

2. 市民アンケート調査

2.1 アンケート調査概要

(1) 調査目的

全市域を対象に、「市民の都市計画道路に対する現状認識と取り組みに対する意向、箕面市の交通の現状の問題点、市民が求める都市計画道路のあり方に対する意向など」を把握するためアンケートを実施した。

(2) 調査項目

図-2.1に大きく6つに分かれるアンケート調査項目と調査結果の反映方法を整理した。この中で、箕面市の都市計画道路網のあり方の検討に反映する予定項目C、項目Eについては、都市計画道路網等の課題を概略整理した上で、設定したものである。

市民アンケート項目（案）

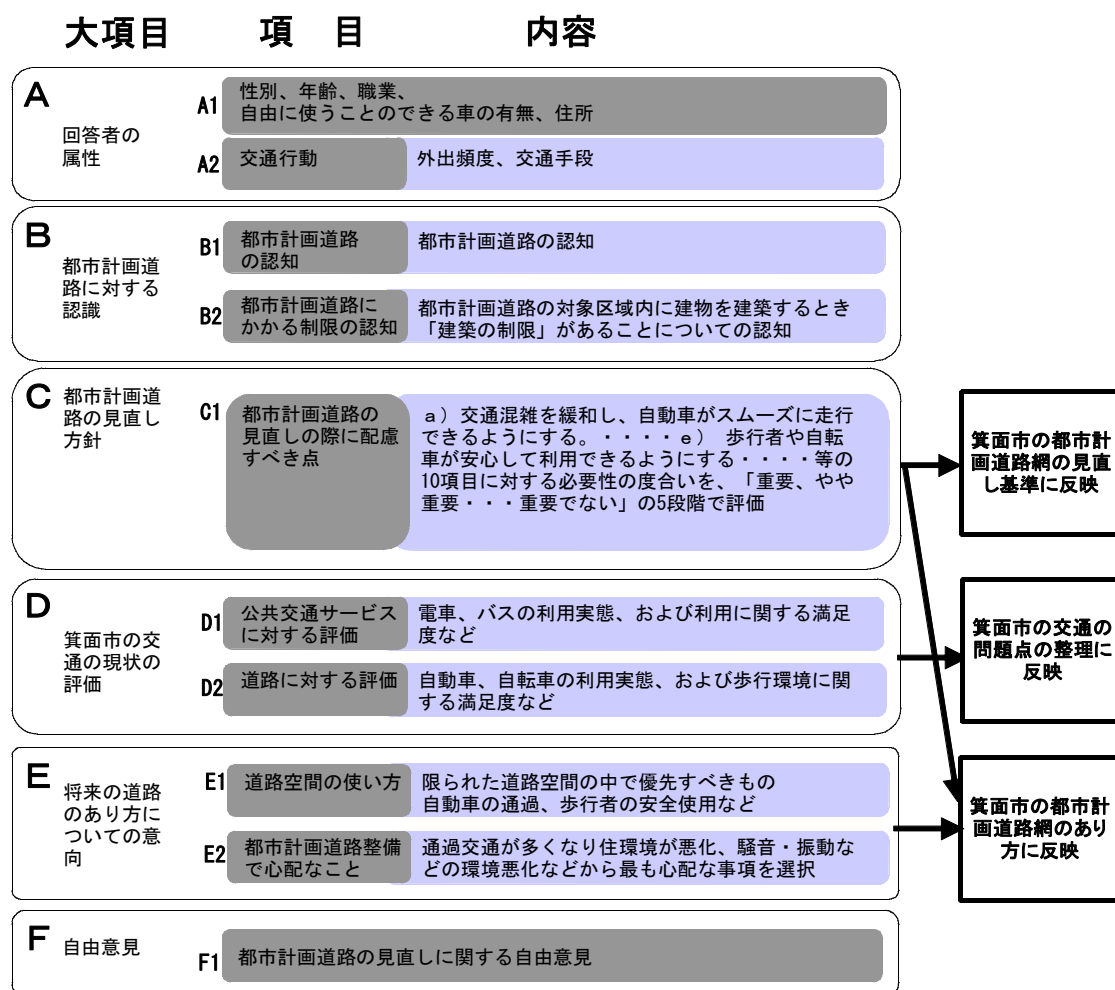


図-2.1 アンケート調査項目と調査結果の反映方法

(3) 調査方法

- 配布対象：箕面市在住の15才以上の市民
- 調査規模：人口分布、地形的な特性、地域の結びつきを考慮し、西部、中部、東部、および止々呂美の4地域で、一般の社会調査程度の信頼度を確保できるサンプル数を回収することを目標に実施(表-2.1参照)。
- 調査方法：郵送配布・郵送回収
- 調査日：平成17年9月20日（火）配布 10月5日（月）回収

(4) アンケート調査票回収状況

表-2.1 に調査票の回収状況を示す。回収率を 30%と想定して西部、中部、東部で各 1,000部、止々呂美地域で 200 部を配布した結果、当初目標に比べ 1.5 倍の調査票が回収できた。

表-2.1 配布・回収部数

	西部地域	中部地域	東部地域	止々呂美	計
配布部数	1,000	1,000	1,000	200	3,200
回収目標部数	300	300	300	60	960
回収部数	457	449	467	119	1,492
回収率	45.7%	44.9%	46.7%	59.5%	46.6%



地域ごとの人口 単位：人

地域	15才以上の人口	人口
西部地域	50,367	58,052
中部地域	27,837	33,729
東部地域	27,145	32,535
止々呂美	441	493
計	105,790	124,809

図-2.2 箕面市 地域区分

(5) 集計方法

- 西部地域、中部地域、東部地域、止々呂美の4地域でクロス集計を行う。
- 箕面市全体での集計は、地域ごとの人口を加味して加重平均する。
- 集計に使用したプログラムの都合上、百分率を表示したグラフで合計が 100%とならない場合がある。

2.2 アンケート回答者の属性

(1) 性別

- 全体の回答者の 40%が男性で、60%が女性と女性の回答者が多い。
- 止々呂美地域で男女が概ね同数になっている。

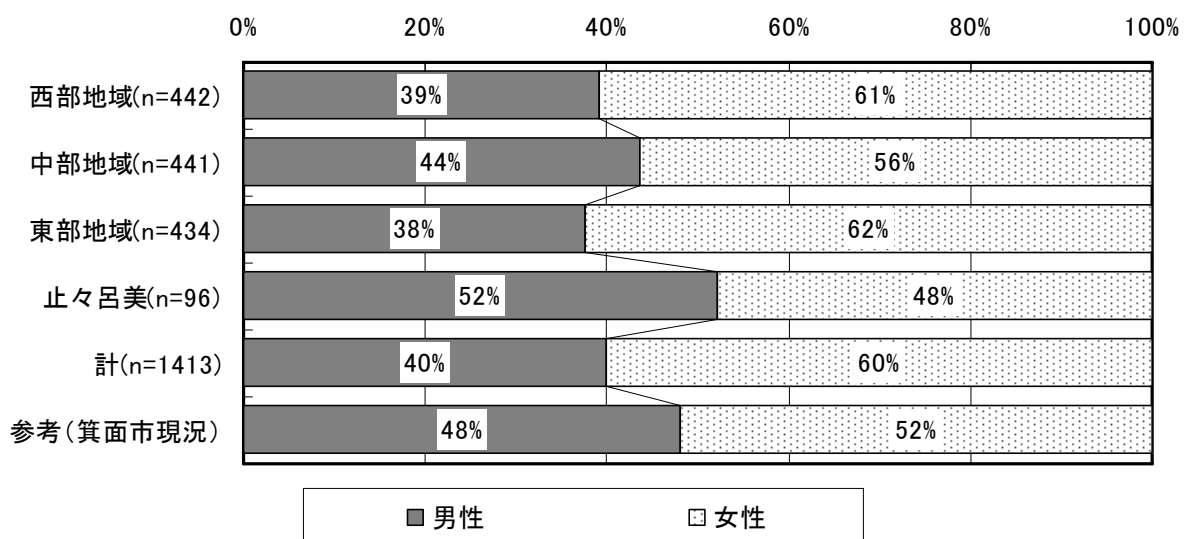


図-2.3 性別

(2) 年齢構成

- 全体では 55～64 歳が 23%と最も多く、65 歳以上の高齢者が 25%を占める。
- 地域別には、実際の高齢者割合と同様に止々呂美の高齢者割合が高く、西部地域がそれに次いでいる。

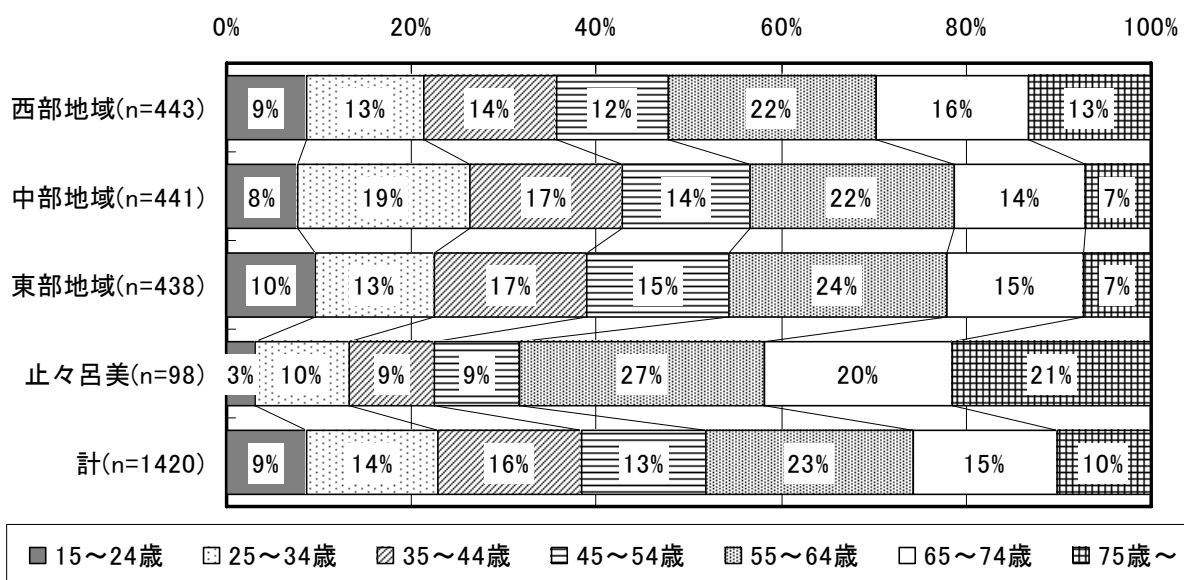


図-2.4 年齢構成

(3) 職業

- 全体では、常勤で就労が 30%と最も多く、家事専業が 24%、無職が 18%となっている。
- 止々呂美では、無職が常勤で就労と同じく 27%と多く、パート・非常勤、学生が少ない。
- 西部地域では、無職が止々呂美に次いで多い。

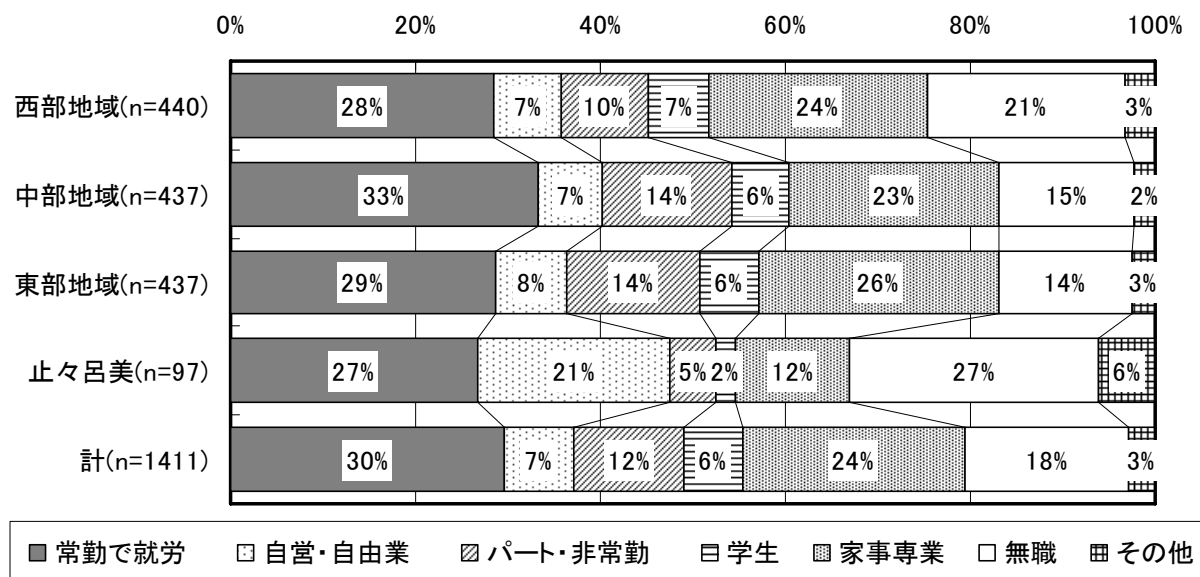


図-2.5 職業

(4) 自由に使用できる自動車など

- 全体では、自動車と自転車の保有が 50%を超えている。
- 西部地域では、他地域に比べ、自動車の保有率が低く、自転車の保有率が高い。止々呂美では、逆に自転車の保有が少なく、自動車の保有が多い。

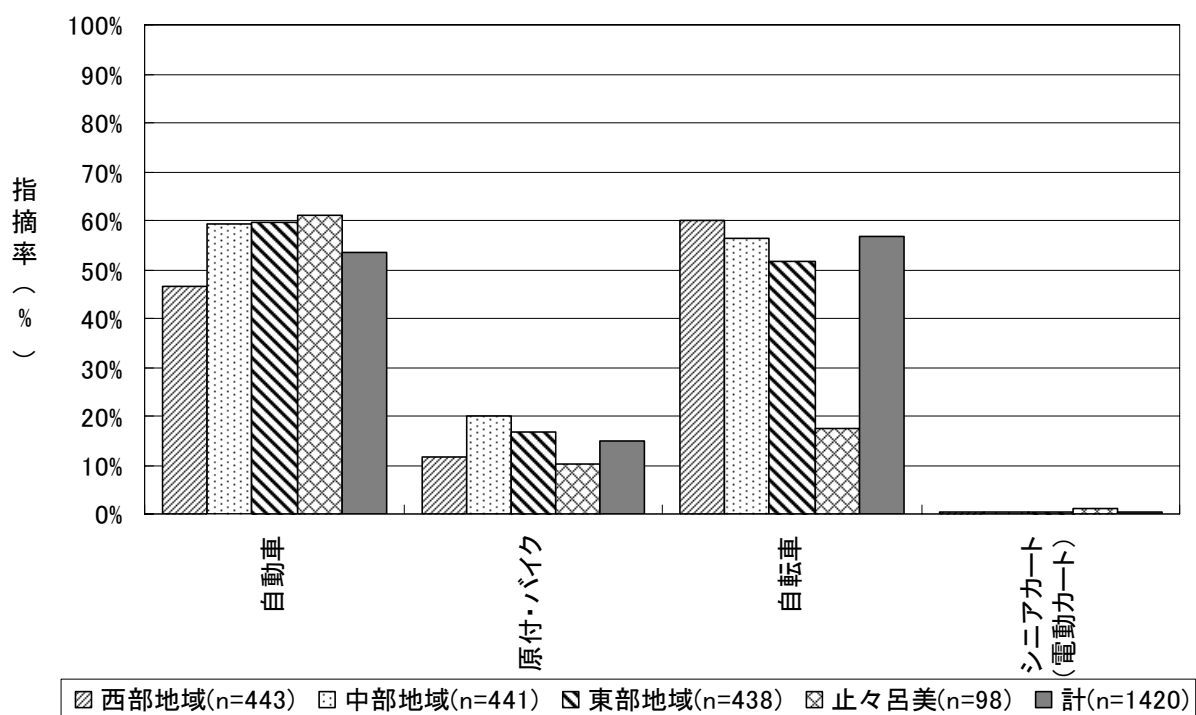


図-2.6 自由に使用できる自動車など

2.3 都市計画道路について

(1) 都市計画道路制度の認知について

1) 制度の認知

- 全体での制度内容を知っている認知度は、14%と低い。ただし、名前だけはきいたことがあるを含めると62%である。
- 地域別の差異はない。

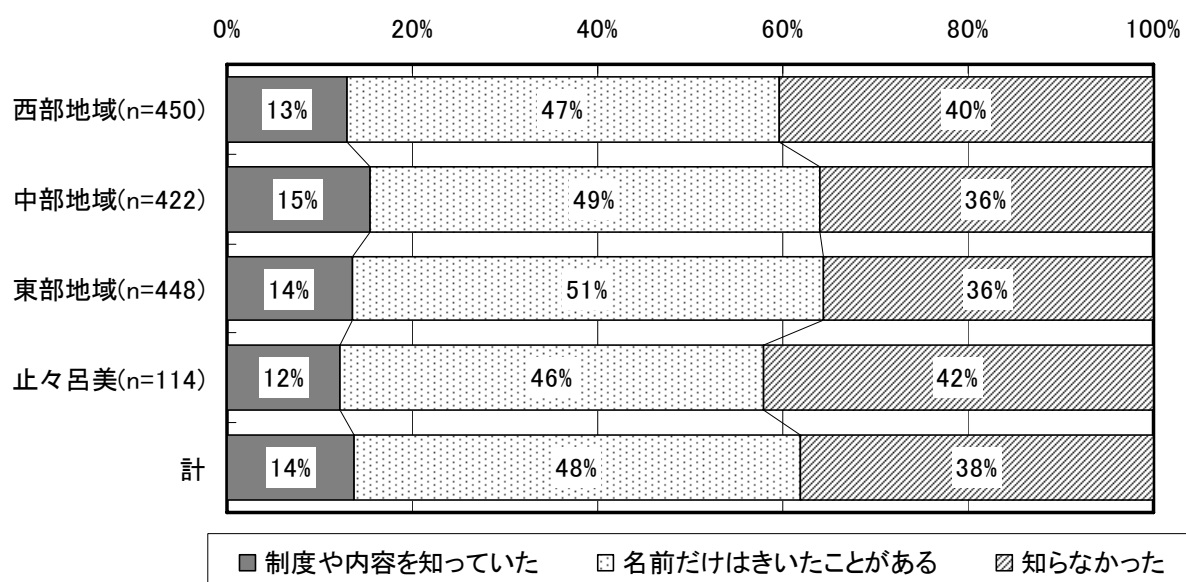


図-2.7 都市計画道路制度の認知度

2) 建築の制限

- 制度や内容を知っていると答えた方の中では、建築の制限があることを知っているとした方が84%とかなり多い。
- 地域別では、東部地域での認知度が比較的低い。

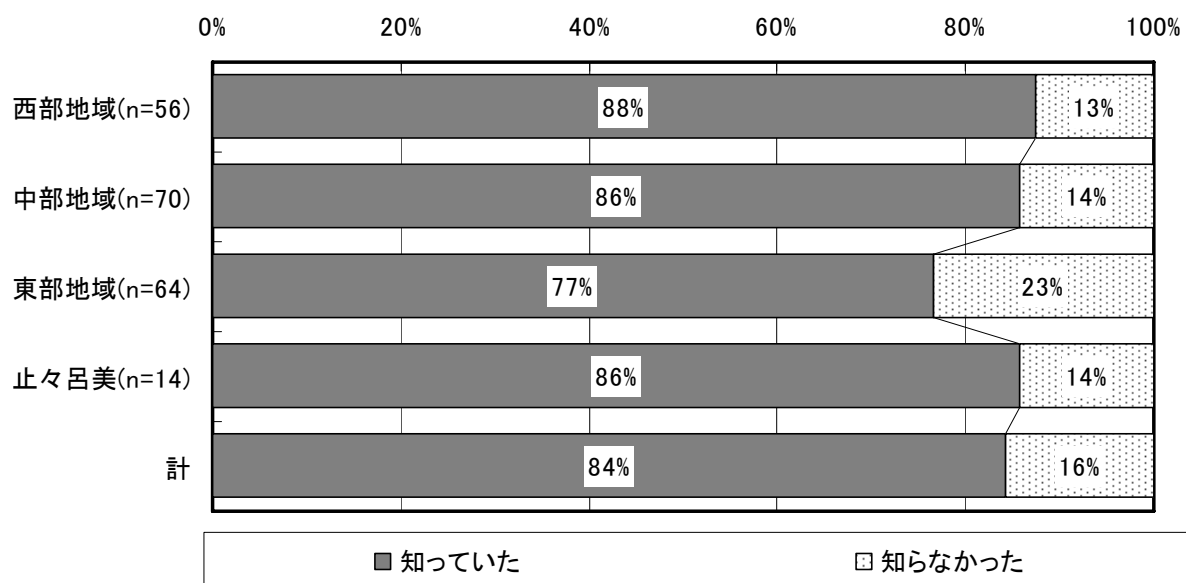


図-2.8 建築の制限の認知度

(2) 都市計画道路の見直しをする際の配慮の必要性について

1) 全体

- 全体では、「e)歩行者や自転車が安心して利用できるようにする」4.70、「f)高齢者・障害者等すべての人が、安全、快適な移動が可能となるようにする」4.67、「j)震災時・火災時の防災空間として役立つようにする」4.59 に関する評価が高い。
- 一方で、「g)中心市街地の活性化などの活気あるまちづくりに寄与するようにする」3.77、「i)日照、採光、通風のための空間として機能させるようにする」4.02、「h)街路樹等を植え、良好な景観を形成するようにする」4.11 が他の項目に比べて評価が低い。

2) 地域毎の評価

- 評価の高い項目 e)、f)、j)では地域差が少ない。
- 一方で、鉄道、バス、自動車等の交通機関に関する項目 a)、b)、c)、d)では地域差が大きい。地域毎の道路整備状況や交通機関のサービス水準が影響しているものと考えられる。

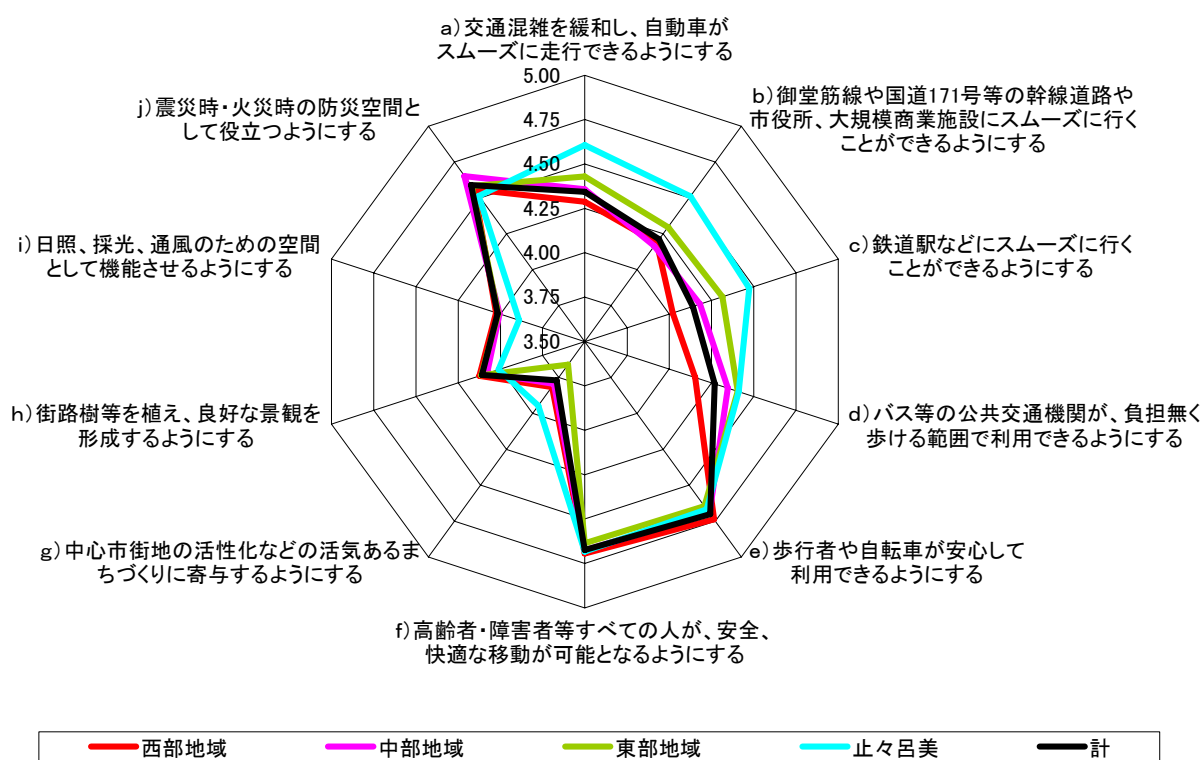


図-2.9 「都市計画道路の見直しをする際の配慮の必要性」に関する地域別集計

注) アンケートでは、a)～j)の10項目について、どの程度重要であるかを、重要～重要でないの5段階で評価していただいた。その結果から、重要5点、やや重要4点、どちらともいえない3点、あまり重要でない2点、重要でない1点として、地域毎に合計点を算出、回答者数で除して項目毎の得点とした。全体は、地域毎の人口で得点を加重平均して求めた

(3) 年齢毎の評価

- 評価の高い項目の内 e)、f)では年齢差が少ないが、j)防災空間については、高齢になる程高い。高齢者では災害経験数、避難能力が低下などが反映していると考えられる。
 - g)、h)、i)と主に地域の生活環境に関連する項目については、年齢による評価の差が大きく、高齢になるほど重要と考える割合が高くなっている。特に g)中心市街地活性化については、高齢者と若年層の評価の差が大きい。
- 地域での生活が長い高齢者では、日常的な生活圏域の広さや、地域への愛着等もあり、評価が高くなってきているものと考えられる。

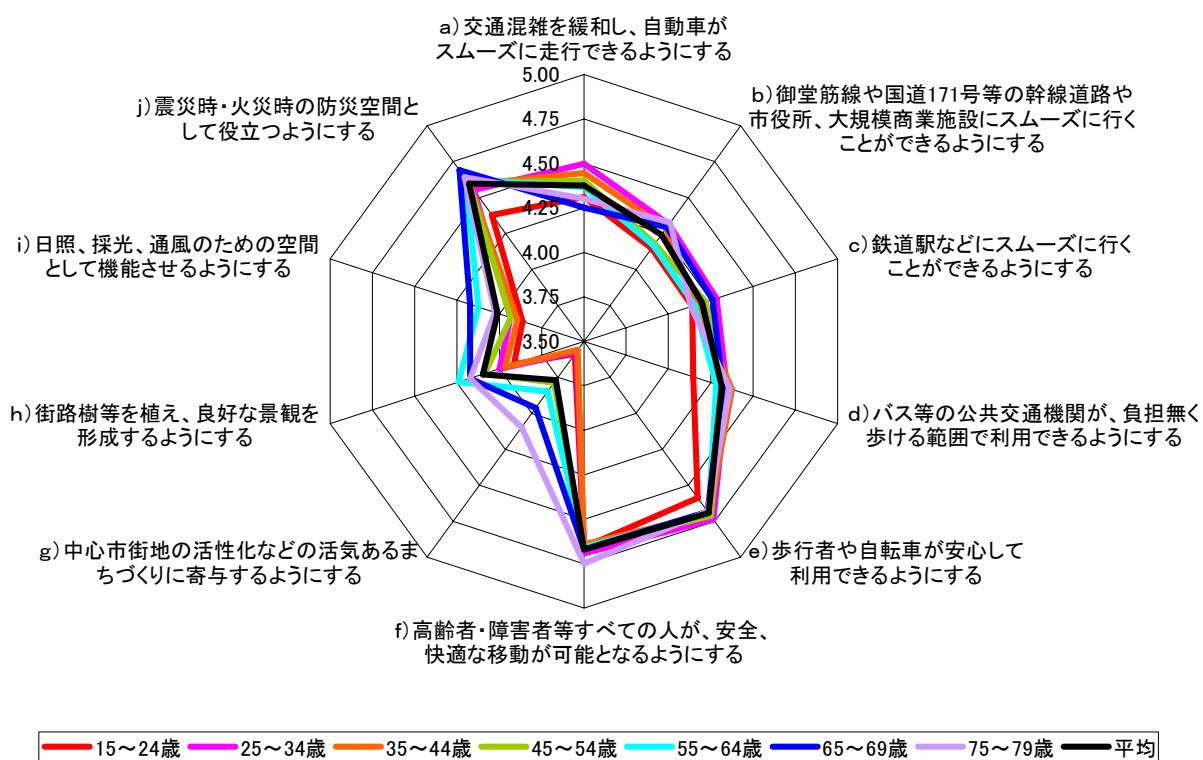


図-2.10 「都市計画道路の見直しをする際の配慮の必要性」に関する年齢別集計

(4) 交通手段別の外出頻度と、その評価

徒歩

- 「a) 交通混雑を緩和し、自動車がスムーズに走行できるようにする」、「b) 御堂筋線や国道 171 号等の幹線道路や市役所、大規模商業施設にスムーズに行く」ことに関する評価の差が大きい。
- 自動車交通に関するサービスを中心としたこれらの項目については、徒歩での外出頻度が高いほど評価が低くなっている。

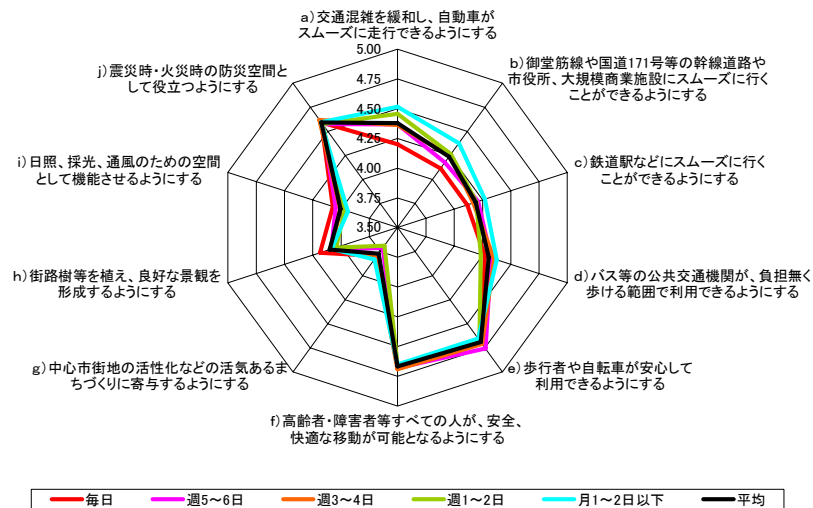


図-2.11 徒歩外出頻度と評価

自転車

- 「e) 歩行者や自転車が安心して利用できるようにする」ことに関する評価は利用頻度が高いほど高い。
- 一方で、「c) 鉄道駅などにスムーズに行くことができるようにする」、「d) バス等の公共交通機関が、負担無く歩ける範囲で利用できるようにする」については比較的差があるが、いずれも利用頻度が高いほど(週 5~6 回除く)評価が低い傾向にある。

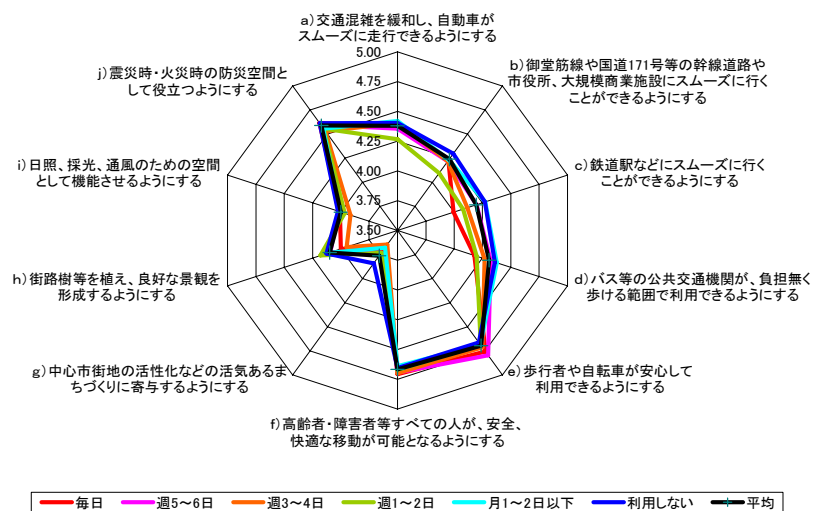


図-2.12 自転車外出頻度と評価

自動車

- 自動車の利用頻度が高いほど、「a) 交通混雑を緩和し、自動車がスムーズに走行できるようにする」に対する評価が高い。その他の項目では、傾向に大きな差異は見られない。

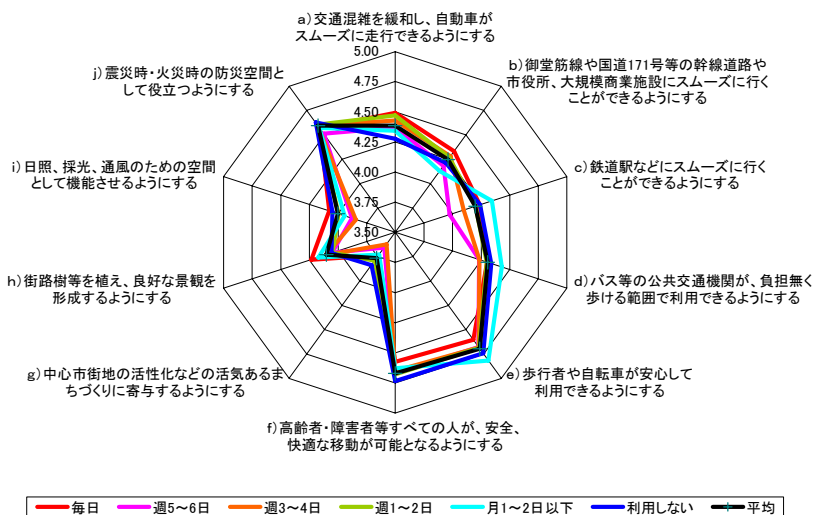


図-2.13 自動車外出頻度と評価

鉄道

- 鉄道の利用頻度が高いほど、「c) 鉄道駅などにスムーズに行くことができるようにする」に対する評価が高い。その他の項目では、傾向に大きな差異は見られない。

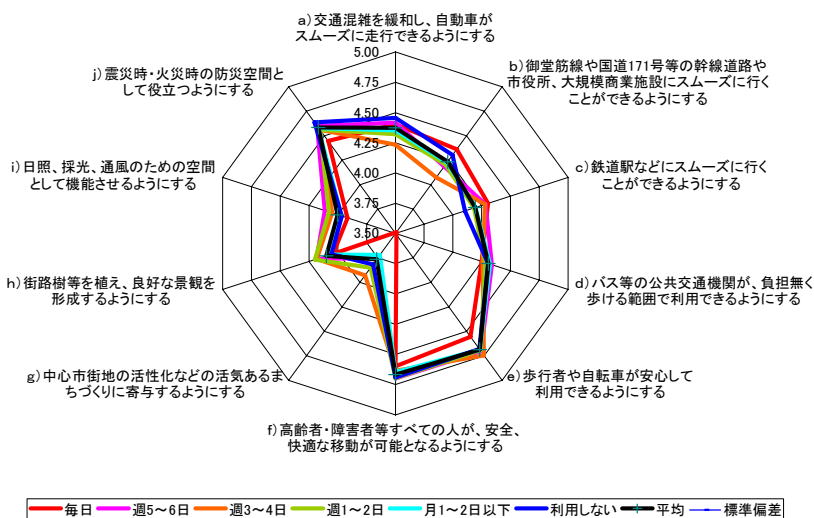


図-2.14 鉄道外出頻度と評価

バス

- バスの利用頻度が高いほど「c) 鉄道駅などにスムーズに行くことができるようにする」、「d) バス等の公共交通機関が、負担無く歩ける範囲で利用できるようにする」ことに対する評価が高い。その他の項目では、傾向に大きな差異は見られない。

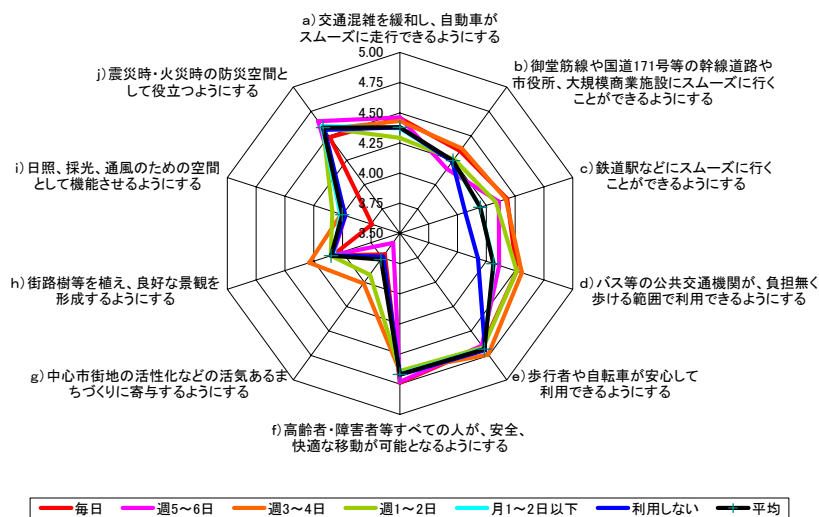


図-2.15 バス外出頻度と評価

まとめ

- 評価の高い項目の内 e)、f)、j)については、交通手段の利用頻度に関わらず、評価が高い。
- 自転車、自動車、バス、鉄道では利用頻度の高い交通手段の利便性、快適性が高くなる項目に対する評価が高い。

最も重視する点

- 全体では、f)高齢者・障害者等すべての人が、安全、快適な移動が可能となるようにする、e)歩行者や自転車安心して利用できるようにする、a)交通混雑を緩和し、自動車がスムーズに走行できるようにする、j)震災時・火災時の防災空間として役立つようにする、の順で答えた方が多い。
- 東部地域では、a)交通混雑を緩和し、自動車がスムーズに走行できるようにする、f)高齢者・障害者等すべての人が、安全、快適な移動が可能となるようにする、と答えた方が同じ割合である。

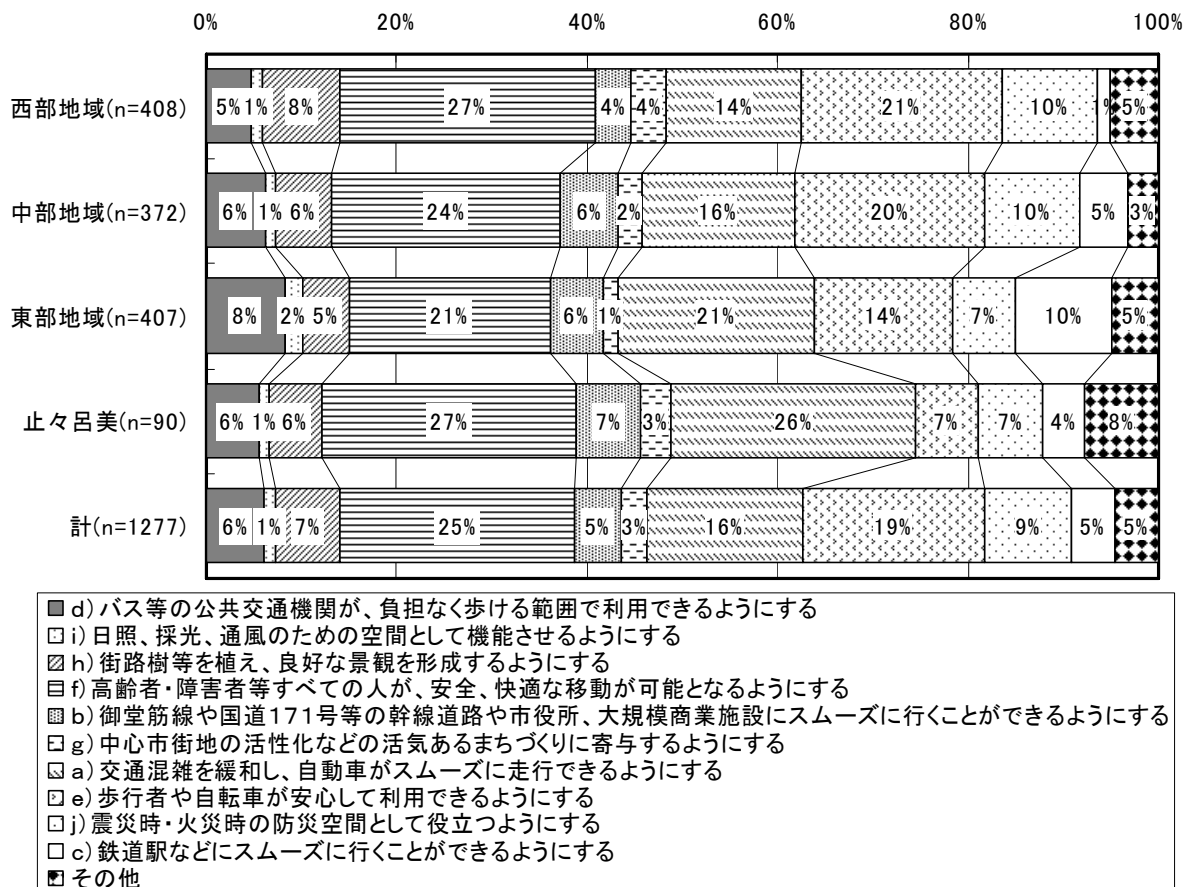


図-2.16 今後の都市計画道路のあり方で最も重視する点

まとめ

- 都市計画道路の見直しをする際には、すべての項目に関する配慮が必要である。
アンケートをしたa)~j)のすべての項目で得点が3を上回っており(項目毎に、配慮が重要、やや重要と答えた方の割合が高い)、配慮が必要であるという結果となった。
- 項目e)、f)、j)については、箕面市内全域において特に配慮が必要である。
「e)歩行者や自転車が安心して利用できるようにする」、「f)高齢者・障害者等すべての人が、安全、快適な移動が可能となるようにする」、「j)震災時・火災時の防災空間として役立つようにする」ことに関しては、地域、年代、利用交通手段に関わらず評価が高い。
- 項目a)、b)、c)、d)については、地域毎の道路整備水準、鉄道、バス等のサービス水準を踏まえて、配慮することが必要である。
「a)交通混雑を緩和し、自動車がスムーズに走行できるようにする」、「b)御堂筋線や国道171号等の幹線道路や市役所、大規模商業施設にスムーズに行くことができるようにする」、「c)鉄道駅などにスムーズに行くことができるようにする」、「d)バス等の公共交通機関が、負担無く歩ける範囲で利用できるようにする」ことについては、地域差が大きい。
- 項目g)、h)、i)については、日常生活圏における生活環境という視点から住宅地を中心に、配慮が必要である。
「g)中心市街地の活性化などの活気あるまちづくりに寄与するようにする」、「h)街路樹等を植え、良好な景観を形成するようにする」、「i)日照、採光、通風のための空間として機能させるようにする」ことに関しては、年齢差が大きく高齢者ほど重要と考える割合が高く、高齢化の進展にあわせその重要性は高まるものと考えられる。

(5) 都市計画道路を整備するときどのような道路が望ましいか

- 全体では、「歩行者と自転車を分けて安全性を高めるため、自転車専用の通行路を確保した道路」が望ましいと答えた割合が 47%と概ね半数を占める。「植樹帯を整備することで、緑や景観に配慮した道路」、「自動車の通行をしやすいするため、自動車の停車スペースを確保した道路」が望ましいと答えた割合が 20%強で同程度である。
- 地域別には、東部地域では、「植樹帯を整備することで、緑や景観に配慮した道路」が望ましいとした割合が 26%と若干高く、止々呂美では「自動車の通行をしやすいため、自動車の停車スペースを確保した道路」が望ましいと答えた割合が 38%と高くなっている。

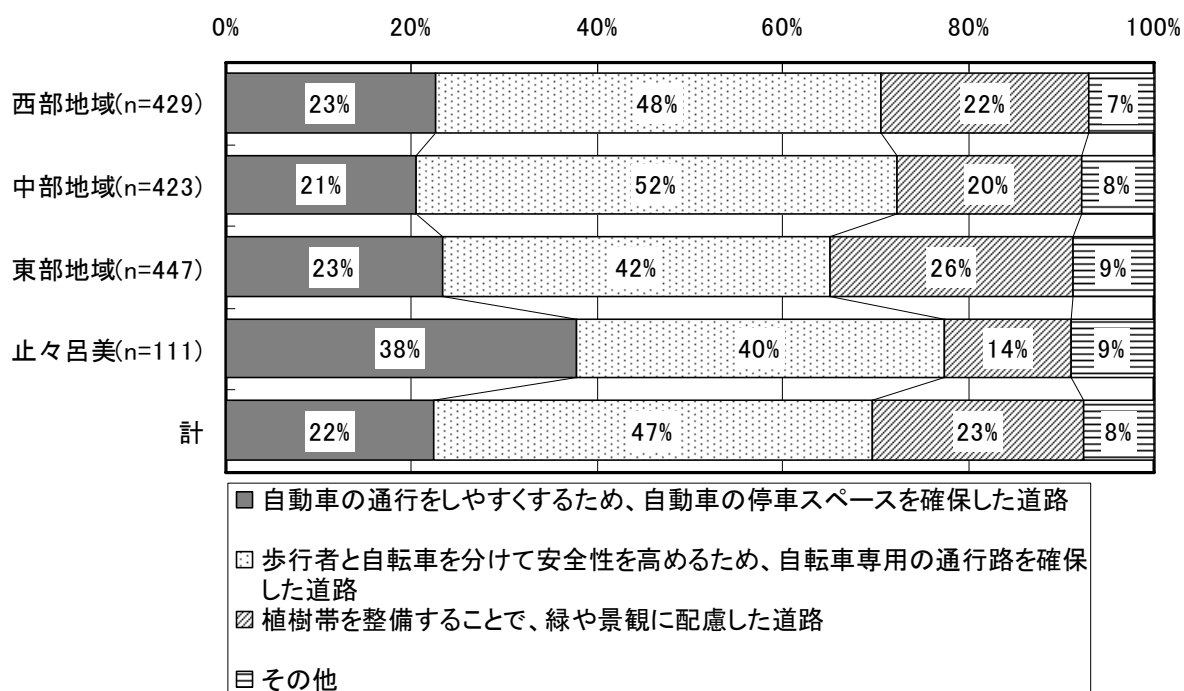


図-2.17 どのような都市計画道路が望ましいか

(6) 都市計画道路が整備されることで何が一番心配か

- 全体では「通過交通が多くなり、住環境が悪化」34%、「騒音・振動・大気汚染などの環境悪化」30%と生活環境の悪化を心配する割合が 2/3 を占める。
- 「費用に見合った効果が発揮されているかどうか」心配と答えた割合も 22%に上り、事業の投資効果に関する不安も比較的多い。

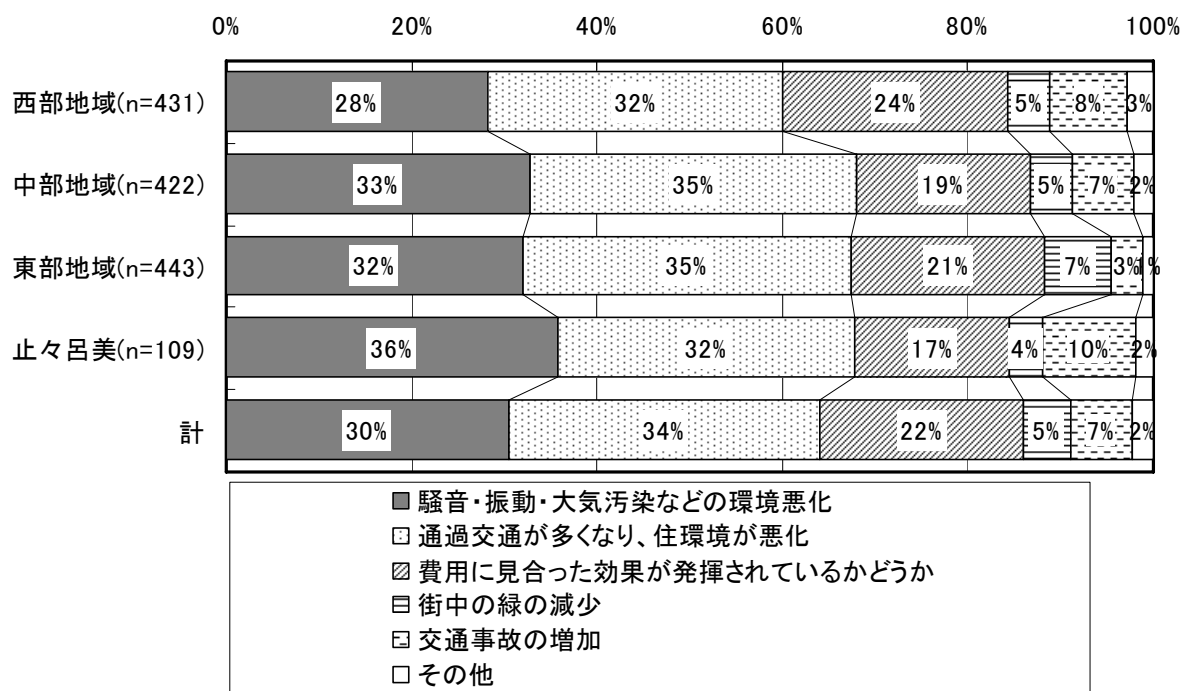
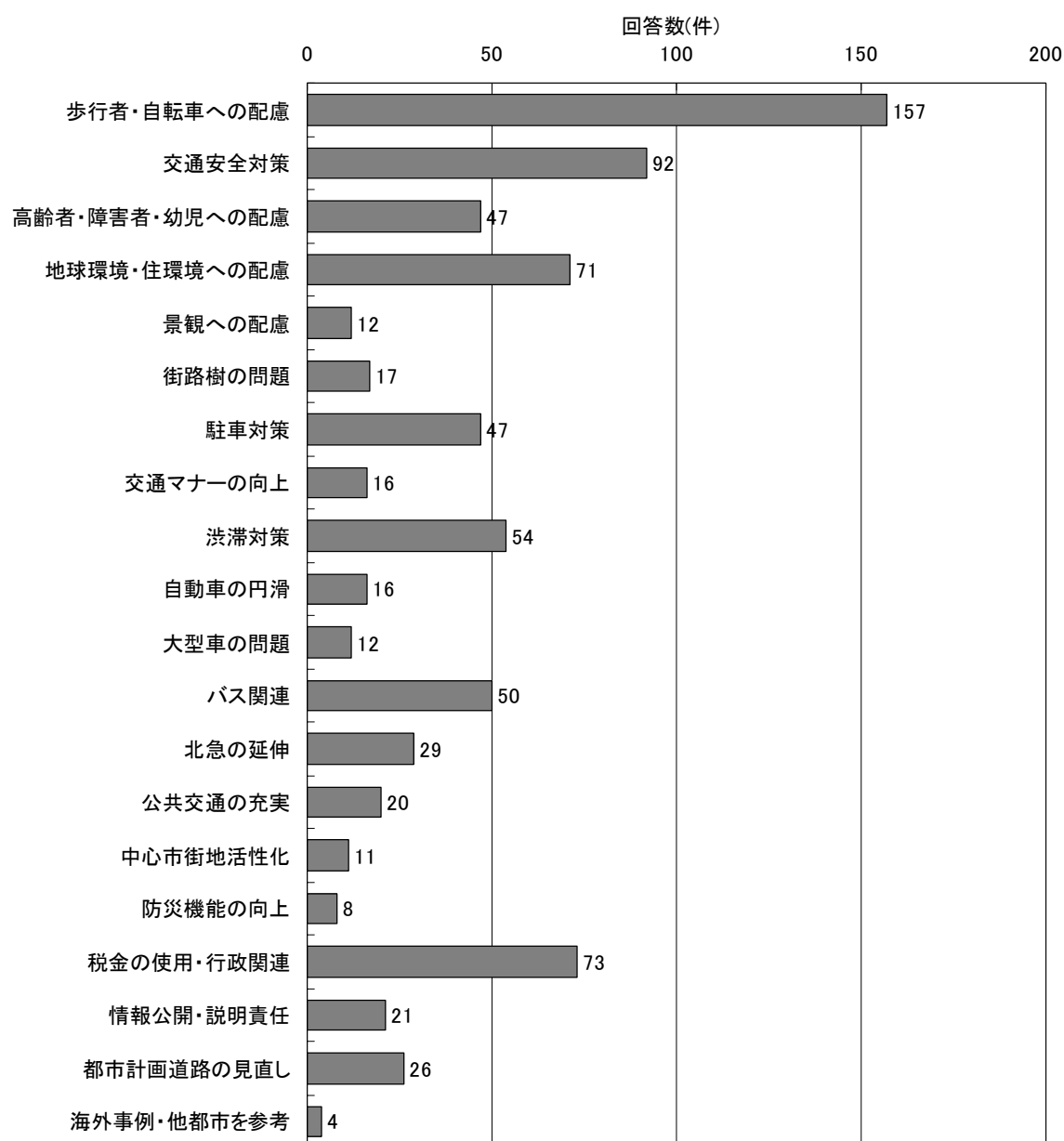


図-2.18 都市計画道路が整備されることで何が一番心配か

(7) 都計道の見直しに関する取り組みや今後の道路や交通のあり方に関する意見

○ 歩行者・自転車への配慮や、交通安全対策に関することを答えた方が多い。



※回答で複数の内容が記載されている場合は、それぞれの分類で回答数を計上している。

図-2.19 自由意見