: 車種から選択, ETC車載器, 主な運転者, 「調査のご説明」に記載してある調査日の車の使用

ひきつづき、ご家族で5歳以上の方は、記入例を参照して、個人票をご記入ください。

「職業」、「建物・場所」、「活動」、「移動手段」の種類の具体的な内容

職業の種類
種類 具体的な内容
1. 管理的職業従事者 会社員・公務員で課長以上の人、店長、工場長など

A 建物・場所の種類
種類 具体的な内容
1. 住宅・寮 一戸建て住宅、アパート、マンション、寮、下宿屋など

B 活動の種類
種類 具体的な内容
11. 買物 51. 日常食品の買物 生活必需品、日用品などの買物

C 移動手段の種類
種類 具体的な内容
10. 徒歩 徒歩(ジョギングなどを含む) 但し、乗り換えの徒歩は含めない

自営業や個人事務所などで、自宅と勤務先が同じ方
自宅兼事務所などで活動された場合に、「いた場所」は、自営業や個人事務所などで、自宅と勤務先が同じ場合は、自宅として利用した時間が長ければ「1 自宅」とし、勤務先として活動した時間が長ければ「2 勤務・通学先」としてください。



堺市における人の動き

—第5回近畿圏パーソントリップ調査結果から—

平成25年3月

堺市建築都市局交通部交通政策課

〒590-0078 堺市堺区南瓦町3番1号

電話:072(228)7756 FAX:072(228)8468

<http://www.city.sakai.lg.jp/>

堺市行政資料番号 1-J8-12-0361