

アンケート調査実施報告書

平成31年2月

目 次

1. アンケート調査の実施概要	1
1.1 目的	1
1.2 実施期間	1
1.3 調査対象	1
1.4 実施方法	1
1.5 回収結果	2
2. アンケート調査の結果概要	3
2.1 回答者属性（全区域）	3
2.2 深沢区域	9
2.3 引田・代継・網代区域《網代》	17
2.4 引田・代継・網代区域《引田・湊上・代継》	27
2.5 草花折立下区域	37
2.6 東秋川橋西側区域	48

1. アンケート調査の実施概要

1.1 目的

公共交通優先検討区域において実施したワークショップでは、公共交通優先検討区域内の交通に関わる現状、課題、ニーズ等について、区域内の住民の方から詳細な意見や深掘りすべき意見を聴くことができた。

アンケート調査は、ワークショップの参加者を含む各区域住民の公共交通に対する日ごろの考え方やニーズ、さらにはワークショップで検討されている各区域における今後の公共交通の手法の利用意向について、広く把握することを目的とする。

1.2 実施期間

アンケート調査は、第3回ワークショップと第4回ワークショップの間に実施した。

第3回ワークショップが11月中に終了した深沢区域、引田・代継・網代区域（網代）、引田・代継・網代区域（引田・湍上・代継）、草花折立下区域については、平成30年12月14日～12月25日の期間において調査を実施した。

東秋川橋西側区域については、第3回ワークショップが12月15日に終了したため、平成30年12月20日～平成31年1月7日の期間において調査を実施した。

表 区域別アンケート調査実施期間

区域	第3回 ワークショップ	アンケート調査 実施期間	第4回 ワークショップ
深沢区域	11/13（火）	平成30年12月14日 ～12月25日	1/21（月）
引田・代 継・網代区 域	11/23（金）		1/19（土）
引田・湍上・代継			1/14（月）
草花折立下区域	11/4（日）		1/13（日）
東秋川橋西側区域	12/15（土）	平成30年12月20日 ～平成31年1月7日	1/26（土）

1.3 調査対象

アンケート調査は、公共交通優先検討区域に居住する世帯を対象に実施した。

世帯数の少ない深沢区域、引田・代継・網代区域（網代）、草花折立下区域については全戸配布とし、引田・代継・網代区域（引田・湍上・代継）と東秋川橋西側区域については、その区域の性別、年齢構成を考慮し、対象世帯を無作為抽出した。

1.4 実施方法

アンケート調査は、郵送配布、郵送回収により実施した。

1.5 回収結果

アンケート調査を実施した結果、全体で1,150票のうち425票を回収し、回収率は37%となった（平成31年1月28日現在）。

アンケート調査の実施計画では、各区域での回収率を30%と想定しており、ほとんどの区域で回収率30%を超えているが、東秋川橋西側区域においては、回収率30%を下回った。

表 区域別アンケート調査回収結果

区域		世帯数	配布数	回収数	回収率	備考
深沢区域		32	32	20	62.5%	全戸配布
引田・代 継・網代区 域	網代	91	91	32	35.2%	全戸配布
	引田・湧上・代継	817	532	210	39.5%	無作為抽出
草花折立下区域		162	162	70	43.2%	全戸配布
東秋川橋西側区域		419	333	93	27.9%	無作為抽出
合計		1,521	1,150	425	37.0%	—

※世帯数は、平成30年11月16日現在（網代は、特養等を除く）

2. アンケート調査の結果概要

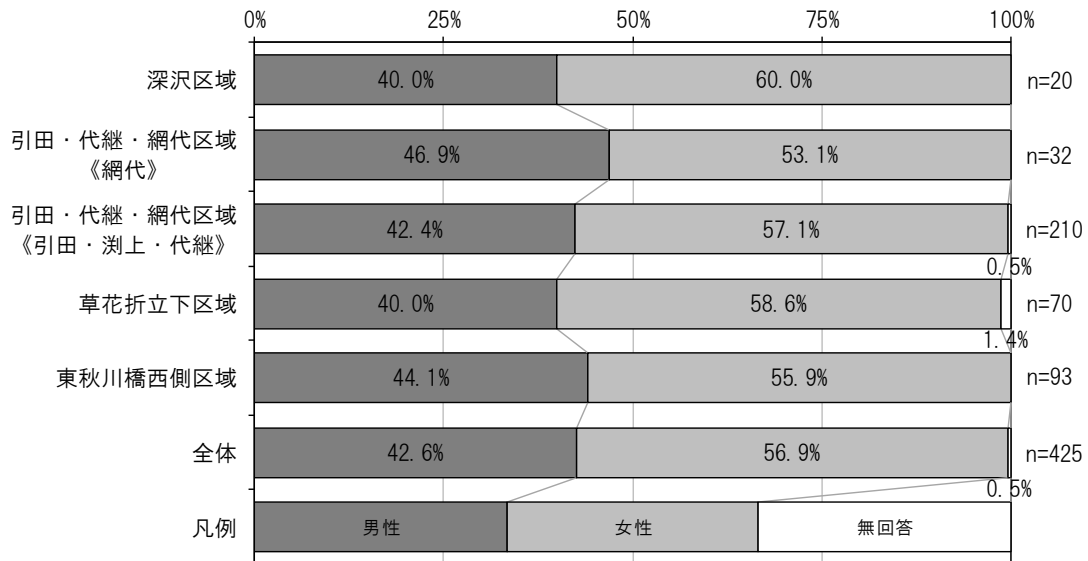
アンケート調査結果概要について、以下に示す。

回答者属性については、全体と各区域を比較できるように一つの帯グラフで示し、他の設問については区域ごとに結果を整理した。

2.1 回答者属性（全区域）

問1 性別

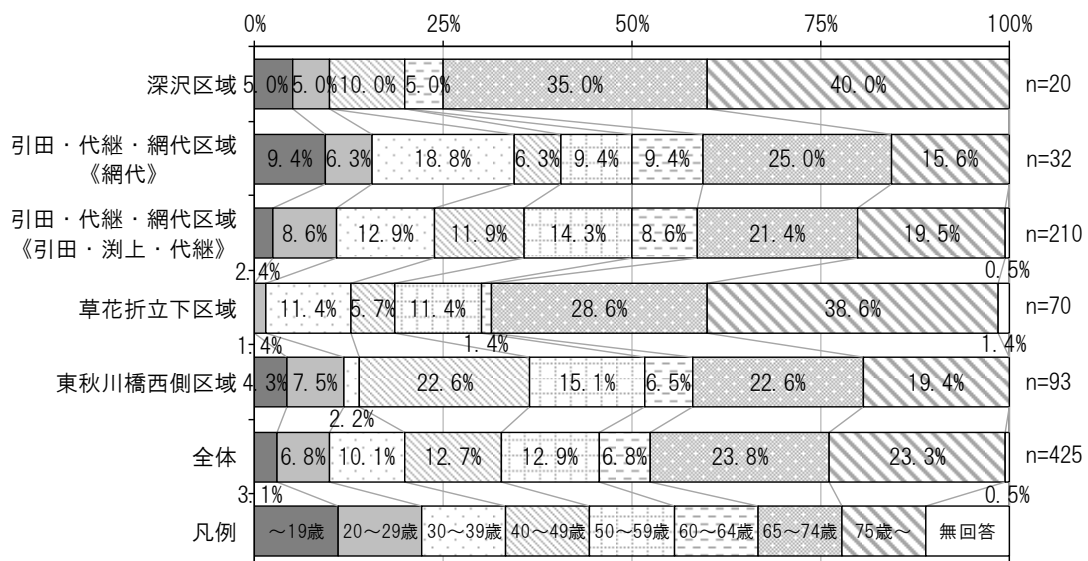
・各区域ともに、「男性」が4割程度、「女性」が6割程度と、「女性」がやや多い。



問2 年齢

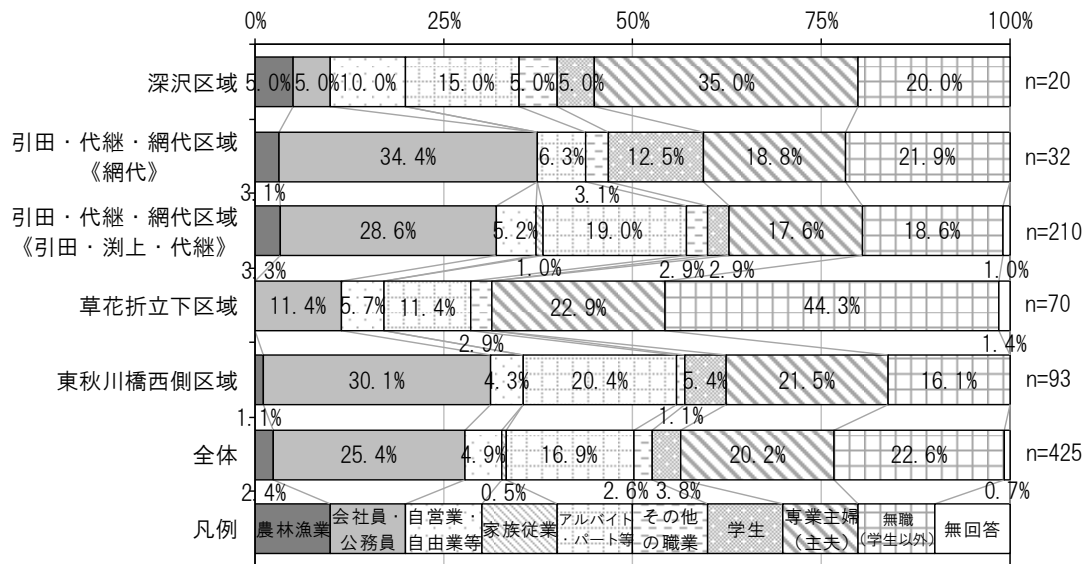
・概ね各年齢層から回答が得られているが、深沢区域では30代、50代、草花折立下区域では10代からの回答が得られなかった。

・深沢区域、草花折立下区域は、65歳以上の高齢者からの回答が多く、ともに7割前後を占める。



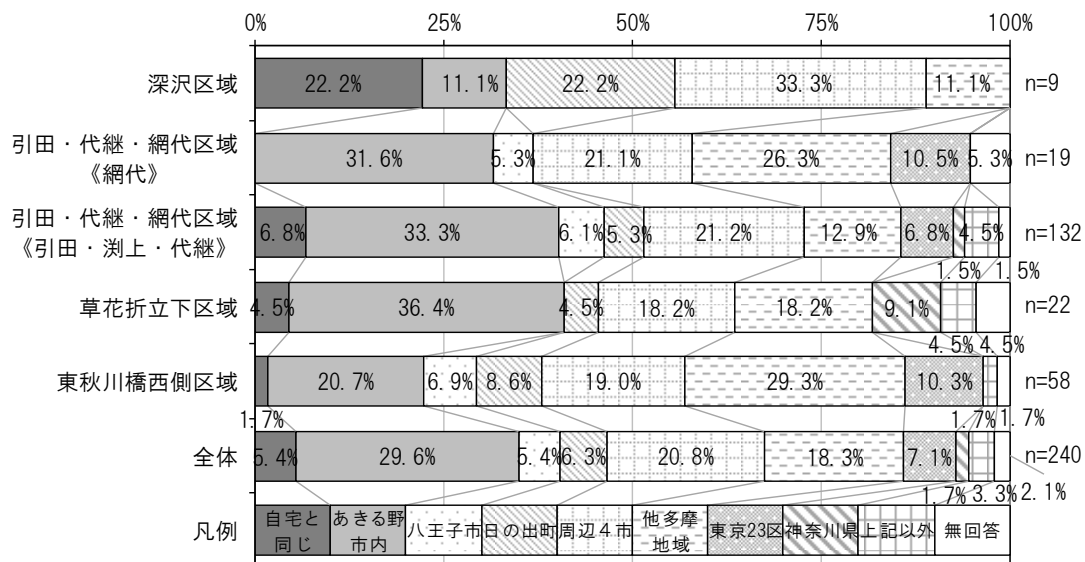
問3 職業

- ・全体として、「会社員・公務員」25.4%、「無職（学生以外）」22.6%、「専業主婦（主夫）」20.2%が多い。
- ・高齢者からの回答が多かった深沢区域や草花折立下区域では、「専業主婦（主夫）」や「無職（学生以外）」が特に多くなっている。



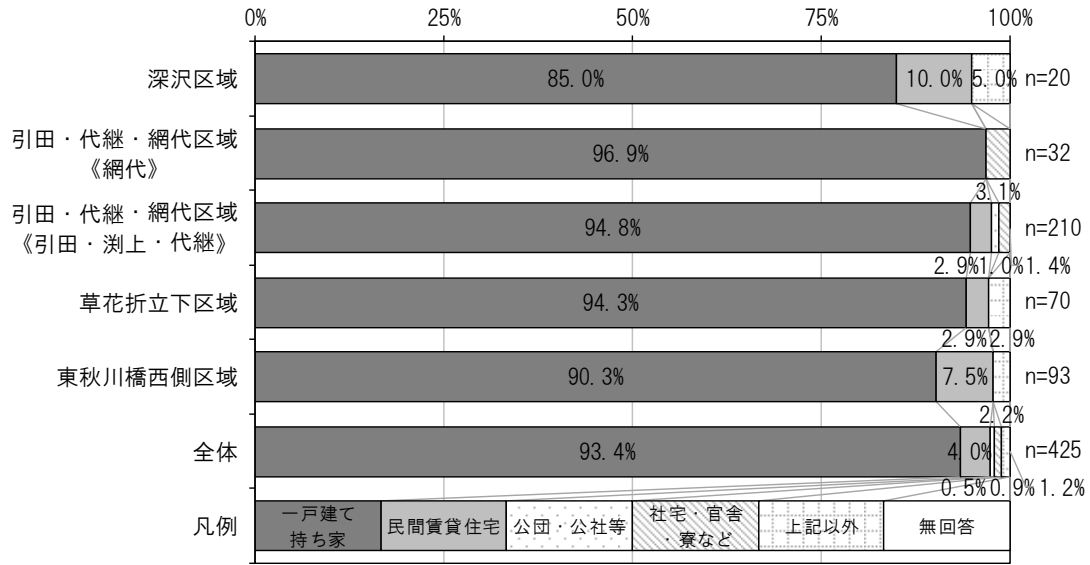
問3-1 通勤・通学場所

- ・全体として、「あきる野市内」が29.6%で最も多く、次いで「周辺4市（昭島市・福生市・羽村市・青梅市）」20.8%、「他多摩地域」18.3%が多い。
- ・深沢区域では、「自宅と同じ」も22.2%で多い。



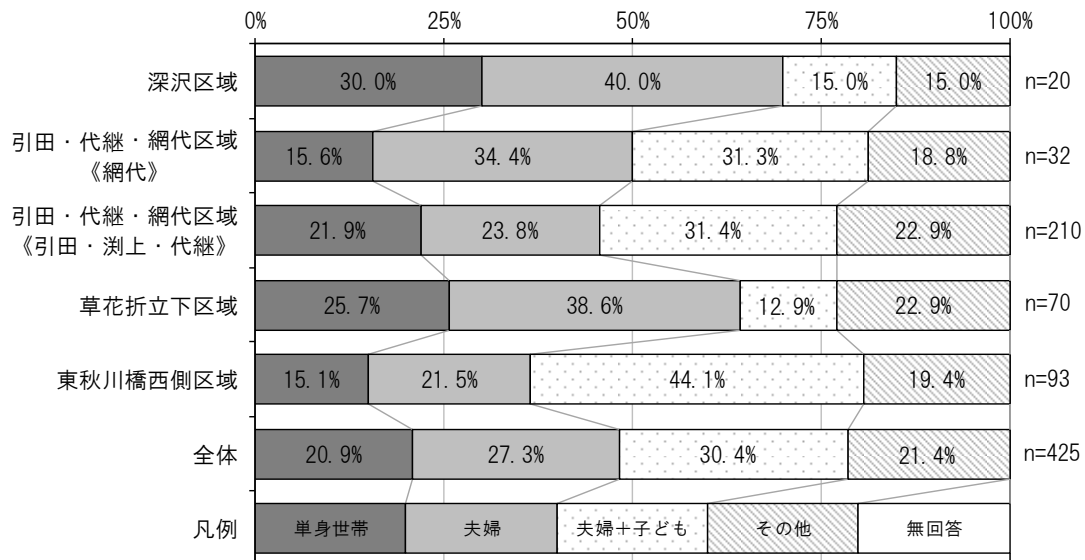
問4 住宅の種類

・各区域ともに、「一戸建て持ち家」が9割前後を占め、最も多い。



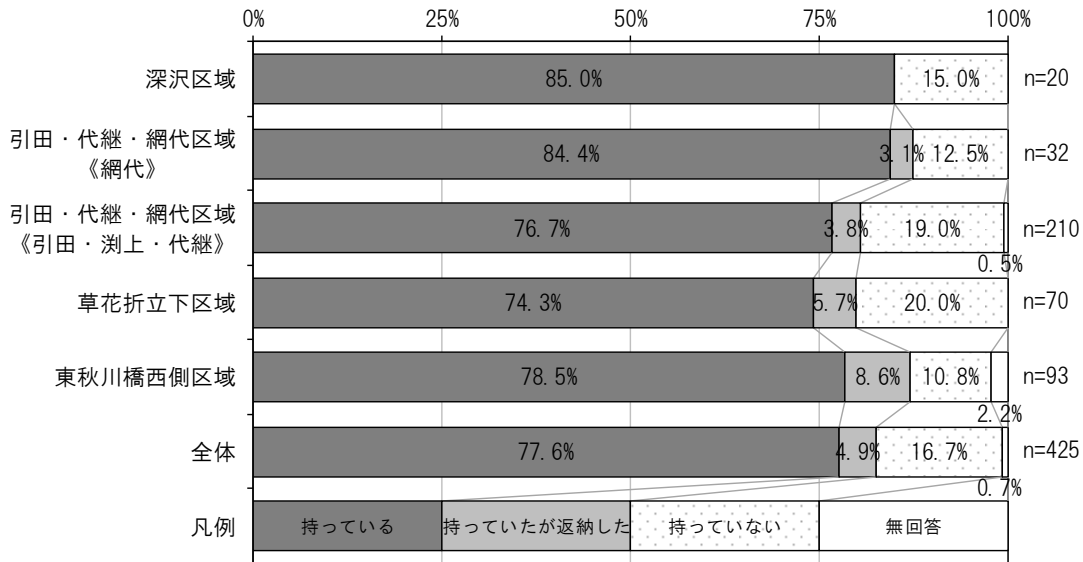
問5 世帯構成

・全体として、「夫婦+子ども」が30.4%で最も多く、次いで「夫婦」27.3%、「単身世帯」20.9%が多い。
 ・東秋川橋西側区域では、「夫婦+子ども」が44.1%と他の区域よりも多い。
 ・高齢者からの回答が多かった深沢区域や草花折立下区域では、「夫婦」や「単身世帯」が特に多くなっている。



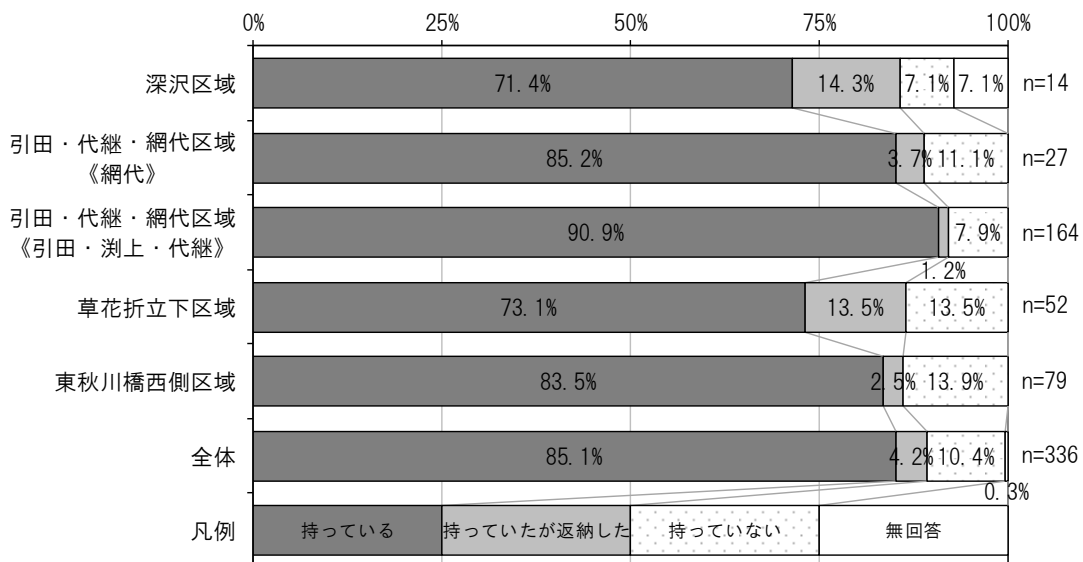
問6 回答者本人の運転免許保有状況

- ・各区域ともに、「持っている」が8割前後を占め、最も多い。
- ・「持っていたが返納した」「持っていない」を合わせた運転免許証を保有していないとする割合は、草花折立下区域で25.7%、引田・代継・網代区域《引田・湧上・代継》で22.8%と多い。



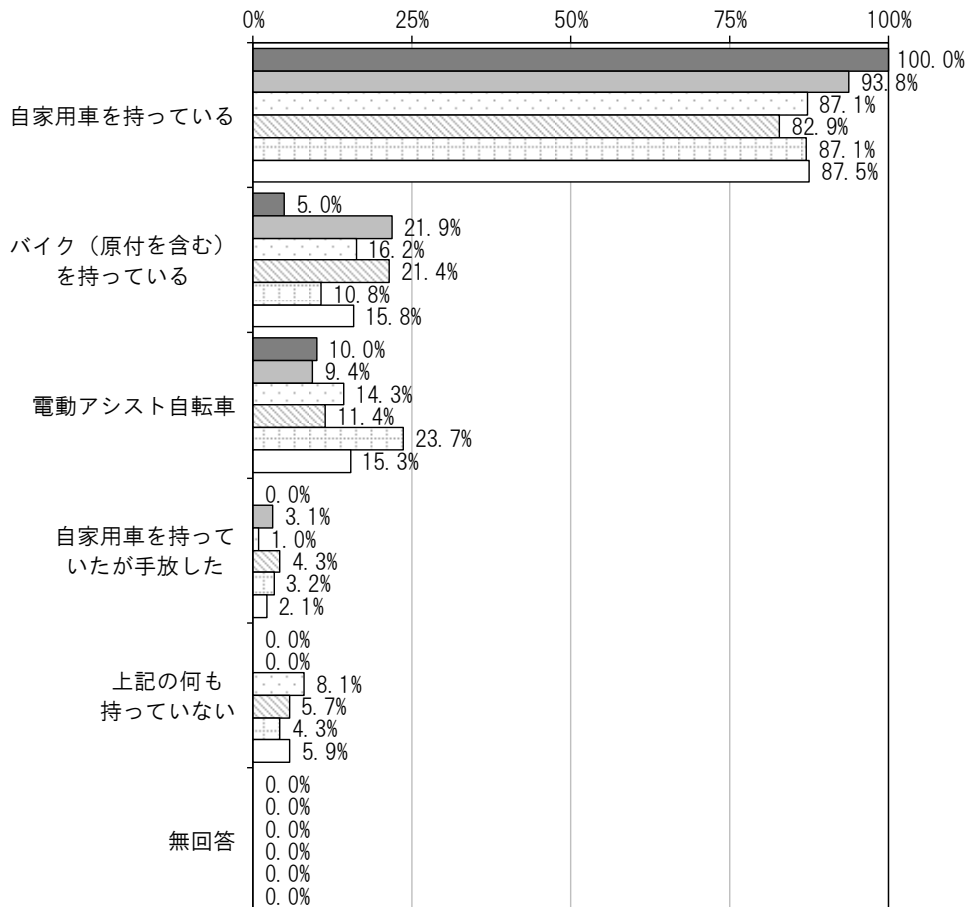
問7 同居している家族の運転免許保有状況

- ・各区域ともに、「持っている」が7割以上を占め、最も多い。
- ・「持っていたが返納した」「持っていない」を合わせた、同居している家族が運転免許証を保有していないとする割合は、草花折立下区域で27%、深沢区域で21.4%と多い。



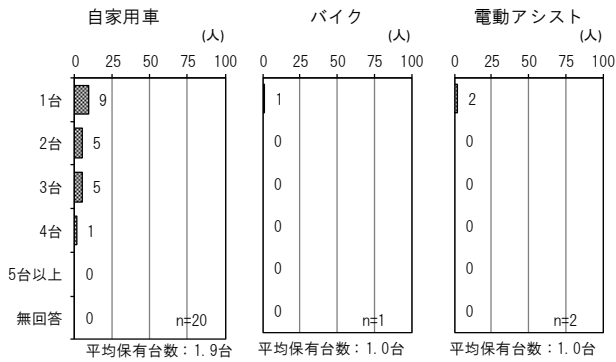
問8 自家用車等の保有状況

- ・各区域ともに、「自家用車を持っている」が8割以上を占め、最も多い。
- ・「自家用車を持っていたが手放した」は、草花折立下区域が4.3%で最も多く、次いで東秋川橋西側区域3.2%、引田・代継・網代区域《網代》3.1%が多い。
- ・「上記の何も持っていない」は、引田・代継・網代区域《引田・湧上・代継》が8.1%で最も多く、次いで草花折立下区域5.7%が多い。
- ・自家用車の平均保有台数は、引田・代継・網代区域《引田・湧上・代継》が2台/人で最も多い。一方、草花折立下区域、東秋川橋西側区域の自家用車の平均保有台数は、1.5台/人と少ない。

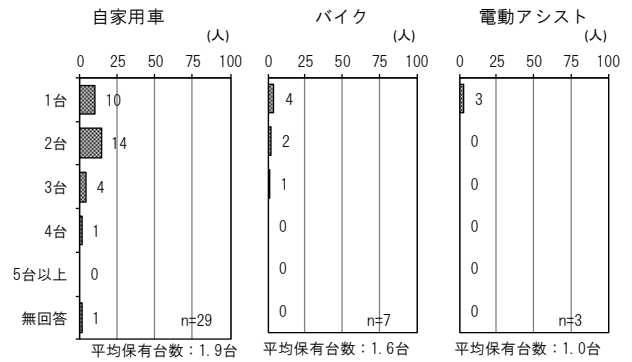


- 深沢区域（回答者数20人に対する割合（M/A））
- 引田・代継・網代区域《網代》（回答者数32人に対する割合（M/A））
- 引田・代継・網代区域《引田・湧上・代継》（回答者数210人に対する割合（M/A））
- 草花折立下区域（回答者数70人に対する割合（M/A））
- 東秋川橋西側区域（回答者数93人に対する割合（M/A））
- 全体（回答者数425人に対する割合（M/A））

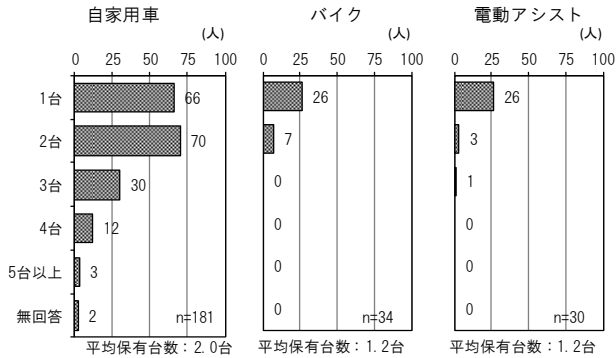
○深沢区域



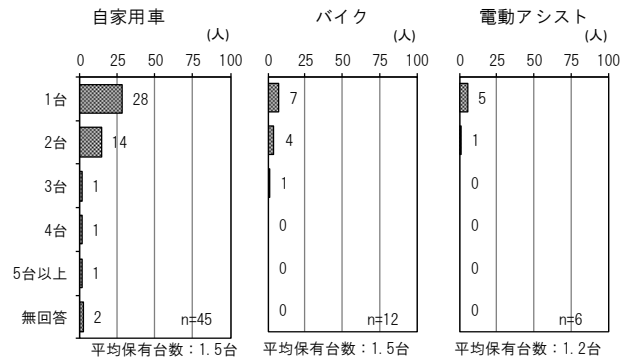
○引田・代継・網代区域《網代》



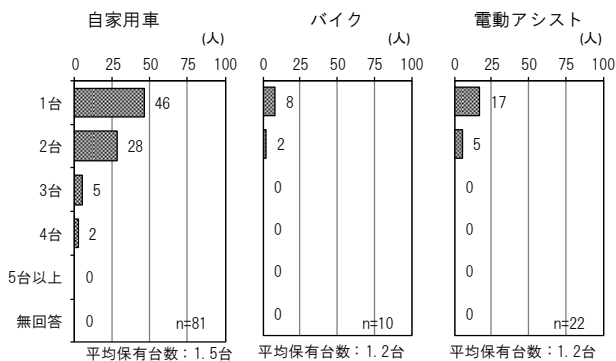
○引田・代継・網代区域《引田・澗上・代継》



○草花折立下区域

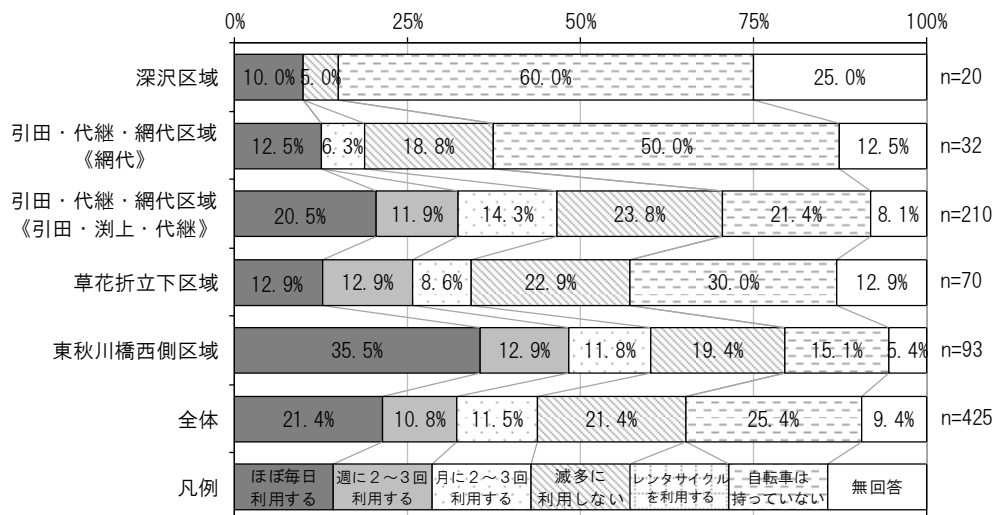


○東秋川橋西側区域



問9 自転車の利用状況

- ・全体として、「自転車は持っていない」が25.4%で最も多い。特に深沢区域、引田・代継・網代区域《網代》では「自転車は持っていない」が半数以上を占めている。
- ・一方、東秋川橋西側区域は「ほぼ毎日利用する」が35.5%で、他の区域と比べても多い。

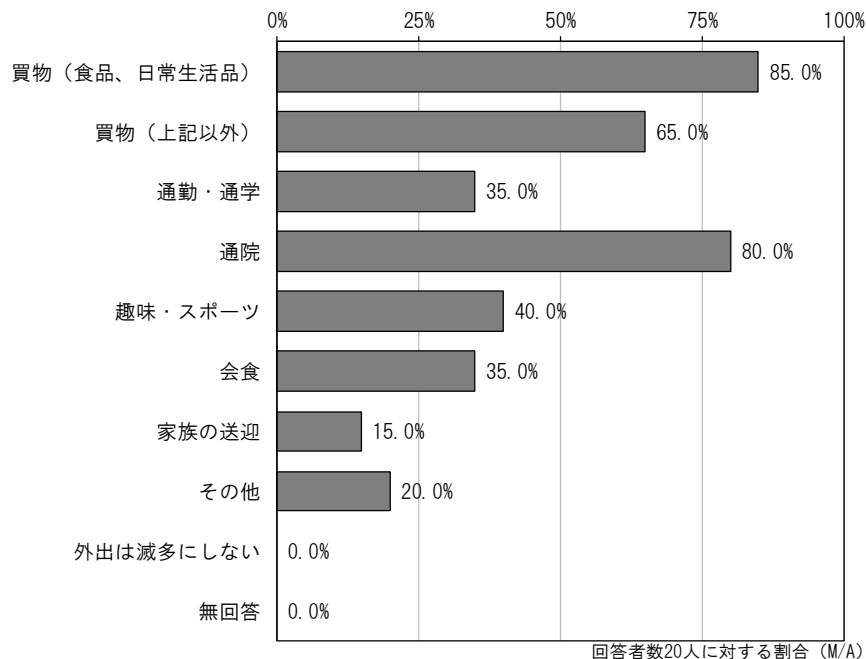


2.2 深沢区域

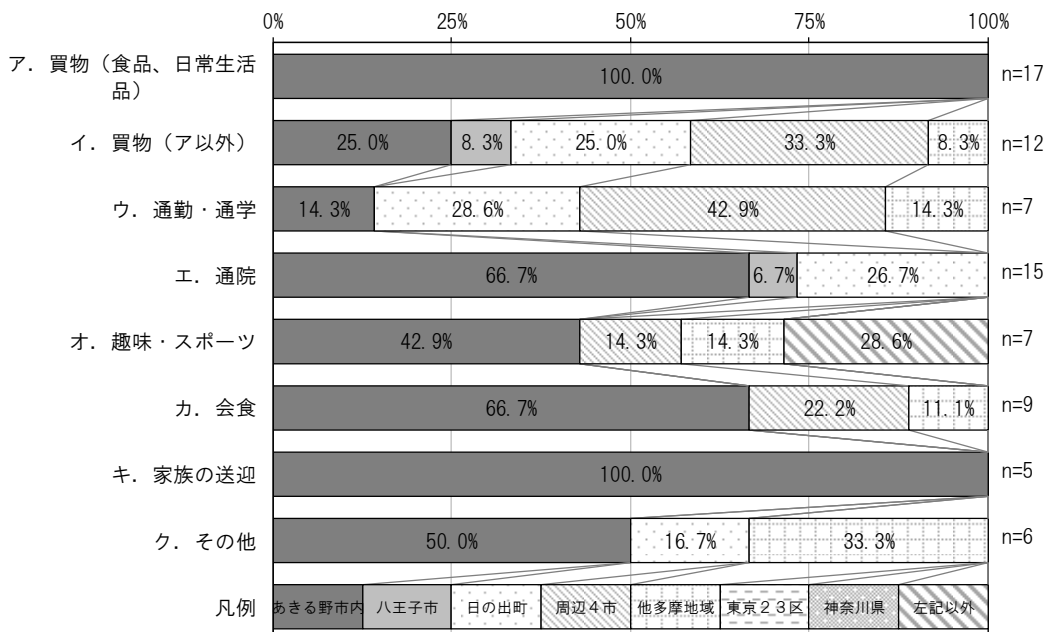
■日常の外出について

- ・外出目的では「買物（食品、日用品）」が85%で最も多く、次いで「通院」80%、「買物（上記以外）」65%が多い。
- ・外出の目的地では「買物（食品、日用品）」「通院」「趣味・スポーツ」「会食」「家族の送迎」は、あきる野市内が最も多く「買物（食品、日用品）」「家族の送迎」では、100%となっている。
- ・「買物（ア以外）」や「通勤・通学」では、市内よりも周辺4市（昭島市・福生市・羽村市・青梅市）や日の出町の占める割合が高い。
- ・いずれの外出目的においても、主たる交通手段は「自家用車（自分で運転）」である。
- ・「買物（食品、日用品）」については、6割以上の人が週2～3日かそれ以上の頻度で外出している。

問10 普段外出する目的

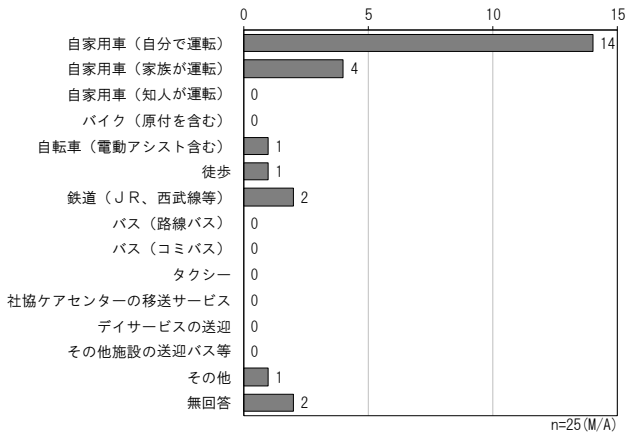


問10-1A 外出の目的地

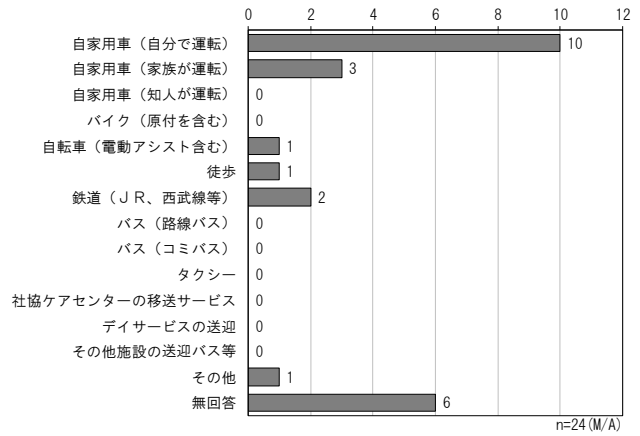


問 10-1B 外出時の利用交通手段

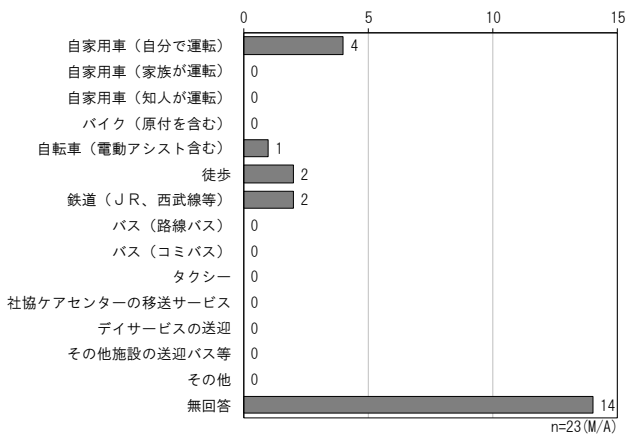
ア. 買物（食品、日常生活品）



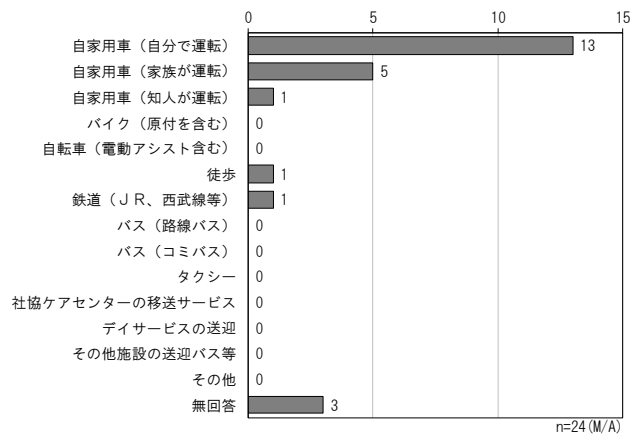
イ. 買物（ア以外）



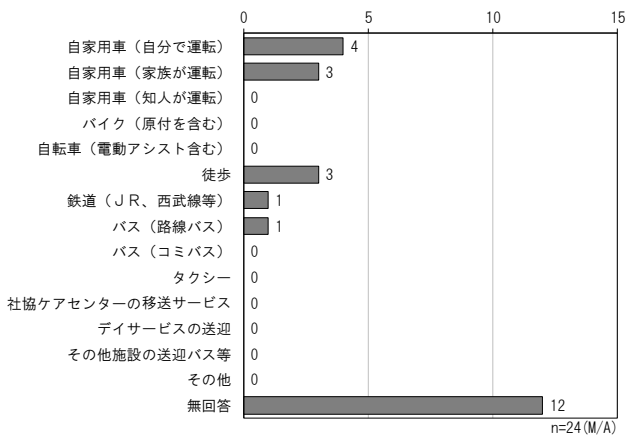
ウ. 通勤・通学



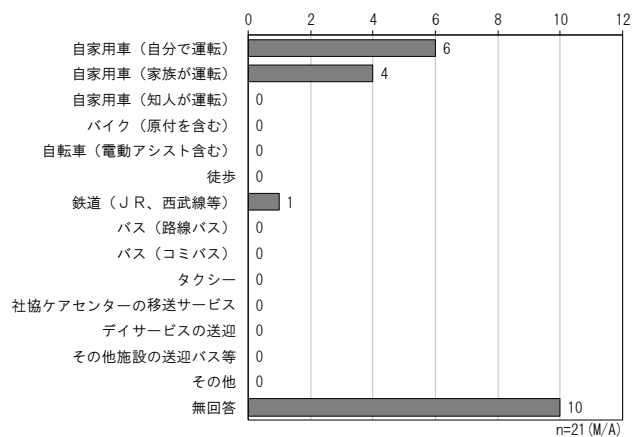
エ. 通院



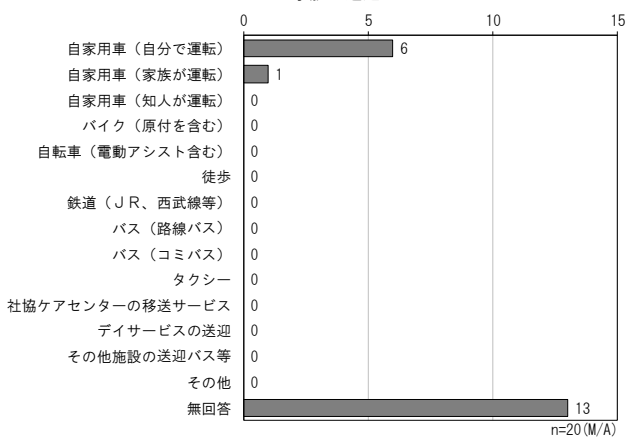
オ. 趣味・スポーツ



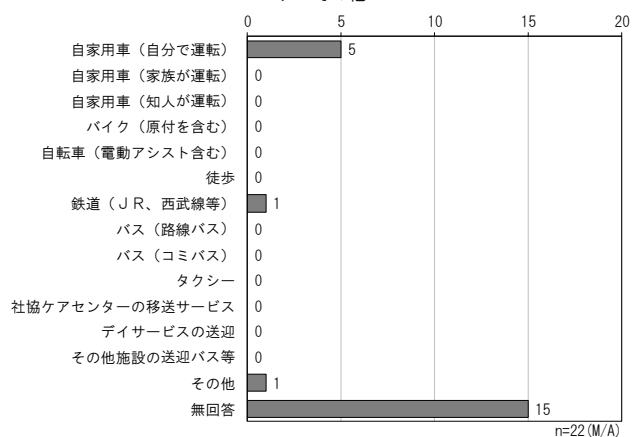
カ. 会食



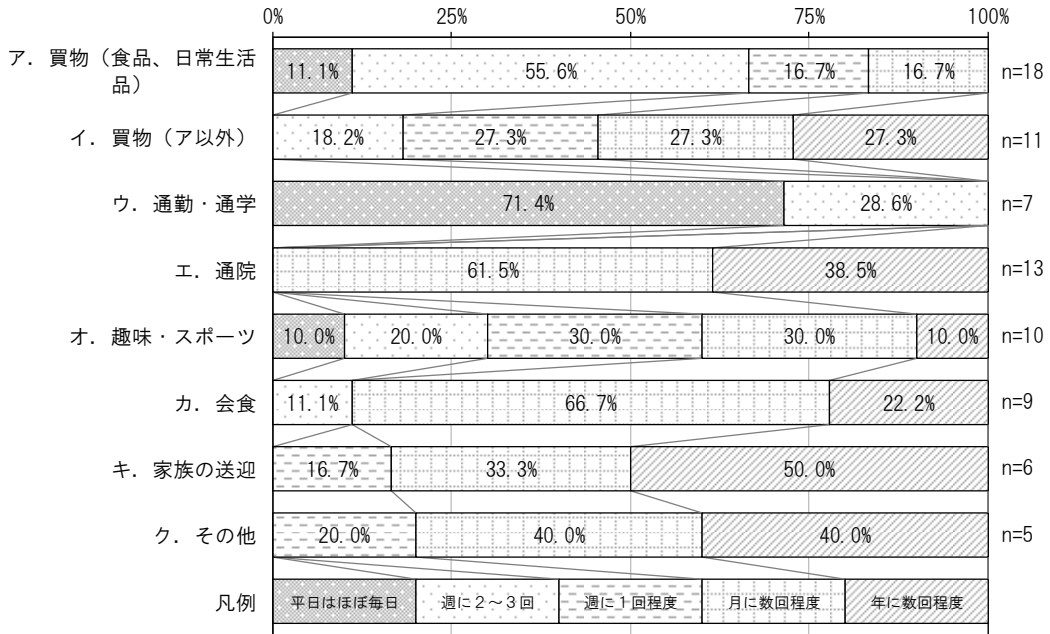
キ. 家族の送迎



ク. その他



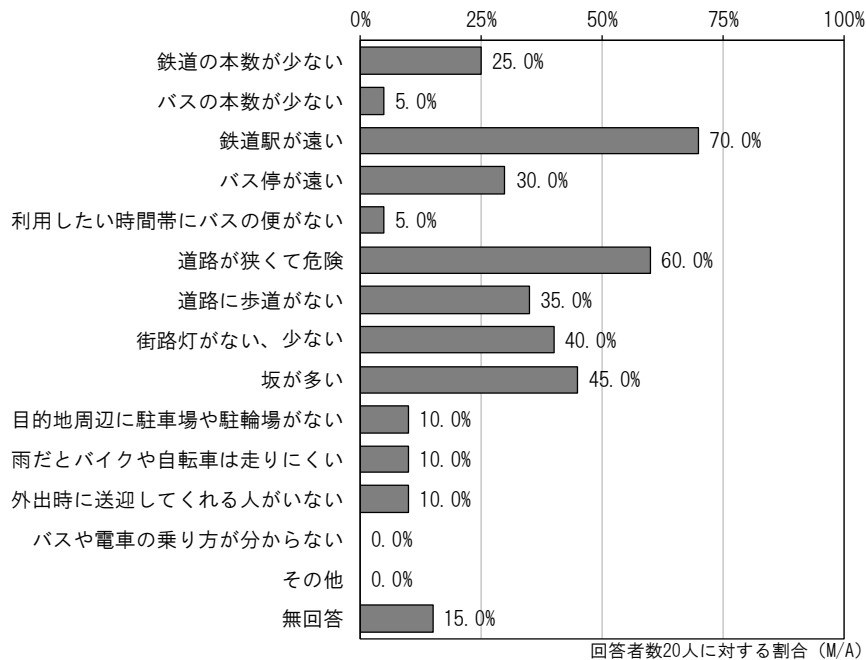
問 10-1C 外出頻度



■ 普段の交通で困っていることについて

問 11 交通に関して困っていること

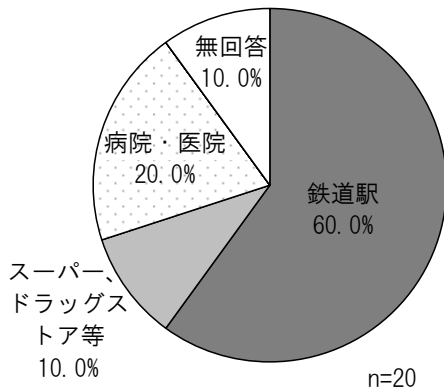
- ・「鉄道駅が遠い」が70%で最も指摘率が高く、次いで「道路が狭くて危険」60%、「坂が多い」45%の3つの指摘率が高い。
- ・上位2つは第1回ワークショップのグループワーク結果と同じ傾向である。



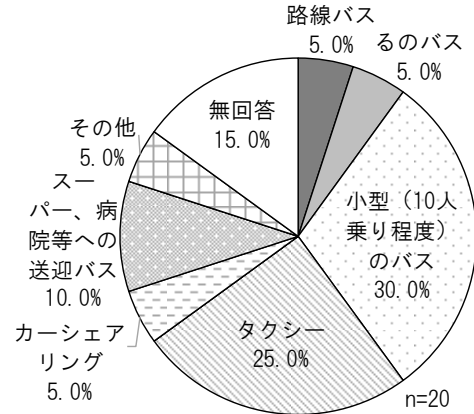
■公共交通に対する期待・要望

・公共交通で行きたいところは「鉄道駅」が60%で半数を超え、その際の交通としては「小型（10人乗り程度）のバス」が30%で最多となっている。

問 12 公共交通で行きたいところ

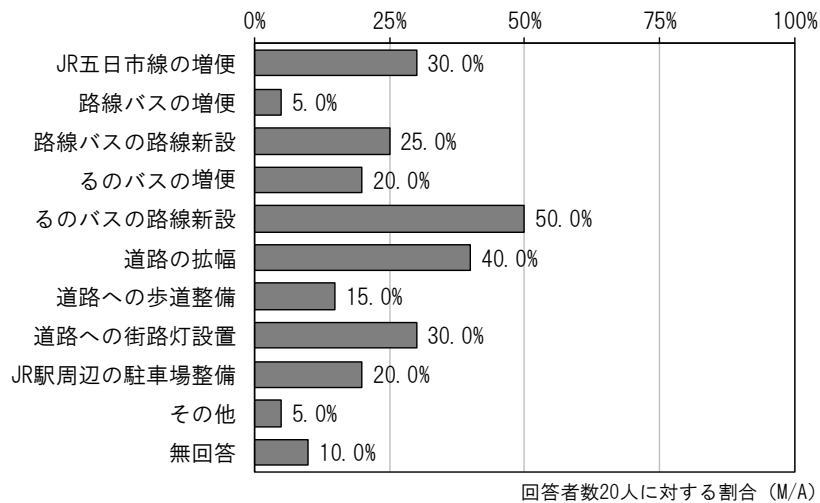


問 13 問 12 の目的地へ行く交通



問 14 求められる交通整備

・「るのバスの路線新設」が50.0%で最も指摘率が高く、次いで「道路の拡幅」40%、「JR五日市線の増便」30%、「道路への街路灯設置」30%の指摘率が高い。



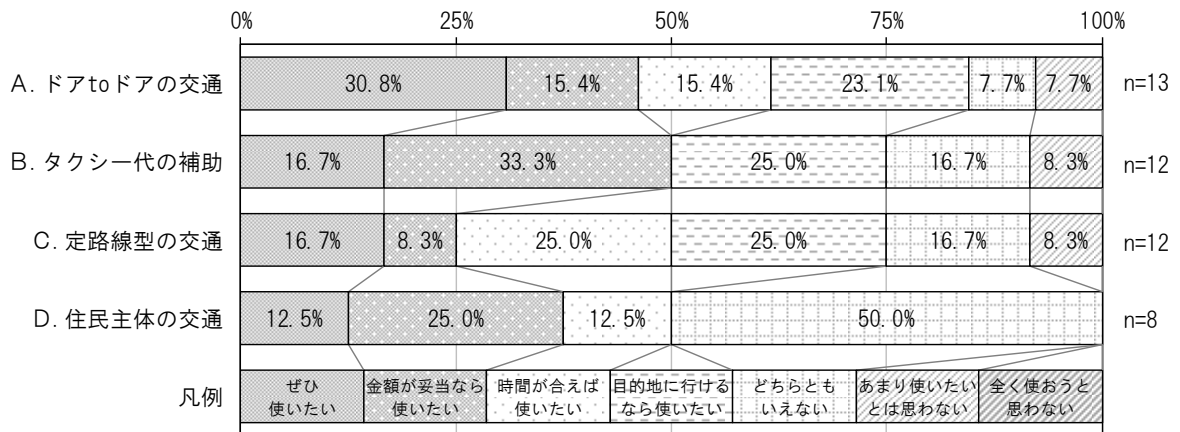
■ワークショップで出た公共交通の方向性

公共交通サービスの候補	想定されるサービス内容
A. 必要なときに利用できるドア to ドアの交通	・自宅の近くから目的地まで、必要なときに利用できる車両を運行する。
B. タクシー代の補助	・タクシー代を補助する。
C. 必要なときに運行する定路線型の交通	・決まった路線で、必要なときに車両を運行する。
D. 住民主体の交通	・住民の自主運行による交通手段を導入する。 (地域の方が運転手となり、車両を運行する)

■ワークショップで出た公共交通の方向性に対する意見

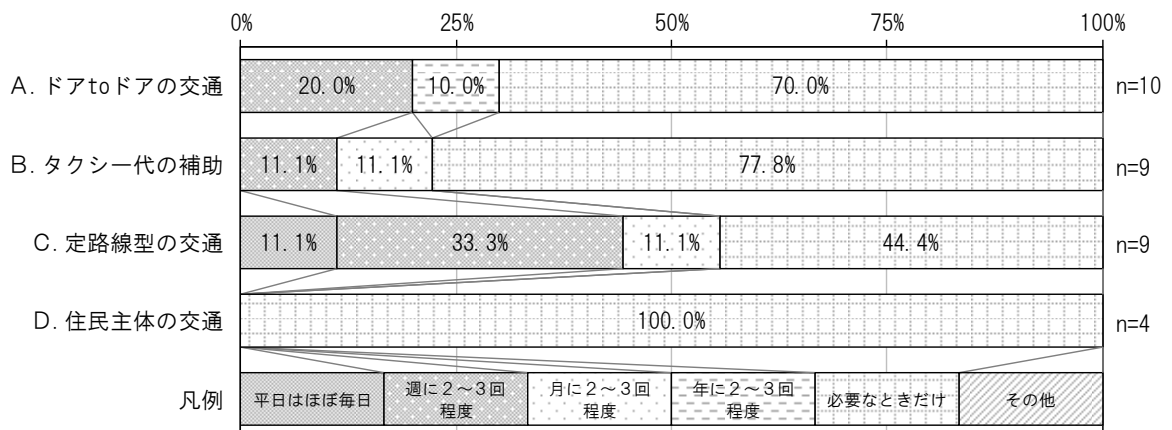
問 15 各公共交通サービス候補に対する利用意向

- ・「ぜひ使いたい」「金額が妥当なら使いたい」「時間が合えば使いたい」「目的地に行けるなら使いたい」を合わせて「使いたい」とする割合は、いずれのサービス候補でも 50%を超える。
- ・「使いたい」の割合が最も高いのは「A. ドア to ドアの交通」84.7%であり、次いで「B. タクシー代の補助」「C. 定路線型の交通」がともに 75%で高い。
- ・これらのうち「ぜひ使いたい」とする割合が一番高いのも「A. ドア to ドアの交通」の 30.8%である。



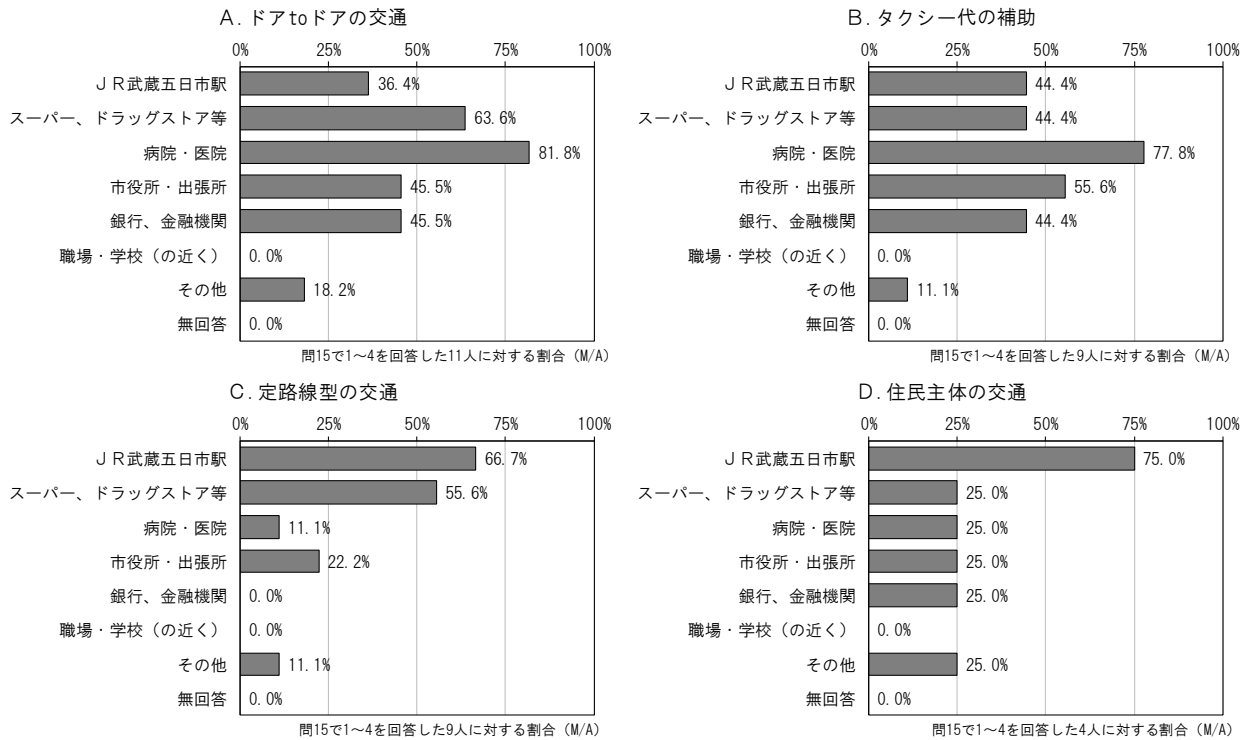
問 15-1 各公共交通サービス候補に対する利用頻度

- ・「C. 定路線型の交通」は「週に2～3回程度」が 33.3%であり、利用したい頻度も他に比べて高い。
- ・「平日はほぼ毎日」の回答があったのは「C. 定路線型の交通」のみで、他のサービス候補では、回答がなかった。



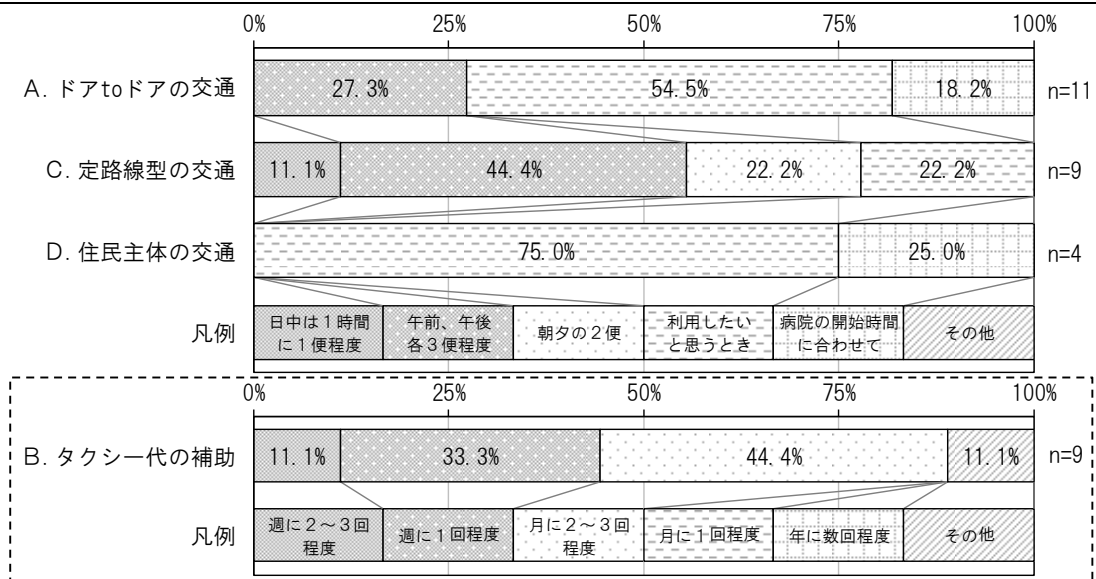
問 15-2 各公共交通サービス候補を使って行きたいところ

- ・「A. ドア to ドアの交通」「B. タクシー代の補助」は「病院・医院」が最多となっており「C. 定路線型の交通」「D. 住民主体の交通」は「JR武蔵五日市駅」が最多となっている。
- ・「A. ドア to ドアの交通」「C. 定路線型の交通」では「スーパー、ドラッグストア等」の割合も高い。



問 15-3 各公共交通サービス候補に求める運行頻度

- ・「C. 定路線型の交通」は「日中は1時間に1便程度」が11.1%、「午前、午後各3便程度」が44.4%で、他のサービス候補と比べて求める運行頻度が高い。
- ・「A. ドア to ドアの交通」「D. 住民主体の交通」は「利用したいと思うとき」が最も多い。
- ・「日中は1時間に1便程度」の回答があったのは「C. 定路線型の交通」のみで、他のサービス候補では回答がなかった。
- ・「B. タクシー代の補助」については、他と選択肢が異なるため比較はできないが「月に2~3回程度」が44.4%で多い。



問 15-4 各公共交通サービス候補の料金設定

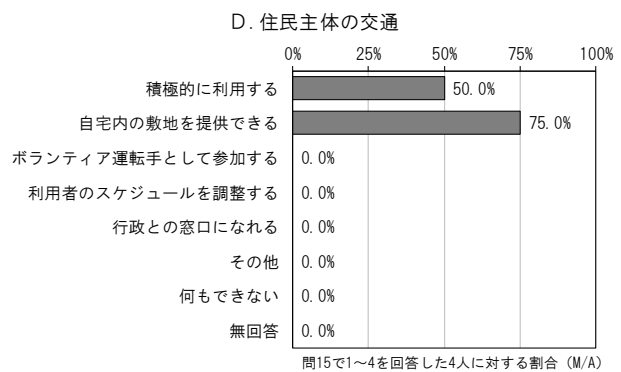
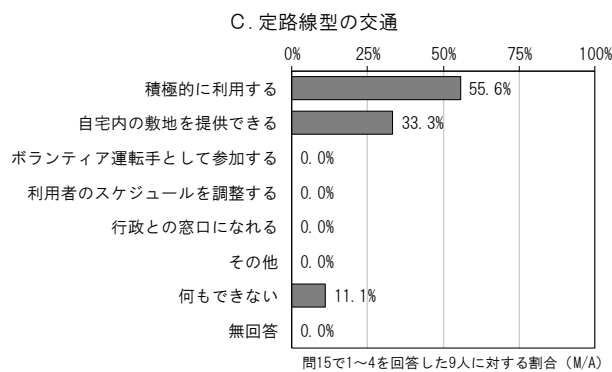
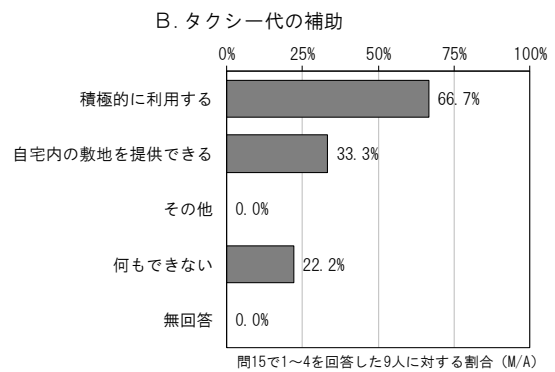
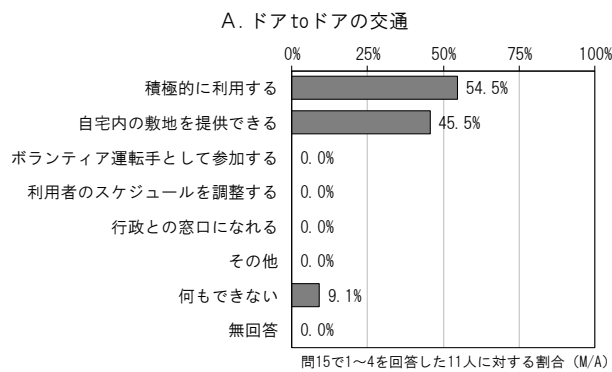
- 各公共交通サービス候補の料金設定について平均を算出すると「A. ドア to ドアの交通」394 円、「B. タクシー代の補助」633 円、「C. 定路線型の交通」269 円、「D. 住民主体の交通」367 円となった。

単位：円

公共交通サービスの候補	ぜひ使いたい	条件付き			全希望者
		金額が妥当	に使用したい時間	ろ行にきたいところ	
A. 必要なときに利用できる ドアtoドアの交通	417	0	400	367	394
B. タクシー代の補助	1,000	600	0	500	633
C. 必要なときに運行する 定路線型の交通	300	200	333	217	269
D. 住民主体の交通	500	500	100	0	367

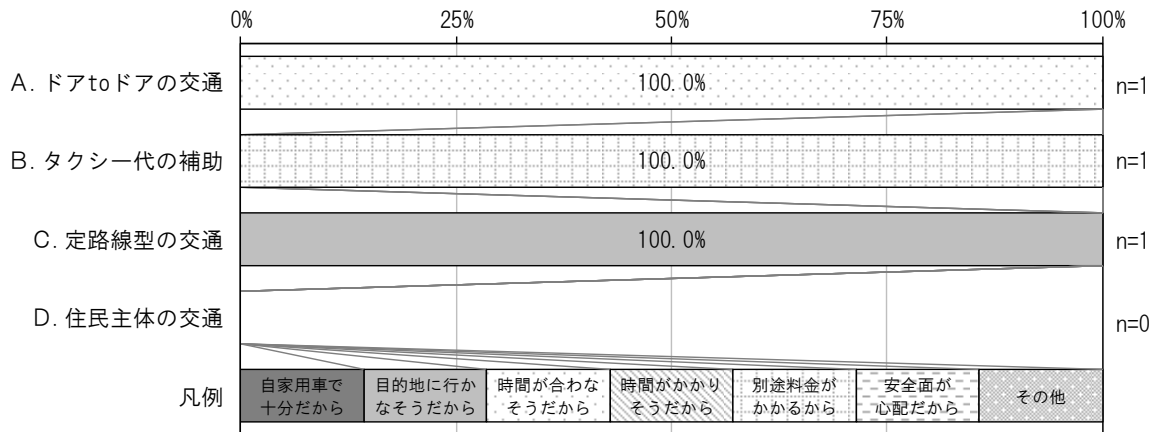
問 15-5 各公共交通サービス候補に対する支援

- 「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」～「C. 定路線型の交通」については、「積極的に利用する」が 60%前後で最も多く、次いで「自宅内の敷地を提供できる」という回答が多い。
- 「D. 住民主体の交通」については、「自宅内の敷地を提供できる」という回答が 75%で最も多いが、「ボランティア運転手として参加する」「利用者のスケジュールを調整する」等の回答はなかった。



問 15-6 各公共交通サービス候補を利用しない理由

- ・それぞれ1人の方からしか回答が得られなかったが、いずれのサービス候補についても「自家用車で十分だから」という回答はなかった。
- ・また、「D. 住民主体の交通」については、問15で「あまり使いたいとは思わない」「全く使おうと思わない」と回答した人がいなかったため、利用しない理由が挙げられていない。

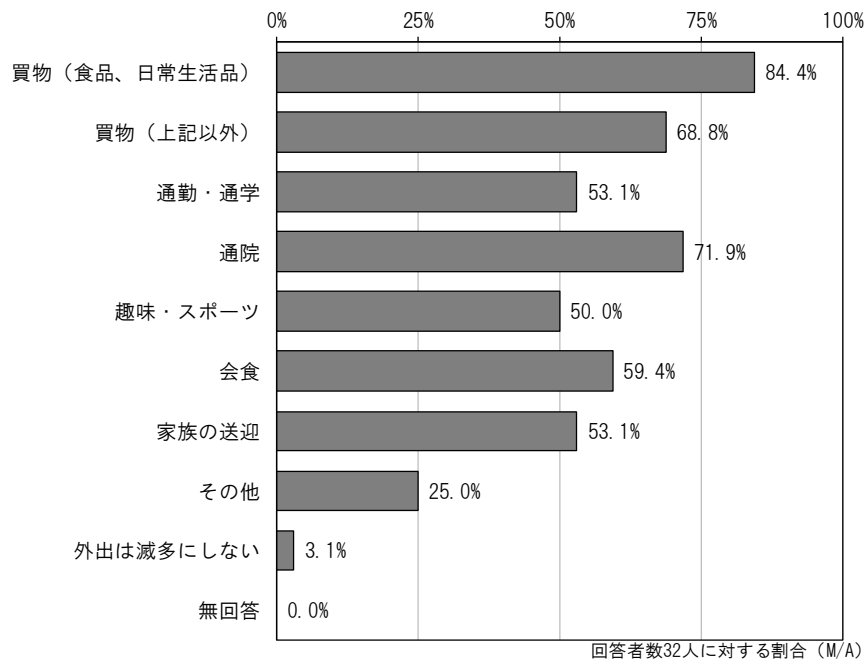


2.3 引田・代継・網代区域《網代》

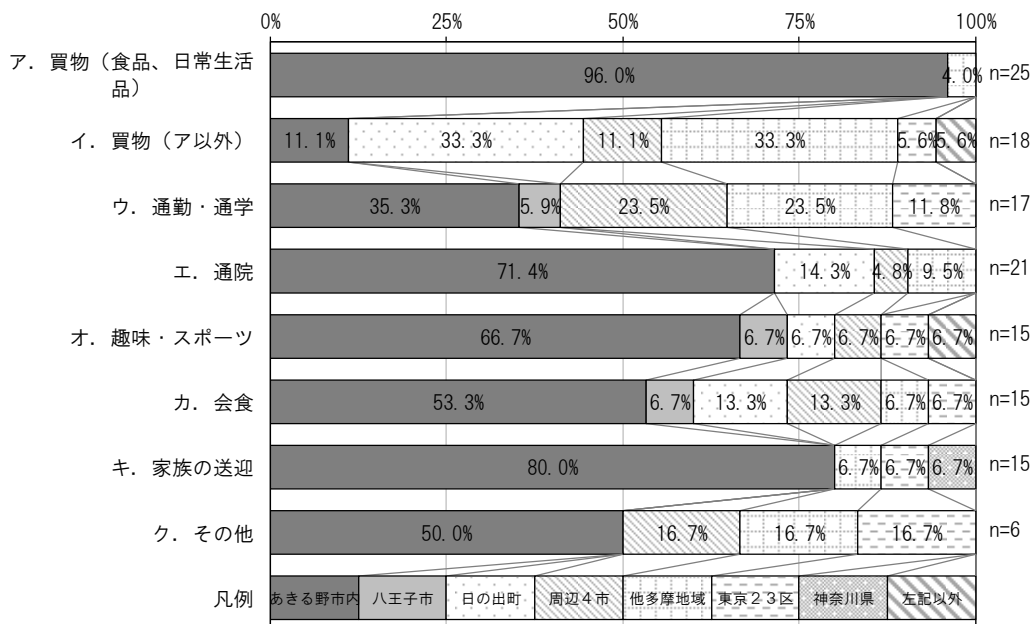
■日常の外出について

- ・外出目的では「買物（食品、日用品）」が84.4%で最も多く、次いで「通院」71.9%が多い。
- ・外出の目的地では「買物（食品、日用品）」の場合はあきる野市内が96.0%を占めるが「通院」の場合、市内は71.4%であり、日の出町が14.3%みられる。
- ・上記以外の目的でも、概ねあきる野市内が1位又は2位であるが「買物（ア以外）」や「通勤・通学」では、東京23区や日の出町、周辺4市占める割合が高い。
- ・いずれの外出目的においても、主たる交通手段は「自家用車（自分で運転）」である。
- ・「買物（食品、日用品）」については、9割近くの人が週1日かそれ以上の頻度で外出している。

問10 普段外出する目的

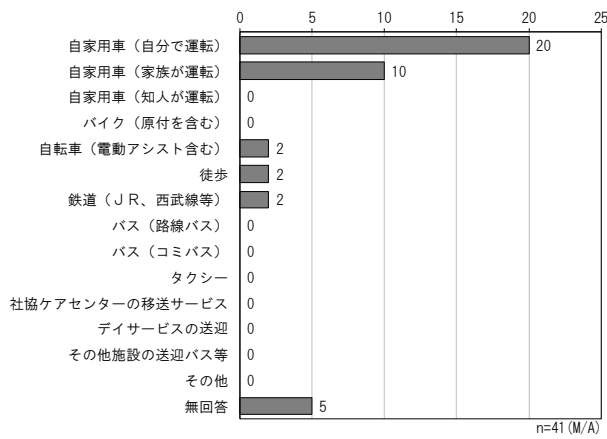


問10-1A 外出の目的地

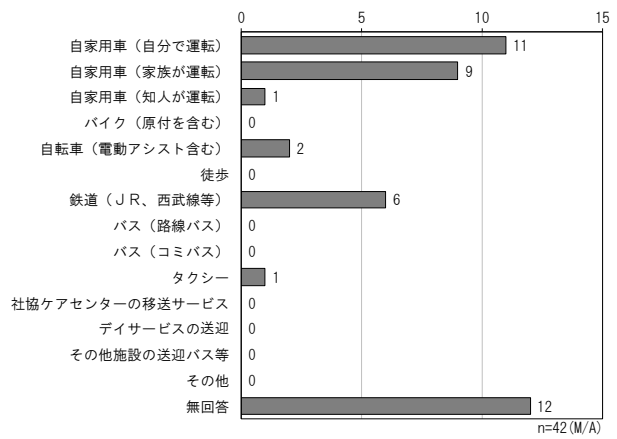


問 10-1B 外出時の利用交通手段

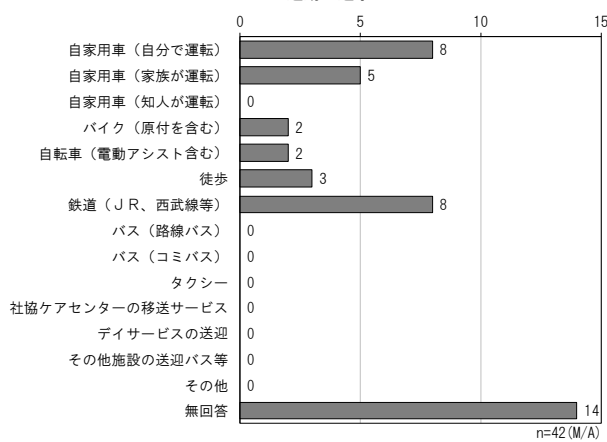
ア. 買物（食品、日常生活品）



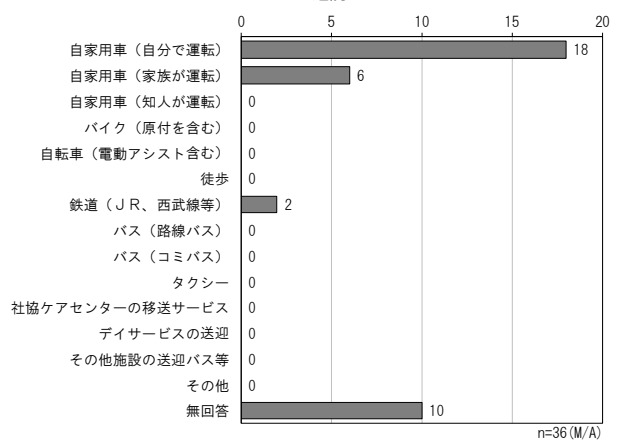
イ. 買物（ア以外）



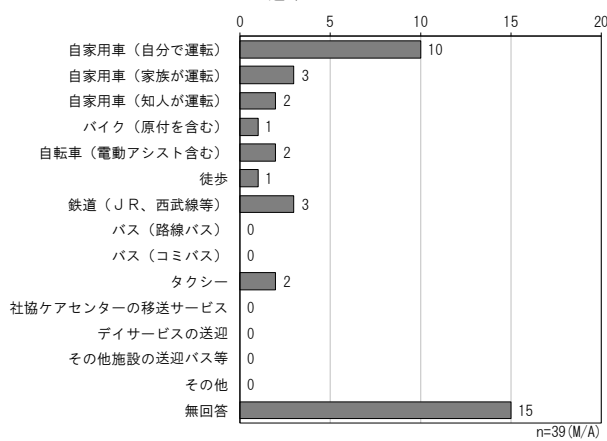
ウ. 通勤・通学



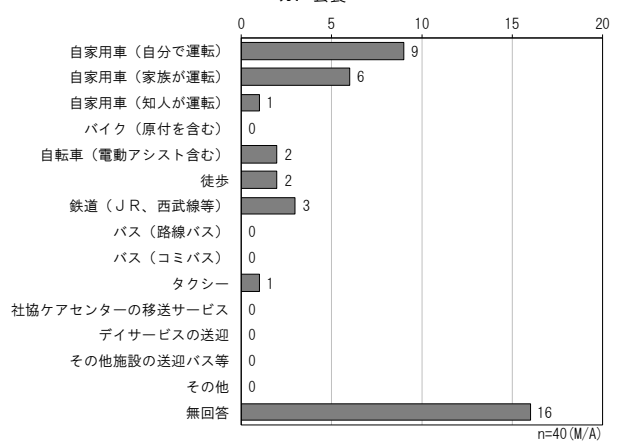
エ. 通院



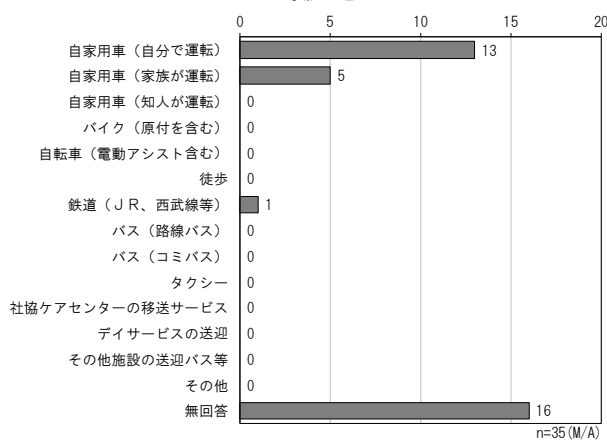
オ. 趣味・スポーツ



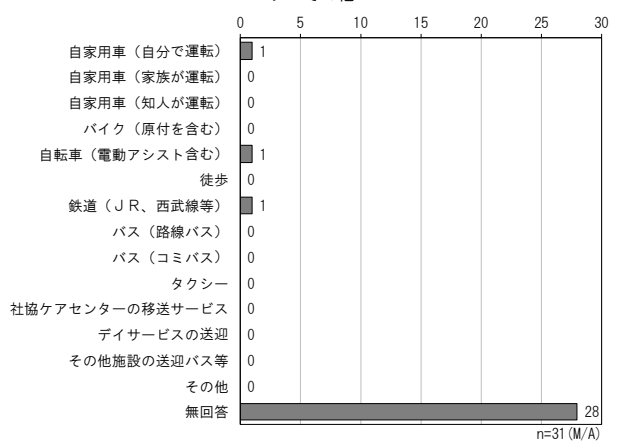
カ. 会食



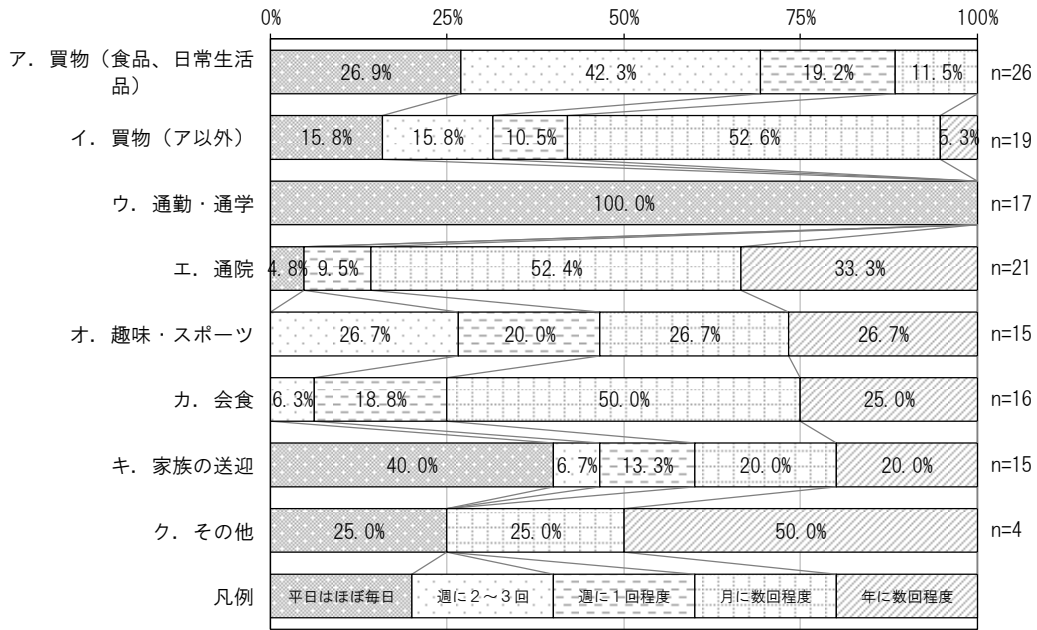
キ. 家族の送迎



ク. その他



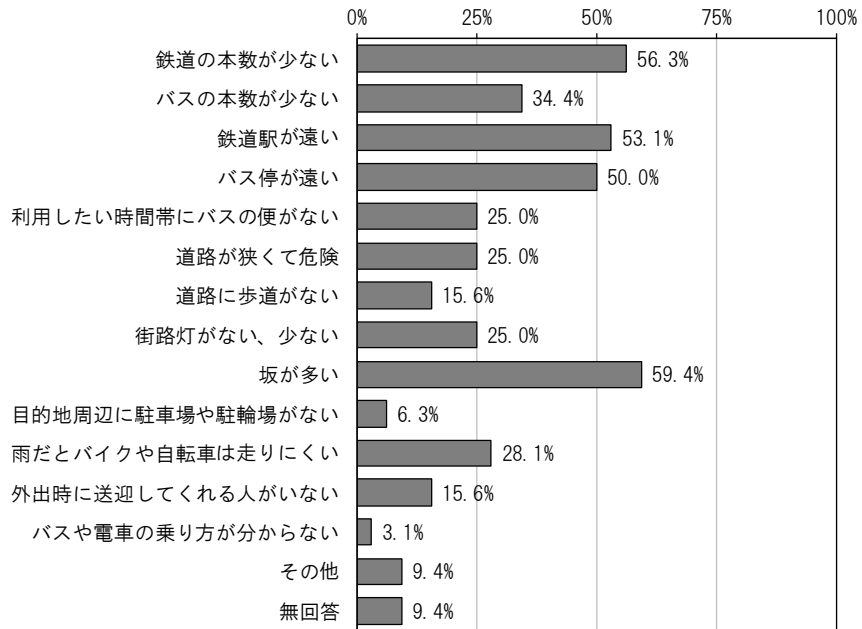
問 10-1C 外出頻度



■ 普段の交通で困っていることについて

問 11 交通に関して困っていること

・「坂が多い」が 59.4%で最も指摘率が高く、次いで「鉄道の本数が少ない」56.3%、「鉄道駅が遠い」53.1%、「バス停が遠い」50.0%の指摘率が高い。



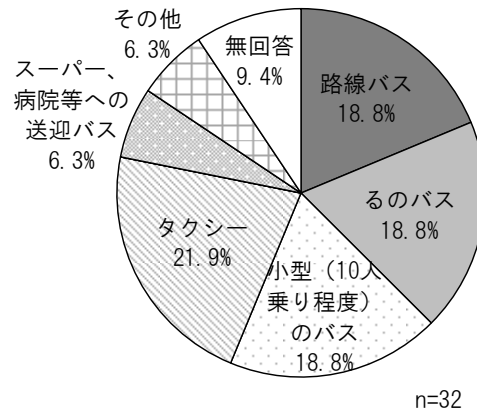
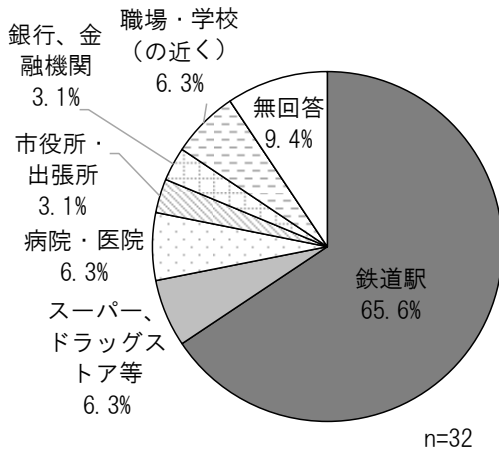
回答者数32人に対する割合 (M/A)

■公共交通に対する期待・要望

・公共交通で行きたいところは「鉄道駅」が65.6%で最も多く、その際の交通機関は「タクシー」が21.9%で最大のほか「路線バス」「るのバス」が共に18.8%である。

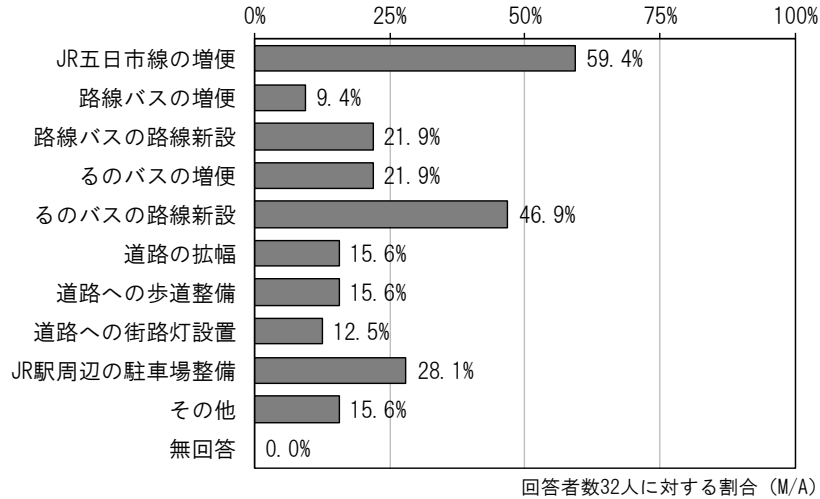
問 12 公共交通で行きたいところ

問 13 問 12 の目的地へ行く交通



問 14 求められる交通整備

・「JR五日市線の増便」が59.4%で最も指摘率が高く、次いで「るのバスの路線新設」46.9%の指摘率が高い。



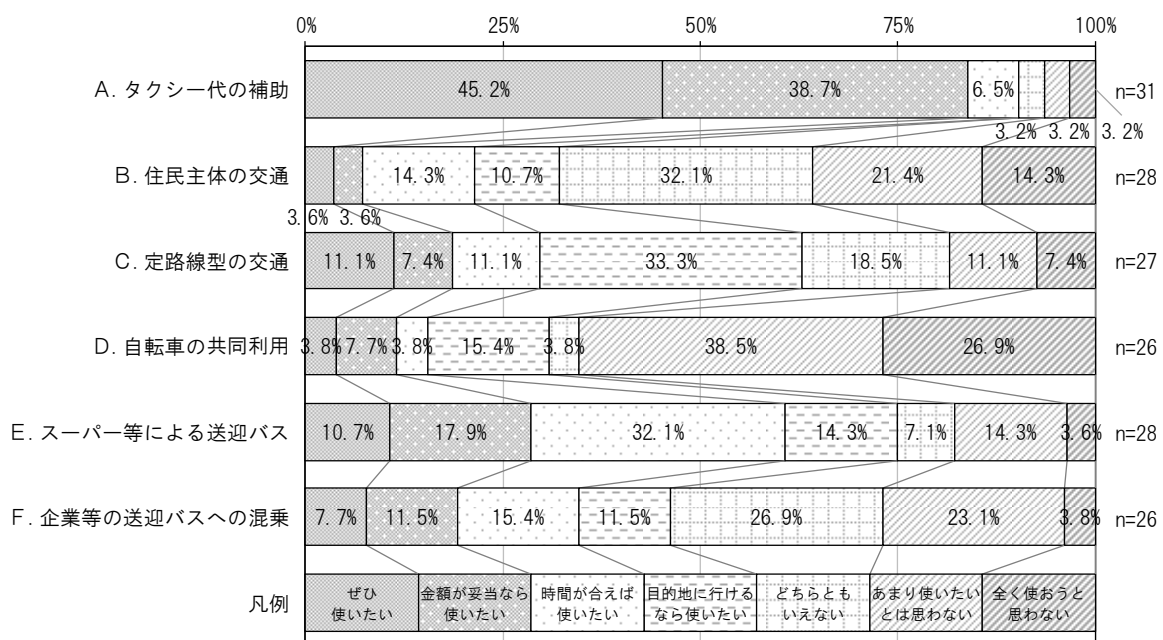
■ワークショップで出た公共交通の方向性

公共交通サービスの候補	想定されるサービス内容
A. タクシー代の補助	・タクシー代を補助する。
B. 住民主体の交通 (ご近所同士の自動車の相乗り)	・住民の自主運行による交通手段を導入する。 (地域の方が運転手となり、車両を運行する)
C. 定路線型の交通 (乗合タクシー)	・決まった路線で小型車を運行する。 (網代地区から外出先までを往復する車両を運行する)
D. 自転車の共同利用	・地区のみんなが使える電動アシスト付き自転車などを導入する。
E. 大手スーパー等による送迎バスの運行	・大手スーパー等による無料の送迎バスの運行。
F. 企業等の送迎バスへの混乗	・企業等が利用者用に運行している送迎バスに同乗させてもらう。

■ワークショップで出た公共交通の方向性に対する意見

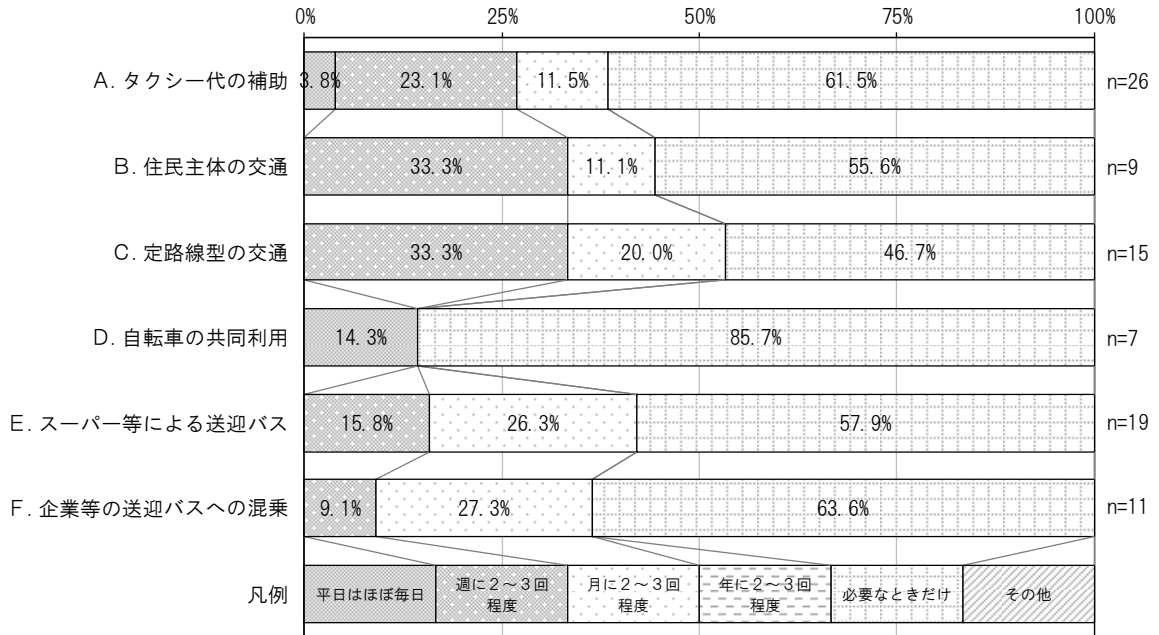
問 15 各公共交通サービス候補に対する利用意向

- ・「ぜひ使いたい」「金額が妥当なら使いたい」「時間が合えば使いたい」「目的地に行けるなら使いたい」を合わせて「使いたい」とする割合が60%を超えたのは「A. タクシー代の補助」90.3%、「E. スーパー等による送迎バス」75.0%、「C. 定路線型の交通」63.0%の3つであった。
- ・これらのうち「A. タクシー代の補助」については「ぜひ使いたい」の割合も45.2%と高いが、一方で「金額が妥当なら使いたい」も次いで38.7%を占めている。



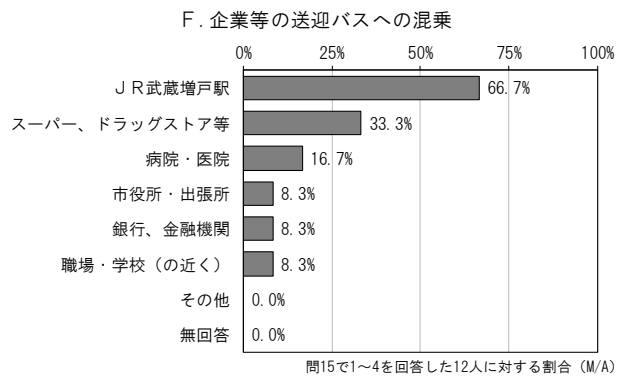
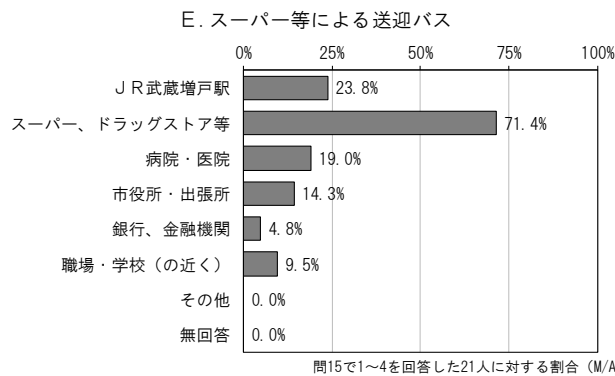
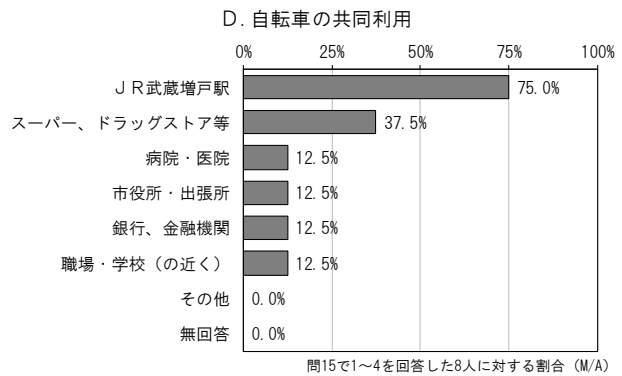
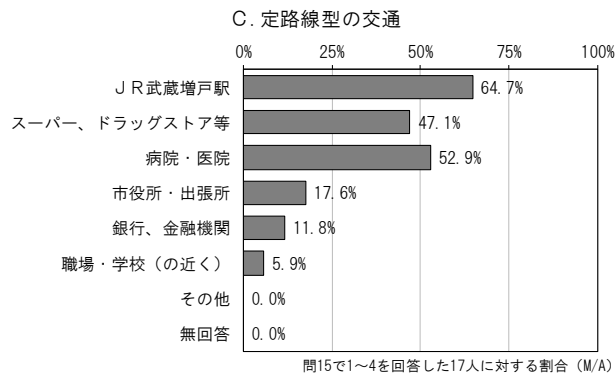
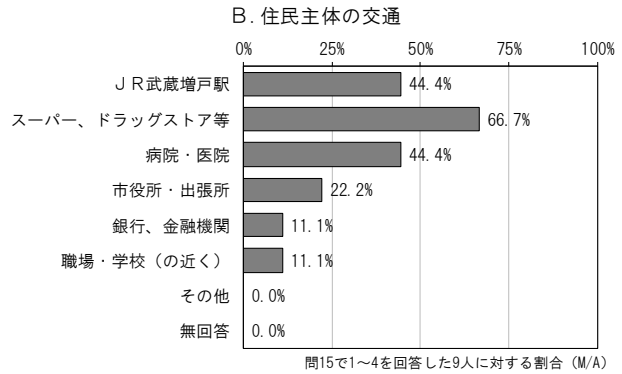
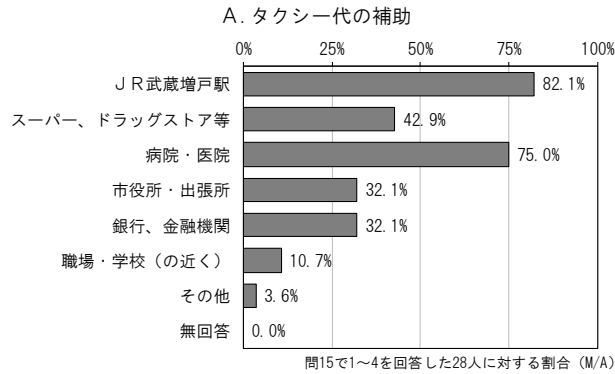
問 15-1 各公共交通サービス候補に対する利用頻度

- ・「週 2～3 回」以上利用したい人の割合が高いのは「B. 住民主体の交通」「C. 定路線型の交通」の 33.3%、「A. タクシー代の補助」26.9%の 3 つである。
- ・一方、「E. スーパー等による送迎バス」「F. 企業等の送迎バスへの混乗については「月に 2～3 回程度」利用したいとする人がそれぞれ 26.3%、27.3%みられる。



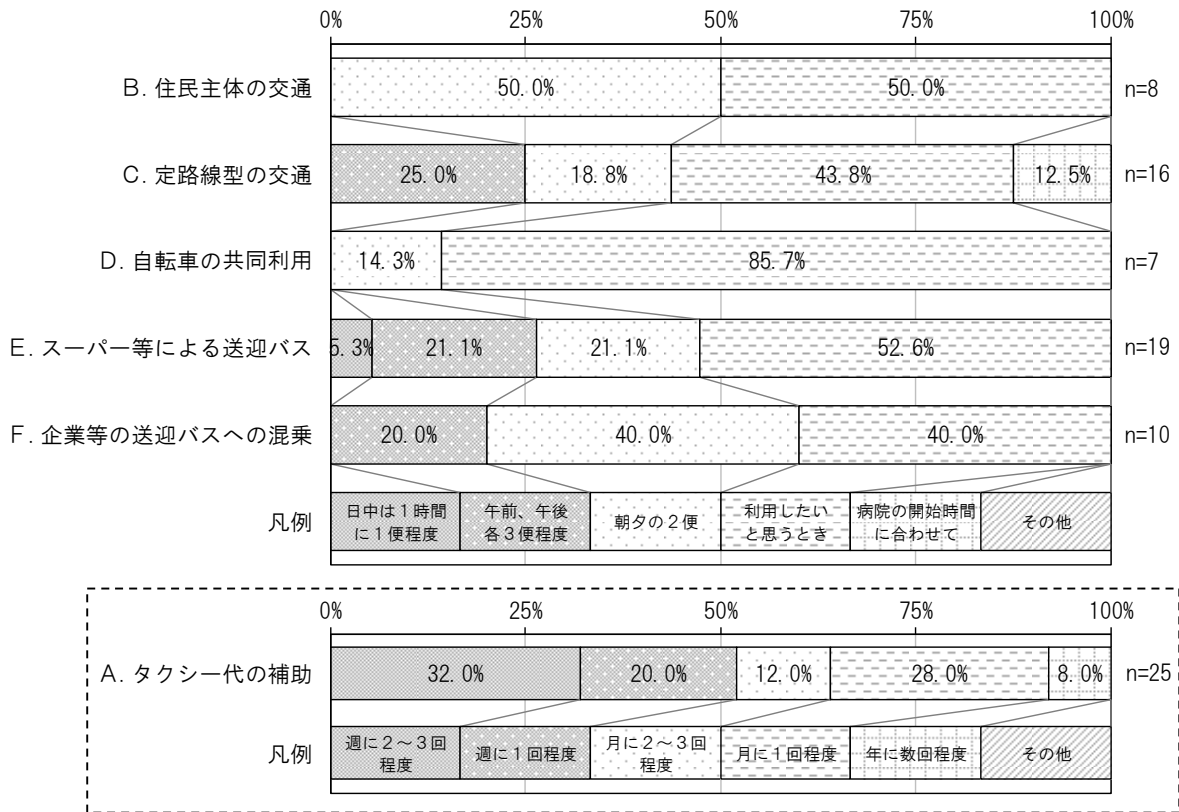
問 15-2 各公共交通サービス候補を使って行きたいところ

・「A. タクシー代の補助」「D. 自転車の共同利用」「F. 企業等の送迎バスへの混乗」では「JR 武蔵増戸駅」が、「B. 住民主体の交通」「E. スーパー等による送迎バス」では「スーパー、ドラッグストア等」が、「C. 定路線型の交通」では「病院・医院」がそれぞれ最多となっている。



問 15-3 各公共交通サービス候補に求める運行頻度

- ・「日中は1時間に1便程度」とする要望が見られるのは「E. スーパー等による送迎バス」5.3%のみで、「C. 定路線型の交通」「E. スーパー等による送迎バス」「F. 企業等の送迎バスへの混乗」では「午前、午後各3便程度」がそれぞれ25.0%、21.1%、20.0%である。
- ・「B. 住民主体の交通」と「F. 企業等の送迎バスへの混乗」では「朝夕の2便」がそれぞれ50.0%、40.0%を占める。



問 15-4 各公共交通サービス候補の料金設定

- ・各公共交通サービス候補の料金設定について平均を算出すると「A. タクシー代の補助」543円、「B. 住民主体の交通」486円、「C. 定路線型の交通」337円、「D. 自転車の共同利用」258円、「E. 大手スーパー等による送迎バスの運行」294円、「F. 企業等の送迎バスへの混乗」267円となった。

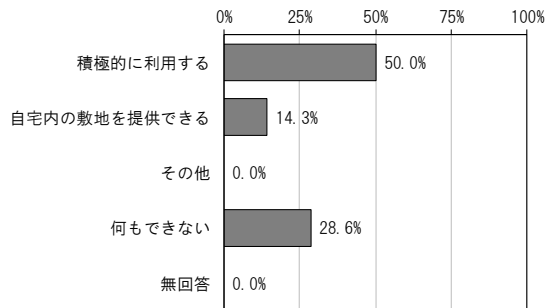
公共交通サービスの候補	ぜひ使いたい	条件付き			全希望者
		金額が妥当	に使用したい時間	る行にき行たいとこ	
A. タクシー代の補助	632	470	300	0	543
B. 住民主体の交通 (ご近所同士の自動車の相乗り)	1,000	0	333	467	486
C. 定路線型の交通 (乗合タクシー)	550	200	233	339	337
D. 自転車の共同利用	250	100	100	367	258
E. 大手スーパー等による送迎バスの運行	150	575	250	133	294
F. 企業等の送迎バスへの混乗	200	550	250	133	267

単位：円

問 15-5 各公共交通サービス候補に対する支援

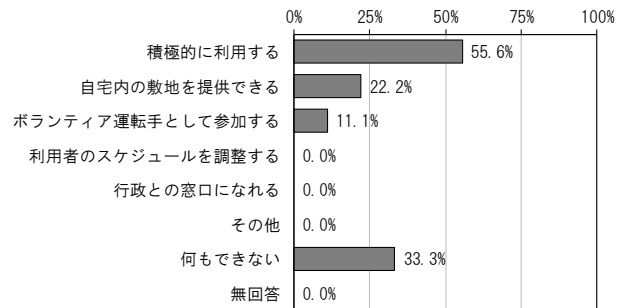
- ・「D. 自転車の共同利用」以外は「積極的に利用する」という人が 40～50%程度見られる。
- ・いずれのサービスにおいても、複数の方から「自宅内の敷地を乗降場等として提供できる」という回答があった。

A. タクシー代の補助



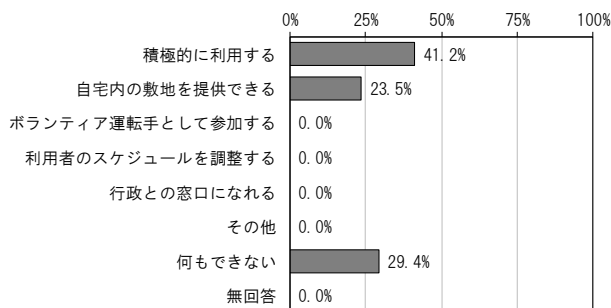
問15で1～4を回答した28人に対する割合 (M/A)

B. 住民主体の交通



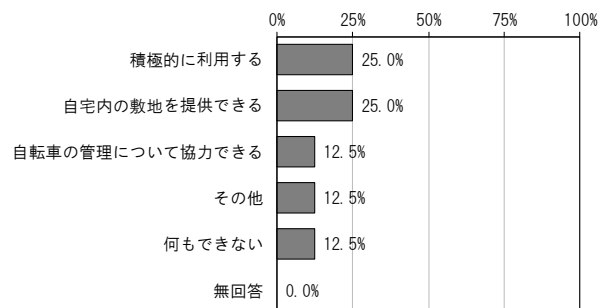
問15で1～4を回答した9人に対する割合 (M/A)

C. 定路線型の交通



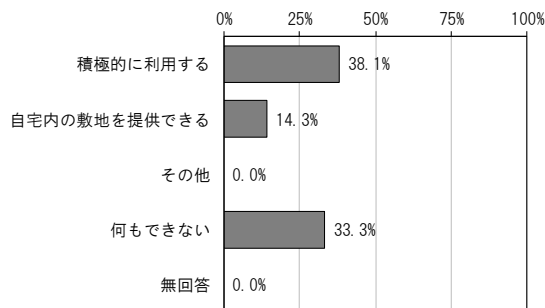
問15で1～4を回答した17人に対する割合 (M/A)

D. 自転車の共同利用



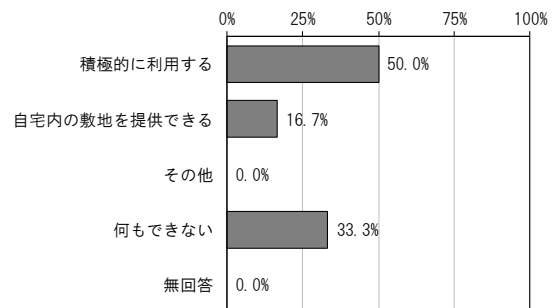
問15で1～4を回答した8人に対する割合 (M/A)

E. スーパー等による送迎バス



問15で1～4を回答した21人に対する割合 (M/A)

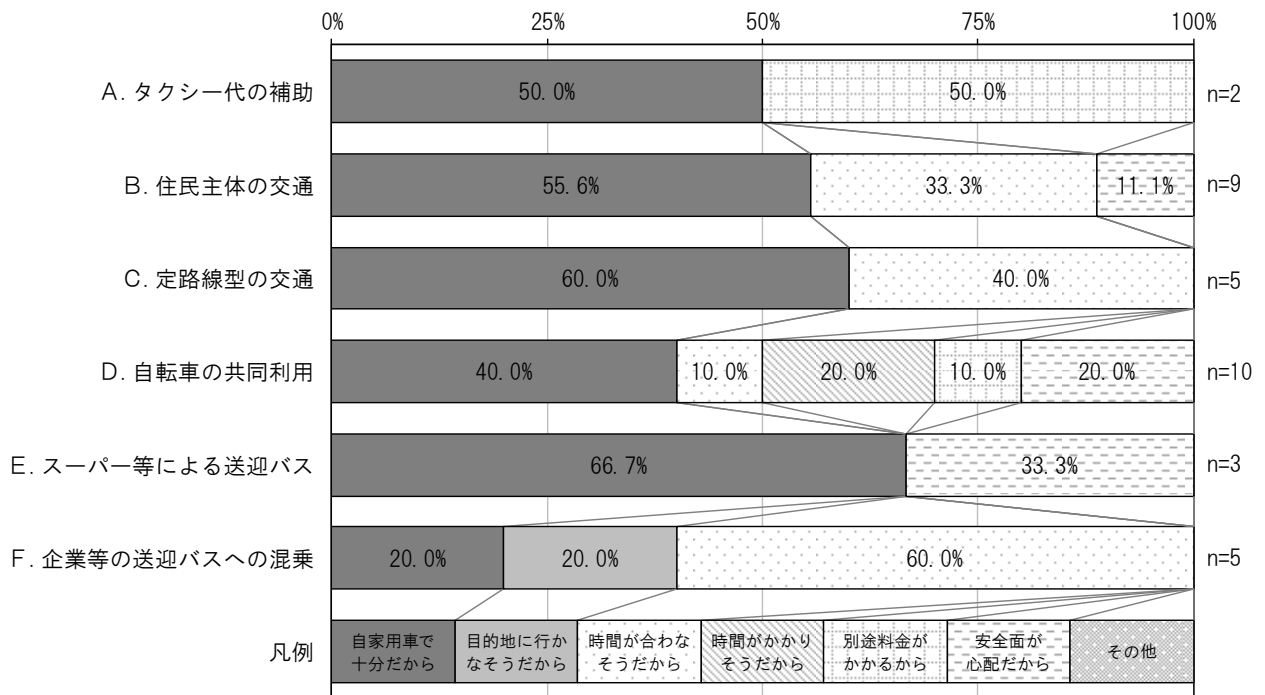
F. 企業等の送迎バスへの混乗



問15で1～4を回答した12人に対する割合 (M/A)

問 15-6 各公共交通サービス候補を利用しない理由

- ・「B. 住民主体の交通」「C. 定路線型の交通」「E. スーパー等による送迎バス」については「自家用車で十分だから」が過半数を占めている。
- ・「D. 自転車の共同利用」についても「自家用車で十分だから」が40%みられるが「時間がかかりそうだから」「安全面が心配だから」もそれぞれ20%みられる。
- ・「A. タクシー代の補助」については「自家用車で十分だから」と「別途料金がかかるから」が共に50%となっている。
- ・「F. 企業等の送迎バスへの混乗」については「時間が合わなそうだから」が60.0%で最多意見となっている。

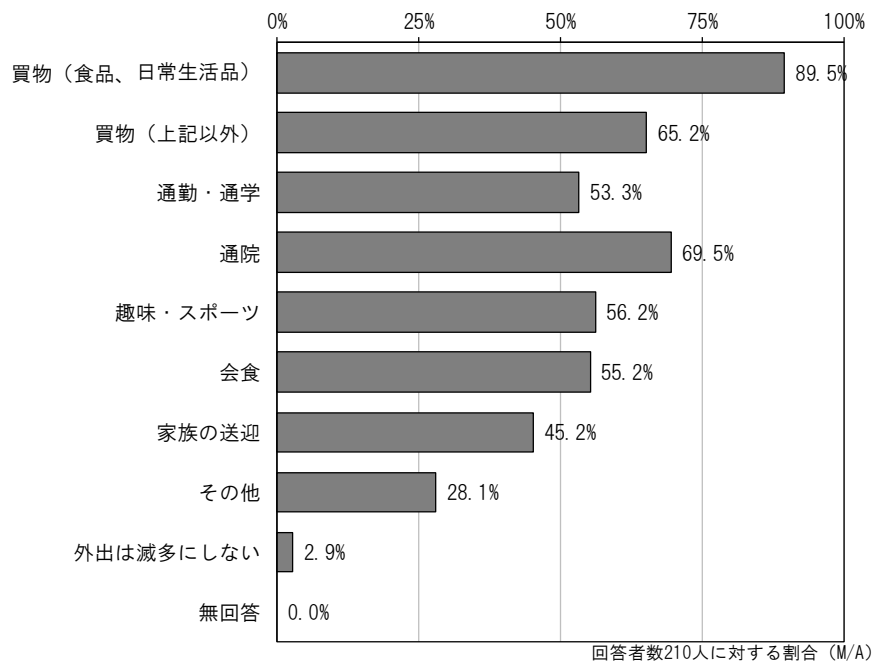


2.4 引田・代継・網代区域《引田・湍上・代継》

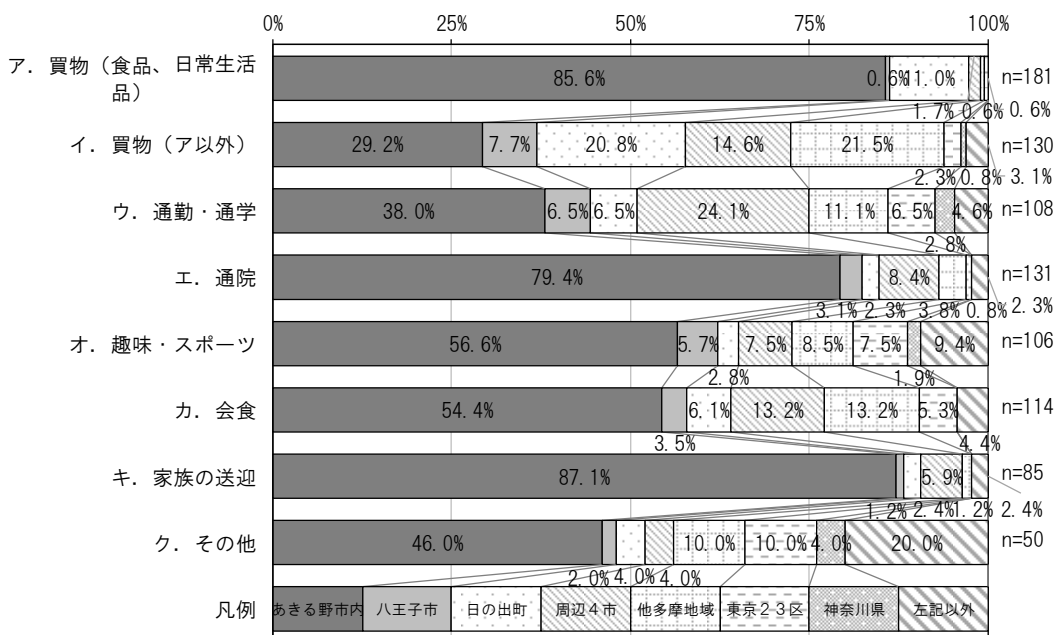
■日常の外出について

- ・外出目的では「買物（食品、日用品）」が89.5%で最も多いが、他の目的についてもほとんどが50%を超える。
- ・外出の目的地では、いずれの目的もあきる野市内が1位であるが「買物（ア以外）」では他多摩地域や日の出町、「通勤・通学」では周辺4市（昭島市・福生市・羽村市・青梅市）が20%以上あり、他の目的と比べても多い。
- ・いずれの外出目的においても、主たる交通手段は「自家用車（自分で運転）」である。
- ・「買物（食品、日用品）」については、8割弱の人が週2～3日かそれ以上の頻度で外出している。

問10 普段外出する目的

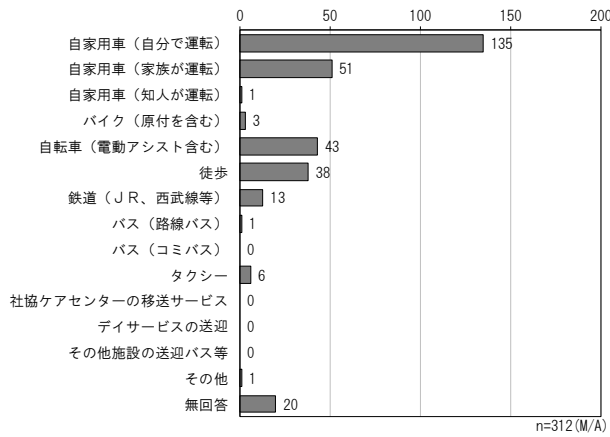


問10-1A 外出の目的地

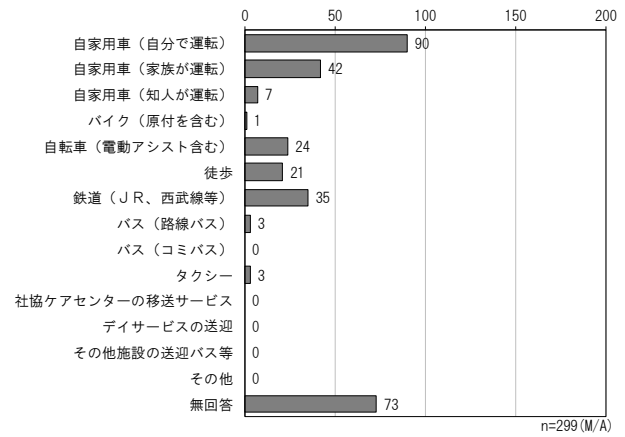


問 10-1B 外出時の利用交通手段

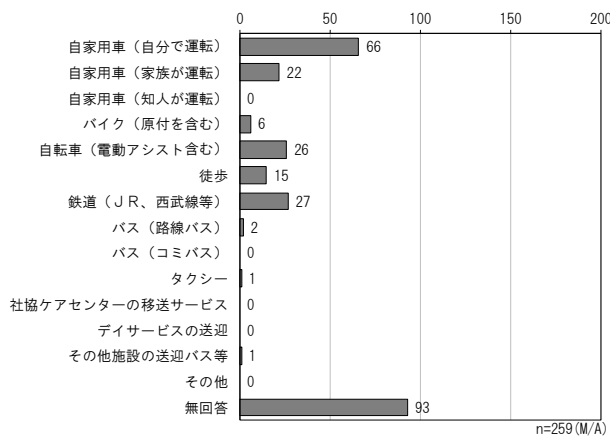
ア. 買物（食品、日常生活品）



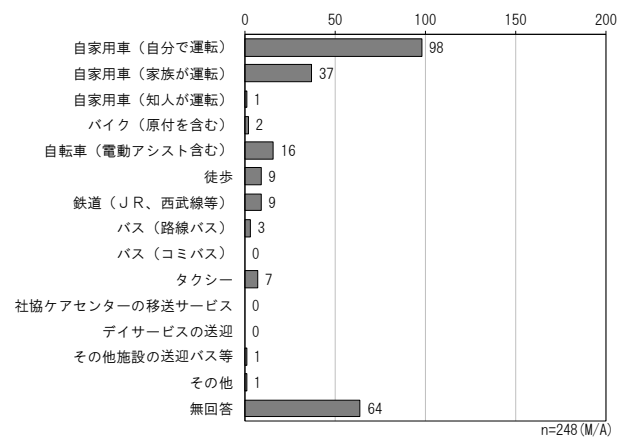
イ. 買物（ア以外）



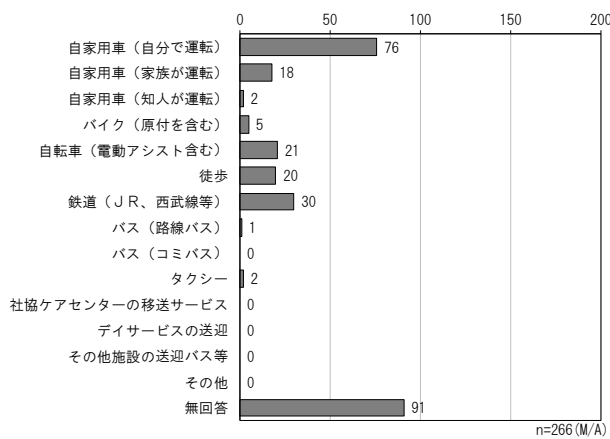
ウ. 通勤・通学



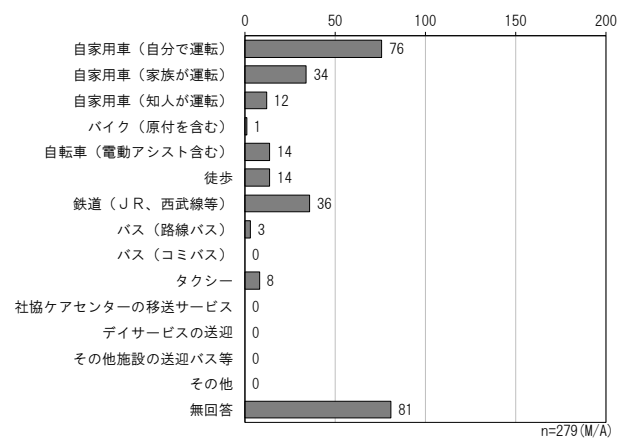
エ. 通院



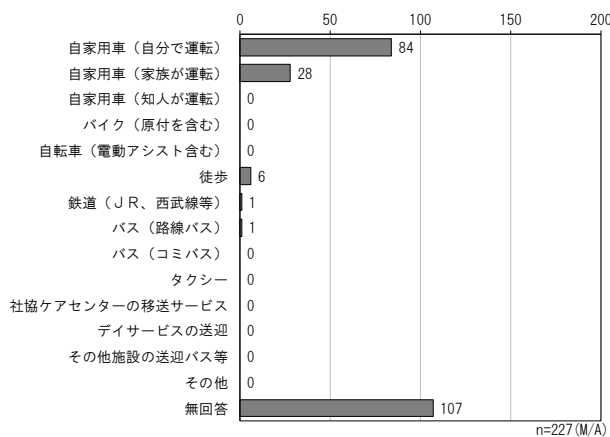
オ. 趣味・スポーツ



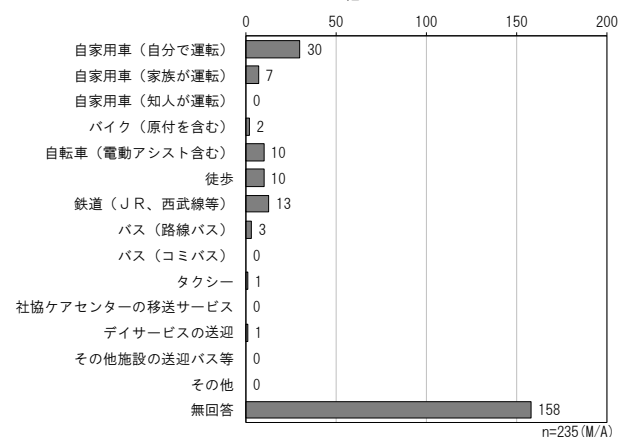
カ. 会食



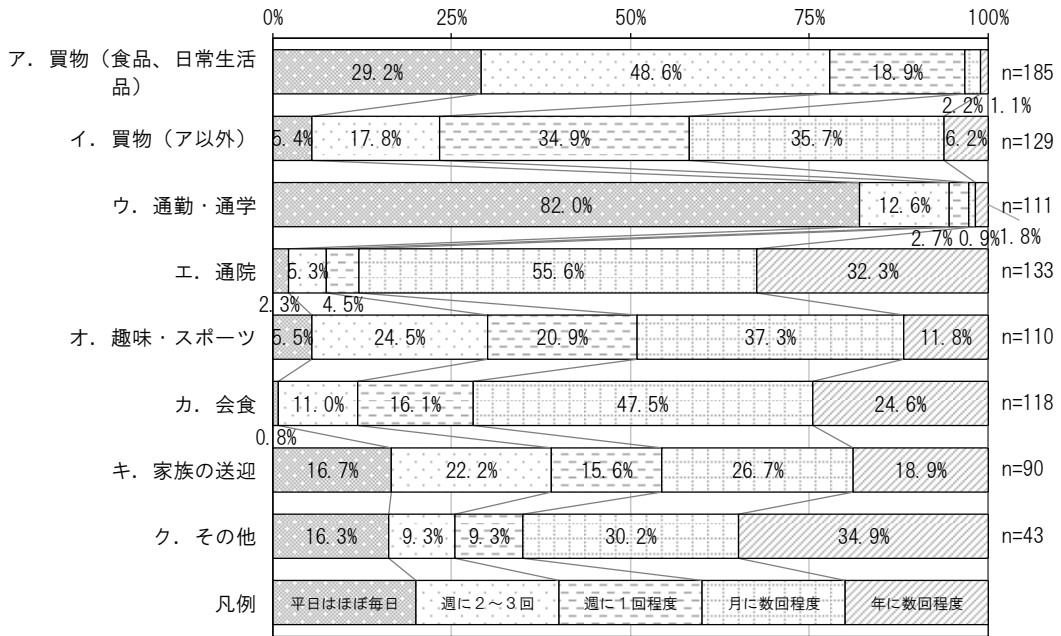
キ. 家族の送迎



ク. その他



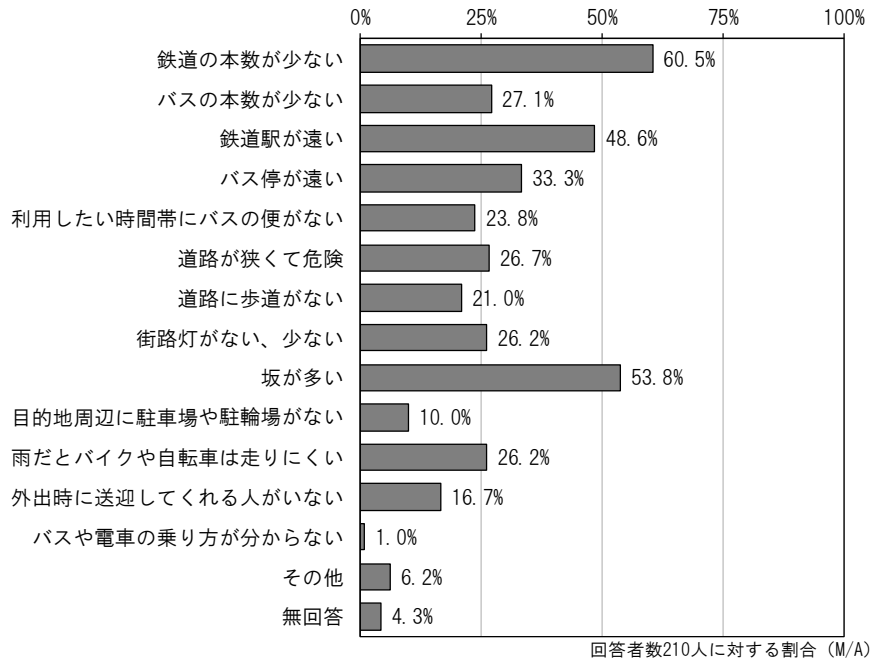
問 10-1C 外出頻度



■ 普段の交通で困っていることについて

問 11 交通に関して困っていること

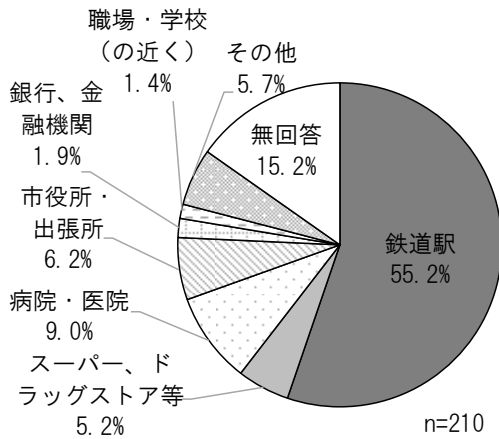
- ・「鉄道の本数が少ない」が 60.5% で最も指摘率が高く、次いで「坂が多い」 53.8%、「鉄道駅が遠い」 48.6% の 3 つの指摘率が高い。



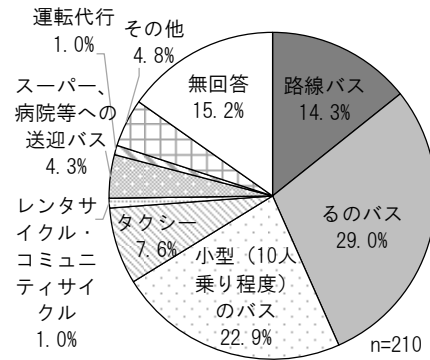
■公共交通に対する期待・要望

・公共交通で行きたいところは「鉄道駅」が55.2%で半数を超え、その際の交通としては「るのバス」29%、「小型（10人乗り程度）のバス」22.9%が多い。

問12 公共交通で行きたいところ

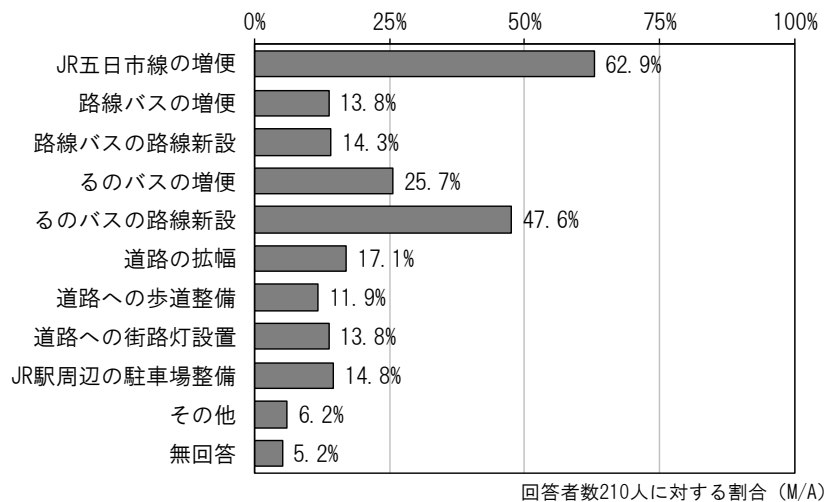


問13 問12の目的地へ行く交通



問14 求められる交通整備

・「JR五日市線の増便」が62.9%で最も指摘率が高く、次いで「るのバスの路線新設」47.6%の指摘率が高い。



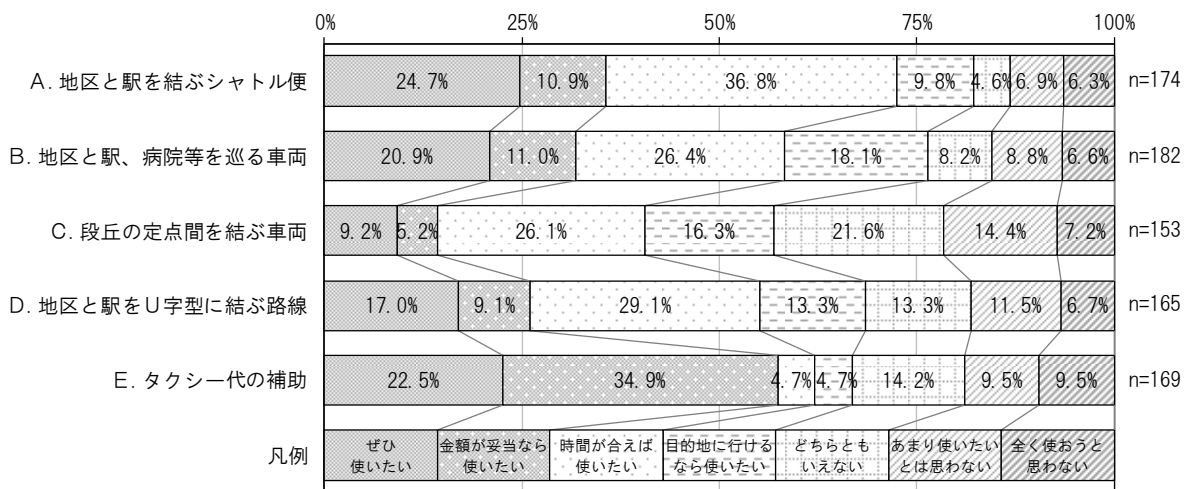
■ワークショップで出た公共交通の方向性

公共交通サービスの候補	想定されるサービス内容
定路線型の交通～小型バス（10人乗り程度）を想定	
A. 地区と駅を結ぶシャトル便	・引田・湍上・代継地域とJR五日市線の駅との直行便を運行する。
B. 地区と駅、病院、スーパー（イオンなど）などを巡る車両	・引田・湍上・代継地域と駅、病院、スーパーなど各施設を巡る車両を運行する。
C. 段丘の定点間を結ぶ車両	・引田・湍上・代継地域内と、バス停、駅、病院、スーパー等が存在する北側方面とを結ぶ南北方向の路線で、複数の地点を経由する車両を運行する。
D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線を運行する車両	・引田・湍上・代継地域とJR五日市線とをU字型に連絡する路線（下のイメージ図を参照）で、車両を運行する。
ドア to ドアの交通	
E. タクシー代の補助	・タクシー代を補助する。

■ワークショップで出た公共交通の方向性に対する意見

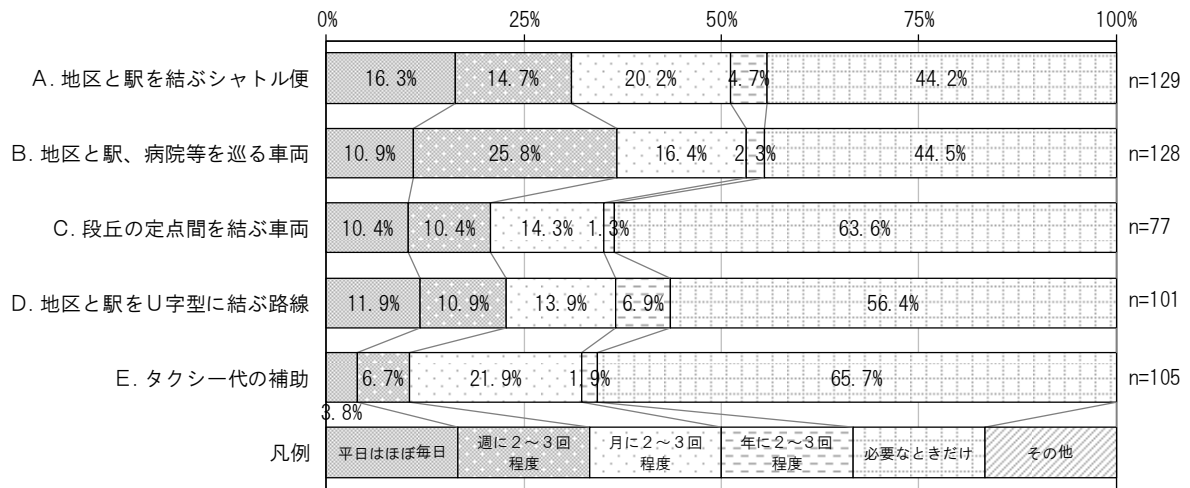
問15 各公共交通サービス候補に対する利用意向

- ・「ぜひ使いたい」「金額が妥当なら使いたい」「時間が合えば使いたい」「目的地に行けるなら使いたい」を合わせて、「使いたい」とする割合は、いずれのサービス候補でも50%を超える。
- ・「使いたい」の割合が最も高いのは「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」82.2%であり、次いで「B. 地区と駅、病院等を巡る車両」76.4%が高い。
- ・これらのうち「ぜひ使いたい」とする割合が一番高いのも「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」の24.7%である。



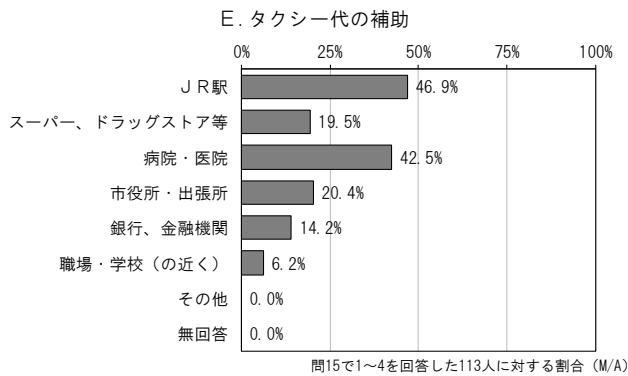
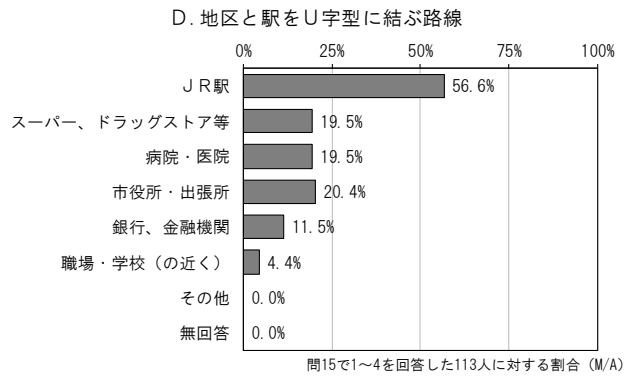
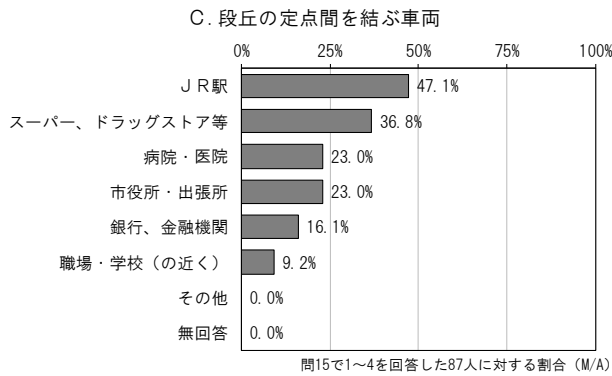
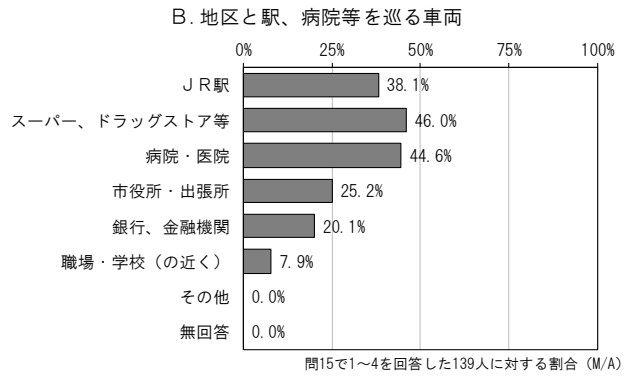
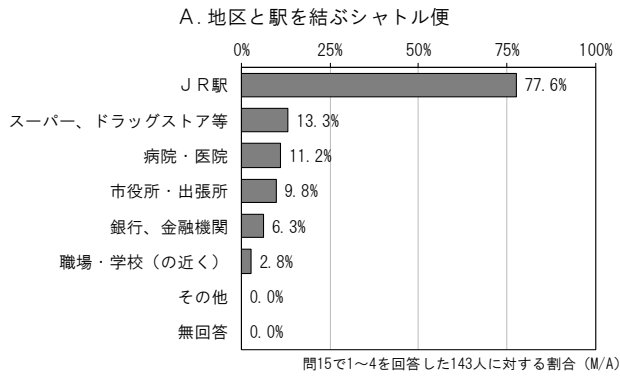
問 15-1 各公共交通サービス候補に対する利用頻度

・「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」～「D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線」は「週2～3回」以上利用したい人の割合が20%以上であり、特に「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」「B. 地区と駅、病院等を巡る車両」は30%を超えている。



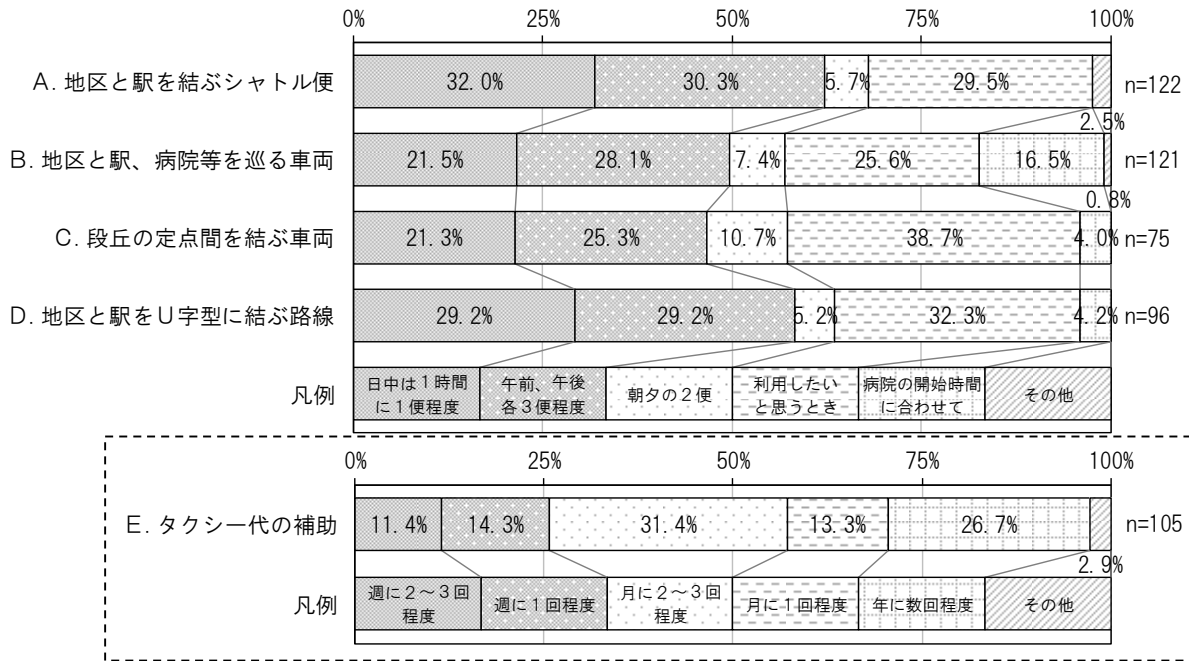
問 15-2 各公共交通サービス候補を使って行きたいところ

- ・「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」「C. 段丘の定点間を結ぶ車両」「D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線」「E. タクシー代の補助」は、いずれも「JR駅」が最多となっており「B. 地区と駅、病院等を巡る車両」は「スーパー、ドラッグストア等」が最多となっている。
- ・「E. タクシー代の補助」では「JR駅」に次いで「病院・医院」とする回答が多い。



問 15-3 各公共交通サービス候補に求める運行頻度

- ・「日中は1時間に1便程度」についてみると「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」が32%で最も多く、次いで「D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線」29.2%が多い。
- ・「B. 地区と駅、病院等を巡る車両」については、「午前、午後各3便程度」が28.1%で最も多い。
- ・「E. タクシー代の補助」については他と選択肢が異なるため比較はできないが「月に2～3回程度」が31.4%で最も多い。



問 15-4 各公共交通サービス候補の料金設定

- ・各公共交通サービス候補の料金設定について平均を算出すると、「A. 地区と駅を結ぶシャトル便」171円、「B. 地区と駅、病院、スーパーなどを巡る車両」179円、「C. 段丘の定点間を結ぶ車両」155円、「D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線を運行する車両」172円、「E. タクシー代の補助」575円となった。

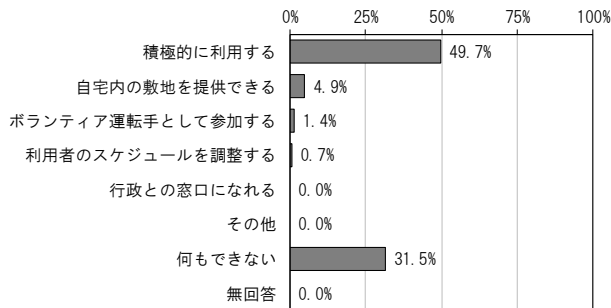
公共交通サービスの候補	ぜひ使いたい	条件付き			全希望者
		金額が妥当	に使用したい時間	行くにきたいところ	
A. 地区と駅を結ぶシャトル便	150	165	181	188	171
B. 地区と駅、病院、スーパーなどを巡る車両	170	198	182	168	179
C. 段丘の定点間を結ぶ車両	181	143	161	130	155
D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線を運行する車両	169	204	169	160	172
E. タクシー代の補助	578	553	444	883	575

単位：円

問 15-5 各公共交通サービス候補に対する支援

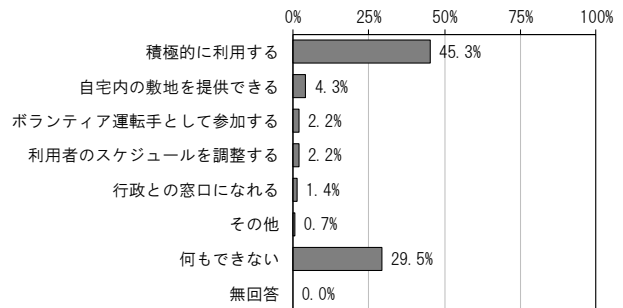
- ・いずれのサービス候補も「積極的に利用する」という人が40%前後で最も多い。
- ・「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」～「D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線」については、複数の方から「自宅の敷地を提供できる」という回答があった。

A. 地区と駅を結ぶシャトル便



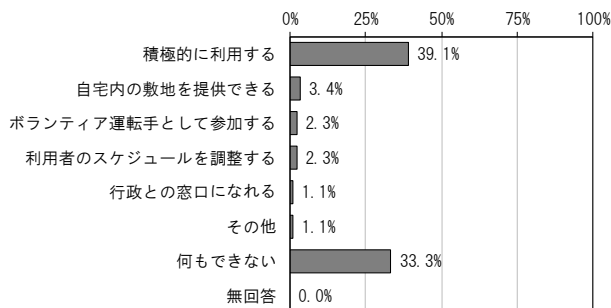
問15で1～4を回答した143人に対する割合 (M/A)

B. 地区と駅、病院等を巡る車両



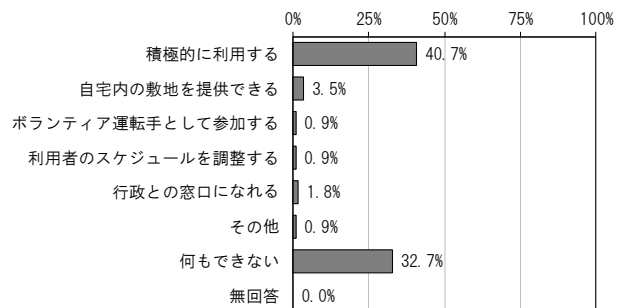
問15で1～4を回答した139人に対する割合 (M/A)

C. 段丘の定点間を結ぶ車両



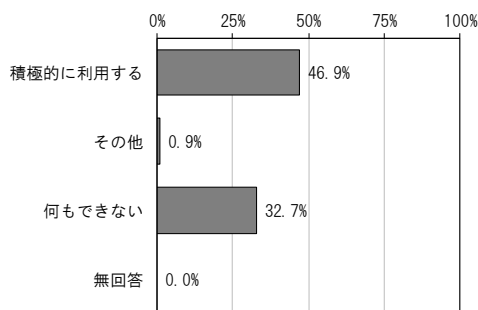
問15で1～4を回答した87人に対する割合 (M/A)

D. 地区と駅をU字型に結ぶ路線



問15で1～4を回答した113人に対する割合 (M/A)

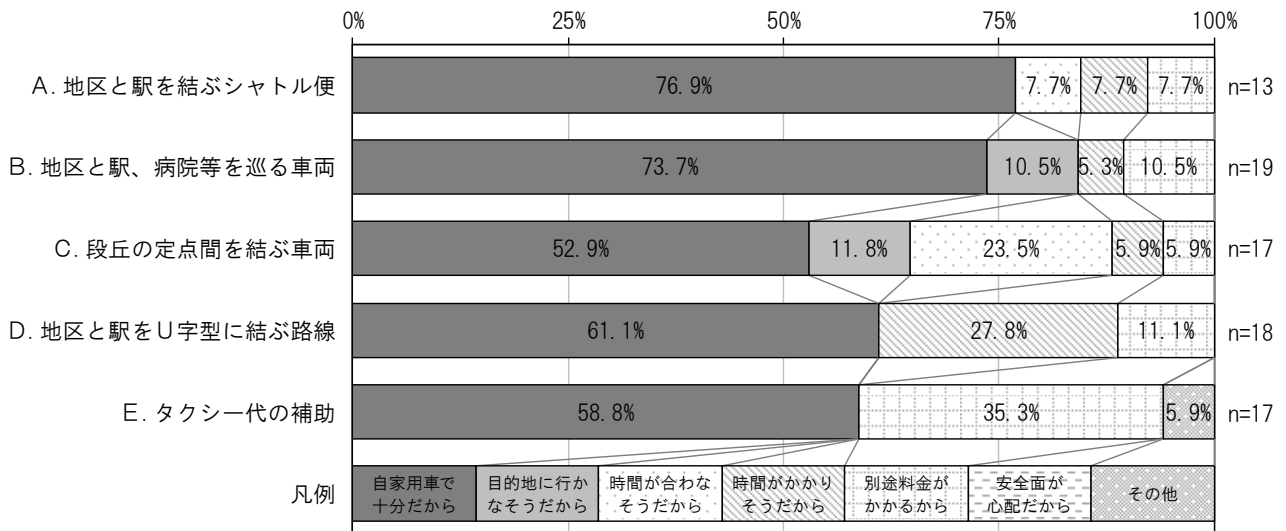
E. タクシー代の補助



問15で1～4を回答した113人に対する割合 (M/A)

問 15-6 各公共交通サービス候補を利用しない理由

- いずれのサービス候補も「自家用車で十分だから」の割合が最も高く、特に「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」「B. 地区と駅、病院等を巡る車両」については、いずれも70%を超えている。
- 「自家用車で十分だから」に次いで「C. 段丘の定点間を結ぶ車両」の「時間が合わなそうだから」23.5%、「D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線」の「時間がかかりそうだから」27.8%、「E. タクシー代の補助」の「別途料金がかかるから」35.3%も他のサービス候補と比べると多い。

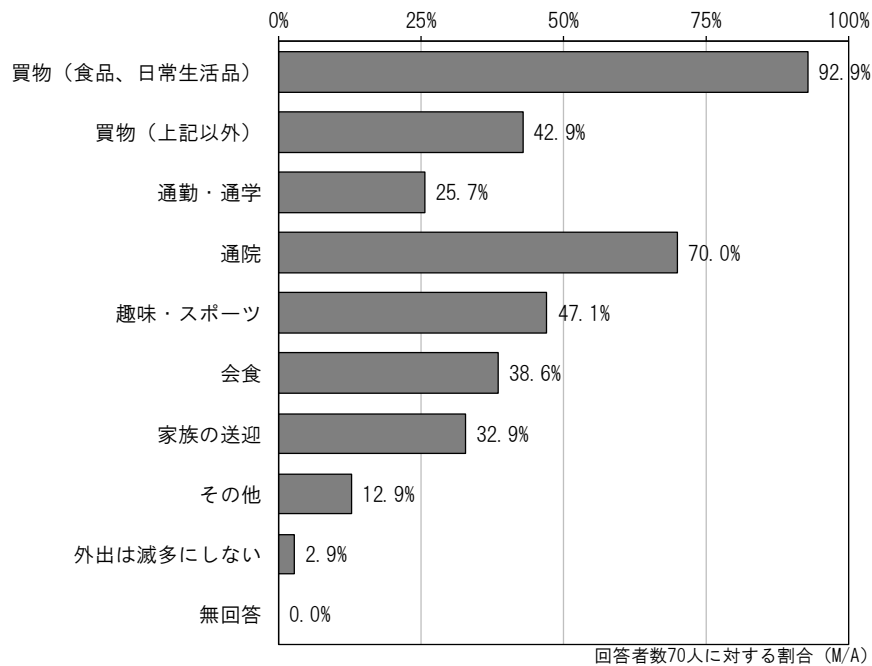


2.5 草花折立下区域

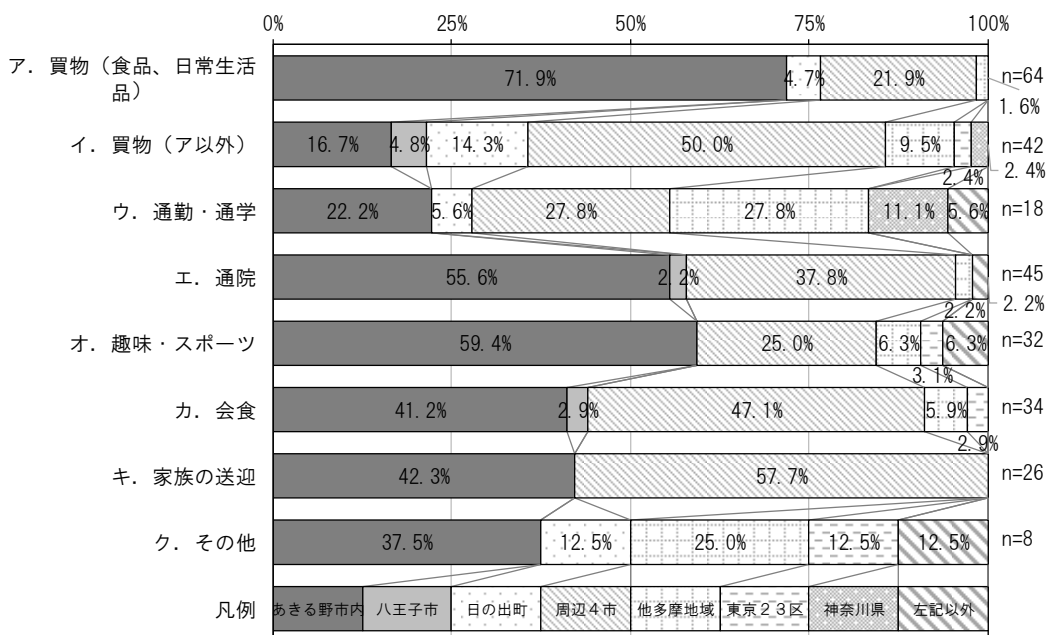
■ 日常の外出について

- ・ 外出目的では「買物（食品、日用品）」が92.9%で最も多く、次いで「通院」70.0%が多い。
- ・ 外出の目的地では「買物（食品、日用品）」の場合はあきる野市内が71.9%を占めるが「通院」の場合、市内は55.6%であり、周辺4市（昭島市・福生市・羽村市・青梅市）が37.8%みられる。
- ・ 上記以外の目的でも、概ねあきる野市内が1位又は2位であるが「買物（ア以外）」や「通勤・通学」では、いずれも周辺4市の占める割合が最も高い。
- ・ いずれの外出目的においても、主たる交通手段は「自家用車（自分で運転）」である。
- ・ 「買物（食品、日用品）」については、8割以上の人が週2～3日かそれ以上の頻度で外出している。

問10 普段外出する目的

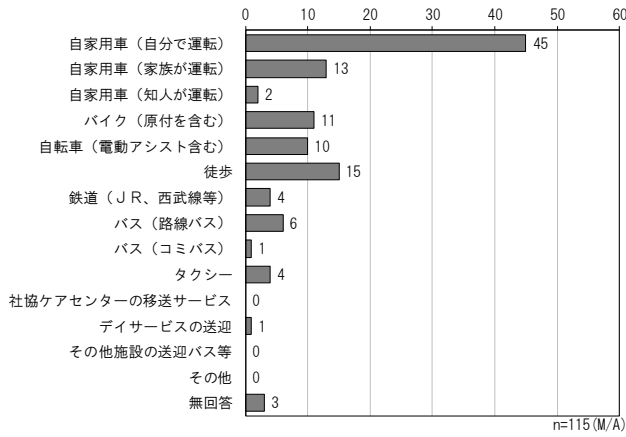


問10-1A 外出の目的地

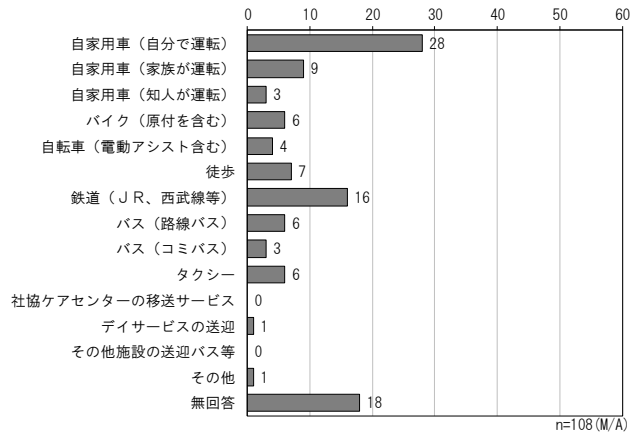


問 10-1B 外出時の利用交通手段

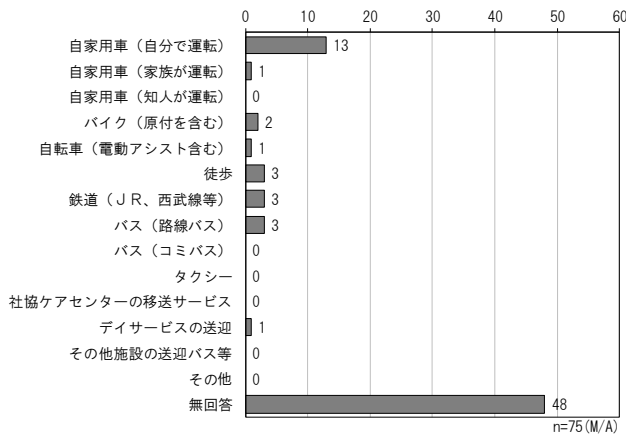
ア. 買物（食品、日常生活品）



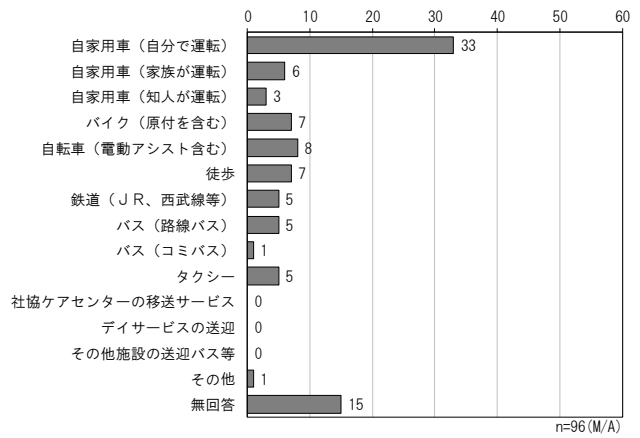
イ. 買物（ア以外）



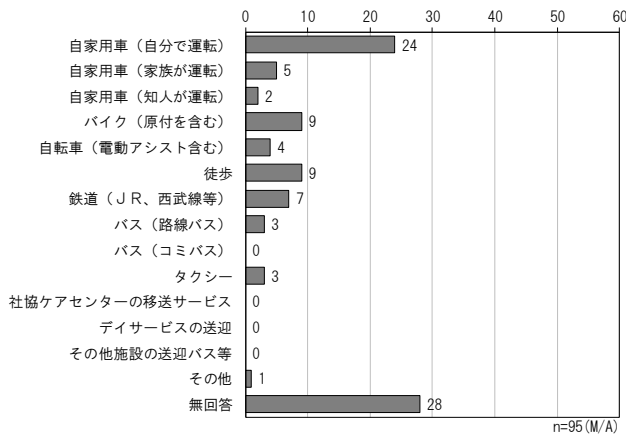
ウ. 通勤・通学



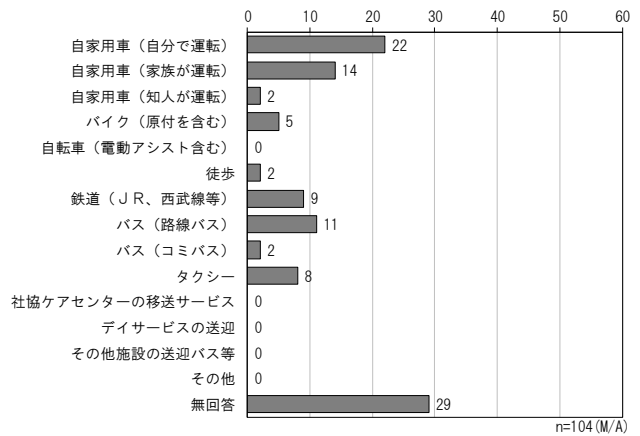
エ. 通院



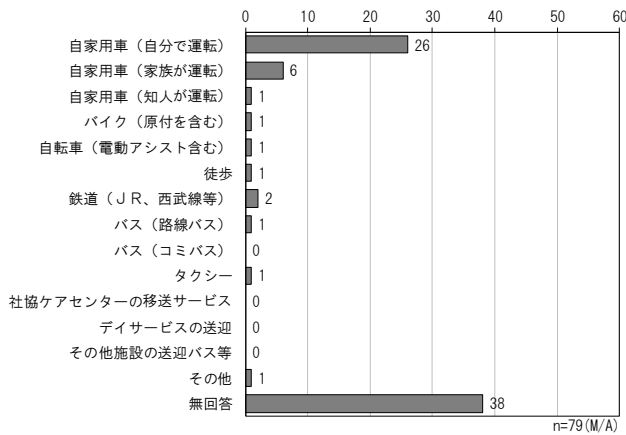
オ. 趣味・スポーツ



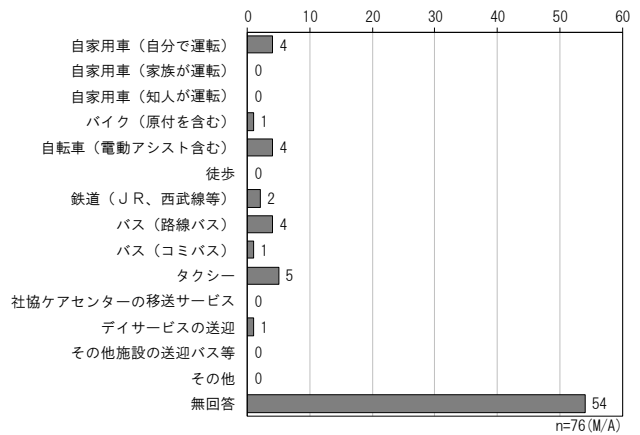
カ. 会食



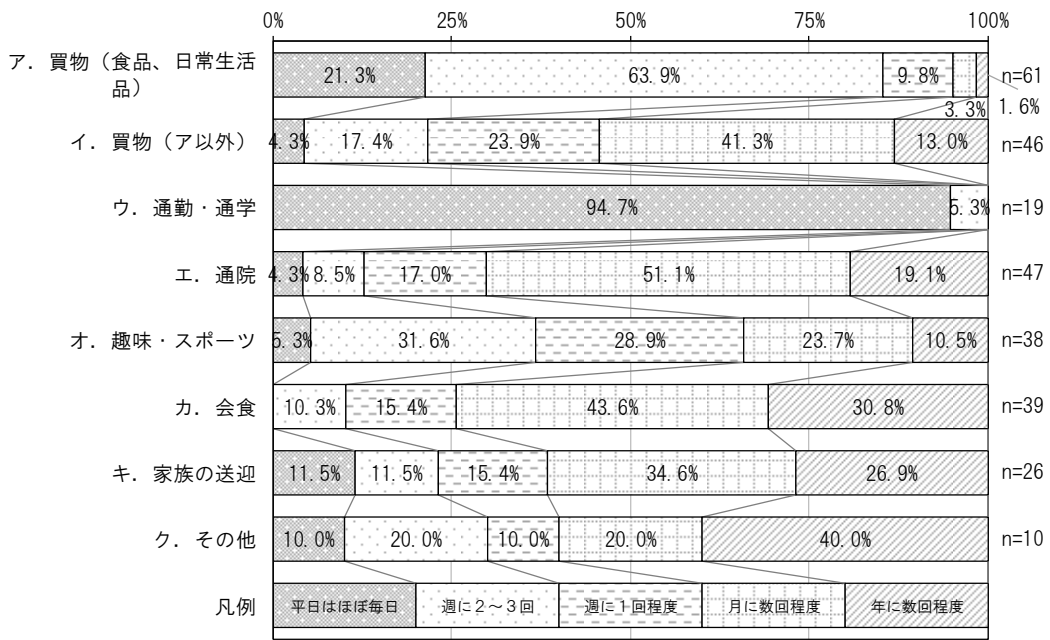
キ. 家族の送迎



ク. その他



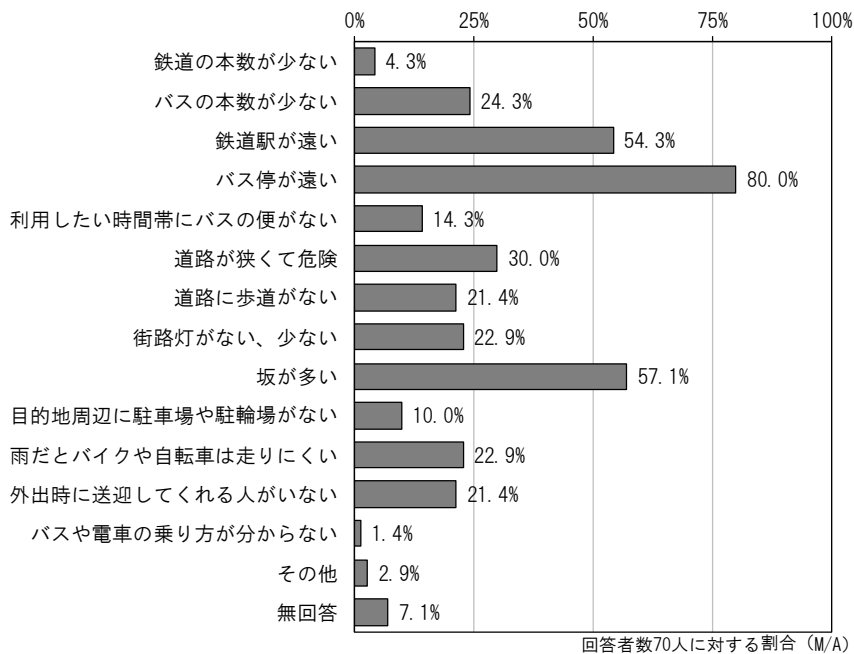
問 10-1C 外出頻度



■ 普段の交通で困っていることについて

問 11 交通に関して困っていること

- ・「バス停が遠い」が 80.0% で最も指摘率が高く、次いで「坂が多い」 57.1%、「鉄道駅が遠い」 54.3% の 3 つが指摘率で 50% を超える。
- ・上位 2 つは第 1 回ワークショップのグループワーク結果と同じ傾向である。

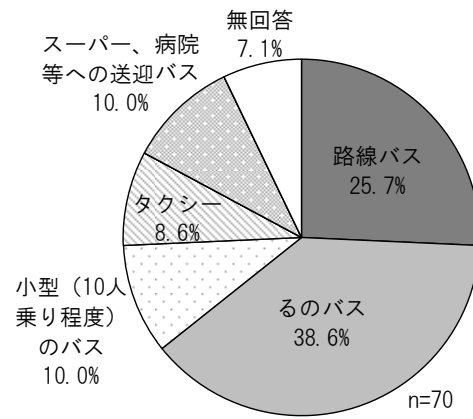
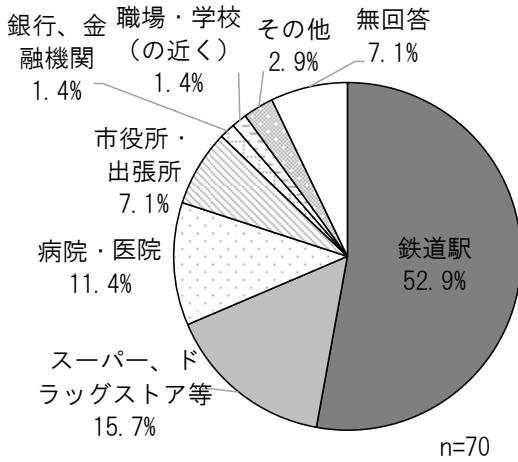


■公共交通に対する期待・要望

・公共交通で行きたいところは「鉄道駅」が52.9%で半数を超え、その際の交通としては「るのバス」が38.6%で最多となっている。

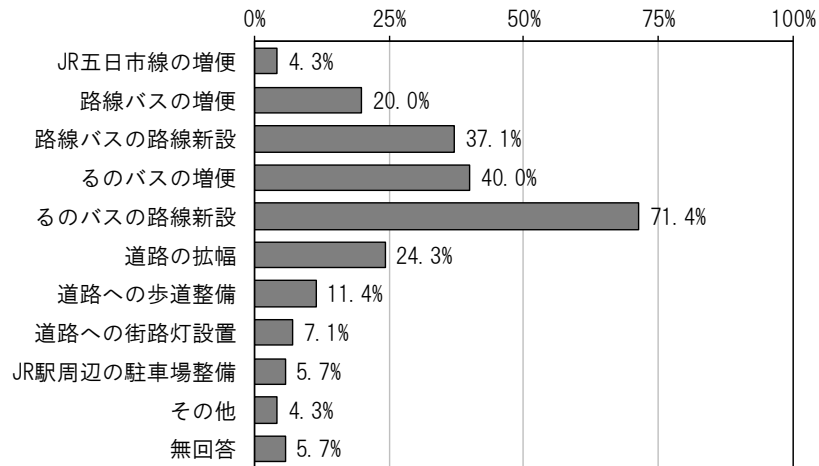
問12 公共交通で行きたいところ

問13 問12の目的地へ行く交通



問14 求められる交通整備

・「るのバスの路線新設」が71.4%で最も指摘率が高く、次いで「るのバスの増便」40.0%、「路線バスの路線新設」37.1%であり、指摘率が高い交通整備は、いずれもバス関連となっている。



回答者数70人に対する割合 (M/A)

■ワークショップで出た公共交通の方向性

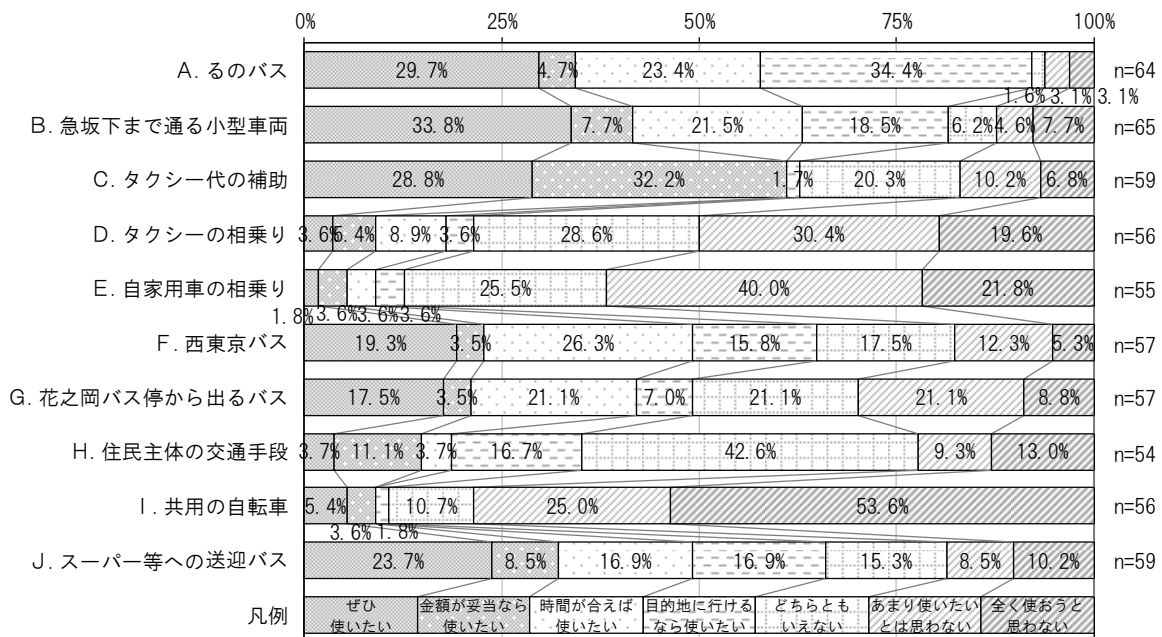
公共交通サービスの候補	想定されるサービス内容
A. るのバス	・決まった路線と決まったダイヤで、大型の車両を運行する（草花区域の急坂下等は通れない場合がある）。
B. 草花区域の急坂下まで通る小型車両	・決まった路線と決まったダイヤで、車両を運行する。
C. タクシー代の補助	・タクシー代を補助する。
D. タクシーの相乗り （目的地が同じ人で同乗）	・目的地が同じ人同士でタクシーを相乗りする仕組みをつくる。
E. 自家用車の相乗り （目的地が同じ人で同乗）	・目的地が同じ人同士で自家用車を相乗りする仕組みをつくる。
F. 西東京バスの路線の延伸	・福23系統のバス（福生駅～阿伎留医療センターを走るバス）を永田橋交差点からとよ坂～江里坂～氷沢橋に走らせる。
G. 花之岡バス停から出るバス	・花之岡バス停を永田橋寄りに移設し、草花折立下区域からバス停までの距離を短くする。
H. 住民主体の交通手段 ※地域の方が運行する定路線又はオンデマンド路線型の交通	・住民が運行する定路線又はオンデマンド路線をつくる（車両は市から町内会・自治会へ貸与）。
I. 共用の自転車	・町内会・自治会内で電動自転車を共同利用する仕組みをつくる（自転車は、市から町内会・自治会へ貸与）。
J. 企業が提供する、スーパー等への送迎バス	・企業等と連携し、スーパー等への送迎バスを運行してもらう。

■ワークショップで出た公共交通の方向性に対する意見

問15 各公共交通サービス候補に対する利用意向

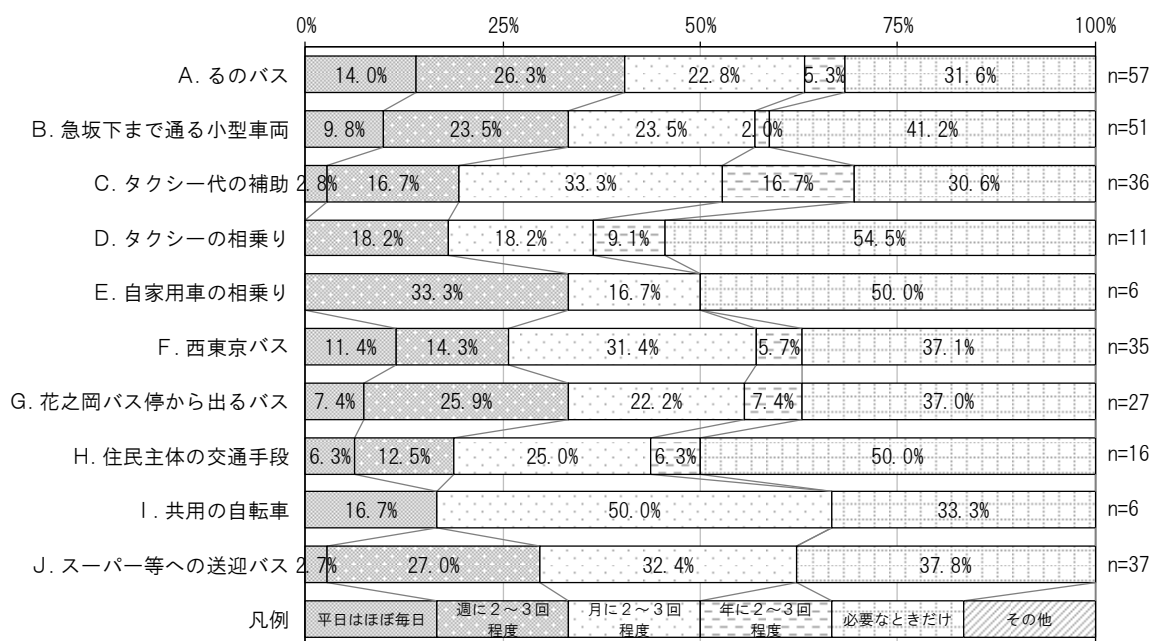
・「ぜひ使いたい」「金額が妥当なら使いたい」「時間が合えば使いたい」「目的地に行けるなら使いたい」を合わせて「使いたい」とする割合が60%を超えたのは「A. るのバス」92.2%、「B. 急坂下まで通る小型車両」81.5%、「J. スーパー等への送迎バス」66.1%、「F. 西東京バス」64.9%、「C. タクシー代の補助」62.7%の5つである。

・これらのうち、「ぜひ使いたい」とする割合が一番高いのは、「B. 急坂下まで通る小型車両」の33.8%である。



問 15-1 各公共交通サービス候補に対する利用頻度

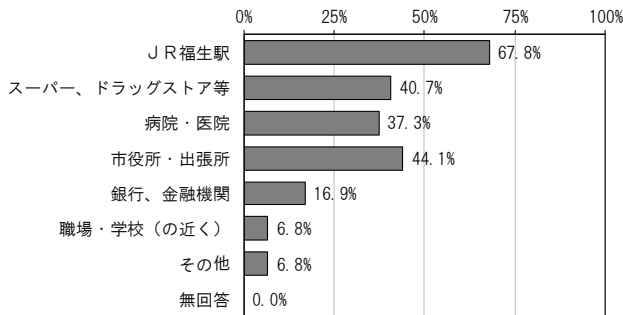
・問 15 で利用意向が高いサービスのうち、利用頻度についても「週 2～3 回」以上利用したい人の割合が 20%以上みられるのは、「A. るのバス」40.4%、「B. 急坂下まで通る小型車両」33.3%、「J. スーパー等への送迎バス」29.7%、「F. 西東京バス」25.7%の 4 つであり、「C. タクシー代の補助」については 19.4%と、利用したい頻度がやや低くなっている。



問 15-2 各公共交通サービス候補を使って行きたいところ

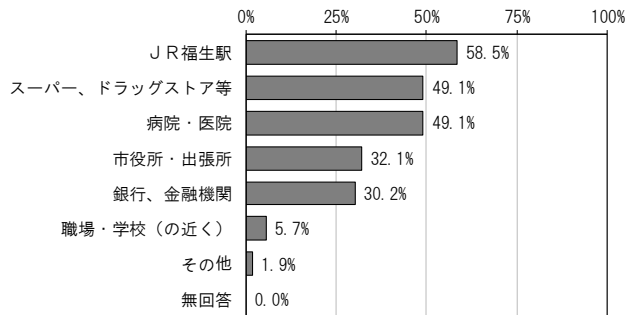
- ・問 15 で利用意向が高いサービスについてみると「J. スーパー等への送迎バス」以外はいずれも「JR福生駅」が最多となっており、特に「F. 西東京バス」では70%を超えている。
- ・「B. 急坂下まで通る小型車両」「C. タクシー代の補助」では、「JR福生駅」に次いで「病院・医院」とする回答が多い。

A. るのバス



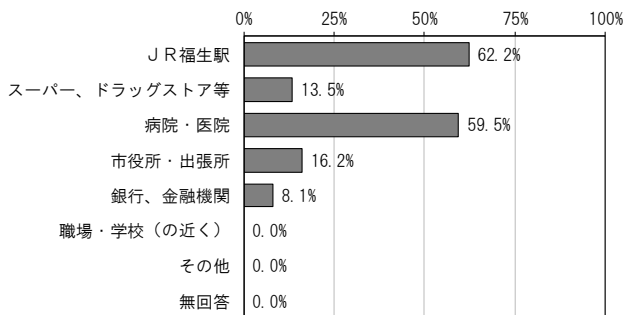
問15で1~4を回答した59人に対する割合 (M/A)

B. 急坂下まで通る小型車両



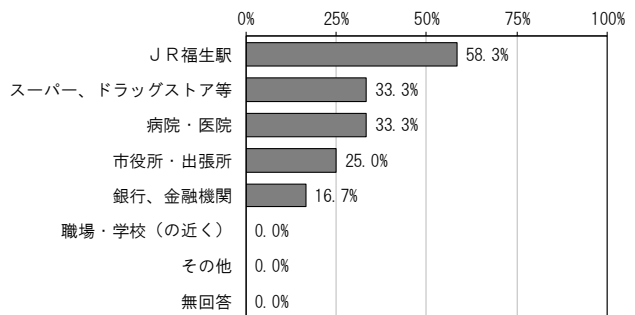
問15で1~4を回答した53人に対する割合 (M/A)

C. タクシー代の補助



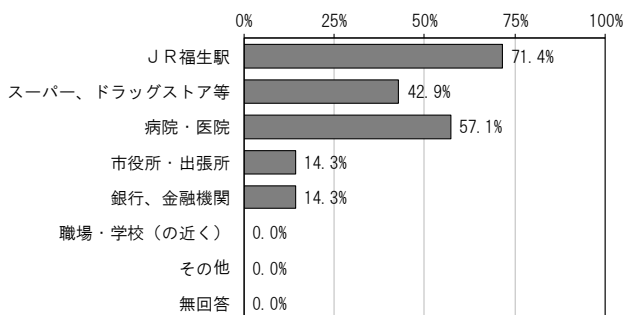
問15で1~4を回答した37人に対する割合 (M/A)

D. タクシーの相乗り



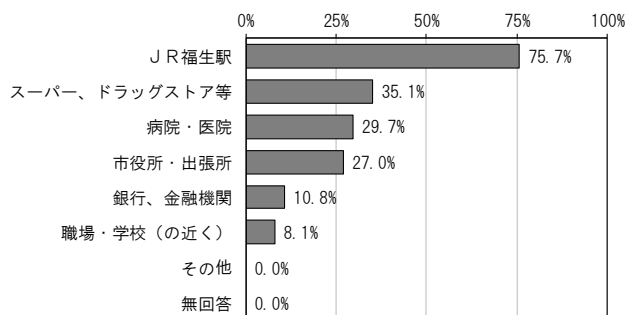
問15で1~4を回答した12人に対する割合 (M/A)

E. 自家用車の相乗り



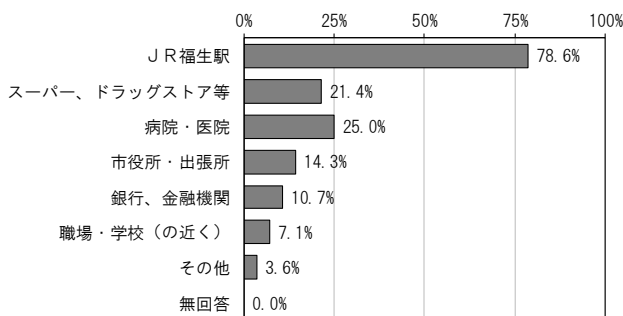
問15で1~4を回答した7人に対する割合 (M/A)

F. 西東京バス



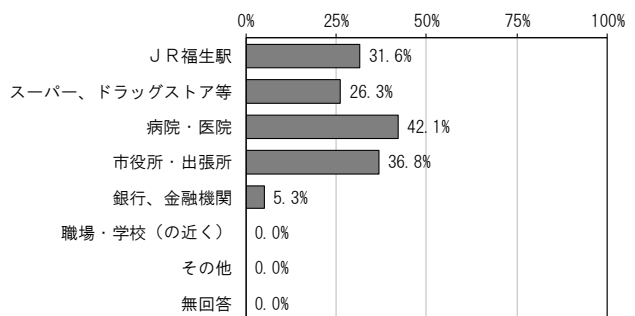
問15で1~4を回答した37人に対する割合 (M/A)

G. 花之岡バス停から出るバス

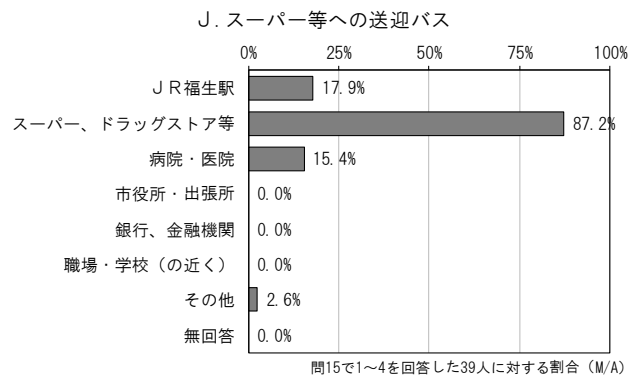
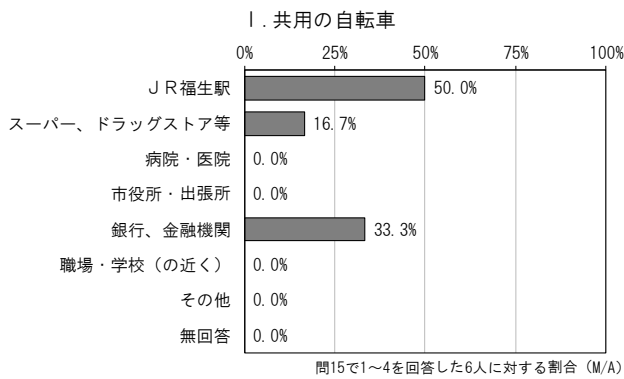


問15で1~4を回答した28人に対する割合 (M/A)

H. 住民主体の交通手段

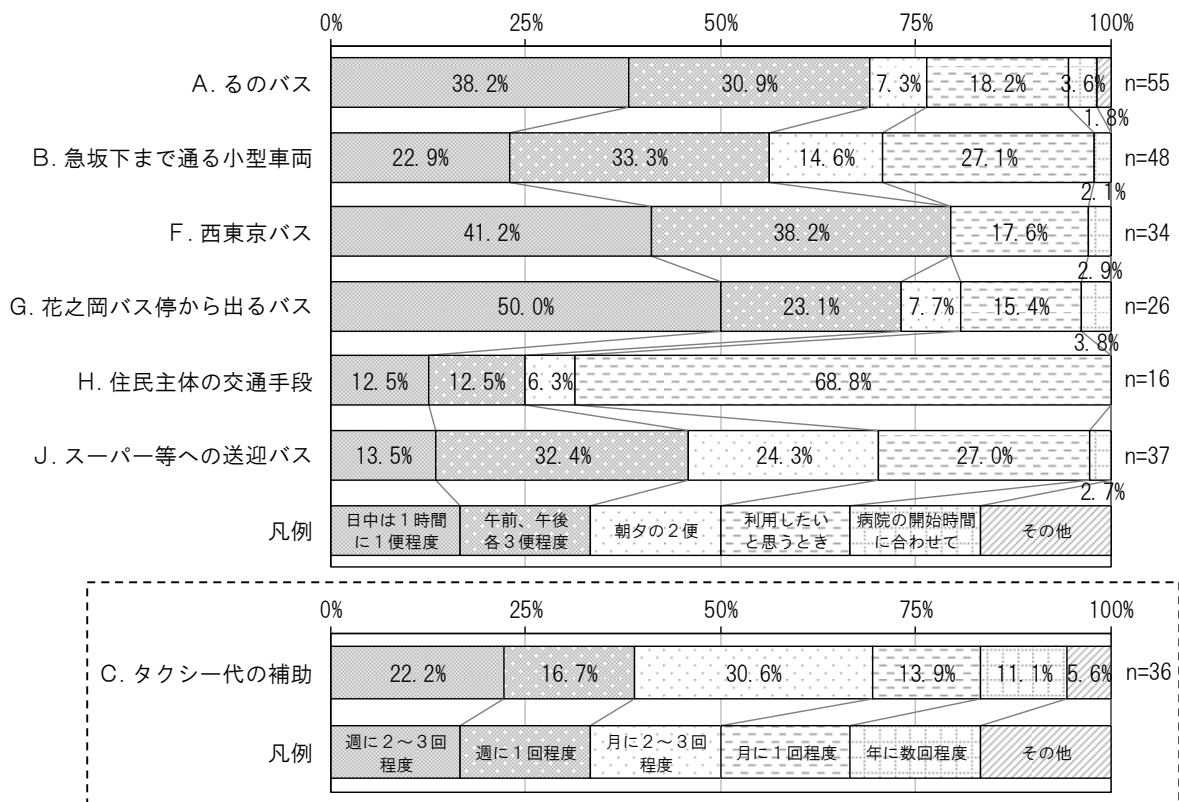


問15で1~4を回答した19人に対する割合 (M/A)



問 15-3 各公共交通サービス候補に求める運行頻度

- ・問 15 で利用意向が高いサービスについてみると「F. 西東京バス」では41.2%が「日中は1時間に1便程度」としている。また、「A. るのバス」についても「日中は1時間に1便程度」を求める意見が38.2%で最も多い。
- ・「B. 急坂下まで通る小型車両」については「午前、午後各3便程度」が33.3%で最も多い。
- ・「C. タクシー代の補助」については他と選択肢が異なるため比較はできないが、「月に2~3回程度」が30.6%で最も多い。



問 15-4 各公共交通サービス候補の料金設定

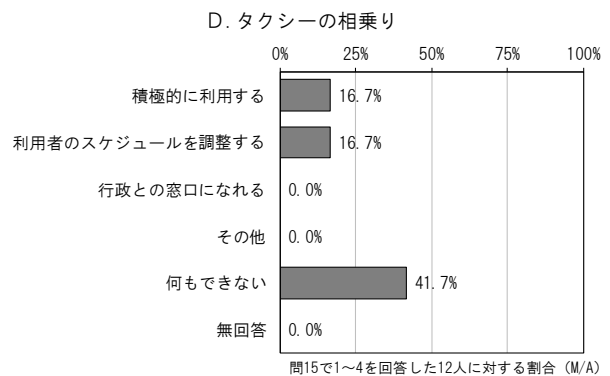
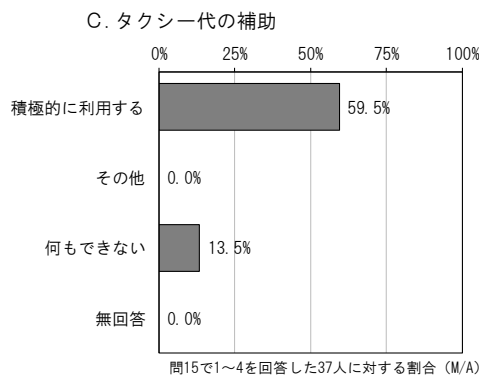
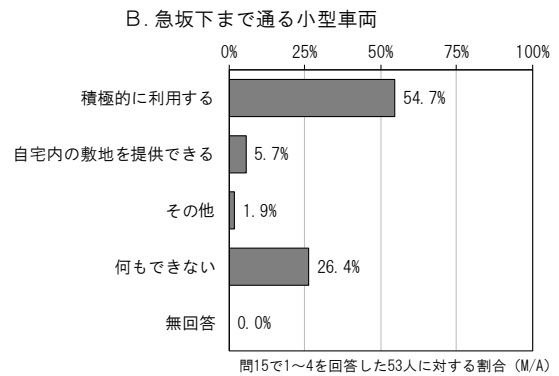
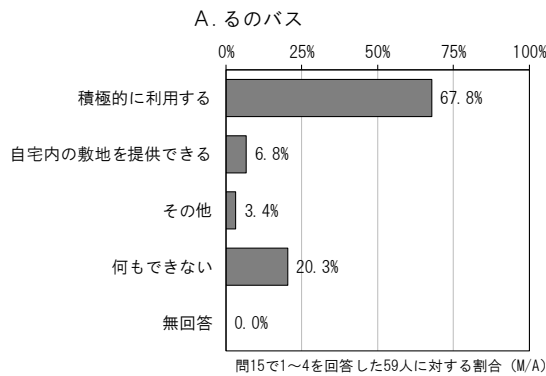
- 各公共交通サービス候補の料金設定について平均を算出すると「A. るのバス」146 円、「B. 急坂下まで通る小型車両」203 円、「C. タクシー代の補助」471 円、「J. スーパー等への送迎バス」157 円などとなった。

単位：円

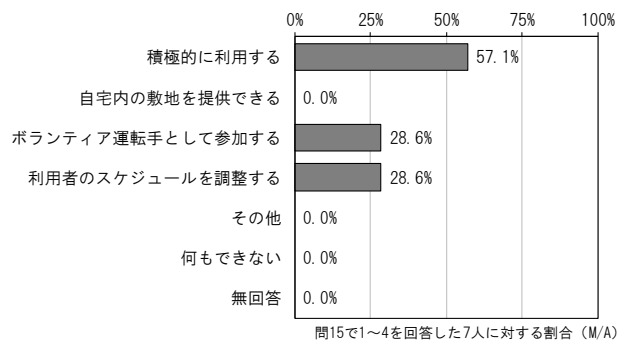
公共交通サービスの候補	ぜひ使いたい	条件付き			全希望者
		金額が妥当	に使用したい時間	ろ行にき行たいところ	
A. るのバス	126	150	162	153	146
B. 急坂下まで通る小型車両	265	125	163	157	203
C. タクシー代の補助	500	473	0	100	471
D. タクシーの相乗り	375	0	325	300	336
E. 自家用車の相乗り	500	0	300	300	367
H. 住民主体の交通手段	500	233	250	240	286
I. 共用の自転車	50	0	0	0	50
J. スーパー等への送迎バス	138	167	183	150	157

問 15-5 各公共交通サービス候補に対する支援

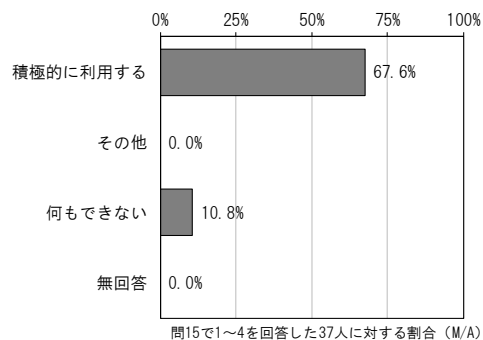
- 問 15 で利用意向が高いサービスについてみると、いずれのサービスについても「積極的に利用する」という人は 50%を超えている。
- 「A. るのバス」「B. 急坂下まで通る小型車両」については、複数の方から「自宅の敷地を提供できる」という回答があった。



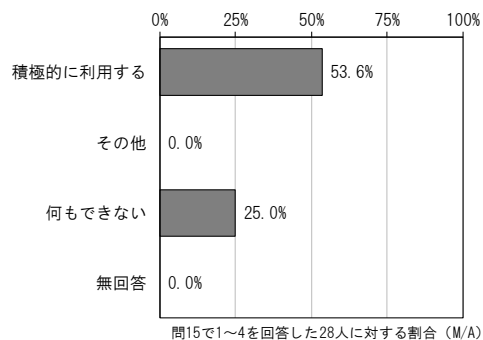
E. 自家用車の相乗り



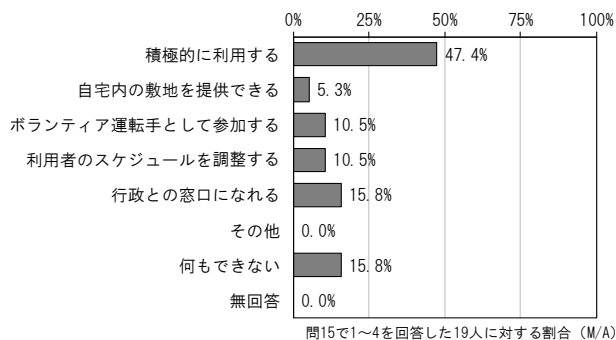
F. 西東京バス



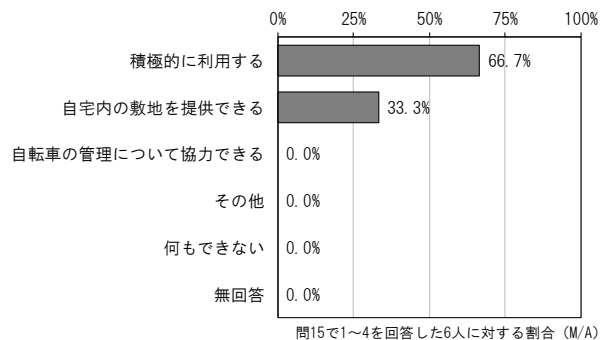
G. 花之岡バス停から出るバス



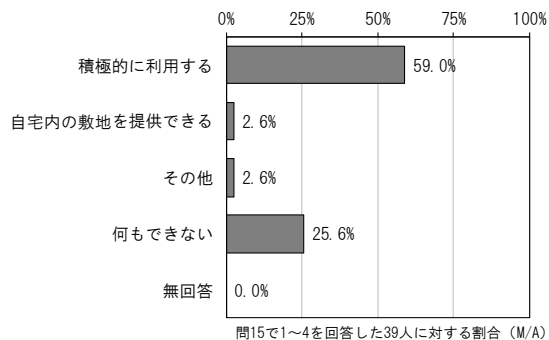
H. 住民主体の交通手段



I. 共用の自転車

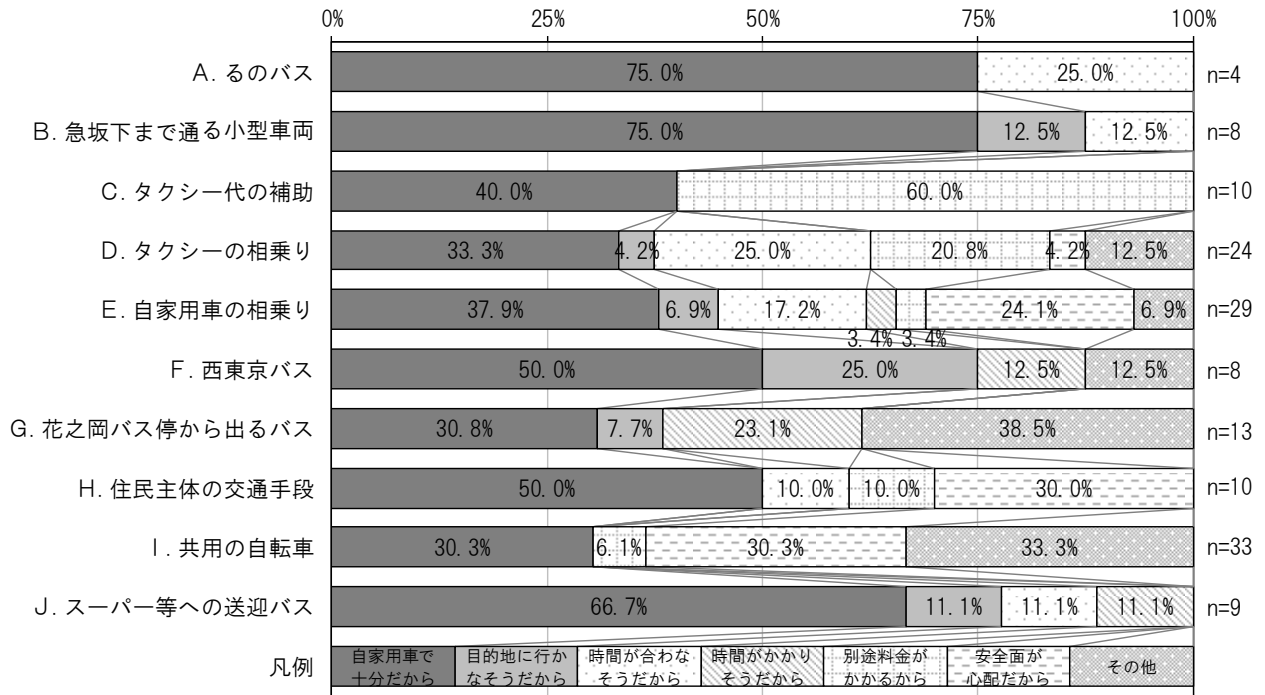


J. スーパー等への送迎バス



問 15-6 各公共交通サービス候補を利用しない理由

- ・問 15 で利用意向が高いサービスについてみると、「A. るのバス」「B. 急坂下まで通る小型車両」「F. 西東京バス」「J. スーパー等への送迎バス」についてはいずれも「自家用車で十分だから」の割合が最も高く、特に「A. るのバス」「B. 急坂下まで通る小型車両」については、いずれも 75%に達する。
- ・「C. タクシー代の補助」については「別途料金がかかるから」が 60%で最も高く、次いで「自家用車で十分だから」40%となっている。

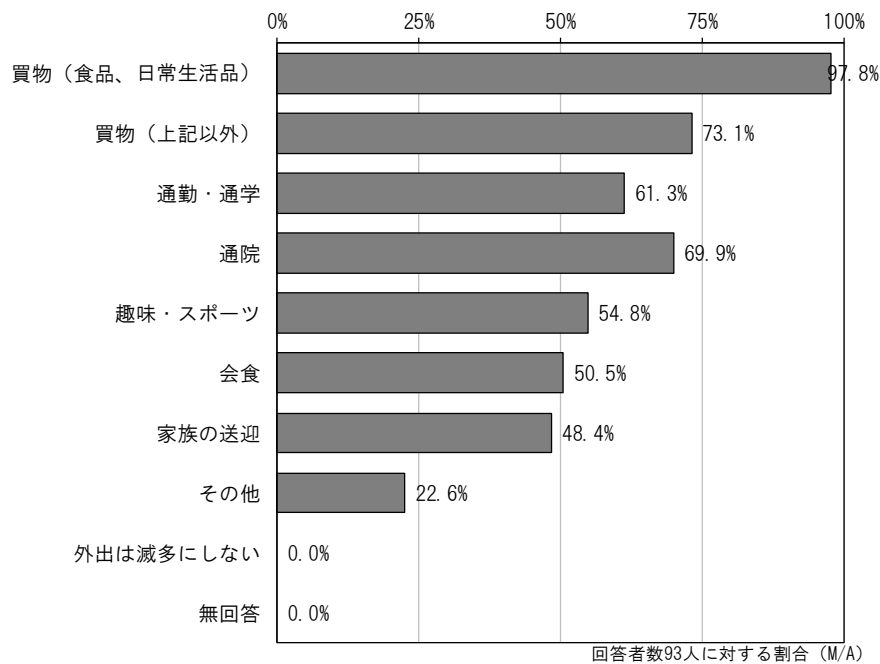


2.6 東秋川橋西側区域

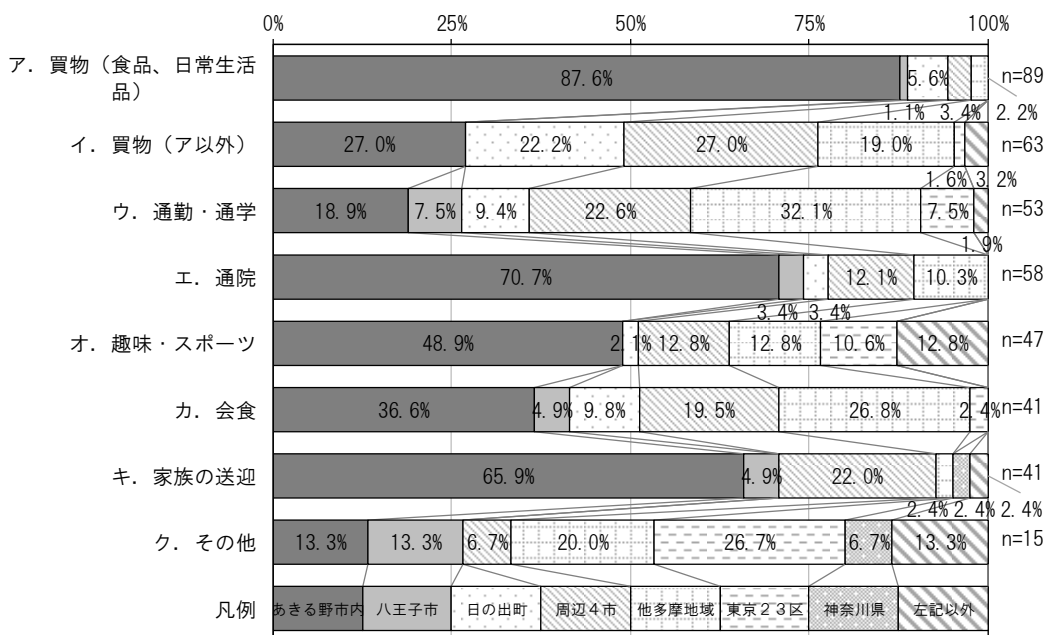
■日常の外出について

- ・外出目的では「買物（食品、日用品）」が97.8%で最も多く、次いで「買物（上記以外）」73.1%、「通院」69.9%が多い。
- ・外出の目的地では「買物（食品、日用品）」の場合はあきる野市内が87.6%を占めるが「買物（ア以外）」や「通院」の場合は周辺4市の占める割合が最も高い。また、「通勤・通学」ではその他多摩地域が33.1%で最も多い。
- ・いずれの外出目的においても、主たる交通手段は「自家用車（自分で運転）」である。
- ・「買物（食品、日用品）」については、7割以上の人が週2～3日かそれ以上の頻度で外出している。

問10 普段外出する目的

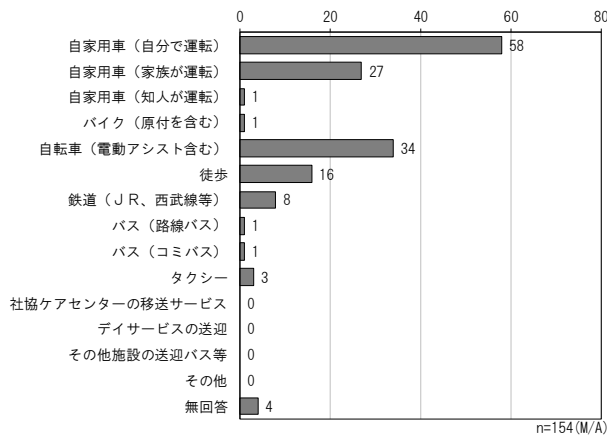


問10-1A 外出の目的地

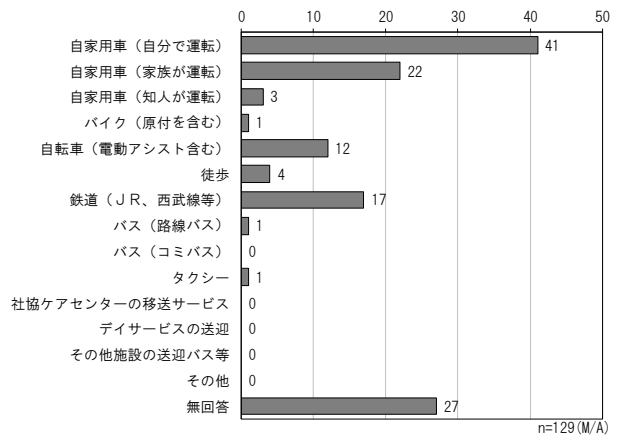


問 10-1B 外出時の利用交通手段

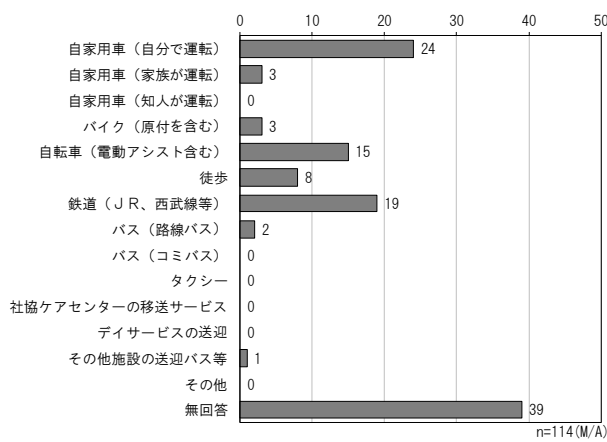
ア. 買物（食品、日常生活品）



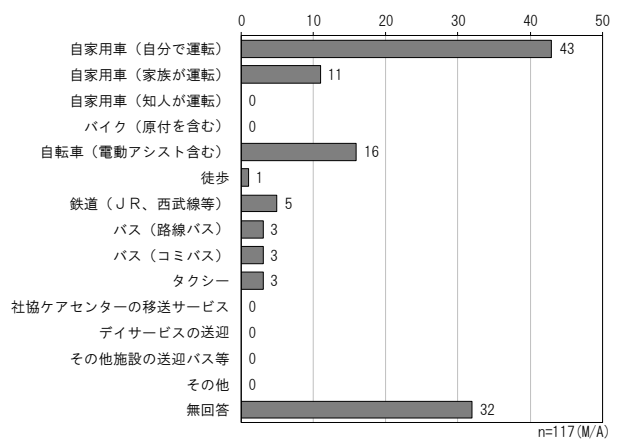
イ. 買物（ア以外）



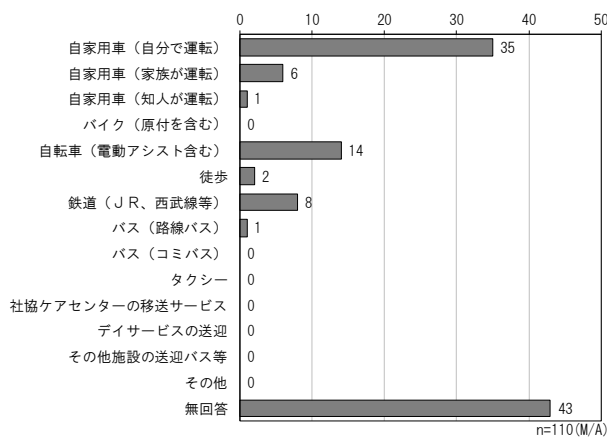
ウ. 通勤・通学



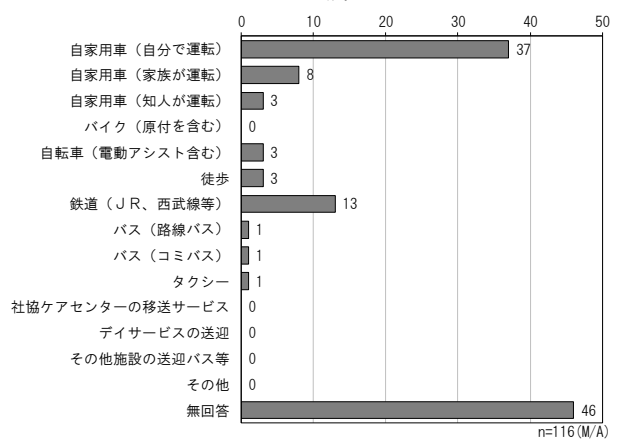
エ. 通院



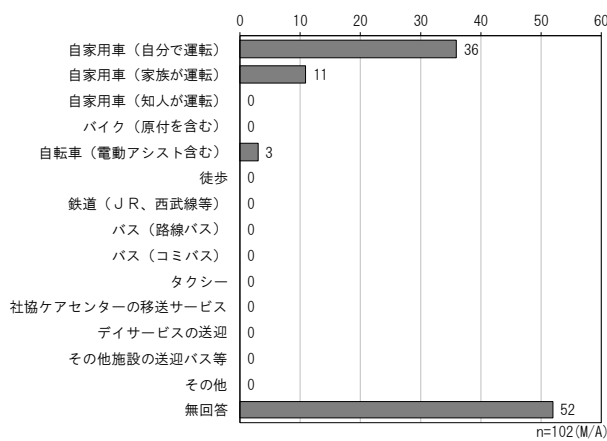
オ. 趣味・スポーツ



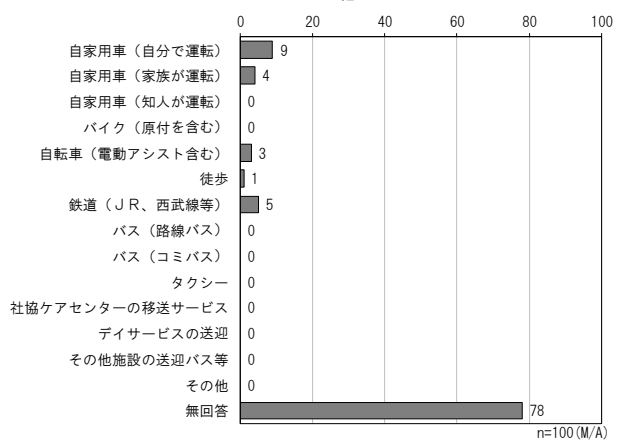
カ. 会食



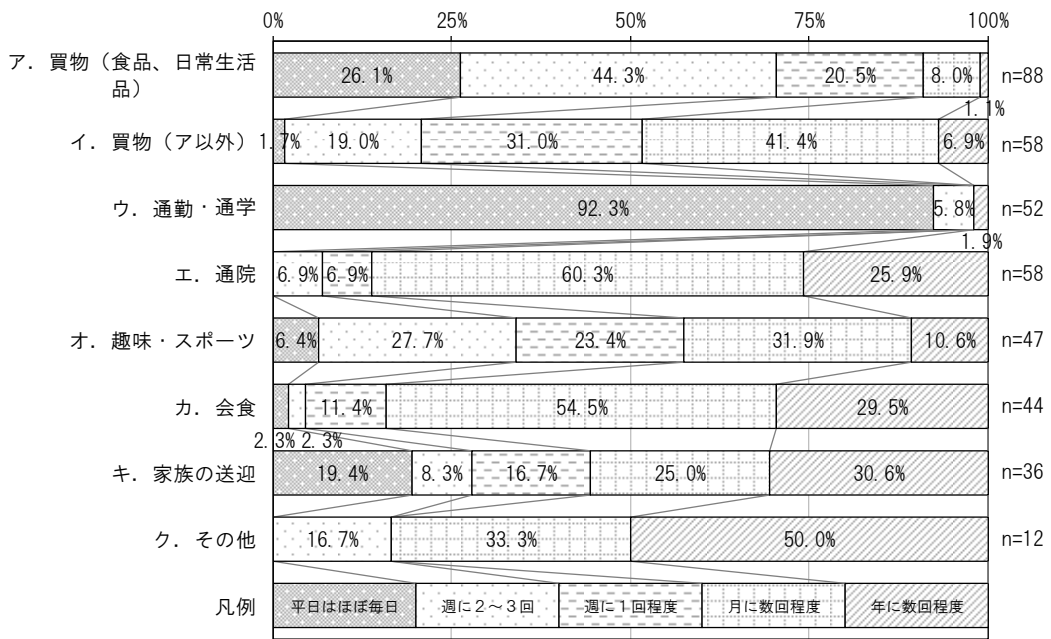
キ. 家族の送迎



ク. その他



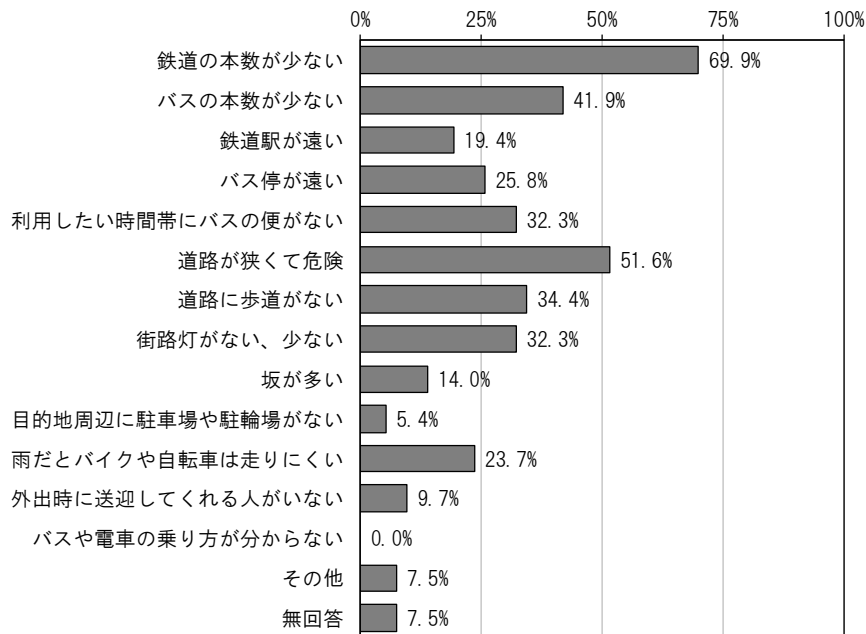
問 10-1C 外出頻度



■ 普段の交通で困っていることについて

問 11 交通に関して困っていること

- ・「鉄道の本数が少ない」が 69.9% で最も指摘率が高く、次いで「道路が狭くて危険」51.6%、「バスの本数が少ない」41.9% の順となっている。
- ・これら上位3つは、第1回ワークショップのグループワークにおいても同様の指摘を受けている。

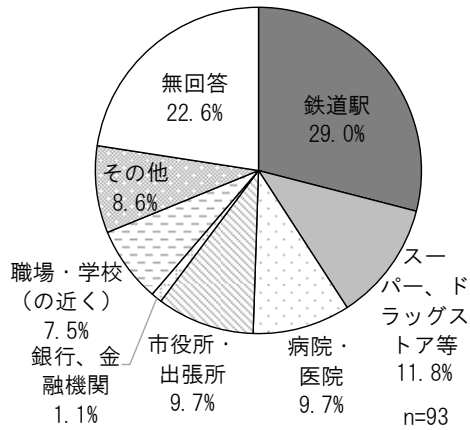


回答者数93人に対する割合 (M/A)

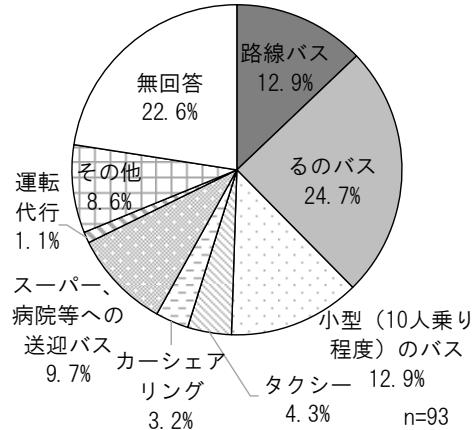
■公共交通に対する期待・要望

・公共交通で行きたいところは「鉄道駅」が29.0%で半数を超え、交通としては「るのバス」が24.7%で最多となっている。

問 12 公共交通で行きたいところ

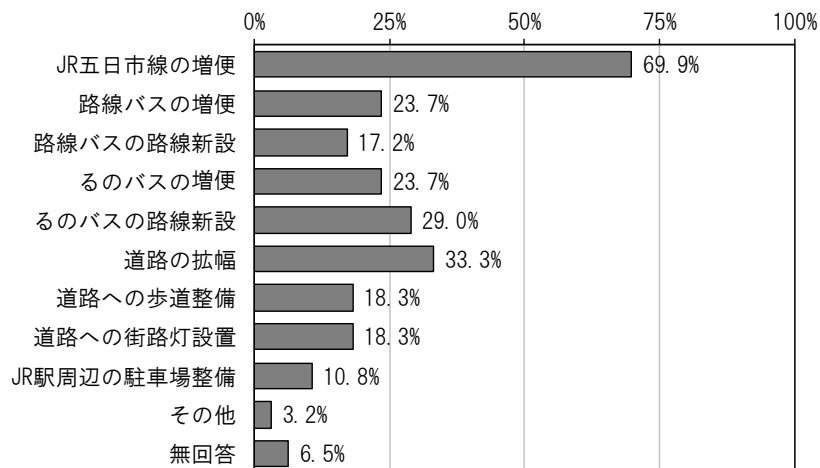


問 13 問 12 の目的地へ行く交通



問 14 求められる交通整備

・「JR 五日市線の増便」が69.9%で、他に比べて圧倒的に指摘率が高く、以下「道路の拡幅」33.3%、「るのバスの路線新設」29.0%の3つが指摘率25%を超えている。



回答者数93人に対する割合 (M/A)

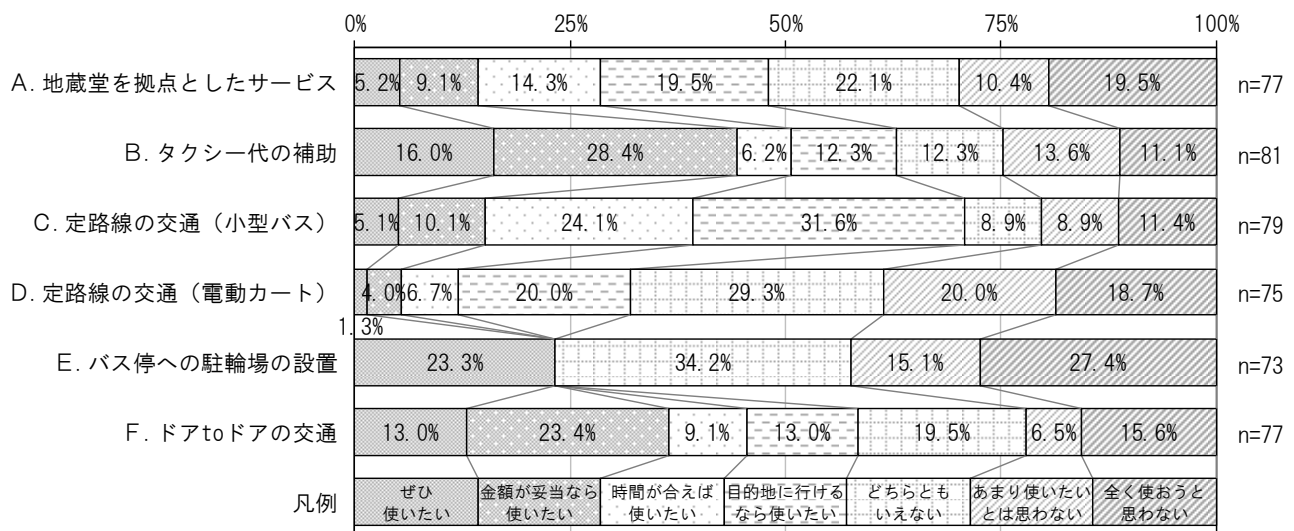
■ワークショップで出た公共交通の方向性

公共交通サービスの候補	想定されるサービス内容
A. 地域の会館の役割を果たしている地蔵堂（小川 555-1）を拠点とした複合的な地域コミュニティサービス	地蔵堂を拠点とした交通サービスを行う。 ・ 昼間に地域のボランティアが地蔵堂に常駐し、地域の方が相乗りできる車（自家用車又は専用車）の運転を行う。 ・ 利用者は地蔵堂に行くか、電話で送迎を依頼する。 ・ 定期的に地蔵堂にタクシーを着けてもらう。
B. タクシー代の補助	・ タクシー代を補助する。
C. 定路線型の交通（小型バス）	・ 決まった路線で小型車（7～10人乗り程度の小型バス（ワゴン車））を運行する。
D. 定路線型の交通（電動カート）	・ 決まった路線で小型車（4人乗り程度の電動カート（電動小型低速車））を運行する。
E. バス停への駐輪場の設置	・ バスを利用しやすくするため、睦橋通りのバス停等の近くに駐輪場を設置する。
F. ドア to ドアの交通	・ 自宅の近くから目的地まで、必要な時ときに利用できる車両を運行する。

■ワークショップで出た公共交通の方向性に対する意見

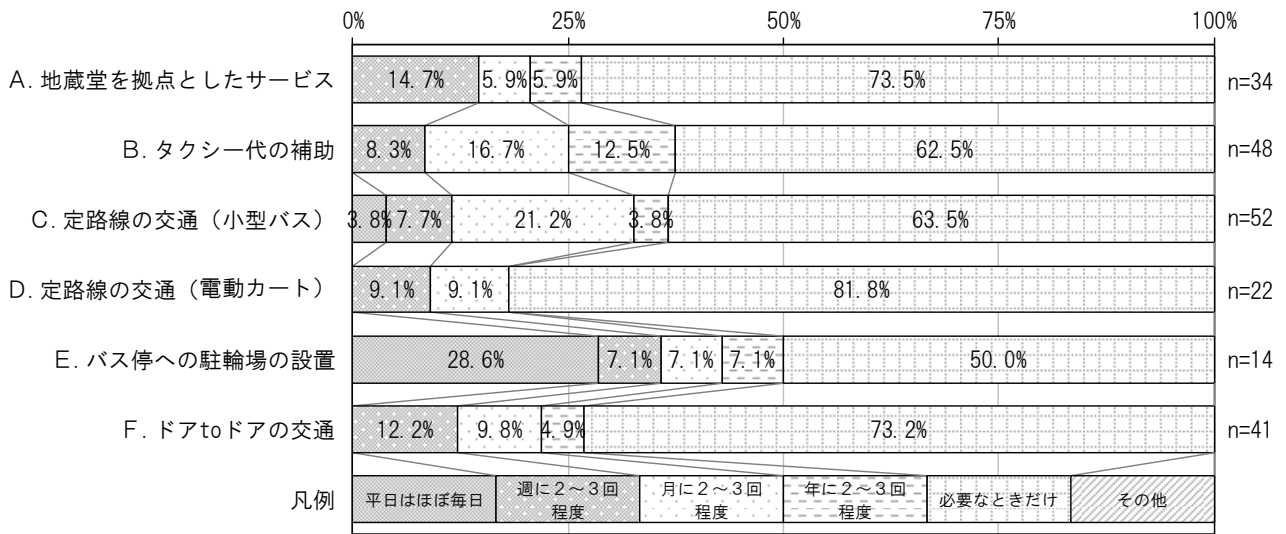
問 15 各公共交通サービス候補に対する利用意向

- ・ 「ぜひ使いたい」「金額が妥当なら使いたい」「時間が合えば使いたい」「目的地に行けるなら使いたい」を合わせて、「使いたい」とする割合が 50%を超えたのは、「C. 定路線の交通（小型バス）」70.9%、「B. タクシー代の補助」63.0%、「F. ドア to ドアの交通」58.4%の3つである。
- ・ 一方、「ぜひ使いたい」とする割合が一番高いのは、「E. バス停への駐輪場の設置」の 23.3%であり、「B. タクシー代の補助」16.0%、「F. ドア to ドアの交通」13.0%を上回っている。



問 15-1 各公共交通サービス候補に対する利用頻度

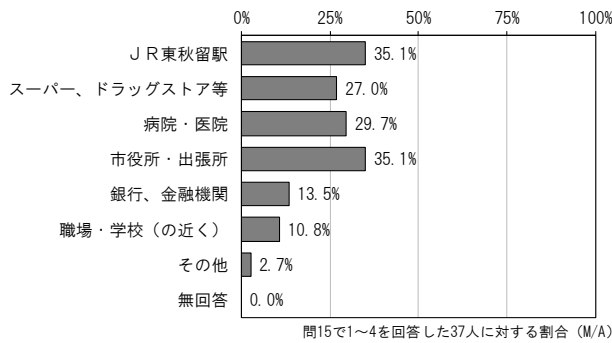
・公共交通サービス候補の利用頻度について「週2～3回」以上利用したい人の割合が20%以上みられるのは、「E. バス停への駐輪場の設置」35.7%のみであり、全体的な利用意向が高い「F. ドア to ドアの交通」では12.2%、「C. 定路線の交通（小型バス）」11.5%と、いずれも1割強である。



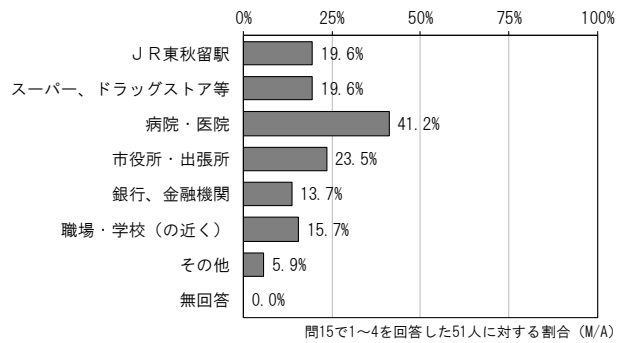
問 15-2 各公共交通サービス候補を使って行きたいところ

・公共交通サービス候補によって行きたいところの傾向は異なり、「B. タクシー代の補助」「F. ドア to ドアの交通」では「病院・医院」が最多、「D. 定路線の交通（電動カート）」では「病院・医院」と「スーパー、ドラッグストア等」とが同率で最多、「C. 定路線の交通（小型バス）」では「スーパー、ドラッグストア等」が最多、「A. 地蔵堂を拠点としたサービス」では「JR 東秋留駅」と「市役所・出張所」とが同率で最多となっている。

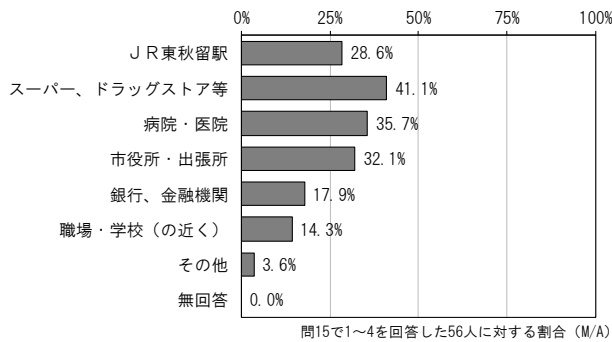
A. 地蔵堂を拠点としたサービス



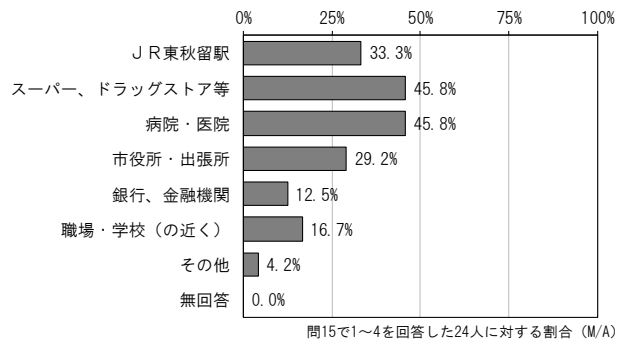
B. タクシー代の補助



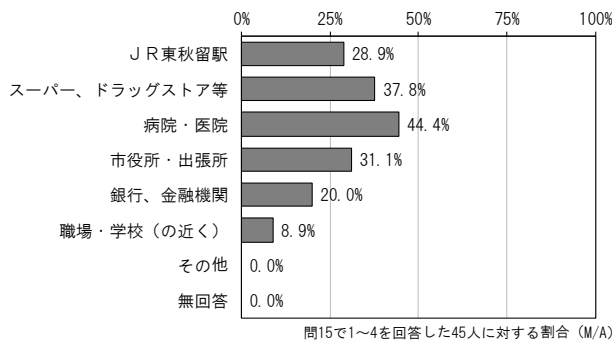
C. 定路線の交通（小型バス）



D. 定路線の交通（電動カート）

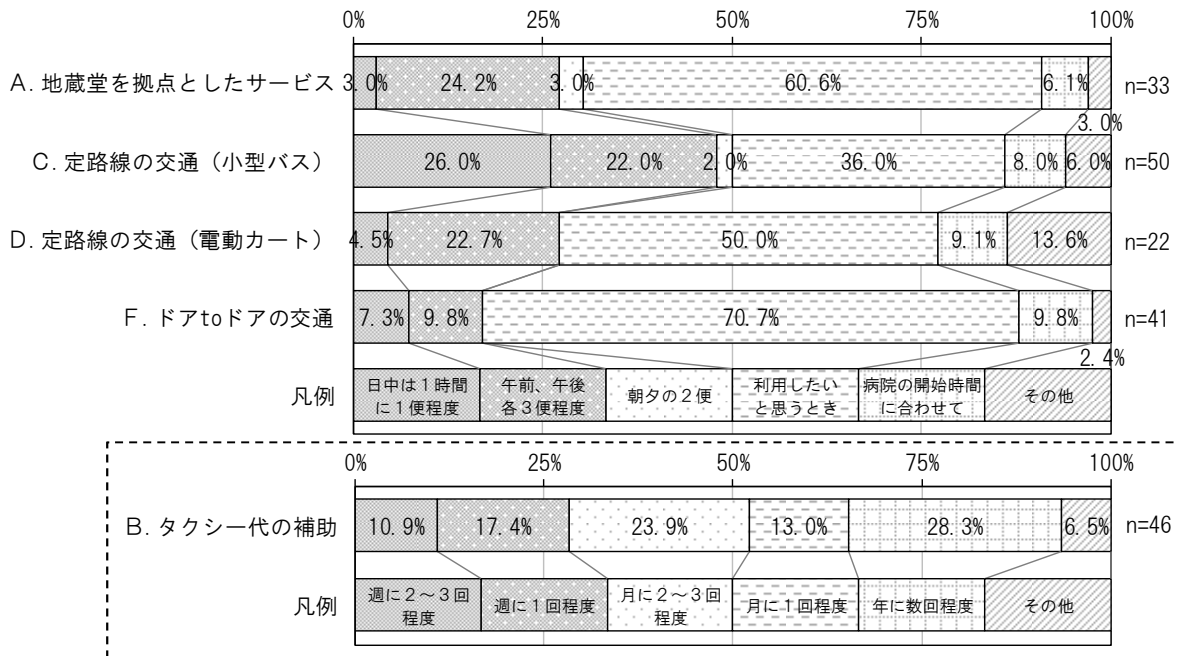


F. ドア to ドアの交通



問 15-3 各公共交通サービス候補に求める運行頻度

- ・「C. 定路線の交通（小型バス）」に対して比較的高い運行頻度を求める傾向が強く、「日中は1時間に1便程度」を求める意見が26.0%、「午前、午後各3便程度」が22.0%となっている。
- ・それ以外のサービスは、いずれも「利用したいと思うとき」が半数以上となっている。
- ・「C. タクシー代の補助」については他と選択肢が異なるため比較はできないが、「年に数回程度」が28.3%で最も多い。



問 15-4 各公共交通サービス候補の料金設定

- ・各公共交通サービス候補の料金設定について平均を算出すると、「A. 地蔵堂を拠点としたサービス」268 円、「B. タクシー代の補助」773 円、「C. 定路線の交通（小型バス）」231 円、「D. 定路線の交通（電動カート）」308 円、「F. ドア to ドアの交通」439 円となった。

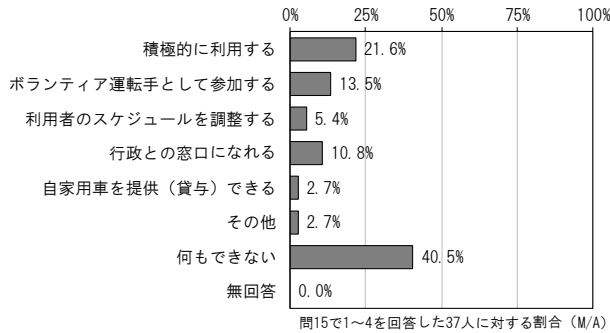
公共交通サービスの候補	ぜひ使いたい	条件付き			全希望者
		金額が妥当	に使用したい時間	ろ行にきたいところ	
A. 地蔵堂を拠点としたサービス	167	160	311	309	268
B. タクシー代の補助	1,033	793	560	575	773
C. 定路線の交通（小型バス）	125	460	240	191	231
D. 定路線の交通（電動カート）	200	550	363	255	308
E. バス停への駐輪場の設置	—	—	—	—	—
F. ドアtoドアの交通	388	450	350	567	439

単位：円

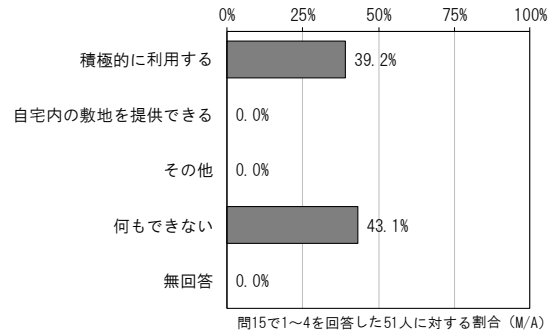
問 15-5 各公共交通サービス候補に対する支援

- ・「積極的に利用する」という人は「A. 地蔵堂を拠点としたサービス」を除きいずれも 30%以上で、とくに「E. バス停への駐輪場の設置」は 58.8%と他のサービス候補に比べても高い。
- ・「A. 地蔵堂を拠点としたサービス」については「ボランティア運転手として参加する」「利用者のスケジュールを調整する」「行政との窓口になれる」といった、運営側の支援に加われるという人がいずれも複数人見られ、かつ他のサービス候補に比べてもそれらの割合が高い。

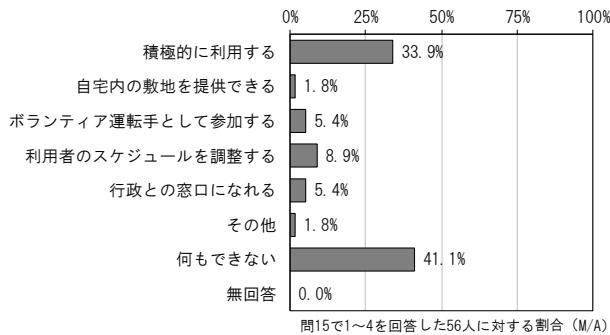
A. 地蔵堂を拠点としたサービス



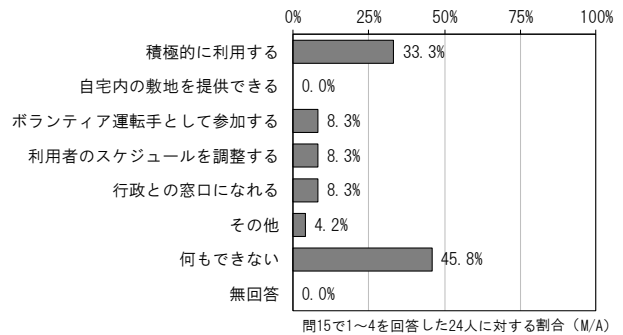
B. タクシー代の補助



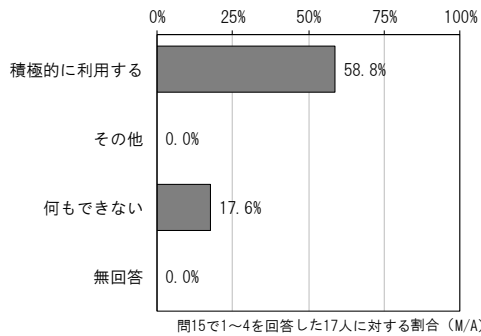
C. 定路線の交通 (小型バス)



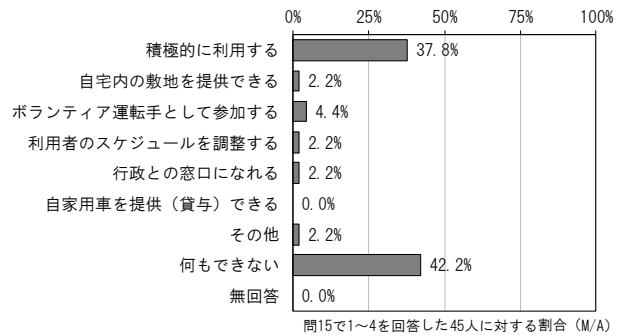
D. 定路線の交通 (電動カート)



E. バス停への駐輪場の設置



F. ドア to ドアの交通



問 15-6 各公共交通サービス候補を利用しない理由

- ・いずれも「自家用車で十分だから」の割合が最も高く「D. 定路線の交通（電動カート）」以外では過半数を占めている。
- ・「D. 定路線の交通（電動カート）」については「時間がかかりそうだから」が 22.7%、「E. バス停への駐輪場の設置」については「安全面が心配だから」が 27.3%といった意見が目立っている。

