

設問	項目	回答	変更案	理由
問1-1 1)	鉄道駅1kmについて	妥当と考える		駅からの距離をこれ以上短縮すると、一般タクシーの利用者減につながる。
		妥当と考える		駅の拠点としての役割からみて1km(徒歩約15分)は概ね妥当と考える。
		妥当と考える		
		妥当と考える		
		妥当と考える		健康の為も含め妥当
		妥当と考える		徒歩で12から13分かかり高齢者にとっての負担感が高い
		妥当と考える		1km以内は十分に徒歩圏内と考えます。
		妥当と考える		鉄道駅1kmエリアは、徒歩で約15分程度のエリアなので、利便性が高いエリアである。
		変更すべき	望ましい距離：2,000m	バス乗務員も少なくなり、バス稼働も、今後、難しいため
		妥当と考える		鉄道駅1km圏内は徒歩や自転車で移動できる距離であるため。
		妥当と考える		
妥当と考える		交通弱者の割合や利用者の利便性を考慮すると妥当な距離だと思う		
妥当と考える		特段、変更すべき理由が見当たらないため。		
問1-1 2)	バス停300mについて	妥当と考える		
		妥当と考える		実際はバス停から500m程度までは許容範囲で問題ないとも考えられるが、埼玉・東京エリアでは、300mを基準にしている自治体が大半であり、自治体によるコミュニティ交通の利用対象者を勘案すると徒歩距離を短めに条件設定しておく方が良い面もあるので、妥当と考える。
		妥当と考える		
		妥当と考える		
		妥当と考える		健康の為も含め妥当
		妥当と考える		
		妥当と考える		
		妥当と考える		バス停300mエリアは、徒歩で約4分程度なので身近に感じるエリアである。
		変更すべき	望ましい距離：500m	バス乗務員も少なくなり、バス稼働も、今後、難しいため
		妥当と考える		バス停300m圏内は徒歩や自転車で移動できる距離であるため。
		妥当と考える		
妥当と考える		高齢者や障害者に対しては短い方が良い。		
妥当と考える		特段、変更すべき理由が見当たらないため。		
問1-2	路線バス24便/日について	妥当と考える		路線バスの運行の採算性も考慮し、適切と考える。(乗客の増減に比例する。)
		妥当と考える△		さいたま市における1時間あたり1便という考え方は妥当であるが、例えば7時～18時台の運行だと12～13便程度となるので、サービス対象や輸送目的との兼ね合いもあるが24便という数値はやや違和感もある。
		妥当と考える		
		変更すべき		常時、日常1時間に1本であれば望ましい。朝晩のみ1時間に1本では、日中の移動に困ります。
		妥当と考える		健康の為も含め妥当
		妥当と考える		私的な利用を考えると不便であるが、費用を考えると妥当と言わざるを得ない
		妥当と考える		市街化地域においては妥当と考える。
		妥当と考える		利便性としては十分とは言えないが、コスト面から考えるとやむを得ない。
		妥当と考える		
		妥当と考える		路線バスを運行するうえで1時間に1本程度の運行は基本の本数だと思いますので妥当と思われます。
		妥当と考える		
妥当と考える		過疎化の進む地方では、1時間に1本も運行出来ていない地域もありますが、人口の数から見ても妥当な便数だと思う。		
妥当と考える		特段、変更すべき理由が見当たらないため。		

設問	項目	回答	変更案	理由
問1-3 1)	検討対象地域外（鉄道駅1km、バス停300m以内）について	現在の対応が妥当		全てを網羅しようとする税の負担が増大する。
		現在の対応が妥当		
		現在の対応が妥当		
		別の移動手段等で対応すべき		別の移動手段として、タクシーの利用でタクシー券を配布する対象を拡げるべきと思います。
		現在の対応が妥当		健康の為も含め妥当
		現在の対応が妥当		徒歩で十分カバー可能
		現在の対応が妥当		そのような地域は市内全体を俯瞰して相対的に交通便利地域であり、市（財政）や事業者（労働力）の更なる資源を投入して利便性を図る必要性が低い一方、仮に新たにコミバスを引いても既に交通至便であるので当該コミバスの利用も期待しにくい。また、さいたま市地域公共交通計画（案）に掲げるコミバスの収支目標の達成をより困難にする懸念もあるため。
		現在の対応が妥当		駅にも徒歩で行け、バス停にも近いエリアは当然検討対象地域外と言える。
		別の移動手段等で対応すべき		バス乗務員も少なくなり、バス稼働も、今後、難しいため、エリアを拡大する方向で検討すべき
		現在の対応が妥当		徒歩、自転車で移動できる範囲のため、妥当である。持続可能な公共交通を維持するためには対象地域を広げるべきではない。
		現在の対応が妥当		
		現在の対応が妥当		概ね歩ける距離や利用者へお願いする移動距離だと思う
		現在の対応が妥当		既存の交通機関に影響を与えることが懸念されるため、現在の対応でよいのではないか。
問1-3 2)	検討対象地域外（市街化調整区域のうち人口密度2,000人/k㎡未満）について	現在の対応が妥当		全てを網羅しようとする税の負担が増大する。
		現在の対応が妥当		人口密度が高くない地域で、輸送供給の効率性が良くないからやむを得ないと考える（前記設問趣旨含めて、ガイドライン収支水準に達することが難しい）。場合によっては路線バス終点からさらなるフィーダー輸送で対応するようなことが検討できれば良いものと考ええる。
		現在の対応が妥当		
		別の移動手段等で対応すべき		別の移動手段として、タクシーの利用でタクシー券を配布する対象を拡げるべきと思います。
		現在の対応が妥当		健康の為も含め妥当
		現在の対応が妥当		利用者数を考慮すると妥当である
		現在の対応が妥当		
		別の移動手段等で対応すべき		人口が少ない地域においても何等かの形で公共的、福祉的輸送システムが必要と思う。自治会レベルでの話し合いを踏まえ市の施策として取り上げるべきと考える。
		別の移動手段等で対応すべき		乗合タクシー等
		現在の対応が妥当		市街化調整区域にも一定の基準は必要であると思うため、妥当である。
		現在の対応が妥当		今後の環境の変化・人口の増加により検討対象地域に含むか検討を！
		現在の対応が妥当		概ね歩ける距離や利用者へお願いする移動距離だと思う
		別の移動手段等で対応すべき		コミュニティバス、乗合タクシーでは行政コストが増大となることが懸念されるため、別の方法を検討することが望ましいのではないか。

設問	項目	回答	変更案	理由	
問2-1 1)	運賃体系について	妥当と考える		運賃を低く設定すると、既存の公共交通機関に影響を与える。	
		妥当と考える		市内に発達した 営路線バス網の運賃体系に合わせて、さいたま市のコミュニティバスは導入時から対キロ区間制運賃制度を採用いただいております、その考え方は適切であり、対価水準も当然妥当である。ただ、近年開始され拡大している乗合タクシーが一律300円であること、最低限の移動目的を達成するために受益者負担を一律にする考え方も理解できること、物価上昇に伴う経費上昇の虞や公共料金水準の動き等からも、運賃について今後検討することは必要かもしれない。その際においては、一人当たりの公費負担額を鑑みても値下げは考えづらく、営路線バスの運賃水準も念頭に検討いただきたい。	
		妥当と考える			
		妥当と考える			
		妥当と考える		総て税金が絡む事であり「隴を得て蜀を望む」ような事にならないように	
		妥当と考える		同一地域内で、別の料金体系をとると公平でなくなる	
		妥当と考える			
		妥当と考える		コミュニティバスは準路線バスのイメージがあるので、対距離運賃が良いと思う。乗合タクシーは運行経費が掛かって市の負担も多いので現状は良いが今後検討を要するかと思う。	
		変更すべき		もう少し高くても良い	
		妥当と考える		コミュニティバスおよび乗合タクシーの運賃体系は妥当であるが、乗合タクシーの運賃を設定する際は、周辺の交通に配慮して設定してもらいたい。	
		妥当と考える 変更すべき		7割以上が市の財政負担により運行されています。1人1乗車あたり車両減価償却費を含むとかなりの金額になると思います。今後の運営と他市の負担額を知りたいです	
		妥当と考える		妥当だと思いますが、運行会社の収入にも注意して、費用負担増になって、運転士や働く側の生活が厳しくならない様に配慮をお願いします。	
妥当と考える		既存の交通機関に与える影響が少ない			
問2-1 2)	運行頻度について	妥当と考える		既存の公共交通機の運航に影響を与えない頻度が妥当と考える。	
		妥当と考える		市内及び近隣地域の 営路線バスサービス水準や、人口密度と輸送需要からは概ね妥当と考える。ラウンドダイヤは、片道所要時分（系統）の状況や労働改善基準適合の観点からは設定が難しい場合も多い。	
		妥当と考える			
		妥当と考える		覚えやすくて良い	
		妥当と考える		総て税金が絡む事であり「隴を得て蜀を望む」ような事にならないように	
		妥当と考える		利用実態に即していると考えられる	
		変更すべき	望ましい 運行頻度 : 5~10便 /日程度		見沼区コミュニティバス沖郷ルートにおいて、1日5往復の区間があるが、市街化調整区域であり、この運行便数であっても需要を十分満たしていると考えられるため、「最低限のサービス水準」としてこれを基準としてよいと考える。頻度は、市（財政）や事業者（労働力）の資源投入量に直結する。今後、それらの資源が益々逼迫することが予想される中、市街化調整区域が否かなど地域特性によって頻度は柔軟に設定できるようにすべき。また、そのようにしないと、さいたま市地域公共交通計画（案）に掲げるコミバスの収支目標の達成をより困難にする懸念もあるため。
		妥当と考える		まだまだ収支率も上がらないので、現時点では妥当と考える。	
		妥当と考える			
		妥当と考える		1時間に1本程度の運行便数については妥当である。ただしラウンドダイヤを設定する際は交通状況も考慮して検討してもらいたい。	
		妥当と考える			
		妥当と考える		運行頻度については、利用状況と運行ダイヤのバランスを考える事が必要と考えます。	
妥当と考える		一便あたり乗車人数から増回しても、収支率は向上しないのではないかと。また、減回した場合には、サービス水準を下げることになる。			
問2-1 3)	時間帯について	妥当と考える		既存の公共交通機の運航に影響を与えない頻度が妥当と考える。	
		妥当と考える		概ね妥当ではあるが、7時台前半の運行は必要性を見極めて計画してほしい。	
		妥当と考える			
		妥当と考える			
		妥当と考える		総て税金が絡む事であり「隴を得て蜀を望む」ような事にならないように	
		妥当と考える		利用実態に即していると考えられる	
		妥当と考える			
		変更すべき	望ましい 時間帯 : 7時から19 時まで		18時以降にも帰宅者が多く見られるので、夜は19時まで延長することが良いと考える。
		妥当と考える			
		妥当と考える		時間帯については妥当だと思われるが、改善基準告示の見直し（働き方改革）もあることから、18時台に利用者が少ないようであれば無理に運行しなくてもいいのではないかと。	
		妥当と考える		利用者の時間帯も大切な検討事項であるが、運転士の休憩時間にも配慮願います。	
		妥当と考える		タクシー等への影響を考えると、現行の対応が妥当ではないかと。ただし、利用状況によっては、19時台の運行を検討しても良いのではないかと	

設問	項目	回答	変更案	理由
問2-1 4)	運行日について	変更すべき	望ましい運行日：毎日（場合により）	利用客の状況により、検討する余地がある。
		妥当と考える		平日のみ運行・年末年始6日間運休、極めて妥当な計画と考える。
		妥当と考える		
		妥当と考える		
		妥当と考える		総て税金が絡む事であり「儲を得て蜀を望む」ような事にならないように
		妥当と考える		
		妥当と考える		
		妥当と考える		基本的には平日のみの現行のままで良いと思う。まだまだ休日は自家用車の利用者が多いと考えられること、及び収支率が低いことで市の負担増加になると思われるため。
		妥当と考える		
		妥当と考える		他自治体でも土休日は利用者が少なく収支が難しいため、現在の運行日が妥当である。
		妥当と考える		休日、交通ニーズに依り地域の変化含め調査、検討の継続を！
問2-1 5)	運行システムについて	妥当と考える		以前より、鉄道や他の公共交通機関でも土日祝は本数減となっているのですが、利用者が限定されるコミュニティーは、適切な運行日を考えるべきだと思います。
		妥当と考える		土日の需要が見込める場合には、土日の運行も可とする現行の取扱いでよいと考える。
		妥当と考える		現行で可であるが、働き方改革で2年後には乗務員の勤務時間が変更になることも今後考慮する必要がある。
		妥当と考える		現状の公共交通実態及び市の予算の範囲に限界があることから、コミュニティーバスと乗合タクシー等で十分と考える。
		妥当と考える		
		妥当と考える		
		妥当と考える		既存の交通事業者を利用している点で、安定性や安全性・信頼感ともにみたしているのではないかと
		妥当と考える		
		妥当と考える		各地域のニーズと合わせて運行システムも設定されていると思う。
		妥当と考える		予算に余裕があるのであれば、フルデマンド、バスロケ考えるべき
		妥当と考える		運行システムについては妥当だと思われるが、ガイドライン等の条件を満たしていれば路線化できるシステムや利用者が少ない既存路線の減便、廃止等も含め、あらためて検証したほうがいいのではないかと。
妥当と考える				
妥当と考える		意見なし		
妥当と考える			コミュニティーバス、乗合タクシー以外にも可能であり、現行の取扱いでよいと考える。	

コミュニティバス等導入ガイドラインに関する意見照会結果（問1～問2-1） 意見と対応方針

設問	項目	妥当	変更すべき、別の移動手段等で対応すべき	変更案	「変更すべき」と回答した理由	御意見に対する市の考え方	
問1-1 1)	鉄道駅1kmについて	12	1	望ましい 距離： 2,000m	①（補足：「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」〔大臣告示〕により、2024年4月以降に担い手不足がより一層深刻化することが懸念されております。） バス乗務員も少なくなり、バス稼働も、今後、難しいため	高齢者の方が鉄道駅まで無理なく歩ける距離は、1kmまでが60%の方が歩けると回答されました（前回バス専門部会資料より）。しかし、1kmを超えると45%まで低下してしまうため、現行の基準を継続したいと考えております。 一方で、担い手不足や路線バスの路線維持は重要な課題と認識しております。 別途、路線バス事業者と連携し、各事業者が抱えている課題に沿った支援の検討を進めて参ります。	
問1-1 2)	バス停300mについて	12	1	望ましい 距離： 500m	②（補足：「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」〔大臣告示〕により、2024年4月以降に担い手不足がより一層深刻化することが懸念されております。） バス乗務員も少なくなり、バス稼働も、今後、難しいため	高齢者の方がバス停留所まで無理なく歩ける距離は、300mまでが59%の方が歩けると回答されました（前回バス専門部会資料より）。しかし、300mを超えると33%まで低下してしまうため、現行の基準を継続したいと考えております。	
問1-2	路線バス24便/日について	11	2		③	さいたま市における1時間あたり1便という考え方は妥当であるが、例えば7時～18時の運行だと12～13便程度となるので、サービス対象や輸送目的の兼ね合いもあるが24便という数値はやや違和感もある。	7時～18時（12時間）の中で1便/時間、2方向の運行頻度を想定しております。従いまして、12便/日×2方向で24便/日としております。
					④	常時、日常1時間に1本であれば望ましい。朝晩のみ1時間に1本では、日中の移動に困ります。	運行頻度については、市全体として一定の基準を設けつつ、各地区・各路線の需要や特性に合わせて決定するものであることから、新規導入や運行改善の際には、いただいた御意見を参考にさせていただきます。
問1-3 1)	検討対象地域外（鉄道駅1km、バス停300m以内）について	11	2		⑤	バス乗務員も少なくなり、バス稼働も、今後、難しいため、エリアを拡大する方向で検討すべき	問1-1 1)、2)への回答に準じます。
					⑥	別の移動手段として、タクシーの利用でタクシー券を配布する対象を広げたいと思います。	「高齢者等の移動支援事業」等を実施するとともに、移動課題の解決に向けて、その他の交通モードの検討を含め、庁内で連携を強化していく予定です。
問1-3 2)	検討対象地域外（市街化調整区域のうち人口密度2,000人/km ² 未満）について	9	4		⑦	別の移動手段として、タクシーの利用でタクシー券を配布する対象を広げたいと思います。	同上
					⑧	人口が少ない地域においても何等かの形で公共的、福祉的輸送システムが必要と思う。自治会レベルでの話し合いを踏まえ市の施策として取り上げるべきと考える。	同上
					⑨	乗合タクシー等	運行経費と運賃収入の観点から、乗合タクシー等の路線定期型の交通モードを運行継続していくためには、一定以上の同一方向への移動ニーズが必要となります。 従って、人口密度が低い地域については、A1デマンド交通等の路線定期型ではない交通モードの導入可能性の検討を進めて参ります。
					⑩	コミュニティバス、乗合タクシーでは行政コストが増大となることが懸念されるため、別の方法を検討することが望ましいのではないかと。	同上
問2-1 1)	運賃体系について	11	1		⑪	もう少し高くても良い	運賃については、各路線の実態に応じて柔軟に決定するものであることから、市全体として一定の目安を設けようとするものです。 ガイドライン上では、「1乗車●●●円」と具体的な金額を設けていないため、新規導入や運行改善の際には、いただいた御意見を参考にさせていただきます。
					⑫	7割以上が市の財政負担により運行されています。1人1乗車あたり車両減価償却費を含むかなりの金額になると考えます。今後の運営と他市の負担額を知りたいです	市の財政負担軽減に向けて、引続き利用促進や運行経費の削減策の検討を進めてまいります。 また、他都市（県内周辺都市）の負担額は、1乗車あたり、6～8割程度（200～500円程度）負担している事例があります。
問2-1 2)	運行頻度について	12	1	望ましい 運行頻度： 5～10便/日程度	⑬ 見沼区コミュニティバス沖郷ルートにおいて、1日5往復の区間があるが、市街化調整区域であり、この運行便数であっても需要を十分満たしていると考えられるため、「最低限のサービス水準」としてはこれを基準としてよいと考える。頻度は、市（財政）や事業者（労働力）の資源投入量に直結する。今後、それらの資源が益々逼迫することが予想される中、市街化調整区域が否かなど地域特性によって頻度は柔軟に設定できるようにすべき。また、そのようにしないと、さいたま市地域公共交通計画（案）に掲げるコミバスの収支目標の達成をより困難にする懸念もあるため。	運行頻度については、市全体として一定の基準を設けつつ、各地区・各路線の需要や特性に合わせて決定するものとしております。 ガイドラインにおける「基本的なサービス方針の目安」としては、1時間に1本程度を基本としたうえで、適切な資源の投入ができるよう、新規導入や運行改善の際には、いただいた御意見を参考にさせていただきます。	
問2-1 3)	時間帯について	12	1	望ましい 時間帯： 7時から19時まで	⑭ 18時以降にも帰宅者が多く見られるので、夜は19時まで延長することが良いと考える。	運行時間帯については、市全体として一定の基準を設けつつ、各地区・各路線の需要や特性に合わせて決定するものとしております。 ガイドラインにおける「基本的なサービス方針の目安」としては、7時台～18時台としたうえで、既存のバス路線と競合しないよう配慮するとのコンセプトから外れない範囲において、新規導入や運行改善の際には、いただいた御意見を参考にさせていただきます。	
問2-1 4)	運行日について	12	1	望ましい 運行日： 毎日（場合により）	⑮ 利用客の状況により、検討する余地がある。	運行日時については、市全体として一定の基準を設けつつ、各地区・各路線の需要や特性に合わせて決定するものとしております。 ガイドラインにおける「基本的なサービス方針の目安」としては、平日運行を基本としたうえで、需要を見込め、収支改善（財政負担の軽減）が期待できる場合には休日運行も含めて検討します。	