公共交通に関する市民意識調査

報　告　書

東 大 和 市

目　次

1. 調査の目的 1

2. 調査概要 1

3. 調査内容 2

3.1 調査票の設計 2

3.1.1 調査の目的 2

3.1.2 調査票の設計 2

3.2 調査の実施 12

3.3 集計 12

3.3.1 アンケートの回収状況 12

3.3.2 集計の実施 12

3.4 解析 13

3.4.1 アンケートの単純集計 13

3.4.2 アンケートのクロス集計 42

1.　調査の目的

東大和市の地域公共交通の検討に際し、その基礎資料となる市民の移動実態、公共交通の利用意向等を把握するための市民意識調査を実施することを目的としている。

2.　調査概要

※本調査は、委託業務により実施。

(1) 業務名

公共交通に関する市民意識調査解析業務委託

(2) 業務場所

東大和市内全域

(3) 発注者

都市建設部　都市計画課

(4) 受注者

パシフィックコンサルタンツ（株）

3. 調査内容

3.1 調査票の設計

3.1.1 調査の目的

東大和市のコミュニティバスとして、平成 15 年 2 月 1 日から運行を行っている「ちょこバス」について、平成 21 年に行われたルート変更に対する評価や、今後の利便性向上に向けたルートの改正・増設等の計画策定のための基礎資料とするため、アンケート調査により、現在の公共交通やちょこバスの利用状況等を把握する。

3.1.2 調査票の設計

(1) 調査項目と活用目的

検討の結果、以下の活用目的に即して調査項目をアンケートにて調査することとする。

＜調査項目案＞

調査項目			目的
属性		○年齢　○性別 ○就労（就学）状況　○居住地（郵便番号） ○家族構成　○免許の有無 ○日常的な運転の有無　○自動車所有の有無	○利用促進方策を検討する上でのターゲットを把握
利用実態	公共交通の利用状況	■日常の交通手段 ○よく利用する交通手段 ○最寄駅	○通常の交通手段の把握
		■公共交通の利用状況 ○普段（通勤・通学）の公共交通の利用パターン ・出発時間、帰宅時間 ・交通手段と利用駅・バス停等（順を追って） ・所要時間 ・通勤・通学先 ・利用する曜日 ○私事（買物・通院等）の公共交通の利用パターン ・出発時間、帰宅時間 ・目的 ・交通手段と利用駅・バス停等（順を追って） ・所要時間 ・行き先（施設名・町丁目） ・利用する曜日	○通勤・通学、私事の交通手段の把握 ○公共交通（路線バス、ちょこバス）等への転換の可能性の把握

調　査　項　目			目　的
	ちょこバス	■現在のちょこバスに対して ○利用の有無・利用頻度 ○利用時のバス停 OD ○主な利用目的 ○運行仕様に対する満足度・重要度（運賃、運行間隔、所要時間、車両環境、バス停環境等） ○支払可能な運賃 ○ちょこバスの今後の方向性 ○現在の運行に対する自由意見	○ちょこバスの評価 ○ちょこバスの改善点の把握 ○運行ルート改正の必要性の把握
	ルート変更	■平成 21 年のルート変更に対して ○ルート変更の認知 ○ルート変更前後での利用頻度の変化 ○ルート変更に対する満足度 ○ルーと変更に対する自由意見	○平成 21 年のルート変更の評価
	今後の変更	■今後のちょこバスのルート変更について ○ルート変更による利便性の変化 ○ルート変更による利用頻度の変化	○ルート変更案への評価
市内交通環境について		○公共交通に求めること ○自由意見	○市内交通環境に対する改善点の把握 ○市内バス交通に対する改善点の把握

（2）アンケート調査票の作成

前に示した項目をもとに作成したアンケート票を以降に示す。

東大和市における公共交通に関するアンケート調査のお願い

平成 25 年 8 月
東大和市　都市建設部　都市計画課

日頃から、東大和市政にご理解、ご協力をいただきありがとうございます。

さて、現在、東大和市では、コミュニティバス「ちょこバス」の利便性の向上を図り、より市民の皆様に親しまれるものとするために検討を行っております。

この調査は、「ちょこバス」をはじめとした公共交通の利用状況や皆様のご意見・ご要望をお聞きし、検討に役立てる目的で行うものです。

お忙しいところ誠に恐縮ですが、調査の趣旨をご理解いただき、何卒ご協力をお願いいたします。(「ちょこバス」パンフレットを同封させていただきましたので、ご活用ください。)

●アンケートへの回答にあたって●

○このアンケート調査は、住民基本台帳から抽出した、市内にお住まいの 15 歳以上の方 2,000 人にお送りしています。
○回答は直接アンケート用紙に記入してください。
○すべての回答が終わりましたら、返信用封筒（切手不要）にアンケート票を入れ、お手数ですが **8 月 25 日（日）まで**にお近くの郵便ポストにご投函ください。
○なお、本アンケートは「ちょこバス」の検討以外に利用することは決してありません。また、回答内容は統計的に処理しますので、個人が特定されることはありません。集計・解析は、下記の委託業者が行います。

●お問い合わせ●

本アンケート調査に関するご質問やご意見は下記までお問い合わせください。
東大和市　都市建設部　都市計画課　計画調整係
電話：042-563-2111（代）　　担当：関根、山田

●調査の集計・解析業務の委託先●

パシフィックコンサルタンツ㈱　マネジメント事業本部　交通政策部
住所：東京都新宿区西新宿 6-8-1　住友不動産新宿オークタワー22 階
電話：03-5989-8222　　担当：田鶴、鷺森

東大和市における公共交通に関するアンケート調査　調査票

問1　普段の移動手段についてお聞きします

（１）あなたのご自宅の最寄駅名（鉄道もしくはモノレール）をお答えください。

1．東大和市駅	2．玉川上水駅	3．武蔵大和駅
4．上北台駅	5．桜街道駅	6．その他（　　）

（２）あなたがよく利用する移動手段はどれですか。あてはまるもの3つまでに○をつけてください。

1．徒歩	2．自転車	3．バイク（原付含む）
4．自動車（自分で運転）	5．自動車（家族等に送迎してもらう）	6．タクシー
7．路線バス	8．ちょこバス	9．鉄道・地下鉄
10．モノレール	11．その他（具体的に：　　）	

問2　普段の外出行動についてお聞きします

※通勤・通学されている方は（１）および（２）を、それ以外の方は（２）をお答えください。

（１）通勤・通学時の外出行動についてお聞きします。

	①ご自宅の出発時刻・帰宅時刻	②利用駅と移動手段・所要時間（自宅から通勤・通学先まで）			③通勤・通学先（市区町村名・最寄駅名）	④通勤・通学日
	午前、午後に○ それぞれ時間を記入	移動手段は、下の表の選択肢から番号を記入（複数選択可）			通勤・通学先の市区町村名・最寄駅名を記入	あてはまるすべての曜日に○
記入例	(午前)午後 （8:00）出発 午前(午後) （9:00）帰宅	移動手段 ※選択肢から	所要時間 ※分単位で記入	バス・鉄道・モノレールを利用した場合は乗車・降車したバス停・駅名	市区町村名 （豊島区） 最寄駅名 （池袋駅）	(月)(火)(水) (木)(金)土 日
		（1）	（3分）	(東大和市役所入口)		
		（7）	（10分）	（東大和市駅）		
		（9）	（45分）	（池袋）		
		（1）	（5分）	（）		
		（）	（分）			
通勤・通学	午前・午後 （：）出発 午前・午後 （：）帰宅	移動手段 ※選択肢から	所要時間 ※分単位で記入	バス・鉄道・モノレールを利用した場合は乗車・降車したバス停・駅名	市区町村名 （） 最寄駅名 （）	月　火　水 木　金　土 日
		（）	（分）	（）		
		（）	（分）	（）		
		（）	（分）	（）		
		（）	（分）	（）		
		（）	（分）	（）		

移動手段			
	1．徒歩	2．自転車	3．バイク（原付含む）
	4．自動車（自分で運転）	5．自動車（家族等が運転）	6．タクシー
	7．路線バス	8．ちょこバス	9．鉄道・地下鉄
	10．モノレール	11．その他（カッコ内に具体的に記入）	

（２）もお答えください。

（２）通勤・通学以外の買い物、通院等の移動手段などについて、２つまでご記入ください。
（通勤・通学されている方は、最近１か月の休日についてご記入ください。）

	①出発時刻 帰宅時刻	②目的	③移動手段・所要時間 （自宅から目的地まで）			④目的地 （施設名・最寄駅名）	⑤主に移動する曜日
	午前、午後に○ それぞれ時間を記入	1つに○	移動手段は、下の表の選択肢から番号を記入 （複数選択可）			施設名には、○○病院、○○スーパーなどと記入 ※市内の場合町丁目名	あてはまるすべての曜日に○
記入例	午前・午後 （ 9:00） 出発 午前・午後 （ 4:00） 帰宅	1. 買い物 2. 娯楽 3. 病院 4. 習い事 5. その他	移動手段 ※選択肢から	所要時間 ※分単位で記入	バス・鉄道・モノレールを利用した場合は乗車・降車したバス停・駅名	施設・エリア名 （昭和記念公園） 最寄駅名 （立川北） ※東大和市の場合町丁目名 （ ）	月 火 水 木 金 土 日
			（ 1 ）	（ 10 分）	（上北台）		
			（ 10 ）	（ 10 分）	（立川北）		
			（ 1 ）	（ 5 分）	（ ）		
			（ ）	（ 分）	（ ）		
			（ ）	（ 分）			
外出1	午前・午後 （ ： ） 出発 午前・午後 （ ： ） 帰宅	1. 買い物 2. 娯楽 3. 病院 4. 習い事 5. その他	移動手段 ※選択肢から	所要時間 ※分単位で記入	バス・鉄道・モノレールを利用した場合は乗車・降車したバス停・駅名	施設・エリア名 （ ） 最寄駅名 （ ） ※東大和市の場合町丁目名 （ ）	月 火 水 木 金 土 日
			（ ）	（ 分）	（ ）		
			（ ）	（ 分）	（ ）		
			（ ）	（ 分）	（ ）		
			（ ）	（ 分）	（ ）		
			（ ）	（ 分）	（ ）		
外出2	午前・午後 （ ： ） 出発 午前・午後 （ ： ） 帰宅	1. 買い物 2. 娯楽 3. 病院 4. 習い事 5. その他	移動手段 ※選択肢から	所要時間 ※分単位で記入	バス・鉄道・モノレールを利用した場合は乗車・降車したバス停・駅名	施設・エリア名 （ ） 最寄駅名 （ ） ※東大和市の場合町丁目名 （ ）	月 火 水 木 金 土 日
			（ ）	（ 分）	（ ）		
			（ ）	（ 分）	（ ）		
			（ ）	（ 分）	（ ）		
			（ ）	（ 分）	（ ）		
			（ ）	（ 分）			

移動手段

1．徒歩	2．自転車	3．バイク（原付含む）
4．自動車（自分で運転）	5．自動車（家族等が運転）	6．タクシー
7．路線バス	8．ちょこバス	9．鉄道・地下鉄
10．モノレール	11．その他（カッコ内に具体的に記入）	

問3 東大和市コミュニティバス「ちょこバス」についてお聞きします

（１）あなたはこれまでにどのくらい「ちょこバス」を利用したことがありますか。

1． ほぼ毎日	**2．** １週間に３・４回程度
3． １週間に１・２回程度	**4．** １ヶ月に１・２回程度
5． １年に１・２回程度	**6．** これまでに１・２回程度
7． 利用したことはない	

（２）「ちょこバス」を利用する際、最も利用するバス停を記入してください。

（　　）バス停 ～ （　　）バス停

（３）「ちょこバス」を利用する主な目的はどれですか。あてはまるもの１つに○をつけてください。

1． 通勤・通学	**2．** 買い物（日常）※1
3． 買い物（非日常）※2	**4．** 医療・保健施設への通院
5． 業務中の移動	**6．** 公共施設・銀行への来訪
7． その他（具体的に：　　）	

※1：食料品、日用品等　　※2：家具、衣類、電化製品、贈り物等

（４）「ちょこバス」に対する満足度をお聞きします。

１）各項目について、「①不満」～「⑤満足」でお答えください。

	①満足	②やや満足	③どちらともいえない	④やや不満	⑤不満
1． 運行間隔（朝晩ルート：60分間隔、昼ルート：90分間隔）					
2． 運行時間（６時～22時）					
3． 定時性（ダイヤに正確な運行）					
4． 所要時間					
5． 運行ルート（ルート、バス停の位置）					
6． 運賃（均一100円）					
7． バス停環境（時刻表・案内板の見やすさ等）					
8． 車両環境（乗り心地、車両デザイン等）					
9． 他の交通手段との乗り継ぎ					
10． 「ちょこバス」の運行全般について					

２）上記の１～9の項目で、特に重要と思われる項目の番号を重要な順に３つご記入ください。

【１番】（　　）　【２番】（　　）　【３番】（　　）

（５）現在、「ちょこバス」は、100 円均一で運行しており、平成 24 年度の市の負担額は約 4,000 万円となっています。今後の運行改善にあたって、仮に運賃が値上がりする場合、いくらまでなら利用していただけますか。

1． 300円	**2．** 200円	**3．** 170円	**4．** 150円	**5．** 値上げした場合利用しない

（６）補助の状況を踏まえ、今後「ちょこバス」をどのように運行することが望ましいと思いますか。

1． 現状を維持すべき
2． 運賃の見直しを行うべき
3． 路線・便数などのサービスを向上して利用者を増やすべき
4． 補助をしてまで運行をする必要はない

（７）「ちょこバス」をよりよくするために、ご意見がありましたらご自由にお書きください。

問4 平成21年に行った「ちょこバス」のルート変更についてお聞きします

平成21年9月1日のルート変更によって、芋窪地域、桜が丘地域、新堀地域にルートが拡大されました。
また、変更前は、終日60分間隔で運行していましたが、変更後は、朝晩ルートは60分間隔、昼間ルートは90分間隔での運行となりました。

（１）あなたは平成 21 年に「ちょこバス」のルート変更が行われたことを知っていますか。

1． 知っていた　　**2．** 知らなかった　⇒ **問5** へ

（２）変更前後で利用頻度は変わりましたか。

1． 変更によって利用頻度は変わらない　　**2．** 変更によって利用頻度は増加した
3． 変更によって利用頻度は減少した　　**4．** 変更前も今も利用していない

（３）変更後のそれぞれの項目について、「①思う」～「⑤思わない」でお答えください。

	①思う	②やや思う	③どちらともいえない	④あまり思わない	⑤思わない
1． 運行間隔は許容範囲である					
2． 定時性（時間どおりにバスが来る）					
3． 時間帯によってルートが変わり便利になった					
4． 所要時間が延びたが許容範囲である					
5． 他の交通手段との乗り継ぎが良くなった					

（４）（３）で思わないと答えた項目について、不満点や改善点があれば具体的にお書きください。

4

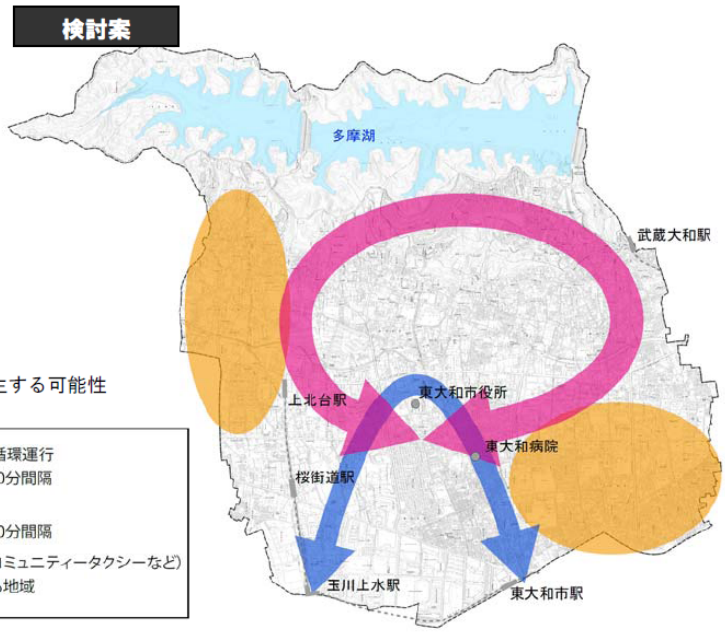
問5 「ちょこバス」の検討案についてお聞きします

現在、東大和市では、「ちょこバス」をより利便性が高く、地域の方々に利用してもらえる交通手段とするため、運行ルートや運行間隔の見直しを検討しています。

現在の計画では、右に示すように、地域ごとにルートを分けた案を検討しています。

これにより、各地域での運行間隔を短縮させ、目的地までの所要時間の短縮を図ることとしています。

※運行ルートが増えるため、乗り継ぎが発生する可能性があります



（1）上記に示したルート案に変更することによって利便性が向上すると思いますか。

1．現在よりも利便性が向上する	2．現在よりも利便性が低下する
3．変わらない	

（2）上記に示したルート案への変更による、ご自身の「ちょこバス」の利用頻度についてお答えください。

1．変更によって利用頻度は増加すると思う	2．変更によって利用頻度は減少すると思う
3．変更によって利用頻度は変わらない	4．現在も変更後も利用しない

問6 東大和市内のバス交通についてお聞きします

（1）「ちょこバス」や路線バスなどのバス交通について、利用が増加するために求める条件を3つまで選んでください。

1．利用しやすい運行ルート	2．運行本数の増加（運行間隔を短くする）
3．終発の時間が遅くなる	4．始発の時間が早くなる
5．定時性の向上（ダイヤに正確な運行）	6．バス停環境の向上（ベンチや屋根の設置）
7．車両環境の向上（バリアフリー化、座席増加等）	8．行き先などの案内がわかりやすくなる
9．鉄道との乗り継ぎの向上	

（2）東大和市内のバス交通をよりよくするために、ご意見がありましたらご自由にお書きください。

5

問7 あなた自身・あなたの世帯についてお聞きします

（1）性別をお答えください。

1．男性　　2．女性

（2）年齢をお答えください。

満（　　）歳

（3）ご職業等をお答えください。

1．学生　　2．会社員・公務員　　3．会社・団体役員
4．自営業　　5．パート・アルバイト　　6．専業主婦・主夫
7．無職　　8．その他（　　）

（4）ご自宅の郵便番号をお答えください。

2 0 7 ― □ □ □ □

（5）運転免許の有無をお答えください。

1．自動車運転免許　　2．二輪車運転免許（原付のみ含む）
3．持っていない

（6）あなたは日常的に自動車の運転を行いますか。

1．運転をする　　2．たまに運転をする
3．運転はしない

（7）あなたの世帯での自動車等の保有台数をお答えください。

1．自動車　（　　）台
2．バイク・原付（　　）台
3．自転車　（　　）台
4．持っていない

（8）あなたの世帯の人数をお答えください。

ご自身含めて（　　）人

アンケートは以上で終了です。ご協力ありがとうございました。
調査票は、同封の返信用封筒に入れて、平成 25 年 8 月 25 日（日）までに、
お近くの郵便ポストに投函してください。（切手は不要です）

6

＜返信用封筒＞

平成25年東大和市における公共交通に関する
アンケート調査　郵送提出用封筒

料金受取人払郵便

武蔵村山局
承　認
８２

差出有効期間
平成25年 9月
20日まで

切手不要

郵送提出用封筒

２０７８７９０

東京都 東大和市 中央三丁目 九三〇番地
東大和市 都市建設部 都市計画課 計画調整係

東大和市における公共交通に関する
アンケート調査担当

行

※平成25年8月25日までに郵便ポストへご投函ください。

ご質問がありましたら下記にご連絡ください。

【連絡先】
東大和市 都市建設部 都市計画課 計画調整係
電話　０４２－５６３－２１１１ 内線１２５６

3.2　調査の実施

東大和市に居住する 15 歳以上の男女を対象に、調査票 2,000 部を郵送で配布回収を行った。実施期間は以下に示す概ね 2 週間とした。

a.　調査対象

調査対象：東大和市に居住する 15 歳以上の男女

配布票数：2,000 部

b.　調査方法

郵送配布、郵送回収により実施

c.　調査期間

アンケート配布日：平成 25 年 8 月 8 日（木）

アンケート回収期限：平成 25 年 8 月 25 日（日）

3.3　集計

3.3.1　アンケートの回収状況

アンケート回収数は 723 票であり、回収率は 36.2%であった。

回収数	723 票
回収率	36.2%

3.3.2　集計の実施

回収した調査票を入力し集計をおこなった。

なお、集計項目は、単純集計、クロス集計（居住地区（都市マスタープランでの区域、郵便番号）及び年齢階層）を行った。

なお、実際の集計結果については、3.4 解析にグラフ等とあわせて示す。

3.4　解析

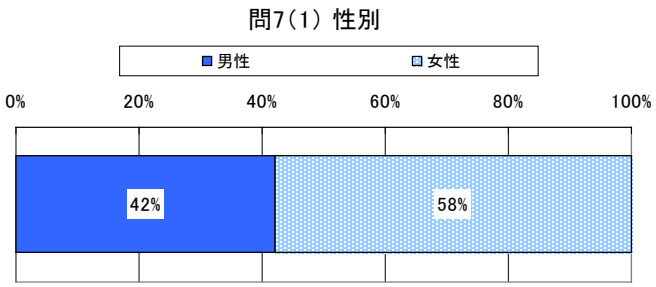
3.3 で行った集計結果をもとに、グラフ化・図化を行いその結果を以降に示す。

3.4.1　アンケートの単純集計

1）回答者について

a.　性別

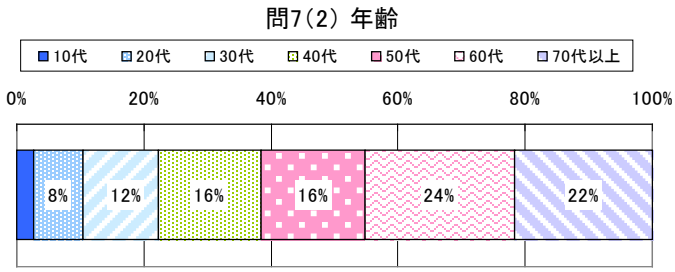
・回答者の性別は、男性が 42%、女性が 58%である。



	回答数（人）	割合（%）
男性	302	42%
女性	415	58%
合計	717	100%

b.　年齢

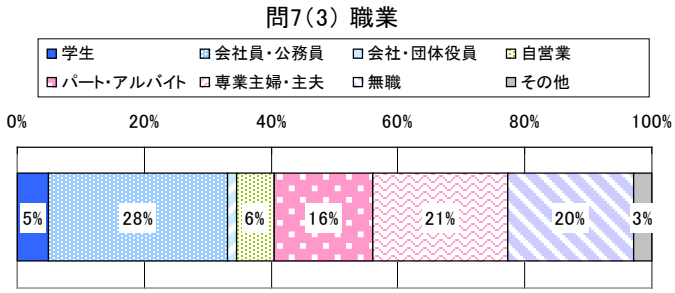
・年齢では 60 代以上が 40%以上を占めており、20 代以下は 10%程度である。



	回答数（人）	割合（%）
10代	19	3%
20代	55	8%
30代	84	12%
40代	114	16%
50代	116	16%
60代	167	24%
70代以上	154	22%
合計	709	100%

c.　職業

・職業をみると、会社員・公務員が最も多く 30%程度を占めており、次いで専業主婦・主夫が 21%となっている。

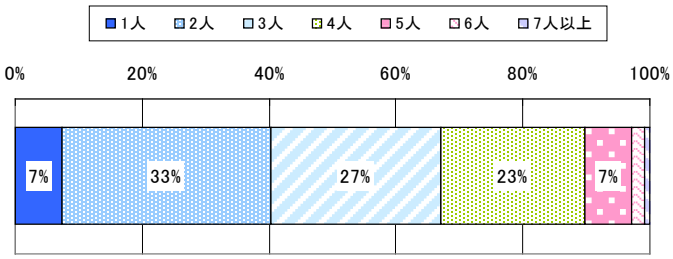


	回答数（人）	割合（%）
学生	35	5%
会社員・公務員	202	28%
会社・団体役員	11	2%
自営業	42	6%
パート・アルバイト	111	16%
専業主婦・主夫	152	21%
無職	143	20%
その他	20	3%
合計	716	100%

d.　世帯人数

・家族構成をみると、2 人世帯が最も多く 33%、次いで 3 人世帯が 27%となっている。5 人以上は 10%程度である。

問7(8) 世帯人数

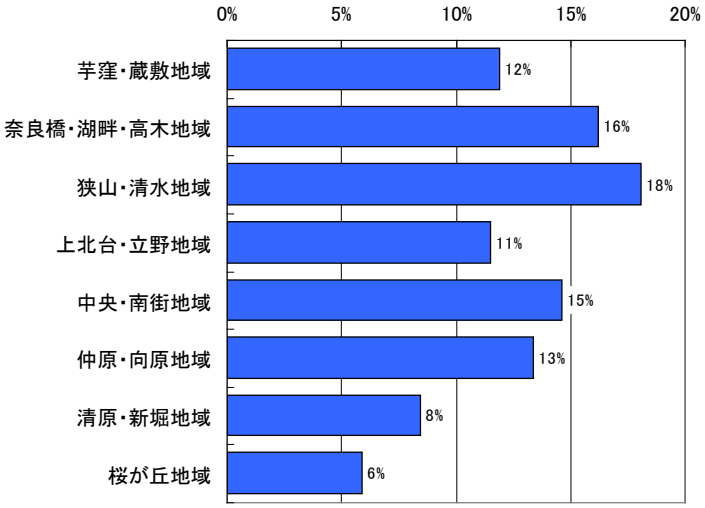


	回答数(人)	割合(%)
1人	52	7%
2人	235	33%
3人	190	27%
4人	162	23%
5人	53	7%
6人	14	2%
7人以上	6	1%
合計	712	100%

e.　居住地

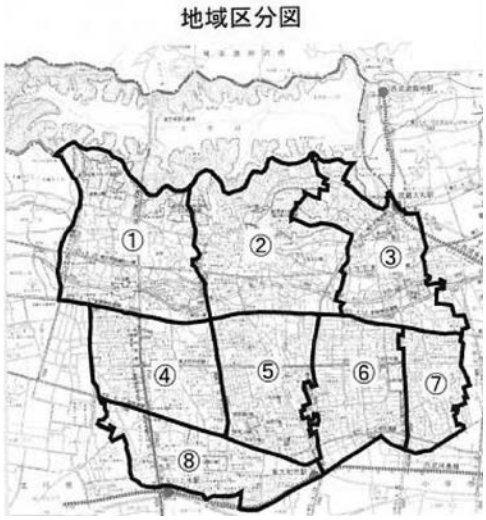
・回答者の居住地をみると、狭山・清水地区の居住者が多く、次いで奈良橋・湖畔・高木地区となっている。

問7(4) 回答者の居住地



居住地域	回答数(人)	割合(%)
芋窪・蔵敷地域	83	12%
奈良橋・湖畔・高木地域	113	16%
狭山・清水地域	126	18%
上北台・立野地域	80	11%
中央・南街地域	102	15%
仲原・向原地域	93	13%
清原・新堀地域	59	8%
桜が丘地域	41	6%
合計	697	100%

地域区分図



①芋窪・蔵敷地域
②奈良橋・湖畔・高木地域
③狭山・清水地域
④上北台・立野地域
⑤中央・南街地域
⑥仲原・向原地域
⑦清原・新堀地域
⑧桜が丘地域

出典：東大和市都市計画マスタープラン

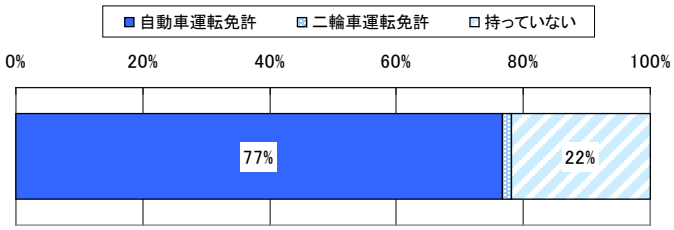
f.　自動車免許・自動車所有の状況

・免許の保有状況をみると、80%程度の人が自動車運転免許を所有している。

・自動車の運転の有無をみると、約半数が自ら日常的に運転をしており、たまに運転するを含めると60%以上となる。

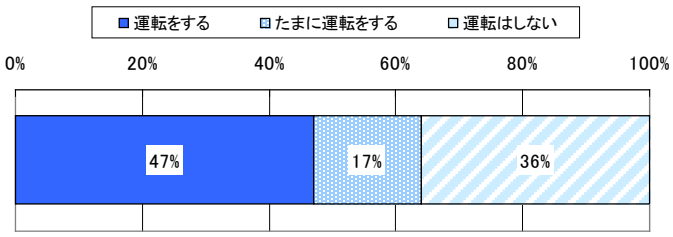
・車両の保有状況をみると、回答者世帯の80%以上が自動車を保有しており、自転車も72%と多くなっている。また、全回答者世帯あたりの平均保有台数をみると、自動車は1.18台、自転車が1.77台となっている。

問7(5) 免許証の有無



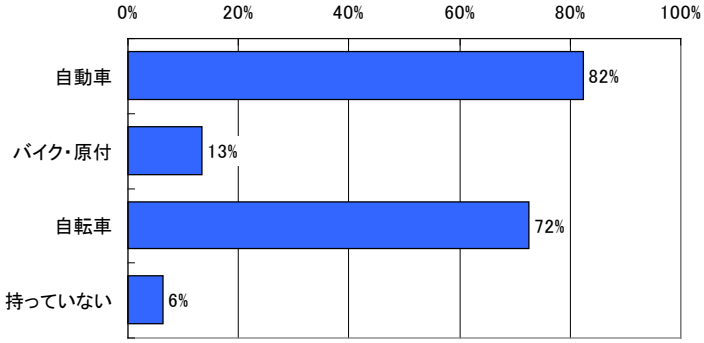
	回答数(人)	割合(%)
自動車運転免許	549	77%
二輪車運転免許	10	1%
持っていない	157	22%
合計	716	100%

問7(6) 車の運転の有無



	回答数(人)	割合(%)
運転をする	325	47%
たまに運転をする	118	17%
運転はしない	249	36%
合計	692	100%

問7(7) 車両の保有状況



※全回答者数に対する割合

＜車両の保有状況＞

	回答数(人)	割合(%)
自動車	596	82%
バイク・原付	97	13%
自転車	524	72%
持っていない	45	6%

＜全回答者世帯あたりの平均保有台数＞

	平均台数(台)
自動車	1.18
バイク・原付	0.17
自転車	1.77

＜参考：自動車平均保有台数＞

	乗用車保有台数	世帯数	平均保有台数
23区	1,641,378	4,487,407	0.366
市部	1,051,445	1,841,055	0.571
東大和市	23,858	35,819	0.666

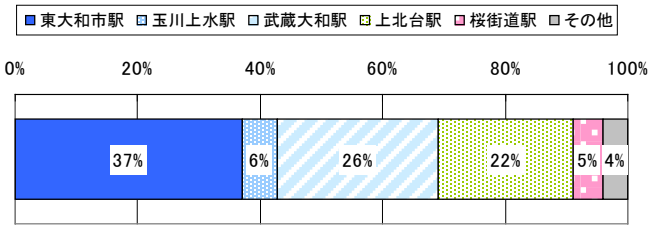
乗用車保有台数：東京都統計年報（平成23年度末データ）
世帯数：住民基本台帳による東京都の世帯と人口（平成24年１月）

2）普段の移動手段について

a.　最寄駅

・東大和駅市駅が最寄り駅との回答が多く 37%を占めている。次いで、武蔵大和駅、上北台駅となっている。

問1　最寄駅



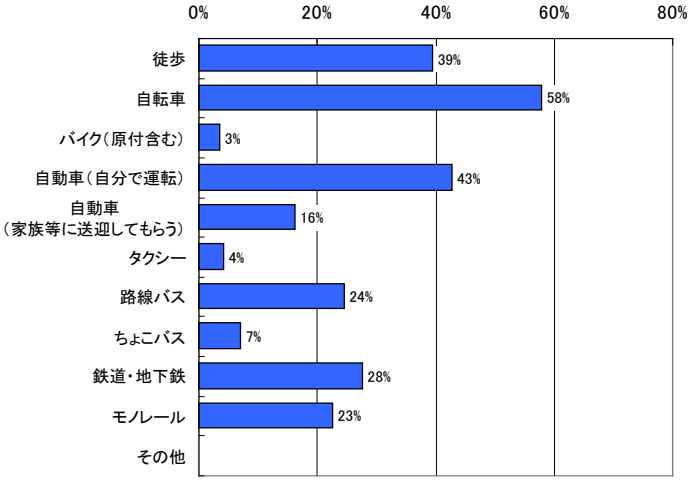
	回答数（人）	割合（%）
東大和市駅	262	37%
玉川上水駅	40	6%
武蔵大和駅	185	26%
上北台駅	156	22%
桜街道駅	35	5%
その他	28	4%
合計	706	100%

b.　普段の移動手段

・普段の移動手段をみると、自転車を利用している割合が最も多く 60%近くなっている。次いで、自動車（自分で運転）、徒歩が 40%程度である。

・公共交通の利用割合はどれも 30%以下となっており、ちょこバスは 7%である。

問1(2) 普段の移動手段



	回答数	割合（%）
徒歩	285	39%
自転車	419	58%
バイク（原付含む）	25	3%
自動車（自分で運転）	309	43%
自動車（家族等に送迎してもらう）	117	16%
タクシー	30	4%
路線バス	177	24%
ちょこバス	50	7%
鉄道・地下鉄	200	28%
モノレール	163	23%
その他	2	0%

※交通手段のうち、よく利用するもの 3 つまで回答。
※全回答者数に対する割合。

3) 普段の外出行動について

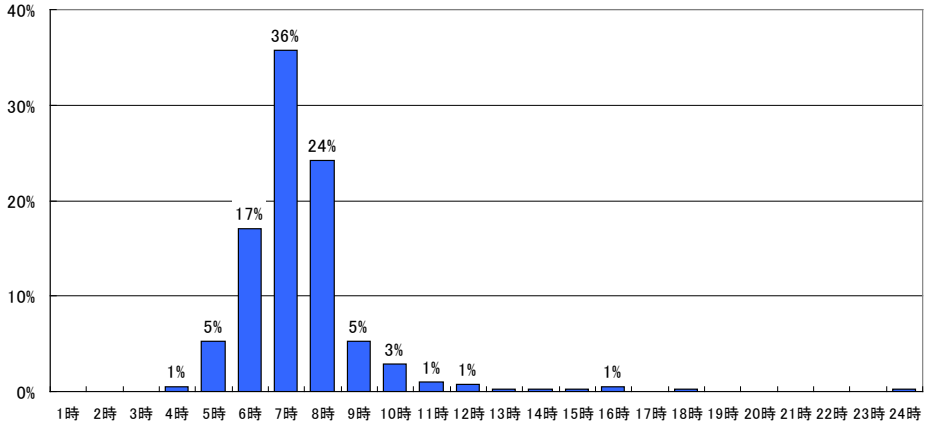
① 通勤・通学時の外出行動について

a. 通勤・通学時の出発時刻・帰宅時刻

・通勤・通学時の出発時間は 7 時台が最も多く、帰宅時間では 18 時台が最も多い。

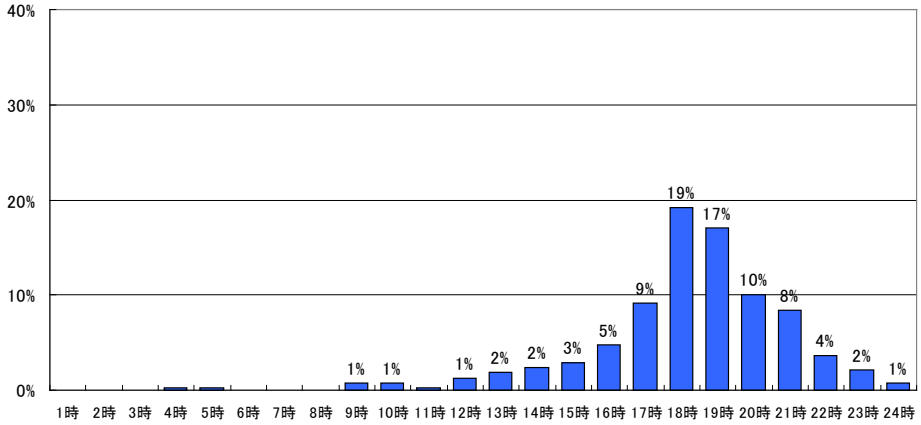
・出発時刻は 7 時台を中心に集中しているが、帰宅時間はばらけている。

問2(1)① 通勤･通学出発時刻



	回答数	割合(%)
1時	0	0%
2時	0	0%
3時	0	0%
4時	2	1%
5時	20	5%
6時	65	17%
7時	136	36%
8時	92	24%
9時	20	5%
10時	11	3%
11時	4	1%
12時	3	1%
13時	1	0%
14時	1	0%
15時	1	0%
16時	2	1%
17時	0	0%
18時	1	0%
19時	0	0%
20時	0	0%
21時	0	0%
22時	0	0%
23時	0	0%
24時	1	0%

問2(1)① 通勤･通学帰宅時刻



	回答数	割合(%)
1時	0	0%
2時	0	0%
3時	0	0%
4時	1	0%
5時	1	0%
6時	0	0%
7時	0	0%
8時	0	0%
9時	3	1%
10時	3	1%
11時	1	0%
12時	5	1%
13時	7	2%
14時	9	2%
15時	11	3%
16時	18	5%
17時	35	9%
18時	73	19%
19時	65	17%
20時	38	10%
21時	32	8%
22時	14	4%
23時	8	2%
24時	3	1%

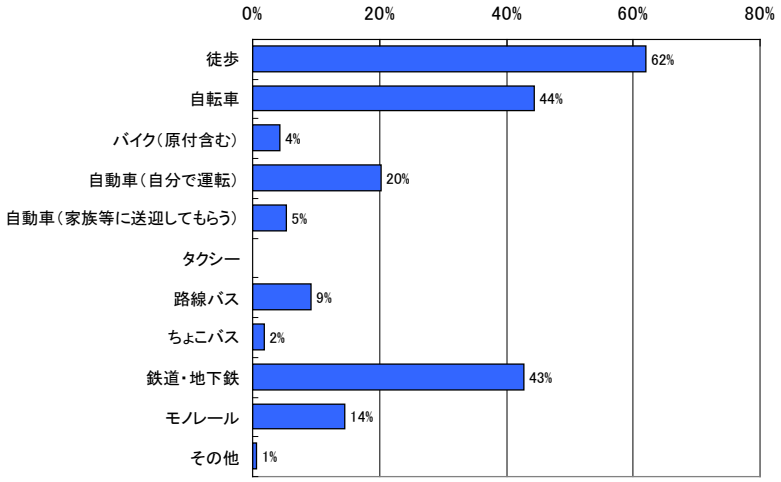
※通勤・通学を行っている回答者に対する割合

b.　通勤・通学時の移動手段

・通勤・通学時の移動手段をみると、徒歩の割合が最も多く 62%となっている。次いで、自転車が 44%、鉄道・地下鉄が 43%である。自動車（自分で運転）も 20%存在する。

・また、代表交通手段でみると、鉄道・地下鉄の割合が最も多く 38%、次いで自転車が 21%、自動車が 19%となっている。

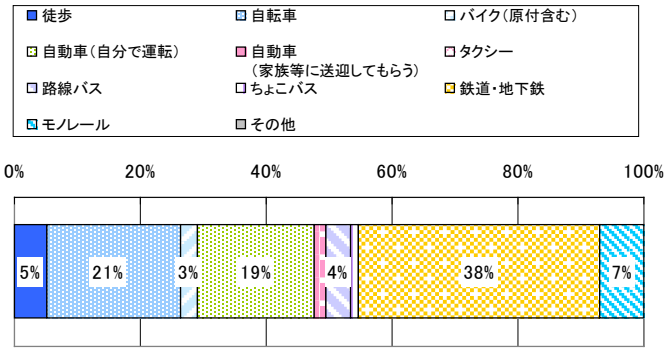
問2(1)② 通勤･通学移動手段



	回答数	割合(%)
徒歩	236	62%
自転車	169	44%
バイク(原付含む)	16	4%
自動車(自分で運転)	77	20%
自動車(家族等に送迎してもらう)	20	5%
タクシー	0	0%
路線バス	35	9%
ちょこバス	7	2%
鉄道･地下鉄	163	43%
モノレール	55	14%
その他	2	1%

※通勤・通学を行っている回答者に対する割合

問2(1)② 通勤･通学移動手段(代表交通手段)



	回答数	割合(%)
徒歩	19	5%
自転車	79	21%
バイク(原付含む)	10	3%
自動車(自分で運転)	69	19%
自動車(家族等に送迎してもらう)	7	2%
タクシー	0	0%
路線バス	15	4%
ちょこバス	4	1%
鉄道･地下鉄	143	38%
モノレール	26	7%
その他	0	0%
合計	372	100%

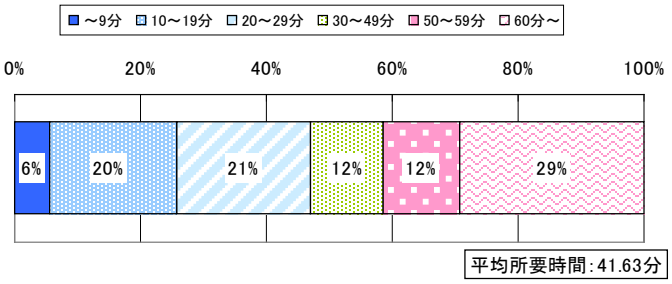
＜交通手段優先度＞

①9. 鉄道・地下鉄　②10. モノレール　③7. 路線バス
④8. ちょこバス　⑤4. 自動車（自分で運転）　⑥5. 自動車（家族等に送迎してもらう）
⑦6. タクシー　⑧3. バイク（原付含む）　⑨2. 自転車
⑩1. 徒歩　⑪11. その他

c.　通勤・通学移動による所要時間

・移動時間をみると、60 分以上かかっている割合が 29%と最も多くなっている。

問2(1)② 通勤・通学移動による所要時間



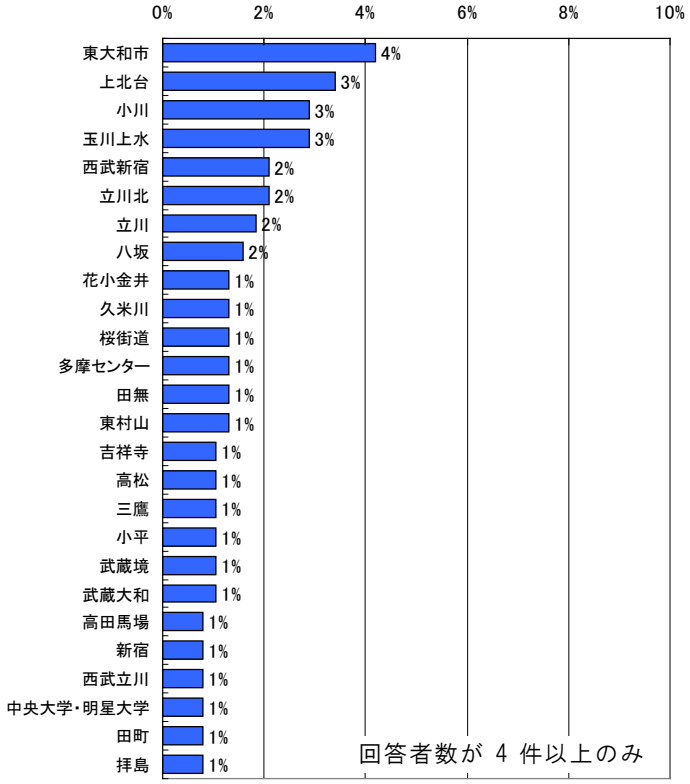
	回答数	割合(%)
～9分	19	6%
10～19分	68	20%
20～29分	72	21%
30～49分	39	12%
50～59分	41	12%
60分～	99	29%
合計	338	100%

※所要時間の合計で集計

d.　通勤・通学先の最寄駅

・通勤・通学先の最寄駅は、東大和市駅がもっとも多く、次いで上北台・小川・玉川上水となっている。

問2(1)③ 通勤・通学先最寄駅

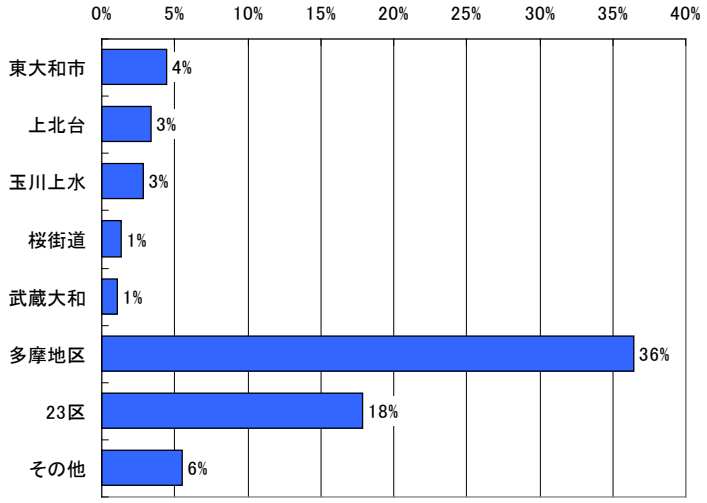


※通勤・通学を行っている回答者に対する割合

通勤・通学先の最寄駅の地区別集計

・通勤・通学先最寄駅を地区別でみると、多摩地区が最も多く 36%、次いで 23 区が 18%となっている。

問2(1)③ 通勤・通学先最寄駅(地区別)



※通勤・通学を行っている回答者に対する割合

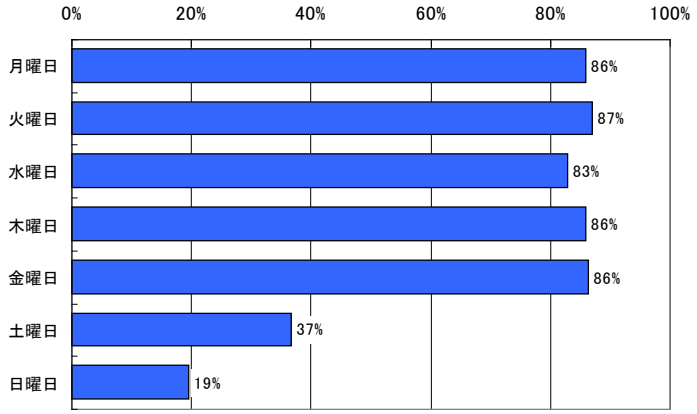
	回答数	割合(%)
東大和市	17	4%
上北台	13	3%
玉川上水	11	3%
桜街道	5	1%
武蔵大和	4	1%
多摩地区	139	36%
23区	68	18%
その他	21	6%

e. 通勤・通学の曜日

・通勤・通学を行っている曜日をみると、平日は 90%近くの人が移動をしている。

・土曜日、日曜日は平日に比べて少なくなっており、それぞれ約 40%、20%である。

問2(1)④ 通勤・通学の曜日



※通勤・通学を行っている回答者に対する割合

	回答数	割合(%)
月曜日	327	86%
火曜日	331	87%
水曜日	316	83%
木曜日	327	86%
金曜日	329	86%
土曜日	140	37%
日曜日	74	19%

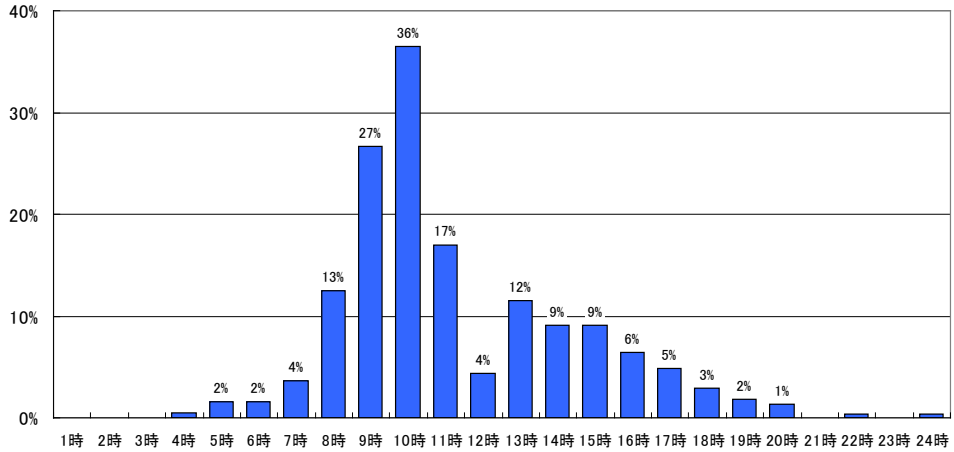
② 私事での外出行動について

a. 私事外出の出発時刻・帰宅時刻

・私事外出時の出発時間をみると、10 時台がもっとも多く 36%であり、次いで 9 時台が 27%である。

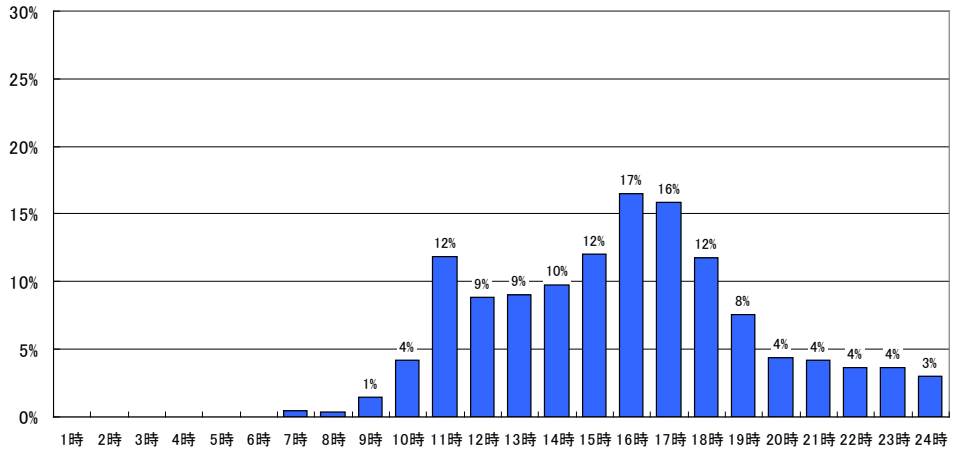
・帰宅時間では、16 時台が最も多くなっているが、出発時間と比べると特定の時間帯に集中するのではなくばらけている。

問2(2)① 出発時刻



	回答数	割合(%)
1時	0	0%
2時	0	0%
3時	0	0%
4時	3	0%
5時	10	2%
6時	10	2%
7時	23	4%
8時	78	13%
9時	166	27%
10時	227	36%
11時	106	17%
12時	27	4%
13時	72	12%
14時	57	9%
15時	57	9%
16時	40	6%
17時	30	5%
18時	18	3%
19時	11	2%
20時	8	1%
21時	0	0%
22時	2	0%
23時	0	0%
24時	2	0%

問2(2)① 帰宅時刻



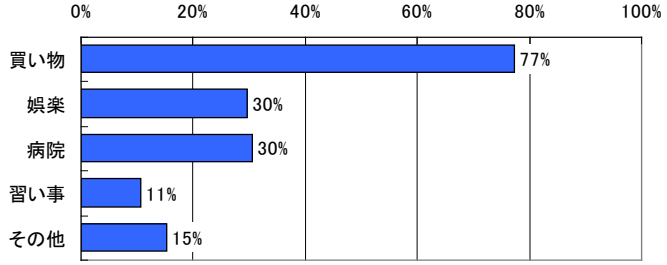
※私事外出を行っている回答者に対する割合

	合計	割合(%)
1時	0	0%
2時	0	0%
3時	0	0%
4時	0	0%
5時	0	0%
6時	0	0%
7時	3	0%
8時	2	0%
9時	9	1%
10時	26	4%
11時	74	12%
12時	55	9%
13時	56	9%
14時	61	10%
15時	75	12%
16時	103	17%
17時	99	16%
18時	73	12%
19時	47	8%
20時	27	4%
21時	26	4%
22時	23	4%
23時	23	4%
24時	19	3%

b.　私事外出の目的

・私事外出の目的をみると、買い物が多く 77%となっている。また、娯楽、病院での移動がそれぞれ 30%程度となっている。

問2(2)② 私事外出の目的



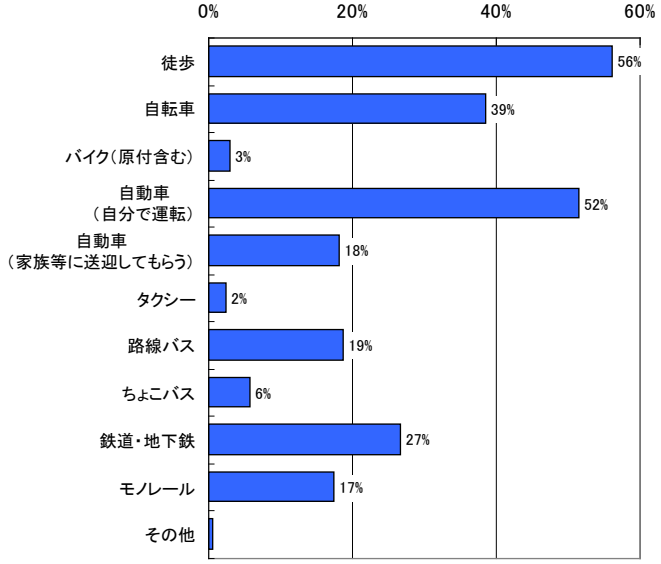
	回答数	割合(%)
買い物	482	77%
娯楽	185	30%
病院	190	30%
習い事	67	11%
その他	95	15%

c.　私事外出の移動手段

・私事外出時の移動手段をみると、徒歩の割合が最も多く 56%であり、次いで自動車（自分で運転）が 52%である。

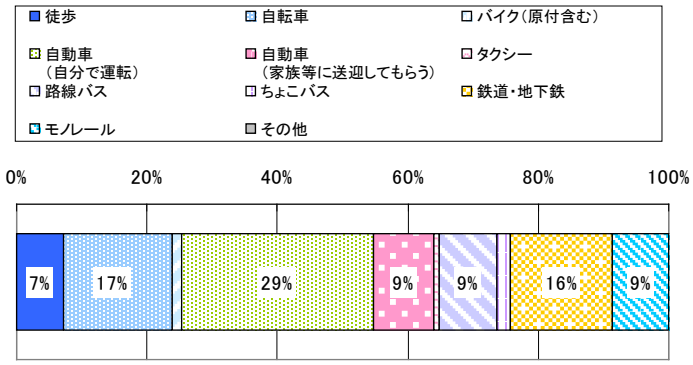
・代表交通手段では、自動車（自分で運転）の割合が最も多く 29%であり、次いで、自転車が 17%である。

問2(2)③ 私事外出の移動手段



	回答数	割合(%)
徒歩	349	56%
自転車	240	39%
バイク(原付含む)	18	3%
自動車(自分で運転)	321	52%
自動車(家族等に送迎してもらう)	113	18%
タクシー	15	2%
路線バス	117	19%
ちょこバス	36	6%
鉄道・地下鉄	166	27%
モノレール	108	17%
その他	3	0%

問2(2)③ 私事外出の移動手段(代表交通手段)

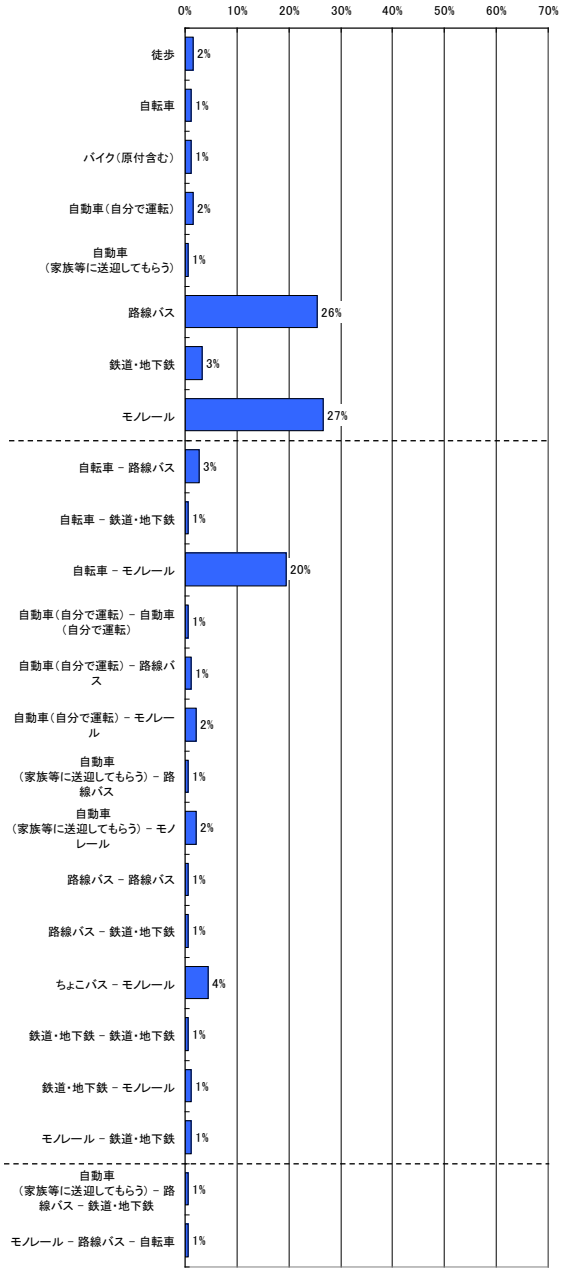


	回答数	割合(%)
徒歩	72	7%
自転車	165	17%
バイク(原付含む)	14	1%
自動車(自分で運転)	293	29%
自動車(家族等に送迎してもらう)	92	9%
タクシー	8	1%
路線バス	89	9%
ちょこバス	20	2%
鉄道・地下鉄	155	16%
モノレール	85	9%
その他	1	0%
合計	994	100%

立川駅までの移動手段

・立川駅およびその周辺駅までの通勤・通学、私事での移動時の交通手段をみると、路線バスでの移動とモノレールでの移動している方が約 30%程度であった。
・ちょこバスの利用はちょこバスとモノレールを使って移動している方が 4%であった。

立川駅およびその周辺駅までの移動手段



移動手段1	移動手段2	移動手段3	回答数	割合(%)
徒歩			3	2%
自転車			2	1%
バイク(原付含む)			2	1%
自動車(自分で運転)			3	2%
自動車(家族等に送迎してもらう)			1	1%
路線バス			47	26%
鉄道・地下鉄			6	3%
モノレール			49	27%
自転車	路線バス		5	3%
自転車	鉄道・地下鉄		1	1%
自転車	モノレール		36	20%
自動車(自分で運転)	自動車(自分で運転)		1	1%
自動車(自分で運転)	路線バス		2	1%
自動車(自分で運転)	モノレール		4	2%
自動車(家族等に送迎してもらう)	路線バス		1	1%
自動車(家族等に送迎してもらう)	モノレール		4	2%
路線バス	路線バス		1	1%
路線バス	鉄道・地下鉄		1	1%
ちょこバス	モノレール		8	4%
鉄道・地下鉄	鉄道・地下鉄		1	1%
鉄道・地下鉄	モノレール		2	1%
モノレール	鉄道・地下鉄		2	1%
自動車(家族等に送迎してもらう)	路線バス	鉄道・地下鉄	1	1%
モノレール	路線バス	自転車	1	1%
合計			184	100%

※JR 立川駅、モノレール立川南駅、立川北駅での集計

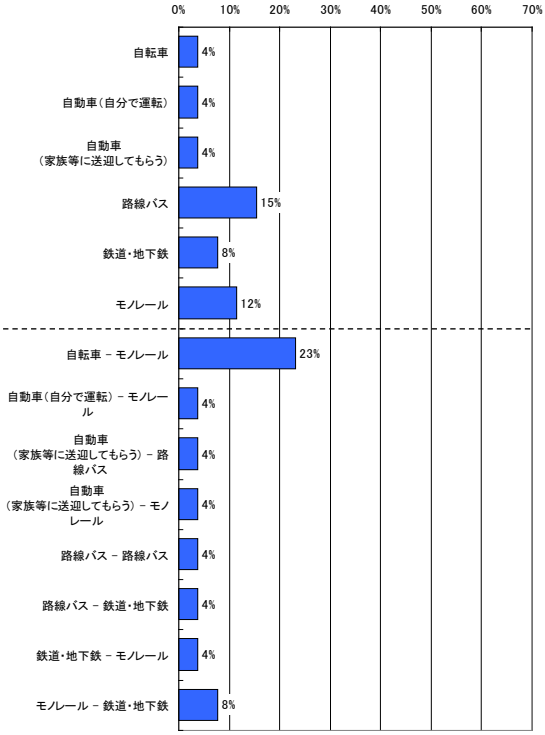
※端末手段徒歩は表示していない。

＜通勤・通学時＞

・通勤・通学時の移動手段でみると、自転車・モノレールでの移動が最も多く、次いで路線バスとなっている。

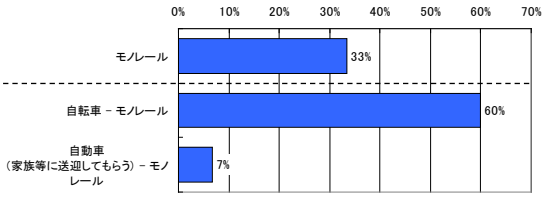
・立川北駅、立川南駅まででは、モノレールのみの割合が高い。

立川駅までの通勤・通学移動手段



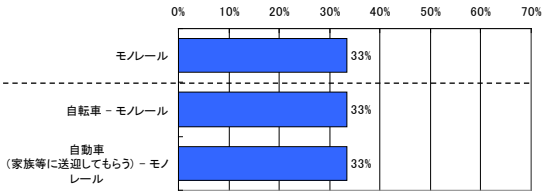
移動手段1	移動手段2	回答数	割合（%）
自転車		1	4%
自動車（自分で運転）		1	4%
自動車（家族等に送迎してもらう）		1	4%
路線バス		4	15%
鉄道・地下鉄		2	8%
モノレール		3	12%
自転車	モノレール	6	23%
自動車（自分で運転）	モノレール	1	4%
自動車（家族等に送迎してもらう）	路線バス	1	4%
自動車（家族等に送迎してもらう）	モノレール	1	4%
路線バス	路線バス	1	4%
路線バス	鉄道・地下鉄	1	4%
鉄道・地下鉄	モノレール	1	4%
モノレール	鉄道・地下鉄	2	8%
合計		26	100%

立川北駅までの通勤・通学移動手段



移動手段1	移動手段2	回答数	割合（%）
モノレール		5	33%
自転車	モノレール	9	60%
自動車（家族等に送迎してもらう）	モノレール	1	7%
合計		15	100%

立川南駅までの通勤・通学移動手段



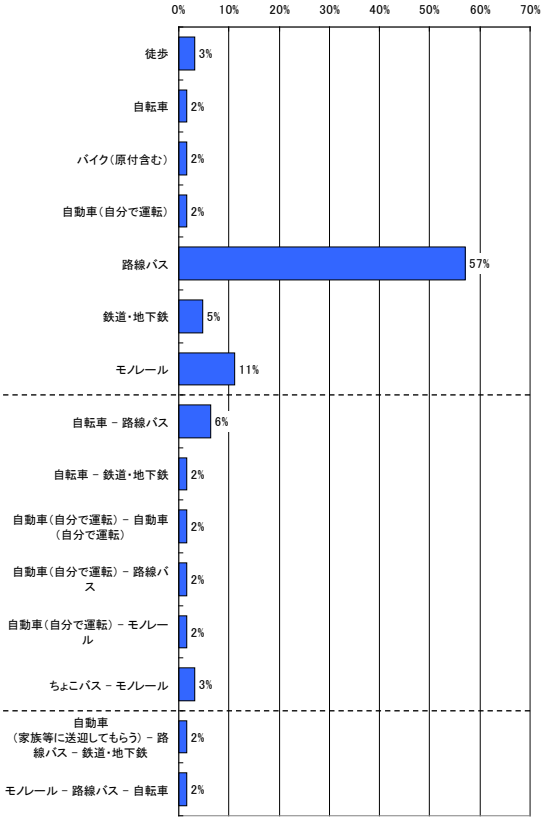
移動手段1	移動手段2	回答数	割合（%）
モノレール		1	33%
自転車	モノレール	1	33%
自動車（家族等に送迎してもらう）	モノレール	1	33%
合計		3	100%

＜私事外出時＞

・私事外出の場合でみると、立川駅までは路線バスを利用している割合が最も多く、60%近くを占めている。

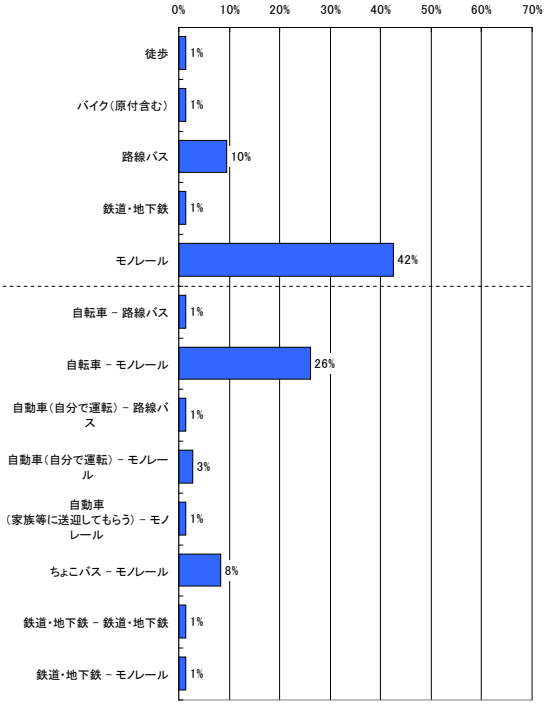
・　立川北駅、立川南駅まででみると、モノレールのみの割合が高くなる。

立川駅までの私事外出の移動手段



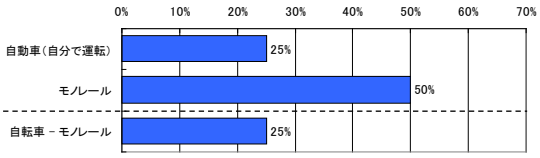
移動手段1	移動手段2	移動手段3	回答数	割合(%)
徒歩			2	3%
自転車			1	2%
バイク(原付含む)			1	2%
自動車(自分で運転)			1	2%
路線バス			36	57%
鉄道・地下鉄			3	5%
モノレール			7	11%
自転車	路線バス		4	6%
自転車	鉄道・地下鉄		1	2%
自動車(自分で運転)	自動車(自分で運転)		1	2%
自動車(自分で運転)	路線バス		1	2%
自動車(自分で運転)	モノレール		1	2%
ちょこバス	モノレール		2	3%
自動車(家族等に送迎してもらう)	路線バス	鉄道・地下鉄	1	2%
モノレール	路線バス	自転車	1	2%
合計			63	100%

立川北駅までの私事外出の移動手段



移動手段1	移動手段2	回答数	割合(%)
徒歩		1	1%
バイク(原付含む)		1	1%
路線バス		7	10%
鉄道・地下鉄		1	1%
モノレール		31	42%
自転車	路線バス	1	1%
自転車	モノレール	19	26%
自動車(自分で運転)	路線バス	1	1%
自動車(自分で運転)	モノレール	2	3%
自動車 (家族等に送迎してもらう)	モノレール	1	1%
ちょこバス	モノレール	6	8%
鉄道・地下鉄	鉄道・地下鉄	1	1%
鉄道・地下鉄	モノレール	1	1%
合計		73	100%

立川南駅までの私事外出の移動手段

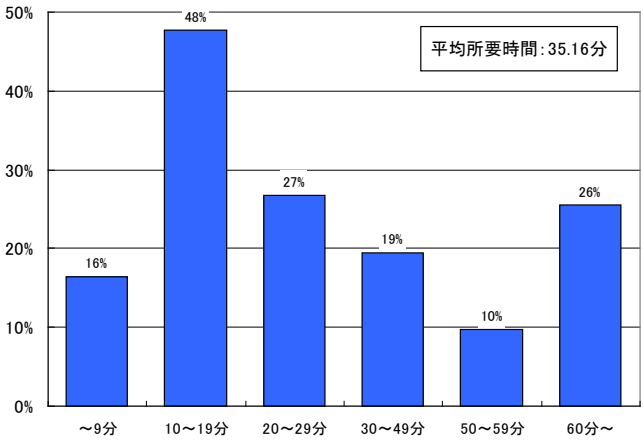


移動手段1	移動手段2	回答数	割合(%)
自動車(自分で運転)		1	25%
モノレール		2	50%
自転車	モノレール	1	25%
合計		4	100%

d.　私事外出による所要時間

・私事外出による所要時間をみると、10～19 分の割合が最も多く 48%であり、次いで 20～29 分が 27%、60 分～が 26%となっている。

問2(2)③ 私事外出による所要時間



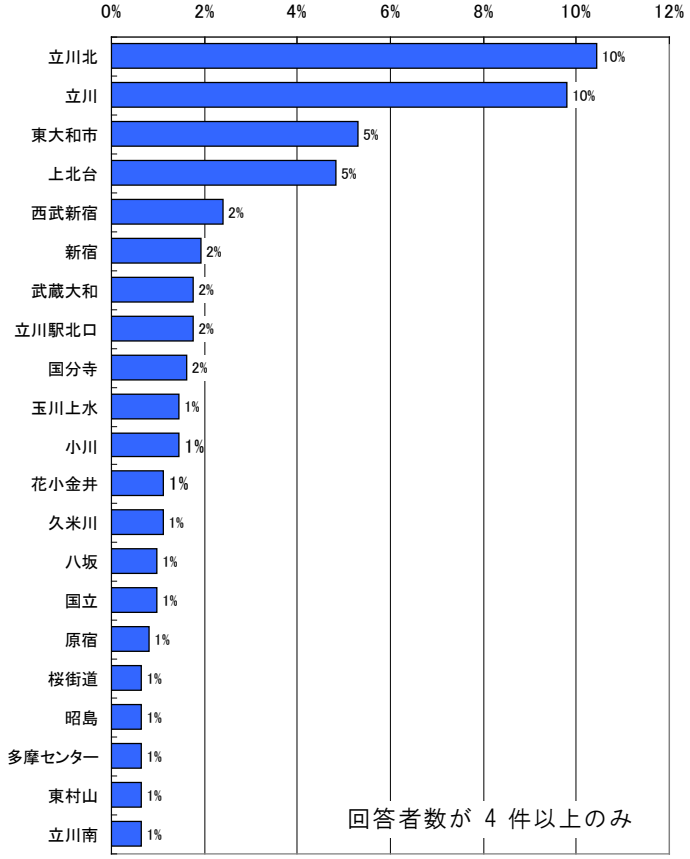
	回答数	割合(%)
～9分	102	16%
10～19分	297	48%
20～29分	167	27%
30～49分	121	19%
50～59分	61	10%
60分～	159	26%

※所要時間の合計で集計
※私事外出を行っている回答者に対する割合

e.　私事外出の目的地の最寄駅

・私事外出の目的地の最寄駅をみると、立川北駅、立川駅が多くなっており、次いで東大和市駅、上北台駅となっている。

問2(2)④ 私事外出の目的地の最寄駅名

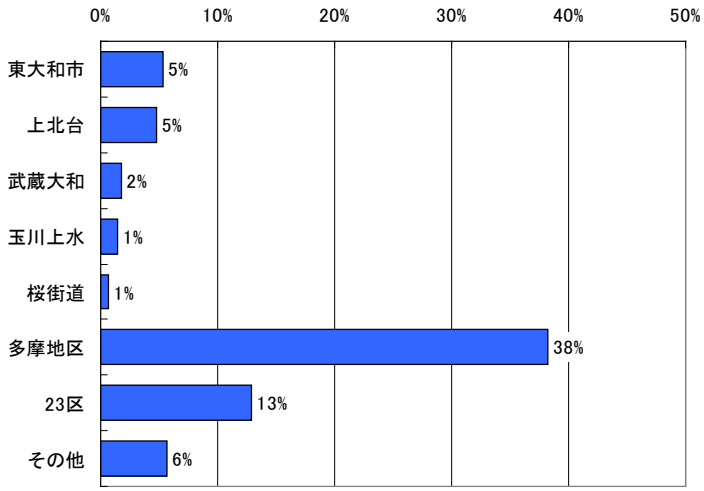


※私事外出を行っているに対する割合

私事外出の最寄駅の地区別集計

・私事外出の最寄駅を地区別でみると、多摩地区が最も多く 38%、次いで 23 区の 13%となっている。

問2(2)④ 私事外出の目的地の最寄駅名(地区別)



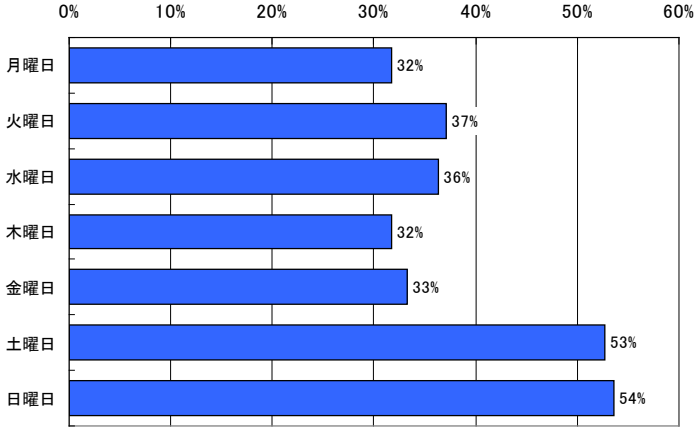
	回答数	割合(%)
東大和市	33	5%
上北台	30	5%
武蔵大和	11	2%
玉川上水	9	1%
桜街道	4	1%
多摩地区	238	38%
23区	80	13%
その他	35	6%

※私事外出を行っているに対する割合

f.　私事外出を行っている曜日

・私事外出を行うと回答した人のうち、半数以上は土曜日、日曜日に外出しており、平日は 40%程度となっている。

問2(2)⑤ 私事外出する曜日



	回答数	割合(%)
月曜日	198	32%
火曜日	231	37%
水曜日	226	36%
木曜日	198	32%
金曜日	207	33%
土曜日	328	53%
日曜日	334	54%

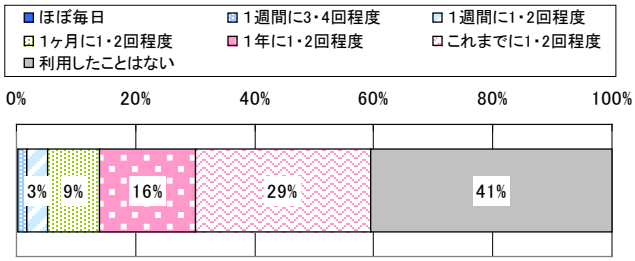
※私事外出を行っているに対する割合

4) ちょこバスについて

a. ちょこバスの利用頻度

・これまでのちょこバスの利用有無をみると、約 40%が利用したことがないと回答している。また、週に 1 回以上利用している割合は 10%以下である。

問3(1)ちょこバスの利用頻度

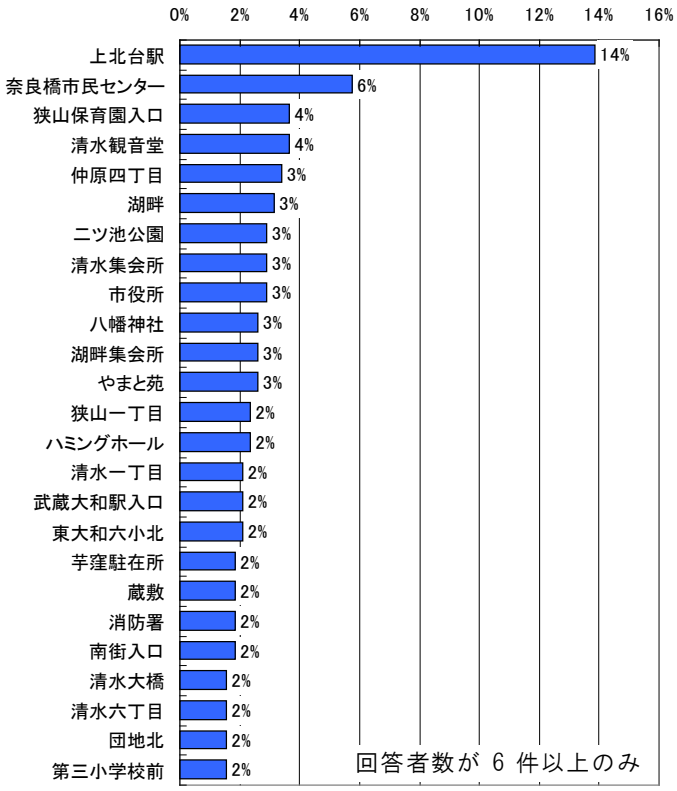


	回答数(人)	割合(%)
ほぼ毎日	2	0%
1週間に3・4回程度	11	2%
1週間に1・2回程度	25	3%
1ヶ月に1・2回程度	62	9%
1年に1・2回程度	115	16%
これまでに1・2回程度	210	29%
利用したことはない	290	41%
合計	715	100%

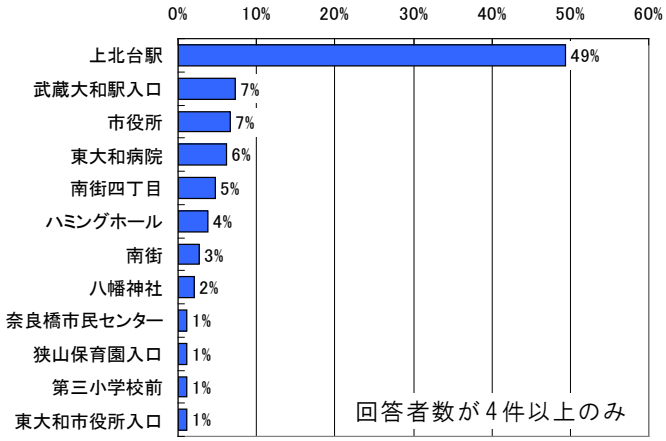
b. ちょこバスの利用バス停

・乗車、降車ともに上北台駅の利用が多く、次いで、乗車は奈良橋市民センター、降車は武蔵大和駅入口、市役所となっている。

問3(2)利用するバス停(乗車)



問3(2)利用するバス停(降車)



※乗車・降車バス停を回答した回答者に対する割合

バス停ＯＤ表

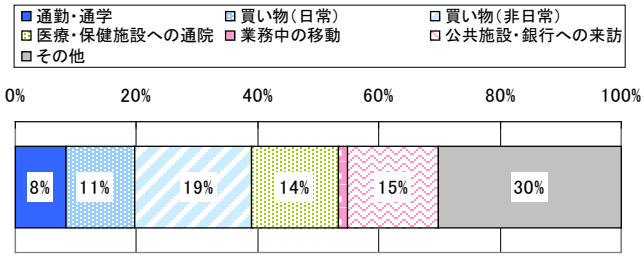
乗車＼降車	0 上北台駅	1 四ツ街道	2 芋窪郵便局	3 芋窪駐在所	4 芋窪	5 蔵敷	6 八幡神社	7 奈良橋市民センター	8 奈良橋川	9 二ツ池公園	10 東大和公園入口	11 湖畔集会所	12 湖畔	13 狭山一丁目	14 狭山保育園入口	15 やまと苑	16 清水一丁目	17 清水観音堂	18 武蔵大和駅入口	19 清水集会所	20 庚申街道	21 清水大橋	22 上砂台	23 清水六丁目	24 団地北	25 東京街道団地中央	26 東京街道団地東	27 新堀一丁目	28 第三小学校前	29 水動緑地	30 上仲原公園東	31 けやき通り	32 東大和六小北	33 江戸街道	34 消防署	35 仲原三丁目	36 仲原四丁目	37 都営向原アパート	38 ハミングホール	39 南街四丁目	40 南街通り	41 南街入口	42 東大和病院	43 中央二丁目	44 東大和市役所入口	45 市役所	46 都立東大和高校南	47 いちょう通り	48 東大和グリーンタウン	49 南街	50 市民体育館	51 桜が丘団地北	52 丸山台	53 桜街道	54 桜街道駅	55 上北台団地東	56 中北台	57 芝中団地西	58 東大和七小北	59 蔵敷公民館	60 東大和中央	61 南街三丁目	62 みのり福祉園北	63 東大和八小北	64 東大和四中南	合計
0 上北台駅	1			1	1	1	2	2				2	1	1	1				3	2		1	1								1	1					1	1	2	4			4		1	2			2	4										1						44
1 四ツ街道																																																																	0
2 芋窪郵便局																																																																	0
3 芋窪駐在所	3			1																																																										4
4 芋窪	1																																							1																										2
5 蔵敷	3																																									1	1																							5
6 八幡神社	9																																						1																											10
7 奈良橋市民センター	15																		1																				1							1																				18
8 奈良橋川	1																																																																	1
9 二ツ池公園	7								1										2							1																																								11
10 東大和公園入口																		1																								1																							2
11 湖畔集会所	4																		4																				2																											10
12 湖畔	9																		2																											1																				12
13 狭山一丁目	5																		2																								1			1																				9
14 狭山保育園入口	11																																																															1		12
15 やまと苑	5																		1					1																		1	1																								9
16 清水一丁目	6																												1																																					7
17 清水観音堂	7						1																	1																			2			1				1																13
18 武蔵大和駅入口	5																																							1						1																				7
19 清水集会所	5																																				1		1				1		1																					9
20 庚申街道	3																					1																																												4
21 清水大橋	5																																										1																							6
22 上砂台	2						1																																1				1																							5
23 清水六丁目	1																		1										1														1																							4
24 団地北																		1			1																					1							1		1														5
25 東京街道団地中央	1														1																																																			2
26 東京街道団地東																																											1							1																2
27 新堀一丁目	1																																							1			1			1																				4
28 第三小学校前																				1																		1						1	1																				4
29 水動緑地																												1		1																																			2
30 上仲原公園東	1																																													1				1																3
31 けやき通り	1																																										1																							2
32 東大和六小北	2							1																																2						1						1														7
33 江戸街道	1																		2																																															3
34 消防署	6																																							1																										7
35 仲原三丁目	3																																							1																										4
36 仲原四丁目	5																		3																					2										1																11
37 都営向原アパート	3																		1																																															4
38 ハミングホール	3																																							1						2						1														7
39 南街四丁目	1																																													1								1												3
40 南街通り																																													1																				1
41 南街入口	1															1			1																																															3
42 東大和病院																																																																	0
43 中央二丁目														1																																																			1
44 東大和市役所入口	1																																								1				1																					3
45 市役所	8																														1								1																											10
46 都立東大和高校南	3																																							1																										4
47 いちょう通り																																																																	0
48 東大和グリーンタウン																																													2																				2
49 南街	3																																						1																											4
50 市民体育館																												1																																					1
51 桜が丘団地北	1						1																																1							1					1															5
52 丸山台																																													3																				3
53 桜街道													1																										1			1																							3
54 桜街道駅														1																																																			1
55 上北台団地東																																																																	0
56 中北台																																																																	0
57 芝中団地西	1																																																																	1
58 東大和七小北	1							1																																																										2
59 蔵敷公民館																																																																	0
60 東大和中央																																													1																				1
61 南街三丁目	2																																																												1					3
62 みのり福祉園北	2																																																																	2
63 東大和八小北																																																																	0
64 東大和四中南						1																																1				1			1																				4
合計	159	0	0	2	1	1	6	4	1	0	0	2	1	2	4	1	0	0	25	2	1	3	1	2	0	1	0	0	4	0	3	1	0	0	0	0	2	1	13	16	1	2	20	0	4	23	0	0	2	9	1	3	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	328

31

c.　ちょこバスの利用目的

・利用目的では、買い物（非日常）が最も多く、次いで公共施設・銀行への来訪、医療・保健施設への通院となっている。

問3(3)利用目的



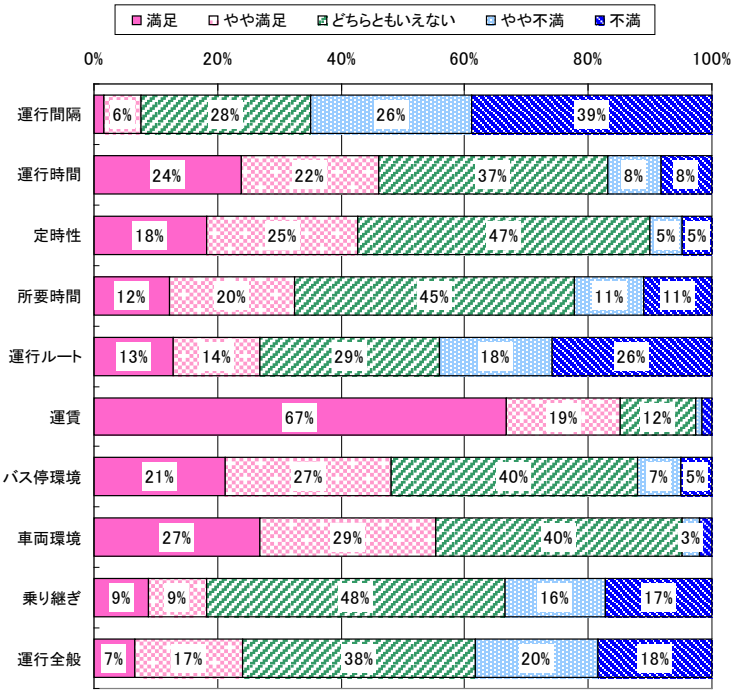
	回答数(人)	割合(%)
通勤・通学	35	8%
買い物(日常)	48	11%
買い物(非日常)	81	19%
医療・保健施設への通院	60	14%
業務中の移動	6	1%
公共施設・銀行への来訪	63	15%
その他	127	30%
合計	420	100%

d.　ちょこバスの満足度

・ちょこバスに対する満足度をみると、運行全般に対して満足している割合（満足、やや満足の合計）は、30%程度にとどまっている。

・運賃については、80%以上の方が満足（満足、やや満足の合計）としているが、一方で、運行間隔については、不満（不満、やや不満の合計）との回答が多く60%以上を占めている。

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度



回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	8	30	139	132	196	505
運行時間	118	110	184	42	41	495
定時性	89	120	231	25	24	489
所要時間	59	98	219	55	53	484
運行ルート	66	72	148	94	132	512
運賃	334	93	61	5	8	501
バス停環境	105	133	197	35	25	495
車両環境	132	140	195	14	10	491
乗り継ぎ	43	46	235	79	84	487
運行全般	33	86	186	98	91	494

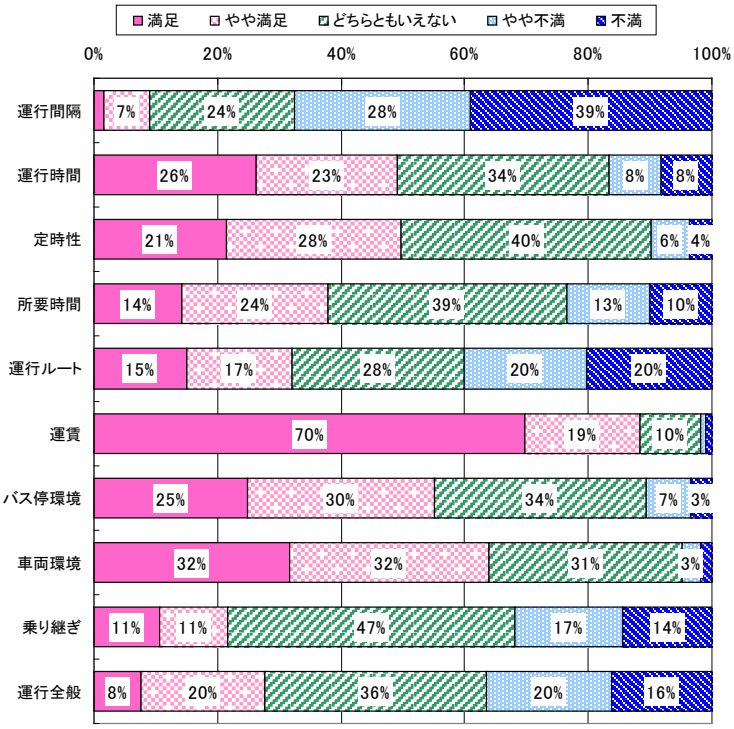
割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	2%	6%	28%	26%	39%	100%
運行時間	24%	22%	37%	8%	8%	100%
定時性	18%	25%	47%	5%	5%	100%
所要時間	12%	20%	45%	11%	11%	100%
運行ルート	13%	14%	29%	18%	26%	100%
運賃	67%	19%	12%	1%	2%	100%
バス停環境	21%	27%	40%	7%	5%	100%
車両環境	27%	29%	40%	3%	2%	100%
乗り継ぎ	9%	9%	48%	16%	17%	100%
運行全般	7%	17%	38%	20%	18%	100%

ちょこバスの利用の有無における運行使用に対する満足度

・ちょこバスの利用経験の有無によって満足度に大きな違いはみられない。

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
(ちょこバスを利用したことがある)



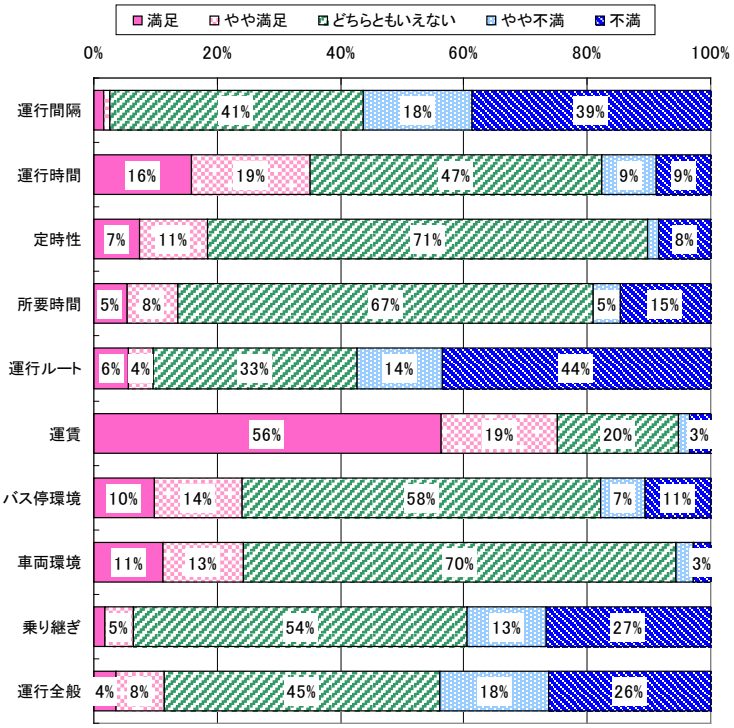
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	6	28	90	108	149	381
運行時間	99	86	129	32	31	377
定時性	81	107	153	23	14	378
所要時間	53	88	144	50	37	372
運行ルート	58	65	107	76	78	384
運賃	265	71	37	3	4	380
バス停環境	94	114	130	27	13	378
車両環境	120	122	119	11	7	379
乗り継ぎ	40	41	174	65	54	374
運行全般	29	75	135	76	61	376

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	2%	7%	24%	28%	39%	100%
運行時間	26%	23%	34%	8%	8%	100%
定時性	21%	28%	40%	6%	4%	100%
所要時間	14%	24%	39%	13%	10%	100%
運行ルート	15%	17%	28%	20%	20%	100%
運賃	70%	19%	10%	1%	1%	100%
バス停環境	25%	30%	34%	7%	3%	100%
車両環境	32%	32%	31%	3%	2%	100%
乗り継ぎ	11%	11%	47%	17%	14%	100%
運行全般	8%	20%	36%	20%	16%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
(ちょこバスを利用したことがない)



回答数(人)

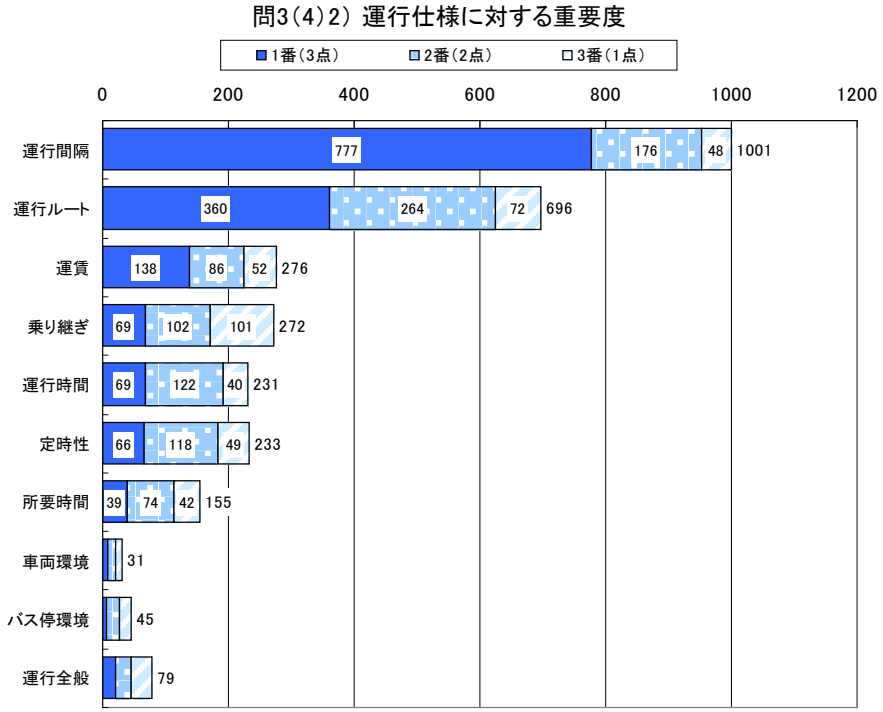
	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	2	1	49	21	46	119
運行時間	18	22	54	10	10	114
定時性	8	12	77	2	9	108
所要時間	6	9	74	5	16	110
運行ルート	7	5	41	17	54	124
運賃	66	22	23	2	4	117
バス停環境	11	16	65	8	12	112
車両環境	12	14	75	3	3	107
乗り継ぎ	2	5	59	14	29	109
運行全般	4	9	51	20	30	114

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	2%	1%	41%	18%	39%	100%
運行時間	16%	19%	47%	9%	9%	100%
定時性	7%	11%	71%	2%	8%	100%
所要時間	5%	8%	67%	5%	15%	100%
運行ルート	6%	4%	33%	14%	44%	100%
運賃	56%	19%	20%	2%	3%	100%
バス停環境	10%	14%	58%	7%	11%	100%
車両環境	11%	13%	70%	3%	3%	100%
乗り継ぎ	2%	5%	54%	13%	27%	100%
運行全般	4%	8%	45%	18%	26%	100%

e.　ちょこバスの重要度

・また、運行仕様に対する重要度をみると、運行間隔、運行ルートを重要とする回答が多く、満足度が低い項目において、重要との意見が多い。

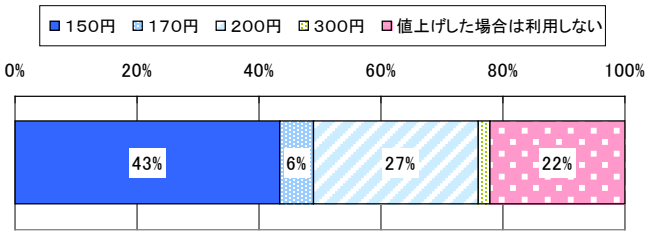


	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	777	176	48	1001
運行ルート	360	264	72	696
運賃	138	86	52	276
乗り継ぎ	69	102	101	272
運行時間	69	122	40	231
定時性	66	118	49	233
所要時間	39	74	42	155
車両環境	9	12	10	31
バス停環境	6	20	19	45
運行全般	21	24	34	79

f.　ちょこバスの運賃について

・ちょこバスの運賃について、いくらまでであれば値上げを許容できるかを聞いたところ、現状の 100 円より値上がりした場合は利用しないとの回答が 22%であるが、一方で、150 円まで 40%以上、200 円までであれば約 30%の方が許容できるとしている。

問3(5) 値上げ時の価格

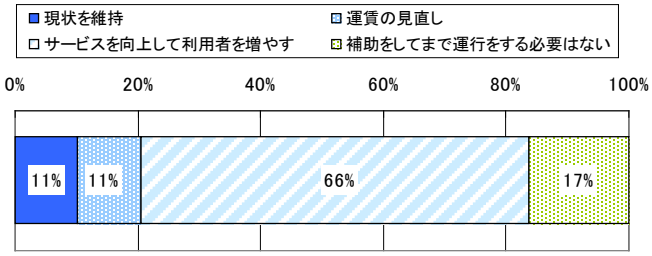


	回答数(人)	割合(%)
150円	270	43%
170円	35	6%
200円	168	27%
300円	11	2%
値上げした場合は利用しない	138	22%
合計	622	100%

g.　ちょこバスの今後の運行方針として望ましい方法

・ちょこバスの今後の運行方針として、サービスの向上を図り利用者を増やして維持することが望ましいとの回答が 66%を占めている。

問3(6) 今後の運行方針として望ましい方法



	回答数(人)	割合(%)
現状を維持	67	11%
運賃の見直し	69	11%
サービスを向上して利用者を増やす	417	66%
補助をしてまで運行をする必要はない	108	17%
合計	632	100%

h.　ちょこバスをよりよくするための意見（自由意見）

・ちょこバスに対する意見として多く挙がっているのは、運行本数の増加と駅への利便性向上である。

	意見数
運行本数について	97
増やしてほしい	91
その他運行本数について	6
ダイヤ設定について	10
運行時間について	7
終発を遅くしてほしい	3
始発を早くしてほしい	1
その他運行時間に関して	3
定時制について（ダイヤに正確な運行）	1
目的地までの所要時間について	2
運行ルートについて（ルート、バス停の位置）	122
ルート・系統の増設	13
時間帯による運行ルートについて	12
その他場所への運行	8
駅への利便性向上	42
スーパーへの利便性向上	4
バス停の位置について	9
その他の意見	34
運賃（均一100円）	15
廃止に関する意見	13
バス停環境（時刻表・案内板の見易さ）	3
ルート変更に関する意見（戻してほしい等）	9
車両環境（乗り心地・車両デザイン等）	11
バスを小さく（燃費を向上等）	4
その他の意見	41
肯定意見	10
合計	338

5) ちょこバスのルート変更について

平成 21 年 9 月に行った、ちょこバスにルート変更について意見を伺った。

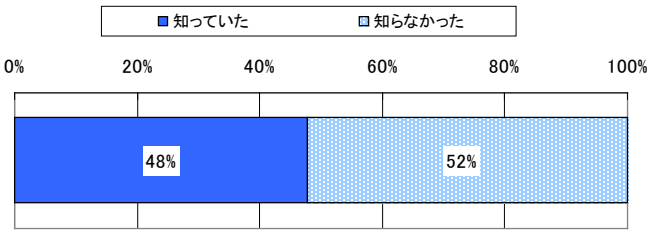
＜ルート変更の内容＞

・ルートを芋窪地域、桜が丘地域、新堀地域に拡大。
・変更前は、終日 60 分間隔で運行していたが、変更後は、朝晩ルートは 60 分間隔、昼間ルートは 90 分間隔での運行に見直し。

a. ちょこバスのルート変更の認知

・ちょこバスのルートが変更されたことを知っている割合は半数程度であった。

問4(1) ルート変更の知識

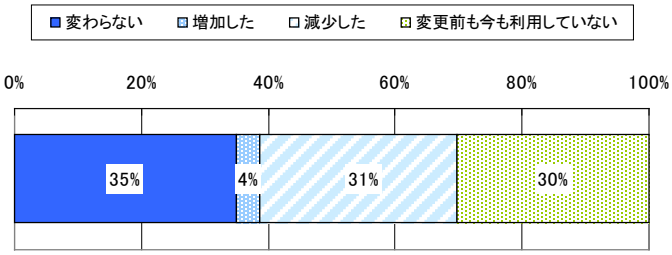


	回答数(人)	割合(%)
知っていた	328	48%
知らなかった	358	52%
合計	686	100%

b. ルート変更による利用頻度の変化

・ルート変更を知っていた方について変更前後での利用頻度の違いをみると、変わらないが 35%、減少したが 31%となっている。

問4(2) ルート変更による利用頻度の変化



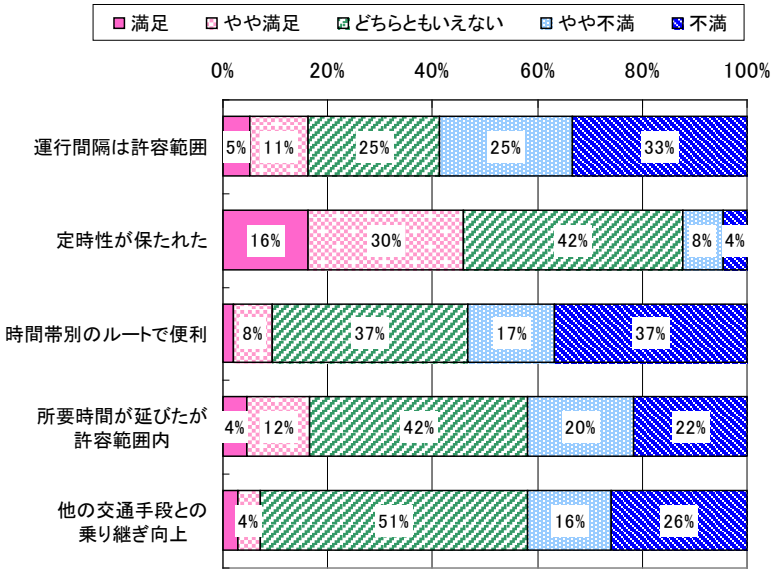
	回答数(人)	割合(%)
変わらない	111	35%
増加した	12	4%
減少した	99	31%
変更前も今も利用していない	96	30%
合計	318	100%

c.　ルート変更による満足度の変化

・運行ルートの変更による満足度をみると、定時性については保たれるようになったと回答している割合が 50%程度と多くなっている。

・一方、時間帯別で違うルート、他の交通手段との乗り継ぎについては、満足している割合が 10%程度と低くなっている。

問4(3) 変更に対する満足度



回答数(人)

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	13	28	63	64	84	252
定時性が保たれた	40	73	103	19	11	246
時間帯別のルートで便利	5	19	94	42	93	253
所要時間が延びたが許容範囲内	11	30	103	50	54	248
他の交通手段との乗り継ぎ向上	7	11	126	40	64	248

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	5%	11%	25%	25%	33%	100%
定時性が保たれた	16%	30%	42%	8%	4%	100%
時間帯別のルートで便利	2%	8%	37%	17%	37%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	4%	12%	42%	20%	22%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	3%	4%	51%	16%	26%	100%

d.　ちょこバスのルート変更に対する意見（自由意見）

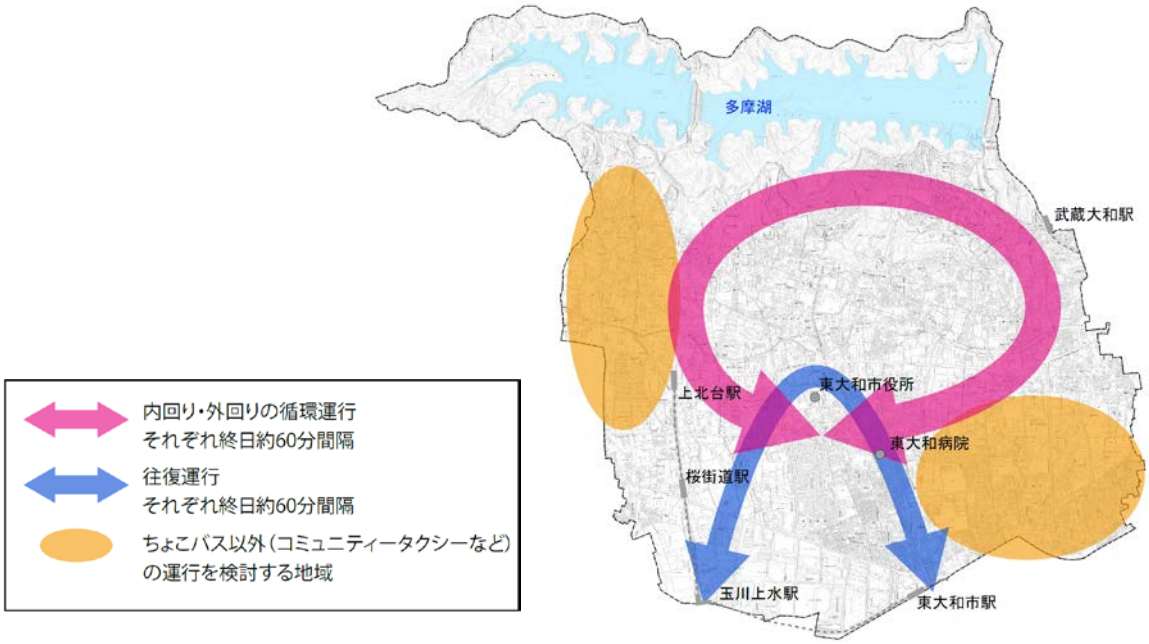
・ルート変更に対する自由意見では、運行本数の増加の意見が最も多く挙がっている。

・また、時間帯によって違う運行ルートに対する意見や、駅やスーパーへのアクセス性の向上といった意見もある。

		意見数
運行本数について		47
	増やしてほしい	35
	その他運行本数について	12
ダイヤ設定について		1
運行時間について		3
	始発を早くしてほしい	1
	その他運行時間に関して	2
定時制について（ダイヤに正確な運行）		1
目的地までの所要時間について		8
運行ルートについて（ルート、バス停の位置）		54
	ルート・系統の増設	2
	時間帯による運行ルートについて	13
	駅・スーパーへの利便性向上	14
	バス停の位置	1
	ルート変更に関する意見（戻してほしい等）	15
	その他の意見	9
運賃（均一100円）		1
バス停環境（時刻表・案内板の見易さ）		2
車両環境（乗り心地・車両デザイン等）		1
その他の意見		10
肯定意見		1
合計		129

6）ちょこバスの検討案について

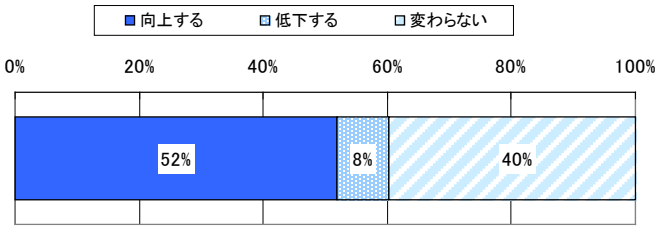
ちょこバスの運行ルートや運行間隔の見直しに向けた検討案に対して意見をいただいた。



a.　検討案の利便性

・検討案のようにルート変更をした場合、利便性が向上すると回答した割合は半数以上であった。

問5（1）検討案の利便性

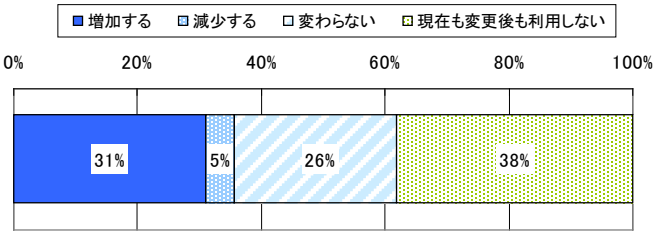


	回答数（人）	割合（%）
向上する	301	52%
低下する	49	8%
変わらない	230	40%
合計	580	100%

b.　検討案の利便性

・変更による利用頻度の変化については、増加するとの回答が 30%程度を占めている。

問5（2）検討案変更後の利用頻度



	回答数（人）	割合（%）
増加する	192	31%
減少する	28	5%
変わらない	162	26%
現在も変更後も利用しない	235	38%
合計	617	100%

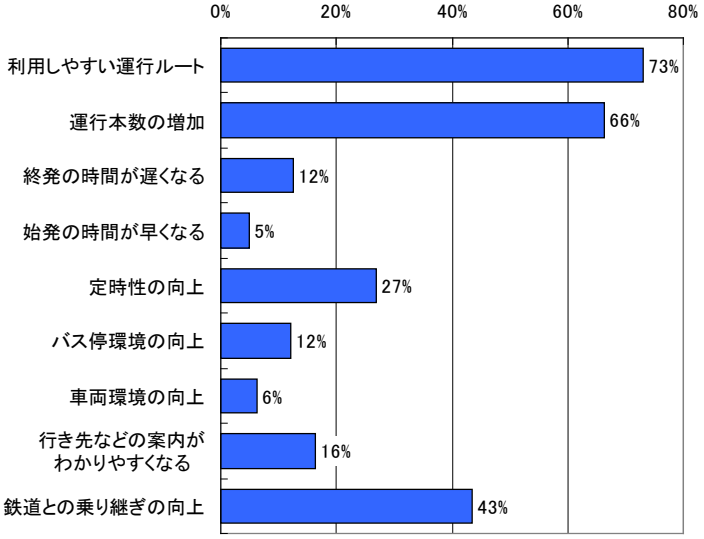
7）市内バス環境について

a.　バス利用増加のための条件

・市内のバス環境については、利用しやすい運行ルートや、運行本数の増加を望む声が多くなっている。

・また、鉄道との乗継利便性についても意見が挙がっている。

問6(1) 利用増加に求める条件



	回答数(人)	割合(%)
利用しやすい運行ルート	451	73%
運行本数の増加	410	66%
終発の時間が遅くなる	77	12%
始発の時間が早くなる	31	5%
定時性の向上	166	27%
バス停環境の向上	75	12%
車両環境の向上	39	6%
行き先などの案内がわかりやすくなる	101	16%
鉄道との乗り継ぎの向上	268	43%

※全回答者数に対する割合

b.　市内バス環境に対する意見（自由意見）

・バス環境に対する意見として特に多く挙がっているのは、運行本数の増加である。

・また、ルート・系統の増設、駅への利便性向上に対する意見も多い。

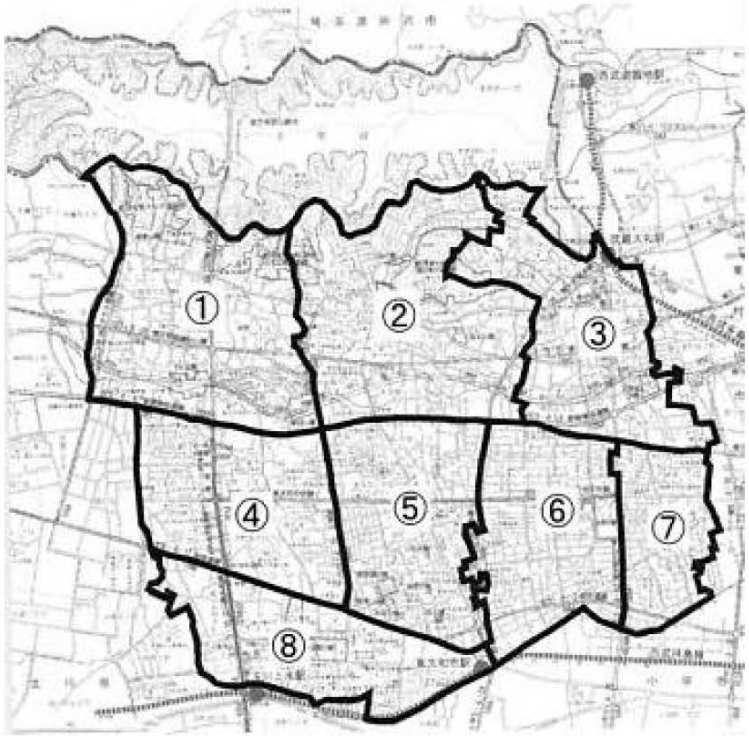
	意見数
運行本数について	49
増やしてほしい	46
その他運行本数について	3
ダイヤ設定について	8
運行時間について	2
終発を遅くしてほしい	1
始発を早くしてほしい	1
定時制について(ダイヤに正確な運行)	5
目的地までの所要時間について	6
運行ルートについて(ルート、バス停の位置)	101
バス停の増設	2
ルート・系統の増設	20
その他場所への運行	11
駅への利便性向上	21
スーパーの利便性向上	7
バス停の位置	3
ちょこバス検討案について	10
その他の意見	27
運賃(均一100円)	8
廃止に関する意見	5
バス停環境(時刻表・案内板の見易さ)	5
車両環境(乗り心地・車両デザイン等)	23
バスGPSシステムの導入	7
ICカードの導入	2
バスを小さく(燃費を向上等)	6
その他車両環境について	8
路線バス／他市との連携を	7
広報	7
その他の意見	40
肯定意見	16
合計	282

3.4.2　アンケートのクロス集計

（1）居住地域別の集計結果

＜都市マスタープランの区域での集計＞

アンケート調査結果について、「東大和市都市マスタープラン」において示されている地域区分に基づいて集計を行った。



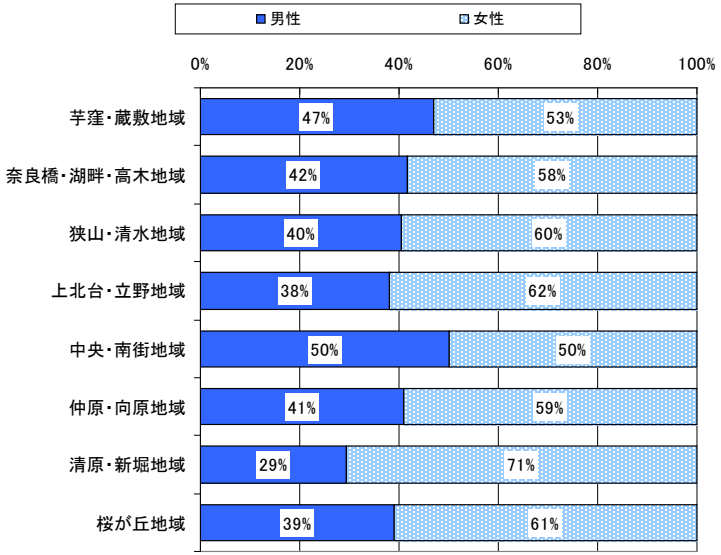
①芋窪・蔵敷地域
②奈良橋・湖畔・高木地域
③狭山・清水地域
④上北台・立野地域
⑤中央・南街地域
⑥仲原・向原地域
⑦清原・新堀地域
⑧桜が丘地域

1）回答者について

a.　性別

・どの地域でも、女性の割合が高く、特に清原・新堀地域では 71%となっている。

問7(1) 性別



回答数(人)

	男性	女性	合計
芋窪・蔵敷地域	39	44	83
奈良橋・湖畔・高木地域	47	66	113
狭山・清水地域	51	75	126
上北台・立野地域	30	49	79
中央・南街地域	51	51	102
仲原・向原地域	38	55	93
清原・新堀地域	17	41	58
桜が丘地域	16	25	41

割合(%)

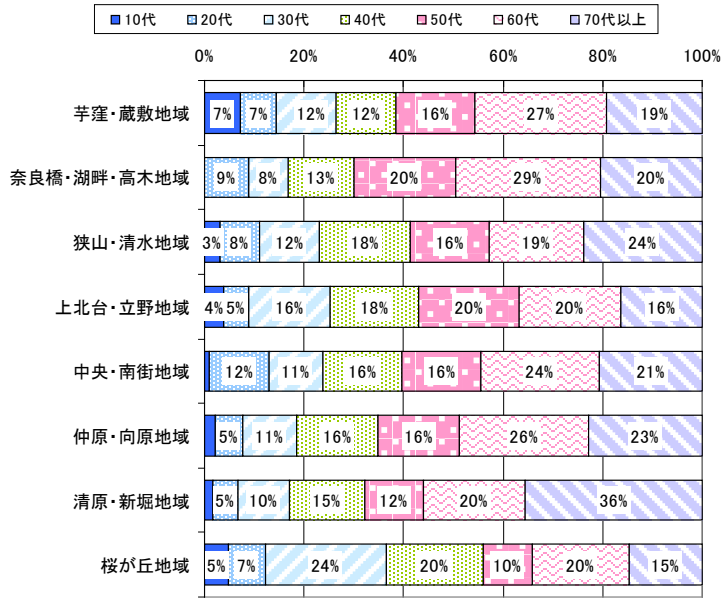
	男性	女性	合計
芋窪・蔵敷地域	47%	53%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	42%	58%	100%
狭山・清水地域	40%	60%	100%
上北台・立野地域	38%	62%	100%
中央・南街地域	50%	50%	100%
仲原・向原地域	41%	59%	100%
清原・新堀地域	29%	71%	100%
桜が丘地域	39%	61%	100%

b.　年齢

・どの地区も 60 代以上の割合が多く、桜が丘地域、上北台・立野地域を除き、40%以上を占めている。

・特に清原・新堀地域では半数以上になっている。

問7(2) 年齢



回答数(人)

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	合計
芋窪・蔵敷地域	6	6	10	10	13	22	16	83
奈良橋・湖畔・高木地域	0	10	9	15	23	33	23	113
狭山・清水地域	4	10	15	23	20	24	30	126
上北台・立野地域	3	4	13	14	16	16	13	79
中央・南街地域	1	12	11	16	16	24	21	101
仲原・向原地域	2	5	10	15	15	24	21	92
清原・新堀地域	1	3	6	9	7	12	21	59
桜が丘地域	2	3	10	8	4	8	6	41

割合(%)

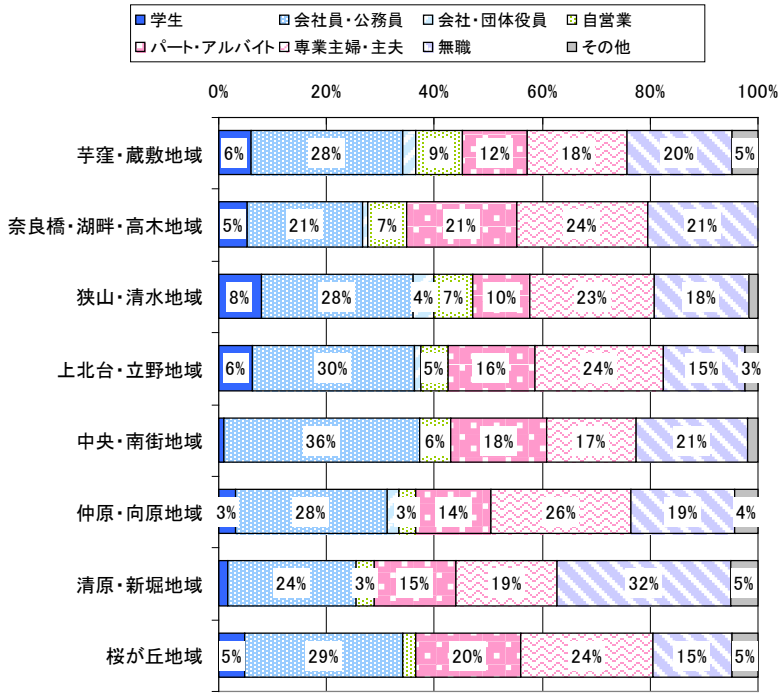
	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	合計
芋窪・蔵敷地域	7%	7%	12%	12%	16%	27%	19%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	0%	9%	8%	13%	20%	29%	20%	100%
狭山・清水地域	3%	8%	12%	18%	16%	19%	24%	100%
上北台・立野地域	4%	5%	16%	18%	20%	20%	16%	100%
中央・南街地域	1%	12%	11%	16%	16%	24%	21%	100%
仲原・向原地域	2%	5%	11%	16%	16%	26%	23%	100%
清原・新堀地域	2%	5%	10%	15%	12%	20%	36%	100%
桜が丘地域	5%	7%	24%	20%	10%	20%	15%	100%

c.　職業

・清原・新堀地域を除き、会社員・公務員が最も多く 30%程度を占めている。

・清原・新堀地域では、無職が最も多く 32%である。

問7(3) 職業



回答数(人)

	学生	会社員・公務員	会社・団体役員	自営業	パート・アルバイト	専業主婦・主夫	無職	その他	合計
芋窪・蔵敷地域	5	23	2	7	10	15	16	4	82
奈良橋・湖畔・高木地域	6	24	1	8	23	27	23	0	112
狭山・清水地域	10	35	5	9	13	29	22	2	125
上北台・立野地域	5	24	1	4	13	19	12	2	80
中央・南街地域	1	37	0	6	18	17	21	2	102
仲原・向原地域	3	26	2	3	13	24	18	4	93
清原・新堀地域	1	14	0	2	9	11	19	3	59
桜が丘地域	2	12	0	1	8	10	6	2	41

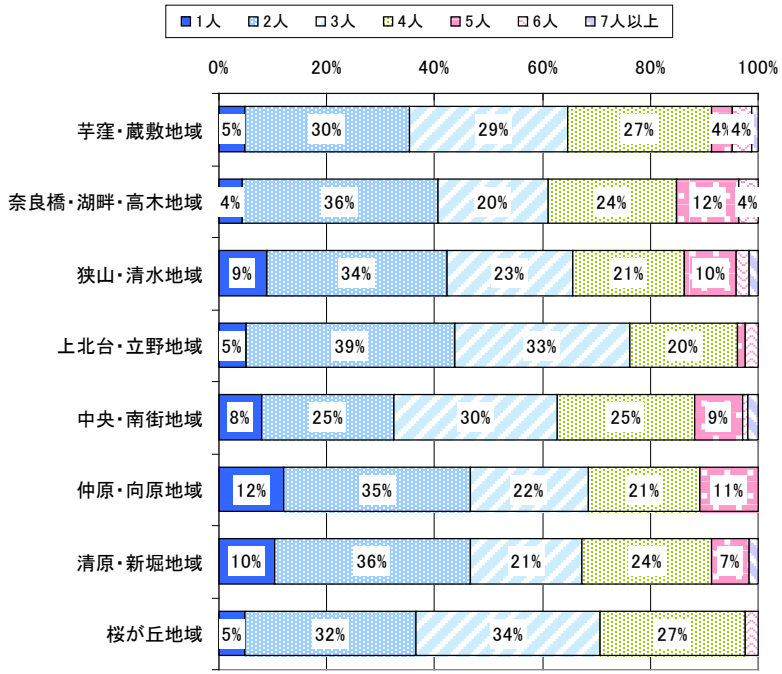
割合(%)

	学生	会社員・公務員	会社・団体役員	自営業	パート・アルバイト	専業主婦・主夫	無職	その他	合計
芋窪・蔵敷地域	6%	28%	2%	9%	12%	18%	20%	5%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	5%	21%	1%	7%	21%	24%	21%	0%	100%
狭山・清水地域	8%	28%	4%	7%	10%	23%	18%	2%	100%
上北台・立野地域	6%	30%	1%	5%	16%	24%	15%	3%	100%
中央・南街地域	1%	36%	0%	6%	18%	17%	21%	2%	100%
仲原・向原地域	3%	28%	2%	3%	14%	26%	19%	4%	100%
清原・新堀地域	2%	24%	0%	3%	15%	19%	32%	5%	100%
桜が丘地域	5%	29%	0%	2%	20%	24%	15%	5%	100%

d.　世帯人数

・どの地域でも、3 人以下の世帯が 60%以上を占めている。特に上北台・立野地域では 80%近くなっている。

問7(8) 世帯人数



回答数(人)

	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人以上	合計
芋窪・蔵敷地域	4	25	24	22	3	3	1	82
奈良橋・湖畔・高木地域	5	41	23	27	13	4	0	113
狭山・清水地域	11	42	29	26	12	3	2	125
上北台・立野地域	4	31	26	16	1	2	0	80
中央・南街地域	8	25	31	26	9	1	2	102
仲原・向原地域	11	32	20	19	10	0	0	92
清原・新堀地域	6	21	12	14	4	0	1	58
桜が丘地域	2	13	14	11	0	1	0	41

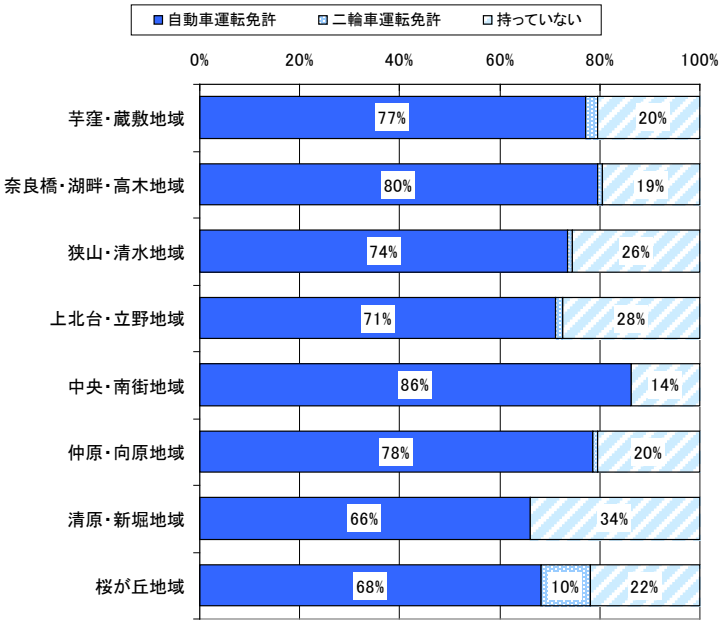
回答数(人)

	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人以上	合計
芋窪・蔵敷地域	5%	30%	29%	27%	4%	4%	1%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	4%	36%	20%	24%	12%	4%	0%	100%
狭山・清水地域	9%	34%	23%	21%	10%	2%	2%	100%
上北台・立野地域	5%	39%	33%	20%	1%	3%	0%	100%
中央・南街地域	8%	25%	30%	25%	9%	1%	2%	100%
仲原・向原地域	12%	35%	22%	21%	11%	0%	0%	100%
清原・新堀地域	10%	36%	21%	24%	7%	0%	2%	100%
桜が丘地域	5%	32%	34%	27%	0%	2%	0%	100%

e.　自動車免許証の所有状況

・どの地域でも、自動車運転免許を持っている人が 60%以上を占めている。

問7(5) 免許証の有無



回答数(人)

	自動車運転免許	二輪車運転免許	持っていない	合計
芋窪・蔵敷地域	64	2	17	83
奈良橋・湖畔・高木地域	90	1	22	113
狭山・清水地域	92	1	32	125
上北台・立野地域	57	1	22	80
中央・南街地域	88	0	14	102
仲原・向原地域	73	1	19	93
清原・新堀地域	39	0	20	59
桜が丘地域	28	4	9	41

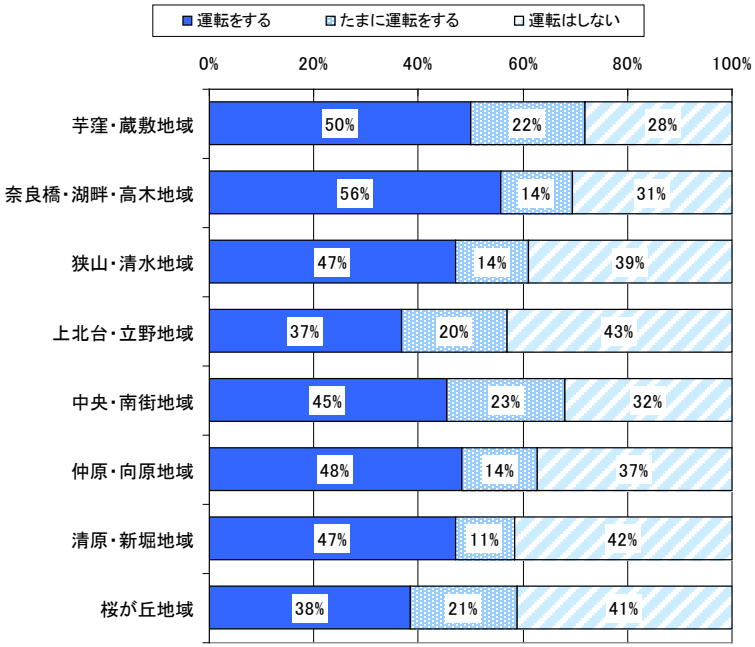
割合(%)

	自動車運転免許	二輪車運転免許	持っていない	合計
芋窪・蔵敷地域	77%	2%	20%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	80%	1%	19%	100%
狭山・清水地域	74%	1%	26%	100%
上北台・立野地域	71%	1%	28%	100%
中央・南街地域	86%	0%	14%	100%
仲原・向原地域	78%	1%	20%	100%
清原・新堀地域	66%	0%	34%	100%
桜が丘地域	68%	10%	22%	100%

f.　自動車の運転の有無

・どの地域でも、運転をする人（運転をする、たまに運転をするの合計）が 60%から 70%となっている。

問7(6) 車の運転の有無



回答数(人)

	運転をする	たまに運転をする	運転はしない	合計
芋窪・蔵敷地域	39	17	22	78
奈良橋・湖畔・高木地域	62	15	34	111
狭山・清水地域	58	17	48	123
上北台・立野地域	29	16	34	79
中央・南街地域	44	22	31	97
仲原・向原地域	44	13	34	91
清原・新堀地域	25	6	22	53
桜が丘地域	15	8	16	39

割合(%)

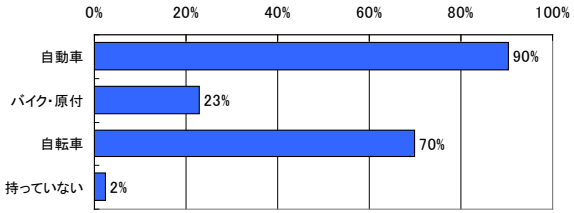
	運転をする	たまに運転をする	運転はしない	合計
芋窪・蔵敷地域	50%	22%	28%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	56%	14%	31%	100%
狭山・清水地域	47%	14%	39%	100%
上北台・立野地域	37%	20%	43%	100%
中央・南街地域	45%	23%	32%	100%
仲原・向原地域	48%	14%	37%	100%
清原・新堀地域	47%	11%	42%	100%
桜が丘地域	38%	21%	41%	100%

g.　車両保有台数

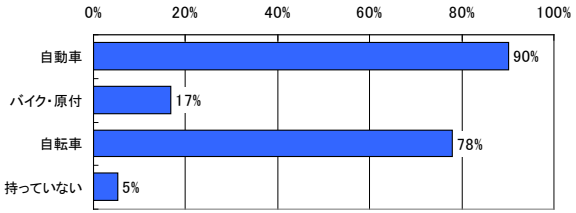
・どの地域でも、自動車・自転車を持っている割合は 70%以上となっている。

・清原・新堀地域では自転車の保有割合の方が自動車の保有割合に対して多くなっている。

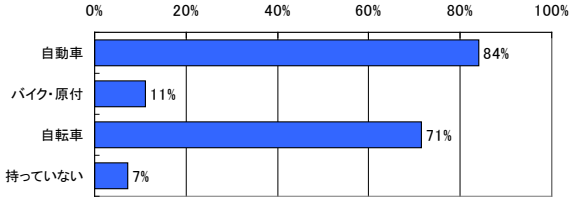
問7(7) 車両保有台数(芋窪・蔵敷地域)



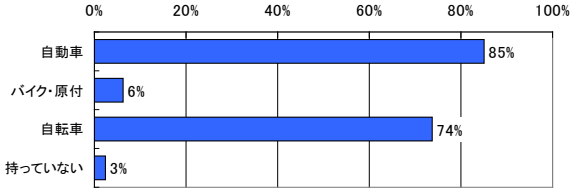
問7(7) 車両保有台数(奈良橋・湖畔・高木地域)



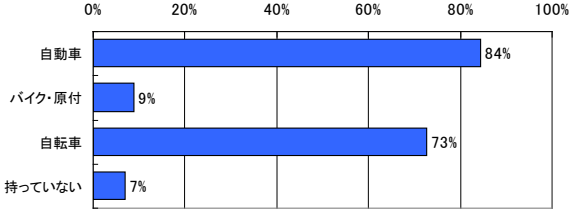
問7(7) 車両保有台数(狭山・清水地域)



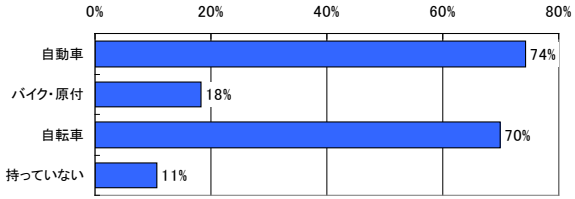
問7(7) 車両保有台数(上北台・立野地域)



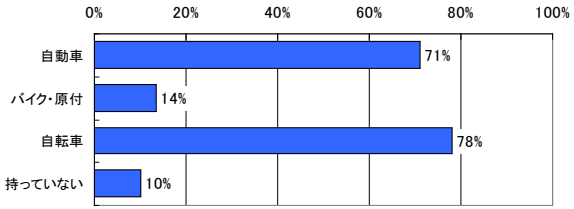
問7(7) 車両保有台数(中央・南街地域)



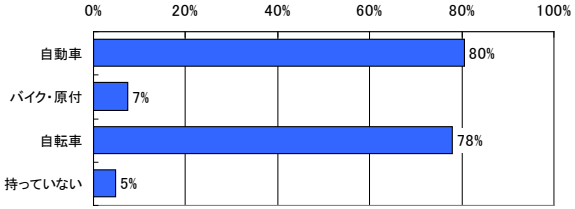
問7(7) 車両保有台数(仲原・向原地域)



問7(7) 車両保有台数(清原・新堀地域)



問7(7) 車両保有台数(桜が丘地域)



＜全回答者世帯あたりの平均保有台数＞

	平均台数(台)
芋窪・蔵敷地域	1.69
奈良橋・湖畔・高木地域	1.40
狭山・清水地域	1.55
上北台・立野地域	1.35
中央・南街地域	1.24
仲原・向原地域	1.33
清原・新堀地域	1.45
桜が丘地域	1.33

＜車両の保有状況＞

回答数(人)

	自動車	バイク・原付	自転車	持っていない
芋窪・蔵敷地域	75	19	58	2
奈良橋・湖畔・高木地域	102	19	88	6
狭山・清水地域	106	14	90	9
上北台・立野地域	68	5	59	2
中央・南街地域	86	9	74	7
仲原・向原地域	69	17	65	10
清原・新堀地域	42	8	46	6
桜が丘地域	33	3	32	2

割合(%)

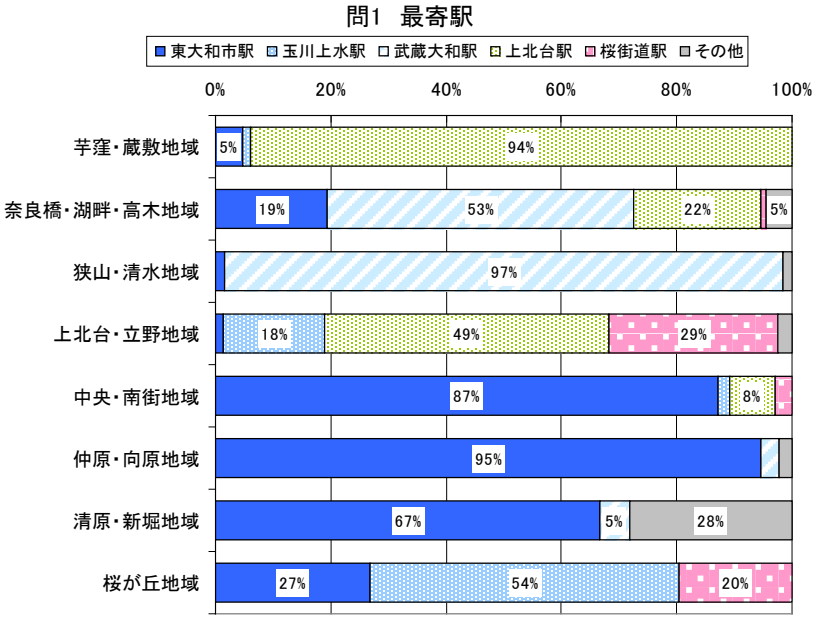
	自動車	バイク・原付	自転車	持っていない
芋窪・蔵敷地域	90%	23%	70%	2%
奈良橋・湖畔・高木地域	90%	17%	78%	5%
狭山・清水地域	84%	11%	71%	7%
上北台・立野地域	85%	6%	74%	3%
中央・南街地域	84%	9%	73%	7%
仲原・向原地域	74%	18%	70%	11%
清原・新堀地域	71%	14%	78%	10%
桜が丘地域	80%	7%	78%	5%

※全回答者数に対する割合

2）普段の移動手段について

a.　最寄駅

・芋窪・蔵敷地域では上北台駅、奈良橋・湖畔・高木地域では武蔵大和駅、中央・南街地域、仲原・向原地域、清原・新堀地域では東大和市駅、桜が丘地域では玉川上水駅が最寄り駅として挙がっている。



回答数（人）

	東大和市	玉川上水	武蔵大和	上北台駅	桜街道駅	その他	合計
芋窪・蔵敷地域	4	1	0	78	0	0	83
奈良橋・湖畔・高木地域	21	0	58	24	1	5	109
狭山・清水地域	2	0	118	0	0	2	122
上北台・立野地域	1	14	0	39	23	2	79
中央・南街地域	88	2	0	8	3	0	101
仲原・向原地域	86	0	3	0	0	2	91
清原・新堀地域	38	0	3	0	0	16	57
桜が丘地域	11	22	0	0	8	0	41

割合（%）

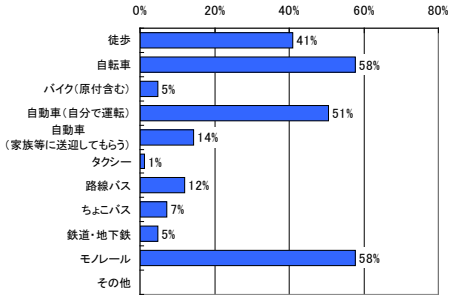
	東大和市	玉川上水	武蔵大和	上北台駅	桜街道駅	その他	合計
芋窪・蔵敷地域	5%	1%	0%	94%	0%	0%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	19%	0%	53%	22%	1%	5%	100%
狭山・清水地域	2%	0%	97%	0%	0%	2%	100%
上北台・立野地域	1%	18%	0%	49%	29%	3%	100%
中央・南街地域	87%	2%	0%	8%	3%	0%	100%
仲原・向原地域	95%	0%	3%	0%	0%	2%	100%
清原・新堀地域	67%	0%	5%	0%	0%	28%	100%
桜が丘地域	27%	54%	0%	0%	20%	0%	100%

b.　普段の移動手段

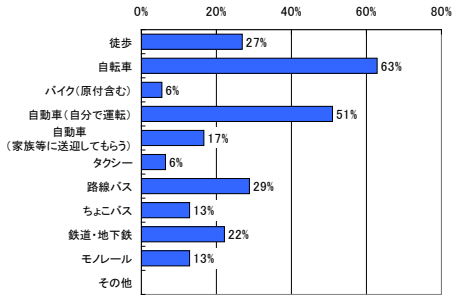
・どの地域も自転車が 50%以上、自動車が 30%以上を占めている。

・芋窪・蔵敷地域、上北台・立野地域は、他の地域に比べてモノレールの使用が高く 40%以上となっている。

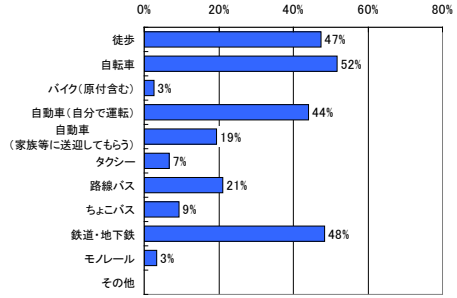
問1(2) 普段の移動手段（芋窪・蔵敷地域）



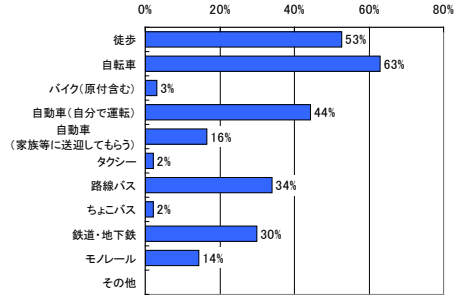
問1(2) 普段の移動手段（奈良橋・湖畔・高木地域）



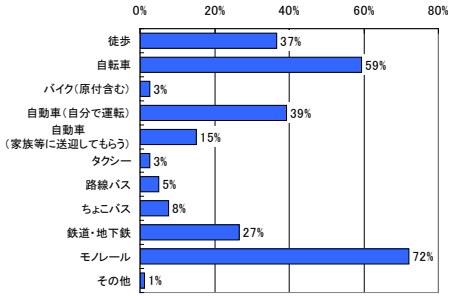
問1(2) 普段の移動手段（狭山・清水地域）



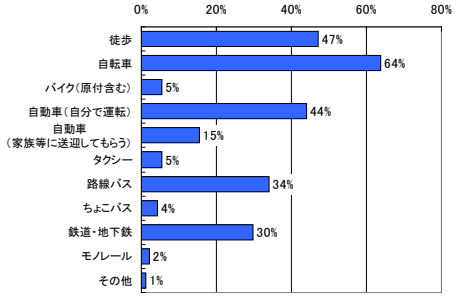
問1(2) 普段の移動手段（中央・南街地域）



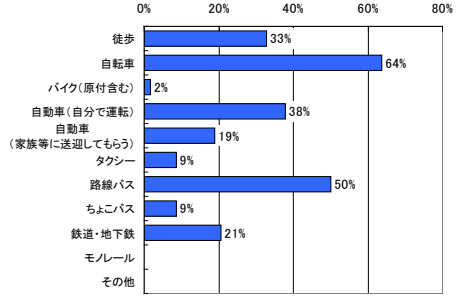
問1(2) 普段の移動手段（上北台・立野地域）



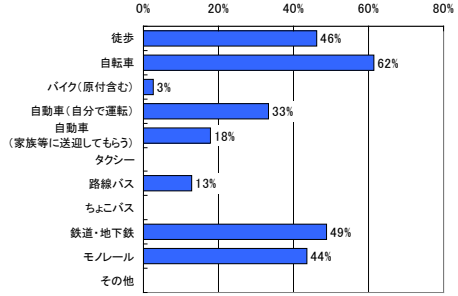
問1(2) 普段の移動手段（仲原・向原地域）



問1(2) 普段の移動手段（清原・新堀地域）



問1(2) 普段の移動手段（桜が丘地域）



回答数（人）

	徒歩	自転車	バイク（原付含む）	自動車（自分で運転）	自動車（家族等に送迎してもらう）	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他
芋窪・蔵敷地域	34	48	4	42	12	1	10	6	4	48	0
奈良橋・湖畔・高木地域	29	68	6	55	18	7	31	14	24	14	0
狭山・清水地域	56	61	3	52	23	8	25	11	57	4	0
上北台・立野地域	29	47	2	31	12	2	4	6	21	57	1
中央・南街地域	51	61	3	43	16	2	33	2	29	14	0
仲原・向原地域	43	58	5	40	14	5	31	4	27	2	1
清原・新堀地域	19	37	1	22	11	5	29	5	12	0	0
桜が丘地域	18	24	1	13	7	0	5	0	19	17	0

割合（%）

	徒歩	自転車	バイク（原付含む）	自動車（自分で運転）	自動車（家族等に送迎してもらう）	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他
芋窪・蔵敷地域	41%	58%	5%	51%	14%	1%	12%	7%	5%	58%	0%
奈良橋・湖畔・高木地域	27%	63%	6%	51%	17%	6%	29%	13%	22%	13%	0%
狭山・清水地域	47%	52%	3%	44%	19%	7%	21%	9%	48%	3%	0%
上北台・立野地域	37%	59%	3%	39%	15%	3%	5%	8%	27%	72%	1%
中央・南街地域	53%	63%	3%	44%	16%	2%	34%	2%	30%	14%	0%
仲原・向原地域	47%	64%	5%	44%	15%	5%	34%	4%	30%	2%	1%
清原・新堀地域	33%	64%	2%	38%	19%	9%	50%	9%	21%	0%	0%
桜が丘地域	46%	62%	3%	33%	18%	0%	13%	0%	49%	44%	0%

※交通手段のうち、よく利用するもの 3 つまで回答。
※全回答者数に対する割合

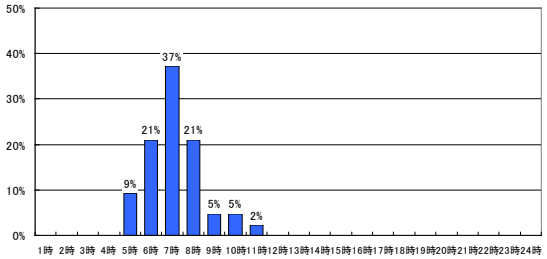
3）普段の外出行動について

① 通勤・通学時の外出行動について

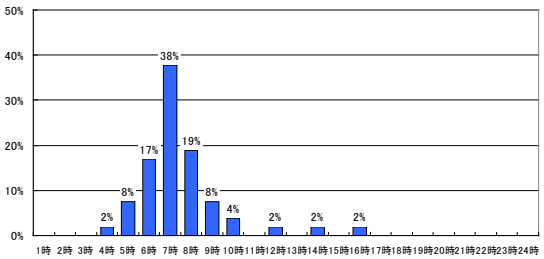
a. 通勤・通学時の出発時刻

・清原・新堀地域、桜が丘地域では最も多いのは８時台となっており、他地区では最も多いのは７時台となっている。

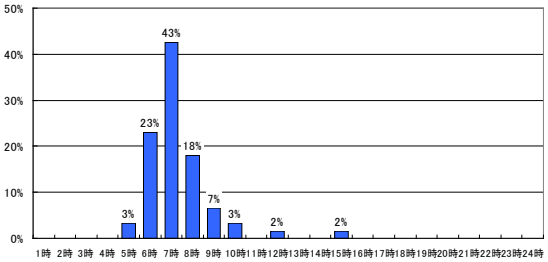
問2(1)① 通勤・通学出発時刻(芋窪・蔵敷地域)



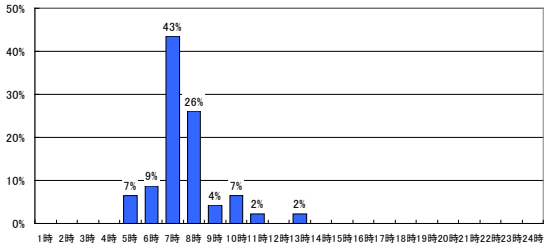
問2(1)① 通勤・通学出発時刻(奈良橋・湖畔・高木地域)



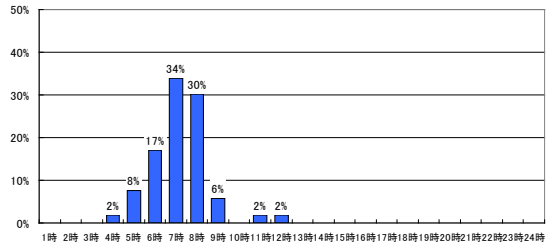
問2(1)① 通勤・通学出発時刻(狭山・清水地域)



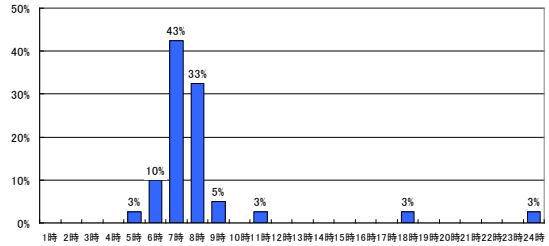
問2(1)① 通勤・通学出発時刻(上北台・立野地域)



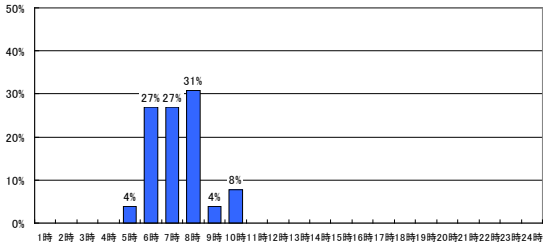
問2(1)① 通勤・通学出発時刻(中央・南街地域)



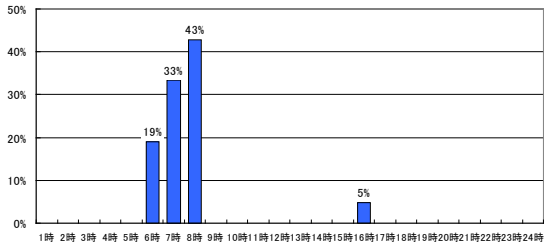
問2(1)① 通勤・通学出発時刻(仲原・向原地域)



問2(1)① 通勤・通学出発時刻(清原・新堀地域)



問2(1)① 通勤・通学出発時刻(桜が丘地域)



回答数(人)

	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計
芋窪・蔵敷地域	0	0	0	0	4	9	16	9	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43
奈良橋・湖畔・高木地域	0	0	0	1	4	9	20	10	4	2	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	53
狭山・清水地域	0	0	0	0	2	14	26	11	4	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61
上北台・立野地域	0	0	0	0	3	4	20	12	2	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46
中央・南街地域	0	0	0	1	4	9	18	16	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53
仲原・向原地域	0	0	0	0	1	4	17	13	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	40
清原・新堀地域	0	0	0	0	1	7	7	8	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
桜が丘地域	0	0	0	0	0	4	7	9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	21

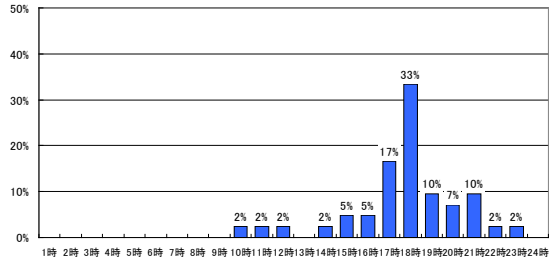
割合(%)

	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計
芋窪・蔵敷地域	0%	0%	0%	0%	9%	21%	37%	21%	5%	5%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	0%	0%	0%	2%	8%	17%	38%	19%	8%	4%	0%	2%	0%	2%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
狭山・清水地域	0%	0%	0%	0%	3%	23%	43%	18%	7%	3%	0%	2%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
上北台・立野地域	0%	0%	0%	0%	7%	9%	43%	26%	4%	7%	2%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
中央・南街地域	0%	0%	0%	2%	8%	17%	34%	30%	6%	0%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
仲原・向原地域	0%	0%	0%	0%	3%	10%	43%	33%	5%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	100%
清原・新堀地域	0%	0%	0%	0%	4%	27%	27%	31%	4%	8%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
桜が丘地域	0%	0%	0%	0%	0%	19%	33%	43%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%

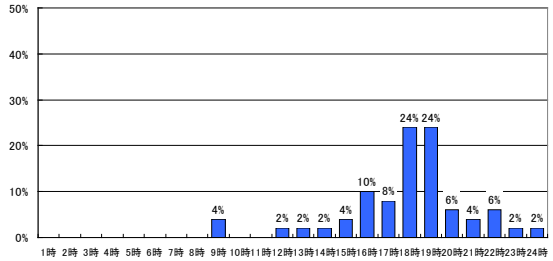
b.　通勤・通学時の帰宅時刻

・どの地域も、出発時間に比べて帰宅時間はばらつきがみられる。

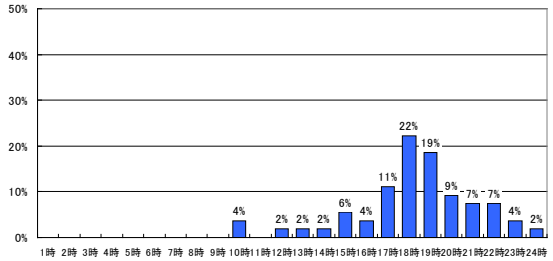
問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(芋窪・蔵敷地域)



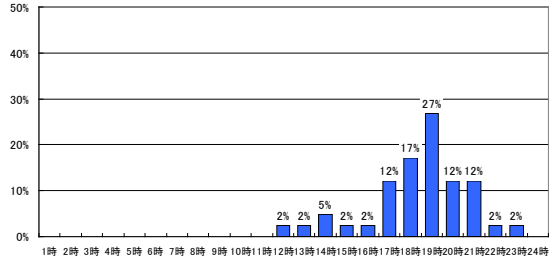
問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(奈良橋・湖畔・高木地域)



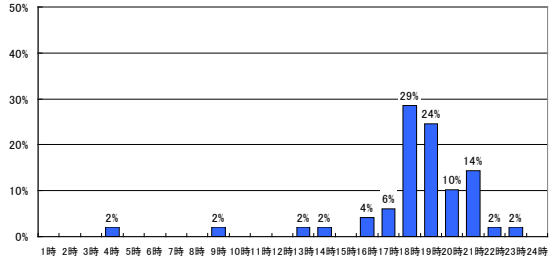
問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(狭山・清水地域)



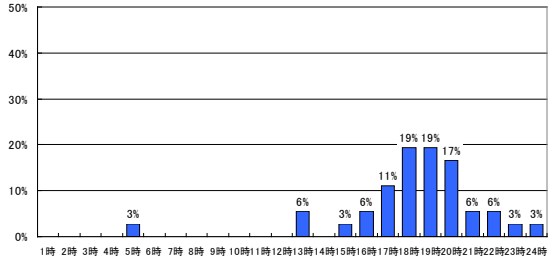
問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(上北台・立野地域)



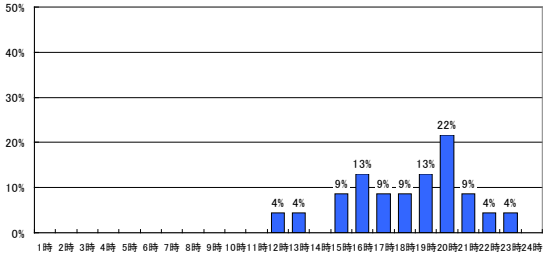
問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(中央・南街地域)



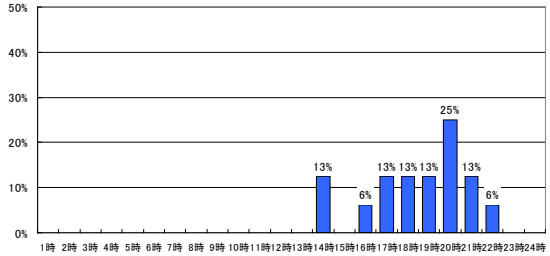
問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(仲原・向原地域)



問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(清原・新堀地域)



問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(桜が丘地域)



回答数(人)

	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計
芋窪・蔵敷地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	2	2	7	14	4	3	4	1	1	0	42
奈良橋・湖畔・高木地域	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	1	2	5	4	12	12	3	2	3	1	1	50
狭山・清水地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	1	1	3	2	6	12	10	5	4	4	2	1	54
上北台・立野地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	1	5	7	11	5	5	1	1	0	41
中央・南街地域	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	2	3	14	12	5	7	1	1	0	49
仲原・向原地域	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	4	7	7	6	2	2	1	1	36
清原・新堀地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	3	2	2	3	5	2	1	1	0	23
桜が丘地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	2	2	4	2	1	0	0	16

割合(%)

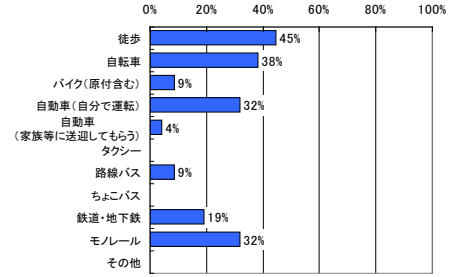
	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計
芋窪・蔵敷地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	2%	0%	2%	5%	5%	17%	33%	10%	7%	10%	2%	2%	0%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	0%	2%	2%	2%	4%	10%	8%	24%	24%	6%	4%	6%	2%	2%	100%
狭山・清水地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	2%	2%	2%	6%	4%	11%	22%	19%	9%	7%	7%	4%	2%	100%
上北台・立野地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	5%	2%	2%	12%	17%	27%	12%	12%	2%	2%	0%	100%
中央・南街地域	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	2%	0%	4%	6%	29%	24%	10%	14%	2%	2%	0%	100%
仲原・向原地域	0%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	0%	3%	6%	11%	19%	19%	17%	6%	6%	3%	3%	100%
清原・新堀地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	4%	0%	9%	13%	9%	9%	13%	22%	9%	4%	4%	0%	100%
桜が丘地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	13%	0%	6%	13%	13%	13%	25%	13%	6%	0%	0%	100%

c.　通勤・通学時の移動手段

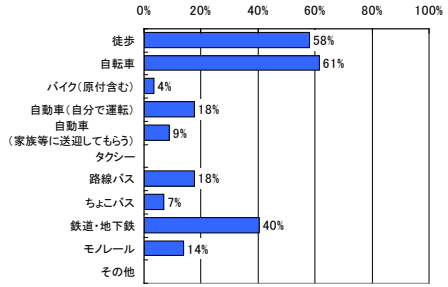
・どの地域でも、徒歩、自転車の割合が多くなっている。

・狭山・清水地域、桜が丘地域では、他の地域に比べて鉄道・地下鉄の割合が多くなっている。

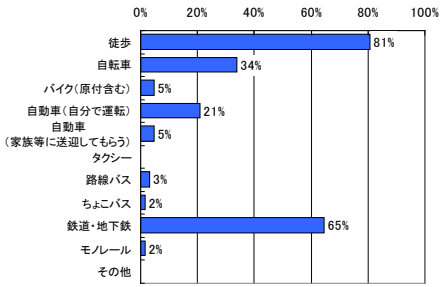
問2(1)② 通勤・通学移動手段
（芋窪・蔵敷地域）



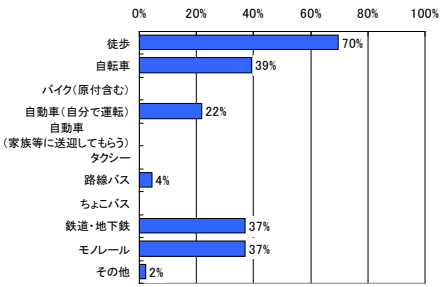
問2(1)② 通勤・通学移動手段
（奈良橋・湖畔・高木地域）



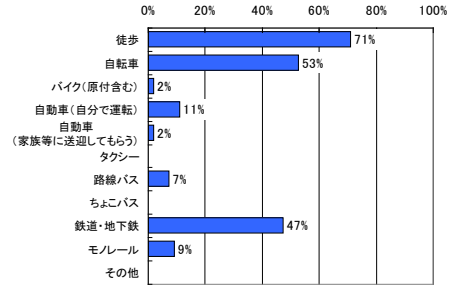
問2(1)② 通勤・通学移動手段
（狭山・清水地域）



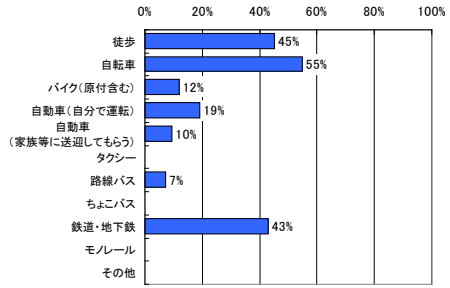
問2(1)② 通勤・通学移動手段
（上北台・立野地域）



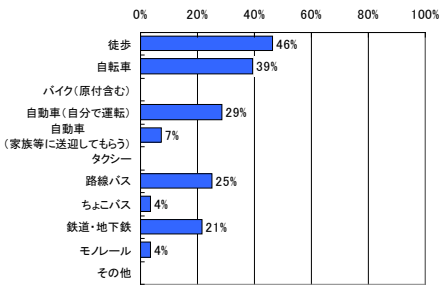
問2(1)② 通勤・通学移動手段
（中央・南街地域）



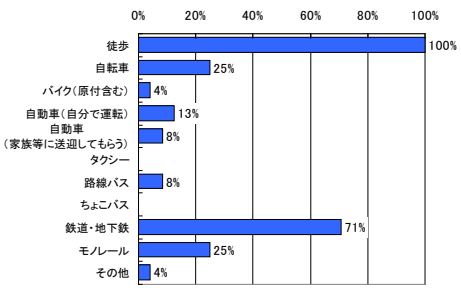
問2(1)② 通勤・通学移動手段
（仲原・向原地域）



問2(1)② 通勤・通学移動手段
（清原・新堀地域）



問2(1)② 通勤・通学移動手段
（桜が丘地域）



回答数（人）

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他
芋窪・蔵敷地域	21	18	4	15	2	0	4	0	9	15	0
奈良橋・湖畔・高木地域	33	35	2	10	5	0	10	4	23	8	0
狭山・清水地域	50	21	3	13	3	0	2	1	40	1	0
上北台・立野地域	32	18	0	10	0	0	2	0	17	17	1
中央・南街地域	39	29	1	6	1	0	4	0	26	5	0
仲原・向原地域	19	23	5	8	4	0	3	0	18	0	0
清原・新堀地域	13	11	0	8	2	0	7	1	6	1	0
桜が丘地域	24	6	1	3	2	0	2	0	17	6	1

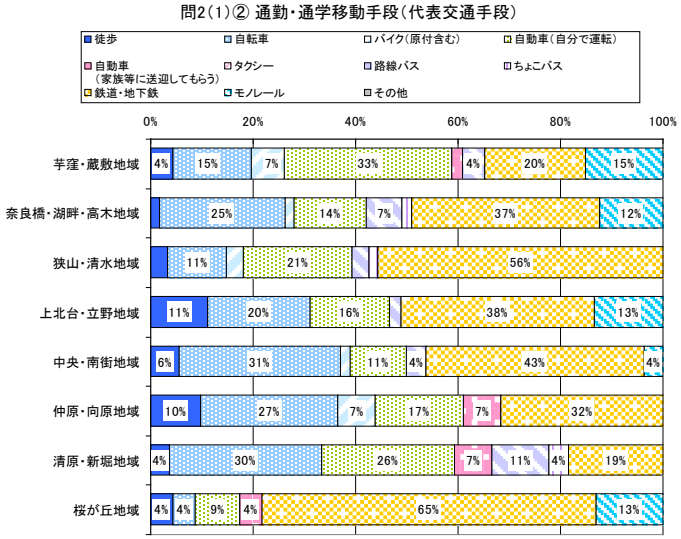
割合（%）

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他
芋窪・蔵敷地域	45%	38%	9%	32%	4%	0%	9%	0%	19%	32%	0%
奈良橋・湖畔・高木地域	58%	61%	4%	18%	9%	0%	18%	7%	40%	14%	0%
狭山・清水地域	81%	34%	5%	21%	5%	0%	3%	2%	65%	2%	0%
上北台・立野地域	70%	39%	0%	22%	0%	0%	4%	0%	37%	37%	2%
中央・南街地域	71%	53%	2%	11%	2%	0%	7%	0%	47%	9%	0%
仲原・向原地域	45%	55%	12%	19%	10%	0%	7%	0%	43%	0%	0%
清原・新堀地域	46%	39%	0%	29%	7%	0%	25%	4%	21%	4%	0%
桜が丘地域	100%	25%	4%	13%	8%	0%	8%	0%	71%	25%	4%

※通勤・通学を行っている回答者に対する割合

d.　通勤・通学時の移動手段（代表交通手段）

・代表交通手段でみると、桜が丘地域、狭山・清水地域で、鉄道・地下鉄の割合が高く 50%以上となっている。一方、芋窪・蔵敷地域では低く 20%程度である。



回答数(人)

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他	合計
芋窪・蔵敷地域	2	7	3	15	1	0	2	0	9	7	0	46
奈良橋・湖畔・高木地域	1	14	1	8	0	0	4	1	21	7	0	57
狭山・清水地域	2	7	2	13	0	0	2	1	34	0	0	61
上北台・立野地域	5	9	0	7	0	0	1	0	17	6	0	45
中央・南街地域	3	17	1	6	0	0	2	0	23	2	0	54
仲原・向原地域	4	11	3	7	3	0	0	0	13	0	0	41
清原・新堀地域	1	8	0	7	2	0	3	1	5	0	0	27
桜が丘地域	1	1	0	2	1	0	0	0	15	3	0	23

割合(%)

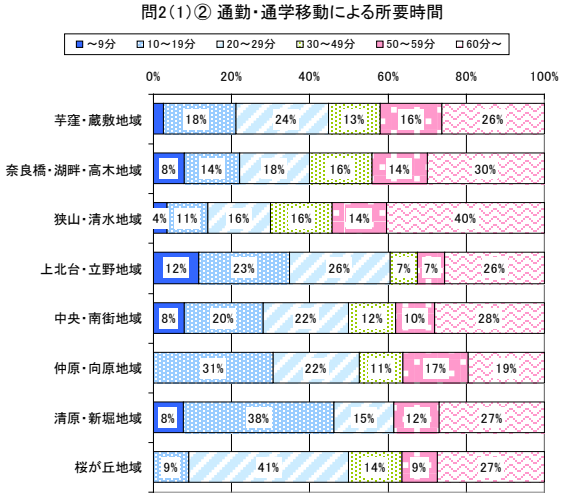
	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他	合計
芋窪・蔵敷地域	4%	15%	7%	33%	2%	0%	4%	0%	20%	15%	0%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	2%	25%	2%	14%	0%	0%	7%	2%	37%	12%	0%	100%
狭山・清水地域	3%	11%	3%	21%	0%	0%	3%	2%	56%	0%	0%	100%
上北台・立野地域	11%	20%	0%	16%	0%	0%	2%	0%	38%	13%	0%	100%
中央・南街地域	6%	31%	2%	11%	0%	0%	4%	0%	43%	4%	0%	100%
仲原・向原地域	10%	27%	7%	17%	7%	0%	0%	0%	32%	0%	0%	100%
清原・新堀地域	4%	30%	0%	26%	7%	0%	11%	4%	19%	0%	0%	100%
桜が丘地域	4%	4%	0%	9%	4%	0%	0%	0%	65%	13%	0%	100%

＜交通手段優先度＞

①9. 鉄道・地下鉄　②10. モノレール　③7. 路線バス
④8. ちょこバス　⑤4. 自動車（自分で運転）　⑥5. 自動車（家族等に送迎してもらう）
⑦6. タクシー　⑧3. バイク（原付含む）　⑨2. 自転車
⑩1. 徒歩　⑪11. その他

e.　通勤・通学移動による所要時間

・狭山・清水地域では 1 時間以上かかる人が 40%となっており、他の地域では、30 分未満が 40%以上となっている。



回答数(人)

	～9分	10～19分	20～29分	30～49分	50～59分	60分～	合計
芋窪・蔵敷地域	1	7	9	5	6	10	38
奈良橋・湖畔・高木地域	4	7	9	8	7	15	50
狭山・清水地域	2	6	9	9	8	23	57
上北台・立野地域	5	10	11	3	3	11	43
中央・南街地域	4	10	11	6	5	14	50
仲原・向原地域	0	11	8	4	6	7	36
清原・新堀地域	2	10	4	0	3	7	26
桜が丘地域	0	2	9	3	2	6	22

割合(%)

	～9分	10～19分	20～29分	30～49分	50～59分	60分～	合計
芋窪・蔵敷地域	3%	18%	24%	13%	16%	26%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	8%	14%	18%	16%	14%	30%	100%
狭山・清水地域	4%	11%	16%	16%	14%	40%	100%
上北台・立野地域	12%	23%	26%	7%	7%	26%	100%
中央・南街地域	8%	20%	22%	12%	10%	28%	100%
仲原・向原地域	0%	31%	22%	11%	17%	19%	100%
清原・新堀地域	8%	38%	15%	0%	12%	27%	100%
桜が丘地域	0%	9%	41%	14%	9%	27%	100%

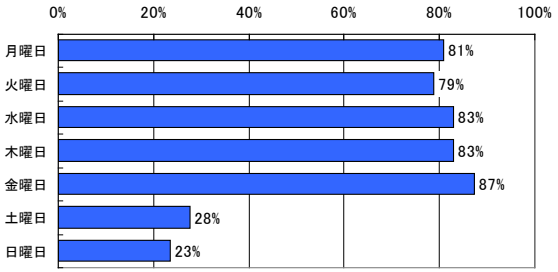
※所要時間の合計値で集計

f.　通勤・通学を行っている曜日

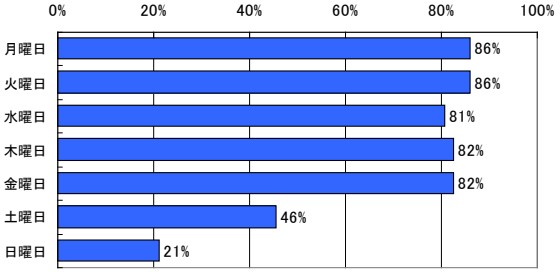
・どの地区も月曜日～金曜日の割合が多く、70%以上となっている。

・清原・新堀地域では他の地区に比べ、土曜日、日曜日の通勤・通学の割合が多く、土曜日は 54%、日曜日は 36%となっている。

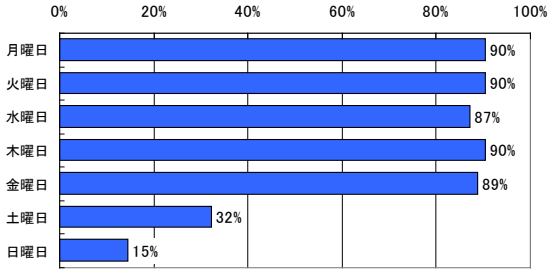
問2(1)④ 通勤・通学の曜日(芋窪・蔵敷地域)



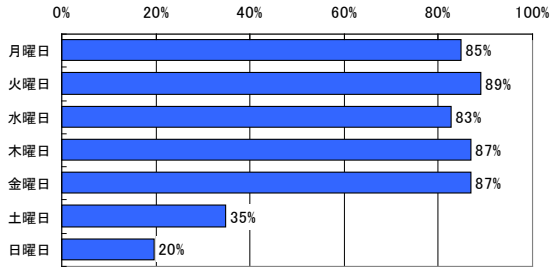
問2(1)④ 通勤・通学の曜日(奈良橋・湖畔・高木地域)



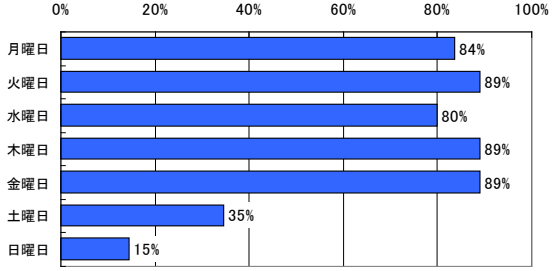
問2(1)④ 通勤・通学の曜日(狭山・清水地域)



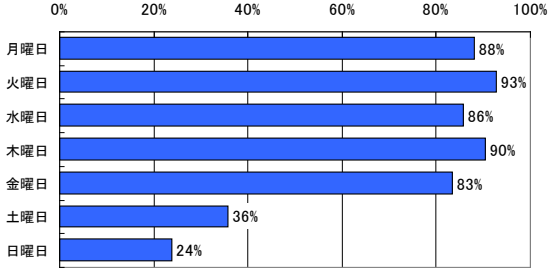
問2(1)④ 通勤・通学の曜日(上北台・立野地域)



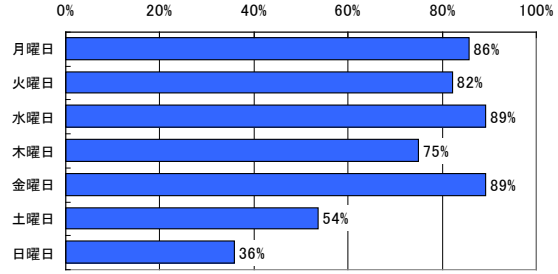
問2(1)④ 通勤・通学の曜日(中央・南街地域)



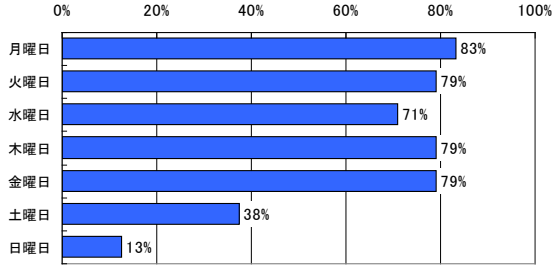
問2(1)④ 通勤・通学の曜日(仲原・向原地域)



問2(1)④ 通勤・通学の曜日(清原・新堀地域)



問2(1)④ 通勤・通学の曜日(桜が丘地域)



回答数(人)

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
芋窪・蔵敷地域	38	37	39	39	41	13	11
奈良橋・湖畔・高木地域	49	49	46	47	47	26	12
狭山・清水地域	56	56	54	56	55	20	9
上北台・立野地域	39	41	38	40	40	16	9
中央・南街地域	46	49	44	49	49	19	8
仲原・向原地域	37	39	36	38	35	15	10
清原・新堀地域	24	23	25	21	25	15	10
桜が丘地域	20	19	17	19	19	9	3

割合(%)

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
芋窪・蔵敷地域	81%	79%	83%	83%	87%	28%	23%
奈良橋・湖畔・高木地域	86%	86%	81%	82%	82%	46%	21%
狭山・清水地域	90%	90%	87%	90%	89%	32%	15%
上北台・立野地域	85%	89%	83%	87%	87%	35%	20%
中央・南街地域	84%	89%	80%	89%	89%	35%	15%
仲原・向原地域	88%	93%	86%	90%	83%	36%	24%
清原・新堀地域	86%	82%	89%	75%	89%	54%	36%
桜が丘地域	83%	79%	71%	79%	79%	38%	13%

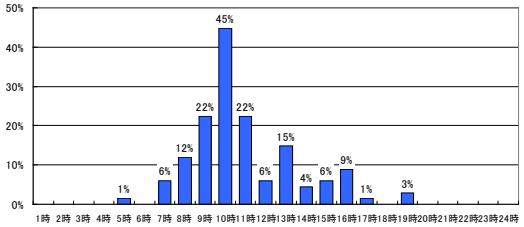
※通勤・通学を行っている回答者に対する割合

② 私事での外出行動について

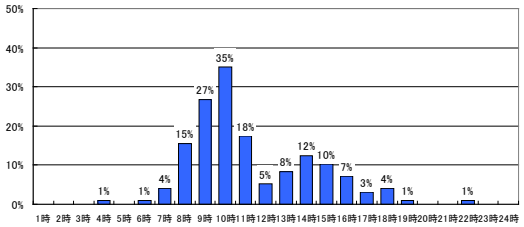
a. 私事外出時の出発時刻

・中央・南街地域、仲原・向原地域では 9 時台が最も多くなっており、それ以外の地域では 10 時台が最も多い。

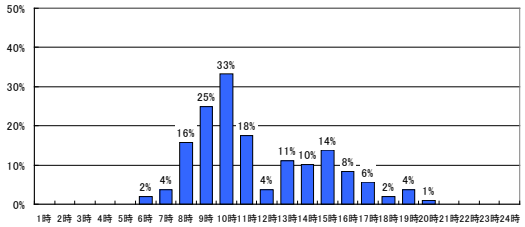
問2(2)① 出発時刻(芋窪・蔵敷地域)



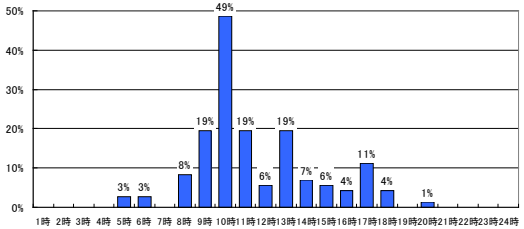
問2(2)① 出発時刻(奈良橋・湖畔・高木地域)



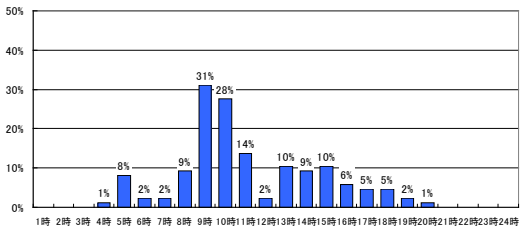
問2(2)① 出発時刻(狭山・清水地域)



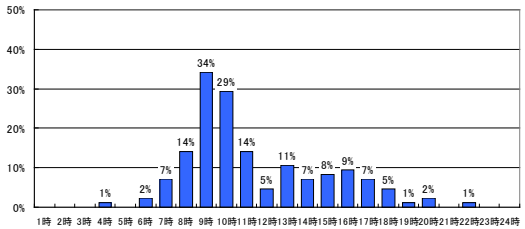
問2(2)① 出発時刻(上北台・立野地域)



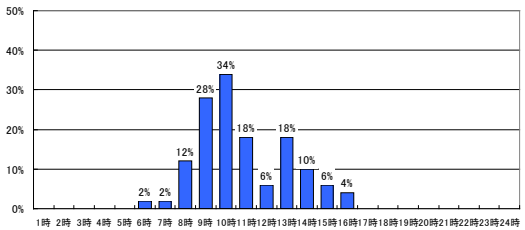
問2(2)① 出発時刻(中央・南街地域)



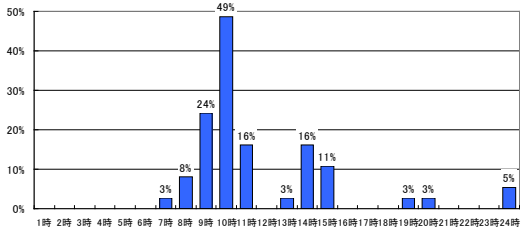
問2(2)① 出発時刻(仲原・向原地域)



問2(2)① 出発時刻(清原・新堀地域)



問2(2)① 出発時刻(桜が丘地域)



回答数(人)

	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時
芋窪・蔵敷地域	0	0	0	0	1	0	4	8	15	30	15	4	10	3	4	6	1	0	2	0	0	0	0	0
奈良橋・湖畔・高木地域	0	0	0	1	0	1	4	15	26	34	17	5	8	12	10	7	3	4	1	0	0	1	0	0
狭山・清水地域	0	0	0	0	0	2	4	17	27	36	19	4	12	11	15	9	6	2	4	1	0	0	0	0
上北台・立野地域	0	0	0	0	2	2	0	6	14	35	14	4	14	5	4	3	8	3	0	1	0	0	0	0
中央・南街地域	0	0	0	1	7	2	2	8	27	24	12	2	9	8	9	5	4	4	2	1	0	0	0	0
仲原・向原地域	0	0	0	1	0	2	6	12	29	25	12	4	9	6	7	8	6	4	1	2	0	1	0	0
清原・新堀地域	0	0	0	0	0	1	1	6	14	17	9	3	9	5	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0
桜が丘地域	0	0	0	0	0	0	1	3	9	18	6	0	1	6	4	0	0	0	1	1	0	0	0	2

割合(%)

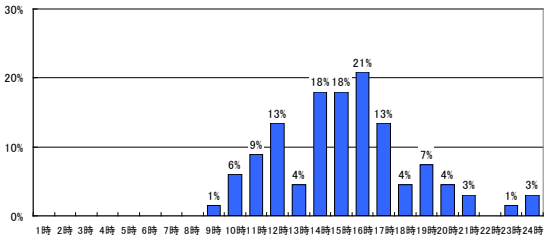
	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時
芋窪・蔵敷地域	0%	0%	0%	0%	1%	0%	6%	12%	22%	45%	22%	6%	15%	4%	6%	9%	1%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%
奈良橋・湖畔・高木地域	0%	0%	0%	1%	0%	1%	4%	15%	27%	35%	18%	5%	8%	12%	10%	7%	3%	4%	1%	0%	0%	1%	0%	0%
狭山・清水地域	0%	0%	0%	0%	0%	2%	4%	16%	25%	33%	18%	4%	11%	10%	14%	8%	6%	2%	4%	1%	0%	0%	0%	0%
上北台・立野地域	0%	0%	0%	0%	3%	3%	0%	8%	19%	49%	19%	6%	19%	7%	6%	4%	11%	4%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
中央・南街地域	0%	0%	0%	1%	8%	2%	2%	9%	31%	28%	14%	2%	10%	9%	10%	6%	5%	5%	2%	1%	0%	0%	0%	0%
仲原・向原地域	0%	0%	0%	1%	0%	2%	7%	14%	34%	29%	14%	5%	11%	7%	8%	9%	7%	5%	1%	2%	0%	1%	0%	0%
清原・新堀地域	0%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	12%	28%	34%	18%	6%	18%	10%	6%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
桜が丘地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	8%	24%	49%	16%	0%	3%	16%	11%	0%	0%	0%	3%	3%	0%	0%	0%	5%

※私事外出を行っている回答者に対する割合

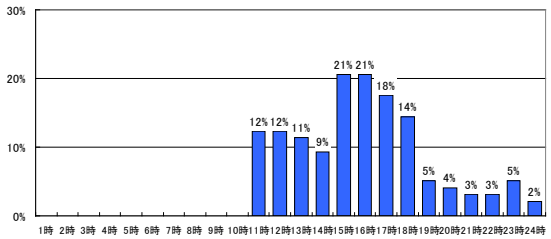
b.　私事外出時の帰宅時刻

・帰宅時刻についてはどの地域もばらつきがみられる。

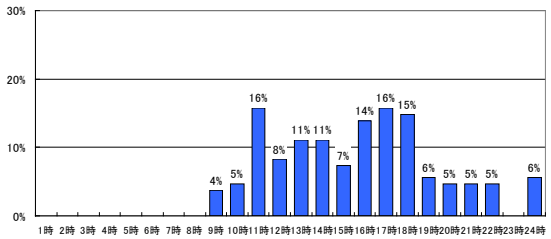
問2(2)① 帰宅時刻(芋窪・蔵敷地域)



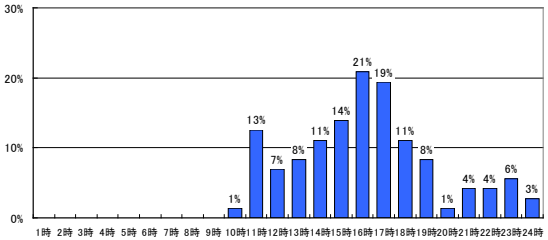
問2(2)① 帰宅時刻(奈良橋・湖畔・高木地域)



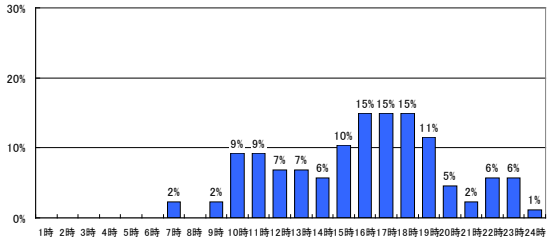
問2(2)① 帰宅時刻(狭山・清水地域)



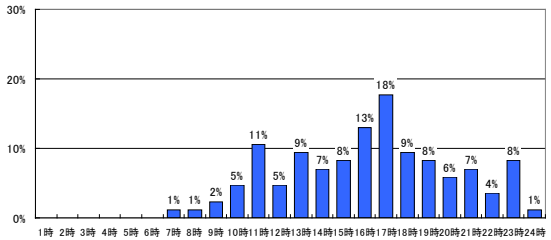
問2(2)① 帰宅時刻(上北台・立野地域)



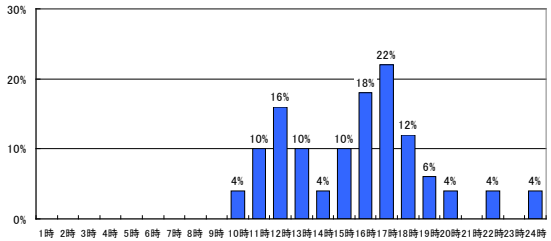
問2(2)① 帰宅時刻(中央・南街地域)



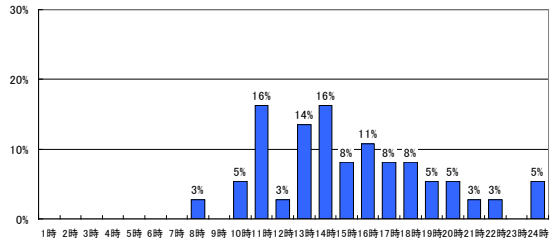
問2(2)① 帰宅時刻(仲原・向原地域)



問2(2)① 帰宅時刻(清原・新堀地域)



問2(2)① 帰宅時刻(桜が丘地域)



回答数(人)

	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時
芋窪・蔵敷地域	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	6	9	3	12	12	14	9	3	5	3	2	0	1	2
奈良橋・湖畔・高木地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12	11	9	20	20	17	14	5	4	3	3	5	2
狭山・清水地域	0	0	0	0	0	0	0	0	4	5	17	9	12	12	8	15	17	16	6	5	5	5	0	6
上北台・立野地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9	5	6	8	10	15	14	8	6	1	3	3	4	2
中央・南街地域	0	0	0	0	0	0	2	0	2	8	8	6	6	5	9	13	13	13	10	4	2	5	5	1
仲原・向原地域	0	0	0	0	0	0	1	1	2	4	9	4	8	6	7	11	15	8	7	5	6	3	7	1
清原・新堀地域	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	8	5	2	5	9	11	6	3	2	0	2	0	2
桜が丘地域	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	6	1	5	6	3	4	3	3	2	2	1	1	0	2

割合(%)

	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時
芋窪・蔵敷地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	6%	9%	13%	4%	18%	18%	21%	13%	4%	7%	4%	3%	0%	1%	3%
奈良橋・湖畔・高木地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	12%	12%	11%	9%	21%	21%	18%	14%	5%	4%	3%	3%	5%	2%
狭山・清水地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	5%	16%	8%	11%	11%	7%	14%	16%	15%	6%	5%	5%	5%	0%	6%
上北台・立野地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	13%	7%	8%	11%	14%	21%	19%	11%	8%	1%	4%	4%	6%	3%
中央・南街地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	2%	9%	9%	7%	7%	6%	10%	15%	15%	15%	11%	5%	2%	6%	6%	1%
仲原・向原地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	2%	5%	11%	5%	9%	7%	8%	13%	18%	9%	8%	6%	7%	4%	8%	1%
清原・新堀地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	10%	16%	10%	4%	10%	18%	22%	12%	6%	4%	0%	4%	0%	4%
桜が丘地域	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	5%	16%	3%	14%	16%	8%	11%	8%	8%	5%	5%	3%	3%	0%	5%

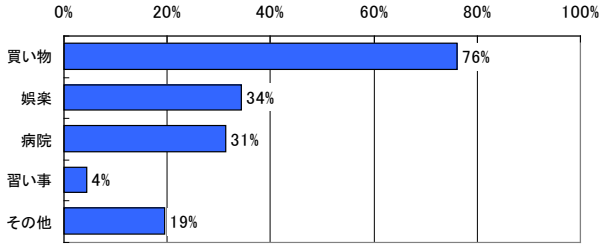
※私事外出を行っている回答者に対する割合

c.　私事外出の目的

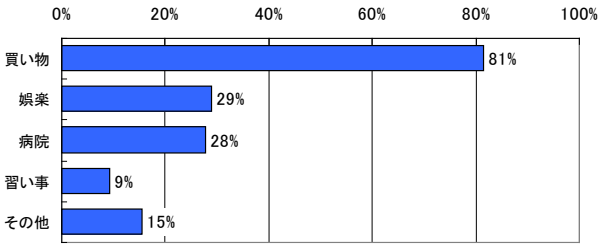
・どの地区でも買い物が最も多くなっている。

・狭山・清水地域、仲原・向原地域では、病院の割合が約 40%となっている。

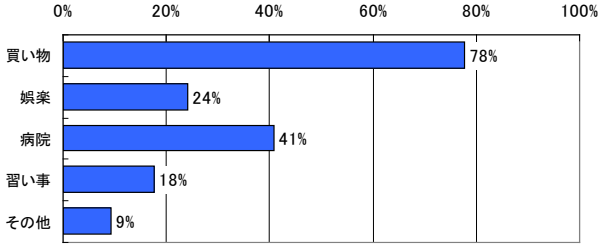
問2(2)② 私事外出の目的(芋窪・蔵敷地域)



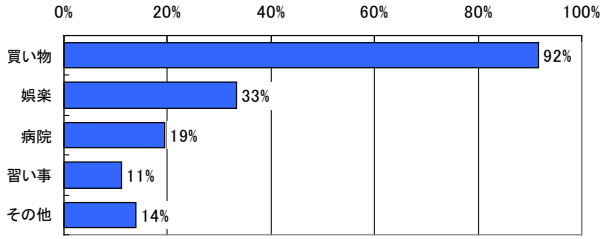
問2(2)② 私事外出の目的(奈良橋・湖畔・高木地域)



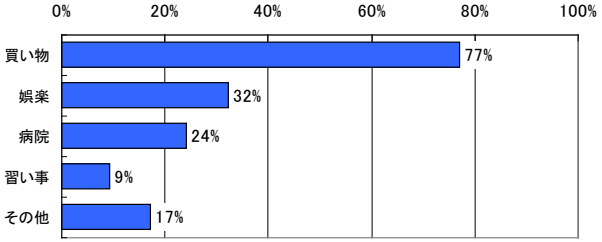
問2(2)② 私事外出の目的(狭山・清水地域)



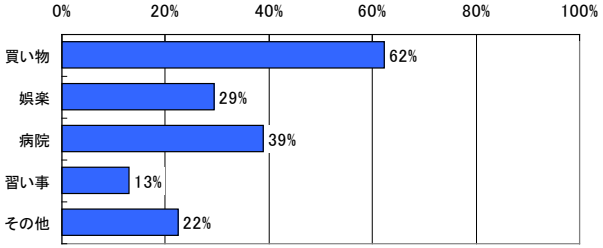
問2(2)② 私事外出の目的(上北台・立野地域)



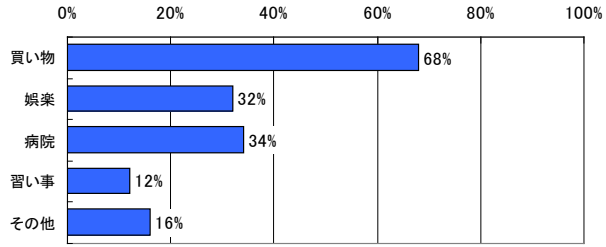
問2(2)② 私事外出の目的(中央・南街地域)



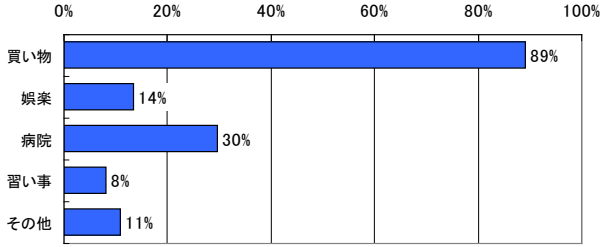
問2(2)② 私事外出の目的(仲原・向原地域)



問2(2)② 私事外出の目的(清原・新堀地域)



問2(2)② 私事外出の目的(桜が丘地域)



回答数(人)

	買い物	娯楽	病院	習い事	その他
芋窪・蔵敷地域	51	23	21	3	13
奈良橋・湖畔・高木地域	79	28	27	9	15
狭山・清水地域	84	26	44	19	10
上北台・立野地域	66	24	14	8	10
中央・南街地域	67	28	21	8	15
仲原・向原地域	53	25	33	11	19
清原・新堀地域	34	16	17	6	8
桜が丘地域	33	5	11	3	4

割合(%)

	買い物	娯楽	病院	習い事	その他
芋窪・蔵敷地域	76%	34%	31%	4%	19%
奈良橋・湖畔・高木地域	81%	29%	28%	9%	15%
狭山・清水地域	78%	24%	41%	18%	9%
上北台・立野地域	92%	33%	19%	11%	14%
中央・南街地域	77%	32%	24%	9%	17%
仲原・向原地域	62%	29%	39%	13%	22%
清原・新堀地域	68%	32%	34%	12%	16%
桜が丘地域	89%	14%	30%	8%	11%

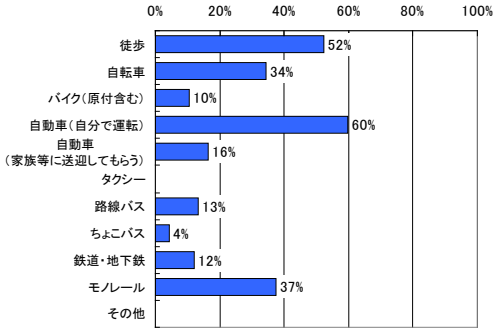
※私事外出を行っている回答者に対する割合

d.　私事外出時の移動手段

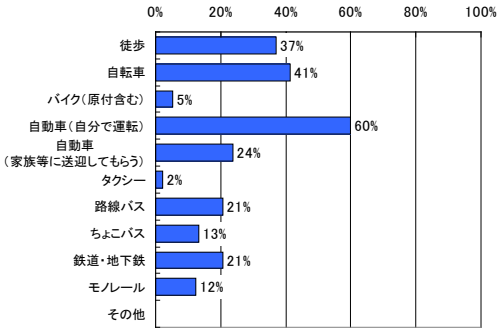
・芋窪・蔵敷地域や上北台・立野地域ではモノレールの利用割合が他の地域に比べて高く、特に上北台・立野地域では 60%近くなっている。

・また、清原・新堀地域では路線バスの利用割合が 30%以上と高くなっている。

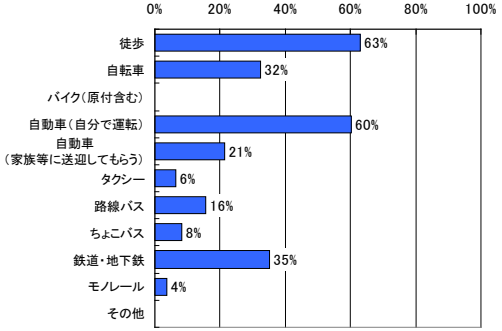
問2(2)③ 私事外出の移動手段(芋窪・蔵敷地域)



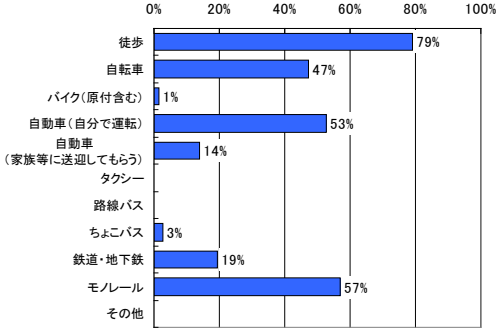
問2(2)③ 私事外出の移動手段(奈良橋・湖畔・高木地域)



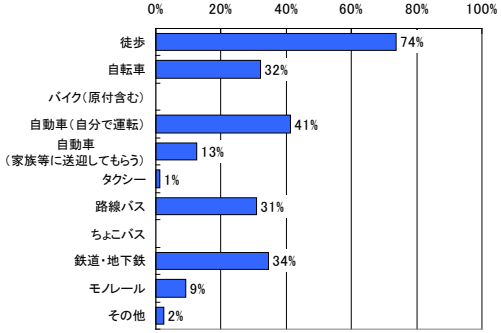
問2(2)③ 私事外出の移動手段(狭山・清水地域)



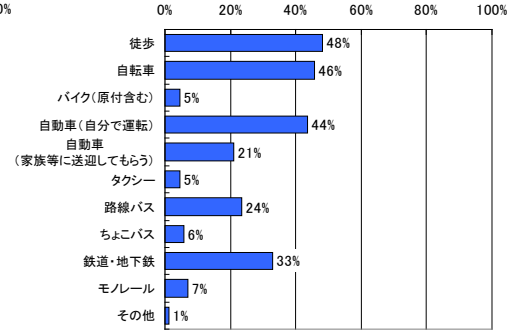
問2(2)③ 私事外出の移動手段(上北台・立野地域)



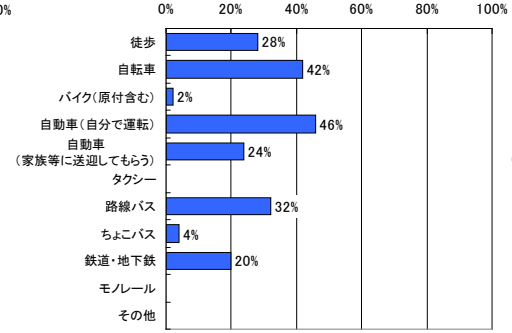
問2(2)③ 私事外出の移動手段(中央・南街地域)



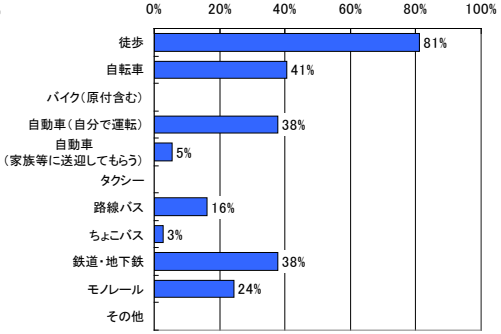
問2(2)③ 私事外出の移動手段(仲原・向原地域)



問2(2)③ 私事外出の移動手段(清原・新堀地域)



問2(2)③ 私事外出の移動手段(桜が丘地域)



回答数(人)

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他
芋窪・蔵敷地域	35	23	7	40	11	0	9	3	8	25	0
奈良橋・湖畔・高木地域	36	40	5	58	23	2	20	13	20	12	0
狭山・清水地域	68	35	0	65	23	7	17	9	38	4	0
上北台・立野地域	57	34	1	38	10	0	0	2	14	41	0
中央・南街地域	64	28	0	36	11	1	27	0	30	8	2
仲原・向原地域	41	39	4	37	18	4	20	5	28	6	1
清原・新堀地域	14	21	1	23	12	0	16	2	10	0	0
桜が丘地域	30	15	0	14	2	0	6	1	14	9	0

割合(%)

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他
芋窪・蔵敷地域	52%	34%	10%	60%	16%	0%	13%	4%	12%	37%	0%
奈良橋・湖畔・高木地域	37%	41%	5%	60%	24%	2%	21%	13%	21%	12%	0%
狭山・清水地域	63%	32%	0%	60%	21%	6%	16%	8%	35%	4%	0%
上北台・立野地域	79%	47%	1%	53%	14%	0%	0%	3%	19%	57%	0%
中央・南街地域	74%	32%	0%	41%	13%	1%	31%	0%	34%	9%	2%
仲原・向原地域	48%	46%	5%	44%	21%	5%	24%	6%	33%	7%	1%
清原・新堀地域	28%	42%	2%	46%	24%	0%	32%	4%	20%	0%	0%
桜が丘地域	81%	41%	0%	38%	5%	0%	16%	3%	38%	24%	0%

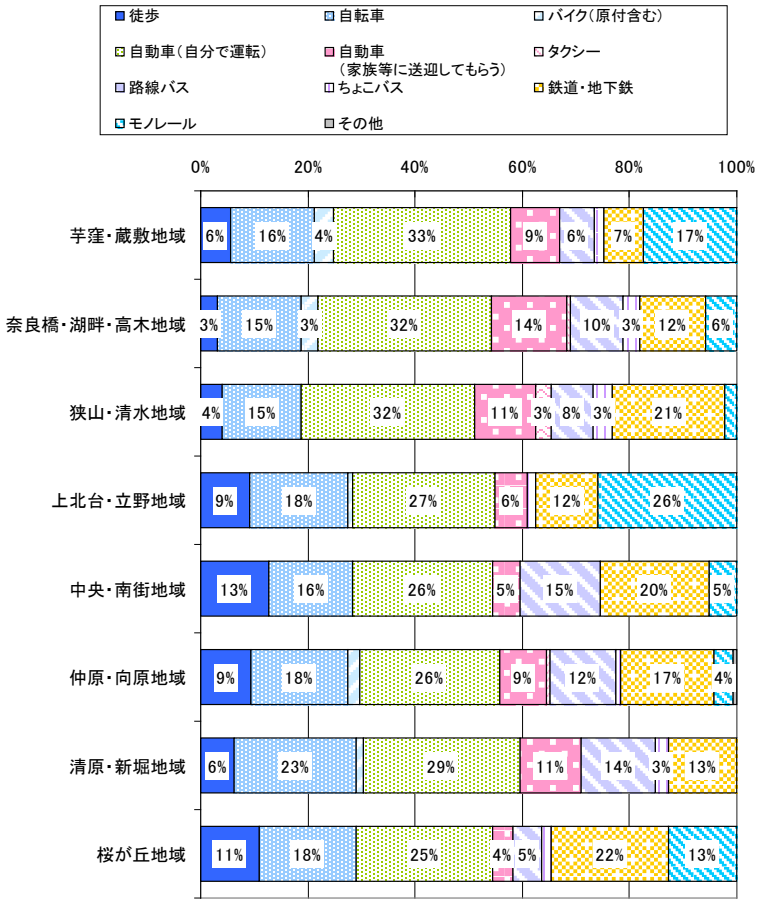
※私事外出を行っている回答者に対する割合

e.　私事外出時の移動手段（代表交通手段）

・どの地区も、自動車（自分で運転）が最も多く、自転車も 15%以上となっている。

・上北台・立野地域はモノレールの割合が高く 26%となっており、一方バスの利用はほとんどみられない。

問2(2)③ 私事外出の移動手段(代表交通手段)



回答数(人)

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他	合計
芋窪・蔵敷地域	6	17	4	36	10	0	7	2	8	19	0	109
奈良橋・湖畔・高木地域	5	24	5	50	22	1	15	5	19	9	0	155
狭山・清水地域	7	26	0	57	20	5	14	6	37	4	0	176
上北台・立野地域	11	22	1	32	7	0	0	2	14	31	0	120
中央・南街地域	17	21	0	35	7	0	20	0	27	7	0	134
仲原・向原地域	13	25	3	36	12	1	17	1	24	5	1	138
清原・新堀地域	5	18	1	23	9	0	11	2	10	0	0	79
桜が丘地域	6	10	0	14	2	0	3	1	12	7	0	55

割合(%)

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他	合計
芋窪・蔵敷地域	6%	16%	4%	33%	9%	0%	6%	2%	7%	17%	0%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	3%	15%	3%	32%	14%	1%	10%	3%	12%	6%	0%	100%
狭山・清水地域	4%	15%	0%	32%	11%	3%	8%	3%	21%	2%	0%	100%
上北台・立野地域	9%	18%	1%	27%	6%	0%	0%	2%	12%	26%	0%	100%
中央・南街地域	13%	16%	0%	26%	5%	0%	15%	0%	20%	5%	0%	100%
仲原・向原地域	9%	18%	2%	26%	9%	1%	12%	1%	17%	4%	1%	100%
清原・新堀地域	6%	23%	1%	29%	11%	0%	14%	3%	13%	0%	0%	100%
桜が丘地域	11%	18%	0%	25%	4%	0%	5%	2%	22%	13%	0%	100%

＜交通手段優先度＞

①9. 鉄道・地下鉄　②10. モノレール　③7. 路線バス

④8. ちょこバス　⑤4. 自動車（自分で運転）　⑥5. 自動車（家族等に送迎してもらう）

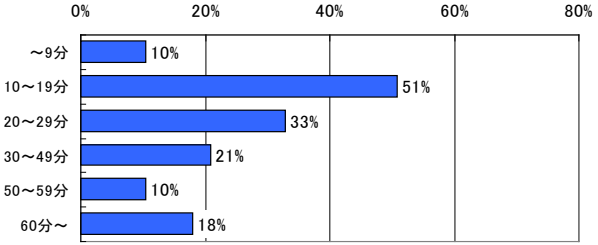
⑦6. タクシー　⑧3. バイク（原付含む）　⑨2. 自転車

⑩1. 徒歩　⑪11. その他

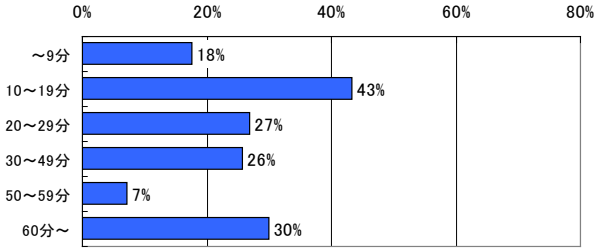
f.　私事外出による所要時間

・中央・南街地域を除き、10～19 分が最も多く、半数前後となっている。

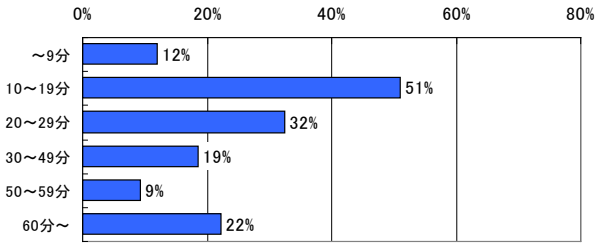
問2(2)③ 私事外出による所要時間
（芋窪・蔵敷地域）



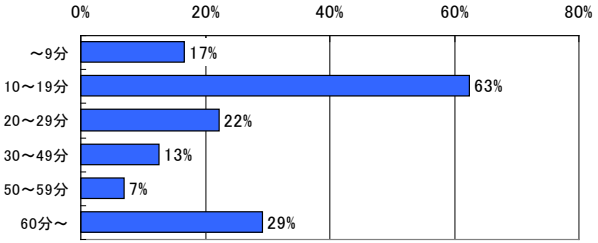
問2(2)③ 私事外出による所要時間
（奈良橋・湖畔・高木地域）



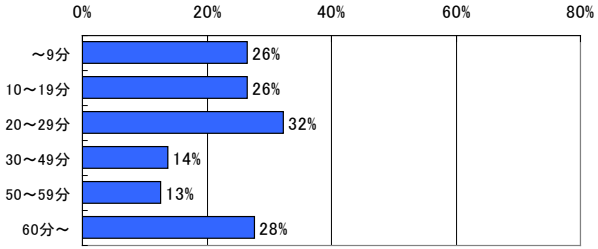
問2(2)③ 私事外出による所要時間
（狭山・清水地域）



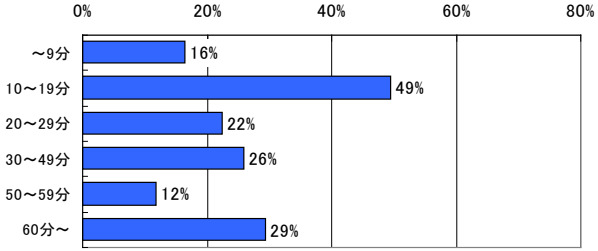
問2(2)③ 私事外出による所要時間
（上北台・立野地域）



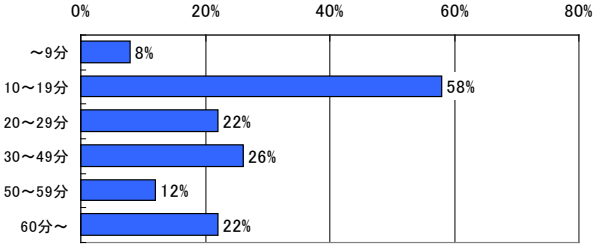
問2(2)③ 私事外出による所要時間
（中央・南街地域）



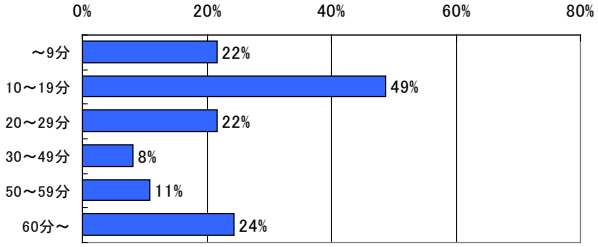
問2(2)③ 私事外出による所要時間
（仲原・向原地域）



問2(2)③ 私事外出による所要時間
（清原・新堀地域）



問2(2)③ 私事外出による所要時間
（桜が丘地域）



回答数(人)

	～9分	10～19分	20～29分	30～49分	50～59分	60分～
芋窪・蔵敷地域	7	34	22	14	7	12
奈良橋・湖畔・高木地域	17	42	26	25	7	29
狭山・清水地域	13	55	35	20	10	24
上北台・立野地域	12	45	16	9	5	21
中央・南街地域	23	23	28	12	11	24
仲原・向原地域	14	42	19	22	10	25
清原・新堀地域	4	29	11	13	6	11
桜が丘地域	8	18	8	3	4	9

割合(%)

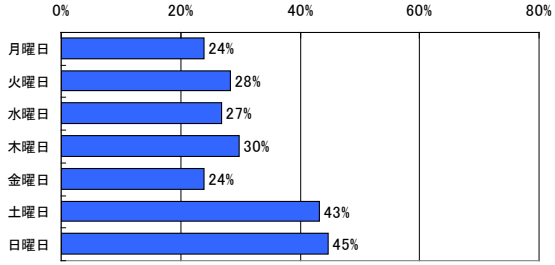
	～9分	10～19分	20～29分	30～49分	50～59分	60分～
芋窪・蔵敷地域	10%	51%	33%	21%	10%	18%
奈良橋・湖畔・高木地域	18%	43%	27%	26%	7%	30%
狭山・清水地域	12%	51%	32%	19%	9%	22%
上北台・立野地域	17%	63%	22%	13%	7%	29%
中央・南街地域	26%	26%	32%	14%	13%	28%
仲原・向原地域	16%	49%	22%	26%	12%	29%
清原・新堀地域	8%	58%	22%	26%	12%	22%
桜が丘地域	22%	49%	22%	8%	11%	24%

※私事外出を行っている回答者に対する割合

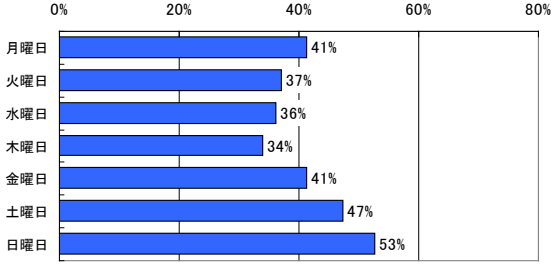
g.　私事外出を行っている曜日

・清原・新堀地域では、土曜日の外出の割合が 30%と低いが、他の地域では土曜日、日曜日には半数近くの人が外出している。

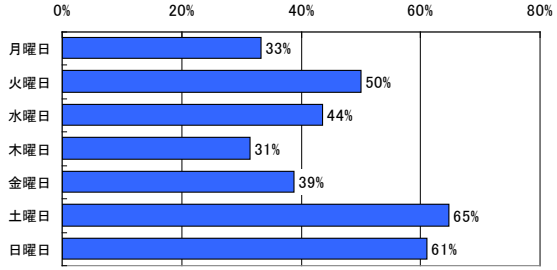
問2(2)⑤ 移動する曜日(芋窪・蔵敷地域)



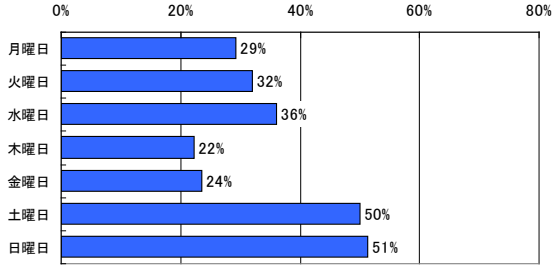
問2(2)⑤ 移動する曜日(奈良橋・湖畔・高木地域)



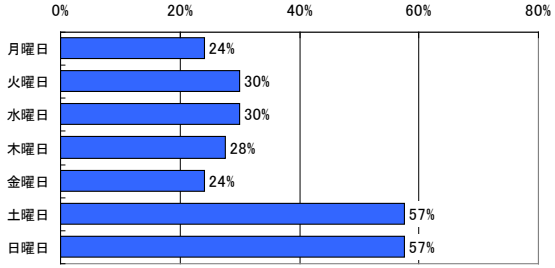
問2(2)⑤ 移動する曜日(狭山・清水地域)



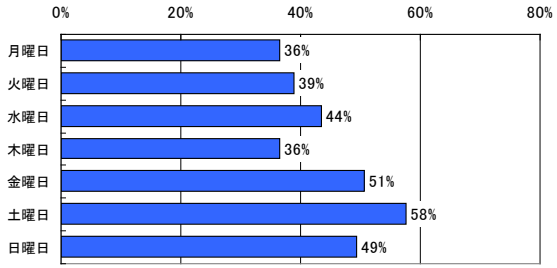
問2(2)⑤ 移動する曜日(上北台・立野地域)



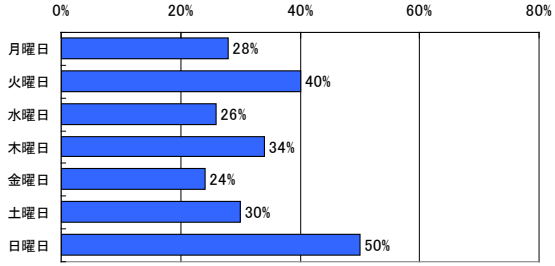
問2(2)⑤ 移動する曜日(中央・南街地域)



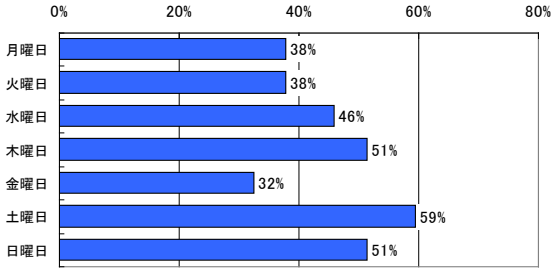
問2(2)⑤ 移動する曜日(仲原・向原地域)



問2(2)⑤ 移動する曜日(清原・新堀地域)



問2(2)⑤ 移動する曜日(桜が丘地域)



回答数(人)

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
芋窪・蔵敷地域	16	19	18	20	16	29	30
奈良橋・湖畔・高木地域	40	36	35	33	40	46	51
狭山・清水地域	36	54	47	34	42	70	66
上北台・立野地域	21	23	26	16	17	36	37
中央・南街地域	21	26	26	24	21	50	50
仲原・向原地域	31	33	37	31	43	49	42
清原・新堀地域	14	20	13	17	12	15	25
桜が丘地域	14	14	17	19	12	22	19

割合(%)

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
芋窪・蔵敷地域	24%	28%	27%	30%	24%	43%	45%
奈良橋・湖畔・高木地域	41%	37%	36%	34%	41%	47%	53%
狭山・清水地域	33%	50%	44%	31%	39%	65%	61%
上北台・立野地域	29%	32%	36%	22%	24%	50%	51%
中央・南街地域	24%	30%	30%	28%	24%	57%	57%
仲原・向原地域	36%	39%	44%	36%	51%	58%	49%
清原・新堀地域	28%	40%	26%	34%	24%	30%	50%
桜が丘地域	38%	38%	46%	51%	32%	59%	51%

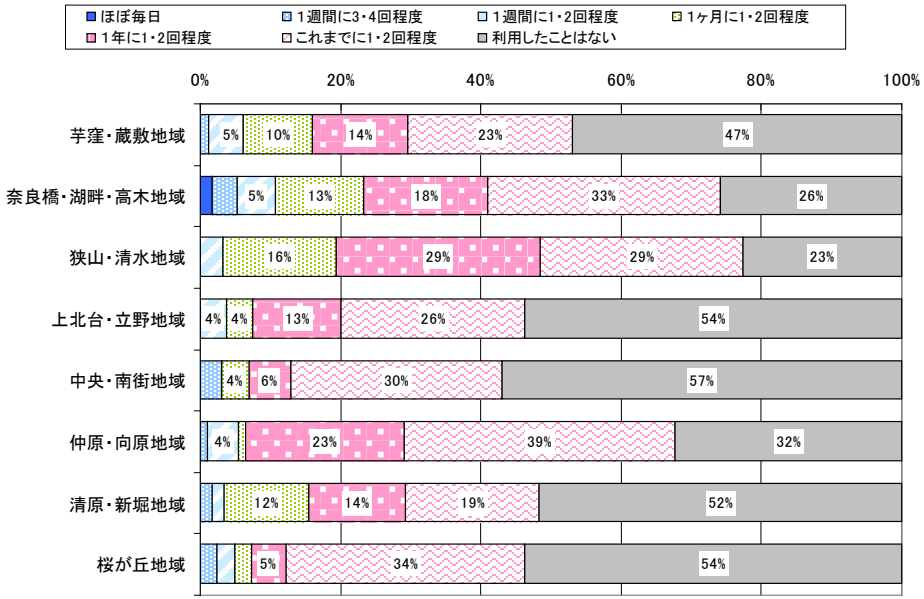
※私事外出を行っている回答者に対する割合

4) ちょこバスについて

a. ちょこバスの利用頻度

・狭山・清水地域、奈良橋・湖畔・高木地域、仲原・向原地域では、利用したことのある割合が他の地域の比べて高く 70%前後となっている。

問3(1)ちょこバスの利用頻度



回答数(人)

	ほぼ毎日	1週間に3・4回程度	1週間に1・2回程度	1ヶ月に1・2回程度	1年に1・2回程度	これまでに1・2回程度	利用したことはない	合計
芋窪・蔵敷地域	0	1	4	8	11	19	38	81
奈良橋・湖畔・高木地域	2	4	6	14	20	37	29	112
狭山・清水地域	0	0	4	20	36	36	28	124
上北台・立野地域	0	0	3	3	10	21	43	80
中央・南街地域	0	3	0	4	6	30	57	100
仲原・向原地域	0	1	4	1	21	36	30	93
清原・新堀地域	0	1	1	7	8	11	30	58
桜が丘地域	0	1	1	1	2	14	22	41

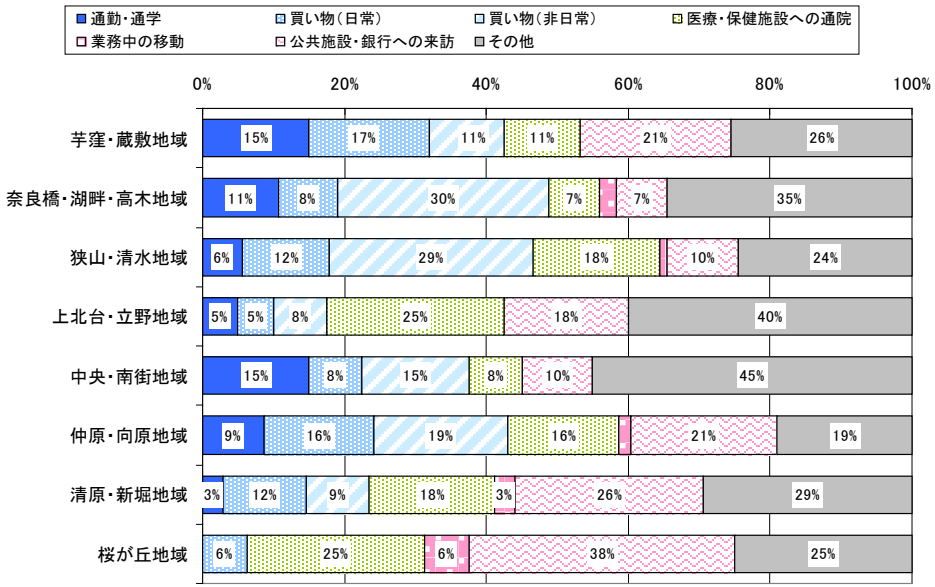
割合(%)

	ほぼ毎日	1週間に3・4回程度	1週間に1・2回程度	1ヶ月に1・2回程度	1年に1・2回程度	これまでに1・2回程度	利用したことはない	合計
芋窪・蔵敷地域	0%	1%	5%	10%	14%	23%	47%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	2%	4%	5%	13%	18%	33%	26%	100%
狭山・清水地域	0%	0%	3%	16%	29%	29%	23%	100%
上北台・立野地域	0%	0%	4%	4%	13%	26%	54%	100%
中央・南街地域	0%	3%	0%	4%	6%	30%	57%	100%
仲原・向原地域	0%	1%	4%	1%	23%	39%	32%	100%
清原・新堀地域	0%	2%	2%	12%	14%	19%	52%	100%
桜が丘地域	0%	2%	2%	2%	5%	34%	54%	100%

b. ちょこバスの利用目的

・桜が丘地域では、公共施設・銀行への来訪、医療・保健施設への通院の割合が高い。

問3(3)利用目的



回答数(人)

	通勤・通学	買い物(日常)	買い物(非日常)	医療・保健施設への通院	業務中の移動	公共施設・銀行への来訪	その他	合計
芋窪・蔵敷地域	7	8	5	5	0	10	12	47
奈良橋・湖畔・高木地域	9	7	25	6	2	6	29	84
狭山・清水地域	5	11	26	16	1	9	22	90
上北台・立野地域	2	2	3	10	0	7	16	40
中央・南街地域	6	3	6	3	0	4	18	40
仲原・向原地域	5	9	11	9	1	12	11	58
清原・新堀地域	1	4	3	6	1	9	10	34
桜が丘地域	0	1	0	4	1	6	4	16

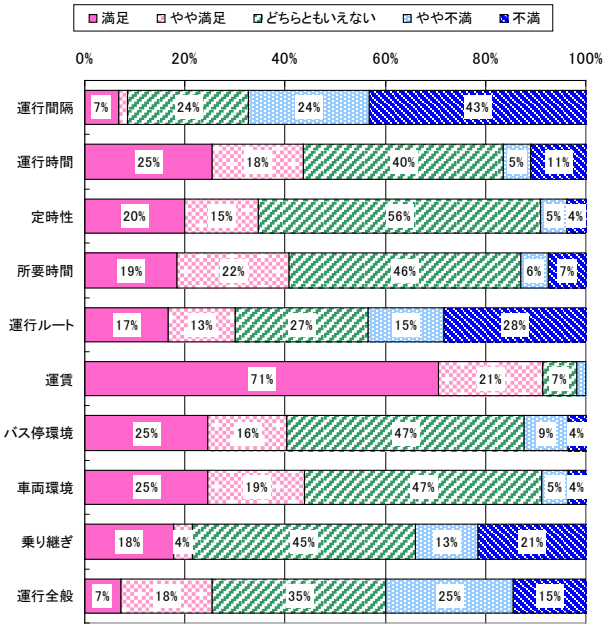
割合(%)

	通勤・通学	買い物(日常)	買い物(非日常)	医療・保健施設への通院	業務中の移動	公共施設・銀行への来訪	その他	合計
芋窪・蔵敷地域	15%	17%	11%	11%	0%	21%	26%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	11%	8%	30%	7%	2%	7%	35%	100%
狭山・清水地域	6%	12%	29%	18%	1%	10%	24%	100%
上北台・立野地域	5%	5%	8%	25%	0%	18%	40%	100%
中央・南街地域	15%	8%	15%	8%	0%	10%	45%	100%
仲原・向原地域	9%	16%	19%	16%	2%	21%	19%	100%
清原・新堀地域	3%	12%	9%	18%	3%	26%	29%	100%
桜が丘地域	0%	6%	0%	25%	6%	38%	25%	100%

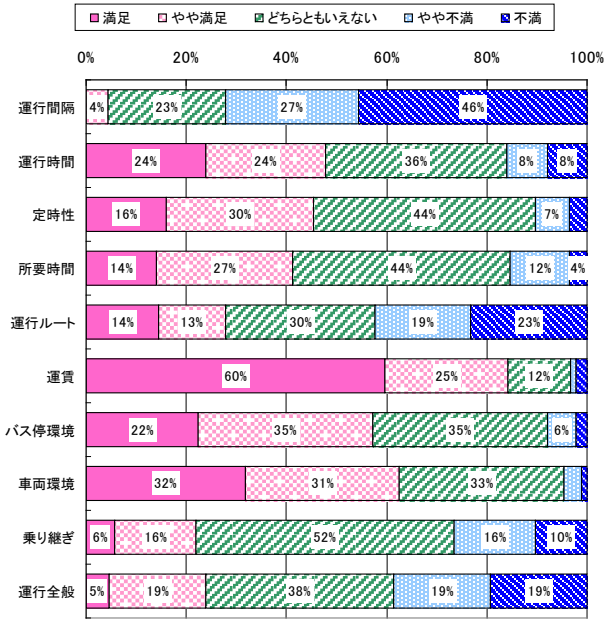
c.　ちょこバスの満足度

・どの地域でも運行間隔に対する満足度が低くなっている。また、桜が丘地域は全体的に満足度が低い。

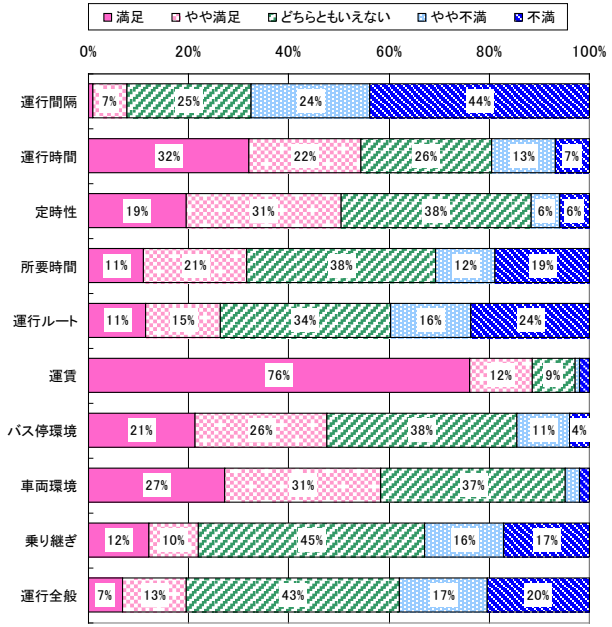
問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
(芋窪・蔵敷地域)



問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
(奈良橋・湖畔・高木地域)



問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
(狭山・清水地域)



回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	4	1	14	14	25	58
運行時間	14	10	22	3	6	55
定時性	11	8	31	3	2	55
所要時間	10	12	25	3	4	54
運行ルート	10	8	16	9	17	60
運賃	41	12	4	1	0	58
バス停環境	14	9	27	5	2	57
車両環境	14	11	27	3	2	57
乗り継ぎ	10	2	25	7	12	56
運行全般	4	10	19	14	8	55

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	7%	2%	24%	24%	43%	100%
運行時間	25%	18%	40%	5%	11%	100%
定時性	20%	15%	56%	5%	4%	100%
所要時間	19%	22%	46%	6%	7%	100%
運行ルート	17%	13%	27%	15%	28%	100%
運賃	71%	21%	7%	2%	0%	100%
バス停環境	25%	16%	47%	9%	4%	100%
車両環境	25%	19%	47%	5%	4%	100%
乗り継ぎ	18%	4%	45%	13%	21%	100%
運行全般	7%	18%	35%	25%	15%	100%

回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	4	21	24	41	90
運行時間	21	21	32	7	7	88
定時性	14	26	39	6	3	88
所要時間	12	23	37	10	3	85
運行ルート	13	12	27	17	21	90
運賃	53	22	11	1	2	89
バス停環境	20	31	31	5	2	89
車両環境	28	27	29	3	1	88
乗り継ぎ	5	14	45	14	9	87
運行全般	4	17	33	17	17	88

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	4%	23%	27%	46%	100%
運行時間	24%	24%	36%	8%	8%	100%
定時性	16%	30%	44%	7%	3%	100%
所要時間	14%	27%	44%	12%	4%	100%
運行ルート	14%	13%	30%	19%	23%	100%
運賃	60%	25%	12%	1%	2%	100%
バス停環境	22%	35%	35%	6%	2%	100%
車両環境	32%	31%	33%	3%	1%	100%
乗り継ぎ	6%	16%	52%	16%	10%	100%
運行全般	5%	19%	38%	19%	19%	100%

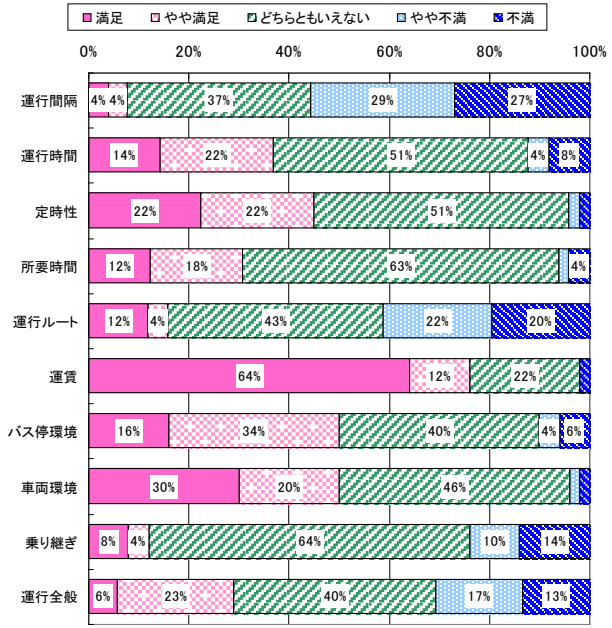
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	1	7	26	25	46	105
運行時間	33	23	27	13	7	103
定時性	20	32	39	6	6	103
所要時間	11	21	38	12	19	101
運行ルート	12	16	36	17	25	106
運賃	80	13	9	1	2	105
バス停環境	22	27	39	11	4	103
車両環境	28	32	38	3	2	103
乗り継ぎ	12	10	45	16	17	100
運行全般	7	13	44	18	21	103

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	1%	7%	25%	24%	44%	100%
運行時間	32%	22%	26%	13%	7%	100%
定時性	19%	31%	38%	6%	6%	100%
所要時間	11%	21%	38%	12%	19%	100%
運行ルート	11%	15%	34%	16%	24%	100%
運賃	76%	12%	9%	1%	2%	100%
バス停環境	21%	26%	38%	11%	4%	100%
車両環境	27%	31%	37%	3%	2%	100%
乗り継ぎ	12%	10%	45%	16%	17%	100%
運行全般	7%	13%	43%	17%	20%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
(上北台・立野地域)



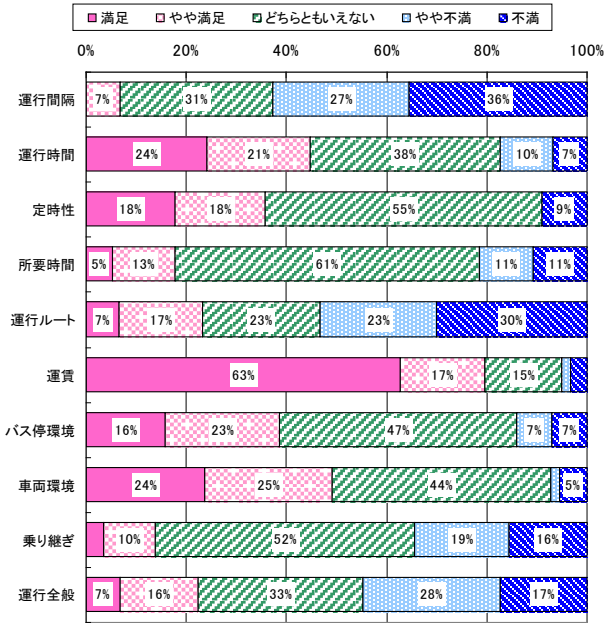
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	2	2	19	15	14	52
運行時間	7	11	25	2	4	49
定時性	11	11	25	1	1	49
所要時間	6	9	31	1	2	49
運行ルート	6	2	22	11	10	51
運賃	32	6	11	0	1	50
バス停環境	8	17	20	2	3	50
車両環境	15	10	23	1	1	50
乗り継ぎ	4	2	32	5	7	50
運行全般	3	12	21	9	7	52

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	4%	4%	37%	29%	27%	100%
運行時間	14%	22%	51%	4%	8%	100%
定時性	22%	22%	51%	2%	2%	100%
所要時間	12%	18%	63%	2%	4%	100%
運行ルート	12%	4%	43%	22%	20%	100%
運賃	64%	12%	22%	0%	2%	100%
バス停環境	16%	34%	40%	4%	6%	100%
車両環境	30%	20%	46%	2%	2%	100%
乗り継ぎ	8%	4%	64%	10%	14%	100%
運行全般	6%	23%	40%	17%	13%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
(中央・南街地域)



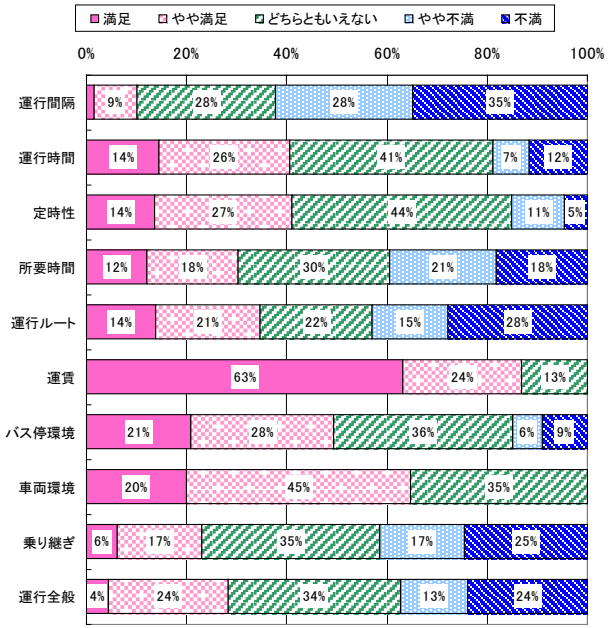
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	4	18	16	21	59
運行時間	14	12	22	6	4	58
定時性	10	10	31	0	5	56
所要時間	3	7	34	6	6	56
運行ルート	4	10	14	14	18	60
運賃	37	10	9	1	2	59
バス停環境	9	13	27	4	4	57
車両環境	13	14	24	1	3	55
乗り継ぎ	2	6	30	11	9	58
運行全般	4	9	19	16	10	58

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	7%	31%	27%	36%	100%
運行時間	24%	21%	38%	10%	7%	100%
定時性	18%	18%	55%	0%	9%	100%
所要時間	5%	13%	61%	11%	11%	100%
運行ルート	7%	17%	23%	23%	30%	100%
運賃	63%	17%	15%	2%	3%	100%
バス停環境	16%	23%	47%	7%	7%	100%
車両環境	24%	25%	44%	2%	5%	100%
乗り継ぎ	3%	10%	52%	19%	16%	100%
運行全般	7%	16%	33%	28%	17%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
(仲原・向原地域)



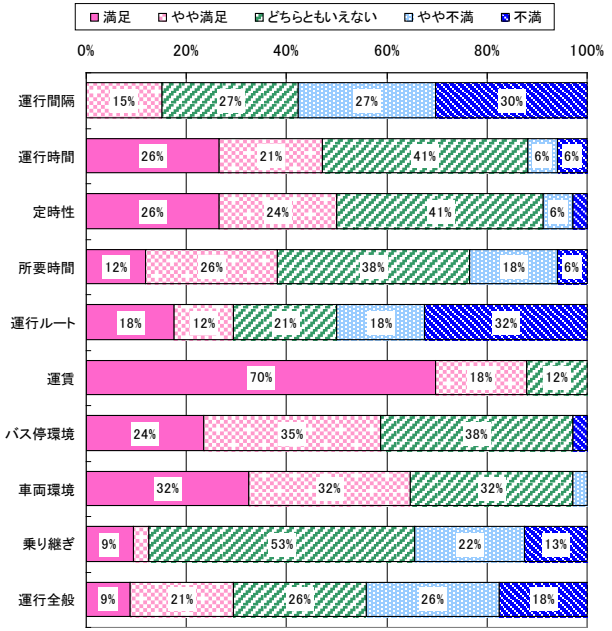
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	1	6	19	19	24	69
運行時間	10	18	28	5	8	69
定時性	9	18	29	7	3	66
所要時間	8	12	20	14	12	66
運行ルート	10	15	16	11	20	72
運賃	43	16	9	0	0	68
バス停環境	14	19	24	4	6	67
車両環境	13	29	23	0	0	65
乗り継ぎ	4	11	23	11	16	65
運行全般	3	16	23	9	16	67

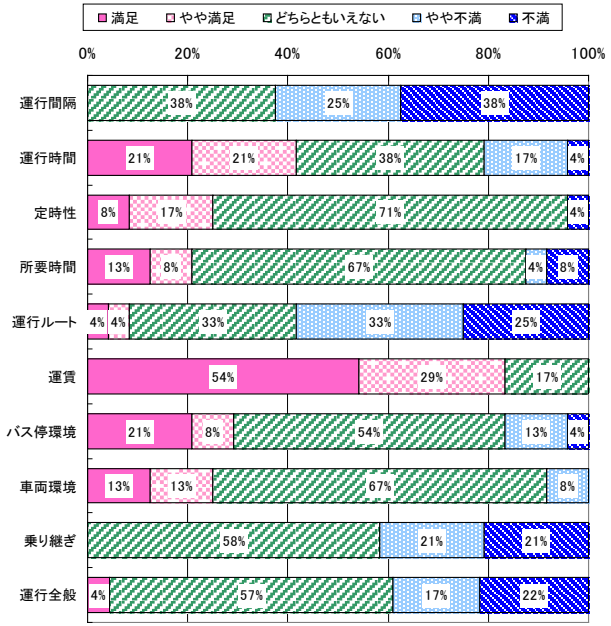
割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	1%	9%	28%	28%	35%	100%
運行時間	14%	26%	41%	7%	12%	100%
定時性	14%	27%	44%	11%	5%	100%
所要時間	12%	18%	30%	21%	18%	100%
運行ルート	14%	21%	22%	15%	28%	100%
運賃	63%	24%	13%	0%	0%	100%
バス停環境	21%	28%	36%	6%	9%	100%
車両環境	20%	45%	35%	0%	0%	100%
乗り継ぎ	6%	17%	35%	17%	25%	100%
運行全般	4%	24%	34%	13%	24%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
（清原・新堀地域）



問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
（桜が丘地域）



回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	5	9	9	10	33
運行時間	9	7	14	2	2	34
定時性	9	8	14	2	1	34
所要時間	4	9	13	6	2	34
運行ルート	6	4	7	6	11	34
運賃	23	6	4	0	0	33
バス停環境	8	12	13	0	1	34
車両環境	11	11	11	1	0	34
乗り継ぎ	3	1	17	7	4	32
運行全般	3	7	9	9	6	34

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	15%	27%	27%	30%	100%
運行時間	26%	21%	41%	6%	6%	100%
定時性	26%	24%	41%	6%	3%	100%
所要時間	12%	26%	38%	18%	6%	100%
運行ルート	18%	12%	21%	18%	32%	100%
運賃	70%	18%	12%	0%	0%	100%
バス停環境	24%	35%	38%	0%	3%	100%
車両環境	32%	32%	32%	3%	0%	100%
乗り継ぎ	9%	3%	53%	22%	13%	100%
運行全般	9%	21%	26%	26%	18%	100%

回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	0	9	6	9	24
運行時間	5	5	9	4	1	24
定時性	2	4	17	0	1	24
所要時間	3	2	16	1	2	24
運行ルート	1	1	8	8	6	24
運賃	13	7	4	0	0	24
バス停環境	5	2	13	3	1	24
車両環境	3	3	16	2	0	24
乗り継ぎ	0	0	14	5	5	24
運行全般	1	0	13	4	5	23

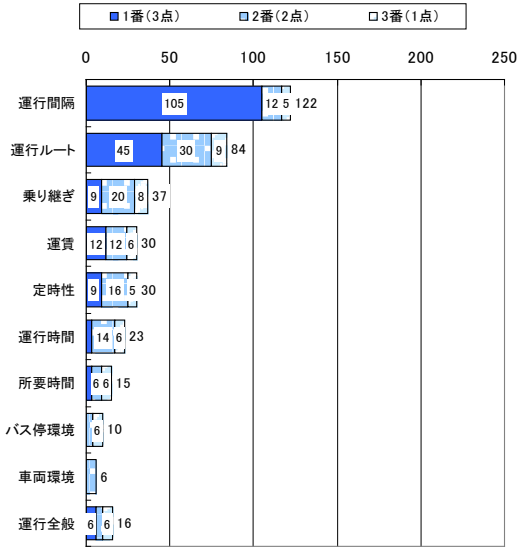
割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	0%	38%	25%	38%	100%
運行時間	21%	21%	38%	17%	4%	100%
定時性	8%	17%	71%	0%	4%	100%
所要時間	13%	8%	67%	4%	8%	100%
運行ルート	4%	4%	33%	33%	25%	100%
運賃	54%	29%	17%	0%	0%	100%
バス停環境	21%	8%	54%	13%	4%	100%
車両環境	13%	13%	67%	8%	0%	100%
乗り継ぎ	0%	0%	58%	21%	21%	100%
運行全般	4%	0%	57%	17%	22%	100%

d.　ちょこバスの重要度

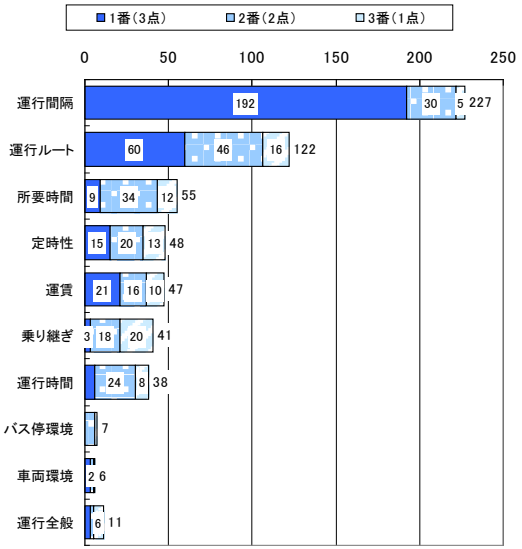
・どの地域でも、運行間隔が１番目に、運行ルートが２番目に重要となっており地域別に大きな違いはみられない。

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（芋窪・蔵敷地域）



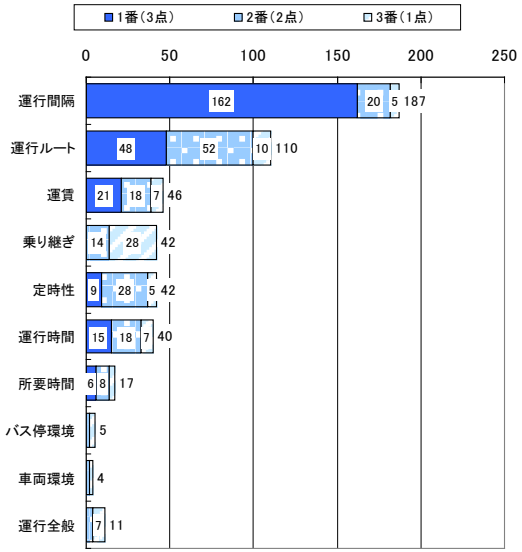
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	105	12	5	122
運行ルート	45	30	9	84
乗り継ぎ	9	20	8	37
運賃	12	12	6	30
定時性	9	16	5	30
運行時間	3	14	6	23
所要時間	3	6	6	15
バス停環境	0	4	6	10
車両環境	0	6	0	6
運行全般	6	4	6	16

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（狭山・清水地域）



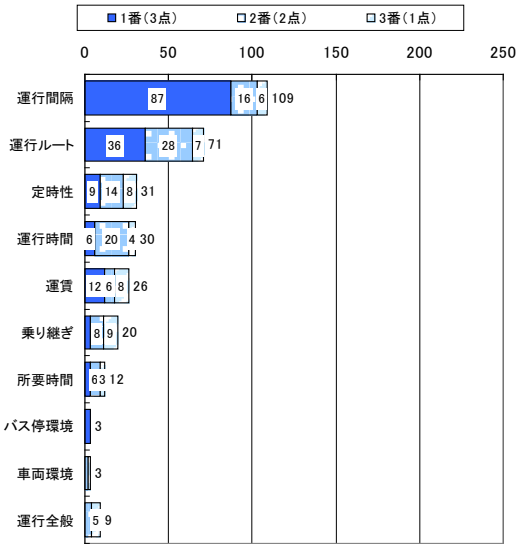
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	192	30	5	227
運行ルート	60	46	16	122
所要時間	9	34	12	55
定時性	15	20	13	48
運賃	21	16	10	47
乗り継ぎ	3	18	20	41
運行時間	6	24	8	38
バス停環境	0	6	1	7
車両環境	3	2	1	6
運行全般	3	2	6	11

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（奈良橋・湖畔・高木地域）



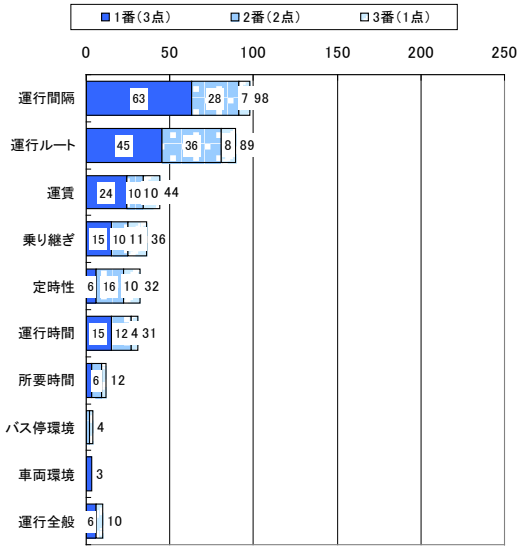
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	162	20	5	187
運行ルート	48	52	10	110
運賃	21	18	7	46
乗り継ぎ	0	14	28	42
定時性	9	28	5	42
運行時間	15	18	7	40
所要時間	6	8	3	17
バス停環境	0	2	3	5
車両環境	0	2	2	4
運行全般	0	4	7	11

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（上北台・立野地域）



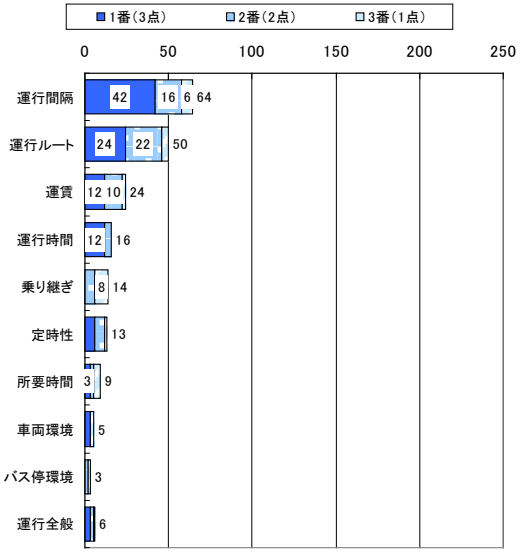
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	87	16	6	109
運行ルート	36	28	7	71
定時性	9	14	8	31
運行時間	6	20	4	30
運賃	12	6	8	26
乗り継ぎ	3	8	9	20
所要時間	3	6	3	12
バス停環境	3	0	0	3
車両環境	0	2	1	3
運行全般	0	4	5	9

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（中央・南街地域）



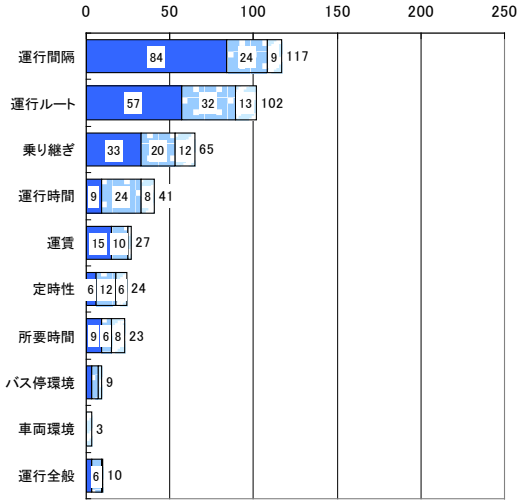
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	63	28	7	98
運行ルート	45	36	8	89
運賃	24	10	10	44
乗り継ぎ	15	10	11	36
定時性	6	16	10	32
運行時間	15	12	4	31
所要時間	3	6	3	12
バス停環境	0	2	2	4
車両環境	3	0	0	3
運行全般	6	0	4	10

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（清原・新堀地域）



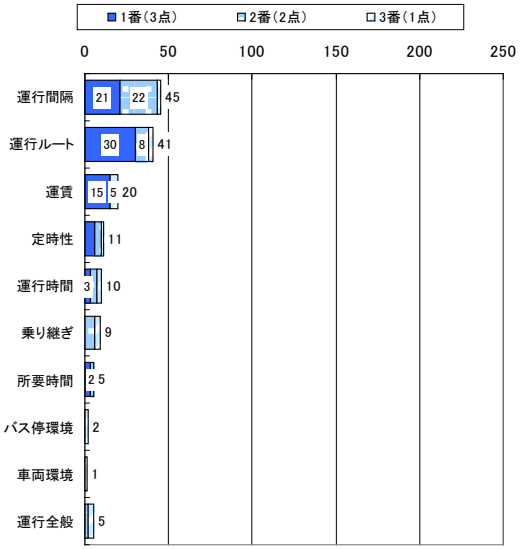
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	42	16	6	64
運行ルート	24	22	4	50
運賃	12	10	2	24
運行時間	12	4	0	16
乗り継ぎ	0	6	8	14
定時性	6	6	1	13
所要時間	3	2	4	9
車両環境	3	0	2	5
バス停環境	0	2	1	3
運行全般	3	2	1	6

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（仲原・向原地域）



	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	84	24	9	117
運行ルート	57	32	13	102
乗り継ぎ	33	20	12	65
運行時間	9	24	8	41
運賃	15	10	2	27
定時性	6	12	6	24
所要時間	9	6	8	23
バス停環境	3	4	2	9
車両環境	0	0	3	3
運行全般	3	6	1	10

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（桜が丘地域）

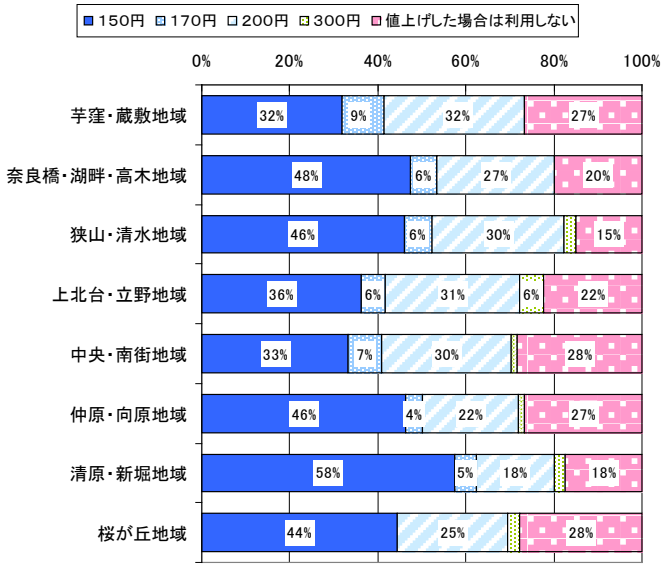


	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	21	22	2	45
運行ルート	30	8	3	41
運賃	15	0	5	20
定時性	6	4	1	11
運行時間	3	4	3	10
乗り継ぎ	0	6	3	9
所要時間	3	2	0	5
バス停環境	0	0	2	2
車両環境	0	0	1	1
運行全般	0	2	3	5

e.　ちょこバスの運賃について

・どの地域も 150 円までの値上げは許容できると回答した方が最も多く、30%以上となっている。

問3(5) 値上げ時の価格



回答数(人)

	150円	170円	200円	300円	値上げした場合は利用しない	合計
芋窪・蔵敷地域	24	7	24	0	20	75
奈良橋・湖畔・高木地域	48	6	27	0	20	101
狭山・清水地域	52	7	34	3	17	113
上北台・立野地域	26	4	22	4	16	72
中央・南街地域	27	6	24	1	23	81
仲原・向原地域	38	3	18	1	22	82
清原・新堀地域	23	2	7	1	7	40
桜が丘地域	16	0	9	1	10	36

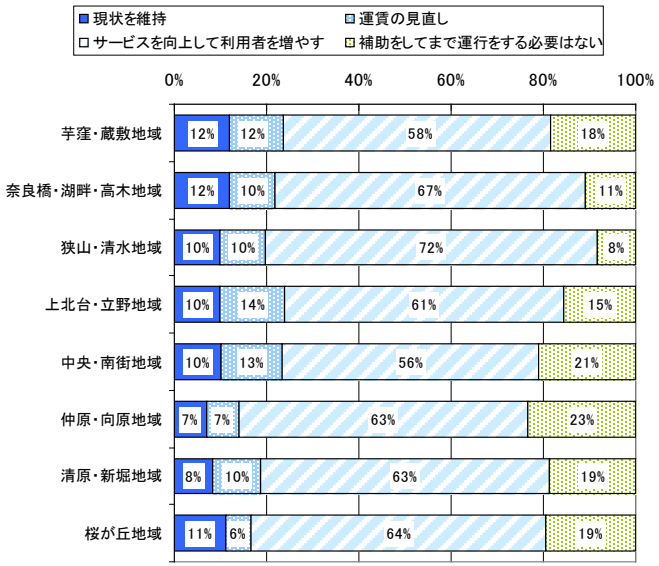
割合(%)

	150円	170円	200円	300円	値上げした場合は利用しない	合計
芋窪・蔵敷地域	32%	9%	32%	0%	27%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	48%	6%	27%	0%	20%	100%
狭山・清水地域	46%	6%	30%	3%	15%	100%
上北台・立野地域	36%	6%	31%	6%	22%	100%
中央・南街地域	33%	7%	30%	1%	28%	100%
仲原・向原地域	46%	4%	22%	1%	27%	100%
清原・新堀地域	58%	5%	18%	3%	18%	100%
桜が丘地域	44%	0%	25%	3%	28%	100%

f.　ちょこバスの今後の運行方針として望ましい方法

・どの地域でも半数以上がサービスの向上により利用者数を増やすことが望ましいとしている。

問3(6) 今後の運行方法として望ましいこと



回答数(人)

	現状を維持	運賃の見直し	サービスを向上して利用者を増やす	補助をしてまで運行をする必要はない	合計
芋窪・蔵敷地域	9	9	44	14	76
奈良橋・湖畔・高木地域	13	11	74	12	110
狭山・清水地域	12	12	87	10	121
上北台・立野地域	7	10	43	11	71
中央・南街地域	9	12	50	19	90
仲原・向原地域	6	6	54	20	86
清原・新堀地域	4	5	30	9	48
桜が丘地域	4	2	23	7	36

割合(%)

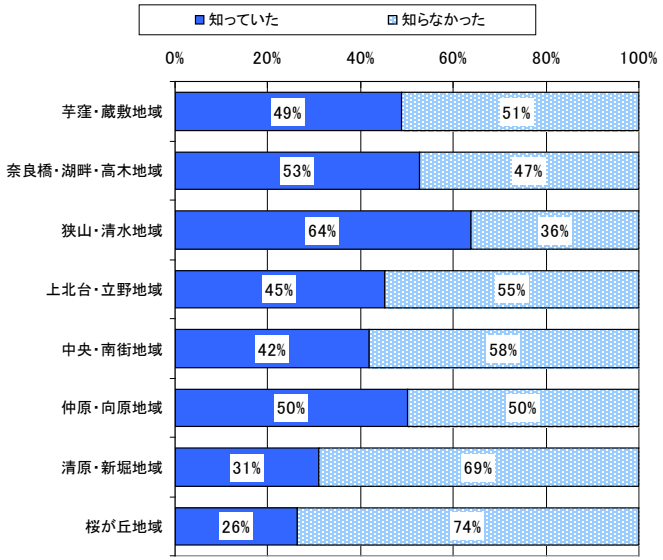
	現状を維持	運賃の見直し	サービスを向上して利用者を増やす	補助をしてまで運行をする必要はない	合計
芋窪・蔵敷地域	12%	12%	58%	18%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	12%	10%	67%	11%	100%
狭山・清水地域	10%	10%	72%	8%	100%
上北台・立野地域	10%	14%	61%	15%	100%
中央・南街地域	10%	13%	56%	21%	100%
仲原・向原地域	7%	7%	63%	23%	100%
清原・新堀地域	8%	10%	63%	19%	100%
桜が丘地域	11%	6%	64%	19%	100%

5) ちょこバスのルート変更について

a. ちょこバスのルート変更の認知度の変化

・清原・新堀地域、桜ヶ丘地域では、70%前後の方が知らなかったとなっている。

問4(1) ルート変更の認知度



回答数(人)

	知っていた	知らなかった	合計
芋窪・蔵敷地域	39	41	80
奈良橋・湖畔・高木地域	57	51	108
狭山・清水地域	79	45	124
上北台・立野地域	34	41	75
中央・南街地域	39	54	93
仲原・向原地域	44	44	88
清原・新堀地域	17	38	55
桜が丘地域	10	28	38

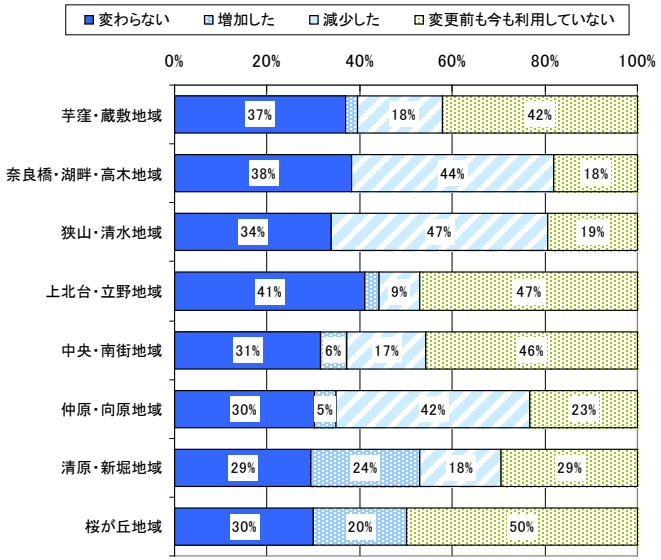
割合(%)

	知っていた	知らなかった	合計
芋窪・蔵敷地域	49%	51%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	53%	47%	100%
狭山・清水地域	64%	36%	100%
上北台・立野地域	45%	55%	100%
中央・南街地域	42%	58%	100%
仲原・向原地域	50%	50%	100%
清原・新堀地域	31%	69%	100%
桜が丘地域	26%	74%	100%

b. ちょこバスのルート変更の利用頻度の変化

・清原・新堀地域、桜ヶ丘地域では、ルート変更により利用が増加したと回答した方が 20%以上と他の地区に比べて高い一方、奈良橋・湖畔・高木地域、狭山・清水地域、仲原・向原地域では、減少したとの回答が 40%以上となっている。

問4(2) ルート変更による利用頻度の変化



回答数(人)

	変わらない	増加した	減少した	変更前も今も利用していない	合計
芋窪・蔵敷地域	14	1	7	16	38
奈良橋・湖畔・高木地域	21	0	24	10	55
狭山・清水地域	26	0	36	15	77
上北台・立野地域	14	1	3	16	34
中央・南街地域	11	2	6	16	35
仲原・向原地域	13	2	18	10	43
清原・新堀地域	5	4	3	5	17
桜が丘地域	3	2	0	5	10

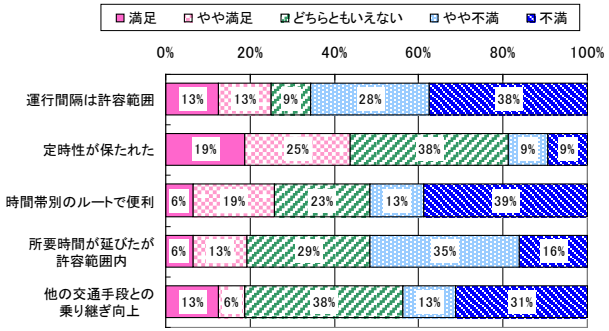
割合(%)

	変わらない	増加した	減少した	変更前も今も利用していない	合計
芋窪・蔵敷地域	37%	3%	18%	42%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	38%	0%	44%	18%	100%
狭山・清水地域	34%	0%	47%	19%	100%
上北台・立野地域	41%	3%	9%	47%	100%
中央・南街地域	31%	6%	17%	46%	100%
仲原・向原地域	30%	5%	42%	23%	100%
清原・新堀地域	29%	24%	18%	29%	100%
桜が丘地域	30%	20%	0%	50%	100%

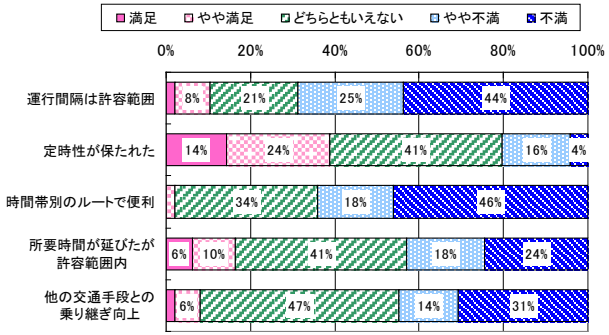
c.　ルート変更による満足度の変化

・地域によるルート変更の満足度に大きな違いは見られない。狭山・清水地域では全体的に満足度が低い傾向にある。

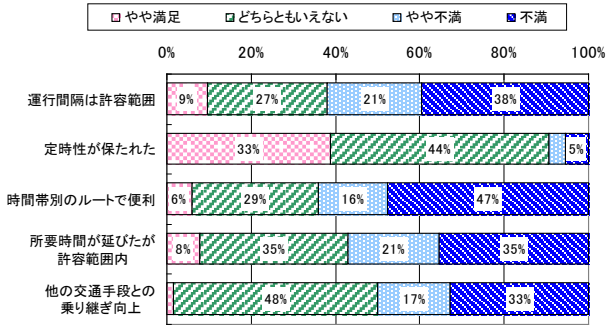
問4(3) 変更に対する満足度
（芋窪・蔵敷地域）



問4(3) 変更に対する満足度
（奈良橋・湖畔・高木地域）



問4(3) 変更に対する満足度
（狭山・清水地域）



回答数(人)

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	4	4	3	9	12	32
定時性が保たれた	6	8	12	3	3	32
時間帯別のルートで便利	2	6	7	4	12	31
所要時間が延びたが許容範囲内	2	4	9	11	5	31
他の交通手段との乗り継ぎ向上	4	2	12	4	10	32

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	13%	13%	9%	28%	38%	100%
定時性が保たれた	19%	25%	38%	9%	9%	100%
時間帯別のルートで便利	6%	19%	23%	13%	39%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	6%	13%	29%	35%	16%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	13%	6%	38%	13%	31%	100%

回答数(人)

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	1	4	10	12	21	48
定時性が保たれた	7	12	20	8	2	49
時間帯別のルートで便利	0	1	17	9	23	50
所要時間が延びたが許容範囲内	3	5	20	9	12	49
他の交通手段との乗り継ぎ向上	1	3	23	7	15	49

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	2%	8%	21%	25%	44%	100%
定時性が保たれた	14%	24%	41%	16%	4%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	2%	34%	18%	46%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	6%	10%	41%	18%	24%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	2%	6%	47%	14%	31%	100%

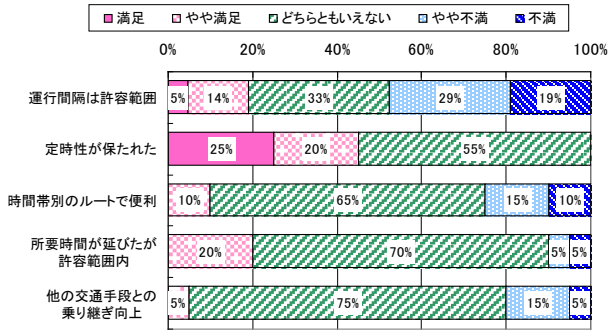
回答数(人)

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	3	6	18	14	25	66
定時性が保たれた	9	21	28	2	3	63
時間帯別のルートで便利	1	4	20	11	32	68
所要時間が延びたが許容範囲内	1	5	23	14	23	66
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	1	31	11	21	64

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	5%	9%	27%	21%	38%	100%
定時性が保たれた	14%	33%	44%	3%	5%	100%
時間帯別のルートで便利	1%	6%	29%	16%	47%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	2%	8%	35%	21%	35%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	2%	48%	17%	33%	100%

問4（3） 変更に対する満足度
（上北台・立野地域）



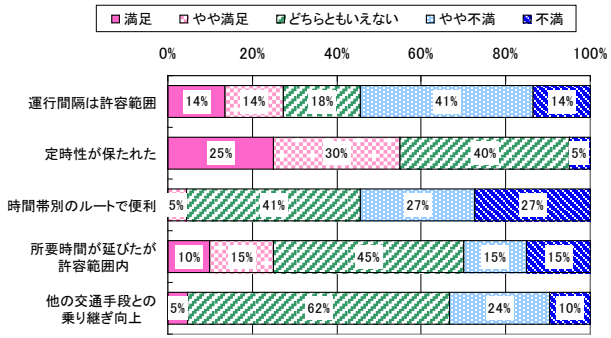
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	1	3	7	6	4	21
定時性が保たれた	5	4	11	0	0	20
時間帯別のルートで便利	0	2	13	3	2	20
所要時間が延びたが許容範囲内	0	4	14	1	1	20
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	1	15	3	1	20

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	5%	14%	33%	29%	19%	100%
定時性が保たれた	25%	20%	55%	0%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	10%	65%	15%	10%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	0%	20%	70%	5%	5%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	5%	75%	15%	5%	100%

問4（3） 変更に対する満足度
（中央・南街地域）



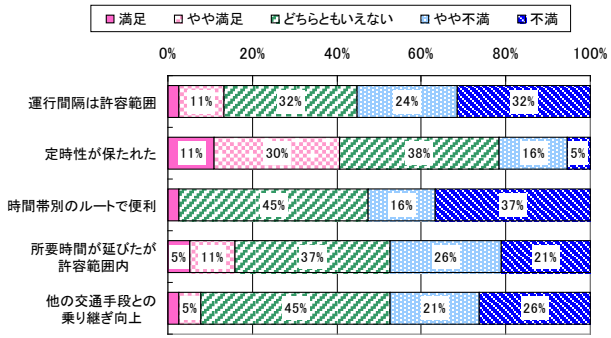
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	3	3	4	9	3	22
定時性が保たれた	5	6	8	0	1	20
時間帯別のルートで便利	0	1	9	6	6	22
所要時間が延びたが許容範囲内	2	3	9	3	3	20
他の交通手段との乗り継ぎ向上	1	0	13	5	2	21

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	14%	14%	18%	41%	14%	100%
定時性が保たれた	25%	30%	40%	0%	5%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	5%	41%	27%	27%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	10%	15%	45%	15%	15%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	5%	0%	62%	24%	10%	100%

問4（3） 変更に対する満足度
（仲原・向原地域）



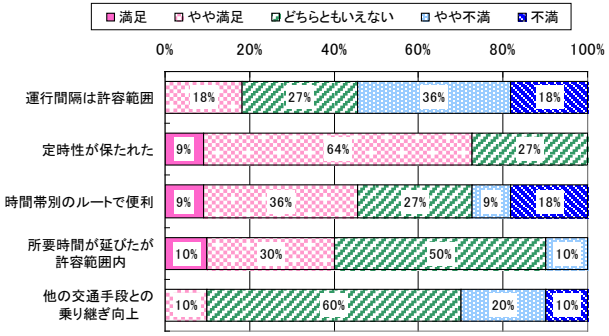
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	1	4	12	9	12	38
定時性が保たれた	4	11	14	6	2	37
時間帯別のルートで便利	1	0	17	6	14	38
所要時間が延びたが許容範囲内	2	4	14	10	8	38
他の交通手段との乗り継ぎ向上	1	2	17	8	10	38

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	3%	11%	32%	24%	32%	100%
定時性が保たれた	11%	30%	38%	16%	5%	100%
時間帯別のルートで便利	3%	0%	45%	16%	37%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	5%	11%	37%	26%	21%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	3%	5%	45%	21%	26%	100%

問4（3）変更に対する満足度
（清原・新堀地域）



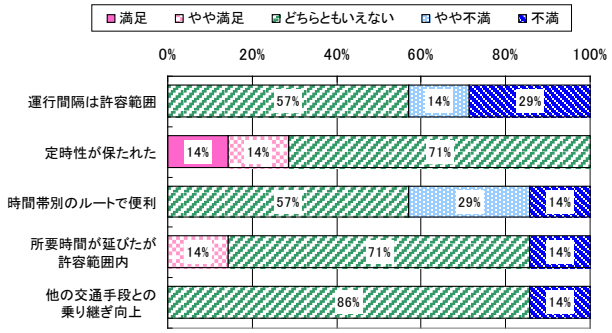
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	0	2	3	4	2	11
定時性が保たれた	1	7	3	0	0	11
時間帯別のルートで便利	1	4	3	1	2	11
所要時間が延びたが許容範囲内	1	3	5	1	0	10
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	1	6	2	1	10

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	0%	18%	27%	36%	18%	100%
定時性が保たれた	9%	64%	27%	0%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	9%	36%	27%	9%	18%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	10%	30%	50%	10%	0%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	10%	60%	20%	10%	100%

問4（3）変更に対する満足度
（桜が丘地域）



回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	0	0	4	1	2	7
定時性が保たれた	1	1	5	0	0	7
時間帯別のルートで便利	0	0	4	2	1	7
所要時間が延びたが許容範囲内	0	1	5	0	1	7
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	0	6	0	1	7

割合（%）

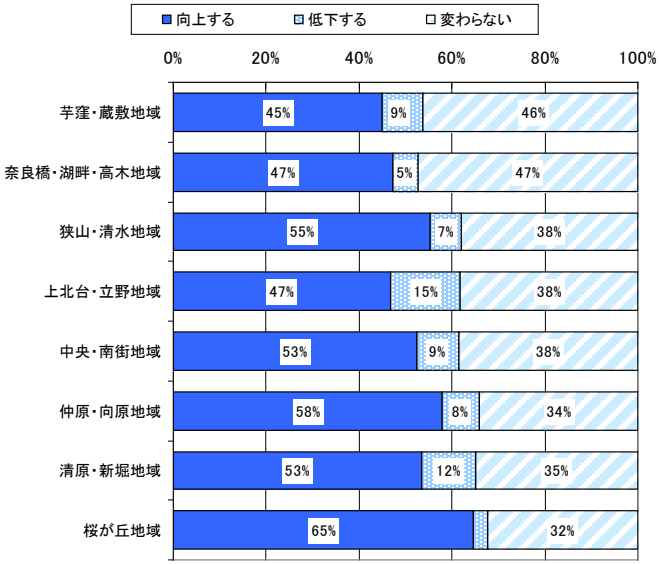
	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	0%	0%	57%	14%	29%	100%
定時性が保たれた	14%	14%	71%	0%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	0%	57%	29%	14%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	0%	14%	71%	0%	14%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	0%	86%	0%	14%	100%

6）ちょこバスの検討案について

a.　検討案の利便性

・どの地域でも、検討案へのルートの見直しによって利便性が向上すると考える方が 40%以上存在する。特に桜が丘地域ではその割合が高く 65%となっている。

問5（1）検討案の利便性



回答数（人）

	向上する	低下する	変わらない	合計
芋窪・蔵敷地域	31	6	32	69
奈良橋・湖畔・高木地域	45	5	45	95
狭山・清水地域	58	7	40	105
上北台・立野地域	28	9	23	60
中央・南街地域	41	7	30	78
仲原・向原地域	44	6	26	76
清原・新堀地域	23	5	15	43
桜が丘地域	20	1	10	31

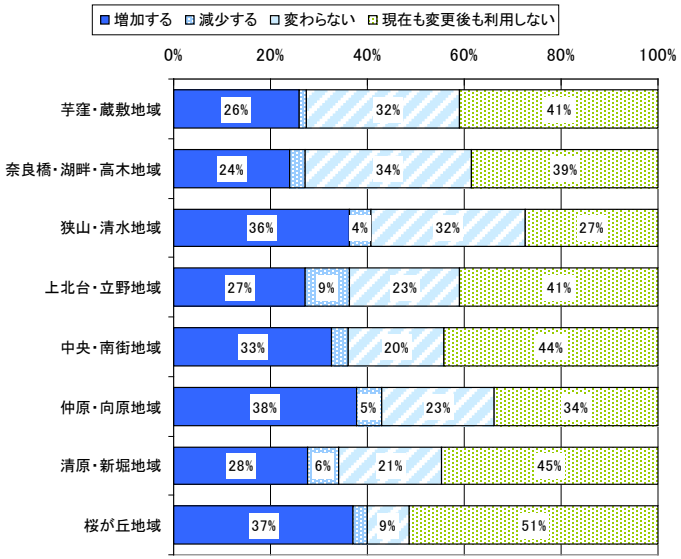
割合（%）

	向上する	低下する	変わらない	合計
芋窪・蔵敷地域	45%	9%	46%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	47%	5%	47%	100%
狭山・清水地域	55%	7%	38%	100%
上北台・立野地域	47%	15%	38%	100%
中央・南街地域	53%	9%	38%	100%
仲原・向原地域	58%	8%	34%	100%
清原・新堀地域	53%	12%	35%	100%
桜が丘地域	65%	3%	32%	100%

b.　検討案による利用頻度の変化

・どの地域でも、利用頻度が減少するとした割合は 10%以下であり、一方、増加するとした割合は概ね 25%以上となっている。

問5（2）検討案変更後の利用頻度



回答数（人）

	増加する	減少する	変わらない	現在も変更後も利用しない	合計
芋窪・蔵敷地域	19	1	23	30	73
奈良橋・湖畔・高木地域	23	3	33	37	96
狭山・清水地域	41	5	36	31	113
上北台・立野地域	18	6	15	27	66
中央・南街地域	28	3	17	38	86
仲原・向原地域	29	4	18	26	77
清原・新堀地域	13	3	10	21	47
桜が丘地域	13	1	3	18	35

割合（%）

	増加する	減少する	変わらない	現在も変更後も利用しない	合計
芋窪・蔵敷地域	26%	1%	32%	41%	100%
奈良橋・湖畔・高木地域	24%	3%	34%	39%	100%
狭山・清水地域	36%	4%	32%	27%	100%
上北台・立野地域	27%	9%	23%	41%	100%
中央・南街地域	33%	3%	20%	44%	100%
仲原・向原地域	38%	5%	23%	34%	100%
清原・新堀地域	28%	6%	21%	45%	100%
桜が丘地域	37%	3%	9%	51%	100%

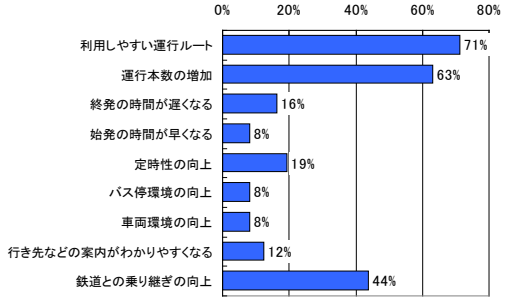
7）市内バス環境について

a.　利用増加に求める条件

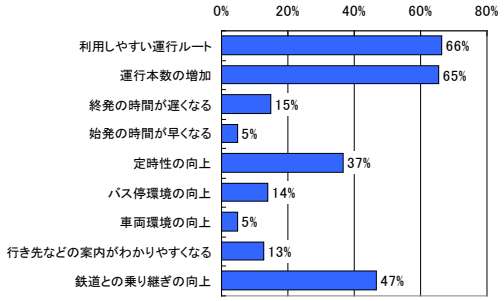
・どの地域でも利用しやすい運行ルート・運行本数の増加を望む声が多くなっている。

・仲原・向原地域では、鉄道との乗り継ぎの向上に対する要望が他の地域に比べて多い。

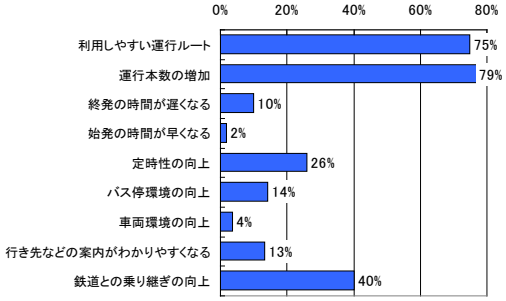
問6（1）利用増加に求める条件
（芋窪・蔵敷地域）



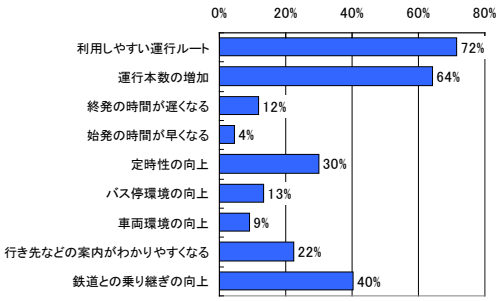
問6（1）利用増加に求める条件
（奈良橋・湖畔・高木地域）



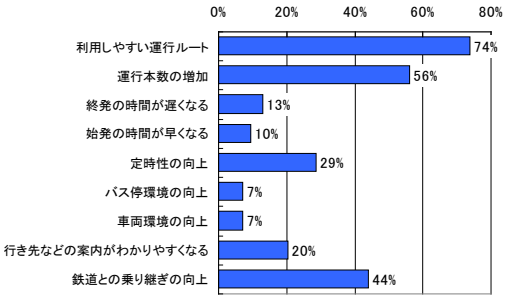
問6（1）利用増加に求める条件
（狭山・清水地域）



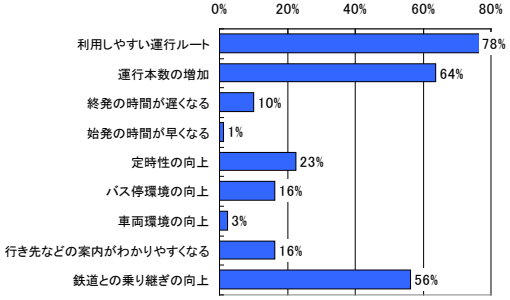
問6（1）利用増加に求める条件
（上北台・立野地域）



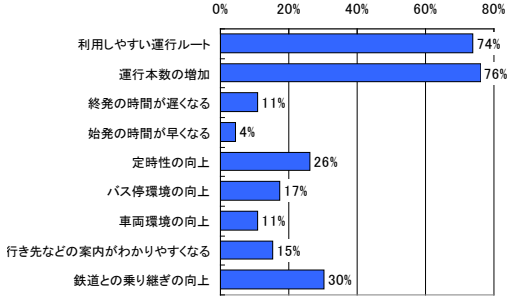
問6（1）利用増加に求める条件
（中央・南街地域）



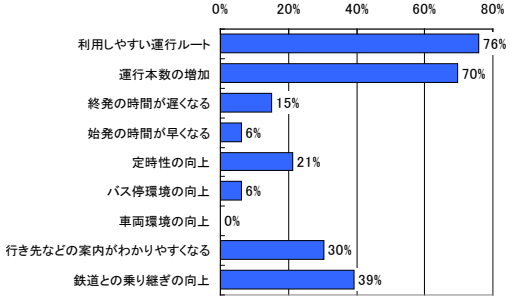
問6（1）利用増加に求める条件
（仲原・向原地域）



問6（1）利用増加に求める条件
（清原・新堀地域）



問6（1）利用増加に求める条件
（桜が丘地域）



回答数（人）

	利用しやすい運行ルート	運行本数の増加	終発の時間が遅くなる	始発の時間が早くなる	定時性の向上	バス停環境の向上	車両環境の向上	行き先などの案内がわかりやすくなる	鉄道との乗り継ぎの向上
芋窪・蔵敷地域	52	46	12	6	14	6	6	9	32
奈良橋・湖畔・高木地域	67	66	15	5	37	14	5	13	47
狭山・清水地域	84	88	11	2	29	16	4	15	45
上北台・立野地域	48	43	8	3	20	9	6	15	27
中央・南街地域	62	47	11	8	24	6	6	17	37
仲原・向原地域	62	51	8	1	18	13	2	13	45
清原・新堀地域	34	35	5	2	12	8	5	7	14
桜が丘地域	25	23	5	2	7	2	0	10	13

割合（%）

	利用しやすい運行ルート	運行本数の増加	終発の時間が遅くなる	始発の時間が早くなる	定時性の向上	バス停環境の向上	車両環境の向上	行き先などの案内がわかりやすくなる	鉄道との乗り継ぎの向上
芋窪・蔵敷地域	71%	63%	16%	8%	19%	8%	8%	12%	44%
奈良橋・湖畔・高木地域	66%	65%	15%	5%	37%	14%	5%	13%	47%
狭山・清水地域	75%	79%	10%	2%	26%	14%	4%	13%	40%
上北台・立野地域	72%	64%	12%	4%	30%	13%	9%	22%	40%
中央・南街地域	74%	56%	13%	10%	29%	7%	7%	20%	44%
仲原・向原地域	78%	64%	10%	1%	23%	16%	3%	16%	56%
清原・新堀地域	74%	76%	11%	4%	26%	17%	11%	15%	30%
桜が丘地域	76%	70%	15%	6%	21%	6%	0%	30%	39%

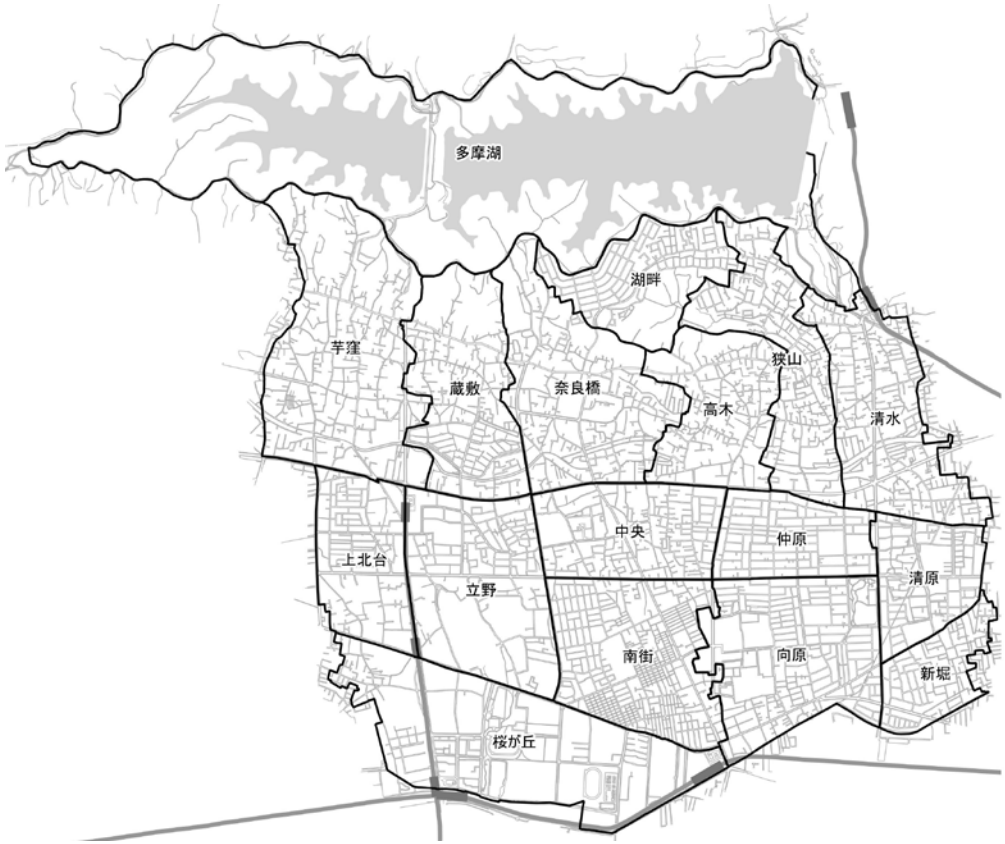
※全回答者数に対する割合。

＜郵便番号地区での集計＞

アンケート調査結果について、東大和市内の郵便番号地区区分に基づいて集計を行った。

■東大和市郵便番号地区一覧

郵便番号	町名	回答者数
207-0001	多摩湖	0
207-0002	湖畔	37
207-0003	狭山	61
207-0004	清水	65
207-0005	高木	28
207-0011	清原	30
207-0012	新堀	29
207-0013	向原	59
207-0014	南街	64
207-0015	中央	38
207-0016	仲原	34
207-0021	立野	49
207-0022	桜が丘	41
207-0023	上北台	31
207-0031	奈良橋	48
207-0032	蔵敷	29
207-0033	芋窪	54
合計		697



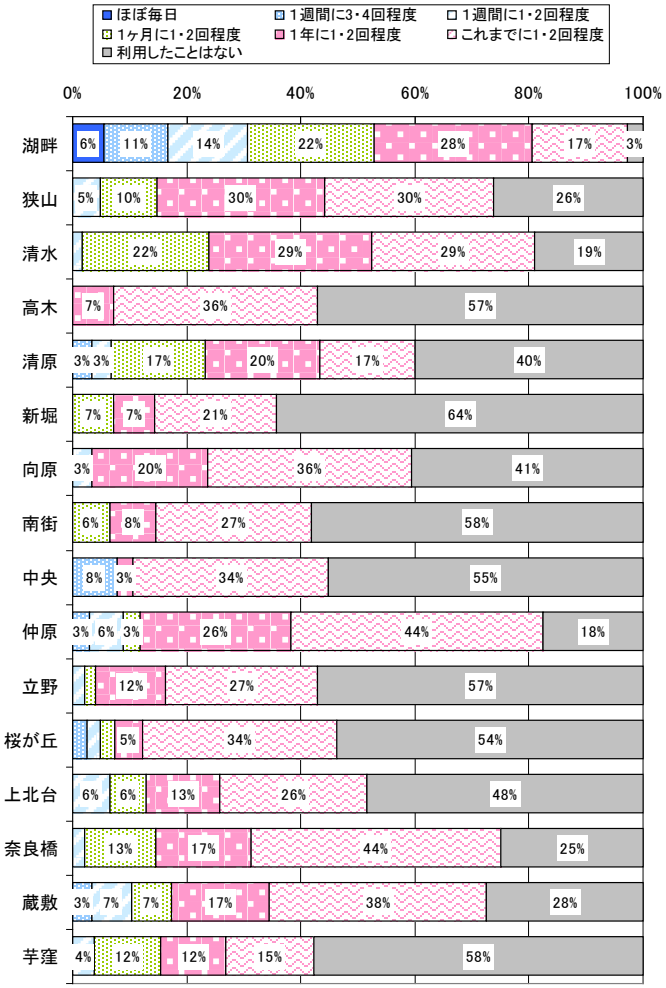
※多摩湖地区は回答者がいないため、集計から除外する

1）ちょこバスについて

a.　ちょこバスの利用頻度

・湖畔地区における利用頻度は高く、週に１回以上利用している割合は 31％である。他の地区では、週に１回以上利用している割合は 10％以下である。

問3(1)ちょこバスの利用頻度



回答数（人）

	ほぼ毎日	1週間に3・4回程度	1週間に1・2回程度	1ヶ月に1・2回程度	1年に1・2回程度	これまでに1・2回程度	利用したことはない	合計
湖畔	2	4	5	8	10	6	1	36
狭山	0	0	3	6	18	18	16	61
清水	0	0	1	14	18	18	12	63
高木	0	0	0	0	2	10	16	28
清原	0	1	1	5	6	5	12	30
新堀	0	0	0	2	2	6	18	28
向原	0	0	2	0	12	21	24	59
南街	0	0	0	4	5	17	36	62
中央	0	3	0	0	1	13	21	38
仲原	0	1	2	1	9	15	6	34
立野	0	0	1	1	6	13	28	49
桜が丘	0	1	1	1	2	14	22	41
上北台	0	0	2	2	4	8	15	31
奈良橋	0	0	1	6	8	21	12	48
蔵敷	0	1	2	2	5	11	8	29
芋窪	0	0	2	6	6	8	30	52

割合（％）

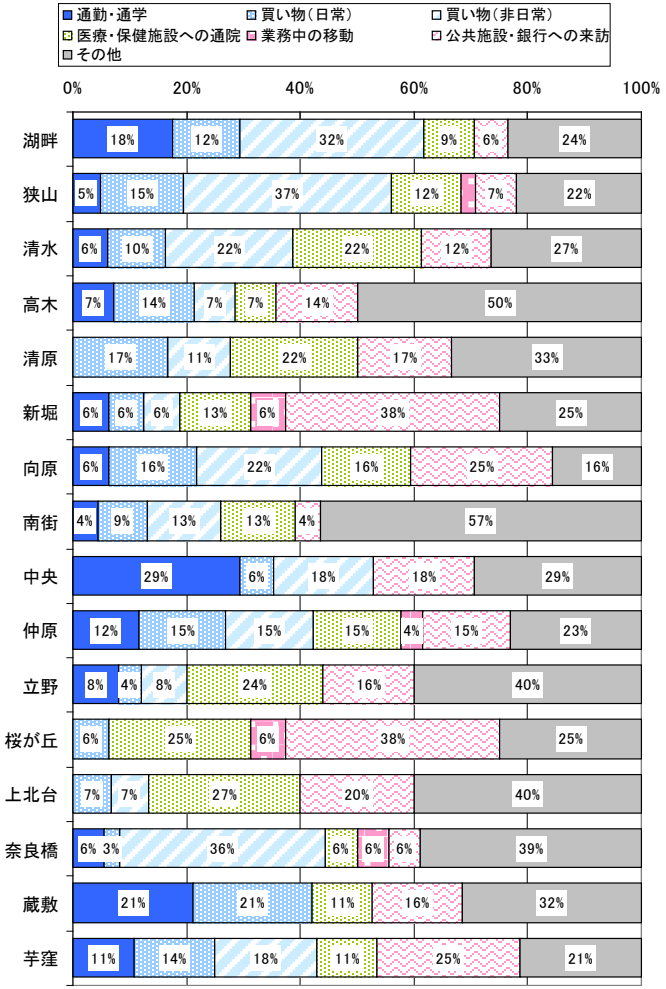
	ほぼ毎日	1週間に3・4回程度	1週間に1・2回程度	1ヶ月に1・2回程度	1年に1・2回程度	これまでに1・2回程度	利用したことはない	合計
湖畔	6%	11%	14%	22%	28%	17%	3%	100%
狭山	0%	0%	5%	10%	30%	30%	26%	100%
清水	0%	0%	2%	22%	29%	29%	19%	100%
高木	0%	0%	0%	0%	7%	36%	57%	100%
清原	0%	3%	3%	17%	20%	17%	40%	100%
新堀	0%	0%	0%	7%	7%	21%	64%	100%
向原	0%	0%	3%	0%	20%	36%	41%	100%
南街	0%	0%	0%	6%	8%	27%	58%	100%
中央	0%	8%	0%	0%	3%	34%	55%	100%
仲原	0%	3%	6%	3%	26%	44%	18%	100%
立野	0%	0%	2%	2%	12%	27%	57%	100%
桜が丘	0%	2%	2%	2%	5%	34%	54%	100%
上北台	0%	0%	6%	6%	13%	26%	48%	100%
奈良橋	0%	0%	2%	13%	17%	44%	25%	100%
蔵敷	0%	3%	7%	7%	17%	38%	28%	100%
芋窪	0%	0%	4%	12%	12%	15%	58%	100%

b.　ちょこバスの利用目的

・湖畔地区、中央地区、蔵敷地区では他の地区に比べて通勤・通学目的での利用が多くなっている。

・また、湖畔地区、狭山地区、奈良橋地区では医療・保健施設への通院、新堀地区、桜が丘地区では公共施設・銀行への来訪での利用が多くなっている。

問3(3)利用目的



回答数(人)

	通勤・通学	買い物(日常)	買い物(非日常)	医療・保健施設への通院	業務中の移動	公共施設・銀行への来訪	その他	合計
湖畔	6	4	11	3	0	2	8	34
狭山	2	6	15	5	1	3	9	41
清水	3	5	11	11	0	6	13	49
高木	1	2	1	1	0	2	7	14
清原	0	3	2	4	0	3	6	18
新堀	1	1	1	2	1	6	4	16
向原	2	5	7	5	0	8	5	32
南街	1	2	3	3	0	1	13	23
中央	5	1	3	0	0	3	5	17
仲原	3	4	4	4	1	4	6	26
立野	2	1	2	6	0	4	10	25
桜が丘	0	1	0	4	1	6	4	16
上北台	0	1	1	4	0	3	6	15
奈良橋	2	1	13	2	2	2	14	36
蔵敷	4	4	0	2	0	3	6	19
芋窪	3	4	5	3	0	7	6	28

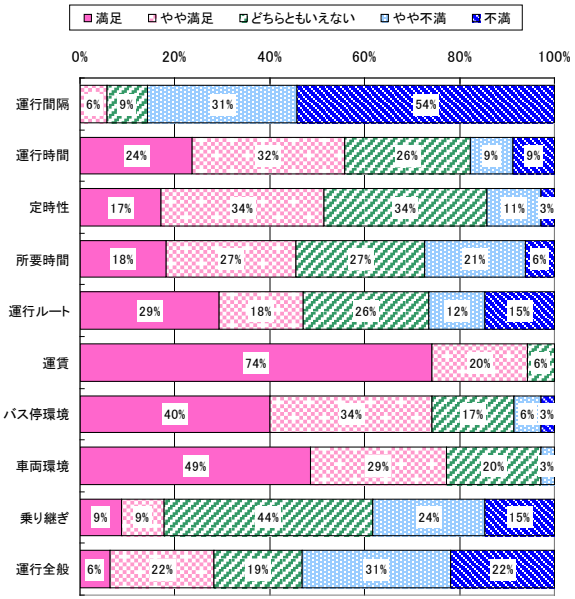
割合(%)

	通勤・通学	買い物(日常)	買い物(非日常)	医療・保健施設への通院	業務中の移動	公共施設・銀行への来訪	その他	合計
湖畔	18%	12%	32%	9%	0%	6%	24%	100%
狭山	5%	15%	37%	12%	2%	7%	22%	100%
清水	6%	10%	22%	22%	0%	12%	27%	100%
高木	7%	14%	7%	7%	0%	14%	50%	100%
清原	0%	17%	11%	22%	0%	17%	33%	100%
新堀	6%	6%	6%	13%	6%	38%	25%	100%
向原	6%	16%	22%	16%	0%	25%	16%	100%
南街	4%	9%	13%	13%	0%	4%	57%	100%
中央	29%	6%	18%	0%	0%	18%	29%	100%
仲原	12%	15%	15%	15%	4%	15%	23%	100%
立野	8%	4%	8%	24%	0%	16%	40%	100%
桜が丘	0%	6%	0%	25%	6%	38%	25%	100%
上北台	0%	7%	7%	27%	0%	20%	40%	100%
奈良橋	6%	3%	36%	6%	6%	6%	39%	100%
蔵敷	21%	21%	0%	11%	0%	16%	32%	100%
芋窪	11%	14%	18%	11%	0%	25%	21%	100%

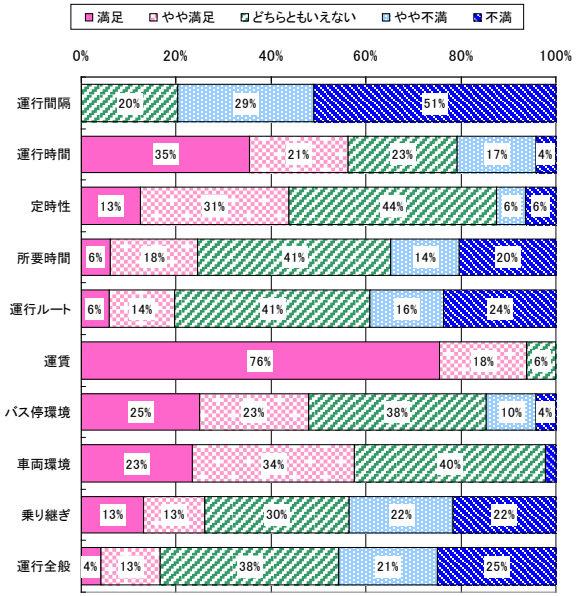
c.　ちょこバスの満足度

・運賃については、どの地区でも満足度が高くなっている。湖畔地区、清原地区では他の地区に比べて満足度が高い傾向にある。

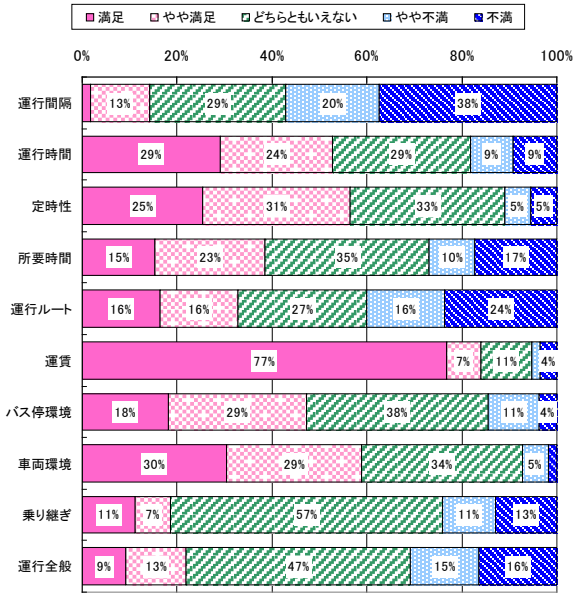
問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
（湖畔）



問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
（狭山）



問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
（清水）



回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	2	3	11	19	35
運行時間	8	11	9	3	3	34
定時性	6	12	12	4	1	35
所要時間	6	9	9	7	2	33
運行ルート	10	6	9	4	5	34
運賃	26	7	2	0	0	35
バス停環境	14	12	6	2	1	35
車両環境	17	10	7	1	0	35
乗り継ぎ	3	3	15	8	5	34
運行全般	2	7	6	10	7	32

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	6%	9%	31%	54%	100%
運行時間	24%	32%	26%	9%	9%	100%
定時性	17%	34%	34%	11%	3%	100%
所要時間	18%	27%	27%	21%	6%	100%
運行ルート	29%	18%	26%	12%	15%	100%
運賃	74%	20%	6%	0%	0%	100%
バス停環境	40%	34%	17%	6%	3%	100%
車両環境	49%	29%	20%	3%	0%	100%
乗り継ぎ	9%	9%	44%	24%	15%	100%
運行全般	6%	22%	19%	31%	22%	100%

回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	0	10	14	25	49
運行時間	17	10	11	8	2	48
定時性	6	15	21	3	3	48
所要時間	3	9	20	7	10	49
運行ルート	3	7	21	8	12	51
運賃	37	9	3	0	0	49
バス停環境	12	11	18	5	2	48
車両環境	11	16	19	0	1	47
乗り継ぎ	6	6	14	10	10	46
運行全般	2	6	18	10	12	48

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	0%	20%	29%	51%	100%
運行時間	35%	21%	23%	17%	4%	100%
定時性	13%	31%	44%	6%	6%	100%
所要時間	6%	18%	41%	14%	20%	100%
運行ルート	6%	14%	41%	16%	24%	100%
運賃	76%	18%	6%	0%	0%	100%
バス停環境	25%	23%	38%	10%	4%	100%
車両環境	23%	34%	40%	0%	2%	100%
乗り継ぎ	13%	13%	30%	22%	22%	100%
運行全般	4%	13%	38%	21%	25%	100%

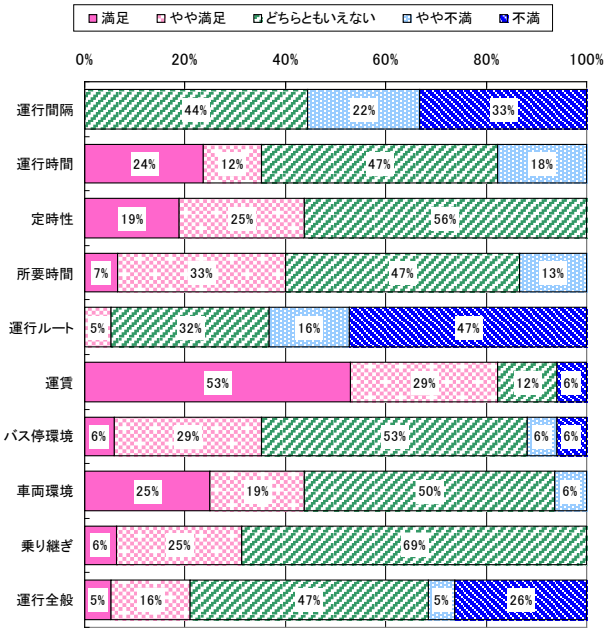
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	1	7	16	11	21	56
運行時間	16	13	16	5	5	55
定時性	14	17	18	3	3	55
所要時間	8	12	18	5	9	52
運行ルート	9	9	15	9	13	55
運賃	43	4	6	1	2	56
バス停環境	10	16	21	6	2	55
車両環境	17	16	19	3	1	56
乗り継ぎ	6	4	31	6	7	54
運行全般	5	7	26	8	9	55

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	2%	13%	29%	20%	38%	100%
運行時間	29%	24%	29%	9%	9%	100%
定時性	25%	31%	33%	5%	5%	100%
所要時間	15%	23%	35%	10%	17%	100%
運行ルート	16%	16%	27%	16%	24%	100%
運賃	77%	7%	11%	2%	4%	100%
バス停環境	18%	29%	38%	11%	4%	100%
車両環境	30%	29%	34%	5%	2%	100%
乗り継ぎ	11%	7%	57%	11%	13%	100%
運行全般	9%	13%	47%	15%	16%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度（高木）



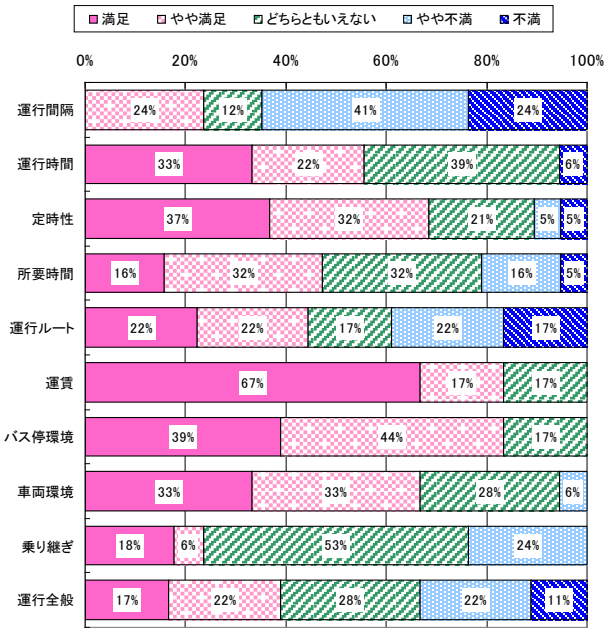
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	0	8	4	6	18
運行時間	4	2	8	3	0	17
定時性	3	4	9	0	0	16
所要時間	1	5	7	2	0	15
運行ルート	0	1	6	3	9	19
運賃	9	5	2	0	1	17
バス停環境	1	5	9	1	1	17
車両環境	4	3	8	1	0	16
乗り継ぎ	1	4	11	0	0	16
運行全般	1	3	9	1	5	19

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	0%	44%	22%	33%	100%
運行時間	24%	12%	47%	18%	0%	100%
定時性	19%	25%	56%	0%	0%	100%
所要時間	7%	33%	47%	13%	0%	100%
運行ルート	0%	5%	32%	16%	47%	100%
運賃	53%	29%	12%	0%	6%	100%
バス停環境	6%	29%	53%	6%	6%	100%
車両環境	25%	19%	50%	6%	0%	100%
乗り継ぎ	6%	25%	69%	0%	0%	100%
運行全般	5%	16%	47%	5%	26%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度（清原）



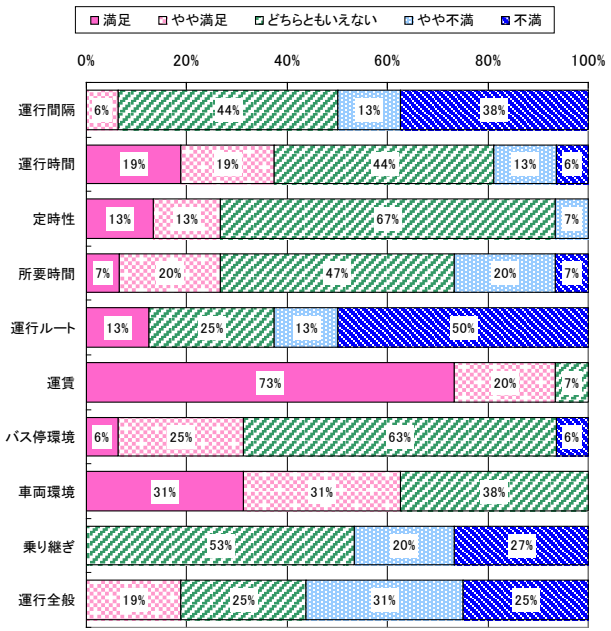
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	4	2	7	4	17
運行時間	6	4	7	0	1	18
定時性	7	6	4	1	1	19
所要時間	3	6	6	3	1	19
運行ルート	4	4	3	4	3	18
運賃	12	3	3	0	0	18
バス停環境	7	8	3	0	0	18
車両環境	6	6	5	1	0	18
乗り継ぎ	3	1	9	4	0	17
運行全般	3	4	5	4	2	18

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	24%	12%	41%	24%	100%
運行時間	33%	22%	39%	0%	6%	100%
定時性	37%	32%	21%	5%	5%	100%
所要時間	16%	32%	32%	16%	5%	100%
運行ルート	22%	22%	17%	22%	17%	100%
運賃	67%	17%	17%	0%	0%	100%
バス停環境	39%	44%	17%	0%	0%	100%
車両環境	33%	33%	28%	6%	0%	100%
乗り継ぎ	18%	6%	53%	24%	0%	100%
運行全般	17%	22%	28%	22%	11%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度（新堀）



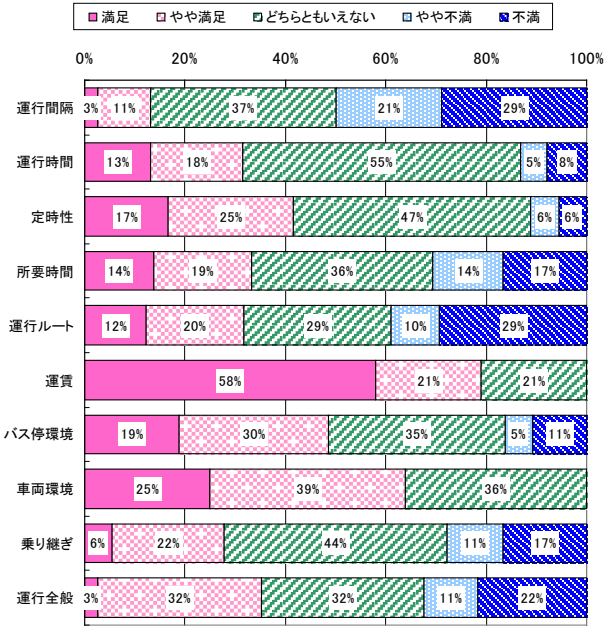
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	1	7	2	6	16
運行時間	3	3	7	2	1	16
定時性	2	2	10	1	0	15
所要時間	1	3	7	3	1	15
運行ルート	2	0	4	2	8	16
運賃	11	3	1	0	0	15
バス停環境	1	4	10	0	1	16
車両環境	5	5	6	0	0	16
乗り継ぎ	0	0	8	3	4	15
運行全般	0	3	4	5	4	16

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	6%	44%	13%	38%	100%
運行時間	19%	19%	44%	13%	6%	100%
定時性	13%	13%	67%	7%	0%	100%
所要時間	7%	20%	47%	20%	7%	100%
運行ルート	13%	0%	25%	13%	50%	100%
運賃	73%	20%	7%	0%	0%	100%
バス停環境	6%	25%	63%	0%	6%	100%
車両環境	31%	31%	38%	0%	0%	100%
乗り継ぎ	0%	0%	53%	20%	27%	100%
運行全般	0%	19%	25%	31%	25%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度（向原）



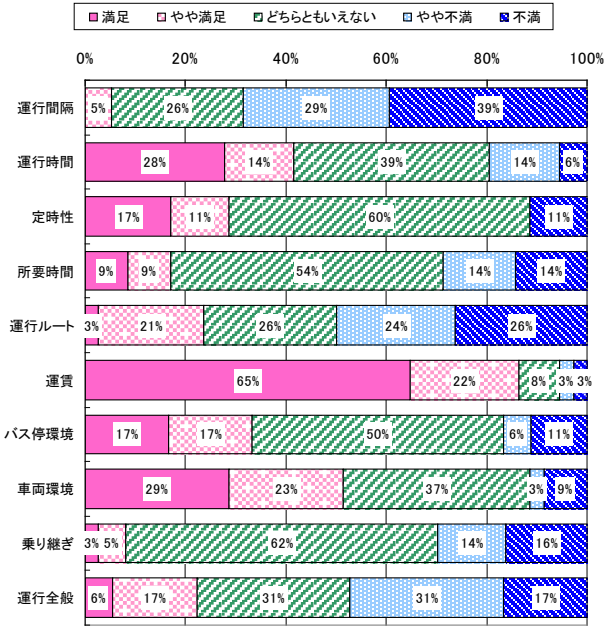
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	1	4	14	8	11	38
運行時間	5	7	21	2	3	38
定時性	6	9	17	2	2	36
所要時間	5	7	13	5	6	36
運行ルート	5	8	12	4	12	41
運賃	22	8	8	0	0	38
バス停環境	7	11	13	2	4	37
車両環境	9	14	13	0	0	36
乗り継ぎ	2	8	16	4	6	36
運行全般	1	12	12	4	8	37

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	3%	11%	37%	21%	29%	100%
運行時間	13%	18%	55%	5%	8%	100%
定時性	17%	25%	47%	6%	6%	100%
所要時間	14%	19%	36%	14%	17%	100%
運行ルート	12%	20%	29%	10%	29%	100%
運賃	58%	21%	21%	0%	0%	100%
バス停環境	19%	30%	35%	5%	11%	100%
車両環境	25%	39%	36%	0%	0%	100%
乗り継ぎ	6%	22%	44%	11%	17%	100%
運行全般	3%	32%	32%	11%	22%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度（南街）



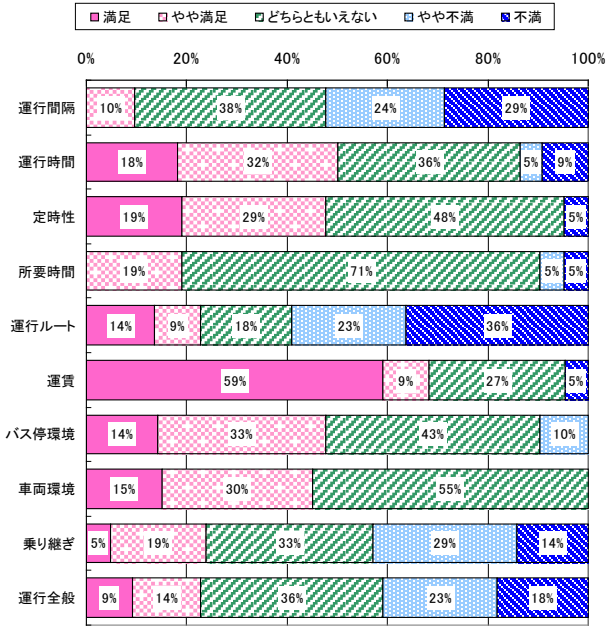
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	2	10	11	15	38
運行時間	10	5	14	5	2	36
定時性	6	4	21	0	4	35
所要時間	3	3	19	5	5	35
運行ルート	1	8	10	9	10	38
運賃	24	8	3	1	1	37
バス停環境	6	6	18	2	4	36
車両環境	10	8	13	1	3	35
乗り継ぎ	1	2	23	5	6	37
運行全般	2	6	11	11	6	36

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	5%	26%	29%	39%	100%
運行時間	28%	14%	39%	14%	6%	100%
定時性	17%	11%	60%	0%	11%	100%
所要時間	9%	9%	54%	14%	14%	100%
運行ルート	3%	21%	26%	24%	26%	100%
運賃	65%	22%	8%	3%	3%	100%
バス停環境	17%	17%	50%	6%	11%	100%
車両環境	29%	23%	37%	3%	9%	100%
乗り継ぎ	3%	5%	62%	14%	16%	100%
運行全般	6%	17%	31%	31%	17%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度（中央）



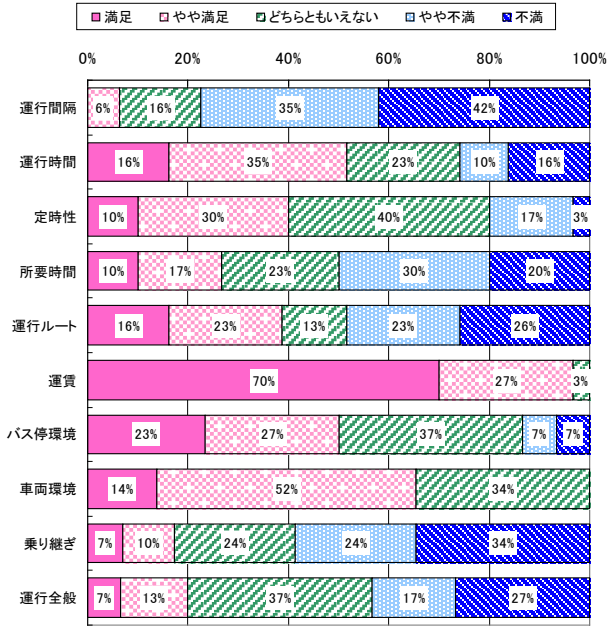
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	2	8	5	6	21
運行時間	4	7	8	1	2	22
定時性	4	6	10	0	1	21
所要時間	0	4	15	1	1	21
運行ルート	3	2	4	5	8	22
運賃	13	2	6	0	1	22
バス停環境	3	7	9	2	0	21
車両環境	3	6	11	0	0	20
乗り継ぎ	1	4	7	6	3	21
運行全般	2	3	8	5	4	22

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	10%	38%	24%	29%	100%
運行時間	18%	32%	36%	5%	9%	100%
定時性	19%	29%	48%	0%	5%	100%
所要時間	0%	19%	71%	5%	5%	100%
運行ルート	14%	9%	18%	23%	36%	100%
運賃	59%	9%	27%	0%	5%	100%
バス停環境	14%	33%	43%	10%	0%	100%
車両環境	15%	30%	55%	0%	0%	100%
乗り継ぎ	5%	19%	33%	29%	14%	100%
運行全般	9%	14%	36%	23%	18%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度（仲原）



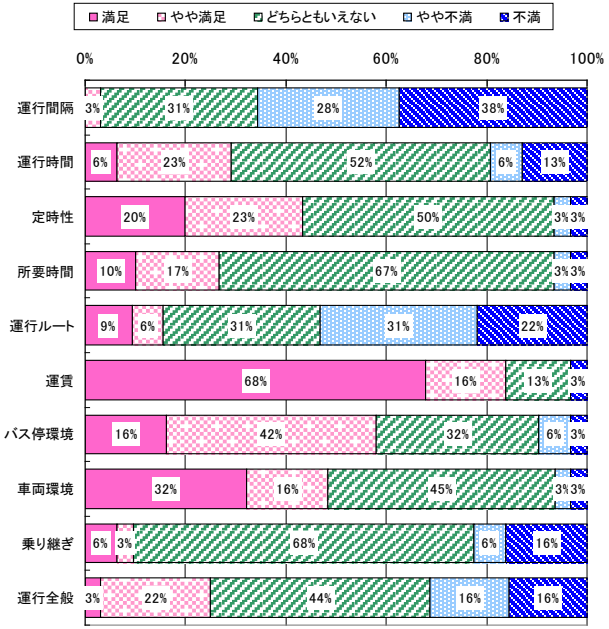
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	2	5	11	13	31
運行時間	5	11	7	3	5	31
定時性	3	9	12	5	1	30
所要時間	3	5	7	9	6	30
運行ルート	5	7	4	7	8	31
運賃	21	8	1	0	0	30
バス停環境	7	8	11	2	2	30
車両環境	4	15	10	0	0	29
乗り継ぎ	2	3	7	7	10	29
運行全般	2	4	11	5	8	30

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	6%	16%	35%	42%	100%
運行時間	16%	35%	23%	10%	16%	100%
定時性	10%	30%	40%	17%	3%	100%
所要時間	10%	17%	23%	30%	20%	100%
運行ルート	16%	23%	13%	23%	26%	100%
運賃	70%	27%	3%	0%	0%	100%
バス停環境	23%	27%	37%	7%	7%	100%
車両環境	14%	52%	34%	0%	0%	100%
乗り継ぎ	7%	10%	24%	24%	34%	100%
運行全般	7%	13%	37%	17%	27%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度（立野）



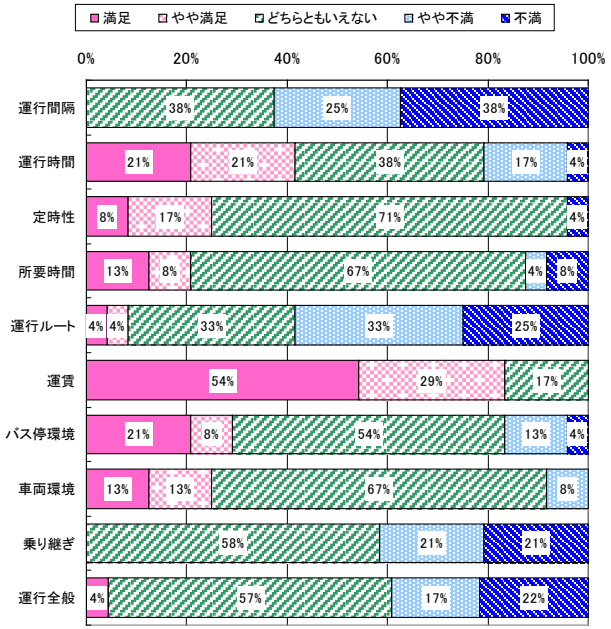
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	1	10	9	12	32
運行時間	2	7	16	2	4	31
定時性	6	7	15	1	1	30
所要時間	3	5	20	1	1	30
運行ルート	3	2	10	10	7	32
運賃	21	5	4	0	1	31
バス停環境	5	13	10	2	1	31
車両環境	10	5	14	1	1	31
乗り継ぎ	2	1	21	2	5	31
運行全般	1	7	14	5	5	32

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	3%	31%	28%	38%	100%
運行時間	6%	23%	52%	6%	13%	100%
定時性	20%	23%	50%	3%	3%	100%
所要時間	10%	17%	67%	3%	3%	100%
運行ルート	9%	6%	31%	31%	22%	100%
運賃	68%	16%	13%	0%	3%	100%
バス停環境	16%	42%	32%	6%	3%	100%
車両環境	32%	16%	45%	3%	3%	100%
乗り継ぎ	6%	3%	68%	6%	16%	100%
運行全般	3%	22%	44%	16%	16%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度（桜が丘）



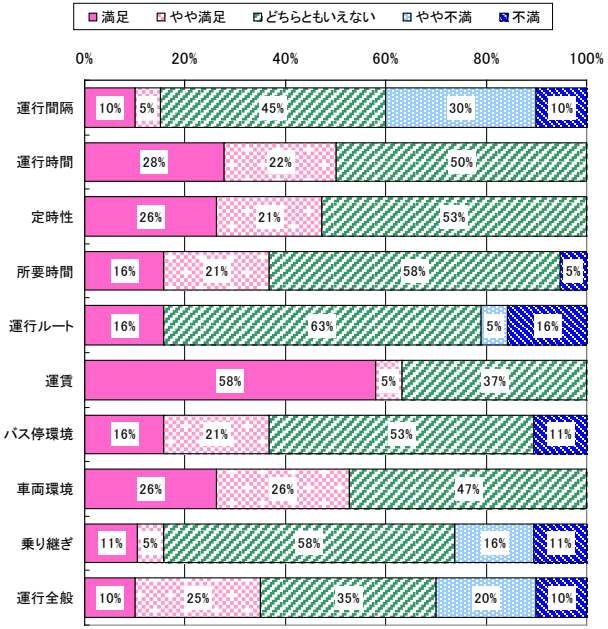
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	0	9	6	9	24
運行時間	5	5	9	4	1	24
定時性	2	4	17	0	1	24
所要時間	3	2	16	1	2	24
運行ルート	1	1	8	8	6	24
運賃	13	7	4	0	0	24
バス停環境	5	2	13	3	1	24
車両環境	3	3	16	2	0	24
乗り継ぎ	0	0	14	5	5	24
運行全般	1	0	13	4	5	23

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	0%	38%	25%	38%	100%
運行時間	21%	21%	38%	17%	4%	100%
定時性	8%	17%	71%	0%	4%	100%
所要時間	13%	8%	67%	4%	8%	100%
運行ルート	4%	4%	33%	33%	25%	100%
運賃	54%	29%	17%	0%	0%	100%
バス停環境	21%	8%	54%	13%	4%	100%
車両環境	13%	13%	67%	8%	0%	100%
乗り継ぎ	0%	0%	58%	21%	21%	100%
運行全般	4%	0%	57%	17%	22%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度（上北台）



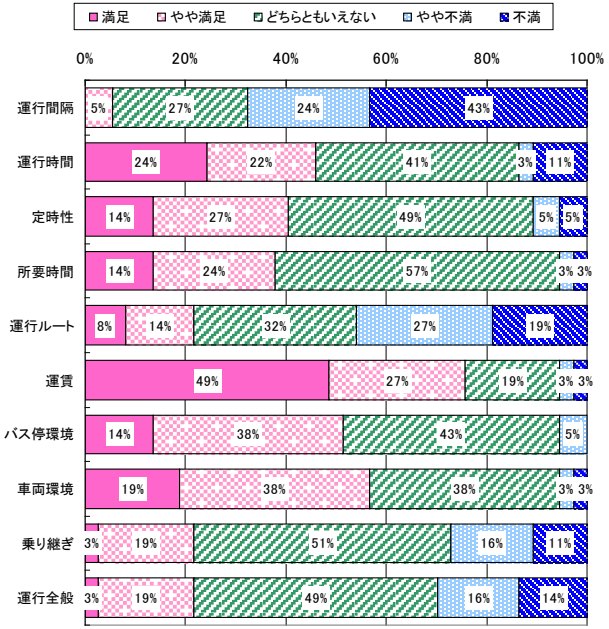
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	2	1	9	6	2	20
運行時間	5	4	9	0	0	18
定時性	5	4	10	0	0	19
所要時間	3	4	11	0	1	19
運行ルート	3	0	12	1	3	19
運賃	11	1	7	0	0	19
バス停環境	3	4	10	0	2	19
車両環境	5	5	9	0	0	19
乗り継ぎ	2	1	11	3	2	19
運行全般	2	5	7	4	2	20

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	10%	5%	45%	30%	10%	100%
運行時間	28%	22%	50%	0%	0%	100%
定時性	26%	21%	53%	0%	0%	100%
所要時間	16%	21%	58%	0%	5%	100%
運行ルート	16%	0%	63%	5%	16%	100%
運賃	58%	5%	37%	0%	0%	100%
バス停環境	16%	21%	53%	0%	11%	100%
車両環境	26%	26%	47%	0%	0%	100%
乗り継ぎ	11%	5%	58%	16%	11%	100%
運行全般	10%	25%	35%	20%	10%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度（奈良橋）



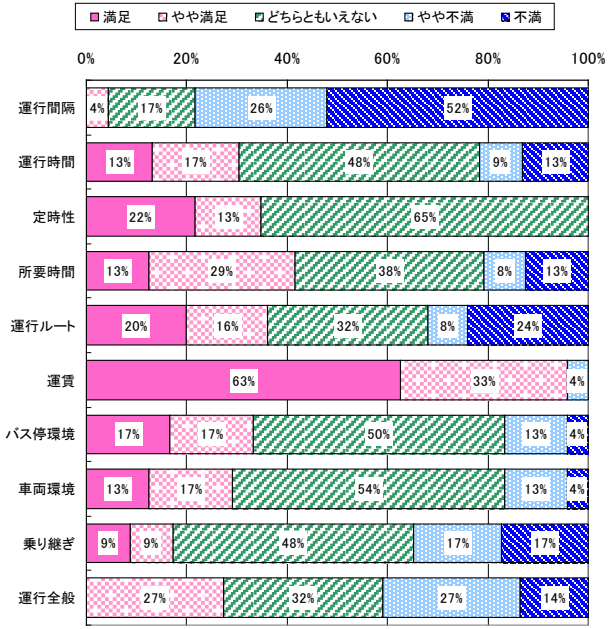
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	2	10	9	16	37
運行時間	9	8	15	1	4	37
定時性	5	10	18	2	2	37
所要時間	5	9	21	1	1	37
運行ルート	3	5	12	10	7	37
運賃	18	10	7	1	1	37
バス停環境	5	14	16	2	0	37
車両環境	7	14	14	1	1	37
乗り継ぎ	1	7	19	6	4	37
運行全般	1	7	18	6	5	37

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	5%	27%	24%	43%	100%
運行時間	24%	22%	41%	3%	11%	100%
定時性	14%	27%	49%	5%	5%	100%
所要時間	14%	24%	57%	3%	3%	100%
運行ルート	8%	14%	32%	27%	19%	100%
運賃	49%	27%	19%	3%	3%	100%
バス停環境	14%	38%	43%	5%	0%	100%
車両環境	19%	38%	38%	3%	3%	100%
乗り継ぎ	3%	19%	51%	16%	11%	100%
運行全般	3%	19%	49%	16%	14%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度（蔵敷）



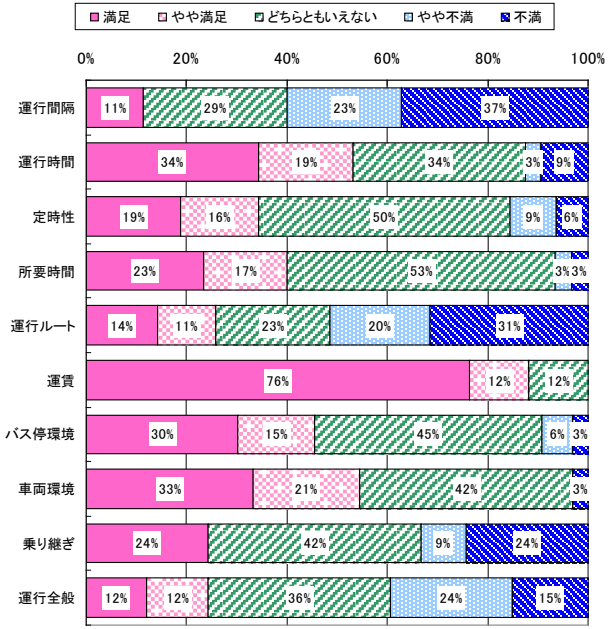
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	1	4	6	12	23
運行時間	3	4	11	2	3	23
定時性	5	3	15	0	0	23
所要時間	3	7	9	2	3	24
運行ルート	5	4	8	2	6	25
運賃	15	8	0	1	0	24
バス停環境	4	4	12	3	1	24
車両環境	3	4	13	3	1	24
乗り継ぎ	2	2	11	4	4	23
運行全般	0	6	7	6	3	22

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	4%	17%	26%	52%	100%
運行時間	13%	17%	48%	9%	13%	100%
定時性	22%	13%	65%	0%	0%	100%
所要時間	13%	29%	38%	8%	13%	100%
運行ルート	20%	16%	32%	8%	24%	100%
運賃	63%	33%	0%	4%	0%	100%
バス停環境	17%	17%	50%	13%	4%	100%
車両環境	13%	17%	54%	13%	4%	100%
乗り継ぎ	9%	9%	48%	17%	17%	100%
運行全般	0%	27%	32%	27%	14%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度
（芋窪）



回答数（人）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	4	0	10	8	13	35
運行時間	11	6	11	1	3	32
定時性	6	5	16	3	2	32
所要時間	7	5	16	1	1	30
運行ルート	5	4	8	7	11	35
運賃	26	4	4	0	0	34
バス停環境	10	5	15	2	1	33
車両環境	11	7	14	0	1	33
乗り継ぎ	8	0	14	3	8	33
運行全般	4	4	12	8	5	33

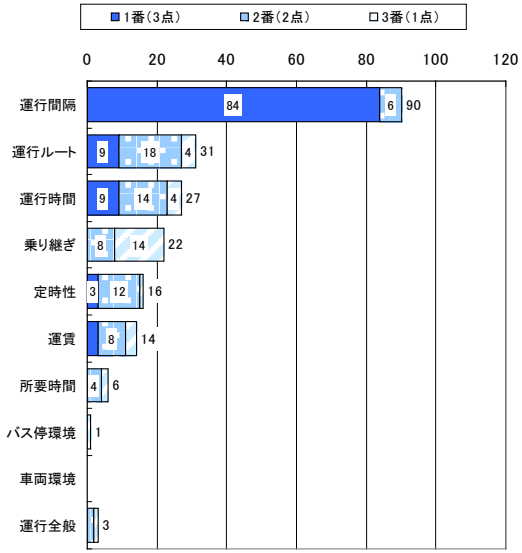
割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	11%	0%	29%	23%	37%	100%
運行時間	34%	19%	34%	3%	9%	100%
定時性	19%	16%	50%	9%	6%	100%
所要時間	23%	17%	53%	3%	3%	100%
運行ルート	14%	11%	23%	20%	31%	100%
運賃	76%	12%	12%	0%	0%	100%
バス停環境	30%	15%	45%	6%	3%	100%
車両環境	33%	21%	42%	0%	3%	100%
乗り継ぎ	24%	0%	42%	9%	24%	100%
運行全般	12%	12%	36%	24%	15%	100%

d.　ちょこバスの重要度

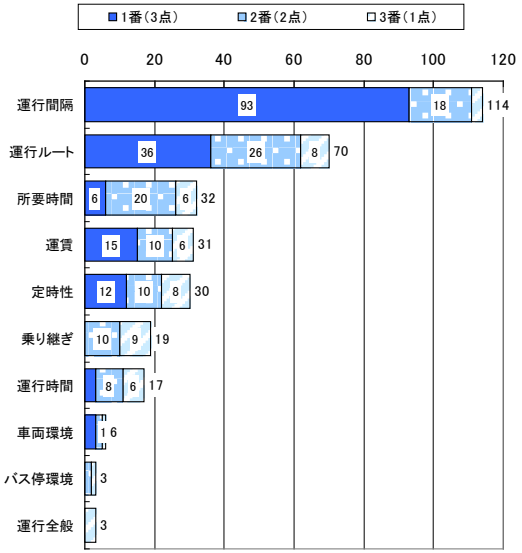
・どの地区でも運行間隔、運行ルートを重要とする声が多いが、中央地区、新堀地区、高木地区では、運行ルートが運行間隔を上回っている。

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（湖畔）



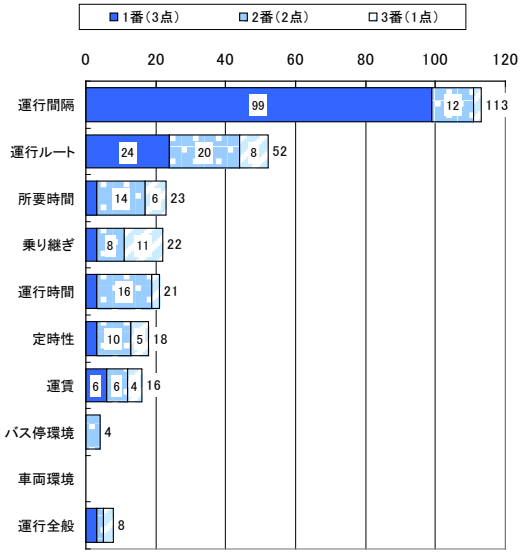
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	84	6	0	90
運行ルート	9	18	4	31
運行時間	9	14	4	27
乗り継ぎ	0	8	14	22
定時性	3	12	1	16
運賃	3	8	3	14
所要時間	0	4	2	6
バス停環境	0	0	1	1
車両環境	0	0	0	0
運行全般	0	2	1	3

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（清水）



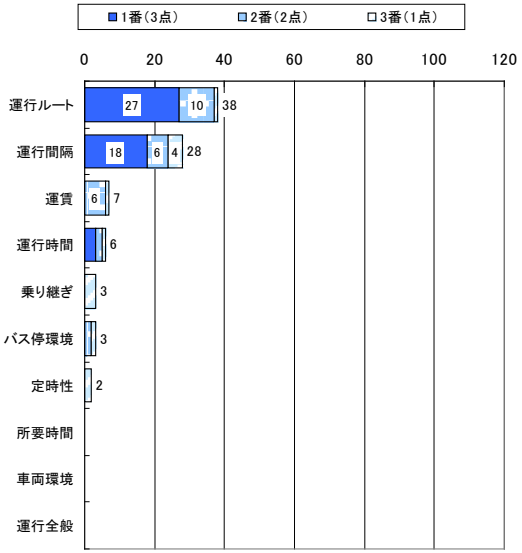
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	93	18	3	114
運行ルート	36	26	8	70
所要時間	6	20	6	32
運賃	15	10	6	31
定時性	12	10	8	30
乗り継ぎ	0	10	9	19
運行時間	3	8	6	17
車両環境	3	2	1	6
バス停環境	0	2	1	3
運行全般	0	0	3	3

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（狭山）



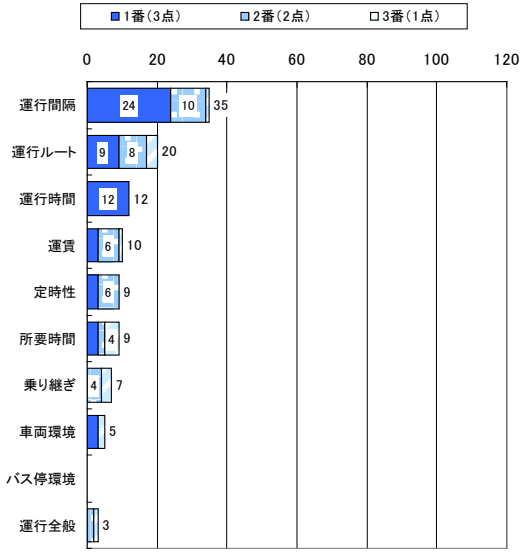
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	99	12	2	113
運行ルート	24	20	8	52
所要時間	3	14	6	23
乗り継ぎ	3	8	11	22
運行時間	3	16	2	21
定時性	3	10	5	18
運賃	6	6	4	16
バス停環境	0	4	0	4
車両環境	0	0	0	0
運行全般	3	2	3	8

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（高木）



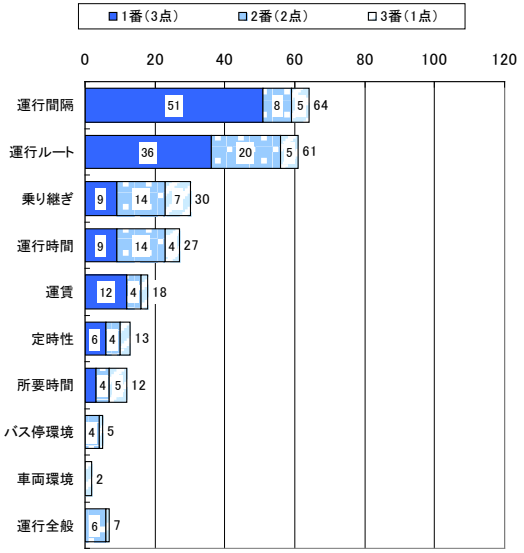
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行ルート	27	10	1	38
運行間隔	18	6	4	28
運賃	0	6	1	7
運行時間	3	2	1	6
乗り継ぎ	0	0	3	3
バス停環境	0	2	1	3
定時性	0	0	2	2
所要時間	0	0	0	0
車両環境	0	0	0	0
運行全般	0	0	0	0

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（清原）



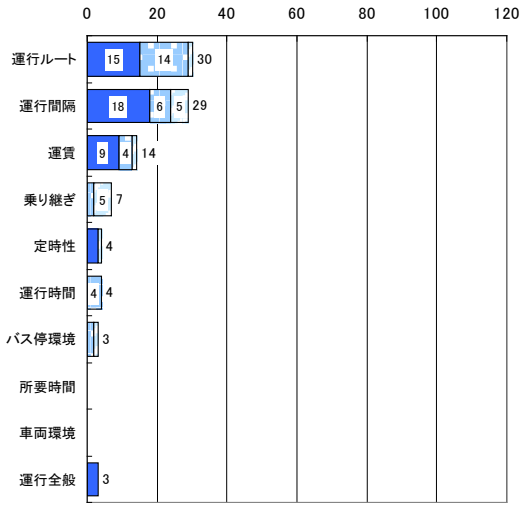
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	24	10	1	35
運行ルート	9	8	3	20
運行時間	12	0	0	12
運賃	3	6	1	10
定時性	3	6	0	9
所要時間	3	2	4	9
乗り継ぎ	0	4	3	7
車両環境	3	0	2	5
バス停環境	0	0	0	0
運行全般	0	2	1	3

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（向原）



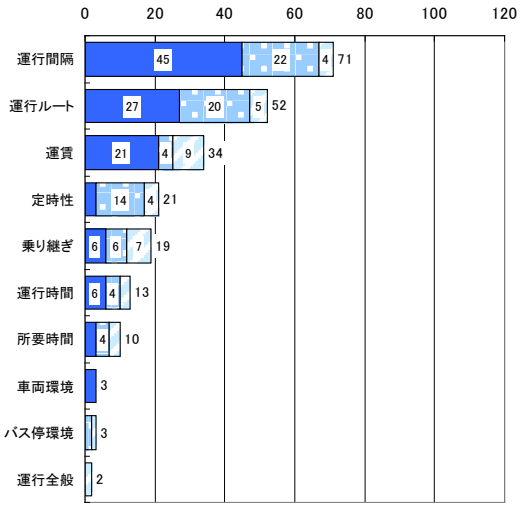
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	51	8	5	64
運行ルート	36	20	5	61
乗り継ぎ	9	14	7	30
運行時間	9	14	4	27
運賃	12	4	2	18
定時性	6	4	3	13
所要時間	3	4	5	12
バス停環境	0	4	1	5
車両環境	0	0	2	2
運行全般	0	6	1	7

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（新堀）



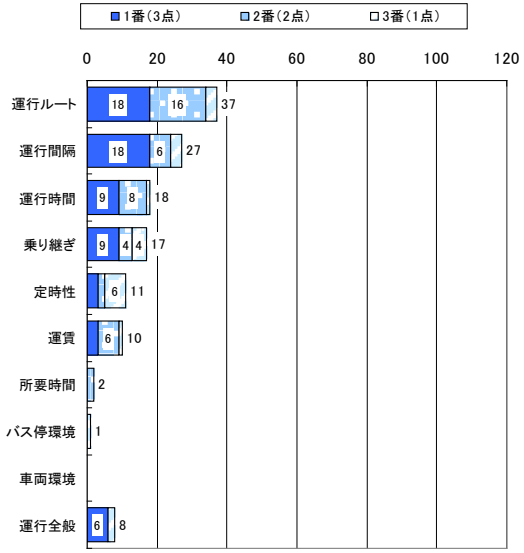
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行ルート	15	14	1	30
運行間隔	18	6	5	29
運賃	9	4	1	14
乗り継ぎ	0	2	5	7
定時性	3	0	1	4
運行時間	0	4	0	4
バス停環境	0	2	1	3
所要時間	0	0	0	0
車両環境	0	0	0	0
運行全般	3	0	0	3

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（南街）



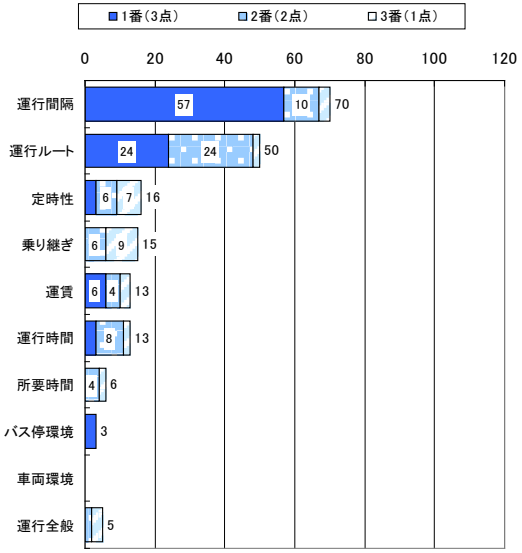
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	45	22	4	71
運行ルート	27	20	5	52
運賃	21	4	9	34
定時性	3	14	4	21
乗り継ぎ	6	6	7	19
運行時間	6	4	3	13
所要時間	3	4	3	10
車両環境	3	0	0	3
バス停環境	0	2	1	3
運行全般	0	0	2	2

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（中央）



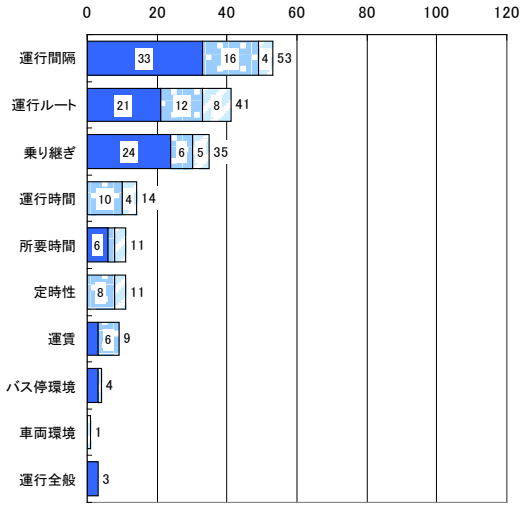
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行ルート	18	16	3	37
運行間隔	18	6	3	27
運行時間	9	8	1	18
乗り継ぎ	9	4	4	17
定時性	3	2	6	11
運賃	3	6	1	10
所要時間	0	2	0	2
バス停環境	0	0	1	1
車両環境	0	0	0	0
運行全般	6	0	2	8

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（立野）



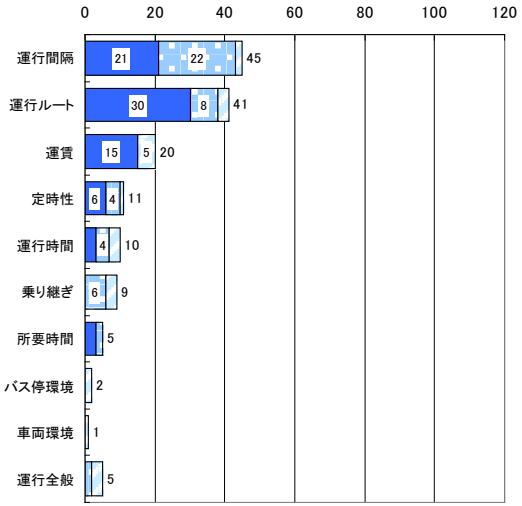
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	57	10	3	70
運行ルート	24	24	2	50
定時性	3	6	7	16
乗り継ぎ	0	6	9	15
運賃	6	4	3	13
運行時間	3	8	2	13
所要時間	0	4	2	6
バス停環境	3	0	0	3
車両環境	0	0	0	0
運行全般	0	2	3	5

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（仲原）



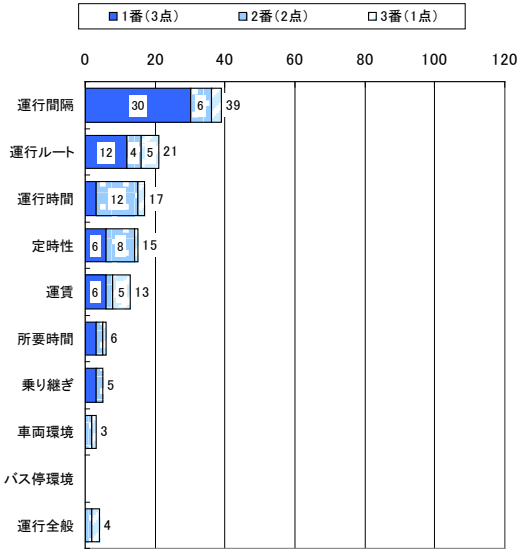
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	33	16	4	53
運行ルート	21	12	8	41
乗り継ぎ	24	6	5	35
運行時間	0	10	4	14
所要時間	6	2	3	11
定時性	0	8	3	11
運賃	3	6	0	9
バス停環境	3	0	1	4
車両環境	0	0	1	1
運行全般	3	0	0	3

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（桜が丘）



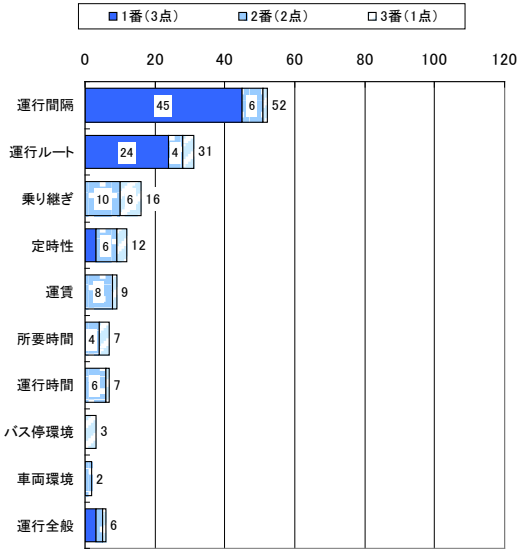
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	21	22	2	45
運行ルート	30	8	3	41
運賃	15	0	5	20
定時性	6	4	1	11
運行時間	3	4	3	10
乗り継ぎ	0	6	3	9
所要時間	3	2	0	5
バス停環境	0	0	2	2
車両環境	0	0	1	1
運行全般	0	2	3	5

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（上北台）



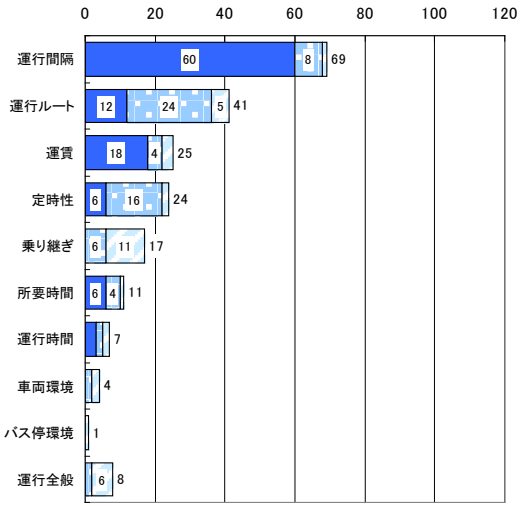
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	30	6	3	39
運行ルート	12	4	5	21
運行時間	3	12	2	17
定時性	6	8	1	15
運賃	6	2	5	13
所要時間	3	2	1	6
乗り継ぎ	3	2	0	5
車両環境	0	2	1	3
バス停環境	0	0	0	0
運行全般	0	2	2	4

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（蔵敷）



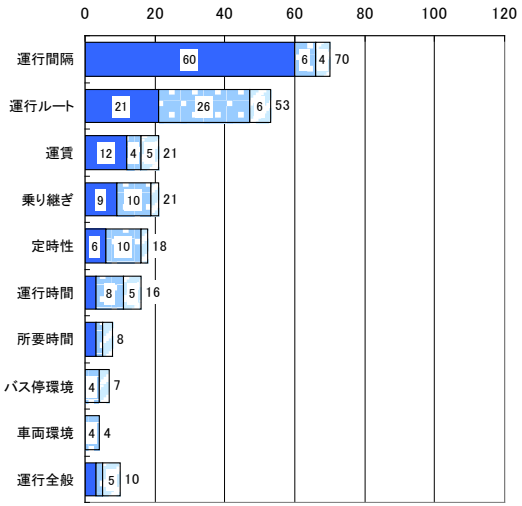
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	45	6	1	52
運行ルート	24	4	3	31
乗り継ぎ	0	10	6	16
定時性	3	6	3	12
運賃	0	8	1	9
所要時間	0	4	3	7
運行時間	0	6	1	7
バス停環境	0	0	3	3
車両環境	0	2	0	2
運行全般	3	2	1	6

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（奈良橋）



	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	60	8	1	69
運行ルート	12	24	5	41
運賃	18	4	3	25
定時性	6	16	2	24
乗り継ぎ	0	6	11	17
所要時間	6	4	1	11
運行時間	3	2	2	7
車両環境	0	2	2	4
バス停環境	0	0	1	1
運行全般	0	2	6	8

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度
（芋窪）

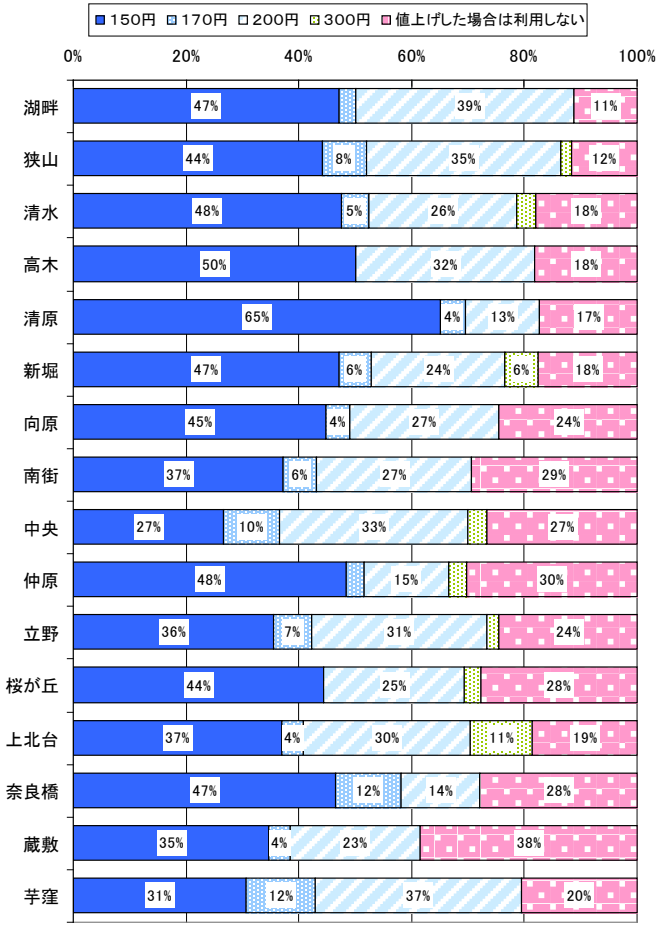


	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	60	6	4	70
運行ルート	21	26	6	53
運賃	12	4	5	21
乗り継ぎ	9	10	2	21
定時性	6	10	2	18
運行時間	3	8	5	16
所要時間	3	2	3	8
バス停環境	0	4	3	7
車両環境	0	4	0	4
運行全般	3	2	5	10

e.　ちょこバスの運賃について

・値上げしたら利用しないと回答した割合をみると、蔵敷は他の地区に比べて高くなっており 40%近くなっているが、全体的には値上げに対してある程度であれば許容する傾向にある。

問3(5) 値上げ時の価格



回答数(人)

	150円	170円	200円	300円	値上げした場合は利用しない	合計
湖畔	17	1	14	0	4	36
狭山	23	4	18	1	6	52
清水	29	3	16	2	11	61
高木	11	0	7	0	4	22
清原	15	1	3	0	4	23
新堀	8	1	4	1	3	17
向原	22	2	13	0	12	49
南街	19	3	14	0	15	51
中央	8	3	10	1	8	30
仲原	16	1	5	1	10	33
立野	16	3	14	1	11	45
桜が丘	16	0	9	1	10	36
上北台	10	1	8	3	5	27
奈良橋	20	5	6	0	12	43
蔵敷	9	1	6	0	10	26
芋窪	15	6	18	0	10	49

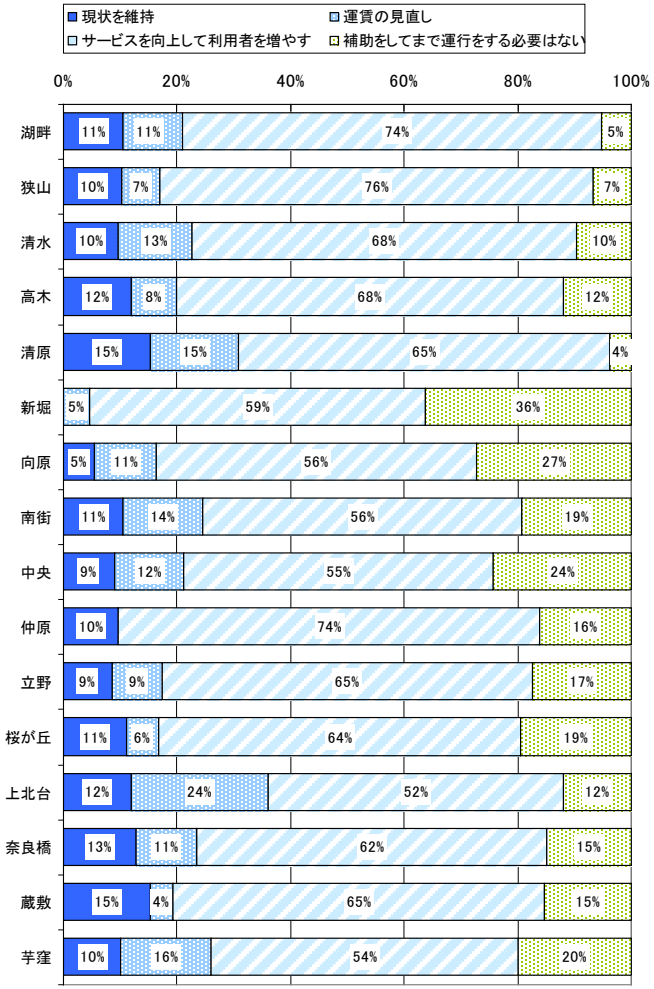
割合(%)

	150円	170円	200円	300円	値上げした場合は利用しない	合計
湖畔	47%	3%	39%	0%	11%	100%
狭山	44%	8%	35%	2%	12%	100%
清水	48%	5%	26%	3%	18%	100%
高木	50%	0%	32%	0%	18%	100%
清原	65%	4%	13%	0%	17%	100%
新堀	47%	6%	24%	6%	18%	100%
向原	45%	4%	27%	0%	24%	100%
南街	37%	6%	27%	0%	29%	100%
中央	27%	10%	33%	3%	27%	100%
仲原	48%	3%	15%	3%	30%	100%
立野	36%	7%	31%	2%	24%	100%
桜が丘	44%	0%	25%	3%	28%	100%
上北台	37%	4%	30%	11%	19%	100%
奈良橋	47%	12%	14%	0%	28%	100%
蔵敷	35%	4%	23%	0%	38%	100%
芋窪	31%	12%	37%	0%	20%	100%

f.　ちょこバスの今後の運行方針として望ましい方法

・どの地区でもサービスを向上して利用者を増やすことが望ましいとの割合が高く 60%から 70%となっている。

問3(6) 今後の運行方法として望ましいこと



回答数(人)

	現状を維持	運賃の見直し	サービスを向上して利用者を増やす	補助をしてまで運行をする必要はない	合計
湖畔	4	4	28	2	38
狭山	6	4	45	4	59
清水	6	8	42	6	62
高木	3	2	17	3	25
清原	4	4	17	1	26
新堀	0	1	13	8	22
向原	3	6	31	15	55
南街	6	8	32	11	57
中央	3	4	18	8	33
仲原	3	0	23	5	31
立野	4	4	30	8	46
桜が丘	4	2	23	7	36
上北台	3	6	13	3	25
奈良橋	6	5	29	7	47
蔵敷	4	1	17	4	26
芋窪	5	8	27	10	50

割合(%)

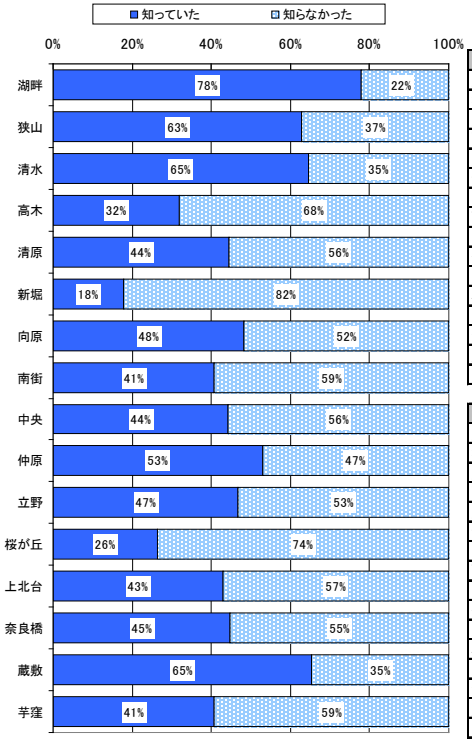
	現状を維持	運賃の見直し	サービスを向上して利用者を増やす	補助をしてまで運行をする必要はない	合計
湖畔	11%	11%	74%	5%	100%
狭山	10%	7%	76%	7%	100%
清水	10%	13%	68%	10%	100%
高木	12%	8%	68%	12%	100%
清原	15%	15%	65%	4%	100%
新堀	0%	5%	59%	36%	100%
向原	5%	11%	56%	27%	100%
南街	11%	14%	56%	19%	100%
中央	9%	12%	55%	24%	100%
仲原	10%	0%	74%	16%	100%
立野	9%	9%	65%	17%	100%
桜が丘	11%	6%	64%	19%	100%
上北台	12%	24%	52%	12%	100%
奈良橋	13%	11%	62%	15%	100%
蔵敷	15%	4%	65%	15%	100%
芋窪	10%	16%	54%	20%	100%

2) ちょこバスのルート変更について

a. ちょこバスのルート変更の認知度の変化

・ちょこバスのルート変更について、湖畔地区では、約 80%の人が知っていたのに対して、新堀地区や桜が丘地区では知っていた方の割合が約 20%となっている。

問4(1) ルート変更の認知度



回答数(人)

	知っていた	知らなかった	合計
湖畔	28	8	36
狭山	37	22	59
清水	42	23	65
高木	8	17	25
清原	12	15	27
新堀	5	23	28
向原	26	28	54
南街	24	35	59
中央	15	19	34
仲原	18	16	34
立野	22	25	47
桜が丘	10	28	38
上北台	12	16	28
奈良橋	21	26	47
蔵敷	17	9	26
芋窪	22	32	54

割合(%)

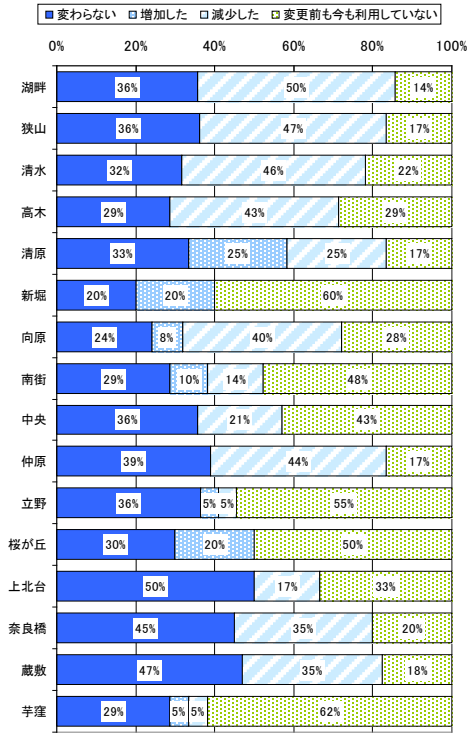
	知っていた	知らなかった	合計
湖畔	78%	22%	100%
狭山	63%	37%	100%
清水	65%	35%	100%
高木	32%	68%	100%
清原	44%	56%	100%
新堀	18%	82%	100%
向原	48%	52%	100%
南街	41%	59%	100%
中央	44%	56%	100%
仲原	53%	47%	100%
立野	47%	53%	100%
桜が丘	26%	74%	100%
上北台	43%	57%	100%
奈良橋	45%	55%	100%
蔵敷	65%	35%	100%
芋窪	41%	59%	100%

b. ちょこバスのルート変更の利用頻度の変化

・ルート変更による利用頻度の変化について、清原地区新堀地区、桜が丘地区では増加したとの割合が 20%以上となっている。

・しかし、多くの地区では減少したとの割合が高い。

問4(2) ルート変更による利用頻度の変化



回答数(人)

	変わらない	増加した	減少した	変更前も今も利用していない	合計
湖畔	10	0	14	4	28
狭山	13	0	17	6	36
清水	13	0	19	9	41
高木	2	0	3	2	7
清原	4	3	3	2	12
新堀	1	1	0	3	5
向原	6	2	10	7	25
南街	6	2	3	10	21
中央	5	0	3	6	14
仲原	7	0	8	3	18
立野	8	1	1	12	22
桜が丘	3	2	0	5	10
上北台	6	0	2	4	12
奈良橋	9	0	7	4	20
蔵敷	8	0	6	3	17
芋窪	6	1	1	13	21

割合(%)

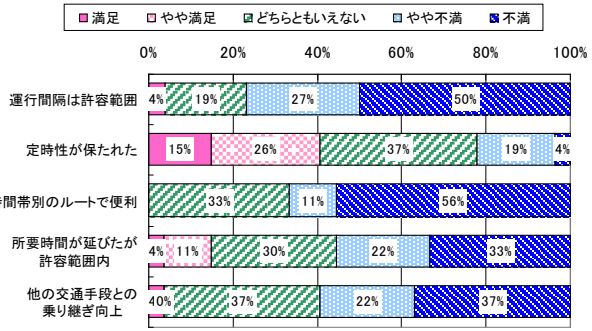
	変わらない	増加した	減少した	変更前も今も利用していない	合計
湖畔	36%	0%	50%	14%	100%
狭山	36%	0%	47%	17%	100%
清水	32%	0%	46%	22%	100%
高木	29%	0%	43%	29%	100%
清原	33%	25%	25%	17%	100%
新堀	20%	20%	0%	60%	100%
向原	24%	8%	40%	28%	100%
南街	29%	10%	14%	48%	100%
中央	36%	0%	21%	43%	100%
仲原	39%	0%	44%	17%	100%
立野	36%	5%	5%	55%	100%
桜が丘	30%	20%	0%	50%	100%
上北台	50%	0%	17%	33%	100%
奈良橋	45%	0%	35%	20%	100%
蔵敷	47%	0%	35%	18%	100%
芋窪	29%	5%	5%	62%	100%

c.　ルート変更による満足度の変化

・定時性以外の項目については、どの地区でも満足度が低くなっている。

・芋窪地区については、全体的に満足度が高い傾向にある。

問4(3) 変更に対する満足度
（湖畔）



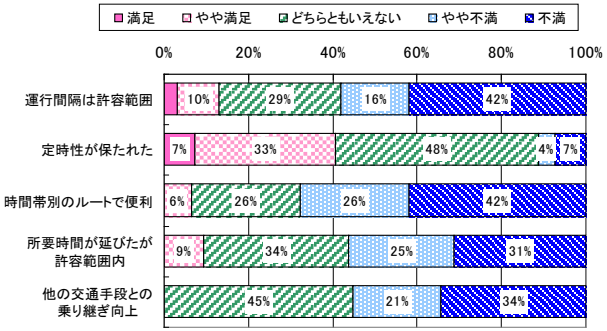
回答数(人)

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	1	0	5	7	13	26
定時性が保たれた	4	7	10	5	1	27
時間帯別のルートで便利	0	0	9	3	15	27
所要時間が延びたが許容範囲内	1	3	8	6	9	27
他の交通手段との乗り継ぎ向上	1	0	10	6	10	27

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	4%	0%	19%	27%	50%	100%
定時性が保たれた	15%	26%	37%	19%	4%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	0%	33%	11%	56%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	4%	11%	30%	22%	33%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	4%	0%	37%	22%	37%	100%

問4(3) 変更に対する満足度
（狭山）



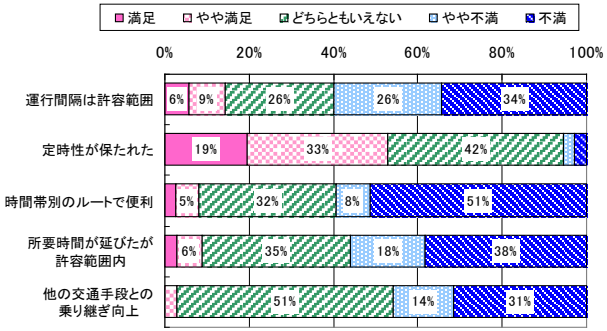
回答数(人)

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	1	3	9	5	13	31
定時性が保たれた	2	9	13	1	2	27
時間帯別のルートで便利	0	2	8	8	13	31
所要時間が延びたが許容範囲内	0	3	11	8	10	32
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	0	13	6	10	29

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	3%	10%	29%	16%	42%	100%
定時性が保たれた	7%	33%	48%	4%	7%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	6%	26%	26%	42%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	0%	9%	34%	25%	31%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	0%	45%	21%	34%	100%

問4(3) 変更に対する満足度
（清水）



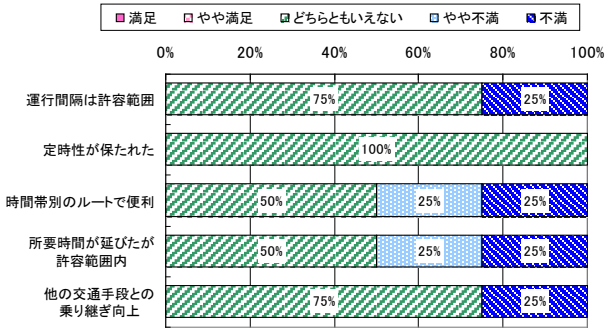
回答数(人)

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	2	3	9	9	12	35
定時性が保たれた	7	12	15	1	1	36
時間帯別のルートで便利	1	2	12	3	19	37
所要時間が延びたが許容範囲内	1	2	12	6	13	34
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	1	18	5	11	35

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	6%	9%	26%	26%	34%	100%
定時性が保たれた	19%	33%	42%	3%	3%	100%
時間帯別のルートで便利	3%	5%	32%	8%	51%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	3%	6%	35%	18%	38%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	3%	51%	14%	31%	100%

問4（3）変更に対する満足度（高木）



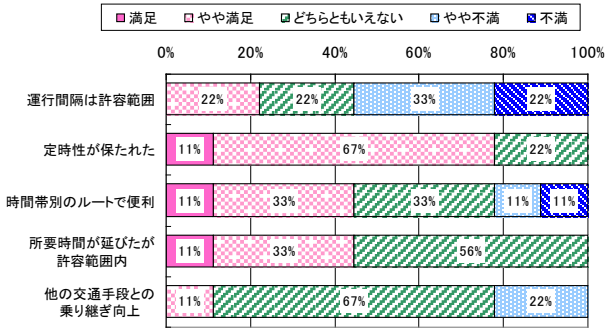
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	0	0	3	0	1	4
定時性が保たれた	0	0	4	0	0	4
時間帯別のルートで便利	0	0	2	1	1	4
所要時間が延びたが	0	0	2	1	1	4
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	0	3	0	1	4

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	0%	0%	75%	0%	25%	100%
定時性が保たれた	0%	0%	100%	0%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	0%	50%	25%	25%	100%
所要時間が延びたが	0%	0%	50%	25%	25%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	0%	75%	0%	25%	100%

問4（3）変更に対する満足度（清原）



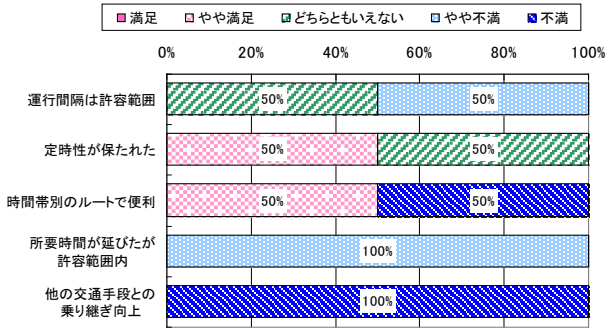
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	0	2	2	3	2	9
定時性が保たれた	1	6	2	0	0	9
時間帯別のルートで便利	1	3	3	1	1	9
所要時間が延びたが許容範囲内	1	3	5	0	0	9
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	1	6	2	0	9

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	0%	22%	22%	33%	22%	100%
定時性が保たれた	11%	67%	22%	0%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	11%	33%	33%	11%	11%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	11%	33%	56%	0%	0%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	11%	67%	22%	0%	100%

問4（3）変更に対する満足度（新堀）



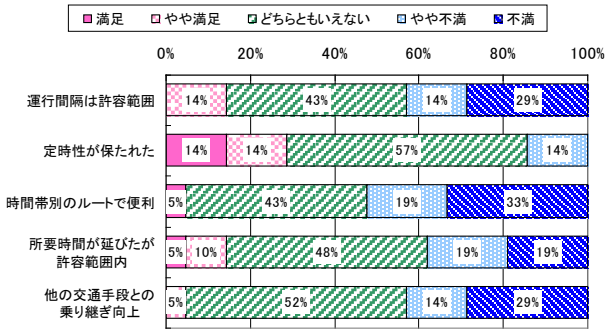
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	0	0	1	1	0	2
定時性が保たれた	0	1	1	0	0	2
時間帯別のルートで便利	0	1	0	0	1	2
所要時間が延びたが許容範囲内	0	0	0	1	0	1
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	0	0	0	1	1

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	0%	0%	50%	50%	0%	100%
定時性が保たれた	0%	50%	50%	0%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	50%	0%	0%	50%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	0%	0%	0%	100%	0%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	0%	0%	0%	100%	100%

問4（3）変更に対する満足度（向原）



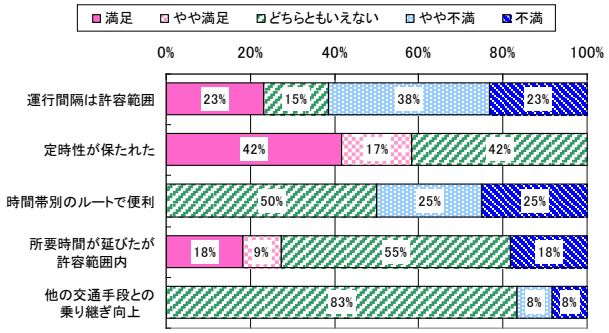
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	0	3	9	3	6	21
定時性が保たれた	3	3	12	3	0	21
時間帯別のルートで便利	1	0	9	4	7	21
所要時間が延びたが許容範囲内	1	2	10	4	4	21
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	1	11	3	6	21

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	0%	14%	43%	14%	29%	100%
定時性が保たれた	14%	14%	57%	14%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	5%	0%	43%	19%	33%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	5%	10%	48%	19%	19%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	5%	52%	14%	29%	100%

問4（3）変更に対する満足度（南街）



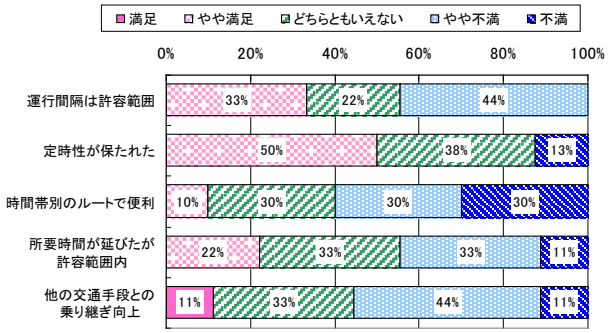
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	3	0	2	5	3	13
定時性が保たれた	5	2	5	0	0	12
時間帯別のルートで便利	0	0	6	3	3	12
所要時間が延びたが許容範囲内	2	1	6	0	2	11
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	0	10	1	1	12

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	23%	0%	15%	38%	23%	100%
定時性が保たれた	42%	17%	42%	0%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	0%	50%	25%	25%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	18%	9%	55%	0%	18%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	0%	83%	8%	8%	100%

問4（3）変更に対する満足度（中央）



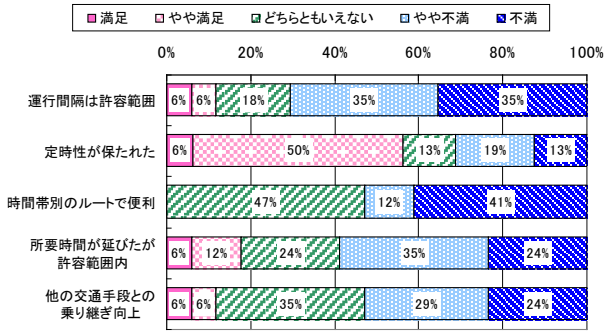
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	0	3	2	4	0	9
定時性が保たれた	0	4	3	0	1	8
時間帯別のルートで便利	0	1	3	3	3	10
所要時間が延びたが許容範囲内	0	2	3	3	1	9
他の交通手段との乗り継ぎ向上	1	0	3	4	1	9

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	0%	33%	22%	44%	0%	100%
定時性が保たれた	0%	50%	38%	0%	13%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	10%	30%	30%	30%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	0%	22%	33%	33%	11%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	11%	0%	33%	44%	11%	100%

問4（3）変更に対する満足度（仲原）



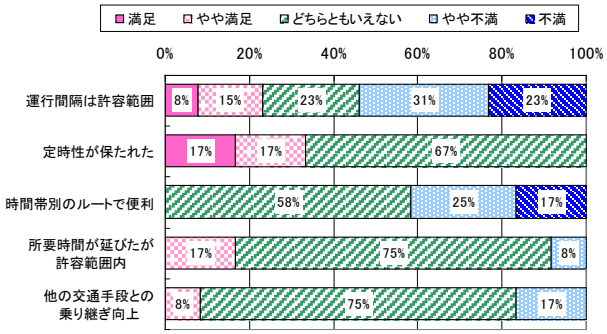
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	1	1	3	6	6	17
定時性が保たれた	1	8	2	3	2	16
時間帯別のルートで便利	0	0	8	2	7	17
所要時間が延びたが許容範囲内	1	2	4	6	4	17
他の交通手段との乗り継ぎ向上	1	1	6	5	4	17

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	6%	6%	18%	35%	35%	100%
定時性が保たれた	6%	50%	13%	19%	13%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	0%	47%	12%	41%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	6%	12%	24%	35%	24%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	6%	6%	35%	29%	24%	100%

問4（3）変更に対する満足度（立野）



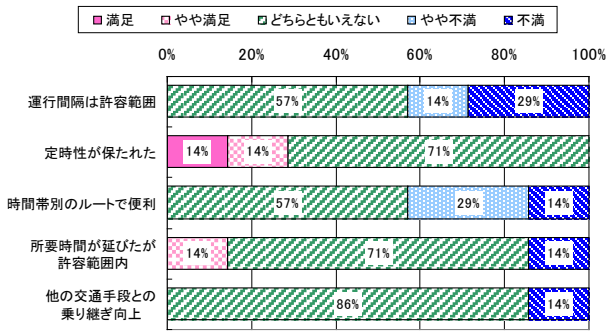
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	1	2	3	4	3	13
定時性が保たれた	2	2	8	0	0	12
時間帯別のルートで便利	0	0	7	3	2	12
所要時間が延びたが許容範囲内	0	2	9	1	0	12
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	1	9	2	0	12

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	8%	15%	23%	31%	23%	100%
定時性が保たれた	17%	17%	67%	0%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	0%	58%	25%	17%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	0%	17%	75%	8%	0%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	8%	75%	17%	0%	100%

問4（3）変更に対する満足度（桜が丘）



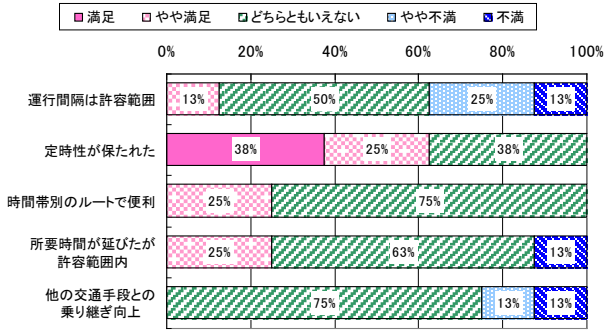
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	0	0	4	1	2	7
定時性が保たれた	1	1	5	0	0	7
時間帯別のルートで便利	0	0	4	2	1	7
所要時間が延びたが許容範囲内	0	1	5	0	1	7
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	0	6	0	1	7

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	0%	0%	57%	14%	29%	100%
定時性が保たれた	14%	14%	71%	0%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	0%	57%	29%	14%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	0%	14%	71%	0%	14%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	0%	86%	0%	14%	100%

問4（3）変更に対する満足度（上北台）



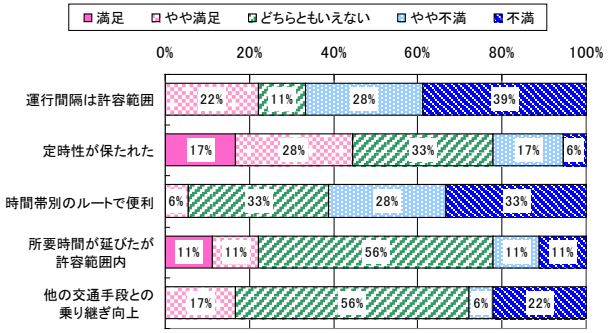
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	0	1	4	2	1	8
定時性が保たれた	3	2	3	0	0	8
時間帯別のルートで便利	0	2	6	0	0	8
所要時間が延びたが許容範囲内	0	2	5	0	1	8
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	0	6	1	1	8

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	0%	13%	50%	25%	13%	100%
定時性が保たれた	38%	25%	38%	0%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	25%	75%	0%	0%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	0%	25%	63%	0%	13%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	0%	75%	13%	13%	100%

問4（3）変更に対する満足度（奈良橋）



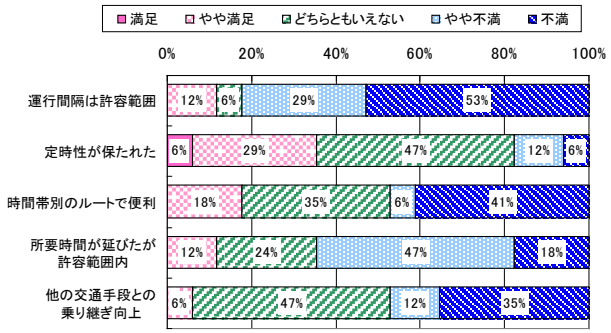
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	0	4	2	5	7	18
定時性が保たれた	3	5	6	3	1	18
時間帯別のルートで便利	0	1	6	5	6	18
所要時間が延びたが許容範囲内	2	2	10	2	2	18
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	3	10	1	4	18

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	0%	22%	11%	28%	39%	100%
定時性が保たれた	17%	28%	33%	17%	6%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	6%	33%	28%	33%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	11%	11%	56%	11%	11%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	17%	56%	6%	22%	100%

問4（3）変更に対する満足度（蔵敷）



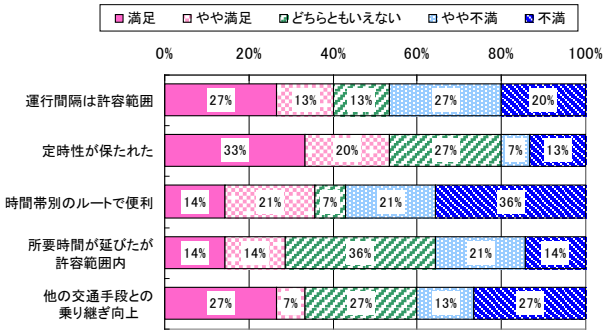
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	0	2	1	5	9	17
定時性が保たれた	1	5	8	2	1	17
時間帯別のルートで便利	0	3	6	1	7	17
所要時間が延びたが許容範囲内	0	2	4	8	3	17
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	1	8	2	6	17

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	0%	12%	6%	29%	53%	100%
定時性が保たれた	6%	29%	47%	12%	6%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	18%	35%	6%	41%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	0%	12%	24%	47%	18%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	6%	47%	12%	35%	100%

問4（3）変更に対する満足度
（芋窪）



回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	4	2	2	4	3	15
定時性が保たれた	5	3	4	1	2	15
時間帯別のルートで便利	2	3	1	3	5	14
所要時間が延びたが許容範囲内	2	2	5	3	2	14
他の交通手段との乗り継ぎ向上	4	1	4	2	4	15

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	27%	13%	13%	27%	20%	100%
定時性が保たれた	33%	20%	27%	7%	13%	100%
時間帯別のルートで便利	14%	21%	7%	21%	36%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	14%	14%	36%	21%	14%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	27%	7%	27%	13%	27%	100%

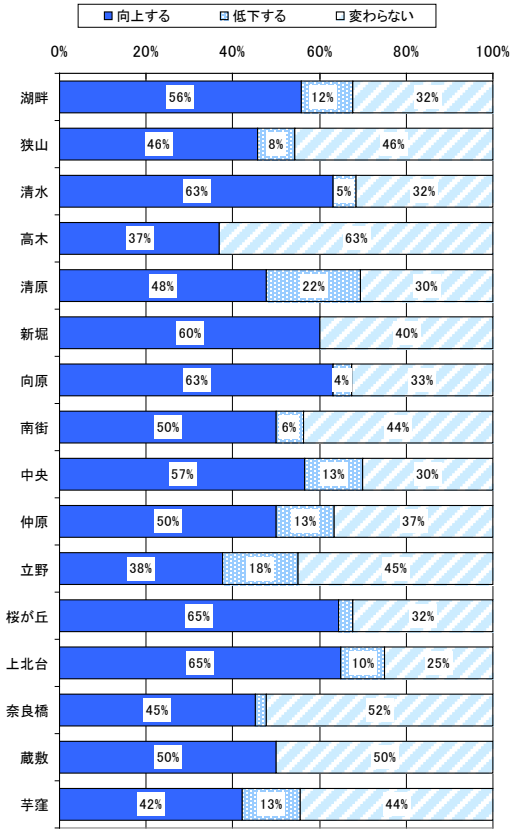
3) ちょこバスの検討案について

a. 検討案の利便性

・検討案に変更することにより、利便性が向上すると回答している割合が高い地区が多い。

・清原地区、立野地区については、他の地区に比べると利便性が低下するとの回答が多く 20%前後となっている。

問5(1) 検討案の利便性



回答数(人)

	向上する	低下する	変わらない	合計
湖畔	19	4	11	34
狭山	22	4	22	48
清水	36	3	18	57
高木	7	0	12	19
清原	11	5	7	23
新堀	12	0	8	20
向原	29	2	15	46
南街	24	3	21	48
中央	17	4	9	30
仲原	15	4	11	30
立野	15	7	18	40
桜が丘	20	1	10	31
上北台	13	2	5	20
奈良橋	19	1	22	42
蔵敷	12	0	12	24
芋窪	19	6	20	45

割合(%)

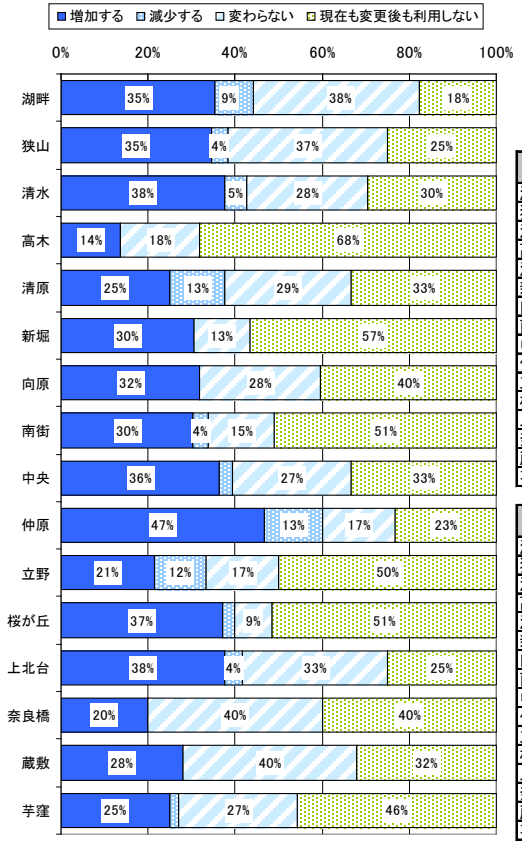
	向上する	低下する	変わらない	合計
湖畔	56%	12%	32%	100%
狭山	46%	8%	46%	100%
清水	63%	5%	32%	100%
高木	37%	0%	63%	100%
清原	48%	22%	30%	100%
新堀	60%	0%	40%	100%
向原	63%	4%	33%	100%
南街	50%	6%	44%	100%
中央	57%	13%	30%	100%
仲原	50%	13%	37%	100%
立野	38%	18%	45%	100%
桜が丘	65%	3%	32%	100%
上北台	65%	10%	25%	100%
奈良橋	45%	2%	52%	100%
蔵敷	50%	0%	50%	100%
芋窪	42%	13%	44%	100%

b. 検討案による利用頻度の変化

・仲原地区は、検討案に変更することにより利用頻度が増加すると回答した割合が高く 50%近くになっている。

・利便性が低下するとの回答が多い、清原地区、立野地区などでは、利用頻度が減少すると回答した割合が他の地区に比べると高い。

問5(2) 検討案変更後の利用頻度



回答数(人)

	増加する	減少する	変わらない	現在も変更後も利用しない	合計
湖畔	12	3	13	6	34
狭山	18	2	19	13	52
清水	23	3	17	18	61
高木	3	0	4	15	22
清原	6	3	7	8	24
新堀	7	0	3	13	23
向原	15	0	13	19	47
南街	16	2	8	27	53
中央	12	1	9	11	33
仲原	14	4	5	7	30
立野	9	5	7	21	42
桜が丘	13	1	3	18	35
上北台	9	1	8	6	24
奈良橋	8	0	16	16	40
蔵敷	7	0	10	8	25
芋窪	12	1	13	22	48

割合(%)

	増加する	減少する	変わらない	現在も変更後も利用しない	合計
湖畔	35%	9%	38%	18%	100%
狭山	35%	4%	37%	25%	100%
清水	38%	5%	28%	30%	100%
高木	14%	0%	18%	68%	100%
清原	25%	13%	29%	33%	100%
新堀	30%	0%	13%	57%	100%
向原	32%	0%	28%	40%	100%
南街	30%	4%	15%	51%	100%
中央	36%	3%	27%	33%	100%
仲原	47%	13%	17%	23%	100%
立野	21%	12%	17%	50%	100%
桜が丘	37%	3%	9%	51%	100%
上北台	38%	4%	33%	25%	100%
奈良橋	20%	0%	40%	40%	100%
蔵敷	28%	0%	40%	32%	100%
芋窪	25%	2%	27%	46%	100%

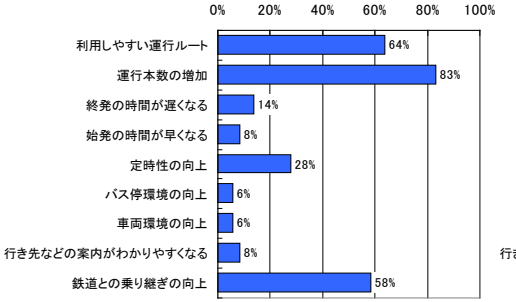
4）市内バス環境について

a.　利用増加に求める条件

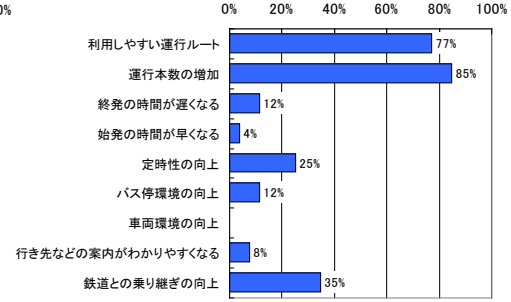
・全地区で運行ルート、運行本数のどちらかが最も高く、３番目は乗り継ぎの向上である。

・運行本数の増加について、高木地区、上北台地区、向原地区、南街地区はやや少なく、50%前後となっている。

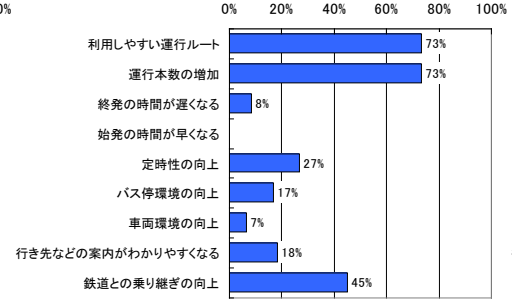
問6（1）利用増加に求める条件
（湖畔）



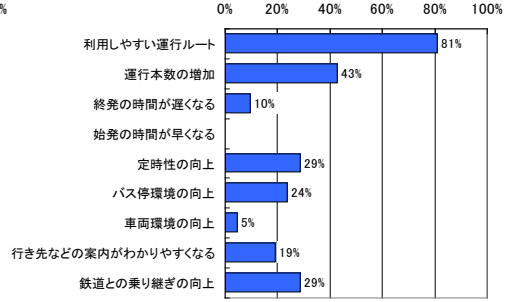
問6（1）利用増加に求める条件
（狭山）



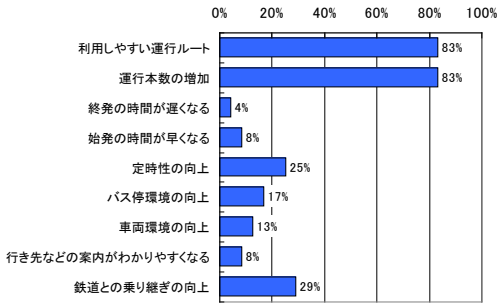
問6（1）利用増加に求める条件
（清水）



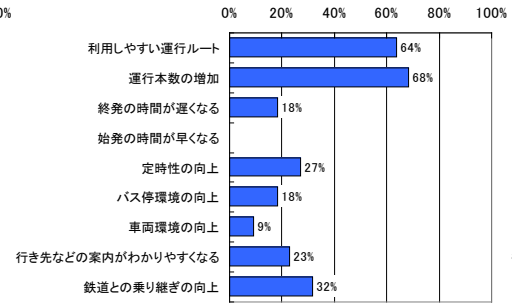
問6（1）利用増加に求める条件
（高木）



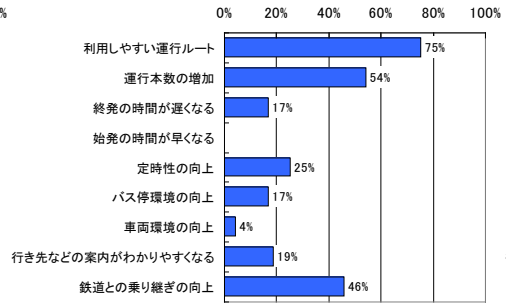
問6（1）利用増加に求める条件
（清原）



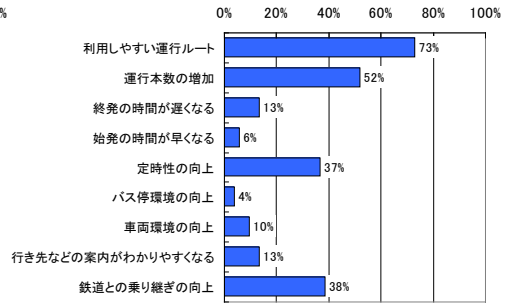
問6（1）利用増加に求める条件
（新堀）



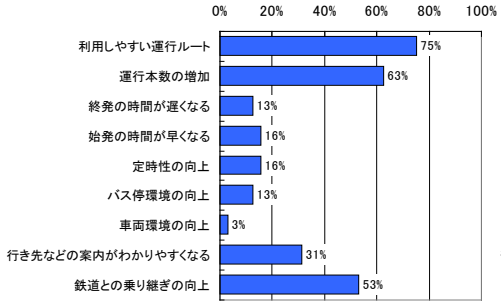
問6（1）利用増加に求める条件
（向原）



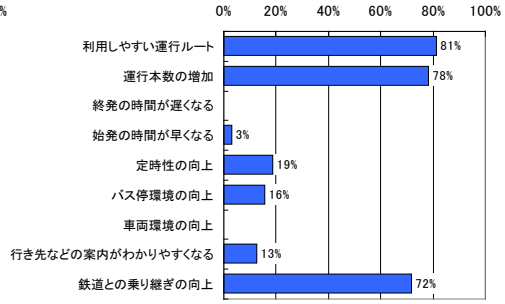
問6（1）利用増加に求める条件
（南街）



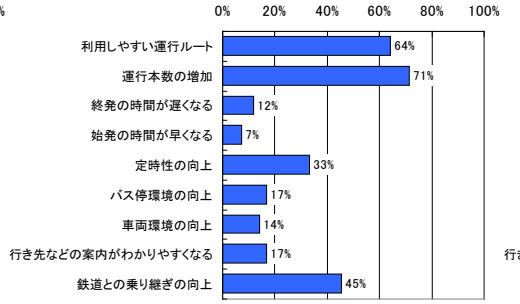
問6（1）利用増加に求める条件
（中央）



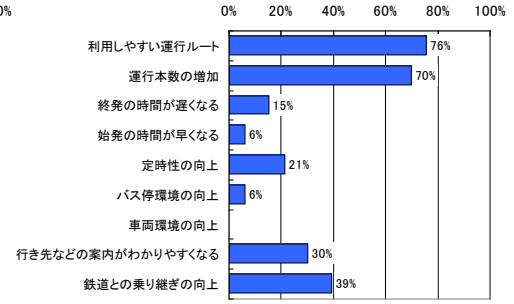
問6（1）利用増加に求める条件
（仲原）



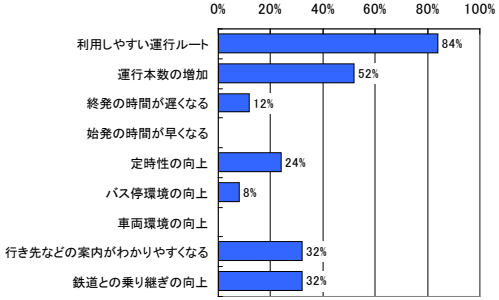
問6（1）利用増加に求める条件
（立野）



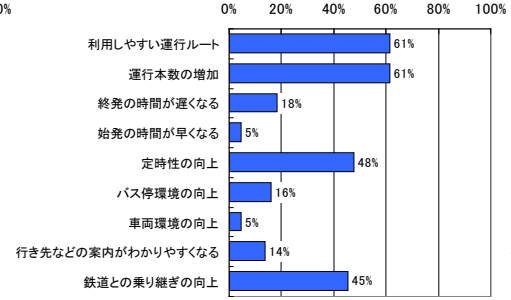
問6（1）利用増加に求める条件
（桜が丘）



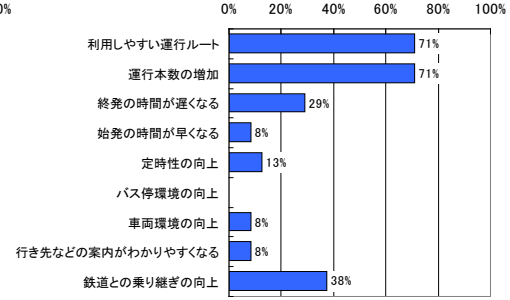
問6（1）利用増加に求める条件
（上北台）



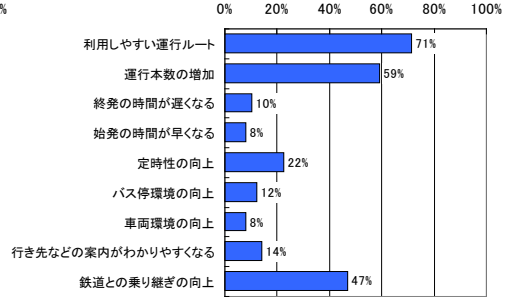
問6（1）利用増加に求める条件
（奈良橋）



問6（1）利用増加に求める条件
（蔵敷）



問6（1）利用増加に求める条件
（芋窪）



回答数（人）

	利用しやすい運行ルート	運行本数の増加	終発の時間が遅くなる	始発の時間が早くなる	定時性の向上	バス停環境の向上	車両環境の向上	行き先などの案内がわかりやすくなる	鉄道との乗り継ぎの向上
湖畔	23	30	5	3	10	2	2	3	21
狭山	40	44	6	2	13	6	0	4	18
清水	44	44	5	0	16	10	4	11	27
高木	17	9	2	0	6	5	1	4	6
清原	20	20	1	2	6	4	3	2	7
新堀	14	15	4	0	6	4	2	5	7
向原	36	26	8	0	12	8	2	9	22
南街	38	27	7	3	19	2	5	7	20
中央	24	20	4	5	5	4	1	10	17
仲原	26	25	0	1	6	5	0	4	23
立野	27	30	5	3	14	7	6	7	19
桜が丘	25	23	5	2	7	2	0	10	13
上北台	21	13	3	0	6	2	0	8	8
奈良橋	27	27	8	2	21	7	2	6	20
蔵敷	17	17	7	2	3	0	2	2	9
芋窪	35	29	5	4	11	6	4	7	23

割合（%）

	利用しやすい運行ルート	運行本数の増加	終発の時間が遅くなる	始発の時間が早くなる	定時性の向上	バス停環境の向上	車両環境の向上	行き先などの案内がわかりやすくなる	鉄道との乗り継ぎの向上
湖畔	64%	83%	14%	8%	28%	6%	6%	8%	58%
狭山	77%	85%	12%	4%	25%	12%	0%	8%	35%
清水	73%	73%	8%	0%	27%	17%	7%	18%	45%
高木	81%	43%	10%	0%	29%	24%	5%	19%	29%
清原	83%	83%	4%	8%	25%	17%	13%	8%	29%
新堀	64%	68%	18%	0%	27%	18%	9%	23%	32%
向原	75%	54%	17%	0%	25%	17%	4%	19%	46%
南街	73%	52%	13%	6%	37%	4%	10%	13%	38%
中央	75%	63%	13%	16%	16%	13%	3%	31%	53%
仲原	81%	78%	0%	3%	19%	16%	0%	13%	72%
立野	64%	71%	12%	7%	33%	17%	14%	17%	45%
桜が丘	76%	70%	15%	6%	21%	6%	0%	30%	39%
上北台	84%	52%	12%	0%	24%	8%	0%	32%	32%
奈良橋	61%	61%	18%	5%	48%	16%	5%	14%	45%
蔵敷	71%	71%	29%	8%	13%	0%	8%	8%	38%
芋窪	71%	59%	10%	8%	22%	12%	8%	14%	47%

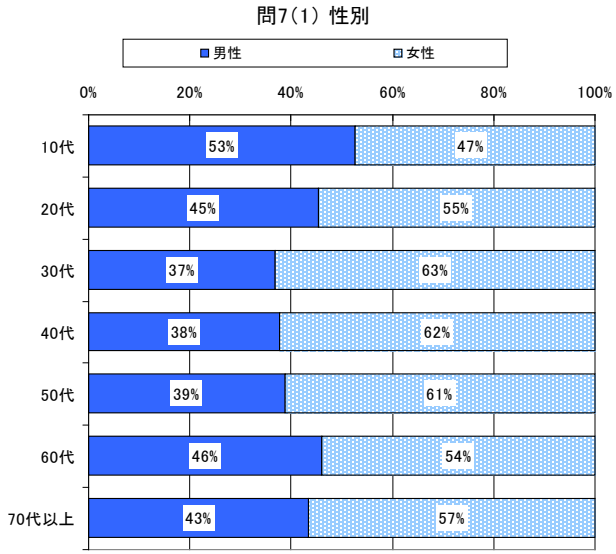
※全回答者数に対する割合。

(2) 年代別の集計結果

1) 回答者について

a. 性別

・10 代が男性の方が多くなっているが、他の年代では女性の割合が高い。



回答数(人)

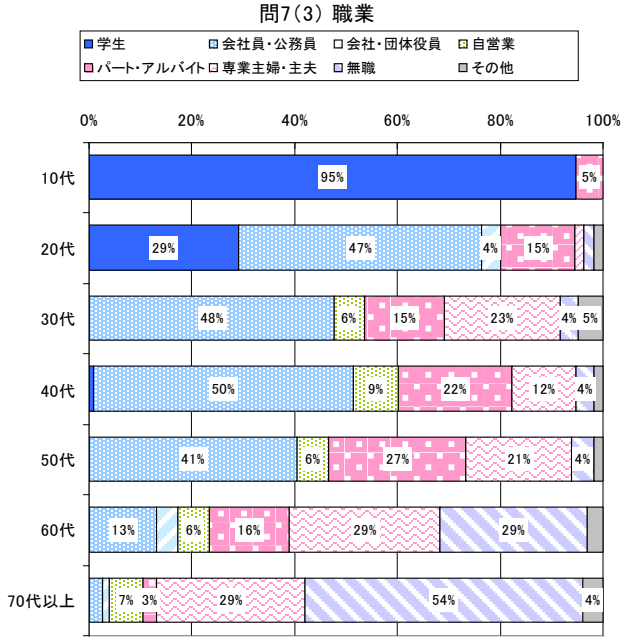
	男性	女性	合計
10代	10	9	19
20代	25	30	55
30代	31	53	84
40代	43	71	114
50代	45	71	116
60代	77	90	167
70代以上	66	86	152

割合(%)

	男性	女性	合計
10代	53%	47%	100%
20代	45%	55%	100%
30代	37%	63%	100%
40代	38%	62%	100%
50代	39%	61%	100%
60代	46%	54%	100%
70代以上	43%	57%	100%

b. 職業

・20 代から 50 代は、会社員・公務員の割合が高く 40%から 50%を占めている。年代が高くなるにつれて、無職の割合が増加する。



回答数(人)

	学生	会社員・公務員	会社・団体役員	自営業	パート・アルバイト	専業主婦・主夫	無職	その他	合計
10代	18	0	0	0	1	0	0	0	19
20代	16	26	2	0	8	1	1	1	55
30代	0	40	0	5	13	19	3	4	84
40代	1	57	0	10	25	14	4	2	113
50代	0	47	0	7	31	24	5	2	116
60代	0	22	7	10	26	49	48	5	167
70代以上	0	4	2	10	4	44	82	6	152

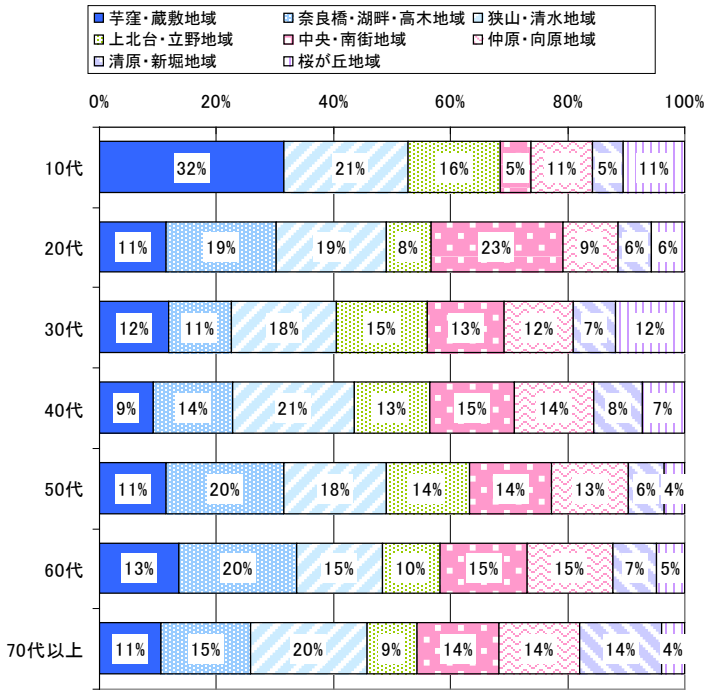
割合(%)

	学生	会社員・公務員	会社・団体役員	自営業	パート・アルバイト	専業主婦・主夫	無職	その他	合計
10代	95%	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	100%
20代	29%	47%	4%	0%	15%	2%	2%	2%	100%
30代	0%	48%	0%	6%	15%	23%	4%	5%	100%
40代	1%	50%	0%	9%	22%	12%	4%	2%	100%
50代	0%	41%	0%	6%	27%	21%	4%	2%	100%
60代	0%	13%	4%	6%	16%	29%	29%	3%	100%
70代以上	0%	3%	1%	7%	3%	29%	54%	4%	100%

c.　居住地区

・10 代は芋窪・蔵敷地区が多くなっているが、その他の年代では居住地の違いはみられない。

問7(4) 居住地区



回答数(人)

	芋窪・蔵敷地域	奈良橋・湖畔・高木地域	狭山・清水地域	上北台・立野地域	中央・南街地域	仲原・向原地域	清原・新堀地域	桜が丘地域	合計
10代	6	0	4	3	1	2	1	2	19
20代	6	10	10	4	12	5	3	3	53
30代	10	9	15	13	11	10	6	10	84
40代	10	15	23	14	16	15	9	8	110
50代	13	23	20	16	16	15	7	4	114
60代	22	33	24	16	24	24	12	8	163
70代以上	16	23	30	13	21	21	21	6	151

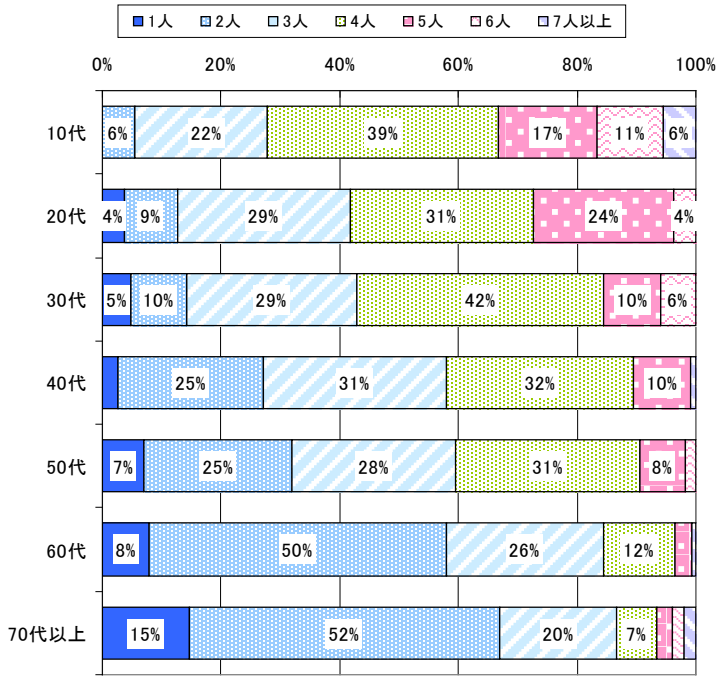
割合(%)

	芋窪・蔵敷地域	奈良橋・湖畔・高木地域	狭山・清水地域	上北台・立野地域	中央・南街地域	仲原・向原地域	清原・新堀地域	桜が丘地域	合計
10代	32%	0%	21%	16%	5%	11%	5%	11%	100%
20代	11%	19%	19%	8%	23%	9%	6%	6%	100%
30代	12%	11%	18%	15%	13%	12%	7%	12%	100%
40代	9%	14%	21%	13%	15%	14%	8%	7%	100%
50代	11%	20%	18%	14%	14%	13%	6%	4%	100%
60代	13%	20%	15%	10%	15%	15%	7%	5%	100%
70代以上	11%	15%	20%	9%	14%	14%	14%	4%	100%

d.　世帯人数

・年代が高くなるにつれて 2 人世帯の割合が高くなっており、それとともに 4 人世帯の割合は減少している

問7(8) 世帯人数



回答数(人)

	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人以上	合計
10代	0	1	4	7	3	2	1	18
20代	2	5	16	17	13	2	0	55
30代	4	8	24	35	8	5	0	84
40代	3	28	35	36	11	0	1	114
50代	8	29	32	36	9	2	0	116
60代	13	84	44	20	5	0	1	167
70代以上	22	79	30	10	4	3	3	151

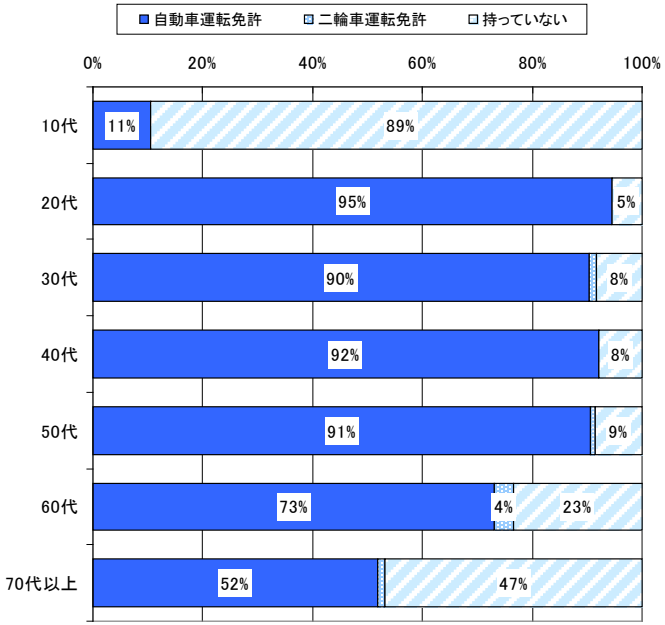
回答数(人)

	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人以上	合計
10代	0%	6%	22%	39%	17%	11%	6%	100%
20代	4%	9%	29%	31%	24%	4%	0%	100%
30代	5%	10%	29%	42%	10%	6%	0%	100%
40代	3%	25%	31%	32%	10%	0%	1%	100%
50代	7%	25%	28%	31%	8%	2%	0%	100%
60代	8%	50%	26%	12%	3%	0%	1%	100%
70代以上	15%	52%	20%	7%	3%	2%	2%	100%

e.　自動車免許・自動車所有の状況

・20 代から 50 代の免許証の所有率は 90%以上を占めている。
・60 代以降は免許保有率が減少しいている。

問7(5) 免許証の有無



回答数(人)

	自動車運転免許	二輪車運転免許	持っていない	合計
10代	2	0	17	19
20代	52	0	3	55
30代	76	1	7	84
40代	104	0	9	113
50代	105	1	10	116
60代	122	6	39	167
70代以上	80	2	72	154

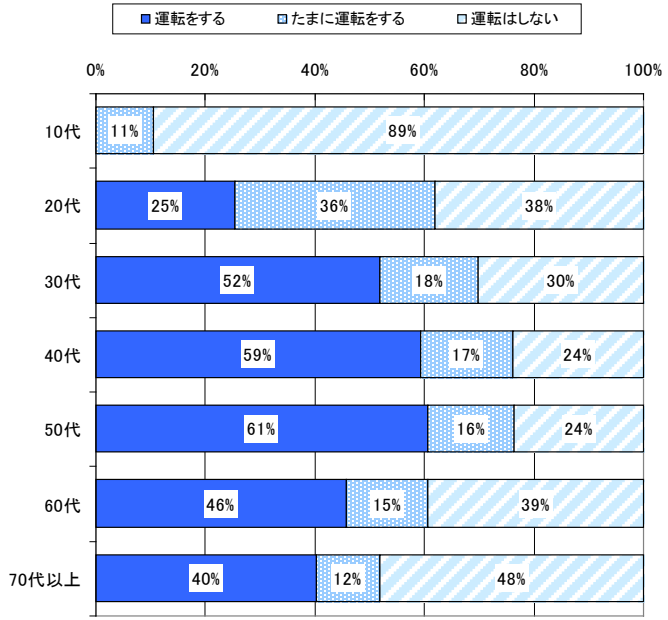
割合(%)

	自動車運転免許	二輪車運転免許	持っていない	合計
10代	11%	0%	89%	100%
20代	95%	0%	5%	100%
30代	90%	1%	8%	100%
40代	92%	0%	8%	100%
50代	91%	1%	9%	100%
60代	73%	4%	23%	100%
70代以上	52%	1%	47%	100%

f.　自動車の運転の有無

・10 代は運転はしないが最も多く、89%となっている。
・20 代、60 代、70 代以上も、30 代～50 代と比べ、運転はしないが多く、70 代以上は 48%となっている。

問7(6) 車の運転の有無



回答数(人)

	運転をする	たまに運転をする	運転はしない	合計
10代	0	2	17	19
20代	14	20	21	55
30代	43	15	25	83
40代	67	19	27	113
50代	69	18	27	114
60代	73	24	63	160
70代以上	56	16	67	139

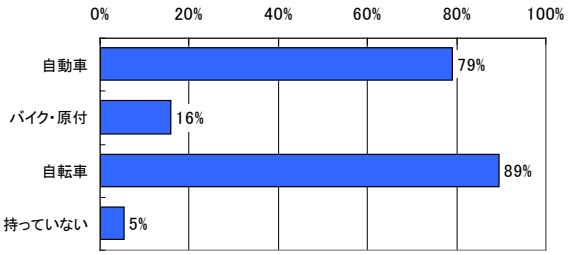
割合(%)

	運転をする	たまに運転をする	運転はしない	合計
10代	0%	11%	89%	100%
20代	25%	36%	38%	100%
30代	52%	18%	30%	100%
40代	59%	17%	24%	100%
50代	61%	16%	24%	100%
60代	46%	15%	39%	100%
70代以上	40%	12%	48%	100%

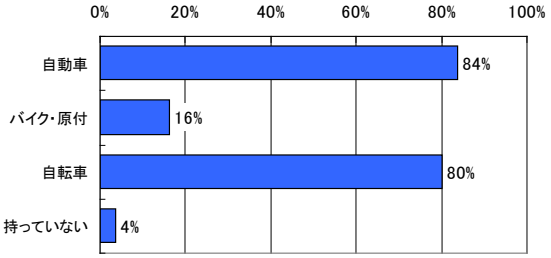
g.　車両保有台数

・10 代を除き、全年代で自動車が一番多く持たれているが、自転車と自動車が最も多く持たれている傾向に大きな違いはみられない。

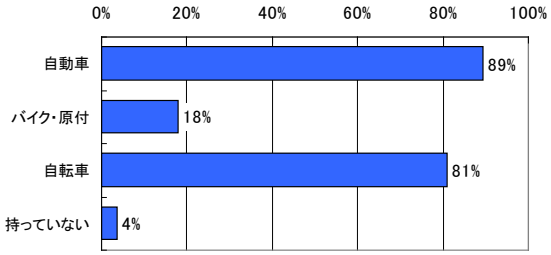
問7(7) 車両保有台数(10代)



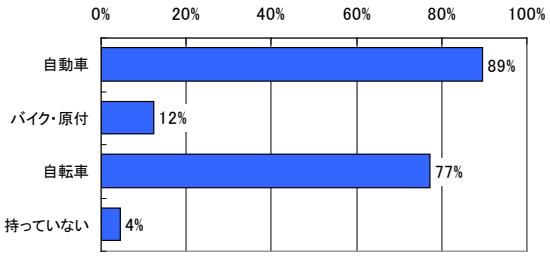
問7(7) 車両保有台数(20代)



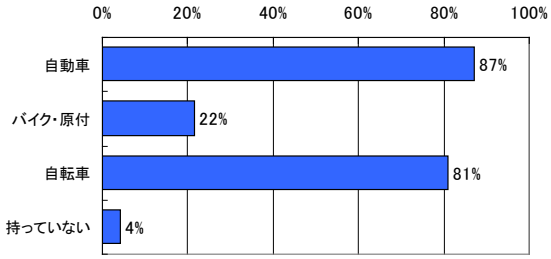
問7(7) 車両保有台数(30代)



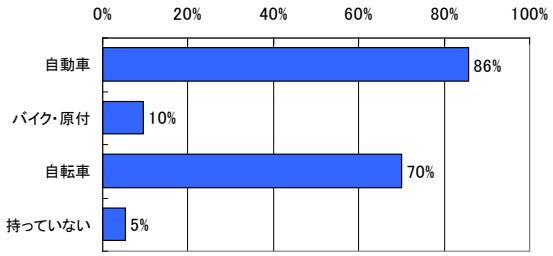
問7(7) 車両保有台数(40代)



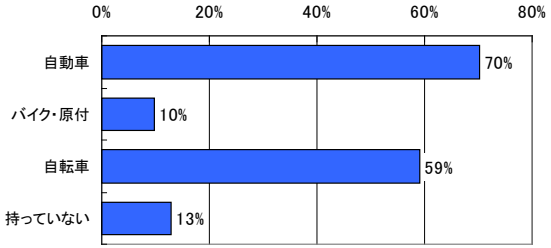
問7(7) 車両保有台数(50代)



問7(7) 車両保有台数(60代)



問7(7) 車両保有台数(70代以上)



＜車両の保有状況＞

回答数(人)

	自動車	バイク・原付	自転車	持っていない
10代	15	3	17	1
20代	46	9	44	2
30代	75	15	68	3
40代	102	14	88	5
50代	101	25	94	5
60代	143	16	117	9
70代以上	108	15	91	20

割合(%)

	自動車	バイク・原付	自転車	持っていない
10代	79%	16%	89%	5%
20代	84%	16%	80%	4%
30代	89%	18%	81%	4%
40代	89%	12%	77%	4%
50代	87%	22%	81%	4%
60代	86%	10%	70%	5%
70代以上	70%	10%	59%	13%

※全回答者数に対する割合

＜全回答者世帯あたりの平均保有台数＞

	平均台数(台)
10代	1.53
20代	1.72
30代	1.40
40代	1.35
50代	1.52
60代	1.38
70代以上	1.38

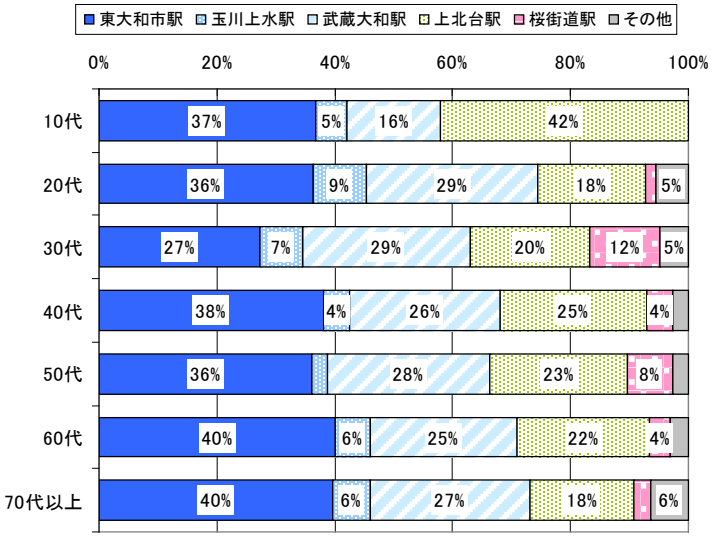
2）普段の移動手段について

a.　最寄駅

・10 代は上北台駅が最も多く、42%となっている。

・全体として東大和市駅、武蔵大和駅、上北台駅が多くなっている。

問1　最寄駅



回答数（人）

	東大和市駅	玉川上水駅	武蔵大和駅	上北台駅	桜街道駅	その他	合計
10代	7	1	3	8	0	0	19
20代	20	5	16	10	1	3	55
30代	23	6	24	17	10	4	84
40代	43	5	29	28	5	3	113
50代	42	3	32	27	9	3	116
60代	66	10	41	37	6	5	165
70代以上	56	9	38	25	4	9	141

割合（%）

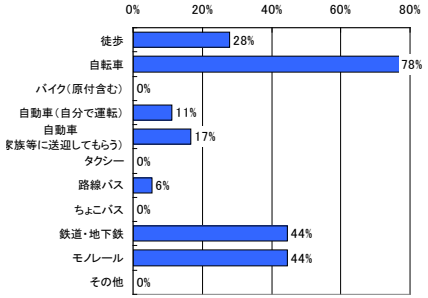
	東大和市駅	玉川上水駅	武蔵大和駅	上北台駅	桜街道駅	その他	合計
10代	37%	5%	16%	42%	0%	0%	100%
20代	36%	9%	29%	18%	2%	5%	100%
30代	27%	7%	29%	20%	12%	5%	100%
40代	38%	4%	26%	25%	4%	3%	100%
50代	36%	3%	28%	23%	8%	3%	100%
60代	40%	6%	25%	22%	4%	3%	100%
70代以上	40%	6%	27%	18%	3%	6%	100%

b.　普段の移動手段

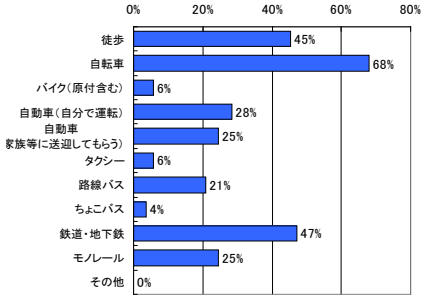
・70 代以上は他年代と比べ、路線バスが最も多く、42%となっている。

・30 代～60 代は、自動車（自分で運転）が多く、50%前後となっている。

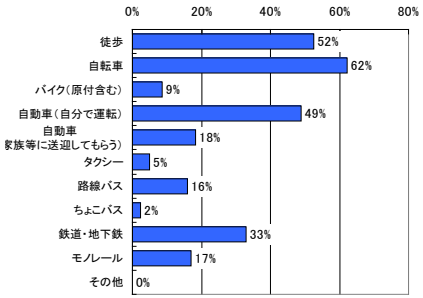
問1(2) 普段の移動手段（10代）



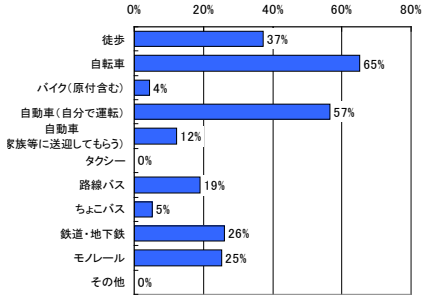
問1(2) 普段の移動手段（20代）



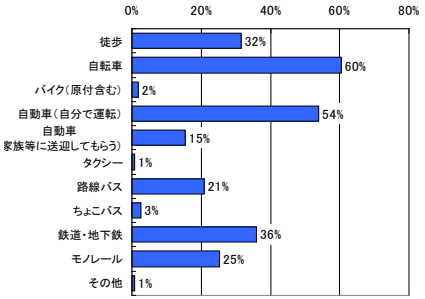
問1(2) 普段の移動手段（30代）



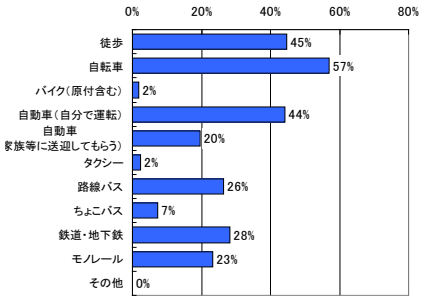
問1(2) 普段の移動手段（40代）



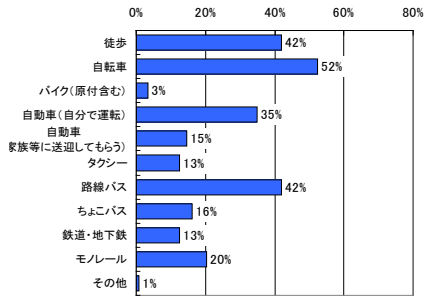
問1(2) 普段の移動手段（50代）



問1(2) 普段の移動手段（60代）



問1(2) 普段の移動手段（70代以上）



回答数（人）

	徒歩	自転車	バイク（原付含む）	自動車（自分で運転）	自動車（家族等に送迎してもらう）	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他
10代	5	14	0	2	3	0	1	0	8	8	0
20代	24	36	3	15	13	3	11	2	25	13	0
30代	43	51	7	40	15	4	13	2	27	14	0
40代	35	67	2	60	17	1	23	3	40	28	1
50代	43	75	5	65	14	0	22	6	30	29	0
60代	73	93	3	72	32	4	43	12	46	38	0
70代以上	60	75	5	50	21	18	60	23	18	29	1

割合（%）

	徒歩	自転車	バイク（原付含む）	自動車（自分で運転）	自動車（家族等に送迎してもらう）	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他
10代	28%	78%	0%	11%	17%	0%	6%	0%	44%	44%	0%
20代	45%	68%	6%	28%	25%	6%	21%	4%	47%	25%	0%
30代	52%	62%	9%	49%	18%	5%	16%	2%	33%	17%	0%
40代	32%	60%	2%	54%	15%	1%	21%	3%	36%	25%	1%
50代	37%	65%	4%	57%	12%	0%	19%	5%	26%	25%	0%
60代	45%	57%	2%	44%	20%	2%	26%	7%	28%	23%	0%
70代以上	42%	52%	3%	35%	15%	13%	42%	16%	13%	20%	1%

※交通手段のうち、よく利用するもの 3 つまで回答。
※全回答者数に対する割合

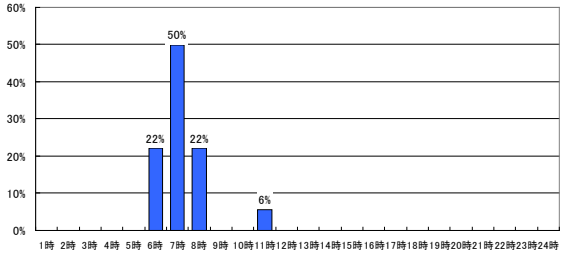
3）普段の外出行動について

① 通勤・通学時の外出行動について

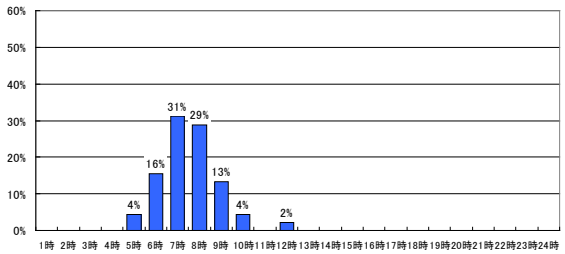
a. 通勤・通学時の出発時刻

・70 代以上は、10 時が多く、29%となっている。

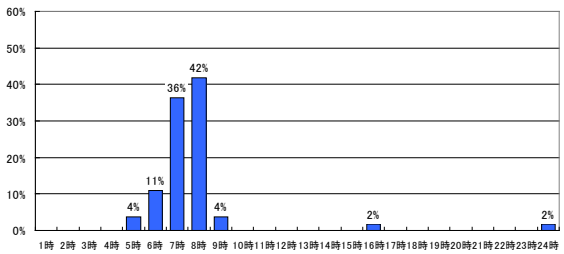
問2(1)① 通勤・通学出発時刻(10代)



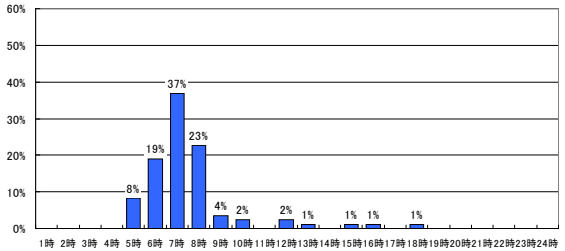
問2(1)① 通勤・通学出発時刻(20代)



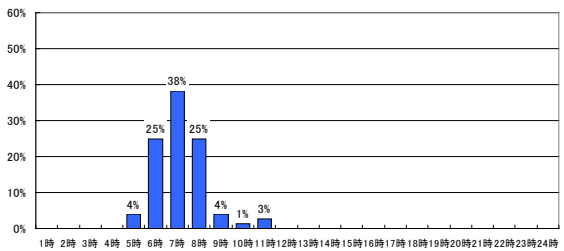
問2(1)① 通勤・通学出発時刻(30代)



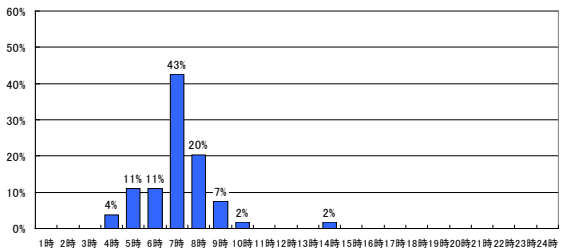
問2(1)① 通勤・通学出発時刻(40代)



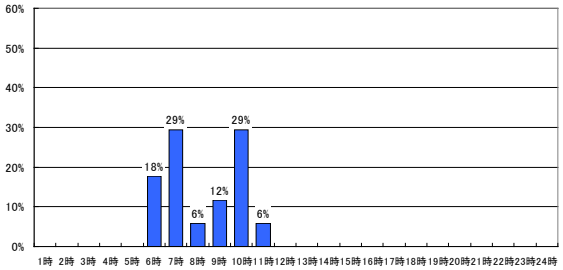
問2(1)① 通勤・通学出発時刻(50代)



問2(1)① 通勤・通学出発時刻(60代)



問2(1)① 通勤・通学出発時刻(70代以上)



回答数(人)

	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計
10代	0	0	0	0	0	4	9	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
20代	0	0	0	0	2	7	14	13	6	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45
30代	0	0	0	0	2	6	20	23	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	55
40代	0	0	0	0	7	16	31	19	3	2	0	2	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	84
50代	0	0	0	0	3	19	29	19	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76
60代	0	0	0	2	6	6	23	11	4	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54
70代以上	0	0	0	0	0	3	5	1	2	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17

割合(%)

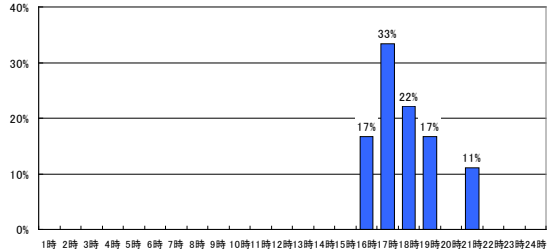
	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計
10代	0%	0%	0%	0%	0%	22%	50%	22%	0%	0%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
20代	0%	0%	0%	0%	4%	16%	31%	29%	13%	4%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
30代	0%	0%	0%	0%	4%	11%	36%	42%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	100%
40代	0%	0%	0%	0%	8%	19%	37%	23%	4%	2%	0%	2%	1%	0%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
50代	0%	0%	0%	0%	4%	25%	38%	25%	4%	1%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
60代	0%	0%	0%	4%	11%	11%	43%	20%	7%	2%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
70代以上	0%	0%	0%	0%	0%	18%	29%	6%	12%	29%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%

b.　通勤・通学時の帰宅時刻

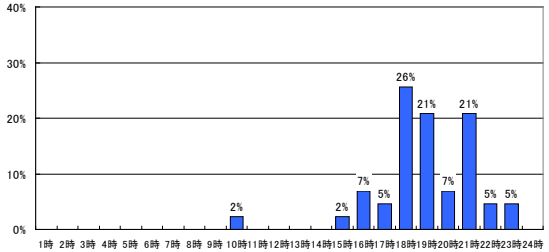
・10 代は 17 時が最も多く、33%となっている。

・20 代～40 代は、17 時以前が少なくなっている。

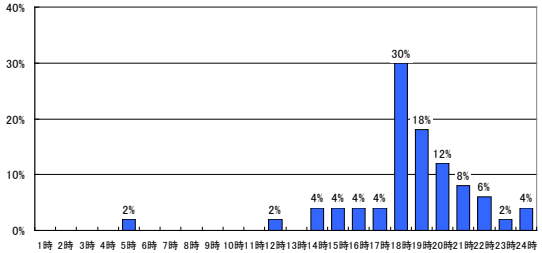
問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(10代)



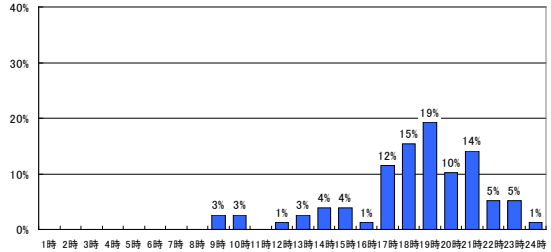
問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(20代)



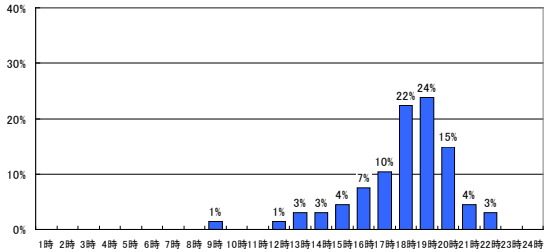
問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(30代)



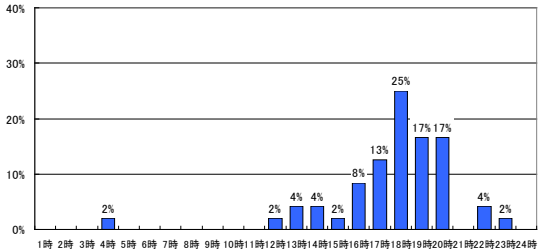
問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(40代)



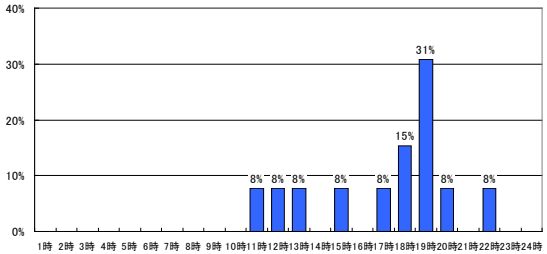
問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(50代)



問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(60代)



問2(1)① 通勤・通学帰宅時刻(70代以上)



回答数(人)

	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計
10代	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	4	3	0	2	0	0	0	18
20代	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3	2	11	9	3	9	2	2	0	43
30代	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2	2	2	15	9	6	4	3	1	2	50
40代	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	2	3	3	1	9	12	15	8	11	4	4	1	78
50代	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	2	3	5	7	15	16	10	3	2	0	0	67
60代	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	1	4	6	12	8	8	0	2	1	0	48
70代以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	1	2	4	1	0	1	0	0	13

割合(%)

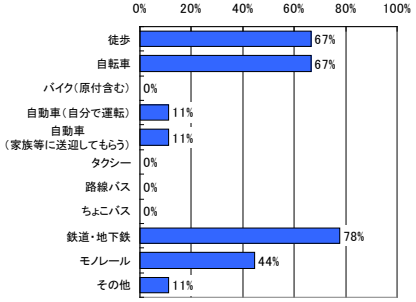
	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計
10代	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%	33%	22%	17%	0%	11%	0%	0%	0%	100%
20代	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	2%	7%	5%	26%	21%	7%	21%	5%	5%	0%	100%
30代	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	4%	4%	4%	4%	30%	18%	12%	8%	6%	2%	4%	100%
40代	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	3%	0%	1%	3%	4%	4%	1%	12%	15%	19%	10%	14%	5%	5%	1%	100%
50代	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	3%	3%	4%	7%	10%	22%	24%	15%	4%	3%	0%	0%	100%
60代	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	4%	4%	2%	8%	13%	25%	17%	17%	0%	4%	2%	0%	100%
70代以上	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	8%	8%	8%	0%	8%	0%	8%	15%	31%	8%	0%	8%	0%	0%	100%

c.　通勤・通学時の移動手段

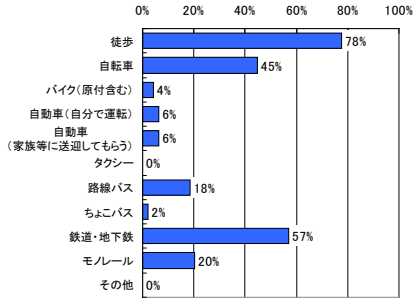
・10 代は他年代に比べ自転車が最も多くなっている。

・70 代以上は自動車（自分で運転）と路線バスが最も多くなっている。

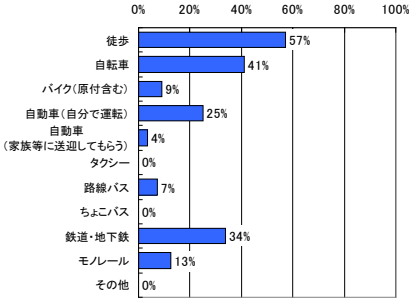
問2(1)② 通勤・通学移動手段(10代)



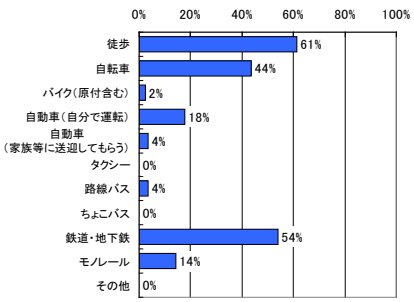
問2(1)② 通勤・通学移動手段(20代)



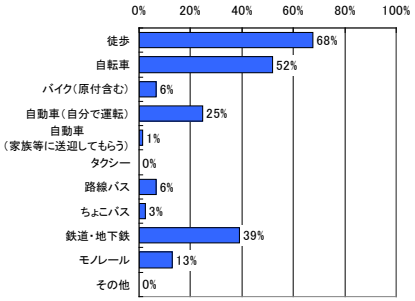
問2(1)② 通勤・通学移動手段(30代)



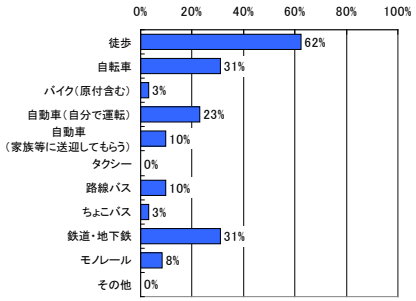
問2(1)② 通勤・通学移動手段(40代)



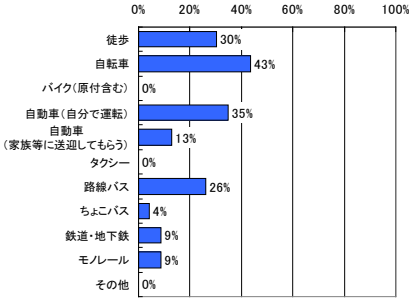
問2(1)② 通勤・通学移動手段(50代)



問2(1)② 通勤・通学移動手段(60代)



問2(1)② 通勤・通学移動手段(70代以上)



回答数(人)

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他
10代	12	12	0	2	2	0	0	0	14	8	2
20代	38	22	2	3	3	0	9	1	28	10	0
30代	32	23	5	14	2	0	4	0	19	7	0
40代	52	37	2	15	3	0	3	0	46	12	0
50代	52	40	5	19	1	0	5	2	30	10	0
60代	38	19	2	14	6	0	6	2	19	5	0
70代以上	7	10	0	8	3	0	6	1	2	2	0

割合(%)

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他
10代	67%	67%	0%	11%	11%	0%	0%	0%	78%	44%	11%
20代	78%	45%	4%	6%	6%	0%	18%	2%	57%	20%	0%
30代	57%	41%	9%	25%	4%	0%	7%	0%	34%	13%	0%
40代	61%	44%	2%	18%	4%	0%	4%	0%	54%	14%	0%
50代	68%	52%	6%	25%	1%	0%	6%	3%	39%	13%	0%
60代	62%	31%	3%	23%	10%	0%	10%	3%	31%	8%	0%
70代以上	30%	43%	0%	35%	13%	0%	26%	4%	9%	9%	0%

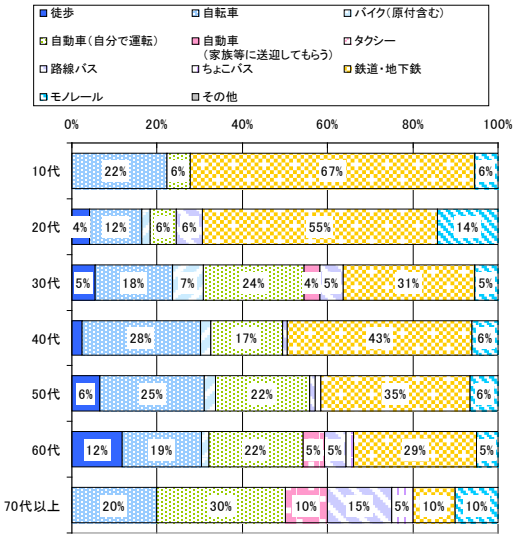
※通勤・通学を行っている回答者に対する割合

d.　通勤・通学時の移動手段（代表交通手段）

・30 代を除き、年代が上がるごとに、鉄道・地下鉄が下がり、自動車が上がる傾向となっている。

・70 代以上は他年代に比べ、路線バスが最も多くなっている。

問2(1)② 通勤・通学移動手段(代表交通手段)



回答数(人)

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他	合計
10代	0	4	0	1	0	0	0	0	12	1	0	18
20代	2	6	1	3	0	0	3	0	27	7	0	49
30代	3	10	4	13	2	0	3	0	17	3	0	55
40代	2	23	2	14	0	0	1	0	36	5	0	83
50代	5	19	2	17	0	0	1	1	27	5	0	77
60代	7	11	1	13	3	0	3	1	17	3	0	59
70代以上	0	4	0	6	2	0	3	1	2	2	0	20

回答数(人)

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他	合計
10代	0%	22%	0%	6%	0%	0%	0%	0%	67%	6%	0%	100%
20代	4%	12%	2%	6%	0%	0%	6%	0%	55%	14%	0%	100%
30代	5%	18%	7%	24%	4%	0%	5%	0%	31%	5%	0%	100%
40代	2%	28%	2%	17%	0%	0%	1%	0%	43%	6%	0%	100%
50代	6%	25%	3%	22%	0%	0%	1%	1%	35%	6%	0%	100%
60代	12%	19%	2%	22%	5%	0%	5%	2%	29%	5%	0%	100%
70代以上	0%	20%	0%	30%	10%	0%	15%	5%	10%	10%	0%	100%

＜交通手段優先度＞

①9. 鉄道・地下鉄　②10. モノレール　③7. 路線バス

④8. ちょこバス　⑤4. 自動車（自分で運転）　⑥5. 自動車（家族等に送迎してもらう）

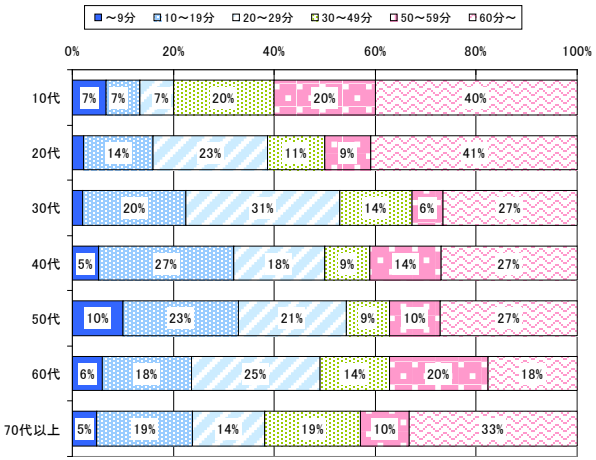
⑦6. タクシー　⑧3. バイク（原付含む）　⑨2. 自転車

⑩1. 徒歩　⑪11. その他

e.　通勤・通学移動による所要時間

・10 代は他年代と比べ、20 分以上が最も多く、80%となっている。

問2(1)② 通勤・通学移動による所要時間



回答数(人)

	～9分	10～19分	20～29分	30～49分	50～59分	60分～	合計
10代	1	1	1	3	3	6	15
20代	1	6	10	5	4	18	44
30代	1	10	15	7	3	13	49
40代	4	21	14	7	11	21	78
50代	7	16	15	6	7	19	70
60代	3	9	13	7	10	9	51
70代以上	1	4	3	4	2	7	21

回答数(人)

	～9分	10～19分	20～29分	30～49分	50～59分	60分～	合計
10代	7%	7%	7%	20%	20%	40%	100%
20代	2%	14%	23%	11%	9%	41%	100%
30代	2%	20%	31%	14%	6%	27%	100%
40代	5%	27%	18%	9%	14%	27%	100%
50代	10%	23%	21%	9%	10%	27%	100%
60代	6%	18%	25%	14%	20%	18%	100%
70代以上	5%	19%	14%	19%	10%	33%	100%

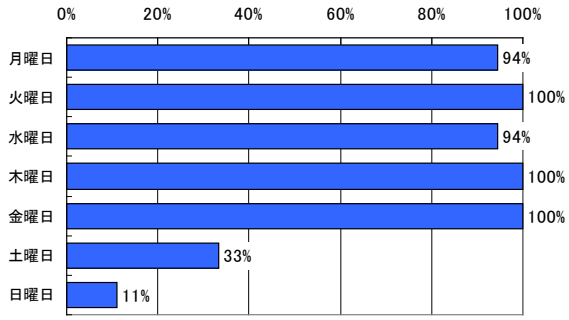
※所要時間の合計値で集計

f.　通勤・通学を行っている曜日

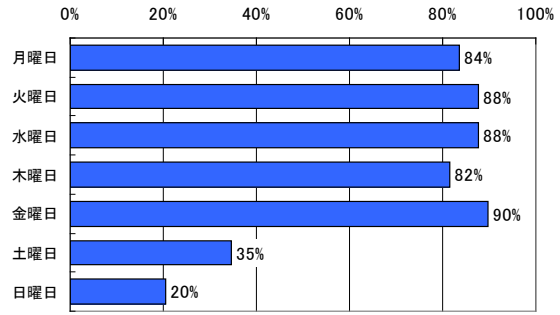
・10 代～50 代は、月曜日～金曜日が 90%前後となっている。

・60 代以上は 50 代以前と比べ、割合が低くなっており、60 代は 80%前後、70 代は 50%前後となっている。

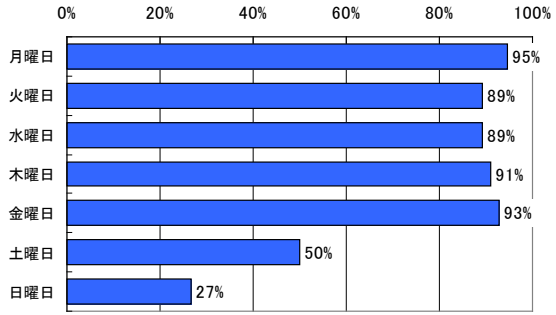
問2(1)④ 通勤・通学日(10代)



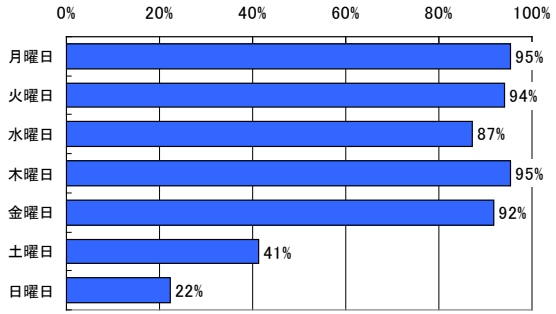
問2(1)④ 通勤・通学日(20代)



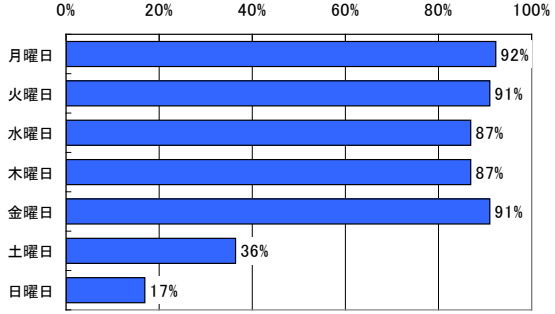
問2(1)④ 通勤・通学日(30代)



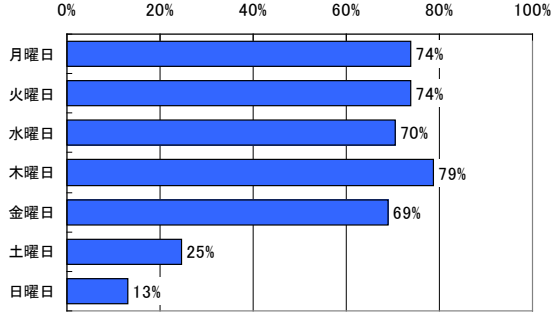
問2(1)④ 通勤・通学日(40代)



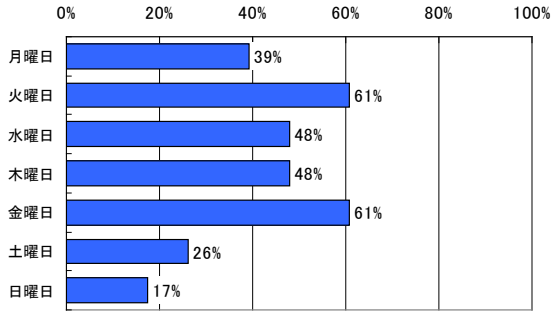
問2(1)④ 通勤・通学日(50代)



問2(1)④ 通勤・通学日(60代)



問2(1)④ 通勤・通学日(70代以上)



回答数(人)

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
10代	17	18	17	18	18	6	2
20代	41	43	43	40	44	17	10
30代	53	50	50	51	52	28	15
40代	81	80	74	81	78	35	19
50代	71	70	67	67	70	28	13
60代	45	45	43	48	42	15	8
70代以上	9	14	11	11	14	6	4

割合(%)

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
10代	94%	100%	94%	100%	100%	33%	11%
20代	84%	88%	88%	82%	90%	35%	20%
30代	95%	89%	89%	91%	93%	50%	27%
40代	95%	94%	87%	95%	92%	41%	22%
50代	92%	91%	87%	87%	91%	36%	17%
60代	74%	74%	70%	79%	69%	25%	13%
70代以上	39%	61%	48%	48%	61%	26%	17%

※通勤・通学を行っている回答者に対する割合

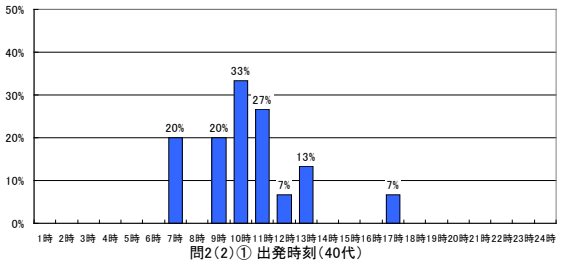
② 私事での外出行動について

a. 私事外出時の出発時刻

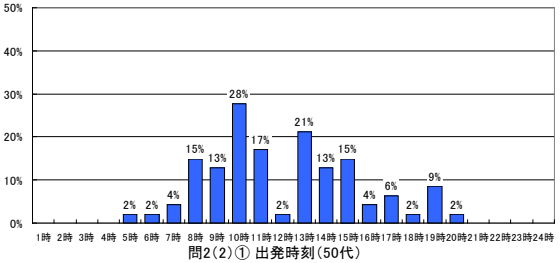
・30 代以上は、９時台と 10 時台が最も多く、合わせると全体の 60%以上が、特に 30 代は 78%となっている。

・10 代と 20 代も、10 時に最も多く外出しているが、他の世代と比べると、他の時間にもやや平均的に出発している。

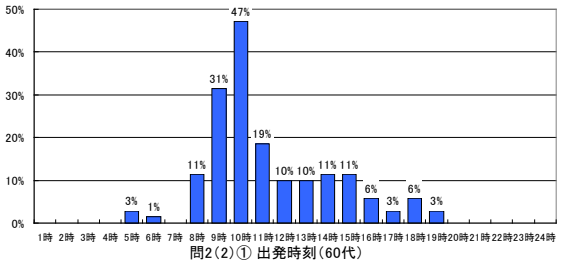
問2(2)① 出発時刻(10代)



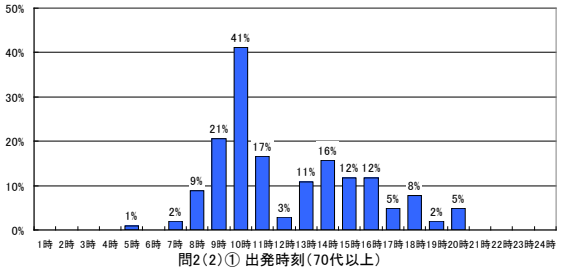
問2(2)① 出発時刻(20代)



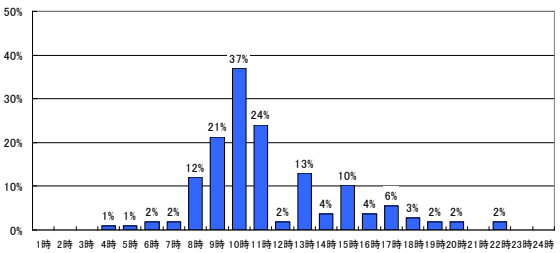
問2(2)① 出発時刻(30代)



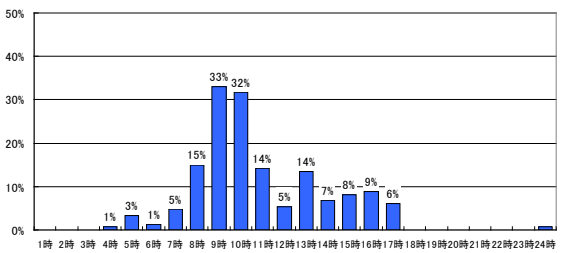
問2(2)① 出発時刻(40代)



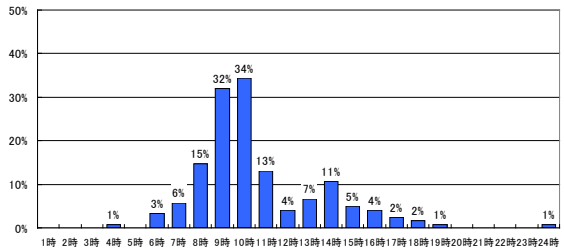
問2(2)① 出発時刻(50代)



問2(2)① 出発時刻(60代)



問2(2)① 出発時刻(70代以上)



回答数(人)

	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時
10代	0	0	0	0	0	0	3	0	3	5	4	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
20代	0	0	0	0	1	1	2	7	6	13	8	1	10	6	7	2	3	1	4	1	0	0	0	0
30代	0	0	0	0	2	1	0	8	22	33	13	7	7	8	8	4	2	4	2	0	0	0	0	0
40代	0	0	0	0	1	0	2	9	21	42	17	3	11	16	12	12	5	8	2	5	0	0	0	0
50代	0	0	0	1	1	2	2	13	23	40	26	2	14	4	11	4	6	3	2	2	0	2	0	0
60代	0	0	0	1	5	2	7	22	49	47	21	8	20	10	12	13	9	0	0	0	0	0	0	1
70代以上	0	0	0	1	0	4	7	18	39	42	16	5	8	13	6	5	3	2	1	0	0	0	0	1

割合(%)

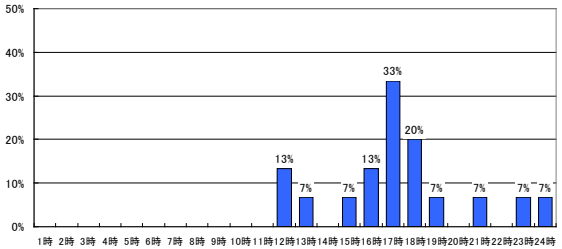
	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時
10代	0%	0%	0%	0%	0%	0%	20%	0%	20%	33%	27%	7%	13%	0%	0%	0%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
20代	0%	0%	0%	0%	2%	2%	4%	15%	13%	28%	17%	2%	21%	13%	15%	4%	6%	2%	9%	2%	0%	0%	0%	0%
30代	0%	0%	0%	0%	3%	1%	0%	11%	31%	47%	19%	10%	10%	11%	11%	6%	3%	6%	3%	0%	0%	0%	0%	0%
40代	0%	0%	0%	0%	1%	0%	2%	9%	21%	41%	17%	3%	11%	16%	12%	12%	5%	8%	2%	5%	0%	0%	0%	0%
50代	0%	0%	0%	1%	1%	2%	2%	12%	21%	37%	24%	2%	13%	4%	10%	4%	6%	3%	2%	2%	0%	2%	0%	0%
60代	0%	0%	0%	1%	3%	1%	5%	15%	33%	32%	14%	5%	14%	7%	8%	9%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
70代以上	0%	0%	0%	1%	0%	3%	6%	15%	32%	34%	13%	4%	7%	11%	5%	4%	2%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	1%

※私事外出を行っている回答者に対する割合

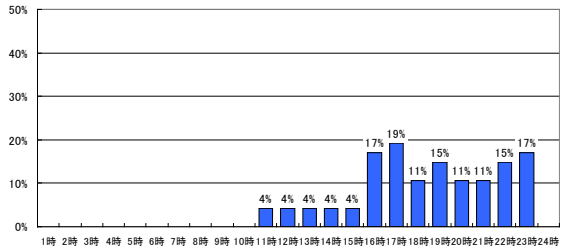
b.　私事外出時の帰宅時刻

・20 代は、遅めに帰る傾向があり、20 時以降に帰宅しているのは 54%となっている。

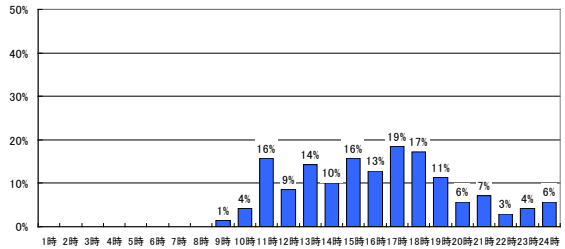
問2(2)① 帰宅時刻(10代)



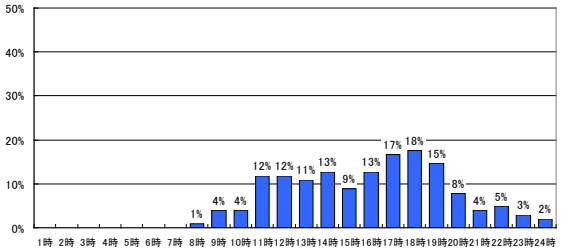
問2(2)① 帰宅時刻(20代)



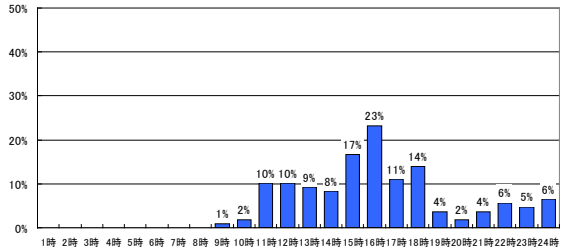
問2(2)① 帰宅時刻(30代)



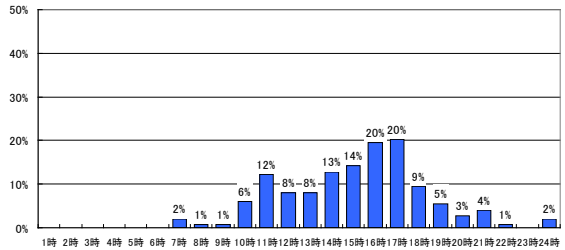
問2(2)① 帰宅時刻(40代)



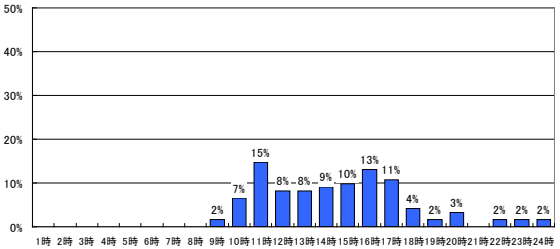
問2(2)① 帰宅時刻(50代)



問2(2)① 帰宅時刻(60代)



問2(2)① 帰宅時刻(70代以上)



回答数(人)

	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時
10代	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	2	5	3	1	0	1	0	1	1
20代	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	8	9	5	7	5	5	7	8	0
30代	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	11	6	10	7	11	9	13	12	8	4	5	2	3	4
40代	0	0	0	0	0	0	0	1	4	4	12	12	11	13	9	13	17	18	15	8	4	5	3	2
50代	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	11	11	10	9	18	25	12	15	4	2	4	6	5	7
60代	0	0	0	0	0	0	3	1	1	9	18	12	12	19	21	29	30	14	8	4	6	1	0	3
70代以上	0	0	0	0	0	0	0	0	2	8	18	10	10	11	12	16	13	5	2	4	0	2	2	2

割合(%)

	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時
10代	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	13%	7%	0%	7%	13%	33%	20%	7%	0%	7%	0%	7%	7%
20代	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	4%	4%	4%	4%	17%	19%	11%	15%	11%	11%	15%	17%	0%
30代	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	4%	16%	9%	14%	10%	16%	13%	19%	17%	11%	6%	7%	3%	4%	6%
40代	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	4%	4%	12%	12%	11%	13%	9%	13%	17%	18%	15%	8%	4%	5%	3%	2%
50代	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	2%	10%	10%	9%	8%	17%	23%	11%	14%	4%	2%	4%	6%	5%	6%
60代	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	1%	1%	6%	12%	8%	8%	13%	14%	20%	20%	9%	5%	3%	4%	1%	0%	2%
70代以上	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	7%	15%	8%	8%	9%	10%	13%	11%	4%	2%	3%	0%	2%	2%	2%

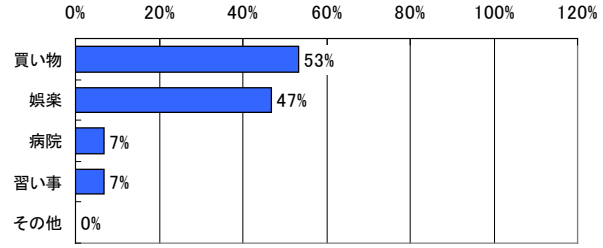
※私事外出を行っている回答者に対する割合

c.　私事外出の目的

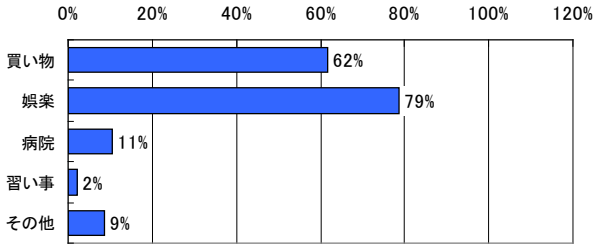
・60 代以上は、病院に行く割合が多く、70 代以上は 59%となっている。

・20 代以下と 70 代以上は、買い物の割合が他の年代より低く、60%前後となっている。

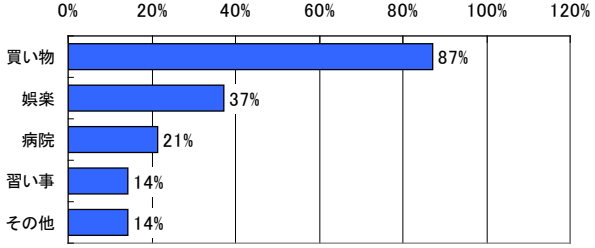
問2(2)② 私事外出の目的(10代)



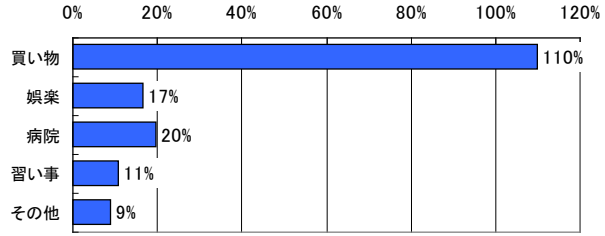
問2(2)② 私事外出の目的(20代)



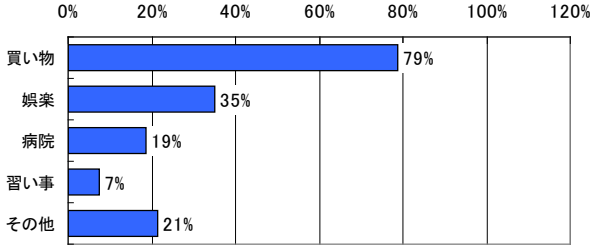
問2(2)② 私事外出の目的(30代)



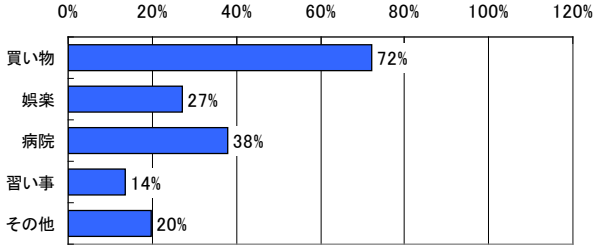
問2(2)② 私事外出の目的(40代)



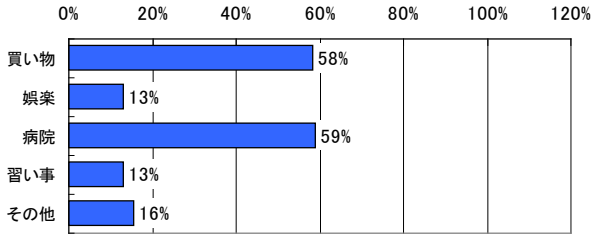
問2(2)② 私事外出の目的(50代)



問2(2)② 私事外出の目的(60代)



問2(2)② 私事外出の目的(70代以上)



回答数(人)

	買い物	娯楽	病院	習い事	その他
10代	8	7	1	1	0
20代	29	37	5	1	4
30代	61	26	15	10	10
40代	112	17	20	11	9
50代	85	38	20	8	23
60代	107	40	56	20	29
70代以上	71	16	72	16	19

割合(%)

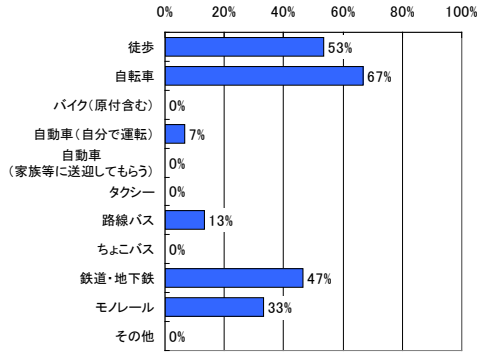
	買い物	娯楽	病院	習い事	その他
10代	53%	47%	7%	7%	0%
20代	62%	79%	11%	2%	9%
30代	87%	37%	21%	14%	14%
40代	110%	17%	20%	11%	9%
50代	79%	35%	19%	7%	21%
60代	72%	27%	38%	14%	20%
70代以上	58%	13%	59%	13%	16%

※私事外出を行っている回答者に対する割合

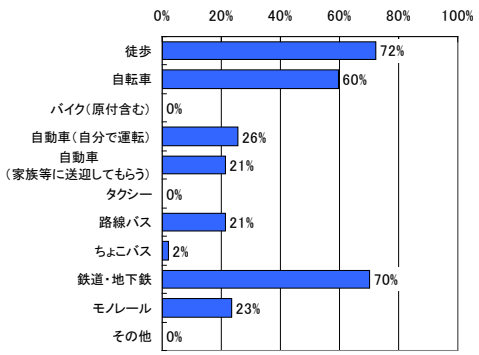
d.　私事外出の移動手段

・自動車（自分で運転）が、30 代に飛躍的に伸び、40 代では最も多く、82%となり、その後下がり続け、70 代以上は 28%となっている。

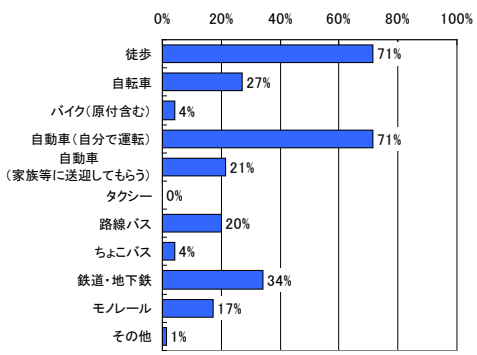
問2(2)③ 私事外出の移動手段(10代)



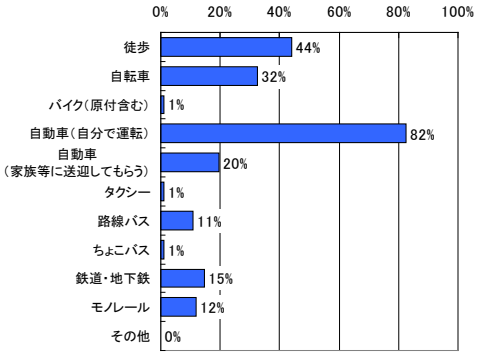
問2(2)③ 私事外出の移動手段(20代)



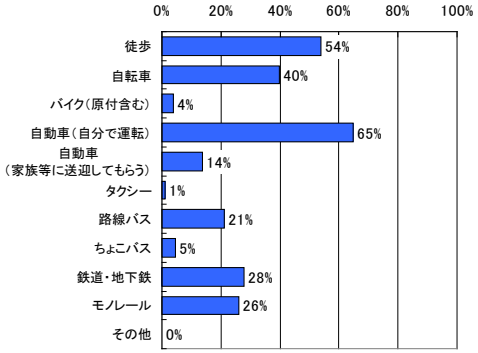
問2(2)③ 私事外出の移動手段(30代)



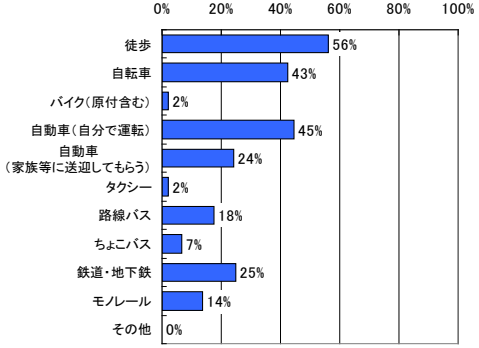
問2(2)③ 私事外出の移動手段(40代)



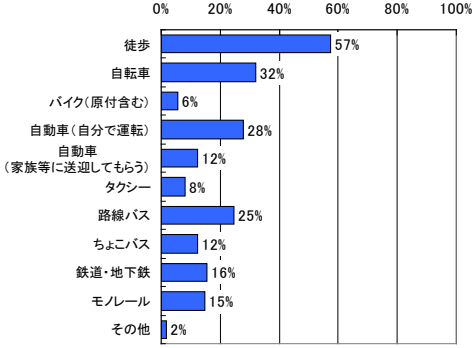
問2(2)③ 私事外出の移動手段(50代)



問2(2)③ 私事外出の移動手段(60代)



問2(2)③ 私事外出の移動手段(70代以上)



回答数(人)

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他
10代	8	10	0	1	0	0	2	0	7	5	0
20代	34	28	0	12	10	0	10	1	33	11	0
30代	50	19	3	50	15	0	14	3	24	12	1
40代	45	33	1	84	20	1	11	1	15	12	0
50代	58	43	4	70	15	1	23	5	30	28	0
60代	83	63	3	66	36	3	26	10	37	20	0
70代以上	70	39	7	34	15	10	30	15	19	18	2

割合(%)

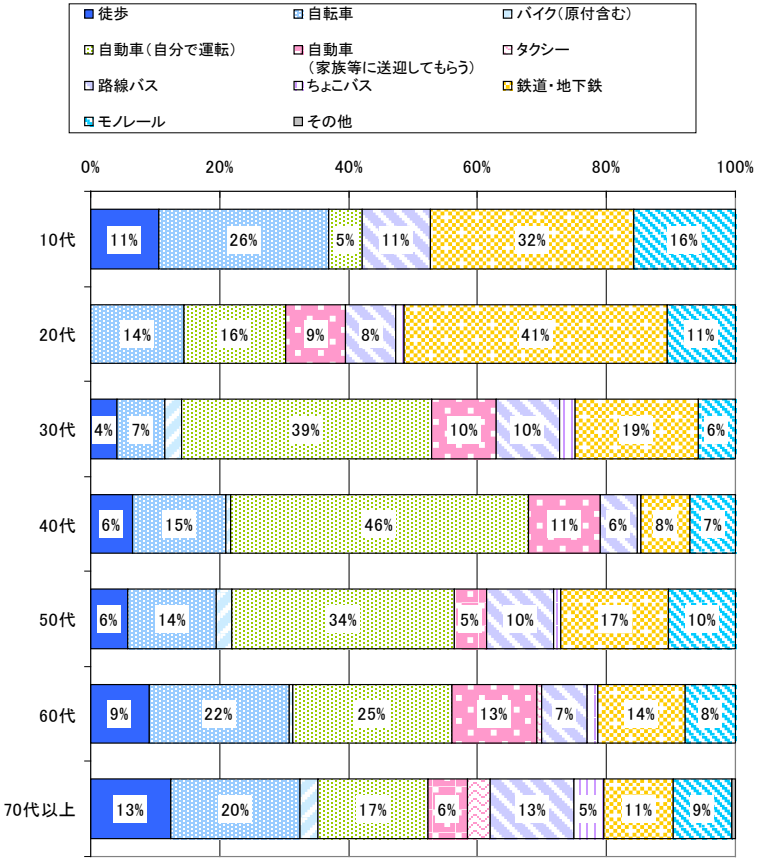
	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他
10代	53%	67%	0%	7%	0%	0%	13%	0%	47%	33%	0%
20代	72%	60%	0%	26%	21%	0%	21%	2%	70%	23%	0%
30代	71%	27%	4%	71%	21%	0%	20%	4%	34%	17%	1%
40代	44%	32%	1%	82%	20%	1%	11%	1%	15%	12%	0%
50代	54%	40%	4%	65%	14%	1%	21%	5%	28%	26%	0%
60代	56%	43%	2%	45%	24%	2%	18%	7%	25%	14%	0%
70代以上	57%	32%	6%	28%	12%	8%	25%	12%	16%	15%	2%

※私事外出を行っている回答者に対する割合

e. 私事外出時の移動手段（代表交通手段）

・30 代、40 代では自動車（自分で運転）の割合が高く 40%程度となっており、年代が高くなるにつれて、自動車（自分で運転）の割合が減少し、自転車や徒歩の割合が増加している。10 代、20 代では鉄道・地下鉄の割合が他の年代に比べて高い。

問2(2)③ 私事外出の移動手段(代表交通手段)



回答数(人)

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他	合計
10代	2	5	0	1	0	0	2	0	6	3	0	19
20代	0	11	0	12	7	0	6	1	31	8	0	76
30代	5	9	3	47	12	0	12	3	23	7	0	121
40代	11	25	1	79	19	0	10	1	13	12	0	171
50代	10	24	4	60	9	0	18	2	29	18	0	174
60代	22	53	1	60	32	2	17	4	33	19	0	243
70代以上	22	35	5	30	11	6	23	8	19	16	1	176

割合(%)

	徒歩	自転車	バイク(原付含む)	自動車(自分で運転)	自動車(家族等に送迎してもらう)	タクシー	路線バス	ちょこバス	鉄道・地下鉄	モノレール	その他	合計
10代	11%	26%	0%	5%	0%	0%	11%	0%	32%	16%	0%	100%
20代	0%	14%	0%	16%	9%	0%	8%	1%	41%	11%	0%	100%
30代	4%	7%	2%	39%	10%	0%	10%	2%	19%	6%	0%	100%
40代	6%	15%	1%	46%	11%	0%	6%	1%	8%	7%	0%	100%
50代	6%	14%	2%	34%	5%	0%	10%	1%	17%	10%	0%	100%
60代	9%	22%	0%	25%	13%	1%	7%	2%	14%	8%	0%	100%
70代以上	13%	20%	3%	17%	6%	3%	13%	5%	11%	9%	1%	100%

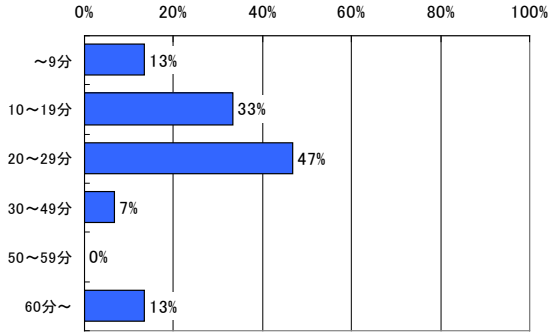
＜交通手段優先度＞

①9. 鉄道・地下鉄　②10. モノレール　③7. 路線バス
④8. ちょこバス　⑤4. 自動車（自分で運転）　⑥5. 自動車（家族等に送迎してもらう）
⑦6. タクシー　⑧3. バイク（原付含む）　⑨2. 自転車
⑩1. 徒歩　⑪11. その他

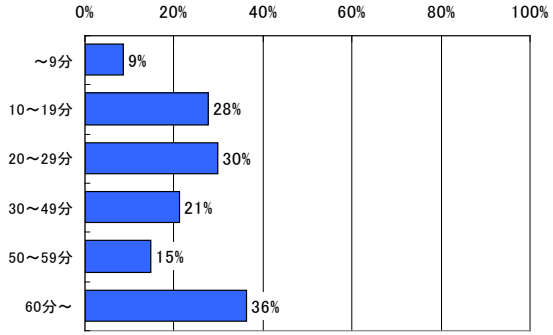
f.　私事外出による所要時間

・50 代以降は 10～19 分が最も多くなっている。

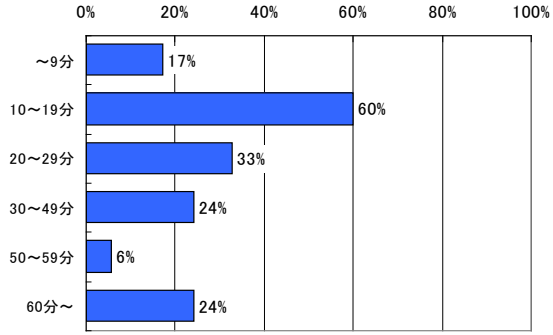
問2(2)③ 私事外出による所要時間(10代)



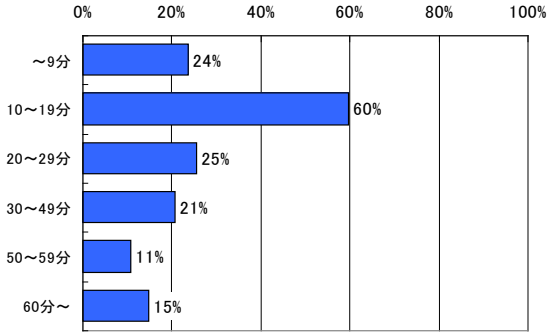
問2(2)③ 私事外出による所要時間(20代)



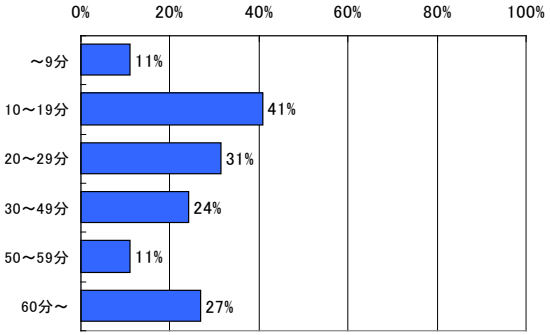
問2(2)③ 私事外出による所要時間(30代)



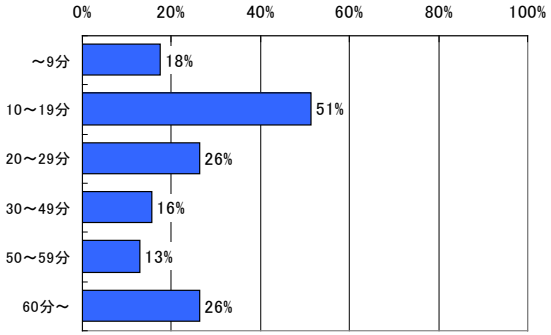
問2(2)③ 私事外出による所要時間(40代)



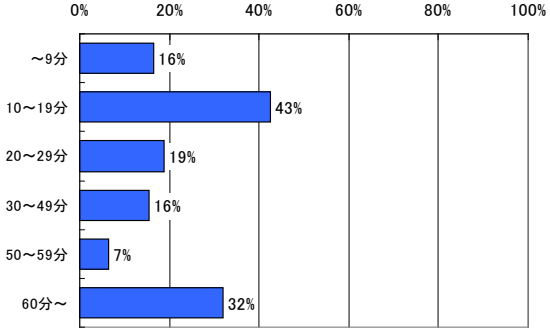
問2(2)③ 私事外出による所要時間(50代)



問2(2)③ 私事外出による所要時間(60代)



問2(2)③ 私事外出による所要時間(70代以上)



回答数(人)

	～9分	10～19分	20～29分	30～49分	50～59分	60分～
10代	2	5	7	1	0	2
20代	4	13	14	10	7	17
30代	12	42	23	17	4	17
40代	24	61	26	21	11	15
50代	12	44	34	26	12	29
60代	26	76	39	23	19	39
70代以上	20	52	23	19	8	39

割合(%)

	～9分	10～19分	20～29分	30～49分	50～59分	60分～
10代	13%	33%	47%	7%	0%	13%
20代	9%	28%	30%	21%	15%	36%
30代	17%	60%	33%	24%	6%	24%
40代	24%	60%	25%	21%	11%	15%
50代	11%	41%	31%	24%	11%	27%
60代	18%	51%	26%	16%	13%	26%
70代以上	16%	43%	19%	16%	7%	32%

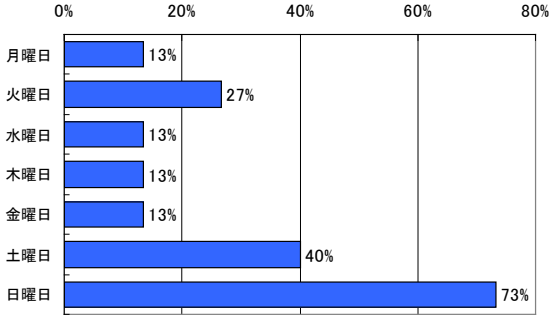
※私事外出を行っている回答者に対する割合

g.　私事外出を行っている曜日

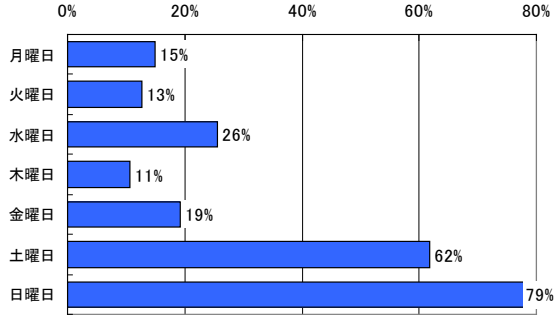
・50 代までは、土曜日・日曜日の外出が多い傾向にある。

・60 代以上は、曜日に関係なく私事外出を行う傾向にある。

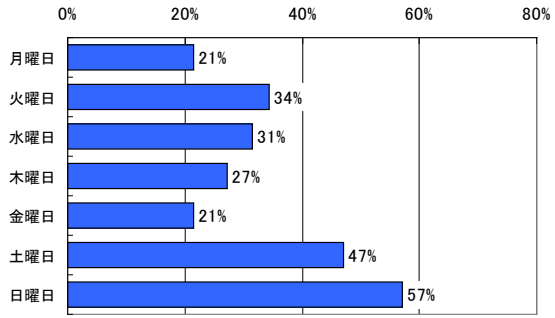
問2(2)⑤ 私事外出する曜日(10代)



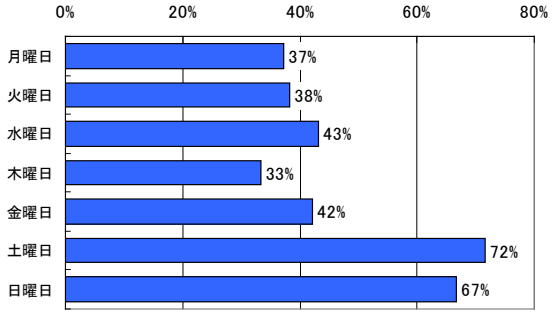
問2(2)⑤ 私事外出する曜日(20代)



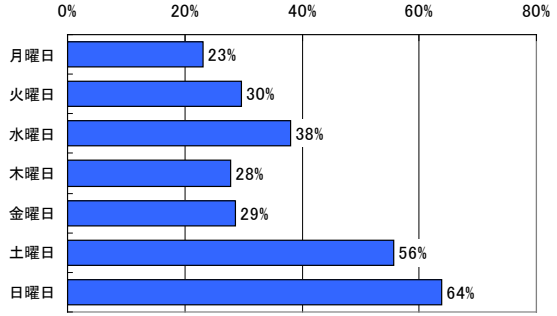
問2(2)⑤ 私事外出する曜日(30代)



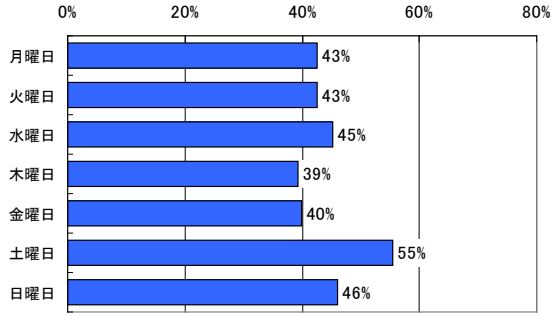
問2(2)⑤ 私事外出する曜日(40代)



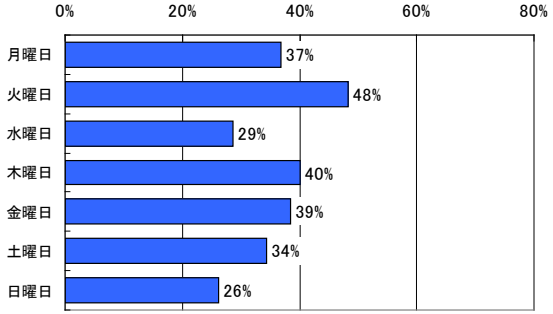
問2(2)⑤ 私事外出する曜日(50代)



問2(2)⑤ 私事外出する曜日(60代)



問2(2)⑤ 私事外出する曜日(70代以上)



回答数(人)

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
10代	2	4	2	2	2	6	11
20代	7	6	12	5	9	29	37
30代	15	24	22	19	15	33	40
40代	38	39	44	34	43	73	68
50代	25	32	41	30	31	60	69
60代	63	63	67	58	59	82	68
70代以上	45	59	35	49	47	42	32

割合(%)

	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
10代	13%	27%	13%	13%	13%	40%	73%
20代	15%	13%	26%	11%	19%	62%	79%
30代	21%	34%	31%	27%	21%	47%	57%
40代	37%	38%	43%	33%	42%	72%	67%
50代	23%	30%	38%	28%	29%	56%	64%
60代	43%	43%	45%	39%	40%	55%	46%
70代以上	37%	48%	29%	40%	39%	34%	26%

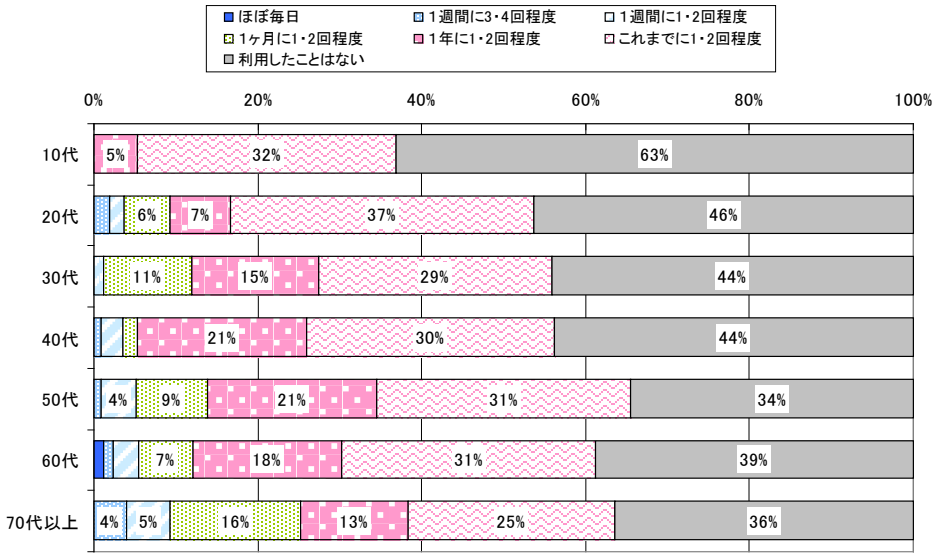
※私事外出を行っている回答者に対する割合

4) ちょこバスについて

a. ちょこバスの利用頻度

・１ヶ月に１・２回程度利用は、70 代以上が最も多く、16%となっている。

問3(1)ちょこバスの利用頻度



回答数(人)

	ほぼ毎日	1週間に3・4回程度	1週間に1・2回程度	1ヶ月に1・2回程度	1年に1・2回程度	これまでに1・2回程度	利用したことはない	合計
10代	0	0	0	0	1	6	12	19
20代	0	1	1	3	4	20	25	54
30代	0	0	1	9	13	24	37	84
40代	0	1	3	2	23	34	49	112
50代	0	1	5	10	24	36	40	116
60代	2	2	5	11	30	51	64	165
70代以上	0	6	8	24	20	38	55	151

割合(%)

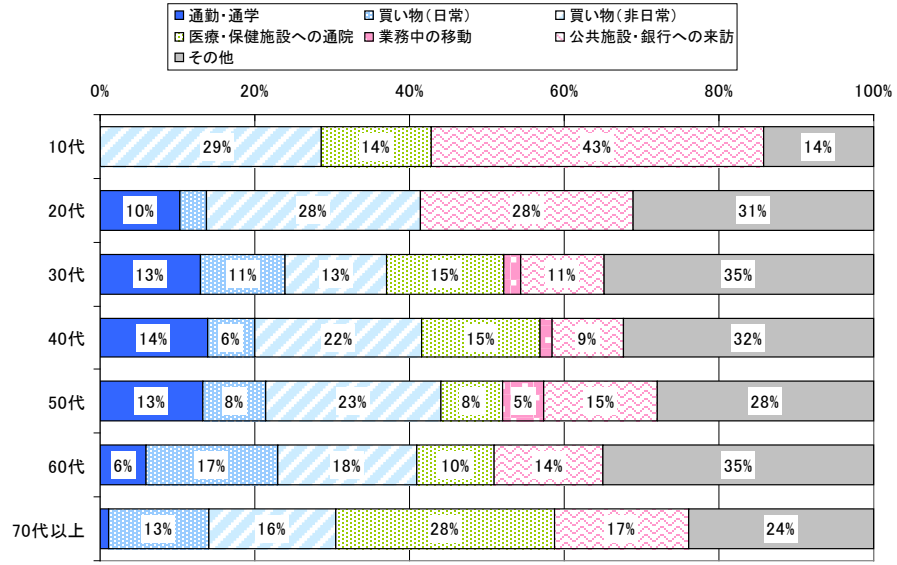
	ほぼ毎日	1週間に3・4回程度	1週間に1・2回程度	1ヶ月に1・2回程度	1年に1・2回程度	これまでに1・2回程度	利用したことはない	合計
10代	0%	0%	0%	0%	5%	32%	63%	100%
20代	0%	2%	2%	6%	7%	37%	46%	100%
30代	0%	0%	1%	11%	15%	29%	44%	100%
40代	0%	1%	3%	2%	21%	30%	44%	100%
50代	0%	1%	4%	9%	21%	31%	34%	100%
60代	1%	1%	3%	7%	18%	31%	39%	100%
70代以上	0%	4%	5%	16%	13%	25%	36%	100%

b. ちょこバスの利用目的

・通勤・通学は、10 代と 70 代以上ではほとんどない。

・通院目的は、70 代以上では最も多く、28%となっている。

問3(3)利用目的



回答数(人)

	通勤・通学	買い物(日常)	買い物(非日常)	医療・保健施設への通院	業務中の移動	公共施設・銀行への来訪	その他	合計
10代	0	0	2	1	0	3	1	7
20代	3	1	8	0	0	8	9	29
30代	6	5	6	7	1	5	16	46
40代	9	4	14	10	1	6	21	65
50代	10	6	17	6	4	11	21	75
60代	6	17	18	10	0	14	35	100
70代以上	1	12	15	26	0	16	22	92

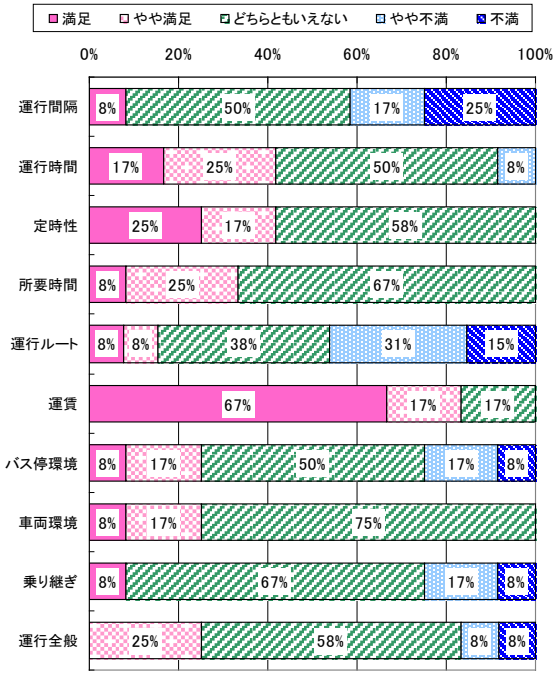
割合(%)

	通勤・通学	買い物(日常)	買い物(非日常)	医療・保健施設への通院	業務中の移動	公共施設・銀行への来訪	その他	合計
10代	0%	0%	29%	14%	0%	43%	14%	100%
20代	10%	3%	28%	0%	0%	28%	31%	100%
30代	13%	11%	13%	15%	2%	11%	35%	100%
40代	14%	6%	22%	15%	2%	9%	32%	100%
50代	13%	8%	23%	8%	5%	15%	28%	100%
60代	6%	17%	18%	10%	0%	14%	35%	100%
70代以上	1%	13%	16%	28%	0%	17%	24%	100%

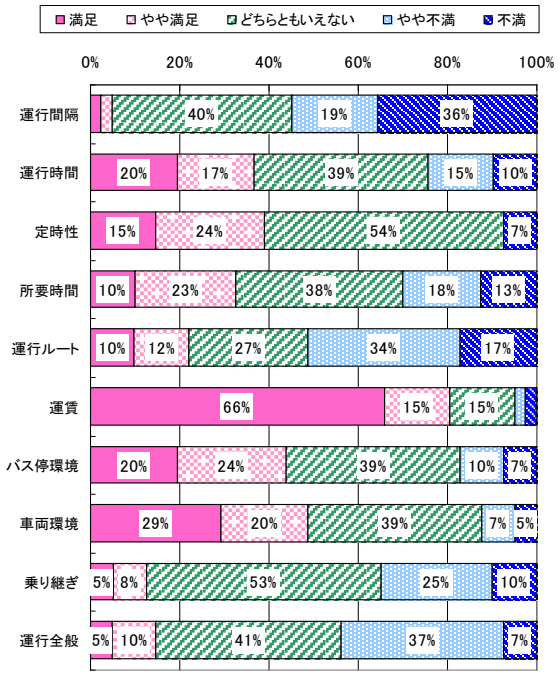
c.　ちょこバスの満足度

・運賃の満足度が多く、運行間隔、運行ルートに不満が高い傾向があるが、全体として大きな傾向の違いはみられない。

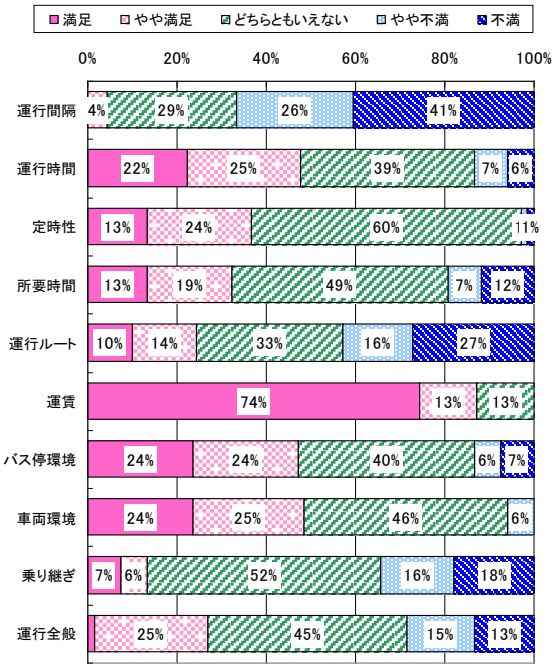
問3(4)1) 運行仕様に対する満足度(10代)



問3(4)1) 運行仕様に対する満足度(20代)



問3(4)1) 運行仕様に対する満足度(30代)



回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	1	0	6	2	3	12
運行時間	2	3	6	1	0	12
定時性	3	2	7	0	0	12
所要時間	1	3	8	0	0	12
運行ルート	1	1	5	4	2	13
運賃	8	2	2	0	0	12
バス停環境	1	2	6	2	1	12
車両環境	1	2	9	0	0	12
乗り継ぎ	1	0	8	2	1	12
運行全般	0	3	7	1	1	12

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	8%	0%	50%	17%	25%	100%
運行時間	17%	25%	50%	8%	0%	100%
定時性	25%	17%	58%	0%	0%	100%
所要時間	8%	25%	67%	0%	0%	100%
運行ルート	8%	8%	38%	31%	15%	100%
運賃	67%	17%	17%	0%	0%	100%
バス停環境	8%	17%	50%	17%	8%	100%
車両環境	8%	17%	75%	0%	0%	100%
乗り継ぎ	8%	0%	67%	17%	8%	100%
運行全般	0%	25%	58%	8%	8%	100%

回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	1	1	17	8	15	42
運行時間	8	7	16	6	4	41
定時性	6	10	22	0	3	41
所要時間	4	9	15	7	5	40
運行ルート	4	5	11	14	7	41
運賃	27	6	6	1	1	41
バス停環境	8	10	16	4	3	41
車両環境	12	8	16	3	2	41
乗り継ぎ	2	3	21	10	4	40
運行全般	2	4	17	15	3	41

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	2%	2%	40%	19%	36%	100%
運行時間	20%	17%	39%	15%	10%	100%
定時性	15%	24%	54%	0%	7%	100%
所要時間	10%	23%	38%	18%	13%	100%
運行ルート	10%	12%	27%	34%	17%	100%
運賃	66%	15%	15%	2%	2%	100%
バス停環境	20%	24%	39%	10%	7%	100%
車両環境	29%	20%	39%	7%	5%	100%
乗り継ぎ	5%	8%	53%	25%	10%	100%
運行全般	5%	10%	41%	37%	7%	100%

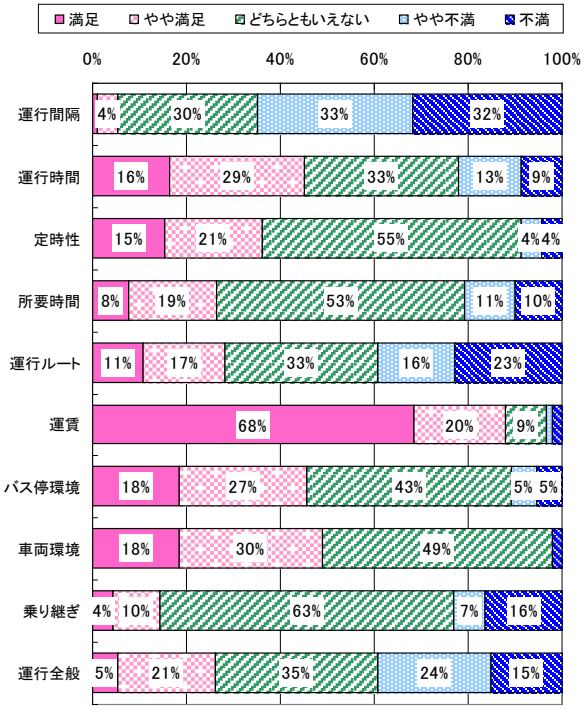
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0	3	20	18	28	69
運行時間	15	17	26	5	4	67
定時性	9	16	41	1	1	68
所要時間	9	13	33	5	8	68
運行ルート	7	10	23	11	19	70
運賃	52	9	9	0	0	70
バス停環境	16	16	27	4	5	68
車両環境	16	17	31	4	0	68
乗り継ぎ	5	4	35	11	12	67
運行全般	1	17	30	10	9	67

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	0%	4%	29%	26%	41%	100%
運行時間	22%	25%	39%	7%	6%	100%
定時性	13%	24%	60%	1%	1%	100%
所要時間	13%	19%	49%	7%	12%	100%
運行ルート	10%	14%	33%	16%	27%	100%
運賃	74%	13%	13%	0%	0%	100%
バス停環境	24%	24%	40%	6%	7%	100%
車両環境	24%	25%	46%	6%	0%	100%
乗り継ぎ	7%	6%	52%	16%	18%	100%
運行全般	1%	25%	45%	15%	13%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度(40代)



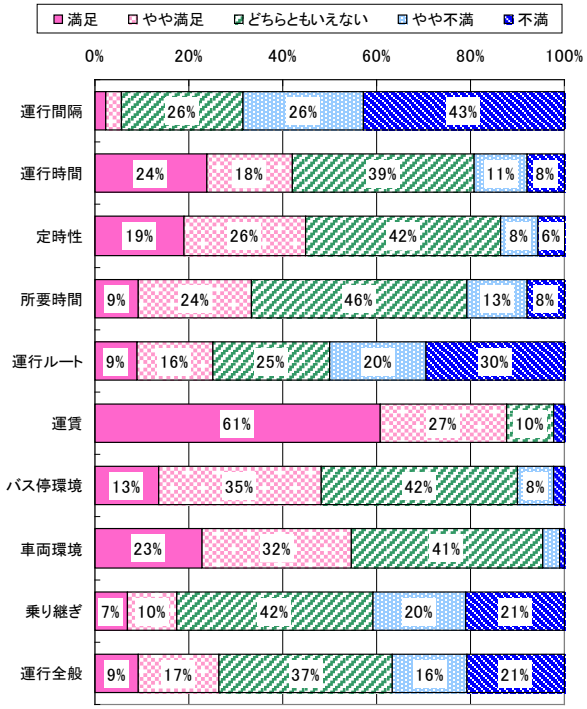
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	1	4	27	30	29	91
運行時間	15	26	30	12	8	91
定時性	14	19	50	4	4	91
所要時間	7	17	48	10	9	91
運行ルート	10	16	30	15	21	92
運賃	63	18	8	1	2	92
バス停環境	17	25	40	5	5	92
車両環境	17	28	45	0	2	92
乗り継ぎ	4	9	57	6	15	91
運行全般	5	19	32	22	14	92

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	1%	4%	30%	33%	32%	100%
運行時間	16%	29%	33%	13%	9%	100%
定時性	15%	21%	55%	4%	4%	100%
所要時間	8%	19%	53%	11%	10%	100%
運行ルート	11%	17%	33%	16%	23%	100%
運賃	68%	20%	9%	1%	2%	100%
バス停環境	18%	27%	43%	5%	5%	100%
車両環境	18%	30%	49%	0%	2%	100%
乗り継ぎ	4%	10%	63%	7%	16%	100%
運行全般	5%	21%	35%	24%	15%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度(50代)



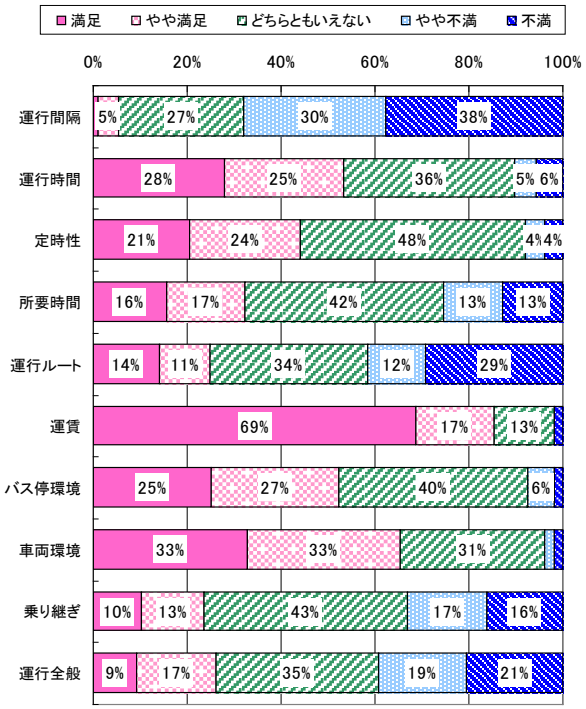
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	2	3	23	23	38	89
運行時間	21	16	34	10	7	88
定時性	17	23	37	7	5	89
所要時間	8	21	40	11	7	87
運行ルート	8	14	22	18	26	88
運賃	54	24	9	0	2	89
バス停環境	12	31	37	7	2	89
車両環境	20	28	36	3	1	88
乗り継ぎ	6	9	36	17	18	86
運行全般	8	15	32	14	18	87

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	2%	3%	26%	26%	43%	100%
運行時間	24%	18%	39%	11%	8%	100%
定時性	19%	26%	42%	8%	6%	100%
所要時間	9%	24%	46%	13%	8%	100%
運行ルート	9%	16%	25%	20%	30%	100%
運賃	61%	27%	10%	0%	2%	100%
バス停環境	13%	35%	42%	8%	2%	100%
車両環境	23%	32%	41%	3%	1%	100%
乗り継ぎ	7%	10%	42%	20%	21%	100%
運行全般	9%	17%	37%	16%	21%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度(60代)



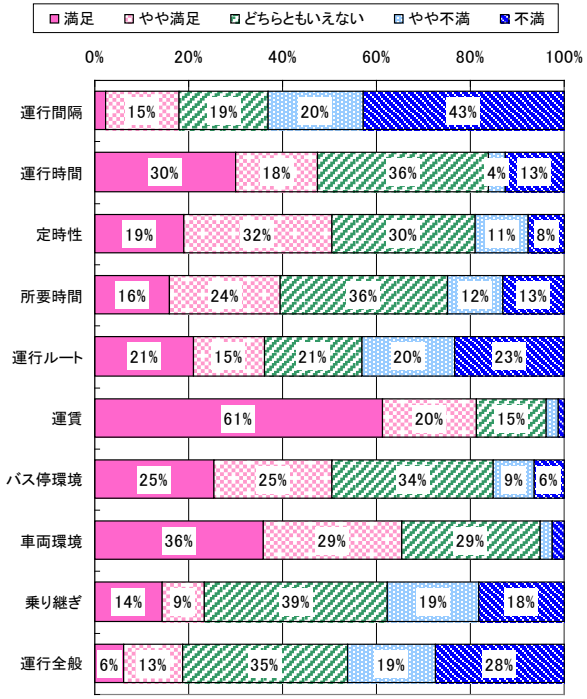
回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	1	5	29	33	41	109
運行時間	30	27	39	5	6	107
定時性	21	24	49	4	4	102
所要時間	16	17	43	13	13	102
運行ルート	16	12	38	14	33	113
運賃	75	18	14	0	2	109
バス停環境	27	29	43	6	2	107
車両環境	34	34	32	2	2	104
乗り継ぎ	11	14	46	18	17	106
運行全般	10	18	37	20	22	107

割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	1%	5%	27%	30%	38%	100%
運行時間	28%	25%	36%	5%	6%	100%
定時性	21%	24%	48%	4%	4%	100%
所要時間	16%	17%	42%	13%	13%	100%
運行ルート	14%	11%	34%	12%	29%	100%
運賃	69%	17%	13%	0%	2%	100%
バス停環境	25%	27%	40%	6%	2%	100%
車両環境	33%	33%	31%	2%	2%	100%
乗り継ぎ	10%	13%	43%	17%	16%	100%
運行全般	9%	17%	35%	19%	21%	100%

問3(4)1) 運行仕様に対する満足度(70代以上)



回答数(人)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	2	13	16	17	36	84
運行時間	24	14	29	3	10	80
定時性	15	25	24	9	6	79
所要時間	12	18	27	9	10	76
運行ルート	18	13	18	17	20	86
運賃	49	16	12	2	1	80
バス停環境	20	20	27	7	5	79
車両環境	28	23	23	2	2	78
乗り継ぎ	11	7	30	15	14	77
運行全般	5	10	28	15	22	80

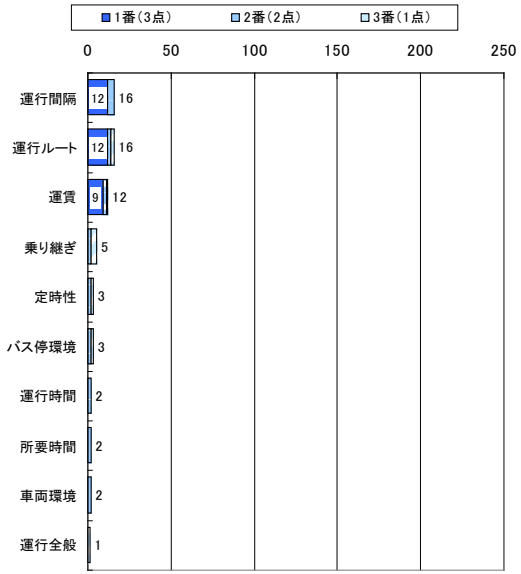
割合(%)

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔	2%	15%	19%	20%	43%	100%
運行時間	30%	18%	36%	4%	13%	100%
定時性	19%	32%	30%	11%	8%	100%
所要時間	16%	24%	36%	12%	13%	100%
運行ルート	21%	15%	21%	20%	23%	100%
運賃	61%	20%	15%	3%	1%	100%
バス停環境	25%	25%	34%	9%	6%	100%
車両環境	36%	29%	29%	3%	3%	100%
乗り継ぎ	14%	9%	39%	19%	18%	100%
運行全般	6%	13%	35%	19%	28%	100%

d.　ちょこバスの重要度

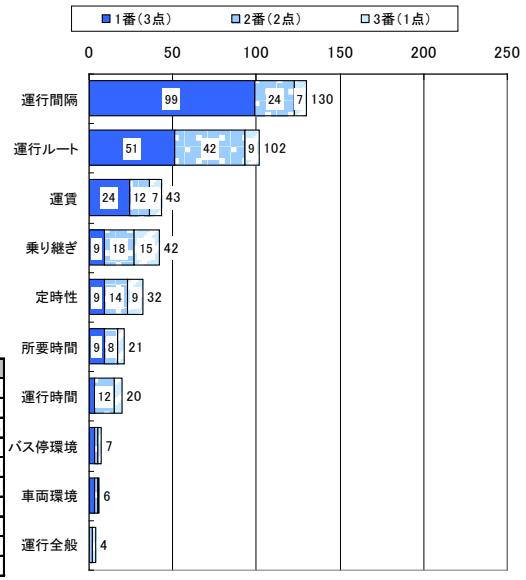
運行間隔が１番多く、運行ルートが２番目に高い傾向があるが、全体として大きな傾向の違いはみられない。

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度(10代)



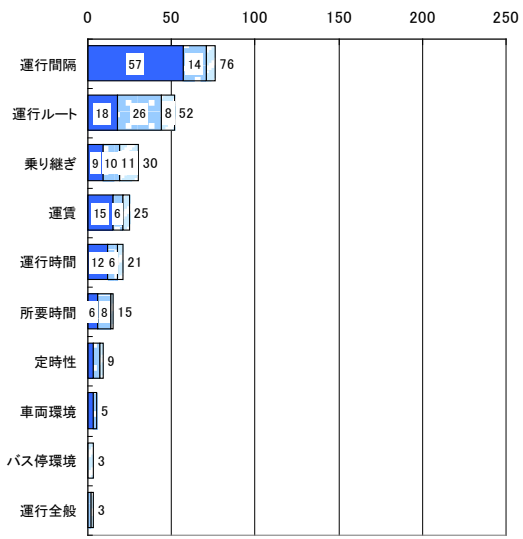
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	12	4	0	16
運行ルート	12	2	2	16
乗り継ぎ	0	2	3	5
運賃	9	2	1	12
定時性	0	2	1	3
運行時間	0	2	0	2
所要時間	0	2	0	2
バス停環境	0	2	1	3
車両環境	0	2	0	2
運行全般	0	0	1	1

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度(30代)



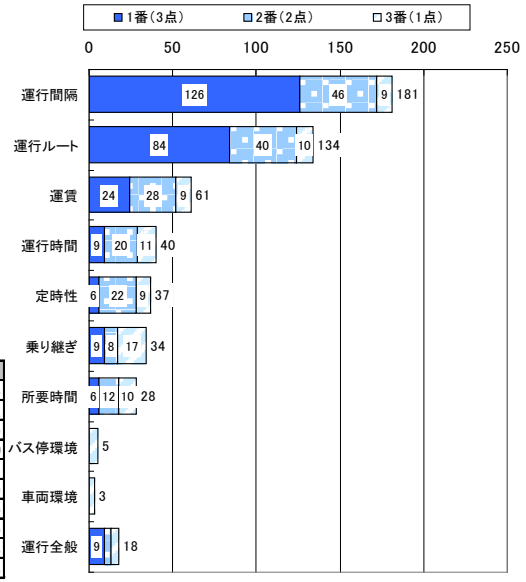
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	99	24	7	130
運行ルート	51	42	9	102
運賃	24	12	7	43
定時性	9	14	9	32
所要時間	9	8	4	21
運行時間	3	12	5	20
乗り継ぎ	9	18	15	42
車両環境	3	2	1	6
バス停環境	3	2	2	7
運行全般	0	2	2	4

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度(20代)



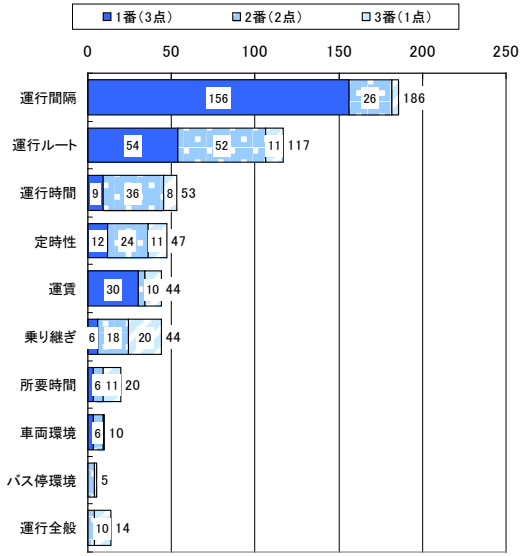
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	57	14	5	76
運行ルート	18	26	8	52
運賃	15	6	4	25
乗り継ぎ	9	10	11	30
運行時間	12	6	3	21
定時性	3	4	2	9
所要時間	6	8	1	15
車両環境	3	2	0	5
バス停環境	0	0	3	3
運行全般	0	2	1	3

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度(40代)



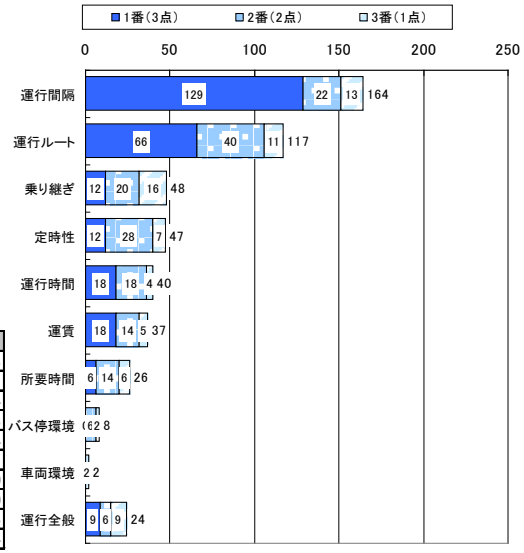
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	126	46	9	181
運行ルート	84	40	10	134
運行時間	9	20	11	40
運賃	24	28	9	61
定時性	6	22	9	37
乗り継ぎ	9	8	17	34
所要時間	6	12	10	28
バス停環境	0	0	5	5
車両環境	0	0	3	3
運行全般	9	4	5	18

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度(50代)



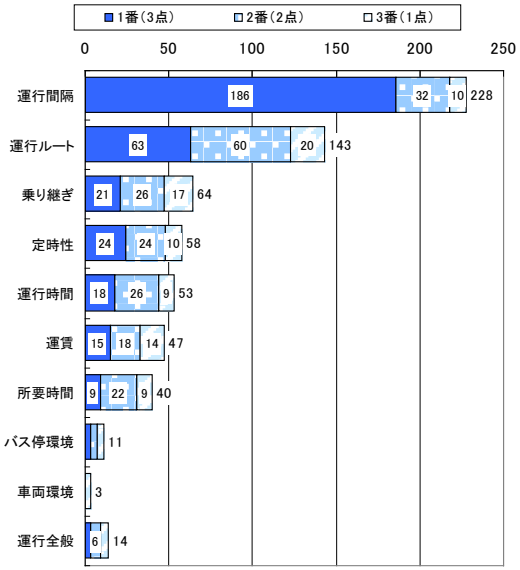
	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	156	26	4	186
運行ルート	54	52	11	117
運賃	30	4	10	44
運行時間	9	36	8	53
乗り継ぎ	6	18	20	44
定時性	12	24	11	47
所要時間	3	6	11	20
車両環境	3	6	1	10
バス停環境	0	4	1	5
運行全般	0	4	10	14

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度(70代以上)



	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	129	22	13	164
運行ルート	66	40	11	117
運賃	18	14	5	37
乗り継ぎ	12	20	16	48
運行時間	18	18	4	40
所要時間	6	14	6	26
定時性	12	28	7	47
車両環境	0	0	2	2
バス停環境	0	6	2	8
運行全般	9	6	9	24

問3(4)2) 運行仕様に対する重要度(60代)

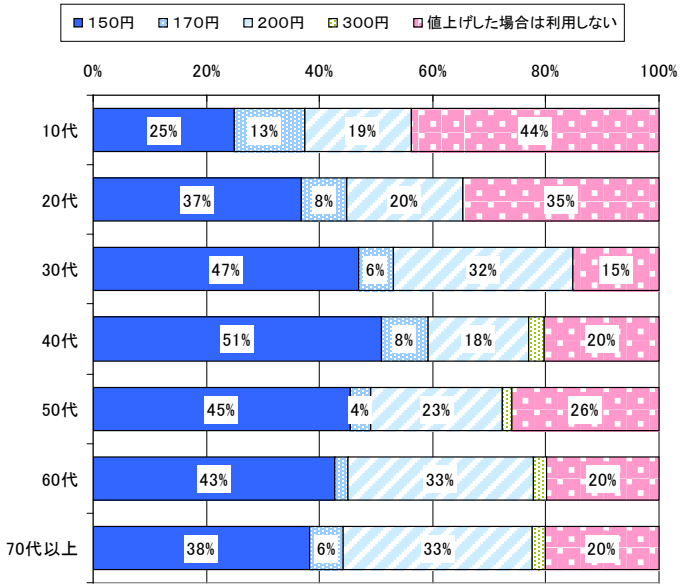


	1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)	合計点
運行間隔	186	32	10	228
運行ルート	63	60	20	143
乗り継ぎ	21	26	17	64
運行時間	18	26	9	53
運賃	15	18	14	47
定時性	24	24	10	58
所要時間	9	22	9	40
バス停環境	3	4	4	11
車両環境	0	0	3	3
運行全般	3	6	5	14

e.　ちょこバスの運賃について

・値上げした場合は利用しないは、20 代以下が多く、10 代は 44%となっている。

問3(5) 値上げ時の価格



回答数(人)

	150円	170円	200円	300円	値上げした場合は利用しない	合計
10代	4	2	3	0	7	16
20代	18	4	10	0	17	49
30代	37	5	25	0	12	79
40代	55	9	19	3	22	108
50代	49	4	25	2	28	108
60代	56	3	43	3	26	131
70代以上	46	7	40	3	24	120

割合(%)

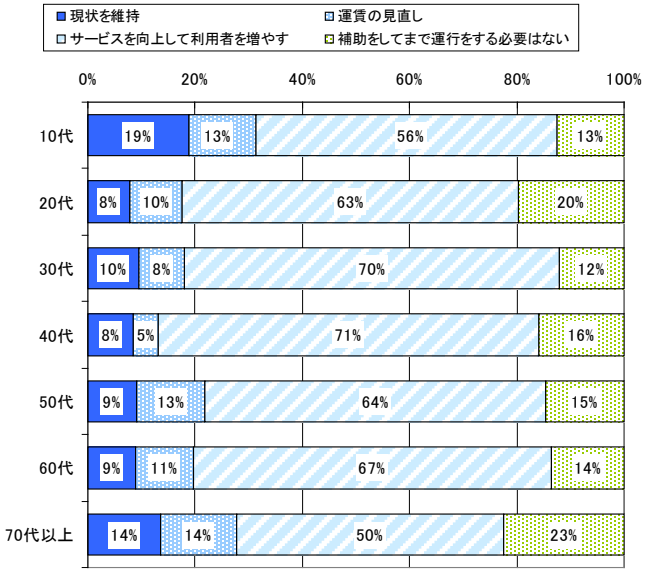
	150円	170円	200円	300円	値上げした場合は利用しない	合計
10代	25%	13%	19%	0%	44%	100%
20代	37%	8%	20%	0%	35%	100%
30代	47%	6%	32%	0%	15%	100%
40代	51%	8%	18%	3%	20%	100%
50代	45%	4%	23%	2%	26%	100%
60代	43%	2%	33%	2%	20%	100%
70代以上	38%	6%	33%	3%	20%	100%

f.　ちょこバスの今後の運行方針として望ましい方法

・現状を維持は、10 代と 70 代以上が多くなっている。

・補助をしてまで運行をする必要はないは、20 代と 70 代以上で多くなっている。

問3(6) 今後の運行方法として望ましいこと



回答数(人)

	現状を維持	運賃の見直し	サービスを向上して利用者を増やす	補助をしてまで運行をする必要はない	合計
10代	3	2	9	2	16
20代	4	5	32	10	51
30代	8	7	58	10	83
40代	9	5	76	17	107
50代	10	14	70	16	110
60代	13	16	98	20	147
70代以上	18	19	66	30	133

割合(%)

	現状を維持	運賃の見直し	サービスを向上して利用者を増やす	補助をしてまで運行をする必要はない	合計
10代	19%	13%	56%	13%	100%
20代	8%	10%	63%	20%	100%
30代	10%	8%	70%	12%	100%
40代	8%	5%	71%	16%	100%
50代	9%	13%	64%	15%	100%
60代	9%	11%	67%	14%	100%
70代以上	14%	14%	50%	23%	100%

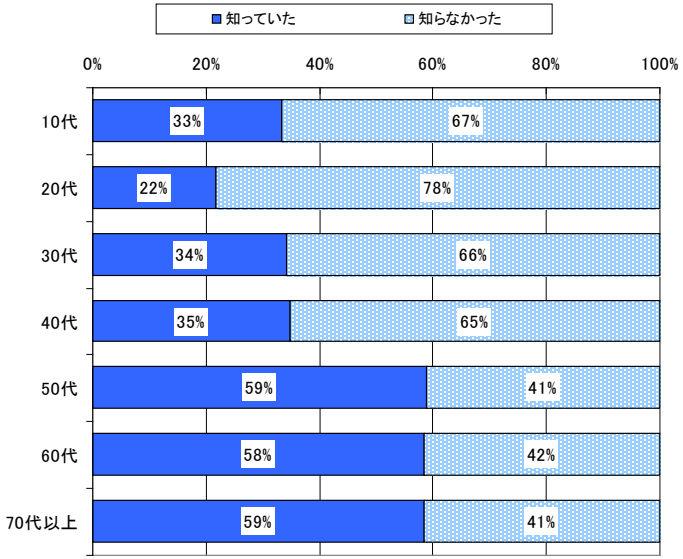
5) ちょこバスのルート変更について

a. ちょこバスのルート変更の認知度の変化

・知っていたと回答した方は 40 代以下は低く、40 代が最も多く、35%となっている。

・50 代以上は知っていたと回答した方が多く、60%程度である。

問4(1) ルート変更の知識



回答数(人)

	知っていた	知らなかった	合計
10代	6	12	18
20代	12	43	55
30代	28	54	82
40代	39	73	112
50代	67	47	114
60代	91	65	156
70代以上	79	56	135

割合(%)

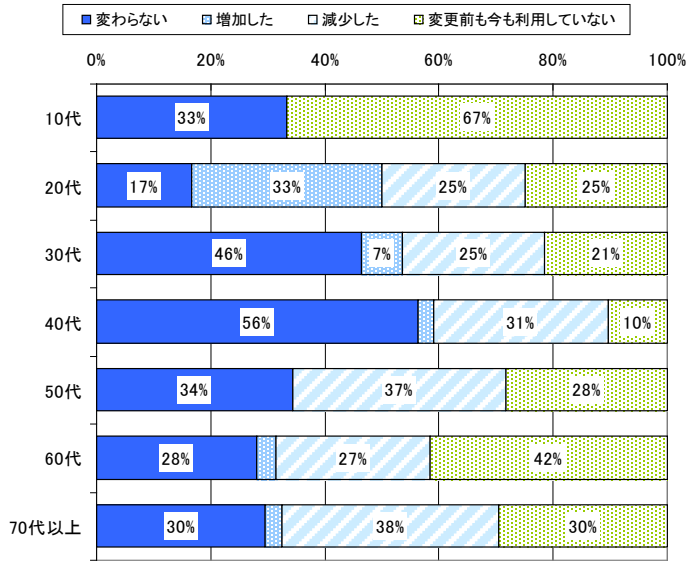
	知っていた	知らなかった	合計
10代	33%	67%	100%
20代	22%	78%	100%
30代	34%	66%	100%
40代	35%	65%	100%
50代	59%	41%	100%
60代	58%	42%	100%
70代以上	59%	41%	100%

b. ちょこバスのルート変更の利用頻度の変化

・増加したと回答した方は 20 代が最も多く、33%となっている。

・30 代以上は減少したとの回答の方が高い傾向となっている。

問4(2) ルート変更による利用頻度の変化



回答数(人)

	変わらない	増加した	減少した	変更前も今も利用していない	合計
10代	2	0	0	4	6
20代	2	4	3	3	12
30代	13	2	7	6	28
40代	22	1	12	4	39
50代	23	0	25	19	67
60代	25	3	24	37	89
70代以上	21	2	27	21	71

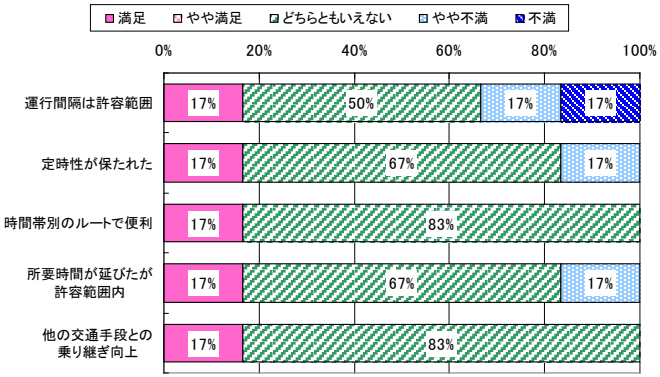
割合(%)

	変わらない	増加した	減少した	変更前も今も利用していない	合計
10代	33%	0%	0%	67%	100%
20代	17%	33%	25%	25%	100%
30代	46%	7%	25%	21%	100%
40代	56%	3%	31%	10%	100%
50代	34%	0%	37%	28%	100%
60代	28%	3%	27%	42%	100%
70代以上	30%	3%	38%	30%	100%

c.　ルート変更による満足度の変化

・10 代を除いた全ての年代が、定時性以外の面で、満足よりも不満の方が高い傾向がある。

問4（3）変更に対する満足度（10代）



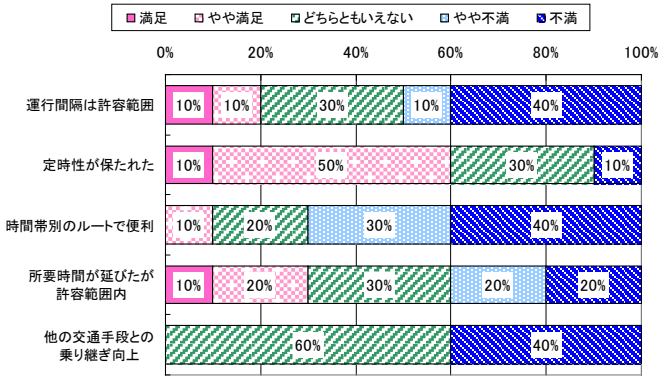
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	1	0	3	1	1	6
定時性が保たれた	1	0	4	1	0	6
時間帯別のルートで便利	1	0	5	0	0	6
所要時間が延びたが許容範囲内	1	0	4	1	0	6
他の交通手段との乗り継ぎ向上	1	0	5	0	0	6

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	17%	0%	50%	17%	17%	100%
定時性が保たれた	17%	0%	67%	17%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	17%	0%	83%	0%	0%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	17%	0%	67%	17%	0%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	17%	0%	83%	0%	0%	100%

問4（3）変更に対する満足度（20代）



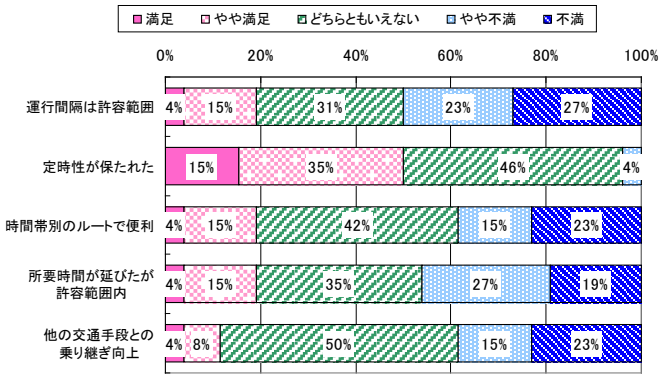
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	1	1	3	1	4	10
定時性が保たれた	1	5	3	0	1	10
時間帯別のルートで便利	0	1	2	3	4	10
所要時間が延びたが許容範囲内	1	2	3	2	2	10
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	0	6	0	4	10

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	10%	10%	30%	10%	40%	100%
定時性が保たれた	10%	50%	30%	0%	10%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	10%	20%	30%	40%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	10%	20%	30%	20%	20%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	0%	60%	0%	40%	100%

問4（3）変更に対する満足度（30代）



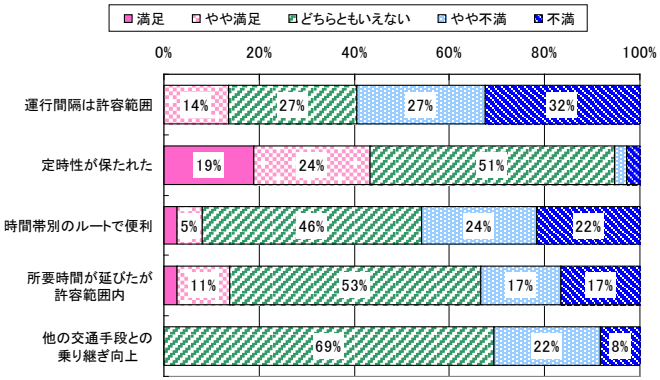
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	1	4	8	6	7	26
定時性が保たれた	4	9	12	1	0	26
時間帯別のルートで便利	1	4	11	4	6	26
所要時間が延びたが許容範囲内	1	4	9	7	5	26
他の交通手段との乗り継ぎ向上	1	2	13	4	6	26

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	4%	15%	31%	23%	27%	100%
定時性が保たれた	15%	35%	46%	4%	0%	100%
時間帯別のルートで便利	4%	15%	42%	15%	23%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	4%	15%	35%	27%	19%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	4%	8%	50%	15%	23%	100%

問4（3） 変更に対する満足度（40代）



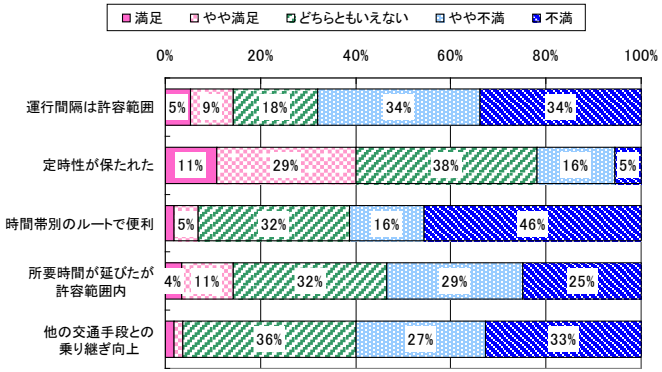
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	0	5	10	10	12	37
定時性が保たれた	7	9	19	1	1	37
時間帯別のルートで便利	1	2	17	9	8	37
所要時間が延びたが許容範囲内	1	4	19	6	6	36
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0	0	25	8	3	36

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	0%	14%	27%	27%	32%	100%
定時性が保たれた	19%	24%	51%	3%	3%	100%
時間帯別のルートで便利	3%	5%	46%	24%	22%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	3%	11%	53%	17%	17%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	0%	0%	69%	22%	8%	100%

問4（3） 変更に対する満足度（50代）



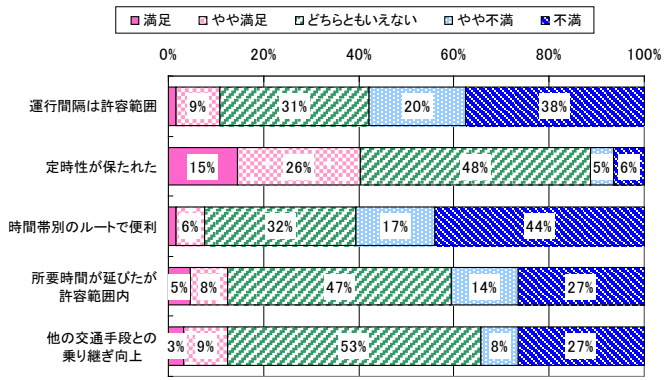
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	3	5	10	19	19	56
定時性が保たれた	6	16	21	9	3	55
時間帯別のルートで便利	1	3	18	9	26	57
所要時間が延びたが許容範囲内	2	6	18	16	14	56
他の交通手段との乗り継ぎ向上	1	1	20	15	18	55

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	5%	9%	18%	34%	34%	100%
定時性が保たれた	11%	29%	38%	16%	5%	100%
時間帯別のルートで便利	2%	5%	32%	16%	46%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	4%	11%	32%	29%	25%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	2%	2%	36%	27%	33%	100%

問4（3） 変更に対する満足度（60代）



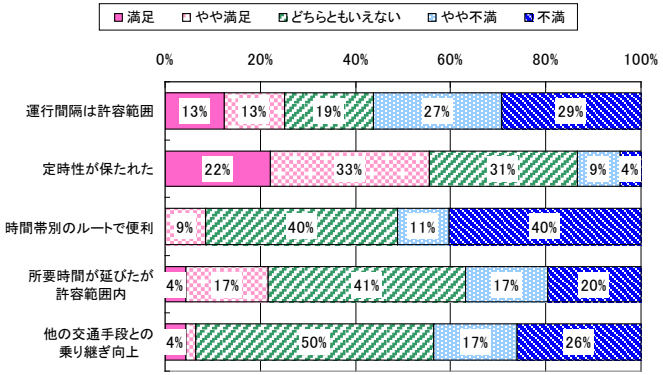
回答数（人）

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	1	6	20	13	24	64
定時性が保たれた	9	16	30	3	4	62
時間帯別のルートで便利	1	4	21	11	29	66
所要時間が延びたが許容範囲内	3	5	30	9	17	64
他の交通手段との乗り継ぎ向上	2	6	34	5	17	64

割合（%）

	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	2%	9%	31%	20%	38%	100%
定時性が保たれた	15%	26%	48%	5%	6%	100%
時間帯別のルートで便利	2%	6%	32%	17%	44%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	5%	8%	47%	14%	27%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	3%	9%	53%	8%	27%	100%

問4(3) 変更に対する満足度(70代以上)



回答数(人)

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
運行間隔は許容範囲	6	6	9	13	14	48
定時性が保たれた	10	15	14	4	2	45
時間帯別のルートで便利	0	4	19	5	19	47
所要時間が延びたが許容範囲内	2	8	19	8	9	46
他の交通手段との乗り継ぎ向上	2	1	23	8	12	46

割合(%)

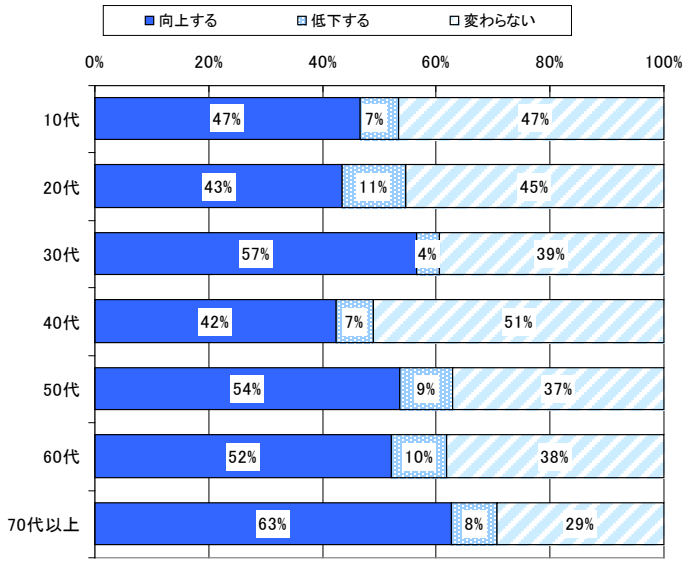
	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	合計
運行間隔は許容範囲	13%	13%	19%	27%	29%	100%
定時性が保たれた	22%	33%	31%	9%	4%	100%
時間帯別のルートで便利	0%	9%	40%	11%	40%	100%
所要時間が延びたが許容範囲内	4%	17%	41%	17%	20%	100%
他の交通手段との乗り継ぎ向上	4%	2%	50%	17%	26%	100%

6）ちょこバスの検討案について

a.　検討案の利便性

・低下するより向上する方が多く、全体として大きな傾向の違いはみられない。

問5（1）検討案の利便性



回答数（人）

	向上する	低下する	変わらない	合計
10代	7	1	7	15
20代	23	6	24	53
30代	43	3	30	76
40代	44	7	53	104
50代	52	9	36	97
60代	64	12	47	123
70代以上	62	8	29	99

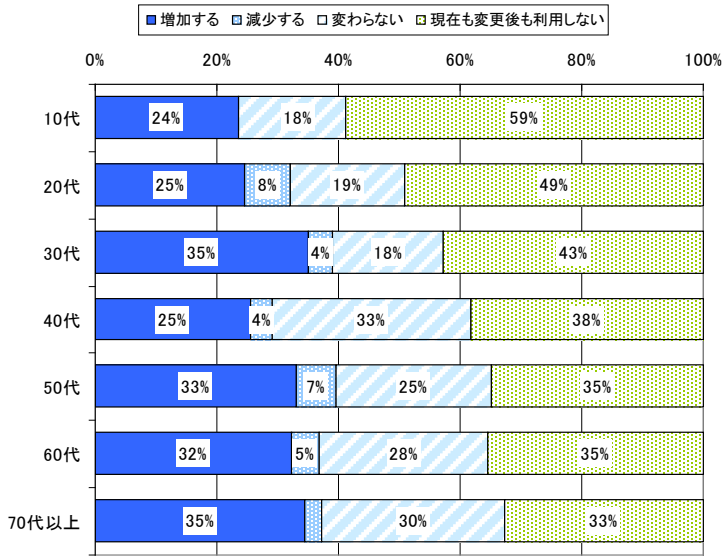
割合（%）

	向上する	低下する	変わらない	合計
10代	47%	7%	47%	100%
20代	43%	11%	45%	100%
30代	57%	4%	39%	100%
40代	42%	7%	51%	100%
50代	54%	9%	37%	100%
60代	52%	10%	38%	100%
70代以上	63%	8%	29%	100%

b.　検討案による利用頻度の変化

・10 代は利用しない人が多いが、減少するより増加する方が多く、全体として大きな傾向の違いはみられない。

問5（2）検討案変更後の利用頻度



回答数（人）

	増加する	減少する	変わらない	現在も変更後も利用し	合計
10代	4	0	3	10	17
20代	13	4	10	26	53
30代	27	3	14	33	77
40代	28	4	36	42	110
50代	35	7	27	37	106
60代	42	6	36	46	130
70代以上	38	3	33	36	110

割合（%）

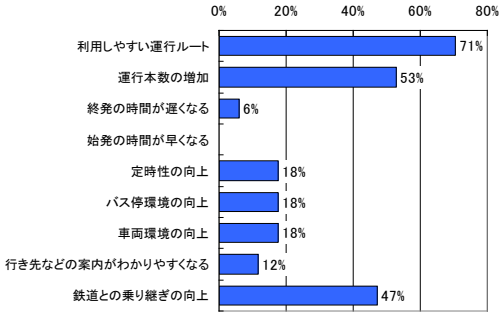
	増加する	減少する	変わらない	現在も変更後も利用し	合計
10代	24%	0%	18%	59%	100%
20代	25%	8%	19%	49%	100%
30代	35%	4%	18%	43%	100%
40代	25%	4%	33%	38%	100%
50代	33%	7%	25%	35%	100%
60代	32%	5%	28%	35%	100%
70代以上	35%	3%	30%	33%	100%

7）市内バス環境について

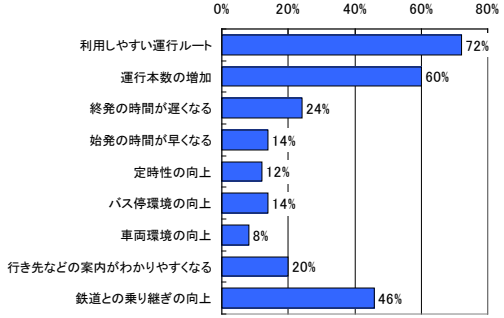
a.　利用増加に求める条件

・運行ルート、運行本数が最も多くなっており、全体として大きな傾向の違いはみられない。

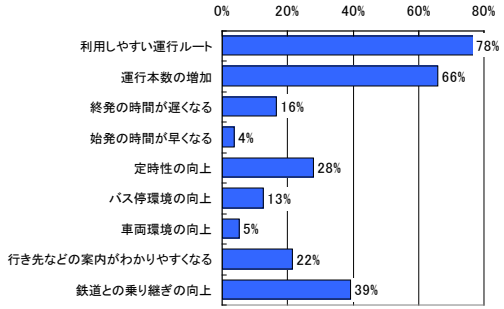
問6（1）利用増加に求める条件（10代）



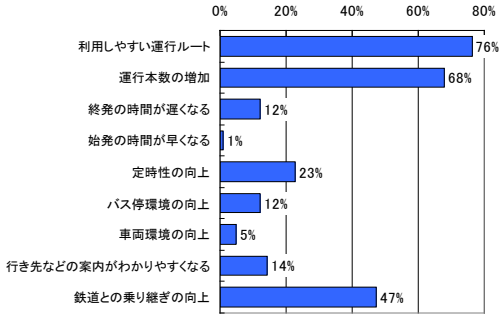
問6（1）利用増加に求める条件（20代）



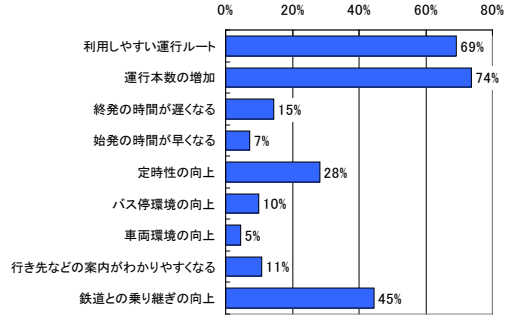
問6（1）利用増加に求める条件（30代）



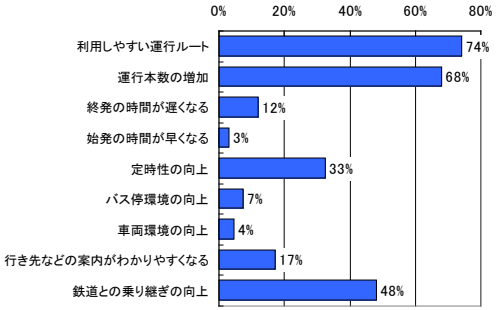
問6（1）利用増加に求める条件（40代）



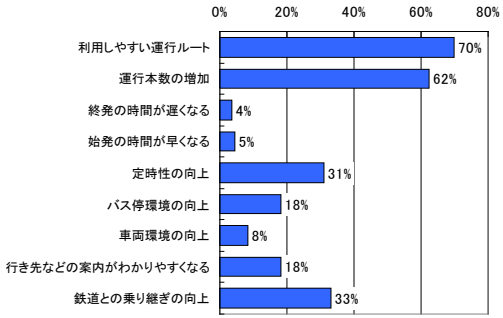
問6（1）利用増加に求める条件（50代）



問6（1）利用増加に求める条件（60代）



問6（1）利用増加に求める条件（70代以上）



回答数（人）

	利用しやすい運行ルート	運行本数の増加	終発の時間が遅くなる	始発の時間が早くなる	定時性の向上	バス停環境の向上	車両環境の向上	行き先などの案内がわかりやすくなる	鉄道との乗り継ぎの向上
10代	12	9	1	0	3	3	3	2	8
20代	36	30	12	7	6	7	4	10	23
30代	62	52	13	3	22	10	4	17	31
40代	81	72	13	1	24	13	5	15	50
50代	76	81	16	8	31	11	5	12	49
60代	100	92	16	4	44	10	6	23	65
70代以上	76	68	4	5	34	20	9	20	36

割合（%）

	利用しやすい運行ルート	運行本数の増加	終発の時間が遅くなる	始発の時間が早くなる	定時性の向上	バス停環境の向上	車両環境の向上	行き先などの案内がわかりやすくなる	鉄道との乗り継ぎの向上
10代	71%	53%	6%	0%	18%	18%	18%	12%	47%
20代	72%	60%	24%	14%	12%	14%	8%	20%	46%
30代	78%	66%	16%	4%	28%	13%	5%	22%	39%
40代	76%	68%	12%	1%	23%	12%	5%	14%	47%
50代	69%	74%	15%	7%	28%	10%	5%	11%	45%
60代	74%	68%	12%	3%	33%	7%	4%	17%	48%
70代以上	70%	62%	4%	5%	31%	18%	8%	18%	33%

※全回答者数に対する割合。

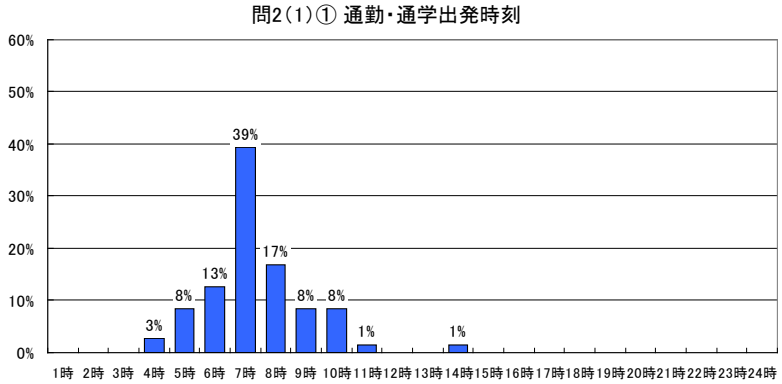
＜60 代以上での集計＞

1）普段の外出行動について

① 通勤・通学時の外出行動について

a. 通勤・通学時の出発時刻

・7 時台に出発する方が最も多く、39%となっている。

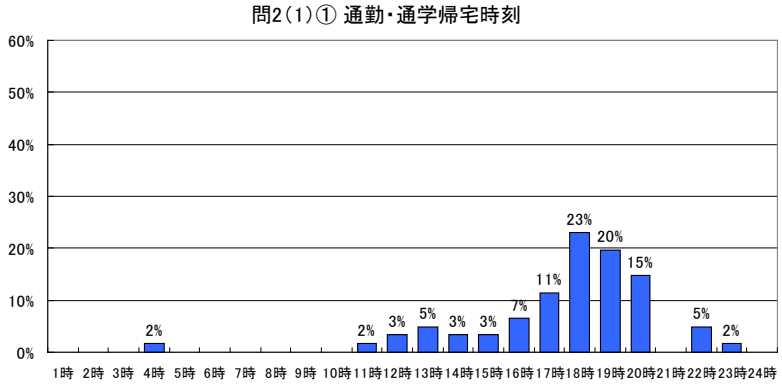


	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
回答数(人)	0	0	0	2	6	9	28	12	6	6	1	0
割合(%)	0%	0%	0%	3%	8%	13%	39%	17%	8%	8%	1%	0%

	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計
回答数(人)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	71
割合(%)	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%

b. 通勤・通学時の帰宅時刻

・帰宅時刻は 18 時台が最も多く、23%となっている。



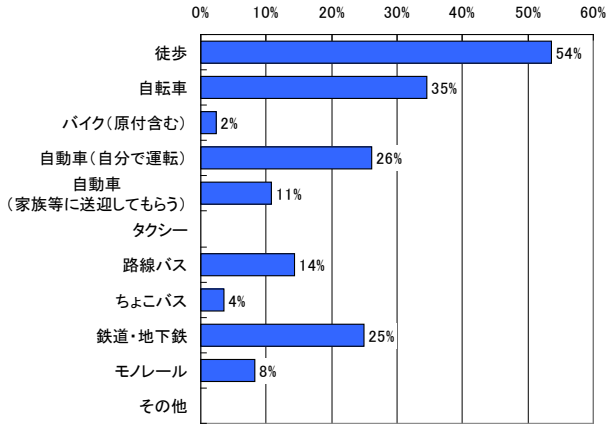
	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
回答数(人)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2
割合(%)	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	3%

	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計
回答数(人)	3	2	2	4	7	14	12	9	0	3	1	0	61
割合(%)	5%	3%	3%	7%	11%	23%	20%	15%	0%	5%	2%	0%	100%

c.　通勤・通学時の移動手段

・60 代以上の通勤・通学時の移動手段は、徒歩が 54%と最も多く、次いで自転車が 35%となっている。

問2(1)② 通勤・通学移動手段

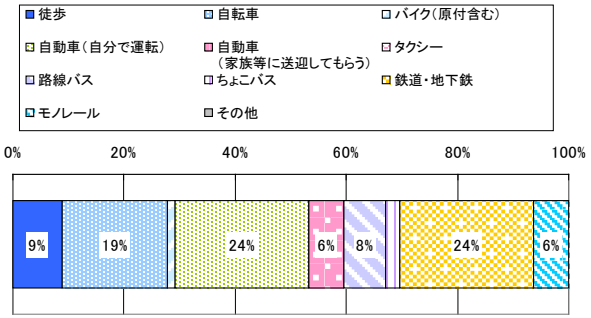


	回答数(人)	割合(%)
徒歩	45	54%
自転車	29	35%
バイク(原付含む)	2	2%
自動車(自分で運転)	22	26%
自動車(家族等に送迎してもらう)	9	11%
タクシー	0	0%
路線バス	12	14%
ちょこバス	3	4%
鉄道・地下鉄	21	25%
モノレール	7	8%
その他	0	0%

d.　通勤・通学時の移動手段（代表交通手段）

・代表交通手段をみると、自動車（自分で運転）、鉄道・地下鉄が最も多く、24%となっている。

問2(1)② 通勤・通学移動手段(代表交通手段)

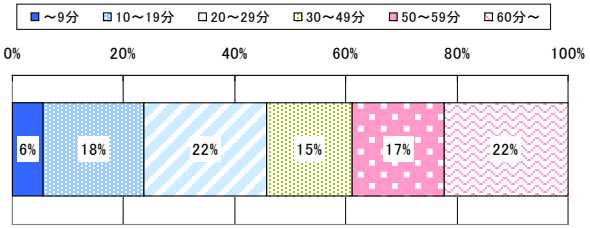


	回答数(人)	割合(%)
徒歩	7	9%
自転車	15	19%
バイク(原付含む)	1	1%
自動車(自分で運転)	19	24%
自動車(家族等に送迎してもらう)	5	6%
タクシー	0	0%
路線バス	6	8%
ちょこバス	2	3%
鉄道・地下鉄	19	24%
モノレール	5	6%
その他	0	0%
合計	79	100%

e.　通勤・通学移動による所要時間

・通勤・通学による所要時間をみると、20～29 分と 60 分～が最も多く、22%となっている。

問2(1)② 通勤・通学移動による所要時間

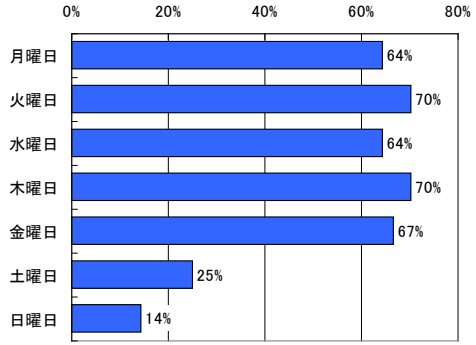


	回答数(人)	割合(%)
～9分	4	6%
10～19分	13	18%
20～29分	16	22%
30～49分	11	15%
50～59分	12	17%
60分～	16	22%
合計	72	100%

f.　通勤・通学を行っている曜日

・通勤・通学を行っている曜日は、平日で 70%程度となっている。

問2(1)④ 通勤・通学日

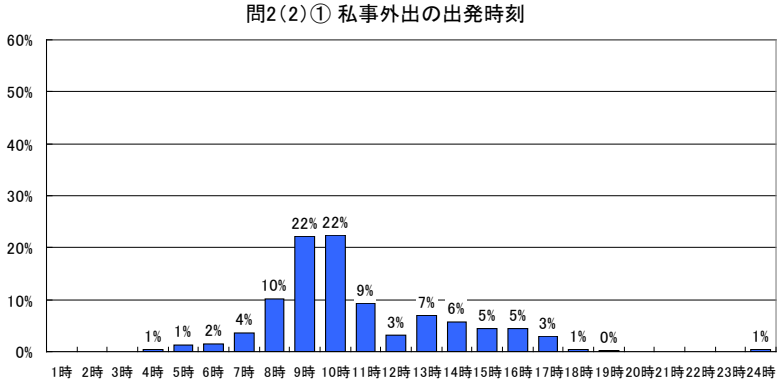


	回答数(人)	割合(%)
月曜日	54	64%
火曜日	59	70%
水曜日	54	64%
木曜日	59	70%
金曜日	56	67%
土曜日	21	25%
日曜日	12	14%

② 私事での外出行動について

a. 私事外出時の出発時刻

・私事外出での出発時刻は 9 時台、10 時台が最も多くなっている。

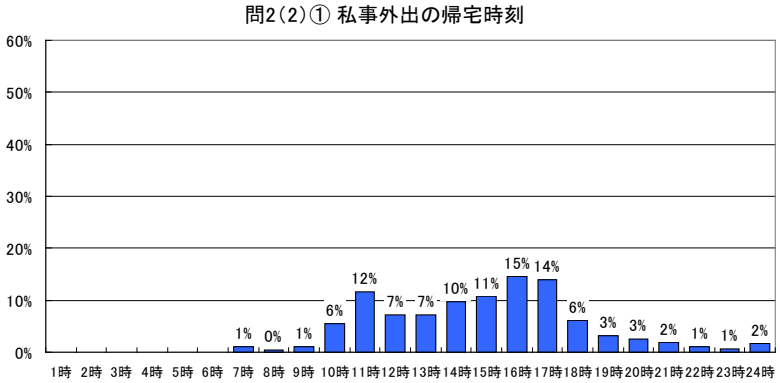


	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
回答数(人)	0	0	0	2	5	6	14	40	88	89	37	13
割合(%)	0%	0%	0%	1%	1%	2%	4%	10%	22%	22%	9%	3%

	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計
回答数(人)	28	23	18	18	12	2	1	0	0	0	0	2	398
割合(%)	7%	6%	5%	5%	3%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	100%

b. 私事外出時の帰宅時刻

・私事外出の帰宅時刻は 16 時台が最も多い。



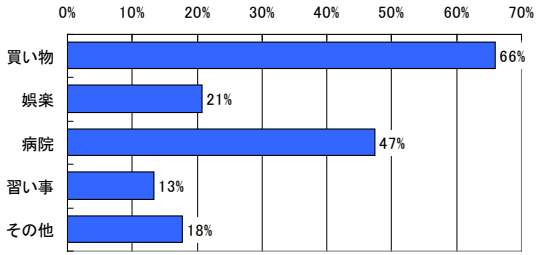
	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時
回答数(人)	0	0	0	0	0	0	3	1	3	17	36	22
割合(%)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	6%	12%	7%

	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	合計
回答数(人)	22	30	33	45	43	19	10	8	6	3	2	5	308
割合(%)	7%	10%	11%	15%	14%	6%	3%	3%	2%	1%	1%	2%	100%

c.　私事外出の目的

・私事外出の目的は買い物が 66%と最も多く、次いで病院が 47%となっている。

問2(2)② 私事外出の目的

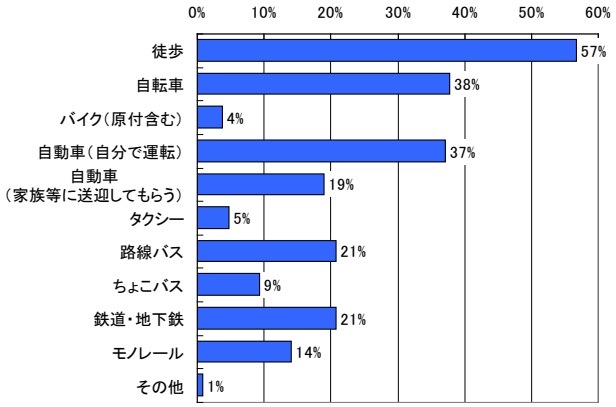


	回答数(人)	割合(%)
買い物	178	66%
娯楽	56	21%
病院	128	47%
習い事	36	13%
その他	48	18%

d.　私事外出の移動手段

・移動手段をみると、徒歩が 57%と最も多く、次いで自転車、自動車（自分で運転）が 40%程度となっている。

問2(2)③ 私事外出の移動手段

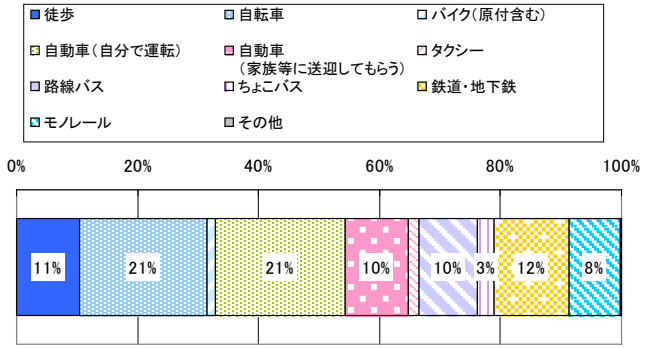


	回答数(人)	割合(%)
徒歩	153	57%
自転車	102	38%
バイク(原付含む)	10	4%
自動車(自分で運転)	100	37%
自動車 (家族等に送迎してもらう)	51	19%
タクシー	13	5%
路線バス	56	21%
ちょこバス	25	9%
鉄道・地下鉄	56	21%
モノレール	38	14%
その他	2	1%

e.　私事外出時の移動手段（代表交通手段）

・代表交通手段をみると、自転車、自動車（自分で運転）が最も多く、20%程度となっている。

問2(2)③ 私事外出の移動手段(代表交通手段)

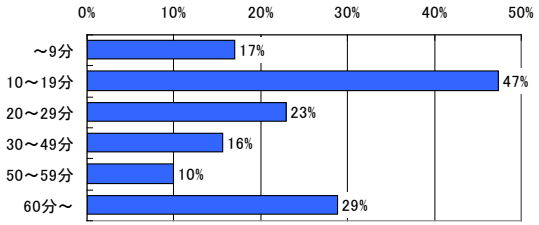


	回答数(人)	割合(%)
徒歩	44	11%
自転車	88	21%
バイク(原付含む)	6	1%
自動車(自分で運転)	90	21%
自動車 (家族等に送迎してもらう)	43	10%
タクシー	8	2%
路線バス	40	10%
ちょこバス	12	3%
鉄道・地下鉄	52	12%
モノレール	35	8%
その他	1	0%
合計	419	100%

f.　私事外出による所要時間

・所要時間は 10～19 分が最も多く、約 50%を占め、次いで 60 分～が約 30%となっている。

問2(2)③ 私事外出による所要時間

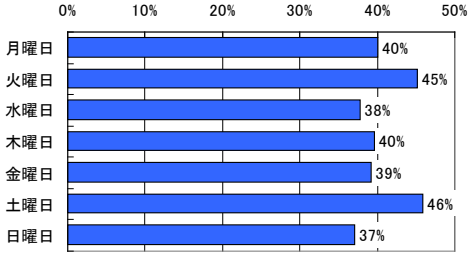


	回答数(人)	割合(%)
～9分	46	17%
10～19分	128	47%
20～29分	62	23%
30～49分	42	16%
50～59分	27	10%
60分～	78	29%

g.　私事外出を行っている曜日

・私事外出を行っている曜日はどの曜日も傾向の違いはみられない。

問2(2)⑤ 私事外出する曜日



	回答数(人)	割合(%)
月曜日	108	40%
火曜日	122	45%
水曜日	102	38%
木曜日	107	40%
金曜日	106	39%
土曜日	124	46%
日曜日	100	37%