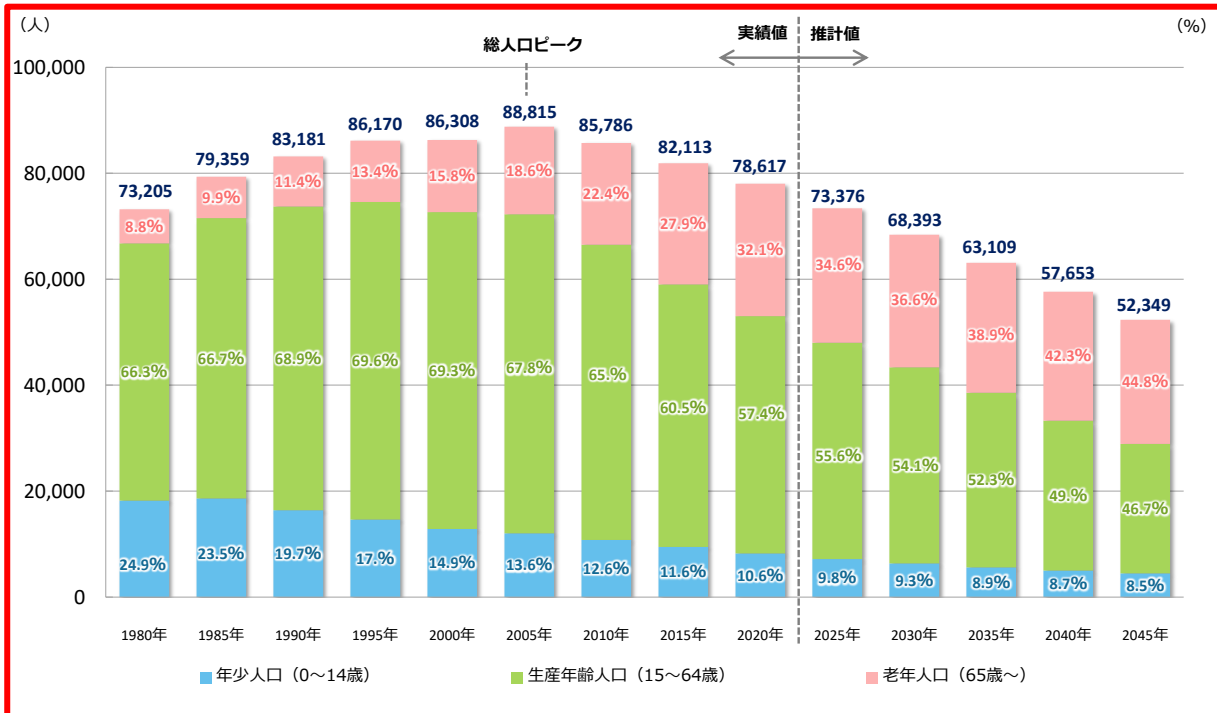


●人口推移

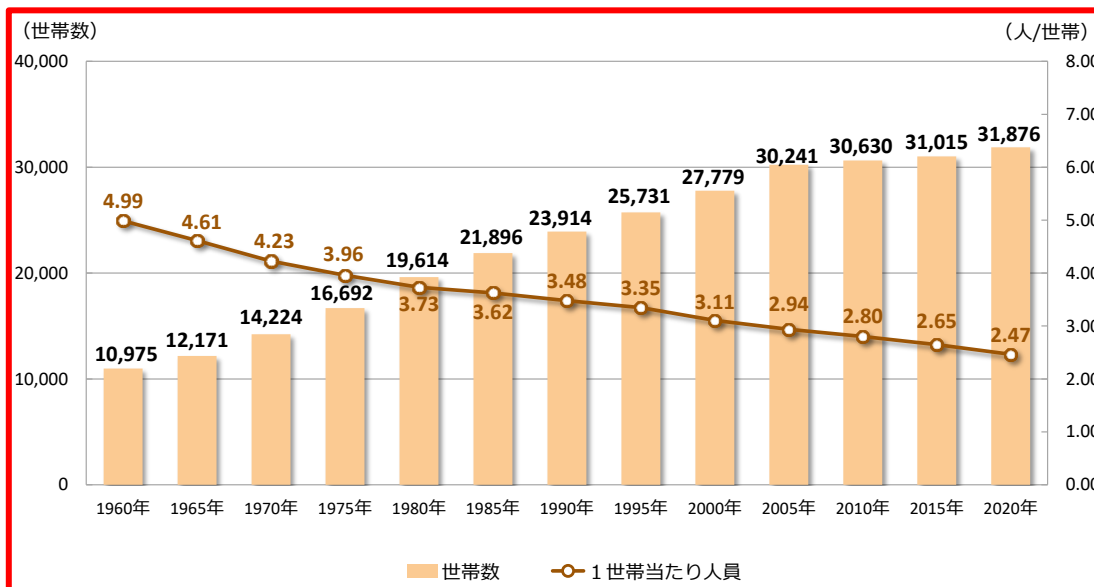
令和 2（2020）年の総人口は約 7.9 万人で、平成 17（2005）年の約 8.9 万人をピークに減少傾向となっています。今後も減少が続くと想定されていますが、老年人口の割合は増加傾向であり、令和 27（2045）年には総人口の約半数近くが 65 歳以上になると見込まれています。

世帯数は、昭和 35（1960）年からの 60 年間で、20,901 世帯増加しましたが、1 世帯当たり人員は、4.99 人から 2.47 人へと大きく減少しています。



出典：国勢調査（昭和 55 年～令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年推計）

図 2-2 人口推計

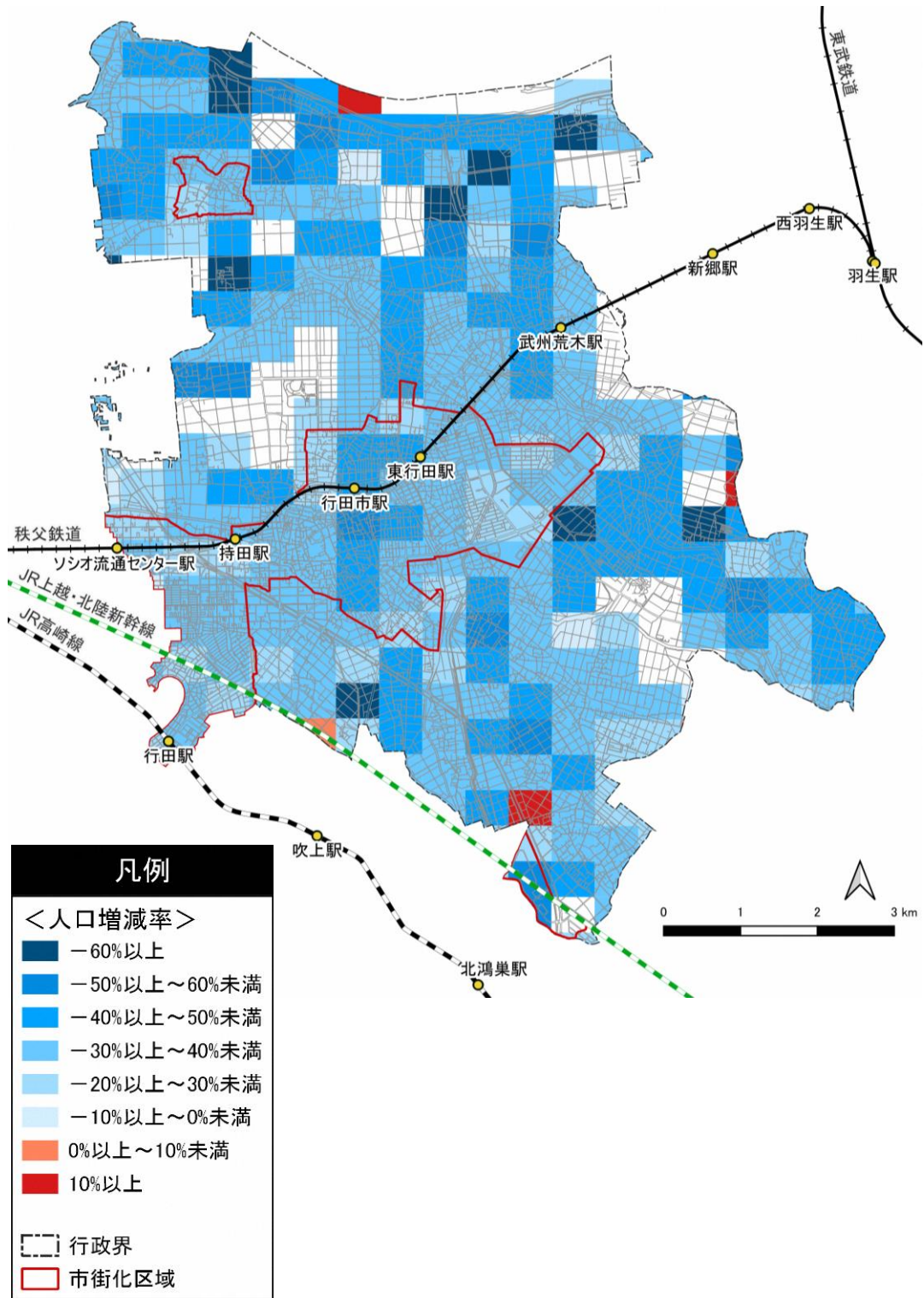


出典：国勢調査（昭和 35 年～令和 2 年）

図 2-3 世帯数の推移

●人口増減率

平成 27 (2015) 年と令和 27 (2045) 年の比較では、市内の大半で人口が減少すると見込まれています。特に市街化区域外で人口増減率が-40%以上と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。



出典：国勢調査（令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年推計）

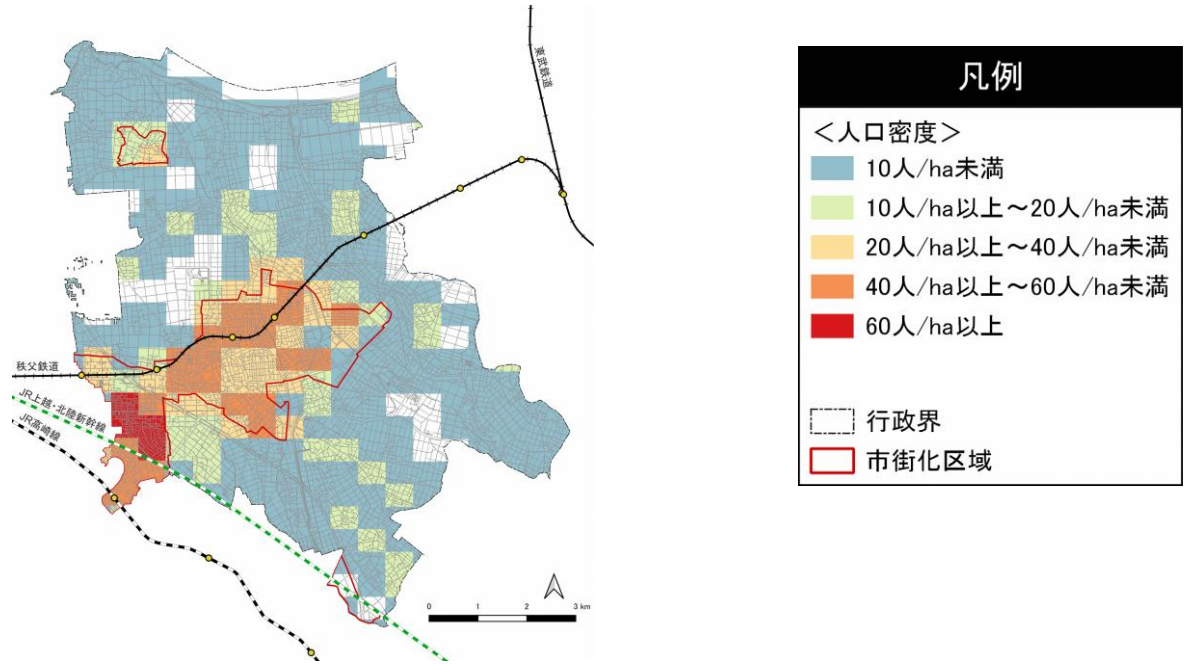
図 2-4 平成 27 (2015) 年～令和 27 (2045) 年の人口増減率 (500mメッシュ)

●人口密度

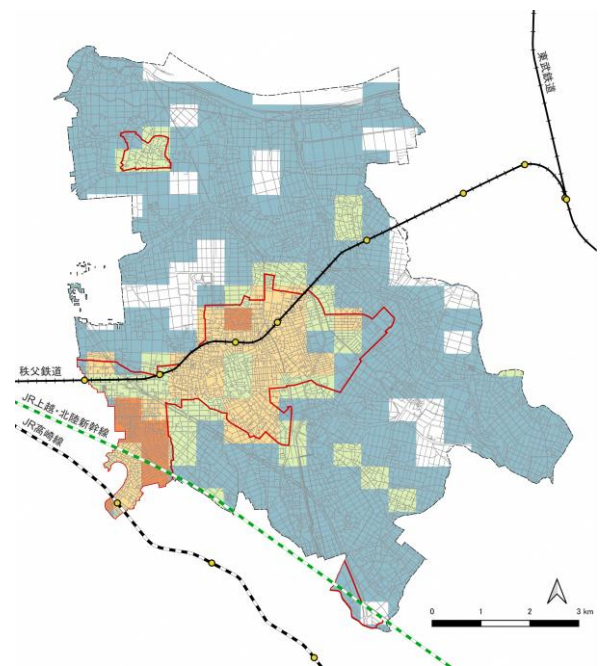
令和2（2020）年時点では、秩父鉄道行田市駅、持田駅、東行田駅周辺、JR行田駅周辺の市街化区域内に人口の集積が見られ、既成市街地の人口密度の基準「40人/ha」を超える地域が多いですが、南河原支所周辺等、市街化区域内でも40人/haを下回る地域もみられます。

令和27（2045）年になると、全体的に人口密度が低下しており、市街化区域を含めたほとんどの地域で40人/haを下回ると見込まれています。

《令和2（2020）年の人口密度（500mメッシュ）》



《令和27（2045）年の人口密度（500mメッシュ）》



出典：国勢調査（令和2年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成30年推計）

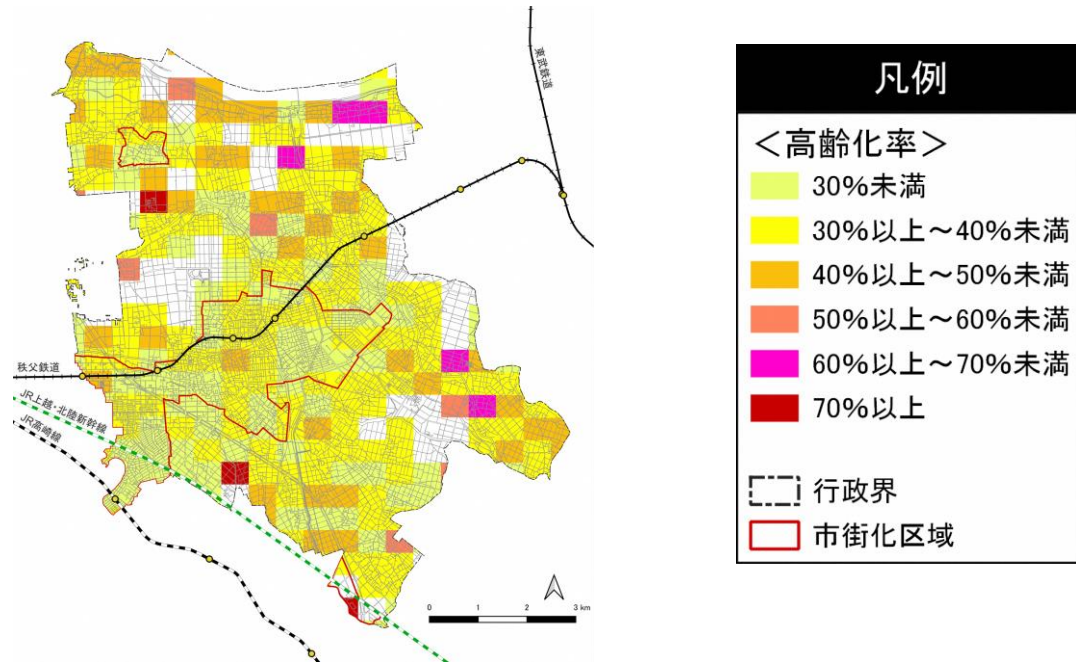
図2-5 令和2（2020）年（左）と令和27（2045）年（右）の人口密度（500mメッシュ）

● 高齢化率

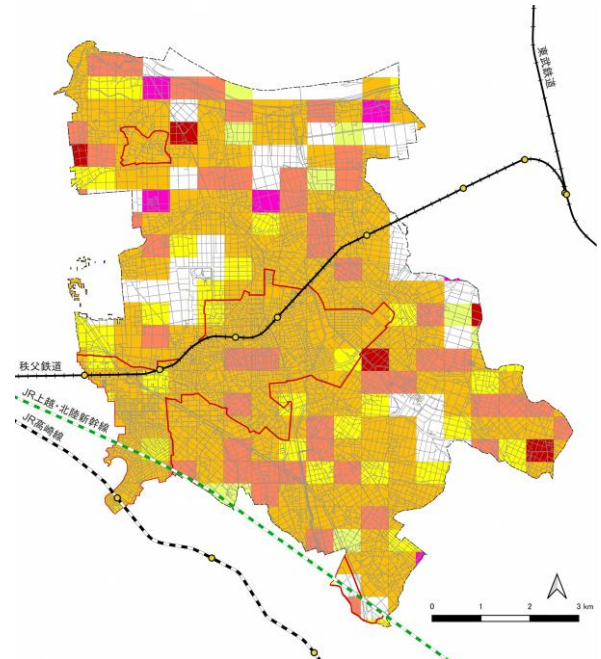
令和 2（2020）年時点では、一部高齢化率が高い地域がありますが、大半が高齢化率 40%未満となっています。

令和 27（2045）年になると、市内のほぼ全域で高齢化率が 40%を超え、高齢化が進む見込みとなっています。

《令和 2（2020）年の高齢化率（500mメッシュ）》



《令和 27（2045）年の高齢化率（500mメッシュ）》



出典：国勢調査（令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年推計）

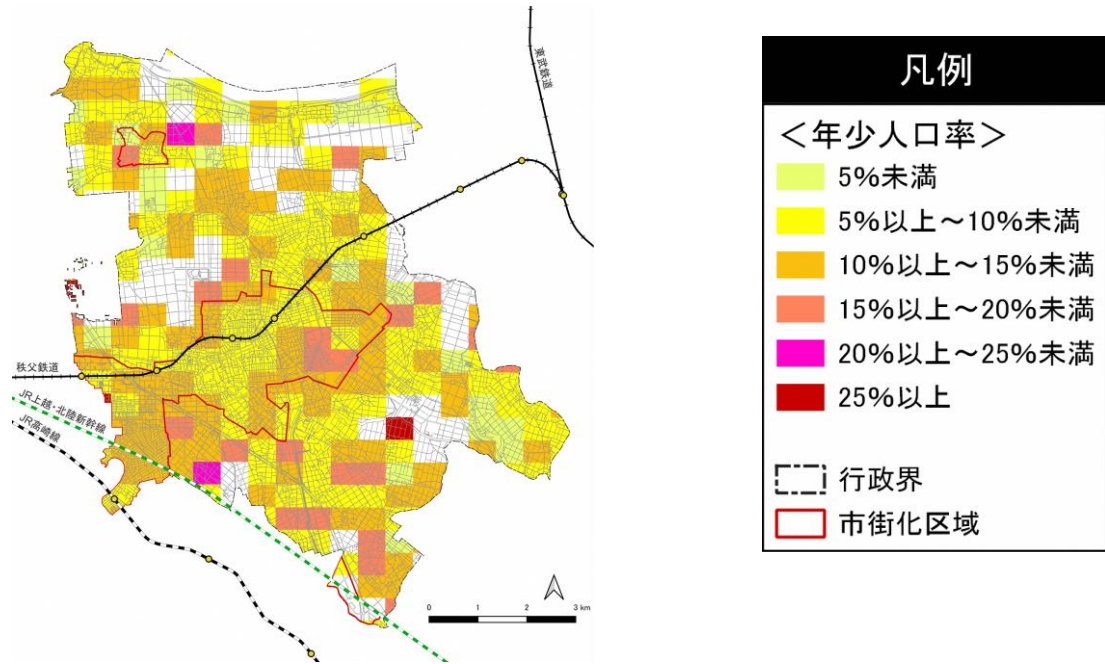
図 2-6 令和 2（2020）年（左）と令和 27（2045）年（右）の高齢化率（500mメッシュ）

●年少人口率

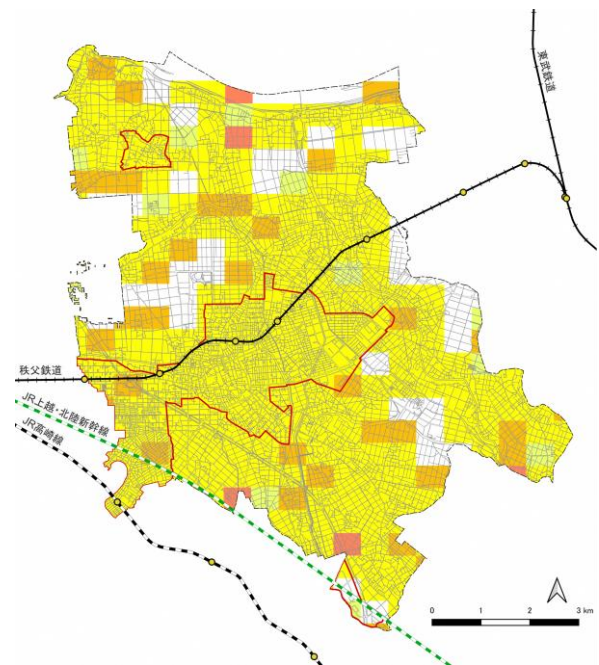
令和 2（2020）年時点では、市内の多くの地域で年少人口率は 10%を超えており、20%以上の地域も散見されます。

令和 27（2045）年になると、大半が 10%を下回る地域となり、年少人口率の低下が見込まれています。

《令和 2（2020）年の年少人口率（500mメッシュ）》



《令和 27（2045）年の年少人口率（500mメッシュ）》



出典：国勢調査（令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年推計）

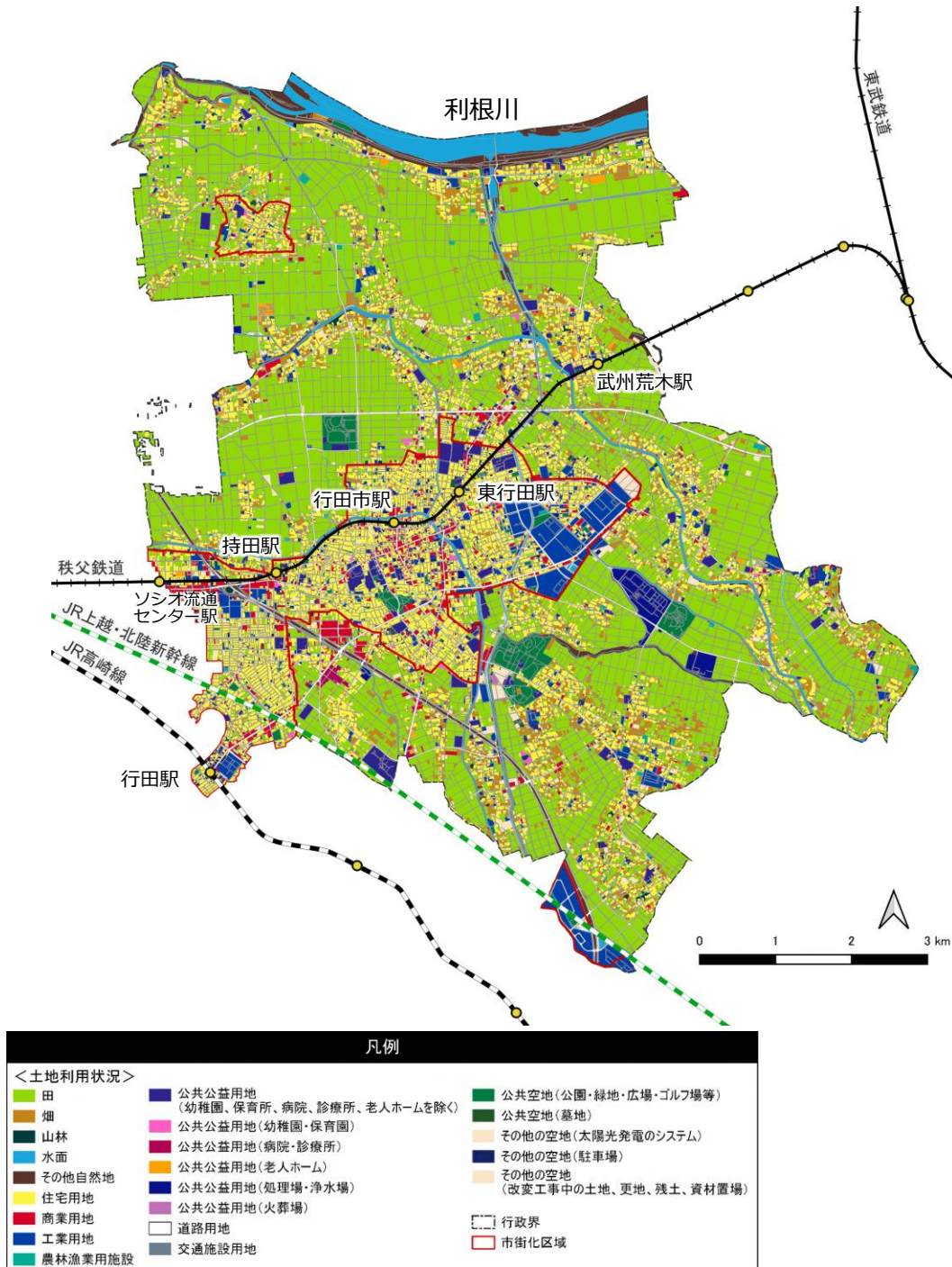
図 2-7 令和 2（2020）年（左）と令和 27（2045）年（右）の年少人口率（500mメッシュ）

2-2. 土地利用・道路交通網

●土地利用

市街化区域では、住宅用地等の都市的土地利用が主となっています。商業用地は秩父鉄道行田市駅の周辺に多く、富士見工業団地や長野工業団地、行田みなみ産業団地等にまとまった工業用地がみられます。

市街化調整区域では、田や畑等の農地を中心とする自然的土地利用が主となっていますが、河川や幹線道路に沿って住宅用地が広がっています。



出典：都市計画基礎調査（令和3年度）

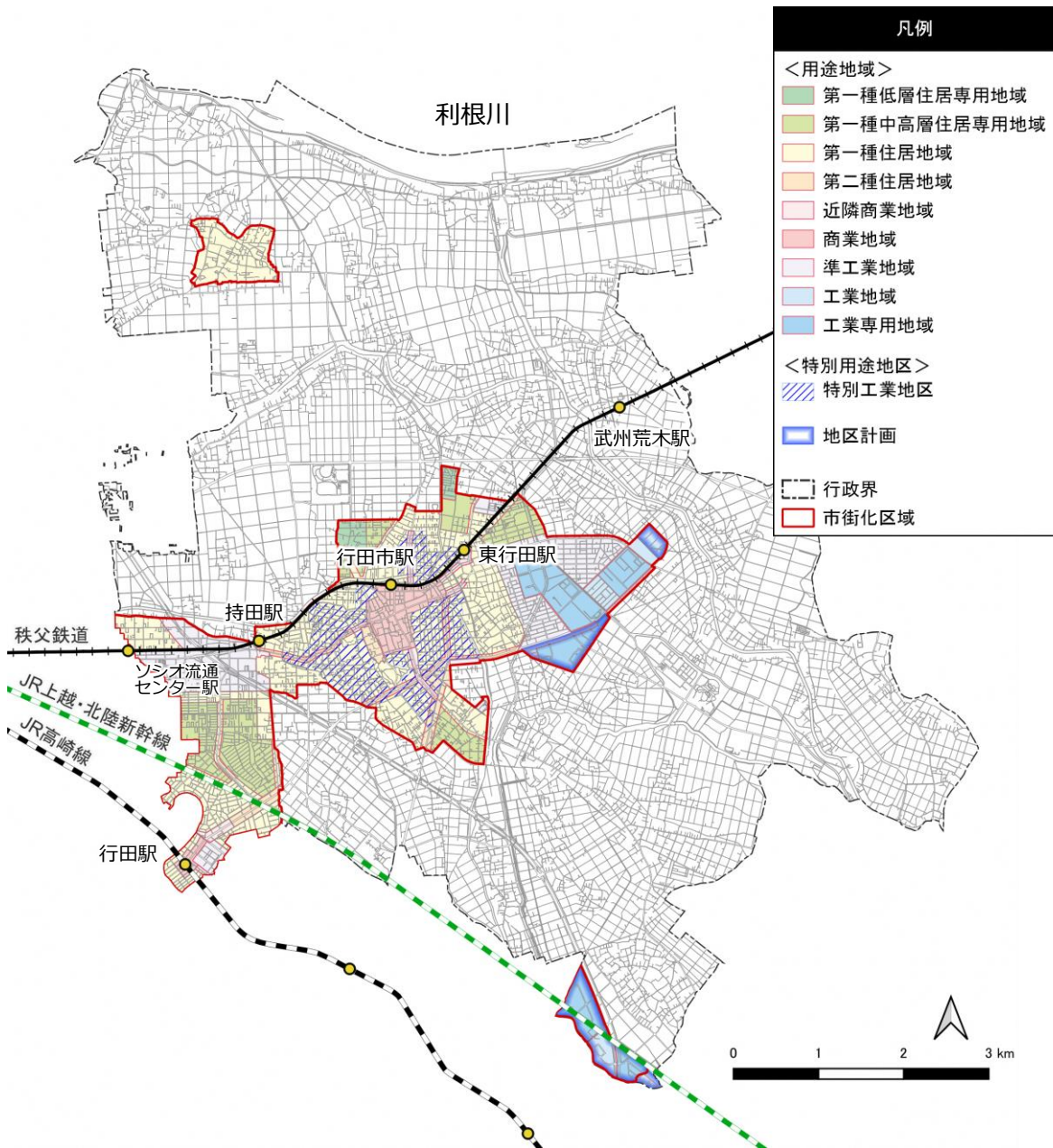
図 2-8 土地利用状況

●法規制（用途地域/地区計画/特別用途地区）

市街化区域は、JR 行田駅から秩父鉄道行田市駅を経て東行田駅に至る中心的な市街地のほか、南河原支所周辺と行田みなみ産業団地の計 3 か所に分かれています。

用途地域は住居系が多く、市街化区域の約 65.2%を占めています。商業系は JR 行田駅や秩父鉄道行田市駅、東行田駅周辺を中心に指定されています。また、市中心部において、縫製、機織等の工場の建築制限を緩和するための特別工業地区が指定されています。

また、秩父鉄道東行田駅の東側と行田みなみ産業団地は工業地域又は工業専用地域であり、工業地として適切かつ有効な土地利用を図ることを目的に長野地区地区計画、行田みなみ産業団地地区計画及び若小玉地区地区計画が指定されています。

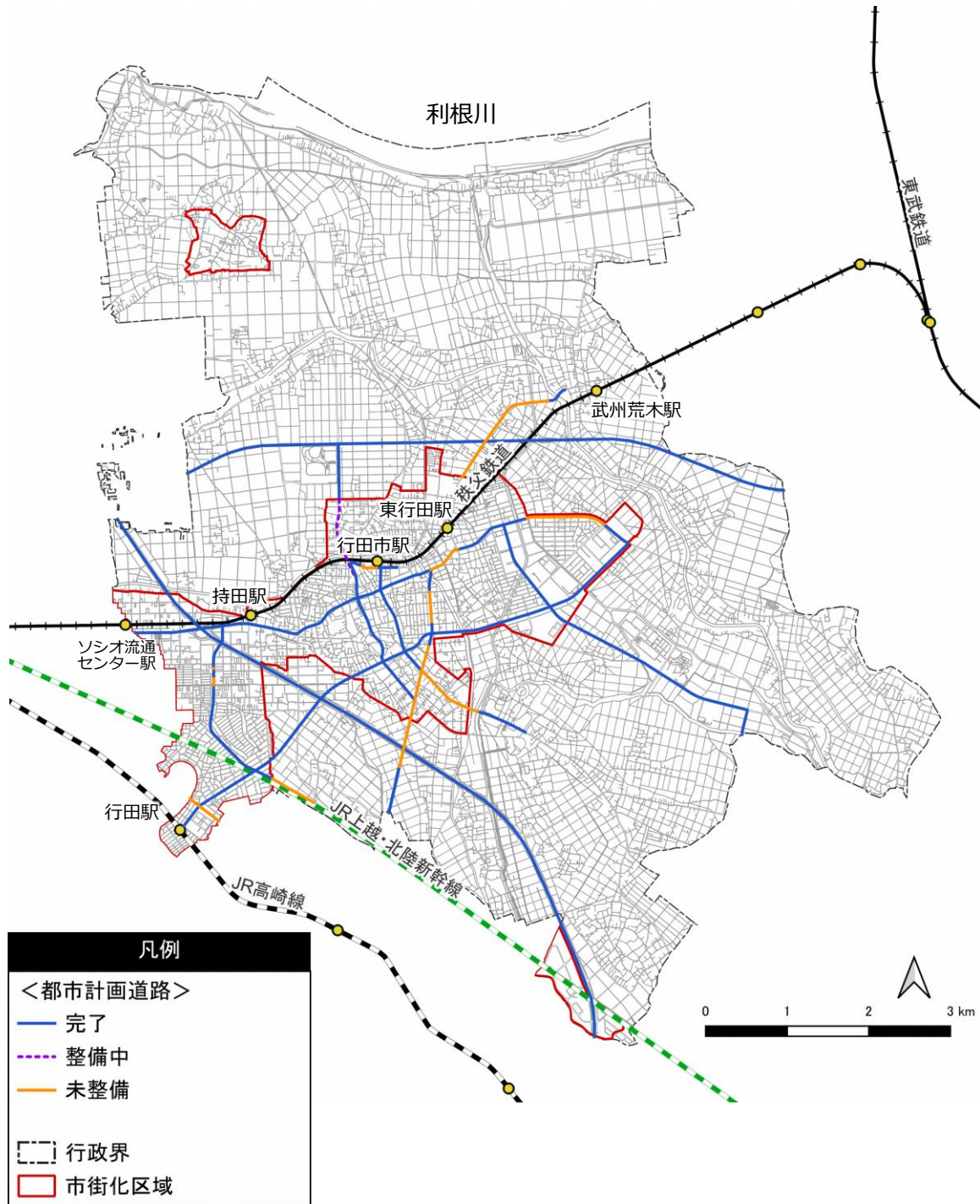


出典：行田市資料

図 2-9 法規制の状況

●都市計画道路

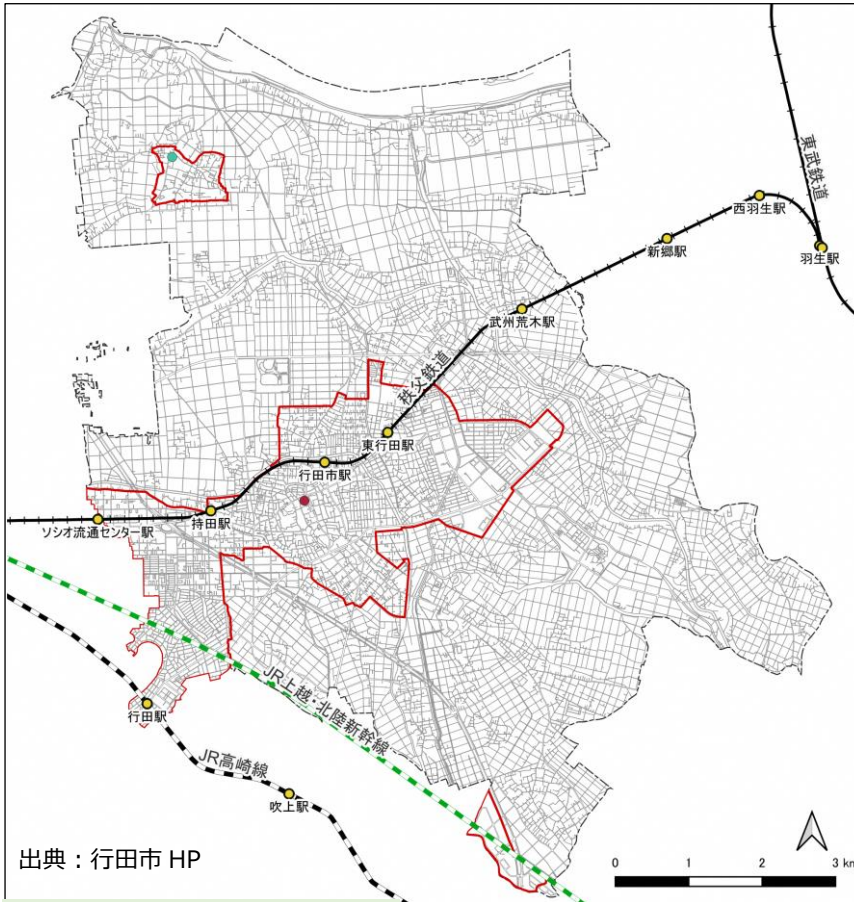
都市計画道路において、概ね計画の幅員どおりに整備が完了しています。なお、JR 行田駅北側や秩父鉄道の持田駅と行田市駅の南側において、事業中路線や未整備路線が複数あります。



出典：行田市資料

図 2-10 都市計画道路の整備状況

2-3. 施設立地状況



①行政サービス施設

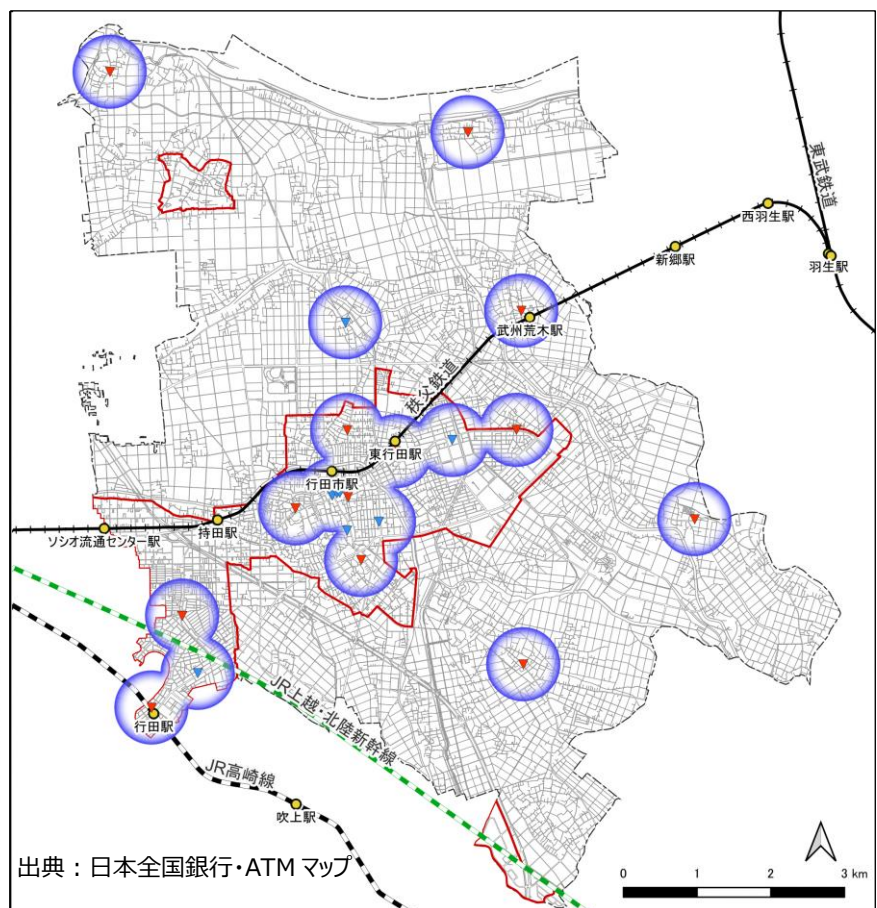
行政サービス施設の立地状況は、行田市駅周辺に市役所が 1 施設、南河原に南河原支所が 1 施設となっています。

| 凡例 | |
|----------|--|
| 行政サービス施設 | |
| ● 市役所 | |
| ● 支所 | |
| □ 市街化区域 | |
| □ 行政界 | |

②金融機関

金融機関の立地状況は、銀行・その他金融機関が 8 施設、郵便局が 13 施設となっています。

令和 2 (2020) 年の国勢調査を基に算出した金融機関の徒歩圏に居住している人口の割合は、39.9%となっています。



| 凡例 | |
|--------------|--|
| 金融機関 | |
| ▼ 銀行・その他金融機関 | |
| ▼ 郵便局 | |
| < 徒歩圏 > | |
| ○ 金融機関500m圏 | |
| □ 行政界 | |
| □ 市街化区域 | |

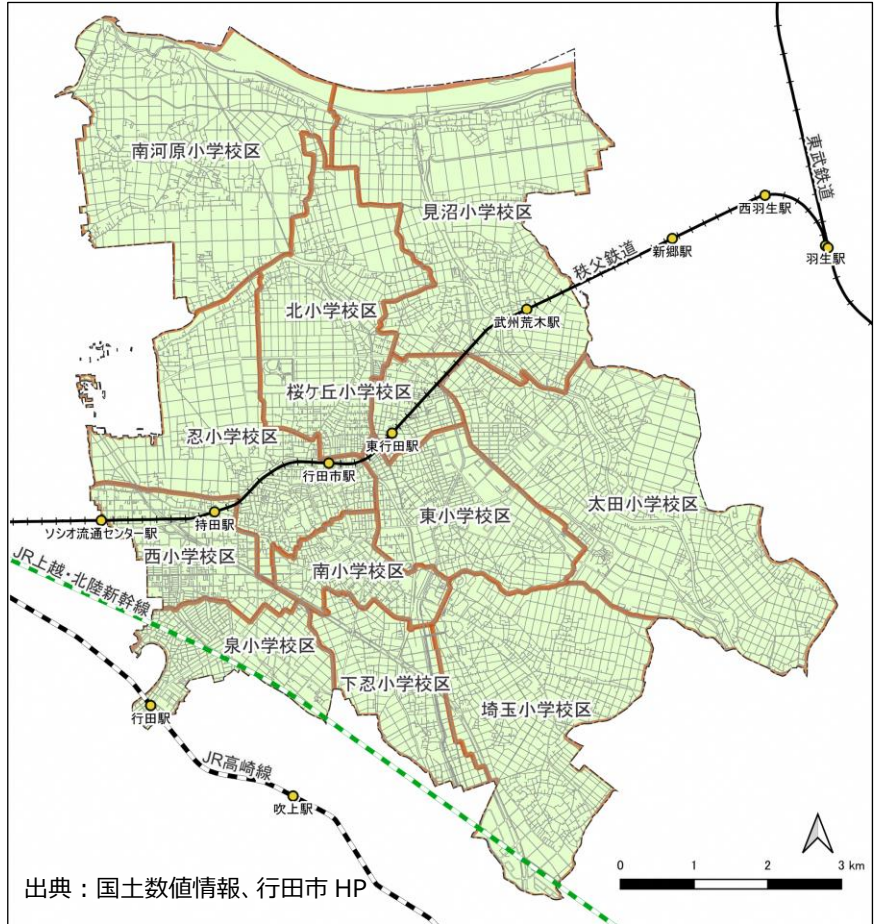
③教育・文化施設

本市の小学校区は、12に分けられています。(右図)

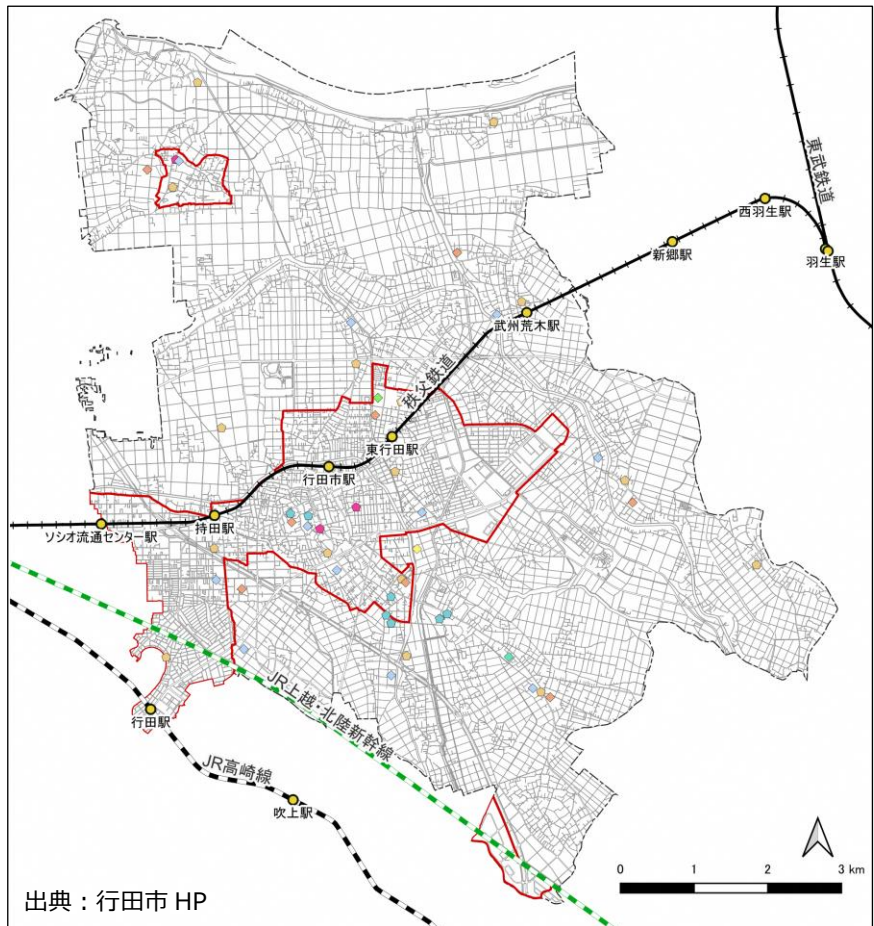
教育施設の立地状況は、小学校が12施設、中学校が8施設、その他の教育施設(高校、大学等)が4施設となっています。

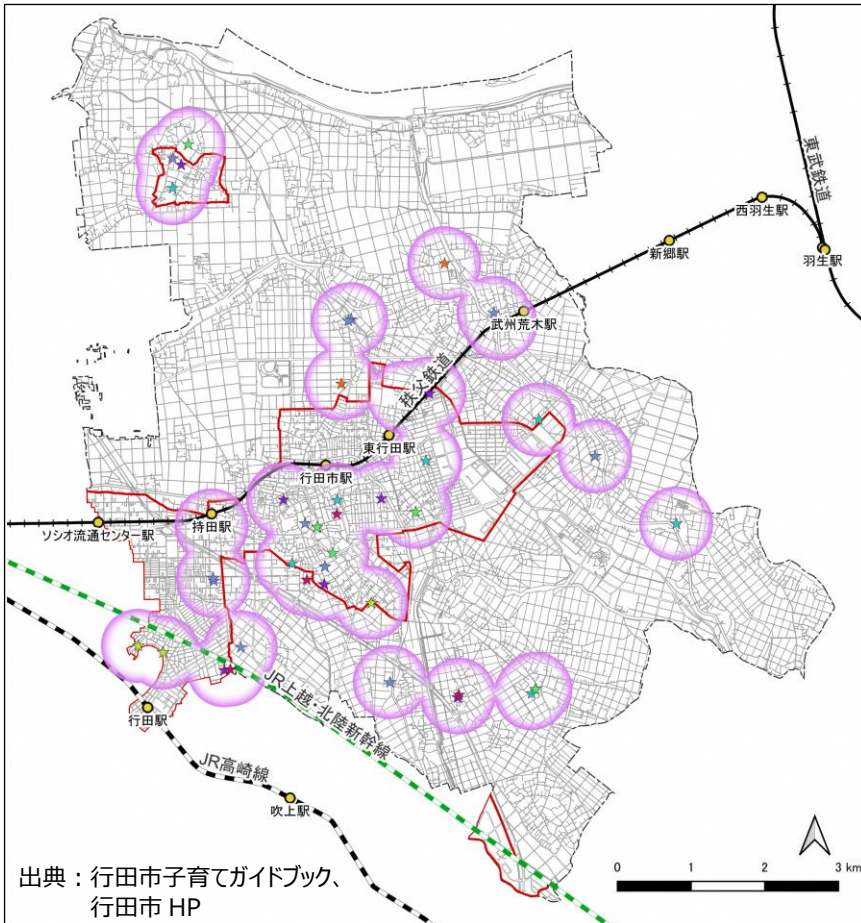
(下図)

また、文化施設の立地状況は、公民館が17施設、コミュニティセンターが3施設、図書館が1施設、その他文化施設(文化会館等)が7施設となっています。



| 凡例 | |
|------|------------|
| 教育施設 | |
| ● | 小学校 |
| ● | 中学校 |
| ● | 高等学校 |
| ● | 専門学校 |
| ● | 大学 |
| ● | 特別支援学校 |
| 文化施設 | |
| ● | コミュニティセンター |
| ● | 公民館 |
| ● | 図書館 |
| ● | その他文化施設 |
| □ | 行政界 |
| □ | 市街化区域 |





④ 子育て施設

子育て施設の立地状況は、保育所・幼稚園・認定こども園等が 25 施設、学童保育室が 19 施設、子育てコミュニティに関する施設が 8 施設、一時預かり施設が 3 施設となっています。

令和 2（2020）年の国勢調査を基に算出した子育て施設の徒歩圏に居住している 15 歳未満の人口の割合は、53.7%となっています。

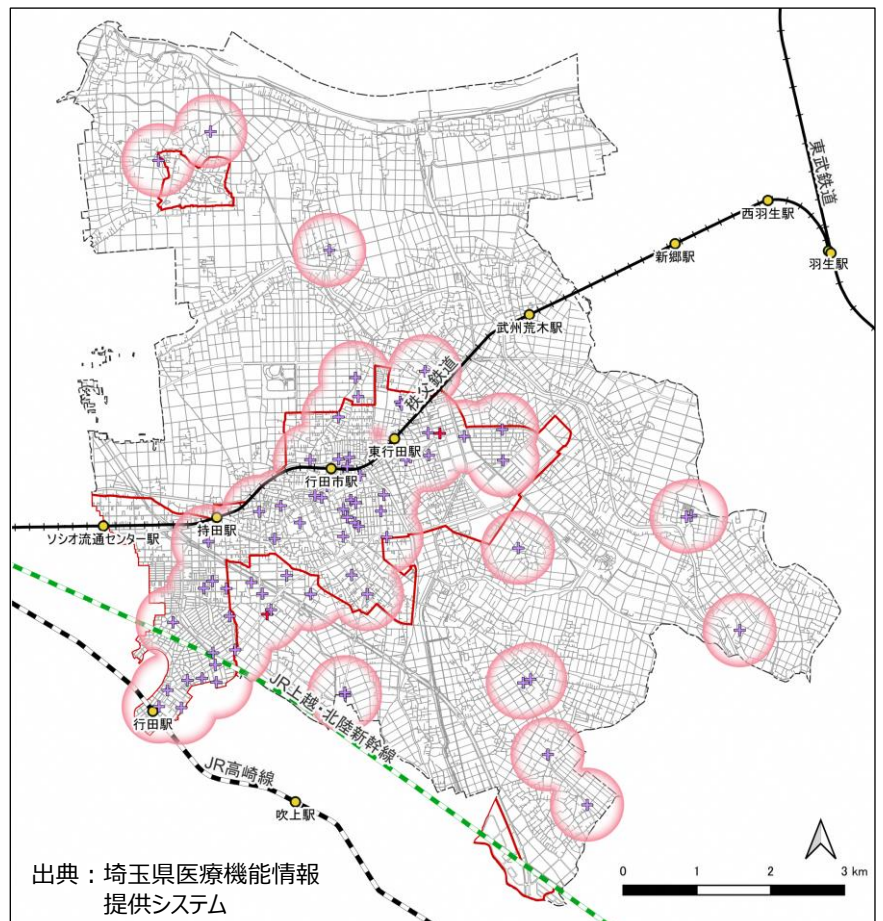
| 凡例 | |
|-------|-----------------|
| 子育て施設 | |
| ★ | 保育所 |
| ☆ | 幼稚園 |
| ★ | 認定こども園 |
| ★ | 学童保育室 |
| ★ | 子育てコミュニティに関する施設 |
| ★ | 地域型保育事業所 |
| ★ | 一時預かり施設 |
| <徒歩圏> | |
| ○ | 子育て施設500m圏 |
| □ | 行政界 |
| □ | 市街化区域 |

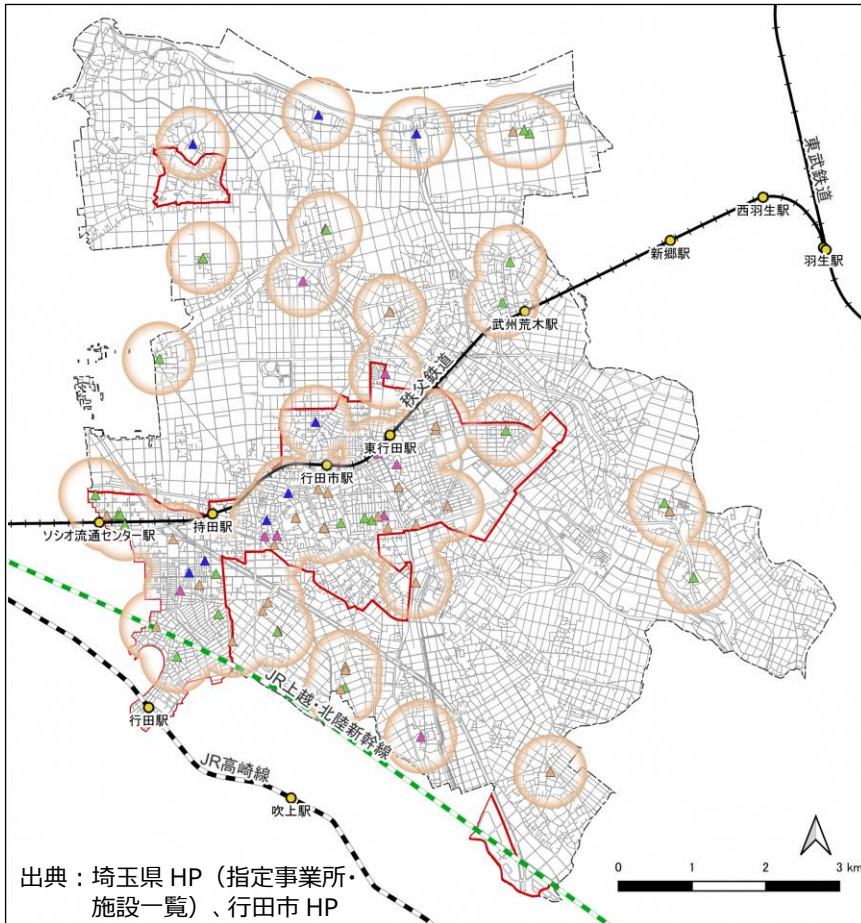
⑤ 医療施設

医療施設の立地状況は、病院が 2 施設、診療所が 73 施設となっています。

令和 2（2020）年の国勢調査を基に算出した医療施設の徒歩圏に居住している人口の割合は、64.0%となっています。

| 凡例 | |
|-------|-----------|
| 医療施設 | |
| + | 病院 |
| + | 診療所 |
| <徒歩圏> | |
| ○ | 医療施設500m圏 |
| □ | 行政界 |
| □ | 市街化区域 |

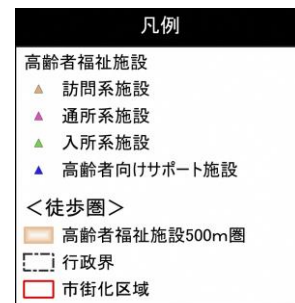




⑥ 高齢者福祉施設

高齢者福祉施設の立地状況は、訪問系施設が 34 施設、通所系施設が 35 施設、入所系施設が 42 施設、高齢者向けサポート施設が 24 施設となっています。

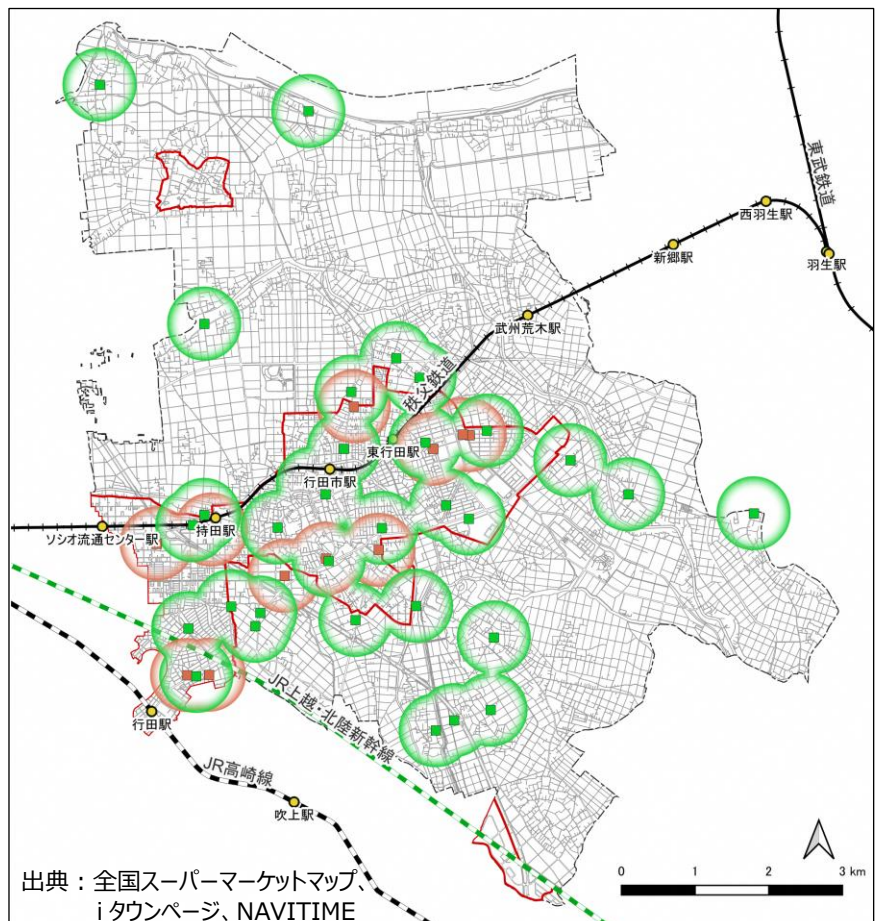
令和 2（2020）年の国勢調査を基に算出した高齢者福祉施設の徒歩圏に居住している 65 歳以上の人口の割合は、67.2%となっています。



⑦ 商業施設

商業施設の立地状況は、コンビニエンスストアが 32 施設、スーパーマーケットが 11 施設となっています。

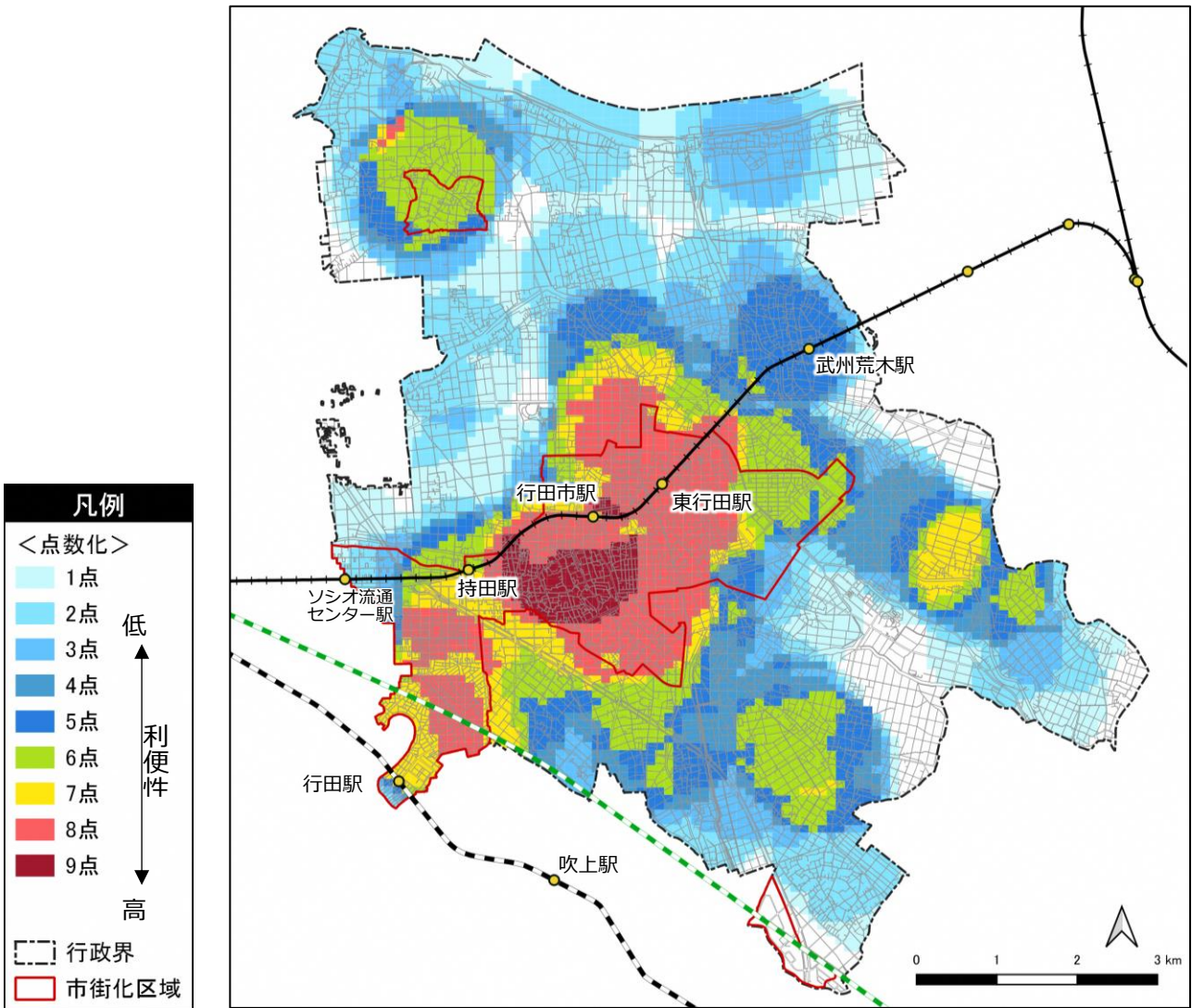
令和 2（2020）年の国勢調査を基に算出した商業施設の徒歩圏に居住している人口の割合は、61.7%となっています。



⑧ 都市機能施設立地の総合評価

本市の都市機能施設の立地状況を100mメッシュで点数化すると、秩父鉄道持田駅から東行田駅までの秩父鉄道よりも南側の地域に都市機能が特に集中していることがわかります。

一方、市街化調整区域においても、南河原支所周辺の市街化区域北側の南河原地区、下須戸地区、渡柳地区に都市機能が集中していることがわかります。



※都市機能施設の立地状況を（徒歩圏800m）を100mメッシュごとに点数化し、都市機能等の集積状況を点数で示した図。対象施設の徒歩圏がメッシュにかかる場合に1点加算している。なお、施設の圏域に本市が含まれている施設については、行政区より外側500m圏域を選出している。

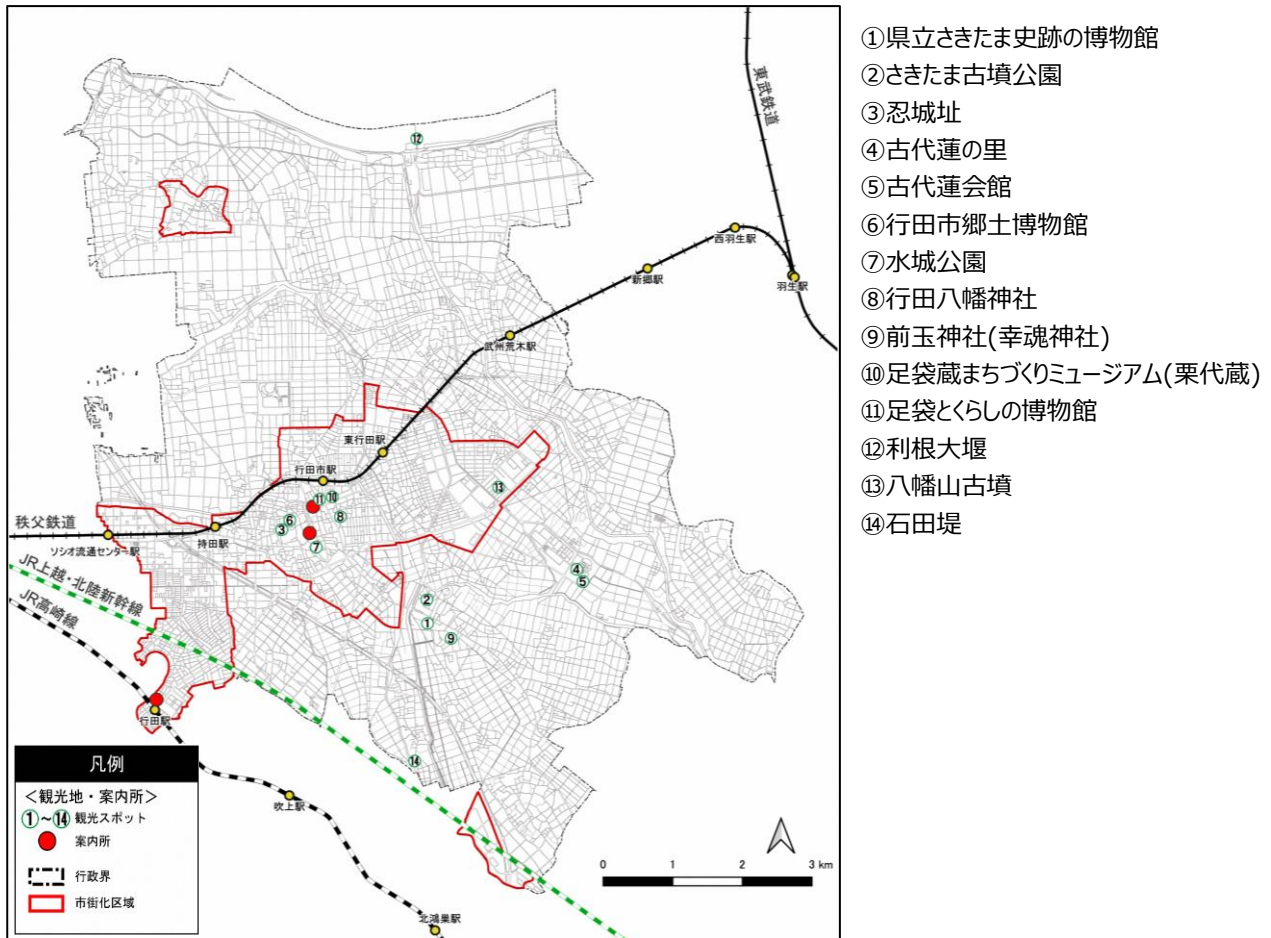
| | |
|-------------|-----------------|
| 1) 行政サービス施設 | 5) 医療施設 |
| 2) 金融機関 | 6) 高齢者福祉施設 |
| 3) 教育・文化施設 | 7) 商業施設 |
| 3-1) 教育施設 | 7-1) コンビニエンスストア |
| 3-2) 文化施設 | 7-2) スーパーマーケット |
| 4) 子育て施設 | ※9要素各1点 |

出典：行田市 HP、羽生市 HP、加須市 HP、熊谷市 HP、鴻巣市 HP、全国スーパーマーケットマップ、iタウンページ、NAVITIME、埼玉県医療機能情報提供システム、埼玉県 HP（指定事業所・施設一覧）、行田市子育てガイドブック、日本全国銀行・ATM マップ

図 2-11 都市機能施設積み上げ図

⑨観光資源

本市の主要観光資源は、「さきたま古墳公園」や「忍城址」等の史跡のほか、「水城公園」、「古代蓮の里」、「行田市郷土博物館」が挙げられます。



観光入込客数について、令和 2（2020）年は新型コロナウイルス感染症の流行により大幅な減少となりました。それ以前は平成 24（2012）年に映画「のぼうの城」公開もあり、大幅に増加した後、やや減少傾向にはあるものの、130～160 万人程度で推移してきました。

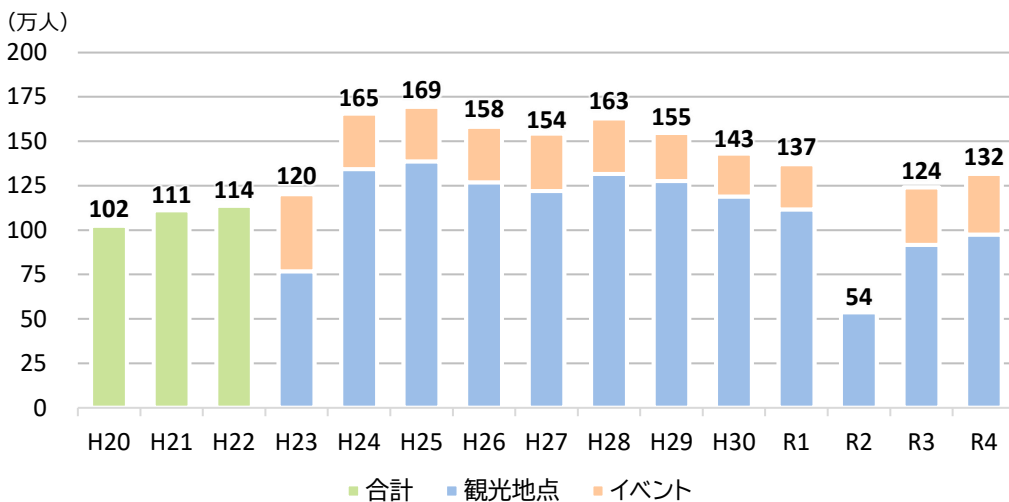


図 2-12 観光入込客数の推移

出典：観光入込客統計調査（埼玉県）（平成 20～22 年については、観光地点とイベントの区分け不明）

2-4. 公共交通の現状

●公共交通の利用圏域およびカバー率

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。その他、市が市内循環バスと高齢者等を対象とするデマンドタクシーを運行しています。

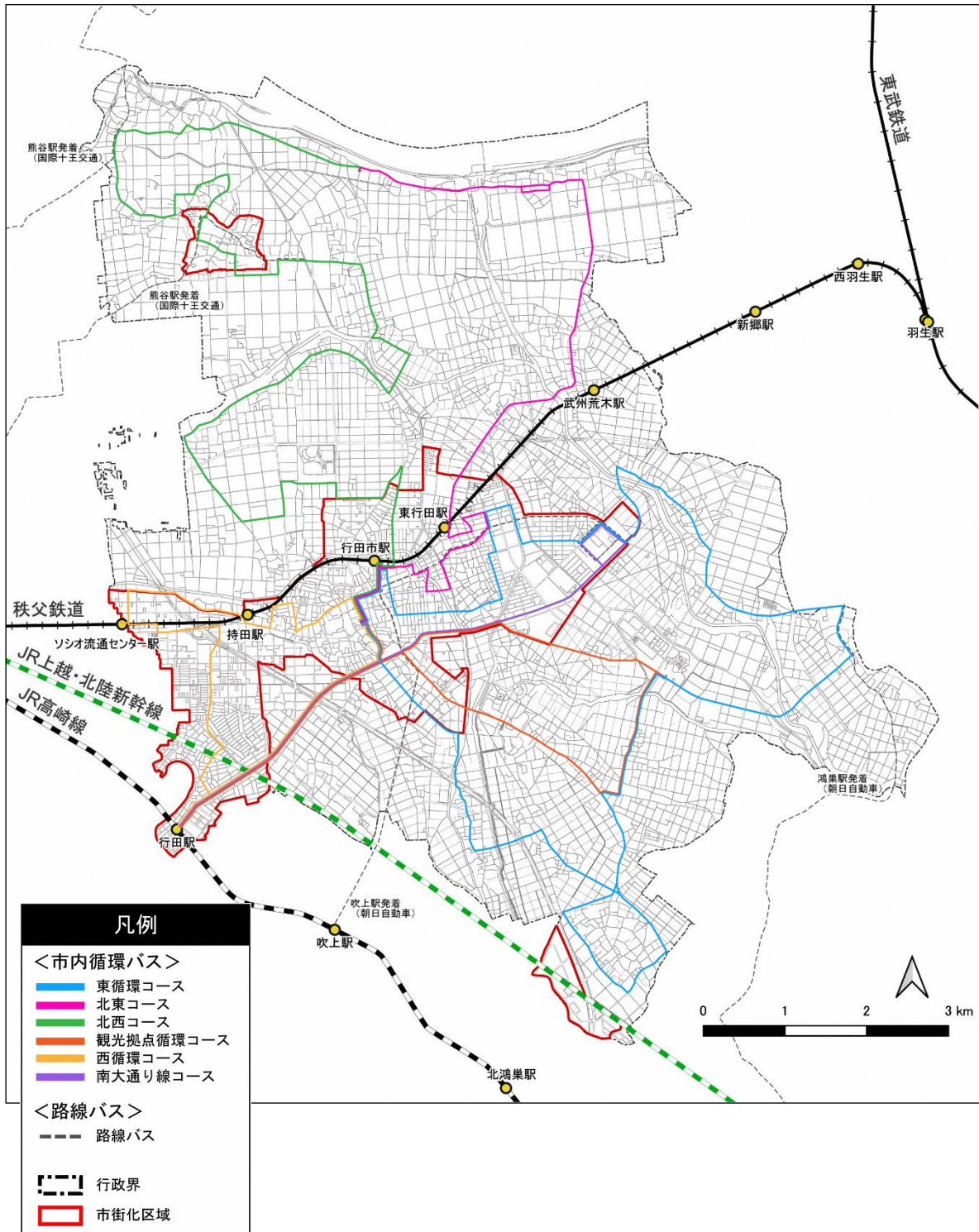


図 2-13 行田市の公共交通の現状

市街化区域内の大半が公共交通徒歩圏となっており、主に居住人口が少ない農地とその周辺が公共交通の徒歩圏域外となっています。

なお、市内循環バスが郊外部を幅広くカバーしていることから、その沿線は公共交通徒歩圏となっていますが、本数が少なく利便性の低い路線もあることから、評価にあたっては、利便性の面からも検証する必要があります。

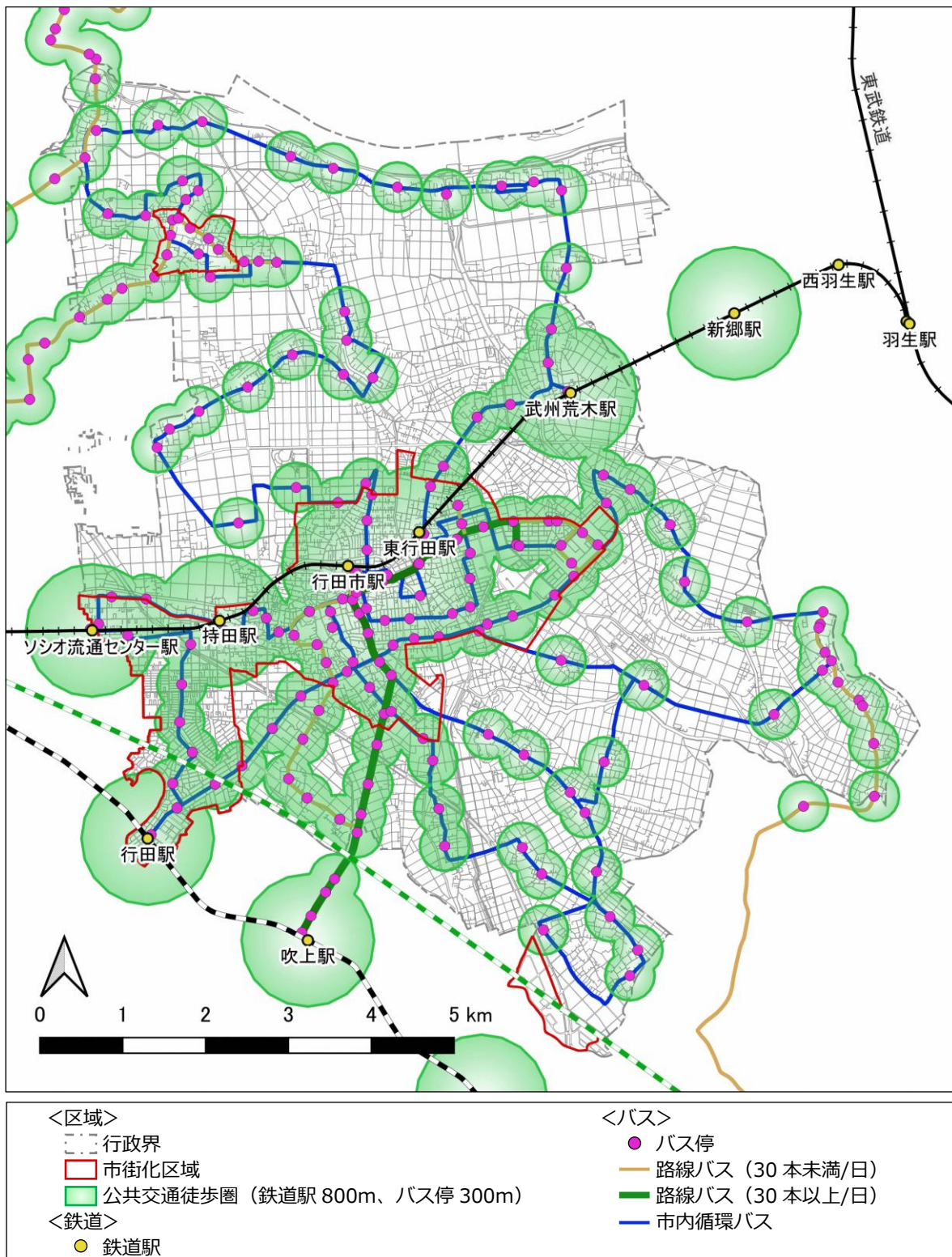


図 2-14 公共交通徒歩圏域の状況

2-5. 移動手段の状況

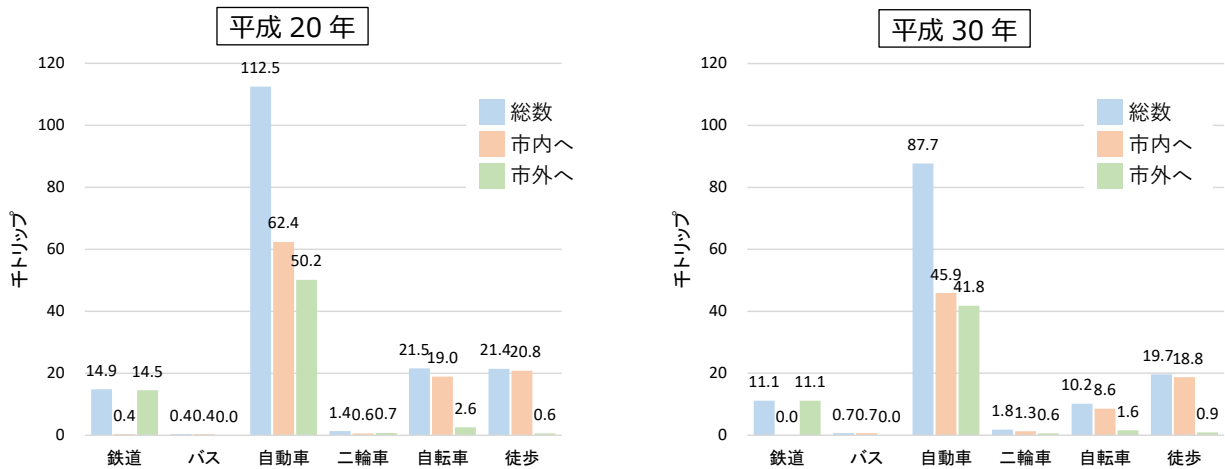
2-5-1. 移動手段の状況

● 交通手段別発生・集中交通量

パーソントリップ調査によると、市内を起点とする移動、市内を終点とする移動について、交通手段はどちらも自動車での移動が最も多くなっています。

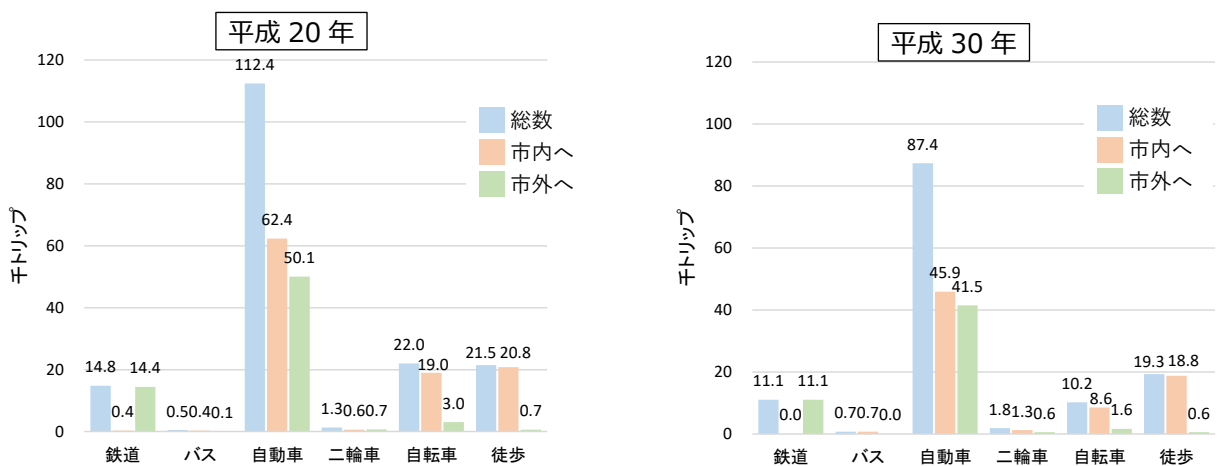
平成 20（2008）年と平成 30（2018）年の比較では、総トリップ数は減少しています。減少率では自転車での移動が目立っており、ほぼ半数となっています。

また、自動車における総トリップ数は減少しているものの、他の移動手段に比べると、総トリップ数は最も多く、依然として自動車依存の傾向が強いことが見てとれます。



出典：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）、第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

図 2-15 交通手段別 発生交通量



出典：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）、第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

図 2-16 交通手段別 集中交通量

【東京都市圏パーソントリップ調査について】

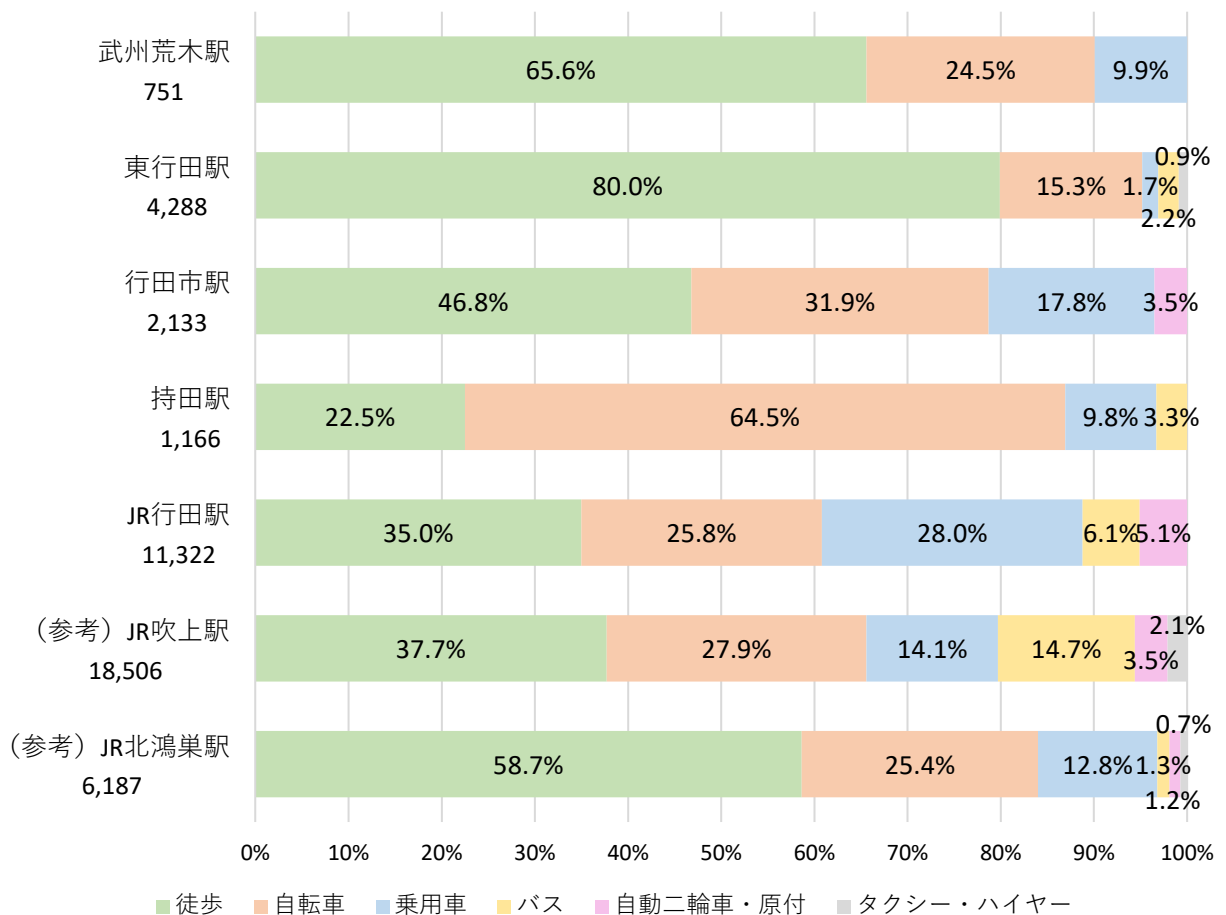
- パーソントリップ調査とは、人の移動に関する内容についての調査で、ある人の平日の 1 日の動きを調査している。
- 東京都市圏パーソントリップ調査は、昭和 43 年からほぼ 10 年間隔で東京都市圏交通計画協議会が実施しており、直近の第 6 回調査は、平成 30 年 9 月～11 月に実施されている。
- 第 6 回調査の対象は、東京都市圏に居住する約 1,800 万世帯のうち、無作為で選ばれた約 63 万世帯の方（満 5 歳以上）で、郵送で調査案内を配布し、Web 回答または紙の調査票で回答する方法で実施している。

●各鉄道駅発着の交通手段分担率

各鉄道駅を発着する交通手段の割合をみると、JR 行田駅を除く秩父鉄道の市内 4 駅では徒歩または自転車が 75%を超えています。このため、秩父鉄道の各駅は近隣住民の徒歩や自転車による利用が大半であると考えられます。なお、秩父鉄道の中では、比較的乗用車が多い行田市駅、自転車が 6 割強を占める持田駅、高校等が存在し 8 割が徒歩利用である東行田駅といった特徴があります。

一方、JR 行田駅は、他駅よりも乗用車の割合が高く、28.0%を占めています。なお、バス、自動二輪車、タクシーは市内すべての駅で 10%を下回っています。

参考として、市内の路線バスの発着がある JR 吹上駅のデータを見ると、バスが 14.7%を占めており、その路線の多くが行田市内を走行していることを踏まえると、その多くが、行田市内との利用であると考えられます。一方、路線バスの停留所がない JR 北鴻巣駅は徒歩利用が 6 割近くに達し、同じ JR の行田駅や吹上駅よりも駅の利用圏域が狭いと考えられます。



注) 駅名の下に数字は各駅の乗降の合計

「バス」は、路線バスのほか、市内循環バス等のコミュニティバス、自家用バス・貸切バスの合計

出典：第 6 回東京都圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

図 2-17 各駅を発着する交通手段の割合

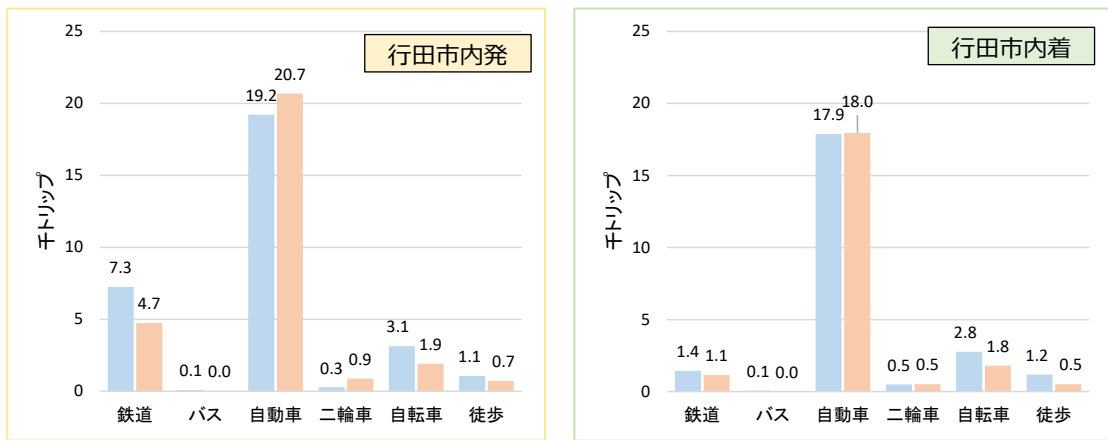
● 目的別交通手段

目的別に交通手段をみると、「自宅－通勤」の移動では、自動車での移動が多いですが、市内発では鉄道の移動数も多くなっています。ただし、平成 20（2008）年との比較では、市内発の自動車での移動は増加していますが、鉄道での移動は大きく減っています。

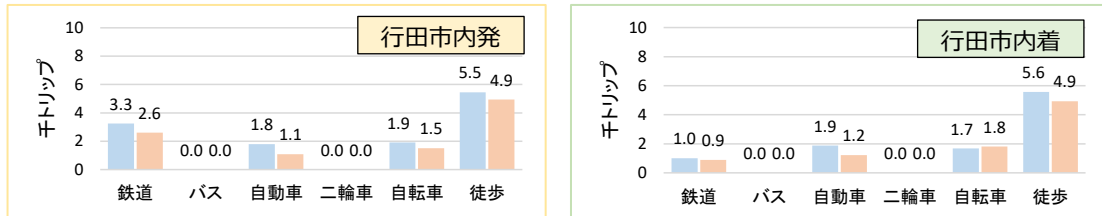
「自宅－通学」の移動では徒歩が多く、市内発では鉄道の移動数も多くなっています。自動車の利用も若干みられますが、バスの利用はほとんどありません。平成 20（2008）年との比較では、全体のトリップ数は減っていますが、交通手段の構成比に大きな変化はありません。

「自宅－私事」の移動でも自動車が多いですが、鉄道とバスの利用はほとんどありません。このため、一定の距離以上の移動はほとんど自動車を用いていると考えられます。平成 20（2008）年との比較では、自動車と自転車が大きく減っています。

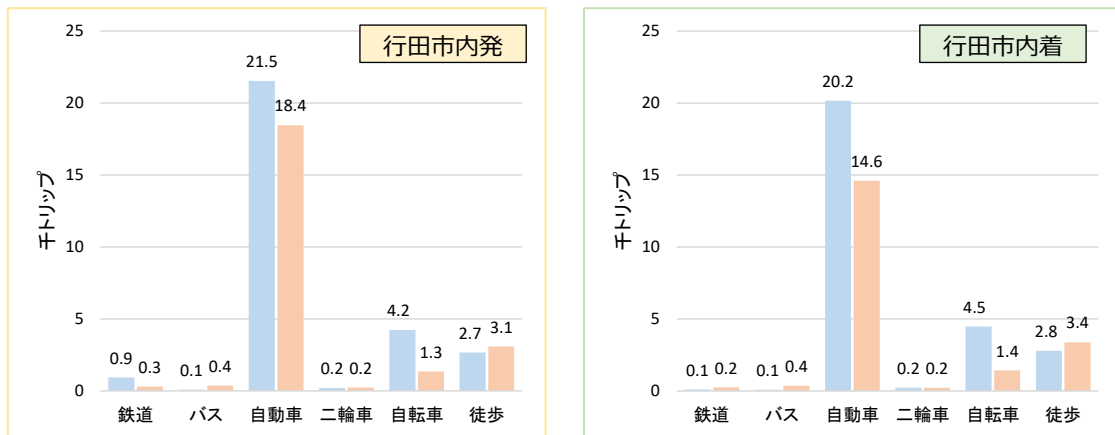
自宅－通勤



自宅－通学



自宅－私事



■ 平成20年
■ 平成30年

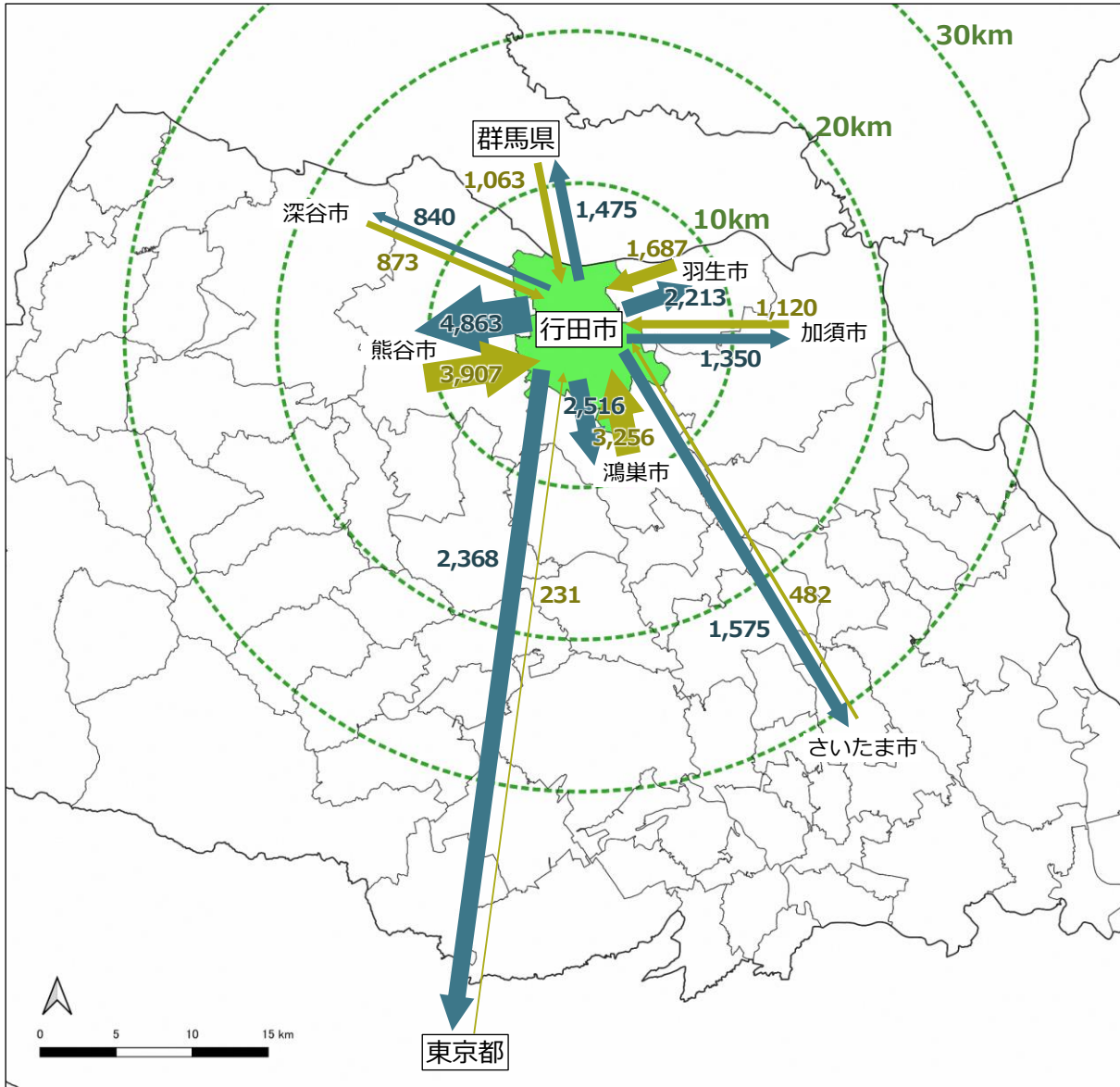
出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）
第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

図 2-18 目的別交通手段

2-5-2. 通勤・通学での移動状況

令和2（2020）年の夜間人口は78,617人、昼間人口は72,909人で、昼夜間人口比率は92.7であり、流出超過となっています。

通勤・通学による流入人口は15,976人、流出人口は21,684人です。流入は大半が近接する市町村からとなっていますが、流出は東京都やさいたま市も多くなっています。



出典：国勢調査（令和2年）

図 2-19 主な流出・流入の状況

2-5-3. 鉄道の運行状況

市内では、JR 高崎線と秩父鉄道秩父本線が運行しており、JR 行田駅と秩父鉄道の武州荒木駅、東行田駅、行田市駅、持田駅が立地しています。また、平成 29（2017）年開設のソシオ流通センター駅は、所在地が熊谷市ですが、本市との市境に接しており、本市と熊谷市との共同請願駅です。

乗客数では、JR 高崎線の行田駅が特に多くなっています。また、高校の最寄り駅である東行田駅が中心市街地にある行田市駅を超え、市内の秩父鉄道の駅で最も多くなっています。ソシオ流通センター駅も一定数の利用がありますが、隣接する持田駅の乗客数は大きく減っていません。

なお、後述する路線バスが市内と JR 高崎線の吹上駅を高頻度で運行しており、吹上駅を利用している市民も多いといえます。

表 2-1 鉄道の運行概要

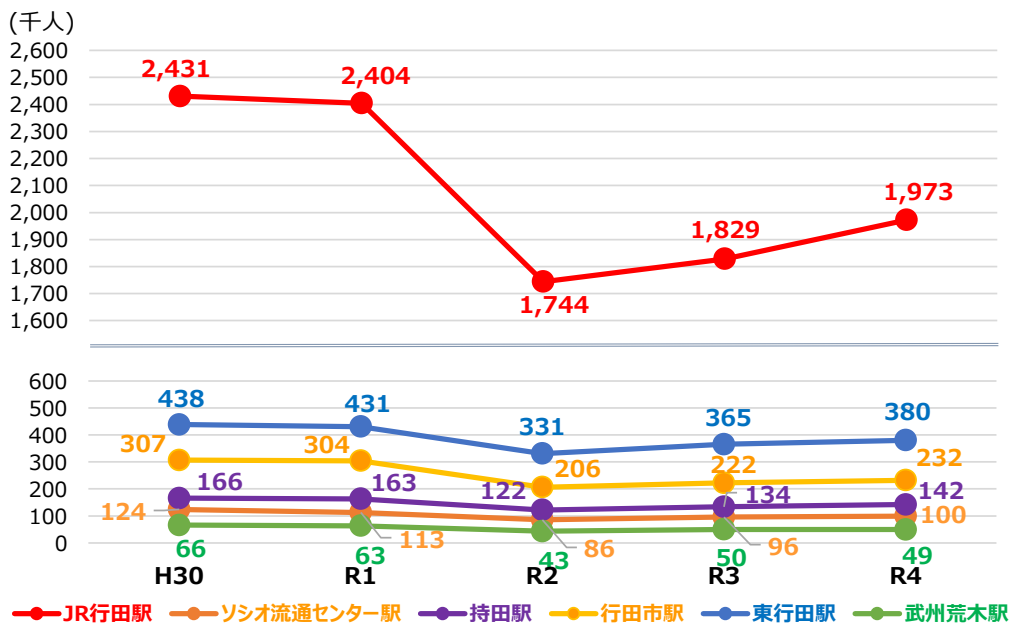
《JR 高崎線》

| 駅名 | 運行日 | 運行区間 | 本数 (平日) | 本数 (土日休) | 始発 (平日) | 最終 (平日) | 始発 (土日休) | 最終 (土日休) |
|-----|-----|---------|------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|
| 行田駅 | 毎日 | 大宮・上野方面 | 102 | 90 | 5:16 | 23:16 | 5:16 | 23:16 |
| | | 熊谷・高崎方面 | 95 | 88 | 6:12 | 0:48 | 6:12 | 0:48 |

《秩父鉄道秩父本線》

| 駅名 | 運行日 | 運行区間 | 本数 (平日) | 本数 (土日休) | 始発 (平日) | 最終 (平日) | 始発 (土日休) | 最終 (土日休) |
|------------|-----|-------|------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|
| ソシオ流通センター駅 | 毎日 | 羽生方面 | 39 | 34 | 5:39 | 23:07 | 5:39 | 22:59 |
| | | 三峰口方面 | 39 | 34 | 5:44 | 23:12 | 5:45 | 23:10 |
| 持田駅 | 毎日 | 羽生方面 | 39 | 34 | 5:41 | 23:09 | 5:42 | 23:01 |
| | | 三峰口方面 | 39 | 34 | 5:41 | 23:09 | 5:42 | 23:07 |
| 行田市駅 | 毎日 | 羽生方面 | 39 | 36 | 5:44 | 23:12 | 5:45 | 23:04 |
| | | 三峰口方面 | 39 | 36 | 5:38 | 23:05 | 5:38 | 23:04 |
| 東行田駅 | 毎日 | 羽生方面 | 38 | 34 | 5:46 | 22:26 | 5:47 | 22:22 |
| | | 三峰口方面 | 39 | 34 | 5:36 | 23:03 | 5:36 | 23:01 |
| 武州荒木駅 | 毎日 | 羽生方面 | 38 | 33 | 5:50 | 22:30 | 5:50 | 22:25 |
| | | 三峰口方面 | 38 | 33 | 6:16 | 23:00 | 6:15 | 22:58 |

出典：各鉄道会社 HP 掲載の時刻表（令和 5 年 8 月 31 日現在）



出典：東日本旅客鉄道株式会社高崎支社、秩父鉄道株式会社

図 2-20 駅別年間乗客数の推移

2-5-4. 路線バスの運行状況

市内では、朝日自動車株式会社と国際十王交通株式会社の2社が路線バスを運行しています。

朝日自動車株式会社は、鴻巣駅及び吹上駅と本市を結ぶ路線を運行しています。

鴻巣駅との路線は、ほとんどが鴻巣市との境界である新落合橋までの運行となっており、市内の真名板十字路へは片道のみで、わずかな本数しかありません。

吹上駅への路線は、平日の日中でも1時間3本程度運行している高頻度の路線です。経路地として佐間経由と前谷経由があり、ものつくり大学入口と行田本町の間は別ルートを運行しています。本数は、佐間経由が多くなっています。本市側の起終点は、行田折返し場、総合教育センター（平日のみ）、工業団地、行田市駅と複数ありますが、行田折返し場発着が主となっています。

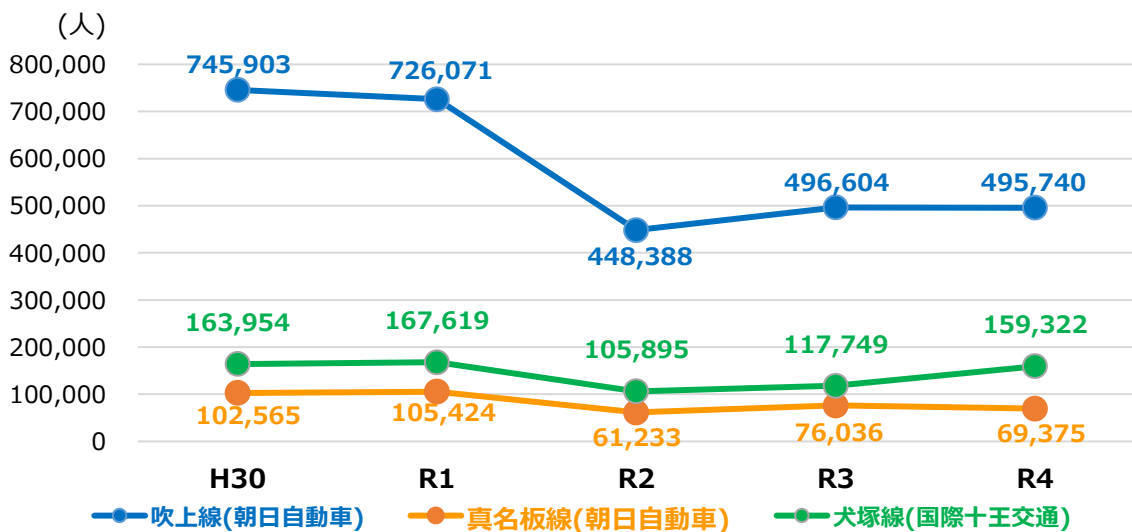
国際十王交通株式会社は、本市北部と熊谷駅を結ぶ路線で、日中は1時間1本程度の運行となっています。

いずれの路線の乗客数もコロナ禍の影響により、令和2年度に激減したものの、徐々に回復傾向にあります。

表 2-2 路線バスの運行概要

| 運行事業者 | 路線名等 | 運行日 | 運行区間 | 本数 (平日) | 本数 (土日休) | 始発 (平日) | 最終 (平日) | 始発 (土日休) | 最終 (土日休) | |
|--------|------|---------|-------------------|---------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|-------|
| 朝日自動車 | 真名板線 | 毎日 | 鴻巣駅東口～新落合橋 | 15 | 14 | 7:27 | 22:25 | 7:38 | 20:23 | |
| | | 毎日 | 新落合橋～鴻巣駅東口 | 13 | 15 | 6:26 | 21:04 | 6:15 | 19:53 | |
| | | 毎日 | 鴻巣駅発真名板十字路行(復路なし) | 3 | 1 | 17:39 | 22:25 | 20:23 | 20:23 | |
| | 吹上線 | 佐間経由 | 毎日 | 吹上駅～佐間～行田折返し場 | 41 | 41 | 5:44 | 23:10 | 6:00 | 21:09 |
| | | | 毎日 | 行田折返し場～佐間～吹上駅 | 39 | 42 | 5:49 | 22:45 | 5:35 | 21:41 |
| | | 平日 | 吹上駅～佐間～総合教育センター | 11 | — | 7:42 | 17:23 | — | — | |
| | | 平日 | 総合教育センター～佐間～吹上駅 | 12 | — | 8:07 | 17:52 | — | — | |
| | | 前谷経由 | 毎日 | 吹上駅～前谷～行田折返し場 | 4 | 3 | 9:09 | 18:21 | 10:26 | 16:35 |
| | | | 毎日 | 行田折返し場～前谷～吹上駅 | 4 | 3 | 6:54 | 16:02 | 8:19 | 14:28 |
| | 犬塚線 | 毎日 | 熊谷駅～犬塚 | 19 | 16 | 7:25 | 21:55 | 7:25 | 20:30 | |
| 犬塚～熊谷駅 | | | 21 | 15 | 6:01 | 20:34 | 6:52 | 19:00 | | |
| 葛和田線 | 毎日 | 熊谷駅～葛和田 | 18 | 16 | 6:31 | 21:30 | 7:40 | 21:00 | | |
| | | 葛和田～熊谷駅 | 21 | 16 | 6:00 | 20:16 | 6:38 | 19:00 | | |

出典：運行事業者 HP 掲載の時刻表（令和6年1月1日現在）



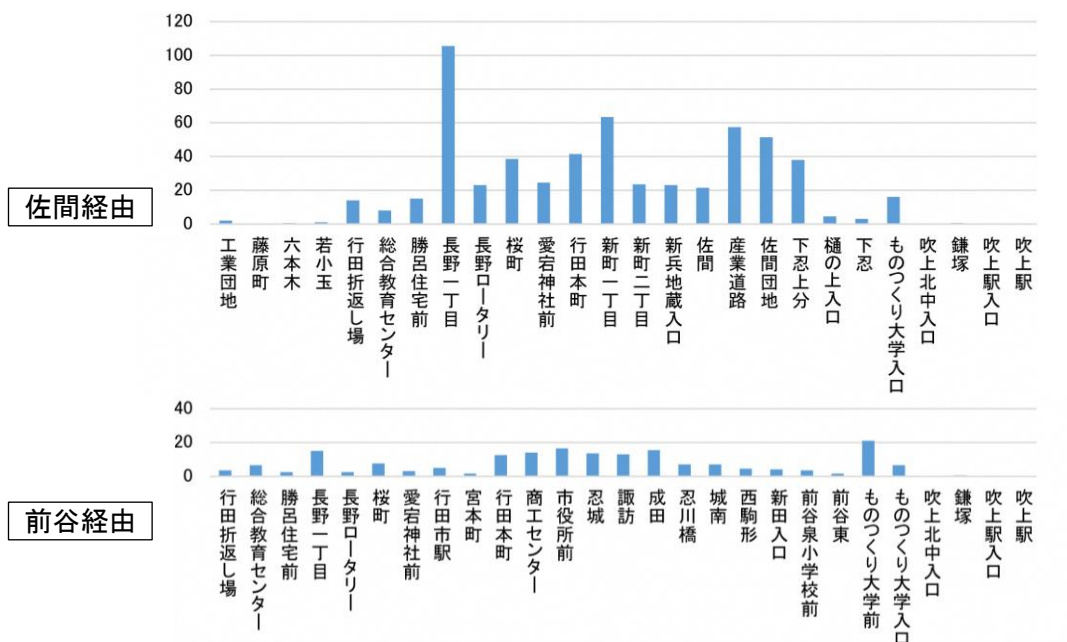
※行田市市内以外の乗車を含む（真名板線はほぼ鴻巣市内の乗車）
出典：朝日自動車株式会社、国際十王交通株式会社

図 2-21 路線バス年間乗客数の推移

以下、各路線で実施した乗客数等の結果を掲載しますが、コロナ禍以降で利用者が激減する状況での調査であり、数値そのものでなく、全体の傾向をみて分析を行います。

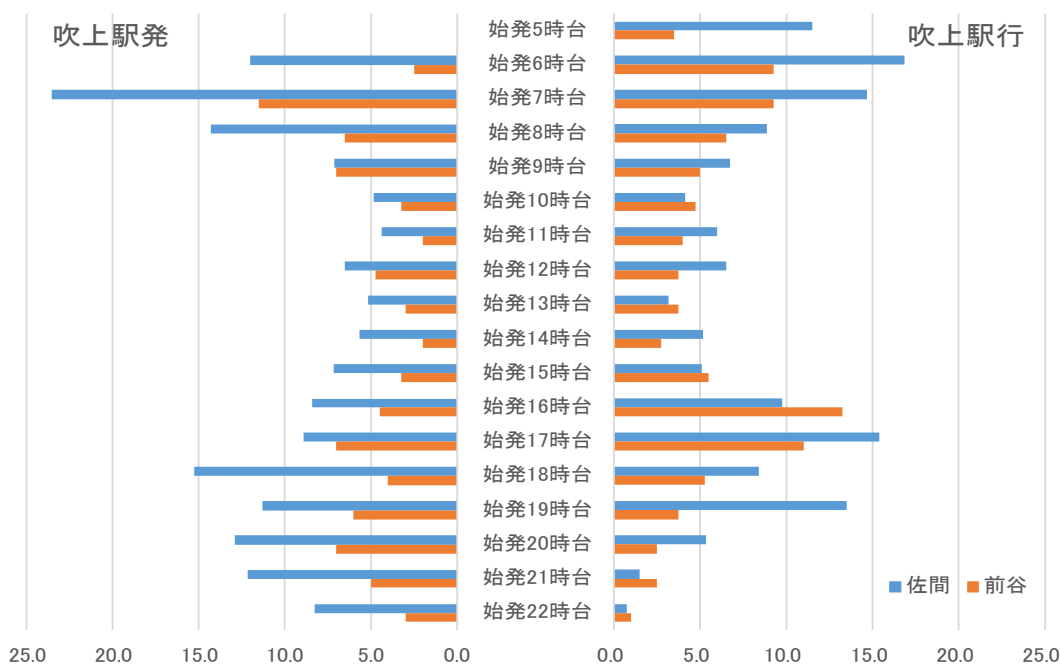
吹上線では、佐間経由では長野一丁目の乗車が多く、新町一丁目、産業道路、佐間団地と続きました。前谷経由ではものづくり大学前が多く、他は 20 人以下でした。

時間帯では、朝と夕方から夜にかけての乗車が多くなりました。一方、日中は運行本数も減りますが、乗客数も大きく減っています。また、経由別では佐間経由の方が 1 便あたりの乗客数が多くなっています。



(令和 2 年 11 月 12・13 日の平均)
出典：行田市と朝日自動車株式会社の共同調査

図 2-22 吹上線吹上駅行「佐間経由」(上)と「前谷経由」のバス停乗車数 (下)



(令和 2 年 11 月 12・13 日の平均)
出典：行田市と朝日自動車株式会社の共同調査

図 2-23 吹上線の時間帯別乗車数の状況

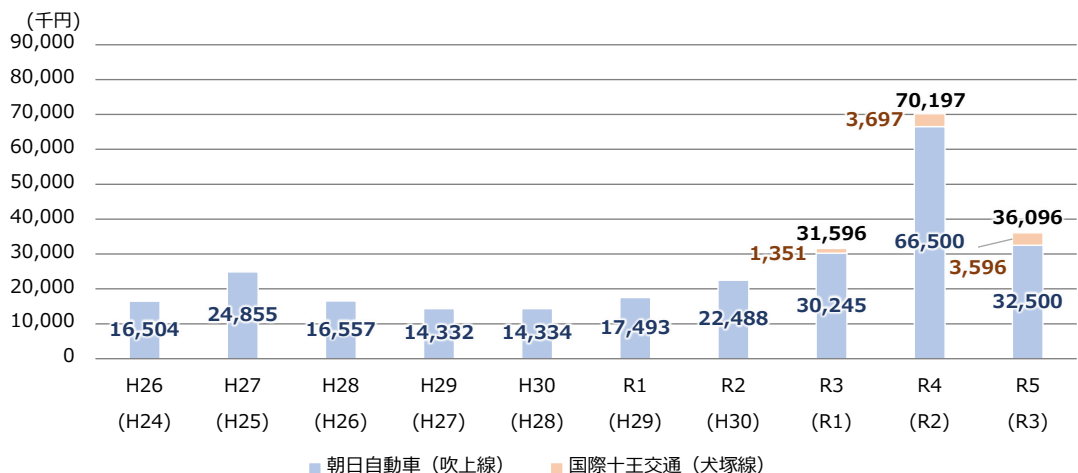
犬塚線では、ほとんどが行田市内と熊谷駅との移動であり、市内での乗降はありませんでした。最も乗降が多いのは向新田バス停で、時間帯としては、朝は熊谷駅行き、夕方から夜は犬塚行きの利用が多くなっています。

表 2-3 犬塚線の時間帯別バス停乗降の状況

| | 時間帯 | 在家 | 河原神社 | 向新田 | 南河原公民館 | 中新田 | 南河原支所 | 行人塚 | 三区 | 二ノ町 | 広田 | 西新井 | 犬塚 |
|-----------|------------|------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|-----|
| 犬塚線 乗車 | 始発6時台 | 1.0 | 1.5 | 3.5 | 0.5 | 2.0 | 2.0 | 5.0 | 2.5 | 3.0 | 1.0 | 1.0 | 1.0 |
| | 始発7時台 | 0.0 | 1.0 | 6.0 | 1.0 | 1.0 | 5.5 | 1.5 | 0.5 | 4.0 | 2.0 | 1.5 | 0.5 |
| | 始発8時台 | 0.0 | 0.5 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発9時台 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 0.5 |
| | 始発10時台 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 |
| | 始発11時台 | 0.0 | 1.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発12時台 | 0.0 | 1.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発13時台 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発14時台 | 0.0 | 0.5 | 3.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発15時台 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発16時台 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発17時台 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 |
| | 始発18時台 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 |
| | 始発19時台 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発20時台 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 合計 | 1.0 | 6.5 | 17.0 | 2.0 | 5.0 | 10.0 | 7.0 | 5.5 | 11.0 | 3.0 | 3.0 | 3.5 | |
| 熊谷駅 降車 | 始発7時台 | 0.0 | 0.5 | 1.5 | 0.0 | 1.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 |
| | 始発8時台 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発9時台 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発10時台 | 0.0 | 0.0 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発11時台 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発12時台 | 0.0 | 0.5 | 1.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 |
| | 始発13時台 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 1.5 | 0.5 | 0.5 | 1.0 |
| | 始発14時台 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.5 |
| | 始発15時台 | 0.5 | 0.5 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 0.5 |
| | 始発16時台 | 0.0 | 1.0 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 1.5 | 1.5 | 1.0 | 1.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発17時台 | 0.5 | 2.5 | 2.5 | 0.0 | 1.0 | 2.0 | 1.0 | 0.5 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発18時台 | 0.0 | 0.5 | 3.0 | 1.5 | 0.5 | 2.5 | 2.0 | 1.0 | 1.5 | 1.5 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発19時台 | 0.0 | 1.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.5 | 0.0 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| | 始発20時台 | 0.0 | 1.0 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 1.0 | 1.0 | 0.0 | 0.5 |
| | 始発21時台 | 0.0 | 0.5 | 1.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 1.0 | 2.0 | 1.0 | 1.0 | 0.0 | 1.5 |
| 合計 | 1.0 | 8.5 | 17.0 | 1.5 | 4.0 | 8.0 | 7.5 | 6.0 | 9.5 | 4.5 | 1.5 | 5.0 | |

(令和3年12月2・3日の平均)
出典：国際十王交通株式会社

なお、吹上線と犬塚線については、赤字路線となっており、生活路線バス運行事業補助金等を交付しています。



(年度の上段は補助年度、下段は算定基準年度)
出典：行田市資料

図 2-24 生活路線バス運行事業補助金等の推移

2-5-5. 市内循環バスの運行状況

市の施設利用者、高齢者等の交通弱者及び駅を起点とした観光施設利用者の交通手段の確保を目的とし、市内循環バスを運行しています。

平成 7（1995）年に試験運行を開始して以来、利用促進や収支改善のために適宜ルートや運賃等の見直しを実施しており、現在では、東循環、西循環、北東、北西、南大通り線及び観光拠点循環の 6 コースで運行しています。

【沿革】

| | |
|-------------|---|
| 平成 7 年 4 月 | ・ 2 コース（南循環・北循環）で試験運行を開始（無料運行） |
| 平成 8 年 4 月 | ・ 1 年の試行期間に寄せられた要望・意見を基に見直しを実施 ・ 南循環を東循環・西循環に分割し、3 コース（東循環・西循環・北循環）による運行を開始（引き続き無料運行） |
| 平成 15 年 4 月 | ・ 有料化（1 回乗車 100 円）を実施 ・ 運休日の見直しを実施 |
| 平成 18 年 4 月 | ・ 北循環を北東循環・北西循環に分割し、4 コース（東循環・西循環・北東循環・北西循環）による運行を開始 |
| 平成 23 年 1 月 | ・ 新たに南大通り線を加え、5 コース（東循環・西循環・北東循環・北西循環、南大通り線）による運行を開始 |
| 平成 23 年 4 月 | ・ 新たに観光拠点循環を加え、6 コース（東循環・西循環・北東循環・北西循環・南大通り線・観光拠点循環）による運行を開始 |
| 平成 30 年 4 月 | ・ 西循環・南大通り線・観光拠点循環の運賃値上げ（100 円から 150 円に） ・ 75 歳以上の運賃無料化を実施 ・ 東循環・北東循環・北西循環の車両小型化を実施 |
| 令和元年 10 月 | ・ 市外 75 歳以上の有料化を実施 |
| 令和 3 年 4 月 | ・ 観光拠点循環のルートを変更 |
| 令和 4 年 4 月 | ・ 南大通り線を除く 5 コースの運行ルート及び運行ダイヤを変更 ・ 同時に、北東循環を北東に、北西循環を北西へと名称変更 |
| 令和 6 年 1 月 | ・ 西循環・南大通り線に土日祝日ダイヤを導入 ・ 西循環の平日ダイヤを変更 |

【運行概要】

<運行日>

- ・ 毎日（ただし、年末年始 [12/29～1/3] を除く）

<運行時間>

- ・ 運行時間：5:50～21:36

<運賃>

- ・ 1 人 1 回あたり 100 円（東循環・北東・北西）
150 円（西循環・南大通り線・観光拠点循環）
（ただし、75 歳以上の市民、未就学児・障がい者及びその介助者 1 人は無料）
- ・ 回数券：1,000 円、3,000 円、5,000 円
- ・ 乗継券：異なるコースに乗り継ぐ場合、乗継券を発行（1 回まで）

<運行事業者>

- ・ 朝日自動車株式会社（西循環・北西・南大通り線）
- ・ 株式会社協同観光バス（東循環・北東）
- ・ 株式会社大堰観光バス（観光拠点循環）

現在の 6 ルートは以下の特徴があります。

表 2-4 市内循環バス各路線の特徴

| 路線名 | 特徴 |
|-----------|--|
| 東循環コース | 市南部をまわり、忍城バスターミナルまで運行する。本数は少ない。 |
| 西循環コース | JR 行田駅・忍城バスターミナル・ソシオ流通センター駅を結び、三角形のルートで運行している。比較的本数が多く、5 時台から 20 時台まで運行しており、運行時間が最も長い。 |
| 北東コース | ともに市北部をまわり、忍城バスターミナルまで運行する。本数が少ない。 |
| 北西コース | |
| 南大通り線コース | 南大通り線に沿って JR 行田駅と工業団地を直線的に結ぶ。本数が最も多い。 |
| 観光拠点循環コース | JR 行田駅と市内に点在する観光拠点を結んで片循環で運行している。 |

6 コースのうち、比較的本数の少ない「東循環コース」・「北東コース」・「北西コース」の 3 路線はワンボックスカーでの運行であり、運賃も 100 円となっています。

一方、比較的本数の多い「西循環コース」・「南大通り線コース」・「観光拠点循環コース」は車両も大きく、運賃も 150 円となっています。

表 2-5 市内循環バス各路線の運行概要

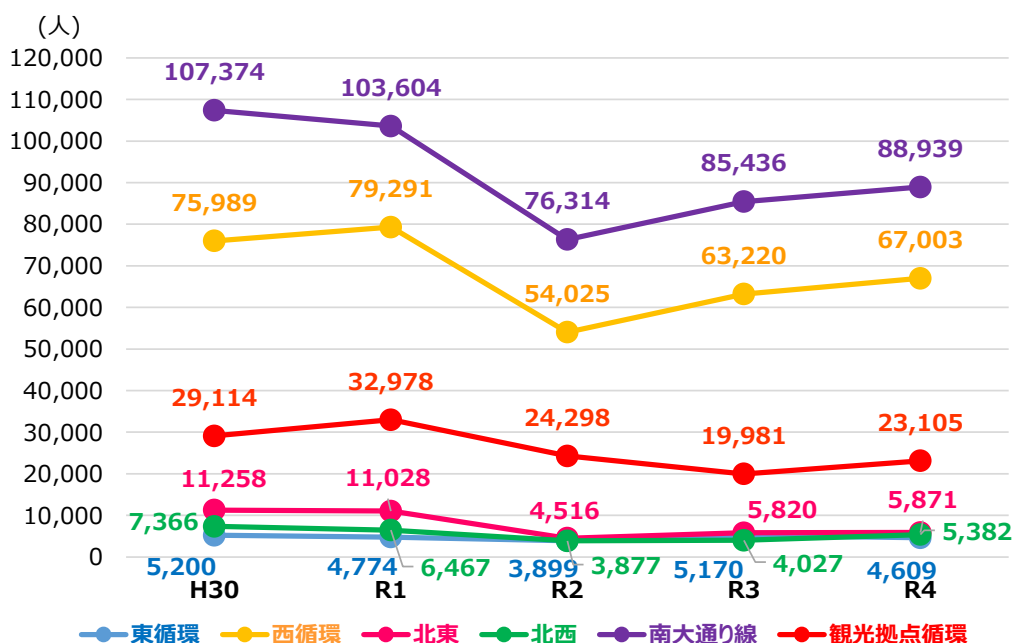
| 路線名 | 運行日 | 運行区間 | 本数 | 始発 | 最終 |
|-----------|-----|--------------|-----------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| 東循環コース | 毎日 | 右回り | 4 | 忍城 BT 発 (7 : 00) | 忍城 BT 発 (16 : 32) |
| | | 左回り | 3 | 忍城 BT 発 (8 : 26) | 忍城 BT 発 (15 : 06) |
| 西循環コース | 毎日 | 右回り | 平日 14 土日祝 6 | 忍城 BT 発 (平日 9 : 40/土日祝 10 : 30) | 忍城 BT 発 (平日 19 : 45/土日祝 17 : 40) |
| | | 左回り | 平日 12 土日祝 6 | 忍城 BT 発 (平日 5 : 56/土日祝 6 : 50) | 忍城 BT 発 (平日 14 : 45/土日祝 13 : 40) |
| 北東コース | 毎日 | 忍城 BT 行 (上り) | 5 | 忍城 BT 発 (7 : 00) | 忍城 BT 発 (16 : 00) |
| | | 忍城 BT 行 (下り) | 5 | 忍城 BT 発 (8 : 40) | 忍城 BT 発 (17 : 40) |
| 北西コース | 毎日 | 忍城 BT 行 (上り) | 5 | 忍城 BT 発 (7 : 00) | 忍城 BT 発 (7 : 55) |
| | | 忍城 BT 行 (下り) | 5 | 忍城 BT 発 (7 : 55) | 忍城 BT 発 (17 : 00) |
| 南大通り線コース | 毎日 | JR 行田駅行 (上り) | 平日 20 土日祝 11 | 工業団地発 (平日 6 : 00/土日祝 6 : 33) | 工業団地発 (平日 19 : 30/土日祝 18 : 35) |
| | | 工業団地行 (下り) | 平日 20 土日祝 11 | JR 行田駅前発 (平日 6 : 30/土日祝 7 : 00) | JR 行田駅前発 (平日 20 : 00/土日祝 19 : 00) |
| 観光拠点循環コース | 毎日 | | 9 | JR 行田駅前発 (8 : 06) | JR 行田駅前発 (16 : 45) |

(表中「忍城 BT」とは「忍城バスターミナル」をいう)
出典：行田市市内循環バス時刻表 (令和 6 年 1 月改定)

路線見直し前の乗客数をみると、南大通り線が最も多く、次いで西循環、観光拠点循環の順となっています。一方、東循環、北東、北西の3路線は、車両が小型で本数が少ないこともあり、乗客数に大きな差がありました。

また、乗降が最も多いバス停は、東循環、北東、北西の3路線では行田市バスターミナル（現在の忍城バスターミナル）、南大通り線、西循環、観光拠点循環ではJR行田駅前となっており、2位以下のバス停とは大きな差がありました。

上位になったバス停は、交通結節点（JR行田駅前、行田市バスターミナル、行田市駅前）、医療施設（行田病院前、行田中央病院前）、観光施設（行田市バスターミナル、古代蓮の里、埼玉古墳公園前、水城公園前）等でした。



(令和3年度までの「北東」と「北西」は、それぞれ「北東循環」と「北西循環」の数値)

出典：行田市資料

図 2-25 市内循環バス年間乗客数の推移

2-5-6. デマンドタクシーの運行状況

平成 29（2017）年 4 月から、市内循環バス及び路線バスの停留所までの移動が困難な方の移動手段を確保するため、行田市に住民登録のある高齢者（75 歳以上）及び障がい者を対象にデマンドタクシーを運行しています。

デマンドタクシーは、事前に登録した利用者の自宅と、市が指定した乗降場所との間を運行するもので、指定乗降場所には、公共機関をはじめ、医療機関、金融機関、商業施設などがあります。

乗降場所が決まっている点や、途中下車や寄り道ができない点などが通常のタクシーとは異なっており、バスとタクシーの中間的な交通手段となります。

【運行概要】

<利用できる方>

- ・ 行田市民で「75 歳以上の高齢者」または「障害者手帳をお持ちの方」（事前に利用者登録が必要）

<運行日>

- ・ 毎日（ただし、年末年始 [12/29～1/3] を除く）

<利用時間>

- ・ 午前 8 時 30 分～午後 5 時（利用日の 3 日前から予約可能）

<運行区域>

- ・ 行田市内及び秩父鉄道ソシオ流通センター駅前

<運行パターン>

- ①利用者自宅前→指定乗降場所 ②指定乗降場所→利用者自宅前
- ③指定乗降場所→指定乗降場所 のいずれか

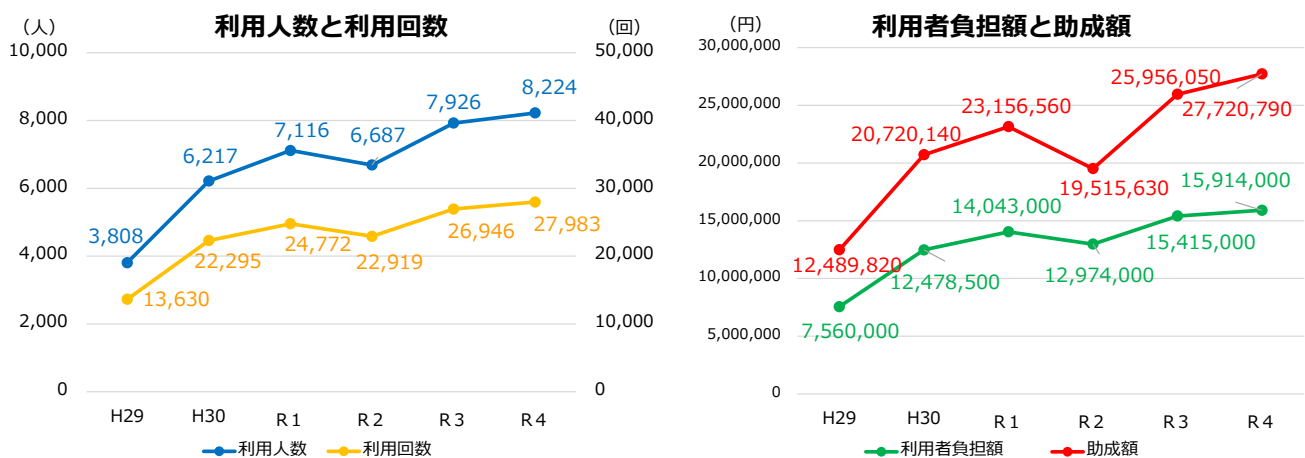
<利用料金>

- ・ タクシーメーター料金に応じて 4 段階

| タクシーメーター料金 | 利用料金(利用者負担額) |
|---------------------|--------------|
| 2,000 円未満 | 500 円 |
| 2,000 円以上 3,000 円未満 | 1,000 円 |
| 3,000 円以上 4,000 円未満 | 1,500 円 |
| 4,000 円以上 | 2,000 円 |

平成 29（2017）年の運行開始から令和元（2019）年度までは順調に利用回数や利用人数が伸びていました。コロナ禍以降では、令和 2（2020）年度に利用が減少したものの減少幅は少なく、令和 4（2022）年度に利用回数と利用者数は最高を記録しました。

一方、利用者が増えるほど助成額も増える制度であることから、助成額は令和 4（2022）年度が最も多くなっています。



出典：行田市資料

図 2-26 デマンドタクシー利用人数・利用回数・利用者負担額・助成額の推移

年間利用者はのべ 27,983 人で、月による変動は 8 月が最も多く、1 月が最も少なくなっています。ただ、月ごとの変動は大きくなく、安定して 2,000 人以上の利用があります。

また、1 回あたりの利用者負担額は 568 円、助成額は 991 円となっており、令和 4（2022）年度の助成額の総額は約 2,770 万円となりました。

表 2-6 デマンドタクシーの利用者負担額と助成額

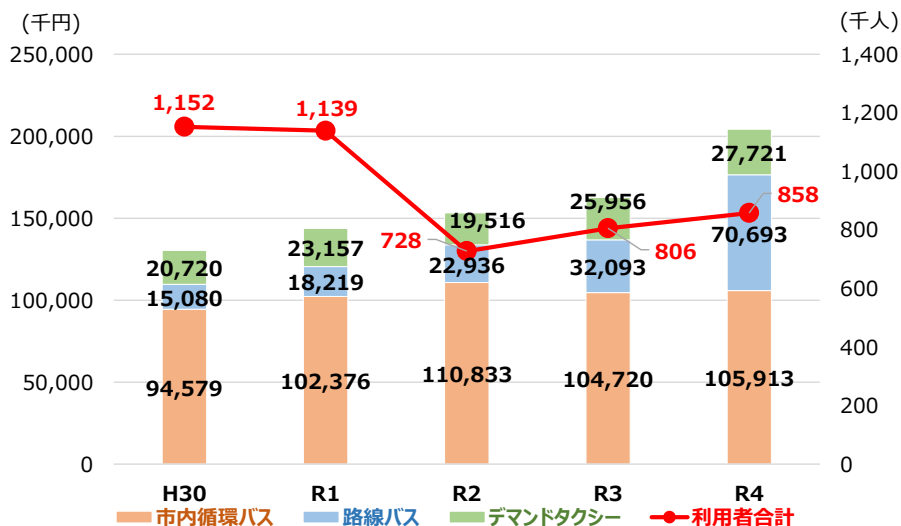
| | 利用回数（回） | | 利用人数 | 利用者負担額（円） | | | 助成額（円） | | |
|-----|---------|---------|-------|------------|---------|---------|------------|---------|---------|
| | 計 | （一人あたり） | | 計 | （一人あたり） | （一回あたり） | 計 | （一人あたり） | （一回あたり） |
| 4月 | 2,470 | 3.5 | 703 | 1,389,000 | 1,976 | 562 | 2,398,150 | 3,411 | 971 |
| 5月 | 2,323 | 3.6 | 650 | 1,297,500 | 1,996 | 559 | 2,255,680 | 3,470 | 971 |
| 6月 | 2,437 | 3.5 | 699 | 1,364,000 | 1,951 | 560 | 2,392,830 | 3,423 | 982 |
| 7月 | 2,455 | 3.5 | 701 | 1,397,000 | 1,993 | 569 | 2,408,570 | 3,436 | 981 |
| 8月 | 2,526 | 3.5 | 723 | 1,413,000 | 1,954 | 559 | 2,440,130 | 3,375 | 966 |
| 9月 | 2,338 | 3.4 | 687 | 1,315,000 | 1,914 | 562 | 2,266,950 | 3,300 | 970 |
| 10月 | 2,276 | 3.3 | 683 | 1,291,500 | 1,891 | 567 | 2,244,490 | 3,286 | 986 |
| 11月 | 2,259 | 3.4 | 664 | 1,282,000 | 1,931 | 568 | 2,242,200 | 3,377 | 993 |
| 12月 | 2,432 | 3.4 | 722 | 1,402,500 | 1,943 | 577 | 2,434,050 | 3,371 | 1,001 |
| 1月 | 2,052 | 3.2 | 634 | 1,170,500 | 1,846 | 570 | 2,090,900 | 3,298 | 1,019 |
| 2月 | 2,090 | 3.2 | 657 | 1,197,500 | 1,823 | 573 | 2,111,420 | 3,214 | 1,010 |
| 3月 | 2,325 | 3.3 | 701 | 1,364,500 | 1,947 | 587 | 2,415,850 | 3,446 | 1,039 |
| 計 | 27,983 | 3.4 | 8,224 | 15,884,000 | 1,930 | 568 | 27,701,220 | 3,367 | 991 |

（令和 4 年度実績）
出典：行田市資料

乗降場所としては、行田総合病院が特に多く、次いで行田中央総合病院となりました。その他、石井クリニックと古田整形外科医院といった医療施設、ヘルク行田長野店等の商業施設、JR 行田駅が上位となりました。

2-5-7. 公共交通に対する経費負担

現在、市が負担している公共交通に関する支出は、路線バスへの補助、市内循環バスの運行経費、デマンドタクシーの利用助成費の 3 点です。コロナ禍以前から支出の増加が続いています。



出典：行田市資料

図 2-27 公共交通経費と利用者等の推移

2-5-8. その他の公共交通の運行状況

●福祉有償運送

障がい者等外出支援事業として、バスやタクシー等の公共交通機関を介添えなしに利用できない障がい者や高齢者等に対し、ドア・ツー・ドアの個別送迎を行う有償の移送サービスを実施しています。

【概要】

<事業の対象者>

障害者手帳をお持ちの方 / 要介護認定を受けている方 / 要支援認定を受けている方 / 基本チェックリストにて行田市介護予防・日常生活支援総合事業の事業対象者となった方

<利用日>

・ 毎日（ただし、年末年始 [12/29～1/3] を除く）

<運行内容>

- ・ 福祉車両等によるドア・ツー・ドアの個別送迎
- ・ 令和5年度時点で行田市を運送区域として登録している事業者は23
- ・ 利用する場合は、利用する事業所に利用登録が必要

●市立小学校スクールバス

小学校の再編等に伴い、現在、4つの市立小学校でスクールバスを運行しています。

- ・ 忍小学校 : 1台のバスを運行
- ・ 見沼小学校 : 1台のバスを運行
- ・ 南河原小学校 : 市保有の車両を利用して運行
- ・ 太田小学校 : 1台のバスを運行

●古代蓮の里シャトルバス

蓮の開花期間中（6月末～8月上旬）のみ、JR 行田駅と古代蓮の里を結ぶシャトルバスを運行しています。

●その他送迎サービスを実施している施設等

教育施設や医療施設等において、施設利用者に対して、送迎サービスを実施しています。なお、教育施設は通学時間帯に合わせた運行となっており、自動車学校を除くと特定の時間の運行となっています。

表 2-7 市民等を対象にした送迎サービスを実施している主な施設等

| 【教育機関】 | | | |
|------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|----------------------|
| <高校> | 東京成徳大学深谷高等学校（深谷市） 本庄東高等学校（本庄市） | 正智深谷高等学校（深谷市） 東京農業大学第三高等学校（東松山市） | |
| <特別支援学校> | 行田特別支援学校 | | |
| <専門学校> | テクノ・ホルティ園芸専門学校 | | |
| <塾やスクール> | 行田ゼミナール（学習塾） | スポーツフィールド行田 | ベストスイミングスクール行田 |
| 【医療施設】 | | | |
| 行田総合病院 | 行田中央総合病院 | 行田協立診療所 | 石井クリニック 坂本眼科 |
| さきたまクリニック | 行田ふれあいクリニック | 羽生総合病院（羽生市） | さめじまボンディングクリニック（熊谷市） |
| 【送迎付きの介護サービス事務所】 | | | |
| 原則、送迎付の介護サービス事業所：60 施設 | | 希望があれば追加料金で送迎可能な事業所：15 施設 | |
| 【その他】 | | | |
| 行田自動車教習所 | 羽生モータースクール（羽生市） | 行田天然温泉 | ハナホテル行田 |

出典：各施設 HP（令和5年10月時点）