

第5章 計画の目標と施策

前章で掲げた基本方針に基づき設定した目標を達成するため、次のとおり施策を進めていきます。

5-1. 目標1 円滑な移動を実編する公共交通ネットワークの形成

取組の方向性

次の項目を念頭に置き、目標を達成するために取り組む施策を示します。

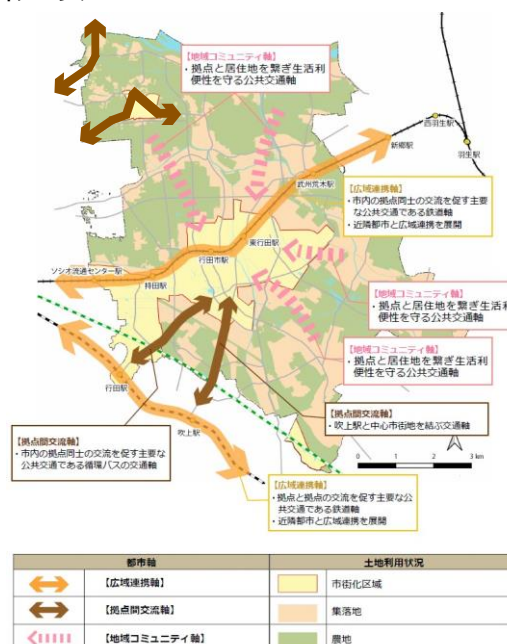
- ・誰もが移動しやすい公共交通システムの構築
- ・拠点施設と各都市拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成

施策1 公共交通網の再編

実施主体：市、交通事業者

- ・土地利用や施設立地、市民の生活圏等の実情を踏まえた公共交通ネットワークの形成を目指し、利用しやすい公共交通環境の形成を図ります。
- ・市の中心的な拠点と郊外部の生活拠点となっている場所を繋ぐ市内の公共交通ネットワークの維持・拡充を図るとともに、新たな交通システムの導入検討や自家用有償運送、福祉輸送、スクールバス等の活用の検討を進めます。
- ・市外との往来時の玄関口となる JR 行田駅、JR 吹上駅と、行田市立地適正化計画における「中心拠点（都市機能が集積する行田市駅南側を主とした中心市街地）」との間を「拠点間交流軸」と位置付け、基幹的な公共交通の軸として、連携強化や利便性の確保に向けて取り組みます。
- ・本市の起伏の少ない平坦な地形を踏まえ、公共交通を補完し、身近な移動手段である自転車の利用促進や、シェアサイクル、レンタサイクル等の活用、自転車通行空間の整備、公共交通と連携するサイクル・アンド・バスライドの環境整備等を通じた自転車利用者の利便性の向上などに取り組みます。

＜軸を設定した公共交通ネットワークのイメージ＞



出典：行田市立地適正化計画（策定中）に追記

施策 2 鉄道・バスの連携の強化

実施主体：市、交通事業者

- ・公共交通の利便性をより向上させるため、鉄道とバスとの乗り換えが円滑にできるよう連携を強化し、鉄道とバスそれぞれの運行ダイヤの調整を図ります。
- ・市内循環バスの運行が重複する区間においては、等間隔運行となるようなダイヤ調整を行い、他の交通機関への接続機会の増加を図ります。
- ・鉄道とバスの円滑な連携には、乗継拠点におけるパーク・アンド・ライドやサイクル・アンド・バスライドが可能となるような取組も重要であるため、こうした環境づくりにも努めていきます。

施策 3 移動しやすいネットワーク形成のための交通拠点の確保

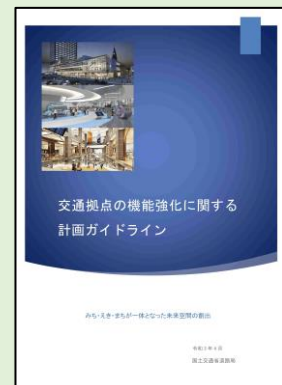
実施主体：市、交通事業者

関連主体：地域、その他関係者

- ・自動車依存の傾向が高い中、市民の移動手段を自家用車から公共交通へと転換していくため、自宅から最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自家用車で移動して駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動するパーク・アンド・ライドを整備・活用し、自動車依存からの脱却を目指します。また、自転車から公共交通機関への乗り換えを促進するサイクル・アンド・バスライドの整備・活用についても、検討・実施します。
- ・公共交通網を便利に利用するためには、地域拠点や乗継拠点の待合環境の向上等、交通拠点の充実が不可欠です。既存の公共交通（鉄道、路線バス、市内循環バス、タクシー）や新たな移動手段等との連携により、市民や来訪者の移動の利便性・自由度を高めるために交通拠点を確保し、その機能の充実を図ります。
- ・駅前整備、観光案内所としても機能する忍城バスターミナルでの交通拠点としての機能強化、公共施設や医療施設等の市内主要施設での交通拠点としての活用、様々な移動手段との連携方策等について検討・実施します。

・国土交通省「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」における交通拠点に求められる機能

基本機能	バス等の乗降、歩行者の移動・待合、車両の移動・停留所、交通ターミナルの運営、新たなモビリティサービスの対応
交通結節機能	歩行者の交通モード間の乗継、交通モード間の接続
防災機能	災害時の交通マネジメント、代替輸送の確保、災害時の情報提供、ライフラインの確保、帰宅困難者の一時滞在
地域の拠点・賑わい機能	まちづくりとの連携、賑わいの創
サービス機能	トイレや食事・購買、案内等の各種サービス
景観機能	良好な景観・緑地・親水空間の確保



出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン
国土交通省（R3.4）

<忍城バスターミナル>



画像出典：Japan, Endless Discovery.日本の認定外国人観光案内所（TIC）ウェブサイト

施策 4 新たなモビリティサービス等の導入・活用

実施主体：市、交通事業者
 関連主体：地域、その他関係者

- 公共交通の利用状況や利用者ニーズ等を踏まえ、持続可能な移動手段の確保に向け、AI を活用したデマンド型交通、グリーンスローモビリティをはじめとした自動運転技術、MaaS などの ICT を活用した次世代の公共交通サービス等、新技術の導入・活用の可能性について検討し、可能なものについて実施を目指します。
- これからの新たなモビリティサービスの導入に当たっては、環境負荷の低減やバスやタクシー等の担い手不足を補うという視点も重要であることから、カーシェアリングやライドシェアなどの複数の交通手段の導入などにより、これらにも対応できるよう検討していきます。
- また、令和 5 年 6 月から貨客混載の要件が緩和されたことから、本市における貨客混載の可能性を検討するとともに、これを活用したモーダルシフトの可能性についても検討していきます。

デマンド型交通	路線定期型交通と異なり、事前予約により運行するという特徴がある。運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。住民の移動需要、地形、道路状況等の違いによって地域ごとに適切な運行形態は異なる。(国土交通省「デマンド型交通の手引き」より)
グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した移動サービスで、その車両も含めた総称。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。(国土交通省ウェブサイト)
MaaS	Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。(国土交通省「新モビリティサービスの推進」ウェブサイトより)
ICT	Information and Communication Technology の略。情報や通信に関する技術の総称。日本では同様の言葉として IT(Information Technology)の方が普及していたが、国際的には ICT がよく用いられ、近年日本でも定着しつつある。人とモノだけでなく、人と人をつなぐ技術としても使用される。(総務省ウェブサイトより)
モーダルシフト	トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。(国土交通省ウェブサイトより)



出典：国土交通省「新モビリティサービスの推進」ウェブサイト

5-2. 目標 2 持続可能で使いやすい公共交通への転換

取組の方向性

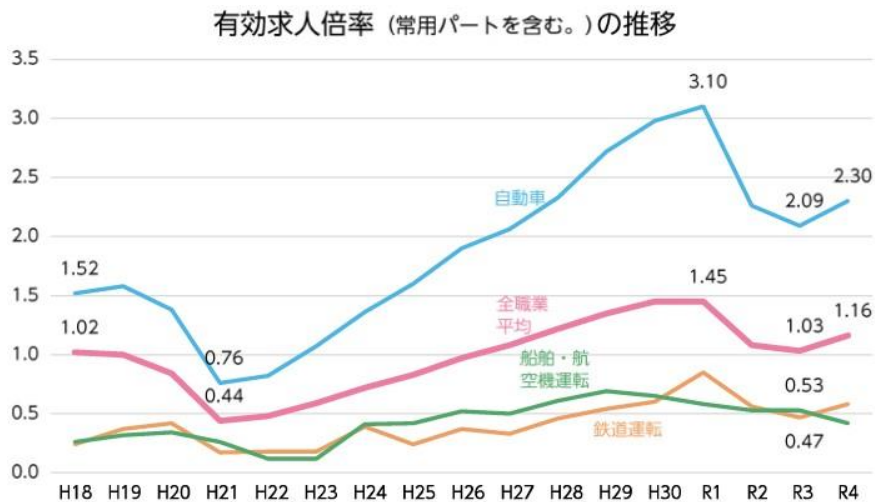
次の項目を念頭に置き、目標を達成するために取り組む施策を示します。

- ・公共交通による移動の利便性向上
- ・利用実態・ニーズに応じた公共交通の見直し
- ・将来の人口規模も見据えた持続可能な公共交通の維持に向けた利用促進
- ・公共交通による外出支援や外出機会の創出につながる取組の充実

施策 5 バス・タクシー乗務員の確保

実施主体：交通事業者
関連主体：市

- ・バス、タクシー等の乗務員の時間外労働の上限を設ける改善基準告示が令和6年4月から適用されることもあり、全国的にバスやタクシー等の乗務員不足が深刻化しています。
- ・こうした中、持続可能な公共交通のためには、乗務員の積極的な募集や育成にこれまで以上に力強く取り組んでいくことが必要です。これらの取組は、交通事業者の努力だけでは補いきれないことから、交通事業者と連携して運転業務のPR等を通じた魅力発信など乗務員の確保に結び付く取組を検討し、実施していきます。



注)「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。国土交通省自動車局作成

出典：令和5年版国土交通白書

施策 6 路線バスの維持・再編

実施主体：交通事業者、市

- ・市内中心拠点と市外のJR吹上駅を結ぶ路線バスの運行の維持を図ります。
- ・他の公共交通との乗り継ぎの改善等、利便性の向上につながる連携方策の実施を図ります。
- ・利用実態や運行状況を勘案し、利用者が著しく少ない路線については、交通事業者と改善策を検討するとともに、規模縮小や廃止とそれに伴う代替交通の確保を含む運行の見直しを図ります。

施策7 市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編

実施主体：市
関連主体：交通事業者

- ・ 市内循環バスは、市内の拠点間をつなぎ、地域活性化や路線バスでカバーできない地域の足となっています。しかし、収支面での課題も大きいことから、利用実態や運行状況を勘案し、利用者が著しく少ない路線については、改善策を検討するだけでなく、規模縮小や廃止、また、それに伴う代替交通の確保を含む運行の見直しが求められています。
- ・ デマンドタクシーについても、利用者の増加に伴う市の助成額の増加の課題に加え、利用者が市中心部へ移動する場合、郊外部の利用者は、中心部の利用者よりも自己負担額が高くなるといった地域間格差もあります。また、利用条件が75歳以上の高齢者及び障がい者に限定されていること、17時で運行終了となること等について、見直しを求める声があることから、需要と供給のバランスを図った運行内容への見直しが求められています。
- ・ こうしたことから、路線バスを補完する移動手段である市内循環バスとデマンドタクシーを一体的に捉え、財政負担を考慮しつつ、市民にとって利便性が高く、持続可能な運行を実現するような抜本的な見直しを進めていきます。
- ・ また、広告収入など多様な収入確保策にも努め、運賃収入だけに頼らない収支改善策にも取り組んでいきます。

<市内循環バス>



<デマンドタクシー>

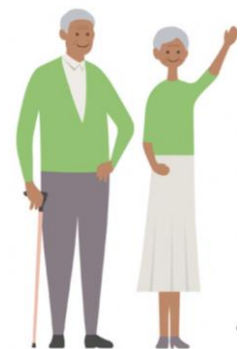


画像出典：行田市

施策8 高齢者等の外出支援

実施主体：市
関連主体：交通事業者、地域、その他関係者

- ・ 本市では急速に高齢化が進んでいますが、高齢者の自動車依存度やマイカー保有率は高く、高齢者の多くが自分で自家用車を運転している状況にあります。そのため、自家用車以外の移動手段を充実させるなど、高齢ドライバーが安心して運転免許証を返納できるような環境をつくるのが将来的に安心した暮らしにつながるだけでなく、高齢者の生活の質の維持にもつながります。そこで、高齢者からのニーズが多い商業施設や医療施設等への移動手段の確保等、既存の取組を含め、高齢者、障がい者、妊婦、子育て中の利用者等の幅広い交通弱者に対する外出支援策に取り組めます。



5-3. 目標3 わかりやすく親しまれる公共交通の実現

取組の方向性

次の項目を念頭に置き、目標を達成するために取り組む施策を示します。

- ・快適な利用環境づくりやサービスの提供、様々な情報の提供や発信等の充実
- ・市民等に愛され将来に残していけるような公共交通の実現

施策9 情報提供ツールの充実

実施主体：市

関連主体：交通事業者

- ・ より多くの市民や来訪者等に利活用してもらうため、既存のバス路線マップの更新・配布を継続するとともに、「公共交通総合マップ」、「バス乗り方リーフレット」等、新たなツールの作成について検討します。
- ・ 鉄道駅をはじめとした路線バス、市内循環バスにおける交通拠点等において、バスの行き先表示や時刻表、観光情報などの情報を表示した案内板の設置等を検討し、利用者が円滑に利用できるよう分かりやすい表示に取り組みます。また、外国人観光客にも対応できるよう、多言語対応による表示を検討します。
- ・ 観光客だけでなく、高齢者や障がい者など多様な利用者が利用しやすく、安心してスムーズに移動できる公共交通となるよう、ユニバーサルデザインに基づく情報提供ツールを検討し、移動支援の充実を図ります。



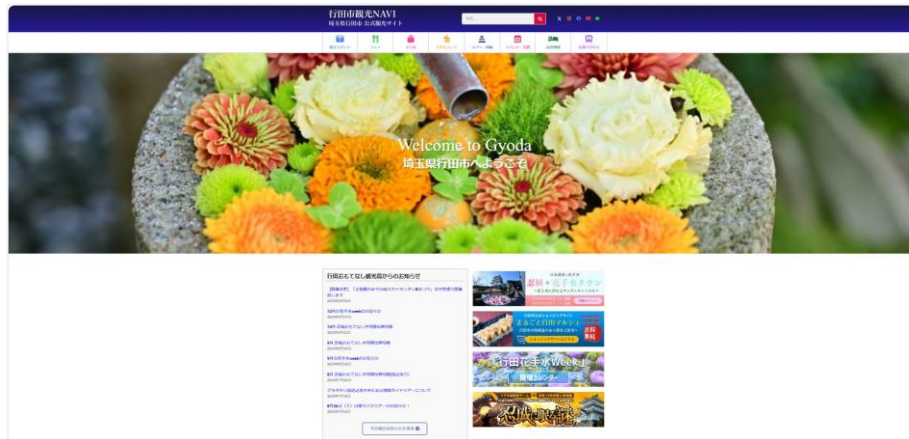
現行の行田市市内循環バス時刻表（左）と全路線マップ（右）

施策 10 観光資源を活用した利用促進

実施主体：市

関連主体：交通事業者・その他関係者

- ・本市の有する観光資源を活かし、複数の公共交通機関と観光情報とを組み合わせた周遊ルートの紹介や観光マップへの公共交通の案内の掲載等の取組を通じて、観光における公共交通の利用促進を図ります。
- ・各観光施設においても、市外からの来訪者等に対し、路線バスをはじめとした公共交通が利用しやすくなるような案内表示を充実させ、公共交通の利用促進に取り組みます。
- ・また、利用の増加が見込める観光イベントの開催時等においては、バス等の臨時便の運行や、割引サービスなどの利用促進キャンペーンにも取り組み、あらゆる機会における利用促進を図ります。



画像出典：一般社団法人行田おもてなし観光局 HP

施策 11 市民・地域と共に公共交通を考える機会づくり

実施主体：市

関連主体：交通事業者・地域

- ・公共交通の必要性や市が公共交通に関わる重要性を共有できる市民を増やすため、地域や学校等と連携したモビリティ・マネジメントの取組として、小中学生や高齢者等を対象としたバスやタクシーの乗り方の周知、普段は公共交通を利用しない市民に対するイベントや市の広報等を活用した公共交通の運行状況や利用促進策の紹介等を通じて、市民の意識啓発を図ります。
- ・市民や地域が交通について考える機会を設け、新たなモビリティサービスであるカーシェアリングやライドシェアなどの自家用車の活用、サブスクリプションの導入などの可能性について検討していきます。

<モビリティ・マネジメントの対象と期待される効果>

地域：市民

効果：地域固有の交通問題の改善

学校：児童・生徒、家族や地域住民

効果：将来の交通のあり方の改善

職場：従業員、事業所そのもの

効果：通勤パターンの変容

特定路線：特定路線の沿線住民

効果：当該路線の効率的な利用促進

出典：国土交通省「モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題の解決にむけて」（H19.3）

施策 12 地域における輸送資源の活用に係る現況把握・調査研究

実施主体：市

関連主体：交通事業者・地域・その他関係者

- ・ 交通事業者が所有する遊休車両や、日中に使用していない医療・福祉施設等の送迎車等を公共交通に活用することを想定し、地域における輸送資源の活用について、現況把握と調査研究を行います。
- ・ また、これらの車両を活用した生活支援の取組の可能性についても、調査研究を行います。

<本市の公共交通以外の主な輸送資源>

- ・ 市立小学校スクールバス
- ・ 高等学校、専門学校の送迎車両
- ・ 医療機関、介護施設の送迎車両
- ・ 自動車学校送迎車両
- ・ 古代蓮の里シャトルバス

