

## 公共交通モニタリング調査結果

---

## 1 モニタリング調査（簡易パーソントリップ調査含む）の実施

### (1) 目的

市民の移動実態を把握する簡易パーソントリップ調査を行い、交通手段分担率を計測することで、第2次金沢交通戦略に掲げる目標値の達成状況の継続的なモニタリングを実施する。

加えて、公共交通への利用転換条件の把握、モビリティ・マネジメント（MM）の考え方を取り入れたアンケートによる意識啓発も目的とする。

### (2) 調査概要

- ・ 回答対象：市内に居住されている方（20～74歳を対象）より無作為抽出
- ・ 想定回収率及び配布数：2,000部程度を目標、回収率30%と想定し、6,000通を配布する。
- ・ 配布及び回収方法：個別配布（ポスティング）により配布し、郵送による回収を行う。
- ・ 市域における交通分担率をなるべく歪みなく把握するために、地区別に実際の人口構成比率に合わせたアンケート配布数を下表の通り設定する。
- ・ 調査期間：平成30年10月15日（月）～11月9日（金）

### (3) 設問内容

- ・ 個人属性
- ・ パーソントリップ調査（平日1日＋休日1日）  
→移動手段分担率の継続的なモニタリング、交通行動の把握
- ・ 公共交通利用意向（手段転換に求められるサービスレベル把握）
- ・ MMの考え方を取り入れたコミュニケーション・アンケート※

※メッセージ性のあるアンケートへ回答する過程でまちづくりや交通に関して考えてもらい、人々の自発的な行動変容（過度なクルマ依存からの脱却）を働きかける手法。

- ・ 回収数：1,561部（回収率26%）

## アンケート記入用紙

- 同封の案内文をご確認の上、ご回答ください。
- 設問によって、選択する○の数や、場所を直接記入するなど、回答方法が指定されていますのでご注意ください。
- 『Ⅱ. 一日の移動について』（2～3ページ）は、案内文の裏面にある記入例を参考に、ご回答ください。

### Ⅰ. あなたご自身について

問1 次の（ア）～（オ）の各項目についてご記入ください。

（ア）性別	1. 男性                      2. 女性
（イ）年齢	1. 10歳代    2. 20歳代    3. 30歳代    4. 40歳代 5. 50歳代    6. 60歳代    7. 70歳代    8. 80歳以上
（ウ）お住まいの郵便番号	郵便番号：〒（                      ）－（                      ） ※郵便番号がわからない方は住所（番地は不要）を記入ください。 住所：（                      市・町                      町・丁目）
（エ）自動車運転免許の有無	1. ある    2. ない    3. 以前持っていたが自主返納した
（オ）自由に使える車の有無	1. ある（個人所有）    2. ある（家族と共用）    3. ない



1 ページ

裏面2ページに続きます→

**II. 一日の移動について**  
 問2 あなたの一日の移動についてお答えください。(10月15日(月)～11月9日(金)の間)

**(ア) 平日の移動 (月～金)** 緑枠内が回答記入箇所です

記入する日付をお書き下さい→ 月 日 ( 曜日 ) の移動

<p>自宅</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>1 番目の移動</p> <p><b>A. 目的地の住所</b></p> <p>市町 町・丁目                  または施設名</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>2 番目の移動</p> <p><b>A. 目的地の住所</b></p> <p>市町 町・丁目                  または施設名</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>3 番目の移動</p> <p><b>A. 目的地の住所</b></p> <p>市町 町・丁目                  または施設名</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>4 番目の移動</p> <p><b>A 目的地の住所</b></p> <p>市町 町・丁目                  または施設名</p>	<p><b>B. 移動時刻</b></p> <p>時 分 出発</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>時 分 到着</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p><b>B. 移動時刻</b></p> <p>時 分 出発</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>時 分 到着</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p><b>B. 移動時刻</b></p> <p>時 分 出発</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>時 分 到着</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p><b>B. 移動時刻</b></p> <p>時 分 出発</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>時 分 到着</p>	<p><b>C. 移動の目的 (1つだけ○)</b></p> <p>1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院                  4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動                  7.その他 ( )</p> <p><b>D. 交通手段 (すべて○)</b></p> <p>1.JR・IR 2.北鉄(電車) 3.路線バス                  4.家族の送迎 5.自動車 6.自転車                  7.原付・バイク 8.徒歩のみ 9.タクシー                  10.その他 ( )</p> <p>【鉄道・バスを利用した場合のみ記入】                  乗車した駅・停留所 ( )                  降車した駅・停留所 ( )</p> <hr/> <p><b>C. 移動の目的 (1つだけ○)</b></p> <p>1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院                  4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動                  7.その他 ( )</p> <p><b>D. 交通手段 (すべて○)</b></p> <p>1.JR・IR 2.北鉄(電車) 3.路線バス                  4.家族の送迎 5.自動車 6.自転車                  7.原付・バイク 8.徒歩のみ 9.タクシー                  10.その他 ( )</p> <p>【鉄道・バスを利用した場合のみ記入】                  乗車した駅・停留所 ( )                  降車した駅・停留所 ( )</p> <hr/> <p><b>C. 移動の目的 (1つだけ○)</b></p> <p>1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院                  4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動                  7.その他 ( )</p> <p><b>D. 交通手段 (すべて○)</b></p> <p>1.JR・IR 2.北鉄(電車) 3.路線バス                  4.家族の送迎 5.自動車 6.自転車                  7.原付・バイク 8.徒歩のみ 9.タクシー                  10.その他 ( )</p> <p>【鉄道・バスを利用した場合のみ記入】                  乗車した駅・停留所 ( )                  降車した駅・停留所 ( )</p> <hr/> <p><b>C. 移動の目的 (1つだけ○)</b></p> <p>1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院                  4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動                  7.その他 ( )</p> <p><b>D. 交通手段 (すべて○)</b></p> <p>1.JR・IR 2.北鉄(電車) 3.路線バス                  4.家族の送迎 5.自動車 6.自転車                  7.原付・バイク 8.徒歩のみ 9.タクシー                  10.その他 ( )</p> <p>【鉄道・バスを利用した場合のみ記入】                  乗車した駅・停留所 ( )                  降車した駅・停留所 ( )</p>
--	--	---

2 ページ

※簡易パーソントリップ調査ページ

**(イ) 休日**の移動 (土日祝) 緑枠内が回答記入箇所です

記入する日付をお書き下さい→ 月 日 ( 曜日 ) の移動

**自宅**

↓

**1 番目の移動**

**A. 目的地の住所**  
 市町 町・丁目  
 または施設名

↓

**2 番目の移動**

**A. 目的地の住所**  
 市町 町・丁目  
 または施設名

↓

**3 番目の移動**

**A. 目的地の住所**  
 市町 町・丁目  
 または施設名

↓

**4 番目の移動**

**A. 目的地の住所**  
 市町 町・丁目  
 または施設名

**B. 移動時刻**  
 時 分 出発

↓

時 分 到着

↓

**B. 移動時刻**  
 時 分 出発

↓

時 分 到着

↓

**B. 移動時刻**  
 時 分 出発

↓

時 分 到着

↓

**B. 移動時刻**  
 時 分 出発

↓

時 分 到着

**C. 移動の目的 (1つだけ○)**  
 1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院  
 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動  
 7.その他 ( )

**D. 交通手段 (すべて○)**  
 1.JR・IR 2.北鉄(電車) 3.路線バス  
 4.家族の送迎 5.自動車 6.自転車  
 7.原付・バイク 8.徒歩のみ 9.タクシー  
 10.その他 ( )

**【鉄道・バスを利用した場合のみ記入】**  
 乗車した駅・停留所 ( )  
 降車した駅・停留所 ( )

---

**C. 移動の目的 (1つだけ○)**  
 1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院  
 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動  
 7.その他 ( )

**D. 交通手段 (すべて○)**  
 1.JR・IR 2.北鉄(電車) 3.路線バス  
 4.家族の送迎 5.自動車 6.自転車  
 7.原付・バイク 8.徒歩のみ 9.タクシー  
 10.その他 ( )

**【鉄道・バスを利用した場合のみ記入】**  
 乗車した駅・停留所 ( )  
 降車した駅・停留所 ( )

---

**C. 移動の目的 (1つだけ○)**  
 1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院  
 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動  
 7.その他 ( )

**D. 交通手段 (すべて○)**  
 1.JR・IR 2.北鉄(電車) 3.路線バス  
 4.家族の送迎 5.自動車 6.自転車  
 7.原付・バイク 8.徒歩のみ 9.タクシー  
 10.その他 ( )

**【鉄道・バスを利用した場合のみ記入】**  
 乗車した駅・停留所 ( )  
 降車した駅・停留所 ( )

---

**C. 移動の目的 (1つだけ○)**  
 1.通勤・通学 2.買物・私用 3.通院  
 4.帰宅 5.家族の送迎 6.業務上の移動  
 7.その他 ( )

**D. 交通手段 (すべて○)**  
 1.JR・IR 2.北鉄(電車) 3.路線バス  
 4.家族の送迎 5.自動車 6.自転車  
 7.原付・バイク 8.徒歩のみ 9.タクシー  
 10.その他 ( )

**【鉄道・バスを利用した場合のみ記入】**  
 乗車した駅・停留所 ( )  
 降車した駅・停留所 ( )

3 ページ 裏面4ページに続きます→

※簡易パーソントリップ調査ページ

### Ⅲ. 公共交通（バス・鉄道）の利用状況について

問3 通勤をしていますか。 (1つだけ○)

1. 通勤している

↓ 通勤している方

通勤先住所：

\_\_\_\_\_市町\_\_\_\_\_町・丁目

または施設名：\_\_\_\_\_

2. 通勤していない

↓ 通勤していない方

通勤以外で最も頻度の高い外出の

目的（\_\_\_\_\_例：買物、通院、通学）

目的地施設名（\_\_\_\_\_）

↓ 通勤に関して以下の問にお答え下さい

↓ 上記目的に関して以下の問にお答え下さい

問4 公共交通の利用頻度 (最も近いと思うもの1つに○)

1. 週4回以上      2. 週2～3回程度      3. 週1回程度  
4. 月に数日      5. 年に数日      6. まったくない

問5 バス・鉄道の運行本数の増加や運行時間が延長された場合、利用機会を増やすことはできますか。 (1つに○)

1. 増やせる →問6へ  
2. 増やせない →問7へ  
3. 徒歩・自転車で移動できるので利用しない →問7へ

問6 問5で「1. 増やせる」を選択された方にお聞きます。  
それぞれあなたの知っている「現状」と「希望」について、以下の問にお答え下さい。(現状が分からなくても、希望をご記入ください)

	現状	希望
6-1. 運行本数	行き（時間帯：_____時台） 1. 10分に1本程度 2. 15分に1本程度 3. 20分に1本程度 4. 30分に1本程度 5. 分からない	行き 1. 10分に1本程度 2. 15分に1本程度 3. 20分に1本程度 4. 30分に1本程度 5. 分からない
6-2. 帰宅時のバス・鉄道時間	終電・終バス時間 _____時_____分くらい	_____時_____分くらい

## IV. まちと交通に関するあなたのお考えについて

問7 金沢市では、“賑わいのあるまちづくり”を目指しております。  
 そのために大切なのは、  
 ”道路の上”にたくさんの”クルマ”が集中している状態(左図)ではなく、  
 ”まちなか”にたくさんの”人々”が集まっている状態(右図)  
 であると感じますか？(最も近いと思うもの1つに○)



”クルマ”が集中している状態の例

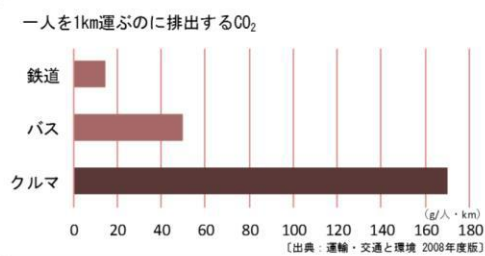


”人々”が集まっている状態の例

1. とてもそう思う
2. そう思う
3. 少しそう思う
4. まったくそのように思わない

↳できれば、その理由をお聞かせ下さい→

問8 ”クルマ”を使っていると、一人を運ぶのに、  
 たくさんの温室効果ガス(CO<sub>2</sub>)がでることが知られています。  
 金沢市では、温暖化対策のためには、できる範囲で、皆様の  
 クルマ利用を控えていただくことがとても効果的だと考  
 えています。あなたは、この  
 ことについてどのように思い  
 ますか？  
 (最も近いと思うもの1つに○)

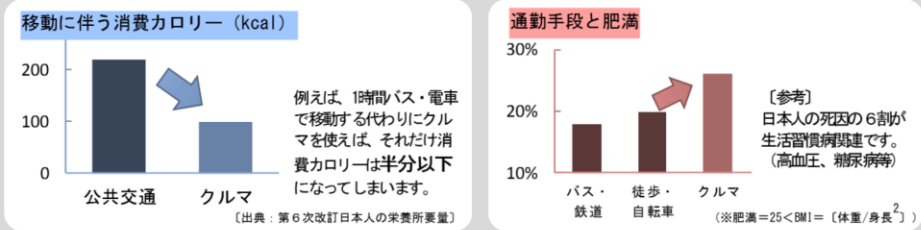


1. 地球温暖化対策のためには、クルマ利用を控えることが最も重要だと思う
2. 地球温暖化対策のためには、クルマ利用を控えるべきだと思う
3. 地球温暖化対策のためにも、できれば、クルマ利用を控えた方がよいと思う
4. クルマ利用は、地球温暖化とは何の関係もない

↳できれば、その理由をお聞かせ下さい→

裏面6ページに続きます→

問9 健康のために「歩くこと」がとても大切だということが、しばしば指摘されています。しかし、クルマばかり使っていると、歩く機会が減って、健康やダイエットにあまり望ましくないとされています。



上のグラフのように、クルマを使うと、公共交通を使う場合よりも、カロリー消費量が半減し、肥満になる確率が上がる場合もあることが知られています。あなたは、このことについて、どのように思われますか？

(最も近いと思うもの1つに○)

1. 健康やダイエットのためには、是非ともクルマを控えるべきだと思う
2. 健康やダイエットのためには、クルマを控えた方が良いと思う
3. できることならば、健康やダイエットのためにも、クルマを控えた方が良いと思う
4. クルマをどれだけ使っても、健康やダイエットには関係ない

↳できれば、その理由をお聞かせ下さい→

問10 問7から9までで、クルマと公共交通の違いについてのお考えをお答えいただきましたが、これらを含めて「公共交通の良い点」として当てはまると思うものすべてに○をつけて下さい。

1. 賑わいのあるまちづくりに貢献する (問7内容)
2. 地球温暖化対策として効果的である (問8内容)
3. 健康づくりやダイエットに役立つ (問9内容)
4. 交通事故の被害者となることや加害者となるリスクを大きく減らすことにつながる
5. 駐車時間・駐車場代を気にせず、ゆっくり買い物ができる
6. 食事と一緒にお酒を飲んでも、安心して帰れる
7. クルマの維持・購入コストと比べると、公共交通を使えばお金の節約につながる
8. 公共交通乗車中の時間は、勉強・読書・スマホの利用など、自由な時間として活用できる
9. みんなで公共交通を使えば、まちなかの渋滞解消につながる
10. 学生や高齢者など、クルマを運転できない人の移動を支えている
11. 観光客にも便利な路線(周遊バスなど)があるため、観光振興に役立っている
12. 駅や電車・バス車両が、金沢のまちのシンボルとなっている
13. その他



問 11 あなたご自身は、「クルマ利用」をできるだけ控えたほうが良い  
 と思われますか？  
 (最も近いと思うもの1つに○)

1. とても強く、そう思う
2. そう思う
3. 少しならば、そう思う
4. まったくそのように思わない
5. クルマを全く・ほとんど利用していない

問 12 もしも「クルマ利用を減らす」としたら、どんなことができると思いますか？  
 記入例にならって、ご自由にお書き下さい。  
 (右下の〔記入例〕を参考に、できれば、できるだけ詳しく、複数ご記入下さい)

〔記入例〕

- ・毎日クルマで通勤していたが、これからは〇〇バス停まで歩いて、週数回はバスで通勤するようにする。
- ・まちなかで買物や食事するときは、クルマで行きコインパーキングに駐車していたが、これからはなるべく電車を利用して、帰りの時間や飲酒を気にせず楽しもうと思う。
- ・通学のときには家族に送迎してもらっていたが、なるべく自転車やバスを使おうと思う。

裏面8ページに続きます→

## V. ご意見をお聞きかせください。

問 13 市内の公共交通の利用促進や利便性の向上につながるご意見がありましたら、どうぞ自由にお書きください。


質問は、これで終わりです。多くの質問にお答えいただき、誠にありがとうございました。  
空欄になっている箇所や、○印のつけ忘れ、あるいは○印のつけすぎは、ないでしょうか？  
恐れ入りますが、最後にもう一度ご確認ください。

ご記入いただき、ありがとうございました。  
返信用封筒に、ご家庭で記入したすべてのアンケート冊子を入れて、ポストに投函してください（切手は不要です）。  
投函期限は、平成30年11月9日（金）です。  
ご協力をよろしくお願いいたします。



## 2 アンケート集計・分析・とりまとめ

### (1) 個人属性

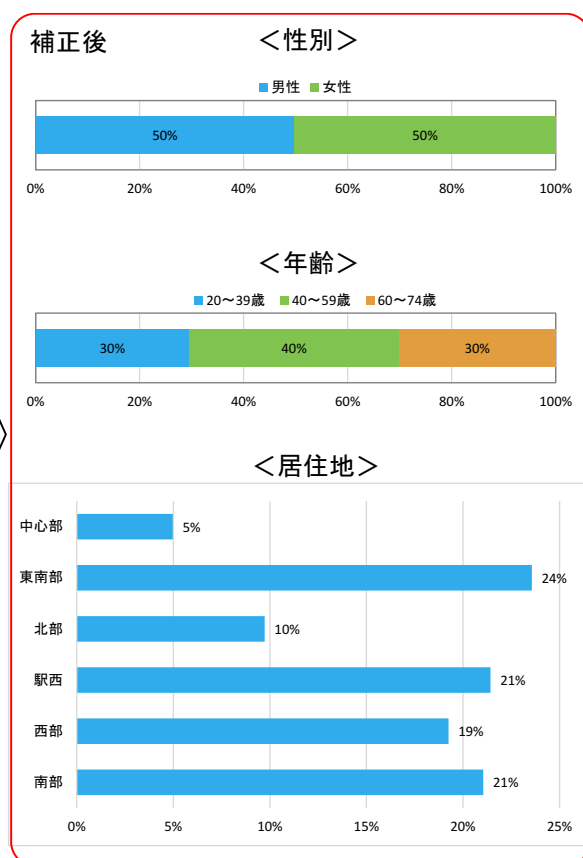
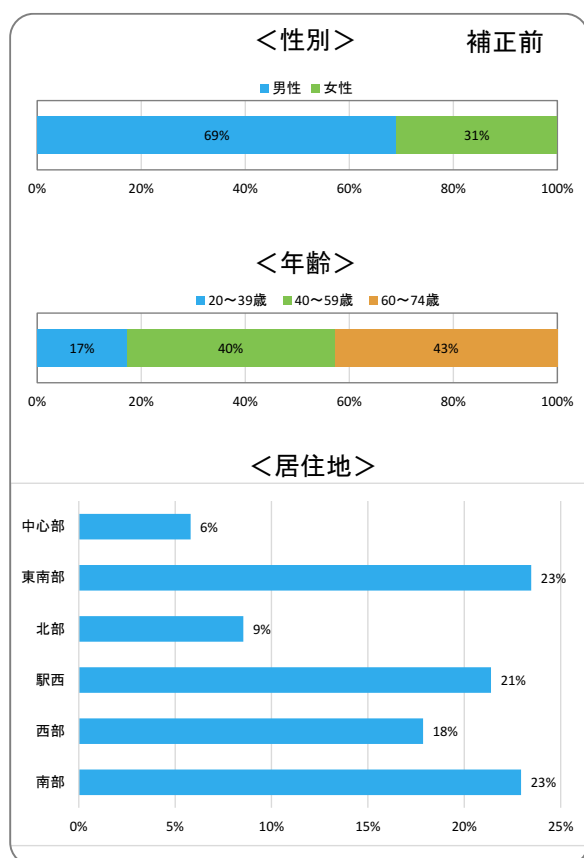
#### ① 性別、年齢、居住地と拡大係数の設定

- ・性別、年齢について、アンケート回収結果（左図、補正前）に偏りが見られたため、実際の金沢市の性別比、年齢比、さらに居住地比に適合させる補正（拡大係数<sup>\*</sup>の設定）を行った。

→以後、補正後の数値を全ての集計に用いる。

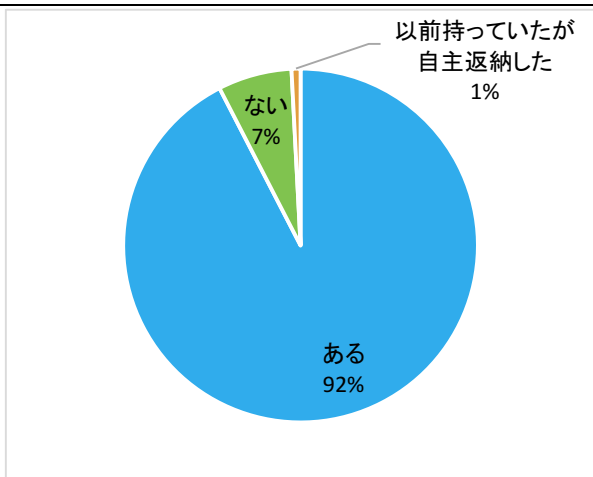
※拡大係数について

- ・サンプル調査において、母集団全体の状況を把握するためには、サンプル全体から統計的手法を用いて推定（復元）するプロセスが拡大と呼ばれ、特にパーソントリップ調査で多く用いられる。
- ・一般に拡大は、有効サンプルをカテゴリーに分け、カテゴリーごとの有効サンプル率の逆数（母数集団数／有効サンプル数）を「拡大係数」として設定する。



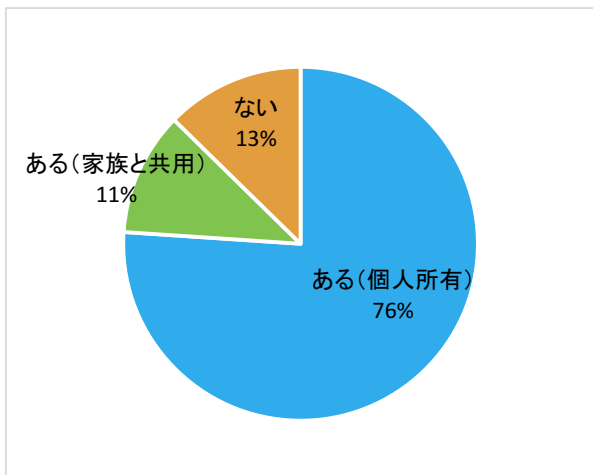
② 免許の保有

・アンケート回答者の約9割は、免許を保有している。



③ 自由に使える車

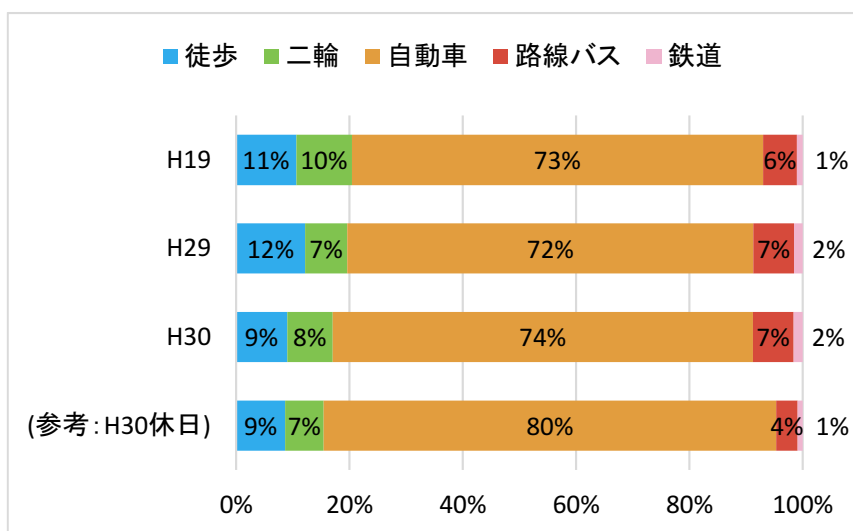
・アンケート回答者の約9割は、自由に使える車があり、また約8割は個人所有の車である。



## (2) 簡易パーソントリップ調査結果

## ① 平日交通手段分担率（全体）

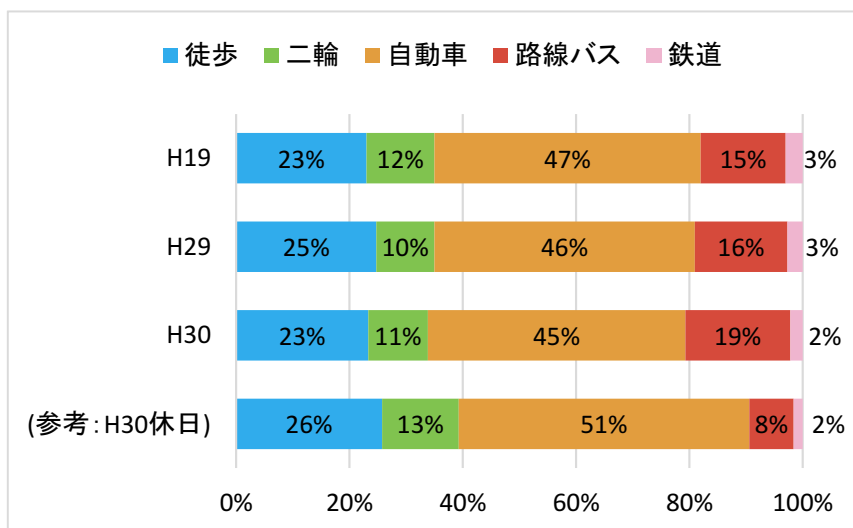
- ・ 自動車の交通手段分担率が74%と最も多く、バスが7%となっている。
- ・ 市内の公共交通分担率について、自動車の分担率はH19年時点から73%前後でほとんど変わっていない。
- ・ 徒歩+二輪の分担率はH19、H29時点より減少している。
- ・ 公共交通（路線バス+鉄道）分担率はH19時点より増加している。H29時点とほぼ同じである。
- ・ 休日は平日より自動車分担率が高く、公共交通分担率が低い。



## ① 平日交通手段分担率（まちなか※）

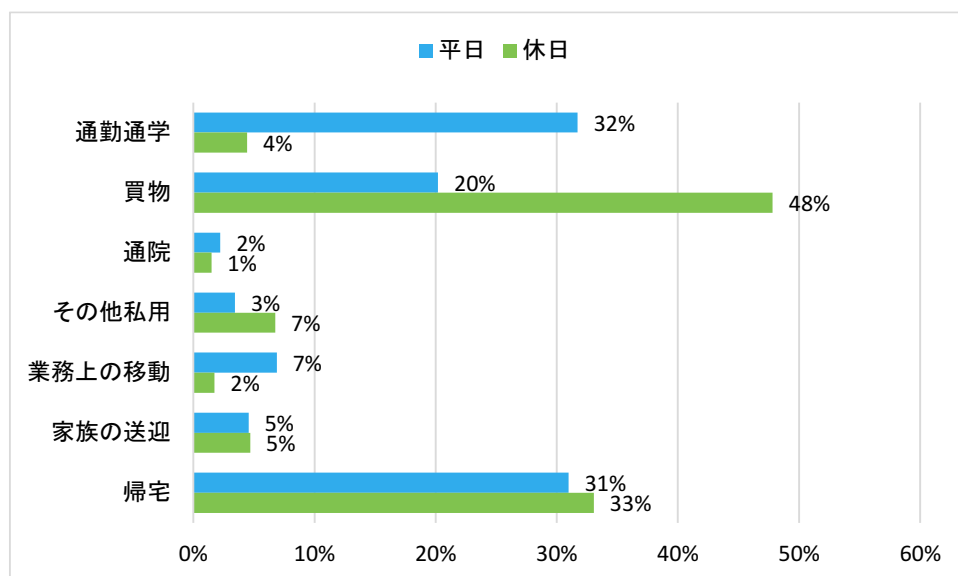
- ・ 自動車分担率は継続して減少傾向、公共交通（路線バス+鉄道）分担率は継続して増加傾向が続いている。
- ・ 休日は平日より自動車分担率、徒歩・二輪分担率が高く、公共交通分担率が低い。

※発地が金沢駅・武蔵・香林坊・片町エリア（パーソントリップ調査で定義された01,02番ゾーン）のトリップ



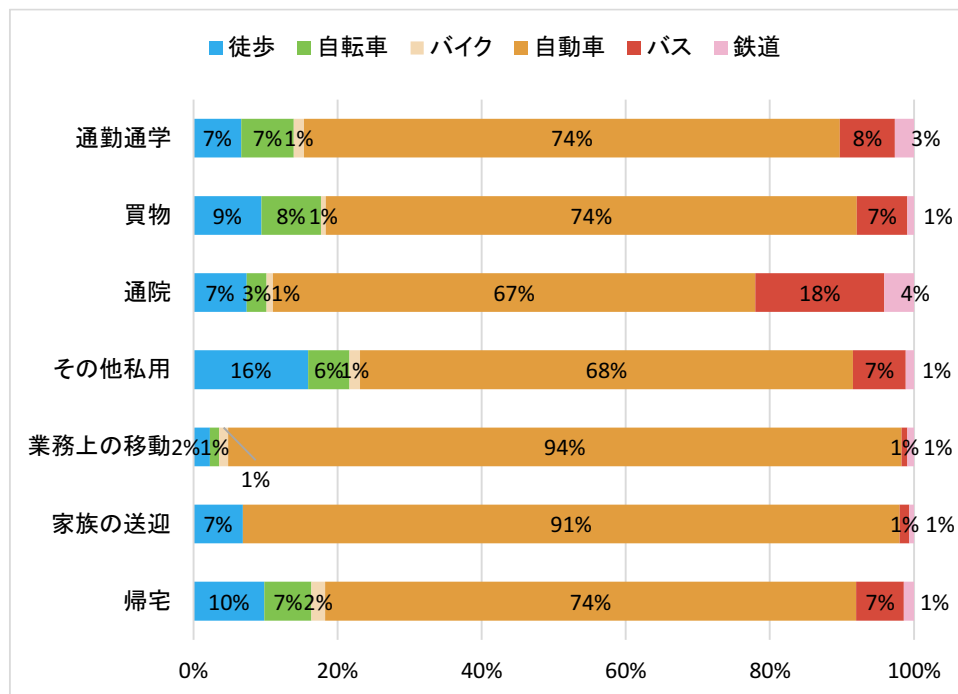
② 移動目的

- ・平日は「通勤・通学」が32%と最も多い。
- ・休日は「買物」が48%と最も多い

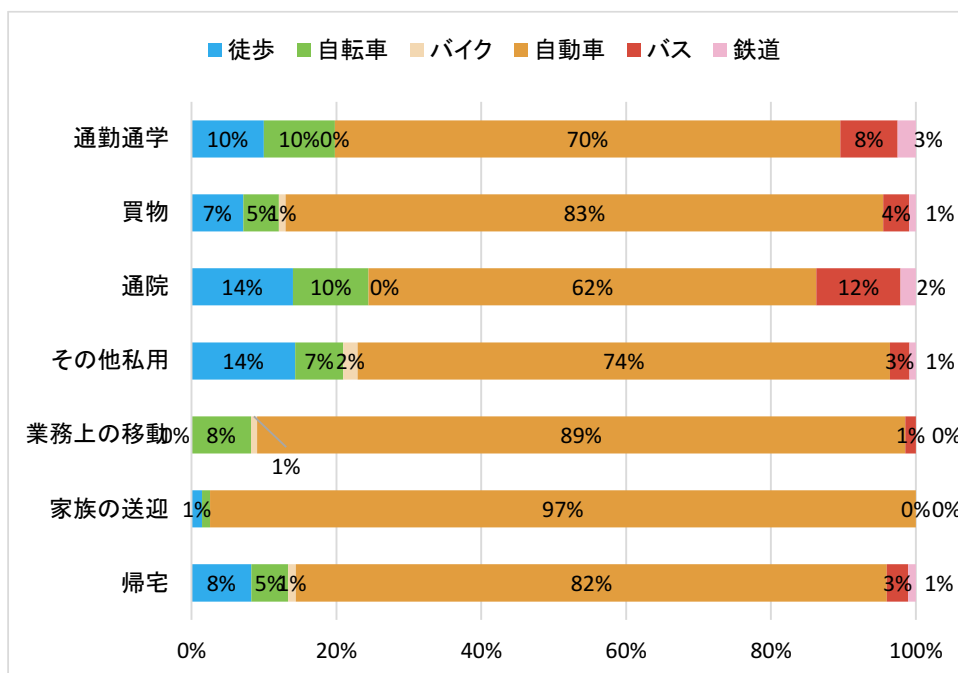


## ③ 移動目的ごとの交通手段分担率

- ・ 移動目的ごとの手段分担率は、送迎や業務上の移動において、特に自動車の分担率が高い。
- ・ 通院は、自動車の分担率がやや下がり、バスの分担率がやや上がる。
- ・ 平日休日ともに上記の傾向は同じだが、休日は自動車分担率が全体的に高い。



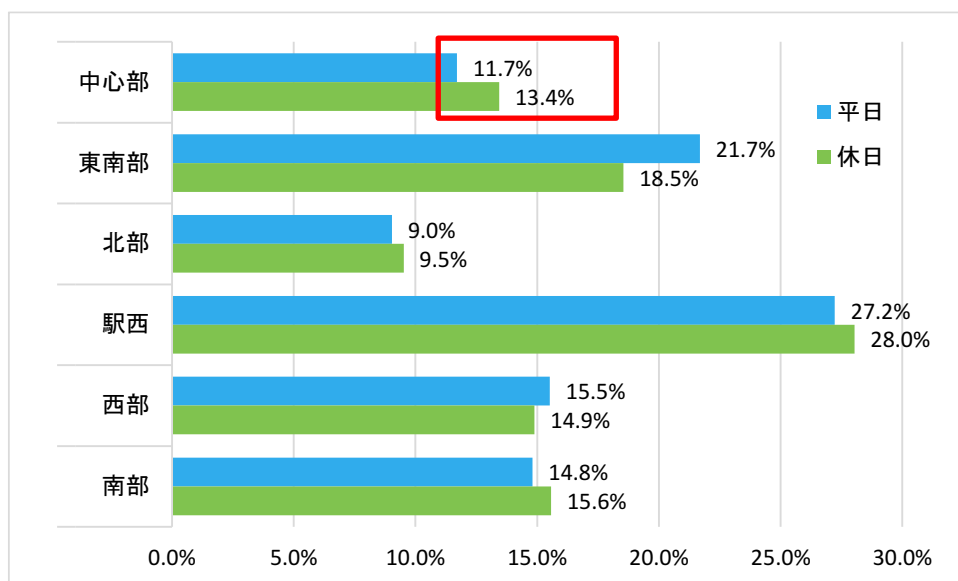
平日



休日

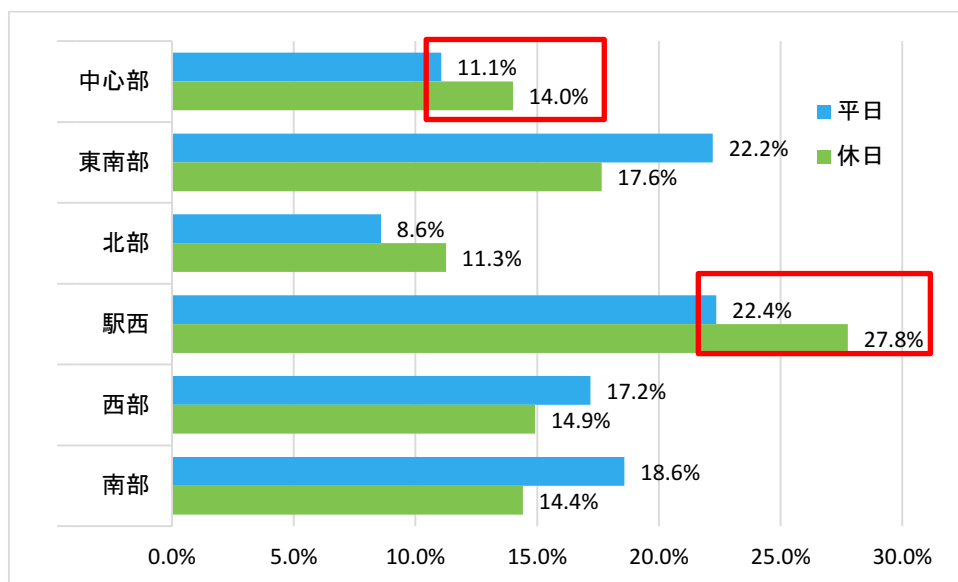
④ 平休別目的方面の比較

- ・ 休日はまちなかを目的地とする移動がやや多い。(⊕図)
- ・ 買物目的においても、休日にまちなか目的とする移動が多い。そのほか、駅西方面を目的とする移動が多い。



<⊕帰宅目的除くトリップ>

※帰宅トリップ、域外・発着無回答除く



<⊖買物目的トリップのみ抽出>



## ⑤ 第2次金沢交通戦略成果指標目標値の達成状況

- ・第2次金沢交通戦略では、その成果を測定する指標として、具体的な成果指標目標値を定めている。
- ・そのなかでも今回行った簡易パーソントリップ調査で把握できる移動手段分担率に関わる指標である「市内の公共交通分担率」（重要成果指標）および「まちなかにおける自動車分担率」について整理した。また、金沢市統計書で把握できる「鉄道・バス利用者」（重要成果指標）も併せて整理した。
- ・各種指標ともに、戦略の目標値の達成に向かって着実に向上を続けてきていると考えられる。

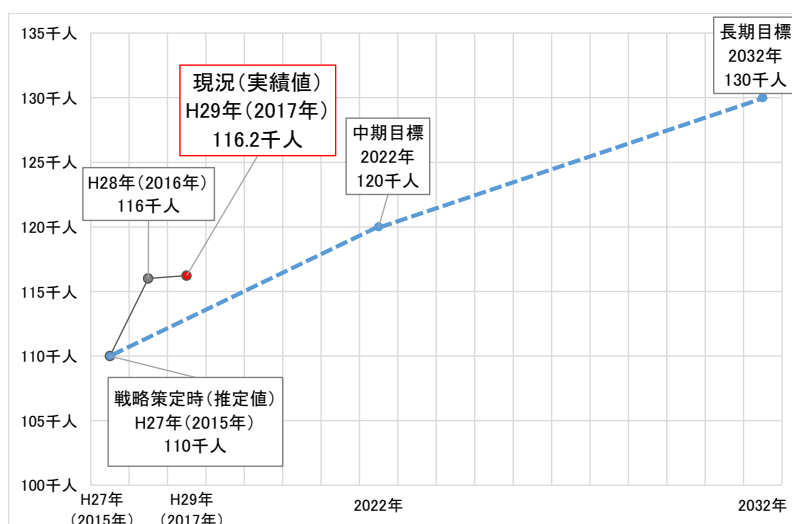
【重要成果指標】

鉄道・バス利用者数

現況(H27推定)：110千人/日

中期目標：120千人/日

長期目標：130千人/日

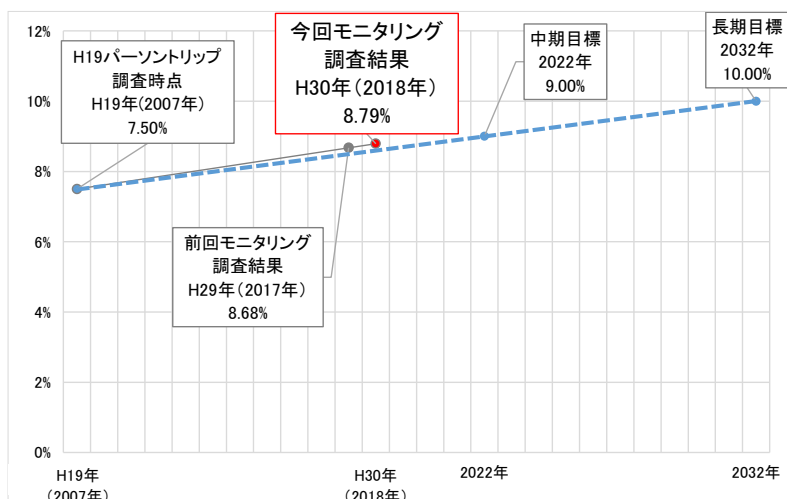


【重要成果指標】

市内の公共交通分担率

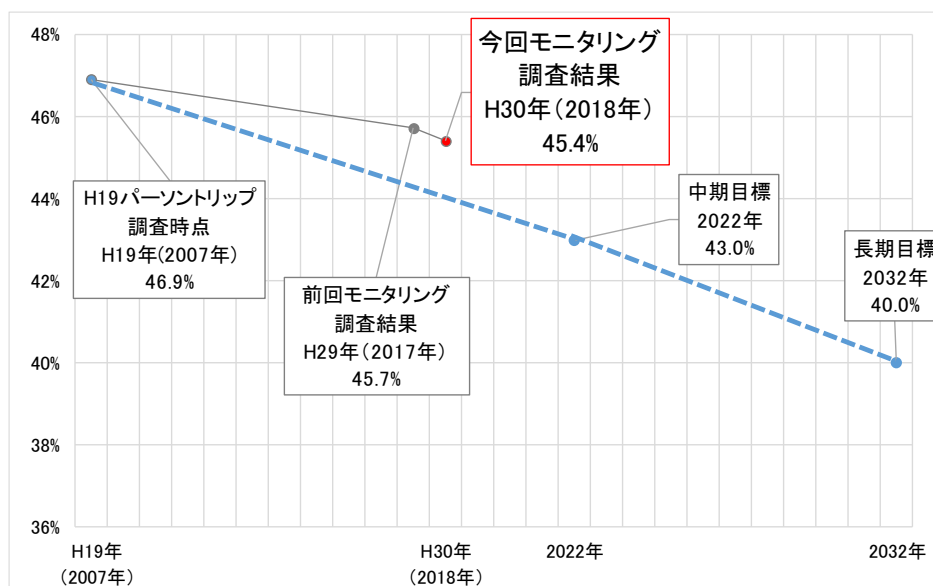
現況(H19)：7.5%

中期目標：9% 長期目標：10%



まちなかにおける自動車分担率

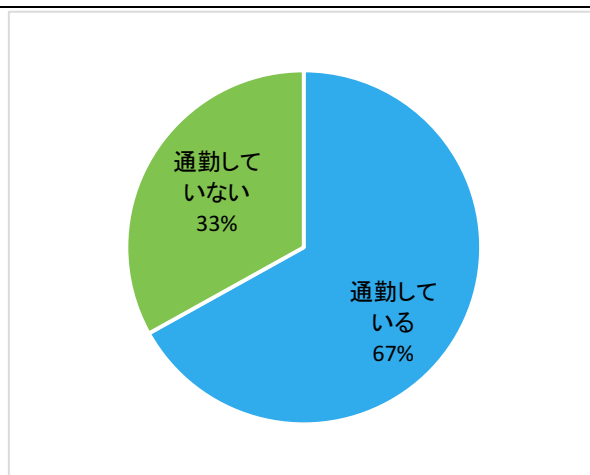
現況(H19)：47%  
中期目標：43% 長期目標：40%



## (3) 通勤に際しての公共交通利用意向

## ① 通勤有無

- ・通勤している方が約7割である。



## ② 利用意向

## (ア) 通勤している人の居住地別通勤先（市内）

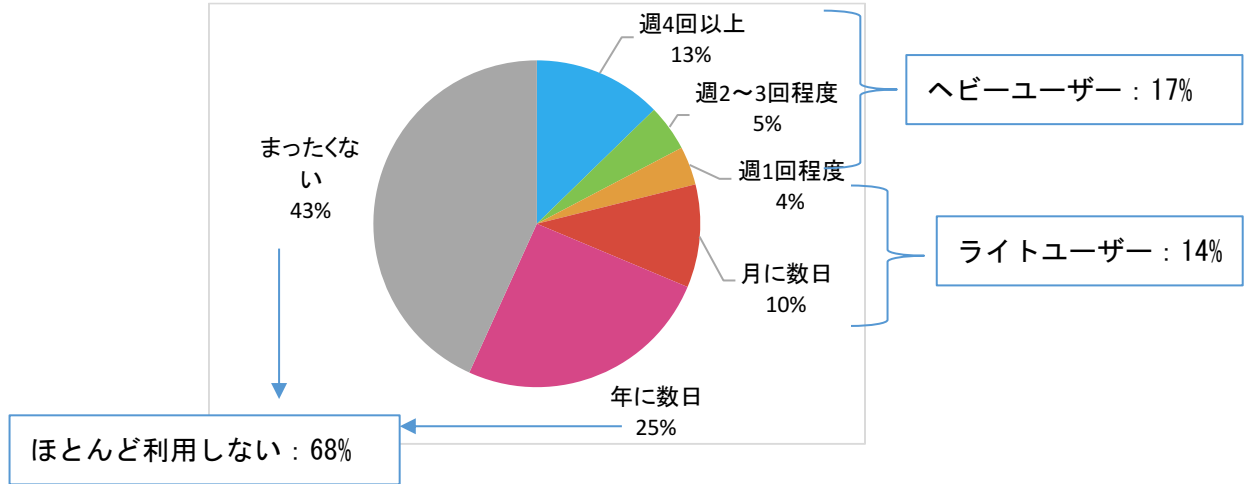
- ・着地に着目すると、駅西方面に通勤している人が多く、ついで中心部、東南部と続く。
- ・発地に着目すると、駅西方面が多く、ついで東南部が続く。
- ・駅西方面→駅西方面の移動（内内移動）が多い。

		着地(通勤先)						合計
		中心部	東南部	北部	駅西	西部	南部	
発地 (居住地)	中心部	3,845	2,206	145	1,295	757	191	8,439
	東南部	5,063	14,752	1,772	6,901	3,099	3,432	35,020
	北部	3,320	2,192	4,222	4,001	2,598	1,109	17,442
	駅西	6,331	2,850	2,191	23,497	3,416	1,288	39,573
	西部	7,098	2,832	2,167	7,478	8,408	1,226	29,209
	南部	7,886	6,954	298	6,549	3,081	9,382	34,151
合計		33,542	31,786	10,796	49,721	21,361	16,629	163,835

0 公共交通モニタリング調査結果

(イ) 公共交通の利用頻度

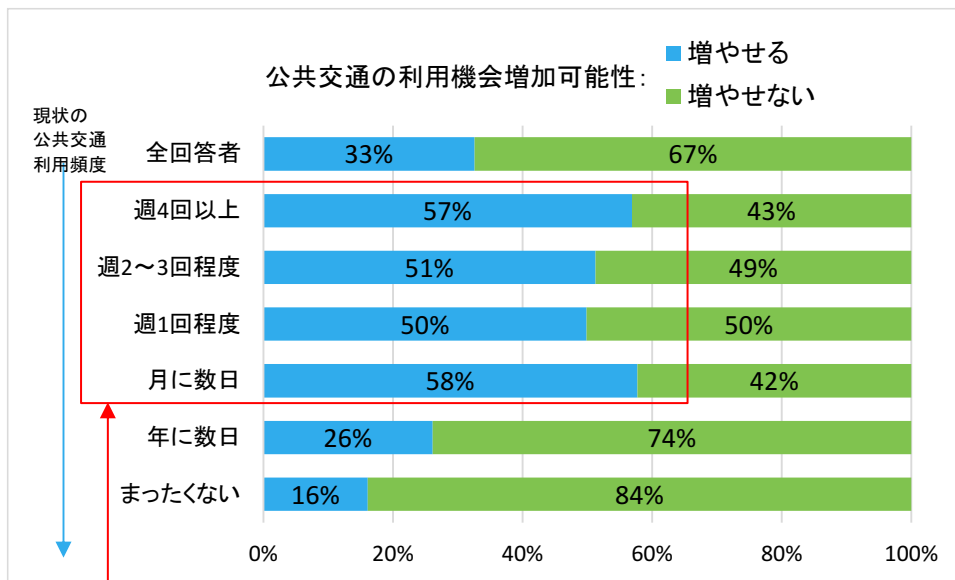
- ・まったくない、という人が約4割である。
- ・利用頻度ごとに下図の通り3つに分類すると、ヘビーユーザーが17%、ライトユーザー層が14%である。



(ウ) バス・鉄道の運行本数の増加や運行時間の延長による利用機会増加可能性

- ・公共交通の利用機会を増やせる方の割合は33%である。
- ・現状で公共交通を定期的に使う機会がある層は、利用機会を増やせる可能性が高い。
- ・現状でほとんど使わない層でも2割程度が利用機会を増やせる可能性がある。

※「徒歩・自転車で移動できるので利用しない」は集計から除外



現状で公共交通を定期的に使う機会がある層は、利用機会が増加する可能性が高い

## (エ) 利用機会増加可能性（発着地別）

- ・着地が中心部の場合、全体では利用機会増加可能性は50%と高い。なかでも、発地が東南部、北部、駅西、西部、南部の場合は高めである（赤枠）
- 現状の金沢のバス網は、中心部に向けた放射状の路線となっており、そのことを反映して着地が中心部である場合の利用機会増加可能性が高くなっていると考えられる。
- ・発地が中心部で、着地が東南部や駅西である場合も転換可能性が高い（青枠）
- ・発地ごとの利用機会増加可能性は、北部がやや低めである以外は、着地ほど大きな差異はない。（緑枠）
- 発地が公共交通を利用可能（公共交通重要路線沿い等）、かつ着地がまちなかである層が公共交通利用転換に向けた感度が高く、ターゲットとなりうる。
- 発地がまちなか、着地が駅西や東南部の場合も感度が高く、「まちなかMM」も実施検討が必要である。

## &lt;割合&gt;

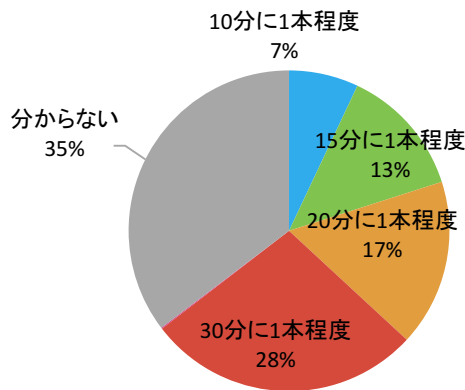
※徒歩・自転車を利用できるので利用しないを母数から除く

		着地(移動先)						合計
		中心部	東南部	北部	駅西	西部	南部	
発地 (居住地)	中心部	25%	67%	11%	79%	14%	64%	54%
	東南部	60%	51%	10%	42%	24%	33%	41%
	北部	26%	49%	13%	16%	0%	96%	23%
	駅西	64%	22%	27%	34%	2%	14%	36%
	西部	57%	35%	8%	36%	39%	73%	38%
	南部	49%	46%	32%	35%	22%	32%	41%
合計		50%	44%	16%	37%	25%	37%	37%

(オ) (利用機会が増やせる方) 公共交通の運行本数の現状認識と希望

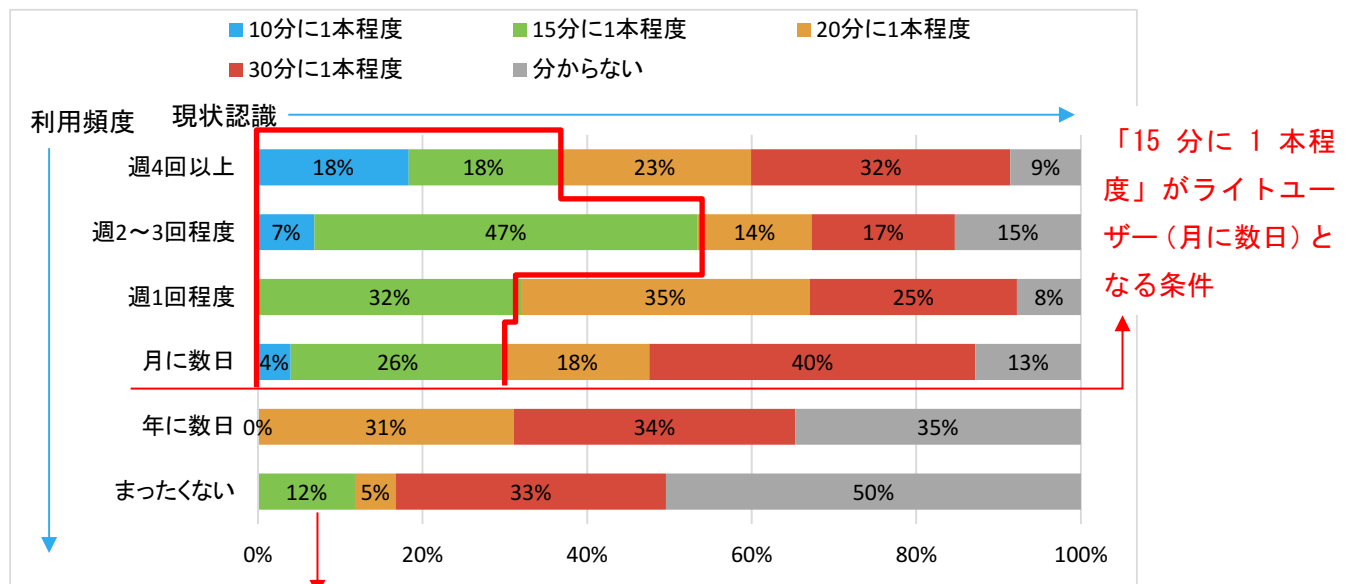
(a) 現状認識

- ・ 約 3 分の 1 程度の方が分からないと回答している
- ・ 30 分に 1 本程度と認識している人が 28% とついで多い。



現状認識と実際の利用頻度

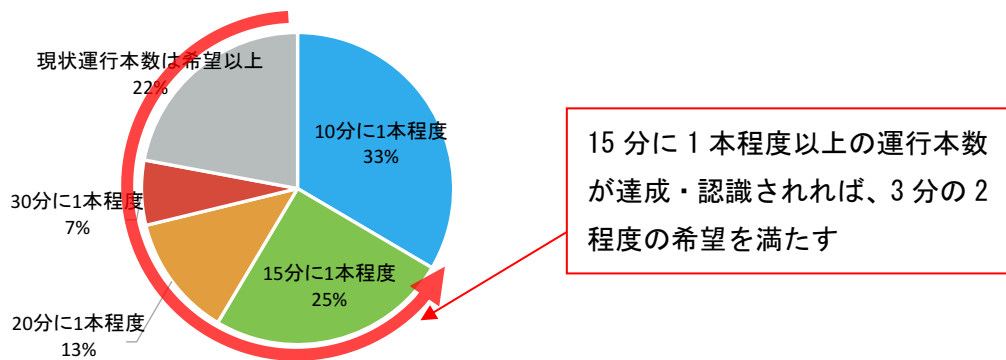
- ・ 運行本数の現状認識と、公共交通の利用頻度について分析した。
- ・ 結果、「15 分に 1 本程度」と現状認識してもらえることが、ライトユーザー（月に数日）となる条件であることが示された。
- ・ また、完全に利用していない場合、運行頻度が確保されていても利用していない人（→自動車利用完全固定層）が存在することがわかる。



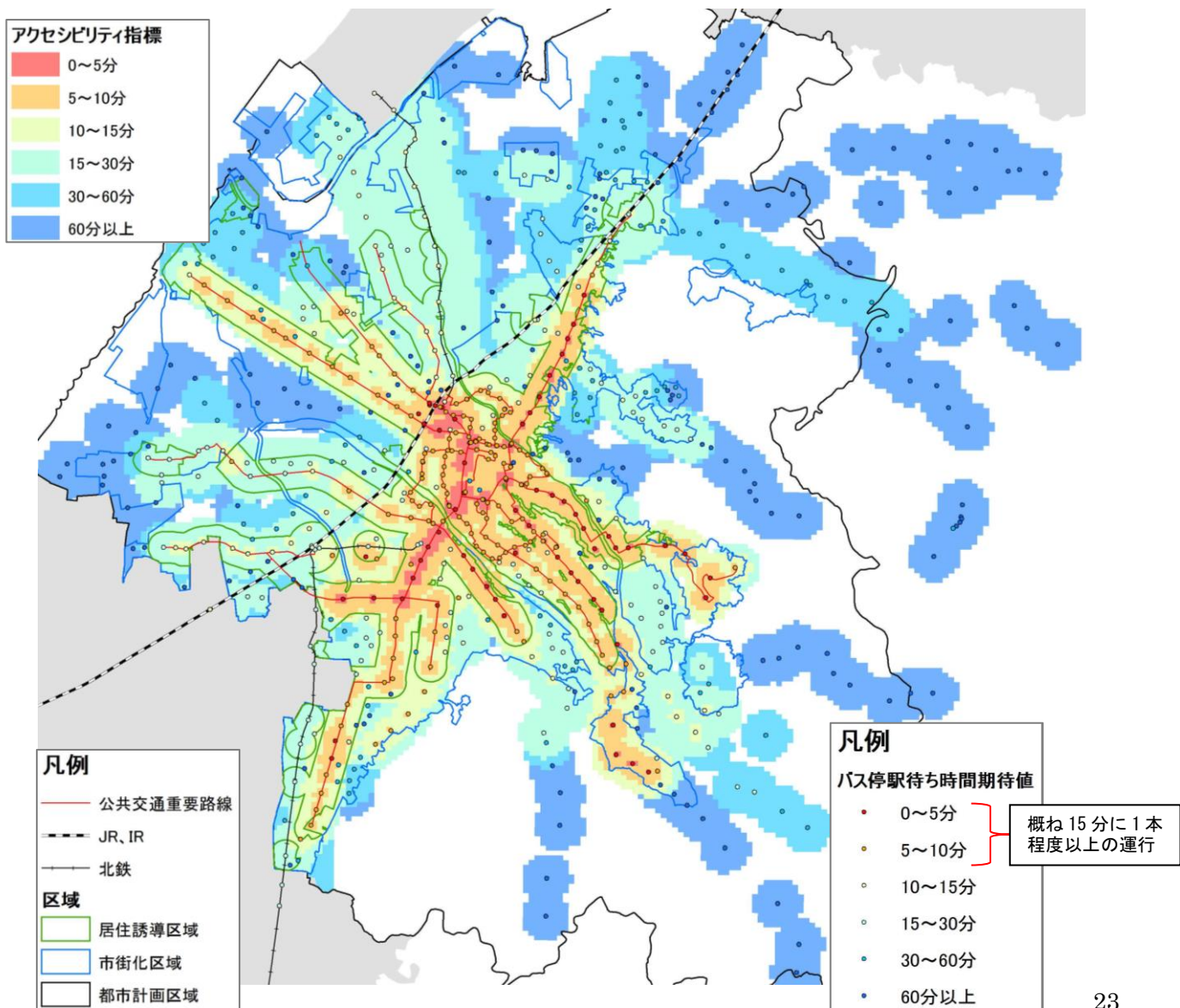
完全に利用していない場合、運行頻度が確保されていても利用していない  
→自動車利用完全固定層

(b)希望

- ・全体として、10分に1本程度を希望する人が33%と多い。
  - ・一方で、15分に1本程度以上の運行本数が達成・認識されれば※、3分の2程度の希望を満たすこととなる。
- ※実際には、まちなか及び公共交通重要路線沿いでは現状でも概ね15分に1本程度以上の運行がなされているエリアが多い（参考図参照）



<参考図：アクセシビリティ指標（公共交通乗車までの待ち時間期待値（分））>

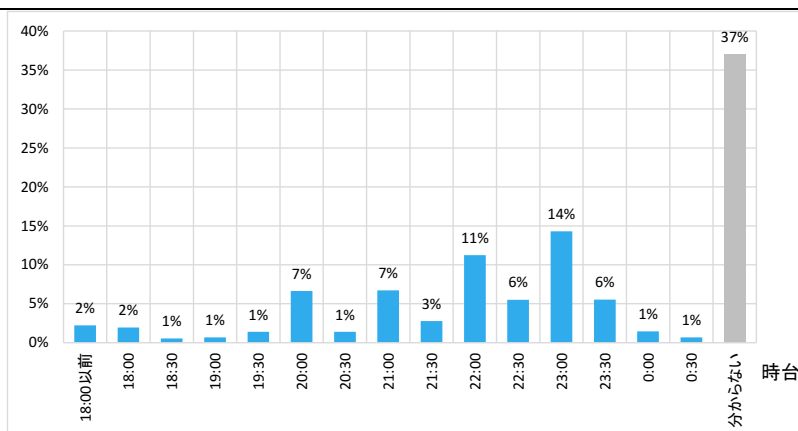


## 0 公共交通モニタリング調査結果

### (カ) (利用機会が増やせる方) 公共交通の運行時間 (終電終バス) の現状認識と希望

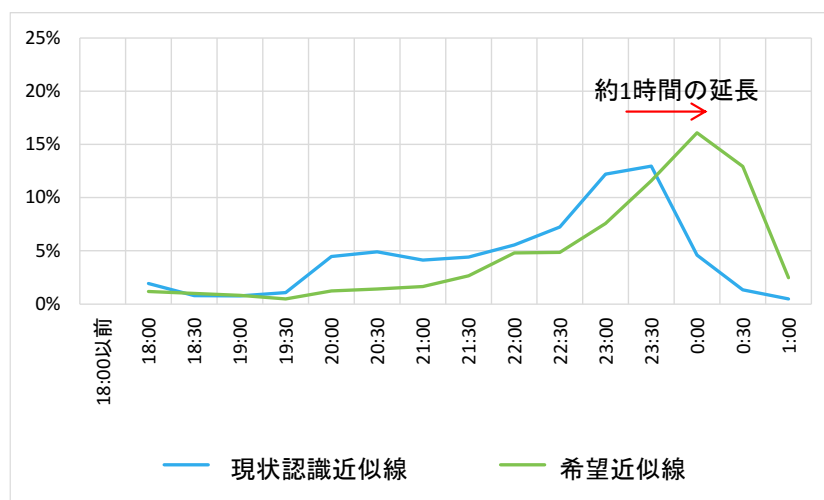
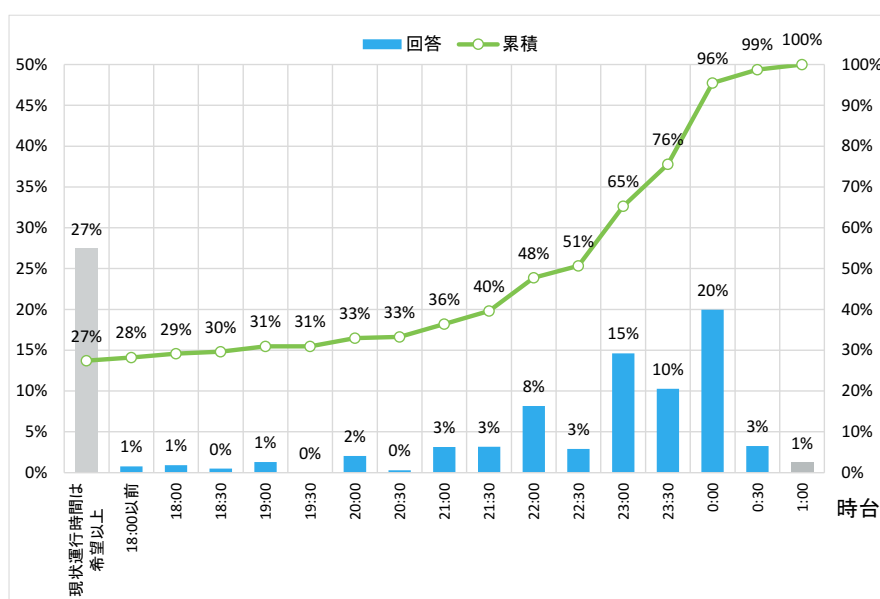
#### (a) 現状認識と希望

- ・ 約 3 分の 1 程度の人分からないと回答している
- ・ 23 : 00 ~ 23 : 29 と認識している人が 14% とついで多い。



#### (b) 希望

- ・ 現状 ≧ 希望との回答 (現状で満足) が 27% と多い。
- ・ 00 : 00 ~ 00 : 29 を希望する人が 20% とついで多い。
- ・ 現状から約 1 時間程度の延長が希望される傾向がある。(近似曲線比較より)

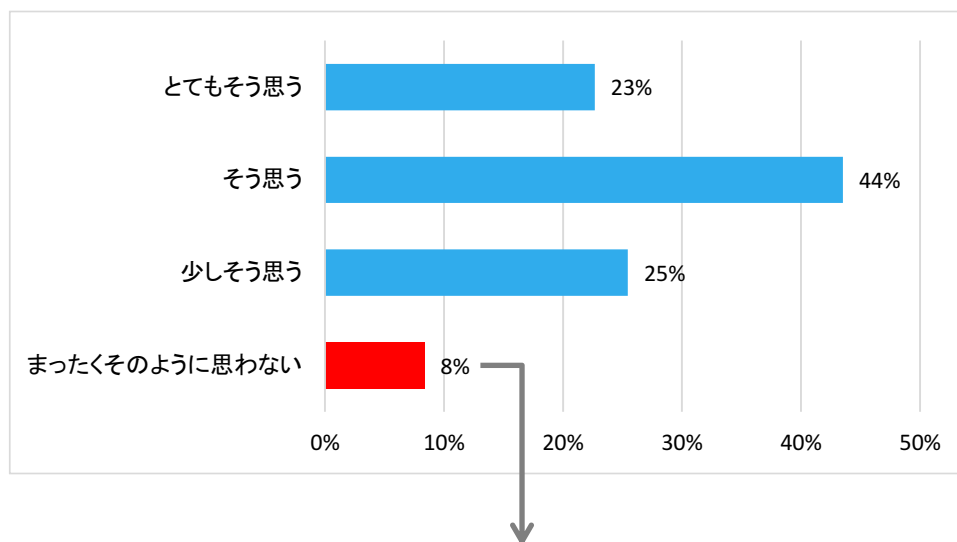




## (4) MM（モビリティ・マネジメント）に関する項目

## ① まちの賑わい

- ・「まちの賑わいはクルマが集中する状態ではなく、人々が集まっている状態である」ことについての共感の程度を質問した。
- ・そう思うとの回答が44%と最も多い。
- ・まったくそのように思わないとの回答が8%みられた。その理由としては、「車が必要不可欠なので、集中するのは仕方がない」といった意見などが見られた。

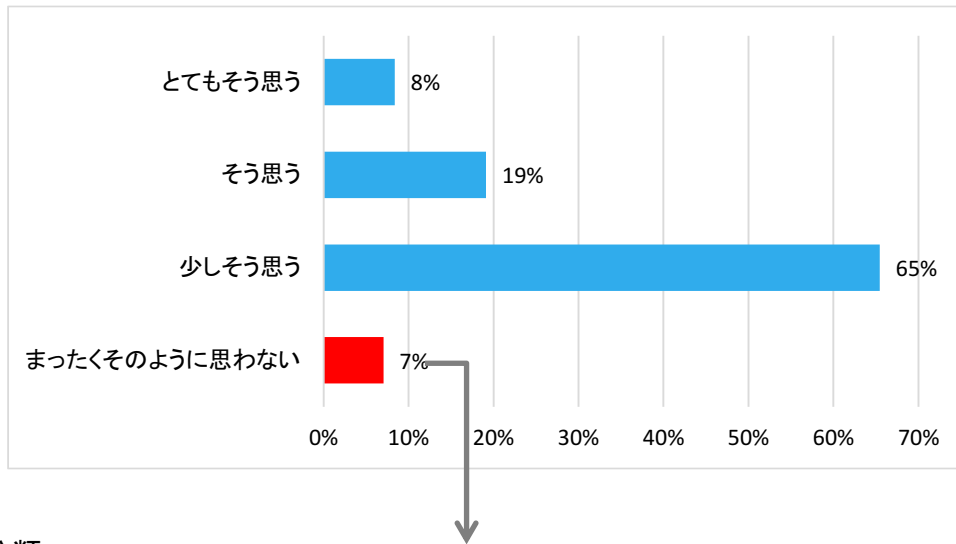


## 自由意見分類

車や人などの集中と賑わいには関係がない	11%
車が必要不可欠(公共交通が不便)なので、集中するのも仕方がない	24%
車と人両方で賑わいが出ると思う	14%
車の集中も賑わいのひとつである	7%
観光地やまちなか周辺の駐車場・道路環境が悪いため混雑している	3%
まちなかへ行きたくない・行く理由がない・人混みが嫌い	18%
賑わいを活性するために改善が必要な点や意見	17%
設問内容が不適切	10%

② 地球温暖化対策とクルマ利用

- ・「地球温暖化対策のため、クルマの利用を控えることが重要である」ことについて、情報（クルマのCO2排出量など）を提示した上での共感の程度を質問した。
- ・少しそう思うとの回答が65%と最も多い。
- ・まったくそのように思わないとの回答が8%みられた。その理由としては、「温暖化に関係はあるだろうが、日常生活にクルマが必要」といった意見などが見られた。

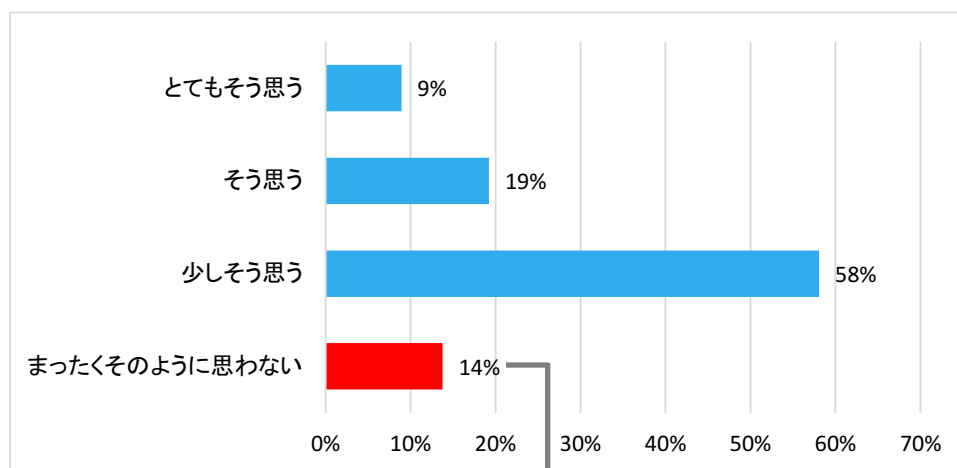


自由意見分類

地球温暖化自体に対する懐疑論	14%
地球温暖化の理由はクルマではない	8%
CO2が軽減または排出されない車を作る（電気自動車、エコカー制度、カーシェア）	14%
温暖化に関係はあるだろうが日常生活にはクルマが必要	32%
個人の削減で温暖化対策になることはない。	18%

## ③ 健康とクルマ利用

- ・「クルマで移動すると公共交通利用に比べ歩行量が減るため、健康やダイエットのためにはクルマを控えるほうがよい」ことについて、情報（通勤手段別の肥満率等）を提示した上での共感の程度を質問した。
- ・少しそう思うとの回答が58%と最も多い。
- ・まったくそのように思わないとの回答が14%みられた。その理由としては、「他の運動のほうが重要・他の運動をすれば問題ない」といった意見などが見られた。



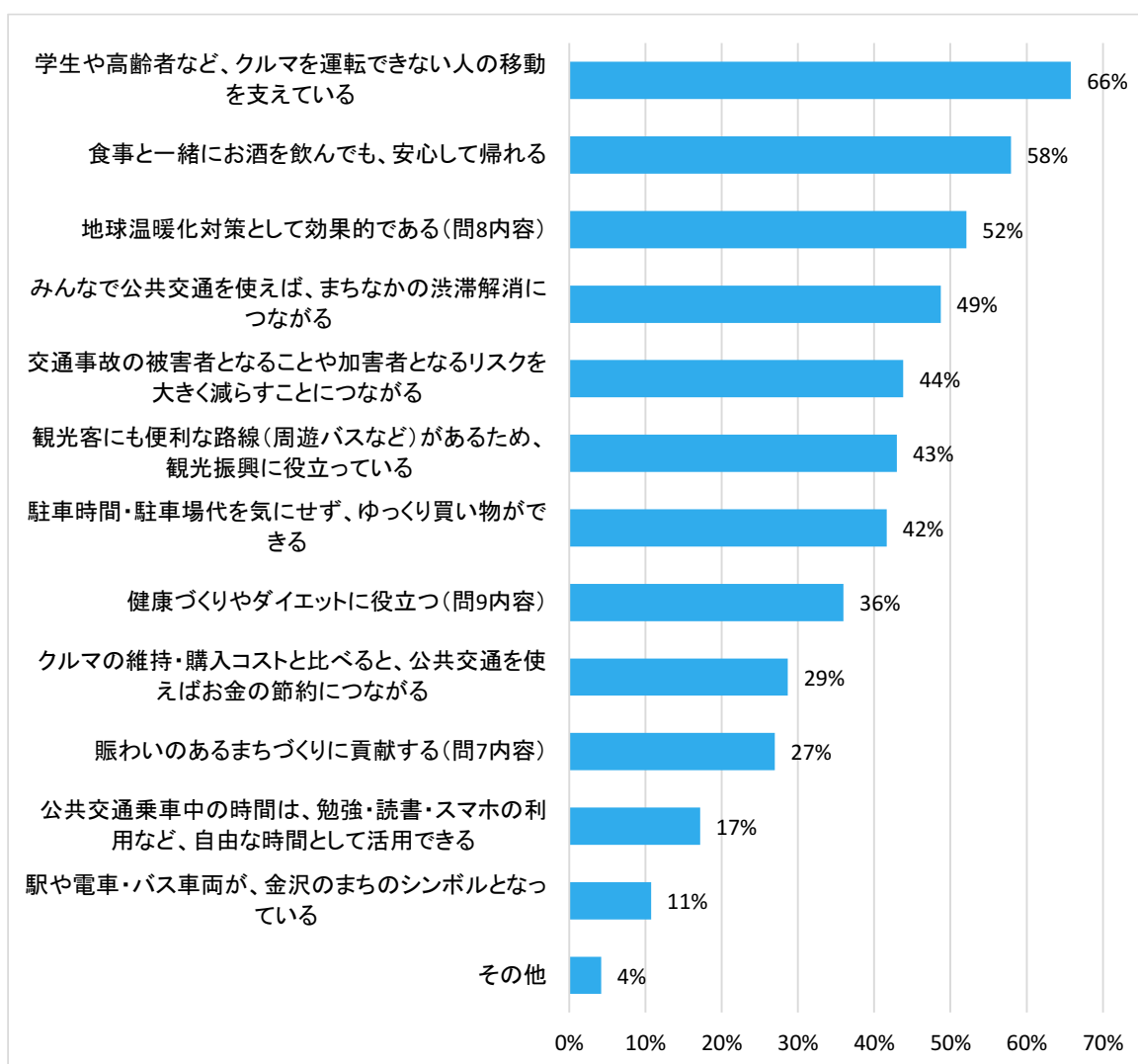
## 自由意見分類

歩行と健康・ダイエットは直接の関係はない	11%
歩行は健康のため大切だが、クルマ利用とは関係ない	33%
他の運動(ランニング、筋トレなど)が重要・他の運動をすれば問題ない	46%
健康やダイエットより重視することがある(利便性)・肥満自体問題と思わない	24%
健康は運動以外の要因が大きい(食事、意識)	45%
設問内容が不適切	37%

④ 公共交通の良い点

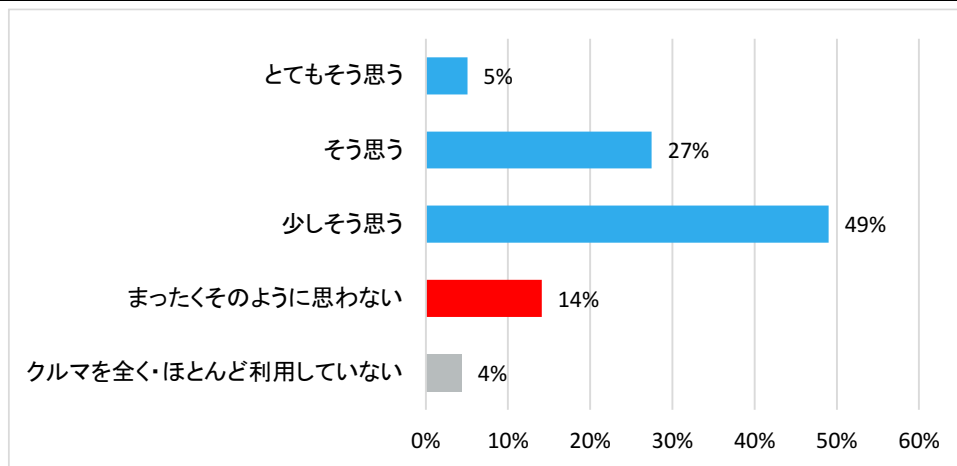
- ・「学生や高齢者など、クルマを運転できない人の移動を支えている」への回答が68%と最も多い。
- ・今回、共感を図る設問として設定したもののうち、「地球温暖化（問8）」は52%と比較的高かったが、「健康やダイエット（問9）」や、「賑わいのあるまちづくり（問7）」は約30%とあまり高くなかった。

→今後のモビリティ・マネジメントアンケートの設計に際しては、共感の得られやすいと考えられる、この設問における回答上位項目を用いるとより効果的と考えられる。



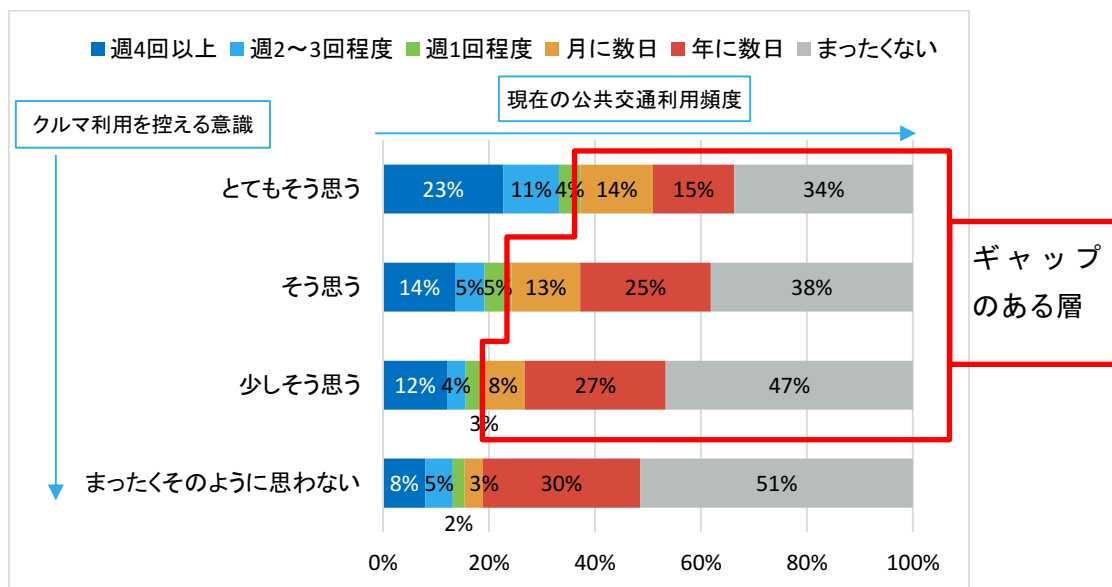
## ⑤ クルマ利用を控えることについて

- ・モビリティ・マネジメントに関する設問を一通り回答してもらった上で、改めて「クルマ利用を控えること」についての意識を質問した。
- ・「少しそう思う」との回答が49%であった。
- ・「まったくそのように思わない」との回答が14%見られた。



## 問3 公共交通利用頻度 とのクロス集計

- ・「クルマ利用を控える意識」が強いほど、実際に公共交通を利用している傾向が見られた。
- ・一方で、意識はあるが、実際の行動（公共交通の利用）が伴っていない層（ギャップのある層）も見られた。



※クルマを全く・ほとんど利用していない（もともとクルマ利用を控えている人）除く

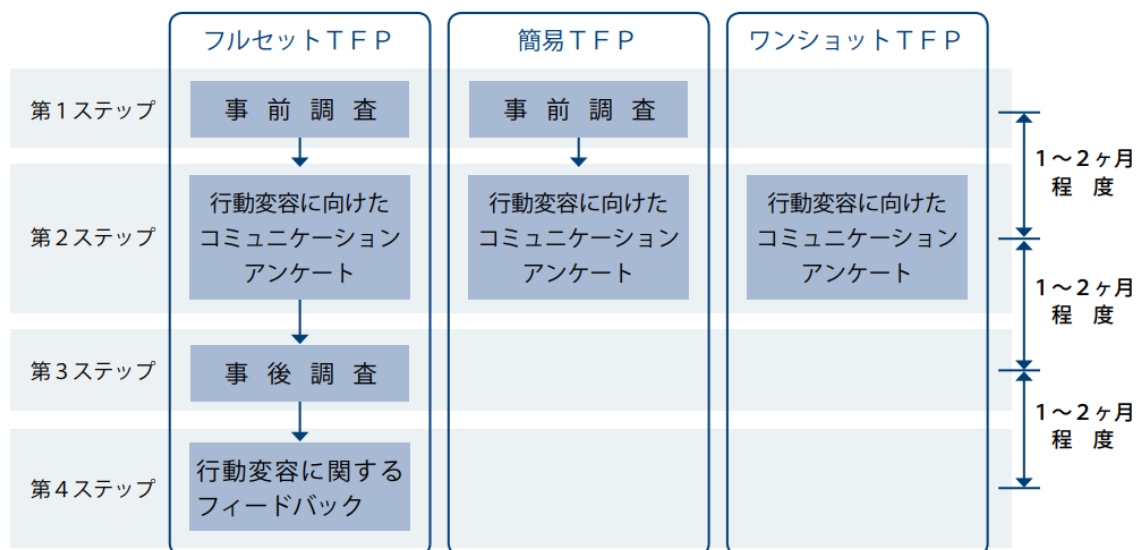
参考：モビリティ・マネジメントアンケート手法（TFP）について

- ・モビリティ・マネジメントの代表的な施策である「TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）について、実施するステップにより、下図の通り分類される。
- ・今回実施したものは、もっとも簡易なワンショット TFP に属するものである。

**■フルセットTFP**  
 いわば「フルセット」の TFP であり、後述する簡易 TFP に事後のフィードバックを加えたもの。最も大きな効果が期待できるが、参加率が低下する傾向にある点に注意する必要がある。

**■簡易TFP**  
 一定の参加率と一定の効果の双方を期待できる。最も基本となる TFP。

**■ワンショットTFP**  
 簡易 TFP から事前調査を削除したもので、予算が限られている場合や、事前調査がなくてもある程度、個別的な情報が提供可能な場合に得策。



### 3 アンケート結果まとめ

#### (1) 簡易パーソントリップ調査

- ・第2次金沢交通戦略では、成果を測定する指標として、具体的な成果指標目標値を定めている。
  - ・その中でも重要成果指標として定められている「鉄道・バス利用者」、「市内の公共交通分担率」、「まちなかにおける自動車分担率」について、モニタリング調査結果等をもとに達成状況を整理した。
  - ・各種指標ともに、戦略の目標値の達成に向かって着実に向上を続けてきていると考えられる。
- 目標の達成にむけ、今後も各種取組を継続する必要がある。

#### (2) 公共交通利用意向

- ・通勤有無及び移動に際しての移動先、公共交通利用頻度、及び公共交通の利便性（運行頻度、終電終バス時間）が改善した場合の利用機会増加可能性について調査した。
  - ・駅西方面に通勤している人が多く、ついで中心部、東南部と続く。
  - ・公共交通の現状の運行頻度や終電終バス時間が分からない人が多い。
  - ・公共交通の利用機会を増やせる方の割合は33%であるが、すでに定期的に利用している方（月に数日以上）は、5割～6割程度は運行頻度や終電終バス時間が改善した場合に利用機会を増やせると回答している。
  - ・移動先が中心部の場合、利用機会増加可能性は50%と高い。
- 公共交通のサービスレベルをまずは知ってもらう取組（情報提供の強化）が重要である。
- 現状で公共交通を定期的に使う機会がある層は、利用機会を増やせる可能性が高い。また、現状でほとんど使わない層でも2割程度が利用機会を増やせる可能性があるため、幅広く利用機会の増加を働きかけて行くことが重要と考えられる。
- まちなかを通勤先とする人は利用機会増加可能と答えている人が多いため、まちなかや公共交通重要路線沿いの企業をターゲットとしたモビリティ・マネジメントに関する取組が効果的と考えられる。

(3) MM（モビリティ・マネジメントに関する項目）

- ・クルマ利用を控えることによるメリット（まちの賑わい、地球温暖化対策、健康面）について情報提供をした上で、クルマを控えることへの意識を質問した。
  - ・今回設定した3項目について、「少しそう思う」以上の回答は約9割程度であった。
  - ・一方で、そのような意識があるにもかかわらず、実際の行動（公共交通の利用）につなげていない層（ギャップのある層）が存在する。
  - ・公共交通の良い点として、「学生や高齢者など、クルマを運転できない人の移動を支えている」への回答が68%と多い一方、今回設定した3項目のなかで、地球温暖化対策以外の項目はあまり高くはなかった。
- 公共交通の良い点として上位に挙げられていた回答をもとに、アンケート設計を行うことで、より共感が得られやすいものとする可以考虑。
- 上記と合わせて、意識は高いが、実際の行動（公共交通の利用）につなげていない層にターゲットを合わせた取組により、公共交通への手段転換効果をさらに高めていくことが今後の課題である。