

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）

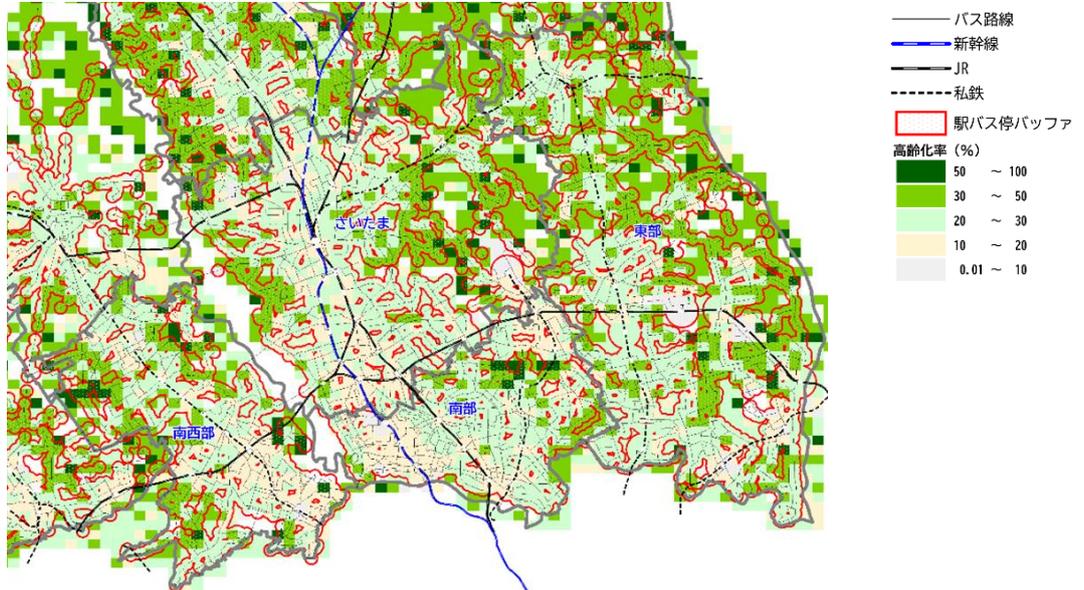


図 5.2 バス路線の減少状況（2011年→2022年）

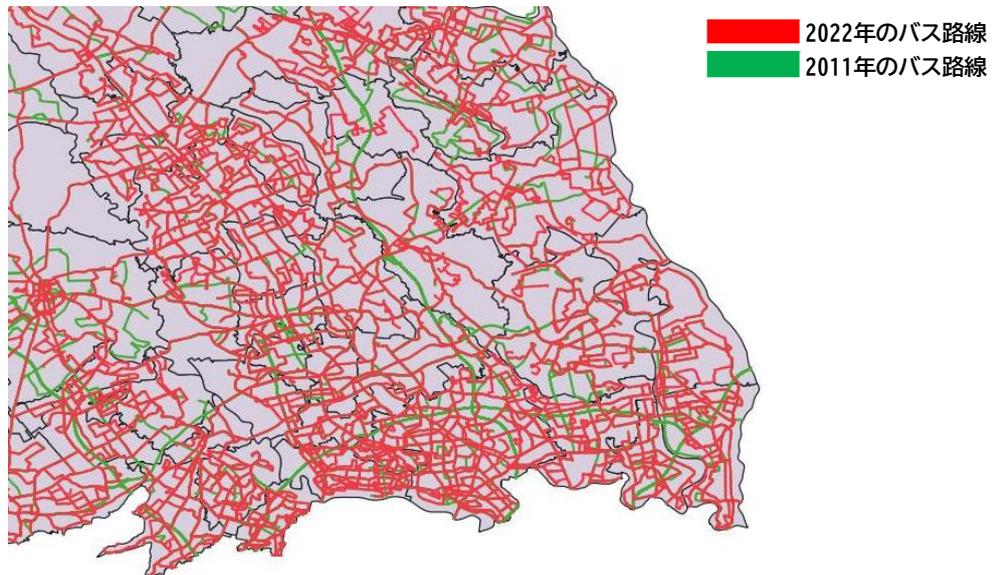


図 5.3 日常生活でのバスの利用頻度

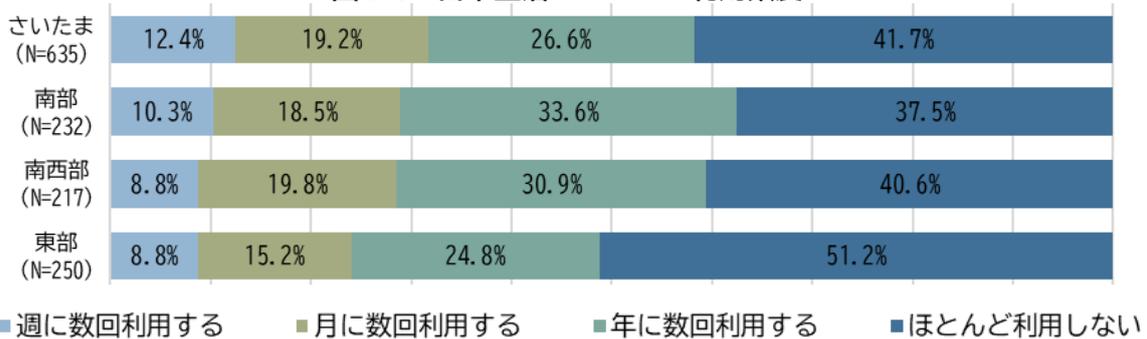


図 5.4 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）

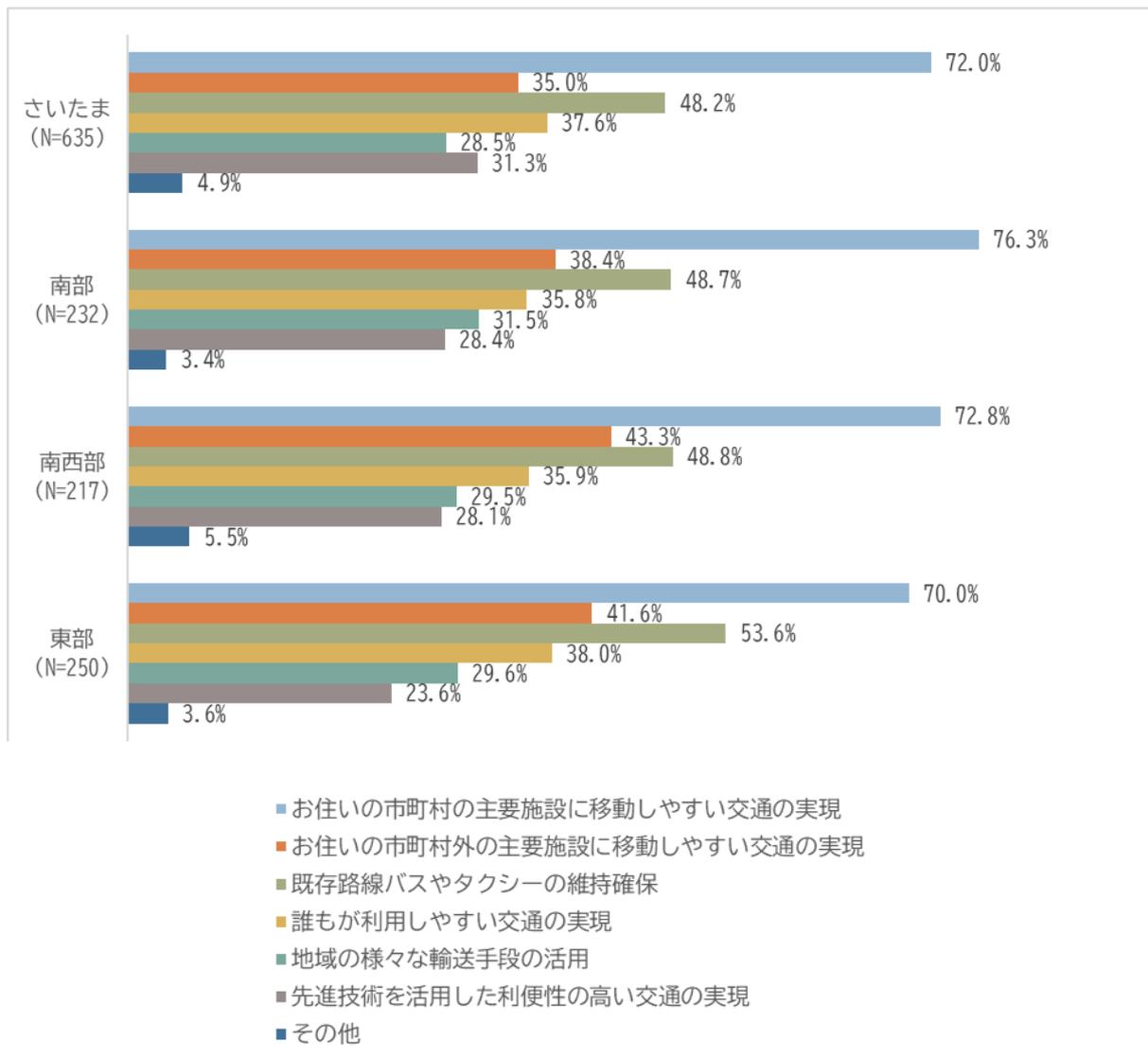
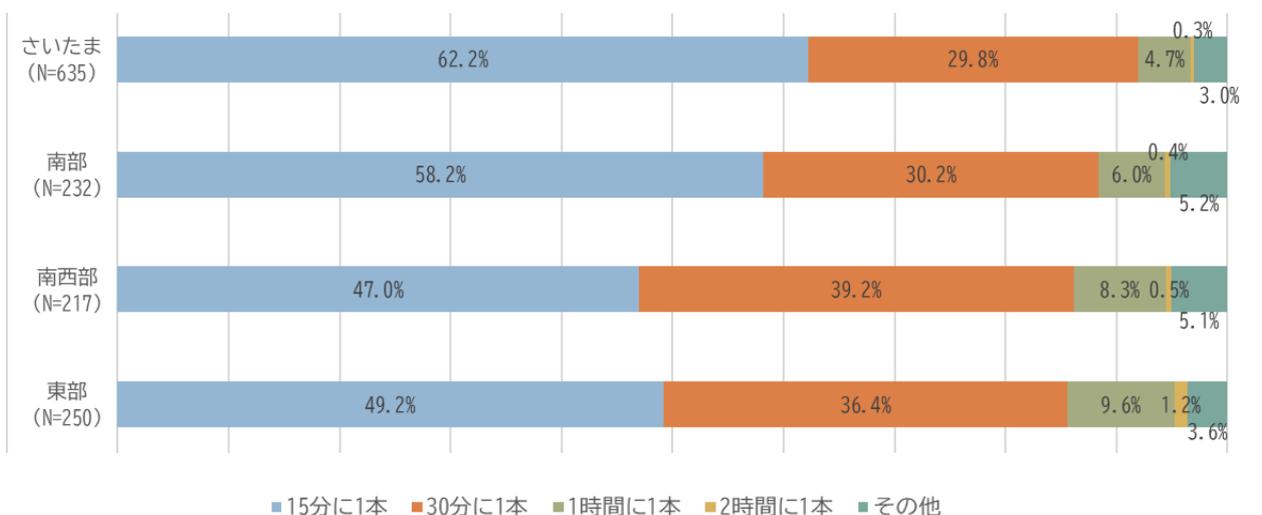


図 5.5 バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数



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）

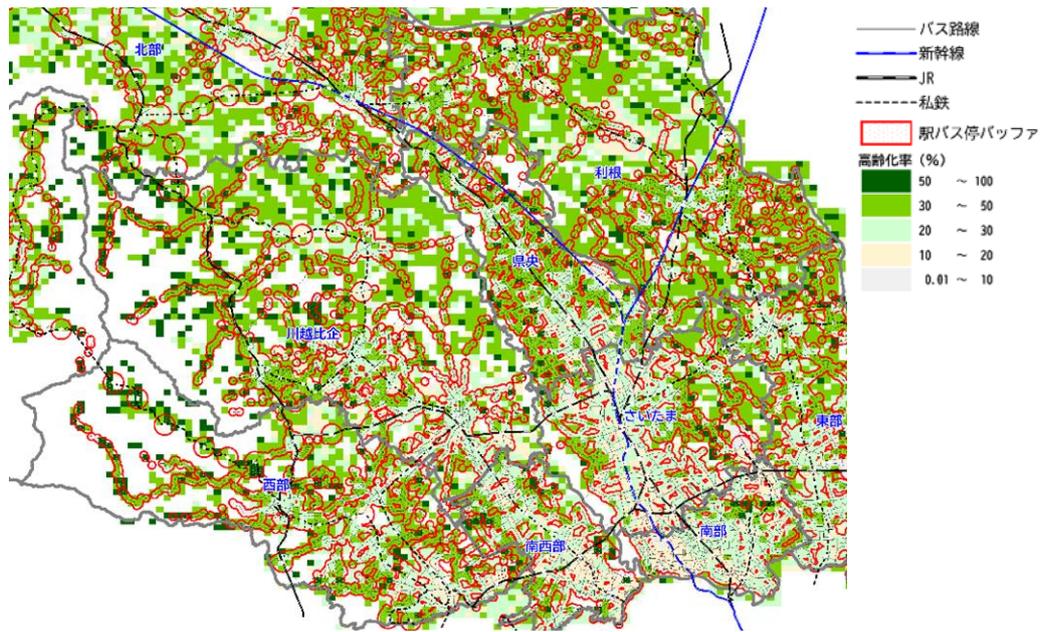


図 5.7 バス路線の減少状況（2011年→2022年）

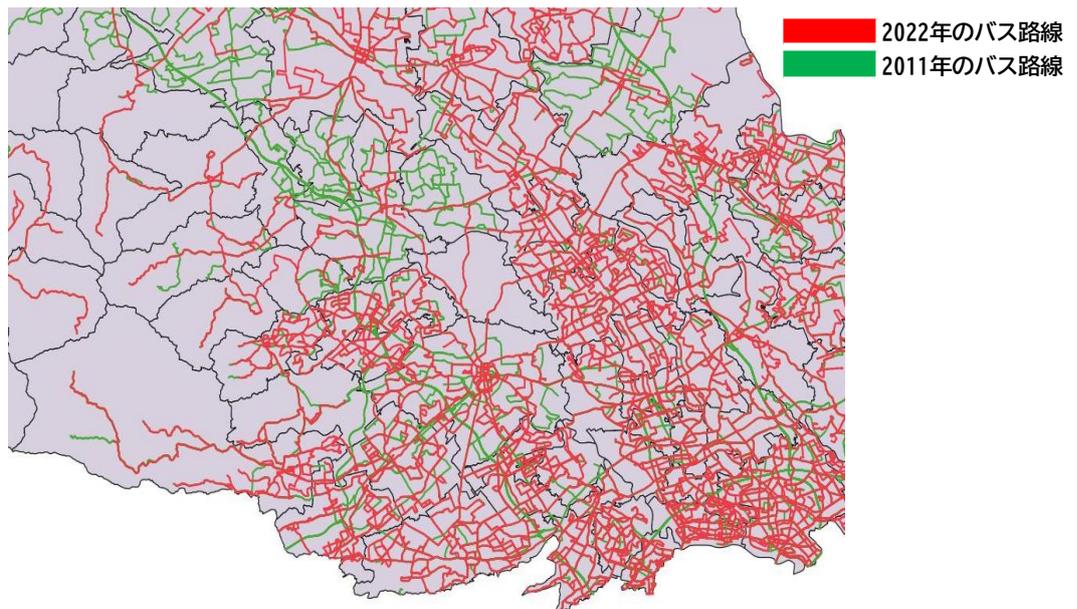


図 5.8 日常生活でのバスの利用頻度

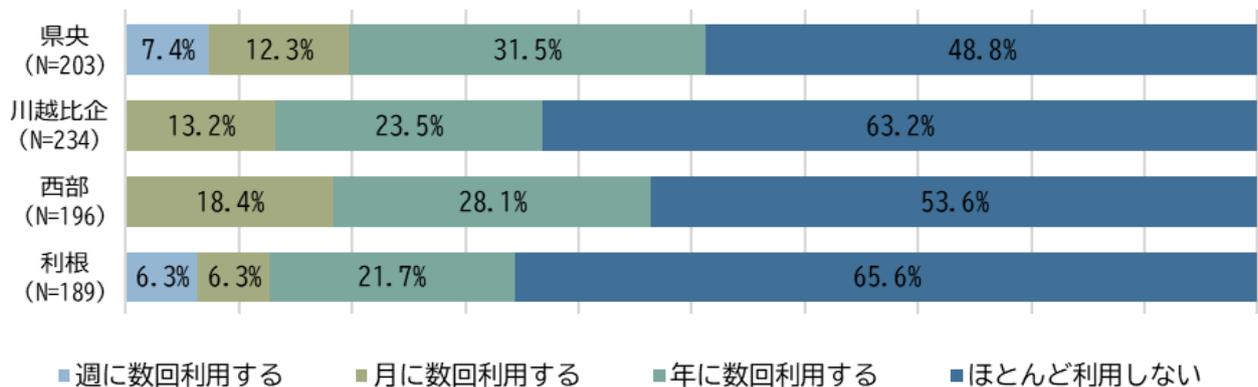


図 5.9 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）

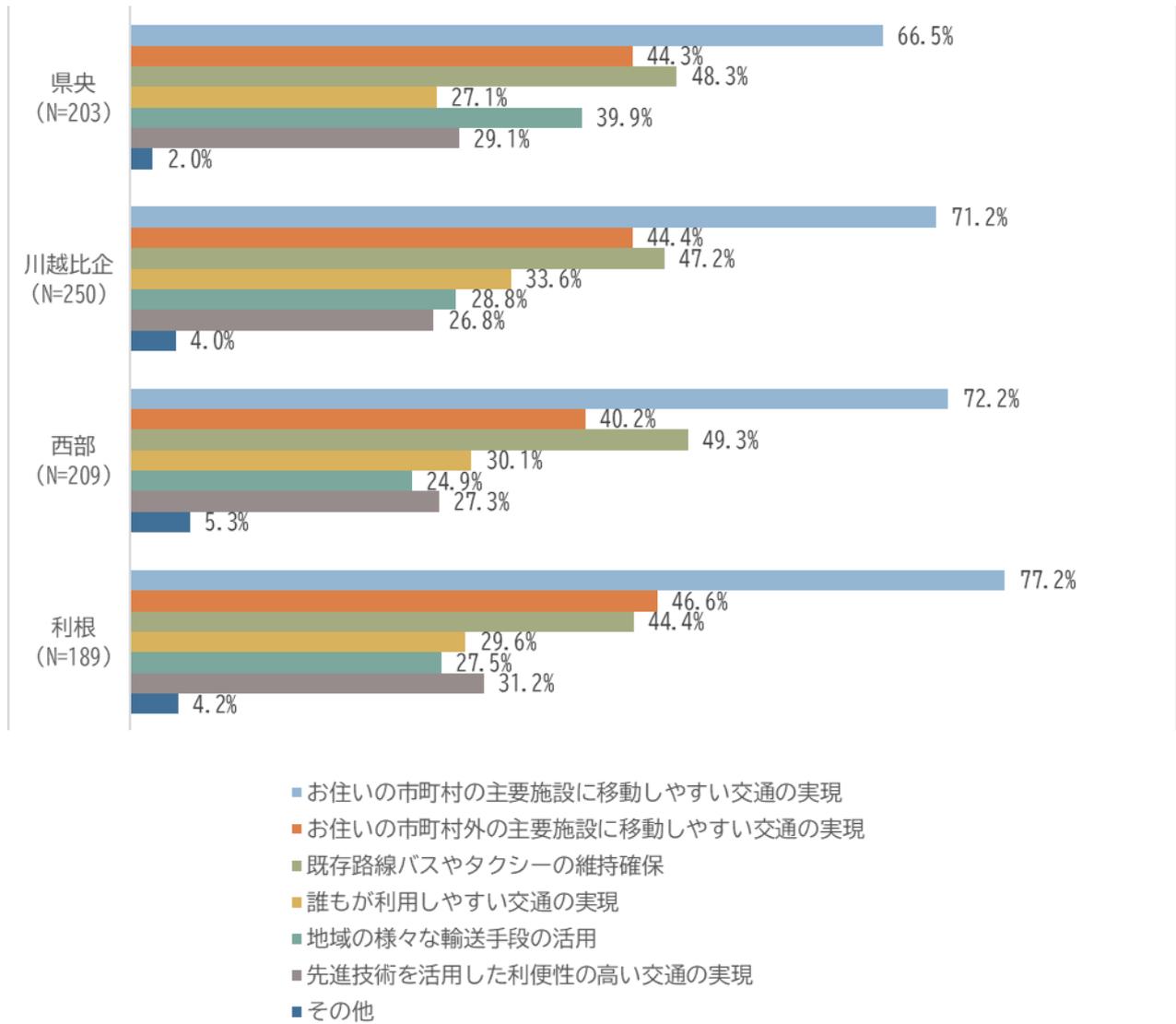
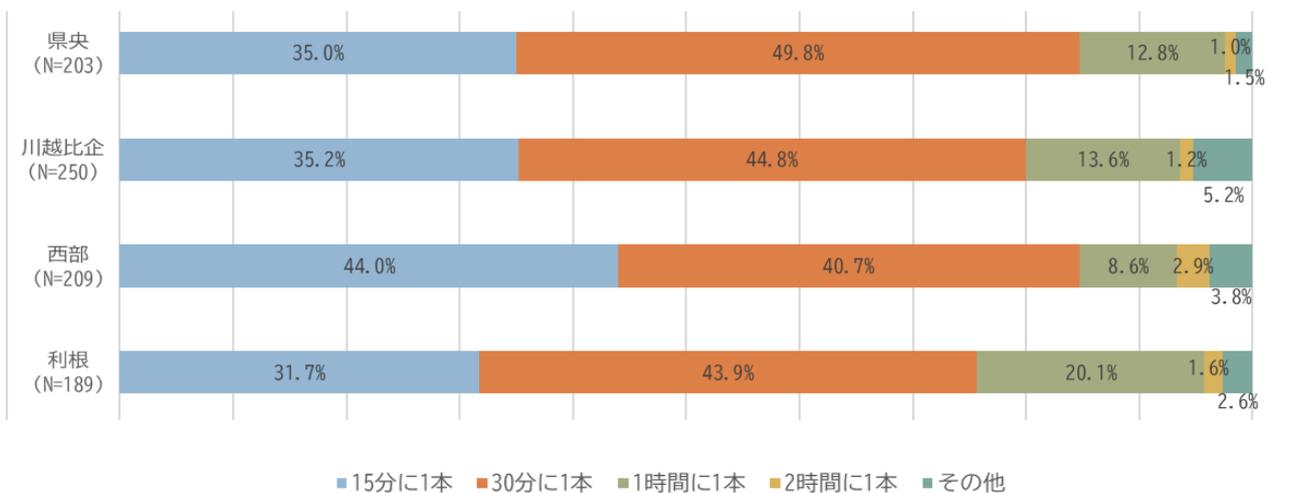


図 5.10 バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数



圏央道ゾーンにおける現状と課題

現 状	<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)
課 題	<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）

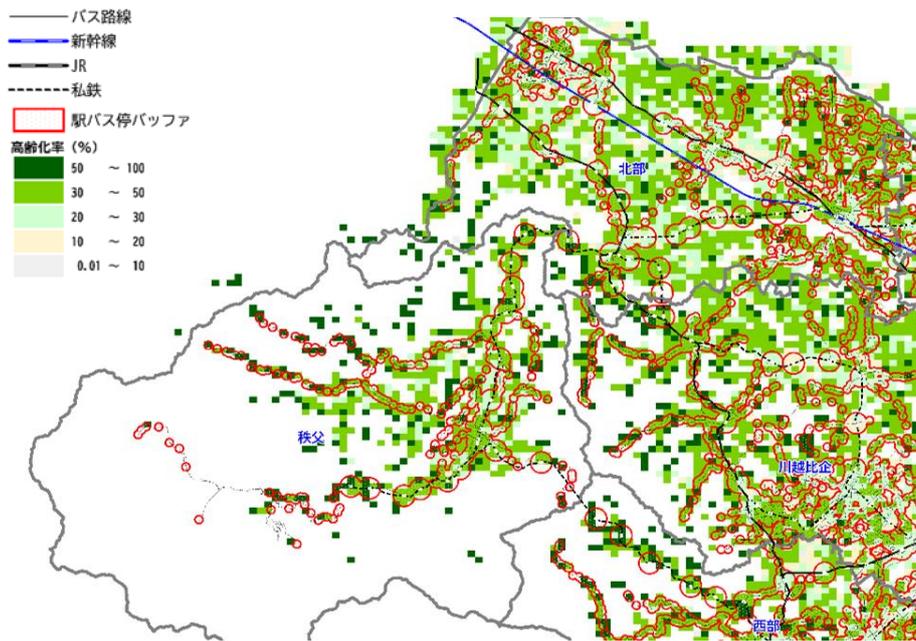


図 5.12 バス路線の減少状況（2011年→2022年）

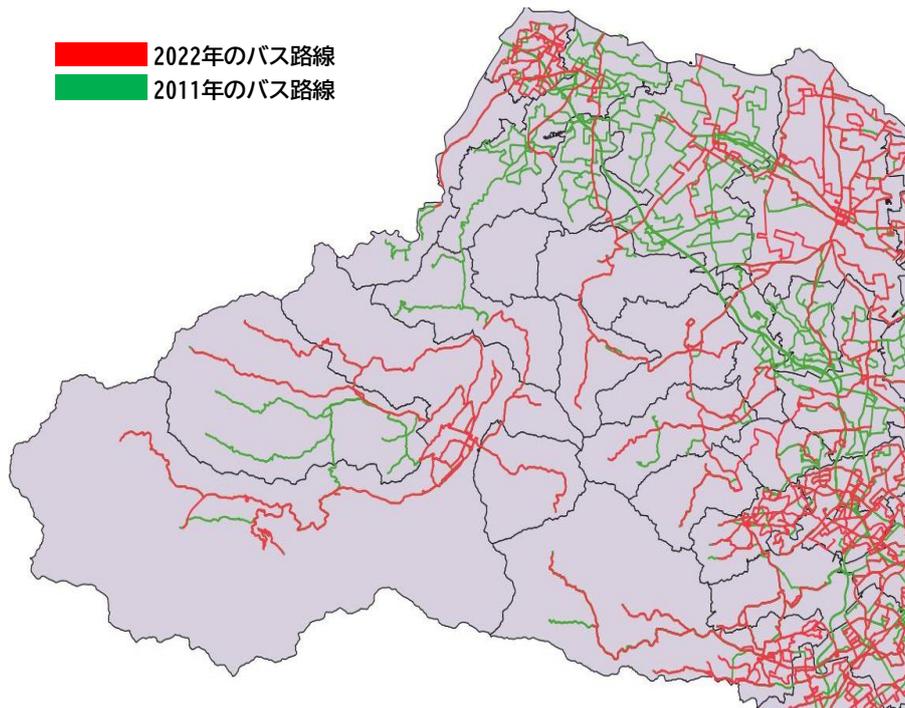


図 5.13 日常生活でのバスの利用頻度

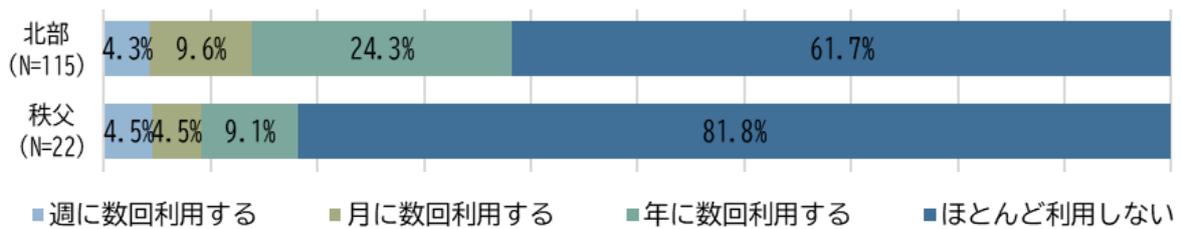


図 5.14 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）

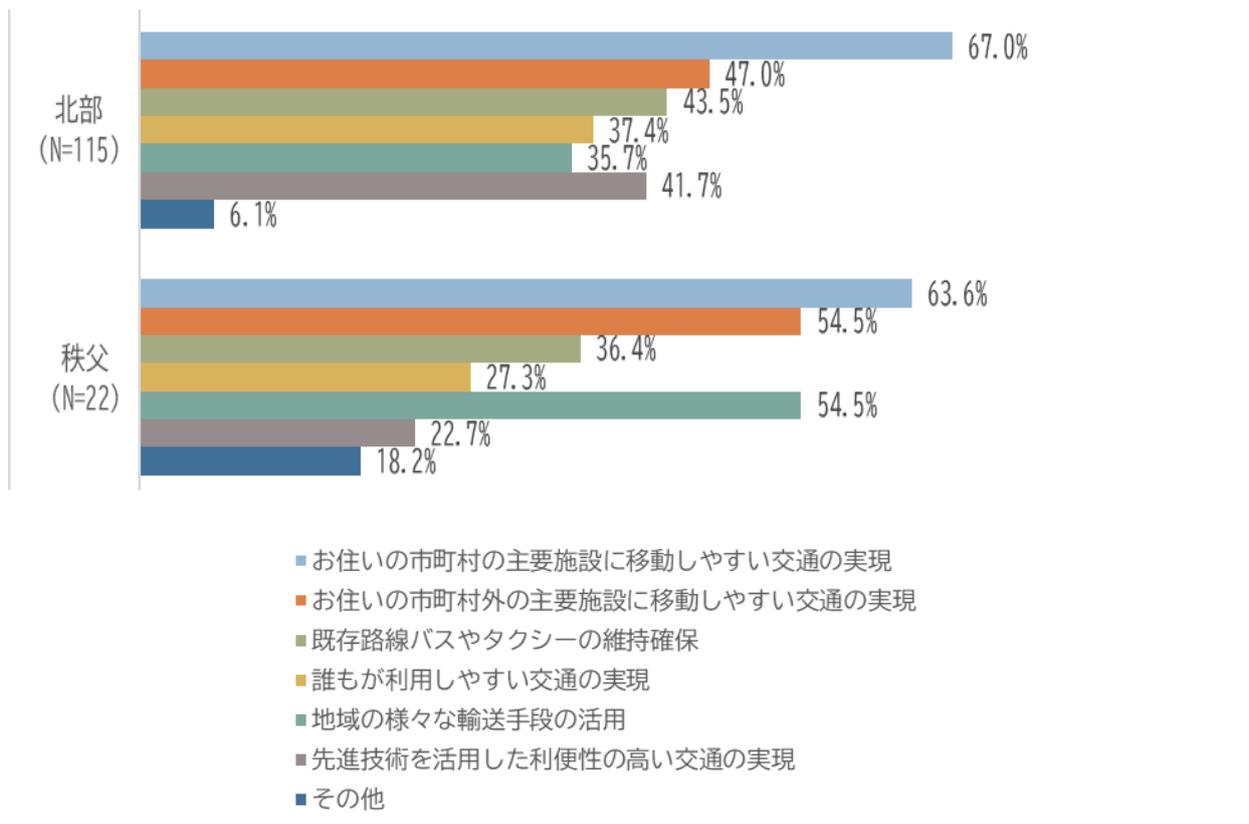
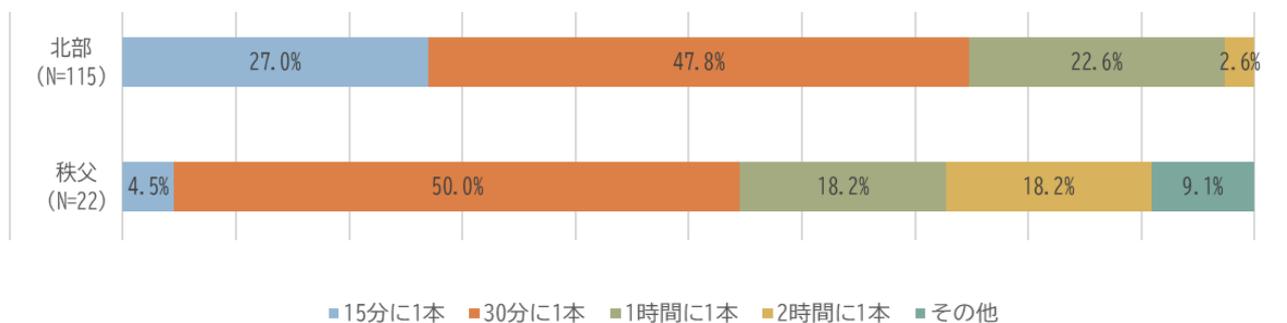


図 5.15 バスを利用するに当たって最低限必要な運行本数



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