

2. 県内公共交通に係る課題

2.1 県内公共交通の特徴

県内の交通等の状況及び公共交通に関する特徴を整理すると、埼玉県は少子高齢化が進展している中、自動車の運転免許を持たない高齢者が急速に増加する見通しとなっています。

県内の人口密度は、県南部から県北部に向かうほど低くなっており、東京への通勤・通学は減少しています。

公共交通ネットワークの特徴としては、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。一方、路線バス網は県南部から県北部に向かうほど密度は粗くなっています。また、代表的な交通手段は県南部から県北部になるにしたがって鉄道・バスから自動車へとシフトしています。

こういった状況から県北部ではコミュニティバスやデマンド交通を運行する市町村の割合が多くなっています。

①人口減少・少子高齢化

埼玉県の人口は、平成 27 年の国勢調査で 727 万人です。平成 22 年の国勢調査から 8 万人増加していますが、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計による平成 47 年の人口は 656 万人と予測され、今後は減少に転じます。

また、平成 27 年国勢調査における高齢者数は 179 万人で高齢化率が 25%となっており、平成 22 年国勢調査から 32 万人、4%増加しています。また、平成 47 年の予測値は 209 万人で 30 万人増加、高齢化率も 32%に達すると予測されています。

夜間人口では鉄道沿線は県南部を中心に増加傾向であるものの、その他の地域では減少傾向となっています。

②高齢者の運転免許自主返納者数の状況

埼玉県内の高齢者の運転免許保有数は年々増加し、平成 29 年の高齢者運転免許保有者数は 98 万人となっています。県内の運転免許保有者の 21%が高齢者となっており、保有者数、保有率ともに年々増加しています。

一方、最近は高齢者の運転免許自主返納者数も年々増加しており、平成 29 年には 2 万 3 千人の高齢者が免許を自主返納しています。

今後も、高齢者の運転免許自主返納者数は増加すると予測されます。

なお、県内の交通事故について、全体の発生件数は減少傾向である中、69 歳以下の事故件数が減少しているのに対して、70 歳以上の事故件数は増加しています。

③公共交通ネットワークの状況

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。

バス網は県南部で路線バス網が密となっています。県北部に向かうほど路線バス網が粗くなっています。

最近の路線バスの廃止状況からは、人口の少ない県北部で廃止距離の割合が高くなっている状況がうかがえます。また、県中部では廃止距離自体が多くなっています。

④公共交通の利用動向

埼玉県内の鉄道利用者数は、平成23年の23.2億人/年から平成28年には24.8億人/年となり、5年間で1億6千万人が増加しています。

また、乗合バスの利用者は、平成23年の1.94億人/年から平成28年には2.24億人/年となり、5年間で3千万人が増加しています。

このように県内の鉄道・乗合バスの利用者数は増加傾向を示しています。

埼玉県常住者の県内への通勤・通学は72%を占め、東京への通勤・通学は24%を占めています。特に県南部では30%を超えています。

また、市町村別の県内各市町村への通勤・通学者をみると、さいたま市、熊谷市、川越市などへの通勤・通学者が多くなっています。

代表的な交通手段としては、県南部で鉄道・バス等の割合が高く、県北部では自動車の割合が高くなっており、これは通勤・通学時においても同様の傾向を示しています。

なお、タクシーの利用者は、平成23年の5千万人/年から平成28年には4千4百万人/年となっており、減少傾向を示しています。

⑤コミュニティバス・デマンド交通の状況

埼玉県内の平成29年7月時点のコミュニティバス運行市町村は41市町村で、平成28年7月時点の43市町村から2市町村減少しています。県内市町村に占める運行市町村の割合は65%で、県北部の市町村で運行割合が高くなっています。

コミュニティバス運行に係る平成28年度の収支率は、県平均で23%となっています。平成27年度の収支率は24%であり、前年度からほぼ変化がありません。

コミュニティバスの運行上の課題として、「利用促進」を挙げているのが19市町村（運行市町村の46%）、「経費削減」を挙げているのが10市町村（同24%）となっています。

埼玉県内の平成29年7月時点のデマンド交通運行市町村は17市町村で、平成28年7月時点の16市町村から1市町村増加しています。県内市町村に占める運行市町村の割合は27%で、県中部、県北部の市町村で運行割合が高くなっています。

デマンド交通運行に係る平成28年度の収支率は、県平均で16%となっています。平成27年度の収支率は13%であり、前年度からあまり変化がありません。

デマンド交通の運行上の課題として、「利用促進」を挙げているのが8市町村（運行市町村の47%）、「経費削減」を挙げているのが4市町村（同24%）となっています。

⑥公共交通空白地域の状況

埼玉県内の公共交通空白地域（鉄道圏域とバスの圏域以外の地域）は、県人口に占める割合が14%となっています。一方で、鉄道とバスの圏域を合わせた公共交通カバー圏域としてみた場合の人口比は86%となります。また、デマンド交通の圏域を含んだ場合の人口比は90%となります。

そのうち、高齢者人口に占める公共交通カバー圏域の割合は81%となり、デマンド交通、高齢者タクシー等の圏域を含んだ場合の人口比は90%となります。

同様に、県土面積に占める公共交通カバー圏域の割合は40%となり、デマンド交通の圏域を含んだ場合の面積比は68%となります。

なお、県北部について公共交通カバー圏域でみた場合、人口に占める割合は64%となっており、デマンド交通の圏域を含んだ場合の人口比は87%となります。

⑦公共交通に対するニーズ

平成28年実施の県政サポーターアンケートでは、鉄道の利用目的として通勤・通学が最も多くなっており、人口密度が低い地域において運行本数に関する不満が高くなる傾向がみられます。また、バスの利用目的として買い物・飲食が最も多く、人口密度に関わらず運行本数に関する不満が高い傾向がみられます。

平成29年実施の県政サポーターアンケートでは、路線バス利用者の増加策としては、「運行本数の増加」を望む回答が最も多く、次いで「バス待ち環境の向上」、「バス停の設置」を望む回答が多くなりました。コミュニティ交通の維持・確保策としては、「市町村の経費負担が増えても、路線や本数の充実」を望む回答が最も多く、次いで、「現状維持」、「利用者の少ないコミュニティバスを縮小し、デマンド交通の拡大」を望む声が多くなりました。

なお、県内各市町村が地域公共交通網形成計画の策定時等実施したアンケートでも、バスの満足度は人口密度に関わらず30%未満となる地域が多くみられました。

内閣府の「公共交通に関する世論調査」では、タクシーを利用していると答えた割合は大都市で高く、利用していないと答えた割合は小都市で高くなっています。タクシーを利用しない理由として「自動車などを利用するから」「料金が高いから」などの割合が高くなっています。

その他として、移動の当事者だけではなく、高校生ならびにその保護者に実施したアンケートでは、保護者から通学時の送迎について負担を感じている割合が約半数であるという結果もみられました。

⑧県内交通事業者の状況

県内の路線バス事業者アンケートでは、現在の問題点として乗務員の不足を挙げた事業者が88%あり、乗務員の高齢化を挙げた事業者も41%に上りました。今後の営業方針については維持が53%と最多でした。

また、タクシー事業者アンケートでは、現在の問題点として乗務員の不足を挙げた事業者が45%と最多でした。今後の営業方針については維持が69%でした。

2.2 県内公共交通の課題

これまでの調査により、県内の交通等の状況及び公共交通に関する特徴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5つの課題についての対応が必要となります。

①路線バスの廃止等による公共交通ネットワークの機能低下

県北部や県央部では、路線バス利用者が減少したことによる路線バスの廃止が多くなっているところもあり、公共交通のカバー圏域人口率、面積率が県南部に比べて小さくなっています。

免許自主返納者数の増加など、マイカーを利用できない高齢者等が増加する見通しであり、今後生活の足が確保できない状況が見込まれます。

それらをカバーするコミュニティ交通の導入も進んでいますが、運行方式や本数、時間などの関係から通勤・通学時の需要に対応できない地域もあります。

また、通学時に最寄り駅までの交通手段を家族送迎に依存し、家族の負担となっている状況もみられます。

②生活圏と公共交通サービスの不整合

鉄道駅、総合病院や大型商業施設が自市町村になく、他市町村にあるこれら施設への公共交通手段がないため、移動ニーズと合致しない状況が県北部や県央部で見られます。

また、県南部など、最寄りの鉄道駅が他市となっている場合等には、市域を越えて鉄道駅へアクセスする公共交通に関する調整が困難という課題もみられます。

③路線バス等の運行サービスへの利用者の不満

県政サポーターアンケートや県内各市町村が実施したアンケートからは、路線バス、コミュニティバスとも、運行本数への不満が県内全域で見られます。

また、バスと鉄道との乗り継ぎにあたっては、電車とバスのダイヤ調整、駅でのバス案内の充実を望む回答が多くみられます。

④コミュニティ交通の増加に伴う行政コストの増加

地域の足の確保を図るため、コミュニティ交通の導入を進める市町村が増加しています。コミュニティ交通の運行に当たっては、市町村が負担を行っており、需要が少ない地域を対象としていることから収支率は低くなっています。特に県北部や県央部でその負担が多くなっています。そのため、コミュニティ交通の運行上の課題として、「利用促進（収入増）」あるいは「経費削減」を挙げる市町村が多くなっています。

県政サポーターアンケートでは、コミュニティ交通の維持・確保策として、「市町村の経費負担が増えても、路線や本数の充実」を望む声が多くありますが、コミュニティ

交通に対する住民個別のニーズに対応すると市町村の負担はさらに増加することが予測されます。

⑤乗務員不足による公共交通サービス低下の可能性

県内交通事業者アンケートの結果によると、バス事業者、タクシー事業者ともに乗務員の不足・高齢化が問題となっています。

乗務員不足になると採算性の低い路線から減便や廃止が行われ、ネットワークの機能低下につながる可能性があります。

また、乗務員不足により事業継続が困難になると、黒字路線においても減便や廃止の可能性ががあります。

2.3 留意すべき事項

地域公共交通の活性化方策を考えるうえで、社会動向からの地域公共交通への要請及び埼玉県の方後の方向性に留意しておく必要があります。

(1) 社会動向からの地域公共交通への要請

- 地域住民の移動手段の確保による公共交通空白地域の解消
- まちづくりとの一体的取組によるコンパクト+ネットワークの実現
- マイカーに依存しない交通体系によるまちのにぎわいの創出や健康増進
- 国内外の観光客等来訪者による地域の活力増進などの人の交流の活発化
- その他、バリアフリー*、安全性確保、地球環境への配慮、技術革新への対応等

<参考> 最近の動向

平成 25 年 12 月 交通政策基本法の制定

交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めています。(平成 27 年 2 月 同法に基づく交通政策基本計画の策定)

平成 26 年 11 月 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図ることを定めています。(平成 26 年 11 月 同法に基づく基本方針の変更)

平成 29 年 7 月 「地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会」提言とりまとめ
地域公共交通の活性化・再生について、今後 10 年を見据えた中長期的な視野から考えられる取組の方向性について提言をまとめています。

(2) 埼玉県の今後の方向性

- 埼玉県5か年計画 希望・活躍・うるおいの埼玉(平成 29 年 3 月策定)
「活躍と成長の埼玉」をめざし、「成長の活力をつくる」分野で「埼玉の活力を高める社会基盤をつくる」を基本目標としており、「便利で安全な公共交通網の充実」を進めることとしています。
- 埼玉県まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成 28 年 3 月策定)
「時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守る」を基本目標としており、「誰もが快適で暮らしやすいまちづくり」を進めることとしています。