

Ⅲ 調査結果の分析

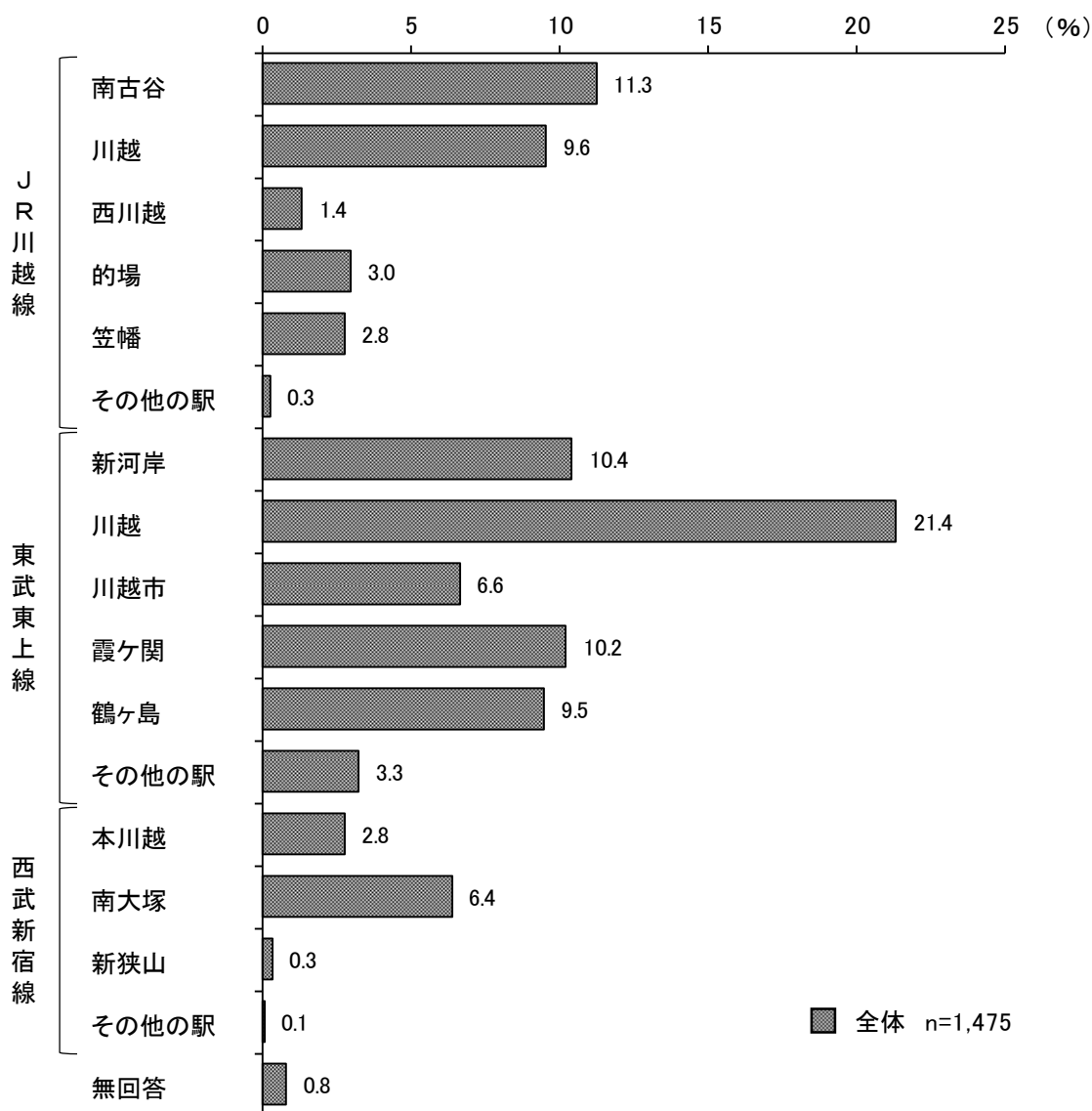
1 都市基盤・生活基盤について

(1) 主に利用する駅

◇東武東上線「川越」が21.4%

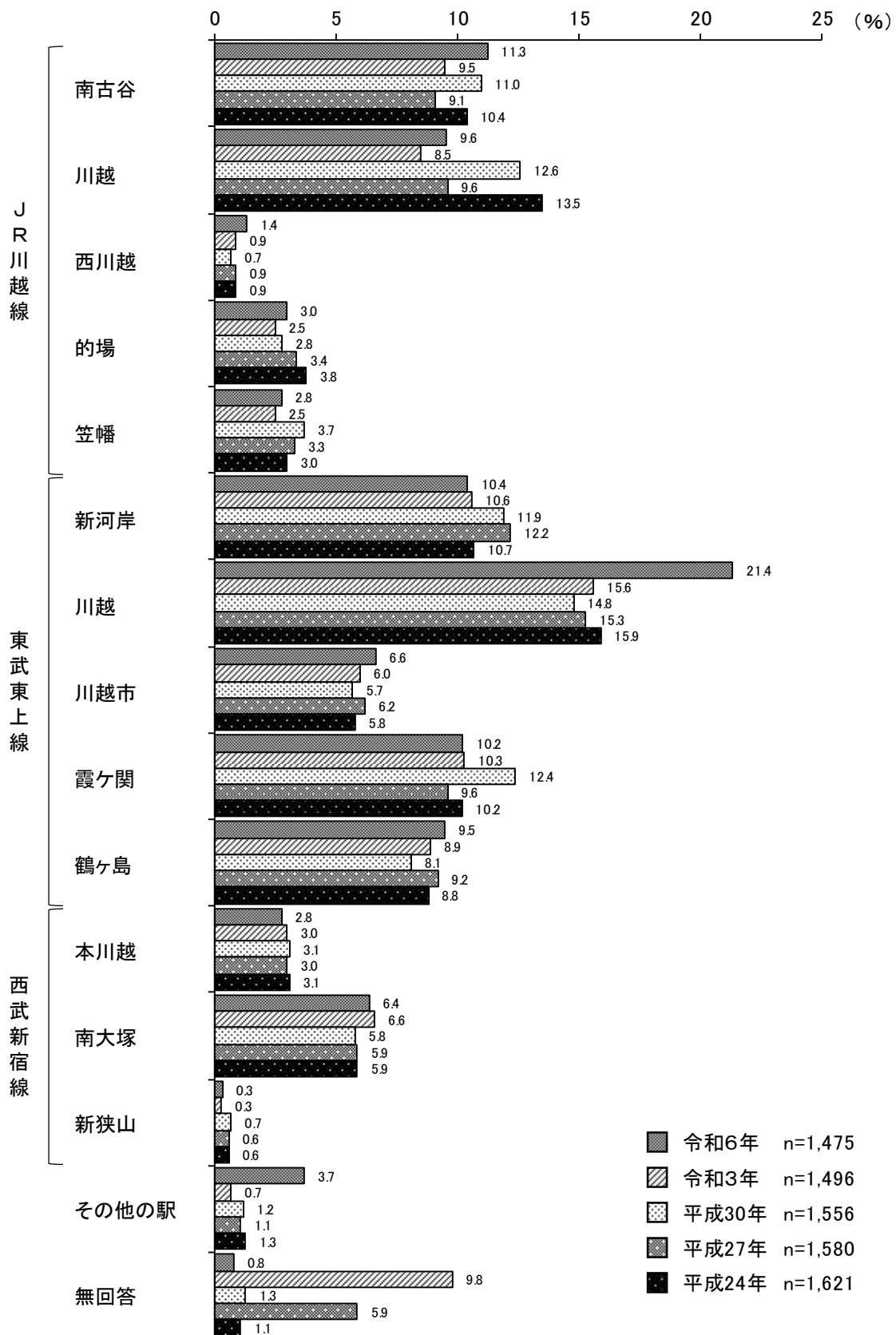
問1 あなたが主に利用する駅はどこですか。(1つのみ)

主に利用する駅については、東武東上線「川越」が21.4%で最も高く、次いでJR川越線「南古谷」が11.3%、東武東上線「新河岸」が10.4%、東武東上線「霞ヶ関」が10.2%となっている。



■ 時系列での比較

時系列でみると、東武東上線「川越」は前回調査より 5.8 ポイント増加している。



※令和6年の「その他の駅」は、JR川越線、東武東上線、西武新宿線それぞれの「その他の駅」の合計

■ 居住地区別（上位5位）

居住地区別に上位5項目をみると、東武東上線の利用率の高さがうかがえる結果となっており、『本庁地区』、『福原地区』、『山田地区』では「川越（東武東上線）」、『霞ヶ関地区』、『霞ヶ関北地区』では「霞ヶ関」、『川鶴地区』、『名細地区』では「鶴ヶ島」、『高階地区』では「新河岸」がそれぞれ1位となっている。

また、J R川越線をみると、『芳野地区』、『古谷地区』、『南古谷地区』で「南古谷」が、西武新宿線をみると、『大東地区』で「南大塚」が1位となっている。

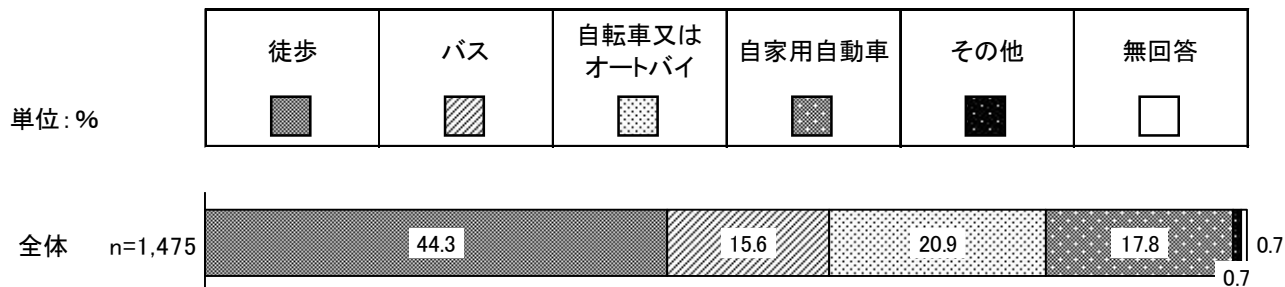
属性 \ 順位	1位	2位	3位	4位	5位
全体 n=1,475	川越(東武東上線) 21.4%	南古谷 11.3%	新河岸 10.4%	霞ヶ関 10.2%	川越(JR川越線) 9.6%
【居住地区別】					
本庁地区 n=330	川越(東武東上線)	川越市	川越(JR川越線)	本川越	西川越
	43.3%	23.6%	18.5%	7.3%	4.2%
芳野地区 n=44	南古谷	川越(東武東上線)	川越(JR川越線)	川越市	笠幡 本川越
	36.4%	31.8%	18.2%	4.5%	2.3%
古谷地区 n=59	南古谷	川越(東武東上線)	川越(JR川越線)	その他の駅(JR川越線) その他の駅(東武東上線) 本川越	
	45.8%	32.2%	15.3%	1.7%	
南古谷地区 n=131	南古谷	新河岸	川越(東武東上線)	川越(JR川越線)	その他の駅(東武東上線)
	87.8%	4.6%	3.1%	2.3%	1.5%
高階地区 n=157	新河岸	その他の駅	川越(JR川越線) 川越(東武東上線)		
	75.8%	19.7%	1.3%		
福原地区 n=94	川越(東武東上線)	新河岸	川越(JR川越線)	南大塚	その他の駅(東武東上線)
	45.7%	17.0%	14.9%	10.6%	7.4%
大東地区 n=138	南大塚	川越(東武東上線)	川越(JR川越線)	新狭山	川越市
	57.2%	22.5%	13.8%	2.9%	1.4%
霞ヶ関地区 n=163	霞ヶ関	笠幡	的場	鶴ヶ島	川越(JR川越線)
	46.6%	20.9%	18.4%	6.7%	2.5%
川鶴地区 n=71	鶴ヶ島	笠幡	川越(東武東上線)	霞ヶ関	的場 その他の駅(JR川越線) 新河岸 川越市
	85.9%	2.8%	2.8%	2.8%	1.4%
霞ヶ関北地区 n=52	霞ヶ関	的場	鶴ヶ島	笠幡	川越(東武東上線)
	61.5%	19.2%	13.5%	3.8%	1.9%
名細地区 n=96	鶴ヶ島	霞ヶ関	その他の駅	川越(東武東上線)	南古谷 新河岸
	62.5%	30.2%	3.1%	2.1%	1.0%
山田地区 n=77	川越(東武東上線)	川越(JR川越線)	川越市	本川越	霞ヶ関
	49.4%	19.5%	13.0%	10.4%	3.9%

(2) 利用する駅への移動手段

◇「徒歩」が44.3%

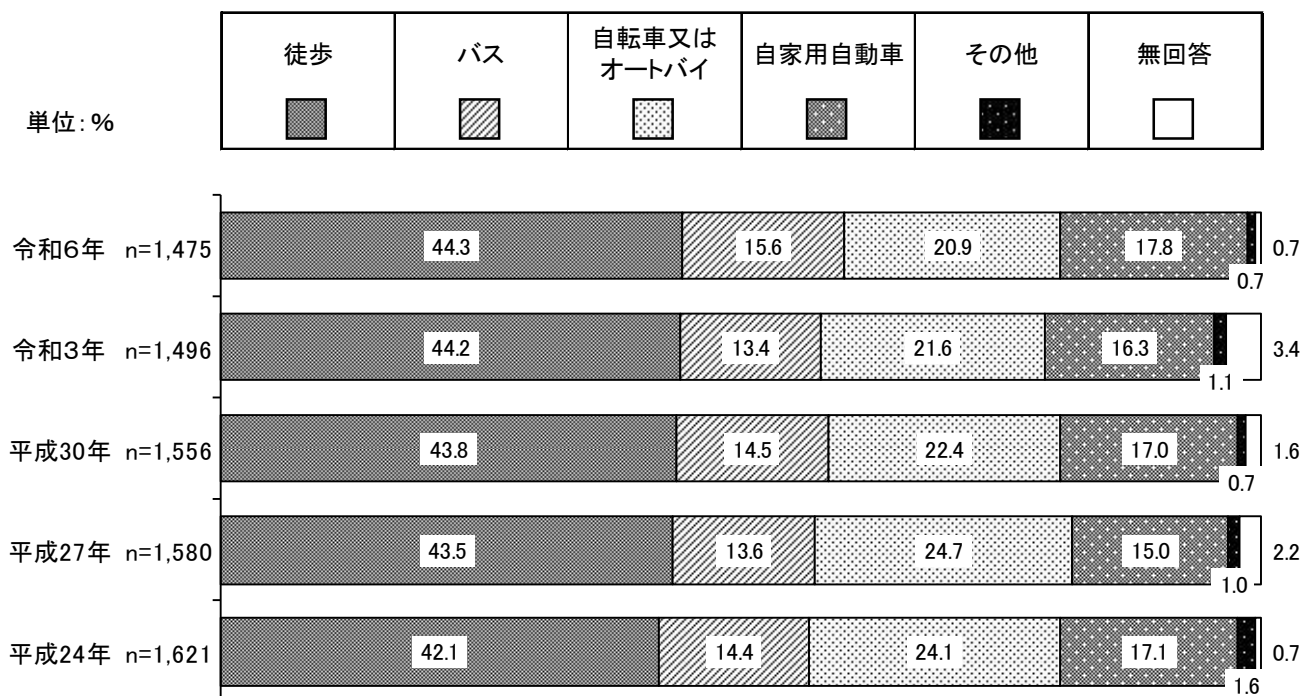
問2 あなたは、利用する駅へ主にどのような手段で行きますか。(1つのみ)

利用する駅への移動手段については、「徒歩」が44.3%で最も高く、次いで「自転車又はオートバイ」が20.9%、「自家用自動車」が17.8%、「バス」が15.6%となっている。



■ 時系列での比較

時系列でみると、過去の調査結果と大きな差はみられない。



■ 居住地区別

居住地区別でみると、「徒歩」では、『霞ヶ関地区』が 65.6%で最も高く、次いで『霞ヶ関北地区』が 63.5%、『本庁地区』が 58.5%となっている。

「バス」では、『山田地区』が 55.8%で最も高く、次いで『川鶴地区』が 47.9%、『福原地区』が 39.4%となっている。

「自転車又はオートバイ」では、『高階地区』が 34.4%で最も高く、次いで『大東地区』が 27.5%、『福原地区』が 26.6%となっている。

「自家用自動車」では、『芳野地区』が 70.5%で最も高く、次いで『古谷地区』が 45.8%、『山田地区』が 27.3%となっている。

単位: %	徒歩	バス	自転車又は オートバイ	自家用自動車	その他	無回答
全体 n=1,475	44.3	15.6	20.9	17.8	0.7	0.7

【居住地区別】

本庁地区 n=330	58.5	11.5	20.3	9.1	0.3	0.3
芳野地区 n=44	2.3	13.6	4.5	70.5	4.5	4.5
古谷地区 n=59	8.5	35.6	8.5	45.8	0.0	1.7
南古谷地区 n=131	51.9	3.8	24.4	18.3	0.8	0.8
高階地区 n=157	56.7	0.6	34.4	6.4	1.3	0.6
福原地区 n=94	8.5	39.4	26.6	24.5	1.1	0.0
大東地区 n=138	44.9	15.2	27.5	12.3	0.0	0.0
霞ヶ関地区 n=163	65.6	4.9	12.9	14.1	1.2	1.2
川鶴地区 n=71	12.7	47.9	21.1	18.3	0.0	0.0
霞ヶ関北地区 n=52	63.5	7.7	13.5	15.4	0.0	0.0
名細地区 n=96	46.9	3.1	24.0	25.0	1.0	0.0
山田地区 n=77	1.3	55.8	14.3	27.3	1.3	0.0

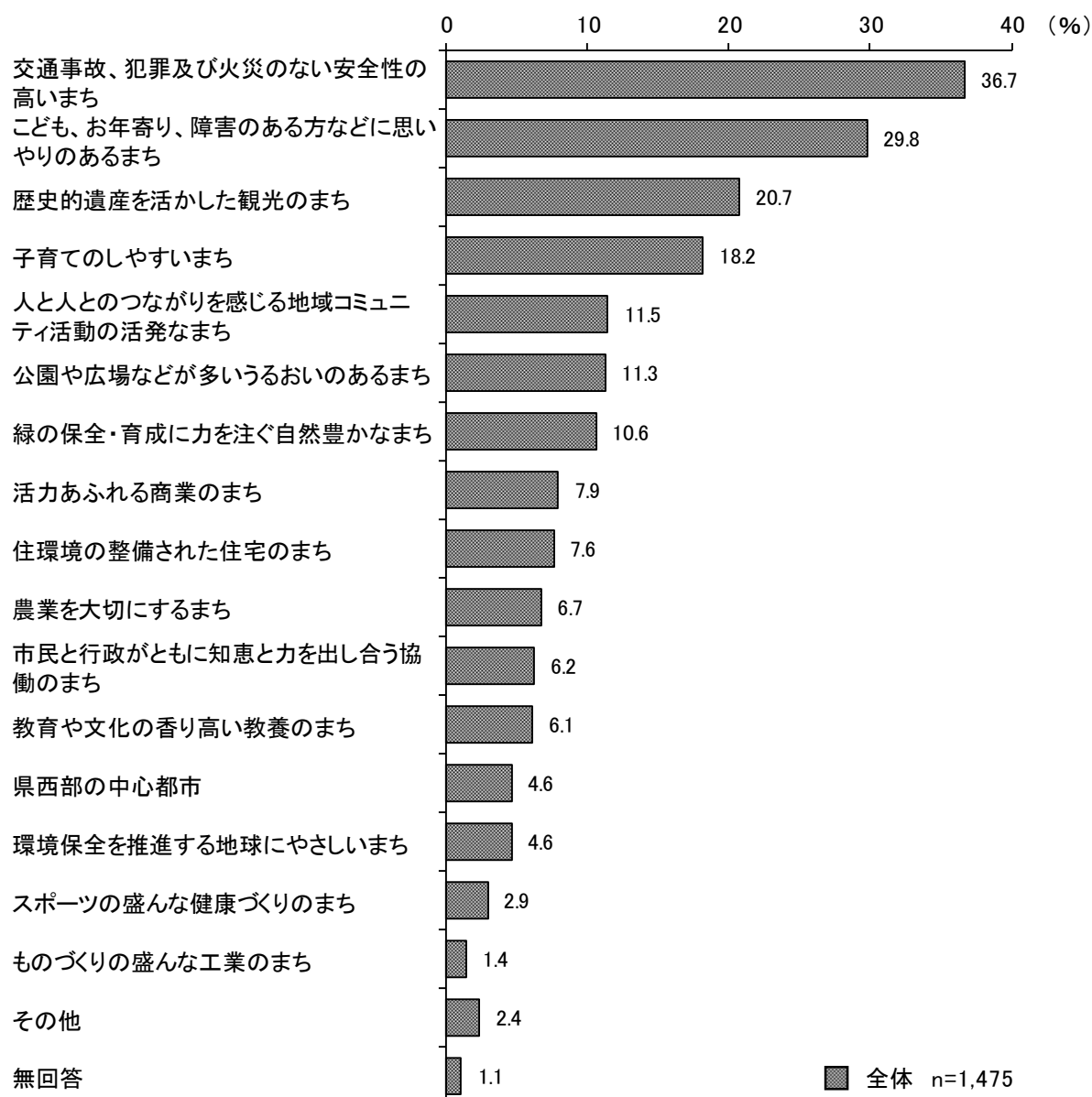
(3) 川越市の将来像

◇「交通事故、犯罪及び火災のない安全性の高いまち」が 36.7%

問3 あなたは、川越市をどのようなまちにしたら良いと思いますか。

次の中から2つ以内で選んでください。(2つまで)

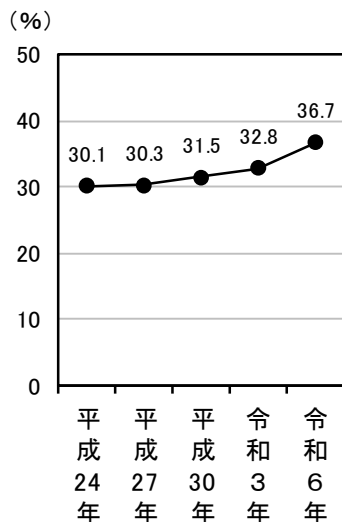
川越市をどのようなまちにしたら良いと思うかについては、「交通事故、犯罪及び火災のない安全性の高いまち」が 36.7%で最も高く、次いで「こども、お年寄り、障害のある方などに思いやりのあるまち」が 29.8%、「歴史的遺産を活かした観光のまち」が 20.7%、「子育てのしやすいまち」が 18.2%となっている。



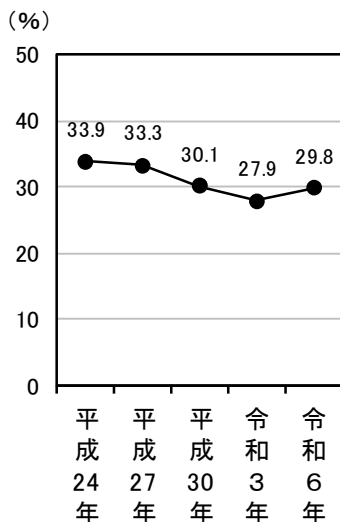
■ 時系列での比較（上位6項目）

上位6項目を時系列でみると、「交通事故、犯罪及び火災のない安全性の高いまち」は増加傾向にあり、令和3年度と比べ3.9ポイント、平成24年度と比べ6.6ポイント増加している。「子育てのしやすいまち」は令和3年度と比べ1.3ポイント減少しているものの、平成24年度と比べ4.3ポイント増加している。また、「歴史的遺産を活かした観光のまち」は平成30年度を境に増加から減少に転じており、令和6年度は平成30年度に比べ6.0ポイント減少している。

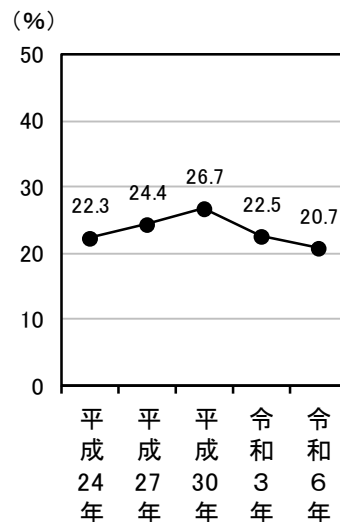
交通事故、犯罪及び火災のない安全性の高いまち



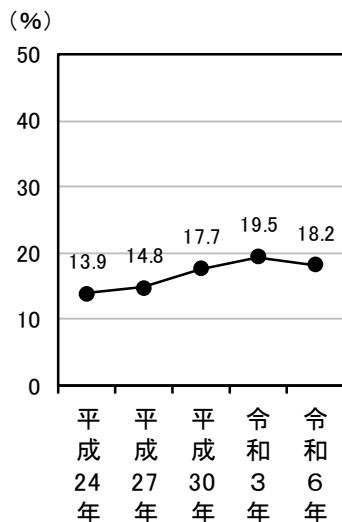
子ども、お年寄り、障害のある方などに思いやりのあるまち



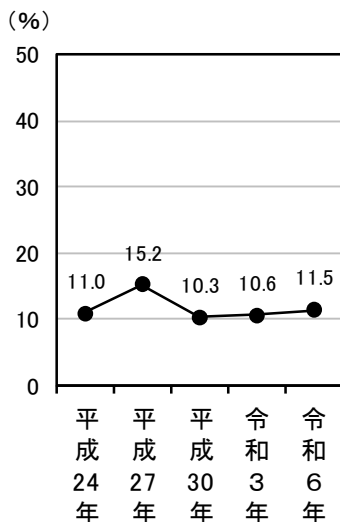
歴史的遺産を活かした観光のまち



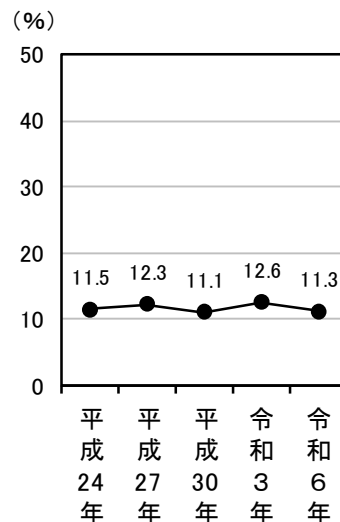
子育てのしやすいまち



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



公園や広場などが多いうるおいのあるまち



■ 性別・年代別（上位6項目）

上位6項目を性別・年代別でみると、「交通事故、犯罪及び火災のない安全性の高いまち」、「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、女性が男性より8ポイント以上高くなっている。「交通事故、犯罪及び火災のない安全性の高いまち」は男女20歳代、女性50歳代、60歳代で4割台となっている。「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、男女ともおむね年代が高くなるほど増加傾向となり、男性60歳代以上、女性50歳代以上で3割以上、女性70歳以上はほぼ5割となっている。また、「子育てのしやすいまち」は、男女とも30歳代が最も高くなっている。

単位：％	交通事故、犯罪及び火災のない安全性の高いまち	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	歴史的遺産を活かした観光のまち	子育てのしやすいまち	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	公園や広場などが多いうるおいのあるまち
全体 n=1,475	36.7	29.8	20.7	18.2	11.5	11.3

【性別・年代別】

男性 n=597	31.5	25.5	22.4	17.1	12.6	10.7
男性18・19歳 n=12	8.3	16.7	33.3	25.0	8.3	33.3
男性20歳代 n=50	40.0	16.0	20.0	30.0	6.0	14.0
男性30歳代 n=53	32.1	7.5	18.9	41.5	9.4	5.7
男性40歳代 n=83	37.3	13.3	27.7	28.9	6.0	7.2
男性50歳代 n=120	33.3	25.0	26.7	12.5	10.8	7.5
男性60歳代 n=113	22.1	30.1	31.0	12.4	15.9	15.9
男性70歳以上 n=166	32.5	38.0	12.0	5.4	18.1	10.2

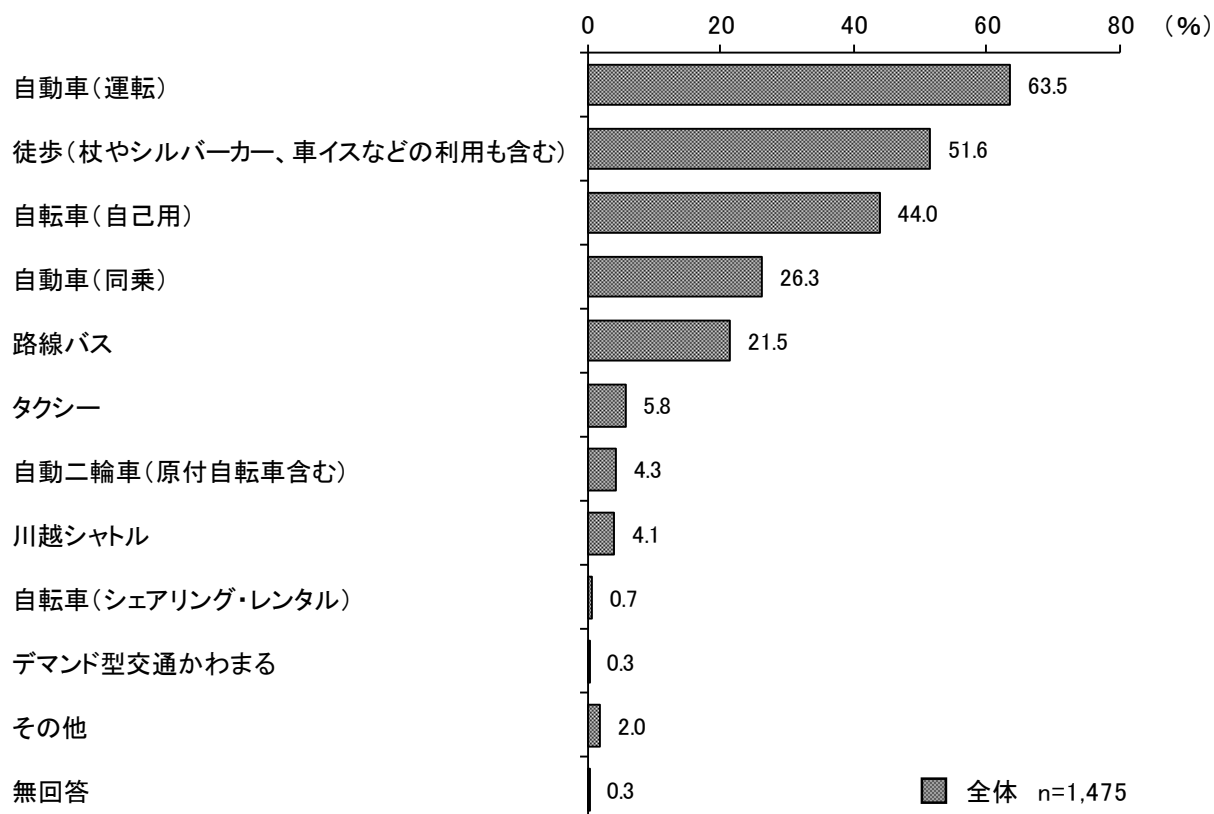
女性 n=829	39.6	33.7	20.0	19.1	11.0	11.3
女性18・19歳 n=5	60.0	20.0	40.0	40.0	0.0	0.0
女性20歳代 n=57	45.6	12.3	19.3	28.1	8.8	14.0
女性30歳代 n=94	38.3	16.0	20.2	54.3	5.3	11.7
女性40歳代 n=148	35.8	26.4	26.4	33.8	6.1	10.1
女性50歳代 n=174	42.5	31.6	24.7	10.3	5.7	9.8
女性60歳代 n=141	40.4	39.7	16.3	8.5	17.0	12.8
女性70歳以上 n=209	37.8	50.7	13.4	4.3	17.7	12.0

（４）普段よく利用する移動手段

◇「自動車（運転）」が 63.5%

問４ あなたが普段よく利用する移動手段は何ですか。次の中から３つ以内で選んでください。（３つまで）

普段よく利用する移動手段については、「自動車（運転）」が 63.5%で最も高く、次いで「徒歩（杖やシルバーカー、車イスなどの利用も含む）」が 51.6%、「自転車（自己用）」が 44.0%、「自動車（同乗）」が 26.3%となっている。



■ 性別・年代別（上位6項目）

上位6項目を性別・年代別でみると、「自動車（運転）」は男性でより高く、男性40歳代、60歳代で8割台、50歳代、70歳以上で7割を超えている。一方、「自動車（同乗）」は女性でより高く、女性20歳代、30歳代、70歳以上で4割台となっている。また、「路線バス」は、男性はいずれの年代も2割前後なのに対し、女性は30歳代が7.4%でもっとも低い、40歳代以上は増加傾向となり、70歳以上は28.2%と高くなっている。

単位：%	自動車（運転）	徒歩（杖やシルバーカー、車イスなどの利用も含む）	自転車（自己用）	自動車（同乗）	路線バス	タクシー
全体 n=1,475	63.5	51.6	44.0	26.3	21.5	5.8

【性別・年代別】

男性 n=597	73.7	54.9	44.1	12.6	21.9	6.5
男性18・19歳 n=12	25.0	66.7	83.3	25.0	16.7	0.0
男性20歳代 n=50	60.0	56.0	48.0	30.0	22.0	10.0
男性30歳代 n=53	69.8	54.7	47.2	15.1	18.9	5.7
男性40歳代 n=83	83.1	55.4	41.0	9.6	19.3	4.8
男性50歳代 n=120	75.8	57.5	34.2	10.0	24.2	10.0
男性60歳代 n=113	80.5	52.2	47.8	8.8	20.4	7.1
男性70歳以上 n=166	71.7	53.6	45.2	11.4	24.1	4.2

女性 n=829	56.7	49.6	44.1	36.1	20.9	5.3
女性18・19歳 n=5	20.0	80.0	100.0	60.0	20.0	0.0
女性20歳代 n=57	43.9	57.9	47.4	40.4	14.0	1.8
女性30歳代 n=94	63.8	47.9	41.5	41.5	7.4	2.1
女性40歳代 n=148	68.2	47.3	51.4	29.7	18.2	0.7
女性50歳代 n=174	62.1	47.1	40.2	30.5	21.3	4.0
女性60歳代 n=141	63.8	44.7	44.0	36.2	23.4	6.4
女性70歳以上 n=209	40.2	54.5	41.6	41.1	28.2	11.5

(5) 交通手段の利用状況・利用意向

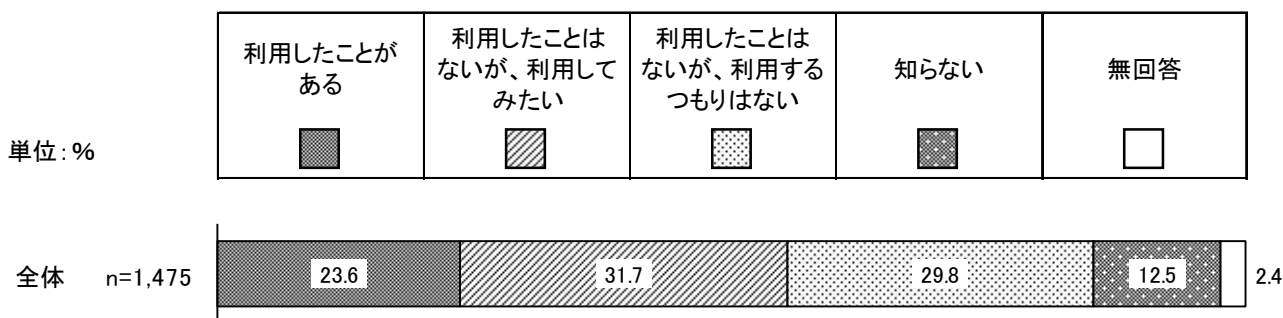
- ◇川越シャトル : 「利用したことがある」が 23.6%
 ◇デマンド型交通かわまる : 「利用したことがある」が 0.7%
 ◇川越市自転車シェアリング : 「利用したことがある」が 4.3%

問5 次の交通手段の利用状況や利用意向について、教えてください。

※①から③のそれぞれに回答してください。(それぞれ1つのみ)

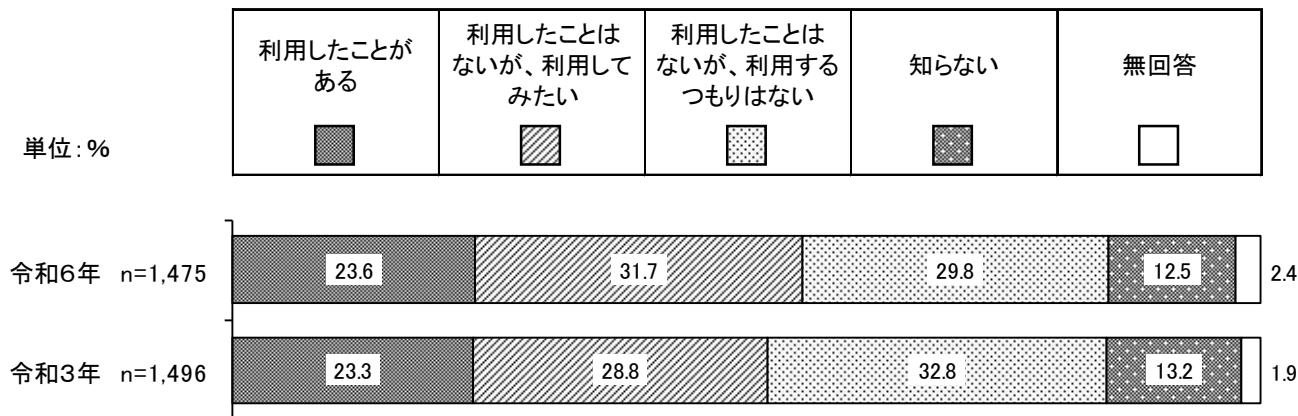
①川越シャトル

川越シャトルの利用状況等については、「利用したことはないが、利用してみたい」が 31.7%で最も高く、次いで「利用したことはないが、利用するつもりはない」が 29.8%、「利用したことがある」が 23.6%、「知らない」が 12.5%となっている。



■ 時系列での比較

時系列でみると、過去の調査結果と大きな差はみられない。



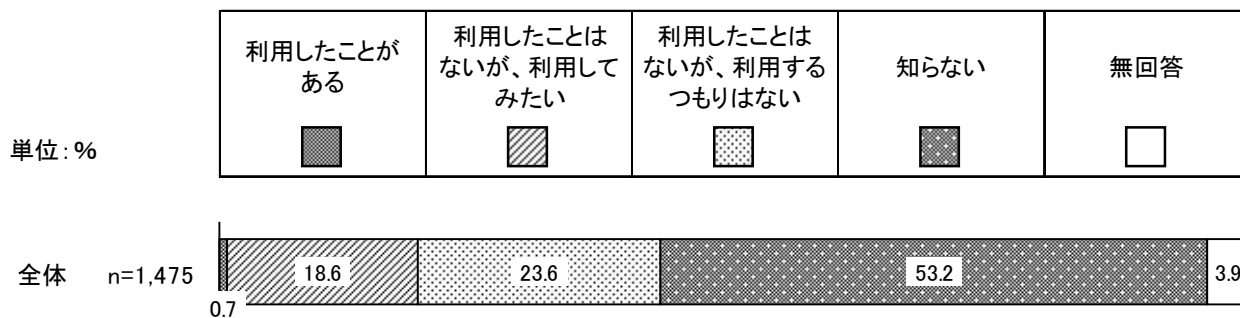
■ 居住地区別

居住地区別でみると、「利用したことがある」では、『大東地区』が37.7%で最も高く、次いで『高階地区』が32.5%、『古谷地区』が28.8%となっている。また、「利用したことはないが、利用してみたい」では、『霞ヶ関北地区』が44.2%、「利用したことはないが、利用するつもりはない」では、『福原地区』が43.6%、「知らない」では、『川鶴地区』が26.8%で最も高くなっている。

単位：%	利用したことがある	利用したことはないが、利用してみたい	利用したことはないが、利用するつもりはない	知らない	無回答
全体 n=1,475	23.6	31.7	29.8	12.5	2.4
【居住地区別】					
本庁地区 n=330	26.4	25.5	34.2	12.4	1.5
芳野地区 n=44	15.9	22.7	40.9	18.2	2.3
古谷地区 n=59	28.8	39.0	25.4	5.1	1.7
南古谷地区 n=131	26.7	32.1	26.7	12.2	2.3
高階地区 n=157	32.5	33.8	22.9	8.3	2.5
福原地区 n=94	10.6	33.0	43.6	9.6	3.2
大東地区 n=138	37.7	29.0	19.6	11.6	2.2
霞ヶ関地区 n=163	20.9	34.4	31.9	10.4	2.5
川鶴地区 n=71	15.5	36.6	19.7	26.8	1.4
霞ヶ関北地区 n=52	17.3	44.2	28.8	7.7	1.9
名細地区 n=96	21.9	37.5	22.9	15.6	2.1
山田地区 n=77	6.5	37.7	42.9	11.7	1.3

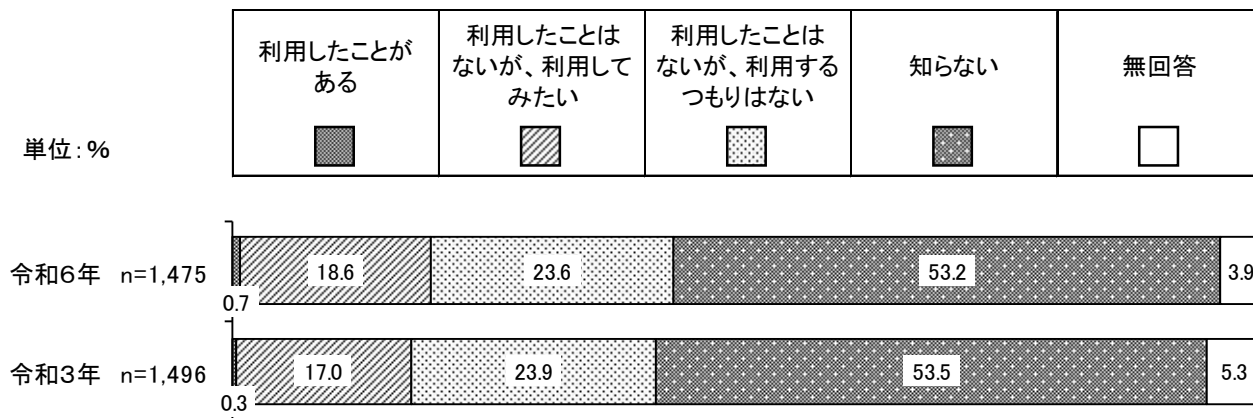
②デマンド型交通かわまる

デマンド型交通かわまるの利用状況等については、「知らない」が 53.2%で最も高く、次いで「利用したことはないが、利用するつもりはない」が 23.6%、「利用したことはないが、利用してみたい」が 18.6%、「利用したことがある」が 0.7%となっている。



■ 時系列での比較

時系列でみると、過去の調査結果と大きな差はみられない。



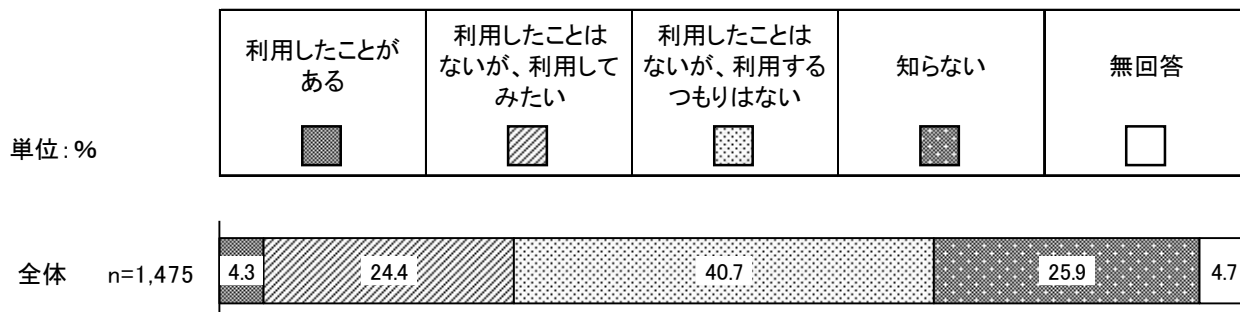
■ 居住地区別

居住地区別でみると、「利用したことがある」では、『南古谷地区』が2.3%で最も高く、全ての地区で1割未満となっている。また、「利用したことはないが、利用してみたい」では、『古谷地区』が27.1%、「利用したことはないが、利用するつもりはない」では、『福原地区』が34.0%で最も高くなっている。「知らない」では、『本庁地区』が63.3%で最も高く、次いで『霞ヶ関北地区』が61.5%、『芳野地区』が56.8%となっている。

単位: %	利用したことがある	利用したことはないが、利用してみたい	利用したことはないが、利用するつもりはない	知らない	無回答
全体 n=1,475	0.7	18.6	23.6	53.2	3.9
【居住地区別】					
本庁地区 n=330	0.3	10.3	23.6	63.3	2.4
芳野地区 n=44	0.0	11.4	27.3	56.8	4.5
古谷地区 n=59	0.0	27.1	23.7	49.2	0.0
南古谷地区 n=131	2.3	23.7	27.5	42.0	4.6
高階地区 n=157	0.6	25.5	26.1	42.0	5.7
福原地区 n=94	0.0	11.7	34.0	52.1	2.1
大東地区 n=138	0.7	21.7	19.6	52.9	5.1
霞ヶ関地区 n=163	0.6	24.5	21.5	49.1	4.3
川鶴地区 n=71	0.0	23.9	15.5	56.3	4.2
霞ヶ関北地区 n=52	0.0	21.2	17.3	61.5	0.0
名細地区 n=96	0.0	20.8	22.9	52.1	4.2
山田地区 n=77	0.0	14.3	27.3	54.5	3.9

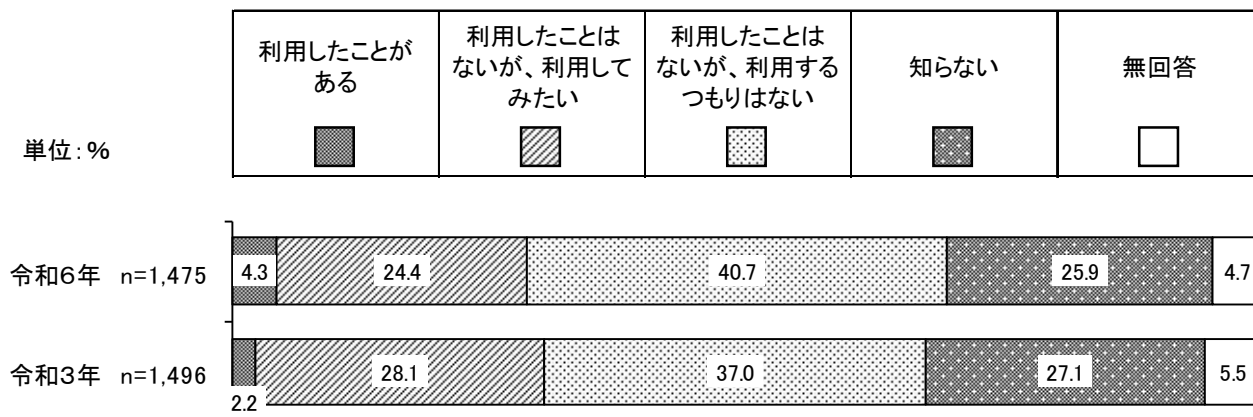
③川越市自転車シェアリング

川越市自転車シェアリングの利用状況等については、「利用したことはないが、利用するつもりはない」が40.7%で最も高く、次いで「知らない」が25.9%、「利用したことはないが、利用してみたい」が24.4%、「利用したことがある」が4.3%となっている。



■ 時系列での比較

時系列でみると、「利用したことはないが、利用するつもりはない」は前回調査より3.7ポイント増加、「利用したことはないが、利用してみたい」は3.7ポイント減少している。



■ 居住地区別

居住地区別でみると、「利用したことがある」では、『本庁地区』が 7.9%で最も高く、全ての地区で1割未満となっている。また、「利用したことはないが、利用してみたい」では、『古谷地区』が 39.0%、「利用したことはないが、利用するつもりはない」では、『本庁地区』が 54.2%で最も高くなっている。「知らない」では、『霞ヶ関北地区』が 50.0%で最も高く、次いで『川鶴地区』が 43.7%、『名細地区』が 37.5%となっている。

単位: %	利用したことがある	利用したことはないが、利用してみたい	利用したことはないが、利用するつもりはない	知らない	無回答
全体 n=1,475	4.3	24.4	40.7	25.9	4.7
【居住地区別】					
本庁地区 n=330	7.9	21.2	54.2	14.5	2.1
芳野地区 n=44	2.3	13.6	45.5	34.1	4.5
古谷地区 n=59	6.8	39.0	39.0	15.3	0.0
南古谷地区 n=131	4.6	29.0	36.6	21.4	8.4
高階地区 n=157	3.8	26.1	37.6	28.0	4.5
福原地区 n=94	2.1	24.5	39.4	30.9	3.2
大東地区 n=138	2.2	29.0	42.0	21.0	5.8
霞ヶ関地区 n=163	3.7	22.7	35.0	33.1	5.5
川鶴地区 n=71	0.0	28.2	23.9	43.7	4.2
霞ヶ関北地区 n=52	1.9	25.0	21.2	50.0	1.9
名細地区 n=96	1.0	22.9	34.4	37.5	4.2
山田地区 n=77	5.2	22.1	51.9	16.9	3.9

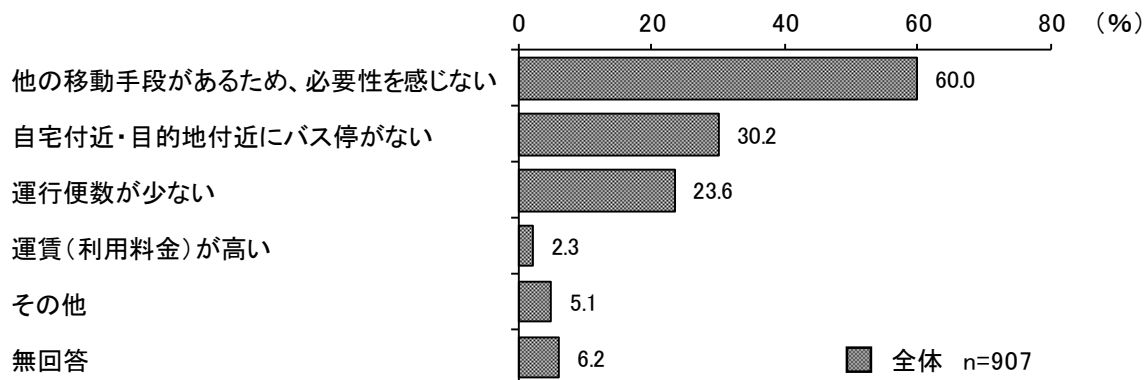
（６）川越シャトルを利用したことがない理由

◇「他の移動手段があるため、必要性を感じない」が 60.0%

【問 5 の①で「利用してみたい」「利用するつもりはない」と回答した方におたずねします。】

問 5 - 1 川越シャトルを利用したことがない理由は何ですか。（いくつでも）

川越シャトルを利用したことがない理由については、「他の移動手段があるため、必要性を感じない」が 60.0%で最も高く、次いで「自宅付近・目的地付近にバス停がない」が 30.2%、「運行便数が少ない」が 23.6%、「運賃（利用料金）が高い」が 2.3%となっている。



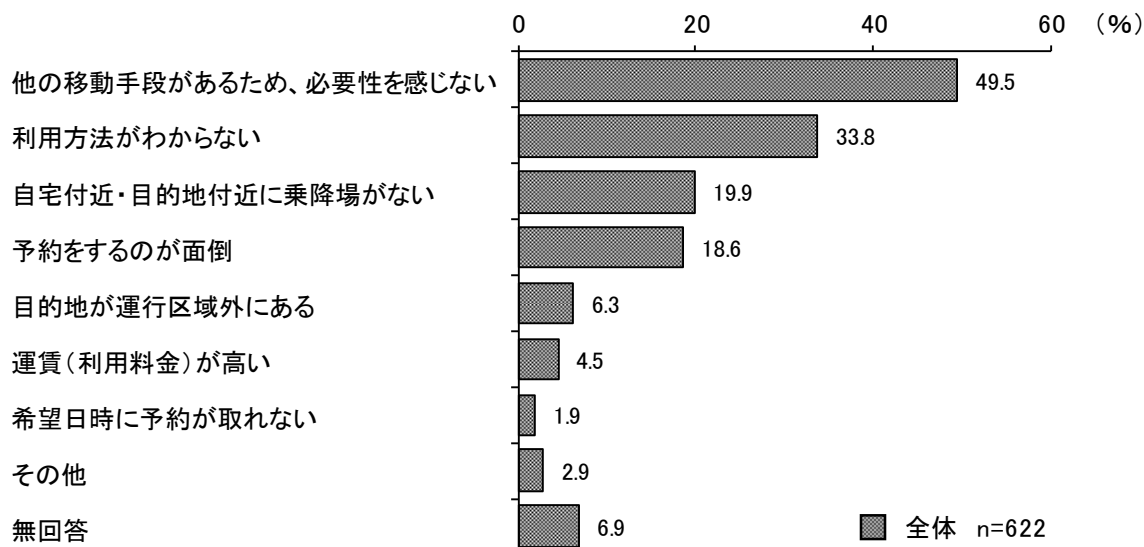
（７）デマンド型交通かわまるを利用したことがない理由

◇「他の移動手段があるため、必要性を感じない」が 49.5%

【問 5 の②で「利用してみたい」「利用するつもりはない」と回答した方におたずねします。】

問 5 - 2 デマンド型交通かわまるを利用したことがない理由は何ですか。（いくつでも）

デマンド型交通かわまるを利用したことがない理由については、「他の移動手段があるため、必要性を感じない」が 49.5%で最も高く、次いで「利用方法がわからない」が 33.8%、「自宅付近・目的地付近に乗降場がない」が 19.9%、「予約をするのが面倒」が 18.6%となっている。



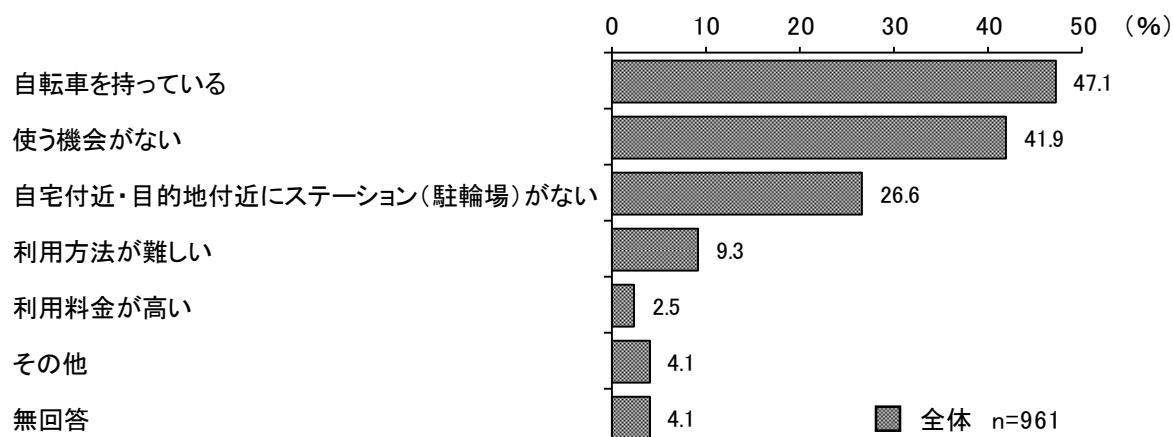
(8) 川越市自転車シェアリングを利用したことがない理由

◇「自転車を持っている」が47.1%

【問5の③で「利用してみたい」「利用するつもりはない」と回答した方におたずねします。】

問5-3 川越市自転車シェアリングを利用したことがない理由は何ですか。(いくつでも)

川越市自転車シェアリングを利用したことがない理由については、「自転車を持っている」が47.1%で最も高く、次いで「使う機会がない」が41.9%、「自宅付近・目的地付近にステーション(駐輪場)がない」が26.6%、「利用方法が難しい」が9.3%となっている。

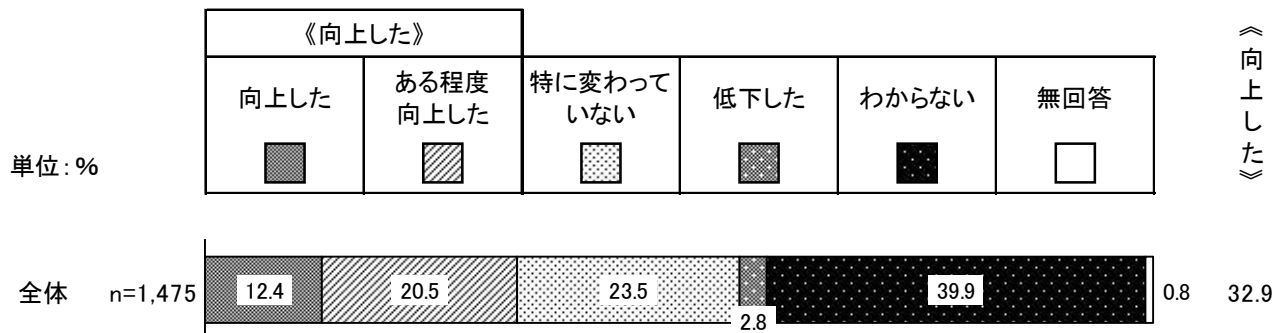


（９）川越市の歴史的風致の向上

◇ 《向上した》が 32.9%

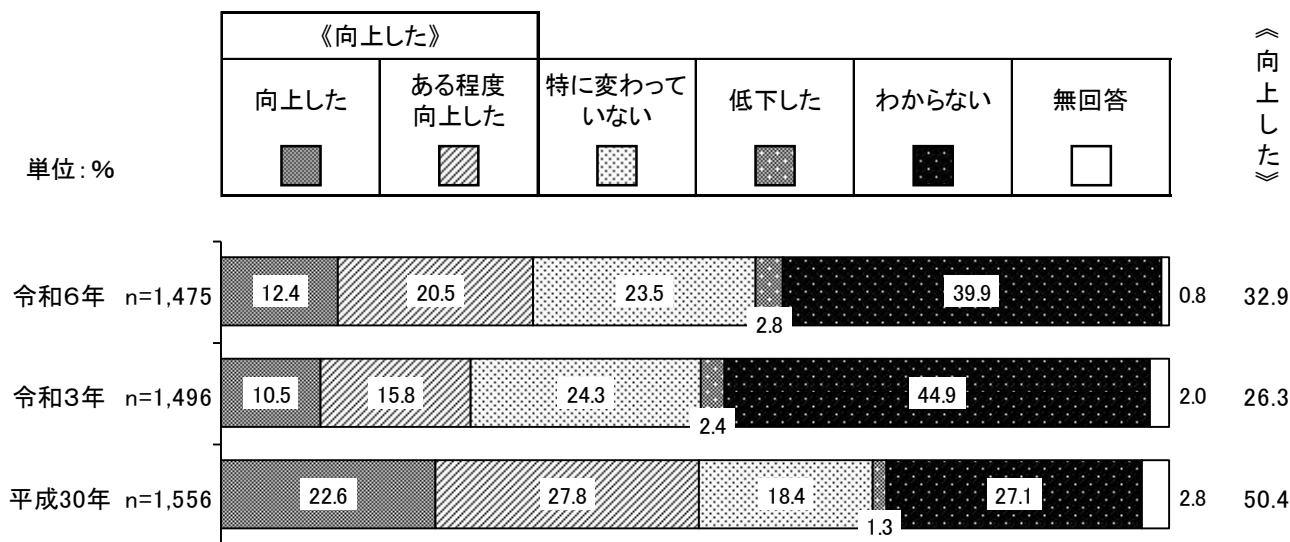
問 6 あなたは、この 10 年間で川越市の歴史的風致（歴史的な建造物や歴史・伝統を反映した人々の活動等）が向上したと思いますか。（1つのみ）

川越市の歴史的風致の向上については、「向上した」、「ある程度向上した」の合計値《向上した》が 32.9%となっている。一方で、「特に変わっていない」は 23.5%、「低下した」は 2.8%となっている。



■ 時系列での比較

時系列でみると、《向上した》は前回調査より 6.6 ポイント増加している。



(10) 歴史的風致の向上した点

◇「歴史的な町並みがマスメディアに紹介される頻度の増加」が 68.9%

【問 6 で「向上した」「ある程度向上した」と回答した方におたずねします。】

問 6 - 1 どのような点でそのように感じますか。(いくつでも)

歴史的風致の向上した点については、「歴史的な町並みがマスメディアに紹介される頻度の増加」が 68.9%で最も高く、次いで「歴史的な町並みを散策する観光客の増加」が 66.8%、「歴史的建造物を活用した店舗の増加」が 46.4%、「歴史的建造物の修理や復原による町並みの整備」が 44.3%となっている。

