

アンケート調査実施報告書



目 次

1. アンケート調査の実施概要	1
1.1 目的	1
1.2 実施期間	1
1.3 調査対象	1
1.4 実施方法	1
1.5 回収結果	2
2. アンケート調査結果	3
2.1 回答者属性（全地域）	3
2.2 深沢区域	9
2.3 引田・代継・網代区域《網代》	17
2.4 引田・代継・網代区域《引田・澁上・代継》	26
2.5 草花折立下区域	35
2.6 東秋川橋西側区域	45
2.7 自由意見	54

1. アンケート調査の実施概要

1.1 目的

公共交通優先検討区域において実施したワークショップでは、公共交通優先検討区域内の交通に関わる現状、課題、ニーズ等について、区域内の住民の方から詳細な意見や深掘りすべき意見を聴くことができた。

アンケート調査は、ワークショップの参加者を含む各区域住民の公共交通に対する日ごろの考え方やニーズ、さらにはワークショップで検討されている各区域における今後の公共交通の手法の利用意向について、広く把握することを目的とする。

1.2 実施期間

アンケート調査は、第3回ワークショップと第4回ワークショップの間に実施した。

第3回ワークショップが11月中旬に終了した深沢区域、引田・代継・網代区域（網代）、引田・代継・網代区域（引田・湧上・代継）、草花折立下区域については、平成30年12月14日～12月25日の期間において調査を実施した。

東秋川橋西側区域については、第3回ワークショップの実施が12月15日と他の区域よりも遅くなったため、アンケート調査の時期もずれ込み、平成30年12月20日～平成31年1月7日と年末年始をまたいでの実施となった。

表 区域別アンケート調査実施期間

区域	第3回 ワークショップ	アンケート調査 実施期間	第4回 ワークショップ
深沢区域	11/13（火）	平成30年12月14日 ～12月25日	1/21（月）
引田・代 継・網代区 域	11/23（金）		1/19（土）
			1/14（月）
草花折立下区域	11/4（日）		1/13（日）
東秋川橋西側区域	12/15（土）	平成30年12月20日 ～平成31年1月7日	1/26（土）

1.3 調査対象

アンケート調査は、公共交通優先検討区域に居住する世帯を対象に実施した。

世帯数の少ない深沢区域、引田・代継・網代区域（網代）、草花折立下区域については全戸配布とし、引田・代継・網代区域（引田・湧上・代継）と東秋川橋西側区域については、その区域の性別、年齢構成を考慮し、対象世帯を無作為抽出した。

1.4 実施方法

アンケート調査は、郵送配布、郵送回収により実施した。

1.5 回収結果

アンケート調査を実施した結果、全体で1,150票のうち425票を回収し、回収率は37%だった（平成31年1月28日現在）。

アンケート調査の実施計画では、各区域での回収率を30%と想定しており、実際にほとんどの区域で回収率30%を超えているが、東秋川橋西側区域においては、回収率30%を下回った。

表 区域別アンケート調査回収結果

区域		世帯数	配布数	回収数	回収率	備考
深沢区域		32	32	20	62.5%	全戸配布
引田・代 継・網代区 域	網代	91	91	32	35.2%	全戸配布
	引田・湧上・代継	817	532	210	39.5%	無作為抽出
草花折立下区域		162	162	70	43.2%	全戸配布
東秋川橋西側区域		419	333	93	27.9%	無作為抽出
合計		1,521	1,150	425	37.0%	—

※世帯数は、平成30年11月16日現在（網代は、特養等を除く）

2. アンケート調査結果

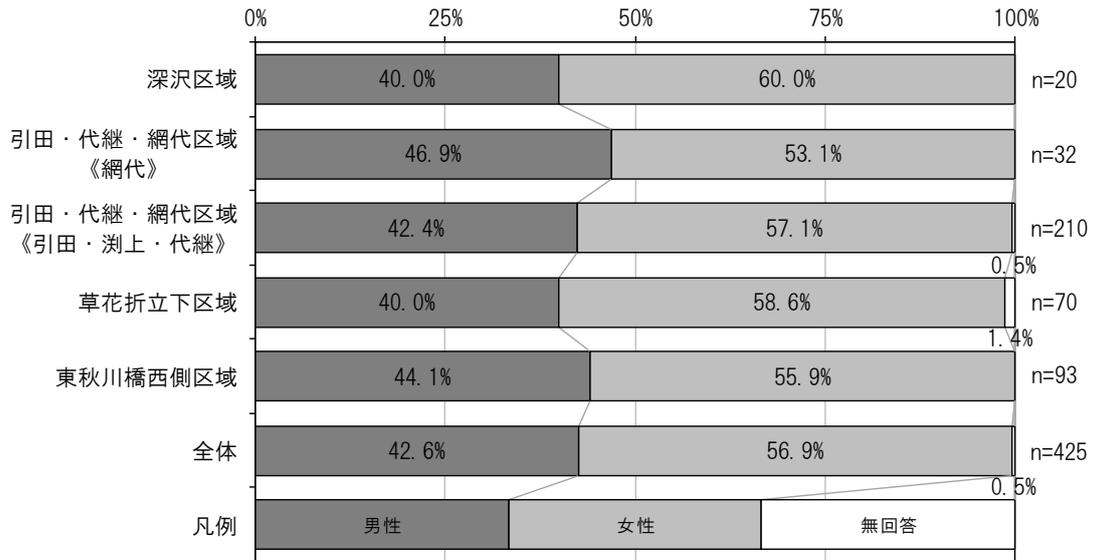
アンケート調査結果概要について、以下に示す。

回答者属性については、全体と各地域を比較できるように一つの帯グラフで示し、他の設問については地域ごとに結果を整理した。

2.1 回答者属性（全地域）

問1 性別

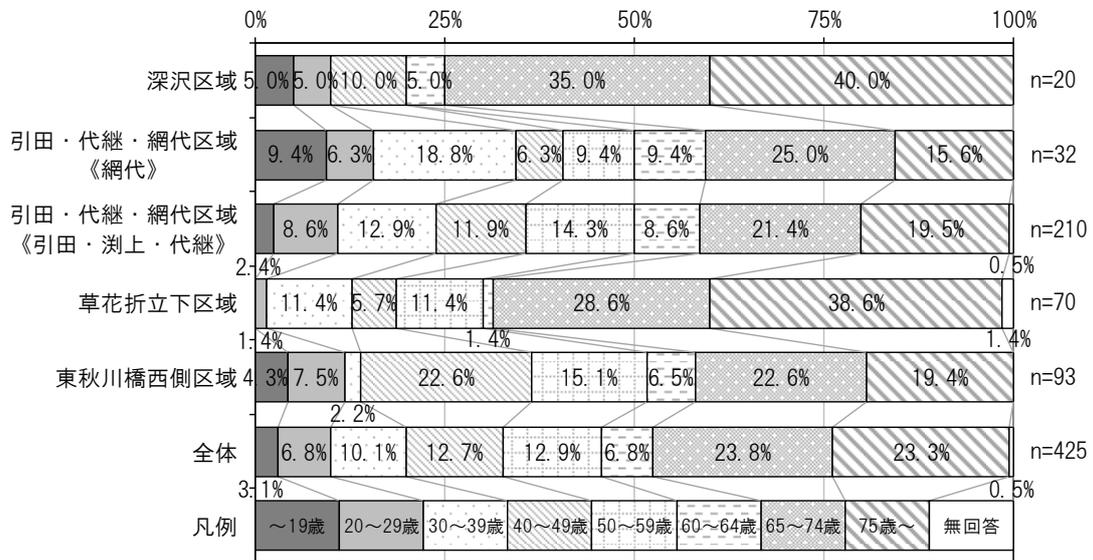
・各地域ともに、「男性」が4割程度、「女性」が6割程度と、「女性」がやや多い。



問2 年齢

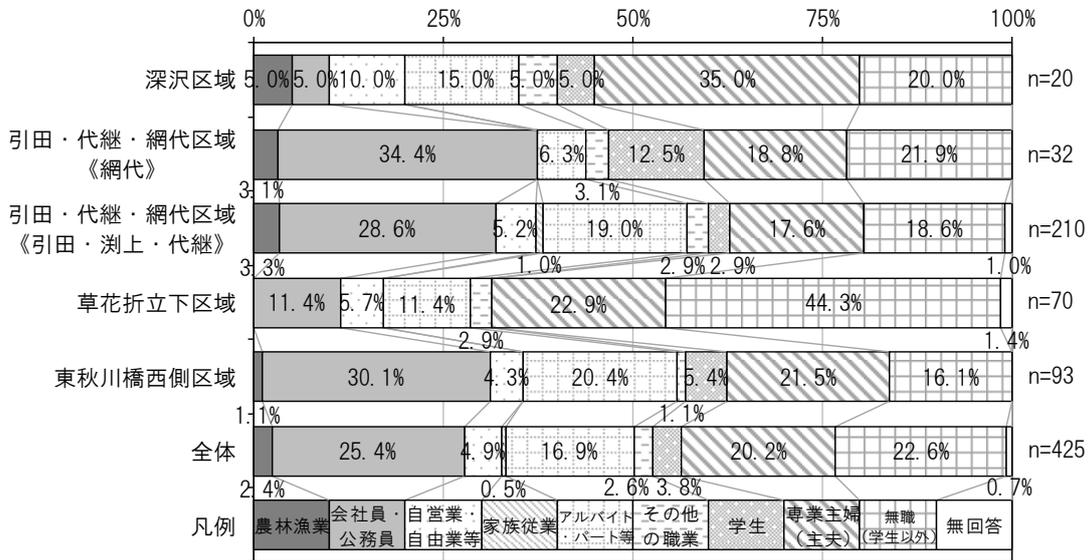
・概ね各年齢層から回答が得られているが、深沢区域では30代、50代、草花折立下区域では10代からの回答が得られなかった。

・深沢区域、草花折立下区域は、65歳以上の高齢者からの回答が多く、ともに7割前後を占める。



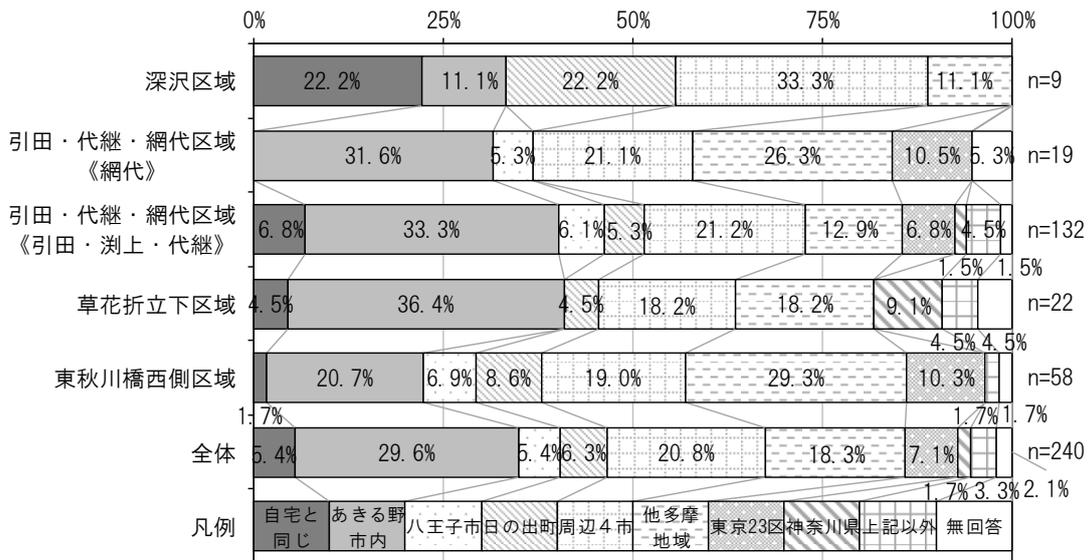
問3 職業

- ・全体として、「会社員・公務員」25.4%、「無職（学生以外）」22.6%、「専業主婦（主夫）」20.2%が多い。
- ・高齢者からの回答が多かった深沢区域や草花折立下区域では、「専業主婦（主夫）」や「無職（学生以外）」が特に多くなっている。



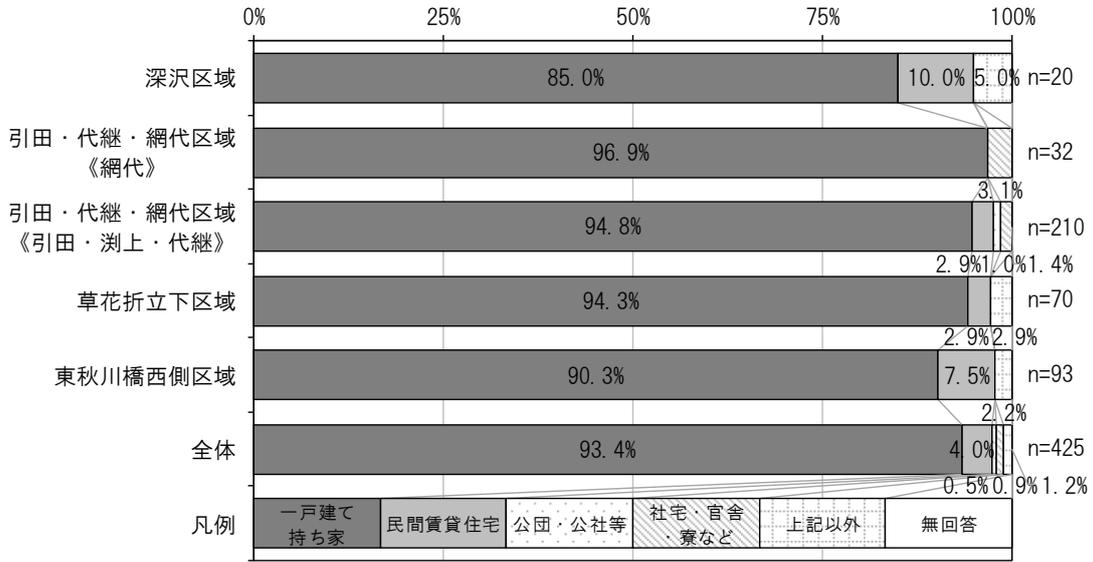
問3-1 通勤・通学場所

- ・全体として、「あきる野市内」が29.6%で最も多く、次いで「周辺4市（昭島市・福生市・羽村市・青梅市）」20.8%、「他多摩地域」18.3%が多い。
- ・深沢区域では、「自宅と同じ」も22.2%で多い。



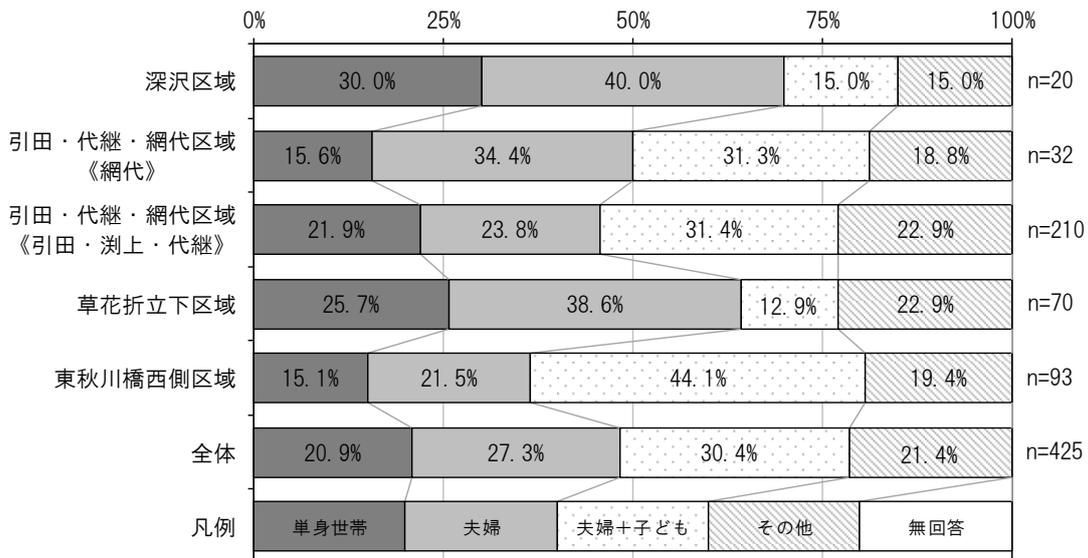
問4 住宅の種類

・各地域ともに、「一戸建て持ち家」が9割前後を占め、最も多い。



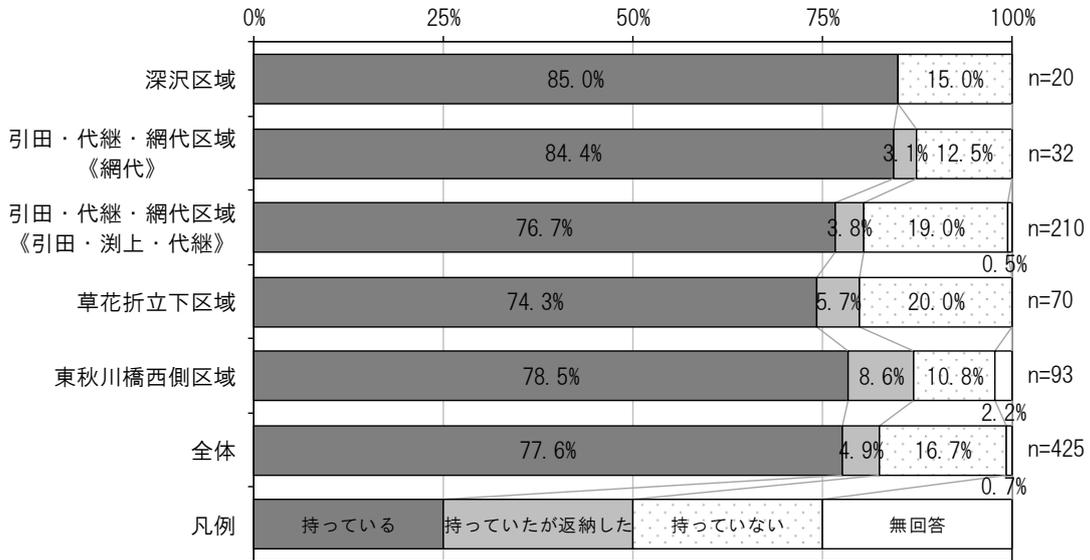
問5 世帯構成

・全体として、「夫婦+子ども」が30.4%で最も多く、次いで「夫婦」27.3%、「単身世帯」20.9%が多い。
 ・東秋川橋西側区域では、「夫婦+子ども」が44.1%と他の地域よりも多い。
 ・高齢者からの回答が多かった深沢区域や草花折立下区域では、「夫婦」や「単身世帯」が特に多くなっている。



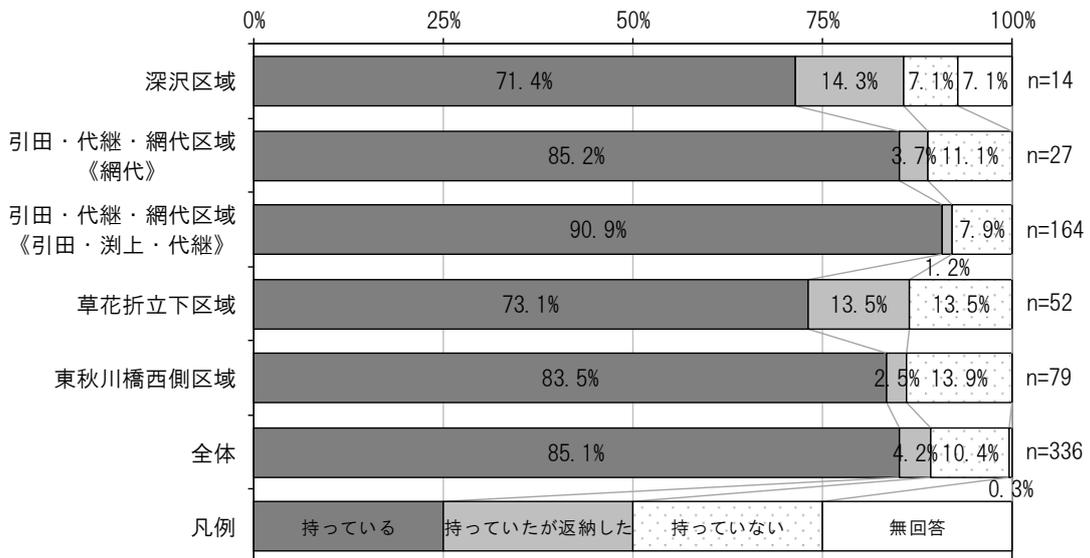
問6 回答者本人の運転免許保有状況

- ・各地域ともに、「持っている」が8割前後を占め、最も多い。
- ・「持っていたが返納した」「持っていない」を合わせた運転免許証を保有していないとする割合は、草花折立下区域で25.7%、引田・代継・網代区域《引田・湧上・代継》で22.8%と多い。



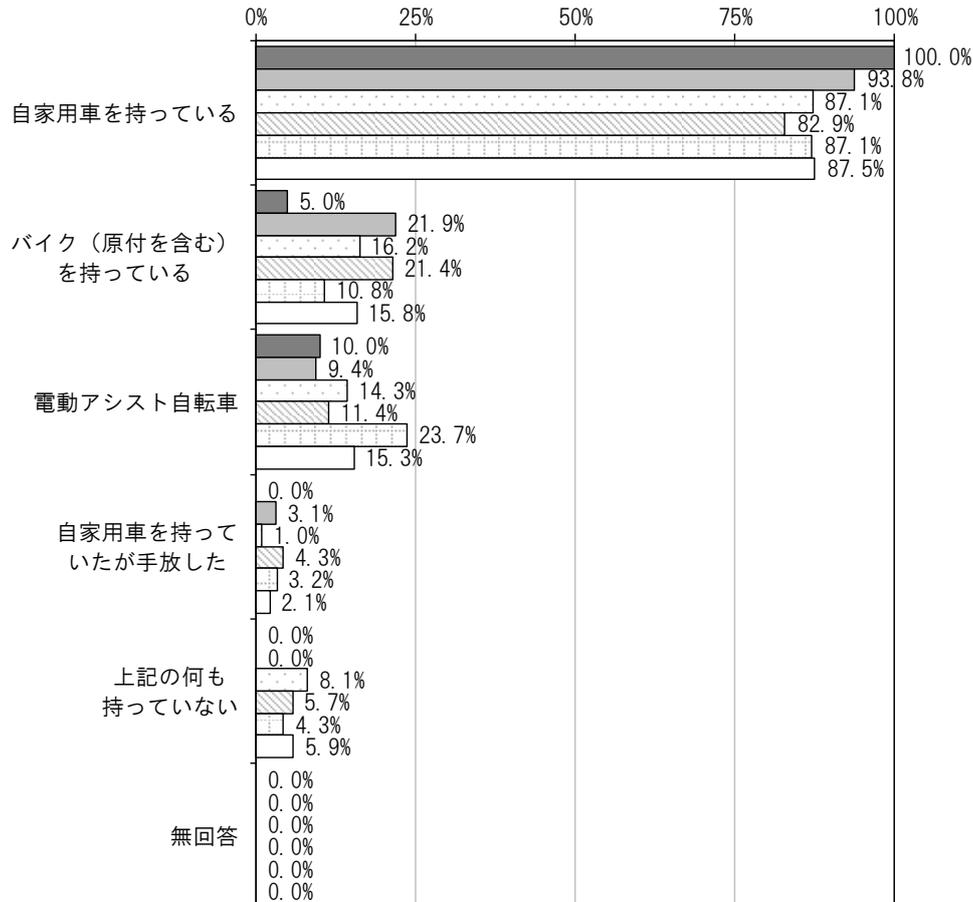
問7 同居している家族の運転免許保有状況

- ・各地域ともに、「持っている」が7割以上を占め、最も多い。
- ・「持っていたが返納した」「持っていない」を合わせた、同居している家族が運転免許証を保有していないとする割合は、草花折立下区域で27%、深沢区域で21.4%と多い。



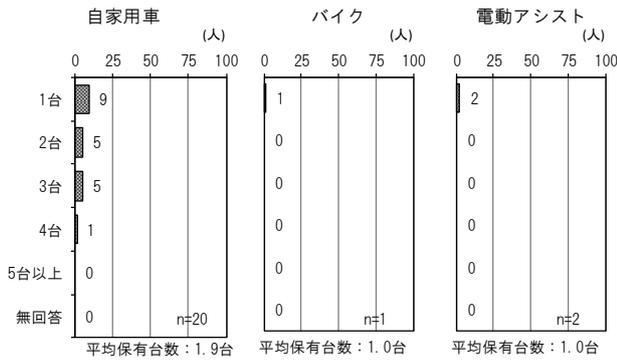
問8 自家用車等の保有状況

- ・各地域ともに、「自家用車を持っている」が8割以上を占め、最も多い。
- ・「自家用車を持っていたが手放した」は、草花折立下区域が4.3%で最も多く、次いで東秋川橋西側区域3.2%、引田・代継・網代区域《網代》3.1%が多い。
- ・「上記の何も持っていない」は、引田・代継・網代区域《引田・湧上・代継》が8.1%で最も多く、次いで草花折立下区域5.7%が多い。
- ・自家用車の平均保有台数は、引田・代継・網代区域《引田・湧上・代継》が2台/戸で最も多い。一方、草花折立下区域、東秋川橋西側区域の自家用車の平均保有台数は、1.5台/戸と少ない。

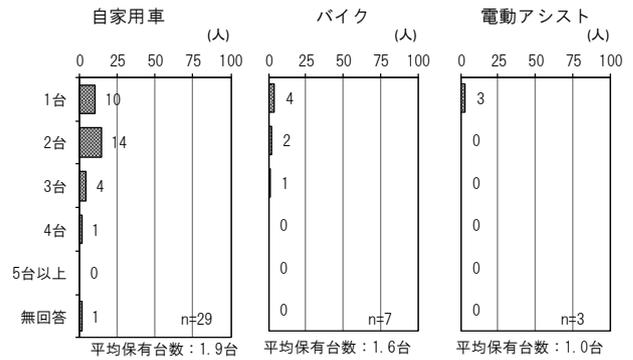


- 深沢区域（回答者数20人に対する割合（M/A））
- 引田・代継・網代区域《網代》（回答者数32人に対する割合（M/A））
- 引田・代継・網代区域《引田・湧上・代継》（回答者数210人に対する割合（M/A））
- 草花折立下区域（回答者数70人に対する割合（M/A））
- 東秋川橋西側区域（回答者数93人に対する割合（M/A））
- 全体（回答者数425人に対する割合（M/A））

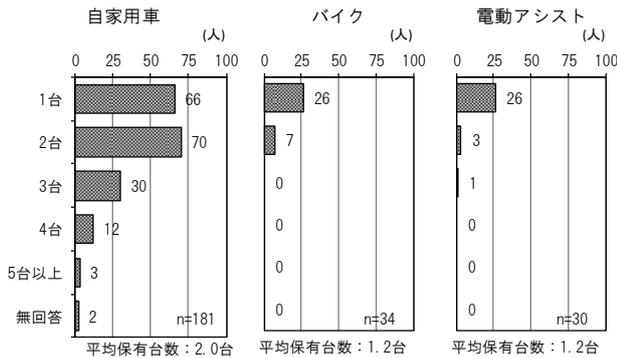
8 ○深沢区域



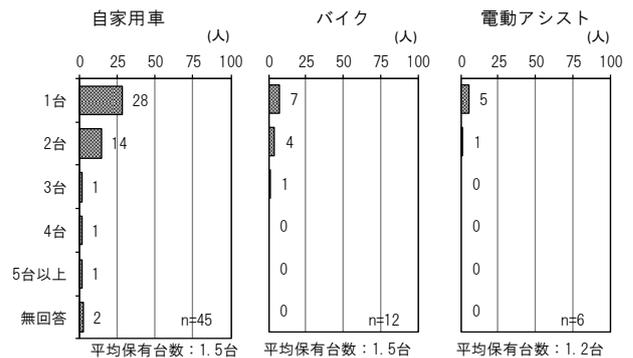
○引田・代継・網代区域《網代》



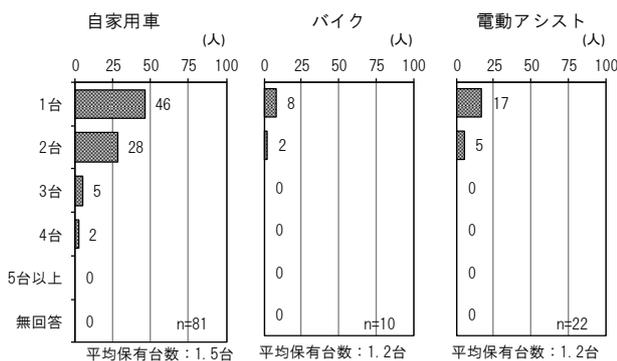
○引田・代継・網代区域《引田・澗上・代継》



○草花折立下区域

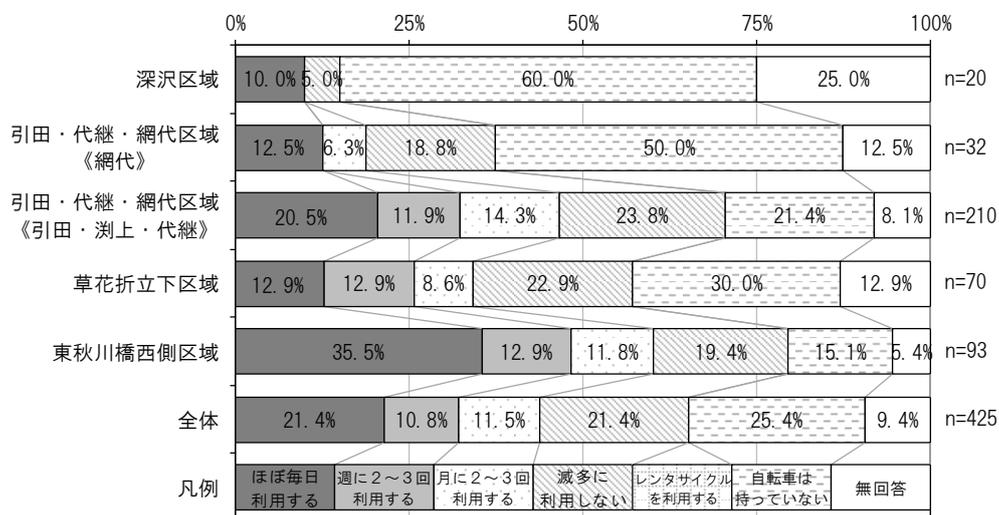


○東秋川橋西側区域



問9 自転車の利用状況

- ・全体として、「自転車は持っていない」が25.4%で最も多い。特に深沢区域、引田・代継・網代区域《網代》では、「自転車は持っていない」が半数以上を占めている。
- ・一方、東秋川橋西側区域は「ほぼ毎日利用する」が35.5%で、他の地域と比べても多い。

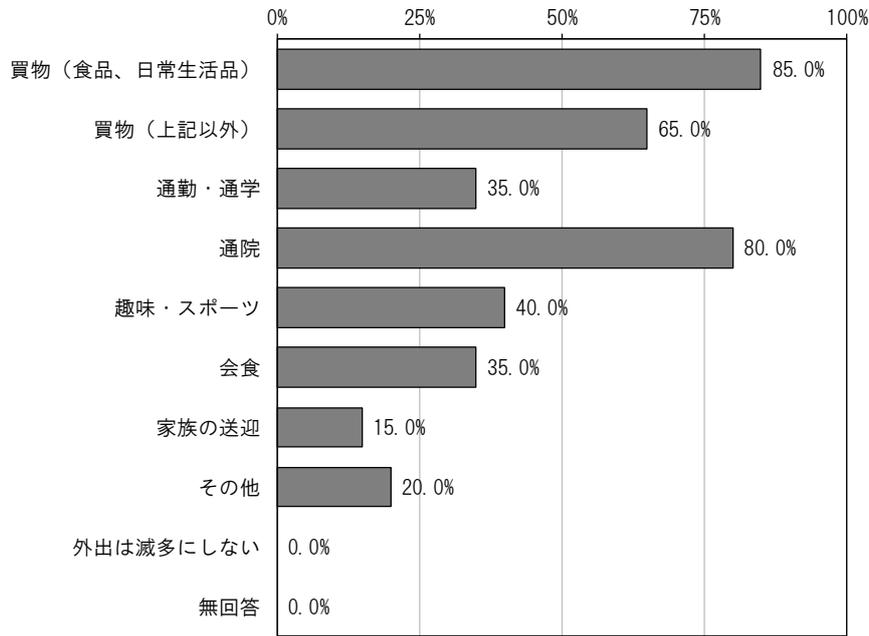


2.2 深沢区域

■日常の外出について

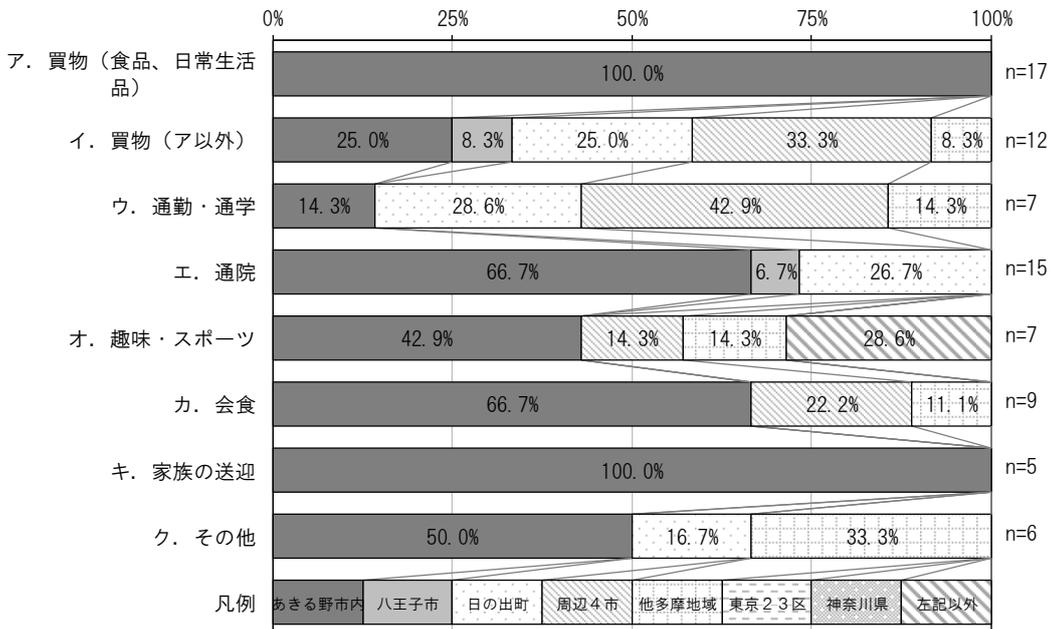
- ・外出目的では「買物（食品、日用品）」が85%で最も多く、次いで「通院」80%、「買物（上記以外）」65%が多い。
- ・外出の目的地では、「買物（食品、日用品）」「通院」「趣味・スポーツ」「会食」「家族の送迎」はあきる野市内が最も多く、「買物（食品、日用品）」「家族の送迎」では100%となっている。
- ・「買物（ア以外）」や「通勤・通学」では、市内よりも周辺4市（昭島市・福生市・羽村市・青梅市）や日の出町の占める割合が高い。
- ・いずれの外出目的においても、主たる交通手段は「自家用車（自分で運転）」である。
- ・「買物（食品、日用品）」については、6割以上の人が週2～3日かそれ以上の頻度で外出している。

問 10 普段外出する目的



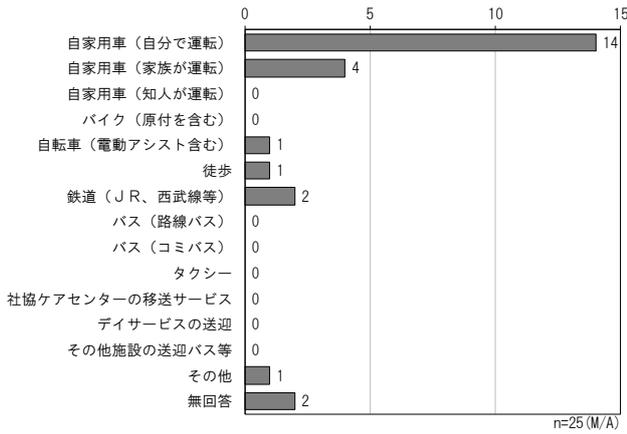
回答者数20人に対する割合 (M/A)

問 10-1A 外出の目的地

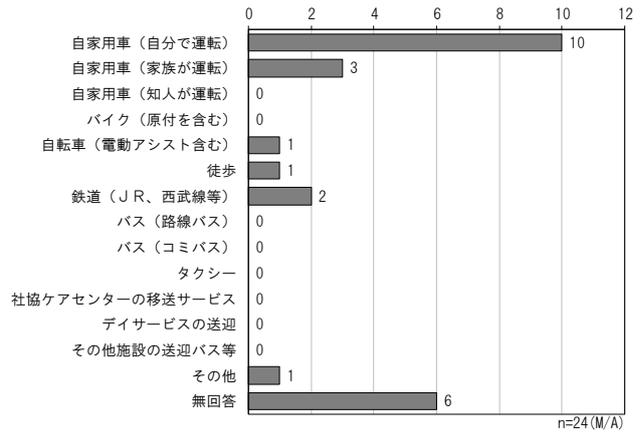


問 10-1B 外出時の利用交通手段

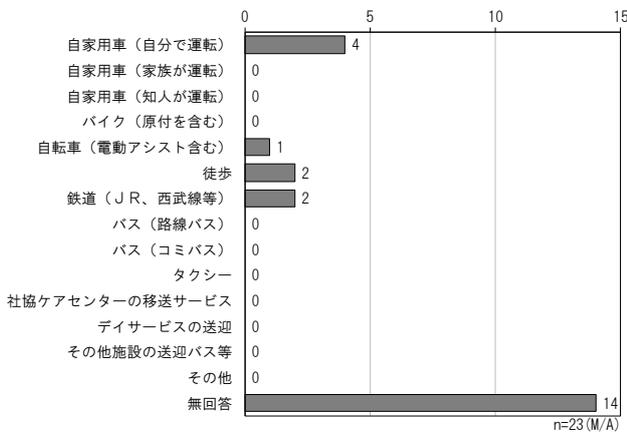
ア. 買物（食品、日常生活品）



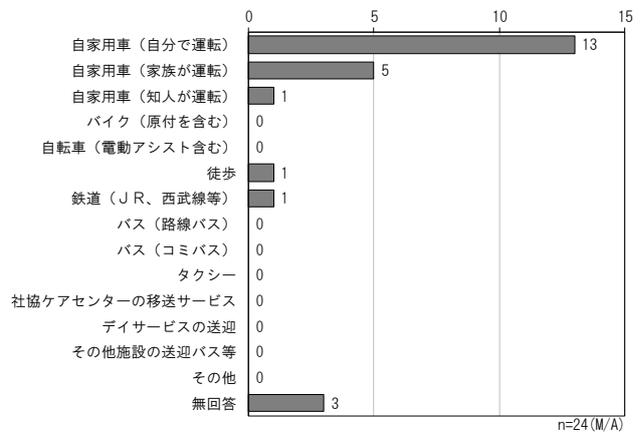
イ. 買物（ア以外）



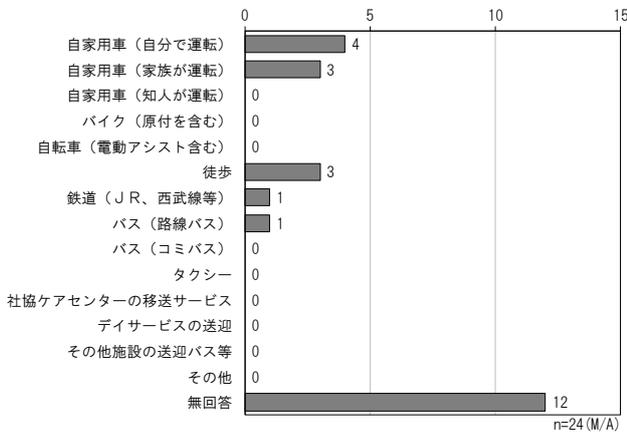
ウ. 通勤・通学



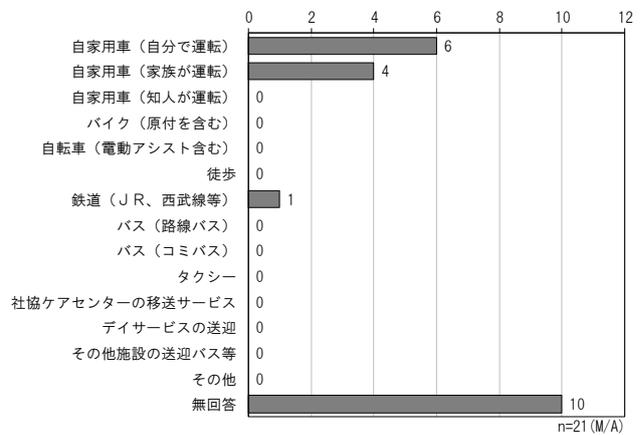
エ. 通院



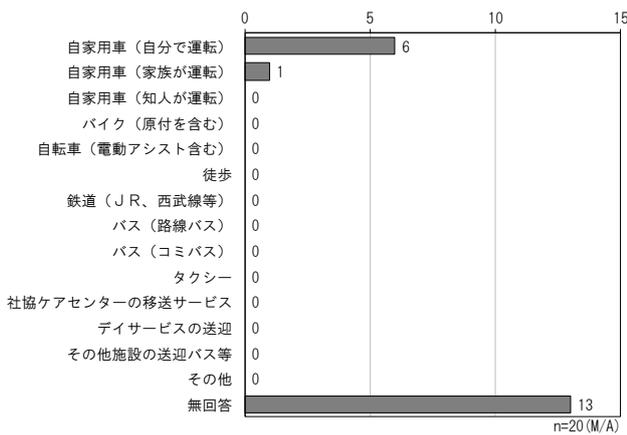
オ. 趣味・スポーツ



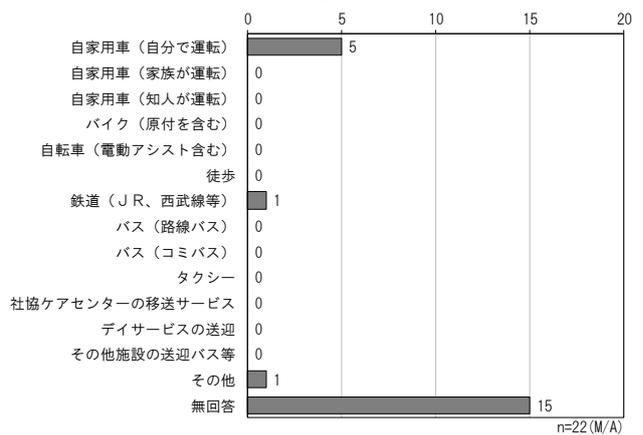
カ. 会食



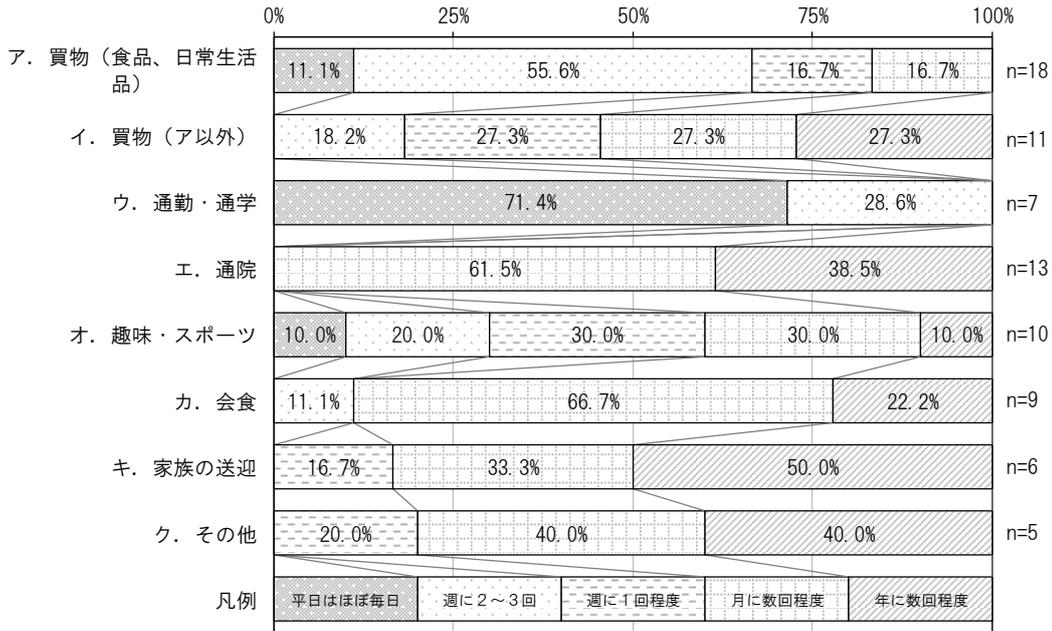
キ. 家族の送迎



ク. その他



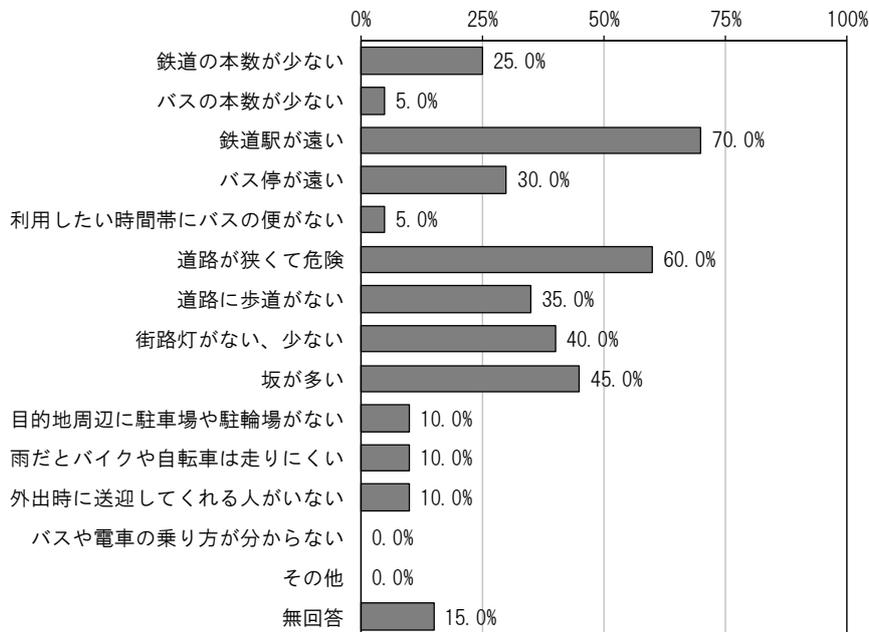
問 10-1C 外出頻度



■ 普段の交通で困っていることについて

問 11 交通に関して困っていること

- ・「鉄道駅が遠い」が70%で最も指摘率が高く、次いで「道路が狭くて危険」60%、「坂が多い」45%の3つの指摘率が高い。
- ・上位2つは第1回ワークショップのグループワーク結果と同じ傾向である。

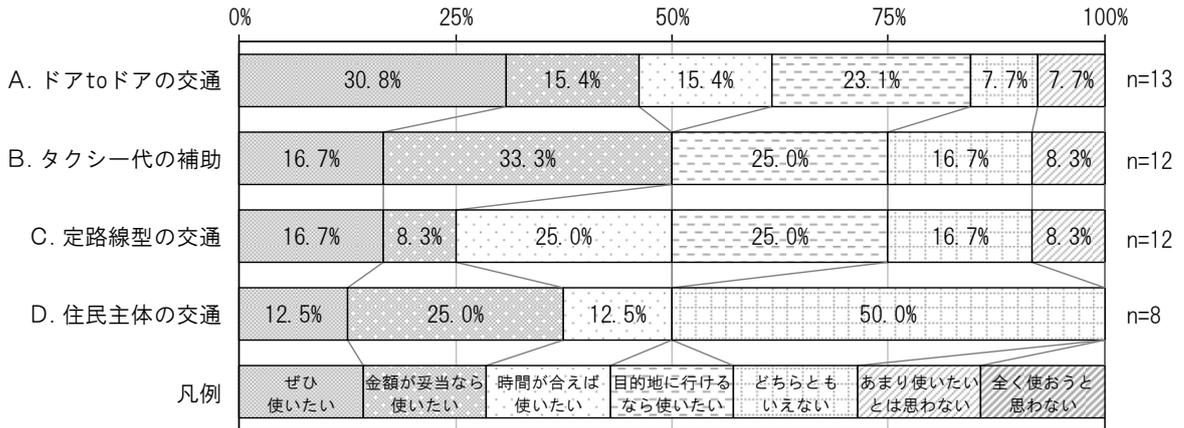


回答者数20人に対する割合 (M/A)

■ワークショップで出た公共交通の方向性に対する意見

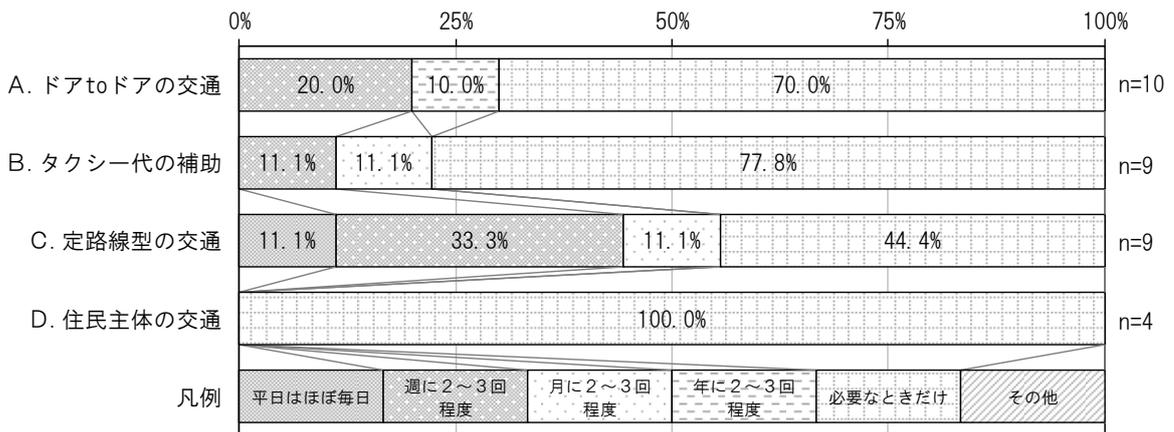
問 15 各公共交通サービス候補に対する利用意向

- ・「ぜひ使いたい」「金額が妥当なら使いたい」「時間が合えば使いたい」「目的地に行けるなら使いたい」を合わせて、「使いたい」とする割合は、いずれのサービス候補でも50%を超える。
- ・「使いたい」の割合が最も高いのは「A. ドア to ドアの交通」84.7%であり、次いで「B. タクシー代の補助」「C. 定路線型の交通」がともに75%で高い。
- ・これらのうち、「ぜひ使いたい」とする割合が一番高いのも、「A. ドア to ドアの交通」の30.8%である。



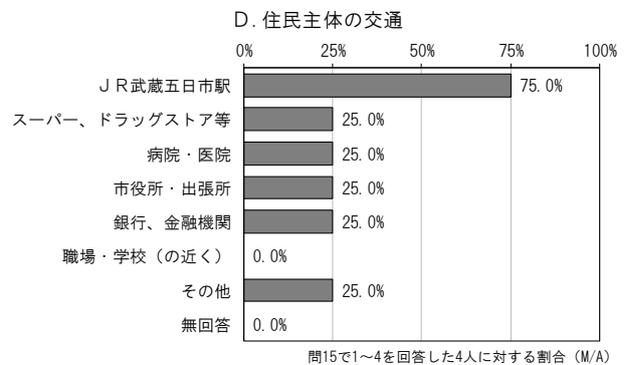
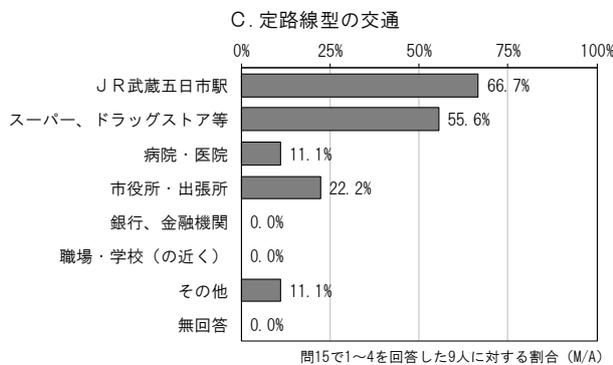
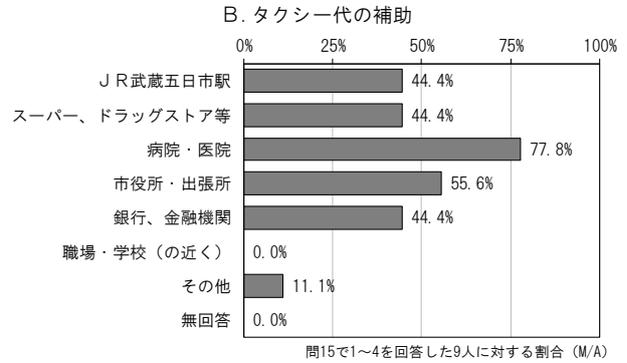
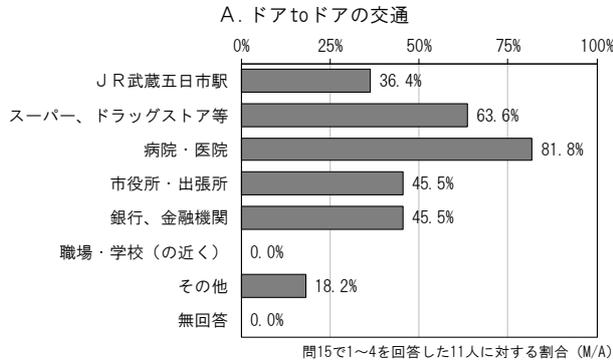
問 15-1 各公共交通サービス候補に対する利用頻度

- ・「C. 定路線型の交通」は、「週に2～3回程度」が33.3%であり、利用したい頻度も他に比べて高い。
- ・「平日はほぼ毎日」の回答があったのも「C. 定路線型の交通」のみで、他のサービス候補では回答がなかった。



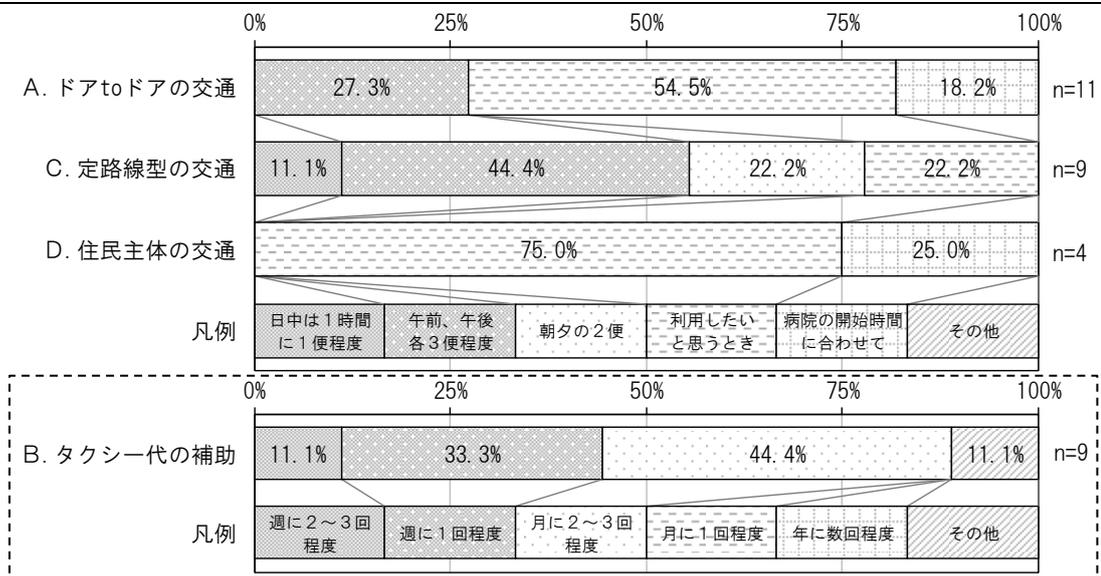
問 15-2 各公共交通サービス候補を使って行きたいところ

- ・「A. ドア to ドアの交通」「B. タクシー代の補助」は、「病院・医院」が最多となっており、「C. 定路線型の交通」「D. 住民主体の交通」は、「JR武蔵五日市駅」が最多となっている。
- ・「A. ドア to ドアの交通」「C. 定路線型の交通」では、「スーパー、ドラッグストア等」の割合も高い。



問 15-3 各公共交通サービス候補に求める運行頻度

- ・「C. 定路線型の交通」は、「日中は1時間に1便程度」が11.1%、「午前、午後各3便程度」が44.4%で、他のサービス候補と比べて求める運行頻度が高い。
- ・「A. ドア to ドアの交通」「D. 住民主体の交通」は、「利用したいと思うとき」が最も多い。
- ・「日中は1時間に1便程度」の回答があったのは「C. 定路線型の交通」のみで、他のサービス候補では回答がなかった。
- ・「B. タクシー代の補助」については他と選択肢が異なるため比較はできないが、「月に2~3回程度」が44.4%で多い。



問 15-4 各公共交通サービス候補の料金設定

・各公共交通サービス候補の料金設定について平均を算出すると、「A. ドア to ドアの交通」394 円、「B. タクシー代の補助」633 円、「C. 定路線型の交通」269 円、「D. 住民主体の交通」367 円となった。

単位：円

公共交通サービスの候補	ぜひ使いたい	条件付き			全希望者
		金額が妥当	に使用したい時間	ろ行にきたいところ	
A. 必要なときに利用できる ドアtoドアの交通	417	0	400	367	394
B. タクシー代の補助	1,000	600	0	500	633
C. 必要なときに運行する 定路線型の交通	300	200	333	217	269
D. 住民主体の交通	500	500	100	0	367

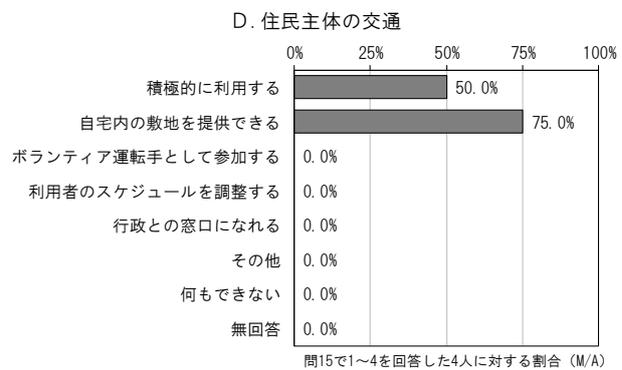
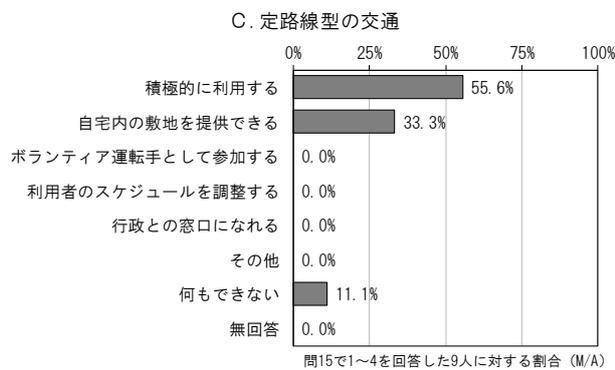
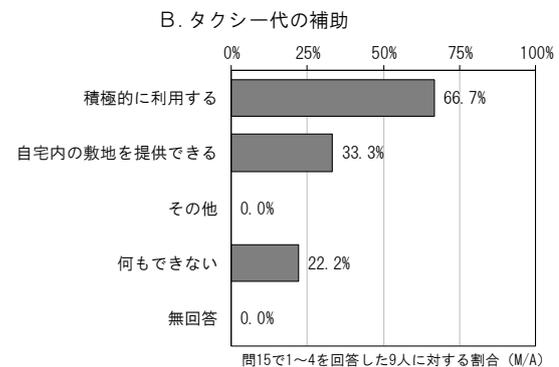
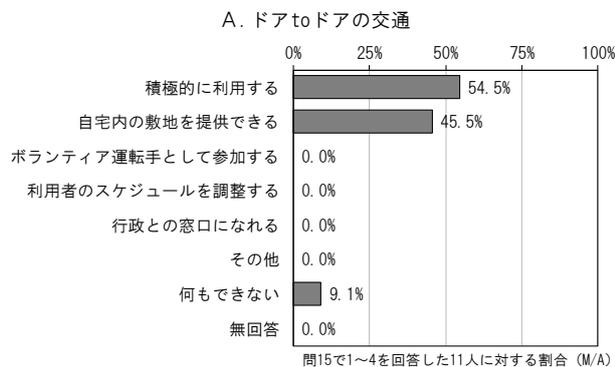
■金額以外の回答

- A
 - ・距離により色々でしょうから、タクシー代の半額程度
- B
 - ・既定の半額

問 15-5 各公共交通サービス候補に対する支援

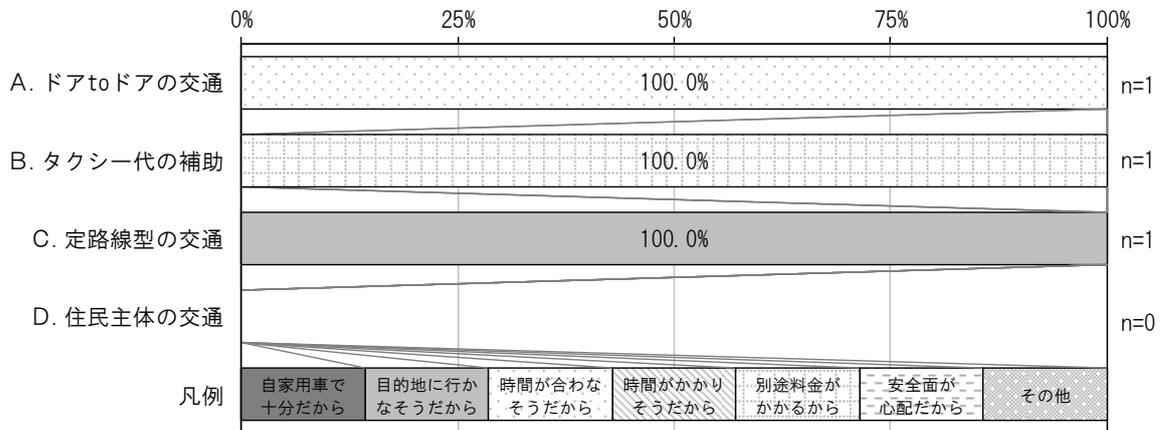
・「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」～「C. 定路線型の交通」については、「積極的に利用する」が60%前後で最も多く、次いで「自宅内の敷地を提供できる」という回答が多い。

・「D. 住民主体の交通」については、「自宅内の敷地を提供できる」という回答が75%で最も多いが、「ボランティア運転手として参加する」「利用者のスケジュールを調整する」等の回答はなかった。



問 15-6 各公共交通サービス候補を利用しない理由

- ・それぞれ1人の方からしか回答が得られなかったが、いずれのサービス候補についても、「自家用車で十分だから」という回答はなかった。
- ・また、「D. 住民主体の交通」については、問15で「あまり使いたいとは思わない」「全く使おうと思わない」と回答した人がいなかったため、利用しない理由が挙げられていない。

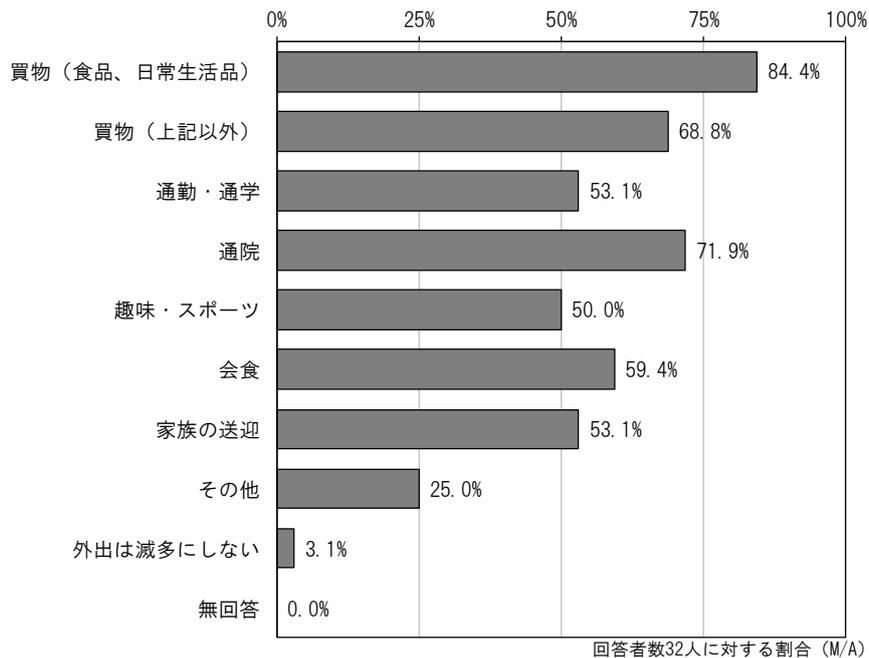


2.3 引田・代継・網代区域《網代》

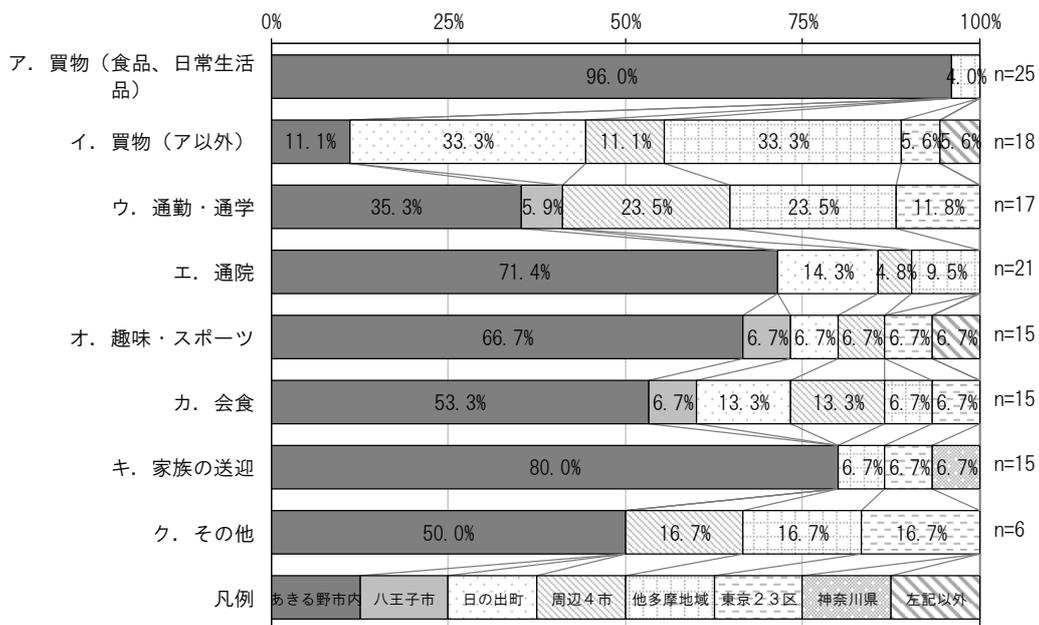
■日常の外出について

- ・外出目的では「買物（食品、日用品）」が84.4%で最も多く、次いで「通院」71.9%が多い。
- ・外出の目的地では、「買物（食品、日用品）」の場合はあきる野市内が96.0%を占めるが、「通院」の場合、市内は71.4%であり、日の出町が14.3%みられる。
- ・上記以外の目的でも、概ねあきる野市内が1位又は2位であるが、「買物（ア以外）」や「通勤・通学」では、東京23区や日の出町、周辺4市の占める割合が高い。
- ・いずれの外出目的においても、主たる交通手段は「自家用車（自分で運転）」である。
- ・「買物（食品、日用品）」については、9割近くの人が週1日かそれ以上の頻度で外出している。

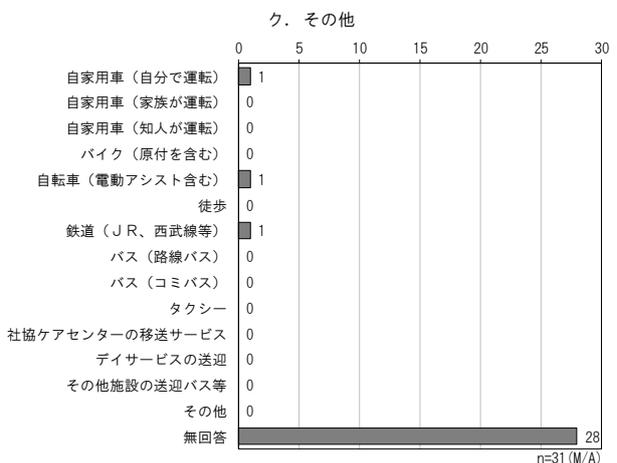
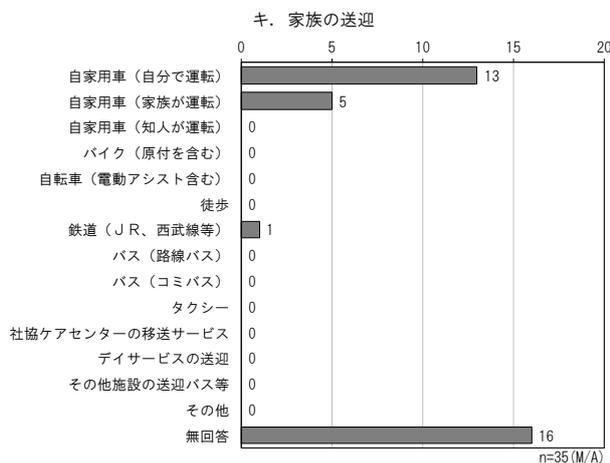
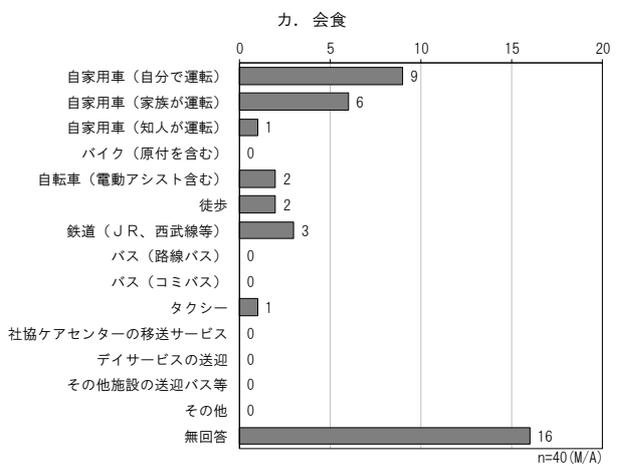
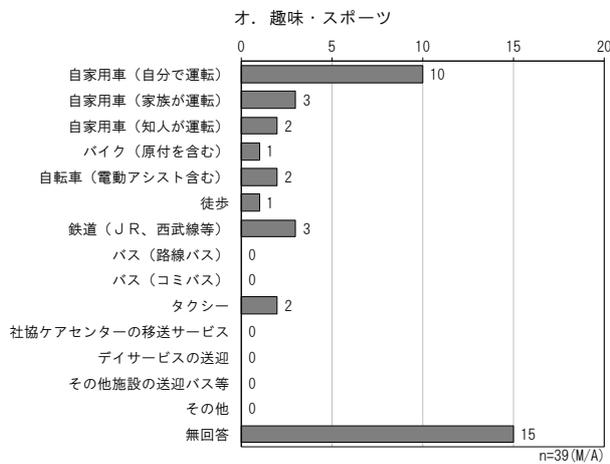
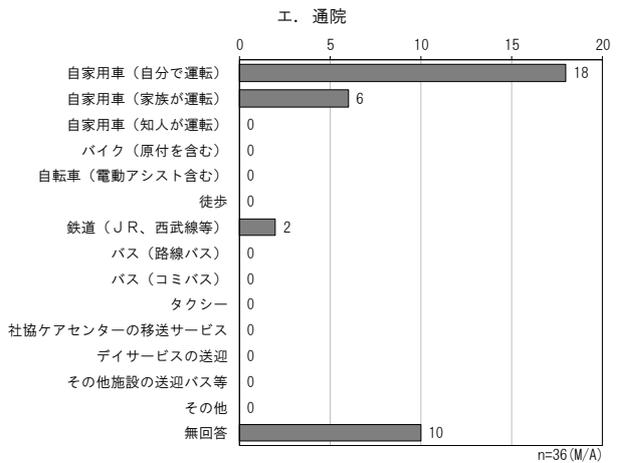
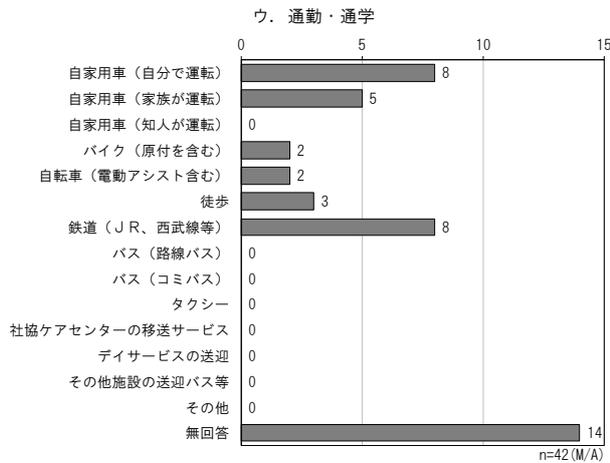
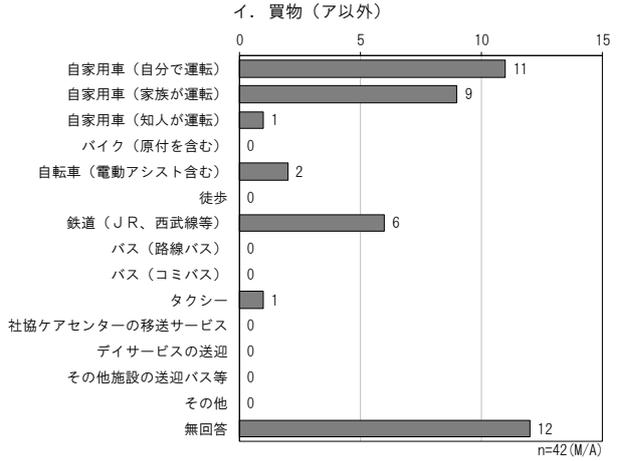
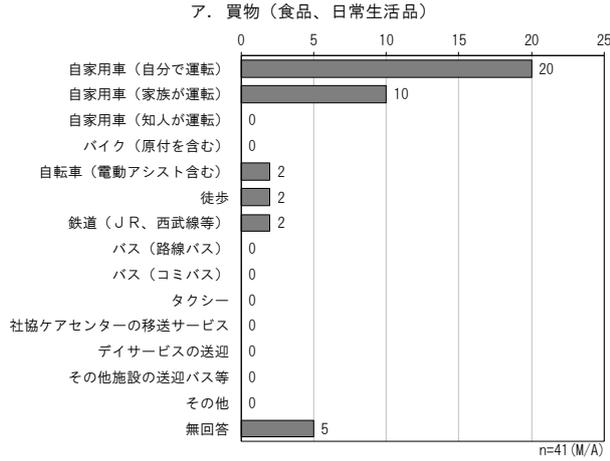
問10 普段外出する目的



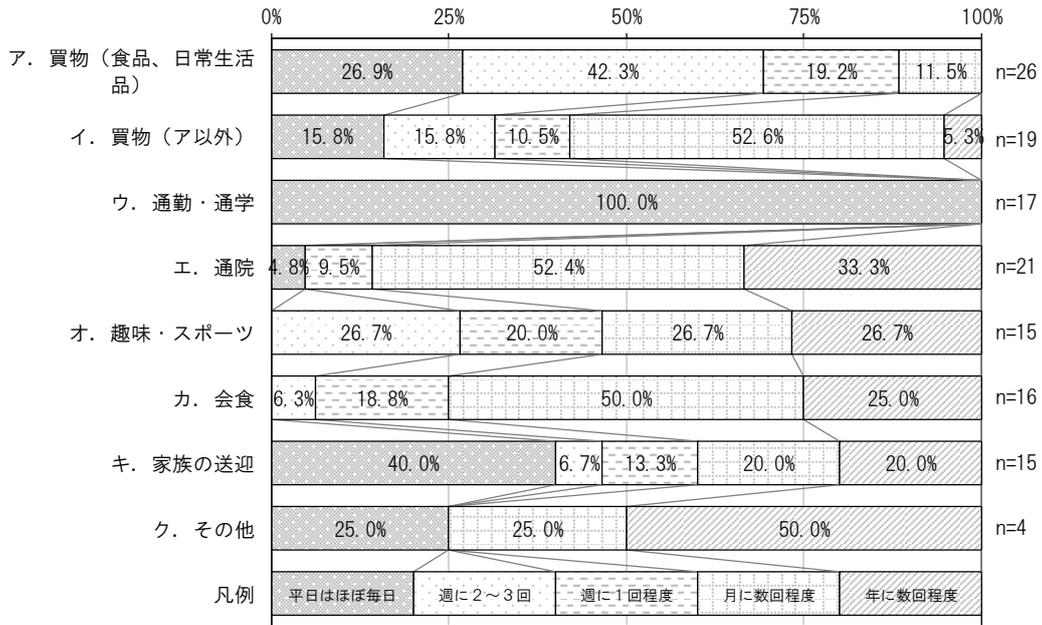
問10-1A 外出の目的地



問 10-1B 外出時の利用交通手段



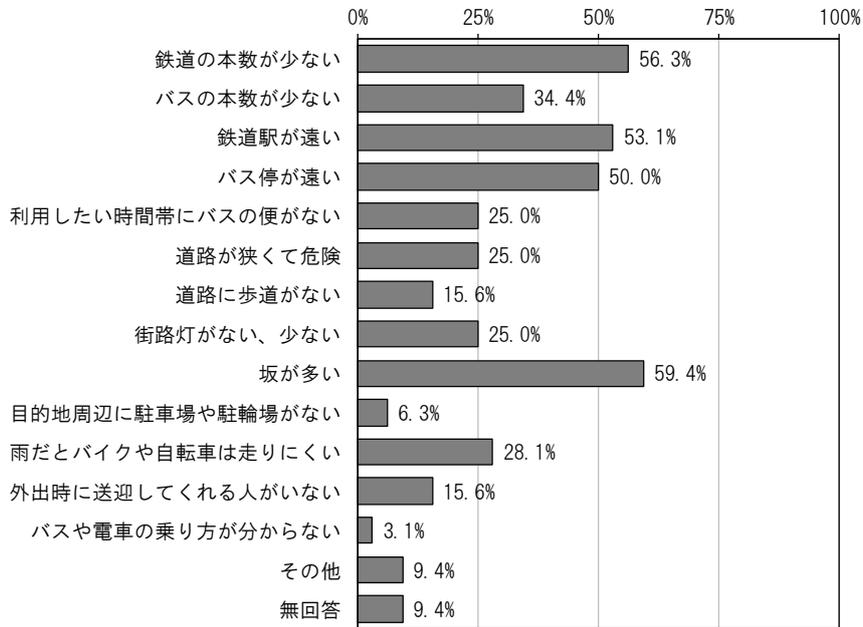
問 10-1C 外出頻度



■ 普段の交通で困っていることについて

問 11 交通に関して困っていること

・「坂が多い」が 59.4%で最も指摘率が高く、次いで、「鉄道の本数が少ない」56.3%、「鉄道駅が遠い」53.1%、「バス停が遠い」50.0%の指摘率が高い。



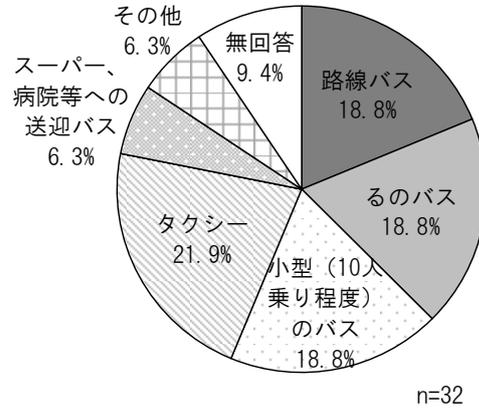
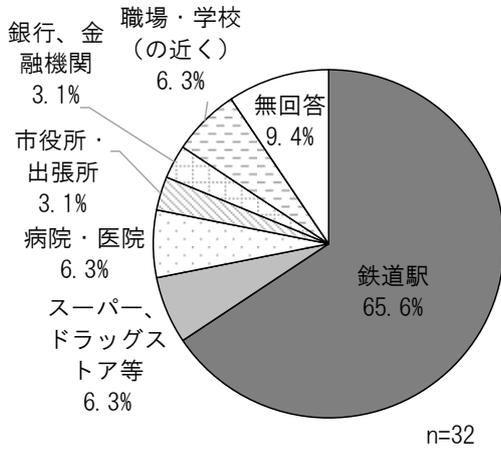
回答者数32人に対する割合 (M/A)

■公共交通に対する期待・要望

・公共交通で行きたいところは「鉄道駅」が65.6%で最も多く、その際の交通機関は「タクシー」が21.9%で最多の他、「路線バス」「るのバス」がともに18.8%である。

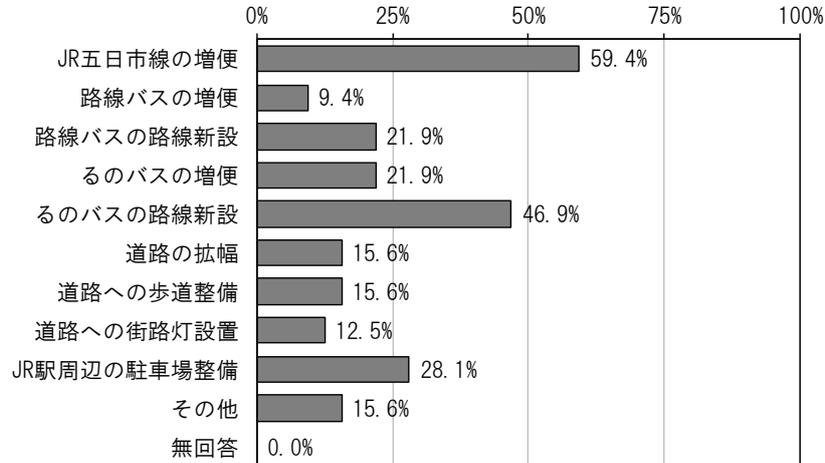
問 12 公共交通で行きたいところ

問 13 問 12 の目的地へ行く交通



問 14 求められる交通整備

・「JR五日市線の増便」が59.4%で最も指摘率が高く、次いで「るのバスの路線新設」46.9%の指摘率が高い。

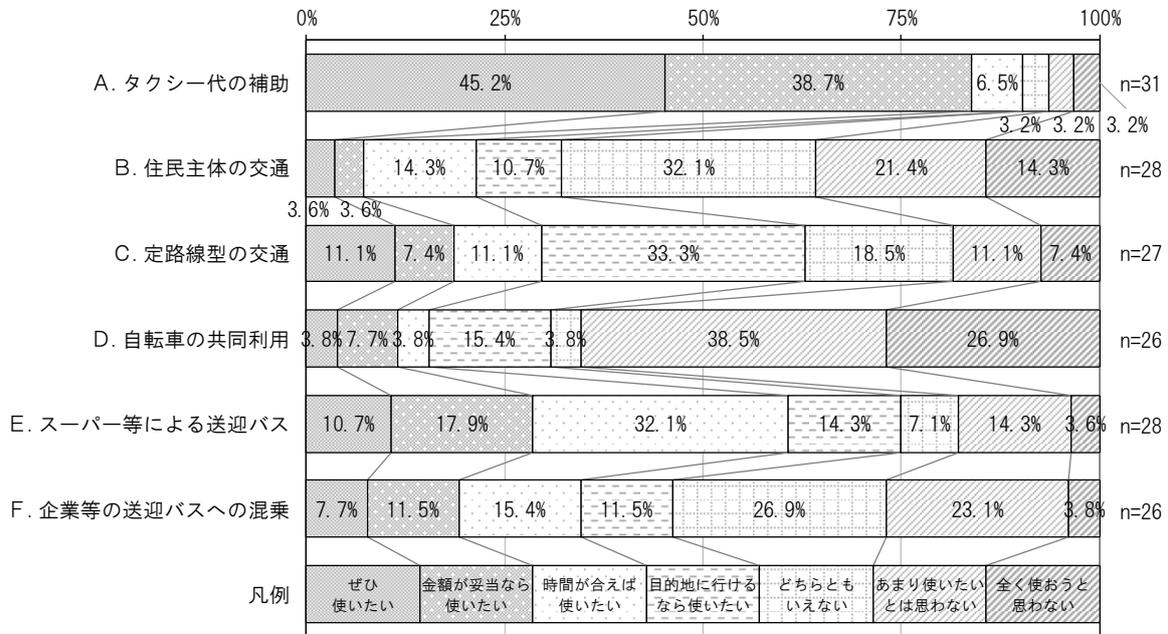


回答者数32人に対する割合 (M/A)

■ワークショップで出た公共交通の方向性に対する意見

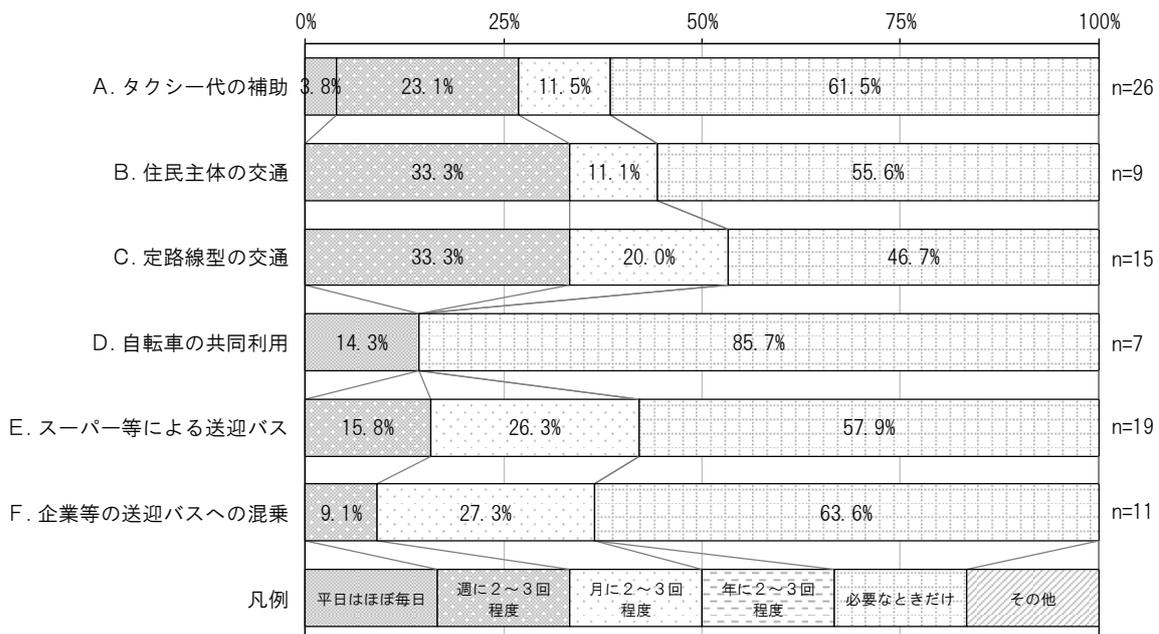
問 15 各公共交通サービス候補に対する利用意向

- ・「ぜひ使いたい」「金額が妥当なら使いたい」「時間が合えば使いたい」「目的地に行けるなら使いたい」を合わせて、「使いたい」とする割合が60%を超えたのは、「A. タクシー代の補助」90.3%、「E. スーパー等による送迎バス」75.0%、「C. 定路線型の交通」63.0%の3つであった。
- ・これらのうち、「A. タクシー代の補助」については「ぜひ使いたい」の割合も45.2%と高いが、一方で「金額が妥当なら使いたい」も次いで38.7%を占めている。



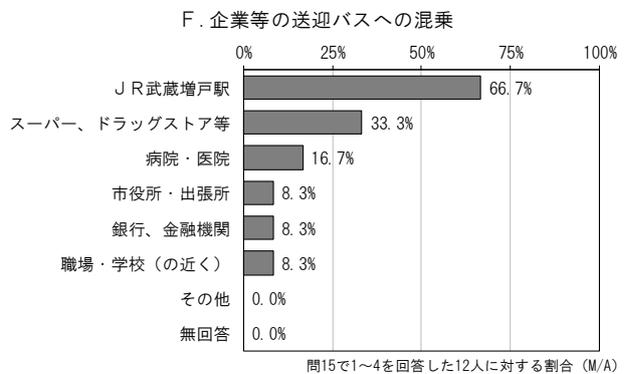
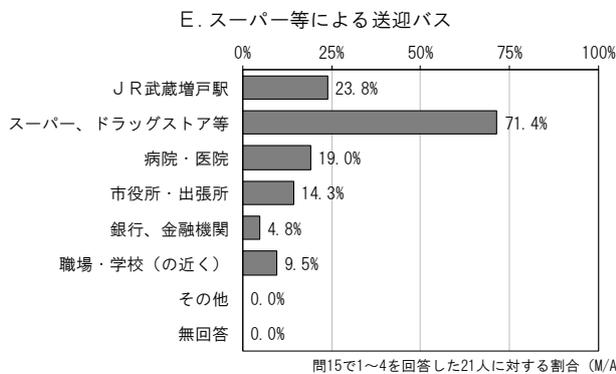
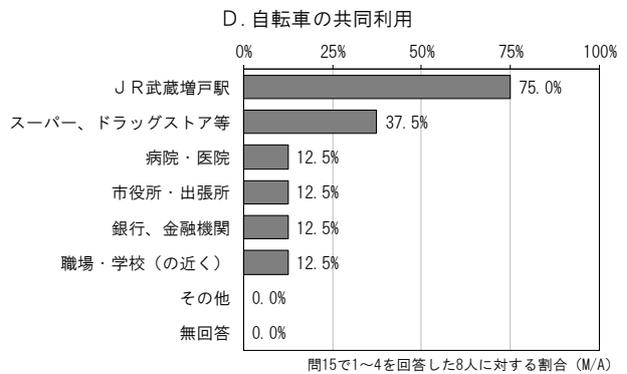
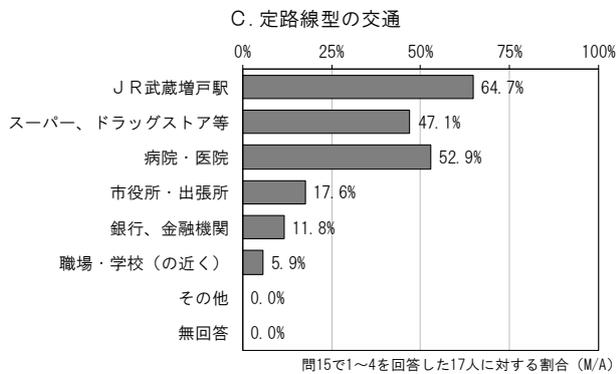
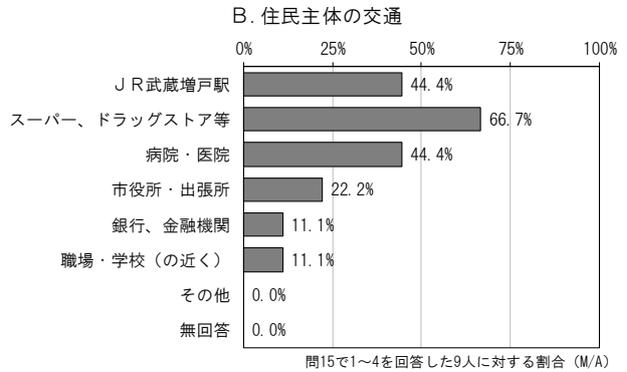
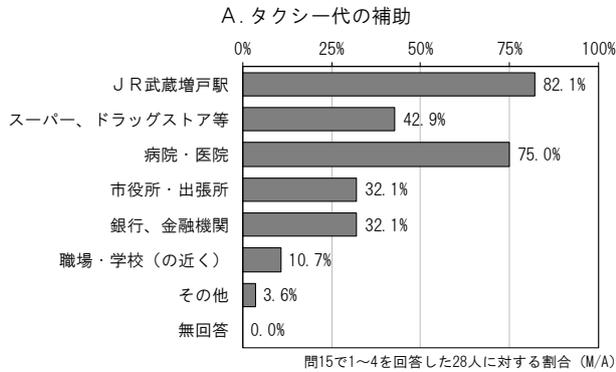
問 15-1 各公共交通サービス候補に対する利用頻度

- ・「週2～3回」以上利用したい人の割合が高いのは、「B. 住民主体の交通」「C. 定路線型の交通」の33.3%、「A. タクシー代の補助」26.9%の3つである。
- ・一方、「E. スーパー等による送迎バス」「F. 企業等の送迎バスへの混乗については「月に2～3回程度」利用したいとする人がそれぞれ26.3%、27.3%みられる。



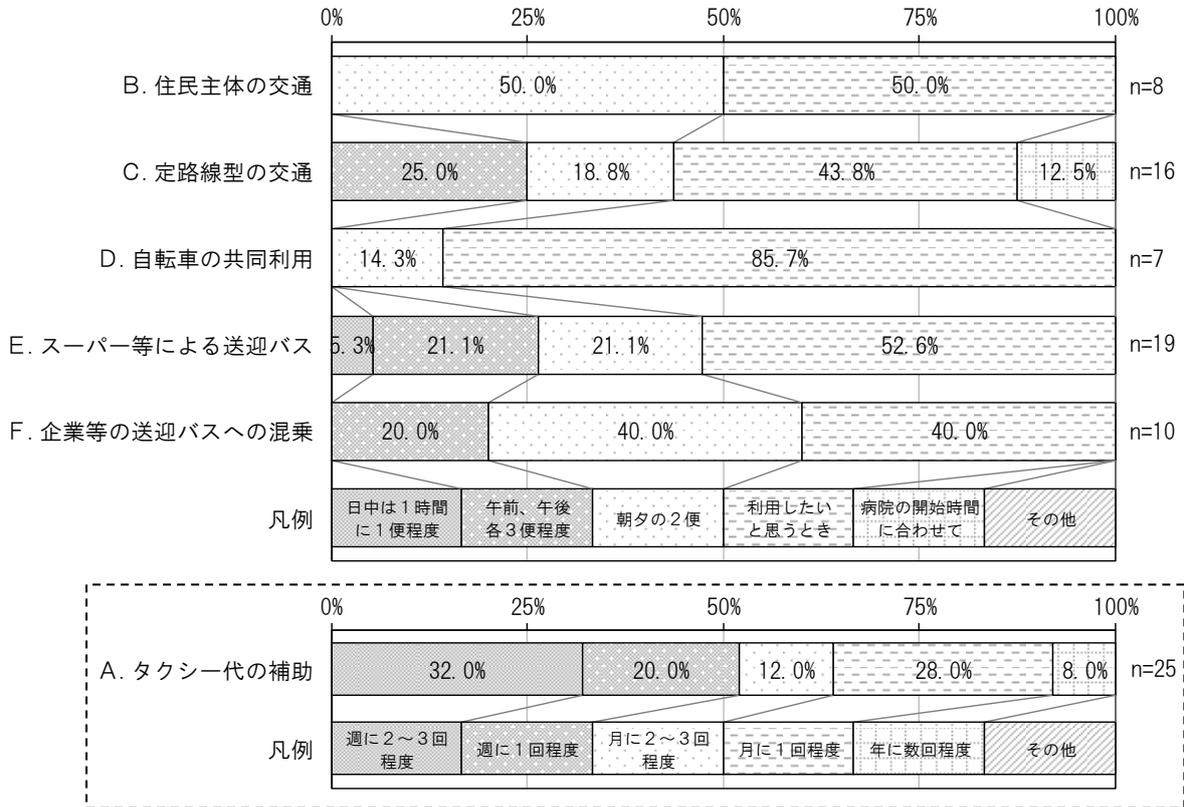
問 15-2 各公共交通サービス候補を使って行きたいところ

・「A. タクシー代の補助」「D. 自転車の共同利用」「F. 企業等の送迎バスへの混乗」では「JR 武蔵増戸駅」が、「B. 住民主体の交通」「E. スーパー等による送迎バス」では「スーパー、ドラッグストア等」が、「C. 定路線型の交通」では「病院・医院」がそれぞれ最多となっている。



問 15-3 各公共交通サービス候補に求める運行頻度

- ・「日中は1時間に1便程度」とする要望が見られるのは「E. スーパー等による送迎バス」5.3%のみで、「C. 定路線型の交通」「E. スーパー等による送迎バス」「F. 企業等の送迎バスへの混乗」では「午前、午後各3便程度」がそれぞれ25.0%、21.1%、20.0%である。
- ・「B. 住民主体の交通」と「F. 企業等の送迎バスへの混乗」では「朝夕の2便」がそれぞれ50.0%、40.0%を占める。



問 15-4 各公共交通サービス候補の料金設定

- ・各公共交通サービス候補の料金設定について平均を算出すると、「A. タクシー代の補助」543円、「B. 住民主体の交通」486円、「C. 定路線型の交通」337円、「D. 自転車の共同利用」258円、「E. 大手スーパー等による送迎バスの運行」294円、「F. 企業等の送迎バスへの混乗」267円となった。

公共交通サービスの候補	ぜひ使いたい	条件付き			全希望者
		金額が妥当	に使用したい時間	ろ行にき行たけるとこ	
A. タクシー代の補助	632	470	300	0	543
B. 住民主体の交通 (ご近所同士の自動車の相乗り)	1,000	0	333	467	486
C. 定路線型の交通 (乗合タクシー)	550	200	233	339	337
D. 自転車の共同利用	250	100	100	367	258
E. 大手スーパー等による送迎バスの運行	150	575	250	133	294
F. 企業等の送迎バスへの混乗	200	550	250	133	267

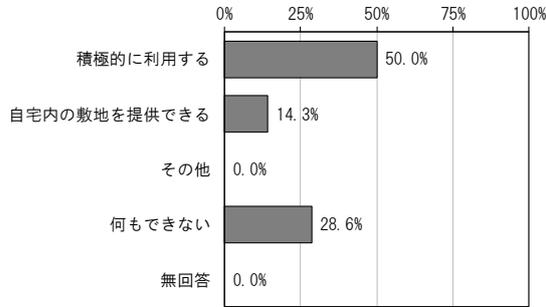
単位：円

- 金額以外の回答
- A
 - ・ 1/3
 - ・ 500円～半額
- B
 - ・ 既定の半額

問 15-5 各公共交通サービス候補に対する支援

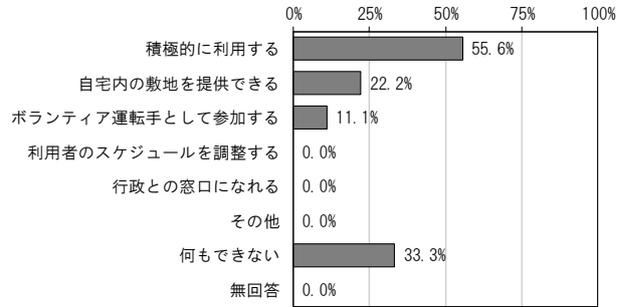
- ・「D. 自転車の共同利用」以外は、「積極的に利用する」という人が 40～50%程度見られる。
- ・いずれのサービスにおいても、複数の方から「自宅内の敷地を乗降場等として提供できる」という回答があった。

A. タクシー代の補助



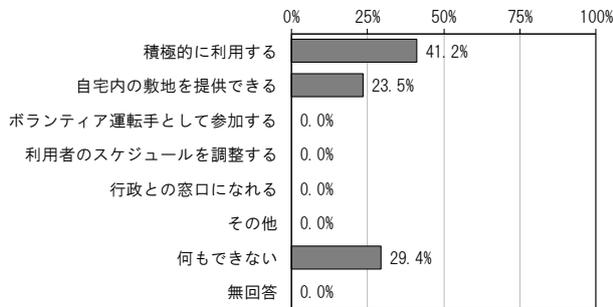
問15で1～4を回答した28人に対する割合 (M/A)

B. 住民主体の交通



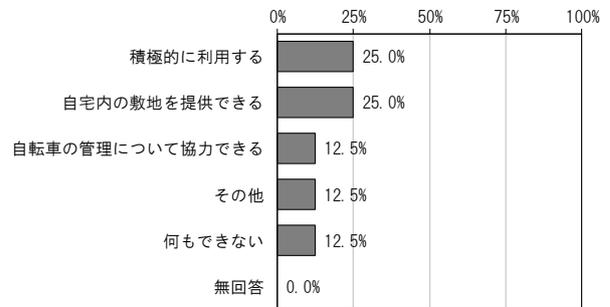
問15で1～4を回答した9人に対する割合 (M/A)

C. 定路線型の交通



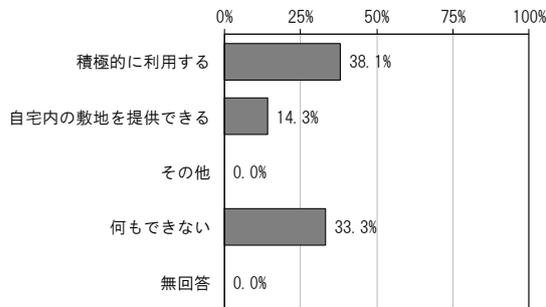
問15で1～4を回答した17人に対する割合 (M/A)

D. 自転車の共同利用



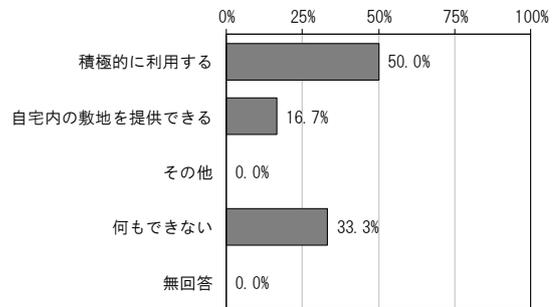
問15で1～4を回答した8人に対する割合 (M/A)

E. スーパー等による送迎バス



問15で1～4を回答した21人に対する割合 (M/A)

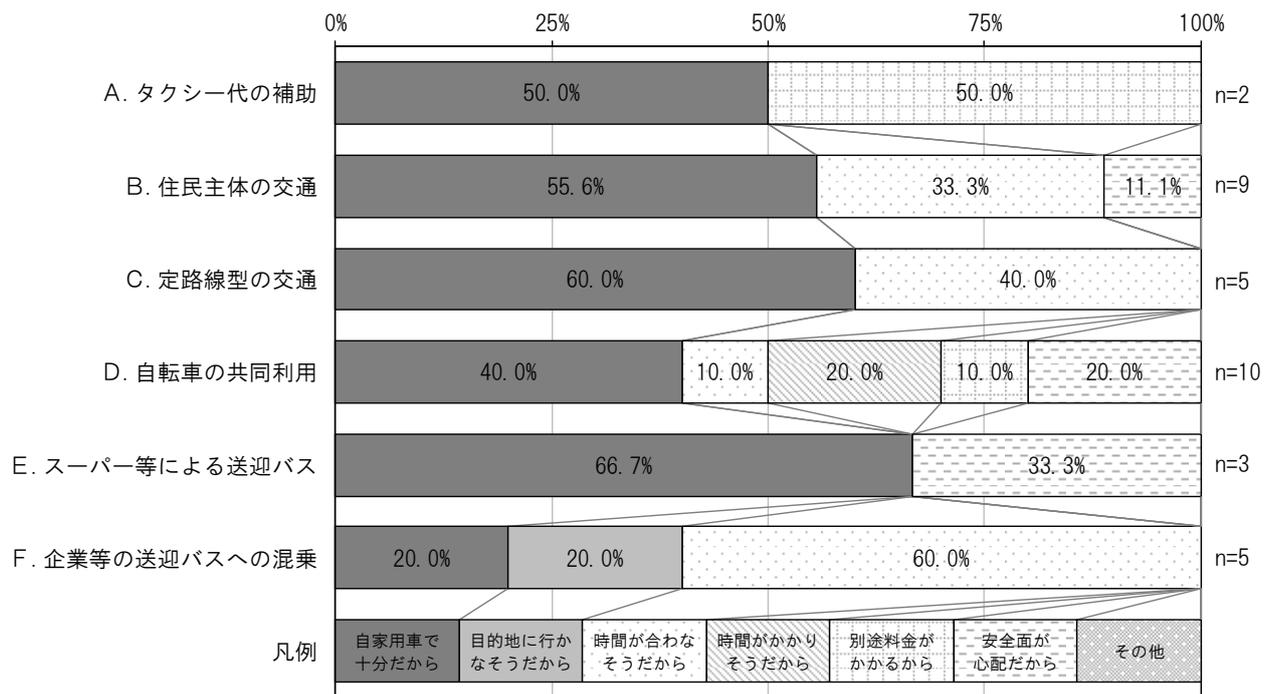
F. 企業等の送迎バスへの混乗



問15で1～4を回答した12人に対する割合 (M/A)

問 15-6 各公共交通サービス候補を利用しない理由

- ・「B. 住民主体の交通」「C. 定路線型の交通」「E. スーパー等による送迎バス」については、「自家用車で十分だから」が過半数を占めている。
- ・「D. 自転車の共同利用」についても「自家用車で十分だから」が 40%みられるが、「時間がかかりそうだから」「安全面が心配だから」もそれぞれ 20%みられる。
- ・「A. タクシー代の補助」については、「自家用車で十分だから」と「別途料金がかかるから」がともに 50%となっている。
- ・「F. 企業等の送迎バスへの混乗」については「時間が合わなそうだから」が 60.0%で最多意見となっている。

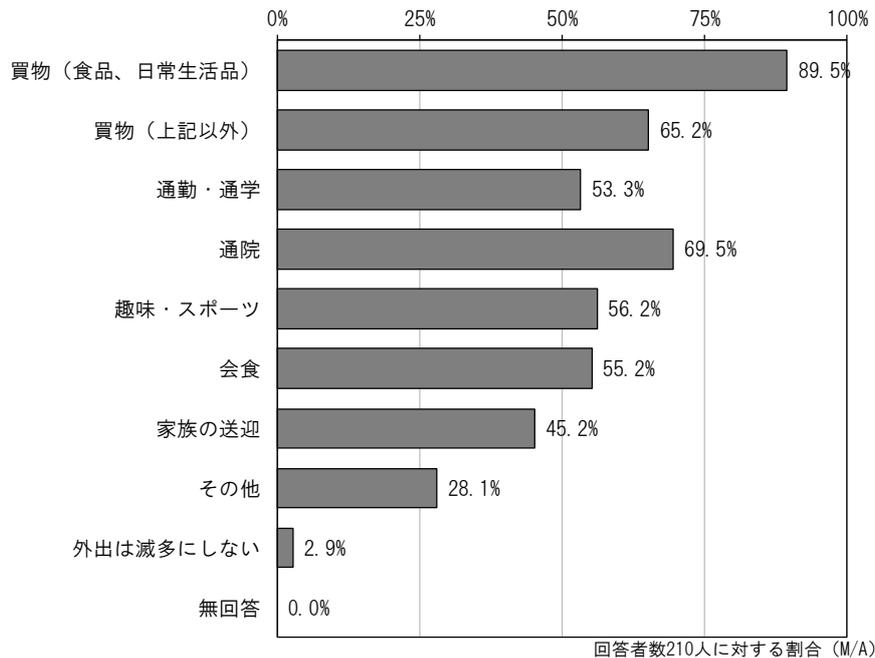


2.4 引田・代継・網代区域《引田・湖上・代継》

■日常の外出について

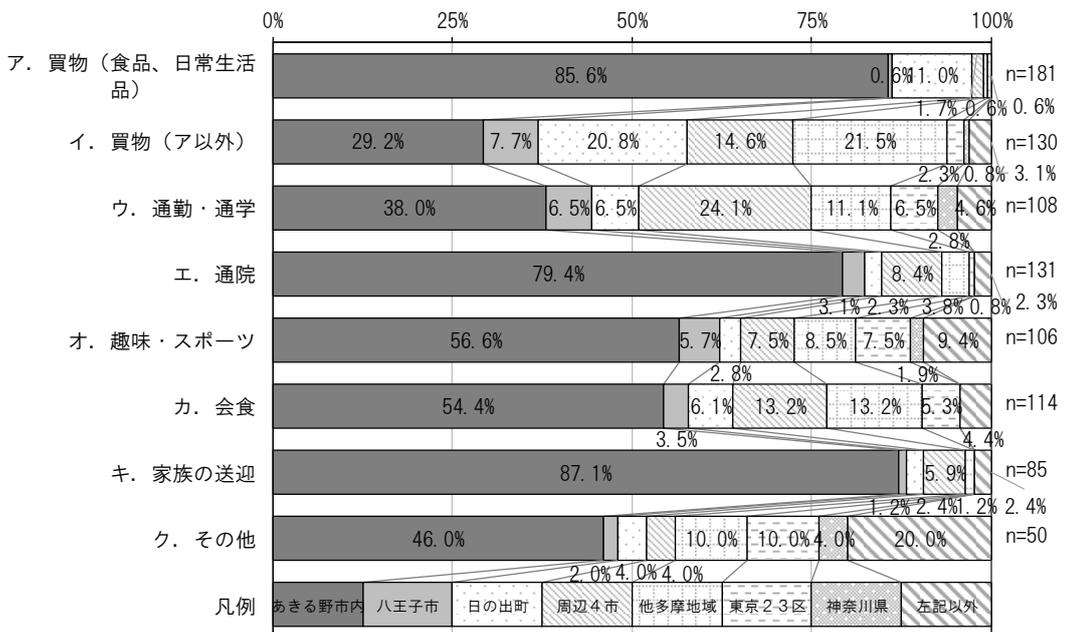
- ・外出目的では「買物（食品、日用品）」が89.5%で最も多いが、他の目的についてもほとんどが50%を超える。
- ・外出の目的地では、いずれの目的もあきる野市内が1位であるが、「買物（ア以外）」では他多摩地域や日の出町、「通勤・通学」では周辺4市（昭島市・福生市・羽村市・青梅市）が20%以上あり、他の目的と比べても多い。
- ・いずれの外出目的においても、主たる交通手段は「自家用車（自分で運転）」である。
- ・「買物（食品、日用品）」については、8割弱の人が週2～3日かそれ以上の頻度で外出している。

問 10 普段外出する目的

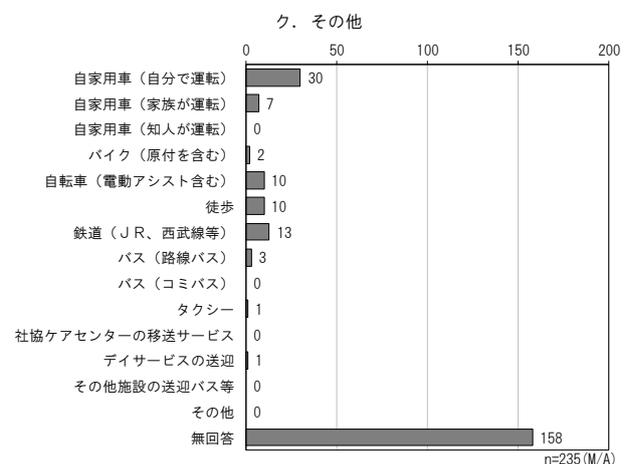
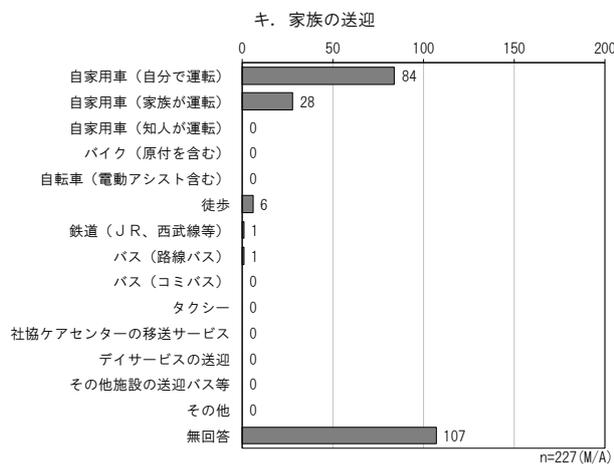
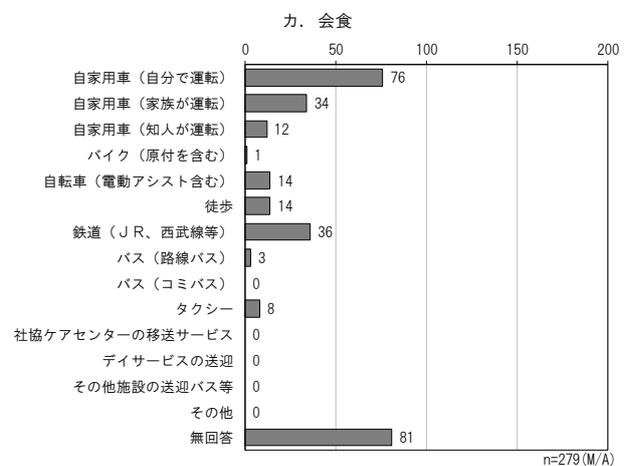
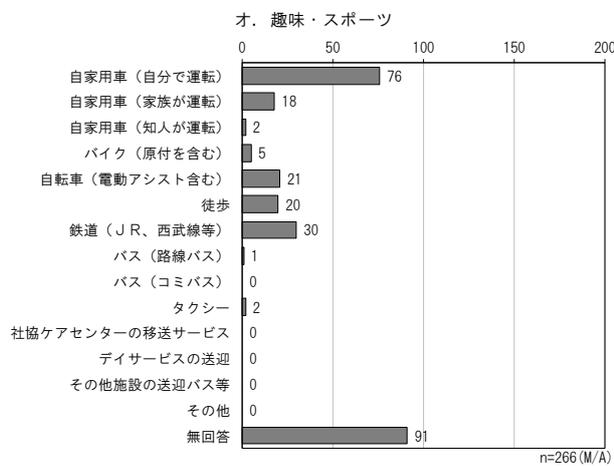
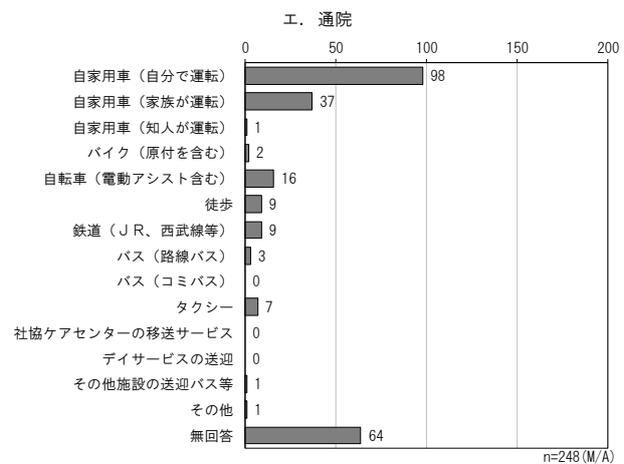
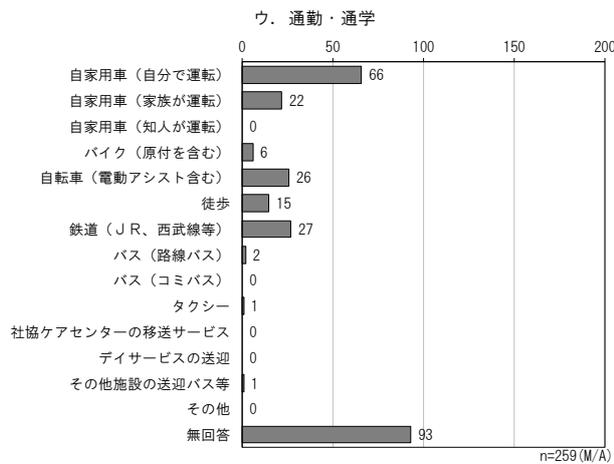
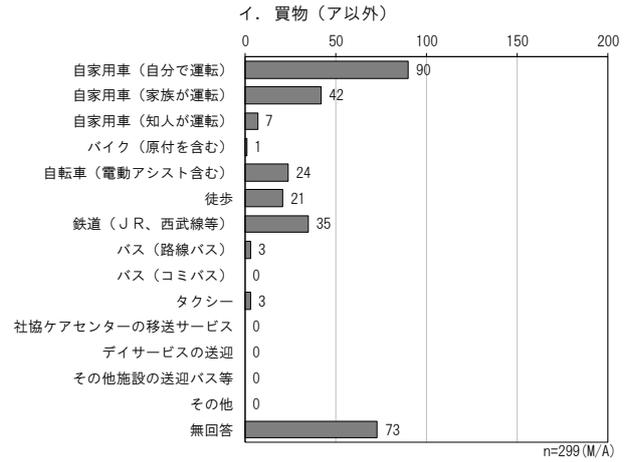
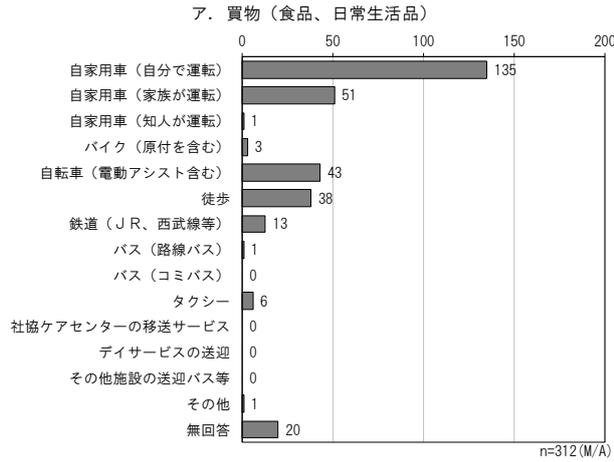


回答者数210人に対する割合 (M/A)

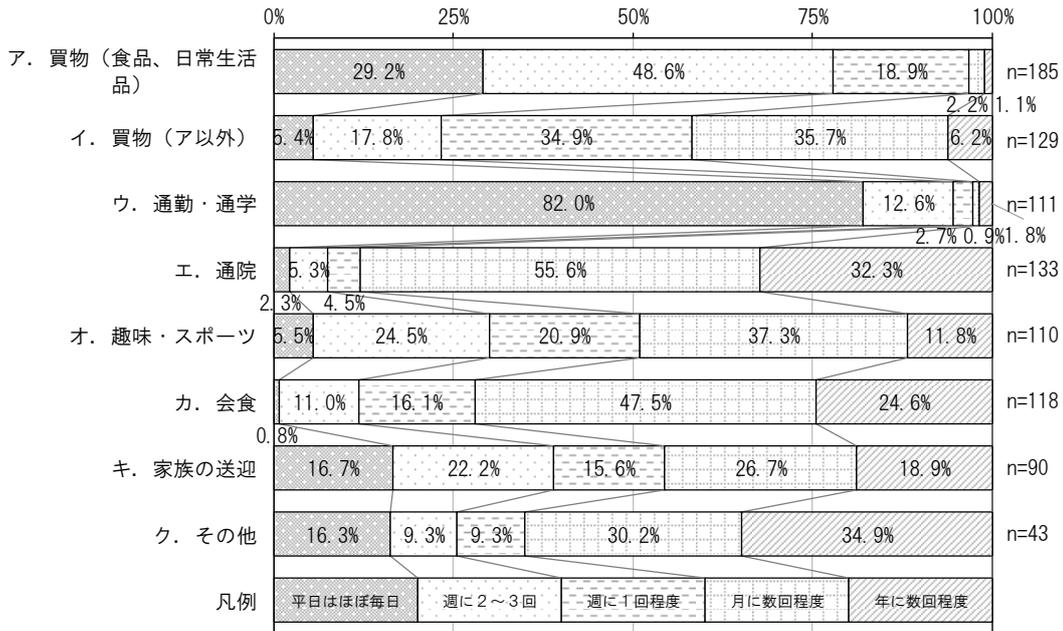
問 10-1A 外出の目的地



問 10-1B 外出時の利用交通手段



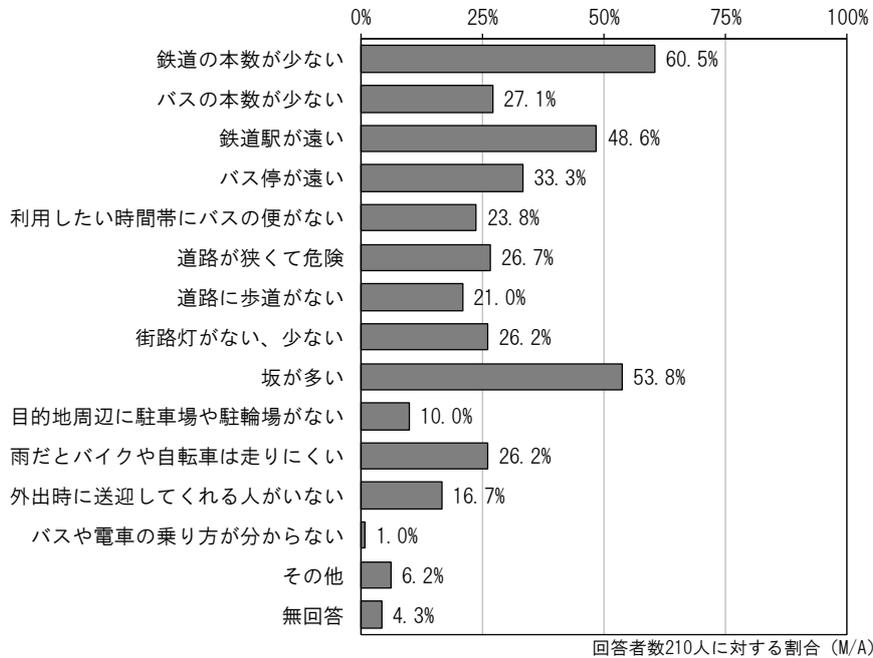
問 10-1C 外出頻度



■ 普段の交通で困っていることについて

問 11 交通に関して困っていること

・「鉄道の本数が少ない」が 60.5%で最も指摘率が高く、次いで「坂が多い」53.8%、「鉄道駅が遠い」48.6%の3つの指摘率が高い。

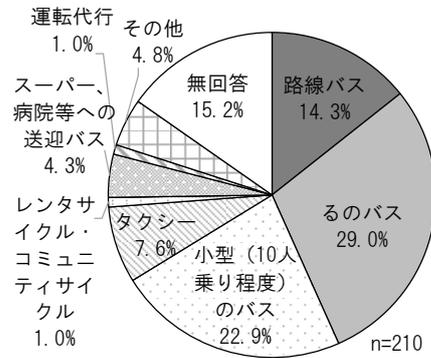
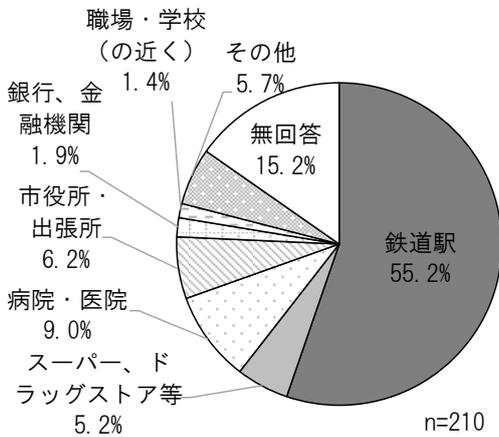


■公共交通に対する期待・要望

・公共交通で行きたいところは「鉄道駅」が55.2%で半数を超え、その際の交通としては「るのバス」29%、「小型（10人乗り程度）のバス」22.9%が多い。

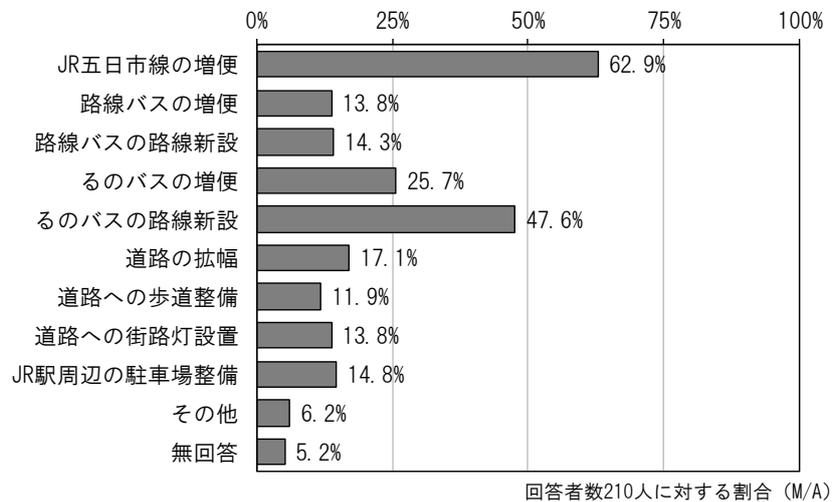
問 12 公共交通で行きたいところ

問 13 問 12 の目的地へ行く交通



問 14 求められる交通整備

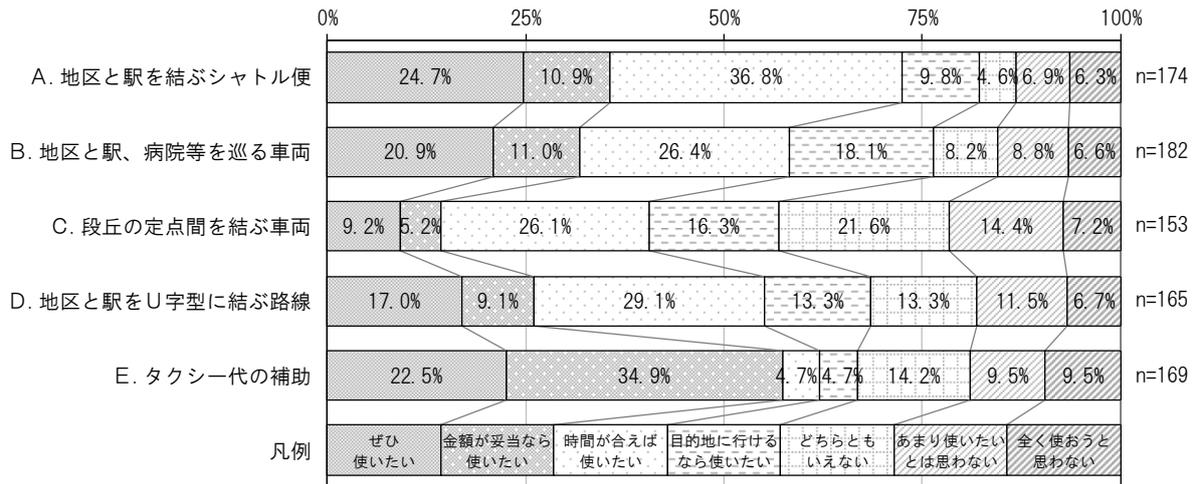
・「JR五日市線の増便」が62.9%で最も指摘率が高く、次いで「るのバスの路線新設」47.6%の指摘率が高い。



■ワークショップで出た公共交通の方向性に対する意見

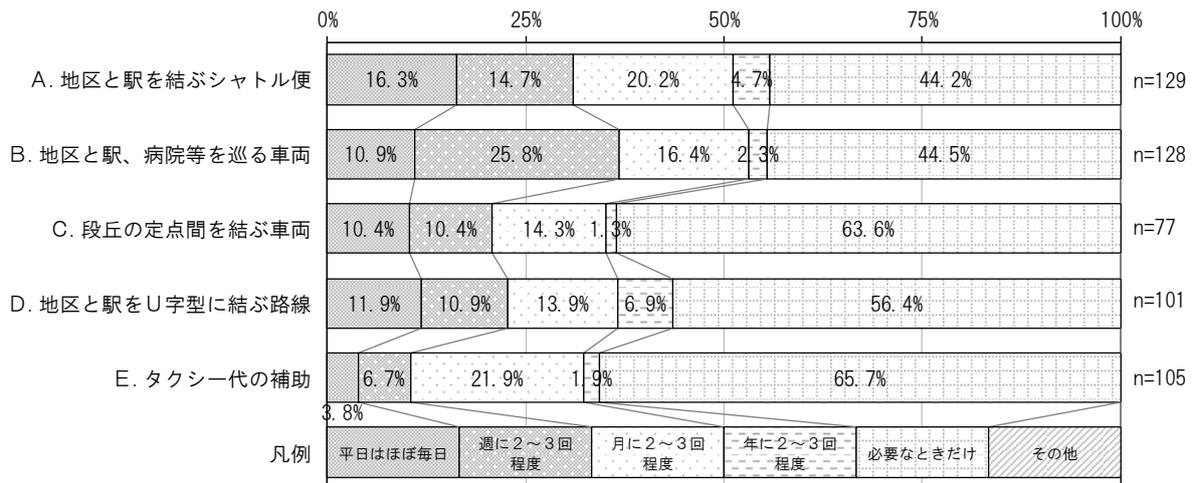
問 15 各公共交通サービス候補に対する利用意向

- ・「ぜひ使いたい」「金額が妥当なら使いたい」「時間が合えば使いたい」「目的地に行けるなら使いたい」を合わせて、「使いたい」とする割合は、いずれのサービス候補でも 50%を超える。
- ・「使いたい」の割合が最も高いのは「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」82.2%であり、次いで「B. 地区と駅、病院等を巡る車両」76.4%が高い。
- ・これらのうち、「ぜひ使いたい」とする割合が一番高いのも、「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」の 24.7%である。



問 15-1 各公共交通サービス候補に対する利用頻度

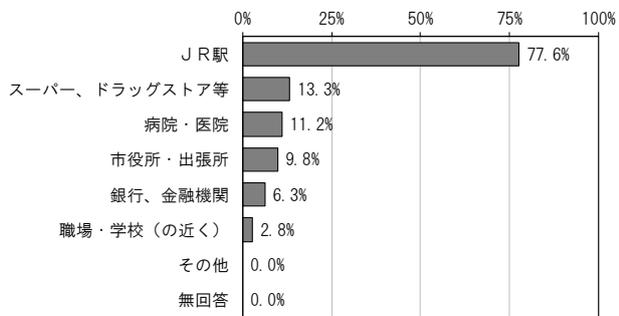
- ・「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」～「D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線」は「週2～3回」以上利用したい人の割合が 20%以上であり、とくに「B. 地区と駅、病院等を巡る車両」「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」は 30%を超えている。



問 15-2 各公共交通サービス候補を使って行きたいところ

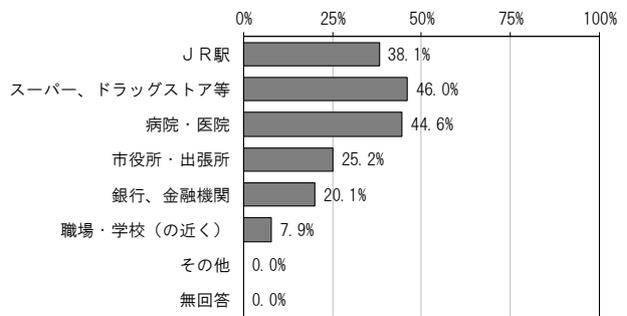
- ・「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」「C. 段丘の定点間を結ぶ車両」「D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線」「E. タクシー代の補助」は、いずれも「JR駅」が最多となっており、「B. 地区と駅、病院等を巡る車両」は、「スーパー、ドラッグストア等」が最多となっている。
- ・「E. タクシー代の補助」では、「JR駅」に次いで「病院・医院」とする回答が多い。

A. 地区と駅を結ぶシャトル便



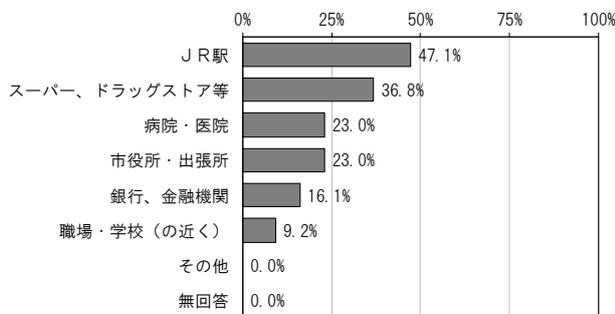
問15で1～4を回答した143人に対する割合 (M/A)

B. 地区と駅、病院等を巡る車両



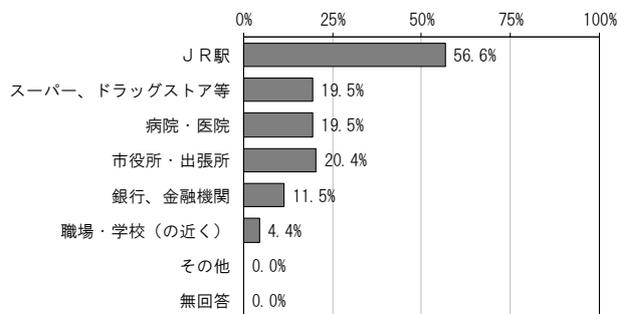
問15で1～4を回答した139人に対する割合 (M/A)

C. 段丘の定点間を結ぶ車両



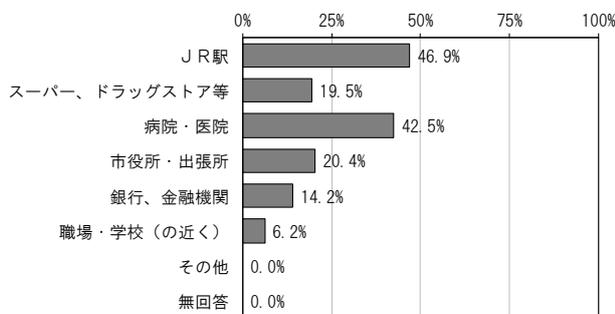
問15で1～4を回答した87人に対する割合 (M/A)

D. 地区と駅をU字型に結ぶ路線



問15で1～4を回答した113人に対する割合 (M/A)

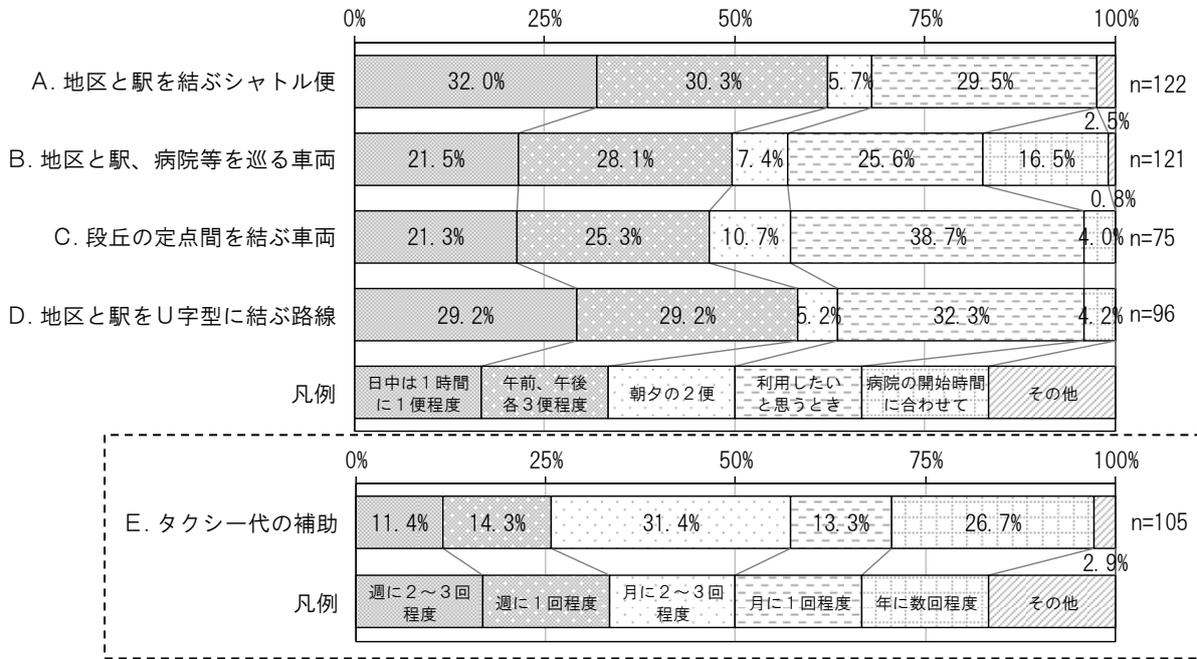
E. タクシー代の補助



問15で1～4を回答した113人に対する割合 (M/A)

問 15-3 各公共交通サービス候補に求める運行頻度

- ・「日中は1時間に1便程度」についてみると、「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」が32%で最も多く、次いで「D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線」29.2%が多い。
- ・「B. 地区と駅、病院等を巡る車両」については、「午前、午後各3便程度」が28.1%で最も多い。
- ・「E. タクシー代の補助」については他と選択肢が異なるため比較はできないが、「月に2～3回程度」が31.4%で最も多い。



問 15-4 各公共交通サービス候補の料金設定

- ・各公共交通サービス候補の料金設定について平均を算出すると、「A. 地区と駅を結ぶシャトル便」171円、「B. 地区と駅、病院、スーパーなどを巡る車両」179円、「C. 段丘の定点間を結ぶ車両」155円、「D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線を運行する車両」172円、「E. タクシー代の補助」575円となった。

単位：円

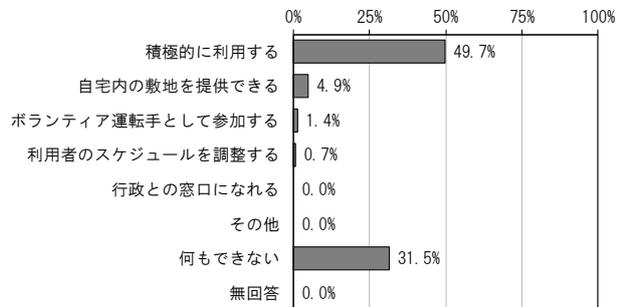
公共交通サービスの候補	ぜひ使いたい	条件付き			全希望者
		金額が妥当	に使用したい時間	ろ行くにきたいところ	
A. 地区と駅を結ぶシャトル便	150	165	181	188	171
B. 地区と駅、病院、スーパーなどを巡る車両	170	198	182	168	179
C. 段丘の定点間を結ぶ車両	181	143	161	130	155
D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線を運行する車両	169	204	169	160	172
E. タクシー代の補助	578	553	444	883	575

- 金額以外の回答
- A
 - ・50～100円
 - B、D
 - ・100～200円
 - E
 - ・半額 4人
 - ・1/3 2人
 - ・500～1000円
 - ・400～500円
 - ・全額 以上、各1人

問 15-5 各公共交通サービス候補に対する支援

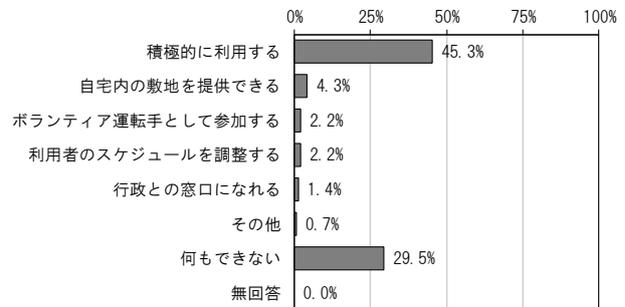
- ・いずれのサービス候補も「積極的に利用する」という人が40%前後で最も多い。
- ・「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」～「D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線」については、複数の方から「自宅の敷地を提供できる」という回答があった。

A. 地区と駅を結ぶシャトル便



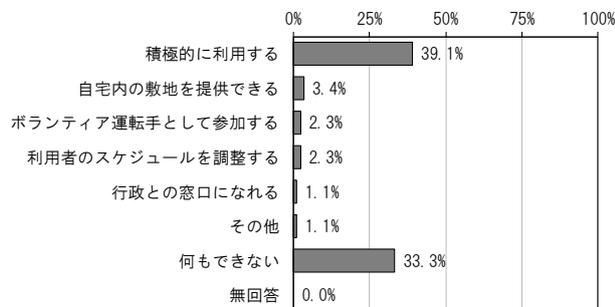
問15で1～4を回答した143人に対する割合 (M/A)

B. 地区と駅、病院等を巡る車両



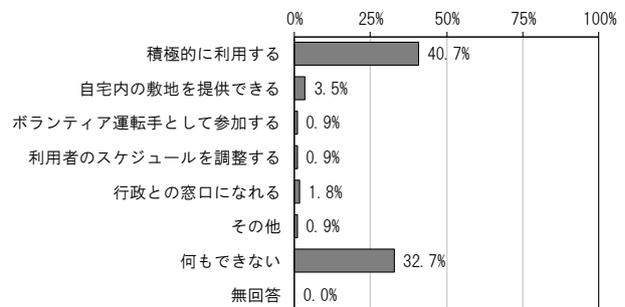
問15で1～4を回答した139人に対する割合 (M/A)

C. 段丘の定点間を結ぶ車両



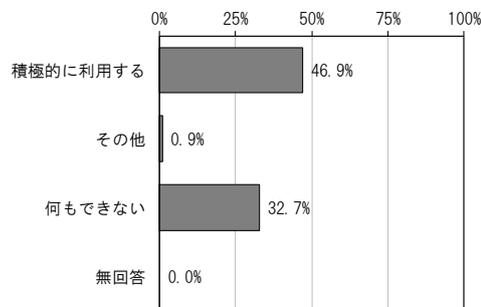
問15で1～4を回答した87人に対する割合 (M/A)

D. 地区と駅をU字型に結ぶ路線



問15で1～4を回答した113人に対する割合 (M/A)

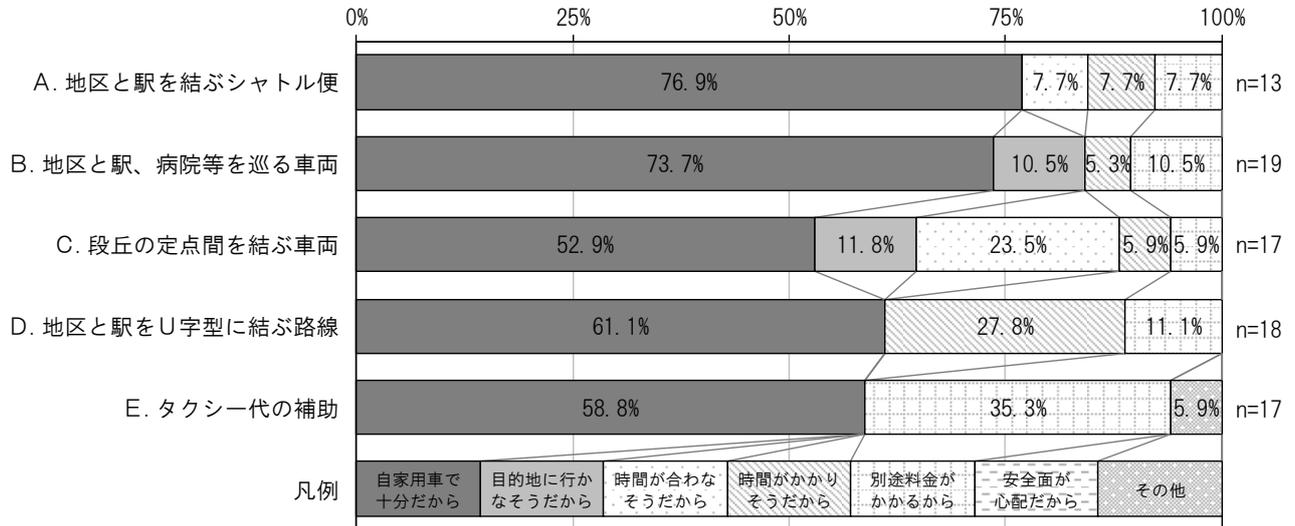
E. タクシー代の補助



問15で1～4を回答した113人に対する割合 (M/A)

問 15-6 各公共交通サービス候補を利用しない理由

- いずれのサービス候補も「自家用車で十分だから」の割合が最も高く、とくに「A. 地区と駅とを結ぶシャトル便」「B. 地区と駅、病院等を巡る車両」についてはいずれも70%を超えている。
- 「自家用車で十分だから」に次いで、「C. 段丘の定点間を結ぶ車両」の「時間が合わなそうだから」23.5%、「D. 地区と駅とをU字型に結ぶ路線」の「時間がかかりそうだから」27.8%、「E. タクシー代の補助」の「別途料金がかかるから」35.3%も他のサービス候補と比べると多い。

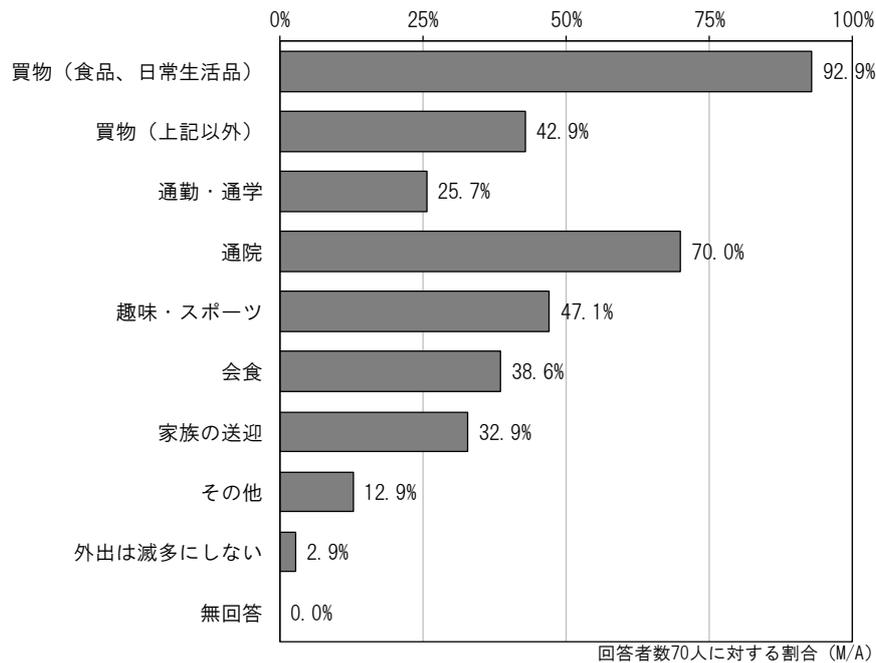


2.5 草花折立下区域

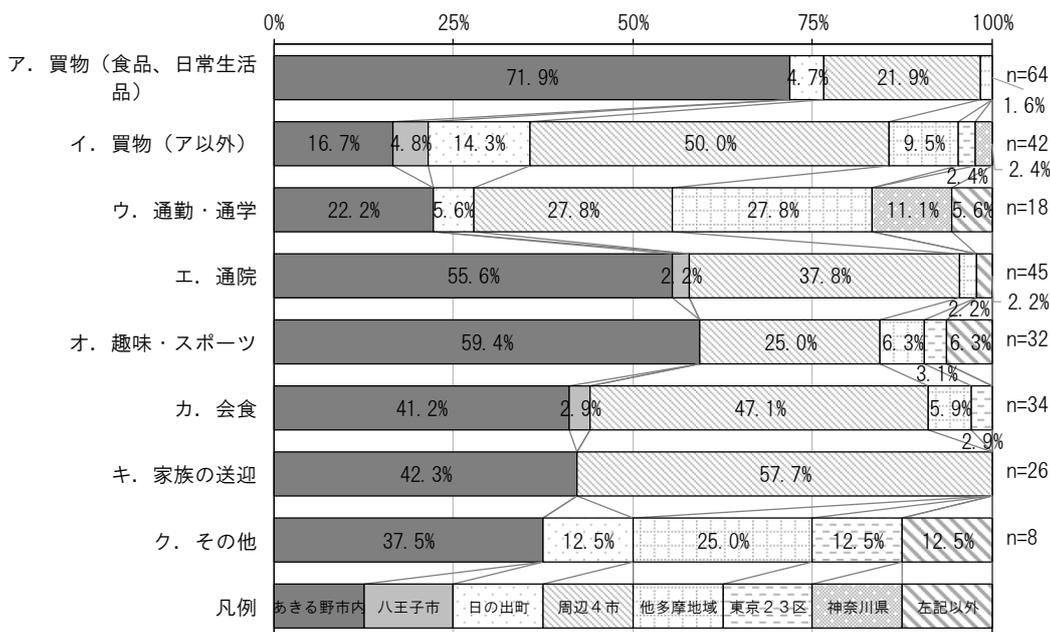
■ 日常の外出について

- ・ 外出目的では「買物（食品、日用品）」が92.9%で最も多く、次いで「通院」70.0%が多い。
- ・ 外出の目的地では、「買物（食品、日用品）」の場合はあきる野市内が71.9%を占めるが、「通院」の場合、市内は55.6%であり、周辺4市（昭島市・福生市・羽村市・青梅市）が37.8%みられる。
- ・ 上記以外の目的でも、概ねあきる野市内が1位又は2位であるが、「買物（ア以外）」や「通勤・通学」では、いずれも周辺4市の占める割合が最も高い。
- ・ いずれの外出目的においても、主たる交通手段は「自家用車（自分で運転）」である。
- ・ 「買物（食品、日用品）」については、8割以上の人が週2～3日かそれ以上の頻度で外出している。

問 10 普段外出する目的

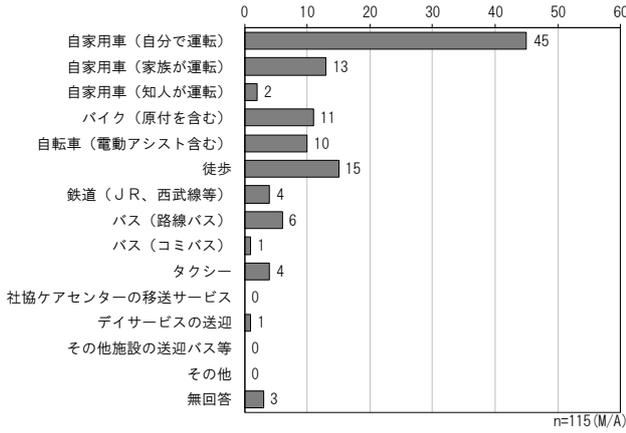


問 10-1A 外出の目的地

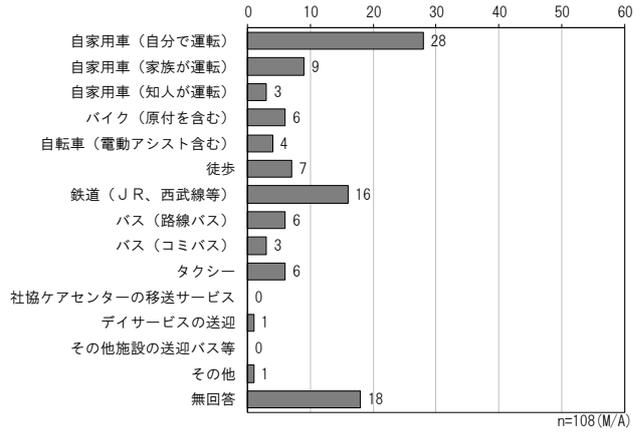


問 10-1B 外出時の利用交通手段

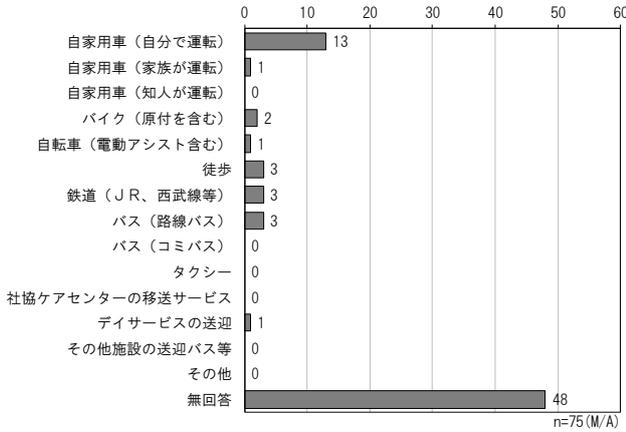
ア. 買物（食品、日常生活品）



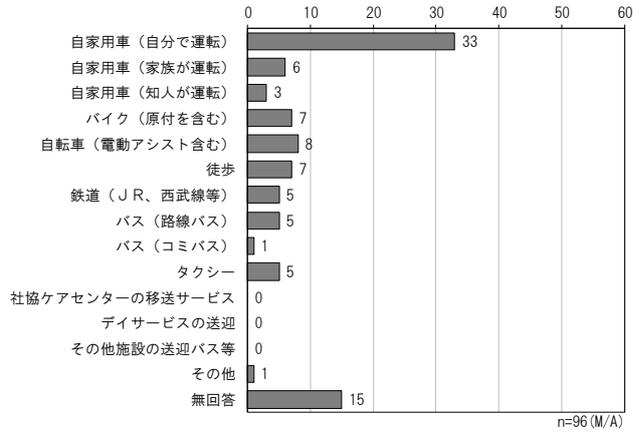
イ. 買物（ア以外）



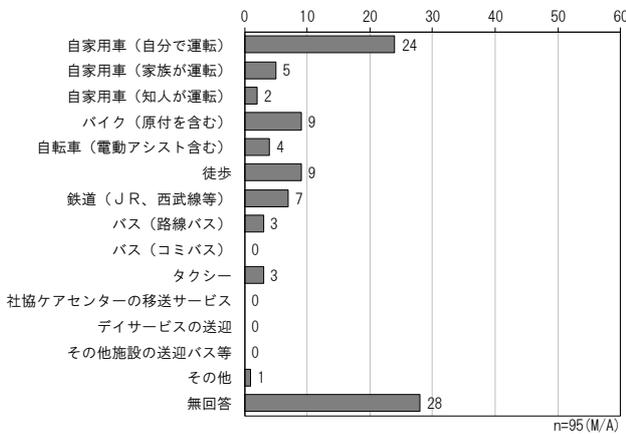
ウ. 通勤・通学



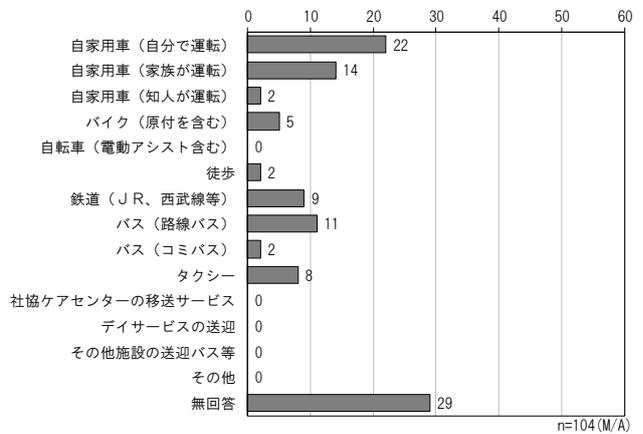
エ. 通院



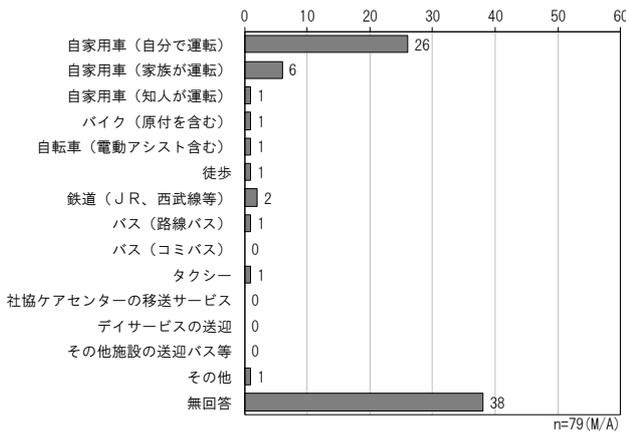
オ. 趣味・スポーツ



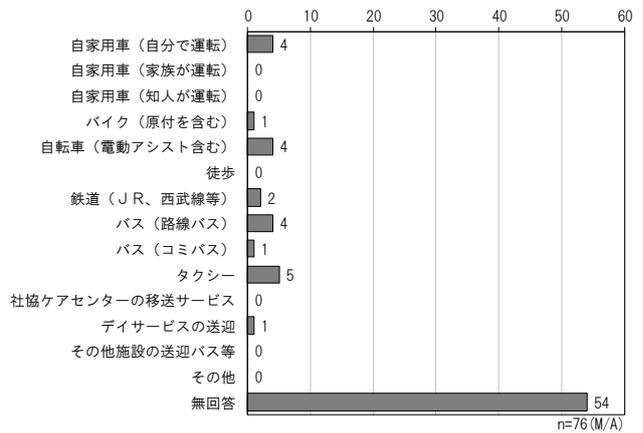
カ. 会食



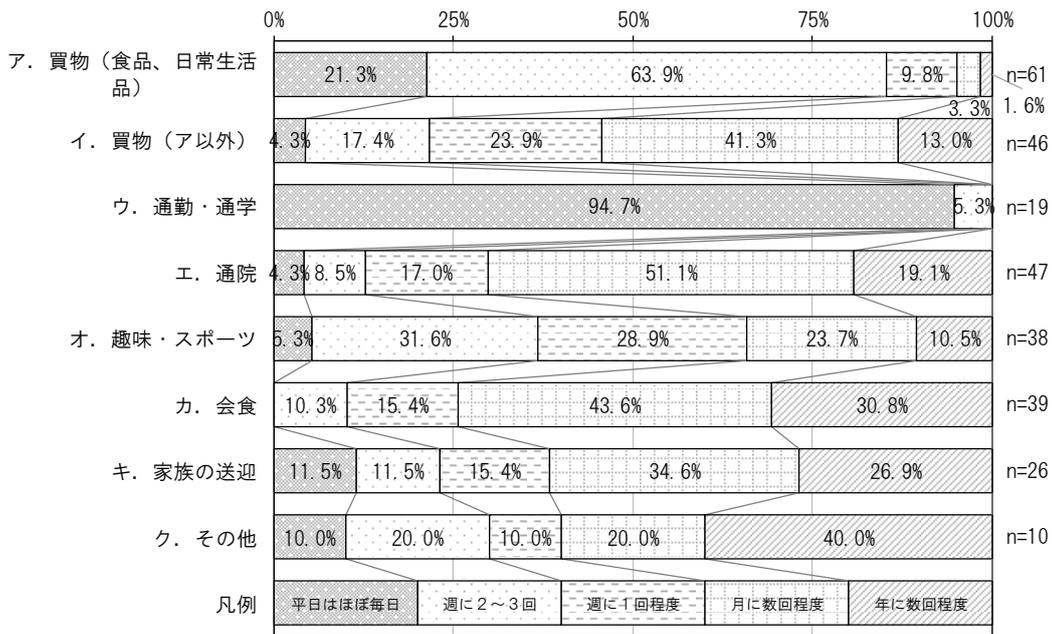
キ. 家族の送迎



ク. その他



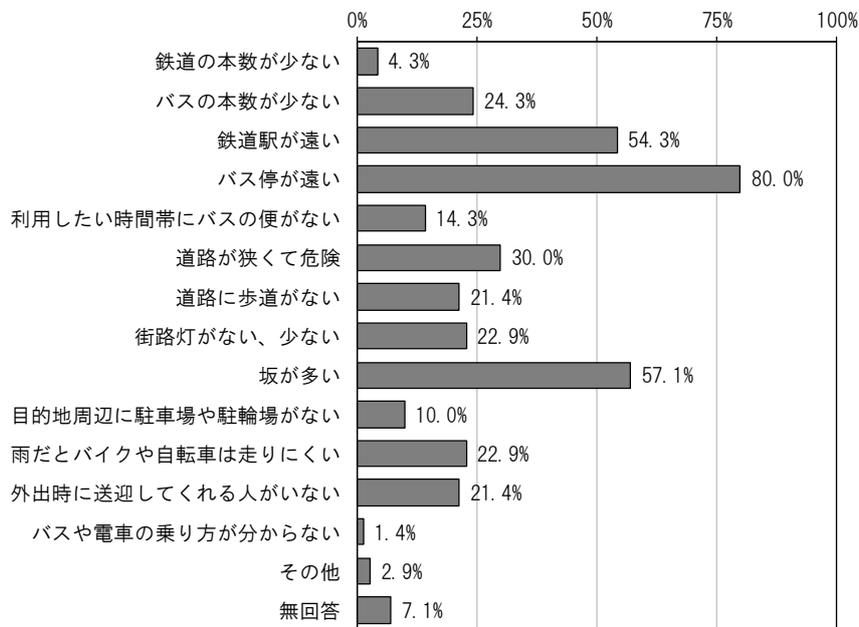
問 10-1C 外出頻度



■ 普段の交通で困っていることについて

問 11 交通に関して困っていること

- ・「バス停が遠い」が80.0%で最も指摘率が高く、次いで「坂が多い」57.1%、「鉄道駅が遠い」54.3%の3つが指摘率で50%を超える。
- ・上位2つは第1回ワークショップのグループワーク結果と同じ傾向である。



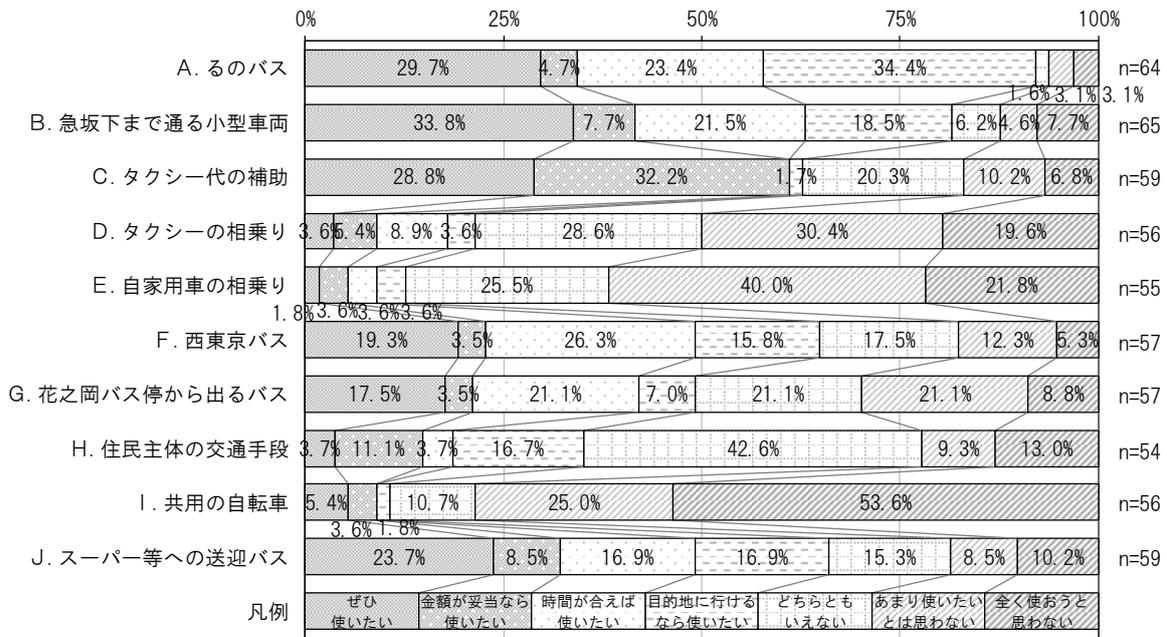
回答者数70人に対する割合 (M/A)

■ワークショップで出た公共交通の方向性に対する意見

問 15 各公共交通サービス候補に対する利用意向

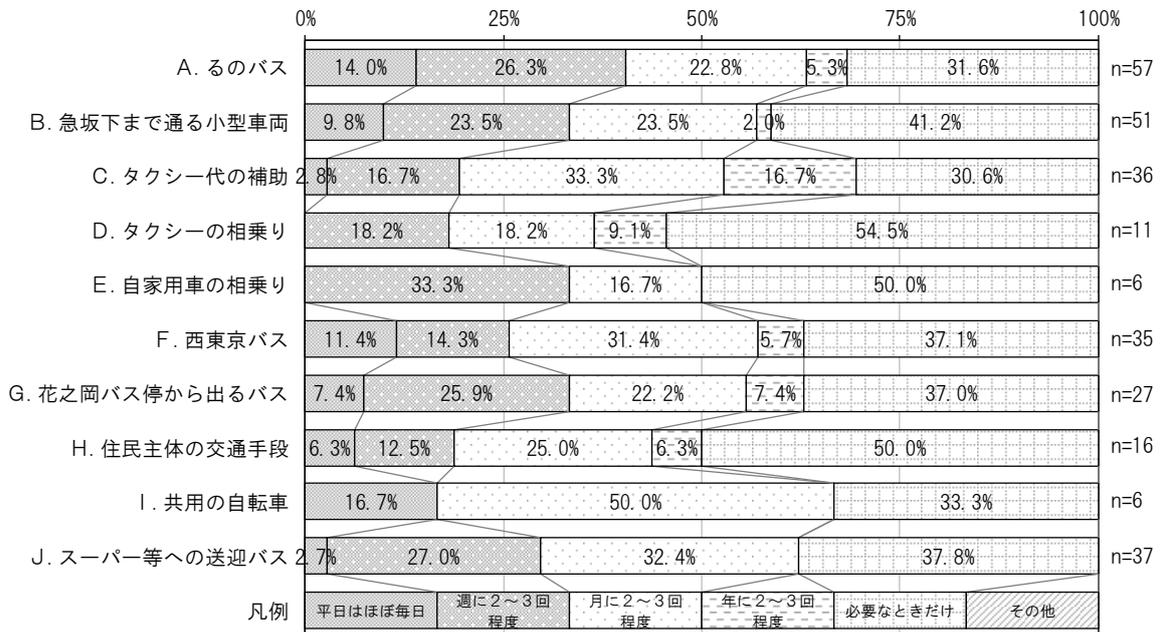
・「ぜひ使いたい」「金額が妥当なら使いたい」「時間が合えば使いたい」「目的地に行けるなら使いたい」を合わせて、「使いたい」とする割合が60%を超えたのは、「A. るのバス」92.9%、「B. 急坂下まで通る小型車両」81.5%、「J. スーパー等への送迎バス」66.1%、「F. 西東京バス」64.9%、「C. タクシー代の補助」62.7%の5つである。

・これらのうち、「ぜひ使いたい」とする割合が一番高いのは、「B. 急坂下まで通る小型車両」の33.8%である。



問 15-1 各公共交通サービス候補に対する利用頻度

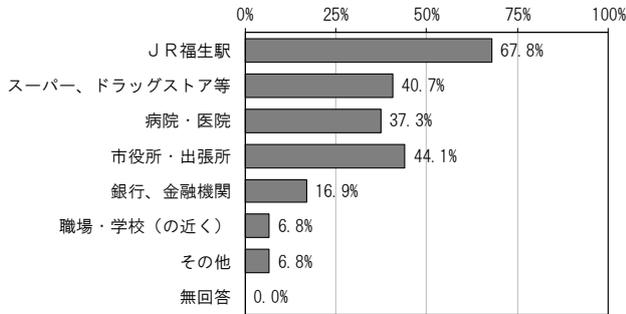
・問 15 で利用意向が高いサービスのうち、利用頻度についても「週2~3回」以上利用したい人の割合が20%以上みられるのは、「A. るのバス」40.4%、「B. 急坂下まで通る小型車両」33.3%、「J. スーパー等への送迎バス」29.7%、「F. 西東京バス」25.7%の4つであり、「C. タクシー代の補助」については19.4%と、利用したい頻度がやや低くなっている。



問 15-2 各公共交通サービス候補を使って行きたいところ

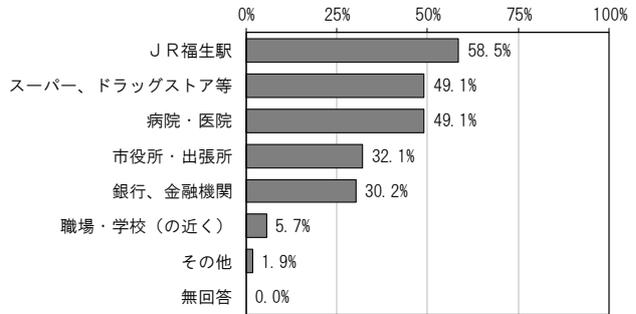
- ・問 15 で利用意向が高いサービスについてみると、「J. スーパー等への送迎バス」以外はいずれも「JR福生駅」が最多となっており、とくに「F. 西東京バス」では70%を超えている。
- ・「B. 急坂下まで通る小型車両」「C. タクシー代の補助」では、「JR福生駅」に次いで「病院・医院」とする回答が多い。

A. るのバス



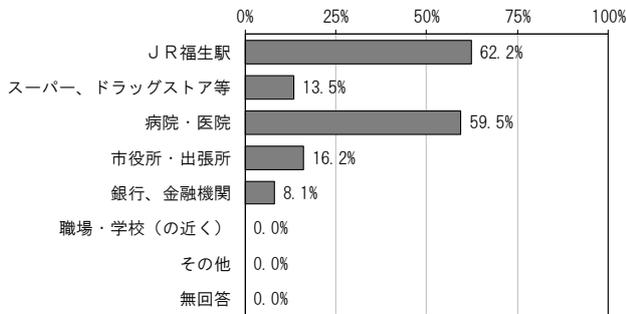
問15で1~4を回答した59人に対する割合 (M/A)

B. 急坂下まで通る小型車両



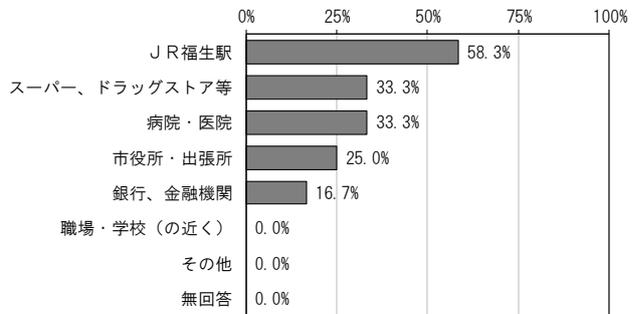
問15で1~4を回答した53人に対する割合 (M/A)

C. タクシー代の補助



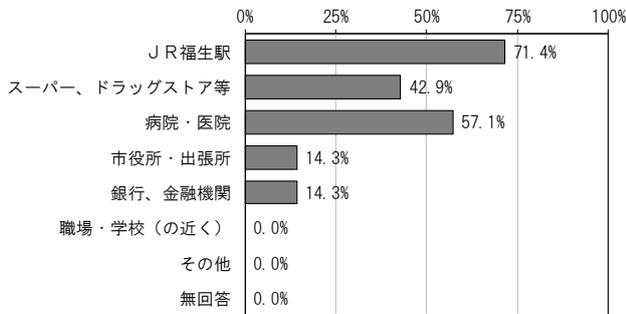
問15で1~4を回答した37人に対する割合 (M/A)

D. タクシーの相乗り



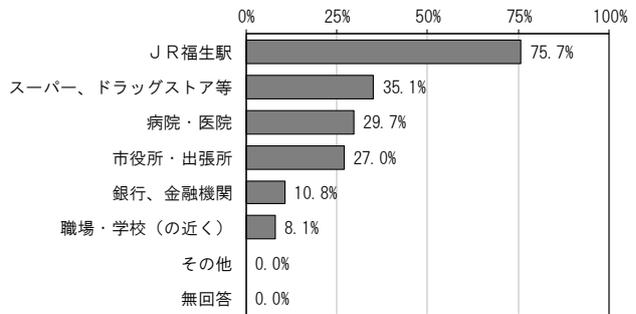
問15で1~4を回答した12人に対する割合 (M/A)

E. 自家用車の相乗り



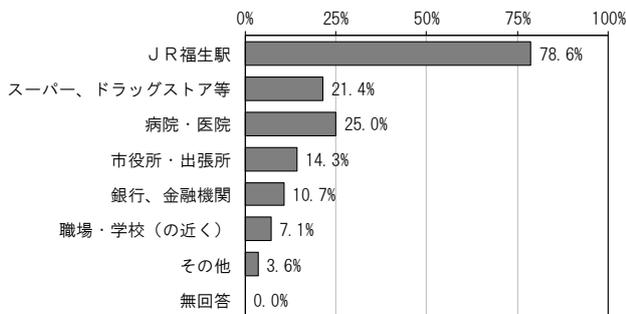
問15で1~4を回答した7人に対する割合 (M/A)

F. 西東京バス



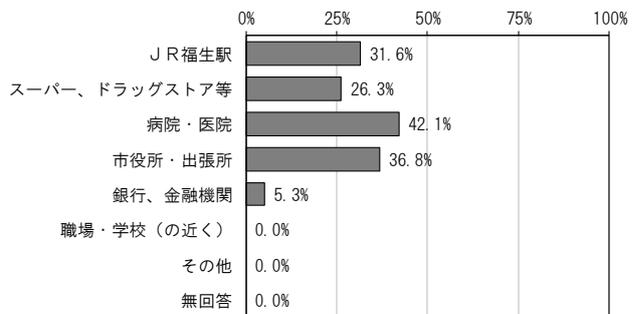
問15で1~4を回答した37人に対する割合 (M/A)

G. 花之岡バス停から出るバス

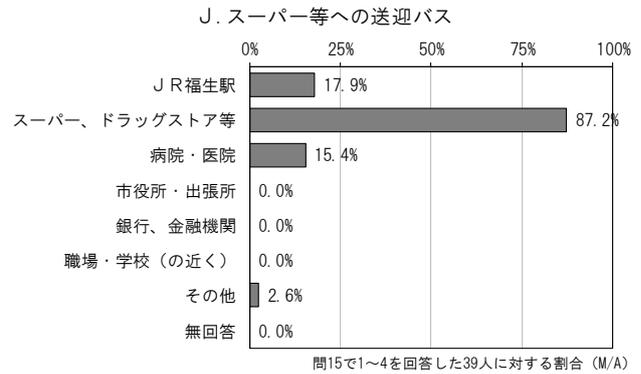
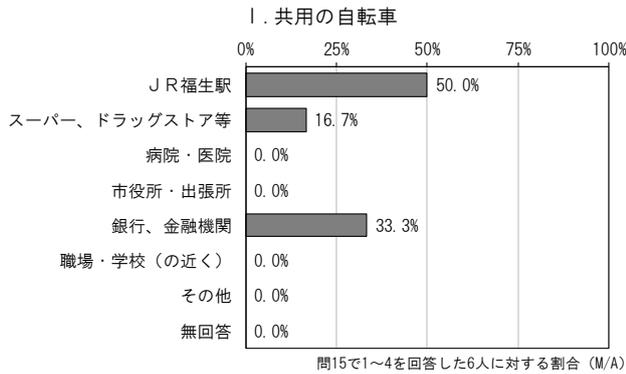


問15で1~4を回答した28人に対する割合 (M/A)

H. 住民主体の交通手段

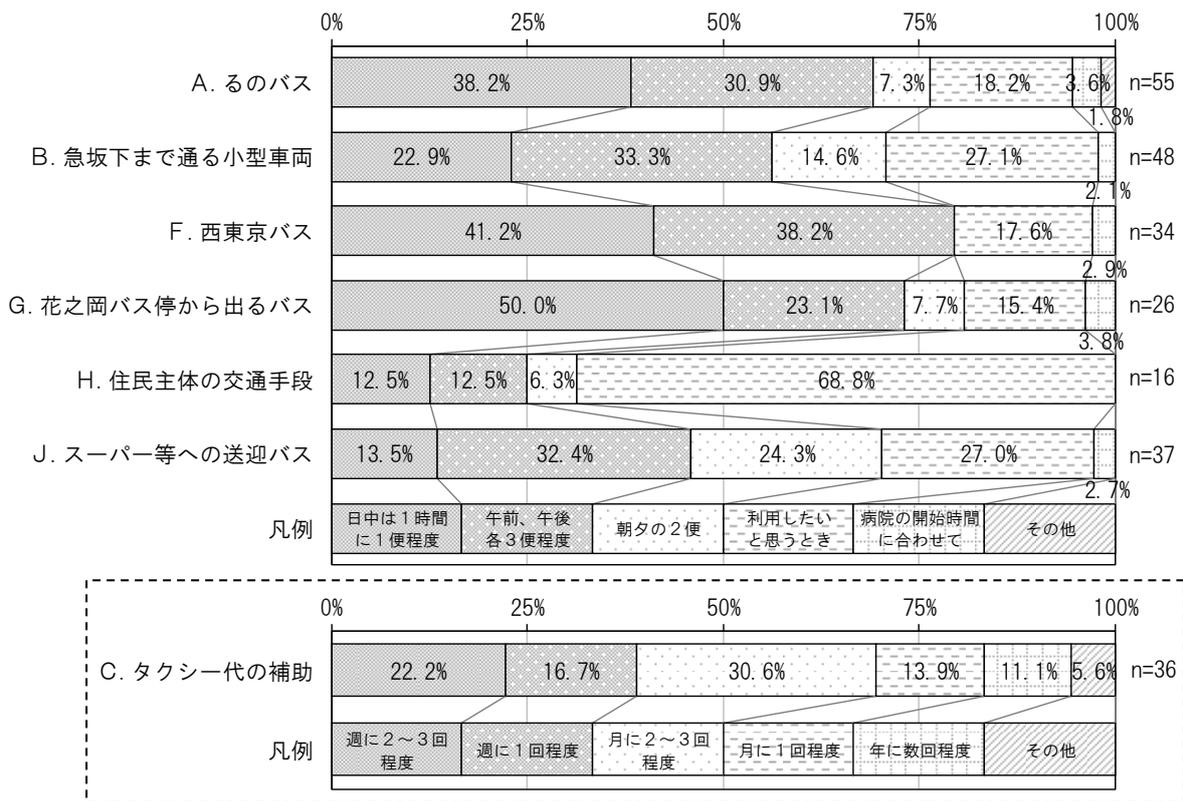


問15で1~4を回答した19人に対する割合 (M/A)



問 15-3 各公共交通サービス候補に求める運行頻度

- ・問 15 で利用意向が高いサービスについてみると、「F. 西東京バス」では41.2%が「日中は1時間に1便程度」としている。また、「A. るのバス」についても「日中は1時間に1便程度」を求める意見が38.2%で最も多い。
- ・「B. 急坂下まで通る小型車両」については、「午前、午後各3便程度」が33.3%で最も多い。
- ・「C. タクシー代の補助」については他と選択肢が異なるため比較はできないが、「月に2~3回程度」が30.6%で最も多い。



問 15-4 各公共交通サービス候補の料金設定

- 各公共交通サービス候補の料金設定について平均を算出すると、「A. るのバス」146 円、「B. 急坂下まで通る小型車両」203 円、「C. タクシー代の補助」471 円、「J. スーパー等への送迎バス」157 円などとなった。

公共交通サービスの候補	ぜひ使いたい	条件付き			全希望者
		金額が妥当	に使用したい時間	る行にき行たいところ	
A. るのバス	126	150	162	153	146
B. 急坂下まで通る小型車両	265	125	163	157	203
C. タクシー代の補助	500	473	0	100	471
D. タクシーの相乗り	375	0	325	300	336
E. 自家用車の相乗り	500	0	300	300	367
H. 住民主体の交通手段	500	233	250	240	286
I. 共用の自転車	50	0	0	0	50
J. スーパー等への送迎バス	138	167	183	150	157

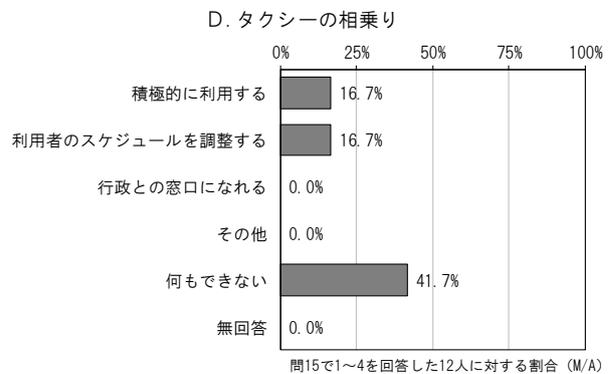
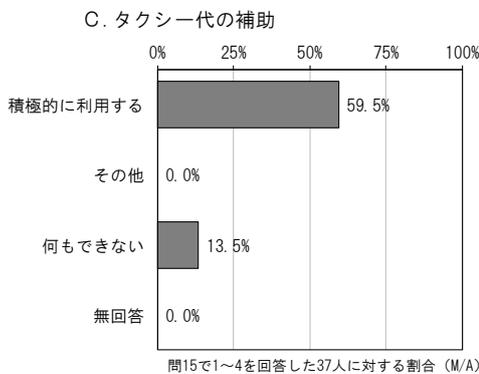
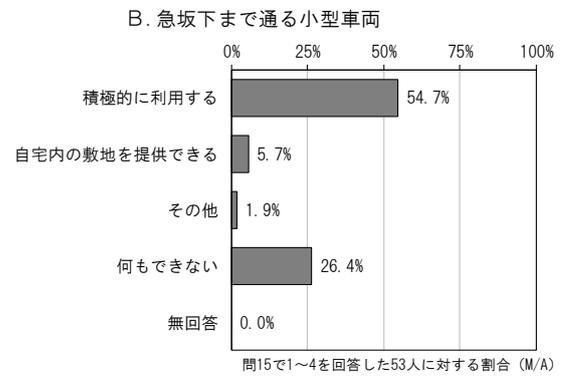
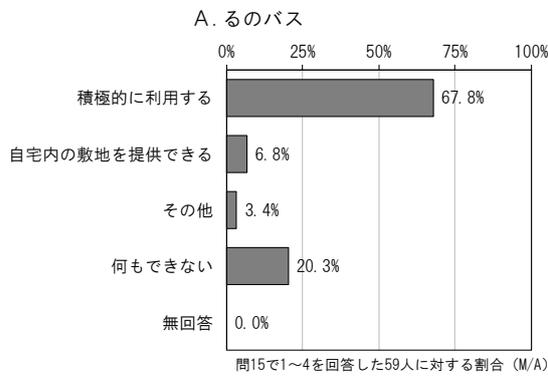
単位：円

■ 金額以外の回答

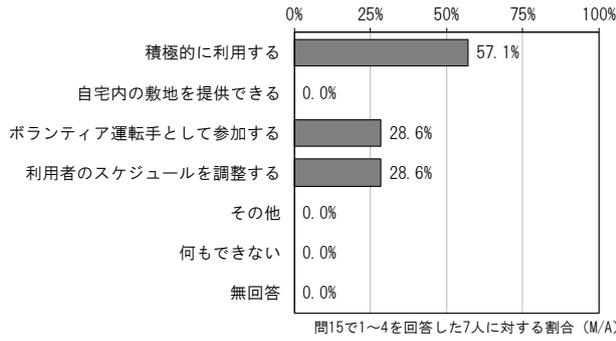
- C
 - ・半額 2人
- D
 - ・それぞれ半額負担
- E
 - ・人数により 300~1,000 円
- J
 - ・無料

問 15-5 各公共交通サービス候補に対する支援

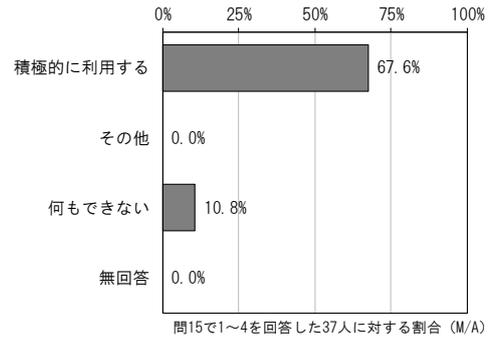
- 問 15 で利用意向が高いサービスについてみると、いずれのサービスについても、「積極的に利用する」という人は 50%を超えている。
- 「A. るのバス」「B. 急坂下まで通る小型車両」については、複数の方から「自宅の敷地を提供できる」という回答があった。



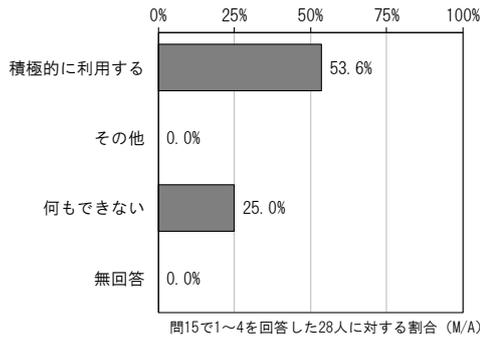
E. 自家用車の相乗り



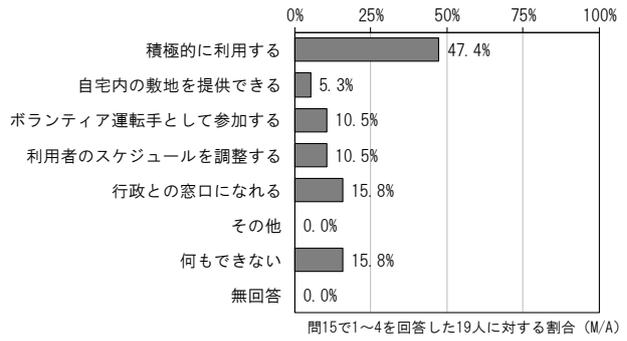
F. 西東京バス



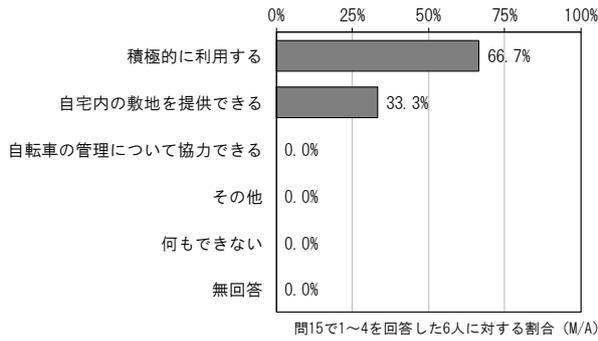
G. 花之岡バス停から出るバス



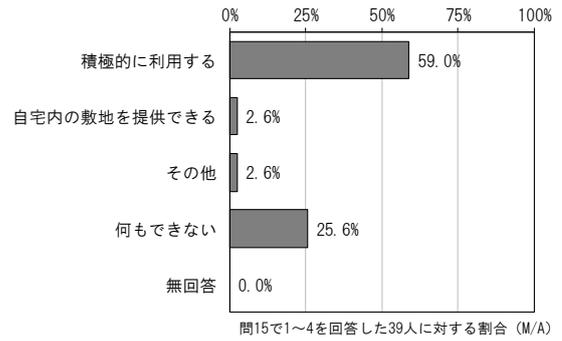
H. 住民主体の交通手段



I. 共用の自転車

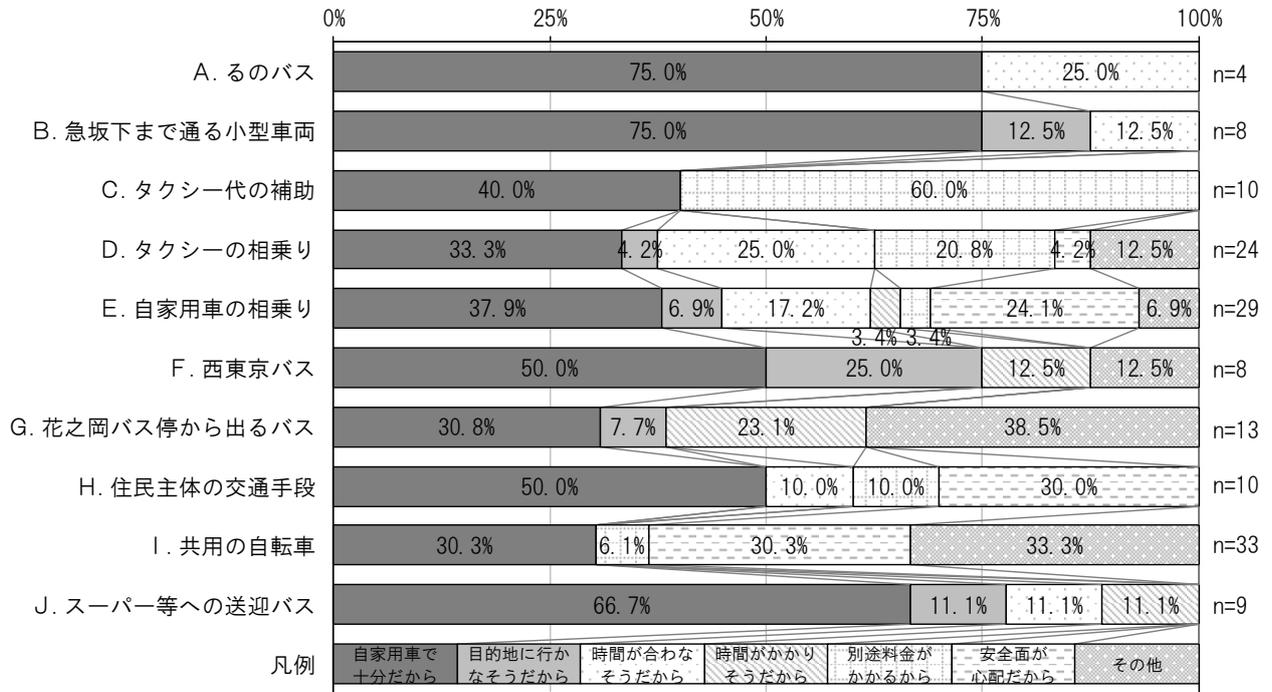


J. スーパー等への送迎バス



問 15-6 各公共交通サービス候補を利用しない理由

- ・問 15 で利用意向が高いサービスについてみると、「A. るのバス」「B. 急坂下まで通る小型車両」「F. 西東京バス」「J. スーパー等への送迎バス」についてはいずれも「自家用車で十分だから」の割合が最も高く、とくに「A. るのバス」「B. 急坂下まで通る小型車両」についてはいずれも 75%に達する。
- ・「C. タクシー代の補助」については「別途料金がかかるから」が 60%で最も高く、次いで「自家用車で十分だから」40%となっている。

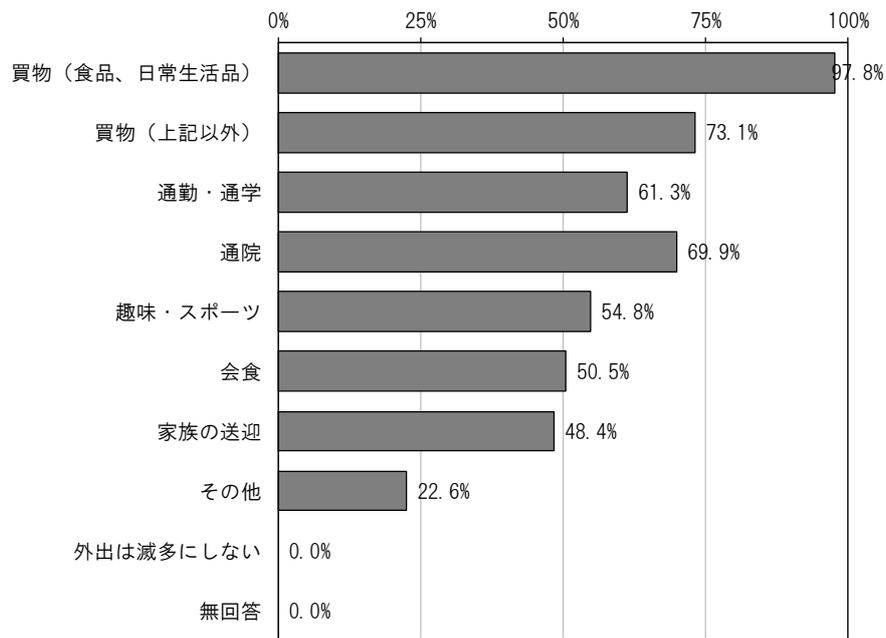


2.6 東秋川橋西側区域

■日常の外出について

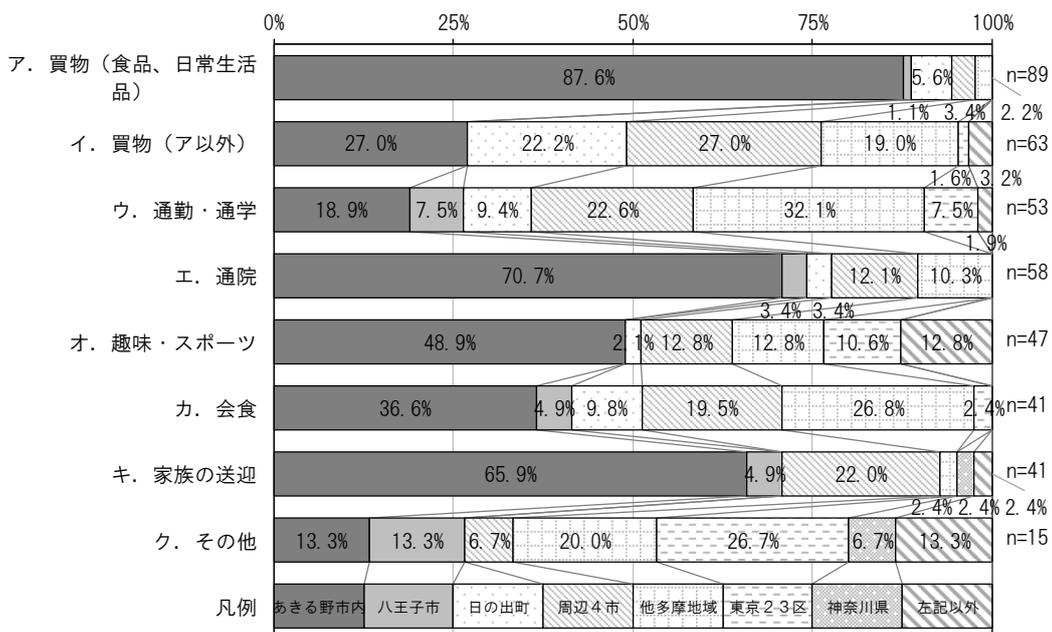
- ・外出目的では「買物（食品、日用品）」が97.8%で最も多く、次いで「買物（上記以外）」73.1%、「通院」69.9%が多い。
- ・外出の目的地では、「買物（食品、日用品）」の場合はあきる野市内が87.6%を占めるが、「買物（ア以外）」や「通院」の場合は周辺4市の占める割合が最も高い。また、「通勤・通学」ではその他多摩地域が33.1%で最も多い。
- ・いずれの外出目的においても、主たる交通手段は「自家用車（自分で運転）」である。
- ・「買物（食品、日用品）」については、7割以上の人が週2～3日かそれ以上の頻度で外出している。

問 10 普段外出する目的



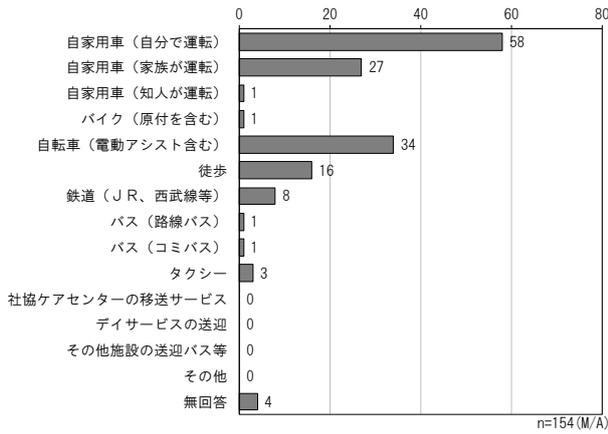
回答者数93人に対する割合 (M/A)

問 10-1A 外出の目的地

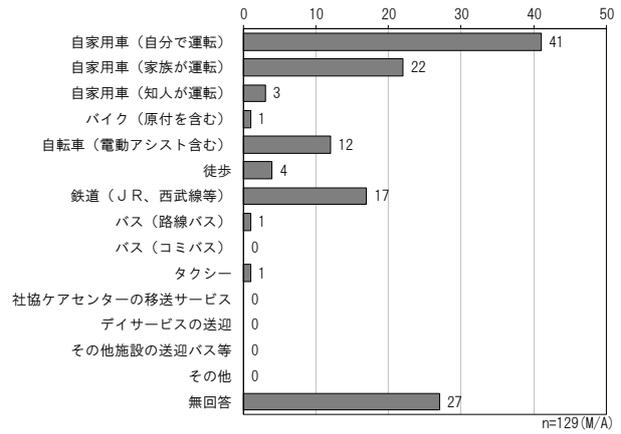


問 10-1B 外出時の利用交通手段

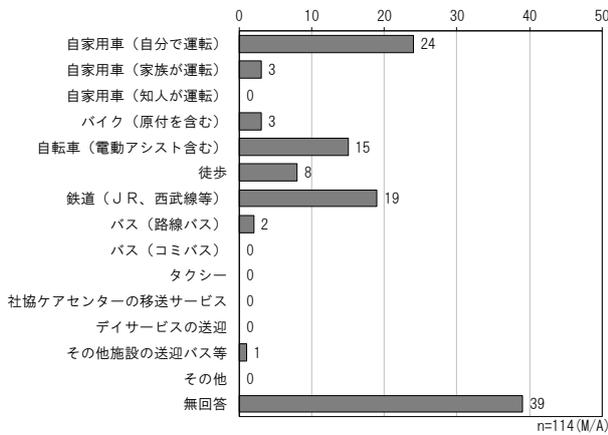
ア. 買物（食品、日常生活品）



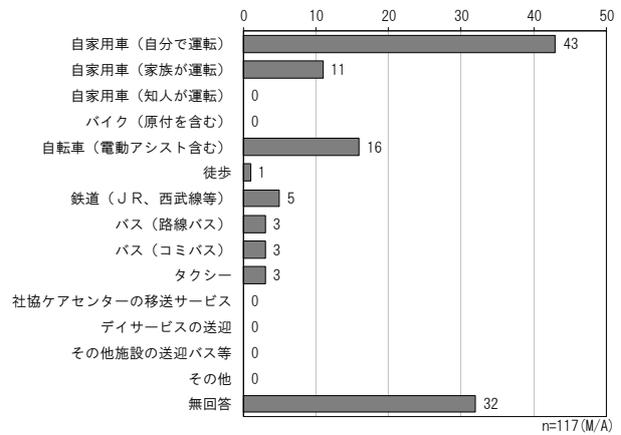
イ. 買物（ア以外）



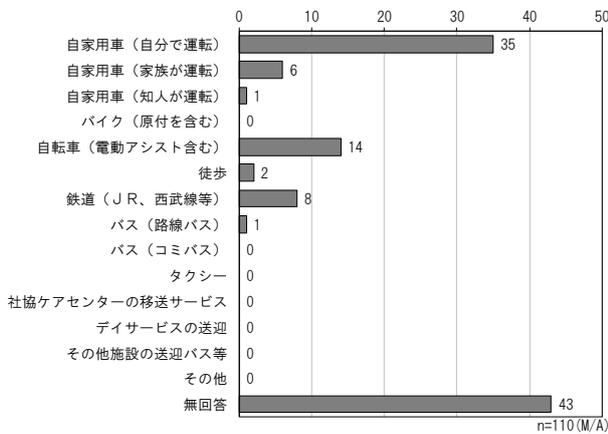
ウ. 通勤・通学



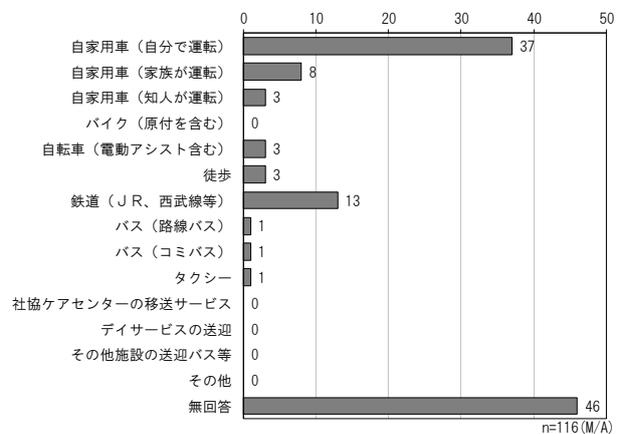
エ. 通院



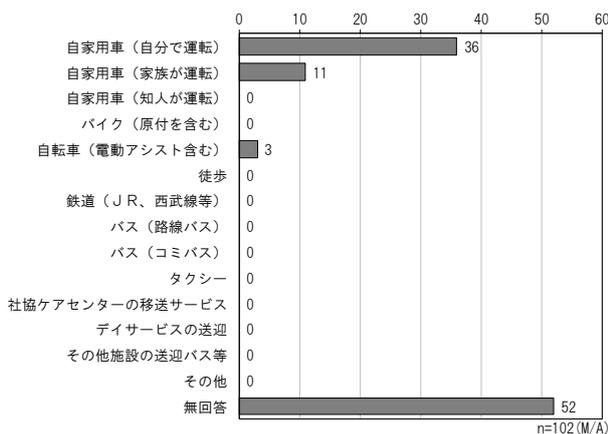
オ. 趣味・スポーツ



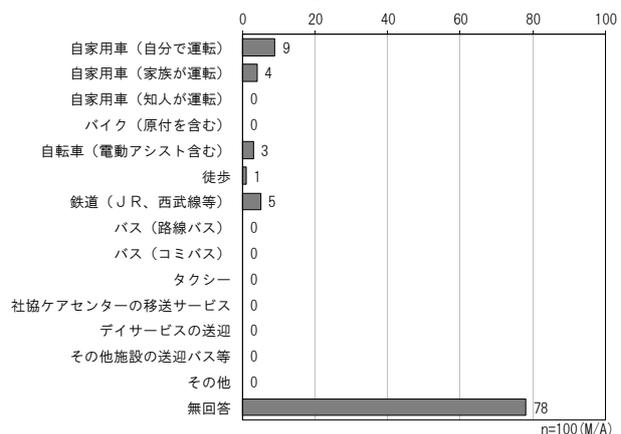
カ. 会食



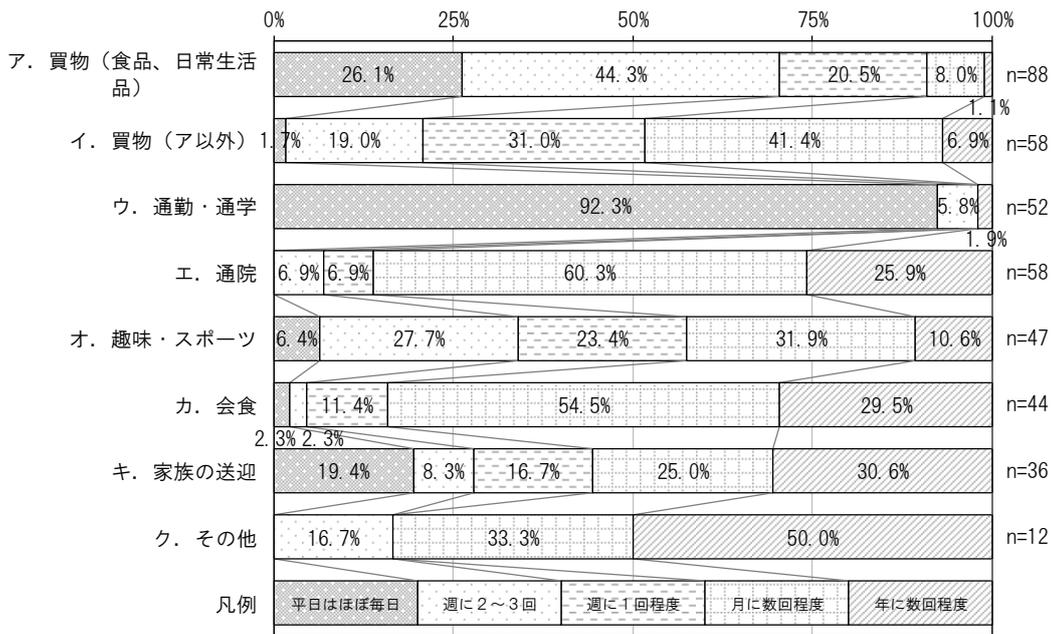
キ. 家族の送迎



ク. その他



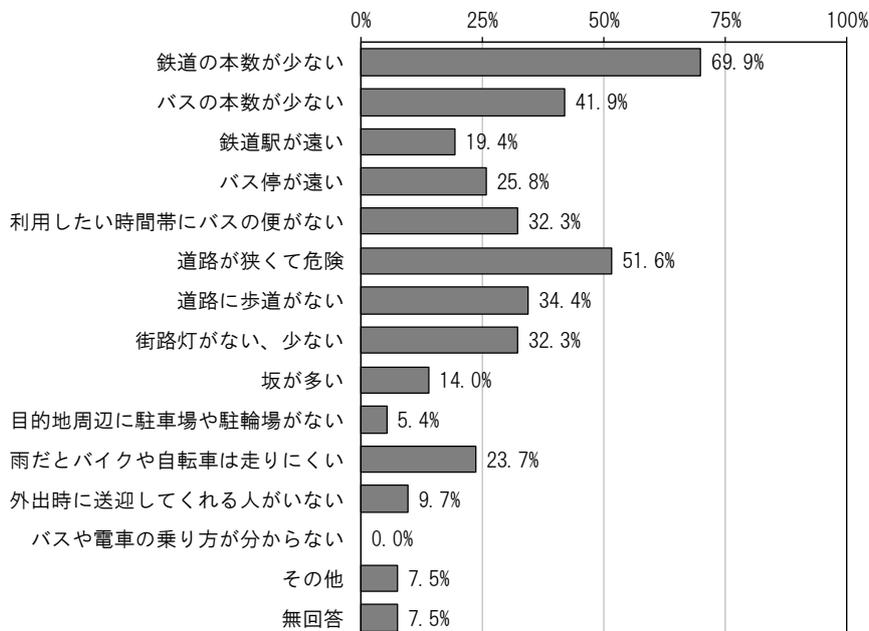
問 10-1C 外出頻度



■ 普段の交通で困っていることについて

問 11 交通に関して困っていること

- ・「鉄道の本数が少ない」が 69.9% で最も指摘率が高く、次いで「道路が狭くて危険」51.6%、「バスの本数が少ない」41.9% の順となっている。
- ・これら上位3つは第1回ワークショップのグループワークにおいても同様の指摘を受けている。

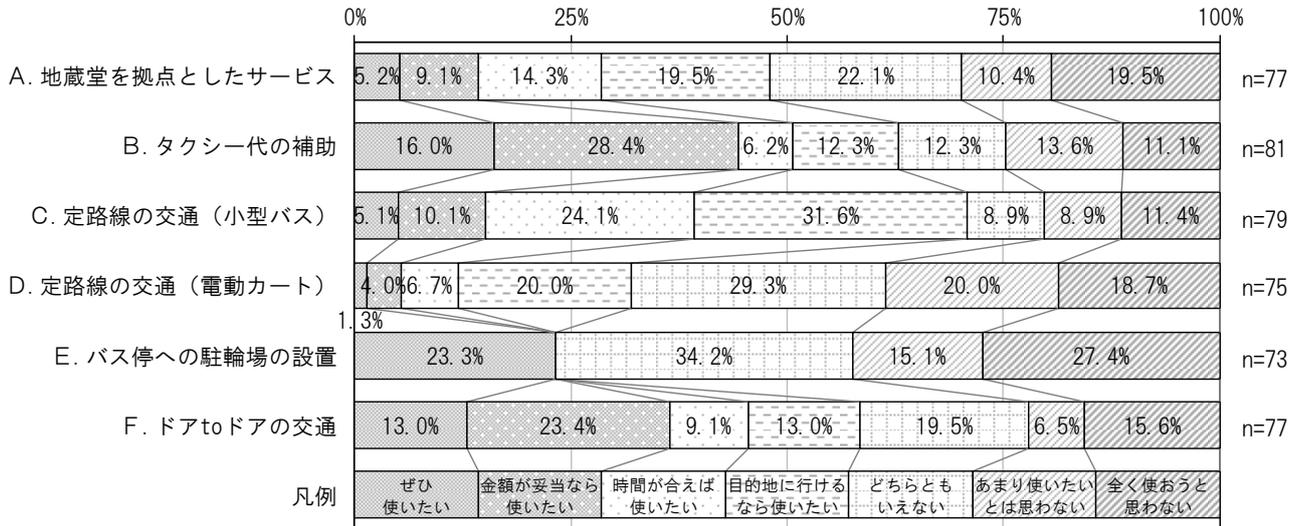


回答者数93人に対する割合 (M/A)

■ワークショップで出た公共交通の方向性に対する意見

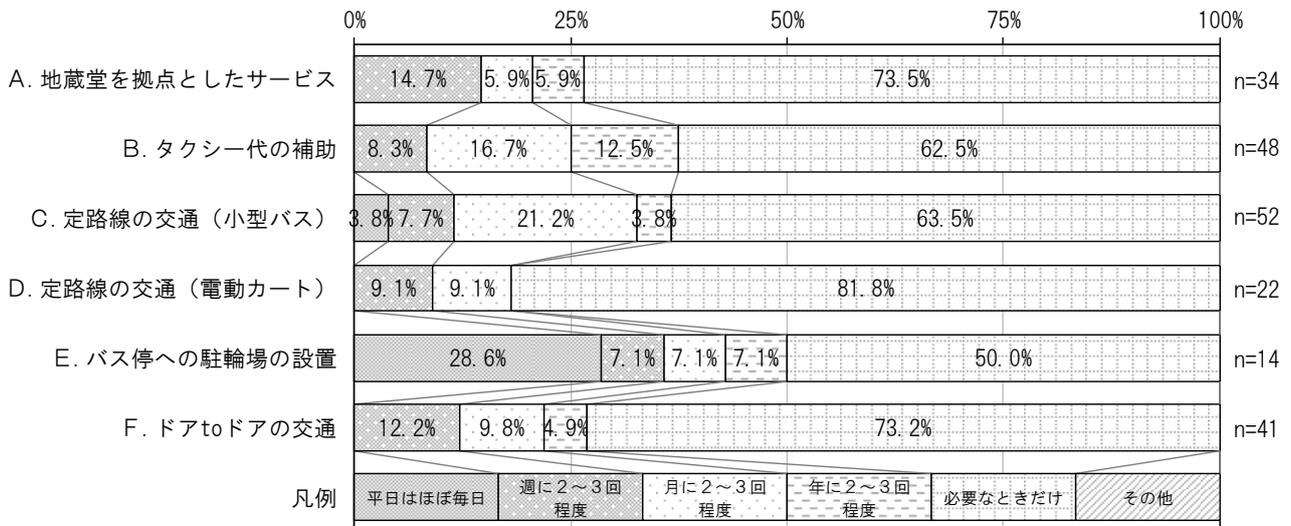
問 15 各公共交通サービス候補に対する利用意向

- ・「ぜひ使いたい」「金額が妥当なら使いたい」「時間が合えば使いたい」「目的地に行けるなら使いたい」を合わせて、「使いたい」とする割合が50%を超えたのは、「C. 定路線の交通（小型バス）」70.9%、「B. タクシー代の補助」63.0%、「F. ドア to ドアの交通」58.4%の3つである。
- ・一方、「ぜひ使いたい」とする割合が一番高いのは、「E. バス停への駐輪場の設置」の23.3%であり、「B. タクシー代の補助」16.0%、「F. ドア to ドアの交通」13.0%を上回っている。



問 15-1 各公共交通サービス候補に対する利用頻度

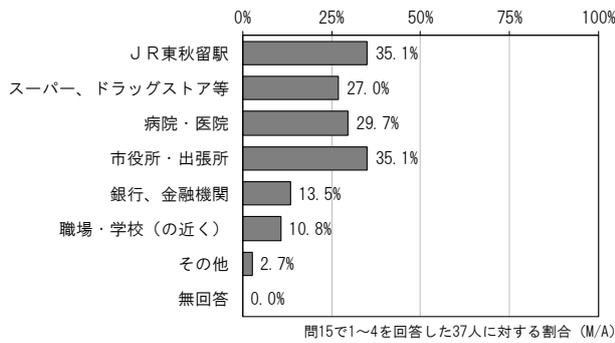
- ・公共交通サービス候補の利用頻度について「週2～3回」以上利用したい人の割合が20%以上みられるのは、「E. バス停への駐輪場の設置」35.7%のみであり、全体的な利用意向が高い「F. ドア to ドアの交通」では12.2%、「C. 定路線の交通（小型バス）」11.5%と、いずれも1割強である。



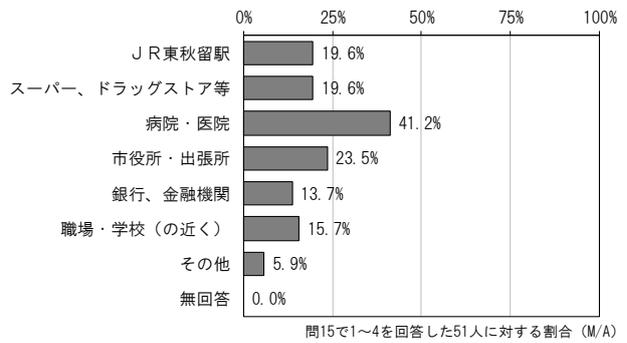
問 15-2 各公共交通サービス候補を使って行きたいところ

・公共交通サービス候補によって行きたいところの傾向は異なり、「B. タクシー代の補助」「F. ドア to ドアの交通」では「病院・医院」が最多、「D. 定路線の交通（電動カート）」では「病院・医院」と「スーパー、ドラッグストア等」とが同率で最多、「C. 定路線の交通（小型バス）」では「スーパー、ドラッグストア等」が最多、「A. 地蔵堂を拠点としたサービス」では「JR 東秋留駅」と「市役所・出張所」とが同率で最多となっている。

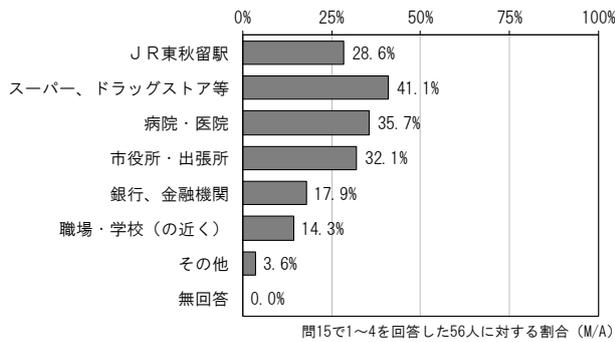
A. 地蔵堂を拠点としたサービス



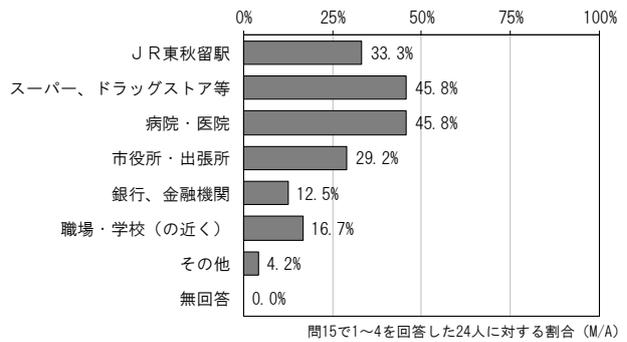
B. タクシー代の補助



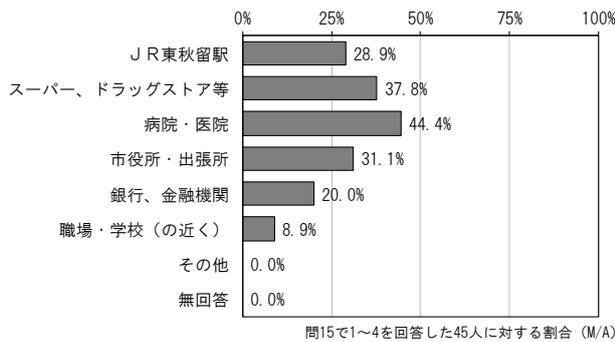
C. 定路線の交通（小型バス）



D. 定路線の交通（電動カート）

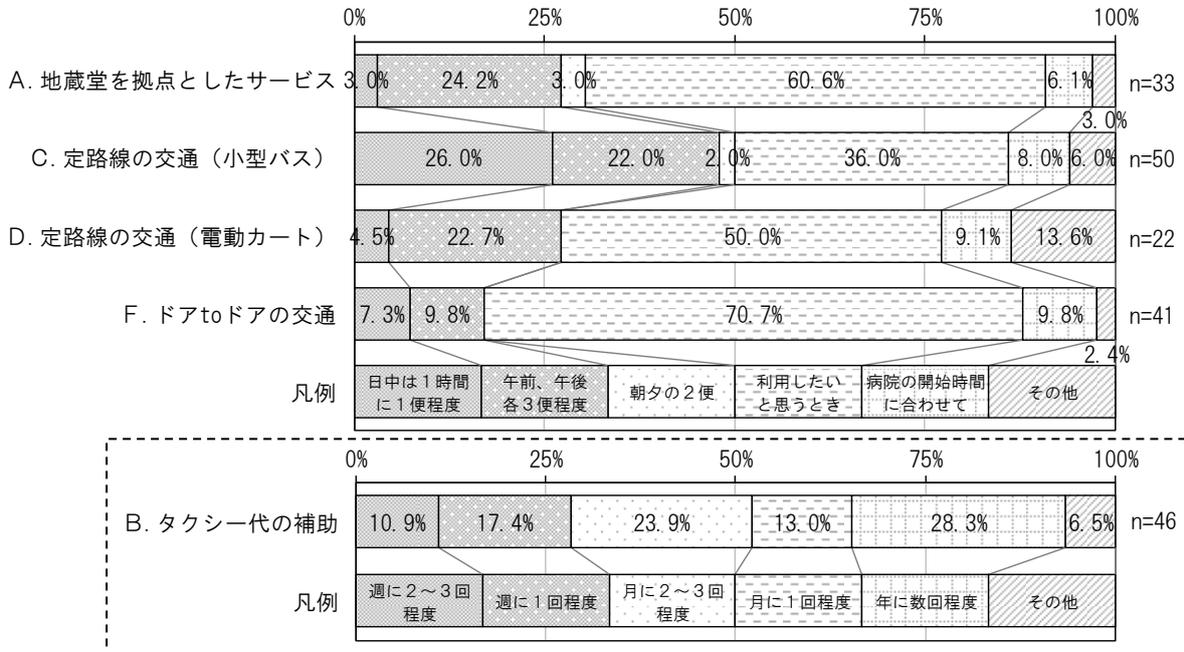


F. ドア to ドアの交通



問 15-3 各公共交通サービス候補に求める運行頻度

- ・「C. 定路線の交通（小型バス）」に対して比較的高い運行頻度を求める傾向が強く、「日中は1時間に1便程度」を求める意見が26.0%、「午前、午後各3便程度」が22.0%となっている。
- ・それ以外のサービスは、いずれも「利用したいと思うとき」が半数以上となっている。
- ・「C. タクシー代の補助」については他と選択肢が異なるため比較はできないが、「年に数回程度」が28.3%で最も多い。



問 15-4 各公共交通サービス候補の料金設定

- ・各公共交通サービス候補の料金設定について平均を算出すると、「A. 地蔵堂を拠点としたサービス」268 円、「B. タクシー代の補助」773 円、「C. 定路線の交通（小型バス）」231 円、「D. 定路線の交通（電動カート）」308 円、「F. ドア to ドアの交通」439 円となった。

公共交通サービスの候補	ぜひ使いたい	条件付き			全希望者
		金額が妥当	に使用したい時間	る行にきたけいとこ	
A. 地蔵堂を拠点としたサービス	167	160	311	309	268
B. タクシー代の補助	1,033	793	560	575	773
C. 定路線の交通（小型バス）	125	460	240	191	231
D. 定路線の交通（電動カート）	200	550	363	255	308
E. バス停への駐輪場の設置	—	—	—	—	—
F. ドアtoドアの交通	388	450	350	567	439

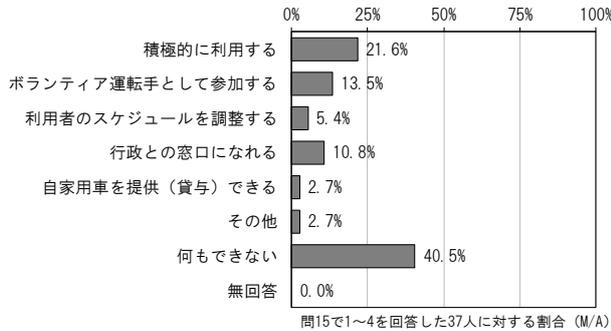
■ 金額以外の回答

- B
 - ・料金の3%
 - ・料金の1割
 - ・料金の半額
 - ・10km ぐらいを利用範囲として半額補填（5km なら 900 円。10km なら 1700 円ぐらいを補填）
- C
 - ・路線バスと同等程度
 - ・自己負担 300 円（小川→秋川駅 想定 6km）
- D
 - 自己負担 300 円（小川→秋川駅 想定 6km）

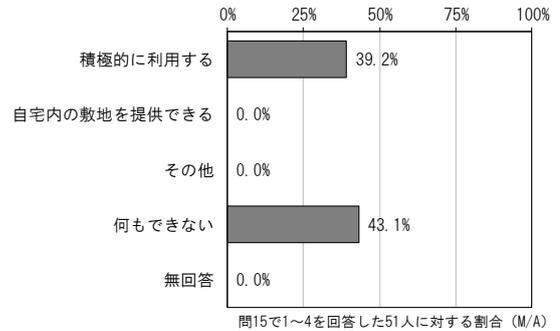
問 15-5 各公共交通サービス候補に対する支援

- ・「積極的に利用する」という人は「A. 地蔵堂を拠点としたサービス」を除きいずれも 30%以上で、とくに「E. バス停への駐輪場の設置」は 58.8%と他のサービス候補に比べても高い。
- ・「A. 地蔵堂を拠点としたサービス」については、「ボランティア運転手として参加する」「利用者のスケジュールを調整する」「行政との窓口になれる」といった、運営側の支援に加われるという人がいずれも複数人見られ、かつ他のサービス候補に比べてもそれらの割合が高い。

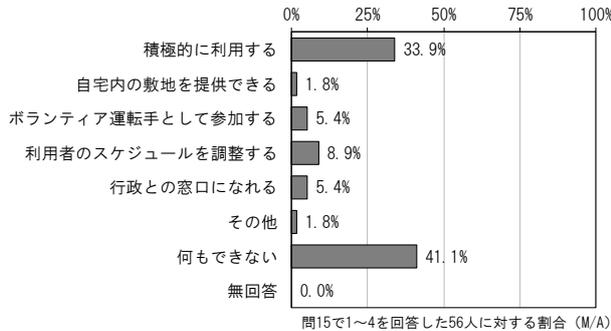
A. 地蔵堂を拠点としたサービス



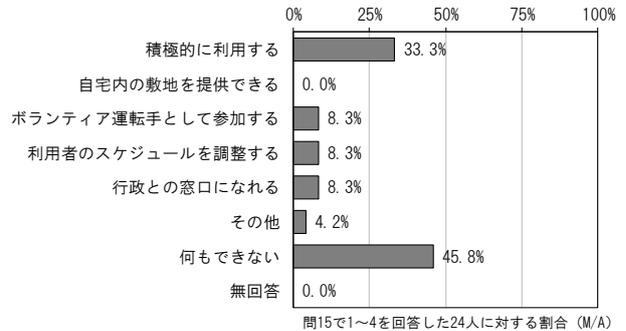
B. タクシー代の補助



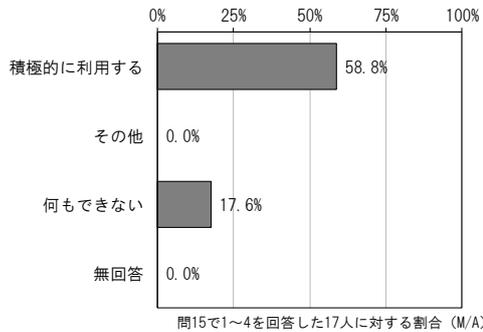
C. 定路線の交通（小型バス）



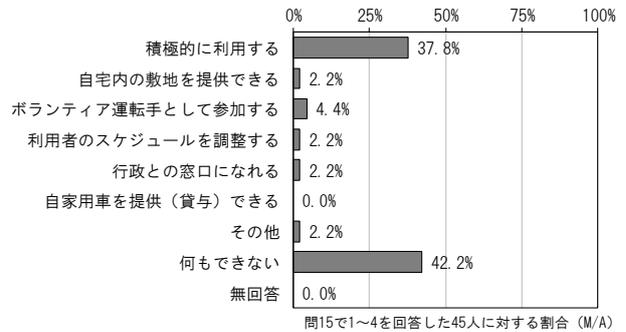
D. 定路線の交通（電動カート）



E. バス停への駐輪場の設置

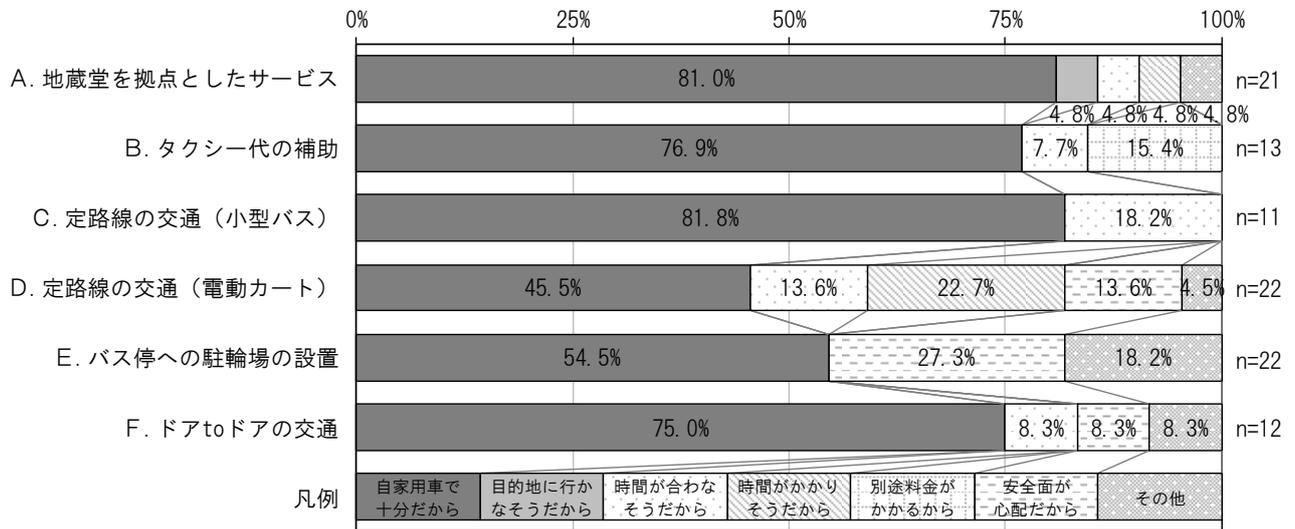


F. ドア to ドアの交通



問 15-6 各公共交通サービス候補を利用しない理由

- ・いずれも「自家用車で十分だから」の割合が最も高く、「D. 定路線の交通（電動カート）」以外では過半数を占めている。
- ・「D. 定路線の交通（電動カート）」については「時間がかかりそうだから」が 22.7%、「E. バス停への駐輪場の設置」については「安全面が心配だから」が 27.3%といった意見が目立っている。



2.7 自由意見

問 16 交通全般に対するご要望

以下に、回答者から得られた自由意見を示す。

自由意見は、主な意見の内容から 10 に区分して整理した。

(1) 公共交通に関して困っていること

- ・普段は自分で運転しているので、それほど困っていないのですが、この先、運転出来なくなった時や、一時的に運転の出来ない体調の時など、この地域は大変不安に感じます。
- ・先日も「のバスが本当に必要な所に走っていない」と家族と話していました。小さい車でよいので、頻繁に走っていればよいと思う。
- ・一番困るのは、旅行の時に駅まで行くこと。家族がいる時は送ってもらえるが、それ以外は駅まで車で行き、駐車場にとめている。タクシーよりは安い。飲酒の可能性のある時は、それも出来ない。
- ・五日市線、本数少なすぎます。(引田代継、女性、50～59 歳)

鉄道の本数が少ない。終電後のタクシーが少ない、来ない。裏道など通学には危険な所が多い。抜け道で車が飛ばしすぎ。狭くて暗い道が多い。(東秋川橋西側、男性、40～49 歳)

(2) JR 五日市線に関すること

- ・五日市線を増便してほしい。
- ・街灯を増やしてほしい。
- ・カーブミラーを増やしてほしい。(怖いです)
- ・歩道をつけてほしい。(サマーランド前の道は歩道が無いので、車との距離が近くて怖いです。)(網代、女性、～19 歳)

この企画は大変ありがたく期待しています。日の出町に住む友人達と比べ、何とも、不安な日々をすごしていました。今はバイクを乗っていますが、あと少しで免許を返上します。足が弱いので悩んでいます。駅に行くのが一番たすかりますが、JR の本数が少ないので、せっかくシャトルバスが出て待ち時間が長くなりそうですが、利用したいです。五日市線は車両を少なくして本数をふやして欲しいです。(引田代継、女性、65～74 歳)

- ・のバスがどこを走っているのかわからないし本数が少ないと思う(走っている時間もわからない)。→使ったことないです。
- ・五日市線、始発から 8、9 時台までは本数多めでいいのですが、夜は 20 時すぎくらいから本数も減り、少し帰りが遅くなると電車待ち合わせでさらに遅くなってしまっている。(平日)
- ・23 区近くの県などからの最終電車が早すぎて(飲み会などで遅くなってしまおうと最終に乗れない事がよくある。)長く遊べない。(平日、休日)。バスの最終も早すぎると思う。23 区で近くの県で遊んでいると他県・都会に帰る人より早く帰ることになってしまう。(引田代継、女性、20～29 歳)

何より、五日市線の便の悪さ。便を多くしなくても良いが、拝島駅で 20 分も 30 分も待たされるのはつらい。実際秋川駅を利用せず、拝島からの発着が(高校、中学校の送迎バス)多くなっていますよね。バスの増便より、JR に依頼するべき。(引田代継、女性、50～59 歳)

- ・JR 五日市線は、現在 1 時間 2～3 本程度であり、乗り継ぎを考えると、早めの外出が多くなり不便、また乗り遅れると 30 分待たないといけず不便です。
- ・現在、住んでいる地域は高齢者が増えており、自家用車等を利用する高齢者が多い。最近、高齢者運転による交通事故が増えているので、コミュニティと目的地を結ぶ、小型バス(10～15 人乗り)が 1 時間に 3～4 本くらいあれば便利かもしれません。
- ・予算等あると思いますが、実現すれば、あきる野市への移住を考える人も増えるかもしれません。よろしくお願い致します。(引田代継、男性、20～29 歳)

私の家庭は、30～40 代で暮らしているので、まだバスは利用する機会はないけれど、年輩者の方にとっては、坂も多く不便な場所なので、バスのルートや便を増やしてあげた方が生活が便利になると思いました。また、私の家庭では、主人の通勤で JR を利用していますが、五日市線の便が少ない事が一番困っている点です。今、現状乗り継ぎが悪いと通常 2 時間の通勤が 2 時間半もかかるので、かなり辛いです。家も駅から歩いて 20 分かかかるので、JR 便を増やしてもらいたいことが第一の希望です。(引田代継、女性、30～39 歳)

五日市線と青梅線の乗り継ぎが悪い。又、中央線との連携も良くない(遅れると五日市線も遅れる)(引田代継、男性、40～49 歳)

各駅に寒さ暑さよけを設置してほしい。待ちが長い分、一本電車を逃してしまうと辛い。(引田代継、女性、30～39 歳)

五日市線の本数を本当に本当に増やしていただきたいです。とくに、拝島駅で青梅線から五日市線への乗り継ぎが非常に悪いので 30 分以上拝島駅で待たされることがあります。あきる野市内には特別支援学校も含めて、4 つの高校があります。私もそのうちの 1 つの高校に通っていますが他の市から通っている友人は電車の乗り継ぎが悪い為、家に帰る時間が遅くなってしまっていました。このままだとあきる野市は人が増えることはなくどんどん減っていきってしまうと思います。引田地区は高齢者が多くなってきて若い人はあまりいません。町がなくなってしまう。先祖代々受け継がれているお囃子や獅子舞などの伝統文化も沢山あるこのあきる野市が私は大好きです。これから伝統文化などもずっと守っていきたいと思っています。すてきな文化のあるこの町を守るためにもぜひ電車の本数を増やしてほしい!! このあきる野市がもっとすてきで魅力的な市に

なるように願っています。ご検討よろしく願います。
あきる野が大好きな高校生より。(引田代継、女性、～19歳)

子どもがまだ歩ける月齢ではないけど、歩けるようになったら電車で公園などに行くとき利用したいけど、電車の本数が少ない時があるので増やしてほしい。(引田代継、女性、30～39歳)

五日市線のダイヤが悪すぎる。5年ぐらい前に昼間1時間3本だったのが2本に減りました。その時JRは何も前触れもなく実行しました。利用する人に使いやすいように考えてない。通勤時も私は朝7:53秋川駅発の立川行に乗ります。その電車は東秋留で5分も停車します。週末によく池袋に行きます。拝島に8分後ぐらいに大体着きます。で、拝島からの先の電車がなく15分以上待たされます。拝島に着く1～2分前に立川行や東京行が行ってしまう。ふざけている。すべてJRで行くより西武線を利用した方が到着が早い時もあります。本数を減らすのはもうかってないから仕方ないかもしれないですが、せめて乗り換え時間を少なくする努力をしてほしい。それが見られないと思う。絶対こちらをJRに伝えてほしい。(引田代継、女性、40～49歳)

- ・JRの拝島乗り継ぎに30分も待つ時があり、五日市線に不便を感じます。
- ・るのバスは利用しませんが、電車の到着時間や発着時間には合わせていないようで、利用目的が多目的でないように思います。
- ・歩道は洲上の所が平らではない所があり、歩きづらいです。自転車のマーク道にありますが、車の人は走行しづらさがあります。自転車の方も怖いと思います。(引田代継、女性、65～74歳)

五日市線の始発を早く(午前4時30分)とか、五日市線の終電を午前1時にしてほしい。五日市線は日中の本数が少ないので不便。(引田代継、男性、60～64歳)

五日市線の本数を増やしてほしいです。特に、朝と夕方通勤の時間です。(東秋川橋西側、女性、20～29歳)

- ①数年前に、五日市線が17本/1日も減ってしまったのが最大の危機です。…なので拝島駅への公共交通手段を安価で欲しいです。
- ②阿伎留医療センターへは「るのバス」を使えますが、そのバス停へ行くには自転車を使いたいの、バス停に自転車の駐輪スペースが欲しいです。
- ③地藏堂を拠点としたコミュニティサービスは、この地域に住む体の不自由な高齢者には、とてもうれしいものだと思います。(東秋川橋西側、女性、65～74歳)

五日市線の増便(日中を含め、1時間に4便以上)(東秋川橋西側、男性、65～74歳)

今はまだ自分で運転するので不便さを感じていない。ただ、昼間の五日市線の本数をあと1本位増やしてほしい(東秋川橋西側、男性、20～29歳)

五日市線の本数を増やして頂きたい。(最低でも1時間に3本)(東秋川橋西側、女性、50～59歳)

- ・JR五日市線は通勤時間帯は本数が多いが、それ以外は本数が減らされてとても不便になった。増便を希望します。
- ・るのバスは本数が少なすぎる。使用したくても使えない
- ・道路が狭くて、歩行者が車をよけることが多い。セットバックを徹底してほしい(強制的に!!)(東秋川橋西側、女性、60～64歳)

バスの運行の低さにごく然とした。拝島駅と地域をつなぐバスの運行にもっと力を入れてほしい。五日市線が複線にならないのだとしたら、現状はバスしか有効利用できるものがないと思う。高齢になっても免許返納できず、ますます事故が増えてしまうのをくいとめてほしい。買い物についても外出できない方が増えているので、代行サービスの拡充等も検討してほしい。(東秋川橋西側、女性、40～49歳)

路線バスやJRの本数を増やしてもらえともう少し電車やバスで子供と出かけようという気持ちになれる。バスなどであまりコンパクトすぎても、ベビーカーなどで外出することが多いので邪魔に思われてしまうと思うと利用頻度もなくなってしまうと思うので、そういう対策もしていただけたら嬉しいです。(東秋川橋西側、女性、20～29歳)

五日市線の運行本数を増やして欲しい(東秋川橋西側、男性、40～49歳)

不便な街です。年寄りだけが困って居るわけではない。税金とってるんだから、もっと交通面だけではなく、市民全体を過ごしやすい街にしてほしい。とにかく五日市線は、本数少なすぎる。バスは時間通りに来ないし…だからだめなんだ!!(東秋川橋西側、女性、～19歳)

五日市線が立川駅まで直通にしてほしい。又、東京駅までの直通を増やしてほしい。(東秋川橋西側、女性、65～74歳)

- ①問11の14その他にも書きましたが(市内及び檜原村、日の出町も関係するが)、JR五日市線が昼間3本(20分に1本)→2本(30分に1本)に減らされてしまった。また、オリンピック後は、中央快速線:東京～大月、2階建てグリーン車連結、青梅線:立川～青梅、10両→12両編成化になるのに、五日市線は6両編成までしか入線出来ないため、除外されてしまった。現在、八高線の高麗川・五日市、箱根ヶ崎・五日市、4両+6両で連結、朝・東京直通、夜・東京始発。今は6両だが、今後廃止が残ったとしても、五日市・青梅、4両+8両=12両(青梅8両はグリーン車連結)で2両減車になる!
- ②あと、買い物・通院等のため、るのバスを増やすか、西東京バスの本数を増やしてほしいです。(東秋川橋西側、男性、40～49歳)

鉄道の本数を15分に1本に増やしてほしい。東秋留駅の中にトイレを作ってほしい。始発を早く、終電を遅くしてほしい。立川行きを増やしてほしい。駅にコンビニを作ってほしい。東京行きを増やしてほしい。複線にする。東秋留駅に送迎スペースを作ってほしい。利用者

の多い東秋留駅の発展。(東秋川橋西側、女性、～19歳)

- ・雨が降って、自転車が使えないときの対策を重点的に行ってほしいです。
- ・五日市線とバスの本数を増やしてほしいです。終電をもう少し遅くしてほしいです。
- ・バスに駐輪場を設けるか、バスの通る範囲を広くするかしてほしいです。(東秋川橋西側、女性、20～29歳)

(3) るのバスに関する事

Aのドア to ドアとBのタクシーの違いがわかりづらい。考えるにドア to ドアとなるとタクシー(個人的利用)であり(集団の利用)となると、Cの必要に応じ運行する定路線型、またそれをできるだけ住民でまかなうDの住民主体の交通となるのではと思います。個人的な場合は、当然負担が多くなるので補助があると助かる。また、集団的な場合は、現在あるのバスの型が同じあきる野市民として同等に利用できないかなと思うのです。使用頻度が少ないので、できないというのであれば、要望がでた時にだけでも回ってもらえないだろうか、との希望です。住民主体で動かすには、運転手として可能な若手が考えられないのです。(深沢、女性、65～74歳)

JR 増戸駅まで約歩いて30分。バス停まで網代入口20分。今は歩けるが足腰が弱くなってからの事がいちばん気になる。特に坂道が多く、登り下りとも少なくとも5分位内にあるのバス、又、路線バスの停車場が有ればうれしいです。(網代、男性、65～74歳)

るのバスをぜひ五日市街道より南側の住宅街の方に来てほしい(引田代継、女性、50～59歳)

交通全般に対する要望事項。引田、淵上、上、下代継地区は坂が多いため高齢者にとっては日常生活で不便を感じている方が数多く見受けられます。高齢になり運転免許証を返納された方は特に通院、買い物等の移動手段がなくなり生活する上で大変だと思います、特に足腰が悪い方は見ていて可哀そうです。是非とも、るのバスの運行を開始していただきたく思います。(引田代継、男性、65～74歳)

るのバスは全く利用したことがなく、不要と思う。企業が提供するスーパー等へ週2回ほどあれば十分である。銀行、病院は自転車に乗っている。(草花折立下、男性、75歳～)

るのバス路線新設(草花折立下、男性、65～74歳)

- (1) 多摩の各市町では、固有の小型バスを運行して、市民の足の確保を図っているが、人口の少ない市町では、行政区を越えて、市町一体とした運行形態にすることが、市民利用者として利用価値がある(料金に差をつける)。
- (2) 市民の公共交通に対する財政負担について、あきる野市は自己解決だけで検討しているが、東京都23区は、JR、都営バス、地下鉄、民営バスなど、各交通機関が発達して都民の足を守っている。多摩には十分な交通機関がなく、これらの遅れをカバーするためのワークショップ検討であり、苦しい財政での「るのバス」の運行であると考えられる。従って、この様な現

状を改善するため、多摩各市町村が一体となって東京都にこれらの財政負担を求めるべきだと考える。(草花折立下、男性、75歳～)

ぜひ増車して、折立にもるのバスを走らせてください。四つの公共交通空白地域だけでなく、あきる野市全体が交通不便地域です。高齢者のみならず、全世代が不便に感じていると思います。中長期的な公共交通充実のビジョンを市、議会、市民共同で構築してゆく必要があります。(草花折立下、男性、75歳～)

るのバスの路線新設・増便、花之岡バス停の移動をお願いしたいと思います。(草花折立下、女性、75歳～)

高い理想をかかげても、実現が困難。実現でき、可能性の高い方法とは考える。はむらんを参考に(回数、ルート)。るのバスの充実(回数、本数、ルート)が実現性の点から考えるとベターと思う。個人的な考え方からすれば、ドアツードアで、自分の家の近くから乗車できれば良いが、みんながみんな、考えたらきりが無い。どこから妥協することも重要だと思う。(草花折立下、男性、75歳～)

この辺の地区は、福生駅に出たほうが近い。るのバスは市内だけなら小型車両や定路線を急坂下までではなくても、上の広がった道路を通る様にしてほしい。自治会をやめたいと思っている人は少なくないと思うので、もっと便利に市が色々取り組んでくれたら自治会離れに少しは歯止めになるのでは?例えば、自治会員証みたいなのを発行し、それを提示すると乗車料(決められた料金)で乗れ、一般の人は少し割高にするとか…高齢者だけでなく若い人たちの利用価値も考える町づくりを…(草花折立下、男性、50～59歳)

(急坂下の草花団地に住んでいます)

- ・多摩川沿いの堤防沿いの歩道を整備してほしい。街路灯を整備し、道幅を広げ、歩きやすく、女性でも安心して使えるようにして頂きたい。
- ・また、花之岡バス停と団地内に自転車置場を整備し、皆で使える自転車(横浜みなとみらいのbaybike)を整備してほしい。
- ・バス路線の延伸や、るのバスも良いが、利便性向上には限界があると思う。(草花折立下、女性、50～59歳)

なんと言ってもるのバス運行の充実が鍵だと思います。この運行について、隣接自治体である福生市、羽村市の福生福祉バス、はむらんと連携し、福生、羽村両駅へのアクセスを容易にすることが必要だと思います。るのバスの両駅への直接アクセスが難しければ乗り継ぎ形式でも良いと思いますので、何とか、るのバスで福生駅へ、或いは羽村駅へのアクセスをご検討いただきたく思います。なお、るのバスの観光路線への転用(休日のみでも)も運行を増やすのに効果ありかと思っておりますので、この点についてのご検討もお願いいたします。(草花折立下、男性、75歳～)

自分は現在、駅まで(10分～15分)の徒歩、近くのスーパー(いなげや、アルプス等)への自転車でもうにか不自由はないが、バス、JRの増便、るのバスの増便を強く希望するが、路線拡大、サービスが出来れば利用

したい。便利だと思う。(東秋川橋西側、女性、65～74歳)

- ・るのバスのバス停を地蔵堂に設け増便(1時間に2～3本、土日も運行)。運賃は200円程度なら使用したい。地方の市では2つの市の駅をつなぐ路線を作り、土日も定期的(20分おきくらい)運行しており、地域の方が多数使っております。新しい定路線型交通を増やすより、るのバスのバス停を増やす、増便するなど良いのでは?と考えます。
- ・バーベキュー場(ふれあいランド)のバス停があれば利用者がいると思います。飲酒のこともあり、歩きで訪れる方もいます。市外の方にも利用してもらえれば土日の運行もできるのでは?
- ・今あるものを効率よく使っていただけるといいと思います。(東秋川橋西側、女性、40～49歳)

(4) タクシーに関すること

タクシー代の補助についての案

- ・会員制として、年会費をとる。その特権として、何回の利用で割引する。
 - ・自宅～駅など区間を限定した、月パス、年パス制をつくる。
- より良い公共交通サービスの整備をよろしくお願い致します。(網代、男性、20～29歳)

腰に病気有り、車の昇降がやや困難有り、タクシー利用が便利(引田代継、女性、75歳～)

- ①シャトル便が、どの形態をとるのか不明ですが、新車両導入や人員確保等と、タクシー補助を比較した場合、コスパはタクシーが良い
- ②今後AI化が進み、自動運転車両の導入化への過渡期と思われ、①は短期導入で済むと思われ。(引田代継、男性、65～74歳)

- ・先に書いたとおり、坂下の人間は困っている。確かに人口から見れば少数なので、タクシーの利用になるが、それも朝早いなどの対応ができるのが問題。
- ・「バス停がどこになるか」で利用できないことが考えられる。今までもるのバスは五日市街道なので、そこまで行くのが大変だから使いきれない。まだ自分で運転するが、70才には返納したいので、良い内容になることを願っています。
- ・また、私事ですが、亡父が家で介護中、医者から「病院へ今行って」と言われてすごく困った。ストレッチャーのタクシーは予約が必要。看護婦さんに来てもらっていたので、その病院の車も使えなかった。救急車を呼ぶ、緊急とも思えず、結局遠い所の車を手配した。歩ける人だけでなく、寝たきりや歩けない病人をどうして搬送するか考えて欲しい。行政でできないなら、国や都にも現状を知ってもらいたい。
- ・るのバスも大切ですが、個別案件が多いから、車椅子ごと乗れるタクシー、搬送通院のできる車の保有が必要ですし、そのシステムを作って欲しい。タクシー会社、病院、老人施設の車を有効活用した方がいいと思います。それが、行政の考えることではありませんか?皆様は出歩ける方ばかりの意見だと思います。これから老人は増え、タクシーの運転も老人では危険です。できたら年齢制限も必要。”やります”という方

が認知症になっていたら困る。ボラにも年齢制限して欲しい。

- ・私の意見も私見ですが、いろいろな意見を聞いていただいてコストや有効性を両立して下さい。意見も声高に言う人が、いい意見とは限りません。私達の現状を知っていただくアンケートはいいと思います。(引田代継、女性、60～64歳)

今の所はバスが有りませんのでタクシーを利用していますが、タクシーは料金が高く私の様な足の悪い人には有料利用が出来ません(引田代継、女性、75歳～)

頻繁に外出できなくなった両親を見ていると、自家用車は便利だったと思います。タクシーのように使えて、安いものがあると良いと思います。バスの運行は経費がかかる割に利用しづらいのではないのでしょうか。今まで、この地域の公共交通を考える…というような行政の動きは知りませんでした。大変ありがたいです。どうぞよろしくお願い致します。(引田代継、女性、50～59歳)

来年免許返納をするので、外出や病院へ行くのにタクシーを利用しなければならなくなりましたので、タクシー代の補助があると大変助かります。検討の程よろしくお願い致します。(草花折立下、女性、75歳～)

(5) 運転出来なくなった時の不安など

まだ車の運転ができるため一番の希望としては駅にある駐車場がなくなる事です。公共交通ができれば利用したいとは思いますが、車の運転できる間は難しいと思います(運転免許を返納した場合は困ると思いますが)(深沢、女性、65～74歳)

今の年齢では運転しているのでそれほど必要ないですが、これから何年かたち、運転が出来なくなった時に必要と思います。自分は今いいですが、来客には公共交通がすごく必要と思います。(深沢、女性、65～74歳)

今は自家用車ですが、5年先は運転出来るかと心配です。(深沢、男性、65～74歳)

全体的に高齢化が進み免許返納にしても、何かしらの交通支援がないかぎり無理に近い。しかも、孤立につながり、孤独死に至るかもしれませんので、必要最低限の事をしてもらいたい。(若者が出ていってしまっている)(深沢、男性、40～49歳)

今は動けるので、特に心配はしていないが、体が動かなくなった時は外出回数が減ると思う。(引田代継、女性、40～49歳)

今は自分は主に自転車で出かける。足の悪い親は駅まで車で行き、コインパーキングに停めて電車を使う。駐車場代もバカにならないから補助があると良い。自宅からバスが駅まで行ってくれたらいいと思う。道がどこもせまくて車イスを連れて出かけるのと怖い思いをすることが多い。車イスも乗れるバスがあるととてもうれしい。電車も少なすぎる。今のままでは、うちの親は免許返納なんてとてもムリである。(引田代継、男性、～19歳)

車中心の生活が今はできているので、それほど不自由は感じていない。しかし、大雪や、災害時などでガソリ

ンが買えないなどの時は困るだろうなあと思います。また、老後（両親も含め）、車が使えなくなり、歩行が困難になった時、今、そのような人は大変だと思います。シャトルバスなど、本当に必要としている人が、ピンポイントで利用できるサービスが長期的に続けばいいなあと思います。（引田代継、男性、20～29歳）

私の年だとまだ歩くことが苦ではないため、引田駅まで歩きますが、向かってる途中にバスがくれば乗りたいと思う。また秋川駅で飲み会がある時は25分かけて歩いて行くので、秋川駅行き送迎の車があったらいいなあと思います。（引田代継、女性、50～59歳）

私の住んでいる下引田地区は急な坂を上がらなくて、どこへも行けません。今現在は自分で車の運転が出来ませんが、60才ともなると（あぶない！！）と感じる事も多いです。近いうち乗れなくなります。そんな時、子供は近くにせず、バスも通らず、坂も登れず…どこへも行けません。ぜひこの下地区にバスを走らせて下さい。お願いします。利用したいと思います。（引田代継、女性、50～59歳）

今は未だ自分で運転出来るので具体的に何が必要なか想像しながらの回答です。将来的にも家族が直ぐ近くに住んでいるので何とかなるかな…とは思っています。反面、あまり近くの家を当てにしないで、自立するべきとも思いますので、いずれ免許返納の折には、今回のような公共交通サービスのお世話になりたいとも考えております。十分な回答ではないかも知れませんが、よろしくお願い致します。（引田代継、女性、50～59歳）

今は車を運転できるのであまり不便は感じないが、老後、車に乗らなくなった時の不安が大きい。公共交通が充実してくれたらありがたい。（引田代継、女性、30～39歳）

今は車を運転していますが、出来なくなった時を考えて記入しました。（引田代継、女性、65～74歳）

- ・年金生活なので、出費のかかる事はしたくないので、利用するには低料金でお願いしたい。
- ・今のところは運転（車）出来るが、出来なくなった時にどうしようかと思うと、考えが思い浮かばない。
- ・坂道があるので歩くのがつらい。（引田代継、女性、65～74歳）

現在77才、歩行は少々困難がありますが、運転免許証所持により日常生活は滞り無く（趣味、運動、通院、買物、ボランティア）過ごしています。独居の高齢者として免許返納したくても出来ない現状にあります。高齢福祉に頼るだけで無く、自立する後期高齢者が健康を維持するため（引きこもりを避けるため）行動は必要と痛感します。身近な公的交通手段の整備は必須だと思います。是非早い整備を待望します。（引田代継、女性、75歳～）

- ・今は自分で自家用車を運転できるので不便とは感じていないが、今後自家用車で移動できない状況になった場合は、シャトル便や地区と駅とをU字型に結ぶ路線を運行する車両が積極的に利用したいと思います。
- ・早朝や夜にウォーキングをする方が増え、車を運転し

ていると歩行者を認識しづらい事があります。街灯や歩行者及び自転車のスペースを設けるなど安全面にも対応していただきたいです。（引田代継、女性、30～39歳）

今は仕事もあり、車がほとんどの生活ですが、仕事を退職し、高齢になった時、車の運転が出来なくなったらどうなるだろうと、本当に心配に思っています。また、近所の方が急な坂を、途中休憩しながら登っていくのを見ると心痛みます。スーパーへの買い物も一苦労です。ぜひ交通サービスの実現をお願いしたいと思います。（引田代継、女性、60～64歳）

今は、運転できているので間に合っていますが、年齢が進むにつれ、今後考えるようになって来ると思います。現在、まわりの方々は、自転車を乗らず押している方々をよく見ます。やはり、その時には積極的に利用したいと思います。（引田代継、女性、50～59歳）

現在は利用することがないので返答できない問が大分ありました。車を運転できなくなった時の事を考えると、日常的に地域を回る車両が必要だと思います。（引田代継、女性、60～64歳）

現在は自家用車で用が足りていますので、積極的に利用する支援すらできませんが、今後、年を重ねて運転に支障が出てくると、現在の交通状況では外出が難しいと思います。シルバー専用の乗り合いタクシー（バス）等が導入されたら便利になるのではと思います。今回回答したようなサービスが開始されると雪の日や飲み会の時などでは、すぐに利用すると思います。（引田代継、女性、50～59歳）

今は考えられないが、10年後が心配である（引田代継、女性、50～59歳）

今の所、車の運転ができるので特に思い浮かばない。雪など降ると、坂が2つもあり陸の孤島となる折立地区では、老後の生活が心配です。対策として最近”生協”のグループに入れていただき、生活用品など届くので少しは安心しています。（草花折立下、女性、75歳～）

私の年代（80代）での回答は難しいところがあり参考になるかどうか心配。理由は、現在は車を運転出来るから不自由は感じないが、2～3年後には運転免許証の自主返納も考えなければならないので、その時点ではどうかの実感が無いので、一切無責任な回答になっているのではないかと思います。以上。（草花折立下、男性、75歳～）

今は不便を感じてない。足腰が弱った時、坂道、バス停まで歩けるか不安です。タクシー・バスは車椅子対応か、乗り降りに介助してもらえるか。運転者一人だけでなく2人いたほうがいい。その場合、予算は大丈夫か、高いと利用出来ない。（草花折立下、女性、50～59歳）

家からバス停までが遠く、車の運転が出来なくなった時のことを考えると不安になります。（草花折立下、男性、無回答）

近い将来、免許証を返納しなければと考えています。使いやすいシステムが出来てくれればと思います。宜しくお願い致します。(草花折立下、女性、65~74歳)

個人ごとの希望がさまざまなので、本当に難しいと思います。折立は益々高齢化が進み、公共の交通も利用できなくなる人が多くなってしまっているように感じます。高齢者の個々の状態に合わせた支援の方が公共交通より有効なのではとったりします。(草花折立下、女性、65~74歳)

地域住民とともに考えていくことは大切だと思います。自分も高齢になった時、免許を返納した後などは切実な問題になるものと思います。(東秋川橋西側 男性、50~59歳)

現在、車を運転しているが、70才になった場合、免許証は返納するつもりなので、ドア to ドアを利用したい(東秋川橋西側、女性、65~74歳)

(6) 交通サービスに関する提案・期待など

深沢にバスがあると、みなさん助かると思うのでぜひお考えください。(深沢、男性、~19歳)

交通に困って居る人を中心に交通のピンチを絞れば効果は大きく上がると思う(綱代、男性、75歳~)

とにかく増戸駅までは必ず行けるようにしてほしい。切にお願い申し上げます。乗り物は問わずです。(綱代、女性、65~74歳)

乗り降り自由の小型(5~10人)車両の充実。高齢者の運転免許証の返納を加速する流れにより、交通事故も減り安心出来る。免許返納者には、利用頻度に応じ公共交通サービス料金の補助をする。(引田代継、男性、50~59歳)

提案：デイケア送迎車(リハビリでの通院用車等)の空時間を利用し、サービス提供を行う。宣伝効果が期待でき、市内でも数台確保できそう?公共交通として運行時は、便名をわかりやすく表示する。(引田代継、男性、65~74歳)

秋川駅まで徒歩で20分、それも坂道、往復で40分、雨の日は大変。小さなバスがあれば最高です。(引田代継、男性、50~59歳)

高齢の1人暮らし、是非とも公共交通の実現に期待します。(引田代継、女性、75歳~)

普段仕事でいないので、平日の昼間は、公共交通を使用しませんが、駐車場(駅の近く)もお金がかかるので、歩くのもちょっとと思う時に公共交通機関があればと思う。駅から歩くと、畑が多く街灯がないところもあって、何か不安を感じることがあります。(引田代継、女性、50~59歳)

駅までの足が一番困るので、公共交通を導入していただきたい。(引田代継、男性、30~39歳)

妊娠中の人や、高齢者の方が多い地区こそ、そういう便利な地域にしていくべきだと思います。とくに坂を上り下りしなければいけない所だと、体調悪い子を、病院につれていけない場合もあるので、切実に改善していただきたいと思います。(引田代継、女性、40~49歳)

サービスについて自治会でおこなっている地域のドライバーとしてやっていた方を知っていますが、協力者が少ないとドライバーにかかる負担も増え、サービスとして考えるべきか、個人の労働としてとらえるべきか悩ましい所を見た事があります。単に便利になるという内容を提示すると”料金払っているんだから”とか”時間になっても車両が来ない”などクレームも多く、サービスとしての”有難いサービス”と受けとめてくれる人が少ないのも現実だと思います。せつかくのサービスであれば利用者よりもサービスを長く続けていける環境を主とした方が、幅広い年齢の方に利用して頂けると思うし、サービスを行う側の負担も少ないかと思います。車両1台でも、給油したり、充電したり、洗車したり、タイヤをはきかえたり、クリーニングしたり…大変ですよ。自治会はもちろん、企業様や知識のある方、ある意味大体なアイデアでもトライする力を持っている方など、沢山の人の力を借りて良いものになっていく、形を変えても継続していける案になる事を願っています。(引田代継、女性、30~39歳)

夕方子どもたちの習い事へ行く時間帯に秋川体育館まで運行していただけるといいです。(引田代継、女性、40~49歳)

現状は自家用車での移動が地域全体でもないのではないかと考える。このまま車社会を良しとすると、高齢化に伴い事故であったり、逆に外に出なくなったりすることが懸念されます。公共交通機関を充実してもらうことで、運転免許を返納した後でも、安心して外出でき、買物や市役所、病院へ行くことができます。車社会とのバランスをとることが大切だと考えます。武蔵境周辺を運行しているムーバスが参考になるのではないのでしょうか。(引田代継、男性、50~59歳)

小型バスを1日4~5回位出してほしいです。(引田代継、女性、75歳~)

今回の対象エリアは歩けば何とかなる(駅、買い物)場所である為、今までこの様な話がなかったと思います(無いのが当たり前と感じていた)。上記より、利用者も少なく、実行するには難しい地域と思いますが、今後は地域の発展の面からも、何かしらの手段が出来ると思います。秋川に近いエリアは坂も多く、必要と思う人は必ず居ます。私の家も、下代継の間坂下なので、ニーズはあります。また、現役世代は出勤。通学に使える(早朝、深夜)時間の運行も期待しています。(引田代継、男性、30~39歳)

とにかくバスの便が今少しふえると助かります。(引田代継、女性、75歳~)

間坂下から秋川駅までできれば利用したい。秋川駅まで行けば、アキル病院行きのバス利用出来る。イオンモ

ールスーパーも行ける。福生行きバスも出ている。(引田代継、女性、75歳～)

バス利用可能な運行が実現すれば、障害者にもシルバーパスの補助を受ければ行動範囲が広がり、社会との関りが持てると思われます。現在、通勤は送迎車を利用しています。買物、週3回の接骨院の通院は母81才に頼っています。この状態が続けられるのか心配です。(引田代継、女性、50～59歳)

ドア to ドアの交通について、タクシーでは料金が高くなることが予測され、頻繁に使用することにためらってしまうと思う。あきる野市のサービスとして、タクシーとは違うドア to ドアの公共交通があると、便利と感じる。公共交通サービスの候補(A～D)が実現されたら、便利と感じるが、運行本数が少ないと不便→使用しなくなると思うので、本数は多いくらいで設定してほしい。(引田代継、男性、30～39歳)

駅等への移動手段が徒歩しか子どもにはなく、送迎を毎回するため大変。早く導入してほしい。(引田代継、女性、30～39歳)

問15でいくつか利用したいと答えましたが、料金がかかるサービスなら利用しようとは思わないです。今まで通り徒歩、自家用車で対応します。駅や店の駐輪場、駐車場が有料になるとしたら、もうその駅も店も利用しないと思います。今の物価、消費税増税などを考えるとなるべく節約しないとこの先不安です。(引田代継、女性、40～49歳)

- ・現時点では健康なので移動には不便を感じていない。
- ・今後の高齢化により、公共の移動手段は必要性が高まると思う。五日市の公共交通サービス業は進めてほしい(引田代継、男性、60～64歳)

下代継、間坂通りあたりにバスが全く通っていないのでとても不便です。近くにバス停もないので駅や外出の際困ります。日が暮れると特にまっくらになるので出かける事をやめる事もあります。(せめて、お店や、街灯が多くあればまだいいのですが)(引田代継、女性、30～39歳)

高齢の母がいるのでシャトルバス等があると大変助かります。財政面でも厳しい所もあるかと思いますが、よろしく願います。(引田代継、女性、20～29歳)

通学・通勤で夏場は自転車疾走できるが、冬場は寒さに負けて親に駅まで送ってもらったりしてしまうので、夏よりも冬にこういったサービスがあると、とても使いやすく有り難いです。地域のために、良い案を宜しくお願いします。(引田代継、女性、20～29歳)

まだ自分の年が、サービスを受ける年に達していないので、今の時点では必要にせまられていません。ただ坂の多い所なので、年を重ねると必要とすると思い、サービスを受けたいと思います。(引田代継、男性、50～59歳)

あらゆる場所が使えると良いのですが…(引田代継、

男性、50～59歳)

公共交通サービス候補H、Iは市から町内会、自治会へ貸与する形で行う予定との事ですが、区域内在住でそういった会に未加入の方はサービスの対象外となるのでしょうか？高齢化が進む中、「若い人＝運転手」という印象が強まるだろう。だが、若者と言うだけで、全ての人間が免許を取得出来るとは限らない。又、自家用車の相乗りも善意の内は良いけれど、強制に近かったり、人間関係が絡む様になると重圧となる。もし、登録制だとしたら、転居以外の理由でも登録を抹消出来るかどうか、気になる点となる。(草花折立下、女性、30～39歳)

折立地区の高齢化が進んでいる為、公共的な移動手段が必要となっています。利用するにも個々の都合もあり、ある程度の制約をつづけても実行できる事を願っています。例えば時間とか経費とかは難しい問題でも実現を前提に考慮していただければ幸いです。負担が少ない方が良いですが、両者が納得出来る範囲を見つけ早急に解決できることを願います。(草花折立下、男性、75歳～)

公共交通の需要が一部にあることは理解していますので、受益者負担の原則で、無理のない運営を望みます。(草花折立下、男性、30～39歳)

母は高齢のため、公共交通手段も家の近くまで来ないと利用できません。近所の方々も高齢になってきており、免許を返納する方も増えています。せめて買物と通院ができるように考えていただければ嬉しいです。(別居の娘より)(草花折立下、女性、75歳～)

同じ市民でありながら、公共サービスに不公平さを感じておりましたが、今回の優先検討区域についての案件は嬉しく思いました。是非、実行に移して頂きたいと思えます。(出来る事から…)(草花折立下、女性、65～74歳)

バス路線は、朝・夕、児童・学生の通学時間帯、自転車も多く、歩道が狭く危険。とよ坂を通るバス路線があれば、高齢者の外出も増える。花之岡バス停からの距離、急坂はきつい。共通で人を乗せる車(バス)が増えることによって、渋滞も減るのではないかと。(草花折立下、女性、50～59歳)

問15、I 供用の自転車利用について。利用料としては50円程度と格安にして欲しいが、保証金として1,000～2,000円を預ける様にした方が、正しい場所で返却してもらえらると思う。返却時、保証金は返金。(草花折立下、女性、40～49歳)

車の運転できない方にとっては不便な場所でもあり、年配の方々にはタクシーやバス利用される事が多いと思います。草花・急坂下の交通手段を是非とも考えて頂けたらと願います。(草花折立下、女性、65～74歳)

草花折立下区域には、日陰や屋根のある場所がなく、猛暑日や雨の日など、高齢者にとっては厳しい環境にあると思います。その為にも、公共の交通機関が整備されるとよいと思います。(草花折立下、男性、50～59歳)

小型バスが地域内をぐるぐる運行していて、手を挙げた人には乗せてくれるというのが良い。(日の出町参考)
(東秋川橋西側、女性、65~74歳)

御高齢の方には、特に手厚くして差し上げて下さい
(東秋川橋西側、女性、50~59歳)

今は必要ありませんが…70、80代になったら必要になると思いますが…自分の家の側(玄関)まで来てくれると助かります。そんな都合のいい話はありませんよネ。どれ程の人が利用してくれるかもわかりませんし…金額:安ければ皆さんも利用して下さると思います。要望:小回りがきき、料金も安ければ助かります。市民の方達と行政が協力し合って、これからのあきる野を開拓して頂ければ…と思います。益々寒さが厳しくなるので、ご自愛下さい。よろしくお願い致します。(東秋川橋西側、女性、50~59歳)

- ・公共交通の御検討ありがとうございます。
- ・住民1人1人のニーズが千差万別です。時間と共に変化してきてます。今、5年、10年先…。今現在のニーズが何なのか現状把握をきちんとすることが、公共交通のあり方の絵を描くことができるのではないのでしょうか。そして、住民の満足度をどこまで満たそうとするのか。
- ・何か、誰でも、遠慮なく、活用できる、シンプルな、安全・安心・安価な公共交通のしくみができるといいですね。
- ・ありがとうございました。(東秋川橋西側、男性、65~74歳)

体が不自由だから、実現出来るのを期待しています。
(東秋川橋西側、女性、75歳~)

- ・中学生向けのスクールバスがあれば良い
- ・冬場など、道が暗くてあぶない(東秋川橋西側、男性、40~49歳)

40年以上、今いる家に住んでいます。子供の時から何ひとつ交通の便が良くなることに不満を感じていますし、周囲の高齢化にともない今後の生活に不安を感じています。そんな中、今回の活動が大変ありがたいと思っており、自分なりにできる事は協力したいと思っています。あきる野市の交通の便が悪く、都内に出ていく若者も多いです。ぜひ日中だけの策でなく、通勤・通学の面でもメリットがある策も立てていただきたいです。(東秋川橋西側、女性、40~49歳)

自分的には、天気の良い日は自力で行動できるので、雪や雨の日にAやCのサービスがあるとうれしいです。天気が悪いと家族も私も、中央公民館や五日市ファインへの活動が制限されるので、高齢者の寝たきり防止の為に活動抑制につながります。ペーパードライバーにとっては、もし大雪が積もったら、食品を買いにも行けないし、と不安があります。(東秋川橋西側、女性、60~64歳)

(7) まちづくり等に関すること

- ・防犯カメラを増やしてほしい

- ・増戸駅のバイク置場に屋根を設置してほしい(網代、男性、30~39歳)

運行の費用のみを考えるのではなく地域の経済活性化し、地区の利便性の格差を小さくする事で住みやすい街を形成する事である野市の価値を上げる。経済の歯車を前向きに進める為にはコミュニティバスは重要な鍵になると思います。地域の道路事情や利用状況等で大型、中型及び小型の車両を使い分け運行のコストを圧縮し持続性を上げることも大切でしょうね。歴史的な施設や文化財等の施設を回る、土日等の休日運行(JRの特別快速やホリデー快速あきがわ号)の時刻に合わせて観光客の利便性を高める事で、奥多摩だけではなく秋川方面への集客を上げる。(運賃は通常運行のコミュニティバスより高い価格で設定し、平日の通勤路線の減便車両を当てる。路線の状況にもよるが1日バス等600~1,000円で収益路線を作る事も大切かと思えます。(引田代継、男性、40~49歳)

武蔵引田駅前の整備がされておらず、利用(車、歩行)でも不便を感じる!(引田代継、男性、60~64歳)

武蔵引田駅の駐輪場をもっと広くしてほしいです。狭いため朝の時間帯でないととめることができません。(引田代継、女性、~19歳)

- ・秋川駅南口の細い道から出る人と車の接触が危険、ミラーが必要です。急に自転車やお年寄、若者が出てくる。車が見えないため。
- ・代継の白滝神社のカーブの電灯が消えたままで、夜まっ暗、ライトをつけても暗いです。夜は特に視界が悪い。すぐミラーをつけて下さい。(引田代継、女性、30~39歳)

西秋留小学校西とイオンを結ぶ市道と東西を結ぶ陸橋通り(都道)が交差する十字路がオザム代継店の西にあります。この交差点には陸橋通りのみに信号がありません(南北には、一時停止の標識のみ)。通学路、スーパー、ドラッグストアが混在して人通りも多く非常に危険であり、事故も多く発生しています。地域に暮らす者として、10数年前から安全のため、市道側にも信号機の設置を強く要望してまいりましたが、一向に改善されないうまま、今日に至っております。警察は、市道側の幅員が狭く無理とのことで、近くを巡回しながら「一時停止違反」の摘発のみに終始している現状です。地元民としては、摘発よりも、①交差点への警察官の随時配置、②市道側の南北に正規でなくとも赤色点滅式の簡易信号の設置、などの方が事故防止や安全確保に役立つと考えます。幅員確保は非常に困難と思料しますので、この二点に市のお力添えを要望します。(引田代継、男性、65~74歳)

とにかく坂が多く、急な傾斜がある為、自転車も利用しづらい。自転車用エスカレーターがあると利用しやすくなる(引田代継、女性、30~39歳)

- ・秋川駅の駐輪場に屋根を付けてほしい。
- ・ケーヨーD2から白滝神社までにある陸橋の舗装がハゲてきているので、なおしてほしい(引田代継、男性、30~39歳)

折立地区は高齢者が多く、通院や買い物に支障が出ています。道路も広がったので路線バスの運行を期待しています。また、花之岡へ向かう道がまだ未整備で通学の自転車も多く、車との接触事故が心配です。道路の拡張を期待します。(草花折立下、女性、40～49歳)

折立下地区は車道幅もせまい為、公共交通を通すことも難しいとは思いますが、また、自家用車の利用に際しても道幅のせまさが気になるので、可能であるならば道路幅を広げる対策を行ってほしいと考えております。(草花折立下、女性、30～39歳)

折立上は広い道に停留所または集合場所をすぐ実現できると思うが、折立下は車両のサイズに停留所等の場所に工夫が必要だと思う。(草花折立下、女性、50～59歳)

- ・草花団地からブリティッシュタウンへの土手道を車道・歩道に整備してほしい。現在、細い土手道で街路灯もなく、夜間はとても怖く、安全面が心配。土手道を整備することで、バス停までの距離も縮まり、自転車でも安全に通ることができる。草花団地から永田橋の方へ出るには、急坂やゆる坂等坂も多く、土手道を通ることが身体的に楽である。我が家には、高齢者も子どももいるため、将来(今後)のことを考えると、整備して頂きたいです!!!
- ・折立下付近に定期路線を走らせる場合、高齢者の方が使用する時間帯はもちろん、若世代の通勤や子供の通学時間帯等のことも配慮して提供時間を考えて頂きたい。(草花折立下、女性、30～39歳)

- ・道路が広がったが以前と同じ。むしろ車が朝夕の通勤でスピードを出してこわい。いつになっても同じで終わってしまう。残念。
- ・ポストがない為出すことが出来ず、遅くなって申し訳ございません。(草花折立下、女性、75歳～)

バス停が遠い(草花折立下、女性、65～74歳)

- ・小川地区には公園が一つもありません。桜川河川の辺りに子供が遊べる遊具のある公園がほしいです。
- ・秋川の遊歩道は狭く、自転車が通ると危険です。幅を広く整備してほしいです。(東秋川橋西側、男性、40～49歳)

電車やバスが不便な分、車の交通量が多い地域だと思えます。それなのに信号の右折マーク(右折信号と言うのか分かりませんが)が機能してなくて、また右折レーンが設置されてなくて、右折で渋滞する道が多いと感じます。車道や信号の調査をもっと頻繁に行い、スムーズに車が流れる様にしていただけることを期待します。ご苦労様です。今後とも宜しくお願い致します。(東秋川橋西側、男性、50～59歳)

道路について。段差の無い緊急車両等が切り替えをしなければならなかったり、一度で曲がりきれないカーブ等があったり、道幅が狭いので道路整備をしてほしいです。(東秋川橋西側、男性、60～64歳)

まずは、街灯を増やしてほしい。とても暗い所が多いので、冬は子供たちが心配です。(不審者や事故など)(東秋川橋西側、女性、40～49歳)

地域全体に言えることだが、道路の幅がせまいため、車同士すれ違いが難しい所が多くある。また、歩行者としても自転車や自動車と接触しそうになり、怖い思いをすることが多くある。私自身が自転車に乗るのをやめたのも、道がせまく、危険が多いためである。適切なカーブミラーの設置、地域住民への交通マナー、指導などを行っていただきたい。夏など木々が茂ると見えなくなってしまいうカーブミラーもあり、毎年困るので、適宜点検を行っていくのが望ましい。個人の家の植木などで見えないこともあるので、市の方から指導していただきたい。お願い致します。(東秋川橋西側、女性、20～29歳)

東秋川橋西側区域に住んでいます。小川まで抜けられる道を広くしてほしいです。東秋川橋に入った所の川沿いの道をきれいにして下さい。でこぼこして走りにくいです。(東秋川橋西側、女性、40～49歳)

睦橋通りから中に一本入ると、ほとんどが狭い通りで通学路にもなっています。自分でも子どもが小学校へ通学している保護者の一人として、車を利用する者として、狭い通りをスピードをだして通る車が非常に多く思います。人の敷地に乗り上げないと行き違いが出来ないのに、交互通行にしているのもいかなものかと思えます。普通に考えてポールをおいて、乗り上げないようにされていても当然だと思います。新しく始めるのも必要かと思いますが、いまいちど、細かい所の見直しをまずされたらどうかと思います。(東秋川橋西側、女性、40～49歳)

ミユキ組や野辺下原地区に新築戸建が増え、細い車がよく通るようになった。シルバーの人などカーブミラーを見ずに猛スピードでつっこんで来ることがある。道路を拡張するとか、カーブミラーの数を増やすとか、対策を打ってほしい。(東秋川橋西側、女性、30～39歳)

道路の拡幅、老朽化したアスファルト舗装の修復作業をお願いしたいです。また道幅が狭いためか、側溝などの設置が不完全で、雨天は道路に水たまりが大量にできます。公共交通の拡充とともに、現状の道路の改善もよろしく願います。(東秋川橋西側、男性、40～49歳)

道路が狭いので心配です。(東秋川橋西側、男性、75歳～)

(8) 交通マナー・ルール等に関すること

空地に新しく家やアパートが建設され道路も狭い為、スピードを出していたり、マナーの悪い方が目立ちます。お互いを思いやって良い町づくりをして行けたら良いなあと思います。高齢化して行く世の中で今回のようなコミュニティサービスは重要になって来ると思います。集まって何か趣味の会や楽しみが持てたら良いなと思いました。良い町づくりを考えてみたいと思います。(東秋川橋西側、女性、60～64歳)

道路が狭いため、日中以外は住民以外の通行を禁止にしてほしい。(地藏堂に面した通り)(東秋川橋西側、男

性、60～64 歳)

小川の交差点の八王子方面に向かう坂下の所から畑を抜けて、焼き肉まつざかまでの抜け道が、地元の方々以外がかなりのスピードを出し、あぶない場面を本当に見かけます。早い段階での改善を希望します。よろしくお願い致します。(東秋川橋西側、男性、40～49 歳)

(9) 本アンケートに関すること

今現在、健康で過ごしているのでアンケートに答える時も自分のこれから先の事が現実では想像出来ず悩みました。

- ・山間部なので道幅が狭い、冬場の凍結が悩みの種です。
- ・日陰対策などで山の木の伐採をお願いしたいです。(深沢、女性、65～74 歳)

車を使用しているので質問の意見が答えづらい。本当に必要な人へアンケートを出すと良い(網代、女性、50～59 歳)

公共交通についても然ること乍ら、市役所から発せられる無線放送についても重々検討をお願いします。(アンケート調査を実施し聞こえる地域、聞こえない地域を至急把握し、対策をたてて頂きたいと思います。)(引田代継、男性、75 歳～)

- ・公共交通サービスの候補の B、C、D がリンクする点があると思うので、アンケートの提示をもう少ししぼり込んだ方がよかったですと思います。イメージがはっきりわきませんでした。
- ・市役所を経由して中央公民館に行く場合、民間バスは直結していますが、現在のののバスの路線では、草花方面に入り込み時間がかかりすぎるため、市役所であり、公民館まで歩いています。今のバスの路線を検討していただきたい。(引田代継、女性、65～74 歳)

よくアンケート主旨が理解できなかった。他市と比べ税金が高く、相当の金額を収めている。

1. 借金を返済して欲しい：財政を健全化する。
 2. 企業を本気になって誘致：財政を健全化する。
- 市政におけるサービスはそれからでしょ！って思います。お金のムダ遣いをやめて下さい。多少不便なのは仕方ない。自分で選んだのだから。(引田代継、男性、40～49 歳)

質問の目的がよくわからない(引田代継、女性、65～74 歳)

このアンケート自体が答えづらかった(引田代継、男性、30～39 歳)

車の運転もできず望まず、古い時代の人のようすが、ずっと不満をもったことはありません。農村育ち…小さいころはもっともっと不便だった…歩いた…バスの待ち時間長い、少ないから…廃線。電車の駅からも 40 分くらいでも平気です。でもこの強気の実事もまだ健康と意識、意図的に健康を keep したいから。これから体が弱り、病院…いろいろ考えると、数年、病の主人のために都心の入院やタクシー、しみじみ有難くもあり。こちらの甘えで少ないの、遅いの……私自身が、その身、そ

の立場になれば、正直アンケートに答えも…。今は、そんな中から解放された長年の自分を運動させたく、遊ばせたく、むしろ「不便をたのしんでいる」私です。アンケートにうそは答えられません。ごめんなさい。(引田代継、女性、60～64 歳)

当区域(代継・引田の「段下」と呼ばれています)は、個人商店、コンビニなどがほとんど無く、利用するためには必ず、どこかしらの坂道を登る必要があります。私のように 20 代の者からすれば、不便を感じる事はほぼありませんが(最寄りの秋川駅まで徒歩 30 分程度)、高齢者には辛い環境かも知れません。しかし、当区域のみを対象として、新規に公共交通の事業を展開するのは、まったくのムダとまでは思いませんが、費用対効果が良いとは考え難いです。今回のアンケートをもとに、利用を希望する方がどれだけいるのか、見極めた上で、余り希望者がいない様であれば、既存の定路線型バスのルート当区域も通るように変更を働きかけるなど、他の方法によって、交通不便者の支援を検討いただきたいと思います。逆に、希望者が多いということであれば、そのことを当地域に広くお知らせいただき、行政だけの負担ではなく、地域の利用者が中心となって運用することを前提とした交通サービスの展開を支援いただければ、交通整理をお願いしたいと思います。(引田代継、男性、20～29 歳)

今回、アンケートをさせていただきましたが、私は 40 代。車もあり運転出来る。まわりにたくさんの高齢の方がいるので、高齢(60 才以上～)の方にひとりでも多くアンケートをとった方が良かったと思います。(引田代継、性別無回答、40～49 歳)

私は現在 75 才ですが、幸い元気で、車の運転もバイクも自由に乗れますから、今回のアンケート回答には多少矛盾を感じながら記入しました。あくまで近い将来を考えての回答なので現状には一切異なります。ただ将来的には交通過疎対策はしてほしいと思います。(草花折立下、女性、75 歳～)

アンケートが分かりにくいです。(東秋川橋西側、女性、40～49 歳)

アンケートの取り方、年齢が上の方を中心に行ってください。(東秋川橋西側、女性、40～49 歳)

(10) その他

大雪が降った時は、除雪車の用意を早急にしてほしいです。(網代、女性、30～39 歳)

20 代の頃から車を運転できることを前提に一方的に話をされたり、運転できないと知ると免許を取らないことを責めるような言い方をされるのが苦痛でした。様々な理由で乗らない(乗れない)人もいることをわかって欲しい。世の中、車を運転する人の目線が優先されているように感じています。歩行者や自転車に乗る人の安全のことも考えて欲しい。あきる野市は、旧秋川市時代からある古い住宅地など特に道路が狭く、道が真っ直ぐでなくどこが歩道なのかかわからないところがたくさんあります。この道は右側を歩けばいいのか左側を歩けばいいのか本気で悩むこともあります。(近所の秋川沿いの

土手を犬を連れて右側を散歩してだけで、向かいから歩いてきた人に「反対側を歩け！」と怒鳴られて納得できない思いをしたこともありました。) 少なくとも、早くあきる野市全体に自転車専用レーンを整備して欲しいです。(引田代継、女性、40～49歳)

今は無職ですが、2019年1月15日より会社員となります。使い方も変わります。(引田代継、男性、65～74歳)

新規移住者が増え、車を使う事が多くなっているため、歩きや自転車で移動するには危険が増えている。安心して、これまで通り移動が出来るよう、車の使用は減らしていただきたい。特に、駅前で雨や夜間になると、迎えの車でごったがえすので、危険さあまりない。自己的な運転をする方も多いため、代替手段を考えてもらいたい。(引田代継、男性、50～59歳)

現在乗用車2台と軽トラック1台、原付バイク1台、計4台持っているため心配していません(1人で)(引田代継、男性、75歳～)

現状、自家用車の使用しか考えられないので、せめてガソリン代の補助があればと思います。(草花折立下、女性、65～74歳)

学童交通指導員の募集があれば応募したいと常々思っている。ただし、自信のない、ただの旗振りの大人では役に足っていないように思う。私は現職中は手信号整理の指導員として都心部で手信号の神様と言われた「山田部長」の補助者として従事していた過去を有しています。(東秋川橋西側、男性、75歳～)

今は自分で車を出す事が出来ますので、余り考えた事がなかったのですが、これからは交通機関に対しての考え方を学びたいです。(東秋川橋西側、女性、65～74歳)

1. 野辺に住んで45年になる。自分で選んで住んだ所なので、現状に合わせて生活しています。すべて、自己完結になるように努力しています。
2. 道路のメンテナンスについては、業者の選択とその品質(工事後のいたみ)について、どういうチェックをしているのか疑問を持っています。
3. 現状のチェックで、市の赤字が減ってゆくよう願っています。
4. 北海道の夕張になってしまうと、バスや道路など改善どころではありません。住民は税金の安い所に逃げてしまいます。デスクワークから現場主義で頑張ってください。(東秋川橋西側、男性、75歳～)