

埼玉県における 地域公共交通基本方針



埼 玉 県

目次

第1章	はじめに	1
1.	策定目的・背景	1
2.	対象とする交通	2
3.	目標年次	2
4.	方針の見直し	2
5.	上位計画・関連計画等における公共交通施策の整理	2
	(1) 埼玉県5か年計画	2
	(2) 第3期埼玉県まち・ひと・しごと創生総合戦略	3
	(3) まちづくり埼玉プラン	3
	(4) あと数マイル・プロジェクト（鉄道の延伸関係）	4
	(5) 埼玉版スーパー・シティプロジェクト	5
第2章	埼玉県の地域公共交通に関する現状・課題	6
1.	埼玉県の地域公共交通の現状	6
	(1) 人口減少・少子高齢化	7
	(2) 公共交通サービス・ネットワーク	8
	(3) コミュニティ交通	11
	(4) 公共交通の人口カバー率・交通空白等	14
	(5) 公共交通に対するニーズ	22
	(6) 地域公共交通計画等の策定状況	26
2.	埼玉県の地域公共交通の課題	29
	(1) 暮らしの足を支える担い手確保の視点からの課題	29
	(2) 既存ネットワーク・サービスの視点からの課題	29
	(3) 県民ニーズの視点からの課題	30
	(4) 政策的視点からの課題	31
第3章	地域公共交通の理念・将来像	32
1.	理念・将来像	32
2.	将来像実現に向けた各主体の役割	33
	(1) 国の役割	33
	(2) 県の役割	33
	(3) 市町村の役割	34
	(4) 交通事業者の役割	34
第4章	地域公共交通の課題への対応方針	35
1.	4つの対応方針	35
2.	対応方針と施策の方向性	36
	対応方針1 地域の将来像実現に向けた地域公共交通の創造	36
	対応方針2 公共交通分野における担い手の確保・育成	47
	対応方針3 新たな手段の活用等による地域公共交通の更なる活性化	54
	対応方針4 多様な輸送資源をフル活用した地域公共交通の充実	65
第5章	地域別の課題と対応の方向性	77
1.	県南ゾーン（さいたま、南部、南西部、東部）	77

(1) さいたま地域.....	80
(2) 南部地域.....	81
(3) 南西部地域.....	82
(4) 東部地域.....	83
2. 圏央道ゾーン（県央、川越比企、西部、利根）.....	84
(1) 県央地域.....	87
(2) 川越比企地域.....	88
(3) 西部地域.....	89
(4) 利根地域.....	90
3. 県北ゾーン（北部、秩父）.....	91
(1) 北部地域.....	94
(2) 秩父地域.....	95
後記 「埼玉県における地域公共交通基本方針」策定経過.....	96

第1章 はじめに

1. 策定目的・背景

地域公共交通においては、少子高齢化による担い手不足の進行、新型コロナウイルス感染症の拡大、燃料費の高騰、自動車運転者の労働時間を規制する改善基準告示の改正等を背景に、市町村や交通事業者を取り巻く環境は大きく変化しています。

本県は700万人を超える人口を有していますが、今後は少子高齢化が進み、生産年齢人口は減少し、全国トップクラスのスピードで高齢化が進んでいくと言われてしています。

高齢化の進展に伴い、移動に不便を感じる県民が増加することが見込まれる中、バスをはじめとする地域公共交通は利用者の減少や経営の悪化、深刻な運転手不足などにより、持続可能性が低下しています。

このような状況が進んでいくと、一部の地域を除き、県民の移動に大きな制約が生じ、日常生活、経済活動が成り立たなくなる可能性があります。

地域公共交通は県民の移動を支える生活基盤であり、20年、30年将来においても地域の活力を維持・向上させ、子どもや高齢者等誰もが安心して暮らせるようにするためには、地域公共交通を活性化していくことが必要です。そのためには、交通課題への対応と不可分であるまちづくりと連携し、コンパクトなまちづくり施策の下、人や資源を集約させ、拠点間を有機的につなげるネットワークを設計するとともに、地域公共交通の担い手の確保を図り、新たな技術や手段も活用しながら利便性が高く持続可能な地域公共交通を構築していくことが重要となります。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「地域交通法」という。）において、地方公共団体は、「主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。」とされており、本県においても各地域の実情に応じて様々な地域公共交通施策が展開されています。

しかし、近年顕在化している運転手不足によるバス路線の廃止など、深刻化する問題に対する更なる対応が求められています。

県では、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化に取り組む立場から、令和7年8月に「埼玉における地域公共交通の基本方針」検討会議を設置し、「埼玉県における地域公共交通の基本方針」の検討を進めてきました。

そして、この度、この会議における協議を踏まえ、多様な関係者に向けて県が考える目指すべき将来像を共有した上で、それぞれの地域における議論を深め、市町村や交通事業者が抱える様々な課題の解決に資するべく、県として考える持続可能な地域公共交通の実現に向けた施策の方向性を提示するため、本基本方針を策定するものです。



2. 対象とする交通

本基本方針の対象とする交通手段は、路線バス、タクシー、コミュニティ交通¹、自家用有償旅客運送（以下、公共ライドシェアという。）、地域鉄道とし、主に鉄道駅等へのアクセスを担う不特定多数が利用する二次交通を対象とします。

ただし、現状分析や施策内容等の検討において必要がある場合には、鉄道その他の手段を取り上げるものとします。

3. 目標年次

本基本方針は1の策定目的を踏まえ、本県の地域公共交通が概ね10年後（2030年代半ば）に目指す将来像を示し、その実現に向けた対応方針を示します。

4. 方針の見直し

最上位計画である埼玉県5か年計画等関連計画の改定に合わせて、必要に応じて見直しを図ることとします。

また、将来像の実現に向けた現状把握に努め、社会経済情勢の著しい変化や制度の大幅な変更が生じた場合などにも、必要に応じて変更を行います。

5. 上位計画・関連計画等における公共交通施策の整理

本基本方針の策定に当たっては、県の最上位計画である「埼玉県5か年計画」、「埼玉県まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」等における県の主要施策等との整合を図りつつ、将来的に必要な対応方針を検討していきます。

（1）埼玉県5か年計画

【策 定】	令和3年12月（令和7年3月変更）
【計画期間】	令和4年度～令和8年度（5年間）
【将来像】	（1）安心・安全の追究 ～Resilience～ （2）誰もが輝く社会 ～Empowerment～ （3）持続可能な成長 ～Sustainability～

政策分野ごとに本県の進むべき方向を示す「12の針路」のうち、「9 未来を見据えた社会基盤の創造」の中で、分野別施策③「埼玉の価値を高める公共交通網の充実」として以下の取組があげられています。

■埼玉の価値を高める公共交通網の充実

- ホームドアの設置など安全で快適な鉄道駅の整備支援
- 地域鉄道の安全性向上を目指す設備整備への支援
- ノンステップバスの導入支援
- 生活交通を支える路線バスの維持・確保対策
- 第3セクター鉄道の経営安定化の支援
- あと数マイル・プロジェクトに基づく鉄道網の延伸検討
- 地域公共交通活性化への支援

¹ 市町村が運行するコミュニティバス、デマンドバス（デマンドタクシー）の総称

(2) 第3期埼玉県まち・ひと・しごと創生総合戦略

【策 定】 令和7年3月

【計画期間】 令和7年度～令和11年度（5年間）

基本目標4「時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守る」の中では、主な施策「③ 誰もが快適で暮らしやすいまちづくり」で以下の取組があげられています。

③ 誰もが快適で暮らしやすいまちづくり

- ・生活交通を支える路線バスの維持・確保支援
- ・エレベーターの設置など安全で快適な鉄道駅の整備等支援
- ・都市のコンパクト化への支援と周辺等の交通ネットワーク形成の促進
- ・あと数マイル・プロジェクトの推進

また、基本目標5「デジタルの力を活用してまち・ひと・しごと創生を加速化・深化させる」の中では、主な施策「① デジタルを活用した生産性の向上と便利で質の高い県民サービスの実現」で以下の取組があげられています。

① デジタルを活用した生産性の向上と便利で質の高い県民サービスの実現

- ・都市のコンパクト化への支援と周辺等の交通ネットワーク形成の促進【再掲】

(3) まちづくり埼玉プラン

【策 定】 平成20年3月（平成30年3月改定）

【目標期間】 策定後20年間

【まちづくりの目標】 (1) コンパクトなまちの実現

(2) 地域の個性ある発展

(3) 都市と自然・田園との共生

「まちづくり埼玉プラン」は埼玉県5か年計画と埼玉県都市計画審議会の提言を踏まえて策定された本県の都市計画の基本指針となるものです。

当プランにおいても、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方が示されており、例えば市街化区域の土地利用に対し、「コンパクトなまちづくりと、これと連携した公共交通ネットワークの形成を進めていく」という、考え方が示されています。

(4) あと数マイル・プロジェクト（鉄道の延伸関係）

■あと数マイル・プロジェクト

将来の人口・需要や新たな技術の動向等を十分に把握したうえで、公共交通及び道路網の更なる利便性向上策について、これまでの経緯等も踏まえつつ検討し、限られた予算の中で、県境路線を含めた効果の高い部分について、重点的に整備を進めるものです。

鉄道の延伸については、平成28年4月の交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（以下「198号答申」という。）に位置付けられている埼玉高速鉄道線、東京12号線、東京8号線に加え、日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールの5路線を対象として、その延伸の実現に向けて、課題の整理及び取組の方向性の検討を行っています。

■198号答申に掲載されている路線

- 埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）
- 東京12号線（大江戸線）の延伸（光が丘～大泉学園町～東所沢）
- 東京8号線の延伸（押上～野田市）

図1.1 あと数マイル・プロジェクト対象路線



■公共交通の利便性向上検討会議²

県では、令和2年6月に交通政策に精通した有識者等による「公共交通の利便性向上検討会議」（以下「検討会議」という。）を設置し、5つの路線（埼玉高速鉄道線、東京12号線、東京8号線、日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレール）を対象に、延伸の課題の整理と取組の方向性の検討を行い、令和3年3月に検討会議から報告書が提出されました。本報告書で示された路線別の課題の整理と取組の方向性を踏まえ、各路線の検討の進捗に応じた取組を展開しています。

■「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議³

令和6年6月には、「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議を設置し、対象路線の県の取組の進捗及び新型コロナに伴う環境変化や技術革新などの近年の社会情勢の変化などを踏まえ、今後取り組むべき課題を整理し、取組の方向性の検討を行うこととしています。

² 検討内容は埼玉県ホームページを参照（<https://www.pref.saitama.lg.jp/a0109/koukyoukoutu-ribensei.html>）

³ 検討内容は埼玉県ホームページを参照（<https://www.pref.saitama.lg.jp/a0109/saitama-railway-planning/new-conference.html>）

(5) 埼玉版スーパー・シティプロジェクト

■埼玉版スーパー・シティプロジェクト

超少子高齢社会を見据え、市町村の「コンパクト」「スマート」「レジリエント」の3つの要素を兼ね備えた持続可能なまちづくりを県が支援するプロジェクトです。これにより、コンパクトなまちづくりを進めつつ、スマート技術の活用により利便性を高め、災害に強く、エネルギーも途絶えない、持続可能なまちの構築を目指しています。

図 1.2 埼玉版スーパー・シティプロジェクトにおけるまちづくりのイメージ



■埼玉版スーパー・シティプロジェクトにおける地域公共交通

埼玉版スーパー・シティプロジェクトには、令和8年2月末時点で県内全市町村がエントリーしています。地域公共交通は、コンパクトなまちづくりを形成する上で、各拠点間を有機的に結ぶ役割を担っており、埼玉版スーパー・シティプロジェクトに資する重要な取組となります。

県では、埼玉版スーパー・シティプロジェクトにエントリーした自治体に対し、部局横断で市町村事業化支援チームを設けて各自治体の取組について伴走支援しています。

第2章 埼玉県の地域公共交通に関する現状・課題

1. 埼玉県の地域公共交通の現状

ここでは、県内の地域公共交通の現状を整理します。

なお、本章以降で用いている地域区分は、「埼玉県5か年計画」で設定している下記の3ゾーン及び10地域により整理しています。

図 2.1 3ゾーンと10地域区分



地域区分と市町村の対応

3ゾーン	10地域	市町村
県南ゾーン	さいたま	さいたま市
	南部	川口市、蕨市、戸田市
	南西部	朝霞市、志木市、和光市、新座市、富士見市、ふじみ野市、三芳町
	東部	春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、吉川市、松伏町
圏央道ゾーン	県央	鴻巣市、上尾市、桶川市、北本市、伊奈町
	川越比企	川越市、東松山市、坂戸市、鶴ヶ島市、毛呂山町、越生町、滑川町、嵐山町、小川町、川島町、吉見町、鳩山町、ときがわ町、東秩父村
	西部	所沢市、飯能市、狭山市、入間市、日高市
	利根	行田市、加須市、羽生市、久喜市、蓮田市、幸手市、白岡市、宮代町、杉戸町
県北ゾーン	北部	熊谷市、本庄市、深谷市、美里町、神川町、上里町、寄居町
	秩父	秩父市、横瀬町、皆野町、長瀬町、小鹿野町

(1) 人口減少・少子高齢化

- 埼玉県の人口は2005年に700万人を超え、2020年時点の人口は734万人です。今後は人口の減少が予測されており、2050年には663万人となり、2020年から70万人程度の減少が予測されています。(図2.2)
- 年齢3区分別にみると、高齢者(65歳以上)は年々増加傾向にあり2020年時点では198万人(全体の27%)となっています。今後も年少(0~14歳)・生産年齢(15~64歳)人口は減少、高齢者(65歳以上)は増加を続け、2050年には高齢者人口比率が35%になると予測されています。(図2.3)

図2.2 埼玉県の人口推移

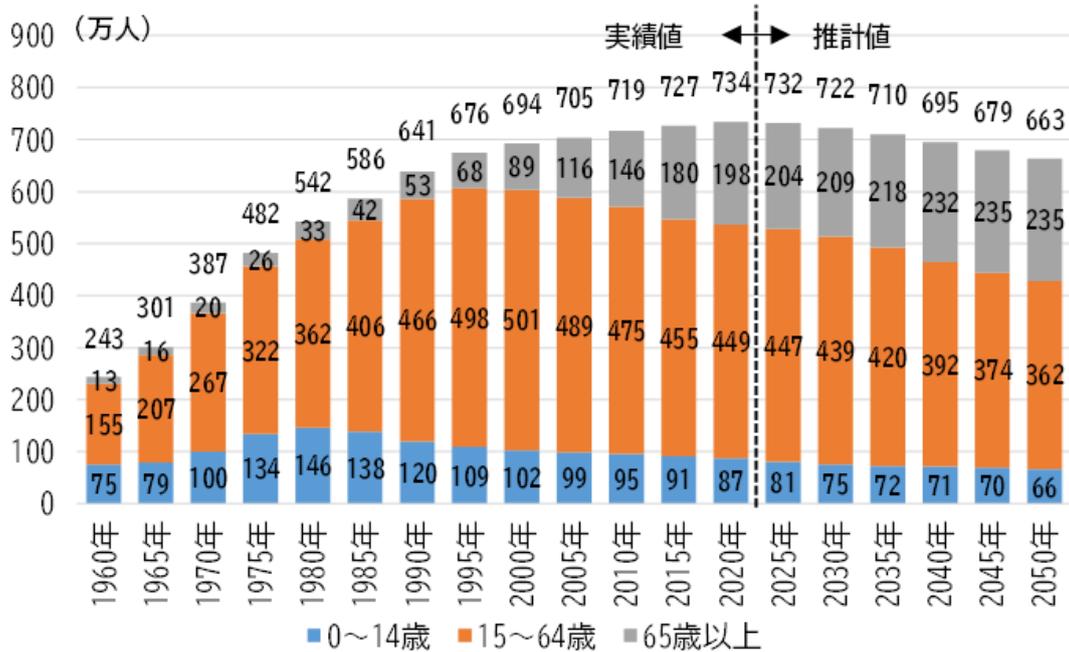
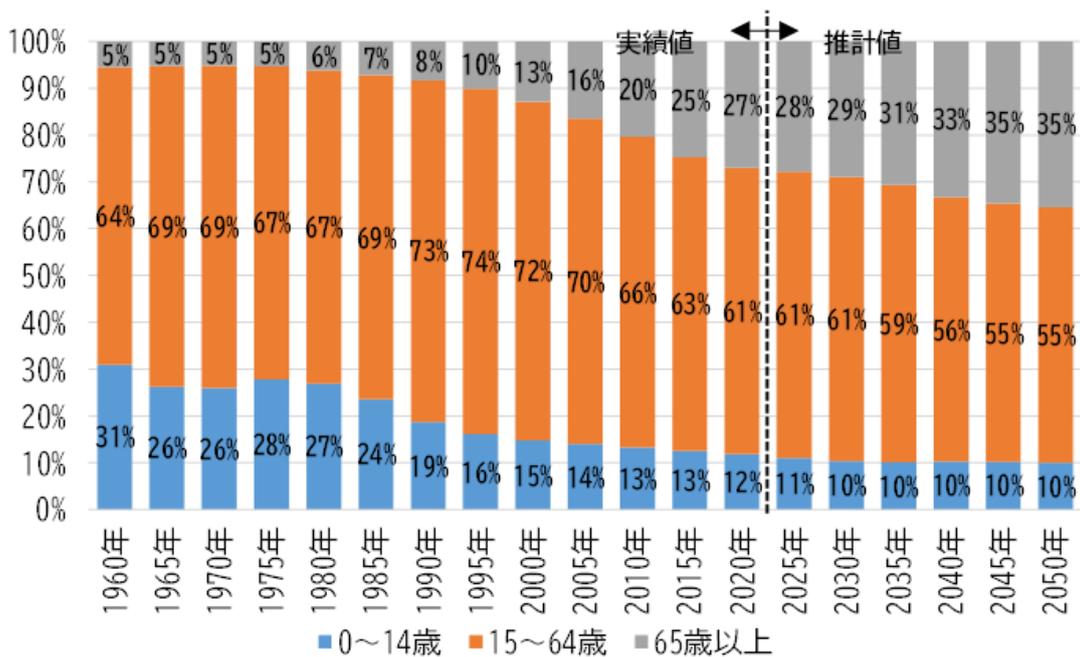


図2.3 埼玉県の年齢別人口構成比の推移

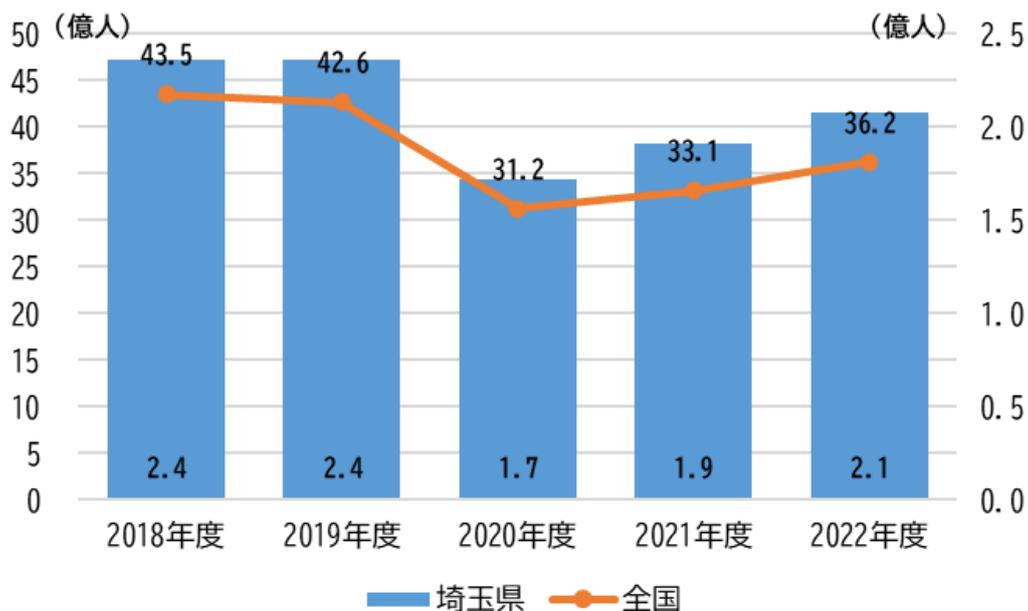


出典：2020年までの実績値は国勢調査、2025年以降の推計値は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口

(2) 公共交通サービス・ネットワーク

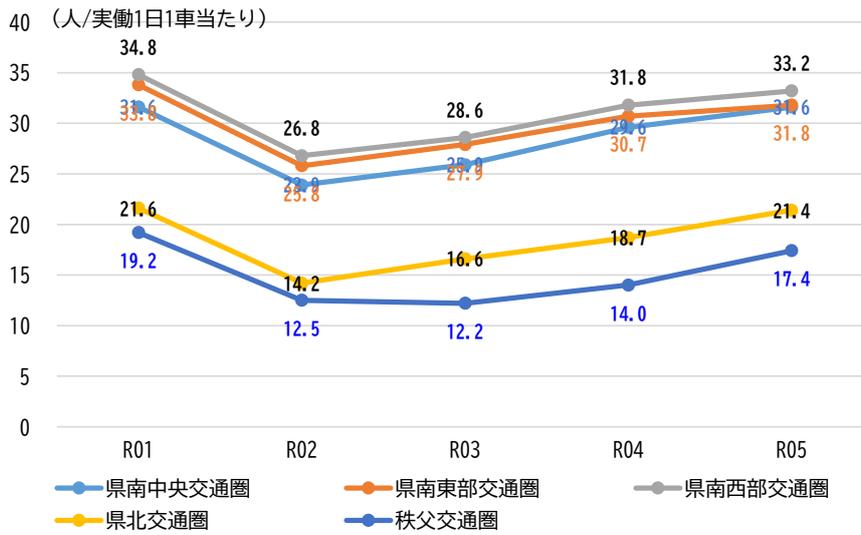
- 県内のバス利用者数は、コロナ禍の影響を受けて大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあり、2022年度には2.1億人/年（2019年度2.4億人/年）まで回復しています。（図2.4）
- 県内のタクシー利用者数は、コロナ禍の影響を受けて大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあります。タクシーの営業区域別に見ると、県南中央交通圏（さいたま市、川口市など）や県北交通圏（熊谷市、本庄市など）ではほぼコロナ禍前の水準に戻っており、県南東部交通圏（越谷市、春日部市など）や県南西部交通圏（川越市、所沢市など）でも95%程度まで回復してきている一方で、秩父交通圏（秩父市など）では90%程度の戻りで、他の交通圏と比べて利用者が戻ってきていない状況にあります。（図2.5）
- 路線バスネットワークについては、県南ゾーンでは路線が密に張り巡らされていますが、県北ゾーンに行くにつれてバス網は粗くなっています。バス路線網を10年程度前と比較すると、圏央道ゾーンや県北ゾーンにおいて、大きく減少しています。（図2.6）
- 路線バスの運行や維持に必要な運転手は、今後さらに減少することが予想されており、2030年には全国で3.6万人の運転手不足が見込まれています。（図2.7）
- タクシー運転手については、全国的に年々減少しており、概ね10年前と比較すると、約30%減少しています。（図2.7）
- 埼玉県内の鉄道路線は、東京都心に向かう放射方向の路線と環状方向の路線が整備されています。（図2.8）
- 「あと数マイル・プロジェクト」の対象路線である5路線（埼玉高速鉄道、東京12号線、東京8号線、日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレール）については、延伸の実現に向けて検討が進められています。（図1.1）

図2.4 埼玉県内のバス利用者数の推移



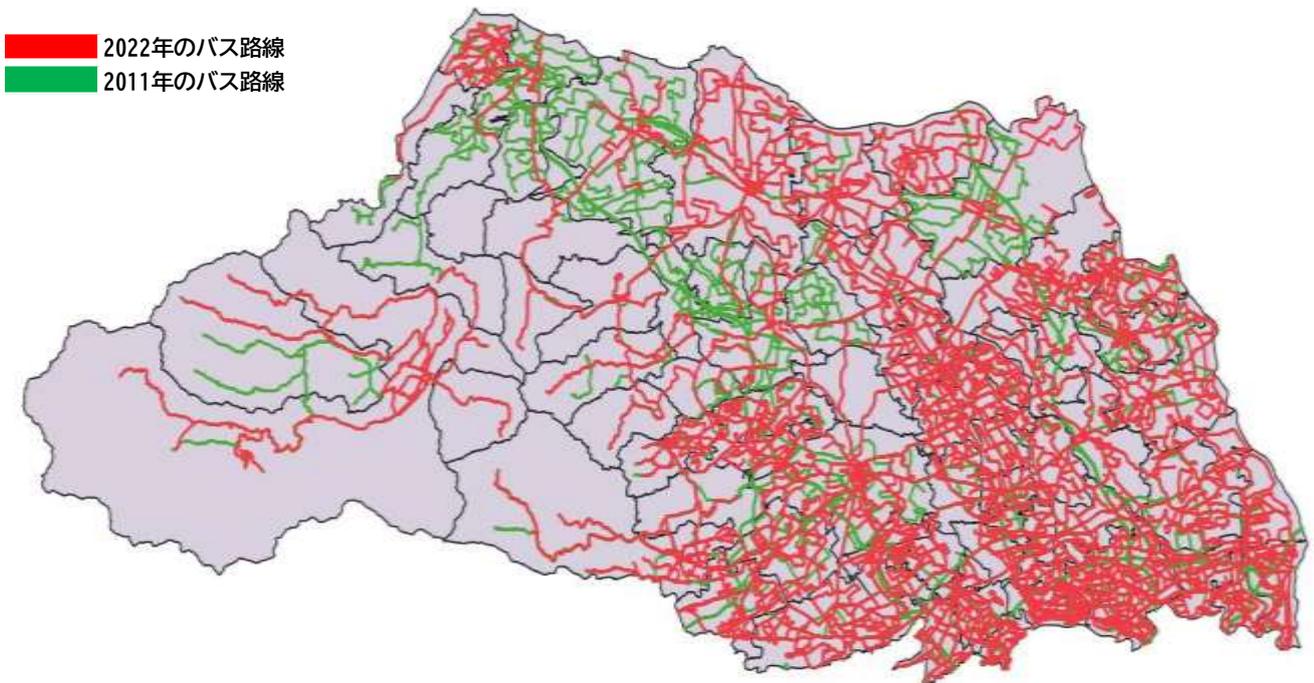
出典：自動車輸送統計調査

図 2.5 埼玉県内のタクシー利用者数の推移



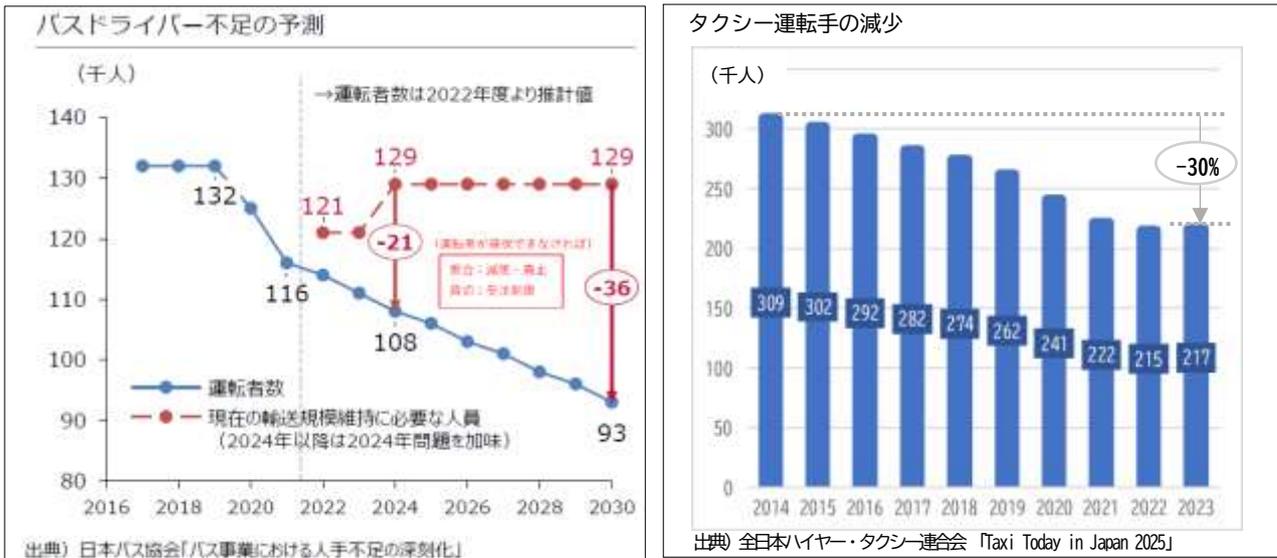
出典：埼玉県乗用自動車協会資料

図 2.6 埼玉県内のバス路線減少状況（2011年→2022年）



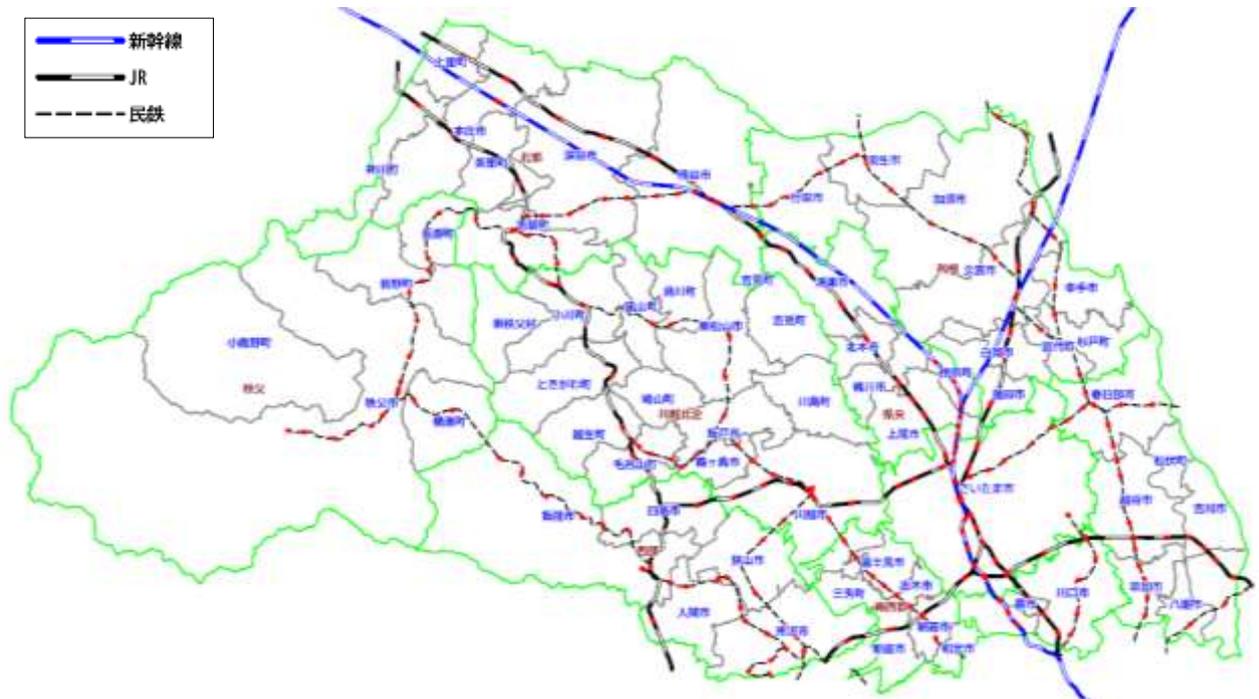
出典：国土数値情報

図 2.7 バス・タクシー運転手の推移



資料出典) 経済産業省 モビリティ DX 検討会自動運転移動・物流サービス社会実装 WG
 RoAD to the L4 プロジェクト推進委員会合同会議事務局資料

図 2.8 埼玉県内の鉄道網



(3) コミュニティ交通

- コミュニティバスを運行しているのは県内 42 の自治体、デマンド交通を運行しているのは県内 29 の自治体、そのうち、コミュニティバス・デマンド交通ともに運行しているのは 18 自治体あります。一方で、コミュニティバス、デマンド交通ともに運行していないのは、10 自治体です。(図 2.9)
- コミュニティ交通は一般的に収支率が低い傾向にありますが、運行している自治体の収支率を見ると、全体的には 10~30%程度の自治体が多く、コミュニティバスでは東京に隣接する地域や県南ゾーンの自治体、高崎線沿線の自治体で比較的高くなっている傾向が見受けられます。(図 2.10、図 2.11)
- 県内のコミュニティ交通を運行している自治体の公費負担額は、県全体で平均 7,500 万円/年程度で、1,000 万円/年規模から、大きなところでは 2 億円/年を超える自治体もあります。(図 2.12)
- 1 利用者 1 回あたり公費負担額は、6 割程度が 1,000 円未満となっており、200 円程度から 5,000 円超となっている自治体もあります。(図 2.13)
- 県内市町村のコミュニティ交通に係る負担額の総額は約 39 億円で、令和 6 年度における県内市町村決算額約 1 兆 5,075 億円（義務的経費を除く。）⁴のうち、約 0.26%となっています。

図 2.9 埼玉県内のコミュニティバス・デマンド交通^{*}の運行状況



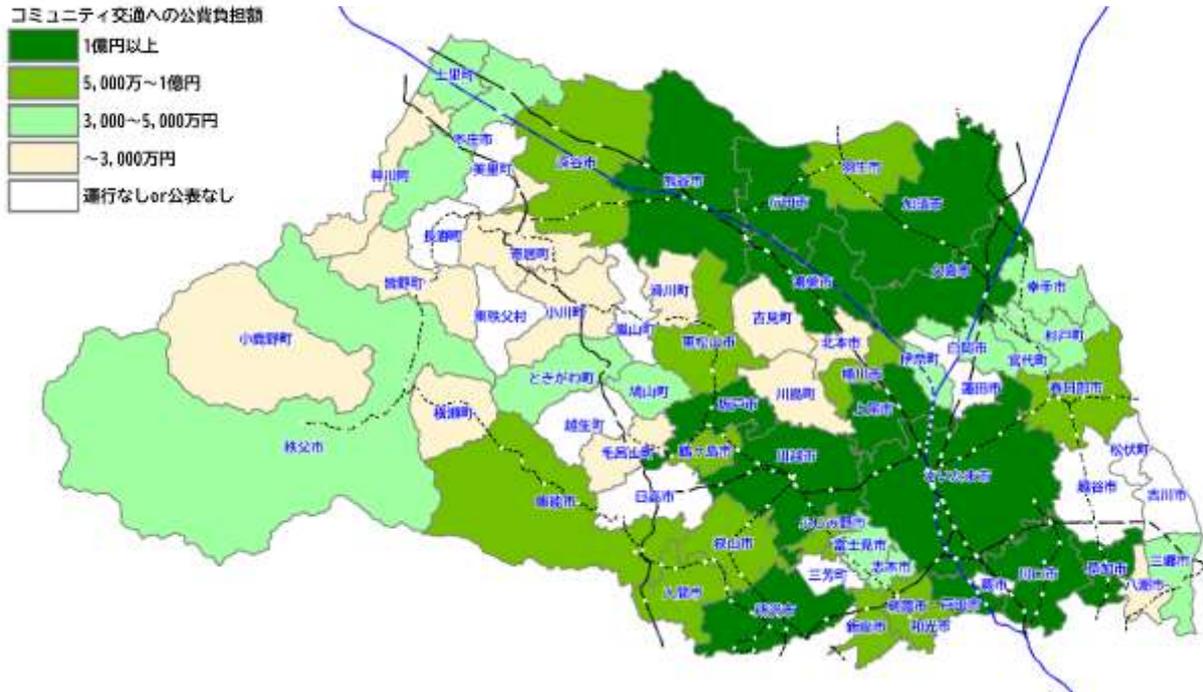
^{*}デマンド交通は、主にコミュニティバスを確保・維持していくことが困難な地域に限定した運行や対象者を限定（70 歳以上、市民限定など）しての運行が多く、必ずしも市町村全域で運行されているものではありません。各自治体において、運行地域、運行方式等を検討し、様々な形態で運行されています。

出典：埼玉県 HP（令和 7 年 4 月時点）

10地域区分	市町村数	コミュニティバス	デマンド交通	未導入	3地域区分	市町村数	コミュニティバス	デマンド交通	未導入
さいたま	1	1	1	0	県南ゾーン	18	13	3	4
南部	3	3	0	0					
南西部	7	5	2	1					
東部	7	4	0	3					
県央	5	4	2	0	圏央道ゾーン	33	21	18	4
川越比企	14	5	8	3					
西部	5	5	2	0					
利根	9	7	6	1					
北部	7	5	5	1	県北ゾーン	12	8	8	2
秩父	5	3	3	1					
合計	63	42	29	10	合計	63	42	29	10

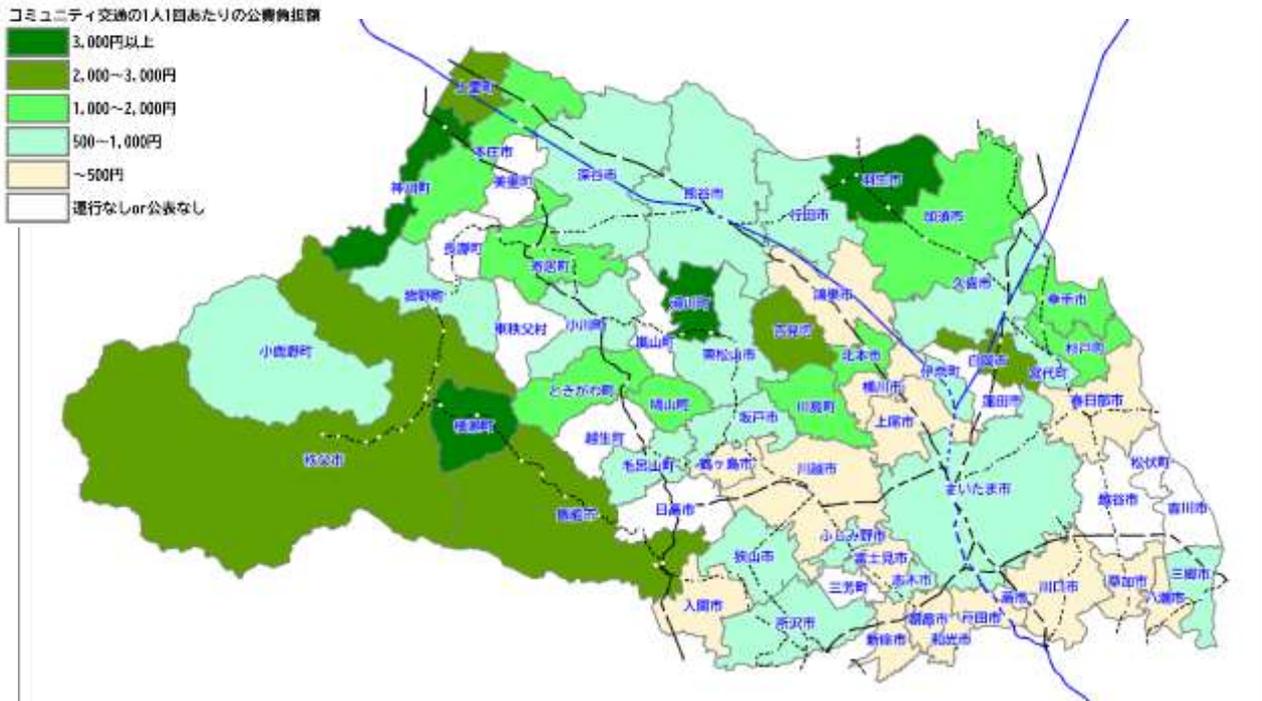
⁴ 出典) 埼玉県庁ホームページ「令和 6 年度 市町村普通会計決算の概要（確定）（令和 7 年 12 月 3 日掲載）」

図 2.12 埼玉県内のコミュニティ交通への公費負担額



出典：埼玉県交通政策課調べ（令和6年度実績額）

図 2.13 コミュニティ交通における1人1回あたり公費負担額



出典：埼玉県交通政策課調べ（令和6年度実績額）

(4) 公共交通の人口カバー率・交通空白等

- 埼玉県内の公共交通カバー人口をバス停・鉄道駅勢圏⁵（バス停 300m、鉄道駅 800m）で見ると、81.8%をカバーしています。（図 2.14 表 1）
- 道路距離を考慮してバス停までの所要時間を見ると、バス停から 10 分未満でカバーできるエリアは県内全体で約 80%と高い数値となっています。（図 2.17 表 1）
- ただし、地域別に見ると、カバー率が 50%程度の地域も存在しており、面的な部分での地域差が存在しています。（図 2.14 表 2）
- また、バス停・鉄道駅勢圏及びアクセス時間でカバー率が高い場合でも、運行本数が少なく、思いどおりに移動ができないことがあるため、サービスレベルが重要となります。
- 国の交通空白解消本部において、令和 7 年 5 月に公表された調査結果によると、県内では 15 市町村、33 か所の交通空白地区が存在すると回答されています。（図 2.19）
- これらの交通空白地区は、「地域交通に係るお困りごとを抱える地域であって、自治体や地域住民等がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているもの」とされており、必ずしも、地理的、空間的な交通空白地には限られません。
- 「交通空白」の判断に当たっては、画一的指標による判断のみならず、対象となる利用者の属性や移動の特性（目的や時間帯）、移動の支障となる地形条件等の要素を考慮した判断が求められます。
- 県内市町村が地域公共交通計画等で設定している交通空白地等の定義については（表 2.20）のとおりとなっています。
- 地域公共交通計画等で交通空白地等を設定していない市町村においても、公共交通利用圏域を示しているケースが複数あり、コンパクト・プラス・ネットワークを目指す指標として、公共交通利用圏域の人口割合を増加する目標を掲げている市町村もあります。

「交通空白」等の可視化検討イメージ



出典) 国土交通省「地域公共交通のアップデートガイダンス」から抜粋

⁵ バス停・鉄道駅勢圏について明確な定義はないが、本方針では、「都市構造の評価に関するハンドブック（改訂版）」に用いられているバス停 300m、鉄道駅 800m の範囲を示す。

図 2.14 埼玉県のバス停・鉄道駅勢圏人口

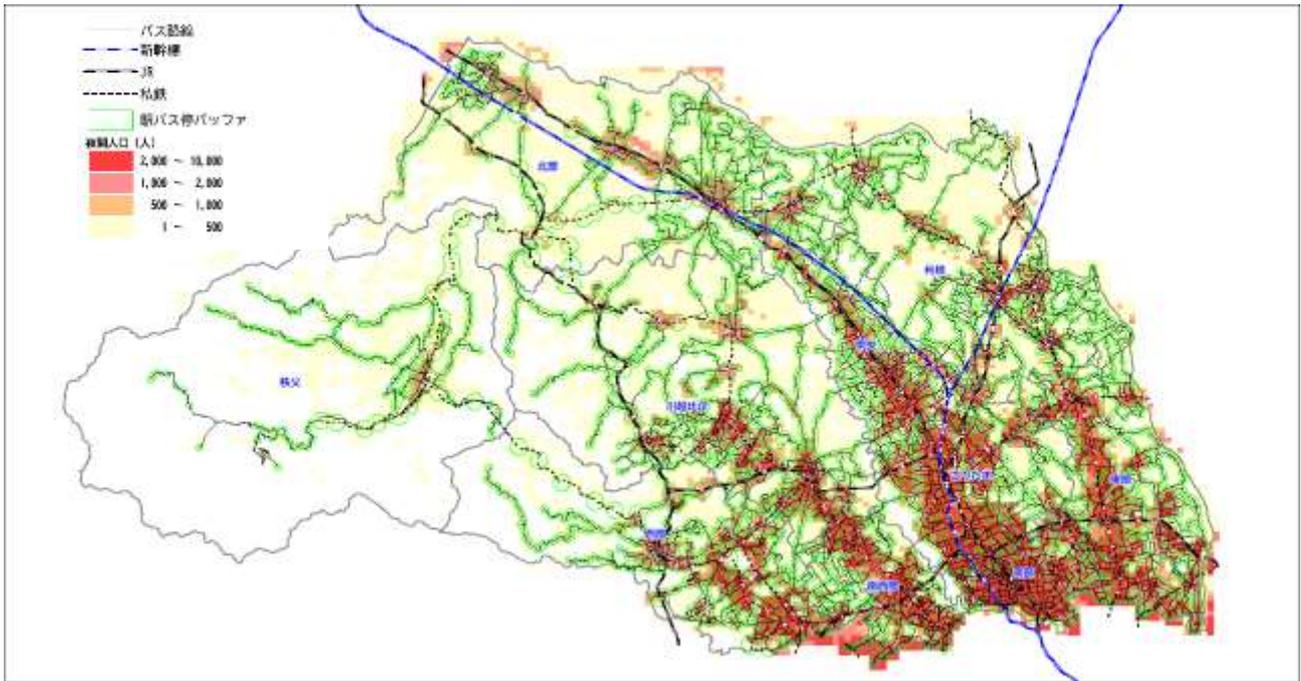


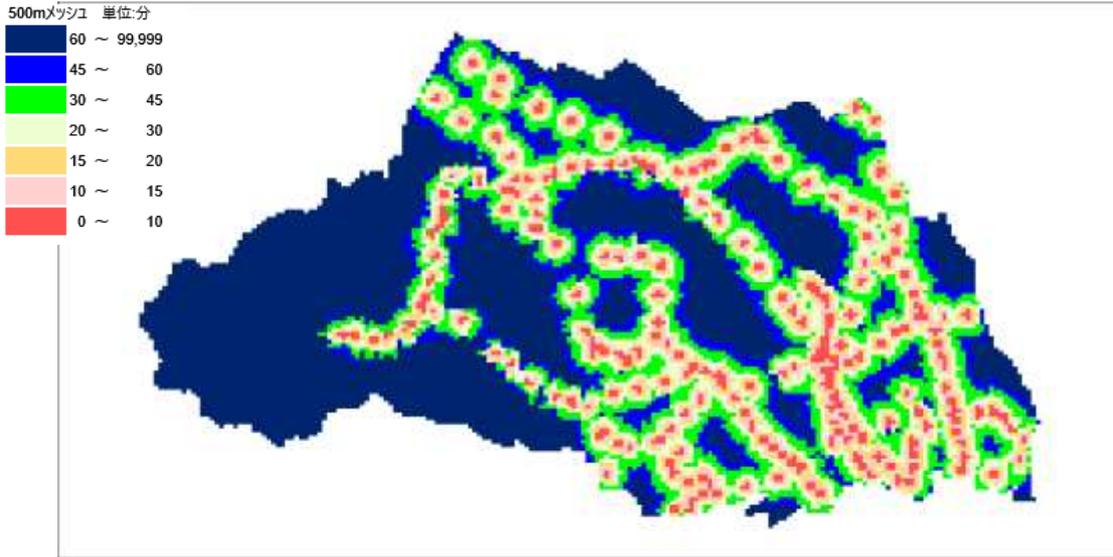
表 1 埼玉県の3ゾーン別カバー人口（バス停・鉄道駅勢圏人口）

地区名	対象メッシュ数	対象メッシュ面積 (km ²)	メッシュ人口 (総数)	カバーメッシュ数 (バス停・駅勢圏)	カバー面積 (km ²)	カバー人口 (バス停・駅勢圏)	カバー率 (カバー人口/メッシュ人口)
埼玉県全域	15,023	3,913	7,572,345	8,645	1,424	6,197,567	81.8%
1 県南ゾーン	2,761	720	4,251,698	2,527	501	3,708,807	87.2%
2 圏央道ゾーン	6,790	1,769	2,833,975	4,514	713	2,240,414	79.1%
3 県北ゾーン	5,909	1,538	616,194	1,848	246	350,288	56.8%

表 2 埼玉県の10地域別カバー人口（バス停・鉄道駅勢圏人口）

地区名	対象メッシュ数	対象メッシュ面積 (km ²)	メッシュ人口 (総数)	カバーメッシュ数 (バス停・駅勢圏)	カバー面積 (km ²)	カバー人口 (バス停・駅勢圏)	カバー率 (カバー人口/メッシュ人口)
埼玉県全域	15,023	3,913	7,572,345	8,645	1,424	6,197,567	81.8%
1 さいたま	949	247	1,424,570	841	163	1,252,894	87.9%
2 南部	392	102	921,312	372	82	853,440	92.6%
3 南西部	517	135	840,154	478	93	706,665	84.1%
4 東部	1,082	282	1,271,710	980	187	1,077,462	84.7%
5 県央	772	201	571,335	688	134	512,498	89.7%
6 川越比企	2,591	675	831,153	1,467	214	632,205	76.1%
7 西部	1,716	448	816,108	1,076	174	660,491	80.9%
8 利根	2,000	520	668,221	1,457	213	470,747	70.4%
9 北部	2,361	614	521,765	1,196	165	289,608	55.5%
10 秩父	3,627	945	94,796	659	82	60,722	64.1%

図 2.15 埼玉県の鉄道駅のアクセス時間⁶（65歳未満の歩行速度を考慮）



(参考) 図 2.16 埼玉県の鉄道駅のアクセス時間（65歳以上の歩行速度を考慮）

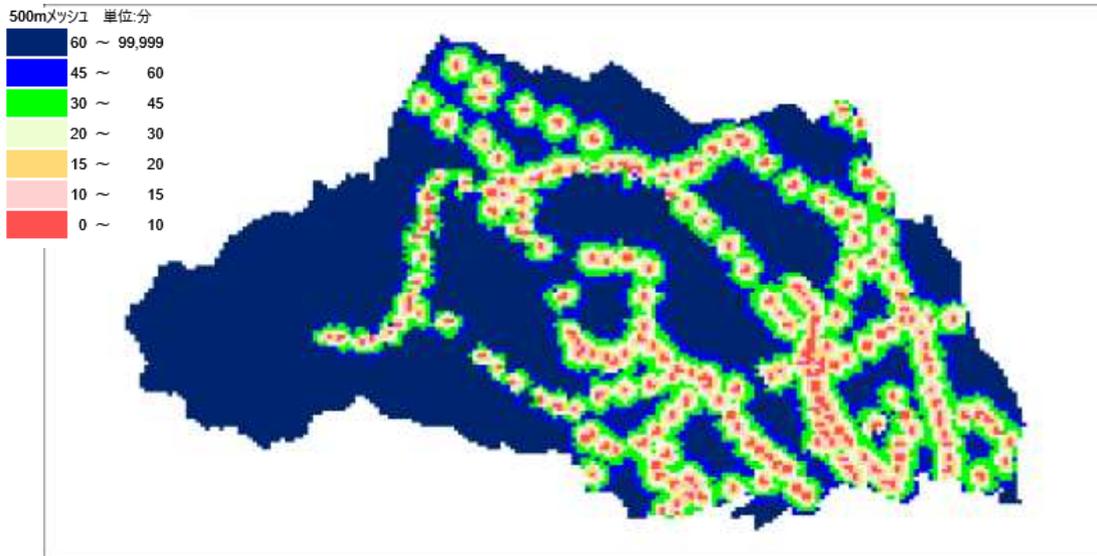


表 1 埼玉県の3ゾーン別カバー人口

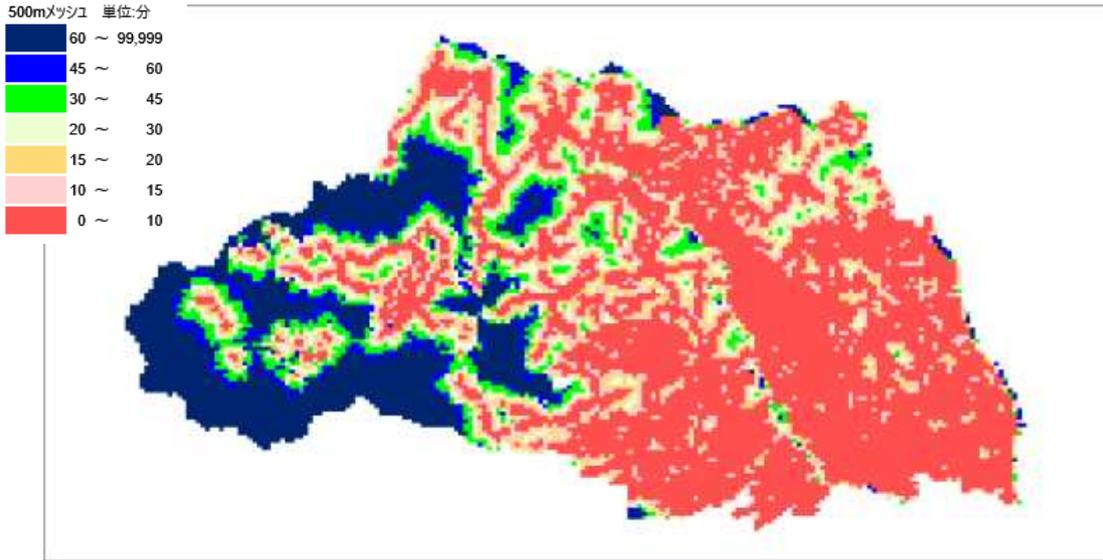
地区名	対象メッシュ数	0分以上 - 10分未満メッシュ数	0分以上 - 20分未満メッシュ数	0分以上 - 30分未満メッシュ数	対象メッシュ面積 (km ²)	メッシュ人口 (総数)	カバーメッシュ数 (駅勢圏)	カバー面積 (km ²)	カバー人口 (バス停・駅勢圏)	0分以上 - 10分未満カバー人口 (駅勢圏)	0分以上 - 20分未満カバー人口 (駅勢圏)	0分以上 - 30分未満カバー人口 (駅勢圏)	カバー率 (カバー人口/メッシュ人口)	0分以上 - 10分未満カバー率 (駅勢圏)	0分以上 - 20分未満カバー率 (駅勢圏)	0分以上 - 30分未満カバー率 (駅勢圏)
埼玉県全域	15,023	813	2,705	4,813	3,913	7,572,345	8,645	1,424	6,197,567	1,518,007	3,804,844	5,078,309	81.8%	20.0%	50.2%	67.1%
1 県南ゾーン	2,761	299	919	1,497	720	4,251,698	2,527	501	3,708,807	915,143	2,345,080	3,075,053	87.2%	21.5%	55.2%	72.3%
2 圏央道ゾーン	6,790	362	1,285	2,378	1,769	2,833,975	4,514	713	2,240,414	528,488	1,323,173	1,832,994	79.1%	18.6%	46.7%	64.7%
3 県北ゾーン	5,909	167	542	1,031	1,538	616,194	1,848	246	350,288	93,290	192,568	251,414	56.8%	15.1%	31.3%	40.8%

表 2 埼玉県の10地区別カバー人口

地区名	対象メッシュ数	0分以上 - 10分未満メッシュ数	0分以上 - 20分未満メッシュ数	0分以上 - 30分未満メッシュ数	対象メッシュ面積 (km ²)	メッシュ人口 (総数)	カバーメッシュ数 (駅勢圏)	カバー面積 (km ²)	カバー人口 (バス停・駅勢圏)	0分以上 - 10分未満カバー人口 (駅勢圏)	0分以上 - 20分未満カバー人口 (駅勢圏)	0分以上 - 30分未満カバー人口 (駅勢圏)	カバー率 (カバー人口/メッシュ人口)	0分以上 - 10分未満カバー率 (駅勢圏)	0分以上 - 20分未満カバー率 (駅勢圏)	0分以上 - 30分未満カバー率 (駅勢圏)
埼玉県全域	15,023	813	2,705	4,813	3,913	7,572,345	8,645	1,424	6,197,567	1,518,007	3,804,844	5,078,309	81.8%	20.0%	50.2%	67.1%
1 さいたま	949	118	330	518	247	1,424,570	841	163	1,252,894	335,094	835,220	1,072,556	87.9%	23.5%	58.6%	75.3%
2 南部	392	54	177	273	102	921,312	372	82	853,440	204,942	565,804	721,251	92.6%	22.2%	61.4%	78.3%
3 南西部	517	41	138	234	135	840,154	478	93	706,665	154,188	398,396	547,571	84.1%	18.4%	47.4%	65.2%
4 東部	1,082	97	315	554	282	1,271,710	980	187	1,077,462	248,572	642,846	881,035	84.7%	19.5%	50.5%	69.3%
5 圏央	772	56	184	363	201	571,335	688	134	512,498	89,551	266,215	405,012	89.7%	15.7%	46.6%	70.9%
6 川越比企	2,591	112	385	722	675	831,153	1,467	214	632,205	162,838	385,018	522,045	76.1%	19.6%	46.3%	62.8%
7 西部	1,716	96	359	643	448	816,108	1,076	174	660,491	160,029	409,730	549,566	80.9%	19.6%	50.2%	67.3%
8 利根	2,000	104	390	733	520	668,221	1,457	213	470,747	120,866	280,944	385,776	70.4%	18.1%	42.0%	57.7%
9 北部	2,361	107	362	700	614	521,765	1,196	165	289,608	70,525	151,882	203,435	55.5%	13.5%	29.1%	39.0%
10 秩父	3,627	61	184	339	945	94,796	659	82	60,722	22,766	40,729	48,022	64.1%	24.0%	43.0%	50.7%

⁶ (参考) アクセス時間：65歳未満の歩行速度（4.3 km/h）、65歳以上の歩行速度（3.5 km/h）に身体的負担の等価時間係数を掛け合わせて算出

図 2.17 埼玉県のバス停のアクセス時間（65歳未満の歩行速度を考慮）



(参考) 図 2.18 埼玉県のバス停のアクセス時間（65歳以上の歩行速度を考慮）

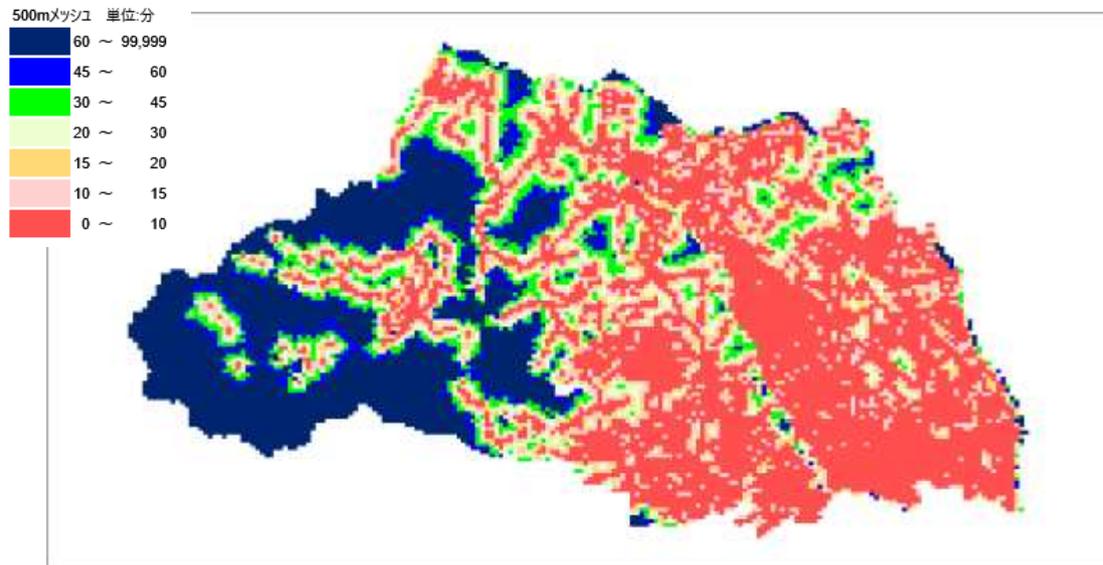


表 1 埼玉県の3ゾーン別カバー人口

地区名	対象メッシュ数	0分以上 - 10分未満メッシュ数	0分以上 - 20分未満メッシュ数	0分以上 - 30分未満メッシュ数	対象メッシュ面積 (km ²)	メッシュ人口 (総数)	カバーメッシュ数 (駅・バス停圏)	カバー面積 (km ²)	カバー人口 (バス停圏)	0分以上 - 10分未満カバー人口 (バス停圏)	0分以上 - 20分未満カバー人口 (バス停圏)	0分以上 - 30分未満カバー人口 (バス停圏)	カバー率 (カバー人口/メッシュ人口)	0分以上 - 10分未満カバー率 (バス停圏)	0分以上 - 20分未満カバー率 (バス停圏)	0分以上 - 30分未満カバー率 (バス停圏)
埼玉県全域	15,023	7,023	9,620	10,972	3,913	7,572,345	8,645	1,424	6,197,567	5,995,789	6,149,906	6,173,886	81.8%	79.2%	81.2%	81.5%
1 県南ゾーン	2,761	2,345	2,654	2,707	720	4,251,698	2,527	501	3,708,807	3,641,560	3,707,861	3,708,620	87.2%	85.6%	87.2%	87.2%
2 圏央道ゾーン	6,790	3,763	5,218	5,851	1,769	2,833,975	4,514	713	2,240,414	2,165,597	2,221,560	2,231,846	79.1%	76.4%	78.4%	78.8%
3 県北ゾーン	5,909	1,128	2,038	2,738	1,538	616,194	1,848	246	350,288	290,229	322,384	335,325	56.8%	47.1%	52.3%	54.4%

表 2 埼玉県の10地域別カバー人口

地区名	対象メッシュ数	0分以上 - 10分未満メッシュ数	0分以上 - 20分未満メッシュ数	0分以上 - 30分未満メッシュ数	対象メッシュ面積 (km ²)	メッシュ人口 (総数)	カバーメッシュ数 (バス停圏)	カバー面積 (km ²)	カバー人口 (駅・バス停圏)	0分以上 - 10分未満カバー人口 (バス停圏)	0分以上 - 20分未満カバー人口 (バス停圏)	0分以上 - 30分未満カバー人口 (バス停圏)	カバー率 (カバー人口/メッシュ人口)	0分以上 - 10分未満カバー率 (バス停圏)	0分以上 - 20分未満カバー率 (バス停圏)	0分以上 - 30分未満カバー率 (バス停圏)
埼玉県全域	15,023	7,023	9,620	10,972	3,913	7,572,345	8,645	1,424	6,197,567	5,995,789	6,149,906	6,173,886	81.8%	79.2%	81.2%	81.5%
1 さいたま	949	774	899	930	247	1,424,570	841	163	1,252,894	1,230,978	1,252,832	1,252,893	87.9%	86.4%	87.9%	87.9%
2 南部	392	352	384	388	102	921,312	372	82	853,440	852,534	853,435	853,440	92.6%	92.5%	92.6%	92.6%
3 南西部	517	449	502	511	135	840,154	478	93	706,665	701,356	706,583	706,665	84.1%	83.5%	84.1%	84.1%
4 東部	1,082	894	1,033	1,051	282	1,271,710	980	187	1,077,462	1,037,978	1,076,666	1,077,276	84.7%	81.6%	84.7%	84.7%
5 県央	772	650	740	765	201	571,335	688	134	512,498	511,640	512,478	512,498	89.7%	89.6%	89.7%	89.7%
6 川越比企	2,591	1,197	1,834	2,158	675	831,153	1,467	214	632,205	609,530	624,417	628,419	76.1%	73.3%	75.1%	75.6%
7 西部	1,716	829	1,149	1,276	448	816,108	1,076	174	660,491	641,631	655,741	655,915	80.9%	78.6%	80.3%	80.4%
8 利根	2,000	1,233	1,714	1,898	520	668,221	1,457	213	470,747	438,150	464,437	470,541	70.4%	65.6%	69.5%	70.4%
9 北部	2,361	773	1,279	1,627	614	521,765	1,196	165	289,608	241,155	267,883	279,182	55.5%	46.2%	51.3%	53.5%
10 秩父	3,627	355	759	1,111	945	94,796	659	82	60,722	49,074	54,501	56,143	64.1%	51.8%	57.5%	59.2%

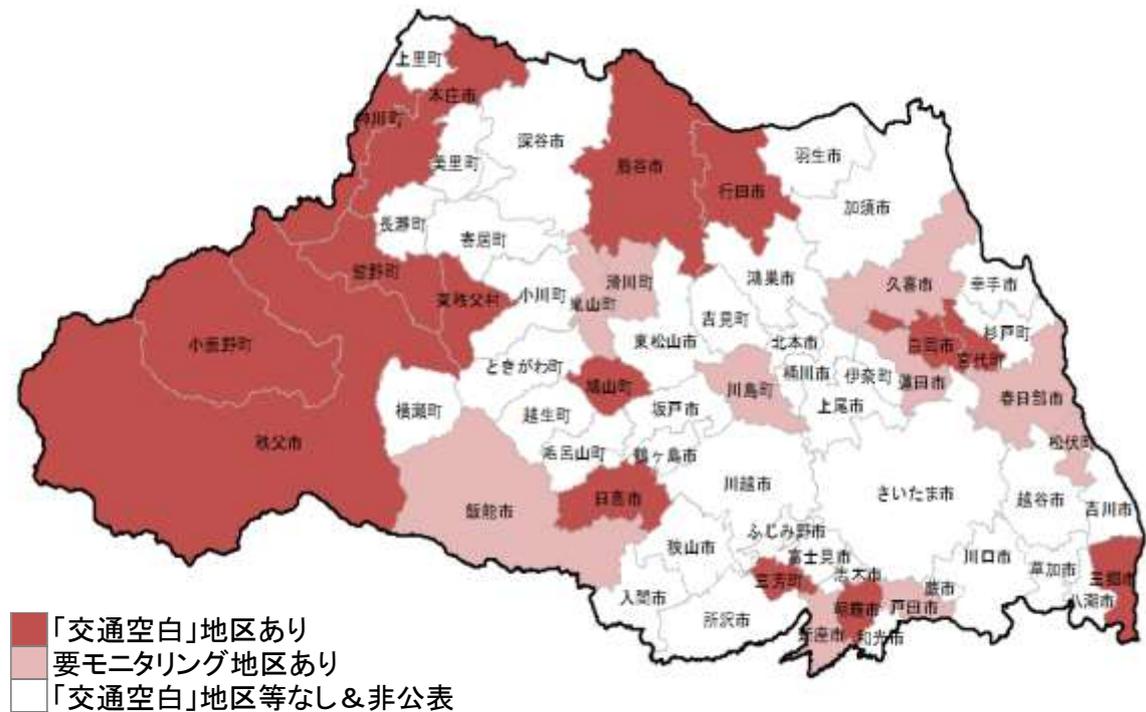
図 2.19 「交通空白」リストアップ調査結果（地域の足）における県内の概況

何らかの対応が必要な「交通空白」地区…県内 15 市町村、33 地区
 …誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域であって、自治体や地域住民等がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているもの

○内訳（カッコ内は地区数）

熊谷市（1）、行田市（1）、秩父市（1）、本庄市（6）、朝霞市（3）、三郷市（1）、日高市（5）、白岡市（1）、三芳町（4）、鳩山町（1）、皆野町（5）、小鹿野町（1）、東秩父村（1）、神川町（1）、宮代町（1）

※ リストアップされた地区のうち、取組の方向性及び時期がいずれも決まっていないものについては、「要モニタリング地区」とされています。



出典) 国土交通省「交通空白」解消本部発表資料を基に作成

表 2.20 県内市町村における「交通空白等」の設定

3ゾーン	10 地域	市町村	交通空白等の設定	呼称・定義	掲載資料	
県南ゾーン	さいたま	さいたま市	設定	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地区 市街化区域内で、鉄道駅から1km、路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区 ・交通不便地区 市街化区域内で、路線バス停留所(24本/日未満)から300mのサービス圏域内の地区、かつ、鉄道駅から1km、コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区 ・市街化調整区域内の既成市街地 市街化調整区域内で、人口密度が2000人/km²以上の地区、かつ、鉄道駅から1km、路線バス(24便/日以上)・コミュニティバス・乗合タクシー停留所から300mのサービス圏域外の地区 	コミュニティバス等の導入ガイドライン	
	南部	川口市	未設定			
		蕨市	未設定			
		戸田市	設定	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通サービス水準が低い地域 バス停300m・鉄道駅800mの区域外の地区及びバス停300m、鉄道駅800mの区域内であっても路線バスの運行本数が20本/日未満の地区 	地域公共交通計画	
	南西部	朝霞市	設定	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地区 鉄道駅やバス停から300m以上離れている区域 	地域公共交通計画	
			志木市	未設定		
		和光市	設定	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域 鉄道駅・バス停300m圏外の地域(非可住地除く) ・交通不便地域 バス停300m圏内において1日の運行本数が上下合わせて24本未満の地域(路線バス及び市内循環バスの運行本数が1時間1本未満のバス停/非可住地除く) 	地域公共交通計画	
			新座市	未設定		
			富士見市	未設定		
			ふじみ野市	未設定		
		三芳町	設定	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域 バス停300m・鉄道駅800mの区域外の地区 	地域公共交通計画	
		東部	春日部市	設定	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域 鉄道駅から半径800m圏・バス停留所から半径300mの圏外を公共交通空白地域と設定 	地域公共交通計画
	草加市			設定	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域 バス停300m・鉄道駅1km(舎人ライナーは700m)の区域外 	地域公共交通計画
	越谷市		未設定			
	八潮市		設定	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白・不便地域 鉄道駅より半径1km以遠、バス停より半径300m以遠 		
	三郷市		設定	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域 バス停半径300m、鉄道駅半径1kmの区域外の地区 	地域公共交通網形成計画	
	吉川市		未設定			
	松伏町		未設定			
	圏央道ゾーン	県央	鴻巣市	未設定		
			上尾市	設定	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域 バス停300mの区域外 	地域公共交通計画
			桶川市	未設定		
北本市			未設定			
伊奈町			未設定			
川越比企		川越市	設定	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域 鉄道駅800m圏、バス停300m圏以外のエリア 	都市・地域総合交通戦略	

		東松山市	未設定			
		坂戸市	設定	・公共交通空白地域 公共交通の徒歩利用圏域（バス停 300m・鉄道駅 1km）以外の地域	地域公共交通計画	
		鶴ヶ島市	設定	・公共交通不便地域 バス停 300m・鉄道駅 800mの区域外の地区	立地適正化計画	
		毛呂山町	未設定			
		越生町	未設定			
		滑川町	未設定			
		嵐山町	設定	・公共交通空白地 バス停 300m・鉄道駅 1kmの区域外の地区	立地適正化計画	
		小川町	設定	・交通空白地域 公共交通利用圏（鉄道駅から 800m、バス停留所から 300m）の区域外の地区	地域公共交通計画	
		川島町	未設定			
		吉見町	設定	・交通空白地域 バス停から 300m 以遠	町民行動基本計画	
		鳩山町	未設定			
		ときがわ町	設定	・交通不便地域 バス停から半径 300m圏外	地域公共交通計画	
		東秩父村	未設定			
	西部	所沢市	未設定			
		飯能市	未設定			
		狭山市	設定	・公共交通空白地域 鉄道については駅から徒歩 1km以内、バス交通については 1 時間に 2 本以上（1 往復）運行している停留所から徒歩 300m 以内から外れる地域	地域公共交通計画	
		入間市	未設定			
		日高市	設定	・公共交通空白 拠点からの距離や区域等の具体的な数値を定めていないが、「空間的」「時間的」な空白に対する考え方を定めている	地域公共交通計画	
		利根	行田市	未設定		
			加須市	設定	・公共交通不便地域 駅から 1 km、バス停から 300m の区域外の地区	
			羽生市	未設定		
	久喜市		設定	・公共交通空白地域 鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 300mの区域外	地域公共交通計画	
	蓮田市		設定	・交通空白地域 鉄道駅から 1 km 圏外、バス停留所から 300m圏外	地域公共交通体系調査業務報告書	
	幸手市		未設定			
	白岡市		設定	・公共交通空白地域 バス停 300m・鉄道駅 800mの区域外の地区	地域公共交通計画	
	宮代町 杉戸町		未設定 未設定			
	県北ゾーン	北部	熊谷市	設定	・交通空白・不便地域 バス停 300m・鉄道駅 1km の区域外の地区	地域公共交通計画
			本庄市	設定	・交通空白地域 鉄道利用圏を 800m、バス利用圏を 300mとしたときの区域外の地区	地域公共交通計画
			深谷市 美里町	未設定 未設定		
			神川町	設定	・交通空白地帯 鉄道駅から 800m、バス停から 500m	立地適正化計画

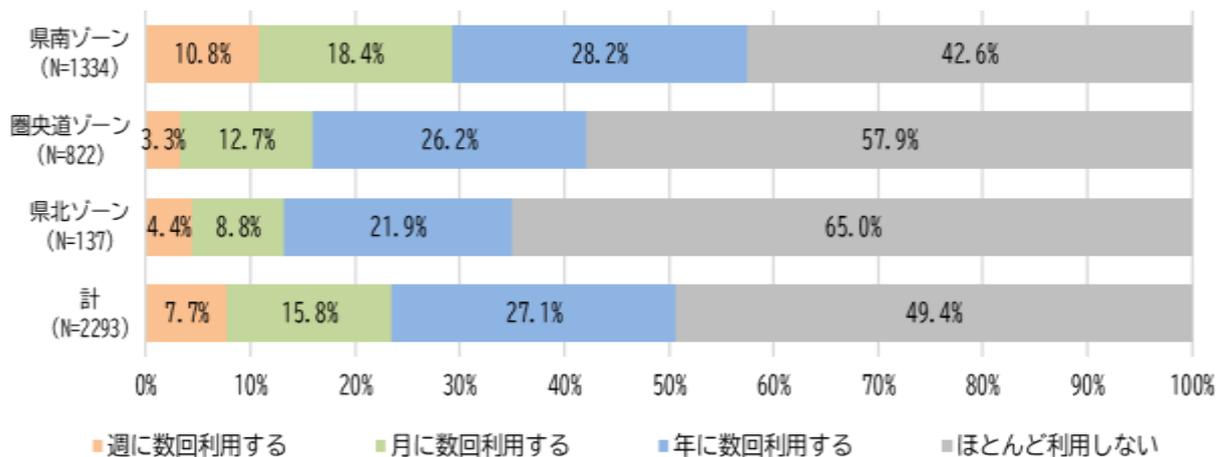
		上里町	設定	・公共交通空白地域 バス停から300m・鉄道駅から1km以上離れている地域	地域公共交通計画
		寄居町	設定	・交通不便地域 鉄道サービス圏域を駅から半径800m以内、バスサービス圏域をバス停留所から半径300m以内	地域公共交通計画
	秩父	秩父市	未設定		
		横瀬町	未設定		
		皆野町	未設定		
		長瀬町	未設定		
		小鹿野町	未設定		

※R7.11 埼玉県調べ

(5) 公共交通に対するニーズ

- 埼玉県の県政サポーターアンケートによれば、普段の生活でバスをほとんど利用しない人は県全体では半数程度に上ります。利用状況には地域差があり、県南ゾーンでは43%、圏央道ゾーンでは58%、県北ゾーンでは65%がほとんど利用しないと回答しており、県南ゾーンほど利用する人が多い状況です。(図 2.21)
- 地域公共交通について埼玉県が行うべき支援として要望が上がっているのは、「お住まいの市町村の主要施設に移動しやすい交通の実現」が最も高くなっています。「お住まいの市町村外の主要施設に移動しやすい交通の実現」や「既存路線バスやタクシーの維持確保」についても比較的高い割合で要望が出ており、地域公共交通の維持確保への要望が高いことが伺えます。(図 2.22)
- エリア別にみると、「市町村外の主要施設に移動しやすい交通の実現」については県北ゾーンほどその割合が高くなっています。(図 2.22)
- バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数は県全体で半数程度が「15分に1本」と回答しています。エリア別に見ると、運行本数に関して求める水準はバス利用頻度に比例して高くなっています。(図 2.23)

図 2.21 日常生活でのバスの利用頻度



出典：県政サポーターアンケート「地域公共交通の利用実態と意識調査について」

図 2.22 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）

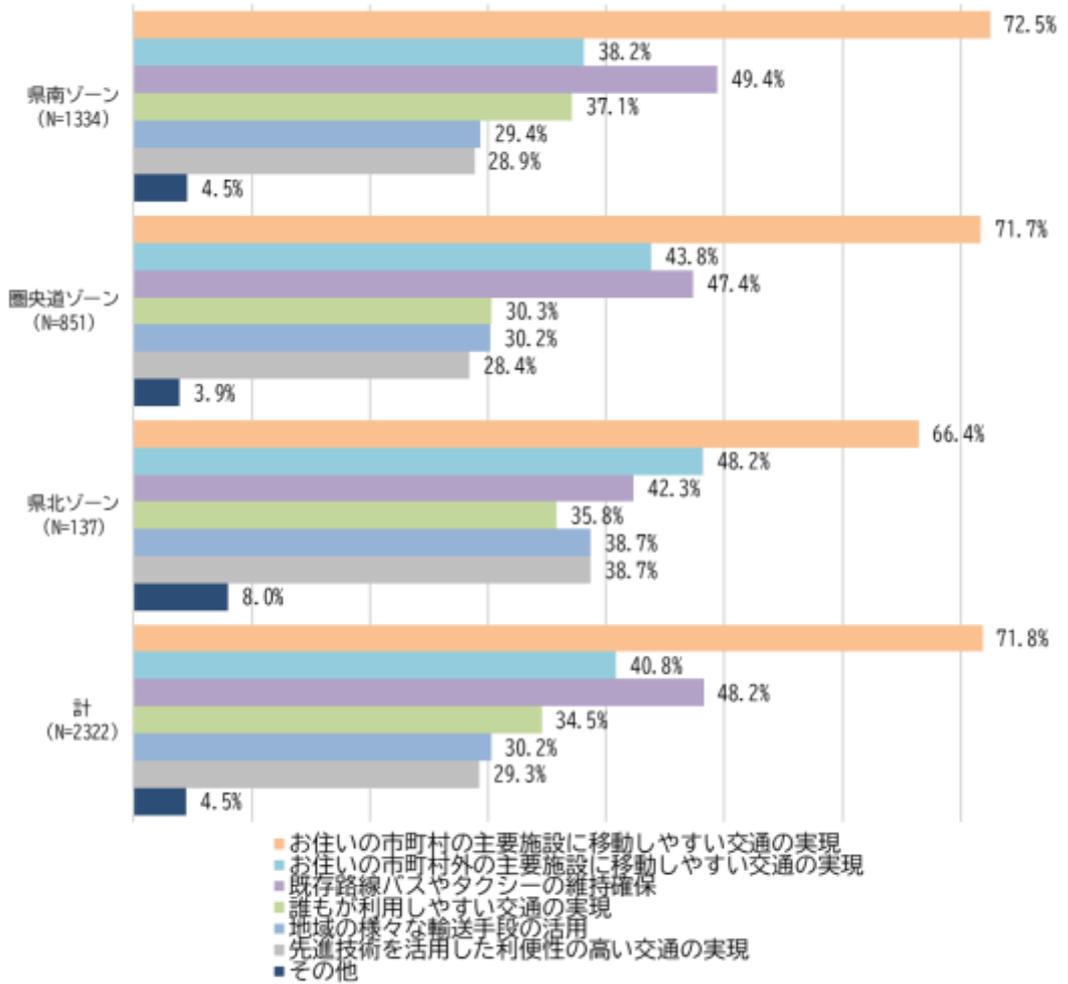
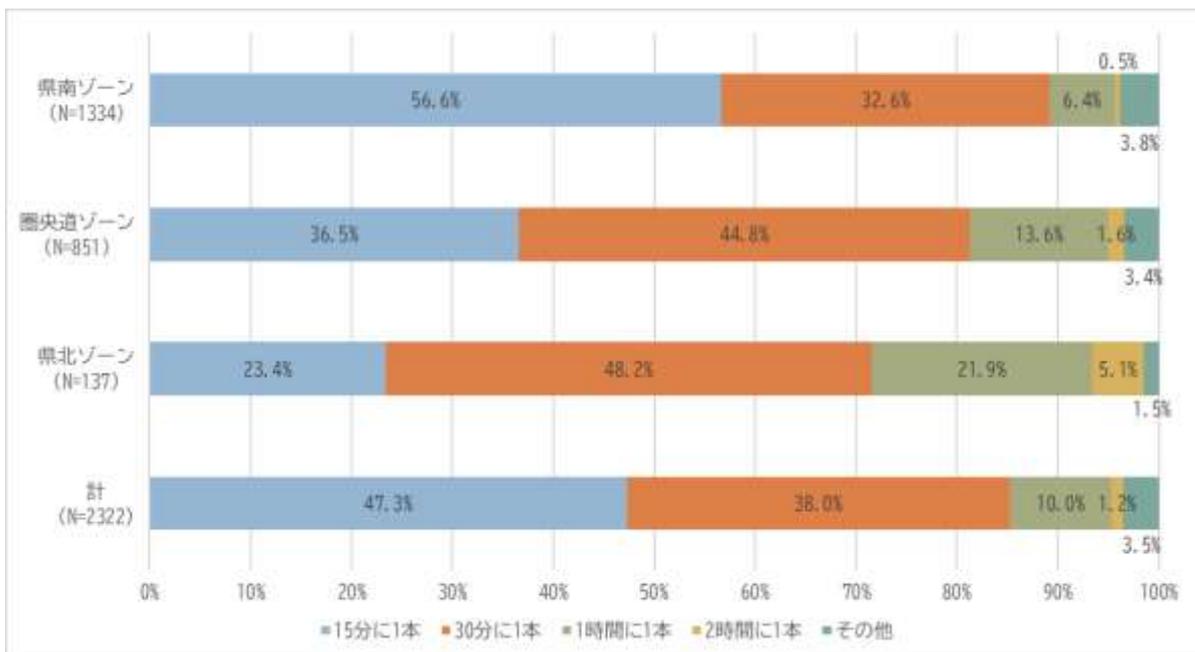


図 2.23 バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数



出典：県政サポーターアンケート「地域公共交通の利用実態と意識調査について」

(参考) 65歳以上に限定したアンケート結果

- 県政サポーターアンケート結果を65歳以上に限定して抜粋してみると、普段の生活でバスをほとんど利用しない人は全年齢の結果と同様、県全体では半数程度に上ります。地域差の状況についても区分で比較すると、全年齢の結果と同程度の結果となりますが、県北ゾーンでは週に数回利用する割合が0%となっています。(図2.24)
- 地域公共交通について埼玉県が行うべき支援として要望が最も高いのは「お住まいの市町村の主要施設に移動しやすい交通の実現」となっており、2番目に高い「既存路線バスやタクシーの維持確保」とともに全年齢の結果と同程度の結果となっています。(図2.25)
- また、県北ゾーンでは、「お住まいの市町村外の主要施設に移動しやすい交通の実現」が全年齢の結果よりも10%以上高くなっており、病院への通院等における自市町村外への移動に対して不便を抱えていることが想定されます。(図2.25)
- バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数は、県北ゾーンで「15分に1本」と回答した割合が全年齢と比較して10%程度低くなっています。(図2.26)

図2.24 日常生活でのバスの利用頻度

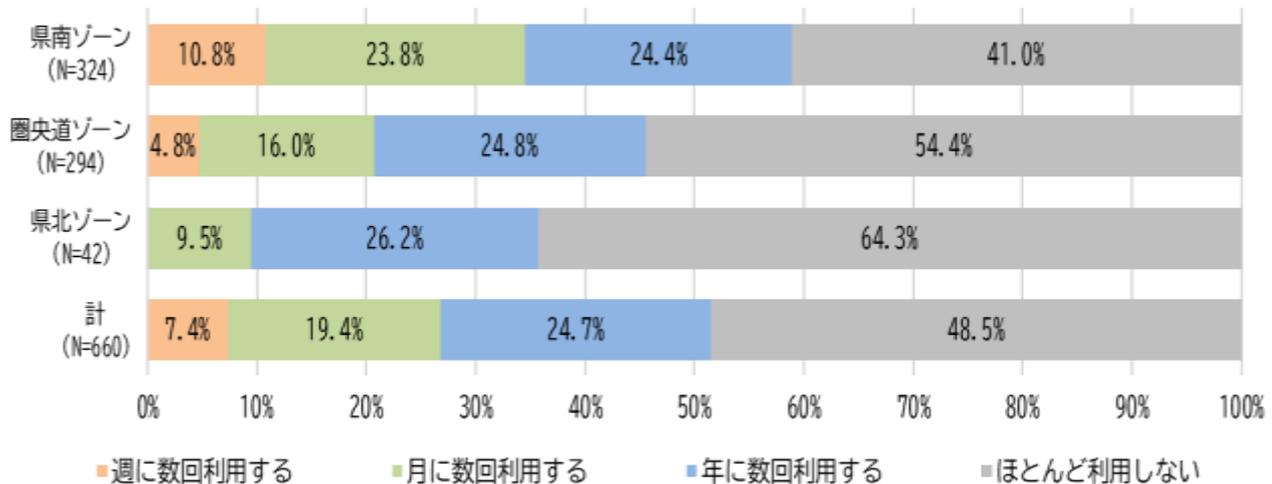


図 2.25 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）

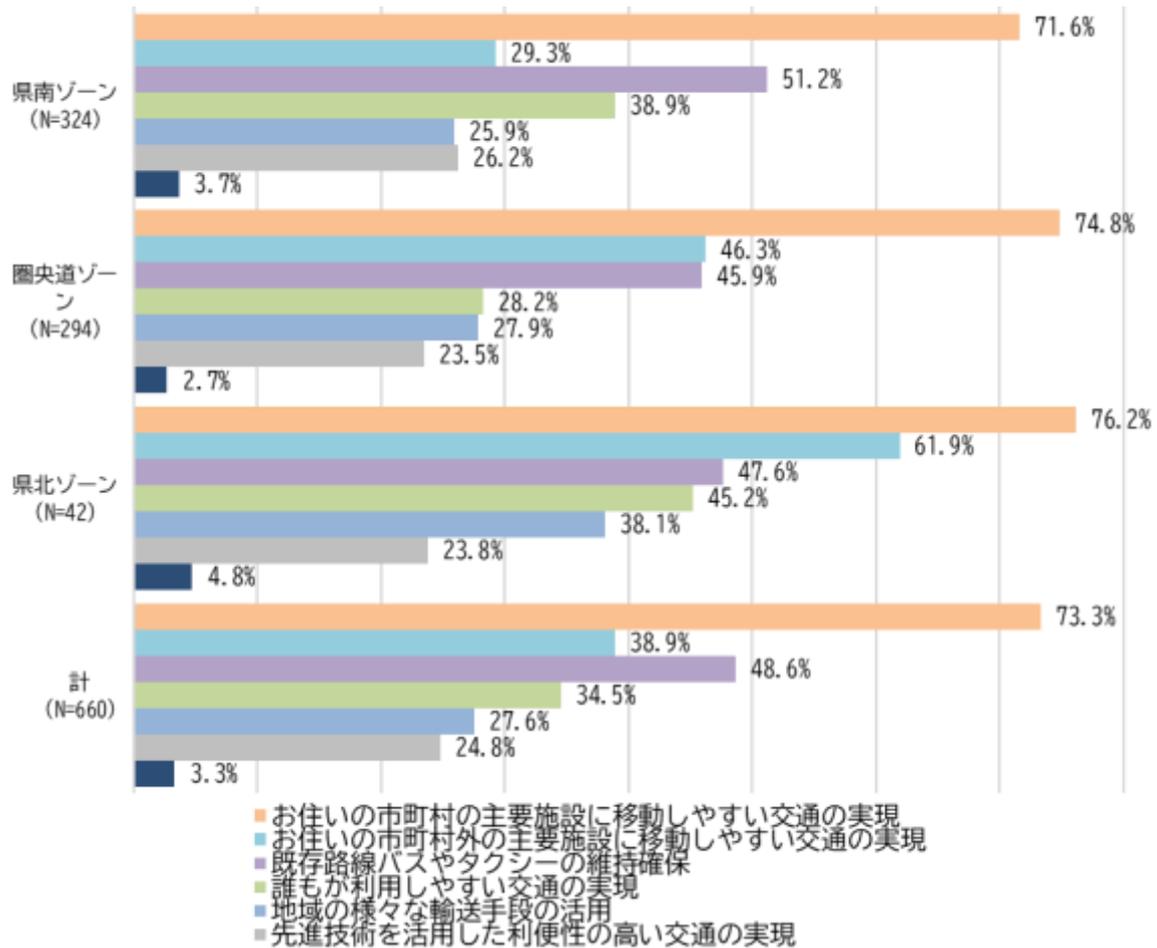
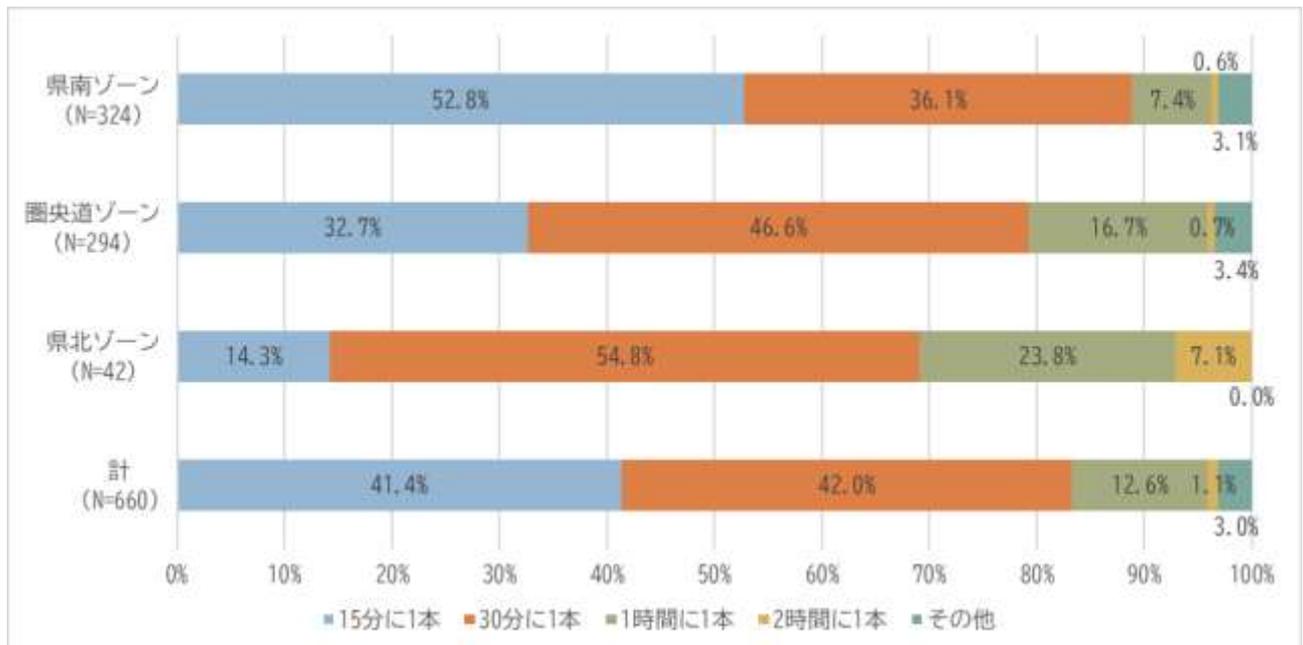


図 2.26 バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数



出典：県政サポーターアンケート「地域公共交通の利用実態と意識調査について」

(6) 地域公共交通計画等の策定状況

- 地域交通法の改正により、地域公共交通計画の策定が努力義務となり、県内の市町村では地域公共交通計画（旧：地域公共交通網形成計画）の策定が進み、令和7年3月現在では40市町村で策定されています。（図2.27）
- 地域公共交通計画への具体的な記載事項に関しては法律で規定されており、「記載に努める事項」では、「立地の適正化に関する施策との連携に関する事項」が明記されています。
- 都市全体の構造を見渡しながら、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導など、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成促進のため、まちづくりの指針となる立地適正化計画と連動させ、地域公共交通計画を作成、アップデートすることで、コンパクトなまちづくりを目指すことが求められています。立地適正化計画は令和7年3月現在で、36の市町が策定済で、13の市町が策定中・策定予定となっています。（図2.28）

図 2.27 法定計画（地域公共交通計画）の策定状況（令和7年3月現在）



■ 地域区分ごとの策定自治体一覧表（青字が策定済、緑が策定中）

3 地域	10 地域	構成自治体
県南 ゾーン	さいたま	さいたま市
	南部 1/3	川口市・蕨市・戸田市
	南西部 4/7	朝霞市・志木市・和光市・新座市・富士見市・ふじみ野市・三芳町
	東部 7/7	春日部市・草加市・越谷市・八潮市・三郷市・吉川市・松伏町
圏央道 ゾーン	県央 1/5	鴻巣市・上尾市・桶川市・北本市・伊奈町
	川越比企 10/14	川越市・東松山市・坂戸市・鶴ヶ島市・毛呂山町・越生町・滑川町・嵐山町・小川町・川島町・吉見町・鳩山町・ときがわ町・東秩父村
	西部 5/5	所沢市・飯能市・狭山市・入間市・日高市
	利根 5/9	行田市・加須市・羽生市・久喜市・蓮田市・幸手市・白岡市・宮代町・杉戸町
県北 ゾーン	北部 6/7	熊谷市・本庄市・深谷市・美里町・神川町・上里町・寄居町
	秩父 4/5	秩父市・横瀬町・皆野町・長瀨町・小鹿野町

(参考) 法定計画（地域公共交通計画）策定中の自治体及び法定計画以外の公共交通に関するビジョン等策定自治体（令和7年3月現在）

- 令和7年3月現在で法定計画を策定中の自治体が4市、法定の地域公共交通計画以外で地域公共交通に関するビジョン等を策定している自治体は3市町あり、県内の47市町村で地域公共交通に関して何らかの方針等を策定（検討）されている状況になります。

法定計画以外のビジョン等※ を策定している自治体	川口市（交通体系将来構想） ふじみ野市（都市交通マスタープラン） 横瀬町（地域公共交通アクションプラン）
-----------------------------	--

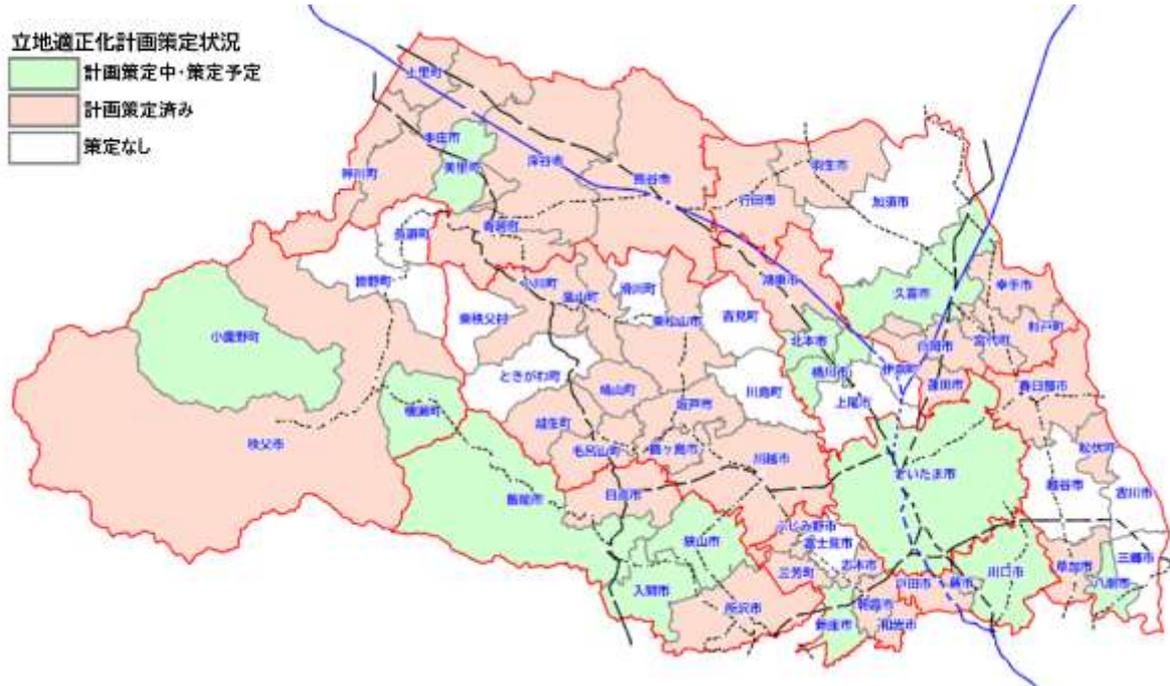
- ※ 地域における現状や課題を包括的に分析検討し、地域公共交通の方向性等を掲げているビジョン等
- ※ 上記自治体以外で、コミュニティバスの導入方針等を策定している自治体もありますが、本報告書では含めておりません。

地域公共交通計画で描く地域公共交通の将来像イメージ



出典) 所沢市地域公共交通計画

図 2.28 立地適正化計画の策定状況（令和7年3月現在）



■ 地域区分ごとの策定状況（**橙字が策定済**、**緑が策定中・策定予定**）

3 地域	10 地域	構成自治体
県南 ゾーン	さいたま	さいたま市
	南部 3/3	川口市・蕨市・戸田市
	南西部 6/7	朝霞市・志木市・和光市・新座市・富士見市・ふじみ野市・三芳町
	東部 4/7	春日部市・草加市・越谷市・八潮市・三郷市・吉川市・松伏町
圏央道 ゾーン	県央 3/5	鴻巣市・上尾市・桶川市・北本市・伊奈町
	川越比企 9/14	川越市・東松山市・坂戸市・鶴ヶ島市・毛呂山町・越生町・滑川町・嵐山町・小川町・川島町・吉見町・鳩山町・ときがわ町・東秩父村*
	西部 5/5	所沢市・飯能市・狭山市・入間市・日高市
	利根 8/9	行田市・加須市・羽生市・久喜市・蓮田市・幸手市・白岡市・宮代町・杉戸町
県北 ゾーン	北部 7/7	熊谷市・本庄市・深谷市・美里町・神川町・上里町・寄居町
	秩父 3/5	秩父市・横瀬町・皆野町・長瀨町*・小鹿野町

出典：国土交通省「立地適正化計画の作成状況（令和7年3月時点）」

※ 東秩父村、長瀨町は都市計画区域の指定がないため、立地適正化計画の策定対象ではない。

（参考）地域公共交通計画及び立地適正化計画の策定状況

- 県内では 36 市町で地域公共交通計画及び立地適正化計画がともに策定（策定中、策定予定含む、以下、同じ）されています。
- 地域公共交通計画のみ策定している自治体は 11 市町村、立地適正化計画のみ策定している自治体は 16 市町となっており、これらの市町村では、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成促進のため、立地適正化計画と連動させた地域公共交通計画の作成、アップデートの検討が求められます。

2. 埼玉県の地域公共交通の課題

ここまで県内の地域公共交通に関する現状を整理してきましたが、これらの現状を踏まえると以下の課題についての対応が必要と考えられます。

(1) 暮らしの足を支える担い手確保の視点からの課題

① 公共交通の担い手不足に対する取組の拡充

現状分析と課題への対応

- 少子高齢化による担い手不足に加え、自動車運転者の労働時間を規制する改善基準告示の改正等（2024年問題）を背景に、公共交通を担う運転手不足が深刻化しています。
 - 運転手不足により、既存のサービス水準を維持することができずにバス路線が減便、廃止となるケースが相次いできています。
 - 民間バス路線の廃止に伴う県民の移動手段確保、交通空白の解消を図るため、コミュニティ交通を導入する市町村は多く、県内でも多くの自治体で運行されていますが、近年の運転手不足の影響で市町村が運行するコミュニティバスも減便や廃止等、見直しをせざるを得なくなるケースも発生しています。
- ➡ 地域公共交通を充実させ、活性化していくためには、地域公共交通の担い手となる人材の確保、育成が重要となります。
- ➡ 運転手をはじめとする公共交通の担い手の確保については、一事業者の努力だけでは解決することは困難となっており、国、県、市町村による積極的な支援や事業者と一体となった取組が必要となっています。
- ➡ 持続可能な地域公共交通の実現、利便性の向上のための各施策を実施するためには、十分な暮らしの足を支える担い手の確保が必要であり、第一に対応を検討することが求められています。

(2) 既存ネットワーク・サービスの視点からの課題

① SSCP⁷を踏まえた交通ネットワークの形成と交通利便性の向上

現状分析と課題への対応

- バス路線網を10年程度前と比較すると、圏央道ゾーンや県北ゾーンにおいて、大きく減少していることが確認できます。これらのエリアでは、バスの代替手段として、デマンド交通や公共ライドシェアが運行されている地域もありますが、公費負担の増加や市町村域を越える移動に支障が生じている可能性もあるため、移動利便性や持続可能性の低下が危惧されます。
 - 県内では、鉄道路線を軸に、主に鉄道駅へ向かうバス路線が整備されて、ネットワークは鉄道・バスともに県南ゾーンでは密になっていますが、県北ゾーンは公共交通ではカバーできていないエリアも多くなっています。路線網が密になっている地域においても、運行本数が少なく移動に支障が生じている場合には面的なカバー率だけでは捉えられない交通空白が生じています。
- ➡ 都市の目指すべき姿を実現するため、様々な交通モードの役割を踏まえた公共交通軸の設定や拠点を整理し意識的に結び付けるなど、誰もが自由に移動できる公共交通ネットワークを構築することが必要です。
- ➡ 交通空白地における新たな交通手段の導入に当たっては、利用者状況も踏まえつつ、車両のダウンサイジングによる運行事業者の範囲拡大、複数の事業者による運行など、様々な手法で県民の移動手段を守り、充実させていくことが求められています。現状において交

⁷ 埼玉版スーパー・シティプロジェクトの略

通空白等が生じていない地域においても、更なる活性化、利便性の向上について政策的に検討することが必要です。

- ➡ 地域を活性化させるためには日中の歩みを促すことが重要であり、地域ごとに目指すべき姿に必要なサービス水準の検討を行い、取り組んでいく必要があります。また、平日の通勤通学時間帯における移動需要との違いを踏まえつつ、平日の日中や休日の移動利便性を確保することも重要です。

② 沿線自治体と連携した地域鉄道の活性化支援

現状分析と課題への対応

- 県内の地域鉄道（県北ゾーンの秩父鉄道）については、「鉄道ネットワークへの寄与」、「沿線住民の日常の足」、「来訪者の観光スポットへのアクセス」の観点からも非常に重要な路線となっています。
- 大量輸送という大きな強みを有し、他路線と接続し鉄道ネットワークの充実に寄与するなど、当該地域だけでなく、県内全体の価値向上につながっています。
- ➡ 安全面はもとより、一層の活性化に向け、沿線自治体と県で協力しながら、活性化支援を続けていくことが必要です。
- ➡ 利用促進に向けては、大量輸送という鉄道が有する大きな特性を生かし、インバウンド客の取り込みなど、観光施策との連携が重要となります。観光施策との連携による来訪者等の利用者増に向けては、駅から目的地へのアクセス向上も重要であり、路線バスやタクシーをはじめ、コミュニティ交通、シェアサイクルなど多様な移動サービスの提供も求められています。

(3) 県民ニーズの視点からの課題

① 高齢者や学生など自動車利用できない方に対する移手段の確保・充実

現状分析と課題への対応

- 日常生活でバスをほとんど利用しない人は県全体では半数程度となっており、65歳以上に限定した結果でも同様の結果となっています。
- 圏央道ゾーン・県北ゾーンでは私事目的での代表交通手段として自家用自動車が多いことから、自動車に頼って生活をしていることが伺えます。
- コロナ以降、年々免許返納者は減少しており、免許を返納する意向があっても自動車以外に移動する手段がないため、結果として免許返納控えが生じている可能性があります。
- ➡ 高齢者をはじめ、学生など自動車を利用できない方でも自由に移動できる手段の確保、ネットワークの構築が必要です。

② 市町村域を超えるネットワークの充実

現状分析と課題への対応

- 地域公共交通に対する県民のニーズは、「市区町村内の移動の充実」が多いものの、県北ゾーンに行くにつれて「市区町村外への移動の充実」を求める声が大きくなっています。
- 県内では主に鉄道駅に向かうバス路線が整備されています。
- ➡ 鉄道駅へアクセスする路線のサービス水準維持はもとより、自市町村内、近隣自治体等の施設（病院、商店など）への直接的なアクセス手段も求められています。

③ 地域に応じた公共交通サービス水準の確保

現状分析と課題への対応

- バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数は県全体では半数程度が「15分に1本」となっています。
- エリア別に見ると、圏央道ゾーン及び県北ゾーンでは「30分に1本」の回答が最も多く、県北ゾーンでは年齢により求める水準に乖離があります。
- サービス水準の要望については、運行事業者の経営状況や運転手不足の状況により対応が困難となるケースが多くなっています。

➡ 地域ごとに必要なサービス水準に応じて、限られたリソースを配分し、また様々な交通手段や手法を検討することで、移動利便性を向上していくことが求められています。

(4) 政策的視点からの課題

① 拠点間を結ぶ地域公共交通ネットワークの構築

現状分析と課題への対応

- 県南ゾーンでは概ね駅周辺に商業施設等が立地し、駅に行けば用事を済ませられるまちづくりとなっているのに対し、県北ゾーンへ行くほど施設は幹線道路沿いなど駅周辺から離れた場所に立地しています。
- 急速な高齢化に直面し、地域の産業が停滞するなど、将来的に郊外部での生活を支えるサービスの提供が困難になる可能性があります。

➡ 駅を中心とした現状の地域公共交通サービスレベルの維持に努めつつ、圏央道、県北ゾーンにおいては、将来的なまちづくり施策を見据えた交通軸を踏まえ、拠点間を結ぶ利用しやすい公共交通ネットワークの構築が必要となります。

➡ 県南ゾーンでは、都市間競争が激しい中で選ばれる「まち」となるため、魅力あるまちづくり施策と連携し、地域公共交通の再設計を進めていくことも求められています。

② 地域公共交通計画の策定と見直し

現状分析と課題への対応

- 地域公共交通計画やその他の交通に関連する計画は、県内の多くの自治体で策定がされていますが、1/3程度の自治体ではまだ策定されていません。
- 未策定の自治体の中には、必要性は認識していても地域公共交通の現状や課題等の調査に係る予算やマンパワーの不足が大きなネックとなっている自治体があるほか、現在は課題に直面しておらず、「地域公共交通計画の策定に関する必要性を認識していない」といったことも考えられます。
- 地域の交通政策を推進する市町村職員には多くの知見・ノウハウ・スキルが必要とされますが、短期間での異動や、交通関係部署の人員が少ないことから、当該スキルを職員が全て備えることは難しいのが実態となっています。

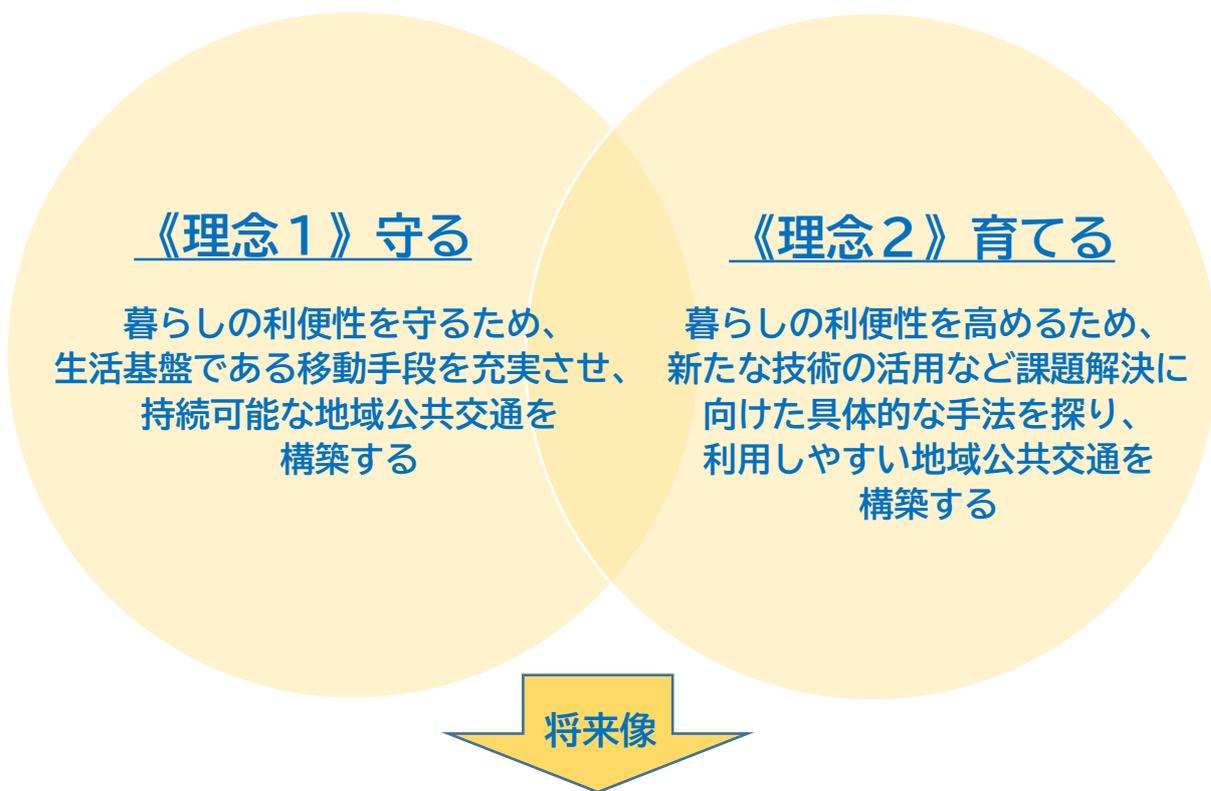
➡ 現状のままではバス路線の廃止は加速する可能性があります。移動の制約は、暮らしにくさに直結し、生活する地、訪れる地として選ばれなく危険性があることを認識することが必要となってきています。

➡ 移動を活性化し、暮らしやすさを向上させるためには、行政が主体となり、地域公共交通の課題を「我が事」として捉え、多様な関係者との協議、課題解決に向けた取組を進めることが求められており、そのための人材育成も重要となっています。

第3章 地域公共交通の理念・将来像

1. 理念・将来像

前述の課題を踏まえ、その解決に向けた方向性を定めるため、埼玉県における地域公共交通の目指すべき理念と将来像を設定します。



利便性の高い地域公共交通ネットワークが構築されるとともに、いつでもどこでも地域公共交通を利用できる環境が整った、誰もが自由に移動できる埼玉県

- 急速な高齢化により、自らの足で移動を賄うことが難しくなる中、県民の生活の基盤である移動を守るためには、自動車が無くても活動できる地域公共交通の充実が求められています。
- 一方で、コロナ禍の影響等に伴う地域公共交通の利用者減少や担い手不足が進む中で、本県の地域公共交通はその持続可能性が低下してきています。
- 高齢化の進行、生産年齢人口の減少等により、少ないリソースでの対応が求められており、現状の地域公共交通を維持することも厳しい状況にある中で、今後も踏まえた対策を実施するためには各地域の実情に合わせた計画的な事業展開が必要となってきます。
- そのため、国や県、市町村、交通事業者のほか、多様な関係者が地域における公共交通の課題を「我が事」として捉え、持続可能な地域公共交通に向けた手法を検討していく必要があります。
- 持続可能な地域公共交通の実現には第一に担い手の確保が重要となりますが、公共交通の担い手不足は一朝一夕に解決できるものではなく、効率的な運行による生産性の向上や新たな手段の活用によるサービス水準の維持・利便性の向上なども同時に検討していく必要があります。
- 多様な関係者が共通の目標に向かって、埼玉県にとって必要な地域公共交通をデザインし、活性化させていくことで、積極的に地域公共交通を選択することができるネットワークを構築し、誰もが自由に移動ができる埼玉県の実現を目指していきます。

2. 将来像実現に向けた各主体の役割

ここでは、地域交通法における各主体の役割を整理します。地域公共交通において各主体が担うべき役割を具体的に明確化した上で、対応方針、施策の方向性の検討に反映していきます。

(1) 国の役割

【地域交通法第4条第1項】

国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

⇒国の役割としては、公共交通に関する施策の総合的な策定や公共交通サービス・ネットワークに関する情報収集を行い、県及び市町村に対する制度的、技術的な指導、助言が求められています。また、市町村の協議会等における合意形成の支援や、県及び市町村とともに担い手確保に関する取組を推進し、必要に応じて財政的な支援を実施することも求められています。

(2) 県の役割

【地域交通法第4条第2項】

都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

⇒県の役割としては、広域的な見地から地域の実情を踏まえた公共交通に関する施策の策定や公共交通サービス・ネットワークに関する市町村への情報発信、助言が求められています。また、単独市町村では対応が難しい広域的な路線に関する調整や網羅的なデータの共有、県内先進事例に関する横展開など市町村、事業者と連携を図りつつ主体的な取組を実施していくことが求められています。その他、市町村の協議会等における合意形成の支援や、国及び市町村とともに担い手確保に関する取組を推進し、必要に応じて、交通政策に関する国への要望や市町村・交通事業者への財政的な支援を実施することも求められています。

(3) 市町村の役割

【地域交通法第4条第3項】

市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

⇒市町村の役割としては、地域住民の移動手段の確保など、地域の公共交通に関する課題解決に向け、主体的な役割を發揮することが求められています

市町村が中心となって、交通事業者や住民など地域の多様な関係者と地域公共交通の活性化に向けた検討体制を構築し、目指すべき地域公共交通のあり方を協議し、都市の将来像を描いていくことが求められています。

また、日ごろから地域の交通事業者と連携し、地域内の公共交通に関するデータを調査検証していくことや国及び県とともに担い手確保に関する取組を推進していくことも重要です。

(4) 交通事業者の役割

【地域交通法第4条4項】

公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

⇒交通事業者の役割としては、第一に安全で安定的な公共交通サービスの提供が求められています。

また、公共交通のサービスを継続するため、安全性や利便性の向上に努め、多様な関係者への情報提供を実施することも求められています。

さらには、運行情報等に関する県民への分かりやすい提供や利用促進を図ることも重要です。

【参考】 住民の役割

地域交通法では、地域旅客運送サービスの提供者側となる国、県、市町村、交通事業者の役割について記載していますが、地域公共交通を持続可能なものとするためには、行政や事業者と一体となって地域公共交通を創っていく主体としての住民の役割も重要となります。

以下に、住民の役割として考えられる項目を列挙します。

- ・ 地域公共交通活性化協議会等において住民代表として地域公共交通に関する協議に参加
- ・ 市町村や交通事業者の新たな取組に関する理解醸成
- ・ 公共ライドシェアの担い手
- ・ 自治会等コミュニティが主体となった交通手段の検討・構築

第4章 地域公共交通の課題への対応方針

この章では、県が、国や市町村、事業者など多様な関係者と連携して目指す地域公共交通の将来像の実現に向け、課題への対応に係る方向性を示します。

交通課題への対応と不可分であるまちづくりと連携し、コンパクトなまちづくり施策の下、人や資源を集約させ、拠点間を有機的につなげるネットワークを設計するとともに、地域公共交通の担い手の確保を図り、新たな技術や手段も活用しながら利便性が高く持続可能な地域公共交通を実現するため、4つの対応方針に整理し、それぞれの対応方針における施策の方向性を提示します。

1. 4つの対応方針

「第2章 2 埼玉県の地域公共交通の課題」で示した課題については、複合的な対応が必要となります。本県における地域公共交通の目指すべき将来像に向かうための方針として、4つの方向性を示します。



2. 対応方針と施策の方向性

対応方針Ⅰ 地域の将来像実現に向けた地域公共交通の創造

本県は700万人を超える人口を有していますが、今後は少子高齢化が進み、全国トップクラスのスピードで高齢化が進んでいくと言われていいます。

高齢化の進展に伴い移動に不便を感じる県民が増加する一方で、地域公共交通はコロナ禍の利用者減少等に伴う事業者の経営悪化や深刻な運転手不足などにより、持続可能性が低下しています。

地域公共交通は県民の生活を支える基盤です。地域の活力を向上させるには、今後の「まちづくり」とも連携した、利便性が高く持続可能な地域公共交通ネットワークの構築が必要となります。

そのため、行政が主体となり、多様な関係者ととともに地域における公共交通の課題を認識した上で、地域公共交通の目指すべき姿を示すことが求められています。

地域公共交通の需要動向を適切に把握し、都市の目指すべき将来像にとって必要な地域公共交通の役割がいかなるものか関係者間で合意形成を図り、地域ごとの具体的な手法を探ることが求められています。

地域公共交通計画等で定めた目指すべき姿に向かうため、利用状況や収支状況を踏まえつつ、地域全体の交通ネットワークの見直し・再編に取り組むことで地域公共交通を活性化していくことが求められています。

地域ニーズ等を踏まえ、コミュニティ交通等を導入する場合には、地域を運行している既存の民間バス、タクシー事業者との連携を図り、地域全体として利用しやすい地域公共交通を構築する観点が必要です。

また、本県では、超少子高齢社会を見据えた市町村における「コンパクト」「スマート」「レジリエント」の3つの要素を兼ね備えた持続可能なまちづくりを県が支援するプロジェクトである「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」を推進しています。各拠点間を地域公共交通が有機的につなぐことでコンパクトなまちづくりの形成を推進していくなど、まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成を目指しています。

《施策の方向性》

- ・ 地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート
- ・ 広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計
- ・ まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成

《施策の方向性》



地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート

◎想定される取組

- (県)
 - 市町村が開催する地域公共交通活性化協議会（以下、協議会という。）における計画策定や改定への支援、必要に応じた周辺市町村や関係事業者との調整
 - 広域行政としての観点で主体的にデータ整備・提供、事例の横展開
- (国)
 - 市町村が開催する地域公共交通活性化協議会（以下、協議会という。）における計画策定や改定への支援、必要に応じた周辺市町村や関係事業者との調整
 - 「地域公共交通の「アップデートガイダンス」」等により、各市町村等が計画を策定、改定する際の考え方等に関する技術的な助言及び制度活用に関する助言
- (市町村)
 - 多様な関係者（医療、福祉、教育、観光、経済など）を交えた、目指すべき地域公共交通の構築に向けた協議
 - 地域の将来像を踏まえた地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定
 - 協議会のアップデートを図るとともに、モビリティデータを有効に活用しながら議論を深め、地域公共交通計画をアップデート
- (事業者)
 - 県、市町村に対する、現状把握等に必要な情報の提供

◎具体的な事例

■ 県内の法定計画等の策定状況（再掲）

県内では、令和6年度末において、2/3程度の40市町村で地域公共交通計画の策定が進んでいます。これらの自治体では、今後数年以内に現行計画における改定時期を迎える自治体も多く、現行計画の達成状況等の評価を行い、実質化された地域公共交通計画にアップデートしていくことが求められています。



■ 和光市における市民参加の公共交通研究会

和光市では、市内の公共交通の課題やあるべき姿を市民と一緒に研究することを目的とした研究会を開催しています。市内循環バスの課題や要望に関する意見交換や、公共交通に関する施策の検討など、本研究会で市民を交えた活発な議論が行われています。

和光市公共交通市民研究会について

1. 概要

「和光市公共交通研究会」は、和光市内の公共交通の課題やあるべき姿について、市民と一緒に継続的に協議・意見交換する場として開催しており、市内循環バス等の見直し検討や情報提供・案内の検討、市民意見のフィードバック等を行っています。



■メンバー

- 和光市民 20名程度（広報やHPにて公募）
- 【講師】吉田 樹（福島大学 教授/前埼玉科大学 特任教授）

■主なテーマ

- 市内循環バス等に関する意見交換
- 分かりやすい情報提供・案内
- 市民の声を会議にフィードバック など

■開催状況

- 令和2～7年度で計19回開催

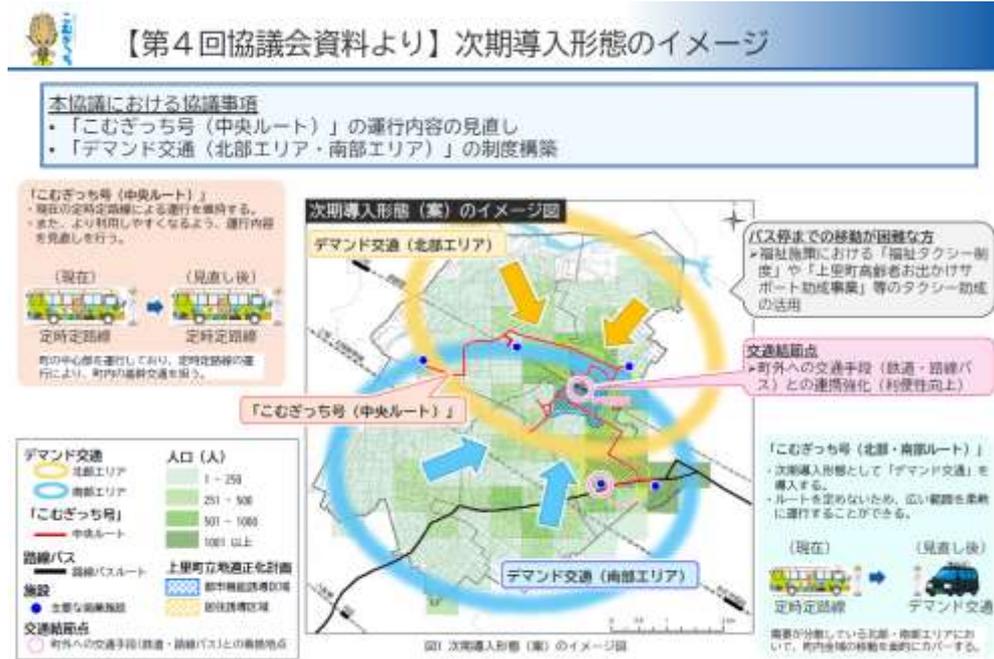
■和光市公共交通研究会の様子



出典）和光市 提供

■ 住民ニーズを踏まえた公共交通の再編協議（上里町）

上里町では、町民意識調査により把握した住民の声を丁寧に汲み取り課題を整理した結果、令和7年度から町の中央を走るコミュニティバスは住民が利用しやすいダイヤに変更し、郊外を走る4ルートはデマンド交通に転換することで、町内全域を効率的にカバーできるようになり、利便性の向上を図っております。



出典）令和5年度第4回上里町地域公共交通活性化協議会 資料

■ 秩父市地域公共交通計画に記載されている計画目標

秩父市では、路線バスの利用回数をどのくらい増やせばいいかなど、住民がどの程度利用すれば路線バスを維持するための目標を達成できるのか、住民にも分かりやすく目標設定がされています。

また、地域の強みである観光という視点を取り入れた数値目標を設定しています。

7.2 目標の達成状況を評価するための数値指標と目標値

目標の達成状況を評価するための数値指標と、各指標の目標値を以下のとおり定める。

【目標値設定の基本的考え方】

- ・利用者数の目標は、将来、人口減少が予想される地域においても、持続可能な地域公共交通としていくため、1人あたりの利用回数を増加させる方向で設定。
- ・財政負担の目標は、近年の件数・燃料費の動向も踏まえ、全市一律的な抑制ではなく、利用者の少ない路線の再編による費用減少、利便性向上による収入増加での収支改善を目指す方向で設定。

No	評価指標	指標の定義	単位	現況値 ^注	目標値 ^注	
① 目標①	①-1	大滝地域の公共交通の利用状況	バス(補助路線)の利用者数	人/年	3,161 ^{※1} (4.8回/人年) ^{※2}	3,200以上 ^{※1} (5.3回/人年) ^{※2}
					☆沿線住民が利用回数を1割増やす	
	①-2	吉田・大田地域の公共交通利用状況	秩父吉田線の利用者数	人/年	41,430 (3.7回/人年) ^{※3}	41,800以上 (4.1回/人年) ^{※3}
					☆沿線住民が利用回数を1割増やす	
	①-3		吉田・大田地区乗合タクシーの利用者数	人/年	1,170 (0.50回/人年) ^{※4}	1,300以上 (0.55回/人年) ^{※4}
					☆沿線住民が利用回数を1割増やす	
	①-4	公共交通利用促進の取組実績	広報、HP等による公共交通利用促進に関する取組件数	件(累計)	-	10以上
①-5	利用促進の取り組みによる鉄道・路線バス等の利用者数	市内鉄道駅乗降人員(合計)	千人/年	5,081 (84.3回/人年) ^{※5}	4,700以上 (85.3回/人年) ^{※5}	
		路線バス等利用者数(合計)	千人/年	500 ^{※6} (8.3回/人年) ^{※5}	510以上 ^{※6} (9.3回/人年) ^{※5}	
				☆全市民が利用回数を1回増やす		
①-6	秩父市の財政負担額	大滝地域の公共交通に対する財政負担額(市補助金)	千円/年	14,614 ^{※7}	11,200以下 ^{※7}	
				☆市の負担額を約25%削減する		
①-7		吉田・大田地域の公共交通に対する財政負担額(市補助金)	千円/年	24,599 ^{※8}	27,500以下 ^{※8}	
				☆市の負担額を1割増以下に抑制する		
② 目標	②-1	タクシーの利用状況	中心市街地におけるタクシーの利用者数	千人/年	257 ^{※9} (4.3回/人年) ^{※5}	260以上 ^{※9} (4.7回/人年) ^{※5}
					☆全市民が利用回数を1割増やす	
③ 目標	③-1	公共交通による観光客数	公共交通を利用した秩父市の観光入込客数	千人/年	2,270 ^{※10} (42.3%)	2,290以上 ^{※10} (42.3%)
					☆現在の公共交通の利用率を維持する	

出典) 秩父市地域公共交通計画

■ KPI・目標値の設定の考え方

地域における状況（人口・世帯の状況、生活拠点、既存交通手段など）を踏まえると、幅広い施策分野における地域公共交通が果たすべき役割は各地域によって異なります。

それぞれの地域において、地域公共交通が目指すべき基準に到達しているかどうか評価するため、各地域が目指す姿に応じた目標設定を行うことが必要となります。

国が策定している「地域公共交通のアップデートガイダンス」では、KPI・目標値の設定に関して、それぞれの項目に合わせた「設定のねらい」や算出に当たっての具体的な考え方が示されていますので、目標値設定の検討において参考としてください。

4. KPI・目標値の設定

施策の進捗・効果を出用するKPIを設定しましょう

- ・ 施策の進捗・効果も認知しやすいKPIを紹介します。各地域の政策目標や実情に照らし合わせつつ、設定を検討してみましょう。
- ・ 10のKPIとは別に、各地域の政策目標と関連するKPIを設定することも考えられます。

観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証

	短期(数か月～1年単位)	中長期(1年～計画期間内)
施策の実施結果についての数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通軸と定める路線(区間)^{※1}の運行回数 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通分担率
施策による効果についての数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通軸と定める路線(区間)^{※1}の利用者総数 	

※1 公共交通軸と定める路線・路線(区間)は、国において路線を認定(認定の有・中心拠点・地域拠点を併せて評価する路線)

観点②：「交通空白」^{※2}における移動の確保

	短期(数か月～1年単位)	中長期(1年～計画期間内)
施策の実施結果についての数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通サービスによる人口カバー率 	<ul style="list-style-type: none"> 活動機会へのアクセシビリティ
施策による効果についての数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 「交通空白」における交通サービス^{※3}の利用者総数 	

※2 「交通空白」の考え方はp.11-12参照
※3 各地域自治体様々(定額/交通空白)で提供される定額サービス、乗合タクシー、デマンド交通、自治体主導ライドシェア等)

観点③：持続可能性・実現可能性の確保

	短期(数か月～1年単位)	中長期(1年～計画期間内)
施策の実施結果についての数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の収支・公的資金投入額 	<ul style="list-style-type: none"> 住民等の公共交通に対する満足度・認知度
施策による効果についての数値目標	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用者総数 公共交通に従事する運転者数 	

4. KPI・目標値の設定 【観点①：公共交通軸と拠点の充実・保証】

設定のねらい 地域の公共交通軸について、どこまでのサービス水準を確保しようとしているのか確認します

公共交通軸と定める路線(区間)の**運行回数**

1日あたりの運行回数(片道)等
 東ピーク時・西ピーク時の1時間当たりの平均なども考えられます

検討のイメージ

- 運行回数割の利用のイメージ物と見比べながら公共交通軸に求める運行回数(片道)を検討

運行回数(ダイヤ)の例	利用のイメージ
約10本/日 概ね1本時 2時間ごとに1時間隔ちあり	待ち時間が長くなる可能性が高く、経路も早いいため、利用者にはダイヤに合わせて長距離を立てて移動する必要があります。
約10～20本/日 概ね1～2本時程度 最大1時間隔ちの1時間隔ち	一定程度の待ち時間が生じるため、利用者はダイヤに合わせて移動する必要があります。
約20～30本/日 概ね3本時、12の2本時程度 最大30分程度の1時間隔ち	利用者はダイヤに合わせて移動する必要はありますが、運行回数上の不便は緩和される。
約30～50本/日 概ね3～4本時以上 その他2～3本時程度	利用者は、ダイヤはダイヤを別にせずに済む。多少は不便、運行回数上の不便は緩和される。
約50本～/日 概ね5～10本時 その他3～4本時程度	利用者は、ほぼダイヤに合わせずに済むため、外出の便として利便性が高い。

(例) 現行の運行回数 (例) 目標値

目標値の設定方法

地方公共団体として、「立ち位置」をもとに、これまでの現状認識結果も踏まえて、目指す目標値を設定しましょう。

人口・地理 (例)	交通ネットワーク (例)	サービス利用、潜在需要 (例)	行政方針 (例)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢人口分布 ・ 沿線上の重要施設(病院等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者の供給能力 ・ 他の交通モードの分布 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状の乗降バランス ・ 通勤・通学・観光等の潜在需要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通分野の重点度 ・ 資源配分等の政策目標

出典) 地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」



広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計

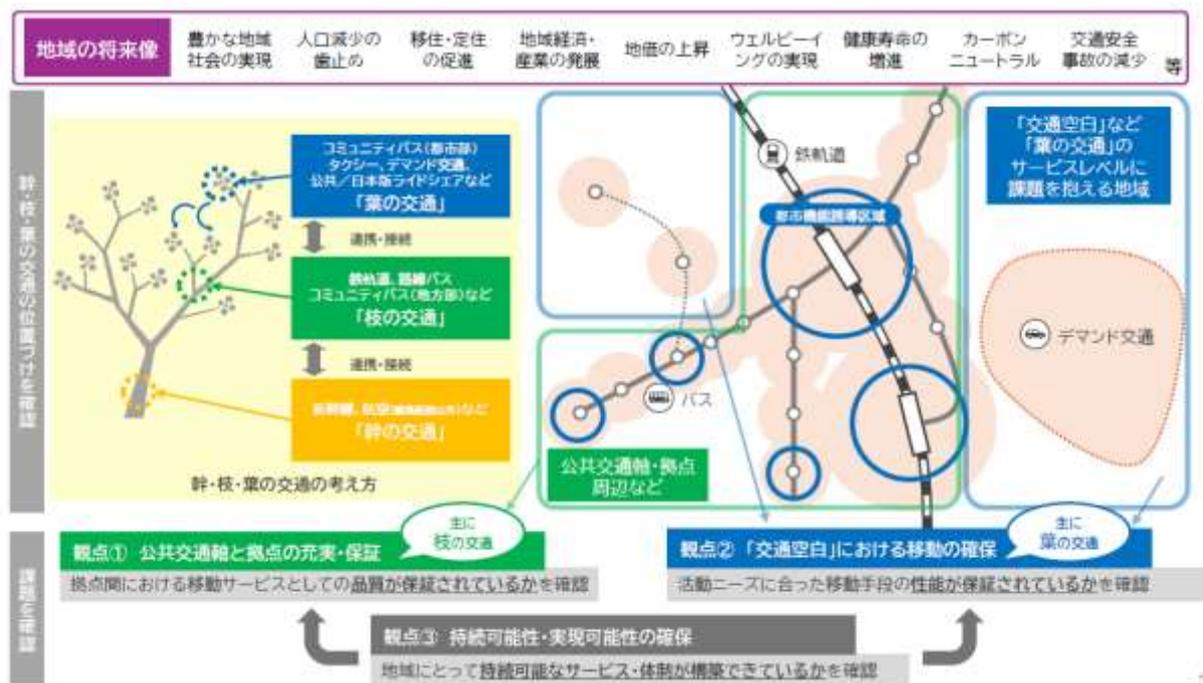
◎想定される取組

- (県)
 - 地域公共交通の利便性向上や利用促進を図るために実施される新たなモビリティサービスの導入やコミュニティバスやデマンド交通の再編に係る支援
 - 県民の暮らしや観光、産業を支える市町村域をまたぐネットワークへの支援
 - 市町村や事業者を集めた研修会等における再設計事例の横展開
- (国)
 - 再設計に関するモデルとなり得る先進事例に関する情報提供や、必要に応じた地域公共交通特定事業に対する支援
- (市町村)
 - 地域公共交通における各モードがどのような役割を果たすべきか整理し、拠点や市街地形成を踏まえた再設計
 - 他市町村と連携した公共交通ネットワークの検討
 - バス、タクシー事業者と調整の上、地域ニーズ等を踏まえたコミュニティ交通の導入
- (事業者)
 - 公共交通ネットワークの再設計に伴う事業に関する協力

◎具体的な事例

■ 地域の実情に合わせた地域公共交通の再編

地域公共交通に関する現状分析を実施し、移動に関する課題が生じている場合には、各モードにおける地域公共交通がどのような役割を果たすべきか整理し、まちづくり施策を踏まえた公共交通軸の設定や拠点間を意識的に結びつけるなど、誰もが自由に移動できる地域公共交通ネットワークの見直し・再編を図ることが重要です。

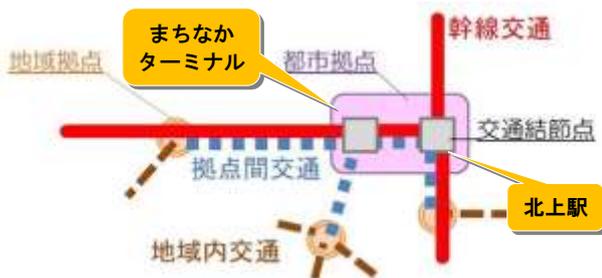


出典) 地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」

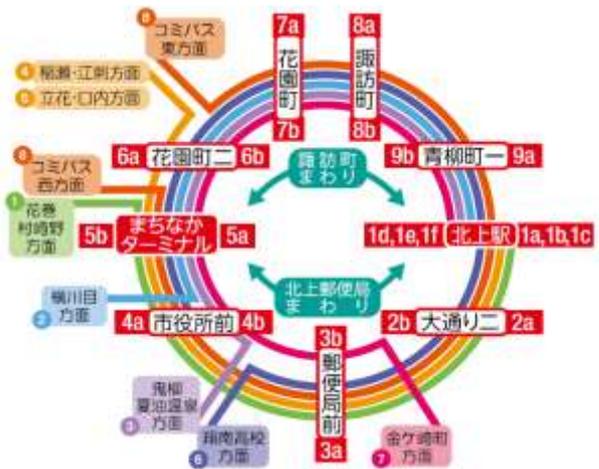
▶ 拠点を集約し乗継利便性を向上させる地域公共交通ネットワークの再編（北上市）

岩手県北上市では、中心街のバス停が分散し、系統により停車するバス停が異なるため、各バス停の運行本数が少ない状況であった従来のバス路線を見直し、中心街のツインモールプラザ（さくら野百貨店）を交通拠点「まちなかターミナル」として整備し、全路線を「北上駅」・「まちなかターミナル」を通過するよう設定し、両拠点を中心とした分かりやすいバスネットワークを形成した結果、まちなかへの集客に貢献しました。

<ネットワーク構成>



<系統図>

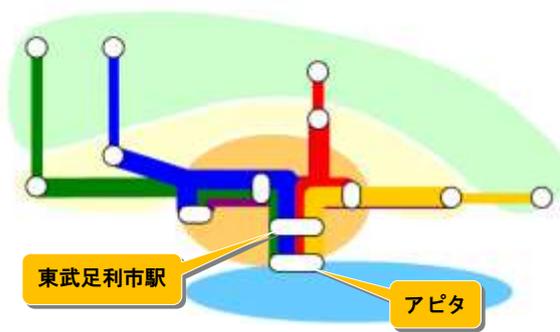


出典) 北上市地域公共交通網形成計画

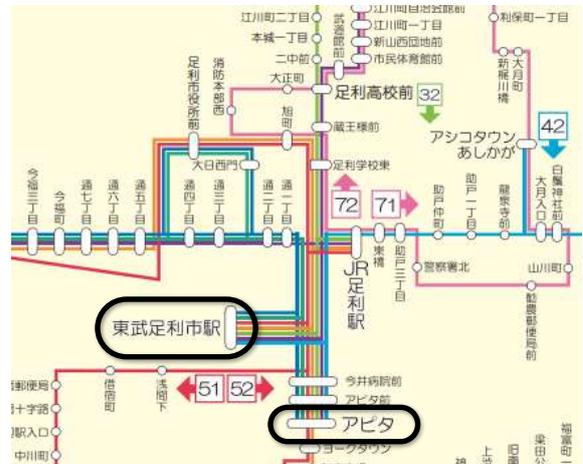
▶ 市民の生活と交流を支える地域公共交通ネットワークの再編（足利市）

栃木県足利市では、足利赤十字病院が郊外移転することを契機に、「足利市生活路線バス」の大規模な再編を実施。大規模小売店である「アピタ」を路線のターミナルとして設定し、すべての路線が東武足利市駅とアピタを経由させることとしました。このほか、足利赤十字病院の外来受付時間帯に路線バスで到着できる区域の拡大、輸送力の増大などを実施し、利用者数は再編後9年連続で対前年比で増加し、再編前に比べて倍増しました。

<路線・系統再編のイメージ>



<系統図>



出典) 足利市地域公共交通網形成計画、足利市路線バスあしバス時刻表

■ 地域公共交通特定事業の活用

地域公共交通計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業については、「地域公共交通特定事業」として定められています。各特定事業の実施計画について、国土交通大臣の認定を受けることにより、特例制度や国による財政支援の特例等を活用することができます。

地域公共交通特定事業のうち、地域公共交通利便増進事業は地域公共交通ネットワークの再編や、運賃・ダイヤの改善など、利用者の利便増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業となります。地方公共団体が事業を実施する事業者の同意を得た上で、必要な項目を記載した地域公共交通利便増進実施計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることで、予算・法律上の特例措置を受けることが可能となります。



出典) 国土交通省ホームページ 「認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画(概要)」

【参考】交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会における動き

令和7年度に開催された交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会では、「交通空白」等について地域の輸送資源をフル活用して解消するため、交通事業者、交通事業者以外の関係者（施設送迎）、地方公共団体の共同化・協業化を進めていくことが必要とされ、自治体が司令塔となり、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を地域公共交通特定事業として新たに追加すべきであるとの方向性がとりまとめられました。

※ 同部会では、上記含め、以下の内容が制度的枠組みの方向性としてとりまとめられています。

1. 共同化・協業化の推進（地域の輸送資源のフル活用）
2. 地方公共団体を支援する外部組織の活用（「連携促進団体（仮称）」の位置付け）
3. 公共ライドシェアの実施主体の拡大（広域連合、都道府県等の追加検討）
4. データの利活用（地方公共団体が交通事業者等にデータ提供を要請できることの明確化等）
5. 法定協議会の運営（路線休廃止に係る情報提供、代替交通の協議を行うことの明確化）
6. 観光需要を踏まえた相乗効果の発揮（地域公共交通計画において観光客の移動需要も考慮）



まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成

◎想定される取組

- (県)
 - 市町村のコンパクト・スマート・レジリエントの3要素を兼ね備えた持続可能なまちづくりを推進するため、市町村への専門家派遣等による地域まちづくり計画の策定支援を行うほか、プロジェクトに取り組む市町村への財政支援、市町村と企業等とのマッチング強化やオーダーメイド型での技術支援
 - 人が集う拠点の構築などのまちづくりと地域公共交通の連携により、『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりを推進
- (市町村)
 - 立地適正化計画の策定と必要に応じた見直し
 - 埼玉版スーパー・シティプロジェクトによるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりと地域公共交通の連携

◎具体的な事例

■ 立地適正化計画との連携

都市全体の構造を見渡しながら、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導など、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成促進のため、まちづくりの指針となる立地適正化計画と連動させ、地域公共交通計画を作成、アップデートすることで、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを目指すことが求められています。立地適正化計画においても、適切な計画の見直しが推進されてきており、まちづくりにおいて、両計画を一体的に検討することが重要となっています。

県内では、立地適正化計画が策定できる61市町のうち、令和7年3月時点で36市町で立地適正化計画が策定されています（そのほか、策定中、策定予定が13市町）。

地域公共交通計画と立地適正化計画をともに策定（策定中、策定予定含む。）している自治体は36市町となっています。

県では、毎年、県内市町村を対象とした「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり検討会議」を開催し、市町村と情報共有をするとともに、先進事例等については横展開を図っています。



地域公共交通計画（令和7年3月時点）及び立地適正化計画（令和7年3月時点）の策定状況

■ 和光市版スーパーシティ構想

和光市では、埼玉版スーパー・シティプロジェクトの中で、新たに整備を予定している駅北側の交通拠点及び和光北インターチェンジ周辺の産業拠点をはじめ、市内の公共施設、医療施設や商業施設などの各拠点が有機的に結ばれたスマート交通システム（和光版 MaaS）を構築し、和光版 MaaS を基軸とした市内全体のネットワーク化により、コンパクトで自立した都市づくりを推進し、来る高齢化社会に対応したまちの実現を目指しています。



出典) 和光市版スーパーシティ構想 地域まちづくり計画

■ 駅を中心とした公共交通の再整備（寄居町）

寄居町では、都市拠点となる寄居駅及び男奈駅周辺の都市基盤整備にあわせ、公共交通の再整備による、各駅の拠点化の推進、駅から周辺地域への交通利便性の向上を目指しています。

4) 新たなまちづくりと整合した公共交通の整備

寄居駅・男奈駅を中心とした交通環境整備の検討

施策の概要	
目的	都市拠点となる寄居駅及び男奈駅周辺の都市基盤整備にあわせ、公共交通の再整備を検討することによる、各駅の拠点化の推進、駅から周辺地域への交通の利便性向上を目的とします。
事業内容	<p>【寄居駅】</p> <p>寄居駅周辺の地区では、中心市街地活性化基本計画に基づき、「歩きたくなる・歩いておぼなまち」を目標し、①広域乗訪にも対応したおもてなしのまちづくり、②活力・魅力を創造するまちづくりを進めています。</p> <p>これにあわせ、公共交通の再整備を図り、乗街者にも利用しやすい公共交通環境を整備を検討します。</p>  <p>寄居駅北口駅前広場（整備中）</p> <p>【男奈駅】</p> <p>男奈駅周辺地区は、都市再生整備計画に基づき、「豊かな自然環境と共生し、にぎわいのある都市拠点（地区生活拠点）」を形成するとともに、快適な居住環境を有する住宅街地の形成を目指しています。</p> <p>駅舎及び自由通路、あわせて東西駅前広場の公共交通基盤を整備され、駅を中心とした都市基盤整備が進められており、周辺市町村等への連絡を含めた交通について検討を進めます。</p>  <p>男奈駅東口駅前広場</p>
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、寄居町

出典) 寄居町地域公共交通計画

対応方針2 公共交通分野における担い手の確保・育成

地域公共交通の目指すべき姿に向けて施策を講じていくためには、第一に運転手など公共交通分野における担い手を確保していくことが重要です。

しかし近年、自動車運転者の労働時間を規制する改善基準告示の改正（2024年問題）等を背景に、公共交通を担う運転手不足の問題が深刻化しています。

運転手不足により、既存のサービス水準を維持することができず、需要動向に関わらずバス路線が減便、廃止となるケースが発生するなど、地域公共交通の維持確保において担い手の確保は喫緊の課題となっています。

そのような状況において、公共交通を提供する事業者の中には、経営環境の悪化等により、担い手確保に向けた方策を講じることが難しくなっている事業者も出てきています。

運転手不足については、公共交通の分野だけでなく、観光バスやスクールバス等の送迎バス、物流分野においても深刻な問題となっています。

トラック、バス、タクシーともに運転手の平均年齢は高い一方で、女性比率は数%にとどまるなど、就業構造が中高年の男性に偏在しています。

運転手をはじめとする公共交通分野の担い手の確保については、事業者の努力だけでは解決することは困難となっており、国、県、市町村による積極的な支援や事業者と一体となった取組が求められています。

公共交通分野における運転手確保に向けては、ホームページや SNS など各種媒体を活用した PR や若年層をターゲットにした啓発活動など様々な機会を活用して公共交通業界に対するイメージアップを図るとともに、二種免許の取得支援などによる裾野の拡大、多様な人材・働き方に応じた職場環境の整備などに取り組み、女性や若者など新たな担い手の発掘が必要となっています。

地域公共交通、特にバス運転手については、事業の特性により遠隔地から通勤するということが難しい職業と認識しており、その地域の住民が支えなくては成り立ちません。公共交通業界に関するイメージアップを図り、県内の求職者や県外から U、I ターンを検討している方などに対して、様々な手段を通じて働きかけを行っていくことが重要です。

また、地域公共交通に関する課題の解決に取り組んでいくためには、交通に関わる行政職員のスキルアップ等人材育成も必要となります。地域の交通政策を推進する市町村職員には多くの知見・ノウハウ・スキルが必要とされますが、職員の異動周期が短期であることや、交通関係部署の人員が少ないことから、当該スキルを職員が全て備えることは難しいのが実態となっています。

地域の目指すべき地域公共交通の構築に向け、国や県による市町村職員など関係職員のスキルアップに対する支援が期待されています。

《施策の方向性》

- ・事業者等による求人活動に対する支援
- ・女性、若者など新たな担い手の発掘・定着に向けた支援
- ・公共交通業界に対するイメージアップ
- ・交通政策に関わる市町村職員の人材育成

《施策の方向性》



事業者等による求人活動に対する支援

◎想定される取組

- (県)
 - 事業者単独の求人活動や運転手養成制度・取組に対する支援
 - 協会等が主催する合同就職説明会に関する広報支援等
 - 県内の求職者や県外からU、Iターンを検討している方などに対する求人活動の広報・周知やマッチング支援
- (国)
 - 事業者単独の求人活動や運転手養成制度・取組に対する支援
 - 協会等が主催する合同就職説明会に関する広報支援
- (市町村)
 - 事業者単独の求人活動や運転手養成制度・取組に対する支援
 - 協会等が主催する合同就職説明会に関する広報支援
 - 市内の求職者などに対する求人活動の広報・周知
- (事業者)
 - 担い手の確保に向けた就職説明会等の実施
 - 協会等が主催する合同就職説明会への参加

◎具体的な事例

■ 埼玉県バス協会が主催する埼玉県バス会社合同就職説明会

埼玉県バス協会では、会員各社の採用活動を支援するため、バス会社合同就職説明会を開催しています。当事業に関しては、国、県において後援し、広報面での支援や財政面での支援も実施しています。

多くの担い手を確保するためには参加者増に向けた様々な媒体、手段での広報が重要であり、県民に近い各市町村における事業協力、周知協力も期待されます。



2025年埼玉県バス会社合同就職説明会の様子

■ 行政と地域の事業者が実施する公共交通担い手確保フェア（越谷市、松伏町）

越谷市、松伏町においては地域のバス、タクシー事業者とともに、担い手確保に向けたイベントを実施しています。バス、タクシーの魅力を知っていただき、地域を運行するバス、タクシーの担い手を増やすことを目的として、毎年開催されています。



出典) 越谷市ホームページ

■ 市営住宅を活用した乗合バス事業者の運転手雇用支援（岐阜市）

岐阜市では、運転手の担い手不足の解消に向け、乗合バス事業者に対する新たな支援策として、市営住宅を活用し、運転手の家賃負担がゼロとなる取組を開始しています。



出典) 岐阜市ホームページ



女性、若者など新たな担い手の発掘・定着に向けた支援

◎想定される取組

- (県)
 - 女性や若者など公共交通分野における新たな担い手確保の促進
 - 二種免許の取得支援などによる裾野の拡大、多様な人材・働き方に応じた職場環境の整備などを実施する事業者に対する支援
 - 新たな担い手として多様な人材の確保の促進に向け、利用者である県民に対する多様な人材に対する理解の増進等、受容性の向上
- (国)
 - 女性や若者など公共交通分野における新たな担い手確保の促進
 - 二種免許の取得支援などによる裾野の拡大、多様な人材・働き方に応じた職場環境の整備などを実施する事業者に対する支援
- (市町村)
 - 女性や若者など公共交通分野における新たな担い手確保の促進
 - 二種免許の取得支援などによる裾野の拡大、多様な人材・働き方に応じた職場環境の整備などを実施する事業者に対する支援
- (事業者)
 - 新たな担い手の確保に向けたターゲットを絞った取組の実施

◎具体的な事例

■ 埼玉県による女性運転手確保に向けた職場環境整備に対する支援

埼玉県では、地域公共交通における女性運転手等の雇用促進を図るため、運転手にとって魅力ある職場環境整備に向けた取組を実施する公共交通事業者に対し補助金を交付しています。



■補助対象経費

補助対象設備等	運転手にとって魅力ある職場環境を整備するための取組のうち、以下に掲げる設備を新設または改修する事業 <ul style="list-style-type: none"> ・女性専用トイレ ・女性専用更衣室 ・女性専用休憩室 ・上記のほか知事が認めるもの（シャワールーム、託児スペース等）
----------------	---

※ 補助対象経費は、事業に要する経費から国や県、市町村もしくはこれに準ずる公的機関の補助金等を控除した額となります。
 ※ 上記設備に関し、土地の取得に要する経費は対象外となります。
 ※ 消費税及び地方消費税は補助対象外となります。

■補助件数・補助率・補助限度額

補助件数（予定）	5社
補助率	補助対象経費の1/2
補助限度額	1社当たり200万円

※ 予算の範囲内で5社以上を支援する場合があります。

出典) 公共交通運転手不足対策促進事業補助金 パンフレット

■ 女性に特化した営業所見学ツアー

女性採用を積極的に進めている事業者においては女性に特化した営業所見学も選択肢として有効です。バス運転手専門求人サイト「どらなび」が企画する女性限定の営業所ツアーは、男性の職業というイメージが強いバス業界において、女性採用に力を入れているバス事業者の女性専用設備や制度を知り、現役の女性バス運転手との直接の対話を通じて、職業選択の一つとして考えていただく、さらには転職のきっかけにさせていただくことを目的に開催されています。



「風ぐるま」を運行する日立自動車交通の営業所を見学

今回は、千代田区地域福祉バス「風ぐるま」を運行する、日立自動車交通の綾瀬営業所を見学しました。風ぐるまは高齢のお客様が多く、女性ならではの柔らかい対応が求められること、乗車シフトに余裕があり体力的にも負担が少ないことから、女性にうってつけのバスです。そんな風ぐるまの、働きやすさ・女性専用整備された営業所設備等を知ることができました。



ピンクのかわいいミニバス。オートマ車なので運転もしやすい。



「風ぐるま」では多くの女性運転手が活躍中！

出典) バスドライバーnavi どらなび ホームページ



公共交通業界に対するイメージアップ

◎想定される取組

- (県)
 - 事業者や協会等が実施する取組について、ホームページや広報紙での広報・周知
 - 地域の事業者が連携し、協会等が主導したイメージアップの取組支援
 - 県民の日におけるイベント実施等によるバス、タクシーに触れる機会の創出
 - 公共交通業界を魅力ある産業とするための検討実施
- (市町村)
 - 事業者や協会等が実施する取組について、ホームページや広報誌での広報・周知
 - 地域や学校等におけるイベント実施によるバス、タクシーに触れる機会の創出
- (事業者)
 - 仕事に関する内容ややりがい、魅力について、ホームページや SNS など各種媒体における PR の実施
 - 地域の事業者が連携し、協会等が主導したイメージアップの取組の実施
 - 地域や学校等におけるイベント実施によるバス、タクシーに触れる機会の創出

◎具体的な事例

■ 大阪バス協会によるバス運転手の仕事 PR 動画

大阪バス協会では、「バス運転手」になるまでの面接段階から実務段階に至るまでのステップや実際の運転手の 1 日の流れを含めた実務内容を実際の先輩職員が直接伝える動画を作成しています。

未経験の方の不安を取り除き、働きたいと思える動画により、バス運転手という仕事のイメージアップに努めています。



出典) 一般社団法人大阪バス協会 YouTube 動画「バス乗務員を目指して」



交通政策に関わる市町村職員の人材育成

◎想定される取組

- (県)
 - 市町村職員に対して、交通政策に関する知見、ノウハウの横展開等を図るため、市町村のニーズに沿った研修会を実施
 - 交通空白等、個別の課題を取り上げた勉強会の実施及び伴走支援
 - 県内各市町村の施策状況を把握するための調査実施及び事例の共有
 - 協議会に参加し、市町村施策に関する必要な助言等を実施
- (国)
 - 国土交通省「交通空白」解消本部の取組による官民連携や県内外の事例に関する情報提供
 - 協議会に参加し、市町村施策に関する必要な助言等を実施
- (市町村)
 - 国や県が開催する研修会等への参加
- (事業者)
 - 市町村に対する情報提供等

◎具体的な事例

■ 埼玉県が実施する交通政策研修会

県では、市町村職員及び交通事業者を対象として、毎年、交通政策に関する研修会を開催しています。研修のテーマは幅広く、交通政策全般に係るものから自動運転や MaaS 等の最新技術に関するもの、担い手確保をテーマとしたものなど、喫緊の課題や参加者のニーズに沿った研修を実施しています。

**令和6年度 第一回埼玉県交通政策研修会
次 第**

日時：令和6年7月29日（月）
13：30～16：00
方式：オンライン

- 1 開会
- 2 講義（対象：市町村・交通事業者）
 - 【第1部】 13：35～14：15
「地域公共交通のり・デザインについて」
国土交通省 関東運輸局 交通企画課
 - 【第2部】 14：15～14：45
「タクシー、日本型ライドシェアにおける人材確保の取り組みについて」
GO株式会社 渉外本部ソリューション営業部
 - 【第3部】 14：50～15：20
「自動運転技術の最新動向といすゞ自動車の取り組みについて」
いすゞ自動車株式会社 ASシステム開発部
- 3 事業説明（対象：市町村） 15：25～15：55
「改善基準告示の改正について」
埼玉労働局 労働基準部 監督課
- 4 閉会

対応方針3 新たな手段の活用等による地域公共交通の更なる活性化

コロナ禍の利用者減少等に伴う事業者の経営悪化や深刻な担い手不足が進む中で、本県の地域公共交通はサービス水準など利便性が低下してきています。

公共交通の担い手不足は一朝一夕に解決できる課題ではなく、効率的な運行による生産性の向上や新たな手段の活用による利便性の向上なども同時に検討していく必要があります。

現状の地域公共交通を維持することも厳しい状況にある中で、今後も踏まえた対策を実施するためには各地域の実情に合わせた計画的な事業展開が必要となってきます。

計画段階における地域公共交通の現状診断、課題の洗い出し、施策の検討、進捗の評価の各段階でモビリティデータを活用し効率よく進めていくことや実行段階における各種データの整備、オープンデータ化を進めていくことで、情報技術を最大限活用した取組につなげていくことが可能となります。

各課題の解決を図るためには、自動運転や AI オンデマンド交通、スマート技術を活用したシェアモビリティなど新たな技術や手法を有効に活用し、生産性、利便性を向上させながら、地域公共交通サービスを構築することも求められています。これらは、ただ取り込むことで現状の問題が全て解決するものではないため、導入に当たっては課題の原因をしっかりと分析した上で、必要な手段を選択することが重要となります。

また、目指すべき都市の将来像に向けて持続可能な移動サービスを提供するためには、現在のリソースを効率よく活用し、利便性、生産性の高い公共交通を目指す必要があります。同一路線のコミュニティバスにおける複数事業者による共同運行、路線が重なるバスにおける運賃の共通化、ダイヤの連携など、複数の路線バス事業者間や他の交通事業者との共同運行等による交通事業者相互間の共創が求められてきています。

さらに、県では、広域的な幹線軸を強化するために「あと数マイル・プロジェクト」を推進しています。プロジェクトの推進に当たっては、沿線自治体のまちづくりにあわせた地域公共交通の将来像の検討も必要となってきます。

《施策の方向性》

- ・モビリティデータ利活用の推進
- ・新たな技術、サービスの有効活用
- ・地域公共交通の共同運行等に係る調査研究
- ・あと数マイル・プロジェクトの推進に伴う地域公共交通の調査研究

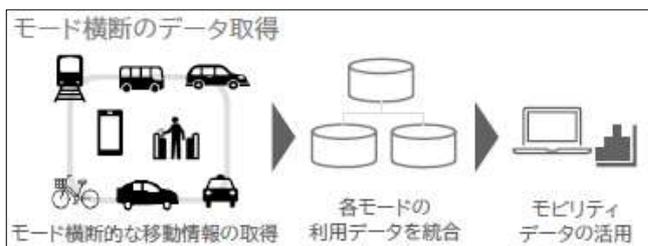
《施策の方向性》



モビリティデータ利活用の推進

◎想定される取組

- (県)
 - 市町村運営のコミュニティ交通等の GTFIS データの整備促進に努め、「埼玉県オープンデータポータルサイト」の利活用を推進
 - 個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスである MaaS の取組を促進
 - 広域行政としての観点で主体的にデータ整備に努めるとともに、モビリティデータを活用した先進的な事例の収集、横展開
 - 公共交通における効率化・省人化・省力化を目的とした DX の取組を実施する市町村や交通事業者に対する支援
- (国)
 - 個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスである MaaS の取組を促進
 - 公共交通における効率化・省人化・省力化を目的とした DX の取組を実施する市町村や交通事業者に対する支援
- (市町村)
 - 運行ダイヤや利用実績等、交通に関するデータを蓄積し、課題解決や利便性の向上に資する取組に活用
 - 効率的な運行や利便性の向上に向けたコミュニティ交通に関する GTFIS データの整備促進
- (事業者)
 - 運行ダイヤや利用実績等、交通に関するデータを蓄積し、課題解決や利便性の向上に資する取組に活用
 - 効率的な運行や利便性の向上に向けた路線バスに関する GTFIS データの整備促進



<活用例>



出典) 日本版 MaaS 推進・支援事業 事業概要 抜粋

◎具体的な事例

■ GTF5（標準的なバス情報フォーマット）の整備促進による情報提供の向上

GTF5（General Transit Feeds Specification）は経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。

一定のルールで作られたファイルで構成され、「公共交通の情報を利用者に届ける」手段の一つとして普及しています。

日本ではインターネット等での経路検索におけるバス情報拡充を目的として、「標準的なバス情報フォーマット」が定められ、埼玉県をはじめとして多くの地域でオープンデータとして公開されています。データは、ダイヤ情報や運賃情報などの静的情報と、当日の運行状況や乗車人数など、動的情報があります。

県でもオープンデータを公開していますが、自治体によって公開しているデータは異なり、交通の情報も県内すべての市町村で公開されてはおらず、完全なものにはなっていません。

データ整備が進めば、様々な情報提供が可能となり、より公共交通を利用しやすくなるほか、交通分析やMaaSの推進にも寄与することとなり、地域公共交通の利便性が一層高まります。

▶ オープンデータを活用した地域公共交通政策（岐阜県中津川市）

5. オープンデータの活用

中津川市の取り組みについて（まとめ）



令和7年度第1回国土交通政策研修会 オープンデータを活用した地域公共交通政策

25

6. オープンデータの整備・利活用に合わせた取組

系統記号・系統カラーの導入



令和7年度第1回国土交通政策研修会 オープンデータを活用した地域公共交通政策

27

■ MaaS(Mobility As A Service)の活用による公共交通利便性の向上

MaaS は、鉄道やバス、タクシーといった個別の交通モードを統合し、あたかも1つのサービスのよう

にシームレスにつなぐ新たな「移動」の概念です。日本では、スマートフォンなどのアプリを用いて、出発地から目的地までの最適な移動手段を検索し、予約・決済等を一括で行うサービスとして認知されてきています。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



出典) 国土交通省 日本版 MaaS の推進ホームページ

▶ キャッシュレス補助と連動した MaaS アプリ (越谷市)

越谷市では、エリア内の鉄道及び路線バスに加え、タクシーやシェアサイクルを含めた経路検索と、マイナンバーカード情報に基づいた路線バス、タクシーでの高齢者割引が可能な MaaS アプリを導入しています。公共交通の利便性を向上させ利用促進を図るとともに、データを蓄積し交通計画に反映させることで将来にわたり持続可能な地域旅客運送サービスを提供することを目指しています。



出典) 越谷げんき de MaaS ホームページ

■ とちぎの公共交通

栃木県では、市町村が生活交通を効果的・効率的に持続させるためのベンチマークとして、市町村別に公共交通のサービスレベルや収支状況を一元管理した「とちぎの公共交通」を毎年作成しています。

各地域の生活交通を考える上で、広域的なネットワーク等を考慮しながら、目指すべき公共交通のあり方を考える基礎資料として平成20(2008)年度から本資料をとりまとめています。



出典）栃木県ホームページ 「とちぎの公共交通 令和6（2024）年度版」

■ 八戸圏域におけるデータ利活用の取組

八戸圏域では、地域公共交通の課題を広域的に解決するため、八戸圏域地域公共交通活性化協議会とバス事業者で覚書を締結し、協議会の求めに応じてデータが提供される仕組みを構築しています。提供されたデータを可視化・分析し、交通計画や路線維持の検討等に活用しています。

八戸圏域地域公共交通活性化協議会

地域公共交通の課題を広域的に解決するため、令和4年11月に八戸圏域地域公共交通活性化協議会とバス事業者で覚書を締結し、協議会の求めに応じてデータが提供される仕組みを構築。提供されたデータを可視化・分析し、交通計画や路線維持の検討等に活用。

1. 多様な主体の参画

- 八戸圏域地域公共交通活性化協議会には、八戸圏域8市町村、青森県、運輸支局、有識者、交通事業者、道路管理者、交通管理者、商工会議所、DMO、地域住民等が参画（ICカード導入の検討分科会には、JR東日本や小田原機器も加入）。
- 八戸市交通部と岩手県北自動車は、八戸圏域を運行する路線バスに、令和4年に「地域連携ICカード」を利用した**IC乗車サービスを導入**、これを契機に、**Tableau（タブロー）を適用した分析システムを構築**。多様なデータを収集・分析・可視化するソフトウェア
- バスを利用した観光地への移動を促進するため、**地域連携DMO「VISITはちのへ」や商業施設等とも連携**して、八戸エリアの路線バスが乗り放題になる乗車券や商業施設で利用できるクーポンをセットにしたバスパックをデジタルチケットで販売（八戸圏域MaaS）。

2. 創意工夫

- 令和4年11月、八戸圏域地域公共交通活性化協議会・八戸市営バス・岩手県北自動車の3者で覚書を締結し、**協議会の求めに応じてデータが提供される仕組みを構築**。
- **利用実績等のデータを紐づけ、可視化し、路線再編に関するバス事業者との協議やサービス水準（運賃、路線、運行回数等）の検討のほか、地域住民への説明にも活用**。
- 従来は利用状況の把握に数ヶ月かかっていたが、**Tableau（タブロー）の活用により、関係者が同会議の場で画面を共有してリアルタイムに確認できるようになり、協議のスピードや確度が向上**。

3. 自立性・継続性

- 上位計画である**八戸圏域連携中核都市圏ビジョンと運動（事業実施に必要な費用を関係市町村が負担）**。
- 「**モビリティ人材育成事業**」補助を活用し、**NPOやコンサルタントと連携**して、圏域の自治体職員等を対象にデータ活用方法の勉強会を実施。**データを分析できる人材育成にも注力**。



出典）国土交通省ホームページ 「交通関係優良団体大臣表彰 地域公共交通部門について」



新たな技術、サービスの有効活用

◎想定される取組

- (県)
 - 取組を実施する市町村や交通事業者に対し導入費用等に対する支援
 - 市町村や事業者を集めた研修会における自動運転、AI オンデマンド交通といった新たなモビリティサービス等に関する先進事例や技術の動向の横展開
 - 新たな技術やサービスを提供しているメーカーやシステム事業者とのマッチング
 - 新たな取組の導入に当たって、近隣市町村間や事業者の調整が必要となった場合など、状況に応じた調整、支援
 - 導入に当たって障害となる制度等に対する制度変更や規制緩和を求める等、必要に応じた国への要望等
- (国)
 - 取組を実施する市町村や交通事業者に対して導入費用等に対する支援
 - 新たな技術やサービスを提供しているメーカーやシステム事業者とのマッチング
- (市町村)
 - 地域の実情に応じて、課題解決に資する新たな技術やサービスの導入
- (事業者)
 - 新たな技術やサービス事業に関する協力、参加

<新たな技術・サービスの例>

- ・ 自動運転
- ・ AI オンデマンド交通
- ・ スマート技術を活用したシェアサイクル等

◎具体的な事例

■ コミュニティバス「くるりん」自動運転実装事業（深谷市）

深谷市では、市内公共交通における運転手不足や運転手の高齢化といった問題が深刻化しており、将来的な公共交通の維持確保を重要な課題と認識して、バスの自動運転実証実験に取り組んでいます。埼玉工業大学をはじめとした7事業者と「深谷自動運転実装コンソーシアム」を結成。

実証実験を進めていき、令和7年度より、コミュニティバスの一部の便において、レベル2の自動運転バスが運行しています。

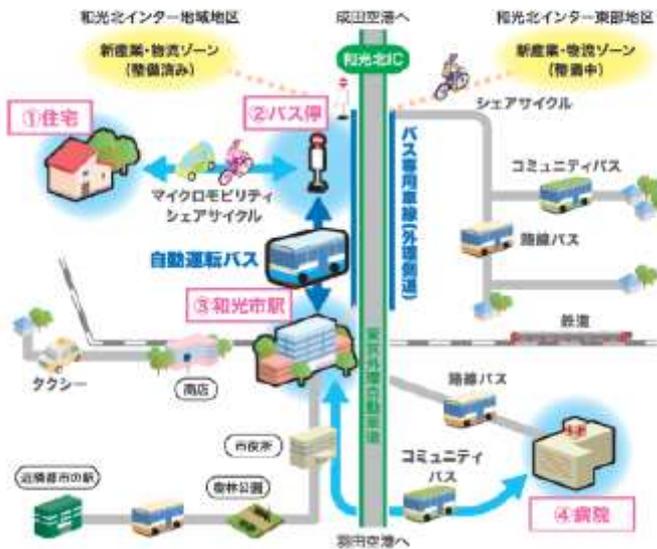


出典) 深谷市ホームページ コミュニティバス「くるりん」北部シャトル便+(プラス)周遊便 バス車両

■ 自動運転サービス導入事業（和光市）

和光市では、「和光版 MaaS」構想が令和2年度に内閣府の「未来技術社会実装事業」として選定され、自動運転の取組を開始しています。令和5年度から自動運転バスを用いた実証走行を実施し、将来的な自動運転レベル4の認可取得を目指しています。

「和光版MaaS」による課題解決イメージ



出典) 和光市提供

■ GO、Waymo、日本交通の協業による自動運転タクシー

GO 株式会社、Waymo 社と日本交通株式会社は Waymo 社の自動運転技術「Waymo Driver」のテストを実施するため、戦略的パートナーシップを締結しました。日本における自動運転タクシーの導入を加速させ、人口減少や労働力不足の中での地域の移動手段改善といった社会的課題の解決を目指し、令和7年より東京都内で技術テストを開始しています。



出典) 日本交通株式会社ホームページ 2024.12.17 ニュースリリース

■ スマートシティさいたまで取り組むシェア型マルチモビリティ（さいたま市）

さいたま市では、「市民のウェルビーイングな暮らしを実現する<スマートシティさいたま>」の構築に向け、モビリティサービスによりだれもが移動しやすく、「人にも環境にもやさしい」ウォーカブルな都市空間・環境の構築をコンセプトに、さいたま市内全域で移動利便性の向上と脱炭素化を目指す取組を推進しています。

シェア型マルチモビリティを活用し、事業採算性の確保と公共交通の補完機能を両立したステーションの拡充・展開を行い、社会的ニーズに合わせたモビリティの導入による移動の選択肢の確保に向け、取り組んでいます。



出典) さいたま市ホームページ シェア型マルチモビリティの実証実験

■ 多様なモビリティサービスをつなぐモビリティハブ（川崎市）

川崎市では、地域交通の維持に向けて、路線バスを基軸としながら、乗換拠点を中心に多様なモビリティサービスが利用でき、地域の賑わいの創出や移動の目的地ともなり得るモビリティステーションの形成に向けた取組を進めています。

デマンド交通「のるーと KAWASAKI」や、シェアサイクル、電動キックボードなどの多様なモビリティサービスを一体的に活用できる環境を整備することで、地域交通の利便性と回遊性の向上を図るとともに、市民が気軽に立ち寄り、憩うことができる身近な生活拠点の形成や、賑わい創出に資する取組を進めています。



出典) 川崎市ホームページ モビリティステーションについて



地域公共交通の共同運行等に係る調査研究

◎想定される取組

- (県)
 - 同一路線のコミュニティバスにおける複数事業者による共同運行、路線が重なるバスにおける運賃の共通化やダイヤの連携、広域デマンド交通におけるシステム共同化など、複数の路線バス事業者間や他の交通事業者との共同運行等に係る手法の調査研究
 - 共同運行等に関する他県先進事例の横展開
 - 市町村域をまたぐ調整等が必要となった場合などの助言、調整
- (国)
 - 市町村域をまたぐ調整等が必要となった場合などの助言、調整
- (市町村)
 - 先進事例の情報収集
 - 事業者との情報共有など連携強化
- (事業者)
 - 行政との情報共有など連携強化

◎具体的な事例

■ 前橋市内を運行する6社の乗合バス事業者による共同経営

前橋市では、独占禁止法特例法による認可を受け、各社が重複して運行する「JR前橋駅」～「県庁前」(本町ライン)を經由する6社が協調して等間隔運行を行うことにより利便性を向上させ、当該路線そのものの維持を図る共同経営を実施しています。

ダイヤの分かりやすさと待ち時間の短縮による利便性向上を図るため、対象となる6社11路線のダイヤを調整し、等間隔運行を実施しています。

国土交通省

前橋市内乗合バス事業 共同経営計画

(関越交通線、東群馬バス、群馬中央バス、上信電鉄線、永井運輸線、日本中央バス)

○ 独占禁止法特例法による認可を受け、各社が重複して運行する「JR前橋駅」～「県庁前」(本町ライン)を經由する6社11路線について、各社が協調して等間隔運行を行うことにより利便性を向上させ、当該路線そのものの維持を図る共同経営を実現。

取組の内容 等間隔運行

ダイヤの分かりやすさと待ち時間の短縮による利便性向上を図るため、対象となる6社11路線のダイヤを調整し、等間隔運行を実施する。

○ JR両毛線の運行ダイヤにあわせ、上下ともに**15分間隔のパターンダイヤ**とし、パターン化した間の運行もできる限り5分単位とする。

- ・区間：前橋駅～県庁前(本町ライン)
- ・時間帯：平日・土日祝ともに10時～16時の間

これ併せて、6社間の停留所の設定を共通化するため、以下の取組を実施。

- ・群馬バスイオンモール線(前橋駅方面)について「日産館」停留所を新設する。
- ・群馬バスイオンモール線等(両方面)について、利用の少ない「ユーアイホテル前」停留所を廃止する。

本町ライン
(前橋駅～県庁前)

取組の主体

関越交通線、東群馬バス、群馬中央バス、上信電鉄線、永井運輸線、日本中央バス

取組の目標

- (1) 収益性の向上にかかる目標
5年間全体で約18百万円分の収支改善見込み
(感染症による利用減が回復していく前提の場合)
- (2) 基盤的サービスの維持に係る目標
最大運行間隔：概ね5～20分の改善

取組の期間
令和3年10月1日から令和8年3月31日まで

出典) 国土交通省ホームページ 認可を受けた共同経営計画

■ 八戸駅線の等間隔・共同運行化

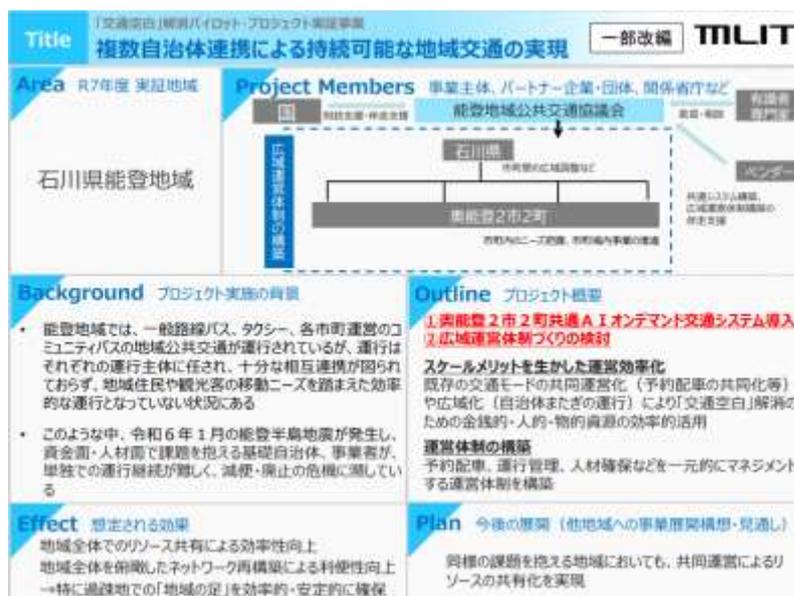
八戸市では、「八戸の玄関口」たる八戸駅と「八戸の顔」たる中心街を結ぶ八戸駅線において、時間帯によって運行本数に大きなばらつきがあるなど、便数の多さが利便性につながっていませんでしたが、交通事業者間（市営バス・南部バス）の運行ダイヤの一体的設定・調整を行いました。その結果、ダイヤを平準化して利便性が向上しつつ、便数を減らすことによる生産性の向上につながっています。



出典) 東北運輸局東北管内地域公共交通初任者を対象としたワークショップ「八戸圏域における公共交通の取組について」

■ 奥能登2市2町共通A I オンデマンド交通

能登地域では、令和6年1月の能登半島地震が発生し、資金面・人材面で課題を抱える基礎自治体、事業者が単独での運行継続が難しく、減便・廃止の危機が生じている中、既存の交通モードの共同運営化（予約配車の共同化等）や広域化（自治体またぎの運行）により「交通空白」解消のための金銭的・人的・物的資源の効率的活用を検討したパイロット・プロジェクトを進めています。



出典) 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム ピッチ・イベント「石川県 説明資料」



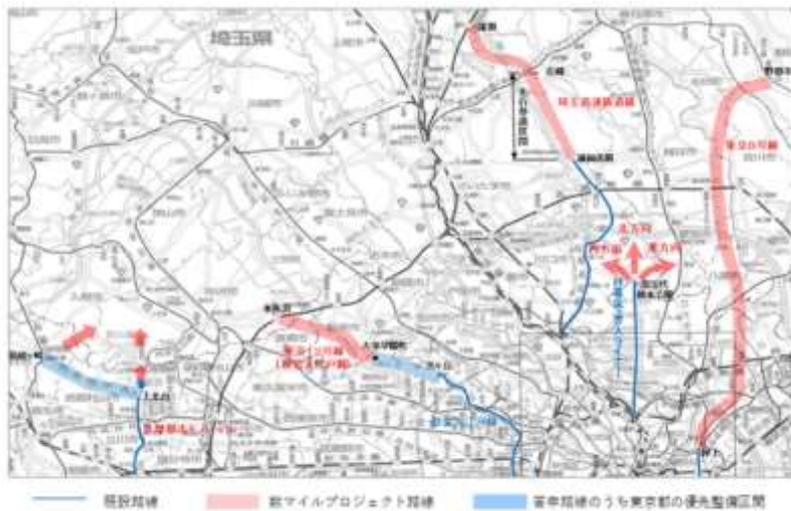
あと数マイル・プロジェクトの推進に伴う地域公共交通の調査研究

◎想定される取組

- (県)
 - 「あと数マイル・プロジェクト」の推進に向け、継続的な調査研究を実施するとともに、全国の先行事例を共有する研修会を実施
- (市町村)
 - 沿線自治体における将来のまちづくりやまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの調査研究

<具体的な検討路線>

- ・東京8号線の延伸（押上～野田市）
- ・東京12号線の延伸（大泉学園町～東所沢）
- ・多摩都市モノレール
- ・埼玉高速鉄道線の延伸（浦和美園～岩槻～蓮田）
- ・日暮里・舎人ライナー

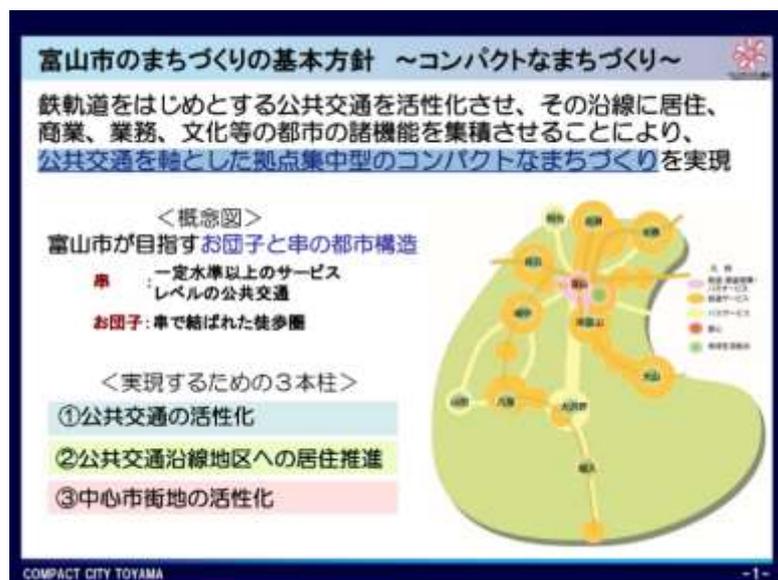


出典) 「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議 第1回検討会議資料より

◎具体的な事例

■ 公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり（富山市）

富山市では、LRTをはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりの実現を目指しています。



出典) 総務省 第32次地方制度調査会第5回専門小委員会 資料

対応方針4 多様な輸送資源をフル活用した地域公共交通の充実

先述のとおり、事業者の経営悪化や2024年問題も相まって、担い手不足が深刻となっており、採算性の低い路線だけでなく、需要がある路線についても廃止や減便となるケースが発生してきています。

民間バス路線の廃止に伴う県民の移動手段の確保、交通空白の解消を図るため、コミュニティ交通を導入する市町村は多く、県内でも多くの自治体で運行されていますが、近年の運転手不足の影響で市町村が運行するコミュニティバスも減便や廃止等、見直しをせざるを得なくなるケースも発生しています。

利用者状況も踏まえつつ、車両のダウンサイジングによる運行事業者の範囲拡大、複数の事業者による運行など、様々な手法で県民の移動手段を守り、充実させていくことが求められています。

路線バスの代替手段として、デマンド交通や公共ライドシェアが運行されている地域もありますが、公費負担の増加や市町村域を越える移動に支障が生じている可能性もあるなど、移動利便性や持続可能性の低下が懸念されています。

コミュニティ交通等の運行は、公費負担の増加による持続可能性が危惧されますが、一方で、地域公共交通を持続可能にするためには、導入した移動手段の魅力を向上し利用者を増やすことが必要であり、そのためには一定の人材や資金を投入することが必要です。導入した移動手段については、都市全体での利益（社会的価値）の向上に向けた投資と捉え、一交通手段に関する「収支率」のみに着目するのではなく、都市全体における地域公共交通の貢献度を評価することが重要となります。

また、現状において交通空白等が生じていない地域においても、今後を見据え、更なる活性化や利用者増に向け、利便性の向上を目指していくことも重要です。

令和5年10月に施行された地域交通法の改正に伴い変更された「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」において、「官民や交通事業者間、他分野との垣根を越えた連携と協働を進めること」が明記されるなど、既存の地域公共交通以外の移動手段を有効に活用し、サービス水準の維持・充実を図り、持続可能な地域公共交通サービスを構築することが求められています。

県内唯一の地域鉄道である秩父鉄道は、県内の鉄道ネットワークの充実に寄与し、通勤通学をはじめとした沿線住民の日常の交通手段として、また、観光振興にも活用されています。

大量輸送という大きな強みを有する鉄道を活性化することは、当該地域だけでなく、県全体の価値向上につながります。そのため、沿線自治体と連携し、安全輸送に関する設備整備や人材の確保状況等、秩父鉄道の状況を注視し、必要に応じた支援を実施することが重要です。

《施策の方向性》

- ・ 交通空白の解消・防止
- ・ 地域公共交通の枠組みの拡大
- ・ 観光施策と連携した地域鉄道等の活性化
- ・ 分かりやすく使いやすい案内による利用促進

《施策の方向性》



交通空白の解消・防止

◎想定される取組

- (県)
 - 埼玉県生活交通確保対策地域協議会（以下、県協議会という。）におけるバス路線休廃止の申出に対する関係市町村、事業者との協議、調整
 - 県協議会において住民の生活交通として維持・確保の必要があると認められたバス路線に対する支援
 - 路線休廃止等による交通空白解消に向けた代替手段として導入される新たな公共交通に対する支援
 - 国と連携し、交通空白の考え方の整理、現状把握及び公共ライドシェア等による交通空白解消の方策などに関する勉強会の開催やモデル市町村を対象とした個別の検討会による伴走型支援を通じた複数市町村にかかる広域的な取組を含めた支援
- (国)
 - 国土交通省「交通空白」解消本部の取組による官民連携や県内外の事例に関する情報提供
- (市町村)
 - 路線バスの減便・廃止などによる交通空白の解消・防止に向けた代替手段の導入検討
 - 他市町村と連携した公共交通ネットワークの検討
- (事業者)
 - 市町村等に対する必要な情報共有や新たな取組への参入検討

◎具体的な事例

■ 路線再編による交通空白の未然防止（飯能市）

飯能市では、民間路線バス事業者から路線維持困難な旨の申出を受け、地域住民と協議をしながら、市が路線の再編案である「実施方針」（ダウンサイジング、支線化）を作成し、実施方針に基づき運行を行う事業者を公募により決定し、国の認定、支援を受けた運送サービスを継続したことで空白期間を経ることなく、持続可能な運送サービスへの移行を実現しました。



出典）国土交通省ホームページ

■ 公共ライドシェアによる交通空白の未然防止（ときがわ町）

ときがわ町では、民間バス路線の運休による交通空白の発生防止に向け、公共ライドシェアの制度を活用した町営バスの運行を開始しています。

町営バスの運行経路は民間路線バスの運行ルートと同一経路、同一バス停とし、従来は乗り換えが必要であった区間が乗換不要となるなど、できる範囲での利便性向上にも努めています。

令和7年10月1日（水）から「ときがわ町営バス」の運行が始まります。

イーグルバス株式会社が行っている「とろろ系統 小の町駅、日赤病院前」行き路線バスが令和7年10月30日（火）で運休となり、令和7年10月1日（水）からは、ときがわ町が運行主体となり運行する町営バスに変わります。

この変更に伴い、バスの料金、利用方法などが変わりますのでご注意ください。

【問合せ】
ときがわ町役場 政策財団課
tsa@town.tokigawa.jp
04933553494

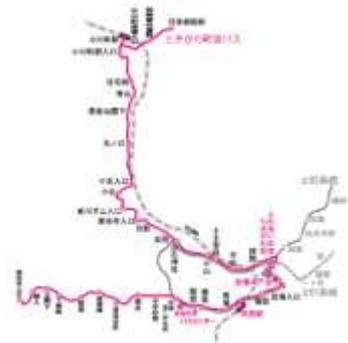
■運行経路は「日光寺入口」～「せせらぎバスセンター」～「観音堂」～「小川町駅」～「日赤病院前」

町営バスの運行経路は、これまでイーグルバスが運行していた「日光寺バス停～せせらぎバスセンター」及び「せせらぎバスセンター～日赤病院前」と同一経路、同一バス停位置で運行されます。

町営バスのバス停には新しいバス停が設置されています。

イーグルバスではせせらぎバスセンターで乗降が必要でしたが、町営バスは乗降不要です。

イーグルバスの武蔵嵐山駅（西口）前、観音堂（南口）乗降場バスの運行は継続されます。



出典）ときがわ町ホームページ

■ 日本版ライドシェアによる時間的な空白に対する移動手段の確保（行田市）

行田市では、夜間における駅や市内での飲食後の移動手段に困難が生じており、これにより、市民の円滑な移動が困難であるとともに、コロナ禍により影響を受けた地域経済の回復を阻害する要因にもなっていました。

そこで、夜間における市民の移動需要に応えるため、日本版ライドシェア活用の申出書を提出し、令和6年12月より運行が開始されています。

行田市における日本版ライドシェアの活用 2

行田市では、夜間における駅や市内での飲食後の移動手段に困難が生じており、これにより、市民の円滑な移動が困難であるとともに、コロナ禍により影響を受けた地域経済の回復を阻害する要因にもなっています。そこで、夜間における市民の移動需要に応えるため、令和6年11月6日に関東運輸局埼玉運輸支局へ日本版ライドシェア活用の申出書を提出し、このたび運行を開始する運びとなりました。

なお、自治体申し出による日本版ライドシェアの活用は、埼玉県内初、関東運輸局管内[※]では群馬県相生市に次いで2例目です。

[※] 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、群馬県、茨城県、栃木県、山梨県

【申出日】令和6年11月6日（水）
【運行開始】令和6年12月12日（木）

1. タクシーが不足している地域	<p>行田市</p> <p><small>* 出発地は行田市内に限定、目的地は限定しない * 利用者は行田市民であることを問わない</small></p>
2. タクシーが不足する曜日及び時間	<p>火曜日～土曜日</p> <p>20時30分～25時30分（午後8時30分～翌午前1時30分）</p> <p><small>* 運行台数が減少する20時30分以降のタクシー需要を補充、鉄道の運行終了後、約1時間程度</small></p>
3. 不足車両数	<p>2台</p> <p><small>* 20時30分以降運行しているタクシー台数（4台）の半数から開始</small></p>
4. 運行事業者	<p>昭和タクシー株式会社 代表取締役 明野 真久 (行田市中央1-2)</p>

出典）行田市ホームページ 令和6年度第4回行田市地域公共交通会議資料

■ **交通空白地区住民からの要望による AI デマンド交通の運行（さいたま市）**

さいたま市では、交通空白地区の住民からの要望により、デマンド交通の実証運行を実施しています。岩槻区柏崎・美幸町地区で実証実験中の AI デマンド交通（愛称：チョイソコさいたまいわつき号）は、「コミュニティバス等導入ガイドライン」に準じて、路線バスの補完交通として導入されています。



出典）さいたま市ホームページ 令和4年度さいたま市地域公共交通協議会 第1回バス専門部会

■ **バス路線の休廃止に伴う埼玉県生活交通確保対策地域協議会での協議**

県では、地域住民の生活を守るため、埼玉県生活交通確保対策地域協議会を設置し、バス路線の休廃止に係る申出に対する関係市町村、事業者との調整等を実施しています。

埼玉県内のバス路線を廃止又は休止しようとする場合又は事業者単独での事業の継続が困難である場合には、当該路線の休廃止等を予定する日の一年前までに県協議会に対し申出を行う必要があります。

休廃止の申出があった際には県協議会構成員である関係市町村において、生活路線に該当するか否かの検討を行います。県は生活路線に該当すると判断された路線に対して、市町村とともに対応策の検討を行うなど、必要な助言を行い、事業者と関係市町村との相互調整を実施していきます。

<県として把握した休廃止の申出状況※>

該当年度	休廃止申出系統数	(路線数)
令和3年度	3	2
令和4年度	0	0
令和5年度	12	8
令和6年度	16	10

※「県として把握した路線の休廃止」は以下の手続きによるものに限る

- ① 県協議会に対して休廃止の申出があったもの
- ② 道路運送法に基づく国土交通大臣への休廃止の届出のうち、「旅客の利便を阻害しないと認められる場合」に該当しないもの（休廃止の6か月前までに届出が必要となり、関係自治体への意見聴取が行われる）



地域公共交通の枠組みの拡大

◎想定される取組

- (県)
 - 協議会における新たな交通手段導入に関する合意形成の支援
 - 公共ライドシェアの登録に関する市町村や NPO 法人等との相談調整
 - 市町村におけるシェアサイクルなど公共的な交通サービス⁸の導入など、既存公共交通を拡大、補完する新たな公共交通に対する支援
 - 研修会を通じた県内における先進事例の横展開や、主体となり得る各分野の業界団体等への働きかけ
- (国)
 - 協議会における新たな交通手段導入に関する合意形成の支援
- (市町村)
 - 企業・病院・学校等の送迎バスや NPO 法人等が運行する公共ライドシェア（交通空白地有償運送、福祉有償運送）など地域の多様な輸送資源を活用した移動手段の導入検討
 - シェアサイクルなど既存の地域公共交通を補完する公共的な交通サービスの導入検討
- (事業者)
 - 市町村等に対する必要な情報共有や新たな取組との連携

◎具体的な事例

■ NPO 法人による交通空白地有償運送（飯能市）

飯能市では、交通空白地有償運送として NPO 法人奥武蔵グリーンリゾートによる「奥武蔵らくらく交通」が実施されています。

平成 30 年 12 月から吾野・東吾野地区を範囲として運行を開始し、地域住民の買い物や通院等の日常のお出かけの足だけでなく、観光客の観光目的でも利用されています。

吾野地区・東吾野地区に在住・在勤で利用登録をした方及び当該地域に訪れた方を対象とし、吾野地区・東吾野地区内及び当該地区と飯能市内の移動に利用することができます。

更新日：2024年09月11日
ページID：9939

「奥武蔵らくらく交通」は、平成30年12月から吾野地区・東吾野地区を範囲として、NPO法人奥武蔵グリーンリゾートにより自家用有償旅客運送事業（交通空白地有償運送）として運行しており、地域住民の買い物、通院等の日常のお出かけの足として利用されています。また、地域住民だけでなく観光客による観光目的による利用もされています。

対象者

- 吾野地区、東吾野地区に在住・在勤で利用登録された方
- 吾野地区、東吾野地区に訪れた方（観光客を含む）

出典) 飯能市ホームページ 奥武蔵らくらく交通

⁸ 本方針では、シェアサイクル、マイクロモビリティを指すものとする。

■ 社会福祉法人による福祉有償運送（小鹿野町）

福祉有償運送は、タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できない場合に認められ、NPO 法人や社会福祉法人などが、実費の範囲内（営利とは認められない範囲）の対価により、乗車定員 10 人以下の自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行う個別の輸送サービスであり、県内各地の事業者により運行されています。

小鹿野町では、要介護者や身体障害者等の通院や買い物、通所等の移動について不便さを解消し、移動の利便を図ることを目的とした福祉有償運送（ハッピー・パートナー）が社会福祉協議会により運行されています。小鹿野町に住所があり、要支援・要介護認定を受けている人など、単独での移動が困難な方を対象とし、医療機関や買い物、イベント、レジャー等の移動に利用することができます。



出典）小鹿野町社会福祉協議会ホームページ

■ 市内の病院の送迎バスを活用した高齢者外出支援事業（狭山市）

狭山市では、病院が運行している送迎バスの空席を活用し、市内の交通空白地域から最寄りの公共交通機関等への移動の支援を行うとともに、高齢者が気軽に買い物や通院等の外出ができる交通手段を確保することを目的とした高齢者外出支援事業を市内の病院の協力を得て実施しています。狭山市に在住する70歳以上の方など、所定の条件を満たす方が無料にて利用することができます。

市内の病院の送迎バスを活用した高齢者外出支援事業

この事業は、病院が運行している送迎バスの空席を活用し、市内の交通空白地域から最寄りの公共交通機関等への移動の支援を行うとともに、高齢者が気軽に買い物や通院等の外出ができる交通手段を確保することを目的として、当該市内の病院の協力を得て実施しています。

1事業の趣旨等

2事業の効果

(1)交通空白地域の解消・住民協力による市民サービスの向上
 (2)高齢者の移動手段の拡充・高齢者の積極的な社会参加

3事業の内容

(1)協力事業者
 医療法人尚寿会狭山尚寿会病院

(2)利用対象者(次のいずれにも該当する方)

- ・ 狭山市内に在住している方
- ・ 満70歳以上の方
- ・ 送迎バスに一人で乗り降りができる方
- ・ 利用申請書兼同意書に記載の同意事項に同意した方
- ・ 送迎バス利用バスの交付を受けた方

出典）狭山市ホームページ

■ **市内の介護老人保健施設の送迎車両を活用した住民移送事業（飯能市）**

飯能市では、介護老人保健施設が運行する送迎車両の空席を活用した住民移送事業を実施しています。施設利用者だけでなく地域住民も利用可能とすることで、コミュニティバスの空白時間帯における住民のおでかけの足を確保しています。



出典）飯能市ホームページ

■ **スマートシティさいたまで取り組むシェア型マルチモビリティ（さいたま市）（再掲）**

さいたま市では、「市民のウェルビーイングな暮らしを実現する<スマートシティさいたま>」の構築に向け、モビリティサービスによりだれもが移動しやすく、「人にも環境にもやさしい」ウォークアブルな都市空間・環境の構築をコンセプトに、さいたま市内全域で移動利便性の向上と脱炭素化を目指す取組を推進しています。

シェア型マルチモビリティを活用し、事業採算性の確保と公共交通の補完機能を両立したステーションの拡充・展開を行い、社会的ニーズに合わせたモビリティの導入による移動の選択肢の確保に向け、取り組んでいます。



出典）さいたま市ホームページ シェア型マルチモビリティの実証実験



観光施策と連携した地域鉄道等の活性化

◎想定される取組

- (県)
 - 大量輸送という大きな強みを有する地域鉄道の活性化による県全体の魅力向上
 - 沿線自治体と連携した、地域鉄道の安全輸送に関する取組への支援
 - インバウンド需要を活かした観光地における外国人観光客誘致等による地域公共交通の利用促進
- (市町村)
 - 地域鉄道の安全輸送に関する取組や地域公共交通利用促進に向けた観光客誘致施策を実施
 - 鉄道、バス、タクシー等地域における移動手段の連携による活性化の推進
- (事業者)
 - 鉄道、バス、タクシー等地域における移動手段の連携による活性化の推進

◎具体的な事例

■ ちちてつサイクルトレインによるモデルコース紹介

秩父鉄道は、羽生駅（羽生市）から三峰口駅（秩父市）の71.7 kmを運行する地域鉄道です。秩父鉄道は、羽生駅で東武伊勢崎線、熊谷駅で JR 高崎線、上越・北陸新幹線、寄居駅で JR 八高線、東武東上線、御花畑駅で西武秩父線西武秩父駅と、他路線に接続し鉄道ネットワークの充実に寄与するとともに、沿線住民の日常の交通手段として、また、沿線に多く立地する観光スポットへの欠かせない路線として運行しています。

利用者促進策として「ちちてつサイクルトレイン」を運行するなど、観光施策を踏まえた活性化に努めています。



出典) 秩父鉄道ホームページ サイクルトレインパンフレット

■ 地域の観光資源を活用したバス利用促進

県では、秩父地域における強みである観光資源を活用し、路線バスをはじめとした公共交通を活用した観光モデルコースを紹介しています。

地域公共交通の利用促進に向けては、来訪者等をターゲットとした観光施策との連携も重要となります。

秩父ミュージックパークで季節の花散策と横瀬のお寺で写経・坐禅体験コース

秩父ミュージックパークで旬の花や黄葉を楽しんだ後、横瀬のお寺で心静かに写経・坐禅を体験しよう！

※交通機関の発着時刻は、各社のホームページ等で確認してください。

（参考）[西武バスホームページ（秩父エリア 路線・時刻表）](#)

（参考）[西武鉄道ホームページ（電車に乗る）](#)

スタート

西武秩父駅 発

※西武観光バスの利用には「ミュージックパーク専用1日乗車券」おとを500円・こども250円が発売されています。西武秩父駅前の西武観光バス秩父営業所又はバス車内で販売しています。

【バス停】西武秩父駅 発

西武観光バス（P:ミュージックパーク線 音楽寺光園り）

【バス停】ミュージックパークスポーツの森 着

(1) ミュージックパークスポーツの森【バス停】～ (2) 季節の花散策～ (3) MAPLE BASE～

(1) ミュージックパークスポーツの森【バス停】

(2) 季節の花散策

※花が植えられているエリア、園内の設置バス停、開花状況等はホームページでご確認ください。

※見頃の目安は園内の旗に記載しています。（園内提供「秩父ミュージックパーク」）

（参考）[秩父ミュージックパークホームページ（季節の花一覧）](#)



【バス停】秩父駅 発

西武観光バス（Y3:横瀬線、（横出谷～黒川） 秩父行）

【バス停】横瀬駅入口 着

バス停から徒歩



「秩父七福神の一つ、音楽寺（とうりんじ）で坐禅会参加（写経・読経・坐禅体験）（無料）。

※坐禅会の開催は毎月第1日曜日のみです。12時～写経体験、14時～読経体験、15時～坐禅体験。

※都合により写経のみとなる事、内容が変更となる場合があります。事前にホームページで確認又は直接お寺へご確認ください。

写経のみ、読経のみ、坐禅のみも可。申込や予約等は不要。団体参加については応相談。

（参考）[音楽寺音楽寺ホームページ](#)



写経

出典）埼玉県ホームページ



分かりやすく使いやすい案内による利用促進

◎想定される取組

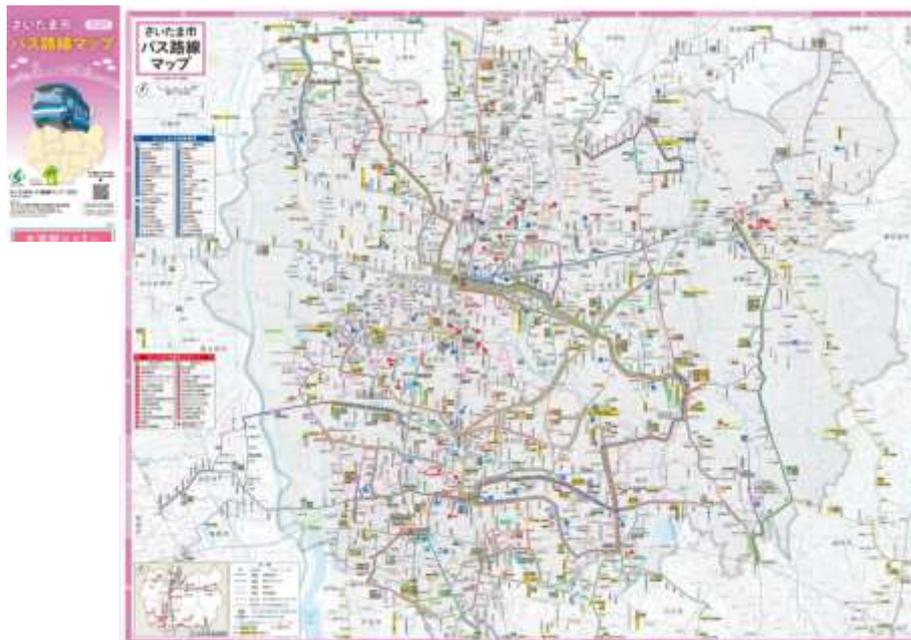
- (県)
 - 市町村や事業者の利用案内を集約し、ホームページ等での広報、周知
 - 市町村や事業者を集めた研修会等における利用促進策の横展開
 - 「埼玉県オープンデータポータルサイト」を活用し、コミュニティ交通等の GTFS データ利活用を促進
- (市町村)
 - 地域内を運行する地域公共交通の情報集約
 - 効率的な運行や利便性の向上に向けたコミュニティ交通に関する GTFS データの整備促進
 - 分かりやすい情報表示や省力化に向け、スマートフォン向けアプリ、スマートバス停など DX を活用した情報提供の検討
- (事業者)
 - 効率的な運行や利便性の向上に向けた路線バスに関する GTFS データの整備促進
 - 分かりやすい情報表示や省力化に向け、スマートフォン向けアプリ、スマートバス停など DX を活用した情報提供の検討

◎具体的な事例

■ 市内を運行しているバスを網羅したマップによる周知（さいたま市）

民間路線バスについては事業者ごとに路線図を作成しており、統一された路線図が作成されていないことにより、バスが多く走っている地域においてはかえって迷ってしまうことも少なくありません。市町村においても、コミュニティバスを主体に路線図を作成されていることが多く、民間路線バスの詳細が把握できない事例も散見されます。

さいたま市では、市内で運行しているバスやコミュニティバスを網羅した路線マップを作成し、バスの乗り方・降り方や、主要駅のバスのりば案内等も掲載したバス路線マップを作成しています。



出典) さいたま市ホームページ さいたま市バス路線マップ

■ 多様な輸送手段を掲載した公共交通マップによる周知（鳩山町）

鳩山町では、町内の公共交通に関する情報を掲載した「はとやま公共交通マップ」を作成し、町内全戸に配布して公共交通の周知を行っています。路線バスの時刻表や運賃表をはじめ、デマンドタクシーの利用方法（予約）など、利用者目線に立った内容が掲載されています。

また、町内の多様な輸送資源を活用した移動支援として、福祉有償運送やハンディキャブ貸出事業（福祉車両の貸し出し）など、地域の移動資源の総動員の観点から、公共交通以外の移動手段も掲載し、様々な移動手段の周知を図っています。



出典）鳩山町ホームページ 令和6年版 はとやま公共交通マップ

■ **GTFIS（標準的なバス情報フォーマット）の整備促進による情報提供の向上（再掲）**

GTFIS（General Transit Feeds Specification）は経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。

一定のルールで作られたファイルで構成され、「公共交通の情報を利用者に届ける」手段の一つとして普及しています。

日本ではインターネット等での経路検索におけるバス情報拡充を目的として、「標準的なバス情報フォーマット」が定められ、埼玉県をはじめとして多くの地域でオープンデータとして公開されています。データは、ダイヤ情報や運賃情報などの静的情報と、当日の運行状況や乗車人数など、動的情報があります。

県でもオープンデータを公開していますが、自治体によって公開しているデータは異なり、交通の情報も県内すべての市町村で公開されてはならず、完全なものにはなっていません。

データ整備が進めば、様々な情報提供が可能となり、より公共交通を利用しやすくなるほか、交通分析や MaaS の推進にも寄与することとなり、地域公共交通の利便性が一層高まります。

▶ **オープンデータを活用した地域公共交通政策（岐阜県中津川市）**

5. オープンデータの活用

中津川市の取り組みについて（まとめ）

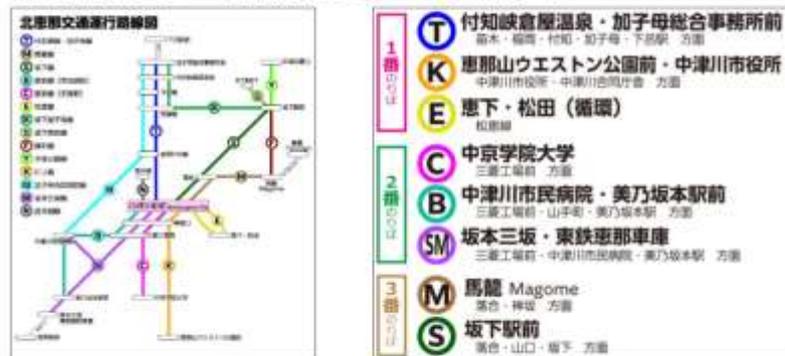


令和7年度第1回岐阜県交通政策研究会資料「オープンデータを活用した地域公共交通政策」

25

6. オープンデータの整備・利活用に合わせた取組

系統記号・系統カラーの導入



令和7年度第1回岐阜県交通政策研究会資料「オープンデータを活用した地域公共交通政策」

27

出典）令和7年度第1回埼玉県交通政策研究会資料

第5章 地域別の課題と対応の方向性

第4章の「地域公共交通の課題への対応方針」を受けて、第5章では各地域の特性や現状を踏まえた地域課題に対する対応の方向性を整理しました。

1. 県南ゾーン（さいたま、南部、南西部、東部）

図 5.1 県南ゾーンの公共交通圏域と高齢化率（500m メッシュ）



図 5.2 バス路線の減少状況（2011年→2022年）

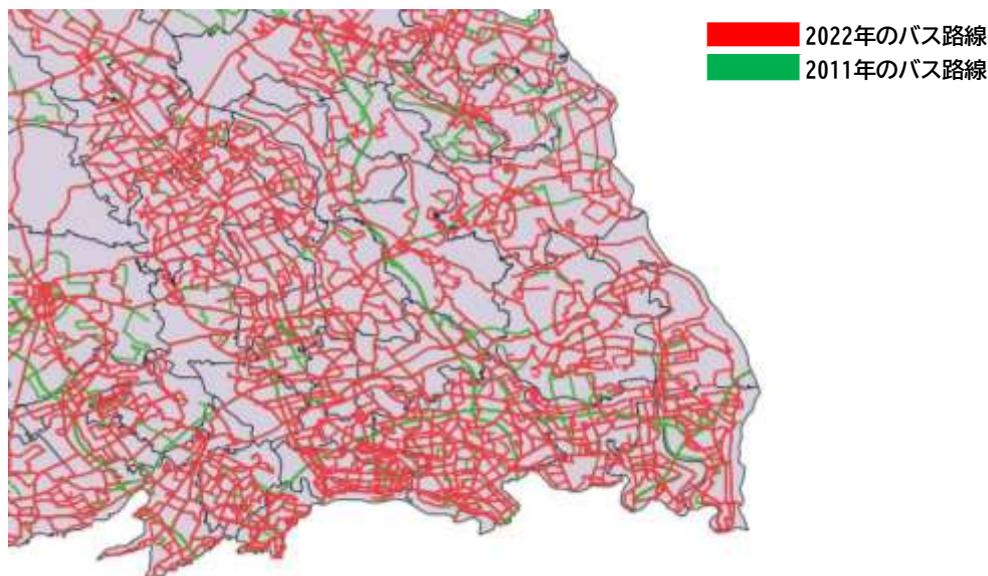


図 5.3 日常生活でのバスの利用頻度



図 5.4 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）

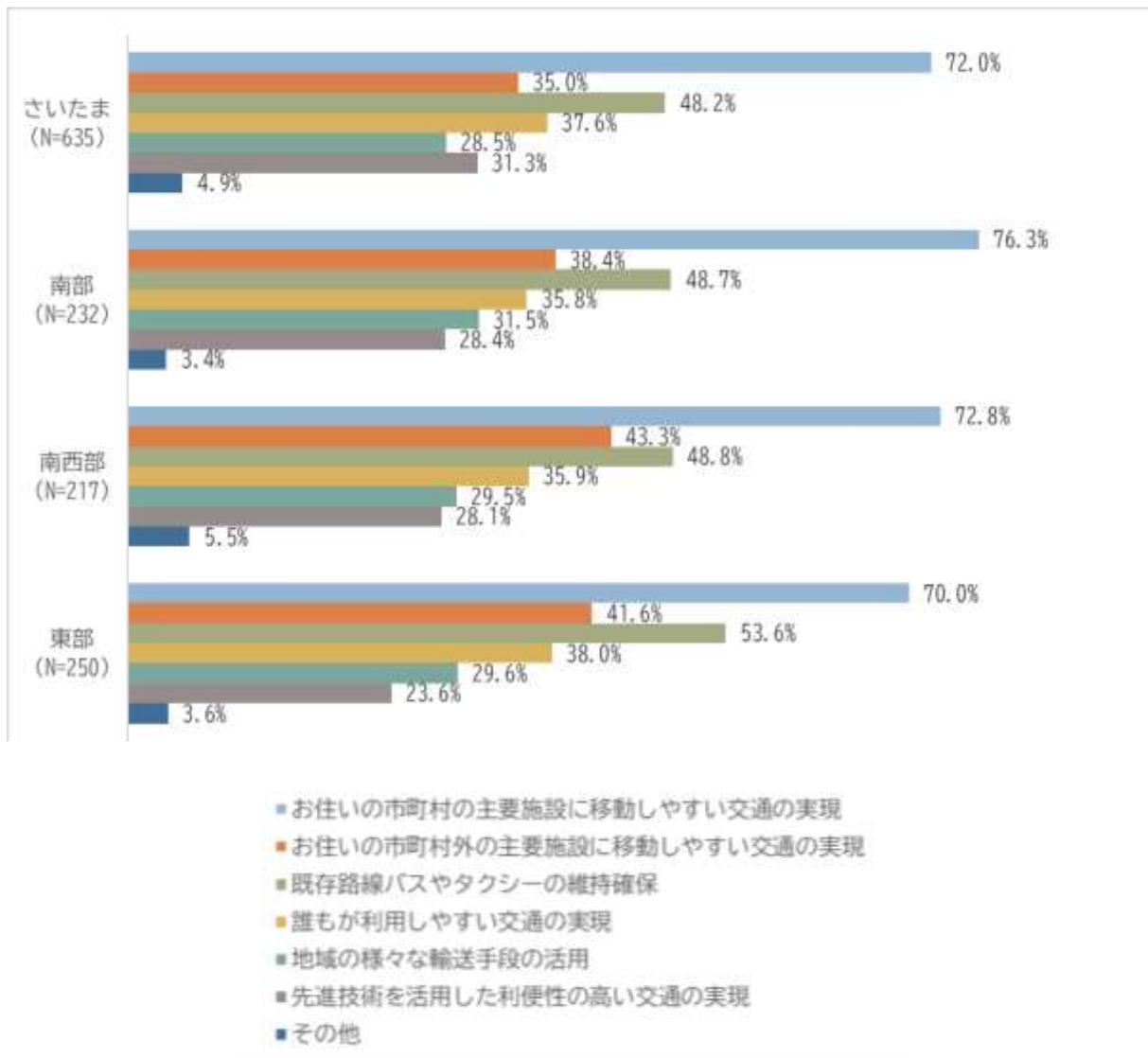
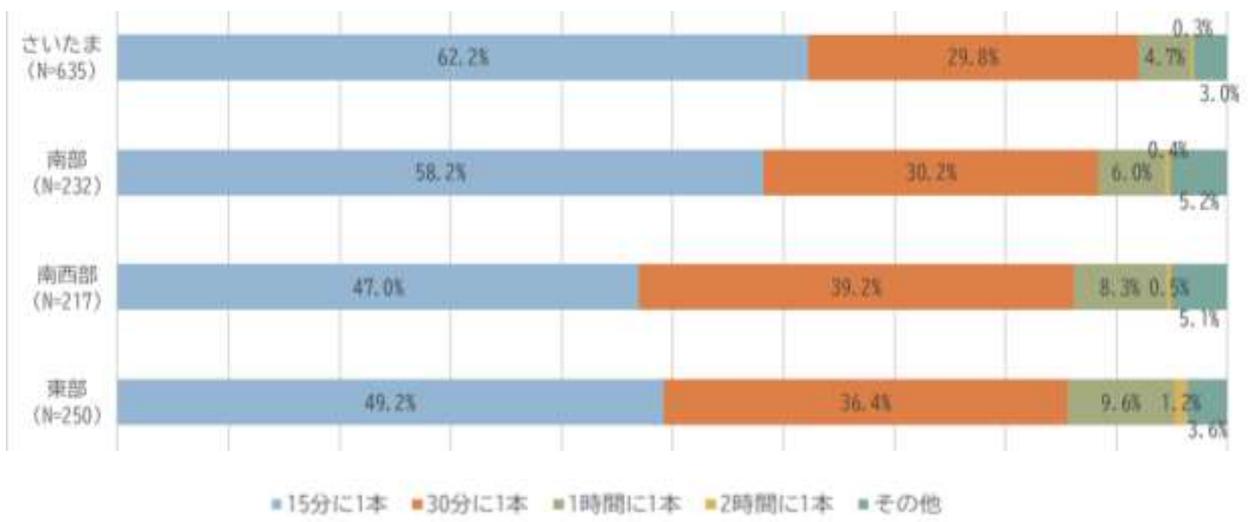


図 5.5 バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数



県南ゾーンにおける現状と課題

現 状
<ul style="list-style-type: none"> ・令和2年の人口は402万人で増加傾向だが、推計では令和7年を機に減少していく見込みです。 ・令和2年の高齢化率は24.3%で、平成27年から1.2%上昇しています。 ・バス停・鉄道駅勢圏の公共交通カバー率は87.2%となっています。(図2.14 表1) ・通勤者の1/3程度は東京都へ通勤しており、特に通勤において鉄道は欠かせない移動手段となっています。 ・市街地再開発計画や新規鉄道路線の検討が進められています。 ・「日常生活で年に数回以上バスを利用する」人の割合が半数を超えており、バス利用率は高くなっています。(図2.21) ・既存路線バスやタクシーの維持確保に関するニーズが高くなっています。(図2.22)
課 題
<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化率は年々増加しており、移動に不便を感じる住民の急増への対応が求められます。 ・運転手不足等による減便や廃止に対する影響が大きいため、需要を満たす輸送力の維持確保が必要となります。 ・求められるサービス水準が高く、面的な交通網だけではなく、質的な充足が求められています。 ・都心へのアクセスがよく、都市間競争の中で選ばれるまちになるためには、利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築が重要となります。 ・県民ニーズの対応に向けては、新技術の有効活用等も求められています。

地域課題に対する対応の方向性

【対応方針1】 地域の将来像実現に向けた地域公共交通の創造	(施策の方向性) <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート ・広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計 ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
【対応方針2】 公共交通分野における担い手の確保・育成	(施策の方向性) <ul style="list-style-type: none"> ・事業者等による求人活動に対する支援 ・女性、若者など新たな担い手の発掘・定着に向けた支援 ・公共交通業界に対するイメージアップ ・交通政策に関わる市町村職員の人材育成
【対応方針3】 新たな手段の活用等による地域公共交通の更なる活性化	(施策の方向性) <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティデータ利活用の推進 ・新たな技術、サービスの有効活用 ・あと数マイル・プロジェクトの推進に伴う地域公共交通の調査研究
【対応方針4】 多様な輸送資源をフル活用した地域公共交通の充実	(施策の方向性) <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の枠組みの拡大 ・分かりやすく使いやすい案内による利用促進

(1) さいたま地域**■ 現状****① 人口・世帯の状況**

- ・この地域は、人口 132 万 4 千人 (R2)、県人口の 18.0%を占めると推計されており、40 代以下の転入超過が多いことが特徴です。
- ・高齢化率 (R2) は南部地域に次いで低くなっていますが、令和 22 年 (2040 年) までの間に、地域人口に占める 75 歳以上の後期高齢者の割合は 4.8 ポイント増加し約 17%に達する見込みです。
- ・20 代、子育て世帯の多い 30 代の転入超過数 (R2) は県内で最も多くなっています。

出典) 埼玉県 5 年計画

② 地域公共交通の状況

人口カバー率 (バス停・鉄道駅勢圏)	コミュニティ交通の 運行状況	地域公共交通計画の 策定状況 (R7.3)	2019→2024 路線バス 運行本数増減割合 ⁹
87.9%	・コミュニティバス ・デマンド交通	1/1	▲約 9%

③ 地域公共交通に対するニーズ等

バスの利用頻度	・「週に数回利用」が他地域と比べて最も多い
埼玉県が行うべき支援	・「先進技術を活用した利便性の高い交通の実現」が 3 割超
必要な運行本数	・「15 分に 1 本」が 6 割超

■ 課題

- 高齢者人口の増加による日常の移動手段の確保や子育て世帯の増加による通学等に支障のない交通手段の構築が求められます。
- 「あと数マイル・プロジェクト」の推進に伴うまちづくりと連携した地域公共交通の将来像の検討が必要となります。
- 公共交通に関して求めるサービス水準が高く、面的なカバー率だけでは捉えられないニーズへの対応が求められます。
- 求められるサービス水準の確保に向けて、公共交通分野における担い手の確保が必要です。
- 新たな技術やサービスを有効に活用して、更なる利便性の向上に努めることが必要です。

■ 地域課題に対する対応の方向性

- ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
- ・対応方針 2 の各施策
- ・新たな技術、サービスの有効活用
- ・地域公共交通の共同運行等に係る調査研究
- ・あと数マイル・プロジェクトの推進に伴う地域公共交通の調査研究

⁹ 駅すばあと (2024.6、2019.6) より時刻表を抽出したうえで算出。深夜バスやコミュニティバスは除く。2024 年のデータは 2019 年以前から運行していたが 2019 年の駅すばあとに登録されていなかった事業者情報は含んでいない。

(2) 南部地域

■ 現状

① 人口・世帯の状況

- ・この地域は、人口 81 万人 (R2)、県人口の 11.0%を占めると推計されており、20 代の転入超過数が多いことが特徴です。
- ・高齢化率 (R2) は県内で最も低くなっていますが、令和 22 年 (2040 年) までの間に、地域人口に占める 75 歳以上の後期高齢者の割合は 2.6 ポイント増加し約 14%に達する見込みです。
- ・20 代の転入超過数 (R2) はさいたま地域に次いで多くなっています。

出典) 埼玉県 5 年計画

② 地域公共交通の状況

人口カバー率 (バス停・鉄道駅勢圏)	コミュニティ交通の 運行状況	地域公共交通計画の策 定状況 (R7.3)	2019→2024 路線バス 運行本数増減割合
92.6%	・コミュニティバス：3/3 ・デマンド交通：0/3	0/3	▲約 18%

③ 地域公共交通に対するニーズ等

バスの利用頻度	・利用頻度 (週+月+年) が他地域と比べて最も多い
埼玉県が行うべき支援	・「市町村内～交通の実現」が他地域と比べて最も高い
必要な運行本数	・「15 分に 1 本」が 5 割超

■ 課題

- 東京圏の他の都市との競争力を高めるべく、駅周辺を中心とした魅力あるまちづくりを進め、利便性の高い地域公共交通の構築を主体的に進めていくことが期待されます。
- 「あと数マイル・プロジェクト」の推進に伴うまちづくりと連携した地域公共交通の将来像の検討が必要となります。
- 求められるサービス水準の確保に向けて、公共交通分野における担い手の確保が必要です。
- バス路線が密で利用需要も高いため、分かりやすい情報提供が求められます。

■ 地域課題に対する対応の方向性

- ・地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート
- ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
- ・対応方針 2 の各施策
- ・モビリティデータ利活用の推進
- ・あと数マイル・プロジェクトの推進に伴う地域公共交通の調査研究
- ・分かりやすく使いやすい案内による利用促進

(3) 南西部地域

■ 現状

① 人口・世帯の状況

- ・この地域は、人口 73 万人 (R2)、県人口の 9.9%を占めると推計されており、10 代から 30 代の転入超過数が多いことが特徴です。
- ・高齢化率 (R2) は県平均より低くなっていますが、令和 22 年 (2040 年) までの間に、地域人口に占める 75 歳以上の後期高齢者の割合は 3.2 ポイント増加し約 15%に達する見込みです。
- ・子育て世帯の多い 30 代の転入超過数 (R2) も多くなっています。

出典) 埼玉県 5 年計画

② 地域公共交通の状況

人口カバー率 (バス停・鉄道駅勢圏)	コミュニティ交通の 運行状況	地域公共交通計画の 策定状況 (R7.3)	2019→2024 路線バス 運行本数増減割合
84.1%	・コミュニティバス：5/7 ・デマンド交通：2/7	3/7	▲約 5%

③ 地域公共交通に対するニーズ等

バスの利用頻度	・「月に数回利用」が他地域と比べて最も多い
埼玉県が行うべき支援	・「市町村外～交通の実現」が 4 割超
必要な運行本数	・「15 分に 1 本」、「30 分に 1 本」が同程度の割合

■ 課題

- 子育て世帯の増加による通学等に支障のない交通手段の構築が求められます。
- 東京圏の他の都市との競争力を高めるべく、駅周辺を中心とした魅力あるまちづくりを進め、利便性の高い地域公共交通の構築を主体的に進めていくことが期待されます。
- 「あと数マイル・プロジェクト」の推進に伴うまちづくりと連携した地域公共交通の将来像の検討が必要となります。
- 生活圏の近い地域間移動需要に対応するため、拠点を整理し意識的に結び付けるなど、地域間を円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築が求められます。
- 求められるサービス水準の確保に向けて、公共交通分野における担い手の確保が必要です。
- 新たな技術やサービスを有効に活用して、更なる利便性の向上に努めることが必要です。

■ 地域課題に対する対応の方向性

- ・地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート
- ・広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計
- ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
- ・対応方針 2 の各施策
- ・新たな技術、サービスの有効活用
- ・地域公共交通の共同運行等に係る調査研究
- ・分かりやすく使いやすい案内による利用促進

(4) 東部地域

■ 現状

① 人口・世帯の状況

- ・この地域は、人口 115 万 5 千人 (R2)、県人口の 15.7%を占めると推計されており、20 代を中心に多くの世代で転入超過となっています。
- ・高齢化率 (R2) は県平均よりわずかに低くなっていますが、令和 22 年 (2040 年) までの間に、地域人口に占める 75 歳以上の後期高齢者の割合は 3.7 ポイント増加し約 17%に達する見込みです。
- ・子育て世帯の多い 30 代の転入超過数 (R2) も多くなっています。

出典) 埼玉県 5 年計画

② 地域公共交通の状況

人口カバー率 (バス停・鉄道駅勢圏)	コミュニティ交通の 運行状況	地域公共交通計画の 策定状況 (R7.3)	2019→2024 路線バス 運行本数増減割合
84.7%	・コミュニティバス：4/7 ・デマンド交通：0/7	6/7	▲約 9%

③ 地域公共交通に対するニーズ等

バスの利用頻度	・利用頻度 (週+月+年) は半数以下
埼玉県が行うべき支援	・「既存路線バスやタクシーの維持確保」が 5 割超
必要な運行本数	・「15 分に 1 本」が半数程度

■ 課題

- 子育て世帯の増加による通学等に支障のない交通手段の構築が求められます。
- 既存公共交通の維持確保を望んでいるが、バス利用頻度は半数以下となっており、サービス水準の向上等により利用したくなる環境の構築が必要です。
- 東埼玉道路などの幹線道路網の強化に伴い、拠点を整理し意識的に結び付けるなど、地域間を円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築が求められます。
- 求められるサービス水準の確保に向けて、公共交通分野における担い手の確保が必要です。
- 「あと数マイル・プロジェクト」の推進に伴うまちづくりと連携した地域公共交通の将来像の検討が必要となります。
- 公共交通をより身近に感じてもらうための利用促進策の実施や分かりやすい情報提供が求められます。

■ 地域課題に対する対応の方向性

- ・地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート
- ・広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計
- ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
- ・対応方針 2 の各施策
- ・新たな技術、サービスの有効活用
- ・地域公共交通の枠組みの拡大
- ・分かりやすく使いやすい案内による利用促進

2. 圏央道ゾーン（県央、川越比企、西部、利根）

図 5.6 圏央道ゾーンの公共交通圏域と高齢化率（500m メッシュ）



図 5.7 バス路線の減少状況（2011年→2022年）

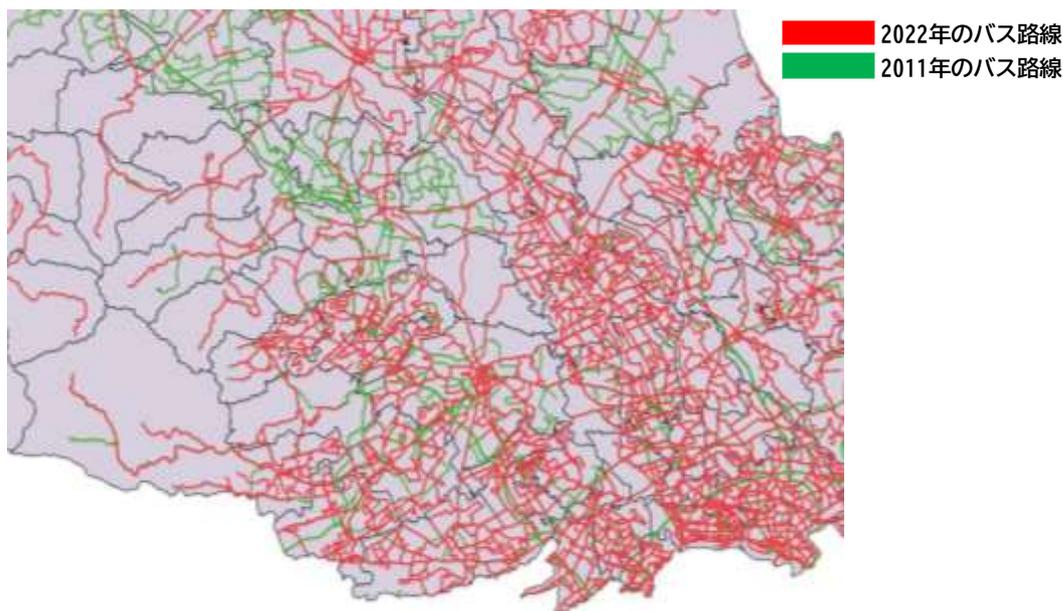


図 5.8 日常生活でのバスの利用頻度

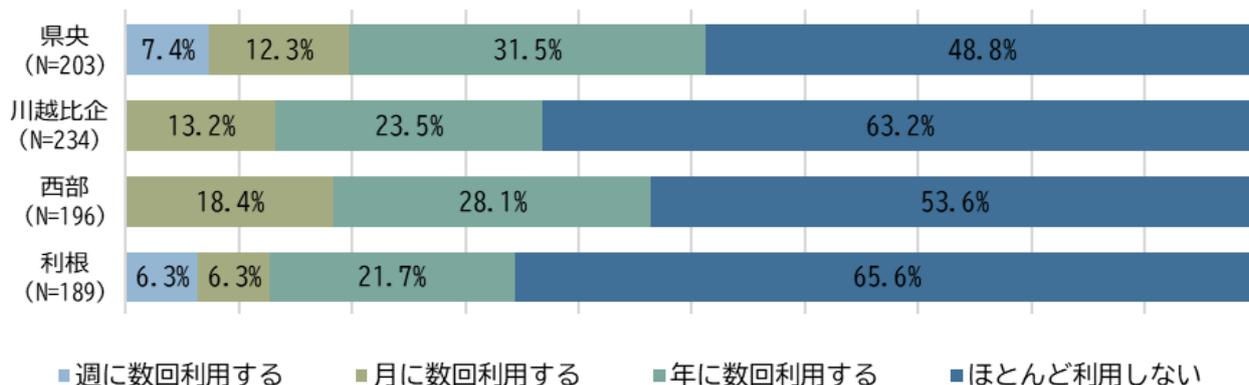


図 5.9 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）

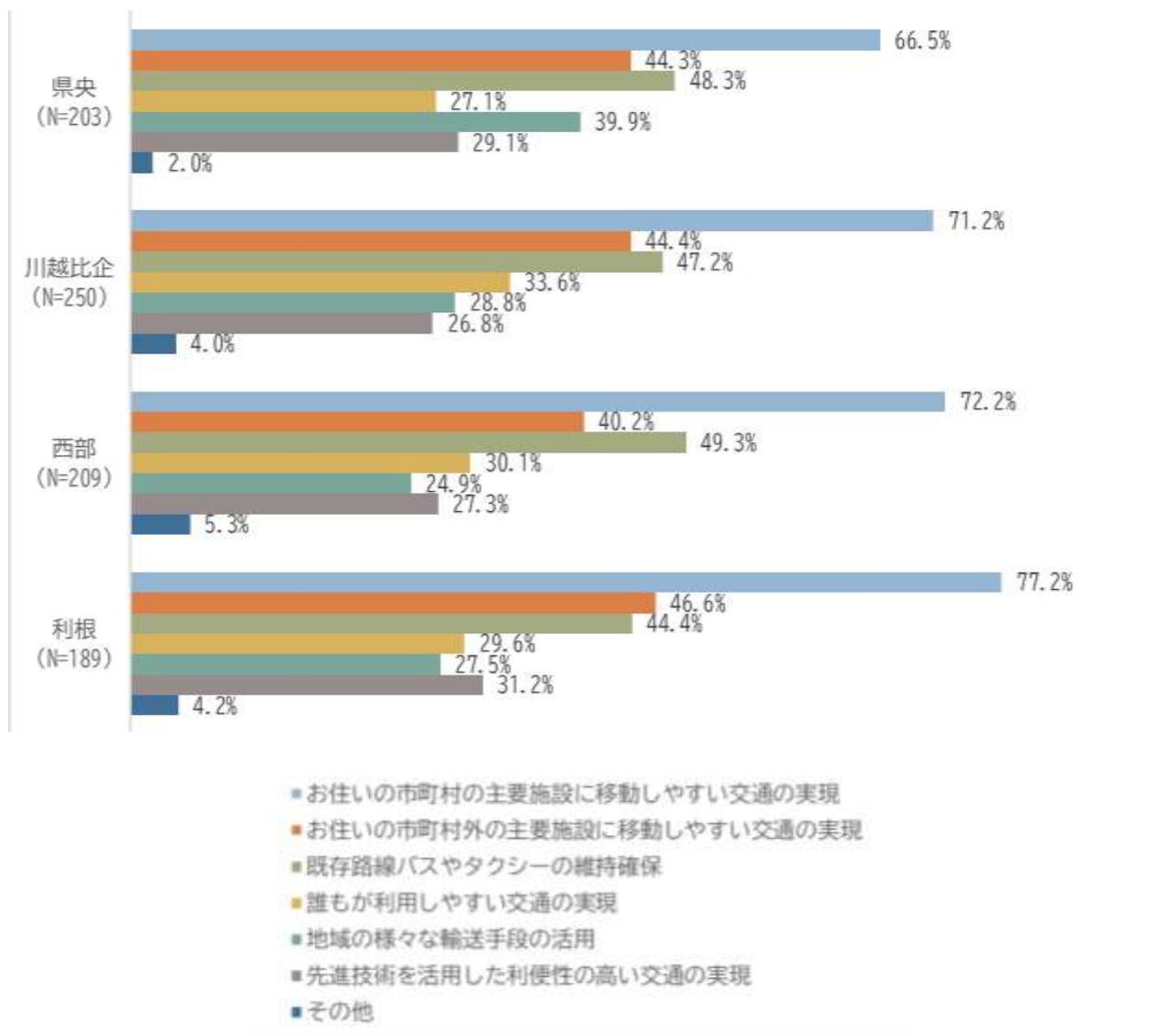
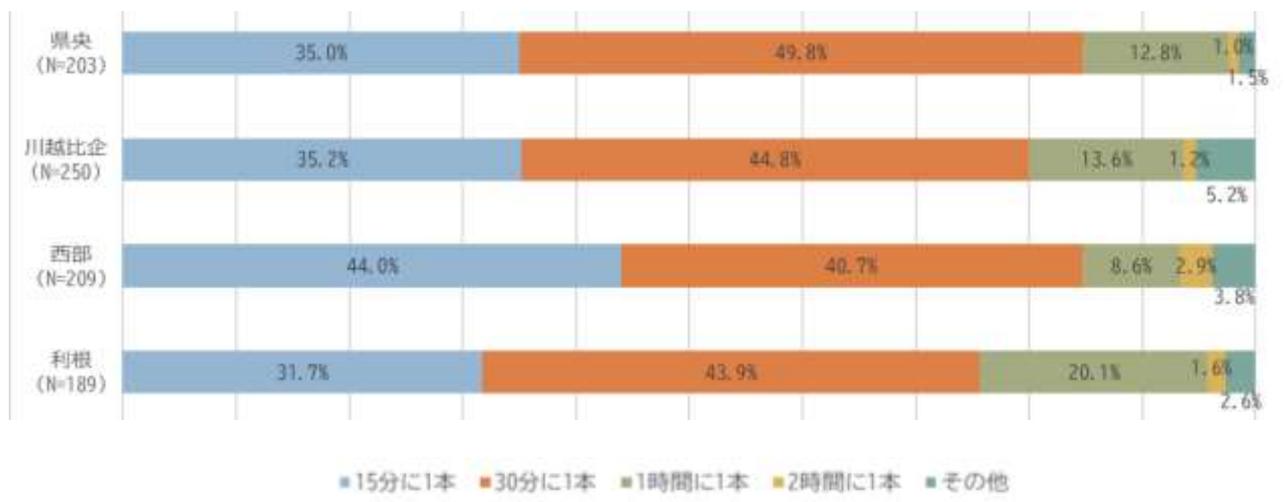


図 5.10 バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数



圏央道ゾーンにおける現状と課題

<p>現 状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年の人口は273万人で、平成27年から減少しています。 ・令和2年の高齢化率は30.1%で、平成27年から3.5%上昇しています。 ・バス停・鉄道駅勢圏の公共交通カバー率は79.1%だが、ゾーン内の地域間では70~90%と差が大きくなっています。(図2.14 表1 表2) ・20%程度は東京都へ通勤しており、通勤目的の鉄道分担率は高いが、私事の代表交通手段は一部地域を除き自動車分担率が50%を超えています。 ・「日常生活で年に数回以上バスを利用する」人の割合が半数に満たず、地域間での差が大きくなっています。(図2.21、図5.8) ・高崎線沿線の地域におけるコミュニティバスの公費負担額が大きくなっています。(図2.12)
<p>課 題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少や高齢化の急速な進行により、必要なサービスの提供が行き届かなくなる可能性があるため、コンパクトなまちづくりの構築など、まちづくり施策との連携が求められています。 ・バス路線網については面的にも減少が大きい地域があり、移動手手段の確保に向けた対策が求められています。 ・利用促進に向け、公共交通における利便性の向上を図るためには、担い手の確保を進め、十分な輸送力を確保することが重要となっています。 ・コミュニティ交通の持続可能性を高めるため、コミュニティ交通に関する適切な評価、対策が求められています。

地域課題に対する対応の方向性

<p>【対応方針1】 地域の将来像実現に向けた地域公共交通の創造</p>	<p>(施策の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート ・広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計 ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
<p>【対応方針2】 公共交通分野における担い手の確保・育成</p>	<p>(施策の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者等による求人活動に対する支援 ・女性、若者など新たな担い手の発掘・定着に向けた支援 ・公共交通業界に対するイメージアップ ・交通政策に関わる市町村職員の人材育成
<p>【対応方針3】 新たな手段の活用等による地域公共交通の更なる活性化</p>	<p>(施策の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティデータ利活用の推進 ・地域公共交通の共同運行等に係る調査研究
<p>【対応方針4】 多様な輸送資源をフル活用した地域公共交通の充実</p>	<p>(施策の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白の解消・防止 ・地域公共交通の枠組みの拡大

(1) 県央地域

■ 現状

① 人口・世帯の状況

- ・この地域は、人口 52 万 9 千人 (R2)、県人口の 7.2%を占めると推計されており、20 代が転出超過となっています。
- ・高齢化率 (R2) は県平均よりも高めであり、令和 22 年 (2040 年) までの間に、地域人口に占める 75 歳以上の後期高齢者の割合は 5.5 ポイント増加し約 20%に達する見込みです。
- ・20 代が転出超過 (R2) となっております。

出典) 埼玉県 5 年計画

② 地域公共交通の状況

人口カバー率 (バス停・鉄道駅勢圏)	コミュニティ交通の 運行状況	地域公共交通計画の 策定状況 (R7.3)	2019→2024 路線バス 運行本数増減割合
89.7%	・コミュニティバス：4/5 ・デマンド交通：2/5	1/5	▲約 9%

③ 地域公共交通に対するニーズ等

バスの利用頻度	・利用頻度 (週+月+年) は圏央道ゾーンで唯一の 5 割超
埼玉県が行うべき支援	・「地域の様々な輸送手段の活用」が約 4 割
必要な運行本数	・「30 分に 1 本」が約 5 割

■ 課題

- 急速な高齢化に対応するため、自動車に頼らない日常の移動手段の構築が求められます。
- 高齢化に伴い、郊外部での生活を支えるサービスが困難となる可能性があるため、埼玉版スーパー・シティプロジェクトによるコンパクトなまちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が求められます。
- 移動の制約は、暮らしにくさに直結し、生活する地、訪れる地として選ばれなく危険性があることを認識し、地域公共交通の課題を「我が事」として捉え、様々な移動手段の検討など、課題解決に向けた取組を進める必要があります。
- 誰もが自由に移動できる地域の構築に向けて、公共交通分野における担い手の確保が必要です。
- モビリティデータを活用した現状把握や更なる利用促進に努めることも必要です。

■ 地域課題に対する対応の方向性

- ・地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート
- ・広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計
- ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
- ・対応方針 2 の各施策
- ・モビリティデータ利活用の推進
- ・地域公共交通の枠組みの拡大

(2) 川越比企地域

■ 現 状

① 人口・世帯の状況

- ・この地域は、人口79万4千人（R2）、県人口の10.8%を占めると推計されており、20代を中心に転出超過、40代以上では転入超過となっています。
- ・高齢化率（R2）は県平均よりも高く、令和22年（2040年）までの間に、地域人口に占める75歳以上の後期高齢者の割合は5.5ポイント増加し約20%に達する見込みです。
- ・20代の転出超過数（R2）が多くなっています。

出典）埼玉県5か年計画

② 地域公共交通の状況

人口カバー率 (バス停・鉄道駅勢圏)	コミュニティ交通の 運行状況	地域公共交通計画の 策定状況 (R7.3)	2019→2024 路線バス 運行本数増減割合
76.1%	・コミュニティバス：5/14 ・デマンド交通：8/14	9/14	▲約14%

③ 地域公共交通に対するニーズ等

バスの利用頻度	・「週に数回利用」が他地域と比較して最も少ない
埼玉県が行うべき支援	・「誰もが利用しやすい交通の実現」が3割超
必要な運行本数	・「30分に1本」が4割超

■ 課 題

- 急速な高齢化に対応するための移動手段の確保や地域の若年層の通学等に支障のない交通手段の構築が求められます。
- 高齢化に伴い、郊外部での生活を支えるサービスが困難となる可能性があるため、埼玉版スーパー・シティプロジェクトによるコンパクトなまちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が求められます。
- 生活圏の近い地域間移動需要に対応するため、地域間交通の維持確保、拠点を整理し意識的に結び付けるなど地域間を円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築が求められます。
- 川越をはじめ、観光資源を有しているため、来訪者の移動利便性の向上により、地域の活性化が期待されます。
- 事業者間の共創等により、利便性の高い公共交通サービスの提供が求められます。
- 誰もが自由に移動できる地域の構築に向けて、公共交通分野における担い手の確保が必要です。

■ 地域課題に対する対応の方向性

- ・地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート
- ・広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計
- ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
- ・対応方針2の各施策
- ・モビリティデータ利活用の推進
- ・地域公共交通の共同運行等に係る調査研究
- ・交通空白の解消・防止
- ・地域公共交通の枠組みの拡大

(3) 西部地域

■ 現状

① 人口・世帯の状況

- ・この地域は、人口77万2千人（R2）、県人口の10.5%を占めると推計されており、10代以下が転入超過である一方で、20代では転出超過となっていることが特徴です。
- ・高齢化率（R2）は県平均よりも高く、令和22年（2040年）までの間に、地域人口に占める75歳以上の後期高齢者の割合は8.2ポイント増加し約23%に達する見込みです。
- ・20代の転出超過数（R2）が多くなっています。

出典）埼玉県5か年計画

② 地域公共交通の状況

人口カバー率 (バス停・鉄道駅勢圏)	コミュニティ交通の 運行状況	地域公共交通計画の 策定状況（R7.3）	2019→2024 路線バス 運行本数増減割合
80.9%	・コミュニティバス：4/5 ・デマンド交通：1/5	5/5	▲約20%

③ 地域公共交通に対するニーズ等

バスの利用頻度	・「週に数回利用」が他地域と比較して最も少ない
埼玉県が行うべき支援	・「既存路線バスやタクシーの維持確保」が約5割
必要な運行本数	・圏央道ゾーンでは唯一「15分に1本」が「30分に1本」より多い

■ 課題

- 急速な高齢化に対応するための移手段の確保や若年層の増加による通学等に支障のない交通手段の構築が求められます。
- 高齢化に伴い、郊外部での生活を支えるサービスが困難となる可能性があるため、埼玉版スーパー・シティプロジェクトによるコンパクトなまちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が求められます。
- 観光資源を有しているため、来訪者の移動利便性の向上により、地域の活性化が期待されます。
- 求められるサービス水準の確保に向けて、公共交通分野における担い手の確保が必要です。
- モビリティデータを活用した現状把握や分かりやすい情報提供など更なる利用促進に努めることも必要です。

■ 地域課題に対する対応の方向性

- ・地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート
- ・広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計
- ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
- ・対応方針2の各施策
- ・モビリティデータ利活用の推進

(4) 利根地域

■ 現状

① 人口・世帯の状況

- ・この地域は、人口 63 万 5 千人 (R2)、県人口の 8.7%を占めると推計されており、20 代の転出超過数が多くなっています。
- ・高齢化率 (R2) は秩父地域に次いで高く、また、令和 22 年 (2040 年) までの間に、地域人口に占める 75 歳以上の後期高齢者の割合は 7.4 ポイント増加し約 22%に達する見込みです。
- ・20 代の転出超過数 (R2) が多くなっています。

出典) 埼玉県 5 年計画

② 地域公共交通の状況

人口カバー率 (バス停・鉄道駅勢圏)	コミュニティ交通の 運行状況	地域公共交通計画の 策定状況 (R7.3)	2019→2024 路線バス 運行本数増減割合
70.4%	・コミュニティバス：7/9 ・デマンド交通：6/9	5/9	▲約 14%

③ 地域公共交通に対するニーズ等

バスの利用頻度	・利用頻度 (週+月+年) が 4 割未満
埼玉県が行うべき支援	・「市町村外～交通の実現」が約 5 割
必要な運行本数	・「1 時間に 1 本」が 2 割超

■ 課題

- 高齢化に伴い、郊外部での生活を支えるサービスが困難となる可能性があるため、埼玉版スーパー・シティプロジェクトによるコンパクトなまちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が求められます。
- 地域内の自治体の多くがデマンド交通を運行していますが、持続可能性を高めるため、乗合率の向上など生産性の高い運行が求められます。
- 生活圏の近い地域間移動需要に対応するため、地域間交通の維持確保、拠点を整理し意識的に結び付けるなど地域間を円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築が求められます。
- 担い手を確保し利便性の向上に努めるとともに、公共交通をより身近に感じてもらうための利用促進策の実施や分かりやすい情報提供が求められます。

■ 地域課題に対する対応の方向性

- ・広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計
- ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
- ・対応方針 2 の各施策
- ・観光施策と連携した地域鉄道等の活性化
- ・新たな技術、サービスの有効活用
- ・交通空白の解消・防止
- ・地域公共交通の枠組みの拡大

3. 県北ゾーン（北部、秩父）

図 5.11 県北ゾーンの公共交通圏域と高齢化率（500m メッシュ）

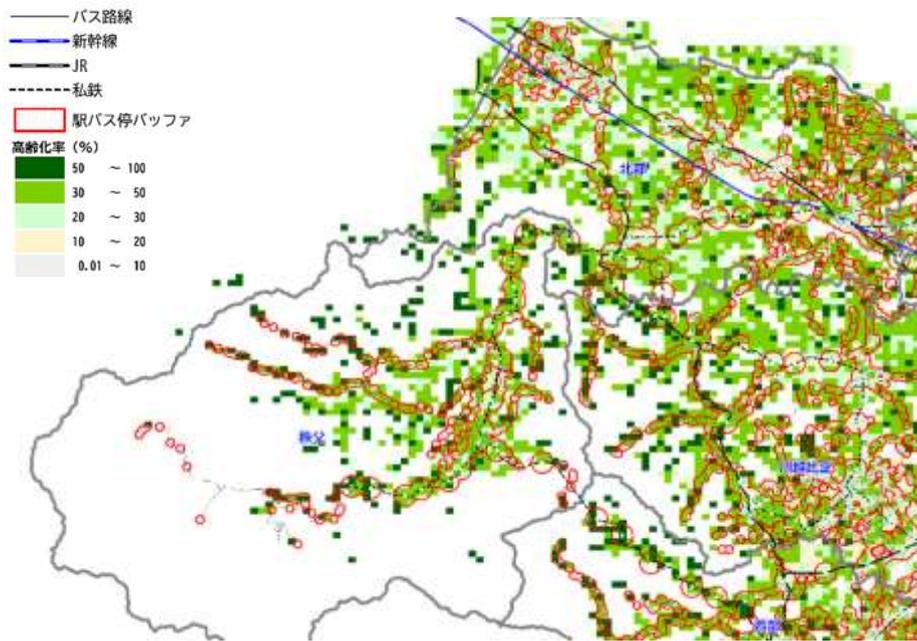


図 5.12 バス路線の減少状況（2011年→2022年）

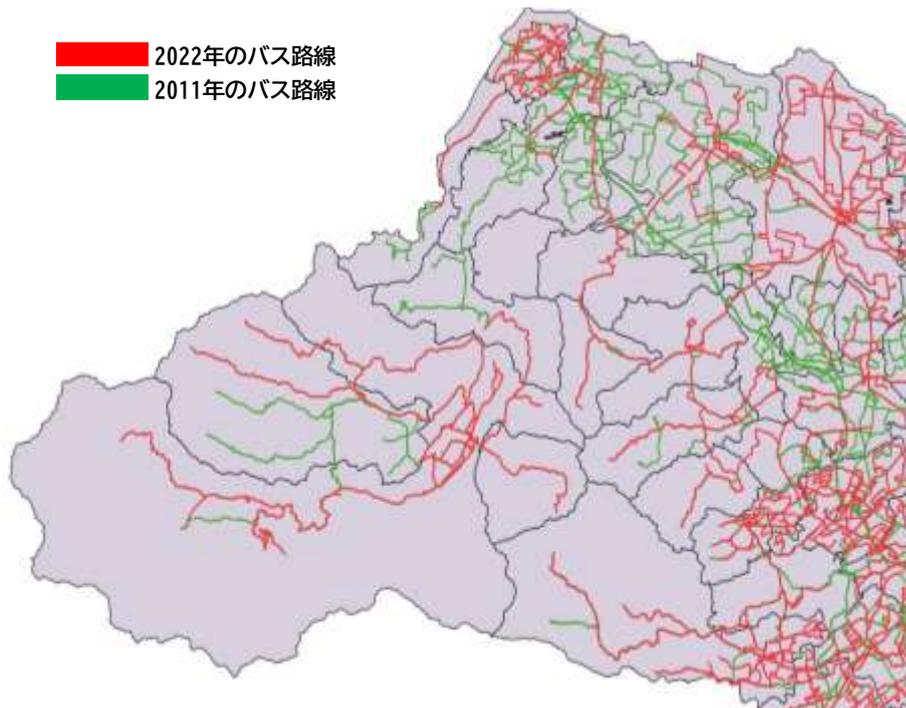


図 5.13 日常生活でのバスの利用頻度

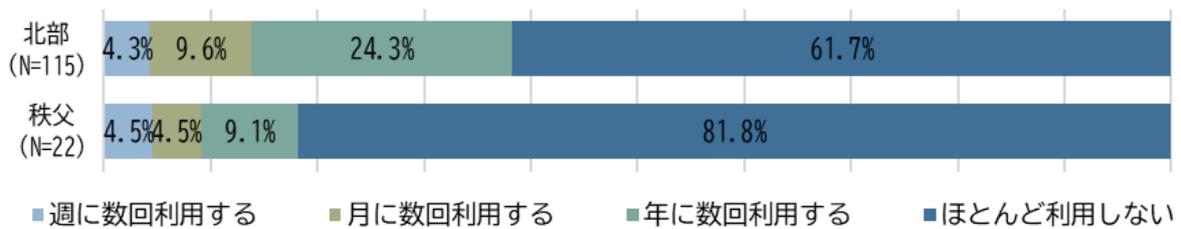


図 5.14 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）

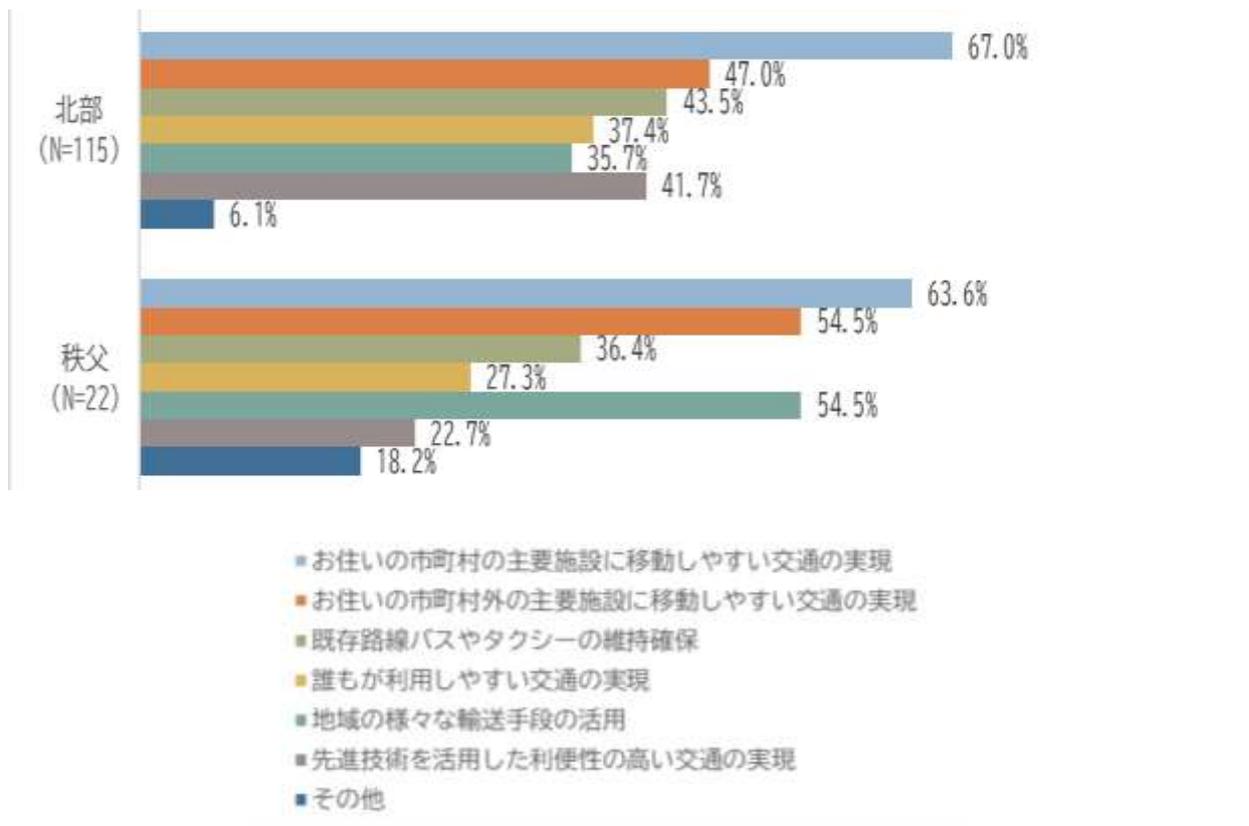
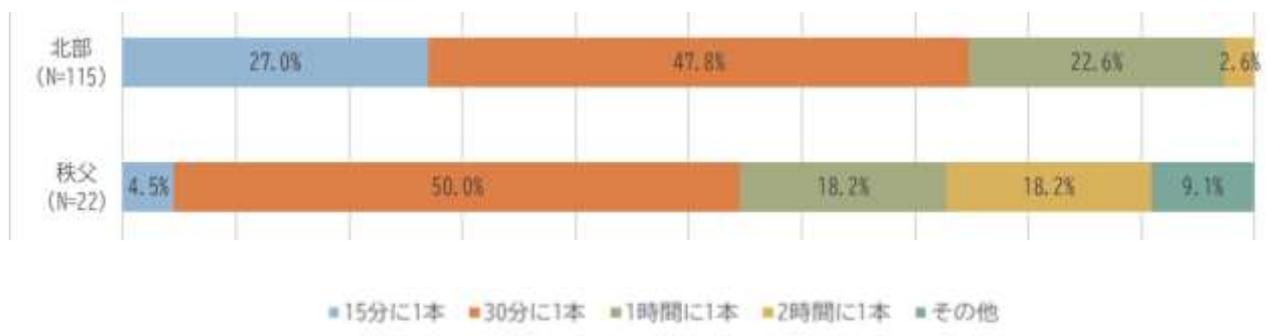


図 5.15 バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数



県北ゾーンにおける現状と課題

<p>現 状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年の人口は60万人で、平成27年から減少しています。 ・令和2年の高齢化率は30.8%で、平成27年から3.4%上昇しています。 ・バス停・鉄道駅勢圏の公共交通カバー率は56.8%となっています。(図2.14 表1) ・通勤目的での移動は地域内が多く、通勤での代表交通手段での鉄道分担率は低く、私事での代表交通手段は自動車分担率が極めて高くなっています。 ・「日常生活で公共交通を利用する」人の割合が低く、自市町村外への移動ニーズは高くなっています。(図2.21、図2.22) ・既存の地域公共交通におけるリソースが乏しい一方で、他地域と比較して、観光資源に恵まれています。
<p>課 題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は既に減少傾向であり、今後はさらに高齢化率も高くなり、必要なサービスの提供が行き届かなくなる可能性があるため、コンパクトなまちづくりの構築など、まちづくり施策との連携が強く求められています。 ・高齢者の増加や学校の統廃合等を踏まえると、移動手段の維持・確保が重要となりますが、地域における既存のリソースは限られているため、多様な輸送資源を活用した交通ネットワークの構築が求められています。 ・地域における強みを生かして、観光施策との連携により来訪者の利用を増やすなど、地域公共交通の活性化が強く求められています。

地域課題に対する対応の方向性

<p>【対応方針1】 地域の将来像実現に向けた地域公共交通の創造</p>	<p>(施策の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の目指すべき姿を示す計画の策定と状況にあわせたアップデート ・広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計 ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
<p>【対応方針2】 公共交通分野における担い手の確保・育成</p>	<p>(施策の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者等による求人活動に対する支援 ・女性、若者など新たな担い手の発掘・定着に向けた支援 ・公共交通業界に対するイメージアップ ・交通政策に関わる市町村職員の人材育成
<p>【対応方針3】 新たな手段の活用等による地域公共交通の更なる活性化</p>	<p>(施策の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティデータ利活用の推進 ・新たな技術、サービスの有効活用
<p>【対応方針4】 多様な輸送資源をフル活用した地域公共交通の充実</p>	<p>(施策の方向性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白の解消・防止 ・地域公共交通の枠組みの拡大 ・観光施策と連携した地域鉄道等の活性化

(1) 北部地域

■ 現状

① 人口・世帯の状況

- ・この地域は、人口 50 万 1 千人 (R2)、県人口の 6.8%を占めると推計されており、20 代の転出超過数が多いことが特徴です。
- ・高齢化率 (R2) は県平均よりも高く、令和 22 年 (2040 年) までの間に、地域人口に占める 75 歳以上の後期高齢者の割合は 7.4 ポイント増加し約 21%に達する見込みです。
- ・20 代の転出超過数 (R2) が多くなっています。

出典) 埼玉県 5 年計画

② 地域公共交通の状況

人口カバー率 (バス停・鉄道駅勢圏)	コミュニティ交通の 運行状況	地域公共交通計画の 策定状況 (R7.3)	2019→2024 路線バス 運行本数増減割合
55.5%	・コミュニティバス：5/7 ・デマンド交通：3/7	6/7	約 4%

③ 地域公共交通に対するニーズ等

バスの利用頻度	・利用頻度 (週+月+年) が 4 割程度
埼玉県が行うべき支援	・「先進技術を活用した利便性の高い交通の実現」が 4 割超
必要な運行本数	・「1 時間に 1 本」が 2 割超

■ 課題

- 高齢化に伴い、郊外部での生活を支えるサービスが困難となる可能性があるため、埼玉版スーパー・シティプロジェクトによるコンパクトなまちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が求められます。
- 高齢者の日常の移動手段確保や地域の若年層の通学等に支障のない交通手段の構築が求められます。
- 移動手段の確保に向け、コミュニティバスやデマンド交通を多くの自治体が運行していますが、持続可能性を高めるため、データを活用した現状把握に努め、乗合率の向上など生産性の高い運行が求められます。
- 担い手を含めた既存のリソースは限られているため、多様な輸送資源を活用した交通ネットワークの構築が求められています。
- 観光資源など地域の強みを生かすため、地域鉄道の活性化も期待されます。

■ 地域課題に対する対応の方向性

- ・広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計
- ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
- ・対応方針 2 の各施策
- ・地域公共交通の共同運行等に係る調査研究
- ・交通空白の解消・防止
- ・地域公共交通の枠組みの拡大
- ・観光施策と連携した地域鉄道等の活性化

(2) 秩父地域

■ 現状

① 人口・世帯の状況

- ・この地域は、人口9万5千人（R2）、県人口の1.3%を占めると推計されており、10代から20代の転出超過数が多くなっています。
- ・高齢化率（R2）は県内で最も高く、令和22年（2040年）までの間に、地域人口に占める75歳以上の後期高齢者の割合は8.3ポイント増加し約27%に達する見込みです。
- ・20代を中心に幅広い年齢層で転出超過（R2）となっています。

出典）埼玉県5か年計画

② 地域公共交通の状況

人口カバー率 (バス停・鉄道駅勢圏)	コミュニティ交通の 運行状況	地域公共交通計画の 策定状況（R7.3）	2019→2024 路線バス 運行本数増減割合
64.1%	・コミュニティバス：3/5 ・デマンド交通：3/5	4/5	▲約4%

③ 地域公共交通に対するニーズ等

バスの利用頻度	・利用頻度（週+月+年）は2割未満
埼玉県が行うべき支援	・「地域の様々な輸送手段の活用」が5割超
必要な運行本数	・「1時間に1本」及び「2時間に1本」があわせて4割弱

■ 課題

- 高齢化に伴い、郊外部での生活を支えるサービスが困難となる可能性があるため、埼玉版スーパー・シティプロジェクトによるコンパクトなまちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が求められます。
- 生活圏の近い地域間移動需要に対応するため、地域間交通の維持確保、拠点を整理し意識的に結び付けるなど地域間を円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築が求められます。
- 高齢者の日常の移動手段確保や地域の若年層の通学等に支障のない交通手段の構築が求められます。
- 担い手を含めた既存のリソースは限られているため、多様な輸送資源を活用した交通ネットワークの構築が求められています。
- 観光資源など地域の強みを生かすため、地域鉄道の活性化も期待されます。
- 公共交通をより身近に感じてもらうための利用促進策の実施や分かりやすい情報提供が求められます。

■ 地域課題に対する対応の方向性

- ・広域的な連携を含む公共交通ネットワークの再設計
- ・まちづくりと一体となったコンパクト・プラス・ネットワークの形成
- ・対応方針2の各施策
- ・モビリティデータ利活用の推進
- ・交通空白の解消・防止
- ・地域公共交通の枠組みの拡大
- ・観光施策と連携した地域鉄道等の活性化

後記 「埼玉県における地域公共交通基本方針」策定経過

令和6年度

- ・「持続可能な地域公共交通ネットワーク構築検討事業」において、埼玉県の地域公共交通に関する調査・分析を実施
- ・有識者、市町村へのヒアリングを実施し、調査項目や分析に活用

令和7年度

- ・8月、地域公共交通基本方針策定に向け、検討会議を設置
- ・地域公共交通の基本方針検討会議の開催概要

開催回	討議テーマ
第1回（令和7年8月）	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年度にまとめた埼玉県の地域公共交通における現状と課題の整理及び共有 ・現状と課題を踏まえた「理念・将来像（案）」、「今後の対応方針（案）」に関する協議
第2回（令和7年10月）	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通基本方針（素案）の提示、協議
第3回（令和8年1月）	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通基本方針（案）の提示、協議

- ・11月、関係各所への意見照会
- ・3月、県議会において行政課題報告

「埼玉における地域公共交通の基本方針」検討会議委員

座長	埼玉大学 名誉教授 日本大学 客員教授	久保田 尚
委員	富山大学 学術研究部都市デザイン学系特別研究教授 (一財)運輸総合研究所 主席研究員研究統括	金山 洋一
委員	福島大学 経済経営学類教授 前橋工科大学 学術研究院特任教授	吉田 樹
委員	秩父鉄道株式会社 取締役執行役員運輸部長	荒船 慎一
委員	一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事	関根 肇
委員	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 会長	三上 秀樹
委員	一般社団法人女性バス運転手協会 代表理事	中嶋 美恵
委員	国土交通省関東運輸局 交通政策部交通企画課長	市野 将英
委員	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局 首席運輸企画専門官	高木 純子
委員	秩父市 市民部市民生活課長	熊木 克典
委員	行田市 参事兼市民生活部交通政策課長	島田 あかね
委員	和光市 公共交通政策室 室長補佐	遠山 かおり
委員	埼玉県 企画財政部地域経営局長	今西 典子

