

令和5年9月1日
超高齢社会に向けた公共交通の
在り方検討特別委員会 資料
都市局都市計画部交通政策課
福祉局長寿応援部高齢福祉課
市民局市民生活部市民生活安全課

1. 超高齢社会における本市の状況

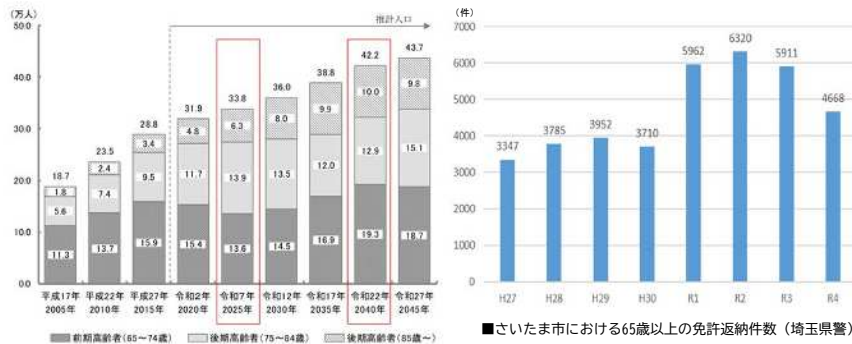
少子高齢化

- 本市は既に、65歳以上の人口の割合が全人口の21%を超える「超高齢社会」を迎えている。
- 老年人口（65歳以上）は今後も増え続け、高齢化率は、令和12年には27.3%、令和27年には、34.0%となり、3人に1人が65歳以上となる見通し



後期高齢者数の見通しと免許返納者数の推移

- 後期高齢者のうち、介護ニーズが高い85歳以上の高齢者は、令和22年には、約10万人（令和2年比約2倍）に増加
- さいたま市における高齢者（65歳以上）の免許返納件数は令和2年の約6千件をピークに減少傾向である。



「本格的な人口減少・超高齢時代の到来」への対応

- さいたま市総合振興計画では、「未来に引き継ぐための持続可能なまちづくりを進める戦略」を重点戦略として位置付け、「子どもから高齢者まで、あらゆる世代が輝けるまちづくり」を推進している。

目指す方向性 (抜粋)

- 安心して子どもを産み育てることができる環境を整備します
- 子育て世代を始めとした子どもと共に生きる全ての人が社会で活躍できるまちを目指します
- 急速な高齢化に対応するため、生涯にわたって住み慣れた地域で意欲や熱意をもって活躍できるまちを目指します

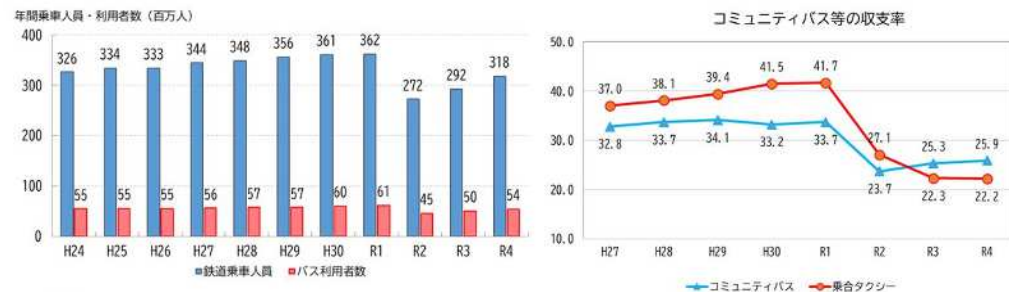
重点ポイント

- 全ての子どもが健やかに育つための環境づくり
- 心身ともに健康で安心して長生きできるまちづくり

2. 公共交通を取り巻く状況について

公共交通の利用実態

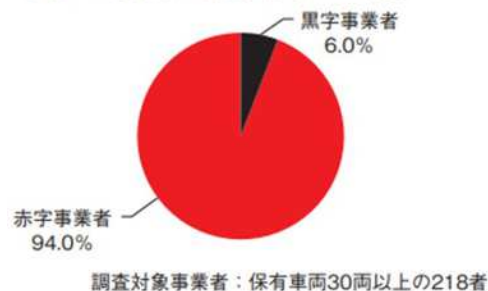
- 人口増加に伴い鉄道利用者は増加傾向だが、バス利用者は横ばい傾向であった。
- コロナ禍には、利用者の減少が顕著となっている。
- コミュニティバス・乗合タクシーについては、低い収支率が課題となっている。



交通事業者を取り巻く環境

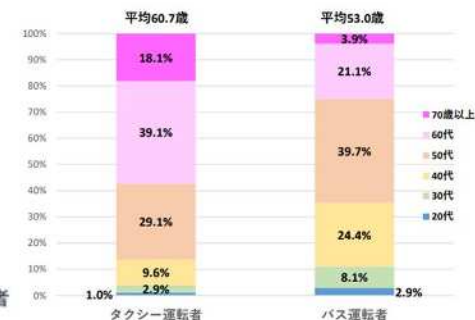
- 全国の乗合バス事業者を対象とした調査では、黒字事業者の割合が6%と低く、多くの事業者が民間事業として成立していない。
- タクシー運転手・バス運転手の高齢化等に伴い、担い手不足が顕著となっている。
- 2024年4月から働き方改革関連法及び改善基準告示がバス・タクシー事業者等にも適用されることから、さらに運転手が不足する事態となっている。(2024年問題)
※現に、さいたま市内でも運転手不足を理由に運行を廃止する路線(岩槻駅～蓮田駅間など)がでてきている。

乗合バス事業者の収支状況 (2021年度)



資料：国土交通省自動車局作成資料

タクシー・営業用バス運転者の年齢構成 (1全国)



資料：令和3年賃金構造基本統計調査(厚生労働省)

地域公共交通の負のスパイラル

- バス利用者の減少によって、事業者の経営が悪化し、路線の縮小等といったバス利便性の低下が起きている。それにより、マイカー依存者が増え、バス利用者がさらに減少する負のスパイラルに陥っている。
- 負のスパイラルにより、外出機会の低下や渋滞の増加等が進行する恐れがある。

3. 市内で実施している取組について

交通政策の観点（都市局）で実施している事業

コミュニティバス・乗合タクシー

《概要》

- 鉄道や路線バスを補完し、地域内の公共交通ネットワークを形成
- 路線バスと同様の定時定路線型の公共交通。「コミュニティバス等導入ガイドライン」に基づき、導入・運行をしている。平日、1時間に1本程度で運行している。

《課題》

- 収支改善、既存交通事業者との競合

《予算》

- 201,991千円（コミュニティバス 6区）（R5）
- 73,213千円（乗合タクシー 7地区）（R5）



コミュニティバス

乗合タクシー

AIデマンド交通（実証実験中）

《概要》

- 交通が不便な地域の効率的な解消と、市民の利便性向上
- 定められた運行エリアを予約状況に合わせて、AIが最適なルートを選択し、乗合で運行する交通システム。現在、チョイソコざいたまいわつき号の実証実験を行っている。

《課題》

- 収支改善、既存交通事業者との競合、コミュニティバスや乗合タクシーとの棲み分け

《予算》

- 11,878千円（R5）

福祉の観点（福祉局）で実施している事業

高齢者等の移動支援事業

《概要》

- 買い物や通院など外出を伴う高齢者の日常生活を支援
- 地域住民（自治会、任意団体等）社会福祉法人等が主体となる移動支援事業に対し、市が必要経費の一部を補助。運賃を収受しない「互助」による輸送で、事業実施主体が車両及び運転手を手配するものが支援対象
- 利用対象者は、市内に居住する65歳以上の高齢者のうち、要介護者に該当せず、主に歩行などの身体能力の低下のみられる方としており、運行頻度：概ね週1、2回程度を想定

《課題》

- 事業協力者、事業の担い手、車両等の確保、既存の交通事業者との棲み分け

《予算》

- 1,900千円（R5）



移動支援事業の利用の様子

福祉タクシー利用料金の助成

《概要》

- 障害のある方の生活圏の拡大と社会参加の促進を図る。
- 福祉タクシー利用料金の助成としてタクシー利用券を交付している。タクシー利用券は埼玉県又はさいたま市と協定を締結しているタクシー事業者で利用可能

《課題》

- 利便性向上と事業継続性確保の両立

《予算》

- 118,846千円（R5）

事業者等の取組

鉄道事業者の取組

- 駅施設の改修（バリアフリー化）
- 車内に優先席・フリースペースの設置
- 障害者割引（5割引）※会社によって取り扱いが異なる場合あり

バス事業者の取組

- 高齢者向け定期券等（通勤定期の概ね半額程度（片道200円区間の場合））
※国際興業バス、東武バスウエストが実施
- ノンステップバスの導入
- 障害者割引（普通乗車券5割引、定期乗車券3割引）※会社によって取り扱いが異なる場合あり

タクシー事業者の取組

- 子育てや妊婦向けのタクシー運送サービス等
- 介護士等がサポートする乗降介助付きのサービス等（ユニバーサルデザインタクシー・福祉タクシー車両の導入）
- 障害者割引（1割引）※会社によって取り扱いが異なる場合あり



ユニバーサルデザインタクシー

その他の事業者の取組

- 福祉有償運送

単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な障害者や要介護者の方などを対象に、NPO法人等が実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して行う、ドア・トゥ・ドアの個別輸送サービス

- シェア型マルチモビリティ（実証実験中）

専用アプリケーションで電動アシスト付自転車やスクーター、超小型EVの設置場所の検索、利用予約、決済までの一連の手続きができる。これらのモビリティを利用することで、移動が簡単になり、広範囲にも移動が可能となるなど、本サービスの本格運用を見据えて、有効性や課題を検証している。



モビリティポート

その他の取組

シルバー・サポーター制度

- 運転免許証を自主返納しやすい生活環境を整備することにより、高齢運転者の運転免許証の自主返納を促進し、もって高齢運転者に係る交通事故の抑止を図ることを目的としたもの
- 運転免許証を自主的に返納等した高齢者（65歳以上）の方が、「シルバー・サポーター制度協賛事業所ポスター・ステッカー」又は「高齢者運転免許自主返納ロゴマーク」のある店舗やタクシー等の協賛事業所で「運転経歴証明書」を提示することで、割引などの様々な特典を受けられることができる
- 事業実施主体：埼玉県警

4. 超高齢社会における公共交通の課題と今後の予定

課題

- 本市では、慢性的な渋滞が発生している中、人口増加などによる更なる自動車交通量の増加見込み
- 公共交通の利用者数は、ライフスタイルの変化などから、コロナ前の水準に戻らない見込み
- 深刻な運転手不足等に陥っており、このままでは、サービス水準低下を招き、公共交通利用者が減少することで、公共交通の収益が悪化（負のスパイラル）
- 運転免許を持たない人、高齢者、子育て層などは生活利便性の低下により不自由な生活を強いられることが懸念
- 対策すべき対象者が多岐にわたることにより、庁内の役割分担や連携が必要



- ✓ 外出機会の低下
- ✓ 高齢者等の事故リスクの増大
- ✓ 医療費の拡大
- ✓ 渋滞の増加
- ✓ CO2の増加 など

- ✓ 外出機会の向上
- ✓ 高齢者等の事故リスク低下
- ✓ 健康増進・医療費縮減
- ✓ 渋滞緩和
- ✓ CO2削減・地球温暖化防止

今後の検討の予定

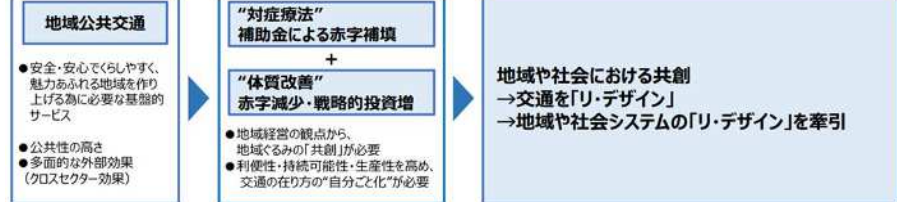
- 令和7年度に予定している総合都市交通体系マスタープランの改定等と合わせて、課題の解決に向けた方針や施策等の検討を進めていく。



参考：国の方針・方向性等

地域公共交通のリ・デザイン ～交通政策審議会 地域公共交通部会～ (R5.6)

<基本的考え方>



<速やかに取り組むべき課題>

- 交通空白の解消に向けた改善策 → タクシーやデマンド交通等による移動手段の確保に向けた制度・運用改善の検討
- 交通データの収集と利活用 → 行政や地域の多様な関係者間でのデータ共有の推進等
- 地域活性化の様々な政策との連携 → まちづくり・地域づくり、地域生活圏（国土形成計画関係）、レジ田構想の視点
- 人材の育成と確保 → バス・タクシーのドライバー、行政職員、外部コーディネーター人材等の育成支援

<中長期的な視点で取り組むべき課題>

- 地域の公共サービスとの一体的運営 → エネルギーの地産地消の観点を含め、公共交通が地域内経済循環を生み出す方向を検討
- 公共交通の位置づけ → ナショナルミニマムの観点から、クロスセクター効果も踏まえ、日本全国で提供されるべきサービス水準等を検討
- 安定的財源の確保 → 中長期的に「リ・デザイン」を着実に実装するための安定的な財源について検討（公共交通全体の利用者、公共交通利用者以外の負担等の妥当性が検討課題）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律 (R2.11)

