

県内公共交通に係る状況等について

【 目 次 】

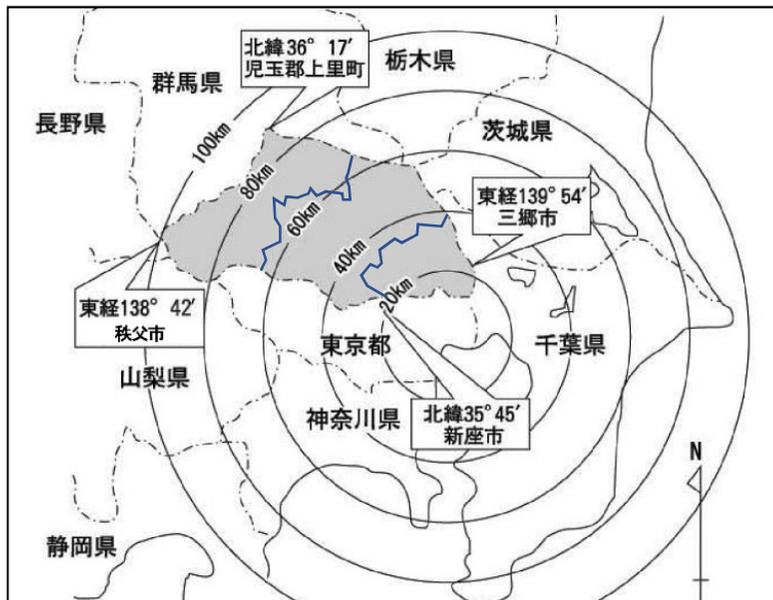
1. 県内の地域特性について	・ ・ ・	1
2. 県内の人口について	・ ・ ・	3
3. 県内の交通について	・ ・ ・	6
4. 国の交通政策の動向について	・ ・ ・	28

1. 県内の地域特性について

1. 1 位置及び地勢

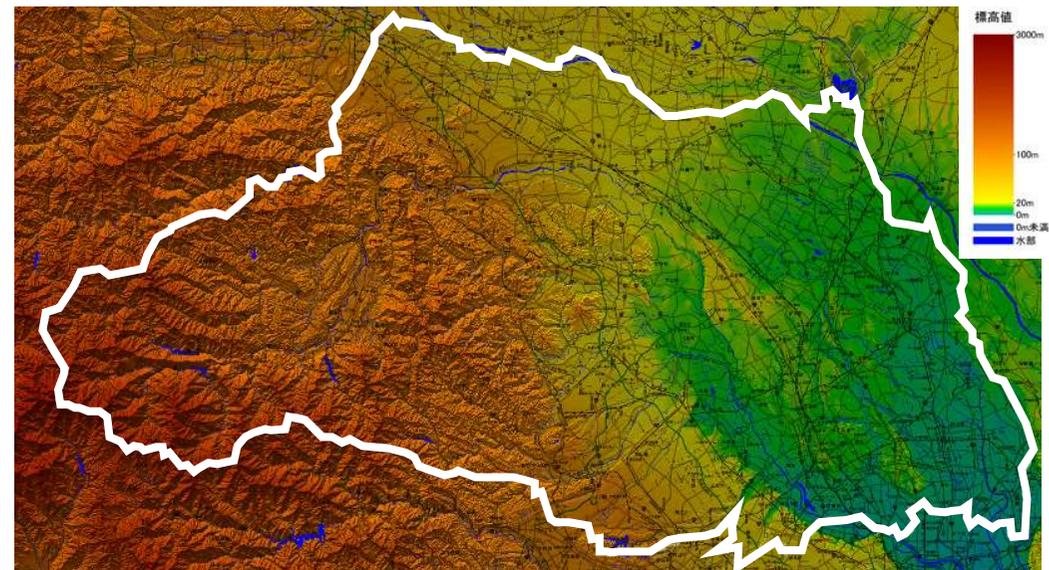
- 埼玉県は関東の中西部に位置し、東京都をはじめとする1都6県に隣接する。
- 全域が都心から約100kmの圏域に含まれており、西部の山地、中央部の丘陵と台地、東部の低地に大別される。
- 台地及び低地の占める面積の割合は、全国の平均が23%であるのに対し、本県は61%（全国で2番目）

埼玉県の位置

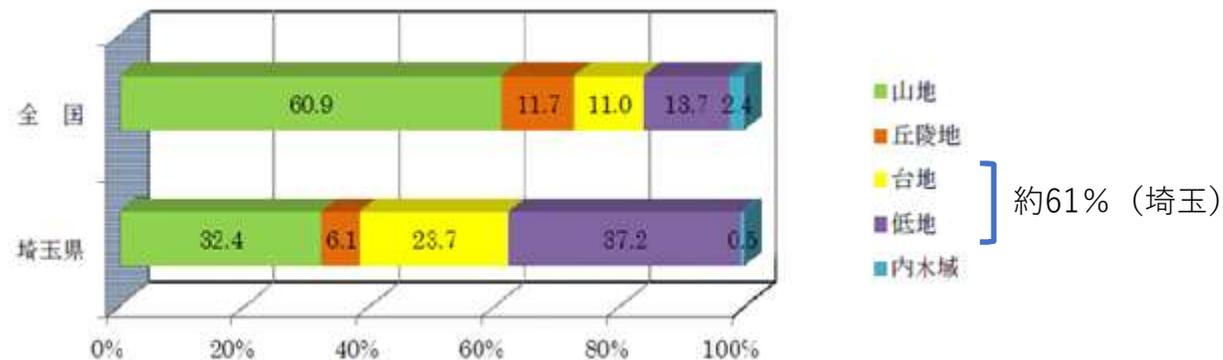


出典：令和元年度 埼玉の土地に加筆

埼玉県の地勢



出典：国土地理院地図（電子国土Web）に加筆



1. 県内の地域特性について

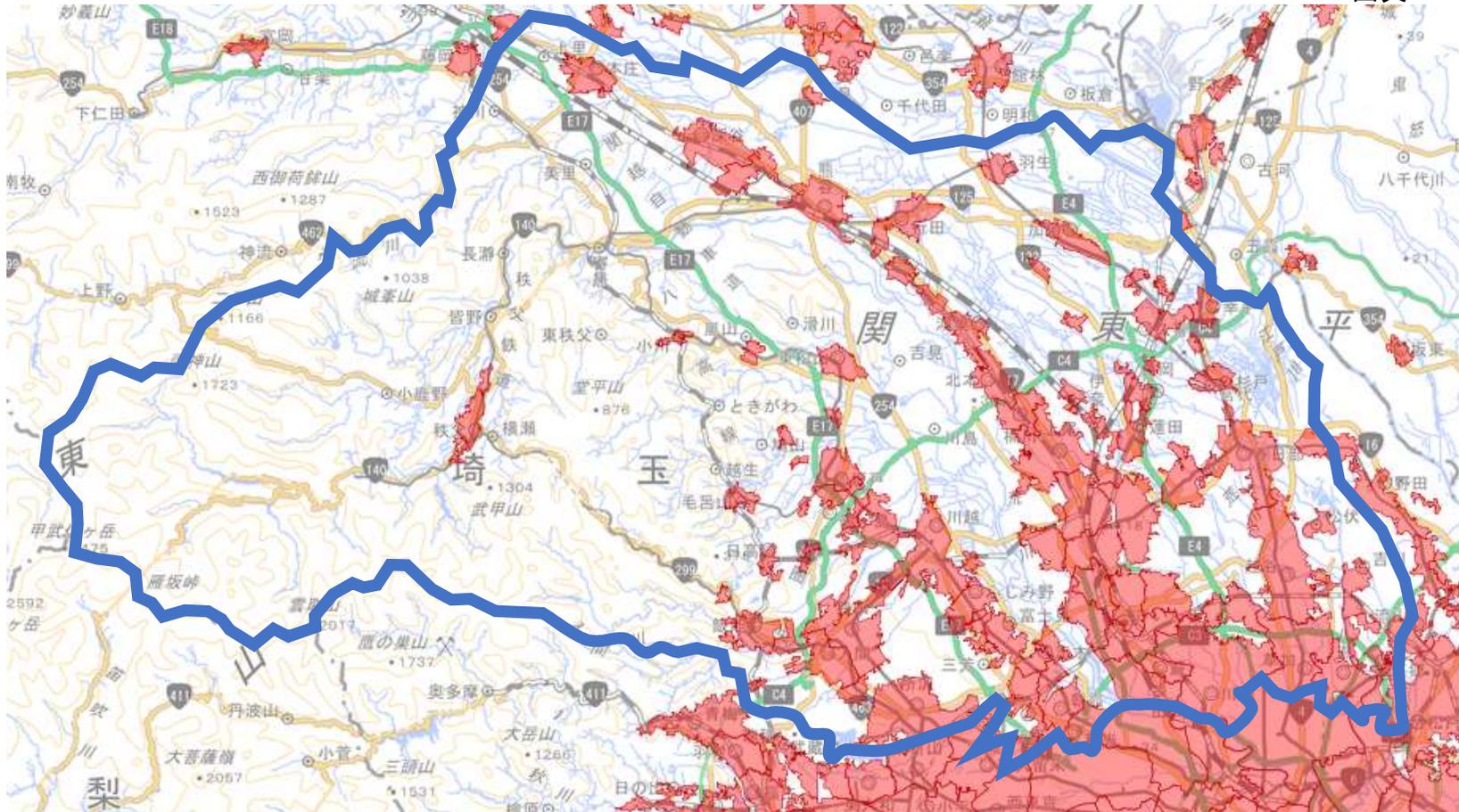
1. 2 県土の利用形態について

- 平成29年における県土の利用形態は、森林が32%、農地が20%、宅地が20%、道路が9%、水面・河川・水路が5%、その他が14%である。
- 市街地面積（D I D）は、平成27年国勢調査において693km²と県土の18.2%を占めている。

利用形態別土地利用の推移



※赤色着色部がDID地区



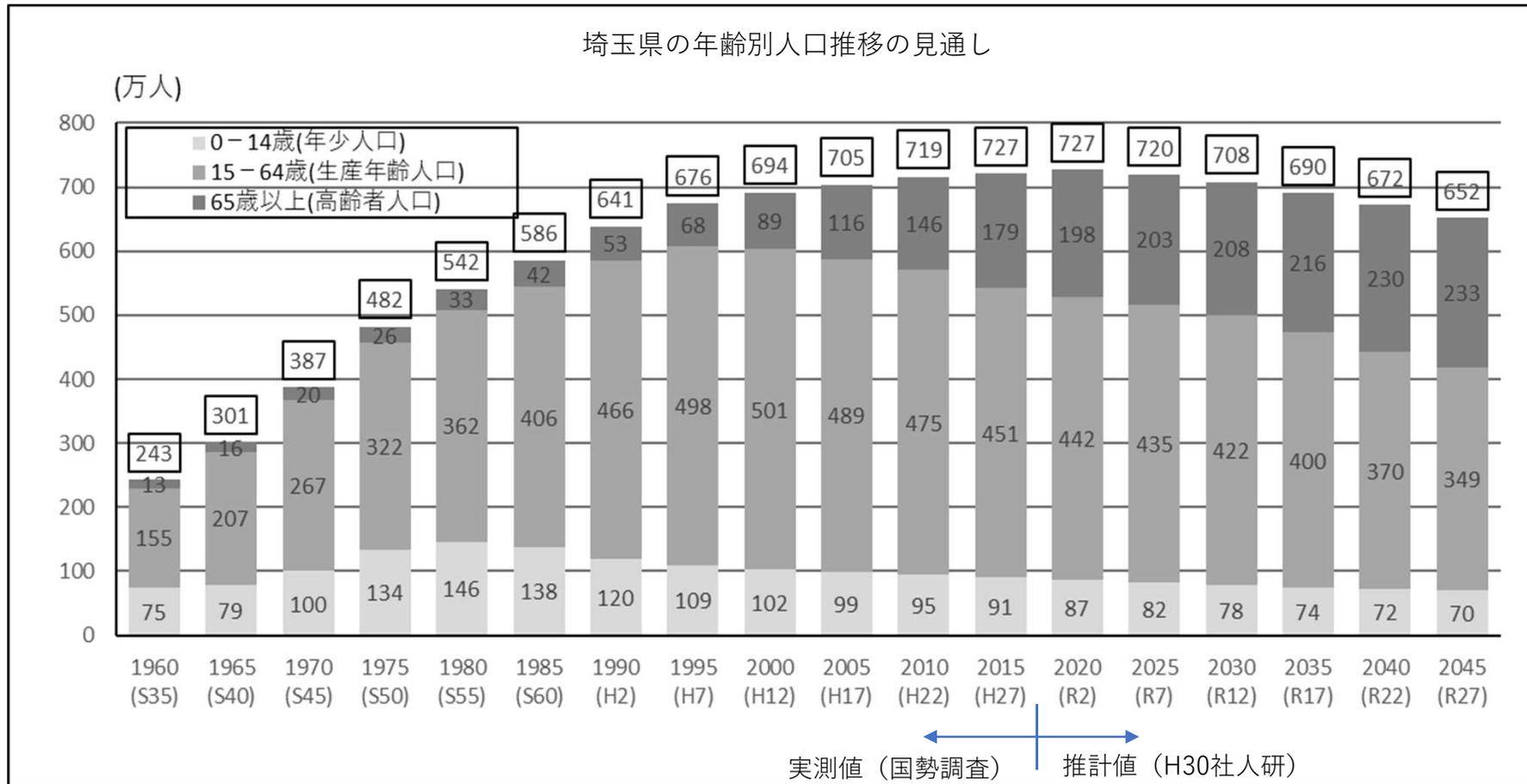
出典：R1埼玉の土地

出典：地理院地図（H27総務省統計局）

2. 県内の人口について

2. 1 県の人口推計

- 国立社会保障・人口問題研究所の推計では、本県の人口は2020年頃に727万人となり、ピークを迎えるとされている。
- 県統計課の埼玉県推計人口(月報データ)では、2020年4月1日時点の人口は735万人となっており、社人研の予測値を約8万人上回っている。
- 平成27年国勢調査によると、生産年齢人口(15~64歳)は、2000年の501万人をピークに減少が始まり、高齢者人口(65歳以上)は2015年に179万人となり、高齢化率が25%になった。
- 今後、生産年齢人口の減少が見込まれる一方で、急激な高齢化の進行が見込まれる。
- 年少人口(14歳以下)は、2005から2035年までの間の5年間に4~5万人のペースで減少しつづける。



2. 県内の人口について

2.2 夜間人口

- 夜間人口の多い市町は南の地域に集中している。
- 10地域区分の人口は、さいたま、南部、南西部、東部で増加し、西部、利根、北部、秩父で減少している。
- 3地域区分の人口は、県南部で増加し、県央部、県北部で減少している。



図：県土の10の地域区分及び3つの地域区分

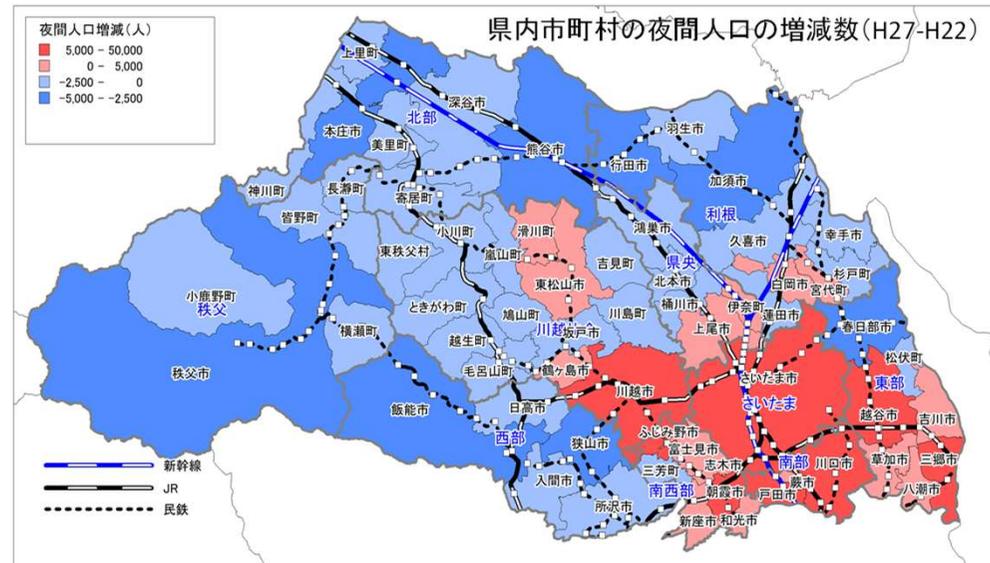
県内10地域・3地域区分の夜間人口

10地域	H27人口 (万人)	H22人口 (万人)	増減数 (万人)	3地域	H27人口 (万人)	H22人口 (万人)	増減数 (万人)
さいたま	126	122	4	県南部	390	379	11
南部	79	76	3				
南西部	71	69	2				
東部	114	112	2	県中央部	276	278	-2
県央	53	53	0				
川越比企	80	80	0				
西部	78	79	-1	県北部	61	63	-2
利根	65	66	-1				
北部	51	52	-1				
秩父	10	11	-1				
合計	727	719	7	合計	727	719	7

四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある



出典：H27国勢調査



出典：H27、H22国勢調査

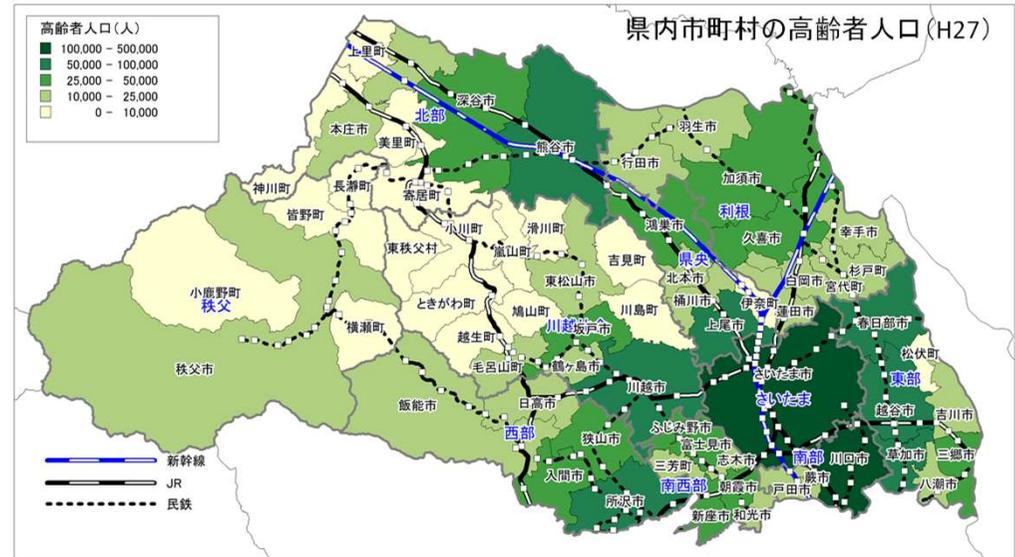
2. 県内の人口について

2.3 高齢者人口

- 高齢者人口（65歳以上）は、南部で多い。
- 高齢者人口の割合は、県北部、県中部で多くなっており、7町村で35%を超えている。

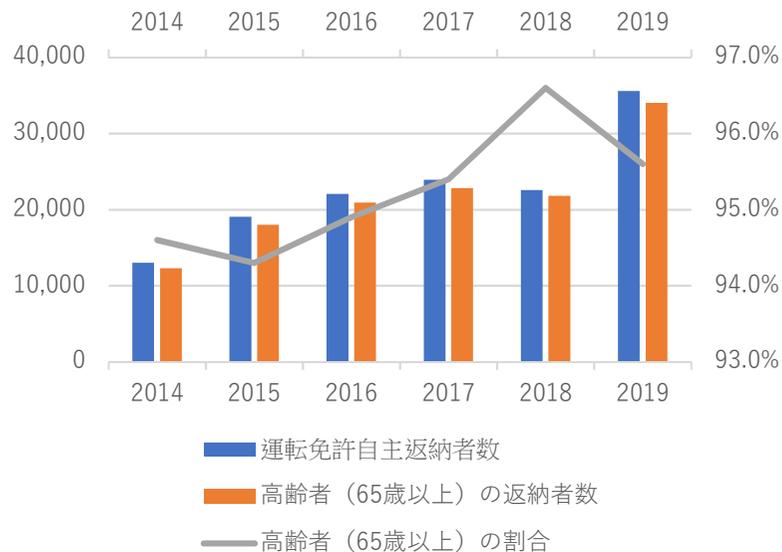
※参考

- 運転免許自主返納者数は年々増加しており、2014年の13,000人から2019年には35,500人と2.7倍となっている。
- 運転免許自主返納者のうち、高齢者の占める割合は毎年95%前後で推移している。

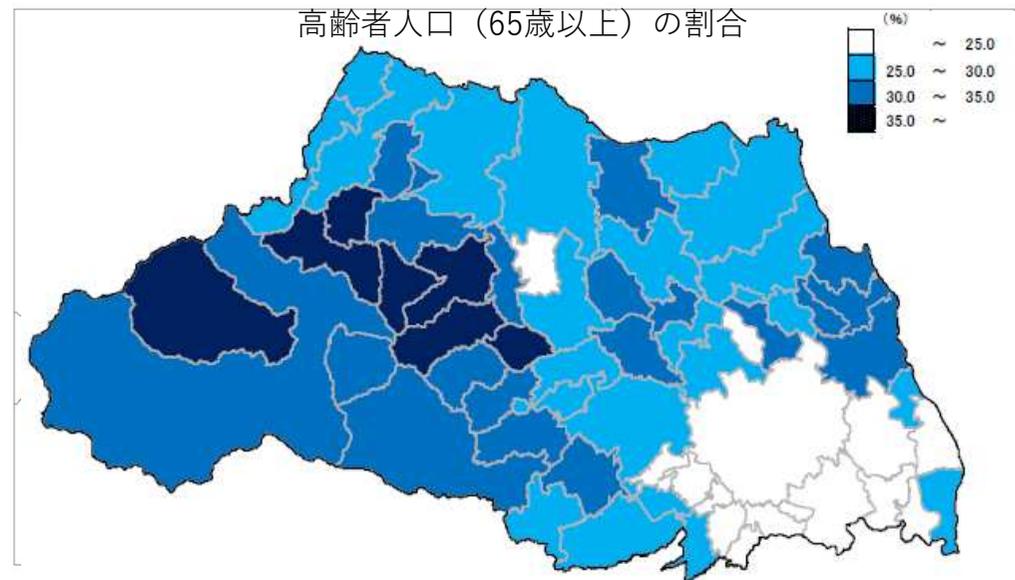


出典: H27国勢調査

県内運転免許自主返納者



出典: 埼玉県警



資料: 県統計課「埼玉県町(丁)字別人口調査」(平成31年1月1日現在)

3. 県内の交通について

3. 1 広域交通ネットワーク

- 本県は、北陸、北海道、東北、山形、秋田、上越新幹線の高速鉄道ネットワークにより、東日本全体とつながっている。
- また、圏央道開通により県内の東西方向の交通が強化されるとともに、東北道や関越道、中央道、東名高速をつなぐ高速道路網が形成されている。

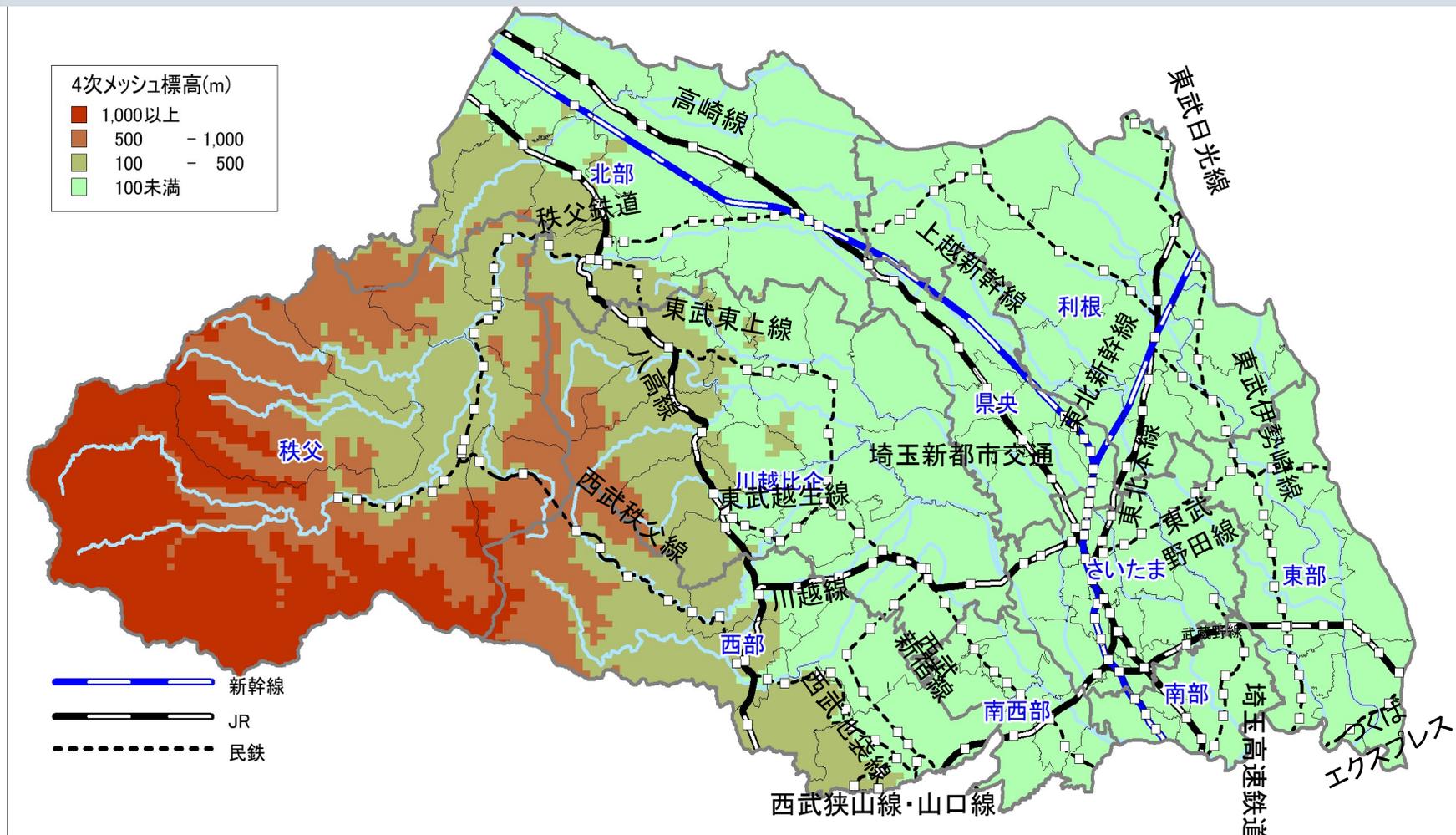


出典：埼玉県5か年計画に加筆

3. 県内の交通について

3. 2 公共交通（鉄道網）

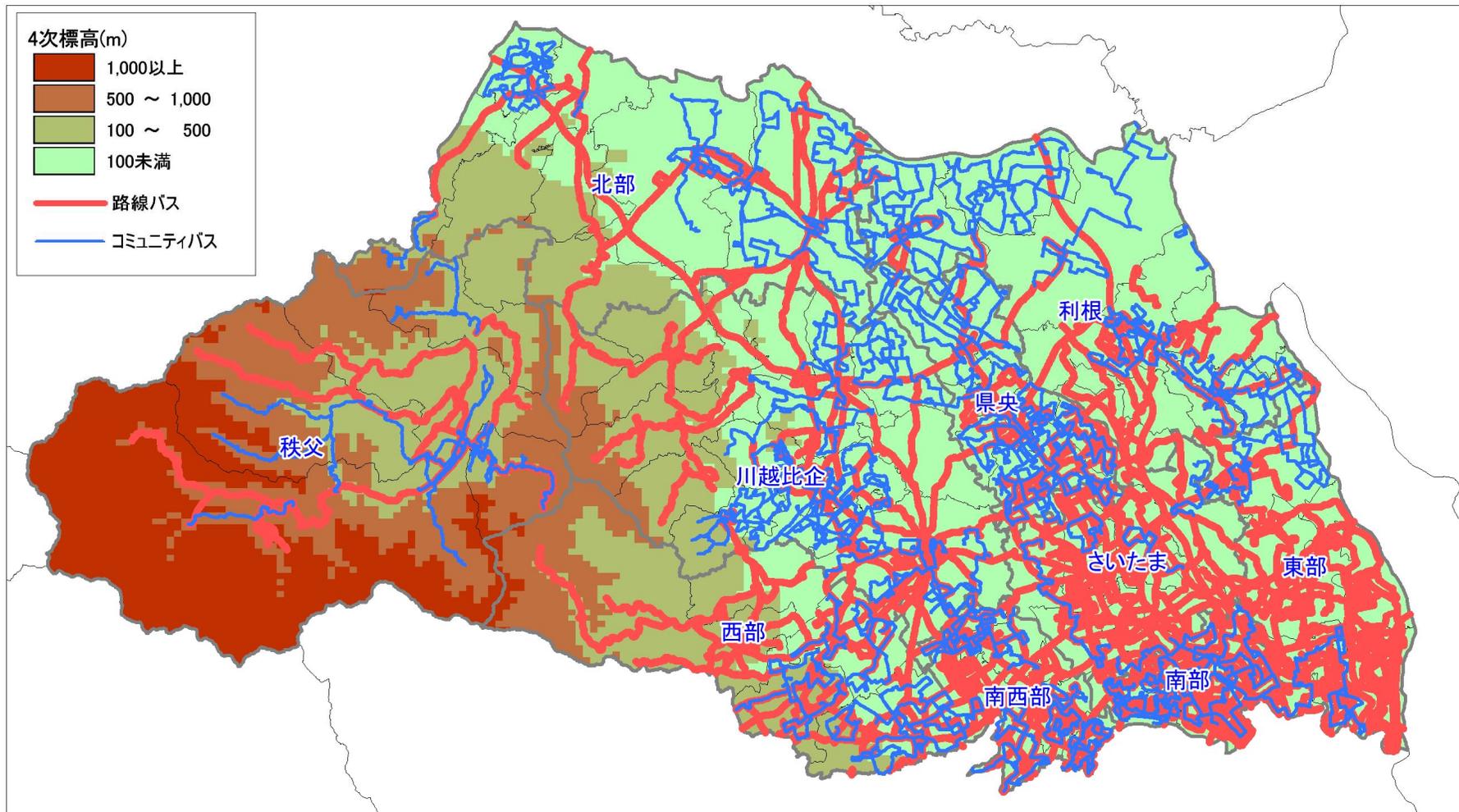
- 県内の鉄道網は東京都心に向かう放射方向の路線が複数整備されている。
- JR線では、東北・上越新幹線が南北に、それに並行して東北本線、高崎線が通っており、東西方向には、武蔵野線、川越線、県西部には八高線が南北に通っている。
- 民鉄線では、東武伊勢崎線・日光線・野田線・東上線・越生線、西武新宿線・池袋線・秩父線、秩父鉄道がある。
- 第3セク線では、埼玉新都市交通、埼玉高速鉄道線、つくばエクスプレスがある。



3. 県内の交通について

3. 3 公共交通（バス網）

- 乗合バス路線網は東武バス、西武バス、国際興業等により形成されており、県南部の平地部で路線バス網が密となっている。
- 北部になるにつれて路線バス網が粗くなり、コミュニティバス網が密となっている。



H27の路線バス、H28のコミュニティバス

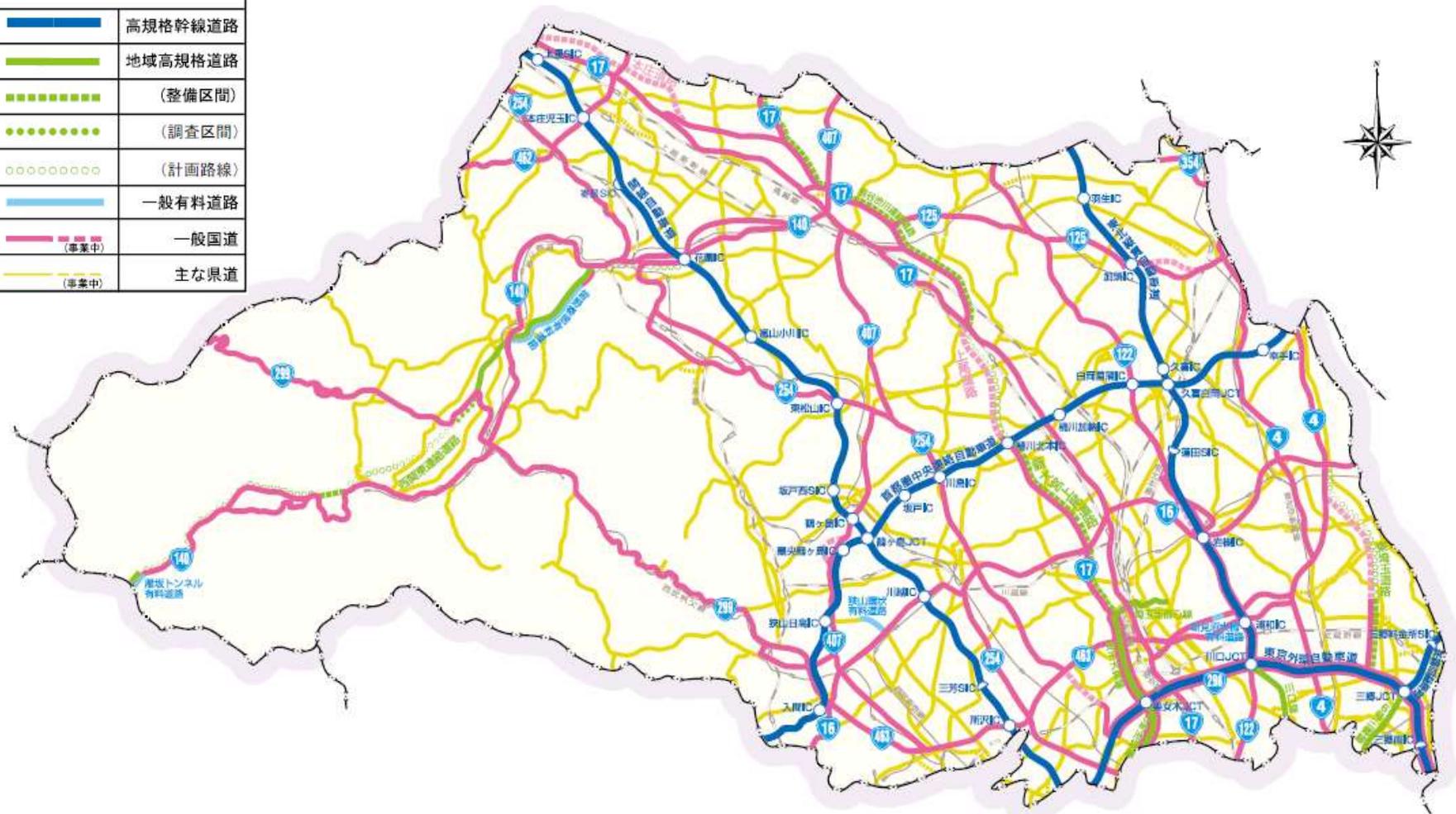
3. 県内の交通について

3. 4 道路ネットワーク

- 本県は圏央道の県内全線開通や外環道の千葉及び東京区間の開通により、交通の要衝としての強みが増している。
- さらに、新大宮上尾道路や東埼玉道路の整備といった広域的な幹線道路ネットワークの整備も進められている。

凡	例
	高規格幹線道路
	地域高規格道路
	(整備区間)
	(調査区間)
	(計画路線)
	一般有料道路
	一般国道
	主な県道

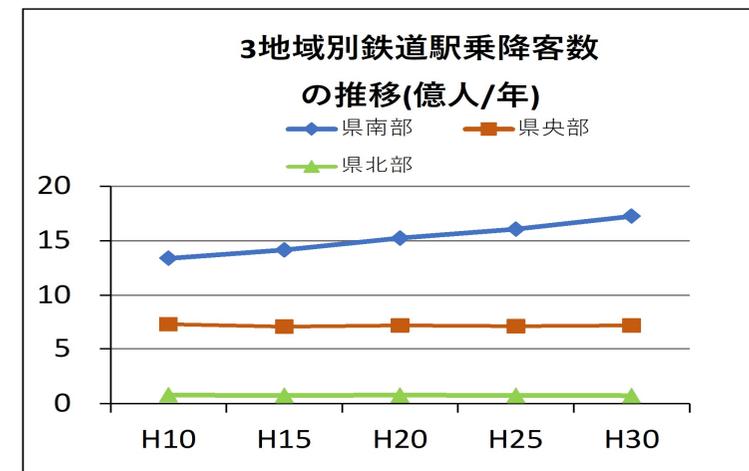
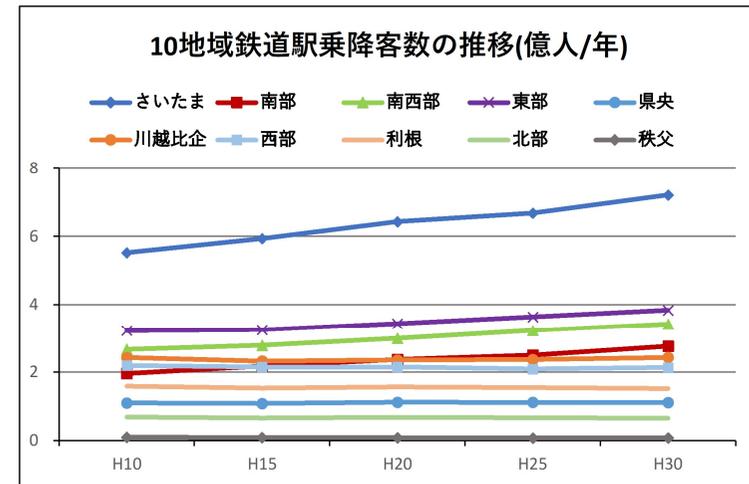
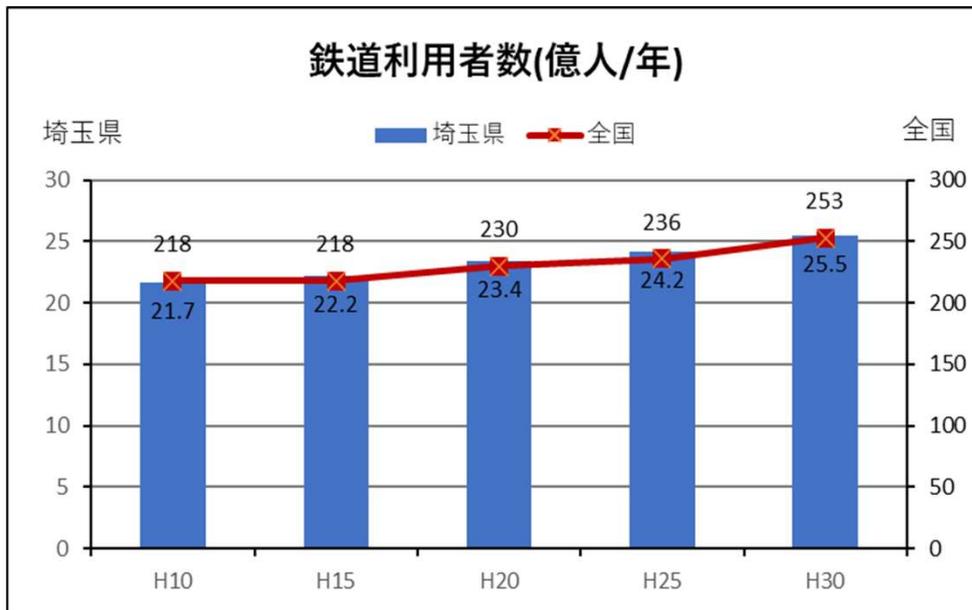
埼玉県道路網図簡易版(平成31.4)



3. 県内の交通について

3. 5 鉄道利用者の推移

- 県内の鉄道利用者数は、平成10年度に21.7億人であったが、平成30年度には25.5億人となり、17.5%増加している。
- 10地域別では、さいたま、南部、南西部、東部、県央、川越比企地域で増加し、その他地域では減少している。
- 3地域別では、県南部で増加している。



出典：埼玉県統計年鑑、鉄道輸送統計年報、旅客地域流動調査



3. 県内の交通について

3. 6 鉄道の路線別輸送量

- 東京都区部を中心に輸送量50万人以上の路線があり、圏域中心から30km圏内に輸送量25万人以上の路線が多くあり、50km圏外に、輸送量10万人以上の路線がある。
- 県内では、運行本数が多い大宮～赤羽区間の輸送量が多い。

図 路線別・区間別輸送量（首都圏、終日）



注) 定期券は「鉄道利用者調査」、普通券は「鉄道OD調査」より集計。

出典：H27大都市交通センサス

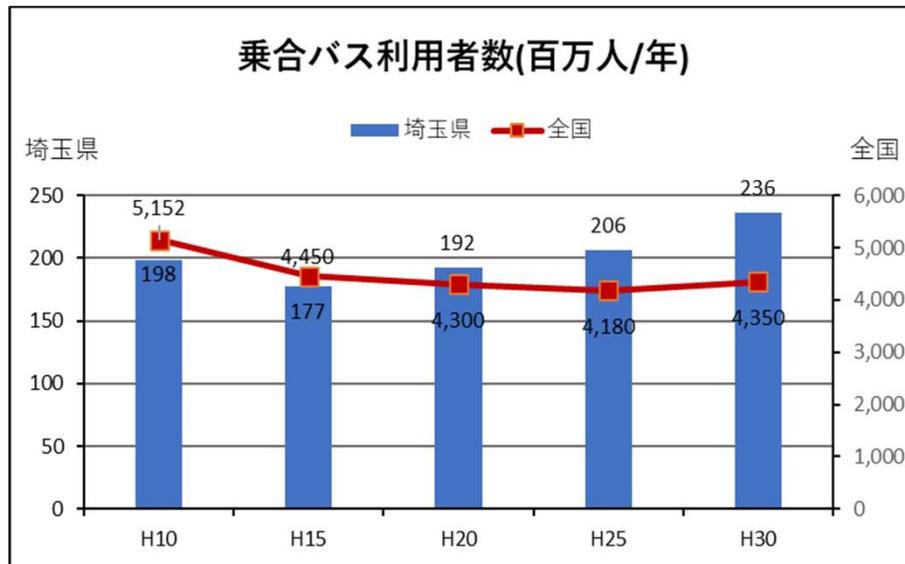
※ 路線別・区間別輸送量は、上り下り別の輸送量のうち多い方向の輸送量を表示している。

※ 同一事業者の並行路線は、合計値を表示している（例：東海道本線、京浜東北線の品川～横浜区間等）。

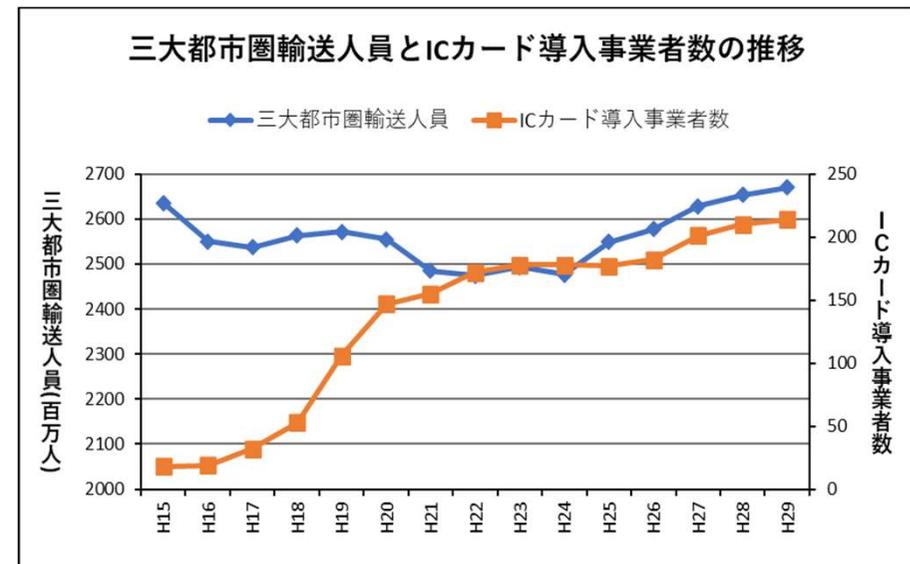
3. 県内の交通について

3. 7 バス利用者の推移

- 全国の乗合バス利用者数は減少傾向にあったが、近年は横ばいである。
- 県内の乗合バス利用者数は、平成10年度の198百万人から平成15年度の177百万人と、21百万人（11%）減少したが、その後、利用者が増加し、平成30年度には236百万人となり、平成15年度から59百万人（33%）増加した。
- 三大都市圏のバス輸送人員は近年増加傾向となっており、高齢者の利用やICカードを利用できるバス事業者の増加がその一因と考えられる。



出典：自動車輸送統計調査、旅客地域流動調査

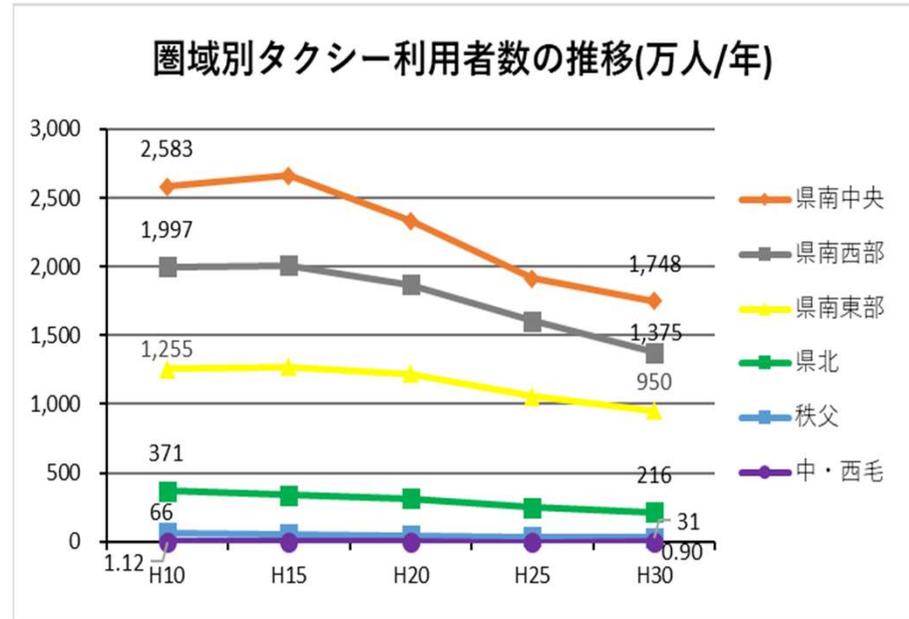


出典：国土交通白書、交通政策白書

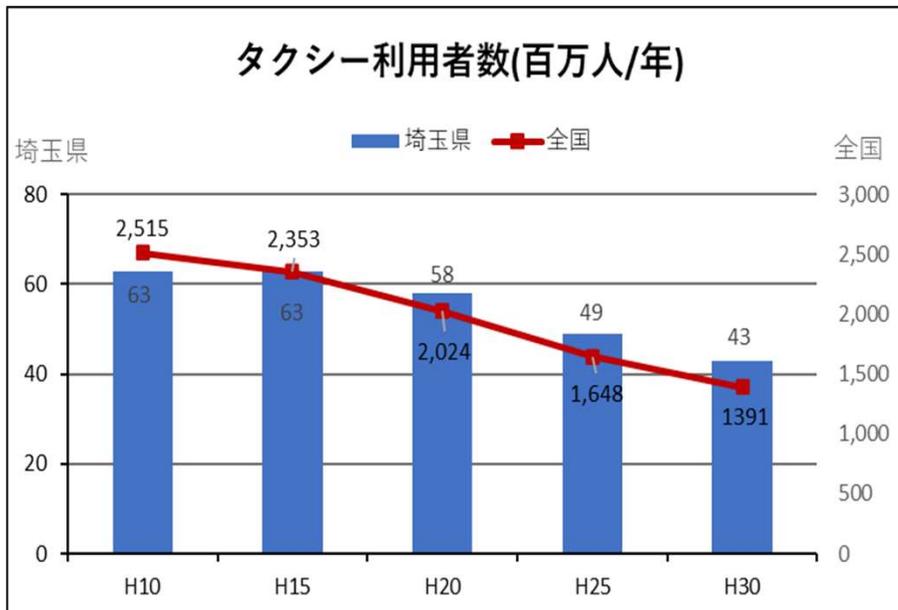
3. 県内の交通について

3. 8 タクシー利用者の推移

- 県内のタクシー利用者は年々減少している。
- 平成10年度に比べて平成30年度は20百万人（32%）減少している。
- 地域別利用者を平成10年度と平成30年度と比較すると、秩父では約半減、その他圏域で約30～40%減少している。（埼玉県乗用自動車協会の資料）



出典：（一社）埼玉県乗用自動車協会



出典：（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会

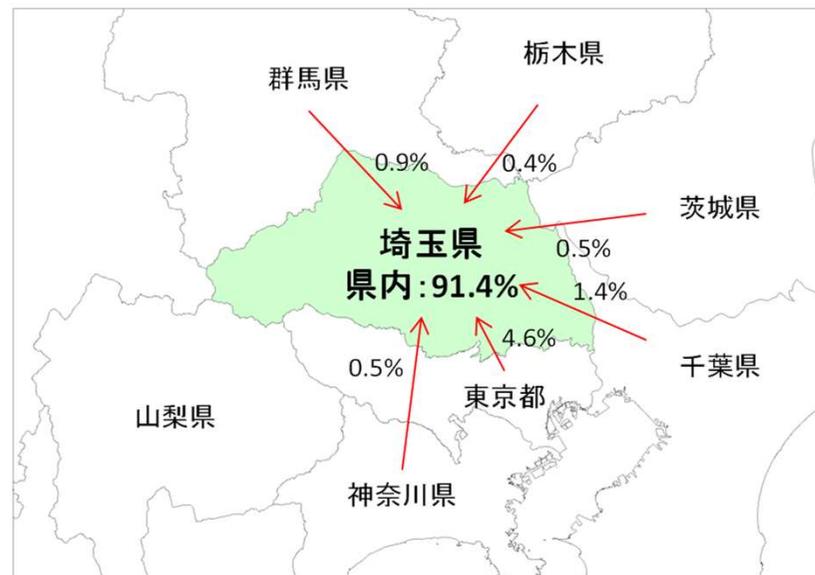
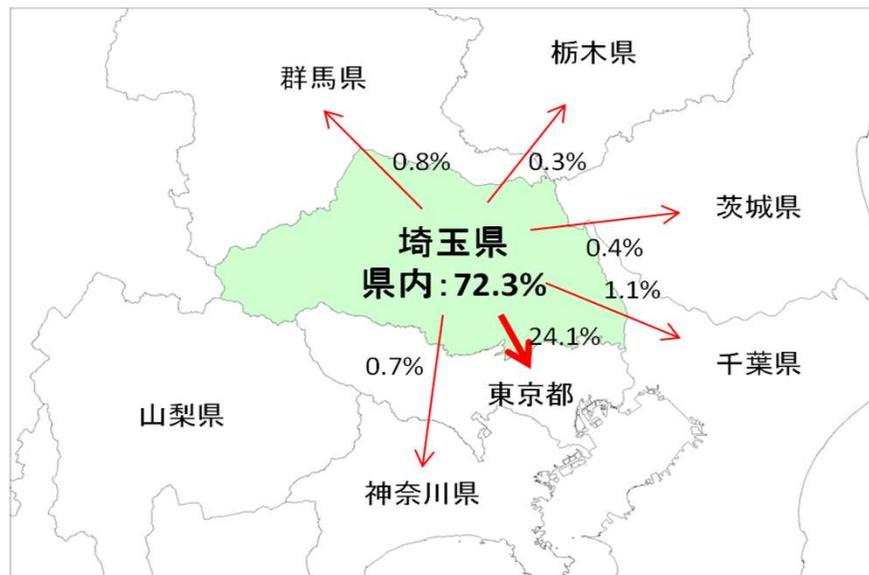


出典：（一社）埼玉県乗用自動車協会

3. 県内の交通について

3・9 通勤・通学先の分布

- 県内常住者の通勤・通学先をみると、県内への通勤・通学が72.3%を占め、東京への通勤・通学が24.1%を占めている。
- 県外への通勤・通学の大半が東京都への通勤・通学となっている。
- 埼玉県を着地とする通勤・通学者の起点をみると、県内が起点の割合は91.4%、東京が起点の割合は4.6%を占めている。



	埼玉県に住んでいる人の通勤・通学地(H27)	
	人数	比率
総数	3,858,637	100.0%
県内へ就業・通学	2,791,719	72.3%
県外へ就業・通学	1,066,918	27.7%
うち茨城県	14,381	0.4%
うち栃木県	9,991	0.3%
うち群馬県	29,065	0.8%
うち千葉県	42,850	1.1%
うち東京都	930,050	24.1%
うち神奈川県	28,067	0.7%
その他県外	12,514	0.3%

	埼玉県へ通勤・通学する人の出発地(H27)	
	人数	比率
総数	3,052,874	100.0%
県内から通勤・通学	2,791,719	91.4%
県外から通勤・通学	261,155	8.6%
うち茨城県	17,714	0.5%
うち栃木県	11,952	0.4%
うち群馬県	27,766	0.9%
うち千葉県	41,286	1.4%
うち東京都	139,434	4.6%
うち神奈川県	13,980	0.5%
その他県外	9,023	0.3%

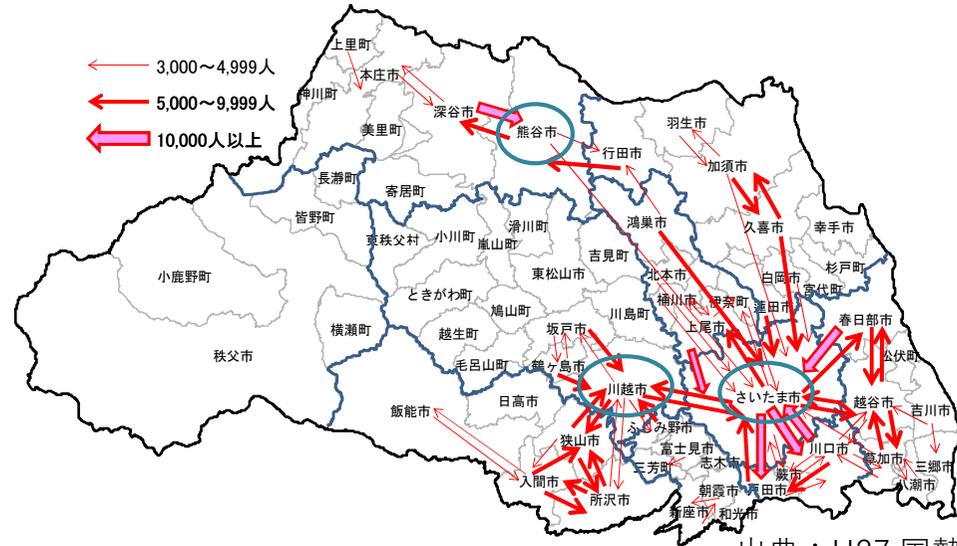
出典：H27国勢調査

3. 県内の交通について

3. 10 地域別の通勤・通学流動

- 県内から県内への通勤・通学している者の着地をみると、さいたま市への通勤・通学者数が多くなっている。
- 次いで、熊谷市や川越市などへの通勤・通学者数が多くなっている。
- 埼玉県内常住者の東京に通勤・通学する人数とその割合をみると、10地域区分では、さいたま、南部、南西部、東部、西部地域で、東京への通勤・が多くなっている。
- 南部、南西部では都内方向への通勤・通学の割合が30%を超えている。

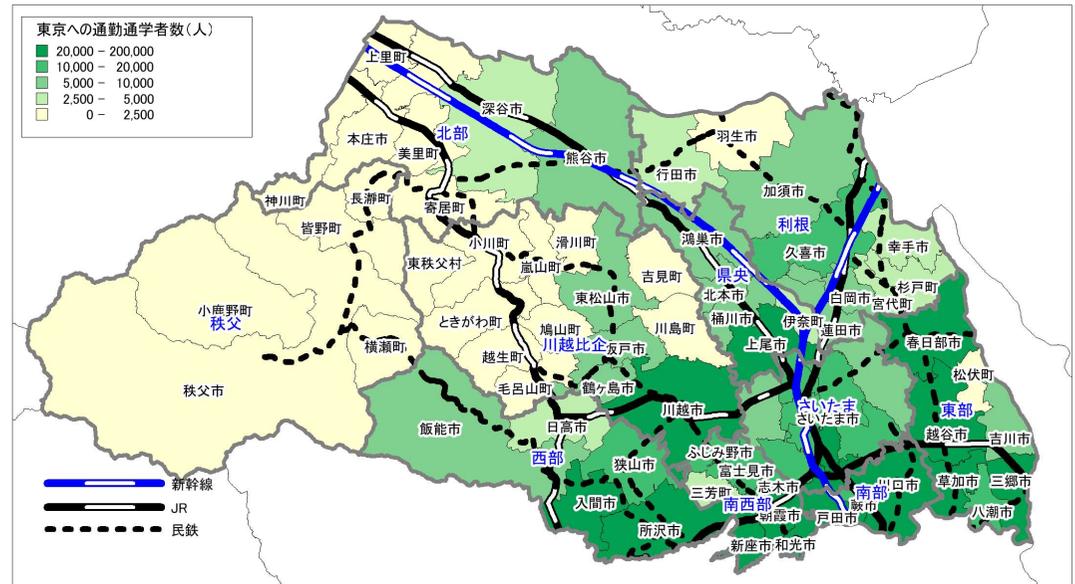
図 埼玉県内常住者の県内各市町村への通勤・通学者数



出典：H27 国勢調査

図：地域別東京都への流出割合

10地域	H27東京への通勤通学者数(万人)	東京への通勤通学率(%)
さいたま	18.5	28.2
南部	14.9	35
南西部	14	37
東部	16.5	27.3
県央	5	17.7
川越比企	6.1	14.4
西部	11.6	28.4
利根	4.7	13.4
北部	1.5	5.4
秩父	0.1	2.5
合計	93.0	24.1



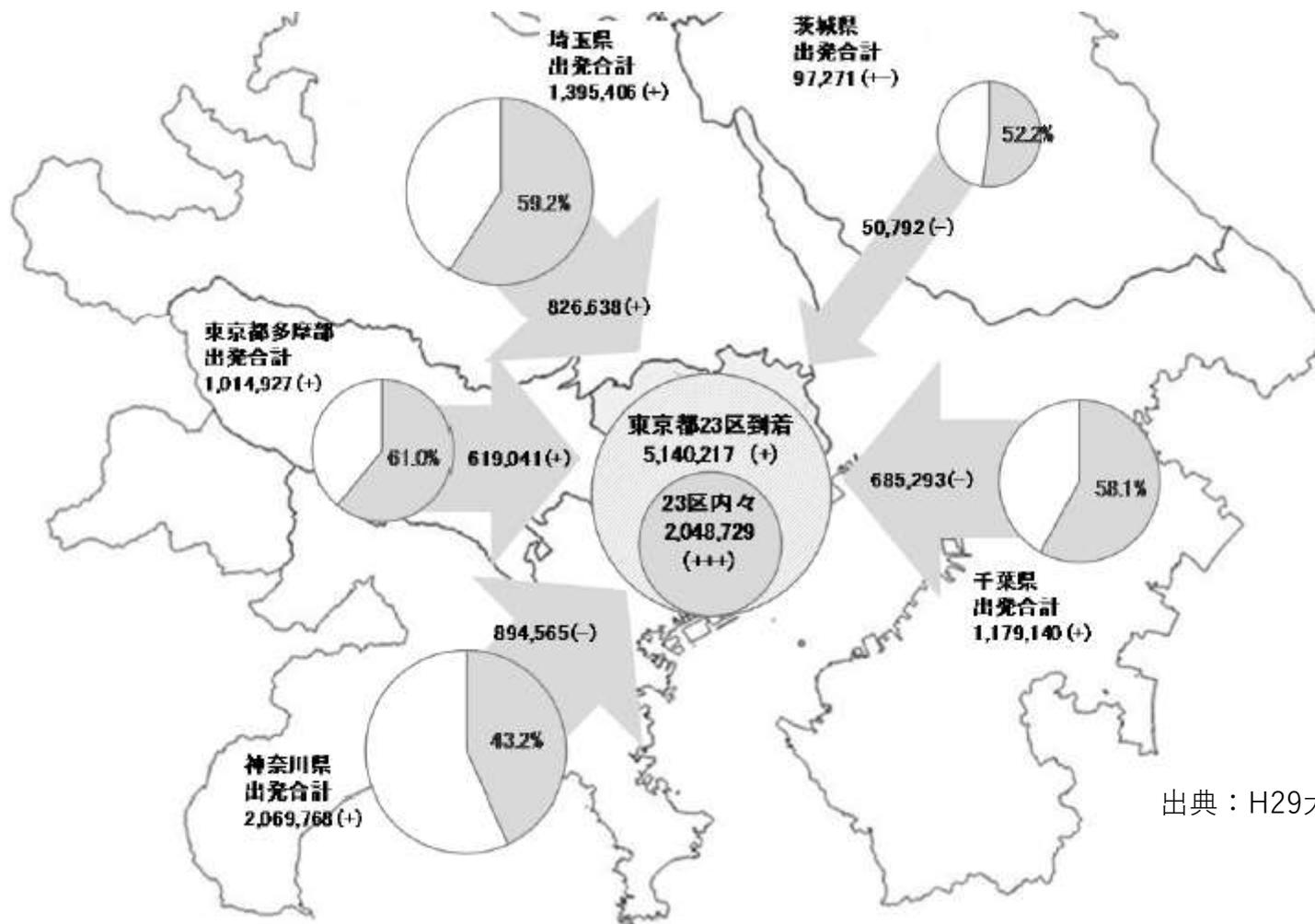
出典：H27 国勢調査

3. 県内の交通について

3. 1 1 通勤・通学の鉄道利用者

- 通勤・通学で鉄道を利用している本県の定期券利用者は約140万人おり、うち約6割にあたる83万人が東京都区部を着地としている。
- 首都圏から東京都区部へ到着する定期券利用者は約514万人おり、そのうち埼玉県の割合は約16%である。

図：東京都23区を着地とした通勤・通学流動（首都圏）



出典：H29大都市交通センサス調査

3. 県内の交通について

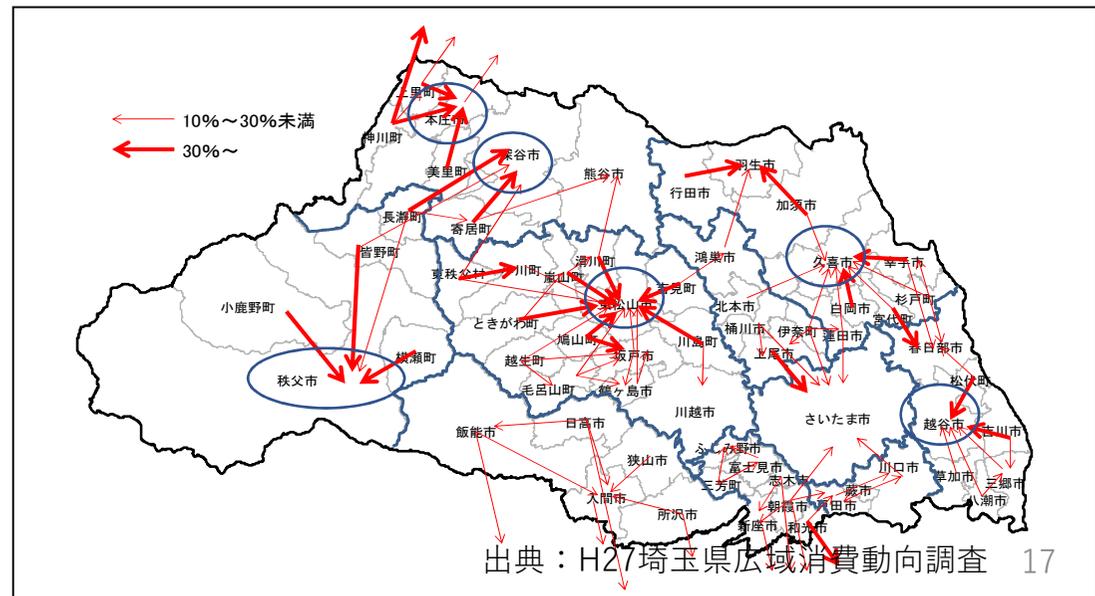
3. 1 2 買物流動

- 県内他市町村で食料品・日用品等の買い物を行っている人の割合をみると、秩父市や本庄市などへの流動の割合が高くなっている。
- 埼玉県内の洋服・衣料品等の他市町村への買物流動割合をみると、秩父市や本庄市、深谷市、東松山市、久喜市、越谷市などへの流動割合が高くなっている。

図 埼玉県内他市町村への買物流動（食料品・日用品等）



図 埼玉県内他市町村への買物流動（洋服・衣料品等）

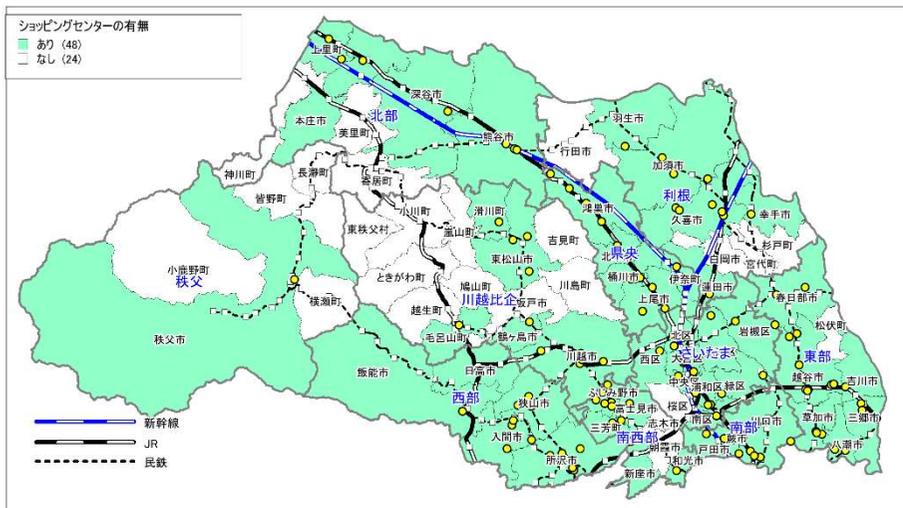


3. 県内の交通について

3. 1 3 商業施設や病院の立地状況

- 鉄道駅、大型商業施設、総合病院が自市町村にない自治体が県央部、県北部でみられる。
- また、自市町村にある場合でも、自治体の面積が広い場合は、目的地まで徒歩や自転車での移動が困難な地域もある。

図 埼玉県内のショッピングセンターの立地状況

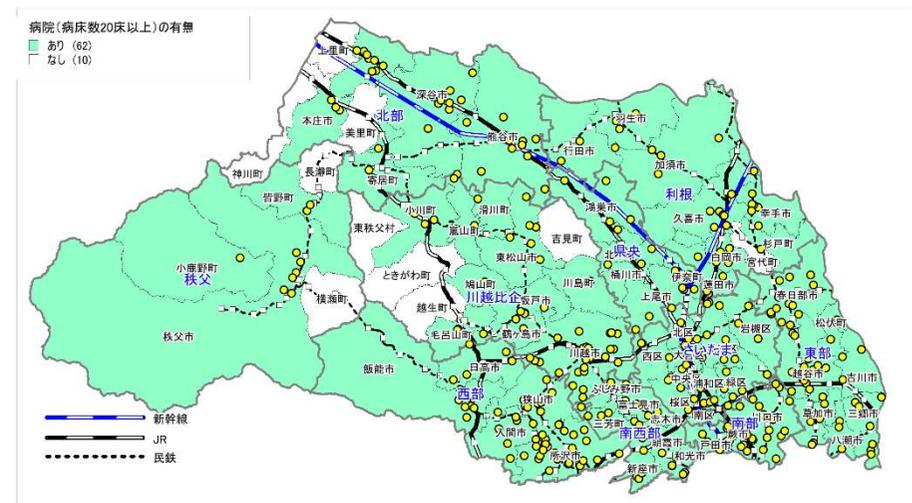


出典：（一社）日本ショッピングセンター協会（H27.12時点）

※ ショッピングセンターの定義

- 1.小売業の店舗面積が、1,500㎡以上であること。
- 2.キーテナントを除くテナントが10店舗以上含まれていること。
- 3.キーテナントがある場合、その面積がショッピングセンター面積の80%程度を超えないこと。
- 4.テナント会（商店会）等があり、広告宣伝、共同催事等の共同活動を行っていること。

図 埼玉県内の病院（病床数20床以上）の立地の有無



出典：H28埼玉県病院・救急診療所名簿

※県内各市町村の病院（病床数20床以上）の所在地の状況を見ると、病床数20床以上の病院がない市町村がある。

これらの地域にも診療所等はあるものの、隣接市町村の病院を利用していることが想定される。

3. 県内の交通について

3. 1 4 地域別交通手段

- 県内3地域の代表交通手段としては、県南部で鉄道・バス等の割合が高く、県央部、県北部では自動車の割合が高くなっている。
- 鉄道の分担率が高い県南部地域の中でも、さいたま地域が26%と最も高い。

図 代表交通手段鉄道の分担率

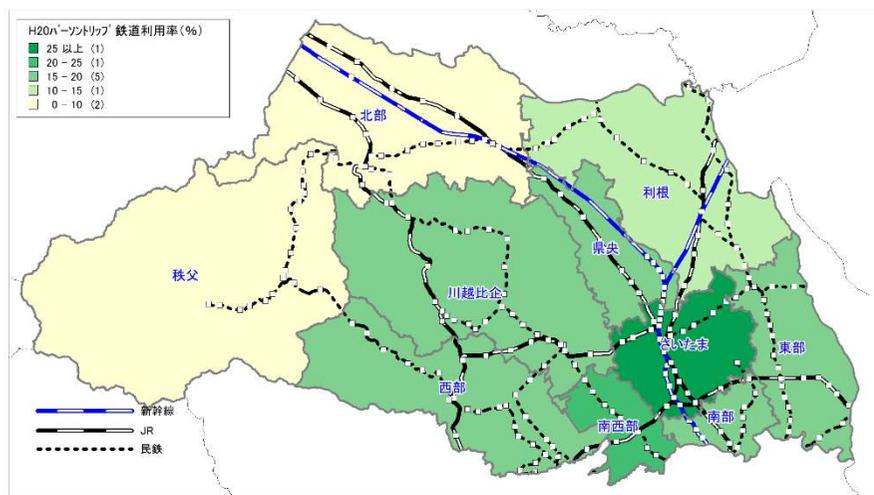


図 代表交通手段バスの分担率

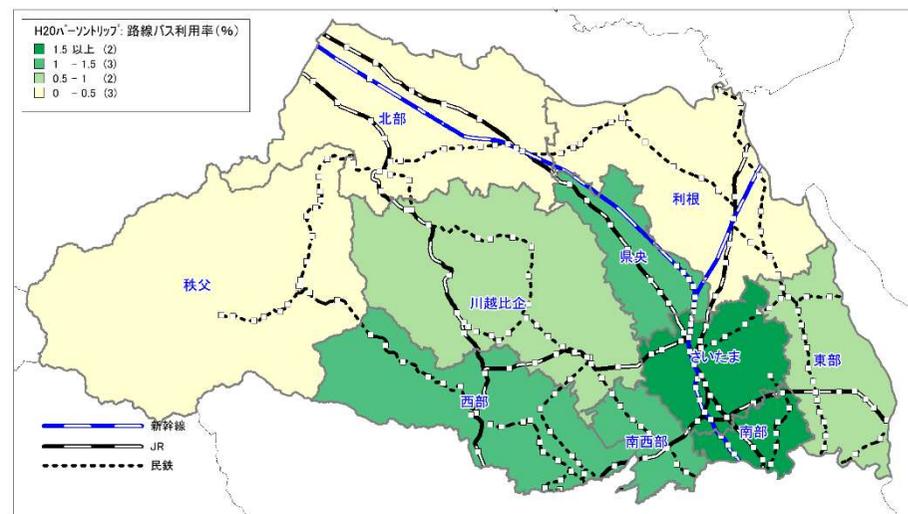


表 埼玉県内の代表交通手段分担率

出典：H20 PT調査

10地域	鉄道	バス	自動車	2輪車	徒歩	3地域	鉄道	バス	自動車	2輪車	徒歩
さいたま	26%	1.7%	27%	22%	22%	県南部	22%	1.3%	30%	23%	22%
南部	20%	1.6%	27%	26%	23%						
南西部	23%	1.2%	29%	22%	24%						
東部	19%	0.8%	34%	24%	19%	県央部	16%	0.8%	46%	17%	17%
県央	16%	1.0%	42%	21%	18%						
川越比企	16%	0.7%	49%	16%	16%						
西部	19%	1.1%	41%	17%	21%	県北部	7%	0.4%	64%	13%	13%
利根	14%	0.3%	53%	16%	14%						
北部	8%	0.4%	63%	14%	13%						
秩父	4%	0.4%	67%	11%	15%						
合計	18%	1.0%	39%	20%	19%						

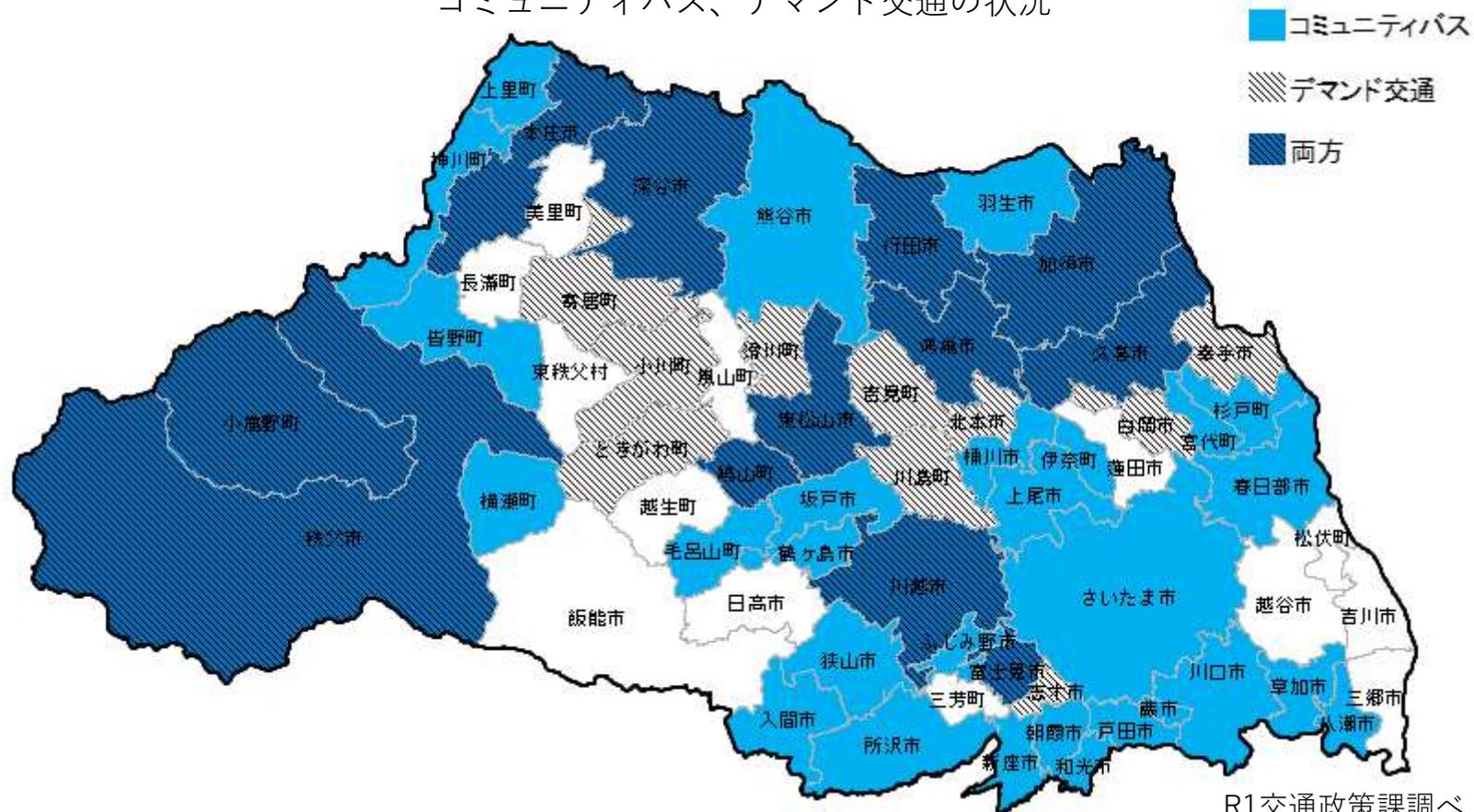
出典：H20 PT調査

3. 県内の交通について

3. 15 コミュニティバス、デマンド交通の状況

- コミュニティバス、デマンド交通は民間路線バスが通っていない地域で運行されていることが多い。
 - 令和元年7月時点でコミュニティバスを運行している市町村は、63市町村中40市町村（63%）となっている。
 - 令和元年7月時点でデマンド交通を実施している市町村は、63市町村中22市町（35%）となっている。
 - 平成30年度の平均収支率（収入／費用）は、コミュニティバス：24%、デマンド交通：16%と低い。
 - 公共交通を維持するための費用として、コミュニティバス、デマンド交通の運行費は特別交付税措置の対象となっている。
- ※ コミュニティバスとは地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバス
- ※ デマンド交通とは予約型の運行形態の輸送サービス

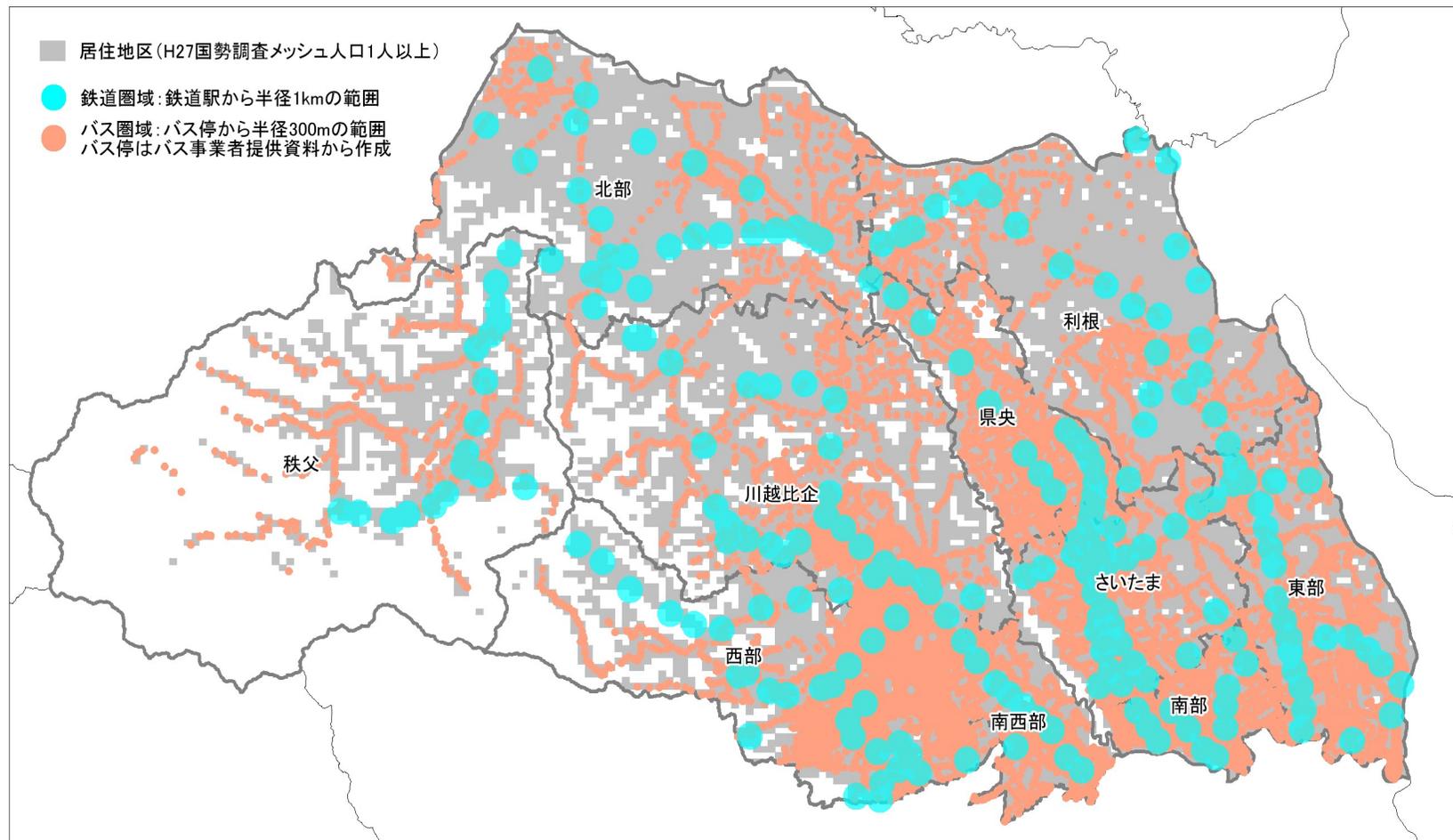
コミュニティバス、デマンド交通の状況



3. 県内の交通について

3. 1 6 公共交通空白地域

- 鉄道駅から1 kmまたは、バス停から300m以内の地域を公共交通カバー圏域とし、それ以外を公共交通空白地域とすると、さいたま、南部、南西部、東部、県央は公共交通空白地域の面積が狭く、秩父は広がっている。
- ただし、秩父の公共交通空白地域は居住地以外（平成27年国勢調査メッシュ人口0人）が大半を占めている。



※ 鉄道圏域：鉄道駅から半径1kmの範囲（鉄道駅はH28埼玉県統計年報から作成）

※ バス圏域：バス停から半径300mの範囲

（路線バスはバス事業者提供データ等から作成（H27）、コミュニティバスは各市町村HP等から作成（H28年））

3. 県内の交通について

3. 17 人口率から見た公共交通カバー率

- 本県の公共交通カバー圏域人口は622万人(86%)で、そのうち高齢者の公共交通カバー圏域人口は144万人(81%)となっており、県南部、県央部で高くなっている。(公共交通空白地域の人口は105万人(14%)、そのうち高齢者人口は35万人(19%))
- さらにデマンド交通のカバー圏域を加えると、人口では655万人(90%)、そのうち高齢者人口は162万人(90%)となり、県央部、県北部でカバー圏域が増えている。

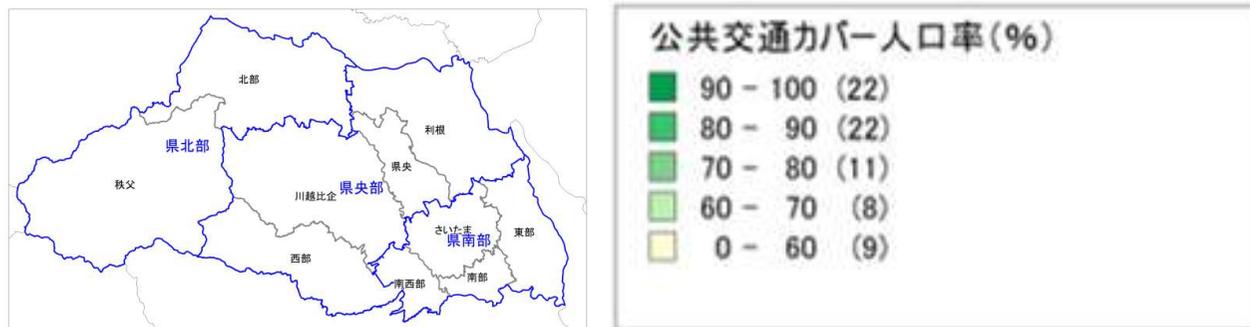
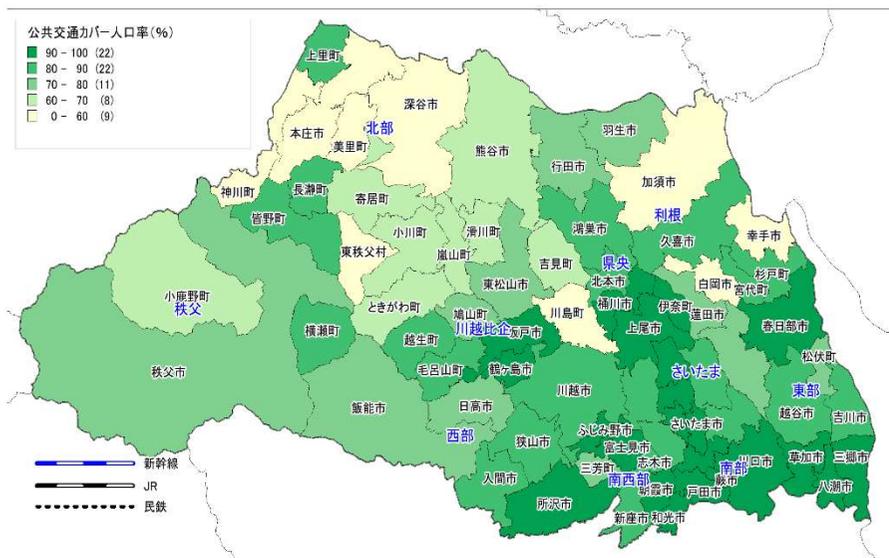
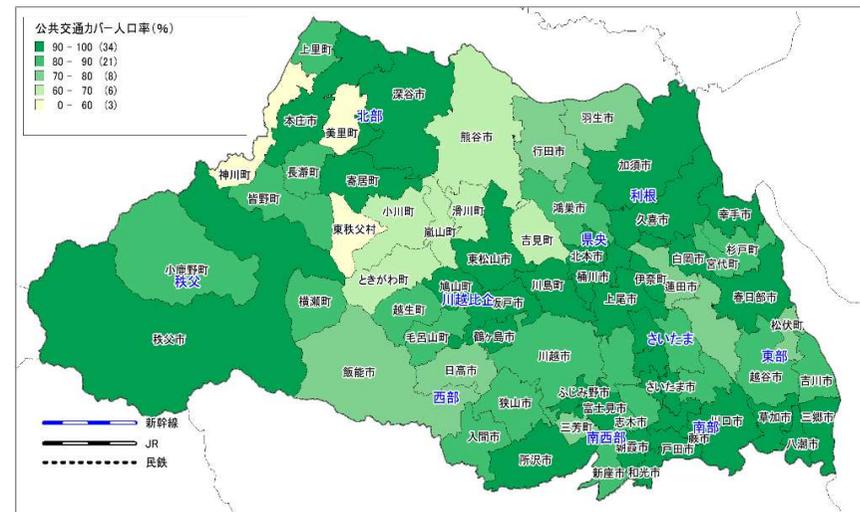


図 埼玉県内の公共交通カバー圏域人口率

図 埼玉県内の公共交通カバー圏域人口率 (デマンド交通含む)



※ 人口率 = (鉄道圏域人口 + バス圏域人口) / 市町村人口



※人口率 = (鉄道圏域人口 + バス圏域人口 + デマンド交通圏域人口) / 市町村人口

3. 県内の交通について

3. 1 8 鉄道利用に係る県民アンケート結果

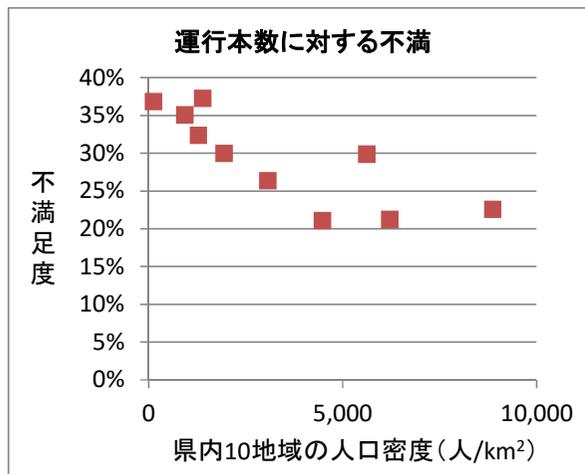
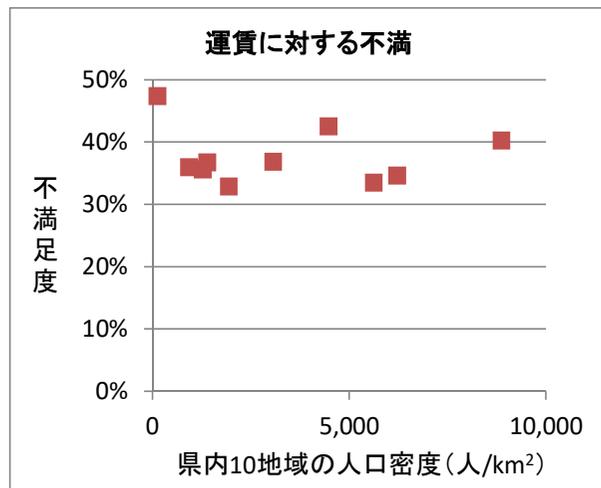
- 鉄道利用については、運賃や運行本数に関する不満が高くなっている。
- 運賃に対する不満は人口密度に関わらず30%以上となっている。
- 一方、運行本数については、人口密度が低い地域で不満が高くなる傾向がみられる。

表 鉄道の利用時の不満

内容	割合
運賃を安くして欲しい	36%
運行本数を増やして欲しい	28%
運転時間を長くして欲しい	20%
相互乗り入れを行って欲しい	19%
快速運転を増やして欲しい	15%
その他	9%
車両を増設して欲しい	9%
車両の性能を上げて欲しい	8%
着席サービスが保証された列車を運行して欲しい	8%
とくに改善すべきことはない	6%
わからない	2%
線路を直線にし、スピードが出るようにして欲しい	1%

出典：県政サポーターアンケート
「埼玉県の交通（鉄道・バス）について」（H28実施）

図 人口密度と鉄道運賃・運行本数の不満足度との関係



出典：県政サポーターアンケート
「埼玉県の交通（鉄道・バス）について」（H28実施）

3. 県内の交通について

3. 1 9 バス利用に係る県民アンケート結果

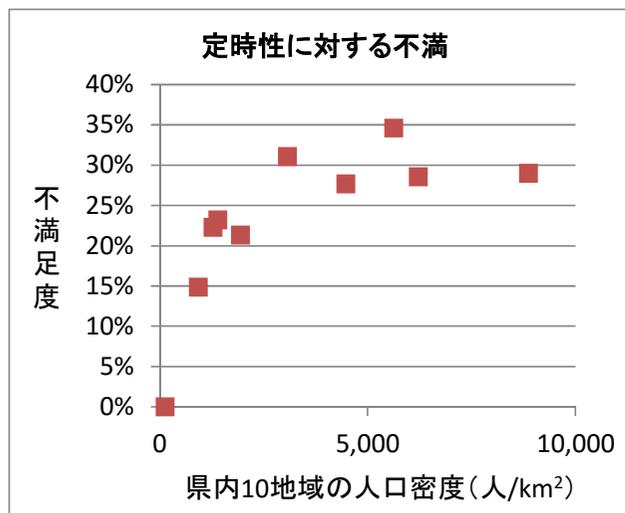
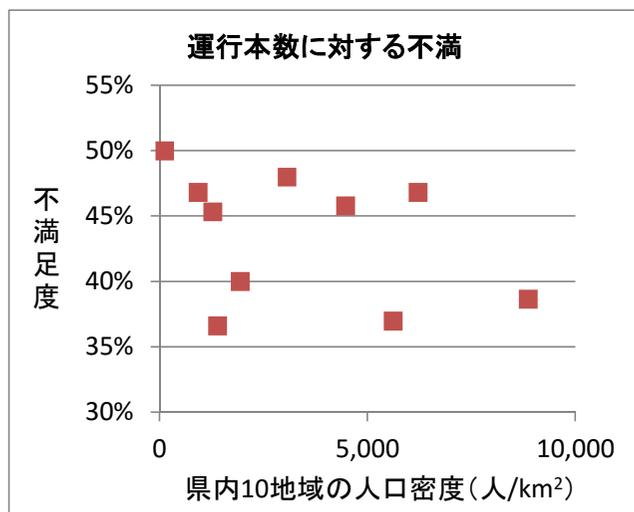
- 路線バス、コミュニティバスとも、運行本数への不満が高くなっている。
- 運行本数に関する不満は、人口密度に関わらず高い傾向がみられる。
- また、定時性に対する不満は、人口密度の高い地域において高くなる傾向がみられる。

表 バスの利用時の不満

内容	割合
運行本数を増やしてほしい	41%
時刻表通りに運行してほしい	28%
運賃を安くしてほしい	20%
路線図や系統を見やすく、わかりやすくしてほしい	19%
鉄道との乗換えやバス同士の乗り継ぎをしやすくしてほしい	15%
始発を早く、終発を遅くなど運転時間帯を長くしてほしい	13%
停留所(ベンチ、上屋)の整備をしてほしい	13%
特に不満に感じていない	8%
所要時間を短縮してほしい	4%
バス停を増やしてほしい	4%
その他	4%

出典：県政サポーターアンケート
「埼玉県の交通（鉄道・バス）について」（H28実施）

図 人口密度とバス運行本数・定時性の不満足度との関係



出典：県政サポーターアンケート
「埼玉県の交通（鉄道・バス）について」（H28実施）

3. 県内の交通について

3. 20 タクシー利用に係る内閣府調査

- 内閣府が実施した「公共交通に関する世論調査」では、月数回程度タクシーを利用している割合は全国で28.5%、利用していない」の割合は71.5%となっている。
- 都市規模別にみると「利用している」割合は大都市で多く、「利用していない」割合は小都市で高くなっている。
- また、利用しない理由としては「自動車などを利用するから」の割合が66.5%と最も高く、以下「料金が高いから」、「タクシー以外の公共交通機関を利用するから」の順となっている。

表 タクシー利用の有無

	利用している %	利用していない %
大都市	37.3	62.7
中都市	26.6	73.4
小都市	23.9	76.1
町村	26.8	73.2
全国	28.5	71.5

表 タクシー利用しない理由

	自動車 などを利用する から	料金が高 いから	タクシー 以外の公 共交通機 関を利用 するから	出かけ る機会が 少ないから	タクシー を呼んだ り、捕ま えたりす るのが手 間だから	乗車前 に値段が わからない のが嫌だ から	目的地 への行き 方を説明 するのが 面倒だから	利用で きるタク シー会 社が地 域にな いから	その他	特にな い	わから ない
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
大都市	44.9	37.6	36.2	18.8	9.8	4.9	1.7	1.0	1.7	0.3	0.0
中都市	67.1	33.8	19.7	14.3	10.7	4.8	2.7	2.4	1.7	2.0	0.5
小都市	75.5	32.9	10.1	12.1	9.8	2.9	0.9	0.9	2.0	1.2	0.3
町村	86.6	29.9	5.2	9.0	9.0	3.7	1.5	3.7	1.5	1.5	0.0
全国	66.5	34.0	19.3	14.1	10.1	4.2	1.9	1.8	1.8	1.4	0.3

出典：H28公共交通に関する世論調査(内閣府)

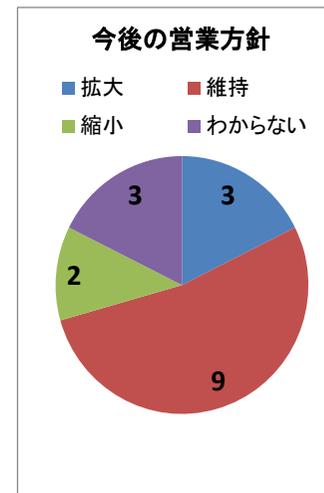
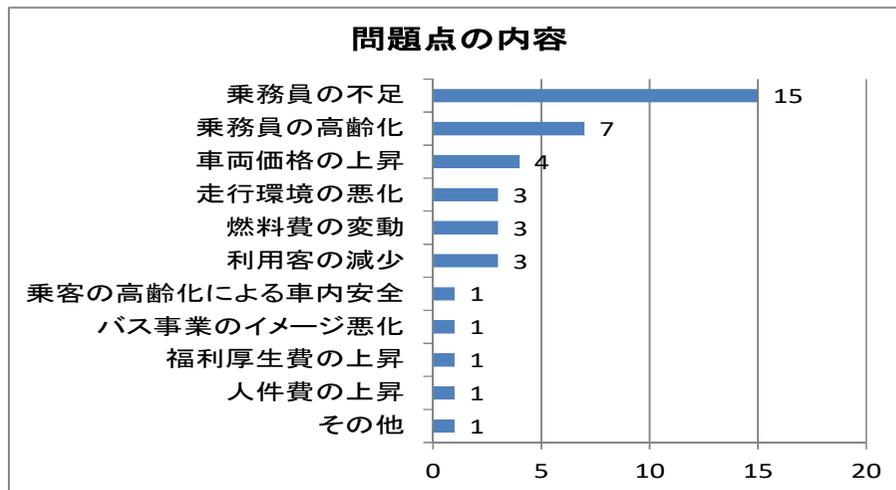
※大都市：東京都区部、政令指定都市
 中都市：人口10万人以上の市
 小都市：人口10万人未満の市

3. 県内の交通について

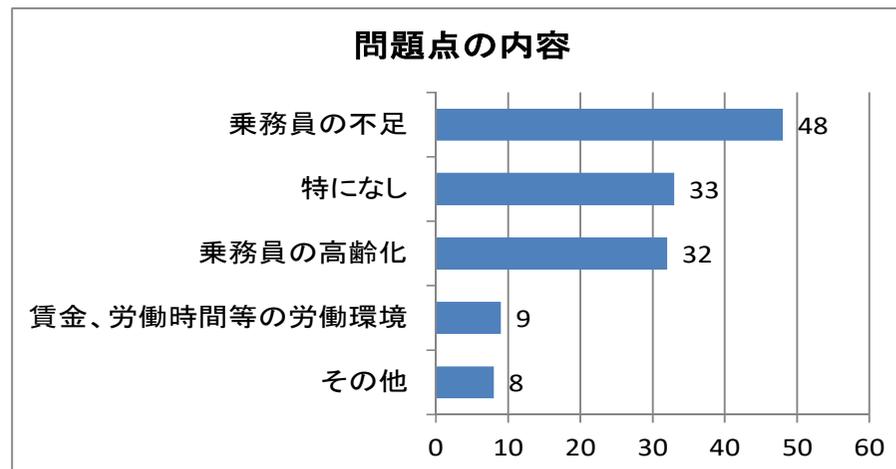
3. 2 1 交通事業者アンケートの結果

- バス事業者、タクシー事業者とも、乗務員の不足・高齢化を問題としている。（H28事業者アンケート）
- 乗務員不足になると採算性の低い路線から減便や廃止が行われ、ネットワークの機能低下につながる可能性がある。

県内の路線バス事業者19社に対し配布、17社から回答



県内のタクシー事業者175社に対し配布、107社から回答



3. 県内の交通について

3. 2 2 現状のまとめ

① 県内人口の状況

- ・ 人 口 : 2015年 727万人 → 2045年 652万人 (▲10.3%)
- ・ 生産年齢人口 : 2015年 451万人(62%) → 2045年 349万人(54%) (▲22.6%)
- ・ 高齢化率 : 2015年 179万人(25%) → 2045年 233万人(36%) (+30.2%)
- (参考) 運転免許自主返納者 2014年 13,029人 → 2019年 35,565人(2.7倍)
- うち高齢者数割合 2014年 94.6% → 2019年 95.6%

② 公共交通の状況

- ・ 鉄道網：東京都心に向かう放射路線が南北に整備されており、環状路線が東西に整備
- ・ バス網：路線バス網は県南部で密になっているが、県北部に向かうほど粗くなっている。
- ・ 利用者数 鉄 道 1998年 21.7億人 → 2018年 25.5億人 (+17.5%)
バ ス 1998年 2.0億人 → 2018年 2.4億人 (+20.0%)
タクシー 1998年 63百万人 → 2018年 43百万人 (▲31.8%)
- ・ 地域別代表交通は、県南部では鉄道の割合が高く、県央部、県北部では自動車の割合が高い。
- ・ 県内の定期券利用者で通勤・通学に鉄道を利用する者140万のうち約6割が東京都区部へ着地

③ 交通事業者の状況

- ・ バス事業者、タクシー事業者ともに乗務員が不足、高齢化
- ・ コミュニティバス：実施40市町村(63%、2019年) 収支率24%(2018年県内平均)
- ・ デマンド交通：実施22市町 (35%、2019年) 収支率16%(2018年県内平均)

④ 公共交通空白地域の状況

- | | 公共交通空白地域 | 公共交通カバー圏域 | デマンド交通を含むカバー圏域 |
|---------|------------|------------|----------------|
| ・ 人 口 | 105万人(14%) | 622万人(86%) | 655万人(90%) |
| ・ 高齢者人口 | 35万人(19%) | 144万人(81%) | 162万人(90%) |

4. 国の交通政策の動向について

県内公共交通の利便性向上策を検討するにあたっては、国の交通政策の動向に留意する必要がある。については、国の動向について主なものを示す。

4. 1 平成28年交通政策審議会答申（平成28年4月）

概要

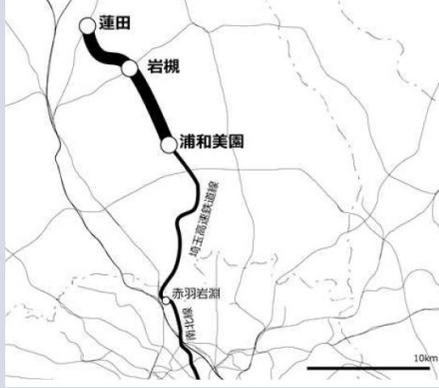
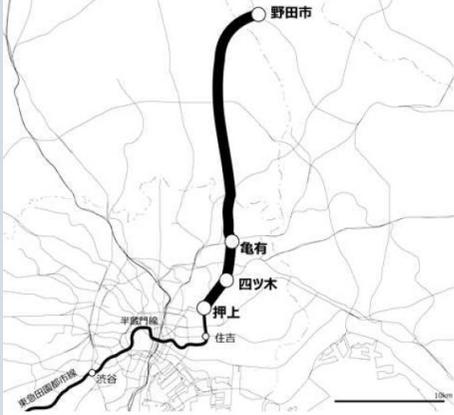
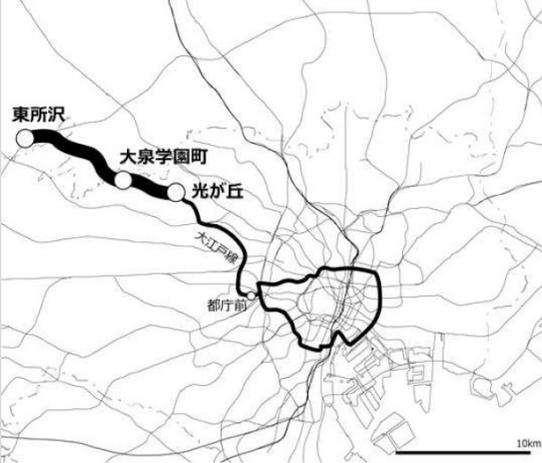
- 審議会は、概ね15年後（2030年（平成42年）頃）を念頭に置いて、地下鉄、民鉄線及びJR在来線のほか、モノレール、新交通システム、路面電車等を含む鉄軌道を対象として、答申をとりまとめた。
- 東京圏の都市鉄道が目指すべき姿は以下の（1）～（6）のとおり設定された。
 - （1）国際競争力の強化に資する都市鉄道
 - （2）豊かな国民生活に資する都市鉄道
 - （3）まちづくりと連携した持続可能な都市鉄道
 - （4）駅空間の質的進化～次世代ステーションの創造～
 - （5）信頼と安心の都市鉄道
 - （6）災害対策の強力な推進と取組の「見える化」
- 本答申では関係都県・政令指定都市及鉄道事業者並びに委員から提案のあったプロジェクトについて、目指すべき姿を実現する上で意義あるプロジェクトであるか否か等について検討を行った。

根拠法令等

- 根拠法令：国土交通省設置法第6条
- 所掌事務：国土交通大臣の諮問に応じて交通政策に関する重要事項についての調査審議等
- 東京圏(都心から概ね50kmの範囲)の都市鉄道について、1956年の第1号答申から2000年の第18号答申まで、具体的な事業を挙げてその実現を促していった。

4. 国の交通政策の動向について

○ 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト（抜粋）

	埼玉高速鉄道線の延伸 (浦和美園～岩槻～蓮田)	東京8号線の延伸 (押上～野田市)	東京12号線(大江戸線)の延伸 (光が丘～大泉学園町～東所沢)
意義	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県東部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待 	<ul style="list-style-type: none"> 都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待 	<ul style="list-style-type: none"> 都区部北西部、北多摩北部及び埼玉県南西部と都心部とのアクセス利便性の向上
課題	<ul style="list-style-type: none"> 事業性に課題があるため、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発や交流人口の増加に向けた取組等を着実に進めた上で、事業計画について十分な検討が行われることを期待。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業性に課題があり、複数の都県を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な沿線開発の取組を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。 	<ul style="list-style-type: none"> 光が丘から大泉学園町までの延伸については、導入空間となりうる道路整備が進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき。 大泉学園町から東所沢までの延伸については、事業性に課題があり、関係地方公共団体等において、事業性の確保に必要な沿線開発の取組を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。 なお、光が丘から東所沢までの延伸（一体整備）については、東京都と埼玉県に跨がる路線であるため、関係地方公共団体が協調して事業主体を含めた事業計画について検討が行われることを期待。
路線概要			

4. 国の交通政策の動向について

4. 2 コンパクト・プラス・ネットワークの推進

○ 現状

(都市の課題)

- 地方都市では、急速な人口減少と高齢化に直面し、地域の産業の停滞もあり活力が低下
- 住宅や店舗等の郊外立地が進み、市街地が拡散し、既存市街地においては低密度な市街地を形成
- 厳しい財政状況下で、拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況
- 大都市では高齢者が急増し、医療・介護の需要が急増し、医療・介護サービスの提供や地域の活力維持が満足にできなくなる懸念

(地域公共交通の課題)

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員が減少
- 不採算路線の廃止による地域公共交通ネットワークの減少、運行回数などのサービス水準の低下、民間事業者の経営悪化

○ 概要

- 人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める。

〈関係法令〉

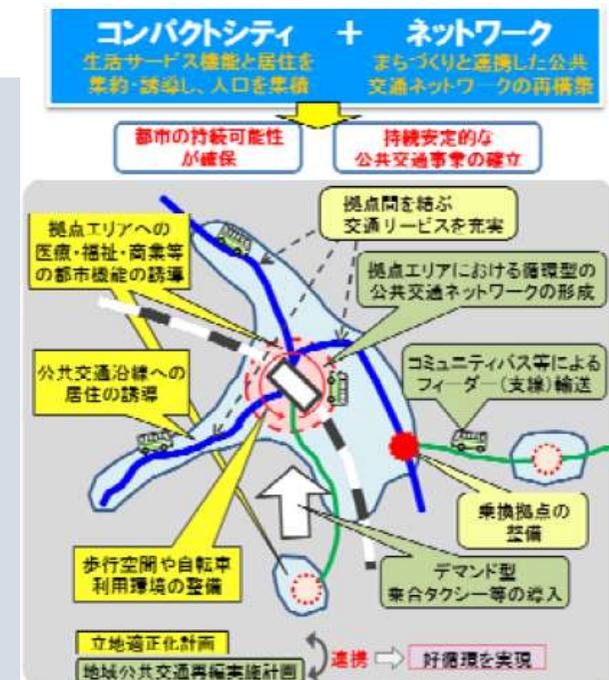
①都市再生特別措置法

⇒ 立地適正化計画を地方自治体が作成

②地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

⇒ 地域公共交通網形成計画を地方公共団体が中心となって作成

※ ①②の一部を改正する法律案が国会で審議され、令和2年6月に公布



4. 国の交通政策の動向等について

4. 3 地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会（平成29年7月21日提言公表）

- 地域公共交通の活性化・再生について、これまでの取組を総括しつつ、今後10年を見据えた中長期的な視野から、考えられる取組の方向性について、様々な観点から有識者によるご意見を頂くことを目的として開催
- 地域公共交通を活性化、再生するため、以下の3つの視点から方向性がまとめられた
 - ①地域公共交通ネットワークの形成のあり方
 - ②公共交通の利便性の向上、需要の創出
 - ③運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段

4. 4 自動運転の動向

- 自動車の分野では、日本をはじめ、世界各国において自動運転の実用化に向けた取組が進められている。
- 自動運転のレベル5段階について、2020年には特定条件でドライバーの対応を前提としたレベル3の段階から、2025年を目途に完全自動運転化のレベル5に達成することを目標に取組んでいる。
 - (1)環境整備（基準・制度）
車両安全に係る高裁規準を策定（国際的に協調しながら整備を進める）
 - (2)技術開発・普及促進
安全運転サポート車、高速道路合流部での情報提供による自動運転のサポート
 - (3)実証実験・社会実験
トラック隊列の走行について実証実験を実施
 - (4)ラストマイル自動運転
限定地域でのレベル4無人自動運転移動サービスの実現



4. 5 M a a S（Mobility as a Service）の動向

- M a a Sは、様々な移動手法・サービスを組み合わせる一つの移動サービスとしてとらえるものであり、飛躍的な利便性の向上により、利用者の移動行動に変化をもたらすものと位置づけられている。
- 様々な移動手法、サービスを組み合わせる一つの移動サービスとして、ワンストップでシームレスな移動が可能となる。
- サービス分野との連携や医療、福祉、教育、一般行政サービスとの連携により、需要の拡大も期待される。
- 全国19地域の実証実験への支援を通じ、地域や観光地における移動の利便性向上に資するMaaSの普及を推進している。