

2. 利用者アンケートの実施

道路マスタープラン策定にあたり、町内在住者の道路利用実態の把握及び現在の道路網に対する町民の評価、ならびにこれからの道路づくりに対する要望を把握するために、利用者アンケート調査を行いました。

① アンケート調査の概要

アンケート調査は、菰野町在住者から、住民基本台帳をもとに無作為抽出により 2,000 人を対象として実施し、827 人のみなさまから回答をいただきました。回収率は 41.3%となっています。

表 アンケート調査の実施概要

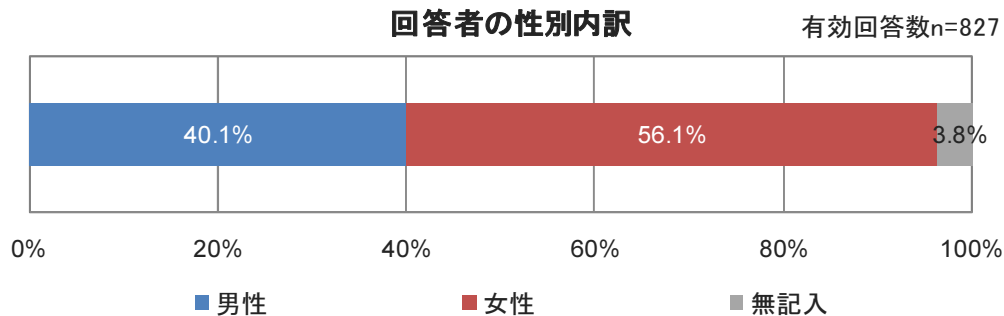
項目	概要
調査目的	町内在住者の道路利用実態の把握 現在の道路網に対する町民の評価 これからの道路づくりに対する要望の把握
調査期間	平成 25 年（2013 年）7 月 8 日～22 日
調査対象	住民基本台帳により無作為抽出した 菰野町在住者 2,000 人 ※地区別、男女別の内訳は以下の通りです。 菰 野地区 790 人（男 382 人・女 408 人） 鵜川原地区 215 人（男 100 人・女 115 人） 竹 永地区 238 人（男 105 人・女 133 人） 朝 上地区 464 人（男 217 人・女 247 人） 千 種地区 293 人（男 129 人・女 164 人） 町全体 2,000 人（男 933 人・女 1,067 人）
回収数（回収率）	827 人（41.3%）
配布・回収方法	郵送配布、自記入郵送回収
設問項目	①個人属性（性別・年齢・職業・居住地） ②道路利用実態（行動目的別交通手段・出発地・目的地・移動頻度） ③菰野町の道路網に関する満足度 ④菰野町のこれからの道路づくりに対する要望 ⑤その他の要望

②回答者の個人属性

1)性別

全回答者のうち 56.1%が女性となっています。

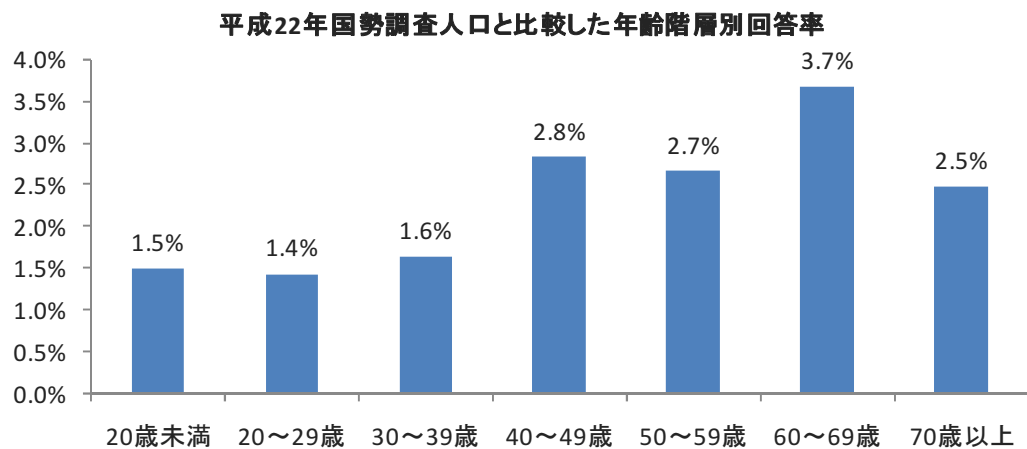
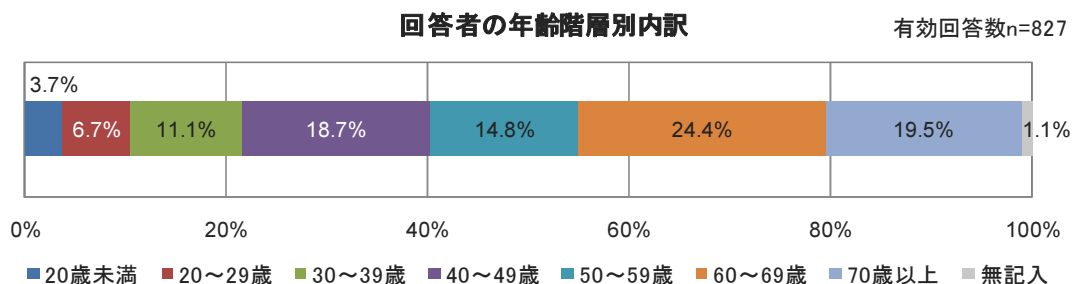
男女別の回収率を見ると、男性が 35.6%、女性が 43.5%となっており、女性からの回収率が高くなっています。



2)年齢

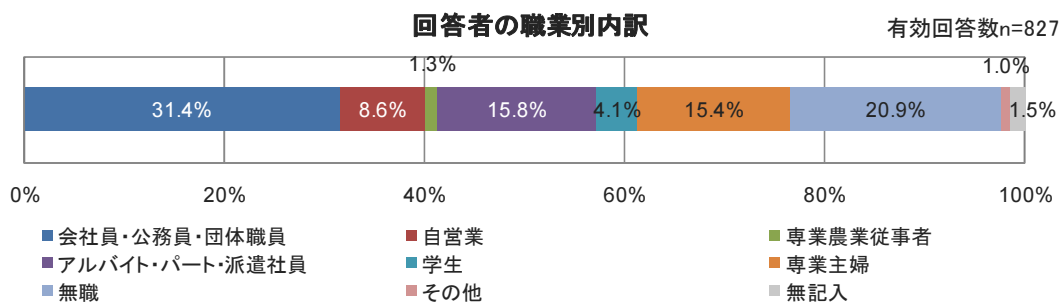
全回答者のうち 4 割以上が 60 歳以上の方となっています。

平成 22 年（2010 年）国勢調査による年齢階層別の人口と比較すると、60 歳代の方々からの回答率が高くなっています。一方、30 歳代以下の方々からの回収率は、他の年齢階層と比べると低くなっています。



3)職業

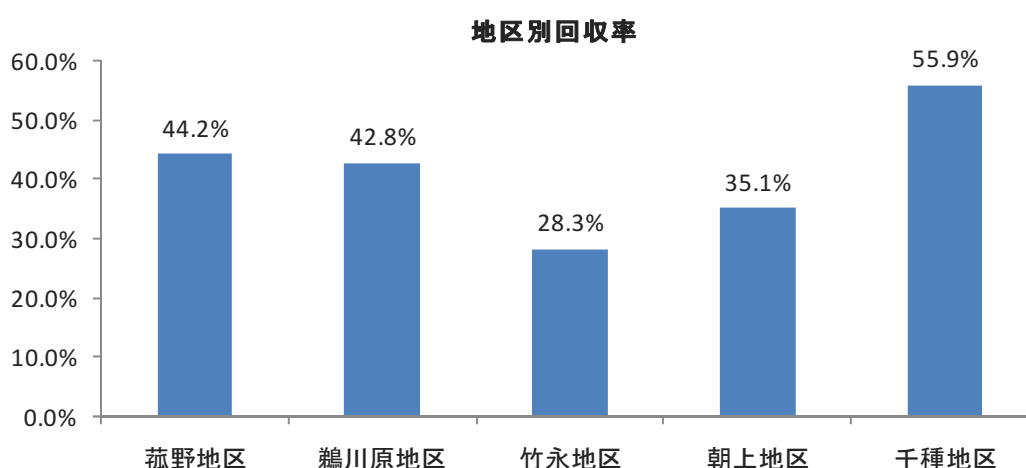
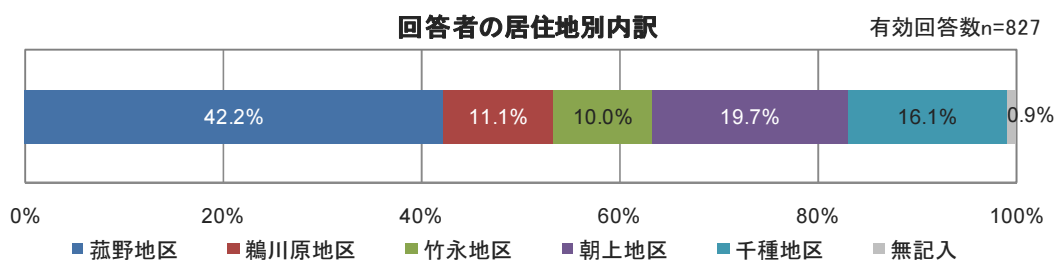
職業では、会社員・公務員・団体職員が全体の3割以上を占めており、次いで無職、アルバイト・パート・派遣社員となっています。



4)居住地

菰野地区の居住者が全回答者の4割以上を占めており、次いで朝上地区、千種地区の居住者の順に多くなっています。

地区別回答数と配布数の比をとった地区別回収率で比較すると、千種地区からは半数以上の方に回答をいただいております、また、菰野地区、鵜川原地区においても4割以上の人から回答をいただいているのに対して、竹永地区、朝上地区の方々からの回収率はやや低くなっています。

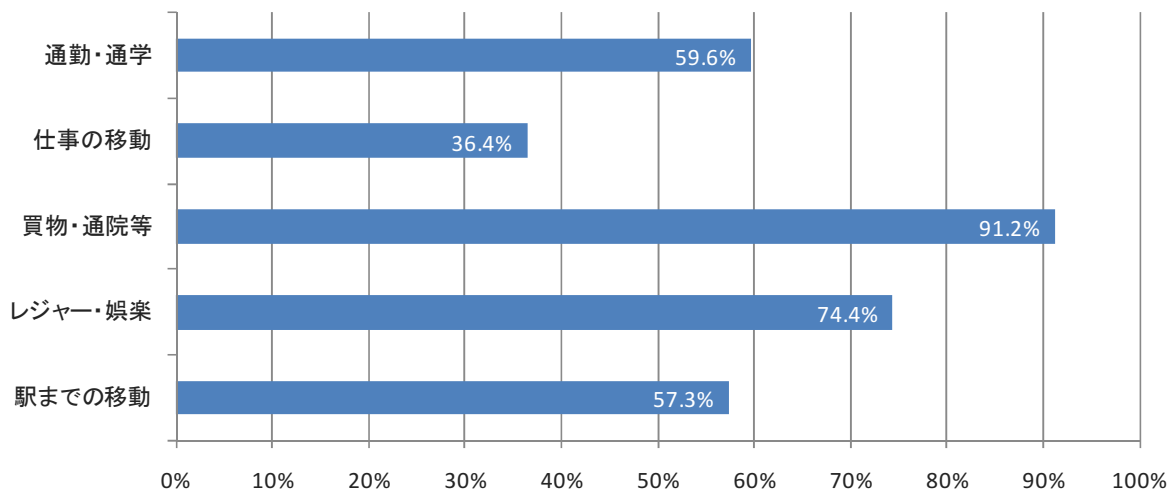


③回答者の道路利用実態

1)目的別移動者数

回答者の 90%以上の方は、買物や通院などの目的で道路を利用しています。また、レジャー・娯楽などの目的では 75%近くの方が、通勤・通学では 60%近くの方が道路を利用しています。

行動目的別移動者数の割合(複数回答)

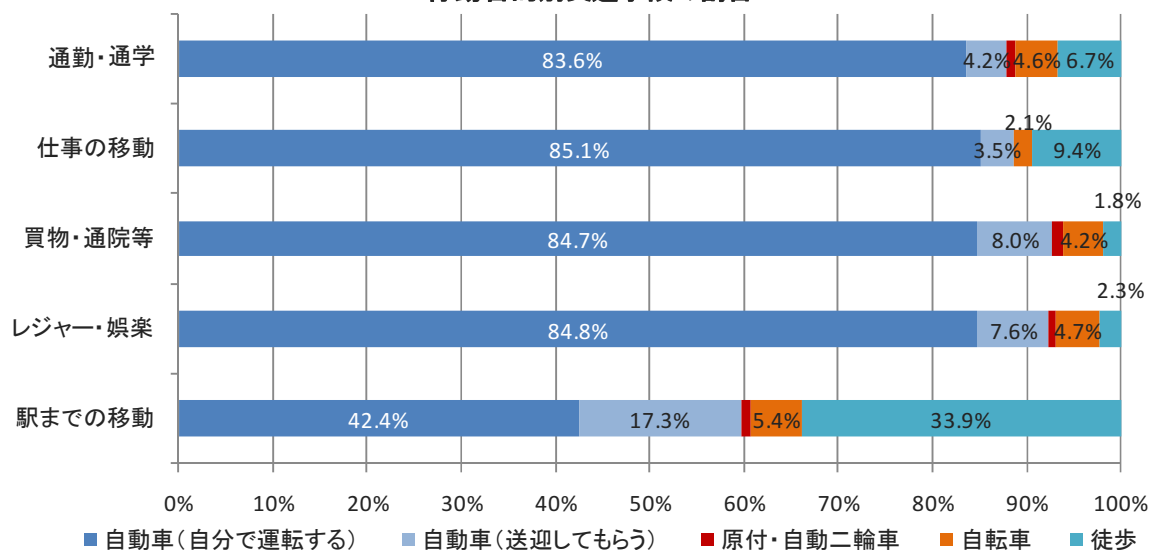


2)移動手段

駅までの移動以外の行動目的では道路を利用する人の 85%前後の方は、自動車を自分で運転して利用しています。送迎を含めると、自動車の利用が 90%前後となります。

駅までの移動では、送迎を含めて自動車を利用する人の割合はおよそ 60%であり、その一方で、徒歩で来る人の割合がおよそ 34%となっています。

行動目的別交通手段の割合

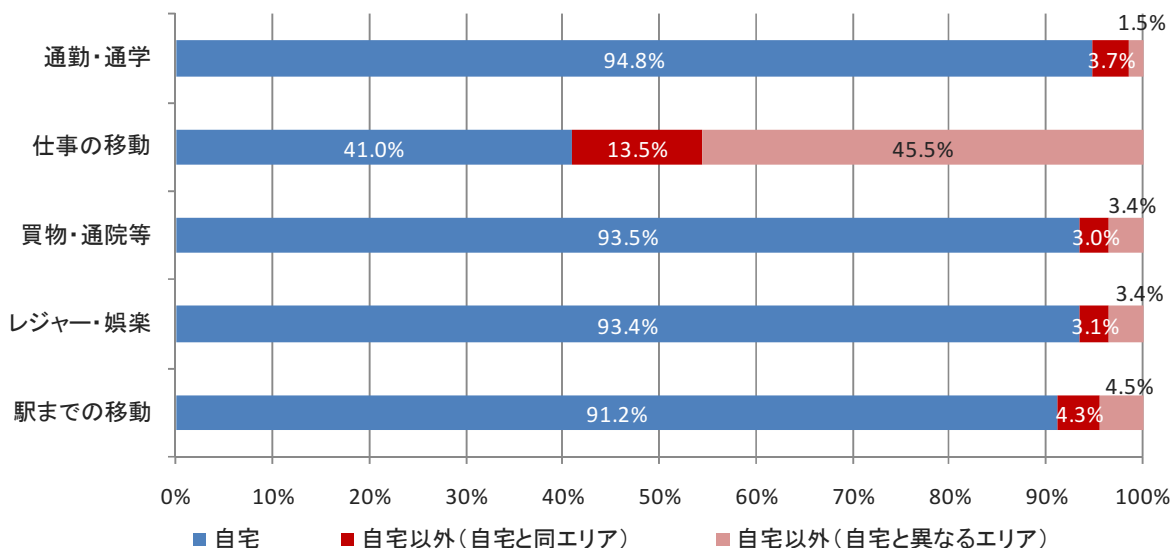


3)出発地

仕事の移動以外の目的では、自宅を出発地とする人が、いずれも 90%以上を占めています。

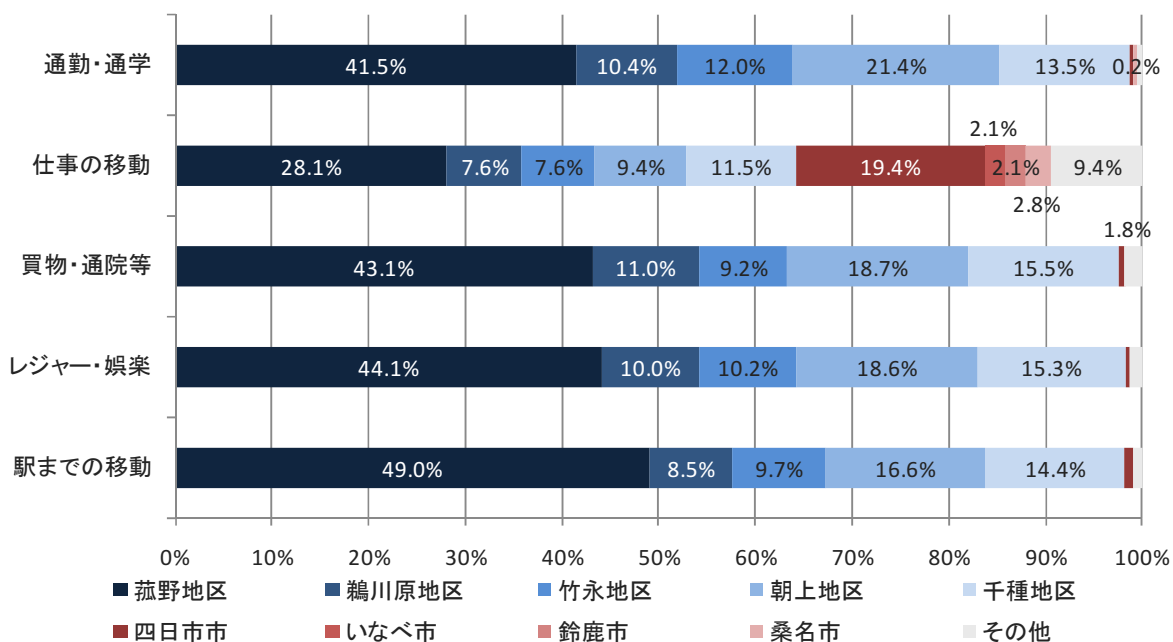
仕事の移動では、40%以上の人が自宅のある地区とは異なる地区を出発地としています。

目的別出発地の割合(自宅か自宅以外か)



地区別に見ると、仕事の移動以外の目的では、自宅からの出発が多いことから、出発地の割合は居住地の割合に近くなっていますが、仕事での移動では、町内において、菰野地区に次いで千種地区からの出発が多くなっています。また、町外では四日市市からの出発の割合が多くなっています。

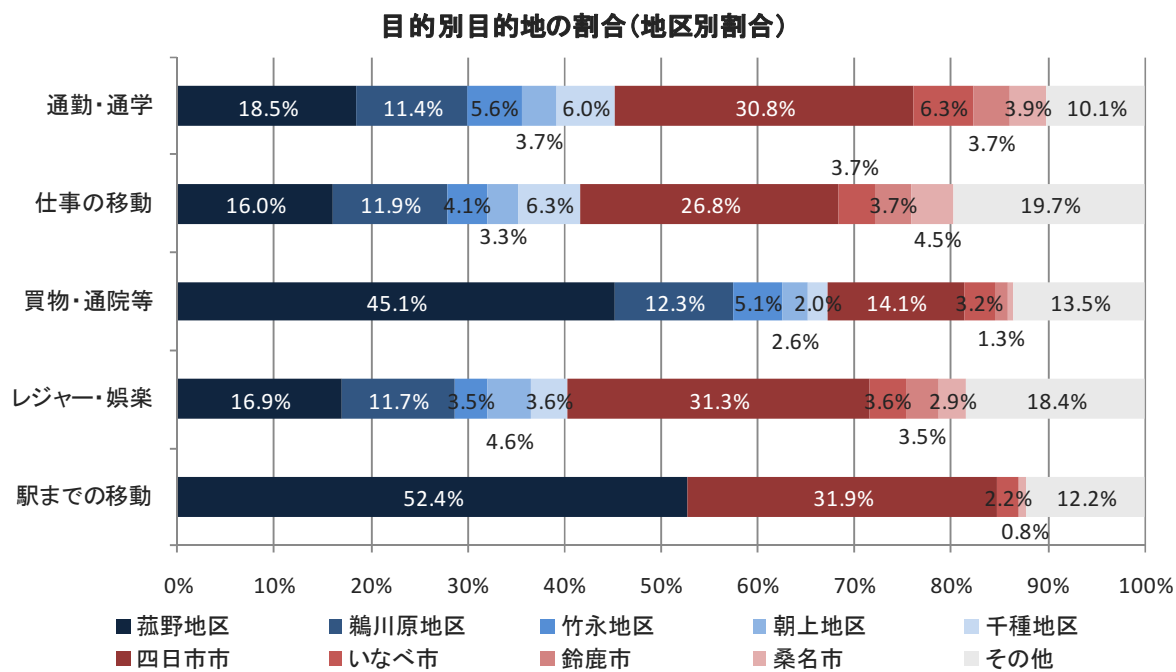
目的別出発地の割合(地区別割合)



4)目的地

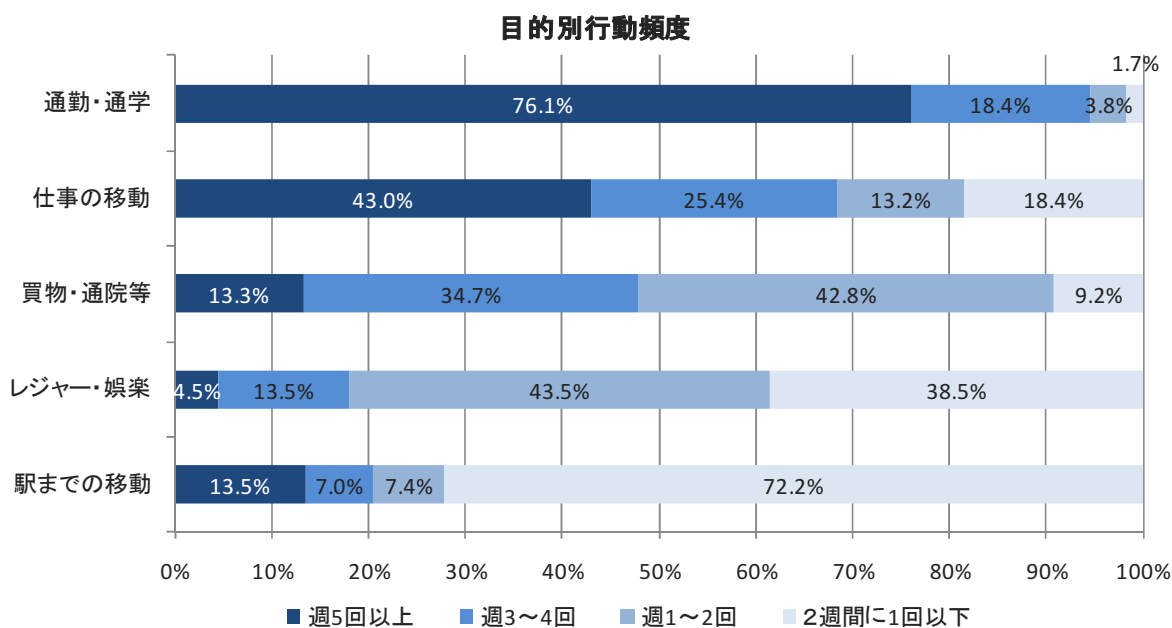
通勤・通学、仕事の移動、レジャー・娯楽の各目的では町内を目的地とする人よりも、町外を目的とする人が多くなっています。買物・通院では町内を目的とする人が全体の3分の2を占めています。

駅までの移動でも、菰野町内の駅へ行く人は全体の半分程度となっています。



5)行動頻度

通勤・通学では週5回以上行動する人が全体の4分の3以上を占めています。一方、買物・通院等やレジャー・娯楽では、週1~2回行動する人が最も多くなっています。



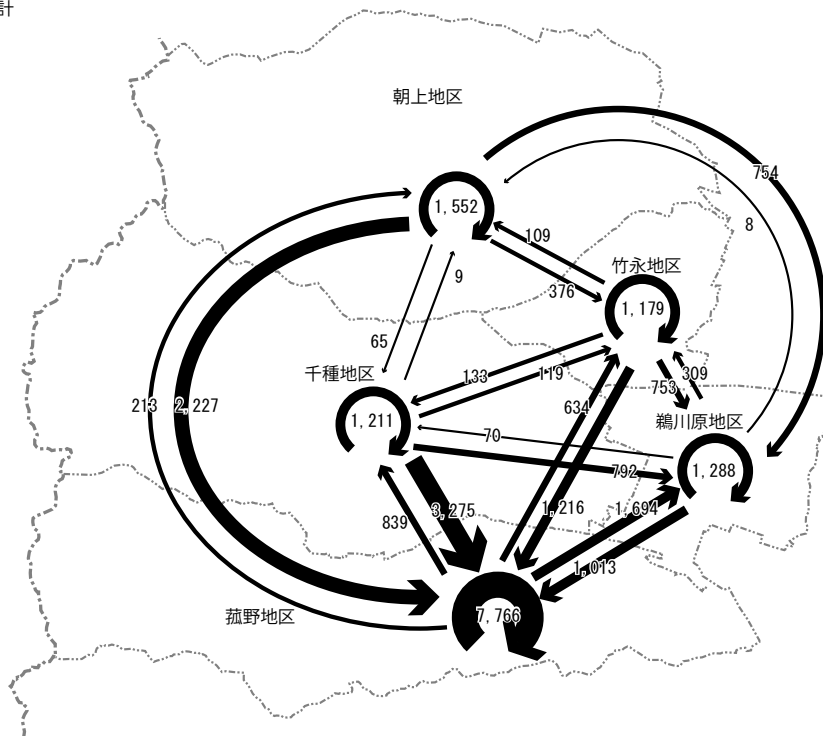
6) 地区間の1日あたり移動人数の推計

アンケート結果を地区別性別年齢別回答率を除いて集計することで、菰野町全体の地区間の1日あたり移動人数を推計しました。

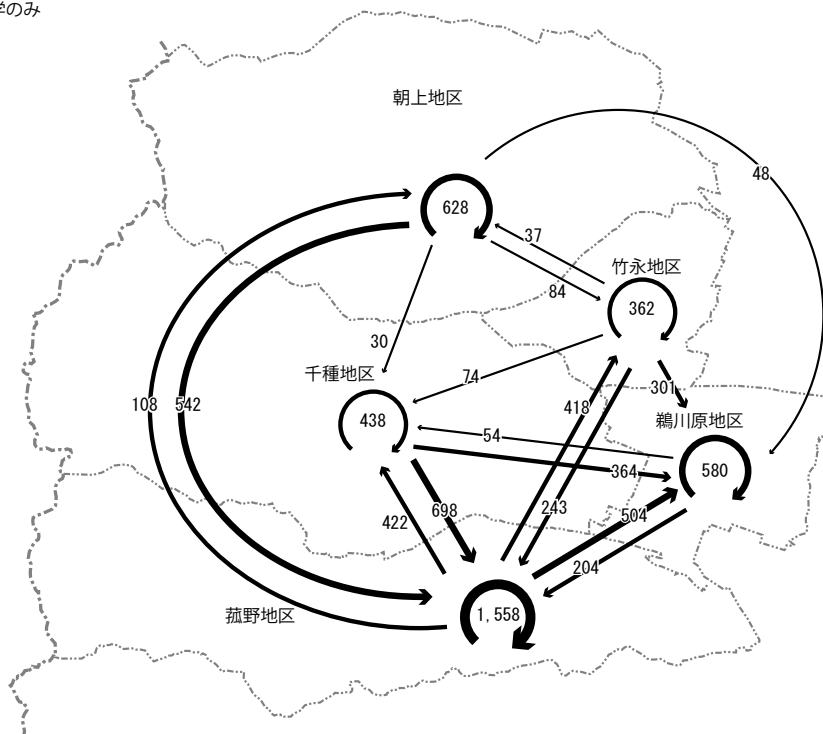
町内の動きでは、菰野地区に集まってくる傾向が見られます。次いで、鵜川原地区へ行く傾向が見られます。

＜町内の1日あたり流動（単位：人）＞

全目的合計



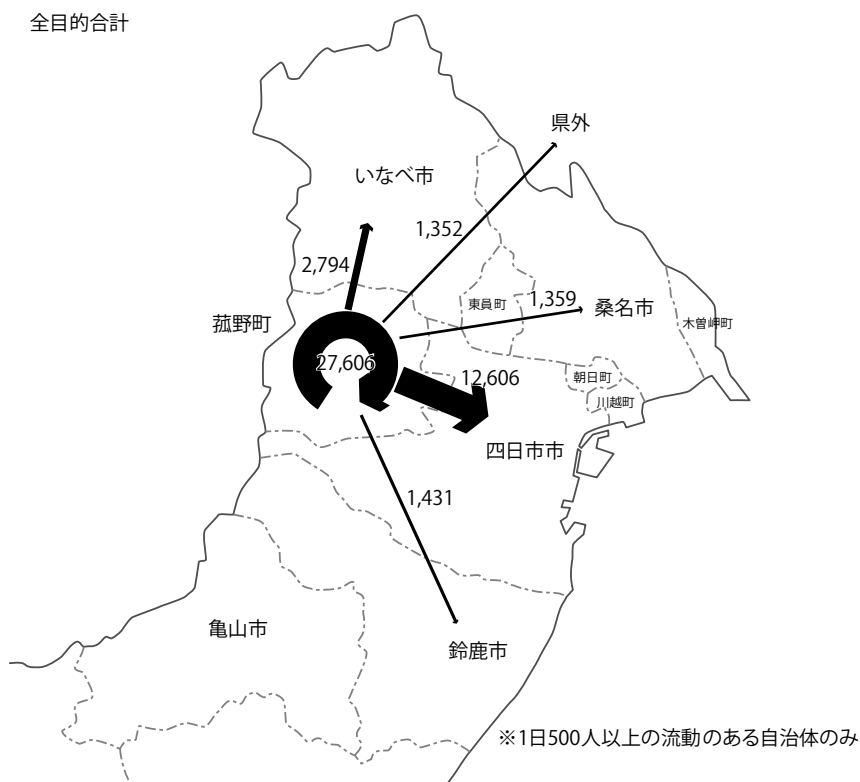
出勤・通学のみ



町外への移動は、四日市市が圧倒的に多く、次いでいなべ市が多くなります。

町内への通勤・通学者数や四日市市への通勤・通学者数でアンケート調査結果と平成22年（2010年）国勢調査の通勤・通学者数が近い値となっていることから、アンケート調査結果は良好な精度が得られているものと思われます。

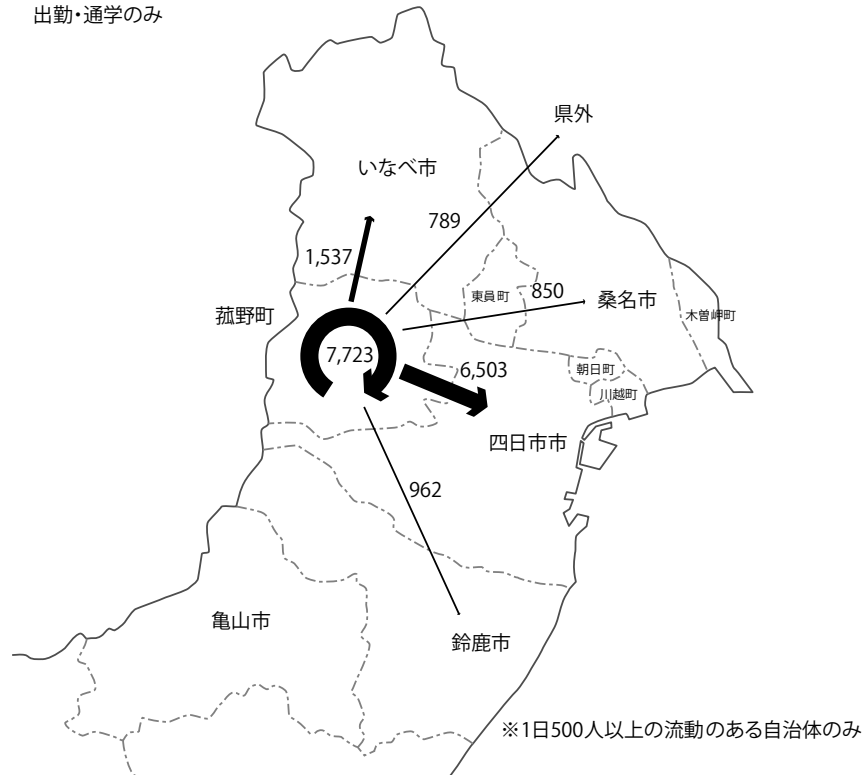
< 菰野町から近隣自治体への1日あたり移動人数（単位：延べ人数） >



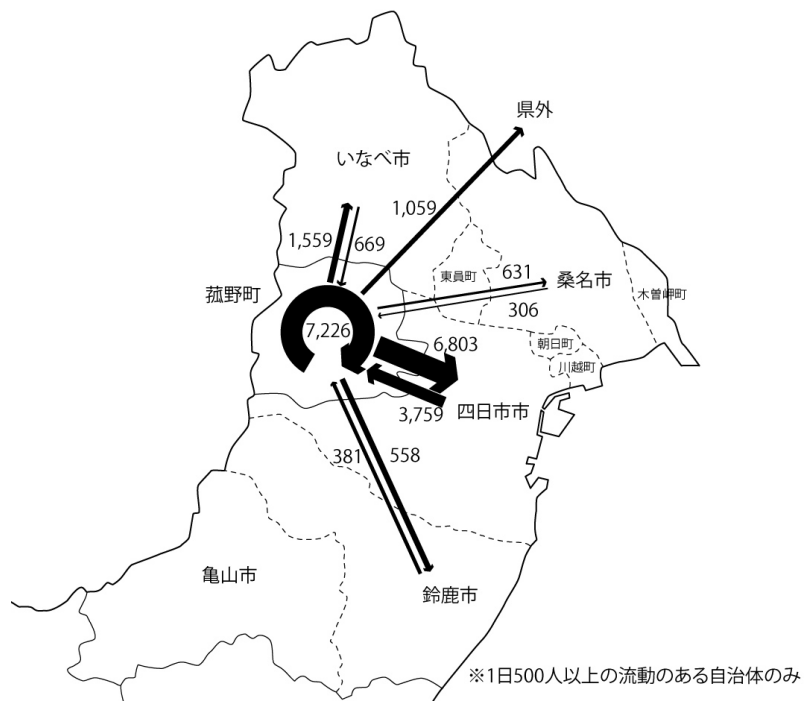
※1日2回以上の移動をする人もいますので、総移動人数は菰野町の人口より多くなります。

< 菰野町から近隣自治体への1日あたり通勤・通学での移動人数（単位：人） >

出勤・通学のみ



(参考) 平成 22 年 (2010 年) 国勢調査における通勤・通学者数



資料：国勢調査（平成 22 年）

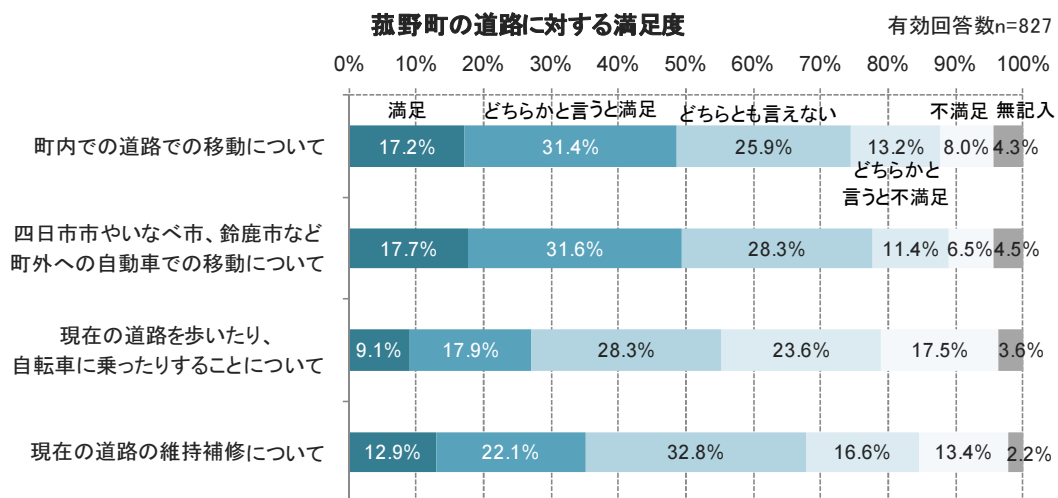
④菰野町の道路網に関する満足度

1)回答者全体

町内外への自動車での移動については、概ね半数の人が満足しています。一方、不満を感じる人は、全体の2割程度となっています。

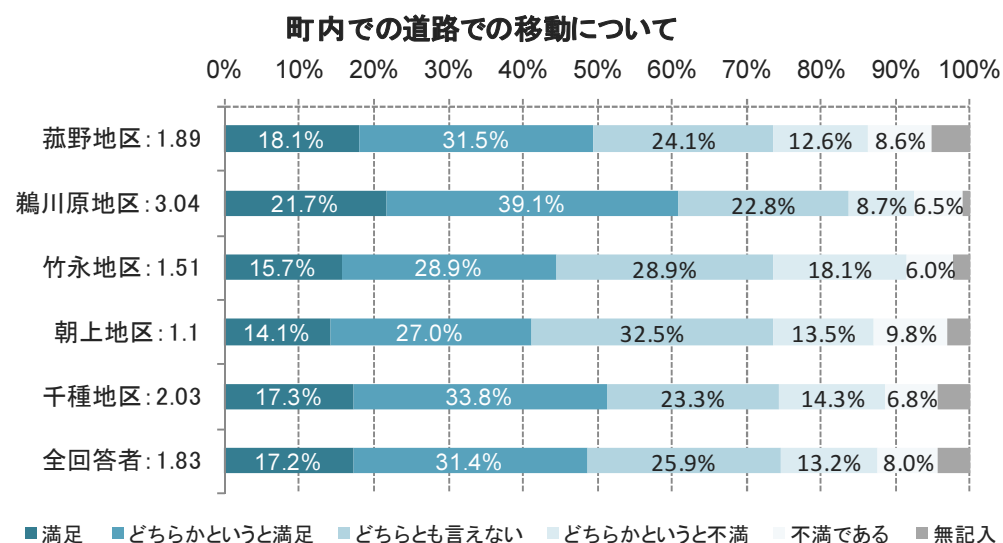
徒歩や自転車での町内の移動については、不満を感じている人が全体の4割となっており、満足している人よりも多くなっています。町の北部を中心に主な道路でも歩道が整備されていない道路があることが要因にあるものと思われます。

道路の維持・補修については、満足している人、不満を感じている人、どちらとも言えない人が概ね同数となっています。



2)地区別集計《町内での道路での移動について》

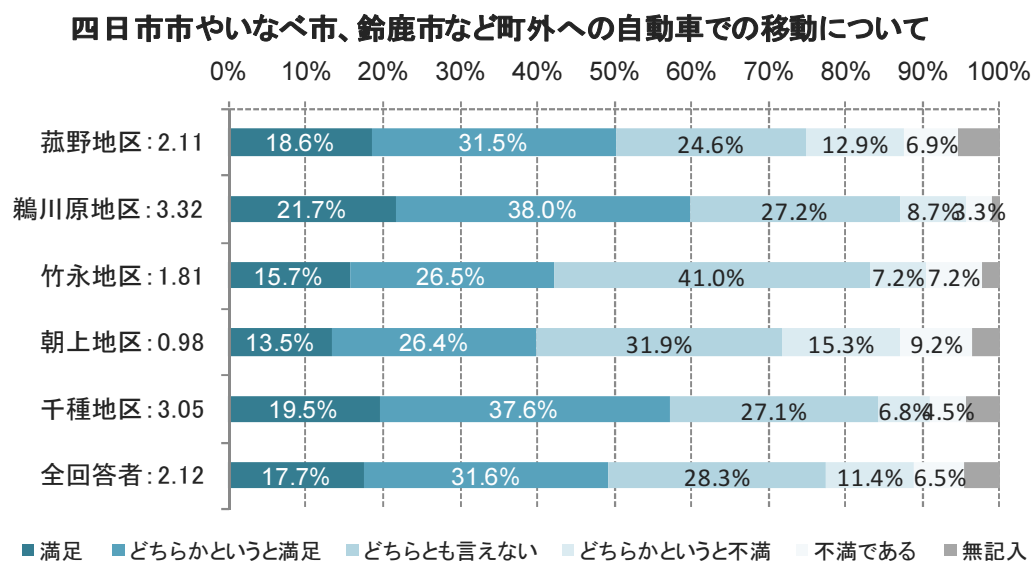
鶴川原地区で満足度が高い一方、朝上地区、竹永地区で満足度が低くなっています。



※地区名の右側の数値は満足：10点、どちらかと言うと満足：5点、どちらとも言えない：0点、どちらかと言うと不満：-5点、不満である：-10点として回答数で加重平均をとった値です（以下同様）。

3)地区別集計《町外への道路での移動について》

鵜川原地区や千種地区で満足度が高い一方、朝上地区、竹永地区で満足度が低くなっています。

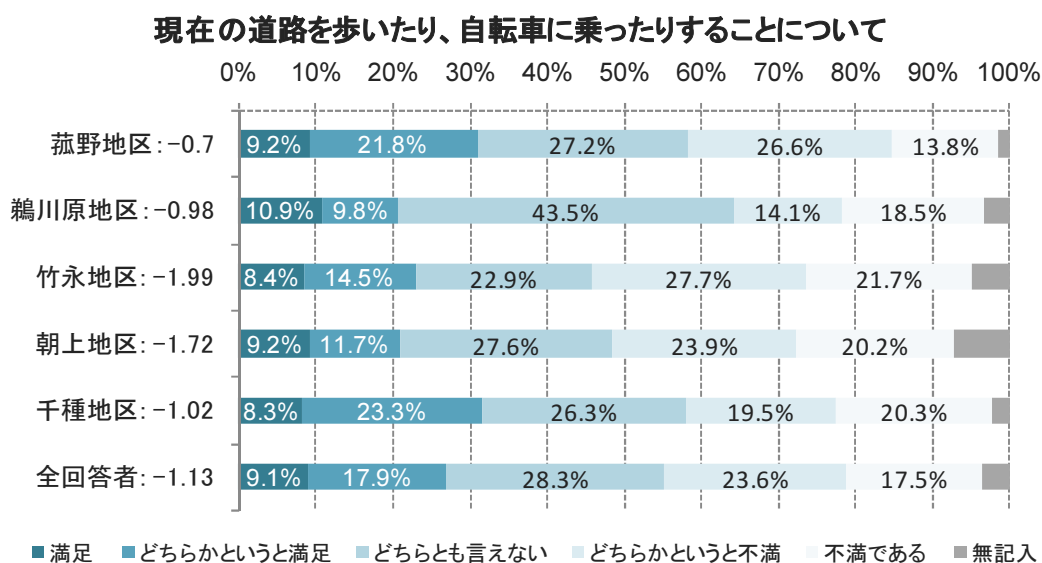


4)地区別集計《徒歩や自転車での移動について》

菰野地区や千種地区では、回答者全体と比べて、満足している人の割合が高い一方で、不満に感じている人の割合も多くなっています。

鵜川原地区ではどちらとも言えないと感じる人の割合が高くなっています。

竹永地区や朝上地区では全体的に不満であると感じる人の割合が高くなっています。

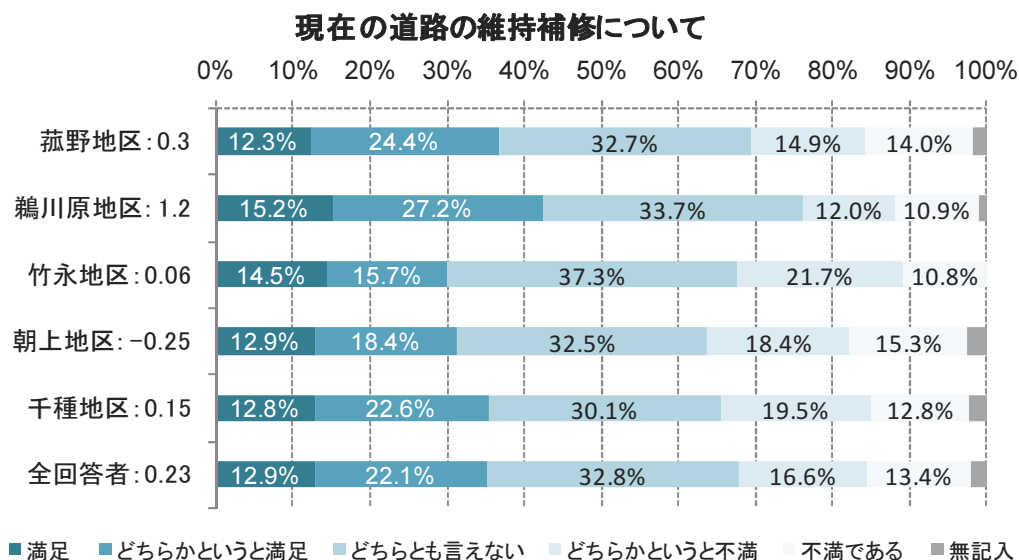


5)地区別集計《現在の道路の維持補修について》

鵜川原地区や菰野地区では、回答者全体と比べて、満足している人の割合が高くなっています。

千種地区では、満足している人の割合は回答者全体と同様ですが、不満を感じる人の割合は回答者全体よりも高くなっています。

竹永地区や朝上地区では満足している人の割合は回答者全体よりも低くなっています。特に朝上地区では、唯一、平均値がマイナスであることから、維持補修に対して不満を感じている人の方が多くなっています。



⑤これからの道路づくりにあたって重視すること

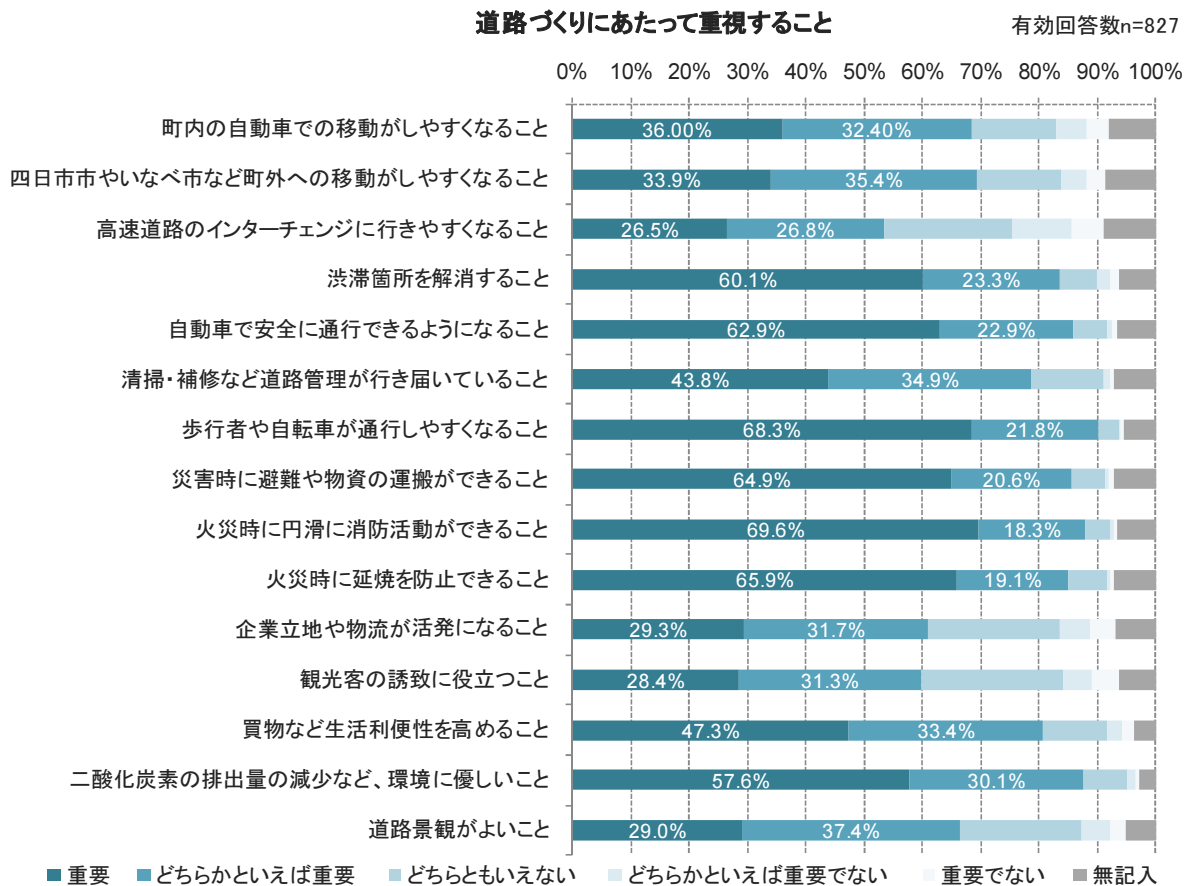
1)回答者全体

防災面や安全性、環境面を重視する意見が多くなっています。

利便性では、町内外の移動しやすさよりも、買物など生活利便性を高めることが求められています。

道路に関する満足度の結果を踏まえると、現在の道路網で、町内外の移動に関して概ね満足していることから、今後の道路整備については、防災面や安全性、環境面や生活利便性を重視して欲しいという要望があるものだと思います。

企業立地や観光客の誘致といった菰野町の振興への寄与については、他の項目と比較して重視する人は相対的に少なくなっています。



2)地区別集計

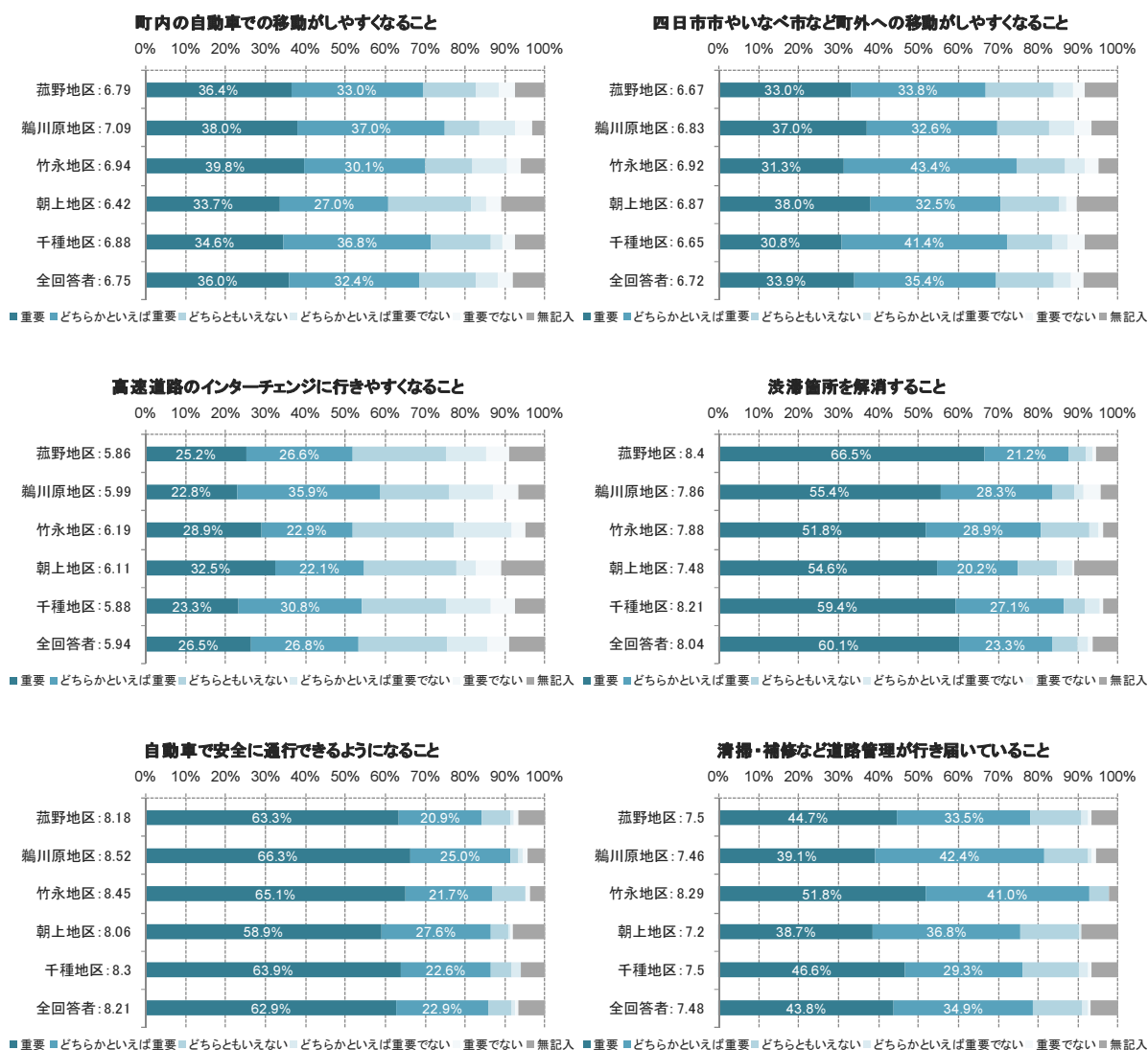
菰野地区では回答者全体と比べて、渋滞解消がより求められています。

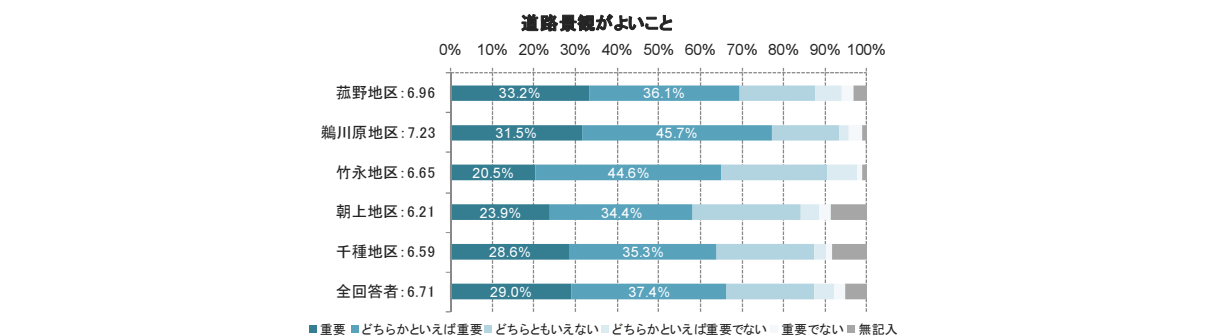
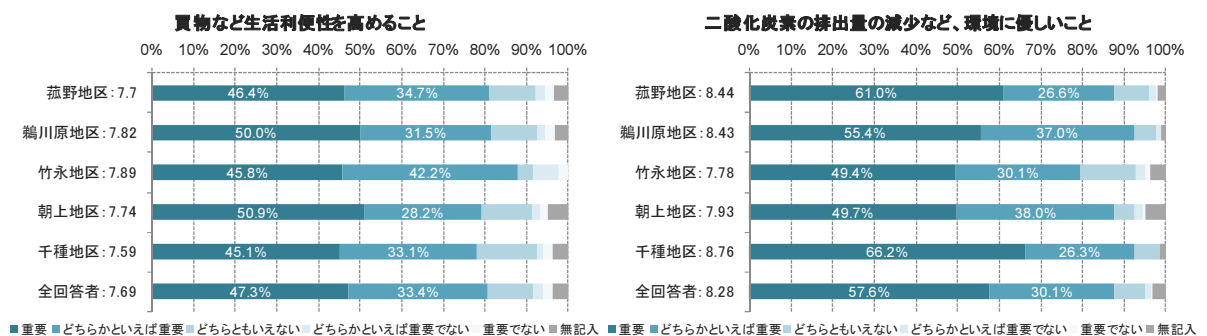
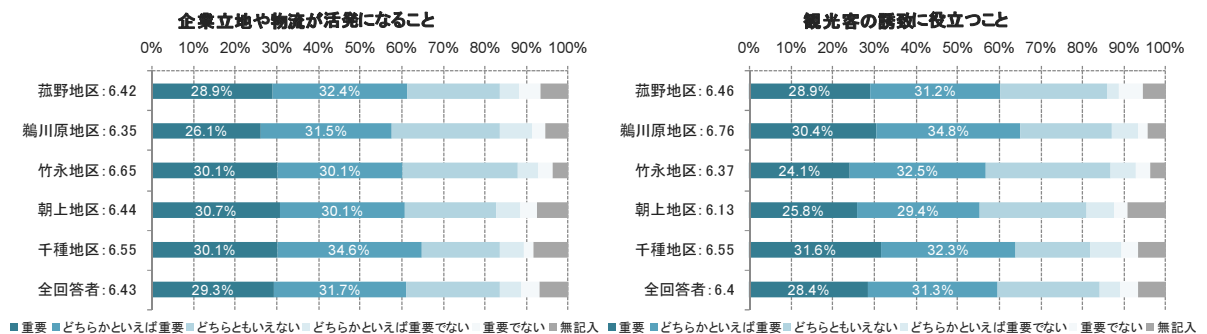
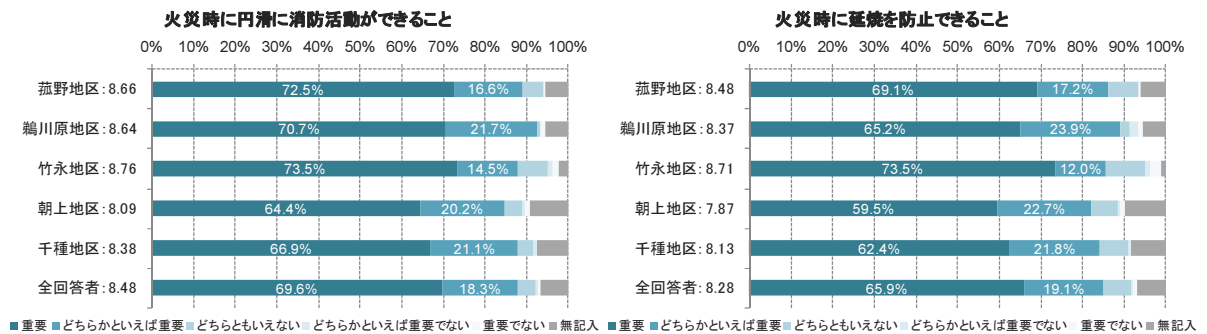
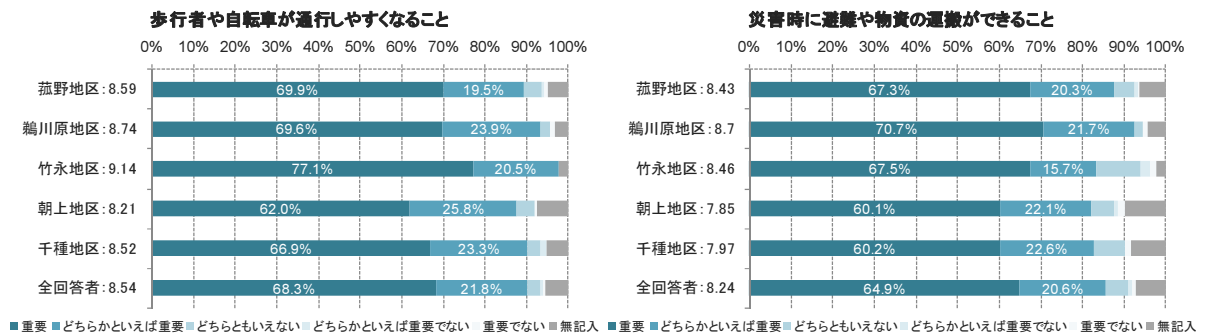
鵜川原地区では自動車で安全に、移動しやすくなることや、災害時に避難や物資の運搬ができること、道路景観がよいことが求められています。

竹永地区では道路管理が行き届いていること、歩行者や自転車が行きやすくなること、災害時に円滑な消防活動ができること、および火災時に延焼を防止することが求められています。

朝上地区では買物などの利便性を高めることを重視する人が最も多くなっています。

千種地区では二酸化炭素の排出量の減少など環境に優しいことを重視する人が最も多くなっています。





※地区名の右側の数値は重要である：10点、どちらかといえば重要：7点、どちらともいえない：5点、どちらかといえば重要でない：3点、重要でない：0点として回答数で加重平均をとった値です