

# 市民WEBアンケートの結果報告

令和5年3月23日  
神戸市都市局交通政策課

# WEBアンケートの概要

## ■調査目的

例年、交通手段別分担率を経年的に把握するために、特定日の移動実態について調査している。R4年度は、新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化やポータルループの利用に関する項目を追加して実施。

## ■調査期間

令和4年10月20日(木)～10月24日(月)

## ■調査対象

特定日（令和4年10月19日(水)）に外出した、15歳以上の神戸市民

## ■サンプル回収数

1,197件

神戸市人口（住民基本台帳R4.7.31時点）

	男性	女性	合計
15～19歳	34,657	33,256	67,913
20～29歳	76,030	78,190	154,220
30～39歳	79,020	81,479	160,499
40～49歳	102,837	109,739	212,576
50～59歳	105,516	111,645	217,161
60歳以上	228,079	296,874	524,953
合計	626,139	711,183	1,337,322

目標サンプル数

	男性	女性	合計
15～19歳	26	25	51
20～29歳	57	58	115
30～39歳	59	61	120
40～49歳	77	82	159
50～59歳	79	83	162
60歳以上	171	222	393
合計	469	531	1,000

回収サンプル数

	男性	女性	合計
15～19歳	30	28	58
20～29歳	67	66	133
30～39歳	71	73	144
40～49歳	93	103	196
50～59歳	94	100	194
60歳以上	207	265	472
合計	562	635	1,197

差

	男性	女性	合計
15～19歳	4	3	7
20～29歳	10	8	18
30～39歳	12	12	24
40～49歳	16	21	37
50～59歳	15	17	32
60歳以上	36	43	79
合計	93	104	197

## 報告内容（調査結果より抜粋）

### 1. 市内の新型コロナウイルス感染状況

- (1) 1年間の感染状況
- (2) アンケート調査時点における感染状況

### 2. 単純集計結果（R1～R4の4ヵ年比較）

- (1) 1日のトリップ数
- (2) 外出目的
- (3) 代表交通手段

### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

- (1) 外出頻度の変化
- (2) 交通手段の変化
- (3) アフターコロナの公共交通機関利用
- (4) 生活様式の変化

### (5) アフターコロナの生活様式

- (6) 生活様式の変化と新型コロナ禍前後での外出頻度
- (7) 生活様式の変化と新型コロナ禍前後での交通手段

### 4. 市内の公共交通機関に対する満足度

- (1) 単純集計
- (2) 居住地とのクロス集計
- (3) 年齢とのクロス集計

### 5. まちの活性化に向けた取組の認知度

- (1) 単純集計
- (2) 居住地とのクロス集計

# 1. 市内の新型コロナウイルス感染状況

## (1) 1年間の感染状況

<兵庫県下の状況>

令和3年4月5日～4月22日	まん延防止等重点措置区域
令和3年4月23日～6月20日	緊急事態措置実施区域
令和3年6月21日～7月11日	まん延防止等重点措置区域
令和3年8月2日～8月19日	まん延防止等重点措置区域
令和3年8月20日～9月30日	緊急事態措置実施区域
令和4年1月27日～3月21日	まん延防止等重点措置区域

### 新規感染者数の推移



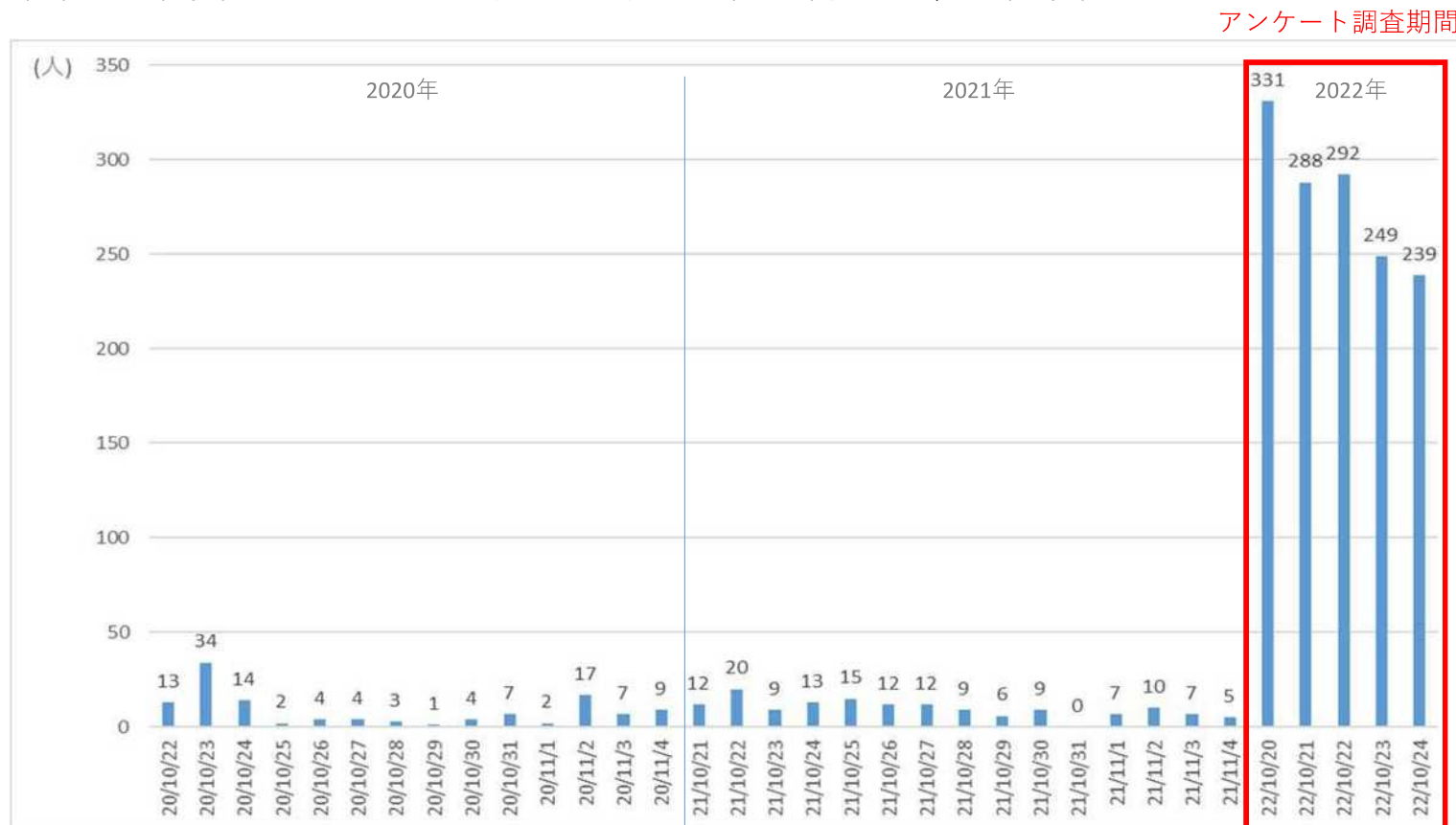
2022年3月29日～2023年2月27日までの神戸市内の新型コロナウイルス新規感染者数の推移（週単位）※神戸市HPより

# 1. 市内の新型コロナウイルス感染状況

## (2) アンケート調査時点における感染状況

アンケート調査期間（令和4年10月20日～10月24日）における新型コロナウイルス感染症の市内新規感染者数は、平均約280人/日程度であった。

※令和3年度のアンケート調査期間は平均約10人/日程度



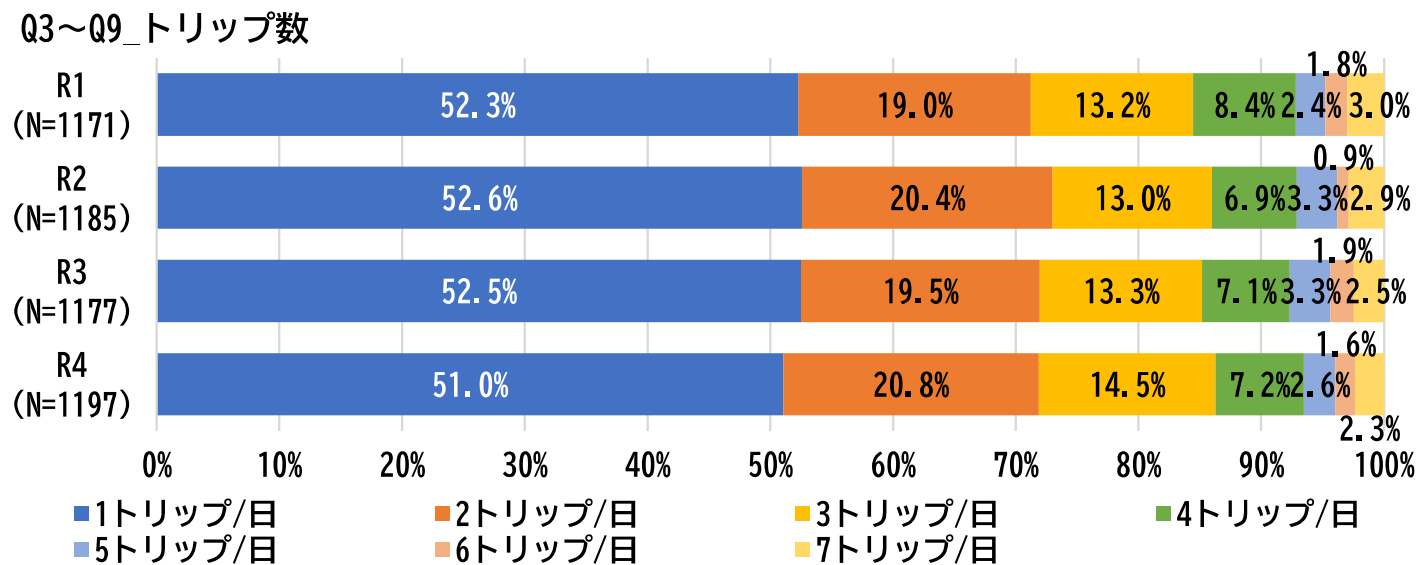
2020年～2022年アンケート調査期間の神戸市内の新型コロナウイルス新規感染者数の推移（日単位）※神戸市HPより

## 2. 単純集計結果（R1～R4の比較）

### （1）1日のトリップ数

特異日のトリップ数について、R1～R4調査を比較すると、ほぼ同程度の推移であった。

1人あたりのトリップ数の平均値で比較すると、H22PT調査2.22トリップ/日、R1調査では2.07トリップ/日、R2調査では2.02トリップ/日、R3調査では2.05トリップ/日となっており、R4調査では2.04トリップ/日とコロナ前より少なくなっている。



## 2. 単純集計結果（R1～R4の比較）

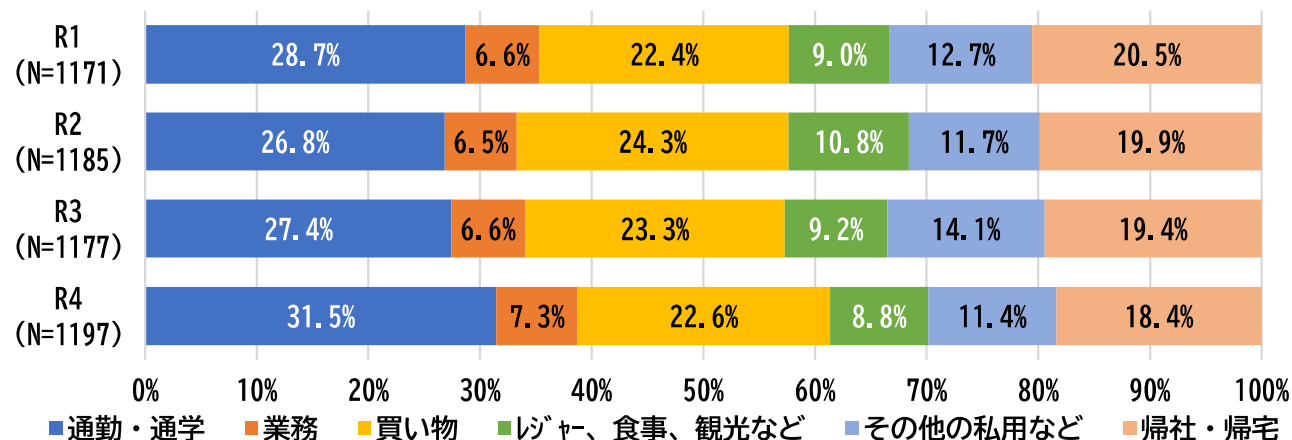
### （2）外出目的

特定日の外出目的について、R1調査とR4調査を比較すると、R4調査は「通勤・通学」（+2.8ポイント）の割合が大きくなっており、逆に「帰社・帰宅」（-2.2ポイント）の割合が小さくなっている。

R2調査とR4調査を比較すると、R4調査は「通勤・通学」（+4.6ポイント）の割合が大きくなっており、逆に「レジャー、食事、観光など」（-2.0ポイント）の割合が小さくなっている。

R3調査とR4調査を比較すると、R4調査は「通勤・通学」（+4.1ポイント）の割合が大きくなっており、逆に「その他の私用（病院、習い事、私的な会合、送迎など）」（-2.7ポイント）の割合が小さくなっている。

Q3-3～Q9-3\_目的



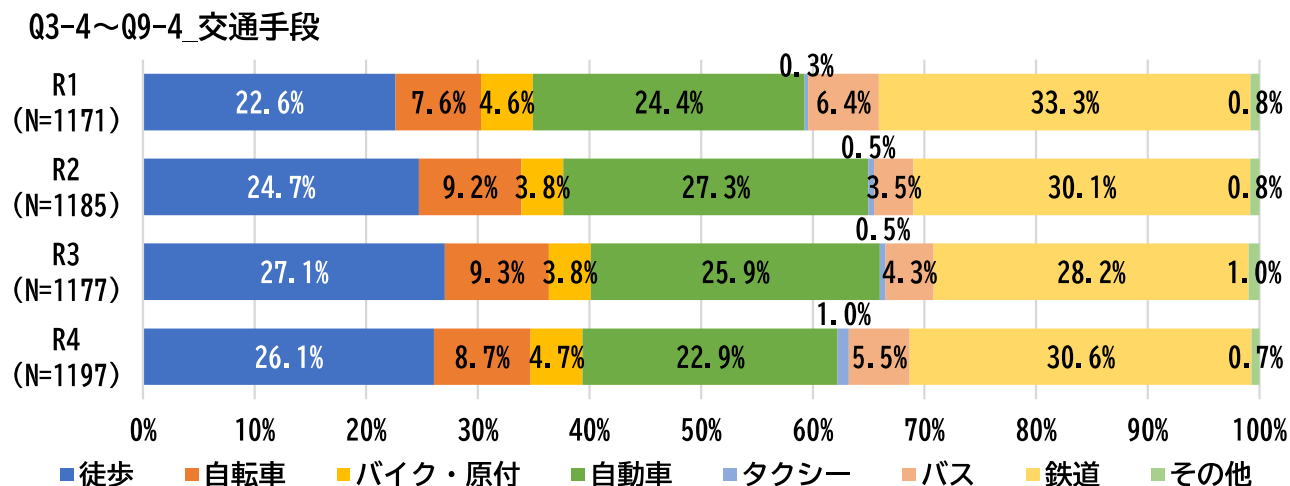
## 2. 単純集計結果（R1～R4の比較）

### （3）代表交通手段

特定日の代表交通手段について、R1調査とR4調査を比較すると、R4調査は「徒歩」（+3.4ポイント）の割合が大きくなっており、逆に「鉄道」（-2.7ポイント）の割合が小さくなっている。

R2調査とR4調査を比較すると、R4調査は「バス」（+1.9ポイント）の割合が大きくなっており、逆に「自動車」（-4.5ポイント）の割合が小さくなっている。

R3調査とR4調査を比較すると、R4調査は「鉄道」（+2.4ポイント）の割合が大きくなっており、逆に「自動車」（-3.0ポイント）の割合が小さくなっている。



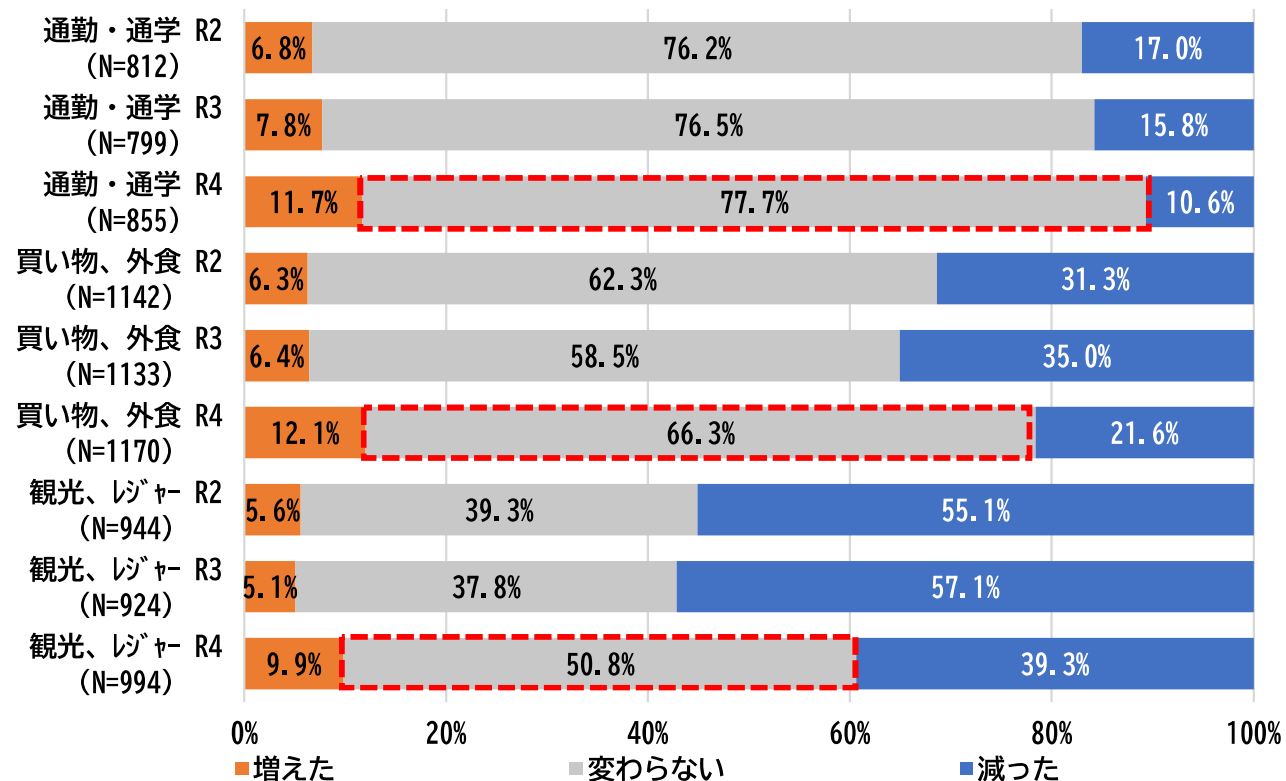


### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (1) 外出頻度の変化

令和4年10月1日～15日の行動について、R4調査ではいずれの目的でも、「変わらない」が最も多く過半数を占めている。

Q19-1\_新型コロナ禍前後の外出頻度の変化  
(「この目的の外出はしていない」を除く)

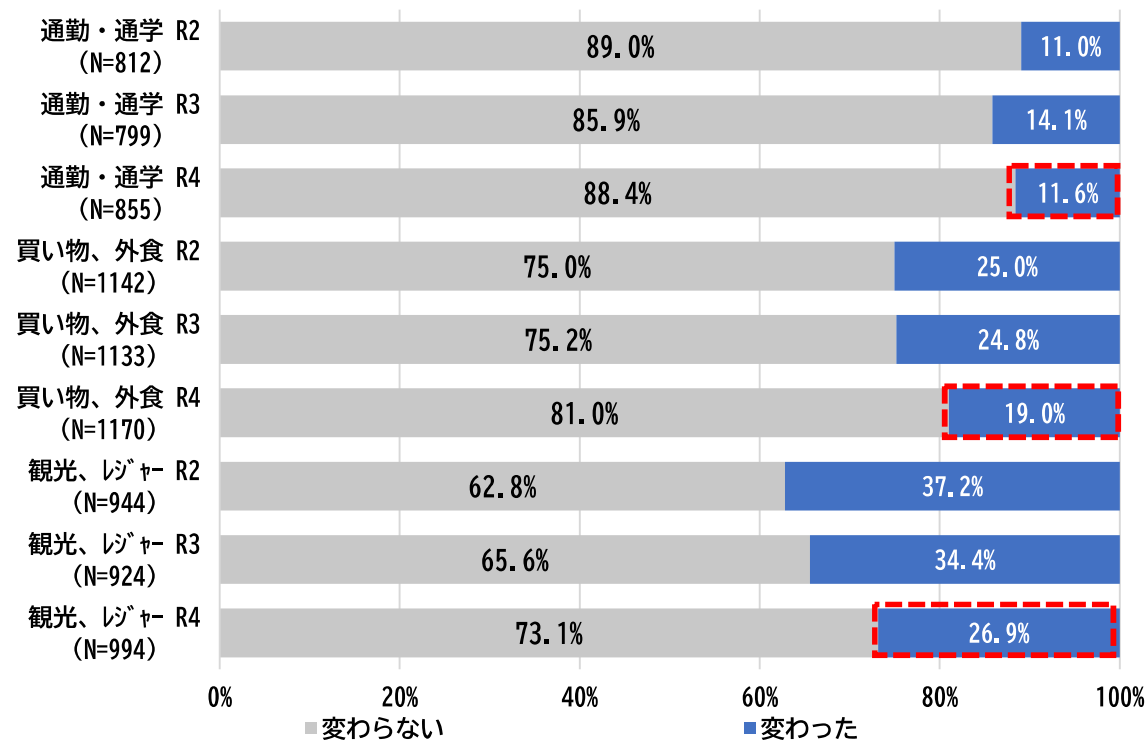


### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (2) 交通手段の変化

令和4年10月1日～15日の行動について、R4調査ではいずれの目的でも交通手段は「変わらない」が過半数を占めているが、交通手段が「変わった」割合は『観光、レジャー』（27%）、『買い物、外食』（19%）、『通勤・通学』（12%）の順に多い。

Q19-2\_新型コロナ禍前後の交通手段の変化



### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (2) 交通手段の変化

R4調査では、「それぞれの目的ごとの交通手段は何から何に変わりましたか。（前問で、「変わった」と回答した人のみ）」の問に対し、『買い物、外食』・『観光、レジャー』は「公共交通→自動車」が最も多く、『通勤・通学』は「公共交通→徒歩」「徒歩→公共交通」が最も多くなっている。

いずれの目的でも、新型コロナウイルスの影響により公共交通機関から別の交通手段に変更した人が多い。

目的	年次	1位	2位	3位
通勤・通学	R2調査	公共交通→徒歩 (28.1%)	徒歩→公共交通 (22.5%)	公共交通→自動車 (20.2%)
通勤・通学	R3調査	公共交通→自動車 (30.1%)	公共交通→徒歩 (27.4%)	徒歩→公共交通 (11.5%)
通勤・通学	R4調査	公共交通→徒歩 (20.2%)	徒歩→公共交通 (20.2%)	公共交通→自動車 (19.2%)
買い物、外食	R2調査	公共交通→自動車 (28.0%)	公共交通→徒歩 (23.4%)	徒歩→公共交通 (10.8%)
買い物、外食	R3調査	公共交通→自動車 (26.3%)	公共交通→徒歩 (19.6%)	自動車→徒歩 (10.3%)
買い物、外食	R4調査	公共交通→自動車 (21.2%)	公共交通→徒歩 (13.5%)	自動車→徒歩 (12.6%)
観光、レジャー	R2調査	公共交通→自動車 (47.6%)	公共交通→徒歩 (16.5%)	徒歩→公共交通 (7.1%)
観光、レジャー	R3調査	公共交通→自動車 (49.1%)	公共交通→徒歩 (17.3%)	自動車→公共交通 (8.8%)
観光、レジャー	R4調査	公共交通→自動車 (40.4%)	自動車→公共交通 (15.4%)	徒歩→公共交通 (10.9%)

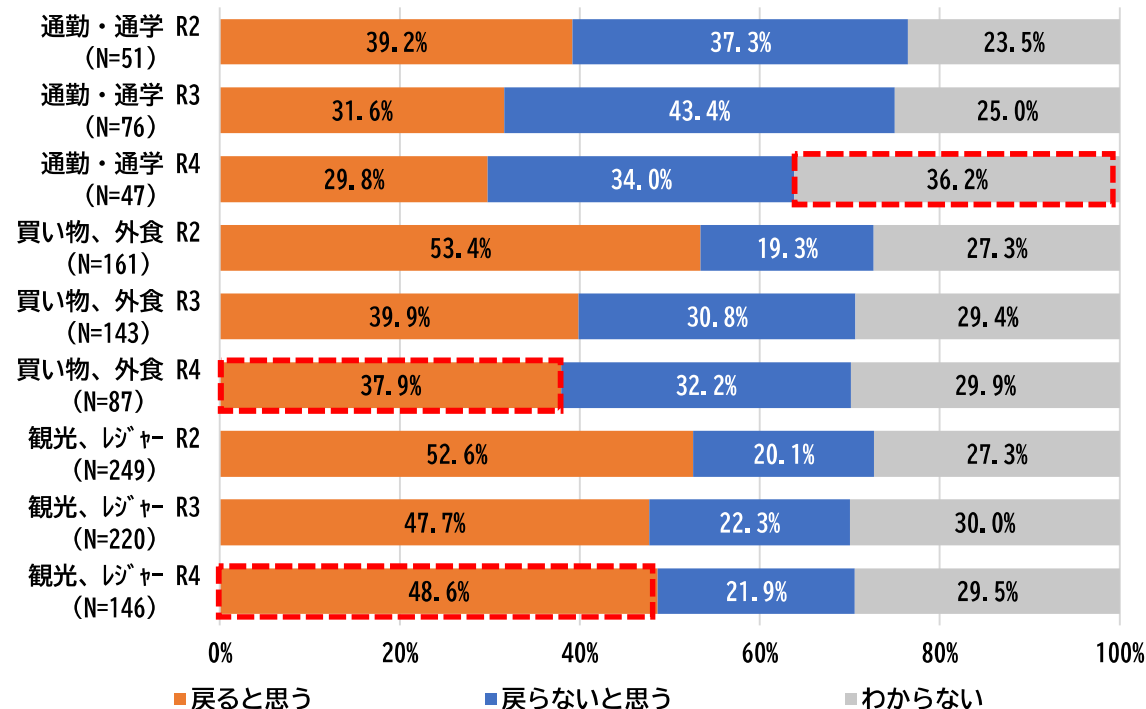
※ 「徒歩→公共交通」や「自動車→徒歩」、「自動車→公共交通」を選んだ方は、交通手段だけでなく、通勤・通学先や買い物先、観光地などの目的地も変わった可能性もある。

### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (3) アフターコロナの公共交通機関利用

「新型コロナウイルス感染拡大の影響が収まれば、それぞれの目的ごとの交通手段は元の公共交通機関に戻ると思いませんか。（前問で「公共交通機関→自動車orバイク・原付or自転車or徒歩」に変わったと回答した人のみ）」の問に対し、R4調査では『買い物、外食』・『観光、レジャー』は「戻ると思う」が約4～5割、『通勤・通学』の割合は「わからない」が約4割となっている。

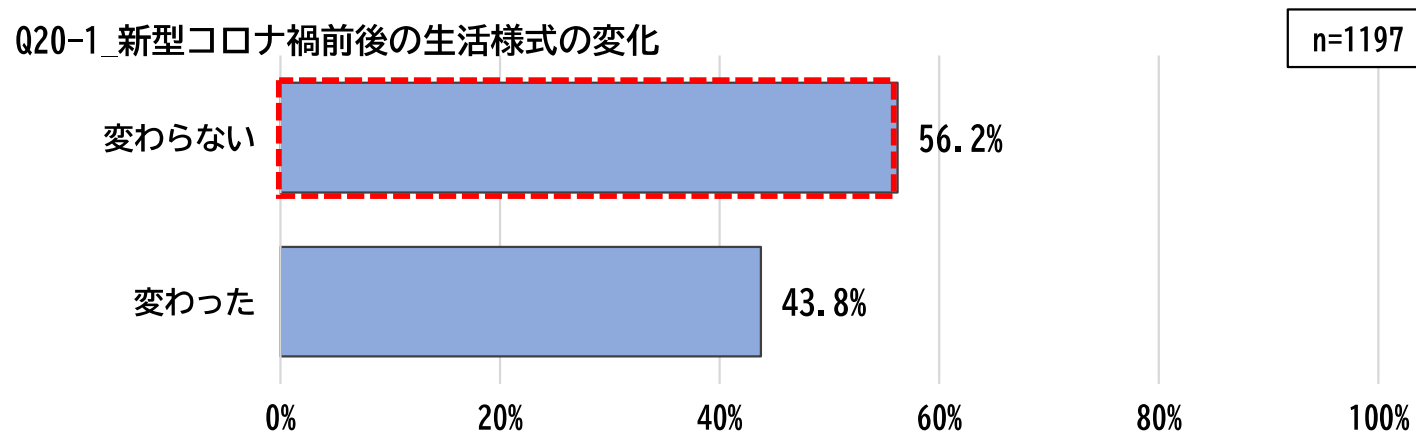
Q19-5\_新型コロナウイルスの影響が収まったあとの交通手段の変化  
(新型コロナ禍前の交通手段：公共交通機関から交通手段の変化あり)



### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (4) 生活様式の変化

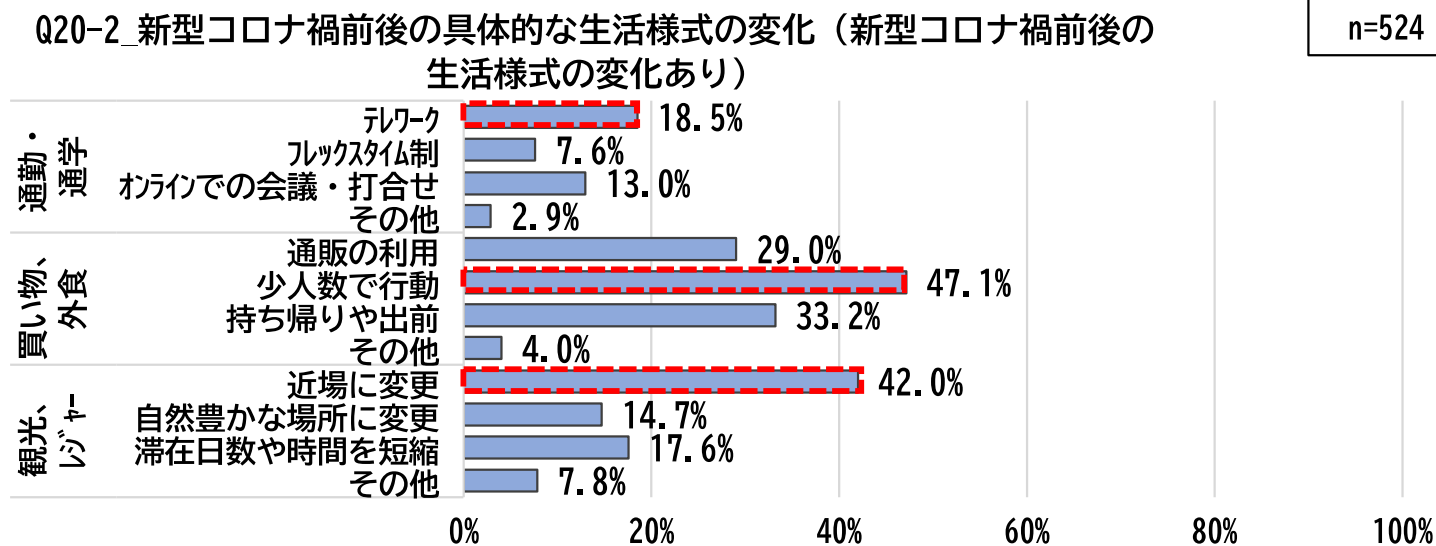
令和4年10月1日～15日の生活様式について、「変わらない」が最も多く、56.2%となっている。



### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (4) 生活様式の変化

「生活様式の変化について、具体的な内容を選んでください（前問で、「変わった」と回答した人のみ）」の問に対し、『通勤・通学』は「テレワーク（在宅勤務）」が18.5%と最も多く、『買い物、外食』は「少人数で行動」が47.1%と最も多く、『観光、レジャー』は「近場に変更」が42.0%と最も多くなっている。



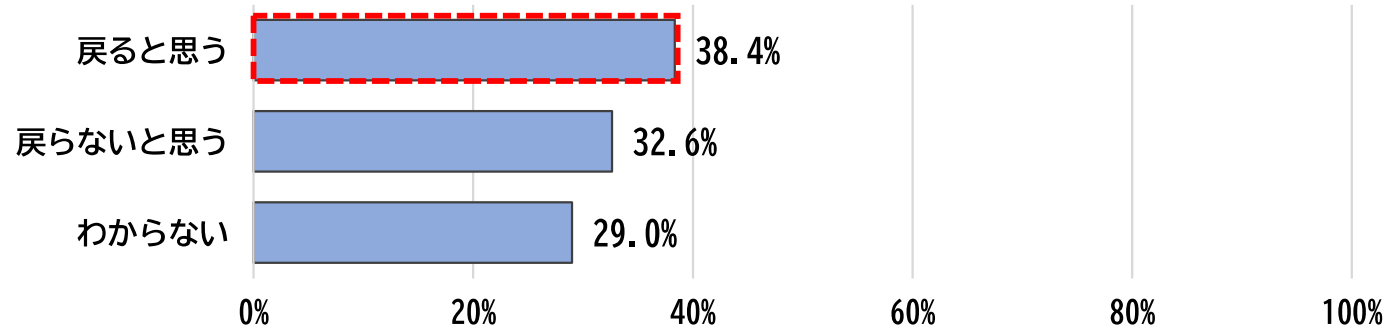
### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (5) アフターコロナの生活様式

「新型コロナウイルス感染拡大の影響が収まれば、生活様式は元に戻るとお思いますか。（新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化について「変わった」と回答した人のみ）」の問に対し、「戻ると思う」が38.4%と最も多くなっている。

Q20-3\_新型コロナウイルスの影響が収まったあとの生活様式の変化（新型コロナウイルス禍前後の生活様式の変化あり）

n=524

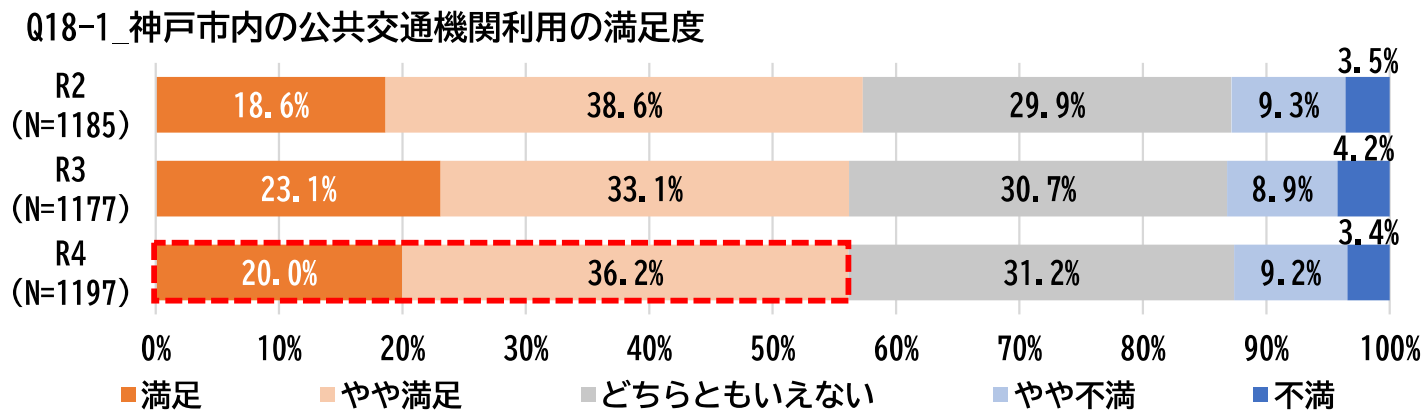


## 4. 市内の公共交通機関に対する満足度

### (1) 単純集計

R4調査は「やや満足」が36.2%と最も多く、次いで「どちらともいえない」が31.2%、さらに「満足」が20.0%と続いている。

また、「満足」・「やや満足」の回答者割合の合計は、R2調査が57.3%、R3調査が56.2%、R4調査が56.1%となっており、R4調査は、R2調査より-1.2ポイント小さく、R3調査より-0.1ポイント小さくなっている。





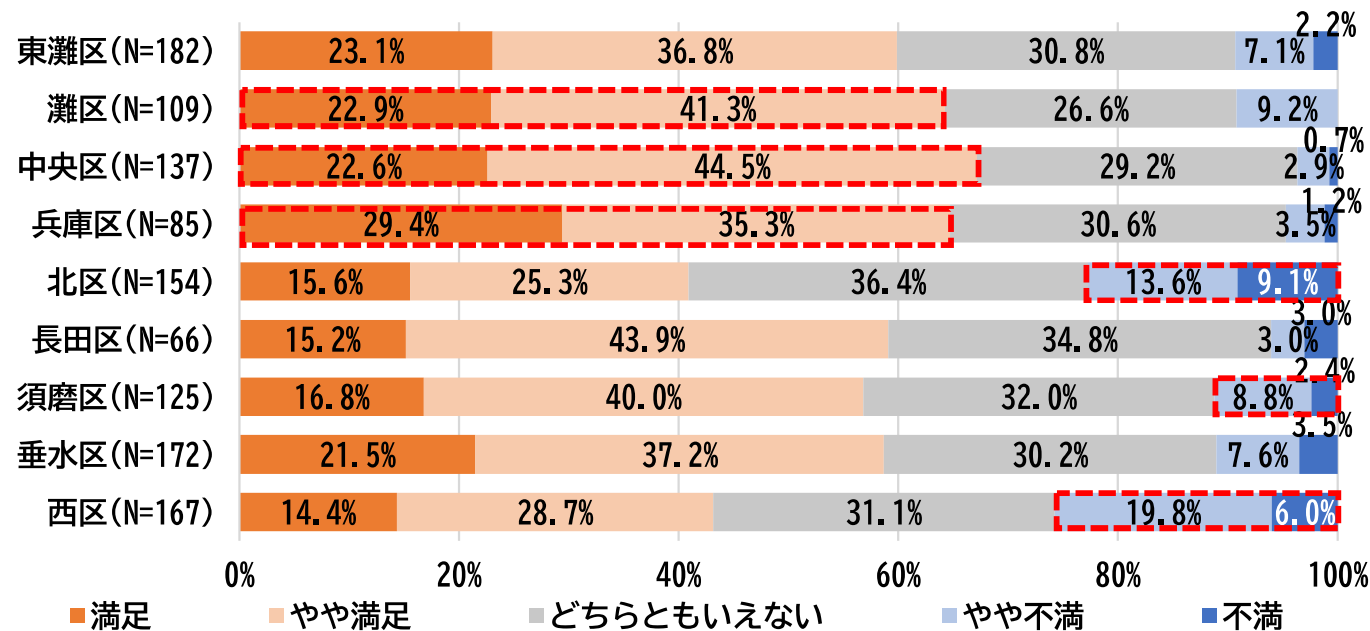
## 4. 市内の公共交通機関に対する満足度

### (2) 居住地とのクロス集計

「満足」あるいは「やや満足」と回答した割合は『中央区』が67.2%と最も多く、次いで『兵庫区』が64.7%、さらに『灘区』が64.2%と続いている。

逆に「不満」あるいは「やや不満」と回答した割合は『西区』が25.7%と最も多く、次いで『北区』が22.7%、さらに『須磨区』が11.2%と続いている。

Q18-1\_神戸市内の公共交通機関利用の満足度×SC2\_居住地

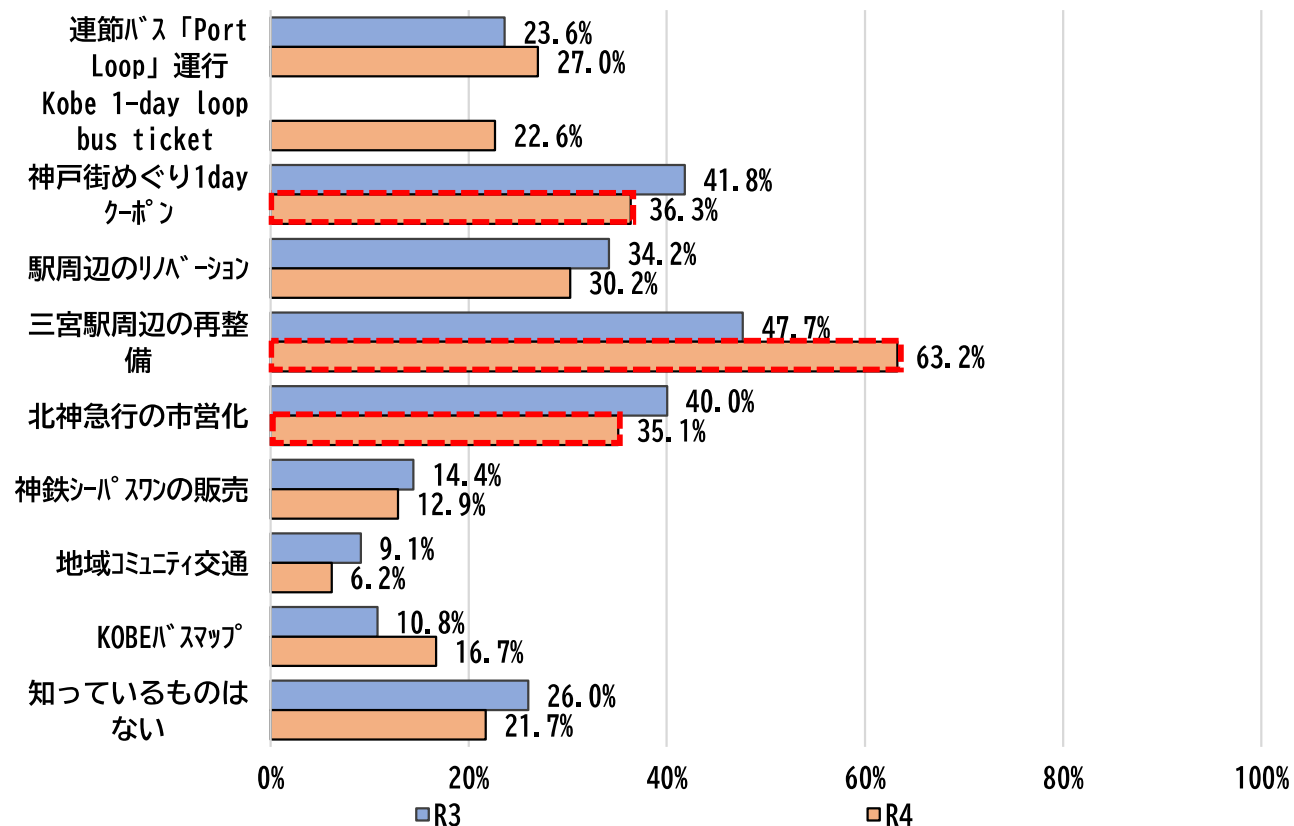


## 5. まちの活性化に向けた取組の認知度

### (1) 単純集計

まちの活性化に向けた取組の認知度について、R4調査は「三宮駅周辺の再整備」が63.2%と最も多く、次いで「神戸街めぐり1dayクーポン」が36.3%、さらに「北神急行の市営化」が35.1%となっている。

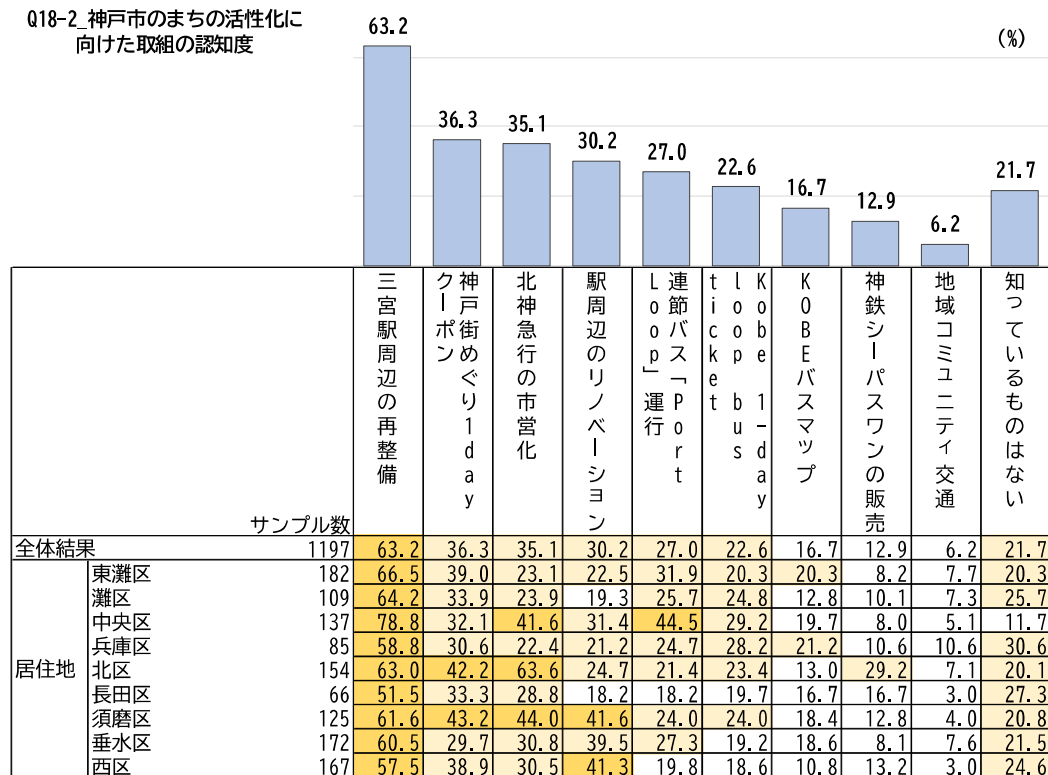
Q18-2\_神戸市のまちの活性化に向けた取組の認知度



## 5. まちの活性化に向けた取組の認知度

### (2) 居住地とのクロス集計

最も認知度が高い取組をみると、『北区』以外の区は「三宮駅周辺の再整備」、『北区』は「北神急行の市営化」となっている。



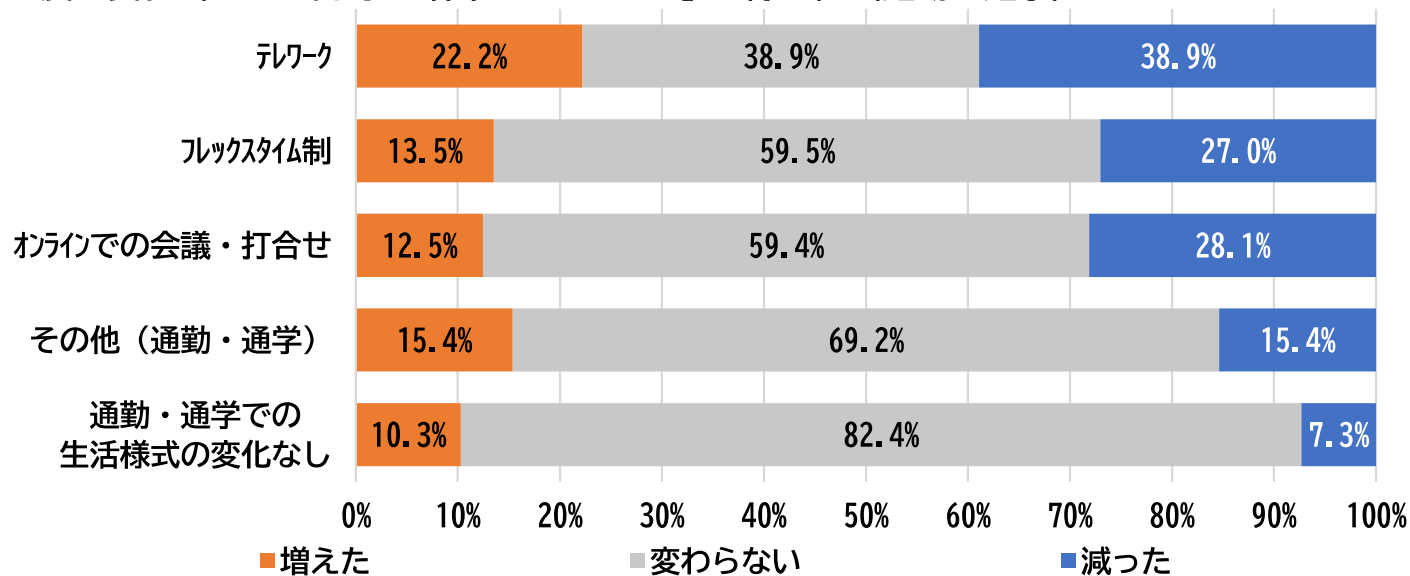
### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (6) 生活様式の変化と新型コロナ禍前後での外出頻度

新型コロナウイルス感染症による通勤・通学における生活様式の変化のうち、テレワークを行うようになった方が、コロナ禍前後での外出頻度が減少したと回答している割合が最も多い。また、生活様式の変化がない方が、外出頻度が変わらないと回答している割合が最も多い。

Q20-2\_新型コロナ禍前後の具体的な生活様式の変化（新型コロナ禍前後の生活様式の変化あり）（通勤・通学）×Q19-1\_新型コロナ禍前後の外出頻度の変化（「この目的の外出はしていない」を除く）（通勤・通学）

n=711



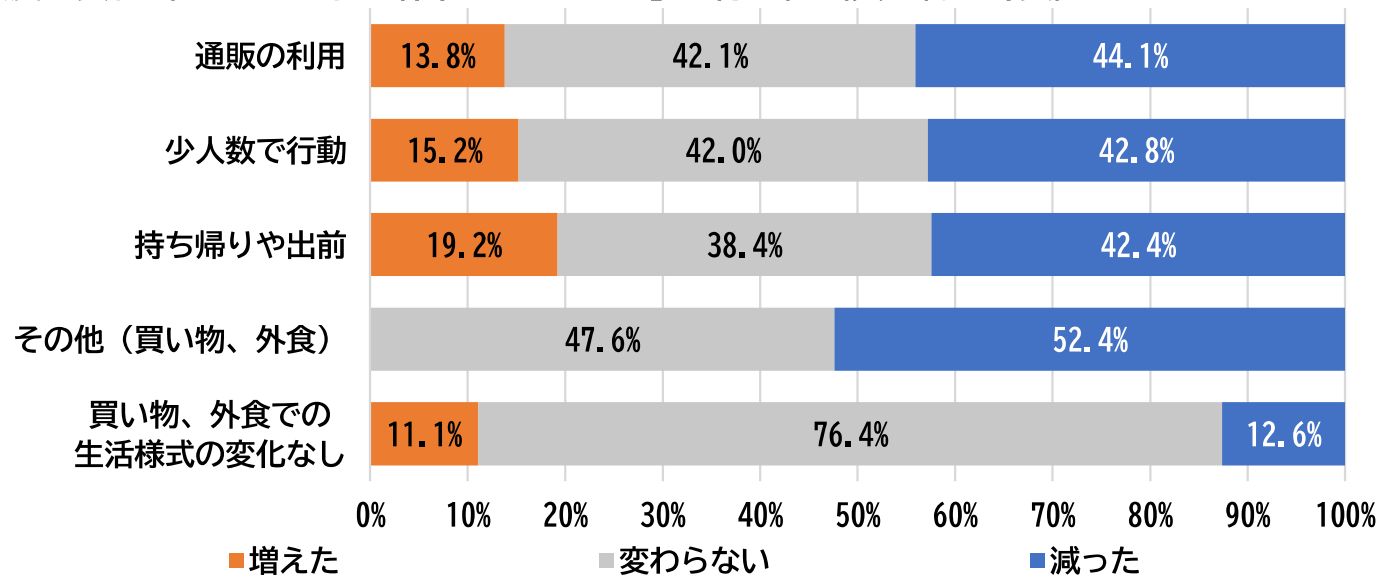
### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (6) 生活様式の変化と新型コロナ禍前後での外出頻度

新型コロナウイルス感染症による買い物・外食における生活様式の変化のうち、コロナ禍前後での外出頻度が減少したと回答している割合に大きな差は見られない。また、生活様式の変化がない方が、外出頻度が変わらないと回答している割合が最も多い。

Q20-2\_新型コロナ禍前後の具体的な生活様式の変化（新型コロナ禍前後の生活様式の変化あり）（買い物、外食）×Q19-1\_新型コロナ禍前後の外出頻度の変化（「この目的の外出はしていない」を除く）（買い物、外食）

n=1170



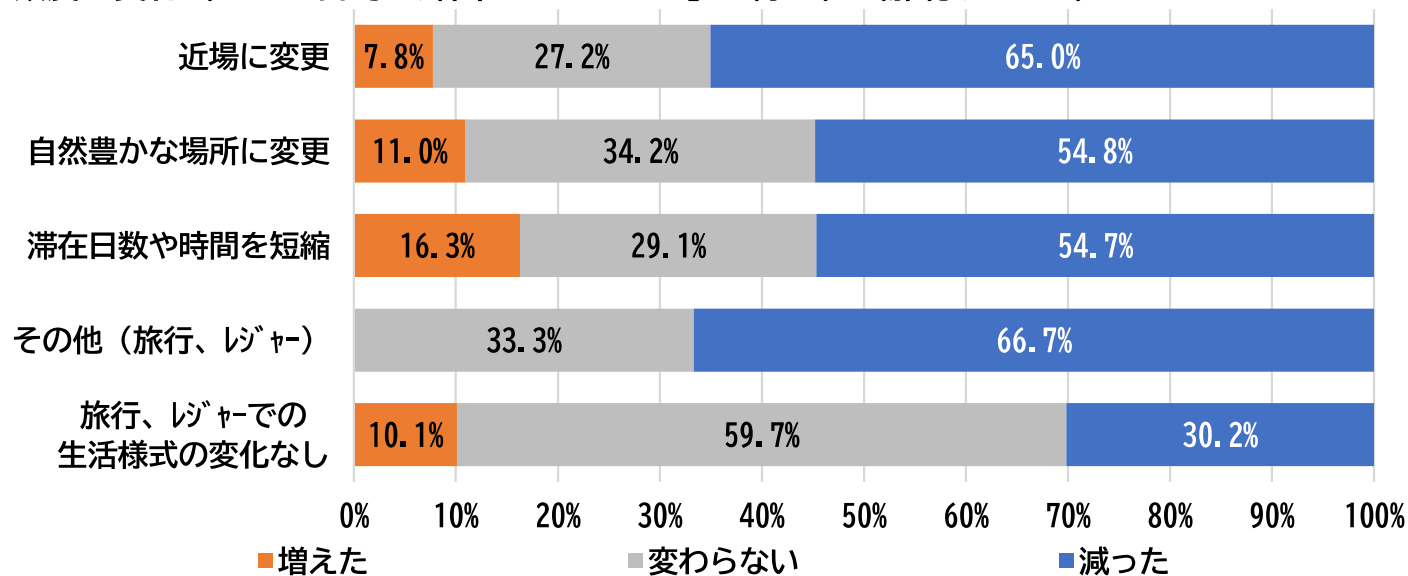
### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (6) 生活様式の変化と新型コロナ禍前後での外出頻度

新型コロナウイルス感染症による旅行・レジャーにおける生活様式の変化のうち、近場に変更した方が、コロナ禍前後での外出頻度が減少したと回答している割合が最も多い。また、生活様式の変化がない方が、外出頻度が変わらないと回答している割合が最も多い。

Q20-2\_新型コロナ禍前後の具体的な生活様式の変化（新型コロナ禍前後の生活様式の変化あり）（旅行、レジャー）×Q19-1\_新型コロナ禍前後の外出頻度の変化（「この目的の外出はしていない」を除く）（旅行、レジャー）

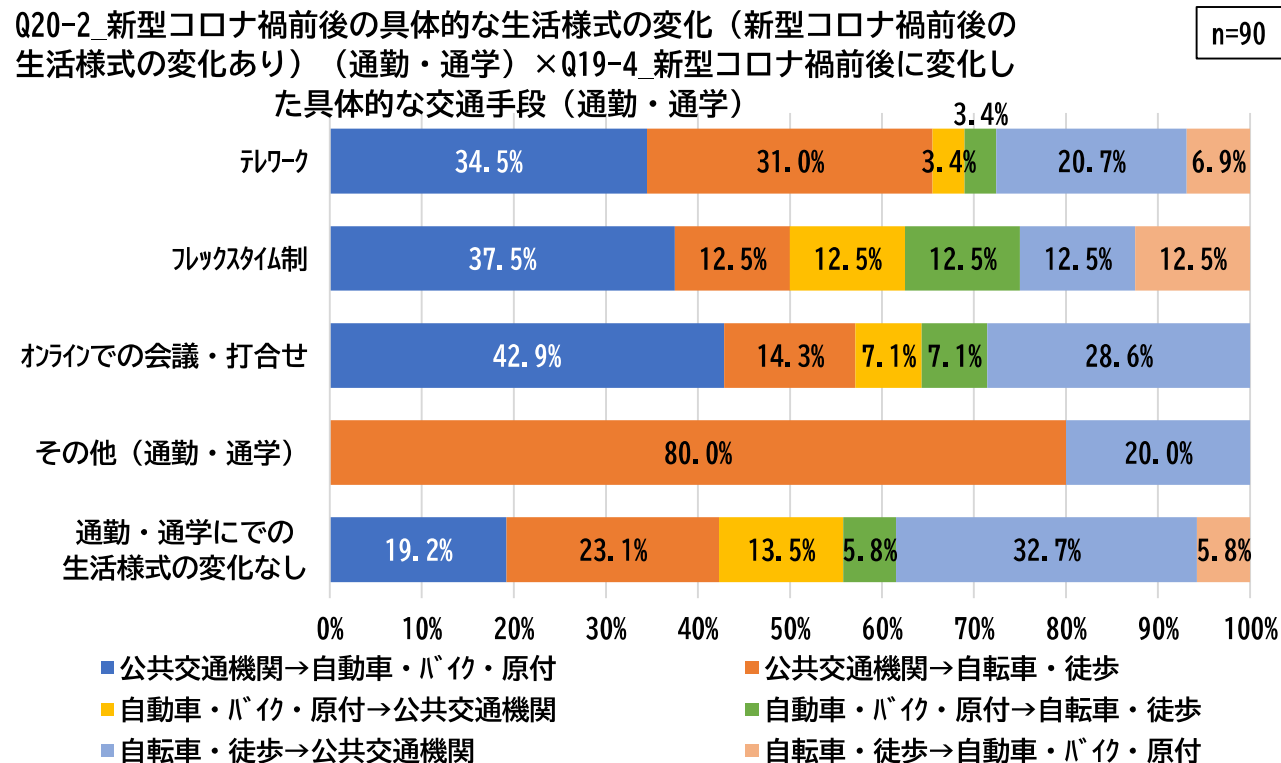
n=994



### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (7) 生活様式の変化と新型コロナ禍前後での交通手段

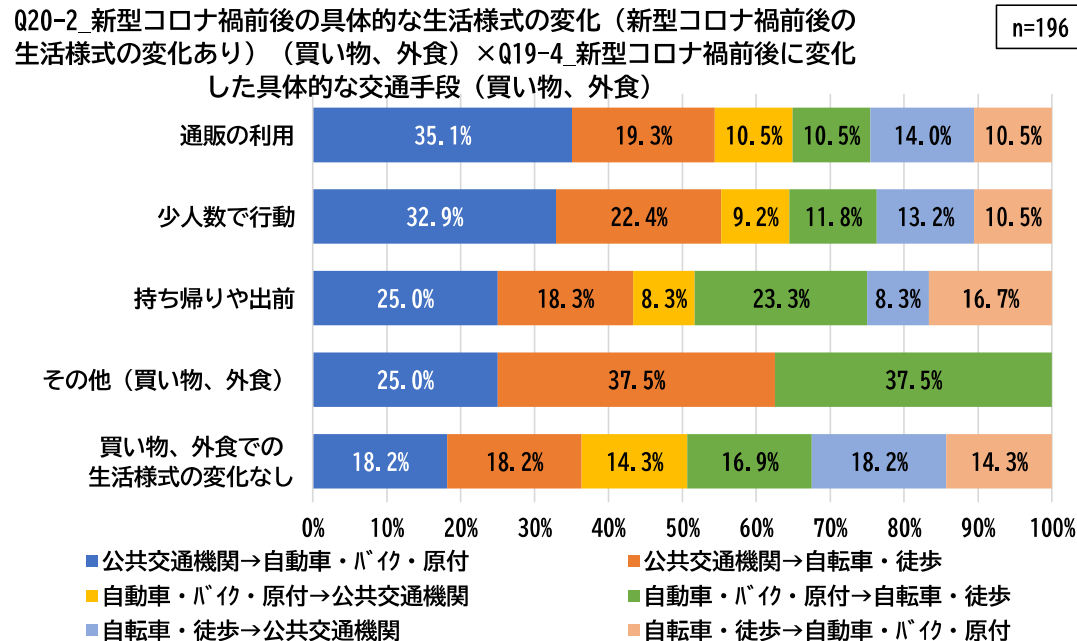
新型コロナウイルス感染症による通勤・通学における生活様式の変化があった方は、無い方に比べて、コロナ禍前後で公共交通機関から自動車・バイク・原付に変化した方の割合が多い。また、生活様式の変化の内、オンラインでの会議・打合せの方が、最も変化した。



### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (7) 生活様式の変化と新型コロナ禍前後での交通手段

新型コロナウイルス感染症による買い物・外食における生活様式の変化があった方は、無い方に比べて、コロナ禍前後で公共交通機関から自動車・バイク・原付に変化した方の割合が多い。また、生活様式の変化の内、通販の利用の方が、最も変化した。

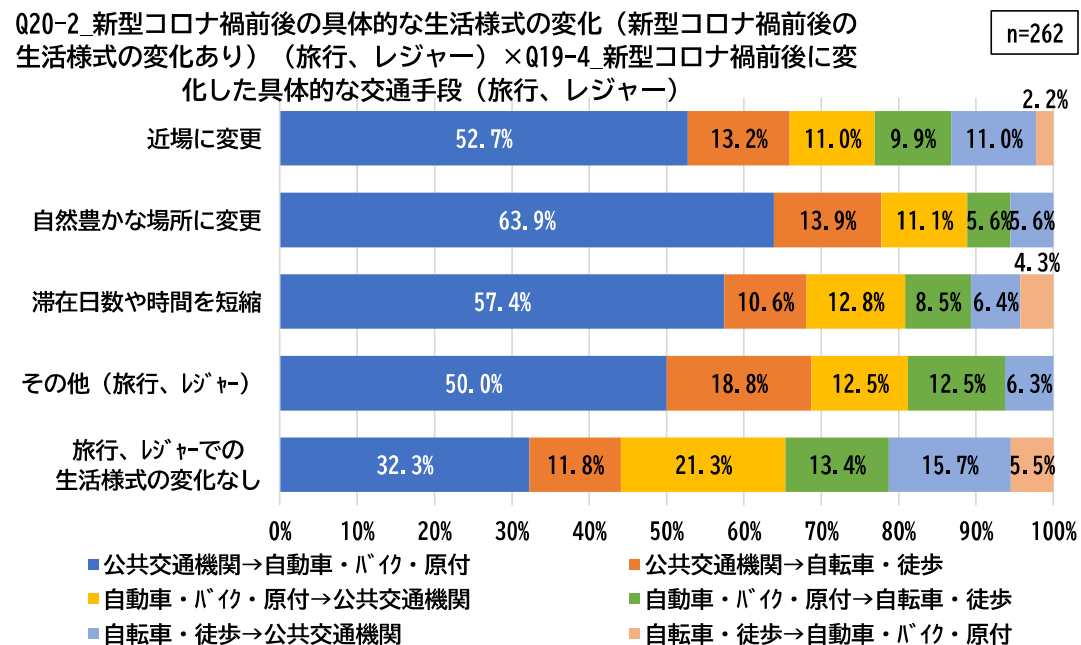




### 3. コロナ禍での行動変容に関する設問

#### (7) 生活様式の変化と新型コロナ禍前後での交通手段

新型コロナウイルス感染症による旅行・レジャーにおける生活様式の変化があった方は、無い方に比べて、コロナ禍前後で公共交通機関から自動車・バイク・原付に変化した方の割合が多い。また、生活様式の変化の内、自然豊かな場所に変更した方が、最も変化した。



## 4. 市内の公共交通機関に対する満足度

### (3) 年齢とのクロス集計

「満足」あるいは「やや満足」と回答した割合は『15～19歳』が65.5%と最も多く、次いで『30～39歳』が58.3%、さらに『50～59歳』が58.2%と続いている。

逆に「不満」あるいは「やや不満」と回答した割合は『40～49歳』が15.3%と最も多く、次いで『20～29歳』が14.3%、さらに『60歳以上』が12.9%と続いている。

Q18-1\_神戸市内の公共交通機関利用の満足度×SC5\_年齢

