

# 1 . 都市基盤・生活基盤

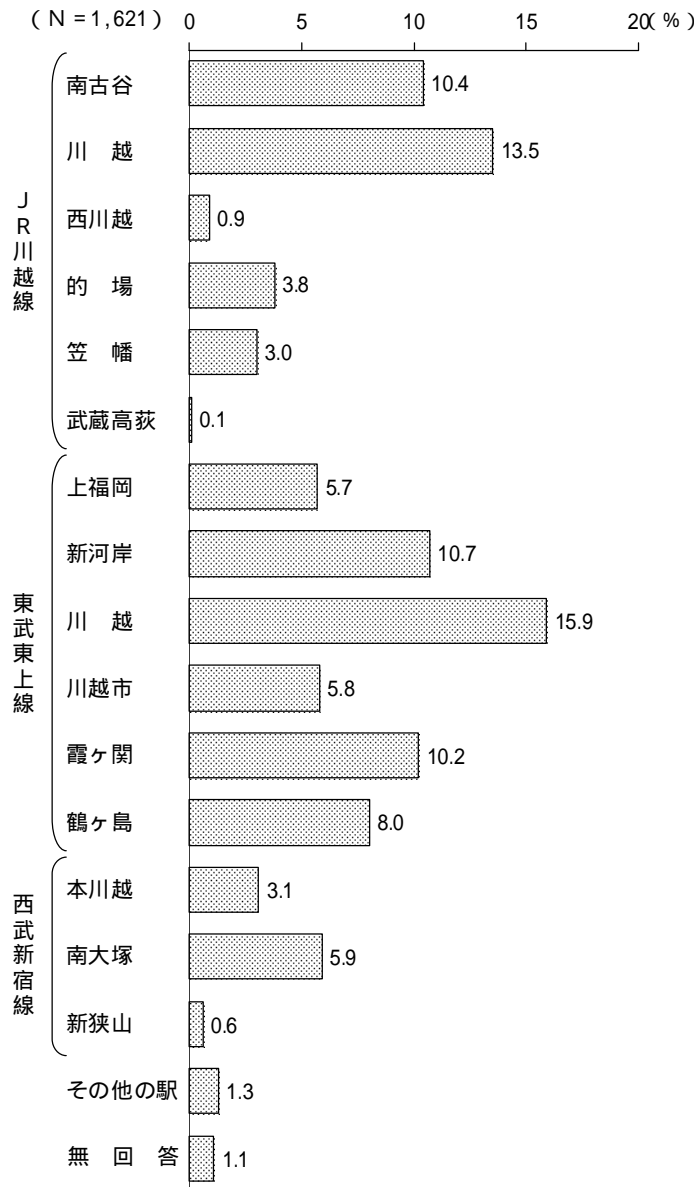
## 1 - 1 主に利用する最寄り駅

「川越」駅の利用率（東武東上線15.9%・JR川越線13.5%）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 )

図1 - 1 - 1

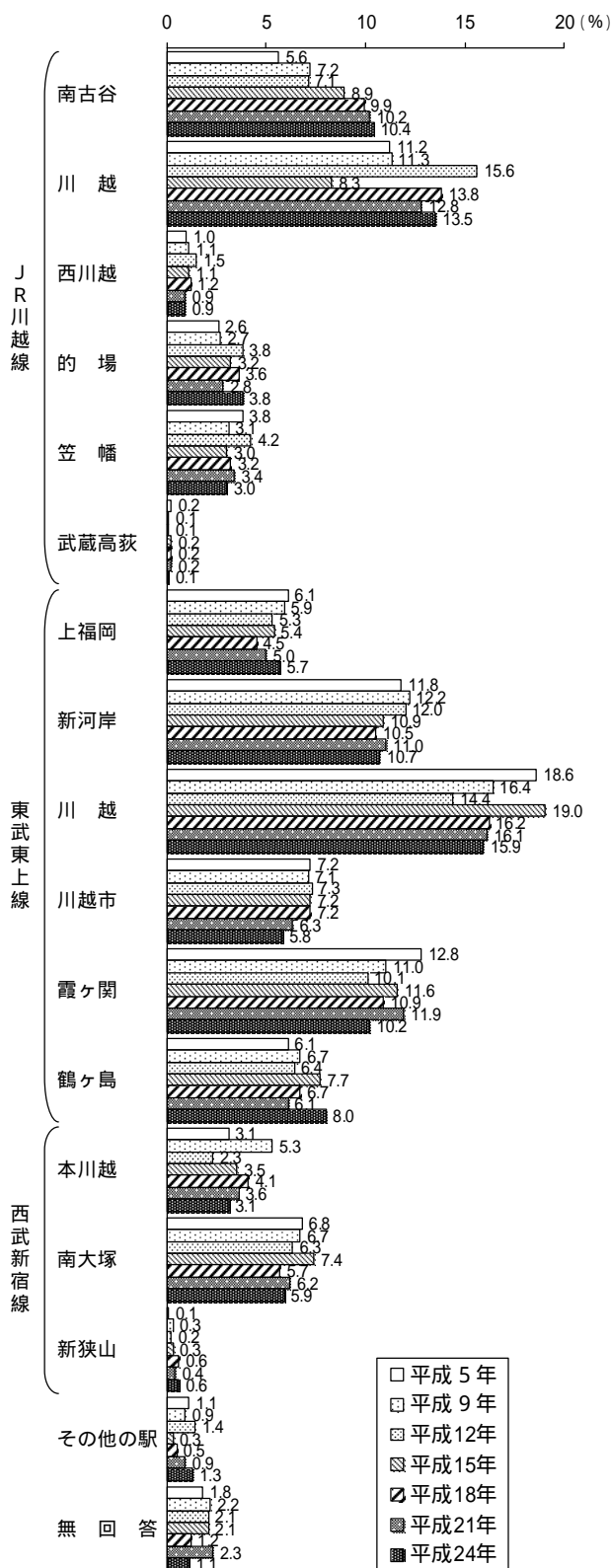


主に利用する最寄り駅をたずねたところ、東武東上線「川越」が15.9%で最も多く、以下、JR川越線「川越」(13.5%)、東武東上線「新河岸」(10.7%)、JR川越線「南古谷」(10.4%)、東武東上線「霞ヶ関」(10.2%)などと続いている。(図1 - 1 - 1)

今回の結果を時系列でみると、JR川越線「南古谷」は依然として増加傾向にある。

(図1-1-2)

図1-1-2 時系列 主に利用する最寄り駅



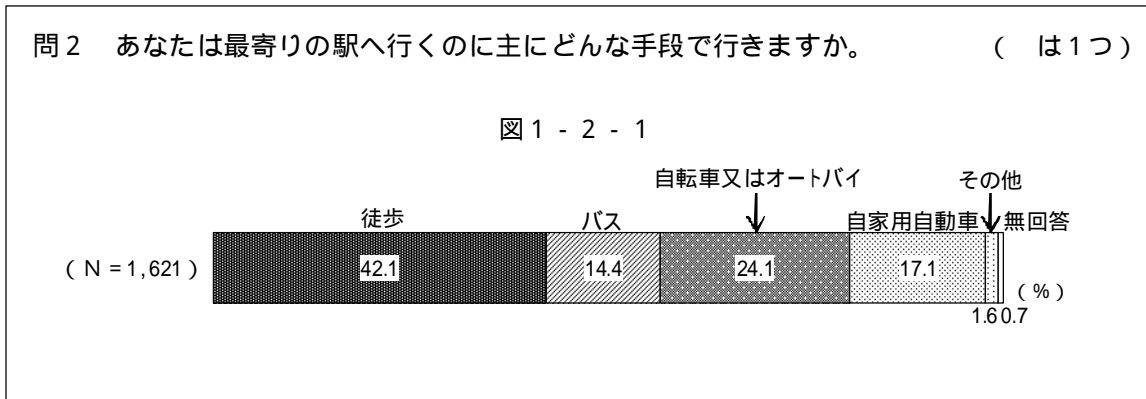
地区別にみると、古谷地区と南古谷地区ではJR川越線「南古谷」、大東地区では西武新宿線「南大塚」がそれぞれ第1位で、福原地区ではJR川越線「川越」が東武東上線「川越」と並ぶ同率の第1位となっているが、それ以外の地区では東武東上線の駅がいずれも第1位となっている。市全体では、東武東上線の利用率の高さがうかがえる。(表1-1-1)

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	1,621	川越(東武東上線) 15.9%	川越(JR川越線) 13.5%	新河岸 10.7%	南古谷 10.4%	霞ヶ関 10.2%
【地区別】						
本 庁 地 区	373	川越(東武東上線) 35.1%	川越(JR川越線) 30.6%	川越市 20.1%	本川越 8.6%	西川越 2.7%
芳 野 地 区	50	川越(東武東上線) 38.0%	南古谷 36.0%	川越(JR川越線) 20.0%	川越市 4.0%	
古 谷 地 区	74	南古谷 62.2%	東武東上線川越 18.9%	川越(JR川越線) 6.8%	新河岸 / 本川越 1.4%	
南 古 谷 地 区	115	南古谷 80.0%	新河岸 8.7%	上福岡 6.1%	川越(JR川越線) / 本川越 0.9%	
高 階 地 区	202	新河岸 65.8%	上福岡 29.7%	川越(JR川越線) 2.0%	川越(東武東上線) 1.5%	南古谷 / 霞ヶ関 0.5%
福 原 地 区	87	川越(東武東上線) / 川越(JR川越線) 21.8%		新河岸 18.4%	上福岡 14.9%	南大塚 9.2%
大 東 地 区	139	南大塚 58.3%	川越(東武東上線) 17.3%	川越(JR川越線) 16.5%	新狭山 3.6%	本川越 2.2%
霞ヶ関地区	179	霞ヶ関 35.2%	的場 22.3%	笠幡 21.2%	鶴ヶ島 14.0%	新狭山 2.2%
霞ヶ関北地区	108	霞ヶ関 60.2%	的場 16.7%	鶴ヶ島 14.8%	川越(JR川越線) / 笠幡 2.8%	
名 細 地 区	121	鶴ヶ島 67.8%	霞ヶ関 26.4%	川越(JR川越線) 1.7%	川越(東武東上線) / 新河岸 0.8%	
山 田 地 区	66	川越(東武東上線) 42.4%	川越(JR川越線) 27.3%	川越市 16.7%	本川越 9.1%	南古谷 / 西川越 1.5%

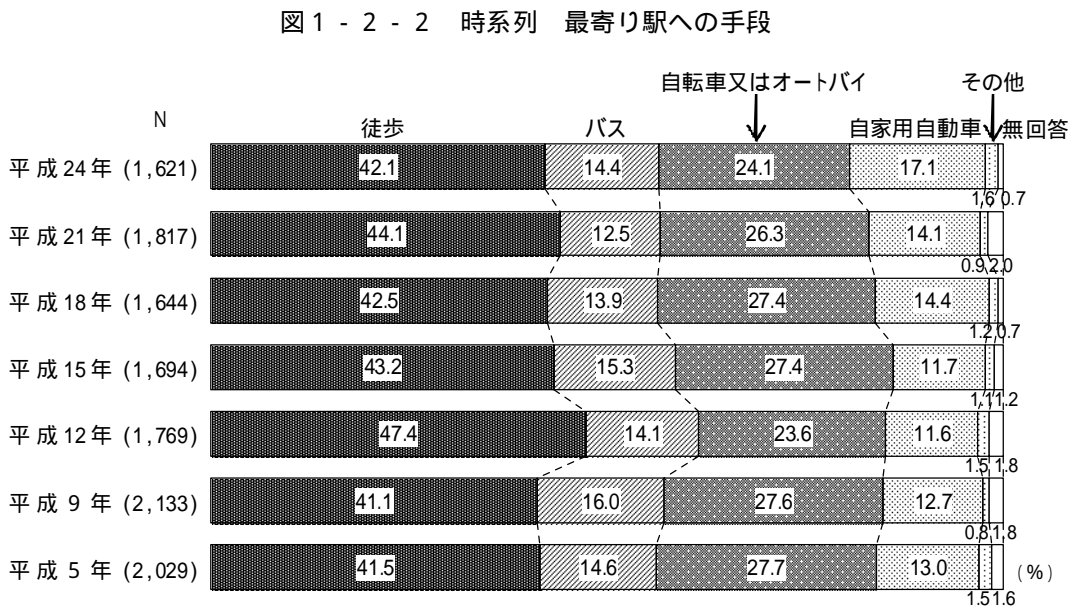
## 1 - 2 最寄り駅への手段

「徒歩」が42.1%



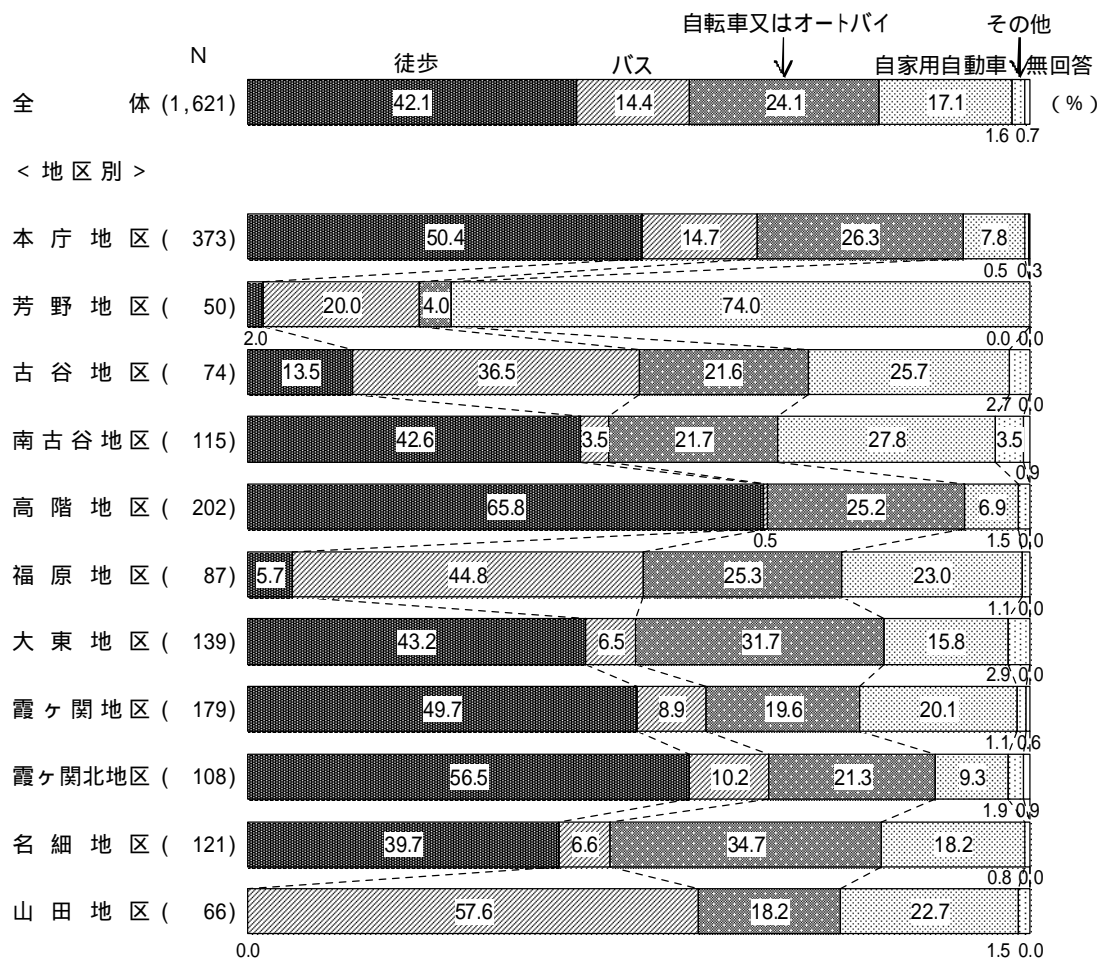
最寄り駅への主な交通手段をたずねたところ、「徒歩」(42.1%)が最も多く、40%を超えている。以下、「自転車又はオートバイ」(24.1%)、「自家用自動車」(17.1%)、「バス」(14.4%)の順となっている。(図1-2-1)

時系列でみると、「自家用自動車」は前回調査と比べて3.0ポイント増加している。(図1-2-2)



地区別にみると、「徒歩」は高階地区が60%半ばで最も多く、本庁地区、南古谷地区、大東地区、霞ヶ関地区、霞ヶ関北地区、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」は山田地区が60%近く、福原地区が40%半ば、古谷地区が30%半ばで多く、「自家用自動車」は芳野地区が70%半ばで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

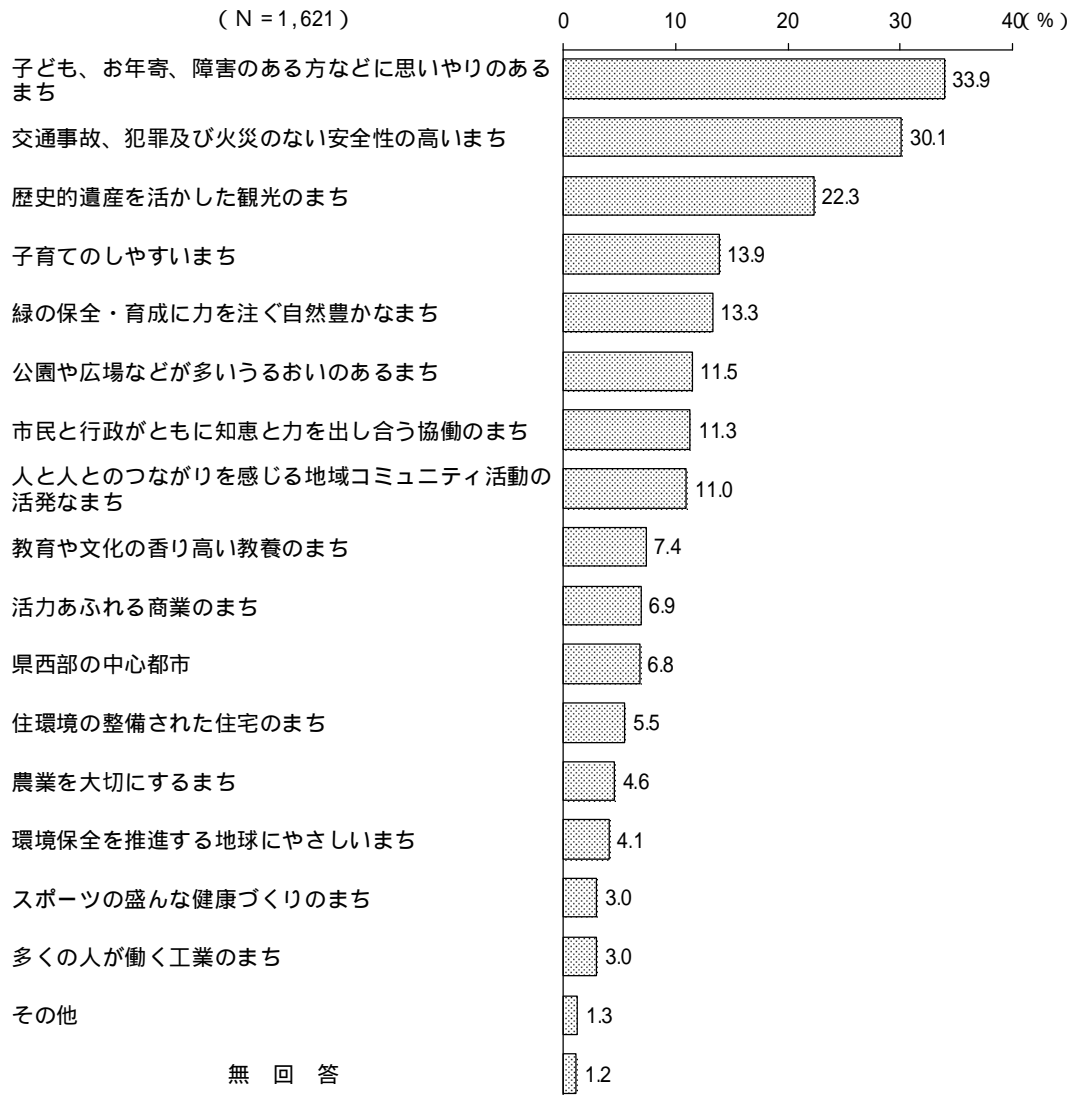


### 1 - 3 川越市の将来像

「子ども、お年寄、障害のある方などに思いやりのあるまち」が33.9%

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。( は2つ以内)

図1 - 3 - 1

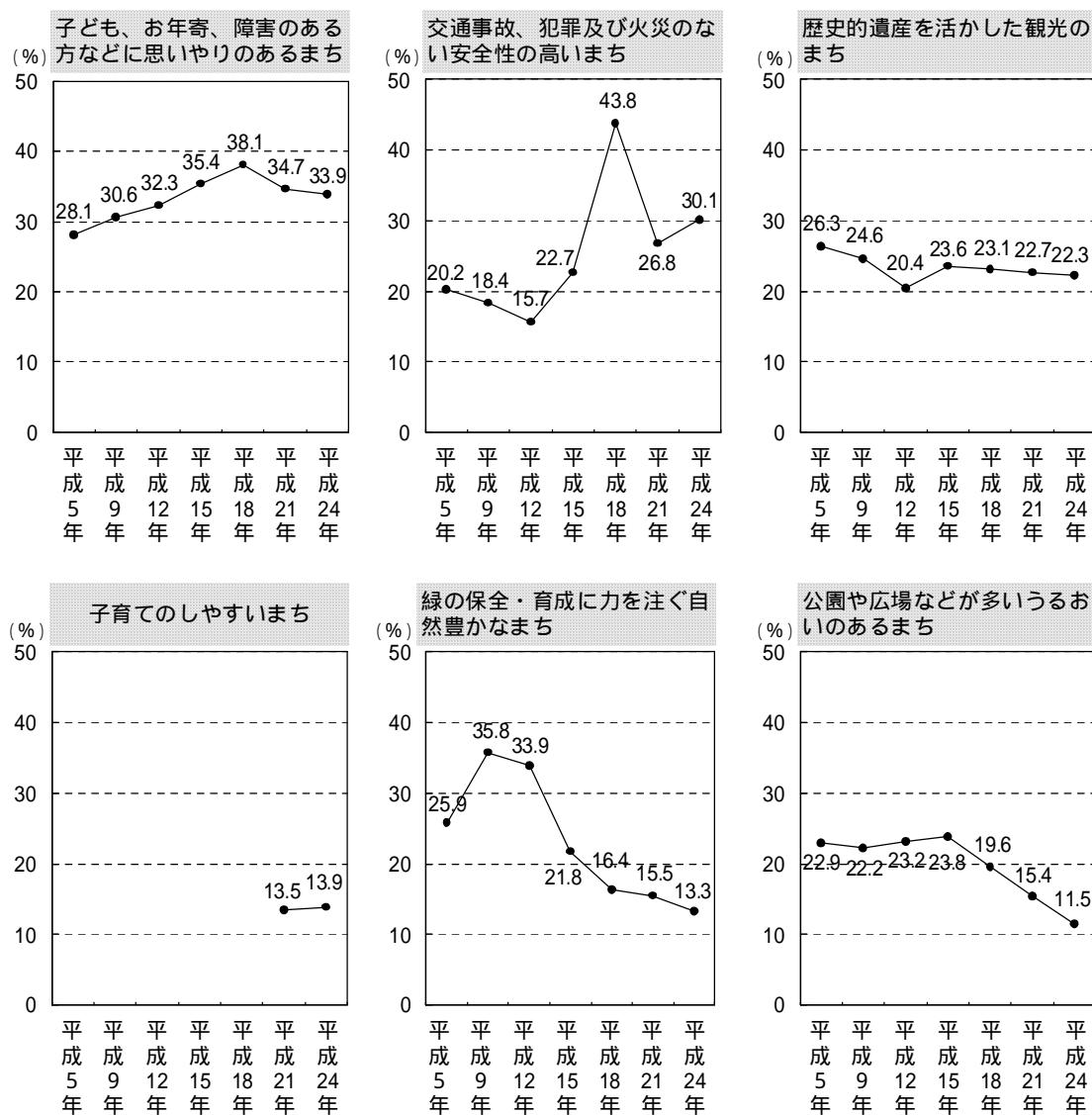


川越市の将来像をたずねたところ、「子ども、お年寄、障害のある方などに思いやりのあるまち」(33.9%)が最も多く、30%を超えている。以下、「交通事故、犯罪及び火災のない安全性の高いまち」(30.1%)、「歴史的遺産を活かした観光のまち」(22.3%)などの順となっている。

(図1 - 3 - 1)

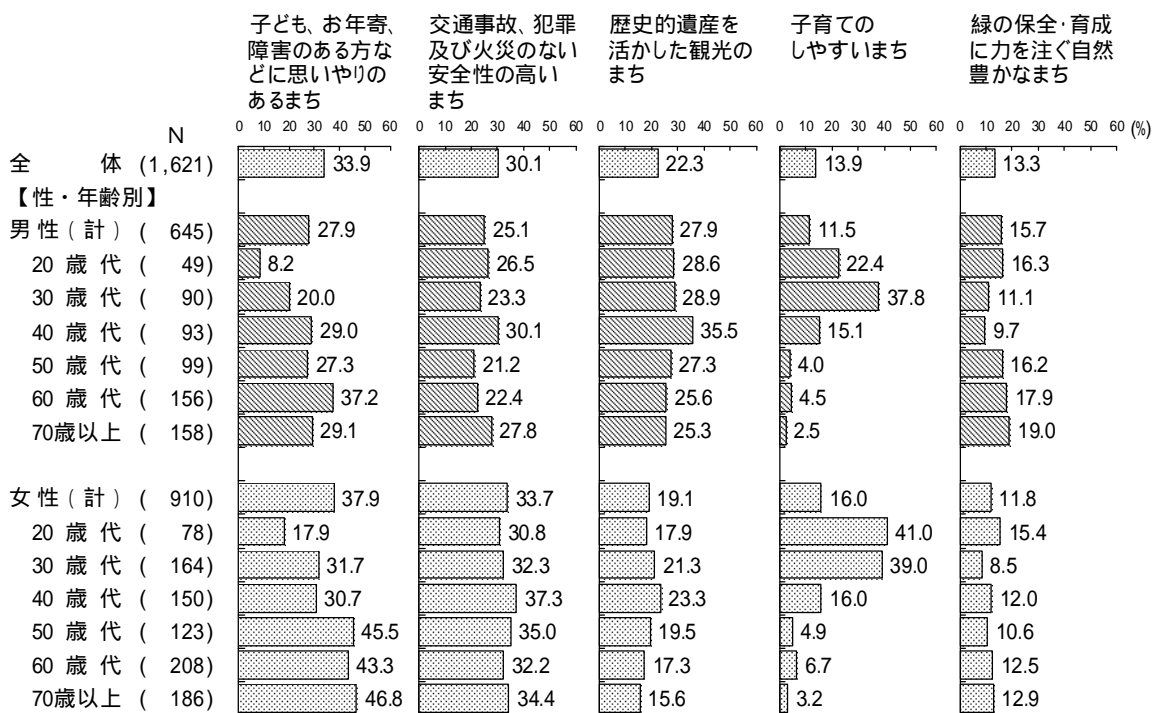
上位6項目を時系列でみると、「交通事故、犯罪及び火災のない安全性の高いまち」は前回調査と比べて3.3ポイント増加している。「緑の保全・育成に力を注ぐ自然豊かなまち」は平成9年以降減少傾向となっている。「公園や広場などが多いうるおいのあるまち」は平成15年以降減少傾向となっている。(図1-3-2)

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、障害のある方などに思いやりのあるまち」は女性の50歳代以上の年代がいずれも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40%近くとなっており、「歴史的遺産を活かした観光のまち」は男性40歳代が30%半ばで多くなっている。「子育てのしやすいまち」は女性20歳代と30歳代が40%前後で多くなっている。(図1-3-3)

図1-3-3 性・年齢別 川越市の将来像



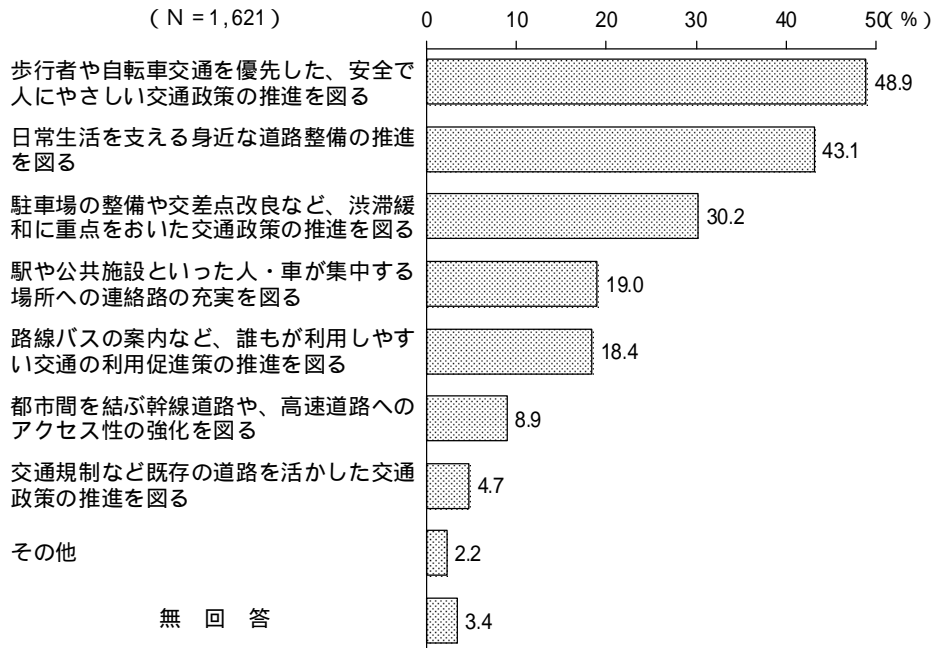


## 1 - 4 推進すべき道路交通施策

「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48.9%

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。( は2つ以内)

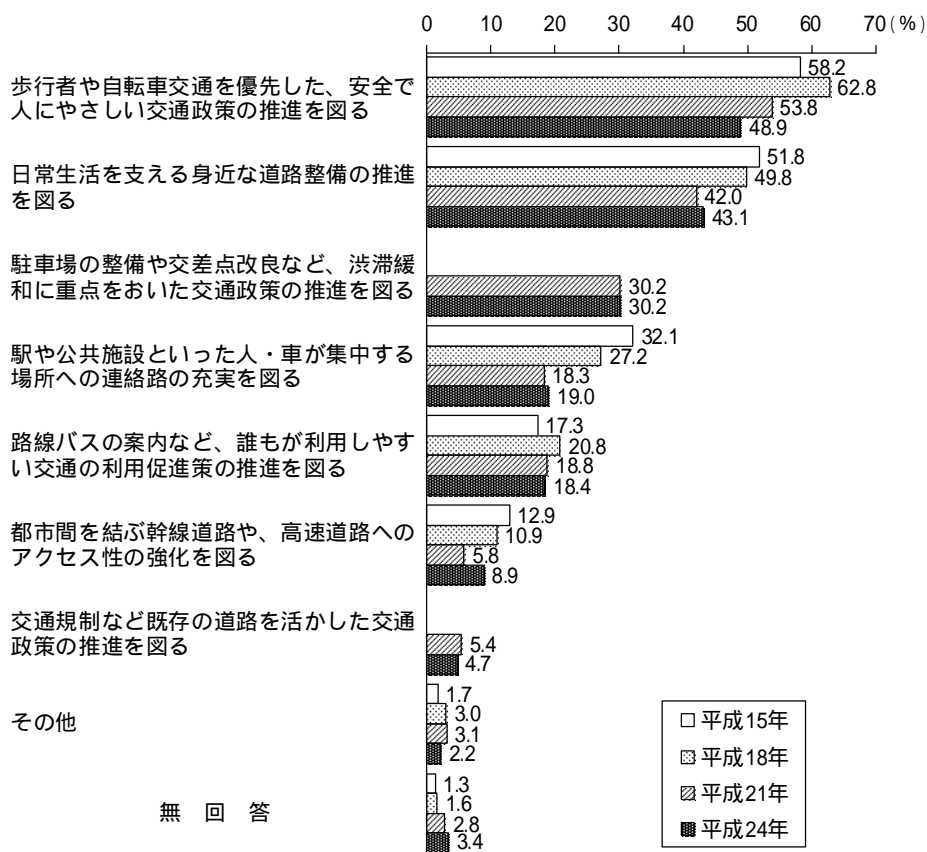
図1 - 4 - 1



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」(48.9%)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」(43.1%)、「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」(30.2%)などの順となっている。(図1 - 4 - 1)

時系列でみると、平成21年調査から選択肢の追加を行っているため、平成18年調査以前との比較は参考にとどまるが、「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」は前回調査と比べて4.9ポイント減少している。(図1-4-2)

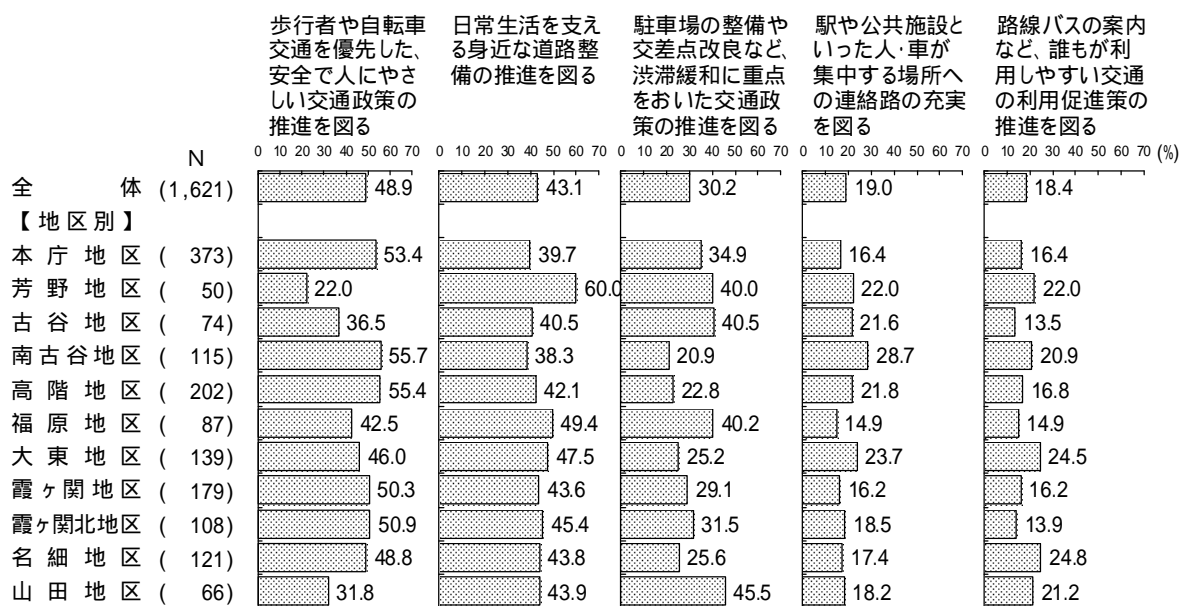
図1-4-2 時系列 推進すべき道路交通施策



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」は南古谷地区と高階地区がともに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」は芳野地区が60%で多くなっている。「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%半ばで多くなっている。

(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（36.6%）が女性（26.2%）より10.4ポイント高く、特に男性30歳代が40%半ばで多くなっている。「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（21.6%）が男性（13.5%）より8.1ポイント高く、特に女性60歳代と70歳以上がともに20%半ばで多くなっている。（図1-4-4）

図1-4-4 性・年齢別 推進すべき道路交通施策

