

地域の足の活性化検討調査報告書 概要版

＜調査目的＞

今後、急速な高齢化の進展に伴い移動手段のない高齢者の増加が見込まれており、公共交通ネットワークの形成や路線バス等の維持・確保は重要な課題となっている。このため、県内の公共交通について現状分析と課題整理を行うとともに、活性化に向けた方策を検討するものである。

＜調査事項＞

- 県内の地域特性及び交通特性について
- 県内自治体調査について
- 公共交通に対するニーズ調査
- モデル地域における活性化方策の検討
- 県内公共交通に係る課題整理と対応方針の検討
- 先進事例調査について

＜検討体制＞

有識者（埼玉大大学院 久保田尚教授、流通経済大 板谷和也教授）、交通事業者（バス・鉄道事業者）、関係団体（バス協会・乗用自動車協会）、国（関東運輸局、埼玉運輸支局）、関係自治体（さいたま市、秩父市、東松山市、八潮市）、埼玉県

＜検討会の開催状況＞

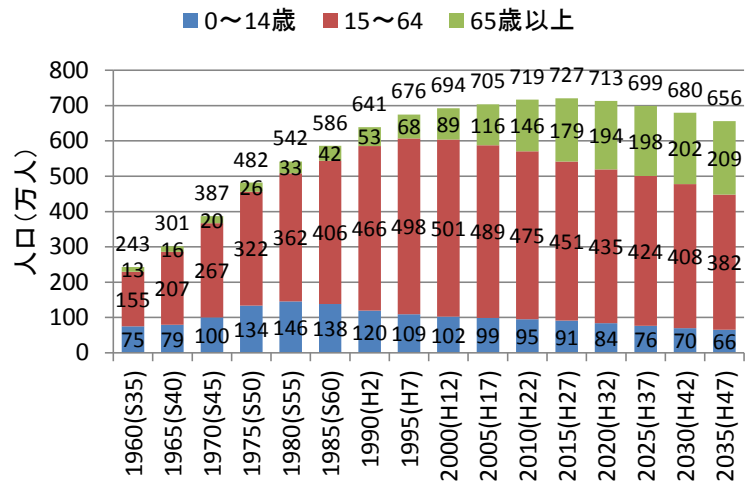
- 県内公共交通のあり方検討会（平成28年度 3回、平成29年度 2回）
- モデル地域における検討会（3地域（秩父地域、東松山地域、八潮地域）平成28年度 各1回、平成29年度 各3回）

＜埼玉県の現状＞

①人口減少・高齢化

- 人口 : H22 719万人 → H27 727万人 → H47 656万人
- 高齢化率 : H22 146万人 (20%) → H27 179万人 (25%) → H47 209万人 (32%)

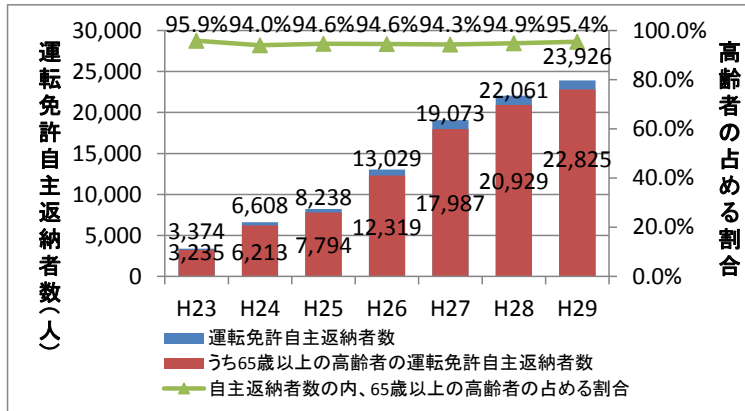
埼玉県の人口推移



出典: 2015年までは国勢調査
2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口

②高齢者の運転免許自主返納者数の推移

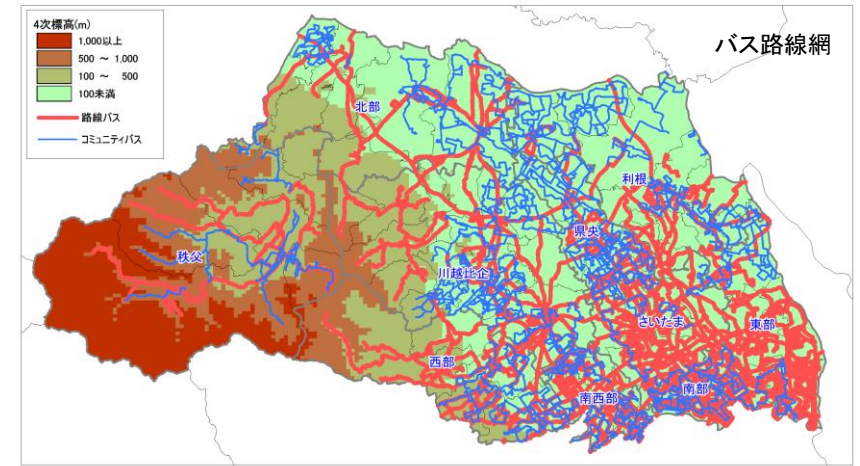
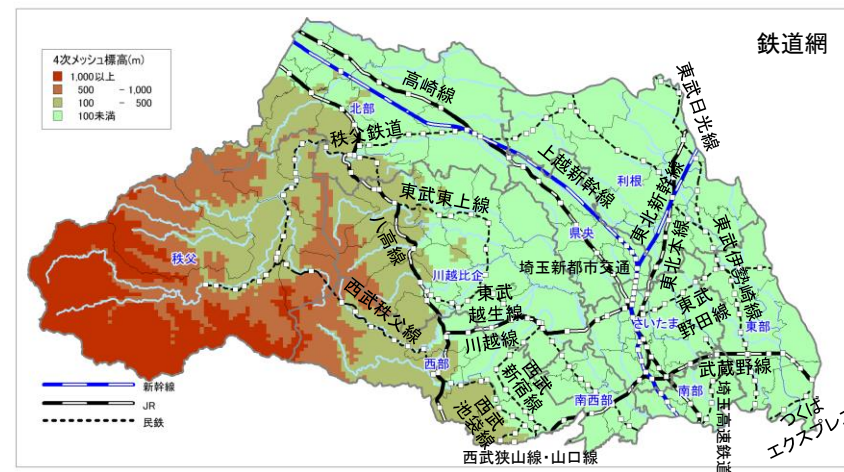
- 免許保有者数 : H23 69万人(15%) → H29 98万人(21%)
- 免許自主返納者数 : H23 3,235人 → H29 22,825人
- ※交通事故件数(69歳以下): H19 36,273人 → H29 20,704人
- ※交通事故件数(70歳以上): H19 2,403人 → H29 3,169人 (原動機付自転車以上の車両が関係する人身事故件数)



出典: 埼玉県警調べ

③公共交通ネットワークの状況

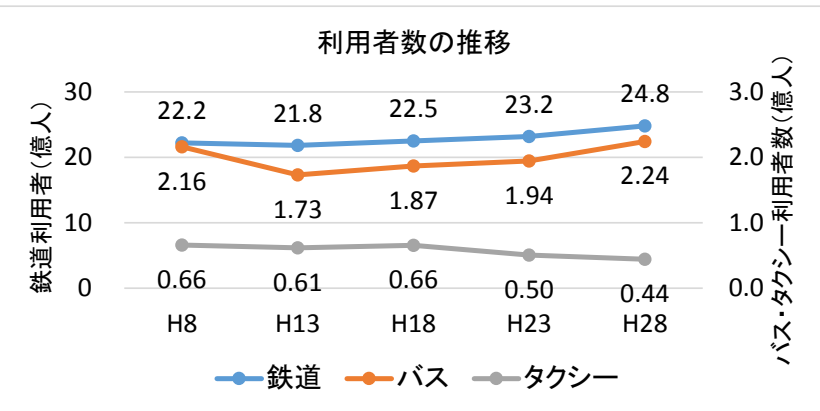
- 鉄道網: 東京都心に向かう放射路線が南北に整備されており、環状路線が東西に整備されている。
- バス網: 県南部で路線バス網が密となっているが、県北部に向かうほど路線バス網が粗くなっている。



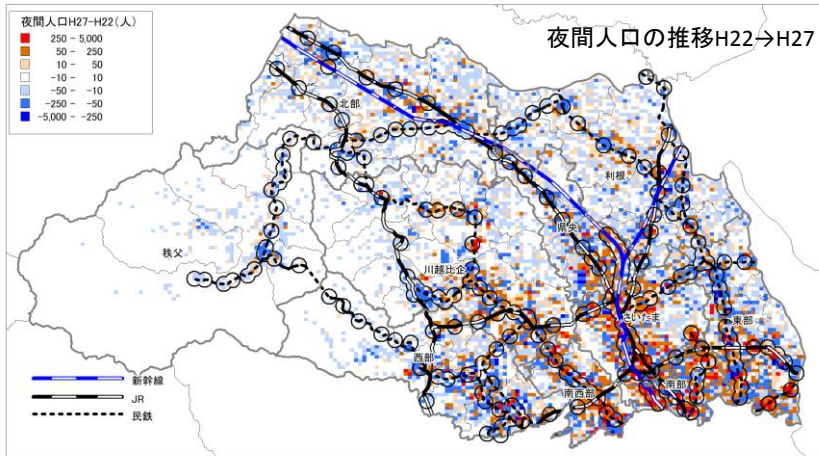
※路線バス: バス事業者が運行しているもの(バス事業者提供データ等から作成(H27年度時点))
※コミュニティバス: 自治体が運営しているもの(各市町村HP等から作成(H28年度調査))

④公共交通の利用動向

- 鉄道 : H23 23.2億人 → H28 24.8億人
- バス : H23 1.9億人 → H28 2.2億人
- タクシー: H23 0.50億人 → H28 0.44億人
- 県南部では東京への通勤・通学が多い。また、代表的な交通手段は県南部では鉄道の割合が高く、県北部では自動車の割合が高い。



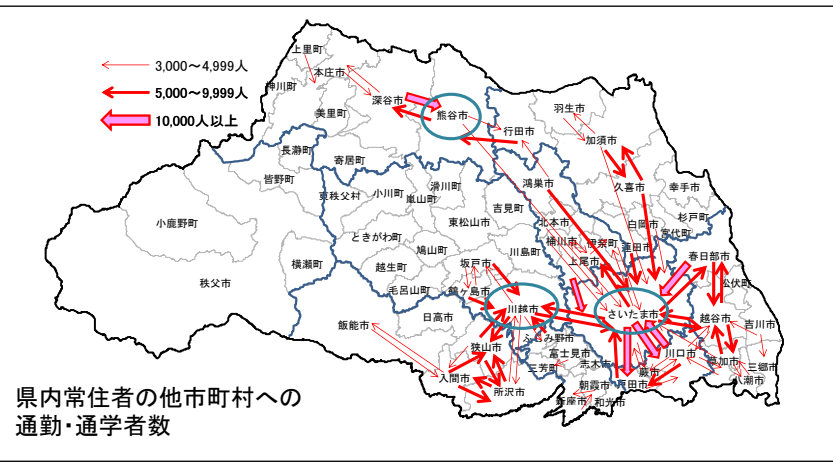
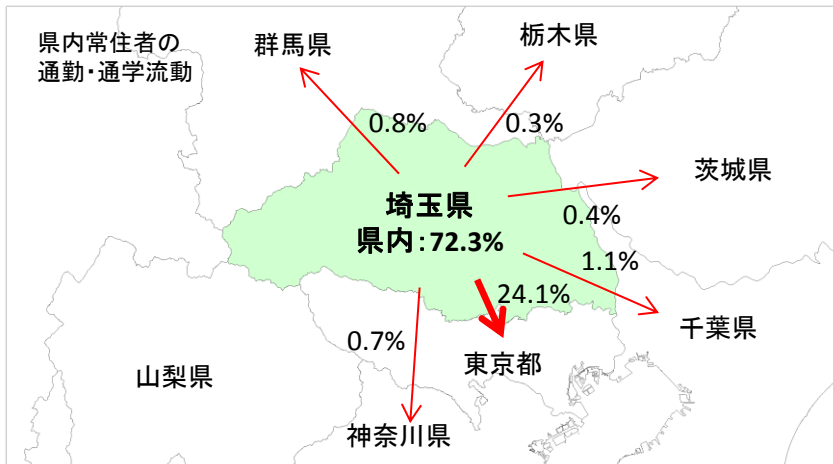
出典: 鉄道利用者は埼玉県統計年鑑(駅での乗降客数の総計)
バス利用者、タクシー利用者は自動車輸送統計調査



※図中丸印が鉄道圏域(鉄道駅から半径1kmの範囲)

出典: H22、H27国勢調査

< 埼玉県の現状 >

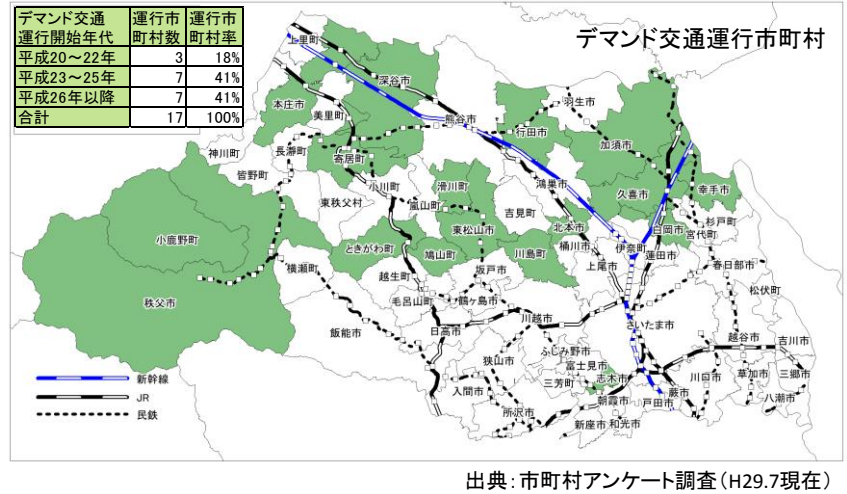
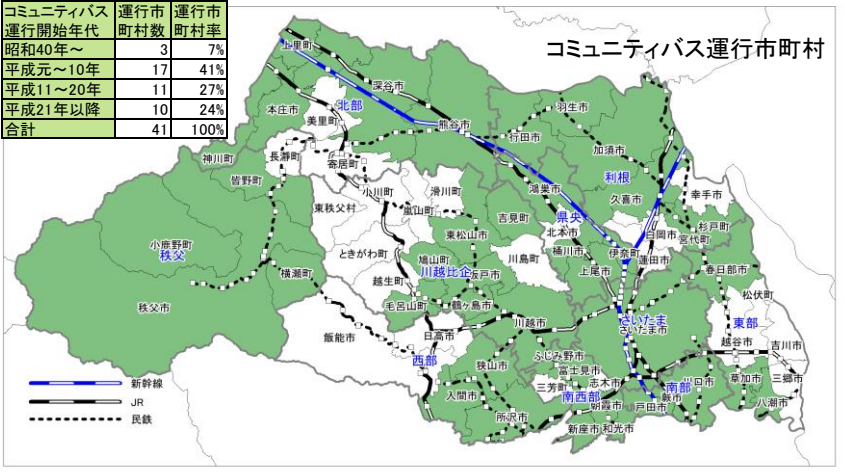


埼玉県の代表交通手段分担率

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

※ハッチング部は埼玉県平均を上回る地域 出典: H20東京都市圏パーソントリップ調査

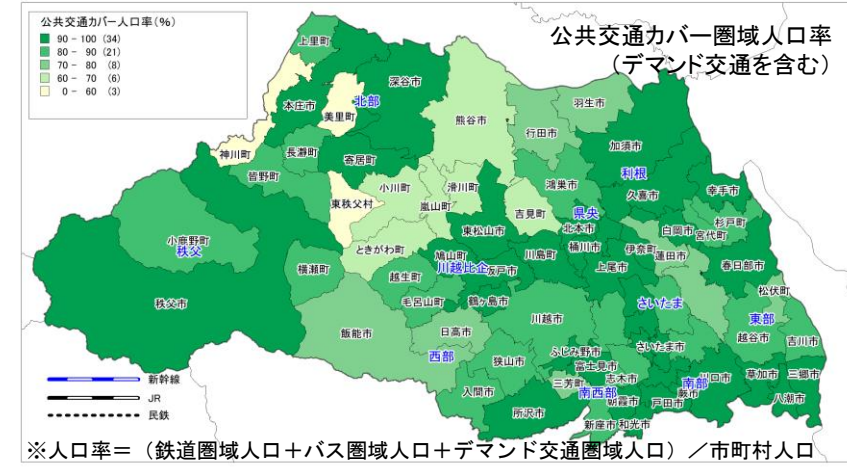
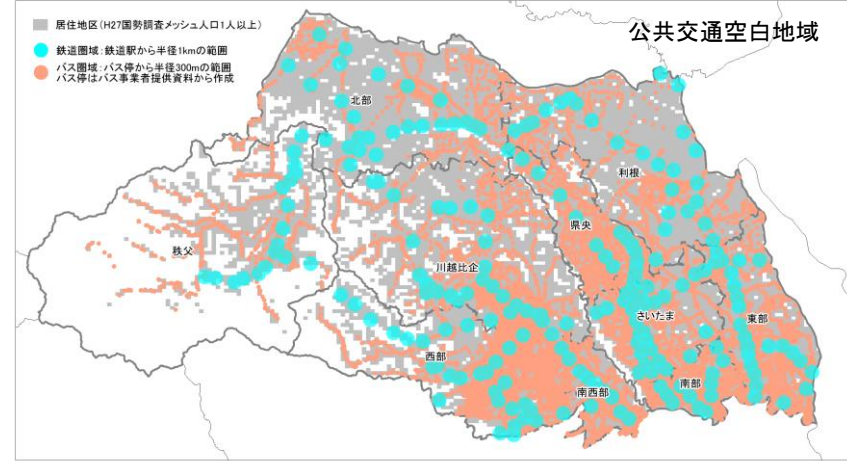
⑤ コミュニティバス・デマンド交通の状況



⑥ 公共交通空白地域の状況

	公共交通空白地域	公共交通カバー圏域	デマンド交通等を含むカバー圏域
●人口	105万人 (14%)	622万人 (86%)	→ 655万人 (90%)
●高齢者人口	35万人 (19%)	144万人 (81%)	→ 162万人 (90%)
●面積	2,275km ² (60%)	1,523km ² (40%)	→ 2,568km ² (68%)

※平成27年の国勢調査データを基にしている。



⑦ 公共交通に対するニーズ

- 人口密度が低い地域において鉄道の運行本数に関する不満が高くなっている。
- バスの運行本数に対する不満は人口密度に関わらず高くなっている。
- タクシーを利用しない理由は、「自動車などを利用」、「料金が高い」などの割合が高くなっている。

県政サポーターアンケートによるバス利用時の不満

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

出典: 県政サポーターアンケート「埼玉県の交通(鉄道・バス)について」(H28.7実施)

⑧ 県内交通事業者の状況

●H28.9に埼玉県内のバス事業者・タクシー事業者にアンケート調査を実施したところ、両事業者ともに乗務員不足・高齢化が問題となっている。

地域公共交通の今後の方向性を考える上で留意する事項

<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（公共交通空白地域の解消）
- コンパクト+ネットワークの実現（まちづくりとの一体的取組）
- まちのにぎわいの創出や健康増進（マイカーに依存しない交通体系）
- 人の交流の活発化（国内外の観光客等来訪者による地域の活力増進）
- 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（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（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」が提言をとりまとめ

<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る。
- 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る。

<これまでの調査から明らかとなった課題>

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、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る。
- 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る。
- 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るが、通勤・通学時の需要に対応できない地域もある。

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る。
- 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。

③路線バス等の運行サービスへの利用者の不満

- 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る。
- 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が望まれている。

④コミュニティ交通の増加に伴う行政コストの増加

- 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ため、収支率は低くなっている。
- 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い。
- 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る。

⑤乗務員不足による公共交通サービス低下の可能性

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

<基本方針:持続可能な公共交通の確保・充実>

対応方針①

多様な需要増加策による公共交通の維持・活性化

<主な事例>

- 潜在的な需要を増加させるためのサービス改善
- 国内及び海外からの観光客の移動需要の公共交通への取り込み
- モビリティマネジメントや各種企画等による公共交通利用促進
- 企業バス・スクールバス・商業施設の無料送迎バス等の路線バスへの転換
- 公共交通利用者増に資する補助制度の活用

対応方針②

シームレスな公共交通ネットワークの構築

<主な事例>

- 鉄道とバスの乗り継ぎの改善
- 路線バスとコミュニティバス等との乗り継ぎ機能の強化とその拠点化
- 観光客に対応した案内情報等の充実

対応方針③

複数市町村の連携による公共交通改善策の推進

<主な事例>

- 鉄道駅・総合病院・大型商業施設等の中心市等への移動に対応する公共交通の広域的な改善
- 各市町村が運営しているコミュニティ交通の連携による利便性の向上

対応方針④

地域内の交通システムの更なる改善

<主な事例>

- 需要動向を踏まえた路線バス等の幹線・支線型への変更、コミュニティバスやデマンド交通の運行形態の変更
- 既存タクシーの活用
- 地域の交通システムの状況を踏まえた利用者等の負担の見直し
- 運行コスト削減のための車両サイズ、運行経路、運行日等の変更
- 需要の非常に多い地域での連節バス等による必要乗務員の削減
- バス・タクシー業界の従業員確保のためのイメージアップ等の取組
- 地域公共交通会議の設置等による継続的な改善

<役割分担と検討プロセス>

県民・企業・団体等 住民・従業者・来訪者

- 公共交通への理解と積極的な利用、利用促進策への参画
- 公共交通改善のための調査等への協力

企業・団体

- 地域における公共交通への確保・充実への理解と協力
- 公共交通の利用促進策への積極的な参画

行政 市町村

- 地域公共交通会議の設置・運営
- 地域公共交通の確保・充実のための主体的な取組
- コミュニティ交通の運営

県

- 県内の公共交通に関するデータや事例等の情報提供
- 地域公共交通会議への参画
- 複数市町村による広域的な取組への支援

国

- 人材育成の支援
- 市町村の計画策定や事業への技術的な助言
- 事業実施における手続き等の支援

交通事業者 鉄道・バス ・タクシー

- 地域公共交通会議への参加・協力
- 情報やデータの市町村への提供等
- 運行サービスの維持・改善
- 運行情報等の提供
- 利用促進策への取組
- 運行の効率化
- 鉄道整備への対応
- バス路線の再編



＜モデル地域における活性化方策の検討＞

＜秩父地域＞

＜東松山地域＞

＜八潮地域＞

検討テーマ

人口密度が低く、路線バスやコミュニティ交通の利用者が少ない地域で、観光との連携等により利用者を増やす方策について検討する。また、コミュニティ交通の収支を改善する方策について検討する。

検討テーマ

鉄道駅と公共施設などの拠点を結び路線や、その拠点と住宅を結び路線について、乗換え時の利便性の向上策や利用者を増やす方策について検討する。

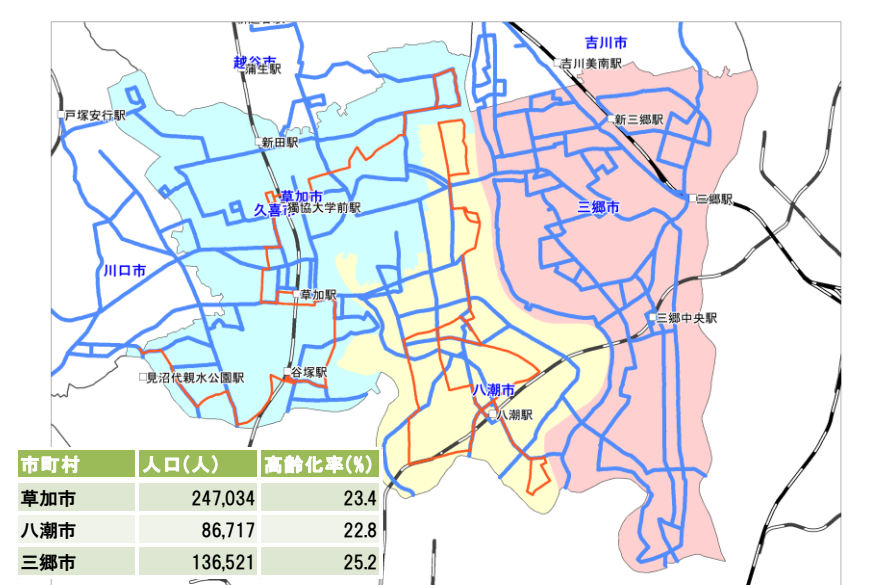
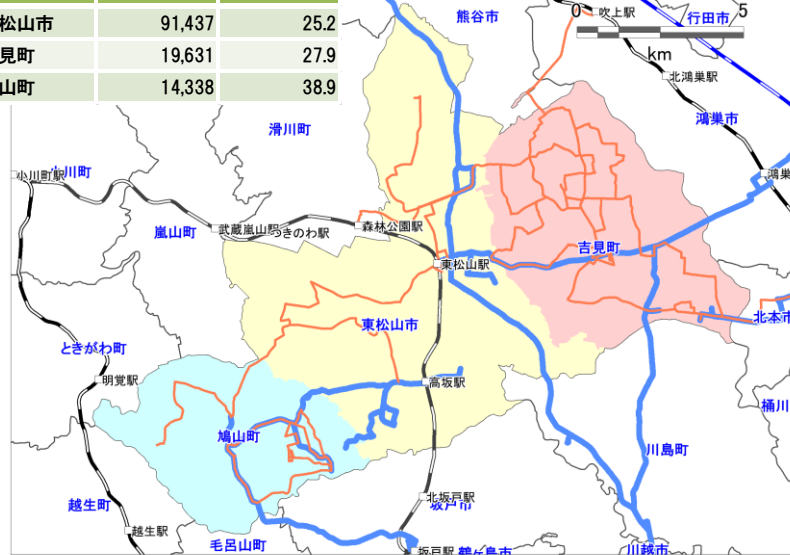
検討テーマ

複数の市域を越える路線バスと市内のコミュニティ交通との連携等により、行政区域を越えた利用しやすい公共交通へ改善する方策について検討する。

市町村	人口(人)	高齢化率(%)
秩父市	63,555	30.7
横瀬町	8,519	30.5
皆野町	10,133	34
長瀬町	7,324	35
小鹿野町	12,117	33.3



市町村	人口(人)	高齢化率(%)
東松山市	91,437	25.2
吉見町	19,631	27.9
鳩山町	14,338	38.9



市町村	人口(人)	高齢化率(%)
草加市	247,034	23.4
八潮市	86,717	22.8
三郷市	136,521	25.2

検討を行った具体的な方策

- ① 共通乗車券の発行
- ② 情報提供によるバス利用促進
- ③ 各種企画によるバス利用促進
- ④ 低廉なバスロケーションシステムによる利用者サービス向上
- ⑤ デマンドタクシーの観光客の利用
- ⑥ コミュニティ交通のコスト削減
- ⑦ 一般乗用（タクシー）を活用したサービス

検討を行った具体的な方策

- ① 情報提供によるバス利用促進
- ② 低廉なバスロケーションシステムによる利用者サービス向上
- ③ デマンド型交通の生活圏に合致した乗降によるサービス向上
- ④ コミュニティ交通・路線バスの利用しやすい運賃体系の導入
- ⑤ 複数市町におけるコミュニティバスの連携
- ⑥ 複数市町における路線バスとデマンド型乗合タクシーとの連携
- ⑦ 地域間を連絡する幹線バス路線におけるバス停の駐輪施設整備
- ⑧ 地域間を連絡する幹線バス路線における道の駅を活用する交通拠点化
- ⑨ 医療圏を複数市町とする総合病院を活用する交通拠点化

検討を行った具体的な方策

- ① 3市が連携した公共交通マップの作成
- ② 鉄道駅でのバス案内情報板の設置
- ③ トラベルフィードバックによる公共交通の利用促進
- ④ 隣接市におけるコミュニティバスの連携
- ⑤ 複数市を通るバスの共同運行
- ⑥ 複数市の拠点を連絡する運行効率を高めた快速バスの運行
- ⑦ 民間事業者の自主運行による市外商業施設への路線新設

具体的な方策の内容例

① 共通乗車券の発行

内容：秩父地域内の全鉄道・全バスを1枚の乗車券で利用可能とするもの。個別に乗車券を購入するより割安なものとする。

実現性：幹事の負担を軽減する工夫や予算の事前調整、乗車券の価格設定、運賃収入の按分方法が適正であることが実現の条件となる

② 情報提供によるバス利用促進

内容：秩父地域では既にバスマップを作成しており、それを利用して個人別時刻表などの情報提供により、バス利用を促進する。

実現性：個人別時刻表は高齢者等のニーズが高いと推察されるが、市町の担当窓口において職員への負担が大きくなるような工夫が必要であり、自治会の協力を得て実施することも有効と考えられる。また、バス体験乗車などのその他利用促進と併せて実施すると効果的である。

具体的な方策の内容例

① 情報提供によるバス利用促進

内容：3市町が連携したバスマップやスマートフォンによる情報提供を行う。また、バスの乗り方教室等を実施する。

実現性：バスマップ、アプリともに高齢者への配慮が必要である。乗り方教室については、子供を対象とし、親にも参加してもらうことで公共交通への理解を深めるきっかけとする（イベント開催に合わせて実施するのも効果的である）。

⑧ 地域間を連絡する幹線バス路線における道の駅を活用する交通拠点化

内容：道の駅よしみを路線バスとコミュニティ交通の結節点として整備する。

実現性：事業費の低減と予算確保、交付金等の支援で実現性を高める。

⑨ 医療圏を複数市町とする総合病院を活用する交通拠点化

内容：東松山市民病院に路線バスを集めるバスターミナルを整備する。

実現性：すでに改修工事が進んでいるため、物理的に困難である（公的施設等の新設計画時や改修計画立案時にバスの乗り入れ等について協議する機会を設けるという方法もある）。

具体的な方策の内容例

② 鉄道駅でのバス案内情報板の設置

内容：バスの発着駅となっている鉄道駅で、バスの乗り場と発車時刻をリアルタイムで表示するバス運行情報表示板を整備する。

実現性：当面は時刻表等の固定的な情報提供とし、リアルタイムの情報はスマートフォン等によるバスロケーションシステム等で対応することも一つの方法である。

④ 隣接市におけるコミュニティバスの連携

内容：市民温水プールでの草加市、八潮市のコミュニティバスの乗換えが可能となるようなアクセス改善、ダイヤ調整、バス待ち環境の整備等を行う。

実現性：乗り継ぎに対する利用ニーズを把握したうえで、乗り継ぎ場所として設定するか否かを検討する必要がある。また、バスの車内等でPRすることにより、乗り継ぎを促していくという考え方もある。