

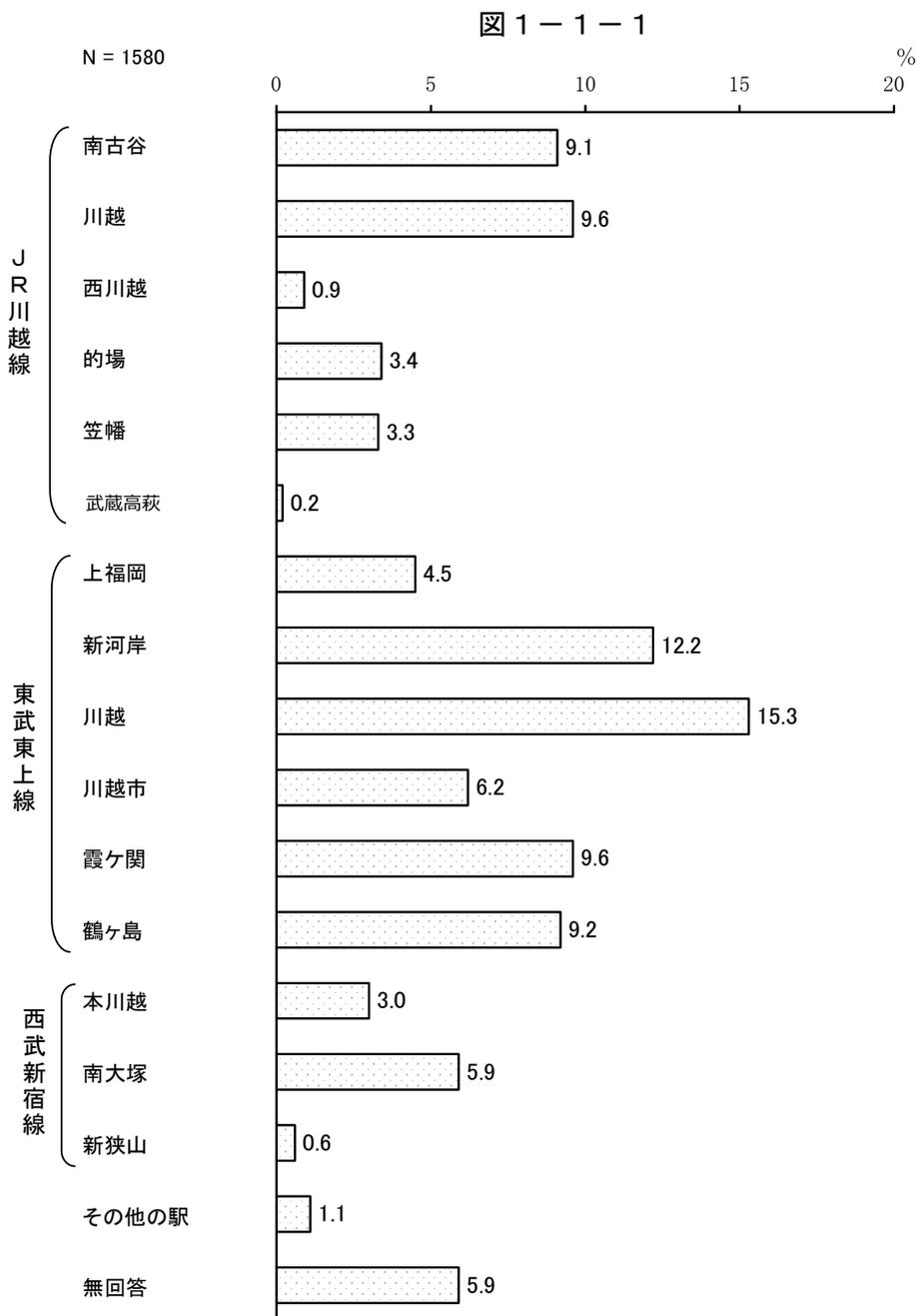
Ⅲ 調査結果の分析

1 都市基盤・生活基盤

1-1 主に利用する最寄りの駅

◇「川越」駅の利用率（東武東上線 15.3%）が高い

問1 あなたが主に利用する最寄りの駅はどこですか。（○は1つ）



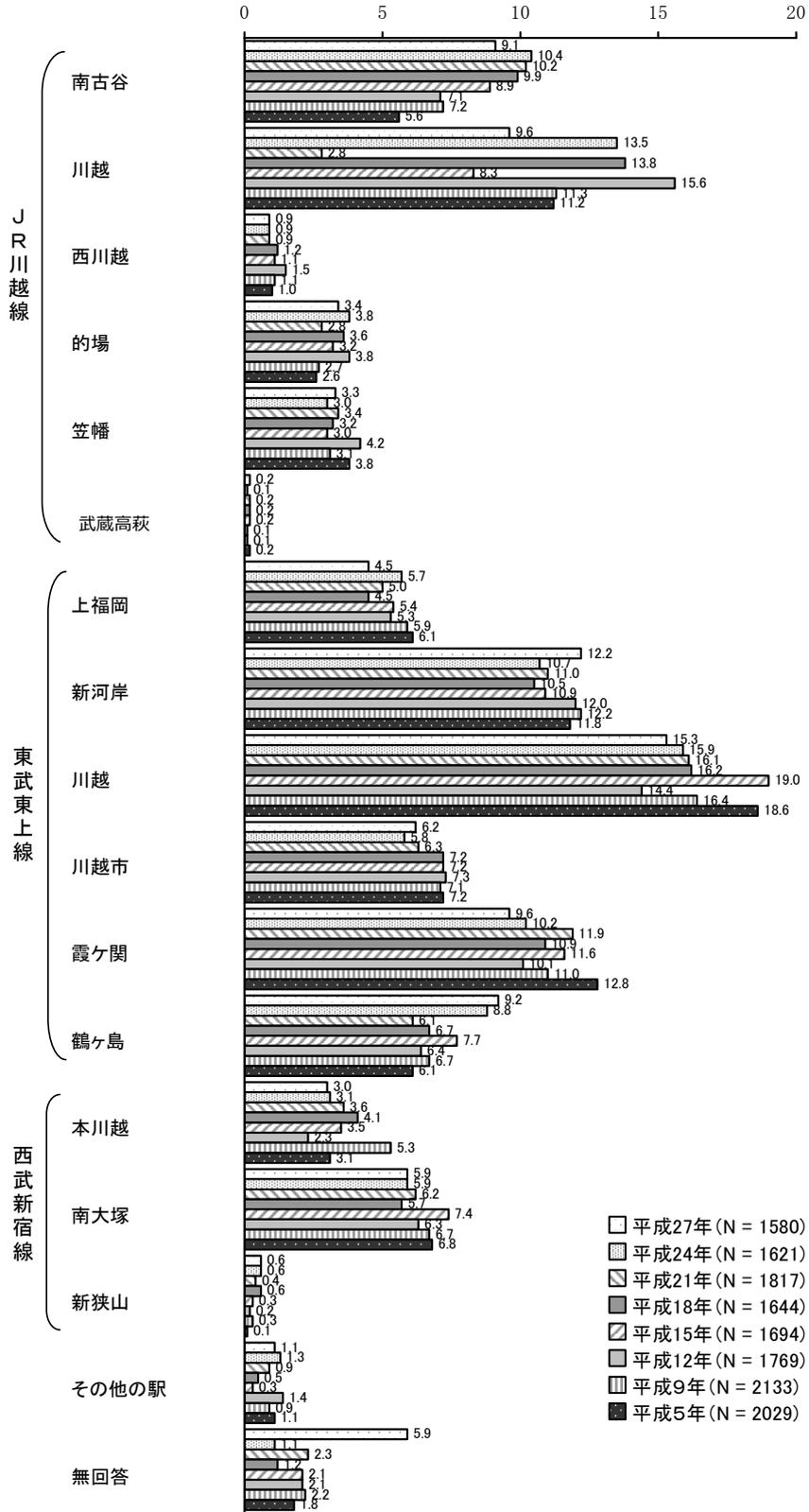
主に利用する最寄り駅をたずねたところ、東武東上線「川越」の割合が15.3%で最も多く、以下、東武東上線「新河岸」(12.2%)、東武東上線「霞ヶ関」(9.6%)、JR川越線「川越」(9.6%)などと続いている。

(図 1-1-1)

【時系列】

今回の結果を時系列でみると、東武東上線「新河岸」が増加している。(図1-1-2)

図1-1-2 時系列 主に利用する最寄り駅%



地区別にみると、古谷地区と南古谷地区ではJR川越線「南古谷」、大東地区では西武新宿線「南大塚」がそれぞれ第1位となっている。それ以外の地区では東武東上線の駅がいずれも第1位となっている。市全体では、東武東上線の利用率の高さがうかがえる。(表1-1-1)

表 1-1-1 地区別 主に利用する最寄り駅

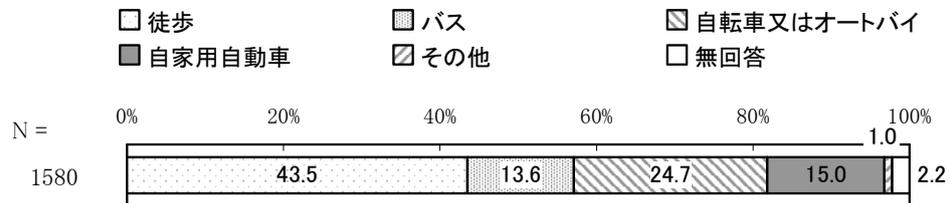
属性	順位	N	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位
全体		全体 1580	川越(東武東上線) 15.3%	新河岸 12.2%	川越(JR川越線) 9.6%	霞ヶ関 9.6%	鶴ヶ島 9.2%
【地区別】							
本庁地区		全体 362	川越(東武東上線) 36.2%	川越(JR川越線) 20.4%	川越市 20.2%	本川越 8.6%	西川越 2.8%
芳野地区		全体 42	川越(東武東上線) 33.3%	川越(JR川越線) 28.6%	南古谷 16.7%	本川越 7.1%	川越市 2.4%
古谷地区		全体 66	南古谷 59.1%	川越(東武東上線) 18.2%	川越(JR川越線) 9.1%	本川越 3.0%	西川越
南古谷地区		全体 120	南古谷 75.8%	新河岸 10.0%	上福岡 5.8%	南大塚 1.7%	
高階地区		全体 210	新河岸 71.4%	上福岡 22.4%	川越(JR川越線) 1.9%	川越(東武東上線) 1.4%	南古谷 0.5%
福原地区		全体 81	川越(東武東上線) 24.7%	川越(JR川越線) 21.0%	新河岸 21.0%	上福岡 17.3%	南大塚 4.9%
大東地区		全体 147	南大塚 55.1%	川越(東武東上線) 17.0%	川越(JR川越線) 11.6%	新狭山 6.8%	川越市 3.4%
霞ヶ関地区		全体 189	霞ヶ関 38.1%	笠幡 23.8%	的場 22.2%	鶴ヶ島 5.3%	武蔵高萩 1.6%
川鶴地区		全体 85	鶴ヶ島 78.8%	笠幡 5.9%	川越(東武東上線) 3.5%	霞ヶ関 2.4%	川越(JR川越線) 1.2%
霞ヶ関北地区		全体 66	霞ヶ関 66.7%	的場 13.6%	鶴ヶ島 13.6%	笠幡 1.5%	南古谷
名細地区		全体 96	鶴ヶ島 57.3%	霞ヶ関 28.1%	川越(東武東上線) 2.1%	川越(JR川越線) 1.0%	南古谷
山田地区		全体 76	川越(東武東上線) 30.3%	川越市 19.7%	川越(JR川越線) 18.4%	本川越 11.8%	西川越 2.6%

1-2 最寄りの駅への手段

◇「徒歩」が43.5%

問2 あなたは、最寄りの駅へ行くのに主にどんな手段で行きますか。(○は1つ)

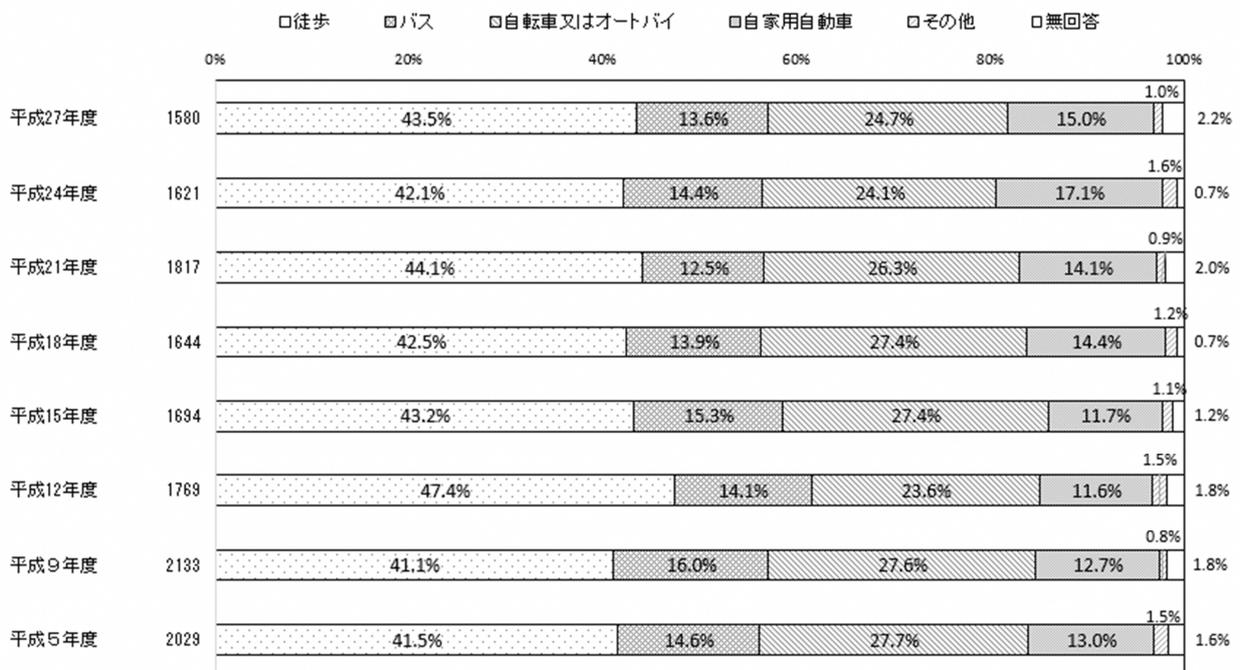
図1-2-1



最寄り駅への主な交通手段をたずねたところ、「徒歩」(43.5%)が最も多く、40%を超えている。以下、「自転車又はオートバイ」(24.7%)、「自家用自動車」(15.0%)、「バス」(13.6%)の順となっている。(図1-2-1)

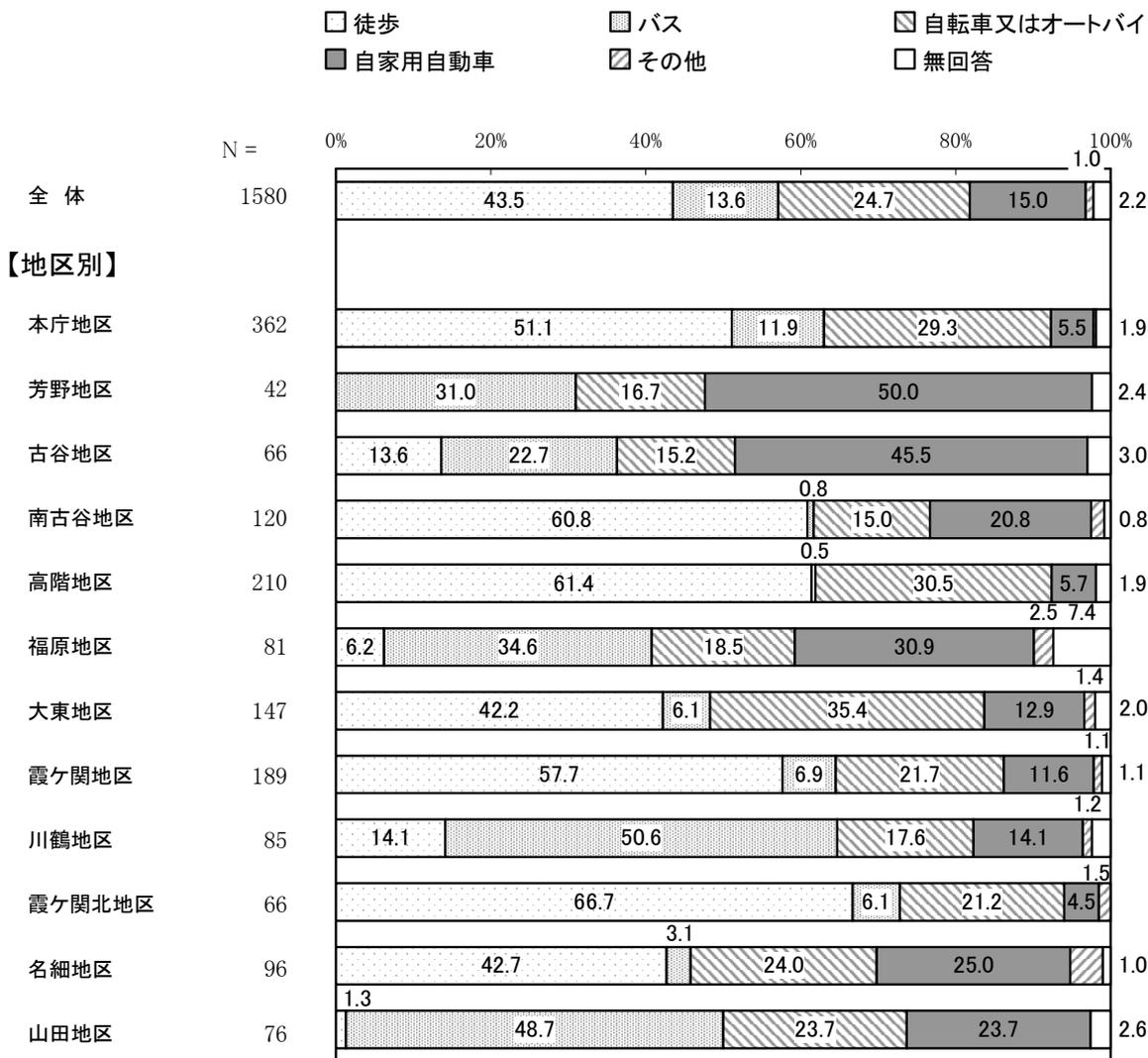
時系列でみると、「自家用自動車」は前回と比べて2.1ポイント減少している。(図1-2-2)

図1-2-2 時系列 最寄り駅への手段



地区別にみると、「徒歩」は霞ヶ関北地区が60%半ばで最も高く、本庁地区、南古谷地区、高階地区、大東地区、霞ヶ関地区、名細地区でも他の手段と比べて最も割合が高くなっている。「バス」は川鶴地区が約50%、山田地区が40%半ばで多く、「自家用自動車」は芳野地区が50%と最も多くなっている。(図1-2-3)

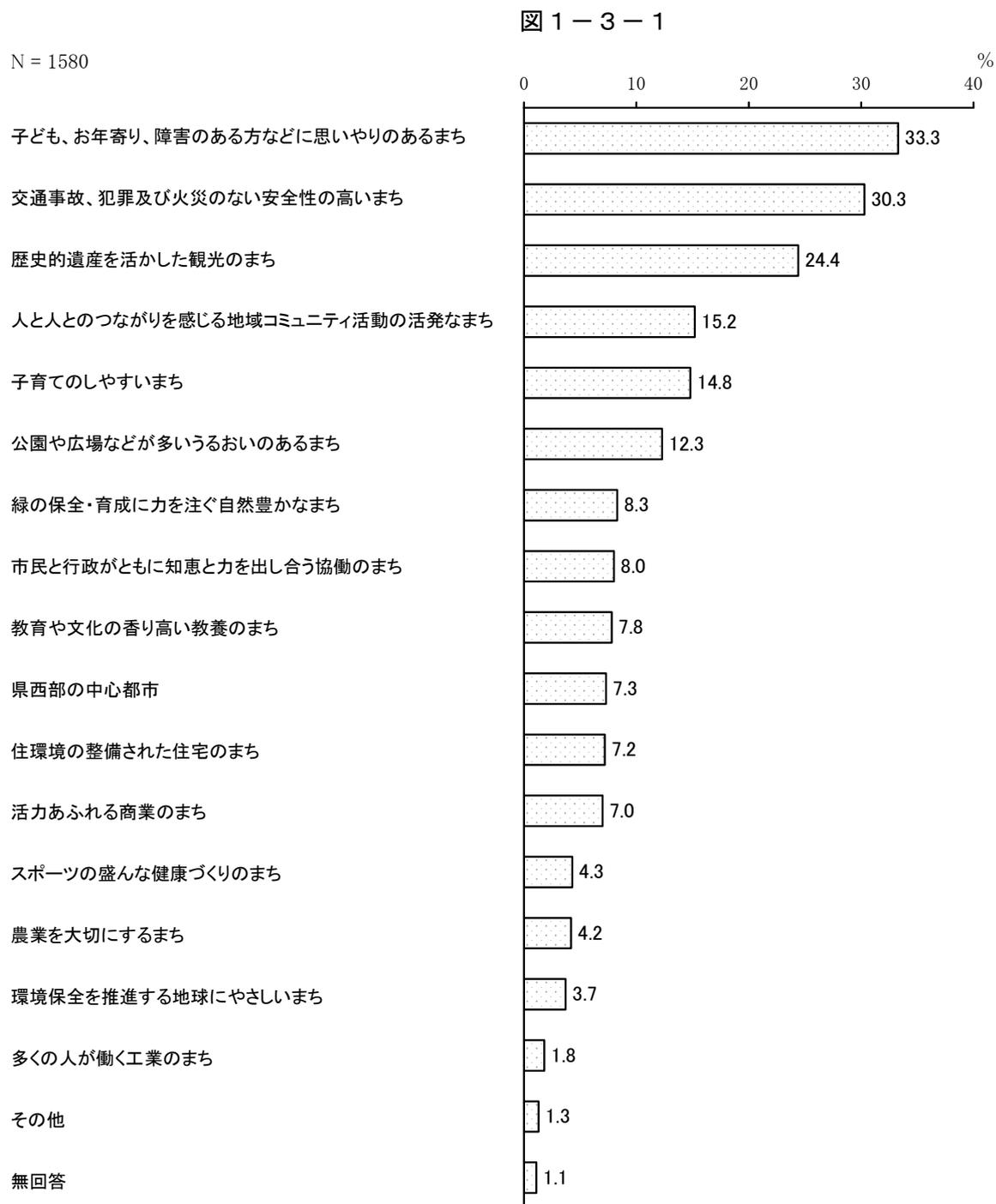
図1-2-3 地区別 最寄り駅への手段



1-3 川越市の将来像

◇「子ども、お年寄り、障害のある方などに思いやりのあるまち」が 33.3%

問3 あなたは、川越市をどのようなまちにしたらよいと思いますか。次の中から2つ以内で選んでください。(〇は2つ以内)



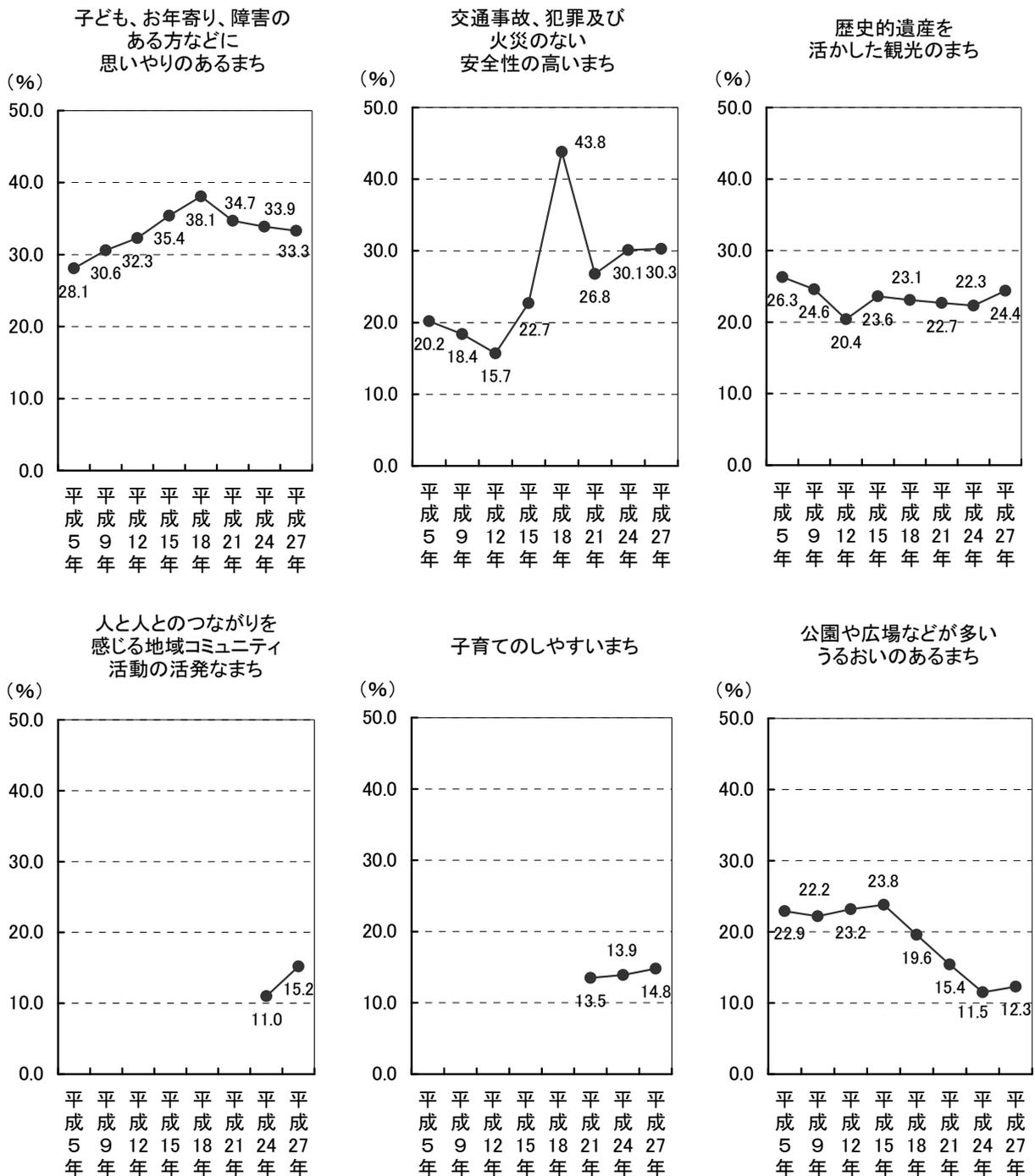
川越市の将来像をたずねたところ、「子ども、お年寄り、障害のある方などに思いやりのあるまち」(33.3%)が最も高く、30%を超えている。以下、「交通事故、犯罪及び火災のない安全性の高いまち」(30.3%)、「歴史的遺産を活かした観光のまち」(24.4%)などの順となっている。

(図 1-3-1)

上位6項目を時系列でみると、「歴史的遺産を生かした観光のまち」は前回調査より2.1ポイント、「人と人とのつながりを感じる地域コミュニティ活動の活発なまち」が4.2ポイント増加している。「子ども、お年寄り、障害のある方などに思いやりのあるまち」は平成18年以降減少傾向となっている。

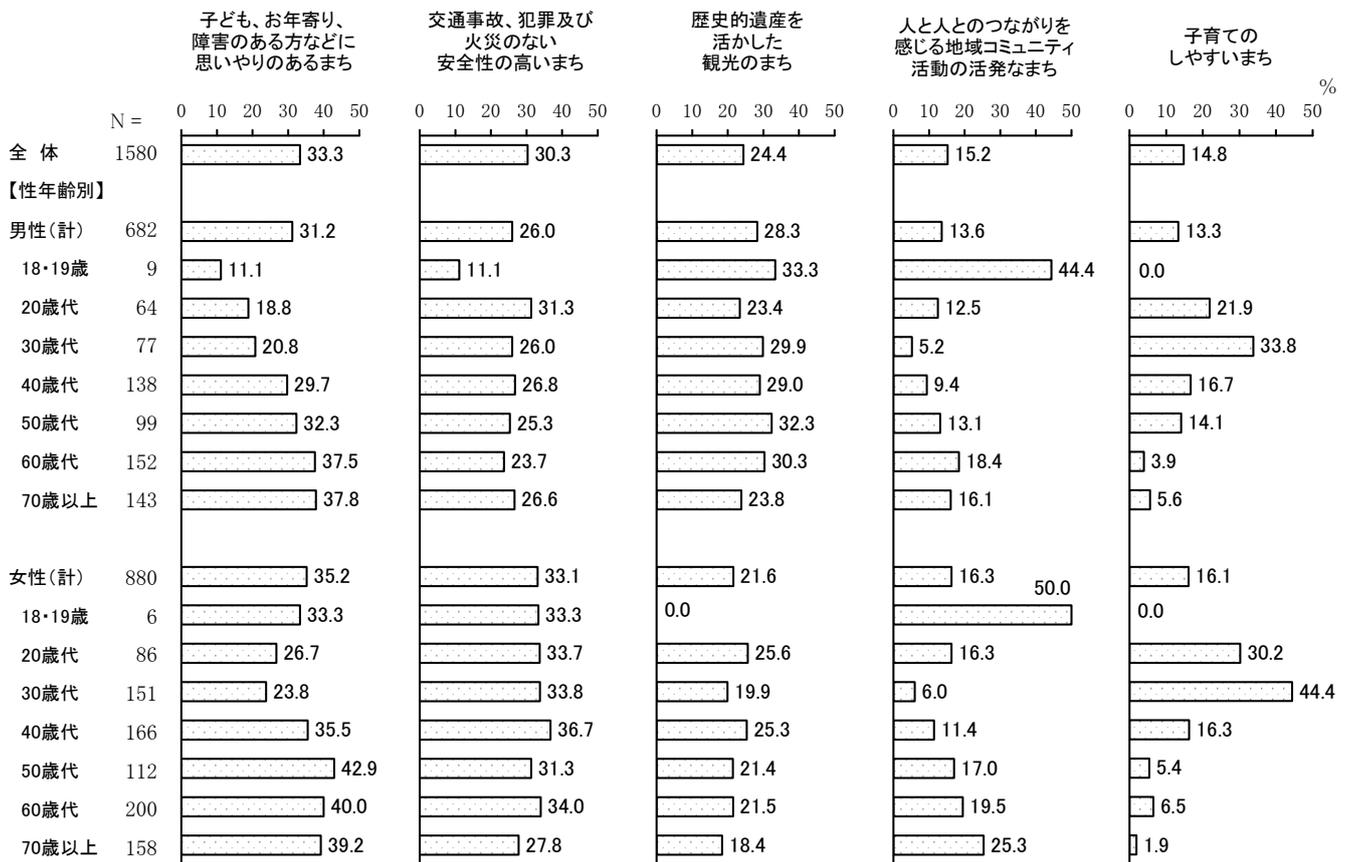
(図1-3-2)

図1-3-2 時系列 川越市の将来像



上位5項目を性・年齢別にみると、「子ども、お年寄り、障害のある方などに思いやりのあるまち」は女性の50歳代、60歳代が40%台で多くなっている。「交通事故、犯罪及び火災のない安全性の高いまち」は女性40歳代が30%半ばを超えており、「子育てのしやすいまち」は女性30歳代が40%半ばで多くなっている。(図1-3-3)

図1-3-3 性・年齢別 川越市の将来像

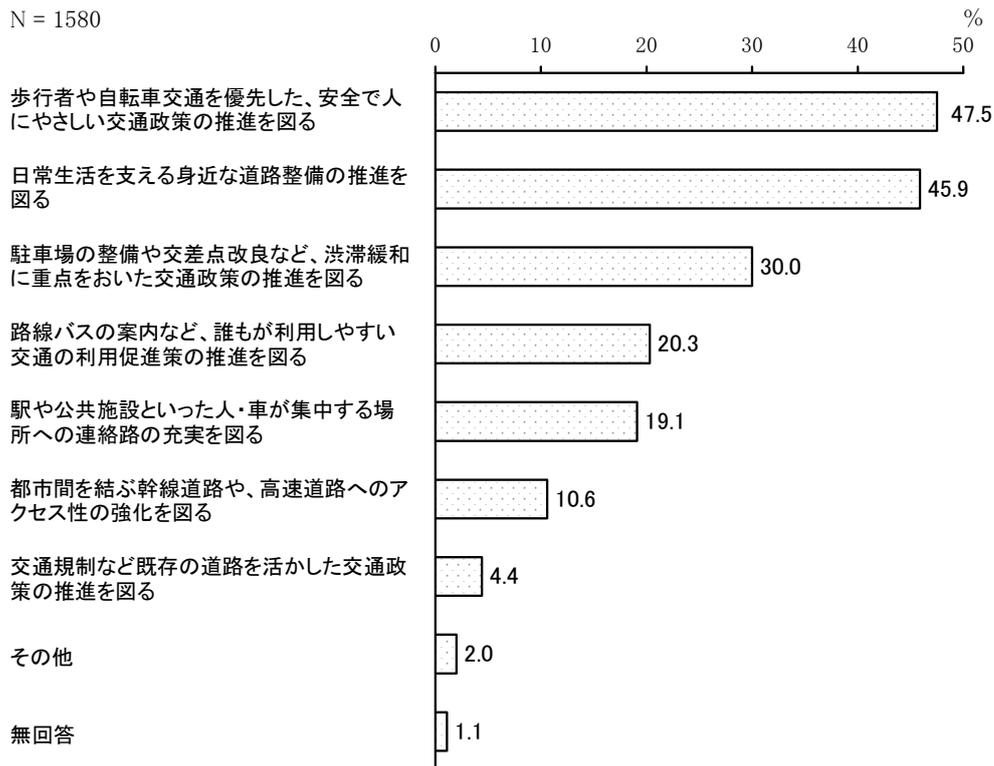


1-4 推進すべき道路交通施策

◇「歩行者や自転車交通を優先した、安全で人にやさしい交通政策の推進を図る」が47.5%

問4 あなたは、ゆとりや豊かさが実感できる市民生活を確保するために、どのような方針に重点をおいて道路交通政策を推進すべきだと思いますか。次の中から2つ以内で選んでください。(〇は2つ以内)

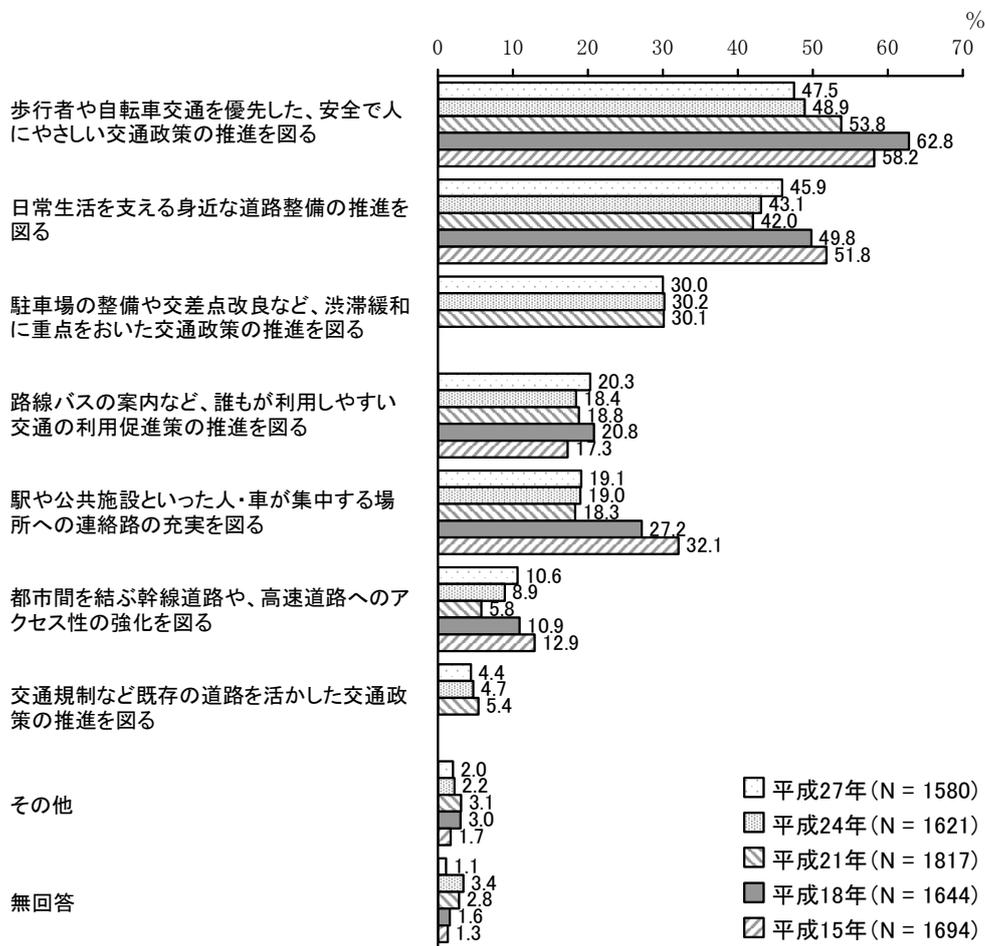
図1-4-1



推進すべき道路交通政策をたずねたところ、「歩行者や自転車交通を優先した、安全で人にやさしい交通政策の推進を図る」(47.5%)が最も多く、50%近くとなっている。以下、「日常生活を支える身近な道路整備の推進を図る」(45.9%)、「駐車場の整備や交差点改良など、渋滞緩和に重点をおいた交通政策の推進を図る」(30.0%)などの順となっている。(図1-4-1)

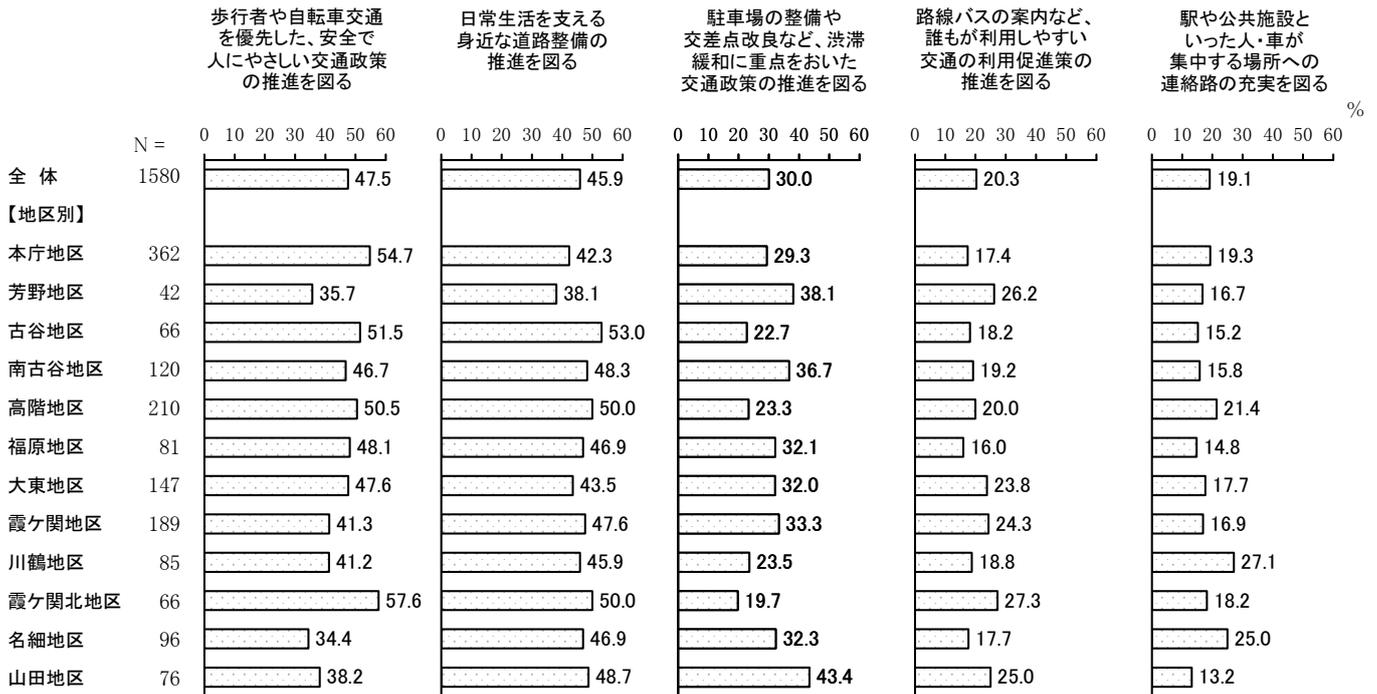
時系列でみると、前回調査と比べ、「日常生活を支える身近な道路整備の推進を図る」で2.8ポイント増加している。一方、「歩行者や自転車交通を優先した、安全で人にやさしい交通政策の推進を図る」は平成18年以降減少傾向にある。(図1-4-2)

図1-4-2 時系列 推進すべき道路交通施策



上位5項目について地区別にみると、「歩行者や自転車交通を優先した、安全で人にやさしい交通政策の推進を図る」は本庁地区、霞ヶ関北地区がともに50%半ばで多くなっている。「日常生活を支える身近な道路整備の推進を図る」は古谷地区で50%を超えている。「駐車場の整備や交差点改良など、渋滞緩和に重点をおいた交通政策の推進を図る」は山田地区が40%を超えており多くなっている。(図1-4-3)

図1-4-3 地区別 推進すべき道路交通施策



上位5項目について性・年齢別にみると、「駐車場の整備や交差点改良など、渋滞緩和に重点をおいた交通政策の推進を図る」は男性20歳代が40%台で多くなっている。「路線バスの案内など、誰もが利用しやすい交通の利用促進策の推進を図る」は女性70歳以上が30%を超えて多くなっている。(図1-4-4)

図1-4-4 性・年齢別 推進すべき道路交通施策

