

市民等へのアンケート調査結果

目次

1. アンケート調査の実施内容	3	8. 企業属性	25
・アンケート調査の目的		・従業員数・業種	
・アンケート調査の実施結果			
2. 個人属性	5	9. コロナ禍現在の就業体制	26
・性別・年齢階層・職業		・コロナ禍現在の出勤率	
		・コロナ禍現在の時差出勤の導入状況 およびその理由	
3. コロナ禍現在の移動・外出状況	6	・コロナ禍現在のテレワークの実施状況 およびその理由	
・目的別（通勤・通学・日常的な買い物・通院・旅行）の外出頻度			
4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化	8	10. コロナ禍前後での就業体制の変化	29
・目的別の外出頻度の変化・目的地の変化・外出頻度が減少した理由		・コロナ禍前後での出張や外勤の頻度の変化	
・目的別の公共交通の利用頻度の変化			
5. コロナ禍収束後の移動・外出意向	17	11. コロナ禍収束後の就業体制の意向	30
・コロナ禍収束後の公共交通の利用意向・理由		・コロナ禍収束後の時差出勤の導入意向	
・公共交通でのコロナ感染リスクの認識・効果的な周知方法		・コロナ禍収束後のテレワークの導入意向	
・コロナ感染防止に効果的と考える取組		・コロナ禍収束後の出張や外勤の想定される頻度	
6. 広島市の交通施策について	21		
・現在知っている交通施策			
・今後の公共交通を利用するにあたって求める事項			
7. 市民アンケートその他	23		
・自由に使える時間の変化・使い道			
・定期券の購入状況の変化			
・県の外出自粛要請による影響			

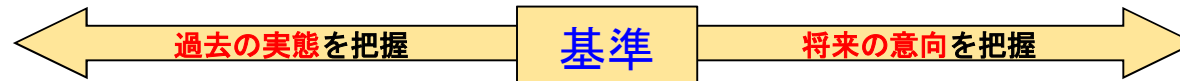
1. アンケート調査の実施内容

◆アンケート調査の目的

アンケート調査により、時間軸（コロナ禍前・コロナ禍現在・コロナ禍収束後）に沿った

- ・広島市民の外出・移動状況の変化と今後の意向を把握する
- ・広島市内の企業の通勤・就業体制の変化と今後の意向を把握する

	コロナ禍前 (過去)	コロナ禍 (現在)	コロナ禍収束後 (将来)
市民	外出頻度は、 過去⇒現在で減った？ 移動手段は、 公共交通⇒自動車？ 等	目的別の外出頻度 ・移動手段 等	外出頻度は、 現在⇒将来で増える？ 移動手段は、 自動車⇒公共交通？ 等
企業	勤務場所は、 会社⇒自宅に変化？ 移動手段は、 公共交通⇒自動車？ 等	就業体制 ・テレワークの実施等 通勤実態 ・移動手段 等	テレワークは、 現在⇒将来で増える？ 移動手段は、 自動車⇒公共交通？ 等



◆アンケート調査の実施結果

広島市民および広島市内の企業を対象に、アンケート調査を実施した。

- ・Webアンケート調査期間：令和3年7月26日（月）～8月24日（火）（30日間）

	市民アンケート			企業アンケート
	居住誘導区域内居住者を 中心とした広島市居住者 (大学生を除く) ※1	居住誘導区域外居住者 (大学生を除く) 【市内6中学校区を対象※2】	市内居住の大学生 【市内4大学を対象※3】	市内立地企業
調査方法	Webアンケート (リサーチ会社経由)	Webアンケート (ハガキでQRコードを送付)	Webアンケート 紙アンケート (7/27, 8/2) (大学経由でQRコード配布)	Webアンケート 紙アンケート(9月上旬～)※4
回収数 (無効票は除く)	2,502人	464人	287人	93企業

※1 Webアンケートは「広島市居住者」を対象に配信しているため、一部居住誘導区域外居住者の回答を含む。

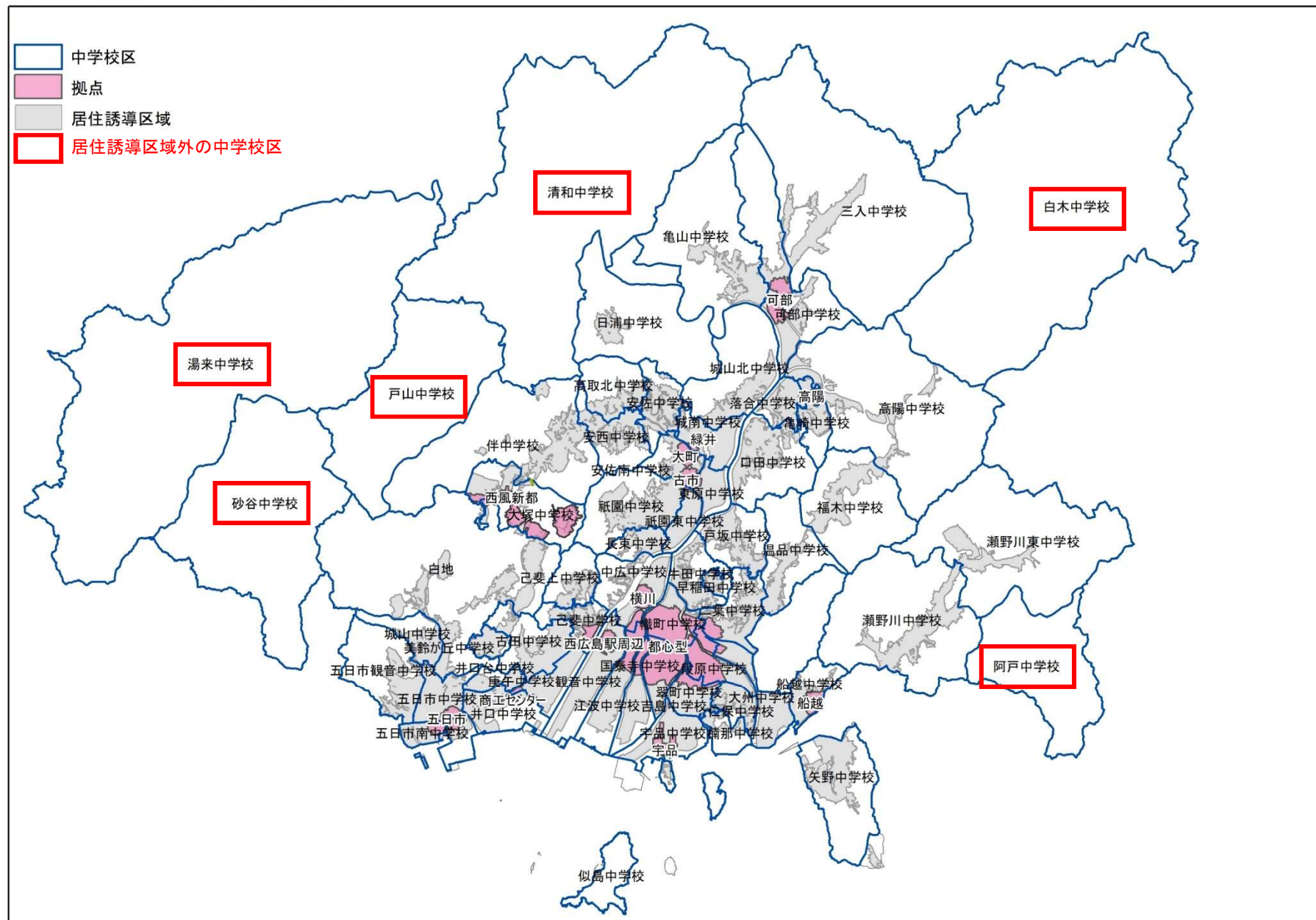
※2 安佐南区戸山中学校区、安佐北区白木中学校区、清和中学校区、佐伯区砂谷中学校区、湯来中学校区、安芸区阿戸中学校区

※3 広島市立大学、広島工業大学、広島修道大学、広島経済大学ほか

※4 紙アンケートは郵送にて実施し、9/30時点で54社の回答があった。なお、今回の取りまとめ結果には反映していない。

1. アンケート調査の実施内容

(参考) 居住誘導区域外の位置図

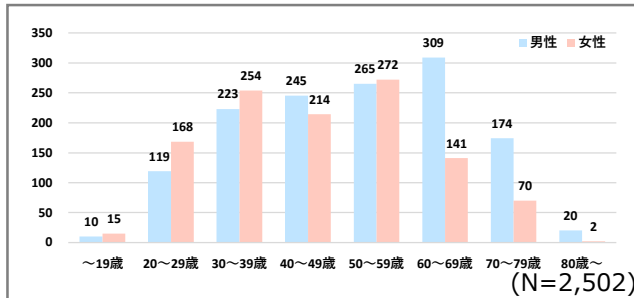


2. 個人属性

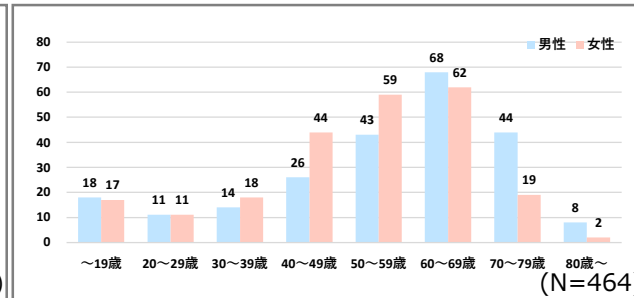
- 居住誘導区域内居住者よりも、居住誘導区域外居住者の方が回答者の年齢層が高い。
- 男女比で見ると、大学生を除き、50歳代までは女性の方が回答者数が多いが、60歳代以上は男性の方が高い。
- 職業別では、会社員・公務員等（パート・アルバイトを含む）が最も多い。

◆性別・年齢階層

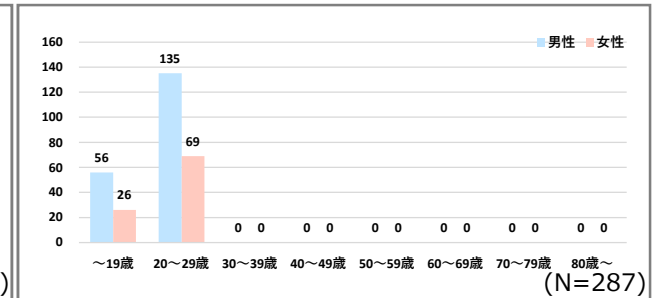
居住誘導区域内居住者



居住誘導区域外居住者

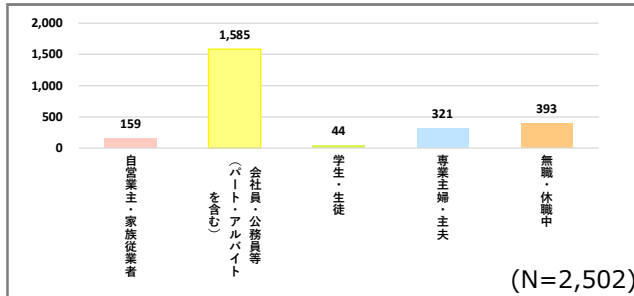


大学生

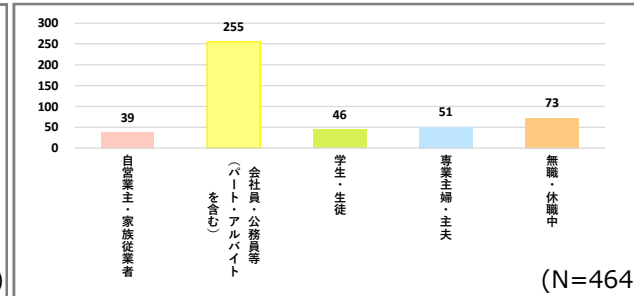


◆職業

居住誘導区域内居住者



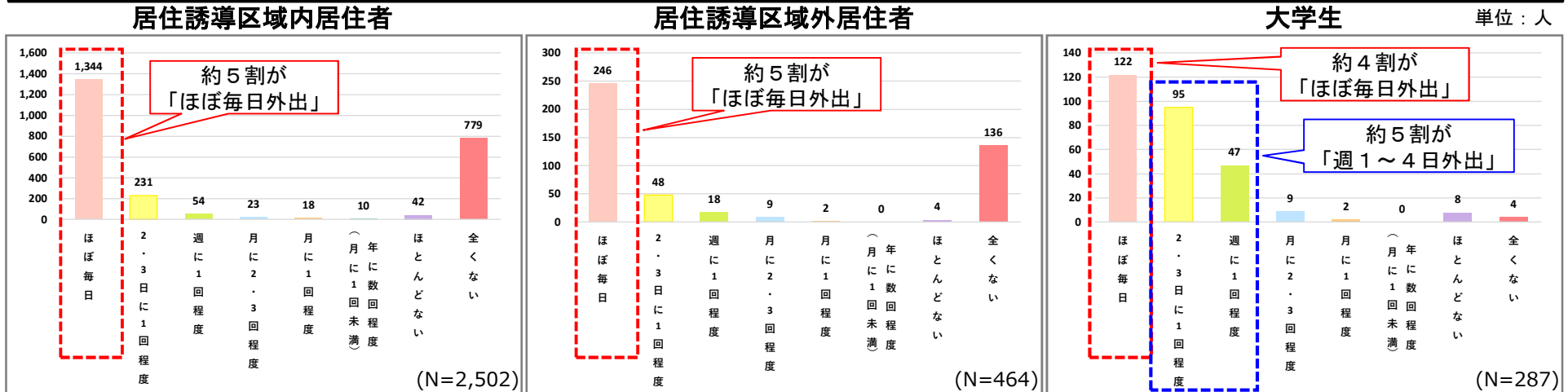
居住誘導区域外居住者



3. コロナ禍現在の移動・外出状況

◆通勤・通学目的の外出頻度

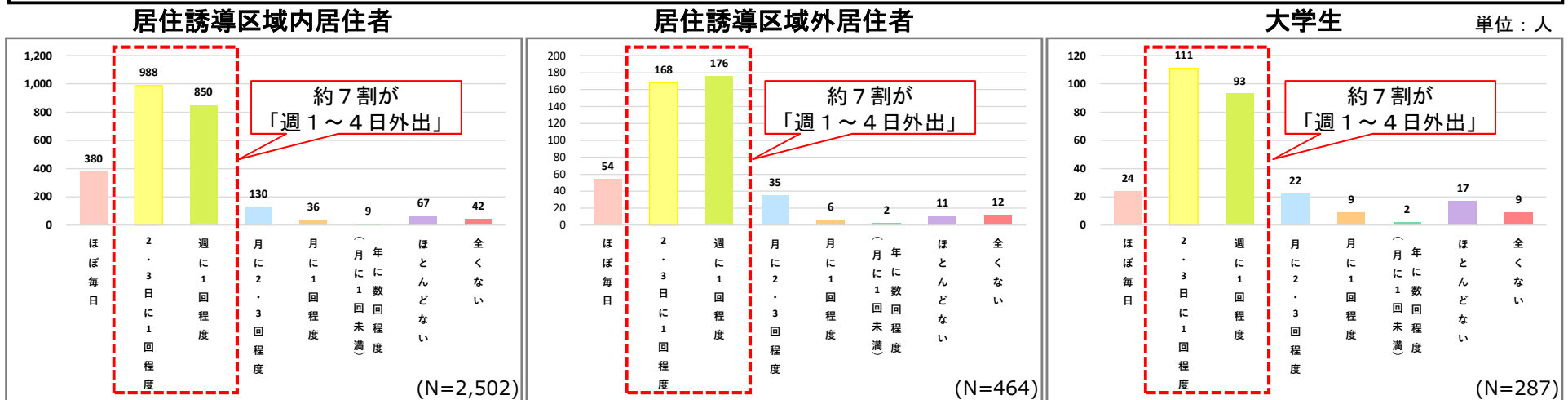
・通勤・通学目的での外出頻度は、大学生以外の約5割が「**ほぼ毎日（平日5日間）外出**」と回答した一方で、大学生の約4割が「**ほぼ毎日（平日5日間）外出**」、約5割が「**週1～4日外出**」と回答。



◆日常的な買物目的(※)の外出頻度の変化

(※) 日常的な買い物：食品、日用品などの生活必需品の購入を対象

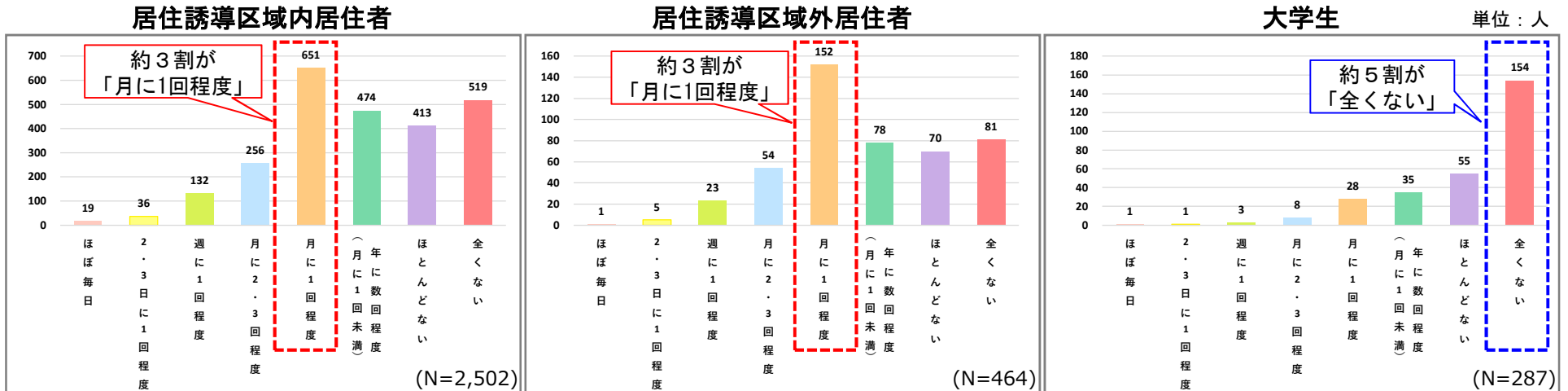
・日常的な買い物目的での外出頻度は、「**週1～4日外出**」の回答が全体の約7割を占める。



3. コロナ禍現在の移動・外出状況

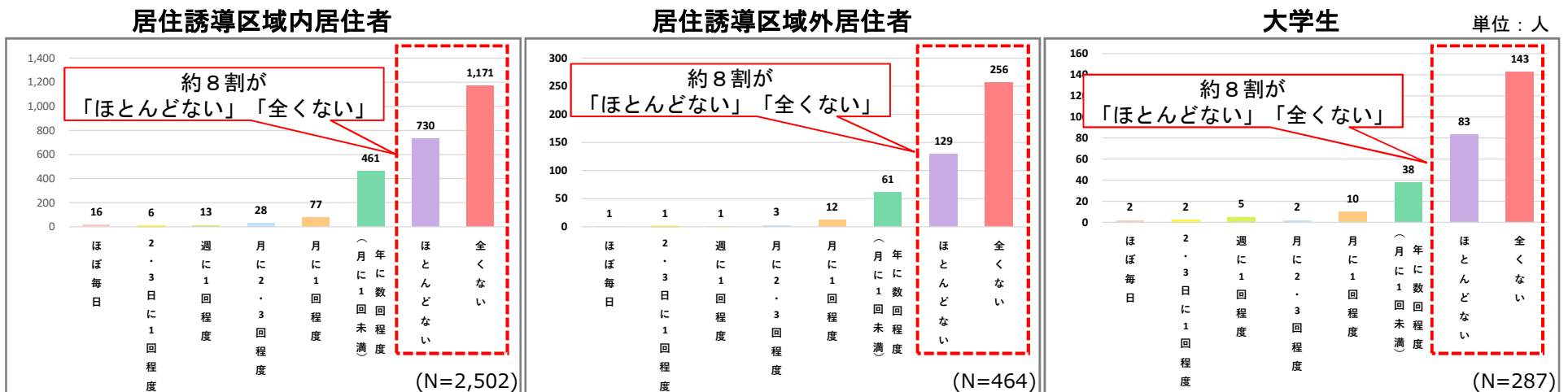
◆通院目的の外出頻度

・通院目的での外出頻度は、大学生以外は、約3割が「月に1回程度外出」と回答した一方で、大学生の約5割は「全くない」と回答。



◆旅行目的の外出頻度の変化

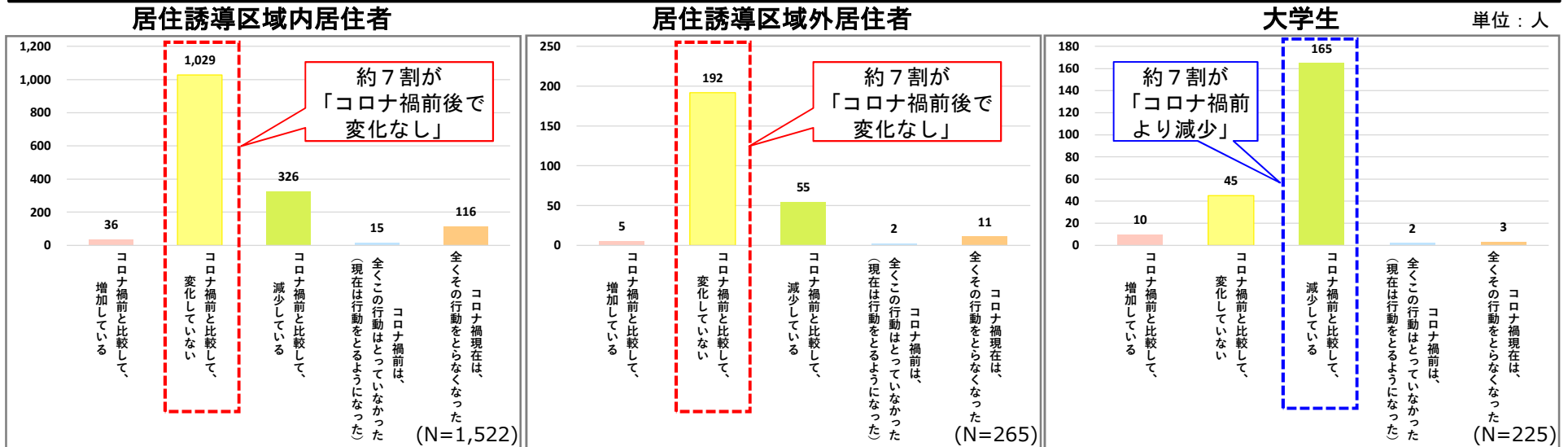
・旅行目的での外出頻度は、「ほとんどない」「全くない」の回答が全体の約8割を占める。



4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

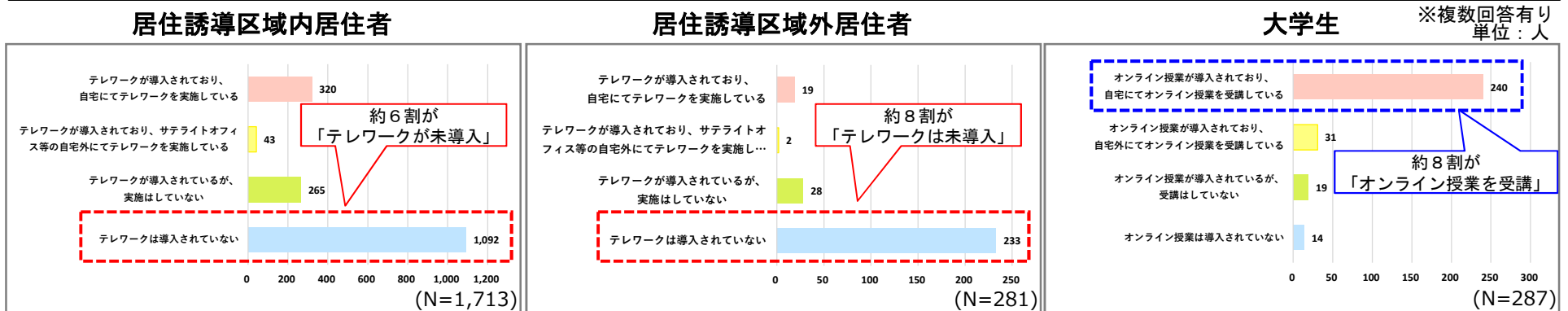
◆通勤・通学目的の外出頻度の変化【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】

・通勤・通学目的での外出頻度は、**大学生以外の約7割が「コロナ禍前後で変化なし」と回答した一方で、大学生の約7割が「コロナ禍前と比較して減少」したと回答。**



◆テレワークまたはオンライン授業の導入状況

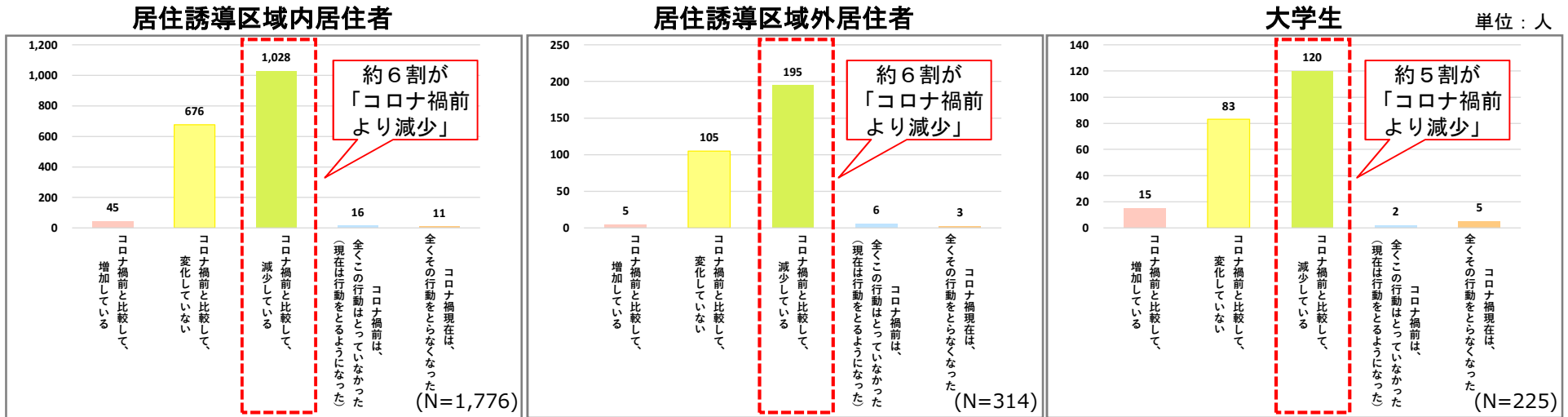
・大学生以外は「**テレワーク未導入**」が約6~8割を占めるのに対し、大学生は約8割が「**オンライン授業を受講**」している



4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

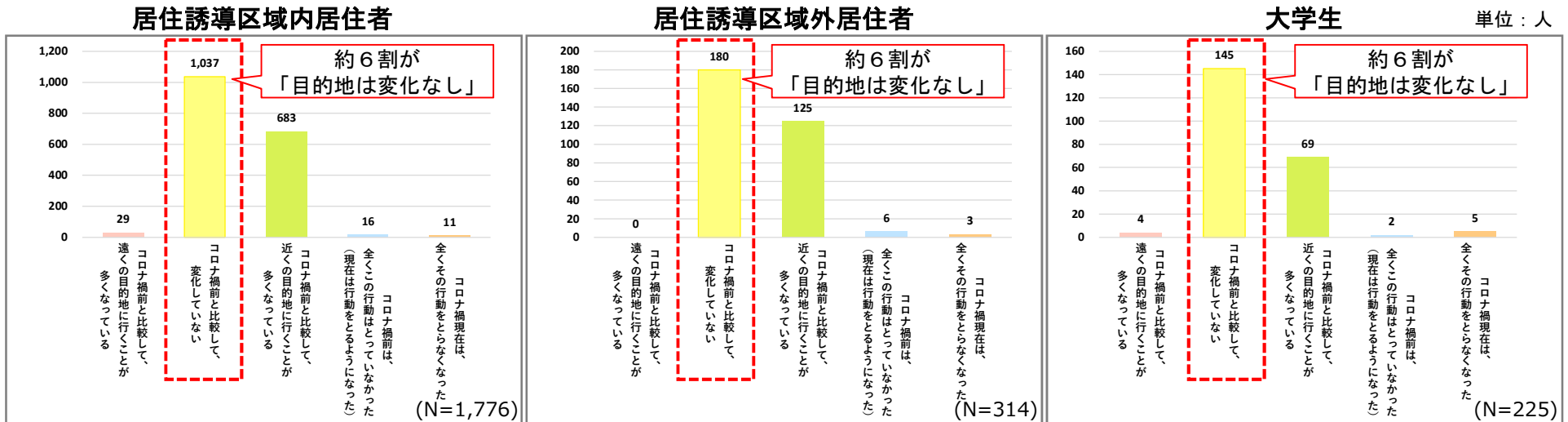
◆日常的な買物目的（※）の外出頻度の変化 【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】
（※）日常的な買い物：食品、日用品などの生活必需品の購入を対象

・日常的な買物目的での外出頻度は、約5～6割が「コロナ禍前より減少」したと回答。



◆日常的な買物目的（※）の目的地の変化 【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】
（※）日常的な買い物：食品、日用品などの生活必需品の購入を対象

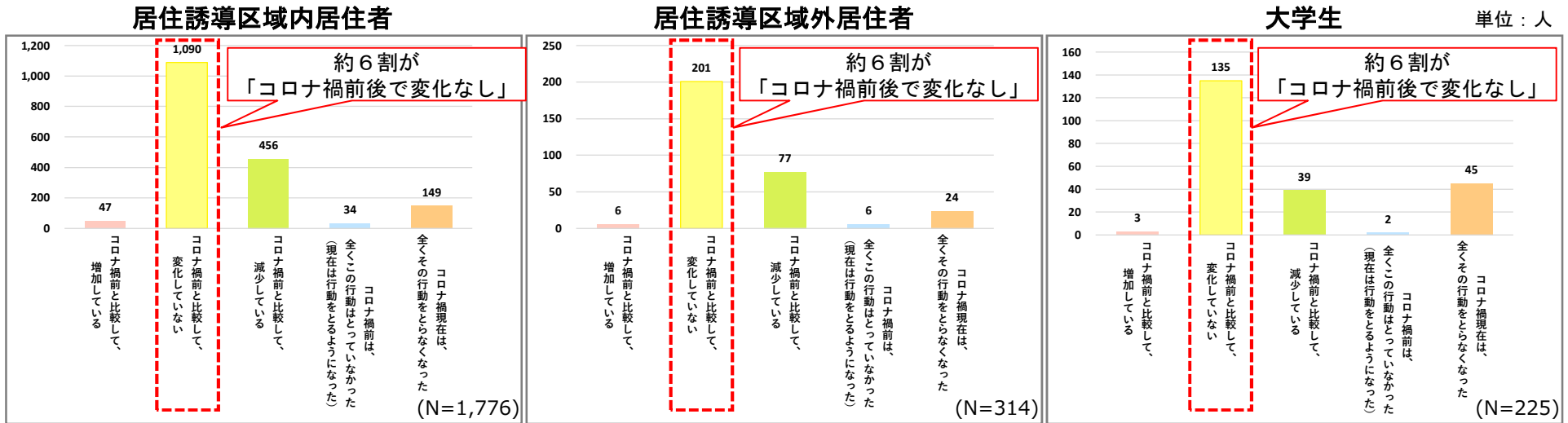
・外出頻度は減少しているが、約6割が「目的地はコロナ前後で変化なし」と回答。



4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

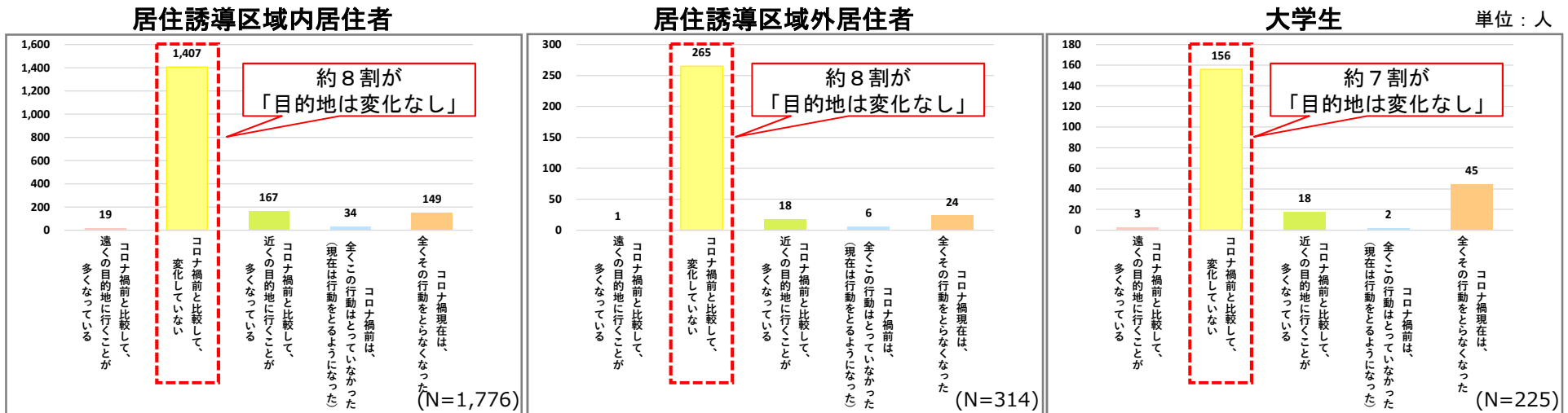
◆通院目的の外出頻度の変化 【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】

・通院目的での外出頻度は、約6割が「コロナ禍前後で変化なし」と回答。



◆通院目的の目的地の変化 【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】

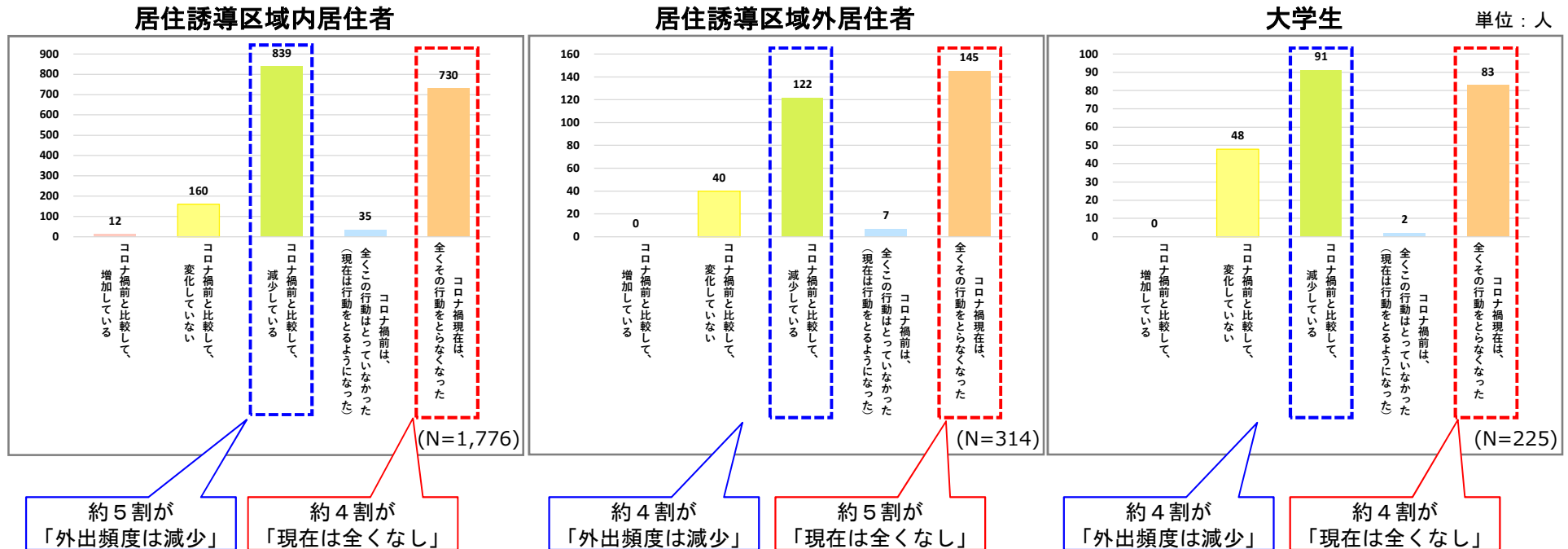
・約7～8割が「目的地はコロナ前後で変化なし」と回答。



4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

◆旅行目的の外出頻度の変化 【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】

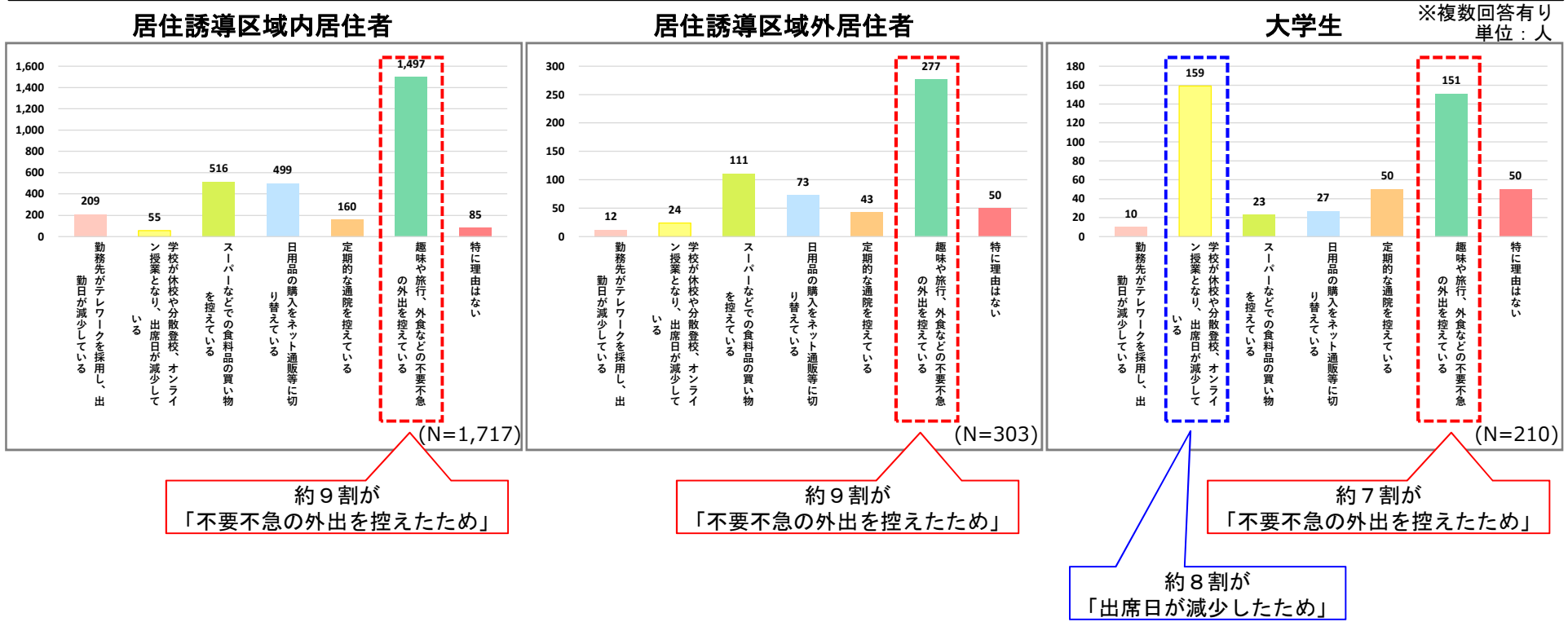
・旅行目的での外出頻度は、約4～5割が「コロナ禍前と比較して減少」、また約4～5割が「全く行動をとらなくなった（全く旅行に行かなくなった）」と回答。



4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

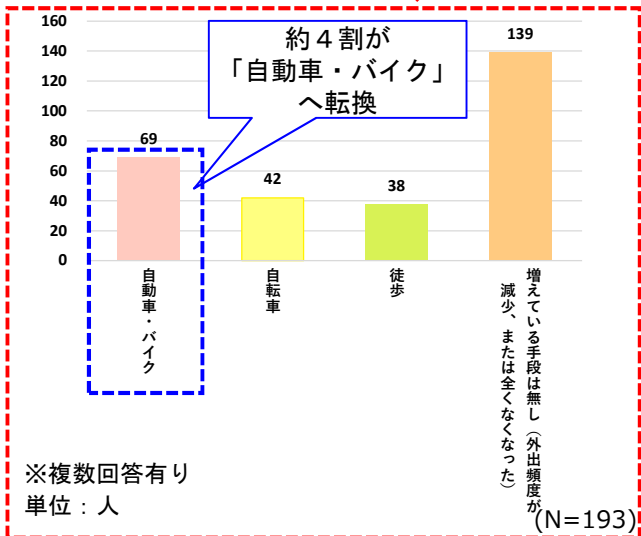
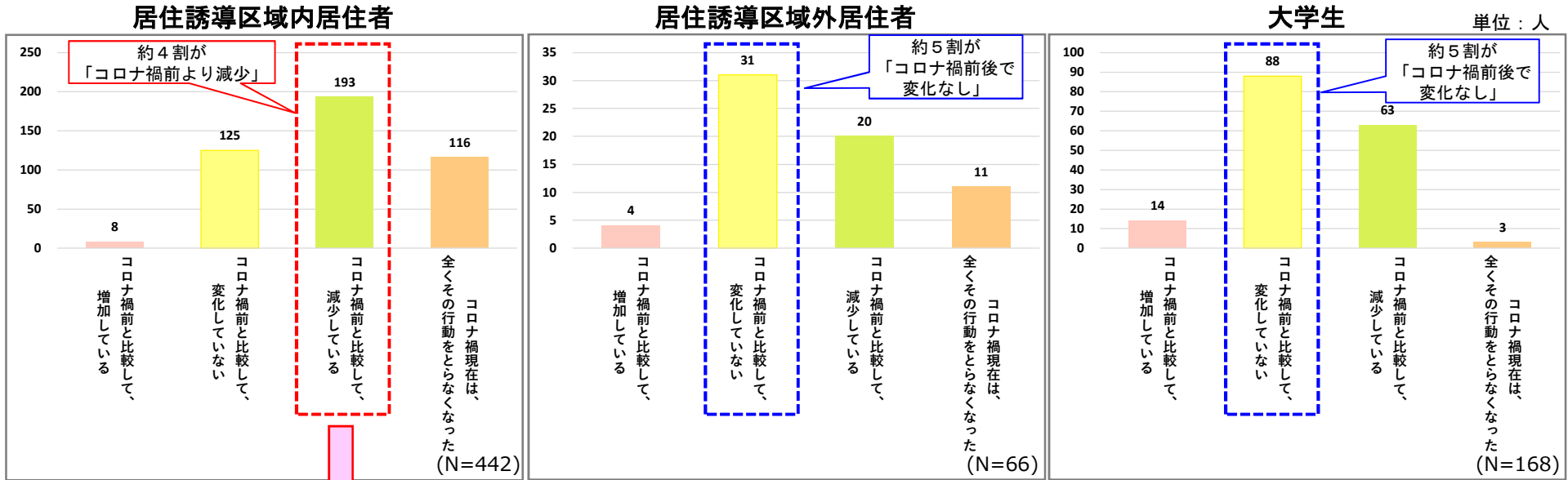
◆外出頻度が減少した理由 【コロナ禍前と比較して移動頻度が減少・または全く移動しなくなった人を対象に集計】

- 外出頻度が減少した理由としては、約9割が「不要不急の外出を控えたため」と回答。
また大学生の約8割が「休校や分散登校、オンライン授業になったことより、出席日が減少したため」と回答。



4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

◆通勤・通学目的の公共交通の利用頻度の変化 【コロナ禍前と比較して移動頻度が減少・または全く移動しなくなった人を対象に集計】

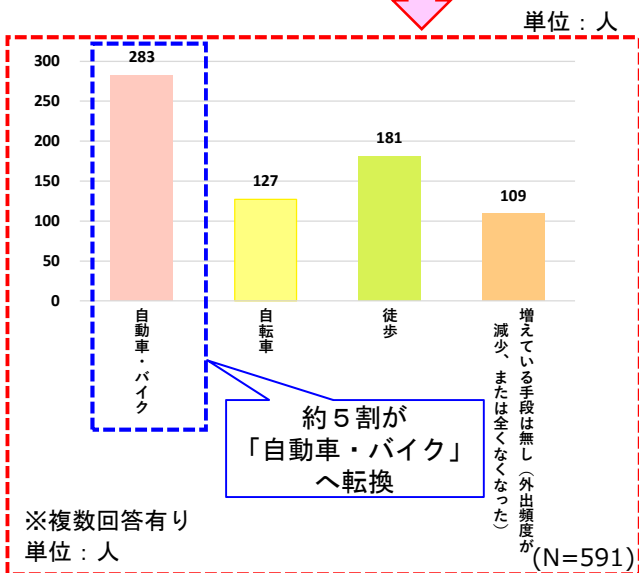
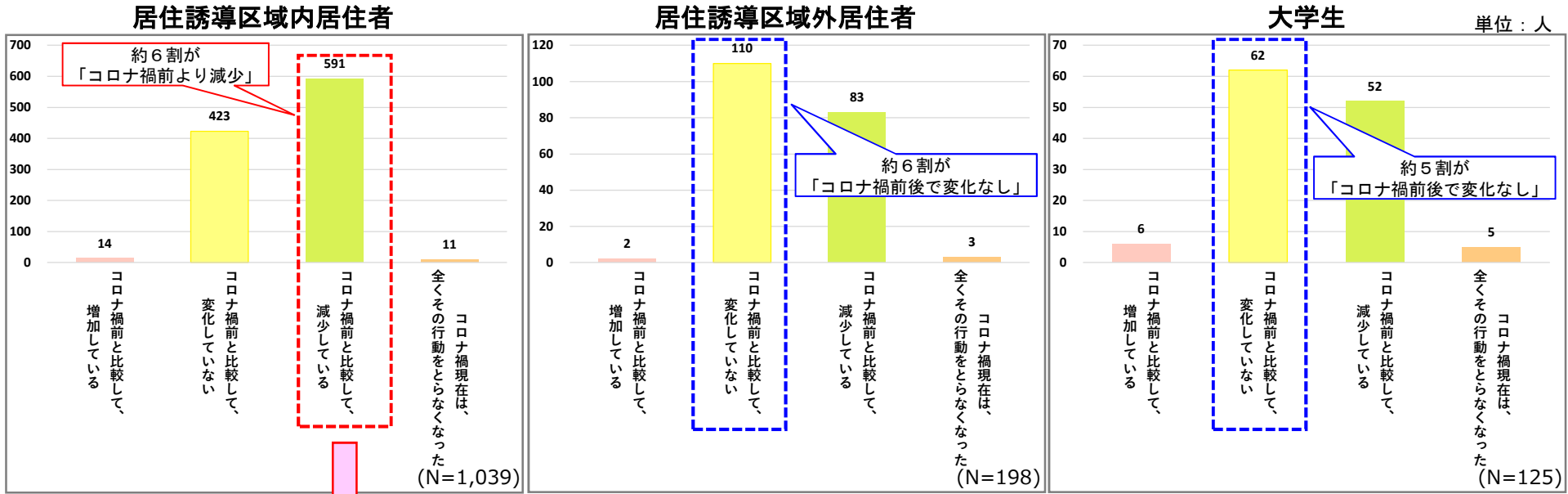


- ・通勤・通学目的での公共交通の利用頻度は、居住誘導区域内居住者の約4割が「コロナ禍前より減少」と回答したのに対し、居住誘導区域外居住者および大学生の約5割が「コロナ禍前後で変化なし」と回答。
- ・居住誘導区域内居住者の公共交通の代わりに利用することが増加した手段は、「増加している手段は無い」を除くと「自動車・バイク」が最も多い。

通勤・通学目的の公共交通の利用が減少した代わりに増加した交通手段

4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

◆日常的な買物目的(※)の公共交通の利用頻度の変化 【コロナ禍前と比較して移動頻度が減少・または全く移動しなくなった人を対象に集計】
 (※) 日常的な買い物：食品、日用品などの生活必需品の購入を対象

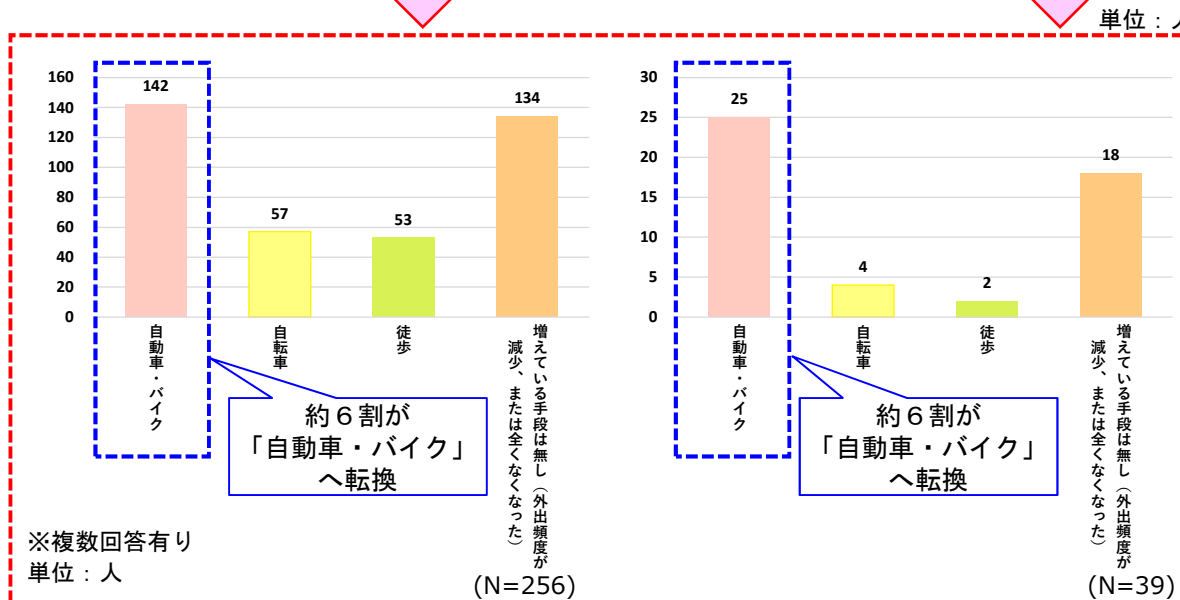
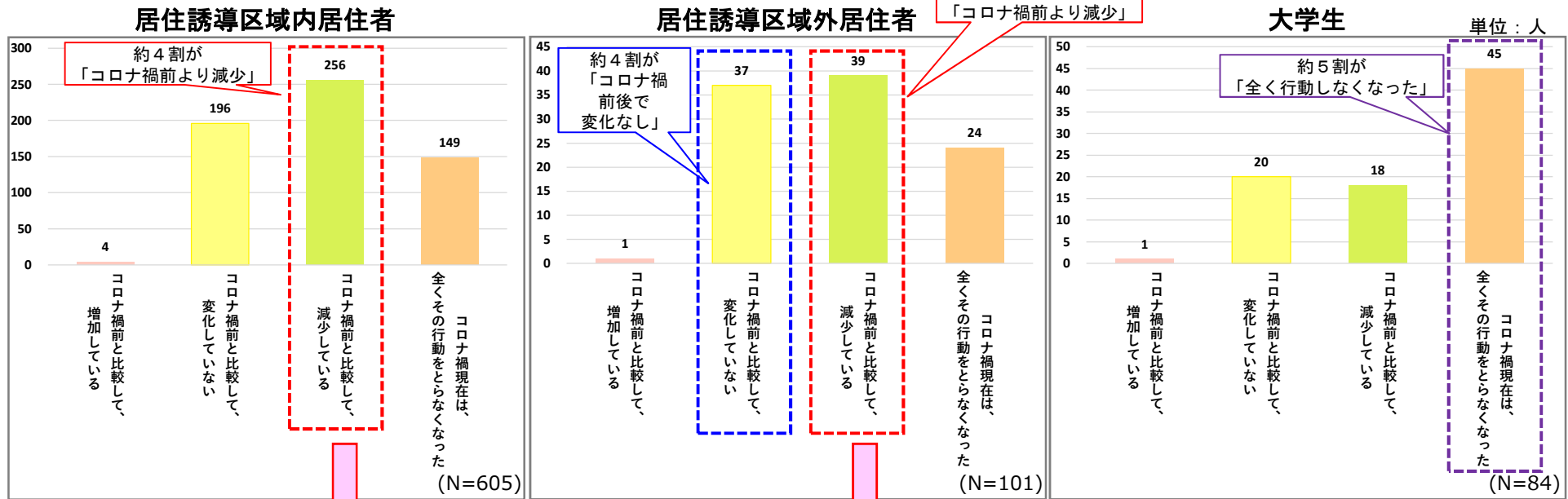


- 日常的な買物目的での公共交通の利用頻度は、居住誘導区域内居住者の約6割が「コロナ禍前より減少」と回答したのに対し、居住誘導区域外居住者および大学生の約5～6割が「コロナ禍前後で変化なし」と回答。
- 居住誘導区域内居住者の公共交通の代わりに利用することが増加した手段は、「自動車・バイク」が最も多い。

日常的な買い物目的の公共交通の利用が減少した代わりに増加した交通手段

4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

◆通院目的の公共交通の利用頻度の変化【コロナ禍前と比較して移動頻度が減少・または全く移動しなくなった人を対象に集計】



- 通院目的での公共交通の利用頻度は、大学生以外は、約4割が「コロナ禍前より減少」と回答。大学生は、コロナ禍現在は通院目的での移動は「全くなくなった」という回答が約5割を占める。
- 大学生以外の、公共交通の代わりに利用することが増加した手段は「自動車・バイク」が最も多い。

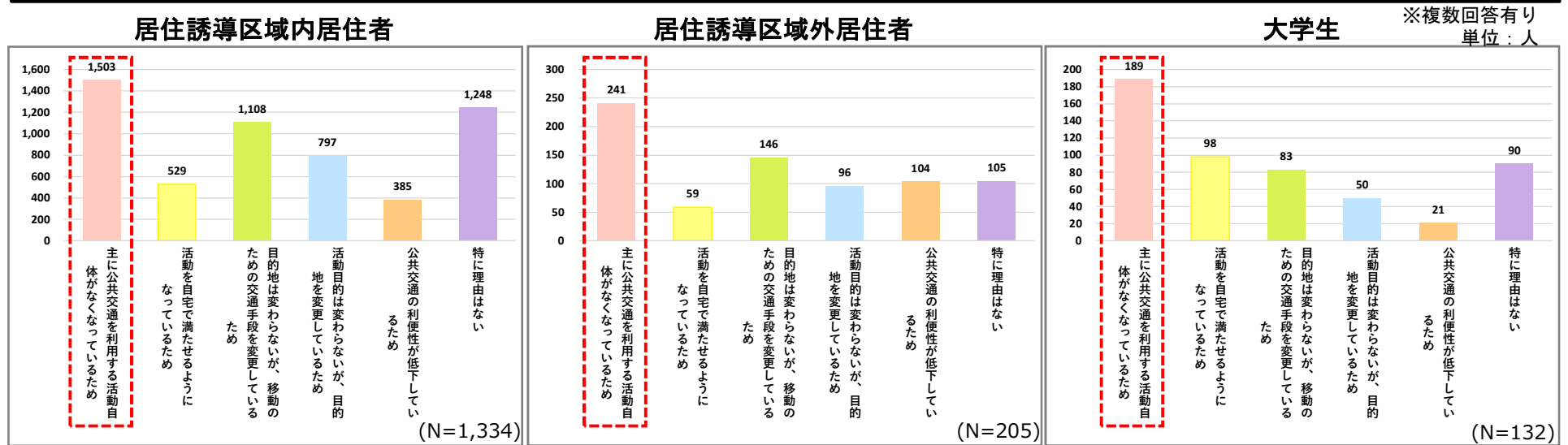
※複数回答有り
単位：人

通院目的の公共交通の利用が減少した代わりに増加した交通手段

4. コロナ禍前後での移動・外出状況の変化

◆公共交通での移動頻度が減少した理由【コロナ禍前と比較して移動頻度が減少・または全く移動しなくなった人を対象に集計】

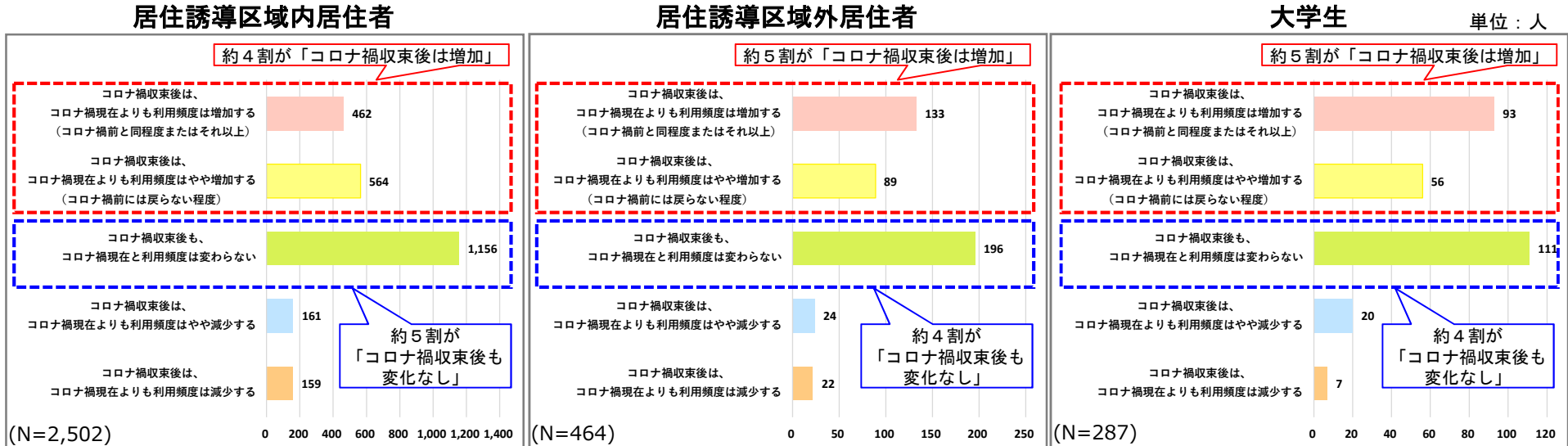
・公共交通での移動頻度が減少した理由としては、「公共交通を利用する活動自体がなくなったため」の回答が最も多い。



5. コロナ禍収束後の移動・外出意向

◆コロナ禍収束後の公共交通の利用意向（コロナ禍現在からの比較）

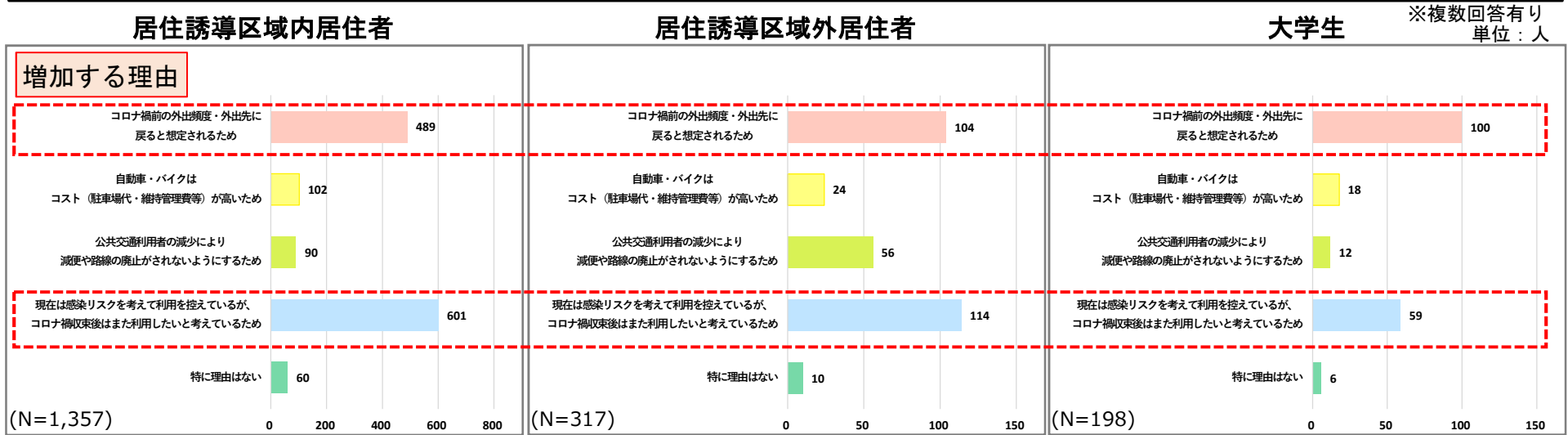
- コロナ禍収束後の公共交通の利用意向は、**約4～5割が「コロナ禍収束後は増加する」と回答する一方で、約4～5割が「コロナ禍収束後も変化なし（減少したまま）」と回答。**



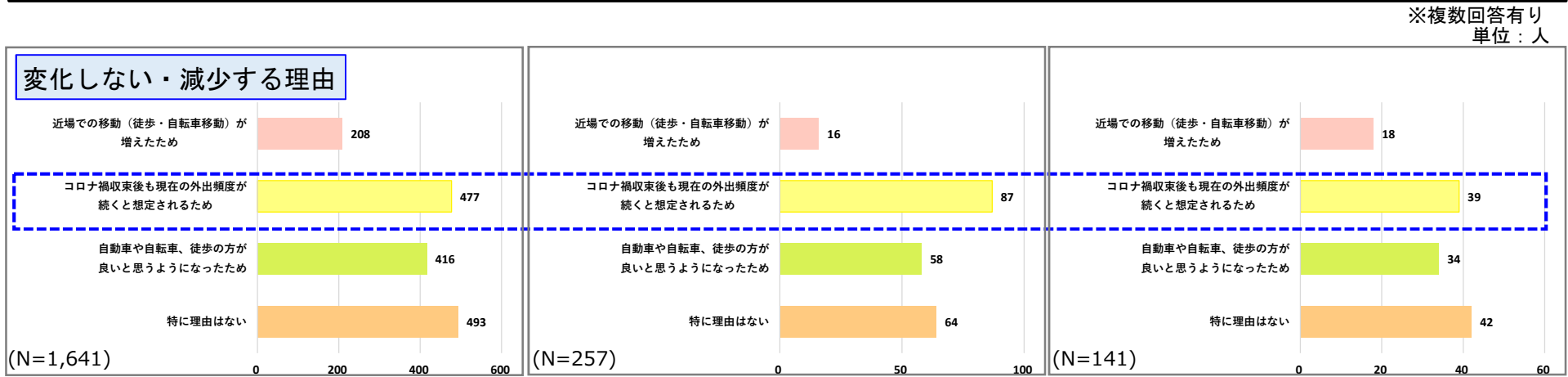
5. コロナ禍収束後の移動・外出意向

◆コロナ禍収束後の公共交通の利用意向の理由

・コロナ禍現在と比較して、コロナ禍収束後に公共交通の**利用頻度が増加**する理由としては、「**コロナ禍以前の外出頻度に戻ると想定されるため**」「**感染リスクを考えて利用を控えていたため**」が多い。

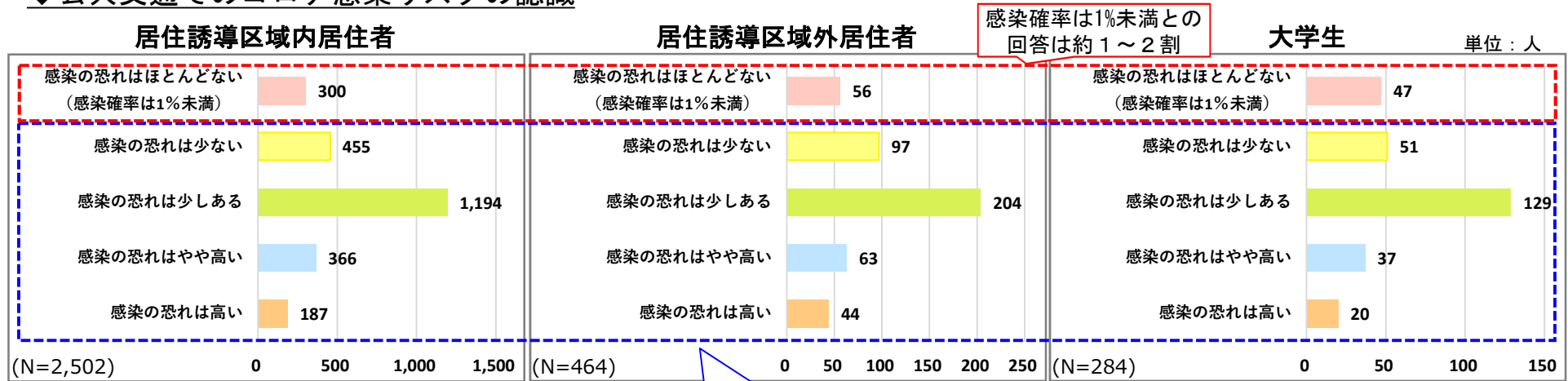


・コロナ禍現在と比較して、コロナ禍収束後に公共交通の**利用頻度が変化しない、または減少する理由**としては、「特に理由はない」を除くと、「**現在の外出頻度が今後も続く**と想定されるため」が最も多い。



5. コロナ禍収束後の移動・外出意向

◆公共交通でのコロナ感染リスクの認識



感染確率は1%未満との回答は約1~2割

約8~9割が「感染確率は1%以上」と回答

「一回、電車やバスやタクシーに乗る」ことによる感染確率は、約0.0097%しかない(※)にも関わらず、約8~9割が「感染確率は1%以上」と回答。

(※) 新型コロナウイルスに関する行動・意識調査 (公社)土木学会 土木計画学研究委員会

【問題点1】感染リスクを数倍~数千倍過大に評価しており、過剰に恐れている

最も重要と思われる結果として、そもそも感染リスクに対する正確な知識を十分に有していない、という問題が明らかとなった。

「一回の外出」による感染確率について、感染者と外出者の数から推計すると最も感染が拡大していた時期でも約0.0050%しかない^{脚注1}にもかかわらず、回答者の平均値は19.7%と約3900倍も過大に回答していた(図-2)。

「一回、電車やバスやタクシーに乗る」ことによる感染確率についても推計すると、最も感染が拡大していた時期で高々約0.0097%しかない^{脚注2}にもかかわらず、回答者の平均値は30.1%と約3100倍も過大に回答していた(図-2)。

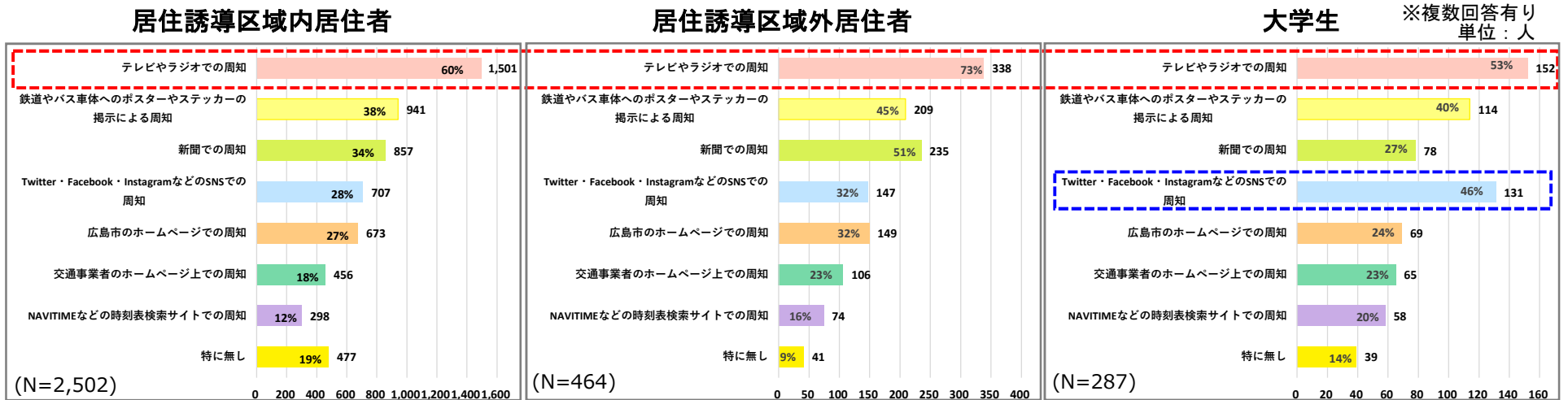
脚注2: 推計方法については、外出感染率と同様であるが、外出人数ではなく、公共交通利用人数で、感染者を除くことで確率を推計している(この計算では、感染者が全て公共交通利用時に感染している、という前提になり、推計される感染確率は相当程度高いものとなるが、それでも0.0097%に過ぎない)。公共交通利用人数については、人口×一人当たりトリップ数(2.17トリップ/人)×鉄道・バスの分担率(19.2%)×3月末の移動減少率(1-0.172)により推計している。人口と移動減少率は注1と同じものを用い、トリップ数と分担率は、平成27年全国都市交通特性調査(出典: <https://www.mlit.go.jp/common/001223976.pdf>)のデータを用いた。

https://jsce-ip.org/wp-content/uploads/2020/06/ip_covid19_report200812.pdf

5. コロナ禍収束後の移動・外出意向

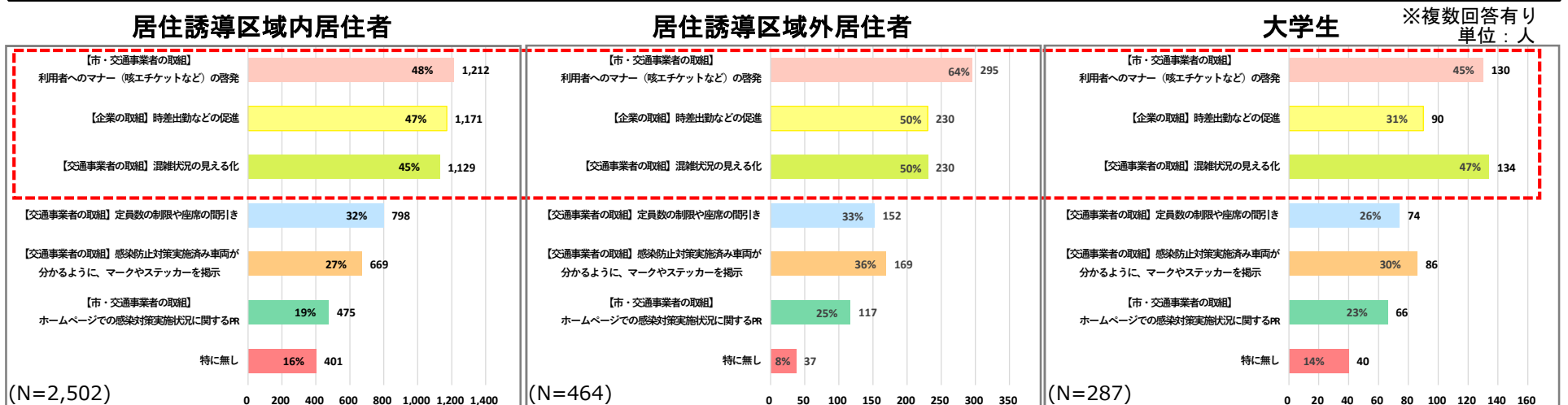
◆コロナ感染リスクが低いことを周知する効果的な方法

- 「テレビ等での周知」が効果的であるという回答が最も多く、大学生は「SNSでの周知」も効果的との回答。



◆コロナ感染防止に効果的と考える取組

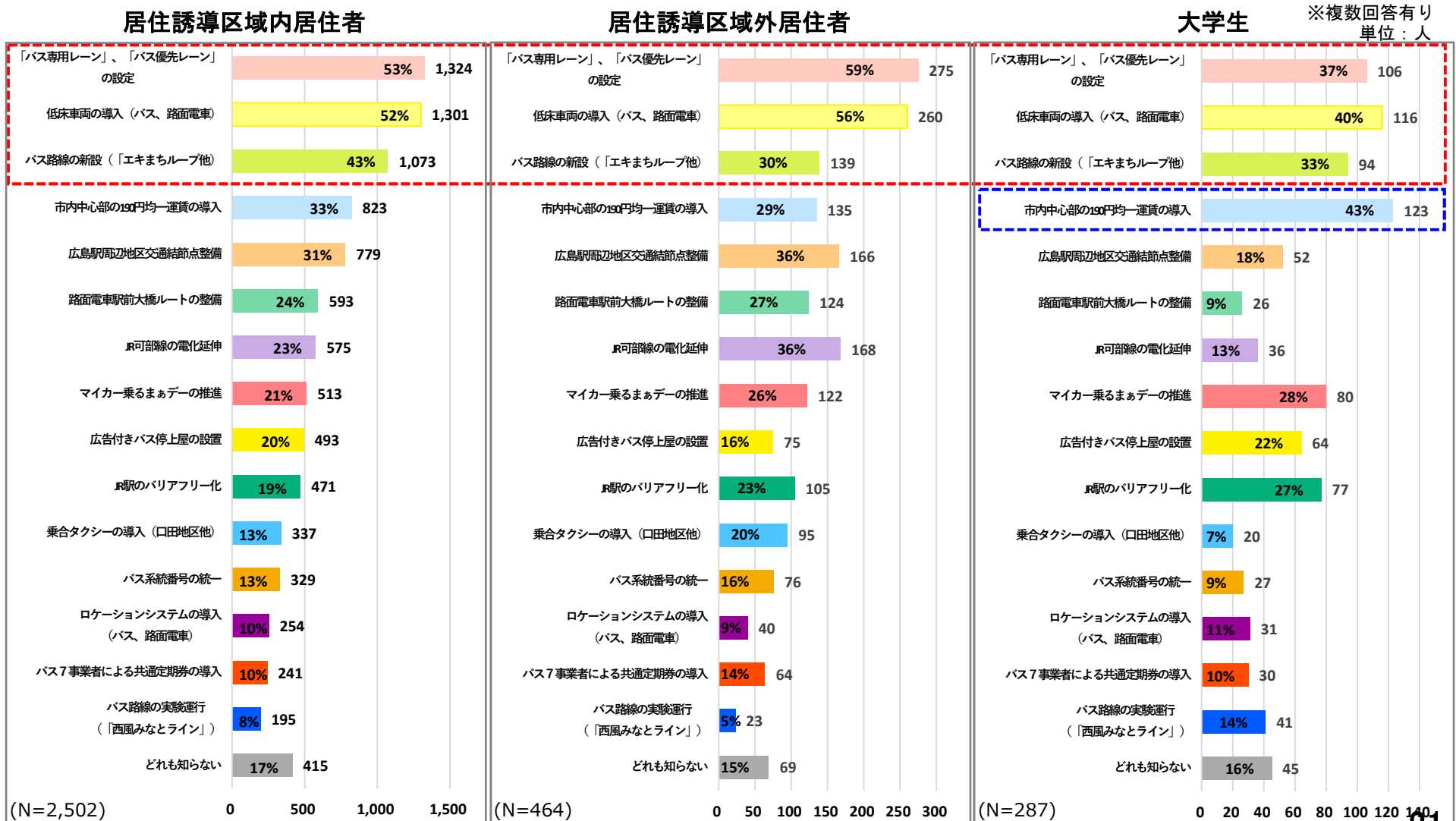
- 「利用者へのマナー啓発（市・事業者）」、「混雑状況の見える化（事業者）」、「時差出勤（企業）」の促進が効果的であるという回答が多い



6. 広島市の交通施策について

◆現在知っている交通施策

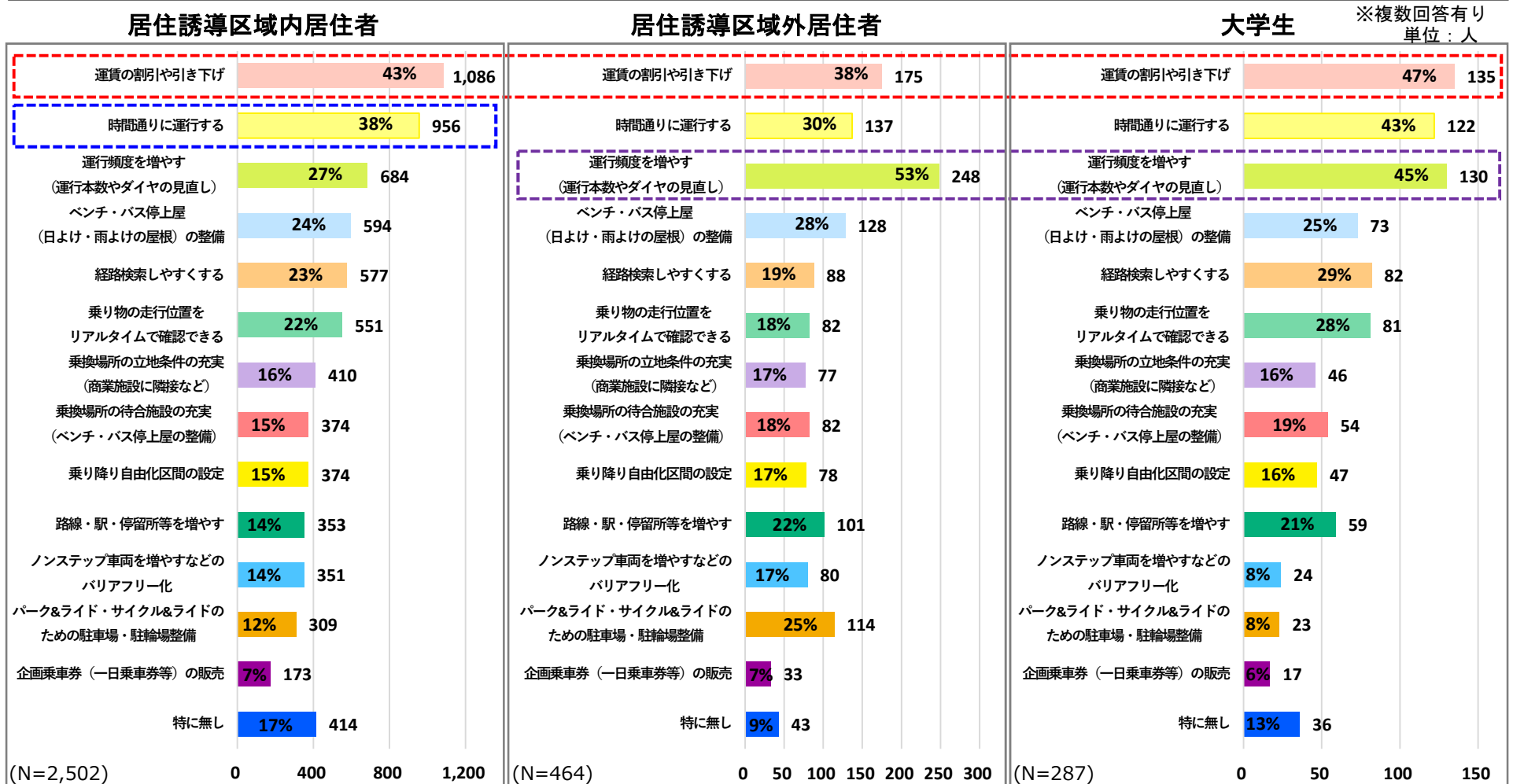
- 「『バス専用レーン』『バス優先レーン』の設定」や「低床車両の導入」等の交通施策が認知されているほか、居住誘導区域内居住者には「『エキまちループ』等のバス路線の新設」、大学生には「市内中心部の均一運賃の導入」が多く認知されている。



6. 広島市の交通施策について

◆今後の公共交通を利用するにあたって求める事項

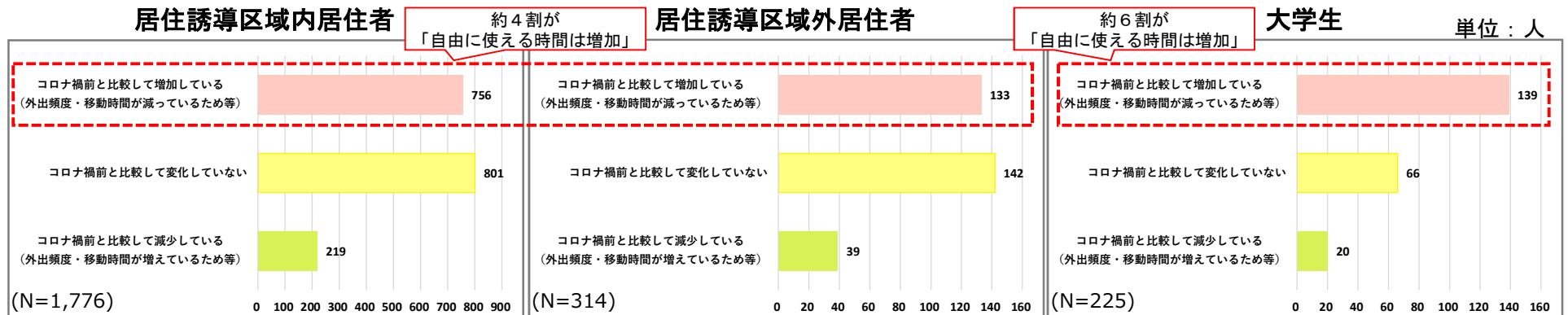
- 公共交通機能が弱い居住誘導区域外の居住者や、公共交通の利用割合が高い大学生は、「**運行頻度の増加**」を求める声が多い。
- 居住誘導区域内居住者は、「**時刻通りの運行**」を求める声が多い。
- また共通して「**運賃の割引や引き下げ**」を求める声が多い。



7. 市民アンケートその他

◆**コロナ禍前後での自由に使える時間の変化**【コロナ禍前後で外出・移動状況に変化があった人を対象に集計】

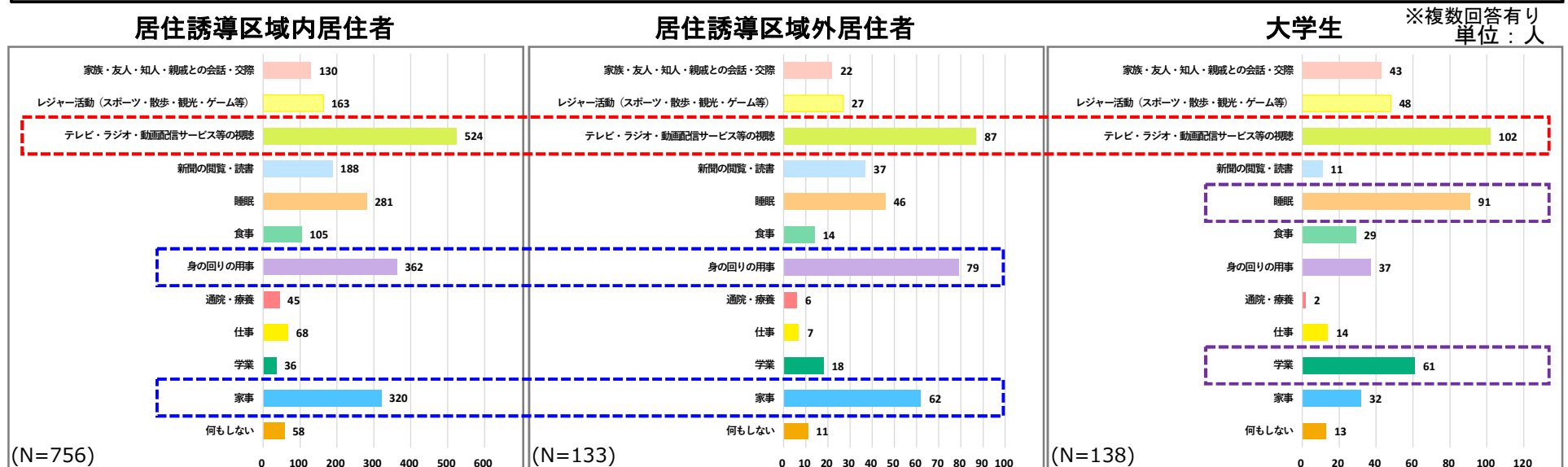
・自由に使える時間（可処分時間）は、**大学生以外は約4割**、**大学生の約6割**が「**コロナ禍前より増加**」と回答。



◆**増加した自由に使える時間の使い道**

【コロナ禍前後で自由に使える時間が増加した人を対象に集計】

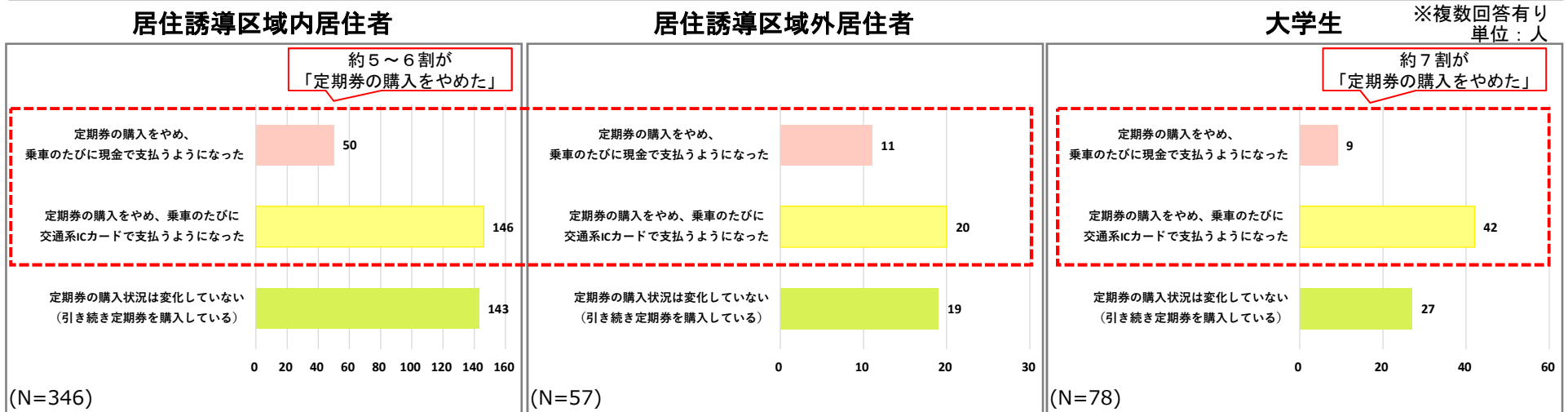
・**大学生以外**は、「**テレビ等の視聴**」「**身の回りの用事**」「**家事**」が多く、**大学生**は「**テレビ等の視聴**」「**睡眠**」「**学業**」が多い。



7. 市民アンケートその他

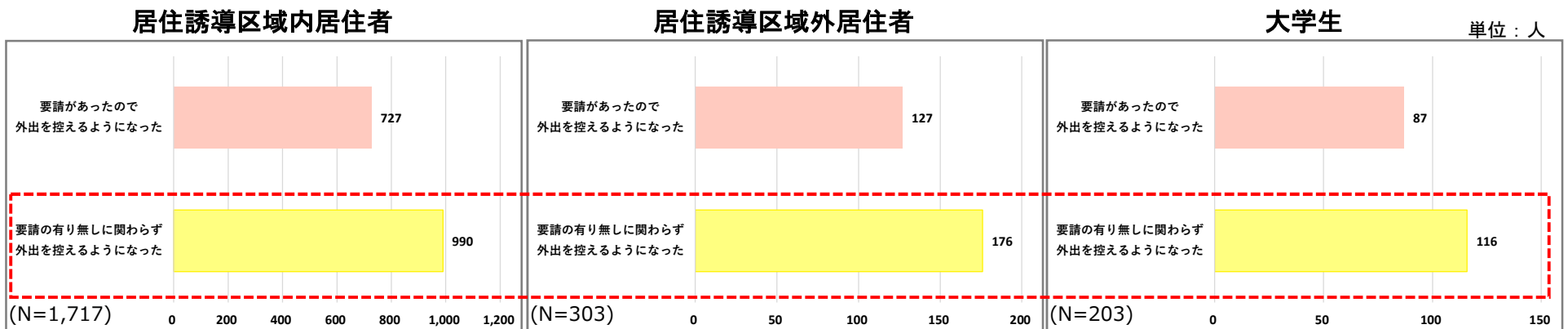
◆コロナ禍前後での定期券の購入状況 【コロナ禍前に定期券を購入していた人を対象に集計】

・大学生以外では約5～6割、大学生の約7割が「定期券の購入をやめた」と回答。



◆県の外出自粛要請の影響 【コロナ禍前と比較して移動頻度が減少・または全く移動しなくなった人を対象に集計】

・半数以上が「県の要請の有り無しに関わらず外出を控えるようになった」と回答。

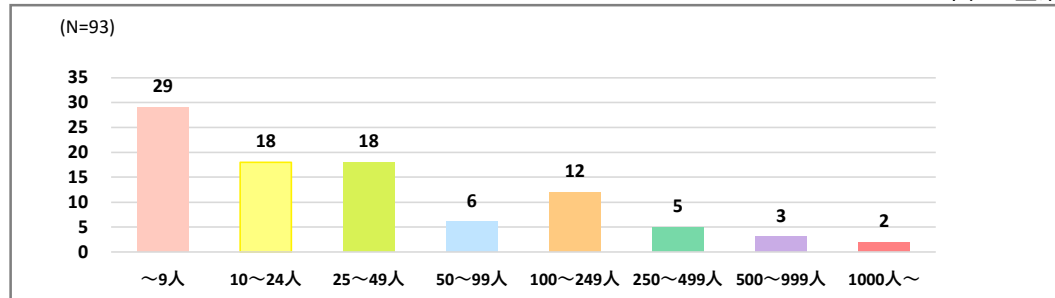


8. 企業属性

- 従業員数9人以下の企業の回答数が最も多く、また49人以下の企業で全体の回答数の半数以上を占める。
- 業種別では、建設業が最も多く、卸売業・小売業、その他サービス業と続く。
一方で、農業等の第1次産業の回答は無かった。

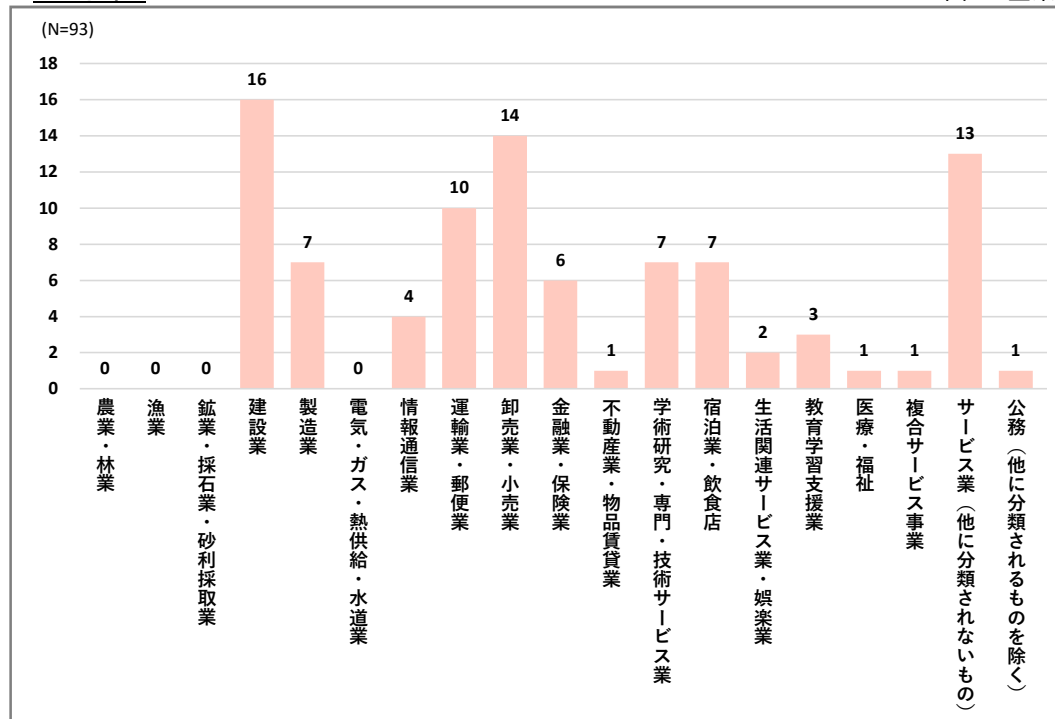
◆従業員数

単位：企業



◆業種

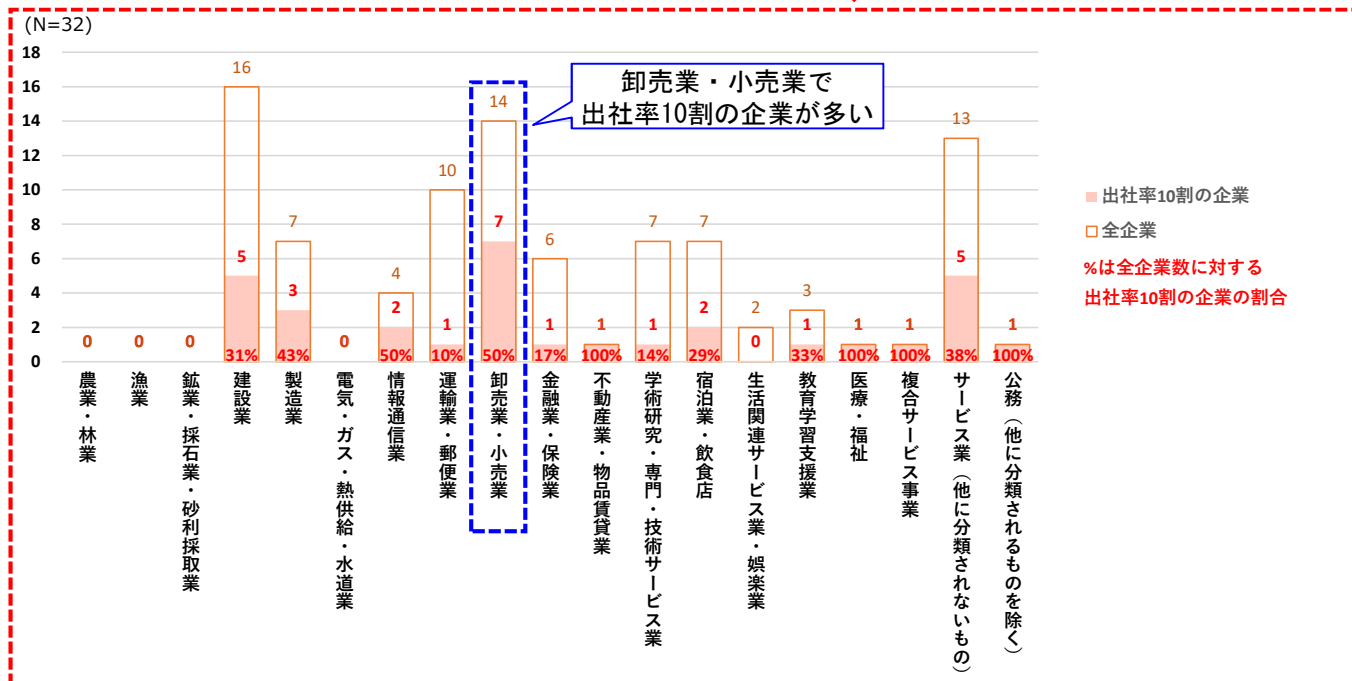
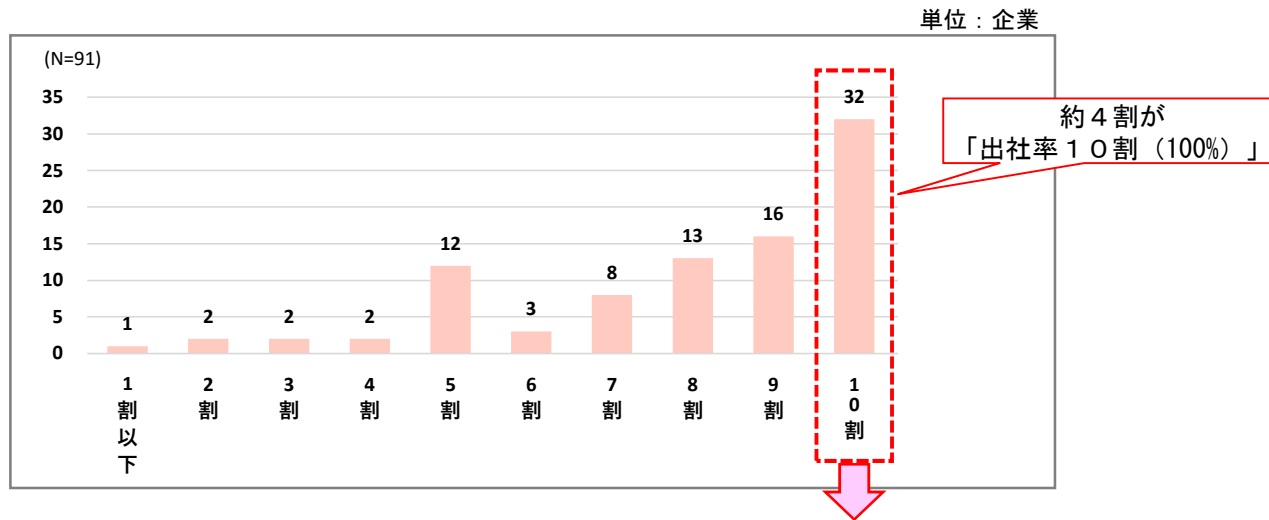
単位：企業



9. コロナ禍現在の就業体制

◆コロナ禍現在の出社率

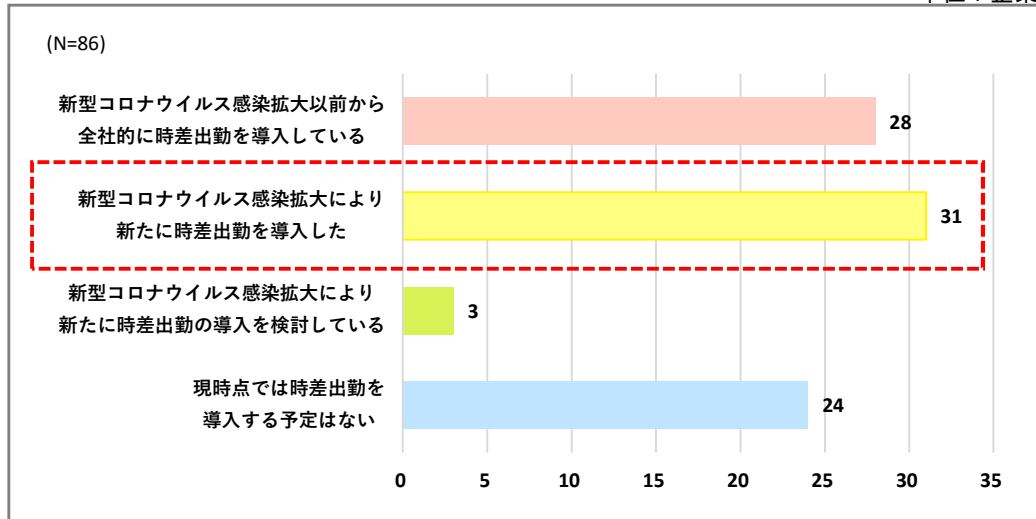
・コロナ禍現在においても約4割の企業が「出社率10割（100%）」と回答。



9. コロナ禍現在の就業体制

◆コロナ禍現在の時差出勤の導入状況

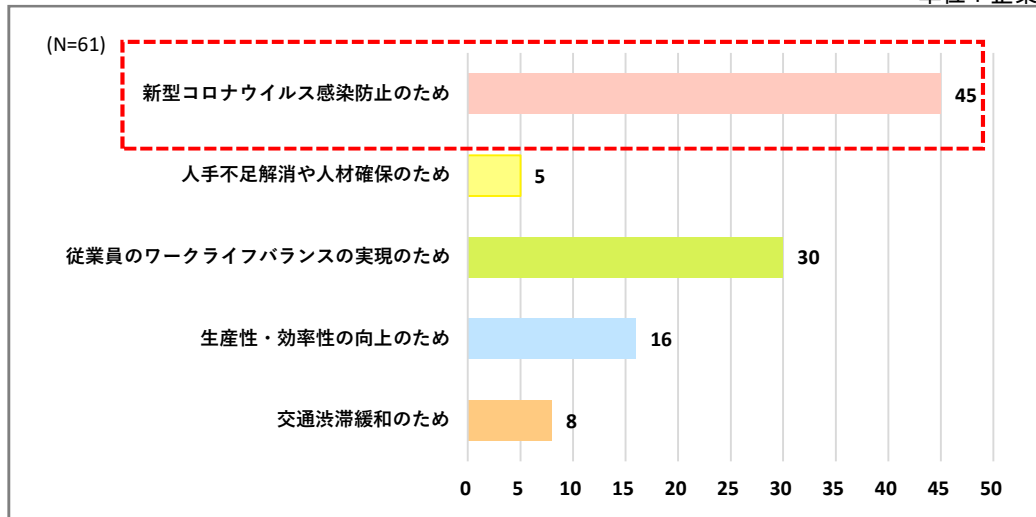
単位：企業



- 約4割の企業が「新型コロナウイルス感染拡大により時差出勤を導入」と回答。

◆コロナ禍現在の時差出勤の導入理由

※複数回答有り
単位：企業

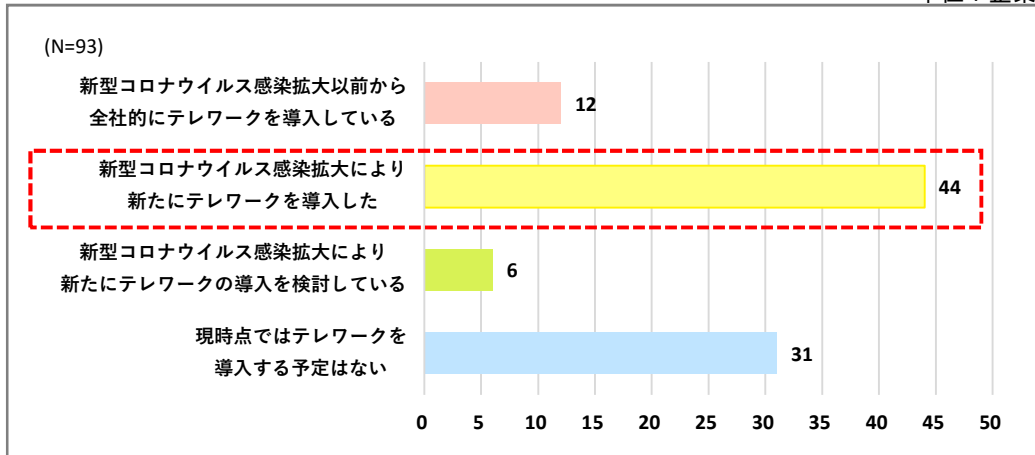


- 約7割の企業が「新型コロナウイルス感染防止のために時差出勤を導入」と回答。

9. コロナ禍現在の就業体制

◆コロナ禍現在のテレワークの実施状況

単位：企業

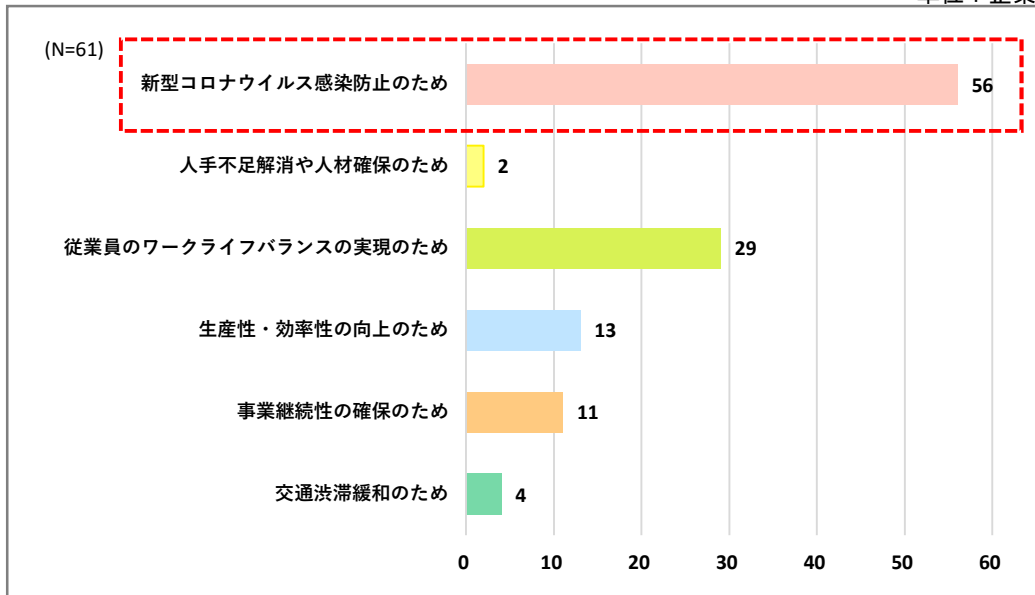


- 約5割の企業が「新型コロナウイルス感染拡大によりテレワークを導入」と回答。

◆コロナ禍現在のテレワークの実施理由

※複数回答有り

単位：企業



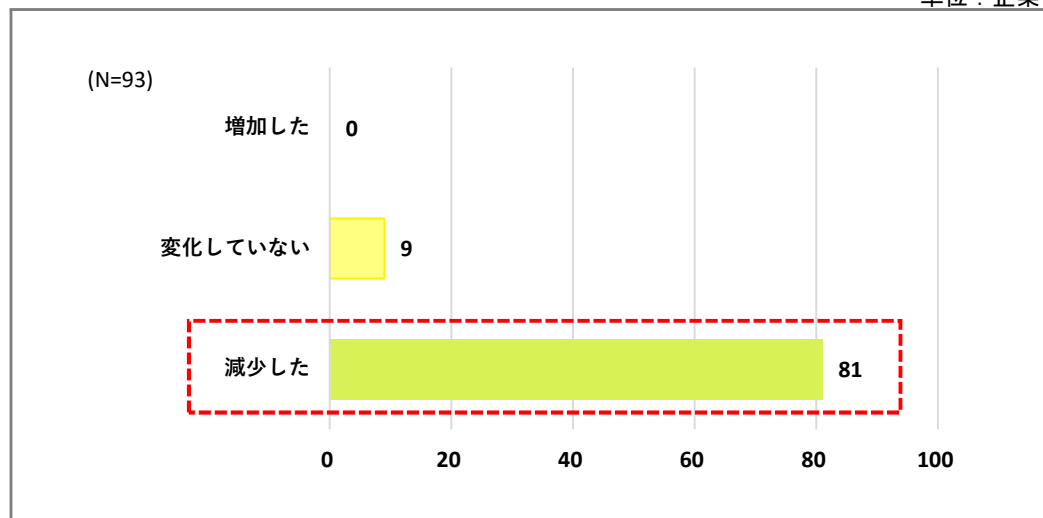
- 約9割の企業が「新型コロナウイルス感染防止のためにテレワークを導入」と回答。

10. コロナ禍前後での就業体制の変化

◆コロナ禍前後での出張や外勤の頻度の変化

- コロナ禍現在の出張や外勤は、約9割の企業が「減少」と回答。

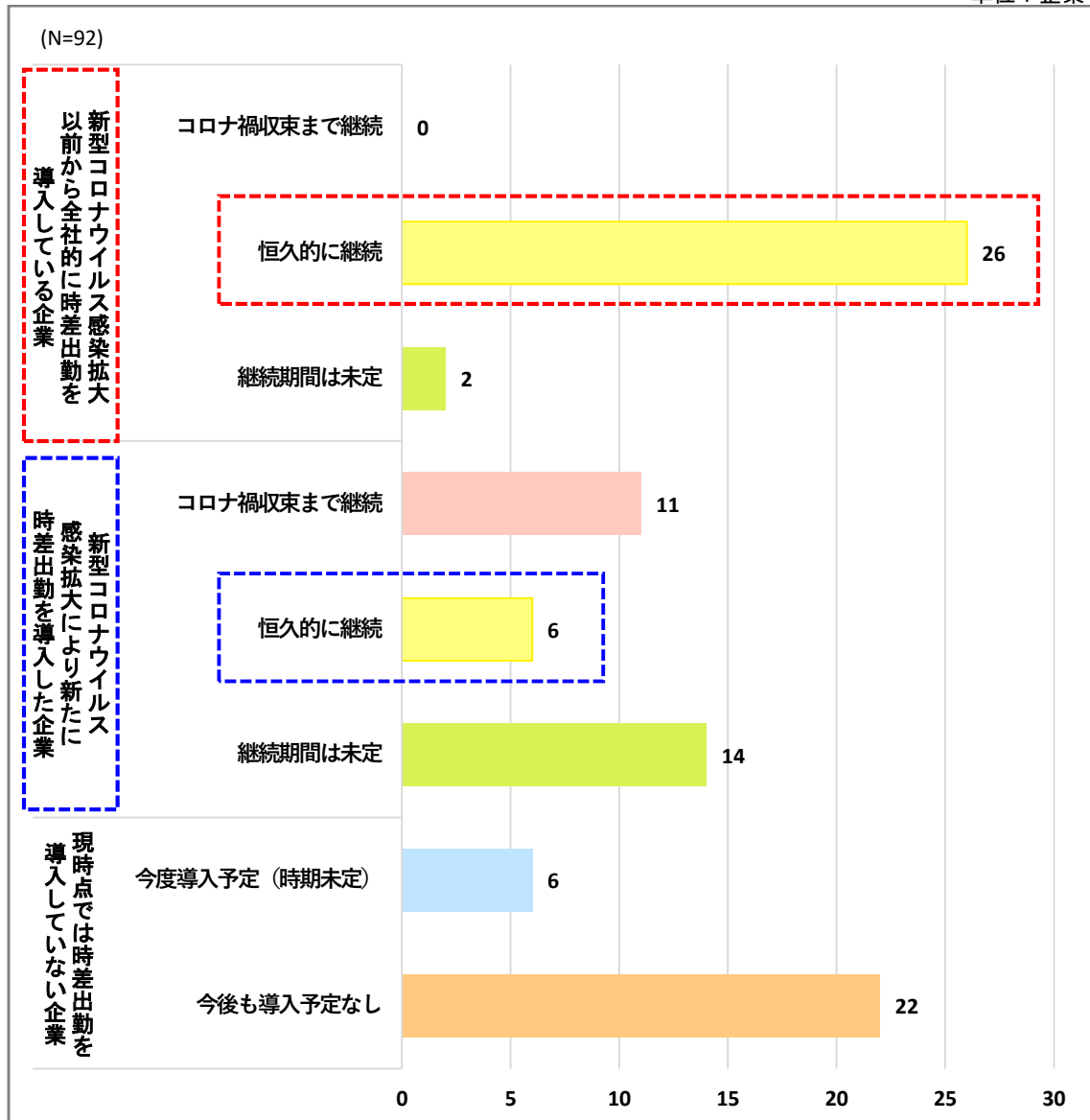
単位：企業



1.1. コロナ禍収束後の就業体制の意向

◆コロナ禍収束後の時差出勤の導入意向

単位：企業



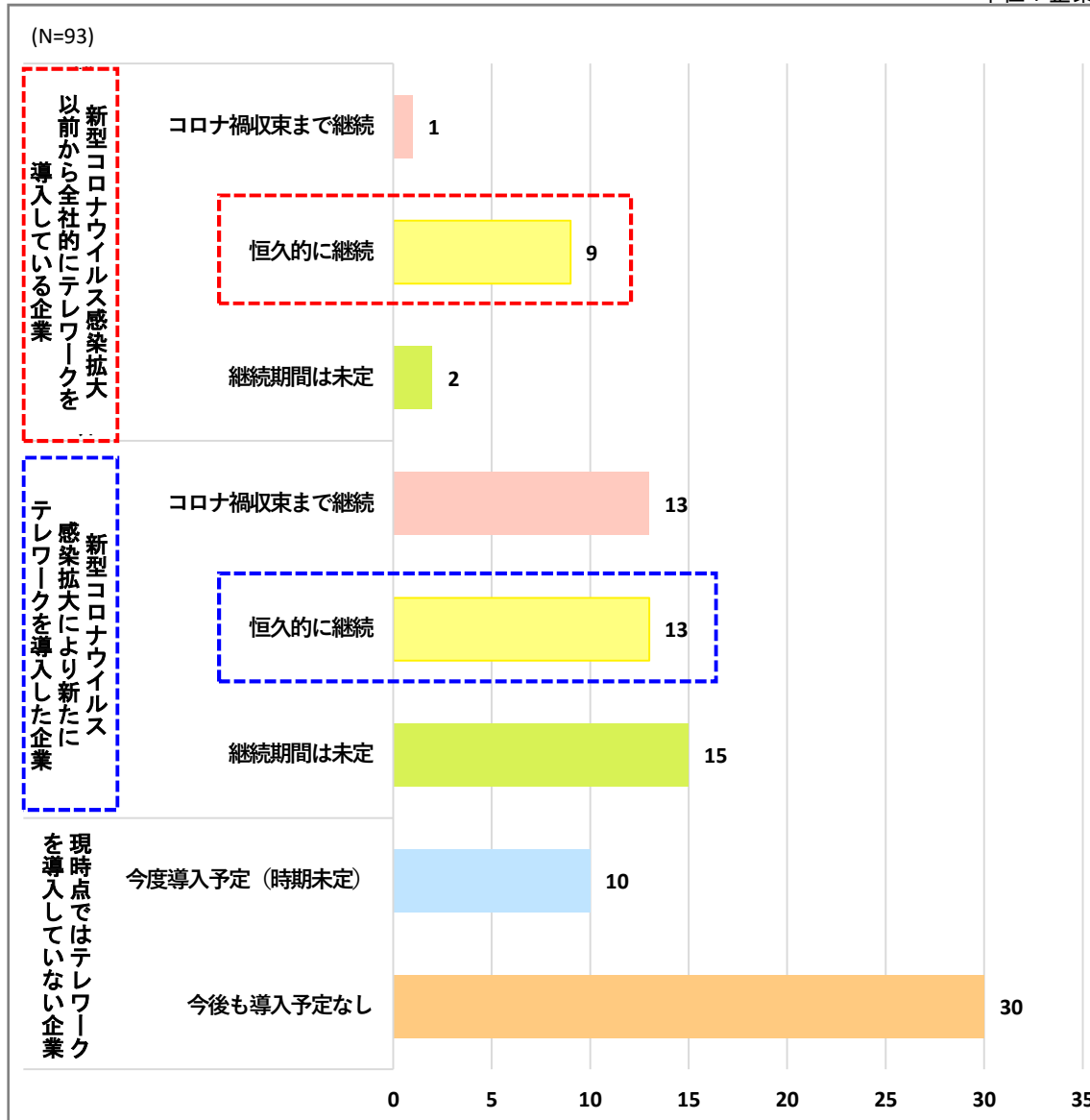
• 新型コロナウイルス感染拡大以前から時差出勤を導入している企業のうち、約9割の企業が「恒久的に時差出勤を継続」と回答。

• 新型コロナウイルス感染拡大により時差出勤を導入し始めた企業のうち、約2割の企業が「恒久的に時差出勤を継続」と回答。

1.1. コロナ禍収束後の就業体制の意向

◆コロナ禍収束後のテレワークの導入意向

単位：企業



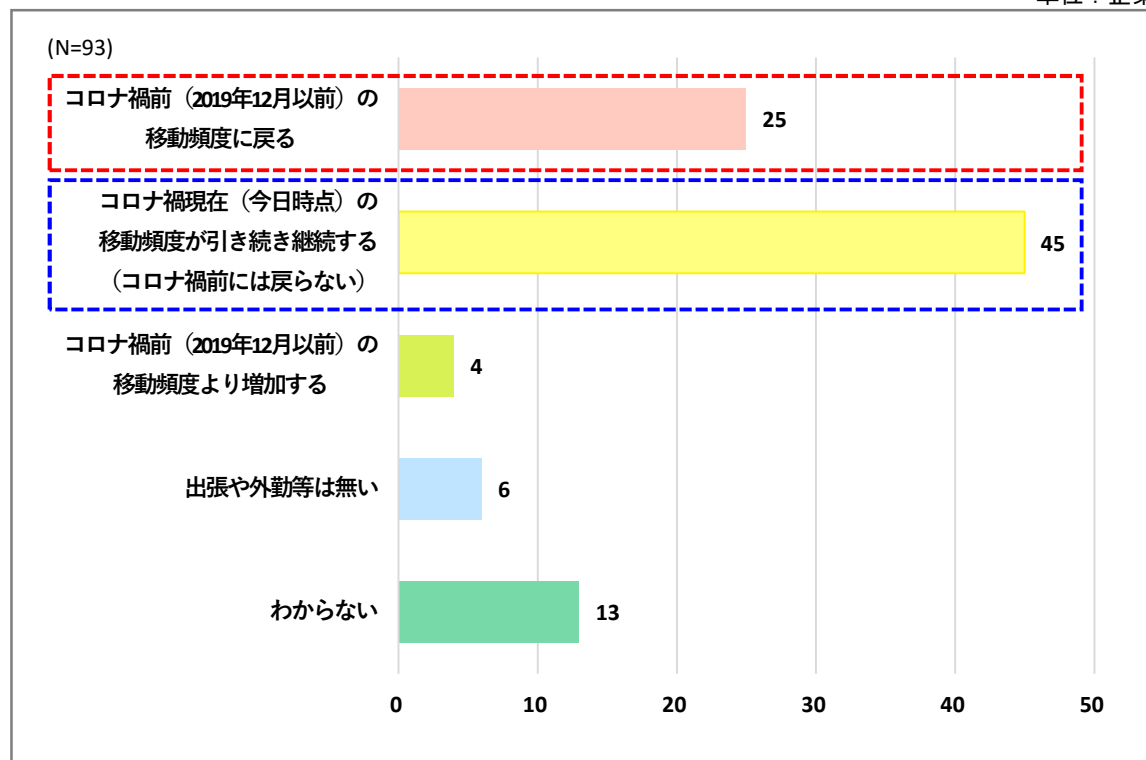
• 新型コロナウイルス感染拡大以前からテレワークを導入している企業のうち、約8割の企業が「恒久的にテレワークを継続」と回答。

• 新型コロナウイルス感染拡大によりテレワークを導入し始めた企業のうち、約3割の企業が「恒久的にテレワークを継続」と回答。

1.1. コロナ禍収束後の就業体制の意向

◆コロナ禍収束後の出張や外勤の想定される頻度

単位：企業



- コロナ禍収束後の出張や外勤頻度は、約3割の企業が「コロナ禍前の頻度に戻る」と回答する一方で、約5割の企業が「コロナ禍現在の頻度が継続する」と回答。