

2. 区民の交通行動と公共交通への意向

2-1 区民アンケート調査概要

(1) 実施状況

- ・公共交通に関する区民意向を把握し、目黒区の交通まちづくりの方向性を設定する際の重要な参考とするとともに、コミュニティバス導入の意向を探ることを目的とし、アンケート調査を実施した。
- ・対象地域は区内全域とし、戸配布、郵送回収を行った。なお、公共交通不便地区（注）にかかる町会について最大誤差の範囲を10%以下とし、さらに検討路線にかかる5地区について、標本数が100票以上となるようウェイト付けを行った。
（注）「目黒区コミュニティバス調査（平成17年3月）」に準拠
- ・配布・回収状況は以下の通りである。

実施日	・配布：平成18年7月7日～7月15日 ・回収期限：平成18年7月31日
配布状況	・1994通、各戸配布 （1通に2票封入。配布数2000通、うち無効配布数6通。） （目黒区世帯数136千世帯に対する平均抽出率は約1.5%） ・有効配布票数3025票 （ $1994 \times (2 \text{票} - 0.483 \text{（国勢調査による一人世帯率）})$ ）
回収状況	・回収数：1066票 ・想定有効配布票数に対する回収率35.2% （世帯ベースでは、回収673通、回収率33.7%）

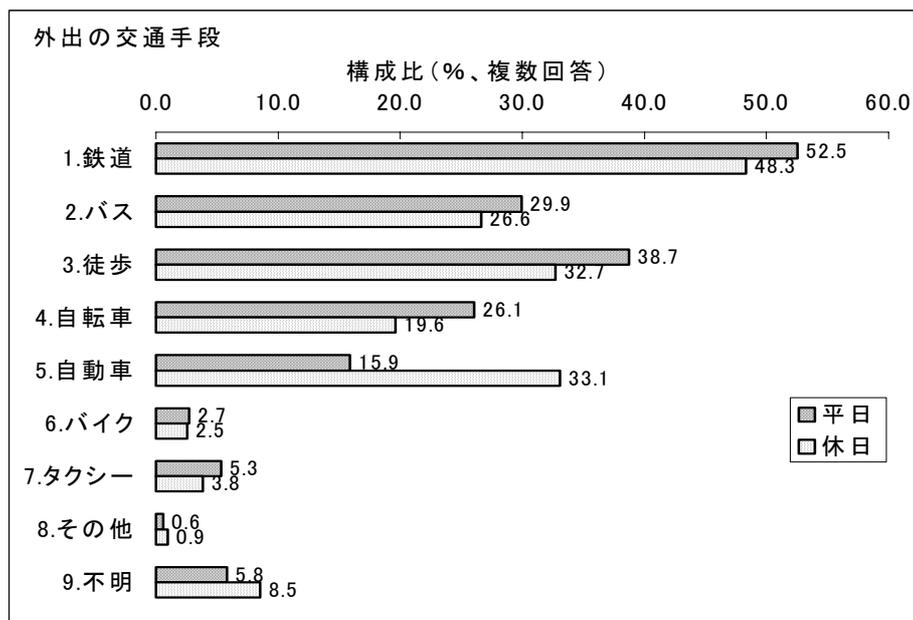
(2) 回答者の属性

- ・回答者の年齢は、60才以上が約6割と多く40～50才代が約28%、10～30才代が約13%である。職業は、「会社員・自営業」、「パート及び家事従業者」、「無職」の三つに大別される。
- ・回答者の約6割が自動車の運転免許を持ち、過半数の人が自動車を利用する機会が多い。また、自転車をよく利用する人は約4割である。

(3) 外出状況と交通手段

- ・平日の外出目的は、「通勤・通学及び通勤以外の仕事」が約4割、「買い物・銀行等」が約3割、「その他」が約3割である。また、休日は「趣味・習い事・娯楽・レクリエーション及び食事」が約4割に増加する。
- ・交通手段は、平日・休日ともに鉄道が最も多く約半数の人が利用している。

図
外出時の
交通手段



- ・ 目的地は渋谷区、品川区、世田谷区など、「区外」が多い。区内では、平日は「目黒、中目黒、自由が丘」、休日は「自由が丘、碑文谷、目黒」の順に多い。渋谷区、碑文谷、自由が丘は、休日の伸び率が大きい。
- ・ 外出時間は、平日は午前8時台をピークとして午前7時～11時に出発し、午後5時台をピークに午後3～7時代に帰宅する人が多い。休日は午前9時～午後1時の外出が多い。

(4) 最寄り駅

- ・ 最寄り駅は、中目黒が約15%、目黒が約14%、都立大学が約12%で上位3駅で約4割強を占める。次いで多い3駅(祐天寺、学芸大学、西小山)が約2割強で、全体の約2/3が上位6駅をあげている。
- ・ 駅までは徒歩では5～15分が多いが、15分以上の人が約2割である。自転車では5～10分が多い。

(5) バスの利用状況

- ・ バス停までは、約1/3が3分未満、約1/3が3～5分と近いが、2割の人が5～10分と遠く、10分以上の人約4%存在する。バスは利用しないまたは不明は約1割であった。
- ・ バスをあまり利用しない理由について、約6割がその理由を回答した。「必要がない」、「他の交通手段が便利」が多く合計約4割以上であったが、「行きたい路線がない」、「本数が少ない」、「遅れる」という意見も多い。

2-2 公共交通に関する意向把握

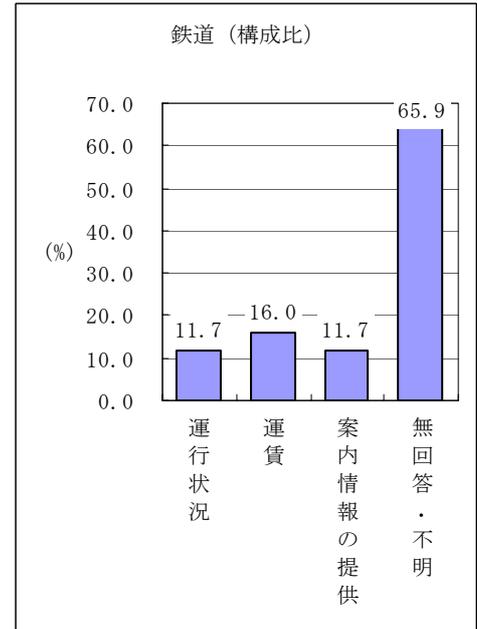
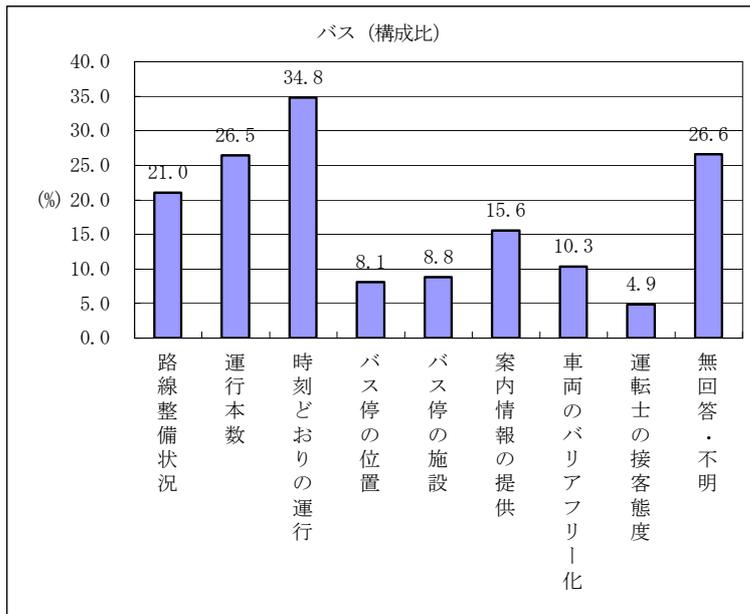
(1) 目黒区の公共交通機関及び駅周辺の改善について

■バスの改善に対する意見

- ・約3/4の人がバスの改善に対する意見をあげている。「時刻通りの運行」が約1/3、「運行本数の改善」が約1/4と多く、約2割が「路線整備状況」をあげている（路線の拡充を望んでいる）。次いで、「案内情報の提供」「車内のバリアフリー化」に対する意見が多い。

■鉄道の改善に対する意見

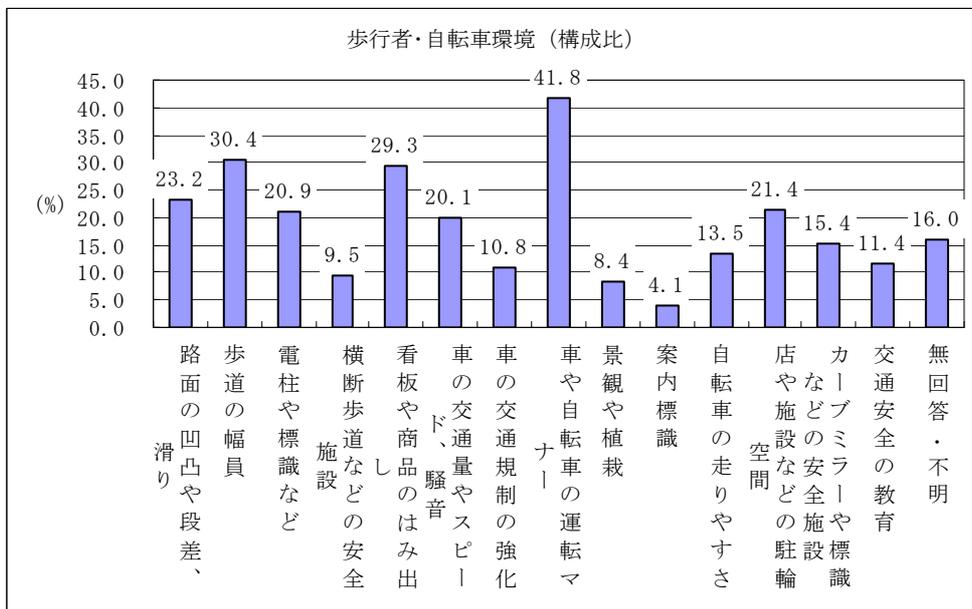
- ・鉄道の改善が必要とした人は約1/3で、改善内容は「運賃」が約16%と最も多く、「運行状況」及び「案内情報の提供」が各々約1割であった。



(2) 目黒区の道路交通環境の改善について

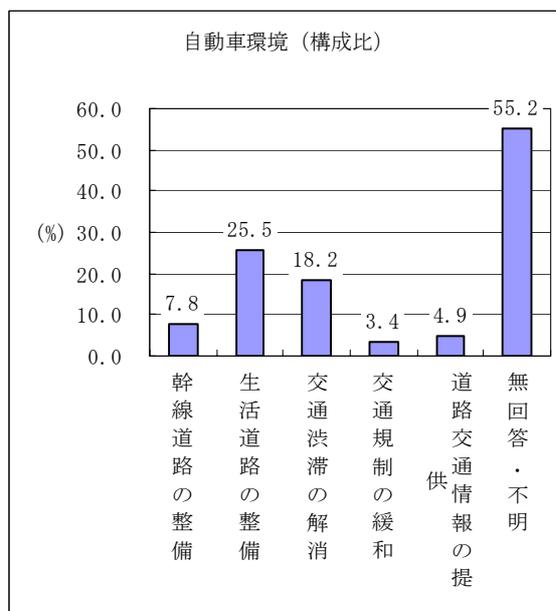
■歩行者や自転車環境に対する意見

- ・約84%の人が歩行者や自転車環境の改善をあげ、「車や自転車の運転マナー」が約4割、「歩道の幅員」及び「看板や商品のはみ出し」が各々約3割と多い。次いで、「路面の凹凸や段差、滑り」「電柱や標識など」が各々約2割と多く、逆に「案内標識」、「景観や植栽」、「横断歩道など」に対する意見は約1割以下と比較的少ない。



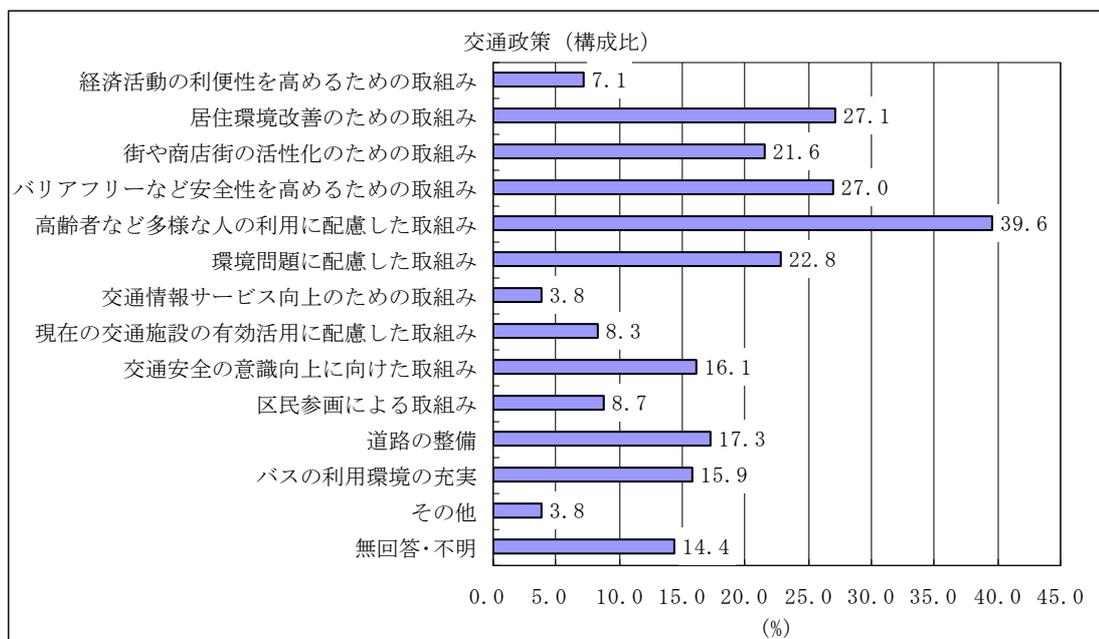
■自動車環境に対する意見

- ・自動車環境の改善をあげた人は半数以下であったが、約1/4の人が「生活道路の改善」をあげ、「交通渋滞の解消」に対する意見も約2割弱と多い。逆に「交通規制の緩和」、「道路交通情報の提供」や「幹線道路整備」は1割以下と比較的少ない。



(3) 目黒区の交通政策について

- ・目黒区の交通政策としては、「高齢者など多様な人の利用に配慮した取組み (No.5)」をあげた人が約4割と最も多い。次いで、「居住環境改善のための取組み (No.2)」及び「バリアフリーなど安全性を高めるための取組み (No.4)」が約3割弱、「環境問題に配慮した取組み (No.6)」及び「街や商店街の活性化のための取組み (No.3)」が約2割強と多い。
- ・また、「道路の整備 (No.4)」、「交通安全の意識向上に向けた取組み (No.4)」、「バスの利用環境の充実 (No.4)」についての意見も約2割弱であった。
- ・逆に、「交通情報サービス向上の取組み (No.7)」、「経済活動の利便性を高めるための取組み (No.1)」、「現在の交通施設の有効活用に配慮した取組み (No.8)」、「区民参画による取組み (No.10)」などが1割以下と少ない。

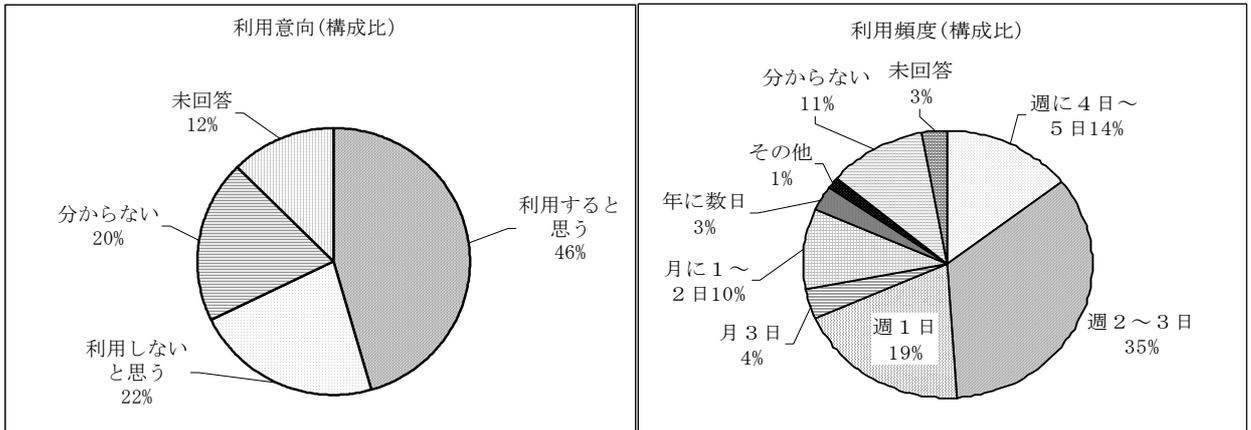


注：「高齢者などの多様な人の利用に配慮した取組み」とは、年齢、性別、国籍、障害の有無などの様々な違いを越えて、誰もが快適・円滑に移動できる環境整備（ユニバーサルデザイン）をいう。徒歩や自転車、バスや鉄道各々の環境整備や乗り継ぎ利便性向上などで、バリアフリー整備、情報提供、乗車システム、待ち空間、移送サービスなども含め、「多様な人が快適な利用」に着目した総合的な施策展開が必要である。

2-3 コミュニティバス導入の意向把握（区全体）

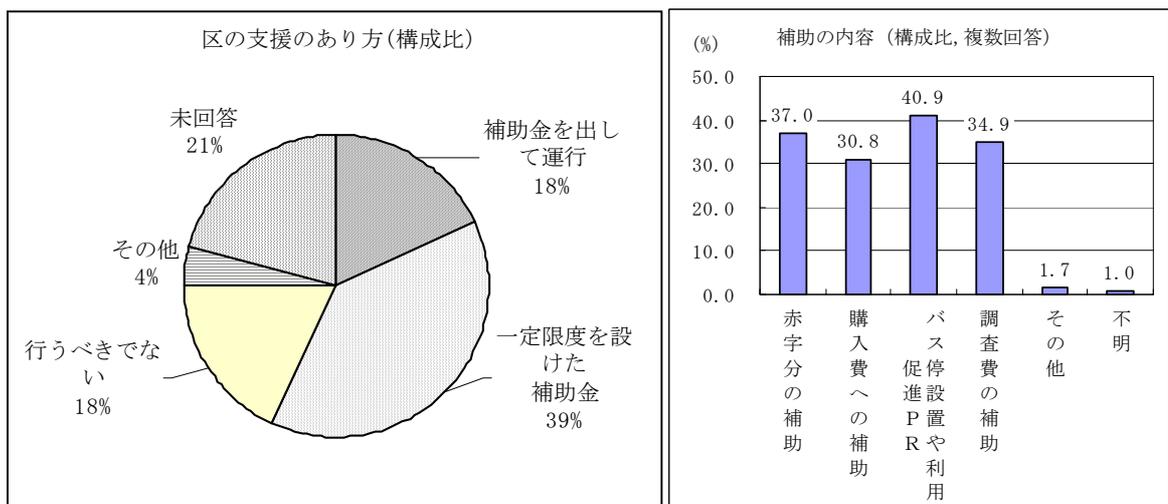
（1）コミュニティバスのニーズについて

- ・自宅等区内の目的地の近くを走るコミュニティバスの利用意向については、約46%が「利用する」とし、「利用しない」が約22%、「分からない」が約20%、未回答が約12%であった。
- ・利用すると回答した人の利用頻度は、週2～3日が約35%と最も多く、週4～5日の約15%を加えると、半数が週に複数回利用、約1/3の人が月に1～4日、約2割弱がその他である。
- ・利用意向については、次章の課題整理の項で、詳細な解析を行う。



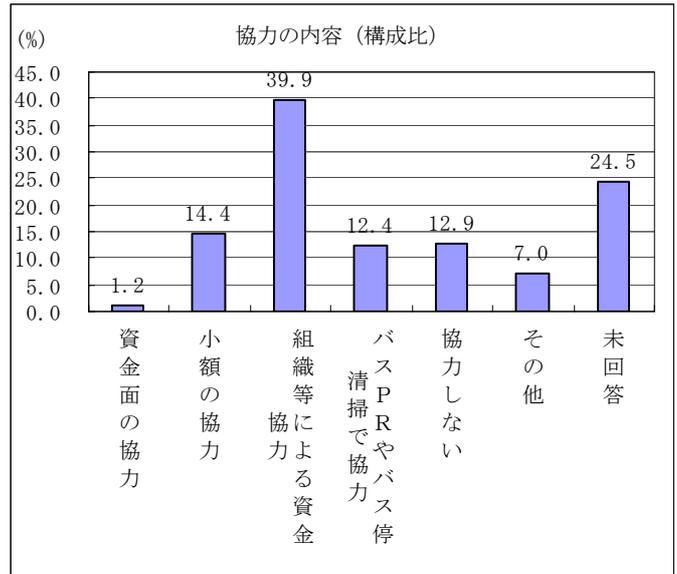
（2）コミュニティバス運行に対する区の支援のあり方について

- ・「一定限度を設けた補助金」が約4割と最も多いが、「補助金を出して運行」、「新たに補助金を出す事業は行うべきでない」が各々約2割弱であった。
- ・なお、このうち「一定限度を設けた補助金」をあげた人は、その具体内容として、約4割が「バス停設置の支援や、バス利用促進PRの支援」及び「導入後、数年程度の赤字分の補助」をあげているが、「バスルート検討などの調査費の補助」及び「バス購入費への補助」をあげた人も約3割以上と多く、意見の偏りは少ない。
- ・全体的な意見としては、約6割弱が「肯定」、約2割弱が「否定」、約2割弱が「関心なし」という結果となった。



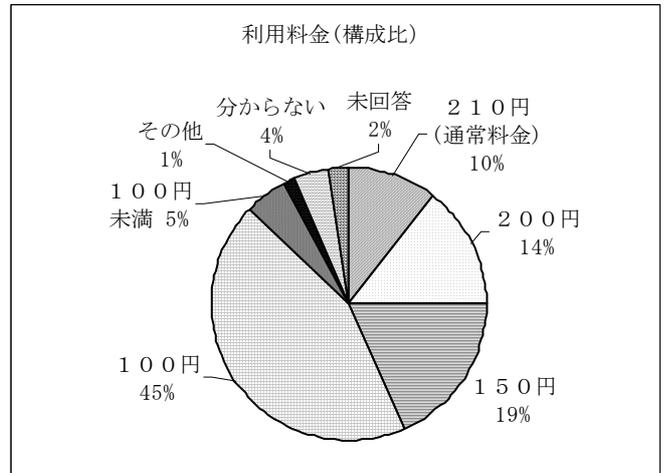
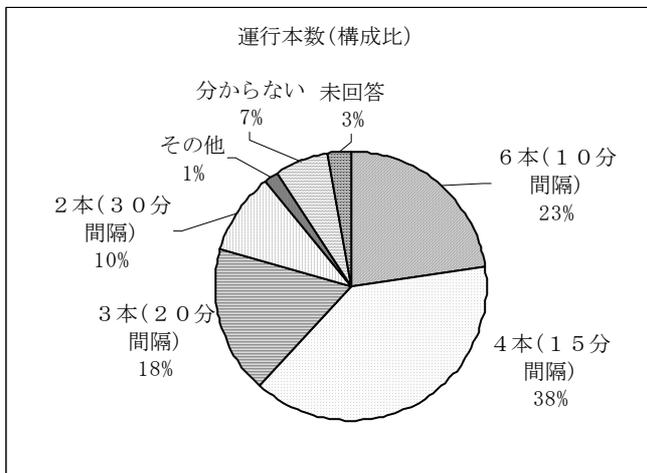
(3) コミュニティバス運行に対する区民の協力意向について

- ・自宅近くを走るコミュニティバスへの協力については約3/4の人が回答している。約4割の人は「地域の組織や団体、企業などで資金協力するのが良い」とし、「資金面で協力する」が約16%、「協力しない」人が約13%、「資金面以外の協力」が約12%で、約68%が協力意向を持っている。



(4) コミュニティバスに対する運賃・頻度・目的地等の要請について

- ・運行頻度への要請は、15分間隔が約38%と最も多いが、20分間隔以上も約28%である。逆に、10分間隔も約23%であり、その他が約11%である。
- ・運賃は、100円が約45%と最も多く、100円未満とする約5%を加えると50%を占める。一方で、200~210円で良いとする人も約24%おり、その中間程度が良いとする約19%を加えると約43%となる。

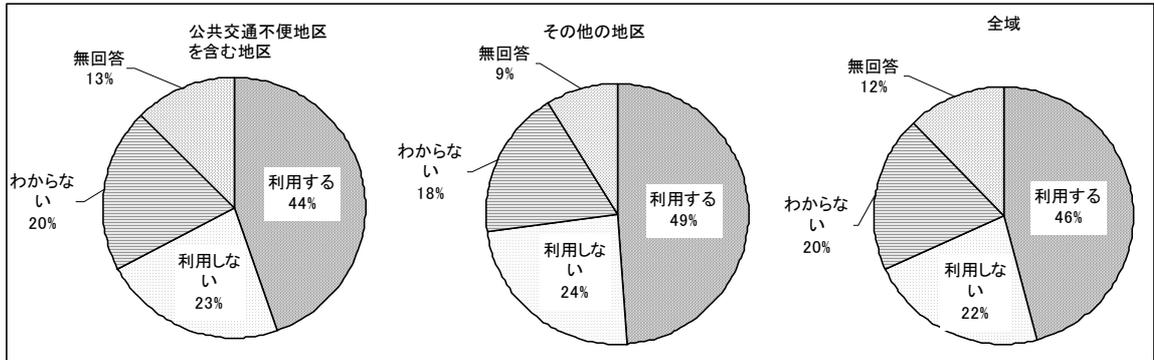


- ・目的地は「自由が丘」が最も多く約16%、次いで「渋谷区」が約12%、「中目黒」が約11%と多い。また、目黒、世田谷区、碑文谷、祐天寺及び駒場、品川区、東山もあげられている。
- ・接続して欲しい駅としては、「中目黒」、「恵比寿」及び「自由が丘」が約14%、「都立大学」が約13%と多い。次いで、「学芸大学」及び「目黒」が約10%、「池尻大橋」及び「祐天寺」が約7%、「武蔵小山」が約6%などである。逆に「不動前」、「緑が丘」、「洗足」をあげた人は少ない。

2-4 コミュニティバス導入の意向把握（属性別）

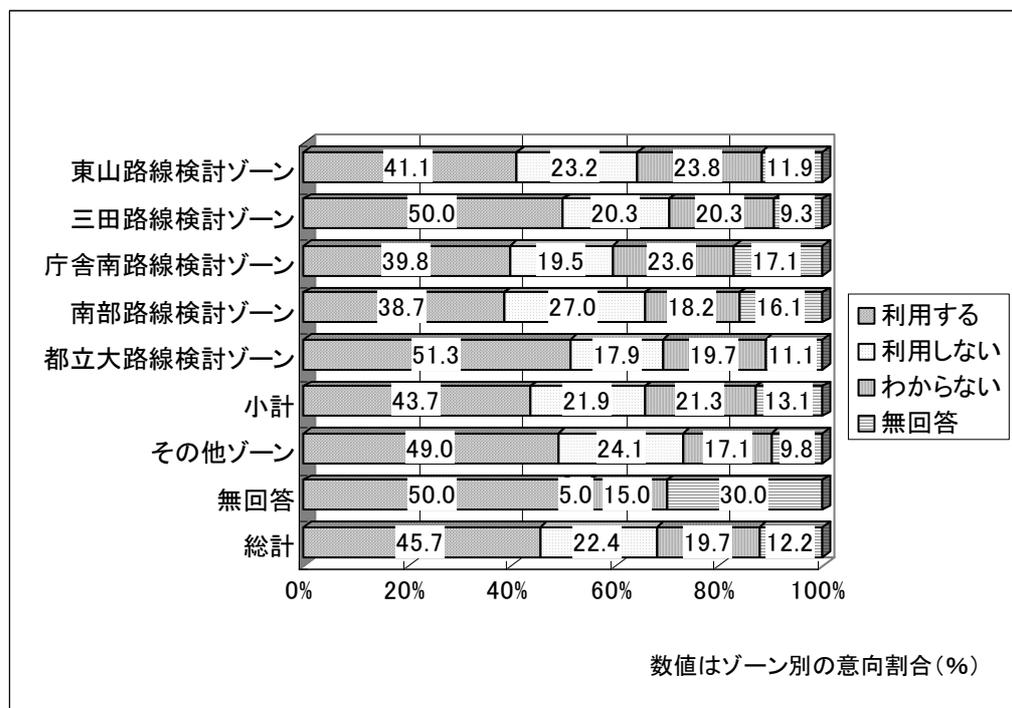
■交通利便性と利用意向

- ・コミュニティバスの利用意向（問9）は、公共交通への要請が高いと考えられる公共交通不便地区を含む地区（約86千世帯）は、その他の地区（約50千世帯）より若干低くなっているが、その差は5%以内である。著しい交通空白地域が殆どない目黒区の特徴を示している。



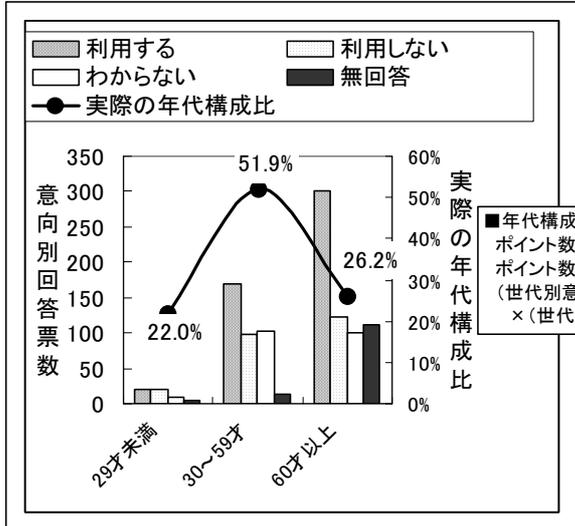
■路線検討地区別の利用意向

- ・過年度調査で路線の検討を行った5地区別の利用意向をみると、「利用する」との回答割合は約39%（南部路線検討ゾーン）～51%（都立大路線検討ゾーン）であり、若干の地域差がみられる。
- ・このため、事業性については、該当ゾーンデータを用いて検討を行うこととする。

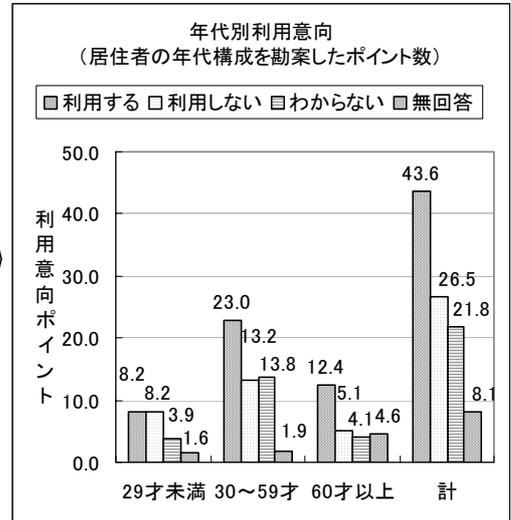


■年代別利用意向

・年代別利用意向は、票数ベースでは60才以上の利用意向が高いが、年代構成を勘案した「人数」に換算するポイント数として比較（年代別に人口比で拡大）すると、30～59才が高いウェイトを占める。



■年代構成を勘案したポイント数に換算
 ポイント数＝
 (世代別意見別回答率)
 ×(世代別の構成率)



■年代別の利用意向割合(%)

区分	利用する	利用しない	わからない	無回答	計
29才未満	37.5	37.5	17.9	7.1	100.0
30～59才	44.3	25.5	26.6	3.6	100.0
60才以上	47.3	19.3	15.7	17.6	100.0

「利用する」方で見ると、票数では60才以上の方の率が高いが、「人数」としては30～59才が多くなる。

■計算例（考え方を示す。実際とは有効数字桁数が異なる）：
 1) 30～59才のうち「利用する」人は約44%、世代構成比は約52%、
 0.44×0.52 は、0.23で、全体の23%に該当
 2) 60才以上のうち「利用する」人は47%、世代構成比は約26%、
 0.47×0.26 は0.12で、全体の12%に該当