

# 行田市地域公共交通計画策定に向けた 課題の整理 報告書

令和5年3月

昭和株式会社

# 1 はじめに

本市が抱える公共交通に係る課題について、下記の内容を踏まえて整理します。

## 【課題の整理の対象項目】

- (1) 行田市の地域現況の整理結果
- (2) 行田市の公共交通の現況整理結果
- (3) 上位・関連計画等の整理結果
- (4) 行田市地域公共交通計画策定に向けたアンケート調査結果（別途報告書作成）
- (5) 地域公共交通に関する意見交換会（令和 5 年 2 月 4 日実施）の主な意見

# 2 項目毎の主要課題の抽出

## 2-(1). 行田市の地域現況から見る主な課題

### ①人口減少と高齢化の進展

- ・本市の人口は、2005 年：88,815 人にピークを迎えており、以降は継続的に減少しています。一世帯あたりの人員においても、1960 年：4.99 人から 2020 年：2.47 人に減少しています。
- ・同時に高齢化が進展しており、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。

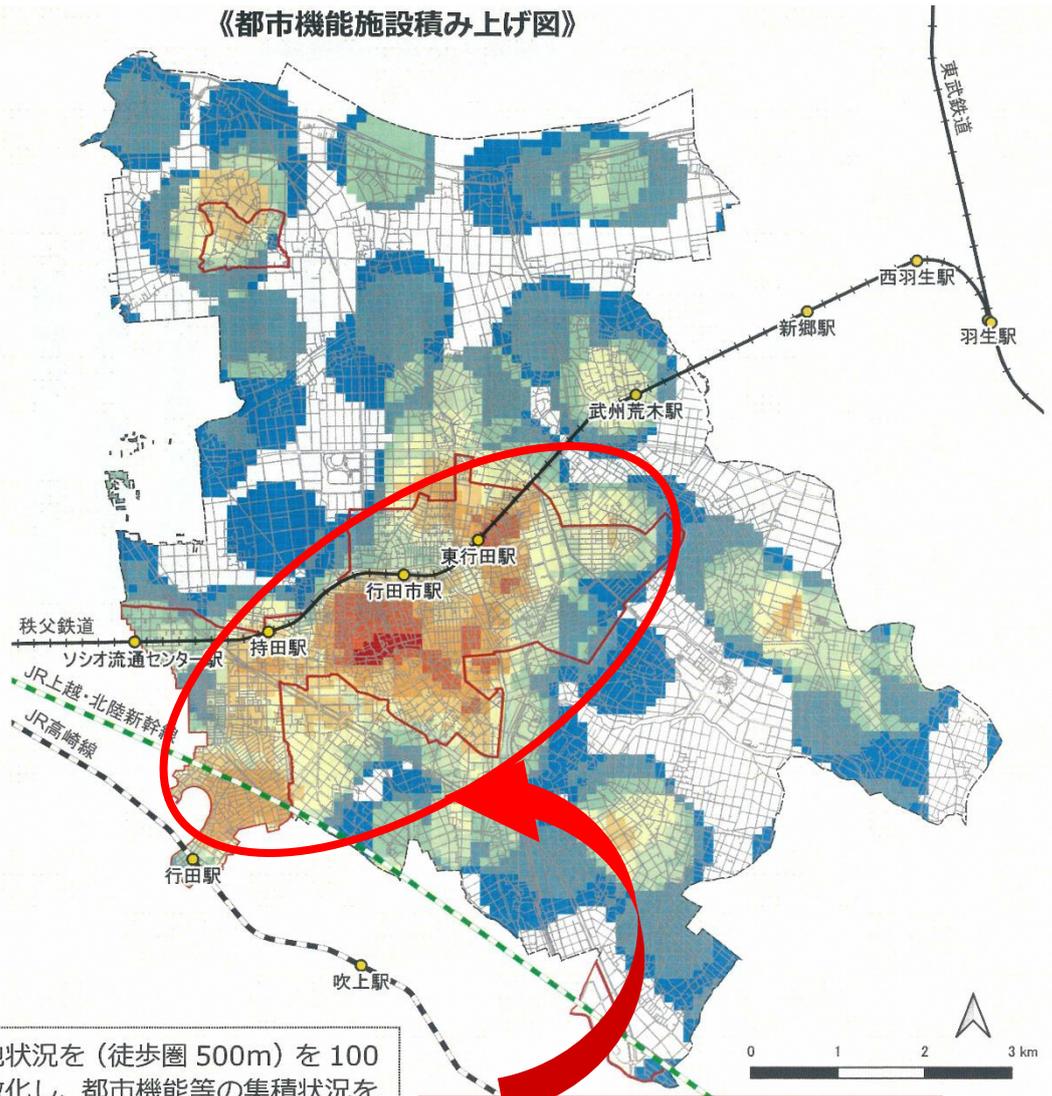
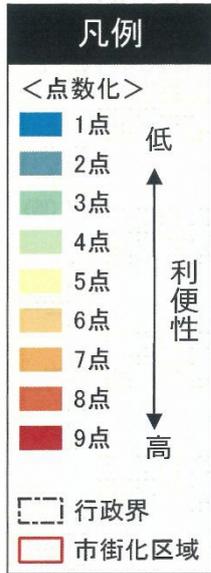
### ②人口及び都市機能分布の不均衡

- ・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、上記の地域（市街化区域内）に都市機能が集積しています。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している市民は、日常的な用事を市外で済ませていることが予想されます。

### ③流動人口における市外への流出超過

- ・令和 2 年度の昼夜間人口比率は 92.7 であり、流出超過がうかがえます。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。

## 《都市機能施設積み上げ図》



※都市機能施設の立地状況を（徒歩圏 500m）を 100 mメッシュ毎に点数化し、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、行田市行政界より外側 500m圏域を選出している。

・市中心部に都市機能と人口が集中  
 ・公共交通においては郊外の市民は恩恵に地域差が出ている

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

## 2-(2). 行田市の公共交通の現況から見る主な課題

---

### ①自動車による外出の定着

- ・パーソントリップ調査の結果から、本市を起点・終点とした移動において、発生交通量（本市からの外出）、集中交通量（本市への外出）ともに移動手段は自動車が目立つ結果です。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。
- ・行田市発の自動車での勤務先、私事での外出先はともに、「行田市内」が最も多く、次いで「熊谷市」となっています。

### 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い状況です。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の流行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。
- ・同時に路線バスのアクセス利便で優位にある 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、市内駅の存在意義の見直しや活性化の必要性がうかがえます。

### ③吹上線に集中した路線バスの利用状況

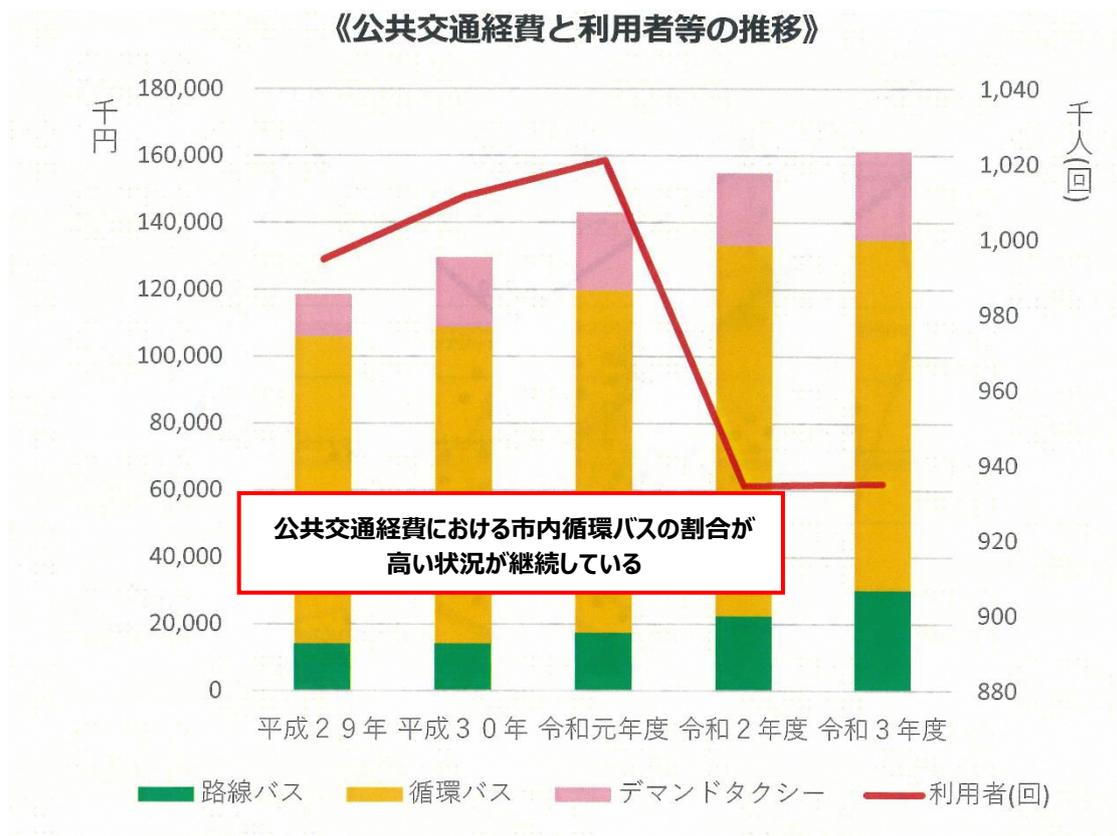
- ・路線バスの利用者数は、市内と JR 吹上駅を結ぶ吹上線が他路線よりも顕著に多い状況です。吹上線を含め市内を運行する路線バスは新型コロナウイルスの流行以降、利用者数が減少しています。特に吹上線と犬塚線は赤字路線となっており、行田市からの補助金等により運行を維持していることから、今後のあり方の検討が必要と言えます。

### 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 コースでの運行を実施していますが、利用者数の多い「南大通り線」、「西循環」と比較し、他の 4 つのコース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、今後のあり方も含めた検討が必要と言えます。
- ・上記の現況に関連し、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は最も高く、利用者の増加を見込むことが困難な状況下においては、市の負担が増すことが予想できます。

### 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額しており、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言えます。
- ・また、利用者の多くが医療機関への通院のために利用しており、今後進展する高齢化の中で、ニーズは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、運行内容を適宜見直しながら継続していくことが必要と言えます。



## 2-(3). 上位・関連計画における本市の公共交通の方向性

「行田市地域公共交通計画」の上位計画及び関連計画として位置付けられる各計画の内容から、主要な方向性を下記のように整理します。

### ①公共交通網の形成

- ・路線バスの路線維持（総合振興計画）
- ・地域公共交通ネットワークの充実（創生総合戦略）
- ・近隣市と連携した利用者のニーズに応じた交通体系の構築（都市計画マスタープラン）

### ②交通利便性の向上

- ・鉄道事業者に対する鉄道利用者の安全性、利便性向上や、輸送力向上の要望（総合振興計画）
- ・循環バスの定期的な運行体系の見直しによる利用促進（総合振興計画）
- ・鉄道事業者や路線バス事業者と連携した輸送力の増強（都市計画マスタープラン）
- ・循環バスの利便性の向上（障がい者計画）

### ③福祉施策としての公共交通の充実

- ・免許返納者への支援整備（地域福祉計画）
- ・循環バスでの障害に配慮した車両の運行と障害者手帳所持者の運賃無料化の継続（障がい者計画）
- ・デマンドタクシーの利便性向上（総合振興計画）
- ・デマンドタクシーの運行及び周知（地域福祉計画）
- ・公共交通を利用することが困難な方へデマンドタクシー運行（障がい者計画）

## 2-(4). アンケート調査結果から見る主な課題

---

「行田市地域公共交通計画」策定に向け令和 4 年 10 月～11 月に実施した複数のアンケート結果から見る主な課題を下記に整理します。（詳細は別途調査結果報告書に記載）

### ①公共交通の利用機会の創出及び将来に残す意識の醸成

- ・マイカー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た公共交通へと見直し、検討を実施することが必要と言えます。
- ・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と言えます。

### 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の確保が必要と言えます。
- ・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と言えます。

### 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(午前の通院需要の受け入れ幅を広げる)、運行台数の増設等、より利便性の高い内容へと整備し、満足度を維持することが必要と言えます。

### ④需要と供給のバランスを図ったバス運行の実施

- ・利用者から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ことが必要と言えます。
- ・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ことが必要と言えます。

## 2-(5). 地域公共交通に関する市民意見交換会の結果から見る主な課題

---

「行田市地域公共交通計画」策定に向け令和 5 年 2 月 4 日に実施した意見交換会の結果から見る主な課題を下記に整理します。

### ①バスの利便性向上

#### 路線バスの運行利便性の向上

《主な課題》

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

#### 市内循環バスの運行利便性の向上

《主な課題》

循環便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）

## ②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、近接自治体の主要施設にも行けるように改善してほしい

## ③その他の公共交通に係る主な課題

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）でアクセスできない近接自治体がある、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（郊外部の市民に公共交通の利用を呼び掛けても変化の期待は出来ない）、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

# 3 本市の地域公共交通における課題のまとめ

前項までに整理した作業項目毎の課題を踏まえ、「行田市地域公共交通計画」において取り組むべき課題を下記のように整理します。なお、下記の内容は計画期間の5年間（仮）の期間内で実施、検討し得る内容として整理します。

## 課題1 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

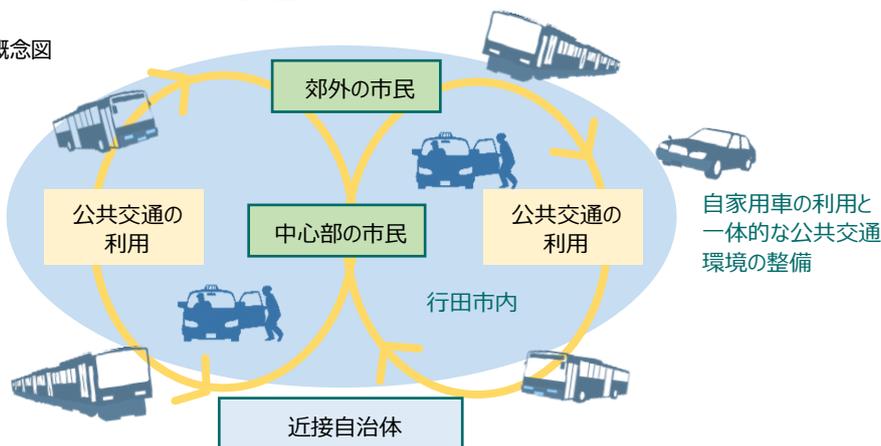
本市は、中心部に都市機能が集積しているが、郊外から中心部へ移動するための公共交通が少なく、居住者は中心部へ移動しづらい現況が把握できました。また、近接する鴻巣市に所在する「JR 吹上駅」を日常的に利用する市民が多いことも踏まえ、市外へ通じる基幹交通へのアクセスを向上する等、地域性に即した移動パターンを捉え、市内・市外問わず快適に移動するための交通ネットワークの形成が必要と言えます。

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言えます。また、市内の拠点施設を公共交通に組み込む等の視点も必要と言えます。

<目指す項目>

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

ネットワーク概念図



## 課題 2 公共交通を将来に残していく市民の意識の醸成

既述のとおり、自動車での移動が定着している本市にとっては、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言えません。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、運行本数の減便、運行時間帯の縮小、運行台数の減少等、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ことが必要と言えます。特に、市内の鉄道駅の活性化等を通し、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り組みが必要と言えます。

<目指す項目>

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

## 課題 3 高齢者等交通弱者の移動手段の確保

全国的な傾向と同様、本市においても高齢化の進展は加速していくと予想できます。自動車依存度の高い本市においては、将来的な運転免許証の返納意識が高いとは言えない状況ですが、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と言えます。

特に、高齢者の利用が定着しているデマンドタクシーにおいては、今後のニーズに対応するため、財政負担状況を勘案し、運行内容を適宜見直ししながら維持継続していく必要があると言えます。

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と言えます。

<目指す項目>

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

## 課題 4 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、バスやデマンドタクシーをはじめ、既存の公共交通を維持確保することが必要です。その一方、利用者が少なく、今後の利用者の増加が見込めない路線等のあり方の検討が課題と言えます。

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、規模縮小を視野に入れた見直しが必要な状況です。

また、前述のとおり、デマンドタクシーにおいては今後進行する高齢化の状況に応じ、利用対象や運行内容を適宜見直し、財政負担状況とバランスを図りながら運行を維持することが必要と言えます。

<目指す項目>

- ・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 5 市内空洞化の抑制につながる公共交通の実現

調査結果等から、自動車依存度が高い本市においては、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にあります。また、郊外部の居住者は近接市において日常の用事を済ませる傾向があり、郊外居住者の市内回帰が課題と言えます。こうした状況から立地適正化計画の内容と整合を図るとともに、市内中心部の空洞化を抑制する検討が必要と言えます。

このような市民の市内への誘導促進とともに、市外からの来訪者数を伸ばしていく取り組みを公共交通の視点から検討していくことも必要と言えます。文化遺産を多く有する本市の魅力を活かす等、公共交通の利用者数の増加につないでいく検討が必要と言えます。来訪者に「知ってもらう・乗ってもらう」ことも視野にいれた取り組みが必要と言えます。

<目指す項目>

- ・中心部への誘導促進（市民が市内に外出する機会を創出）
- ・観光資源を活用し、来訪者の利用につながる公共交通の整備

以上の課題を解決することを目指し、具体的な取り組みを示す施策、目標値の設定等を行い、今後「行田市地域公共交通計画」の策定を進めていくことが必要と言えます。