

## 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3つの目標を達成するため、次の施策を進めていきます。

### 施策1 公共交通網の再編

実施主体：市、交通事業者  
関連主体：地域

- ・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網の形成を目指し、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網の維持・拡充を図るとともに、新たなモビリティサービスの導入や自家用有償運送、福祉輸送、スクールバス等の活用を検討します。
- ・市外との往来時の玄関口となる JR 行田駅や 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に取り組みます。

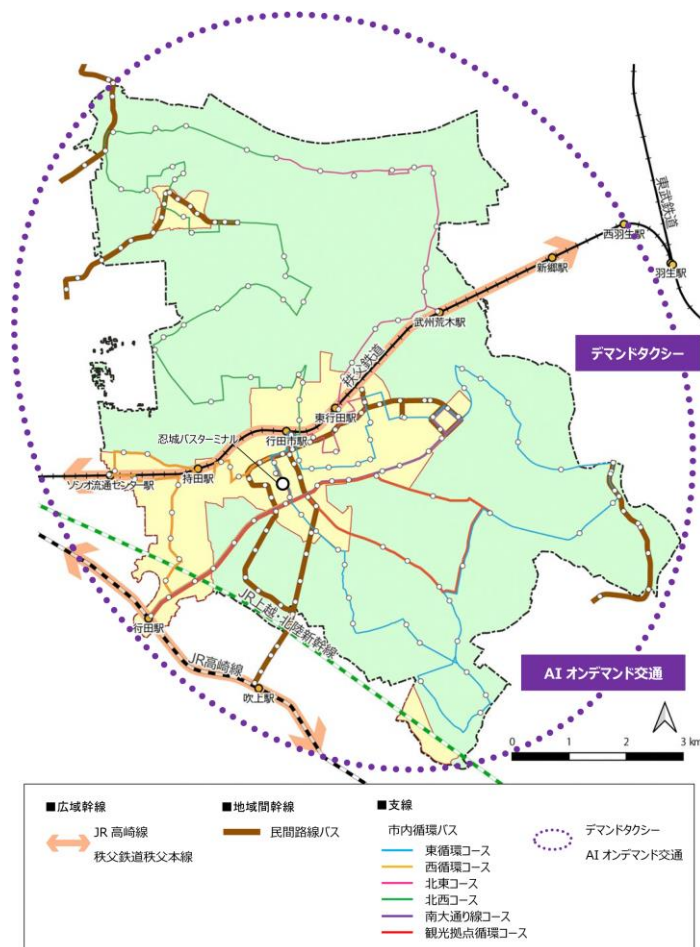


図 5-1 路線の性格による本市の公共交通の位置付け（再掲）

- ・ 市内循環バスは、市内の拠点間をつなぎ、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は、利用者の増加に伴う市の助成額の増加に加え、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の課題があります。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、広告収入等の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。
- ・ その他、新モビリティサービス推進事業や道路運送高度化事業等の支援策を活用し、交通系 IC カードやクレジットカード等のキャッシュレス決済やバスロケーションシステムの導入といった利用者の利便性向上策についても検討・実施します。
- ・ 市内循環バスやデマンドタクシー等の地域の支線交通は、市民の移動手段の確保のため、見直し・再編までの間も確保・維持していく必要がありますが、市や交通事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しいことから、「地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）」等を活用して、安定的な運行の維持・確保を図ります。
- ・ 見直し・再編後においても、より一層の地域の支線交通としての確保・維持が必要となります。市や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難となる場合には、「地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）」等を活用して、安定的な運行の確保・維持を図ります。

表 5-1 市内循環バス及びデマンドタクシーの運行実態と補助事業の活用の整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用(現在)	補助事業の活用(将来)
市内循環バス(東循環コース)	忍城 BT	工業団地	忍城 BT	4 条乗合	路線定期運行	行田市 (運行は事業者委託)	-	フィーダー補助
市内循環バス(西循環コース)	行田駅	忍城 BT	行田駅	4 条乗合	路線定期運行	行田市 (運行は事業者委託)	-	フィーダー補助
市内循環バス(北東コース)	忍城 BT	東行田駅前	総合福祉会館	4 条乗合	路線定期運行	行田市 (運行は事業者委託)	-	フィーダー補助
市内循環バス(北西コース)	忍城 BT	南河原支所前	総合福祉会館	4 条乗合	路線定期運行	行田市 (運行は事業者委託)	-	フィーダー補助
市内循環バス(南大通り線コース)	JR 行田駅	水城公園前	工業団地	4 条乗合	路線定期運行	行田市 (運行は事業者委託)	-	フィーダー補助
市内循環バス(観光拠点循環コース)	JR 行田駅	忍城 BT	行田駅	4 条乗合	路線定期運行	行田市 (運行は事業者委託)	-	フィーダー補助
行田市デマンドタクシー	行田市内全域			4 条一般乗用	-	行田市 (運行は事業者委託)	-	フィーダー補助
AI オンデマンド交通(再掲)	行田市内全域			4 条乗合	区域運行	行田市 (運行は事業者委託)	-	フィーダー補助

施策 3

新たなモビリティサービスの導入・活用

実施主体：市、交通事業者  
 関連主体：地域、企業・団体

- 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（人工知能）を活用したデマンド型交通、グリーンスローモビリティ、自動運転技術、MaaS 等の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あたっては、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、カーシェアリング等の複数の交通手段の導入により、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（2023）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。
- 新たなモビリティサービスの導入・運行にあたっては、「地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）」のほか、新モビリティサービス推進事業（新型輸送サービス導入支援事業）、自動車環境総合改善対策費補助金（地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業）、デジタル田園都市国家構想交付金等、国や県の動向に留意しながら、適切な補助事業の活用を図ります。

表 5-4 新たなモビリティサービスの運行と補助事業の活用の整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用（現在）	補助事業の活用（将来）
AI オンデマンド交通	行田市内全域			4 条乗合	区域運行	行田市 (運行は事業者委託)	-	フィーダー補助等



出典：国土交通省 HP

図 5-3 MaaS とは

- ・市内の拠点と市外の JR 鉄道駅（吹上駅、熊谷駅、鴻巣駅）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、交通事業者と市で改善策を検討するとともに、規模縮小や廃止、それに伴う代替交通の確保を含めて運行の見直しを図ります。
- ・路線バスの維持・再編にあたっては、交通事業者や市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があることから、「地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）」等を活用し、地域間幹線として、交通事業者に加え、県や沿線の自治体とも連携しながら、安定的な確保・維持を目指します。

表 5-2 路線バスの運行実態と補助事業の活用の整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用(現在)	補助事業の活用(将来)
路線バス (朝日自動車) 吹上駅～ 行田折返し場線	吹上駅	佐間/ 前谷	行田折返し場・ 総合教育 センター・ 工業団地・ 行田市駅	4 条 乗合	路線定期 運行	交通事業者 (朝日自動車)	その他※1	地域間幹線 系統補助
路線バス (朝日自動車) 鴻巣駅～真名板線	鴻巣駅	鴻巣市 川里支所	真名板十字路・ 新落合橋	4 条 乗合	路線定期 運行	交通事業者 (朝日自動車)	-	地域間幹線 系統補助
路線バス (国際十王交通) 熊谷駅～犬塚線	熊谷駅	南河原 支所前	犬塚	4 条 乗合	路線定期 運行	交通事業者 (国際十王交通)	地域間幹線 系統補助・ その他※2	地域間幹線 系統補助
路線バス (国際十王交通) 熊谷駅～葛和田線	熊谷駅	北河原	葛和田	4 条 乗合	路線定期 運行	交通事業者 (国際十王交通)	-	地域間幹線 系統補助

※1 生活路線バス運行事業補助金として、市から補助金が交付されている。

※2 地域間幹線系統補助のほか、行田市と熊谷市とで組織する「熊谷駅・犬塚間路線バス利用促進協議会」からの補助金も交付されている。

## 施策 5

### 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。

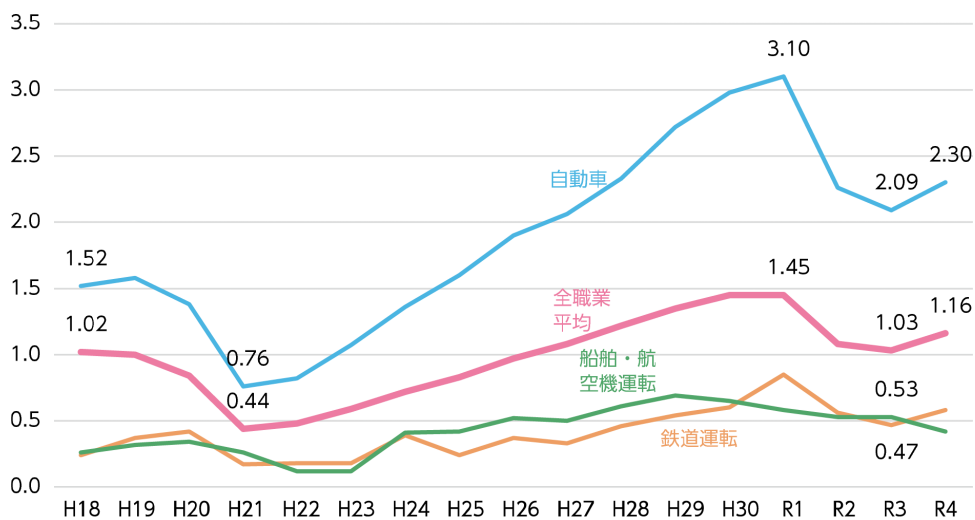
## 施策 6

### 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、企業・団体

- ・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（2024）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必要があります。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、交通事業者と市が連携して運転業務のPR等を通じた魅力発信等、乗務員の確保に結び付くような取組を検討し、「地域公共交通確保維持改善事業（交通DX・GXによる経営改善支援事業）」等の活用も視野に入れながら実施していきます。



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

図 5-4 有効求人倍率（常用パートを含む。）の推移


施策 7

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、企業・団体

- ・ 自家用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、自家用車依存から公共交通利用への転換を目指していきます。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。既存の公共交通や新たなモビリティサービス等との連携により、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。
- ・ 駅前の整備、観光案内所としても機能する忍城バスターミナルをはじめとした公共施設や医療施設等の市内主要施設の交通拠点としての活用や機能強化、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。

表 5-3 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・停留等、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、賑わいの創出	
サービス機能	トイレや食事・購買、案内等の各種サービスの提供	
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（令和3年4月）



出典：日本の認定外国人観光案内所（TIC） 日本政府観光局 HP

図 5-2 忍城バスターミナル

## 施策 8 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」や「バス乗り方リーフレット」等の作成、スマートフォンアプリやウェブを活用した新たなツールについて検討します。
- ・ 鉄道駅をはじめとした路線バス、市内循環バスの交通拠点や各交通機関の車内等において、バスの行き先表示や時刻表、観光情報等の情報を表示した案内の設置を検討し、利用者が円滑に移動できるように分かりやすい表示に取り組みます。また、外国人の利用にも対応できるよう、多言語表示も検討します。
- ・ 観光客だけでなく、高齢者、障がい者や外国人等、多様な利用者が利用しやすく、安心して円滑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。
- ・ バスの遅延情報や接近情報をリアルタイムで提供することのできるバスロケーションシステムの導入等、利用者への運行情報を提供する取組を進め、市内循環バスの利用促進を図ります。
- ・ 情報提供ツールの検討・作成にあたっては、地域公共交通調査等事業（地域公共交通利便増進事業）等の各種支援策を活用します。



図 5-5 市内循環バス時刻表（左）と全路線マップ（右）

## 施策 9 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、企業・団体

- ・ 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の確保等、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ことは、将来的な暮らしの安心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みます。

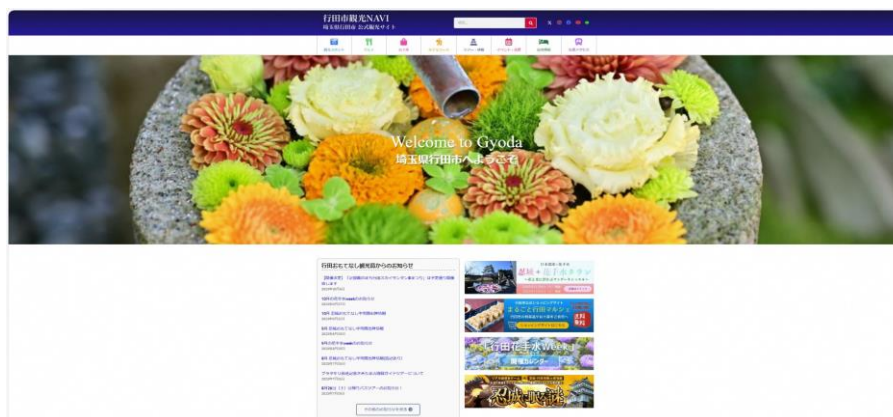


## 施策 10 観光資源を活用した利用促進

実施主体：市

関連主体：交通事業者、企業・団体

- ・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、スマートフォンアプリやウェブを活用した情報発信等を通じて、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、路線バスや市内循環バス等の公共交通が利用しやすくなるような案内表示の充実を図り、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でのバス等の臨時便の運行、割引サービス等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。



出典：一般社団法人行田おもてなし観光局 HP

図 5-6 行田市公式観光サイト「行田市観光 NAVI」

## 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、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。
- ・市民や地域が公共交通について考える機会を設け、カーシェアリングやサブスクリプション等の新たな取組事例の情報提供や導入の可能性についても検討していきます。

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」（平成 19 年 3 月）

図 5-7 モビリティ・マネジメントの対象と期待される効果



## 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、企業・団体

- ・ 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。
- ・ 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、道路運送法をはじめとした関係法令を踏まえて調査研究を行います。

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



図 5-8 本市で考えられる公共交通以外の主な輸送資源