地域住民の交通に関する意識調査

（国分寺市南町 2 丁目 2024 年）

東京経済大学コミュニケーション学部
社会調査グループ

以下に報告する内容は，山田晴通が授業を担当した 2024 年度の「社会調査実習」において，実習として実施された社会調査の成果です。この科目の当年度の履修者は 9 名で，全員が調査に参加し，単位を取得しました。

今年度，年間スケジュールは，全体的に当初シラバスに提示した計画よりも遅れ気味で，一部の過程を省略するなどの調整をおこなった部分もありましたが，概ね順調に進行しました。最終的な報告書原稿の完成は 2025 年 2 月にずれ込みましたが，受講者諸君の自主的な取り組みでここにご報告する形にまとまり，成果の公表に漕ぎ着けることができました。

報告書の作成に至る実習の各段階では，山田や，TA として参加した大学院生が適宜必要な助言を与えましたが，報告書の構成・文章の執筆に際しては，受講者 9 名の自主的な努力が最大限尊重されています。本報告書の文責は，受講者 9 名と山田が等しく分かち持つものです。

この調査は，事前の現地調査や質問紙調査にご協力をいただいた皆様をはじめ，国分寺市の関係地域の皆様に，様々なご支援を頂戴して実現したものです。ご支援，ご協力をいただきましたすべての皆様に，感謝を申し上げる次第です。誠にありがとうございました。

この調査に関するお問い合わせは，東京経済大学山田晴通研究室
（Tel/Fax 042-328-7923, yamada@tku.ac.jp）までお寄せください。

2024 年度東京経済大学コミュニケーション学部社会調査グループ：峯百香，杉本碧，阿久津真菜，伊藤柚実，野田あい，佐藤瑞桃，園部陽菜，今井涼葉，嵩原もみじ，（指導教員）山田晴通，（TA）髙雄善太

目　次

1. はじめに
2. 調査概要
　2-1　調査テーマの選定と調査対象
　2-2　仮説の検討

2-3　調査方法
3. 本調査結果
3-1　質問票回収状況と問題点
3-2　集計方法
4. 仮説の検討
4-1　カテゴリー
4-2　仮説一覧
4-3　検証結果
4-4　仮説の考察
5. 自由記入の内容と対策の考察
5-1　分析・考察
5-2　対策
5-3　まとめ
6. おわりに
7. 付録
7-1　本調査質問票原本
7-2　単純集計結果
7-3　自由記入まとめ

1. はじめに

私たちが通う東京経済大学の周辺は傾斜が多く，歩道が狭いなどの道路に関する問題点を日々通学時に感じている。都市計画法に基づき，各自治体の創意工夫の下に，目指すまちの将来像やその実現に向けての道筋を明らかにする都市計画に関する基本的な方針である都市計画マスタープランを，国分寺市も「国分寺市都市マスタープラン」として策定している。『国分寺市都市交通マスタープラン』（2016 年）を踏まえ，そこで指摘されている諸問題について，より詳細な地区に注目して実態を調査した。

社会調査のテーマとして「交通」を掲げ，その準備段階として，まず交通に関する論文や調査地域の状況などの情報収集を行った。それらを踏まえて議論を行った結果，住民の多くは道路環境に関して不満を抱いているのではないかという疑問が生まれ，本調査の結果から得られるものは国分寺市の道路環境の改善点を示唆し得る意義のあるものになる，という結論に至り，私たちは「社会調査実習」の一環として，地域住民の交通に関する意識調査を行った。本調査は，国分寺市の交通環境改善に資することを目標に，調査対象地域を国分寺駅周辺である「南町 2 丁目」に限定して町内の全戸に対し質問票の配布・回収の協力を仰ぐ全戸調査の形式に則って実施した。

2. 調査概要

2-1　調査テーマの選定と調査対象

本調査は「国分寺市民の生活圏内での移動手段を中心とする交通環境についての調査」をテーマとした。駅と大学間のみの移動をしている私たち学生でさえ，道路に関して不満を抱いているため，地域住民の方はどのように意識を向けているのか関心を持った。そこで，地域住民の交通に関する意識を調査し，『国分寺市都市交通マスタープラン』（2016 年）で指摘されている諸問題の実態を明らかにすることを目指した。調査テーマである「地域住民の交通に関する意識調査」を全戸調査としての実施を考えた場合，国分寺市のどの地区に住む住民を対象とするかが，私たちの間で議論となった。今回，南町 2 丁目を調査対象地区に定めた理由としては，駅近隣の世帯と距離が離れている世帯が存在し，様々な交通手段の利用が見込めると考えたからである。地区の選定には「町内別人口」（国分寺市ホームページ）を使用した。調査テーマを「交通」と決定した際には複数地区に調査票を配布し地区同士の比較を行うことを視野にいれていたが，本年度は調査参加者が少なく，質問票配布への負担が大きいことを理由に，1 地区の地域住民への全戸調査に切り替えた。

2-2　仮説の検討

質問の文言に落とし込んだ上で，A3 判用紙両面（A4 判用紙 4 ページ相当）に収めるために，質問文の整理や圧縮を行った。この作業は夏休みに入るまでの前期の期間に行った。

①フェイス項目

・性別，回答者の年代，職業，住居形態，同居人数，世帯構成，現在の住まいに何年住んでいるか，外出頻度

②交通について

・自宅から国分寺駅までの距離
・国分寺駅までの移動手段
・運転免許の保有状況
・自家用車の保有状況
・自動車の利用頻度
・自動二輪車の保有状況
・自動二輪車の利用頻度
・自転車の保有状況
・自転車の利用頻度

・電車の利用頻度
・バスの利用頻度
・タクシーの利用頻度
・国分寺市の道路環境満足度

③その他
・国分寺市の交通に関して（自由記入）

2-3　調査方法

・調査期間

本調査である質問票調査は，2024 年 7 月 29 日に国分寺市南町 2 丁目へのポスティングを行い，9 月中旬には回収し集計を行った。

・質問票の配布，回収方法

質問票の配布方法は，国分寺市南町 2 丁目に対して調査員が質問票をポスティングで配布する形をとった。本調査は 2024 年 7 月 29 日に調査票を 738 票配布し，一部のマンションに関しては配布の許可に時間がかかったため，7 月 31 日に 49 票，8 月 20 日に 138 票を，山田が配布した。郵送によって 9 月 19 日までに返送されたものを集計対象とした。調査対象者については，世帯人数が 2 人以上いる場合は，原則としてニアレストバースデー方式で「次の誕生日」が最初に来る方に答えていただいた。但し，その方お答えにならない場合はどなたがお答えいただいても良いという条件を設定した。

・質問票配布時の留意点

質問票の配布は国分寺市南町 2 丁目の全戸に対して，以下のように配布を行った。

①質問票の配布は 3 エリアに分け，配布作業は調査員が 3 人 1 組で行った。
②配布数を明確にするため，配布戸数と配布不可数をカウントした。
③オートロック式の集合住宅の場合は，入り口がロックされておらず，配布が可能であれば配布を行った。
④事務所・店舗・会社には配付を行わないこととした。
※[1] 事務所名・店名・企業名の書かれた看板があること，または誰が見ても明らかに商品売買をしていることを判断基準とした。
※[2] 上層が集合住宅になっている場合，住宅の部分には配付を行った。
※[3] 事務所・店舗・会社の名前に加え，個人名がある場合は配付を行った。
⑤オートロック式の集合住宅ではポストはロビーにあるため，入口がロックされていない場合は，質問票をポストに投函する。入口がロックされている場合は，中に入ることは

不可能なので配布を行わないことにした。

⑥集合ポストとドアポストがある場合は集合ポストに投函する。ドアポストへの投函は質問票が折れてしまうことが考えられるため，ドアポストへの投函は極力控えるようにした。但し人が住んでいることが予想できるにも関わらず，何らかの理由で集合ポストに投函できない場合にはドアポストに投函することとした。

3. 本調査結果

3-1 質問票回収状況と問題点

本調査の配布票数と回収票数は以下の通りである。

・配布数　1025 票

・回収数　113 票

回収率は，実施前の想定よりも低くかった。この問題を振り返り，反省すべき課題として明確になったことは，調査を実施する前に対象地区に住む人々に対して説明を行い，調査に理解を持ってもらった上で調査への協力を仰ぐべきであった，ということである。

3-2 集計方法

①集計方法

返送された質問票を順次回収し，各質問のコーディングを行った上で，そのデータを Excel を利用して集計した。

②分析方法

調査対象者を南町 2 丁目に住んでいる方全員とし，ニアレストバースデー方式を用いてその世帯で調査対象となる方に回答していただいた。最終的な回答者（世帯）は 113 人であり，男性 37 人（32.7%），女性 73 人（64.6%），未回答 3 人（2.7%）だった。年齢比は 10 代が 1 人（0.9%），20 代が 15 人（13.3%），30 代が 9 人（8.0%），40 代が 13 人（11.5%），50 代が 28 人（24.8%），60 代が 14 人（12.4%），70 代が 20 人（17.7%），80 代以上が 12 人（10.6%），未回答が 1 人（0.9%）だった。

4. 仮説の検証

4-1 カテゴリー

今回のテーマを踏まえ，仮説の検討を行った。その作業の過程では，特に注目して検討する点として以下の 4 つのカテゴリーを設定した。

①利用する交通手段

年齢や世帯構成等によって，利用される交通手段やその頻度に変化があるのではないかという議論があったため，それを検証するための仮説を設定した。

②車（自転車を含む）の保有状況

年齢や性別等によって，車の保有状況に差があるのではないかという議論があったため，それを検証するための仮説を設定した。

③道路環境の満足度

国分寺市南町の歩道の広さや坂道などの道路環境が人々にどのような影響を与えているのかという議論があったため，それを検証するための仮説を設定した。

③運転免許（普通自動車第一種運転免許）の保有状況

年齢や性別等によって，運転免許の保有状況に差があるのではないかという議論があったため，それを検証するための仮説を設定した。

4-2　仮説一覧

カテゴリー１「利用する交通手段」

仮説 1-1　駅から遠いほど，車やバスの利用率が高い

仮説 1-2　一戸建てに住んでいる人ほど，自動車の使用頻度が高い

仮説 1-3　高齢者と子ども連れほどバスを利用する

仮説 1-4　年齢が低い人ほど，日常的に自転車を使う頻度が高い

仮説 1-5　高齢者よりも若者の方が徒歩や自転車を利用する人が多い

仮説 1-6　学生は自転車の利用率が高い

カテゴリー２「車（自転車を含む）の保有状況」

仮説 2-1　家族がいる人ほど，車利用率が高い

仮説 2-2　自家用車（自動車）を保有する人は，外出頻度が高い

仮説 2-3　車を所有している人ほど，他の交通手段を使う頻度が低い

仮説 2-4　自宅が駅から遠い人ほど，自動車の保有率が高い

仮説 2-5　同居人数が多い家庭ほど，自動車保有率が高い

仮説 2-6　バスを利用している人ほど，車保有率が低い

仮説 2-7　電車の利用頻度が高い（駅を利用している）人ほど自転車の保有率が高い

仮説 2-8　女性と比較して男性の方が自転車の保有率が高い

仮説 2-9　駅を利用している人ほど自転車の保有率が高い

仮説 2-10　男性ほど自転車の保有率が高い

仮説 2-11　年齢が高い人ほど，自動車の保有率が高い

カテゴリー 3 「道路環境の満足度」

仮説 3-1　自動車の運転をする人は，駅前の道路への安全面での満足度が低い

仮説 3-2　日常的に自転車を利用する人ほど，道路に関しての満足度が低い

仮説 3-3　駅の近くに住んでいる人ほど，道路環境満足度が低い

仮説 3-4　駅の近くに住んでいる人ほど，歩道の広さや混雑に対して不満を感じている

仮説 3-5　高齢者ほど道路への満足度が高い

カテゴリー 4 「運転免許（普通自動車第一種運転免許）の保有状況」

仮説-1　男性の方が女性に比べて，運転免許の取得率が高い

仮説-2　若者ほど，免許保有率が低い

4-3　検証結果

仮説 1-1　駅から遠いほど，車やバスの利用率が高い

表 1-1-1　自動車の利用頻度と駅までの距離のクロス表

	徒歩 3 分以内	徒歩 5 分以内	徒歩 10 分以内	徒歩 20 分以内	合計
週 6～7 日程度	0	2	1	0	3
	(0.000)	(0.667)	(0.333)	(0.000)	(1.000)
週 4～5 日程度	0	2	3	0	5
	(0.000)	(0.400)	(0.600)	(0.000)	(1.000)
週 2～3 日程度	1	0	9	1	11
	(0.091)	(0.000)	(0.818)	(0.091)	(1.000)
週 1 日程度	2	4	8	0	14
	(0.143)	(0.286)	(0.571)	(0.000)	(1.000)
月 2～3 日程度	0	3	3	1	7
	(0.000)	(0.429)	(0.429)	(0.143)	(1.000)
月 1 日程度	0	5	3	0	8
	(0.000)	(0.625)	(0.375)	(0.000)	(1.000)
年数回程度	1	3	12	2	18
	(0.056)	(0.167)	(0.667)	(0.111)	(1.000)
全く利用しない	1	18	24	2	45
	(0.022)	(0.400)	(0.533)	(0.044)	(1.000)
合計	5	37	63	6	111

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 1-1 を検証するためにカイ二乗検定を行ったところ，「自動車の利用頻度」と「駅までの距離」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(21)=21.011, p=.458$）。

表 1-1-2　バスの利用頻度と駅までの距離のクロス表

	徒歩 3 分以内	徒歩 5 分以内	徒歩 10 分以内	徒歩 20 分以内	合計
週 4〜5 日程度	0	2	0	1	3
	(0.000)	(0.667)	(0.000)	(0.333)	(1.000)
週 2〜3 日程度	1	0	8	1	10
	(0.100)	(0.000)	(0.800)	(0.100)	(1.000)
週 1 日程度	0	1	5	1	7
	(0.000)	(0.143)	(0.714)	(0.143)	(1.000)
月 2〜3 日程度	0	6	9	1	16
	(0.000)	(0.375)	(0.563)	(0.063)	(1.000)
月 1 日程度	1	7	9	1	18
	(0.056)	(0.389)	(0.500)	(0.056)	(1.000)
年数回程度	3	14	23	0	40
	(0.075)	(0.350)	(0.575)	(0.000)	(1.000)
全く利用しない	0	8	9	1	18
	(0.000)	(0.444)	(0.500)	(0.056)	(1.000)
合計	5	38	63	6	112

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 1-1 を検証するためにカイ二乗検定を行ったところ，「バスの利用頻度」と「駅までの距離」は，統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(18)=20.686, p=.296$）。

仮説 1-2　一戸建てに住んでいる人ほど，自動車の使用頻度が高い

表 1-2　居住形態と自動車の使用頻度のクロス集計表

	集合住宅	一戸建て	その他	合計
週 6〜7	0	3	0	3
	(0.000)	(1.000)	(0.000)	(1.000)
週 4〜5	0	5	0	5
	(0.000)	(1.000)	(0.000)	(1.000)
週 2〜3	1	10	0	11
	(0.091)	(0.909)	(0.000)	(1.000)
週 1 程度	5	8	1	14
	(0.357)	(0.571)	(0.071)	(1.000)
月 2〜3	2	5	0	7
	(0.286)	(0.714)	(0.000)	(1.000)
月 1 程度	6	2	0	8
	(0.750)	(0.250)	(0.000)	(1.000)
年数回	13	5	0	18
	(0.722)	(0.278)	(0.000)	(1.000)
全く利用しない	26	19	0	45
	(0.578)	(0.422)	(0.000)	(1.000)
合計	53	57	1	111

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 1-2 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「居住形態」と「自動車の使用頻度」には 5% 水準で統計的に有意な関連がみられた（$\chi^2(14) = 31.05, p = .005$）。

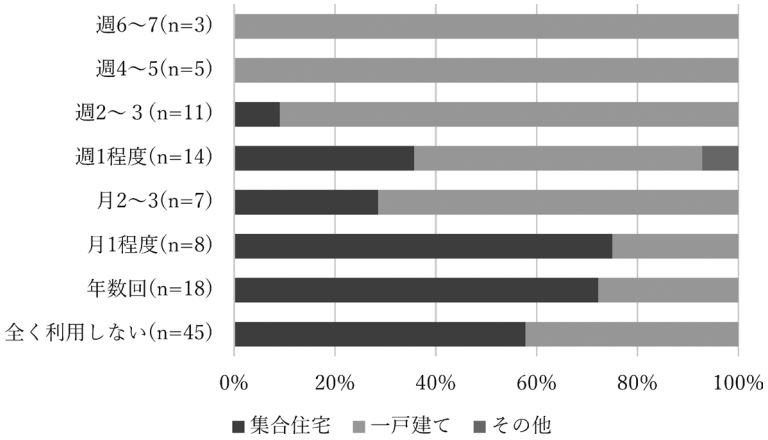

図 1-2　居住形態と自動車使用頻度の関係

図 1-2 より，一戸建てに住んでいる人はそうでない人と比べて，自動車の使用頻度が高いことが見て取れる。よって，仮説 15 は支持された。ただし，週 6～7 と答えた人の数は少ない（n＝3）ことに注意が必要である。一戸建てに住む人は子育て世帯や多人数世帯が比較的多く，家族の移動手段として自動車を使用する頻度が高くなるが，一方で集合住宅に住む人は単身世帯が多く，自動車を使用する必要が比較的少ないためにこのような結果になるのではないかと考える。

仮説 1-3　高齢者と子ども連れほどバスを利用する

表 1-3　年齢とバスの利用頻度のクロス表

	週 4～5 日程度	週 2～3 日程度	週 1 日程度	月 2～3 日程度	月 1 日程度	年数回程度	全く利用しない	合計
10 代	0	0	0	1	0	0	0	1
	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(1.000)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(1.000)
20 代	1	0	1	1	4	5	3	15
	(0.067)	(0.000)	(0.067)	(0.067)	(0.267)	(0.333)	(0.200)	(1.000)
30 代	1	0	0	1	5	1	1	9
	(0.111)	(0.000)	(0.000)	(0.111)	(0.556)	(0.111)	(0.111)	(1.000)
40 代	0	0	0	4	1	7	1	13
	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.308)	(0.077)	(0.538)	(0.077)	(1.000)
50 代	0	1	3	5	5	9	5	28
	(0.000)	(0.036)	(0.107)	(0.179)	(0.179)	(0.321)	(0.179)	(1.000)
60 代	0	1	1	2	1	6	3	14
	(0.000)	(0.071)	(0.071)	(0.143)	(0.071)	(0.429)	(0.214)	(1.000)
70 代	0	4	2	1	2	7	4	20
	(0.000)	(0.200)	(0.100)	(0.050)	(0.100)	(0.350)	(0.200)	(1.000)
80 代以上	1	4	0	1	0	5	1	12
	(0.083)	(0.333)	(0.000)	(0.083)	(0.000)	(0.417)	(0.083)	(1.000)
合計	3	10	7	16	18	40	18	112

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 1-3 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「年齢」と「バスの利用頻度」には 5% 水準で統計的に有意な関連がみられた（$\chi^2(42)=54.56, p<0.01$）。

年齢とバスの利用頻度で分析を行ったため，子ども連れなのかがわからない。また，高齢者もバスをよく利用しているとは，表 1 からは読み取れない。

仮説 1-4　年齢が低い人ほど，日常的に自転車を使う頻度が高い

表 1-4　年齢と自転車の利用頻度のクロス表

	週 6～7 日程度	週 4～5 日程度	週 2～3 日程度	週 1 日程度	月 2～3 日程度	月 1 日程度	年数回程度	全く利用しない	合計
10 代	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(1.000)	(1.000)
20 代	0	0	1	0	1	1	1	11	15
	(0.000)	(0.000)	(0.067)	(0.000)	(0.067)	(0.067)	(0.067)	(0.733)	(1.000)
30 代	0	0	1	0	1	0	1	6	9
	(0.000)	(0.000)	(0.111)	(0.000)	(0.111)	(0.000)	(0.111)	(0.667)	(1.000)
40 代	1	1	1	1	2	0	2	5	13
	(0.077)	(0.077)	(0.077)	(0.077)	(0.154)	(0.000)	(0.154)	(0.385)	(1.000)
50 代	0	1	2	2	0	0	3	19	27
	(0.000)	(0.037)	(0.074)	(0.074)	(0.000)	(0.000)	(0.111)	(0.704)	(1.000)
60 代	1	2	1	0	0	0	1	9	14
	(0.071)	(0.143)	(0.071)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.071)	(0.643)	(1.000)
70 代	0	1	2	1	1	2	1	10	18
	(0.000)	(0.056)	(0.111)	(0.056)	(0.056)	(0.111)	(0.056)	(0.556)	(1.000)
80 代以上	0	3	1	0	0	0	1	7	12
	(0.000)	(0.250)	(0.083)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.083)	(0.583)	(1.000)
合計	2	8	9	4	5	3	10	68	109

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 1-4 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「年齢」と「自転車の利用頻度」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(49) = 36.29, p = .911$ ns）。

仮説 1-5　高齢者よりも若者の方が徒歩や自転車を利用する人が多い

表 1-5　年齢と移動手段のクロス表

	徒歩	バス	自転車	合計
10 代	1	0	0	1
	(1.000)	(0.000)	(0.000)	(1.000)
20 代	15	0	0	15
	(1.000)	(0.000)	(0.000)	(1.000)
30 代	9	0	0	9
	(1.000)	(0.000)	(0.000)	(1.000)
40 代	13	0	0	13
	(1.000)	(0.000)	(0.000)	(1.000)
50 代	28	0	0	28
	(1.000)	(0.000)	(0.000)	(1.000)
60 代	14	0	0	14
	(1.000)	(0.000)	(0.000)	(1.000)
70 代	20	0	0	20
	(1.000)	(0.000)	(0.000)	(1.000)
80 代以上	9	2	1	12
	(0.750)	(0.167)	(0.083)	(1.000)
合計	109	2	1	112

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 1-5 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「年齢」と「移動手段」には 5% 水準で統計的に有意な関連がみられた（$\chi^2(14)=25.69, p<0.01$）。

有意な結果がみられたが，20 代までの若者が 16 人，50 代以上が 71 人と回答年齢に大きな差があるため，高齢者よりも若者の方が徒歩や自転車を利用する人が多いという仮説は成り立たない。

仮説 1-6　学生は自転車の利用率が高い

表 1-6　年齢と自転車の利用頻度のクロス表

	週 6～7 日程度	週 4～5 日程度	週 2～3 日程度	週 1 日程度	月 2～3 日程度	月 1 日程度	年数回程度	全く利用しない	合計
10 代	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(1.000)	(1.000)
20 代	0	0	1	0	1	1	1	11	15
	(0.000)	(0.000)	(0.067)	(0.000)	(0.067)	(0.067)	(0.067)	(0.733)	(1.000)
30 代	0	0	1	0	1	0	1	6	9
	(0.000)	(0.000)	(0.111)	(0.000)	(0.111)	(0.000)	(0.111)	(0.667)	(1.000)
40 代	1	1	1	1	2	0	2	5	13
	(0.077)	(0.077)	(0.077)	(0.077)	(0.154)	(0.000)	(0.154)	(0.385)	(1.000)
50 代	0	1	2	2	0	0	3	19	27
	(0.000)	(0.037)	(0.074)	(0.074)	(0.000)	(0.000)	(0.111)	(0.704)	(1.000)
60 代	1	2	1	0	0	0	1	9	14
	(0.071)	(0.143)	(0.071)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.071)	(0.643)	(1.000)
70 代	0	1	2	1	1	2	1	10	18
	(0.000)	(0.056)	(0.111)	(0.056)	(0.056)	(0.111)	(0.056)	(0.556)	(1.000)
80 代以上	0	3	1	0	0	0	1	7	12
	(0.000)	(0.250)	(0.083)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.083)	(0.583)	(1.000)
合計	2	8	9	4	5	3	10	68	109

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 1-6 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「年齢」と「自転車の利用頻度」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(49) = 36.29, p = .911$ ns）。

仮説 2-1　家族がいる人ほど，車利用率が高い

表 2-1　同居人数と自家用車利用頻度のクロス集計表

	週 6～7 日程度	週 4～5 日程度	週 2～3 日程度	週 1 日程度	月 2～3 日程度	月 1 日程度	年数回程度	全く利用しない	合計
1 人	1	0	1	4	2	5	12	26	51
	(0.019)	(0.000)	(0.019)	(0.784)	(0.039)	(0.098)	(0.235)	(0.509)	(1.000)
2 人	2	3	4	6	1	1	3	12	32
	(0.062)	(0.093)	(0.125)	(0.187)	(0.031)	(0.031)	(0.093)	(0.375)	(1.000)
3 人	0	1	4	3	3	0	1	6	18
	(0.000)	(0.055)	(0.222)	(0.166)	(0.166)	(0.000)	(0.055)	(0.333)	(1.000)
4 人	0	0	1	0	1	1	1	1	5
	(0.000)	(0.000)	(0.200)	(0.000)	(0.200)	(0.200)	(0.200)	(0.200)	(1.000)
5 人	0	1	1	1	0	1	1	0	5
	(0.000)	(0.200)	(0.200)	(0.200)	(0.000)	(0.200)	(0.200)	(0.000)	(1.000)
合計	3	5	11	14	7	8	18	45	111

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 2-1 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「同居人数」と「自家用車（自動車）の利用頻度」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(28)=38.28$, $p=.093$）。

仮説 2-2　自家用車（自動車）を保有する人は，外出頻度が高い

表 2-2　自家用車（自動車）の保有状況と外出頻度のクロス表

	週 1 日程度	週 2～3 日程度	週 4～5 日程度	週 6～7 日程度	合計
保有しており，自分自身だけが自由に使用できる	1	4	2	10	17
	(0.001)	(0.002)	(0.001)	(0.006)	(0.010)
保有しており，家族など他人も使用することがある	1	4	5	9	19
	(0.000)	(0.001)	(0.004)	(0.005)	(0.010)
保有しているが，自分自身は運転しない	0	1	4	5	10
	(0.036)	(0.155)	(0.264)	(0.545)	(1.000)
保有していない	2	8	18	36	64
	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.000)
合計	4	17	29	60	110

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 2-2 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「自家用車（自動車）を保有状況」と「1 週間のうちに外出する日の日数」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(9)=4.904, p=.843$ ns）。

仮説 2-3　車を所有している人ほど，他の交通手段を使う頻度が低い

表 2-3-1　車を所有している人における他の交通手段の頻度

	係数	標準誤差	t 値	df	p 値
切片	−1.918	3.039	−0.631	92	.529
自動二輪車の利用頻度	0.639	0.373	1.714	92	.090
自転車の利用頻度	0.105	0.058	1.815	92	.073
電車の利用頻度	−0.140	0.058	−2.432	92	.017
バスの利用頻度	−0.101	0.072	−1.410	92	.162
タクシー利用頻度	0.047	0.120	0.393	92	.695

仮説 2-3 を検討するため，自動二輪車の利用頻度，自転車の利用頻度，電車の利用頻度，バスの利用頻度，タクシーの利用頻度を説明変数，自家用車の保有状況を目的変数として重回帰分析を行った。この結果，電車の利用頻度は自家用車の利用頻度を有意に予測していた（$R^2=.15$；電車の利用頻度：$b=0.14, SE=0.06, \beta=.24, t(92)=2.43, p=.017$）。自動二輪車の利用頻度，自転車の利用頻度，バスの利用頻度，タクシーの利用頻度には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（自動二輪車の利用頻度：$b=0.64$, SE＝0.37, $\beta=.17, t(92)=1.71, p=.09$；自転車の利用頻度：$b=0.11$, SE＝0.06, $\beta=.18, t(92)=1.82, p=.073$；バスの利用頻度：$b=0.10, SE=0.07, \beta=.14, t(92)=1.41, p=.16$；タクシーの利用頻度：$b=0.05, SE=0.12, \beta=.04, t(92)=0.39, p=.70$）。

表 2-3-2　車を所有している人における他の交通手段の頻度

	自家用車有無	95% 下限	95% 上限	VIF
自動二輪車の利用頻度	.167^{+}	−0.027	0.361	1.028
自転車の利用頻度	.182^{+}	−0.017	0.380	1.083
電車の利用頻度	−.236*	−0.429	−0.043	1.019
バスの利用頻度	−.144	−0.346	0.059	1.122
タクシー利用頻度	.041	−0.166	0.249	1.181
R^2	.149**			

$^{**}p<.01$, $^{*}p<.05$, $^{+}p<.10$

仮説 2-4　自宅が駅から遠い人ほど，自動車の保有率が高くなる

表 2-4　自宅から駅までの距離と自動車の保有率のクロス表

	保有しており，自分自身だけが自由に使用できる	保有しており，家族など他人も使用することがある	保有しているが，自分自身は運転しない	保有していない	合計
徒歩 3 分以内	0 (0.000)	3 (0.600)	0 (0.000)	2 (0.400)	5 (1.000)
徒歩 5 分以内	7 (0.184)	2 (0.053)	1 (0.026)	28 (0.737)	38 (1.000)
徒歩 10 分以内	9 (0.143)	13 (0.206)	8 (0.127)	33 (0.524)	63 (1.000)
徒歩 20 分以内	1 (0.250)	1 (0.250)	1 (0.250)	1 (0.250)	4 (1.000)
合計	17	19	10	64	110

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 2-4 を検証するため，カイ二乗検定を行ったところ「自宅から駅までの距離」と「自動車の保有率」には 5% 水準で統計的に有意な関係がみられた（$\chi^2(9)=17.478, p<.050$）。

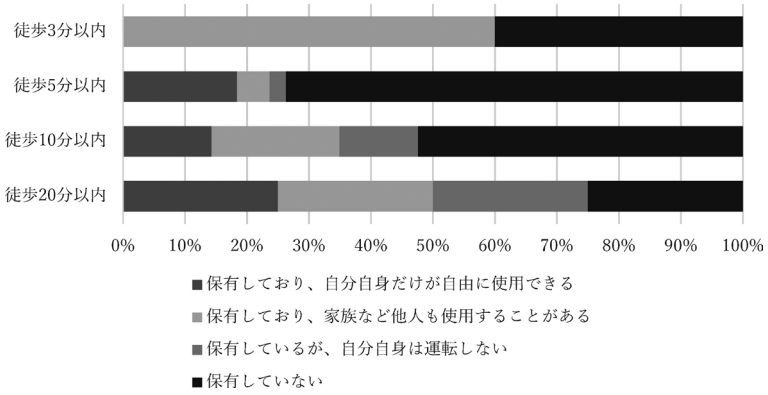

図 2-4　自宅から駅までの距離と自動車の保有率の関係性

図 2-4 より，自宅から駅までの距離が遠ければ遠いほど，自動車の保有率が高いことが見て取れる。

しかし，自宅から駅までの距離が「徒歩 3 分以内」と答えた人は，自動車を保有している割合が大きいことに注意が必要である。必ずしも，自宅から駅までの距離が遠い人ほど自動車の保有率が高くなるとはいえない。また，サンプル数が少ないので誤差が大きく出やすいことにも注意が必要である。

仮説 2-5　同居人数が多い家庭ほど，自動車保有率が高い

表 2-5　同居人数と自家用車保有有無のクロス表

	保有しており，自分自身だけが自由に使用できる	保有しており，家族など他人も使用することがある	保有しているが，自分自身は運転しない	保有していない	合計
1 人	8 (0.156)	0 (0.000)	0 (0.000)	43 (0.843)	51 (1.000)
2 人	7 (0.225)	9 (0.290)	2 (0.064)	13 (0.419)	31 (1.000)
3 人	1 (0.055)	7 (0.388)	4 (0.222)	6 (0.333)	18 (1.000)
4 人	1 (0.200)	0 (0.000)	2 (0.400)	2 (0.400)	5 (1.000)
5 人	0 (0.000)	3 (0.600)	2 (0.400)	0 (0.000)	5 (1.000)
合計	17	19	10	64	110

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 2-5 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「同居人数」と「自家用車保有有無」には，1% 水準で統計的に有意な関連がみられた（$\chi^2(12)=56.60, p<0.01$）。

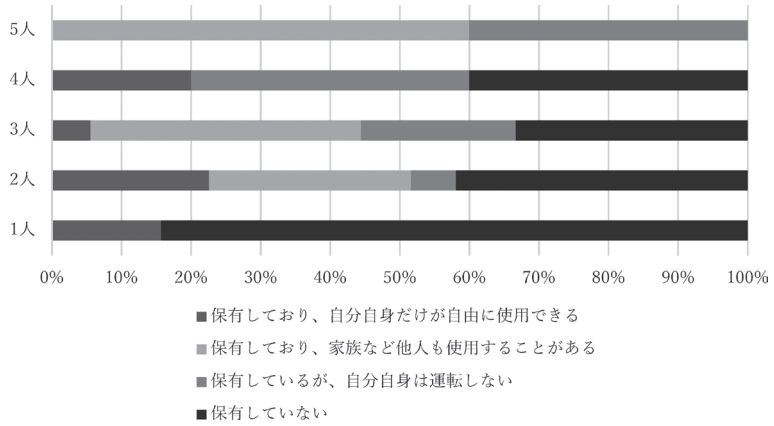

図 2-5　同居人数と自家用車保有有無の関係

図 2-5 より，同居人数が多い人の方が自動車の保有率が高かった。つまり，自動車保有率は同居人数より差があることが読み取れる。しかし同居人数が多い人の回答数が 59 人と少なく，一人暮らしの人の回答数が 51 人と多いことに注意が必要である。

仮説 2-6　バスを利用している人ほど，車保有率が低い

表 2-6　バスの利用頻度と自家用車の所有率のクロス表

	保有しており，自分自身だけが自由に使用できる	保有しており，家族など他人も使用することがある	保有しているが，自分自身は運転しない	保有していない	合計
週 4～5 日程度	0	0	0	3	3
週 2～3 日程度	0	1	2	6	9
週 1 日程度	1	1	2	3	7
月 2～3 日程度	2	1	0	12	15
月 1 日程度	3	2	1	12	18
年数回程度	8	8	3	21	40
全く利用しない	3	6	2	7	18
合計	17	19	10	64	110

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 2-6 を検証するため，カイ二乗検定を行ったところ，「バスの利用頻度」と「自動車の保有率」は，統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(18)=18.283, p=.473$）。

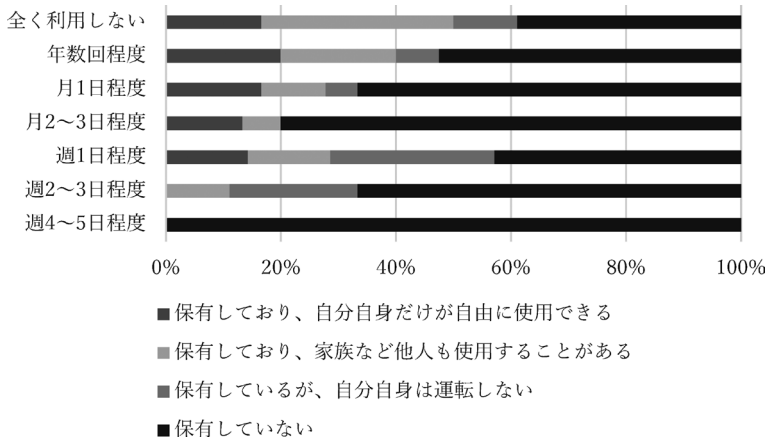

図 2-6　バスの利用頻度と自動車の保有率の関係性

図 2-6 より，バスの利用頻度が高ければ高いほど，自動車を保有していない人が多い傾向が見て取れる。しかし，自動車を「保有していない」と答えた人が最も多いのはバスを「全く利用しない」人々で，次に多いのがバスを「週 1 日程度」利用する人々であったことに注意が必要である。必ずしも，バスの利用震度が高ければ高いほど自動車を保有していない人が多いとはいえない。

仮説 2-7　電車の利用頻度が高い（駅を利用している）人ほど自転車の保有率が高い

表 2-7　電車の利用頻度と自転車の保有状況のクロス表

	保有している	保有していない	合計
週 6～7 日程度	5	18	23
	(0.217)	(0.783)	100
週 4～5 日程度	13	15	28
	(0.464)	(0.536)	100
週 2～3 日程度	7	8	15
	(0.467)	(0.533)	100
週 1 日程度	9	4	13
	(0.692)	(0.308)	100
月 2～3 日程度	9	6	15
	(0.600)	(0.400)	100
月 1 日程度	3	4	7
	(0.429)	(0.571)	100
年数回程度	3	3	6
	(0.500)	(0.500)	100
全く利用しない	0	3	3
	(0.000)	(1.000)	100
合計	49	61	110

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 2-7 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「電車の利用頻度」と「自転車の保有状況」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(7)=12.058, p=.099$ ns）。

仮説 2-8　女性と比較して男性の方が自転車の保有率が高い

表 2-8　性別と自転車保有有無のクロス表

	男性	女性	無回答	合計
保有している	17	33	1	51
	(0.333)	(0.647)	(0.020)	(1.000)
保有していない	20	40	1	61
	(0.328)	(0.656)	(0.016)	(1.000)
合計	37	73	2	112

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 2-8 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「性別」と「自転車の保有状況」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(2)=0.022, p=.989$ ns）。

仮説 2-9　駅を利用している人ほど自転車の保有率が高い

表 2-9　電車の利用頻度と自転車の有無のクロス集計表

	週 6～7 日程度	週 4～5 日程度	週 2～3 日程度	週 1 日 程度	月 2～3 日程度	月 1 日 程度	年数回 程度	全く利用 しない	合計
有	5	13	7	9	9	3	3	0	49
	(0.102)	(0.265)	(0.143)	(0.184)	(0.184)	(0.061)	(0.061)	(0.000)	(1.000)
無	18	15	8	4	6	4	3	3	61
	(0.295)	(0.246)	(0.131)	(0.066)	(0.098)	(0.066)	(0.049)	(0.049)	(1.000)
合計	23	28	15	13	15	7	6	3	110

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 2-9 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「電車の利用頻度」と「自転車の有無」には 10% 水準で統計的に有意な関連がみられた（$\chi^2(7) = 12.058, p = .099$）。

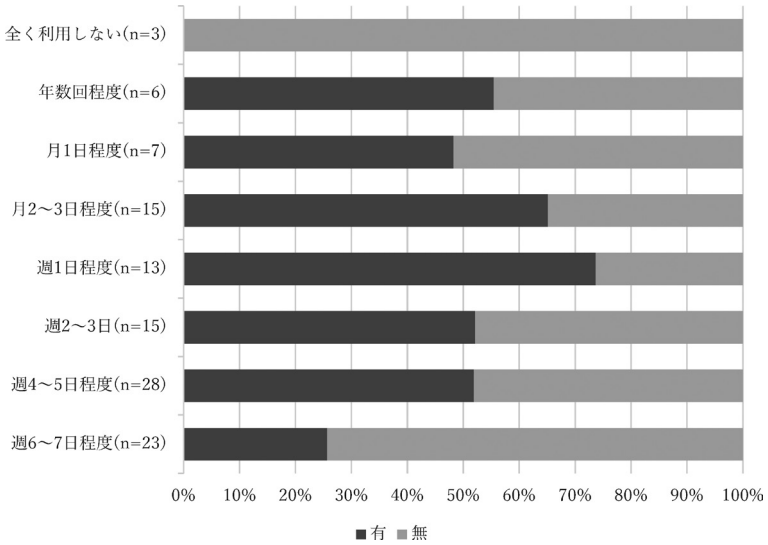

図 2-9-1　電車の利用頻度と自転車の有無の関係

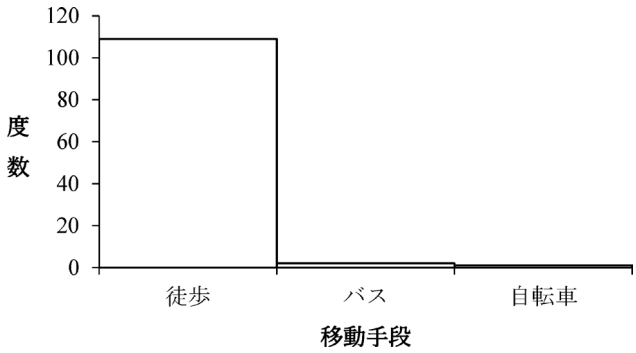

図 2-9-2　駅までの移動手段

図 2-9-2 は，国分寺駅までの移動手段として最も利用頻度が高いものをまとめた図である。

図 2-9-1 より，最も電車を利用している「週 6～7 日程度利用する人」の自転車保有の割合が 2 番目に少ない。また，電車を全く利用しない人は自転車を保有していないことがわかる。ただし，電車を全く利用しないと答えた人の数は少ない（n＝3）。有意な関連はみられたものの，仮説が支持されたとは断定しにくい。図 13-2 より，駅までの移動手段は徒歩の人が多いため，駅の利用と自転車の保有についての関連性を読み取ることはできないと考える。

仮説 2-10　男性ほど自転車の保有率が高い

表 2-10　性別と自転車の保有のクロス集計表

	男性	女性	その他	合計
有	17 (0.333)	33 (0.647)	1 (0.020)	51 (1.000)
無	20 (0.328)	40 (0.656)	1 (0.016)	61 (1.000)
合計	37	73	2	112

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 2-10 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「性別」と「自転車の保有」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(2)=0.022, p=.989$）。

仮説 2-11　年齢が高い人ほど，自動車の保有率が高い

表 2-11　年齢と自動車の保有率のクロス表

	10 代	20 代	30 代	40 代	50 代	60 代	70 代	80 代	合計
保有しており自分だけが自由に使用できる	0 (0.000)	2 (0.118)	0 (0.000)	1 (0.059)	7 (0.412)	1 (0.059)	4 (0.235)	2 (0.118)	17 (1.000)
保有しており家族など他人も使用している	0 (0.000)	0 (0.000)	0 (0.000)	3 (0.158)	6 (0.316)	5 (0.263)	4 (0.211)	1 (0.053)	19 (1.000)
保有しているが自分自身は運転しない	0 (0.000)	1 (0.100)	0 (0.000)	1 (0.100)	4 (0.400)	2 (0.200)	2 (0.200)	0 (0.000)	10 (1.000)
保有していない	1 (0.016)	12 (0.188)	9 (0.141)	8 (0.125)	11 (0.172)	6 (0.094)	9 (0.141)	8 (0.125)	64 (1.000)
合計	1	15	9	13	28	14	19	11	110

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 2-11 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「年齢」と「自動車保有有無」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(21)=23.65, p=.310$）。

仮説 3-1　自動車の運転をする人は，駅前の道路への安全面での満足度が低い

表 3-1　自動車の利用頻度と駅前の道路への安全面の満足度のクロス表

	とても満足している	やや満足している	どちらでもない	やや不満	とても不満	合計
週 6～7 日程度	0 (0.000)	0 (0.000)	0 (0.000)	1 (0.333)	2 (0.667)	3 (1.000)
週 4～5 日程度	0 (0.000)	1 (0.200)	1 (0.200)	2 (0.400)	1 (0.200)	5 (1.000)
週 2～3 日程度	0 (0.000)	1 (0.091)	2 (0.182)	6 (0.545)	2 (0.182)	11 (1.000)
週 1 日程度	1 (0.071)	1 (0.071)	1 (0.071)	8 (0.571)	3 (0.214)	14 (1.000)
月 2～3 日程度	0 (0.000)	0 (0.000)	3 (0.500)	3 (0.500)	0 (0.000)	6 (1.000)
月 1 日程度	0 (0.000)	1 (0.125)	2 (0.250)	5 (0.625)	0 (0.000)	8 (1.000)
年数回程度	4 (0.222)	5 (0.278)	2 (0.111)	7 (0.389)	0 (0.000)	18 (1.000)
全く利用しない	4 (0.089)	10 (0.222)	10 (0.222)	15 (0.333)	6 (0.133)	45 (1.000)
合計	9	19	21	47	14	110

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 3-1 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「自動車の利用頻度」と「駅前の道路への安全面の満足度」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(28) = 32.568$, $p = .252$）。

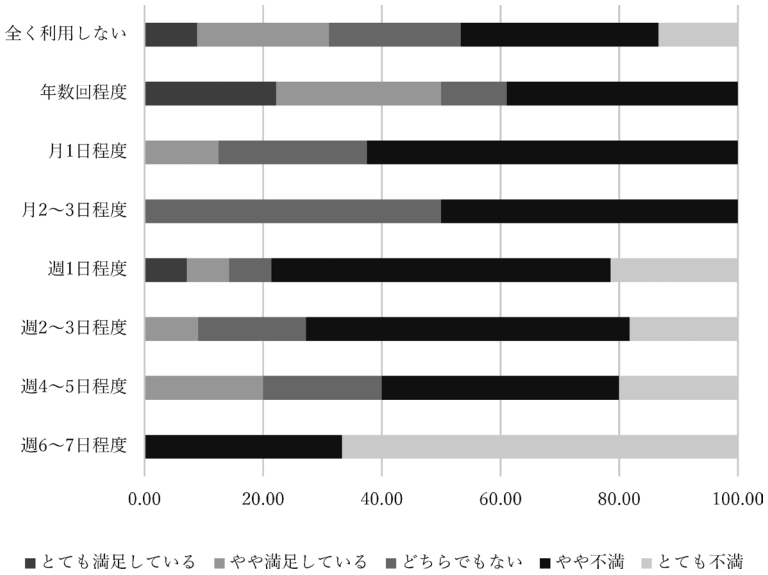

図 3-1　自動車の利用頻度と駅前の道路への安全面の満足度の関係性

仮説 3-2　日常的に自転車を利用する人ほど，道路に関しての満足度が低い

表 3-2　自転車の利用頻度と道路環境の満足度のクロス表

	とても満足している	やや満足している	どちらともいえない	やや不満	とても不満	合計
週 6～7 日程度	0	0	0	1	1	2
	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(0.500)	(0.500)	(1.000)
週 4～5 日程度	0	1	2	3	2	8
	(0.000)	(0.125)	(0.250)	(0.375)	(0.250)	(1.000)
週 2～3 日程度	1	1	1	6	0	9
	(0.111)	(0.111)	(0.111)	(0.667)	(0.000)	(1.000)
週 1 日程度	1	0	0	2	1	4
	(0.250)	(0.000)	(0.000)	(0.500)	(0.250)	(1.000)
月 2～3 日程度	0	1	1	1	2	5
	(0.000)	(0.200)	(0.200)	(0.200)	(0.400)	(1.000)
月 1 日程度	0	0	2	1	0	3
	(0.000)	(0.000)	(0.667)	(0.333)	(0.000)	(1.000)
年数回程度	1	2	1	5	0	9
	(0.111)	(0.222)	(0.111)	(0.556)	(0.000)	(1.000)
全く利用しない	6	14	14	26	8	68
	(0.088)	(0.206)	(0.206)	(0.382)	(0.118)	(1.000)
合計	9	19	21	45	14	108

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 3-2 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「自転車の利用頻度」と「道路環境の満足度」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(28)=22.613$, $p=.752$ ns）。

仮説 3-3　駅の近くに住んでいる人ほど，道路環境満足度が低い

表 3-3　駅までの距離と道路環境満足度のクロス表

	徒歩 3 分以内	徒歩 5 分以内	徒歩 10 分以内	徒歩 20 分以内	合計
とても満足	0	4	5	0	9
	(0.000)	(0.444)	(0.556)	(0.000)	(1.000)
やや満足	1	7	11	0	19
	(0.053)	(0.368)	(0.579)	(0.000)	(1.000)
どちらともいえない	1	9	8	3	21
	(0.048)	(0.429)	(0.381)	(0.143)	(1.000)
やや不満	0	13	32	3	48
	(0.000)	(0.271)	(0.667)	(0.063)	(1.000)
とても不満	3	5	6	0	14
	(0.214)	(0.357)	(0.429)	(0.000)	(1.000)
合計	5	38	62	6	111

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 3-3 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「駅までの距離」と「道路環境満足度」には 5% 水準で統計的に有意な関連がみられた（$\chi^2(12)=21{,}02,\ p=.050$）。

仮説 3-4　駅の近くに住んでいる人ほど，歩道の広さや混雑に対して不満を感じている

表 3-4　駅までの距離と歩道の狭さへの不満のクロス集計表

	徒歩 3 分以内	徒歩 5 分以内	徒歩 10 分以内	徒歩 20 分以内	合計
未選択	2	22	40	4	68
	(0.029)	(0.324)	(0.588)	(0.059)	(1.000)
不満と回答	1	12	20	1	34
	(0.029)	(0.353)	(0.588)	(0.029)	(1.000)
合計	3	34	60	5	102

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 3-4 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「駅までの距離」と「歩道の狭さ」に対する不満の間には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(3)=0459,\ p=.928$）。

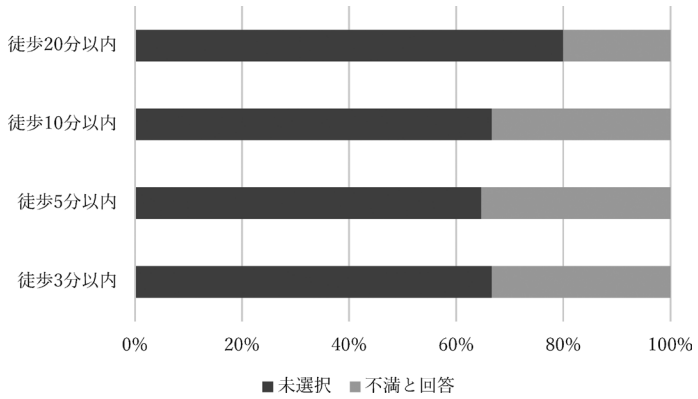

図 3-4　駅までの距離と歩道の狭さへの不満の関係

図 3-4 より，駅までの距離に関わらず，歩道の狭さに対して不満を持つ人がいることが見て取れる。

仮説 3-5　高齢者ほど道路への満足度が高い

表 3-5　年齢と国分寺市の道路環境満足度のクロス表

	とても満足している	やや満足している	どちらともいえない	やや不満	とても不満	合計
10 代	0	1	0	0	0	1
	(0.000)	(1.000)	(0.000)	(0.000)	(0.000)	(1.000)
20 代	3	4	2	6	0	15
	(0.200)	(0.267)	(0.133)	(0.400)	(0.000)	(1.000)
30 代	2	1	3	2	1	9
	(0.222)	(0.111)	(0.333)	(0.222)	(0.111)	(1.000)
40 代	1	3	1	6	2	13
	(0.077)	(0.231)	(0.077)	(0.462)	(0.154)	(1.000)
50 代	2	4	5	13	3	27
	(0.074)	(0.148)	(0.185)	(0.481)	(0.111)	(1.000)
60 代	0	1	5	4	4	14
	(0.000)	(0.071)	(0.357)	(0.286)	(0.286)	(1.000)
70 代	1	1	3	12	3	20
	(0.050)	(0.050)	(0.150)	(0.600)	(0.150)	(1.000)
80 代以上	0	4	2	5	1	12
	(0.000)	(0.333)	(0.167)	(0.417)	(0.083)	(1.000)
合計	9	19	21	48	14	111

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 3-5 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「年齢」と「道路環境満足度」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(28) = 30.40, p = .344$ ns）。

仮説 4-1　男性の方が女性に比べて，運転免許の取得率が高い

表 4-1　性別と運転免許

	男性	女性	無回答	合計
保有している	26 (0.377)	41 (0.594)	2 (0.029)	69 (1.000)
保有しているが今後返納することを考えている	3 (0.429)	4 (0.571)	0 (0.000)	7 (1.000)
保有していたがすでに返納した	6 (0.400)	9 (0.600)	0 (0.000)	15 (1.000)
保有したことはない	2 (0.095)	19 (0.905)	0 (0.000)	21 (1.000)
合計	37	73	2	112

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 4-1 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「性別」と「運転免許有無」には統計的に有意な関連性があるとはいえなかった（$\chi^2(6)=8.18, p=.225$）。

仮説 4-2　若者ほど，免許保有率が低い

表 4-2　年齢と免許証の有無のクロス表

	保有している	保有しているが，今後返納することを考えている	保有していたが，すでに返納した	保有したことはない	合計
10 代	0 (0.000)	0 (0.000)	0 (0.000)	1 (1.000)	1 (1.000)
20 代	14 (0.933)	0 (0.000)	0 (0.000)	1 (0.067)	15 (1.000)
30 代	6 (0.667)	0 (0.000)	0 (0.000)	3 (0.333)	9 (1.000)
40 代	10 (0.769)	0 (0.000)	0 (0.000)	3 (0.231)	13 (1.000)
50 代	23 (0.821)	1 (0.036)	0 (0.000)	4 (0.143)	28 (1.000)
60 代	11 (0.786)	2 (0.143)	1 (0.071)	0 (0.000)	14 (1.000)
70 代	3 (0.150)	4 (0.200)	10 (0.500)	3 (0.150)	20 (1.000)
80 代以上	2 (0.167)	0 (0.000)	4 (0.333)	6 (0.500)	12 (1.000)
合計	69	7	15	21	112

注）カッコ内は行の相対度数

仮説 4-2 を検討するため，カイ二乗検定を行ったところ，「年齢」と「免許保有率」には 5% 水準で統計的に有意な関連がみられた（$\chi^2(21)=76.08, p<.001$）。

表から具体的にその保有人数をみると，20 代までの若者は 14 人，50 代以上では 46 人だった。つまり，年齢が高い方が免許保有率は高く，年齢が低い方が保有率は低いことが読み取れる。

4-4　仮説の考察

仮説を検証して得られた結果をもとに，考察を行った。今回は，特に注目して検討する点として設定した 4 つのカテゴリーごとにそれぞれ考察し，以下にまとめた。

①利用する交通手段

利用する交通手段に関する仮説を検証した結果，仮説 1-2「一戸建てに住んでいる人ほど，自動車の使用頻度が高い」のみが支持された。

一戸建てに住む人は，家族世帯である可能性が高く，特に子育て世帯は，保育園や学校，買い物などの移動が日常的に発生するため，自動車の必要性が高いことからこのような結果になったと考える。加えて，集合住宅と比べて一戸建ては駐車スペースが確保しやすいため，いつでも利用できる自家用車を保有している世帯が多いと考えられる。

一方で，他の仮説は支持されなかったことから，高齢者や若者といった年齢による違いは交通手段の利用に影響しているとはいえない結果となった。これは，例えば，道幅の狭さや，坂道の多さなどといった地域の特徴や，足腰の状態といった個人の体の事情など，年齢だけでは判断できない要素が交通手段の選択に関係していると考えられる。つまり，「年齢が若いから自転車を利用する」「高齢だからバスを利用する」といった単純な傾向は見られず，それぞれの人が自分の生活スタイルや体力，地域の環境などに合わせて交通手段を選んでいる可能性が高い。

②車（自転車を含む）の保有状況

車の保有状況に関する仮説の検証を行った結果，仮説 2-4「自宅が駅から遠い人ほど自動車の保有率が高い」と，仮説 2-5「同居人数が多い家庭ほど自動車保有率が高い」の 2 点が支持された。

まず，仮説 2-4 に関して，自宅が駅から遠い人ほど，バスや電車などの公共交通の利用が不便になるため，移動手段として車の必要性が高まると考えられる。また，仮説 2-5 に関して，同居人数が多いと買い物や送迎などの移動の機会も増えるため，自動車の需要が自然と高くなることから，このような結果になったと考える。

さらに，国分寺市南町 2 丁目は，駅前にマンションやアパートといった集合住宅が多く，駅から離れた地域には一戸建てが並ぶ住宅街が広がっているといった特徴がある。こうした住んでいる場所や居住形態の違いも，車の保有に影響している可能性がある。また，集合住宅が多く並ぶ地域は道幅が狭く，駐車スペースの確保も難しい場合があるため，車を持ちたくても持てないという制約があると考えられる。このように，車の保有には生活スタイルだけでなく，住んでいる場所や居住形態など，いくつもの要因が複雑に関係していることがうかがえる。

③道路環境の満足度

道路環境の満足度に関する仮説の検証を行った結果，仮説 3-3「駅の近くに住んでいる人ほど，道路環境満足度が低い」のみが支持された。

国分寺駅周辺の道路には，道幅の狭さや交通量の多さなどの課題があり，実際に駅を日常的に利用する立場としても，整備はされているものの駅前の交通量の多さに対して道幅が十分とは言えず，混雑や危険を感じる場面が多い。こうした環境の中で生活している人ほど不

満を抱きやすく，仮説が支持されたのは自然な結果と言える。

一方で，仮説 3-4「駅の近くに住んでいる人ほど，歩道の広さや混雑に対して不満を感じている」は支持されなかった。この結果から，歩道の広さや混雑に関する不満は駅周辺だけの問題ではなく，より広い地域で共通して感じられている可能性があると考えられる。また，自動車や自転車の利用者，高齢者など属性によって満足度に違いが出るという仮説はいずれも支持されなかったことから，道路環境に対する評価は年齢や移動手段の違いではなく，その人の日々の生活導線や，実際に経験した具体的な状況によって決まる部分が大きいと考えられる。

④運転免許（普通自動車第一種運転免許）の保有状況

運転免許（普通自動車第一種運転免許）の保有状況に関する仮説の検証を行った結果，性別による違いは見られなかったが，仮説 4-2「若者ほど，免許保有率が低い」が支持されたことから，年齢によって保有率に差があることが明らかになった。特に若年層の免許保有率が低かった点については，全国的にも見られる傾向と言える。これは，若者は免許を取得しても車を使う機会が少ないほか，取得や維持にかかる費用への負担感，運転することによって発生するリスクへの慎重さが背景にあると考えられる。さらに，国分寺市は「道幅が狭い」「車と歩行者の距離が近い」といった道路環境の課題があるため，「自分が運転するのは怖い」「練習する場所がない」といった不安から免許取得を避ける傾向もあると考える。こうした点から，若年層の免許取得率の低さは，地域の交通環境も影響しているのではないだろうか。

5. 自由記入の内容と対策の考察

5-1　分析・考察

本調査から得た自由記入欄の意見を，「①道路環境」「②歩行者」「③公共交通機関」「④自転車」の 4 つの項目に分類し，それぞれ分析・考察を行った。

①道路環境

道路の狭さや整備の遅れ，急斜面の多さなどに不満を抱えている人が多く，歩行者や自転車に配慮した道路整備や，坂道の安全性を求める声が挙がっている。特に 40 代～50 代は子育て世代が多いためか通学路や交通安全に関する意見が目立つ。高齢者（60 代～70 代）は，道路整備の遅れを指摘する声が多く，長年変わらない現状に不満を感じている。また，高齢者視点での坂道の危険性を訴えている。

②歩行者

性別年齢問わず歩行者のマナーや歩道利用の際のトラブル（歩行者と自転車の接触）に関する意見が多い。しかし，50 代～80 代は特に学生や若者のマナー低下を指摘する意見が多く，若年層への教育や意識改善を求めている。

③公共交通機関

中央線の混雑・遅延，駅の利便性，輸送力の低さに不満を抱える人が多い。20 代～40 代の学生や会社員は日常的な通勤・通学時での問題解消を強く求めており，移動の効率化，トラブル時の対応を指摘している。60 代以上の高齢者は，生活者としての目線で近距離移動の不便さや混雑緩和を求める声が多い。

④自転車

性別年齢問わず，歩行者目線から自転車の危険性や自転車利用者のマナーに関する指摘が多い。自転車と歩行者，どちらの安全も確保できるような具体策を求めている。

5–2　対策

これらの分析結果を踏まえ，本報告では実際に調査を実施し，調査結果に基づいて住民の声を整理・分析した立場から，国分寺市の交通環境改善の可能性を示す。以下に，4 つの項目ごとの具体的な対策案をまとめた。

①道路環境

歩道幅員の拡大や自転車専用道路の設置を行うことによって，歩行者と自転車，自動車と自転車の接触事故を防止する。また，急斜面における安全対策として，自転車利用者に向けた坂道注意の路面標示や標識，安全ミラーの設置などインフラを充実させることが望まれる。

②歩行者

通学路の混雑緩和や安全確保を求める声が多く，現時点では大学側がその対策として警備員の配置を行っているが，地域住民にとっては不十分であることが読み取れる。そのため，大学の講義内で通学路の利用について指導をいれたり，地域のコミュニティで交通安全教室を開いたり，地域全体で交通安全への意識を向上させるために，取り組むべき重要な課題である。

③公共交通機関

特にぶんバスの混雑に関して不満の声が多いため，ぶんバスの大型車両化が求められる。また，電車遅延時は駅構内が混雑するため，臨時バスの運行や移動手段の多様化の検討が望まれる。

④自転車

自転車利用者の危険走行や信号無視などの違反行為に対しては取り締まりを強化することで，歩行者と自転車の接触事故を防ぐことに繋げる。また，特に道路幅員が狭い危険なエリアでは，速度制限ゾーンを設けることが求められる。これにより，歩行者と自転車の双方が安心して通行できる環境の実現が期待できる。

6. おわりに

今年度は9人という比較的少ない人数での実習となった。そのため，調査計画の段階から，この人数で可能な調査範囲を定め，実行した。例年，調査範囲を決めポスティングでアンケート用紙を配布するという方法で行っていたため，今年度もそのような調査方法で実施した。アンケート用紙を配布した日は，真夏の炎天下だったため，体調不良になる可能性があったが，無事に配布を終えることができた。しかし，適度な休憩を取ったり，何日かに分けて短時間で実施したりなどの対策が必要だと考えた。

また，同じ作業を大勢で分担すると，まとめる際に形式がバラバラになってしまい，形式を合わせる作業が増えるということが発生した。特に，グラフや表の形式が異なると，元のファイルから編集，または再度作成し直す必要があった。分担する箇所を工夫したり，事前にどのような形式にするかをしっかりと全員で確認したりすることが大切だと感じた。認識，形式を一致させるためにも，もう少し話し合いや確認をする機会を設けるべきだったと考えた。

7. 付録

7-1　本調査質問票原本

交通環境に関する調査（2024 年）

この用紙には A3 判両面 1 枚に 22 問の質問があります。最後の問題以外は、全て番号を選んで〇をつけていただく選択方式でお答えいただきます。また、お答えによってはカッコの中に言葉を書き込んでいただくこともあります。

質問の内容などにわからないところがある場合には、090-6488-8583 にお電話か、yamada@tku.ac.jp にメールでお問い合わせください。よろしくお願いいたします。

東京経済大学コミュニケーション学部　社会調査グループ
責任者（担当教授）山田晴通

1 あなた自身のことについて

Q0.あなたは次のうち、いずれに当てはまりますか。
①家族の中で次の誕生日が最初に来る 18 歳以上の方
②それ以外の 18 歳以上の方　③18 歳未満の方

Q1.あなたの性別を教えてください。
①男性　②女性　③無回答

Q2.あなたの年代を教えてください。
①10 代　②20 代　③30 代　④40 代　⑤50 代　⑥60 代　⑦70 代　⑧80 歳以上
⑨無回答

Q3.あなたのご職業はなんですか。
①会社員　②公務員　③自営業　④専門職　⑤アルバイト・パート
⑥専業主婦・主夫　⑦学生　⑧無職（定年退職者など含む）　⑨その他（　　）

Q4.あなたのお住まいはなんですか。
①集合住宅（マンション・アパートなど）　②一戸建て　③その他

Q5.ご自身を含めた同居人数を教えてください。
①1 人　②2 人　③3 人　④4 人　⑤5 人以上

Q6.あなたの世帯構成について教えてください。
①単独世帯　②夫婦のみの世帯　③夫婦と未婚の子のみの世帯
④ひとり親と未婚の子のみの世帯　⑤三世代世帯　⑥65 歳以上の者のみの高齢者世帯
⑦その他の世帯（　　）

Q7.あなたは、南町 2 丁目に住んでから何年ですか。年数にかかわらず、生まれた時から南町 2 丁目に住んでいる場合は、「5．生まれた時から」をお答えください。
①5 年経過していない　②5～14 年前　③15～24 年前　④25 年以上前　⑤生まれた時から
⑥わからない・覚えていない　⑦無回答

Q8.あなたは 1 週間のうちに外出する日がどのくらいありますか。
①週 1 日程度　②週 2～3 日程度　③週 4～5 日程度　④週 6～7 日程度　⑤全く外出しない
⑥無回答

2 交通について

Q9.ご自宅から国分寺駅までの距離を教えてください。
①徒歩 3 分以内　②徒歩 5 分以内　③徒歩 10 分以内　④徒歩 20 分以内
⑤徒歩 20 分より長い　⑥無回答

Q10.国分寺駅までの移動手段はなんですか。一番利用頻度が高いものを選んでください。
①徒歩　②バス　③自動車　④自転車　⑤自動二輪車　⑥タクシー　⑦その他
⑧無回答

Q11.あなたの運転免許（普通自動車第一種運転免許）の保有状況と、今後の返納意向についてお聞かせください。
①保有している　②保有しているが、今後返納することを考えている
③保有していたが、すでに返納した　④保有したことはない　⑤無回答

Q12.あなたのお宅の自家用車（自動車）の保有状況をお答えください。
①保有しており、自分自身だけが自由に使用できる
②保有しており、家族など他人も使用することがある
③保有しているが、自分自身は運転しない　④保有していない

Q13. 自動車（自家用車やレンタカー）の利用頻度をお答えください。
①週 6～7 日程度　②週 4～5 日程度　③週 2～3 日程度　④週 1 日程度　⑤月 2～3 日程度
⑥月 1 日程度　⑦年数回程度　⑧全く利用しない

Q14.あなたのお宅の自動二輪車の保有状況をお答えください。
①保有している　②保有していない

Q15.あなたの自動二輪車の利用頻度をお答えください。
①週 6～7 日程度　②週 4～5 日程度　③週 2～3 日程度　④週 1 日程度　⑤月 2～ 3 日程度
⑥月 1 日程度　⑦年数回程度　⑧全く利用しない

Q16. あなたのお宅の自転車の保有状況をお答えください。
①保有している　②保有していない

Q17.あなたの自転車の利用頻度をお答えください。
①週 6～7 日程度　②週 4～5 日程度　③週 2～3 日程度　④週 1 日程度　⑤月 2～3 日程度
⑥月 1 日程度　⑦年数回程度　⑧全く利用しない

Q18.あなたの電車の利用頻度をお答えください。
①週 6～7 日程度　②週 4～5 日程度　③週 2～3 日程度　④週 1 日程度　⑤月 2～3 日程度
⑥月 1 日程度　⑦年数回程度　⑧全く利用しない

Q19.あなたのバスの利用頻度をお答えください。
①週 6～7 日程度　②週 4～5 日程度　③週 2～3 日程度　④週 1 日程度　⑤月 2～3 日程度
⑥月 1 日程度　⑦年数回程度　⑧全く利用しない

Q20.あなたのタクシーの利用頻度をお答えください。
①週 6～7 日程度　②週 4～5 日程度　③週 2～3 日程度　④週 1 日程度　⑤月 2～3 日程度
⑥月 1 日程度　⑦年数回程度　⑧全く利用しない

Q21.国分寺市の道路環境について、どれくらい満足していますか。
以下の項目からお答えください。
①とても満足している　②やや満足している　③どちらともいえない　④やや不満
⑤とても不満

Q22.　Q21 でやや不満、とても不満と答えた人に質問します。
当てはまる項目からお答えください。（２つまで回答可）
①道路の幅が狭い　②交通渋滞が多い　③信号が多い　④信号が少ない
⑤凹凸・段差がある　⑥夜間、道路が暗い　⑦傾斜がきつい　⑧整備が遅れている
⑨歩道が狭い　⑩その他（　　）

3 その他

Q23.自由記入
国分寺市の交通に関して普段お考えになっていることがあれば、自由にご意見をお書きください。

アンケートへのご協力ありがとうございました。

7-2　単純集計結果

Q0.　回答者分類

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	家族の中で次の誕生日が最初に来る 18 歳以上の方	38	33.6
2	それ以外の 18 歳以上の方	71	62.8
3	18 歳未満の方	0	0.0
4	無回答，非該当	4	3.5
合計		113	100.0

複数世帯を考慮し，回答者をニアレストバースデー方式で指定した。

Q1.　性別 V

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	男性	37	32.7
2	女性	73	64.6
3	無回答	3	2.7
合計		113	100.0

令和 5 年度の住民基本台帳の情報から作成した，年齢別及び男女別人口のデータによると，国分寺市の人口は，男性 6 万 3,157 人，女性 6 万 5,605 人で男女の総数間に差が見られなかった。対して，今回の調査では女性が 6 割を超える結果となった。

Q2.　年代

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	10 代	1	0.9
2	20 代	15	13.3
3	30 代	9	8.0
4	40 代	13	11.5
5	50 代	28	24.8
6	60 代	14	12.4
7	70 代	20	17.7
8	80 歳以上	12	10.6
9	無回答，非該当	1	0.9
合計		113	100.0

令和 5 年度の住民基本台帳の情報から作成した，年齢別及び男女別人口のデータによると，国分寺市の人口は，50 代が一番多く，続いて 40 代，30 代となっていた。今回の調査では 50 代以上の回答者が多かったと考えられる。

Q3. 職業

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	会社員	39	34.5
2	公務員	3	2.7
3	自営業	11	9.7
4	専門職	5	4.4
5	アルバイト・パート	9	8.0
6	専業主婦・主夫	20	17.7
7	学生	5	4.4
8	無職（定年退職者など含む）	16	14.2
9	その他	4	3.5
10	無回答，非該当	1	0.9
合計		113	100.0

一番該当者が多かったのは，会社員であった。

Q4. 居住形態

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	集合住宅（マンション・アパートなど）	54	47.8
2	一戸建て	57	50.4
3	その他	1	0.9
4	無回答，非該当	1	0.9
合計		113	100.0

2020 年度　国勢調査東京都区市町村町丁別報告　第 6 表 住居の種類によると，南町 2 丁目における一戸建ての数は全体の 3 割に留まっていたが，今回の調査では半数を超える該当者が回答した。

Q5. 同居人数

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	1 人	51	45.1
2	2 人	33	29.2
3	3 人	18	15.9
4	4 人	5	4.4
5	5 人以上	5	4.4
6	無回答，非該当	1	0.9
合計		113	100.0

2020 年度　国勢調査東京都区市町村町丁別報告　第 6 表によると，1 世帯当たりの人員は，平均 1.45 人であった。この数値を踏まえると，今回の調査では 1 世帯当たりの人員が 2 人以上の世帯数の回答者も多い傾向が見られた。

Q6. 世帯構成

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	単独世帯	50	44.2
2	夫婦のみの世帯	28	24.8
3	夫婦と未婚の子のみの世帯	18	15.9
4	ひとり親と未婚の子のみの世帯	5	4.4
5	三世代世帯	3	2.7
6	65 歳以上の者のみの高齢者世帯	5	4.4
7	その他の世帯	3	2.7
8	無回答，非該当	1	0.9
合計		113	100.0

【Q5. 同居人数】に準ずる結果となった。

Q7. 居住年数

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	5 年経過していない	31	27.4
2	5～14 年前	23	20.4
3	15～24 年前	11	9.7
4	25 年以上前	38	33.6
5	生まれた時から	8	7.1
6	わからない・覚えていない	1	0.9
7	無回答	1	0.9
合計		113	100.0

令和 3 年度　国分寺市市民アンケート調査報告書によると，居住年数は「20 年以上」の回答者が 4 割半ばを超えて最も高かった。「1 年未満」が 2.7% と最も少なかったが，今回の調査では「5 年経過していない」回答者が 3 割近くいた。

Q8. 外出頻度

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	週 1 日程度	5	4.4
2	週 2〜3 日程度	17	15.0
3	週 4〜5 日程度	30	26.5
4	週 6＝7 日程度	60	53.1
5	全く外出しない	0	0.0
6	無回答，非該当	1	0.9
合計		113	100.0

【Q2. 年代】【Q3. 職業】の結果より，生産年齢人口が最も多くなっていることから，通学や通勤が外出の主な要因だと推測できる。

Q9. 駅までの距離

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	徒歩 3 分以内	5	4.4
2	徒歩 5 分以内	38	33.6
3	徒歩 10 分以内	63	55.8
4	徒歩 20 分以内	6	5.3
5	徒歩 20 分より長い	0	0.0
6	無回答，非該当	1	0.9
合計		113	100.0

調査対象場所が駅周辺地域だったため，徒歩 10 分以内の回答者が多い結果となった。

Q10. 移動手段

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	徒歩	109	96.5
2	バス	2	1.8
3	自動車	0	0.0
4	自転車	1	0.9
5	自動二輪車	0	0.0
6	タクシー	0	0.0
7	その他	0	0.0
8	無回答，非該当	1	0.9
合計		113	100.0

【Q9. 駅までの距離】に準ずる結果となった。

Q11. 運転免許有無

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	保有している	69	61.1
2	保有しているが，今後返納することを考えている	7	6.2
3	保有していたが，すでに返納した	15	13.3
4	保有したことはない	21	18.6
5	無回答，非該当	1	0.9
合計		113	100.0

警察庁が公開する令和3年版運転免許統計によると，47都道府県中，東京都は免許取得率が最下位となっている。9割を超える都道府県もある中で統計に準ずる結果となっただろう。一方で，免許の自主返納率が高い都道府県では東京都が1位だ。今回の調査でもすでに返納した人，返納を考えている人が一定数いることが分かる。

Q12. 自家用車有無

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	保有しており，自分自身だけが自由に使用できる	17	15.0
2	保有しており，家族など他人も使用することがある	19	16.8
3	保有しているが，自分自身は運転しない	10	8.8
4	保有していない	64	56.6
5	無回答，非該当	3	2.7
合計		113	100.0

一般社団法人日本自動車工業会が公開する2023年度に実施した乗用車市場動向調査によると，全国の乗用車世帯保有率は77.6%であるが，今回の調査では保有していない人が過半数を超える結果となった。

Q13. 自動車利用頻度

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	週6〜7日程度	3	2.7
2	週4〜5日程度	5	4.4
3	週2〜3日程度	11	9.7
4	週1日程度	14	12.4
5	月2〜3日程度	7	6.2
6	月1日程度	8	7.1
7	年数回程度	18	15.9
8	全く利用しない	45	39.8
9	無回答，非該当	2	1.8
合計		113	100.0

【Q11. 運転免許有無】【Q12. 自家用車有無】に準ずる結果となった。通勤等の日常使いではあまり利用されていないことが推測できる。

Q14. 自動二輪車有無

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	保有している	7	6.2
2	保有していない	103	91.2
3	無回答，非該当	3	2.7
合計		113	100.0

9 割以上が保有していない結果となった。

Q15. 自動二輪車の利用頻度

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	週 6〜7 日程度	0	0.0
2	週 4〜5 日程度	0	0.0
3	週 2〜3 日程度	1	0.9
4	週 1 日程度	0	0.0
5	月 2〜3 日程度	0	0.0
6	月 1 日程度	2	1.8
7	年数回程度	1	0.9
8	全く利用しない	98	86.7
9	無回答，非該当	11	9.7
合計		113	100.0

【Q14. 自動二輪車有無】に準ずる結果となった。保有している人も通勤等の日常使いではあまり利用されていないことが推測できる。

Q16. 自転車有無

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	保有している	51	45.1
2	保有していない	61	54.0
3	無回答，非該当	1	0.9
合計		113	100.0

一般財団法人自転車産業振興協会が公開した 2021 年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書によると，全国の自転車保有率は保有世帯が 59.6%，非保有世帯が 40.4% である。今回の調査対象である南町 2 丁目は，非保有世帯の方が若干数多い結果となった。

Q17. 自転車の利用頻度

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	週 6〜7 日程度	2	1.8
2	週 4〜5 日程度	8	7.1
3	週 2〜3 日程度	9	8.0
4	週 1 日程度	4	3.5
5	月 2〜3 日程度	5	4.4
6	月 1 日程度	3	2.7
7	年数回程度	10	8.8
8	全く利用しない	68	60.2
9	無回答，非該当	4	3.5
合計		113	100.0

【Q16. 自転車有無】を踏まえて，保有世帯であっても利用していない人もいることが分かる。

Q18. 電車の利用頻度

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	週 6〜7 日程度	23	20.4
2	週 4〜5 日程度	28	24.8
3	週 2〜3 日程度	15	13.3
4	週 1 日程度	13	11.5
5	月 2〜3 日程度	15	13.3
6	月 1 日程度	7	6.2
7	年数回程度	6	5.3
8	全く利用しない	3	2.7
9	無回答，非該当	3	2.7
合計		113	100.0

調査対象場所が駅周辺地域だったため，電車を頻繁に利用している人が多く見られる結果となった。

Q19. バスの利用頻度

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	週 6〜7 日程度	0	0.0
2	週 4〜5 日程度	3	2.7
3	週 2〜3 日程度	10	8.8
4	週 1 日程度	7	6.2
5	月 2〜3 日程度	16	14.2
6	月 1 日程度	18	15.9
7	年数回程度	40	35.4
8	全く利用しない	18	15.9
9	無回答，非該当	1	0.9
合計		113	100.0

「年数回程度」の回答者が一番多いことから，通勤等の日常使いではあまり利用されていないことが推測できる。

Q20. タクシーの利用頻度

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	週 6〜7 日程度	0	0.0
2	週 4〜5 日程度	0	0.0
3	週 2〜3 日程度	4	3.5
4	週 1 日程度	1	0.9
5	月 2〜3 日程度	5	4.4
6	月 1 日程度	11	9.7
7	年数回程度	51	45.1
8	全く利用しない	40	35.4
9	無回答，非該当	1	0.9
合計		113	100.0

【Q19. バスの利用頻度】と同じように，「年数回程度」の回答者が一番多いことから，通勤等の日常使いではあまり利用されていないことが推測できる。

Q21. 道路環境満足度

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	とても満足している	9	8.0
2	やや満足している	19	16.8
3	どちらともいえない	21	18.6
4	やや不満	48	42.5
5	とても不満	14	12.4
6	無回答，非該当	2	1.8
合計		113	100.0

この調査から国分寺市の道路環境に不満を持っている人が過半数いることがわかった。

Q22. 道路環境が不満な理由

値	質問内容	度数	相対度数（%）
1	道路の幅が狭い	37	32.7
2	交通渋滞が多い	3	2.7
3	信号が多い	1	0.9
4	信号が少ない	0	0.0
5	凹凸・段差がある	4	3.5
6	夜間，道路が暗い	2	1.8
7	傾斜がきつい	16	14.2
8	整備が遅れている	9	8.0
9	歩道が狭い	34	30.1
10	その他	3	2.7
合計		113	100.0

2022 年度　国分寺市 都市交通マスタープランでは自動車・自転車・歩行者の通行幅（幹線道路），自動車・自転車・歩行者の通行幅（生活道路）の満足度が 5 点満点中それぞれ 1.96 と 1.95 という結果となっていた。今回の調査でも，道路と歩道の道幅が狭いという不満を持っている人が一定数いることがわかった。

引用元：

・（国分寺市役所）　令和 5 年度国分寺市統計　住民基本台帳の情報から作成した，年齢別及び男女別人口のデータ
https://www.city.kokubunji.tokyo.jp/download/1029462/1029932.html
・（国分寺市役所）　2022 年度　国分寺市 都市交通マスタープラン
https://www.city.kokubunji.tokyo.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/028/348/masterplan.pdf
・（東京都総務局統計部）　東京都の統計
https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/search/index.htm
・（国分寺市役所）　令和 3 年度 国分寺市市民アンケート調査報告書
https://www.city.kokubunji.tokyo.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/026/676/03_houkokusyo.pdf
・（一般社団法人日本自動車工業会）　2023 年度乗用車市場動向調査について
https://www.jama.or.jp/release/news_release/2024/2505/#:~:text=1)%20
・（警察庁）　令和 3 年版　運転免許統計
https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/r03/r03_main.pdf

7-3　自由記入まとめ

以下では，回答を，できるだけそのままの形で転記したが，明らかな漢字の間違いや句読点の位置など，一部修正した箇所がある。各項目の設定と分類は，調査員3名が行った。なお，同一の回答者による意見が複数の項目に含まれている場合がある。

◆道路環境について

・国分寺街道をはじめ，交通量の多さに比し，道幅が非常にせまく，不便に思う。急斜が多い。
・急斜が多い。
・当市は道路整備が最悪です。駅前だけが（北口）奇妙に無駄な広い空間を占め，南口は私鉄沿線の駅前のように夾雑なのも奇妙な風景です。土地私有権者のエゴと行政の無能がもたらした結果ですね。今となっては回復不能ですから，悪しき都市整備（行政の無能）の良き事例として，全国の都市の研究モデルとするのが社会貢献になるのではないでしょうか。
・計画性が感じられない。東西も南北も移動しにくい。高速のアクセスが悪い。
・子どもがより安心して通ることができるよう，歩道や自転車用道路通行スペースが整備されると良いなと思っています。
・国分寺街道の開発が遅れており，不便を感じる。長年思っているが，府中市との格差が大きく開いている。ここで問題にする事で早く事業が動いてくれることを望む。
・多摩地区は23区に比べて道路や歩道が狭いところが多い。国分寺街道の一里塚以南の付けかえの早期開通や，電柱の地中化を望みます。
・坂道が多いので下りは傾斜がきつくころげ落ちる様な気持ちになる。
・連雀通り，国分寺通り，稲荷坂通り等のバス通りがせまく，歩行者・自転車・乗用車・バス等の通行状態をみると，いつ事故が起こってもおかしくない状況。近隣他市と較べても整備が遅いと思われる。
・自転車道路がないので，歩行者が危い。
・国分寺街道（南町2丁目交差点―府中市境界）の道幅が狭いままです。府中市内の国分寺市街道は道幅を広げて歩道も設けました。どうして国分寺市内は昭和20年から変わらず狭いままなのでしょうか。
・自転車にとって全くといっていい程整備されていない。それをふまえて道路整備をしてきたわけではないのでしょうけど。車に乗車していても自転車に乗っていても，怖い。特に，南町二丁目交差点から駅に向かっての上り坂の道路状況が悪い。国分寺市街道もとても危険である。
・交通インフラ（道路が狭い，駐車場が少ない）の整備が遅れている。昭和40年代より変わっていない。国分寺街道は典型である！便利性の向上も大切だが，まずは交通の安全の向上を行うべく，交通インフラ整備に力を入れてほしい。
・道路計画と密接に関係している都市計画がそもそも良くない。駅前開発や市役所新設，公

園計画，商業施設など，どれをとってもセンスがない上，中途半端。歩道・車道が狭すぎて危険なところが多数ある。

・国分寺街道の道幅が非常に狭く，危険がいっぱいであると常日頃感じております。住宅街の道幅も，以前は府中に住んでいたので非常に狭く感じます。東八道路へつながる道路の建設も遅れていて，急ぐ必要があると感じます。

・自転車で買い物に行く時に，道路の幅が狭く歩道を通るのが怖いと感じることがある。もう少し，自転車が走れる専用レーンがある道があれば嬉しい。

・国分寺街道沿いを歩道で利用するが，歩道が狭く非常に歩きづらいし，危ない。市内の整備が終わった道路は広々として良いが狭い道路もまだ多く，整備の遅れを感じる。

・2・2・8線（※国分寺3・2・8号線の錯誤と思われる）など60年経ってもまだ完成していない。遅すぎる。小金井市の方が道路や川の整備が進んでいる。

・歩道が狭いのと，大学生の通学路と駅までの道が重なっていて大変。

・殿ヶ谷公園の道は，暗く，夜間の帰宅で不安になることがある。

・東西南北芝幹線道路の整備が遅れている。西武鉄道との平面交差が多く，渋滞が著しい。国分寺街道は危険，北口正面口の道路も危険。

・道路の幅が狭く，整備されていないため，自転車は怖くて使うのが難しい。自転車も購入予定だが，道路が狭くて走りにくいと予想される。

・府中市と比較していつも思うことは国分寺の歩道が狭く年配者が歩行するのが怖い。市は道路は自動車と同じく歩行者の利用にも十分留意する必要がある。

・道路標示が消えているものが多い。補修されない。常にクリアーにメンテナンスしてほしい。

・今のところ，特に提案はありませんが，急な坂道については意見を述べたいと思います。特に下り坂では，お年寄りが弱い膝で歩くのが難しいため，何か対策が必要だと思います。

・国分寺街道は狭すぎて自転車や歩くのがとても怖い。

・南町二丁目の信号が危ないです（車を運転していて）。国分寺駅から南町二丁目に向かって下ってきて，南町二丁目信号を，右折（府中街道ではなく，三立電器のところを右に上る）するとき，車の列をわりこんで右折する形になり危険です。

・歩道の幅は傘をさしている人が，余裕をもってすれ違うことができるくらいの広さが欲しい。また，街路樹が植わっているスペースのせいでより幅が小さくなってしまっているのも歩道が狭く感じる要因だと考えている。歩道の中に街路樹がなければそこまで狭いと感じないかもしれない。ただ街路樹がなくなればいいとも思わない，景観も重要だと思うので。

・歩道が狭く，緑が少なく，ゆとりがないように感じています。自転車で行動することが多いのですが，車の邪魔になっていると感じることが多い。国立方面に自転車で行くことがあるのですが，自転車道が整備され緑も多く，いいところだなと感じることが多いです。

・国分寺街道の国分寺市内が交通量が多く狭い。市は対応予定だそうで，早くしてほしい。

・府中に向かうバス通りは道幅が狭くガードレールもなく自転車が歩行者にとって危険。通学路にもっとミラーがあればいいと思う。

◆歩行者について

・横断歩道以外のところで横断する歩行者に対して，違和感を抱いている。

・学生の道路交通の態度が非常に悪い。朝，夕学生達が大勢で道路幅いっぱいに広がり住人がよけて通行しなければいけない状態。大声でしゃべり，よけようともしない。警備員の方も出ているようだが学生達は聞く耳をもたない様子。警備費用もかかっているとは思うが，無意味ではないか？　※火事現場に向かっている警察がいても止まってよけようともしていなかった。信じられない！！将来の日本の経済を担うつもりならこういうところからしっかりうけいれてもらいたい。

・それからついでに東経大の方々へ。道路は，あなた達だけのものではありません。通学時の大変な混雑は近所の人に迷惑をかける事もあります。大人ですから，譲りあい，気持ちよく通行できるように考えませんか？他人は自分を映す鏡といいます。皆で気持ちよく生活できるように，やさしい人になってもらいたいです。

・赤信号でも堂々と渡る人を，よく見る（歩行者が赤信号）。年齢は関係なしです。スマホをいじっているわけでもない。普通に渡っています。昭和の時代には，ありえなかった。一体，何が起きているのか，ナゾです。赤と青の区別ができない人が増えているのか？

・いつも自転車で南町２丁目交差点を通行しています。学生が多く通行に困っています。警備員の方は声を出して一般の人が通れるように誘導して欲しいです。何もしないで立っているだけではいなくていいです。いつか事故がおきます。

・学生さんが道幅いっぱいで，避けてくれない人もいますよ。傘かしげと云うことを知らない学生さんが多いです。勉強以外の生活マナーを知ってほしいです。江戸しぐさの１つです。

・スマホを見ながら歩いている人が多い。経済大の学生が歩行者を気遣う人が少ない。老人の方がよけて通行しなくてはいけない事がある。老人も信号のない所で道を横断する人もいる。お互いにマナーを気にして行動したいものです。

・歩きたばこをなくしてほしい。これは物理的な環境ではないですが子供にとっても危険です。何かいい案あればお願いします。

・駅から東経大へ向かう道（東経大の学生さんへのお願い）。朝の通勤時間は必ず駅側の道を歩いて通学していただきたいです。普通にすれ違うのも大変なのに，雨傘や日傘をさしていたり，小さい子供と手をつないでいると，学生さんの列とすれ違うのに危険なこともあります。信号を待ってわざわざ殿ヶ谷戸庭園側の道を通勤で使っていますが，駅側からこちらにわたって通学している学生さんも多く見かけます。住民にとってとてもストレスです。よろしくお願いします。

◆公共交通機関について

・中央線の輸送力が人口に対して見合っておらず複々線化を含め本数を増やすと共に，縦方向の交通手段（鉄道）が望ましい。
・国分寺市内のことではないが，平日の通勤時間帯に都心に行くには駅数が多くてストレスを感じる。私鉄沿線の方が便利ではないかと思う。杉並3駅の快速通過をぜひお願いしたい。
・JR国分寺駅のホームから改札にあがるエスカレーターの混雑が気になります。いつもホームに人があふれています。国分寺駅をつかう人がふえたのが原因だと思いますが，新しい改札を作るべきだと常に思っています。
・大量の買い物をして家まで（10分以内）移動する交通システムが（新規アイデアを含めて）ほしい。
・JR中央線の特快停車駅にもかかわらず，駅や駅周辺がうまく発展していない。利用者数が多いので，そこを上手に活かすべき。
・ぶんバスが混む。
・ぶんバス（国分寺駅から東元町経由南町を通る全線で10分間）を利用していますか？朝も昼も夕方も（夜はあまり利用しない），いつもぎっしりと人が乗っています。この線だけは大きなバスにできないものかと乗るたびに思っています。
・中央線の遅延がとにかく多いのが緩和されてほしい。
・どの駅でも同様と思いますが，中央線遅延時の振替経路の確保が難しいです。長時間電車が止まった場合，通常の路線バスに加えて，臨時バスがあったらなと思う時もあります。
・中央線の人身事故が今年異常に増えているように感じる。駅のプラットホームを改善すれば少しは抑止策になるのだとしたら，早急に改善してほしい。また，その他にも何か有効な対策があれば実施してもらいたい。

◆自転車について

・自転車の専用レーンの整備が進むと良いと思う。
・自転車が走りにくい→乗る気になれない。
・歩道上を自転車がすごいスピードで走ってくるので危ない。車道の左端を走ってもらいたい。また，とび出し，急な横断も自転車は大変キケンです。ヘルメットも最初はかぶっている人をみかけたが，暑いせいか，最近は皆無です。
・自転車の信号無視や飛び出しで怖い思いを何度もしている。自転車の交通ルールをもっと厳しくしてほしい。
・自転車の交通マナーの悪い方が多い。
・自転車は，車道を走ってほしい。
・自転車で歩道を通る人が多い。
・自転車乗る人のマナーが悪い。自転車は必ず，車道を走ってほしい。
・道路幅が狭く，歩道もすれ違える程度で，歩道者には自転車が怖いし，自転車も車道は怖

くて無理。自転車は歩道なのにくだり坂でスピードを出して来るのでやめてほしい。歩行者の信号が青なのに，自転車は歩道を通っているのに横切ってきて危ない。

・自転車が歩道を走ると歩行者が危ないが，車道を走っていると，自動車で走るときに怖い。

・国分寺街道の中央線高架下を通るときものすごい勢いで横を通りすぎていく自転車（だいたいウーバーイーツ）に出会うことが多く，危険だなと感じています。駅前の坂道も自転車がスピードを緩めずに下ってくるので，何かしら改善されたら嬉しく思います。

◆満足な人

・電車やバスの便が良く満足している。

・（都心には及ばないが，）公共交通機関の利便性が高いと思う。

・経済大の学生さんは秩序のある歩き方をしていて感心です。街の人の車の運転もやさしくて気に入っています。夜，車の通りがないので少し多くてもと思っています。

・駅前はとても便利になったと思います。バスロータリーもできましたし！

・電車やバスは本数も多く，とても便利。

・歩道，自転車，車それぞれにとって魅力的な交通と感じております。特に，ジョギングは何年経っても楽しいと感じます。

・東経大の方たちは横に並ばず道をふさがない様に歩いていてえらいなと感じています。ありがとうございます。

・西武線があるのと中央特快（JR）が止まるのは便利である。

・昨年まで国分寺駅から大学までの一本道を朝の通勤時間帯，学生の集団が大行列で広がりながらだらだら歩いていて非常に迷惑に感じていましたが，今年はそういった場面に遭遇した記憶がなく貴大学でもし何か対策をされた結果解消されたのでしたら本当にありがとうございます。（こちらの勘違いでしたら申し訳ございません。）

◆その他

・信号機の変わる間隔が短く青信号で渡りきれず急ぐ車にひっかけられたことあり。

・東京なので，歩道の狭さ，自転車の通りづらさはある程度割り切っています。

・違法駐車を取り締まる２人組のおじさんへ。車が少ない住宅街より交通量の多い道路を取り締まってください。

・自動車の運転マナーが悪い。①一時停止をきちんと行わない車が多い。②住宅街の細い道でスピードを出し過ぎている。

・住んでいる人が，どんどん増えて環境が悪くなっています。まず，外国人（特にアジア系）の女性が非常に増えて集団で歩いているのを見うけます。外国人の方が住むのはやめて頂きたいです。旅行や勉強のためならよろしいですが住みつくのはやめていただきたいです。交通と関係ないようですが特に人の流れが（国分寺駅改札前の南口と北口を結ぶ道など）多くて，町の環境を破壊しています。