

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

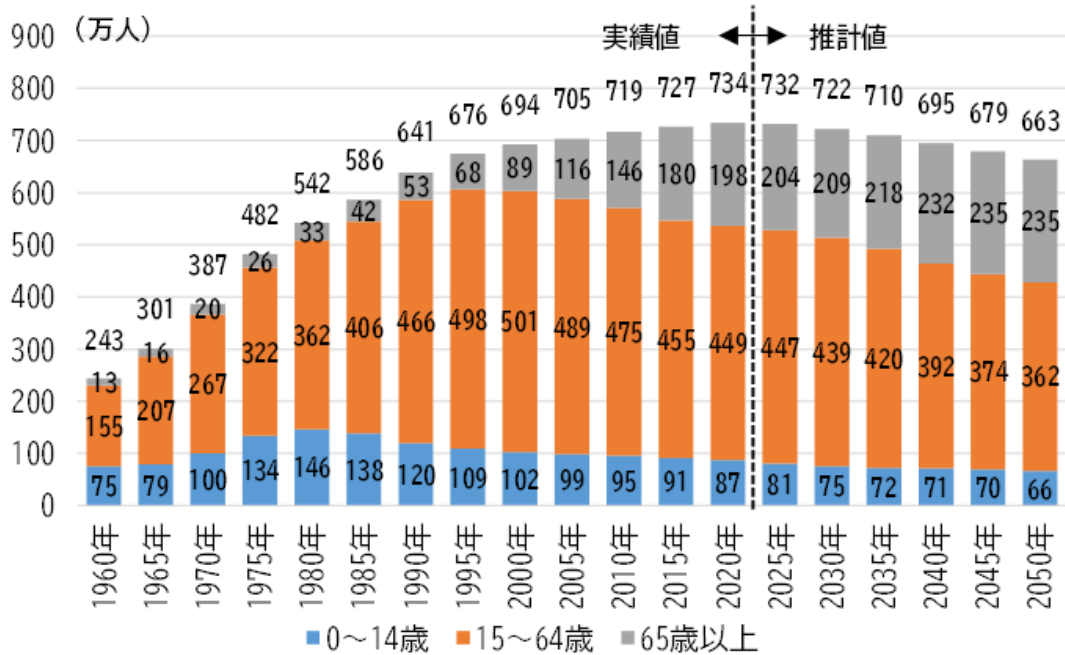
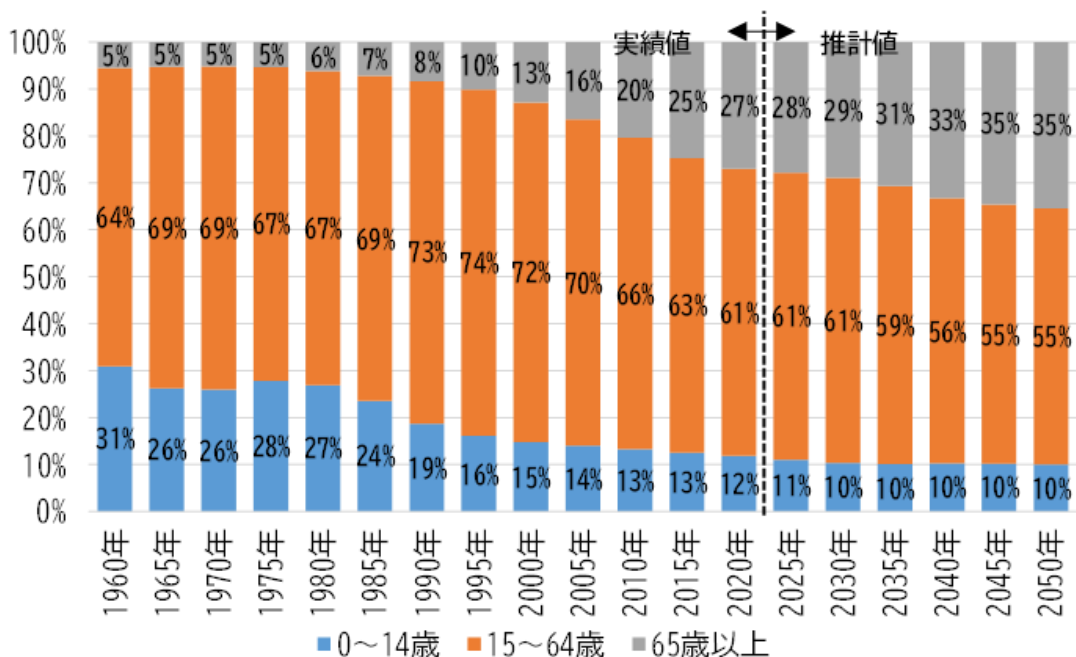


図2.3 埼玉県の年齢別人口構成比の推移

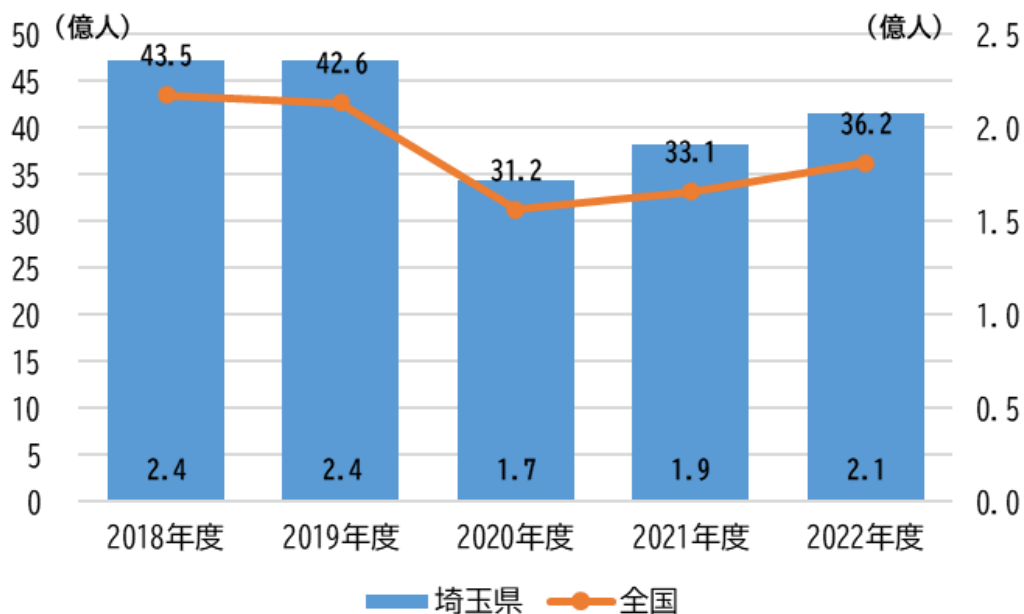


出典：2020年までの実績値は国勢調査、2025年以降の推計値は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口

(2) 公共交通サービス・ネットワーク

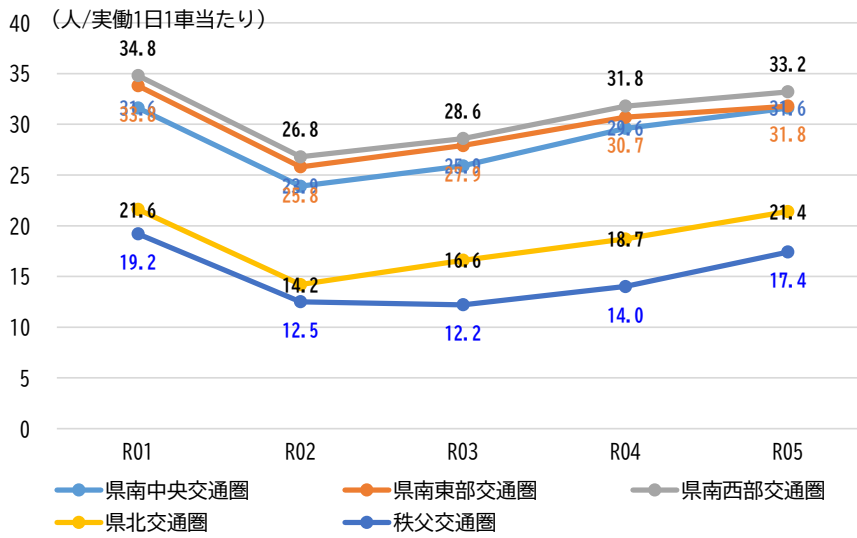
- 県内のバス利用者数は、コロナ禍の影響を受けて大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあり、2022年度には2.1億人/年（2019年度2.4億人/年）まで回復しています。（図2.4）
- 県内のタクシー利用者数は、コロナ禍の影響を受けて大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあります。タクシーの営業区域別に見ると、県南中央交通圏（さいたま市、川口市など）や県北交通圏（熊谷市、本庄市など）ではほぼコロナ禍前の水準に戻っており、県南東部交通圏（越谷市、春日部市など）や県南西部交通圏（川越市、所沢市など）でも95%程度まで回復してきている一方で、秩父交通圏（秩父市など）では90%程度の戻りで、他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



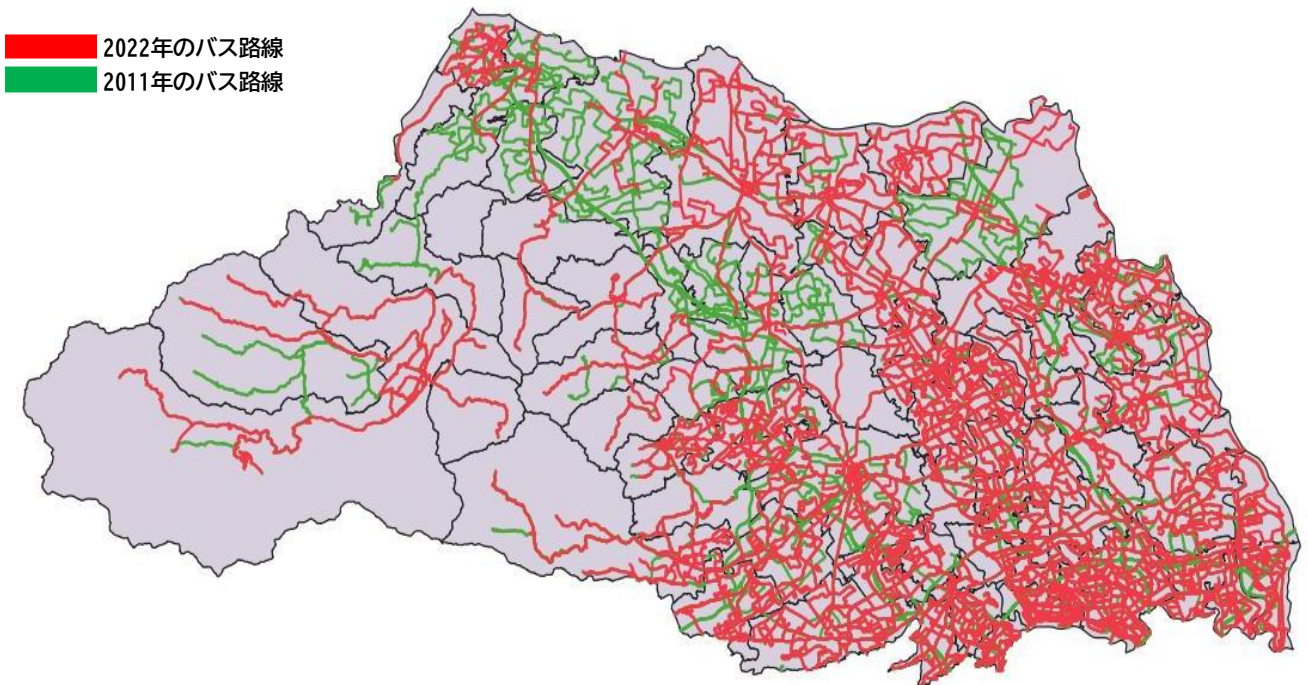
出典：自動車輸送統計調査

図 2.5 埼玉県内のタクシー利用者数の推移



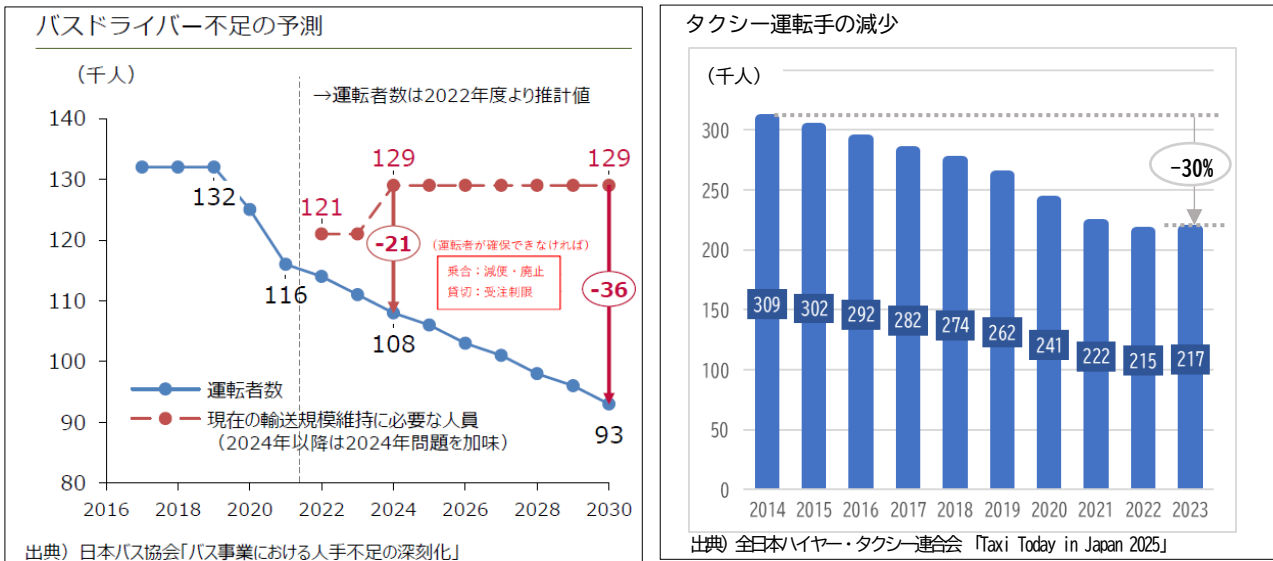
出典：埼玉県乗用自動車協会資料

図 2.6 埼玉県内のバス路線減少状況（2011年→2022年）



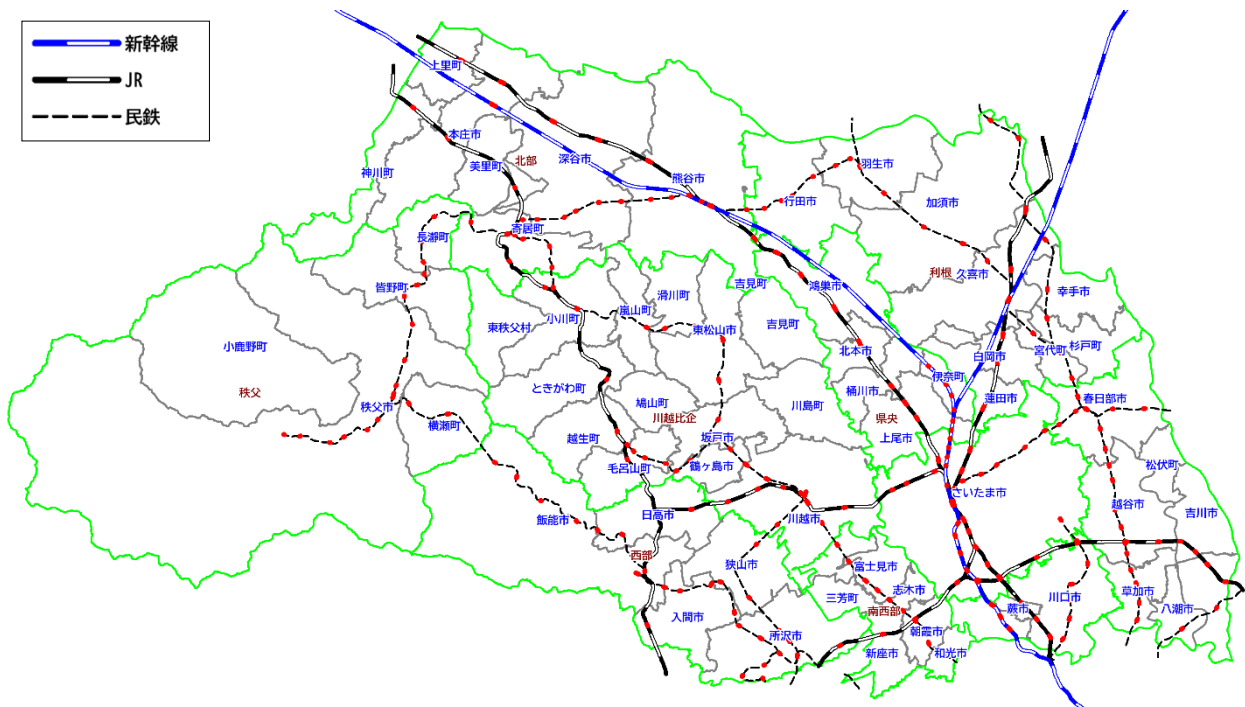
出典：国土数値情報

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

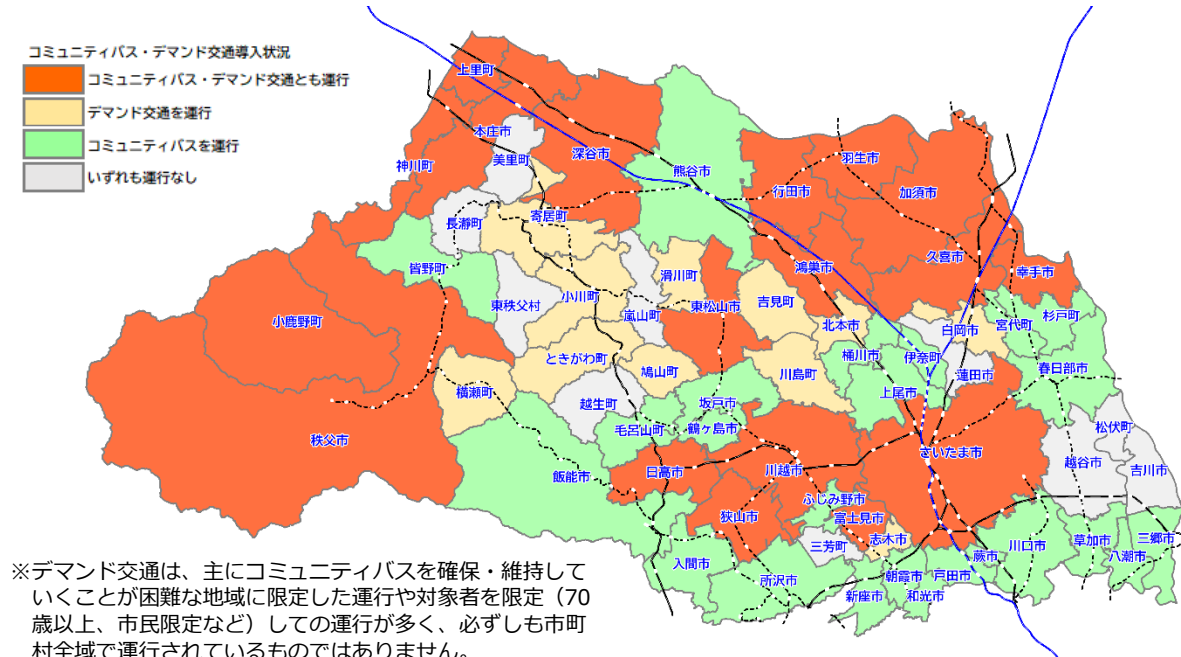
図 2.8 埼玉県内の鉄道網



(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

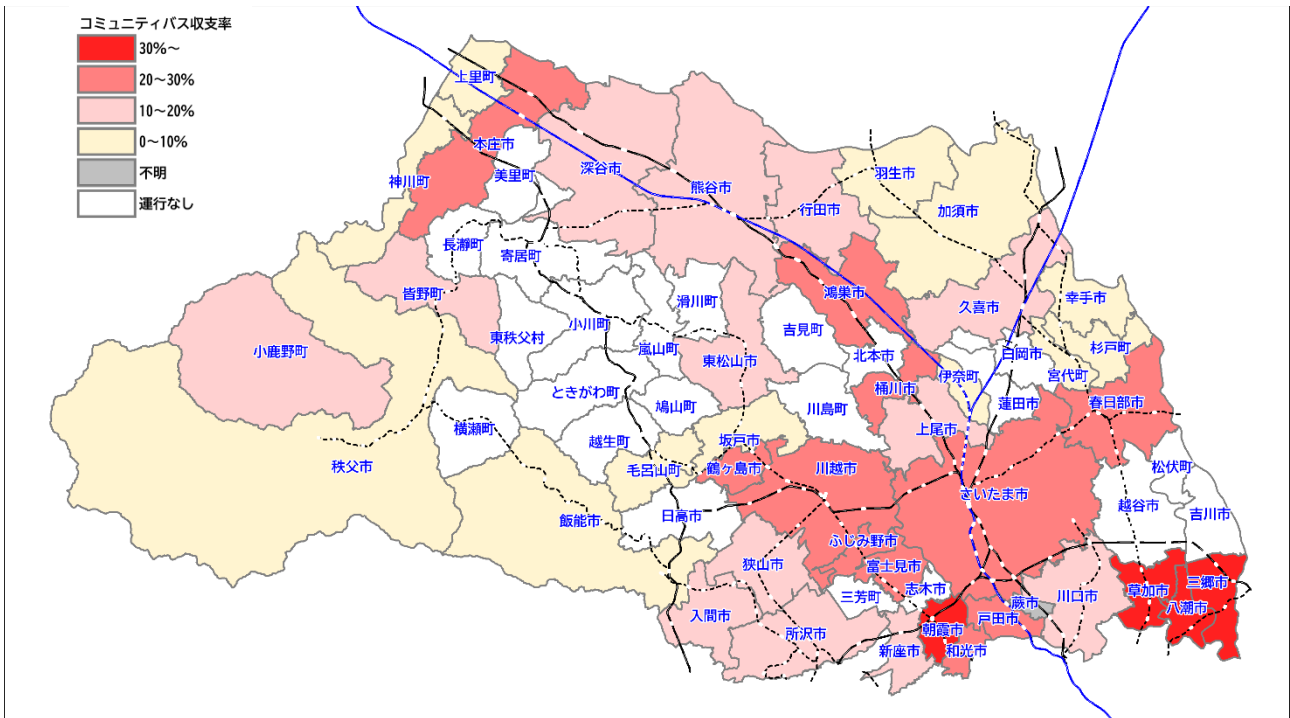


出典：埼玉県 HP (令和 7 年 4 月時点)

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

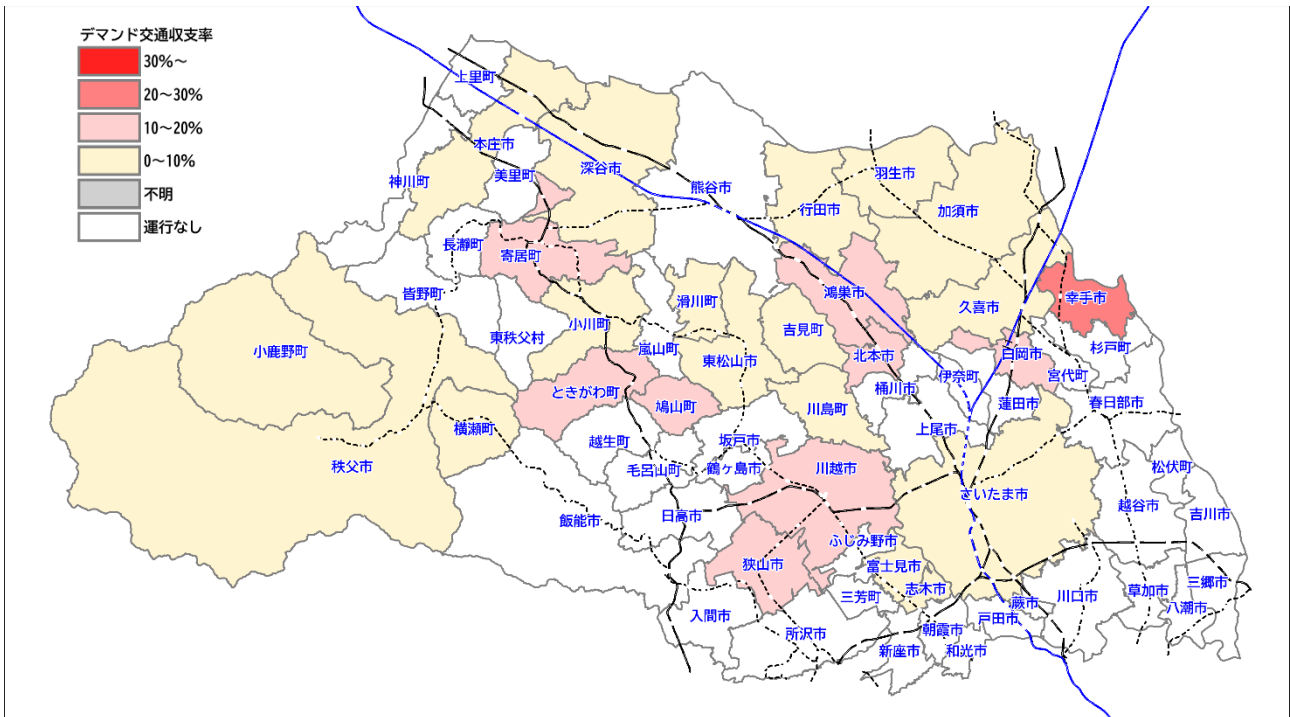
⁴ 出典) 埼玉県庁ホームページ「令和 6 年度 市町村普通会計決算の概要(確定)(令和 7 年 12 月 3 日掲載)」

図 2.10 埼玉県内のコミュニティバスの収支率



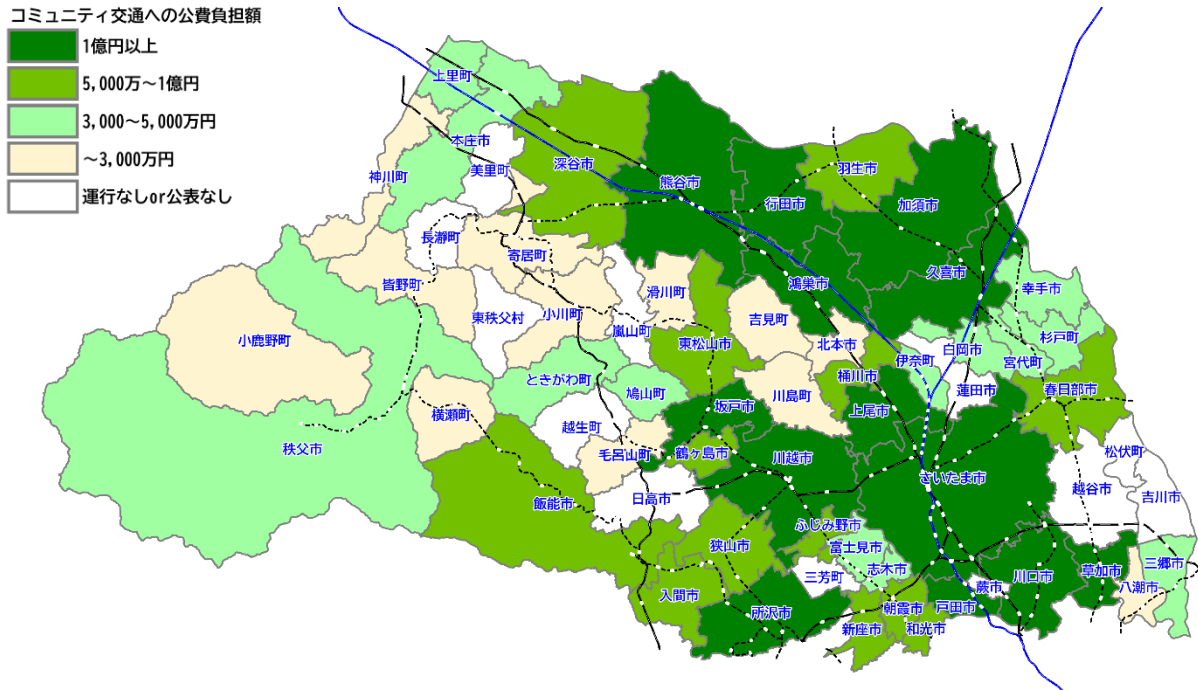
出典：埼玉県交通政策課調べ（令和6年度実績額）

図 2.11 埼玉県内のデマンド交通の収支率



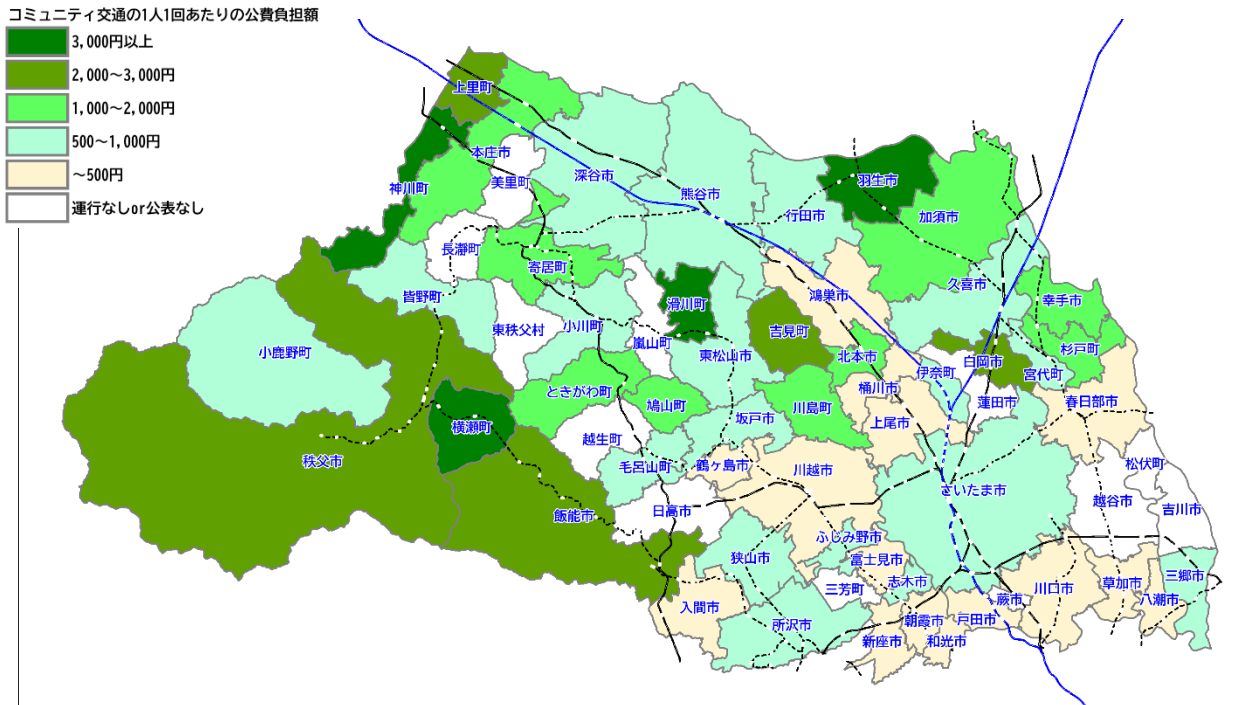
出典：埼玉県交通政策課調べ（令和6年度実績額）

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

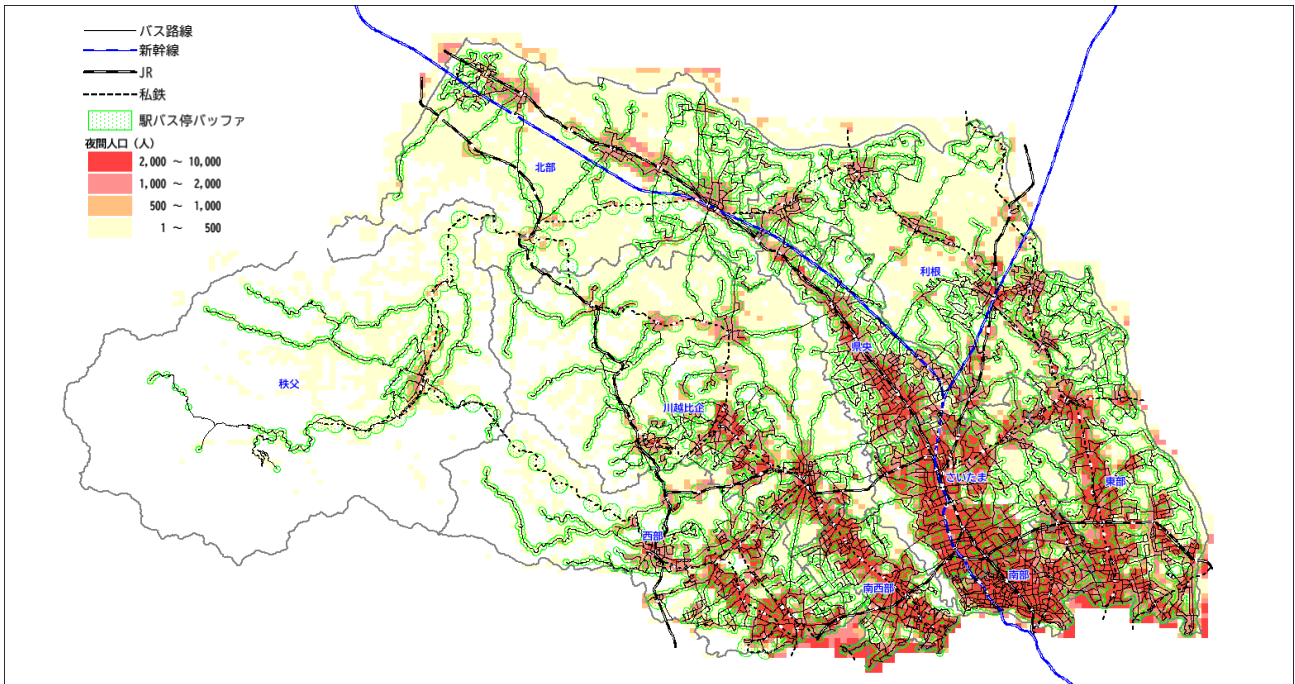


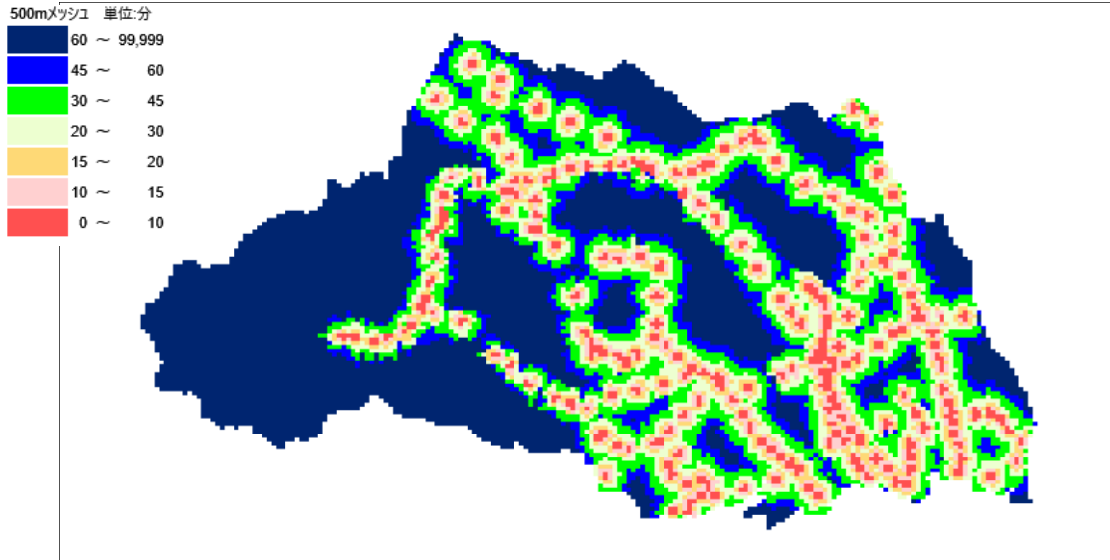
表 1 埼玉県の3ゾーン別カバー人口（バス停・鉄道駅勢圏人口）

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kses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kses時間（65歳以上の歩行速度を考慮）

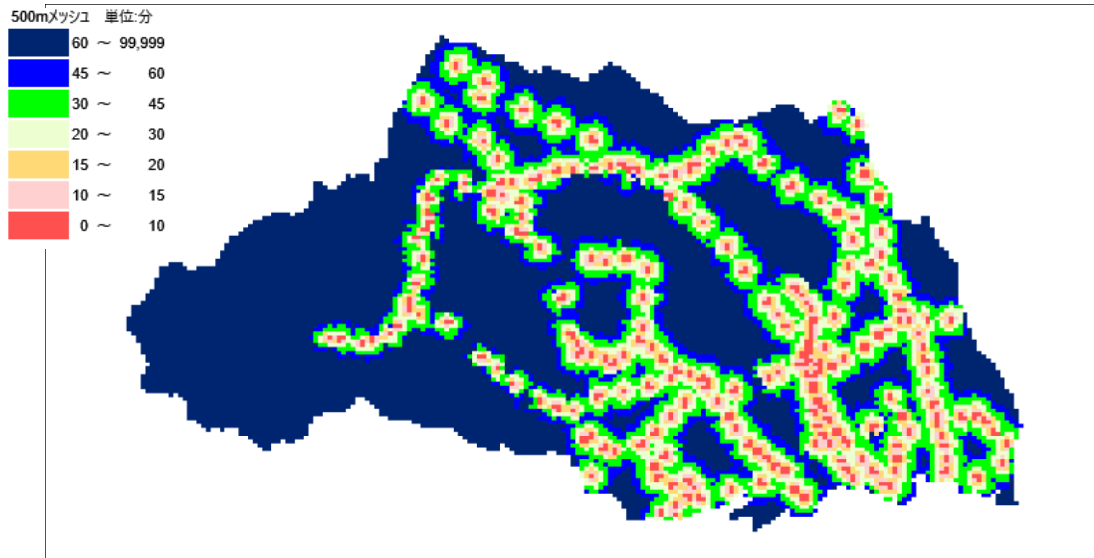


表 1 埼玉県の3ゾーン別カバー人口

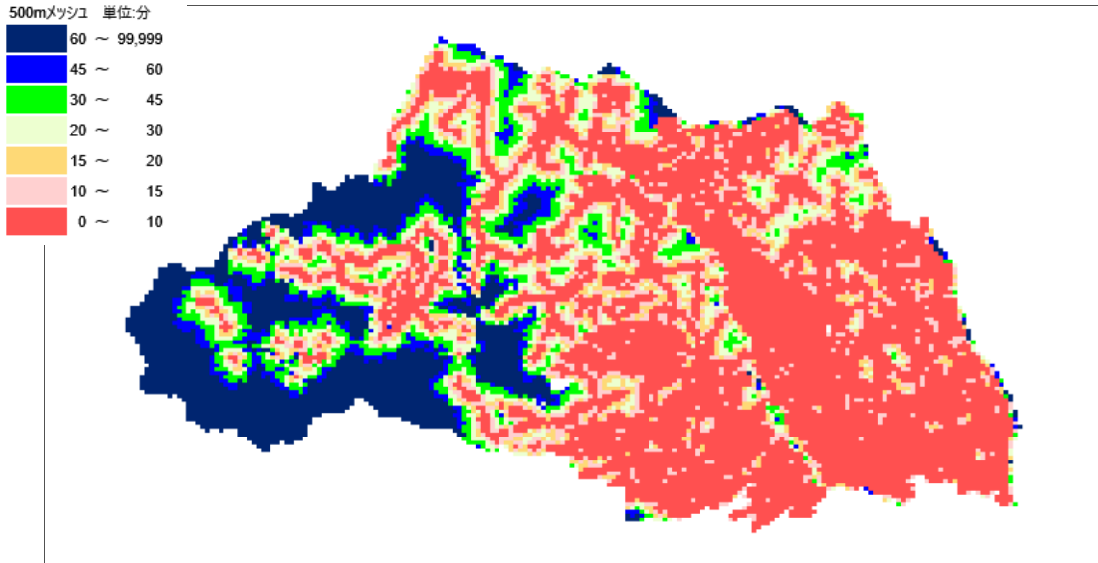
地区名	対象メッシュ数	0分以上 - 10分未満メッシュ数	0分以上 - 20分未満メッシュ数	0分以上 - 30分未満メッシュ数	対象メッシュ面積 (km ²)	メッシュ人口 (総数)	カバーメッシュ数 (駅勢圏)	カバー面積 (km ²)	カバー人口 (バス停・駅勢圏)	0分以上 - 10分未満カバー人口 (駅勢圏)	0分以上 - 20分未満カバー人口 (駅勢圏)	0分以上 - 30分未満カバー人口 (駅勢圏)	カバー率 (カバー人口/メッシュ人口)	0分以上 - 10分未満カバー率 (駅勢圏)	0分以上 - 20分未満カバー率 (駅勢圏)	0分以上 - 30分未満カバー率 (駅勢圏)
埼玉県全域	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) Akses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）

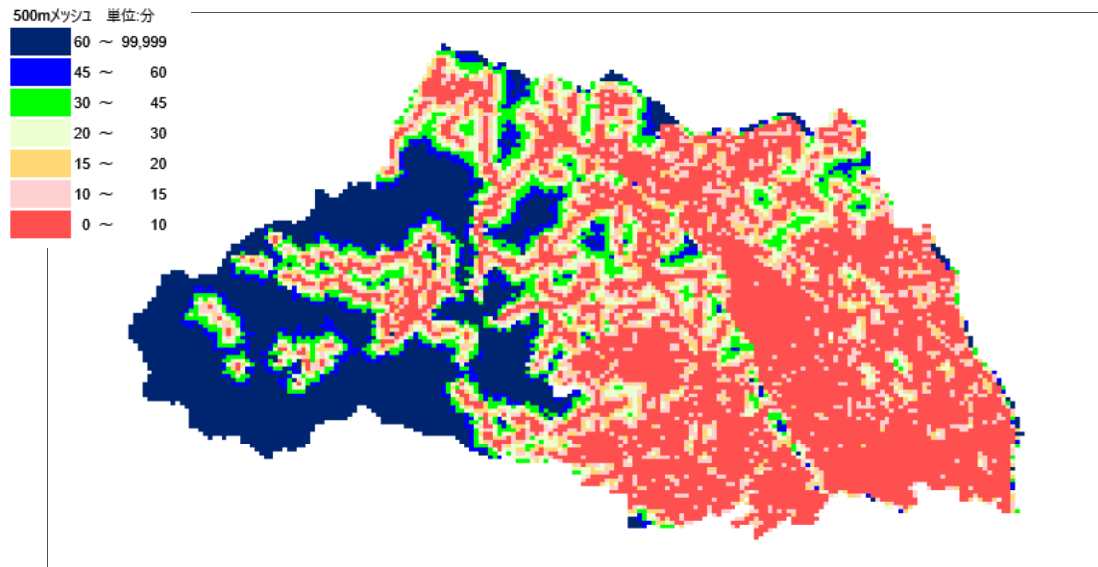


表 1 埼玉県の3ゾーン別カバー人口

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 (バス停圏)	カバー面積 (km ²)	カバー人口 (バス停・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 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 (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%

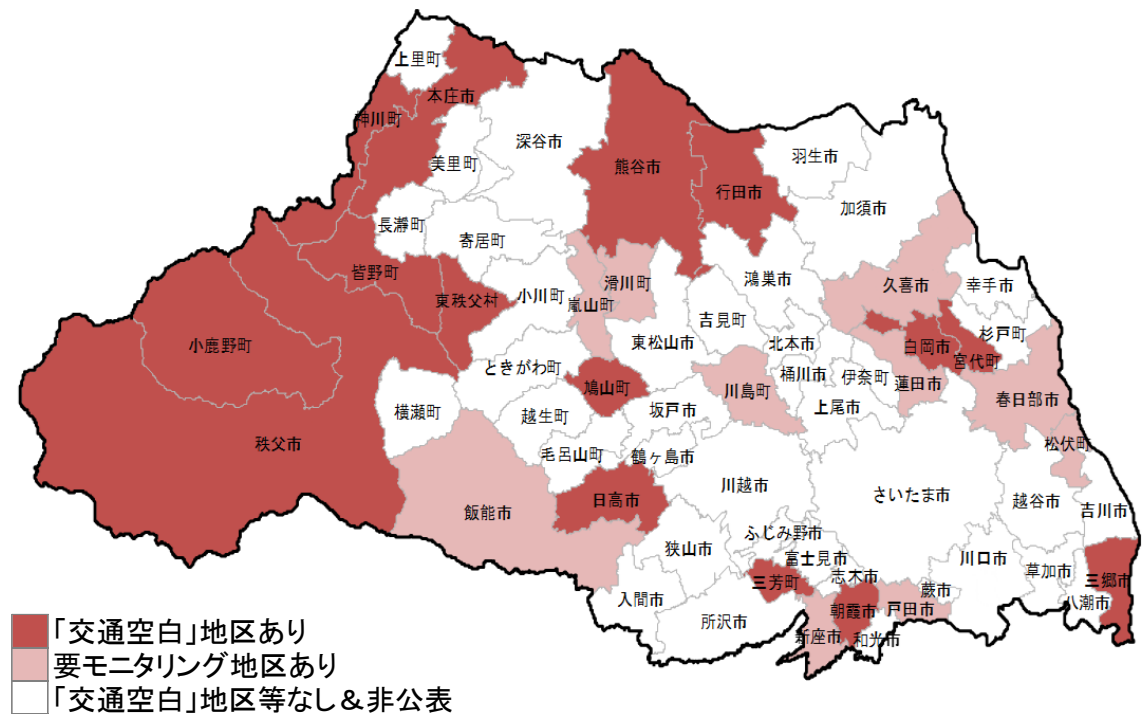
図 2.19 「交通空白」リストアップ調査結果（地域の足）における県内の概況

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

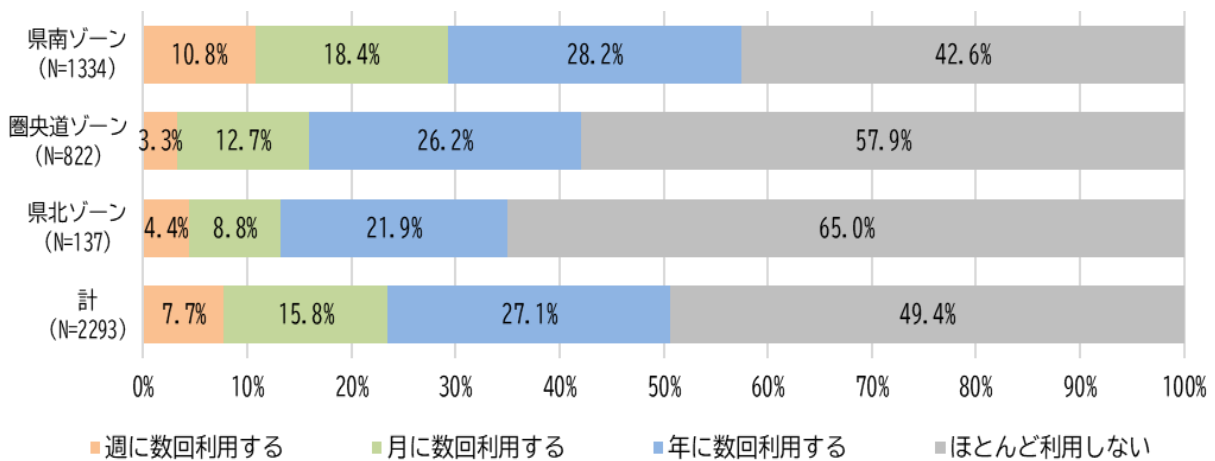
		上里町	設定	・公共交通空白地域 バス停から300m・鉄道駅から1km以上離れている地域	地域公共交通計画
		寄居町	設定	・交通不便地域 鉄道サービス圏域を駅から半径800m以内、バスサービス圏域をバス停留所から半径300m以内	地域公共交通計画
	秩父	秩父市	未設定		
		横瀬町	未設定		
		皆野町	未設定		
		長瀬町	未設定		
		小鹿野町	未設定		

※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）

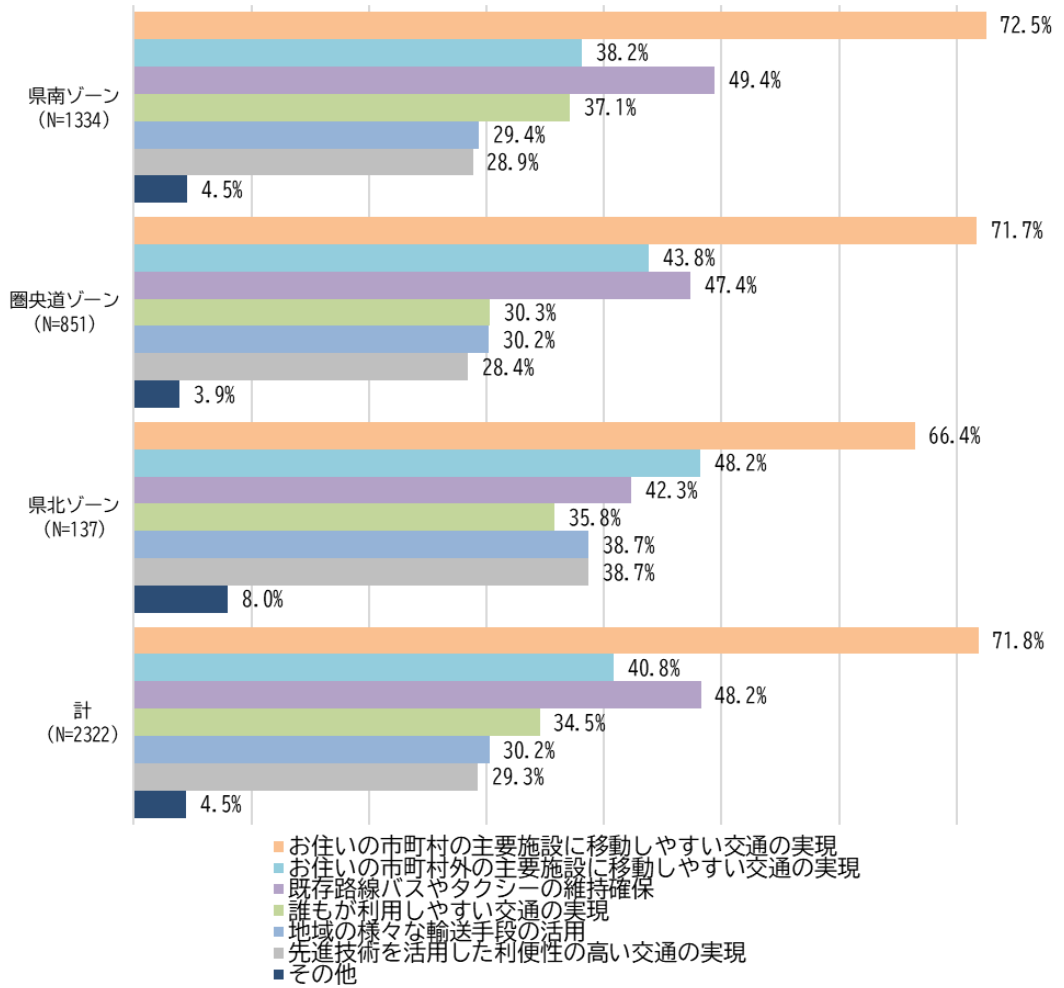
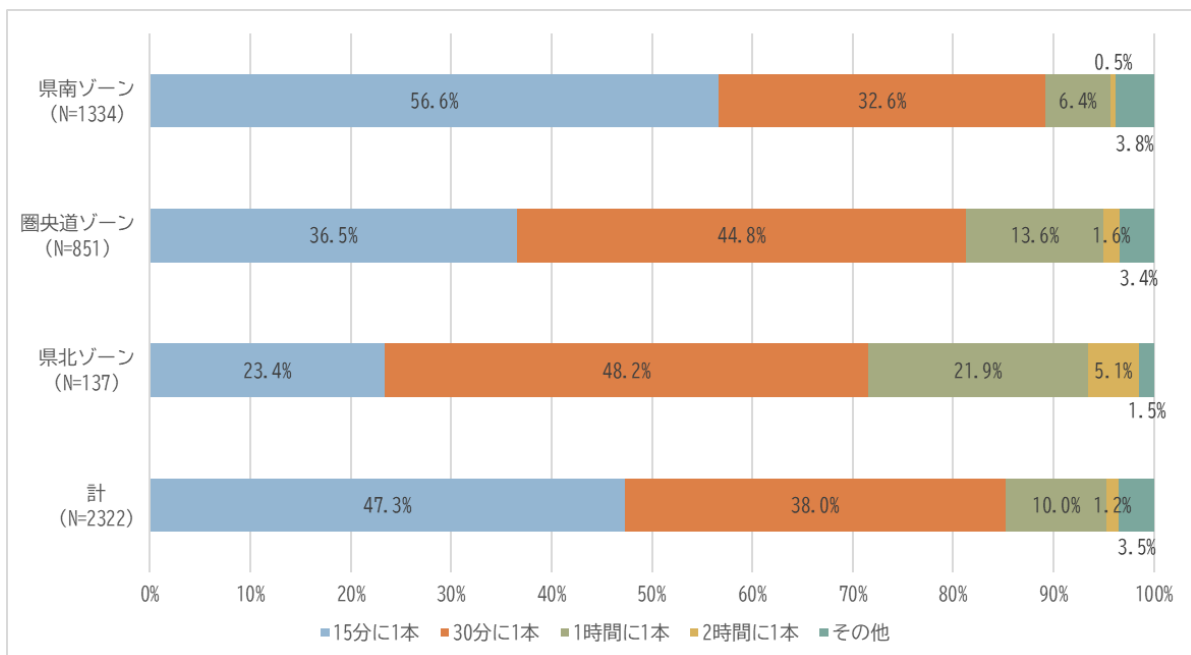


図 2.23 バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数



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

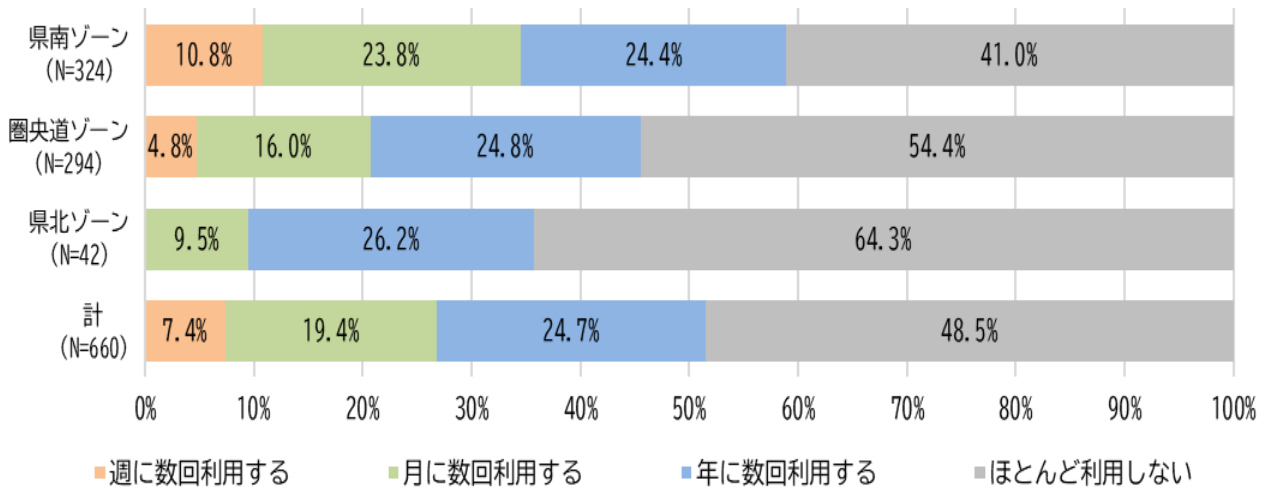


図 2.25 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）

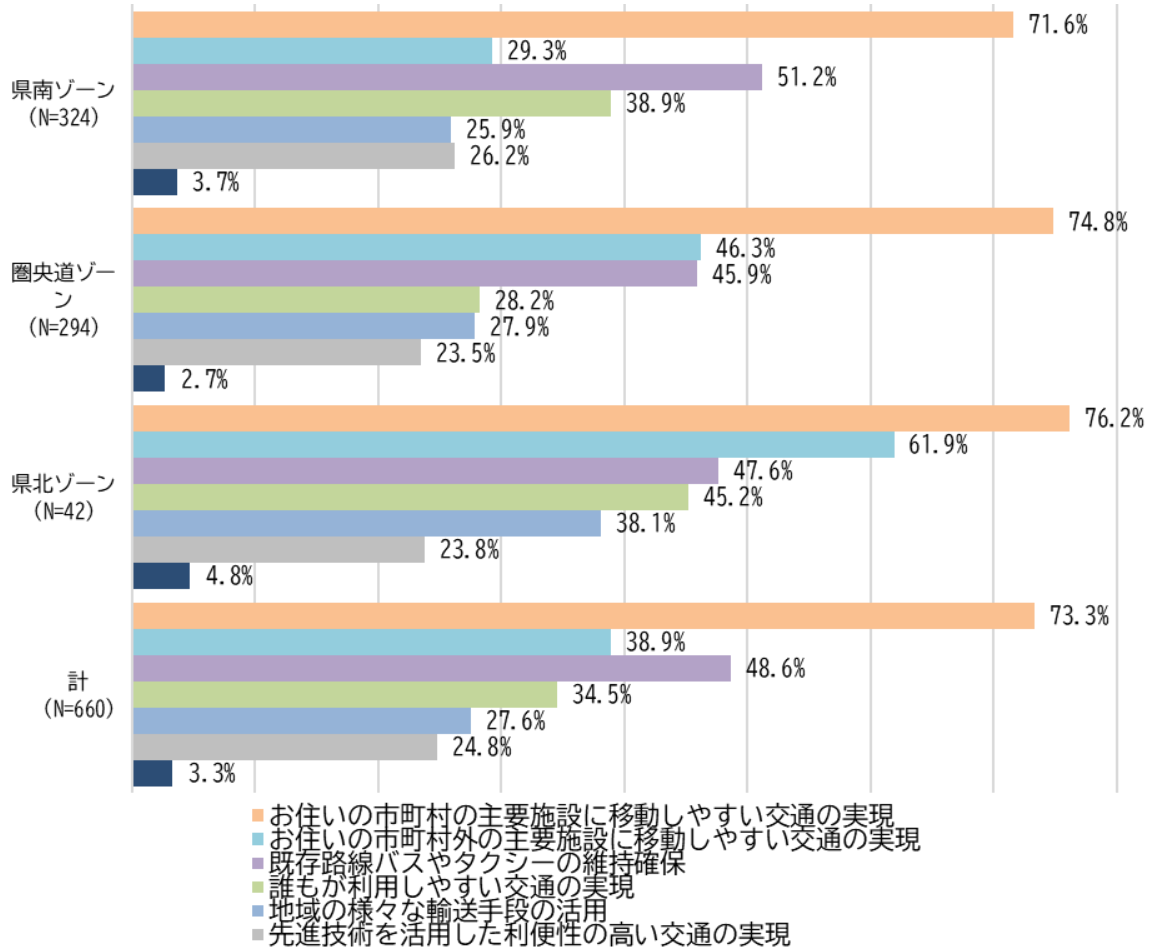
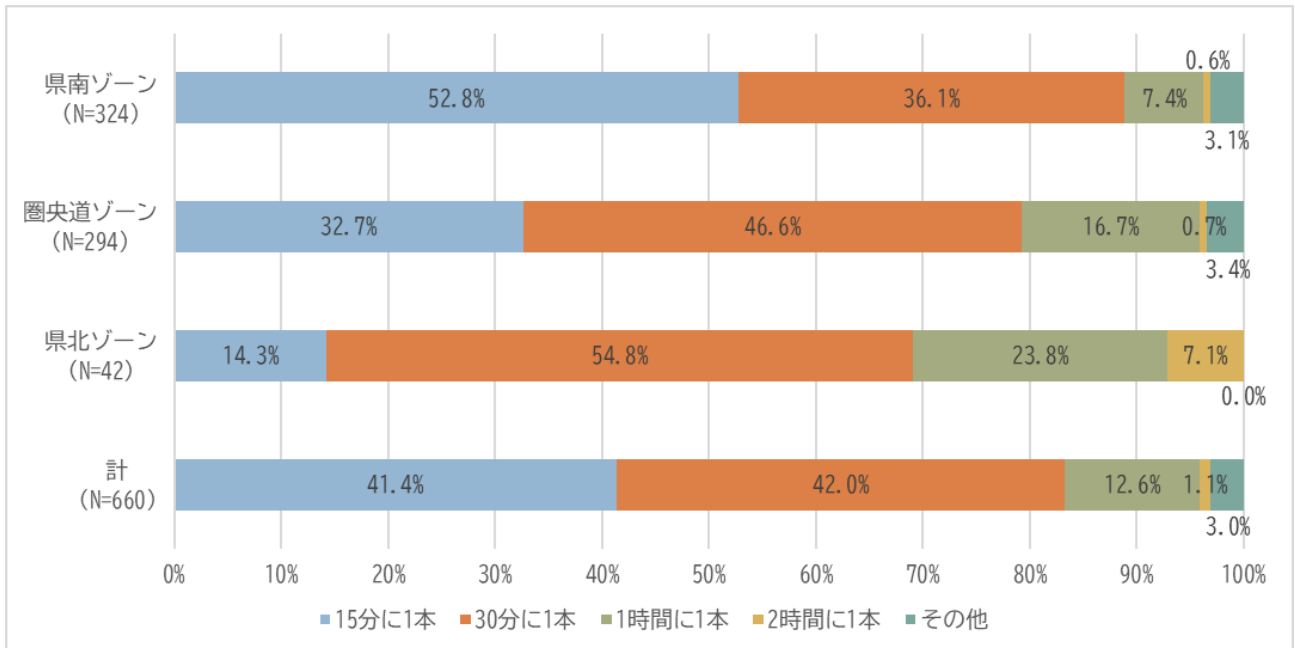


図 2.26 バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数



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」

(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）
-----------------------------	--

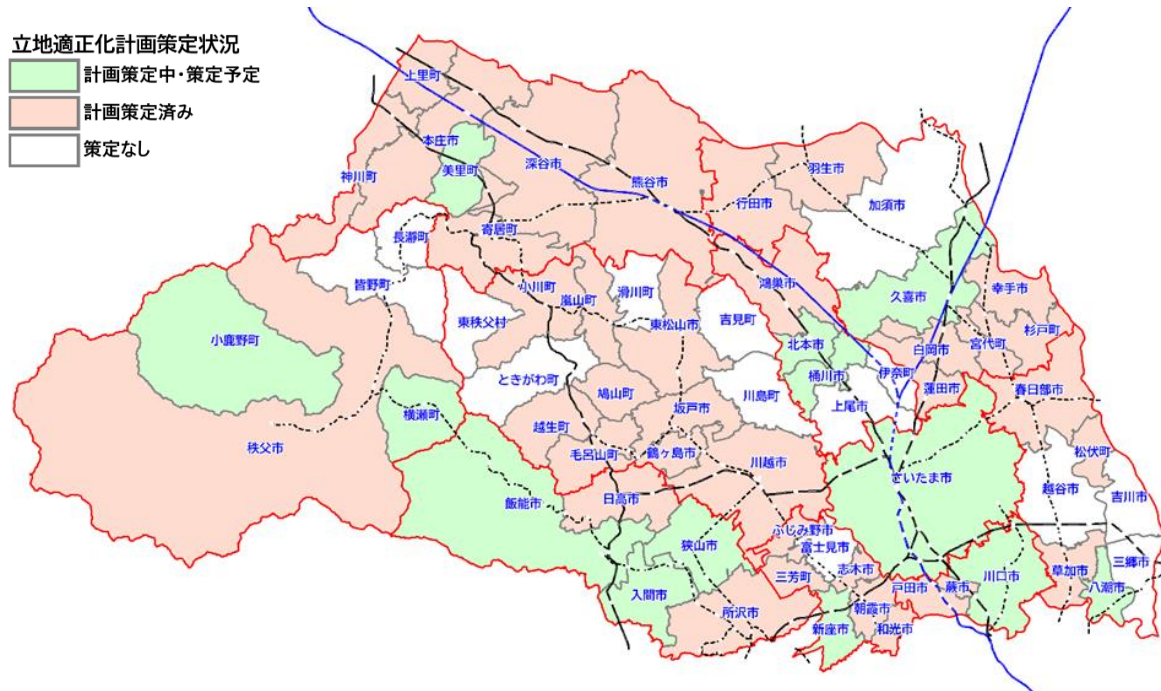
- ※ 地域における現状や課題を包括的に分析検討し、地域公共交通の方向性等を掲げているビジョン等
- ※ 上記自治体以外で、コミュニティバスの導入方針等を策定している自治体もありますが、本報告書では含めておりません。

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
圏南 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
圏中央道 ゾーン	圏央 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
圏北 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。