

集計結果

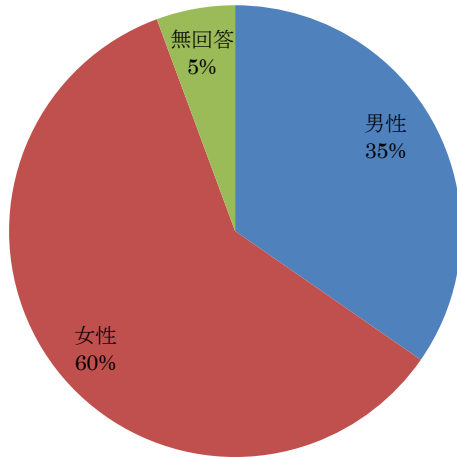
地域公共交通会議資料 (No. 3)

平成 29 年 8 月 23 日

(1) 回答者の属性

1. 性別

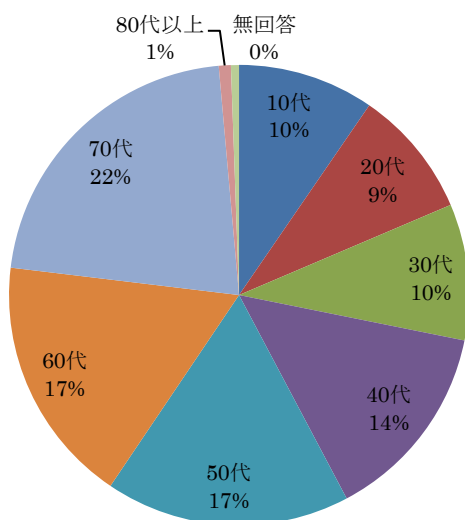
回答者 355 人中「男性」が 35% (123 人)、「女性」が 60% (212 人) であり、女性の割合が高い。



2. 年齢

「70 歳代」が 22% (77 人) と最も多く、「60 歳代」が 17% (62 人)、「50 歳代」が 17% (61 人) の順で続いている。

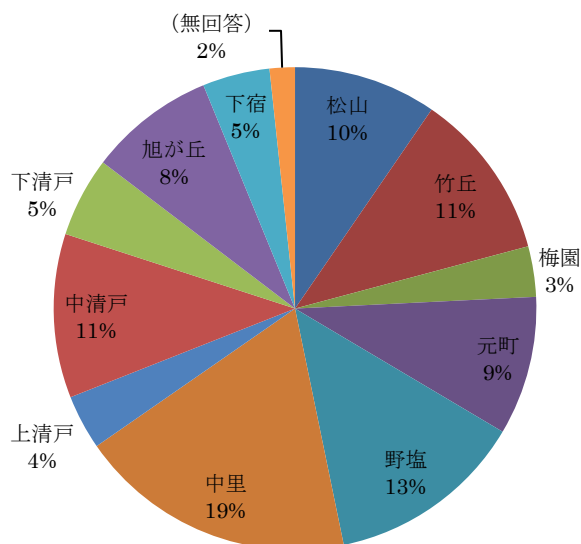
一方で、最も少なかったのが「80 歳以上」で 1% (3 人)、次に少なかったのが「20 歳代」で 9% (32 人) となっている。



3. 住所

「中里」が19%（66人）と最も多く、次いで、「野塩」が13%（47人）、「竹丘」が11%（40人）の順となっている。

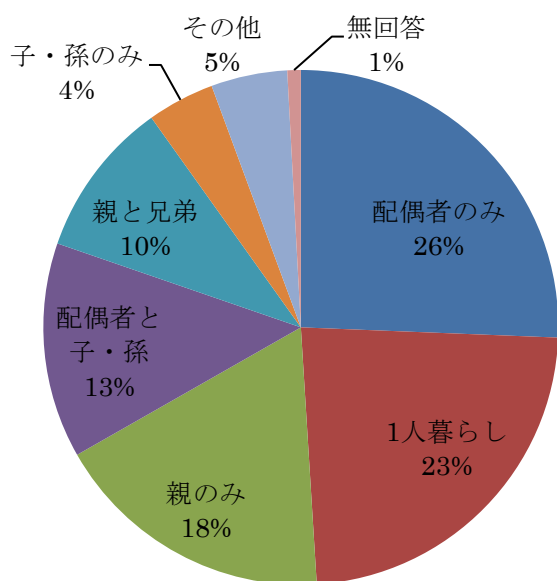
一方で、最も少なかったのが「梅園」で3%（12人）、次に少なかったのが「上清戸」で4%（13人）、次いで「下宿」の5%（16人）の順となっている。



4. 世帯構成

「配偶者のみ」が26%（91人）で最も多く、次いで、「1人暮らし」が23%（83人）、「親のみ」が18%（63人）の順となっている。

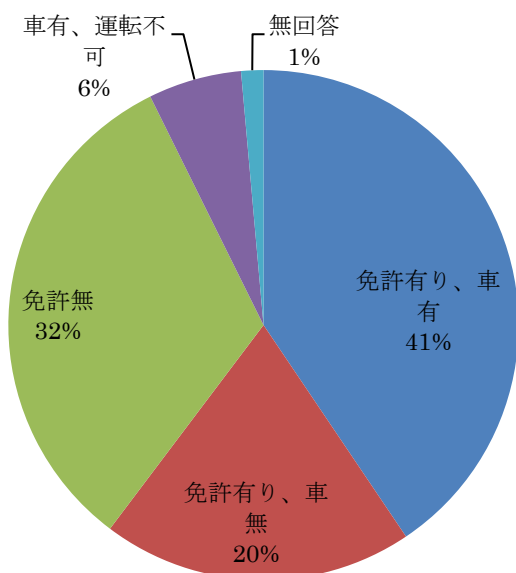
「親のみ」・「配偶者と子・孫」・「親と兄弟」・「子・孫のみ」を合計すると45%（161人）であり、親子2世代以上の世帯が半数に近い。



5. 運転免許証

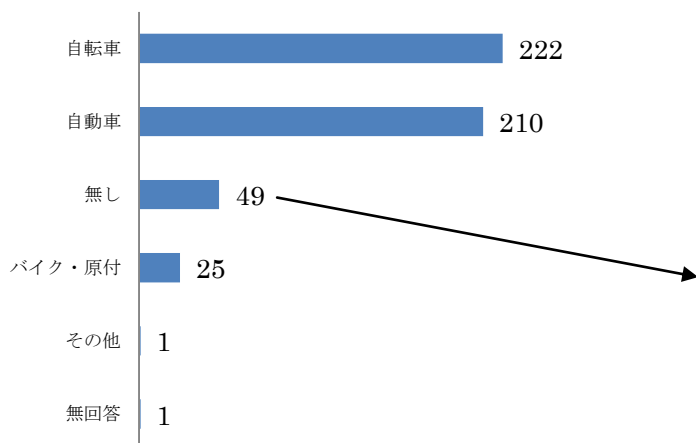
「免許があり、自由に使える自動車がある」が41%（144人）と最も多かった。

一方で、「免許はあるが、自由に使える自動車が無い」の20%（70人）、「免許を持っていない」の32%（115人）、「自宅に自動車はあるが、自身では運転できない」の6%（21人）と併せると58%（206人）となり、免許か自動車のどちらかがなく、自分自身で自動車による移動が出来ない人が過半数を超えている。

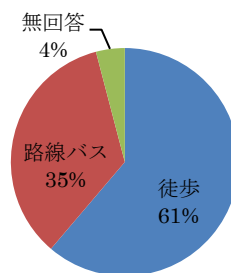


6. ご家庭で利用できる車両（複数回答）

「自転車」が222人で最も多く、63%の人が所有している。次いで、「自動車」が210人で、59%の人が所有している。「無し」が49人で14%となっているが、その回答者の最寄りの駅までの交通手段を調べたところ、「徒歩」が61%（30人）、「路線バス」が35%（17人）、「無回答」が4%（2人）の順であった。



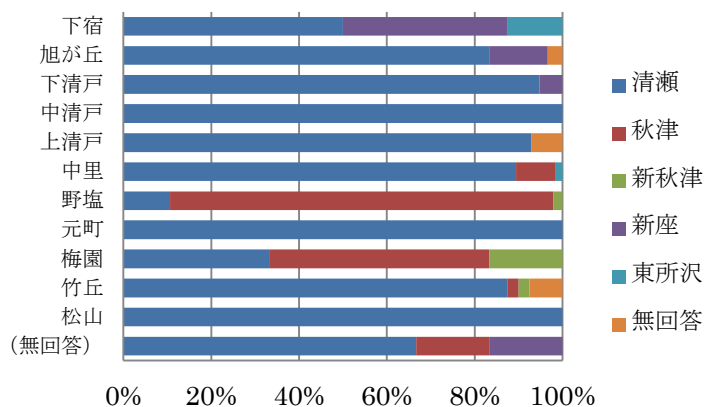
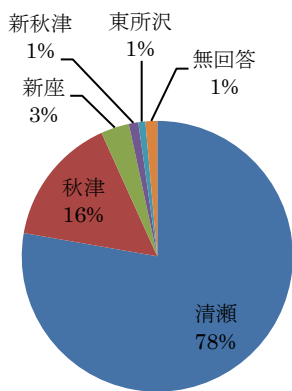
「無し」と回答した人の最寄りの駅までの交通手段



7. 最寄りの駅まで一番早い手段での所要時間

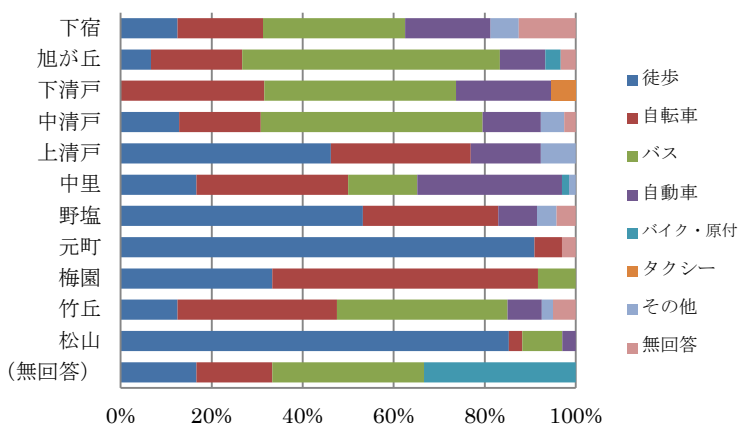
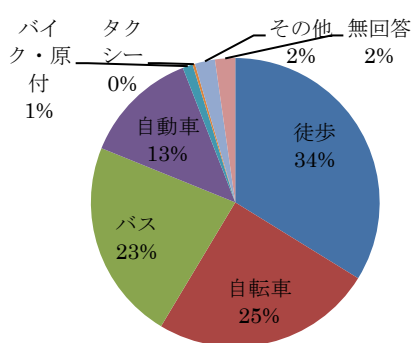
(最寄りの駅)

「清瀬」が78% (276人) と最も多く、次いで「秋津」の16% (55人)、「新座」の3% (12人) の順となっている。下宿地区では、他の地区と比べて「新座」及び「東所沢」の利用の割合が高い。また、野塩及び梅園地区では、「秋津」が「清瀬」より利用の割合が高い。



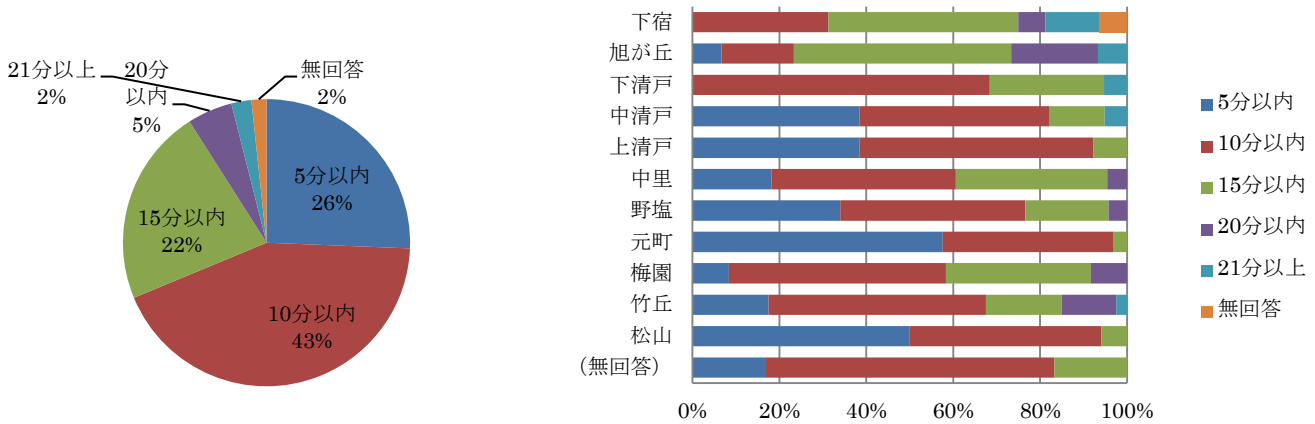
(手段)

「徒歩」が34% (120人) で最も多く、次いで「自転車」の25% (88人)、「バス」の23% (80人) の順となっている。下宿・旭が丘・下清戸・中清戸・竹丘地区では「バス」及び「自動車」の利用の割合が高い。



(時間)

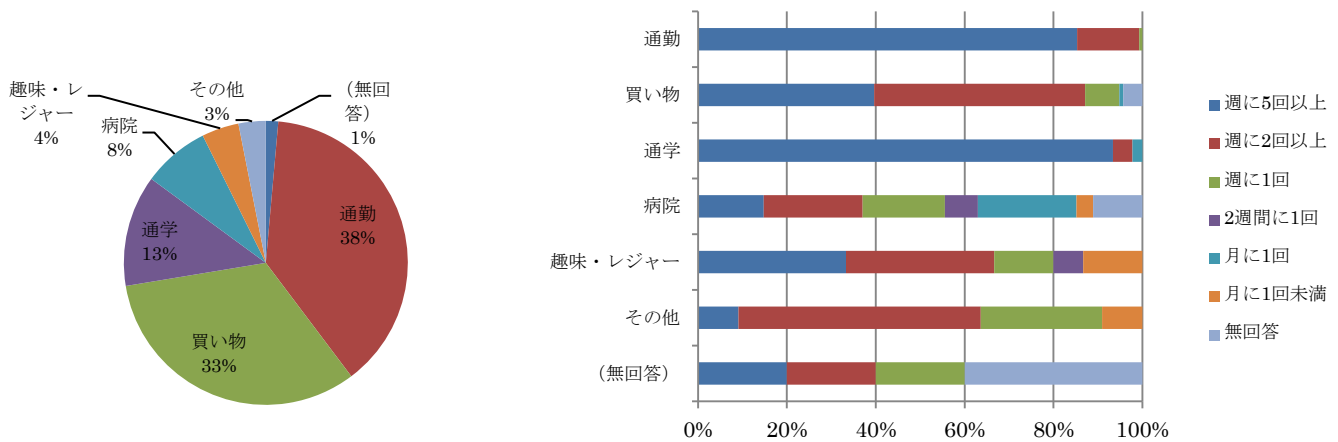
「5分以内」と「10分以内」を合計すると69%（244人）であり、約7割の人が10分以内に最寄りの駅まで到着している。下宿及び旭が丘地区では、「15分以内」の割合が高い。



(2) 日常の外出について

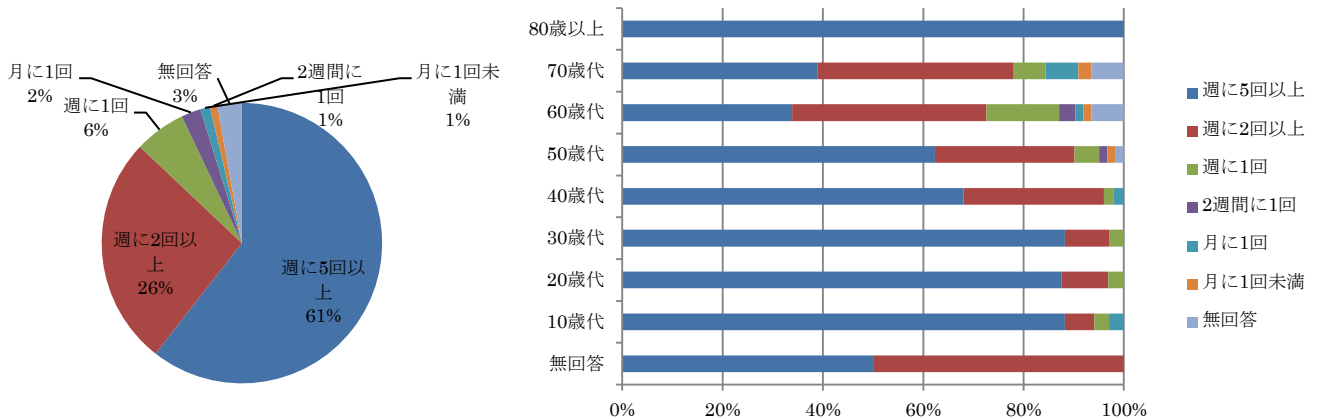
1. この1年間で、主に何の目的で外出したか。

「通勤」が38%（136人）で最も多く、次いで「買い物」が33%（116人）、「通学」が13%（45人）の順となっている。「通勤」及び「通学」の人は、「週に5回以上外出する」割合が80%を超えている。



2. 外出の頻度

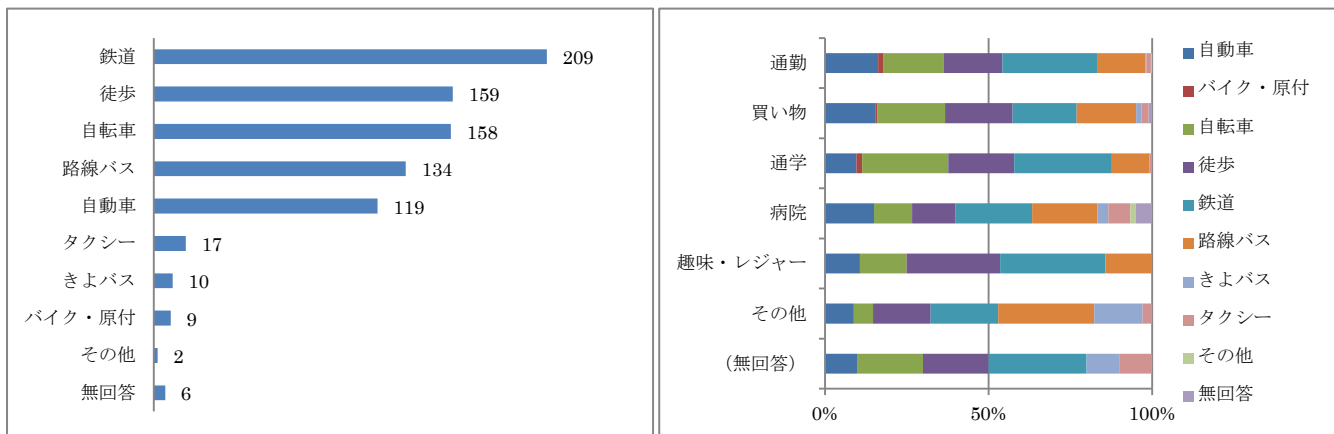
「週に5回以上」が61%（215人）で最も多く、次いで「週に2回以上」の26%（94人）、「週に1回以上」の6%（21人）の順となっている。年齢との相関では、年齢が上がるにつれて、外出の頻度はやや下がる傾向にある事が判った。なお、80歳代は総数3名の内、全員が「週に5回以上外出する」との回答だった。



3. 外出に使う交通手段（複数回答）

「鉄道」が209人で最も多く、次いで「徒歩」が159人、「自転車」が158人の順だった。

外出の目的との相関では、「病院」や「趣味・レジャー」で鉄道・路線バス等の公共交通機関の利用割合が高い。



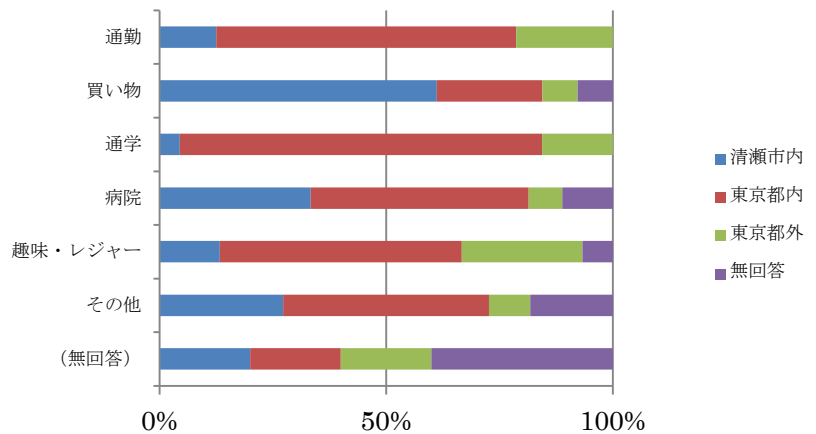
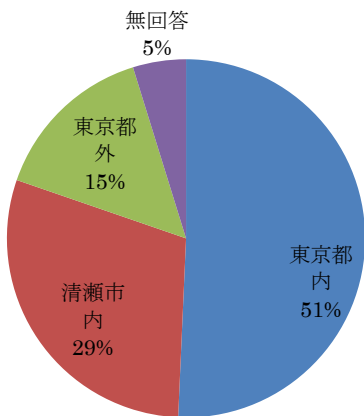
4. 外出の目的地

「東京都内」が51%（180人）で過半数を超えている。次いで、「清瀬市内」が29%（105人）、「東京都外」が15%（53人）の順だった。

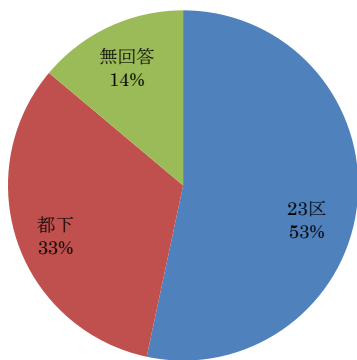
外出の目的との関連では、「買い物」及び「病院」と回答した人が「清瀬市内」の割合が高い。

「東京都内」と回答した人の内、目的地は「23区」が53%（96人）で過半数を超えている。

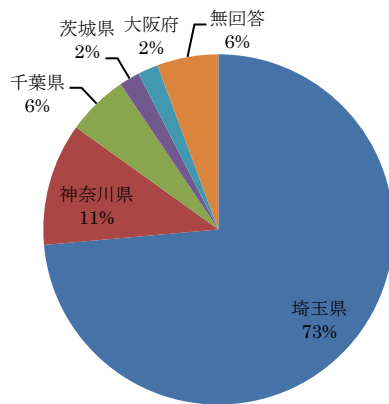
「東京都外」と回答した人の内、目的地は「埼玉県」が73%（39人）で最も多かった。



「東京都内」の目的地



「東京都外」の目的地

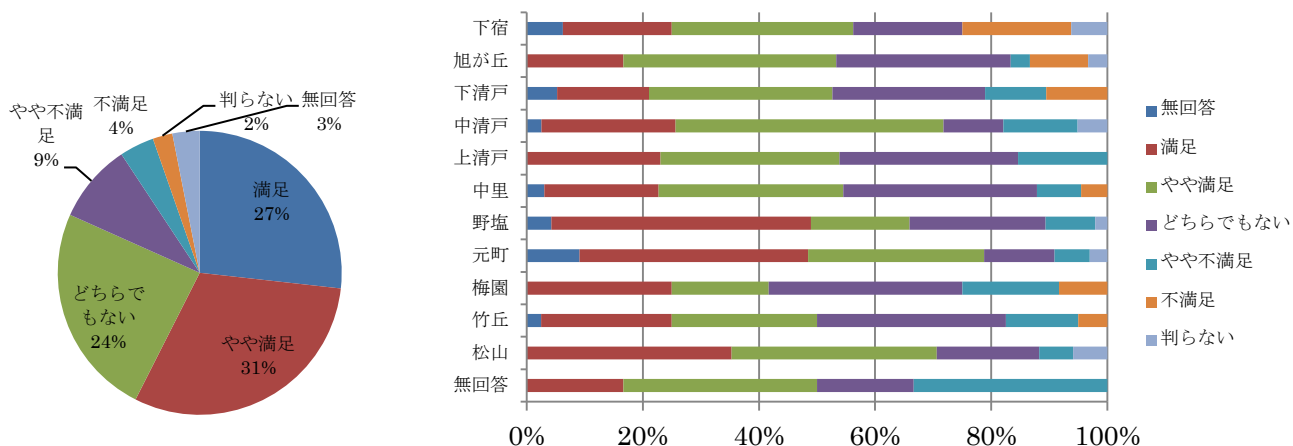


5. 現状の公共交通の利便性等に関する満足度

a. 鉄道に関する満足度

「満足」と「やや満足」を合計して58%（204人）で、過半数を超えている。「不満足」と「やや不満足」は合計して13%（46人）だった。

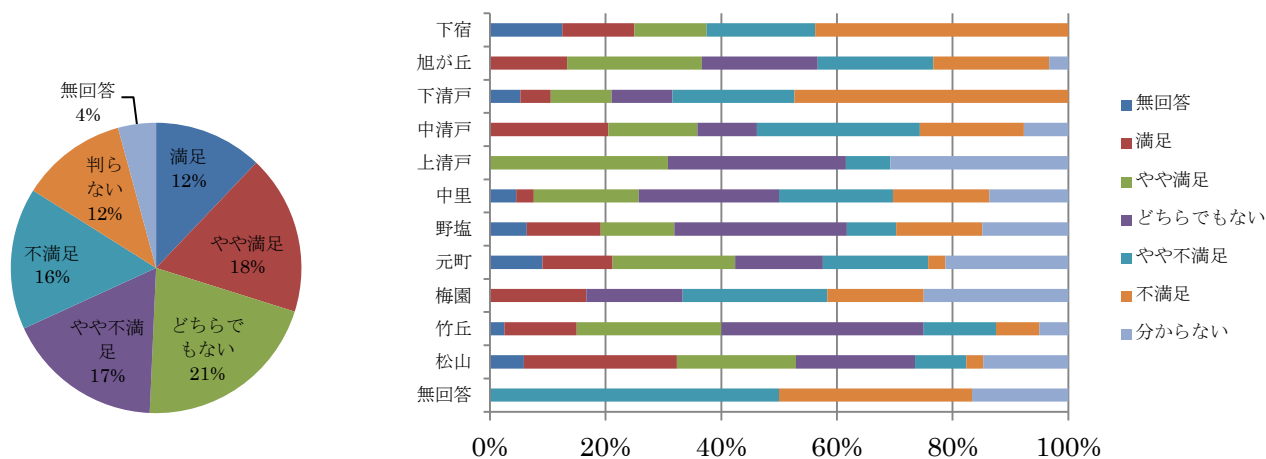
地区別では、下宿・旭が丘・下清戸地区で「やや不満足」の割合が他の地区より高かった。



b. 路線バスに関する満足度

「不満足」と「やや不満足」が合計で33%（118人）で、「満足」と「やや満足」の合計の30%（106人）を上回っている。

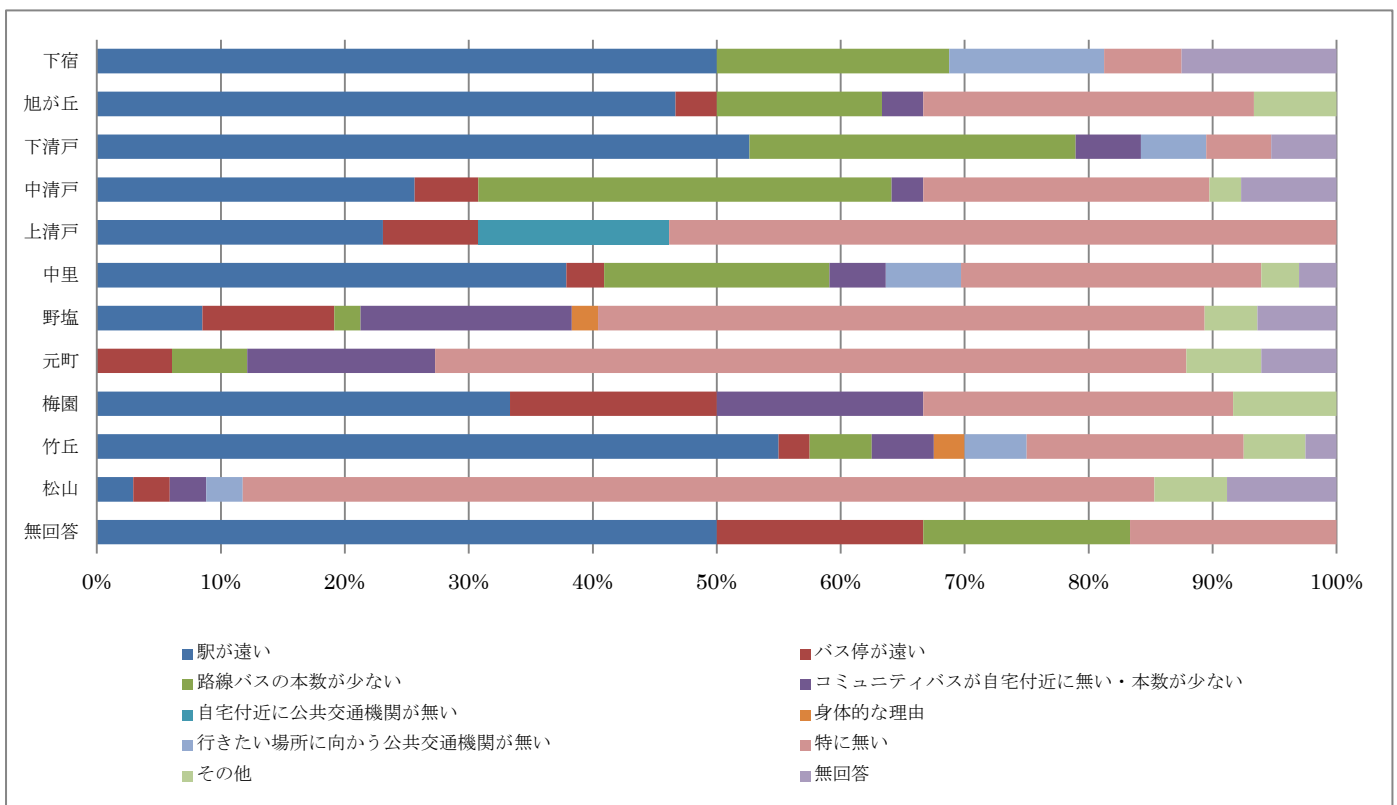
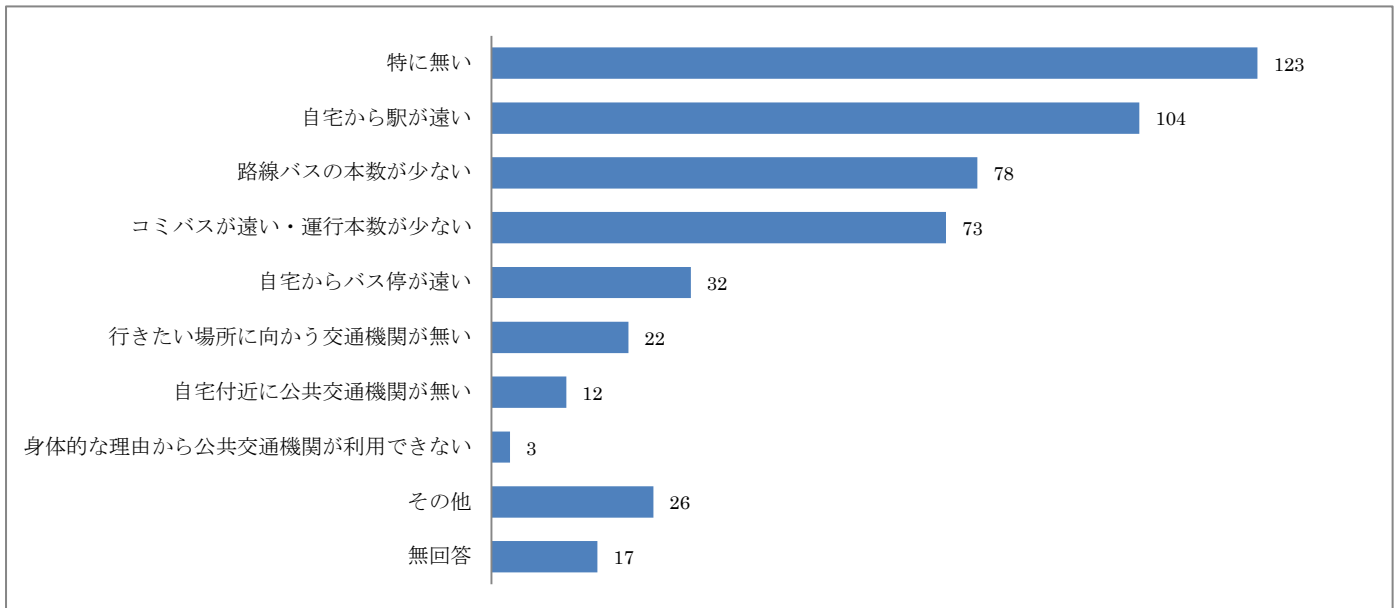
地区別では、下宿・下清戸地区で「不満足」と「やや不満足」の割合が高い。



6. 現状の外出・交通の環境で困っている事（複数回答、最大3項目まで選択可）

「特に無い」が123人で最も多く、35%の人は現状の外出・交通環境で不便していない事が判った。次点は「自宅から駅が遠い」が104人（30%）で、「自宅から最寄りの鉄道駅までの路線バスの運行本数が少ない」が78人（22%）で続く。

地区との相関では、駅から遠い地区ほど公共交通機関の利用が多い為、路線バスの本数等に困っている事が判った。

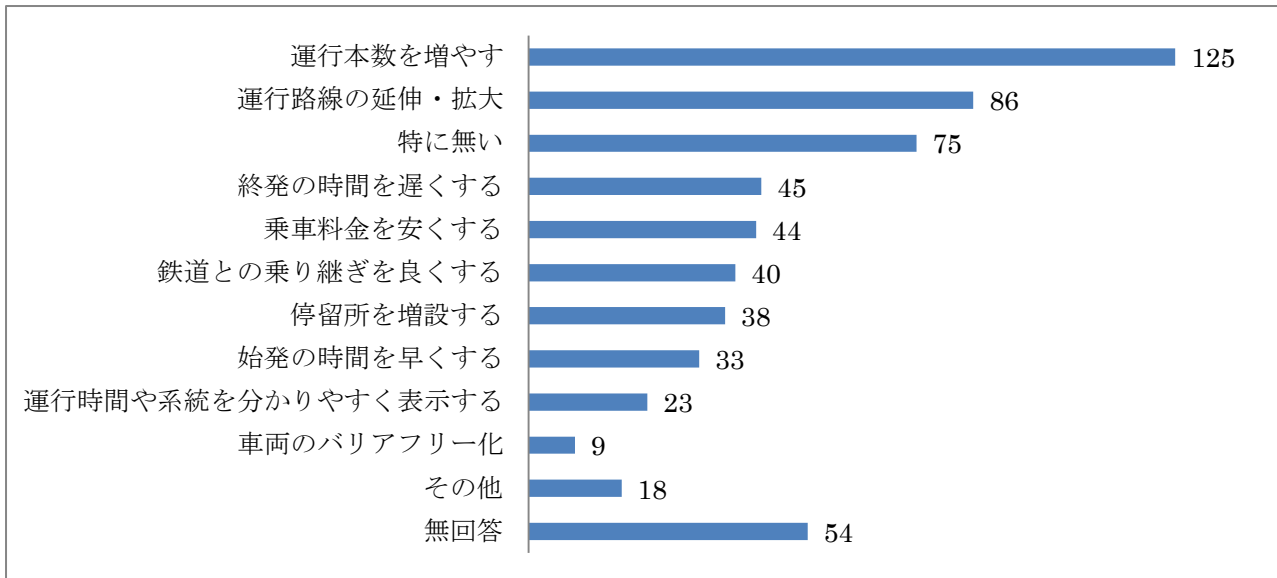


(3) 今後の清瀬市の公共交通について

1. 路線バス及びコミュニティバスについて

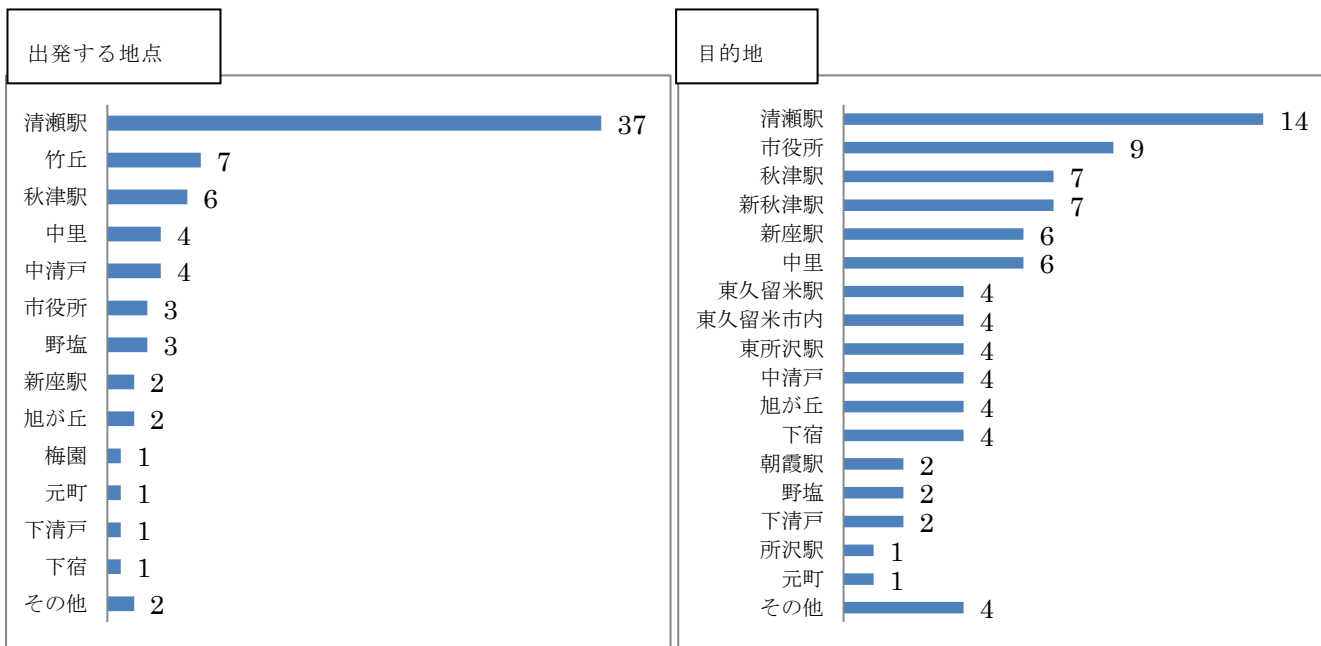
①要望する事（複数回答、3項目まで選択可）

「運行路線を増やす」が125人で最も多く、35%の人から望まれている。次いで、「運行路線の延伸拡大」が86人（24%）、「特に無い」が75人（21%）の順となっている。



②運行してほしい区間（要望のある場合のみ）

出発する地点・目的地とも、「清瀬駅」を希望する声が多かった。目的地としては、「市役所」が2番目に多く、「秋津駅」、「新秋津駅」が同数で続いている。



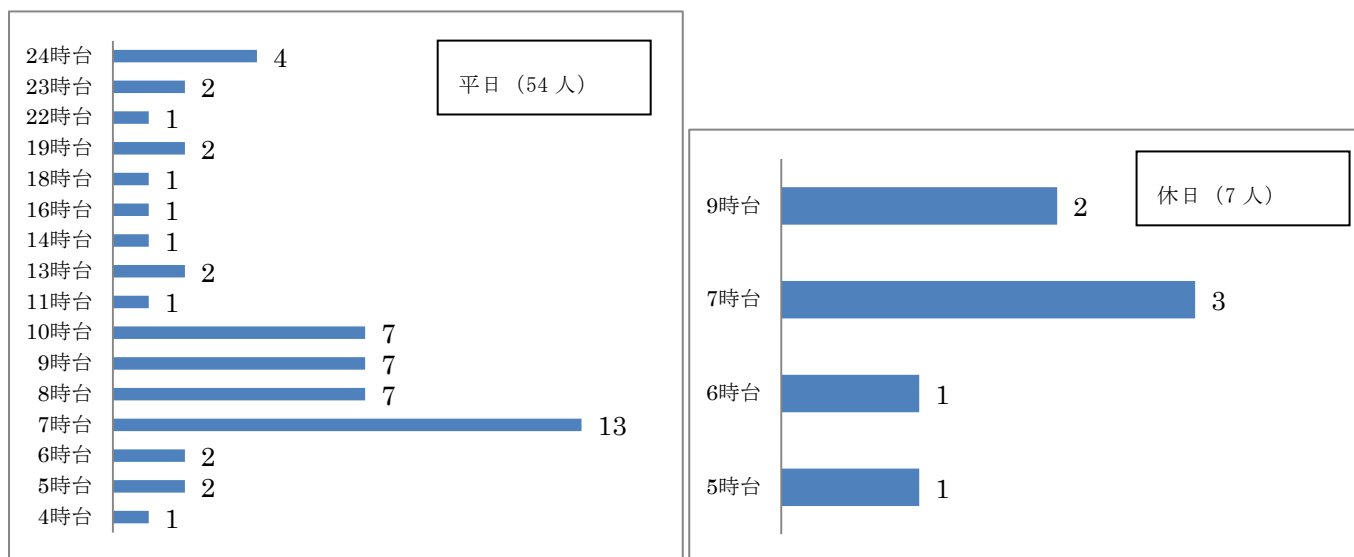
③バス停を設置してほしい場所

市有の施設や公営の住宅の多い「中里」に具体的な要望が多かった。全体的に、市の施設や病院・公営住宅付近に要望の声が多い。

竹丘	竹丘2丁目アパート付近	上清戸	郷土博物館
	竹丘自然公園の前	中清戸	新小金井街道沿い 2件
	竹丘病院駐車場入口付近		十小入口 2件
	東京病院前		清瀬福祉作業所前
	全生園裏付近		コロポックル
梅園	日本社会事業大学 松窓寮付近		気象衛星センター付近
	梅園セブンイレブン周辺	旭が丘	第3保育園・セブンイレブン前
元町	渋谷自動車前		旭が丘6丁目 2件
野塩	野塩3丁目市営住宅付近	下宿	内山運動公園サッカー場前
	第四小学校・第四中学校前		台田運動公園
	志木街道のココスの前		下宿市民センター
中里	清瀬市役所 2件		下宿3丁目
	下田	駅	新秋津駅付近
	第4都営住宅前		新座駅前
	台田住宅1号棟前		清瀬駅北口りそな銀行前
	中里団地前	市外	長命寺～東久留米間
	台田団地5号棟前		平林寺前
	柳瀬川通り		下里団地付近
	中里1丁目738付近		セブンイレブン大和田付近
	中里市民センター		昭和病院前
	金山公園 3件	その他	2件

④最も運行してほしい時間帯

「平日」の「7時台」が13人で最も多く、同じく「平日」の8時台～10時台までが7人ずつで続いている。「休日」は全体で7人で、全て午前中に集中している。



2. 清瀬市の財政負担について

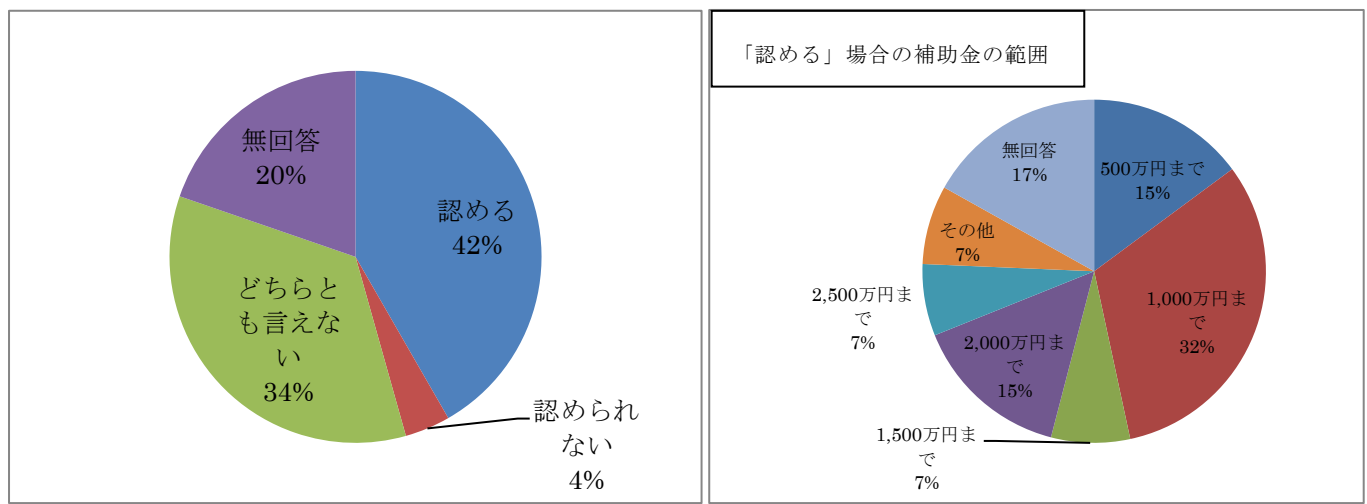
(市が補助金を支払い、路線バスを交通空白地域に運行させる事の可否について)

「認める」が42% (148人) で最も多く、「どちらとも言えない」の34% (123人) と、「認められない」の4% (14人) の合計 (38%、137人) を上回っている。

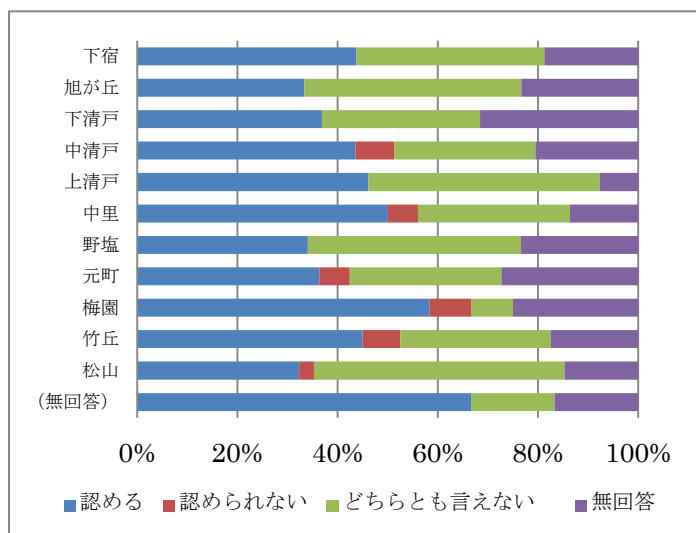
「認める」場合の容認する補助金の範囲は、「1,000万円まで」が32% (47人) で最も多く、「500万円まで」と「2,000万円まで」が15% (22人) で同数だった。

「認められない理由」としては、税金の使途の正当性を問う声が多かった。

地区との相関では、旭が丘・野塩・松山地区で「認める」の割合がやや低かった。



「認められない」理由 (抜粋)	
・もっと他に使う事がある	・補助金の使い道が他にあると思うから
・一部の地域に補助金を投入するのは不公平。どこまでを交通空白地域というのか不透明	・経済原則に合わず、フリーライダー気質を助長するだけだから
・とても高い税金を払っているのに、これ以上投資してほしくない	・地方に比べれば恵まれているから。歩けばいい
・運賃を値上げて利用者から徴収すべき ・利便性や費用対効果の面から	・税収が減るから ・コミュニティバスの充実を図った方がいい 等



(4) 自由意見（抜粋）

路線バス・コミュニティバスともに、「増便・時間帯の拡大」及び「路線の拡大・延伸」を要望する声が多かった。他にも、市域全般の道路等のインフラの整備や、鉄道・タクシーに関する要望も上がっている。

