

## インターネットアンケート調査結果

### (1) インターネットアンケート調査概要

インターネットアンケートの調査概要を以下に示す。

表 1 「さいたま市の交通の利便性に関する満足度」把握のための調査概要

インターネットアンケートによる市民意識調査の概要	
調査地域	さいたま市全域
調査対象	さいたま市在住の満 18 歳以上の男女
調査対象数	500 人
調査方法	民間事業者の登録モニターを活用した インターネット調査
調査期間	R3 年 9 月 27～29 日
主な設問	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 個人属性</li><li>・ 交通手段ごとの利用頻度</li><li>・ 交通手段ごとの満足度</li><li>・ 交通手段ごとの重要度</li><li>・ さいたま市の交通の利便性に関する満足度</li><li>・ コロナウイルスによる交通手段利用への影響</li><li>・ 移動の利便性向上のための取組に対する重要度</li></ul>

## (2) インターネットアンケート調査結果

インターネットアンケートの調査結果を以下に示す。

### 1) アンケート回答状況

- 男女比はほぼ同数であった。
- 年齢構成割合について、65歳以上の割合は本来の人口構成よりもやや低くなっている。
- 回答者の約64%が既婚者であった。

表 2 アンケート回答状況（性年齢別）

		回答数	%	(参考)さいたま市制年齢別人口 令和3年9月1日現在			
全体		500	100.0			回答数	%
1	男性/18-24歳	25	5.0	1	男性/18-24歳	49,707	4.5
2	男性/25-34歳	51	10.2	2	男性/25-34歳	81,088	7.4
3	男性/35-44歳	46	9.2	3	男性/35-44歳	93,715	8.5
4	男性/45-54歳	32	6.4	4	男性/45-54歳	101,388	9.2
5	男性/55-64歳	44	8.8	5	男性/55-64歳	80,345	7.3
6	男性/65歳以上	43	8.6	6	男性/65歳以上	137,309	12.5
7	女性/18-24歳	30	6.0	7	女性/18-24歳	48,282	4.4
8	女性/25-34歳	44	8.8	8	女性/25-34歳	79,179	7.2
9	女性/35-44歳	35	7.0	9	女性/35-44歳	88,937	8.1
10	女性/45-54歳	57	11.4	10	女性/45-54歳	96,221	8.7
11	女性/55-64歳	48	9.6	11	女性/55-64歳	75,804	6.9
12	女性/65歳以上	45	9.0	12	女性/65歳以上	170,416	15.5

表 3 アンケート回答状況（性別）

		回答数	%
全体		500	100.0
1	男性	241	48.2
2	女性	259	51.8

表 4 アンケート回答状況（未婚・既婚）

		回答数	%
全体		500	100.0
1	未婚	179	35.8
2	既婚（離別・死別含む）	321	64.2

- 会社員（25.2%）が最も多く、次いで専業主婦（16.4%）、無職（14.6%）の方の回答が多く見られた。（無職は、退職された高齢者だと推測される。）
- 居住区別の回答数は概ね人口の割合と同じとなっている。

表 5 アンケート回答状況（職業）

		回答数	%
全体		500	100.0
1	会社勤務（一般社員）	126	25.2
2	会社勤務（管理職）	28	5.6
3	会社経営（経営者・役員）	10	2.0
4	公務員・教職員・非営利団体	18	3.6
5	派遣社員・契約社員	24	4.8
6	自営業（商工サービス）	8	1.6
7	SOHO	3	0.6
8	農林漁業	0	0.0
9	専門職（弁護士・税理士等）	8	1.6
10	パート・アルバイト	72	14.4
11	専業主婦	82	16.4
12	学生	37	7.4
13	無職	73	14.6
14	その他の職業	11	2.2

表 6 アンケート回答状況（居住区）

		回答数	%	(参考) さいたま市別人口 令和3年9月1日現在		
全体		500	100.0	区名	人口	割合
1	西区	30	6.0	西区	93,939	7.1
2	北区	43	8.6	北区	149,570	11.2
3	大宮区	72	14.4	大宮区	121,233	9.1
4	見沼区	82	16.4	見沼区	164,543	12.4
5	中央区	40	8.0	中央区	102,654	7.7
6	桜区	44	8.8	桜区	95,979	7.2
7	浦和区	56	11.2	浦和区	167,291	12.6
8	南区	48	9.6	南区	192,323	14.4
9	緑区	28	5.6	緑区	130,803	9.8
10	岩槻区	57	11.4	岩槻区	112,653	8.5

## 2) 交通手段に関するアンケート調査結果

実施した交通手段に関するアンケート結果を下記に示す。

### ① 利用頻度

- 1週間に3日以上利用する頻度の高い交通手段は、主に徒歩（44.4%）、鉄道（30.2%）、自転車（22.4%）、自動車（自分で運転）（22.0%）であった。
- 自動車（自分以外が運転）は1年に数回以上利用する人が一定数いるものの、頻繁（1週間に3日以上）に利用している人の割合は3.4%と低かった。
- ほとんど利用しない交通手段は、自動二輪（92.4%）、コミュニティバス・乗合タクシー（91.4%）、高速バス（90.2%）であった。

	鉄道		高速バス		路線バス		コミュニティバス・乗合タクシー		自動車（自分で運転）		自動車（自分以外が運転）		自動二輪		自転車		徒歩	
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%
1週間に3日以上	151	30.2	0	0.0	26	5.2	3	0.6	110	22.0	17	3.4	10	2.0	112	22.4	222	44.4
1週間に1～2日	58	11.6	2	0.4	19	3.8	3	0.6	103	20.6	95	19.0	10	2.0	77	15.4	110	22.0
1ヶ月に1～2日	90	18.0	2	0.4	63	12.6	3	0.6	41	8.2	63	12.6	7	1.4	46	9.2	53	10.6
1年に数回	76	15.2	45	9.0	110	22.0	34	6.8	22	4.4	76	15.2	11	2.2	26	5.2	34	6.8
(ほとんど)利用しない	125	25.0	451	90.2	282	56.4	457	91.4	224	44.8	249	49.8	462	92.4	239	47.8	81	16.2

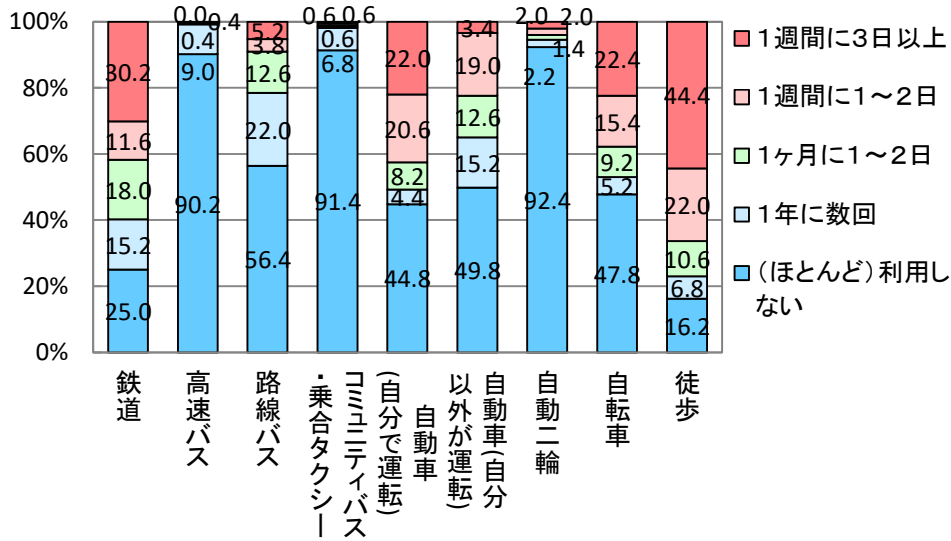


図 1 交通手段別の利用頻度

② 満足度（交通手段別）

- 満足度（満足・やや満足）が相対的に高い交通手段は、鉄道（61.2%）、徒歩（53.4%）、自動車（40.2%）、自転車（38.0%）となり、利用頻度の高い交通手段と同様の傾向がみられた。
- 不満・やや不満の回答割合が相対的に高い交通手段は、路線バス（15.8%）、コミュニティバス・乗合タクシー（14.8%）であった。

	鉄道		高速バス		路線バス		コミュニティバス・乗合タクシー		自動車		自動二輪		自転車		徒歩	
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%
満足	154	30.8	29	5.8	57	11.4	21	4.2	84	16.8	20	4.0	84	16.8	121	24.2
やや満足	152	30.4	48	9.6	115	23.0	40	8.0	117	23.4	40	8.0	106	21.2	146	29.2
どちらともいえない	131	26.2	370	74.0	249	49.8	365	73.0	255	51.0	398	79.6	255	51.0	187	37.4
やや不満	44	8.8	28	5.6	49	9.8	38	7.6	30	6.0	22	4.4	30	6.0	31	6.2
不満	19	3.8	25	5.0	30	6.0	36	7.2	14	2.8	20	4.0	25	5.0	15	3.0

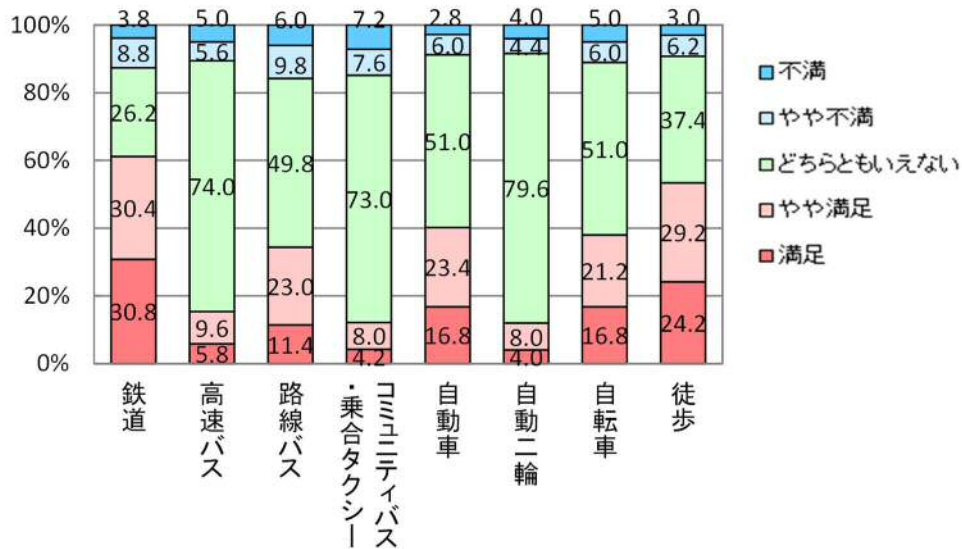


図 2 交通手段別の満足度

《過年度との比較》

(i) 鉄道の満足度

- 鉄道について、「満足」、「やや満足」を合わせた割合は、昨年度より微増している。
- 「満足」のみに限定しても、昨年度より微増している。

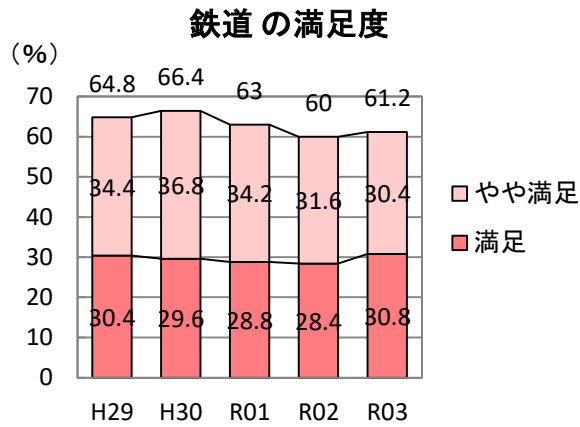


図 3 鉄道の満足度の推移

(ii) 高速バスの満足度

- 高速バスについて、「満足」、「やや満足」を合わせた割合は、昨年度より大幅に増加している。
- 「満足」のみに限定しても、昨年度より大幅に増加している。

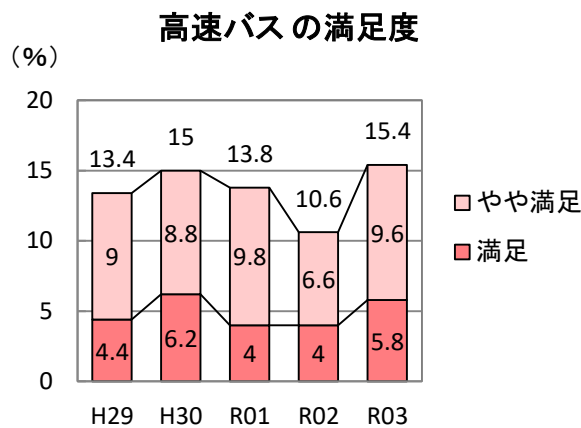


図 4 高速バスの満足度の推移

(iii) 路線バスの満足度

- 路線バスについて、「満足」、「やや満足」を合わせた割合は、昨年度より増加している。
- 「満足」のみに限定すると、昨年度と横ばいである。

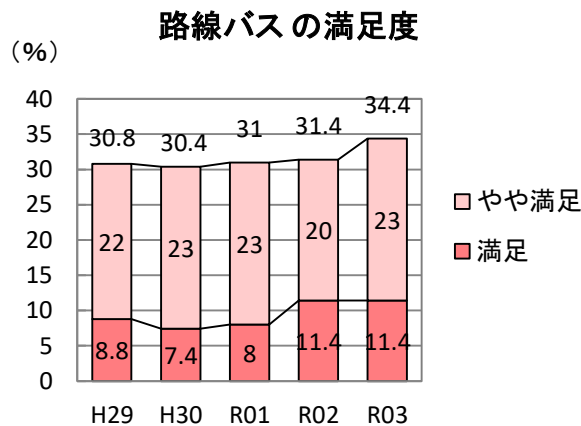


図 5 路線バスの満足度の推移

(iv) コミュニティバス・乗合タクシーの満足度

- コミュニティバス・乗合タクシーについて、「満足」、「やや満足」を合わせた割合は、昨年度より増加している。
- 「満足」のみに限定しても、昨年度より微増している。

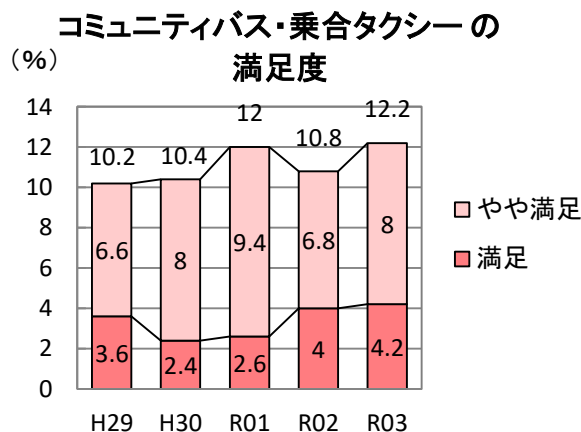


図 6 コミュニティバス・乗合タクシーの満足度の推移

※H29年度は乗合タクシーを含まない

(v) 自動車の満足度

- 自動車について、「満足」、「やや満足」を合わせた割合は、昨年度より微減している。
- 「満足」のみに限定しても、昨年度より微減している。

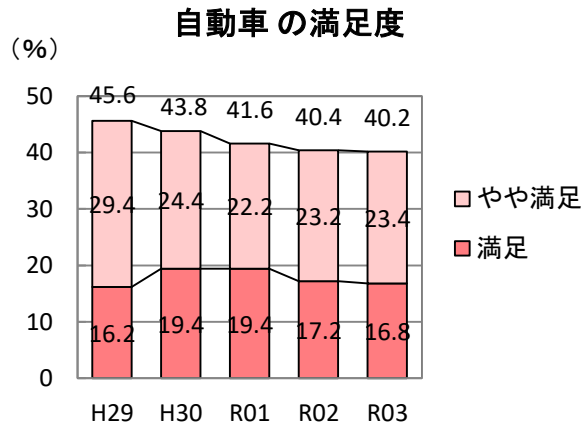


図 7 自動車の満足度の推移

(vi) 自動二輪の満足度

- 自動二輪について、「満足」、「やや満足」を合わせた割合は、昨年度より増加している。
- 「満足」のみに限定すると、昨年度と横ばいである。

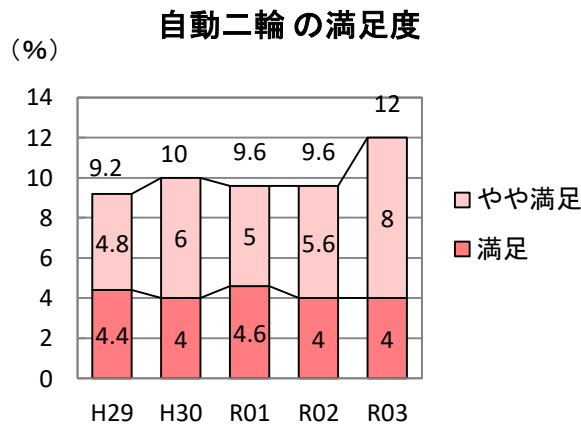


図 8 自動二輪の満足度の推移



(vii) 自転車の満足度

- 自転車について、「満足」、「やや満足」を合わせた割合は、昨年度より大幅に減少している。
- 「満足」のみに限定しても、微減している。

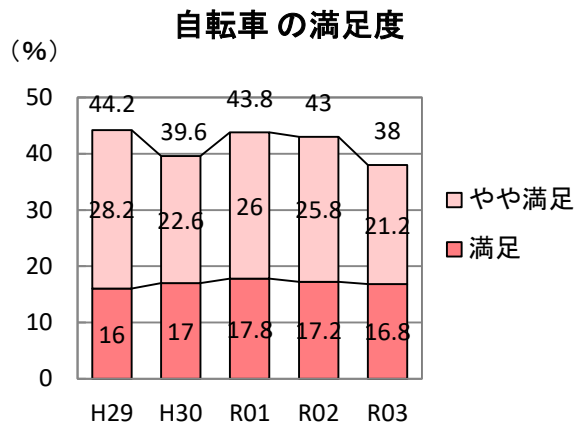


図 9 自転車の満足度の推移

(viii) 徒歩の満足度

- 徒歩について、「満足」、「やや満足」を合わせた割合は、昨年度より大幅に減少している。
- 「満足」のみに限定すると、昨年度より微増している。

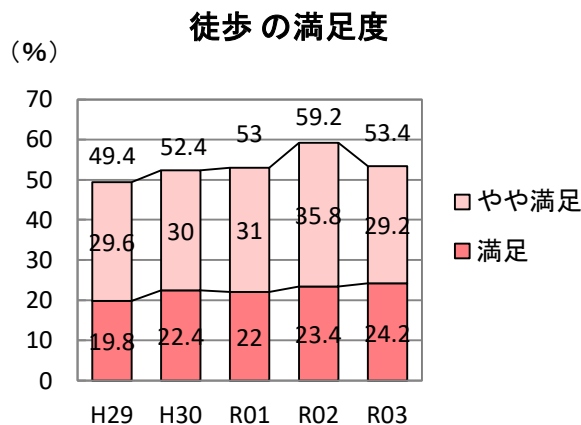


図 10 徒歩の満足度の推移

③ 満足度（総合）

□ 総合的に、交通利便性に対して約 60%が満足・やや満足しているという結果であった。

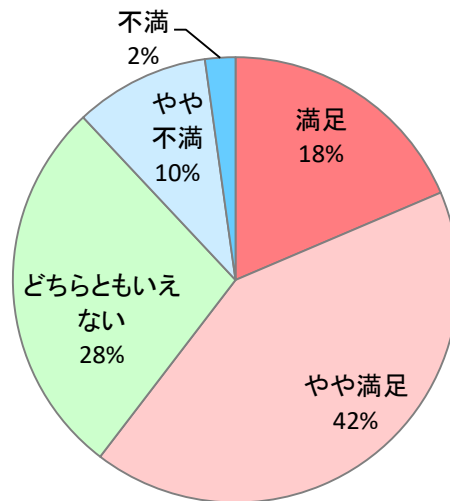


図 11 満足度（総合）

《過年度との比較》

□ 総合的な満足度について、「満足」、「やや満足」を合わせた割合は、昨年度より微増している。

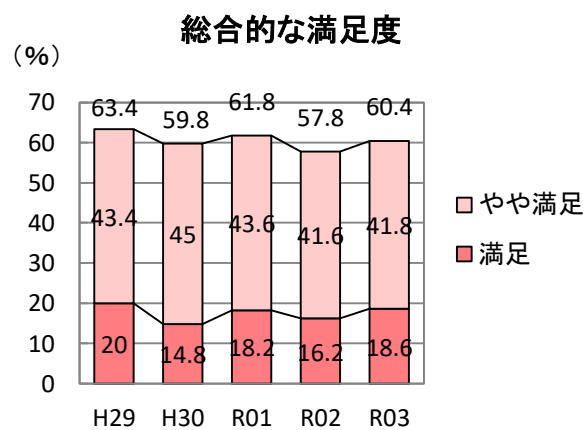


図 12 満足度（総合）の推移

④ 重要性

- 重要（重要+やや重要）な交通手段と考えられているのは、鉄道、徒歩、自動車、自転車と利用頻度や満足度と同じ結果だが、それに加え路線バスが5割と高くなっている。
- 重要性が低かったのは、高速バス、自動二輪、コミュニティバス・乗合タクシーで、利用頻度の低い交通手段と同様の傾向であった。
- 鉄道は全体のおよそ8割が重要・やや重要と回答している。さらに重要のみの回答も58.4%と高く重要性の高さが伺える。

	鉄道		高速バス		路線バス		コミュニティバス・乗合タクシー		自動車		自動二輪		自転車		徒歩	
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%
重要	292	58.4	21	4.2	126	25.2	42	8.4	141	28.2	26	5.2	127	25.4	186	37.2
やや重要	120	24.0	63	12.6	160	32.0	109	21.8	139	27.8	54	10.8	141	28.2	163	32.6
どちらともいえない	65	13.0	208	41.6	148	29.6	231	46.2	153	30.6	227	45.4	163	32.6	138	27.6
あまり重要でない	11	2.2	106	21.2	35	7.0	70	14.0	36	7.2	72	14.4	30	6.0	6	1.2
重要でない	12	2.4	102	20.4	31	6.2	48	9.6	31	6.2	121	24.2	39	7.8	7	1.4

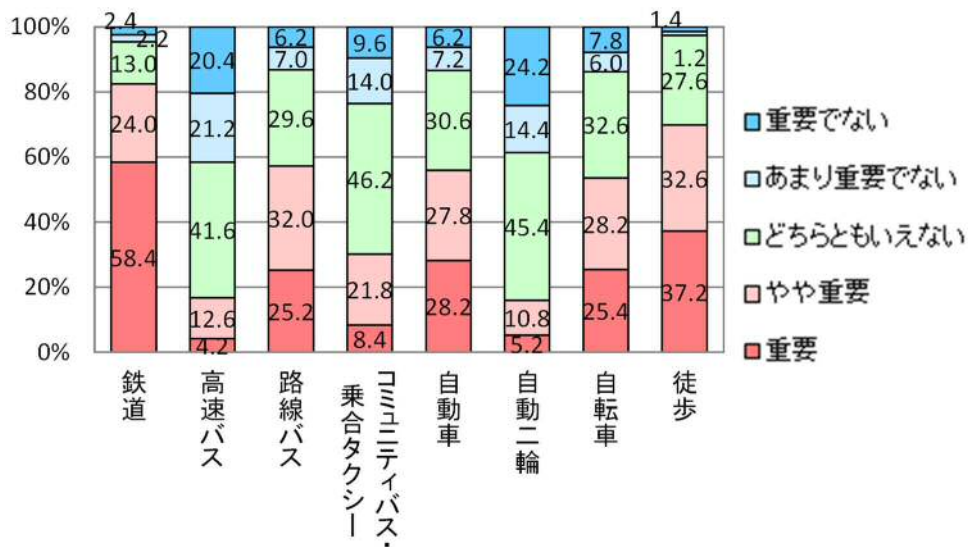


図 13 交通手段別の重要性

⑤ 自由に使える自動車の有無

- ほぼ自分専用の車がある、家族共用の自動車があるとの回答者は半数以上みられる。
- 運転免許は持っているが自動車がない人が約2割、そもそも運転免許を持っていない、もしくは返納した人も2割程度みられる。
- 全体の傾向はR2年度とR3年度で大きく変わらない。

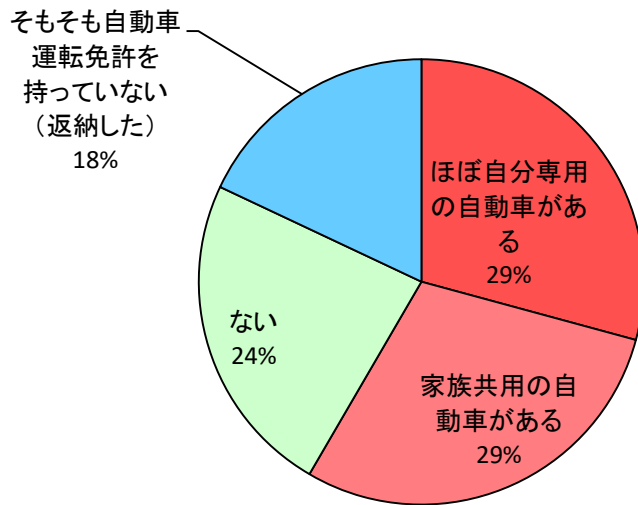


図 14 自由に使える自動車の有無

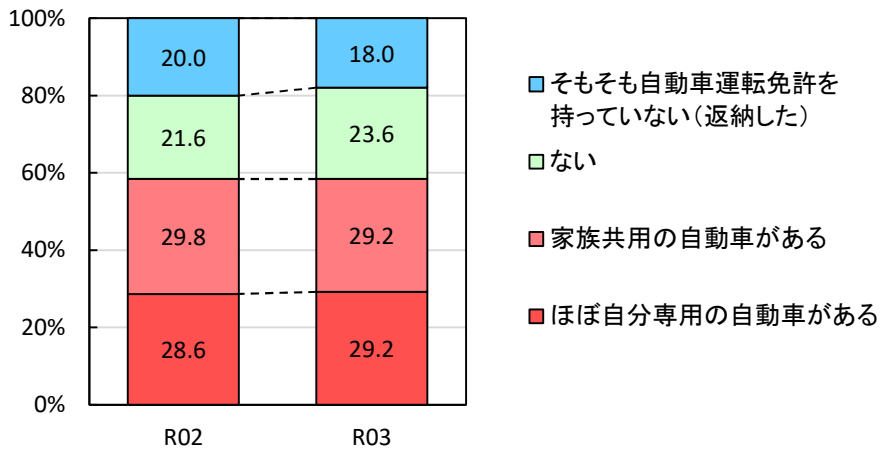


図 15 自由に使える自動車の有無の推移

⑥ 新型コロナウイルス感染症流行前と現在の交通手段ごとの利用頻度変化

- 新型コロナウイルス感染症の流行を受けて、鉄道や路線バスの利用が大きく減少したとの回答がそれぞれ約5割、約3割みられる。
- 一方で、自動車や自転車、徒歩での移動が増加した人は、それぞれ1~3割みられる。
- 2021年12月1日時点でワクチン2回目接種済み数が84.5%と高くなってきており、移動に伴う交通手段の利用が増えることが期待される。

	鉄道		高速バス		路線バス		コミュニティバス・乗合タクシー		自動車(自分で運転)		自動車(自分以外が運転)		自動二輪		自転車		徒歩	
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%
大きく増加した	2	0.4	2	0.4	1	0.2	1	0.2	23	4.6	9	1.8	3	0.6	35	7.0	53	10.6
増加した	11	2.2	7	1.4	10	2.0	7	1.4	50	10.0	39	7.8	7	1.4	42	8.4	81	16.2
変化なし	254	50.8	401	80.2	363	72.6	421	84.2	379	75.8	384	76.8	442	88.4	372	74.4	319	63.8
減少した	118	23.6	32	6.4	69	13.8	30	6.0	26	5.2	36	7.2	14	2.8	27	5.4	33	6.6
大きく減少した	115	23.0	58	11.6	57	11.4	41	8.2	22	4.4	32	6.4	34	6.8	24	4.8	14	2.8

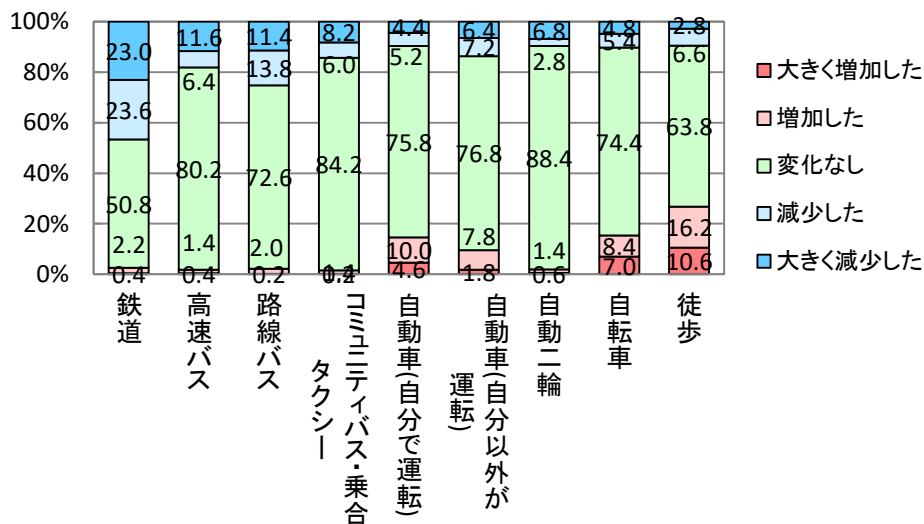


図 16 新型コロナウイルス感染症流行前と現在の交通手段別の利用頻度変化

【参考：さいたま市におけるワクチン接種状況】



⑦ 新型コロナウイルス感染症流行前と比べた1年後の外出頻度変化

- 新型コロナウイルス感染症流行前と比べて、1年後に大きく増加する・増加するとの回答が約3割みられる。
- 1年後の大きく減少する・減少するとの回答は約2割みられる。
- テレワークなど新たな生活様式への生活スタイルの変化が想定される一方で、コロナ流行前よりも外出が増加するとの回答者が多くっており、活動の活発化が期待される。

		回答数	%
全体		500	100.0
1	大きく増加する	24	4.8
2	増加する	142	28.4
3	変わらない	246	49.2
4	減少する	59	11.8
5	大きく減少する	29	5.8

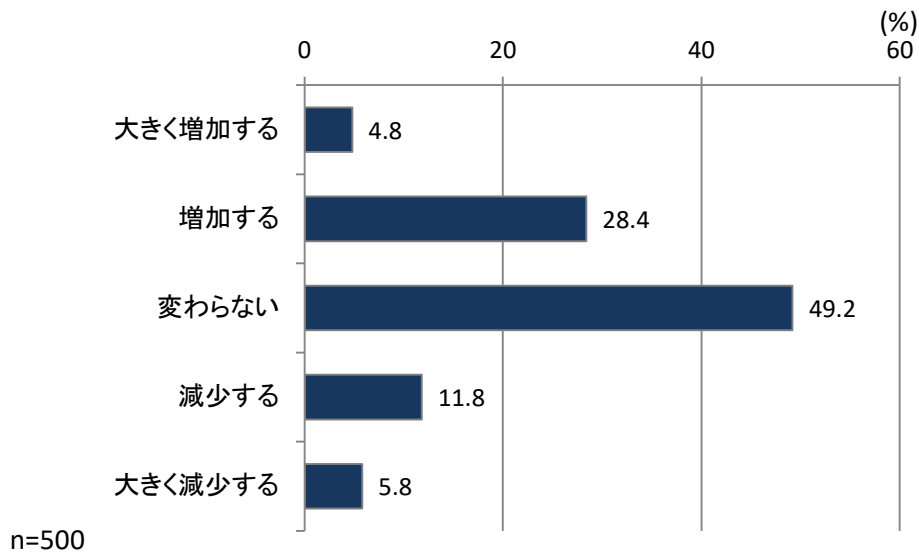


図 17 新型コロナウイルス感染症流行前と比べた1年後の外出頻度変化

⑧ 新型コロナウイルス感染症流行前と比べた1年後の交通手段ごとの外出頻度変化

- 鉄道での外出頻度が増加するとの回答が約3割みられる。
- 徒歩、自動車（自分で運転）、自転車での外出頻度が増加するとの回答が約2割みられる。
- 減少（大きく減少+減少）するとの回答割合は相対的に鉄道や高速バス、路線バスで多くなっており、自転車や徒歩で少なくなっている。中心市街地等での活動が自宅周辺など近隣の活動に置き換わることも想定される。

	鉄道		高速バス		路線バス		コミュニティバス・乗合タクシー		自動車(自分で運転)		自動車(自分以外が運転)		自動二輪		自転車		徒歩	
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%
大きく増加する	20	4.0	4	0.8	4	0.8	6	1.2	20	4.0	11	2.2	5	1.0	20	4.0	31	6.2
増加する	152	30.4	50	10.0	73	14.6	31	6.2	60	12.0	54	10.8	20	4.0	61	12.2	78	15.6
変わらない	275	55.0	401	80.2	381	76.2	425	85.0	392	78.4	404	80.8	449	89.8	399	79.8	366	73.2
減少する	33	6.6	23	4.6	23	4.6	18	3.6	17	3.4	17	3.4	5	1.0	8	1.6	17	3.4
大きく減少する	20	4.0	22	4.4	19	3.8	20	4.0	11	2.2	14	2.8	21	4.2	12	2.4	8	1.6

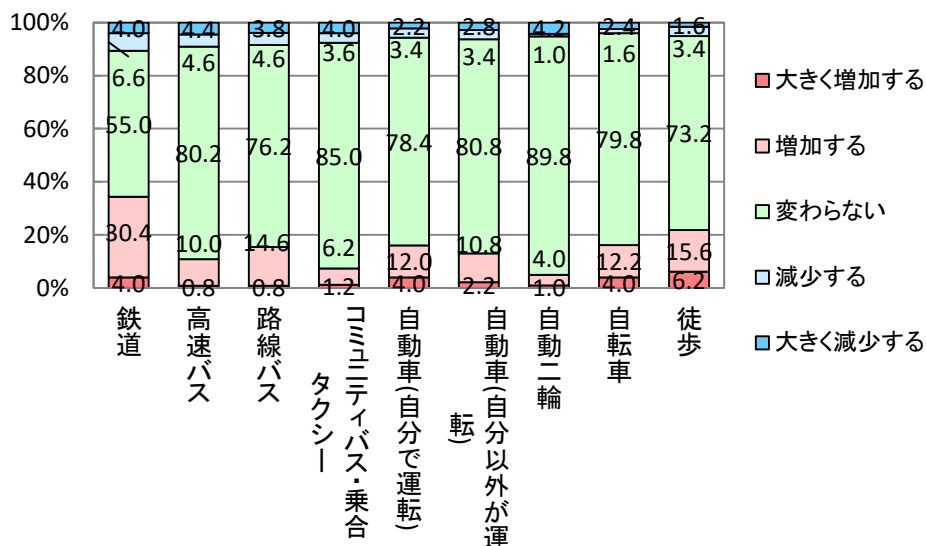


図 18 新型コロナウイルス感染症流行前と比べた1年後の交通手段別の外出頻度変化

⑨ 移動の利便性向上のための取組に対する重要性

- 「安心・快適に歩行するための、既存インフラの活用・ルール整備」が 70.2% で最も重要（重要+やや重要）と回答されている。
- 続いて、「公共交通の利便性を高めるための、インフラ整備」「自転車を安全・快適に利用するための、インフラ整備」「社会や個人にとって望ましい交通手段を選択・利用することの効果・重要性を周知する取組」の割合が高く、自動車以外の交通手段が安全に利便性高く使えることが重要と認識されている。

	公共交通の利便性を高めるための、インフラ整備		移動が不便な地域における公共交通の導入		スマートフォン等を活用した、公共交通の安全性・利便性を高めるサービスの提供		自動車で快適に走行するための、インフラ整備		自転車を安全・快適に利用するための、インフラ整備		安心・快適に歩行するための、既存インフラの活用・ルール整備		社会や個人にとって望ましい交通手段を選択・利用することの効果・重要性を周知する取組	
	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%	回答数	%
重要	118	23.6	107	21.4	78	15.6	132	26.4	163	32.6	172	34.4	116	23.2
やや重要	204	40.8	177	35.4	161	32.2	168	33.6	172	34.4	179	35.8	185	37.0
どちらともいえない	148	29.6	185	37.0	221	44.2	174	34.8	139	27.8	134	26.8	179	35.8
あまり重要でない	19	3.8	21	4.2	23	4.6	14	2.8	12	2.4	8	1.6	10	2.0
重要でない	11	2.2	10	2.0	17	3.4	12	2.4	14	2.8	7	1.4	10	2.0

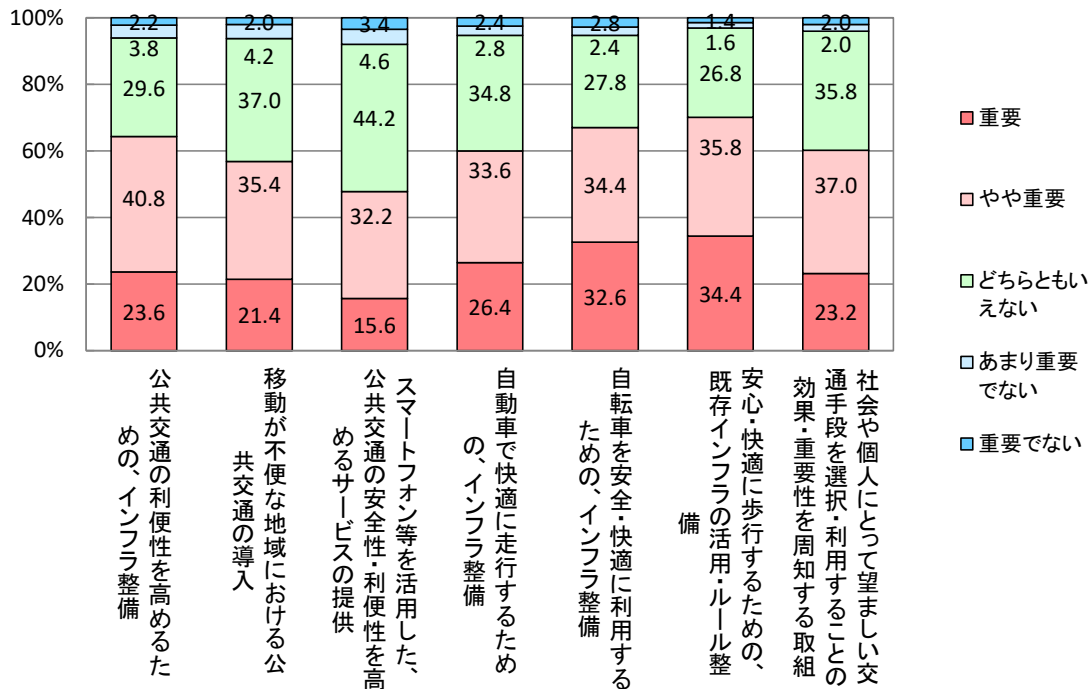


図 19 移動の利便性向上のための取組に対する重要性



⑩ 満足度と重要性の比較

- 鉄道はさいたま市において重要な交通手段だと認識されており、満足度も高くなっている。
- 一方で、高速バス、路線バス、コミュニティバス・乗合タクシーはいずれも相対的に満足度が低くなっている。
- 特に路線バスについては重要だと認識されているが満足度が低くなっている。

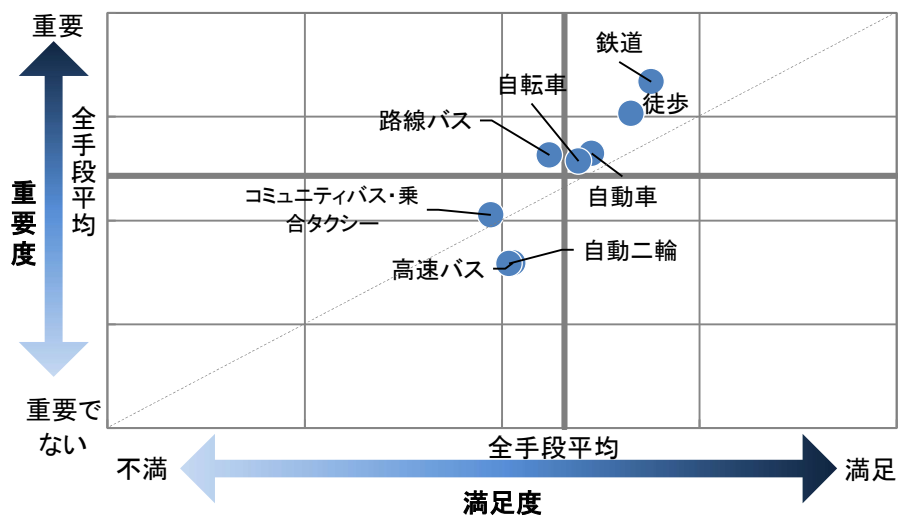


図 20 交通手段別の利便性に対する満足度と重要性の比較