

1 調査名称：高松広域都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：香川県

3 調査圏域：香川県全域（島嶼部を除く）

4 調査期間：平成23年度～平成26年度

5 調査概要：

香川県のこれまでの都市交通計画は、人口の増加と交通容量の不足を背景として、量的な拡大をねらいとした都市交通施設の計画を中心として検討されてきた。しかしながら、平成元年度に実施した第2回調査後20年が経過し、この間に超高齢社会の到来、中心市街地の空洞化、線引き廃止等の社会情勢が大きく変化し、これに伴い都市構造や交通流動も大きく変化してきている。さらには、地球温暖化対策や公共投資額の削減等を背景に、政策目標に対して効率的かつ重点的な都市交通計画を提案することが求められている。これらの状況を踏まえ、前回調査の検証・見直し作業を進め、将来の集約型都市構造の実現に向け、都市計画区域マスタープランとも整合し、都市交通を総合的に検討した都市交通計画（マスタープラン）を策定するものである。

I 調査概要

- 1 調査名：高松広域都市圏総合都市交通体系調査

- 2 報告書目次
 1. 業務の概要
 2. 調査対象圏域の概要
 3. 計画課題の設定
 4. 課題に対応した実態調査等の構成
 5. 調査対象範囲の検討
 6. 実態調査等の設計
 7. 調査全体スケジュールと検討体制の検討
 8. PRや関係者の意見聴取についての計画
 9. 検討会の資料作成運営支援
 10. 今後の課題

3 調査体制

平成23年度

高松広域都市圏総合都市交通体系調査事前検討委員会
(委員長：香川大学工学部教授 土井 健司))

4 委員会名簿等：

平成23年度

委員の区分	氏 名	職 名
学識経験者	紀伊雅敦	香川大学工学部准教授
	高塚 創	香川大学大学院教授
	土井健司	香川大学工学部教授
	宮崎耕輔	香川高等専門学校准教授
関係行政機関	森口俊宏	四国地方整備局建政部都市・住宅整備課長
	松田和香	四国地方整備局道路部道路計画課長
	妹尾浩志	四国運輸局企画観光部交通企画課長
	今井邦郎	高松市都市整備部次長
	中川 聡	高松市市民政策部交通政策課長
香川県	山本 泰	香川県政策部交通政策課長
	尼子 進	香川県土木部道路課長
	大西 泰史	香川県土木部都市計画課長
公共交通機関の職員	四之宮 和幸	四国旅客鉄道株式会社総合企画本部担当課長

II 調査成果

1 調査目的

高松広域都市圏では、昭和49年の第1回パーソントリップ調査（以下PT調査）以降、新都市OD調査を含め約10年間隔で調査が実施され、これに応じた社会資本整備が着実に進められてきた。

一方、人口減少・高齢化時代の到来、環境問題への要請の高まり、人の価値観の変化や多様化、災害に対する備えの重要性の高まりなど、交通行動の変化を誘引する様々な事象が生じている。

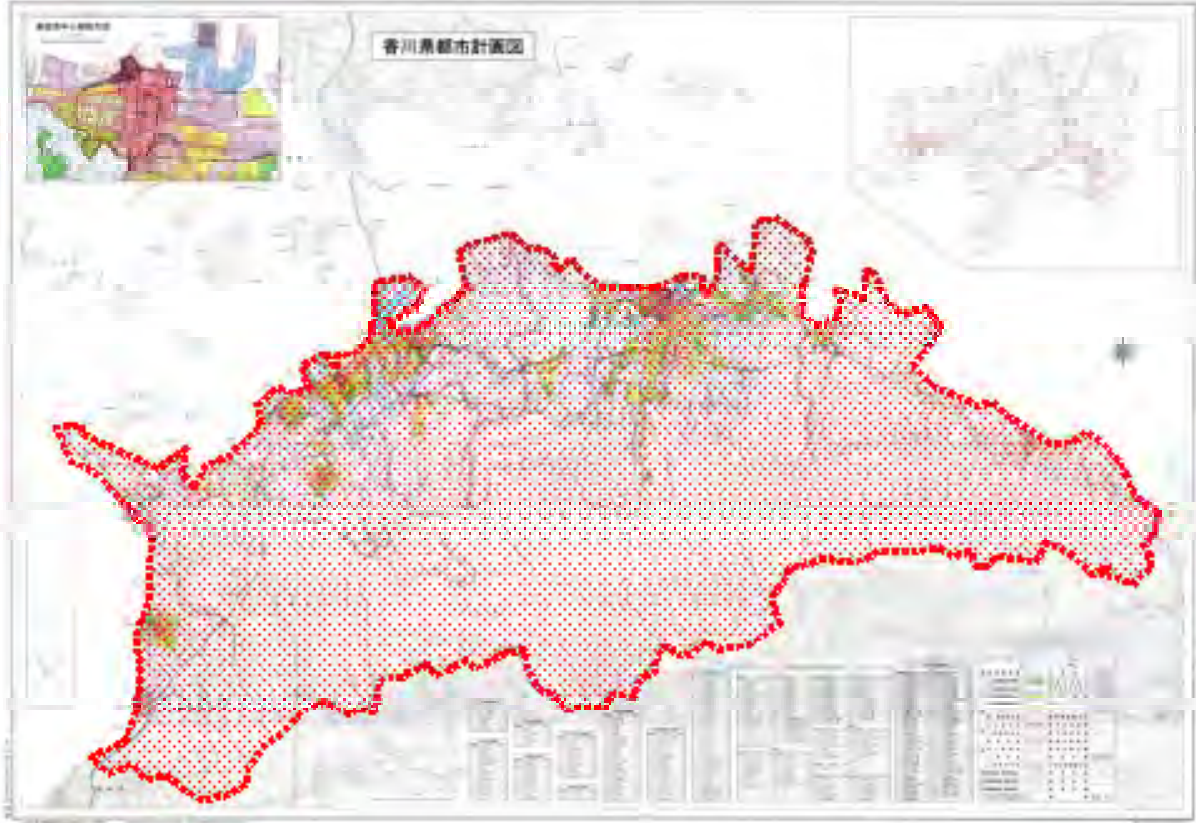
本調査では、昨今のPT調査への要請を受け、今日的な課題に対応した持続可能な高松広域都市圏を支える総合都市交通マスタープランを策定することを目的とする。平成23年度は、企画・準備として事前検討調査を実施し、都市圏の課題の整理を行い、これに対応した交通実態調査等の設計、スケジュール、検討体制等の調査を行うものである。

2 調査フロー

- 【平成23年度】 ○予備調査
- ・都市圏の現況分析と計画課題・調査対象圏域の検討
 - ・実態調査の設計、調査全体計画、検討体制の検討
- 【平成24年度】 ○交通実態の把握
- ・交通実態調査（パーソントリップ調査）
- 交通に対する意識の把握
- ・都市交通や中心市街地に関する意識の調査
- 【平成25年度】 ○調査結果の解析
- ・現況集計、現況分析
 - ・都市圏の問題、課題の検討
 - ・都市圏の将来像の検討、交通需要予測モデルの検討
- 【平成26年度】 ○都市交通マスタープランの策定
- ・将来交通量の予測、計画案評価
 - ・都市交通マスタープランの策定

3 調査圏域図

香川県全域（島嶼部を除く）



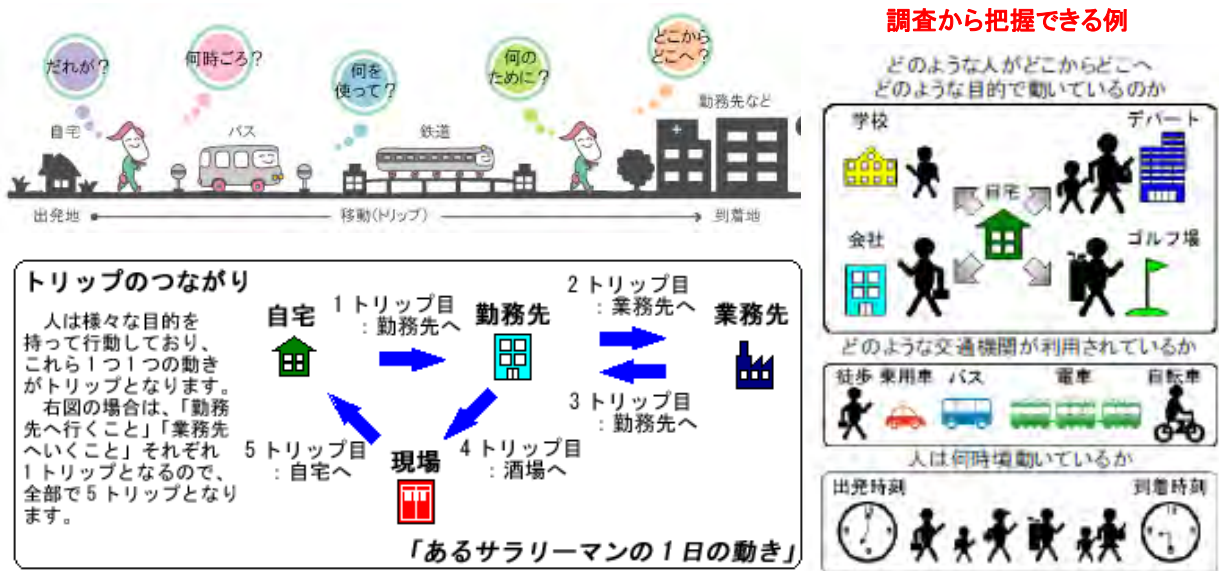
高松広域都市圏総合都市交通体系調査 (高松広域都市圏パーソントリップ調査) 概 要

目 次

1.はじめに	2
2.都市概況を踏まえた計画課題の設定	6
3.調査目的に応じた調査事項の検討	15
4.PT調査で分析すること	20
5.実態調査等の設計	23
6.スケジュールと検討体制	29
7.回収率の向上に資する広報について	32

1.はじめに

- パーソントリップ調査は、「どのような人が」、「いつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で動いたか」について、「1日の人(パーソン)の動き(トリップ)」を調査し、現在の交通行動の把握・分析や将来の交通量を予測し、都市圏の望ましい都市交通のあり方を検討する調査です。

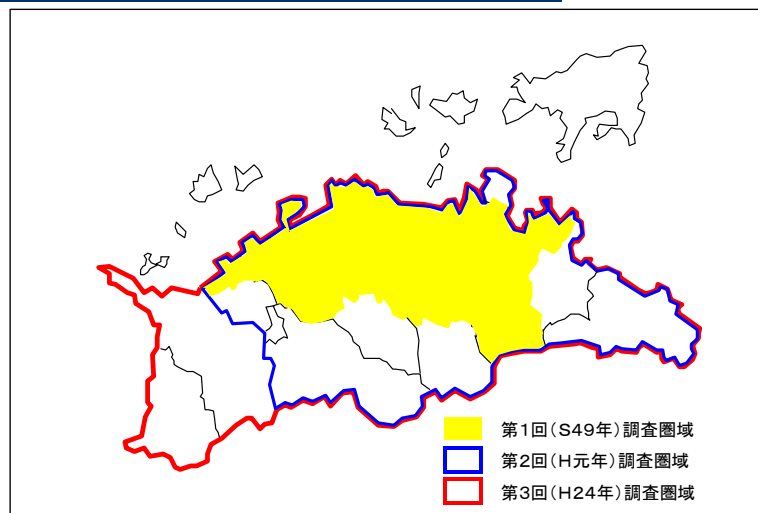


1.はじめに

○経緯

香川県においては、昭和49年度と平成元年度にパーソントリップ調査を実施し、都市交通のマスタープラン(道路・公共交通等)を策定しています。

平成元年度の第2回調査では、高松環状道路や空港連絡道路、交通結節点の機能強化等が提案されています。

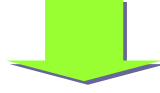


【過去の調査の概要】

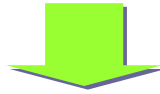
	対象市町	対象人口	抽出率	平均トリップ数 (トリップ/人・日)	交通手段の構成(%)								
					JR	琴電	バス等	自動車	バイク	自転車	徒歩	その他	
第一回	S49年度 ～ 51年度	3市12町 高松市、丸亀市、 坂出市他	59万人	7.0%	2.62	2.2	4.0	5.8	28.0	5.5	20.5	33.5	0.5
第二回	H元年度 ～ 3年度	4市25町 高松市、丸亀市、 坂出市、善通寺市他	83万人	7.5%	2.49	1.9	1.9	2.1	45.9	6.1	20.3	21.6	0.2

1.はじめに

- 高松広域都市圏では、昭和49年の第1回パーソントリップ調査（以下PT調査）以降、新都市OD調査を含め約10年間隔で調査が実施され、これに応じた社会資本整備が着実に進められてきた。



- 人口減少・高齢化時代の到来、環境問題への要請の高まり、人の価値観の変化や多様化、災害に対する備えの重要性の高まりなど、交通行動の変化を誘引する様々な事象が生じている。



- 今日的な課題に対応した持続可能な高松広域都市圏を支える総合都市交通マスタープランの策定が必要

1.はじめに（昨今のPT調査に対する要請）

【PT調査を取り巻く環境変化】

- ・ 少子高齢化や地球環境問題等の社会的要請に対応した交通サービス提供の必要性の高まり
- ・ ETCやプローブ、ICカード等の各種関連する交通データの多様化
- ・ 量的な充足による施設計画論からの脱却を背景とした、予算制約下におけるPT調査の必要性の変化

【これまでのPT調査に求められたもの】

- ・ 増加する人口や交通需要に対し、需要追従型の施設計画（ハード対策中心）の検討
- ・ そのための日ベースの交通流動や施設供給量の把握と、個別交通施設計画の立案
- ・ 将来の施設供給量検証のためのモデル構築による需要予測と施策評価手法



【これからのPT調査に求められるもの】

- ・ 減少する人口や交通需要、今日的課題に応じた、課題対応型の交通計画の立案
- ・ 多様化するニーズに対応するための利用者満足度向上に資するプランと政策評価手法の確立

【高松広域都市圏PT調査で対応しようとするもの】

- ・ 人口減少、少子高齢化が進行した場合の、現在の社会資本の問題点の明確化と対策案検討・評価
- ・ 集約型都市構造の効果検証（例：都市経営コストの縮減、環境負荷の軽減、中心市街地活性化 等）
- ・ 現在の交通サービスの質的な検証と、それに対応した対策の検討と評価
- ・ 高松坂出有料道路無料化等道路環境の変化による影響分析や都市計画道路の見直し検討の基礎資料
- ・ 新交通の整備（LRT等）や、交通結節点整備による影響分析
- ・ 中心市街地の自転車・歩行者対策のための基礎資料

2.都市概況を踏まえた計画課題の設定

【計画課題の設定】

- 集約型都市構造を支える交通体系を構築することが重要な課題
- 加えて、顕在化されている課題に対しても、視点として重要視することが必要

集約型都市構造を支える交通体系の構築

- 自動車や公共交通等、各種交通相互の連携強化による総合交通体系の構築
- 安全かつ円滑な交通体系の構築
- 環境に配慮した持続性の高い交通体系の構築
- 高齢者や移動困難者、買い物難民に対応するための移動手段の確保
- 中心市街地の求心性向上に資する交通体系の構築

県外等との広域的な交流や観光活動を支える交通体系の構築

2.都市概況を踏まえた計画課題の設定

【実現すべき都市構造】

- 人口減少時代では、既存ストックを有効に活用し、環境にやさしい都市を形成するため、拠点都市の中心市街地等では集約型の都市構造とそれを支える交通体系を充実させていくことが必要

基本理念

- ◆ 持続発展の可能なまちづくりを目指します。
- ◆ 安全・安心で快適な、生活の質の高い都市の構築を目指します。
- ◆ 効率的で地域の特性を活かした都市構造の実現を目指します。

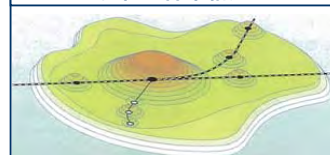
基本目標

都市機能の集約と融和による、生活の質が高く、環境持続性のある都市づくり

実現すべき集約型都市構造

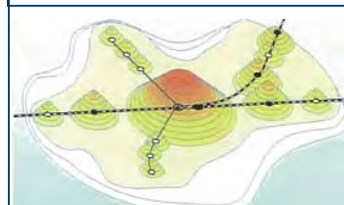
- ◆ 集約拠点が公共交通機関を主としたネットワークで有機的に連携した都市構造を形成します。
- ◆ 多様性のある集約拠点を形成し、人口の移動や商業業務施設の再配置など、プラスの連鎖を誘引します。

現在の都市構造



都市構造改革

実現すべき集約型都市構造



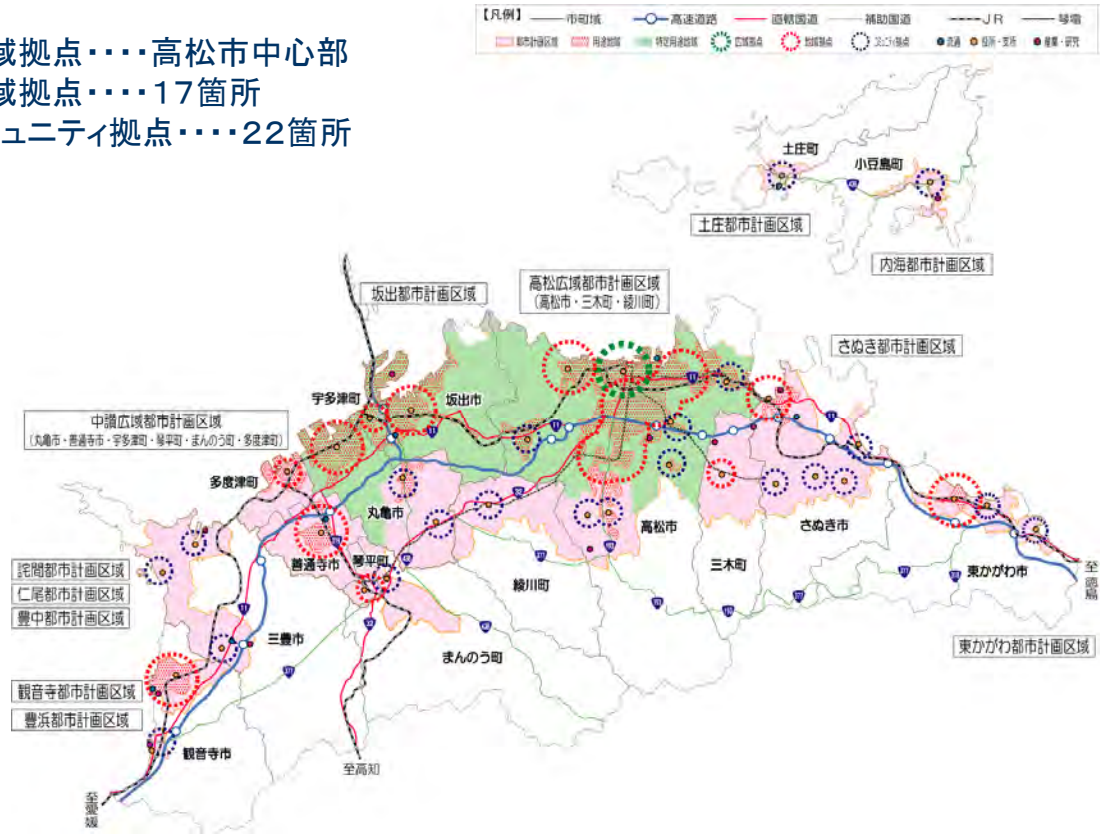
実現による効果

- まちの安全性の向上
- まちの賑わいづくり
- 都市財政の健全化
- 環境負荷の低減
- 適正な土地利用
- 景観の保全
- 公共交通機関の維持

2.都市概況を踏まえた計画課題の設定

参考:本県における集約型都市構造のイメージ

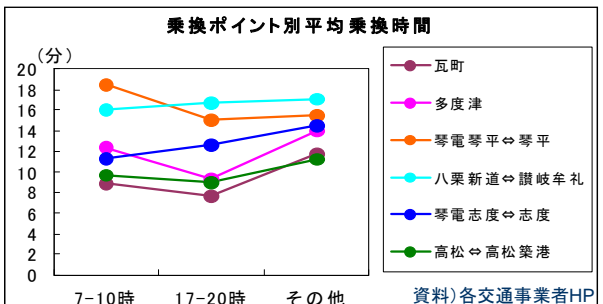
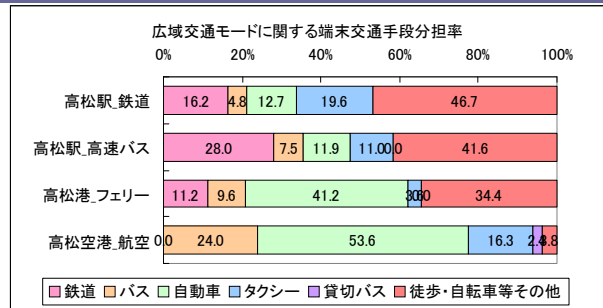
広域拠点……高松市中心部
 地域拠点……17箇所
 コミュニティ拠点……22箇所



2.都市概況を踏まえた計画課題の設定

自動車や公共交通等、各種交通手段相互の連携強化による総合交通体系の構築

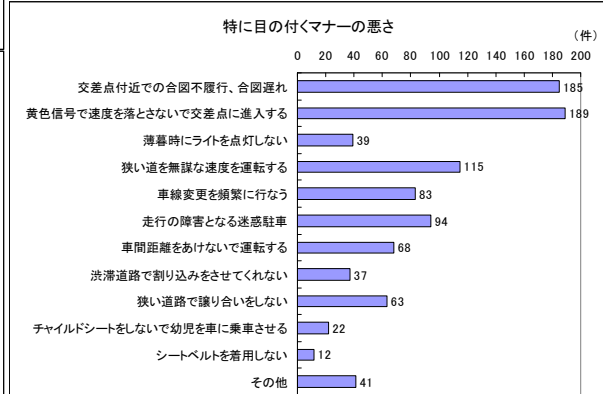
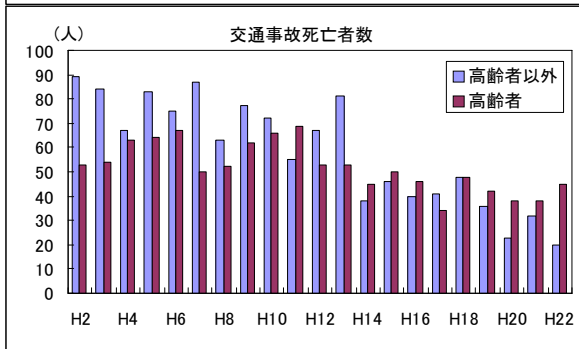
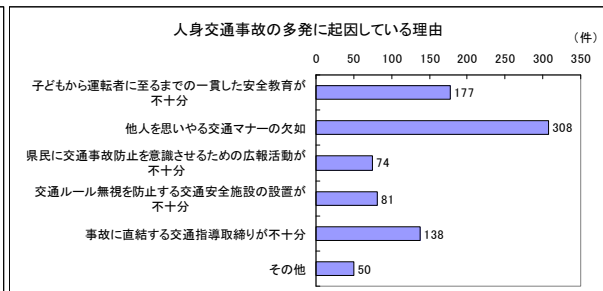
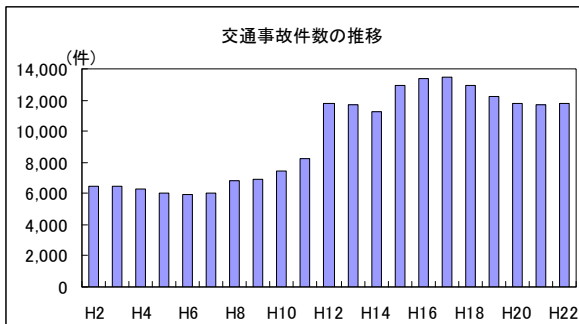
- ・四国外とのトリップに関して、高松駅の端末交通は徒歩・自転車等の割合が高く、ついで鉄道の割合が高い状況であり、空港・港に関しては自動車が最も高い
- ・鉄道間の乗り継ぎ時間は15分以上の乗継も存在
- ・公共交通等への転換促進を図るためには、主要結節点において交通手段相互の乗換をスムーズにし、移動の連続性を確保することが必要



2.都市概況を踏まえた計画課題の設定

安全かつ円滑な交通体系の構築

・少子高齢化社会に対応するためには、安全に移動できる環境を整備していくことが必要



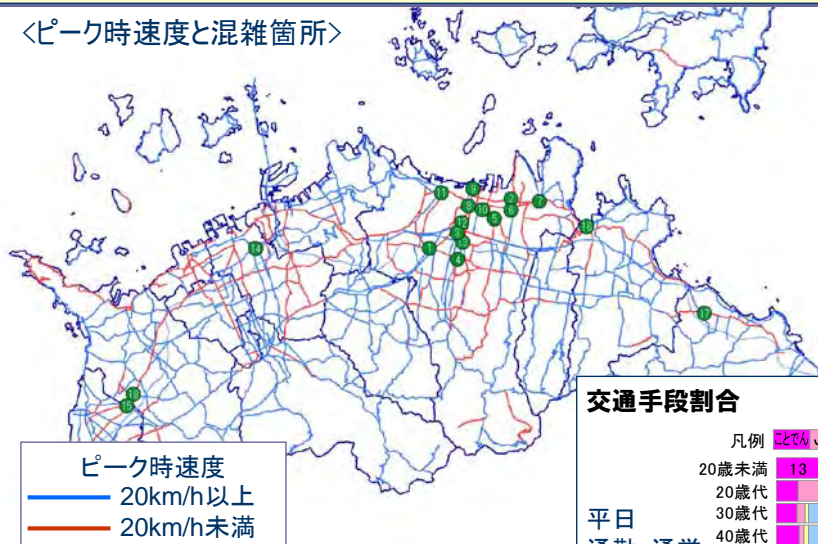
資料)香川県警察HP

2.都市概況を踏まえた計画課題の設定

安全かつ円滑な交通体系の構築

- ・県内の道路は高松市や丸亀市、坂出市内の幹線においてピーク時速度が20km/h未満となっており、混雑箇所は高松市に集中
- ・通勤時の交通手段は自動車の割合が高く、「かがわスイスイ計画」の着実な推進に加え、公共交通への転換を図ることにより円滑な交通体系を構築することが必要

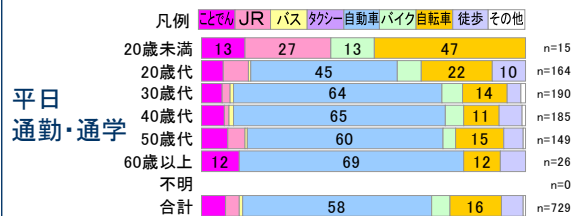
<ピーク時速度と混雑箇所>



ピーク時速度: H17道路交通センサ
 混雑箇所: かがわスイスイ計画

香川県内の混雑箇所	
①	西永井交差点
②	片田交差点
③	上天神町交差点
④	新竈池交差点
⑤	礼場三差路交差点
⑥	春日町北交差点
⑦	高松町交差点
⑧	中新町交差点
⑨	寿町交差点
⑩	瓦町1丁目交差点
⑪	郷東町交差点
⑫	ゆめタウン入口(東紙町)交差点
⑬	太田上町南交差点
⑭	飯野交差点
⑮	本大南交差点
⑯	JR志度駅前交差点
⑰	丹生交差点
⑱	六ノ坪交差点

交通手段割合



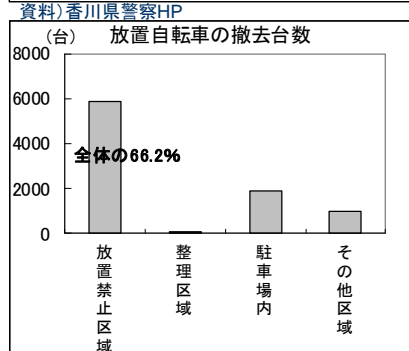
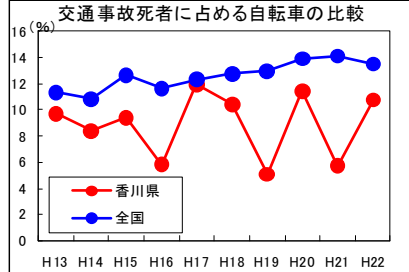
資料)とんでん沿線地域公共交通総合連携計画

2.都市概況を踏まえた計画課題の設定

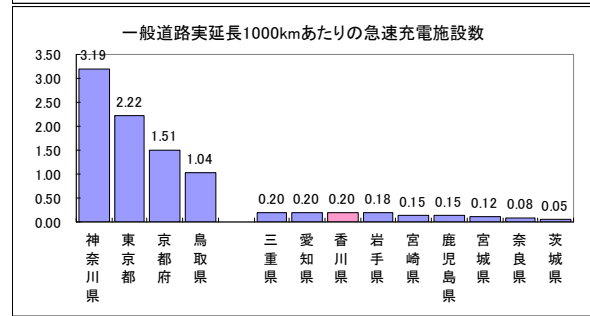
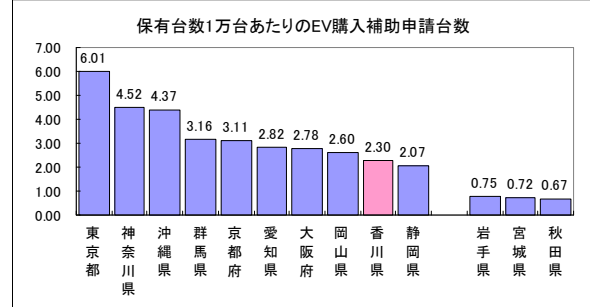
環境に配慮した持続性の高い交通体系の構築

- ・環境に配慮するため、CO2排出量の少ない交通モードの利用を促進することが必要
- ・特に、高松市等の中心市街地では、自転車の走行空間や駐輪場所の確保等の検討が必要

<自転車に関わる事故>



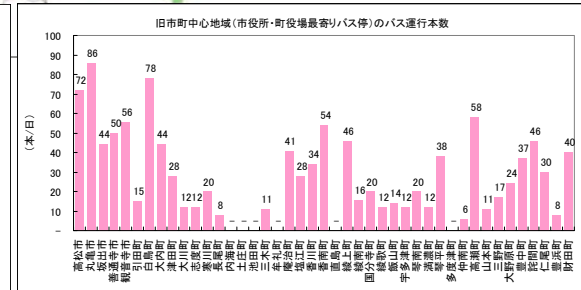
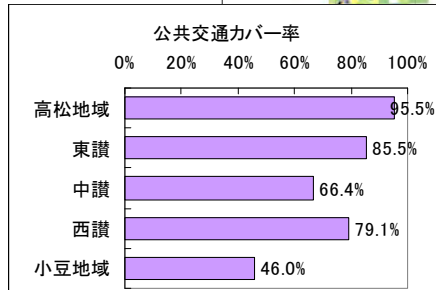
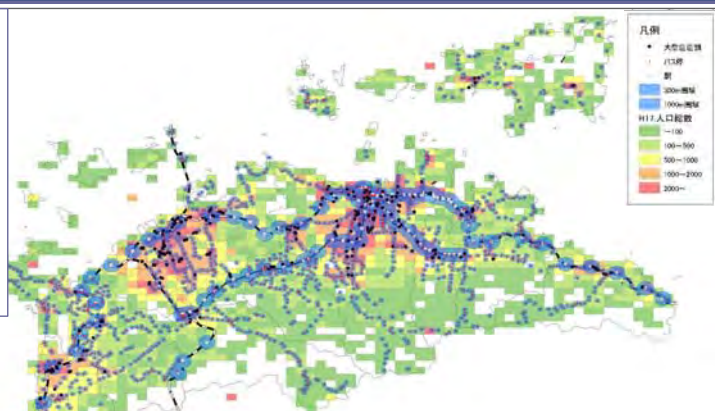
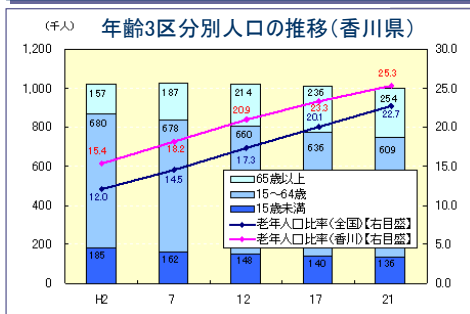
<EV普及に関する状況>



2.都市概況を踏まえた計画課題の設定

高齢者や移動困難者、買い物難民に対応するための移手段の確保

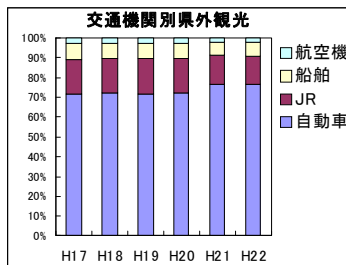
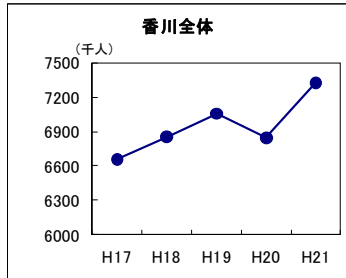
- ・香川県の高齢化率は著しい増加傾向
- ・公共交通カバー率、バスのサービス状況は地域により偏りがあり、誰もが快適に移動できる交通体系の構築が必要



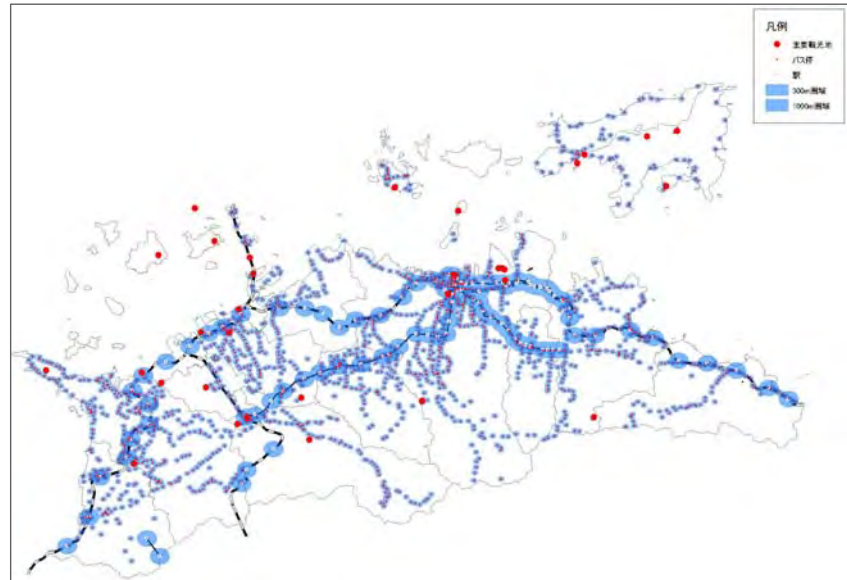
2. 都市概況を踏まえた計画課題の設定

県外等との広域的な交流や観光活動を支える交通体系の構築

- ・栗林公園や屋島、小豆島等の主要観光地相互の周遊型・滞在型観光行動を促す連続性・利便性の高い移動を支援することが必要



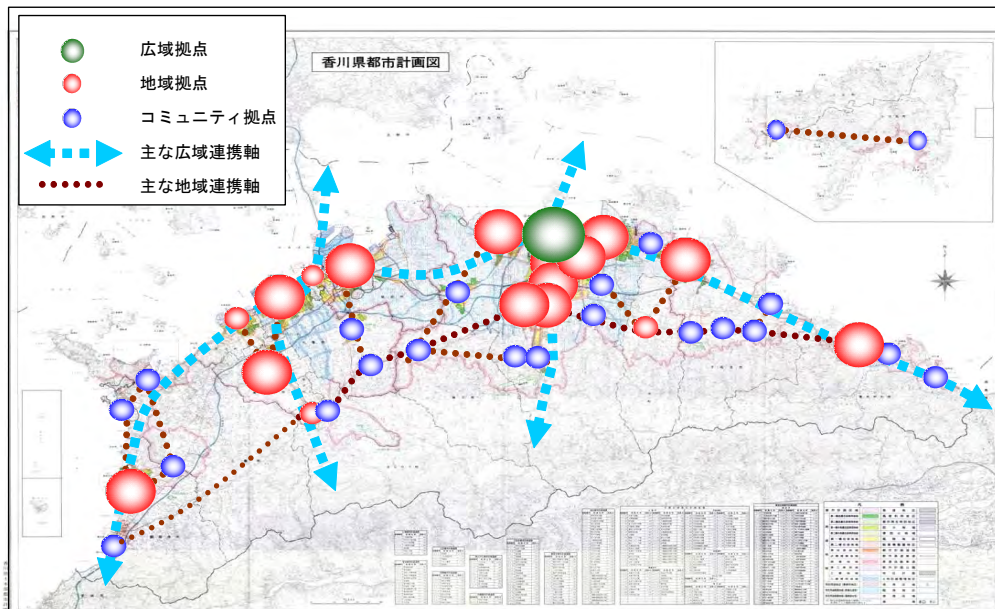
〈観光地分布と公共交通カバー圏〉



3. 調査目的に応じた調査事項の検討

3.1 調査対象範囲の検討

- ・本県が推進する、三層の集約拠点とそれらをつなぐ都市軸からなる集約型都市構造の実現に向けてのデータ収集や、総合的な都市交通計画の策定が必要である。
- ・そこで、**広域拠点および地域拠点への依存率の高い市町(=島嶼部を除く8市6町)を調査対象圏域とする。**(島嶼部は、フェリー利用者を対象に補完調査を行い、データの収集を行う。)



3. 調査目的に応じた調査事項の検討

3.2 本体調査のゾーニング

ゾーニングの設定

- ・ゾーニングの方針に基づき、調査対象圏域である8市6町において、調査の基本となるゾーンを122の基本ゾーンとして設定。
- ・なお、実態調査の集計、解析にあたっては、その内容及び結果を的確にかつ分かりやすく表現し、また、効率的な計画立案を行なうため、基本ゾーンを最少のゾーンとして、大、中の計3種類のゾーンを設定する。

1) 大ゾーン

- ・都市圏での交通の大きな流れを把握するためのゾーンで、旧市町別に設定。

2) 中ゾーン

- ・都市圏を地域や地区として集約して表現したゾーンであり、都市部は高松市中心部、丸亀市中心部等の地域の特性を反映したもの、周辺部は行政区域を基本として設定。
- ・旧観音寺市は、H22道路交通センサスゾーン区分をベースに、河川・鉄道・用途地域等をもとに細分化。

3) 基本ゾーン

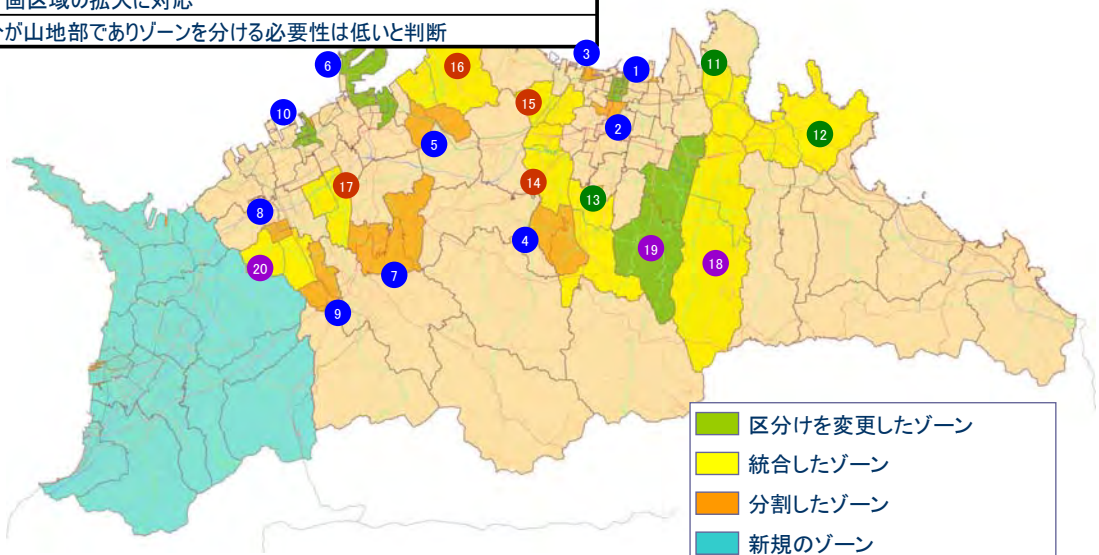
- ・実態調査の実施、集計、分析、予測計画の基本となるゾーンであり、ゾーニングの方針に基づき設定。

3. 調査目的に応じた調査事項の検討

3.3 本体調査のゾーニング

第2回PTからの変更状況

No.	理由
1~10	道路交通センサスゾーン区分との整合
11~13	旧町内の東西(または南北)トリップ数を把握する必要性が低いと判断
14~17	環境保全型地区であり今後の開発が見込まれないためゾーンを分ける必要性が低いと判断
18	三木町の南部は山地部であり、南北方向のトリップ数を把握する必要性は低いと判断
19	都市計画区域の拡大に対応
20	大部分が山地部でありゾーンを分ける必要性は低いと判断



3. 調査目的に応じた調査事項の検討

3.4 調査の実施方法

高松都市圏での実施方法

- ・他都市での調査結果を踏まえ、**郵送配布・郵送回収により調査を実施**するものとする。
※近年の他都市圏での状況を踏まえ、webによる調査回収も実施

<コスト削減>

■回収率の向上のための工夫

○粗品の同封

- ・他都市の調査結果によると、粗品を同封することにより、回収率が高まることが確認されていることから、ボールペン等の粗品を同封する。

○依頼状への知事・市町村長の写真・サインの掲示

- ・回答者の安心感を向上させることを目的に、依頼状に知事および市町村長の写真・サインを掲示する。

○調査票へのバーコード印字

- ・調査票にバーコードを印字することで、回収分と未回収分の区別が効率的に可能となることから、督促状を未回収分に限定して送付することが可能となる。

○市町村における送付先の確保

- ・送付先を実施本部一箇所に集約させるよりも、各市町村(または地域ブロック)単位で設定したほうが、回収率が高まる傾向があることが確認されている。
- ・コストとの兼ね合いもあるが、私書箱を確保するなど、可能な限り送付先を設ける。

3. 調査目的に応じた調査事項の検討

3.5 調査の実施方法

<調査規模>

【抽出率の算出】

ゾーン数122の場合の抽出率:8.2%

ただし、相対誤差RSD(A)=20%以下

信頼度=95%

カテゴリ数=4手段×4目的×ゾーン数122

$$RSD(A) = K \sqrt{(ZK-1) \cdot \frac{1-r}{r} \cdot \frac{1}{N}} \quad r = \frac{n}{N}$$

RSD(A) = 相対誤差
K = 信頼度により定まる係数
ZK = カテゴリ数
r = 標本抽出率
N = 母集団総数
n = 有効サンプル数

【標本数の算出】

標本数 = 対象圏域内5歳以上人口(921,629人) × 抽出率(8.2%) = **75,574人**

【調査票配布数の算出】

・本体調査

配布数 = 標本数(75,574人) ÷ 想定回収率(25%) = **302,294人(123,891世帯)**

※平均世帯構成員2.44人/世帯

・付帯調査

公共交通等ニーズ

: **225,159人**(※高齢者以外を対象)

高齢者外出実態

: **77,135人**

4.PT調査で分析すること

【PT調査で分析すべきこと】

現状の交通サービス状況に対するトリップ状況の分析に基づく現状問題点の明確化

- 現状の交通サービス状況(公共交通網・道路網・各種交通サービス状況)に対して、どれだけのトリップに対応できているか。
- 対応できている、または対応できていないトリップの個人属性、トリップ内容はどのような構成になっているか。
- ネットワーク面、サービス内容面に関して、どのような問題点があるのか。

集約型都市構造への迅速な転換を根拠付ける“趨勢時”の定量的検証

- 趨勢型で推移した場合、現在の交通サービス内容を維持することによって生じる「都市経営」の逼迫状況はどの程度か。
- 公共交通利用者の減少に伴い、公共交通サービスが低下した場合における「モビリティ」、「環境」はどのような状況になるのか。

集約型都市構造への誘導に効果的な交通体系の検討

- 交通サービス水準の向上、交通ネットワークの再構築に伴う土地利用への影響分析
 - シナリオ(案)①実現可能な交通施設整備を前提にソフト施策を連携したケース
 - シナリオ(案)②人口減少・市街地縮退時代を視野に入れた持続可能な都市形成の長期モデル(実現性の考慮なし)
- 香川県が目指す将来都市構造(集約型都市構造)へ誘導に資する「都市・交通の統合戦略」を策定

計画済み施策の定量的検証

- 高松市総合都市交通体系等で計画されている各種交通対策に関する定量的な裏づけ

4.PT調査で分析すること

【計画課題に関するインプット(施策)⇒アウトプット⇒アウトカム】

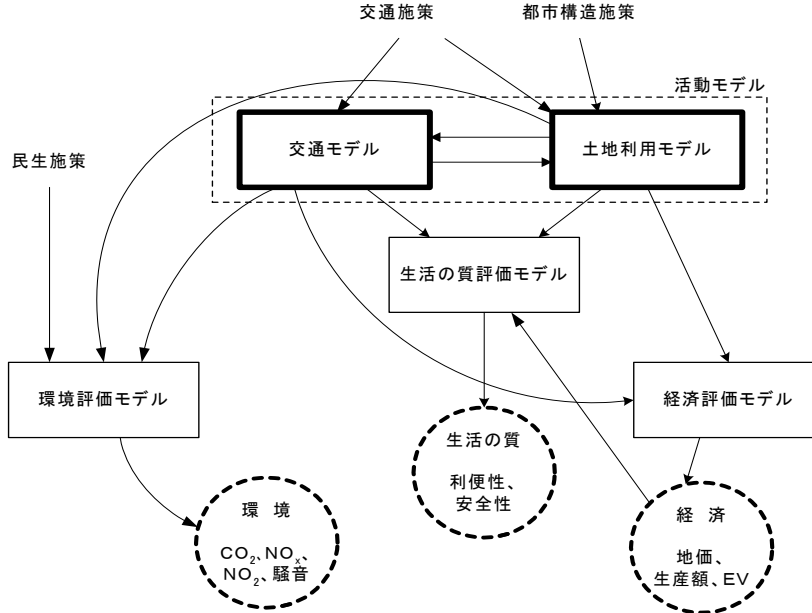
計画課題	インプット (施策(案))	アウトプット	アウトカム						
			都市		交通				
			経営	活性化	利便性	安全	環境		
集約型都市構造を支える交通体系の構築	・拠点地域内交通軸の整備(LRT・BRT等) ・拠点間軸の強化 ・住替え誘導施策等	・人口分布 ・DID地区面積 ・アクセシビリティ	・歳入/歳出	・中心市街地来訪者数	・公共交通 ・自転車 ・徒歩 利用者数	・事故件数 ・事故損失額 等	・自動車からのCO ₂ 排出量(全県) ・自動車からのSPM・NO _x 排出量(地区単位)		
自動車や公共交通等、各種交通相互の連携強化による総合交通体系の構築	・結節機能向上強化(交通結節点整備)等	・乗継時間							
安全かつ円滑な交通体系の構築	・公共交通サービス向上 ・都市計画道路等道路整備等	・アクセシビリティ ・道路網密度						・トリップ長	・公共交通満足度
環境に配慮した持続性の高い交通体系の構築	・公共交通サービス向上 ・スローモビリティ対応としての道路空間再編等	・自転車走行空間延長 ・アクセシビリティ						・混雑度/渋滞損失時間	・中心部通過交通量
高齢者や移動困難者、買い物難民に対応するための移手段の確保	・公共交通空白地域の是正(デマンド等による対応)	・公共交通カバー人口						等	
中心市街地の求心性向上に資する交通体系の構築	・スローモビリティ対応としての道路空間再編 ・ゾーン30等	・自転車歩行車道延長							
県外等との広域的な交流や観光活動を支える交通体系の構築	・IC・駅からのアクセス性向上 ・シャトルバス運行 ・ICアクセス道路整備等	・観光地カバー状況(ex.駅・IC30分圏)	-	-					

4.PT調査で分析すること

【インプットよりアウトプット・アウトカムを評価するための分析方法(素案)】

- 交通施策、都市構造施策等をインプットとし、土地利用への影響分析が可能であり、都市経営や環境等の評価が可能である土地利用交通モデルを構築することにより分析を行なう
- CUEモデルやCGEモデルなど、土地利用交通モデルは多くあるが、似て非なるものであると考えられるとともに、国等が同種モデルの構築中であることを踏まえ、平成24年度に採用するモデルを決定する

<例:仙台都市圏で構築した土地利用交通モデル(CGEModel)>



5.実態調査等の設計

【アウトプット・アウトカムの算出に必要なデータの整理】

- 高松広域都市圏では、昭和49年の第1回パーソントリップ調査(以下PT調査)以降、新都市OD調査を含め約10年間隔で調査が実施され、これに応じた社会資本整備が着実に進められてきた。

<モデル構築に必要なデータ>

土地利用モデル	<ul style="list-style-type: none"> ・メッシュ単位での土地利用区分毎の面積 ・社会経済指標(人口・従業者数等) ・インフラデータ(道路延長等) ・住替意向 等 	国勢調査(H22)等 既存データを活用
交通モデル	<ul style="list-style-type: none"> ・世帯・個人属性 ・トリップ状況(施策実施時の意向を含む) ・交通サービスレベルデータ 等 	PT調査(本体・付帯)により データ取得 交通事業者運行状況より データベースを作成

<施策検討に必要なデータ>

<ul style="list-style-type: none"> ・満足度・ニーズ・改善意向 ・(属性別)外出頻度 	PT調査(本体・付帯)により データ取得
---	-------------------------

5.実態調査等の設計

【実施が必要な調査体系】

＜必要なデータ＞

- 世帯構成・個人属性(性別・年齢・制約状況)
- 個人属性別トリップ状況(ある一日の詳細トリップ)
 - 都市圏内居住者
 - 都市圏外来訪者
- 個人属性別外出状況
 - 一定期間における外出頻度およびトリップ内容
- 公共交通に関する意向・満足度
- 居住状況(住替え意向を含む)

＜設問を設ける調査票＞

- 世帯票
 - サンプルの個人属性
 - 5歳未満の人数・就園状況
 - 居住状況(住替え意向含む)
- 個人票
 - サンプルのトリップ状況(平日のみ)
- 付帯調査
 - 本体調査全サンプルへの付帯
- 補完調査
 - 交通結節点における域外来訪者へのアンケート配布

5.実態調査等の設計

【調査票の設計:①本体_世帯票(A3片面)】

● 設問項目

- 5歳以上の方の属性(性別・年齢・就業形態・免許保有・勤務先・外出に際しての困難の有無)
- 5歳未満の方の状況(年齢・就園状況・送迎時間・送迎者)
- 住居状況(形態・所有・居住年数・地域選定理由・公共交通サービス低下時の住替え意向)
- 自動車保有状況

● データの使用用途

- 個人属性毎のトリップ状況分析
- 5歳未満の方の有無に伴う時間制約状況によるトリップ状況の差異分析
- 集約型都市構造への転換に関する感度分析 など

高松山尾線市街地ハザードマップ調査

● 本人についてのお願い
 ● 世帯員全員で記入してください。
 ● 調査は、この調査(世帯票)に記入し、世帯員が手などの場合は①(表裏)のように記入してください。
 ● 世帯員に不足がある場合は、調査実施前にご連絡ください。

① あなたの世帯の人数について、お答えください。

② あなたの世帯について、お答えください。

③ 5歳未満の方の状況について、お答えください。

④ 住居について、お答えください。

⑤ 世帯でお持ちの自動車・二輪車の台数について、お答えください。

⑥ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑦ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑧ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑨ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑩ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑪ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑫ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑬ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑭ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑮ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑯ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑰ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑱ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑲ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

⑳ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉑ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉒ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉓ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉔ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉕ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉖ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉗ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉘ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉙ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉚ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉛ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉜ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉝ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉞ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㉟ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊱ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊲ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊳ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊴ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊵ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊶ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊷ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊸ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊹ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊺ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊻ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊼ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊽ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊾ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

㊿ 世帯でお持ちの自動車について、お答えください。

5.実態調査等の設計

【調査票の設計:②本体_個人票(A3片面)】

●設問項目

- トリップ状況 (OD、移動目的、移動時間、利用交通手段、乗降・乗換駅、乗車した車の内容)

●データの使用用途

- トリップ状況分析
- 交通モデルに基づく将来需要予測
- アクセシビリティを算出した上での土地利用動向検証 など

5.実態調査等の設計

【調査票の設計:③付帯調査票(A4両面1枚)】

●設問項目

- 目的別外出頻度とその際の主な利用交通手段
- マイカー通勤に関する環境(手当て、駐車場確保状況)
- 公共交通の利用頻度
- 公共交通の満足度
- 公共交通の改善点及び意向

●データの使用用途

- PT調査日以外の状況分析 (特に、高齢者の外出状況)
- マイカー通勤対策
- 公共交通の問題点把握
- サービスレベル向上時の動向予測 など

5.実態調査等の設計

【調査票の設計：④補完調査票(A3両面)】

- 設問項目
(高速バス・鉄道・航空・フェリーに関して作成)
 - 香川県への来訪頻度
 - 香川県内でのトリップ状況
(出発地・目的地
・都市圏内交通手段・来訪目的)
 - 来訪交通手段に関する選択理由
 - ターミナルでの乗継に関する満足度・改善点

- データの使用用途
 - 広域トリップの特性分析
 - 交通結節点機能強化に資する課題抽出

高速バスの利用実態に関するアンケート調査票

この調査票は、香川県の高速バス利用実態に関する調査を実施するためのものです。調査結果は、香川県の交通政策の策定に活用させていただきます。調査結果は、個人情報は厳格に管理させていただきます。調査結果は、個人情報は厳格に管理させていただきます。

●●●調査に関するお願い●●●

※調査票は、お一人お一人の調査票としてお送りいたします。調査票は、お一人お一人の調査票としてお送りいたします。

Q1 性別はどちらですか？

Q2 年齢はどのくらいですか？

Q3 職業はどのくらいですか？

Q4 香川県への来訪頻度はどのくらいですか？

Q5 香川県内でのトリップ状況はどのくらいですか？

Q6 来訪交通手段に関する選択理由はどのくらいですか？

Q7 ターミナルでの乗継に関する満足度はどのくらいですか？

Q8 ターミナルでの乗継に関する改善点はどのくらいですか？

Q9 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q10 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q11 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q12 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q13 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q14 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q15 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q16 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q17 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q18 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q19 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q20 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q21 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q22 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q23 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q24 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q25 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q26 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q27 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q28 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q29 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q30 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q31 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q32 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q33 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q34 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q35 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q36 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q37 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q38 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q39 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q40 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q41 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q42 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q43 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q44 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q45 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q46 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q47 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q48 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q49 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q50 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q51 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q52 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q53 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q54 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q55 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q56 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q57 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q58 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q59 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q60 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q61 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q62 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q63 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q64 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q65 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q66 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q67 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q68 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q69 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q70 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q71 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q72 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q73 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q74 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q75 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q76 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q77 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q78 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q79 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q80 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q81 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q82 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q83 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q84 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q85 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q86 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q87 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q88 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q89 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q90 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q91 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q92 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q93 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q94 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q95 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q96 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q97 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

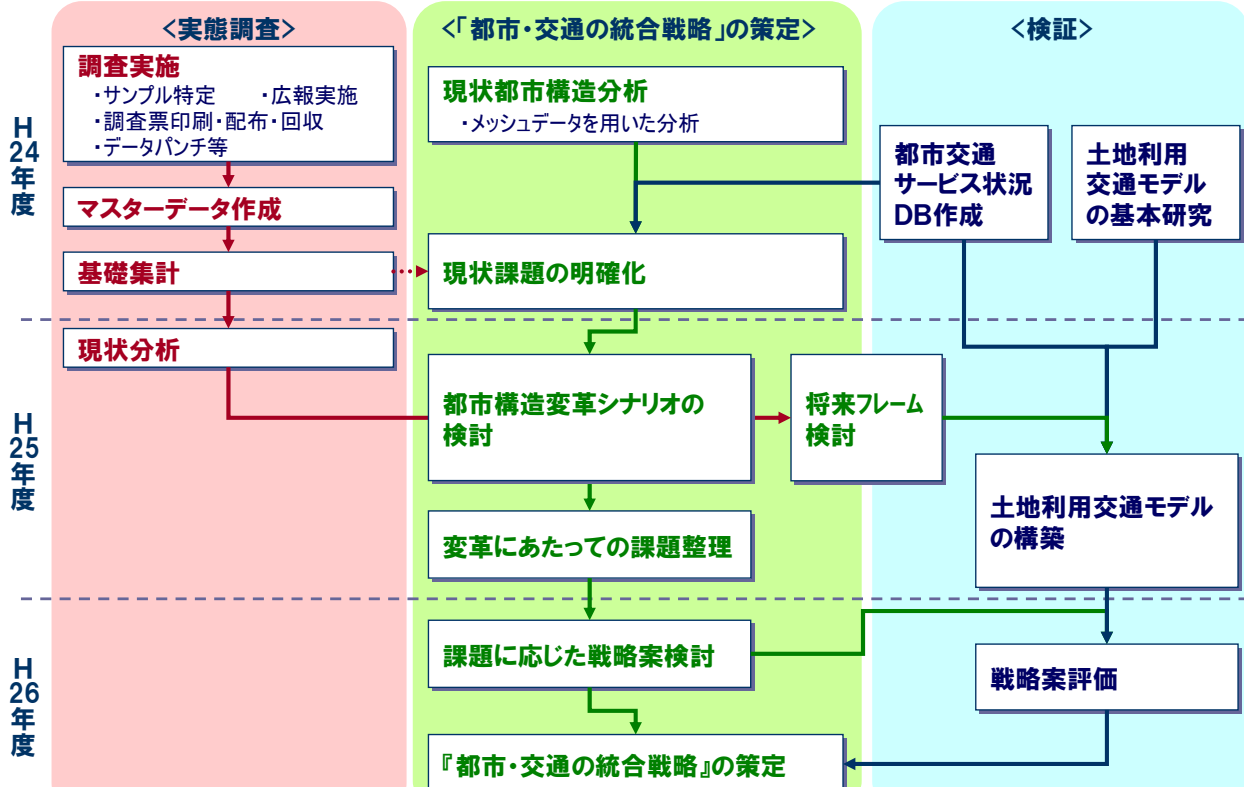
Q98 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q99 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

Q100 香川バス利用実態に関するアンケート調査票

6.スケジュールと検討体制

【平成24年度以降の流れ】



6.スケジュールと検討体制

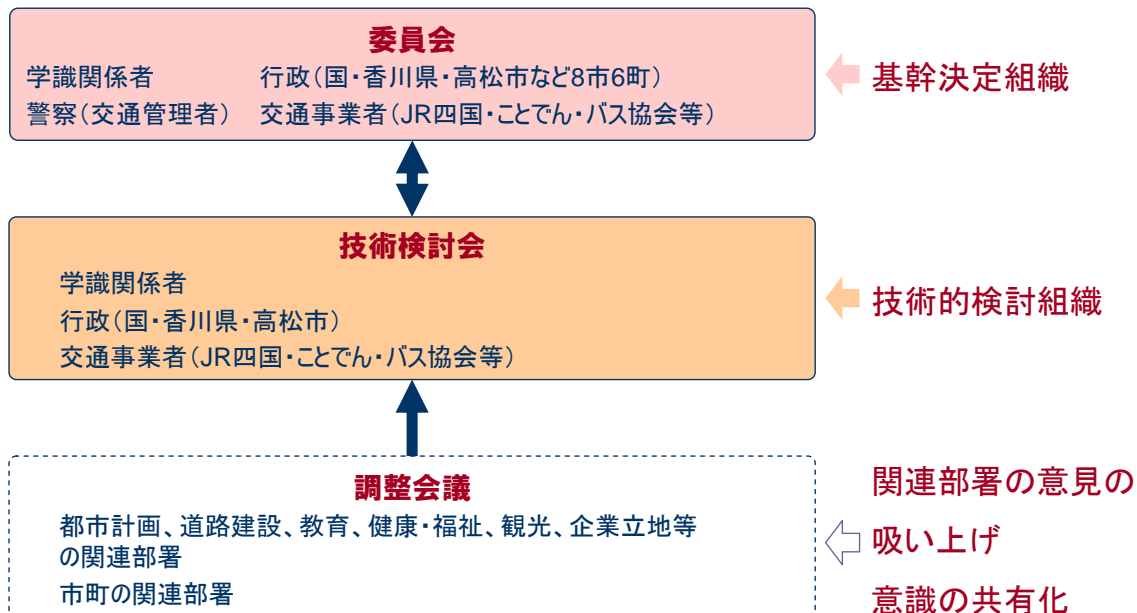
【平成24年度調査実施に関するスケジュール】

項目	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
調査票調整		関係機関調整									
広報活動		関係機関調整		媒体作成		掲載					
調査対象世帯抽出	抽出方法の確認		電子抽出・電子/紙データ受領	手抽出&入力							
調査票等準備				調査票等印刷		封入					
調査実施						実施	返送				
データ処理							データパンチ・エディティング・拡大処理等				
基礎集計											

6.スケジュールと検討体制

【平成24年度以降の検討体制】

- 調査の基本方針等の基幹決定組織となる「委員会」、ならびに下部組織として、計画策定に関する調査研究の企画及び実施の方針について技術的な検討を行う「技術検討会」による体制とする
- 県庁内・市町の多様な視点を計画に反映することを目的に、「調整会議」の場を設置し、福祉や観光等の関連部署の意見を吸い上げるとともに、交通戦略を策定する上での意識の共有化を図る



7.回収率の向上に資する広報について

【広報活動の方針】

県全体の取組であることの周知徹底

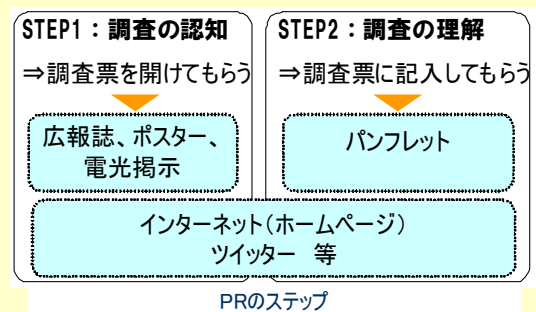
- ▶ PT調査は将来のまちづくり(香川県づくり)を検討する重要な基礎資料となる調査である一方で、サンプル調査であることを踏まえ、抽出された県民に、「代表者として調査に協力する必要がある」という意識醸成を図るため、広報PRを通じて県全体の取組であることの周知徹底を図る

PT調査と他調査の違いの明確化

- ▶ 平成22年度国勢調査や、公共交通総合連携計画に関する調査など、PT調査に類似した調査が実施されていることから、被験者の協力意向の低下が懸念
- ▶ PT調査と他調査の実施目的や活用方法などの違いを明示

効率的なPRの実施

- ▶ 県民全体に対して、「広く・浅く」周知することを目的に、ホームページや駅へのポスター掲示など、多くの人の目に触れる箇所での情報提供を実施
- ▶ 被験者に対して、「丁寧に」周知することを目的に、調査の位置づけや活用方法をまとめたパンフレットを同封することにより、周知の徹底・協力意識を醸成



7.回収率の向上に資する広報について

【調査のPR体系(案)】

広く・浅く

狭く・丁寧に

インターネット

- ・高松広域都市圏が抱える問題、PT調査実施の目的、活用方策、これまでの調査でわかったこと、調査全体の流れなど、詳しく情報提供
- ・県関連部署のHPだけでなく、防災・観光関連等部署や、市町村、交通事業者等にバナーを設置

ソーシャルネットワーキングサービス(ツイッター・フェイスブック等)

- ・県全体としての取組であることの周知徹底や、協力依頼などを県知事や市町村長等のツイッターより発信

新聞・行政広報誌

- ・新聞や広報誌を活用して広域的な広報を実施
- ・広報誌では、県知事と市町村長の連名による協力依頼を掲載

集客施設・コンビニ・車両へのポスター等掲示

- ・鉄道駅・商業施設・病院などの集客施設に協力依頼に関するポスターを掲示
- ・県管理の電光掲示や鉄道・バス等へのラッピングによる広報もあわせて実施
- ・なお、コンビニ(約260店舗)・スーパー(約10店舗)は無料、ことでん・SA/PAは有料



パンフレット

- ・被験者に対してPT調査を理解してもらうため、パンフレットを同封
- ・調査目的や調査の活用方法、活用結果の例示などを整理(H22近畿圏PTで実施)