

第3章 行田市における公共交通の課題

3-1. 地域公共交通計画策定のための意識調査

本計画策定の一環として、バスやデマンドタクシーの利用実態、市民の意向等の把握を目的とした調査、地域公共交通に関する意見交換会の開催を令和4（2022）年度に実施しました。各結果の要点を以下に整理します。

3-1-1. 公共交通に関する市民アンケート

実施期間：令和4年10月28日（発送）～11月7日（ポスト投函締切）

対象者：令和4年9月時点において行田市在住の16歳以上の市民2,000人

※対象者は無作為抽出により選定し、郵送により調査票を発送、回収。

※SNSや市内で開催されたイベントでWEB回答への協力を案内し、その回答者を含む。

回収票数：856票

※うち無作為抽出が808票（回収率40.4%）、WEB回答が48票

調査結果概要

●自動車の所有状況について

選択肢	回答数	割合
自分専用で使える自動車がある	575	70%
家族共用の自動車がある	178	21%
自動車を持っていない	73	9%
合計	826	100%
無回答	30	

60歳代で9割以上、80歳以上で6割以上が運転免許を有し、使える自動車があると回答しており、高齢ドライバーが多い状況がうかがえます。

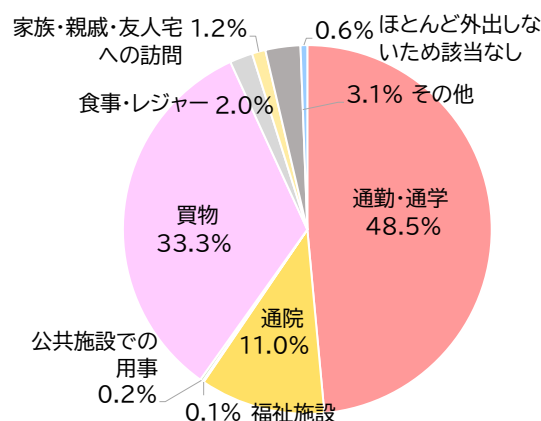
●年齢層別の自動車運転免許の保有状況と自動車の所有状況

選択肢	全体 回答数	自動車の運転免許をもっている		自分専用で使える自動車がある・家族共用の自動車がある	
		回答数	割合	回答数	割合
10歳代	28	8	29%	11	39%
20歳代	51	47	92%	42	82%
30歳代	65	60	92%	65	100%
40歳代	115	109	95%	110	96%
50歳代	134	130	97%	129	96%
60歳代	191	175	92%	175	92%
70歳代	196	158	81%	169	86%
80歳以上	69	45	65%	47	68%
合計	849	732	86%	748	88%
年齢不詳	7	5	71%	5	71%

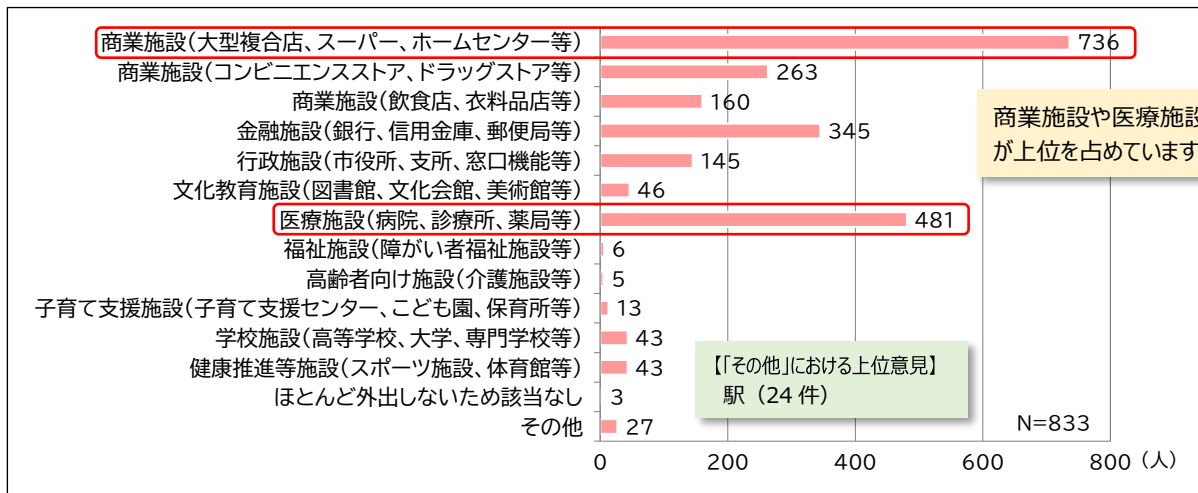
●日常生活の外出について

- 日常的な外出において最も多い外出目的とその目的地（市外の目的地も可）

選択肢	回答数	割合
通勤・通学	411	48.5%
通院	93	11.0%
福祉施設	1	0.1%
公共施設での用事	2	0.2%
買物	282	33.3%
食事・レジャー	17	2.0%
家族・親戚・友人宅への訪問	10	1.2%
その他	26	3.1%
ほとんど外出しないため該当なし	5	0.6%
合計	847	100%
無回答	9	



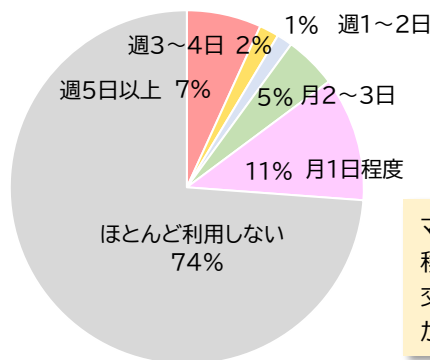
● 行くのが便利だと暮らしやすいと感じる施設について（3つまで選択）



● 公共交通の利用について

・ 公共交通を利用した日常的な外出頻度

選択肢	回答数	割合
週5日以上	57	7%
週3~4日	15	2%
週1~2日	12	1%
月2~3日	40	5%
月1日程度	95	11%
ほとんど利用しない	618	74%
合計	837	100%
無回答	19	



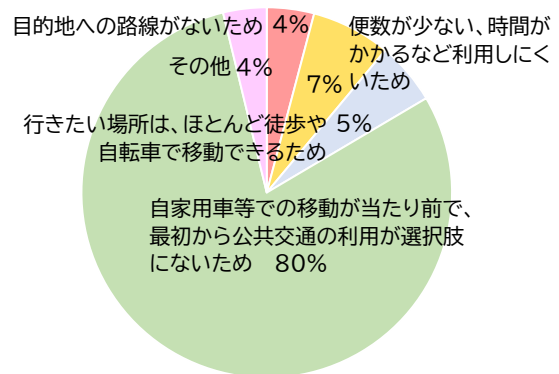
マイカー依存度が高く、移動の選択肢に公共交通がほとんどないことがうかがえます。

・ 公共交通を利用しない理由

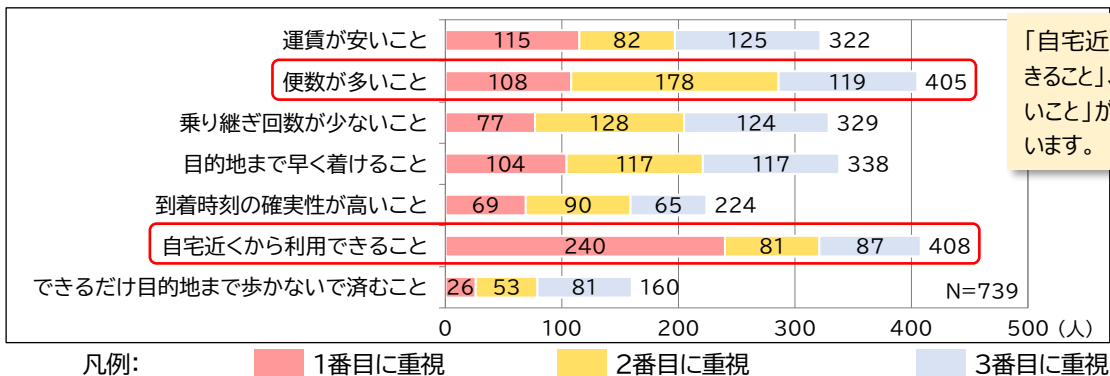
(上記で「ほとんど利用しない」の選択者のみ回答)

選択肢	回答数	割合
目的地への路線がないため	25	4%
便数が少ない、時間がかかるなど利用しにくい	42	7%
行きたい場所は、ほとんど徒歩や自転車で移動できるため	33	5%
自家用車等での移動が当たり前で、最初から公共交通の利用が選択肢にないため	483	80%
その他	23	4%
合計	606	100%

「ほとんど利用しない」の選択者で無回答 12



・ 公共交通を利用する際に重視する項目（優先順位の高い順に3つまで選択）



「自宅近くから利用できること」、「便数が多いこと」が重視されています。

● 運転免許証の自主返納について

・ 運転免許証の所有状況と返納について

選択肢	回答数	割合
運転免許証を所有しており、当面は免許返納の予定はない	660	78%
運転免許証を所有していたが、既に免許返納を行った	15	2%
運転免許証を所有しているが、免許返納を考えている	40	5%
運転免許証を所有しているが、免許返納をどうするか決めていない	49	6%
運転免許証を所有していない	79	9%
合計	843	100%
無回答	13	

選択肢	回答数	割合
自分専用で使える自動車がある	518	79%
家族共用の自動車がある	125	19%
自動車を持っていない	12	2%
合計	655	100%
無回答	5	

将来的にも公共交通（路線バス・市内循環バス）を利用しない意向の人が多い状況です。

路線バスの今後の利用意向

選択肢	回答数	割合
利用したい	237	37%
利用するつもりはない	297	46%
その他	114	17%
合計	648	100%
無回答	12	

市内循環バスの今後の利用意向

選択肢	回答数	割合
利用したい	270	42%
利用するつもりはない	255	40%
その他	118	18%
合計	643	100%
無回答	17	

・ 運転免許証を返納しない理由 ※「運転免許証を所有しており、当面は返納の予定はない」の選択者のみ回答

選択肢	回答数	割合
運転することに問題がないため	472	73%
返納した場合、外出時の移動手段がなくなるため	104	16%
家族や知人の送迎に頼りたくないため	6	1%
公共交通が充実していないと感じるため	23	3%
自身で運転することが好きのため	24	4%
その他	22	3%
合計	651	100%
無回答	9	

・ 運転免許証自主返納後に最も多く利用する（利用したい）移動手段

※「運転免許証を所有していたが、既に免許返納を行った」もしくは

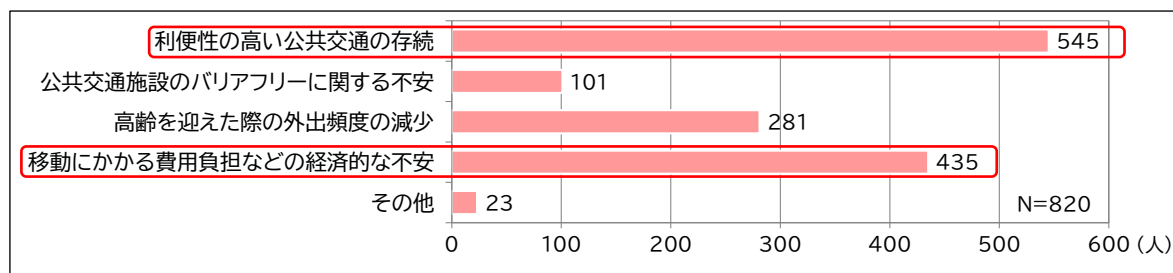
「運転免許証を所有しているが、免許返納を考えている」の選択者のみ回答

選択肢	回答数	割合
徒歩または自転車	16	31%
家族や知人の送迎	16	31%
医療機関などの送迎	1	2%
鉄道	0	0%
民間の路線バス	2	4%
市内循環バス	9	17%
デマンドタクシー	8	15%
タクシー（デマンドタクシー以外）	0	0%
その他	0	0%
合計	52	100%
無回答	3	

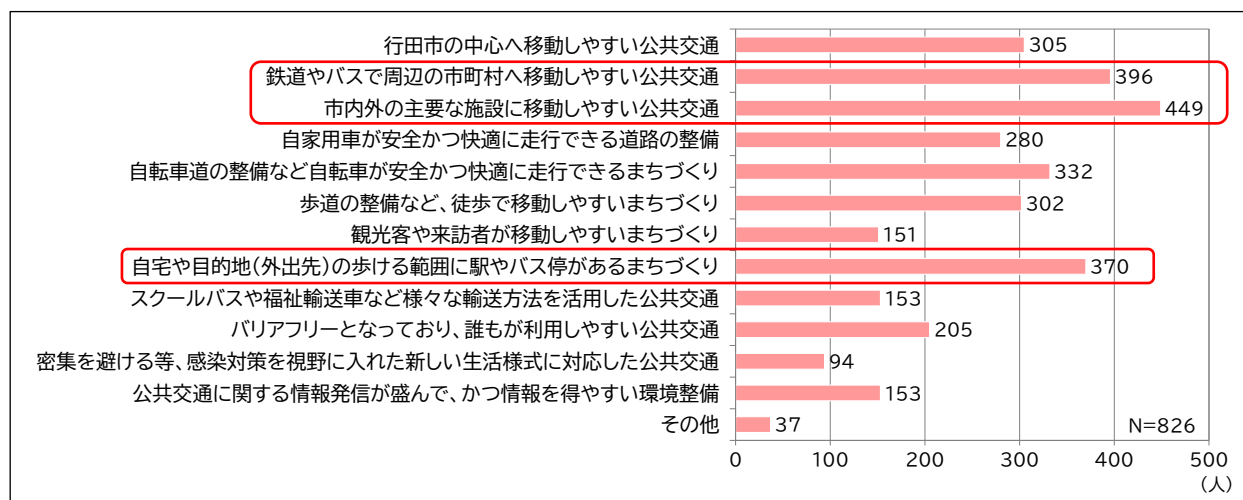
運転免許証の返納を考えている方についても、返納後の移動手段として公共交通を想定している方は少ない状況です。

●行田市の公共交通のあり方について

- ・ 将来の移動に対する不安（あてはまるすべて選択）



- ・ 行田市が目指すべき交通サービスのあり方（あてはまるすべて選択）



市内のみではなく、周辺自治体、主要施設へ移動しやすいことが望まれています。また、自宅や目的地の近くに駅やバス停がある等、コンパクトなまちづくりに対する期待も高いことがうかがえます。

- ・ 公共交通に対する財政負担の考え方（令和元～3年度の市拠出金額を参考に回答）

選択肢	回答数	割合
財政負担が増加しても、さらなる公共交通の充実を図るべき	116	15%
現状の財政負担を維持し、運行内容を継続するべき	213	27%
運賃・利用料の引き上げにより財政負担の抑制に取り組むとともに、運行時間帯やルート、利用方法等を改善して利便性向上を図るべき	262	34%
財政負担を抑制するため、利用者の少ない路線などの運行規模縮小や制度の整理統合はやむを得ない	160	20%
その他	28	4%
合計	779	100%
無回答	77	

財政負担の抑制を図りながら、公共交通の利便性を向上することが求められています。

3-1-2. デマンドタクシー登録者アンケート

実施期間 : 令和4年10月28日(発送)～11月7日(ポスト投函締切)

対象者 : 令和4年9月時点において行田市在住のデマンドタクシー利用登録者800人

※対象者は利用登録者の中から無作為抽出により選定し、郵送により調査票を発送、回収。

回収票数 : 521票(回収率65.1%)

調査結果概要

●日頃のデマンドタクシーの利用について

・デマンドタクシーの登録を行った理由

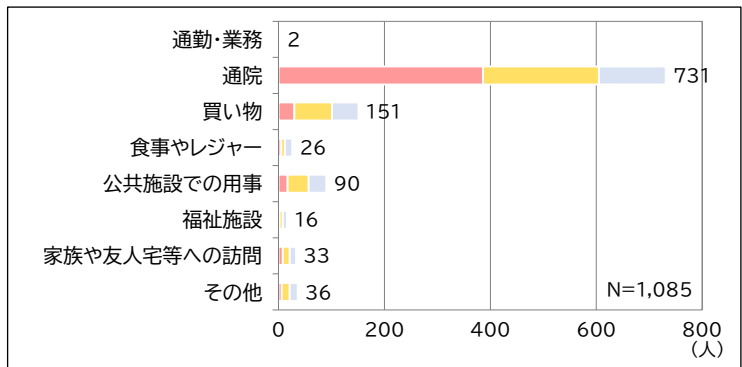
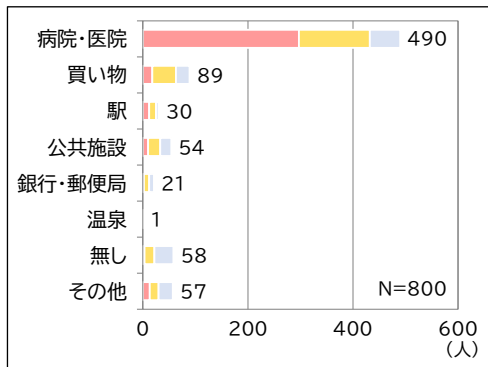
選択肢	回答数	割合
対象年齢(75歳以上)であったため	106	21%
障害者手帳を所持しているため	44	9%
自宅前から(まで)利用できるため	137	28%
バス停までの移動が困難なため	29	6%
利用料金が手頃だと感じたため	18	3%
家族や知人に勧められたため	17	3%
運転免許証を自主返納したため	109	22%
運転免許証はあるが自身の運転での外出に不安を感じるため	11	2%
市内循環バスの運賃が無料になるため	8	2%
行政サービスを積極的に活用したいため	9	2%
その他	8	2%
合計	496	100%
無回答	25	

・普段デマンドタクシーを利用する際の移動パターン

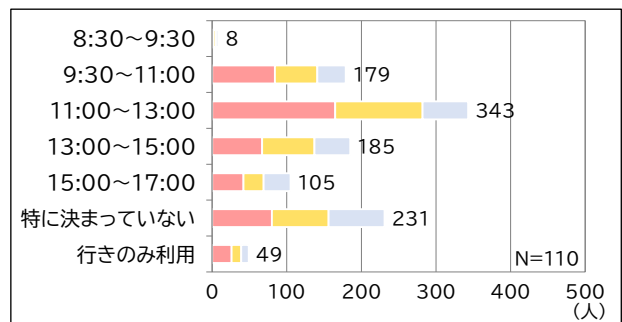
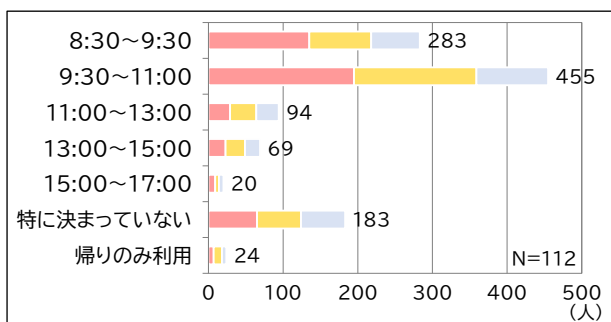
選択肢	回答数	割合
行き(自宅から目的地へ)のみ利用	81	16%
帰り(目的地から自宅へ)のみ利用	38	8%
行き帰りともに利用	335	67%
目的地から他の目的地への移動で利用	3	1%
特に決めていない	41	8%
合計	498	100%
無回答	23	

病院・医院への通院が利用内容の大多数を占めています。利用時間帯(目的地への向かう場合)は午前中が多く、利用者集中の緩和、それらのニーズへの対応が課題となっています。

・デマンドタクシーを利用してよく行く目的地(左)とその目的(右)(1～3番目によく行く目的地の内容についてカテゴリズして集計)



・デマンドタクシーを利用してよく行く目的地への行きの時間帯(左)と帰りの時間帯(右)



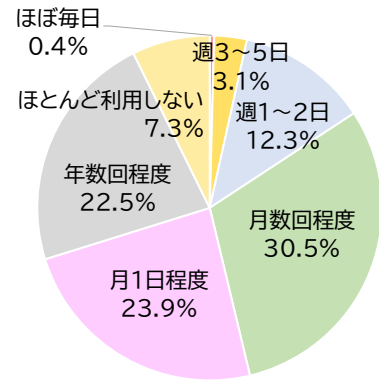
共通の凡例: 1番多い

2番目に多い

3番目に多い

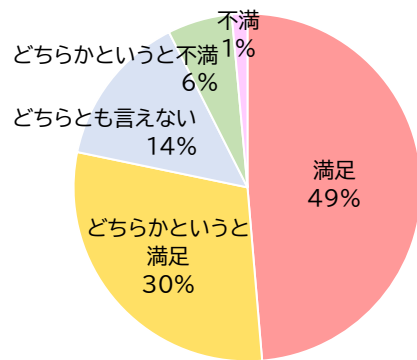
・ デマンドタクシーの利用頻度

選択肢	回答数	割合
ほぼ毎日	2	0.4%
週3～5日	15	3.1%
週1～2日	60	12.3%
月数回程度	149	30.5%
月1日程度	117	23.9%
年数回程度	110	22.5%
ほとんど利用しない	36	7.3%
合計	489	100%
無回答	32	



・ デマンドタクシーの利用満足度

選択肢	回答数	割合
満足	235	49%
どちらかという満足	143	30%
どちらとも言えない	69	14%
どちらかという不満	29	6%
不満	7	1%
合計	483	100%
無回答	38	



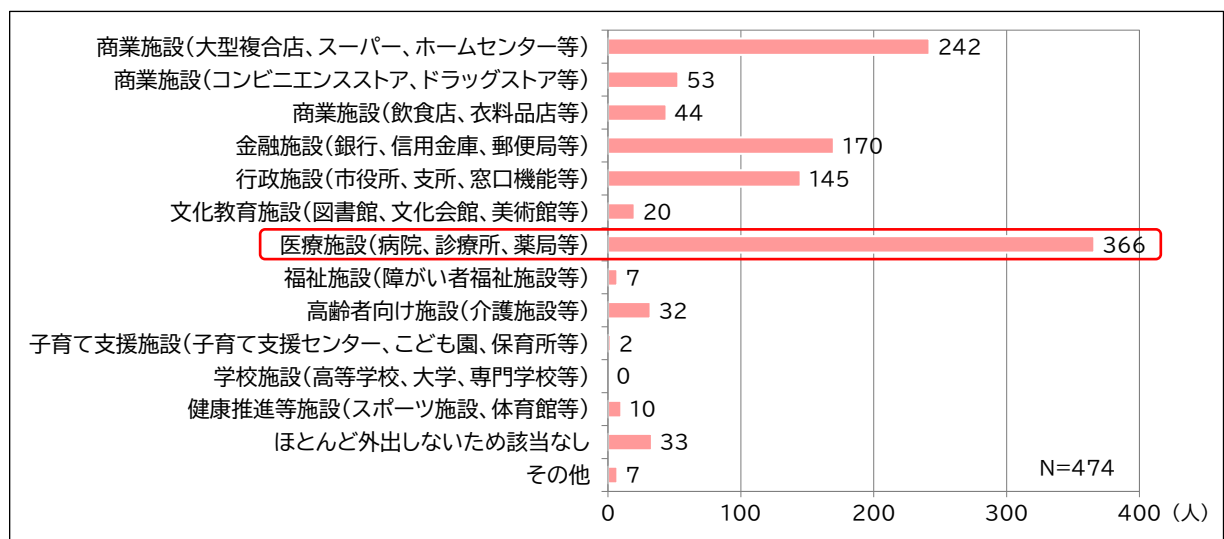
【主な不満の理由】

- ・利用時間が短い（10件）
- ・予約時の電話及びドライバーの対応（9件）
- ・運行台数が少ないことによる待ち時間（7件）

利用頻度は、「月数回程度」、「月1日程度」の合計が過半数を占めています。
 利用者における満足度は概ね高い状況です。一方、利用可能な時間帯、運行台数に関する不満も挙がっており、今後の改善に向けた課題といえます。

● 日頃の外出と公共交通の利用について

・ デマンドタクシーの利用に限らず行くのが便利だと暮らしやすいと感じる施設（3つまで選択）



概ね市民アンケートと同様に医療施設が最も多い回答となっています。

3-1-3. 路線バス利用者アンケート

実施日 : 令和 4 年 11 月 8 日 (火) (平日 1 日で実施)

※7:00~19:00 の概ね 12 時間

調査方法・対象者 : 調査員の声かけにより、これから路線バスを利用する乗客 (行田市民以外も対象とし、年齢は目視により高校生以上) であることを確認したうえで、調査票を配布。回答者および調査員のヒアリングによる記入、もしくは調査票内に記載の QR コードの読み取りによる WEB 回答で回答を得た。

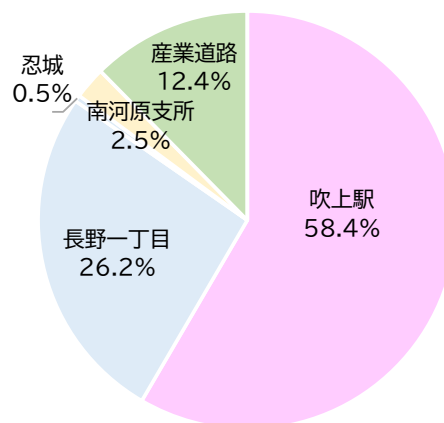
回収票数 : 202 票

調査地点バス停 : ①吹上駅 ②長野一丁目 ③忍城 ④南河原支所 ⑤産業道路 ⑥行田市駅

調査結果概要

調査地点別回答者数

選択肢	回答数	割合
吹上駅	118	58.4%
長野一丁目	53	26.2%
忍城	1	0.5%
南河原支所	5	2.5%
産業道路	25	12.4%
行田市駅	0	0.0%
合計	202	100%



年齢

選択肢	回答数	割合
10歳代	46	23%
20歳代	49	24%
30歳代	18	9%
40歳代	22	11%
50歳代	30	15%
60歳代	17	8%
70歳代	15	7%
80歳代以上	5	3%
合計	202	100%

住まい

選択肢	回答数	割合
行田市	104	52%
熊谷市	5	2%
鴻巣市	24	12%
その他埼玉県内	54	27%
埼玉県外	15	7%
合計	202	100%

本日 (調査実施日) の外出目的

選択肢	回答数	割合
通勤	96	48%
通学	58	29%
病院・薬局等	7	3%
買い物・食事	9	4%
趣味・娯楽・観光	8	4%
知人・家族等と会う	8	4%
金融機関等での用事	0	0%
福祉施設等での用事	0	0%
公共施設での用事	8	4%
その他	8	4%
合計	202	100%

普段の路線バスの利用頻度

選択肢	回答数	割合
ほぼ毎日	110	56%
週2~3日	35	18%
週1日	11	6%
月数回	27	14%
年数回	12	6%
合計	195	100%
無回答	7	

調査地点 6 か所の中では「吹上駅」での回答が最も多く得られました。路線バスは、主に市民の「通勤・通学」に利用されているといえます。

・ 路線バスの【運行本数】に対する満足度

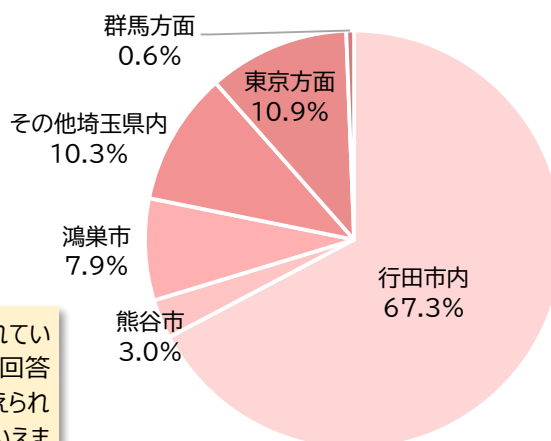
選択肢	回答数	割合
満足	41	21%
やや満足	58	30%
どちらでもない	40	20%
やや不満	42	21%
不満	16	8%
合計	197	100%
無回答	5	

・ 路線バスの【運行時間帯】に対する満足度

選択肢	回答数	割合
満足	36	20%
やや満足	44	25%
どちらでもない	54	31%
やや不満	28	16%
不満	14	8%
合計	176	100%
無回答	26	

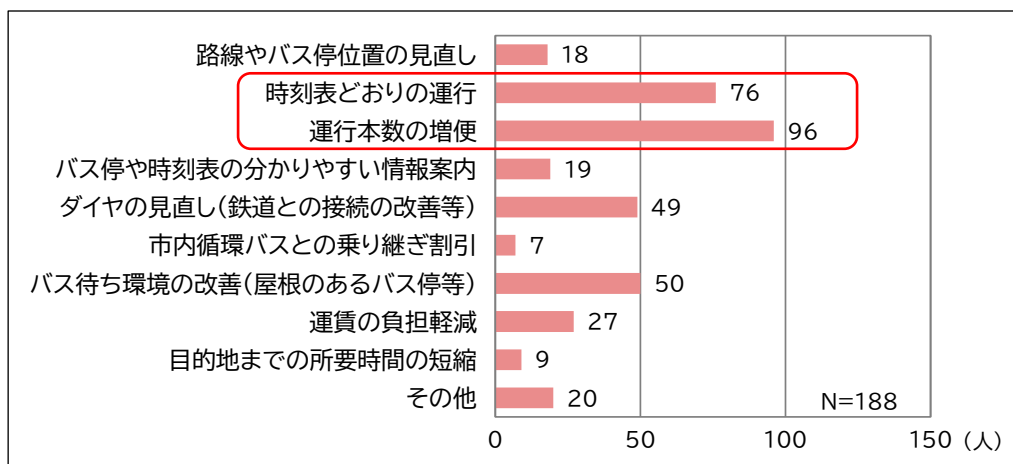
・ 本日（調査実施日）の外出の最終目的地

選択肢	回答数	割合
行田市市内	111	67.3%
熊谷市	5	3.0%
鴻巣市	13	7.9%
その他埼玉県内	17	10.3%
東京方面	18	10.9%
群馬方面	1	0.6%
合計	165	100%
無回答	37	



「運行本数」、「運行時間帯」とともに概ね満足の評価が得られています。最終目的地は行田市市内が多数ですが、「吹上駅」での回答が多く、市外の目的地も電車で乗り継いでの移動となると考えられることから、路線バス利用の大半が吹上駅と市内の移動だといえます。

・ 路線バスを使いやすいするための取組として効果的と思う項目（3つまで選択）



「運行本数の増便」が最も利用者から望まれています。次いで「時刻表どおりの運行」、「バス待ち環境の改善」、「ダイヤの見直し」となっており、運行時間に関する要望が多い結果となっています。

3-1-4. 市内循環バス利用者アンケート

実施日 : 【休日調査】令和4年11月5日(土) / 【平日調査】11月8日(火) (2日間実施)

※両日とも7:00~19:00の概ね12時間

調査方法・対象者 : 調査員の声かけにより、これから市内循環バスを利用する乗客(行田市民以外も対象とし、年齢は目視により高校生以上)であることを確認したうえで、調査票を配布。回答者および調査員のヒアリングによる記入、もしくは調査票内に記載のQRコードの読み取りによるWEB回答で回答を得た。

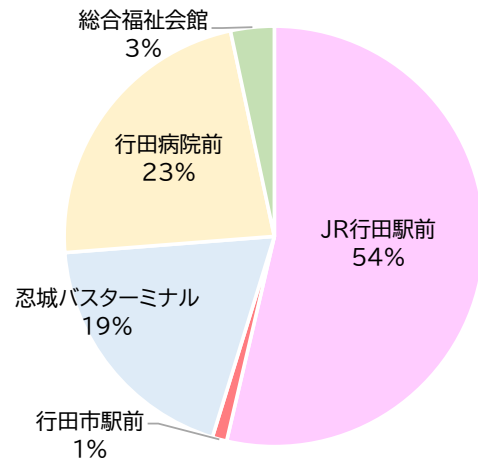
回収票数 : 【休日調査】89票 / 【平日調査】117票

調査地点バス停 : ①JR行田駅前 ②行田市駅前 ③忍城バスターミナル ④行田病院前
⑤総合福祉会館

調査結果概要(休日)

調査地点別回答者数

選択肢	回答数	割合
JR行田駅前	48	54%
行田市駅前	1	1%
忍城バスターミナル	17	19%
行田病院前	20	23%
総合福祉会館	3	3%
合計	89	100%



年齢

選択肢	回答数	割合
10歳代	6	7%
20歳代	10	11%
30歳代	7	8%
40歳代	5	6%
50歳代	19	21%
60歳代	12	13%
70歳代	17	19%
80歳代以上	13	15%
合計	89	100%

住まい

選択肢	回答数	割合
行田市	58	65%
熊谷市	7	8%
鴻巣市	1	1%
その他埼玉県内	13	15%
埼玉県外	10	11%
合計	89	100%

本日(調査実施日)の外出目的

選択肢	回答数	割合
通勤	17	19%
通学	5	6%
病院・薬局等	19	22%
買い物・食事	10	11%
趣味・娯楽・観光	14	16%
知人・家族等と会う	14	16%
金融機関等での用事	0	0%
福祉施設等での用事	3	3%
公共施設での用事	0	0%
その他	6	7%
合計	88	100%
無回答	1	

普段の市内循環バスの利用頻度

選択肢	回答数	割合
ほぼ毎日	21	24%
週2~3日	18	21%
週1日	10	11%
月数回	20	23%
年数回	18	21%
合計	87	100%
無回答	2	

調査地点では「JR 行田駅前バス停」での回答が最も多く得られました。外出の目的は分散しており、休日の市内循環バスは、主に市民の外出に利用されているといえます。

・市内循環バスの【運行本数】に対する満足度

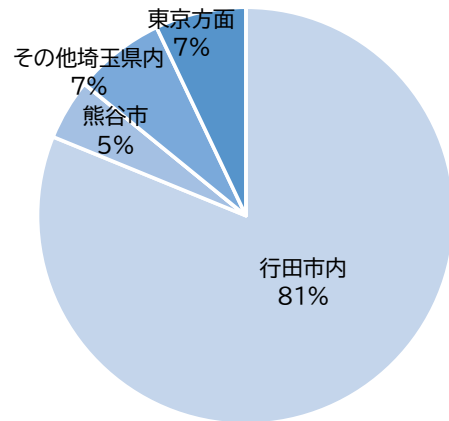
選択肢	回答数	割合
満足	15	17%
やや満足	14	16%
どちらでもない	14	16%
やや不満	28	34%
不満	15	17%
合計	86	100%
無回答	3	

・市内循環バスの【運行時間帯】に対する満足度

選択肢	回答数	割合
満足	11	13%
やや満足	14	17%
どちらでもない	24	29%
やや不満	21	26%
不満	12	15%
合計	82	100%
無回答	7	

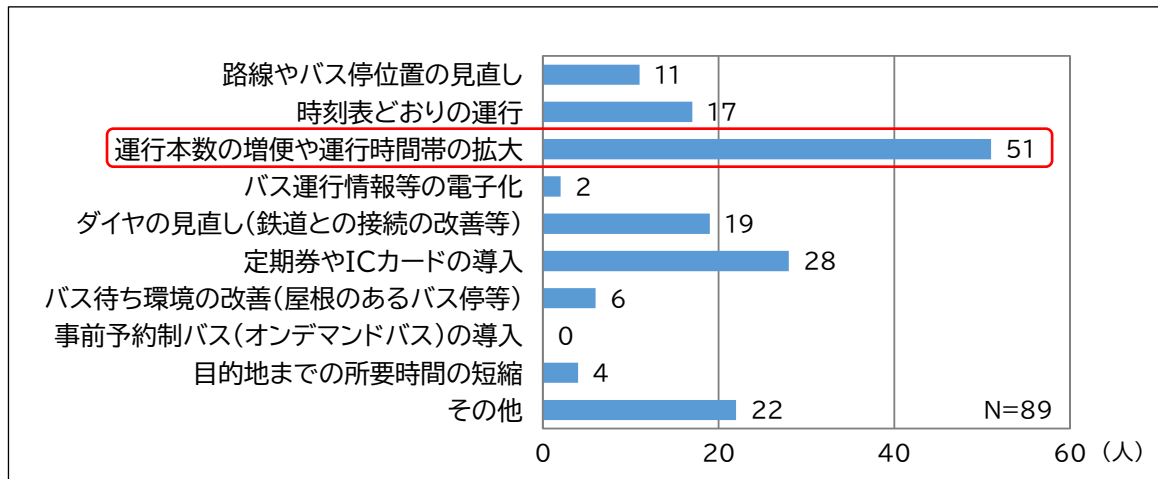
・本日（調査実施日）の外出の最終目的地

選択肢	回答数	割合
行田市市内	69	81%
熊谷市	4	5%
鴻巣市	0	0%
その他埼玉県内	6	7%
東京方面	6	7%
群馬方面	0	0%
合計	85	100%
無回答	4	



「運行本数」、「運行時間帯」とともに概ね不満の評価が多く、今後の利便性向上が望まれています。最終目的地は市内が大多数を占めているため、市民の市内移動の足として定着していることがうかがえます。

・市内循環バスをしやすいとするための取組として効果的と思う項目（3 つまで選択）

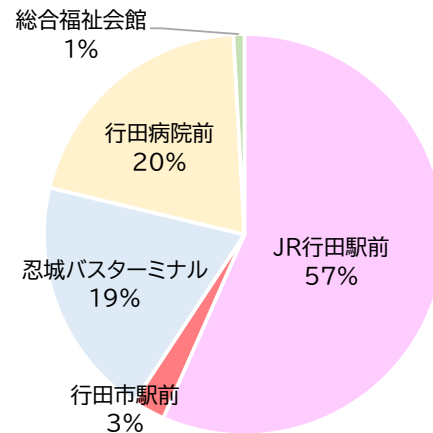


「運行本数の増便や運行時間帯の拡大」が最も利用者から望まれています。次いで「定期券やICカードの導入」、「時刻表どおりの運行」等、運行全般に対し要望が寄せられています。

調査結果概要(平日)

・調査地点別回答者数

選択肢	回答数	割合
JR行田駅前	64	57%
行田市駅前	3	3%
忍城バスターミナル	22	19%
行田病院前	23	20%
総合福祉会館	1	1%
合計	113	100%
無回答	4	



・年齢

選択肢	回答数	割合
10歳代	6	5%
20歳代	18	16%
30歳代	12	10%
40歳代	6	5%
50歳代	29	25%
60歳代	16	14%
70歳代	19	16%
80歳代以上	10	9%
合計	116	100%
無回答	1	

・住まい

選択肢	回答数	割合
行田市	65	56%
熊谷市	8	7%
鴻巣市	7	6%
その他埼玉県内	25	22%
埼玉県外	11	9%
合計	116	100%
無回答	1	

・本日(調査実施日)の外出目的

選択肢	回答数	割合
通勤	46	40%
通学	10	9%
病院・薬局等	19	17%
買い物・食事	10	9%
趣味・娯楽・観光	13	11%
知人・家族等と会う	3	2%
金融機関等での用事	0	0%
福祉施設等での用事	2	2%
公共施設での用事	6	5%
その他	6	5%
合計	115	100%
無回答	2	

・普段の市内循環バスの利用頻度

選択肢	回答数	割合
ほぼ毎日	34	30%
週2~3日	25	22%
週1日	7	6%
月数回	20	18%
年数回	27	24%
合計	113	100%
無回答	4	

調査地点では「JR 行田駅前」での回答が最も多く得られました。平日の市内循環バスは、市民の「通勤」利用が中心になっているといえます。

・市内循環バスの【運行本数】に対する満足度

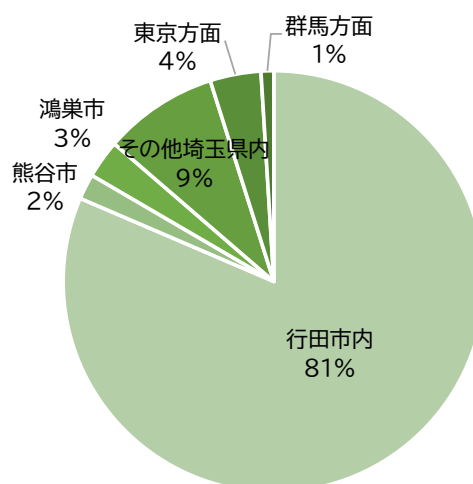
選択肢	回答数	割合
満足	15	13%
やや満足	27	25%
どちらでもない	21	19%
やや不満	27	25%
不満	20	18%
合計	110	100%
無回答	7	

・市内循環バスの【運行時間帯】に対する満足度

選択肢	回答数	割合
満足	12	13%
やや満足	25	26%
どちらでもない	16	17%
やや不満	23	24%
不満	19	20%
合計	95	100%
無回答	22	

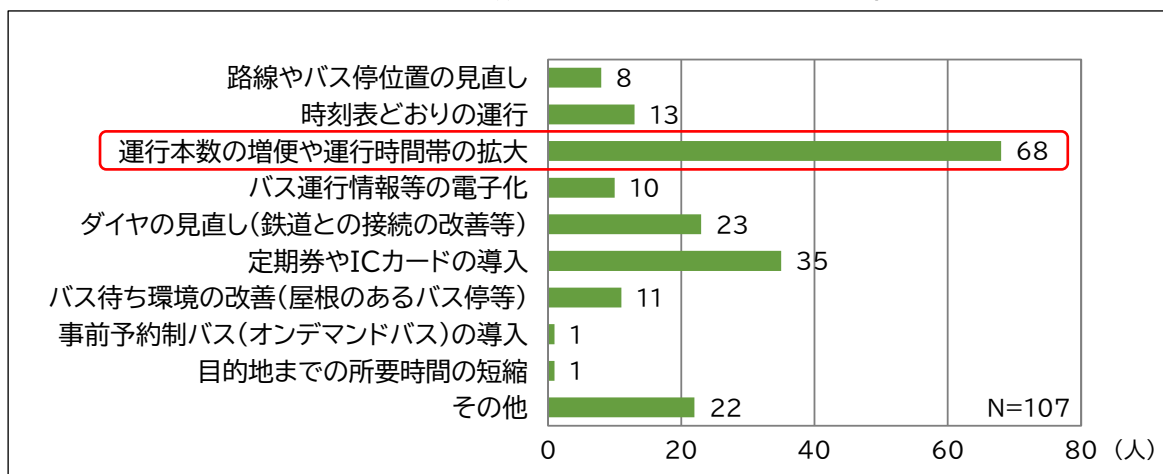
・ 本日（調査実施日）の外出の最終目的地

選択肢	回答数	割合
行田市内	84	81%
熊谷市	2	2%
鴻巣市	3	3%
その他埼玉県内	9	9%
東京方面	4	4%
群馬方面	1	1%
合計	103	100%
無回答	14	



休日同様、「運行本数」、「運行時間帯」ともに不満の評価も多く、今後の利便性向上が望まれています。最終目的地も休日同様、市内が大多数を占めているため、市民の市内移動の足として定着していることがうかがえます。

・ 市内循環バスをしやすいとするための取組として効果的と思う項目（3 つまで選択）



休日同様、「運行本数の増便や運行時間帯の拡大」が最も利用者から望まれています。次いで「定期券や IC カードの導入」、「ダイヤの見直し」等、運行全般に対し要望が寄せられています。

● 市内循環バス利用者調査 休日+平日結果のまとめ

- ・ 利用者は行田市民が多く、通勤、通学をはじめとした幅広い年齢層の市内の移動手段として定着している。
- ・ 平日、休日ともにほぼ毎日利用する利用者が多く、今後も一定数のニーズがあることがうかがえる。
- ・ 運行本数、運行時間帯に関する満足度は高くなく、今後の「運行本数増便」、「運行時間帯拡大」といった利便性向上が求められている。

3-1-5. 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の結果からみる本市の公共交通の利用実態やニーズの要点を整理します。

■ 市民アンケートより

≪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「自家用車等の移動が当たり前で、最初から公共交通の利用が選択肢にないため」が8割を占めており、市民の多くが日頃全く公共交通を利用していないといえる。
- ・路線バス、市内循環バスの日頃の利用状況は、9割を超える回答者が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。路線バス、市内循環バスともに、運行において不満を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割が今後路線バスや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「目指すべき交通サービスのあり方」として、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・利用料の引き上げにより財政負担の抑制に取り組むとともに、運行時間帯やルート、利用方法等を改善して利便性向上を図るべき」である。

■ デマンドタクシー登録者アンケートより

≪利用実態≫

- ・病院・医院への通院利用が特に多く、目的地への行き時間帯は午前中に集中している。一方、帰りの時間帯は比較的分散している。

≪利用者のニーズ≫

- ・利用者の満足度は概ね高いが、改善すべき内容として、利用可能な時間帯や運行台数が挙げられている。

■ 路線バス利用者アンケートより

≪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。
- ・運行本数と運行時間の満足度は、ともに高く、利用者から評価される運行が行われているといえる。
- ・最終目的地は、「行田市内」が約7割であるが、6割近くが吹上駅で回答していることから、路線バスは吹上駅と市内の間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の効果的な取組としては、「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」の順となった。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アンケートより

＜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、休日の方が行田市在住者の割合がやや高くなった。また、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に利用されていることがうかがえる。
- ・ 外出目的は、休日と平日で傾向が異なり、平日の通勤利用が多いことが特徴といえる。
- ・ 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果的な取組としては、休日と平日で大きな差はなく、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」の順となった。

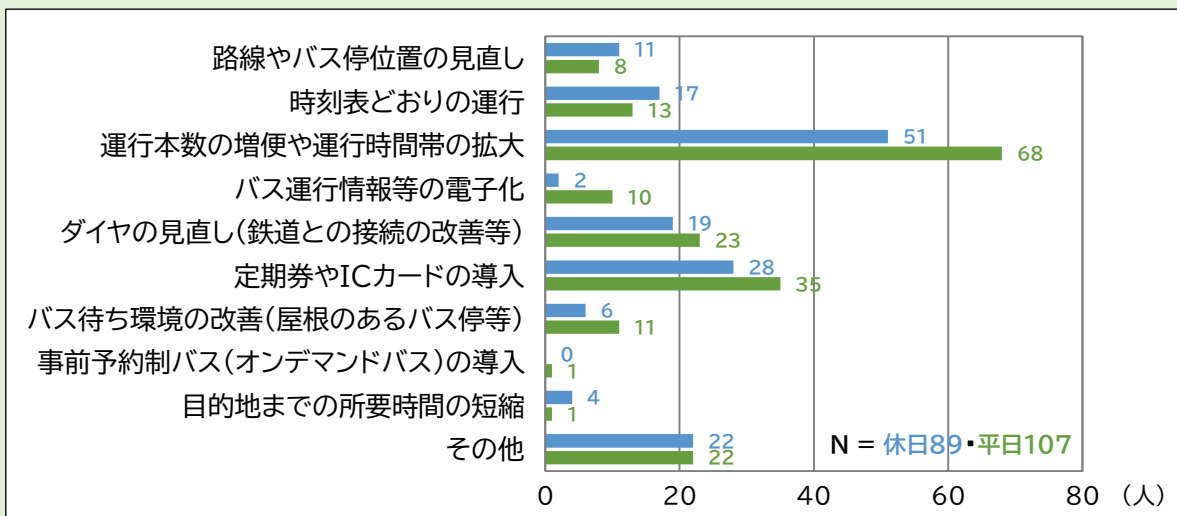


図 3-1 市内循環バスを使いやすくするための取組として効果的と思う項目 (3 つまで選択) <休日+平日>

各アンケートの結果より、公共交通の利用実態やニーズを概念図として次のとおり整理します。

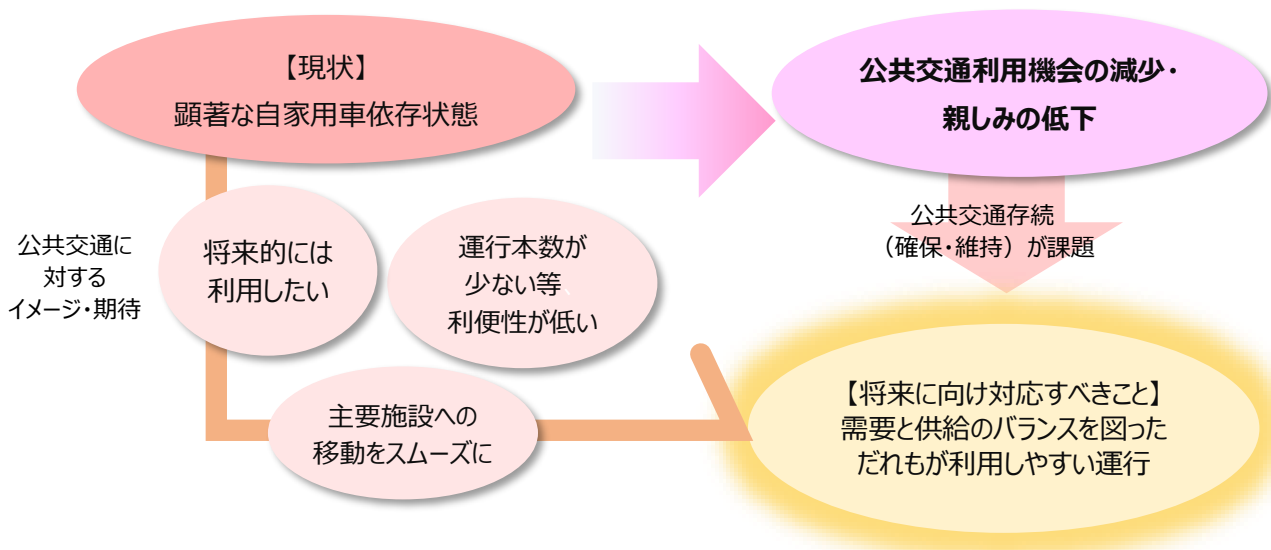


図 3-2 利用実態とニーズ概念図

3-1-6. アンケート結果からみる課題の整理

前頁までの各アンケート結果からみる主な課題を整理します。

課題 1 公共交通の利用機会の創出及び将来に残すという意識の醸成

自家用車依存度が高い現況を踏まえ、市民の日頃の移動実態に即して公共交通を見直すとともに、将来に公共交通を残していくため、潜在需要の掘り起こし等も踏まえた公共交通の利用機会の創出、存在意義を感じてもらうきっかけづくりが必要です。

課題 2 高齢者が気軽に利用できる公共交通の確保

高齢者が運転免許証を安心して返納でき、返納後も気軽に利用できる公共交通となるよう、高齢者の移動のニーズを踏まえた運行内容、利用促進策の検討が必要です。

課題 3 よりニーズを捉えたデマンドタクシー運行の実施

運行時間帯の拡大、運行台数の増加等、利便性の向上により、利用者の満足度を高める必要があります。

課題 4 需要と供給のバランスを図ったバス運行の実施

利用者のニーズを捉えるとともに、運行経費負担の観点からもバランスを図った運行サービスの提供を検討していく必要があります。また、市内主要施設、近隣市町村へのアクセス性を向上していく必要があります。

3-2. 地域公共交通の課題

前章において整理した本市の地域現況や公共交通の現況、本章において整理するアンケート結果をもとに公共交通の課題を整理します。

● 地域現況からみる主な課題

課題 1 人口減少と高齢化の伸展

本市の人口は、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。また、1 世帯当たりの人員は、昭和 35（1960）年の 4.99 人から令和 2（2020）年の 2.47 人へと大きく減少しています。

同時に高齢化が伸展しており、令和 27（2045）年には市内のほぼ全域で高齢化率が 40%を超え、全人口の半数近くが 65 歳以上となる見込みです。

課題 2 人口及び都市機能分布の不均衡

本市の人口の約 6 割が秩父鉄道行田市駅を中心とした市中心部の市街化区域内に居住しています。同様に、都市機能も上記の地域（市街化区域内）に集積されています。特に行田市駅、東行田駅の南側の集積が目立ち、これらの地域から離れた郊外部に居住する市民は、日常的な用事を市外で済ませている可能性もあると予想されます。

課題 3 流動人口における市外への流出超過

令和 2（2020）年の昼夜間人口比率は 92.7 であり、流出超過となっています。流出先として、熊谷市といった近隣自治体のほか、東京都内、さいたま市等も多い状況です。

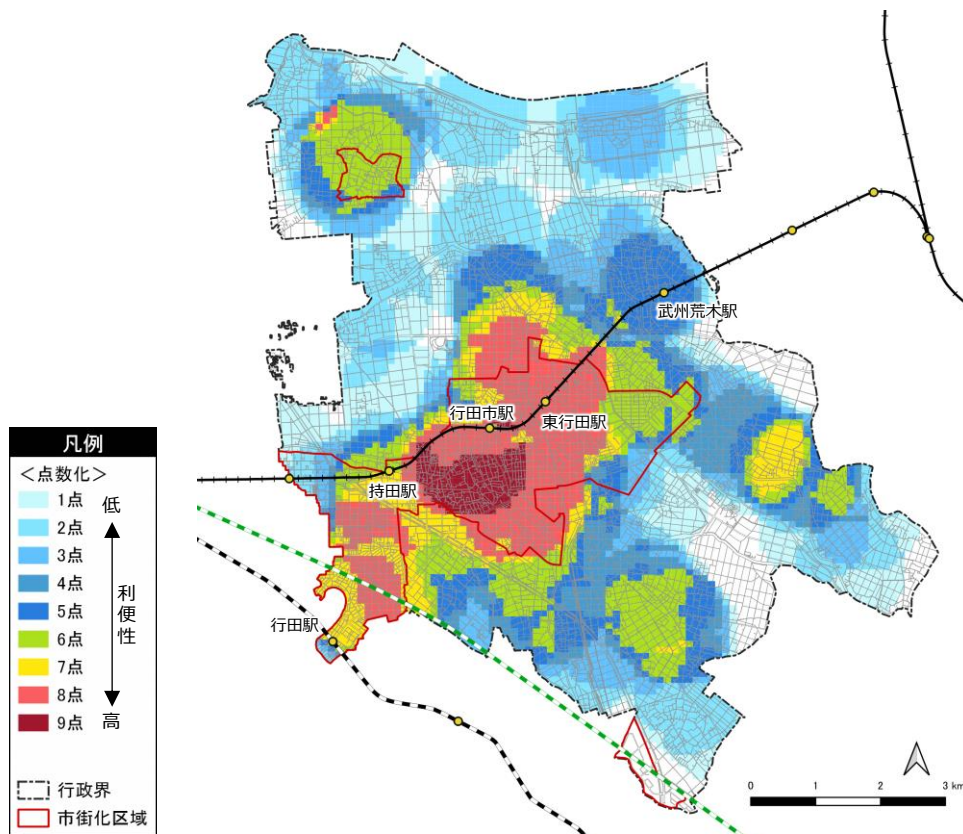


図 3-3 都市機能施設積み上げ図（再掲）

●公共交通の現況からみる主な課題

課題 1 車社会が浸透し日常生活で利用されない公共交通

東京都市圏パーソントリップ調査によると、本市を起点・終点とする移動では、発生交通量（本市からの外出）、集中交通量（本市への外出）ともに自動車の利用が目立っています。特に「通勤時」と「私事」での外出時の自動車利用の定着がうかがえます。また、バスの利用は鉄道駅と市内の往復が中心で、市民がバスを使って市内施設を利用することはあまり多くありません。

課題 2 市内鉄道駅の活性化

市内鉄道駅の中では、JR 高崎線「行田駅」が最も利用者数が多く、秩父鉄道の 5 駅では「東行田駅」が最も多い状況です。新型コロナウイルス感染症の拡大以降は利用者数が減少傾向にあり、安定的なサービス提供が危惧されています。同時に路線バスでのアクセスの利便性が高い JR 高崎線「吹上駅」（鴻巣市に立地）を利用する市民も多いことが予想でき、市内駅の活性化の必要性がうかがえます。

課題 3 吹上線に集中する路線バスの利用

路線バスの利用者数は、市内と JR 吹上駅を結ぶ吹上線が他路線よりも顕著に多い状況です。吹上線を含め市内を運行する路線バスは新型コロナウイルス感染症の拡大以降、利用者数が減少しています。吹上線と犬塚線は赤字路線となっており、市からの補助金等により運行を維持していることから、今後のあり方を含めた検討が必要といえます。

課題 4 市内循環バスの利用状況を勘案した今後のあり方の検討

市内循環バスは、6 路線で運行していますが、利用者数の多い「南大通り線」、「西循環」と比較し、他の 4 路線は年間利用者数が少ない状況が継続しています。特に「東循環」、「北東」、「北西」の利用者数は突出して少なく、今後のあり方を含めた検討が必要といえます。こうした現況に関連し、本市の公共交通の経費負担において市内循環バスの比重が最も高く、利用者の増加を見込むことが困難な状況下においては、さらなる市の負担増が予想できます。

課題 5 将来のニーズ拡大を捉えたデマンドタクシーの運行

デマンドタクシーは、運行開始以降、順調に利用者数を伸ばしています。同時に市からの利用助成額も増加しており、需要と供給のバランスを図りながら運行を維持していくことが課題といえます。また、医療機関への通院に利用している方が多く、今後伸展する高齢化の中で、ニーズが増え続けることが予想できます。このため、利用時間や利用条件等、運行内容について適宜見直しをしていくことが必要といえます。

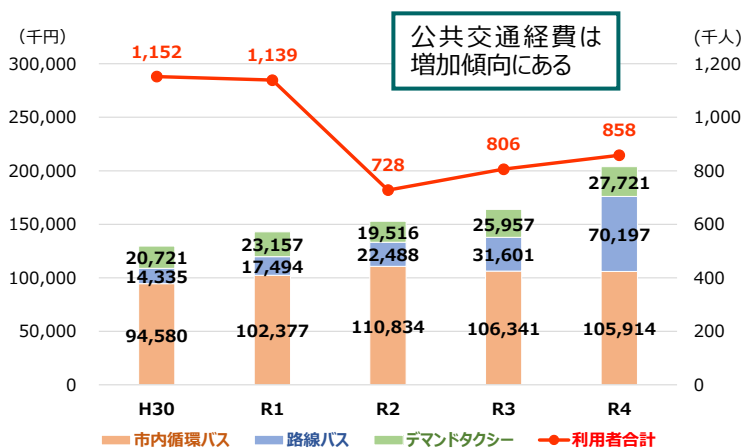


図 3-4 公共交通経費と利用者等の推移 (再掲)

●地域公共交通に関する市民意見交換会の結果からみる主な課題

令和4（2022）年度に実施した公共交通に関する市民意見交換会の結果から、主な課題を整理します。

課題1 路線バスの運行利便性の向上

- ・ 運行本数と時間帯が利用ニーズと合わず不便（通勤・通学時間帯の便数が少ない、最終便が早い等）
- ・ バス停の施設が不十分（駐輪場の不足等）
- ・ 自宅付近にバス停が無く不便
- ・ バス停間が離れているため目的地付近で下車できない

等

課題2 市内循環バスの運行利便性の向上

- ・ 循環コースの特性上乗車時間が長くなり目的地まで時間がかかる
- ・ 運行本数と時間帯が利用ニーズと合わず不便（最終便が早い等）

等

課題3 デマンドタクシーの利便性向上

- ・ 地域によっては自己負担額が多くなり不公平がある
- ・ 途中下車ができない
- ・ 事前予約制のため急な利用ができない
- ・ 待ち時間が長いことがある
- ・ 近隣自治体の主要施設にも行けるように改善してほしい

等

課題4 その他の公共交通に係る課題

- ・ 秩父鉄道は日中の利用者が少ない
- ・ 小学校のスクールバスの運行内容の見直し（時間帯や満員状態）
- ・ 公共交通（バス）でアクセスできない近隣自治体がある
- ・ 鉄道とバスの乗換え利便性が悪い
- ・ 自家用車の利用が定着しており公共交通を利用する選択肢が無い
- ・ 公共交通の利用促進の対象を高齢者に特化せず幅広い年代を対象とすべき
- ・ 公共交通の恩恵に地域差がある（特に北部の市民は利用できる公共交通の選択肢が少ない）
- ・ 郊外部の市民は中心部へ移動する機会が少ない（公共交通の利用を呼び掛けても変化は期待できない）
- ・ 観光資源や商業施設等の来訪のきっかけが少ないため公共交通の利用者を増やすことは困難

等

3-3. 課題解決に向けて

前頁までに整理した現況の課題を踏まえ、適切な公共交通の整備および確保・維持を目指し、本計画では以下に示す課題解決に向けた検討を中心に行います。また、これらの実施方針を次章以降に整理します。

課題 1 高齢者等交通弱者の移動手段の確保

高齢者が安心して通院先や買い物へ外出できる公共交通の整備が引き続き必要ですが、今後の高齢化の伸展に伴うニーズの多様化に対応していくことができるよう、利用状況や財政負担も勘案した公共交通全体の見直しを行っていく必要があります。また、その他、障がい者、妊婦、子育て中の利用者等、幅広い交通弱者に対する支援策の検討が必要です。

<取り組むべき項目>

- ・運転免許証返納者に対する移動支援の充実
- ・高齢者等の公共交通に対する利用機会の増加、満足度の上昇

課題 2 公共交通の運行内容の適正化

少子高齢化を背景に、持続可能な公共交通を目指し、バスやタクシー等の身近な移動手段を維持確保していく必要があります。その一方、利用者が少なく、また今後も増加が見込めない路線等のあり方の検討が課題といえます。路線バス、市内循環バスともに、路線ごとの利用者数に不均衡があり、規模縮小も視野に入れた見直しが必要な状況です。また、今後進行する高齢化の状況に応じ、公共交通全体の利用のあり方や運行内容を適宜見直し、財政負担とのバランスも図りながら運行を維持することが必要です。さらに、深刻化するバス、タクシー等の乗務員不足を踏まえると、その運行維持のためには、乗務員確保や育成のための取組も必要です。

<取り組むべき項目>

- ・需要と供給の適切なバランスによる公共交通の運行
- ・公共交通手段ごとの役割を明確にした持続可能な運行

課題 3 市外へ通じる基幹交通に結び付ける公共交通ネットワークの形成

本市は、中心部に都市機能が集積しているものの、郊外から中心部へ移動するための公共交通が少なく、郊外部の居住者は中心部へ移動しにくい状況です。また、隣接する鴻巣市に所在する「JR 吹上駅」を日常的に利用する市民が多いことから、市外へ通じる基幹交通へのアクセスを向上する等、地域性に即した移動パターンを捉え、市内・市外問わず快適に移動するための公共交通ネットワークの形成が求められています。

また、自家用車の利用が多い地域性を勘案し、パーク・アンド・ライドの推進、整備を図る等、自動車とともに利用できる公共交通環境の整備が必要といえます。また、自家用車の利用が多い地域性を勘案した取組も必要です。

<取り組むべき項目>

- ・郊外地域における交通利便性の向上
- ・公共交通の利用環境の改善による自動車依存の抑制（運転免許証返納の促進等）
- ・来訪者にとっても移動しやすい公共交通の整備

課題4 市内をつなげる公共交通の実現

本市では、自動車依存度が高く、多くの市民が日頃の移動手段として公共交通を選択肢として捉えていない状況です。また、郊外部等では、近隣市で日常の用事を済ませる市民も多く、市内回帰が課題といえます。しかし、本市における今後の高齢人口の推移を踏まえると、運転免許証返納者の増加に伴い、交通弱者の増加が見込まれます。こうした状況から、市民の公共交通の利用促進を図り、公共交通を利用して市内へと誘導する取組の検討が必要です。

他方、豊富な観光資源をはじめとした本市の魅力を活かした観光客の誘客や、市内で就業・就学する方の移動手段の確保として、市外からの来訪者の交通利便性を高めていく取組も必要です。

<取り組むべき項目>

- ・中心部への誘導促進（市民が市内に外出する機会を創出）
- ・観光資源等を活用し、来訪者の利便性が向上する公共交通の整備

課題5 公共交通を将来に残していく市民の意識の醸成

自動車での移動が定着している本市では、市民の公共交通の利用機会が少なく、将来的な利用意向も高いとはいえない状況です。市民の「公共交通離れ」が継続すると、公共交通の規模縮小が加速し、利便性の低下とともに公共交通の存在意義が薄れていくことが懸念されます。こうした現況を踏まえ、市民に知ってもらい、より親しまれる公共交通を目指す必要があります。特に、市内の鉄道駅の活性化等を通じ、駅前の賑わい創出やバス停、バスロータリーの魅力を高める等、まちづくりや観光と一体的な取組が必要です。

<取り組むべき項目>

- ・公共交通の利用機会の創出、乗り方教室等での周知・促進
- ・公共交通に係る施設の充実化

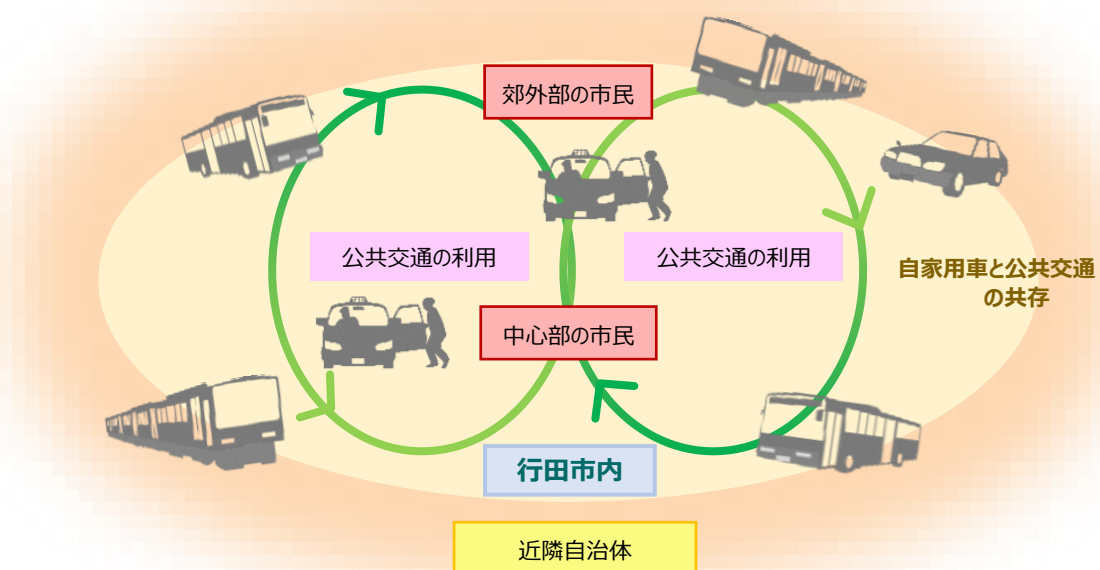


図 3-5 本計画で目指す交通ネットワークの概念図