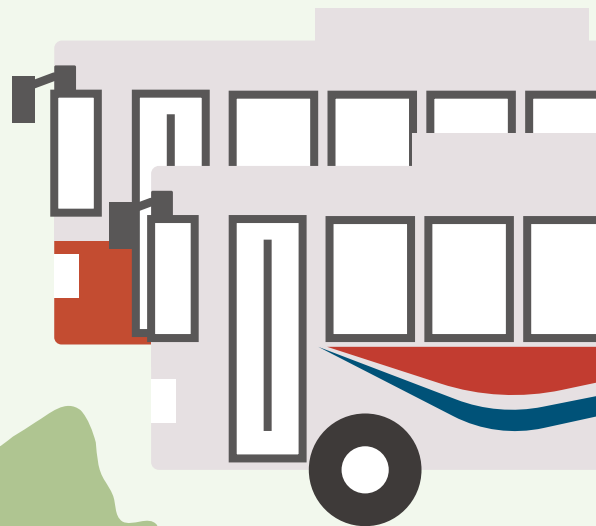
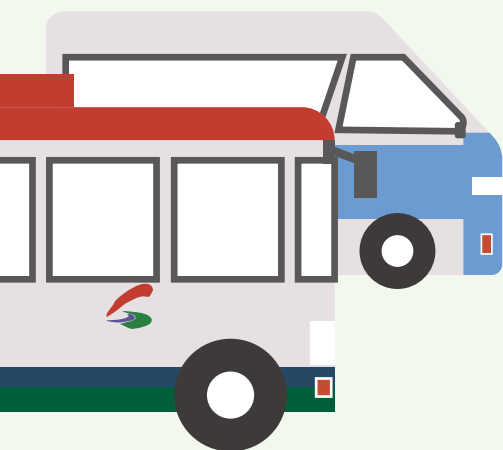




坂戸市地域公共交通計画

概要版

誰もが利用しやすい持続可能な公共交通が
充実したまちを目指して



令和7(2025)年3月
坂戸市

1. はじめに

●公共交通を取り巻く本市の状況

- ・本市の総人口は平成 22（2010）年にピークを迎え、以降は微減傾向が継続しています。総人口における高齢人口は増加しており、高齢化率は令和 2（2020）年の 29.4%から令和 27（2045）年には 37.5%まで増加する見込みです。
- ・市民の移動手段は、自動車が最も多く、増加傾向で推移していることから、自家用車の利用率が高く、公共交通の利用機会が少ない地域性がうかがえます。
- ・公共交通は、市内には鉄道が 2 路線（東武鉄道 東上線・越生線）、民間の路線バスが 2 社、また、市が運行主体である市民バスが 9 路線運行していることや、市内全域をカバーするタクシーの運行により、郊外部においても公共交通の利用が可能となっています。市民バスの利用者数は増加傾向にありますが、一部は利用しにくい路線もあり、利便性の検証を行う必要があります。
- ・市民バスの利用者数は増加傾向にありますが、その他の鉄道、路線バス、タクシーの利用者数は、新型コロナウイルスの影響を受ける以前の令和元（2019）年と同程度には至っておらず、効率的な運行内容への見直しや利用促進策の検討が必要です。

坂戸市地域公共交通計画の策定により課題解決を目指します

●地域公共交通計画とは

「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものです。本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた資源を有効活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図るものです。

●地域公共交通計画の役割と目的

本市の地域公共交通の役割を明らかにするとともに、その基本的な方針、目標及び施策体系を計画としてまとめたものです。本計画は、『第 7 次坂戸市総合計画』、『坂戸市都市計画マスタープラン』等の上位計画で掲げるまちづくりの方針、目標等を実現するための項目を具体的に示す計画です。各計画に示す事業が円滑に実施できるよう連携を図りながら進行します。

計画区域：坂戸市全域

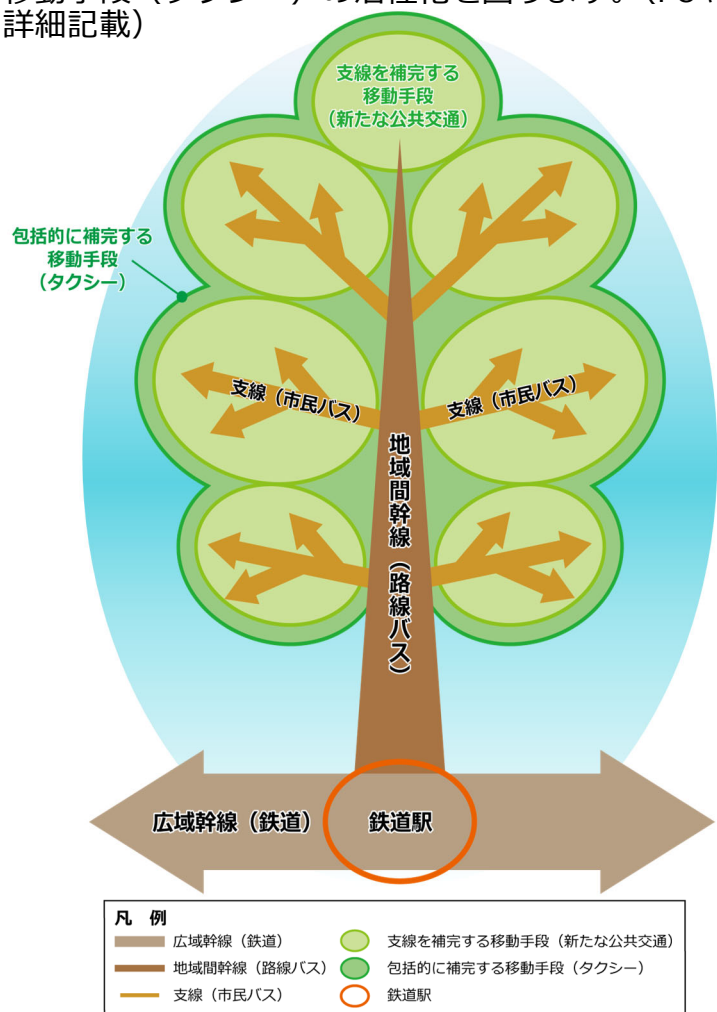
計画期間：

令和 7(2025)年度から令和 11(2029)年度までの 5 年間

本計画が目指す

本市の公共交通ネットワークのイメージ

本市の公共交通ネットワークを木に例えて、骨格となる広域幹線や地域間幹線を維持し、支線や支線を補完する移動手段（新たな公共交通）は地域特性に応じた移動手段として公共交通サービスの提供を目指します。また、これらの交通手段を補完する移動手段（タクシー）の活性化を図ります。（P8 に詳細記載）



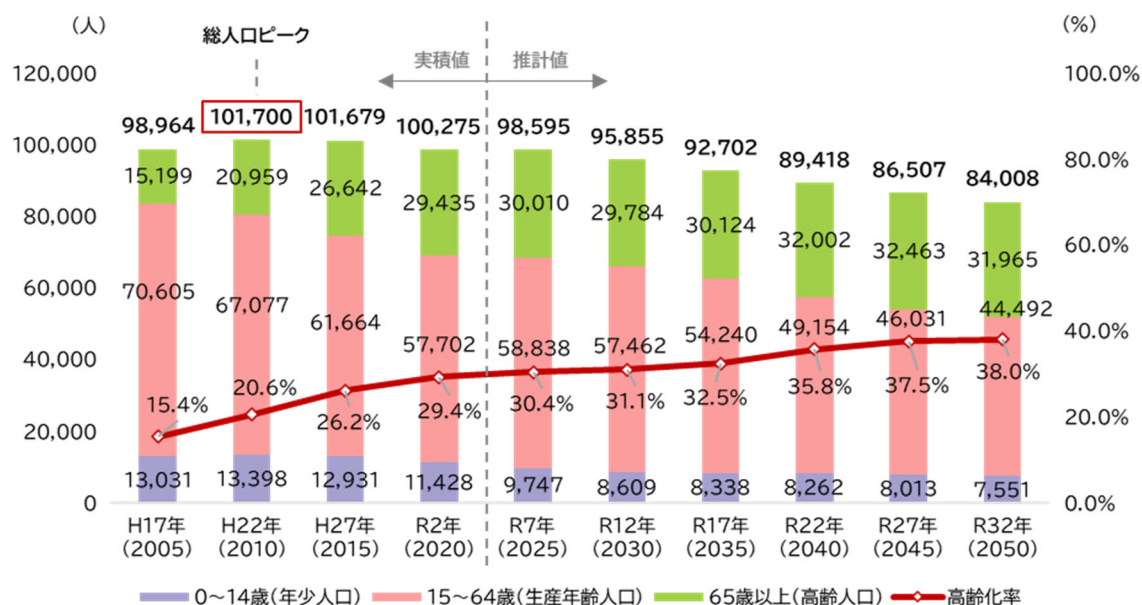
2. 本市の地域特性

●人口推移

本市の総人口は、平成 22（2010）年には 10 万人を突破しましたが、その後は微減傾向で推移しています。

平成 17（2005）年から令和 2（2020）年にかけての人口構造は、高齢者が増加する一方、生産年齢人口及び年少人口が減少しており、少子高齢化の進行により多くの高齢者を少ない若年層が支える構造にあります。今後もその傾向は続くことが見込まれています。

本市の人口推移・将来見込み

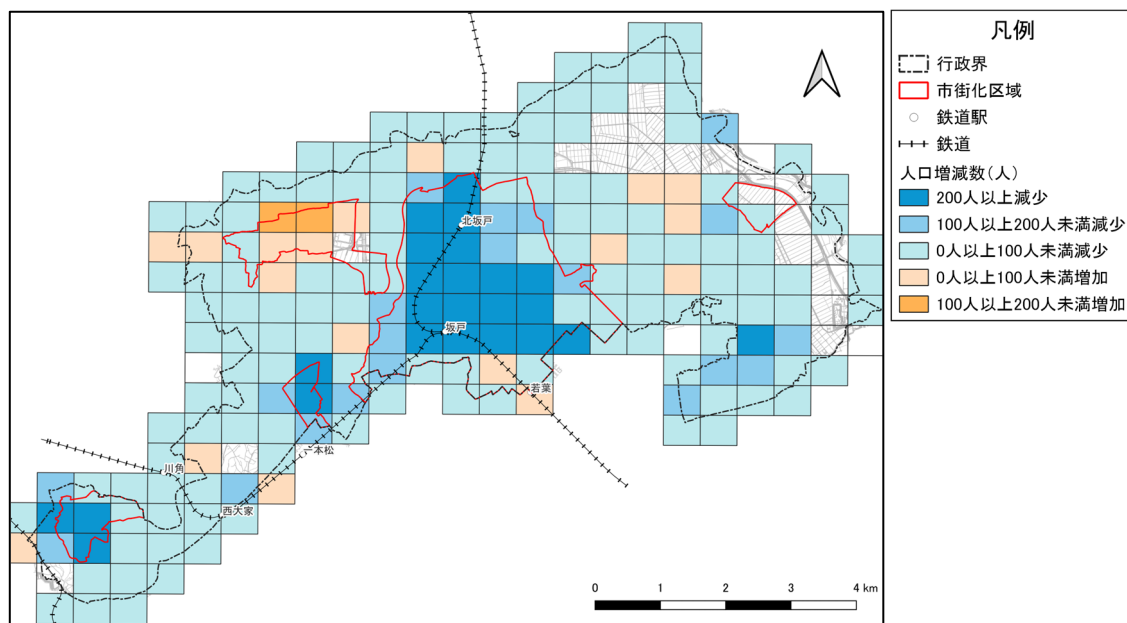


出典：国勢調査（平成 17（2005）年～令和 2（2020）年）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所、令和 5（2023）年推計）

令和 2（2020）年と令和 27（2045）年の人口比較では、市内の大半で人口が減少すると見込まれています。特に市街化区域内の坂戸地区、鶴舞、西坂戸において、200 人以上の減少が見込まれている地域が多く、顕著に人口が減少していくと考えられます。

にっさい花みず木においては増加傾向がみられ、100 人以上の増加が見込まれている地域もあります。

令和 2（2020）年～令和 27（2045）年の人口増減（500mメッシュ）



出典：国勢調査（令和 2（2020）年）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所、令和 5（2023）年推計）

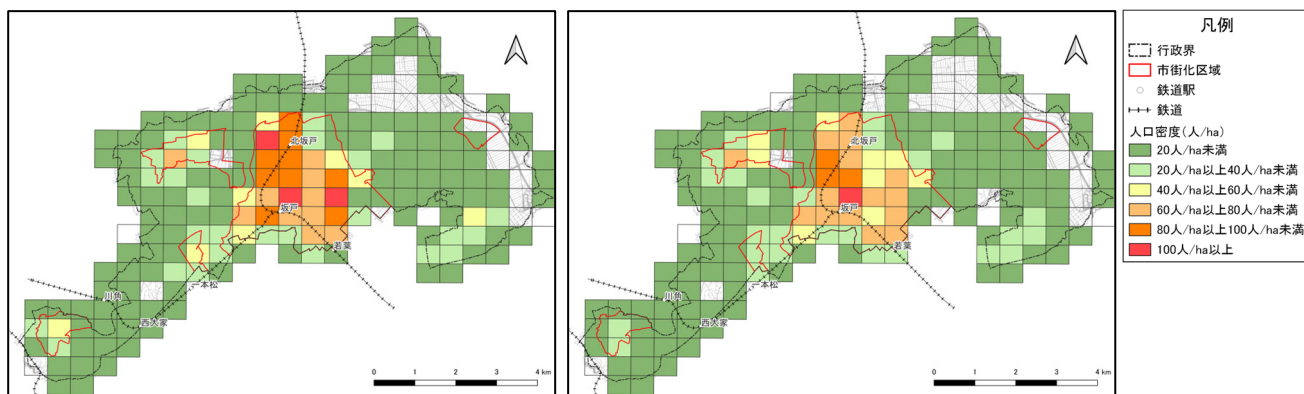
●人口密度と高齢化率

令和 2（2020）年の市街化区域内の人口密度は、坂戸駅や北坂戸駅の周辺、第一住宅、若葉台では 80 人/ha 以上と市内でも特に高い人口密度にあります。

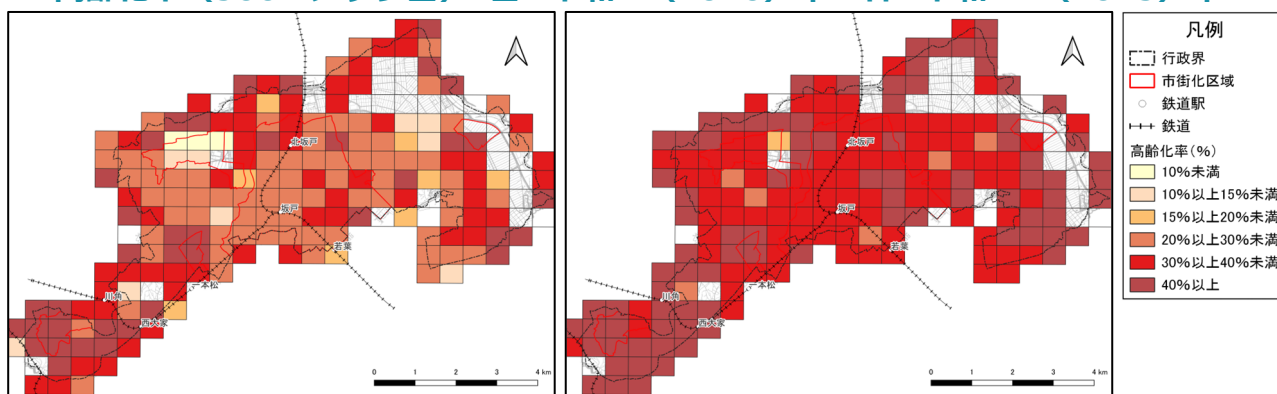
令和 27（2045）年には、鶴舞、西坂戸では 40 人/ha を下回ることが見込まれています。市街化調整区域においては、東坂戸で 40 人/ha を上回る箇所がみられます。

令和 2（2020）年の高齢化率は、市街化区域内の北坂戸駅西側、鶴舞、西坂戸等で 40%を超えています。令和 27（2045）年の高齢化率は、市内のほぼ全域で高齢化が進行し、郊外部で 40%を超える箇所がみられます。

人口密度（500mメッシュ） 左：令和 2（2020）年 右：令和 27（2045）年



高齢化率（500mメッシュ） 左：令和 2（2020）年 右：令和 27（2045）年



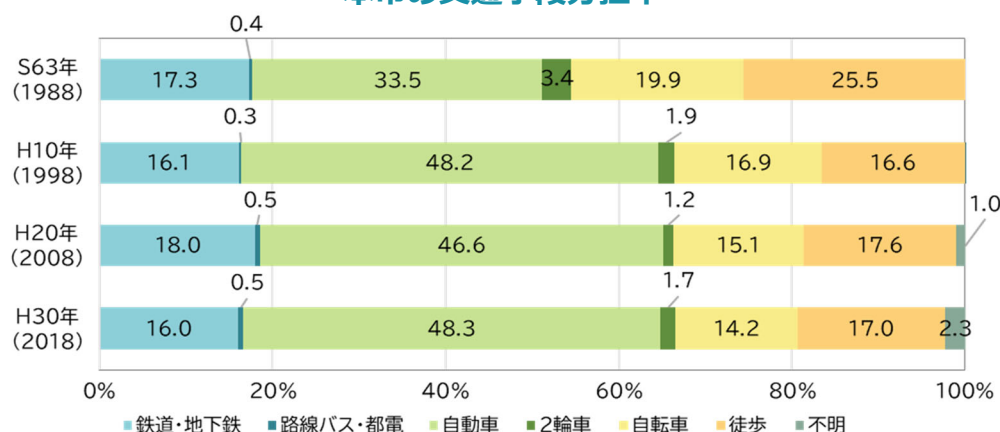
出典：国勢調査（令和 2（2020）年）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所、令和 5（2023）年推計）

●交通手段分担率

交通手段は、各調査年ともに自動車が多く、増加傾向で推移しています。また、平成 30（2018）年では自動車は全体の約半数を占めています。

一方、鉄道・地下鉄、路線バスといった公共交通や自転車、徒歩はいずれも減少傾向で推移しています。

本市の交通手段分担率



出典：パーセントトリップ調査（第 3 回（昭和 63（1988）年）～第 6 回（平成 30（2018）年））

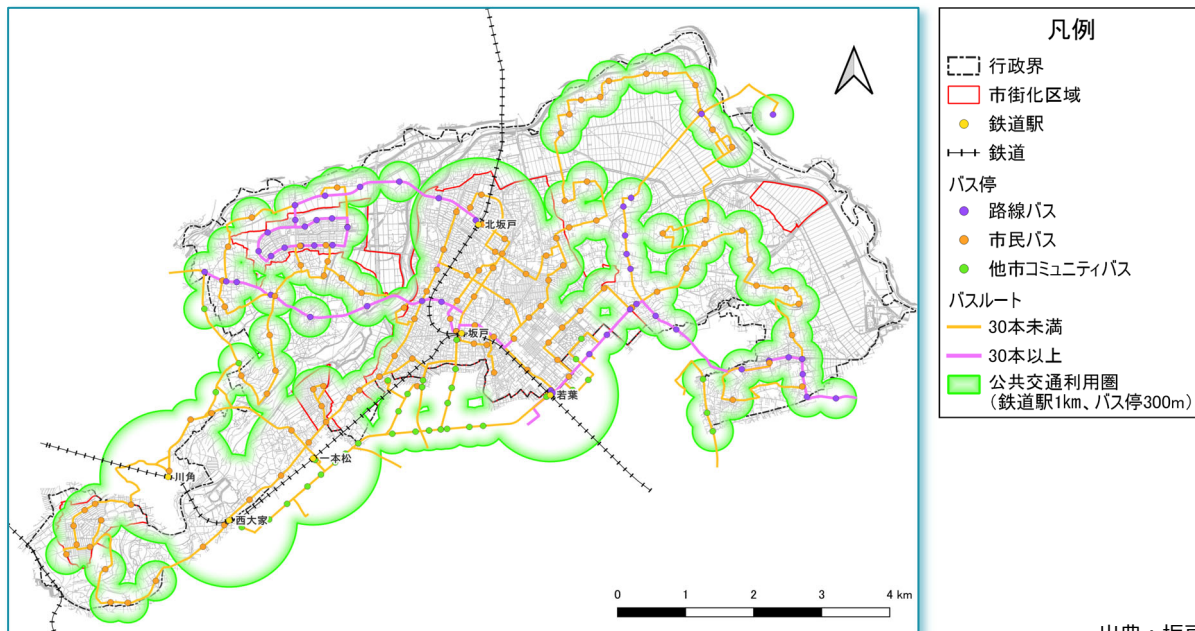
3. 本市の公共交通の状況

●本市の公共交通の利用圏域

市内には鉄道が2路線、民間の路線バスが2社運行しています。また、市が運行主体である市民バスが9路線運行していることや、市内全域をカバーするタクシーの運行により、郊外部においても公共交通の利用が可能となっています。

市街化区域内はその大半が公共交通利用圏となっており、公共交通空白地域は、農地や居住人口が少ない区域が主となっています。

本市の公共交通と利用圏域の状況



出典：坂戸市資料

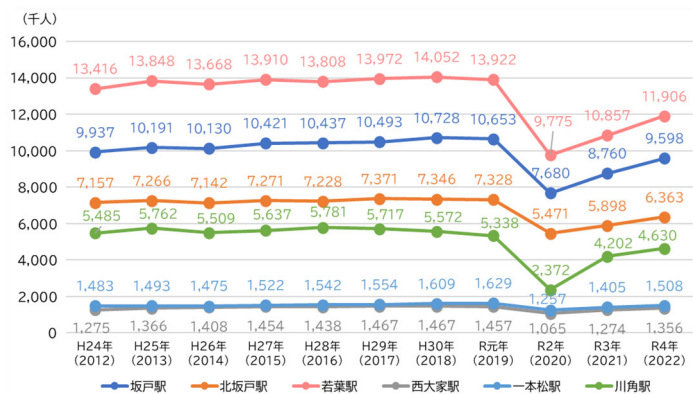
●公共交通の整備状況

鉄道

市内では、東武東上線と東武越生線が運行しており、若葉駅、坂戸駅、北坂戸駅、西大家駅があります。また、隣接する鶴ヶ島市に一本松駅と毛呂山町に川角駅が立地しており、市内からの利用もみられます。東武東上線は、本市と東京都心方面を結ぶ市民の移動の足として機能しています。

年間乗降客数は、共通して新型コロナウイルスの影響で落ち込んだ令和2(2020)年以降は増加傾向にあります。令和元(2019)年と同程度には至っていません。

駅別乗降客数の推移



出典：統計坂戸（令和4（2022）年度版）

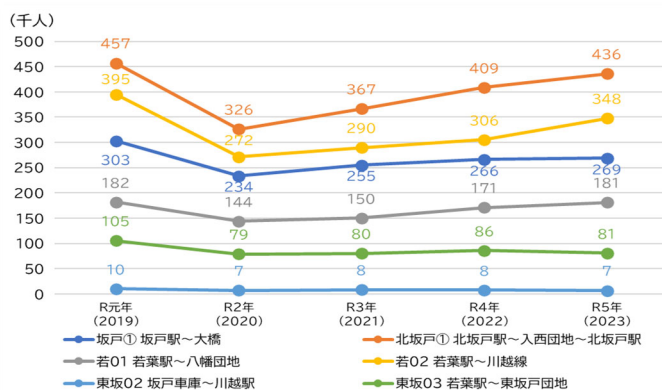
路線バス

市内では、川越観光自動車と東武バスウエスの2社が路線バスを運行しています。

路線別の年間乗客数は、北坂戸駅とにつさい花みず木を結ぶ路線（北坂戸①）が最も多く、次いで若葉駅と川越市を結ぶ路線（若02）となっています。

新型コロナウイルスの影響で落ち込んだ令和2(2020)年以降は増加傾向にあります。令和元(2019)年と同程度まで回復した系統は、若01の1系統にとどまっています。

路線バスの乗客数の推移



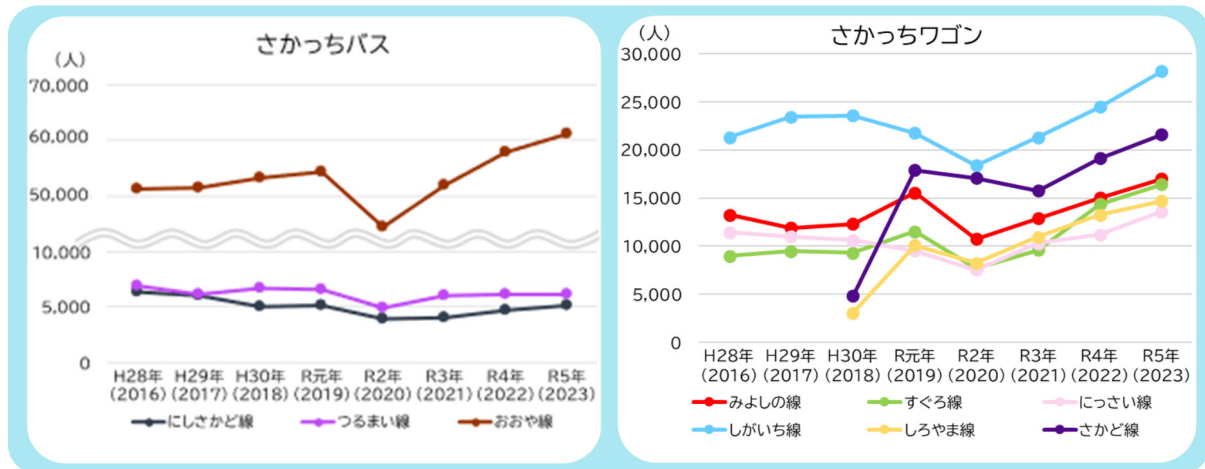
出典：バス事業者提供資料

市民バス

市内の公共施設の利用促進及び交通不便地域の解消を目的とし、平成 8（1996）年 5 月より市民バス（さかっちバス、さかっちワゴン）を運行しています。市民の日常の足として重要な役割を果たしており、利用実態に合わせ適宜ルートやダイヤ、運賃などの見直しを実施し運行を継続しています。

令和 7（2025）年 3 月現在、『さかっちバス』は 3 路線、『さかっちワゴン』は 6 路線で運行しています。

市民バス路線別の乗客数の推移



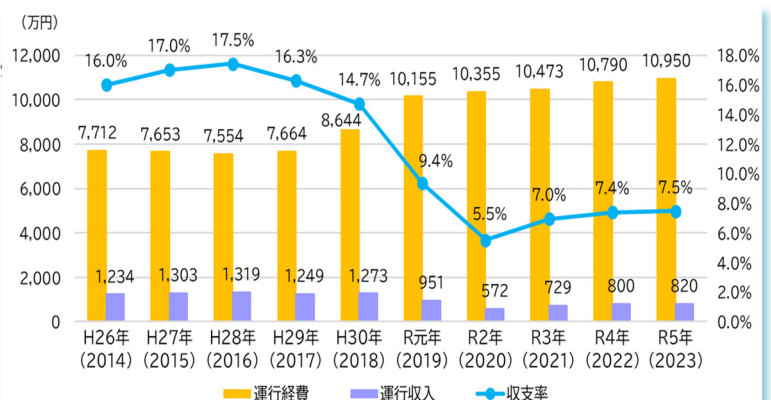
出典：坂戸市資料

路線別の年間乗客数は、さかっちバスのおおや線が最も多く、次いでさかっちワゴンのしがいち線、さかど線の順となります。年間乗客数の推移は、新型コロナウイルスの影響で令和 2（2020）年は減少しましたが、令和 3（2021）年以降は増加傾向にあります。

利用者数は増加傾向にありますが、特別乗車証の対象者による利用が多いことから、運行収入は少ない状況です。一方、燃料の価格高騰等により運行経費も増加傾向にあり、市の運行費補助金は令和 5（2023）年度には 1 億円を超えています。

収支率は、令和元（2019）年度以降は 10%を下回っており、低い水準となっています。

市民バスの収支率の推移



出典：坂戸市資料

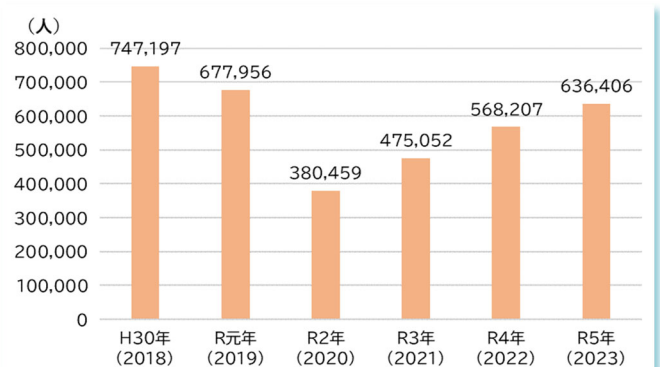
タクシー

本市では、6 社によるタクシーの運行が市内全域で実施されています。6 社の保有台数合計は 113 台、車両稼働状況は約 7 割となっています。

輸送人員は、令和 2（2020）年では新型コロナウイルスの感染拡大により 380,459 人と令和元（2019）年の 677,956 人から半数近く急激に減少しました。

令和 3（2021）年以降の輸送人員数は年々増加傾向にあり、令和 5（2023）年では 636,406 人と回復傾向にあります。

タクシーの輸送人員の推移



出典：タクシー事業者提供資料

その他の市内の輸送支援事業：

マタニティタクシー利用料金補助、ファミリー・サポート・センター事業、老人福祉センターの団体利用の送迎サービス、福祉タクシー利用券の交付、障害児（者）民間団体生活サポート事業、在宅福祉事業の移送支援サービス事業、地域お助け隊

4. 地域公共交通に係る課題の整理

地域特性からみる主な課題

課題1 将来的な高齢化の進行

本市の総人口は平成22（2010）年にピークを迎え、以降は微減傾向が続いています。総人口における高齢人口は増加しており、高齢化率は令和2（2020）年の29.4%から令和27（2045）年には37.5%まで増加する見込みです。また、現況において市街化区域内の北坂戸駅西側、鶴舞、西坂戸等で40%を超えており、今後市内全域においても上昇することが予想されています。

課題2 郊外部の居住地への対応

本市は中心部以外の郊外にも居住地があり、かつ地区によって人口動態や施設立地、地形等の特性が異なっています。こうしたことを踏まえ、本市においては、公共交通の検討においても地域性を踏まえた検討が必要です。

交通特性からみる主な課題

課題3 公共交通の需要と供給の適正化

市民バスは、運行の効率化等による負担の緩和が必要です。また、市民バス以外の公共交通の利用促進も視野に入れ、持続可能な公共交通ネットワークを目指す取組や市民意識の醸成も必要です。

こうしたことを背景に、「自家用車に頼らなくても安心して移動できるまち」、「外出時に複数の移動選択肢が整備されたまち」の実現に向けた検討が必要です。

課題4 交通事業者の負担軽減

近年、燃料費や人件費の高騰による経営の圧迫、慢性的なドライバー不足とそれに伴う運行経路や時間帯の縮小等、交通事業者が抱える課題は深刻です。また、新型コロナウイルスの感染拡大以降、働き方の変化に伴い、通勤利用者が減少するなど、ニーズの変化に対応していくことも課題です。

こうした交通事業者が抱える課題の解決につながる行政の支援、事業者との連携が必要です。

利用実態及びニーズからの主な課題

課題5 世代・居住地区別の移動特性の把握

本市では、将来的な公共交通の利用意向を持つ市民も一定数みられることから、潜在的な需要や、世代別・居住地区別の移動特性と意向を的確に把握し、持続可能かつ利便性の高い公共交通を実現することが必要です。

課題6 バス交通の充実

市民アンケート調査結果において、バス交通の充実がより期待されています。

こうした要望を受け、現行の路線バス及び市民バスの運行内容の見直しによる利便性向上、最適化を図ることが必要です。

課題7 市民バスの利用者のニーズに即した運行ダイヤの検討

市民バスにおいては、運行の時間帯や本数に対する要望が多くなっていることから、利用者のニーズに即した運行ダイヤを検討することが必要です。

課題8 バス利用の特性に応じた再編の検討

市民バス、路線バスにおいては、バス利用の特性に応じ、最も効果的かつ持続可能な再編を段階的に検討し、効果検証を踏まえて見直しを実施していくことが必要です。

5. 坂戸市地域公共交通計画の基本理念・基本方針・目標

本市における現況、地域公共交通の諸課題を踏まえ、本計画の基本理念と基本方針、目標を次のように定めます。

基本理念：**誰もが利用しやすい持続可能な公共交通が充実したまちを目指して**

基本方針 1
まちづくりと
一体となった
公共交通環境の整備

基本方針 2
需要と供給の
均衡の取れた
持続可能な公共交通
の確保

基本方針 3
誰もが利用しやすい
公共交通の
利用環境の整備

目標 1 より利便性の高い市民バスの運行の実現

解決を図る課題

公共交通の需要と供給の適正化（課題 3_交通特性）

市民バスの利用者のニーズに即した運行ダイヤの検討（課題 7_利用実態）

バス利用の特性に応じた再編の検討（課題 8_利用実態）

取組の方向性

- ・市民バスの収支バランスを勘案した運行内容の適正化
- ・地域特性、年代ごとの利用特性を踏まえた運行内容の最適化
- ・利用実態に即した市民バスの運行内容への再編実施

目標 2 地域特性を踏まえた公共交通サービスの提供

解決を図る課題

将来的な高齢化の進行（課題 1_地域特性）

郊外部の居住地への対応（課題 2_地域特性）

公共交通の需要と供給の適正化（課題 3_交通特性）

交通事業者の負担軽減（課題 4_交通特性）

取組の方向性

- ・市民バスの補完機能を持つ新たな交通手段の確保
- ・市内のタクシーの利用活性化に向けた周知、促進
- ・地域特性及び利用実態を踏まえ、地域の輸送資源の活用も含めた公共交通の再構築
- ・地域（市民や地元の団体等）の力を取り入れた市民参加型の新たな公共交通の実現
- ・交通事業者のドライバー不足の解決に係る支援

目標 3 わかりやすく親しみやすい公共交通の実現

解決を図る課題

公共交通の需要と供給の適正化（課題 3_交通特性）

世代・居住地区別の移動特性の把握（課題 5_ニーズ）

バス交通の充実（課題 6_ニーズ）

取組の方向性

- ・高齢者、学生等の交通弱者をはじめ、幅広い世代が利用しやすい公共交通の整備
- ・快適な利用環境づくりやサービスの提供、情報発信の充実
- ・公共交通を将来に残していきたいという市民意識の醸成

●本計画における各交通システムの役割と確保・維持策

市内の公共交通について、位置づけと役割、確保・維持に係る方針を整理します。

本計画期間においては、次の内容に沿ってそれぞれの交通手段の確保・維持策に取り組み、持続可能な運行を目指します。なお、バス交通においては、国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）」を活用することで、持続可能な運行を目指すことも視野に入れた検討を行います。（P1 に本市の公共交通ネットワークのイメージを記載）

位置づけ	交通手段	役割	事業区分	運行主体	確保・維持策
広域幹線	鉄道 東武鉄道 （東武東上線・東武越生線）	都市間連絡の骨格路線として、市外との広域交通を担う	鉄道事業	交通事業者	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
地域間幹線	路線バス 川越観光自動車、東武バスウエスの各路線	市内並びに隣接市の各拠点を連絡する骨格路線となる	一般乗合	交通事業者	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
支線	市民バス （さかっちバス 3 路線（うち 2 路線は朝夕の時間帯に特化し運行）、さかっちワゴン 6 路線）	市内各地域を運行し、軸となる公共交通に接続して、ほかの交通手段を補完するとともに、市内各地を連絡する路線となる	一般乗合	坂戸市 （運行は交通事業者に委託）	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する

支線を補完する移動手段	新たな公共交通① 支え合い交通(案)	公共交通不便地域内の移動及び市内地区をつなぐほかの交通手段を補完
	新たな公共交通② デマンド型交通(案)	公共交通不便地域内の移動及び市内地区をつなぐほかの交通手段を補完
	新たな公共交通③ 医療施設循環バス（案）、 埼玉医科大学病院直行バス（案）	通院を目的とした移動に特化し、ほかの交通手段を補完

上記すべてを包括的に補完する移動手段	タクシー 市内の 6 事業者	ほかの交通手段を補完する	一般乗用 旅客自動車運送事業	交通事業者	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
--------------------	-------------------	--------------	-------------------	-------	---------------------------

●各主体の役割

目指すべき地域公共交通の構築における各主体の役割を整理します。

行政

- ・本計画の推進
- ・本市における交通ネットワーク管理
- ・新たな公共交通の検討 等

事業者

- ・鉄道や路線バスの運行及び維持
- ・バリアフリー化、AI 等最新技術導入の推進
- ・行政と連携した民間企業、団体所有の遊休車両の活用等の検討 等

市民

- ・積極的な公共交通の利用
- ・地域で支える、将来に残していく市民意識の醸成 等

6. 実施施策と評価指標

前項までに整理した本計画の3つの目標を達成するため、以下の施策を進めていきます。

また、本計画の推進については、PDCA サイクル（Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」）に従って行います。計画中間年である令和9（2027）年度には、社会情勢の変化などを踏まえ、施策の進捗状況の確認と、必要に応じ評価指標の見直しを行います。

目標1 より利便性の高い市民バスの運行の実現 達成に向けた施策

施策概要

市民バス間の乗り継ぎ利便性の強化、路線バス、近隣自治体のコミュニティバスへの乗り継ぎ利便性向上、近くにバス停のなかった市民の移動利便性向上等を目的とした電柱看板広告を活用した中間バス停の新設等を実施し、市民バスの利便性の向上、運行負担の緩和を目指します。

実施施策の主体・スケジュール

施策	実施主体◎/関連主体○				スケジュール(年度)				
	坂戸市	交通事業者	地域	企業・団体	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
施策1-1 市民バス間の乗り継ぎ利便性の強化	◎	○			検討	実施	継続		
施策1-2 市民バス以外のバス交通への乗り継ぎ利便性向上	◎	○			検討	実施	継続		
施策1-3 市民バスの中間バス停新設に係る検討	◎	○	○	○	検討	実施	継続		
施策1-4 市民バスの健全な運行を目指した運行内容の見直し	◎	○	○		検討	実施	継続		
施策1-5 市民バスのサービス内容の拡充・効率化	◎	○		○	検討	実施	継続		

評価指標と目標値

評価指標	現況 (令和6(2024)年度)	目標 (令和11(2029)年度)
①市民バス利用者の満足状況	41.7%※1	45%
②市民バス利用者の不満状況	54.4%※2	50%

※1 令和6（2024）年度実施の市民バス利用者アンケート調査結果における「市民バス利用での満足状況」の「満足：23.2%」と「やや満足：18.5%」の合計値を現況値とします。評価年度に市民バス利用者アンケートを実施し、その結果から目標値を算出します。

※2 市民バスのサービス内容の拡充や利用促進策を通し、令和6（2024）年度実施の市民バス利用者アンケート調査結果における「市民バス利用での不満の理由」で過半数を占める『利用したい時間帯に運行していない』の割合の減少を目指します。評価年度に市民バス利用者アンケートを実施し、その結果から目標値を算出します。

目標 2 地域特性を踏まえた公共交通サービスの提供 達成に向けた施策

施策概要

市民バスの運行内容を、持続可能でコンパクトな内容へと転換を図るとともに、新たな移動手段の導入検討を実施します。具体的には、「支え合い交通」や「デマンド型交通」、市内の医療施設の数か所を結ぶバス交通による循環便の導入検討を行い、高齢者等の交通弱者の移動手段の確保を目指します。

また、タクシーの利用促進策の検討、ドライバー人材確保に係る支援にも取り組み、公共交通全体の共存共栄を目指します。



実施施策の主体・スケジュール

施策	実施主体◎/関連主体○				スケジュール(年度)				
	坂戸市	交通事業者	地域	企業・団体	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
施策 1 交通弱者の移動手段の拡充に向けた検討	◎	○	○	○	検討	実施	継続		
施策 2 医療施設行き新規バス路線の導入に係る検討	◎	○		○	検討	実施	継続		
施策 3 タクシーの利用促進	◎	○			検討	実施	継続		
施策 4 ドライバー人材確保に係る支援	◎	○		○	継続				
施策 5 地域のバス・ワゴン車両の有効活用	◎	○		○	検討	実施	継続		

評価指標と目標値

評価指標	現況 (令和 6(2024)年度)	目標 (令和 11(2029)年度)
①支線を補完する新たな移動手段の導入件数	実績なし※3	1 件導入
②タクシーの稼働率	約 7 割※4	約 7 割

※3 支え合い交通やデマンド型交通、医療施設行きの新規バス路線等、支線に位置づける市民バスを補完する新たな移動手段の導入を目指します。その際は日中稼働していない民間事業者や教育施設等の送迎車両について、地域の輸送資源としての有効活用を含めて検討します。目標値は、市の実績から算出します。

※4 タクシーの利用促進策やほかの公共交通との連携を通し、タクシー事業者の所有する車両の稼働率の維持を目指します。目標値は、タクシー事業者の実績及びヒアリング結果から算出します。

目標3 わかりやすく親しみやすい公共交通の実現 達成に向けた施策

施策概要

より多くの市民や来訪者に公共交通を知ってもらうため、バスロケーションシステムの周知・利用促進、バスまちスポットの拡充・周知促進の取組を実施します。

また、「公共交通について知ってもらう・考えてもらう・利用してもらうための場所・きっかけづくり」として、モビリティ・マネジメントの取組を検討します。自家用車の利用率が高い本市における地域特性を勘案し、カーシェアリング等、乗用車の活用に係る可能性の検討、意見交換の開催等、市民とともに考える機会の創出に取り組みます。



「バスまちスポット」・
「まち愛スポット」の目印
出典：埼玉県 HP

実施施策の主体・スケジュール

施策	実施主体◎/関連主体○				スケジュール(年度)				
	坂戸市	交通事業者	地域	企業・団体	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
施策1 バスロケーションシステムの 周知・利用促進	◎	○		○	検討	実施	継続		
施策2 バスまちスポットの拡充・周知促進	◎			○	実施	継続			
施策3 市民・地域とともに公共交通を 考える場づくり	◎		○		検討	実施	継続		

評価指標と目標値

評価指標	現況 (令和 6(2024)年度)	目標 (令和 11(2029)年度)
①バスまちスポットと まち愛スポットの登録数	バスまちスポット:4 件 まち愛スポット:0 件※5	バスまちスポット増加 1 件 まち愛スポット新規追加 1 件
評価指標	現況 (令和 5(2023)年度)	目標 (令和 11(2029)年度)
②市民アンケート調査に おける「駅・医療機関・ 商業施設への移動手段」に おける公共交通利用割合	8.8%※6	10%

※5 「バスまちスポット」、「まち愛スポット」の登録数の増加、新規登録を通し、公共交通を市民に身近に感じてもらうきっかけづくりにつなげます。目標値は、市の実績から算出します。

※6 令和 5 (2023) 年度実施の市民アンケート結果の「駅・医療機関・商業施設への移動手段」における公共交通利用割合の平均を現況値としています。複数の施策を通じた公共交通の利便性向上や、公共交通の利用促進策等を通し、日常利便施設への移動手段における公共交通利用の増加を目指します。目標値は、評価年度に市民意識調査を実施し、その結果から算出します。