

第 2 回区民アンケート調査結果
(平成 29 年 11 月 1 日現在)

平成 29 年 11 月 13 日

目次

1. 調査の概要.....	1
1-1 調査の目的.....	1
1-2 調査方法.....	1
1-3 回収結果.....	1
1-4 調査内容.....	1
2. 回答者の属性.....	2
2-1 性別.....	2
2-2 年齢.....	2
2-3 職業.....	3
2-4 居住地域.....	3
3. 施策の方向性について.....	5
3-1 施策の優先度.....	5
3-2 取り組むべきではない理由.....	13
4. 交通に関わる満足の状態.....	17
5. リーディングプロジェクトについて.....	18
6. 交通に関わる取り組みへの参加や行動について.....	20
7. 自由意見.....	29
8. 調査結果のまとめ.....	30

1. 調査の概要

1-1 調査の目的

大田区交通政策基本計画の策定にあたり、区民の日頃の外出の状況や、交通に関わる区の取り組みの満足度、重要度、将来の交通政策に対する要望等を把握するため、平成 28 年 9 月～10 月に、第 1 回区民アンケート調査を実施した。

その結果を受けて作成した、交通政策基本計画（素案）をもとに、区の整理した計画や施策の方向性などに、区民の考えを取り入れるために第 2 回アンケートを実施した。

1-2 調査方法

- | | |
|----------|--|
| (1) 調査地域 | 大田区全域 |
| (2) 調査対象 | 区内に居住する満 16 歳以上の方 |
| (3) 対象者数 | 2,500 人（住民基本台帳から無作為抽出） |
| (4) 調査方法 | 郵送による配布・回収 |
| (5) 調査期間 | 平成 29 年 9 月 1 日（金）～平成 29 年 9 月 11 日（月） |

1-3 回収結果

- | | |
|---------|---|
| (1) 配布数 | 2,500 票 |
| (2) 回収数 | 747 票（平成 29 年 11 月 1 日（水）現在、無効票 4 票を除く） |
| (3) 回収率 | 29.9% |

1-4 調査内容

- (1) 回答者の属性
- (2) 施策の方向性について
- (3) 交通に関わる満足の状況
- (4) リーディングプロジェクトについて
- (5) 交通に関わる取り組みへの参加や行動について

※ 第 5 回有識者会において、「アンケートでは 65 歳以上の回答比率が多かったので、年齢別に偏りのない値を示していく必要がある」との意見がありました。そこで資料 2-2 で「母集団の補正結果との比較」で実際の大田区の年齢別比率で集計を行いました。その結果、母集団拡大集計と単純集計の内容との差がほとんどなかったため、単純集計を採用することにしました。

また、単純集計の内容が年齢別、地域別などでどのように傾向があるかなど注意深く解析するために資料 2-3 「クロス集計結果」を行いました。

2. 回答者の属性

2-1 性別

問1 あなたの性別は？（1つに○）

・性別は、「女性」が56.8%であり、「男性」を上回る。

表 2-1 性別

区分	人数	構成比
男性	312	41.8%
女性	424	56.8%
無回答	11	1.5%
合計	747	100.0%

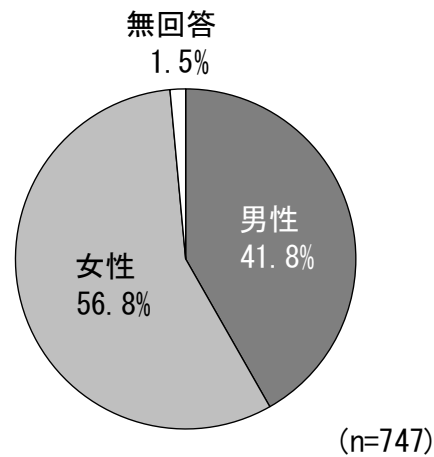


図 2-1 性別

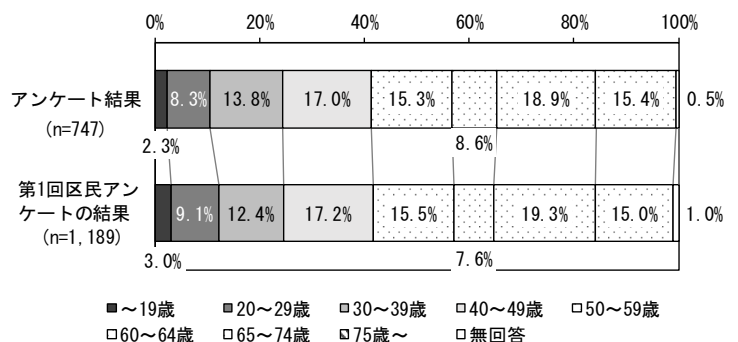
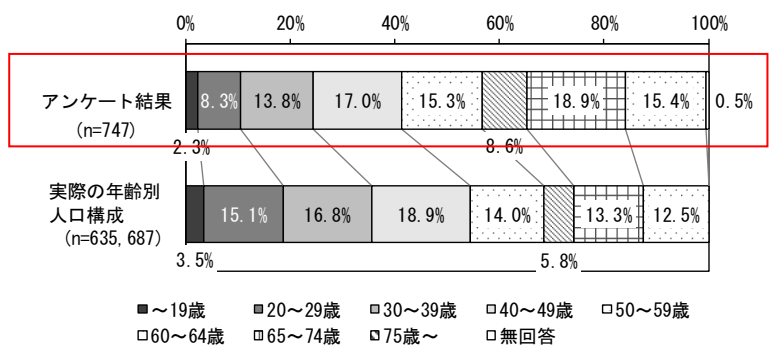
2-2 年齢

問2 あなたの年齢は次のどれにあたりますか？（1つに○）

- ・各年齢層から回答が得られている。
- ・実際の年齢別人口構成に比べて本アンケートの回答者は65歳以上の高齢者がやや多い(図 2-2)。
- ・前回の第1回区民アンケートと本アンケートの年齢構成に顕著な違いはない(図 2-3)。

表 2-2 年齢

区分	アンケート結果		実際の年齢別人口構成		第1回区民アンケートの結果	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
～19歳	17	2.3%	22,460	3.5%	36	3.0%
20～29歳	62	8.3%	96,273	15.1%	108	9.1%
30～39歳	103	13.8%	107,043	16.8%	147	12.4%
40～49歳	127	17.0%	120,429	18.9%	204	17.2%
50～59歳	114	15.3%	88,923	14.0%	184	15.5%
60～64歳	64	8.6%	36,954	5.8%	90	7.6%
65～74歳	141	18.9%	84,286	13.3%	230	19.3%
75歳～	115	15.4%	79,319	12.5%	178	15.0%
無回答	4	0.5%	-	-	12	1.0%
合計	747	100.0%	635,687	100.0%	1,189	100.0%



※実際の年齢別人口構成の出典：大田区資料（平成29年4月1日現在）

2-3 職業

問3 あなたのご職業は次のどれにあたりますか？（1つに○）

- ・職業は、「勤め人（パート、アルバイトを含む）」が47.8%と半数近くを占めて多く、次いで「主婦・主夫」（19.8%）、「無職」（16.6%）が多い。
- ・実際の職業別人口構成と比べると、「勤め人」の割合がやや少ない。

表 2-3 職業

区分	アンケート結果		実際の職業別人口構成	
	人数	構成比	人数	構成比
自営業・家族従業員	67	9.0%	28,806	5.7%
勤め人（パート、アルバイトを含む）	357	47.8%	284,265	56.4%
大学・専門学校・高校生	28	3.7%	28,769	5.7%
主婦・主夫	148	19.8%	73,473	14.6%
無職	124	16.6%	88,476	17.6%
その他	20	2.7%	-	-
無回答	3	0.4%	-	-
合計	747	100.0%	503,789	100.0%

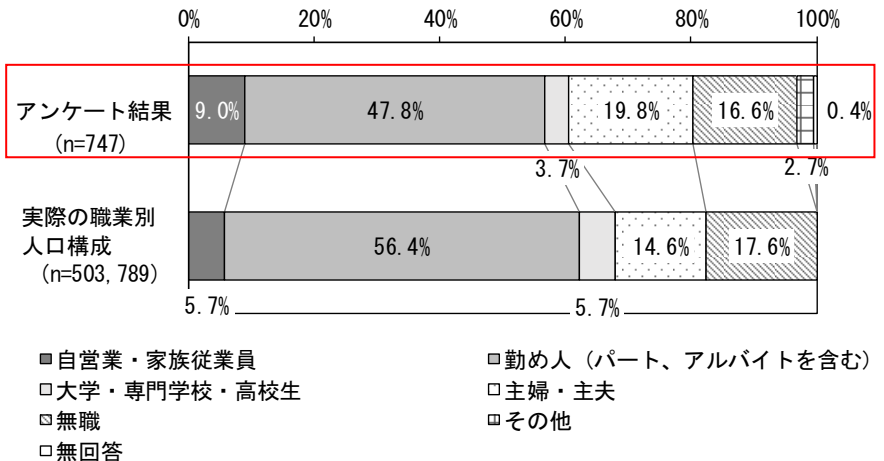


図 2-4 職業

実際の職業別人口構成 出典：平成 27 年国勢調査

※国勢調査の項目との対応は次の通り（自営業・家族従業員：雇人のある業主、雇人のない業主、家族従業員、家庭内職者 勤め人（パート、アルバイトを含む）：雇業者、役員 大学・専門学校・高校生：通学 主婦・主夫：家事 無職：完全失業者、非労働力人口のその他）。

※国勢調査の項目の「労働力状態不詳」「従業上の地位不詳」は除外している。

2-4 居住地域

問4 あなたのお住まいの地域はどちらですか。該当する1～7の地域の番号に○を記入してください。（1つに○）

- ・概ね各地域から偏りなく回答が得られている。
- ・実際の地域別人口構成と比べると、台地部地域の割合がやや多い。

表 2-4 居住地域

区分	アンケート結果		実際の地域別人口構成	
	人数	構成比	人数	構成比
台地部地域	294	39.4%	252,986	35.3%
大森地域	128	17.1%	119,053	16.6%
蒲田地域	84	11.2%	101,943	14.2%
多摩川沿い地域	126	16.9%	136,196	19.0%
糞谷・羽田地域	93	12.4%	106,808	14.9%
空港臨海部地域（臨海部）	4	0.5%	309	0.0%
空港臨海部地域（羽田空港周辺）	4	0.5%	0	0.0%
無回答	14	1.9%	-	-
合計	747	100.0%	717,295	100.0%

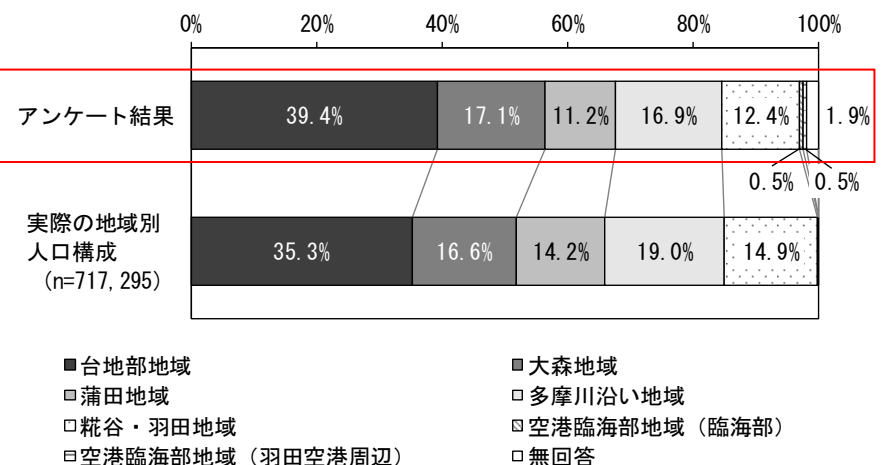


図 2-5 居住地域

実際の地域別人口構成 出典：大田区ホームページ（平成 29 年 1 月 1 日現在）

表 2-5 (参考) 地域区分の詳細

地域区分	主な住所
台地部地域	<ul style="list-style-type: none"> ・馬込 ・池上（南馬込・中央5丁目～6丁目・池上1丁目～4丁目） ・嶺町 ・田園調布 ・鶴の木 ・久が原 ・雪谷 ・千束
大森地域	<ul style="list-style-type: none"> ・大森西 ・入新井（山王・大森北・大森本町） ・池上（中央7丁目～8丁目） ・新井宿
蒲田地域	<ul style="list-style-type: none"> ・池上（池上5丁目～8丁目） ・蒲田西（西蒲田・東矢口） ・蒲田東
多摩川沿い地域	<ul style="list-style-type: none"> ・六郷 ・矢口 ・蒲田西（新蒲田・多摩川）
糎谷・羽田地域	<ul style="list-style-type: none"> ・大森東 ・糎谷 ・羽田（萩中・羽田・本羽田・羽田旭町）
空港臨海部地域 （臨海部）	<ul style="list-style-type: none"> ・入新井（平和島・東海・城南島・京浜島・昭和島）
空港臨海部地域 （羽田空港周辺）	<ul style="list-style-type: none"> ・羽田（羽田空港）

※入新井・池上・蒲田西・羽田特別出張所管内は、住所で地域が分かれている

(参考) 地域区分



3. 施策の方向性について

3-1 施策の優先度

問5 交通について、今後の取り組み（施策）の方向性を、「暮らし」、「都市の活力」、「環境」という3つの分野に分けて整理しました。
それぞれの「施策の方向性」について、区としてどの程度積極的に取り組むべきか、次の1～5の選択肢の中から最もあてはまるものを1つ選び、○をつけてください。

■ 選択肢ごとの集計

※施策の優先度の得点化による比較については8ページ参照

- ・積極的に取り組むべき（特に積極的に取り組むべき+できれば取り組むべき）取り組みについて、分野ごとに比較すると、「都市の活力」分野に比べて「暮らし」分野と「環境」分野の優先度が高い。
- ・個々の「施策の方向性」についてみると、「公共交通（鉄道やバス）の機能向上」、「自転車を利用する環境の充実」、「歩行者重視の道路空間づくり」、「誰もが暮らしやすいまちづくりの推進」、「道路の防災性の強化」、「公共交通の防災性の強化」、「交通手段の転換等による環境負荷の低減」、「ヒートアイランド現象の改善」等の優先度が高い*。

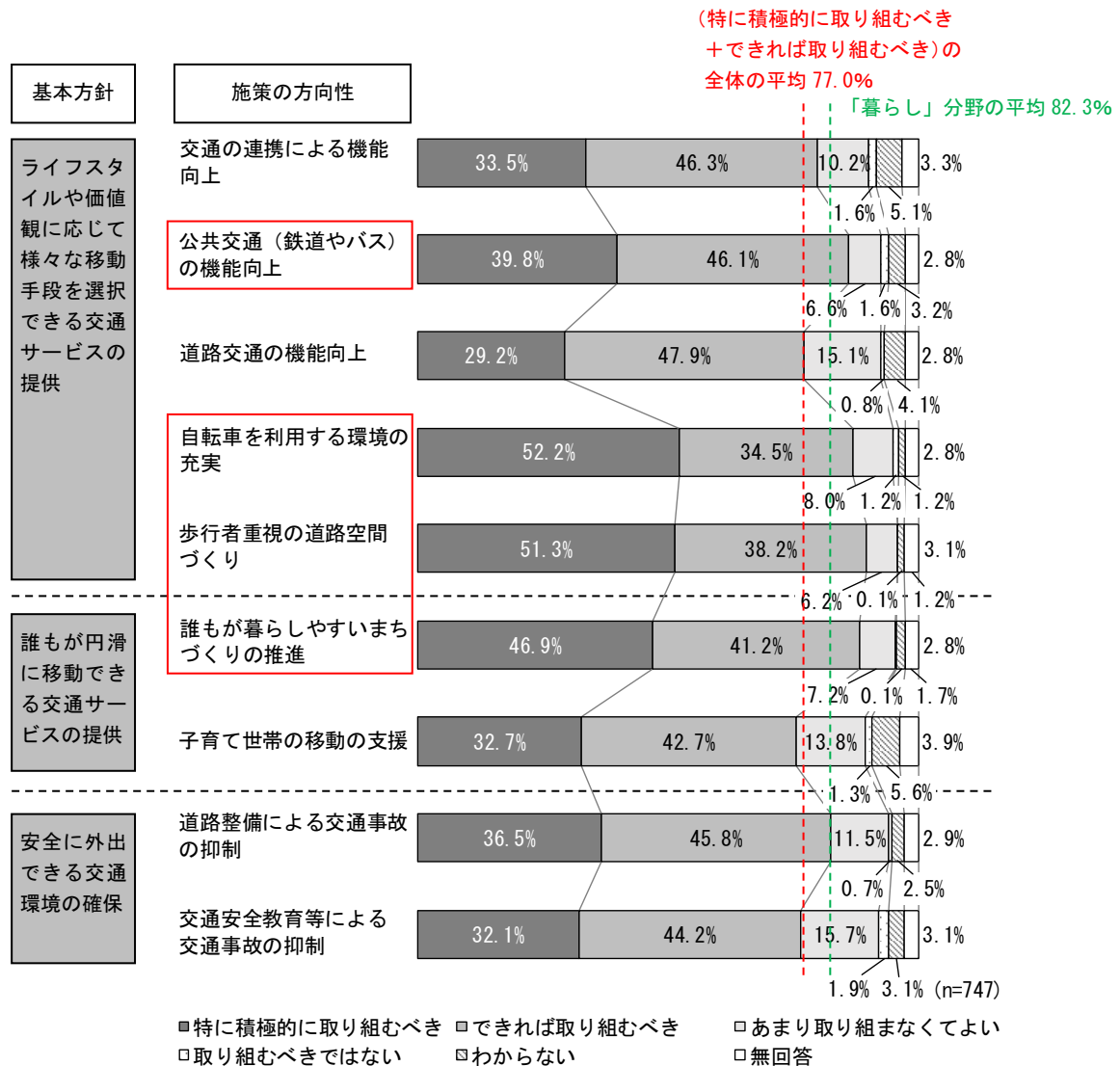


図 3-1 施策の優先度（暮らし）

※優先度が高い：それぞれの施策の方向性について、積極的に取り組むべき（特に積極的に取り組むべき+できれば取り組むべき）の回答割合を算出し、分野ごとの平均と全体の平均を集計してこの2つの平均よりも割合が高いものを「優先度が高い」とした。

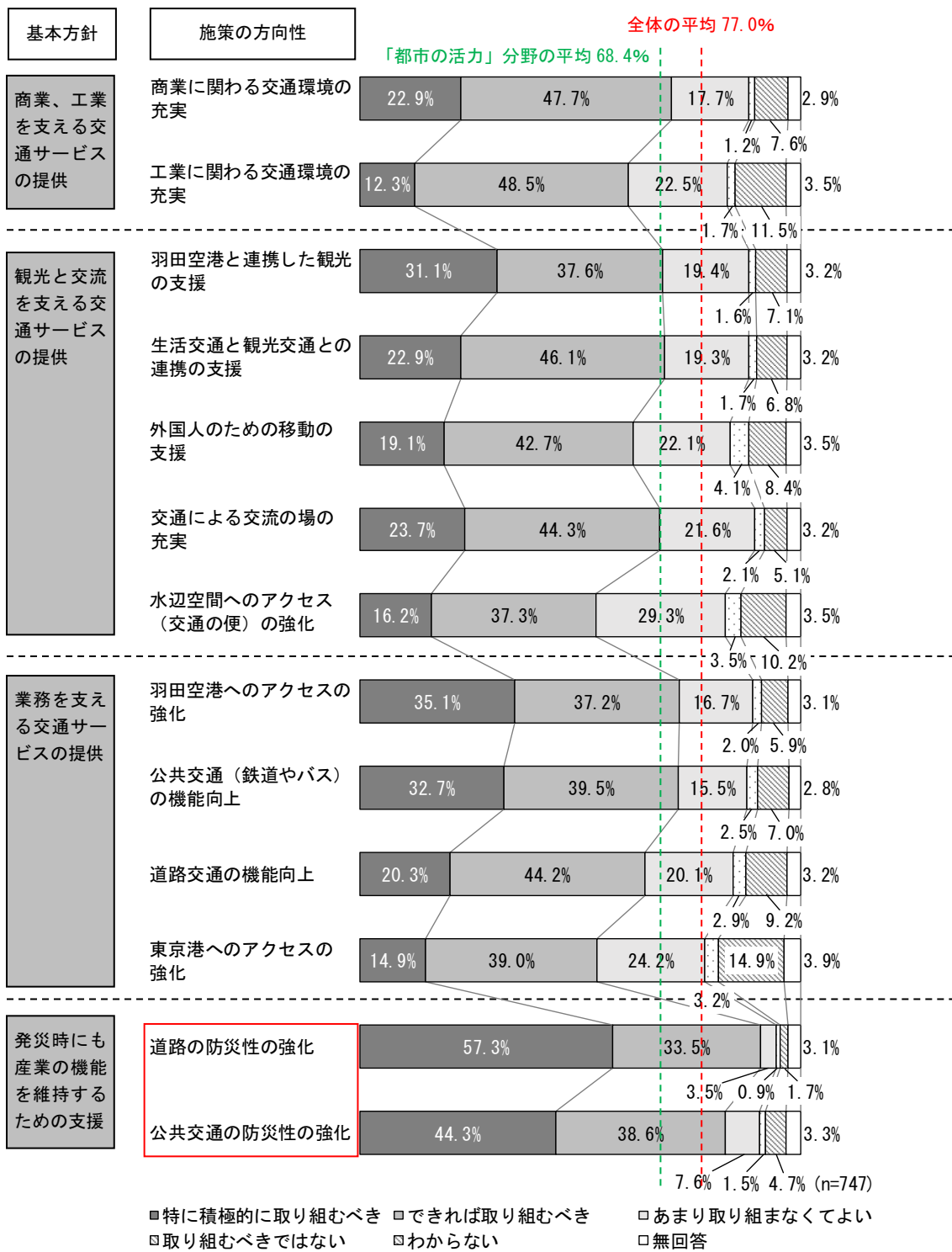


図 3-2 施策の優先度（都市の活力）

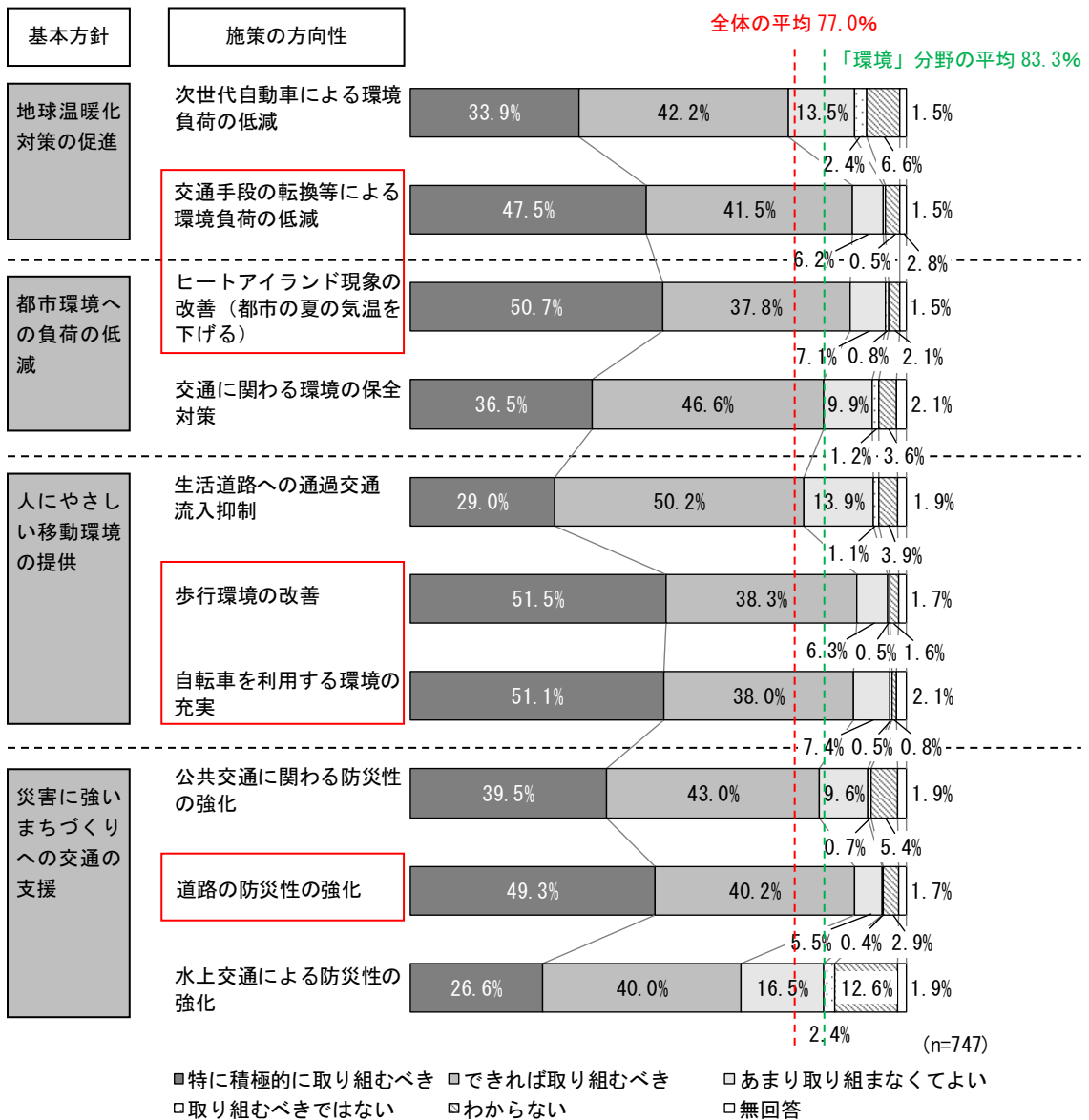


図 3-3 施策の優先度（環境）

■ 施策の優先度の得点化による比較

- ・「施策の方向性」について、優先度の比較を行うため、加重平均により得点化した。
- ・得点化の結果、得点の高い「施策の方向性」は、選択肢ごとの集計（5 ページ参照）で整理した結果と概ね同様であり、「自転車を利用する環境の充実」、「歩行者重視の道路空間づくり」、「誰もが暮らしやすいまちづくりの推進」、「道路の防災性の強化」、「公共交通の防災性の強化」、「交通手段の転換等による環境負荷の低減」、「ヒートアイランド現象の改善」等の優先度が高い※。
- ・なお、選択肢ごとの集計（5 ページ参照）では優先度が高いとされた「公共交通（鉄道やバス）の機能向上」は、この整理では対象から漏れた。

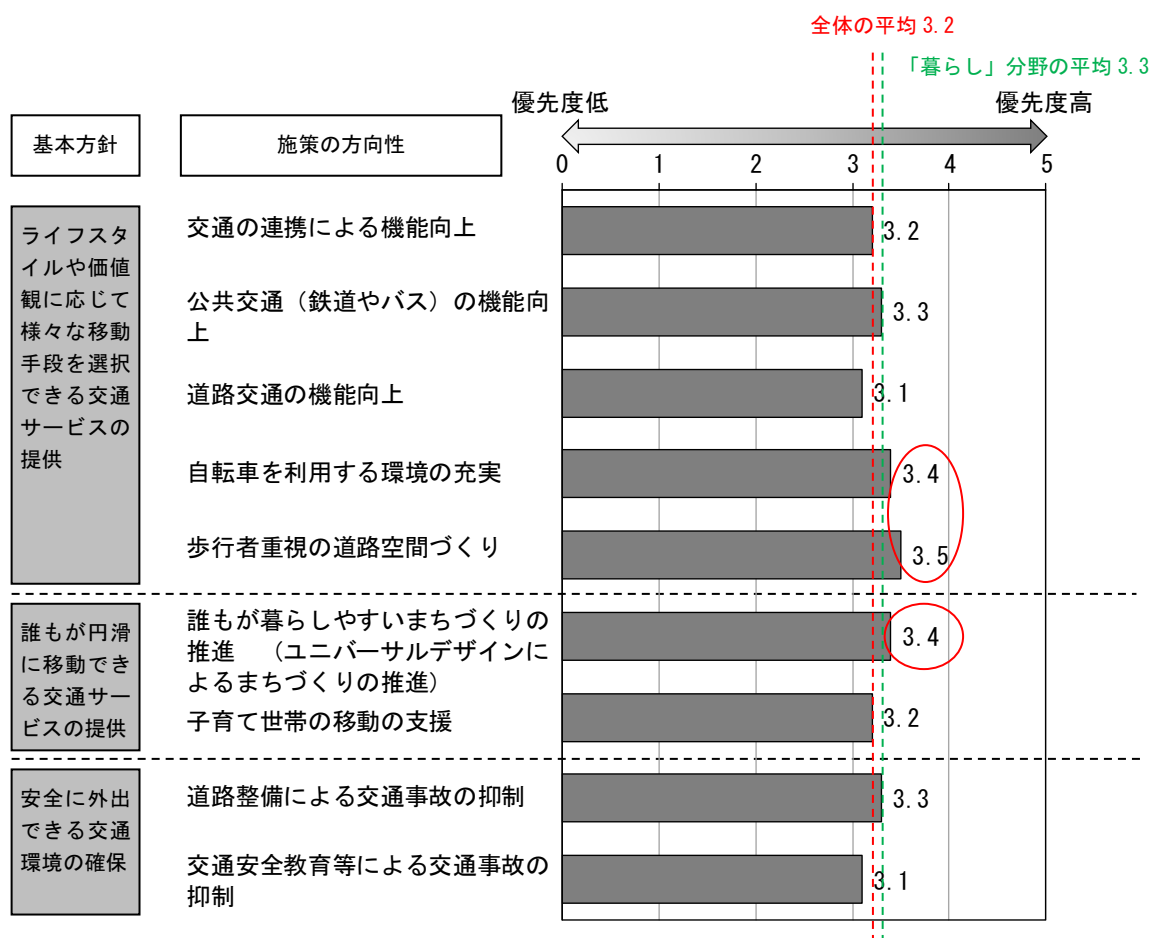


図 3-4 施策の方向性の得点（暮らし）

※施策の方向性の得点化の方法

- ・ 施策の方向性の得点 = (特に積極的に取り組むべきの回答者数 × 4点 + できれば取り組むべきの回答者数 × 3点 + あまり取り組まなくてよいの回答者数 × 2点 + 取り組むべきではないの回答者数 × 1点) / 対象項目の回答者数 (わからない、無回答を除く)

※優先度が高い：それぞれの施策の方向性について、分野ごとの平均と全体の平均を集計してこの 2 つの平均よりも得点が高いものを「優先度が高い」とした。

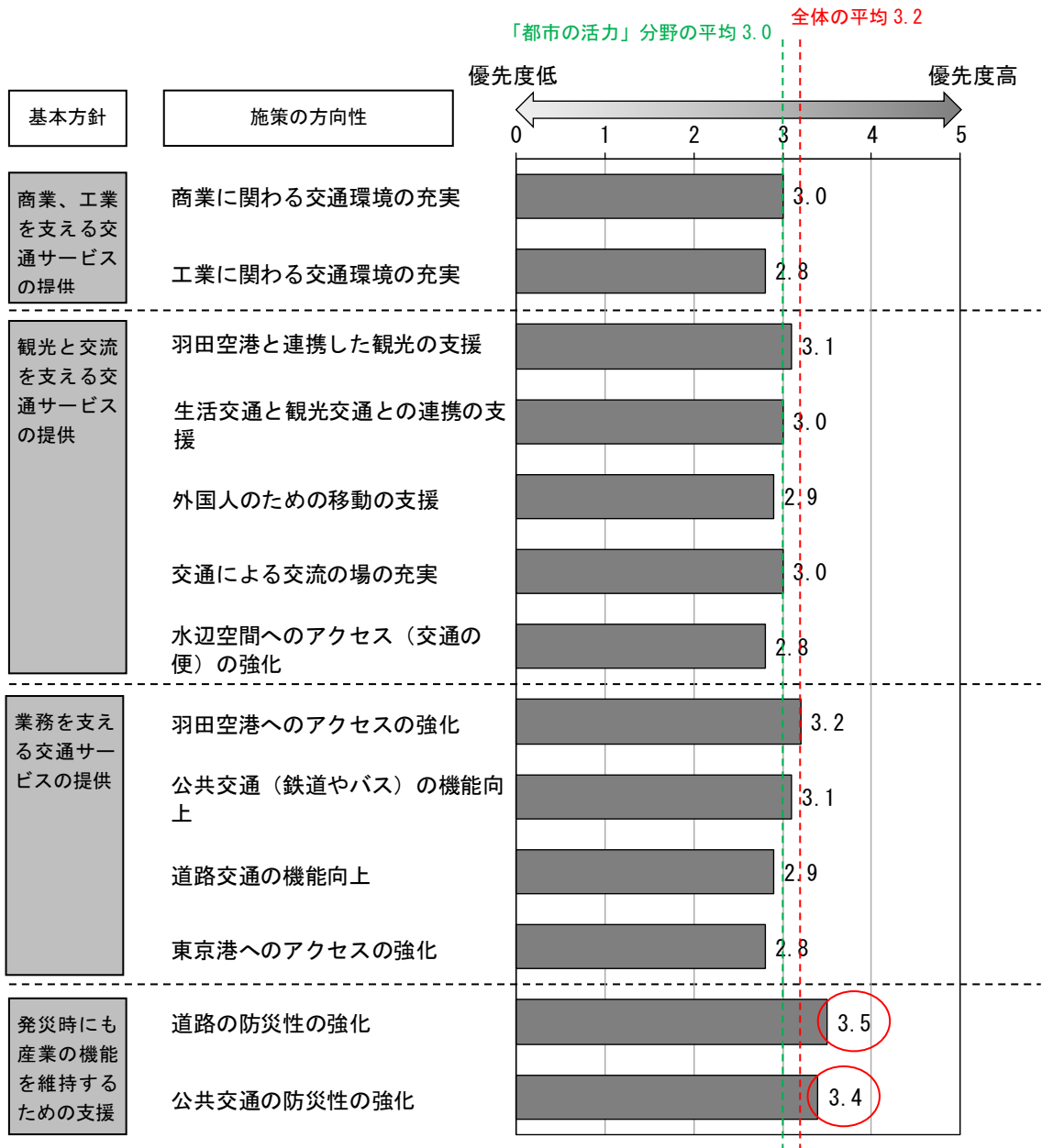


図 3-5 施策の方向性の得点（都市の活力）

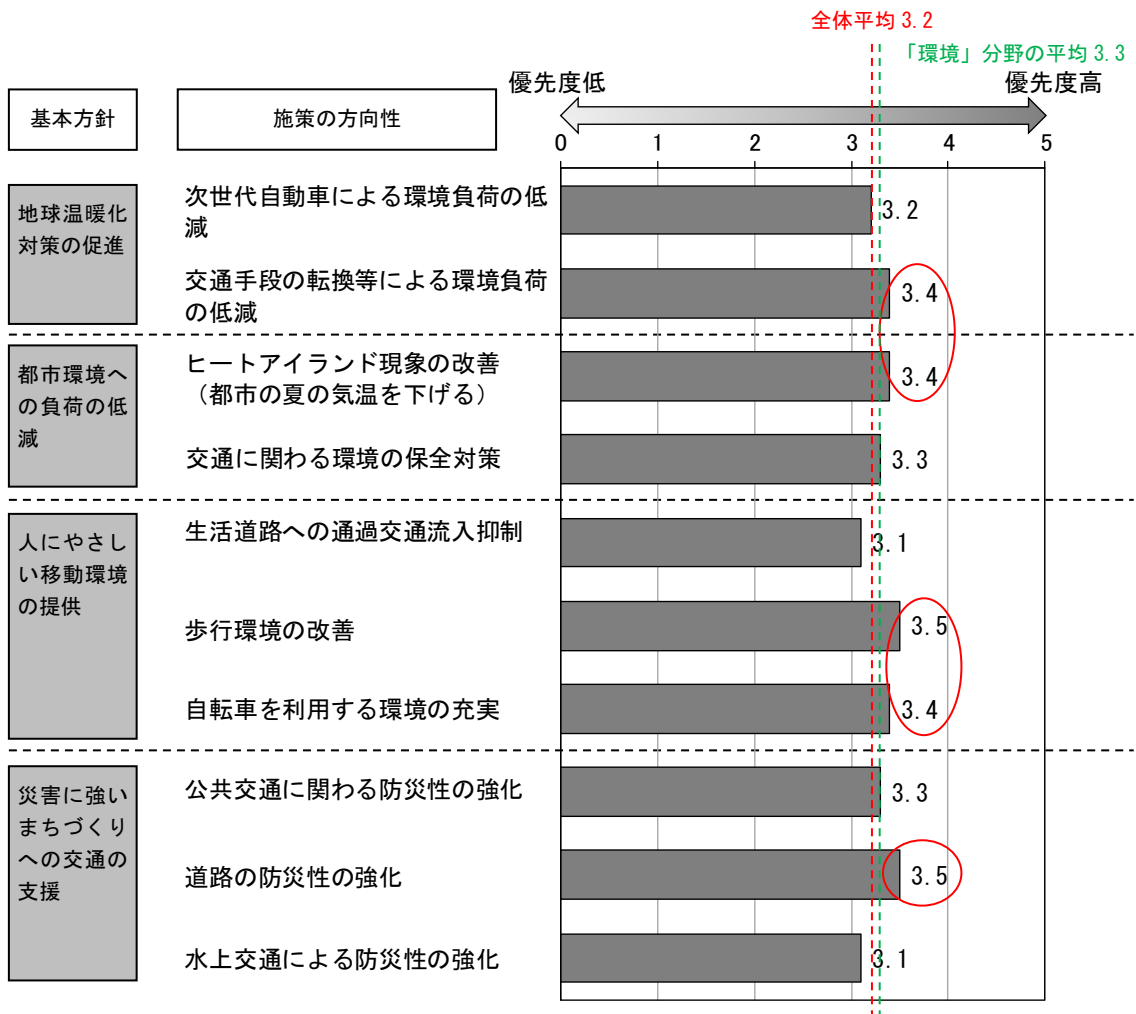


図 3-6 施策の方向性の得点（環境）

表 3-1 施策の方向性の優先度と得点（暮らし）

基本方針	施策の方向性	特に積極的に取り組むべき		できれば取り組むべき		あまり取り組まなくてよい		取り組むべきではない		わからない		無回答		合計		得点
		人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	
ライフスタイルや価値観に応じて様々な移動手段を選択できる交通サービスの提供	交通の連携による機能向上	250	33.5%	346	46.3%	76	10.2%	12	1.6%	38	5.1%	25	3.3%	747	100.0%	3.2
	公共交通（鉄道やバス）の機能向上	297	39.8%	344	46.1%	49	6.6%	12	1.6%	24	3.2%	21	2.8%	747	100.0%	3.3
	道路交通の機能向上	218	29.2%	358	47.9%	113	15.1%	6	0.8%	31	4.1%	21	2.8%	747	100.0%	3.1
	自転車を利用する環境の充実	390	52.2%	258	34.5%	60	8.0%	9	1.2%	9	1.2%	21	2.8%	747	100.0%	3.4
	歩行者重視の道路空間づくり	383	51.3%	285	38.2%	46	6.2%	1	0.1%	9	1.2%	23	3.1%	747	100.0%	3.5
誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供	誰もが暮らしやすいまちづくりの推進	350	46.9%	308	41.2%	54	7.2%	1	0.1%	13	1.7%	21	2.8%	747	100.0%	3.4
	子育て世帯の移動の支援	244	32.7%	319	42.7%	103	13.8%	10	1.3%	42	5.6%	29	3.9%	747	100.0%	3.2
安全に外出できる交通環境の確保	道路整備による交通事故の抑制	273	36.5%	342	45.8%	86	11.5%	5	0.7%	19	2.5%	22	2.9%	747	100.0%	3.3
	交通安全教育等による交通事故の抑制	240	32.1%	330	44.2%	117	15.7%	14	1.9%	23	3.1%	23	3.1%	747	100.0%	3.1

表 3-2 施策の方向性の優先度と得点（都市の活力）

基本方針	施策の方向性	特に積極的に取り組むべき		できれば取り組むべき		あまり取り組まなくてよい		取り組むべきではない		わからない		無回答		合計		得点
		人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	
商業、工業を支える交通サービスの提供	商業に関わる交通環境の充実	171	22.9%	356	47.7%	132	17.7%	9	1.2%	57	7.6%	22	2.9%	747	100.0%	3.0
	工業に関わる交通環境の充実	92	12.3%	362	48.5%	168	22.5%	13	1.7%	86	11.5%	26	3.5%	747	100.0%	2.8
観光と交流を支える交通サービスの提供	羽田空港と連携した観光の支援	232	31.1%	281	37.6%	145	19.4%	12	1.6%	53	7.1%	24	3.2%	747	100.0%	3.1
	生活交通と観光交通との連携の支援	171	22.9%	344	46.1%	144	19.3%	13	1.7%	51	6.8%	24	3.2%	747	100.0%	3.0
	外国人のための移動の支援	143	19.1%	319	42.7%	165	22.1%	31	4.1%	63	8.4%	26	3.5%	747	100.0%	2.9
	交通による交流の場の充実	177	23.7%	331	44.3%	161	21.6%	16	2.1%	38	5.1%	24	3.2%	747	100.0%	3.0
	水辺空間へのアクセス（交通の便）の強化	121	16.2%	279	37.3%	219	29.3%	26	3.5%	76	10.2%	26	3.5%	747	100.0%	2.8
業務を支える交通サービスの提供	羽田空港へのアクセスの強化	262	35.1%	278	37.2%	125	16.7%	15	2.0%	44	5.9%	23	3.1%	747	100.0%	3.2
	公共交通（鉄道やバス）の機能向上	244	32.7%	295	39.5%	116	15.5%	19	2.5%	52	7.0%	21	2.8%	747	100.0%	3.1
	道路交通の機能向上	152	20.3%	330	44.2%	150	20.1%	22	2.9%	69	9.2%	24	3.2%	747	100.0%	2.9
	東京港へのアクセスの強化	111	14.9%	291	39.0%	181	24.2%	24	3.2%	111	14.9%	29	3.9%	747	100.0%	2.8
発災時にも産業の機能を維持するための支援	道路の防災性の強化	428	57.3%	250	33.5%	26	3.5%	7	0.9%	13	1.7%	23	3.1%	747	100.0%	3.5
	公共交通の防災性の強化	331	44.3%	288	38.6%	57	7.6%	11	1.5%	35	4.7%	25	3.3%	747	100.0%	3.4

表 3-3 施策の方向性の優先度と得点（環境）

基本方針	施策の方向性	特に積極的に取り組むべき		できれば取り組むべき		あまり取り組まなくてよい		取り組むべきではない		わからない		無回答		合計		得点
		人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	
地球温暖化対策の促進	次世代自動車による環境負荷の低減	253	33.9%	315	42.2%	101	13.5%	18	2.4%	49	6.6%	11	1.5%	747	100.0%	3.2
	交通手段の転換等による環境負荷の低減	355	47.5%	310	41.5%	46	6.2%	4	0.5%	21	2.8%	11	1.5%	747	100.0%	3.4
都市環境への負荷の低減	ヒートアイランド現象の改善（都市の夏の気温を下げる）	379	50.7%	282	37.8%	53	7.1%	6	0.8%	16	2.1%	11	1.5%	747	100.0%	3.4
	交通に関わる環境の保全対策	273	36.5%	348	46.6%	74	9.9%	9	1.2%	27	3.6%	16	2.1%	747	100.0%	3.3
人にやさしい移動環境の提供	生活道路への通過交通流入抑制	217	29.0%	375	50.2%	104	13.9%	8	1.1%	29	3.9%	14	1.9%	747	100.0%	3.1
	歩行環境の改善	385	51.5%	286	38.3%	47	6.3%	4	0.5%	12	1.6%	13	1.7%	747	100.0%	3.5
	自転車を利用する環境の充実	382	51.1%	284	38.0%	55	7.4%	4	0.5%	6	0.8%	16	2.1%	747	100.0%	3.4
災害に強いまちづくりへの交通の支援	公共交通に関わる防災性の強化	295	39.5%	321	43.0%	72	9.6%	5	0.7%	40	5.4%	14	1.9%	747	100.0%	3.3
	道路の防災性の強化	368	49.3%	300	40.2%	41	5.5%	3	0.4%	22	2.9%	13	1.7%	747	100.0%	3.5
	水上交通による防災性の強化	199	26.6%	299	40.0%	123	16.5%	18	2.4%	94	12.6%	14	1.9%	747	100.0%	3.1

3-2 取り組むべきではない理由

問6 問5で「4. 取り組むべきではない」と答えた「施策の方向性」がある方にお聞きします。
その「施策の方向性」の番号（1～32）と、取り組むべきではない理由を教えてください。

- ・分野ごとに比較すると、「暮らし」分野と「環境」分野に比べて「都市の活力」分野に関わる回答が多い。
- ・「施策の方向性」ごとにみると、「外国人のための移動の支援」に対する意見が17票あり最も多い。具体的には「外国人ではなく、地域住民を優先すべき」、「外国人増加による不安・懸念がある」などがある。
- ・次いで「水辺空間へのアクセス（交通の便）の強化」（必要性を感じない、他の施策を優先すべきなど）、「東京港へのアクセスの強化」（必要性がない、他の施策を優先すべきなど）、「次世代自動車による環境負荷の低減」（区として取り組む課題ではない、税金は有効に使うべきなど）などに対する回答が多い。

表 3-4 施取り組むべきではない理由（暮らし）

分野	施策の方向性	取り組むべきではない理由	回答数
暮らし	交通の連携による機能向上	・税金は有効に使うべき（3件） ・新空港線は需要が少なく、見直すべき（2件） ・現状で十分だと思うから（2件） ・外国籍の方たちが利用しやすい環境を目指してほしい	8
	公共交通（鉄道やバス）の機能向上	・税金は有効に使うべき（2件） ・外国籍の方たちが利用しやすい環境を目指してほしい	3
	道路交通の機能向上	・道路整備は既に十分である（2件） ・交通信号の制御改善など、ソフト面に投入すべき ・短期的に改善できない上、長期的には環境が変わるから	4
	自転車を利用する環境の充実	・自転車を利用しなくて良い交通システムの開発、整備、アクセス性の改善を国、地方行政が考えるべき ・危険なため、自転車はなくす方向にほしい	2
	子育て世帯の移動の支援	・注力して取り組む課題ではない（2件） ・タクシーまで子育てを支援する必要はない ・乳幼児を連れた外出を優先することで、一般人が締め出される ・子育て世帯に必要な支援は交通ではなく、保育施設	5
	道路整備による交通事故の抑制	・道路整備は既に十分である（2件） ・交通信号の制御改善など、ソフト面に投入すべき	3
	交通安全教育等による交通事故の抑制	・交通安全教室等は効果が期待できない（3件） ・事故が減らないのは、各人の問題（2件） （参考：あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見） ・どんな道でも、信号があるとだまって赤になるのを待っている歩行者が多く、かえって危険への自己判断をしなくなるのではと心配になる	5

暮らし 小計 30

※1人で複数の意見を回答している場合は、それぞれを1つの回答として集計している。

※あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見は、回答数に含まれていない。

表 3-5 取り組むべきではない理由（都市の活力）1/2

分野	施策の方向性	取り組むべきではない理由	回答数
都市の活力	商業に関わる交通環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街が自ら取り組めばよい ・一部の人が利するような内容に感じられる ・今のままでもよいと思うから <p>(参考：あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果が明確でないから 	3
	羽田空港と連携した観光の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・現在居住する区民にもっと目を向けるべき ・遠方から観光客が集まるほどの観光スポットは、大田区に存在しない ・すでに不便なく利用できていると思うから ・区民税で行うべき施策なのか疑問 <p>(参考：あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オリンピックと観光というこじつけのため、必要がないと思う 	4
	生活交通と観光交通との連携の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人のマナーの悪さが目立つ ・住宅地への外国人流入は住環境の悪化につながる ・現在居住する区民にもっと目を向けるべき ・遠方から観光客が集まるほどの観光スポットは、大田区に存在しない ・区民税で行うべき施策なのか疑問 	5
	外国人のための移動の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人ではなく、地域住民を優先すべき（7件） ・外国人増加による不安・懸念がある（治安・住環境の悪化、トラブル）（4件） ・これ以上外国人に来て欲しくない（2件） ・すでに充実していると思う、他の施策を優先すべき（2件） ・あまり必要性を感じない ・利便性を追求した結果の現在の京急線の運行ダイヤは、沿線住民への配慮が全く感じられない <p>(参考：あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大田区は、これといった観光名所が無い 	17
	交通による交流の場の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・他の施策を優先すべき（2件） ・交流は不要 ・商店街の魅力向上は、交通手段ではなく商店の努力 ・現在居住する区民にもっと目を向けるべき ・区民税で行うべき施策なのか疑問 <p>(参考：あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遠方から観光客が集まるほどの観光スポットは、大田区に存在しない 	6
	水辺空間へのアクセス（交通の便）の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・必要性を感じない（3件） ・他の施策を優先すべき（3件） ・現状で十分 ・多摩川を交通として使うのは便利ではない ・水辺に関わっていないのでわからない ・現在居住する区民にもっと目を向けるべき ・区民税で行うべき施策なのか疑問 <p>(参考：あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他の施策に比べてメリットが浮かばない 	11

※1人で複数の意見を回答している場合は、それぞれを1つの回答として集計している。

※あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見は、回答数に含まれていない。

表 3-6 取り組むべきではない理由（都市の活力） 2/2

分野	施策の方向性	取り組むべきではない理由	回答数
都市の活力	羽田空港へのアクセスの強化	<ul style="list-style-type: none"> ・他の施策を優先すべき（2件） ・人口の密集している地区の問題を先に考えるべき ・必要性がない <p>（参考：あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・羽田空港へのアクセスはすでに便利となっているから 	4
	公共交通（鉄道やバス）の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> ・既に充実しているため（3件） ・他の施策を優先すべき（2件） ・これ以上無駄に税金を費して欲しくない（2件） ・人口の密集している地区の問題を先に考えるべき ・新空港線の計画は見直すべき <p>（参考：あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・羽田空港へのアクセスはすでに便利となっているから 	9
	道路交通の機能向上	<ul style="list-style-type: none"> ・既に充実しているため（4件） ・他の施策を優先すべき（2件） ・人口の密集している地区の問題を先に考えるべき ・都心での人口減少に伴い、物流量も減少すると思われるため ・区民税で行うべき施策なのか疑問 <p>（参考：あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・羽田空港へのアクセスはすでに便利となっているから 	9
	東京港へのアクセスの強化	<ul style="list-style-type: none"> ・必要性がない（2件） ・他の施策を優先すべき（2件） ・東京港を利用する人は、空港や駅を利用する人に比べ少ないため ・人口の密集している地区の問題を先に考えるべき ・都心での人口減少に伴い、物流量も減少すると思われるため ・東京湾に行きやすくなるメリットがわからない ・水辺に関わっていないのでわからない ・区民税で行うべき施策なのか疑問 <p>（参考：あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港までトラック等が大混雑しており、何十年経っても解消していない ・東京港については、あまりよくわからない 	10
	公共交通の防災性の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・大森地区と臨海部は現状で十分つながっている ・区民税で行うべき施策なのか疑問 	2

都市の活力 小計 80

※1人で複数の意見を回答している場合は、それぞれを1つの回答として集計している。

※あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見は、回答数に含まれていない。

表 3-7 取り組むべきではない理由（環境）

分野	施策の方向性	取り組むべきではない理由	回答数
環境	次世代自動車による環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> ・区として取り組む課題ではない（2件） ・税金は有効に使うべき（2件） ・次世代のものよりも、今あるものを安全に快適にする方が先である ・車で移動しなくても、公共交通で生活できる環境があるため ・電気自動車、燃料電池自動車は、電池が切れてしまう ・短期的に改善できない上、長期的には環境が変わるから ・外国籍の方たちが利用しやすい環境を目指してほしい ・他の施策を優先すべき <p>（参考：あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果が明確でないから 	10
	交通手段の転換等による環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体で取り組むべきではない ・財源は高齢者を考慮し、有効に使ってほしい ・外国籍の方たちが利用しやすい環境を目指してほしい 	3
	ヒートアイランド現象の改善（都市の夏の気温を下げる）	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体で取り組むべきではない ・もう手遅れだと思う <p>（参考：あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果が明確でないから 	2
	交通に関わる環境の保全対策	<ul style="list-style-type: none"> ・個人の努力で補えるものだから ・短期的に改善できない上、長期的には環境が変わるから ・自治体で取り組むべきではない ・あまり必要性を感じない 	4
	生活道路への通過交通流入抑制	<ul style="list-style-type: none"> ・個人の努力で補えるものだから ・交通渋滞も多少あるが、一般的に許容できる範囲のため ・車で移動しなくても、公共交通で生活できる環境があるため ・聞き心地の良い施策は現実的に思えない 	4
	歩行環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・個人の努力で補えるものだから ・聞き心地の良い施策は現実的に思えない 	2
	自転車を利用する環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道を自転車が走るのはやめてほしい ・危険なため、自転車はなくす方向にしてほしい ・個人の努力で補えるものだから 	3
	水上交通による防災性の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・水上交通は利用しない（2件） ・水辺に関わっていないのでわからない ・あまり必要性を感じない ・東京都に統一施策をさせるべきで、区での対応は向かない ・区民税で行うべき施策なのか疑問 	6

環境 小計 34

合計 144

※1人で複数の意見を回答している場合は、それぞれを1つの回答として集計している。

※合計は、3つの分野すべての回答数の合計。

※あまり取り組まなくてよいと回答した人の意見は、回答数に含まれていない。

4. 交通に関わる満足状況

問7 大田区の現在の交通について、どの程度満足していますか？

問5で示した3つの分野（暮らし、都市の活力、環境）ごとに、現在どの程度満足かを教えてください。

（それぞれ1～5から最もあてはまるものを1つ選び、○をつけてください。）

- ・大田区の現在の交通について、満足（満足+やや満足）しているという回答は、「暮らし」分野が62.4%、「都市の活力」分野が62.8%、「環境」分野が49.3%である。
- ・同様に、無回答を除いた場合には、「暮らし」分野が65.0%、「都市の活力」分野が65.5%、「環境」分野が51.5%である。
- ・「暮らし」分野と「都市の活力」分野に比べて、「環境」分野の満足度が低い。

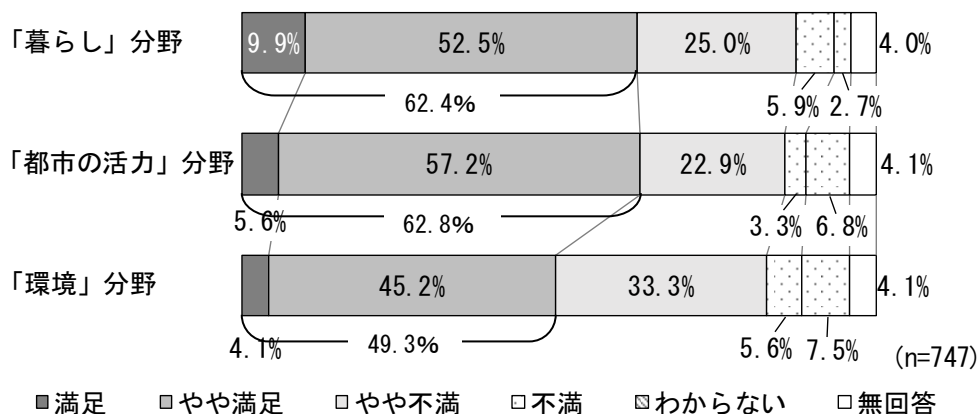


図 4-1 3つの目標ごとの満足度

表 4-1 3つの目標ごとの満足度

目標	満足		やや満足		やや不満		不満		わからない		無回答		合計	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
「暮らし」分野	74	9.9%	392	52.5%	187	25.0%	44	5.9%	20	2.7%	30	4.0%	747	100.0%
「都市の活力」分野	42	5.6%	427	57.2%	171	22.9%	25	3.3%	51	6.8%	31	4.1%	747	100.0%
「環境」分野	31	4.1%	338	45.2%	249	33.3%	42	5.6%	56	7.5%	31	4.1%	747	100.0%

表 4-2 無回答を除いて集計した場合の満足度

目標	満足+やや満足	合計（無回答を除く）	満足+やや満足の割合
「暮らし」分野	466	717	65.0%
「都市の活力」分野	469	716	65.5%
「環境」分野	369	716	51.5%

大田区交通政策基本計画のモニタリング指標の現況値として使用

※「環境」分野の満足度が他分野に比べて低いことについて

「環境」分野は、取り組むべき「優先度が高い施策」が多い（5ページ「3-1 施策の優先度」参照）。

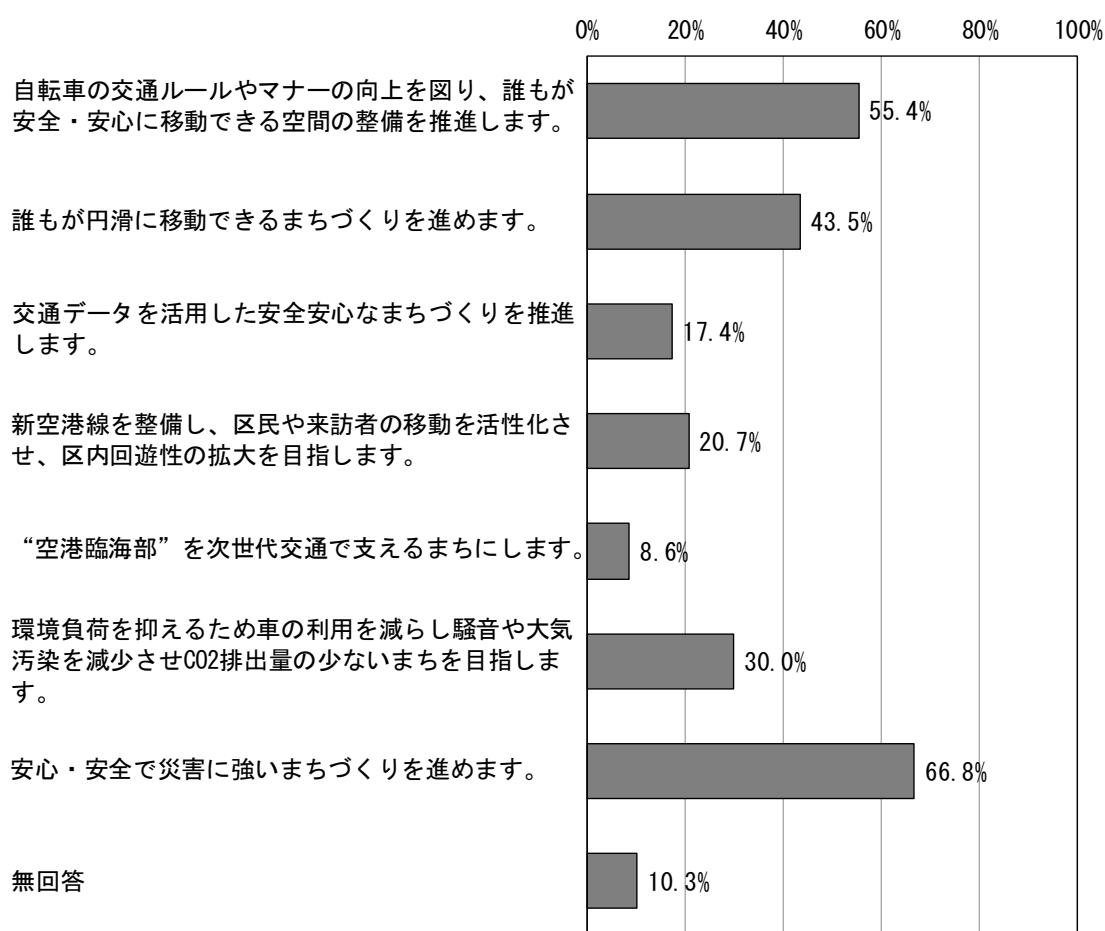
そのため、現状を満足していない項目が多いことにより、分野全体の満足度も低くなっていることが考えられる。

5. リーディングプロジェクトについて

問8 特に重点的・先導的な取り組みを「リーディングプロジェクト」と位置付けることを検討しています。

次の7つの取り組みのうち、区として特に力を入れるべき取り組みについて、番号に○をつけて下さい。(あてはまるもの3つまで)

・特に力を入れるべきリーディングプロジェクトとしては、「安心・安全で災害に強いまちづくりを進めます」が66.8%で最も多い。次いで「自転車の交通ルールやマナーの向上を図り、誰もが安全・安心に移動できる空間の整備を推進します」(55.4%)、「誰もが円滑に移動できるまちづくりを進めます」(43.5%)、「誰もが円滑に移動できるまちづくりを進めます」(43.5%)が多い。



(n=747)

図 5-1 特に力を入れるべきリーディングプロジェクト

※1人で3つ以上回答した場合もすべて反映している。

表 5-1 特に力を入れるべきリーディングプロジェクト

項目	回答数	構成比
自転車の交通ルールやマナーの向上を図り、誰もが安全・安心に移動できる空間の整備を推進します。	414	55.4%
誰もが円滑に移動できるまちづくりを進めます。	325	43.5%
交通データを活用した安全安心なまちづくりを推進します。	130	17.4%
新空港線を整備し、区民や来訪者の移動を活性化させ、区内回遊性の拡大を目指します。	155	20.7%
“空港臨海部”を次世代交通で支えるまちにします。	64	8.6%
環境負荷を抑えるため車の利用を減らし騒音や大気汚染を減少させCO2排出量の少ないまちを目指します。	224	30.0%
安心・安全で災害に強いまちづくりを進めます。	499	66.8%
無回答	77	10.3%
回答者数	747	—

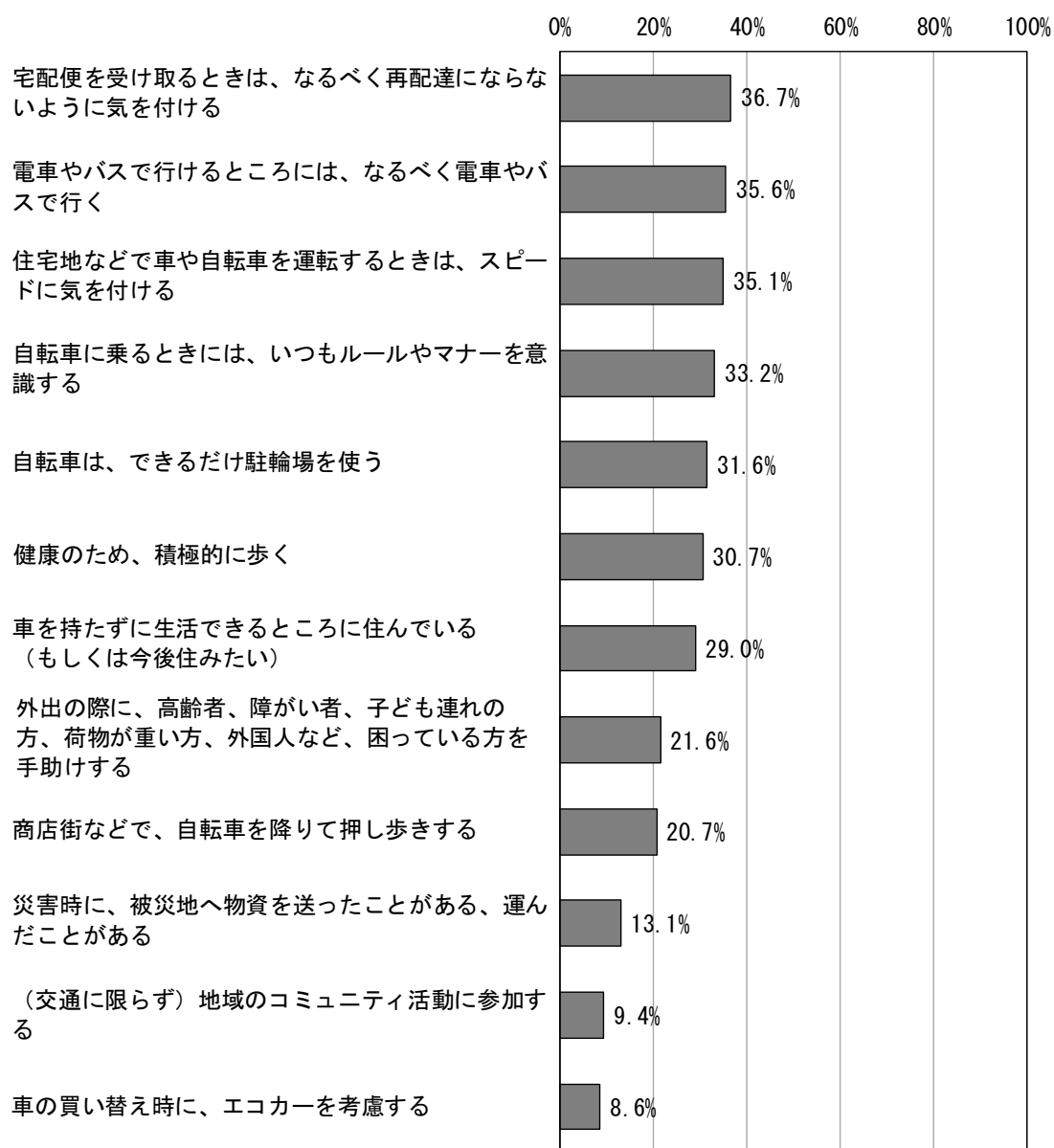
※1人で3つ以上回答した場合もすべて反映している。

6. 交通に関わる取り組みへの参加や行動について

問9 交通の取り組みを進めるためには、区民の方の協力や参加が必要です。

(1) 交通に関わる取り組みや行動のうち、あなたが参加したことがある（またはおこなったことがある）ものすべてに○をつけてください。

・交通に関わる取り組みや行動のうち、参加したことがある（あるいは実施したことがある）ものとしては、「宅配便を受け取るときは、なるべく再配達にならないように気を付ける」が36.7%で最も多い。次いで「電車やバスで行けるところには、なるべく電車やバスで行く」(35.6%)、「住宅地などで車や自転車を運転するときは、スピードに気を付ける」(35.1%)が多い。



(n=747)

図 6-1 取り組みへの参加や行動の現状 1/2

※回答の多い順に並べている。

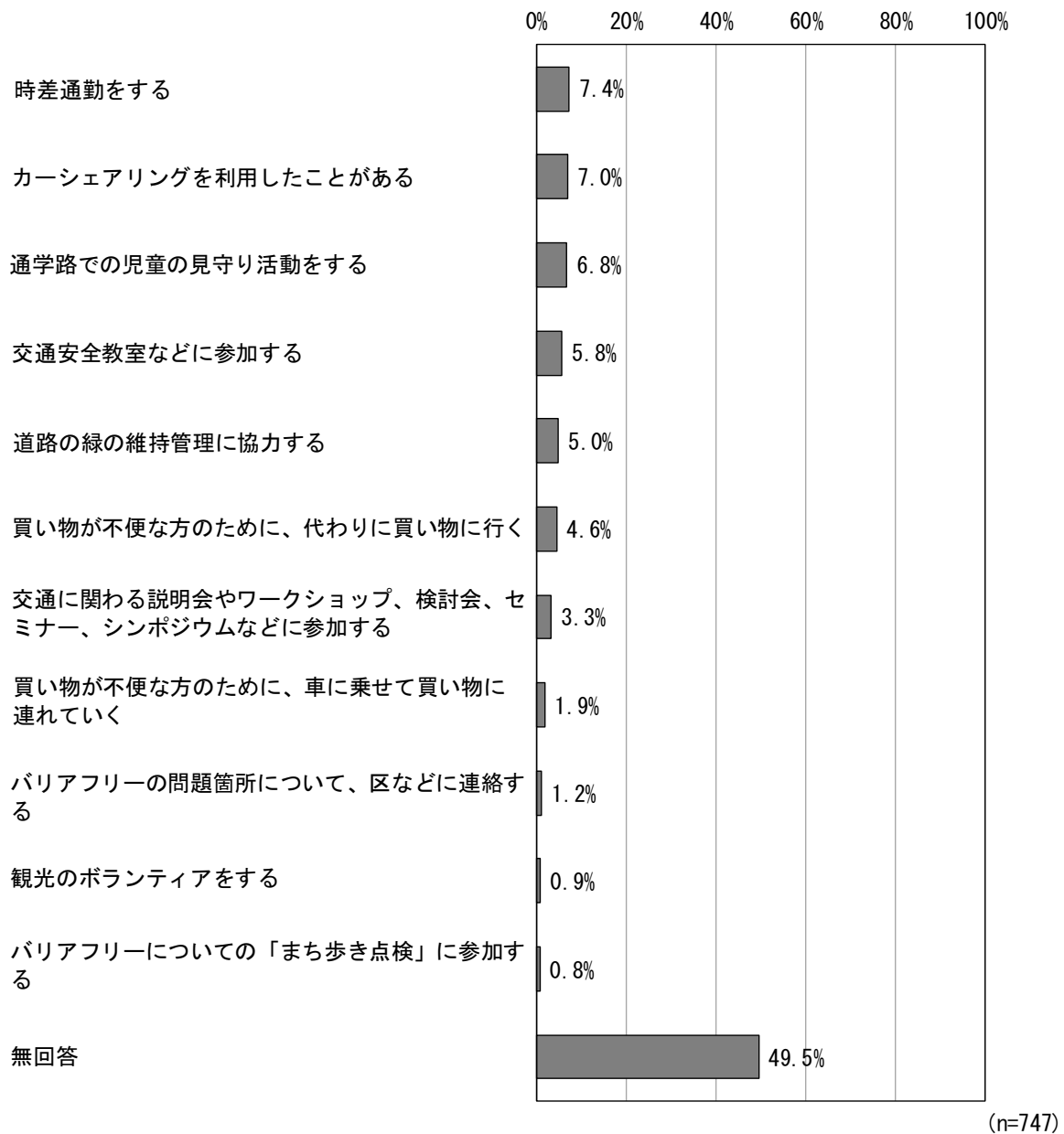


図 6-2 取り組みへの参加や行動の現状 2/2

※回答の多い順に並べている。

表 6-1 取り組みへの参加や行動の現状

取り組み、行動	回答数	構成比
宅配便を受け取る時は、なるべく再配達にならないように気を付ける	274	36.7%
電車やバスで行けるところには、なるべく電車やバスで行く	266	35.6%
住宅地などで車や自転車を運転するときは、スピードに気を付ける	262	35.1%
自転車に乗るときには、いつもルールやマナーを意識する	248	33.2%
自転車は、できるだけ駐輪場を使う	236	31.6%
健康のため、積極的に歩く	229	30.7%
車を持たずに生活できるところに住んでいる（もしくは今後住みたい）	217	29.0%
外出の際に、高齢者、障がい者、子ども連れの方、荷物が重い方、外国人など、困っている方を手助けする	161	21.6%
商店街などで、自転車を降りて押し歩きする	155	20.7%
災害時に、被災地へ物資を送ったことがある、運んだことがある	98	13.1%
（交通に限らず）地域のコミュニティ活動に参加する	70	9.4%
車の買い替え時に、エコカーを考慮する	64	8.6%
時差通勤をする	55	7.4%
カーシェアリングを利用したことがある	52	7.0%
通学路での児童の見守り活動をする	51	6.8%
交通安全教室などに参加する	43	5.8%
道路の緑の維持管理に協力する	37	5.0%
買い物が不便な方のために、代わりに買い物に行く	34	4.6%
交通に関わる説明会やワークショップ、検討会、セミナー、シンポジウムなどに参加する	25	3.3%
買い物が不便な方のために、車に乗せて買い物に連れていく	14	1.9%
バリアフリーの問題箇所について、区などに連絡する	9	1.2%
観光のボランティアをする	7	0.9%
バリアフリーについての「まち歩き点検」に参加する	6	0.8%
無回答	348	49.5%
回答者数	703	—

※回答割合の多い順に並べている。

(2) 取り組みや行動について、今後参加したい（または、おこないたい）と、どの程度思いますか？
1～5のうち最もあてはまる数字に○をつけてください。

■ 選択肢ごとの集計

※今後の参加意向の得点化による比較については 26 ページ参照

- ・ 交通に関わる取り組みや行動について今後どの程度参加したい（あるいは実施したい）か聞いたところ、基本方針「ライフスタイルや価値観に応じて様々な移動手段を選択できる交通サービスの提供」として挙げた項目がすべて回答が多い。
- ・ そのほか、「外出の際に、高齢者、障がい者、子ども連れの方、荷物が重い方、外国人など、困っている方を手助けする」、「宅配便を受け取る時は、なるべく再配達にならないように気を付ける」、「電車やバスで行けるところには、なるべく電車やバスで行く」、「道路の緑の維持管理に協力する」、「住宅地などで車や自転車を運転するときは、スピードに気を付ける」が多い。

- ・ これらの今後の参加意向が高い項目は、これまでの取り組みや活動（20～21 ページ参照）で回答が多かったものと一致する。そのため取り組みやすい項目について、将来も参加意向が高くなっていることがうかがえる。
- ・ 一方、「道路の緑の維持管理に協力する」は、これまでの取り組みや活動の回答は少ないが、今後の参加意向は高い。今後のこのような取り組みを検討する上で、参考になる結果と言える。

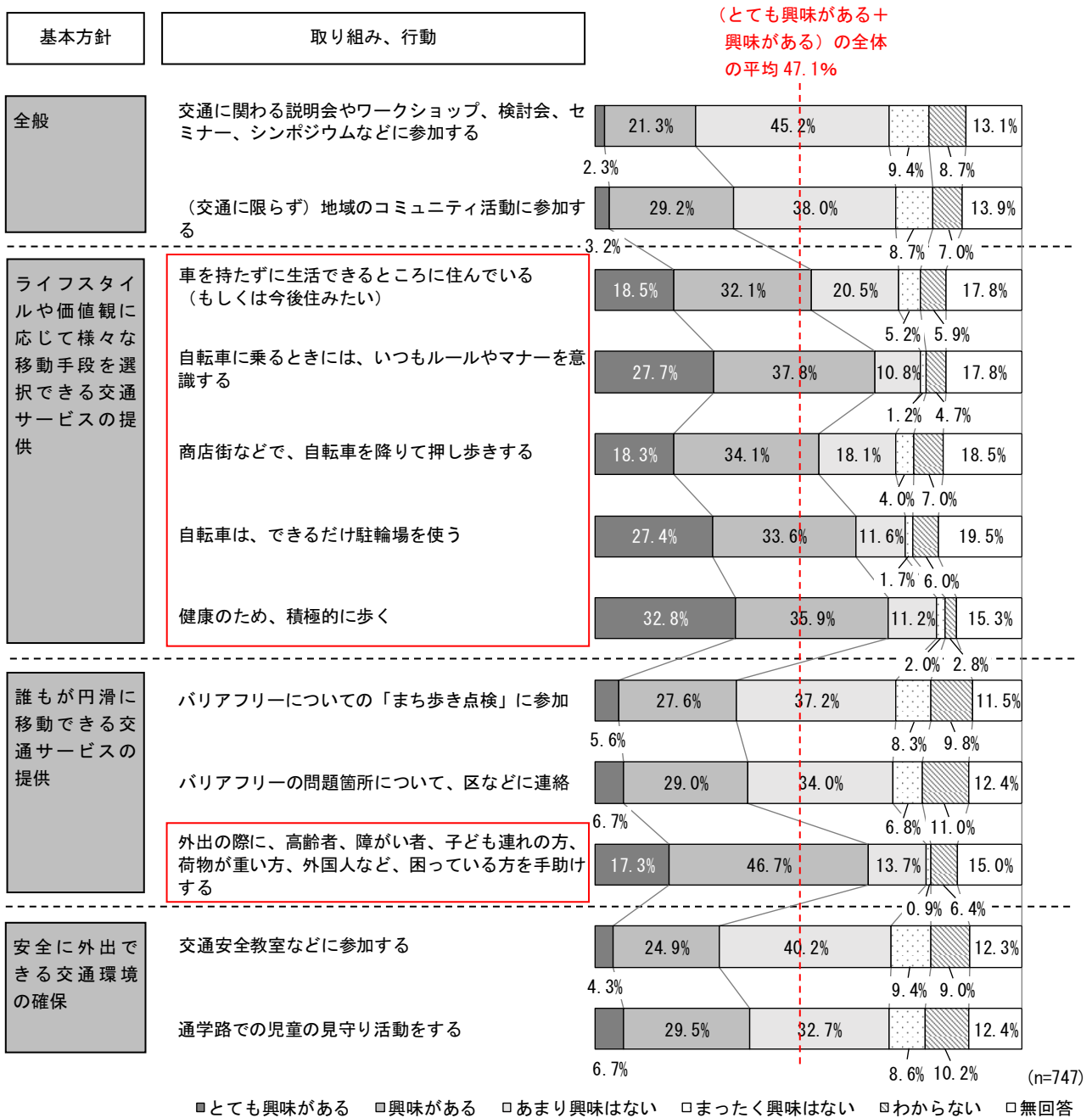


図 6-3 取り組みへの今後の参加意向 (全般、暮らし)

※全体の平均：それぞれの取り組みや行動について、今後参加したい(とても興味がある+興味がある)の回答割合を算出し、全体の平均を集計した。

※それぞれの施策の方向性について、今後参加したい(とても興味がある+興味がある)の回答割合が平均よりも高いものを、「今後の参加意向が高い」ものとして整理とした。

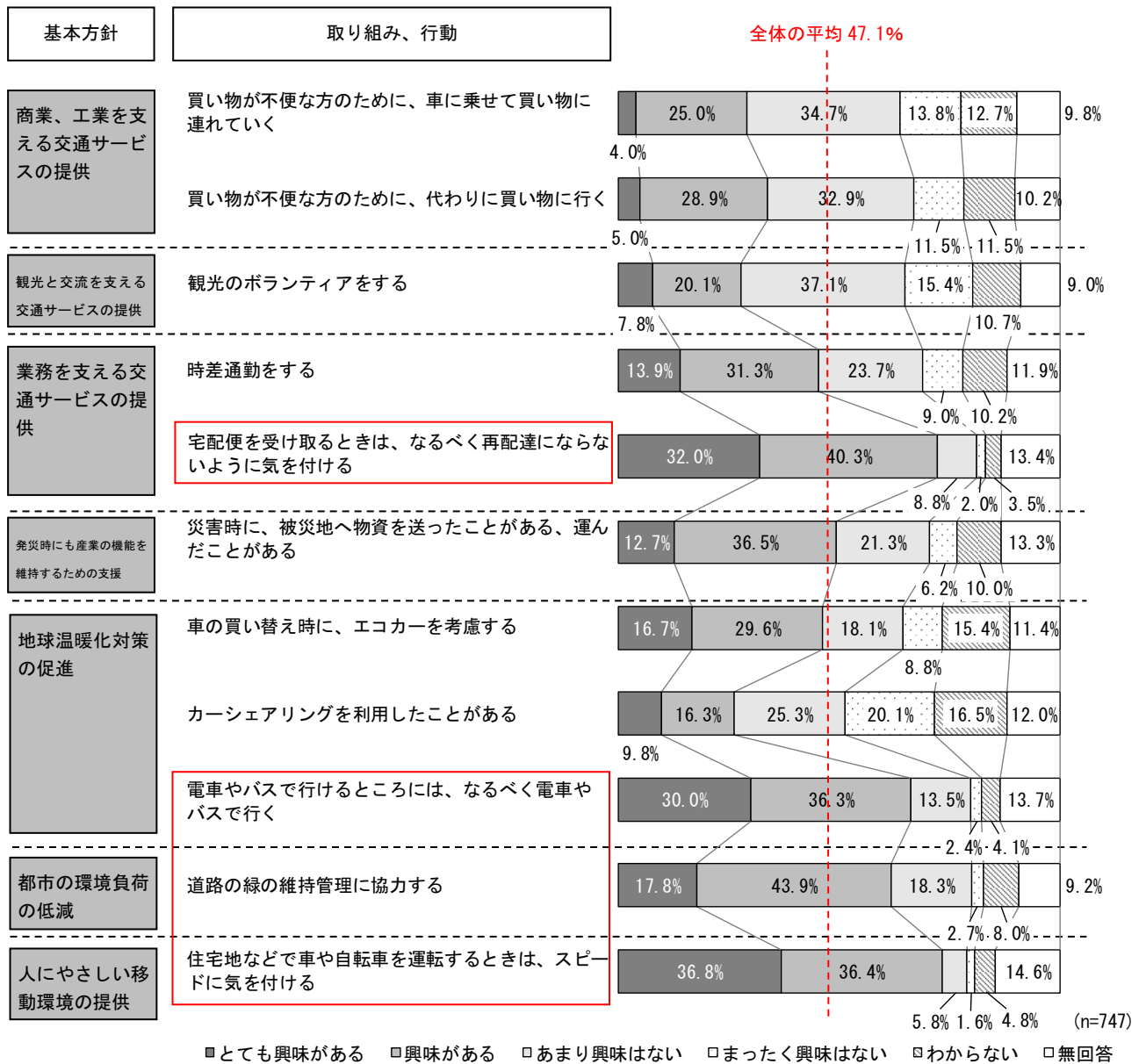


図 6-4 取り組みへの今後の参加意向（都市の活力、環境）

表 6-2 （参考）無回答を除いた「（交通に限らず）地域のコミュニティ活動に参加する」の割合

	とても興味がある+興味がある	合計（無回答を除く）	「とても興味がある+興味がある」の割合
（交通に限らず）地域のコミュニティ活動に参加する	242	643	37.6%

⇒ 大田区交通政策基本計画のモニタリング指標の現況値として使用

■今後の参加意向の得点化による比較

取り組みへの今後の参加意向について、取り組み間の比較を行うため、加重平均により得点化し、横棒グラフで表した。

- ・今後の参加意向について、取り組みや行動間の比較を行うため、加重平均により得点化した。
- ・その結果、得点の高い取り組みや行動は、選択肢ごとの集計（20 ページ参照）で整理した結果と同様、「車を持たずに生活できるところに住んでいる（もしくは今後住みたい）」、「自転車に乗るときには、いつもルールやマナーを意識する」、「商店街などで、自転車を降りて押し歩きする」、「自転車は、できるだけ駐輪場を使う」、「健康のため、積極的に歩く」、「外出の際に、高齢者、障がい者、子ども連れの方、荷物が重い方、外国人など、困っている方を手助けする」、「宅配便を受け取る時は、なるべく再配達にならないように気を付ける」、「電車やバスで行けるところには、なるべく電車やバスで行く」、「道路の緑の維持管理に協力する」、「住宅地などで車や自転車を運転するときは、スピードに気を付ける」が多い。

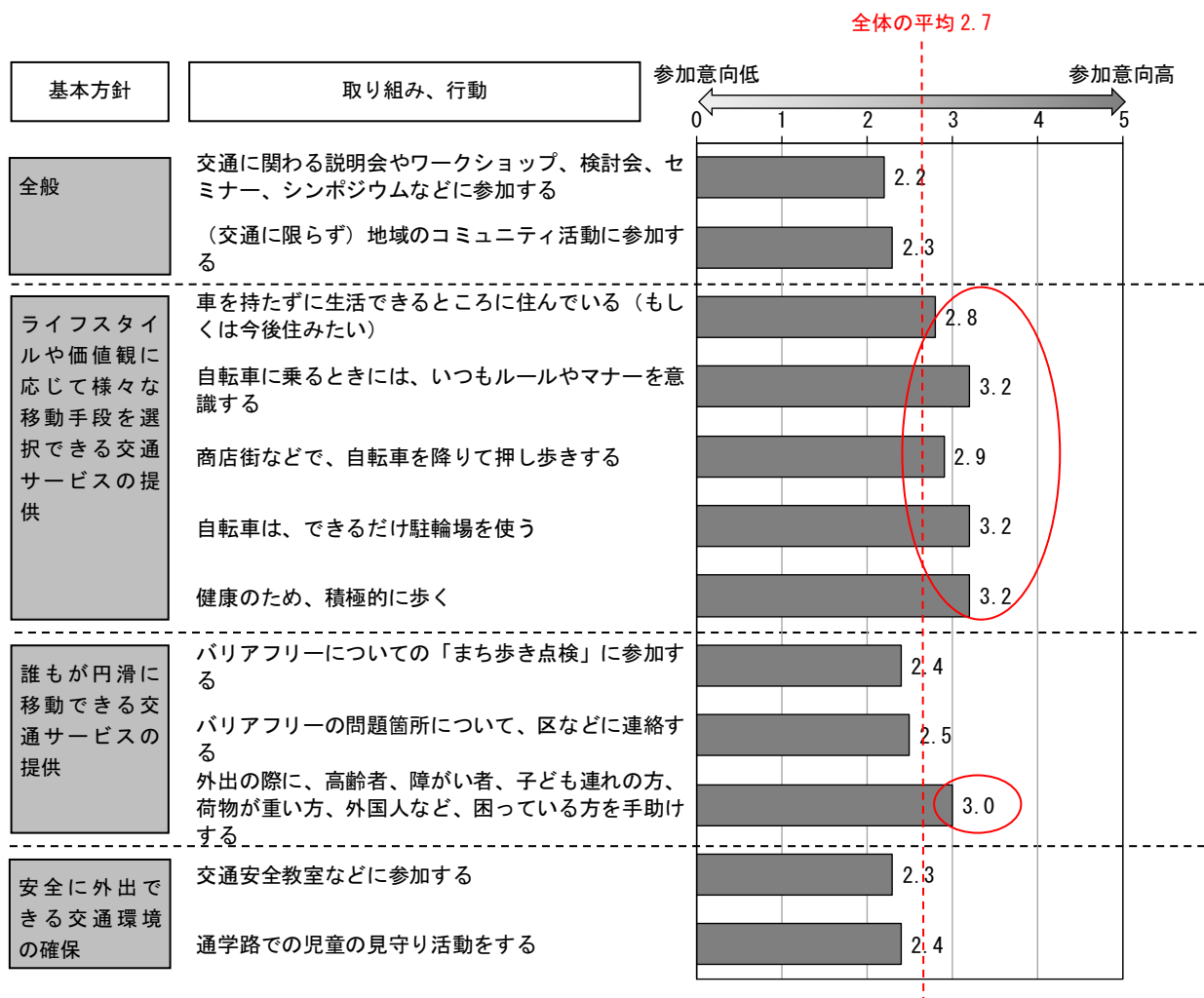


図 6-5 取り組みへの今後の参加意向の得点（全般、暮らし）

※交通に関わる取り組みの得点化の方法

- ・交通に関わる取り組みの得点 = (とても興味があるの回答者数 × 4点 + 興味があるの回答者数 × 3点 + あまり興味はないの回答者数 × 2点 + まったく興味はないの回答者数 × 1点) / 対象項目の回答者数 (わからない、無回答を除く)

※それぞれの施策の方向性について、平均よりも得点が高いものを今後の参加意向が高いものとして整理とした。

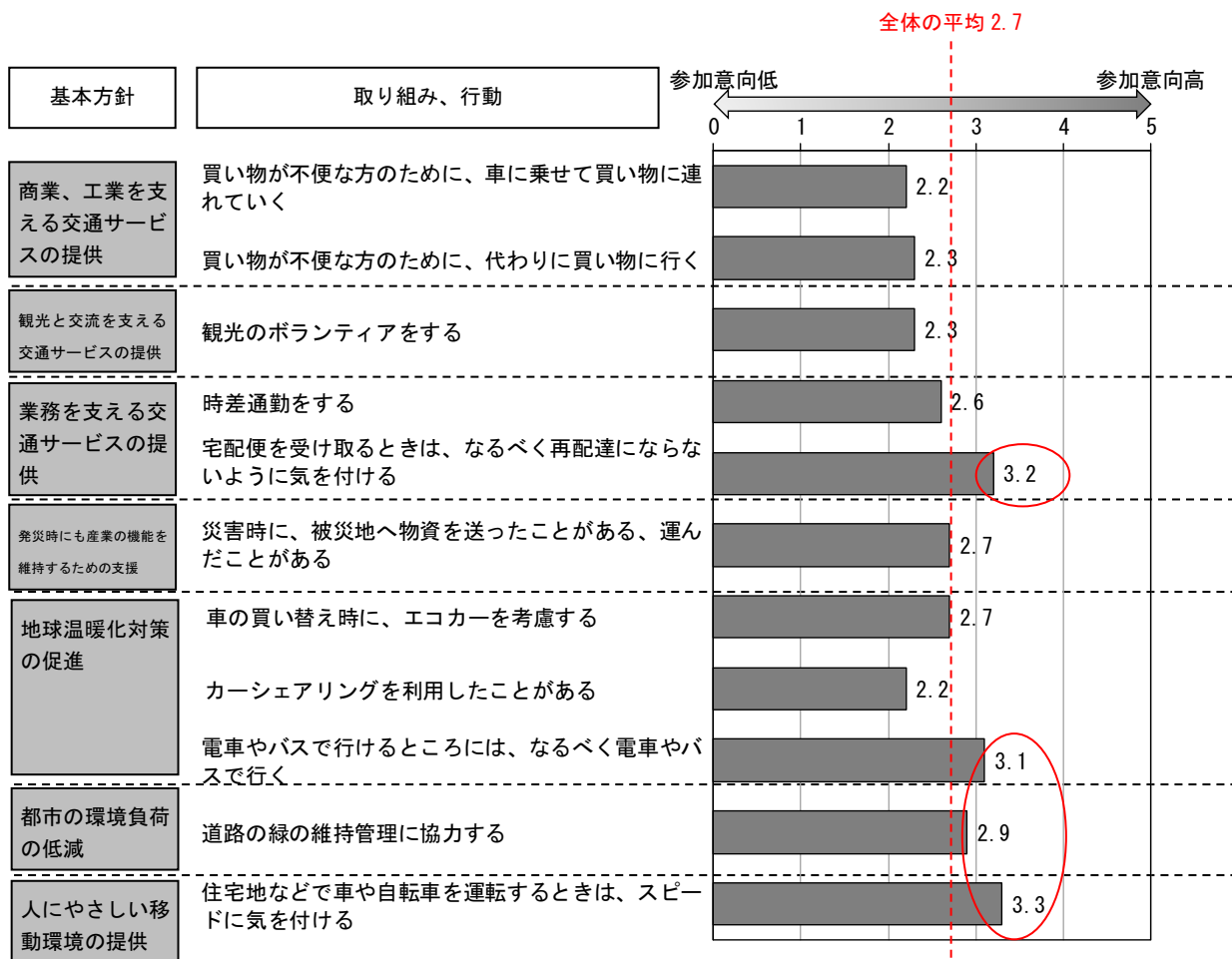


図 6-6 取り組みへの今後の参加意向の得点（都市の活力、環境）

表 6-3 取り組みへの今後の参加意向と得点（全般・暮らし）

目標	基本方針	取り組み、行動	とても興味がある		興味がある		あまり興味はない		まったく興味はない		わからない		無回答		合計		得点
			人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	
全般		交通に関わる説明会やワークショップ、検討会、セミナー、シンポジウムなどに参加する	17	2.3%	159	21.3%	338	45.2%	70	9.4%	65	8.7%	98	13.1%	747	100.0%	2.2
		(交通に限らず)地域のコミュニティ活動に参加する	24	3.2%	218	29.2%	284	38.0%	65	8.7%	52	7.0%	104	13.9%	747	100.0%	2.3
暮らし	ライフスタイルや価値観に応じて様々な移動手段を選択できる交通サービスの提供	車を持たずに生活できるところに住んでいる(もしくは今後住みたい)	138	18.5%	240	32.1%	153	20.5%	39	5.2%	44	5.9%	133	17.8%	747	100.0%	2.8
		自転車に乗るときには、いつもルールやマナーを意識する	207	27.7%	282	37.8%	81	10.8%	9	1.2%	35	4.7%	133	17.8%	747	100.0%	3.2
		商店街などで、自転車を降りて押し歩きする	137	18.3%	255	34.1%	135	18.1%	30	4.0%	52	7.0%	138	18.5%	747	100.0%	2.9
		自転車は、できるだけ駐輪場を使う	205	27.4%	251	33.6%	87	11.6%	13	1.7%	45	6.0%	146	19.5%	747	100.0%	3.2
		健康のため、積極的に歩く	245	32.8%	268	35.9%	84	11.2%	15	2.0%	21	2.8%	114	15.3%	747	100.0%	3.2
	誰もが円滑に移動できる交通サービスの提供	バリアフリーについての「まち歩き点検」に参加する	42	5.6%	206	27.6%	278	37.2%	62	8.3%	73	9.8%	86	11.5%	747	100.0%	2.4
		バリアフリーの問題箇所について、区などに連絡する	50	6.7%	217	29.0%	254	34.0%	51	6.8%	82	11.0%	93	12.4%	747	100.0%	2.5
	安全に外出できる交通環境の確保	外出の際に、高齢者、障がい者、子ども連れの方、荷物が重い方、外国人など、困っている方を手助けする	129	17.3%	349	46.7%	102	13.7%	7	0.9%	48	6.4%	112	15.0%	747	100.0%	3.0
		交通安全教室などに参加する	32	4.3%	186	24.9%	300	40.2%	70	9.4%	67	9.0%	92	12.3%	747	100.0%	2.3
		通学路での児童の見守り活動をする	50	6.7%	220	29.5%	244	32.7%	64	8.6%	76	10.2%	93	12.4%	747	100.0%	2.4

表 6-4 取り組みへの今後の参加意向と得点（都市の活力・環境）

目標	基本方針	取り組み、行動	とても興味がある		興味がある		あまり興味はない		まったく興味はない		わからない		無回答		合計		得点
			人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	
都市の活力	商業、工業を支える交通サービスの提供	買い物が必要な方のために、車に乗せて買い物に連れていく	30	4.0%	187	25.0%	259	34.7%	103	13.8%	95	12.7%	73	9.8%	747	100.0%	2.2
		買い物が必要な方のために、代わりに買い物に行く	37	5.0%	216	28.9%	246	32.9%	86	11.5%	86	11.5%	76	10.2%	747	100.0%	2.3
	観光と交流を支える交通サービスの提供	観光のボランティアをする	58	7.8%	150	20.1%	277	37.1%	115	15.4%	80	10.7%	67	9.0%	747	100.0%	2.3
	業務を支える交通サービスの提供	時差通勤をする	104	13.9%	234	31.3%	177	23.7%	67	9.0%	76	10.2%	89	11.9%	747	100.0%	2.6
		宅配便を受け取る時は、なるべく再配達にならないように気を付ける	239	32.0%	301	40.3%	66	8.8%	15	2.0%	26	3.5%	100	13.4%	747	100.0%	3.2
発災時にも産業の機能を維持するための支援	災害時に、被災地へ物資を送ったことがある、運んだことがある	95	12.7%	273	36.5%	159	21.3%	46	6.2%	75	10.0%	99	13.3%	747	100.0%	2.7	
環境	地球温暖化対策の促進	車の買い替え時に、エコカーを考慮する	125	16.7%	221	29.6%	135	18.1%	66	8.8%	115	15.4%	85	11.4%	747	100.0%	2.7
		カーシェアリングを利用したことがある	73	9.8%	122	16.3%	189	25.3%	150	20.1%	123	16.5%	90	12.0%	747	100.0%	2.2
		電車やバスで行けるところには、なるべく電車やバスで行く	224	30.0%	271	36.3%	101	13.5%	18	2.4%	31	4.1%	102	13.7%	747	100.0%	3.1
	都市の環境負荷の低減	道路の緑の維持管理に協力する	133	17.8%	328	43.9%	137	18.3%	20	2.7%	60	8.0%	69	9.2%	747	100.0%	2.9
人にやさしい移動環境の提供	住宅地などで車や自転車を運転するときは、スピードに気を付ける	275	36.8%	272	36.4%	43	5.8%	12	1.6%	36	4.8%	109	14.6%	747	100.0%	3.3	

7. 自由意見

問10 そのほか、交通について、区への要望やご意見などがございましたら、ご自由にお書きください。

・主な意見として、自転車・バイクについては「自転車のマナーが悪い（スピードの出し過ぎ、右側を走行等）」、「駐輪場の充実、料金・制限時間等の改善をしてほしい」、道路・歩道については「道路・歩道が狭い」、「道路・歩道の段差、傾斜、凹凸が多い」、鉄道・駅については「駅を改善してほしい（エレベーター・エスカレーターの設置等）」、安心・安全については「交通安全指導・教育を徹底してほしい」などの回答がみられる。

表 7-1 自由意見のまとめ

分類	回答数	主な意見	回答数
自転車・バイクについて	88	自転車のマナーが悪い（スピードの出し過ぎ、右側を走行等）	45
		駐輪場の充実、料金・制限時間等の改善をしてほしい	19
		自転車専用レーンを整備してほしい	7
		放置自転車の対策を強化してほしい	6
道路・歩道について	81	道路・歩道が狭い	18
		道路・歩道の段差、傾斜、凹凸が多い	10
		道路標識・道路標示を見やすくしてほしい	8
		無電柱化の整備を推進してほしい	7
		通行帯を区分してほしい（自動車、自転車、歩行者）	6
鉄道・駅について	45	駅を改善してほしい（エレベーター・エスカレーターの設置等）	11
		新空港線の整備を推進してほしい	10
		JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅を連絡してほしい	5
安心・安全について	27	交通安全指導・教育を徹底してほしい	23
		子どもの見守り運動を推進してほしい	2
バスについて	25	バス停を改善してほしい（移設、屋根の設置等）	7
		コミュニティバス・循環バス等を導入してほしい	7
		バス路線網を充実してほしい（ルート変更等）	4
自動車について	22	自動車のマナーが悪い（スピードの出し過ぎ、一時停止無視等）	7
		路上駐停車対策を強化してほしい	6
交通全般について	19	バリアフリー化を充実してほしい（駅、道路等）	4
		東西方向の交通を充実してほしい	4
		地域の交通が不便、充実してほしい	4
歩行者について	17	歩行者のマナーが悪い（信号無視、歩きスマホ等）	6
		歩きたばこへの対策を強化してほしい	4
羽田空港について	8	羽田空港へのアクセスを強化してほしい	5
環境について	5	歩道等の街路樹・植え込みの手入れをしてほしい	5
水上交通について	1	水上交通を充実してほしい	1
その他	50	区政への意見・要望	32
		アンケートについて	6
記入者数			252
意見数			369

※自由意見の記入者は252人、意見数は369件である。

※回答内容を分類して整理した。1人で複数の意見を回答している場合は、それぞれを1つの回答として集計している。

8. 調査結果のまとめ

1) 施策の方向性について

○施策の優先度

- ・「都市の活力」分野に比べて「暮らし」分野と「環境」分野の優先度が高い。
- ・公共交通の機能向上、自転車を利用する環境の充実、歩行者重視の道路空間づくり、ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進、道路や公共交通の防災性の強化、交通手段の転換等による環境負荷の低減、ヒートアイランド現象の改善等について、積極的に取り組むべきという回答が多い。

○取り組むべきではない理由

- ・「外国人のための移動の支援」に対する意見が最も多い。具体的には「外国人ではなく、地域住民を優先すべき」、「外国人増加による不安・懸念がある」などがある。
- ・次いで「水辺空間へのアクセス（交通の便）の強化」（必要性を感じない、他の施策を優先すべきなど）、「東京港へのアクセスの強化」（必要性がない、他の施策を優先すべきなど）、「次世代自動車による環境負荷の低減」（区として取り組む課題ではない、税金は有効に使うべきなど）などに対する回答が多い。

2) 交通に関わる満足の状態

- ・「暮らし」分野と「都市の活力」分野に比べて、「環境」分野の満足度が低い。

3) リーディングプロジェクトについて

- ・特に力を入れるべきリーディングプロジェクトとして、「安心・安全で災害に強いまちづくりを進めます」が最も要望が多い。
- ・次いで、「自転車の交通ルールやマナーの向上を図り、誰もが安全・安心に移動できる空間の整備を推進します」、「誰もが円滑に移動できるまちづくりを進めます」の順が多い。

4) 交通に関わる取り組みへの参加や行動について

○現在の参加状況

- ・交通に関わる取り組みや行動のうち、参加したことがある（あるいは実施したことがある）ものとしては、「宅配便を受け取るときは、なるべく再配達にならないように気を付ける」が最も多い。
- ・次いで「電車やバスで行けるところには、なるべく電車やバスで行く」、「住宅地などで車や自転車を運転するときは、スピードに気を付ける」の順が多い。

○今後の参加意向

- ・交通に関わる取り組みや行動について今後参加したい（あるいは実施したい）ものとしては、「車を持たずに生活できる場所に住んでいる（もしくは今後住みたい）」、「自転車に乗るときには、いつもルールやマナーを意識する」、「商店街などで、自転車を降りて押し歩きする」、「自転車は、できるだけ駐輪場を使う」、「健康のため、積極的に歩く」、「外出の際に、高齢者、障がい者、子ども連れの方、荷物が重い方、外国人など、困っている方を手助けする」、「宅配便を受け取るときは、なるべく再配達にならないように気を付ける」、「電車やバスで行けるところには、なるべく電車やバスで行く」、「道路の緑の維持管理に協力する」、「住宅地などで車や自転車を運転するときは、スピードに気を付ける」が多い。