参考資料1

さいたま市の公共交通に関する現状

目次

1 統計データ等による現状 1

1.1 市内の移動実態 1
1.2 バスサービス 13
1.3 鉄道サービス 23
1.4 交通結節状況 26

2 市民意識調査 29

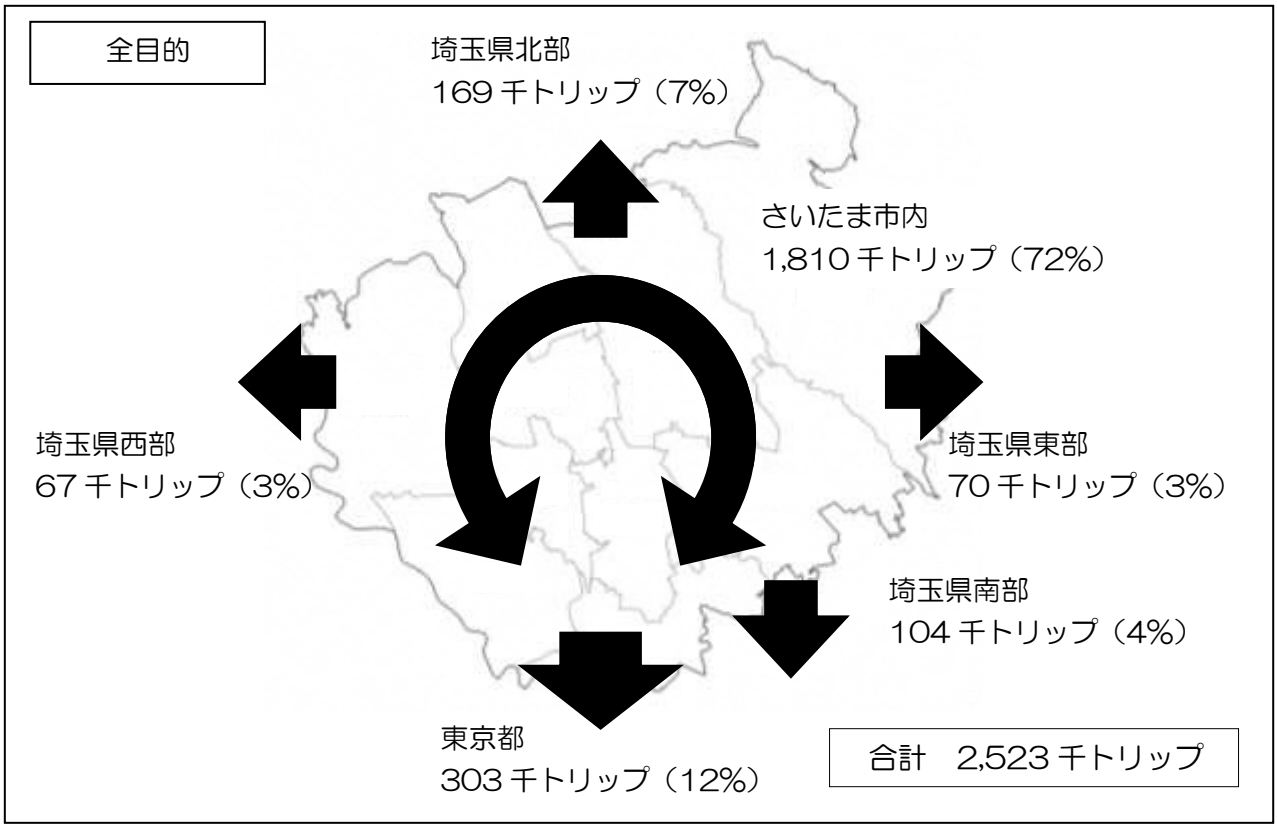
2.1 調査概要 29
2.2 調査結果 30

1 統計データ等による現状

1.1 市内の移動実態

1.1.1 人の動き

○市内から発生するトリップの主要な目的地は市内、次いで東京都内となっている。
○通勤・通学目的は、東京都内に向かう割合が比較的高い。
○一方、私事目的は、市内の割合が高い。



埼玉県北部…坂戸市・鶴ヶ島市・東松山市・嵐山町・滑川町・吉見町・川島町・上尾市・桶川市・北本市・鴻巣市・伊奈町・行田市・羽生市・加須市・久喜市・幸手市・蓮田市・白岡町・宮代町・杉戸町・熊谷市・深谷市・美里町・寄居町・小川町
埼玉県東部…春日部市・越谷市・草加市・八潮市・三郷市・吉川市・松伏町
埼玉県西部…川越市・狭山市・入間市・所沢市・新座市・志木市・朝霞市・和光市・ふじみ野市・富士見市・三芳町・飯能市・日高市・ときがわ町・越生町・鳩山町・毛呂山町・本庄市・上里町・神川町・秩父市・小鹿野町・皆野町・横瀬町・東秩父村
埼玉県南部…川口市・蕨市・戸田市

図 1-1 人の動き（全目的）

資料：第 5 回 東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

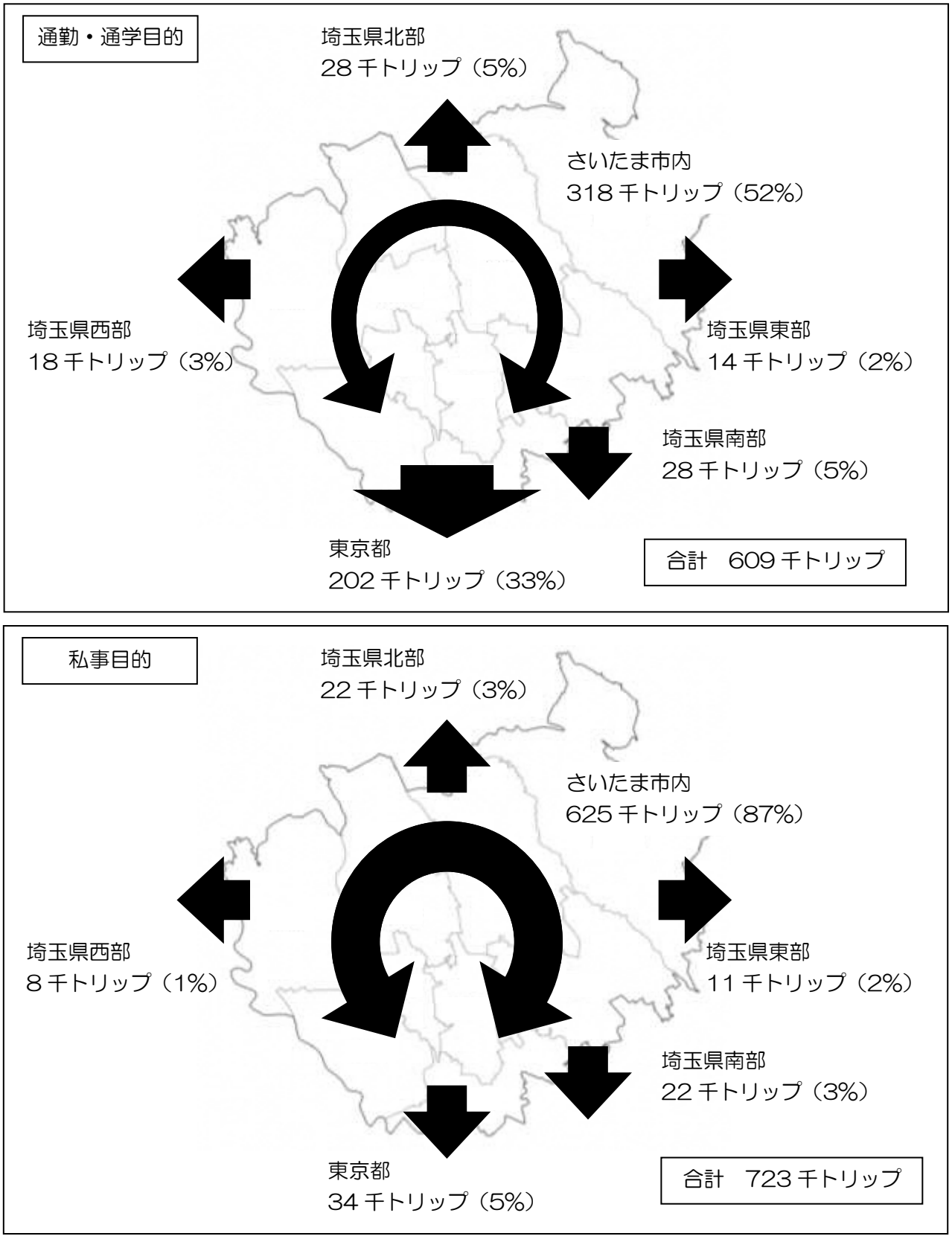


図 1-2　人の動き（上：通勤・通学目的、下：私事目的）

資料：第 5 回 東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

1.1.2 代表交通手段別トリップ数・分担率（市内、対都内、全体）

○代表交通手段別のトリップ数を見ると、公共交通利用者（鉄道＋バス）は、市内より東京都内に向かうトリップの方が多い。
○通勤通学目的では、上記の傾向がより顕著である。
○私事目的では、市内の公共交通トリップは対都内より多いが、通勤通学目的と比べて公共交通の分担率が低い一方、自動車が高い傾向にある。

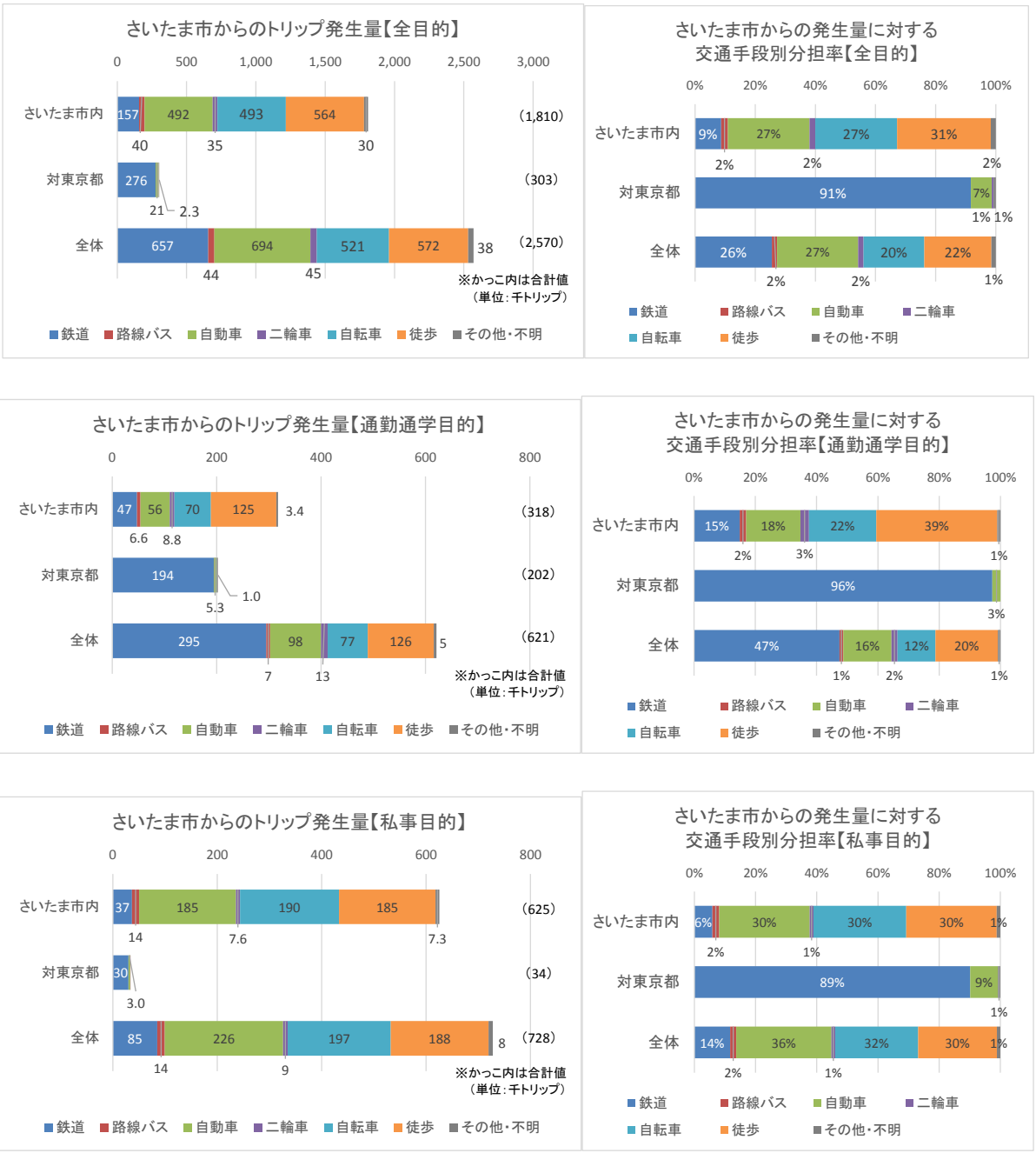


図　1-3　さいたま市からの発生量に対する代表交通手段別トリップ数・分担率（市内、対都内、全体）

資料：第 5 回　東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

1.1.3 市内の動き(代表交通手段別)

(1) 鉄道

○市内の鉄道利用トリップは、通勤通学目的は、岩槻区や北区から都心部に向かうトリップが多い。
○私事目的は、上記に加え、都心地区間のトリップも多い。

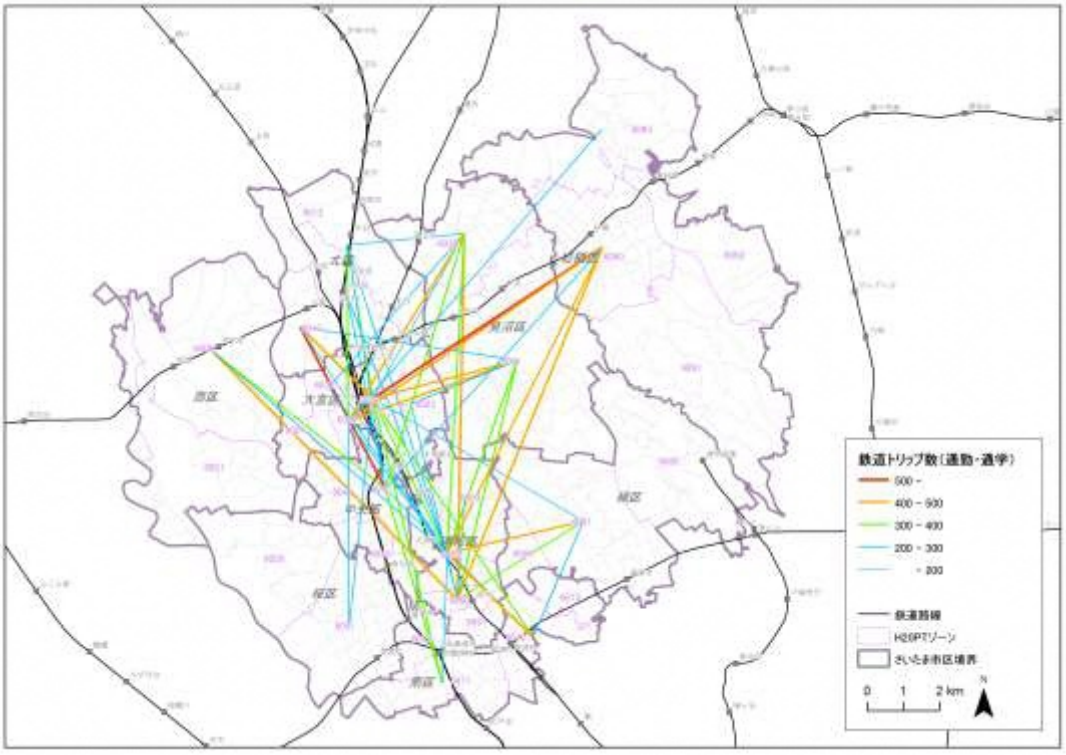


図 1-4 鉄道(通勤・通学目的)

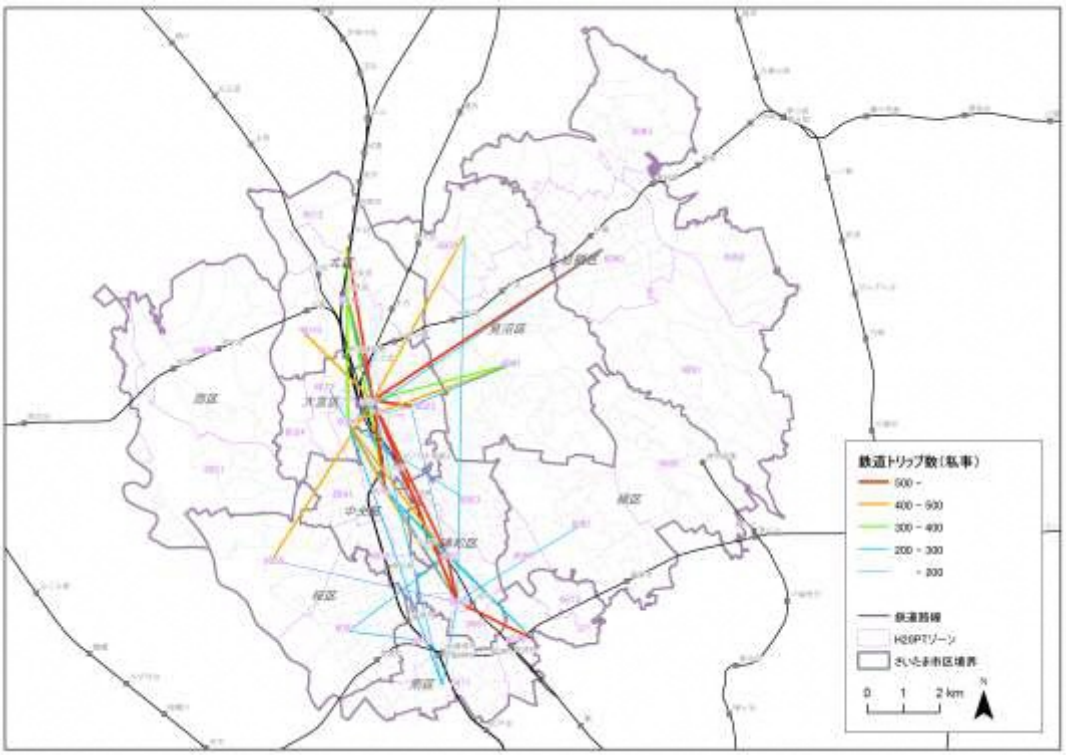


図 1-5 鉄道(私事目的)

※ゾーン間トリップにおける上位 50 位(全体の約 5%)を表示

資料:第 5 回 東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

(2) バス

○市内のバス利用トリップ（代表交通手段）は、通勤通学・私事目的ともに、見沼区や西区から大宮駅周辺、緑区や桜区から浦和駅周辺に向かう東西方向が多い。

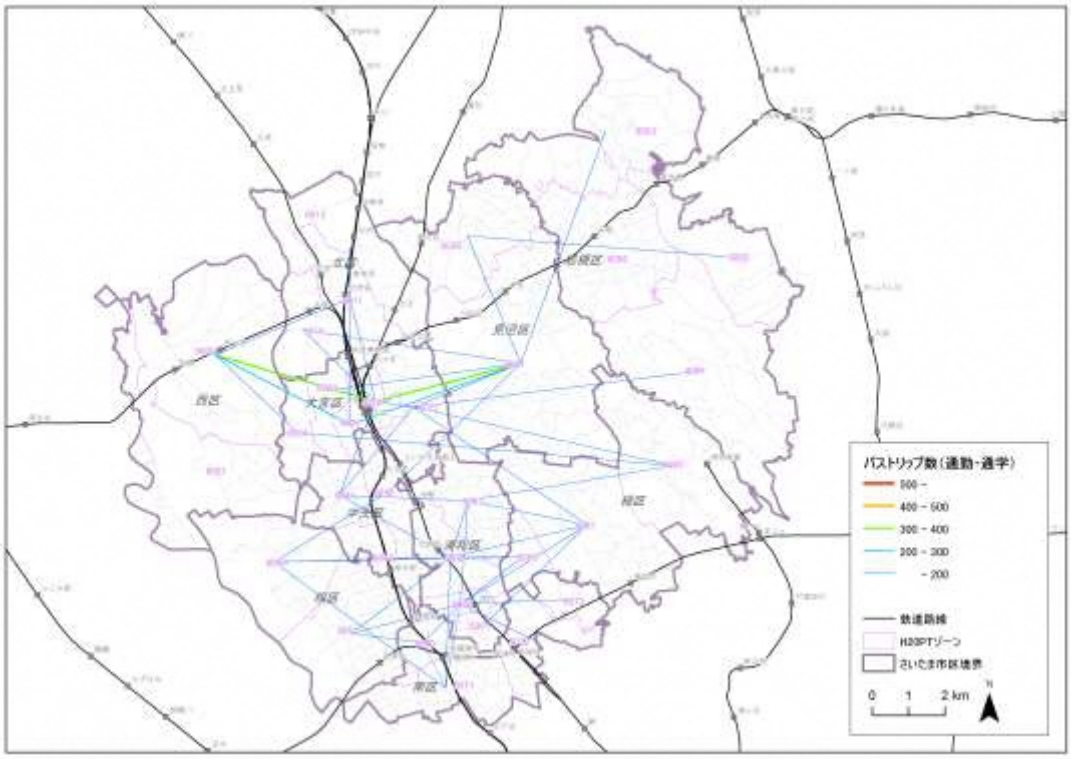


図 1-6 バス（通勤・通学目的）

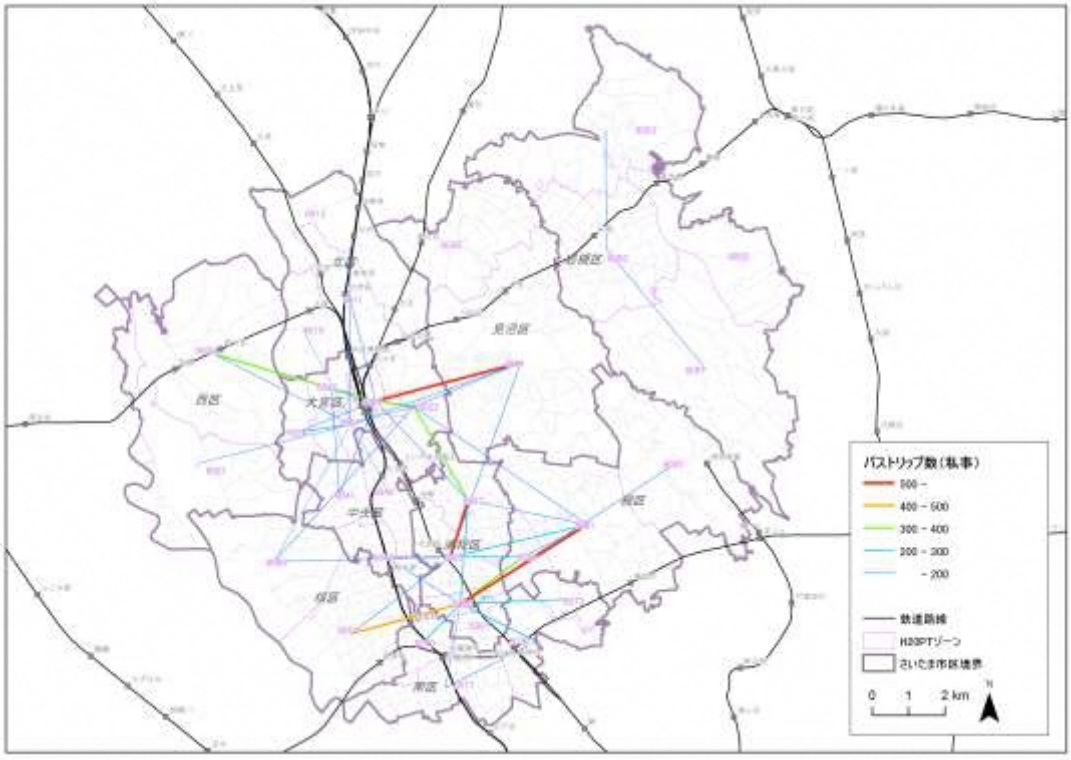


図 1-7 バス（私事目的）

※ゾーン間トリップにおける上位 50 位（全体の約 5%）を表示

資料：第 5 回 東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

(3) 自動車

○市内の自動車利用トリップは、通勤・通学目的では、岩槻区や見沼区、北区など郊外部間で多く見られる。
○私事目的では、郊外部間に加え、郊外部から大宮駅や浦和駅周辺などの都心部に向かうトリップも多く見られる。

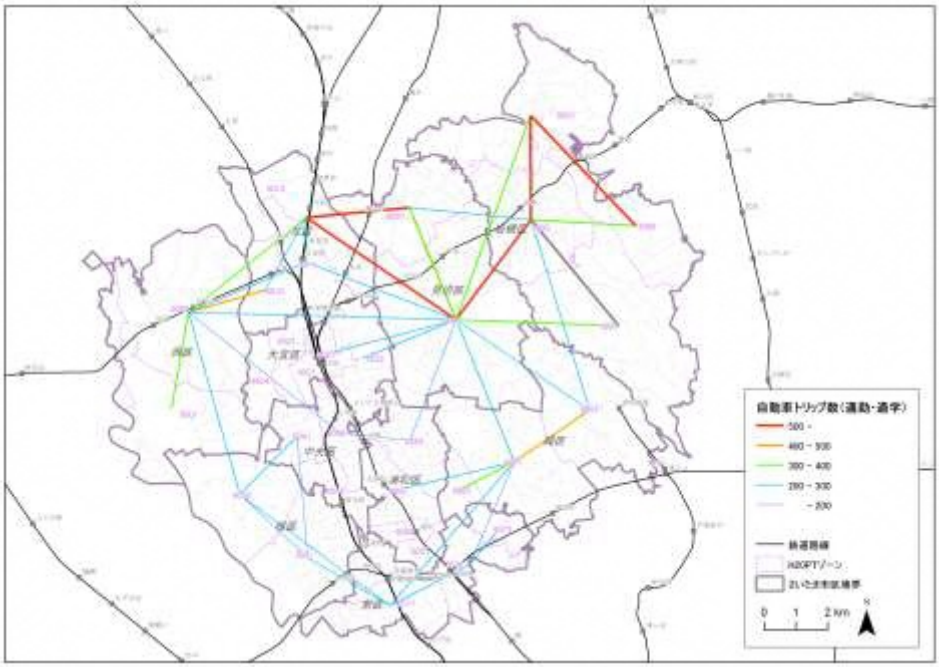


図 1-8 自動車(通勤・通学目的)

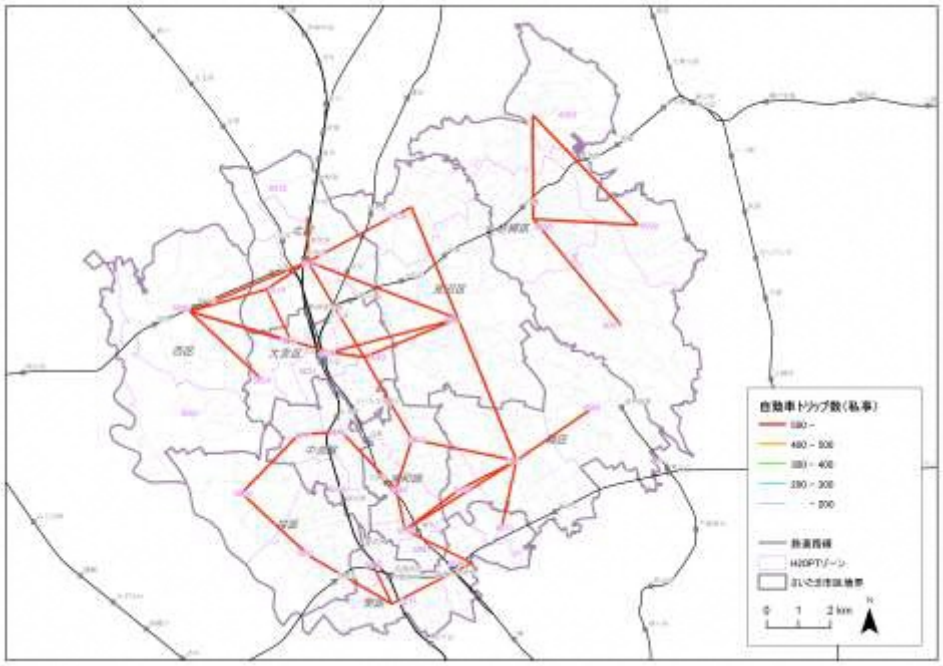


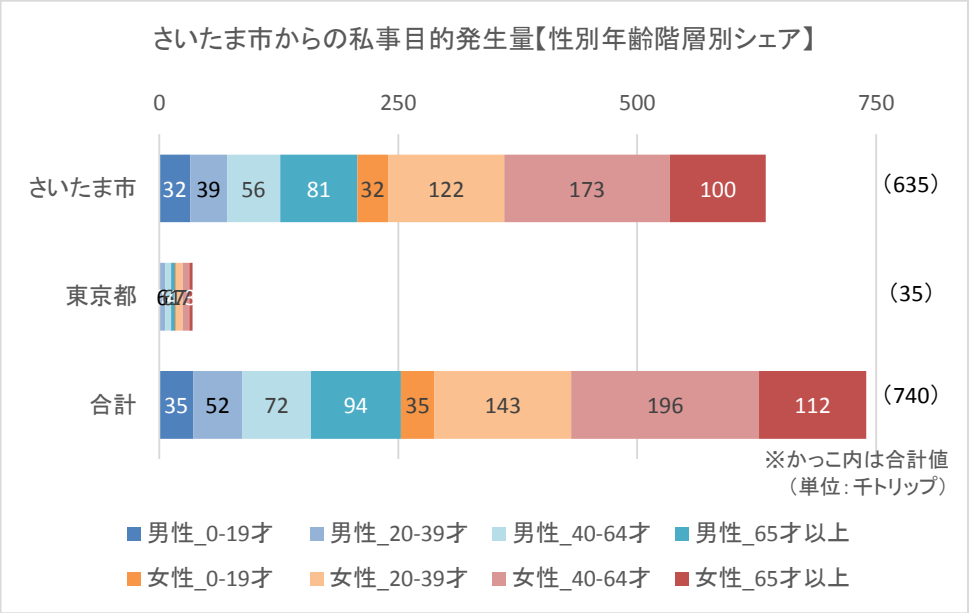
図 1-9 自動車(私事目的)

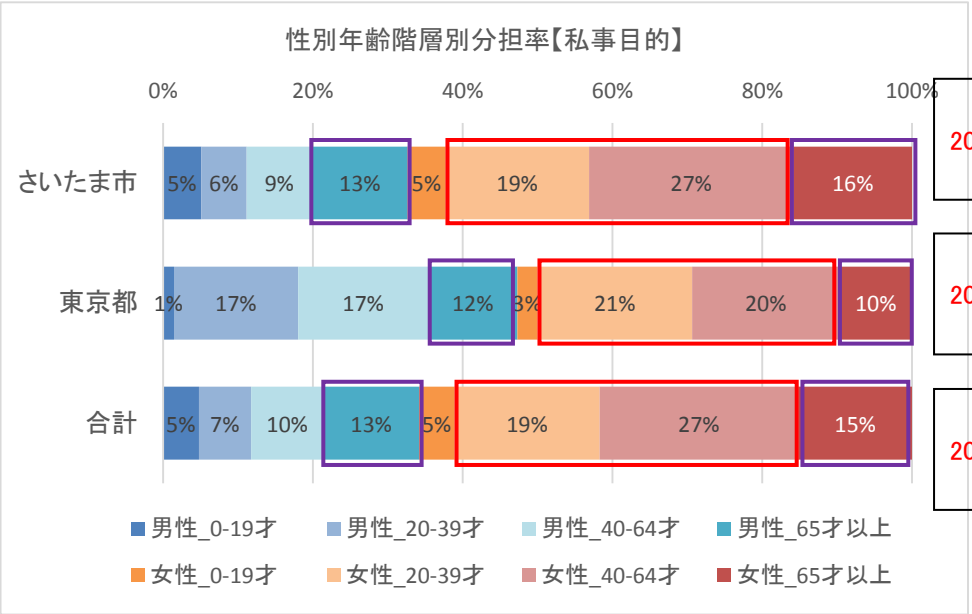
※ゾーン間トリップにおける上位 50 位(全体の約 5%)を表示
資料:第 5 回 東京都市圏パーソントリップ調査(H20)

1.1.4 私事目的の移動実態

(1) 性別年齢階層別トリップ数・シェア

○私事目的は、市内移動を中心に、20～64 歳の女性が約 5 割、高齢者が約 3 割を占める。





対さいたま市
20～64 歳女性：46%
高齢者：29%

対東京都
20～64 歳女性：41%
高齢者：22%

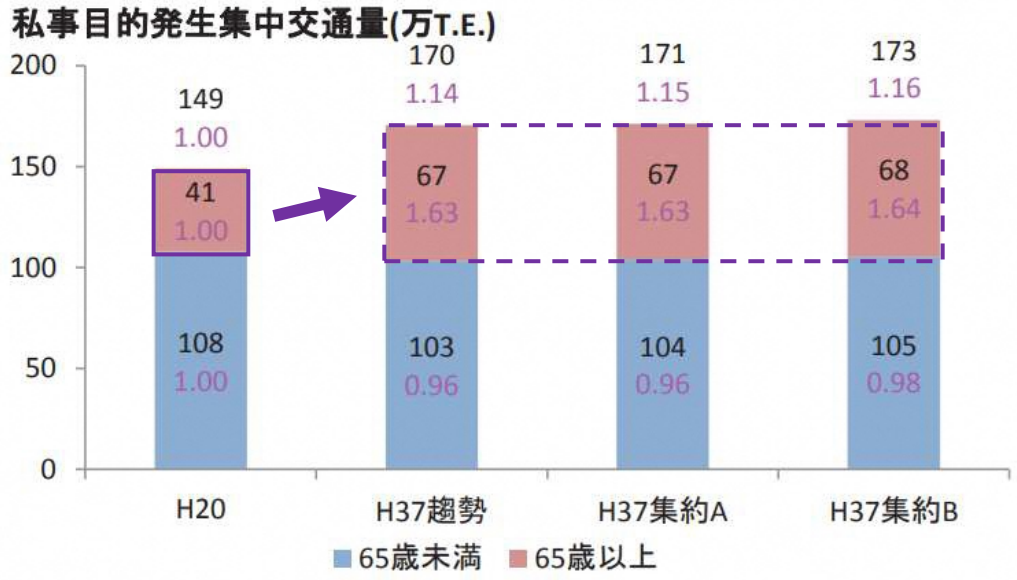
合計
20～64 歳女性：46%
高齢者：28%

図 1-10 私事目的発生量の性別年齢階層別シェア（市内、対都内、全体）

資料：第 5 回 東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

(2) 今後のトリップ数の見込み

○今後、高齢化の進展により、高齢者による私事トリップが増加すると見込まれている。



※各系列下段の数値（赤字）は H20 を 1.00 とした場合の比率

図 1-11 年齢層別私事目的(自宅ー私事、私事)トリップの推移

出典:さいたま市都市交通体系マスタープラン(H29.3)

1.1.5 駅別端末バス分担率・トリップ数

○鉄道の端末交通手段では、大宮駅、北浦和駅、東浦和駅、浦和駅、東大宮駅等でバスの分担率が１割以上と比較的高い。
○バス利用トリップが多いのは、大宮駅、北浦和駅、浦和駅などである。

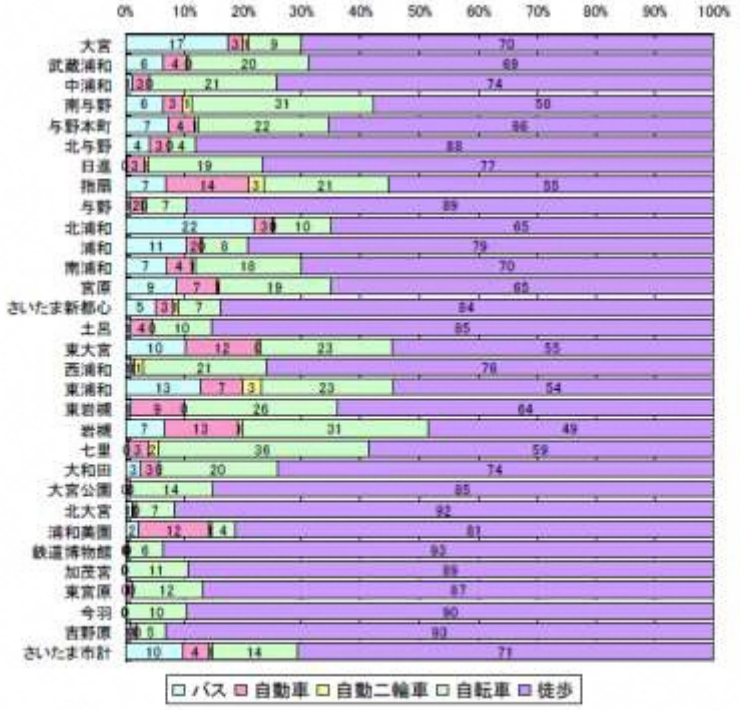


図 1-12 駅別端末手段構成比

出典:さいたま市総合都市交通体系マスタープラン(素案)(H28.3)

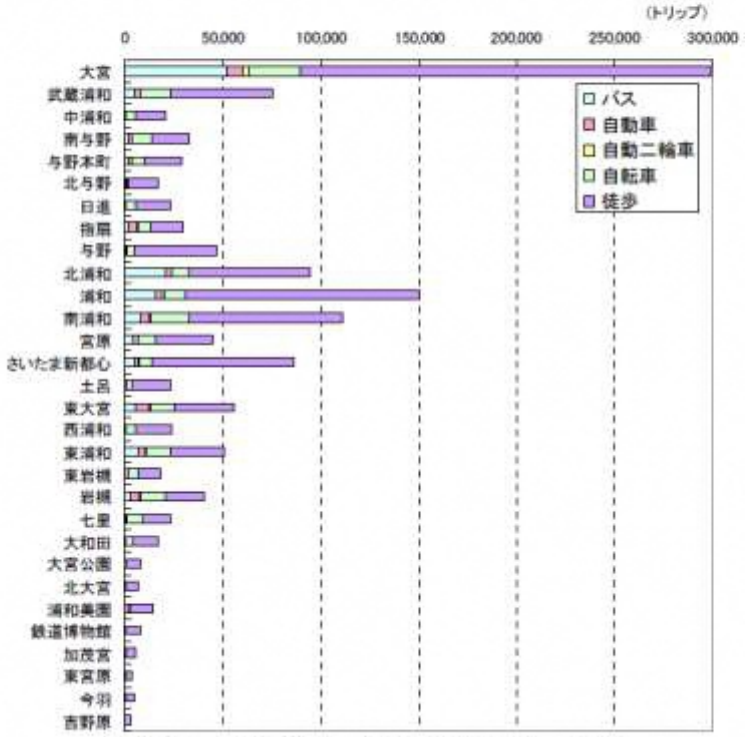


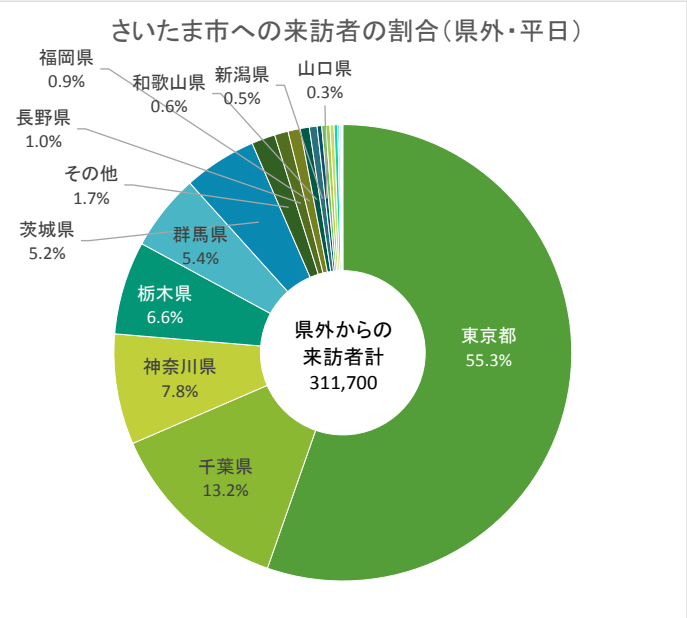
図 1-13 駅別端末手段別トリップ数

出典:さいたま市総合都市交通体系マスタープラン(素案)(H28.3)

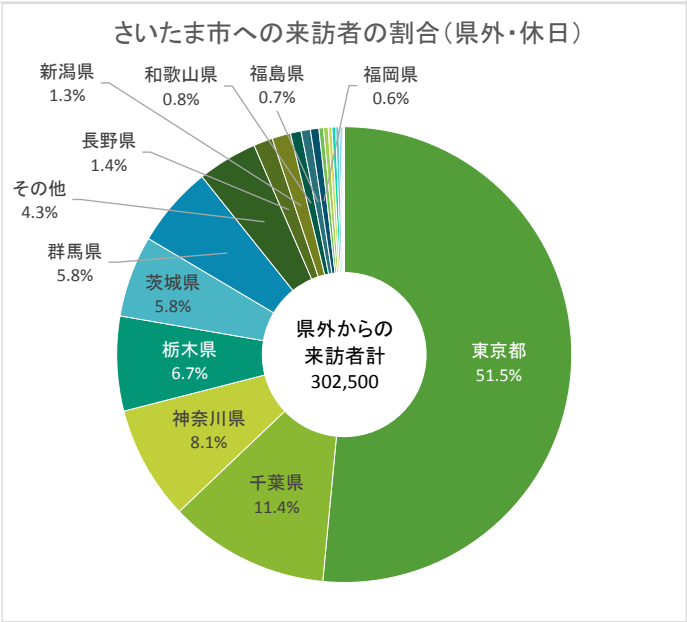
1.1.6 さいたま市への来訪者

(1) 国内からの来訪者の出発地

○さいたま市への県外からの来訪者は一日当たり 30 万人程度と推計され、東京都を始めとした関東からが９割以上を占める。



都道府県	滞在人口	県外からの来訪者の割合
東京都	172,500	55.3%
千葉県	41,000	13.2%
神奈川県	24,400	7.8%
栃木県	20,600	6.6%
群馬県	16,900	5.4%
茨城県	16,100	5.2%
その他	5,200	1.7%
長野県	3,000	1.0%
福岡県	2,700	0.9%
和歌山県	2,000	0.6%
新潟県	1,700	0.5%
山口県	1,000	0.3%
島根県	900	0.3%
広島県	900	0.3%
福島県	900	0.3%
岡山県	800	0.3%
高知県	400	0.1%
愛知県	300	0.1%
山梨県	200	0.1%
宮城県	100	0.0%
岩手県	100	0.0%
県外計	311,700	100.0%



都道府県	滞在人口	県外からの来訪者の割合
東京都	155,800	51.5%
千葉県	34,500	11.4%
神奈川県	24,500	8.1%
栃木県	20,300	6.7%
茨城県	17,500	5.8%
群馬県	17,400	5.8%
その他	12,900	4.3%
長野県	4,100	1.4%
新潟県	4,000	1.3%
和歌山県	2,300	0.8%
福島県	2,000	0.7%
福岡県	1,800	0.6%
山梨県	1,000	0.3%
岡山県	1,000	0.3%
広島県	800	0.3%
静岡県	800	0.3%
島根県	700	0.2%
兵庫県	400	0.1%
山口県	300	0.1%
宮城県	300	0.1%
青森県	100	0.0%
県外計	302,500	100.0%

図　1-14　さいたま市への来訪者の出発地割合（県外）

出典：株式会社 Agoop「流動人口データ」（2015 年）

資料：地域経済分析システム（RESAS（リーサス））

※滞在人口とは、情報提供の事前承諾を得て、スマートフォンアプリ利用者の位置情報を年・月・時間単位、平日・休日別に集計し、その値について、午前 4 時時点で滞在している自治体を出発地とし、2 時間以上特定の地域（場所）にとどまることを「滞在」とした上で、国勢調査の人口を基に推計を行ったものである。

※データは 1 日あたりの年間平均値であり、集計期間は 1 月～12 月である。都道府県単位のデータは市区町村単位のデータを積み上げて作成しているため、重複などが発生しており、人数が多く計上されている。（「地域経済分析システム基本操作マニュアル」より）

(2) 訪日外国人旅行者

○埼玉県を訪れる訪日外国人旅行者は大幅に増加しており、市内への来訪者も増加していると見込まれる。

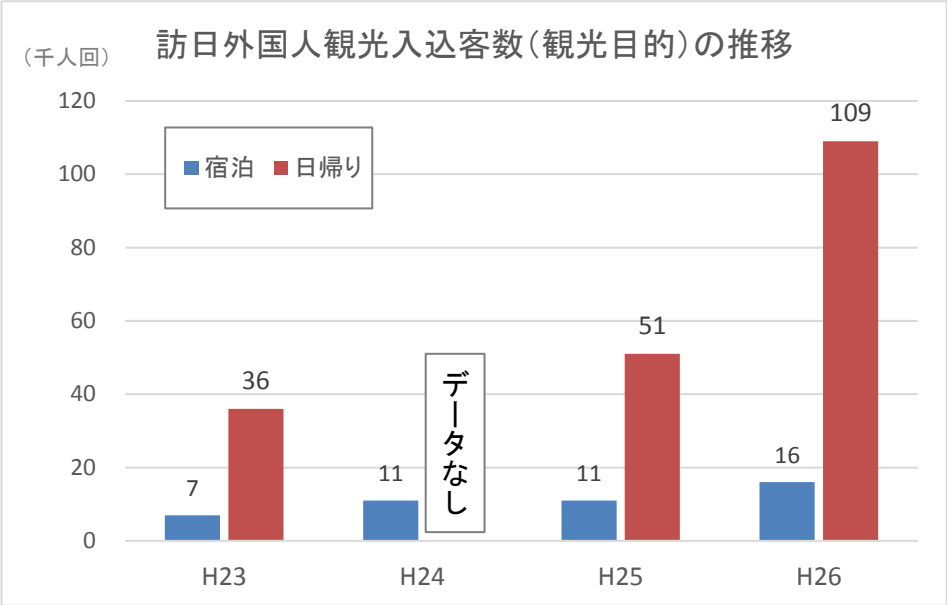


図 1-15 埼玉県への訪日外国人観光入込客数の推移

出典：埼玉県ホームページ 観光入込客統計調査結果

(3) 来訪トリップに占める市内回遊トリップの比率

○市外来訪者の市内回遊トリップ（私事目的）は、来訪トリップの４分の１未満に留まり、千葉市や横浜市より低い。

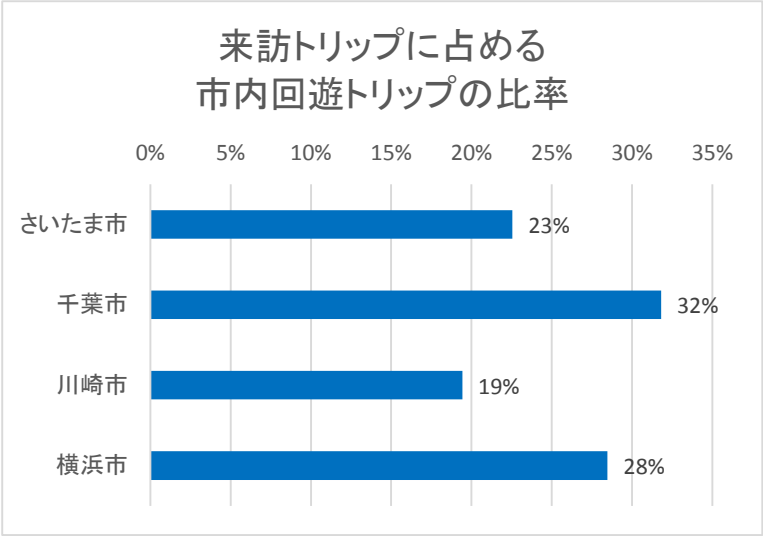


図 1-16 来訪トリップに占める市内回遊トリップの比率

出典：第５回 東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

(4) 利用交通手段

○来訪手段は公共交通が５割弱を占めるが、市内回遊では２割未満に留まり、公共交通利用者の広域的な回遊利便性が低い可能性がある。

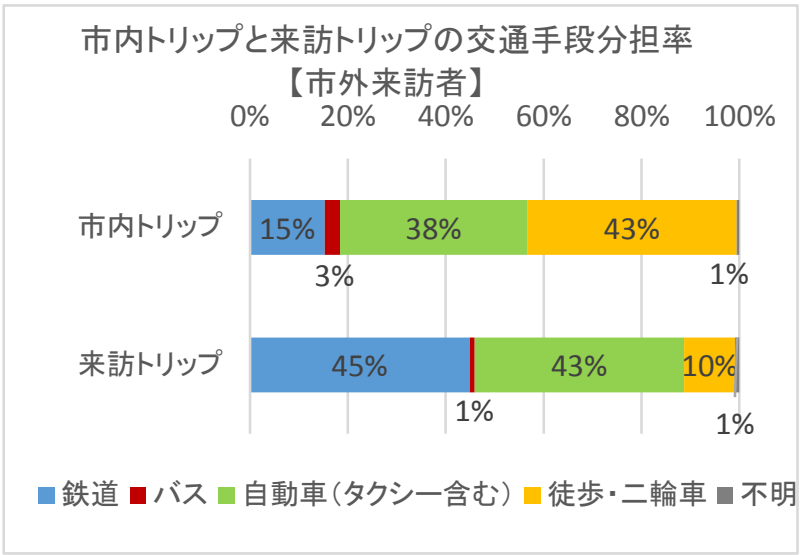


図 1-17 市内回遊トリップと来訪トリップの利用交通手段

出典：第５回 東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

1.2 バスサービス

1.2.1 バスサービス

(1) ターミナル駅別運行本数

1) 平日朝(7～9 時の上り)

○平日朝のバス運行本数は、市街化区域では概ね高頻度であるが、一部エリアでは比較的少なくなっている。

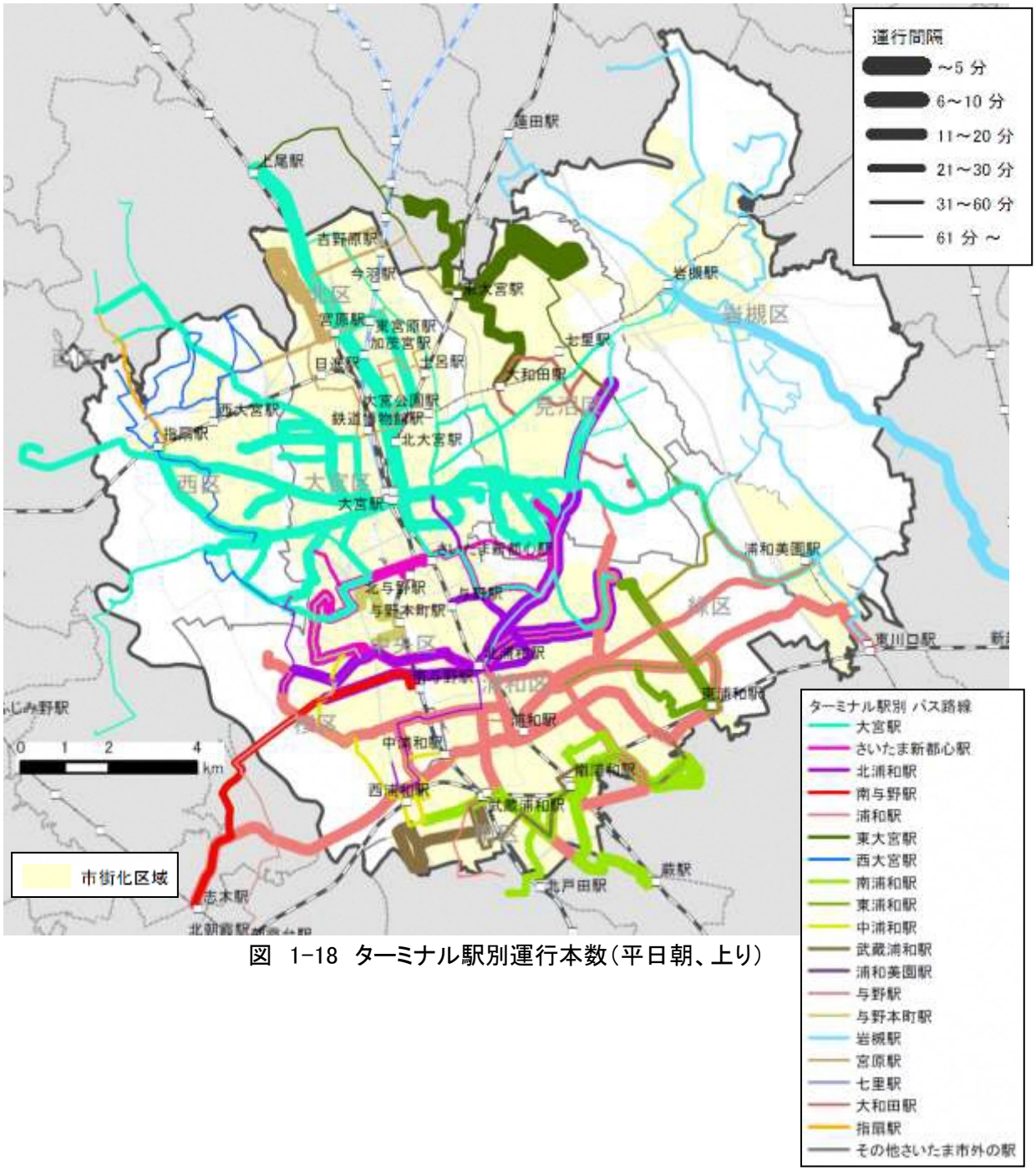


図 1-18 ターミナル駅別運行本数(平日朝、上り)

2) 平日夕方・夜（17～22 時の下り）

○平日夕方・夜のバス運行本数は、市街化区域内の一部エリアで比較的少なく、帰宅時の利便性が低い可能性がある。

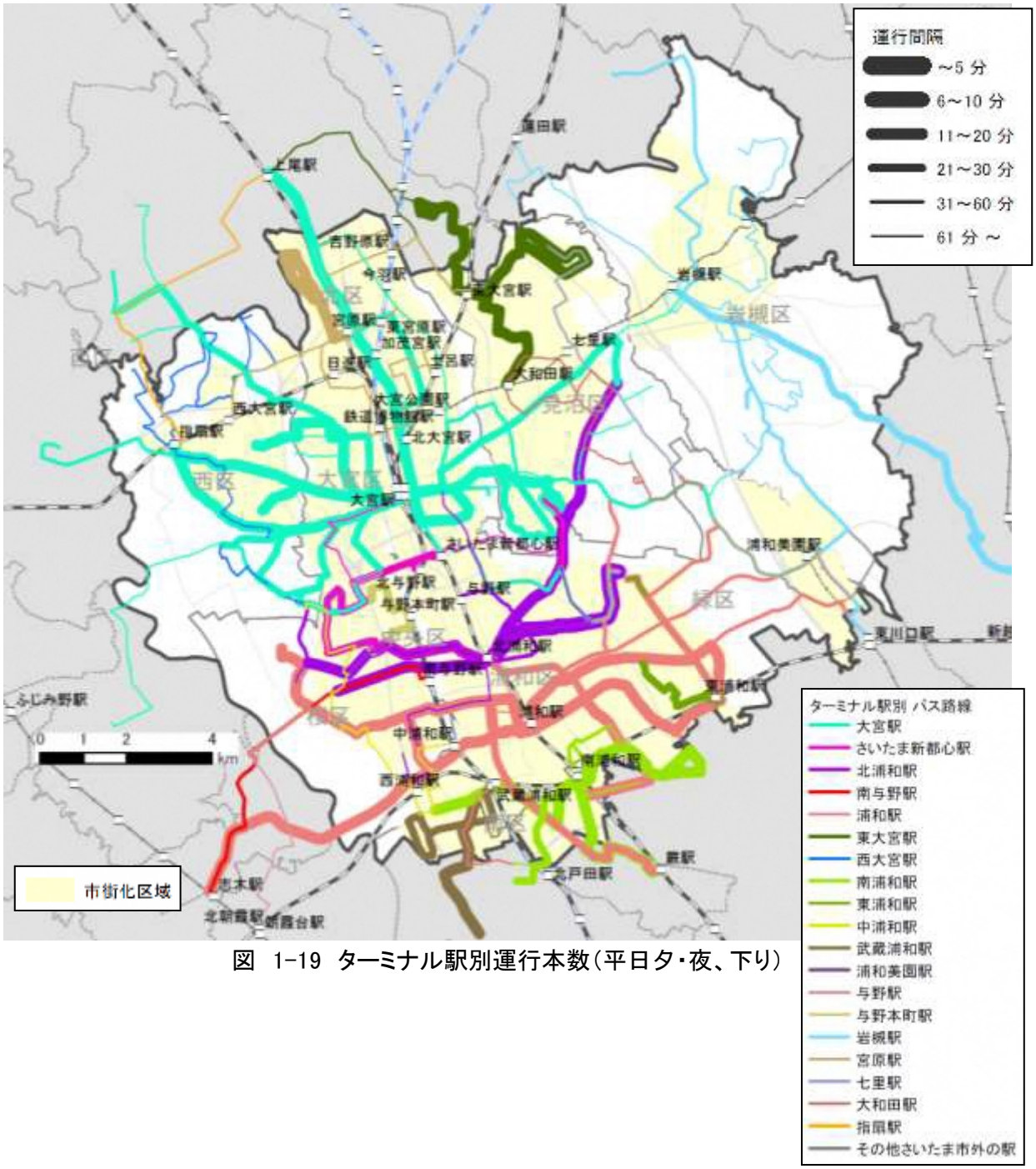


図 1-19 ターミナル駅別運行本数（平日夕・夜、下り）

3) 平日日中（10～15 時の上り）【日常施設との重ね合わせ】

○平日日中のバス運行本数は、市街化区域では概ね高頻度であるが、一部エリアで比較的少なく、住民や施設利用者の利便性が低い可能性がある。

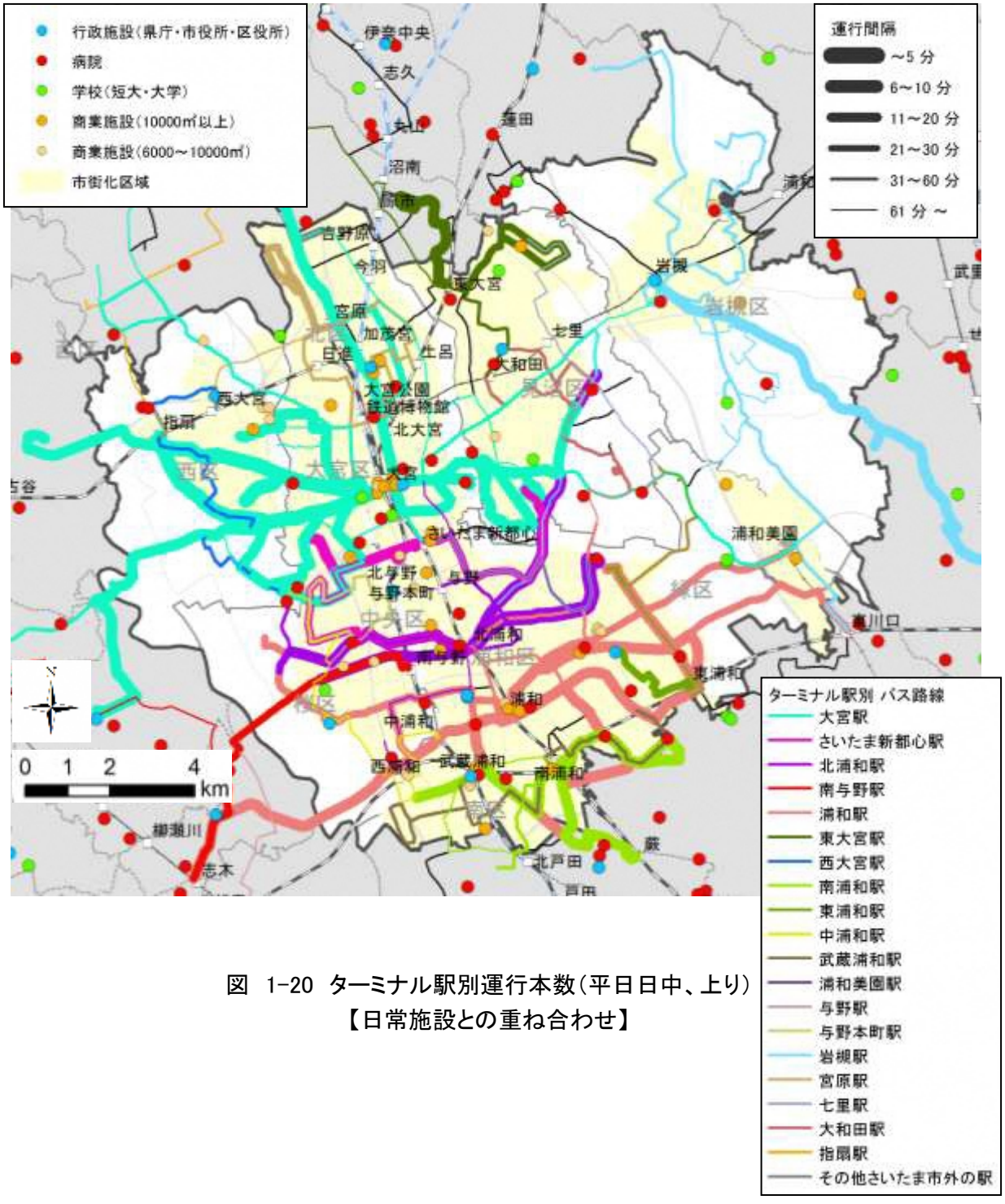


図 1-20 ターミナル駅別運行本数（平日日中、上り）【日常施設との重ね合わせ】

4) 平日日中(10～15 時の上り)【観光・集客施設との重ね合わせ】

○平日日中のバス運行本数と主要観光・集客施設を重ね合わせると、多くの施設が市街化区域に立地することから概ね利便性が高いと考えられる。
○ただし、浦和美園地区から浦和駅に比べて大宮駅方面への運行本数が少なく、広域回遊の利便性が低い可能性がある。

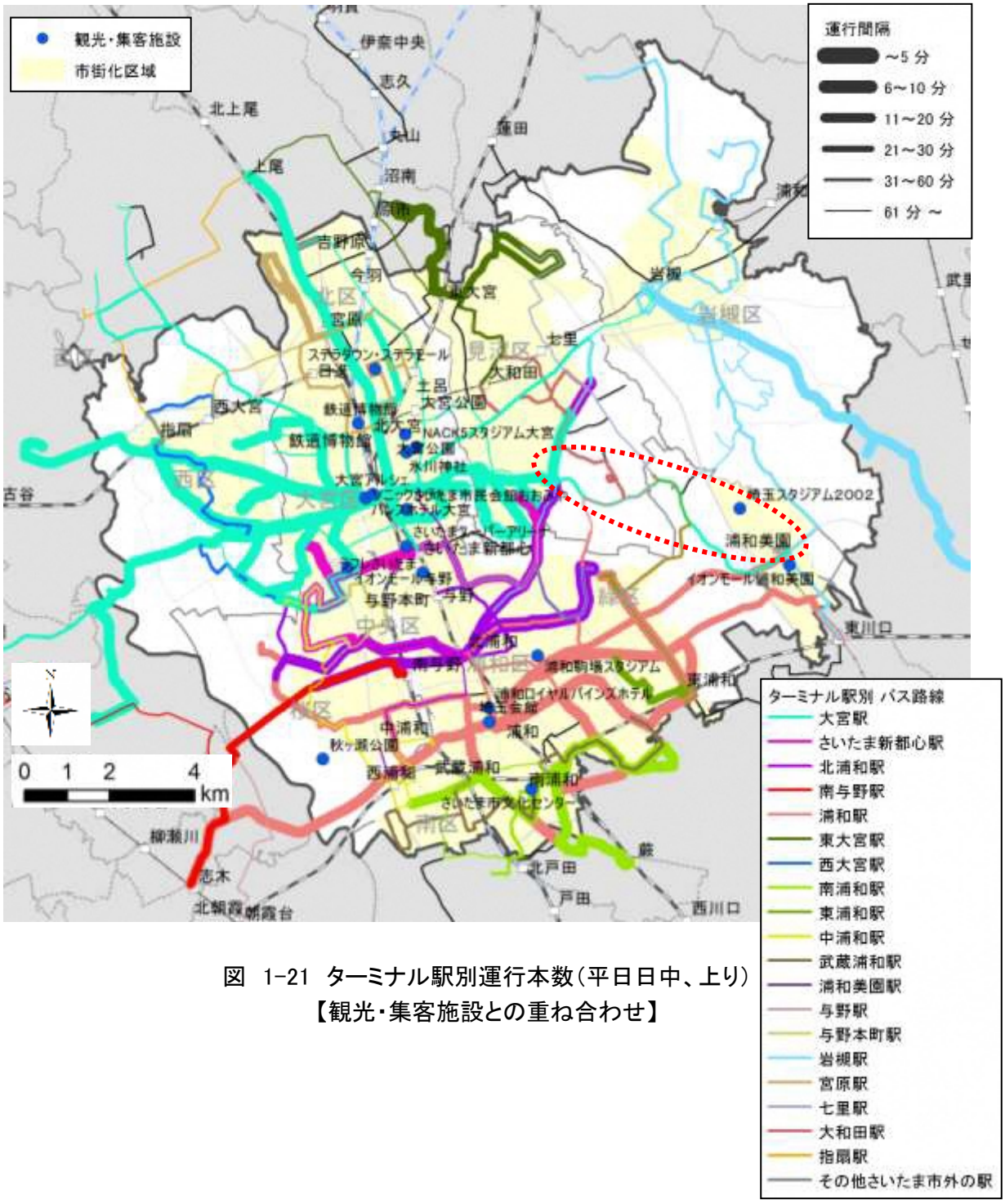


図 1-21 ターミナル駅別運行本数(平日日中、上り)
【観光・集客施設との重ね合わせ】

(2) 朝ピーク時の所要時間

○朝ピーク時におけるバスの所要時間は、大宮駅や浦和駅に向かう路線で長くなっており、市街化区域内の端部から概ね 20 分程度（浦和～上野間の鉄道所要時間と同等）を要している。

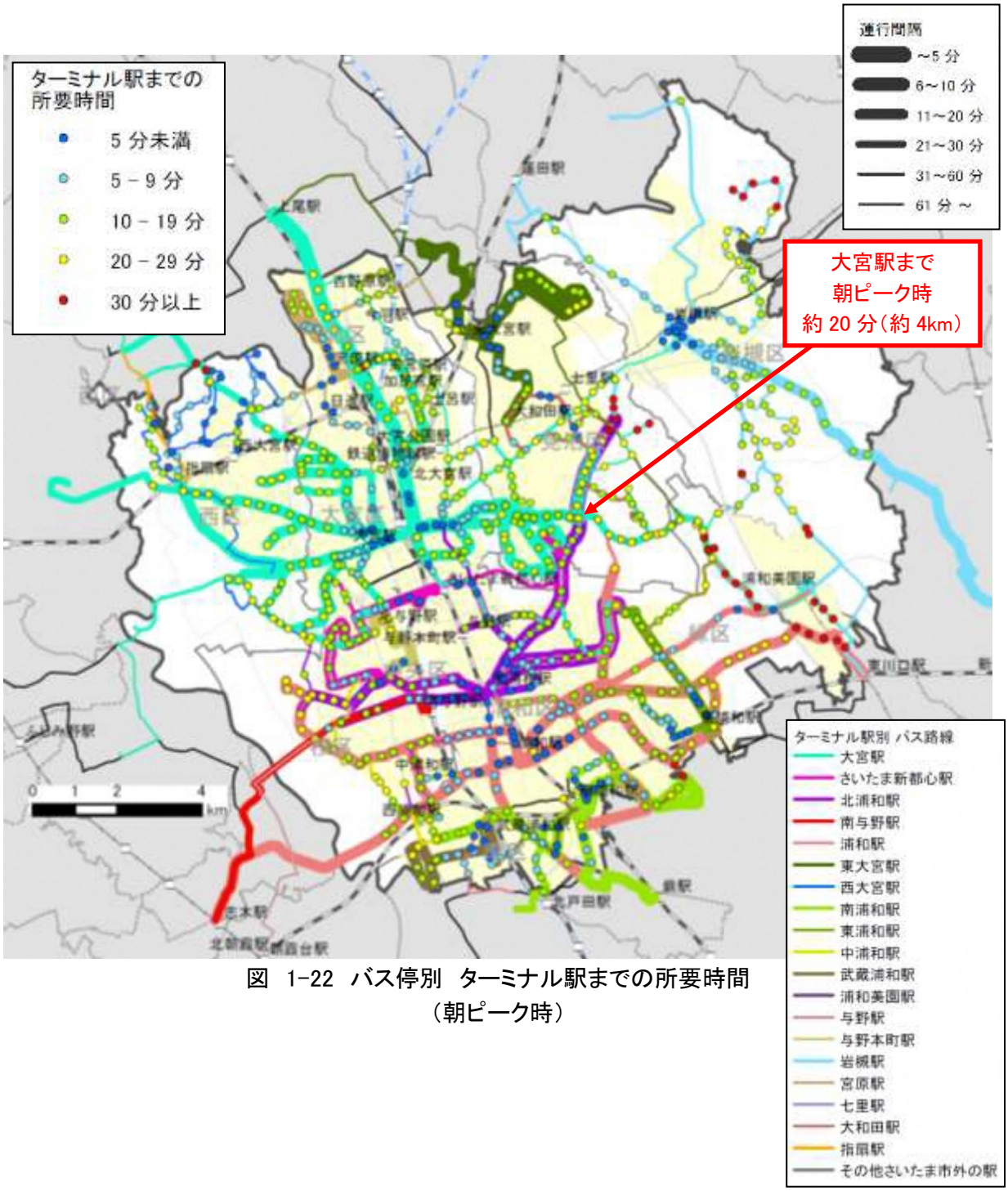


図 1-22 バス停別 ターミナル駅までの所要時間
（朝ピーク時）

(3) 朝ピーク時の遅延状況

○大宮駅、浦和駅に向かうバス路線における朝ピーク時の遅延状況に着目すると、平均で 10～15 分程度、最大で 30 分以上と大幅な遅延が発生していると伺える。
○北浦和駅に向かうバス路線では、大宮駅や浦和駅ほどではないものの、5 分から 10 分程度の遅れが発生している。

1) 大宮駅行き

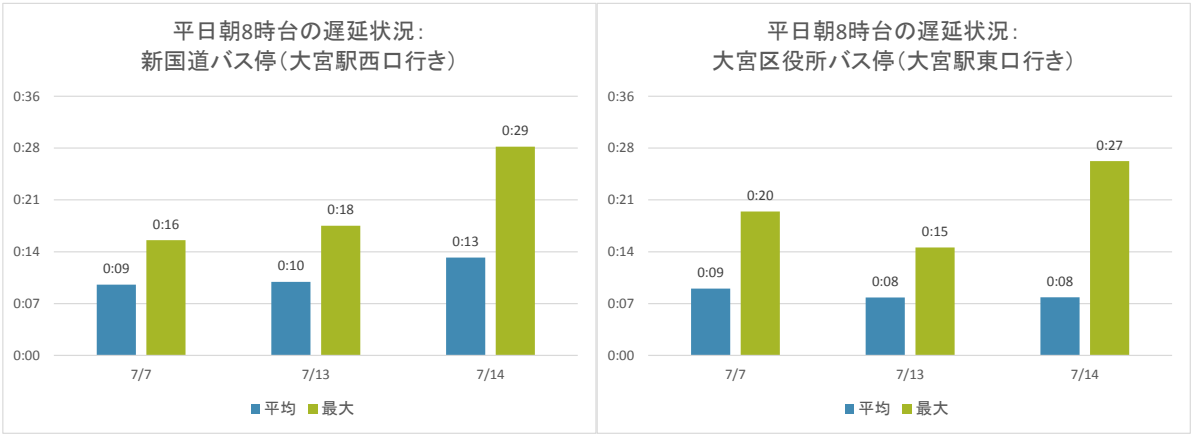


図 1-23 朝ピーク時のバス遅延状況〈大宮駅行き〉

※日別データ数（ ）
【大宮区役所】…7/7（28），7/13（26），7/14（26）
【新国道】…7/7（17），7/13（18），7/14（17）

出典：国際興業バス・西武バスバスロケーションシステム

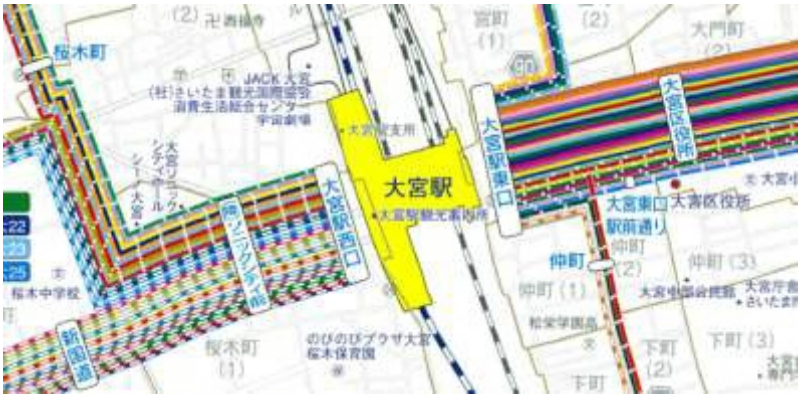


図 1-24 大宮駅周辺バス停位置図

出典：さいたま市バス路線マップ 2016

2) 浦和駅行き

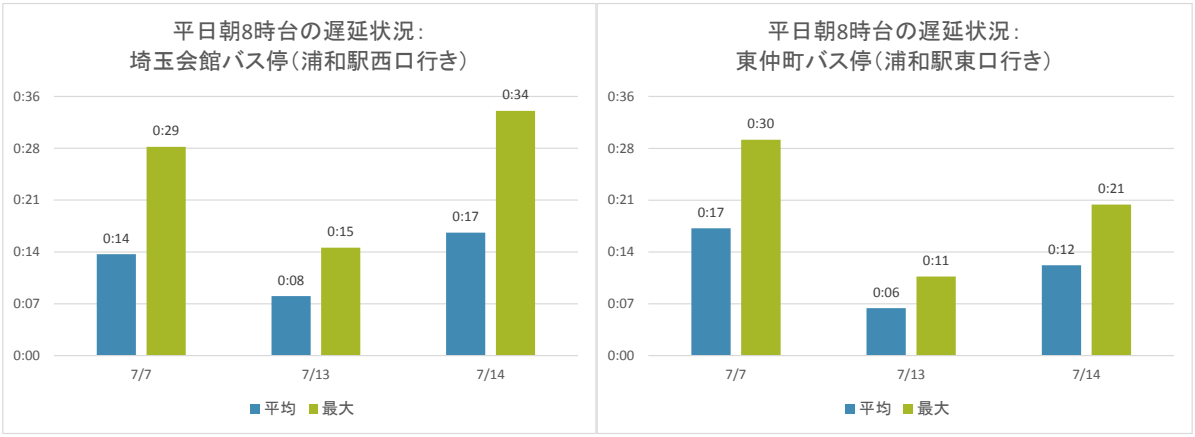


図　1-25　朝ピーク時のバス遅延状況〈浦和駅行き〉

＜データ数＞

【東仲町】…7/7（19），7/13（15），7/14（18）

【埼玉会館】…7/7（11），7/13（11），7/14（12）

出典：国際興業バスバスロケーションシステム

図　1-26　浦和駅周辺バス停位置図

出典：さいたま市バス路線マップ 2016

3) 北浦和駅行き

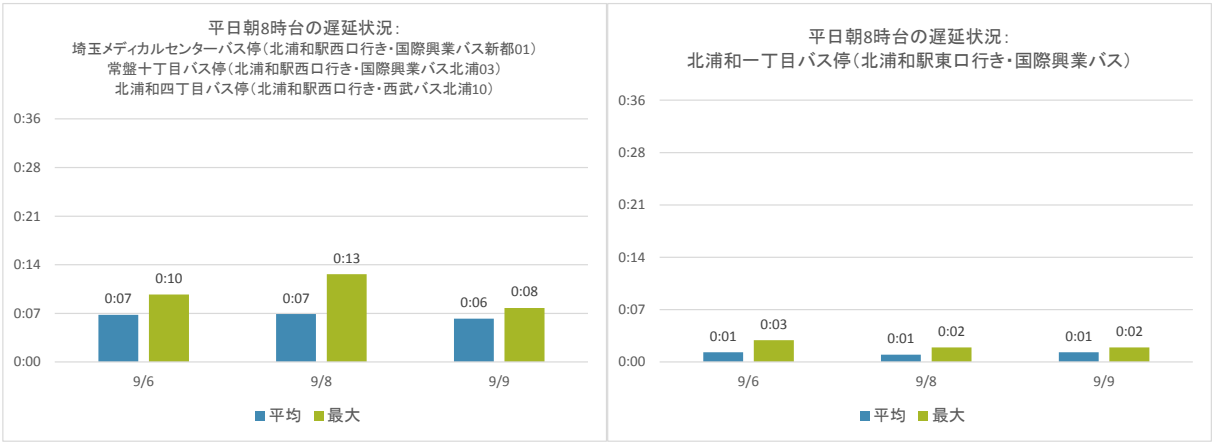


図 1-27 朝ピーク時のバス遅延状況〈北浦和駅行き〉

＜データ数＞

【埼玉メディカルセンター】…9/6（3），9/8（4），9/9（4）

【常盤十丁目】…9/6（4），9/8（4），9/9（4）

【北浦和四丁目】…9/6（5），9/8（3），9/9（4）

【北浦和一丁目】…9/6（3），9/8（2），9/9（3）

出典：国際興業バス・西武バスバスロケーションシステム

図 1-28 北浦和駅周辺バス停位置図

出典：さいたま市バス路線マップ 2016

(4) 公共交通空白地域

○市街化区域内においても一部地域が公共交通空白地域、バスの運行本数が少ない公共交通不便地域となっている。

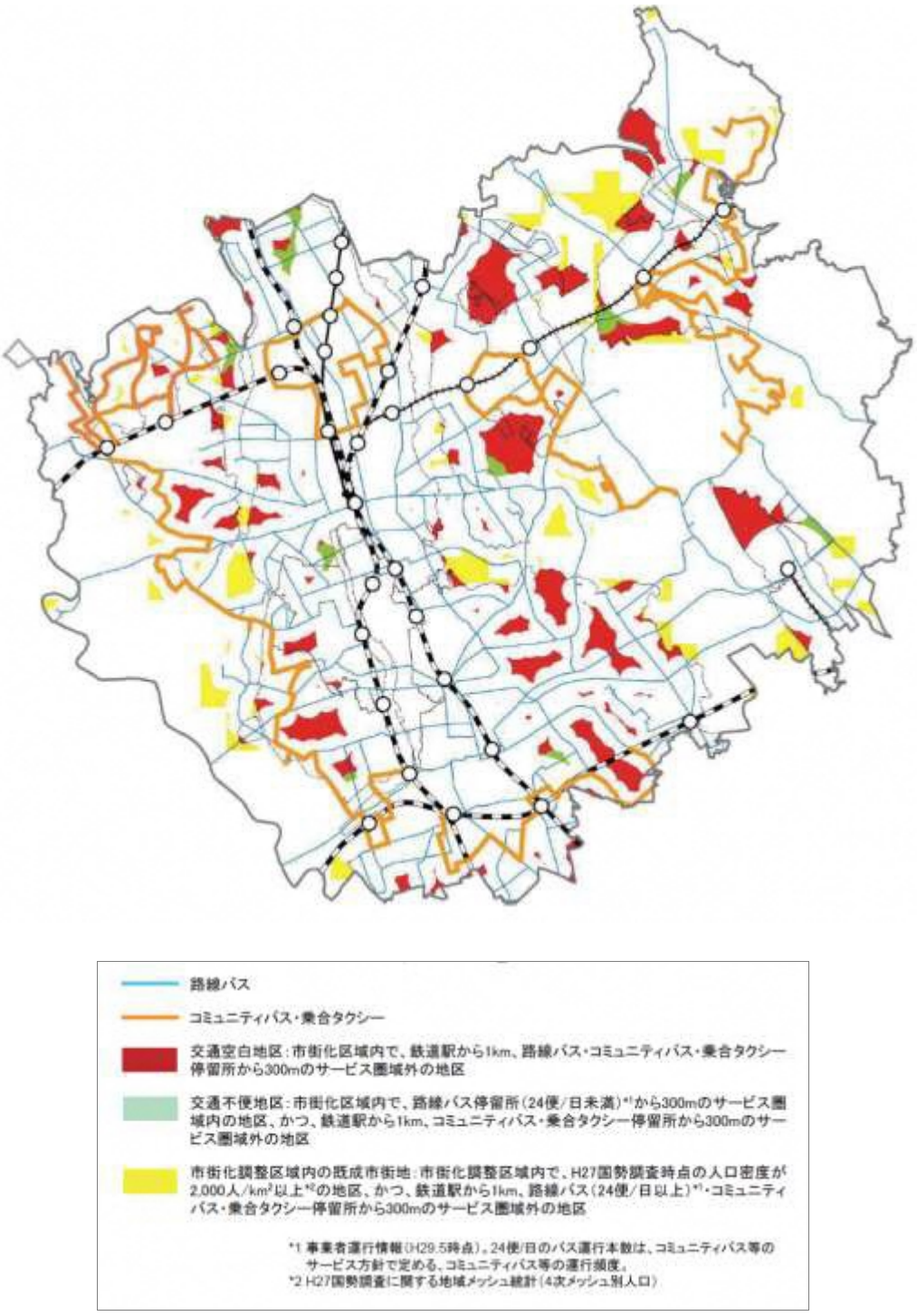


図 1-29 公共交通空白地域の状況

出典：コミュニティバス等導入ガイドライン（H29.11）

(5) 公共交通空白地域と外出頻度の関係

○公共交通不便地域では、私事目的における高齢者や女性の外出頻度が低い傾向にある。

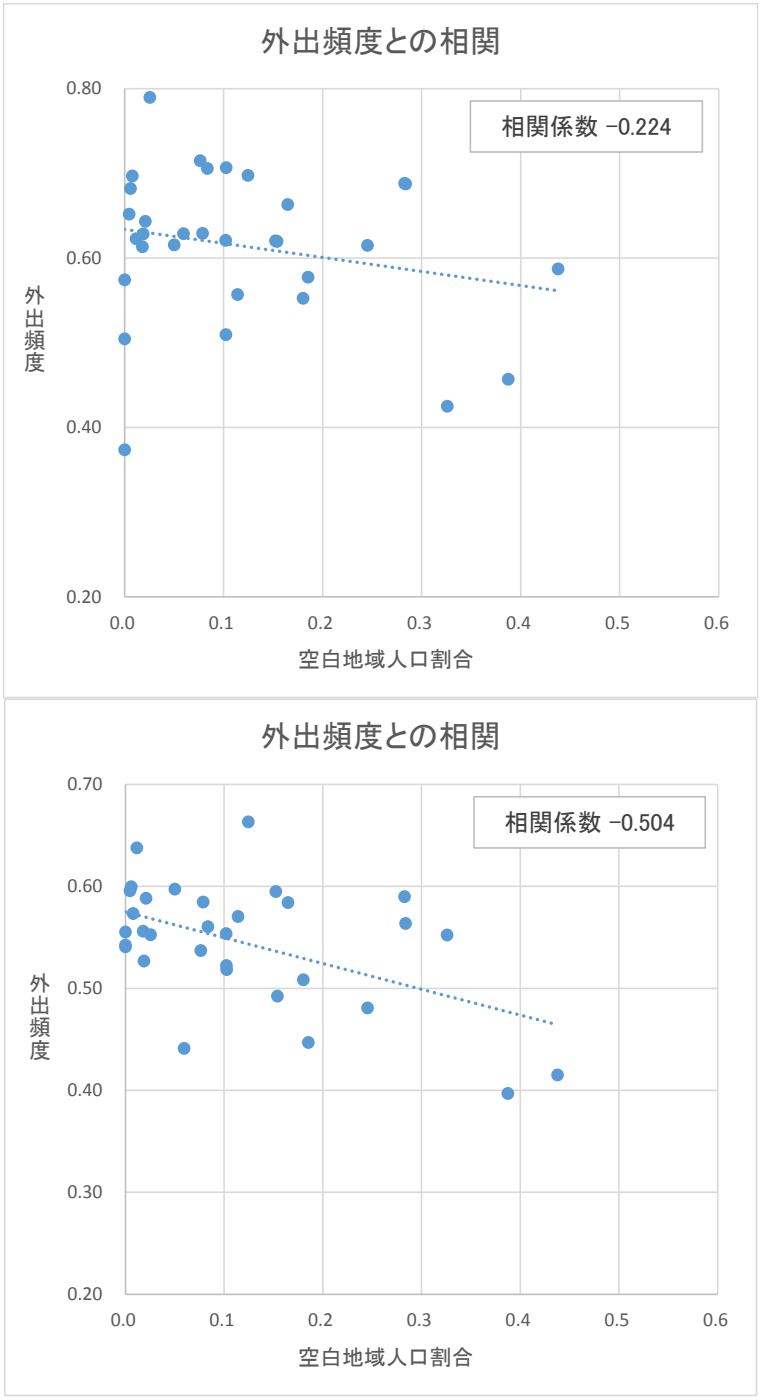


図 1-30 外出頻度と公共交通空白地域人口割合の関係(上:高齢者、下:女性)

出典：第 5 回　東京都市圏パーソントリップ調査（H20）

1.3 鉄道サービス

1.3.1 鉄道サービス

(1) 鉄道路線図・運行本数

○鉄道サービスは、東京都心や空港等への直通可能な目的地、速達性、始発駅（着席可能性）等の多様な要素に応じて、利便性が高い駅は異なる。
○大宮駅以南では、各路線の運行本数が多く、複数路線利用可能な大宮、さいたま新都心、浦和駅に加え、始発駅である南浦和、武蔵浦和駅などの利便性が高い。

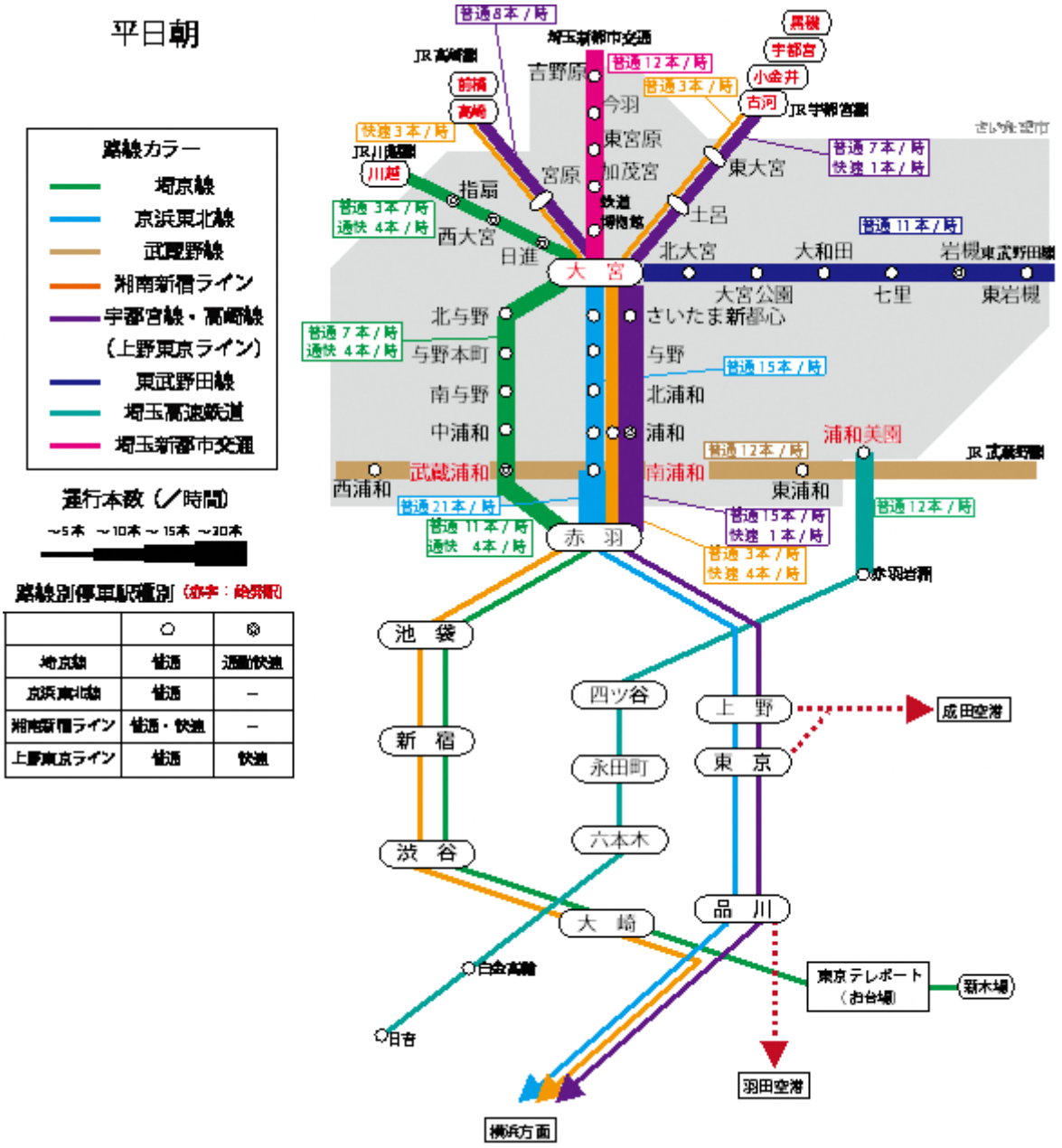


図 1-31 平日朝の路線図及び運行本数

出典：各鉄道事業者 HP より作成

○日中は、大宮駅以北を中心に運行本数が少なく、特に短距離の市内移動では利便性が低い可能性がある。

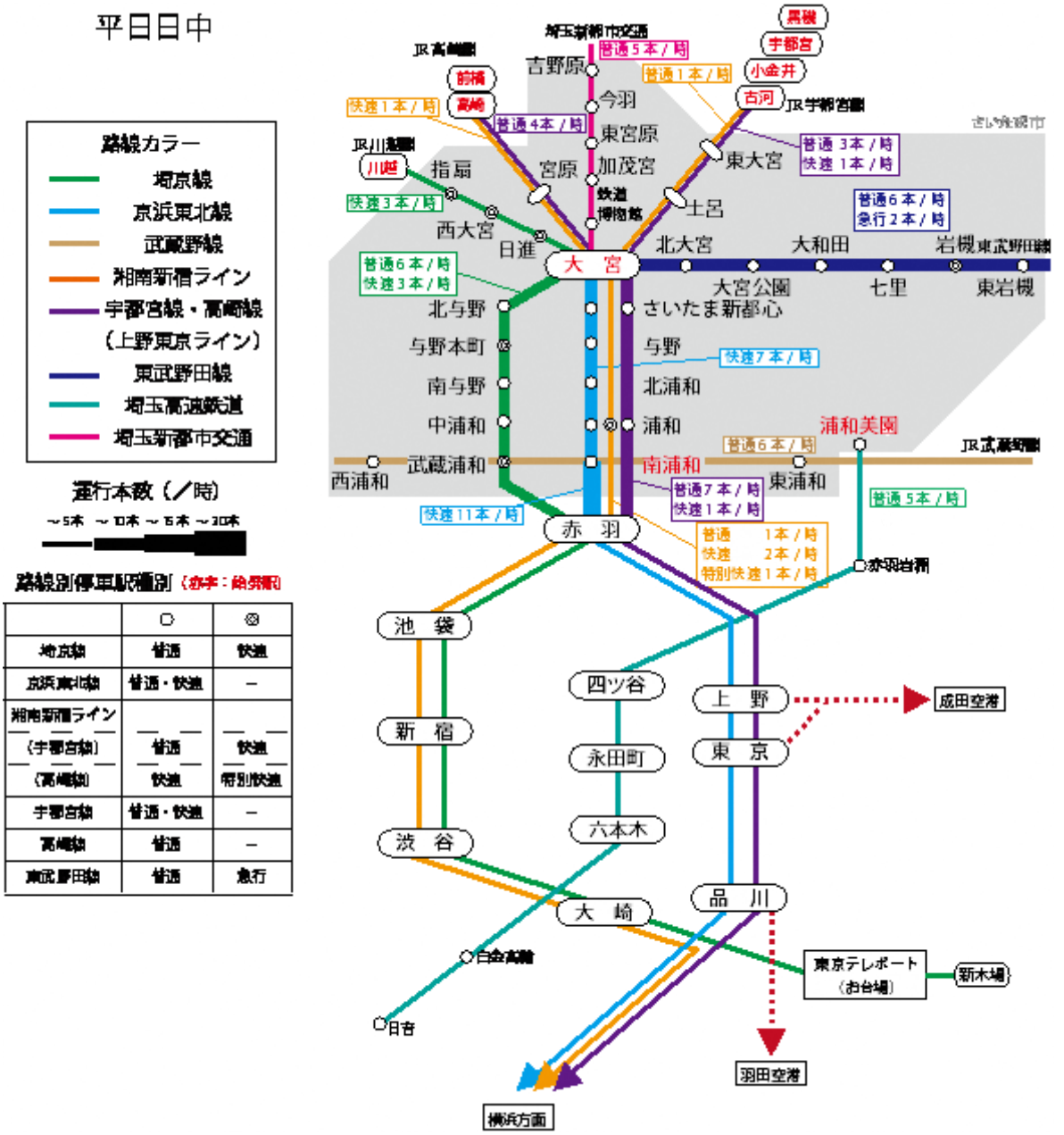


図 1-32　平日日中の路線図及び運行本数

出典：各鉄道事業者 HP より作成

(2) 区間別混雑率

○ピーク時混雑率は減少傾向にあるものの、依然として 150%を超える路線も存在する。

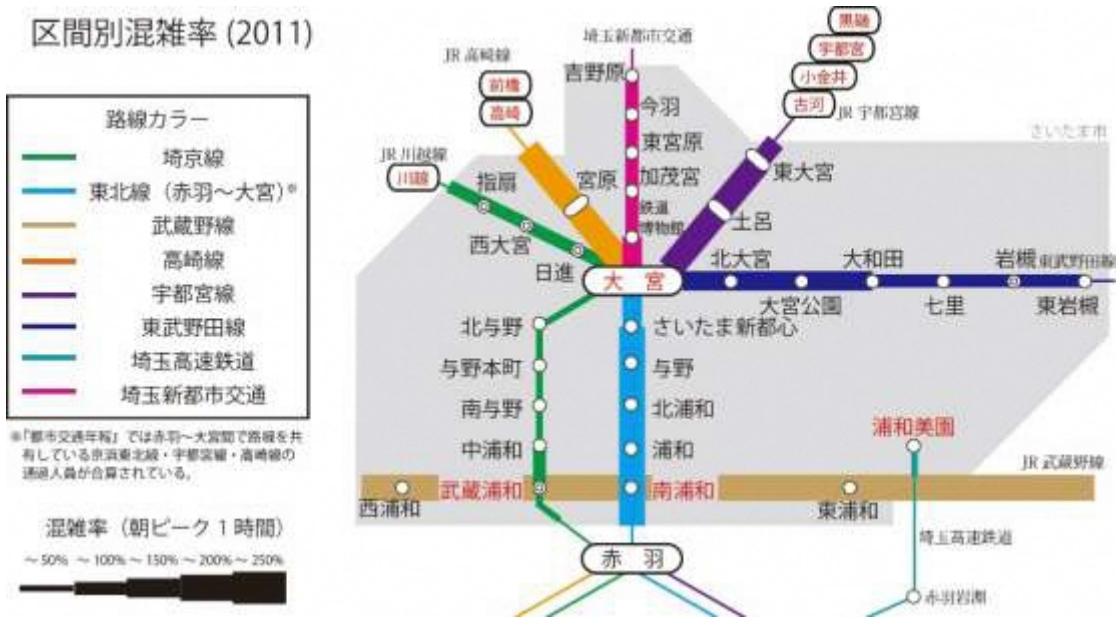


図 1-33 区間別混雑率

出典：都市交通年報（H25）より市内各区間における混雑率を推計

1.4 交通結節状況

1.4.1 コミュニティバスと鉄道の接続時間

○鉄道の運行本数が少ない路線・時間帯について、バスと鉄道との接続時間を見ると、平均で 10～15 分程度であり概ね妥当と考えられる。
○しかし、最短で 5 分未満や最大で 20 分程度となっており、乗り換えに支障が生じていたり、利便性が低い可能性がある。

※鉄道の運行間隔が 10 分より長い駅を対象、時間帯は平日 10 時台～14 時台

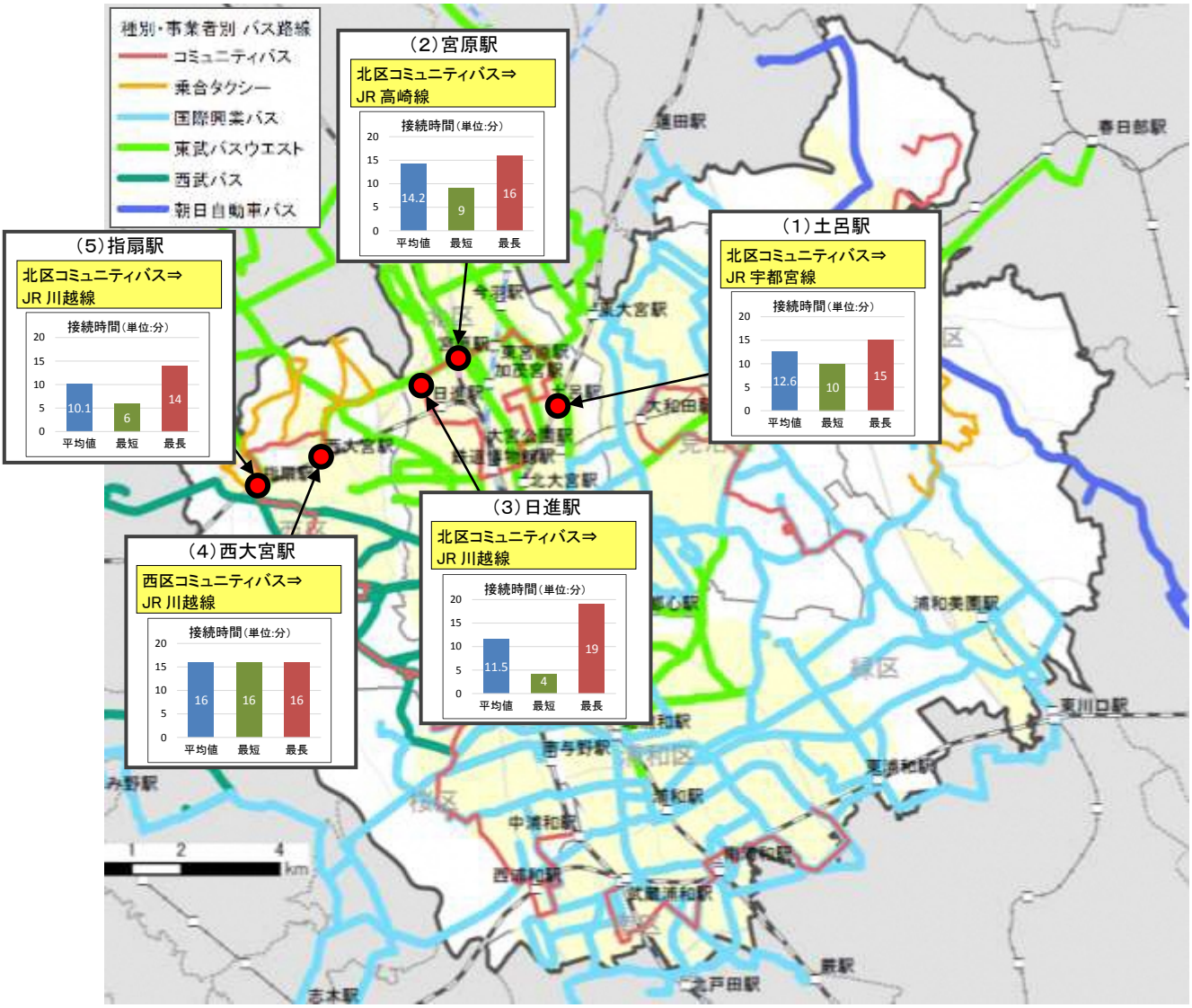


図 1-34 鉄道とコミュニティバスとの接続時間

出典:各事業者時刻表より作成

※コミュニティバスが両方向で接続している場合は両方向を合わせた数値

1.4.2 コミュニティバスと路線バスの接続時間

○日中におけるコミュニティバスと路線バスとの接続時間を見ると、最短で 5 分未満、最大で 30 分程度となっており、乗換に支障が生じていたり、利便性が低いと考えられる。

※路線バスの運行間隔が 10 分より長いバス停を対象、時間帯は平日 10 時台～14 時台

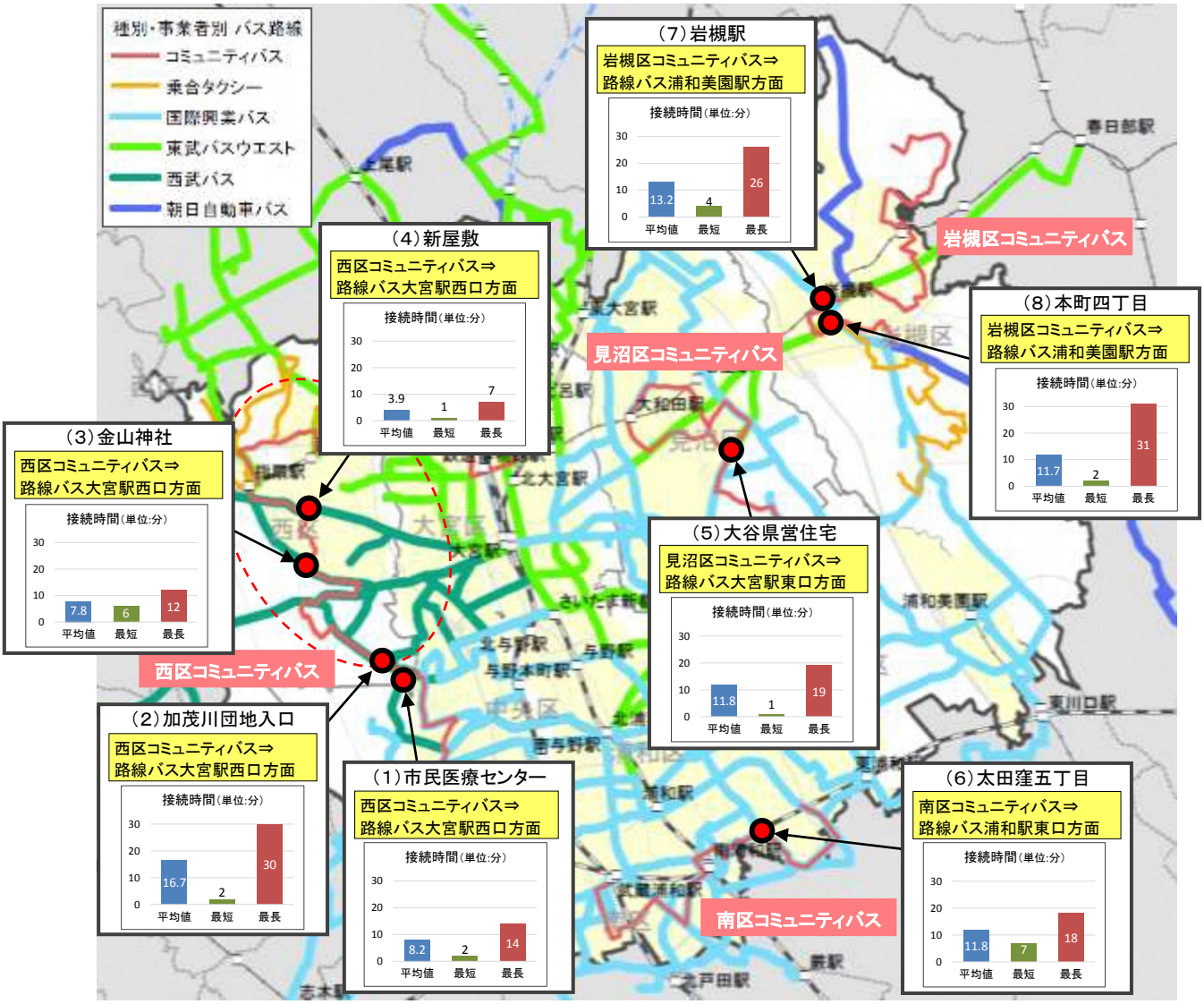


図 1-35 路線バスとコミュニティバスとの接続時間

出典：各事業者時刻表より作成

※コミュニティバスが両方向で接続している場合は両方向を合わせた数値

1.4.3 駅前広場整備状況

○大宮駅などでは駅前広場の整備が完了しておらず、路上にバス停が設置されているため、乗換距離が長いことに加え、歩道上のバス待ちによる錯綜が見られる。

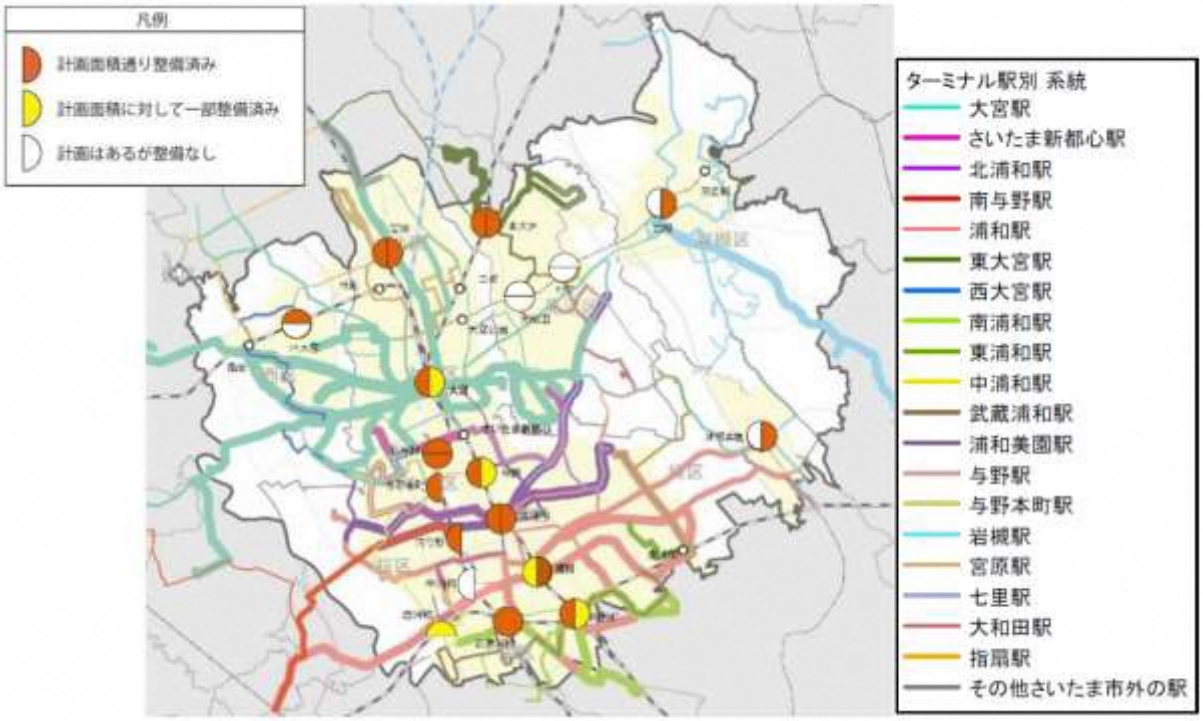


図 1-36 駅前広場整備状況

出典:H26 都市計画現況調査

図 1-37 大宮駅東口バス停(奥に見えるのが大宮駅)

※都市計画決定されているもののみを掲載(H26. 3時点)

※与野本町西口は暫定整備

※線の太さは日中の運行頻度を表す

2 市民意識調査

2.1 調査概要

アンケート調査の概要は以下のとおりである。

表 2-1 さいたま市内の公共交通に関するアンケート調査 調査概要

調査対象者		住基ネットシステム（平成 29 年 12 月 25 日時点）から無作為に抽出した 15 歳以上のさいたま市居住者
調査実施日	配布日	2018 年 1 月 19 日（金）
	回収期限	2018 年 2 月 2 日（金）
調査方法	実施方法	郵送配布・郵送回収
調査票の回収状況	配布数	1,000 票（各区 100 票）
	回収数	351 票
	回収率	35.1%

2.2 調査結果

(1) 個人属性

1) 性別

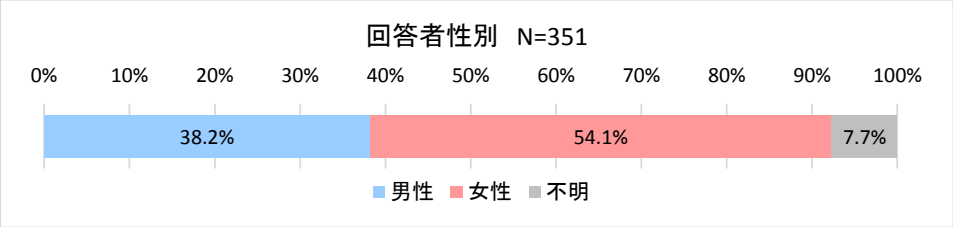


図 2-1 回答者の性別構成

2) 年齢構成

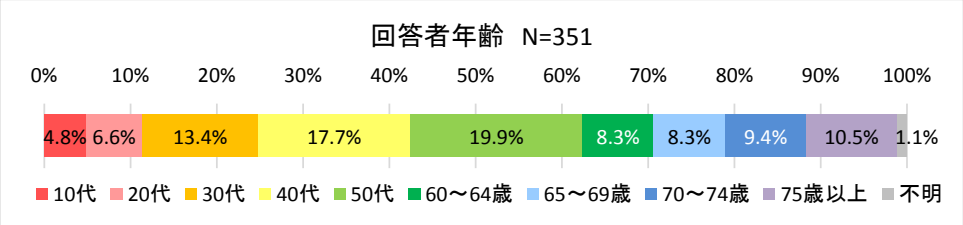


図 2-2 回答者の年齢構成

3) 住所

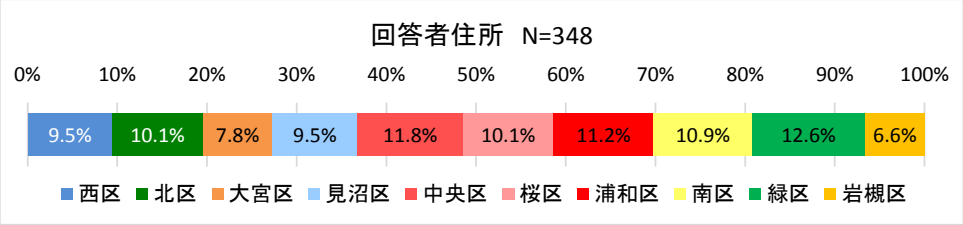


図 2-3 回答者の住所

4) 最寄り駅までの徒歩時間

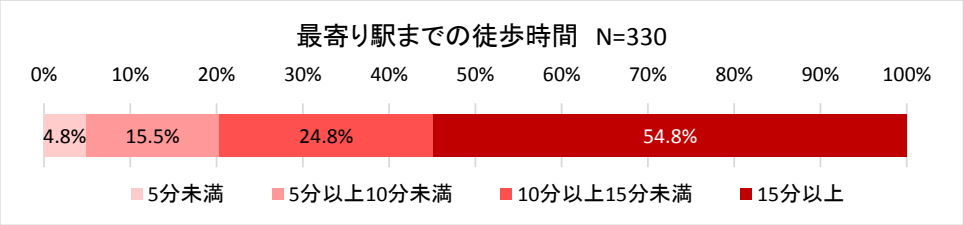


図 2-4 最寄り駅までの徒歩時間

5) 最寄りバス停までの徒歩時間

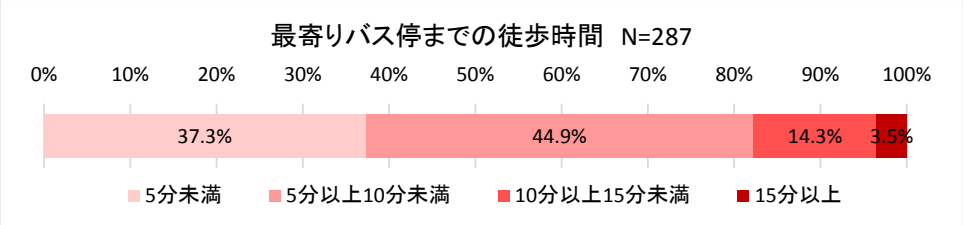


図 2-5 最寄りバス停までの徒歩時間

(2) 公共交通の利用状況・利用意向について

1) 鉄道の利用状況・利用意向

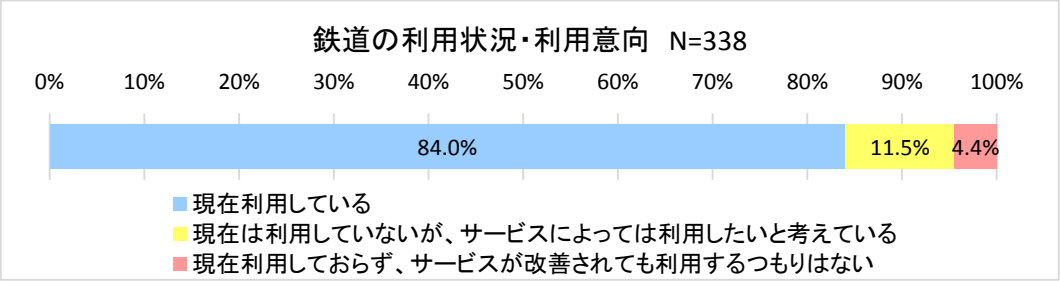


図 2-6 鉄道の利用状況・利用意向

2) 鉄道利用の詳細

a) 利用駅名

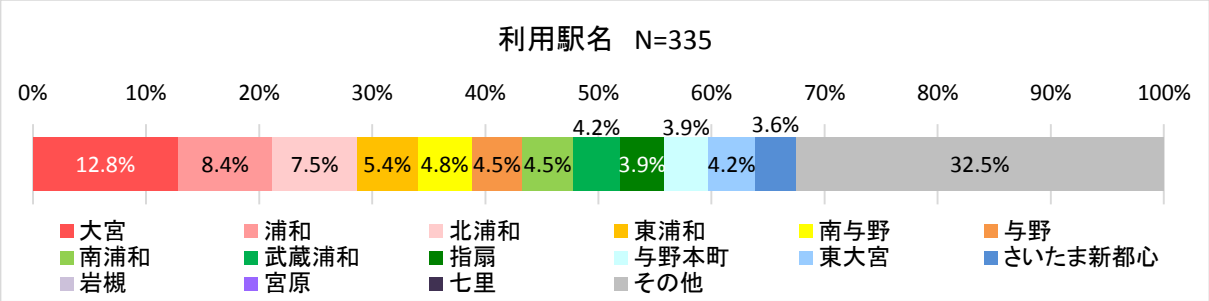


図 2-7 利用駅名

b) 利用路線名

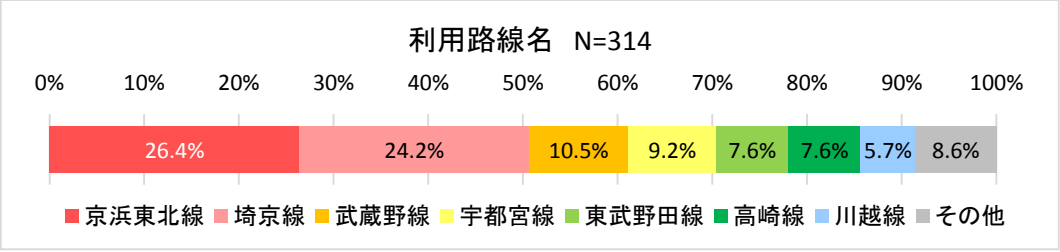


図 2-8 利用路線名

c) 利用目的

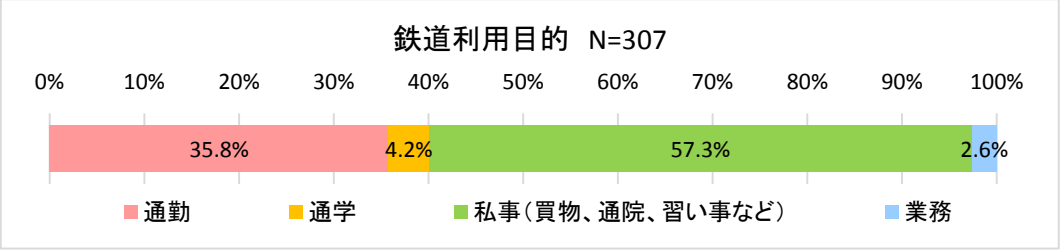


図 2-9 鉄道利用目的

3) バスの利用状況・利用意向

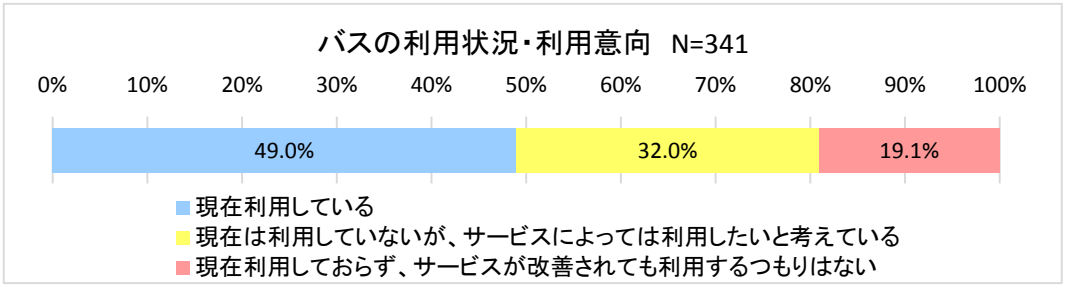


図 2-10 バスの利用状況・利用意向

4) バス利用の詳細

a) バス利用の目的地

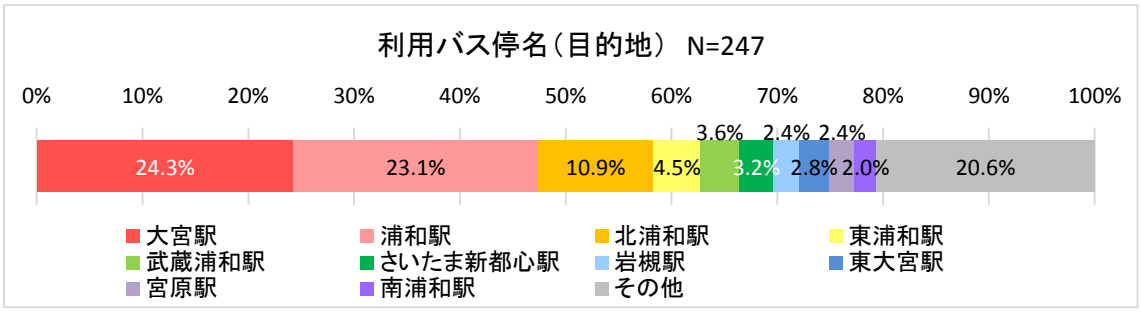


図 2-11 利用バス停名（目的地）

b) 利用目的

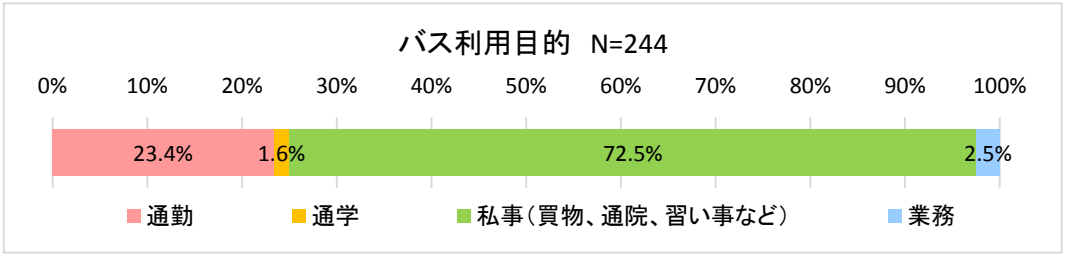


図 2-12 バス利用目的

5) 公共交通の代わりに利用する移動手段

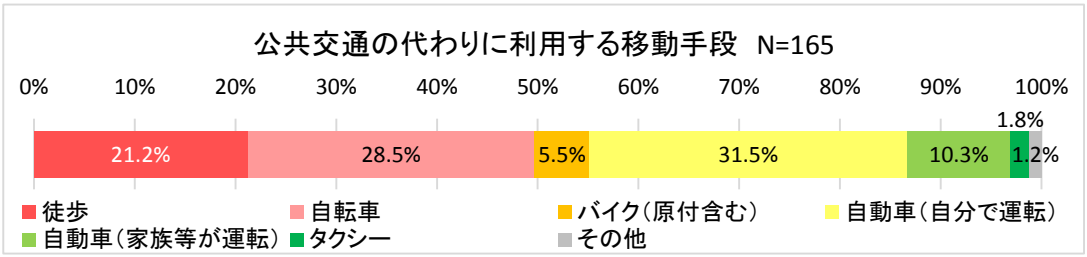


図 2-13 公共交通の代わりに利用する移動手段

(3) 公共交通サービスの満足度

1) 鉄道とバスの満足度

a) 鉄道の満足度

i) 全体

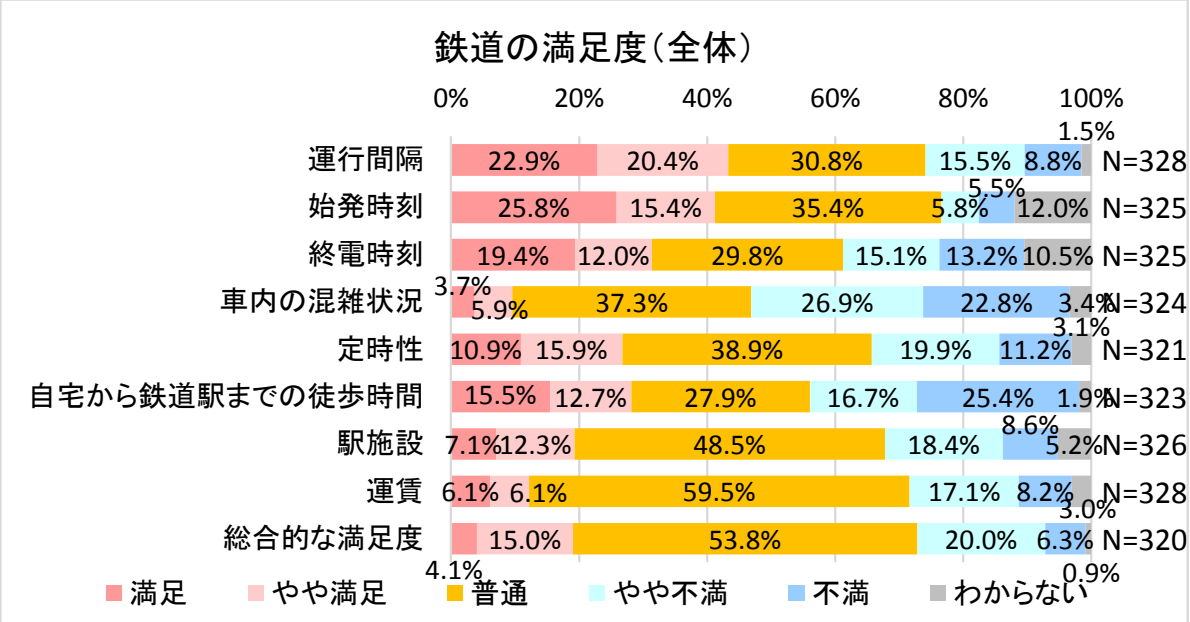


図 2-14 鉄道の満足度（全体）

ii) 鉄道利用者

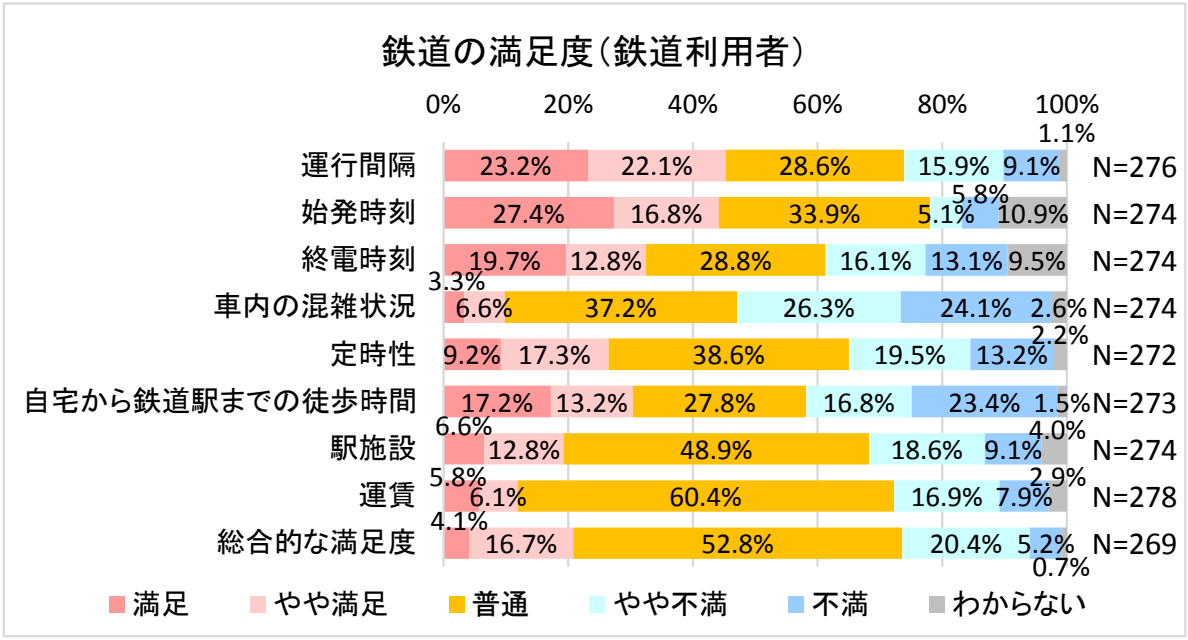


図 2-15 鉄道の満足度（鉄道利用者）

iii) サービスによって鉄道の利用意向がある回答者

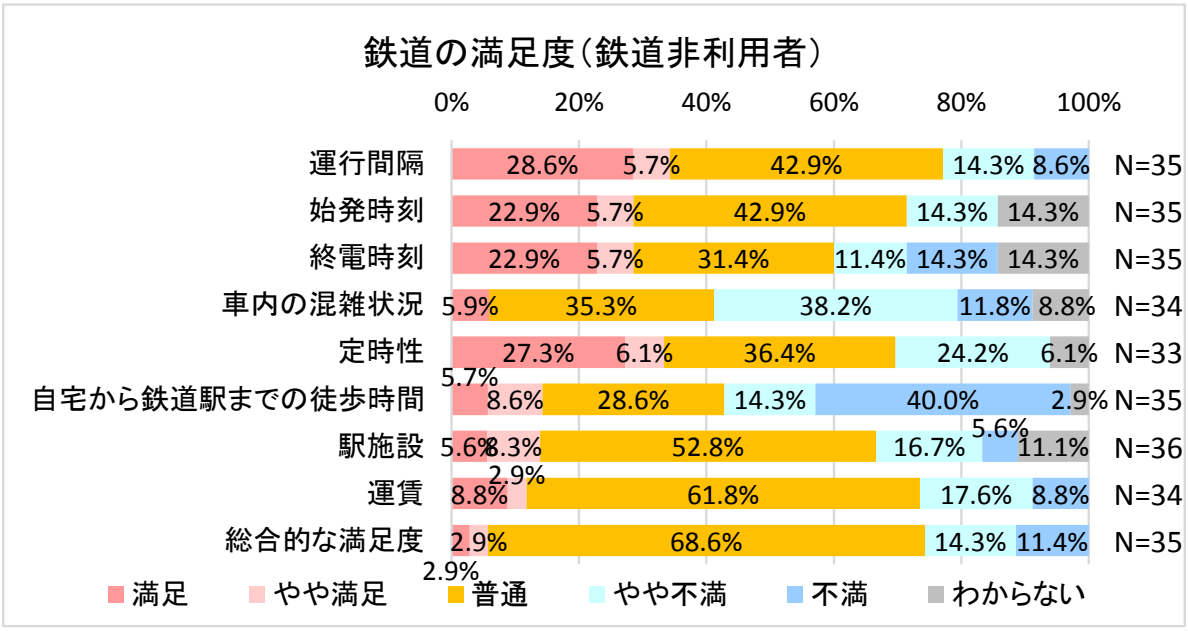


図 2-16 鉄道の満足度（サービスによって鉄道の利用意向がある回答者）

b) バスの満足度

i) 全体

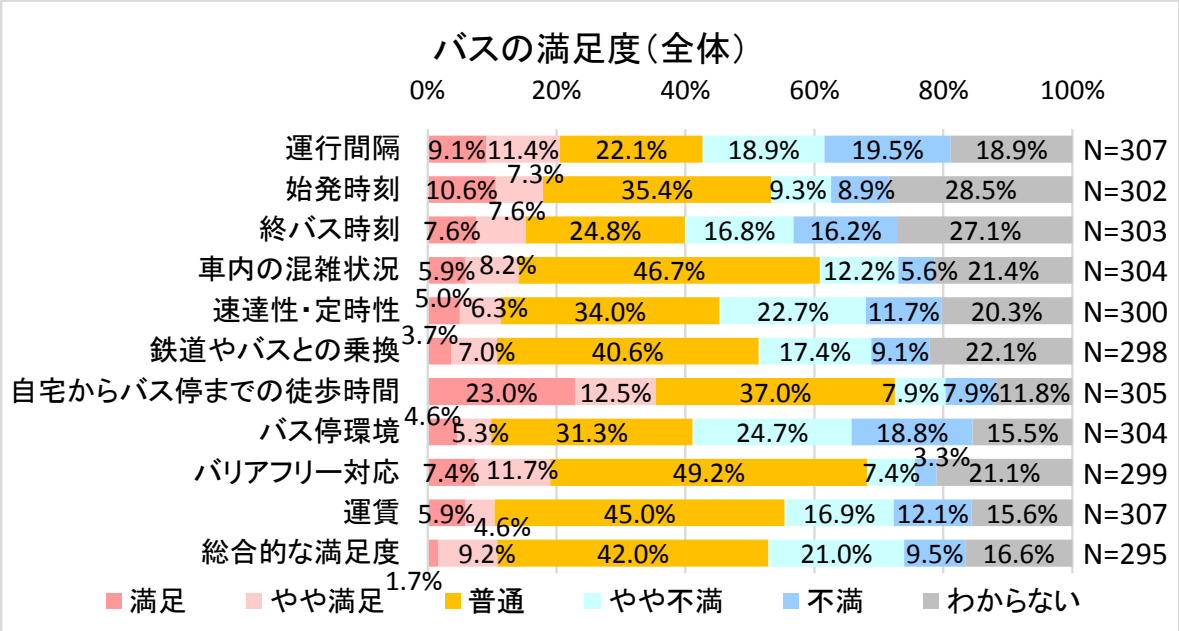


図 2-17 バスの満足度（全体）

ii) バス利用者

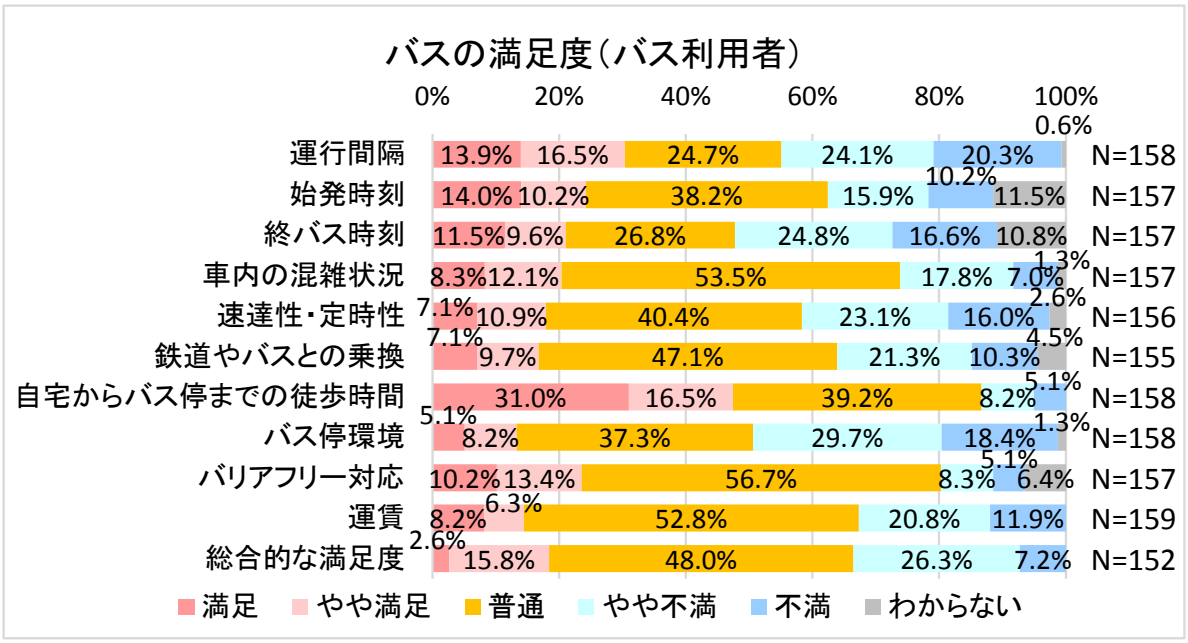


図 2-18 バスの満足度（バス利用者）

iii) サービスによってバスの利用意向がある回答者

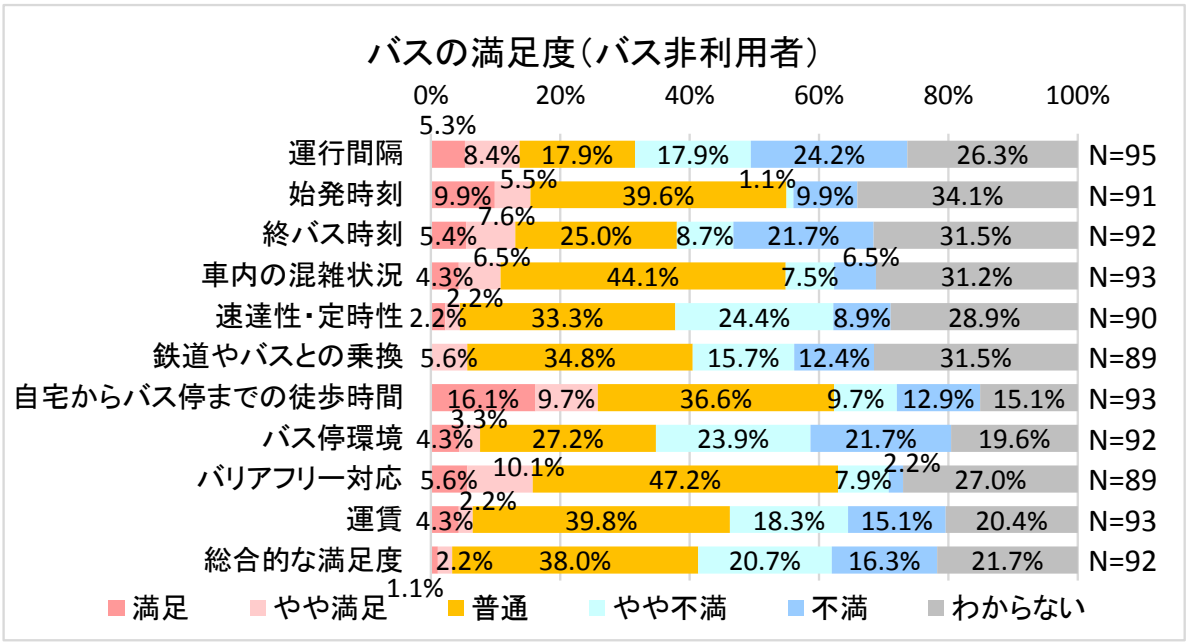


図 2-19 バスの満足度（サービスによってバスの利用意向がある回答者）

2) 重要と考えるサービス項目

a) 重要と考えるサービス項目（鉄道）

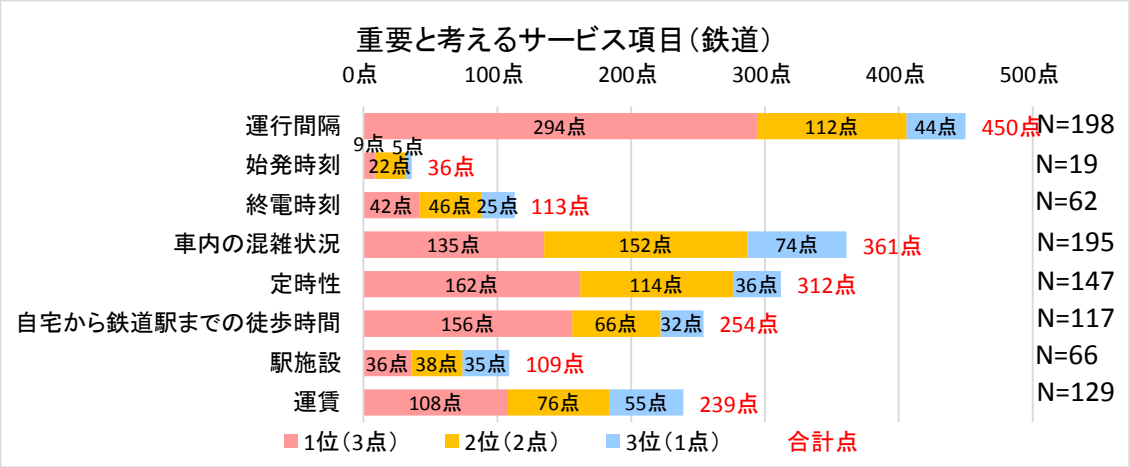


図 2-20 重要と考えるサービス項目（鉄道）

b) 重要と考えるサービス項目（バス）

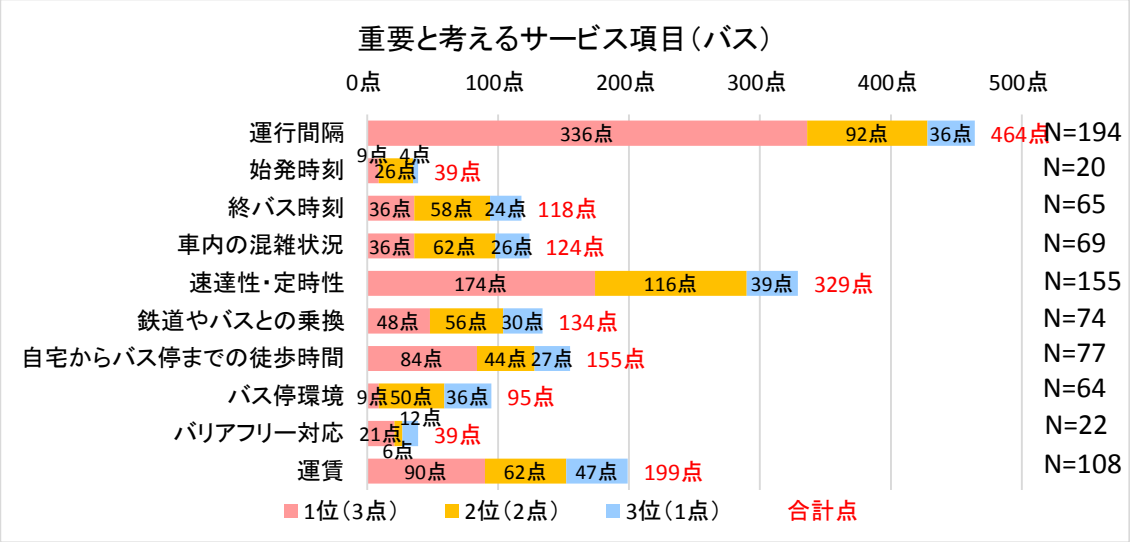
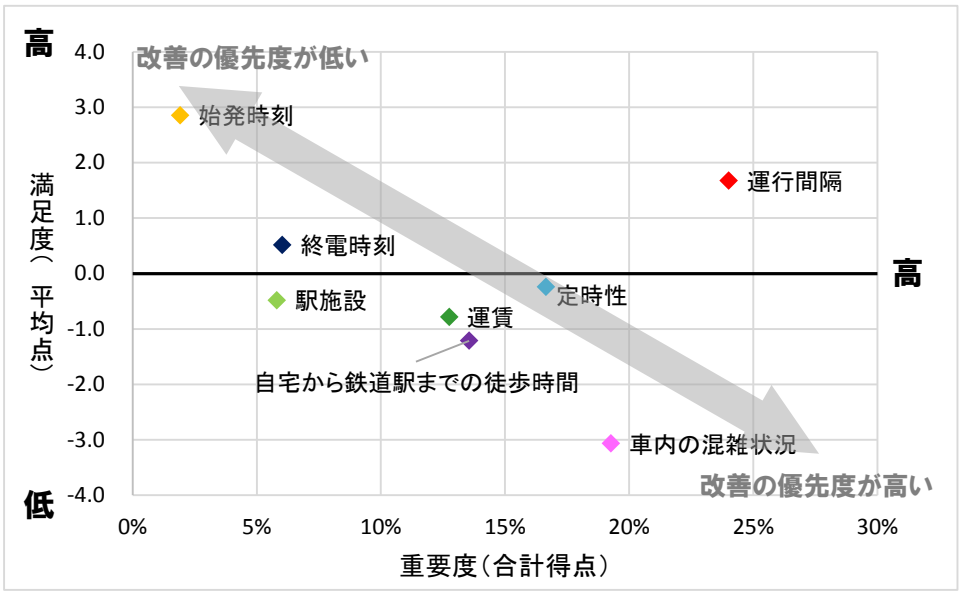


図 2-21 重要と考えるサービス項目（バス）

3) 重要度と満足度の関係

a) 鉄道

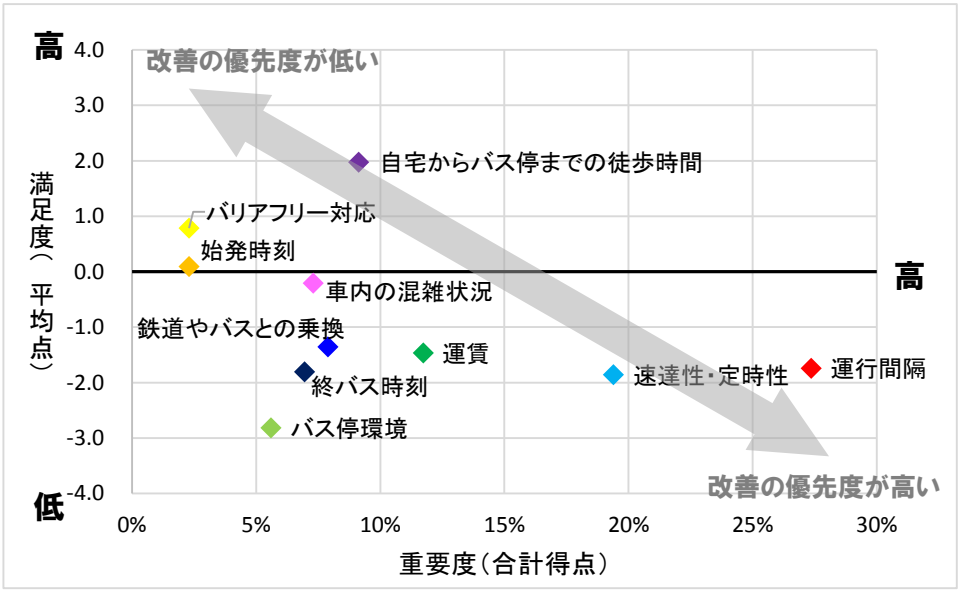


※１　満足度は「満足=10 点」「やや満足=5 点」「普通=0 点」「やや不満=－5 点」「不満=－10 点」に換算し、項目ごとの平均得点を算出

※２　重要度は「1 位=3 点」「2 位=2 点」「3 位=1 点」に換算し、項目ごとの合計得点を算出した上で、全項目の合計得点に占める割合を算出

図 2-22　重要度と満足度の関係性（鉄道・全体）

b) バス



※１　満足度は「満足=10 点」「やや満足=5 点」「普通=0 点」「やや不満=－5 点」「不満=－10 点」に換算し、項目ごとの平均得点を算出

※２　重要度は「1 位=3 点」「2 位=2 点」「3 位=1 点」に換算し、項目ごとの合計得点を算出した上で、全項目の合計得点に占める割合を算出

図 2-23　重要度と満足度の関係性（バス・全体）

(4) 公共交通サービスの望ましい水準

1) 鉄道

a) 運行間隔

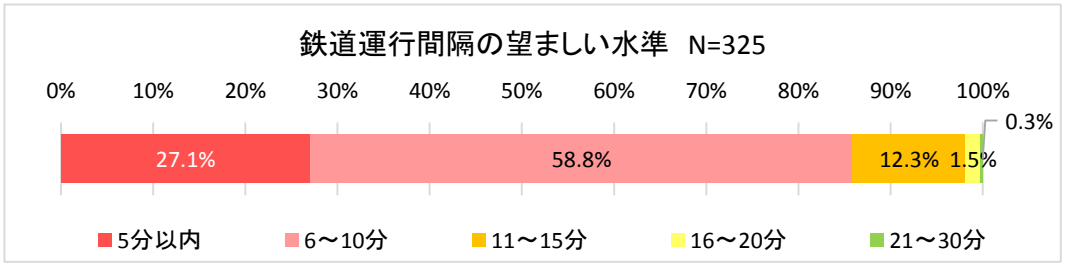


図 2-24 運行間隔の望ましい水準

b) 終電時刻

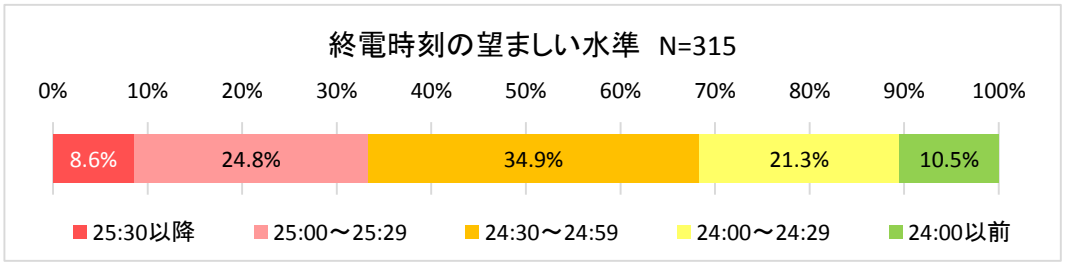


図 2-25 終電時刻の望ましい水準

c) 自宅から鉄道駅までの徒歩時間

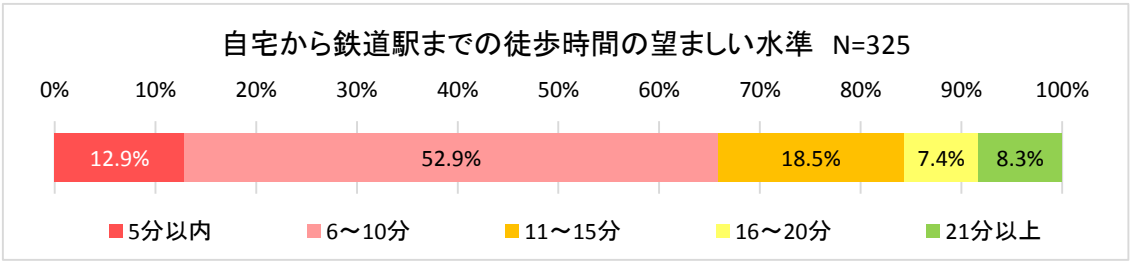


図 2-26 自宅から鉄道駅までの徒歩時間の望ましい水準

2) バス

a) 運行間隔

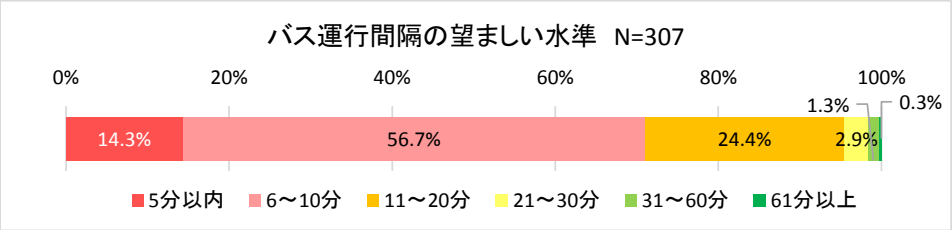


図 2-27 運行間隔の望ましい水準

b) 終バス時刻

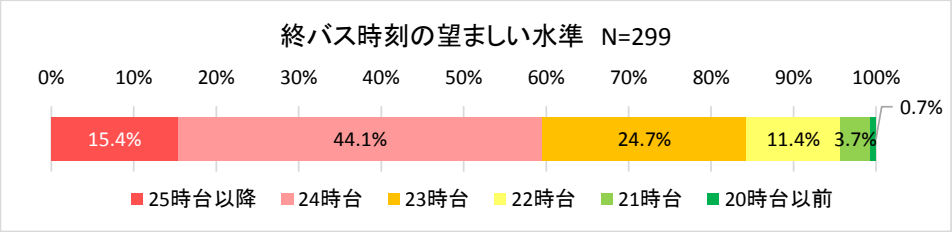


図 2-28 終バス時刻の望ましい水準

c) 許容可能な遅れ時間

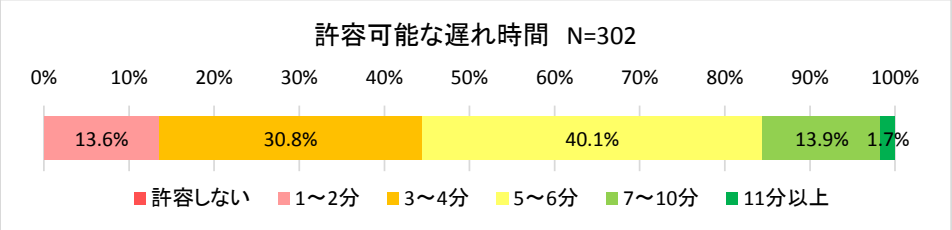


図 2-29 許容可能な遅れ時間

d) 許容可能な乗換に伴う待ち時間

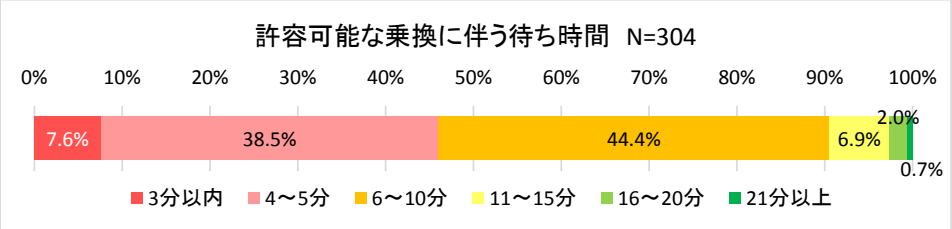


図 2-30 許容可能な乗換に伴う待ち時間

e) 自宅からバス停までの徒歩時間

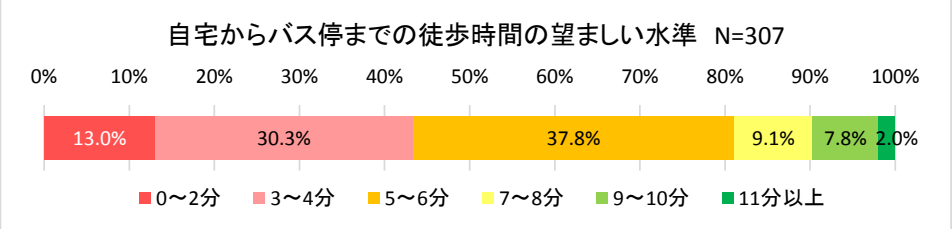


図 2-31 自宅からバス停までの徒歩時間の望ましい水準

(5) 公共交通サービスを提供するための費用負担

1) コミュニティバスの維持・充実に対する考え

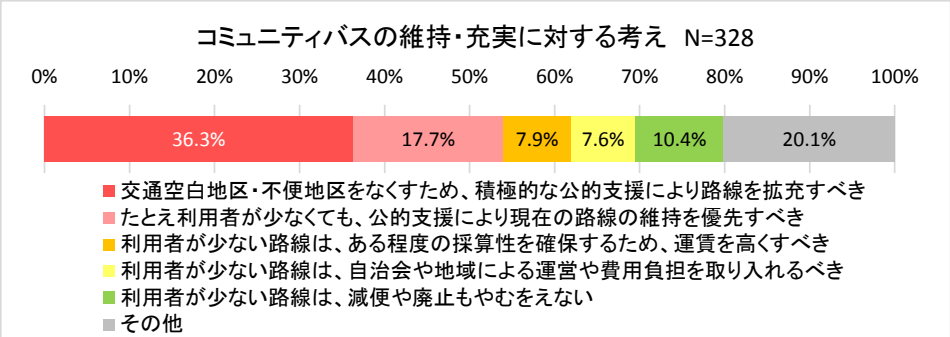


図 2-32 コミュニティバスの維持・充実に対する考え

2) 拠点地区周辺の公共交通サービスと費用負担に対する考え

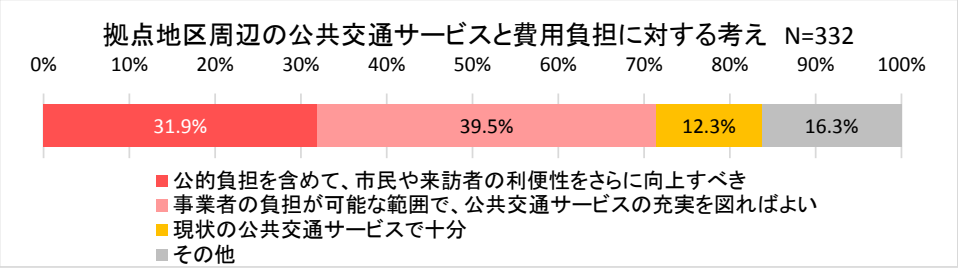


図 2-33 拠点地区周辺の公共交通サービスと費用負担に対する考え

(6) その他の公共交通サービス

1) コミュニティバス・乗合タクシー

a) 認知・利用の有無

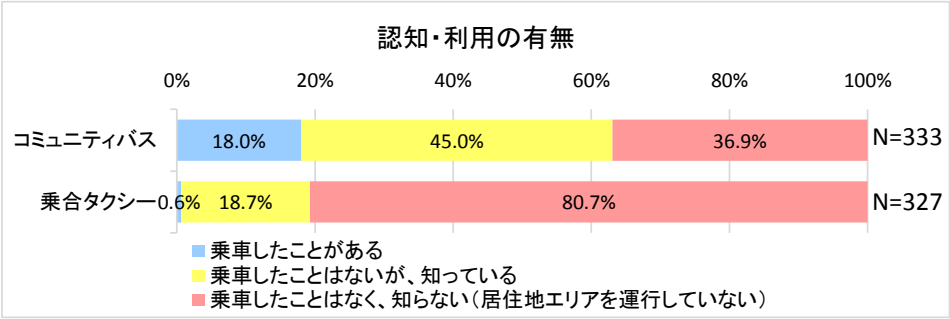


図 2-34 認知・利用の有無

b) エリア・路線拡充の希望

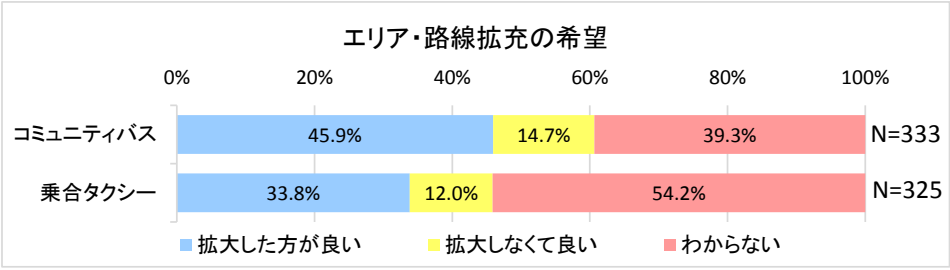


図 2-35 エリア・路線拡充の希望

2) 福祉有償運送サービス

a) 認知・利用の有無

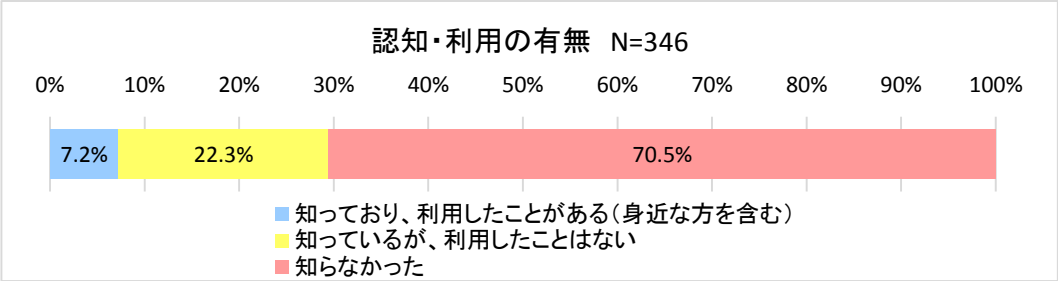


図 2-36 認知・利用の有無

b) サービスに対する満足度

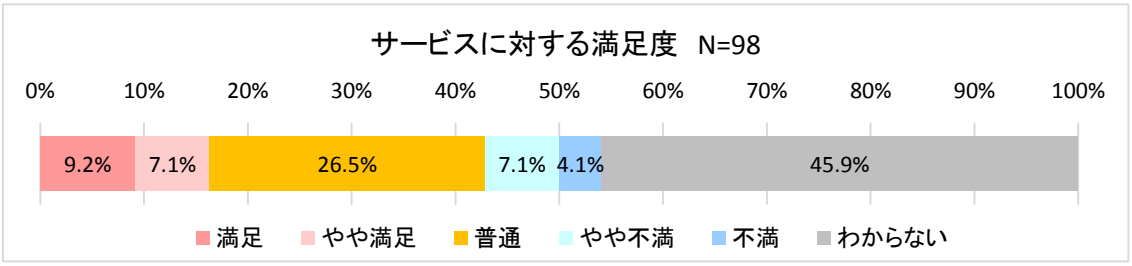


図 2-37 サービスに対する満足度

3) 強化すべき交通手段

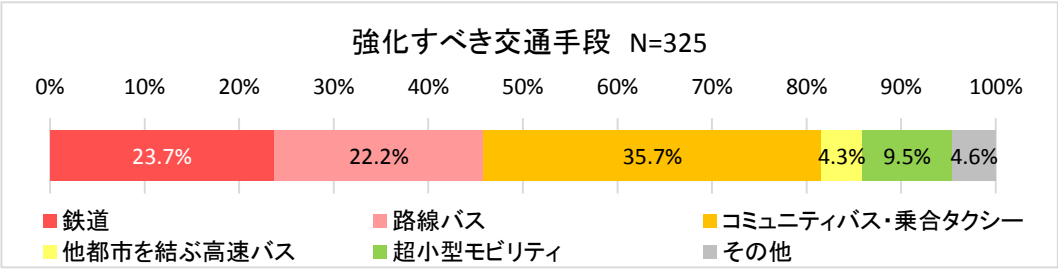


図 2-38 強化すべき交通手段

4) 導入すべき交通手段

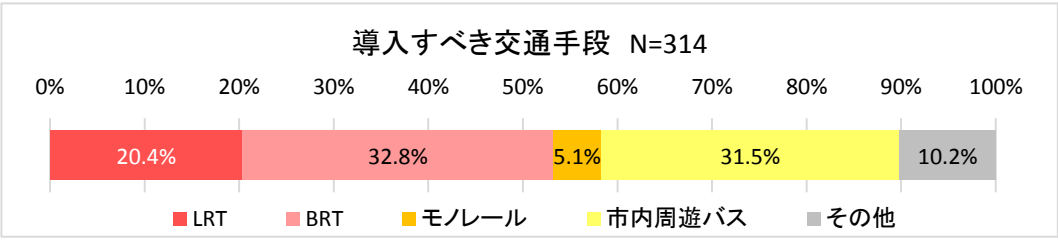


図 2-39 導入すべき交通手段

【参考】市民意識アンケート調査票

市民意識調査用

さいたま市　公共交通に関するアンケート　調査票

1. あなた個人についてお聞きします。

性別 (1つに○)	年齢 (1つに○)	最寄駅・バス停までの徒歩時間 (それぞれ記入)	住所 (記入例を参考に丁目まで記入)
1 男性 2 女性	1 10代　2 20代 3 30代　4 40代 5 50代　6 60～64歳 7 65～69歳 8 70～74歳 9 75歳以上	最寄駅まで 約(　　)分 最寄バス停まで 約(　　)分	さいたま市 (　　)区 (　　) ※記入例 (　浦和　)区 (　常盤　1丁目　)

2. 公共交通の利用状況・利用意向についてお聞きします。

2-1 さいたま市内における**鉄道の**利用状況についてお答えください。また利用していない方は、**鉄道の**利用意向についてお答えください。(最も当てはまるもの1つに○)

1 現在利用している　2 現在は利用していないが、サービスによっては利用したいと考えている
3 現在利用しておらず、サービスが改善されても利用するつもりはない　⇒ 2-3 へ

2-2 上記 2-1 で1、2を回答した方にお聞きします。最もよく利用している、または利用したいと考えている駅名と路線名、利用目的をお答えください。

駅名 (記入)(　　)　路線名 (記入) (　　)
目的 (1つに○)　1 通勤　2 通学　3 私事(買物、通院、習い事など)　4 業務

2-3 さいたま市内における**バスの**利用状況についてお答えください。また利用していない方は、**バスの**利用意向についてお答えください。(最も当てはまるもの1つに○)

1 現在利用している　2 現在は利用していないが、サービスによっては利用したいと考えている
3 現在利用しておらず、サービスが改善されても利用するつもりはない　⇒ 3 へ

2-4 上記 2-3 で1、2を回答した方にお聞きします。最もよく利用している、または利用したいと考えているバス停区間と利用目的をお答えください。

バス停区間 (記入) (　　) ～ (　　)
目的 (1つに○)　1 通勤　2 通学　3 私事(買物、通院、習い事など)　4 業務

2-5 2-1 2-3 のいずれか、または両方で2を回答した方にお尋ねします。鉄道やバスの代わりに最もよく利用されている移動手段をお選びください。(最も当てはまるもの1つに○)

1 徒歩　2 自転車　3 バイク(原付含む)
4 自動車(自分で運転)　5 自動車(家族等が運転)　6 タクシー
7 その他 (記入)(　　)

裏面に続きます

3. 公共交通サービスの満足度についてお聞きします。

3-1 市内における鉄道とバスのサービスに対する満足度をお答えください。

全ての項目について考えに近いものを1～6から1つ選び○

		満足	やや満足	普通	やや不満	不満	わからない
鉄道	① 運行間隔	1	2	3	4	5	6
	② 始発時刻	1	2	3	4	5	6
	③ 終電時刻	1	2	3	4	5	6
	④ 車内の混雑状況	1	2	3	4	5	6
	⑤ 定時性（遅れ時間）	1	2	3	4	5	6
	⑥ 自宅から鉄道駅までの徒歩時間	1	2	3	4	5	6
	⑦ 駅施設（バリアフリー対応、待合室等）	1	2	3	4	5	6
	⑧ 運賃	1	2	3	4	5	6
	上記を含めた総合的な満足度	1	2	3	4	5	6
バス	⑨ 運行間隔	1	2	3	4	5	6
	⑩ 始発時刻	1	2	3	4	5	6
	⑪ 終バス時刻	1	2	3	4	5	6
	⑫ 車内の混雑状況	1	2	3	4	5	6
	⑬ 速達性・定時性（遅れ時間）	1	2	3	4	5	6
	⑭ 鉄道やバスとの乗換（移動や待ち時間）	1	2	3	4	5	6
	⑮ 自宅からバス停までの徒歩時間	1	2	3	4	5	6
	⑯ バス停環境（上屋、ベンチ、運行情報等）	1	2	3	4	5	6
	⑰ バリアフリー対応（ノンステップバス等）	1	2	3	4	5	6
	⑱ 運賃	1	2	3	4	5	6
	上記を含めた総合的な満足度	1	2	3	4	5	6

3-2 **3-1** に挙げたサービス項目のうち、利用する上で重要と考えるものから順に上位3つをお答えください。
鉄道は①～⑧、バスは⑨～⑱から右表に番号を記入

	1位	2位	3位
鉄道			
バス			

4. 公共交通サービスの望ましい水準についてお聞きします。

あなたが鉄道とバスを利用する上で望ましいと考えるサービス水準についてお答えください。
全ての項目について1～5または6から1つ選び○、6を回答された方は（ ）内に具体的な水準を記入

鉄道	① 運行間隔	1 5分以内	2 6～10分	3 11～15分
		4 16～20分	5 21～30分	
	② 終電時刻 ※降車駅到着時刻	1 25:30以降	2 25:00～25:29	3 24:30～24:59
		4 24:00～24:29	5 24:00以前	
	③ 自宅から鉄道駅までの徒歩時間	1 5分以内	2 6～10分	3 11～15分
		4 16～20分	5 21分以上	
バス	④ 運行間隔	1 5分以内	2 6～10分	3 11～20分
		4 21～30分	5 31～60分	6 61分以上⇒記入（ ）分
	⑤ 終バス時刻 ※ターミナル駅発車時刻	1 25時台以降	2 24時台	3 23時台
		4 22時台	5 21時台	6 20時台以前⇒記入（ ）時台
	⑥ 許容可能な遅れ時間	1 許容しない	2 1～2分	3 3～4分
		4 5～6分	5 7～10分	6 11分以上⇒記入（ ）分
	⑦ 許容可能な乗換に伴う待ち時間	1 3分以内	2 4～5分	3 6～10分
		4 11～15分	5 16～20分	6 21分以上⇒記入（ ）分
	⑧ 自宅からバス停までの徒歩時間	1 0～2分	2 3～4分	3 5～6分
		4 7～8分	5 9～10分	6 11分以上⇒記入（ ）分

2枚目に続きます

5. 公共交通サービスを提供するための費用負担についてお尋ねします。

5-1 さいたま市は、路線バスが運行していない交通空白地区・不便地区を補完するため、コミュニティバス（下図参照）等の運行に対して公的支援を行っていますが、コミュニティバス等の維持・充実についてあなたの考えをお答えください。（当てはまるもの1つに○）

1 交通空白地区・不便地区をなくすため、積極的な公的支援により路線を拡充すべき
2 たとえ利用者が少なくても、公的支援により現在の路線の維持を優先すべき
3 利用者が少ない路線は、ある程度の採算性を確保するため、運賃を高くすべき
4 利用者が少ない路線は、自治会や地域による運営や費用負担を取り入れるべき
5 利用者が少ない路線は、減便や廃止もやむをえない
6 よくわからない
7 その他（記入）（　　）

5-2 市内の拠点地区（都心地区・副都心地区等）にアクセスする路線や、拠点地区周辺の公共交通サービスと費用負担に対するあなたの考えをお答えください。（最も当てはまるもの1つに○）

1 公的負担を含めて、市民や来訪者の利便性をさらに向上すべき
2 事業者の負担が可能な範囲で、公共交通サービスの充実を図ればよい
3 現状の公共交通サービスで十分
4 よくわからない
5 その他（記入）（　　）

6. その他の公共交通サービスについてお聞きします。

6-1 市内のコミュニティバス、乗合タクシーについて、下表の設問1）、2）にお答えください。（ア、イそれぞれ最も当てはまるもの１つに○）

	ア.コミュニティバス	イ.乗合タクシー
	 コミュニティバスの車両 交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、生活関連施設（駅、病院、商店街等）と居住地域を結ぶ交通サービス	 乗合タクシーの車両 役割はコミュニティバスと同じだが、道路条件や利用者数に応じて、ワゴン車両を用いた交通サービス
1）乗車したことはありますか、また、いずれかの路線を知っていますか	1 乗車したことがある 2 乗車したことはないが、知っている 3 乗車したことはなく、知らない（居住地エリアを運行していない）	1 乗車したことがある 2 乗車したことはないが、知っている 3 乗車したことはなく、知らない（居住地エリアを運行していない）
2）運行しているエリアや路線をさらに拡大した方が良いと思いますか	1 拡大した方が良い 2 拡大しなくて良い 3 わからない	1 拡大した方が良い 2 拡大しなくて良い 3 わからない

裏面に続きます

6-2 さいたま市内では、介護を必要とする高齢者や障害者など、単独では公共交通機関（電車・バス・タクシー等）を利用することが困難な方を対象に、福祉有償運送サービスが行われています。このサービスについて以下の設問にお答えください。

1）さいたま市内で福祉有償運送サービスが行われていることを知っていますか。また、あなたご自身や身近な方が利用したことはありますか。（当てはまるもの1つに○）

1 知っており、利用したことがある（身近な方を含む）
2 知っているが、利用したことはない
3 知らなかった ⇒ 6-3 へ

2）上記1）で「1. 知っている」、「2. 知っているが、利用したことはない」とお答えした方にお聞きします。提供されているサービスの満足度をお答えください。（当てはまるものすべてに○）

1 満足　2 やや満足　3 普通　4 やや不満　5 不満　6 わからない

6-3 現在、市内で導入されている以下の交通手段のうち、強化すべきと考えるものはありますか。（最も当てはまるもの1つに○）

1 鉄道
2 路線バス
3 コミュニティバス・乗合タクシー
4 他都市を結ぶ高速バス
5 超小型モビリティ（右図参照）
6 その他 （記入）（　　）

市内で導入されている超小型モビリティ

- 環境にやさしい電気自動車
- 大人2人乗りの超小型サイズ
  ※身長135cm未満の子ども不可
- らくらく小回り、らくらく駐車
  ※最小回転半径3.3m

6-4 現在、市内で導入されていない以下の交通手段のうち、新たに導入したほうが良いと思うものはありますか。（最も当てはまるもの1つに○）

1 LRT （車両のデザイン性が高く、バリアフリー化され、環境性能にも優れた次世代型路面電車）
2 BRT （連節車両やバス専用道等を組み合わせ速達性・定時性を向上させたバスシステム）
3 モノレール
4 市内周遊バス（観光用も含む）
5 その他 （記入）（　　）

7. さいたま市の公共交通に対してご意見やご要望等ありましたらご記入ください。

アンケートは以上です、ご協力ありがとうございました。