

## 第2章 ライフスタイルとクルマ依存

本章では、箕面市の3地区の居住者に対するアンケート調査を元に分析を行なう。まず、各地区の居住者像の実態を明らかにする。続いて、居住者のまちに対する意識について分析を行ない、各地区の立地、空間特性と生活スタイルの関係を捉えることを目的とする。

### 1. 調査の目的と調査対象地区の選定

#### 1-1 アンケート調査の目的

第1章で論じた箕面市の住宅地開発から、開発年代が異なり、規模、開発業者が同じ地区を抽出し、各地区に暮らす居住者の

日常生活と移動手段の実態

自家用車利用の意識と実態

自宅周辺環境の評価と実態

を明らかにすることを目的にアンケート調査を実施した。なお、については次章で取りあげる。

#### 1-2 調査対象地区の選定

本項では、調査対象地区の選定を行う。箕面市に存在する大規模住宅地開発地の中から、第二次世界大戦以前に行われた開発地、最も開発事例の多い1970年前後に行われた開発地、近年のものとして1980年前後に行われた開発地で、200戸前後の町としてのまとまりのある民間開発の戸建住宅地を選んだ。調査対象とした住宅地は、下記の3地区である。調査対象地区を図3-1に示す。選定した地区は以下の通りである。

箕面地区 : 箕面4丁目、箕面5丁目

戦前である1934年に建設が開始された、箕面有馬電気軌道が事業主体の住宅地である。箕面駅から徒歩圏内にある。

外院の里地区 : 粟生外院3丁目、粟生外院4丁目

1968年に建設が開始され、1971年に完成した、阪急電鉄が事業主体の住宅地である。分譲敷地数600である。

外院南地区 : 粟生新家3丁目、粟生新家5丁目

外院の里地区に隣接した住宅地である。1982年に建設が開始され、1986年に完成した、阪急電鉄が事業主体の住宅地である。分譲敷地163である。

それぞれの地区の位置を図2-1に示す。

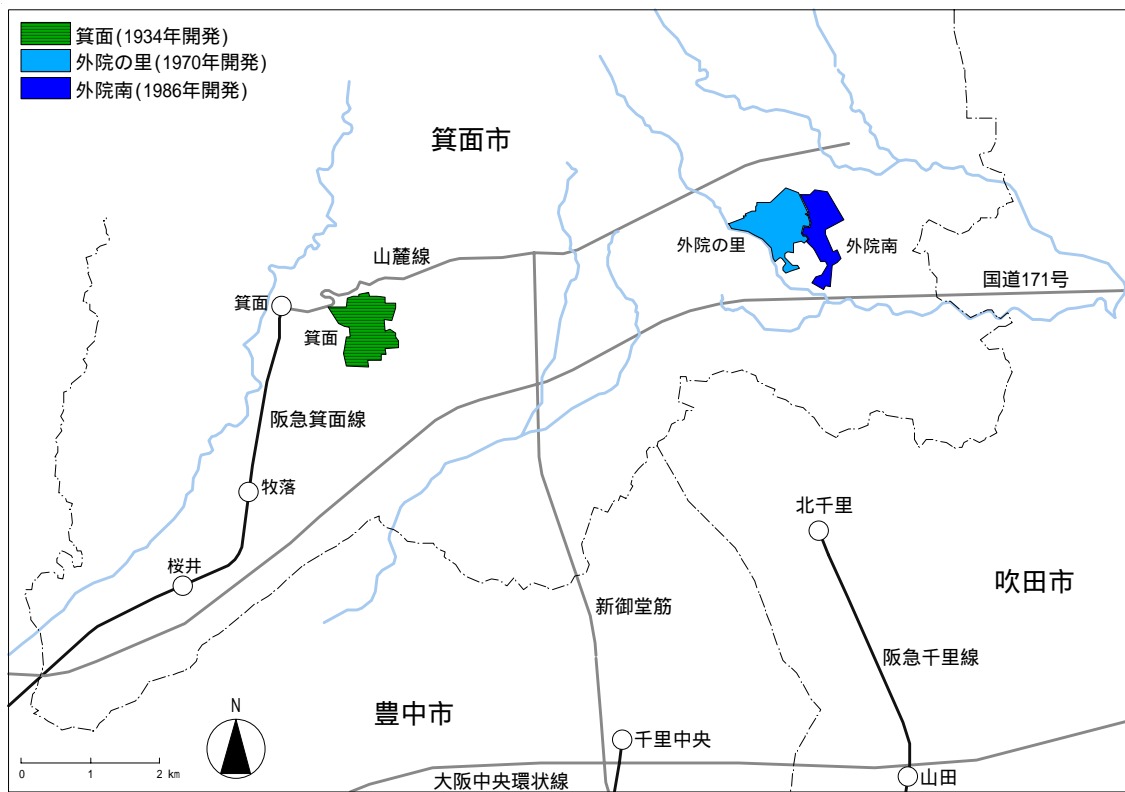


図 2 - 1 箕面市における調査対象地の位置

### 1 - 3 各地区の概況

#### (1) 三地区の比較

各地区の現地の観察調査や実測調査を行った結果をまとめたものが表 2 - 1 である。

「道の広さ」は地区内の主な道路（歩道含）の平均幅員である。「歩道環境」は地区内の道路延長に対する歩道のついている道路の割合で示した「歩道量」と幅員で捉えた。「アクセス」はそれぞれ地区と「幹線道路」または「最寄り駅」の行きやすさを表したもので、地図上の距離の測定と現地観察により決定した。「周辺施設環境」は住宅地図を用い、地区の中心から半径 1 km 以内に存在する店舗数を数えた。

表 2 - 1 対象地区別まちの構造特性

地区名	開発年代	道の広さ	歩道環境		アクセス		周辺施設環境	
			歩道量	広さ	幹線道路	駅	総数	生活店舗数
箕面	1936年	2m	10%	0.7m	中	高	60	10
外院の里	1970年	3m	30%	1m	中	低	30	4
外院南	1986年	4m	40%	1.3m	高	やや低	20	3

「道の広さ」...地区内道路(歩道含)の平均幅

「歩道量」...地区内の歩道距離 / 道路距離(%) 「広さ」...地区内歩道の平均幅

「幹線道路」...住宅地から幹線道路へのアクセス 「駅」...住宅地から最寄り駅へのアクセ

「総数」...住宅地から半径1km以内の施設数 「生活店舗数」...総数内の日常品店舗数

以下に、それぞれの地区の概要を示す。

### 箕面地区

開発年代：1934 年

開発規模：約 138,852 m<sup>2</sup>

地区の概要：

阪急箕面線箕面駅の東 500mに位置している。この地区のメインストリートは中央に南北に通り、左右の桜並木でトンネルができており、箕面百選にも選ばれた名所である。駅に近く、周辺店舗数も多い。戦前から開発され、やや密集した住宅街で、周辺には駐車場を持たない店舗も多く立地している。



近接する芦原湖



地区内道路の様子



地区内道路の様子



地区内道路の様子



地区内道路の様子

写真 2 - 1 箕面地区の様子

## 外院の里地区

開発年代：1970年

開発規模：約 150,633 m<sup>2</sup> 480 戸

用途地域：第1種住居専用地域、第2種住居専用地域、住居専用地区、第1種高度地区

建坪率：50%

容積率：100%

地区の概要：

阪急千里線北千里駅の北西2kmに位置している。やや傾斜がある。

国道171号と山麓線の間であり、閑静な住宅街である。箕面公園の西側。

まとまった住宅地で、住宅地内に店舗は少ない。



地区内道路の様子



地区内道路の様子



地区内道路の様子



地区内商店街

写真2 - 2 外院の里の様子

## 外院南地区

開発年代：1986年

開発規模：約 65,721 m<sup>2</sup> 166 戸

用途地域：第1種住居専用地域、第1種高度地区

建坪率：50%

容積率：100%

地区の概要：

阪急千里線北千里駅の北西 1.5 km に位置している。外院の里のやや南にあり、国道 171 号に近い。道路幅員は広い。やや傾斜のある住宅地がある。箕面公園の東側。幹線道路に直結した広い道路を持っており、周辺の店舗は主にロードサイドショップである。



地区内道路の様子



地区内道路の様子



地区内公園



地区内道路の様子

写真 2 - 3 外院南の様子

## 2 . アンケート調査の概要

### 2 - 1 アンケートの配布状況と回収率

調査対象とした3地区で、世帯に対し各地区200票ずつ、各住戸のポストに配布し、郵送会衆を依頼した。全600票配布し、307票回収、有効回答数は306票で、回収率は51.0%であった。

アンケートの配布状況の詳細は以下の通りである。

配布日 : 平成17年12月10日(土)  
配布方法 : 戸建て住宅各戸のポストに投函  
回収方法 : 1週間の留め置き後、郵送回収を依頼

配布状況及び回収状況は以下の通りである(表3-2)。

表2-2 アンケートの配布状況と回収状況

	箕面	外院の里	外院南	全地区合計
配布数	200	200	200	600
回収数	94	106	107	307
有効回収数	94	106	106	306
回収率	47.0%	53.0%	53.0%	51.0%

### 2 - 2 アンケートの項目と内容

アンケート調査の対象者は、各地区に暮らす世帯主またはそれに準ずる人とした。一世帯にアンケート1枚と対象地区周辺地図1枚の合計2枚配布した。

アンケートの項目は以下の通りである。

- (1) 各地区の居住経験
- (2) 日常生活について
- (3) 自宅周辺の道路に対する認識
- (4) 徒歩圏の認識について(地図への記入)
- (5) 自家用車の利用実態と意識
- (6) 回答者自身について

### 3 . 回答者の属性

#### 3 - 1 回答者全体の属性

回答者全体の個人属性及び世帯属性を以下に示す。

##### ( 1 ) 個人属性

回答者の性別についてみると、各地区ともに「女性」が約5～6割を占めていた。各地区の回答者の平均年齢は、「箕面」で57.9歳、「外院の里」で56.5歳、「外院南」で57.1歳とほとんど差が見られなかった。やや回答者の平均年齢が若い「外院の里」では、「70歳以上」の割合よりも「60代」の割合が37.7%と最も多くなっている。「箕面」と「外院南」では「70歳以上」の回答者がそれぞれの地区で最も多い割合を占めており、高齢な回答者が多いことが分かる。

回答者の職業についてみると、各地区とも「専業主婦」と「無職」の割合が高くなっている。総数では「専業主婦」が36.2%と最も多く、続いて「無職」が31.5%であった。「会社員・公務員」や「パート・アルバイト」の仕事を持つ人は2割以内にとどまり、「自営業」や「専門職・農家」の割合が約1割であった。回答者のおよそ8割は、日常的に自宅を拠点とした生活している人であると考えられる。

表 2 - 3 回答者全体の個人属性

		箕面 (94)	外院の里 (106)	外院南 (106)	総数 (306)
性別	男	44.7%	39.6%	46.2%	43.5%
	女	54.3%	60.4%	54.7%	56.4%
年齢	平均	57.9歳	56.5歳	57.0歳	57.1歳
	30歳未満	0.0%	1.1%	1.1%	0.7%
	30代	4.3%	7.5%	1.9%	4.6%
	40代	10.6%	8.5%	15.1%	11.4%
	50代	22.3%	17.9%	24.5%	21.6%
	60代	27.7%	37.7%	28.3%	31.2%
	70歳以上	35.1%	26.4%	29.2%	30.3%
職業	会社員・公務員	13.8%	11.3%	15.1%	13.4%
	自営業	6.4%	6.6%	7.5%	6.8%
	専門職・農家	2.1%	2.8%	4.7%	3.2%
	専業主婦	33.0%	38.7%	36.8%	36.2%
	パート・アルバイト	3.2%	3.8%	4.7%	3.9%
	学生	0.0%	0.9%	0.9%	0.6%
	無職	35.1%	33.0%	26.4%	31.5%
	その他	6.4%	0.9%	3.8%	3.7%
	不明	0.0%	1.9%	0.9%	0.9%

(2) 世帯属性

総数では 38.5%が夫婦のみ、39.9%は二世世代家族であった。地区別の回答者の家族構成をみると、「箕面」では「二世世代家族」が 47.9%と最も多く、次に「夫婦のみ」が 29.8%であった。「外院の里」と「外院南」はよく似た傾向を持っており、「外院の里」では 40.6%、「外院南」では、45.3%が夫婦のみの世帯であった。また、「箕面」と「外院の里」では、1割が単身者であった。単身者は全体で 27 人おり、50 歳代は 2 人、そのほかは 60 歳代と 70 歳代の単身高齢者世帯であった。「三世世代家族」は全体で 4.9%と少なく、もっとも三世代居住世帯の多かった「外院南」も 5.7%に過ぎなかった。

また、小学生以下の人数をたずねたところ、小学生以下の子供がいる世帯は全体で約 6.2%とわずかであった。もっとも多い「外院の里」でも、8.5%であった。

また、60 歳以上の高齢者の人数をたずねたところ、「無回答」が 23.4%と高くなっているが、「高齢者がいない世帯」は全体で 13.7%と低く、約 6 割の世帯に高齢者がいることが分かる。

表 2 - 4 回答者全体の世帯属性

		箕面 (94)	外院の里 (106)	外院南 (106)	総数 (306)
家族構成	単身	10.6%	11.3%	3.8%	8.6%
	夫婦のみ	29.8%	40.6%	45.3%	38.5%
	二世世代家族	47.9%	33.0%	38.7%	39.9%
	三世世代家族	5.3%	3.8%	5.7%	4.9%
	その他	6.4%	9.4%	4.7%	6.8%
	無回答	0.0%	1.9%	1.9%	1.3%
家族人数	1人	9.6%	12.3%	4.7%	8.9%
	2人	31.9%	44.3%	42.5%	39.6%
	3人	29.8%	17.9%	22.6%	23.5%
	4人	14.9%	17.0%	16.0%	16.0%
	5人	6.4%	5.7%	6.6%	6.2%
	6人	4.3%	1.9%	5.7%	3.9%
	7人	1.1%	0.0%	0.9%	0.7%
	無回答	2.1%	0.9%	0.9%	1.3%
小学生以下の人数	0人	94.7%	90.6%	95.3%	93.5%
	1人	1.1%	4.7%	4.7%	3.5%
	2人	4.3%	3.8%	0.0%	2.7%
	3人	0.0%	0.9%	0.0%	0.3%
60歳以上の高齢者の人数	0人	13.8%	15.1%	12.3%	13.7%
	1人	31.9%	30.2%	23.6%	28.6%
	2人	30.9%	25.5%	34.0%	30.1%
	3人	4.3%	6.6%	1.9%	4.2%
	無回答	19.1%	22.6%	28.3%	23.4%



(3) 自家用車の所有状況 (図2-5)

自家用車の所有世帯は、「箕面」で71.3%、「外院の里」で83.0%、「外院南」で89.6%と、住宅地の開発年が新しいほど高くなっており、大半の世帯が自家用車を所有している。自家用車を所有しない世帯の属性は「高齢単身世帯」が多く、「以前は持っていたが手放した」という人もいた。

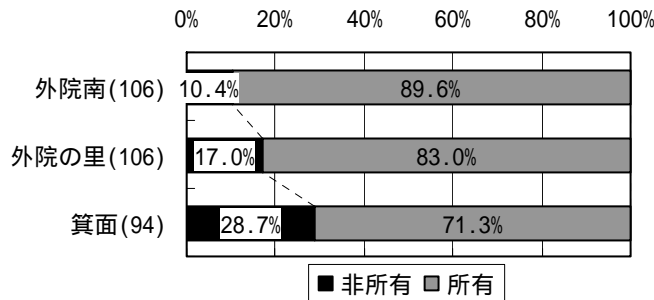


図2-5 自家用車の所有状況

また、自家用車所有250世帯について、一世帯あたりの運転者数及び運転手と回答者の関係、駐車場の形態についてまとめたものが(表2-6)である。これによると、2人以上の運転者がいる世帯が5割を超えている。運転者は「自分も家族も」運転すると答える世帯が多い。駐車場の場所について、「箕面」では、開発当初、個別の駐車スペースを想定しない住宅が建設されていたと考えられ、自宅以外に借りている場合が11.9%、自宅を改造して併設した場合が17.9%であった。それに対し、戦後の住宅地開発である「外院の里」「外院南」では、住宅建設当初から駐車場が併設していたものと考えられる。また、「外院南」では、屋根のついた閉鎖型の駐車場が73.7%を占めているのに対し、「箕面」では、ことタイプは、46.3%で、屋根も扉もない露天タイプが28.4%見られた。

表2-6 自家用車の所有状況

		箕面 (67)	外院の里 (88)	外院南 (95)	総数 (250)
運転者人数	1人	31.3%	39.8%	24.2%	31.8%
	2人	43.3%	35.2%	42.1%	40.2%
	3人	11.9%	10.2%	17.9%	13.4%
	4人	3.0%	1.1%	6.3%	3.5%
	不明	10.4%	13.6%	9.5%	11.2%
運転手	自分のみ	17.9%	22.7%	17.9%	19.5%
	自分も家族も	55.2%	53.4%	68.4%	59.0%
	家族のみ	26.9%	22.7%	13.7%	21.1%
	不明	0.0%	1.1%	0.0%	0.4%
駐車場の場所	自宅に併設	70.1%	90.9%	96.8%	86.0%
	自宅を改築して併設	17.9%	8.0%	1.1%	9.0%
	自宅以外に借用	11.9%	1.1%	1.1%	4.7%
	不明	0.0%	0.0%	1.1%	0.4%
駐車場の形態	前面あり・上部あり	46.3%	53.4%	73.7%	57.8%
	前面あり・上部なし	9.0%	9.1%	12.6%	10.2%
	前面なし・上部あり	10.4%	12.5%	6.3%	9.8%
	前面なし・上部なし	28.4%	12.5%	3.2%	14.7%
	不明	6.0%	12.5%	4.2%	7.6%

### 3 - 2 居住歴といきさつ

本項では、回答者の居住歴をみる。回答者が引っ越してきた経験があれば「引っ越して何年」、引っ越してきた経験がなければ「親の代から」を選択している。引っ越してきた人は、なんらかの形で現在の住宅地を選択したと考えられる。その大まかな理由についてもたずねた。

#### (1) 地区別にみた居住歴

「箕面」では13.8%の住宅地居住第二世代が見られるが、「外院の里」「外院南」では95%以上が第一世代である(図3-6)。引っ越してきてからの年数をみると(図3-7)、「箕面」で、建設当初である41年以上前から居住している世帯が14.5%であるが、「5年未満」も17.5%と最も高く、近年新規の居住者が見られることがわかる。それに対し、「外院の里」「外院南」は、「5年未満」の居住者は1割足らずで、開発時期をピークとした居住歴が見られる。

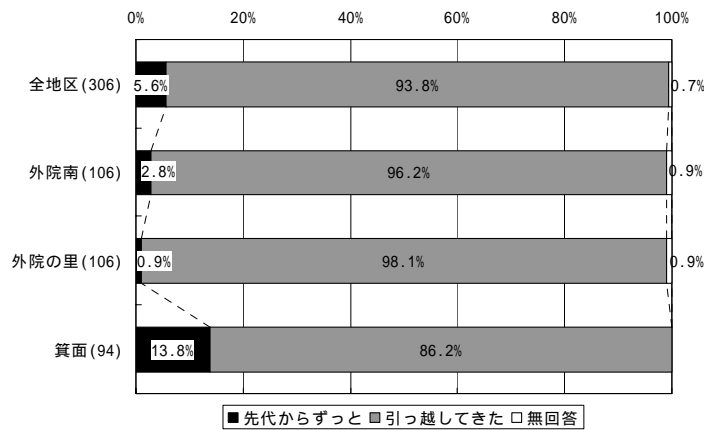


図2-6 地区別にみた居住歴

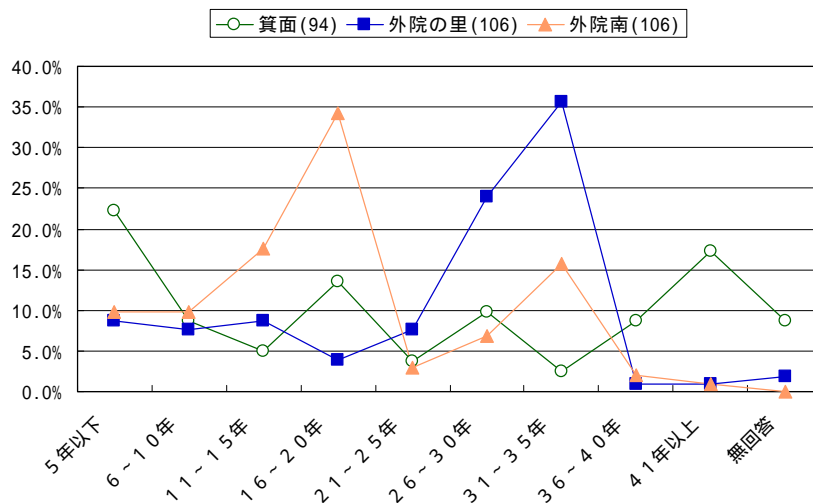


図2-7 地区別にみた居住年数

(2) 現在の場所に住んだいきさつ

現在の住宅地に住んだいきさつについては、「持ち家や広い家に住むため」が全地区でもっとも多く6割を占める(図2-8)。特に「外院南」では79.2%と高く、広い住宅の所有を求めて転居したことがわかる。

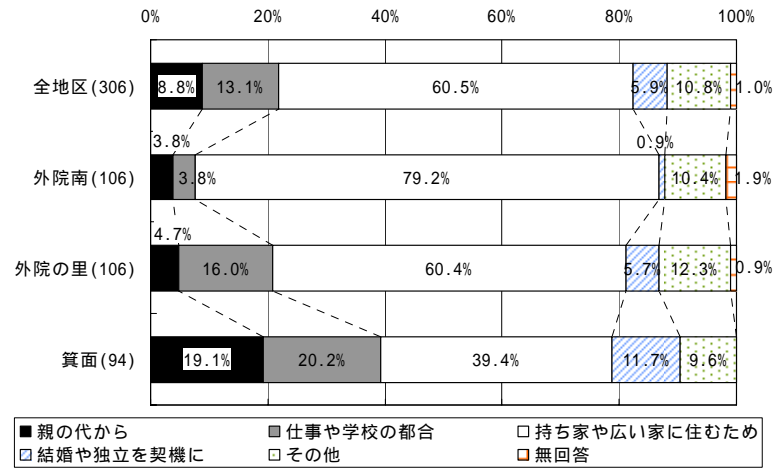


図2-8 現在の場所に住んだいきさつ

#### 4 . 日常生活と移動手手段

本項では、回答者のライフスタイルとして、買い物についてと日常の移動手手段について述べる。

##### ( 1 ) 日常の買物実態

日常の買物実態を複数回答で訊ねたところ、各地区共に「ほぼ毎日買物に行く」もしくは「週2, 3日買物に行く」が高い割合を占めている(図2 - 9)。これは回答者の7割近くが専業主婦や無職であるためと考えられる。「休日にまとめ買いをする」ことはほとんどなく、「共同購入や宅配を利用している」のは2~3割程度であった。特に「箕面」では「ほぼ毎日買物に行く」が最も多く、周辺に店舗が多いことから、気軽に買物に行きやすい環境であるといえる。「外院南」は共同購入や宅配も利用している人が4割近く見られ、他の地区より多かった。

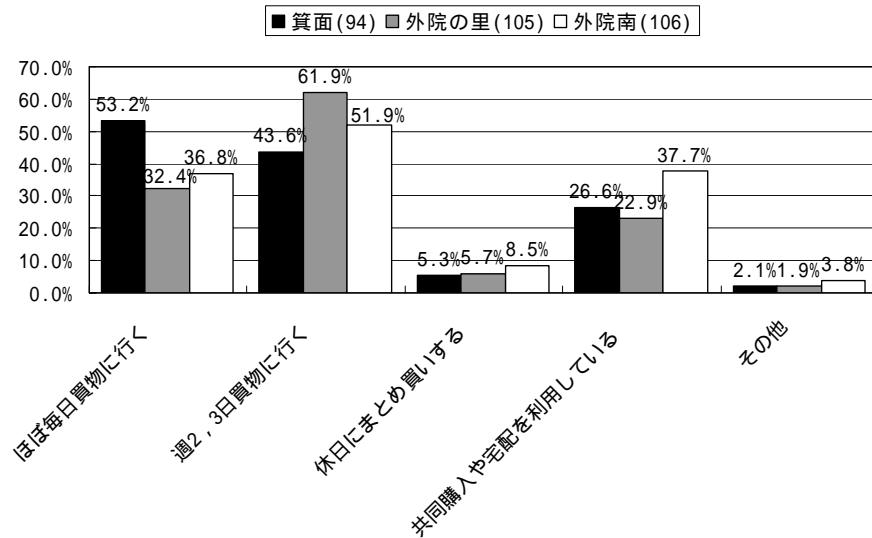


図 2 - 9 地区別日常の買物の実態

( 2 ) 日常の買物に行くときの交通手段 ( 図 2 - 1 0 )

日常の買物に行くときの交通手段を複数回答で訊ねたところ、「箕面」では「徒歩」と「自転車」が6割以上を占めたのに対し、「外院の里」「外院南」では4割前後と低くなっている。それに対し、「自分の車」や「家族の車」が半数以上を占めている。また、自転車の利用は、「箕面」では55%見られたが、他の地区では比較的少ない。これは、住宅地が斜面地であることが影響していると考えられる。また、日常的な買い物に、バスの利用は1割にも満たないことが明らかとなった。

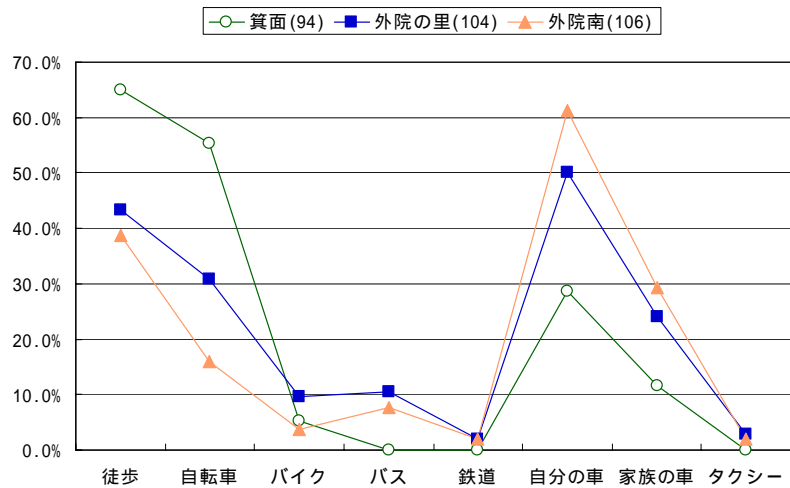


図 2 - 1 0 地区別日常の買物に行くときの主な交通手段

( 3 ) 共同購入、宅配の利用価値 ( 図 2 - 1 1 )

共同購入や宅配を利用している理由を訊ねたところ、各地区共に約5割が「普通の店では手に入らない商品があるから」をあげているが、「外院の里」では「重い荷物を持たなくてよいから」が57.1%と最も多くなっている。

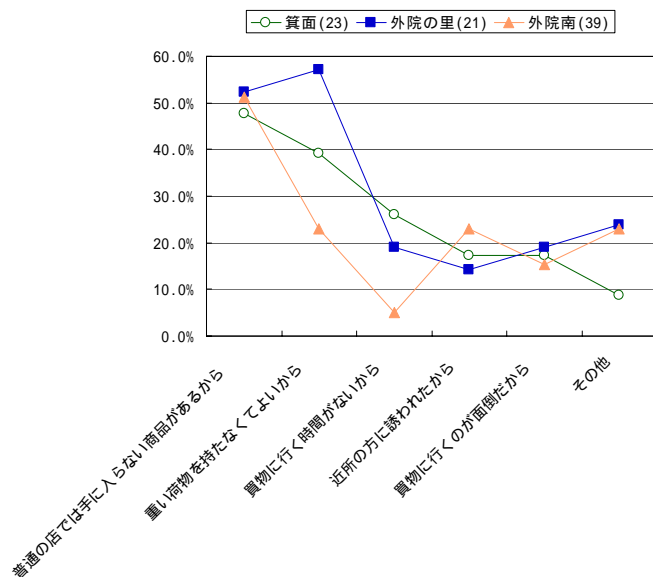


図 2 - 1 1 地区別共同購入・宅配の利用価値

( 4 ) 出前サービスの利用

家に居ながら、電話 1 本で品物を届けてくれるお寿司やピザなどの出前サービスや米やお酒の宅配サービスについてたずねた。「よく利用している」と「利用したことがある」を合わせると、「箕面」では 5 割を超え、「外院の里」では約 3 割と少なく、「外院南」では 4 割程度である。各地区の周辺店舗の認知、利用度が覗える(図 2 - 1 2)。

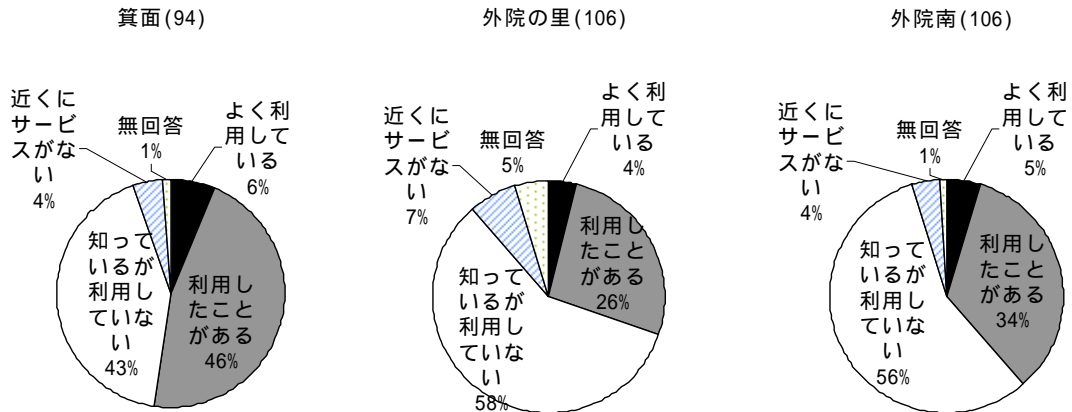


図 2 - 1 2 地区別出前サービスの利用

( 5 ) 日常の移動手段 ( 図 2 - 1 3 )

買い物とは限らず、普段の移動手段を訊ねたところ、「箕面」徒歩のみ、自転車を合わせると 47%となるが、「外院の里」では 26%、「外院南」では 17%とさらに低くなる。それに対し、自分の運転する車とその割合を伸ばしており、「外院南」家族が運転する車と自分で運転する車を合わせると 53%にも及ぶ。また、「外院の里」「外院南」では 2 割弱ではあるが、一定割合のバス利用も行われていることがわかった。

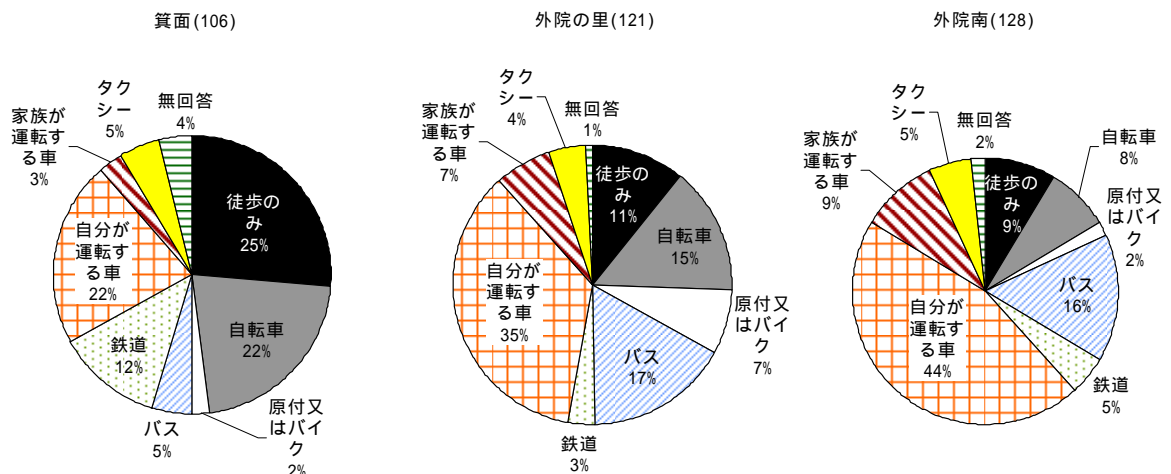


図 2 - 1 3 地区別日常の移動手段

## 5 . クルマ利用の実態と意識

本項では、自家用車の依存実態と意識について述べる。

### ( 1 ) 自家用車の利用頻度

自家用車の利用頻度は、開発年代が新しい住宅地ほどなるほど高くなっている（図 2 - 1 4 ）。特に「外院南」では 71.6% がほぼ毎日自家用車を利用しており、「外院の里」で 53.4%、「箕面」で 40.3% となっている。「その他」の中には、「毎日ではないが、週 3 , 4 日程度」という人が多かった。しかし、「不定期だが週に 1、2 回」も 2 割前後の割合で見られることも明らかになった。また、「箕面」では「ほとんど利用しない」人も 13.4% いる。必要なときだけ利用する暮らしがうかがえる。

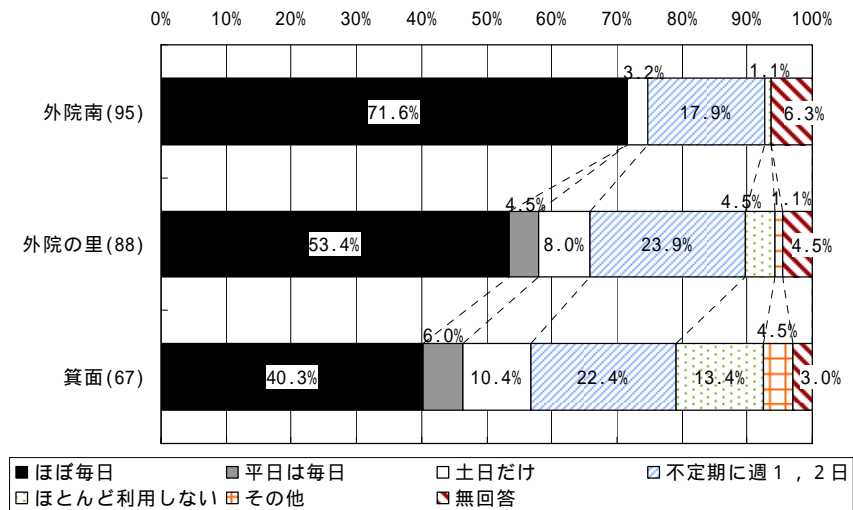


図 2 - 1 4 地区別自家用車の利用頻度

( 2 ) 送り迎えの有無

自家用車で家族の送り迎えをするかをたずねたところ、地区別にみると「外院南」が66.3%と半数を超えたのに対し、「箕面」「外院の里」では半数以下に留まっていた(図2-15)。これは、世帯の人員に若年者が少ないことが影響しており、送り迎えはしないが、家族の人数分自家用車を持っており、それぞれが普段から自家用車で移動している世帯もあった。

主に送り迎えをする場所は、「鉄道駅」「バス停」「空港」などの乗り継ぎ場や「病院」が多く、続いて「仕事場」「学校」「塾」「スーパー」「習い事」があげられた。

家族の送り迎えのために車が必要になるという時期をすでに過ぎた世帯が多いと考えられる。

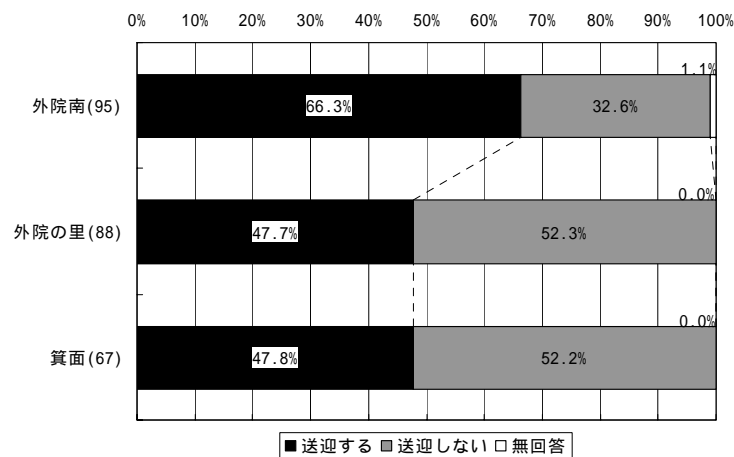


図 2 - 1 5 地区別送り迎えの有無



### (3) 徒歩圏の自家用車利用

徒歩圏でも自家用車を利用するかたずねたところ、「あまり利用しない」が「箕面」で50.7%、「外院の里」で29.5%、「外院南」で21.1%となっている(図2-16)。

全体では、「よく利用する」が24.7%、「ときどき利用する」が39.8%であり、合わせると半数を超えている。歩いて行ける場所でも、日常的な移動手段がそのまま用いられている。

また、徒歩圏でも自家用車を利用する理由をたずねたところ、「荷物が重いから」が圧倒的に高い割合を占め、続いて「あちこちついでに行けるから」「雨の日だから」となっている。高齢世帯が多いことも一因であると考えられる(図2-17)。

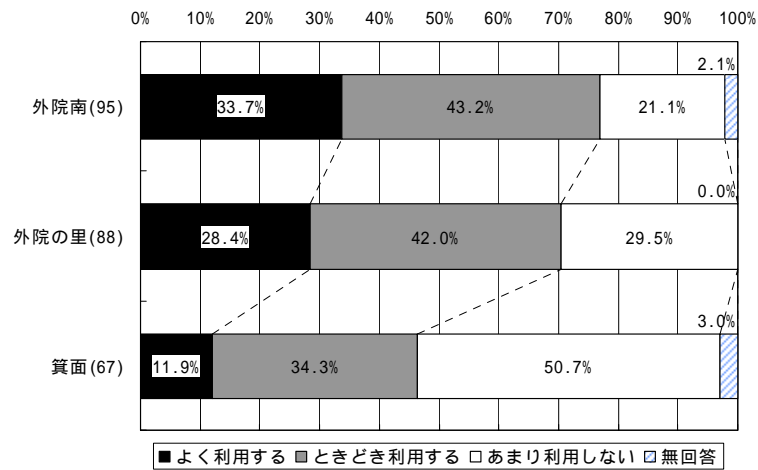


図2-16 地区別徒歩圏の自家用車利用

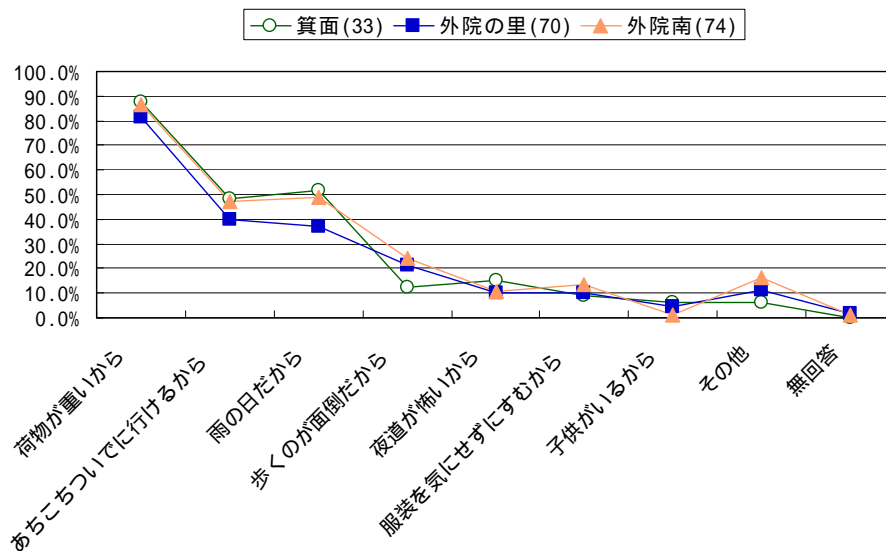


図2-17 地区別徒歩圏の自家用車利用のメリット

( 4 ) 自家用車の必要性

自家用車を所有していない世帯に、自家用車についての意識をたずねたところ、「必要でない」と答えた人が約4割であったものの、「あればよかった」とする回答も、「外院の里」では半数を占めた(図2-18)。

続いて「必要でない」と答えた人にその理由をたずねたところ、「必要なときはタクシーを利用するから」が36.5%と最も高く、「公共交通があるから」は28.1%であった(図2-19)。

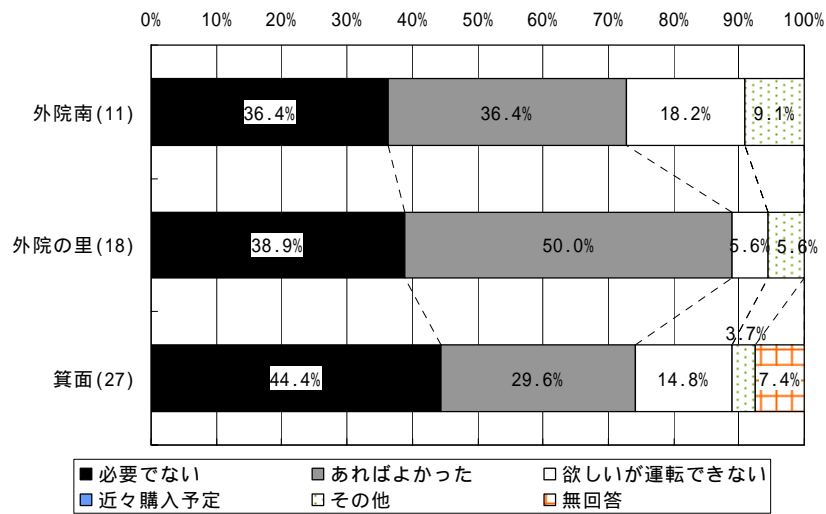


図2-18 地区別自家用車非所有者の意識

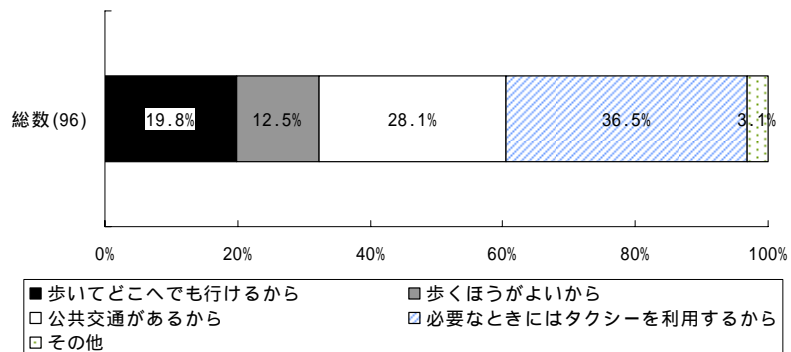


図2-19 地区別自家用車非所有の理由

自家用車所有世帯に、自家用車の必要性についてたずねたところ、「必要不可欠」が「箕面」で43.3%、「外院の里」で51.1%、「外院南」で65.3%と差がみられるものの、「必要不可欠」「あった方がよい」と自家用車を肯定する意識が各地区9割を越えている(図2-20)。

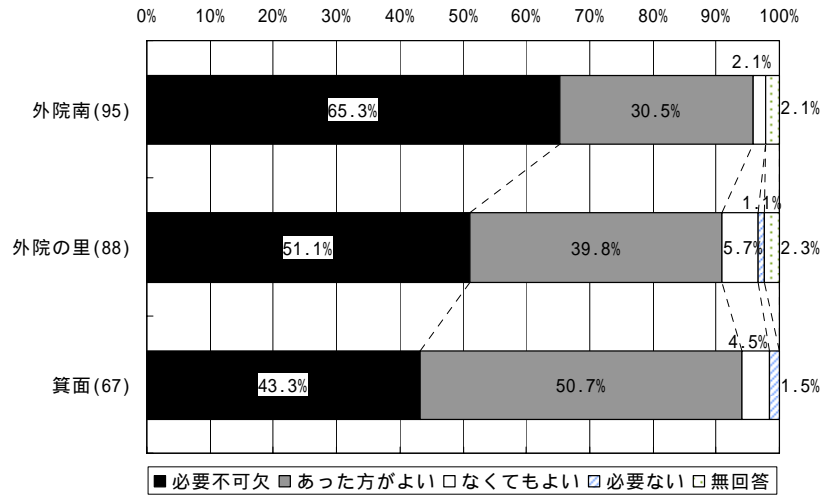


図2-20 地区別自家用車所有者の意識

( 5 ) クルマ依存度

クルマ(自家用車)依存度を見るため、「車の所有」、「自家用車の利用頻度」、「日常の移動手段」の調査結果を用いて、回答者を「クルマ依存生活者」「クルマ限定依存生活者」「クルマ所有非依存生活者」「クルマ非依存生活者」の4つに分類した。

- クルマ依存生活者 : 車所有 + 週3日以上利用 + 日常的に車が移動手段
- クルマ限定依存生活者 : 車所有 + 週3日以上利用 + 日常は車以外が移動手段
- クルマ所有非依存生活者 : 車所有 + 週1, 2日利用又はほとんど利用しない
- クルマ非依存生活者 : 車なし

図2 - 21に各地区の依存度別の構成割合を示す。最も古い住宅地である箕面では、「クルマ依存生活者」が24.5%ついで、「外院の里」の36.8%、「外院南」の58.5%となった。また、所有しているが、「クルマ所有非依存生活者」は「箕面」で35.1%、「外院の里」で29.2%、「外院南」で20.8%と、と逆に古い住宅地ほどその割合が低くなり、クルマ非依存生活者もそれに準ずる。

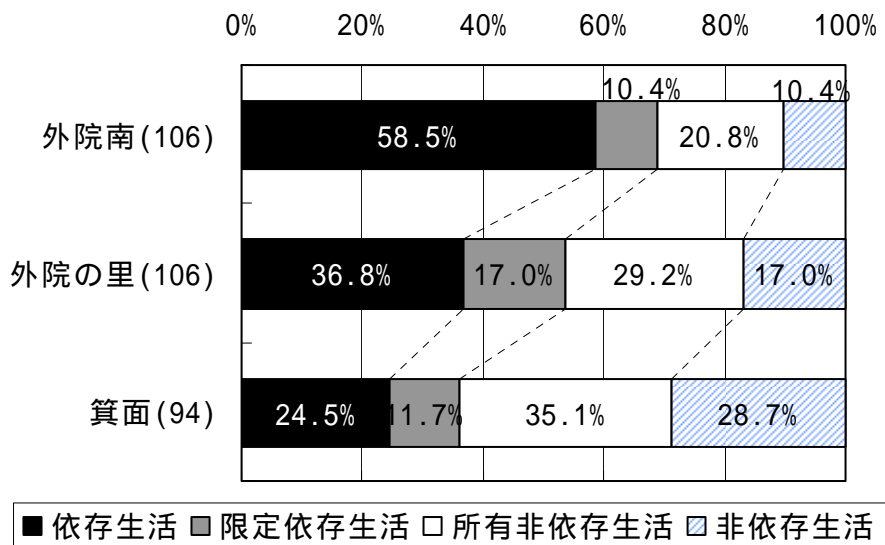


図2 - 21 地区別生活スタイルの割合

生活スタイル別の回答者の属性を以下の図に示す（図2 - 22、23）「非依存生活者」の58.9%が「70歳以上」であり、「単身」の割合は30.4%であった。非依存生活像として、自家用車を運転できなくなった高齢世帯の姿が浮かぶ。

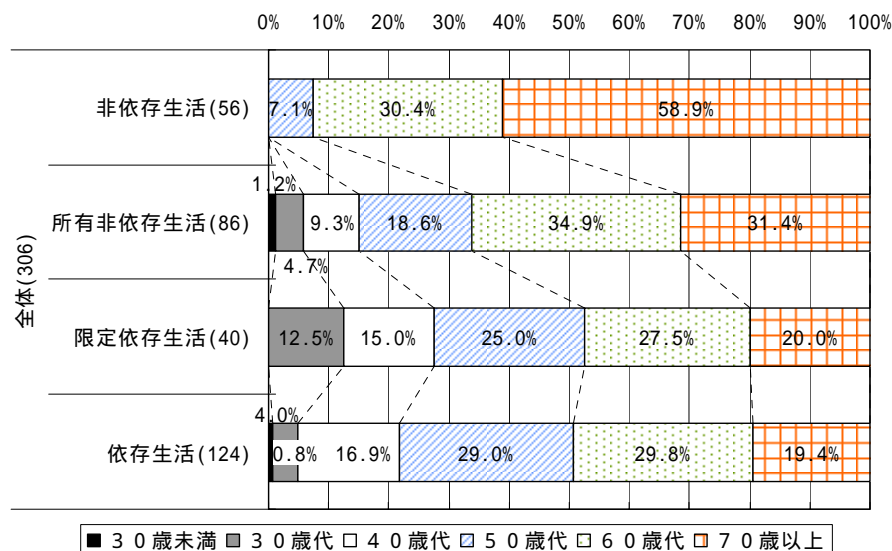


図2 - 22 依存度別回答者の年代

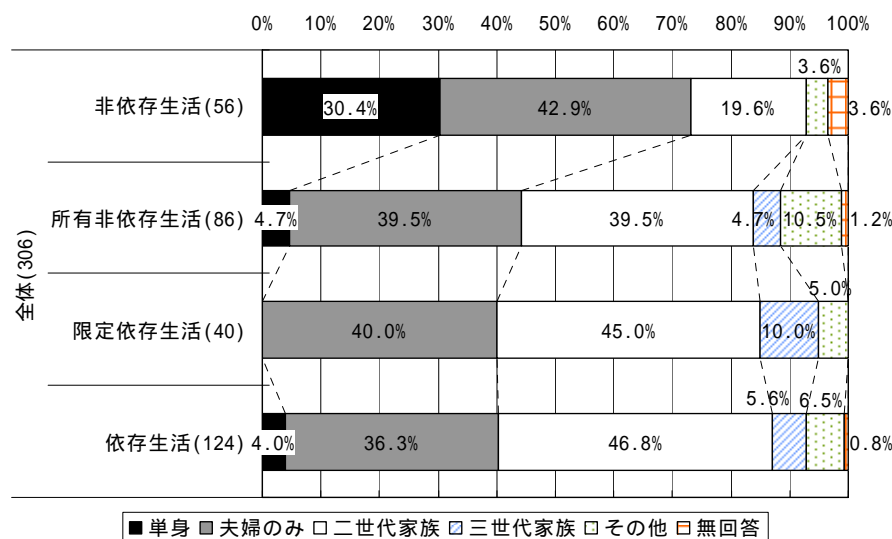


図2 - 23 依存度別家族構成

クルマ依存別に見た、日常の買物に行くときの交通手段選択の割合を図3 - 24に示す。「クルマ所有非依存生活」でも、「自分の車」が17.8%、「家族の車」が15.9%となっており、買物だけ自家用車で出かける生活も確認される。

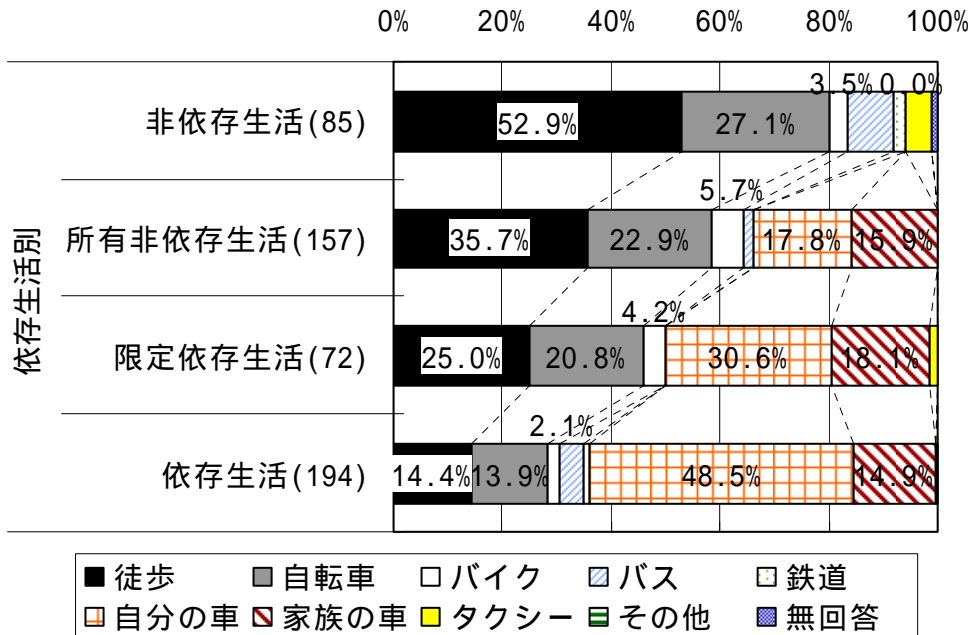


図2 - 24 依存生活別日常品購入時の交通手段

## 6 . まとめ

本章では得られた結果は以下の通りである。

- ( 1 ) 今回調査対象とした住宅地は、新しいものでも開発後 20 年が経過してが、「箕面」を除き、新規の居住者は比較的少なく、高齢化が進んでいる。
- ( 2 ) 回答者の多くが、高齢者で、無職や専業主婦が多く、子供がいない成熟した大人家族である。
- ( 3 ) 自家用車の所有率はきわめて高く、外院南では 9 割に及ぶ。
- ( 4 ) 日常的な買い物は、徒歩が自動車を交通手段としており、公共交通機関であるバスの利用はほとんど見られなかった。
- ( 5 ) 日常的な買い物に限らない交通手段は、自家用車の割合が高いものの、バスの一定の利用が見られた。
- ( 6 ) 隣接した「外院の里」と「外院南」であるが、開発時期の 10 年の違いがクルマを所有する環境や、家族の免許取得状況と関係している。古い住宅地である「外院の里」では、車の利用が比較的少ない。また、自家用車所有世帯でのクルマは必要不可欠であるとの回答の割合も、「外院南」と比較すると低いものになっている。
- ( 7 ) クルマ依存度の高い人の割合も、外院南と外院の里では 10 ポイント以上の差が見られる。
- ( 8 ) 自家用車を所有していない世帯にも、車は必要であるという回答は高い割合を示しているが、必要なときはタクシーを利用していることがわかった。
- ( 9 ) クルマへの依存度の低い人は、単身や夫婦の高齢者が高い割合を示していた。