

第2章 行田市の現況

2-1. 地勢・人口

行田市は、埼玉県の北部に所在し、一級河川である利根川を挟んで群馬県に隣接しています。東京都心へは60km～80kmほどの位置にあり、自動車では約1時間30分、電車で約1時間程度の距離となっています。

日本最大規模の円墳である「丸墓山古墳」など、9基の大型古墳が群集する「埼玉古墳群」を有し、埼玉県名発祥の地として知られています。また、「古代蓮の里」、「さきたま古墳公園」など自然や花々が魅力の名所を有するほか、かつて全国一の生産量を誇った足袋産業の街としても知られており、多くの歴史や文化が現代にも息づいています。

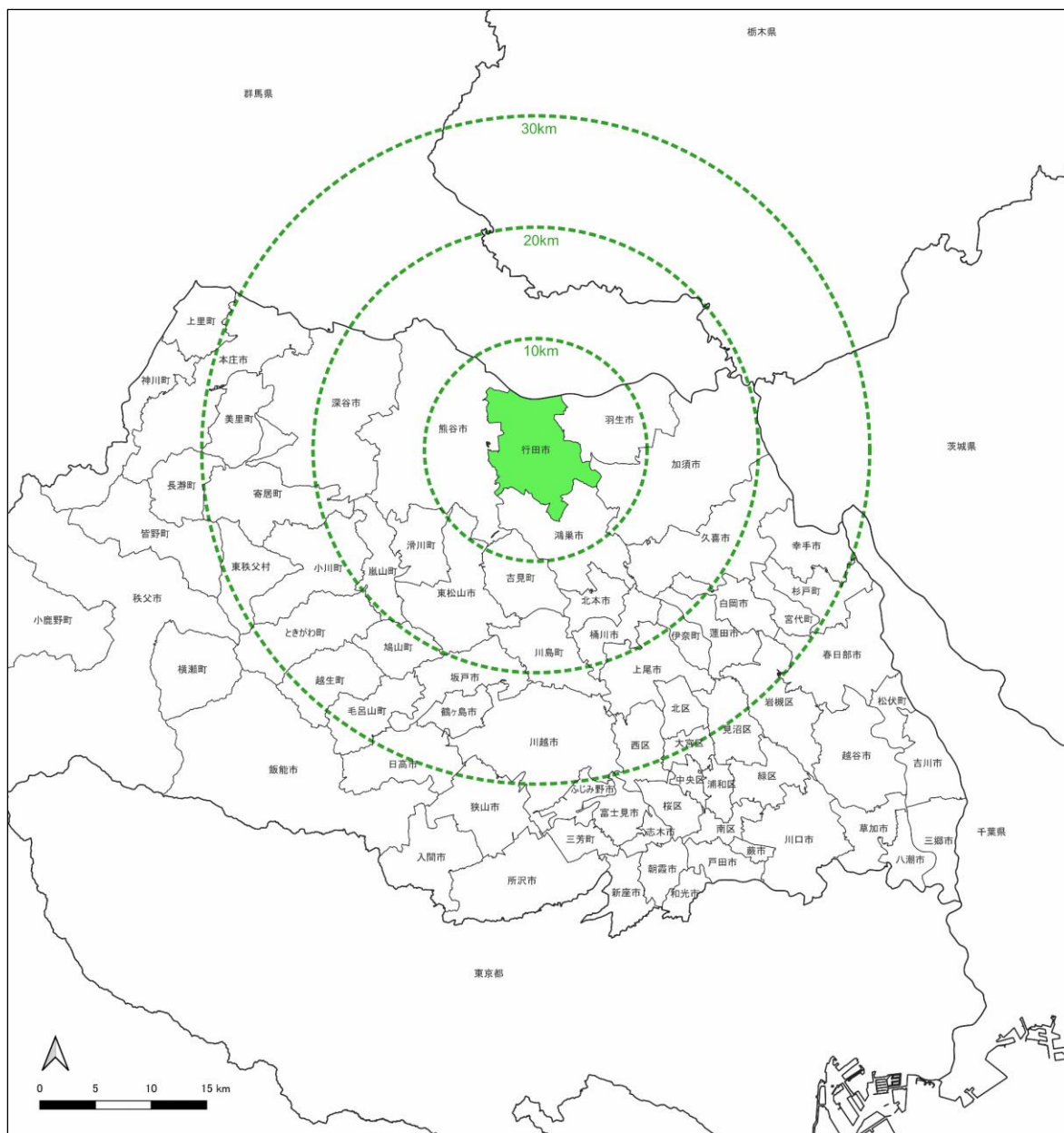


図 2-1 行田市位置図

出典：国土数値情報

●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 歳以上であ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。

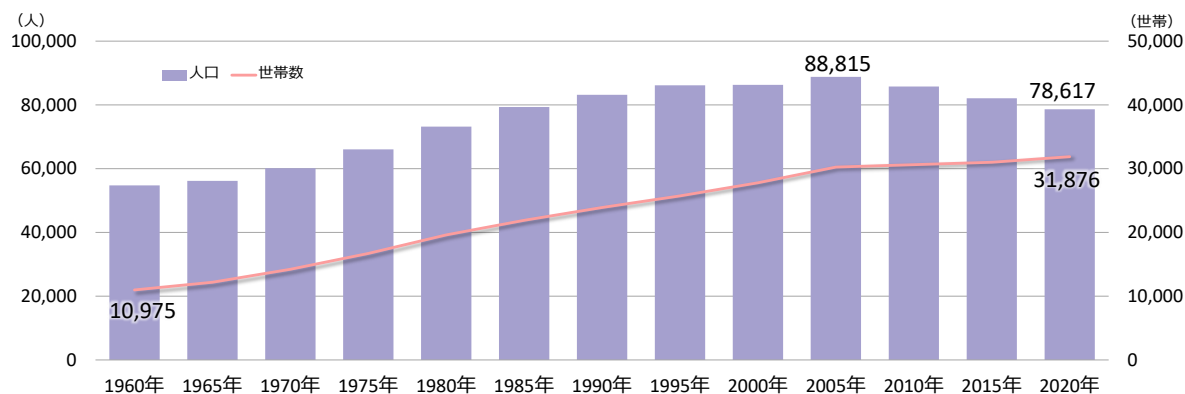


図 2-2 行田市の人口と世帯数の推移

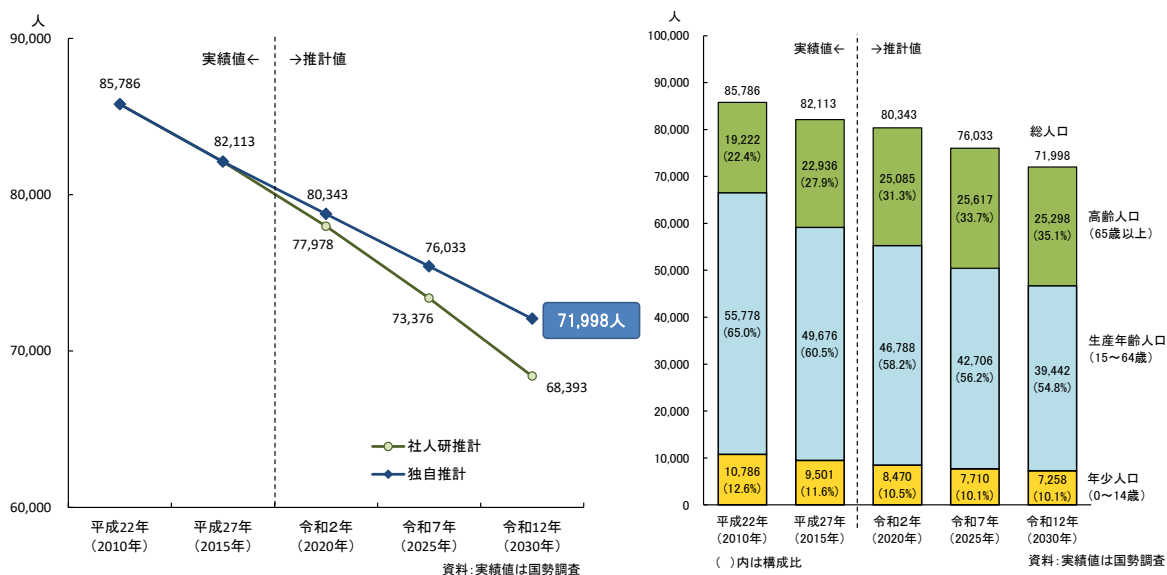


図 2-3 行田市人口推計

●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。

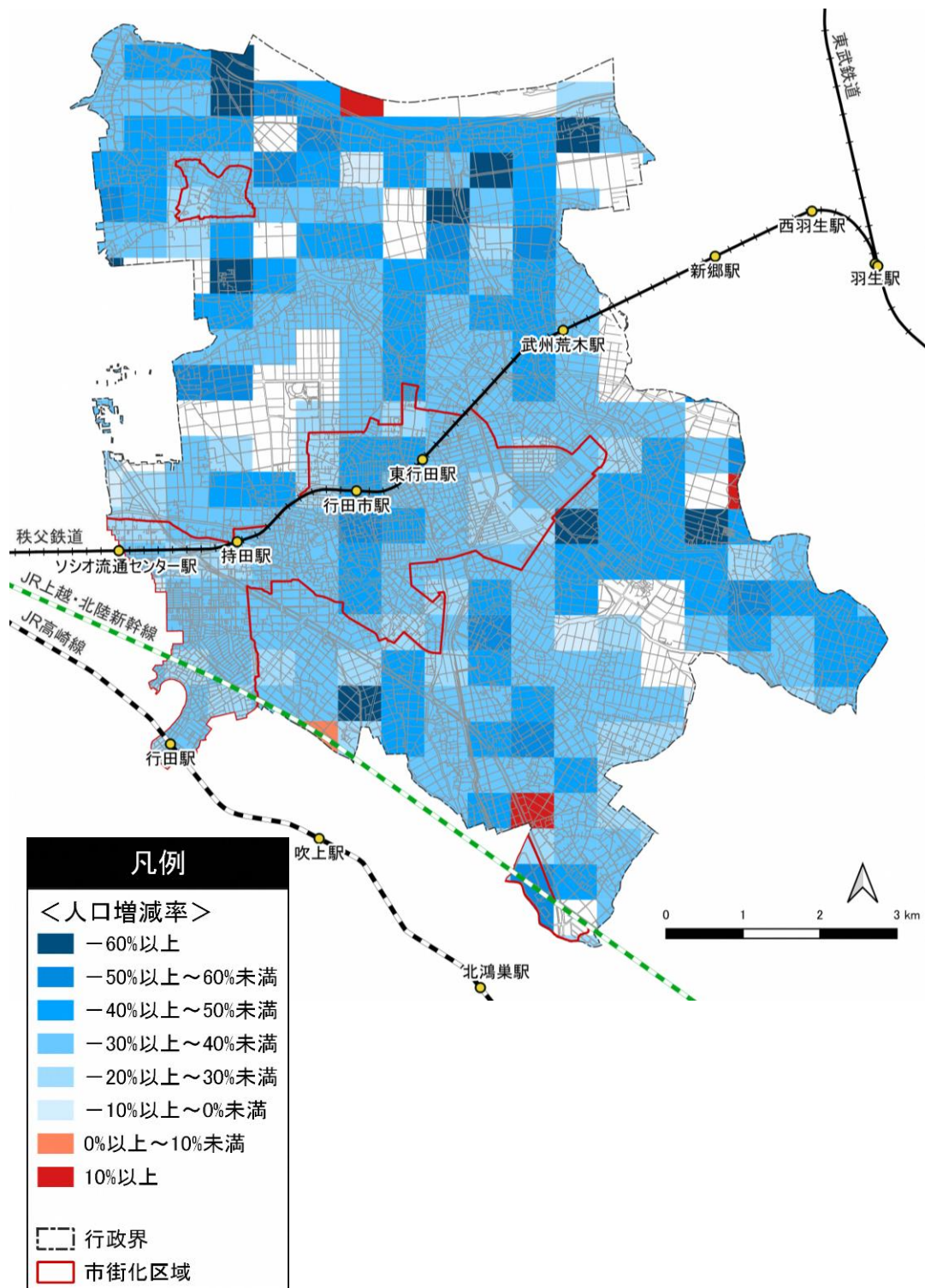


図 2-4 2015 年～2045 年の人口増減率 (500mメッシュ)

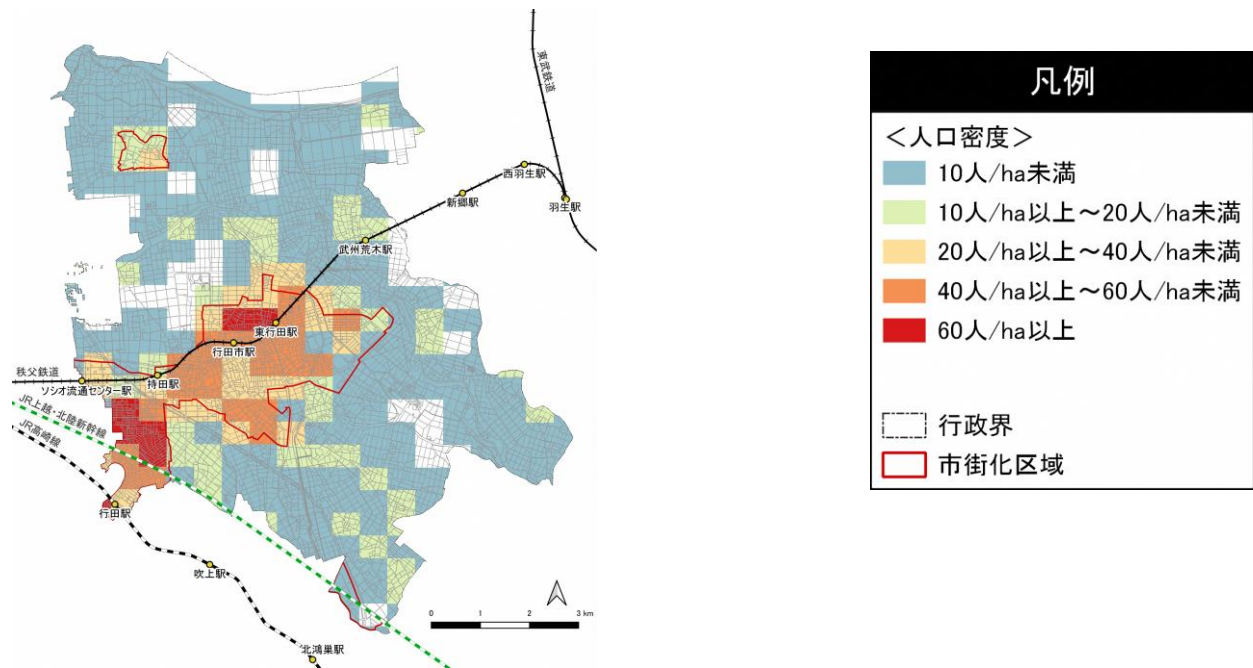
※図 2-4～2-7 の出典は全て国勢調査(H27)、国立社会保障・人口問題研究所(H30 推計)

●人口密度

平成 27（2015）年時点では、人口の約 60%が秩父鉄道行田市駅、持田駅、東行田駅周辺、J R 行田駅周辺の市街化区域内に居住しており、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、南河原支所周辺など、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。

《平成 27（2015）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）》

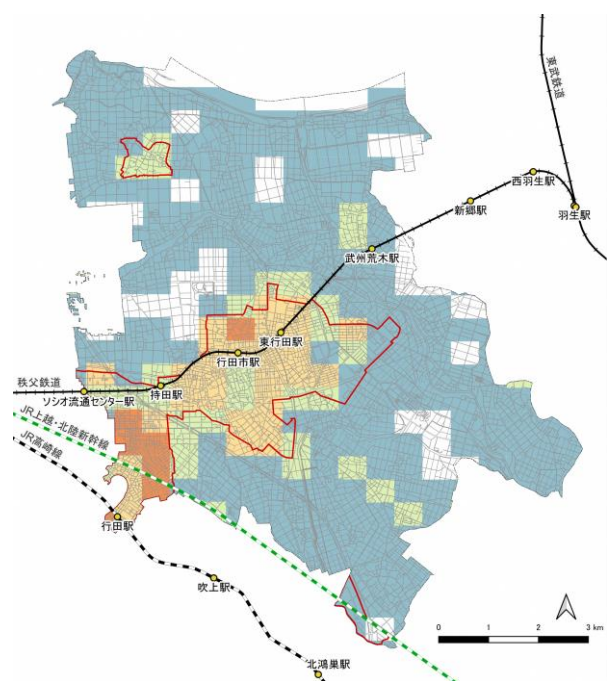
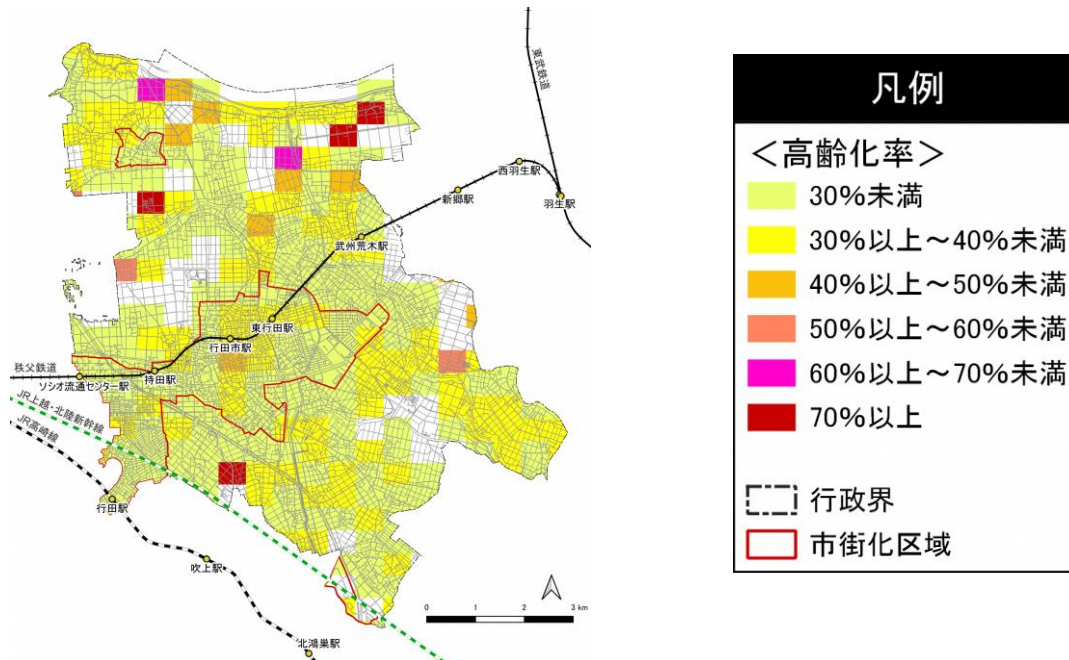


図 2-5 2015 年（左）と 2045 年（右）の人口密度変化（500mメッシュ）

●高齢化率

平成 27 (2015) 年時点では、市北部などに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。

《平成 27 (2015) 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)》

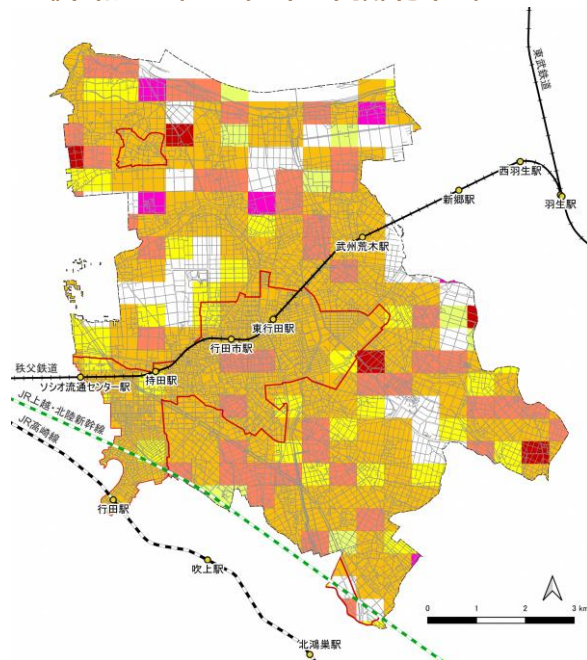
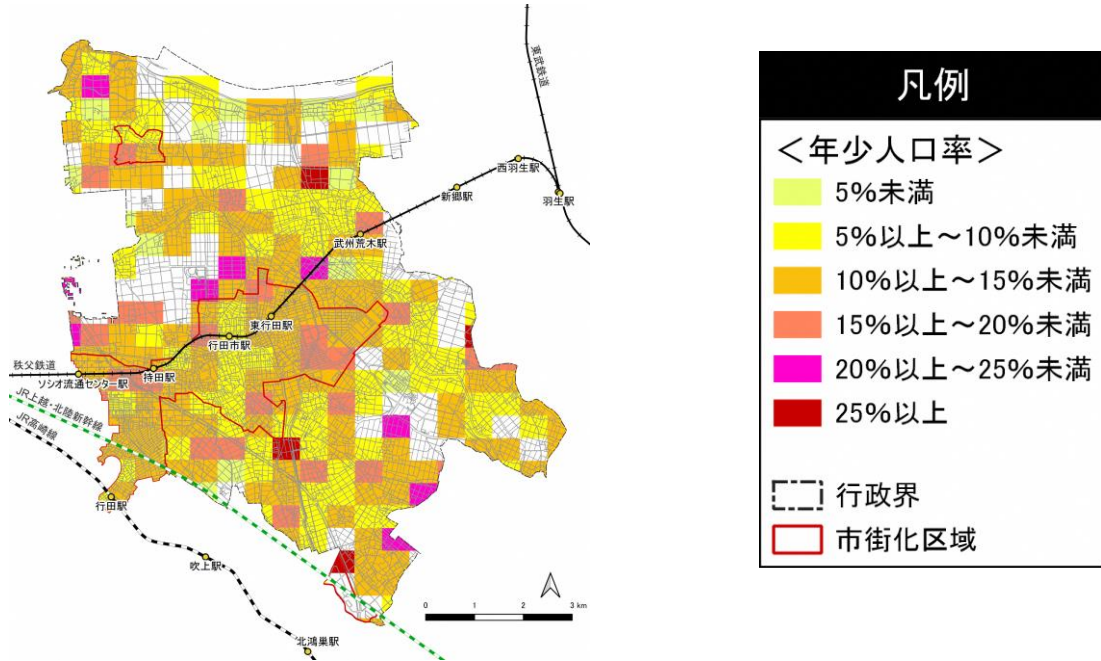


図 2-6 2015 年 (左) と 2045 年 (右) の高齢化率 (500m メッシュ)

●年少人口率

平成 27 (2015) 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%以上の地域も散見しています。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。

《平成 27 (2015) 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)》

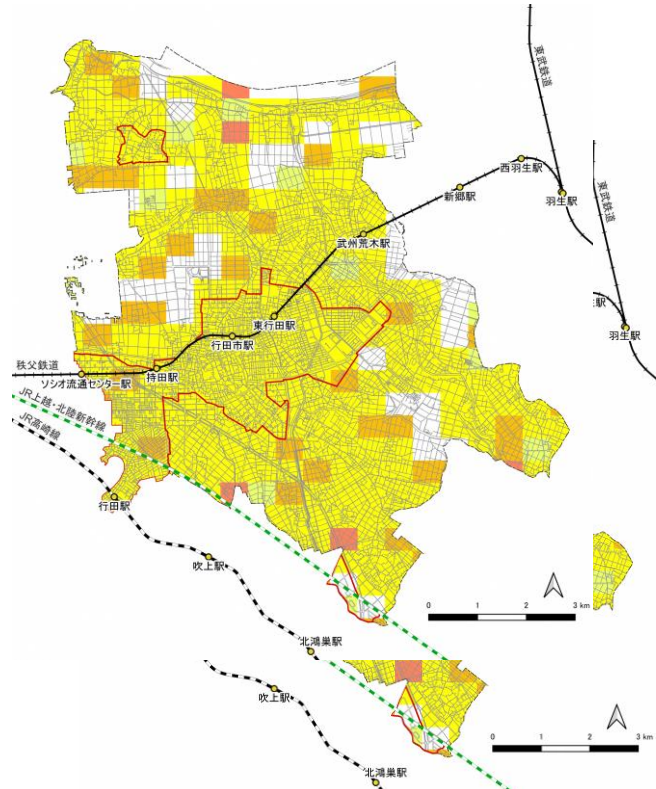


図 2-7 2015 年 (左) と 2045 年 (右) の年少人口率 (500m メッシュ)

2-2. 土地利用・道路交通網

●土地利用状況

市街化区域では、住宅用地など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など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、田や畑など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。

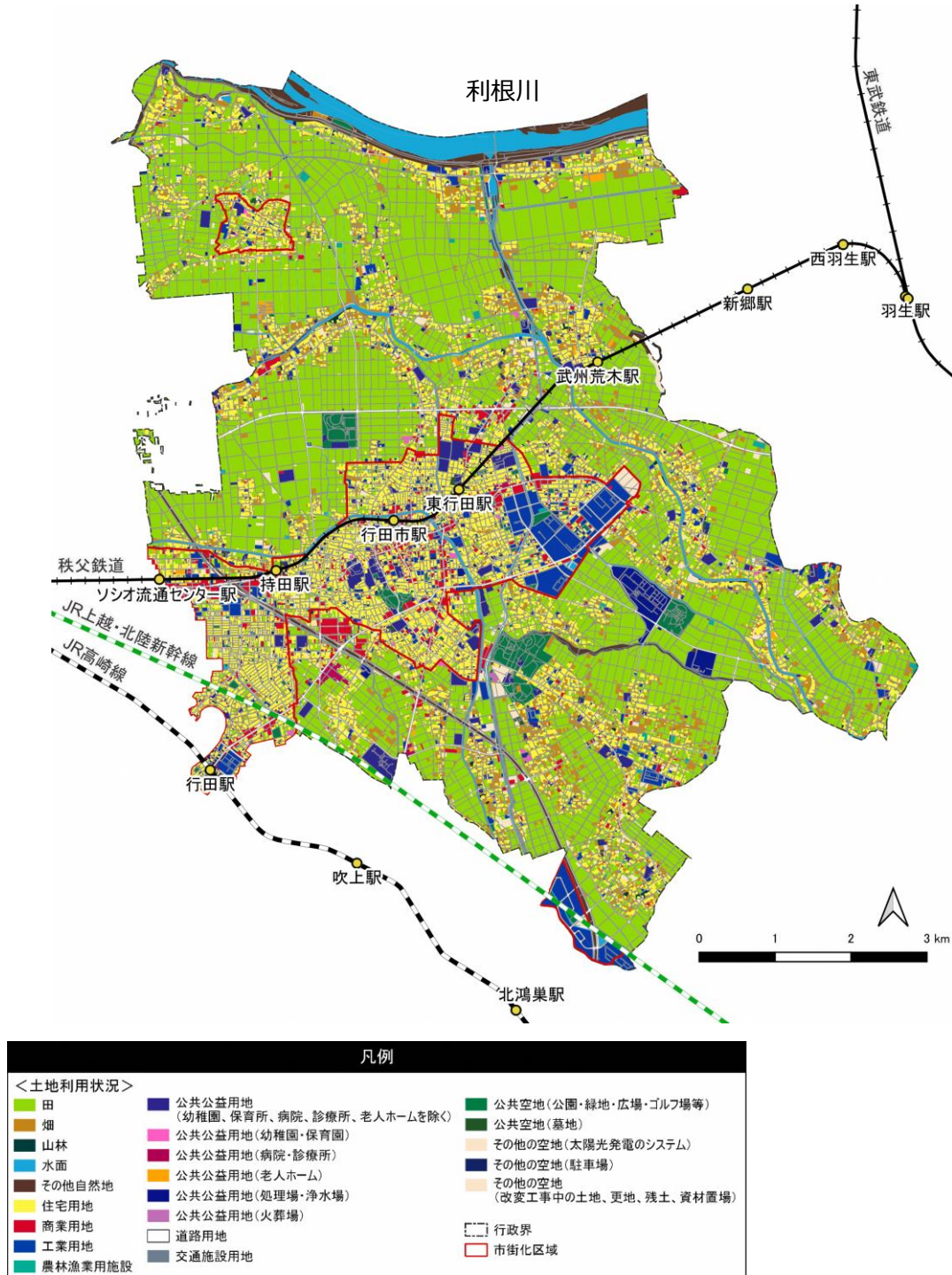


図 2-7 行田市の土地利用状況

出典：都市計画基礎調査（令和3年度）

●用途地域と地区計画

市街化区域は、J R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J R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、長野工業団地と行田みなみ産業団地は工業専用地域であり、工業地としての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や行田みなみ産業団地地区地区計画が指定されています。

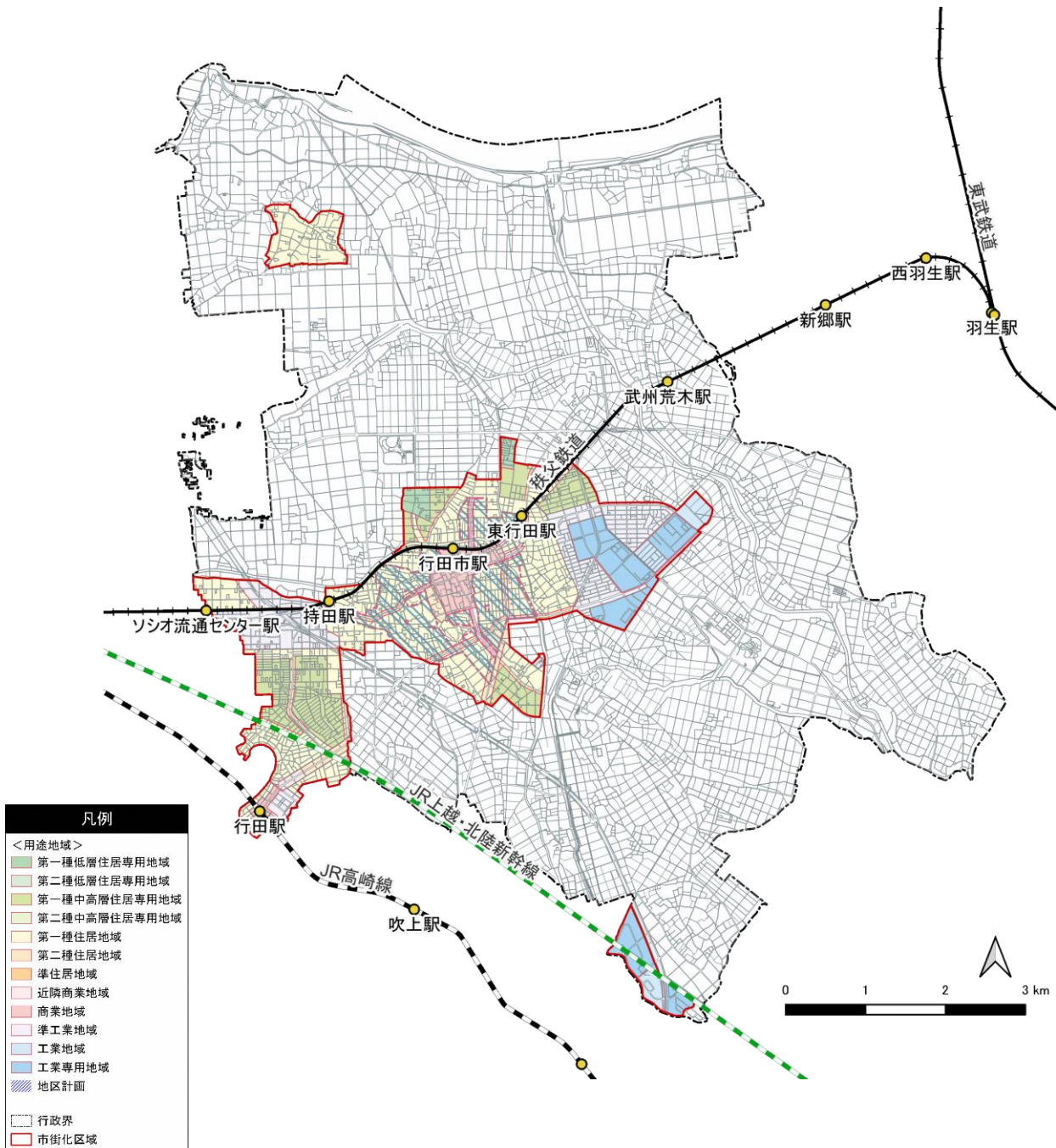


図 2-8 行田市の用途地域・地区計画

出典：行田市資料

●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、市街化区域内のＪＲ行田駅、秩父鉄道行田市駅周辺では、概成済み区間、事業中路線が複数あります。

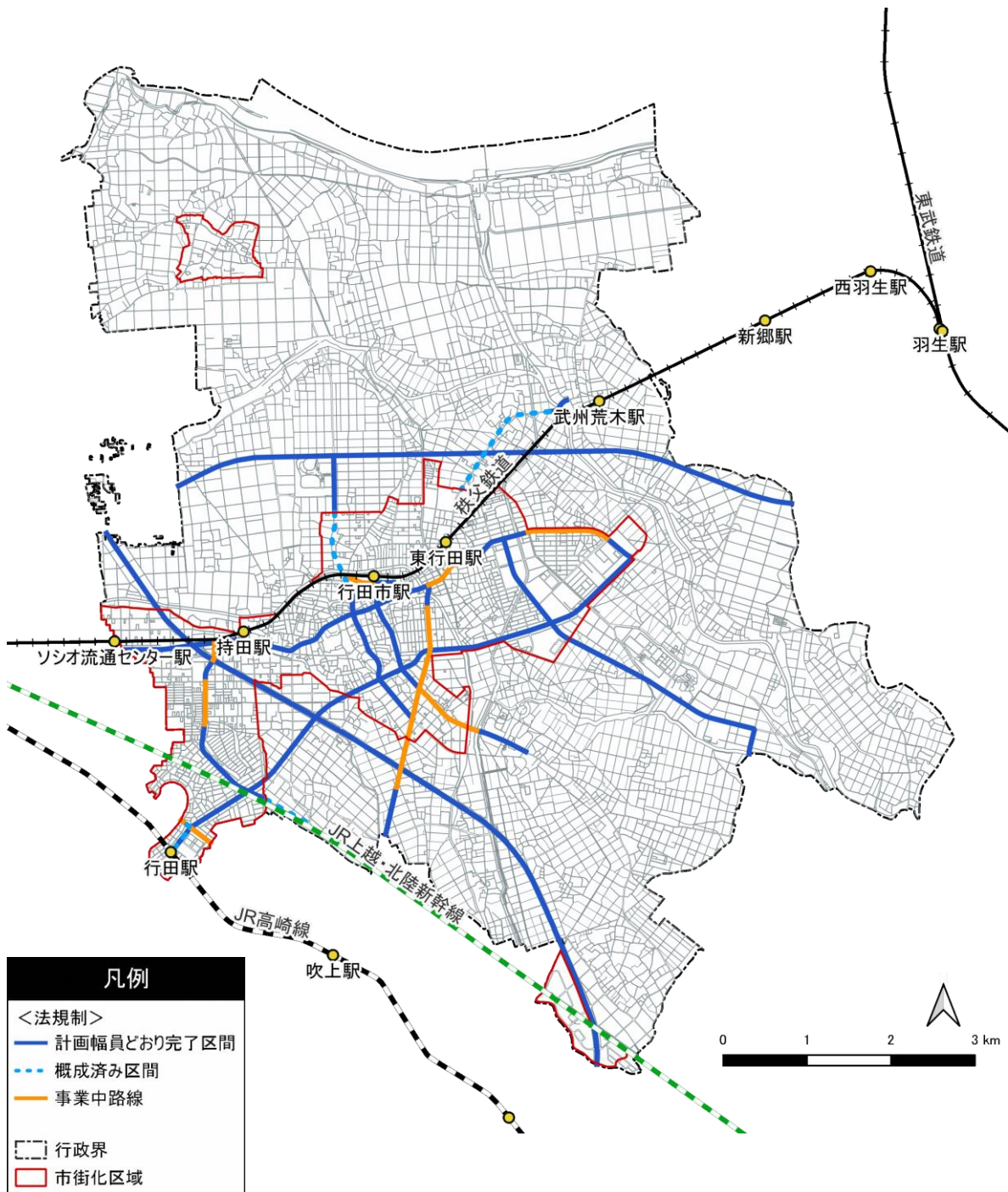
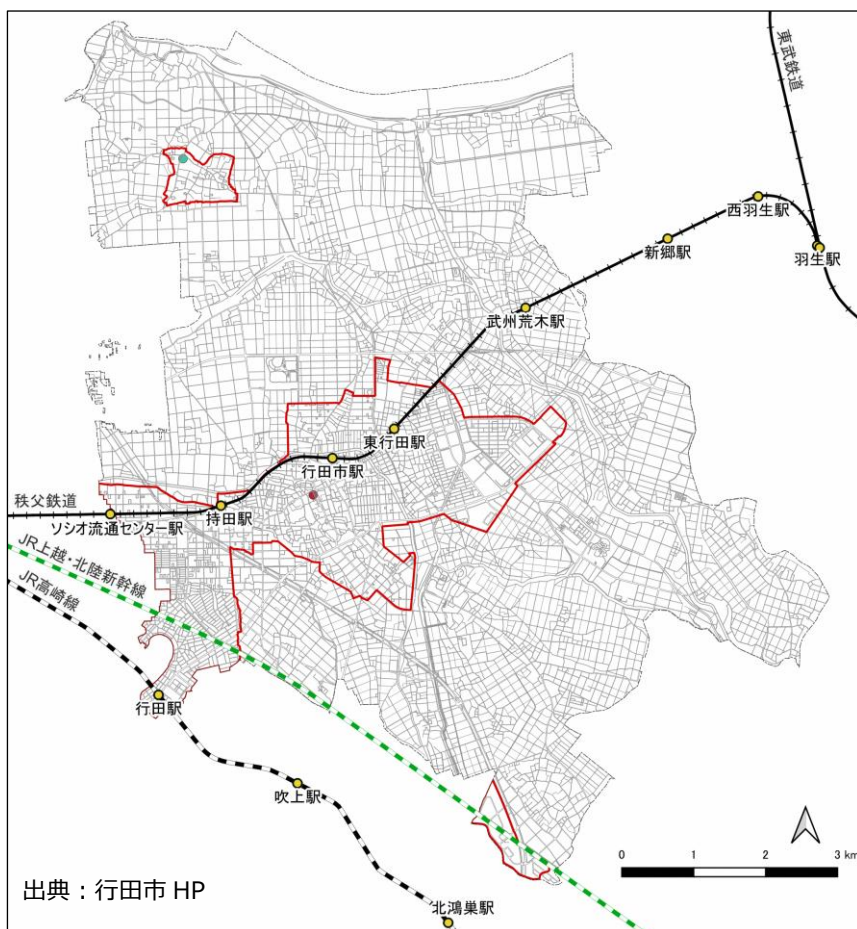


図 2-9 都市計画道路の整備状況

出典：行田市資料

2-3. 施設立地状況



① 行政サービス施設

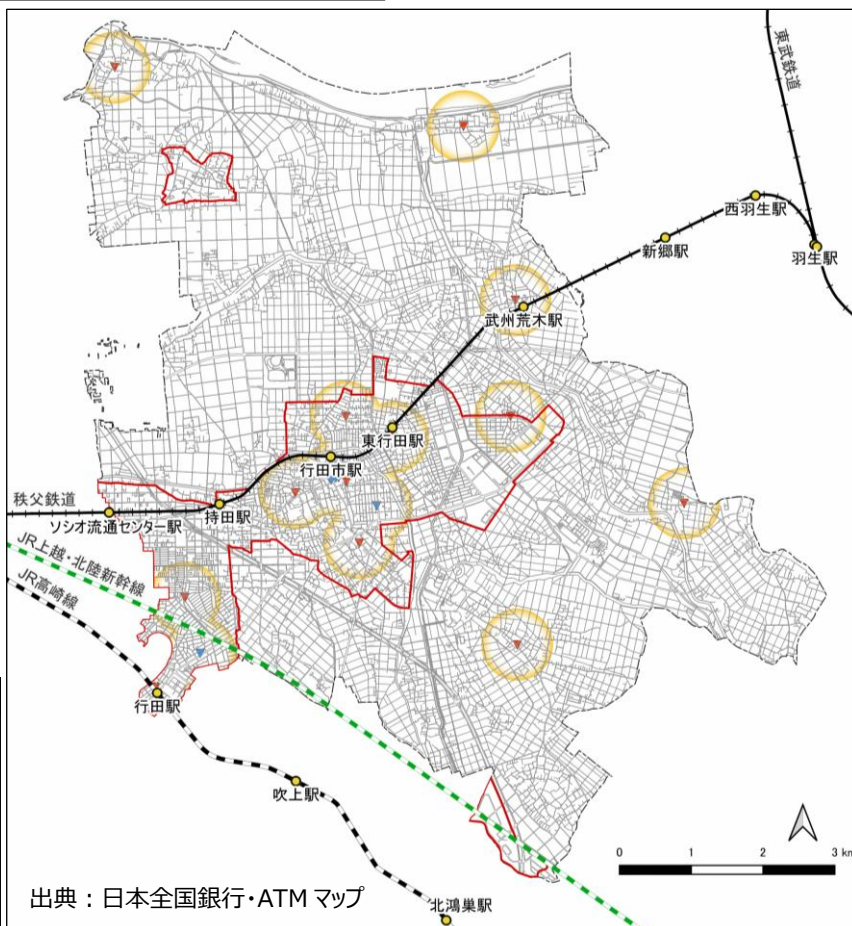
行政サービス施設の立地状況は、行田市駅周辺に市役所が1施設、南河原に南河原支所が1施設となっています。

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6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、約36.2%となっています。



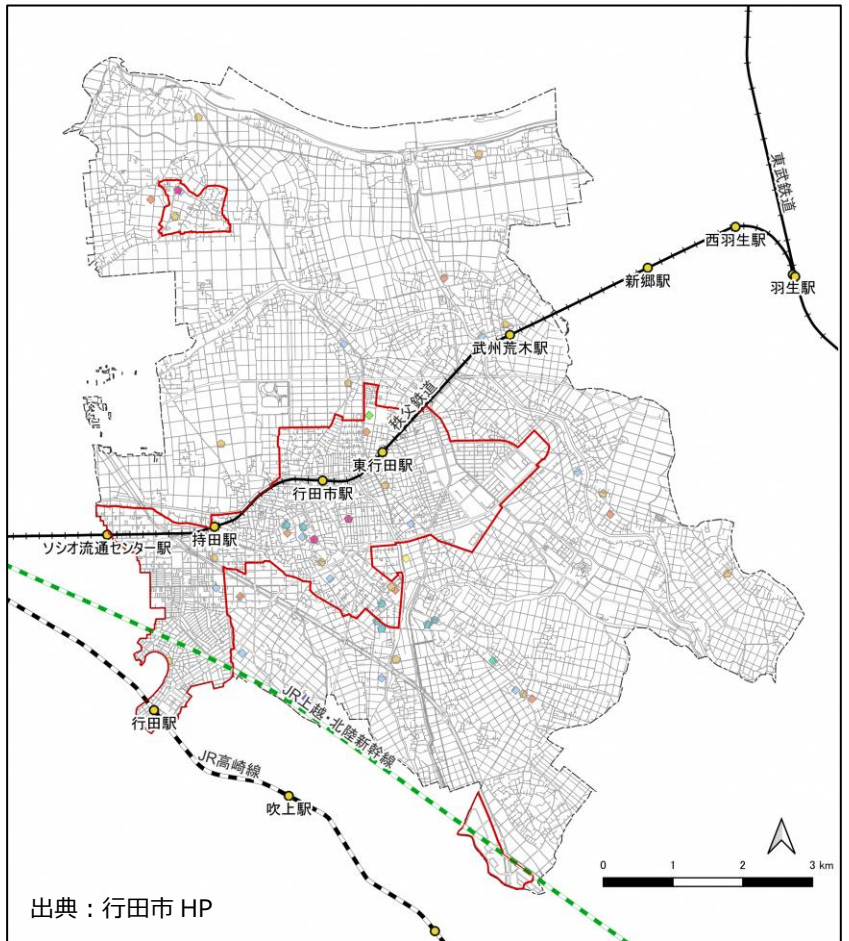
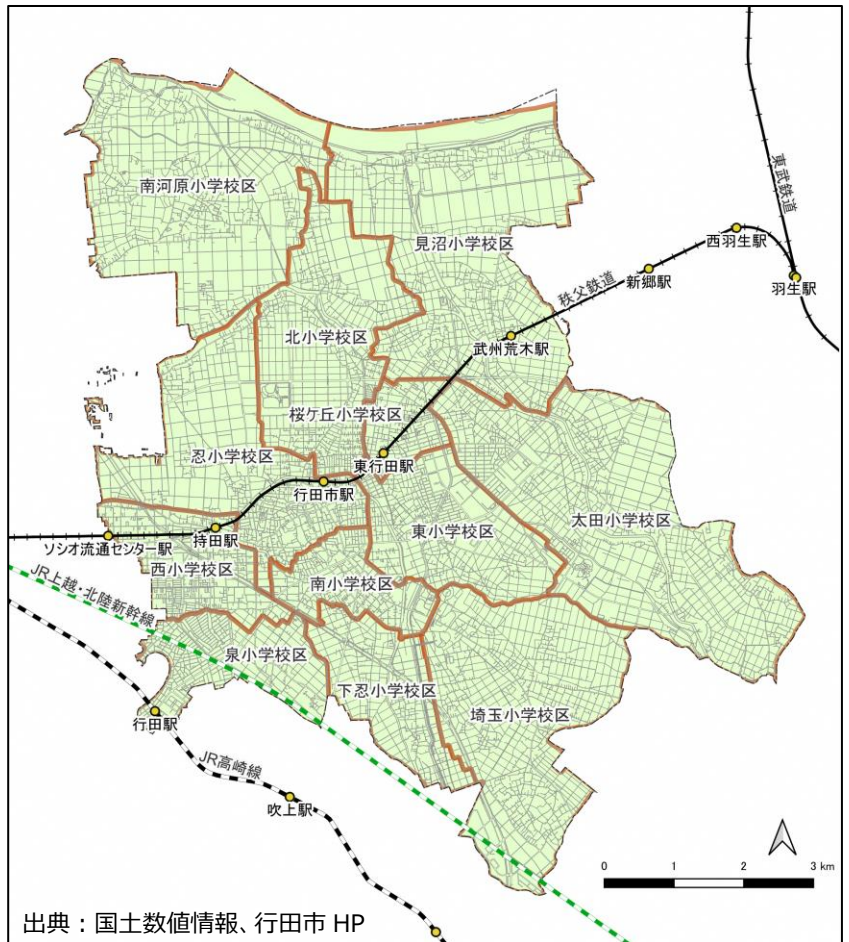
凡例	
金融施設	
▼ 銀行・その他金融機関	
▼ 郵便局	
<徒歩圏>	
金融施設500m圏	
行政界	
市街化区域	

③教育・文化施設

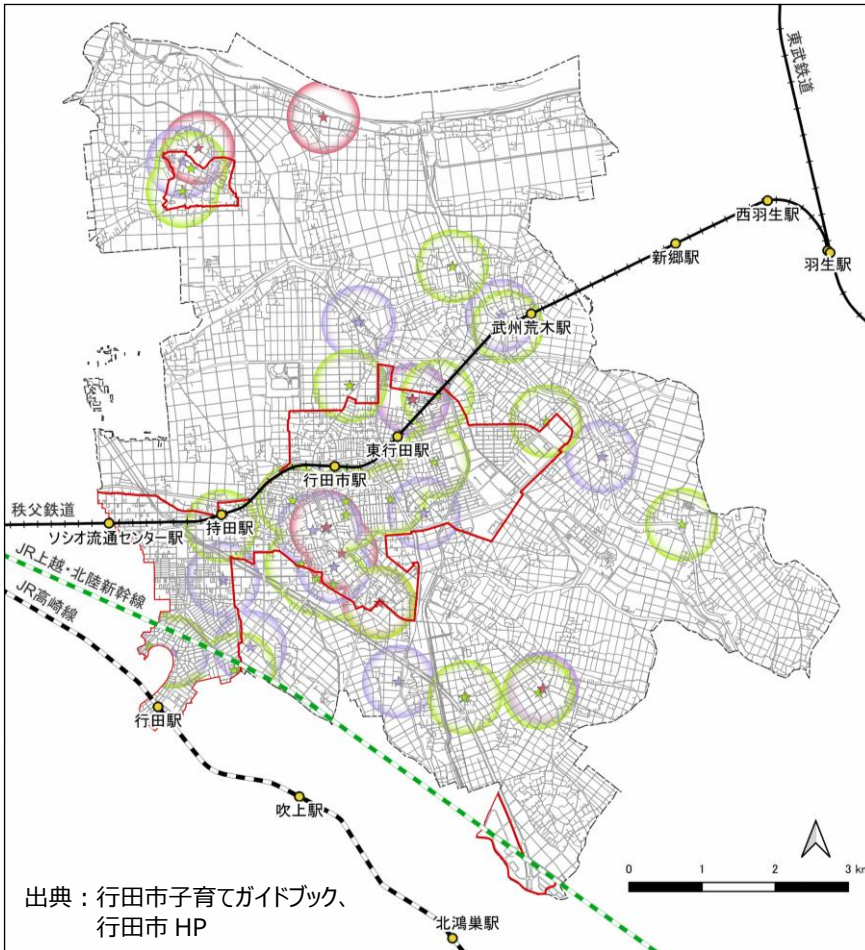
本市の小学校区は、12 箇所に分けられています。（上図）

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、その他の文化施設（図書館、文化会館等）が 8 施設となっています。



凡例	
教育施設	
◆	小学校
●	中学校
◆	県立高校
◆	専門学校
◆	大学校
◆	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
□	行政区界
□	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 27 施設、学童保育室が 19 施設、子育てコミュニティ施設が 8 施設となっています。

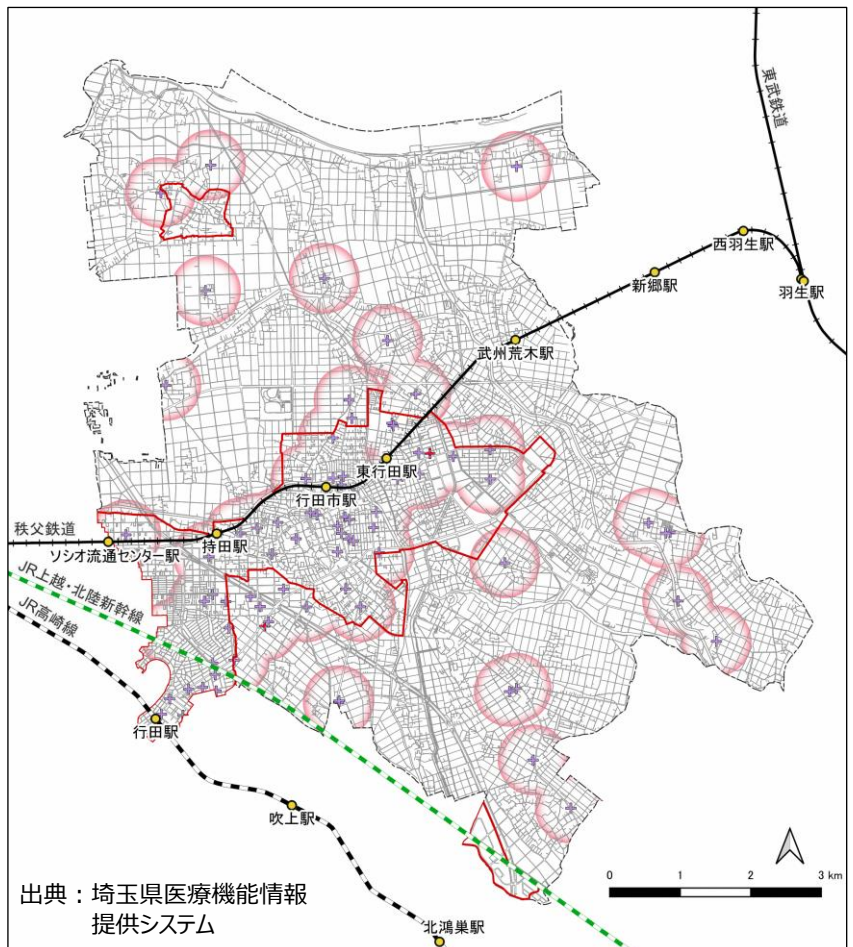
令和 2（2020）年の国勢調査を基に算出した子育て施設の徒歩圏に居住している 10 歳未満の人口の割合は、約 51.3%となっています。

凡例	
子育て施設	
★	保育所・幼稚園・認定こども園等
☆	学童保育室
✳	子育てコミュニティ施設
<徒歩圏>	
■	保育所・幼稚園・認定こども園等500m圏
■	学童保育室500m圏
■	子育てコミュニティ施設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 81 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、約 68.1%となっています。

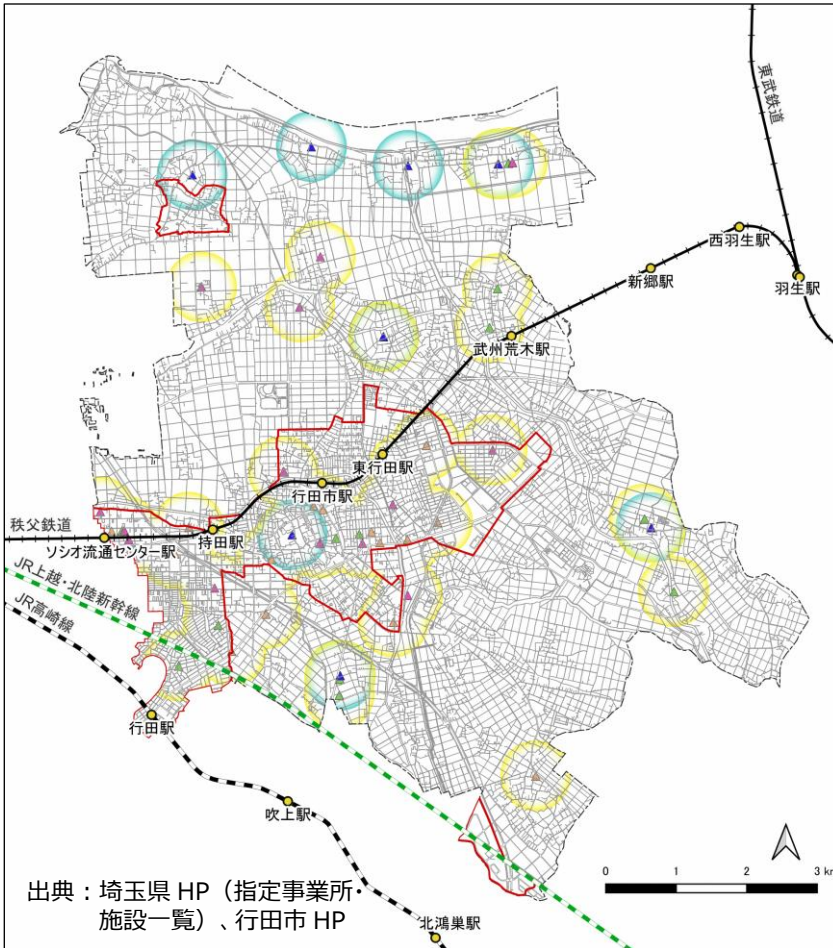


凡例	
医療施設	
+	病院
+	診療所
<徒歩圏>	
■	医療施設500m圏
—	行政界
■	市街化区域

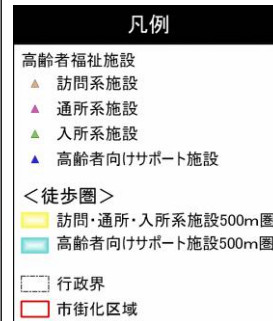
⑥ 高齢者福祉施設

高齢者福祉施設の立地状況は、訪問系施設が 38 施設、通所系施設が 25 施設、入所系施設が 44 施設、高齢者向けサポート施設が 8 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、約 60% となっています。



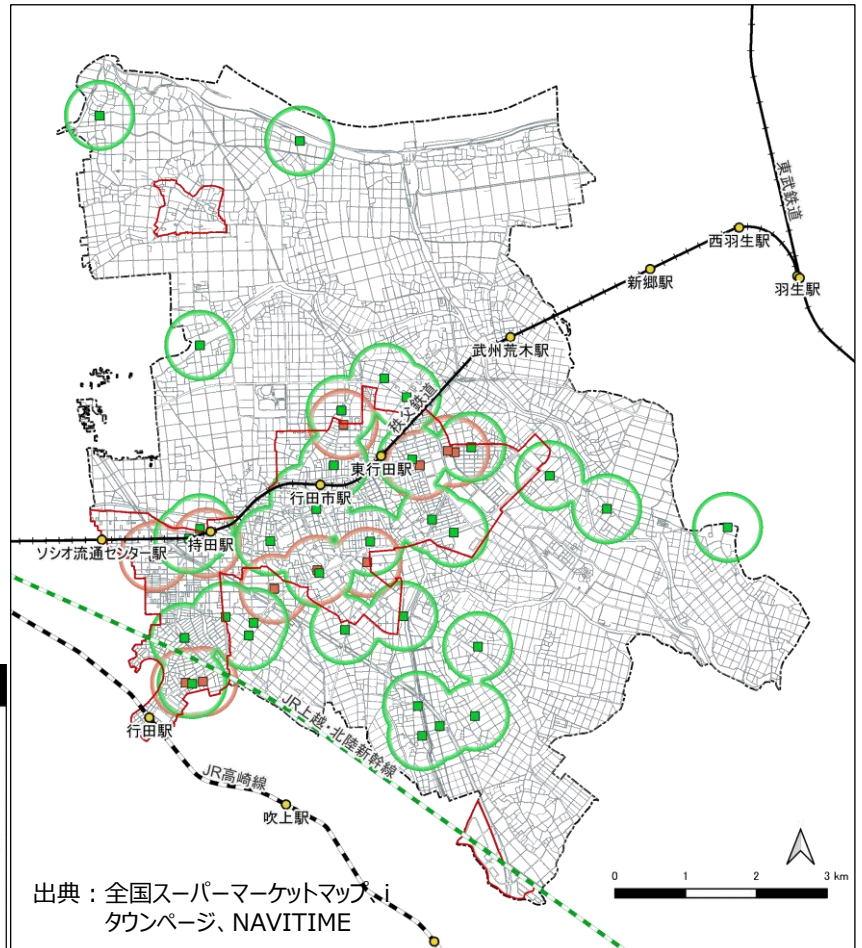
出典：埼玉県 HP（指定事業所・施設一覧）、行田市 HP



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 33 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、約 61.9% となっています。



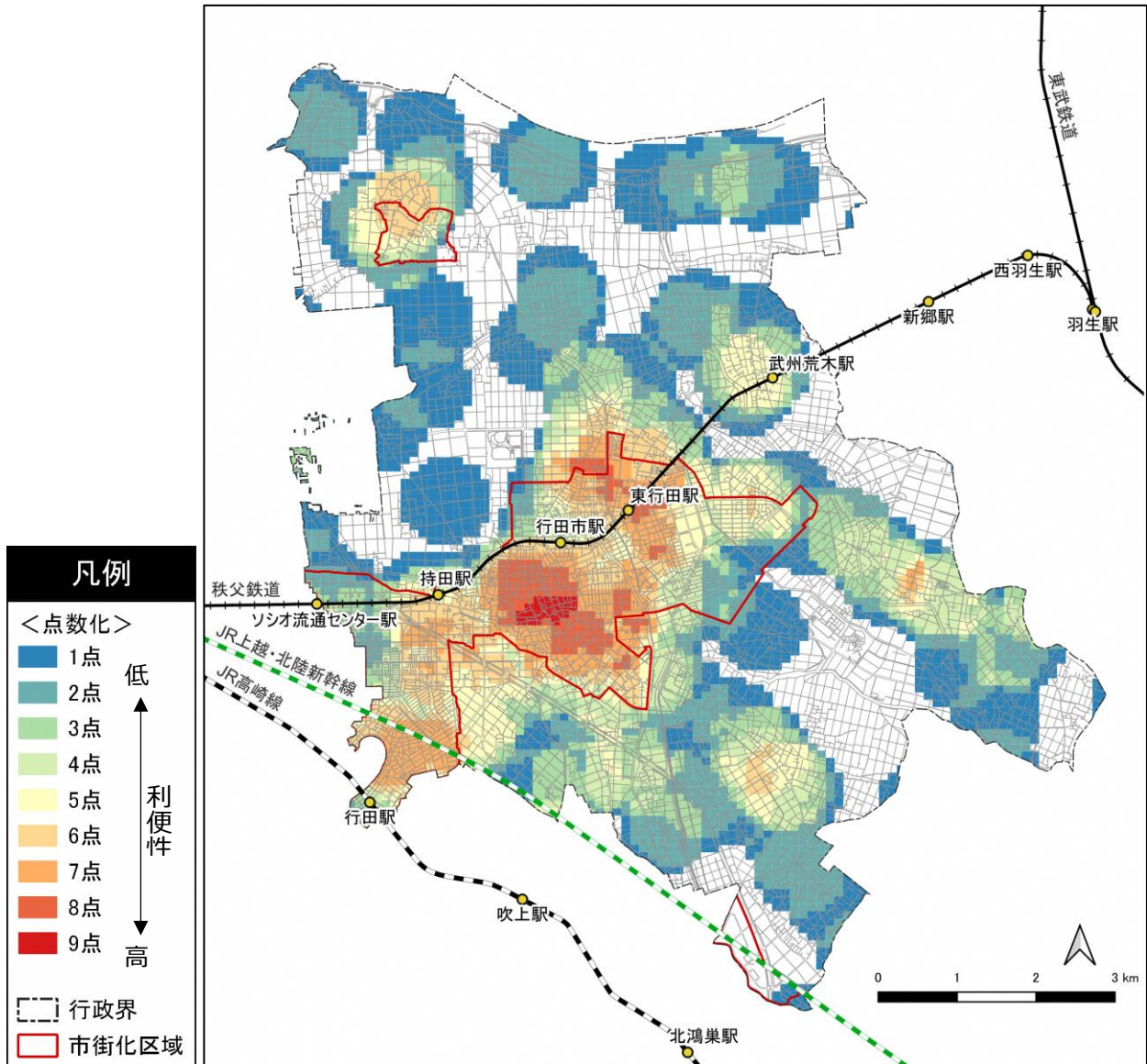
出典：全国スーパーマーケットマップ、タウンページ、NAVITIME



⑧ 都市機能施設分布の総合評価

本市の施設分布状況を 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 500m）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。

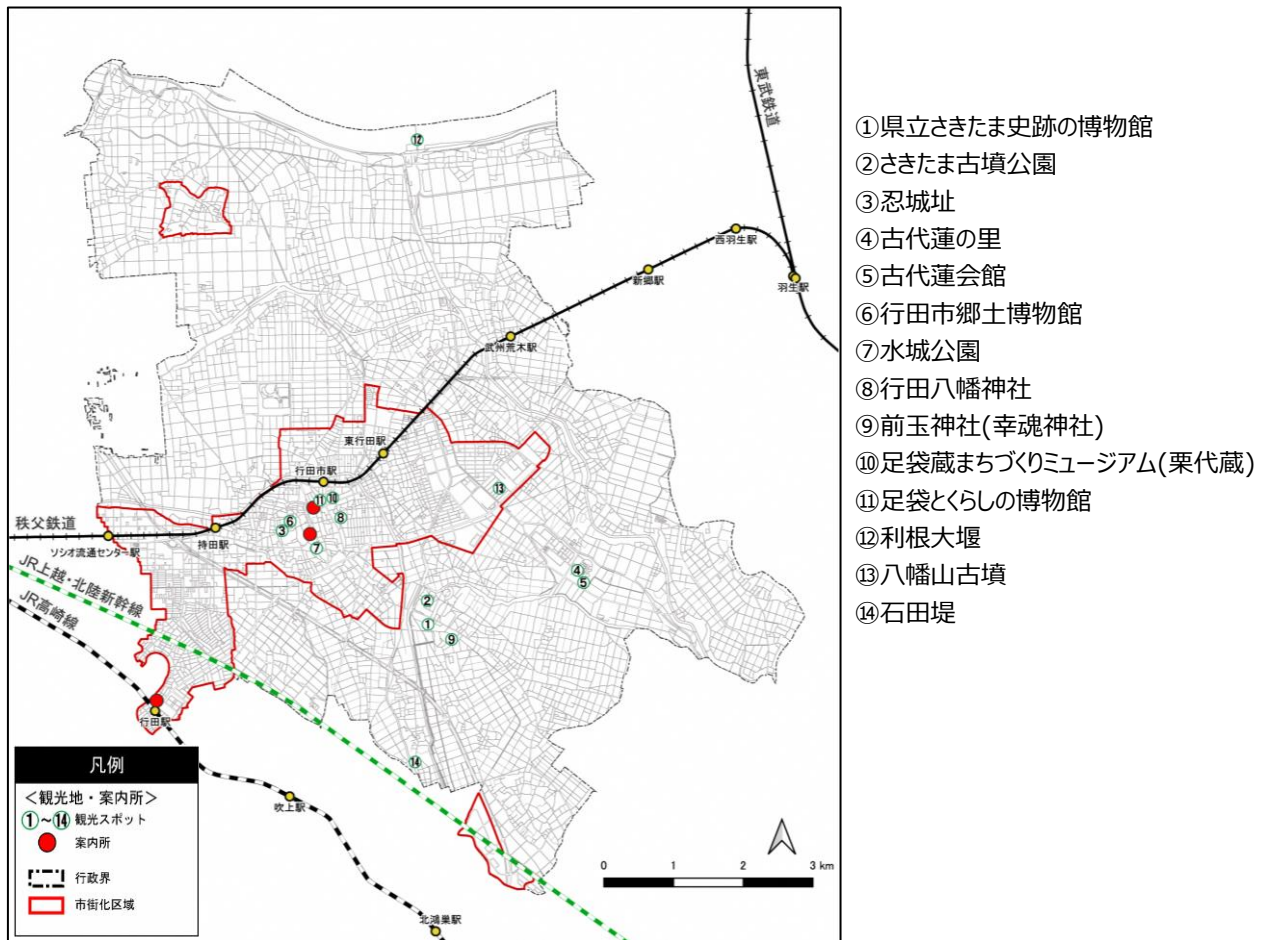
1) 行政サービス施設	5) 医療施設
2) 金融機関	6) 高齢者福祉施設
3) 教育・文化施設	7) 商業施設
3-1) 教育施設	7-1) コンビニエンスストア
3-2) 文化施設	7-2) スーパーマーケット
4) 子育て施設	※9 要素各 1 点

出典：

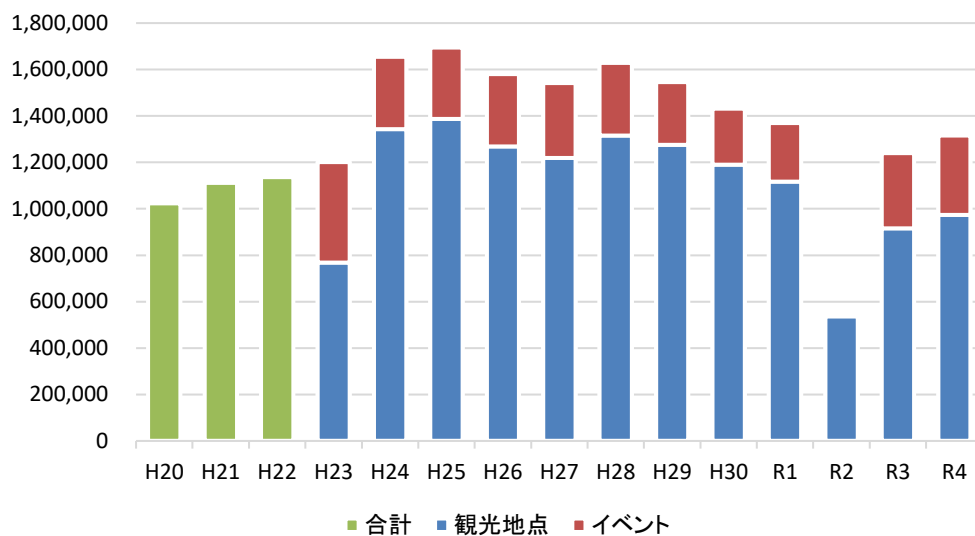
行田市 HP、羽生市 HP、加須市 HP、熊谷市 HP、鴻巣市 HP、全国スーパーマーケットマップ、iタウンページ、NAVITIME、埼玉県医療機能情報提供システム、埼玉県 HP（指定事業所・施設一覧）、行田市子育てガイドブック、日本全国銀行・ATM マップ

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」などの史跡のほか、「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。



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

図 2-10 観光入込客数の推移

2-4. 公共交通の現況

2-4-1. 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。

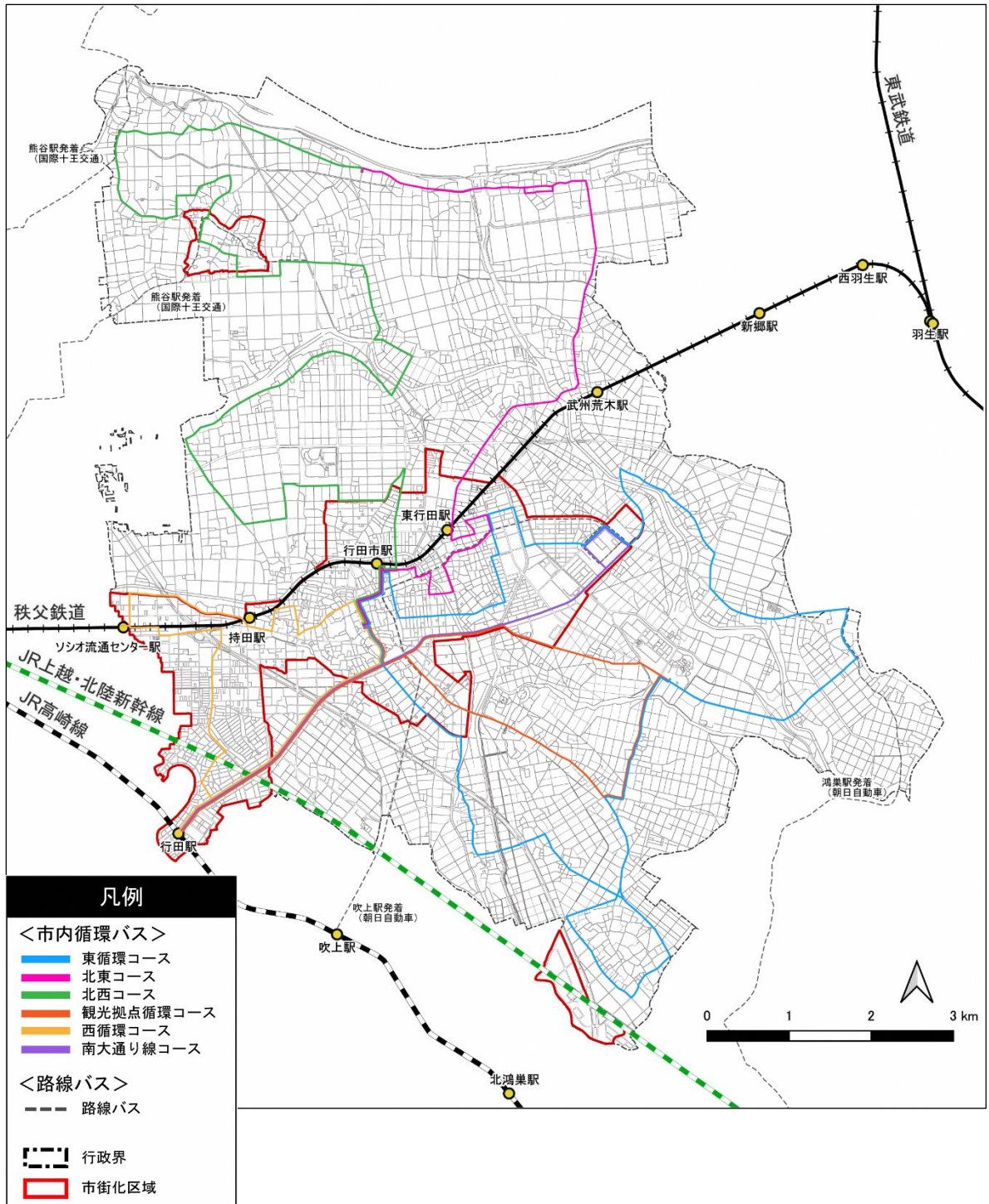
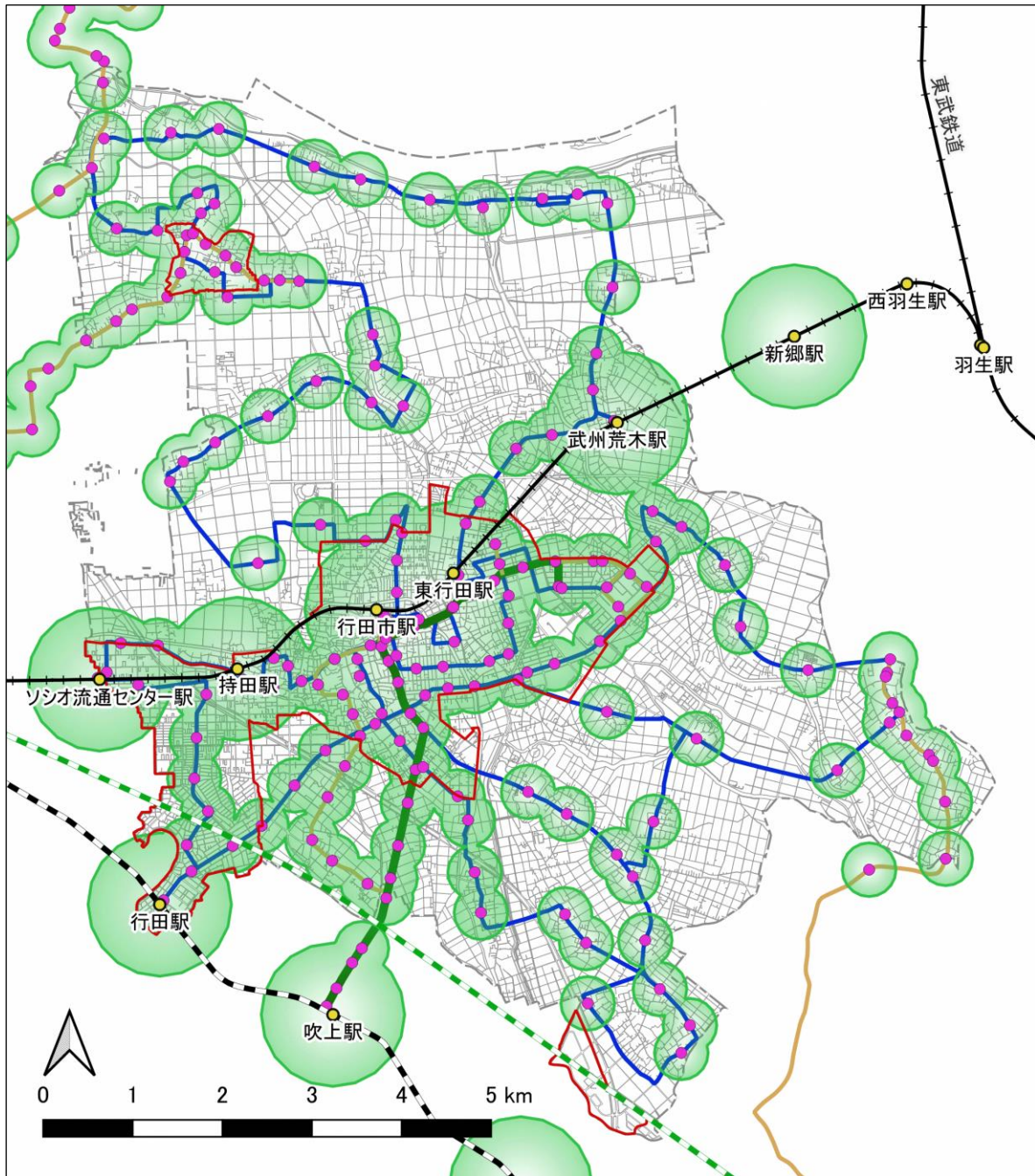


図 2-11 行田市の公共交通の現状

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空白地域となっています。

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。



- | | |
|---|---|
| <p><区域></p> <ul style="list-style-type: none"> 行政界 市街化区域 公共交通徒歩圏 (鉄道駅 800m、バス停 300m) <p><鉄道></p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅 | <p><バス></p> <ul style="list-style-type: none"> バス停 路線バス (30 本未満/日) 路線バス (30 本以上/日) 市内循環バス |
|---|---|

図 2-12 公共交通徒歩圏域の状況

2-4-2. 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、自動車での移動が減少していることもあり、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。

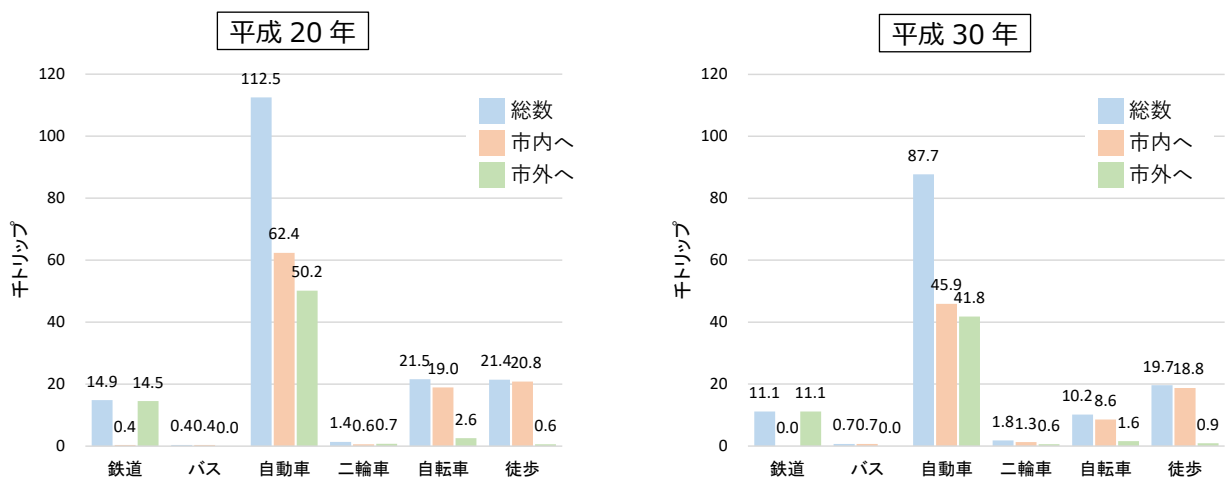


図 2-13 交通手段別 発生交通量

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）

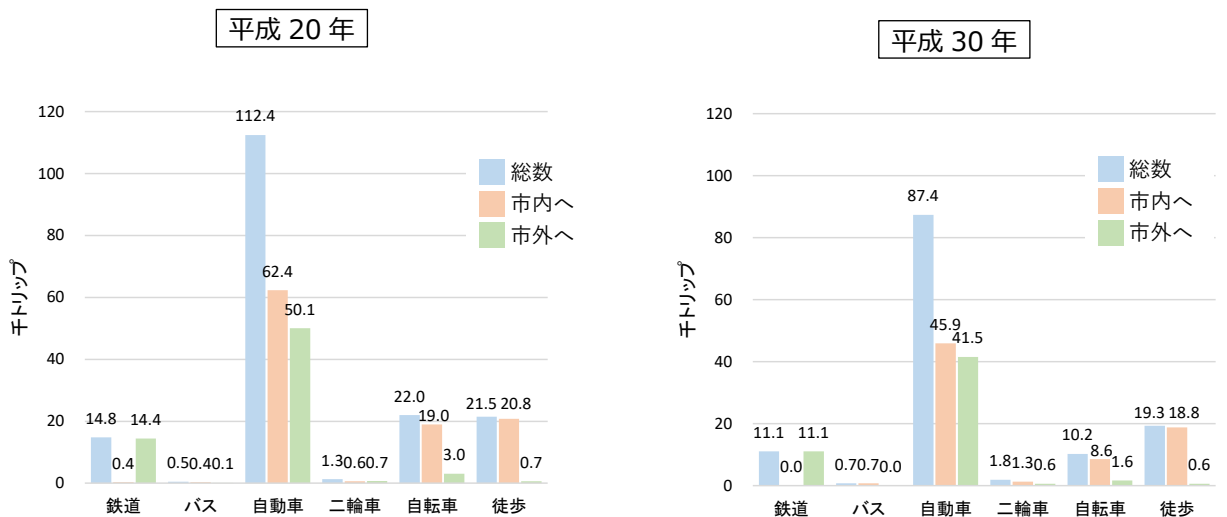


図 2-14 交通手段別 集中交通量

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）

交通手段分担率

各鉄道駅から発着する交通手段の割合をみると、J R 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、J R 行田駅は、乗用車の割合が高く、28.0%を占めています。なお、路線バス、自動二輪車、タクシーはどの駅でも 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 J R 吹上駅のデータを見ると、路線バスが 14.7%を占めており、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、行田市内への利用であると考えられます。

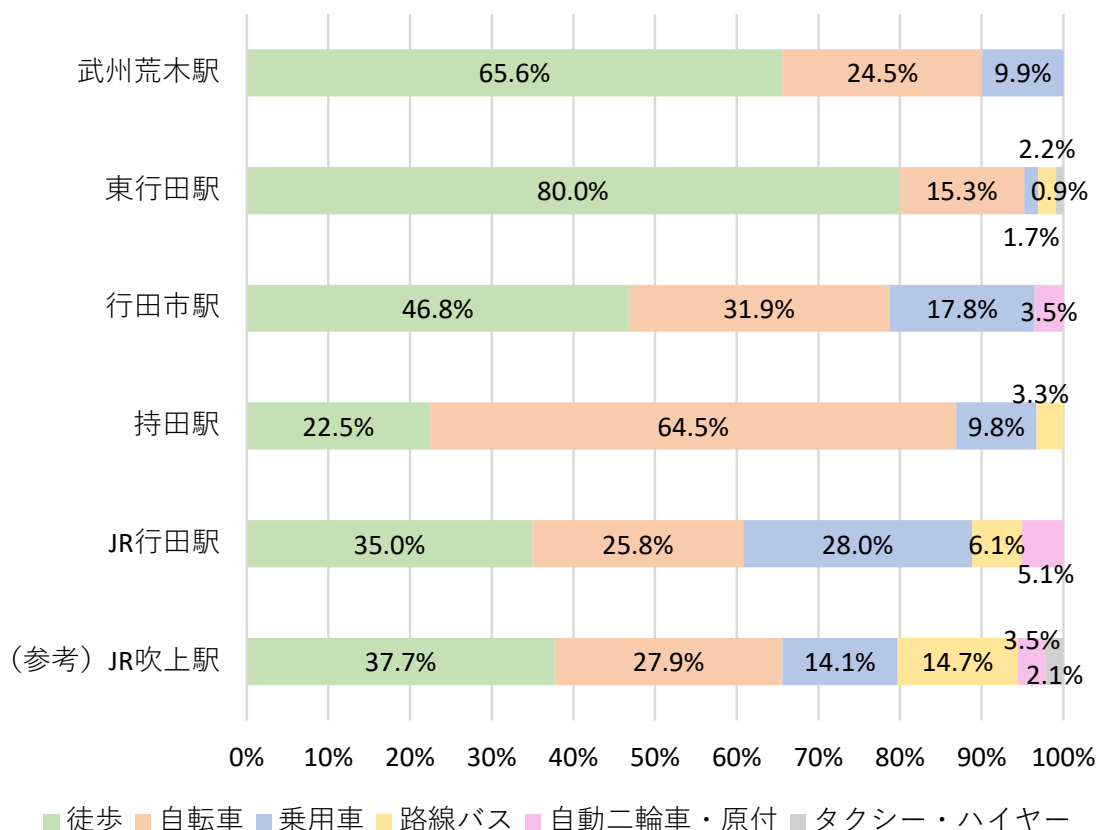


図 2-15 各駅端末交通手段の割合

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

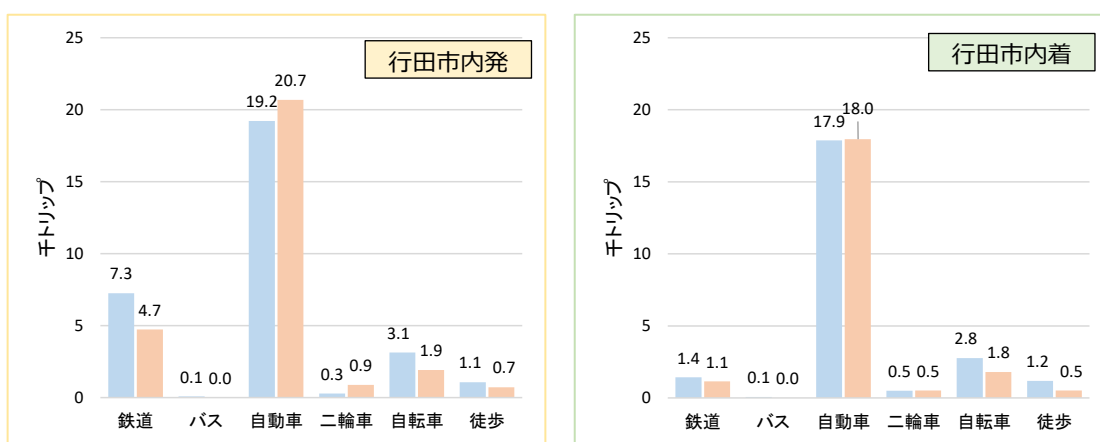
目的別交通手段

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。

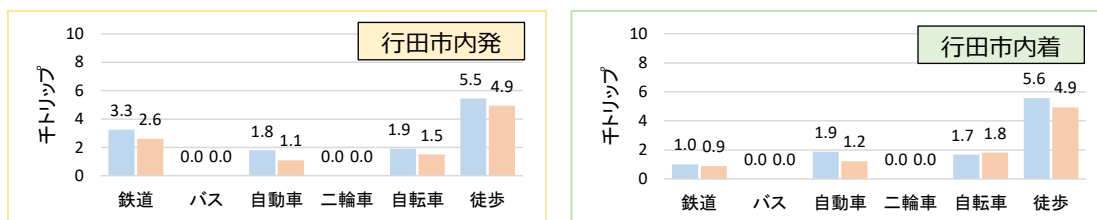
「自宅～通学」の移動では徒歩が多く、市内発では鉄道の移動数も多くなっています。自動車の利用も若干みられますが、バスの利用はほとんどありません。平成 20（2008）年との比較では、全体のトリップ数は減っていますが、交通手段の構成比に大きな変化はありません。

「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。

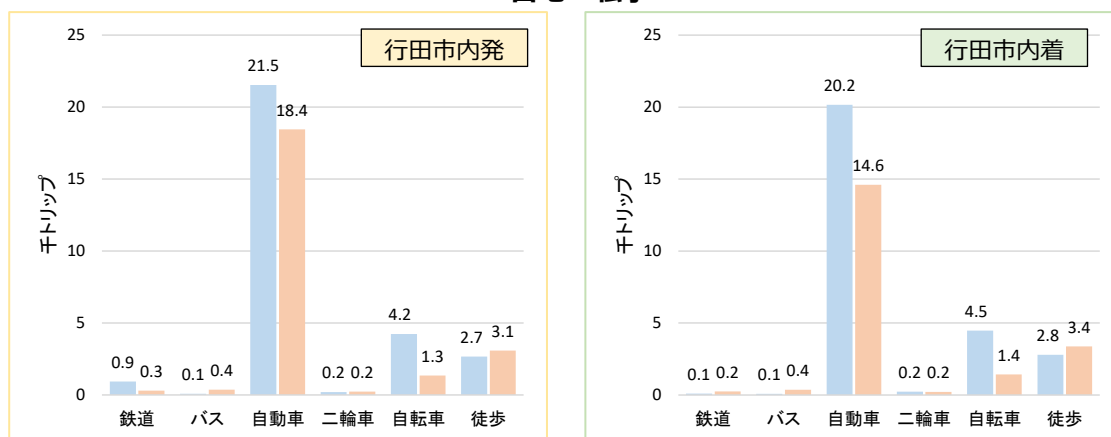
自宅～通勤



自宅～通学



自宅～私事



- 平成20年
- 平成30年

図 2-16 目的別交通手段

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）

2-4-3. 鉄道の運行状況

市内では、秩父鉄道秩父本線と J R 高崎線が運行しており、秩父鉄道武州荒木駅、東行田駅、行田市駅、持田駅、ソシオ流通センター駅、J R 行田駅が立地しています。

乗客数では、J R 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。さらに、2017 年（平成 29 年）開設の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が大きく減っていません。

なお、後述する路線バスが市内と J R 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

《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

《J R 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

出典：各鉄道会社 HP 掲載の時刻表（令和 5 年 8 月 31 日現在）

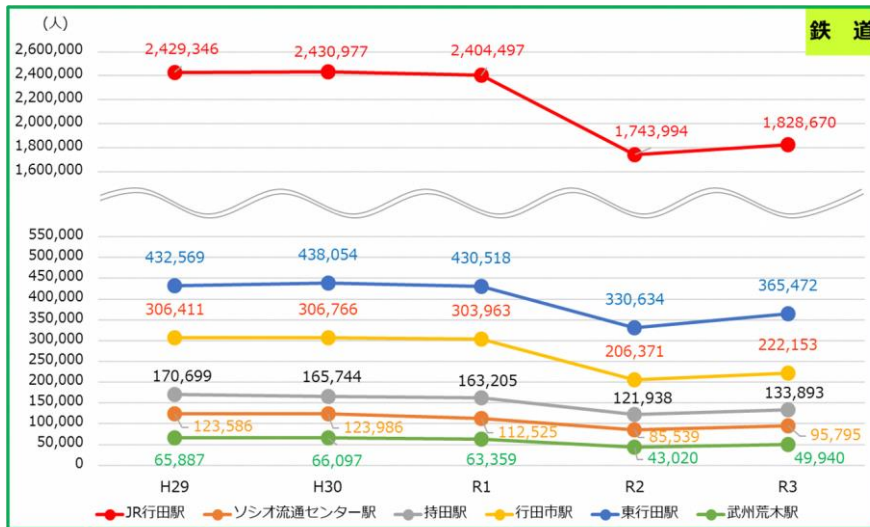


図 2-17 駅別乗客数の推移

出典：東日本旅客鉄道(株)高崎支社、秩父鉄道(株)

2-4-4. 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、真名板十字路へは片道のみ、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。経由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バス停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。

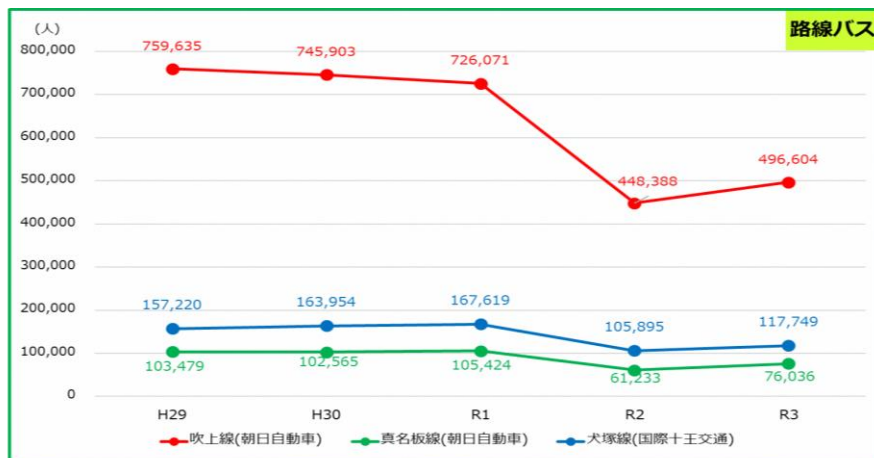
国際十王交通株式会社は、本市北部と熊谷駅を結ぶ路線で、日中は1時間1本程度の運行となっています。

表 2-2 路線バスの運行概要

運行会社	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	鴻巣駅～新落合橋	毎日	鴻巣駅東口～新落合橋	15	14	7:27	22:25	7:38	20:23
			新落合橋～鴻巣駅東口	13	15	6:26	21:04	6:15	19:53
	鴻巣駅発真名板十字路行(復路なし)	毎日	鴻巣駅東口～新落合橋～真名板十字路	3	1	17:39	22:25	20:23	20:23
	FK11(行田折返し場)	毎日	吹上駅～佐間～行田折返し場	43	44	5:44	22:08	6:00	21:33
			行田折返し場～佐間～吹上駅	42	44	6:10	22:47	6:25	22:06
	FK12(総合教育センター)	平日	吹上駅～佐間～総合教育センター	14	—	7:37	17:35	—	—
			総合教育センター～佐間～吹上駅	13	—	8:18	18:07	—	—
	FK13(工業団地)	毎日	吹上駅～佐間～工業団地	5	5	12:49	22:55	12:55	22:08
			工業団地～佐間～吹上駅	6	5	5:17	15:56	6:02	14:39
	FK21(行田折返し場)	毎日	吹上駅～前谷～行田折返し場	3	3	11:33	17:25	11:33	17:25
行田折返し場～前谷～吹上駅			3	3	10:10	15:10	10:10	15:10	
FK23(行田市駅)	毎日	吹上駅～前谷～行田市駅	4	4	10:41	16:33	11:33	16:33	
		行田市駅～前谷～吹上駅	4	4	11:07	16:59	11:07	16:59	
国際十王交通	熊谷駅～犬塚	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
	熊谷駅～葛和田	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：各バス会社 HP 掲載の時刻表（令和5年8月31日現在）

いずれの路線もコロナ禍の影響により、令和2年度に減少したものの、徐々に回復傾向にあります。



※行田市内以外の乗車を含む（真名板線はほぼ鴻巣市内の乗車）

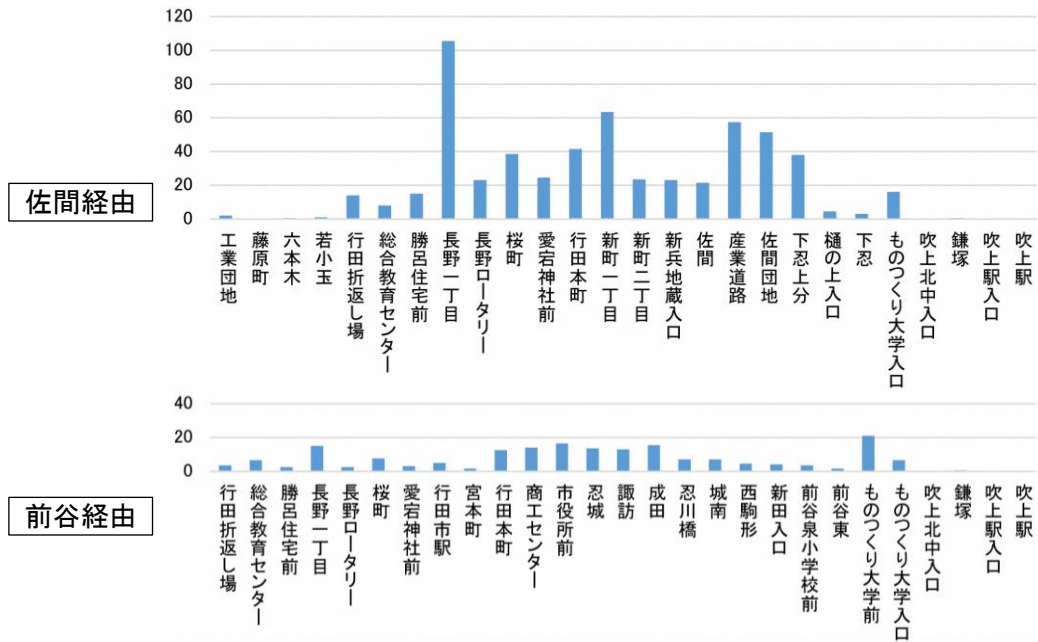
図 2-18 路線バスの乗客数の推移

出典：朝日自動車株式会社、国際十王交通株式会社

以下、各路線で実施した乗車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。前谷経由ではものつくり大学前が多く、他は 20 人以下でした。

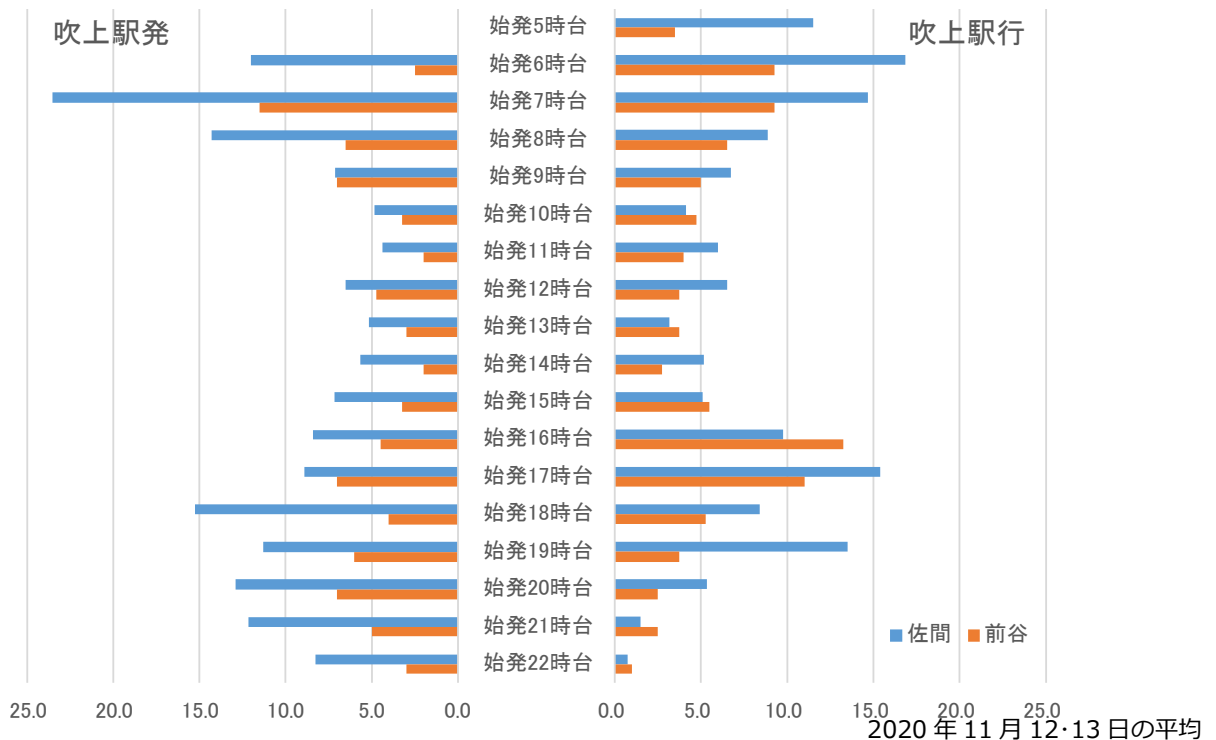
時間帯では、朝と夕方から夜にかけての乗車が多くなりました。一方、日中は運行本数も減りますが、乗車数も大きく減っています。また、経由別では佐間経由の方が 1 便あたりの乗車数が多くなっています。



2020年11月12・13日の平均

図 2-19 吹上線吹上駅行「佐間経由」(上)と「前谷経由」のバス乗車数(下)

出典：行田市と朝日自動車株式会社の共同調査



2020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 2-20 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りました。

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

2021年12月2・3日の平均
出典：国際十王交通株式会社

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を交付しています。

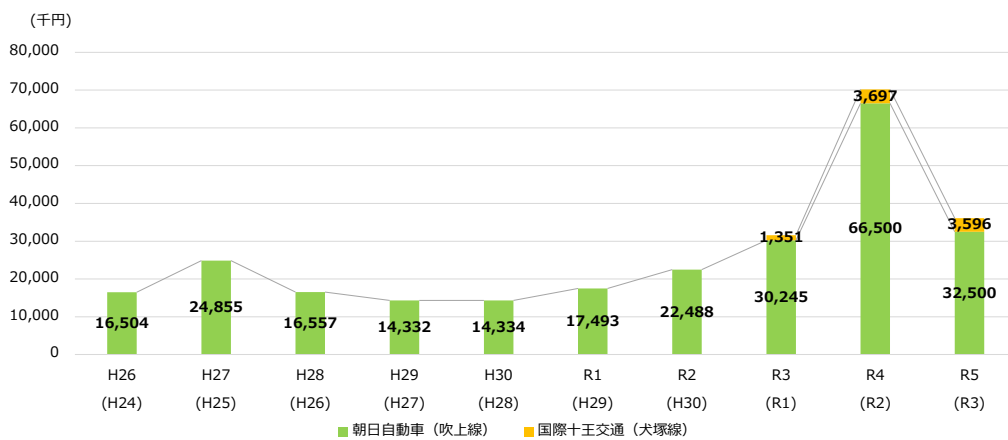


図 2-21 生活路線バス運行事業補助金の推移

2-4-5. 市内循環バスの運行状況

市の施設利用者、高齢者などの交通弱者、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、本市では市内循環バスを運行しています。

平成7年に試験運行を開始して以来、利用促進や収支改善などのために適宜ルートや運賃など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。

市内循環バスの沿革

- ・平成7年4月から2台2コース（南循環・北循環）で試験運行を開始（無償運行）
- ・1年の試行期間に寄せられた要望・意見を基に、平成8年4月より1コース増の3コース（東循環・西循環・北循環）による運行を実施（引き続き無償運行）
- ・平成15年4月より有料化（1回乗車100円）と運休日の見直しの実施
- ・平成18年4月より1コース増の4コース（東循環・西循環・北東循環・北西循環）による運行を実施
- ・平成23年1月より1コース増の5コース（東循環・西循環・北東循環・北西循環、南大通り線）による運行を実施
- ・平成23年4月より1コース増の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）による運行を実施
- ・平成30年4月より西循環・南大通り線・観光拠点循環の運賃値上げ、75歳以上の運賃無料化、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月より市外75歳以上を有料化
- ・令和3年4月に観光拠点循環のルートを変更
- ・令和4年4月に南大通り線を除く5コースの運行ルート及びダイヤを変更

市内循環バスの運行概要

- ・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）
- ・運行日：年末年始を除く毎日
- ・運行時間：5:50～21:36
- ・運賃：1人1回あたり 東循環・北東・北西…100円
西循環・南大通り線・観光拠点循環…150円
（ただし、75歳以上の市民、未就学児・障害者・障害者1人につき介助者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）

現在の6ルートは以下の特徴があります。

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が、本数が少ない

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する

北東コース及び北西コース：市北部をまわり、忍城バスターミナルまで運行するが、本数が少ない

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び、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する

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 2-4 現在の市内循環バスの各路線の概要

路線名	運行日	運行区間	本数 (平日)	始発(平日)	最終(平日)
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	15	忍城 BT 発(9:45)	忍城 BT 発(20:55)
		左回り	13	忍城 BT 発(5:50)	忍城 BT 発(15:15)
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)	20	工業団地発(6:00)	工業団地発(19:30)
		工業団地行(下り)	20	JR 行田駅前発(6:30)	JR行田駅前発(20:00)
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)

忍城 BT = 忍城バスターミナル

出典：行田市市内循環バス時刻表（令和 4 年 4 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した。一方、東循環、北東循環、北西循環の 3 路線は、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、北東循環、北西循環の 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 J R 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（J R 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）などでした。



図 2-22 市内循環バス乗客数の推移

2-4-6. デマンドタクシーの運行状況

平成 29 年 4 月から、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の運行を開始しました。

【行田市デマンドタクシーの概要】

デマンドタクシーとは、バスのように乗り降りできる場所が決められていますが、時刻表はありません。また、途中下車や寄り道はできません。このように、バスとタクシーの中間的な交通手段となります。なお、車両は通常のタクシー車両を使用し、料金は通常のタクシーと同様、車両 1 台の金額です。

<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 年の運行開始から令和元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 年度に利用が減少したものの減少幅は少なく、令和 4 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が増える制度であることから、助成額も令和 4 年度が最も多くなっています。

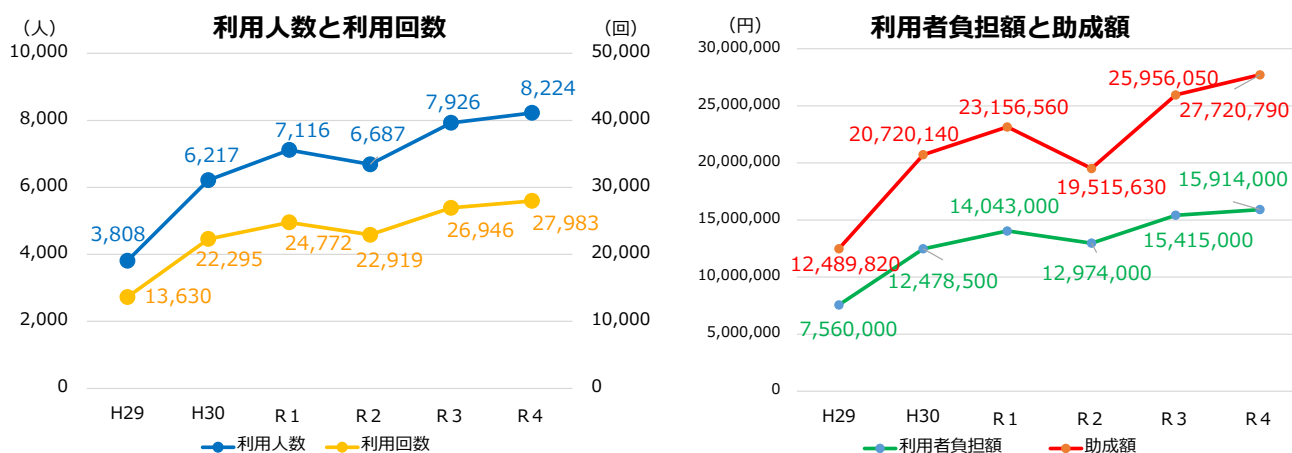


図 2-23 デマンドタクシー利用人数・利用回数・利用者負担額・助成額の推移

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 人以上の利用があるといえます。

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 年度の助成額の総額は約 2,770 万円となりました。

表 2-5 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

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、ベルク行田長野店などの商業施設、J R 行田駅が上位となりました。

2-4-7. 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。

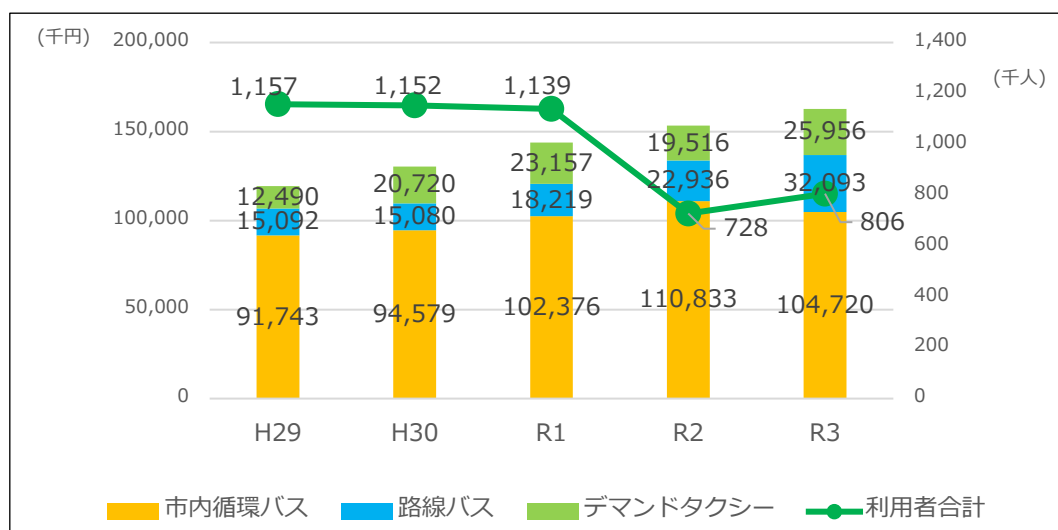


図 2-24 公共交通経費と利用者等の推移

2-4-8. その他の公共交通の運行状況

①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。

【福祉有償運送の概要】

<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

<利用時間>

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

②市立小学校スクールバス

- ・忍小学校、見沼小学校は、2台のバスを併用して運行
なお、忍小学校は、令和5年度のみ登校時に市保有のキャラバンを1台利用して運行
- ・南河原小学校は、市保有のキャラバンを利用して運行
- ・大田小学校は、1台のバスを運行

③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。

④その他送迎サービスを実施している施設等

施設利用者に対し、送迎サービスを実施しているのは、教育施設や医療施設などがあります。

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 2-6 その他送迎サービスを実施している施設等

【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 さきたまクリニック さめじまボンディングクリニック（熊谷市）	行田中央総合病院 行田ふれあいクリニック	行田協立診療所 坂本眼科	石井クリニック 羽生総合病院（羽生市）
【送迎付きの介護サービス事務所】			
原則、送迎付き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】			
行田自動車学校 イオンモール羽生（平成エンタープライズ）（羽生市）	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

2-5. 通勤・通学での移動実態

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。

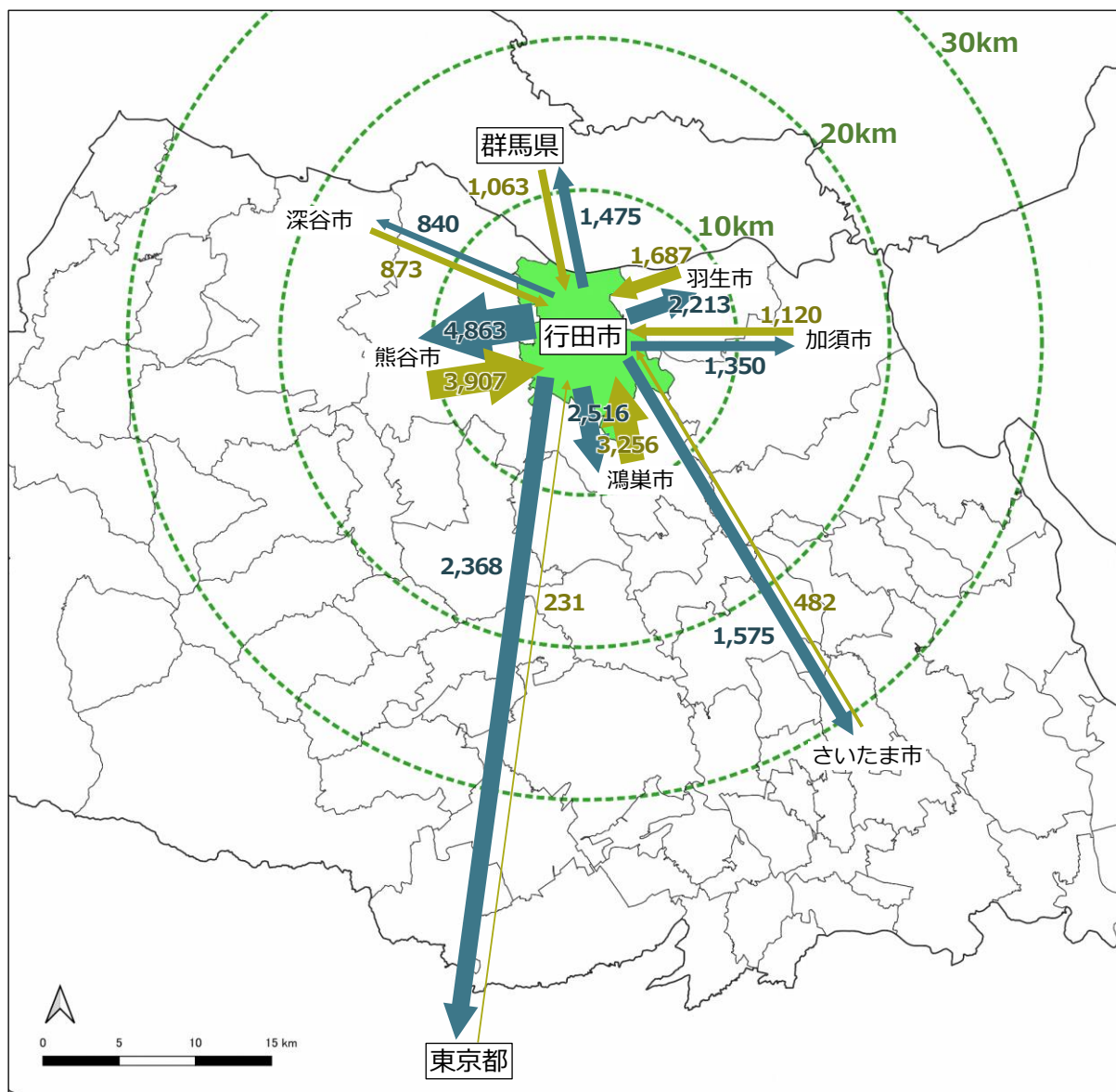


図 2-25 主な流出・流入の状況

出典：国勢調査（令和2年）

2-6. 公共交通の利用実態とニーズ

以下に令和4年度に実施した公共交通に係るアンケート（詳細は次章に記載）の結果にみる本市の公共交通の利用実態、ニーズの要点を整理します。

● 市民アンケート調査結果より

《利用実態》

- 公共交通の利用頻度は、「ほとんど利用しない」が7割を占めており、その理由は「自家用車の移動が当たり前で公共交通利用の選択肢が無い」が8割を占め、市民の多くが日頃全く公共交通を利用していないと思われる。
- 民間路線バス、市内循環バスの日頃の利用状況は、9割を越える回答者が日頃から利用していない状況にあり、バスの利用者は非常に限定されているといえる。
民間路線バス、市内循環バスともに、運行において不満に感じる理由で最も多く挙げたのは、「運行本数が少ない」であった。
- デマンドタクシーの利用意向については、現状の利用者を除き、「将来的に利用したい」と考える人は76%に及んでおり、高い関心がうかがえる。一方、「運行していることを知らなかった」と回答した人は38%で、今後の活発な周知促進等のPRが課題といえる。
- 運転免許証の返納意思については、「当面は返納の予定はない」と考える回答者が約8割を占めており、高い自動車依存がうかがえる。また、返納の予定はないと考える回答者の約8割が自分専用の自動車を所有しており、そのうち約4割が今後民間路線バス、市内循環バスを利用したいと考えていることから、潜在需要を踏まえ安心して免許返納ができる環境づくりが求められている。

《利用者のニーズ》

- 市民が望む「めざすべき交通サービスのあり方」は、近隣の市町村、主要施設までの移動手段の維持、確保を望む意向が多い。
- 財政負担の考え方で最も多いのは、「運賃引き上げによる財政負担抑制と同時に、公共交通の内容を改善し利便性向上を図るべき」である。

● 路線バス利用者調査結果より

《利用実態》

- 8割が路線バスを週1回以上利用しており、通勤・通学で繰り返し利用する乗客が多数を占めていることがうかがえる。
- 満足度では、運行本数、運行時間ともに概ね満足傾向にある。この結果から、週1回以上の利用者が多い路線バスにおいては、概ね利用者から評価された運行が継続している状況がうかがえる。
- 外出の最終目的地は、「行田市内」が約7割であり、市民における市内の外出先への移動手段として活用されていることがうかがえる。

《利用者のニーズ》

- 路線バスを使いやすくするために効率的な取組は、「運行本数の増便」が最も多く、次いで「時刻表どおりの運行」、「バス待ち環境の改善」となった。このことから、通勤、通学の利用者にとってより利便性を高める運行内容の継続的な見直しや検討が必要といえる。

●市内循環バス利用者調査結果より

《利用実態》

- ・回答者の住まいは、休日、平日ともに「行田市」が最も多く、過半数を占める結果となった。外出の最終目的地においても、「行田市内」が大多数を占める結果となった。このことから、市民が市内の目的地へ外出する際のニーズが高いことがうかがえる。
- ・外出目的は、休日は「病院・薬局等」が最も多く、平日は「通勤」が最も多く、平日と休日では利用傾向が異なると思われる。
- ・市内循環バスの利用頻度は、休日、平日ともに「ほぼ毎日」が最も多く、通勤での利用者が一定数あることがうかがえる。
- ・満足度では、休日、平日とも、運行本数や運行時間に対する不満がある方が多い状況にある。

《利用者のニーズ》

- ・市内循環バスを使いやすくするために効率的な取り組みは、休日、平日ともに「運行本数の増便や運行時間帯の拡大」が最も多く、次いで「定期券やICカードの導入」、「ダイヤの見直し」となった。

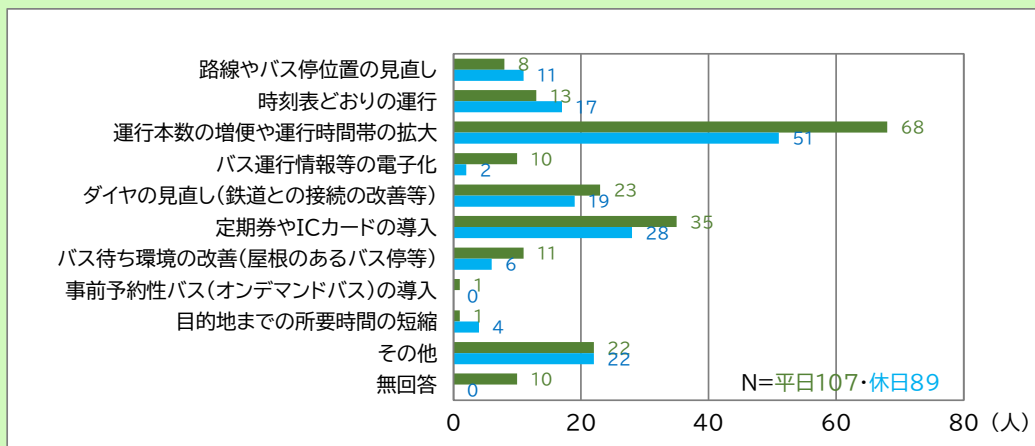


図 2-25 市内循環バスを使いやすくするための取り組みとして効率的と思う項目（三つまで選択）＜平日+休日＞

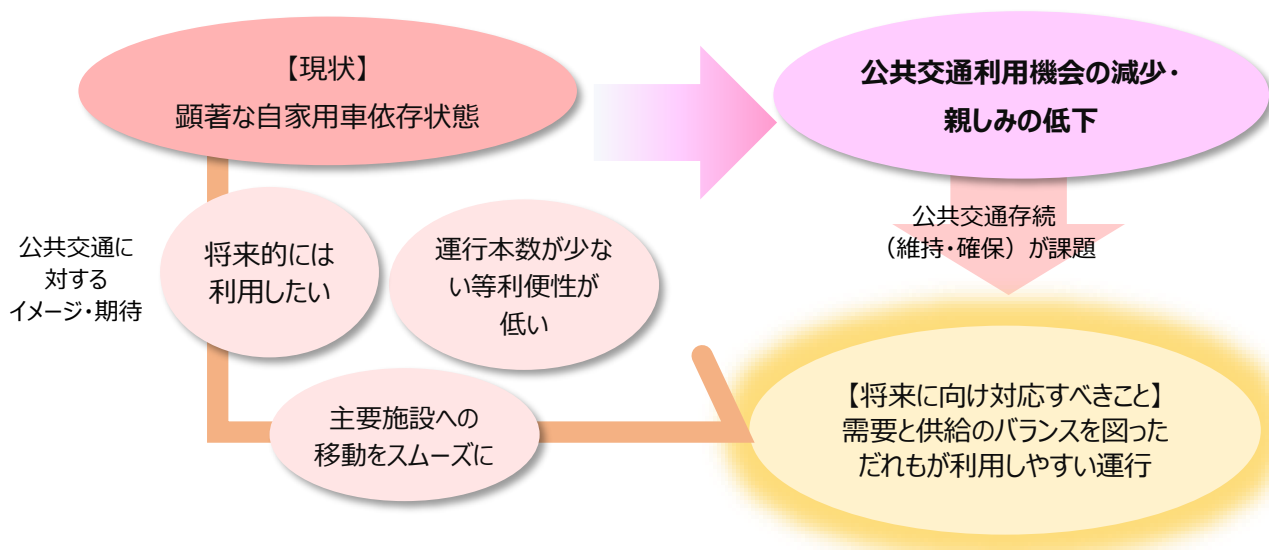


図 2-26 利用実態とニーズ概念図