

行田市地域公共交通計画（概要版）

●地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)(以下、「活性化再生法」)に基づく計画で、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する地域公共交通のマスタープランとなるものです。地域公共交通計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進め、限られた資源を有効活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図るため策定するものです。

●行田市の公共交通の概況

本市では、鉄道、路線バス、市内循環バス、デマンドタクシー、タクシー等の公共交通手段により、自動車の運転免許証を所有していない学生、高齢者、障がい者等の交通弱者に対しても移動手段が確保されている状況です。しかし、自家用車の依存度が高く、将来的な公共交通の利用意向が高い状況とはいえません。

一方で、本市は少子高齢化の伸張が著しく、高齢ドライバーの交通事故、自動車運転免許証の自主返納者の増加等により、自家用車がなくても移動ができる公共交通の必要性は一層高まっています。また、『行田市都市計画マスタープラン』では、道路・交通に関する方針として「利便性を高める交通環境の充実」が掲げられる等、より利便性の高い公共交通を目指すことが求められています。

計画の概要

地域公共交通計画の役割や計画策定の効果



行田市立地適正化計画との関係

地域公共交通計画は、地域の移動手段を確保するため、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランとなる計画であり、地域の社会・経済を交通の面から支える基盤となるものです。一方、立地適正化計画は、持続可能な都市構造への再構築を目指し、人口減少社会に対応したコンパクトシティを実現するためのマスタープランとなる計画です。

地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める「コンパクト・プラス・ネットワーク」実現のための計画が立地適正化計画、公共交通ネットワークの改善のための計画が地域公共交通計画となります。「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現には、両計画の連携が不可欠であり、両計画はいわば車の両輪の関係にあります。

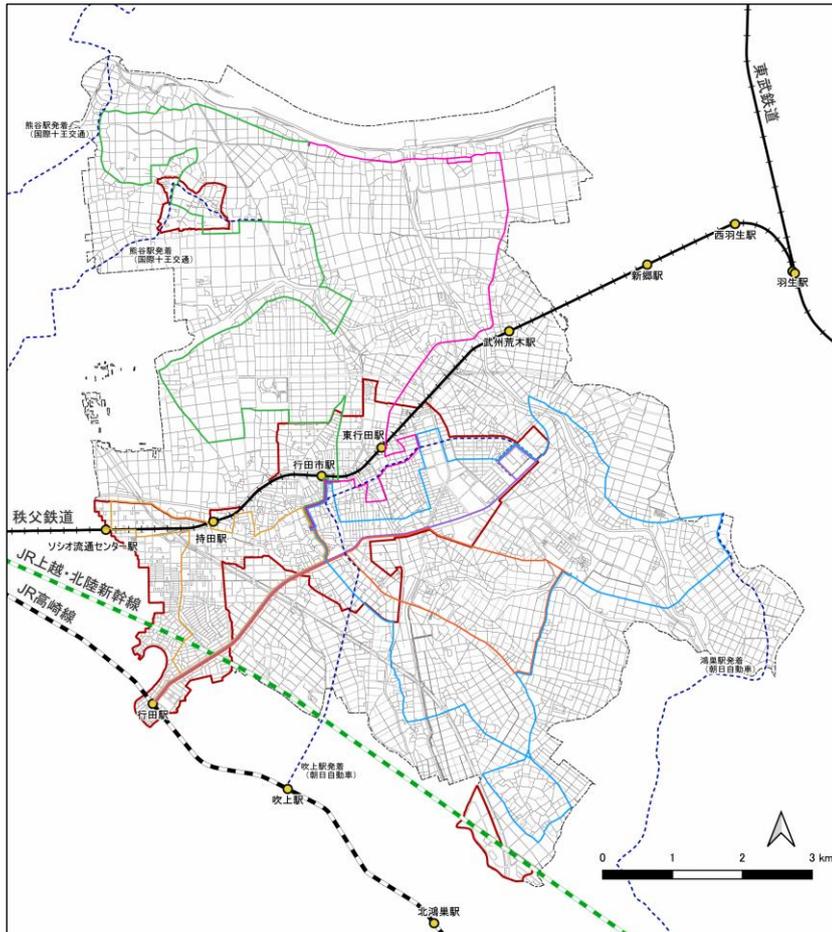
計画区域・期間

本計画の計画区域は、行田市全域とします。また、計画期間は、令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 年間とします。

行田市の公共交通の現況

公共交通の現状

市内では鉄道が2路線、民間の路線バスが4路線運行しています。
 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。

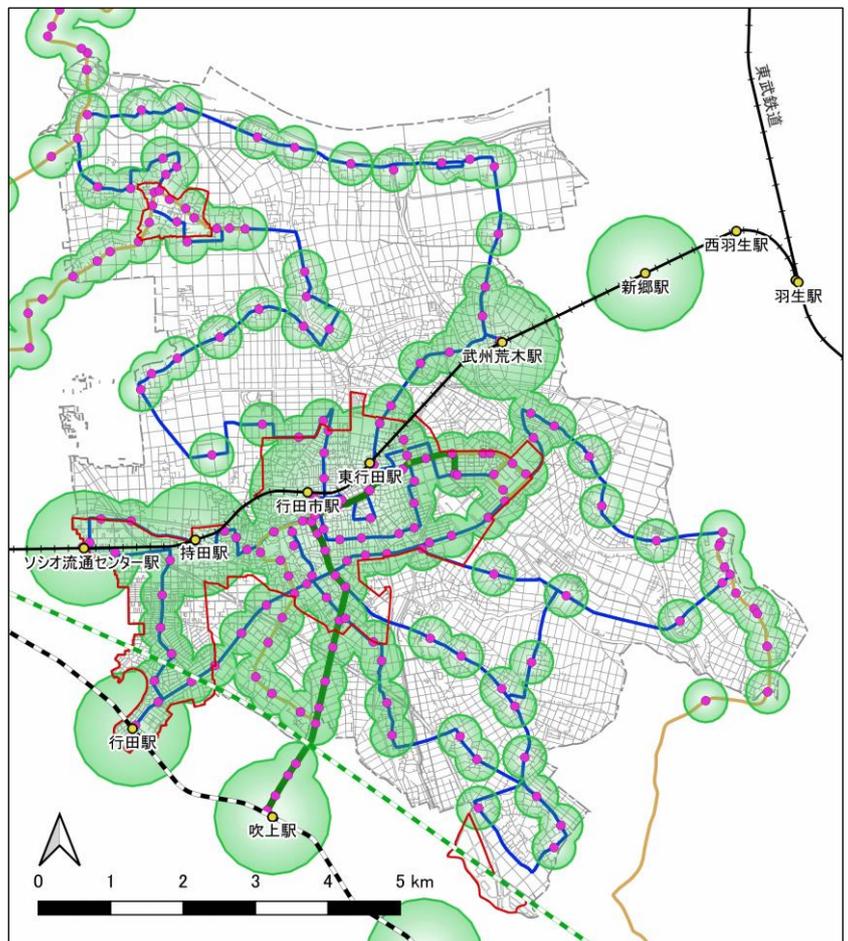


凡例	
<市内循環バス>	<路線バス>
東循環コース	路線バス
西循環コース	
北東コース	<区域>
北西コース	行政界
南大通り線コース	市街化区域
観光拠点循環コース	

公共交通徒歩圏域の状況

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。

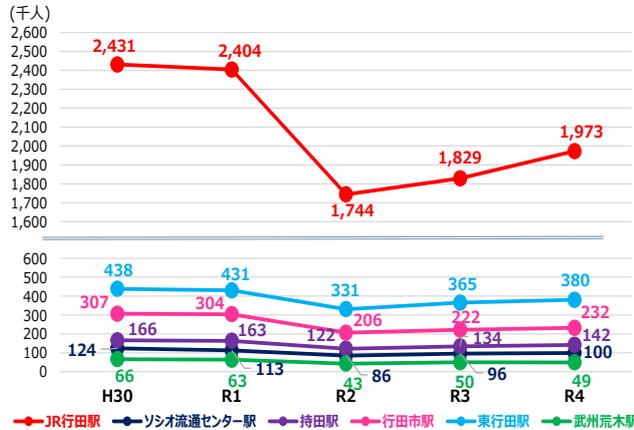


凡例	
<鉄道>	● 鉄道駅
<バス>	● バス停
	— 路線バス (30本未満/日)
	— 路線バス (30本以上/日)
	— 市内循環バス
<区域>	行政界
	市街化区域
	公共交通徒歩圏 (鉄道駅 800m、バス停 300m)

近年の公共交通機関別利用者数等の推移

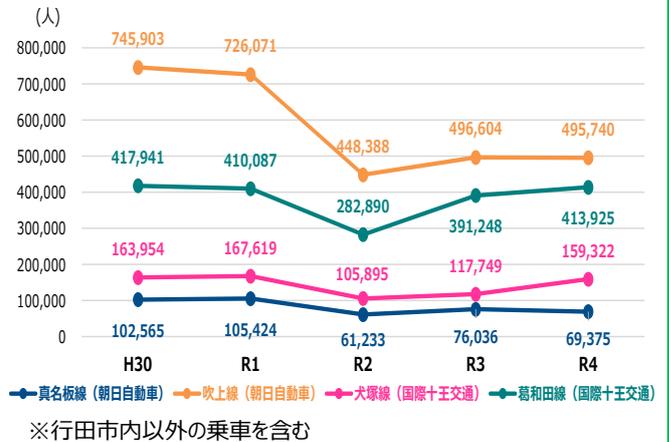
【鉄道】

・乗客数では、JR 高崎線の行田駅が最も多くなっています。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。



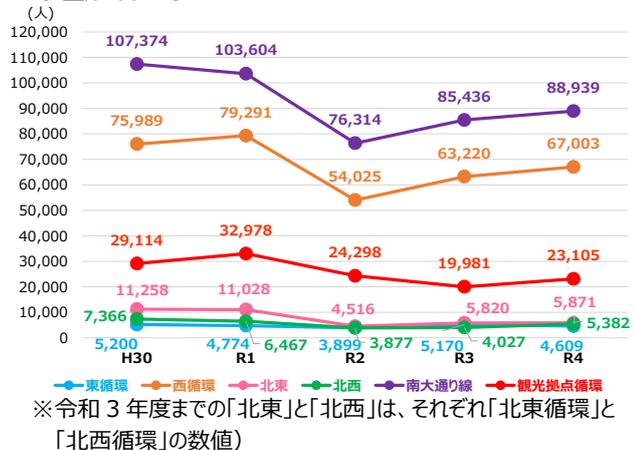
【路線バス】

・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
・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。



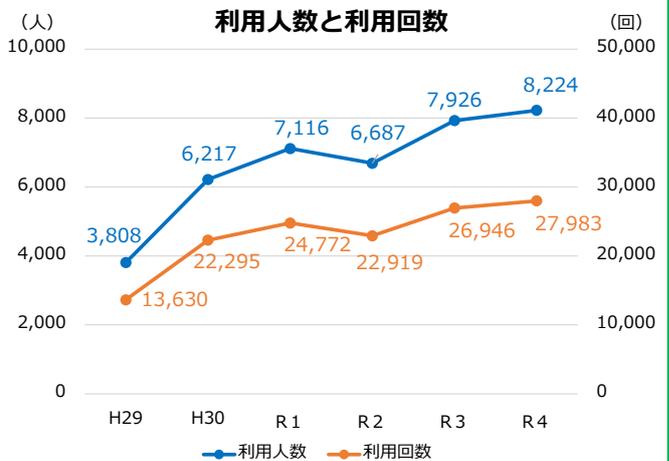
【市内循環バス】

・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。
・乗降が最も多いバス停は、東循環、北東、北西の3路線では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 行田市前となっており、2位以下のバス停とは大きな差がありました。

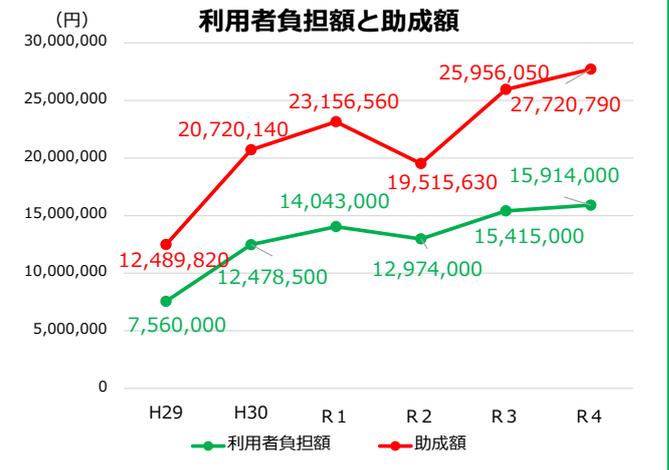
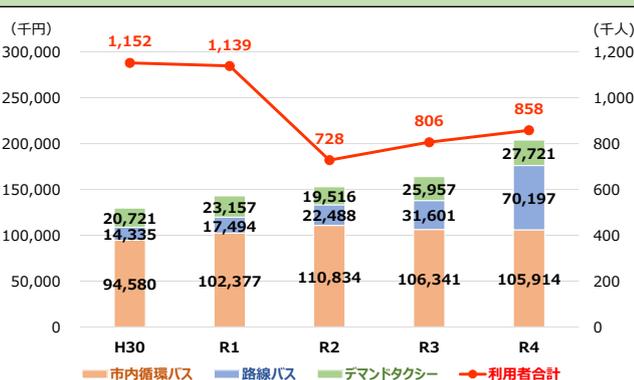


【デマンドタクシー】

・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人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。



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補助、デマンドタクシーの利用助成の3点です。コロナ禍以前から支出の増加が続いています。



利用実態と市民のニーズ

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等を令和 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

◇市民アンケートより

- 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。

◇デマンドタクシー登録者アンケートより

- 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。

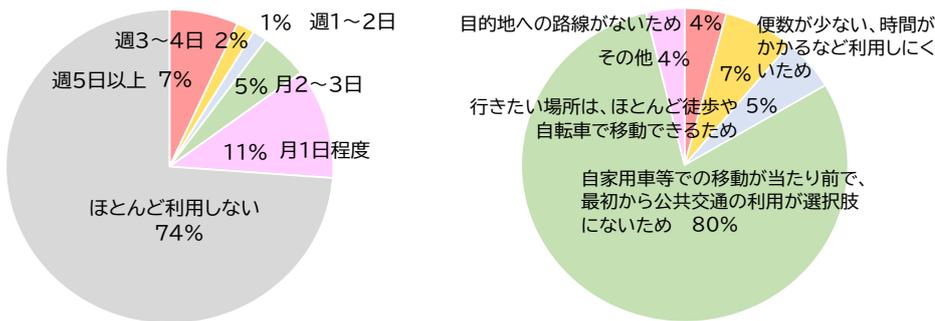
◇路線バス利用者アンケートより

- 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。

◇市内循環バス利用者アンケートより

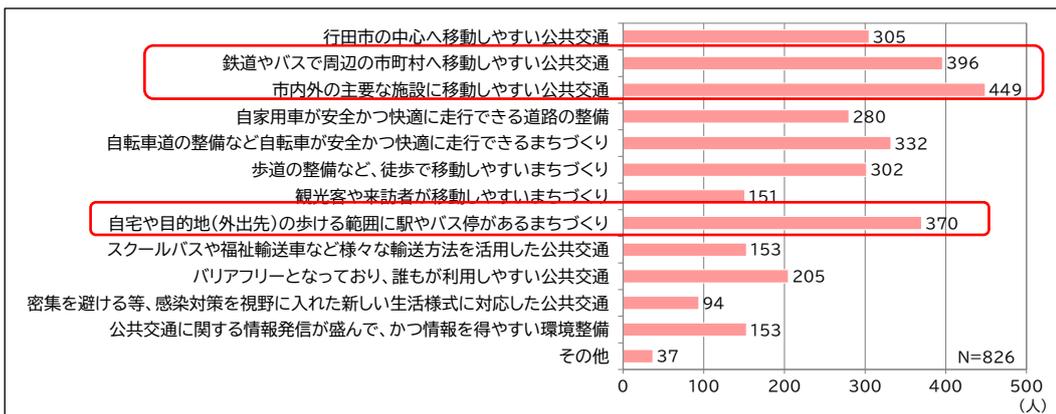
- 回答者の住まいは、休日、平日ともに「行田市」が最も多く、休日の方が行田市在住者の割合がやや高くなった。また、外出の最終目的地においても、「行田市内」が大多数を占める結果となった。このことから、市民が市内の目的地へ外出する際に利用されていることがうかがえる。
- 外出目的は、休日と平日で傾向が異なり、平日の通勤利用が多いことが特徴といえる。
- 満足度では、休日、平日とも、運行本数や運行時間に対する不満がある方が多い状況にある。

公共交通を利用した日常的な外出頻度（左）・公共交通を利用しない理由（右）



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。

行田市がめざすべき交通サービスのあり方（複数選択可）



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。

本市の公共交通における課題

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。

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ことが必要です。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。

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。

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。

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。

行田市地域公共交通計画の基本方針

本市における地域公共交通、市の現況における諸課題を踏まえ、行田市地域公共交通計画の基本方針と、地域公共交通の将来像、そして計画達成に向けた目標を次のとおり定めます。

基本方針

便利で 愛される 持続可能な 地域公共交通の実現

地域公共交通の将来像

1

地域に合った公共交通への再編

本市特有の地域課題や移動に関する特性、今後予想されるニーズに合わせた公共交通を目指し、持続可能な公共交通への再編に取り組みます。

2

それぞれの目的に応じコンパクトに移動できる公共交通の実現

駅、学校、商業施設、医療機関等、市内主要施設へスムーズに移動できる環境の実現を目指し、新たな公共交通導入の可能性を含め、検討を実施します。

3

使いやすい公共交通の利用環境の形成

進行する少子高齢化を念頭におき、幅広い世代にとって安心な暮らしの実現に寄与する公共交通の利用環境の形成を目指します。

計画達成に向けた目標

目標 1 円滑な移動を実現する公共交通ネットワークの形成

<取組の方向性>

- ・ 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

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>

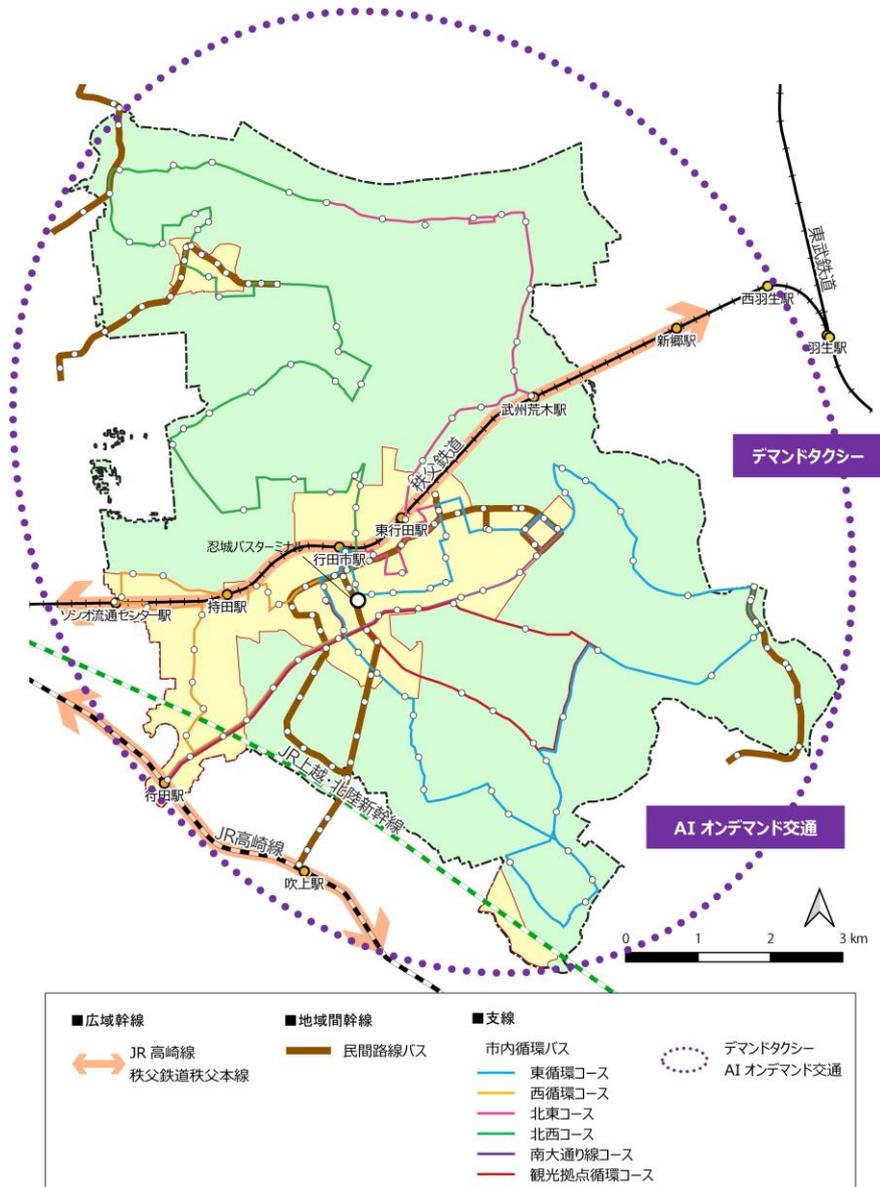
- ・ 公共交通による移動の利便性向上
- ・ 利用実態やニーズに応じた公共交通の見直し
- ・ 将来の人口規模も見据え持続可能な公共交通の維持に向けた利用促進
- ・ 公共交通による外出支援や外出機会の創出につながる取組の充実

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>

- ・ 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

地域公共交通における各交通システムの役割分担



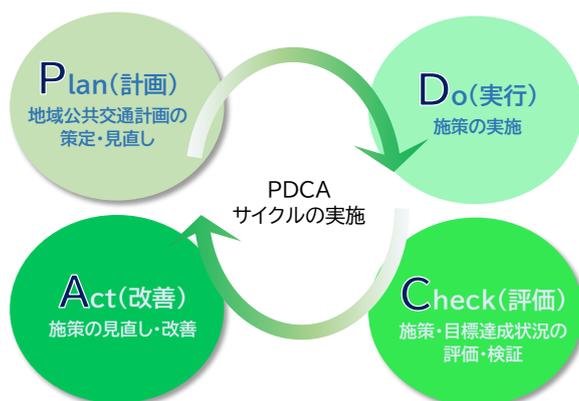
目標達成に向けた 12 の実施施策と進捗管理

【12 の実施施策及び施策に対する実施主体と関連主体／実施スケジュール】

施策	実施主体◎/関連主体○				実施スケジュール（年度）				
	市	交通事業者	地域	企業・団体	R6	R7	R8	R9	R10
施策 1 公共交通網の再編	◎	◎	○		検討	検討・実施			
施策 2 市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編	◎	○	○		検討	実施			維持
施策 3 新たなモビリティサービスの導入・活用	◎	◎	○	○	検討	実施			
施策 4 路線バスの維持・再編	◎	◎	○		継続的に実施				
施策 5 鉄道・バスの連携の強化	◎	◎			継続的に実施				
施策 6 バス・タクシー乗務員の確保	○	◎		○	継続的に実施				
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	◎	◎	○	○	継続的に実施				
施策 8 情報提供ツールの充実	◎	○			検討	実施			
施策 9 高齢者等の外出支援	◎	○	○	○	継続的に実施				
施策 10 観光資源を活用した利用促進	◎	○		○	検討・実施				
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	検討	実施	検討	実施
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	◎	○	○	○	継続的に実施				

【進捗管理】

- ・PDCA サイクル（Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」）により、計画期間を通じた進捗管理や毎年度実施する短期的な進捗管理を実施します。
- ・長期的な進捗管理として、数値目標の達成状況等により、施策の評価・検証を実施します。また、期間中に中間評価・見直しを実施し、計画期間満了までに目標を達成することが困難であると認められる場合等には、必要に応じて施策の見直しを実施します。
- ・短期的な進捗管理として、毎年度、施策の実施状況を確認します。



6つの評価指標

施策の実施による本計画の達成状況を評価するため、次の評価指標を設定します。

評価指標 (KPI)	現況値(令和4年度)	目標値
① 公共交通の年間利用者数	380万人	現状維持

設定理由：市内公共交通の再編や利用促進策を通じて、利用者の減少を抑えるとともに、少子高齢化による人口減少の影響を踏まえ、現状維持を目指す。

現況値・目標値の算出方法：交通事業者からの提供資料等による鉄道（JR・秩父鉄道）、路線バス（吹上線、真名板線、犬塚線）、市内循環バスの年間利用者数の合計とする。

評価指標 (KPI)	現況値(令和4年度)	目標値
② 外出時に公共交通を利用した市民の割合	26.2%	40.0%以上

設定理由：利便性が高く、利用しやすい公共交通ネットワークを形成することにより、外出時に積極的に公共交通を利用する市民の増加を目指す。

現況値・目標値の算出方法：

<現況値> 公共交通に関する市民アンケートの設問の「公共交通を利用した日常的な外出頻度」において「ほとんど利用しない」と回答した市民以外の割合とする。

<目標値> 10年後に市民の60%が外出時に公共交通を利用している状態であることを目標とし、はじめの5年間で40%まで引き上げることを目指す。

評価指標 (KPI)	現況値(令和元年度)	目標値
③ 市内の公共交通に満足している市民の割合	11.2%	20.9%以上

設定理由：市内循環バスやデマンドタクシーの見直し、利便性向上の取組等を通じて、公共交通に対して満足している市民の割合の増加を目指す。

現況値・目標値の算出方法：

<現況値> 行田市民意識調査等において、市内の公共交通に満足していると回答した市民の割合とする。

<目標値> 行田市立地適正化計画（計画期間20年）の目標指標である「公共交通に満足している市民の割合50%」を基準に、本計画の計画期間5年目における割合を目標値とする。

$$11.2\% + (50\% - 11.2\%) \div 20 \text{年間} / 5 \text{年間} = 20.9\%$$

評価指標 (KPI)	現況値(令和4年度)	目標値
④ 市内循環バスの収支率	15.0%	20.4%以上

設定理由：運行の効率化を図るとともに、利便性の向上や利用促進の取組により利用者を確保し、収支率の向上を図ることで持続可能な公共交通を目指す。

現況値・目標値の算出方法：

<現況値> 市内循環バスの運賃収入額を運行経費で除した割合とする。

<目標値> コロナ禍前3年間（平成29年から令和元年まで）の平均収支率まで回復させることを目指す。

$$([\text{H29}]22.1\% + [\text{H30}]20.7\% + [\text{R1}]18.5\%) \div 3 = 20.4\%$$

評価指標 (KPI)	現況値(令和4年度)	目標値
⑤ 新たなモビリティサービスの導入数	0件	1件以上

設定理由：公共交通の利用状況や利用者のニーズ等を踏まえ、新たなモビリティサービス等を導入することにより、持続可能な移動手段の確保を目指す。

現況値・目標値の算出方法：新たなモビリティサービスの導入数とし、1件以上の導入を目標とする。

評価指標 (KPI)	現況値(令和4年度)	目標値
⑥ 地域とも連携したモビリティ・マネジメントの実施回数	1回	5回以上

設定理由：地域や学校等と連携した、公共交通の利用啓発やバスの乗り方教室等のモビリティ・マネジメントの取組を通じて、公共交通の利用に対する市民の意識啓発を図る。

現況値・目標値の算出方法：モビリティ・マネジメントの取組を年1回以上実施するものとし、5回以上の実施を目標値とする。