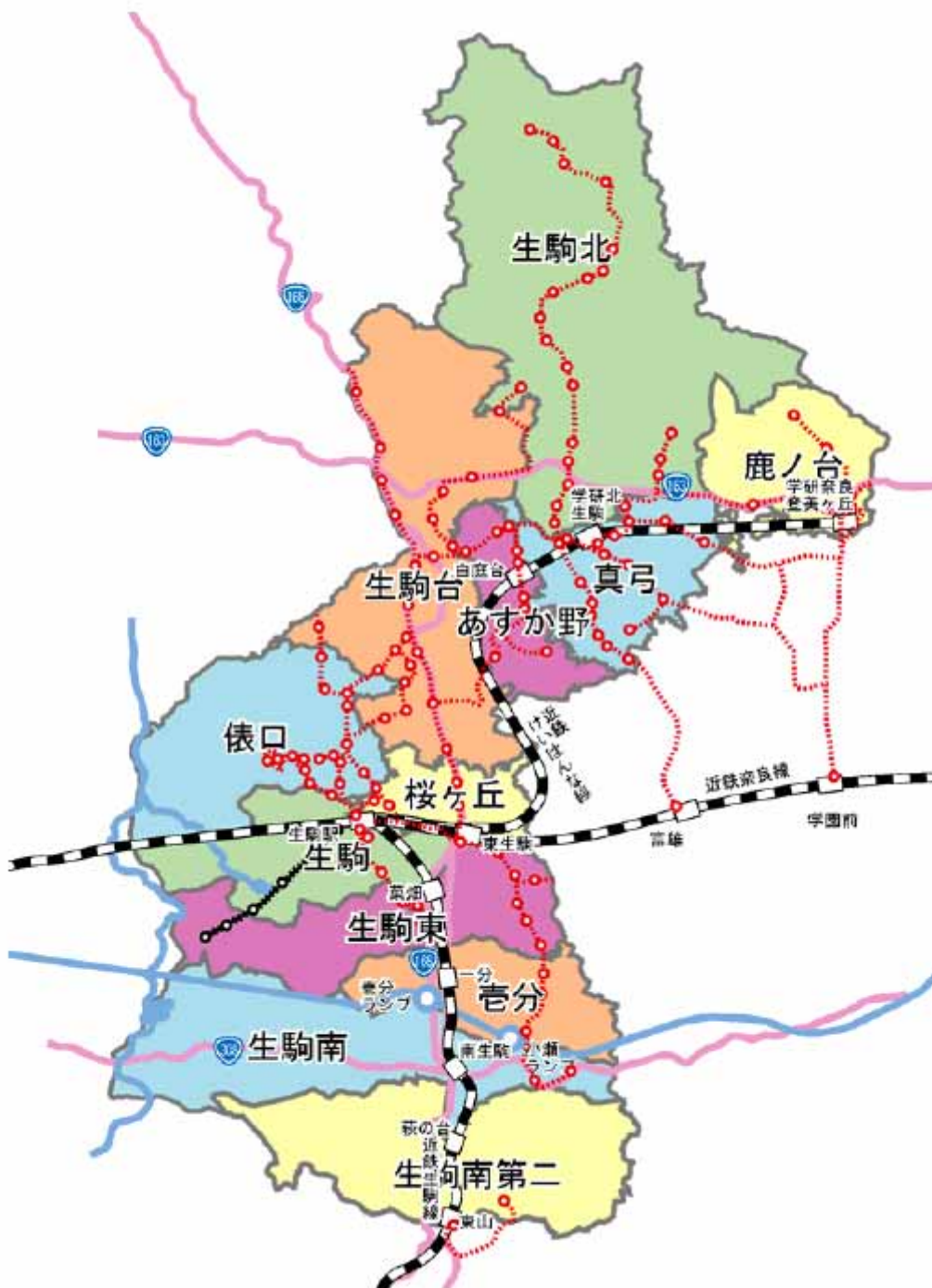


図-2 小学校区の位置図

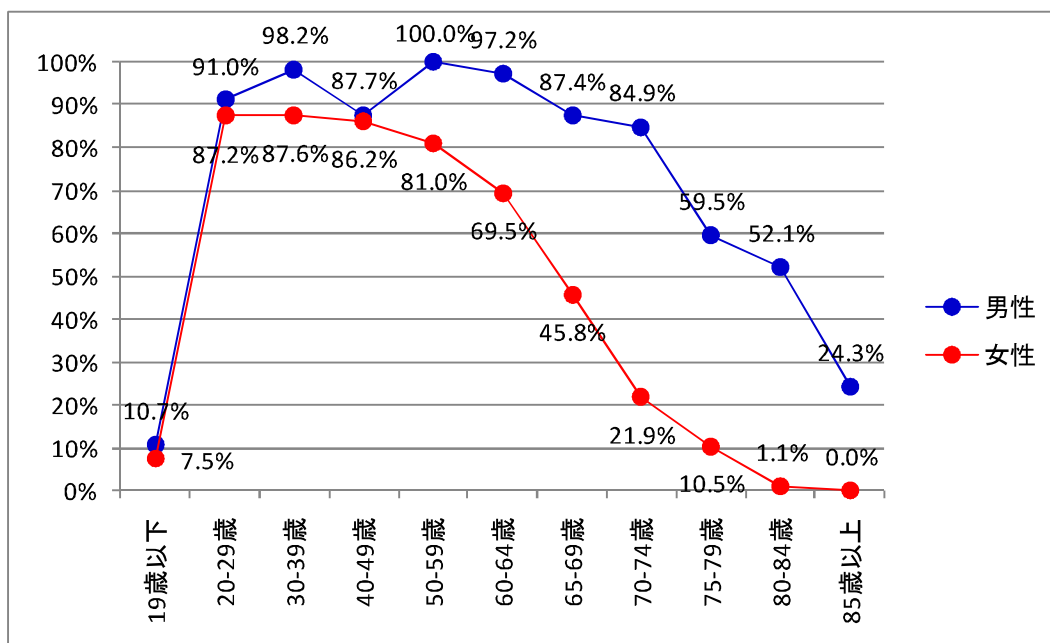


2.2 回答者の特性

(1) 運転免許の保有率

- ・高齢者の多くが運転免許を保有する時代になった。
- ・10年後には80代の男性や70代の女性でも大半が運転免許を持つと予想される。
- ・運転免許保有率は、男性86.4%、女性65.0%、全体では75.1%である。
- ・その年齢階層別の内訳は図-3に示すとおりであり、男性は70～74歳、女性は50～59歳まで、運転免許保有率が80%を超えている。
- ・一方、男性は75歳、女性は65歳を過ぎると保有率が低下する。

図-3 性別・年齢階層別の運転免許保有率



(2) 利用交通環境の区分

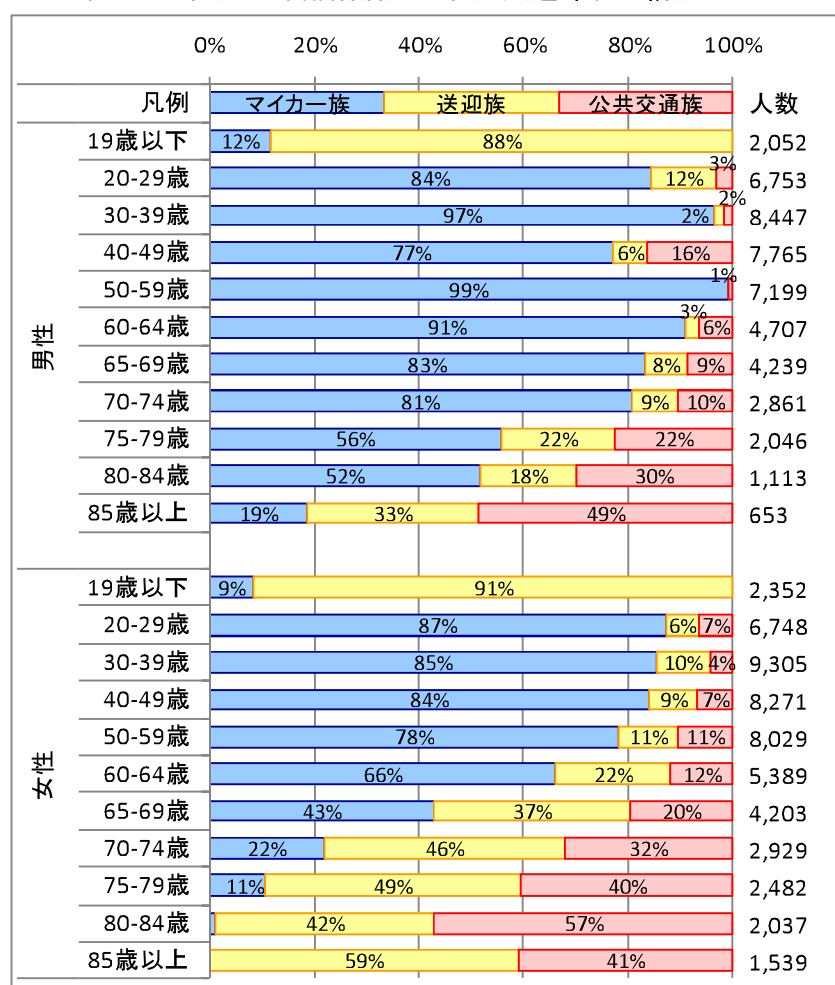
- ・年齢が高くなるにつれ、送迎を必要とする人や公共交通しか利用できない人が増える。
- ・今後は、高齢者の運転免許保有率の高まりにより、高齢者マイカー利用者が増えると予想される。
- ・外出の頻度や利用交通手段は、運転免許の保有状況だけでなく、自動車を自由に使えるかどうか、送迎を頼める人がいるかどうかにも依存する。谷本・宮崎は表-6のように「利用交通環境の区分」を定義しており、それに倣ってアンケートの回答者を区分した。
- ・男性は75歳、女性は65歳を過ぎると、送迎族や公共交通族が増加すること、男性より女性の方が送迎族・公共交通族の割合が高いことなどが図-4から読み取れる。

表-6 利用交通環境の区分

区 分	定 義
マイカー族	運転免許を持っており、自由に使える車を持っている人
送迎族	運転免許を持っていても自由に使える車を持っていない人や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼める人
公共交通族	運転免許を持っていても自由に使える車を持っていない人や運転免許を持っていない人で、気兼ねなく送迎を頼むことができない人

参考文献：谷本圭志・宮崎耕輔、「活動機会の保障を目的とした公共交通サービスの計画」、地域社会が保障すべき生活交通のサービス水準に関する研究報告書 pp. 21～22、国際交通安全学会、平成20年3月

図-4 性別・年齢階層別の利用交通環境の構成

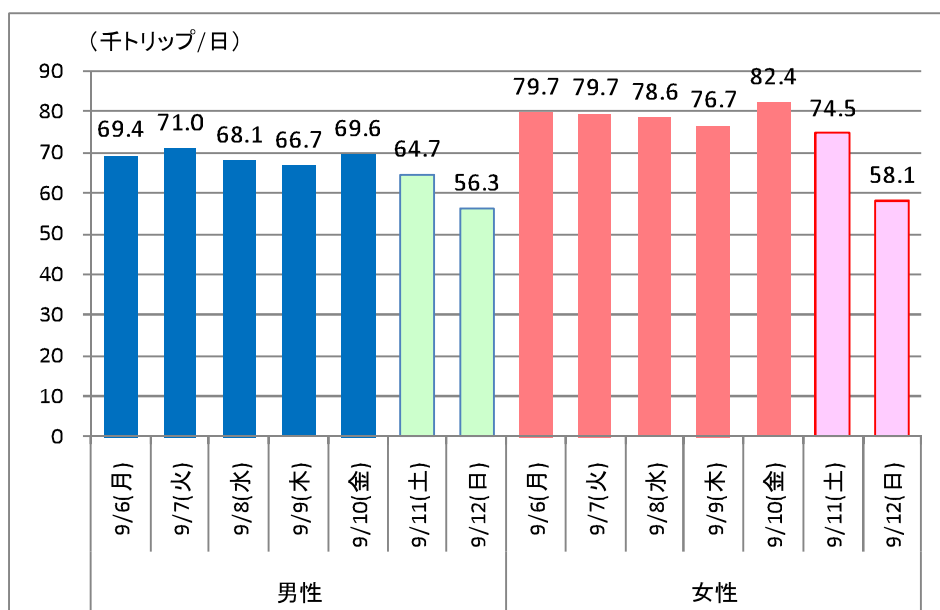


2.3 基礎集計結果

(1) 調査日別の生駒市発着トリップ数

- ・大阪方面など市外で働く人が多いため、生駒市内のトリップは男性より女性が多い。
- ・今後は団塊世代の退職と高齢化により、生駒市内のトリップが増えると見通される。
- ・アンケート調査では、生駒市内に発地または着地を持つトリップを対象として（生駒市外⇔生駒市外のトリップは対象外として）、その出発地・到着地、出発・到着時刻、外出目的、利用交通手段などを調査した。
- ・調査日毎のトリップ数を性別に示したものが図-5である。
- ・女性より男性の方がトリップ数が少ない。これは、大阪方面など生駒市外で就業する人が男性には多く、市外～市外のトリップが多いためと考えられる。
- ・男女とも、週末のトリップ数は平日より少ない傾向が見られ、特に日曜日は少ない。
- ・なお、アンケート調査では回答すべき項目が多いため途中で回答を放棄することが懸念されたが、そのような傾向は見られなかった。

図-5 調査日別・性別・生駒市発着トリップ数



注：生駒市内に発着するトリップのみを対象（生駒市外⇔生駒市外は含まれていない）

(2) 1人あたり平均トリップ数

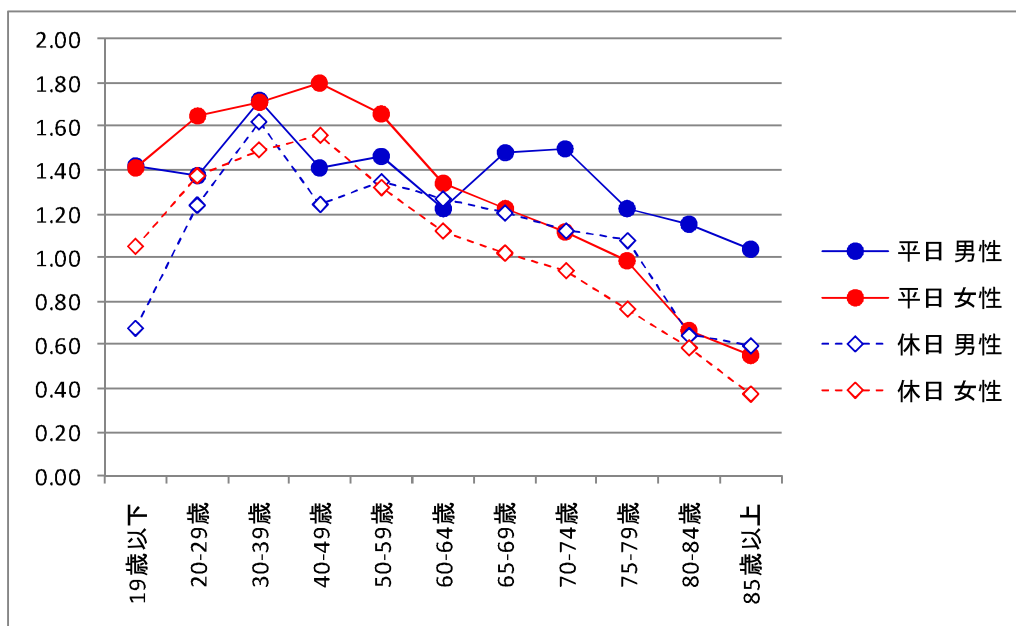
- ・平日は、65歳以上の男性と20～50代の女性の活動が多い。
- ・今後は、団塊世代の退職により、高齢男性の活動がさらに多くなると予想される。
- ・1人・1日当たりの平均トリップ数は、平日は男性1.44、女性1.48、休日は男性1.26、女性1.23であった。
- ・1人当たりの平均トリップ数は、平日より休日の方が多く、年齢が高まるにつれて少なくなる傾向が見られる。
- ・64歳以下の男性の平日の平均トリップ数が少ないのは、生駒市外で就業する人の市外でのトリップが含まれていないためと考えられる。

表-7 平休別・性別・年齢階層別1日平均トリップ数

(単位:トリップ/人日)

曜日	性別	19歳以下	20-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80-84歳	85歳以上	合計
平日	男性	1.42	1.37	1.72	1.41	1.46	1.22	1.48	1.50	1.22	1.16	1.04	1.44
	女性	1.41	1.65	1.71	1.80	1.66	1.33	1.22	1.11	0.99	0.67	0.55	1.48
休日	男性	0.68	1.24	1.62	1.25	1.35	1.27	1.21	1.12	1.08	0.65	0.60	1.26
	女性	1.05	1.37	1.49	1.56	1.32	1.12	1.02	0.94	0.76	0.59	0.37	1.23

図-6 平休別・性別・年齢階層別1日平均トリップ数



(3) 外出率

- ・外出率は年齢が高まるとともに低くなる。
- ・今後は、高齢のマイカー族の増加が見込まれ、高齢者の外出率が高まると考えられる。
- ・外出率は、平日は75～84%、休日は67～69%であった。
- ・外出率は年齢が高まるにつれて低くなり、送迎族や公共交通族はマイカー族比べて外出率が低い。

表-8 平休別・性別・年齢階層別外出率

曜日	性別	19歳以下	20-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80-84歳	85歳以上	全体
平日	男性	89%	86%	95%	86%	88%	76%	78%	76%	68%	66%	58%	84%
	女性	87%	88%	77%	82%	84%	70%	67%	64%	63%	40%	40%	75%
休日	男性	61%	64%	78%	71%	76%	71%	66%	65%	62%	43%	36%	69%
	女性	68%	73%	75%	69%	77%	67%	61%	59%	48%	38%	26%	67%

図-7 平休別・性別・年齢階層別外出率

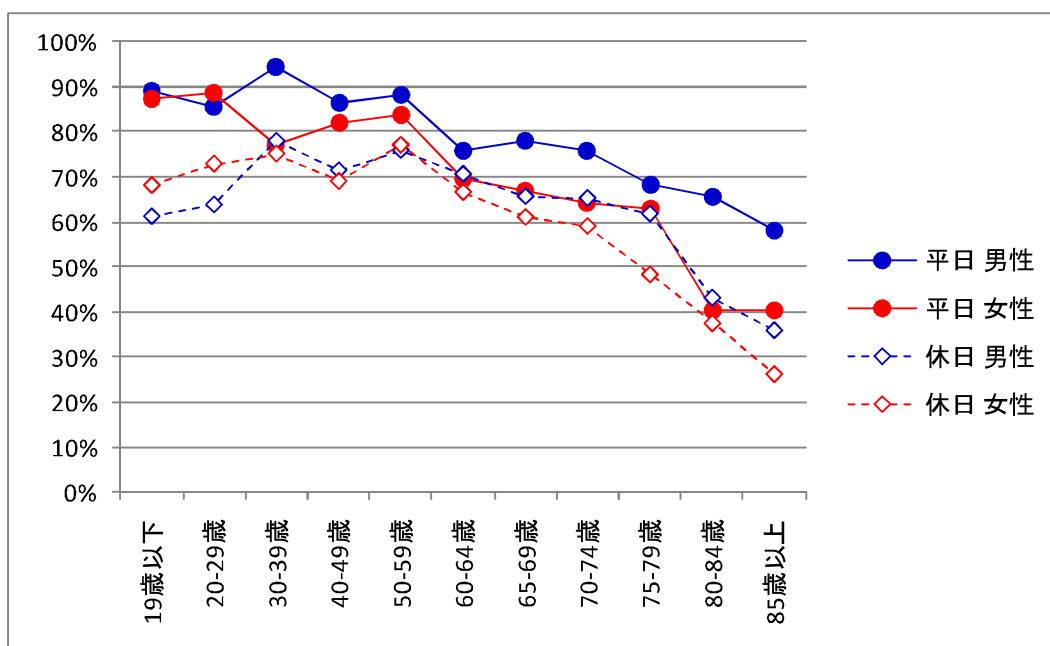
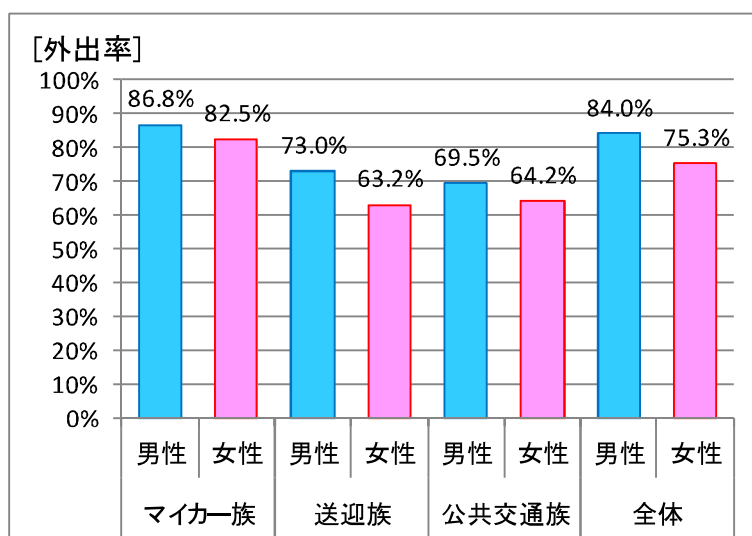


図-8 利用交通環境別の外出率



(4) 外出目的

- ・平日は就業者（20～64歳男性と20～40代女性）の出勤と、高齢男性や主婦層の買い物、高齢者の通院が多い。
- ・今後は、買い物・通院など私用目的のトリップが増加すると予想される。

- ・図-9・図-10は、トリップの目的構成を性別・年齢階層別に示したものである。
- ・男性の20～64歳は出勤トリップが40～55%を占めているが、65歳を過ぎると出勤の割合が急減し、買い物通院、その他私用の割合が増加する。
- ・女性は、20～49歳では出勤の割合が30～35%、買い物は10～14%であるが、50歳以上の年齢層では買物の割合が30%近くになる。
- ・また、年齢が高まるにつれて通院トリップの割合が高まり、80歳を超えると買い物、通院、その他私用のトリップが60%余りになる。

図-9 性別・年齢階層別・トリップ目的構成（平日）

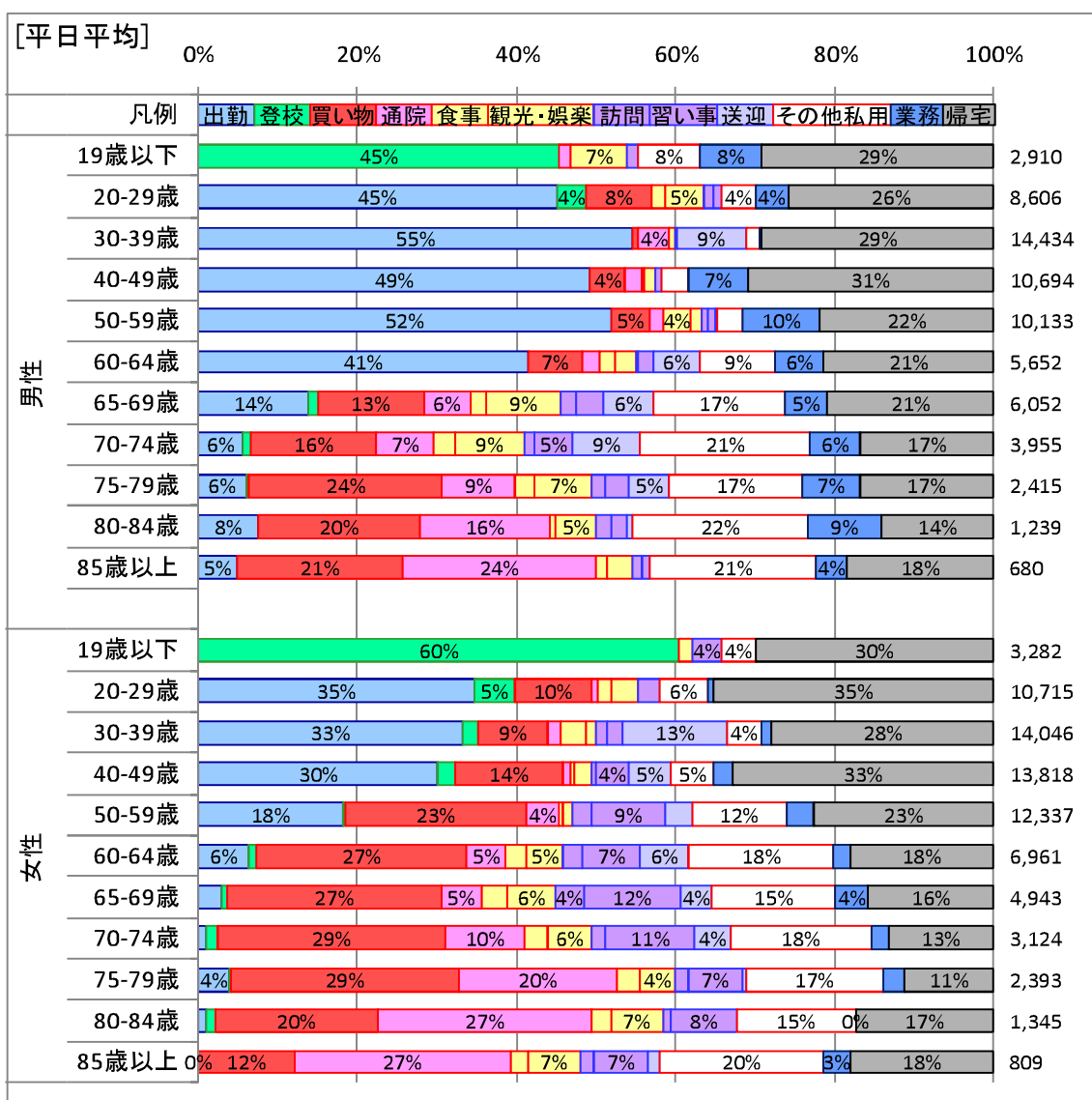
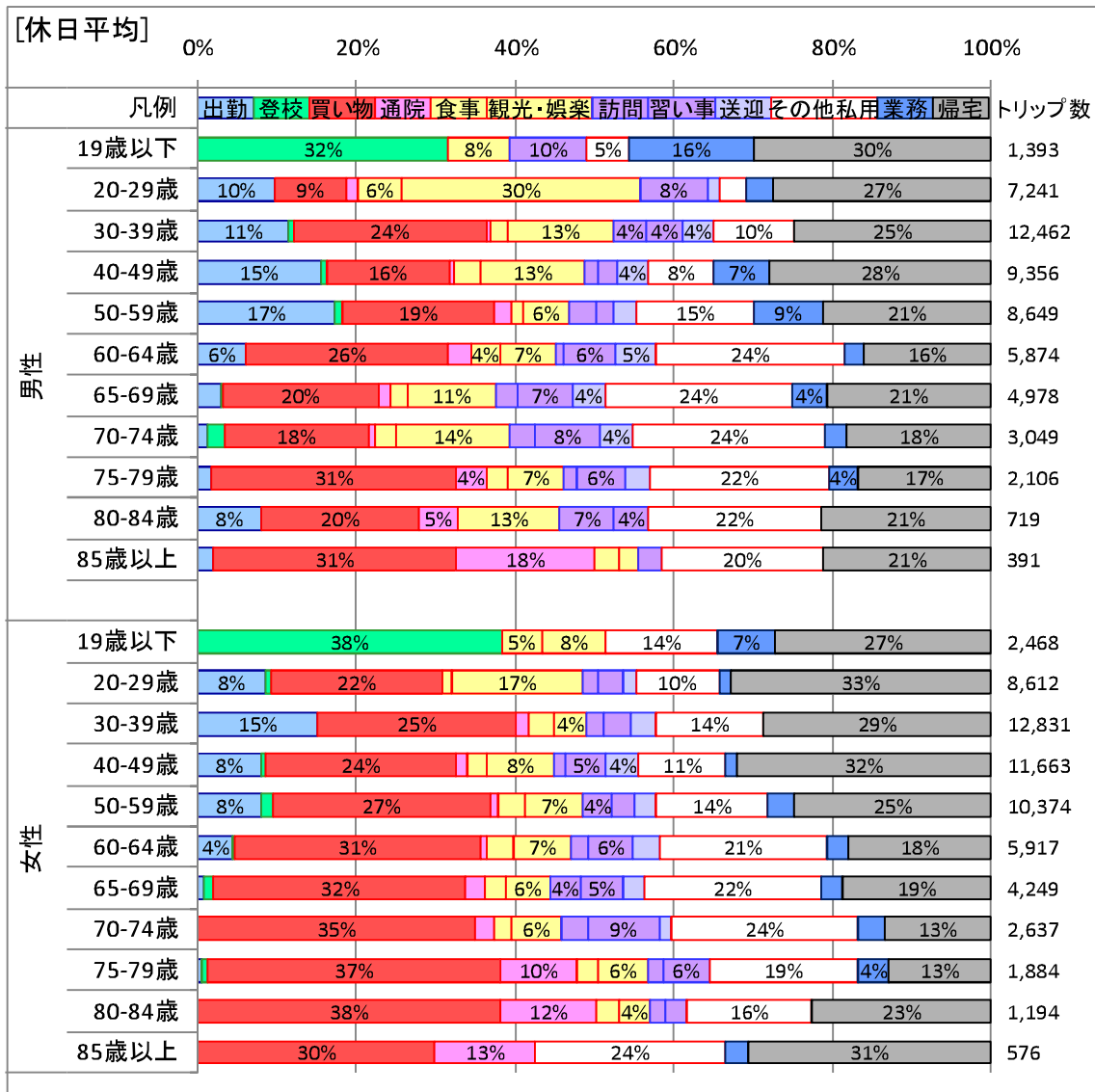


図-10 性別・年齢階層別・トリップ目的構成（休日）



(5) 利用交通手段

- ・平日は、就業者の鉄道利用、ならびに主婦や高齢男性の自動車（自分で運転）が多い。
- ・休日は、男性が運転、女性が同乗というパターンの多いことが読み取れる。
- ・高齢者でも自分で運転する人は少なくなく、今後はその割合が増加すると予想される。

- ・平日の交通手段の構成を見ると、男性の59歳以下では鉄道の割合が52～77%で、最も高いシェアを占める。
- ・一方で、年齢が高くなるにつれて鉄道の割合が減少し、60歳を過ぎると非就業者の割合が高まることなどから自動車(自分で運転)の割合が最も高くなる。
- ・なお、男性の80～84歳では40%、85歳以上でも21%が自動車（自分で運転）である。
- ・休日は、20～70代の男性は自動車（自分で運転）の割合が高く、女性の自動車（送迎）が平日に比べて多くなるのが特徴的である。

図-11 性別・年齢階層別・利用交通手段構成（平日）

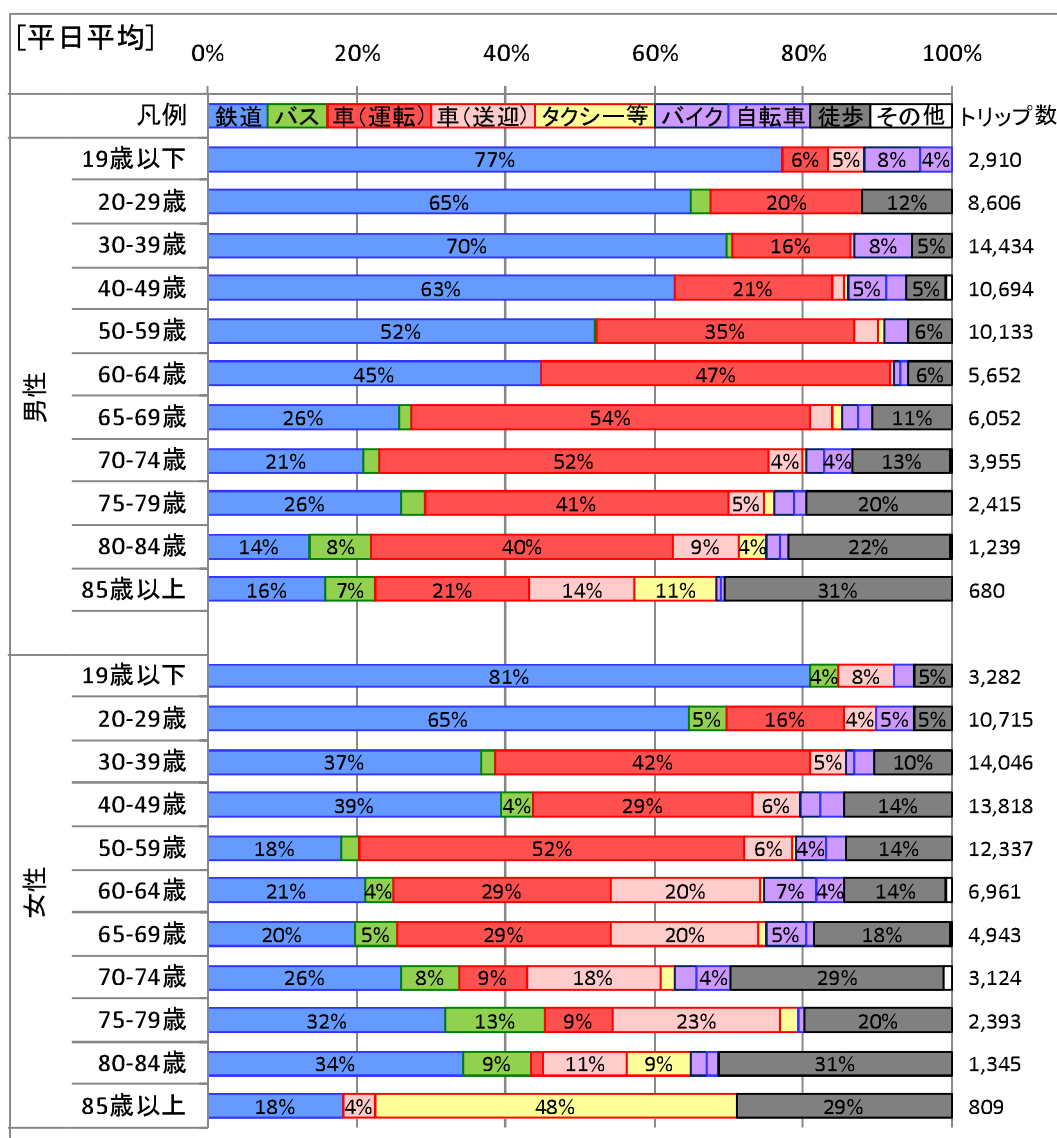
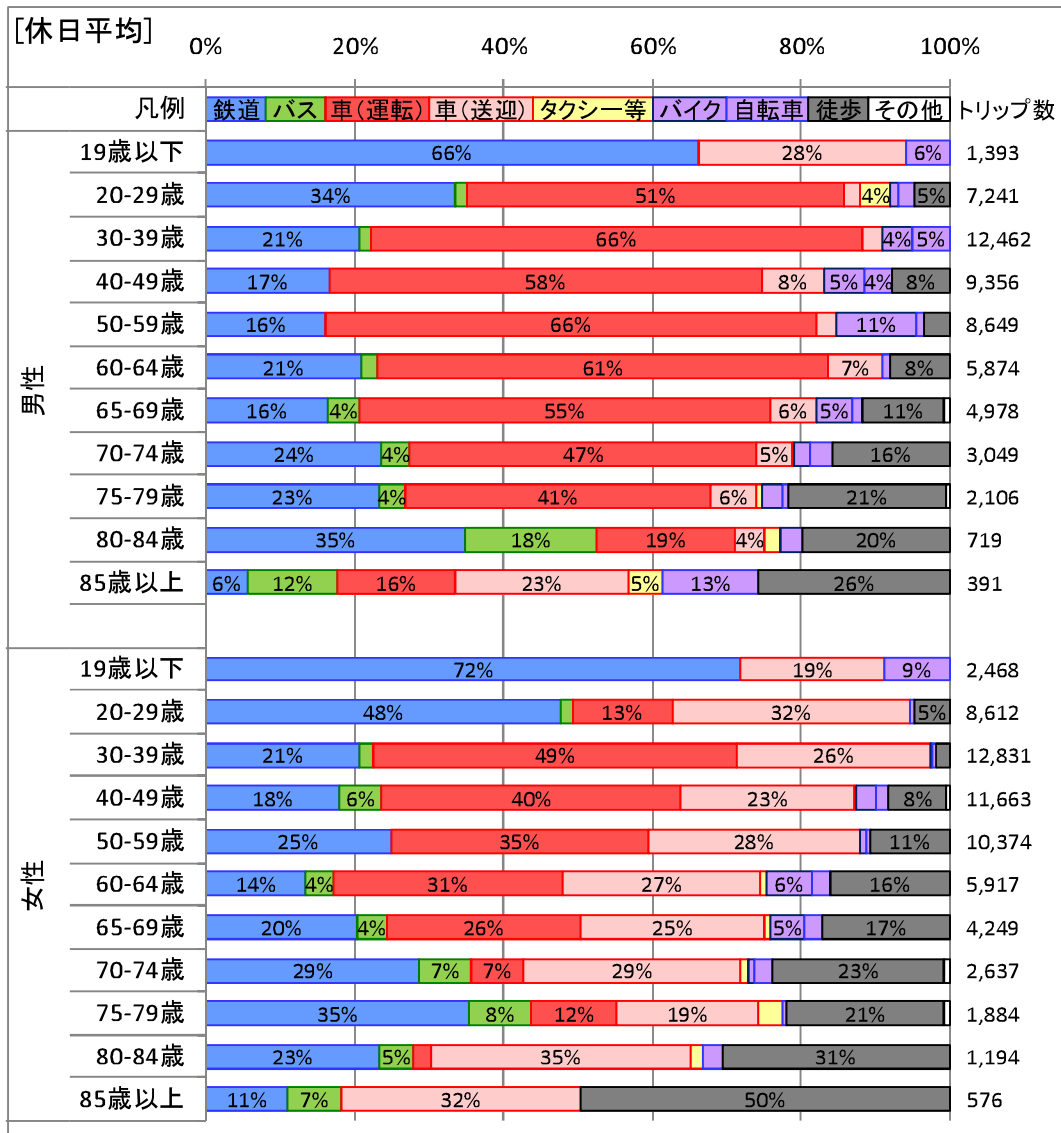


図-12 性別・年齢階層別・利用交通手段構成（休日）



(6) 鉄道端末交通手段（駅までの交通手段）

- ・自宅から駅までの交通手段は徒歩とバスが主体である。
- ・しかし、地区によってその構成は異なる。
- ・鉄道利用トリップについて、自宅から駅までの交通手段（鉄道端末交通手段）を校区別に表したものが図-13である。
- ・全体的に徒歩やバスが多いが、地区によって特性は異なる。
- ・鹿ノ台や生駒台、俵口の各小学校区ではバスの割合が高い。桜ヶ丘や生駒東、生駒の各小学校区では徒歩の割合が高い。
- ・その一方で、生駒北では自動車の割合（運転、送迎とも）が高く、あすか野や生駒台では他の校区に比べて送迎の割合が高い。

図-13 校区別・鉄道端末交通手段（自宅から駅へ）

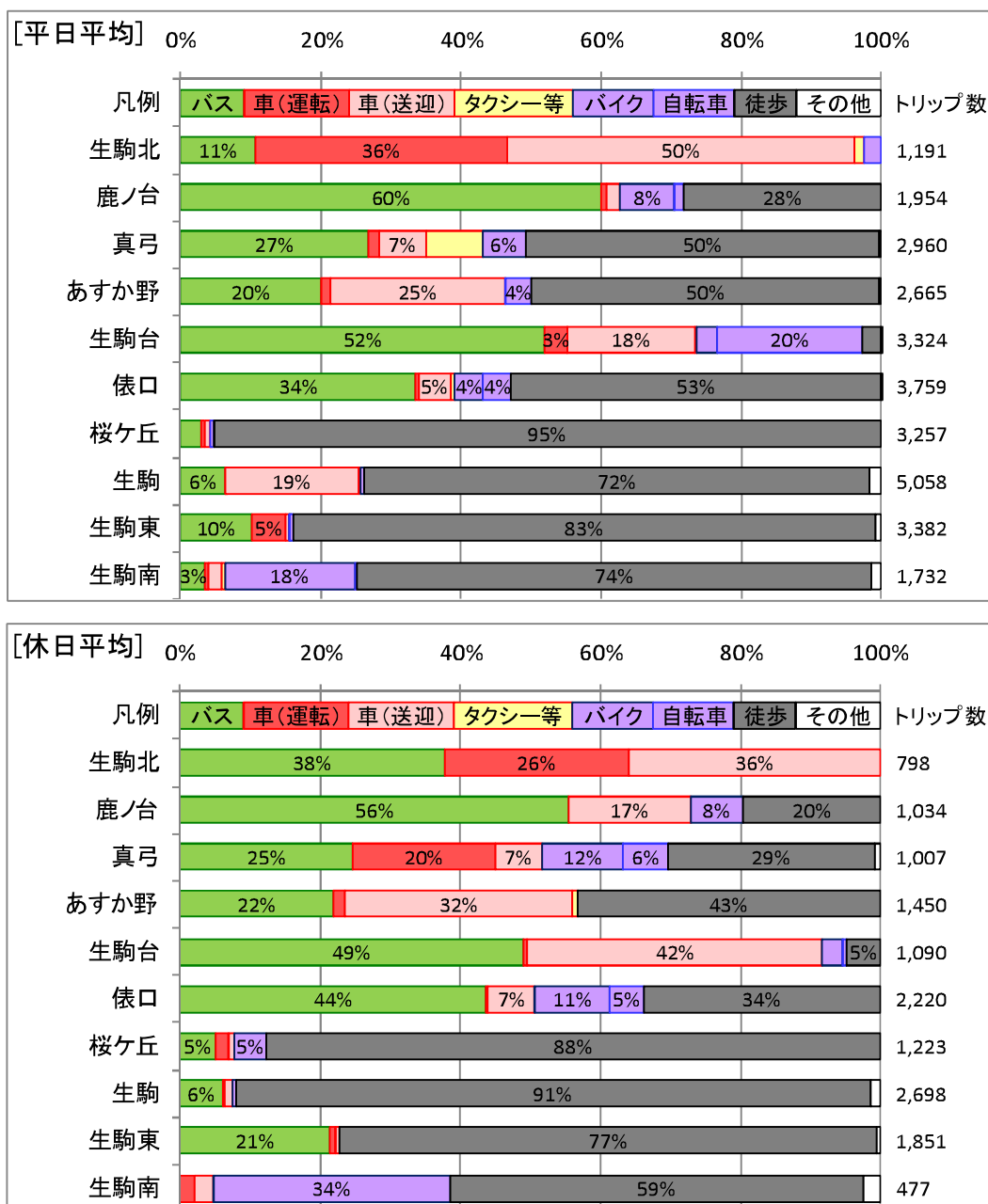
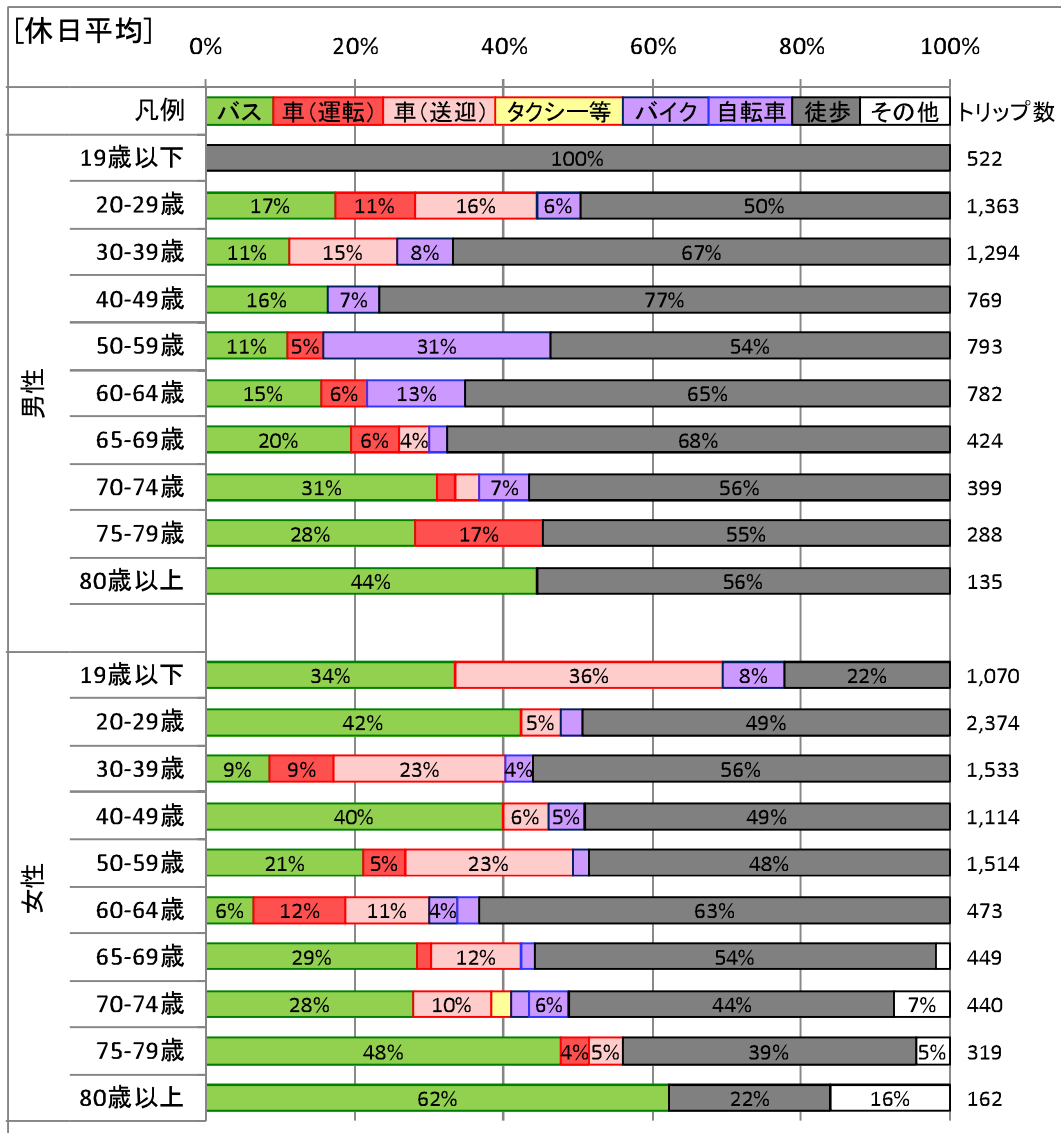


図-14 性別・年齢階層別・鉄道端末交通手段（自宅から駅へ）（休日）

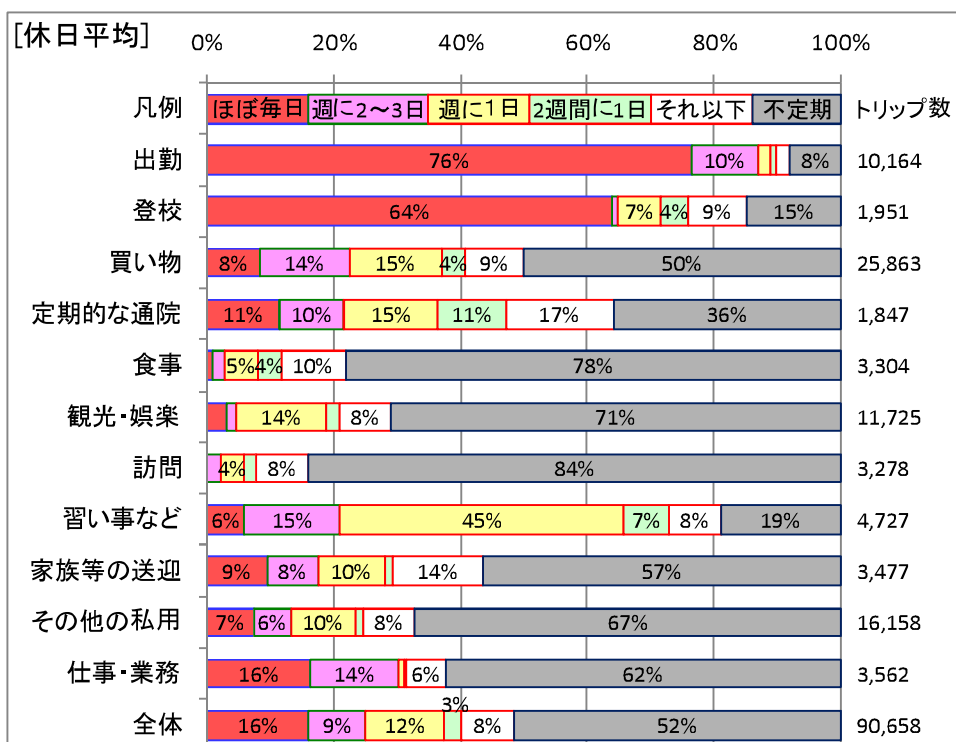
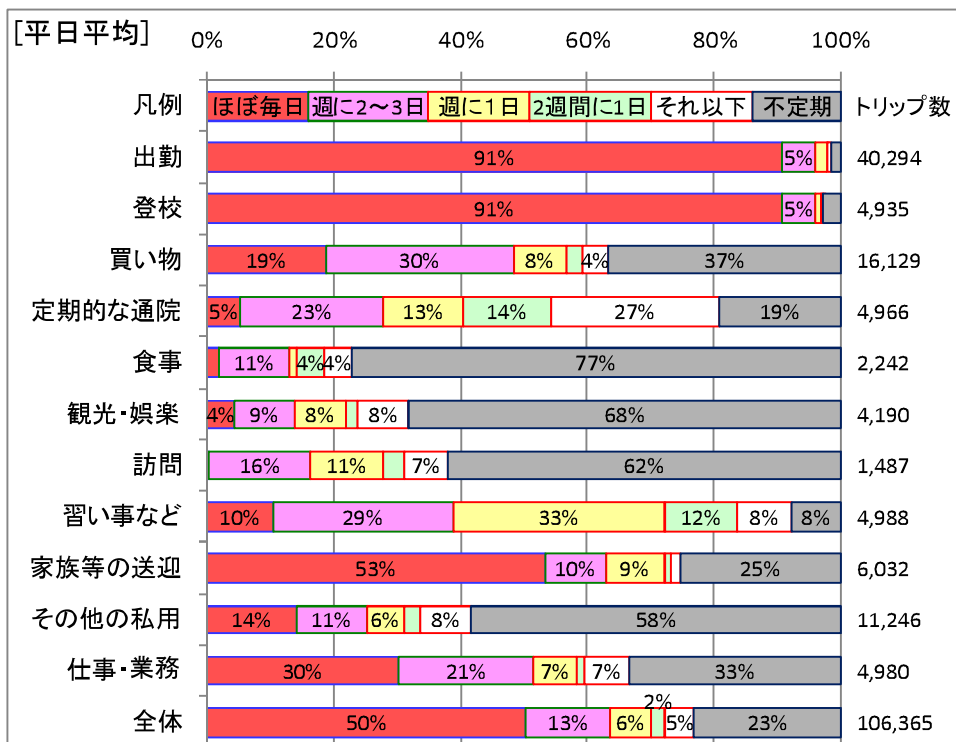


注：サンプル数が少ないため、80-84歳と85歳以上を統合して図化している。

(7) 外出頻度

- ・平日の外出頻度を見ると、買い物は週2～3日、ほぼ毎日という回答が多い。通院は週に2～3日、2週間に1日、週に1日という回答が多い。
- ・家族等の送迎について、平日の53%がほぼ毎日と回答しており、マイカーによる送迎が常態化していることが伺える。

図-15 目的別の外出頻度



(8) 買い物・通院の時間帯分布

・公共交通族は、送迎族やマイカー族に比べて、外出機会が制約を受けている傾向が見られる。

・図-16 は買い物（平日・休日）と通院（平日）について、利用交通環境別に自宅発の時間帯の分布を表している。

・ピークの時間帯は、買い物は10時台、通院は9時台であり、その前後の時間帯にも出掛ける人が多い。商業施設の営業時間や医療機関の診療時間を反映していると考えられる。

・平日の買い物について、マイカー族、送迎族は午後の時間帯にも買い物に出掛けているが、公共交通族は午前中のピークに特化しており、公共交通族は外出機会が制約されることが垣間見られる。

図-16 利用交通環境別・自宅発・買い物トリップの出発時間帯分布

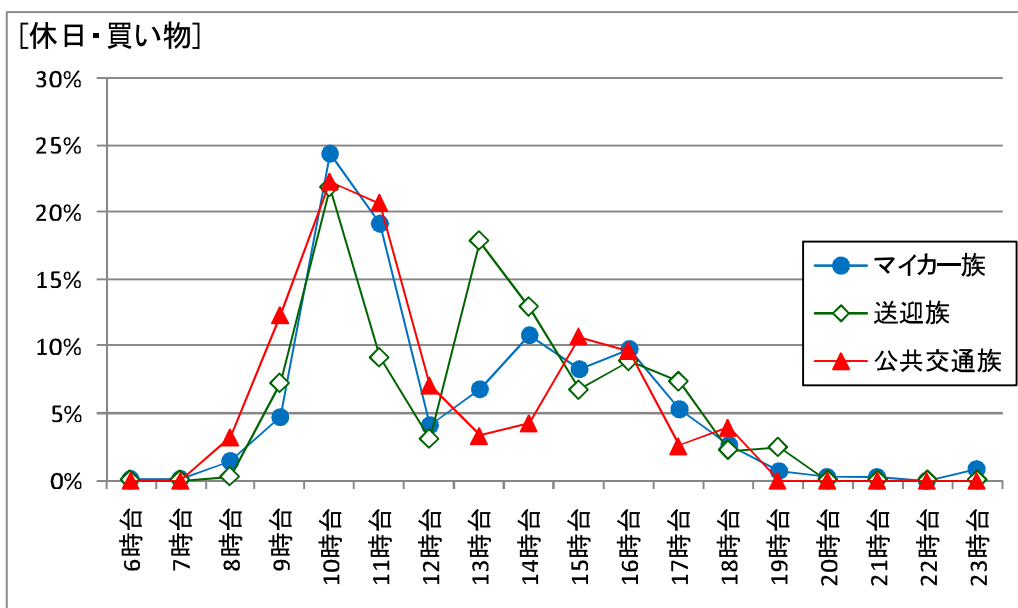
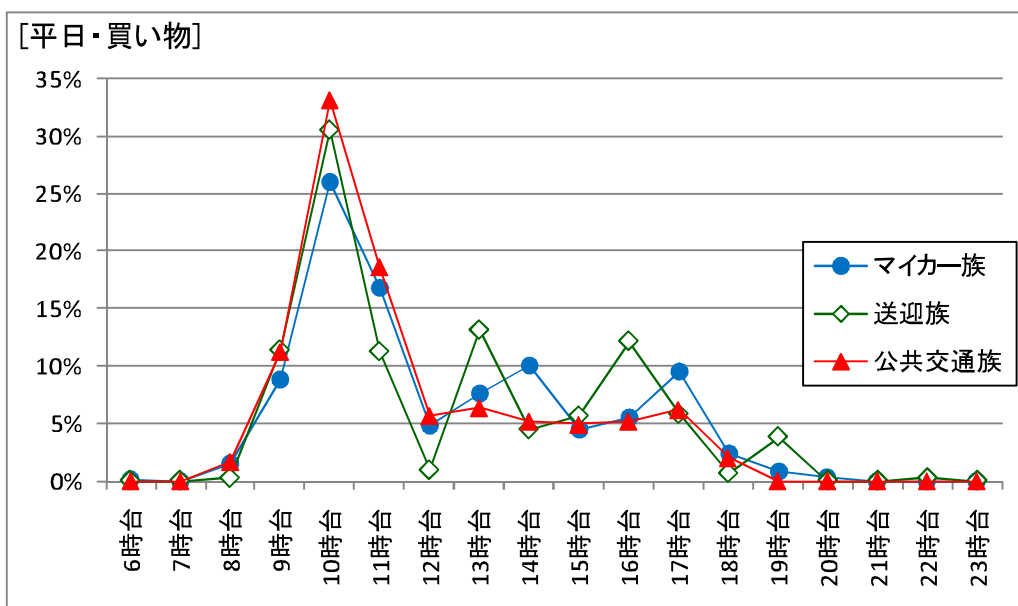
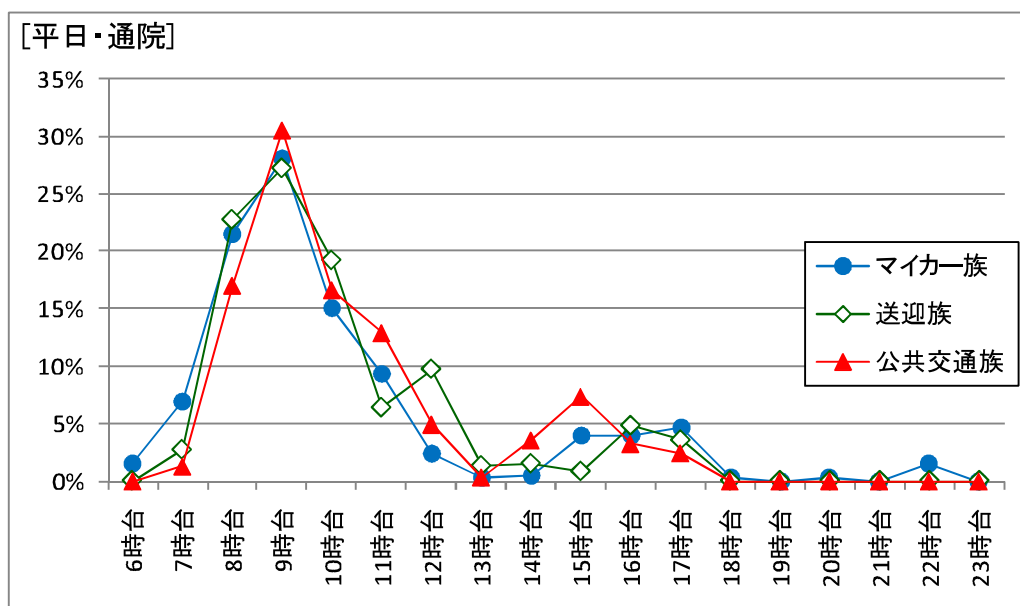


図-17 利用交通環境別・自宅発・通院トリップの出発時間帯分布（平日のみ）



(9) 買い物・通院の行き先

・買い物は通院に比べて行き先が多様であり、マイカー族は送迎族に比べて行動範囲が広く、行き先も多様である。

- ・表-9、表-10 はアンケート調査の問2より普段よく行く外出先の場所を集計したものである。（日々のトリップの実績ではなく、普段よく行くと答えた施設の集計である）。
- ・買い物は通院に比べて広範囲にわたること、通院は比較的近くに行く割合が多いが、近大付属病院（生駒南第二小学校区）は市内全域から行く人が多いことなどがわかる。
- ・マイカー族は行き先が多様であるのに対し、公共交通族は行き先が近くや路線バス等の公共交通で行ける場所に限定されるなどの傾向が読み取れる。

※ なお、結果の詳細は資料2に示す。

表一9 小学校区別・普段よく行く買い物の行き先分布 (問2の集計)

居住地	生駒市内(小学校区)																生駒市周辺				合計
	生駒市内(小学校区)																生駒市周辺				
	生駒北	鹿ノ台	真弓	あすか野	生駒台	俵口	桜ヶ丘	生駒	生駒東	生駒南	壱分	生駒南二	登美ヶ丘	学園前	富雄	高の原	本津山精華	他・不明			
生駒北小学校	0	1,505	1,775	968	341	301	128	0	0	0	0	0	962	44	28	140	345	1,028			
鹿ノ台小学校	0	7,491	182	0	347	37	178	16	56	16	20	1,805	784	0	632	839	3,310	15,713			
真弓小学校	0	2,922	3,278	1,229	30	241	240	48	127	0	17	2,040	551	50	622	97	1,569	13,061			
あすか野小学校	0	2,242	1,337	2,822	1,208	743	1,203	484	272	0	102	0	956	435	29	0	33	1,485			
生駒台小学校	26	1,431	780	1,635	3,263	2,790	2,679	1,818	337	0	56	42	0	242	642	0	3,903	19,644			
俵口小学校	72	1,590	86	352	2,528	5,400	4,173	1,973	368	46	220	163	0	14	292	0	3,555	21,278			
桜ヶ丘小学校	56	237	98	131	3,038	623	2,040	687	3,150	14	0	342	0	14	0	0	1,058	11,488			
生駒小学校	54	80	36	155	726	469	4,753	4,764	2,584	230	16	472	0	30	30	0	0	2,893			
生駒東小学校	0	83	15	30	467	191	2,419	674	6,605	208	497	472	36	45	0	0	0	1,974			
生駒南小学校	0	207	0	0	502	114	1,085	244	2,173	776	981	3,313	0	0	14	20	974	10,403			
壱分小学校	0	0	0	200	108	241	1,693	323	4,505	607	2,271	1,511	0	0	18	0	0	1,592			
生駒南第二小学校	0	309	29	0	207	197	1,458	429	1,573	446	626	4,116	115	0	192	85	2,192	11,974			
合計	208	18,097	7,616	7,522	12,765	11,347	22,049	11,460	21,694	2,383	4,729	10,765	6,119	1,903	411	2,534	1,419	25,533	168,554		

表一10 小学校区別・普段よく行く通院の行き先分布 (問2の集計)

居住地	生駒市内(小学校区)																生駒市周辺				合計
	生駒市内(小学校区)																生駒市周辺				
	生駒北	鹿ノ台	真弓	あすか野	生駒台	俵口	桜ヶ丘	生駒	生駒東	生駒南	壱分	生駒南二	登美ヶ丘	学園前	富雄	高の原	本津山精華	他・不明			
生駒北小学校	754	317	524	403	38	296	176	313	0	0	0	204	163	76	0	0	24	832			
鹿ノ台小学校	30	2,797	0	54	56	47	0	60	0	0	242	1,620	552	80	188	235	2,530	8,491			
真弓小学校	0	83	2,920	767	32	110	13	130	83	0	240	1,073	209	242	41	0	1,530	7,473			
あすか野小学校	29	156	802	3,824	274	377	97	212	207	0	593	255	143	195	0	0	0	1,405			
生駒台小学校	21	132	183	751	2,137	1,546	576	1,005	102	26	0	638	52	61	35	0	21	689			
俵口小学校	42	0	60	43	522	4,170	1,797	2,300	233	0	0	901	220	36	13	176	220	1,138			
桜ヶ丘小学校	50	0	0	545	98	232	1,427	963	393	0	343	1,186	32	50	43	0	0	1,204			
生駒小学校	0	0	123	108	46	679	1,366	5,744	1,093	188	0	834	39	50	30	0	0	1,250			
生駒東小学校	0	0	15	112	218	192	1,012	1,802	1,943	15	94	1,202	19	32	94	36	0	825			
生駒南小学校	0	0	0	0	20	106	442	1,272	236	1,253	118	964	62	43	15	0	103	1,121			
壱分小学校	0	0	16	43	90	151	562	1,096	648	694	1,177	655	0	0	221	0	0	809			
生駒南第二小学校	0	29	0	14	29	177	149	785	197	345	251	3,247	82	96	0	0	0	553			
合計	926	3,514	4,643	6,664	3,560	8,083	7,617	15,682	5,135	2,521	1,983	10,906	3,617	1,348	968	441	603	13,886	92,097		

注：拡大後の集計結果。複数回答のため、回答の合計は人口を上回る場合がある。

(10) 外出をあきらめた頻度

- ・公共交通族は外出をあきらめる頻度が他に比べて高い。
- ・しかも、体調や天候が外出機会に影響しており、体調を崩し病院に行く必要のあるときに行けないなどの問題が生じていることが推察される。

- ・調査期間の1週間の間に、何らかの事情で外出をあきらめた人は全体の10%である。
- ・利用交通環境別に見ると、マイカー族は8%であるのに対し、送迎族は13%、公共交通族は20%に及ぶ。
- ・外出をあきらめた理由は、送迎族は「送迎者がいない」が最も多い。公共交通族では「病気やけがのため」「悪天候のため」という回答が他に比べて多く、他に比べて様々な制約を受けていることがわかる。

図-18 外出をあきらめたことの有無

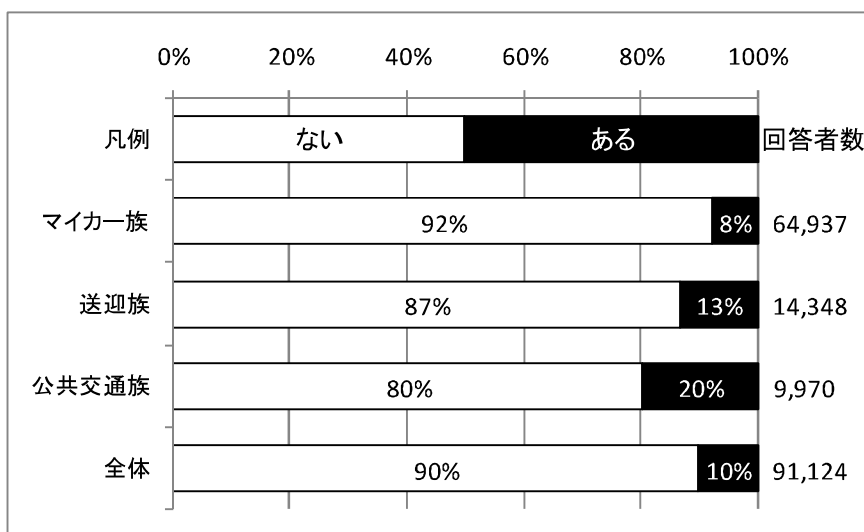
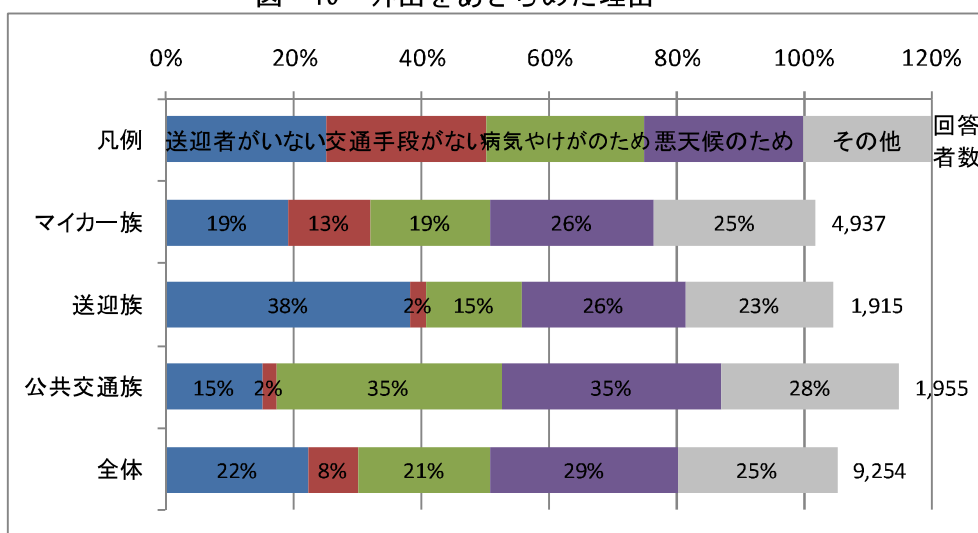


図-19 外出をあきらめた理由



注：「ある」と答えた人を100%とする割合。複数回答のため回答の合計は100%を超える。

(11) 宅配サービス・訪問サービスの利用状況

- ・宅配サービスを受けている人の割合は75歳以上で高く、75歳を過ぎると日常生活における支援の必要性が高まることわかる。
- ・今後はそのような人の増加が見込まれ、公共交通以外の対応についても重要性が増すと考えられる。

- ・食料品等の宅配サービスや身の回りの世話等の訪問サービスを受けている人は全体の12%、過去に経験のある人は8%であった。
- ・70歳を超えると受けている人の割合が増え、75歳以上では28%がサービスを受けている。
- ・その頻度は「週に1日」が最も多く、「週に2～3日」がそれに次ぐが、年齢が高まるにつれて頻度も高くなる。

図-20 宅配サービス・訪問サービスの利用経験

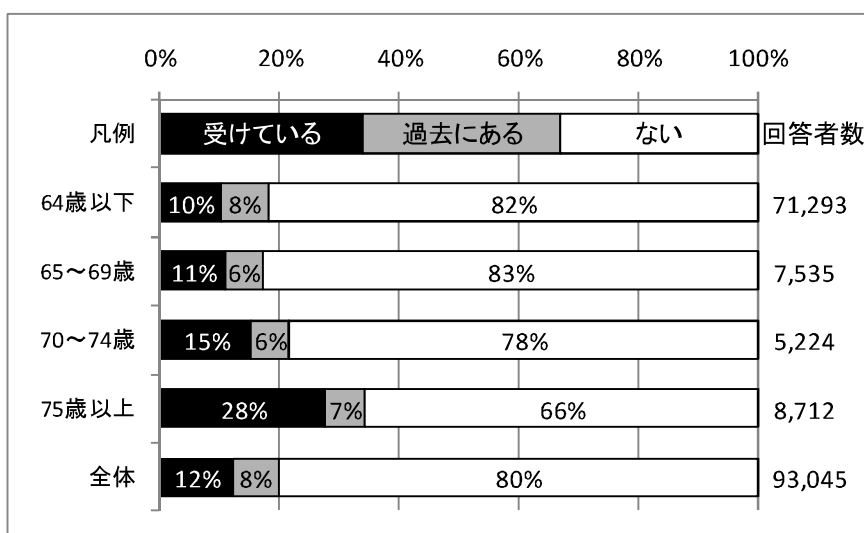
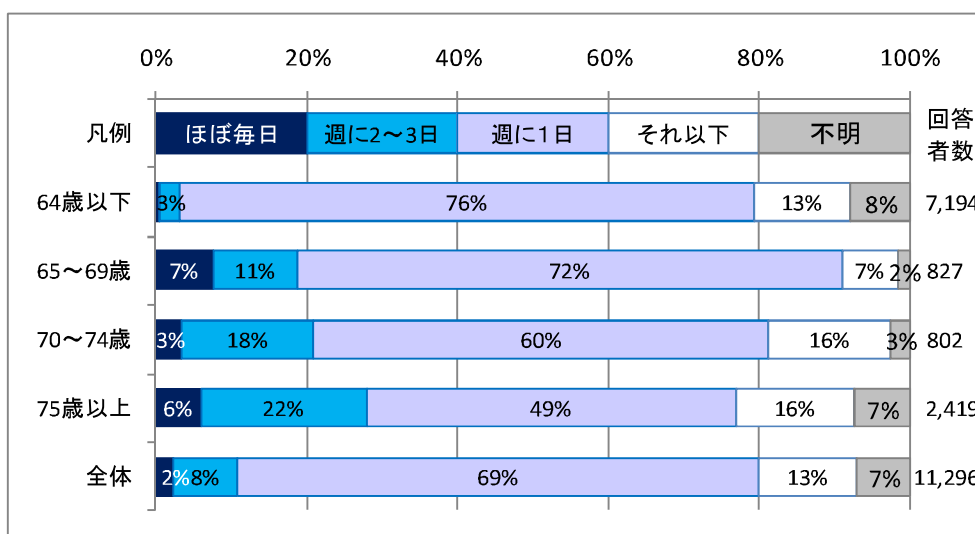


図-21 宅配サービス・訪問サービスの利用頻度



(12) 政策に対する財源の振り向けについて

・公共交通族の方がマイカー族などに比べ、公共交通の整備に対する期待が高い。

- ・公共交通の整備等に対する生駒市の財源の使い方について、約40%の人は現状のままで良いとしている。（現状では市民一人当たり1,500円程度を振り向けている）。
- ・「公共交通により多く」と「他の施策の充実に」は全体でそれぞれ14%、12%であった。公共交通族のみならず、マイカー族も交響交通により多くと答えている。
- ・しかし、「公共交通により多く」と答えた人のうち、マイカー族では振り向けるべき金額の回答が平均2,900円弱であるのに対し、公共交通族では6,300円余りとなっている。

図-22 生駒市の財源の使い途に関する意見

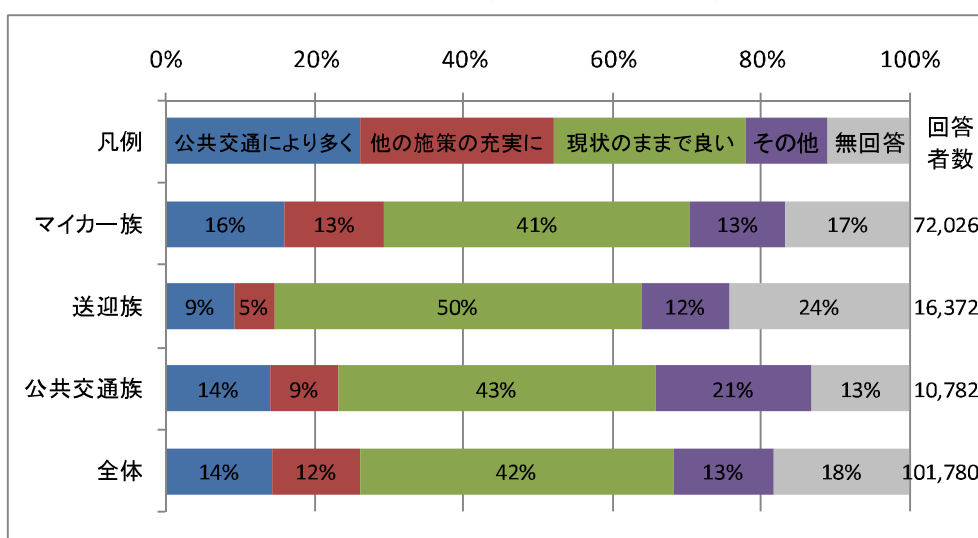


表-11 公共交通政策に振り向けるべき金額（市民一人当たり）

① 「公共交通により多くの財源を振り向ける」と回答した人

	金額別の回答者数(人)							金額の平均(円)
	500円以下	501～1,000円	1,001～1,500円	1,501～2,000円	2,001～3,000円	3,000円超	合計	
マイカー族	379	365	815	5,747	2,055	1,068	10,429	2,875
送迎族	154	43	32	434	255	174	1,092	3,874
公共交通族	38	36	155	108	192	575	1,104	6,346
不明	0	0	0	0	19	0	19	3,000
合計	571	444	1,002	6,289	2,521	1,817	12,644	3,265

② 「他の施策の充実に振り向ける方が良い」と回答した人

	金額別の回答者数(人)							金額の平均(円)
	500円以下	501～1,000円	1,001～1,500円	1,501～2,000円	2,001～3,000円	3,000円超	合計	
マイカー族	3,124	4,601	374	127	35	0	8,261	820
送迎族	71	246	0	0	0	0	317	777
公共交通族	380	460	0	0	46	18	904	904
不明	179	215	0	0	0	36	430	1,400
合計	3,754	5,522	374	127	81	54	9,912	851

2.4 まとめ

以上に記したように、交通手段の利用に関するアンケート調査結果から、次のような知見が得られた。

- ・生駒市では、20～64歳の男性や20～40代の女性において、大阪など生駒市外で従業する人が多い。そのため、日中の生駒市内の交通は、65歳以上の高齢者や概ね40代以上の女性の割合が高くなっていると考えられる。
- ・年齢別にトリップの目的と利用交通手段を対比させると、例えば、30代の女性は車で家族を送迎する機会が多いこと、50代の女性は車を運転して買い物に行く人が多いことなどが読み取れる。
- ・年齢が高まるにつれ、運転免許保有率は下がり、公共交通族が増加する。しかし、運転免許の保有は70代の男性、60代の女性にも浸透している。
- ・このため、高齢者の利用交通手段は公共交通に限られるのではなく、自ら車を運転して外出する高齢者も決して少なくない。今後は高齢のマイカー族の増加が見込まれ、高齢者の自動車利用がさらに活発になると考えられる。
- ・その一方で、公共交通族は外出回数や外出時間帯などに制約を受けており、車を使える人と使えない人の間に、活動機会の差が見られる。
- ・鉄道は、通勤などで生駒市外に行く人による利用が多いと考えられる。
- ・バスは自宅から鉄道駅までの交通手段として利用されているほか、高齢者の生駒市内での交通手段として利用されている。
- ・買い物は、市内の大規模商業施設をはじめ、学園前、富雄、高の原、精華台などの商業施設に行く人が多い。
- ・マイカー族は居住地最寄りの商業施設だけでなく、広範囲にわたって様々な商業施設を利用している。これに対し、公共交通族は利用する（できる）地域が限定され、居住地の近くや公共交通を利用して到達可能な場所の商業施設を利用する傾向が見られる。
- ・調査期間中に外出をあきらめた人は10%余りであるが、公共交通族はその割合が相対的に高い。公共交通族は体調や天候などによっても外出機会を奪われることがある。

なお、地域公共交通計画の策定に当たっては、地域（校区）別や年齢別等の分析を通じ計画に必要な情報を得るほか、アンケート調査結果を活用して将来の状況を予測し、計画検討に活用する。