

埼玉における地域公共交通基本方針（仮称） （素案）

～誰もが安心してスムーズに移動できる埼玉県へ～

令和8年〇月
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	1
3. 目標年次	1
4. 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	2
(3) あと数マイル・プロジェクト（鉄道の延伸関係）	3
(4) 埼玉版スーパー・シティプロジェクト	4
第2章 埼玉県の地域公共交通に関する現状・課題	5
1. 埼玉県の公共交通の現状	5
(1) 人口減少・少子高齢化	6
(2) 公共交通サービス・ネットワーク	6
(3) コミュニティ交通	9
(4) 公共交通の人口カバー率・交通空白等	12
(5) 公共交通に対するニーズ	17
(6) 地域公共交通計画等の策定状況	21
2. 埼玉県の地域公共交通の課題	24
(1) 地域特性等の視点からの課題	24
(2) 地域公共交通の現状の視点からの課題	25
(3) 県民ニーズの視点からの課題	26
第3章 地域公共交通の理念・将来像	27
1. 理念・将来像	27
2. 将来像実現に向けた各主体の役割	28
(1) 国の役割	28
(2) 県の役割	28
(3) 市町村の役割	29
(4) 交通事業者の役割	29
第4章 地域公共交通の課題への対応方針	30
1. 4つの対応方針	30
2. 対応方針と具体的な施策の検討	31
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	31
対応方針2 既存地域公共交通の維持・充実	42
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	53
対応方針4 公共交通分野における担い手の確保・育成	63
第5章 地域別の課題と対応方針	70
1. 県南ゾーン（さいたま、南部、南西部、東部）	70
(1) さいたま地域	73

(2) 南部地域	74
(3) 南西部地域	75
(4) 東部地域	76
2. 圏央道ゾーン（県央、川越比企、西部、利根）	77
(1) 県央地域	80
(2) 川越比企地域	81
(3) 西部地域	82
(4) 利根地域	83
3. 県北ゾーン（北部、秩父）	84
(1) 北部地域	87
(2) 秩父地域	88
後記 「埼玉における地域公共交通基本方針」策定経過	89

1 第1章 はじめに

2 1. 策定目的・背景

3 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感染拡大による外出自粛、燃料
4 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
5 を取り巻く環境は大きく変化しています。

6 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
7 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。

8 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中、バスをはじめとする地域公共交通は
9 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。

10 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、
11 経済活動が成り立たなくなる可能性があります。

12 地域公共交通は県民の生活を支える基盤であり、地域の活力を向上するためには利便性が高く、持
13 続可能な地域公共交通を構築することが求められています。

14 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「地域公共交通活性化再生法」という。）にお
15 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
16 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、取組を実行するた
17 めに、「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を推進す
18 るための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう」努めるものとされています。

19 本県では、市町村の地域の実情に応じた地域公共交通計画の策定を推進しており、令和7年3月末
20 時点で40市町村が作成し、地域における公共交通施策を展開しているが、近年顕在化している運転
21 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ることから、埼
22 玉の地域公共交通が目指すべき姿やその実現に向けた対応方針等を検討するため、令和7年8月に
23 「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、検討を進めてきました。この会議にお
24 ける検討を踏まえ、単独市町村にとどまらない課題等に対し、広域的な見地により県の目指すべき地
25 域公共交通の将来像とその実現に向けた対応方針を示すため、「埼玉における地域公共交通基本方針」
26 を策定するものです。

27

28 2. 対象とする交通

29 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、地域鉄道とし、主
30 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。

31 ただし、現状把握や施策内容等の検討において必要がある場合には、鉄道その他の交通モードを取
32 り上げるものとします。

33

34 3. 目標年次

35 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
36 将来像を示し、その実現に向けた対応方針を示します。

37 ただし、最上位計画である埼玉県5か年計画の策定に合わせて、必要に応じて見直しを図ることと
38 します。

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

4. 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あたっては、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」、「あと数マイル・プロジェクト」、「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」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4年3月（令和4年3月及び令和5年10月変更）

【計画期間】 令和4年度～令和8年度（5年間）

【将来都市像】（1）安心・安全の追求 ～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⑨「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示されています。

■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
- 第三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

(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年度から5か年

基本目標のうち、「(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

- ・生活を支える路線バスの維持・確保支援
- ・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、基本目標のうち、「(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】

1 (3) 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

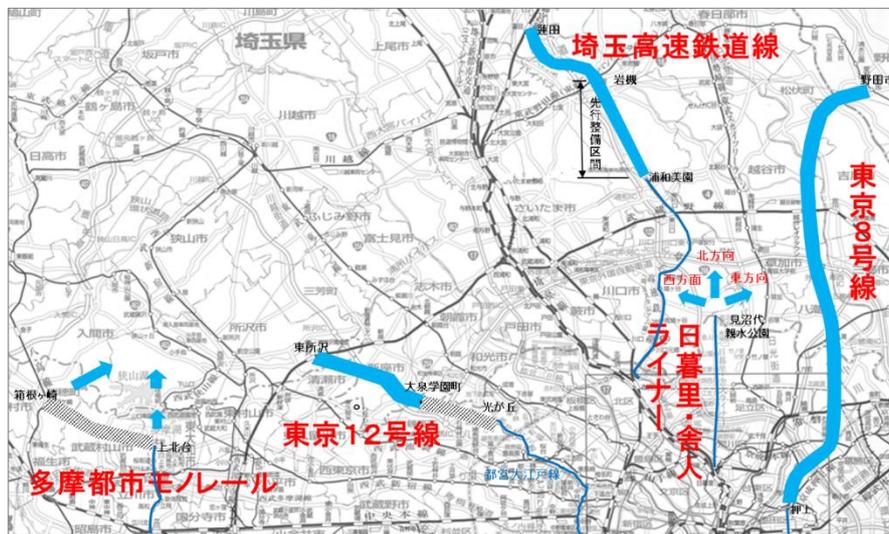
将来の人口・需要や新たな技術の動向等を十分に把握したうえで、公共交通及び道路網の更なる利便性向上策について、これまでの経緯等も踏まえつつ検討し、限られた予算の中で、県境路線を含めた効果の高い部分について、重点的に整備を進めるものです。

2 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
3 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
4 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
5 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）

6 あと数マイル・プロジェクト対象路線



20 ■公共交通の利便性向上検討会議²

21 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
22 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・
23 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
24 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
25 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。

27 ■「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議³

28 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
29 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
30 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>）

1 (4) 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。

2
3 <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>



20 ■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

21 埼玉版スーパー・シティプロジェクトには、令和7年6月末時点で56市町がエントリーしてお
22 り、うち8割を超える45市町において、地域公共交通に関わるプロジェクトを掲げています。

23 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、部局横断で事業化
24 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。

1 第2章 埼玉県の地域公共交通に関する現状・課題

2 1. 埼玉県の地域公共交通の現状

3 ここでは、県内の地域公共交通の現状を整理します。

4 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
5 10地域により整理しています。

3ゾーンと10地域区分



6

7 地域区分と市町村の対応

3区分	10区分	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

8

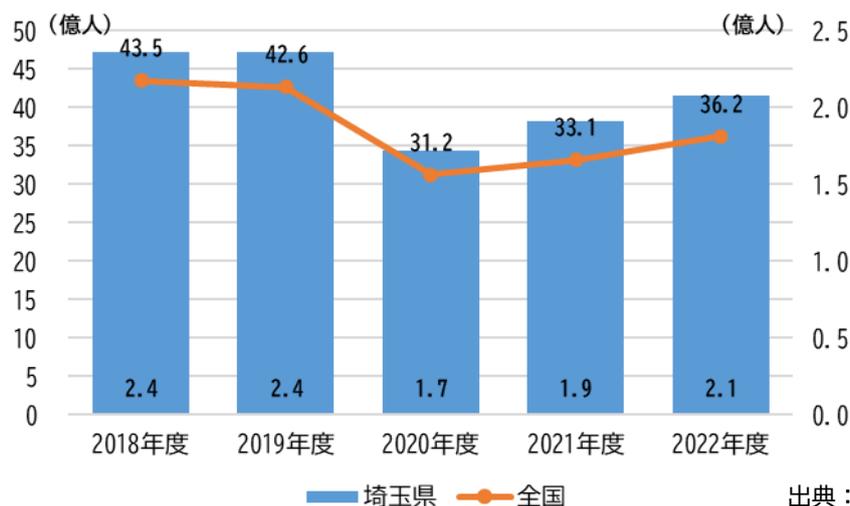
1 (1) 人口減少・少子高齢化

- 2 ● 埼玉県の人口は 2005 年に 700 万人を超え、2020 年現在の人口は 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、現在から 70 万人程度の減少が予測されています。
- 3 ● 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。

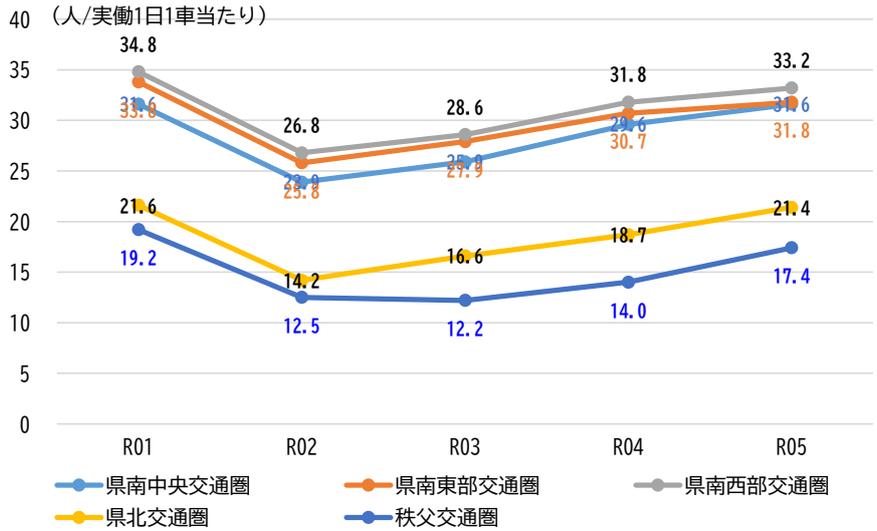
9 (2) 公共交通サービス・ネットワーク

- 10 ● 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。
- 11 ● 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。エリア別では、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。
- 12 ● 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。
- 13 ● 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 36 万人の運転手不足が見込まれています。
- 14 ● 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 35%の割合で減少しています。
- 15 ● 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。
- 16 ● 「あと数マイル・プロジェクト」の対象路線である 5 路線（東京 8 号線、埼玉高速鉄道、東京 12 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。

30 ■ 埼玉県内のバス利用者数の推移



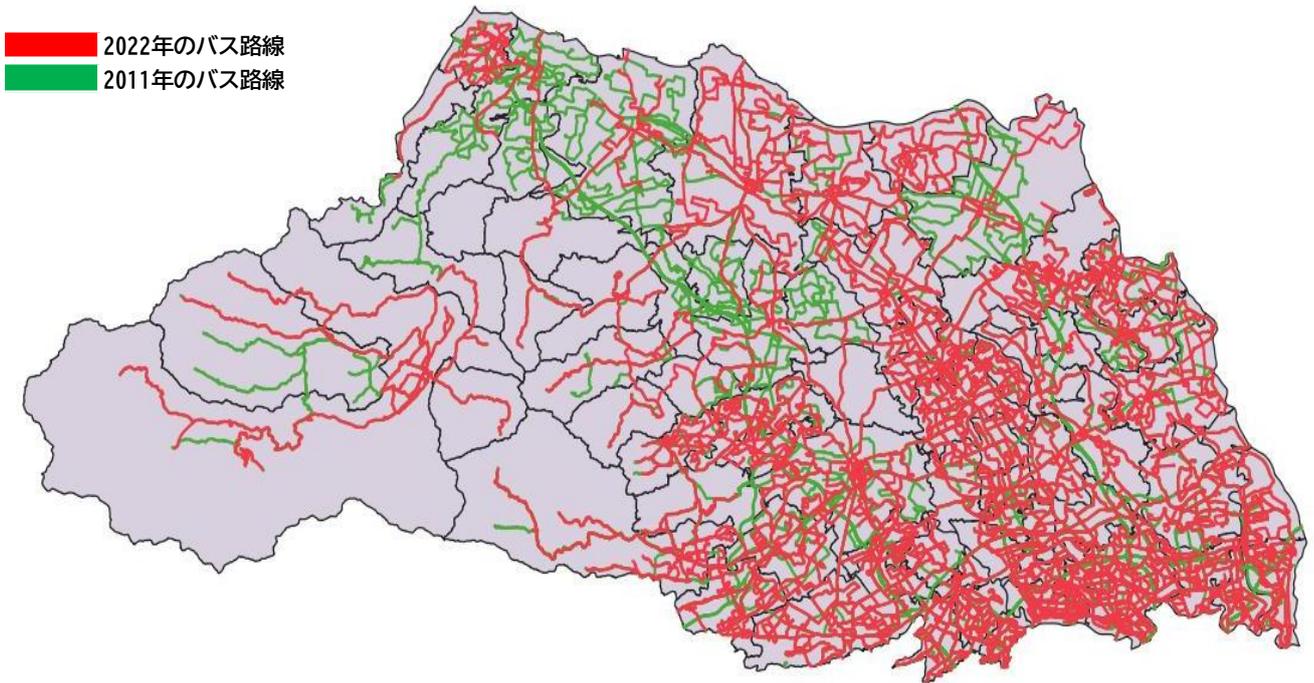
1 ■ 埼玉県内のタクシー利用者数の推移



14 出典：埼玉県乗用自動車協会資料

15

16 ■ 埼玉県内のバス路線減少状況（2011年→2022年）

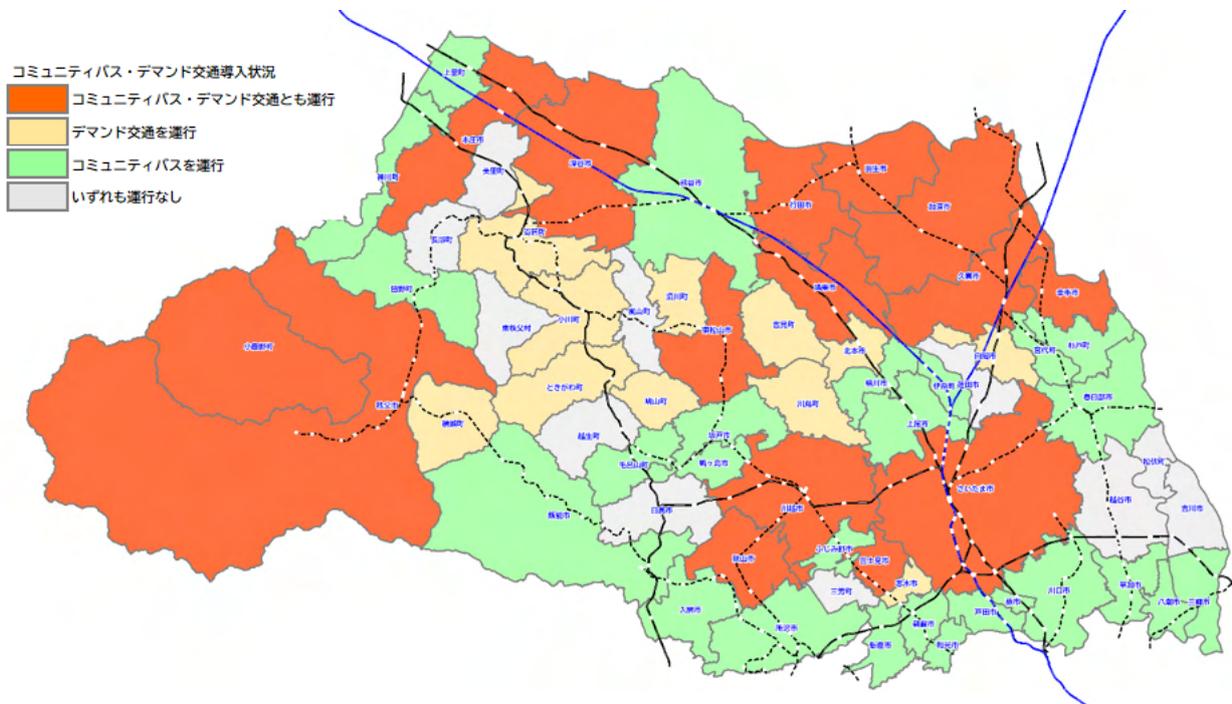


33 出典：国土数値情報

1 (3) コミュニティ交通

- 2 ● コミュニティバスを運行しているのは県内 41 の自治体、デマンド交通を運行しているのは県内
- 3 26 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 15 自治体あ
- 4 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、11 自治体です。
- 5 ● 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。運行している自治体の収支率を見
- 6 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高崎線沿線の自治体で比
- 7 較的高くなっている傾向が見受けられます。
- 8 ● 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 7,000 万円/年程
- 9 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。
- 10 ● 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
- 11 円超となっている自治体もあります。

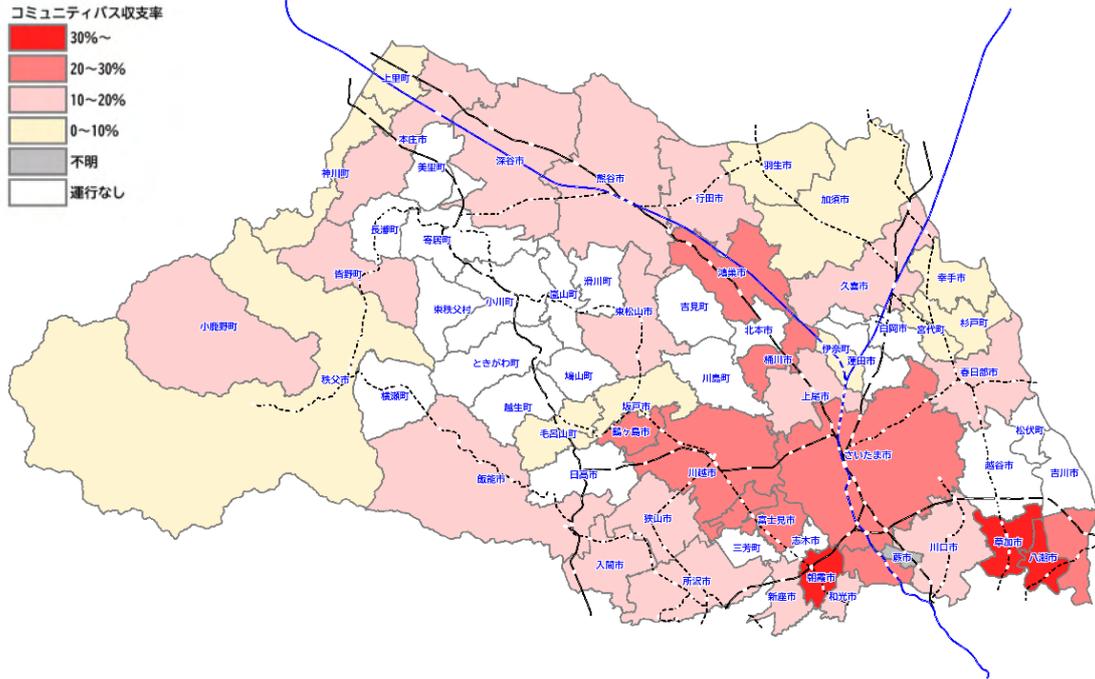
13 ■ 埼玉県内のコミュニティバス・デマンド交通の運行状況



出典：埼玉県 HP（令和 6 年 7 月時点）

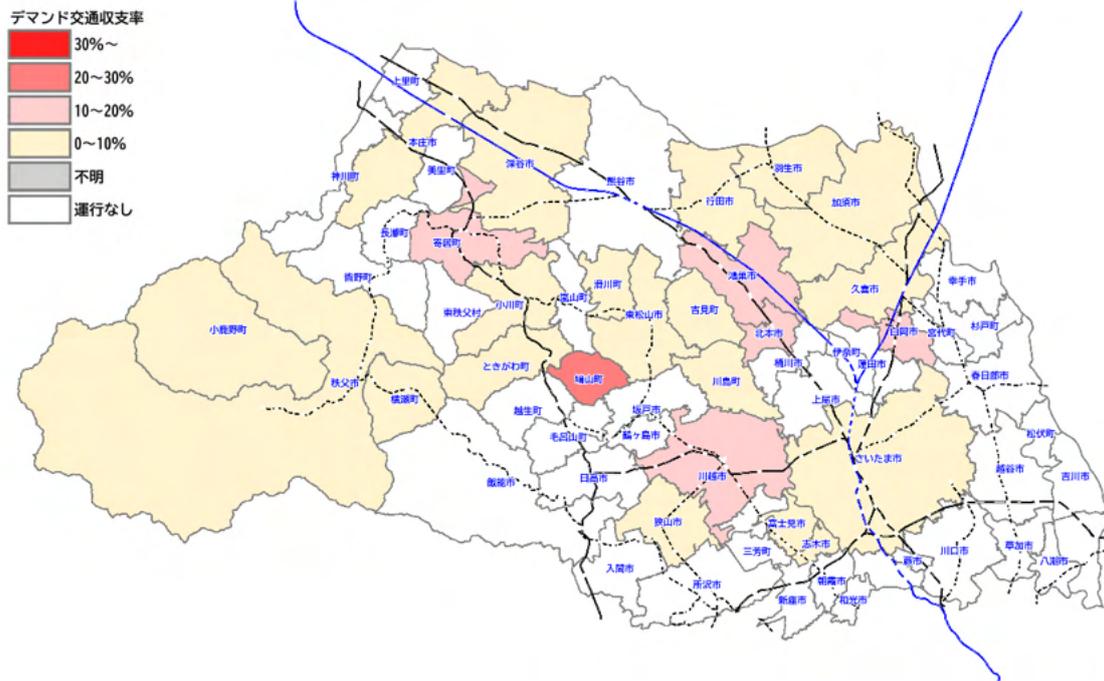
10地域区分	自治体数	コミュニティバス	デマンド交通	未導入	3地域区分	自治体数	コミュニティバス	デマンド交通	未導入
さいたま	1	1	1	0	県南 ゾーン	18	13	3	4
南部	3	3	0	0					
南西部	7	5	2	1					
東部	7	4	0	3					
県央	5	4	2	0	圏央道 ゾーン	33	20	17	5
川越比企	14	5	8	3					
西部	5	4	1	1					
利根	9	7	6	1					
北部	7	5	3	1	県北 ゾーン	12	8	6	2
秩父	5	3	3	1					
合計	63	41	26	11					

1 ■ 埼玉県内のコミュニティバスの収支率



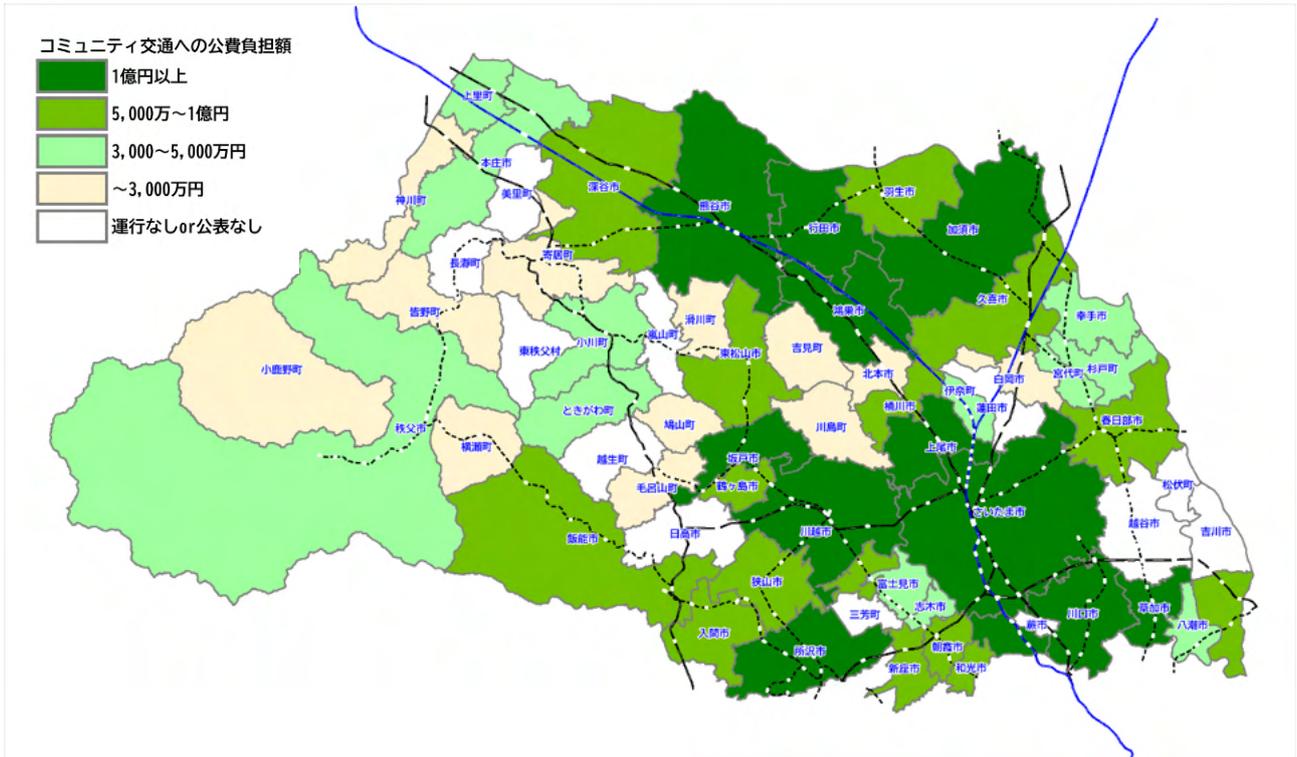
17 出典：埼玉県交通政策課調べ（令和5年度実績額）

19 ■ 埼玉県内のデマンド交通の収支率



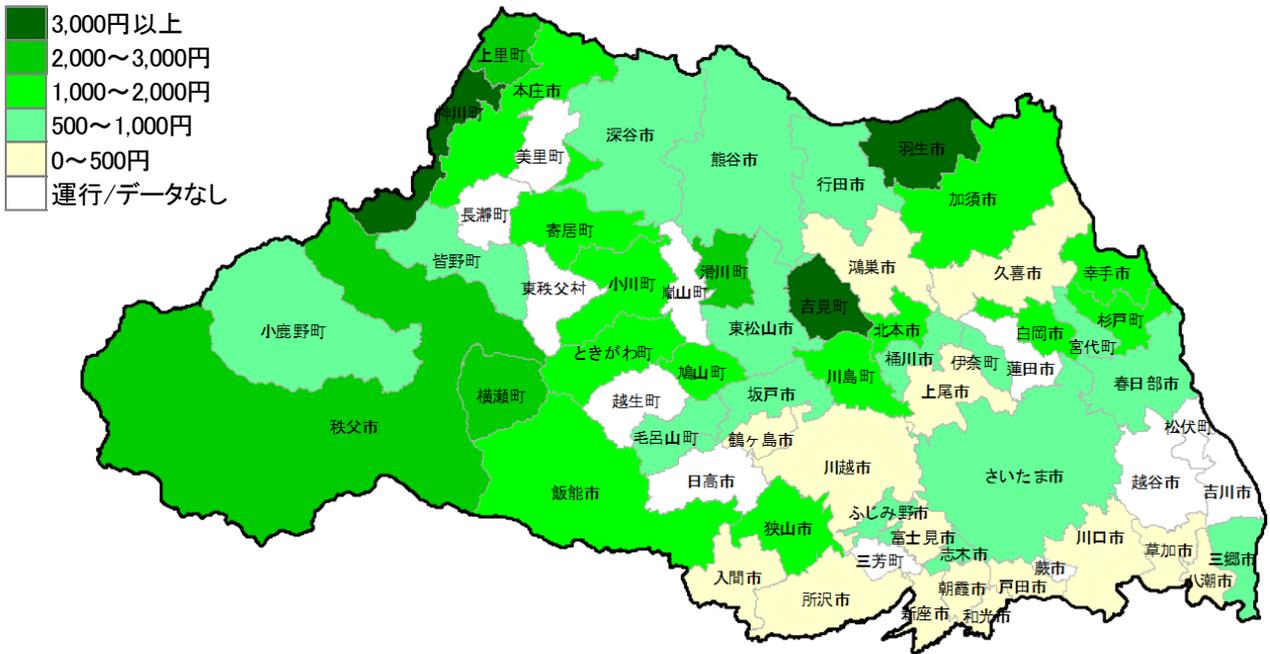
35 出典：埼玉県交通政策課調べ（令和5年度実績額）

1 ■ 埼玉県内のコミュニティ交通への公費負担額



18 出典：埼玉県交通政策課調べ（令和5年度実績額）

19
20 ■ コミュニティ交通における1人1回あたり公費負担額



36 出典：埼玉県交通政策課調べ（令和5年度実績額）

1 (4) 公共交通の人口カバー率・交通空白等

- 2 ● 埼玉県内の公共交通カバー人口をバス停 300m、鉄道駅 800m をバス停・鉄道駅勢圏で見ると、81.8%
3 をカバーしています。
- 4 ● 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
5 アは県内全体で約 80%と高い数値となっています。
- 6 ● 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
7 存在しています。
- 8 ● 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
9 い通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。
- 10 ● 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
11 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。
- 12 ● 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
13 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
14 理的、空間的な交通空白地には限られません。
- 15 ● 「交通空白」の判断にあたっては、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
16 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
17 ます。

■ 埼玉県のバス停・鉄道駅勢圏人口

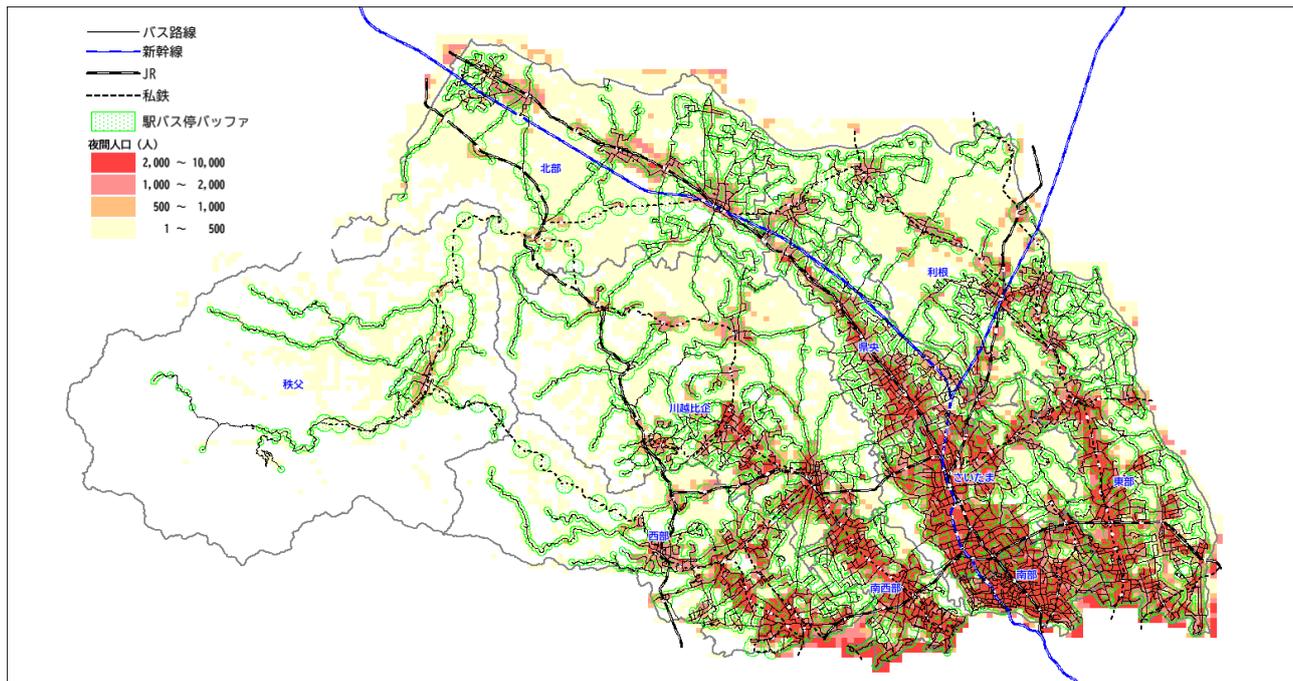


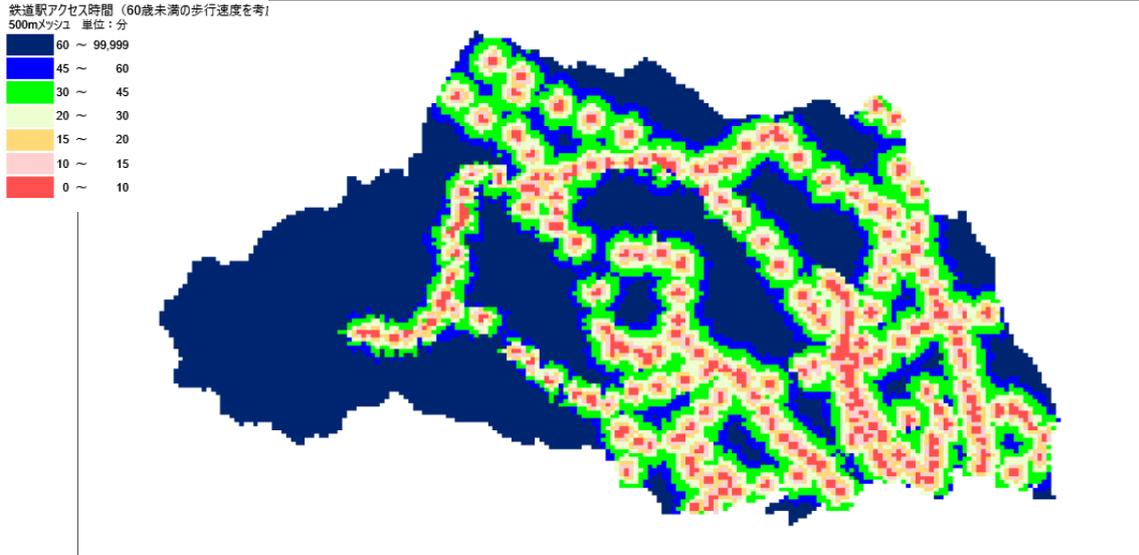
表 埼玉県の3地域別カバー人口（バス停・鉄道駅勢圏人口）

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 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 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%

1 ■ 埼玉県内の鉄道駅のアクセス時間（60歳未満の歩行速度を考慮）



2
3 ■ 埼玉県内の鉄道駅のアクセス時間（60歳以上の歩行速度を考慮）

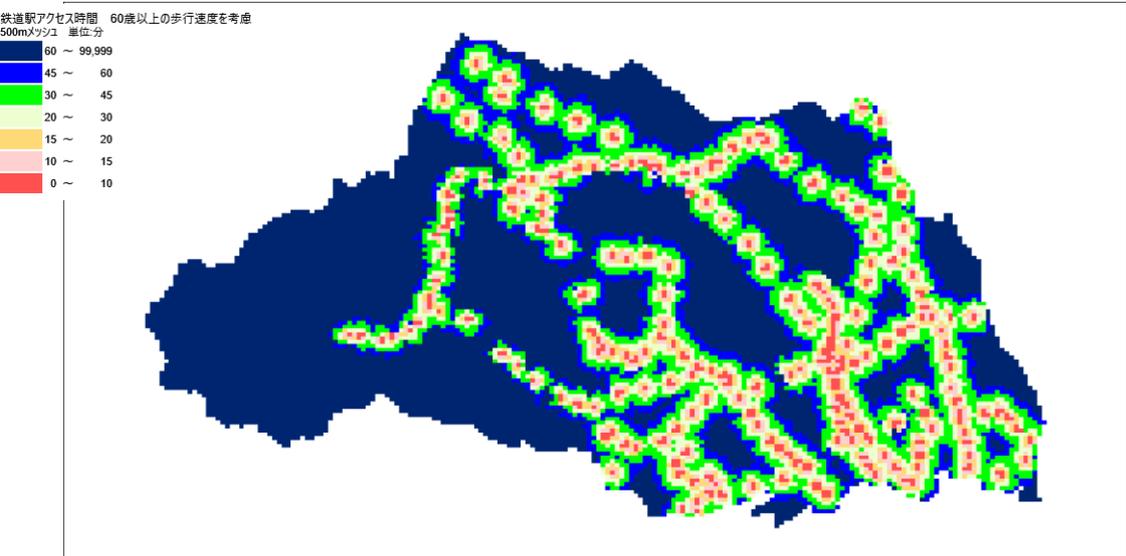


表 埼玉県の3地域別カバー人口

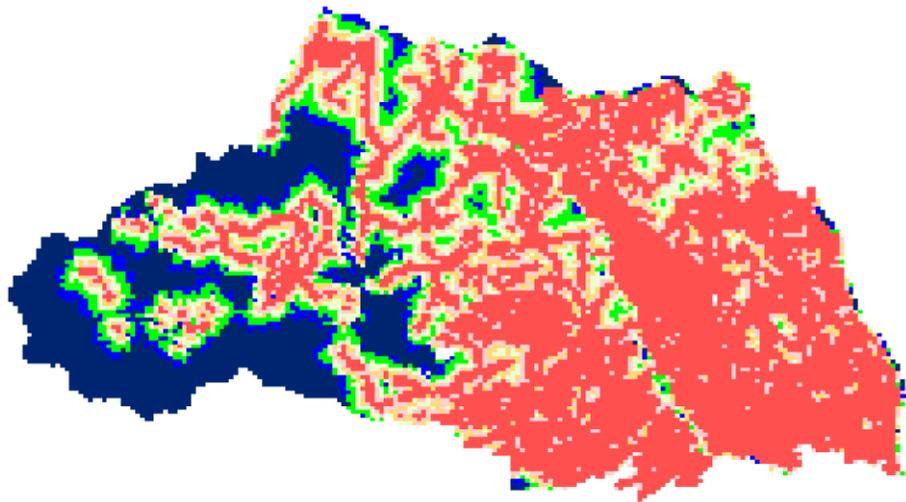
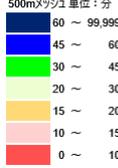
地区名	対象メッシュ数	0分以上 - 10分未満メッシュ数	0分以上 - 20分未満メッシュ数	0分以上 - 30分未満メッシュ数	対象メッシュ面積 (km ²)	メッシュ人口 (総数)	カバーメッシュ数 (駅勢圏)	カバー面積 (km ²)	カバー人口 (バス停・駅勢圏)	0分以上 - 10分未満カバー人口 (駅勢圏)	0分以上 - 20分未満カバー人口 (駅勢圏)	0分以上 - 30分未満カバー人口 (駅勢圏)	カバー率 (カバー人口/メッシュ人口)	0分以上 - 10分未満カバー率 (駅勢圏)	0分以上 - 20分未満カバー率 (駅勢圏)	0分以上 - 30分未満カバー率 (駅勢圏)
埼玉県全域	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	1,919	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 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 県央	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%

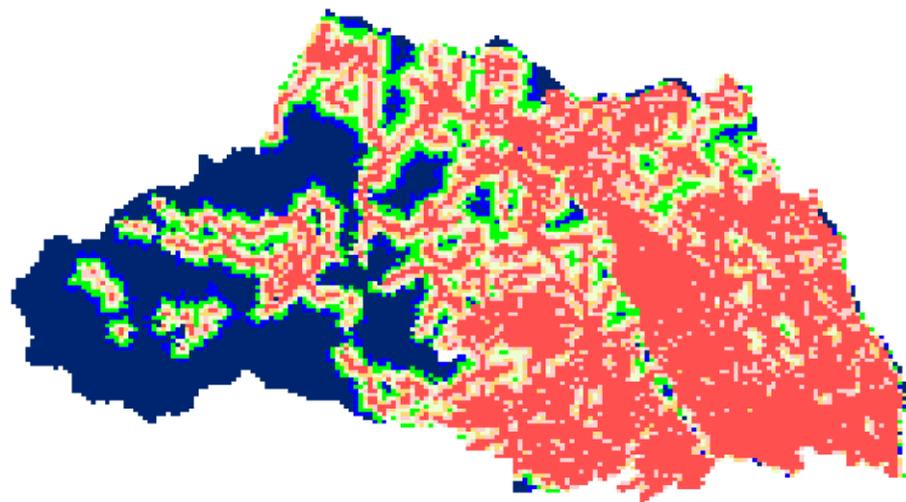
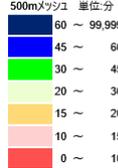
1 ■ 埼玉県のバス停のアクセス時間（60歳未満の歩行速度を考慮）

バス停アクセス時間（60歳以下の歩行速度を考慮）



14 ■ 埼玉県のバス停のアクセス時間（60歳以上の歩行速度を考慮）

バス停アクセス時間（60歳以上の歩行速度を考慮）



28 表 埼玉県の3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 (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 (バス停勢圏)	0分以上 - 20分未満カバー人口 (バス停勢圏)	0分以上 - 30分未満カバー人口 (バス停勢圏)	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 (バス停勢圏)	0分以上 - 20分未満カバー率 (バス停勢圏)	0分以上 - 30分未満カバー率 (バス停勢圏)
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%

33 表 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)	カバー面積 (km ²)	カバー人口 (駅・バス停)	0分以上 - 10分未満カバー人口 (バス停)	0分以上 - 20分未満カバー人口 (バス停)	0分以上 - 30分未満カバー人口 (バス停)	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)	0分以上 - 20分未満カバー率 (バス停)	0分以上 - 30分未満カバー率 (バス停)
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%

1 ■ 「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

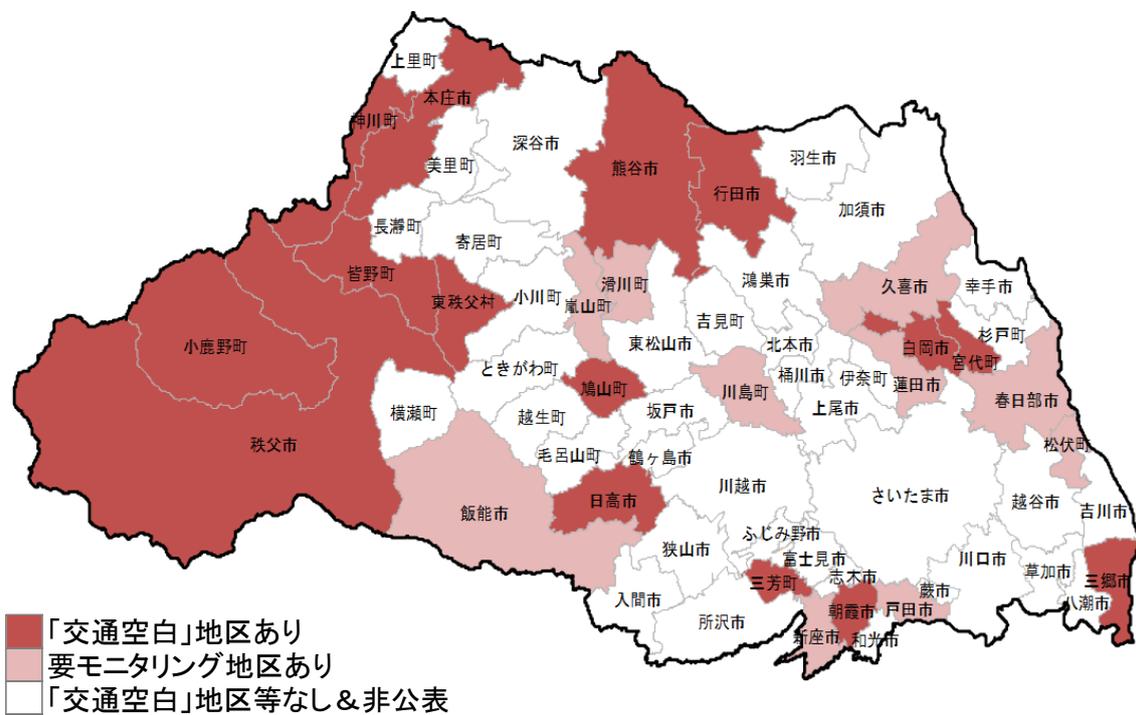
…誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域であって、自治体や地域住民等がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているもの

○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。

2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19

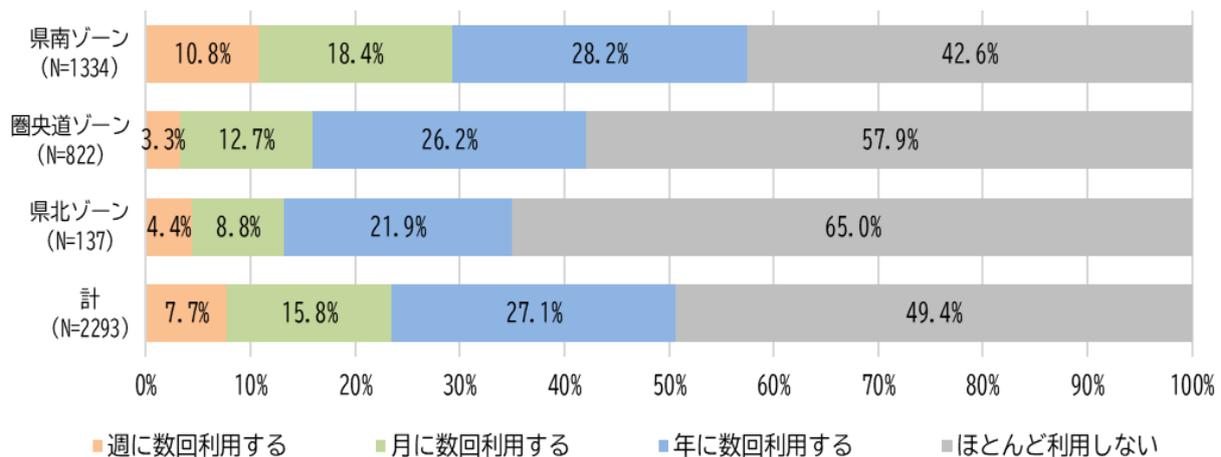


出典) 国土交通省「交通空白」解消本部発表資料を基に作成

1 (5) 公共交通に対するニーズ

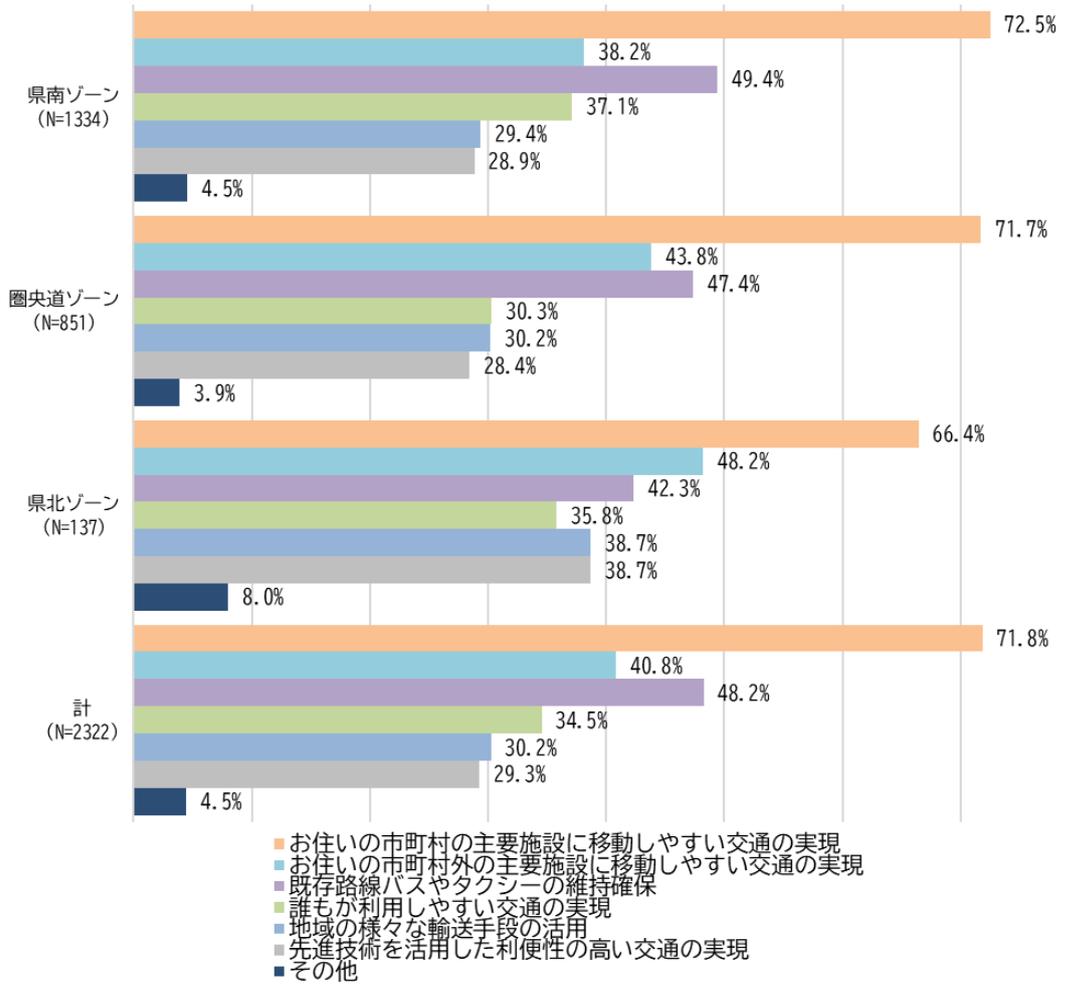
- 2 ● 埼玉県の県政サポーターアンケートによれば、普段の生活でバスをほとんど利用しない人は県全
3 体では半数程度に上ります。利用状況には地域差があり、県南ゾーンでは 43%、圏央道ゾーンで
4 は 58%、県北ゾーンでは 65%がほとんど利用しないと回答をしており、県南ゾーンほど利用する
5 人が多い状況です。
- 6 ● 地域公共交通について埼玉県が行うべき支援として要望が上がっているのは、「お住まいの市町
7 村の主要施設に移動しやすい交通の実現」が最も高くなっています。「お住まいの市町村外の主
8 要施設に移動しやすい交通の実現」や「既存路線バスやタクシーの維持確保」についても比較的
9 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。
- 10 ● 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
11 どその割合が高くなっています。
- 12 ● バスを利用するにあ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
13 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
14 ています。

15 ■ 日常生活でのバスの利用頻度

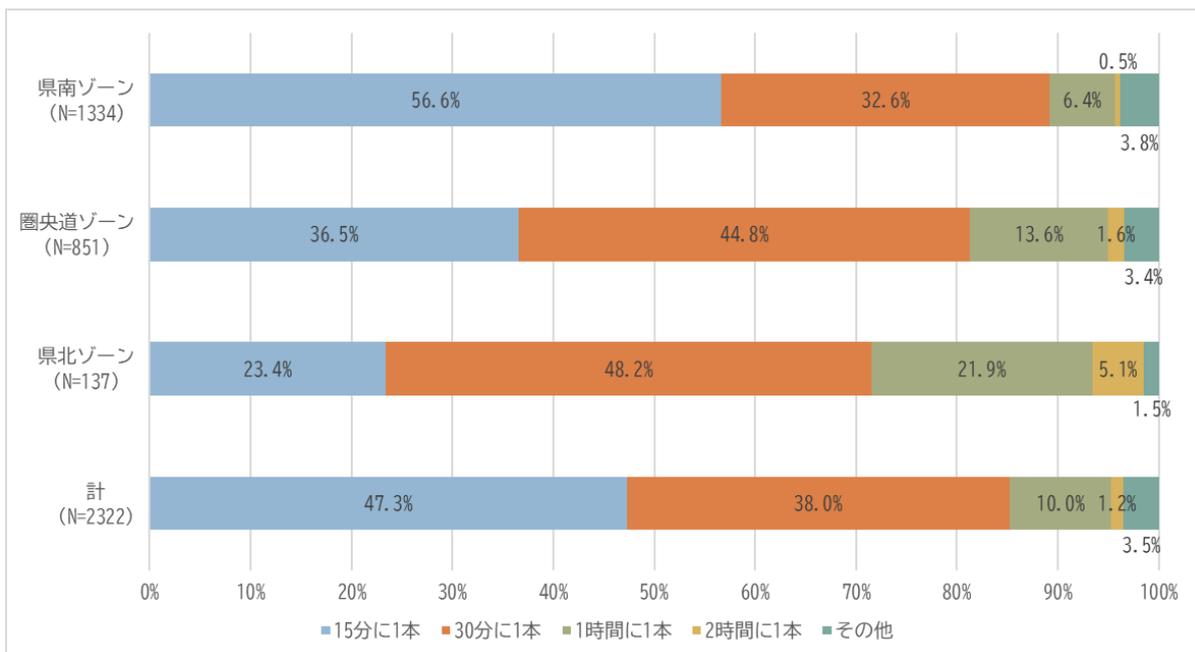


26 出典：県政サポーターアンケート「地域公共交通の利用実態と意識調査について」

1 ■ 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）



24 ■ バスを利用するにあたって最低限必要な運行本数

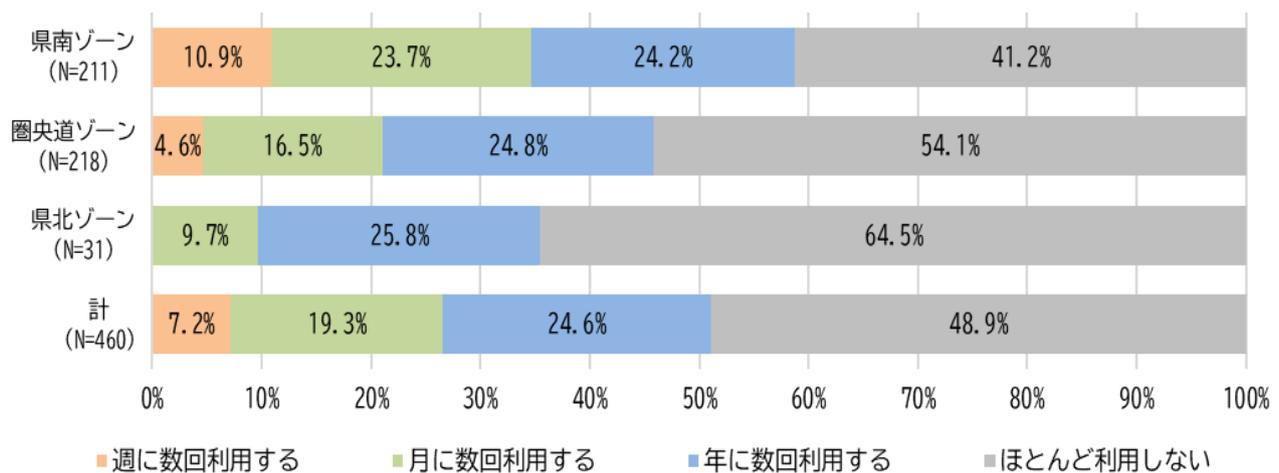


39 出典：県政サポーターアンケート「地域公共交通の利用実態と意識調査について」

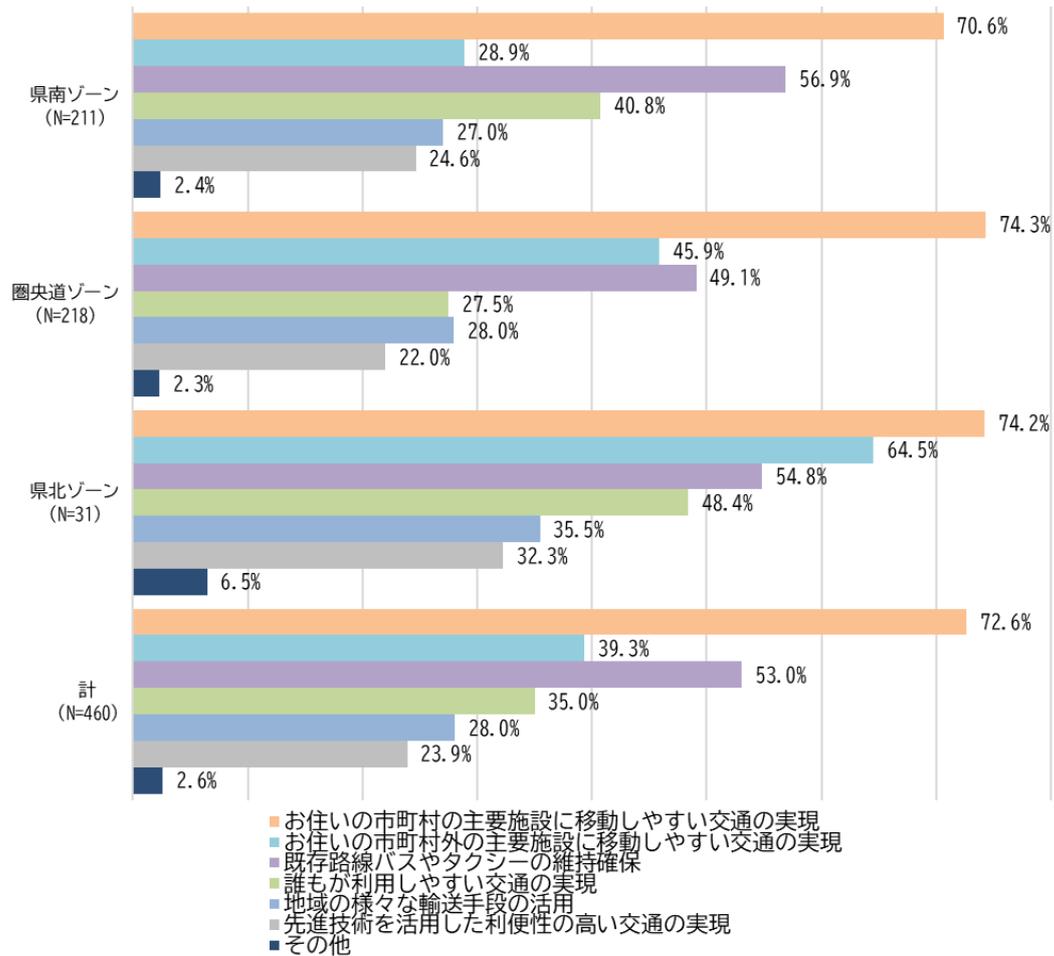
(参考) 70歳以上に限定したアンケート結果

- 県政サポーターアンケート結果を70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。
- 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」で、全年齢の結果と同様ですが、「既存路線バスやタクシーの維持確保」に関する要望は全年齢結果と比べて高い割合となっており、県北ゾーンにおいては、全年齢の結果と比べると10%以上高い結果となっています。
- 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。
- バスを利用するにあ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%以上低くなっています。

■ 日常生活でのバスの利用頻度（上段：3ゾーン、下段：10地域）

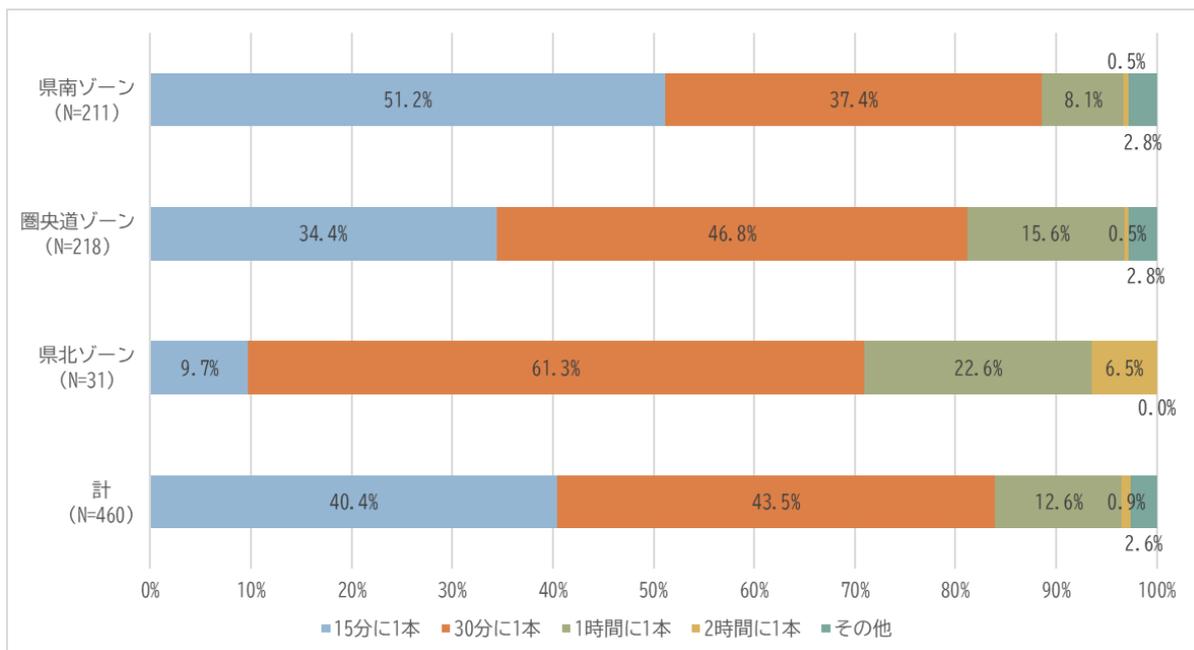


■ 地域公共交通に関する埼玉県が行うべき支援（要望）



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」

■ バスを利用するにあたって、最低限必要な運行本数



1 (6) 地域公共交通計画等の策定状況

- 2 ● 地域公共交通活性化再生法の改正により、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：網形成計画）の策定が進み、令和7年6月現在では40市町村で策定されています。
- 3 ● 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。
- 4 ● 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。

13 ■ 法定計画（地域公共交通計画）の策定状況（令和7年6月現在）



※着色アリが策定自治体

28 ■ 地域区分ごとの策定自治体一覧表（青字が策定済）

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 0/3	川口市・蕨市・戸田市
	南西部 3/7	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 6/7	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 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 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

1 (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
2 関するビジョン等策定自治体(令和7年6月現在)

- 3 ● 令和7年6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
4 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
5 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。

6

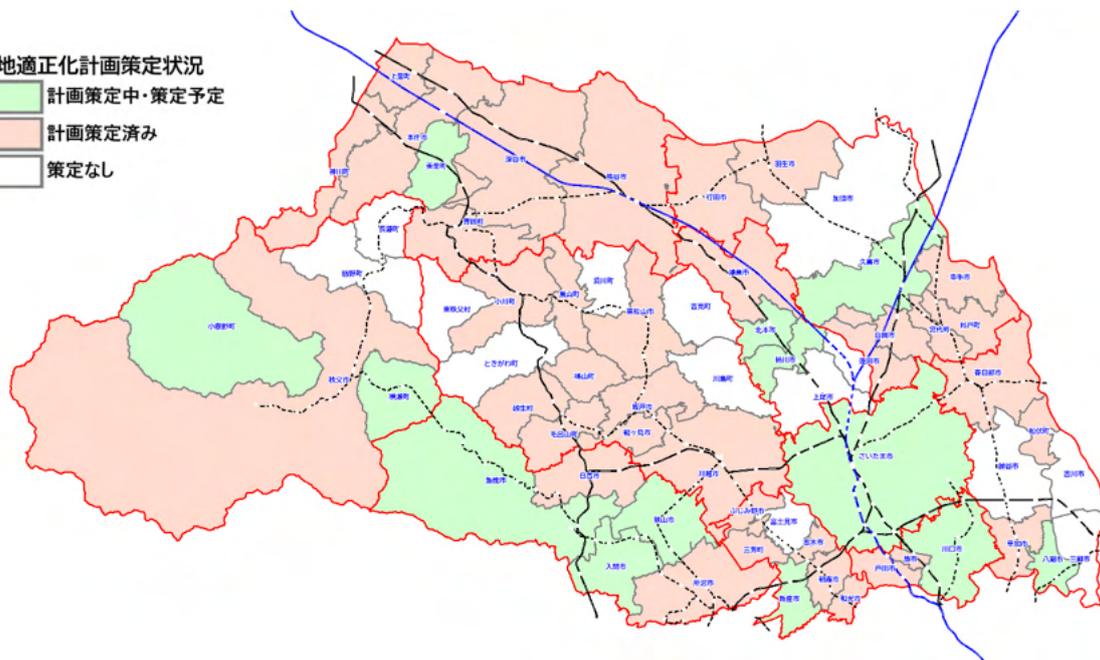
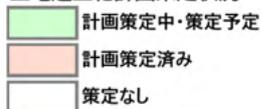
法定計画以外のビジョン等※ を策定している自治体	川口市(交通体系将来構想) ふじみ野市(都市交通マスタープラン) 横瀬町(地域公共交通アクションプラン)
-----------------------------	--

7 ※ 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

8 ※ 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
9 では含めておりません。

1 ■ 立地適正化計画の策定状況（令和7年3月現在）

2 立地適正化計画策定状況



6 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

18 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）」

19 ※ 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。

20 (参考) 地域公共交通計画及び立地適正化計画の策定状況

- 21 ● 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、
- 22 以下、同じ）されています。
- 23 ● 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
- 24 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
- 25 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
- 26 検討が求められます。
- 27

2. 埼玉県地域公共交通の課題

ここまで県内の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) 地域特性等の視点からの課題

① まちづくりと連携した生産性の高い公共交通ネットワークの構築

- 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駅周辺から離れた場所（例えば、幹線道路沿いなど）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様々な問題が生じており、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。
- 現在の地域公共交通ネットワーク、サービス水準を維持することも重要ですが、担い手不足等により、サービス水準の低下は避けられない状況となっており、都市機能の集中などコンパクトなまちづくりと連携し、拠点間を結ぶ生産性の高い公共交通ネットワークの構築が必要となります。
- 本県では、超少子高齢社会を見据えた市町村の「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。このプロジェクトへの参加を促進し、目指すべき地域公共交通の実現を図っていく必要があります。
- また、県南ゾーンでは現状でも東京へのアクセス性がよく、人口も集中していますが、都市間競争が激しい中、魅力あるまちづくりを推進していくため、更なるネットワーク強化による利便性向上を進めていくことも求められています。
- 本県では、主に県南ゾーンにおいて、より一層、広域的な幹線軸を強化するため、「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あたっては、沿線自治体のまちづくりや駅へ（または駅から）の交通手段についての将来像の検討が必要となります。

② 地域公共交通計画の策定と見直し

- 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が、将来的に起こりうるバス路線の廃止等による移動の制約は、まちの衰退につながる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。
- まち全体の価値を向上させるためには、行政が主体となり、多様な関係者と連携するとともに、地域の課題を「我が事」として捉え、課題解決に向けた取組を進めることが求められています。
- 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。
- 地域の目指すべき地域公共交通の構築に向けては、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必要です。

1 (2) 地域公共交通の現状の視点からの課題

2 ① 県民が不自由なく移動できる交通ネットワークの構築

- 3 ● 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
4 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、デマンド交通や自家用
5 有償旅客運送（以下、公共ライドシェアという。）が運行されている地域もありますが、公費負担
6 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
7 の低下が危惧されます。
- 8 ● 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・
9 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
10 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
11 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。
- 12 ● 地域を活性化させるためには県民の日中の移動利便性を高めることが重要であり、地域ごとに目
13 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。
- 14 ● 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
15 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
16 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いとなるケース
17 も発生しています。
- 18 ● 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
19 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。
- 20 ● 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
21 点を整理し、意識的に結び付けるなど、県民が不自由なく移動できる公共交通ネットワークを構
22 築することが必要です。

23 ② 沿線自治体と連携した地域鉄道の活性化支援

- 24 ● 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
25 の日常の足」、「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であり、より一層活
26 性化できるように、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。
- 27 ● 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
28 込みなど、観光施策との連携が重要となります。

29 ③ 公共交通の担い手不足に対する取組の拡充

- 30 ● 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
31 （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、
32 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ぐなど、
33 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。
- 34 ● 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、
35 育成が何よりも重要となります。
- 36 ● 運転手をはじめとする公共交通の担い手を確保するためには、事業者の努力だけでは解決するこ
37 とは困難となってきており、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
38 重要となってきています。

1 (3) 県民ニーズの視点からの課題

2 ① 高齢者や学生など自動車利用できない方が安心して移動できるネットワークの構築

- 3 ● 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、70 歳以上に限定
4 した結果でも同様の結果となっています。
- 5 ● 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動車が多いことから、自動車
6 に頼って生活をしていることが伺えます。
- 7 ● 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
8 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。
- 9 ● 高齢者をはじめ、学生など自動車を利用できない方でも安心して移動できるネットワークの構築
10 が必要です。

11 ② 市町村域を超えるネットワークの充実

- 12 ● 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
13 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。
- 14 ● 県内では主に鉄道駅に向かう路線が整備されていますが、鉄道駅へアクセスする路線ではなく、
15 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
16 ます。

17 ③ 地域に応じた交通サービス水準の確保

- 18 ● バスを利用するにあ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
19 ています。
- 20 ● ただし、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、
21 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。
- 22 ● 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
23 なるケースが多くなっていますが、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
24 を配分し、かつ様々な交通手段を検討することで、移動利便性を向上していくことが求められて
25 います。