

## モビリティ・マネジメント(MM)及び TFP 結果について

### 1. モビリティ・マネジメント施策について

#### 1.1 箕面市におけるモビリティ・マネジメントの考え方

モビリティ・マネジメントは「ひとり一人のモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」と定義付けられる。

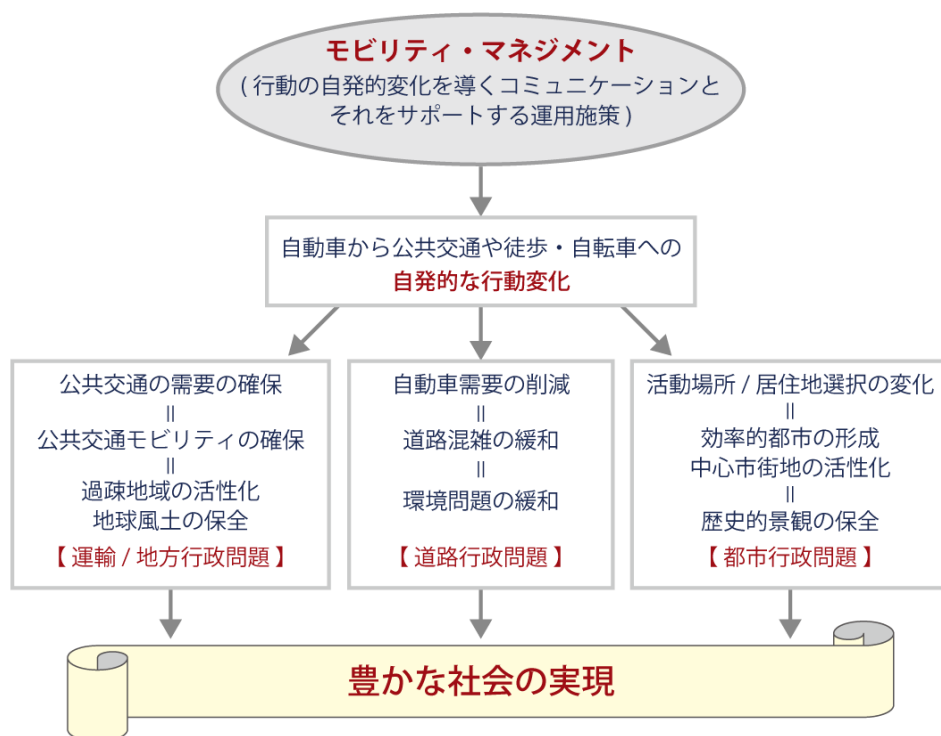


図 モビリティ・マネジメントの目標

モビリティ・マネジメントの目標は、一部の人たちだけの意識や行動が変わるところにあるのではなく、交通量や渋滞長、あるいは公共交通の利用者数等の集計的な値が変化し、都市や交通の諸問題を解消するところにある。

このため、モビリティ・マネジメントの取り組み（モビリティ・マネジメント施策）は、大規模かつ多面的なものとなるが、実務的には財源にも人的資源にも制約が存在する。モビリティ・マネジメント施策の中から現実的に実施しやすく、またより効果的であろうと考えられるものから順次実施していくことが重要である。

また、モビリティ・マネジメントは継続して実施する必要があり、その効果を測定する場合、短期効果だけでなく、1年後、あるいは2年後などの長期効果を測定することも重要である。

箕面市においては、鉄道アクセスや市内バスサービスの不足、自家用車への過度な依存といった課題があるが、公共交通の利用を促進し、これらの課題を改善していくためには、ハード対策だけでなく、継続的なモビリティ・マネジメントの取組みが重要である。

モビリティ・マネジメントは一般的には「自発的に変化することを促す」ものであり、箕面市の地域特性や住民の特性を考慮して、効果的なモビリティ・マネジメントの取組み方策の検討をおこなうものである。

この取組みにより、公共交通主体のまちづくりへの転換が図れるとともに、北大阪急行線の延伸やバス路線網の再編といったハード整備の促進を図ることができる。

## 1.2 モビリティ・マネジメント施策の体系的整理

モビリティ・マネジメントは様々な「取り組み」から構成される。

通常は、複数考えられる MM 施策の中から、現実的に実施しやすく、また、より効果的であろうと考えられるものから順次、実施していくことが重要である。

モビリティ・マネジメントにはその対象に応じたさまざまなものがある。

表 対象に応じたモビリティ・マネジメント

| モビリティ・マネジメント           | 概要                                  |
|------------------------|-------------------------------------|
| 居住者 MM                 | 地域居住者を対象とした MM                      |
| 学校 MM                  | 学校教育現場における MM                       |
| 職場 MM                  | 職場における MM                           |
| 転入者 MM<br>(居住者 MM の一種) | 転入者を対象とした MM                        |
| 特定路線 MM                | 特定の路線の利用者を対象とした MM                  |
| 大学 MM                  | 大学キャンパスへの通勤通学者を対象とした MM             |
| 病院 MM                  | 病院への通院通勤者を対象とした MM                  |
| 観光地 MM                 | 観光客を対象とした MM                        |
| 大型 SC MM               | 大型 SC (ショッピング・センター) への買い物客を対象とした MM |

次頁より、上記のうち主要な MM である居住者 MM、学校 MM、職場 MM、転入者 MM、特定路線 MM を抽出して整理する。

# (1) 居住者 MM

|    |                                                                                                                                                                                                          |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域内の居住者を対象におこなう MM。通勤・通学・買い物・通院などさまざまな交通行動が対象となる。</li> <li>● TFP（トラベルフィードバックプログラム）やワークショップ形式で行う。</li> <li>● すべての MM 施策の中でもっとも基本的な MM 施策と位置づけることができる。</li> </ul> |
| 効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域単位で MM を実施することで、その地域に固有の種々の交通問題（混雑、公共交通利用者離れ、中心市街地の衰退、過疎化、等）の改善が期待できる。</li> </ul>                                                                             |
| 特徴 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 居住地域を単位とする事によって、職業や年齢に係わらず様々な人々を MM の対象とすることができる。</li> <li>● 逆に、一定程度の規模で実施されないと目に見えた効果が現れにくい。</li> </ul>                                                        |

## 居住者 MM の事例

|   | 場所                 | 年度                | 実施主体                    | 対象                    | 効果の概要                                                                 | 備考                                               |
|---|--------------------|-------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| 1 | 札幌市<br>江別市         | 2000              | 北海道開発局                  | 約 200 世帯<br>(約 300 名) | CO2 が全体として約 15%削減                                                     | ダイアリー調査に基づく標準 TFP。事例 7 と同時に実施                    |
| 2 | 大阪市<br>淀川区         | 2001              | 大阪大学                    | 居住者<br>約 100 名        | 一週間ダイアリー調査の TFP で約 35%、一日ダイアリー調査の TFP で約 20%の CO2 が減少                 | ダイアリー調査(1 日 vs1 週)に基づく標準 TFP を実施                 |
| 3 | 大阪府<br>吹田市         | 2002              | 大阪大学                    | 居住者<br>約 500 名        | バス利用頻度がバス非利用層で 25%～90% 増加。バス利用層では効果なし。行動プランを実施する方が、また、転入者の方が効果が大きかった。 | ワンショット TFP、転入者も対象に含める                            |
| 4 | 兵庫県<br>川西市<br>猪名川町 | 2002<br>～<br>2003 | 兵庫県<br>近畿運輸局            | 居住者<br>約 700 名        | 自動車利用距離が 15%～30%程度(全体平均で約 25%)減少                                      | 簡易 TFP、一回目の調査で参加者を分割し、各グループ毎に異なるコミュニケーションを実施     |
| 5 | 大阪府<br>吹田市<br>豊中市  | 2003              | 大阪大学                    | 居住者<br>約 170 名        | CO2 が TFP で 12%、集団決定法で 20%削減                                          | 標準 TFP とワークショップを用いた集団決定法を実施                      |
| 6 | 札幌市                | 2003              | 国土交通省・<br>国土交通政策<br>研究所 | 約 90 世帯               | 標準 TFP を採用した群で自動車利用距離が 12%削減、公共交通利用頻度が 72%増進。ただし、情報機器導入効果の測定はできなかった。  | 行動プラン法に基づく標準 TFP を実施。一部に GPS 等の情報機器を活用した TFP を実施 |

## (2) 学校 MM

|    |                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 学生・児童及び保護者の啓発活動</li> </ul>                                                                                                                                                                                   |
| 効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 主たる対象は児童であり、長期的に児童に働きかけることにより、将来の交通のあり様の改善可能性を期待できる。</li> <li>● また、児童を通じてそれぞれの世帯の人々を対象とする MM を設計することもできる。そのような MM は、学校の地域の交通問題の解消に寄与できるものと期待できる。</li> </ul>                                                  |
| 特徴 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 学校教育、とりわけ義務教育過程の学校において MM を実施することで、長期的には広範な国民を対象とすることが可能となる。</li> <li>● 一般的には、この場合の MM コミュニケーションの直接的な実施主体は学校であり、具体的な実施者は個々のクラスの教諭である。</li> <li>● その一方で、行政等は、学校が実施する MM を支援する立場をとることが一般的であると考えられる。</li> </ul> |

### 学校 MM の事例

|   | 場所         | 年度                | 実施主体           | 対象                                       | 効果の概要                                                                          | 備考                                              |
|---|------------|-------------------|----------------|------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 1 | 札幌市        | 2000              | 北海道開発局         | 札幌市内一小学校の 5 年生の児童とその家族(約 150 世帯・約 300 名) | CO <sub>2</sub> が全体として約 15%削減                                                  | ダイアリー調査に基づく標準 TFP。事例 1 と同時に実施。                  |
| 2 | 札幌市        | 2002              | 札幌市            | 札幌市内一小学校の 5 年生の児童とその家族(約 130 世帯・約 500 名) | CO <sub>2</sub> が全体として 10%削減(特に行動プラン法を用いた TFP を用いた群では、CO <sub>2</sub> が 35%削減) | 標準 TFP。行動プラン法の TFP とダイアリー調査に基づくアドバイス法の TFP を比較。 |
| 3 | 大阪府<br>和泉市 | 2002<br>～<br>2003 | 大阪府、<br>和泉市    | 和泉市内の二小学校の 5 年生の児童約 200 名とその家族           | CO <sub>2</sub> が全体として約 15%削減                                                  | 標準 TFP。行動プラン法を活用。                               |
| 4 | 大阪府<br>豊中市 | 2003              | 国土交通省<br>総合政策局 | 豊中市内の一小学校の 6 年生の児童とその家族(3 クラス・約 100 世帯)  | 交通に関する CO <sub>2</sub> を一人当たり 4.2kg/週削減                                        | 標準 TFP。行動プラン法を活用。                               |

### (3) 職場 MM

|    |                                                                                                                                                       |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 従業員の通勤及び業務時の交通に対する施策。</li> <li>● 通勤トリップ、業務トリップが交通に占める割合は概して高い以上、職場を対象とすることでより効果的な MM を実施することができる。</li> </ul> |
| 効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 事務所等の職場において、就労者を対象に MM を実施することも可能である。</li> <li>● 通勤や業務のトリップの変容を効果的に促す MM を設計する事ができる。</li> </ul>              |
| 特徴 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 職場では、住民対象とは違い、概して高い参加率・協力率が得られることも重要な特徴である。</li> </ul>                                                       |

#### 職場 MM の事例

|   | 場所              | 年度   | 実施主体                   | 対象                                 | 効果の概要                                                                              | 備考                                                |
|---|-----------------|------|------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| 1 | 金沢市             | 2001 | 金沢市                    | 企業 10 社の<br>従業員(50 世<br>帯・約 100 名) | バスが約 3 割、自<br>転車が約 5 割増加。<br>ただし、CO <sub>2</sub> の微<br>増が確認されたが、<br>季節変動の可能性<br>あり | ダイアリー調査に基<br>づく標準 TFP。コー<br>ディネーター方式を<br>採用。      |
| 2 | 大阪府<br>門真市      | 2003 | 大阪府、<br>(社)関西経済<br>連合会 | 一企業の従業<br>者 100 名                  | 自動車利用が約<br>10%削減、CO <sub>2</sub> を<br>10%、燃料消費量<br>を 16%削減                         | 簡易 TFP。行動プラ<br>ン法を活用。インター<br>ネットのウェブペー<br>ジを活用した。 |
| 3 | 大阪府<br>北摂地<br>域 | 2004 | 大阪府、<br>(財)府みどり<br>公社  | 民間 5 社、1<br>団体(231 名)              | 自動車分担率が<br>16%削減、CO <sub>2</sub> 排<br>出量を 19%、燃料<br>消費量を 25%削減                     | 簡易 TFP。行動プラ<br>ン法を活用。インター<br>ネットのウェブペー<br>ジを活用した。 |
| 4 | 大阪府             | 2004 | 国土交通省近<br>畿運輸局、大<br>阪府 | 13 事業所<br>(約 600 人)                | 自動車分担率が<br>8%削減、CO <sub>2</sub> 排<br>出量が 13%、燃料<br>消費量が 17%削減<br>(速報値)             | 簡易 TFP。行動プラ<br>ン法を活用。インター<br>ネットのウェブペー<br>ジを活用した。 |

#### (4) 転入者 MM

|    |                                                                                                                                                                                                 |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 他地域からの転入者に対しておこなう MM。</li> <li>● 転入者向けの配布物に公共交通情報を追加するだけで効果がある。</li> </ul>                                                                             |
| 効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 新たな地域での自動車利用の習慣が形成される前に公共交通利用を促すことができる。</li> </ul>                                                                                                     |
| 特徴 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 行動変容という点においては、居住者対象の TFP や職場における職員対象の TFP などよりも転入者対象の情報提供が格段に大きな効果を持っている。</li> <li>● 自治体などでは、転入者用の配布物とそれを配布する窓口がすでに存在しており、既存の体制を利用することができる。</li> </ul> |

#### 転入者 MM の事例

|   | 場所       | 年度 | 実施主体 | 対象                        | 効果の概要                                              | 備考                                                                                                                       |
|---|----------|----|------|---------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 高崎市      |    | 高崎市  | 市役所窓口<br>に転入手続きを<br>しに来た人 | バス利用回数が 3<br>倍に、電車利用回<br>数が 2 倍に。                  | 配布物：①「かしこい<br>クルマの使いかたあ<br>を考えるプロジェク<br>ト 高崎」の封筒・あ<br>いさつ状②市内公共<br>交通の路線図③バス<br>の乗り方シート                                  |
| 2 | 龍ヶ崎<br>市 |    | 龍ヶ崎市 | 市役所窓口<br>に転入手続きを<br>しに来た人 | 自動車利用回数が<br>2 割減。バス利用回<br>数が 8 倍、電車利<br>用回数が 2 倍に。 | 配布物：①「かしこい<br>クルマの使いかたあ<br>を考えるプロジェク<br>ト」の封筒・あいさつ<br>を印刷したバスクラ<br>フト葉書②コミュニ<br>ティバスの路線図兼<br>時刻表③コミュニ<br>ティバスの乗り方シー<br>ト |

# (5) 特定路線 MM

|    |                                                                                                                                          |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 内容 | <ul style="list-style-type: none"> <li>バスや鉄道、あるいは、高速道路の特定路線の「利用促進」を目的とした MM。</li> </ul>                                                  |
| 効果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>居住地、職場、学校といったそれぞれにおける MM を「当該特定路線の利用促進」を主目的として複合的に組み合わせて展開することで、より効果的な利用促進を期待することができる。</li> </ul> |
| 特徴 | <ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>                                                                                       |

## 特定路線 MM の事例

|   | 場所    | 年度   | 実施主体     | 対象                       | 効果の概要                                         | 備考                                     |
|---|-------|------|----------|--------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------|
| 1 | 阪神間地域 | 2001 | 阪神高速道路公団 | 阪神高速 3 号神戸線利用者 (約 340 名) | 小型車の通勤通学目的で、阪神間地域の競合 3 路線利用車における湾岸線利用率が 13%増加 | ワンショット TFP、簡易行動プラン法を活用                 |
| 2 | 帯広    | 2003 | 帯広市      | 約 1 万居住世帯以上              | コミュニティバス利用頻度が倍増                               | ワンショット TFP、デマンド型バスの利用促進を主目的。行動プラン法を活用。 |



## 2. 簡易 TFP について

### 2.1 簡易 TFP 調査の概要

TFP (Travel Feedback Program) 調査は、ひとり一人、あるいは一世帯ごとに個別にコミュニケーションを図りながら、人々の意識と行動の自発的な変化を促す代表的なモビリティ・マネジメント施策である。

代表的なものとしては「簡易 TFP」「標準 TFP」「ワンショット TFP」の三つが挙げられるが、本業務では「簡易 TFP」を行う。

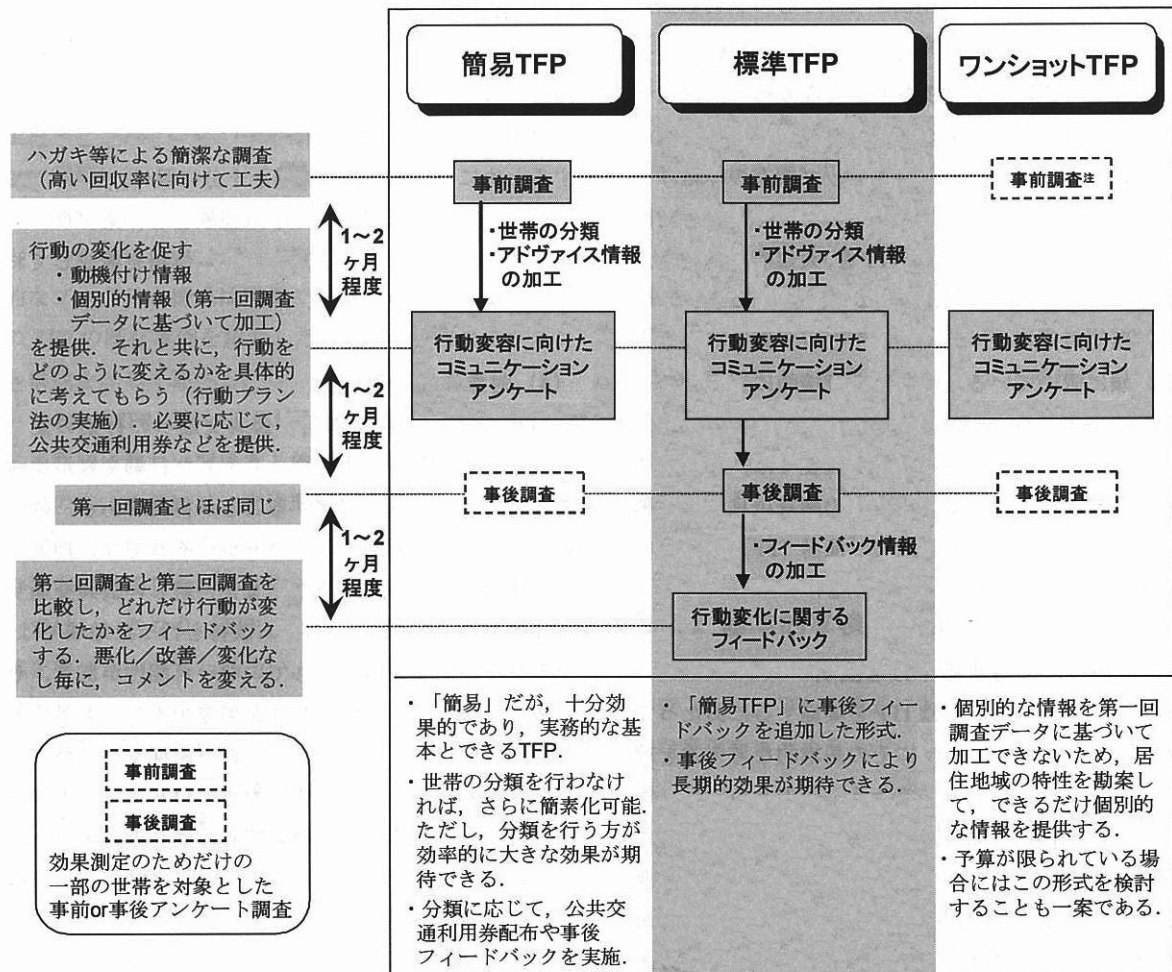


図 TFP の分類とそのプログラム構成と特徴

簡易 TFP は最大で事前調査とコミュニケーション・アンケート調査、及び事後調査の 3 段階で行われるが、本業務では被験者の負担を軽くするために事前調査→バスマップ等の資料配布→事後調査の 3 段階とした。

#### ① 事前調査

事前調査の目的は、以下の 3 点である。

- 調査への参加依頼

- 基礎データの取得
- TFP 効果を測定するための事前データの取得

配布物は依頼状、調査票、回収用封筒の3点である。

事前調査によって被験者を分類し、次の段階であるコミュニケーション・アンケートの形式の検討や、資料配布する場合の時刻表・路線図などの情報の個別化を行うことが可能となる。

## ② コミュニケーション・アンケート調査

コミュニケーション・アンケート調査は、人々に行動変容を働きかけるものである。

本業務では、被験者の負担を軽くするために、このステップでは公共交通の利用を促進するための資料を配布するのみにとどめた。事前調査の回答内容による被験者の分類も行わず、一律に資料配布をおこなった。

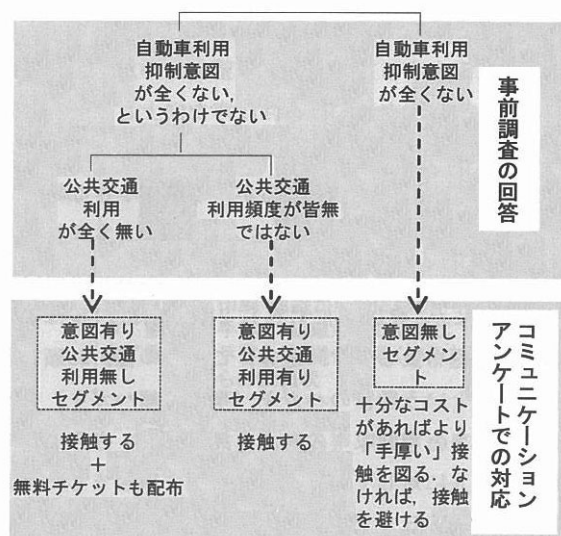


図 簡易 TFP における事前調査による被験者の分類例

TFP 効果をより適切に測定するためには、一部の被験者を「制御群」として対象からあえて除外することが望ましい。

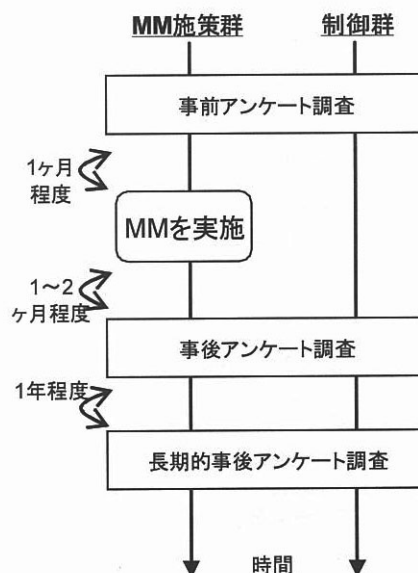
※制御群とは

制御群とは、モビリティ・マネジメントを実施しない人々のグループである。

図のように、MM実施群と制御群との間で、「MMを実施したかどうか」という点だけが違うので、MMによる効果が測定しやすい。

しかし、事前・事後調査から効果を測定する場合、事前と事後の時点で測定指標が大きく変わらないものであると予想できる場合には、必ずしも制御群を設ける必要はない。

本業務では、通勤・通学などの定型的な交通



行動を中心とした効果の測定であること、また被験者数がそれほど多くないと考えられることから、制御群は設けないこととする。

### ③ 事後調査

事後調査は、事前調査とほぼ同じ内容の調査票を配布し、コミュニケーション・アンケートによって事前調査時と比べて被験者の意識がどの程度変わったかを把握する。

## 2.2 簡易 TFP 調査の実施

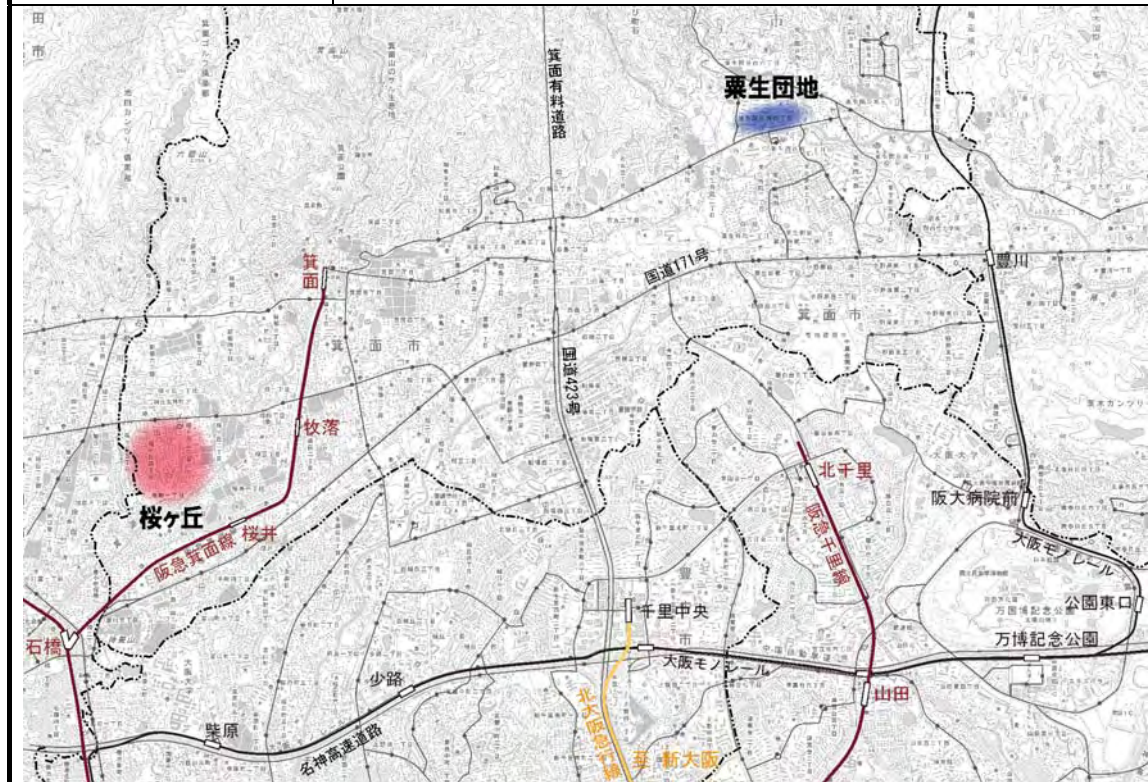
箕面市においては、鉄道アクセスや市内バスサービスの不足、自家用車への過度な依存といった課題があるが、公共交通の利用を促進し、これらの課題を改善していくためには、ハード対策だけでなく、継続的なモビリティ・マネジメントの取組みが重要である。

モビリティ・マネジメントは一般的には「自発的に変化することを促す」ものであり、箕面市の地域特性や住民の特性を考慮して、効果的なモビリティ・マネジメントの取り組み方策の検討をおこなうものである。

本業務において、モビリティ・マネジメント施策のひとつとして、地域バランスを考慮し、自治会単位で住民（通勤・買い物利用者等）を対象に、簡易 TFP（Travel Feedback Program）を行った。

なお、この簡易 TFP は、あくまで試行であり、地域の特性や住民の特性を的確に把握し、特性に応じた今後の継続的な取り組みの検討のための資料とすることを目的としている。

| 項目  | 内容                                                                                               |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 対象者 | 公共交通のサービス充実の度合いや利用状況を踏まえて栗生団地、桜ヶ丘の2地区程度を抽出。<br>自治会内のまとまり（栗生団地：棟、桜ヶ丘：組）を単位として、それぞれ約 500 世帯を対象とした。 |



|           |                                                                                                                                                                                            |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 配布票数・回収票数 | 約 1000 票配布<br>〔事前調査〕<br>730 票回収（栗生団地：358 票、桜ヶ丘：372 票）<br>〔事後調査〕<br>●●票回収（現在回収中）<br>→自治会の協力を得られたため、高い回収率が実現した。                                                                              |
| 配布・回収方法   | 自治会を通じて配布。<br>一週間後に自治会を通じて回収。                                                                                                                                                              |
| 実施時期      | 〔事前調査〕<br>栗生団地：9 月 14 日～9 月 20 日<br>桜ヶ丘：9 月 20 日～10 月 27 日<br>〔事後調査〕<br>栗生団地：10 月 11 日～10 月 18 日<br>桜ヶ丘：10 月 18 日～10 月 25 日                                                                |
| 調査の流れ     | <div> 〔栗生団地（一般）、桜ヶ丘〕<br/> ①事前調査<br/> ↓（2 週間後）<br/> ②資料配布<br/> ↓（2 週間後）<br/> ③事後調査 </div> <div> 〔栗生団地（制御群）〕<br/> ①事前調査<br/> ↓（4 週間後）<br/> ②事後調査<br/> ↓（1 週間後）<br/> ③資料配布 </div>             |
| 調査項目      | 【事前調査】⇒資料 1、2 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 回答者の属性（性別、年代、家族の人数、おおまかな住所）</li> <li>● 最寄り駅、最寄のバス停</li> <li>● 自家用車の利用頻度・目的</li> <li>● 公共交通の利用頻度・目的</li> <li>● 車利用についての意識</li> </ul> |

|  |                                                                                                                                                                                                       |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>【資料配布】⇒資料3、4、5、6</p> <p>「上手なクルマの使い方」（仮称）冊子、最寄の駅・バス停に関する情報、北大阪急行の延伸計画に関する情報をあわせて提供し、被験者に行動変容を働きかける。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● お出かけマップ</li> <li>● 上手なクルマの使い方冊子</li> </ul>         |
|  | <p>【事後調査】⇒資料7、8</p> <p>事前調査とほぼ同じ内容を聞き、行動変容の有無を確認する。さらに以下の項目を追加で質問した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現状のバスの問題点、改善して欲しい点</li> <li>● 循環バスの利用期待度</li> <li>● 北大阪急行の延伸による公共交通の利用機会</li> </ul> |



箕面市における  
「上手なクルマの使い方」  
を考える調査

— ご協力をお願い —

栗生第二住宅自治会員の皆様

箕面市においては、鉄道やバスの利用に関して、市民満足度が低い状況です。また、道路の交通混雑など自家用車への依存が非常に高い状況です。

こうした交通問題の改善を目指して、鉄道やバスなど公共交通の促進を図るために、利用できる地区を対象に、「上手なクルマの使い方」を考えていただく調査を企画いたしました。

箕面市の交通のあり方を皆様と共に考えさせていただくためにも、是非ともご協力のほど、よろしく願います。

近畿運輸局 大阪運輸支局  
箕面市 都市計画部 交通政策課

【調査の概要】

- ・9月21日ごろまでに、自治会から回収にうかがいますので配布時の封筒に入れてお渡し下さい。
- ・今回は事前調査です。来月にもアンケート調査を予定しています。
- ・それぞれ、10分程度で回答可能です。

なお、調査内容は調査目的以外に使用することはありません。ご質問やご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせ下さい。

箕面市役所都市計画部交通政策課  
tel : 072-723-2121（内線3426）  
e-mail : koutuu@mable.city.minoh.lg.jp

調査の流れ

第1回（9月14日配布～9月21日ごろ回収）

- ・世帯のクルマの使い方
- ・クルマ利用意識

についてご回答いただきます。

今回は第1回調査です。

資料配付（9月下旬配布）

- ・お出かけ情報マップ
- ・上手なクルマの使い方考えるプログラム

について配布いたします。

第2回（10月4日ごろ配布～10月11日ごろ回収）

- ・世帯のクルマの使い方
- ・クルマ利用意識
- ・バス及び鉄道に関する意識

についてご回答いただきます。

ご協力いただいた皆様に、調査結果の概要を後日とりまとめお知らせいたします。

交通行動についての調査

（できるだけ「免許をお持ちの家族の皆さん」でご相談頂きながらお答えください）

当てはまる□に✓を  
に数字や文字を  
ご記入ください

|                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                        |      |                        |   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------------|---|
| 問1<br>ご家族の人数は？そのうち自動車免許<br>をお持ちの方の人数は？                                                                                 | ご家族は<br>何人ですか？                                                                                                                                                                         | 人    | そのうち、自動車免許を<br>お持ちの方は？ | 人 |
| 問2<br>自宅の最寄りの「鉄道駅」や「バス<br>停」はありますか？<br>もしあれば、ご記入ください。                                                                  | 鉄道駅名                                                                                                                                                                                   | バス停名 |                        |   |
| 問3<br>免許をお持ちのご家族の皆さんは、<br>クルマ（自動車）を何のためにどれ<br>くらい利用していますか？<br>お一人ずつお答えください。<br><small>！直接お尋ねにれない場合は予想してください</small>    | <div>誰が<br/>【例】父</div> <div>目的<br/>A</div> <div>当てはまるものに<br/>を記入してください</div> <div>のため（月に・週に）</div> <div>5 回程</div> <div>どこに<br/>千里中央</div> <div>に行く</div>                              |      |                        |   |
| 問4<br>免許をお持ちのご家族の皆さんは、<br>公共交通（バスや鉄道）を何のため<br>にどれくらい利用していますか？<br>お一人ずつお答えください。<br><small>！直接お尋ねにれない場合は予想してください</small> | <div>誰が<br/>【例】私</div> <div>目的<br/>C</div> <div>当てはまるものに<br/>を記入してください</div> <div>のため（月に・週に）</div> <div>2 回程</div> <div>どこに<br/>其面駅周辺</div> <div>に行く</div>                             |      |                        |   |
|                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                        |      |                        |   |
|                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                        |      |                        |   |
|                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                        |      |                        |   |
|                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                        |      |                        |   |
| 問5<br>あなたの世帯のクルマ（自動車）<br>の保有台数と走行距離／時間は？                                                                               | クルマは 台、走行距離は全体合計で一月約 km 程度<br>走行時間は、全体合計で（月に・週に） 時間程度                                                                                                                                  |      |                        |   |
| 問6<br>あなたの「クルマ」についての意識を<br>お答えください。                                                                                    | <div>①クルマばかりを使うのは、あまり「健康」に良くない。</div> <div>②クルマばかりを使うのは、あまり「環境」に良くない。</div> <div>③クルマばかりを使うのは、あまり「家計」に良くない。</div> <div>④クルマ利用は、できるだけ控えた方が良い。</div> <div>⑤クルマ利用を、できるだけ控えようと思っている。</div> |      |                        |   |

■ 今後も同様のアンケートを予定しております。もしよろしければお名前／ご住所をご記入ください ■

ご回答いただいた方についてお尋ねします。

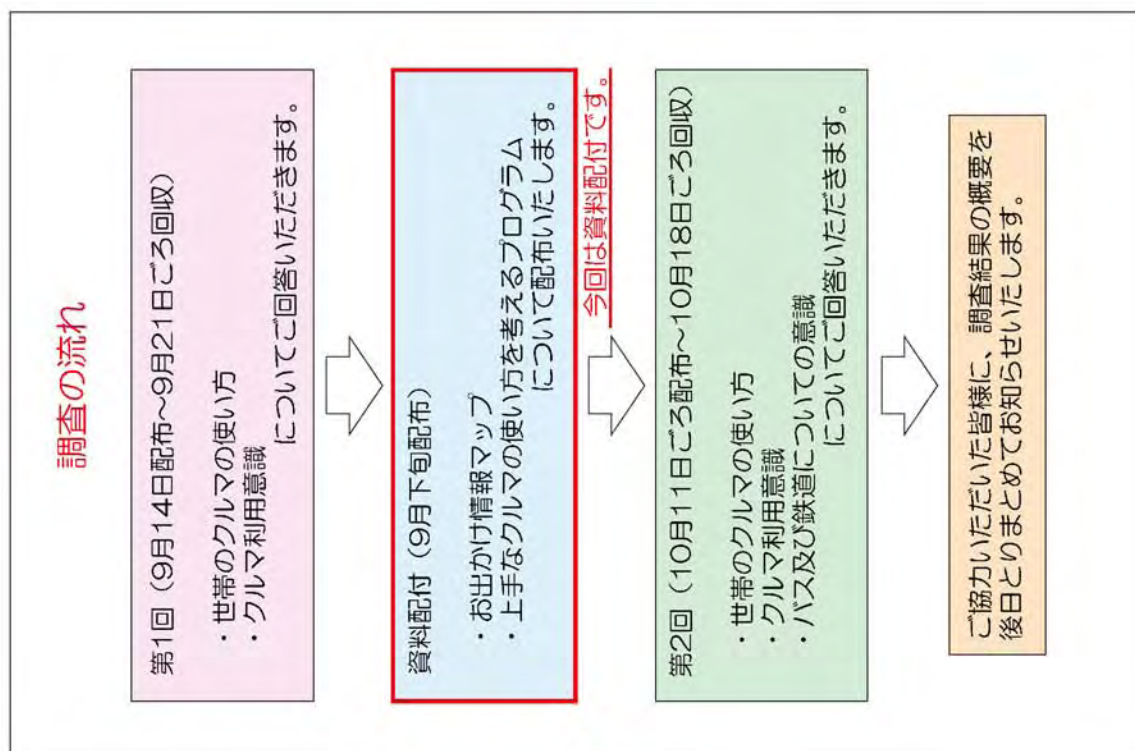
性別 ☐ 男性 ☐ 女性

年齢 ☐ 10代 ☐ 20代 ☐ 30代 ☐ 40代 ☐ 50代 ☐ 60代以上

お名前 住所

ご協力ありがとうございました





## 箕面市における 「上手なクルマの使い方」 を考える調査

— 資料配付のご案内 —

栗生第二住宅自治会員の皆様

先日は、箕面市における「上手なクルマの使い方」  
を考える調査にご協力頂き、誠にありがとうございました。

この度は、「**上手なクルマの使い方**を考える**プログラム**」と題した冊子と、お住まいの近くの駅やバス停に関する情報を各一点ずつお配りします。

公共交通をご利用いただく際の参考としてご活用ください。

箕面市の交通のあり方を皆様と共に考えさせて頂くためにも、是非とも、ご協力お願い致します。

近畿運輸局 大阪運輸支局  
箕面市 都市計画部 交通政策課

ご質問やご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせ下さい。

箕面市役所都市計画部交通政策課  
tel：072-723-2121（内線3426）  
e-mail：koutuu@maple.city.minoh.lg.jp



# バスの運賃

粟生団地から

|        |               |
|--------|---------------|
| 千里中央まで | 230円 (小児120円) |
| 北千里まで  | 210円 (小児110円) |
| 箕面まで   | 230円 (小児120円) |

| 施設名称                        | 農畜し停留所                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 運輸先                                      |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| 箕面市役所                       | 系統 箕面市役所前<br>26 27                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 代表<br>072-723-2121                       |
| 豊川支所                        | 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100<br>系統 豊川支所前                                                                                                                                                                                                                                                   | 代表<br>072-729-4058                       |
| 箕面市立病院<br>豊能広域こども<br>急病センター | 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100<br>系統 市立病院前                                                                                                                                                                                                                                                   | 代表<br>072-728-2001<br>代表<br>072-729-1381 |
| 箕面市立朝漢看護病センター               | 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100<br>系統 看護病センター前                                                                                                                                                                                                                                                | 代表<br>06-6833-5012                       |
| 箕面駅前商店街                     | 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100<br>系統 箕面                                                                                                                                                                                                                                                      | 箕面商工会館所<br>072-721-1300                  |
| ワークパーキング<br>グレイブ            | 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100<br>系統 かやの中央<br>26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100<br>系統 豊野小学校前 | 代表<br>072-729-1090                       |
| SSOK                        | 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100<br>系統 新船場北橋                                                                                                                                                                                                                                                   | 代表<br>072-729-3531                       |
| 第二総合運動場                     | 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100<br>系統 箕面墓地前                                                                                                                                                                                                                                                   | 代表<br>072-729-4558                       |

凡例

路線バス（阪急バス）

系統番号

鐵道

停留所

停留所（急行系統停車）

時刻表符号(裏面参照)

沿線の主な施設

郵便局

コミュニティセンター

著作権者に無断で複製及び転載することは法的に違法です。また、複製する場合に日本国土地院院長の承認が必要です。



# 粟生団地発着のバス時刻表 (千里中央・北千里・箕面方面)

2008年9月 現在

A 粟生団地 発

S 千里中央 発

K 北千里 発

M 箕面 発

H 市立箕面 発

Table with 2 columns: 5時 (5:00) and 6時 (6:00). Rows show train numbers and destinations.

Table with 2 columns: 6時 (6:00) and 7時 (7:00). Rows show train numbers and destinations.

Table with 2 columns: 6時 (6:00) and 7時 (7:00). Rows show train numbers and destinations.

Table with 2 columns: 6時 (6:00) and 7時 (7:00). Rows show train numbers and destinations.

Table with 2 columns: 5時 (5:00) and 6時 (6:00). Rows show train numbers and destinations.

Table with 2 columns: 6時 (6:00) and 7時 (7:00). Rows show train numbers and destinations.

Table with 2 columns: 6時 (6:00) and 7時 (7:00). Rows show train numbers and destinations.

Table with 2 columns: 6時 (6:00) and 7時 (7:00). Rows show train numbers and destinations.

Table with 2 columns: 6時 (6:00) and 7時 (7:00). Rows show train numbers and destinations.

Table with 2 columns: 6時 (6:00) and 7時 (7:00). Rows show train numbers and destinations.

Table with 2 columns: 6時 (6:00) and 7時 (7:00). Rows show train numbers and destinations.

Table with 2 columns: 6時 (6:00) and 7時 (7:00). Rows show train numbers and destinations.

Legend and notes for the train schedule, including color coding for different train types and service details.



## 「上手なクルマの使い方」 を考えるプログラム

クルマはとても便利で、快適な乗り物です。

しかし、クルマのある生活には、  
困ったことも少なくありません。

ここではこの事について、  
**あらためて**考えてみませんか。

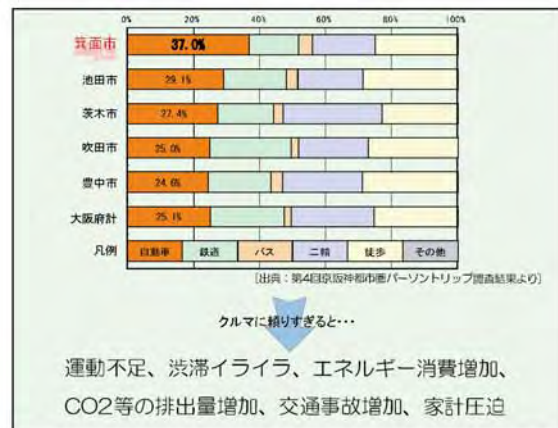


1

## 「クルマ依存度」の高い箕面市民

箕面市民が普段の移動に自動車を使う割合は

**37%**と、周辺市にくらべ約10%も高くなっています。



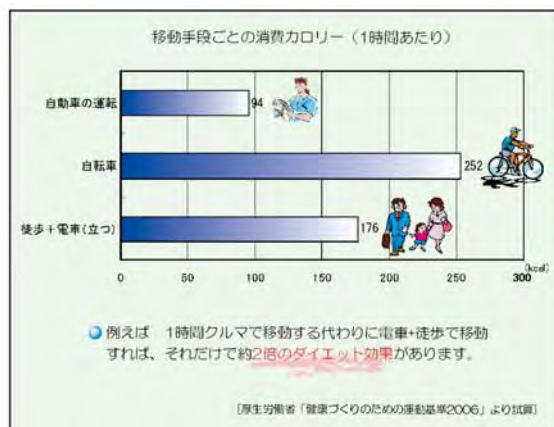
2

## クルマ利用と「健康」

クルマではずっと座っていられます。

だからこそ、便利なのですが、

**だからこそ、健康**には良くない面もあります。



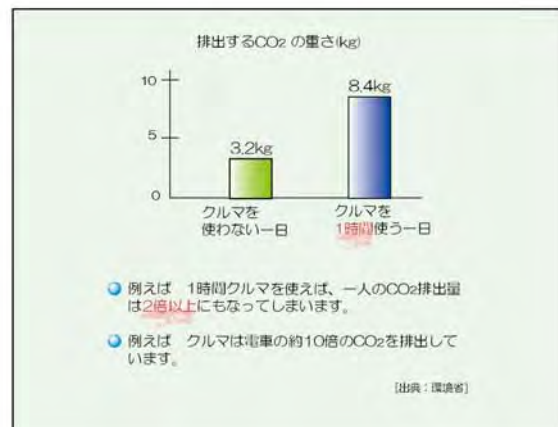
3

## クルマ利用と「環境問題」

ちょっとクルマを使うだけで、あなたが

排出するCO<sub>2</sub>（二酸化炭素・**地球温暖化ガス**）

は**何倍にも**なってしまいます。



4

## 休日ドライブの「憂鬱」

休日のクルマでのお出かけは、渋滞が多くて、あまり「**楽しくない**」ことも、あるかも知れません。



5

## クルマ利用と「家計」

実は、クルマの維持費は結構かさみます。

普通に使えば、場合によっては**一日に約2,400円**もかかるかもしれません。

クルマには、保険、税金、駐車場が必ず必要です。

● 例えば、2000ccのクルマに乗ると、**一日約2,400円**

※1：車両（200万円/7年割）+税金（年7万）+車検（年5万）+駐車場（年12万）+保険（年10万）+ガソリン代など（年26万）＝年88万円

● 例えば、**1ヶ月のガソリン代**は、約14,800円（2003年）から**約21,500円**（2008年）と近年大幅に増加

※2：勤労者1世帯あたりの平均  
〔出典：総務省統計局家計調査〕

**自転車、バス、電車は、格段に安上がりです。**

6

## 上手なクルマの使い方

クルマは確かに便利で快適です。しかし、**「健康、渋滞、環境問題…」そして、家計**と困ったことがあることも事実です。

便利なクルマと**上手に**お付き合いするためには、例えばこんな方法があります。

- 一回の外出で、色々な用事を済ます。
  - 家族や友人が出かけるときに、一緒にクルマを使う。
  - クルマを使う代わりに他の手段を使う
  - クルマ以外の手段で行けるところに目的地を変える。
- ....等

もし、**一人ひとりが、日常の行動を振り返る**ことができれば、「あなた」も「社会」ももっと生活しやすくなるかもしれません。

7

近畿運輸局 大阪運輸支局  
箕面市 都市計画部交通政策課

2008.9

**箕面市における  
「上手なクルマの使い方」  
を考える調査**  
— ご協力をお願い —

栗生第二住宅自治会員の皆様

先日は、箕面市における「上手なクルマの使い方」  
を考える調査にご協力頂き、誠にありがとうございました。

この度は、皆様のクルマの使い方が初回調査時と比  
べてどのように変わったかを確認するための調査をお  
こないます。

箕面市の交通のあり方を皆様と共に考えさせていた  
だくためにも、是非ともご協力のほど、よろしくお願  
いいたします。

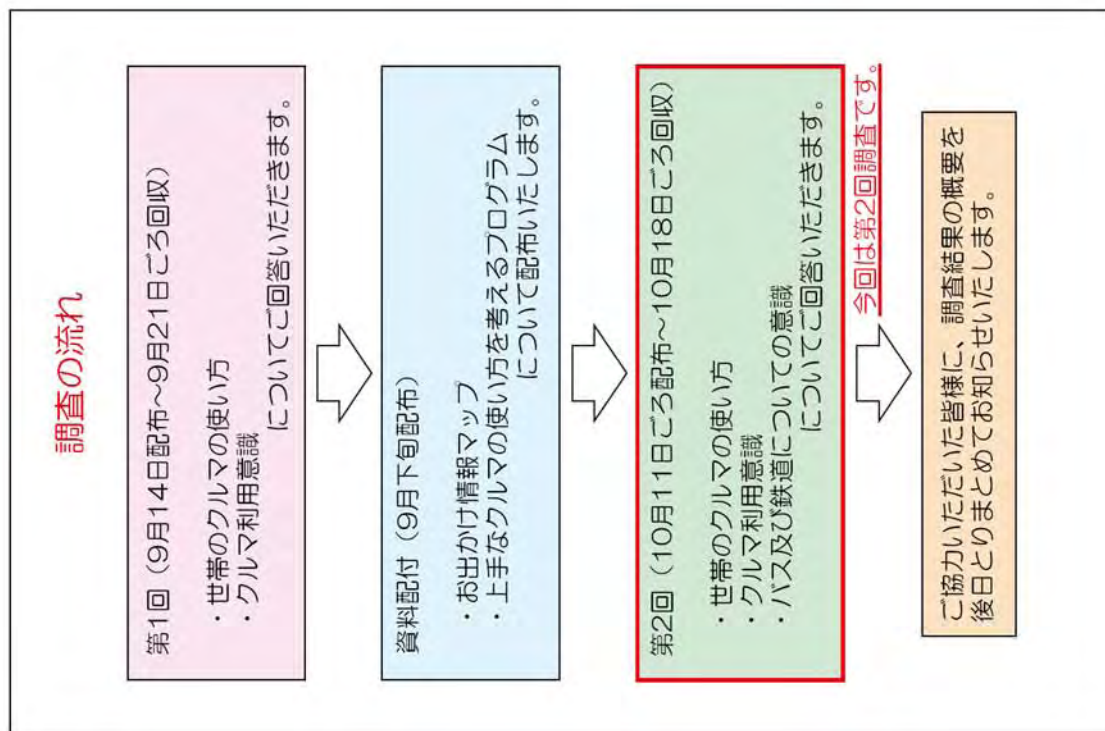
近畿運輸局 大阪運輸支局  
箕面市 都市計画部 交通政策課

**【調査の概要】**

- ・ **10月18日**ごろまでに、自治会から回収にうかがいますの  
で配布時の封筒に入れてお渡し下さい。
- ・ 今回は事後調査です。初回調査時とどのように変わったか  
を確認することが目的です。
- ・ **10分程度**で回答可能です。

なお、調査内容は調査目的以外に使用することはありません。  
ご質問やご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせ下さい。

箕面市役所都市計画部交通政策課  
tel : 072-723-2121（内線3426）  
e-mail : koutuu@maple.city.minoh.lg.jp





## 最近1ヶ月の 交通行動についての調査

「できるだけ「免許をお持ちの家族の皆さん」でご相談頂きながらお答えください」

当てはまる□に✓を  
に数字や文字を  
ご記入ください

|     |                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                              |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 問 1 | ご家族の人数は？そのうち自動車免許をお持ちの方の人数は？                                                                                                                               | — 人                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | そのうち、自動車免許をお持ちの方は？ — 人                                       |
| 問 2 | よく利用する自宅の最寄りの「鉄道駅」や「バス停」はありますか？もしあれば、ご記入ください。                                                                                                              | 鉄道駅名 _____<br>バス停名 _____                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                              |
| 問 3 | ご家族の皆さんは、クルマ（自動車）を何のためにどれくらい利用していますか？<br><small>(※毎日お勤めになれない場合は予想してください)</small>                                                                           | 目的<br>誰が 誰がおおよそどこに<br><b>【例】父 A のために(月・週) 5 回程度 千里中央</b> に行く<br>が のために(月・週に) 回数 に行く<br>が のために(月・週に) 回数 に行く<br>が のために(月・週に) 回数 に行く<br>が のために(月・週に) 回数 に行く                                                                                                                                                                                        | <small>(※A、Bは車庫の「前」にあるので、かなり近いです。Cは遠いので、少し遠くまで行きます。)</small> |
| 問 4 | ■目的は次のとおり選びください<br>A.通勤 B.通学 C.買い物 D.病院 E.送迎 F.その他<br>ご家族の皆さんは、公共交通（バスや鉄道）を何のためにどれくらい利用していますか？<br>お一人ずつお答えください。<br><small>(※毎日お勤めになれない場合は予想してください)</small> | 目的<br>誰が 誰がおおよそどこに<br><b>【例】私 C のために(日・週に) Z 回程度 真面目駅周辺</b> に行く<br>が のために(月・週に) 回数 に行く<br>が のために(月・週に) 回数 に行く<br>が のために(月・週に) 回数 に行く<br>が のために(月・週に) 回数 に行く                                                                                                                                                                                     | <small>(※D、Eは車庫の「前」にあるので、かなり近いです。Fは遠いので、少し遠くまで行きます。)</small> |
| 問 5 | あなたの世帯のクルマ（自動車）の保有台数と走行距離/時間は？                                                                                                                             | クルマは _____ 台、走行距離は全体合計で一月約 _____ km 程度<br>走行時間は、全体合計で(月・週に) _____ 時間程度                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                              |
| 問 6 | あなたの「クルマ」についての意識をお答えください。                                                                                                                                  | <p>①クルマばかりを使うのは、あまり「健康」に良くない。<br/><small>(毎日、たくさん走っている。)</small></p> <p>②クルマばかりを使うのは、あまり「静寂」に良くない。<br/><small>(毎日、たくさん走っている。)</small></p> <p>③クルマばかりを使うのは、あまり「経済」に良くない。<br/><small>(毎日、たくさん走っている。)</small></p> <p>④クルマ利用は、できるだけ増えた方がよい。<br/><small>(毎日、たくさん走っている。)</small></p> <p>⑤クルマ利用は、できるだけ減らした方がよい。<br/><small>(毎日、たくさん走っている。)</small></p> |                                                              |

|                   |                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                     |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>問 7</b></p> | <p>現状のバスについての問題点や、改善<br/>して欲しい点はありますか？<br/>(複数選択可)</p>                                                                   | <p><input type="checkbox"/> 料金を値下げしてほしい<br/><input type="checkbox"/> よく選れるので改善してほしい<br/><input type="checkbox"/> 鉄道～バス、バス～バスの乗り継ぎを改善してほしい<br/><input type="checkbox"/> バス停の場所、乗るべき系統がわかりにくい<br/><input type="checkbox"/> バス路線図がわかりにくい<br/><input type="checkbox"/> バリアフリー対応車両を増やしてほしい<br/><input type="checkbox"/> 便数を増やしてほしい<br/><input type="checkbox"/> 路線を新設または充実してほしい ( _____ 方面)<br/><input type="checkbox"/> 乗り継ぎの際、割引料金にしてほしい<br/><input type="checkbox"/> 利用したい時間帯に走っていない ( _____ 時～ _____ 時)<br/><input type="checkbox"/> バス停に雨よけ・ベンチが欲しい<br/><input type="checkbox"/> その他 _____</p> | <p><input type="checkbox"/> 思う <input type="checkbox"/> 思わない <input type="checkbox"/> その他 _____</p> |
| <p><b>問 8</b></p> | <p>将来、北大阪急行が「かやの中央」まで<br/>延伸される計画があります。<br/>延伸され、そこまでのバス路線が整備<br/>された場合、あなた自身、クルマの代<br/>わりに電車やバスを使う事が増えると思<br/>いますか？</p> | <p><input type="checkbox"/> 増えると思う <input type="checkbox"/> 変わらないと思う <input type="checkbox"/> わからない<br/><input type="checkbox"/> 増えると思う <input type="checkbox"/> 変わらないと思う <input type="checkbox"/> わからない</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <p><b>問 9</b></p>                                                                                   |

■もしよろしければお名前／ご住所をご記入ください■

で回答いただいた方についてお尋ねします。

姓名前 乙住所

性別 ☐ 男性 ☐ 女性

年齢 ☐ 10代 ☐ 20代 ☐ 30代 ☐ 40代 ☐ 50代 ☐ 60代 ☐ 70代以上

で協力ありがとうございました

## 2.4 TFP 事前調査集計結果

### ■集計項目

#### 1. 対象世帯の属性

- (1) 性別
- (2) 年齢構成
- (3) 家族構成

#### 2. 世帯の自動車及び公共交通の利用傾向

- (1) 世帯の自動車及び公共交通の利用総回数
  - ① 自動車の利用回数
  - ② 公共交通の利用回数
- (2) 1人あたりの自動車及び公共交通の平均利用回数
  - ① 自動車の利用回数
  - ② 公共交通の利用回数
- (3) 世帯の自動車と公共交通の利用割合
- (4) 世帯あたりの自動車利用の目的別割合
- (5) 世帯あたりの公共交通利用の目的別割合

#### 3. 世帯の自動車保有及び利用状況

- (1) 世帯あたりの自動車保有台数
- (2) 世帯あたりの自動車走行距離
- (3) 世帯あたりの自動車走行時間

#### 4. 世帯の自動車利用に関する意識

- (1) 「健康」に関する意識
- (2) 「環境」に関する意識
- (3) 「家計」に関する意識
- (4) 「自動車利用を控える」意識
- (5) 「自動車利用を控える」行動

#### 5. 交通行動と自動車利用の意識



## 1. 対象世帯の属性

### (1) 性別

回答者全体では、女性の割合がやや多い。

栗生団地では、女性の割合が男性よりも 10% 多い。

桜ヶ丘では、男女の差は僅かである。

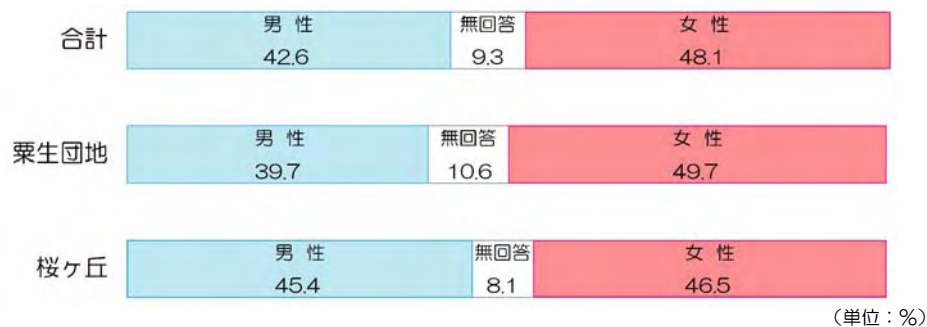


図 回答者の性別

### (2) 年齢構成

回答者全体では、60 歳以上の方の割合が半数近くを占めており最も多い。

栗生団地と桜ヶ丘を比べると、30 歳代の回答割合が栗生団地の方が高い。

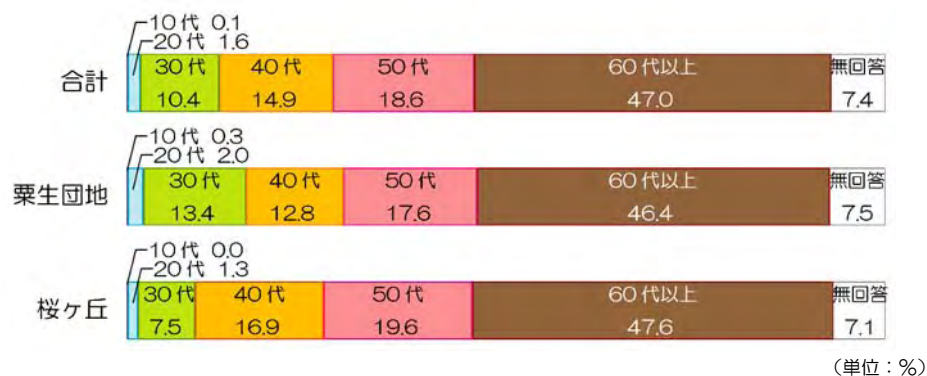


図 回答者の年齢

### (3) 家族構成

回答世帯全体の平均は、2.80 人である。

栗生団地では、単身（1 人）世帯の割合が回答者全体の割合よりも高い。

桜ヶ丘では、4 人世帯の割合が回答者全体の割合よりも高い。

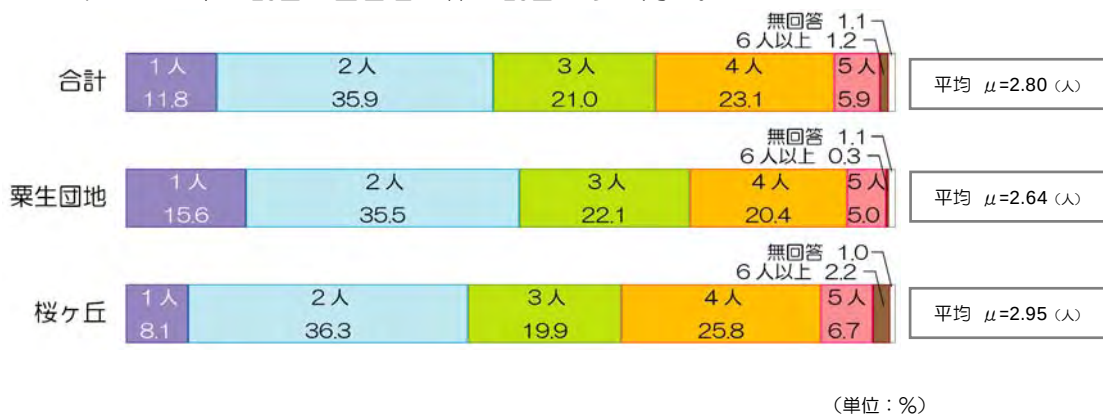


図 家族構成

## 2. 世帯の自動車及び公共交通の利用傾向

### (1) 世帯の自動車及び公共交通の利用総回数

#### ① 自動車の利用回数

回答世帯全体では、月に6～10回（週2回）あるいは月に21～25回（週5回）の割合が最も高い（14.2%）。全く利用していない世帯も約8世帯に1世帯の割合（12.1%）である。

栗生団地と桜ヶ丘を比べると、桜ヶ丘では、自動車を利用しない世帯の割合が高く（14.9%）なっており、地理的影響（鉄道駅まで徒歩で移動可能）等が関係しているものと考えられる。

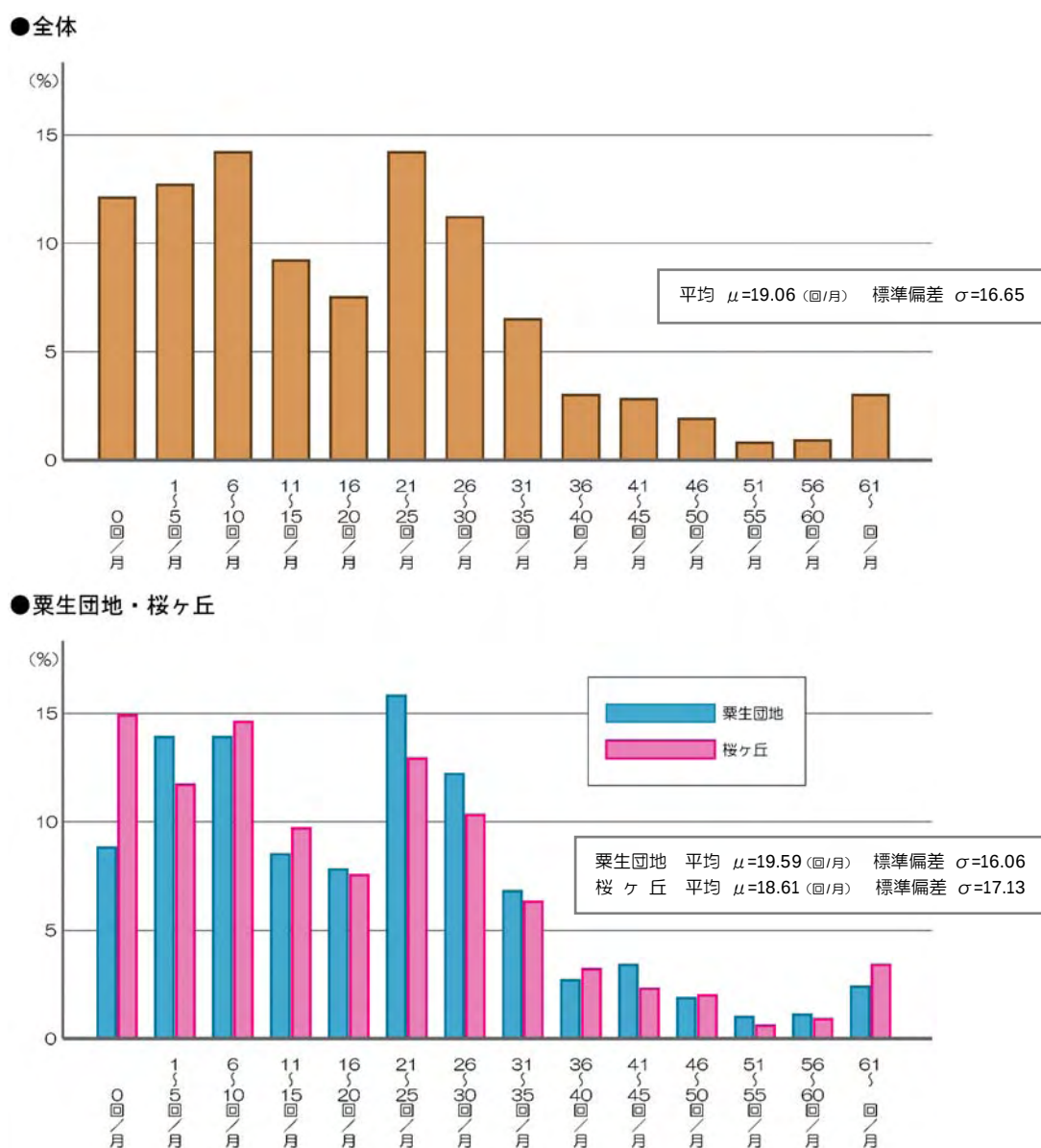


図 世帯あたりの自動車の利用回数

## ② 公共交通の利用回数

回答世帯全体では、月に1～5回（週1回）の割合が最も高く（27.9%）、全く利用していない（18.5%）との回答を合わせると、約半数（46.4%）の世帯ではあまり公共交通を利用していない状況が伺える。

栗生団地では、半数以上（53.0%）の世帯で公共交通の利用回数が月に1～5回（週1回）以下と低い。一方、桜ヶ丘では、月に16～20回（週4回）以上の割合が41.5%となっており、公共交通の利用機会は、桜ヶ丘の方が多いことが考えられる。

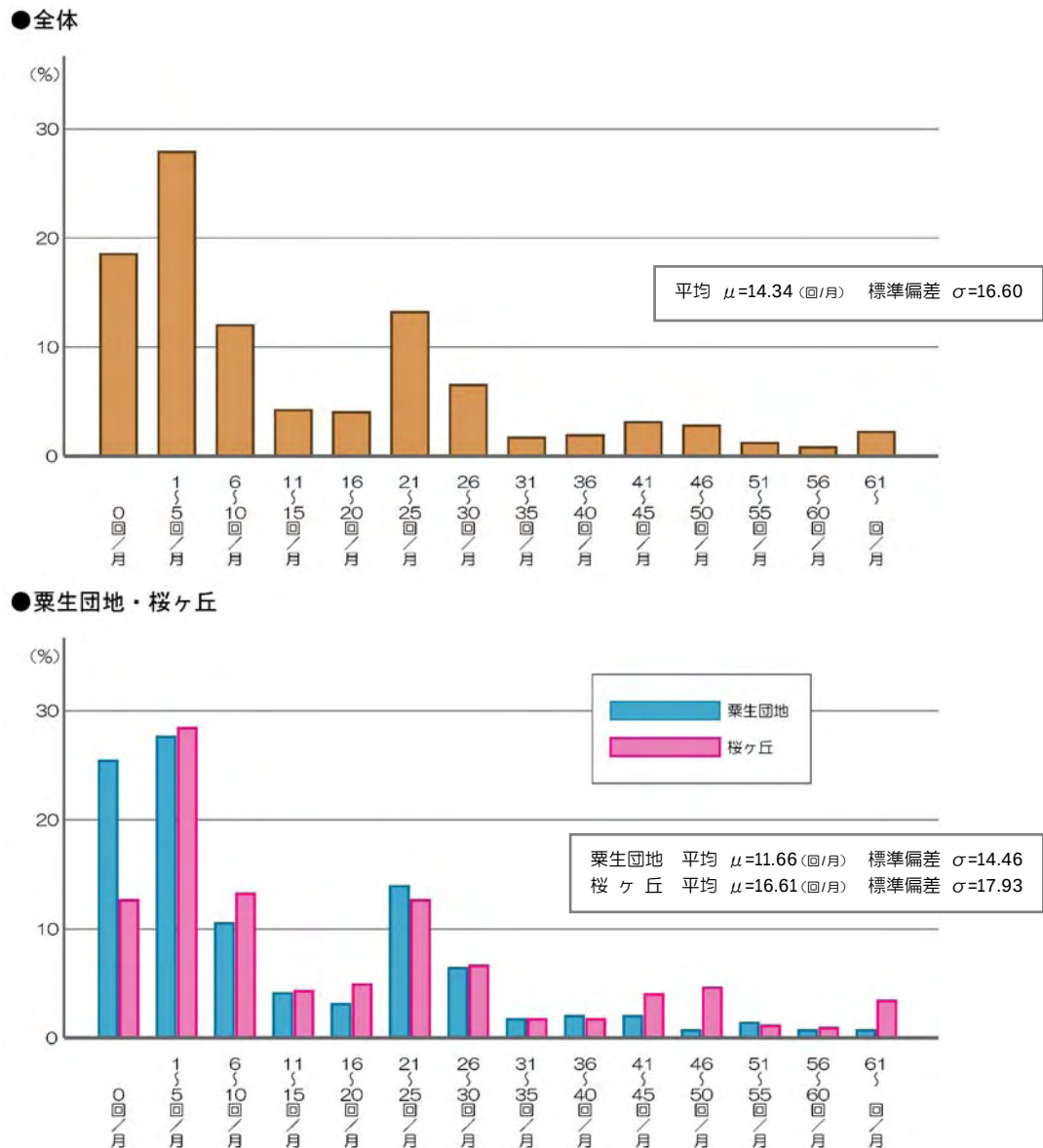


図 世帯あたりの公共交通の利用回数

## (2) 1人あたりの自動車及び公共交通の平均利用回数

### ① 自動車の利用回数

#### ◆ 家族1人あたりの自動車の利用回数

回答者全体では、月に1～5回（週1回）の割合が最も高い（34.5%）。

栗生団地と桜ヶ丘を比べると、栗生団地では、月に11回（週3回）以上と頻繁に自動車を利用する割合がやや高く（栗生団地：27.4%、桜ヶ丘：20.5%）なっており、日常生活における自動車への依存割合が強いことが考えられる。

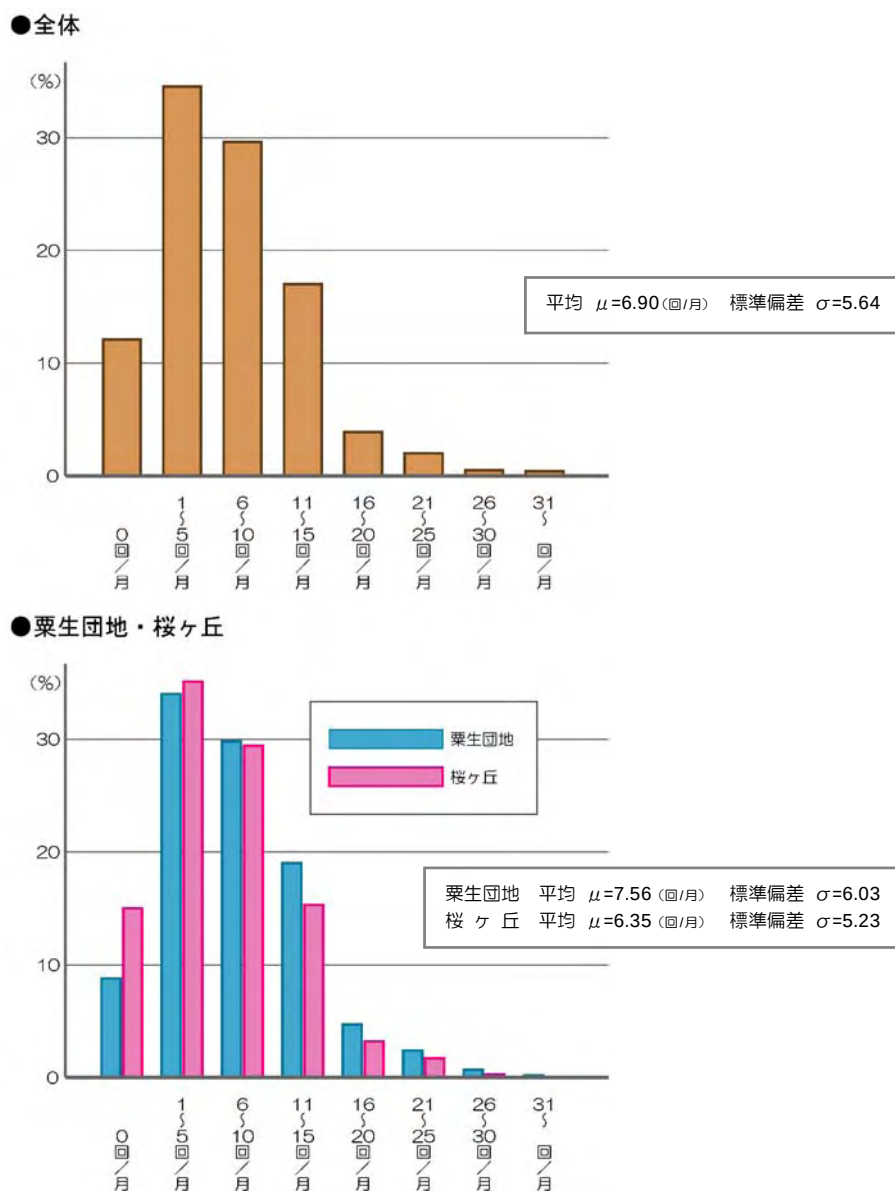


図 1人あたりの自動車の利用回数



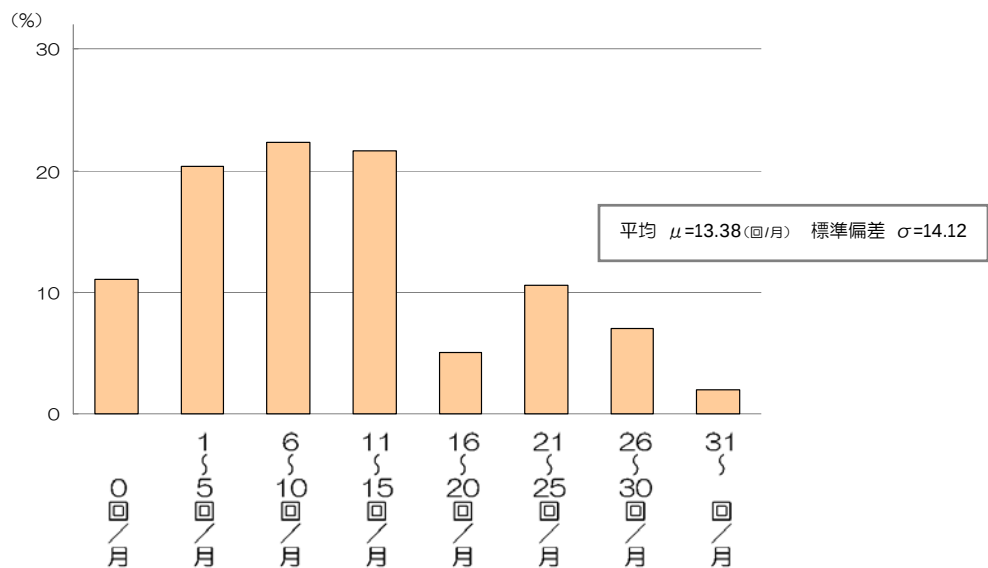
◆ 運転免許保有者 1 人あたりの自動車の利用回数

さらに世帯の運転免許保有者 1 人あたりで、自動車の利用回数を見ると、回答世帯全体では、月に 1～15 回の利用が全体の 6 割以上を占めている。

粟生団地と桜ヶ丘を比べると、粟生団地は桜ヶ丘に比べて利用回数がやや多い。

また、家族 1 人あたりの自動車の利用回数と比較すると、自動車の利用回数が増えていることがわかる。

●全体



●粟生団地・桜ヶ丘

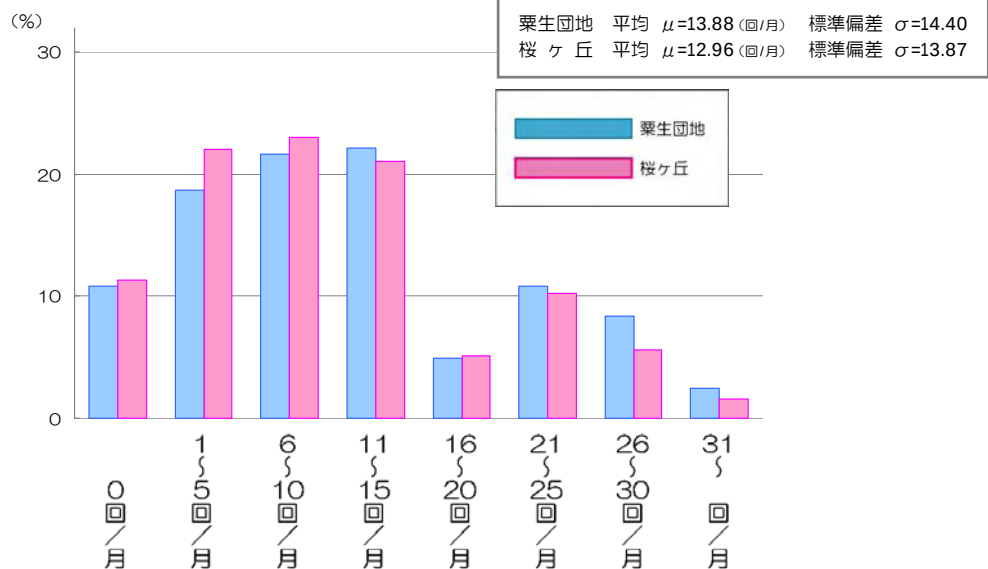


図 運転免許保有者（世帯）あたりの自動車の利用回数

## ② 公共交通の利用回数

### ◆ 家族1人あたりの公共交通の利用回数

回答者全体では、月に1～5回（週1回）の割合が最も高い（43.6%）。

栗生団地と桜ヶ丘を比べると、桜ヶ丘の人は栗生団地の人に比べて公共交通の利用頻度が高いことが考えられる。

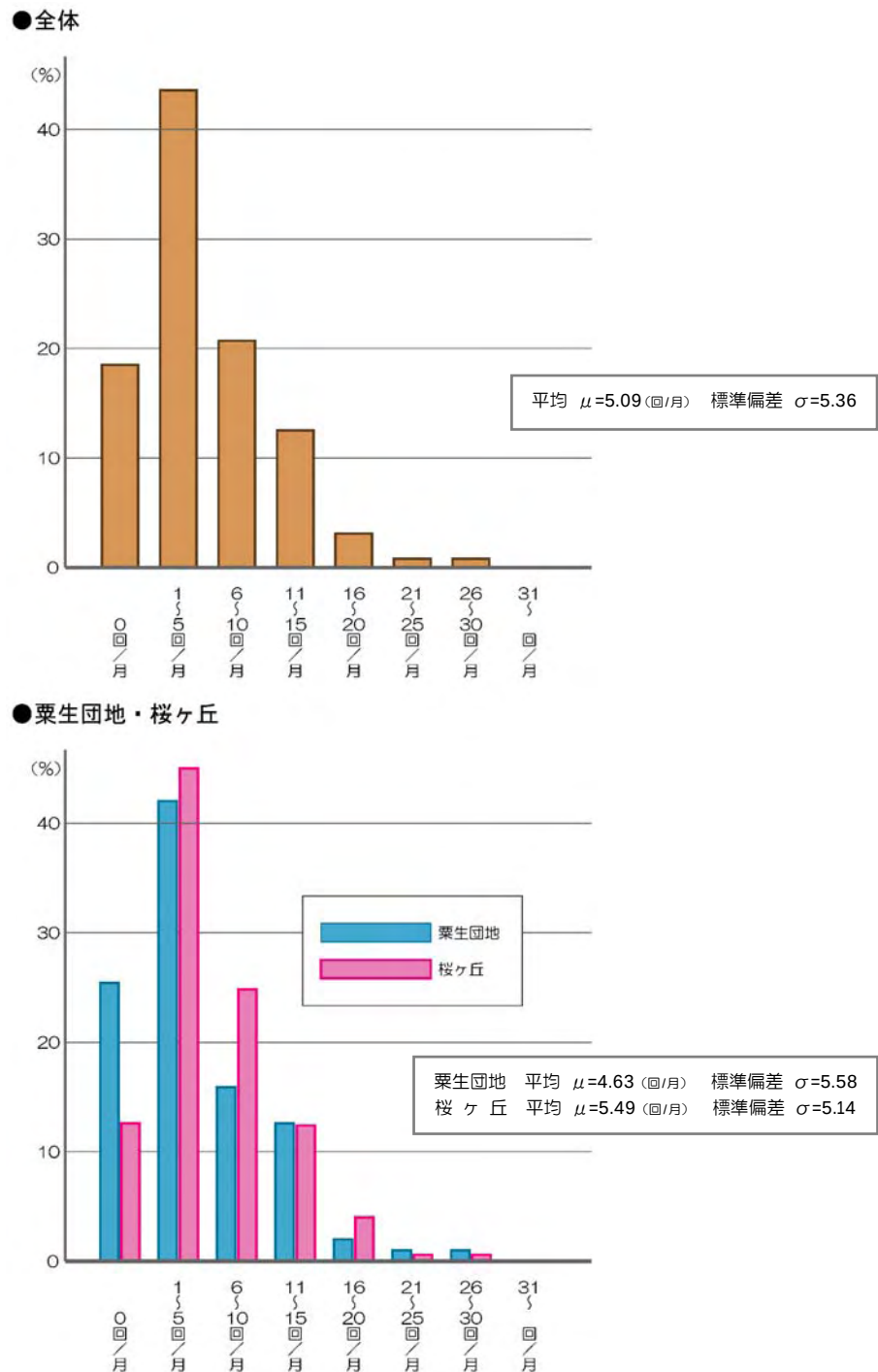


図 1人あたりの公共交通の利用回数

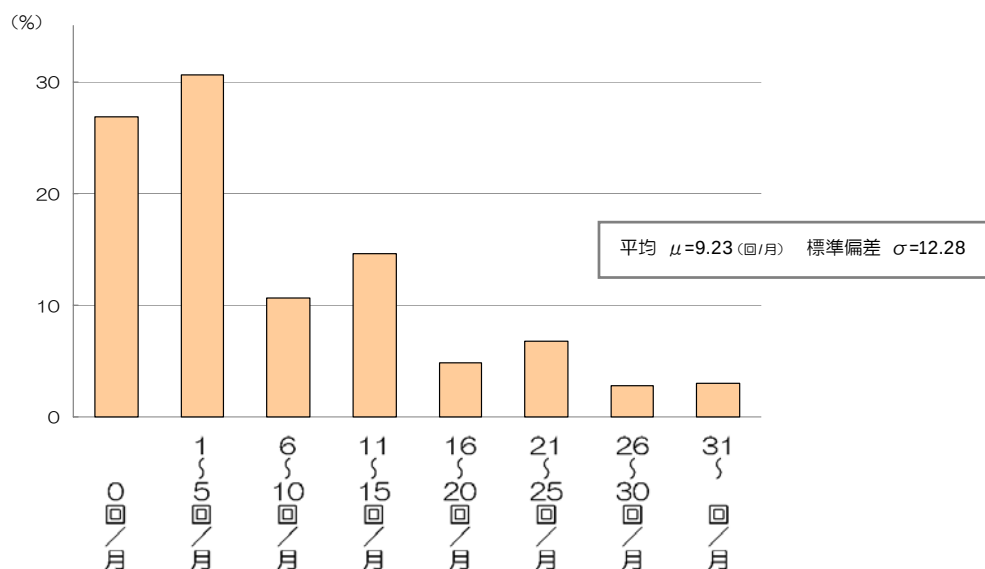
◆ 運転免許保有者 1 人あたりの公共交通の利用回数

さらに世帯の運転免許保有者 1 人あたりで、公共交通の利用回数を見ると、回答世帯全体では、月に 1～5 回の利用が全体の約 3 割（30.6%）を占めている。また、全く利用しない人も約 4 人に 1 人（26.9%）と高い割合となっている。

粟生団地と桜ヶ丘を比べると、桜ヶ丘は粟生団地に比べて利用回数が多い（桜ヶ丘・平均：10.36 回/月、粟生団地・平均：7.9 回/月）。

また、家族 1 人あたりの自動車利用回数の結果と比較すると、公共交通を利用しない人が増えることがわかる。

●全体



●粟生団地・桜ヶ丘

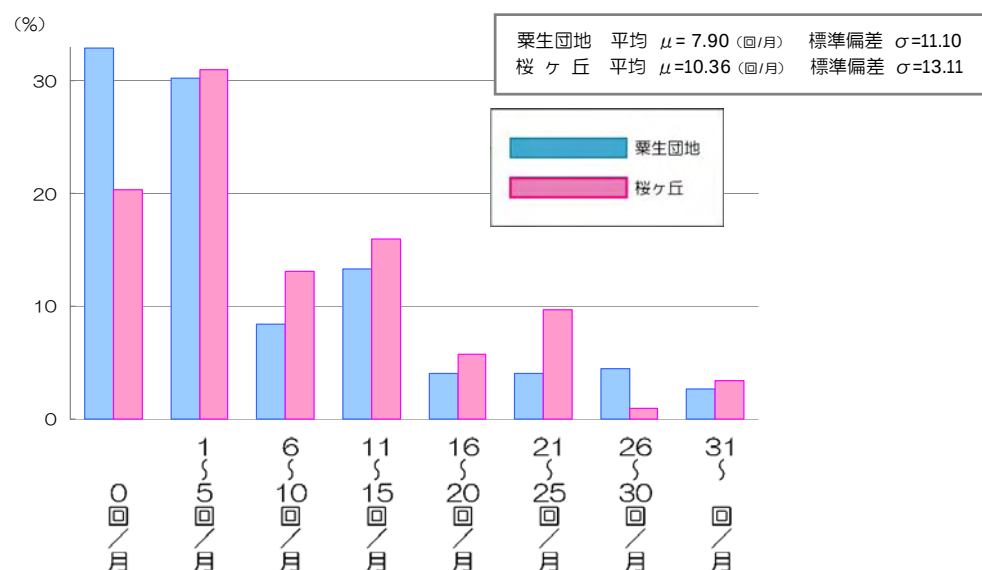


図 運転免許保有者（世帯）あたりの公共交通の利用回数

### (3) 世帯の自動車と公共交通の利用割合

回答世帯全体では、自動車を中心とする移動の割合が約半数（48.0％）を占めており、公共交通を中心とした移動の割合は約3割（30.9％）である。

栗生団地と桜ヶ丘を比べると、栗生団地では自動車を中心とする移動の割合が過半数を上回っている（54.6％）。一方、桜ヶ丘では公共交通を利用する割合（公共交通中心・自動車＋公共交通）が過半数を上回っており（57.6％）、公共交通を活用していることが考えられる。



（単位：％）

図 世帯の自動車と公共交通の利用割合

全ての交通行動について、自動車を利用した回数と公共交通を利用した回数の割合に応じて、「自動車中心」「自動車＋公共交通」「公共交通中心」にクラス分けを行った。

自動車の利用回数について、[自動車の利用回数]：[公共交通の利用回数] の割合が

6：4より [自動車の利用回数] の割合が大きくなる場合 ⇒ 「自動車中心」

6：4 ～ 4：6 の範囲内の場合 ⇒ 「自動車＋公共交通」

4：6より [自動車の利用回数] の割合が小さくなる場合 ⇒ 「公共交通中心」

と定義した。

○ 世帯の目的別の自動車と公共交通の利用割合

通勤目的の場合は、自動車を中心とする移動の割合が大きく減少（48.0%→26.2%）する一方で、自動車＋公共交通の移動の割合が約半数（45.5%）に達する。

買物目的の場合は、自動車を利用する割合（自動車中心・自動車＋公共交通）が8割以上（86.8%）を占める。桜ヶ丘では栗生団地よりも自動車を中心とした移動の割合が高くなっている（桜ヶ丘：53.3%、栗生団地：40.3%）。

その他（通勤・通学・買物・通院以外）の目的の場合は、自動車＋公共交通の移動の割合が約半数（46.1%）に達する。

こうしたことから、私用の中でも買物等の頻度の高い私用については、公共交通サービス状況等から移動に便利な自動車が利用される割合が高くなっているものと考えられる。

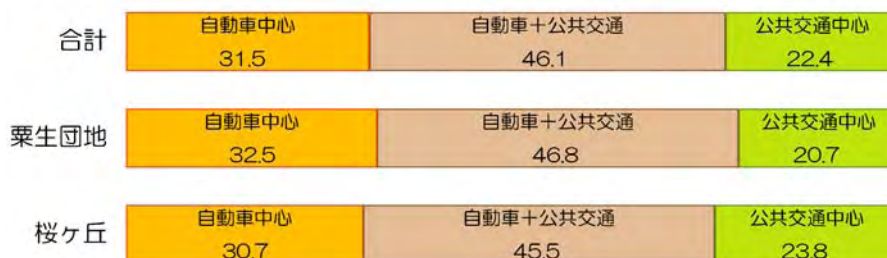
■通勤



■買物



■その他



（単位：％）

図 世帯の目的別の自動車と公共交通の利用割合



#### (4) 世帯あたりの自動車利用の目的別割合

回答世帯全体では、通勤目的で利用する割合が最も多く（43.5%）になっており、買物目的（25.2%）、その他の目的（19.4%）の順となっている。

栗生団地では、通勤目的で利用する割合が高い（51.0%）。

桜ヶ丘では、通勤目的（36.8%）と買物目的の割合（31.4%）が拮抗している。



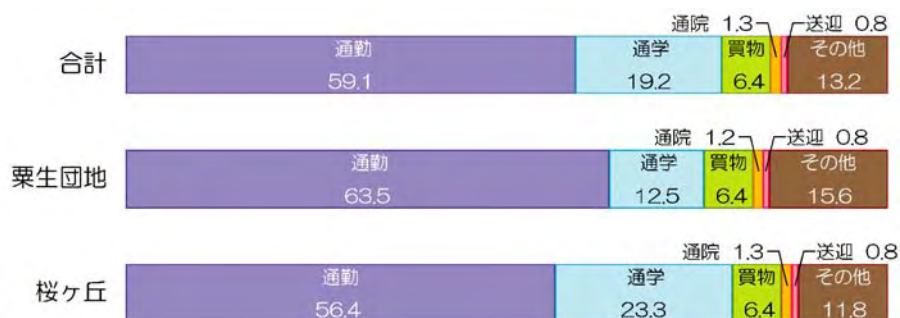
（単位：％）

図 世帯あたりの自動車利用の目的別割合

#### (5) 世帯あたりの公共交通利用の目的別割合

回答世帯全体では、通勤・通学目的（送迎含む）で利用する割合が大多数（79.1%）を占めており、私用目的（買物・通院・その他）での利用する割合は2割程度（20.9%）に留まっている。

栗生団地・桜ヶ丘ともに、ほぼ同じような結果である。



（単位：％）

図 世帯あたりの公共交通利用の目的別割合

### 3. 世帯の自動車保有及び利用状況

#### (1) 世帯あたりの自動車保有台数

世帯あたりの自動車保有台数は、平均 1.20 台である。

栗生団地と桜ヶ丘は、平均がそれぞれ 1.12 台、1.26 台となっており、桜ヶ丘では複数台所有している世帯も多い（23.7%）。

前頁の「世帯あたりの自動車利用の目的別割合」の結果等から、桜ヶ丘では複数の人が通勤や買物といった異なった目的で自動車を利用できる状況にあることが考えられる。

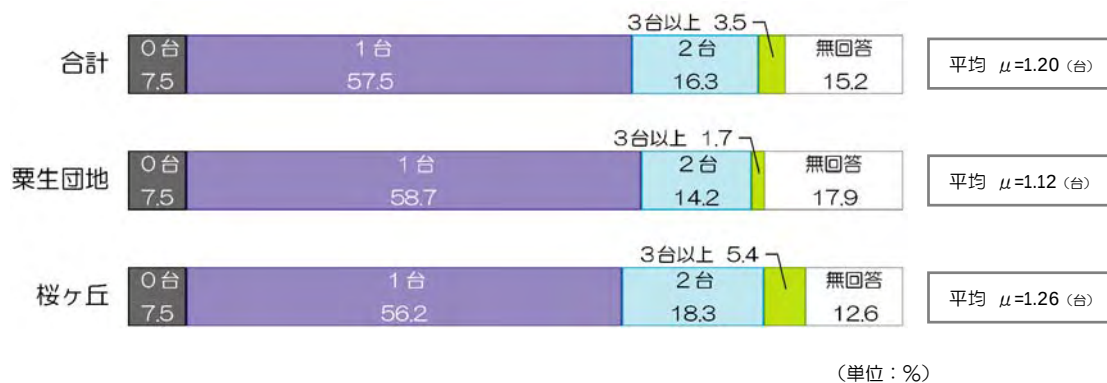


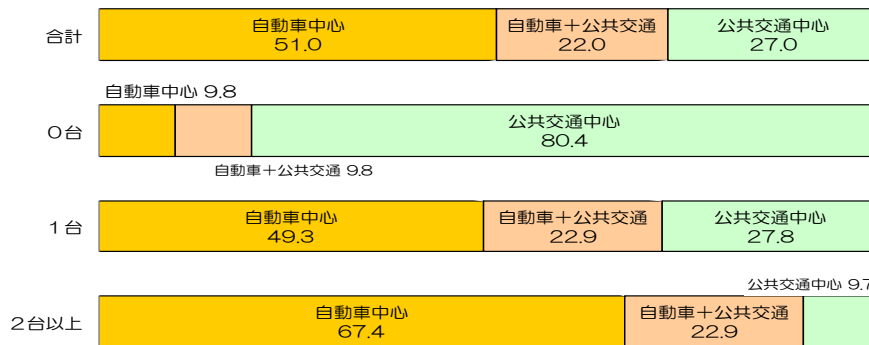
図 世帯あたりの自動車保有台数

○ 自動車保有台数あたりの自動車と公共交通の利用割合

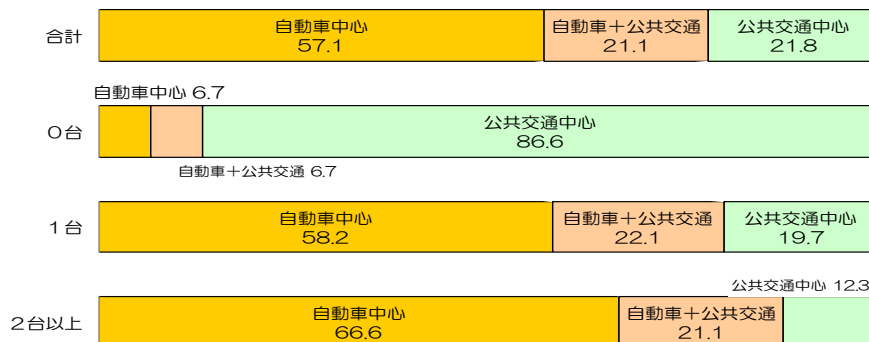
自動車を保有していない世帯では、公共交通中心の移動割合が8割を超えている(80.4%)。一方で、自動車の保有台数が1台の世帯と2台以上保有している世帯を比較すると、自動車を2台以上所有している世帯では、自動車中心の移動の割合が大きくなる分(49.3%→67.4%、18.1%増加)だけ公共交通中心の利用割合が小さくなる(27.8→9.7%、18.1%減少)。

自動車の保有台数が増えることによる移動割合の変化は、栗生団地よりも桜ヶ丘の方が顕著である。

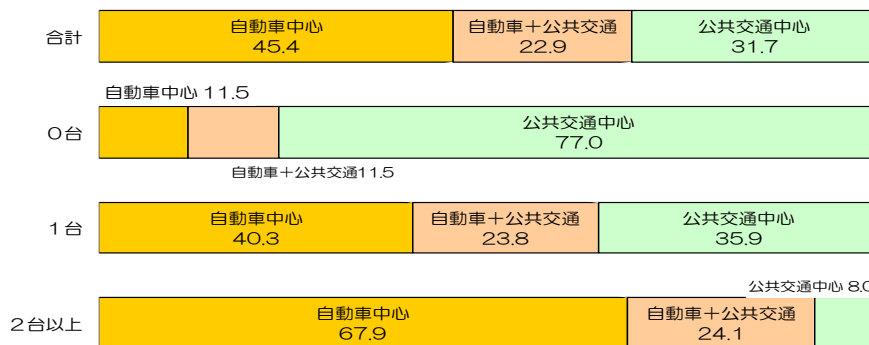
●合計



●栗生団地



●桜ヶ丘



(単位：%)

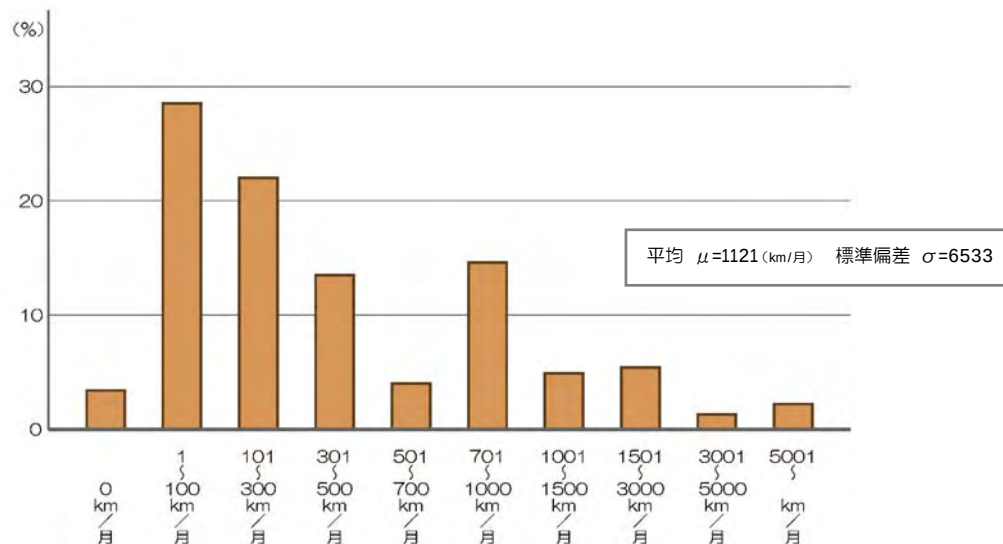
図 自動車保有台数あたりのの自動車と公共交通の利用割合

## (2) 世帯あたりの自動車走行距離

世帯あたりの自動車走行距離は、1ヶ月あたり1～300kmの割合が約半数（50.5%）を占める。

栗生団地では、1ヶ月あたり701～1,000kmの割合が約6世帯に1世帯の割合（16.4%）を占めるなど、桜ヶ丘に比べて走行距離は長い傾向である。栗生団地では、比較的長い距離において自動車の利用が多いことが考えられる。

### ●全体



### ●栗生団地・桜ヶ丘

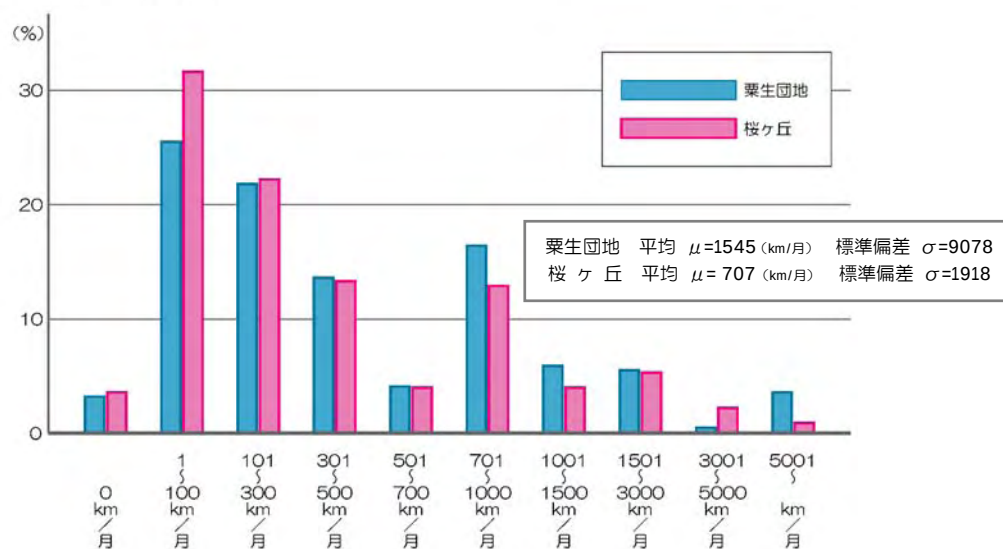


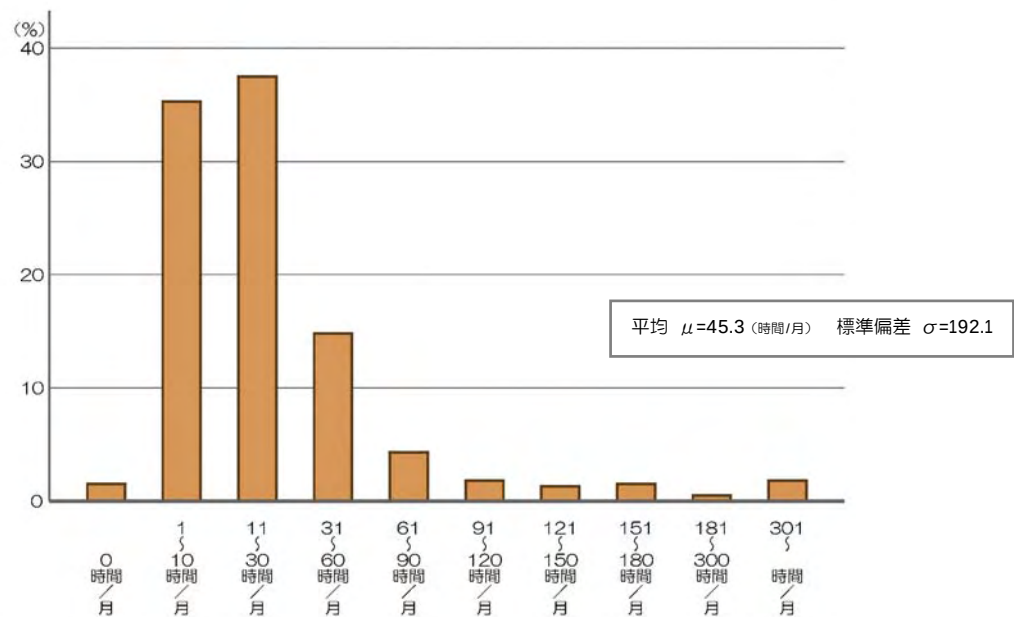
図 世帯あたりの自動車走行距離

### (3) 世帯あたりの自動車走行時間

世帯あたりの自動車走行時間は、1ヶ月あたり11～30時間の割合が最も多い（37.5%）。

栗生団地と桜ヶ丘を比べると、桜ヶ丘では1ヶ月あたり1～10時間の割合が最も多く（39.3%）になっている。これは、桜ヶ丘では買物目的による利用割合が高いなど、短時間・短距離での自動車利用がされているためと考えられる。

#### ●全体



#### ●栗生団地・桜ヶ丘

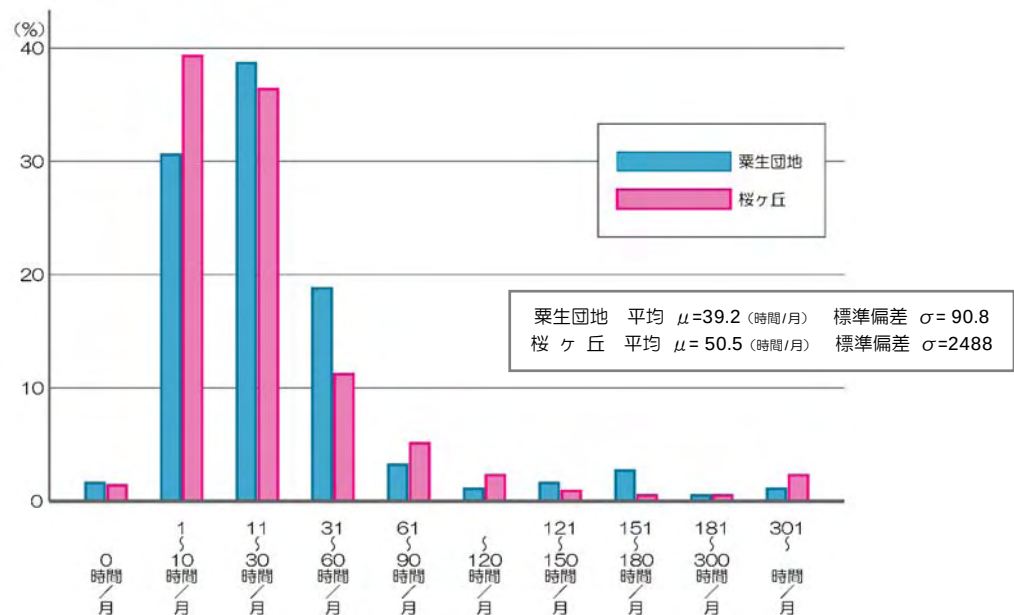


図 世帯あたりの自動車走行時間



#### 4. 世帯の自動車利用に関する意識

自動車利用を「健康」「環境」「家計」面から意識しているかを尋ねた場合、地球規模の課題でも「環境」に対して最も強く、昨今関心が高まってきている「健康」に対しても強い。栗生団地と桜ヶ丘を比べると、桜ヶ丘の方がほど意識が強い。

自動車利用を控えることについて、控えた方がよいと考える世帯は半数以上であるが、実際の行動については控えると回答する世帯数が少なくなっている。

##### (1) 「健康」に対する意識

自動車利用を健康面から意識（そう思っている・少し思う）している世帯が、6割以上（63.8%）に達している。

栗生団地と桜ヶ丘を比べると、桜ヶ丘の方は健康面に対する意識がより強い（栗生団地：54.8%、桜ヶ丘：72.6%）。

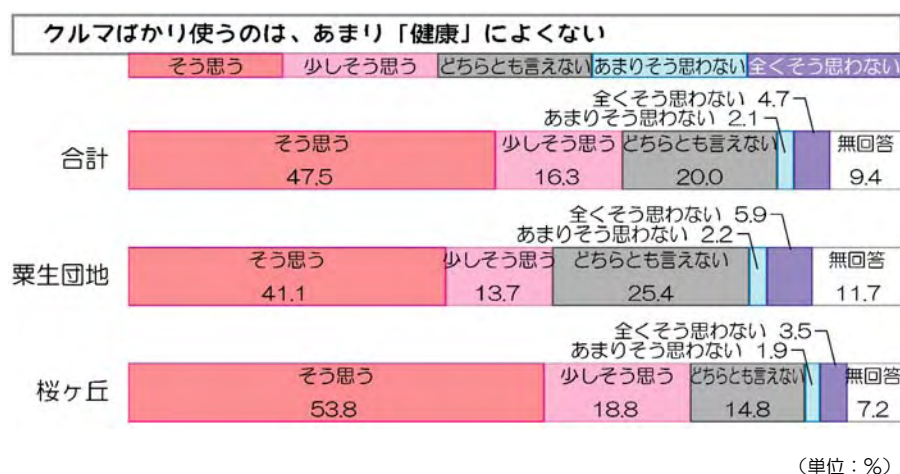


図 自動車利用に対する「健康」への意識

## (2) 「環境」に対する意識

自動車利用を環境面から意識（そう思っている・少し思う）している世帯が、7割以上（73.2%）に達している。

栗生団地と桜ヶ丘を比べると、桜ヶ丘の方は環境面に対する意識がより強い（栗生団地：66.9%、桜ヶ丘：79.6%）。

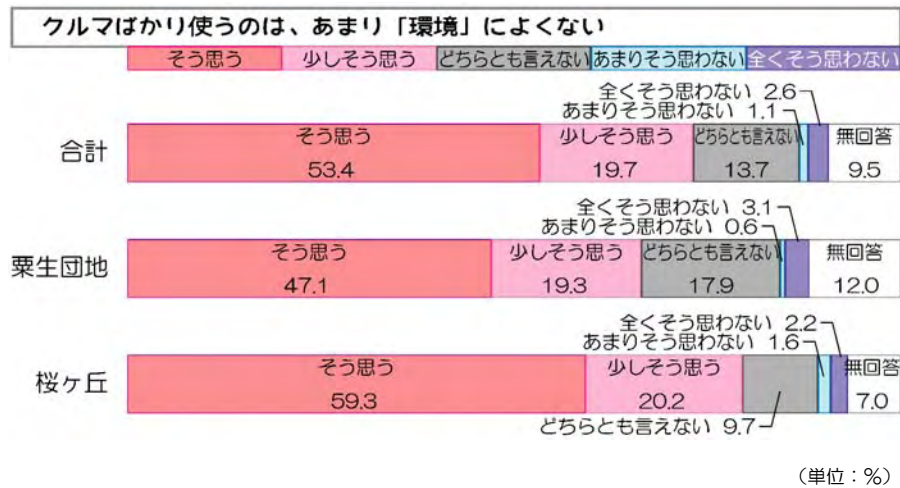


図 自動車利用に対する「環境」への意識

## (3) 「家計」に対する意識

自動車利用を家計（費用）面から意識（そう思っている・少し思う）している世帯が、半数を超えている（52.5%）。

栗生団地と桜ヶ丘を比べた場合の大きな差はない。

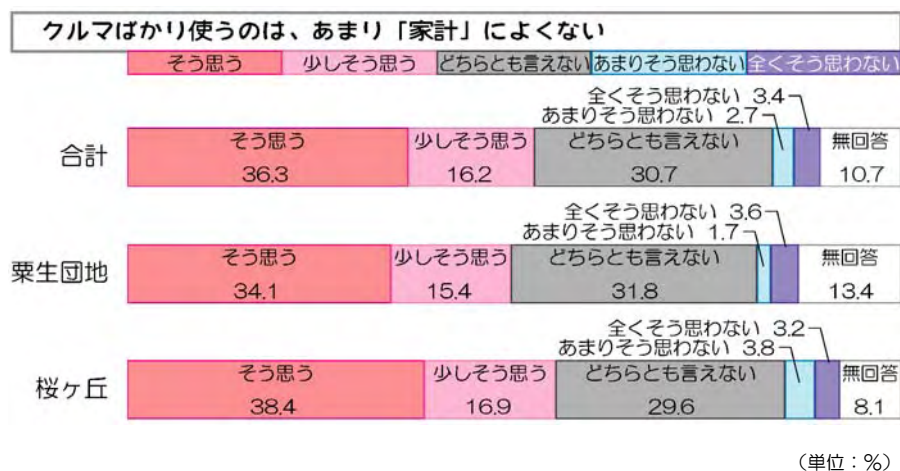


図 自動車利用に対する「家計」への意識

#### (4) 「自動車利用を控える」意識

自動車利用を控える意識（そう思っている・少し思う）をしている世帯が、半数以上（54.2%）に達している。

栗生団地と桜ヶ丘を比べると、桜ヶ丘の方ほど自動車利用を控える意識がより強い（栗生団地：48.3%、桜ヶ丘：59.9%）。

(1)～(3)の結果等も踏まえると、自動車を利用した移動を見直すことについて関心を持っていることが考えられる。



(単位：%)

図 「自動車利用を控える」意識

#### (5) 「自動車利用を控える」行動

自動車利用を控える行動（そう思っている・少し思う）を考えている世帯は、約半数（46.5%）である。自動車利用を控える意識と比べると低下している。

栗生団地・桜ヶ丘ともに同じような傾向である。

自動車を利用した移動を変えることになれば、消極的な姿勢に転じてしまう可能性があることが考えられる。



(単位：%)

図 「自動車利用を控える」行動

## 5. 交通行動と自動車利用の意識

世帯ごとの交通行動と自動車利用に関する意識との関係は、自動車利用を控えた方がよいと考える人の多くは、移動において自動車と公共交通をバランスよく利用している人と自動車を中心に利用している世帯の割合がほぼ同数程度である。

また、公共交通を中心に利用している世帯では、自動車交通を控えている人が大半である。

こうした点を踏まえ、モビリティ・マネジメントを効果的に展開していくためには、自動車利用を控えた方がよいと考えながらも自動車を中心に移動している世帯に対して積極的なアプローチが展開していくことがよいと考えられる。

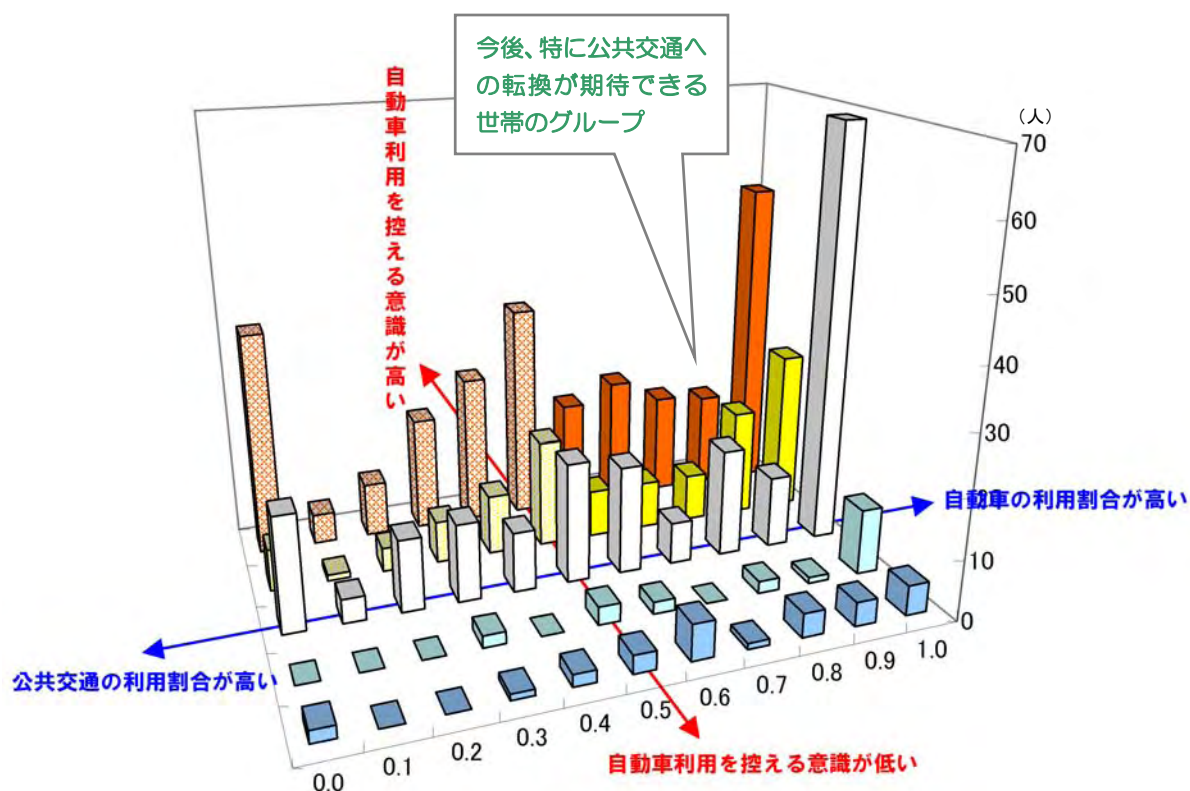


図 交通行動と自動車利用の意識

**青色の軸** 全ての交通行動について、自動車を利用した回数と公共交通を利用した回数の割合を自動車利用に対する公共交通の利用割合の比に応じて11段階にクラス分けを行った。

**赤色の軸** 自動車利用を控える意識について、「そう思う」「少しそう思う」「どちらとも言えない」「あまりそう思わない」「全くそう思わない」の回答毎に5段階にクラス分けを行った。

**高さ** 回答世帯数を示している。

なお、有効回答世帯数は644世帯であった。