

移動に関するアンケート調査の結果について（速報値）

令和4年度 第3回
富田林市交通会議 参考資料 1

目次

| | |
|---------------------------|----|
| 1. 回収状況 | 1 |
| 2. 属性 | 2 |
| 3. 外出状況 | 4 |
| 3.1 主な外出 | 4 |
| 3.2 買物 | 9 |
| 3.3 通院 | 11 |
| 3.4 通勤・通学 | 13 |
| 4. 鉄道の利用 | 14 |
| 5. 路線バスの利用 | 17 |
| 6. レインボーバスの利用 | 22 |
| 7. タクシーの利用 | 24 |
| 8. 自動車の使用 | 27 |
| 9. 将来の移動 | 30 |
| 10. その他 | 32 |
| 10.1 コロナ禍における移動 | 32 |
| 10.2 スマートフォンの利用について | 34 |

1. 回収状況

2,000 票の発送のうち、887 通（回収率：44.4%）の回収を得ました。また、1 通あたり、2 票回答いただいたケースも多く、1,333 票の回答を得ました。

表 回収数

| 配布数 (世帯) | 回収数 (世帯) | 回収率 (世帯) | 回収数 (票数) |
|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 2,000 | 887 | 44.4% | 1,333 |

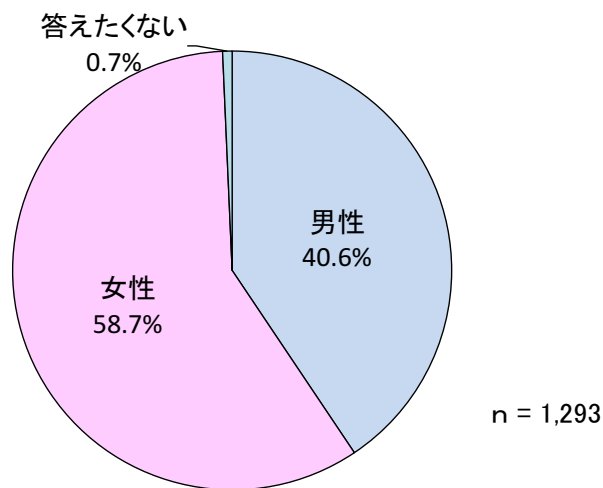
※ 9/20 現在（以下、9/20 までに富田林市に到着した調査票に基づき集計されたもの）

2. 属性

(1) 性別・年齢

① 性別

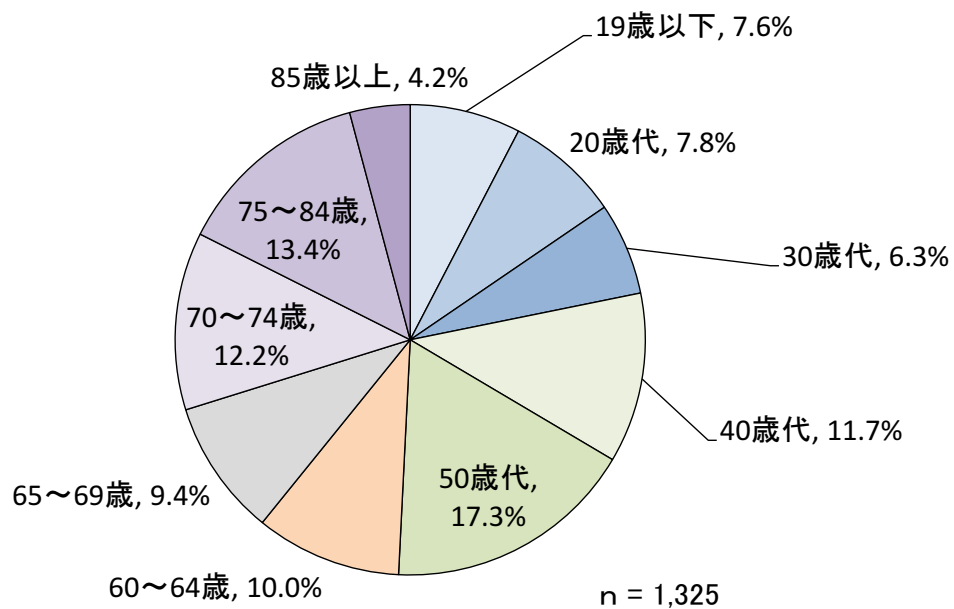
回答者の性別は、女性が約6割を占めています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合
図 性別

② 年齢

回答者の年齢は、65歳以上が約4割を占めています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合
図 年齢

(2) お住まいの場所

中学校区ごとの回収状況は下記のとおりとなっています。

表. お住まいの場所

| 中学校 | 配布数 (世帯) | 回収数 (世帯) | 回収率 (世帯) | 回収数 (票数) |
|------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 第一 | 250 | 99 | 39.6% | 150 |
| 第二 | 250 | 93 | 37.2% | 143 |
| 第三 | 250 | 110 | 44.0% | 159 |
| 金剛 | 250 | 122 | 48.8% | 187 |
| 葛城 | 250 | 70 | 28.0% | 106 |
| 喜志 | 250 | 122 | 48.8% | 176 |
| 藤陽 | 250 | 121 | 48.4% | 181 |
| 明治池 | 250 | 119 | 47.6% | 180 |
| (不明) | - | 31 | - | 51 |
| | 2,000 | 887 | 44.4% | 1,333 |

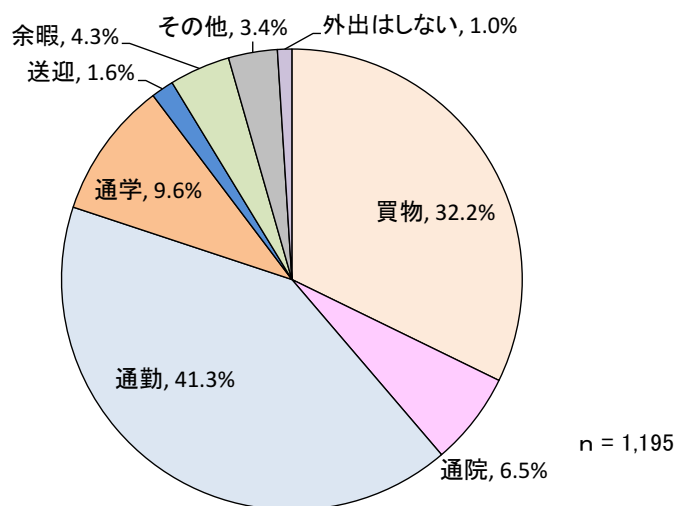
3. 外出状況

3.1 主な外出

(1) 外出目的

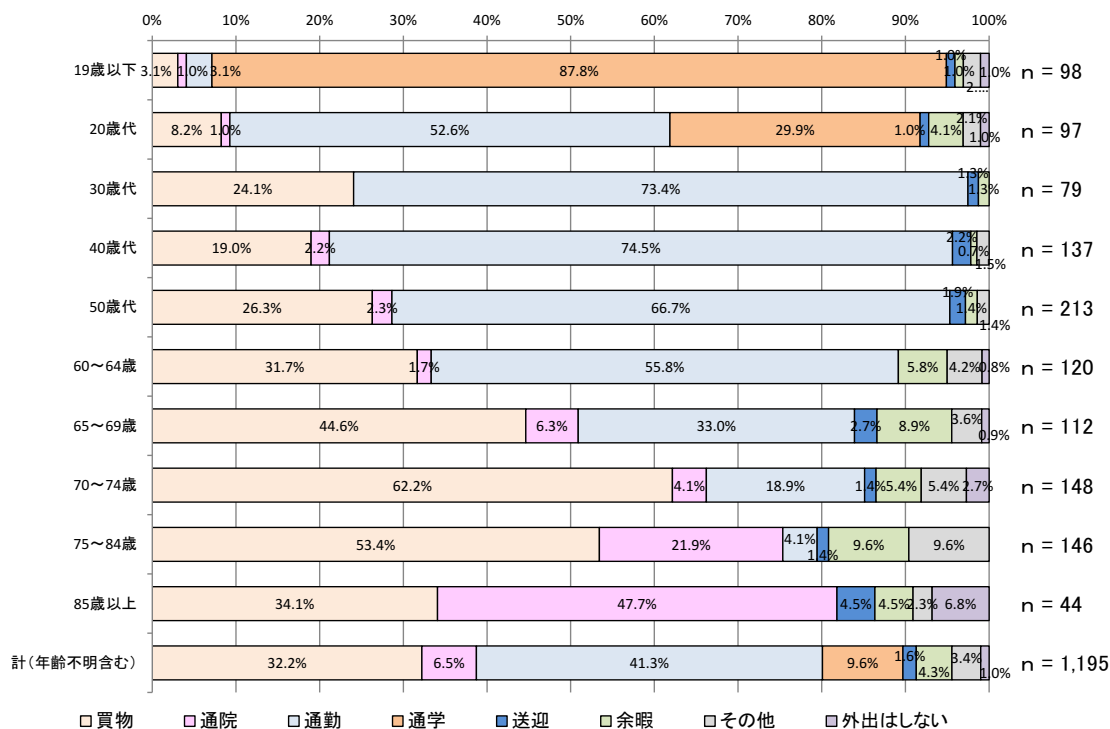
回答者の主な外出目的については、「通勤」が最も多く、ついで「買物」となっています。

年齢階層別にみると、年齢が上がるにつれ、「買物」や「通院」を外出目的とする回答者の割合が高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 外出目的



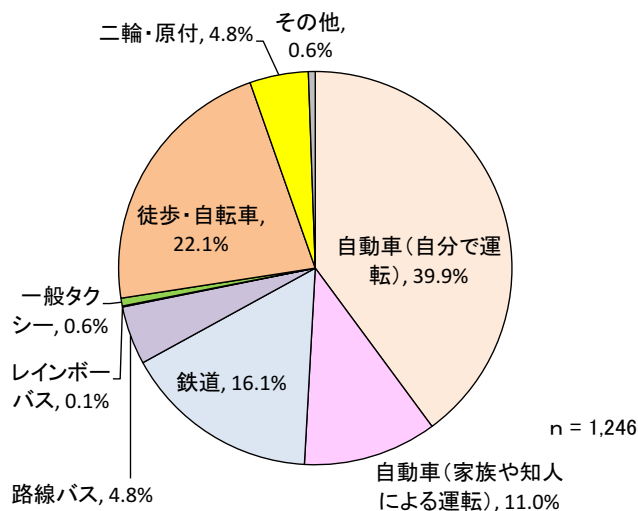
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 外出目的 (年齢階層別)

(2) 移動手段

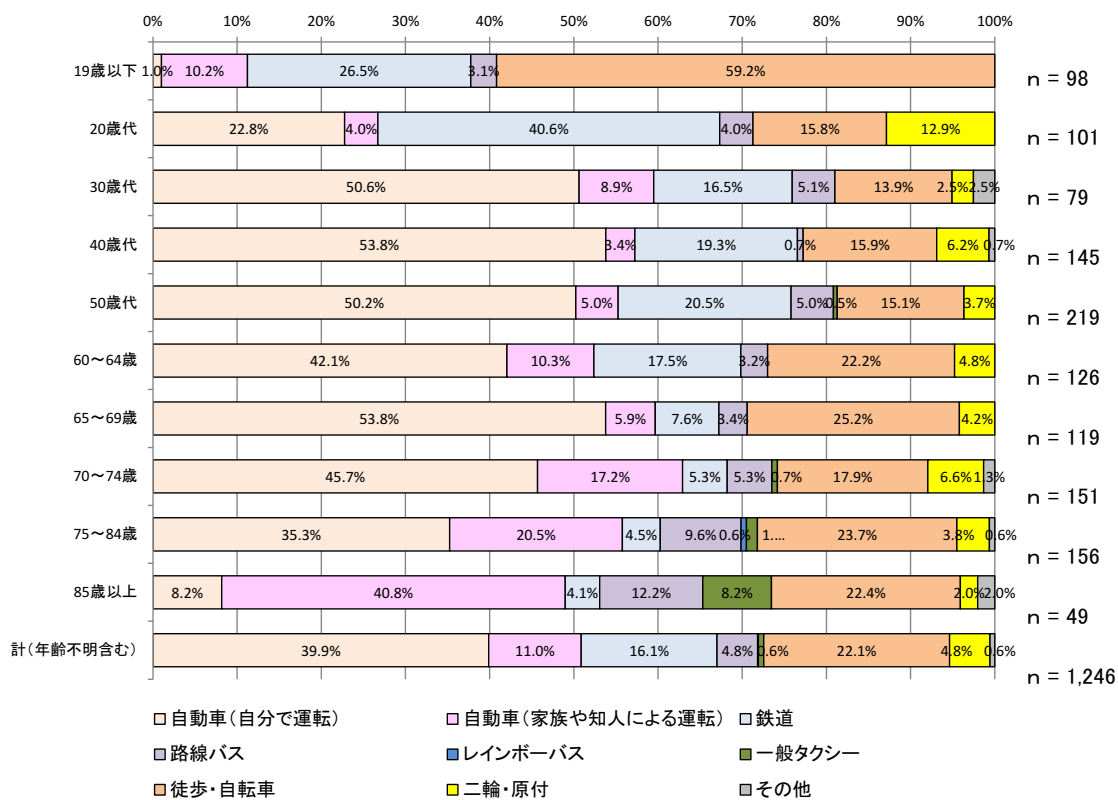
回答者の約4割が「自動車（自分で運転）」を主な移動手段としています。年齢階層別にみると、75～84歳でも約35%が「自動車（自分で運転）」によって外出しています。

一方、85歳以上になると、4割以上が「自動車（家族や知人による運転）」によって外出しています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 移動手段



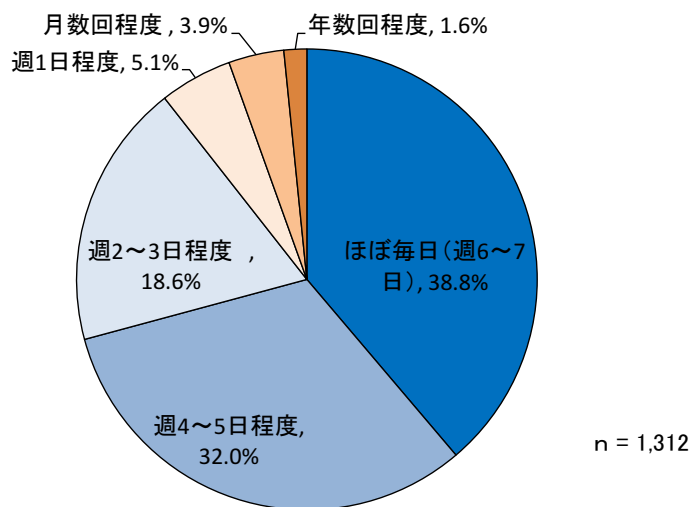
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 移動手段（年齢階層別）

(3) 外出頻度

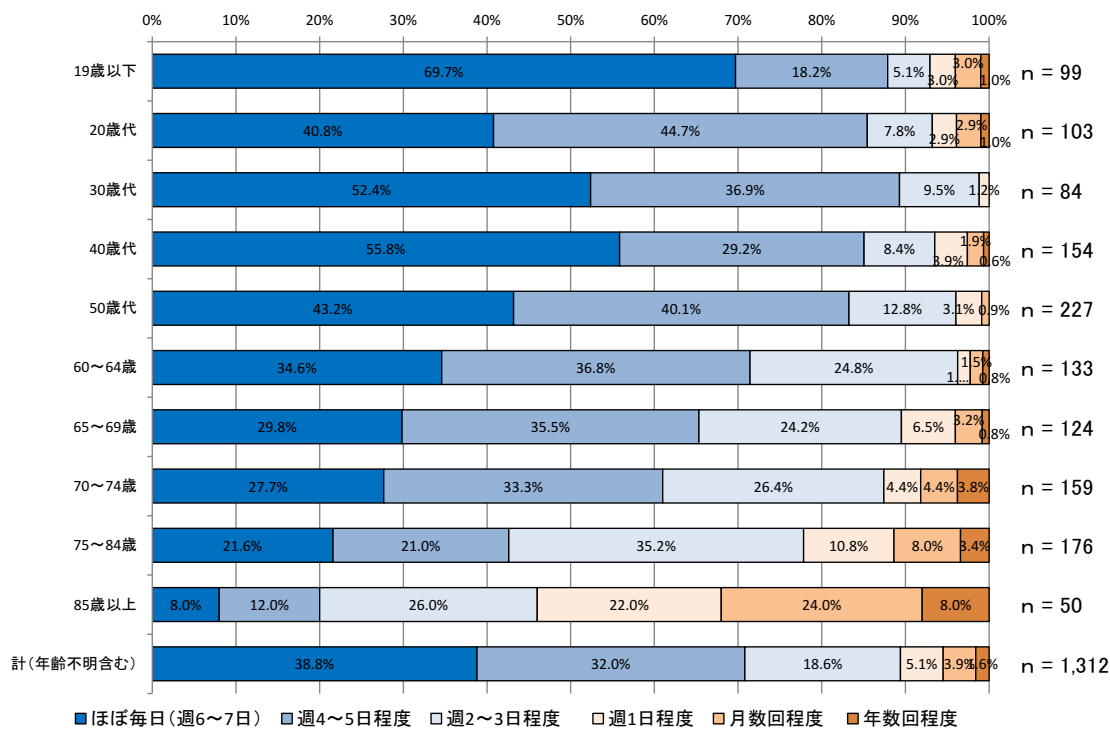
回答者のうち、約4割が「ほぼ毎日（週6～7日）」外出しています。

年齢階層別にみると、年齢が上がるにつれ、外出頻度は低く、85歳以上では5割以上が週1日程度以下となっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 外出頻度



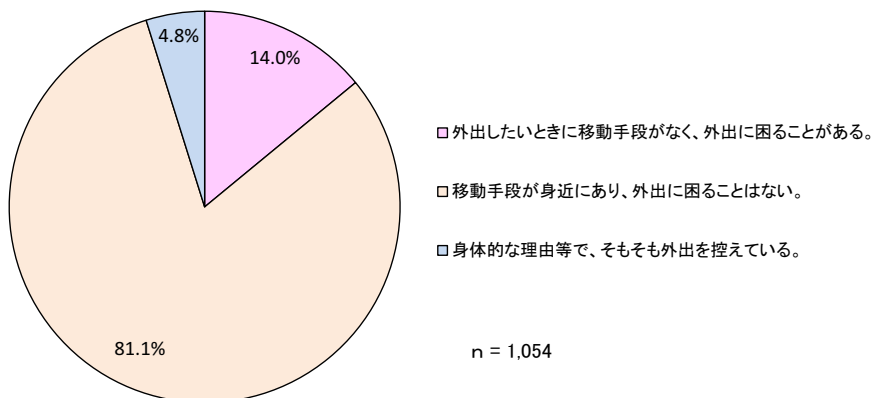
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 外出頻度 (年齢階層別)

(4) 外出環境

回答者の約 14%が「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。」と回答しています。年齢階層別でみると、75 歳以上では、「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。」回答者の割合が 2 割を上回っています。

また、中学校区別にみると、第二中学校区、葛城中学校区や喜志中学校区で、「外出したいときに移動手段がなく、外出に困ることがある。」回答者の割合が約 2 割となっています。



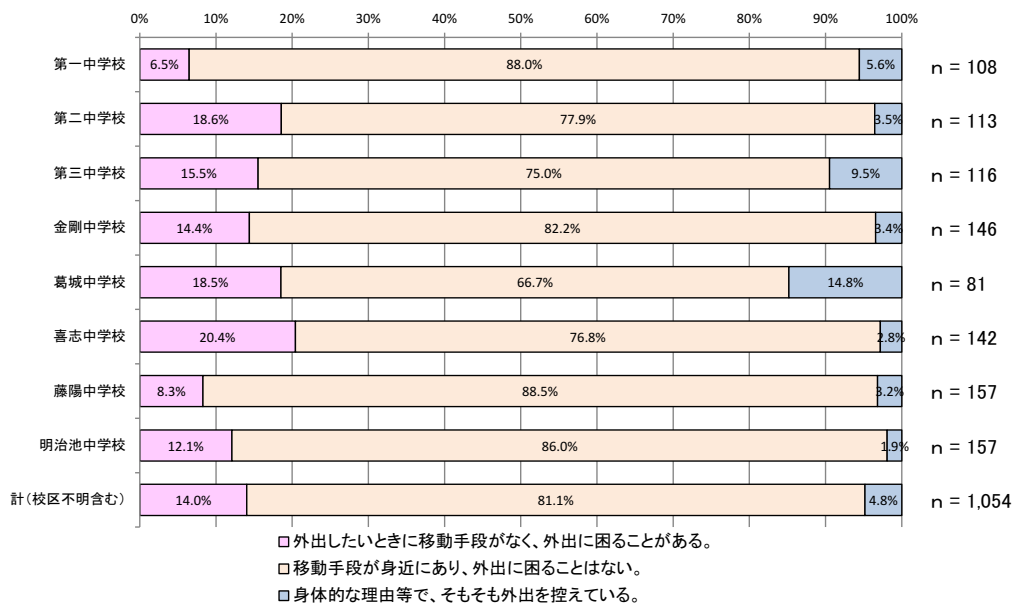
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 外出環境



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 外出環境（年齢階層別）



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

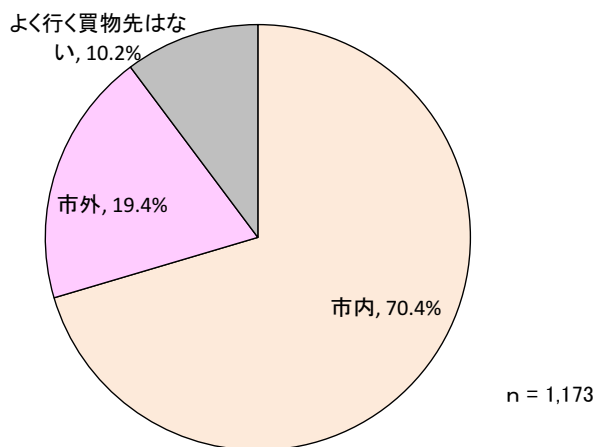
図 外出環境（中学校区別）

3.2 買物

(1) 買物先

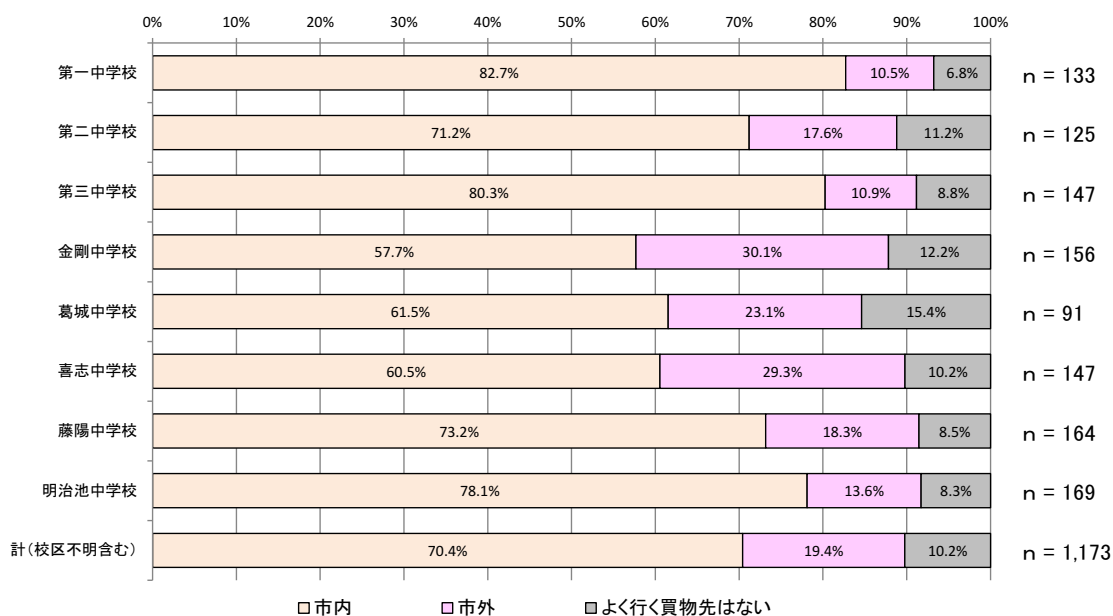
回答者の約7割が、よく買物に行く地域として「市内」を選択しています。

中学校区別にみると、金剛中学校区や喜志中学校区において、「市外」を選択している回答者の割合が高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 買物先

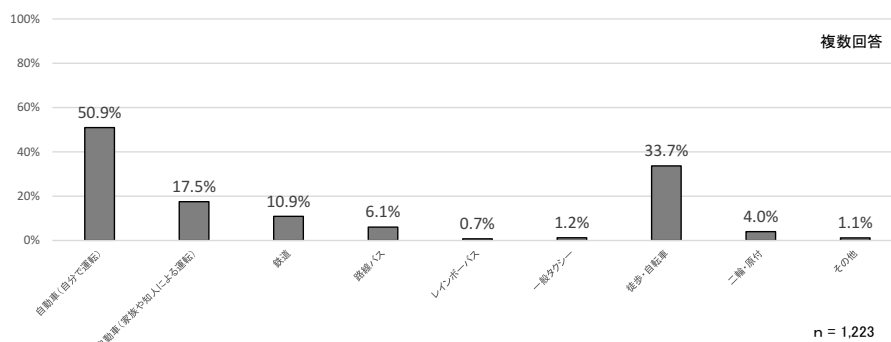


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 買物先（中学校区別）

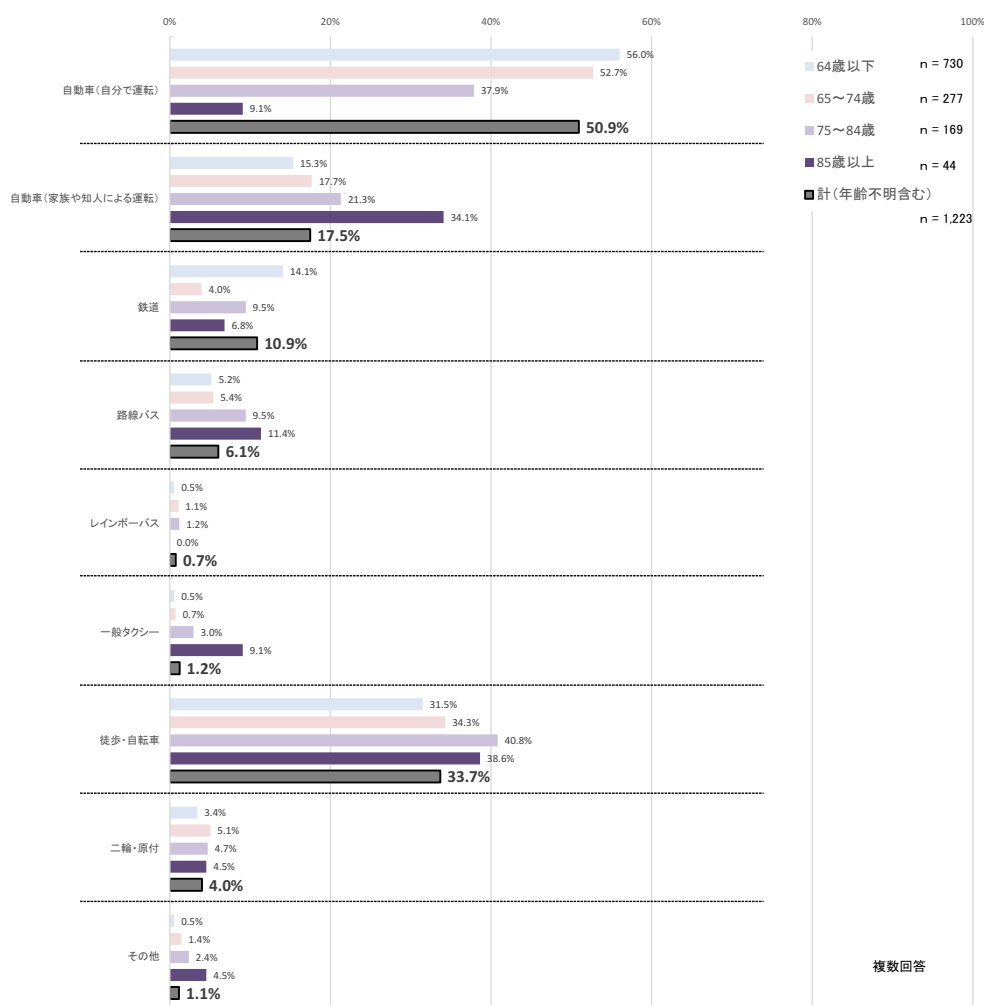
(2) 買物先までの移動手段

回答者の5割以上が、買物先まで移動手段として「自動車（自分で運転）」を選択しています。年齢階層別にみると、85歳以上では、3割以上が「自動車（家族や知人による運転）」によって買物のための外出をしています。



※ 不明・未回答を除く割合

図 買物先への移動手段



※ 不明・未回答を除く割合

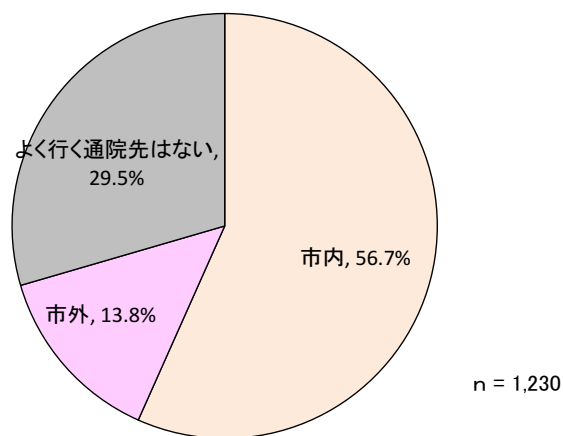
図 買物先への移動手段（年齢階層別）

3.3 通院

(1) 通院先

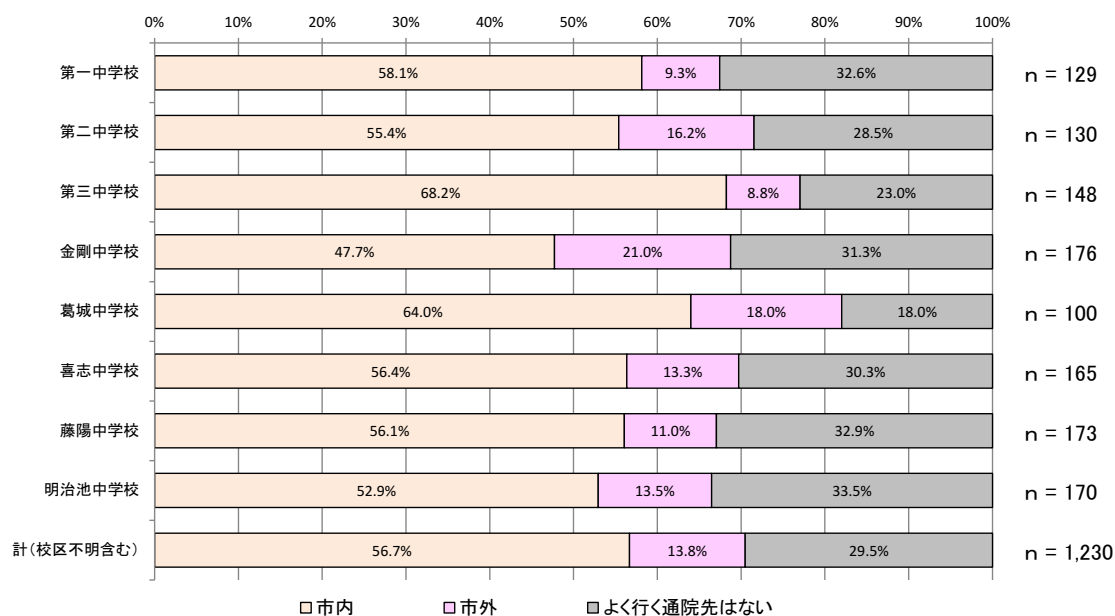
回答者の約6割が、よく通院している地域として「市内」を選択しています。

中学校区別にみると、金剛中学校区や葛城中学校区において、「市外」を選択している回答者の割合が高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 通院先



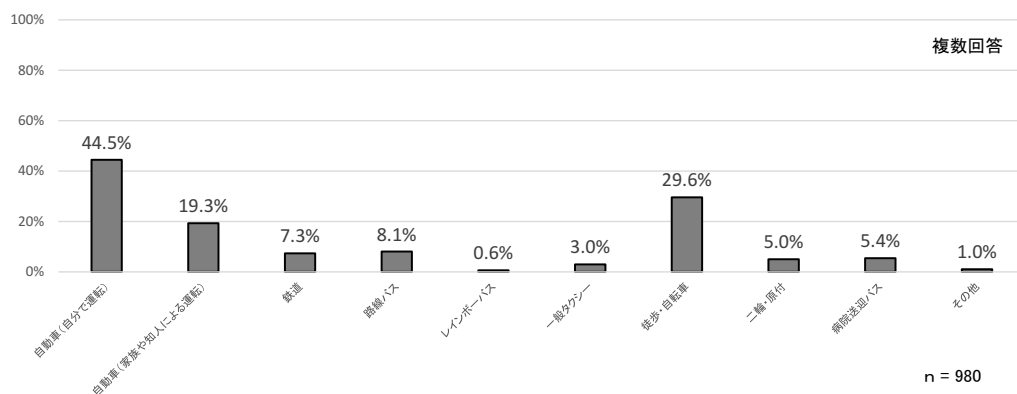
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 通院先（中学校区別）

(2) 通院先までの移動手段

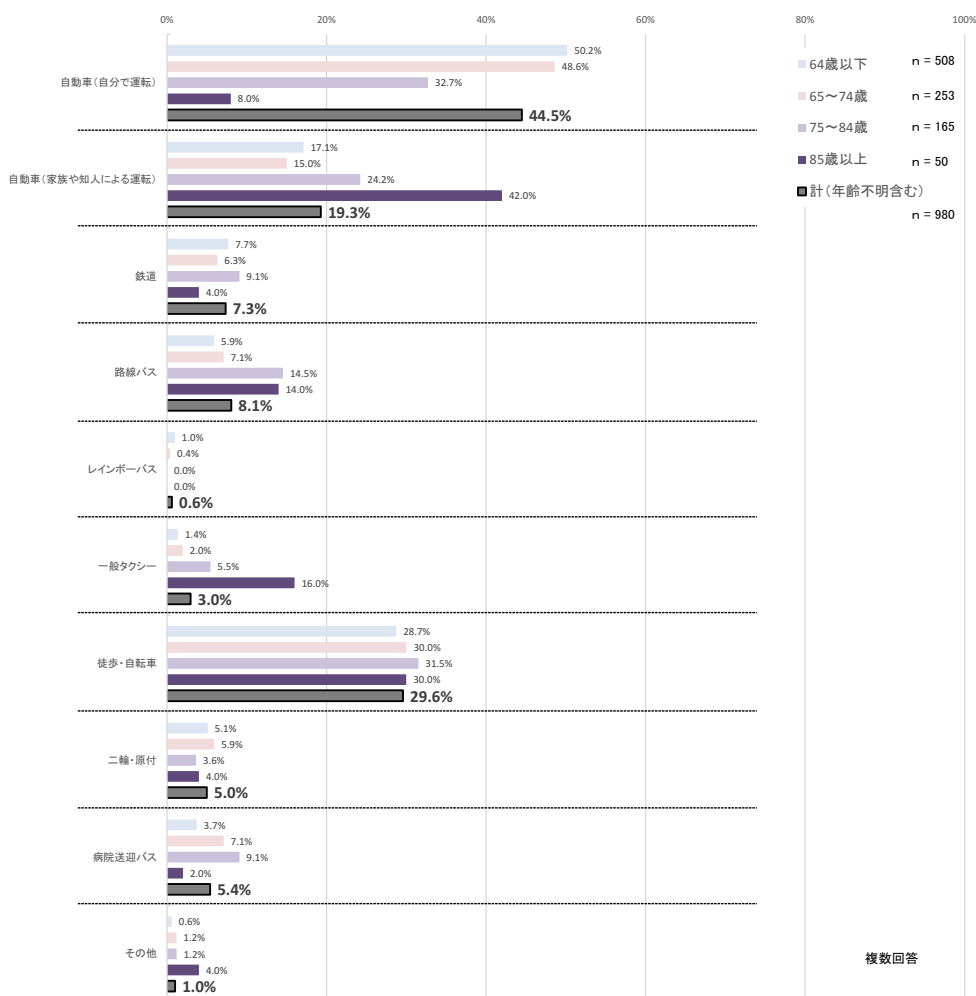
回答者の4割以上が、通院先まで移動手段として「自動車（自分で運転）」を選択しています。ついで、徒歩・自転車が多くなっています。

年齢階層別にみると、85歳以上では、4割以上が「自動車（家族や知人による運転）」によって通院しています。



※ 不明・未回答を除く割合

図 通院先への移動手段



※ 不明・未回答を除く割合

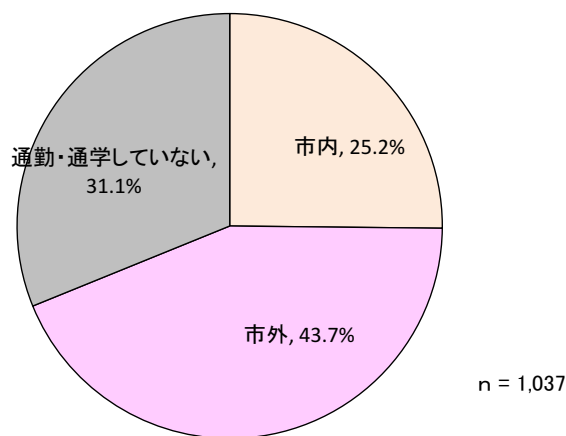
図 通院先への移動手段（年齢階層別）

3.4 通勤・通学

(1) 通勤・通学先

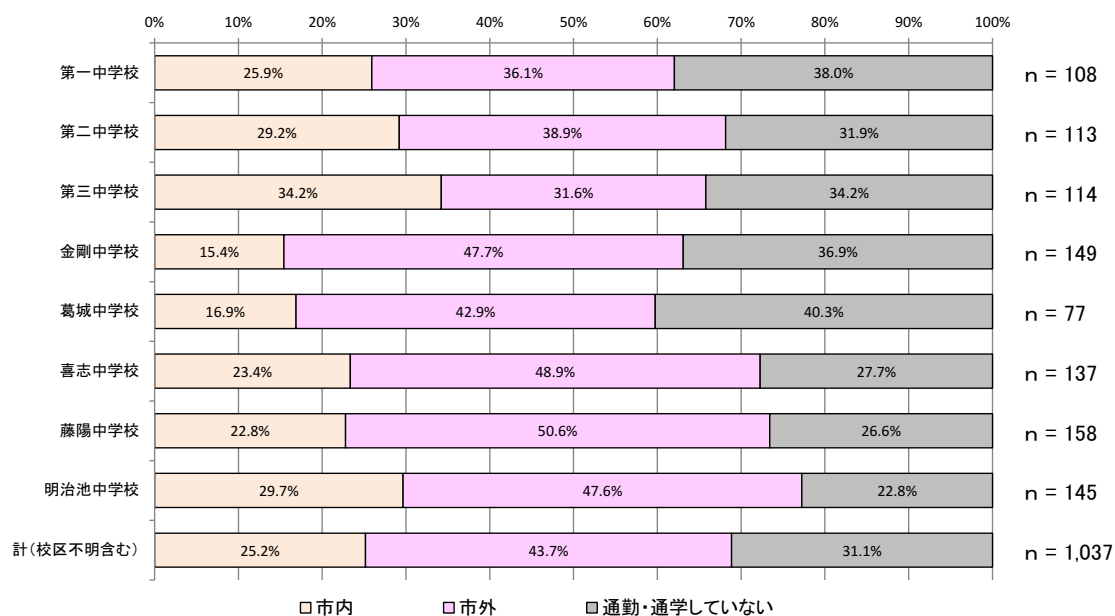
通勤・通学先を「市外」とする回答者が4割以上となっています。

中学校区別にみると、金剛中学校区、喜志中学校区、藤陽中学校区や明治池中学校区において、「市外」に通勤・通学している回答者が約5割となっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 通勤・通学先

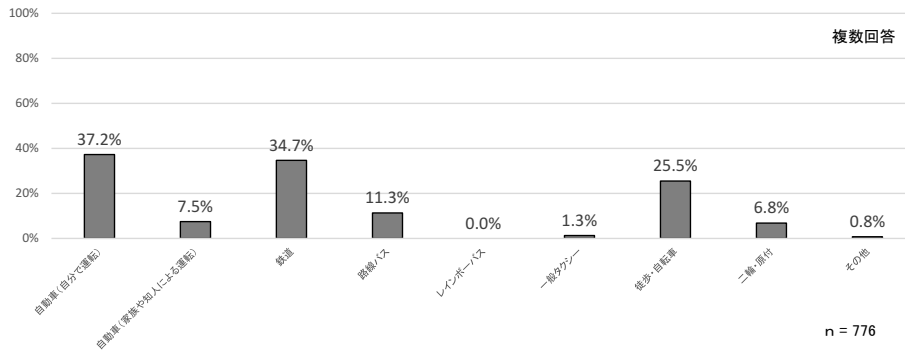


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 通勤・通学先（中学校区別）

(2) 通勤・通学先までの移動手段

回答者の約 4 割が、通勤・通学先まで移動手段として「自動車（自分で運転）」、「鉄道」を選択しています。ついで、「徒歩・自転車」が多くなっています。また、「路線バス」も 1 割を上回っています。



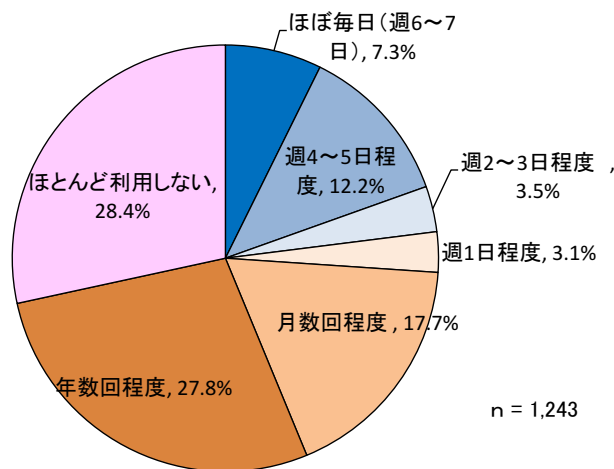
※ 不明・未回答を除く割合

図 通勤・通学先への移動手段

4. 鉄道の利用

(1) 鉄道の利用頻度

鉄道の利用については、「ほとんど利用しない」回答者が約 3 割となっています。

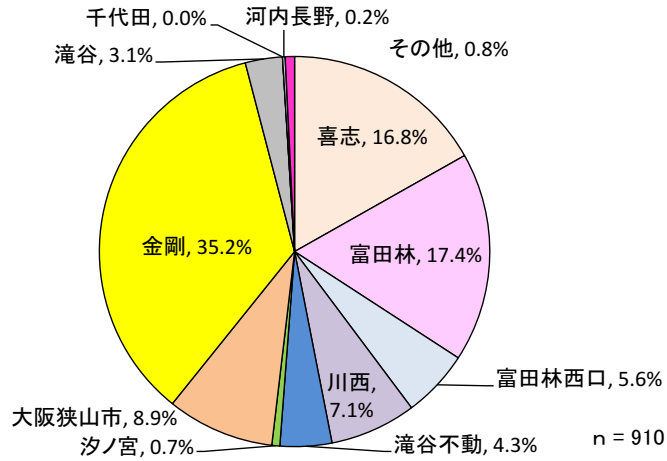


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 鉄道の利用頻度

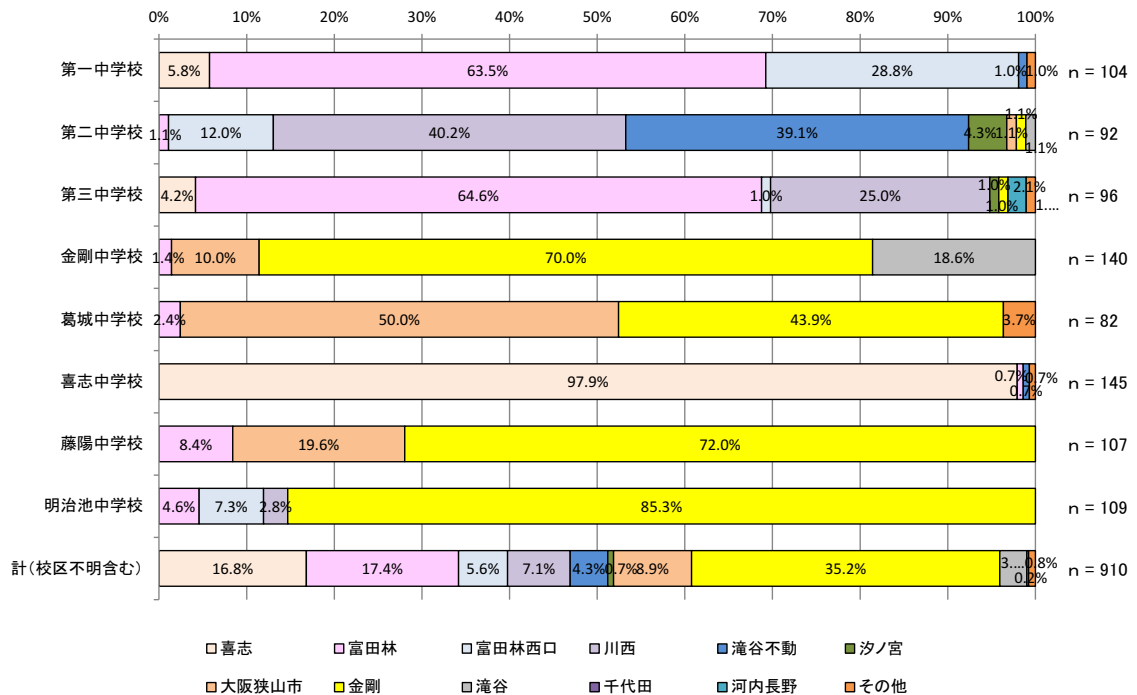
(2) 利用する鉄道駅

利用する鉄道駅については、大阪狭山市域に立地する「金剛駅」が最も多くなっています。特に、金剛中学校区、葛城中学校区、藤陽中学校区、明治池中学校区からの利用が多くなっています。ついで、「富田林駅」や「喜志駅」の利用が多くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 利用する鉄道駅



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

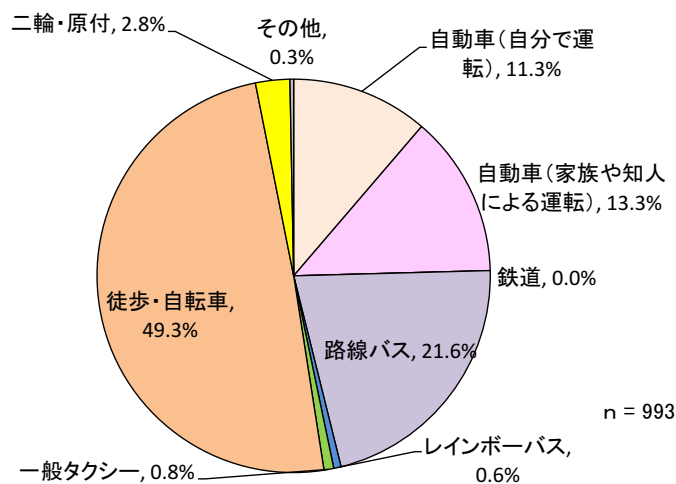
図 利用する鉄道駅 (中学校区別)

(3) 鉄道駅までの移動手段

回答者の約 5 割は、「徒歩・自転車」で鉄道駅までアクセスしています。

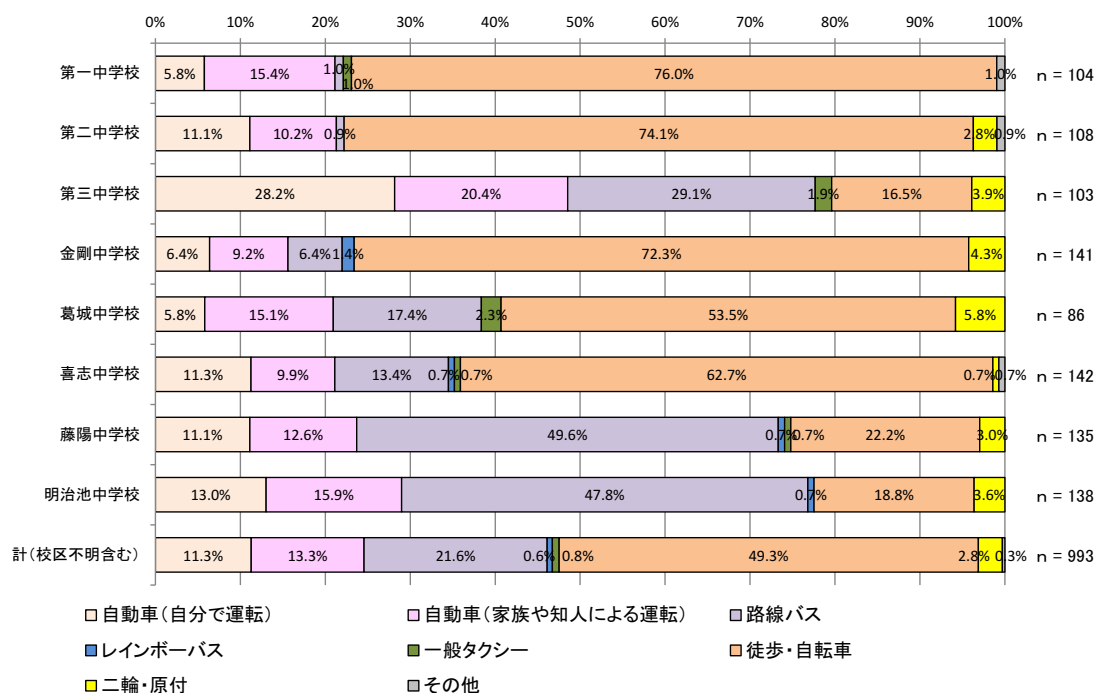
路線バスも約 2 割を占めています。特に、藤陽中学校区や明治池中学校区では、「路線バス」によるアクセスが約 5 割を占めています。

また、自分で運転、家族や知人による運転をあわせると、自動車によるアクセスも 2 割を上回っています。特に、第三中学校区では、自動車によるアクセスの割合が高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 鉄道駅までの移動手段



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

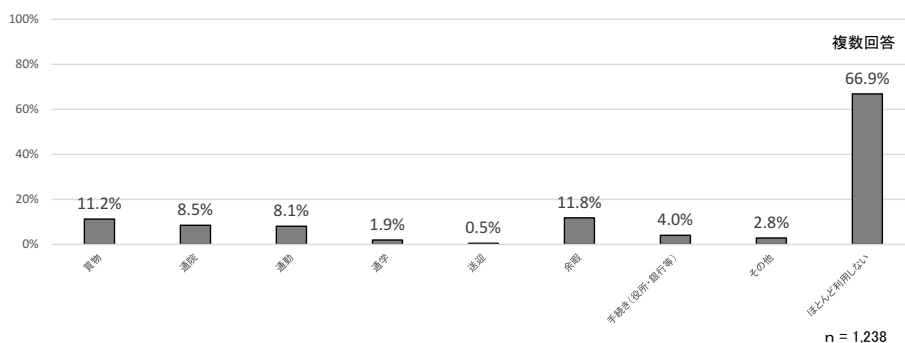
図 鉄道駅までの移動手段 (中学校区別)

5. 路線バスの利用

(1) 路線バスの利用目的

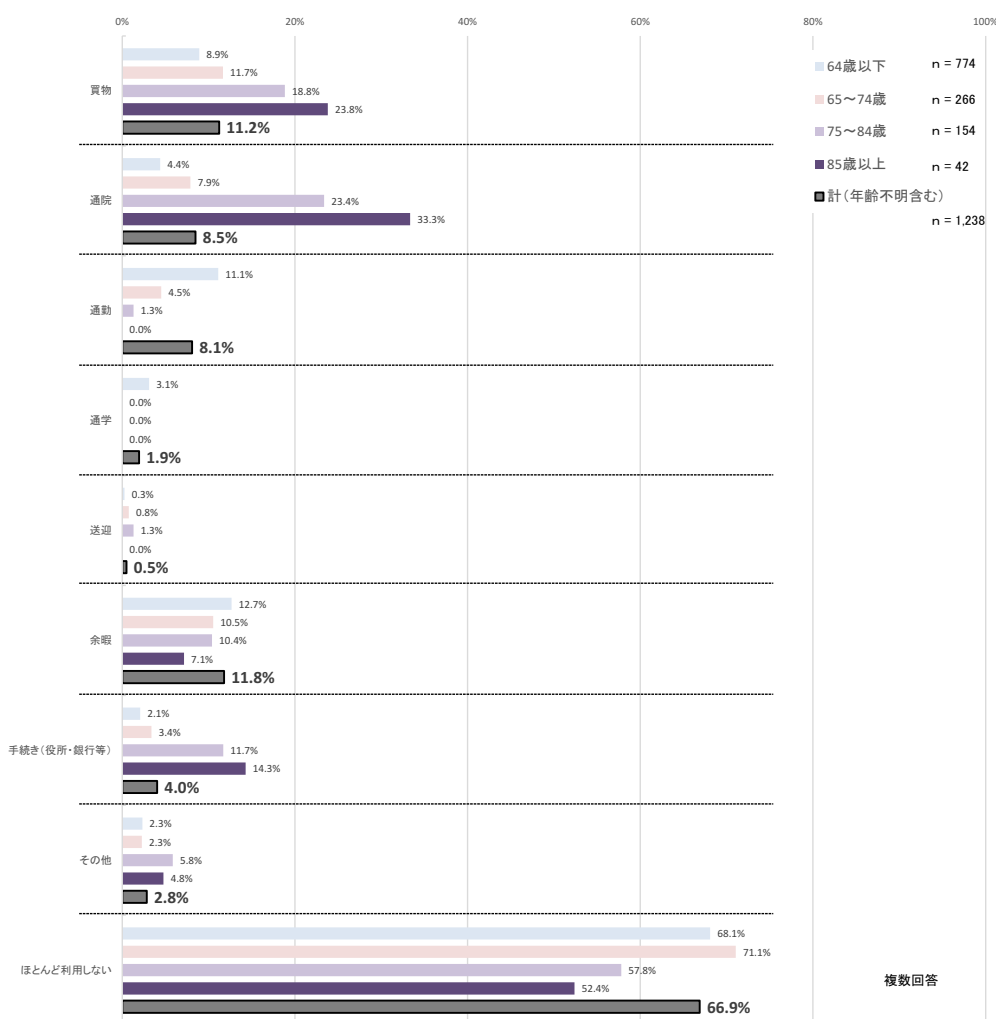
バスを「ほとんど利用しない」回答者が約7割を占めています。利用する回答者については、買物や余暇、通院、通勤が利用目的として多くなっています。

年齢階層別にみると、75歳以上では、買物や通院を目的とした利用が多くみられます。



※ 不明・未回答を除く割合

図 路線バスの利用目的



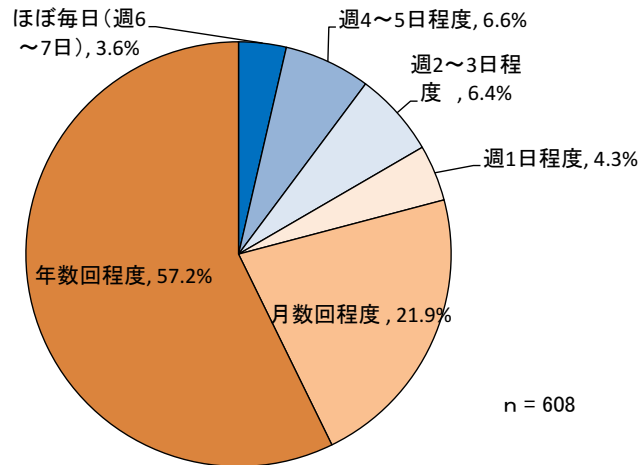
※ 不明・未回答を除く割合

図 路線バスの利用目的（年齢階層別）

(2) 路線バスの利用頻度

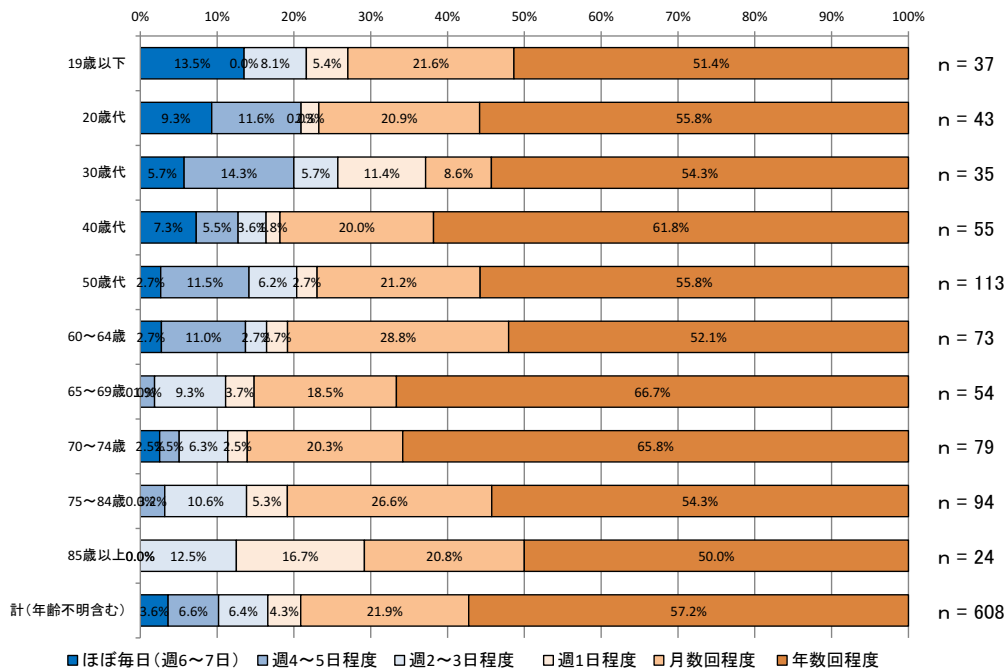
路線バスの利用については、約 6 割が「年数回程度」と回答しています。

年齢階層別にみると、若い世代ほど、「ほぼ毎日（週 6～7 日）」の頻度で利用する回答者が多くなっています。一方、70 歳以上では、年齢が上がるにつれ、週 2～3 日程度、週 1 日程度で利用する回答者が多くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 路線バスの利用頻度



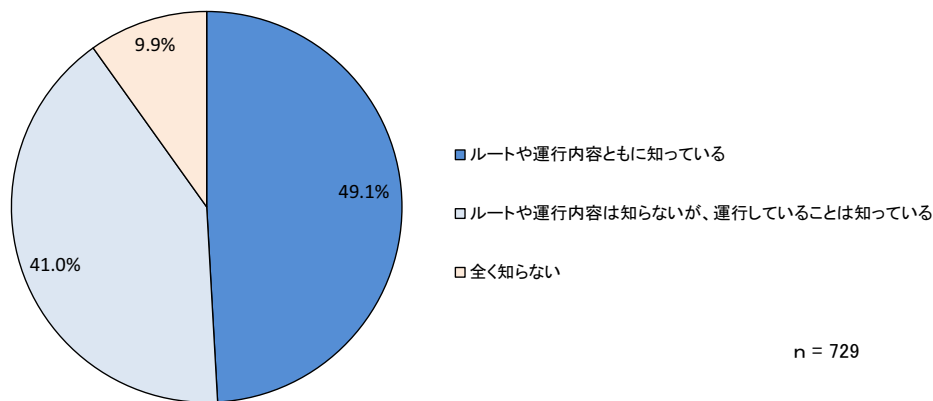
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 路線バスの利用頻度 (年齢階層別)

(3) 認知状況

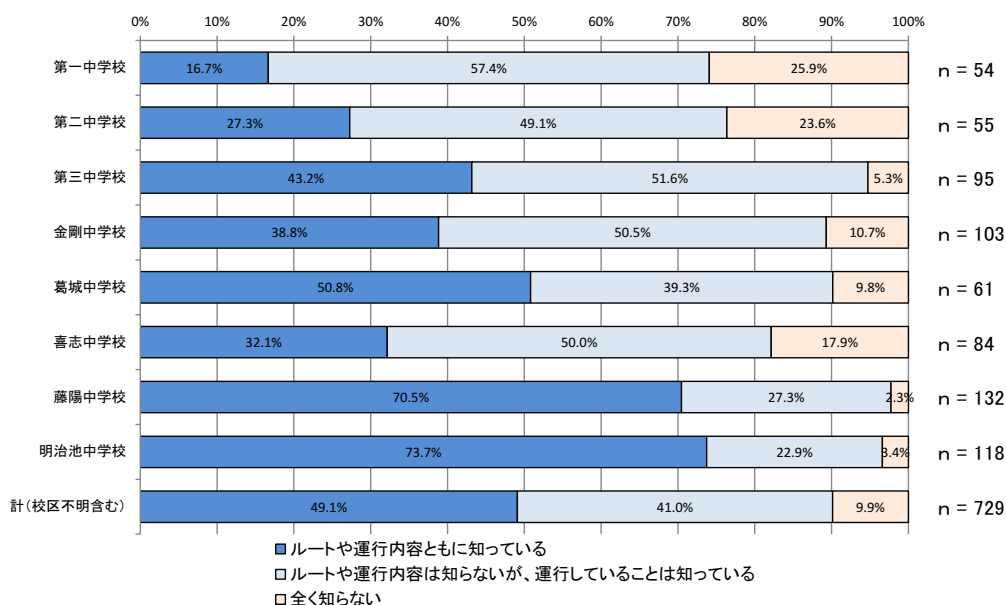
路線バスの認知状況については、回答者の約 5 割が「ルートや運行内容ともに知っている」状況となっている。一方、「全く知らない」とあわせ、ルートや運行内容を知らない回答者も約 5 割となっています。

中学校区別にみると、第一中学校区、第二中学校区や喜志中学校区で、ルートや運行内容を知らない回答者の割合が高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 路線バスの認知状況



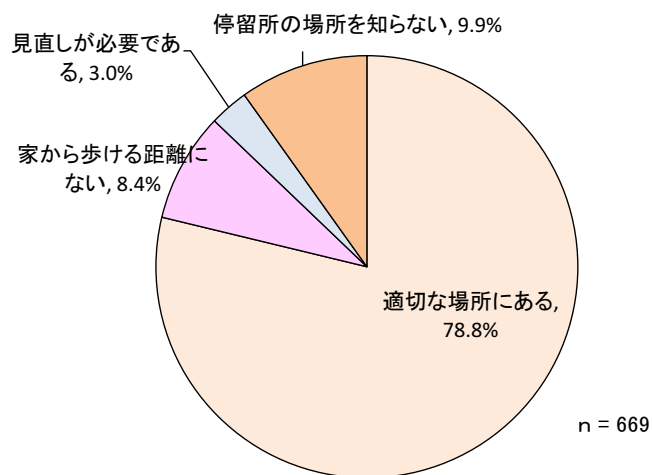
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 路線バスの認知状況（中学校別）

(4) 停留所の位置

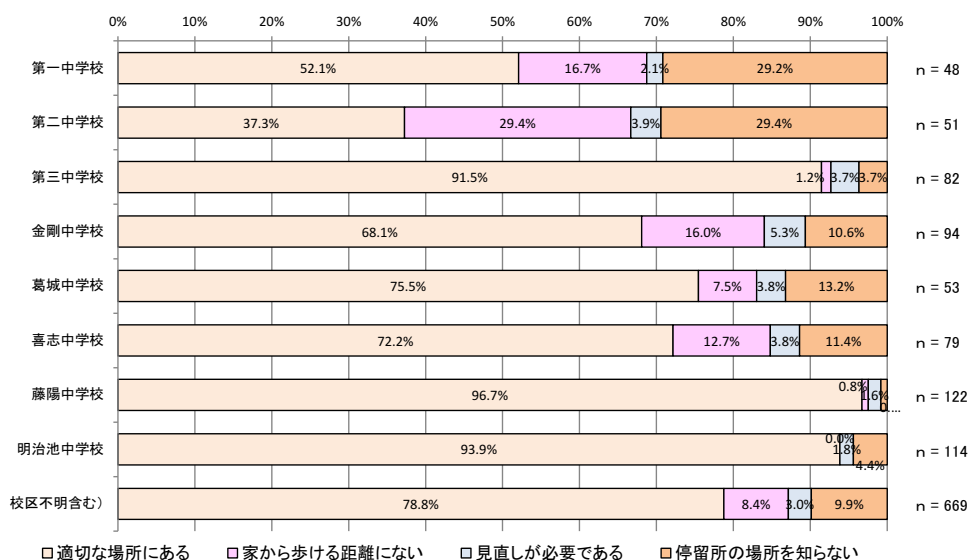
路線バスの停留所の位置については、約 8 割の回答者が「適切な場所にある」と回答しています。

中学校区別にみると、第二中学校区では「家から歩ける距離にない」とする回答が約 3 割と なっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 停留所の位置

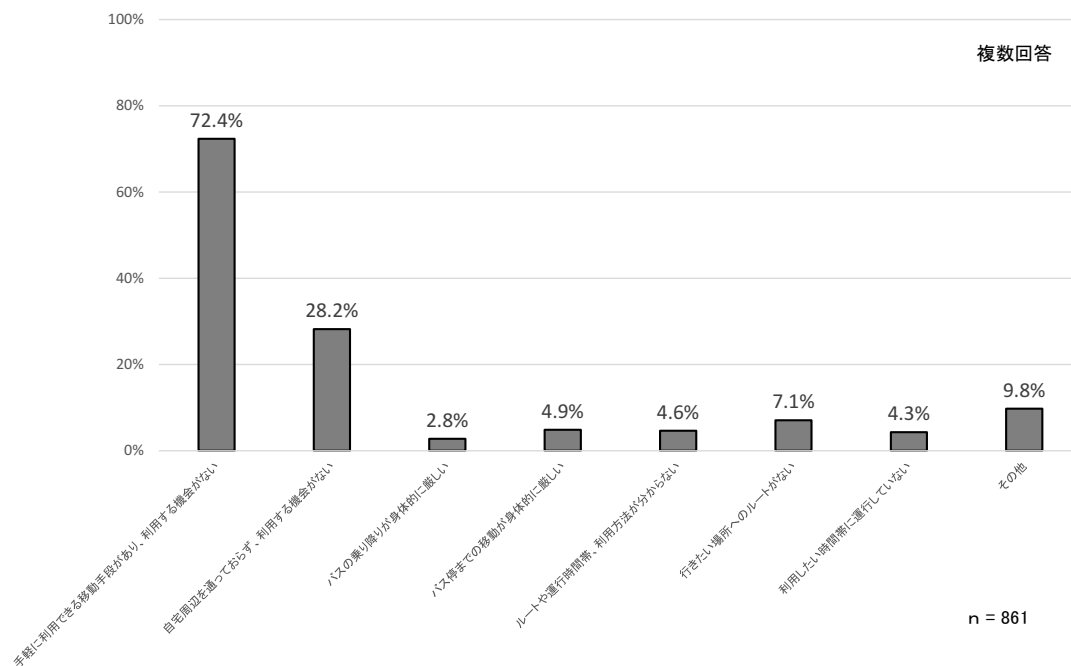


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 停留所の位置（中学校別）

(5) 路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由については、「手軽に利用できる移動手段があり、利用する機会がない」の割合が約7割となっています。他には、「自宅周辺を通過しておらず、利用する機会がない」ことを理由とする回答が多くなっています。



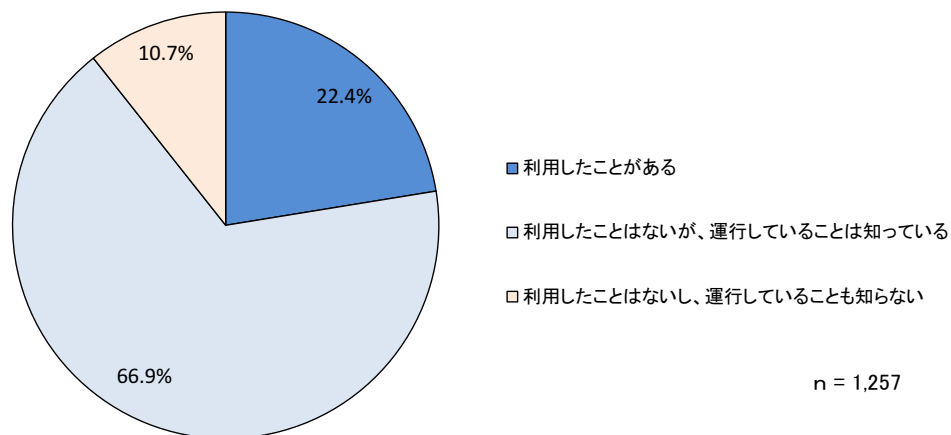
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 路線バスを利用しない理由

6. レインボーバスの利用

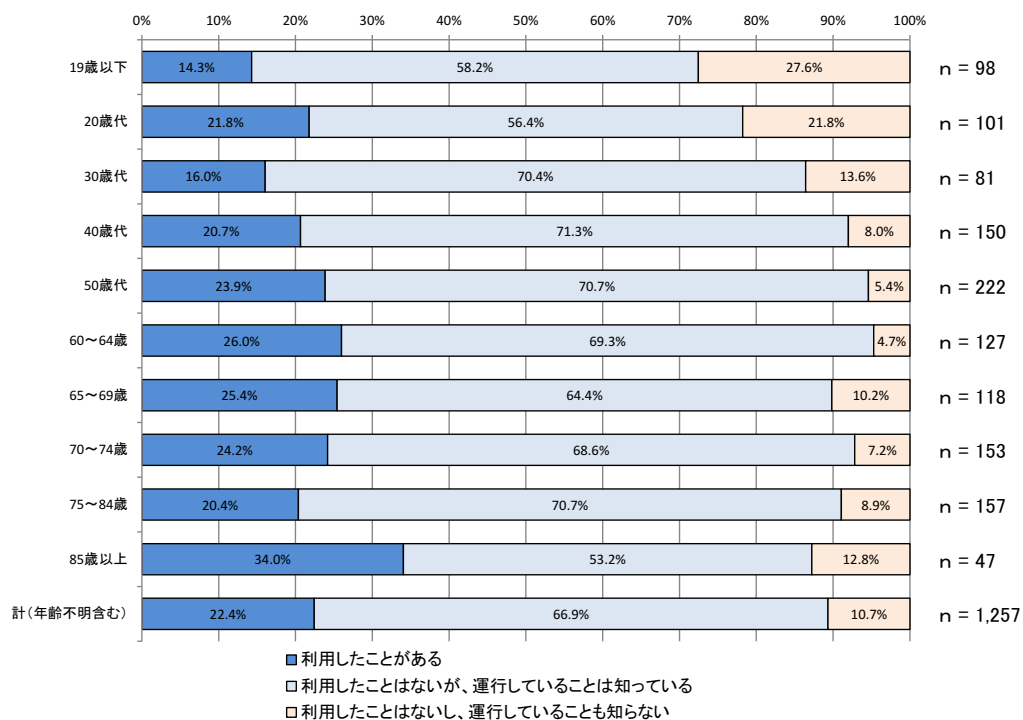
(1) 利用状況と認知状況

レインボーバスについては、回答者の約2割が「利用したことがある」状況となっています。年齢階層別にみると、20歳代以下の若い世代の認知度が低くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 レインボーバスの利用状況と認知状況

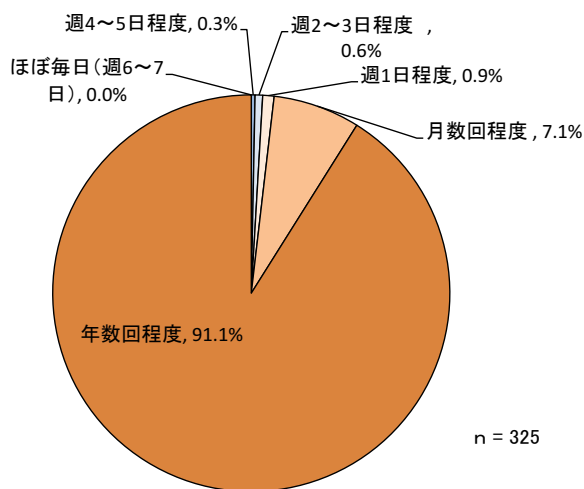


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 レインボーバスの利用状況と認知状況（年齢階層別）

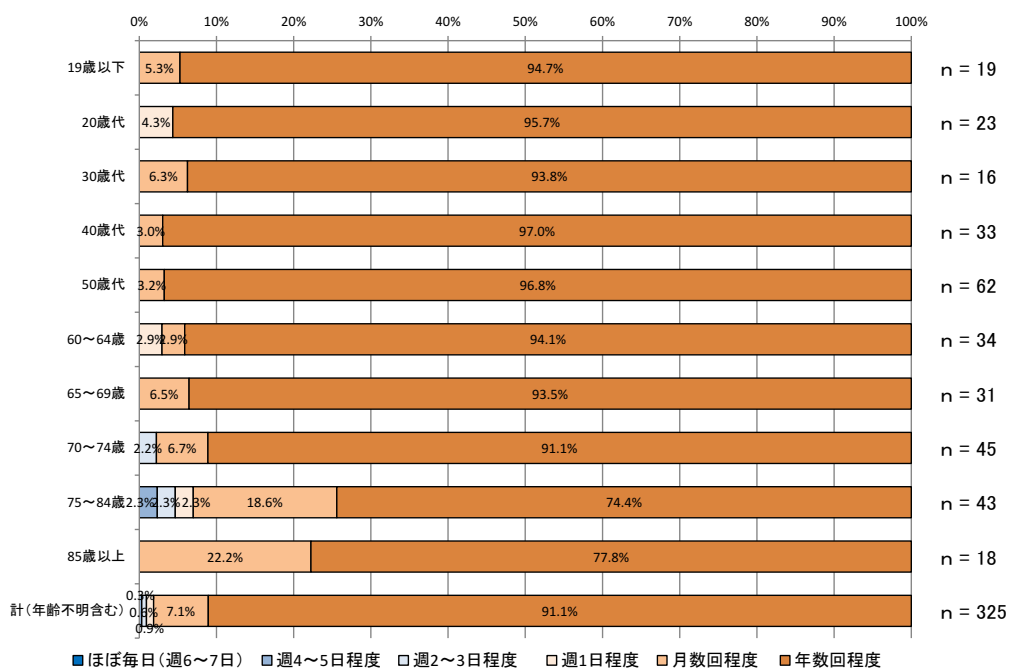
(2) レインボーバスの利用頻度

レインボーバスの利用については、回答者の約9割が「年数回程度」となっています。
 年齢階層別にみると、75歳以上で、利用頻度が高い傾向となっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 レインボーバスの利用頻度



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

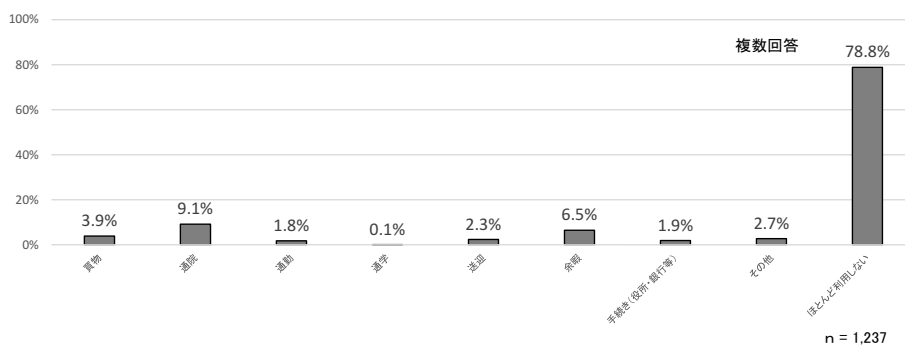
図 レインボーバスの利用頻度 (中学校区別)

7. タクシーの利用

(1) タクシーの利用目的

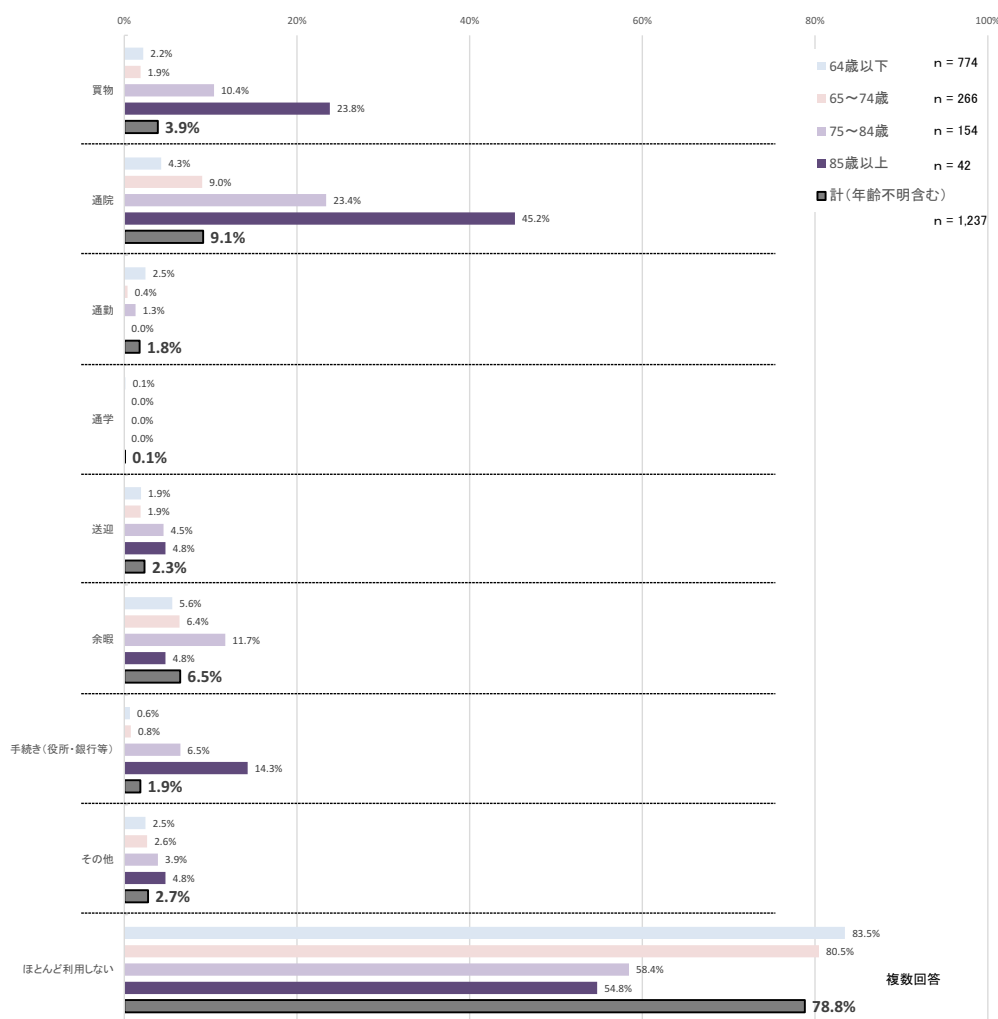
タクシーを「ほとんど利用しない」回答者が約7割を占めています。利用する回答者については、通院や余暇が利用目的として多くなっています。

年齢階層別にみると、75歳以上では、通院のほか、買物を目的とした利用が多くみられます。



※ 不明・未回答を除く割合

図 タクシーの利用目的



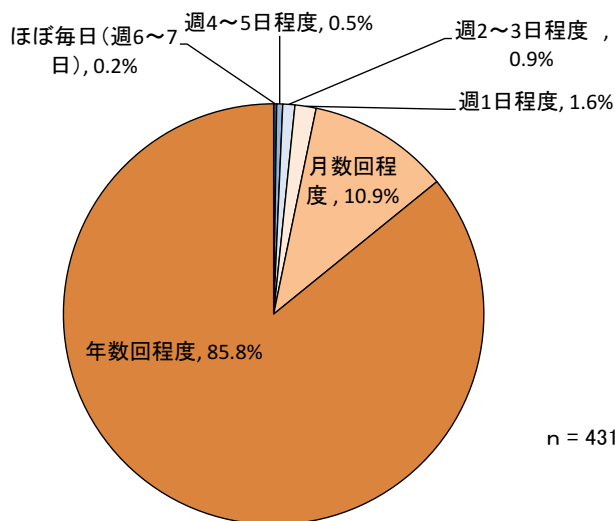
※ 不明・未回答を除く割合

図 タクシーの利用目的（年齢階層別）

(2) タクシーの利用頻度

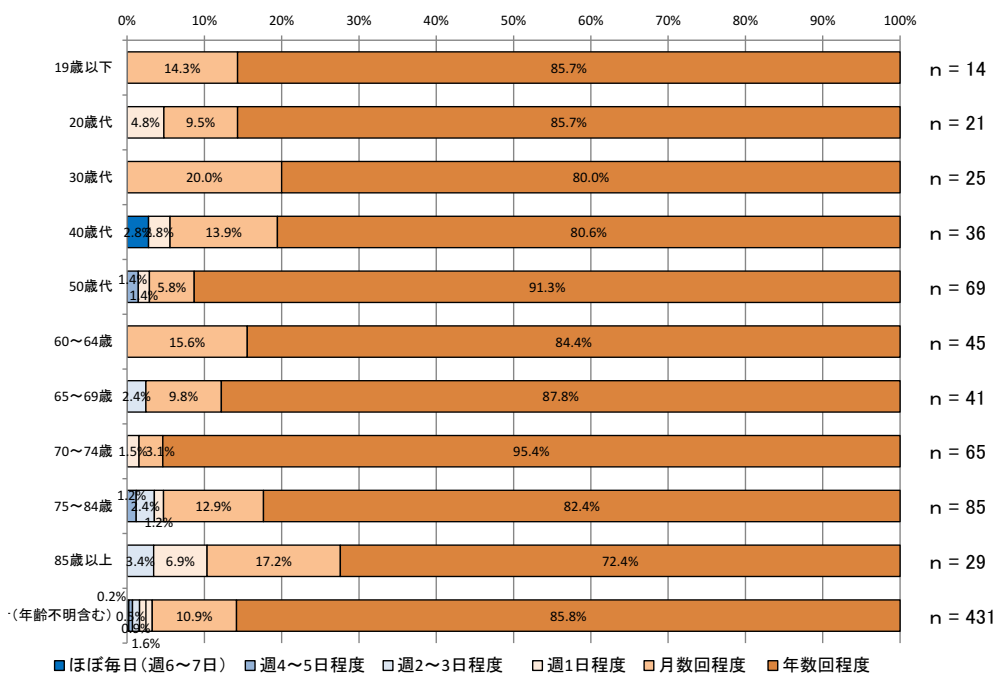
タクシーの利用については、約9割が「年数回程度」と回答しています。

年齢階層別にみると、若い世代ほど、「ほぼ毎日（週6～7日）」の頻度で利用する回答者が多くなっています。一方、85歳以上で利用する頻度が高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 タクシーの利用頻度

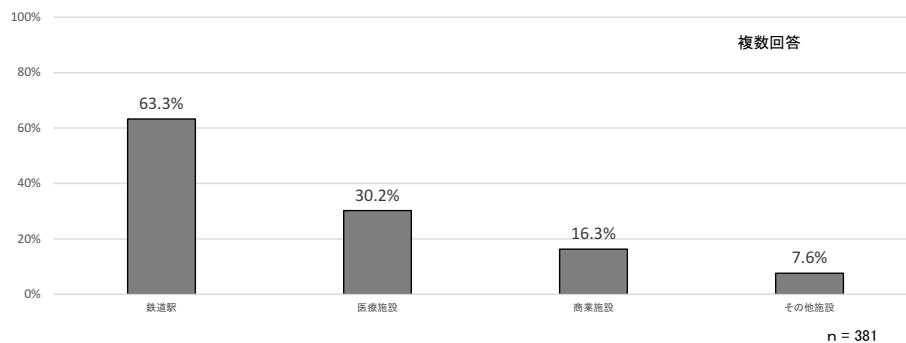


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 タクシーの利用頻度（年齢階層別）

(3) 利便性向上が望ましいタクシー拠点

乗り場の整備や客待ちタクシーの配置等、タクシーがより利用しやすくなってほしい拠点については、鉄道駅が最も多く、ついで、医療施設となっています。



※ 不明・未回答を除く割合

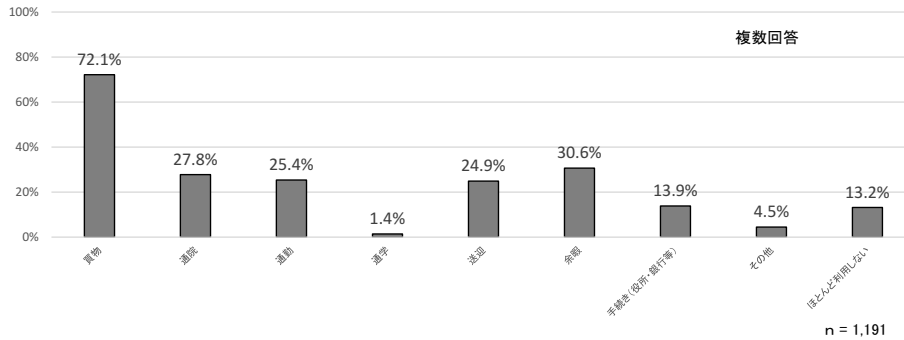
図 利便性向上が望ましいタクシー拠点

8. 自動車の使用

(1) 自動車の使用目的

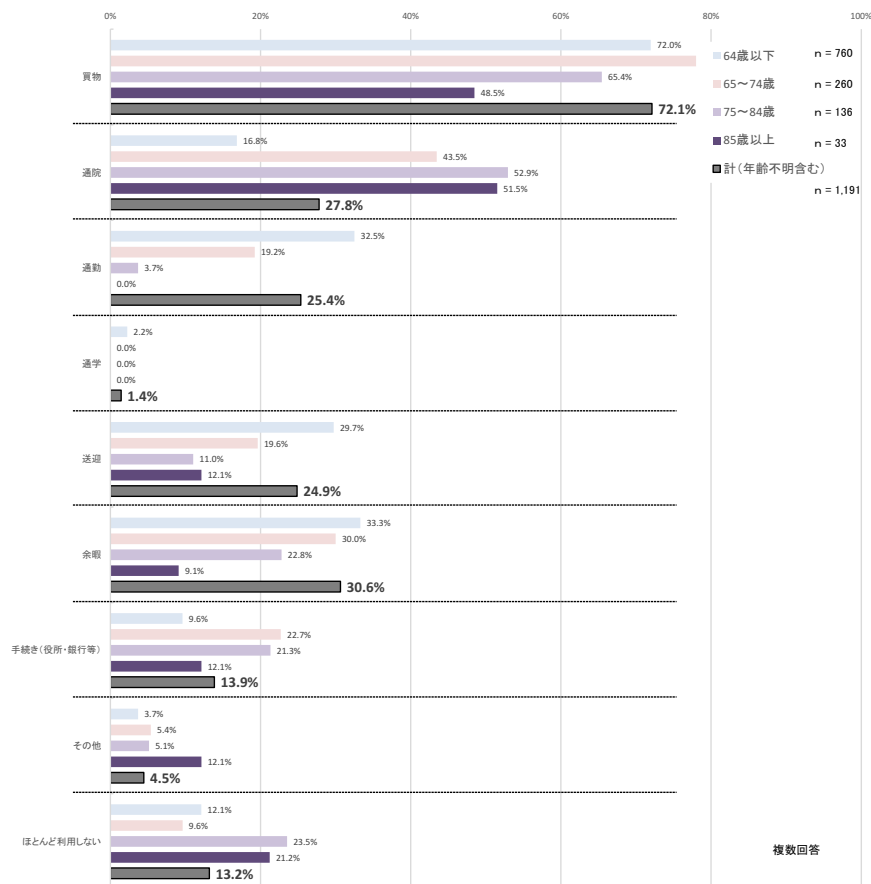
7割以上の回答者が、自動車の使用する目的の1つとして「買物」を挙げています。続いて、「余暇」、「通院」、「通勤」や「送迎」が多くなっています。

年齢階層別にみると、75歳以上では、5割以上の回答者が「通院」のために自動車を使用しています。



※ 不明・未回答を除く割合

図 自動車の使用目的



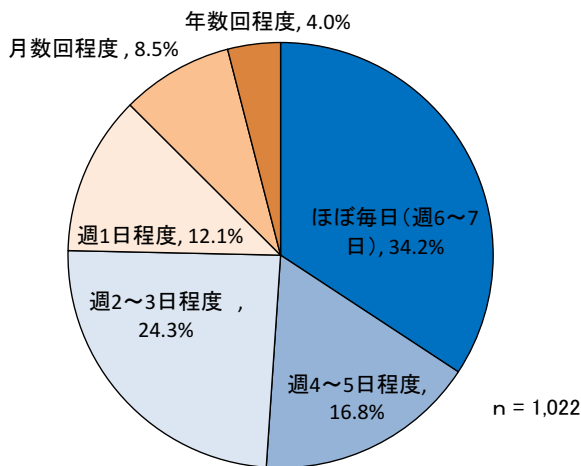
※ 不明・未回答を除く割合

図 自動車の使用目的（年齢階層別）

(2) 自動車の使用頻度

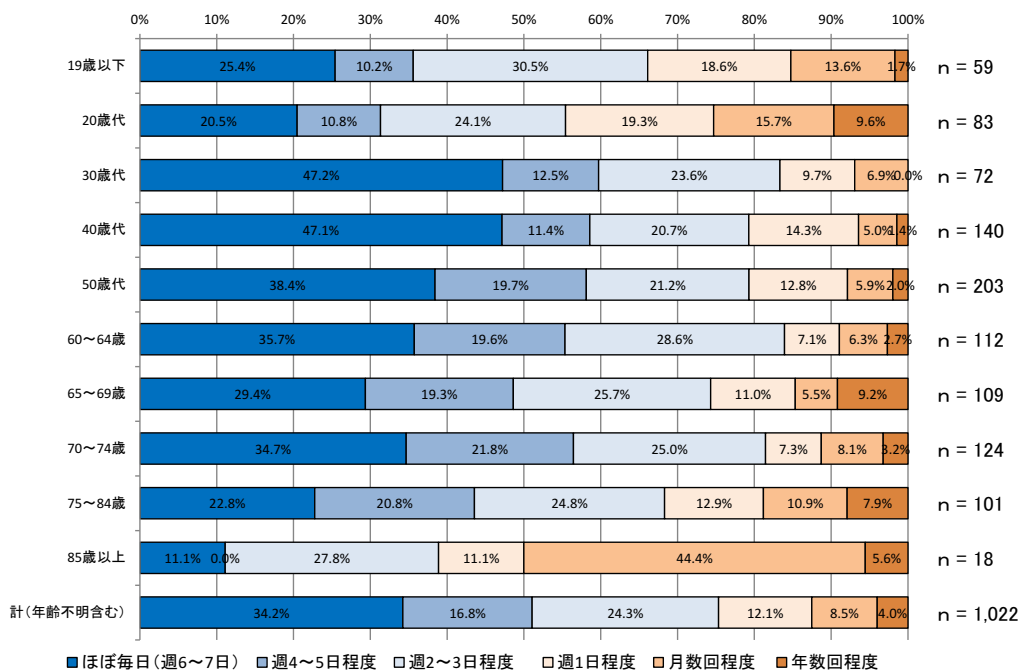
自動車の使用については、3割以上が「ほぼ毎日（週6～7日）」と回答しています。

年齢階層別にみると、「ほぼ毎日（週6～7日）」使用する回答者の割合は30歳代、40歳代で最も高くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 自動車の使用頻度



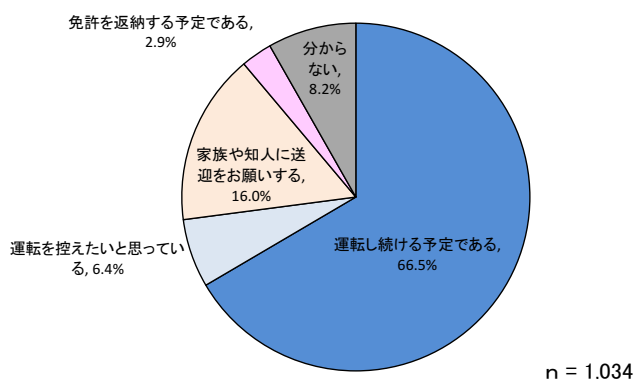
※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 自動車の使用頻度（年齢階層別）

(3) 今後の自動車利用

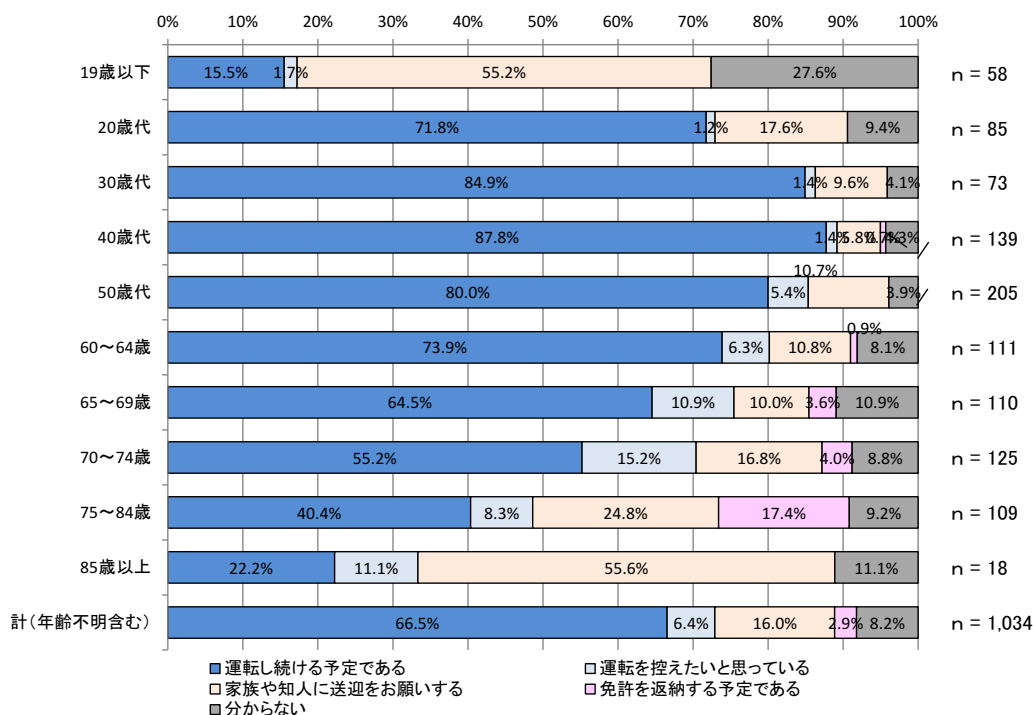
回答者の約7割が、「今後も運転し続ける予定である」と回答しています。

一方、65歳以上では、多くの年代で1割以上の回答者が「運転を控えたいと思っている」と回答しています。また、75～84歳については、「免許を返納する予定である」回答者が約2割となっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 今後の自動車利用



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

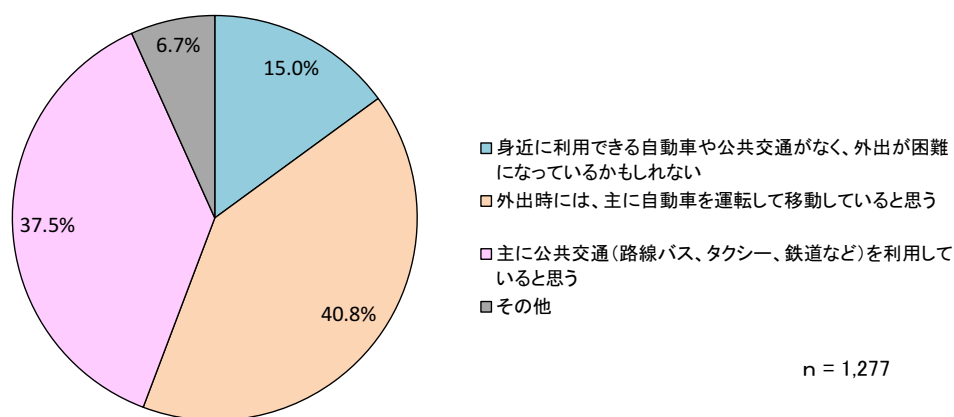
図 今後の自動車利用 (年齢階層別)

9. 将来の移動

(1) 10年後の移動イメージ

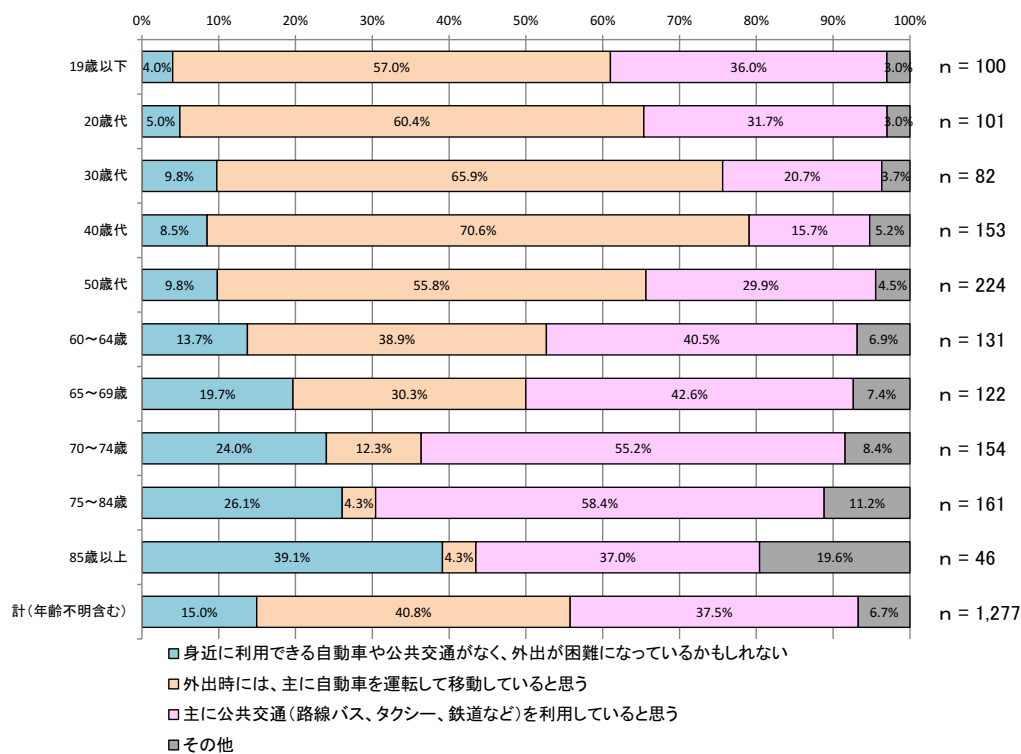
10年後の移動イメージについて、「外出時には、主に自動車を運転して移動していると思う」回答者とともに、「主に公共交通（路線バス、タクシー、鉄道など）を利用して移動していると思う」回答者がそれぞれ約4割となっています。

年齢階層別にみると、年齢が上がるほど、「身近に利用できる自動車や公共交通がなく、外出が困難になっているかもしれない」ことに不安を抱いている回答者が多くなっています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 10年後の移動イメージ



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 10年後の移動イメージ（年齢階層別）

(2) 公共交通の維持のための協力意向について

今後、公共交通の維持のための協力意向について、「積極的に公共交通を利用する」が最も多く、約4割となっています。一方で「特になし」も5割を占めています。

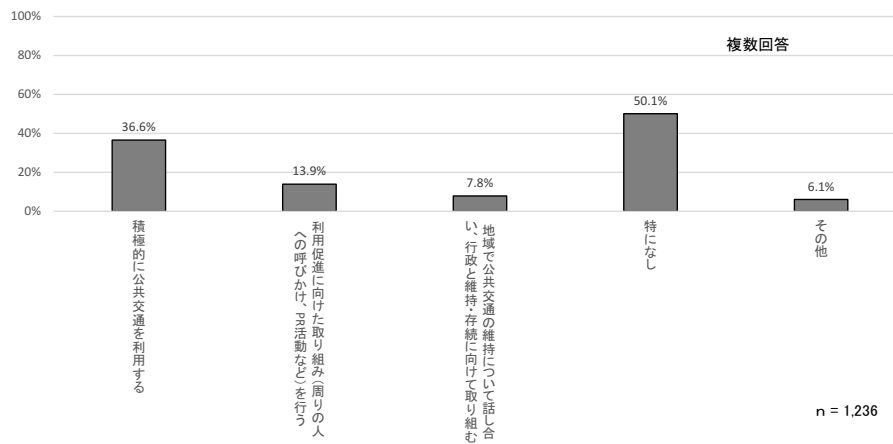


図 公共交通の維持のための協力意向

(3) 公共交通の維持のための対策について

今後、公共交通の維持のための対策について、「利用者と行政も協力・負担すべきであるが、沿線の企業や団体も負担することが望ましいと思う」回答者が最も多く、4割以上となっています。

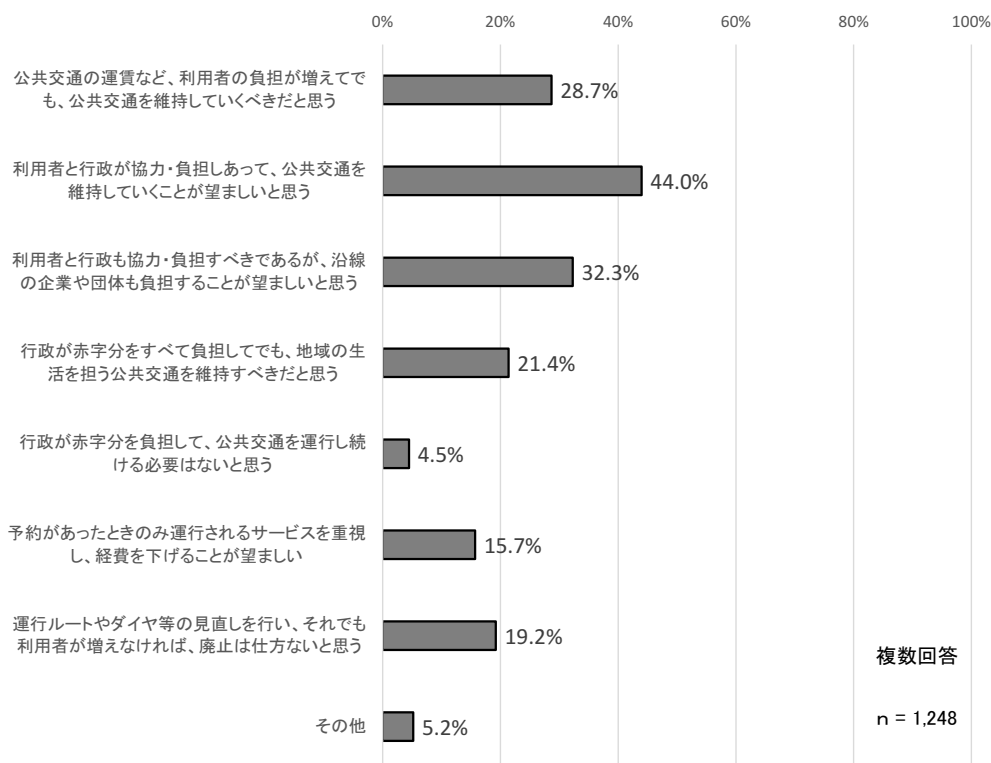


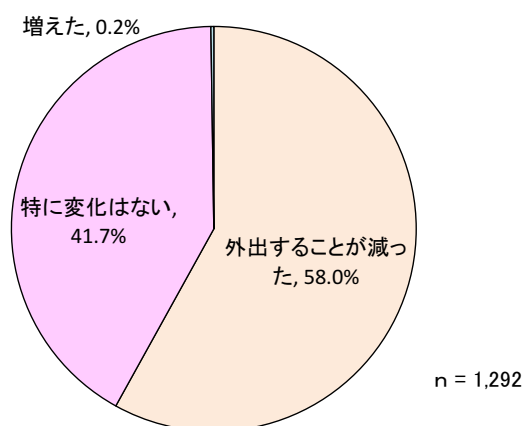
図 公共交通の維持のための対策

10. その他

10.1 コロナ禍における移動

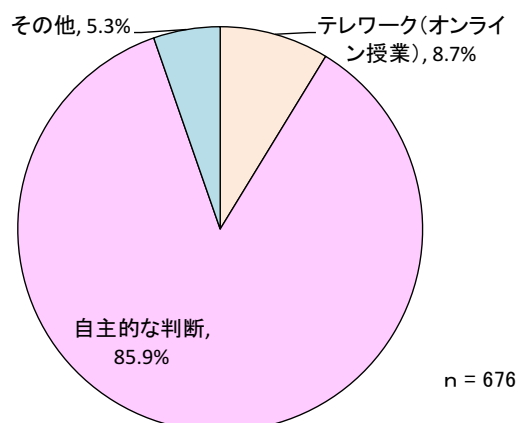
(1) 外出状況の変化

コロナ禍における外出状況については、「特に変化はない」回答者が約4割を占める一方、「外出することが減った」回答者が約6割を占めています。また、外出が減った理由については、「自主的な判断」によるものである回答者が約9割を占めています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 外出状況の変化

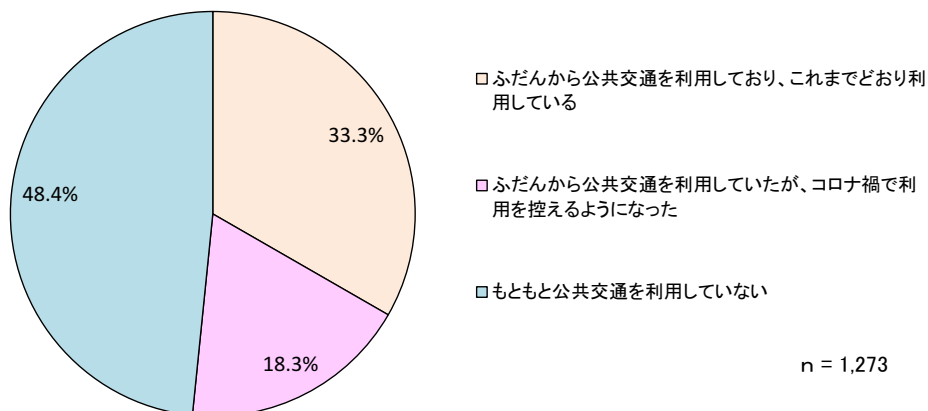


※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

図 外出状況が変化した理由

(2) コロナ禍における公共交通の利用への影響

コロナ禍における公共交通の利用への影響について、「ふだんから公共交通を利用しており、これまでどおり利用している」回答者が約3割を占める一方、「ふだんから公共交通を利用していましたが、コロナ禍で利用を控えるようになった」回答者が約2割を占めています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合

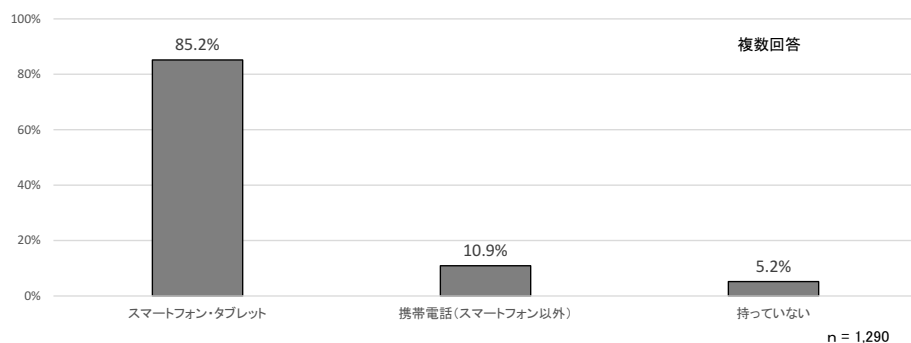
図 コロナ禍における公共交通に対する不安

10.2 スマートフォンの利用について

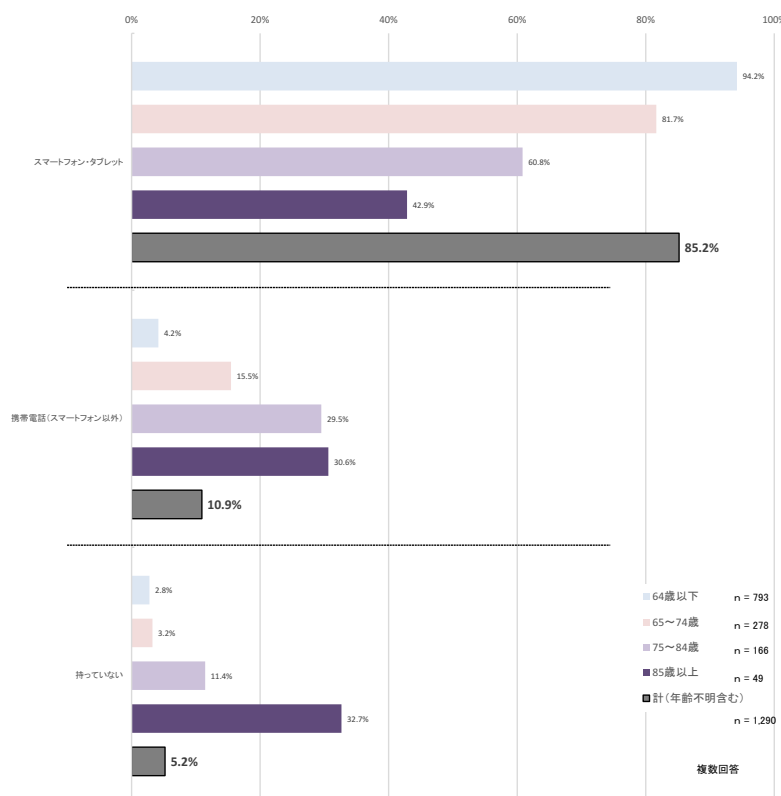
(1) スマートフォンなどの所有

回答者のうち、約9割がスマートフォン・タブレットを所有しています。

また、年齢階層別にみると、年齢が上がるほど、所有している回答者の割合が低くなるものの、65～74歳で約8割、75～84歳で約6割、85歳以上でも約4割がスマートフォン・タブレットを所有しています。



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合
図 スマートフォン等の所有



※ 不明・未回答、複数回答された回答を除く割合
図 スマートフォン等の所有率（年齢階層別）

(2) スマートフォンなどの利用

スマートフォンなどの携帯電話を所有している回答者のうち、約7割が通話、SNS（LINE等）を活用しています。路線・乗換検索は約17%、キャッシュレス決済は約25%となっています。

年齢階層別にみると、年齢が上がるほど、通話利用が多くなる一方、SNS（LINE等）やインターネット等、各種サービスの利用割合が低くなっています。

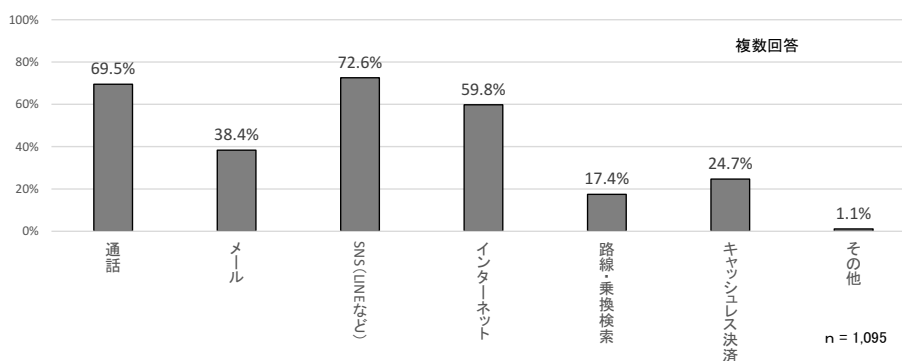


図 スマートフォンなどの利用

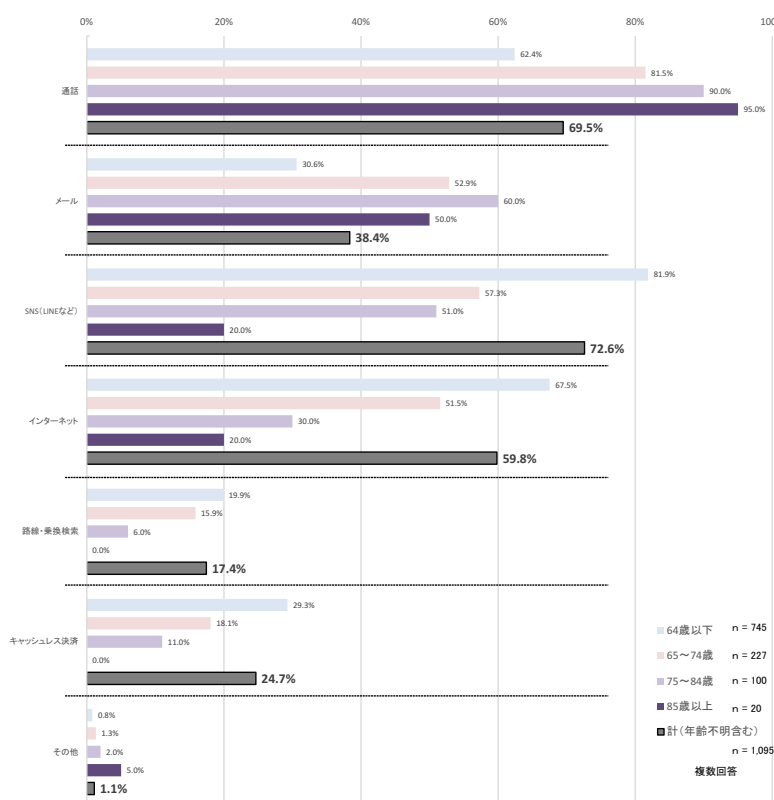


図 スマートフォンなどの利用（年齢階層別）