

川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する 市民1万人アンケート調査結果

報 告 書

平成15(2003)年6月

川 崎 市

目 次

アンケート調査の実施目的	1
調査方法と回収結果	1
1 調査方法	
2 回収結果	
3 標本構成	
アンケート調査の結果	5
1 地下鉄事業に対する賛否	5
2 地下鉄事業に対する賛否の理由	6
(1) 予定どおり進めるべきとする理由	
(2) 着工を延期すべきとする理由	
(3) 事業を中止すべきとする理由	
3 地下鉄事業計画の周知状況と賛否	9
(1) 地下鉄事業計画の周知状況	
(2) 地下鉄事業計画の周知状況と賛否	
4 財政状況等の周知状況と賛否	11
(1) 財政状況等の周知状況	
(2) 財政状況等の周知状況と賛否	
5 最寄駅までの交通手段及び所要時間別の賛否	13
(1) 最寄駅までの交通手段別の賛否	
最寄駅までの交通手段	
最寄駅までの交通手段別の賛否	
(2) 最寄駅までの所要時間別の賛否	
最寄駅までの所要時間	
最寄駅までの所要時間別の賛否	
(3) 最寄駅までの距離別の賛否	
6 性別の賛否	18

7	年齢階層別の賛否	19
8	職業別の賛否	20
9	よく行く目的地別の賛否	21
10	よく行く目的地までの交通手段別の賛否	22
11	地下鉄が開通していた場合の利用意向	23
	(1) 居住区別にみた利用意向	
	(2) 性別にみた利用意向	
	(3) 年齢階層別にみた利用意向	
	(4) 職業別にみた利用意向	
	(5) 最寄駅までの距離別にみた利用意向	
12	「利用すると思う」人の利用目的等	27
	(1) 「利用すると思う」人の利用目的	
	(2) 「利用すると思う」人の利用回数	
	(3) 「利用すると思う」人の利用目的別利用回数	
13	利用意向別の賛否	30
	(1) 利用意向別の賛否	
	(2) 利用意向別居住区別の賛否	
	「利用すると思う」人の居住区別の賛否	
	「利用しないと思う」人の居住区別の賛否	
	「わからない」人の居住区別の賛否	
14	「利用しないと思う」人の主な理由	34
15	地下鉄を建設する場合の財源調達方法	35
16	地下鉄を中止した場合の代替策	36
	項目別集計	37

アンケート調査の実施目的

この調査は、川崎縦貫高速鉄道線整備事業（以下「地下鉄事業」という。）に関する市民意見を把握し、同事業の今後のあり方を判断するための資料とするものである。

調査方法と回収結果

1 調査方法

調査地域：川崎市全域

調査対象者：平成 15 年 4 月 1 日現在で川崎市在住 20 歳以上（外国人を含む）の男女個人

標本数：10,000 標本

抽出方法：無作為抽出法

調査方法：訪問配付留置法

調査期間：平成 15 年 5 月 1 日（木）～5 月 20 日（火）

調査委託機関：(株)日本能率協会総合研究所

2 回収結果

回収数 7,380 人（回収率 73.8%）

居住区別の回収結果

居住区	20 歳以上人口 （人）	構成比 （%）	抽出数 （人）	有効回収数 （人）	構成比 （%）	有効回収率 （%）
川崎区	169,498	16.1	1,610	1,081	14.6	67.1
幸 区	116,659	11.1	1,100	721	9.8	65.5
中原区	167,792	16.0	1,600	1,150	15.6	71.9
高津区	156,307	14.9	1,490	1,036	14.0	69.5
宮前区	161,467	15.4	1,540	1,268	17.2	82.3
多摩区	159,895	15.2	1,520	1,176	15.9	77.4
麻生区	118,057	11.2	1,140	948	12.8	83.2
計	1,049,675	100.0	10,000	7,380	100.0	73.8

構成比は四捨五入の結果を表示しており、合計は必ずしも 100.0% にならない場合がある。以下のグラフについても同様。

回収状況

居住区	抽出数 (人)	有効回収数 (人)	未回収 無効数	内 訳					
				不在	拒否	転居	住所 不明	病気 等	無効 票
川崎区	1,610	1,081	529	341	109	39	27	12	1
幸 区	1,100	721	379	235	89	21	20	14	0
中原区	1,600	1,150	450	233	143	25	35	14	0
高津区	1,490	1,036	454	290	91	30	27	14	2
宮前区	1,540	1,268	272	152	64	27	27	2	0
多摩区	1,520	1,176	344	192	98	37	6	10	1
麻生区	1,140	948	192	121	31	20	6	14	0
計	10,000	7,380	2,620	1,564	625	199	148	80	4

(注) 不在：何度訪問しても不在で会えなかった場合

拒否：調査を拒否された場合

転居：4月以降の転居（ハガキの戻りを含む）により対象にできない場合

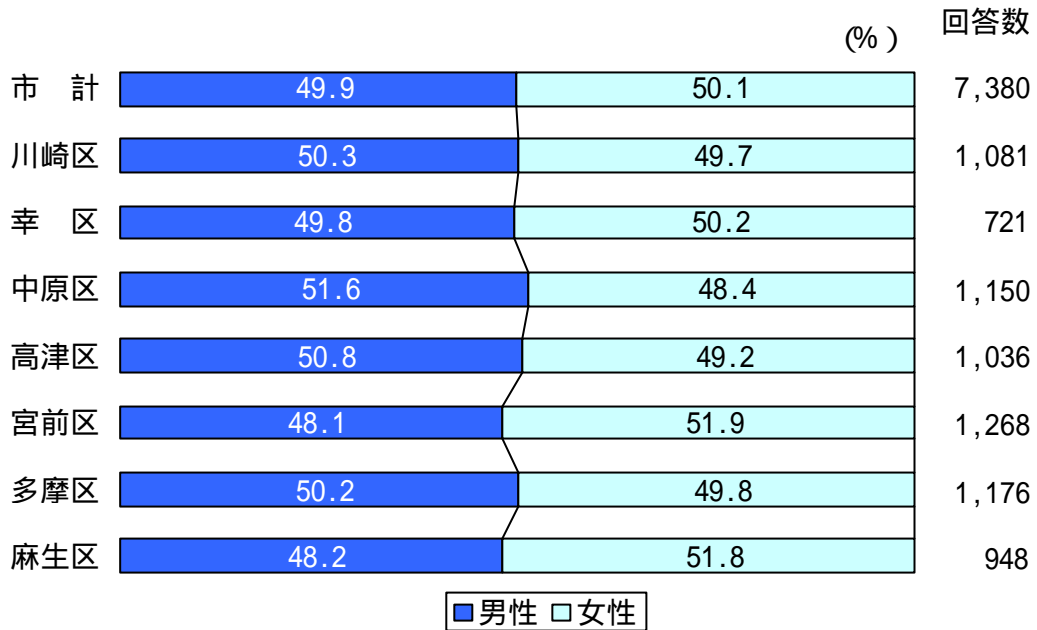
住所不明：住民基本台帳等に記載された住所に対象者がいない場合や対象者が別の所（病院等を含む）に住んでいて会えない場合

病気等：対象者が寝たきり等で書けない、話せないなどの状態の場合

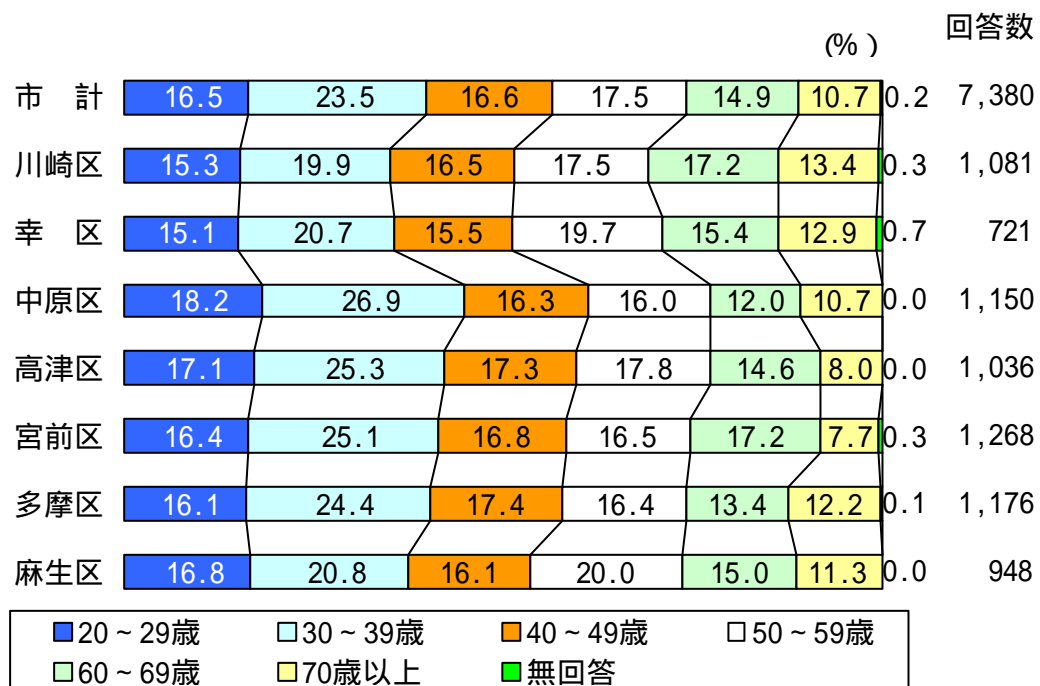
無効票：回収はしたが、問12（地下鉄の賛否）が無回答の場合

3 標本構成

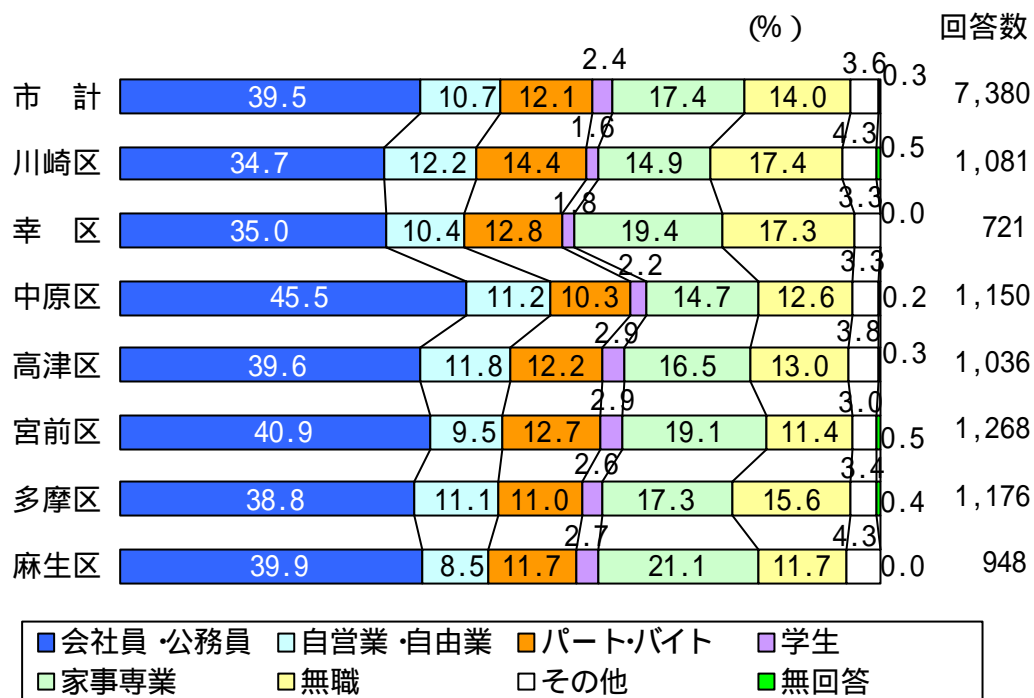
(1) 性別標本構成



(2) 年齢階層別標本構成



(3) 職業別標本構成



アンケート調査の結果

1 地下鉄事業に対する賛否

市全体では、「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする回答の比率が最も高く、40.0%を占めている。次に、「地下鉄事業は中止すべきである」が32.9%、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」が15.8%、「よくわからない」は11.2%となっている。

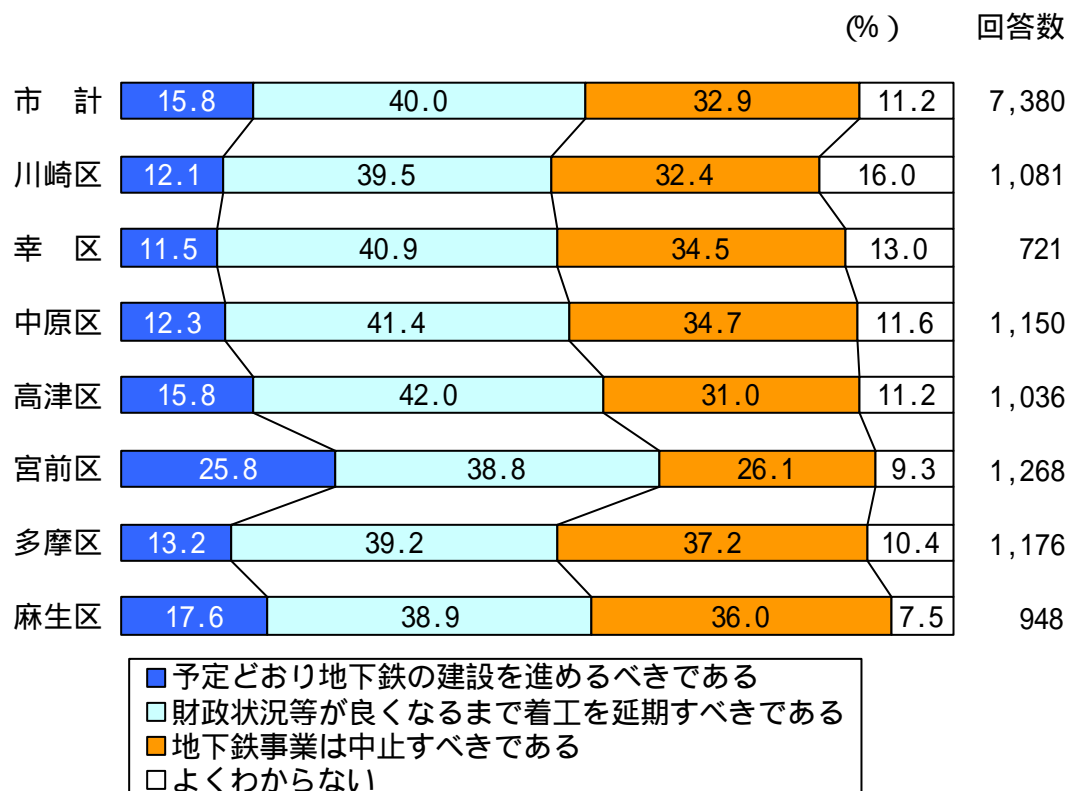
回答で最も比率の高かった「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」を区別で見ると、区別の差は小さく、各区とも40%前後の比率となっている。

また、「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答の比率は多摩区が37.2%で最も高く、次いで麻生区が36.0%となっている。最も低いのは宮前区の26.1%である。

さらに、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答の比率は、宮前区が25.8%で最も高く、次いで麻生区の17.6%となっている。最も低いのは幸区の11.5%である。

なお、「地下鉄事業は中止すべきである」という回答の比率（32.9%）は、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」という回答の比率（15.8%）のほぼ2倍となっているが、区別にみると、宮前区では拮抗した比率となっている。

図 1-1 地下鉄事業に対する賛否の構成



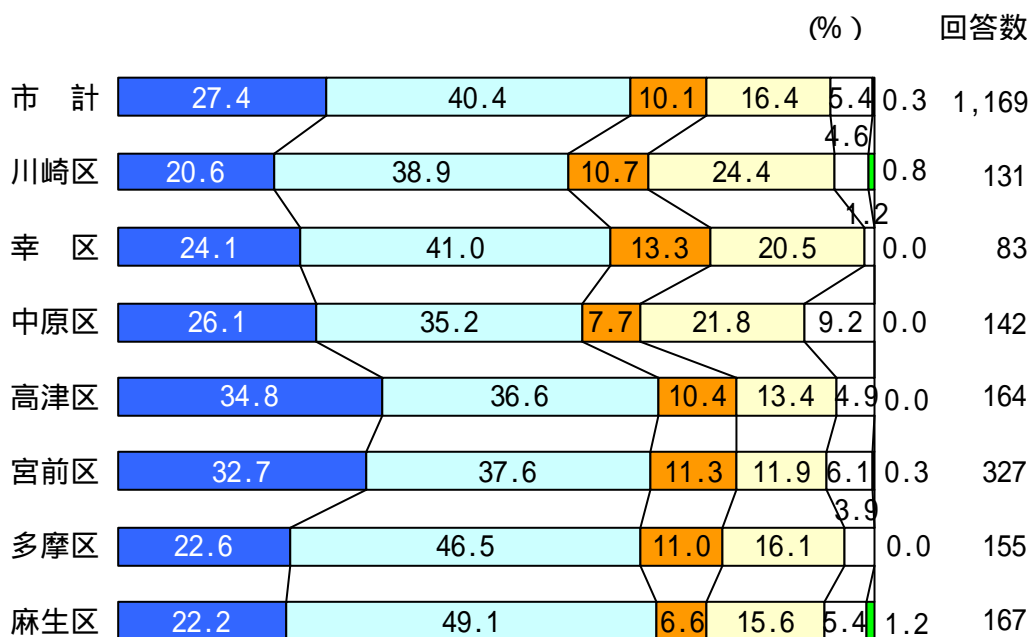
2 地下鉄事業に対する賛否の理由

(1) 予定どおり進めるべきとする理由

「予定通り地下鉄の建設を進めるべきである」とする人にその理由を尋ねたところ、「鉄道の混雑や道路の渋滞の緩和が予想されるから」とする回答の比率が最も高く、40.4%となっている。次に、「通勤・通学等の時間の短縮や定時性が見込めるから」が27.4%、「不況期において景気対策の意味からも必要だから」が16.4%、「地球環境にやさしい公共交通機関であるから」が10.1%となっている。

区別にみると、「通勤・通学等の時間の短縮や定時性が見込めるから」とする回答の比率は、高津区(34.8%)及び宮前区(32.7%)で高くなっている。また、「鉄道の混雑や道路の渋滞の緩和が予想されるから」とする回答は、麻生区(49.1%)及び多摩区(46.5%)で高くなっている。「不況期において景気対策の意味からも必要だから」とする回答は、川崎区、幸区及び中原区で20%以上となっている。

図 2-1 「予定どおり進めるべきとする理由」の構成



- 通勤・通学等の時間の短縮や定時性が見込めるから
- 鉄道の混雑や道路の渋滞の緩和が予想されるから
- 地球環境にやさしい公共交通機関であるから
- 不況期において景気対策の意味からも必要だから
- その他
- 無回答

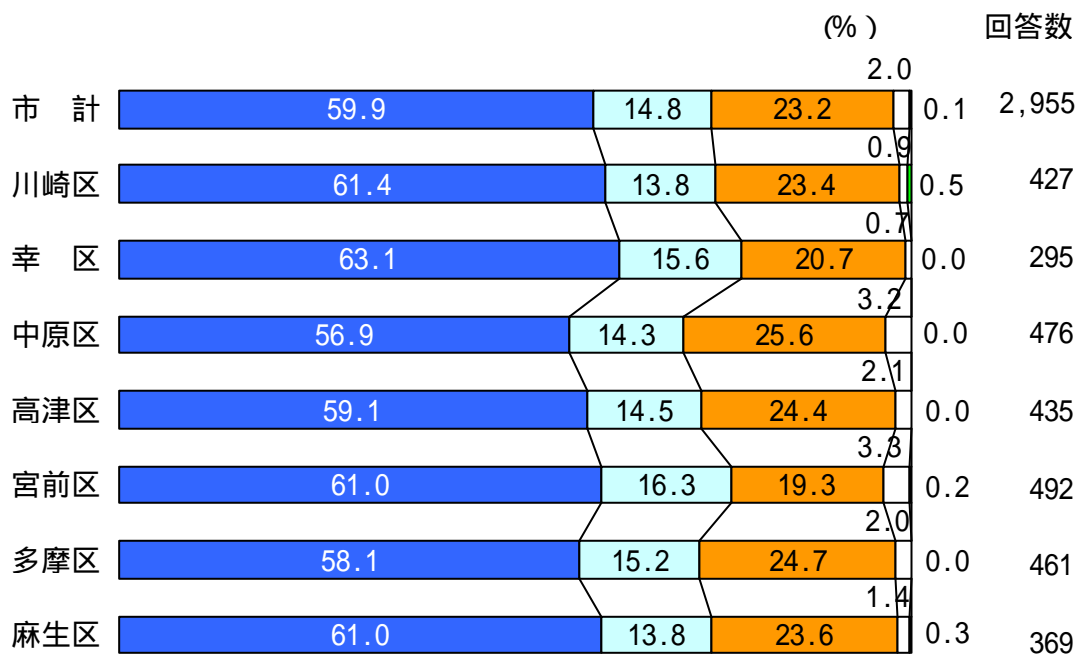
(2) 着工を延期すべきとする理由

「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする人にその理由を尋ねたところ、「財政状況が好転するかどうか、川崎市が財政負担に耐えられるかどうか、見極める必要があるから」とする回答の比率が最も高く、全体の59.9%を占めている。

次に、「需要予測・整備計画・路線ルート・新駅など、一定期間の後にもう一度事業計画を見直してから、進めるべきだと思うから」が23.2%となっており、「補助制度の充実など、市の負担が軽くなるような事業制度の改正があるかどうか、今後の動きを見極める必要があるから」とする回答は14.8%となっている。

区別にみると、「財政状況が好転するかどうか、見極める必要があるから」とする回答の比率はどの区も60%前後を占めており、また、「需要予測など事業計画を見直してから、進めるべきだと思うから」及び「補助制度の充実など今後の動きを見極める必要があるから」とする回答の比率についても、区別に大きな差はみられない。

図 2-2 「着工を延期すべきとする理由」構成



- 財政状況が好転するかどうか見極める必要があるから
- 補助制度の充実など今後の動きを見極める必要があるから
- 需要予測など事業計画を見直してから進めるべきだと思うから
- その他
- 無回答

(3) 事業を中止すべきとする理由

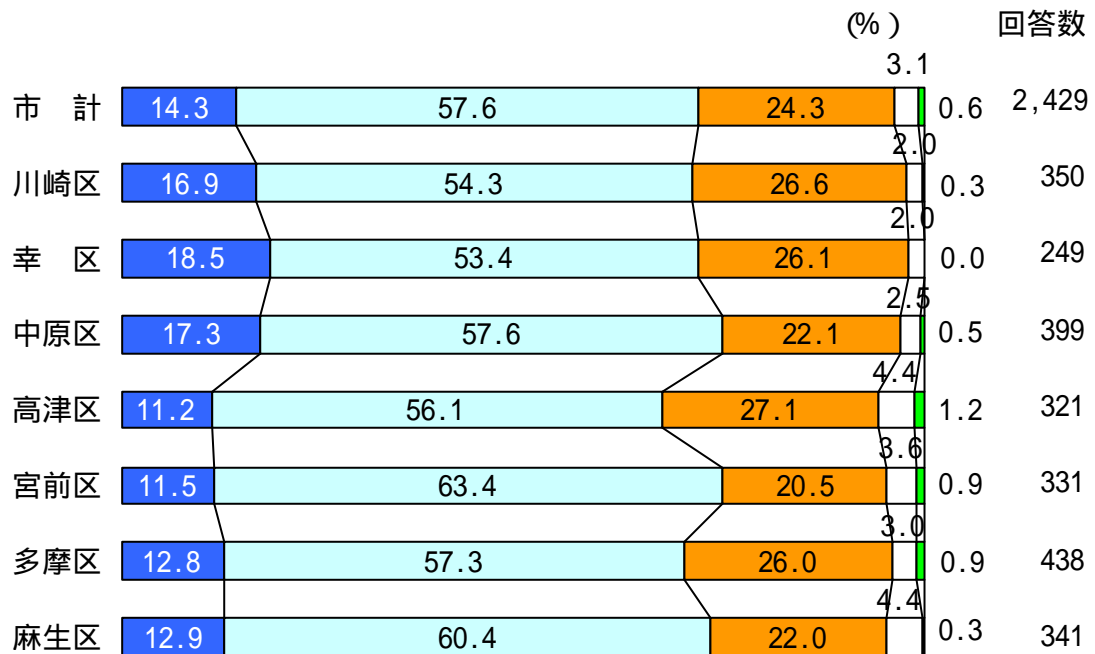
「地下鉄事業は中止すべきである」とする人にその理由を尋ねたところ、「財政が厳しいなかで多額の借金をしてまで、地下鉄事業を進めるべきではない」とする回答の比率が最も高く、全体の 57.6%を占めている。次に、「地下鉄建設よりも優先的に充実させて欲しい市民サービスがある」が 24.3%、「川崎市を南北に縦貫する鉄道は JR 南武線があればよい」が 14.3%となっている。

区別にみると、「川崎市を南北に縦貫する鉄道は JR 南武線があればよい」を理由とする回答の比率は、幸区(18.5%)、中原区(17.3%)及び川崎区(16.9%)で高く、市北部の区に比べて約 5 ポイント高くなっている。

次に、「財政が厳しいなかで多額の借金をしてまで、地下鉄事業を進めるべきではない」とする回答の比率は、各区とも 50~60%となっており、宮前区が 63.4%で最も高くなっている。

また、「地下鉄建設よりも優先的に充実させて欲しい市民サービスがある」とする回答は、中原区、宮前区、麻生区で市全体の 24.3%より低くなっている。

図 2-3 「事業を中止すべきとする理由」の構成



- 川崎市を南北に縦貫する鉄道はJR南武線があればよい
- 財政状況が厳しいなかで多額の借金をしてまで、地下鉄事業を進めるべきではない
- 地下鉄建設よりも優先的に充実させて欲しい市民サービスがある
- その他
- 無回答

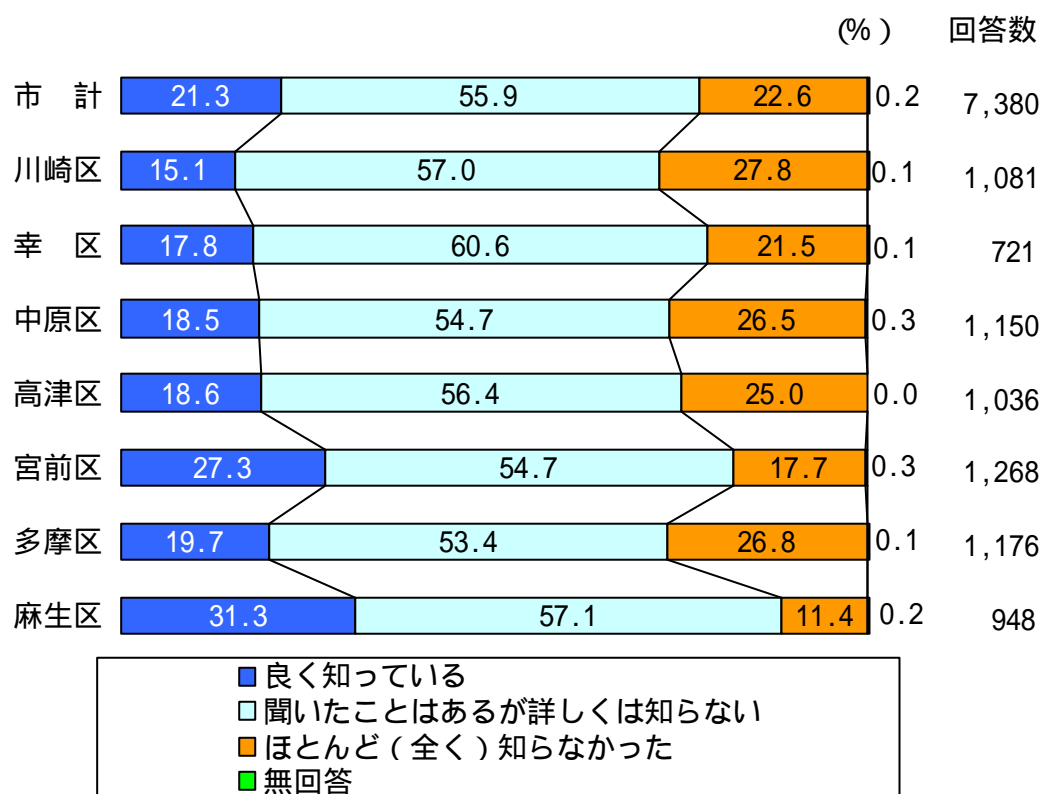
3 地下鉄事業計画の周知状況と賛否

(1) 地下鉄事業計画の周知状況

地下鉄事業計画については、「聞いたことはあるが詳しくは知らない」とする回答の比率が55.9%で最も高く、次に「ほとんど(全く)知らなかった」が22.6%、「良く知っている」が21.3%となっている。

区別にみると、「良く知っている」とする回答は、麻生区(31.3%)及び宮前区(27.3%)で比率が高く、両区とも「ほとんど(全く)知らなかった」とする回答を上回っている。

図 3-1 居住区別にみた地下鉄事業計画の周知状況の構成



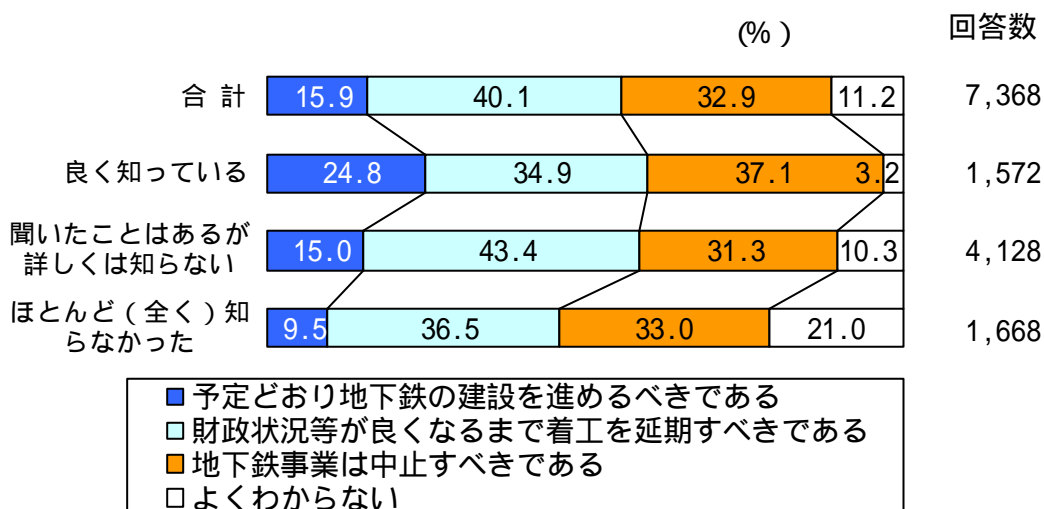
(2) 地下鉄事業計画の周知状況と賛否

地下鉄事業計画の周知状況と賛否の関係をみると、地下鉄事業計画を「良く知っている」と回答した人では、全体に比べて「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする回答と「よくわからない」とする回答の比率が低くなっており、逆に「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答と「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答の比率が高くなっている。その結果、「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答(37.1%)が、「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする回答(34.9%)を上回っている。

また、地下鉄事業計画を「聞いたことはあるが詳しくは知らない」及び「ほとんど(全く)知らなかった」と回答した人では、いずれも「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする回答が最も多く、次いで「地下鉄事業は中止すべきである」、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」の順となっている。

なお、地下鉄事業計画についての認知度が高いほど、地下鉄事業の賛否について「よくわからない」とする回答の比率は低く、計画を「良く知っている」人ではわずか3.2%となっている。

図 3-2 地下鉄事業計画の周知状況と賛否の構成



地下鉄計画に対する周知状況の無回答 12人

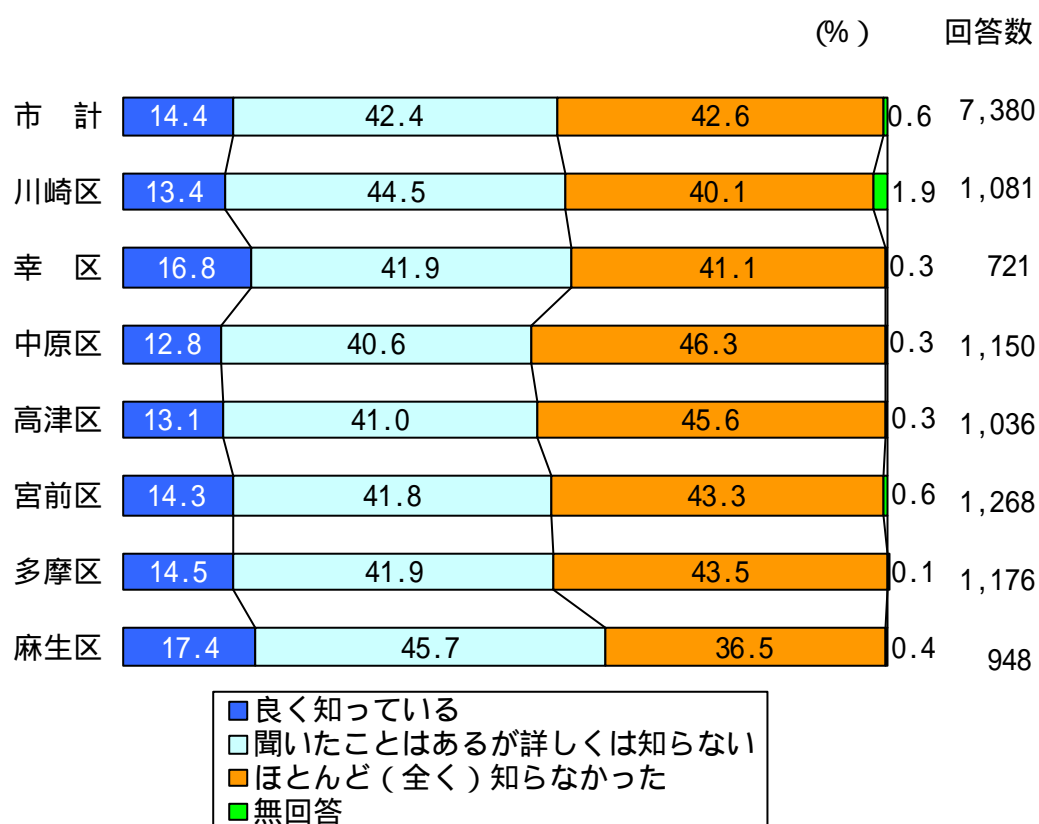
4 財政状況等の周知状況と賛否

(1) 財政状況等の周知状況

財政状況と行財政改革の取組については、「ほとんど(全く)知らなかった」とする回答(42.6%)及び「聞いたことはあるが詳しくは知らない」とする回答(42.4%)がほぼ同じ比率となっており、合計で約85%を占めている。また、「良く知っている」とする回答は14.4%に止まっている。

区別にみると、「良く知っている」とする回答は、麻生区(17.4%)及び幸区(16.8%)でやや高い比率を示している。

図 4-1 居住区別にみた財政状況等の周知状況の構成



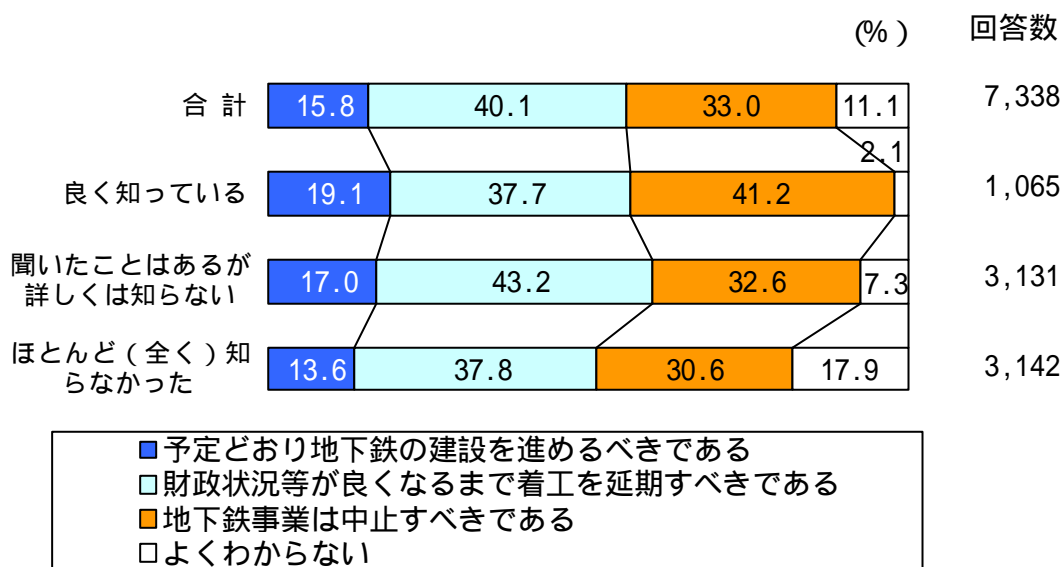
(2) 財政状況等の周知状況と賛否

財政状況等の周知状況と賛否の関係をみると、市の財政状況と行財政改革の取組を「良く知っている」と回答した人では、全体に比べて「よくわからない」とする回答と「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする回答の比率が低くなっており、逆に「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答と「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答の比率が高くなっている。その結果、「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答(41.2%)が「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする回答(37.7%)を上回っている。

また、「聞いたことはあるが詳しくは知らない」及び「ほとんど(全く)知らなかった」と回答した人では、いずれも「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする回答が最も多く、次いで「地下鉄事業は中止すべきである」、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」の順となっている。

なお、財政状況等の認知度が高いほど地下鉄事業の賛否について「よくわからない」とする回答の比率は低く、「財政状況等を良く知っている」人ではわずか2.1%となっている。

図 4-2 財政状況等の周知状況と賛否の構成



財政状況等に対する周知状況の無回答 42人

5 最寄駅までの交通手段及び所要時間別の賛否

(1) 最寄駅までの交通手段別の賛否

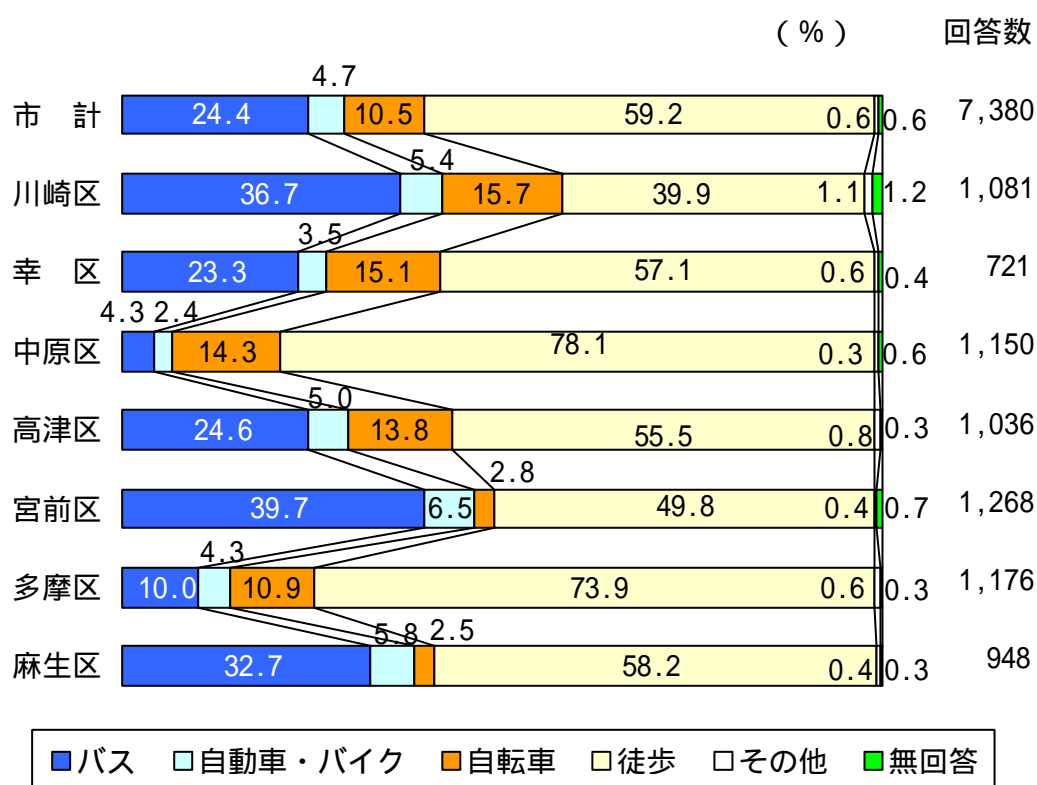
最寄駅までの交通手段

最寄駅までの交通手段については、市全体では「徒歩」とする回答の比率が59.2%と最も多く、次に「バス」(24.4%)、「自転車」(10.5%)の順となっている。

区別にみると、「徒歩」の比率が平均より高いのは、中原区(78.1%)及び多摩区(73.9%)で、いずれも70%を超えている。

また、「バス」利用の比率が高いのは、宮前区(39.7%)、川崎区(36.7%)、麻生区(32.7%)で、低いのは、多摩区(10.0%)、中原区(4.3%)となっている。

図 5-1 居住区別にみた最寄駅までの交通手段の構成

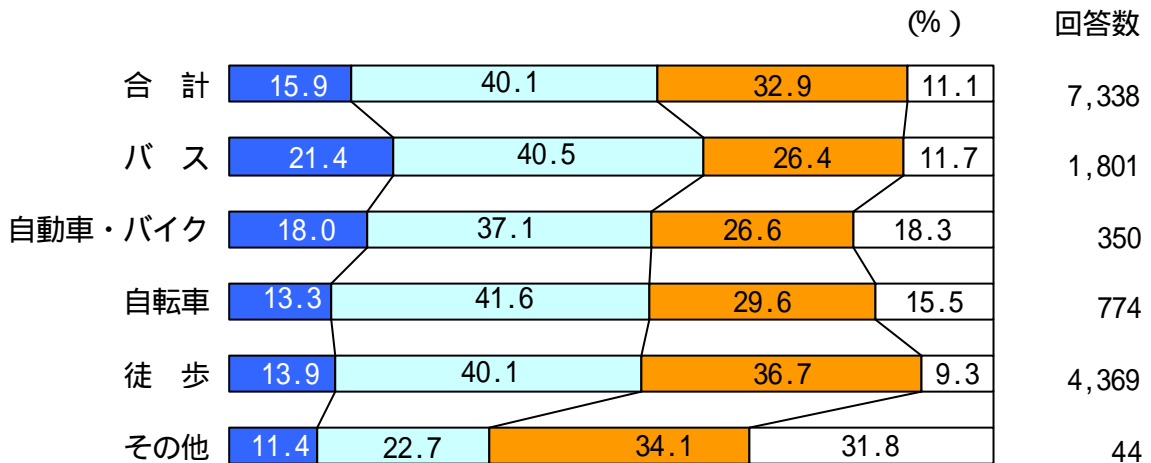


最寄駅までの交通手段別の賛否

最寄駅までの交通手段として、「バス」を利用する人では、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答が平均(15.9%)より高く、21.4%となっている。

逆に、「徒歩」の人では、「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答が、平均(32.9%)より高く、36.7%となっている。

図 5-2 最寄駅までの交通手段別の賛否の構成



- 予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである
- 財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである
- 地下鉄事業は中止すべきである
- よくわからない

交通手段無回答42人

(2) 最寄駅までの所要時間別の賛否

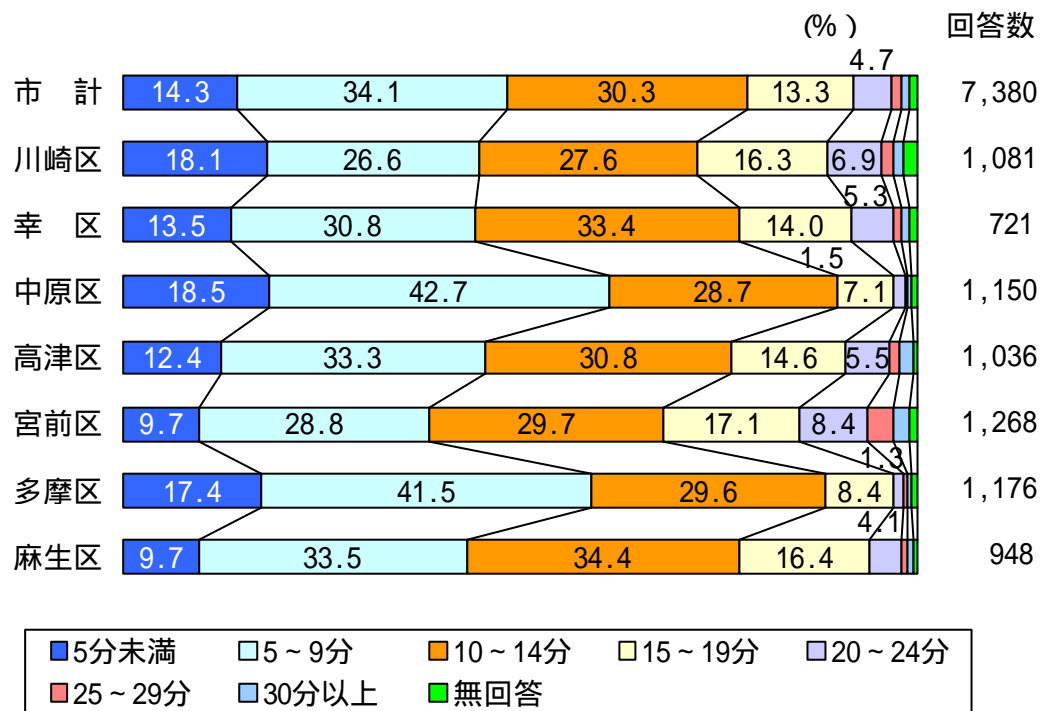
最寄駅までの所要時間

最寄駅までの距離は、利用する交通手段によって異なるが、所要時間としては10分未満で概ね半数（市計で48.4%）を占めている。

また、「10～14分」とする回答は、約3割を占めている。

区別にみると、「5～9分」とする回答が多いのは中原区及び多摩区で、両区とも10分未満の回答が約6割を占めている。

図 5-3 居住区別にみた最寄駅までの所要時間の構成

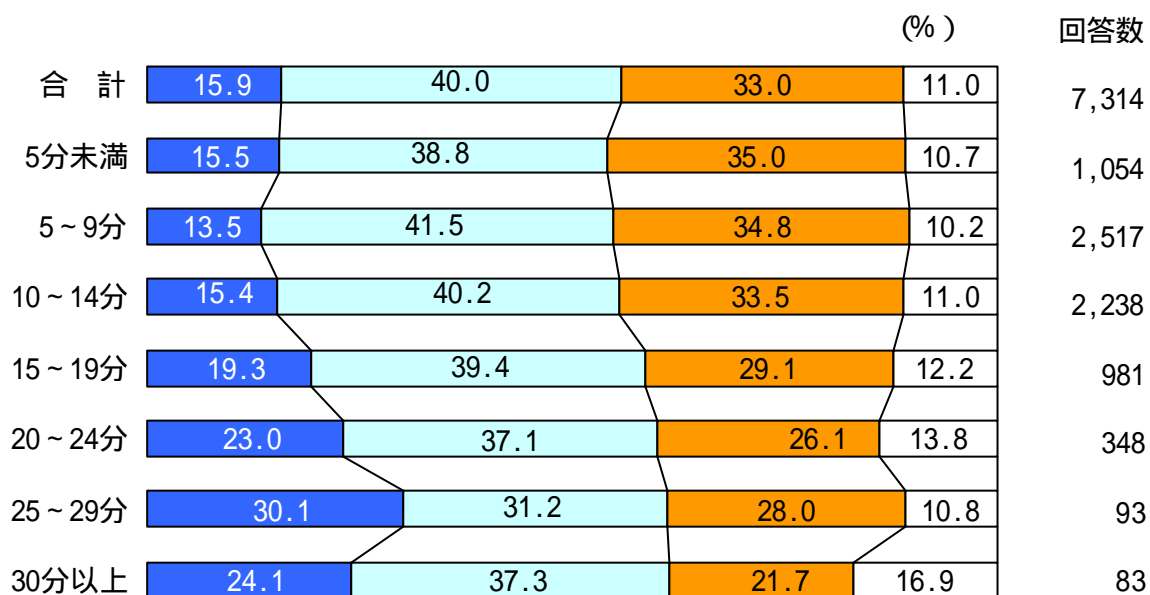


最寄駅までの所要時間別の賛否

最寄駅までの所要時間が長い人ほど、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答の比率が高い傾向が見られる。

これに対して、「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答は、所要時間が短いほど高い傾向にある。

図 5-4 最寄駅までの所要時間別の賛否の構成



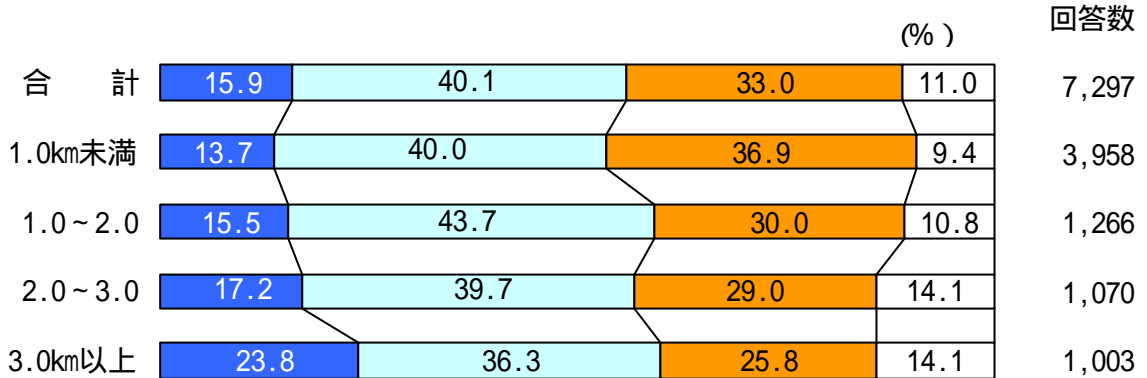
- 予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである
- 財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである
- 地下鉄事業は中止すべきである
- よくわからない

所要時間無回答 66人

(3) 最寄駅までの距離別の賛否

最寄駅までの距離別の賛否をみると「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答の比率は、最寄駅までの距離が長いほど高い傾向にある。
 一方、「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答の比率は、最寄駅までの距離が近いほど高く、1 km未満では36.9%である。

図 5-5 最寄駅からの距離別の賛否の構成



予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである
 財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである
 地下鉄事業は中止すべきである
 よくわからない

所要時間もしくは交通手段無回答 83人

(注)「駅からの距離」は回答された交通手段別の平均的な速度と所要時間より推定している値である。

駅までの距離 = 交通手段別の速度 × 所要時間

速度の想定：	・バス	12.5 (km / 時)	208m / 分
	・自動車・バイク	18.8 (km / 時)	313m / 分
	・自転車	12 (km / 時)	200m / 分
	・徒歩	4.8 (km / 時)	80m / 分
	・その他	4.8 (km / 時)	80m / 分

所要時間は各区分の平均値、5~9分なら7分と想定

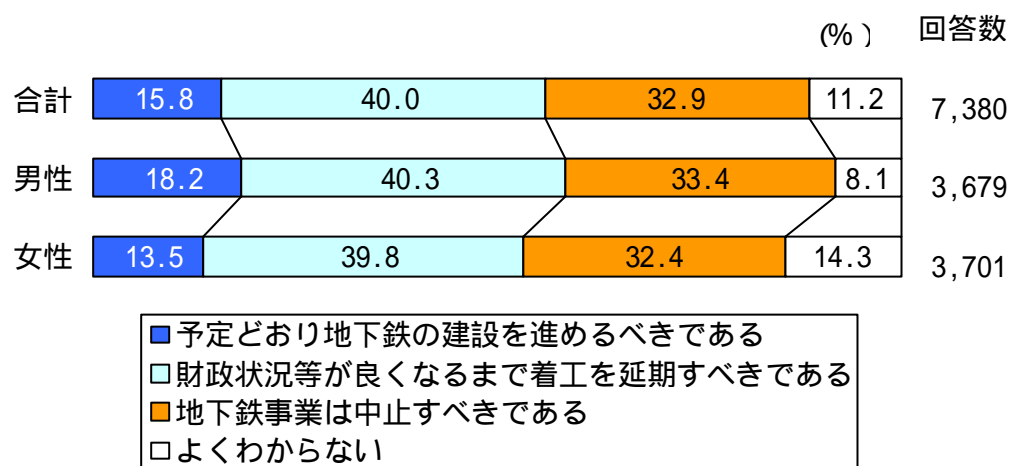
6 性別の賛否

性別の賛否をみると、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答の比率は、男性（18.2%）が女性（13.5%）より高くなっている。

次に、「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする回答の比率は、男性（40.3%）、女性（39.8%）ともほぼ同じである。

また、「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答の比率は、男性（33.4%）が女性（32.4%）よりわずかに高く、「わからない」とする回答の比率は、女性（14.3%）が高くなっている。

図 6-1 性別にみた賛否の構成

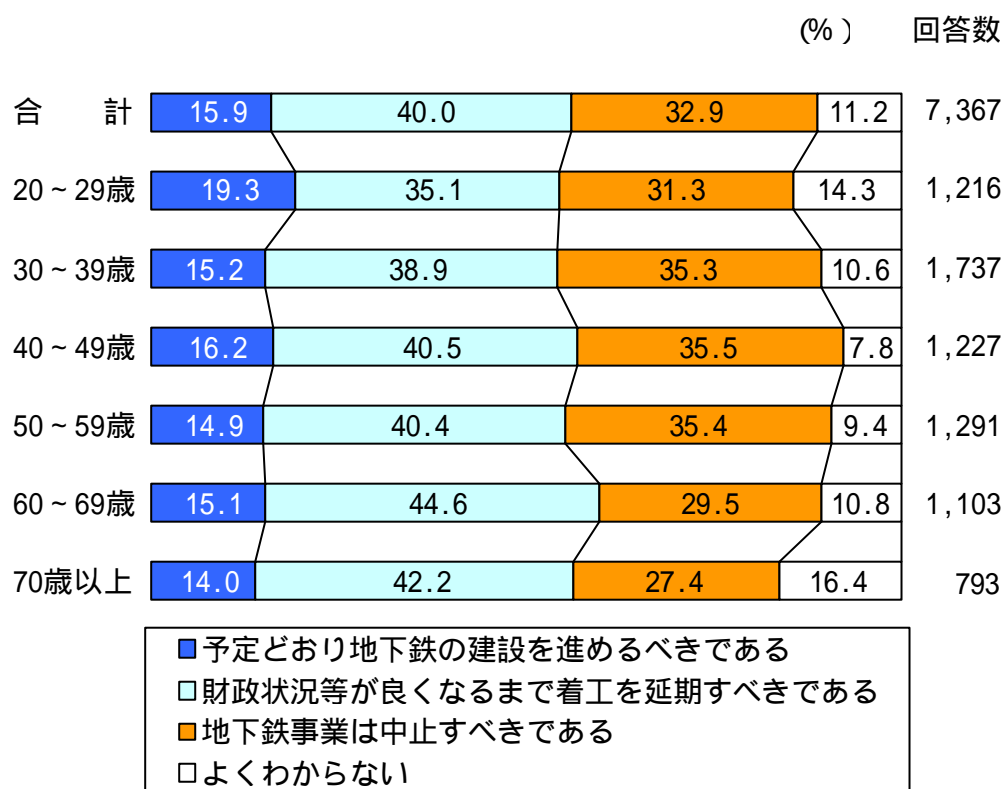


7 年齢階層別の賛否

年齢階層別の賛否をみると、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答の比率は、20歳代（19.3%）でやや高くなっている。

次に、「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする回答の比率は、20歳代（35.1%）が最も低く、また、「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答は、30歳代～50歳代が35%程度で、70歳以上（27.4%）が最も低くなっている。

図 7-1 年齢階層別に見た賛否の構成



年齢無回答 13人

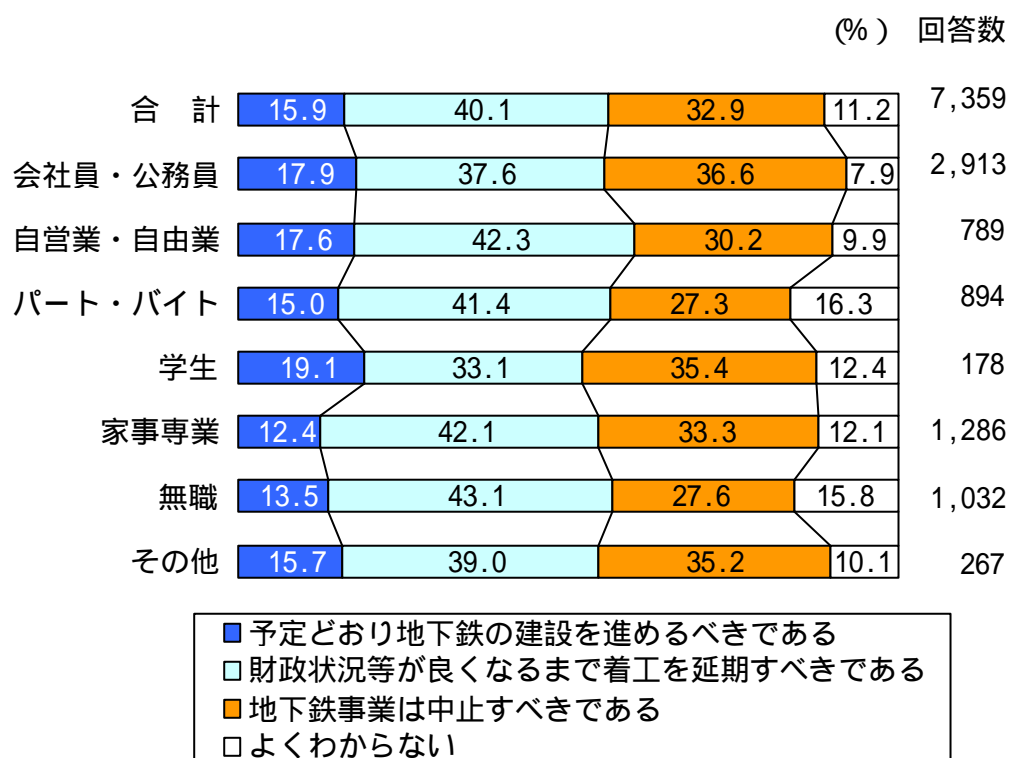
8 職業別の賛否

職業別の賛否をみると、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答の比率は、学生（19.1%）で最も高く、次に会社員・公務員（17.9%）、自営業・自由業（17.6%）の順となっている。最も低いのは、家事専業（12.4%）となっている。

次に、「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする回答の比率は、無職（43.1%）が最も高く、自営業・自由業（42.3%）、家事専業（42.1%）の順となっている。

また、「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答の比率は、会社員・公務員（36.6%）、学生（35.4%）が高く、パート・バイト（27.3%）、無職（27.6%）は低くなっている。

図 8-1 職業別からみた賛否の構成



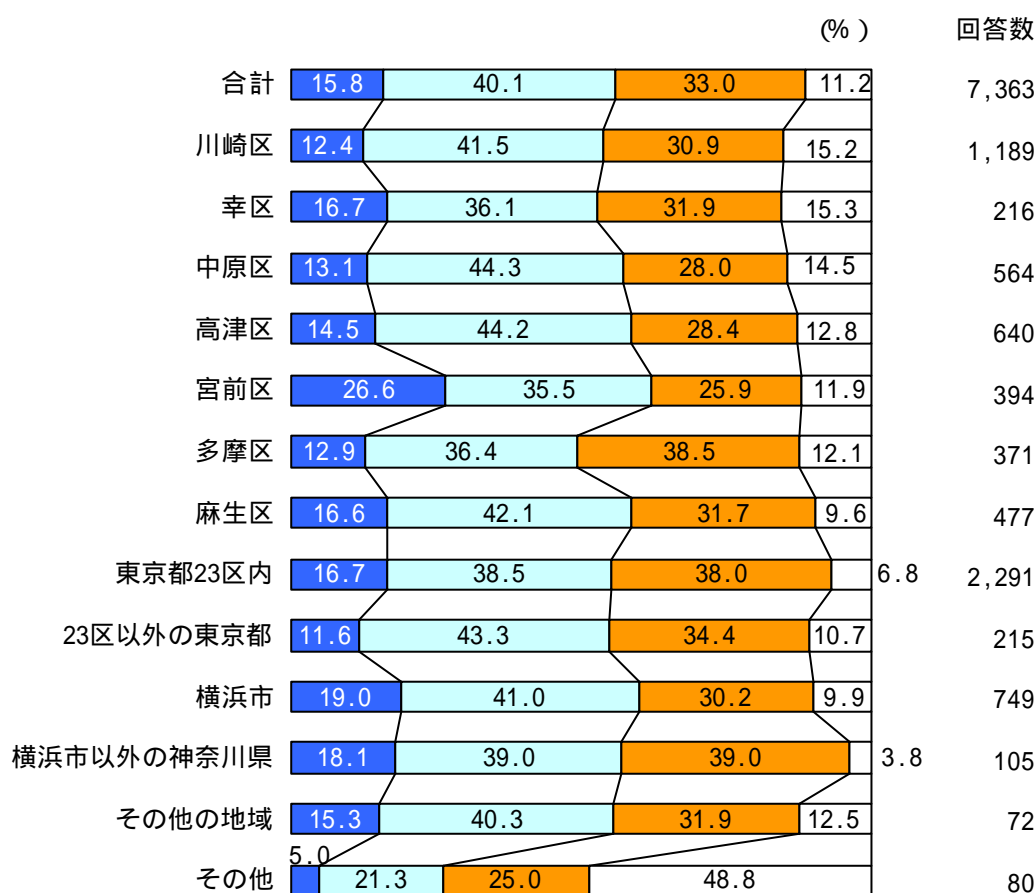
無回答 21人

9 よく行く目的地別の賛否

よく行く目的地別の賛否をみると、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答では、「宮前区」を目的地とする人の比率（26.6%）が高く、その他については大きな差はみられない。

また、「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答では、「多摩区」を目的地とする人や「東京都 23 区内」、「横浜市以外の神奈川県」を目的地とする人が、38%以上と高くなっている。

図 9-1 よく行く目的地別にみた賛否の構成



- 予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである
- 財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである
- 地下鉄事業は中止すべきである
- よくわからない

目的地無回答 17人

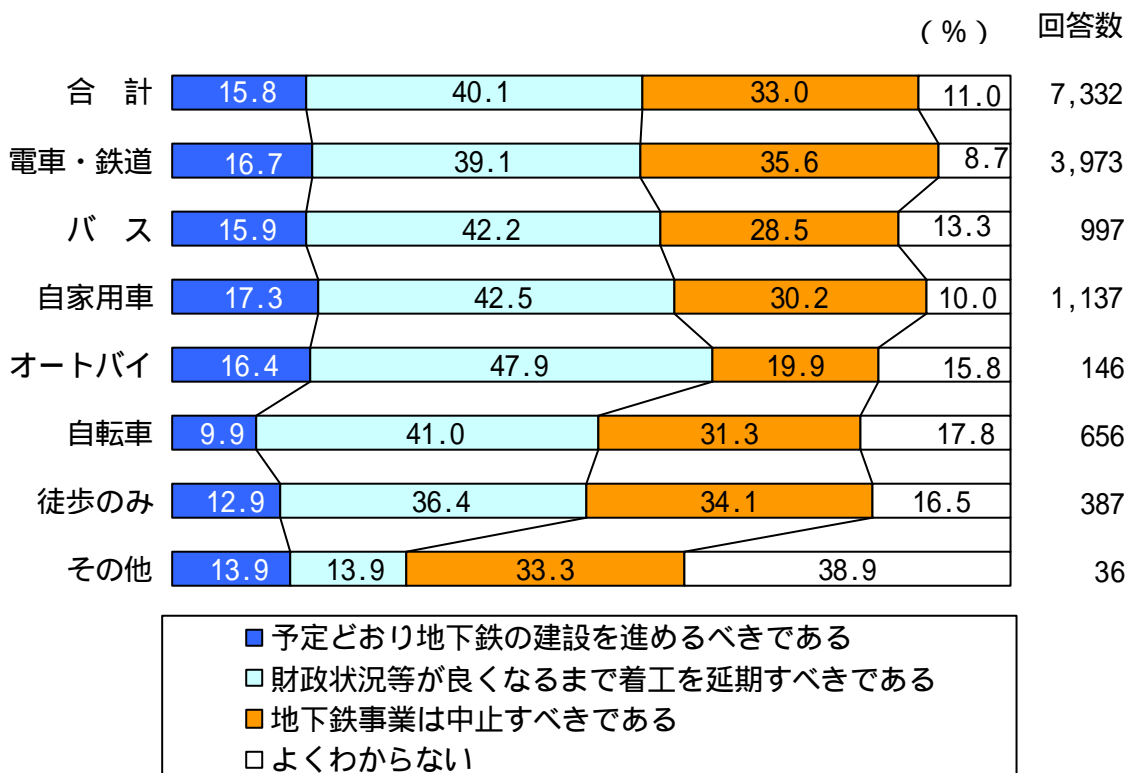
10 よく行く目的地までの交通手段別の賛否

よく行く目的地まで利用している交通手段別の賛否をみると、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答の比率は、自家用車（17.3%）、電車・鉄道（16.7%）で高く、自転車（9.9%）や徒歩のみ（12.9%）で相対的に低くなっている。

次に、「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする回答の比率は、オートバイ（47.9%）や自家用車（42.5%）、バス（42.2%）で高い傾向にある。

また、「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答の比率は、電車・鉄道（35.6%）が最も高く、次に徒歩のみ（34.1%）となっている。

図 10-1 よく行く目的地までの交通手段別の賛否の構成



交通手段無回答 48人

（注）交通手段は複数回答であるが、以下の優先関係として回答者別の「主な手段」とし、意向と対応するようにした。

優先順：1 電車・鉄道 2 バス 3 自家用車 4 オートバイ
5 自転車 6 徒歩のみ 7 その他

例えば、鉄道を利用する人が、1と2と答えた場合は1が優先
2と5と答えた場合は2が優先 など

11 地下鉄が開通していた場合の利用意向

(1) 居住区別にみた利用意向

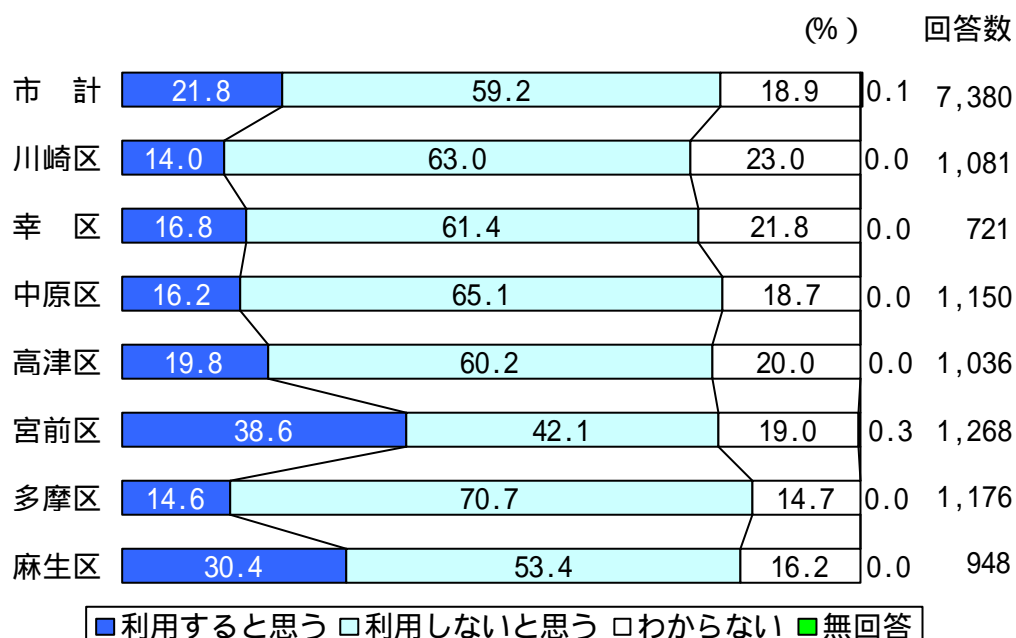
地下鉄が開通していた場合に「利用すると思う」とする回答の比率は21.8%で、59.2%は「利用しないと思う」となっている。

区別で見ると、「利用すると思う」とする回答の比率は、宮前区(38.6%)及び麻生区(30.4%)で高く、川崎区(14.0%)及び多摩区(14.6%)では低くなっている。

「利用しないと思う」人は、多摩区(70.7%)で70%を超え、中原区(65.1%)、川崎区(63.0%)で高くなっている。

また、「わからない」とする回答の比率は、川崎区(23.0%)でやや高くなっている。

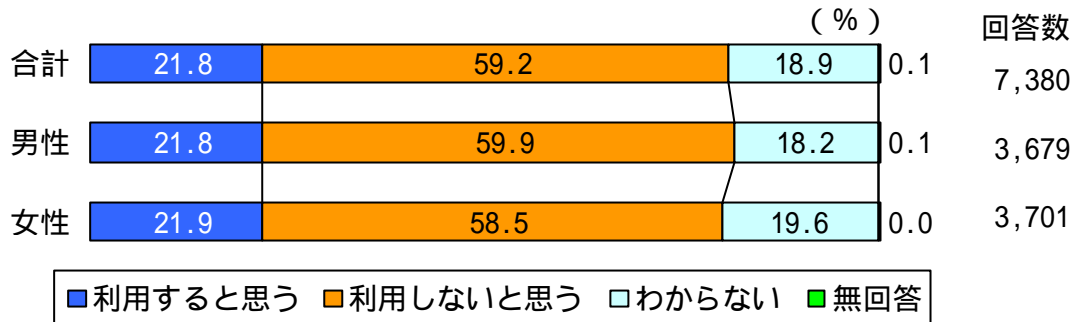
図 11-1 居住区別にみた利用意向の構成



(2) 性別にみた利用意向

「利用すると思う」、「利用しないと思う」、「わからない」の選択肢ともに性別の差はほとんどない。

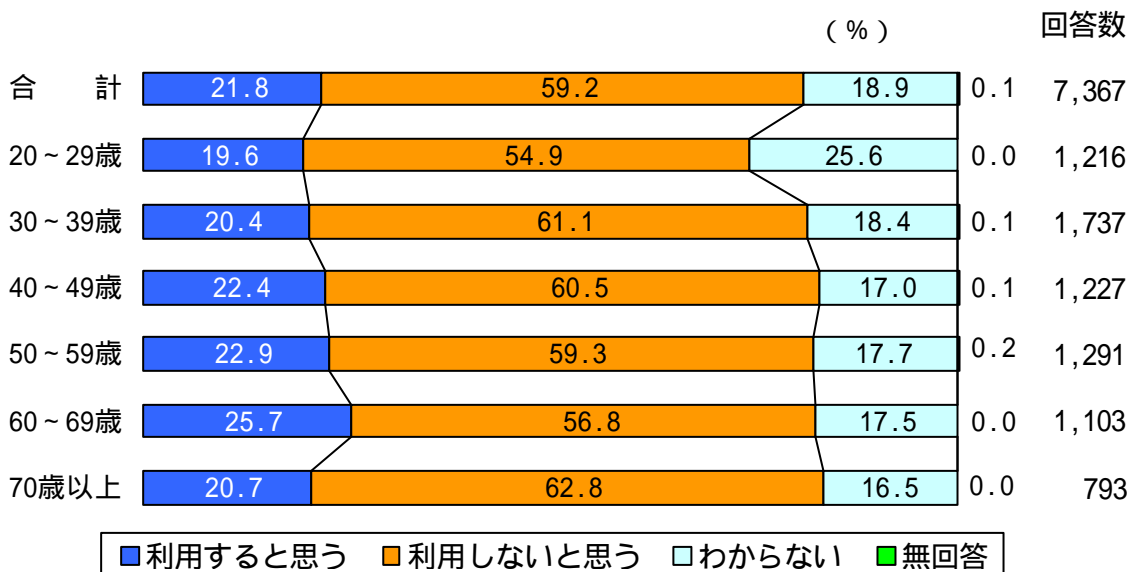
図 11-2 性別にみた利用意向の構成



(3) 年齢階層別にみた利用意向

年齢階層が高くなるにしたがい「利用すると思う」とする回答の比率が高まる傾向にあり、20歳代が19.6%に対して60歳代は25.7%である。
 次に、「利用しないと思う」とする回答の比率は、70歳以上(62.8%)の高齢者が最も高く、20歳代は54.9%で最も低くなっている。
 また、「わからない」とする比率は20歳代(25.6%)が最も高く、70歳以上では16.5%である。

図 11-3 年齢階層別にみた利用意向の構成

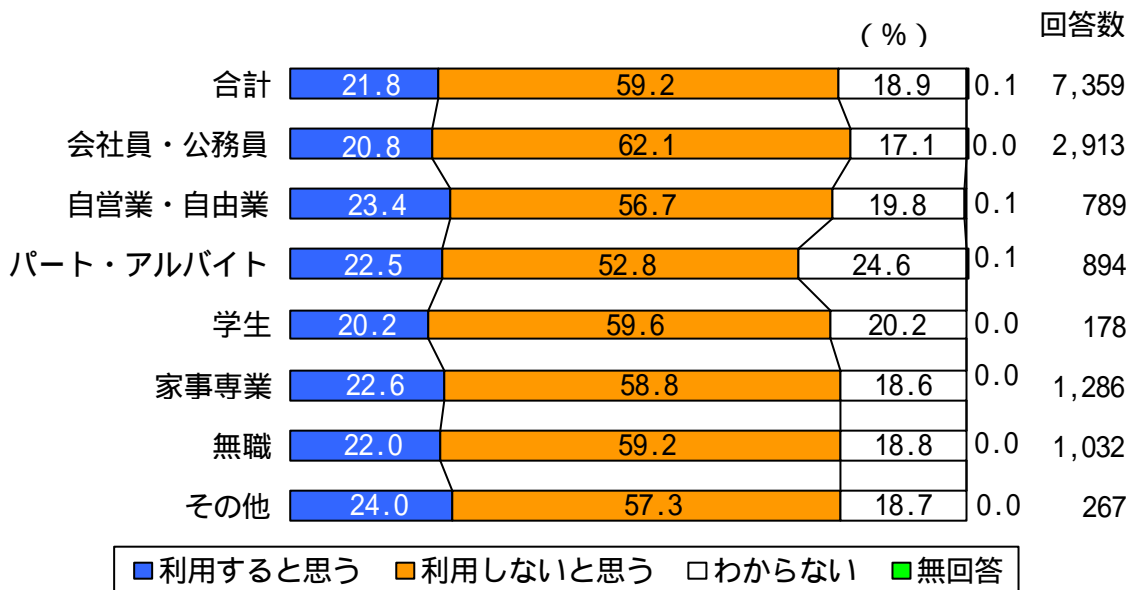


年齢無回答 13人

(4) 職業別にみた利用意向

全体的にみて、地下鉄の利用意向に大きな差はないが、特に「利用すると思う」とする回答の比率は、職業別の賛否の差がほとんどない。
 「利用しないと思う」とする回答の比率は、会社員・公務員が62.1%で最も高く、パート・アルバイトは52.8%で最も低くなっている。
 また、「わからない」とする回答は、パート・アルバイトで24.6%と最も高くなっている。

図 11-4 職業別にみた利用意向の構成



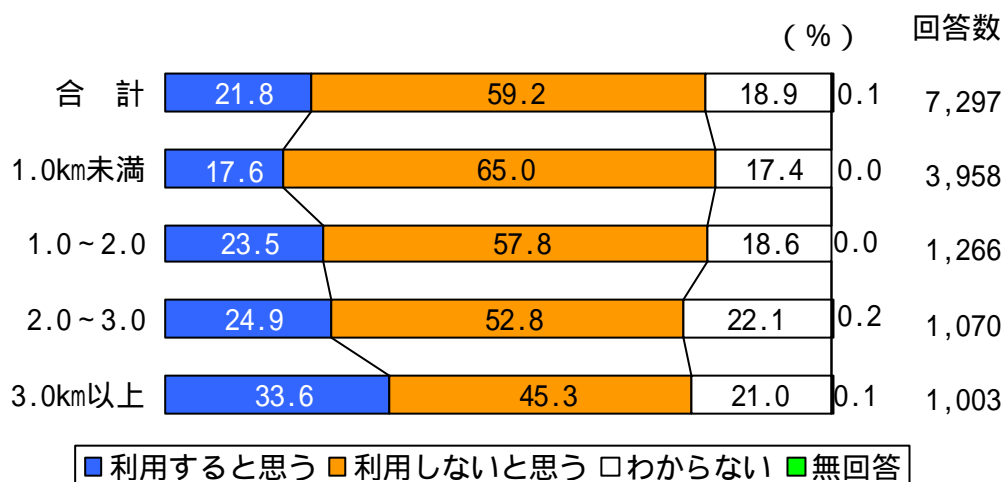
職業無回答 21人

(5) 最寄駅までの距離別にみた利用意向

「利用すると思う」とする回答の比率は、現在の最寄駅までの距離が長いほど高く、1.0km未達が17.6%となっているのに対して3.0km以上の比率は33.6%になっている。

一方、「利用しないと思う」とする回答の比率は、最寄駅までの距離が近いほど高く、3.0km以上が45.3%となっているのに対して、1.0km未達は65.0%となっている。

図 11-5 最寄駅までの距離からみた利用意向の構成



所要時間もしくは交通手段無回答 83人

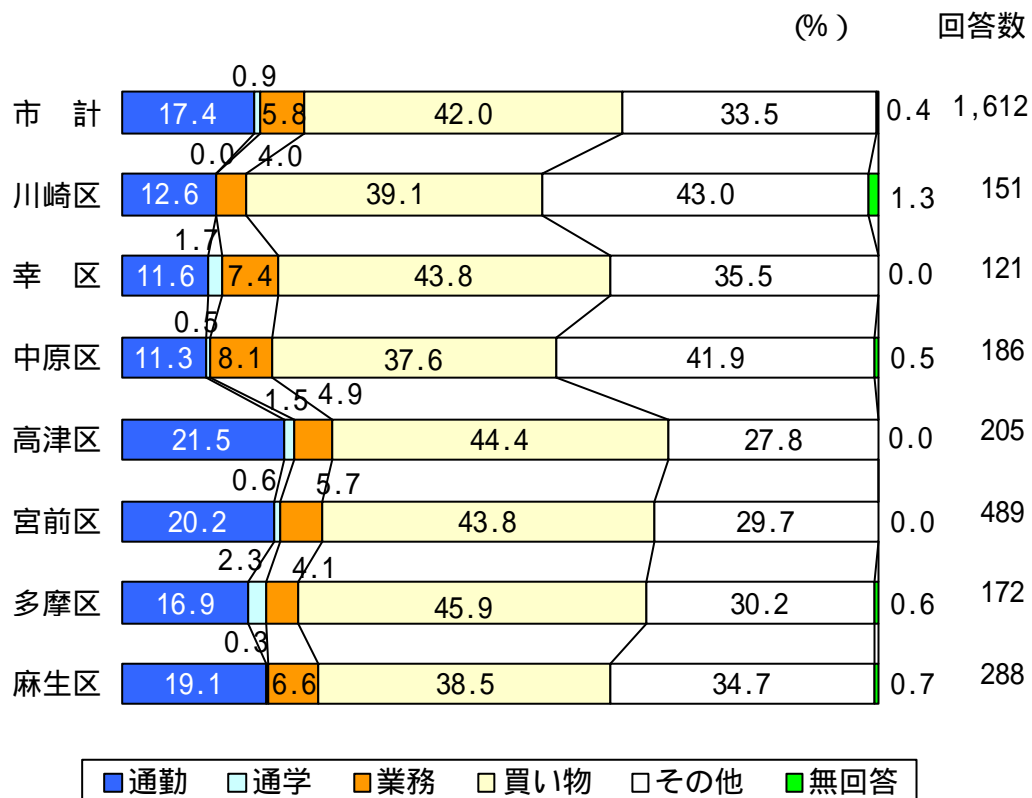
12 「利用すると思う」人の利用目的等

(1) 「利用すると思う」人の利用目的

「利用すると思う」人の利用目的は、「買い物」が42.0%最も高く、「その他」が33.5%、「通勤」が17.4%となっている。

また、区別にみると、「買い物」を利用目的とする人は、多摩区(45.9%)、高津区(44.4%)でやや高く、「通勤」を利用目的とする人は、高津区(21.5%)、宮前区(20.2%)でやや高くなっている。

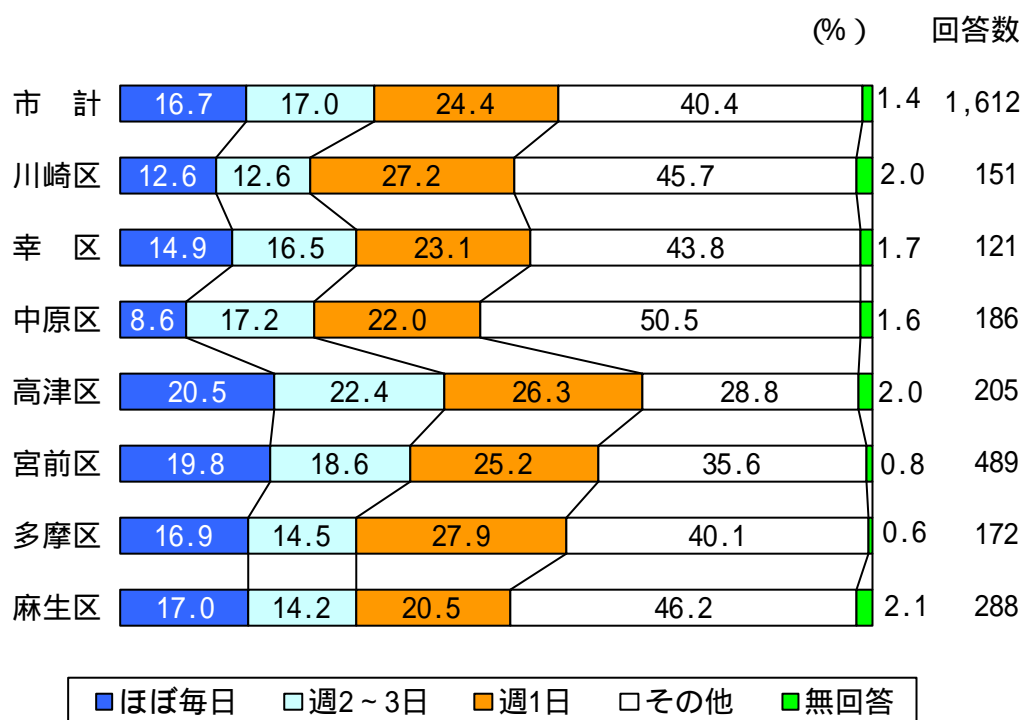
図 12-1 「利用すると思う」人の利用目的の構成



(2)「利用すると思う」人の利用回数

「利用すると思う」人の利用回数は、「ほぼ毎日」が 16.7%、「週 2～3 日」が 17.0%、「週 1 日」が 24.4%となっている。また、「その他」が 40.4%となっている。
 区別にみると、「ほぼ毎日」は高津区、宮前区で約 20%とやや高い傾向にあり、逆に中原区は 8.6%とかなり低くなっている。

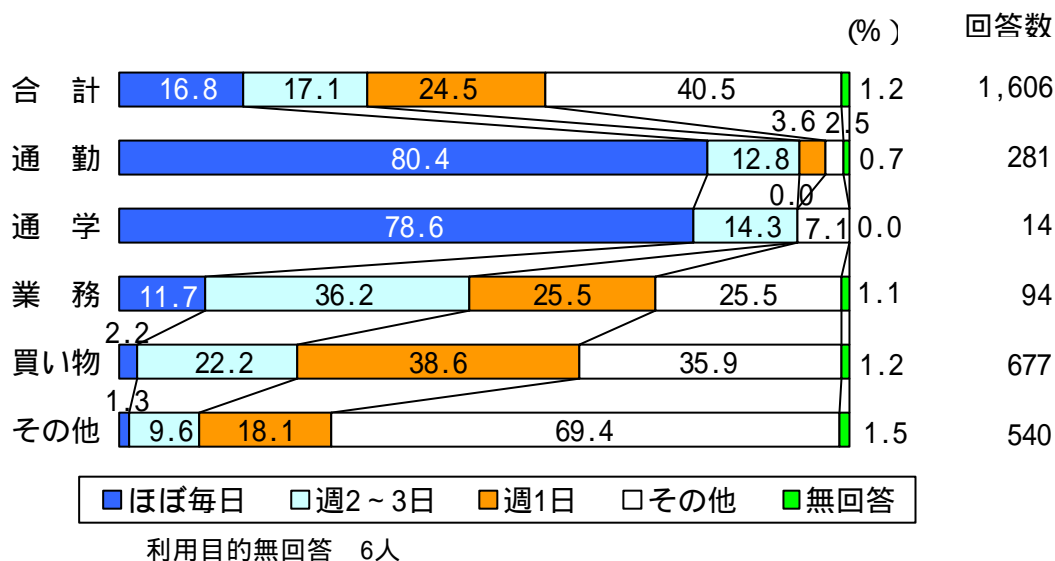
図 12-2 「利用すると思う」人の利用回数の構成



(3)「利用すると思う」人の利用目的別利用回数

「通勤」及び「通学」を利用目的とする人は、「ほぼ毎日」利用する人の比率が高く約 80%を占めている。
 これに対して、利用目的の中で最も多い「買い物」を目的とする人は、「週 1 回」の比率が 38.6%と高く、「ほぼ毎日」は 2.2%と低くなっている。
 また、「業務」を利用目的とする人は、「週 2~3 回」の比率が最も高く、36.2%となっている。

図 12-3 「利用すると思う」人の利用目的別利用回数の構成



13 利用意向別の賛否

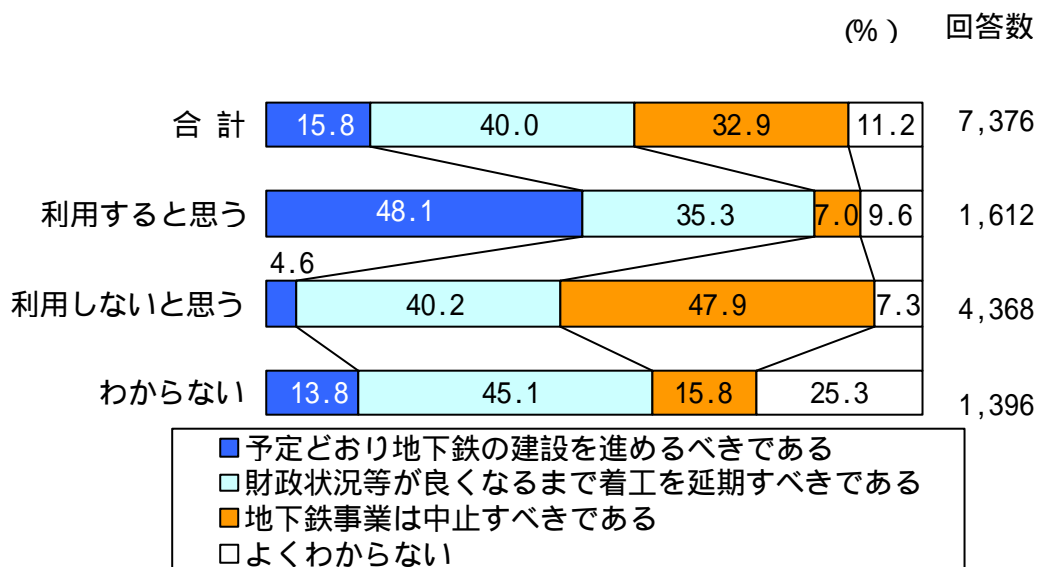
(1) 利用意向別の賛否

地下鉄が開通していた場合、「利用すると思う」と答えた人は、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答の比率が高く、48.1%となっている。

次に、「利用しないと思う」と答えた人は、「地下鉄事業は中止すべきである」（47.9%）とする回答が最も高く、「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答は4.6%である。

また、「よくわからない」と答えた人は、「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」とする比率が最も高く45.1%を占めている。

図 13-1 地下鉄が開通していた場合の利用意向と賛否の構成



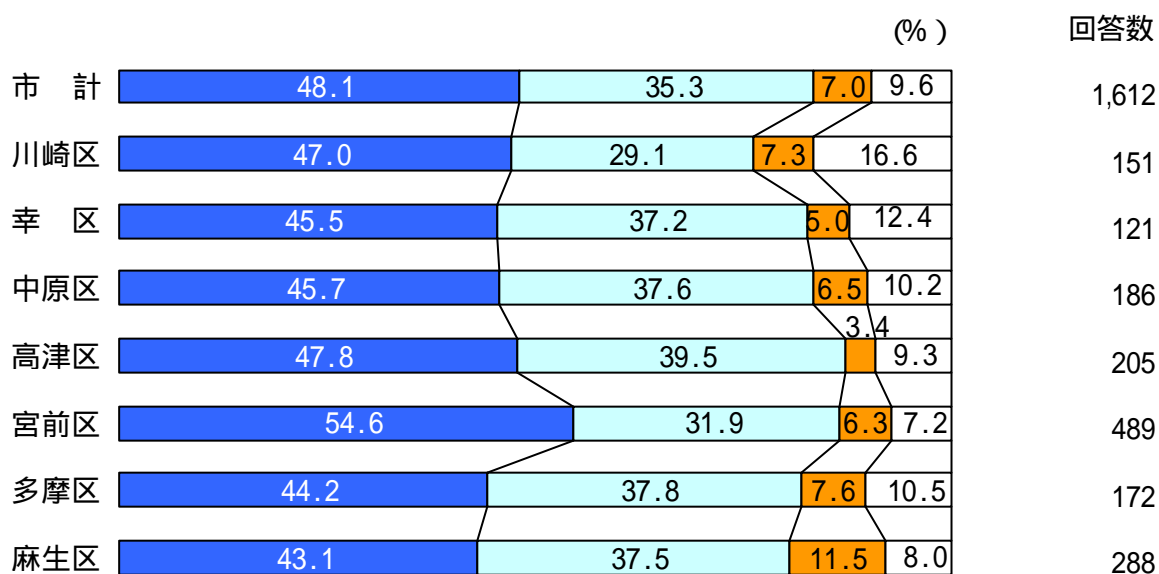
地下鉄の利用意向の無回答 4人

(2) 利用意向別居住区別の賛否

「利用すると思う」人の居住区別の賛否

「利用すると思う」と答えた人は、どの区においても「予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」とする回答の比率が高く、なかでも宮前区は54.6%と最も高くなっている。

図 13-2 「利用すると思う」人の居住区別の賛否の構成

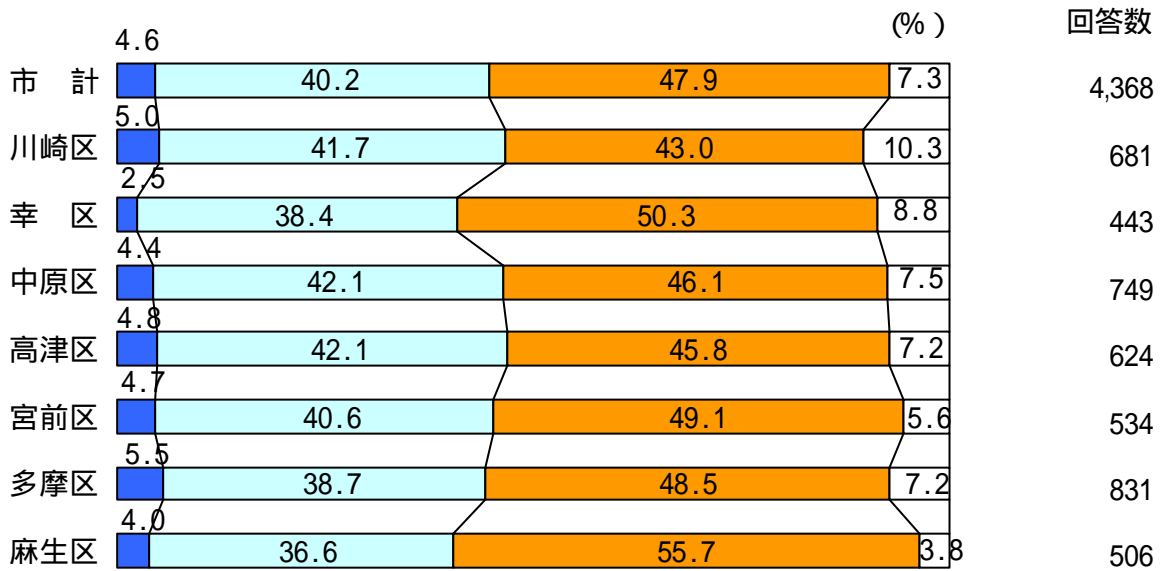


予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである
 財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである
 地下鉄事業は中止すべきである
 よくわからない

「利用しないと思う」人の居住区別の賛否

「利用しないと思う」と答えた人は、どの区においても「地下鉄事業は中止すべきである」とする回答の比率が最も高く、なかでも麻生区（55.7%）が最も高く、次に幸区（50.3%）が高くなっている。

図 13-3 「利用しないと思う」人の居住区別の賛否の構成

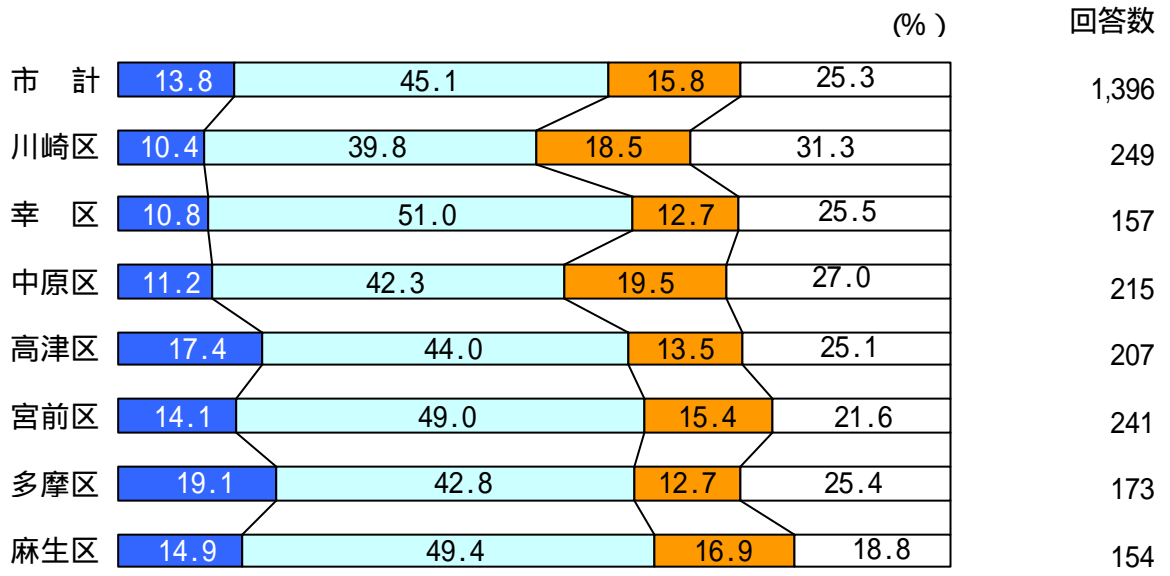


予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである
 財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである
 地下鉄事業は中止すべきである
 よくわからない

「わからない」人の居住区別の賛否

地下鉄を利用するかどうか「わからない」と答えた人は、地下鉄事業を進めるべきかどうかの賛否についても「よくわからない」とする回答の比率が、25.3%と高くなっている。

図 13-4 「わからない」人の居住区別の賛否の構成



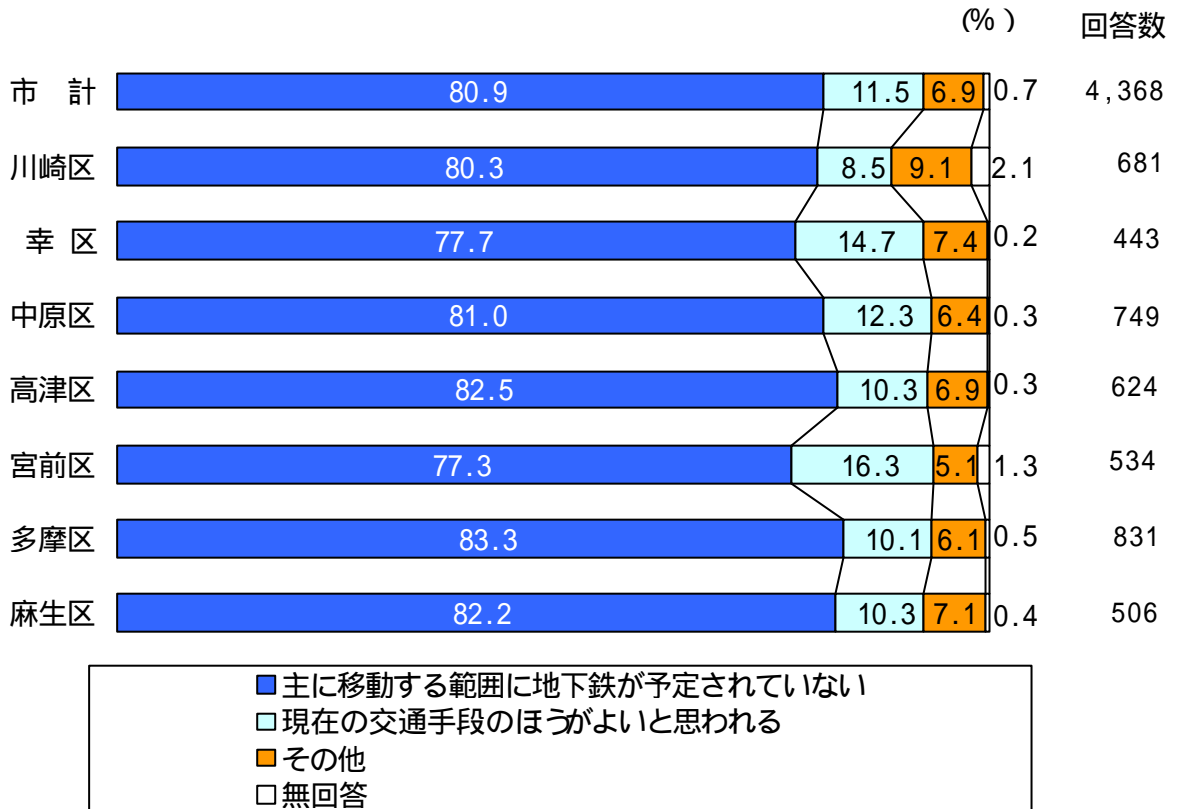
予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである
 財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである
 地下鉄事業は中止すべきである
 よくわからない

14 「利用しないと思う」人の主な理由

「利用しないと思う」人の主な理由で最も比率が高いのは、「通勤・通学・業務・買い物等で自分が主に移動する範囲に地下鉄が予定されていない」で 80.9%となっている。

また、区別の構成比には、さほど大きな差はみられない。

図 14-1 「利用しないと思う」人の主な理由の構成



15 地下鉄を建設する場合の財源調達方法

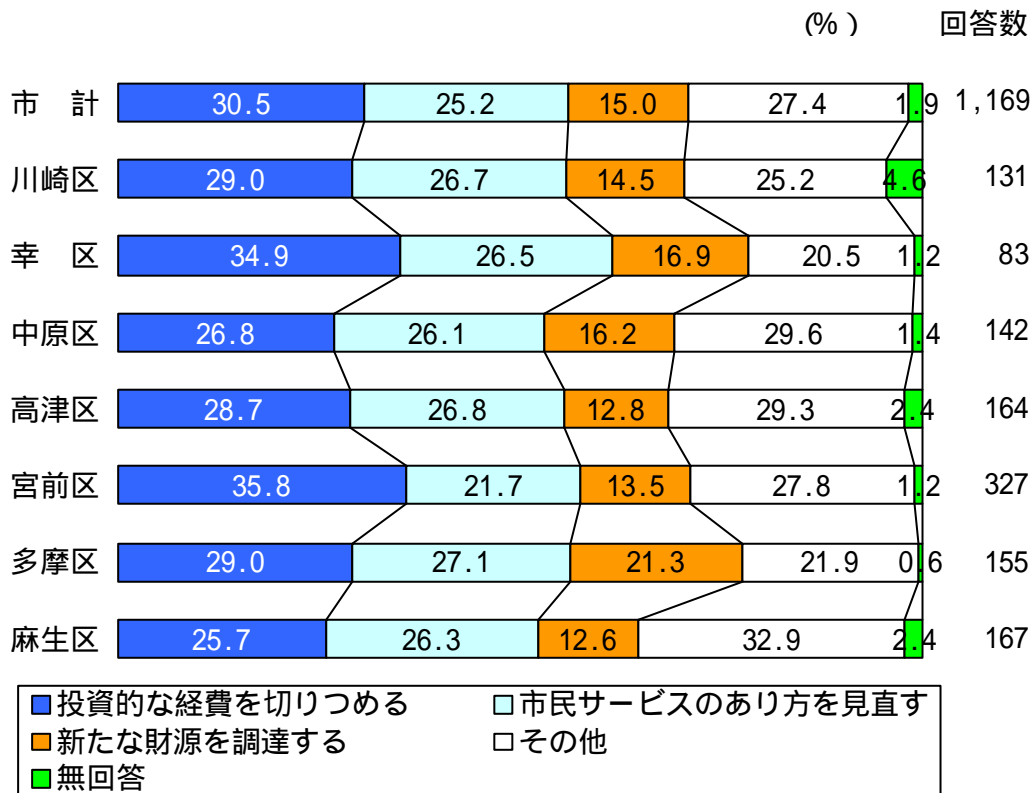
地下鉄を建設する場合の財源調達方法として、「道路、公園等の整備や学校、保育所、特別養護老人ホーム等の建設などの投資的な経費を切りつめる」とする回答の比率が最も高く、全体の30.5%を占めている。

次に、「福祉・医療・教育など聖域なく市民サービスのあり方をさらに見直す」とする回答の比率は25.2%であり、「固定資産税や市民税の引き上げを含めた新たな財源を調達する」とする回答は、15.0%である。

区別にみると、「その他」を除いて「投資的な経費を切りつめる」とする回答の比率が麻生区以外の区で最も高く、次いで「市民サービスのあり方を見直す」となっており、各区ともこの2つの理由で50%以上となっている。

また、「新たな財源を調達する」の回答の比率は区により異なるが、多摩区で21.3%と最も高くなっている。

図 15-1 地下鉄を建設する場合の財源調達方法の構成



(参考) 調査票の表現

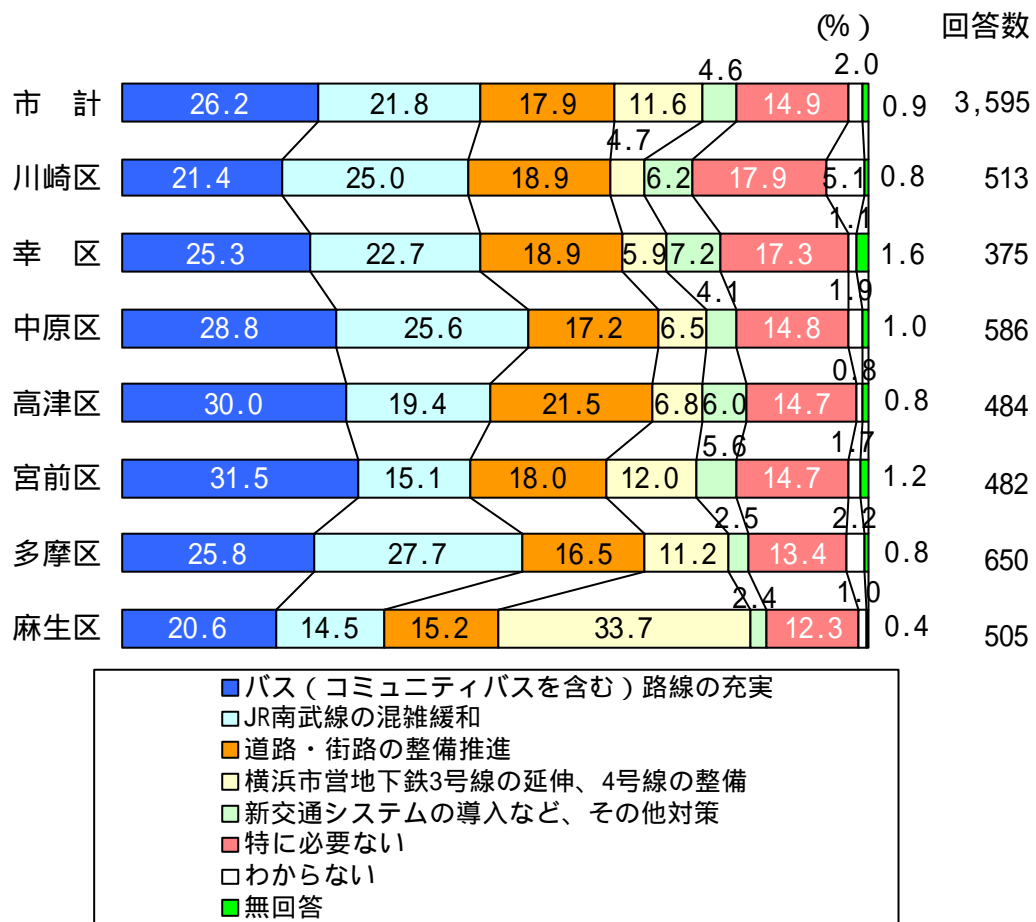
1. 道路、公園等の整備や学校、保育所、特別養護老人ホーム等の建設など投資的な経費を切りつめて、地下鉄の事業費を捻出する
2. 福祉・医療・教育など聖域なく市民サービスのあり方をさらに見直して、地下鉄の事業費を捻出する
3. 固定資産税や市民税の引き上げを含めた新たな財源を調達する
4. その他

16 地下鉄を中止した場合の代替策

事業を中止した場合の代替策は、「バス（コミュニティバスを含む）路線の充実」(26.2%)とする回答の比率が最も高く、次に「JR南武線の混雑緩和」(21.8%)、「道路・街路の整備推進」(17.9%)の順となっている。なお、14.9%の人は「特に必要ない」としている。

区別にみると、「バス（コミュニティバスを含む）路線の充実」は、宮前区(31.5%)で最も高く、麻生区では「横浜市営地下鉄3号線の延伸、4号線の整備」に対する割合(33.7%)が最も高くなっている。

図 16-1 地下鉄を中止した場合の代替策の構成



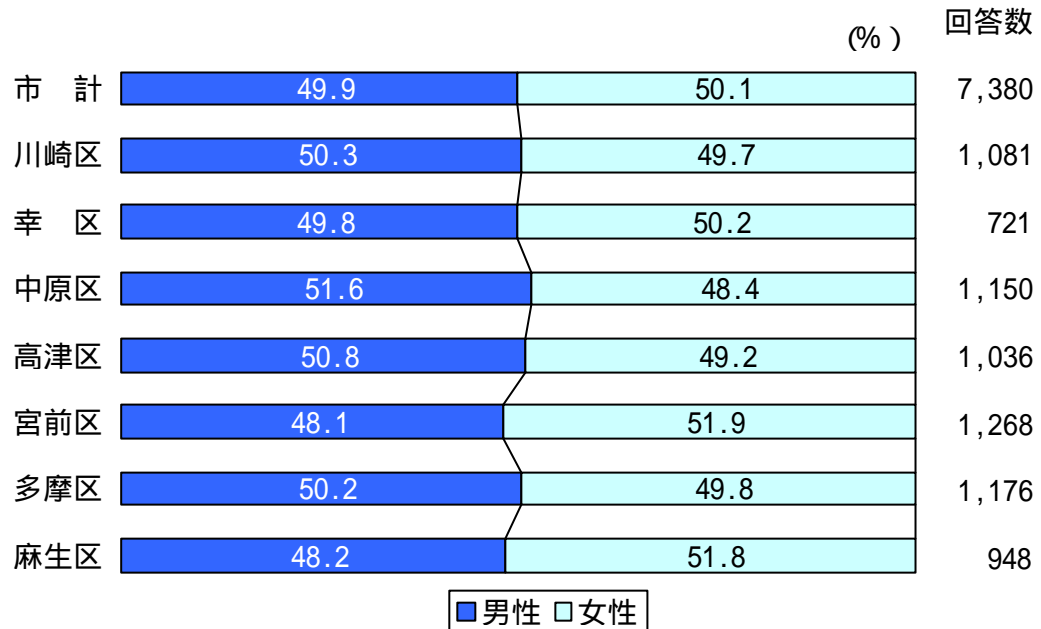
(注) 複数回答

アンケート項目別集計

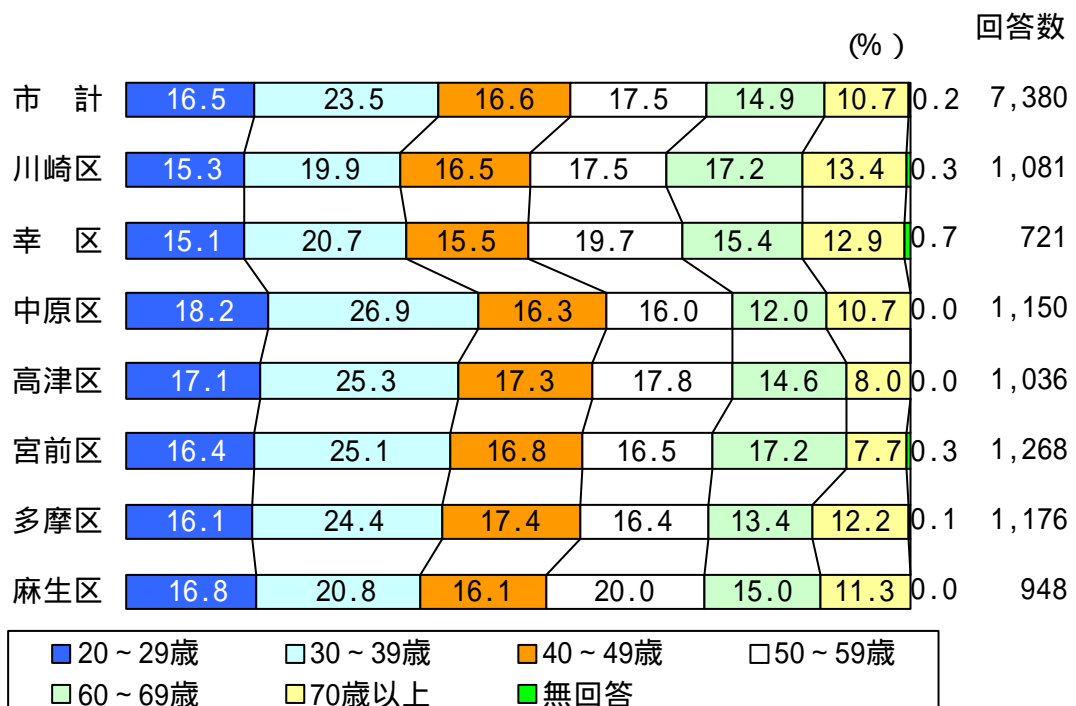
項目別集計

問 1 あなたの性別、年齢（平成 15 年 4 月 1 日現在）をお聞かせください。

性別 1. 男 2. 女

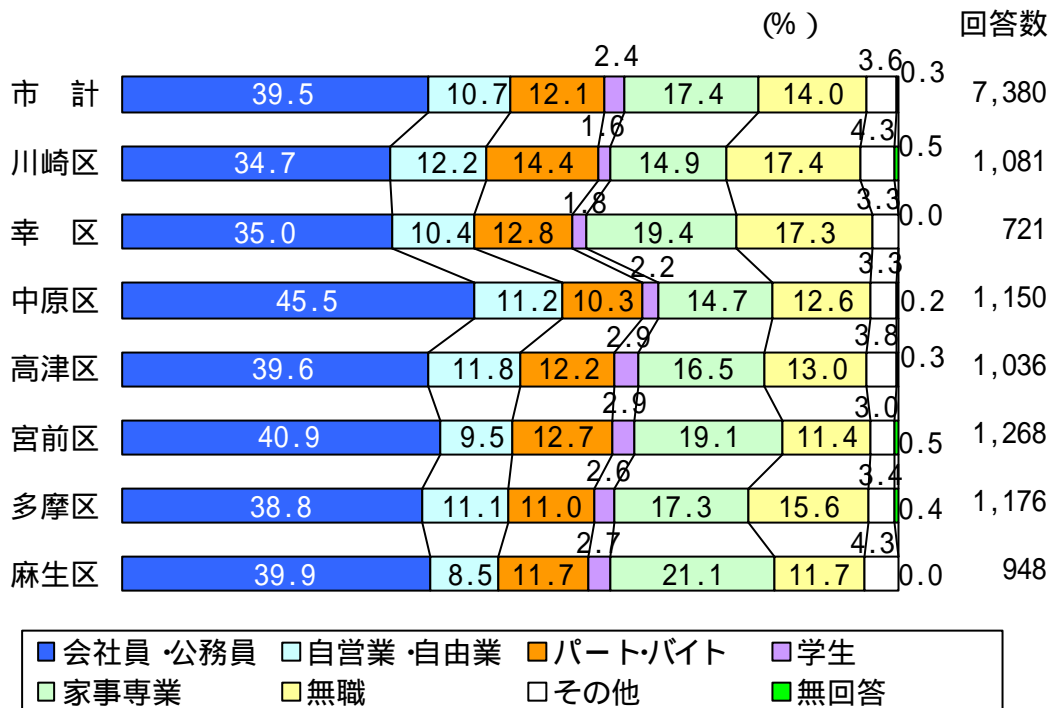


年齢 1. 20～29歳 2. 30～39歳 3. 40～49歳 4. 50～59歳
5. 60～69歳 6. 70歳以上



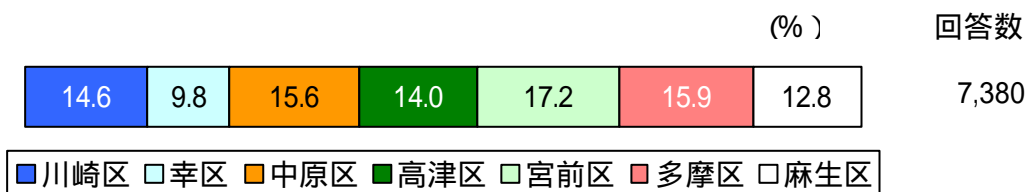
問2 あなたの職業をお聞かせください。

- | | | |
|------------|------------|--------------|
| 1. 会社員・公務員 | 2. 自営業・自由業 | 3. パート・アルバイト |
| 4. 学生 | 5. 家事専業 | 6. 無職 |
| | | 7. その他 |



問3 現在のお住まいの区をお聞かせください。

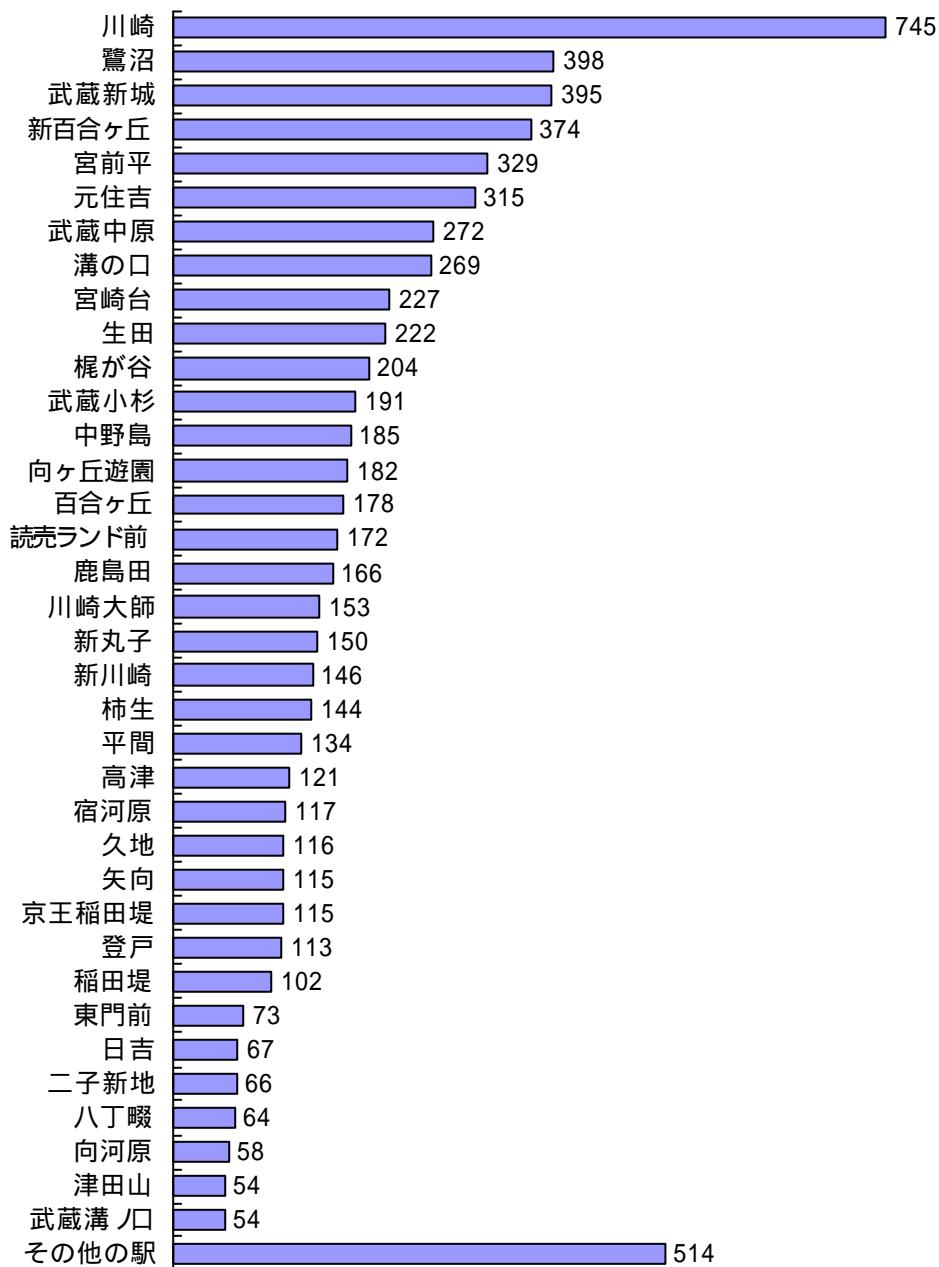
- | | | | |
|--------|--------|--------|--------|
| 1. 川崎区 | 2. 幸区 | 3. 中原区 | 4. 高津区 |
| 5. 宮前区 | 6. 多摩区 | 7. 麻生区 | |



問 4 現在のお住まいから、一番近い鉄道の駅名をご記入のうえ、その駅までご利用する交通手段と所要時間をそれぞれ1つずつ選んでください。

駅 名 (_____ 線 _____ 駅)

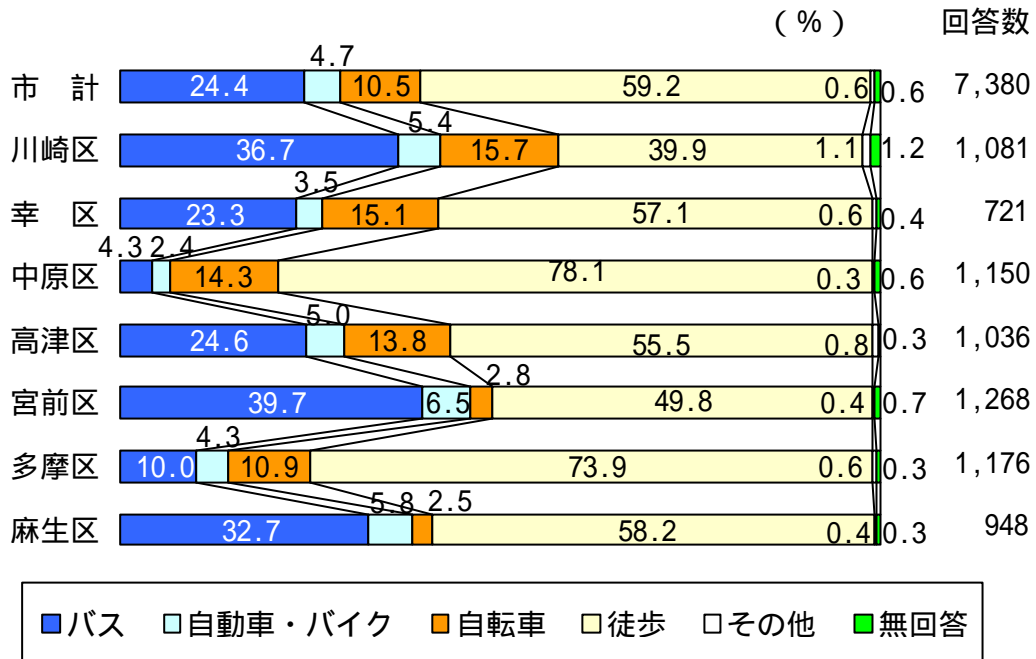
川崎市



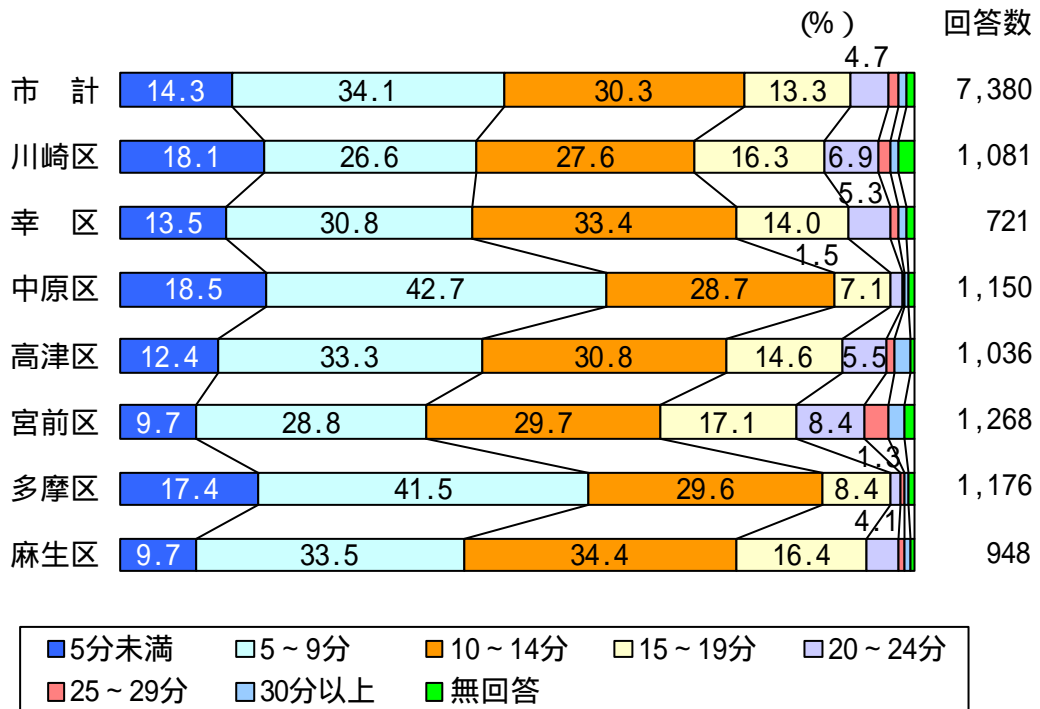
「その他の駅」には 24 駅を含む
無回答 80 人

交通手段

1. バス 2. 自動車・バイク 3. 自転車 4. 徒歩 5. その他

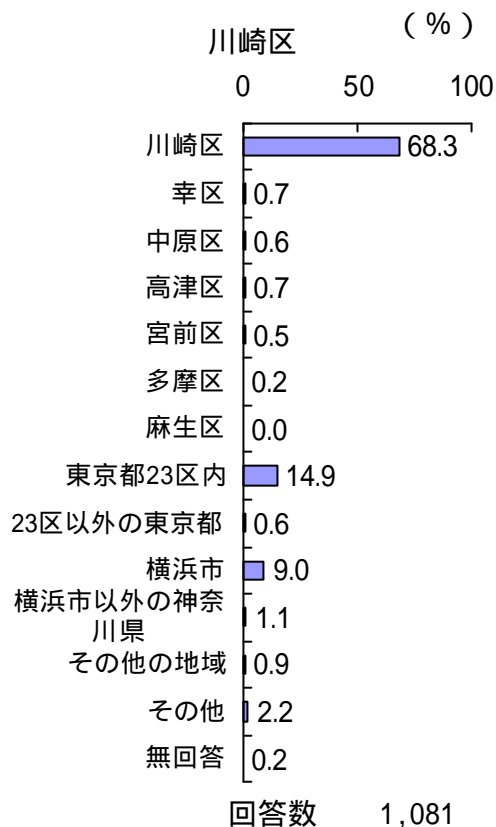
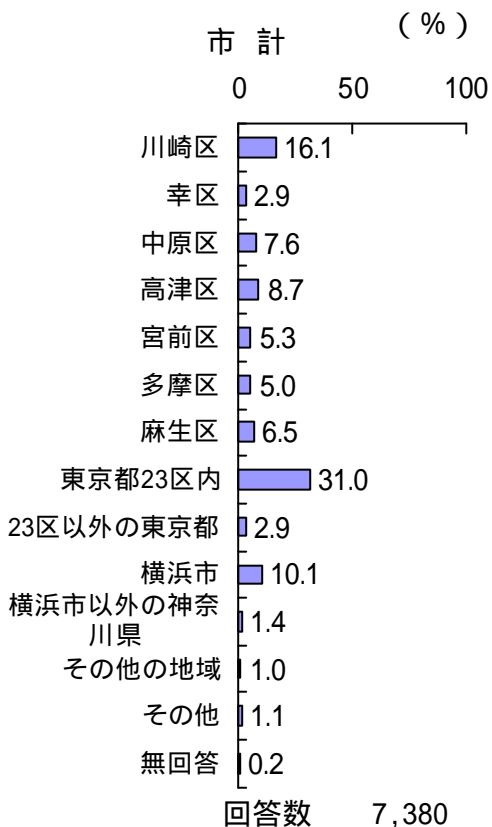


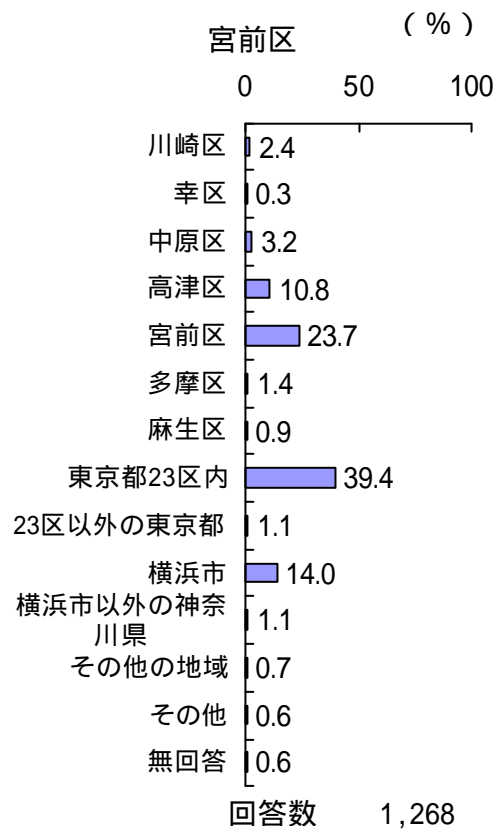
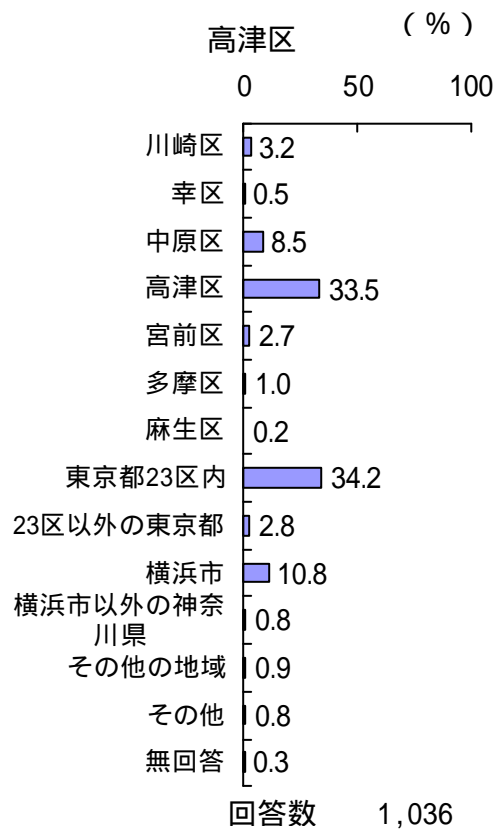
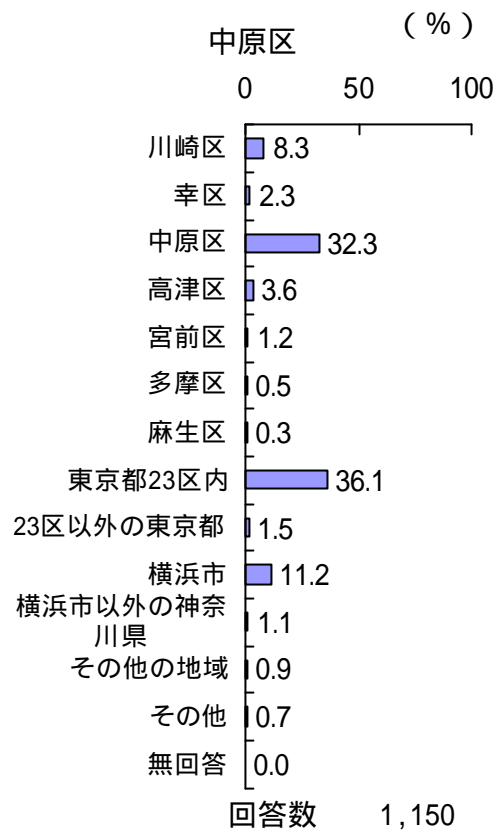
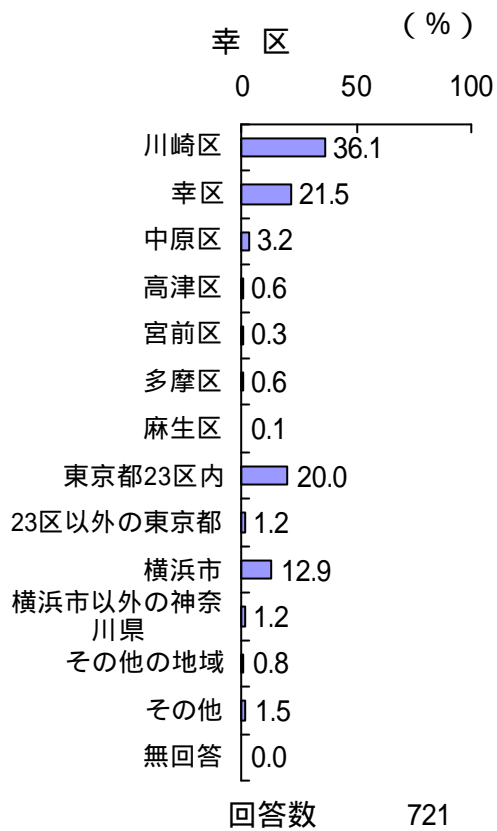
所要時間 1. 5分未満 2. 5～9分 3. 10～14分 4. 15～19分
5. 20～24分 6. 25～29分 7. 30分以上

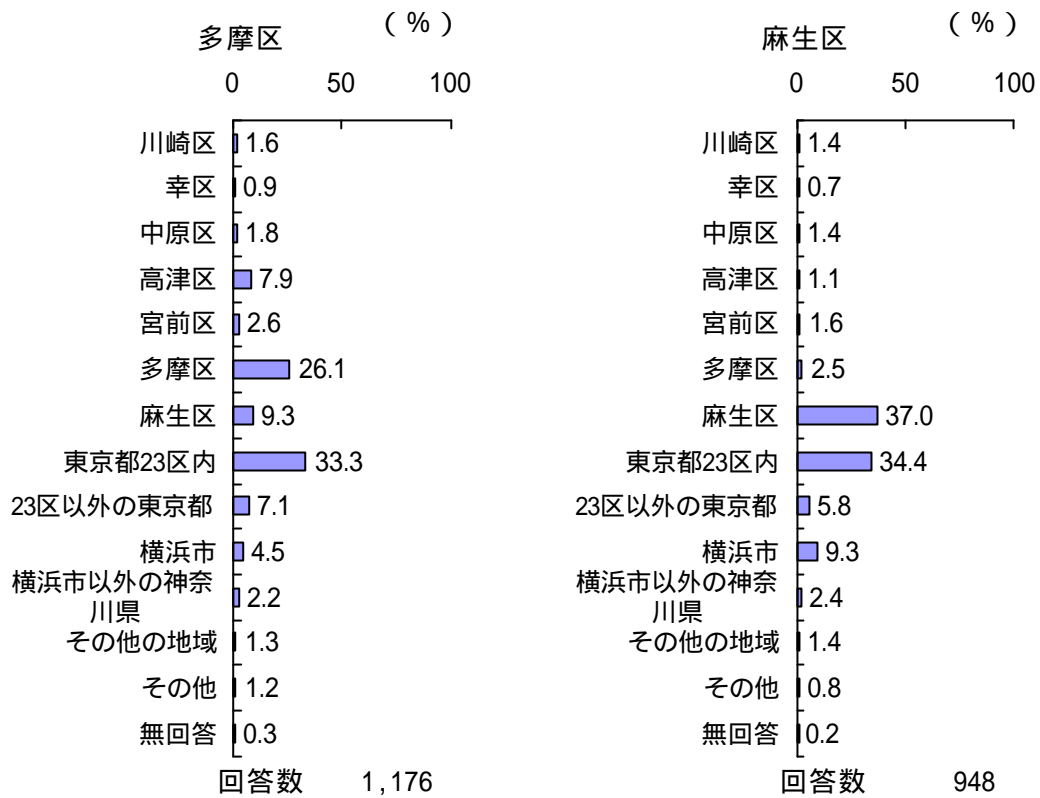


問 5 通勤、通学、業務、買い物等で移動される場合を想定して、一番よく行く目的地の地域を1つ選んでください。(通勤や通学の場合は、勤務先、通学先が目的地の地域になります。)

- | | | | |
|------------|--------|----------------------|--------|
| 1. 川崎区 | 2. 幸区 | 3. 中原区 | 4. 高津区 |
| 5. 宮前区 | 6. 多摩区 | 7. 麻生区 | |
| 8. 東京都23区内 | | 9. 23区以外の東京都 | |
| 10. 横浜市 | | 11. 横浜市以外の神奈川県 | |
| 12. その他の地域 | | 13. その他(ほとんど外出しないなど) | |

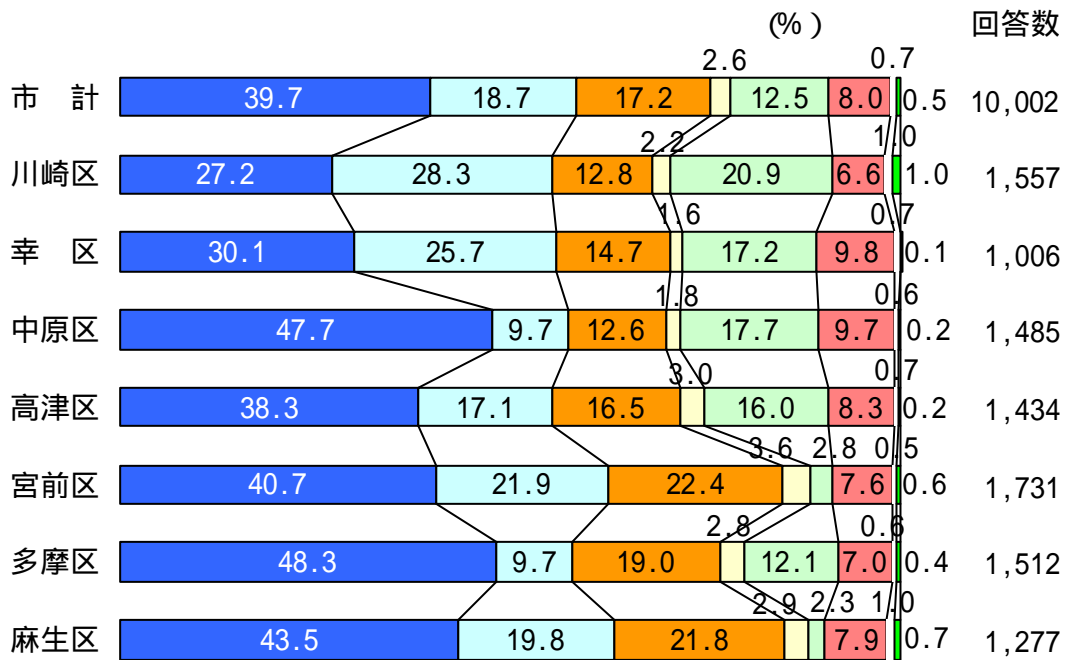






問 6 問 5 の一番よく行く目的地まで利用している交通手段を選んでください。
 なお、2つ以上の交通手段を利用している場合は、該当するものすべてに印をつけてください。

1. 電車・鉄道 2. バス 3. 自家用車 4. オートバイ
 5. 自転車 6. 徒歩のみ 7. その他

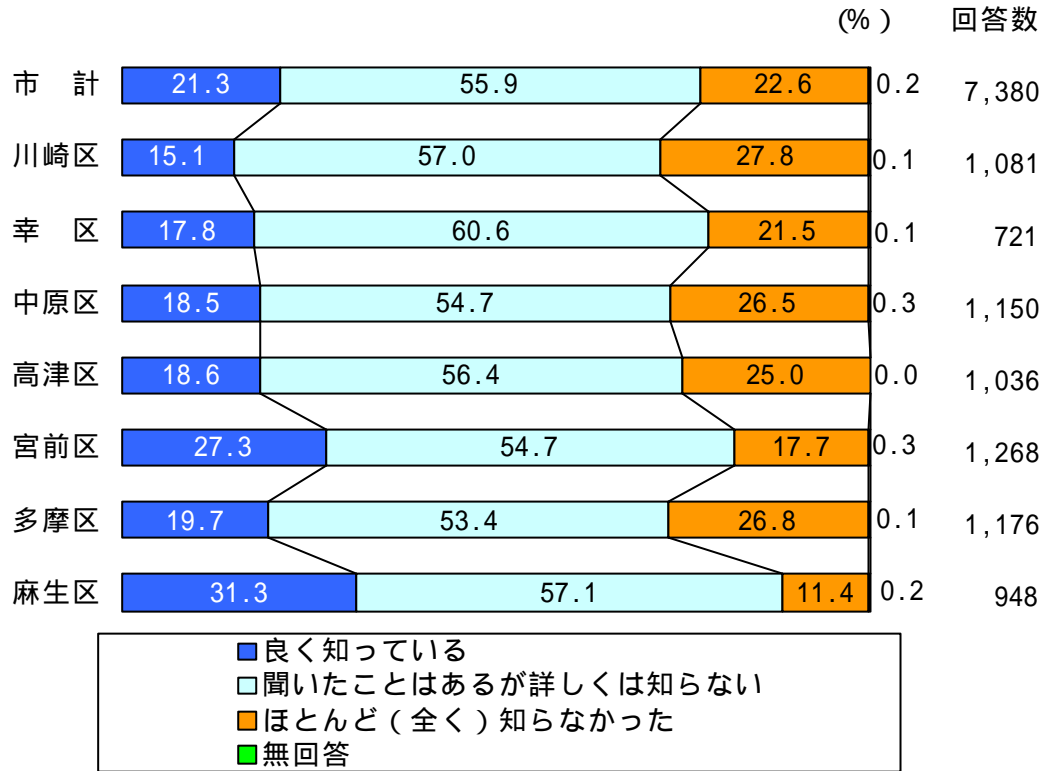


- 電車・鉄道 □ バス ■ 自家用車 □ オートバイ
 ■ 自転車 ■ 徒歩のみ ■ その他 ■ 無回答

(注) 複数回答

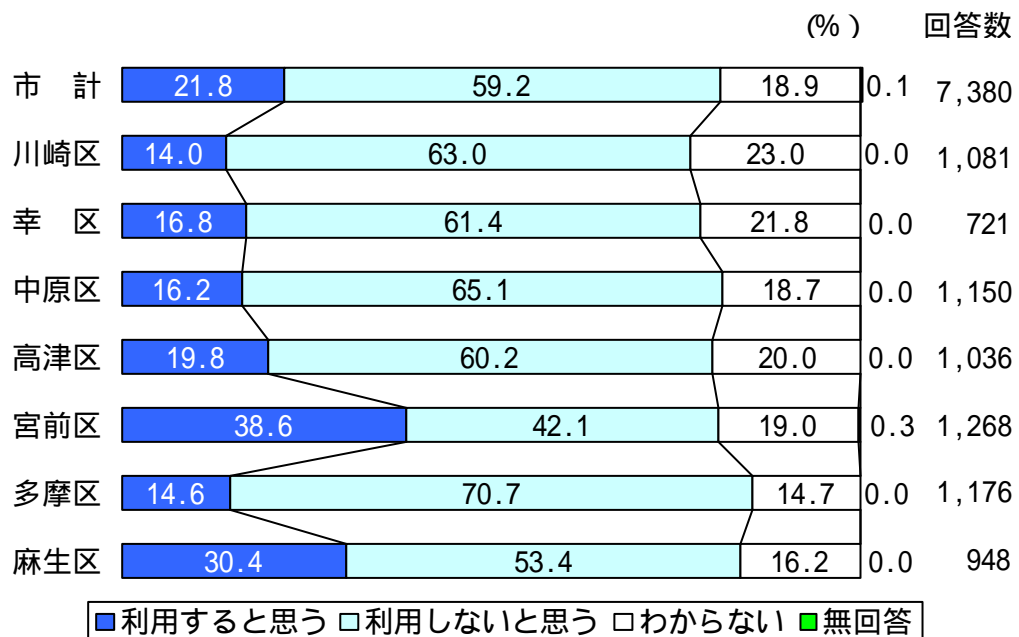
問7 このような川崎市の地下鉄事業計画についてご存知でしたか。

1. 良く知っている
 2. 聞いたことはあるが詳しくは知らない
 3. ほとんど(全く)知らなかった



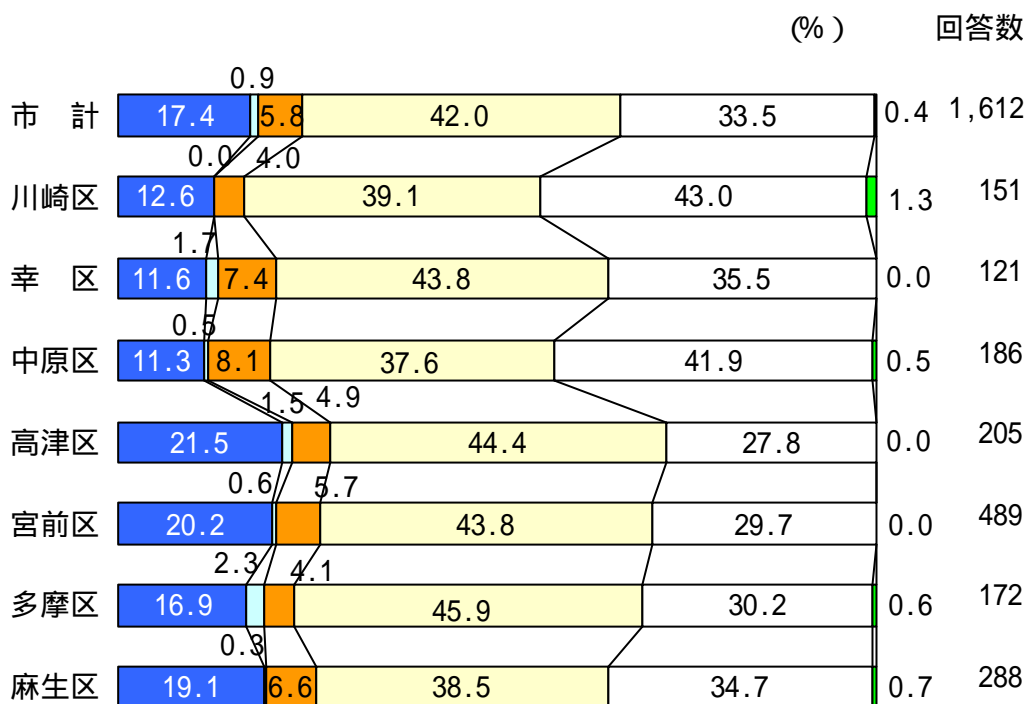
問8 仮に、現在この地下鉄が開通していたら、日頃、この地下鉄を利用すると思いますか。

1. 利用すると思う 2. 利用しないと思う 3. わからない



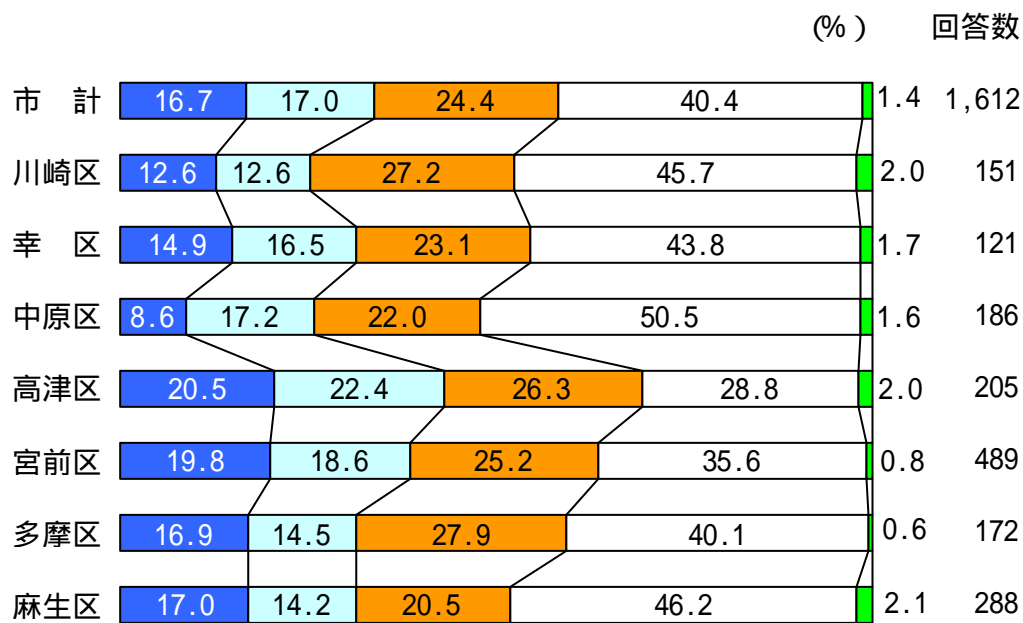
問9 問8で「1 利用すると思う」と答えた方にお尋ねします。その利用目的と利用すると思う回数をそれぞれ1つずつ選んでください。

利用目的 1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 買い物 5. その他



■通勤 □通学 ■業務 □買い物 □その他 ■無回答

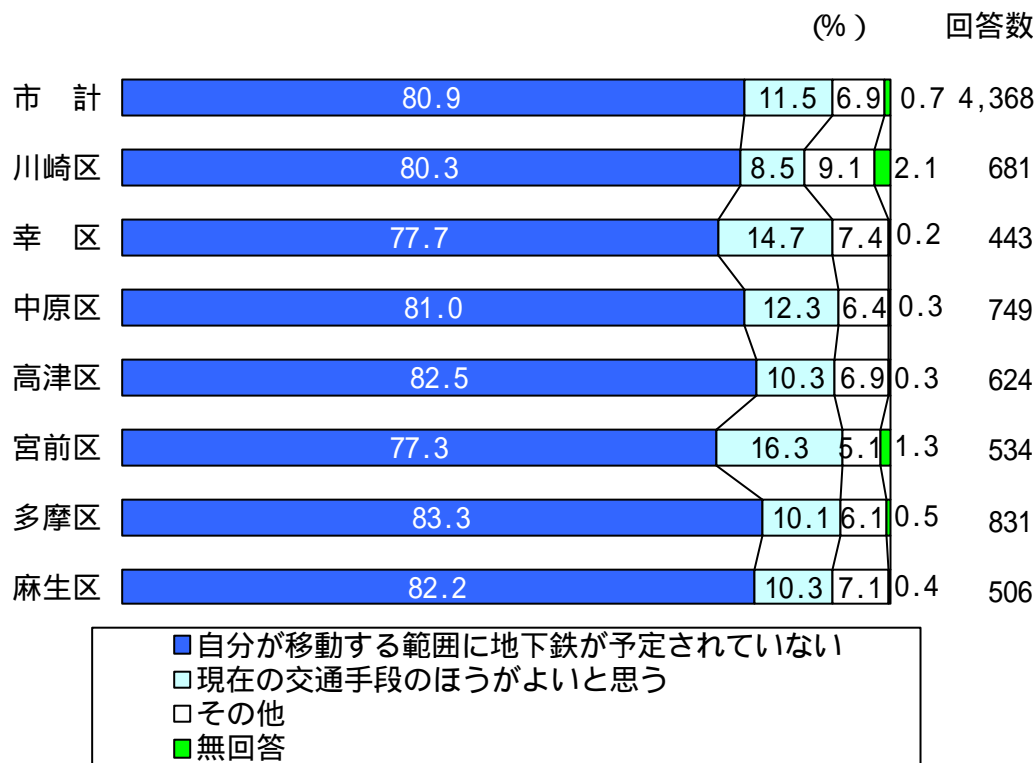
利用回数 1. ほぼ毎日 2. 週2~3日 3. 週1日 4. その他



■ほぼ毎日 □週2~3日 ■週1日 □その他 ■無回答

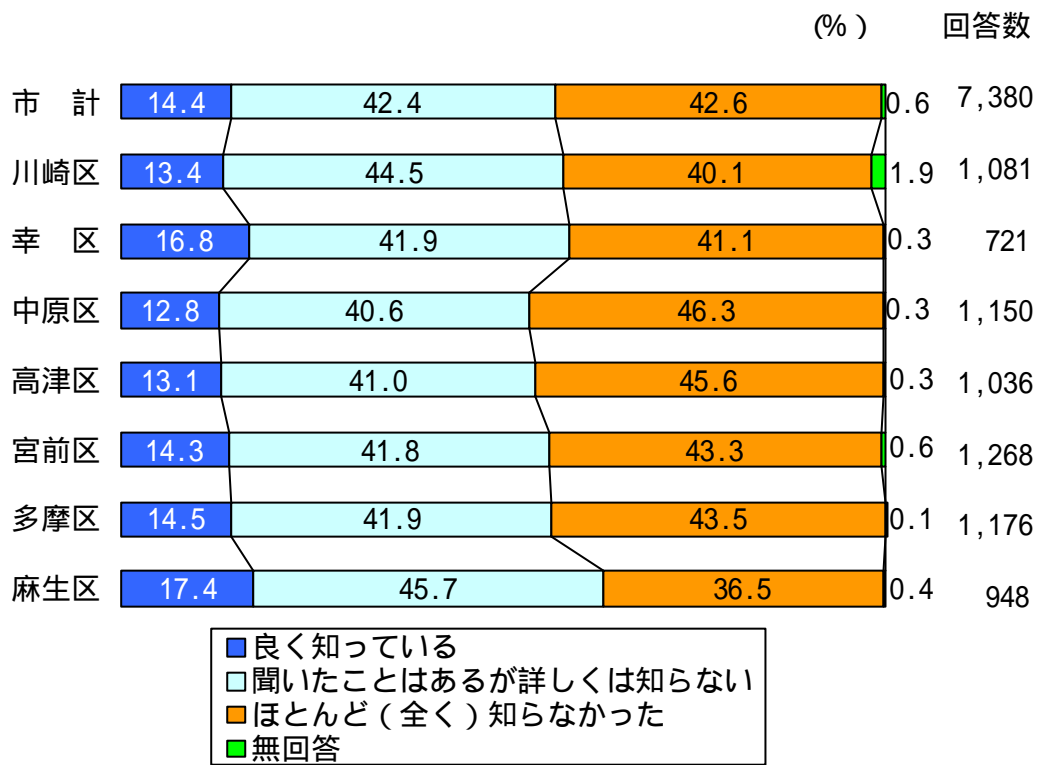
問 10 問 8で「2 利用しないと思う」と答えた方にお尋ねします。利用しないと思う主な理由を1つ選んでください。

1. 通勤・通学・業務・買い物等で自分が主に移動する範囲に地下鉄が予定されていない
2. 自分が主に移動する範囲内に地下鉄は予定されているが、現在の交通手段のほうがよいと思われる
3. その他



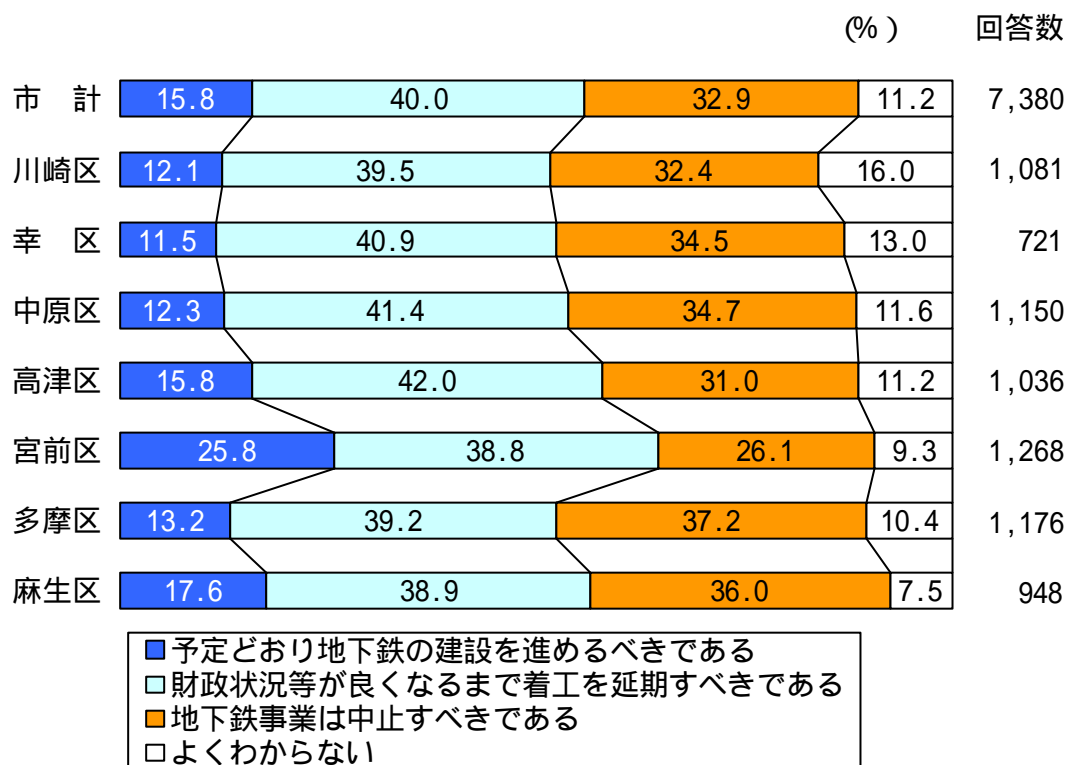
問 11 このような川崎市の財政状況と行財政改革の取り組みについてご存知でしたか。

1. 良く知っている
 2. 聞いたことはあるが詳しくは知らない
 3. ほとんど(全く)知らなかった



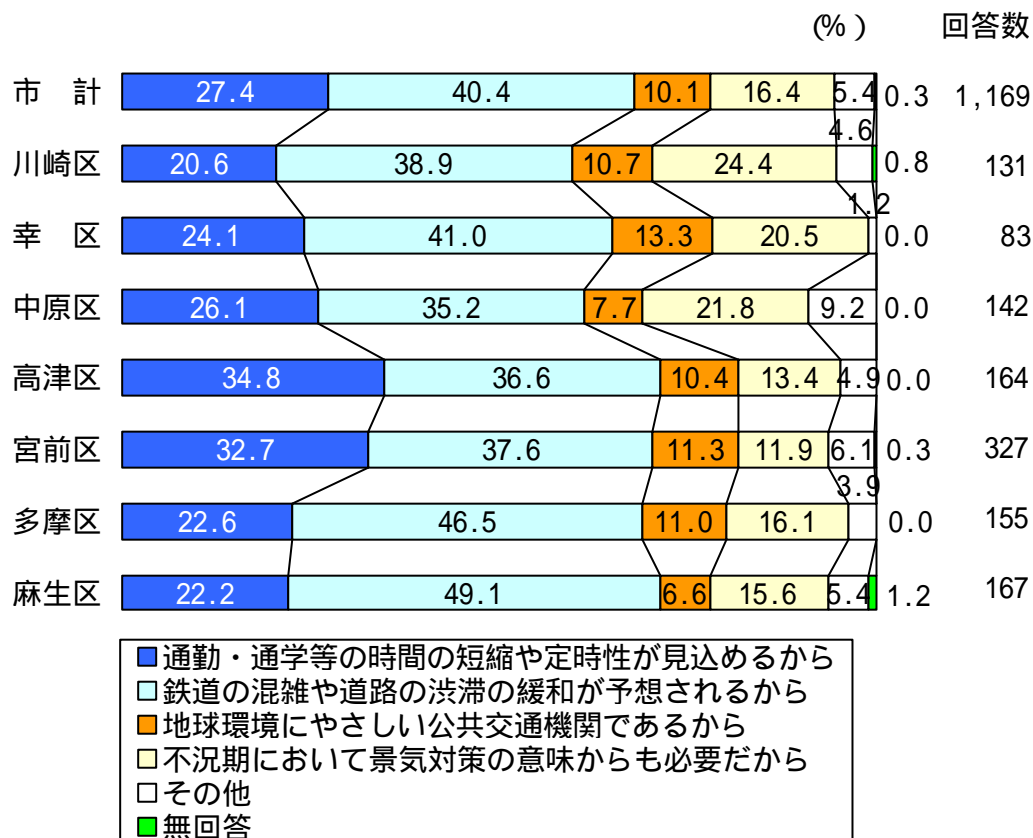
問 12 このような、事業の効果や財政状況への影響を考慮したうえで、地下鉄の建設について、あなたはどのようにしたいと思いますか。

1. 予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである
2. 財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである
3. 地下鉄事業は中止すべきである
4. よくわからない



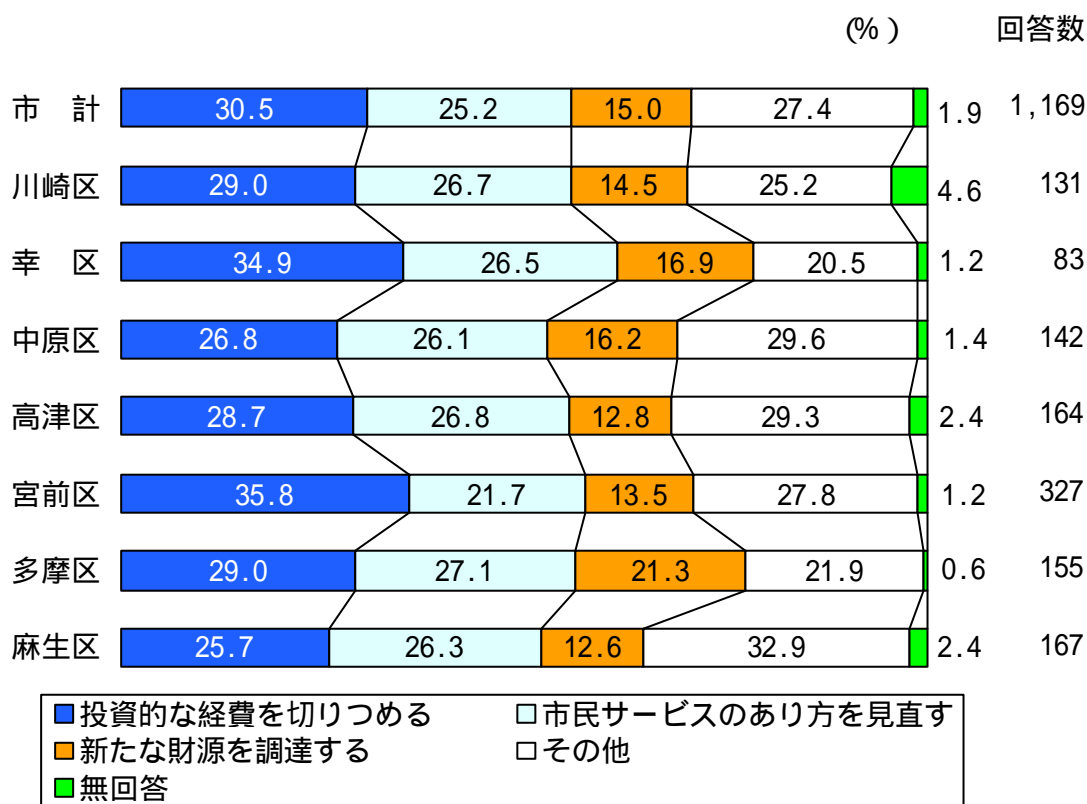
問 13 問 12で「1 予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」と答えた方にお尋ねします。予定どおり地下鉄の建設を進めるべきであるとする主な理由を1つ選んでください。

1. 通勤・通学等の時間の短縮や定時性が見込めるから
2. 鉄道の混雑や道路の渋滞の緩和が予想されるから
3. 地球環境にやさしい公共交通機関であるから
4. 不況期において景気対策の意味からも必要だから
5. その他



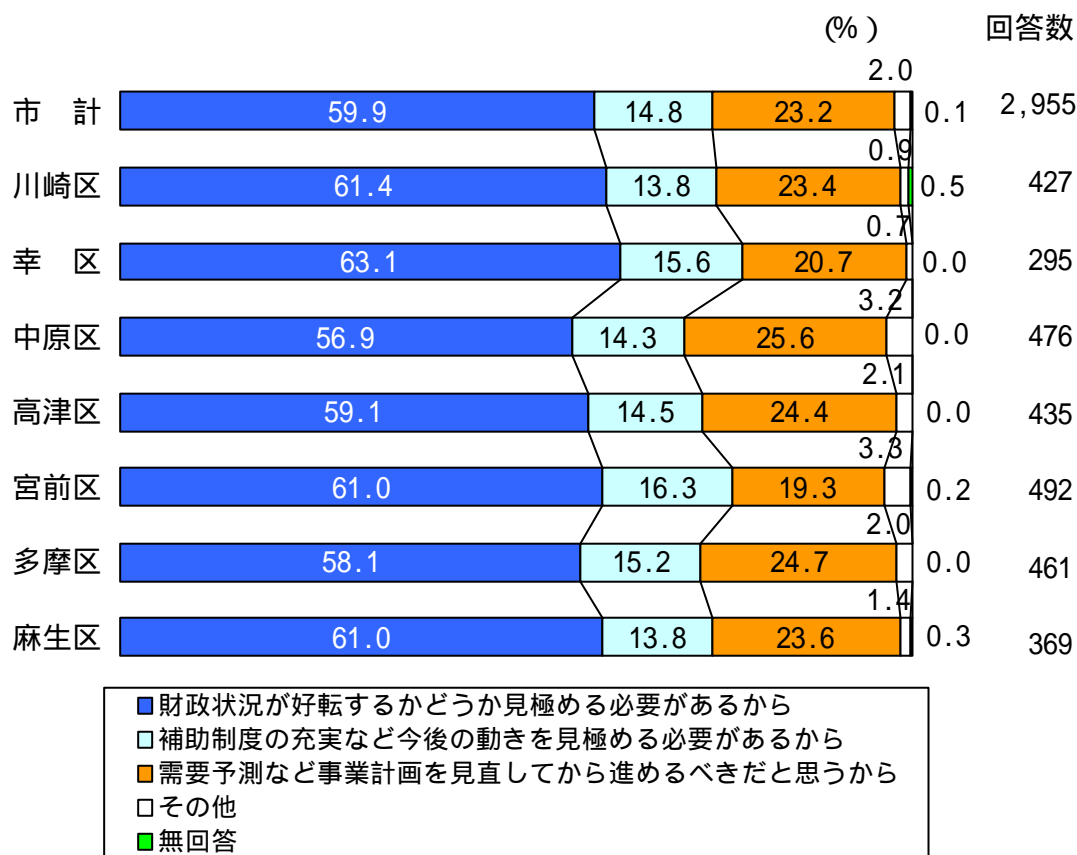
問 14 問 12で「1 予定どおり地下鉄の建設を進めるべきである」と答えた方に続けてお尋ねします。職員削減や給与水準の是正など内部改革を中心により一層行財政改革を進めていくだけでは、地下鉄事業を推進するための財源調達ができない場合、さらに主に何に取り組んだらいいと思いますか。1つ選んでください。

1. 道路、公園等の整備や学校、保育所、特別養護老人ホーム等の建設など投資的な経費を切りつめて、地下鉄の事業費を捻出する
2. 福祉・医療・教育など聖域なく市民サービスのあり方をさらに見直して、地下鉄の事業費を捻出する
3. 固定資産税や市民税の引き上げを含めた新たな財源を調達する
4. その他



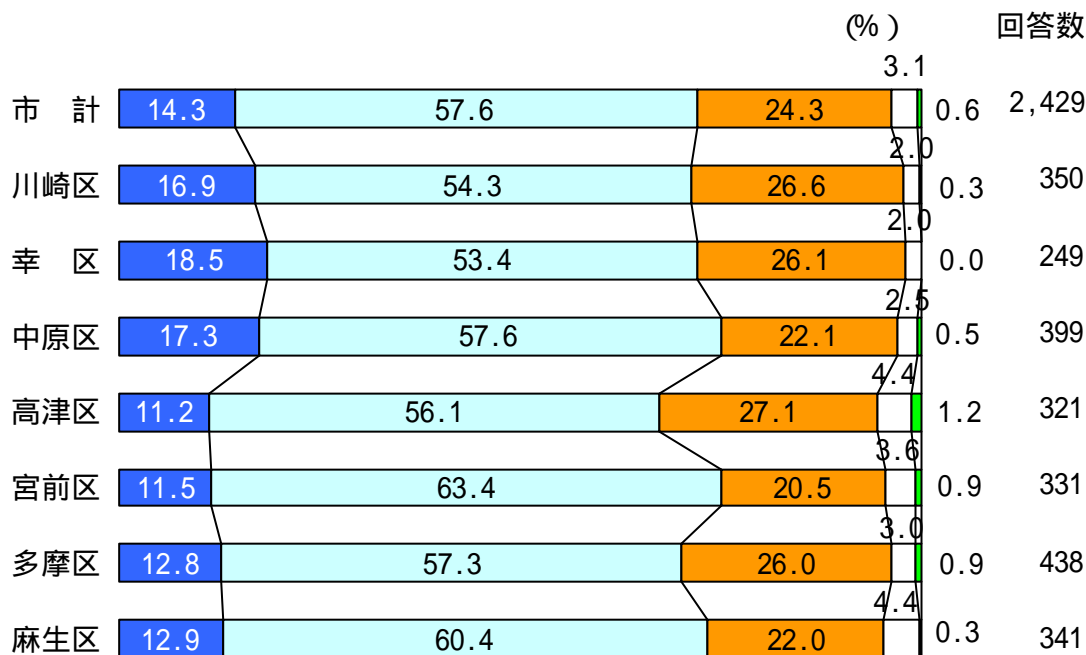
問 15 問 12で「2 財政状況等が良くなるまで着工を延期すべきである」と答え
 方にお尋ねします。着工を延期すべきであるとする最も大きな理由を1つ選ん
 てください。

1. 財政状況が好転するかどうか、川崎市が財政負担に耐えられるかどうか、
見極める必要があるから
2. 補助制度の充実など、市の負担が軽くなるような事業制度の改正があるか
どうか、今後の動きを見極める必要があるから
3. 需要予測・整備計画・路線ルート・新駅位置など、一定期間の後にもう一
度事業計画を見直してから、事業を進めるべきだと思うから
4. その他 ()



問 16 問 12で「3 地下鉄事業は中止すべきである」と答えた方にお尋ねします。
中止とした主な理由を1つ選んでください。

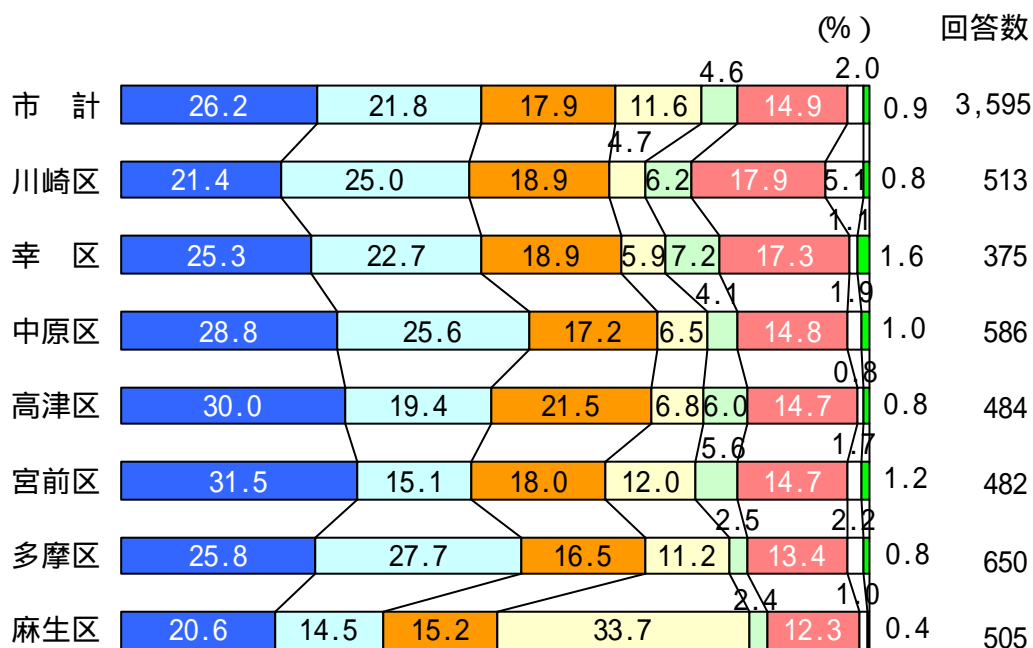
1. 川崎市を南北に縦貫する鉄道はJR南武線があればよい
2. 財政状況が厳しいなかで多額の借金をしてまで、地下鉄事業を進めるべきではない
3. 地下鉄建設よりも優先的に充実させて欲しい市民サービスがある
4. その他 ()



- 川崎市を南北に縦貫する鉄道はJR南武線があればよい
- 財政状況が厳しいなかで多額の借金をしてまで、地下鉄事業を進めるべきではない
- 地下鉄建設よりも優先的に充実させて欲しい市民サービスがある
- その他
- 無回答

問 17 問 12で「3 地下鉄事業は中止すべきである」と答えた方に引き続きお尋ねします。地下鉄を建設しない場合には、どのような代替策が望ましいと思いますか。2つまで選んでください。

1. バス（コミュニティバスを含む）路線の充実
2. JR南武線の混雑緩和
3. 道路・街路の整備推進
4. 横浜市営地下鉄3号線の延伸、4号線の整備
5. 新交通システムの導入など、その他の対策
6. 特に必要ない
7. わからない



- バス（コミュニティバスを含む）路線の充実
- JR南武線の混雑緩和
- 道路・街路の整備推進
- 横浜市営地下鉄3号線の延伸、4号線の整備
- 新交通システムの導入など、その他対策
- 特に必要ない
- わからない
- 無回答

(注) 複数回答

川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する
市民1万人アンケート調査結果

(発行) 川崎市総務局行財政改革実施本部

TEL 044 - 200 - 2165

FAX 044 - 200 - 3789

E-mail 16gyosys@city.kawasaki.jp