

**行田市地域公共交通計画
(案)**

令和 5 年 11 月

目次

第1編 序論

第1章 行田市地域公共交通計画の策定にあたって

1—1	計画策定の背景および目的	1
1—2	計画区域・期間	4
1—3	上位・関連計画の整理	4

第2章 行田市の現況

2—1	地勢・人口	7
2—2	土地利用・道路交通網	13
2—3	施設立地状況	16
2—4	公共交通の現況	22
2—5	通勤・通学での移動実態	36

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	37
3—2	公共交通の現況における課題	52
3—3	将来の交通の需要と供給の適正化に向けて	55

第2編 基本方針

第4章 計画の基本方針

4—1	基本方針と地域公共交通の将来像	57
4—2	目標と取組の方向性	58
4—3	地域公共交通における各交通システムの役割分担	59

第3編 基本計画

第5章 計画の目標と施策

第6章 計画の推進にあたって

6—1	計画の推進体制	73
6—2	評価指標と方法	75
6—3	施策の実施主体・実施スケジュール	78

巻末資料

- 巻末—1 計画策定の経緯
 - 巻末—2 公共交通に係る調査結果概要
 - 巻末—3 公共交通に関するアンケート票
 - 巻末—4 行田市地域公共交通会議 規約
 - 巻末—5 行田市地域公共交通会議 会員名簿
- 用語解説

第1章 行田市地域公共交通計画の策定にあたって

1-1. 計画策定の背景および目的

● 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公共交通ネットワークの姿」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。

同時に、本市は少子高齢化の進展が著しく、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」が掲げられるなど、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。

● 計画の役割と目的

『行田市地域公共交通計画』（以下、本計画）は、『第 6 次行田市総合振興計画』、『第 2 期行田市まち・ひと・しごと創生総合戦略』、『行田市都市計画マスタープラン』等の計画で掲げられている「公共交通網の形成」や「交通利便性の向上」を念頭に置き、まちづくりの総合的な観点から、策定を行うものです。

本市の地域特性や地域公共交通の現状、課題等を踏まえ、本市が目指す将来都市像を実現するうえでの地域公共交通の役割を明らかにするとともに、その基本的な方針、目標および施策体系を計画としてまとめたものです。

地域公共交通計画の役割や計画策定の効果

① 地域公共交通のマスタープラン

「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」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しての役割を果たすものです。

② まちづくり施策や観光施策との連携強化

活性化再生法では、まちづくり施策や観光振興に関する施策と連携した地域旅客運送サービスの持続的な提供について明記されており、交通を軸として様々な分野の取組に発展させることも可能です。また、他分野と連携は、関係分野の事業推進や、類似・重複する事業の統合・効率化などにもつながります。

③ 関係者間の連携強化

交通事業者や地域団体代表など、様々な関係者による法定協議会での協議・意見交換・合意に基づき計画を作成するため、実効性の高いアクションプランを立案できるとともに、新たな課題解決に向けた協調行動を協議するなど、関係者間の連携強化にもつながります。

④ 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

地域公共交通計画は、地域内で運行を行う交通事業の連携を促進させ、効率的な地域旅客運送サービスの充実化につなげるための計画でもあります。様々な公共交通を一体として捉え、地域全体のネットワークのあり方や各交通機関の役割分担が明確になるとともに、連携や効率性向上につながる方針や目標、事業を関係者全員で考えることができます。

⑤ 公共交通事業の継続性の確保

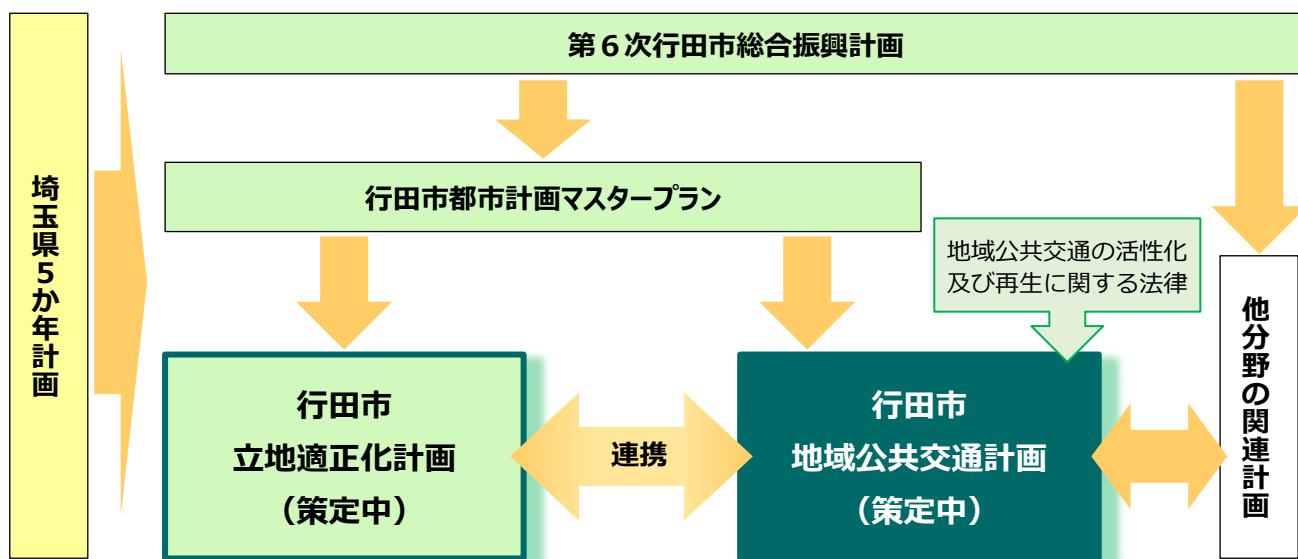
計画策定により、政策の継続性が確保されるとともに、交通事業者や事業実施者側で為すべきことが引き継がれるため、担当者の異動などの影響を避けることができます。また、目標とその PDCA が位置付けられているため、モニタリング機能が働き、早期に対応を検討することができます。

● 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、両方の計画はいわば車の両輪の関係にあります。

地域公共交通計画と立地適正化計画の関係



1-2. 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 年度（2024 年度）から令和 10 年度（2028 年度）までの 5 年間とします。

1-3. 上位・関連計画の整理

本計画の上位計画・関連計画として、以下の計画が位置付けられていることから、各計画におけるまちづくりや公共交通に係る方針、政策と整合を図り、持続可能な地域公共交通の推進を推進します。

・第 6 次行田市総合振興計画

策定時期：令和 3 年（2021 年）3 月

計画期間：令和 3 年度～令和 12 年度

快適に暮らせる住環境や便利に移動できる道路・交通ネットワークのあるまちを実現することを示す。「公共交通の充実」を掲げ、鉄道・バス輸送の充実、路線バスの路線維持、新たな公共交通の充実を主な施策として掲げる。

・第 2 期行田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

策定時期：令和 2 年（2020 年）4 月

計画期間：令和 2 年度～令和 6 年度

人口減少や超高齢社会に対応した地域づくりを行うため、通勤・通学や買い物などの日常生活における地域公共交通ネットワークの充実を図るとともに、公共施設の将来的な適正配置を行い、持続可能な都市の形成を推進することを掲げる。

・行田市都市計画マスタープラン

策定時期：平成 30 年（2018 年）4 月

計画期間：平成 25 年度～平成 44 年度（令和 14 年度）

道路・交通に関する方針として、「利便性を高める交通環境を充実させる」ことを示す。地域公共交通の利便性向上を図るため、近隣市と連携し、利用者のニーズに応じた交通体系の構築に取り組むことを掲げるほか、交通事業者と連携して、輸送力の増強に取り組むことを掲げる。

・行田市地域福祉計画

策定時期：令和 2 年（2020 年）3 月

計画期間：令和 2 年度～令和 6 年度

人にやさしい環境づくりを示し、外出しやすいまちづくりの促進として「免許返納者への支援の整備」、外出支援サービスの充実として「市内循環バスの利用促進」等を施策として掲げる。

・第 4 期行田市障がい者計画

策定時期：平成 30 年（2018 年）3 月

計画期間：平成 30 年度～平成 35 年度（令和 5 年度）

施設・公共交通のバリアフリー化を示し、公共交通の利便性向上の検討を施策として掲げる。

● 要点の整理

各計画内の「公共交通」における市の方向性としては、「ネットワークとして公共交通網の維持・充実を図ること」、「既存の公共交通の利便性向上により利用促進を図ること」、「デマンドタクシーなど、福祉施策としても公共交通の確保に取り組むこと」などが挙げられます。

市の上位・関連計画より

◆ 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）

◆ 交通利便性の向上

- 鉄道事業者に対し、鉄道利用者の安全性・利便性向上や輸送力向上を要望（総合振興計画）
- 市内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）
- 市内循環バスの利便性の向上（障がい者計画）

◆ 福祉施策としての公共交通の充実

- 免許返納高齢者への支援整備（地域福祉計画）
- 市内循環バスでの障がい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（地域福祉計画）
- デマンドタクシーの周知（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）

●人口推移

令和 2（2020）年の総人口は約 7.9 万人で、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。今後も減少が続くと想定されていますが、老年人口の割合は増加傾向であり、令和 27（2045）年には総人口の約半数近くが 65 歳以上であると見込まれています。

世帯数は、昭和 35（1960）年からの 60 年間で、20,901 世帯増加しましたが、1 世帯当たり人員は、4.99 人から 2.47 人へと大きく減少しています。

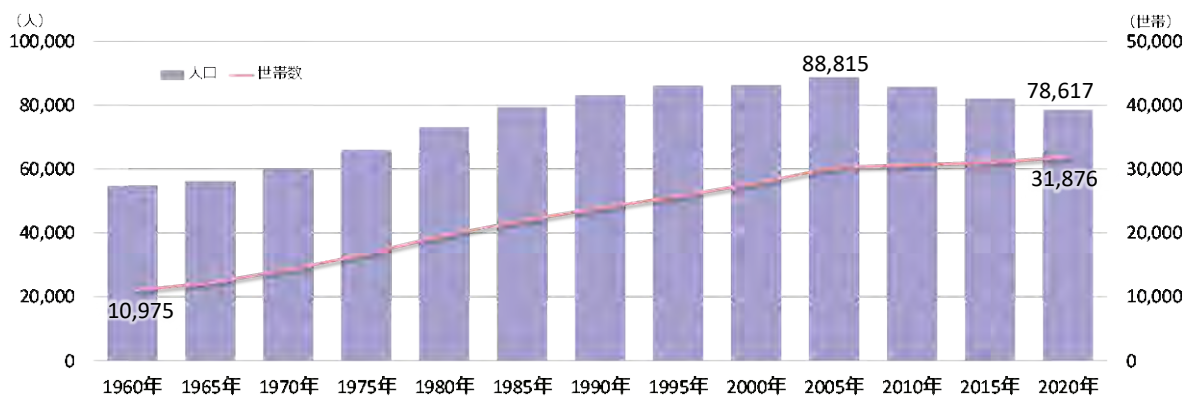


図 2-2 行田市の人口と世帯数の推移

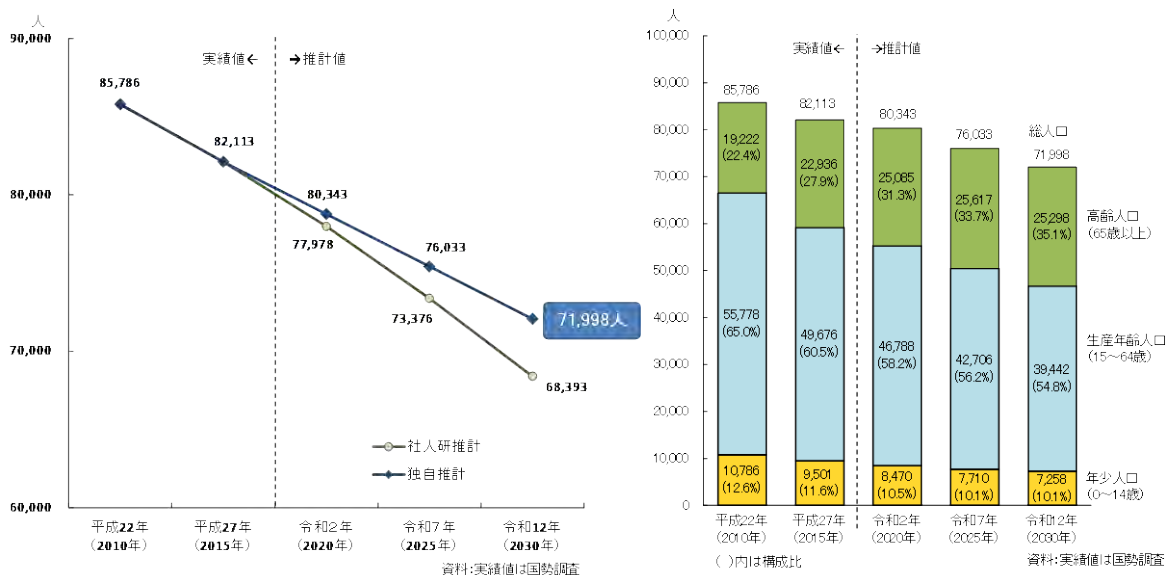


図 2-3 行田市人口推計

●人口増減率

平成 27 (2015) 年と令和 27 (2045) 年の比較では、市内の大半で人口が減少すると見込まれています。特に市街化区域外で人口増減率が-40%以上と見込まれている地域が多く、顕著に人口が減少していくと考えられます。

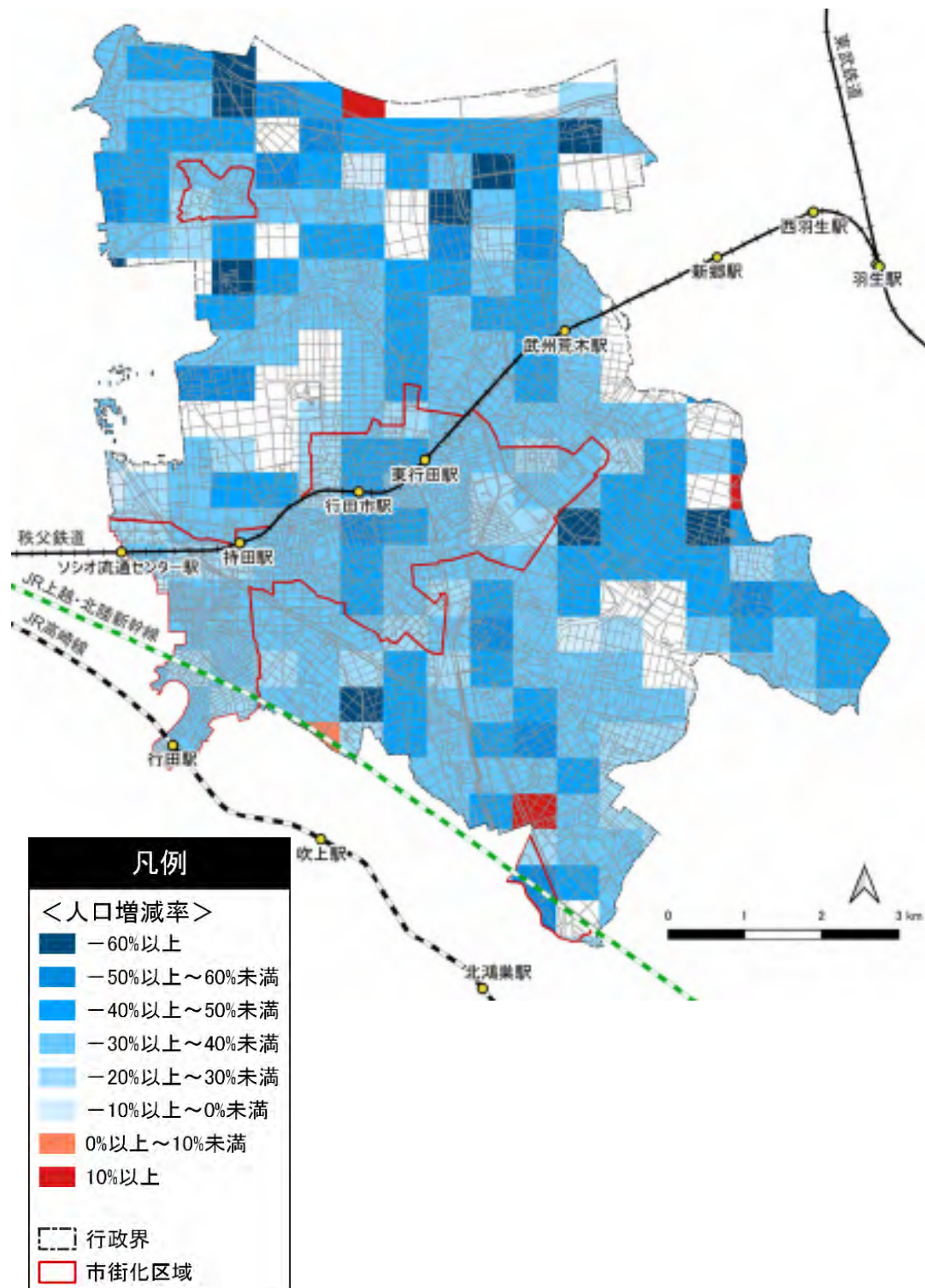


図 2-4 2015 年～2045 年の人口増減率 (500mメッシュ)

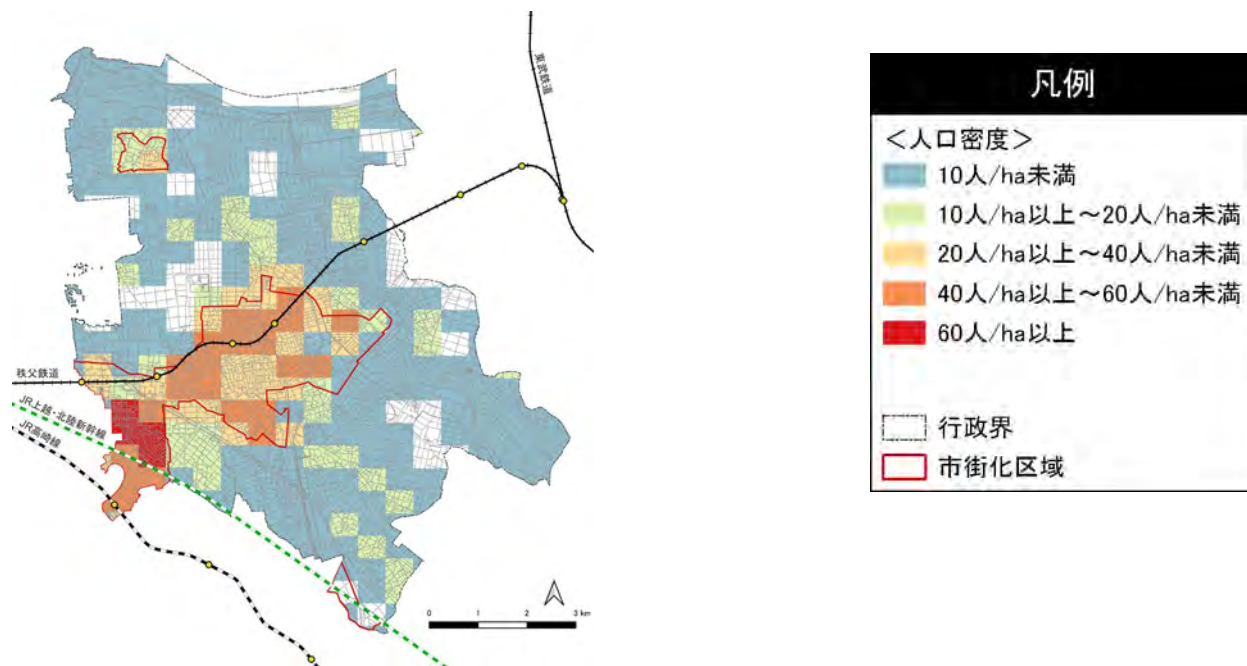
※図 2-4～2-7 の出典は全て国勢調査(H27・R2)、国立社会保障・人口問題研究所(H30 推計)

●人口密度

令和2（2020）年時点では、秩父鉄道行田市駅、持田駅、東行田駅周辺、JR行田駅周辺の市街化区域内に人口の集積が見られ、既成市街地の人口密度の基準「40人/ha」を超える地域が多いですが、南河原支所周辺など、市街化区域内でも40人/haを下回る地域もみられます。

令和27（2045）年になると、全体的に人口密度が低下しており、市街化区域を含めたほとんどの地域で40人/haを下回ると見込まれています。

《令和2（2020）年の人口密度（500mメッシュ）》



《令和27（2045）年の人口密度（500mメッシュ）》

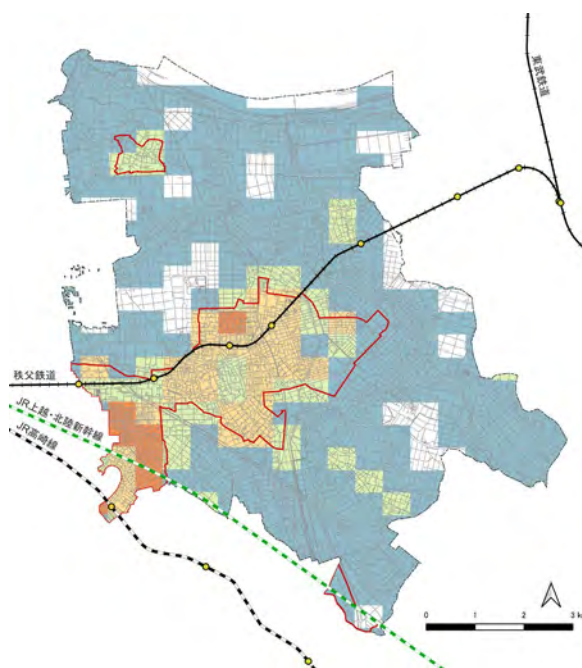


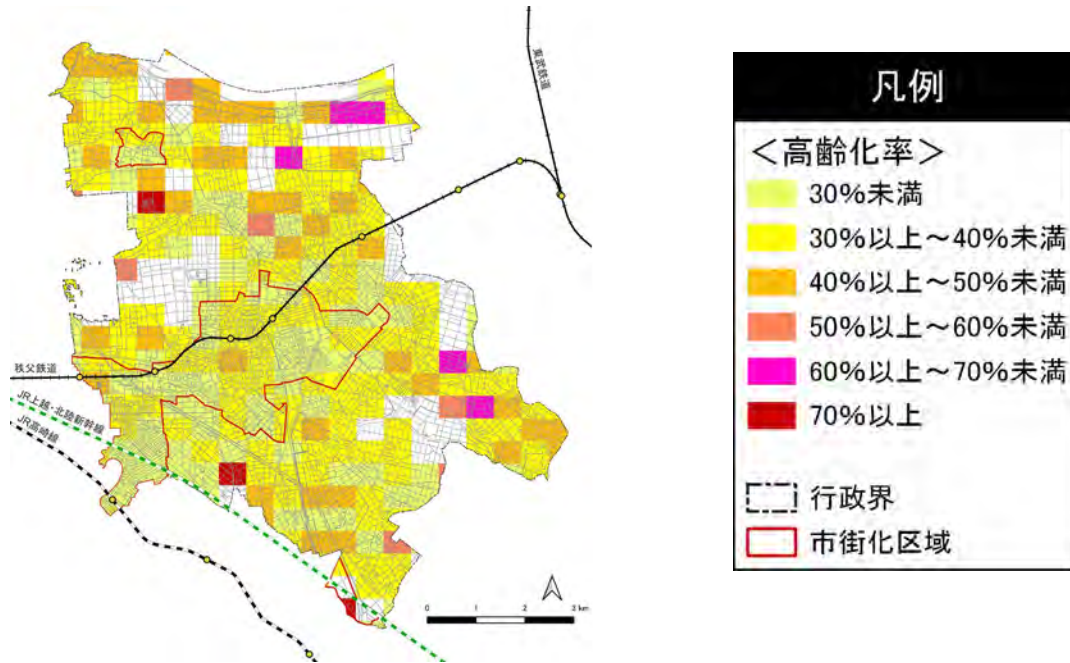
図2-5 2020年（左）と2045年（右）の人口密度変化（500mメッシュ）

●高齢化率

令和2（2020）年時点では、市北部などに一部高齢化率が高い地域がありますが、大半が高齢化率40%未満となっています。

令和27（2045）年になると、市内のほぼ全域で高齢化率が40%を超え、高齢化が進む見込みとなっています。

《令和2（2020）年の高齢化率（500mメッシュ）》



《令和27（2045）年の高齢化率（500mメッシュ）》

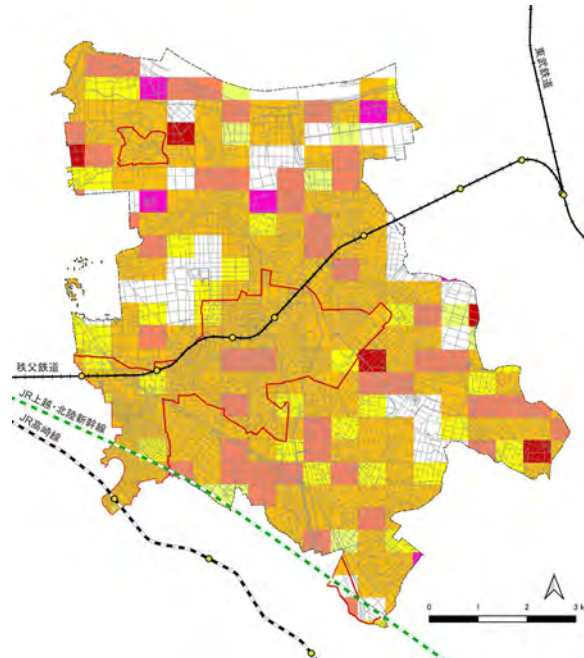


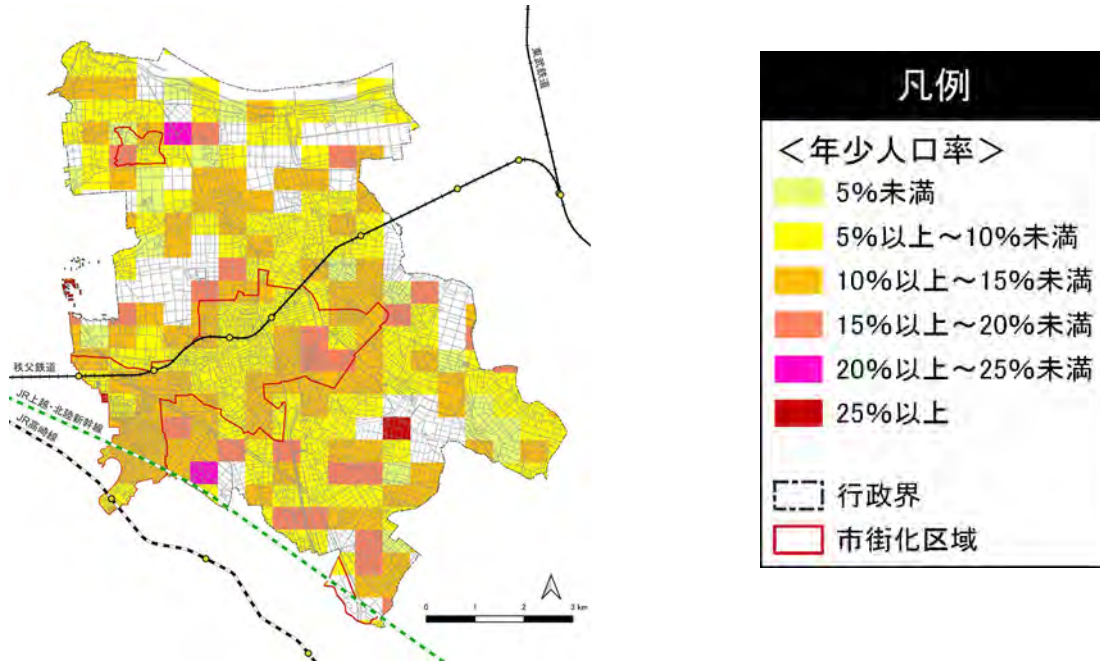
図 2-6 2020 年（左）と 2045 年（右）の高齢化率（500m メッシュ）

●年少人口率

令和2（2020）年時点では、市内の多くの地域で年少人口率は10%を超えており、20%以上の地域も散見しています。

令和27（2045）年になると、大半が10%を下回る地域となり、年少人口率の低下が見込まれています。

《令和2（2020）年の年少人口率（500mメッシュ）》



《令和27（2045）年の年少人口率（500mメッシュ）》

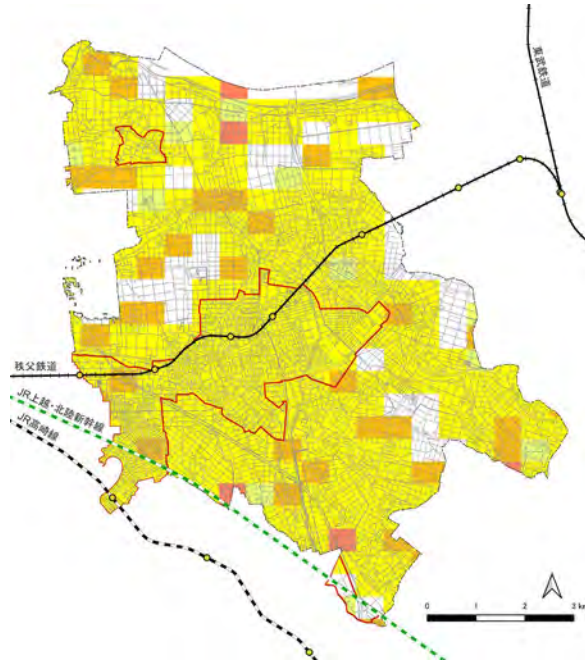


図 2-7 2020 年（左）と 2045 年（右）の年少人口率（500mメッシュ）

2-2. 土地利用・道路交通網

●土地利用状況

市街化区域では、住宅用地など都市的土地利用が主となっています。商業用地は秩父鉄道行田市駅の周辺に多く、富士見工業団地や長野工業団地、行田みなみ産業団地などにまとまった工業用地がみられます。

市街化調整区域では、田や畑などの農地を中心とする自然的土地利用が主となっていますが、河川や幹線道路に沿って住宅用地が広がっています。

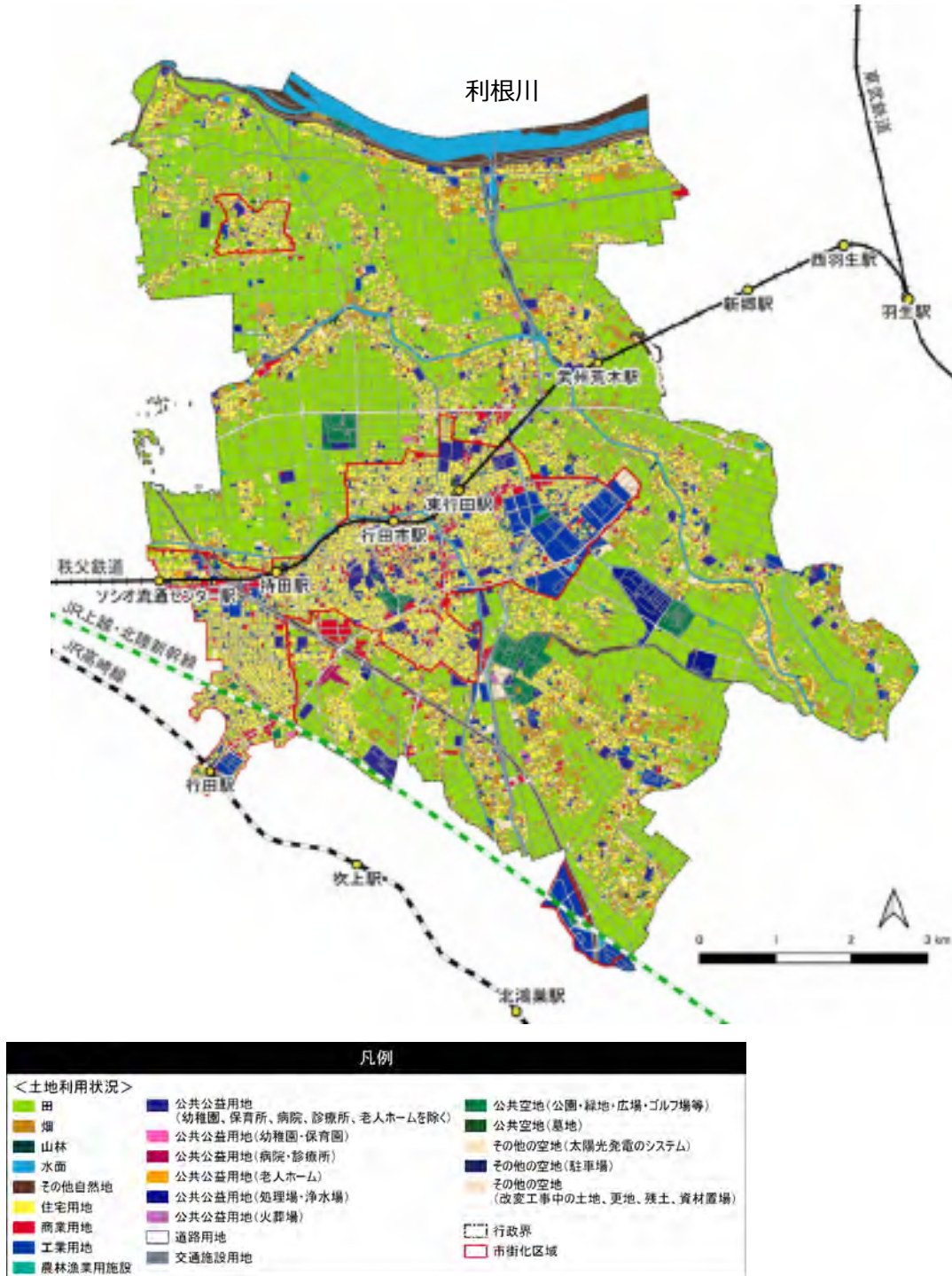


図 2-7 行田市の土地利用状況

出典：都市計画基礎調査（令和3年度）

●用途地域と地区計画

市街化区域は、J R 行田駅から秩父鉄道行田市駅を経て東行田駅に至る中心的な市街地のほか、南河原支所周辺と行田みなみ産業団地の計 3 か所に分かれています。

用途地域は住居系が多く、市街化区域の約 65.2%を占めています。商業系は J R 行田駅や秩父鉄道行田市駅、東行田駅周辺を中心に指定されています。

また、長野工業団地と行田みなみ産業団地は工業専用地域であり、工業地としての適切かつ有効な土地利用を図ることを目的に長野地区地区計画や行田みなみ産業団地地区地区計画が指定されています。

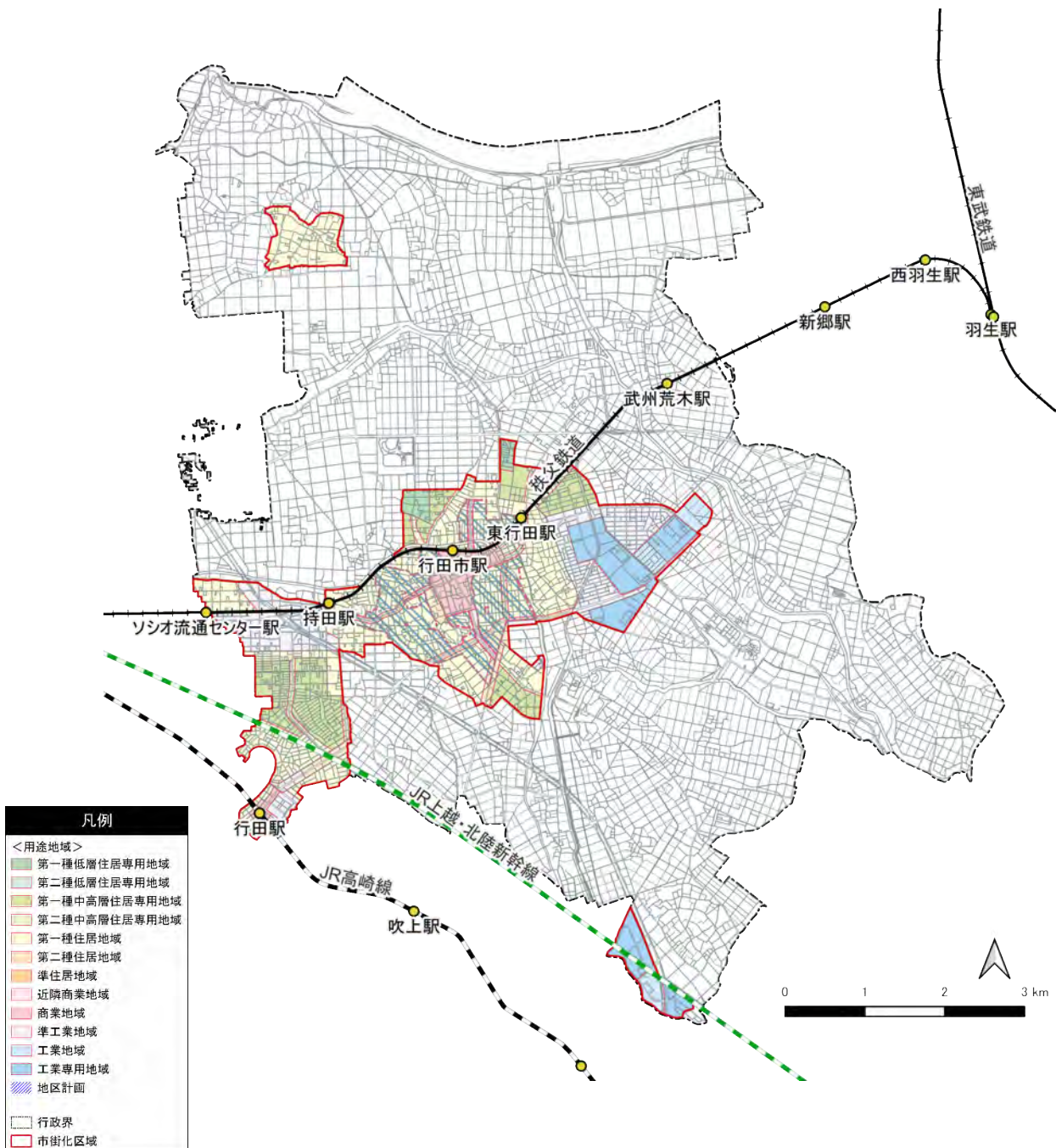


図 2-8 行田市の用途地域・地区計画

出典：行田市資料

●都市計画道路

都市計画道路において、概ね計画の幅員どおりに整備が完了しています。なお、JR 行田駅北側や秩父鉄道の持田駅と行田市駅の南側において、事業中路線や未整備路線が複数あります。

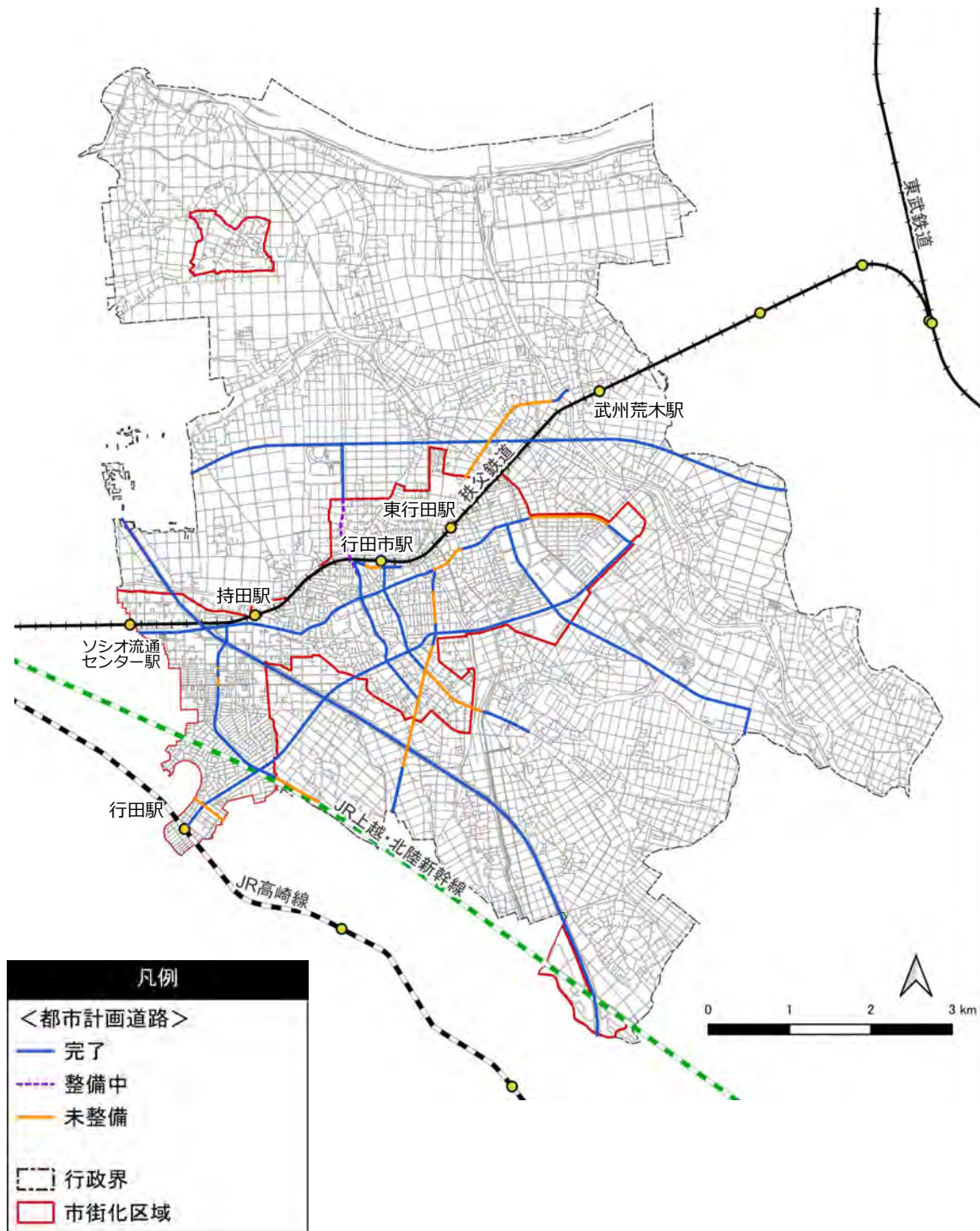
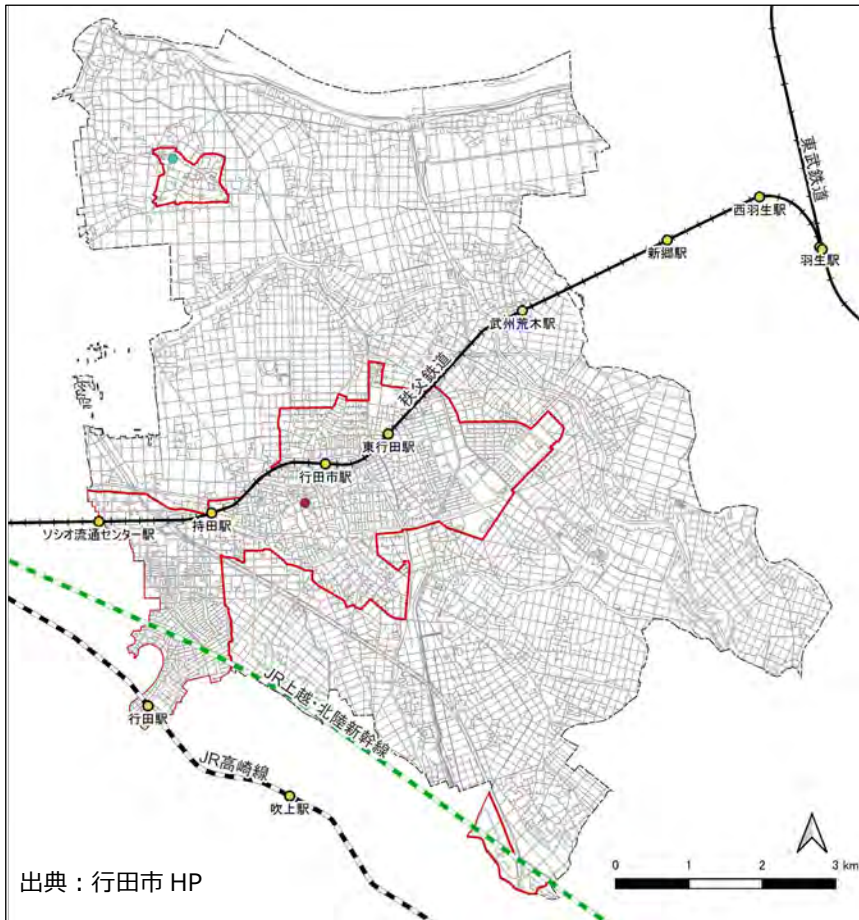


図 2-9 都市計画道路の整備状況

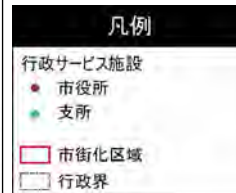
出典：行田市資料

2-3. 施設立地状況



①行政サービス施設

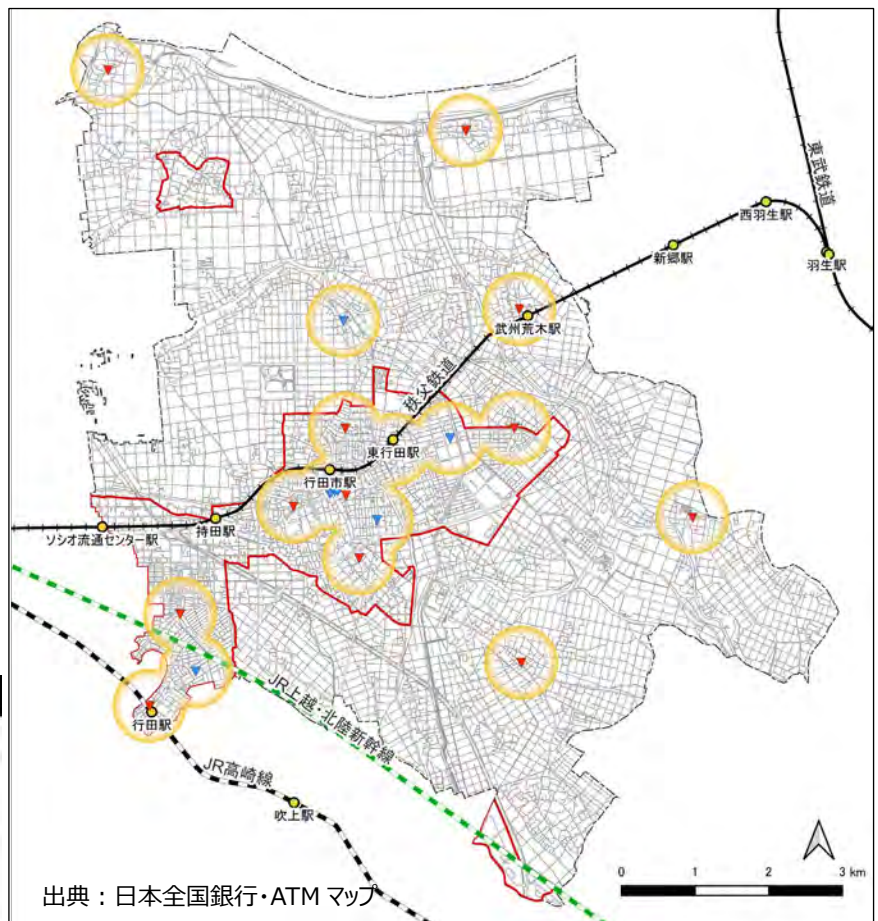
行政サービス施設の立地状況は、行田市駅周辺に市役所が1施設、南河原に南河原支所が1施設となっています。



②金融機関

金融機関の立地状況は、銀行・その他金融機関が8施設、郵便局が13施設となっています。

令和2（2020）年の国勢調査を基に算出した金融機関の徒歩圏に居住している人口の割合は、約39.9%となっています。

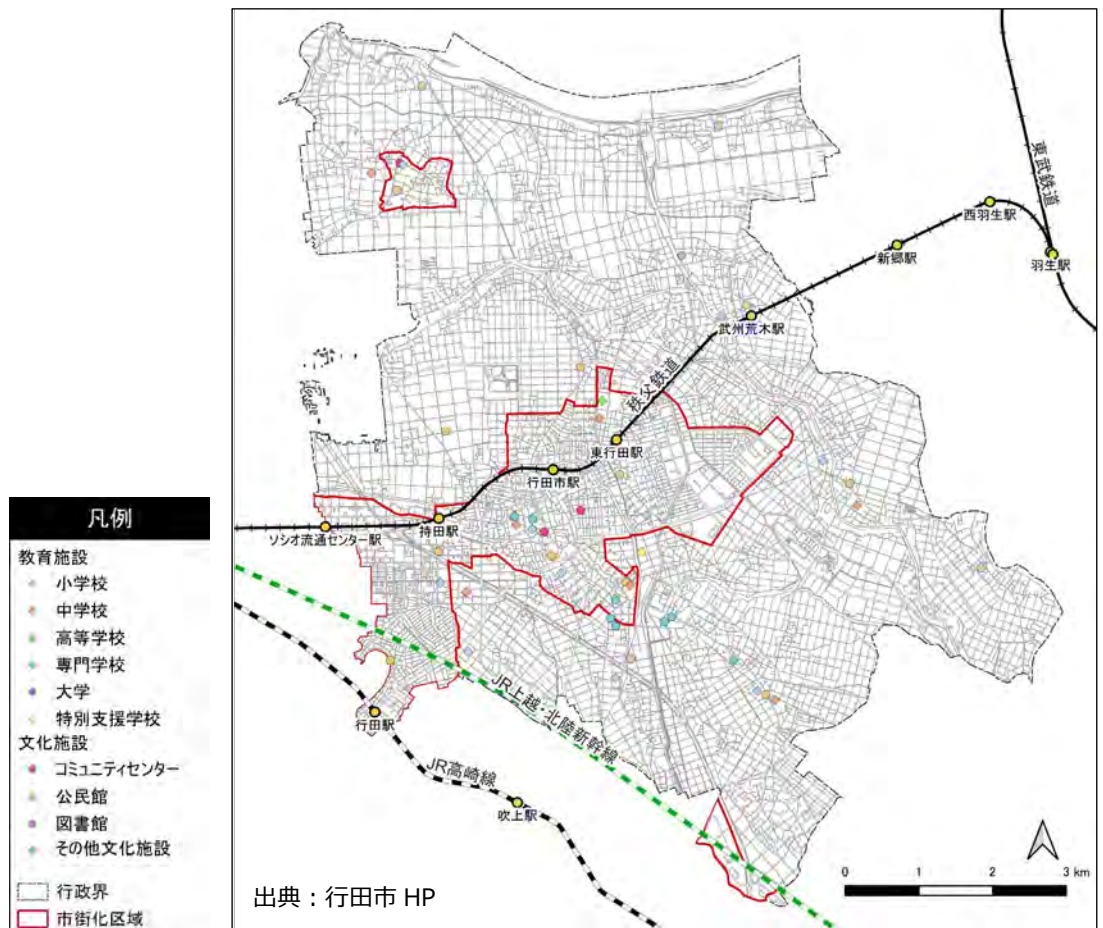
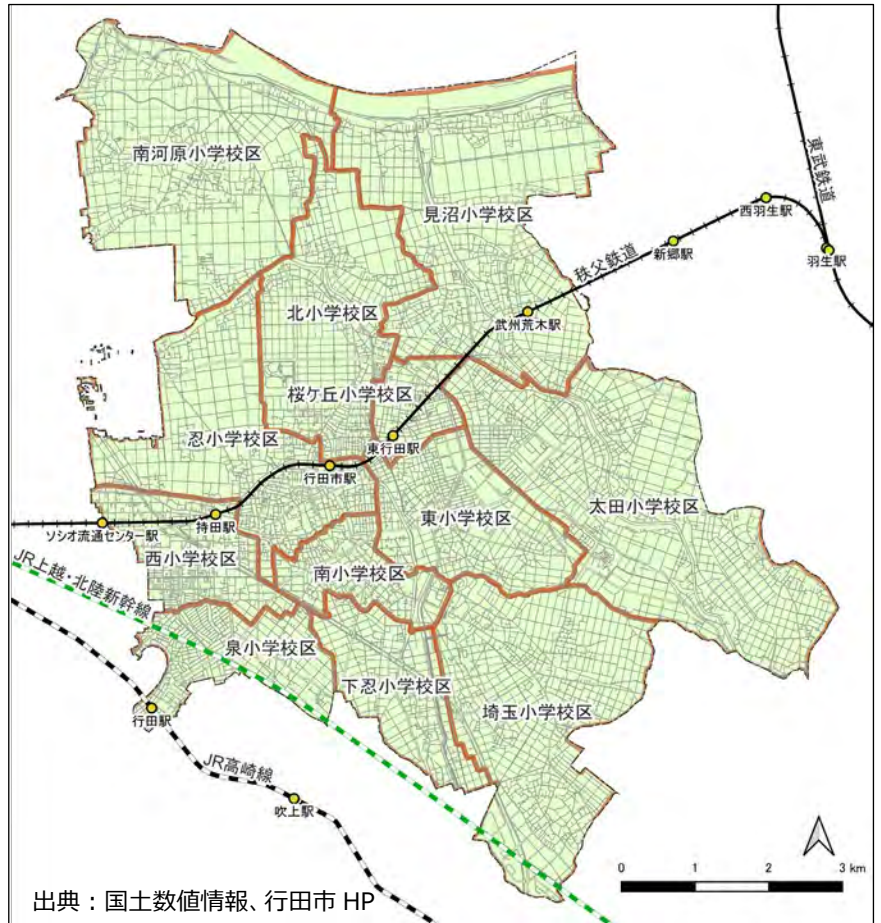


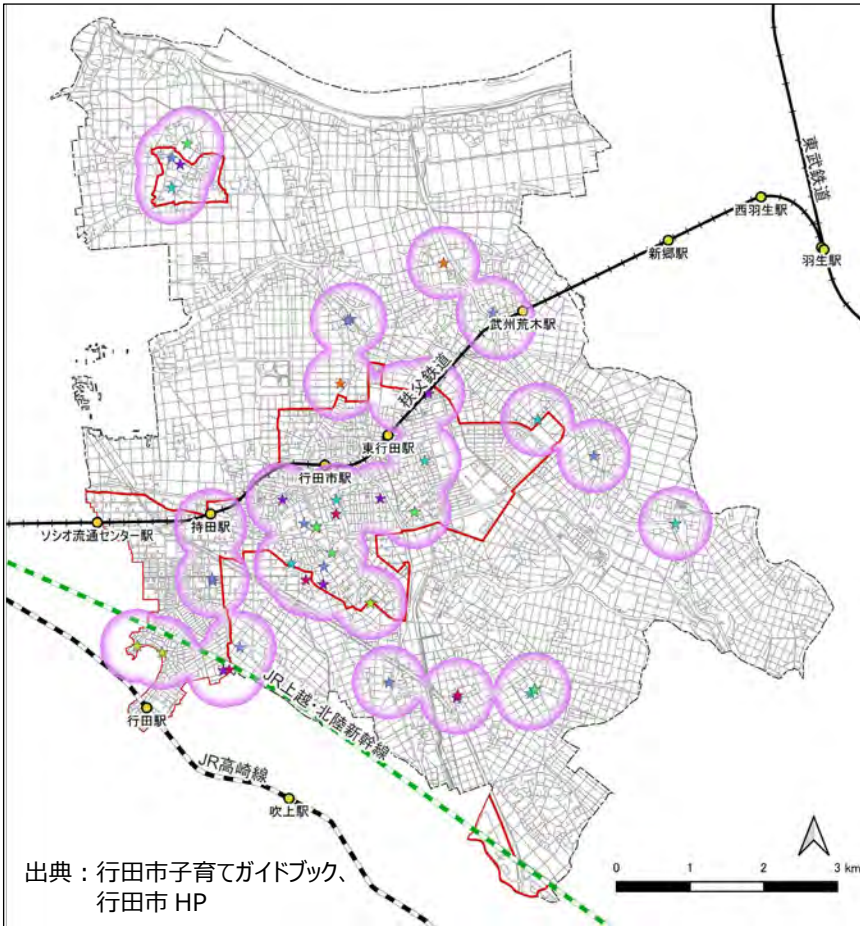
③教育・文化施設

本市の小学校区は、12 箇所に分けられています。（上図）

教育施設の立地状況は、小学校が 12 施設、中学校が 8 施設、その他の教育施設（高校、大学等）が 4 施設となっています。（下図）

また、文化施設の立地状況は、公民館が 17 施設、コミュニティセンターが 3 施設、図書館が 1 施設、その他文化施設（文化会館等）が 7 施設となっています。





④子育て施設

子育て施設の立地状況は、保育所・幼稚園・認定こども園等が 25 施設、学童保育室が 19 施設、子育てコミュニティに関する施設が 8 施設、一時預かり施設が 3 施設となっています。

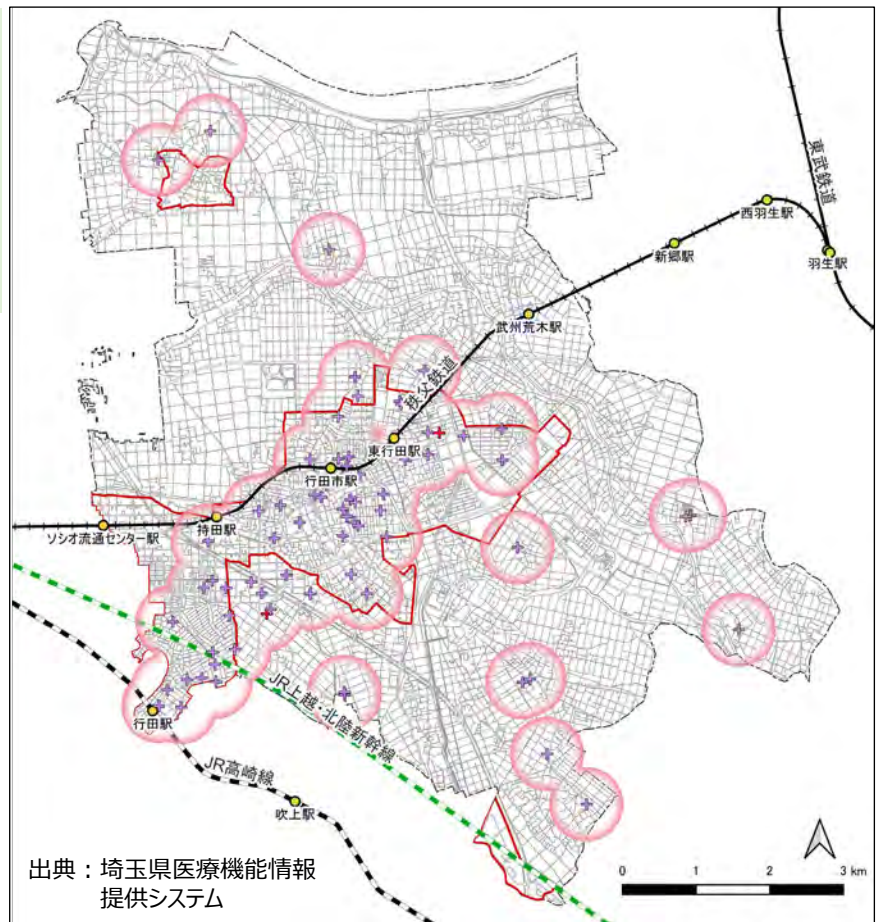
令和 2（2020）年の国勢調査を基に算出した子育て施設の徒歩圏に居住している 15 歳未満の人口の割合は、約 53.7%となっています。

凡例	
子育て施設	
★	保育所
★	幼稚園
★	認定こども園
★	学童保育室
★	子育てコミュニティに関する施設
★	地域型保育事業所
★	一時預かり施設
<徒歩圏>	
○	子育て施設500m圏
□	行政界
□	市街化区域

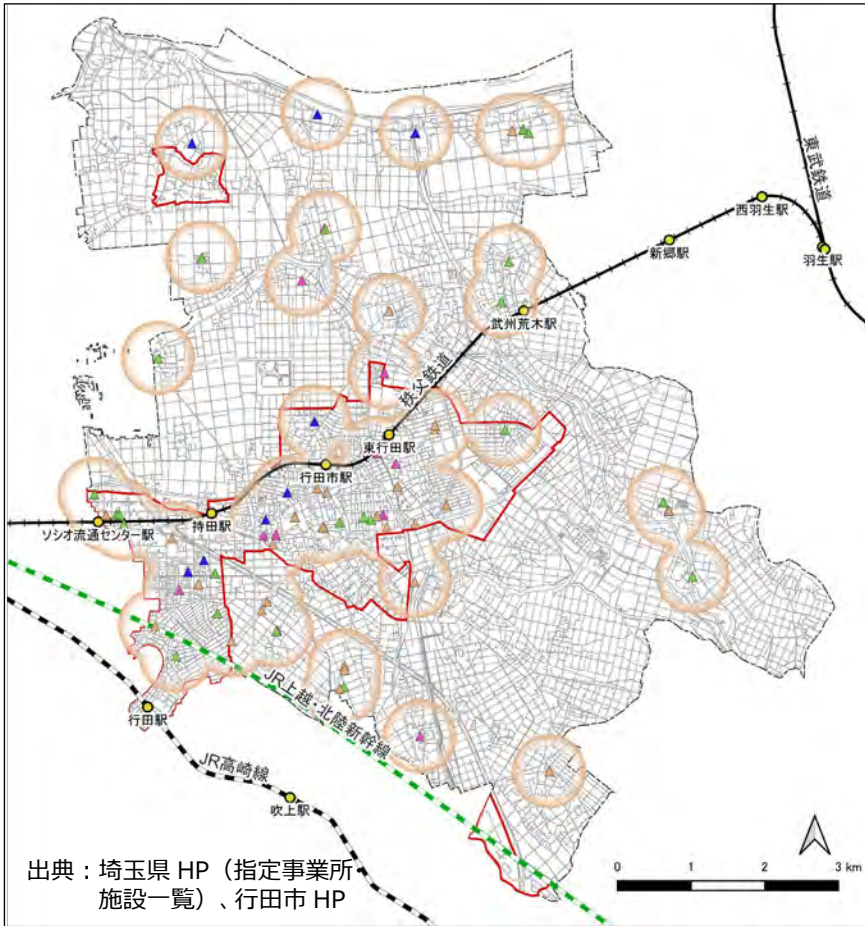
⑤医療施設

医療施設の立地状況は、病院が 2 施設、診療所が 73 施設となっています。

令和 2（2020）年の国勢調査を基に算出した医療施設の徒歩圏に居住している人口の割合は、約 64.0%となっています。



凡例	
医療施設	
+	病院
+	診療所
<徒歩圏>	
○	医療施設500m圏
□	行政界
□	市街化区域



出典：埼玉県 HP（指定事業所施設一覧）、行田市 HP

⑥高齢者福祉施設

高齢者福祉施設の立地状況は、訪問系施設が 34 施設、通所系施設が 35 施設、入所系施設が 42 施設、高齢者向けサポート施設が 24 施設となっています。

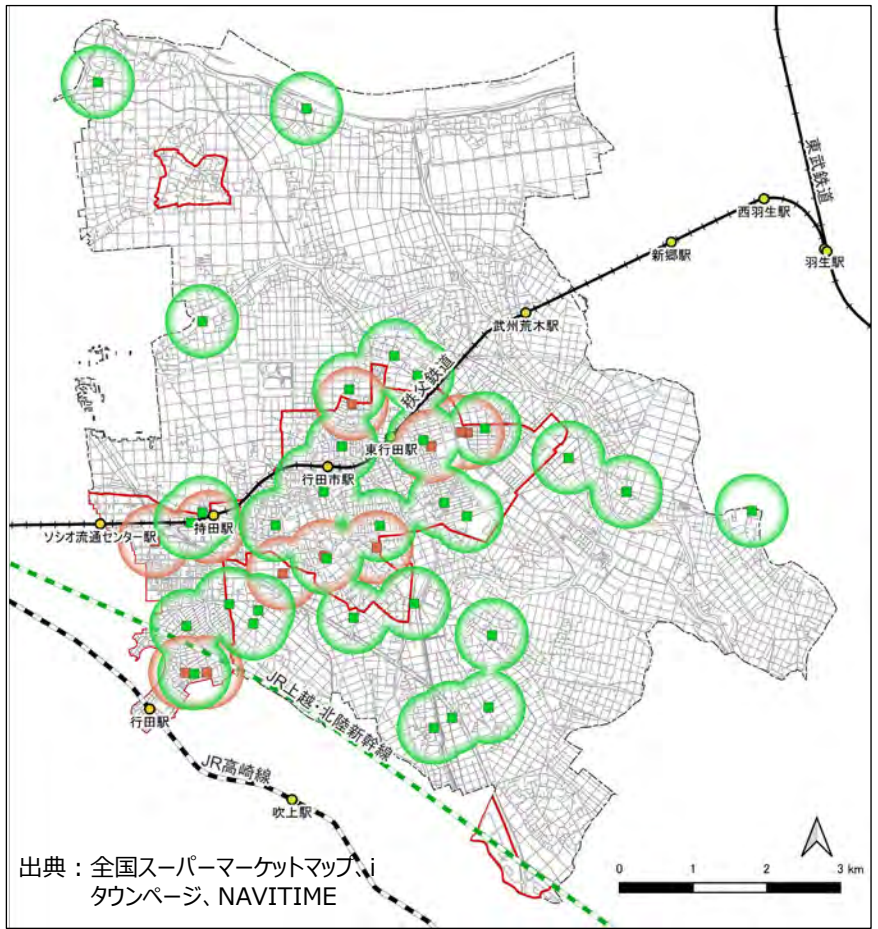
令和 2（2020）年の国勢調査を基に算出した高齢者福祉施設の徒歩圏に居住している 65 歳以上の人口の割合は、約 67.2%となっています。



⑦商業施設

商業施設の立地状況は、コンビニエンスストアが 32 施設、スーパーマーケットが 11 施設となっています。

令和 2（2020）年の国勢調査を基に算出した商業施設の徒歩圏に居住している人口の割合は、約 61.7%となっています。

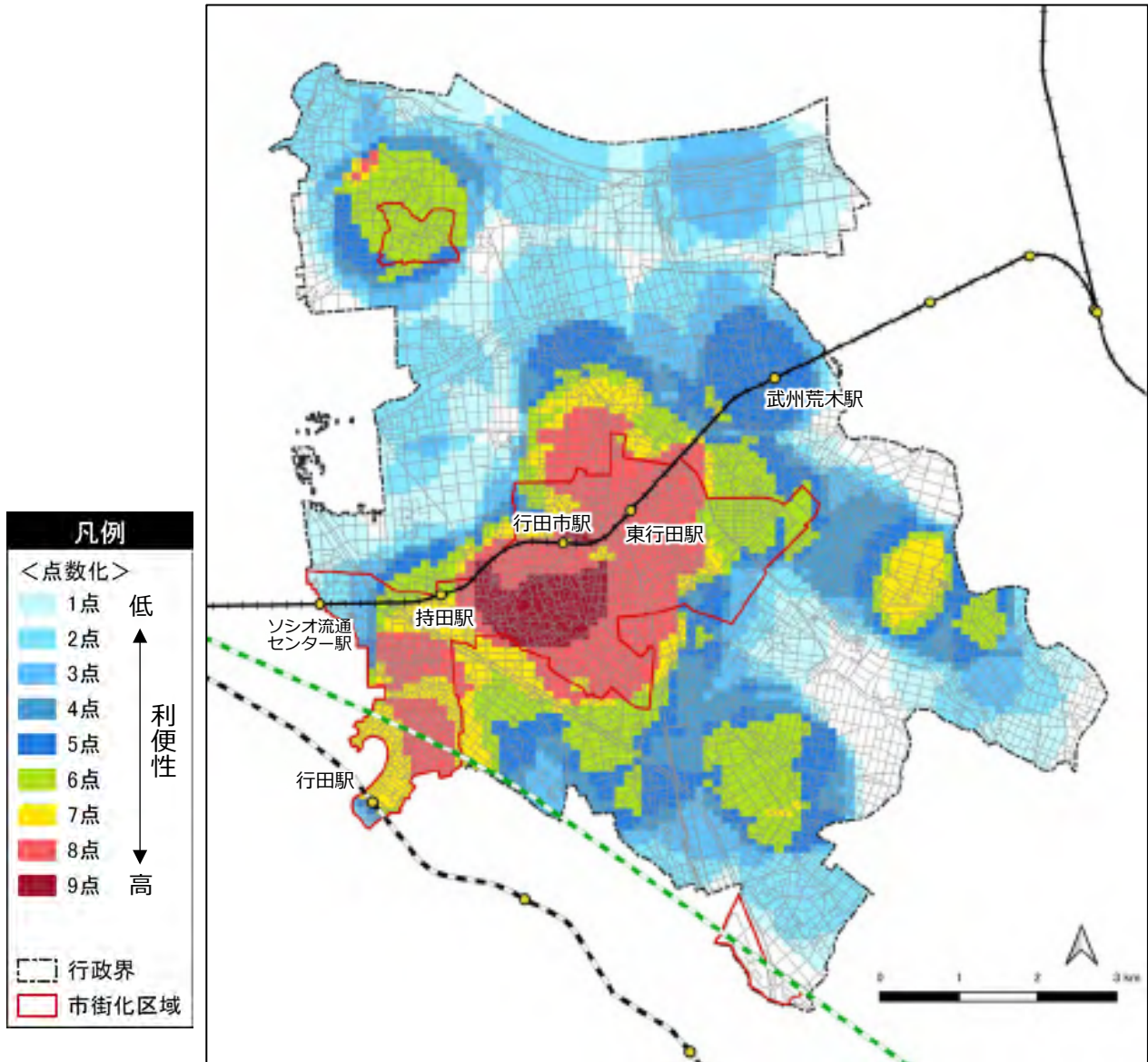


出典：全国スーパーマーケットマップ、iタウンページ、NAVITIME

⑧都市機能施設分布の総合評価

本市の施設分布状況を 100mメッシュで点数化すると、秩父鉄道持田駅から東行田駅までの秩父鉄道よりも南側の地域に都市機能が特に集中していることがわかります。

一方、市街化調整区域においても、南河原支所周辺の市街化区域北側の南河原地区、下須戸地区、渡柳地区に都市機能が集中していることがわかります。



※都市機能施設の立地状況を（徒歩圏 800m）を 100mメッシュごとに点数化し、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、行政界より外側 500m圏域を選出している。

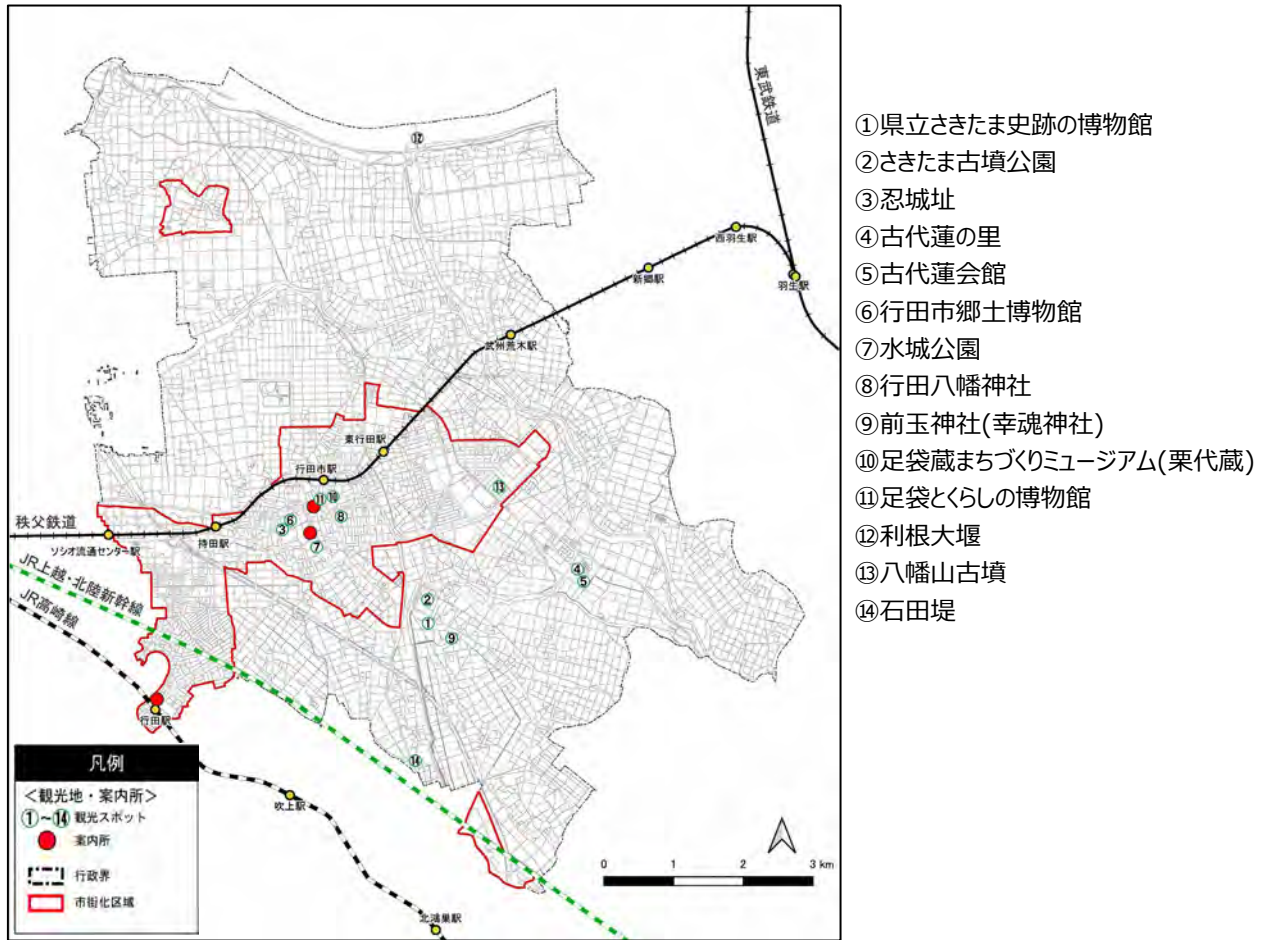
1) 行政サービス施設	5) 医療施設
2) 金融機関	6) 高齢者福祉施設
3) 教育・文化施設	7) 商業施設
3-1) 教育施設	7-1) コンビニエンスストア
3-2) 文化施設	7-2) スーパーマーケット
4) 子育て施設	※9 要素各 1 点

出典：

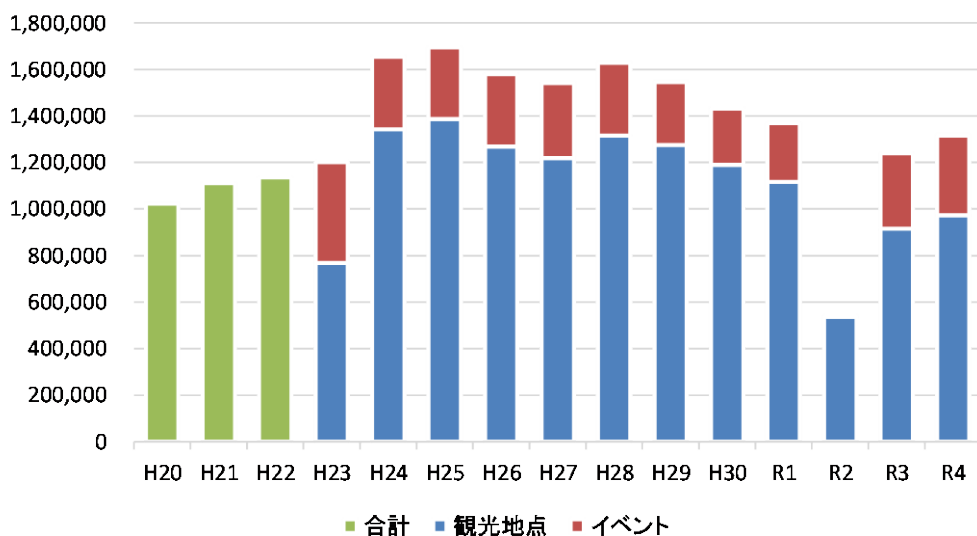
行田市 HP、羽生市 HP、加須市 HP、熊谷市 HP、鴻巣市 HP、全国スーパーマーケットマップ、iタウンページ、NAVITIME、埼玉県医療機能情報提供システム、埼玉県 HP（指定事業所・施設一覧）、行田市子育てガイドブック、日本全国銀行・ATM マップ

⑨ 観光資源

本市の主要観光資源は、「さきたま古墳公園」や「忍城址」などの史跡のほか、「水城公園」、「古代蓮の里」、「行田市郷土博物館」が挙げられます。



観光入込客数について、令和2年は新型コロナウイルス感染症の流行により大幅な減少となりました。それ以前は平成24年に映画「のぼうの城」公開もあり、大幅に増加した後、やや減少傾向にはあるものの、130～160万人程度で推移してきました。



出典：観光入込客統計調査（埼玉県）※平成20～22年については、観光地点とイベントの区分け不明

図 2-10 観光入込客数の推移

2-4. 公共交通の現況

2-4-1. 公共交通の利用圏域およびカバー率

市内には鉄道が2路線、民間の路線バスが2社運行しています。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。

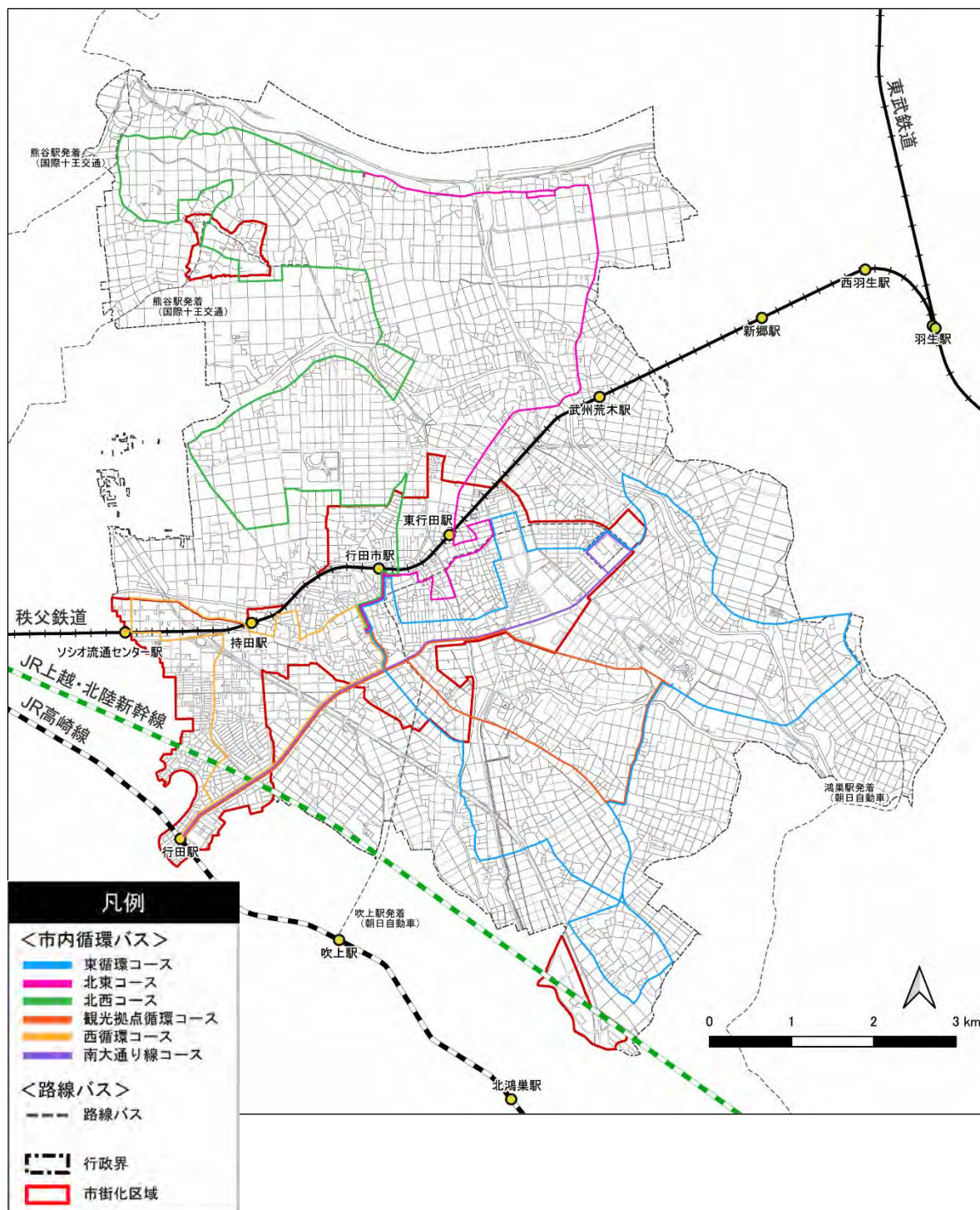
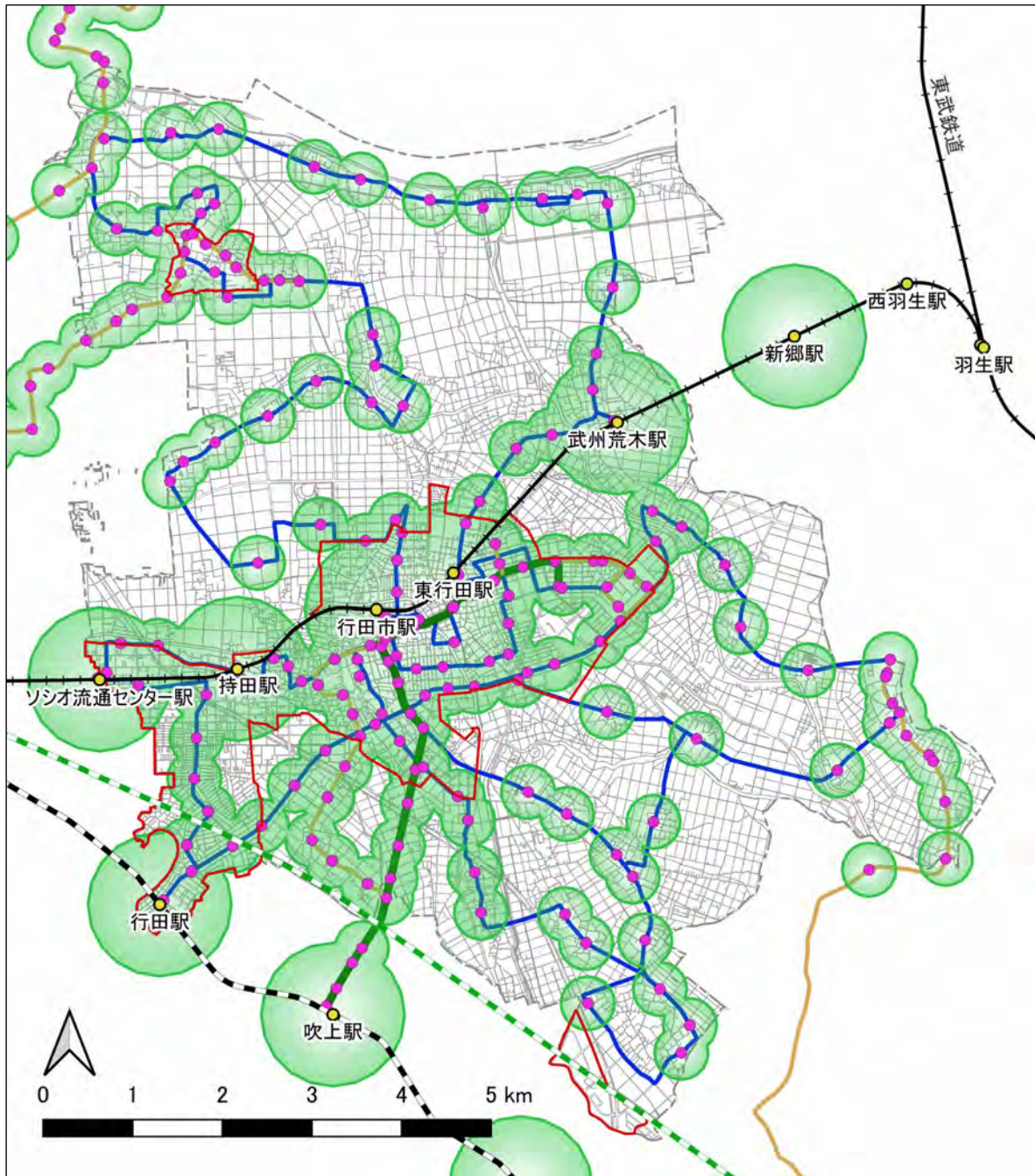


図 2-11 行田市の公共交通の現状

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空白地域となっています。

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。



- | | |
|---|---|
| <p><区域></p> <ul style="list-style-type: none"> 行政界 市街化区域 公共交通徒歩圏 (鉄道駅 800m、バス停 300m) <p><鉄道></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅 | <p><バス></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 |
|---|---|

図 2-12 公共交通徒歩圏域の状況

2-4-2. 移動手段の状況

交通手段別発生・集中交通量

パーソントリップ調査によると、市内を起点とする移動、市内を終点とする移動について、交通手段はどちらも自動車での移動が最も多くなっています。

平成 20（2008）年と平成 30（2018）年の比較では、自動車での移動が減少していることもあり、総トリップ数は減少しています。減少率では自転車での移動が目立っており、ほぼ半数となっています。

また、自動車における総トリップ数は減少しているものの、他の移動手段に比べると、総トリップ数は最も多く、依然として自動車依存の傾向が強いことが見てとれます。

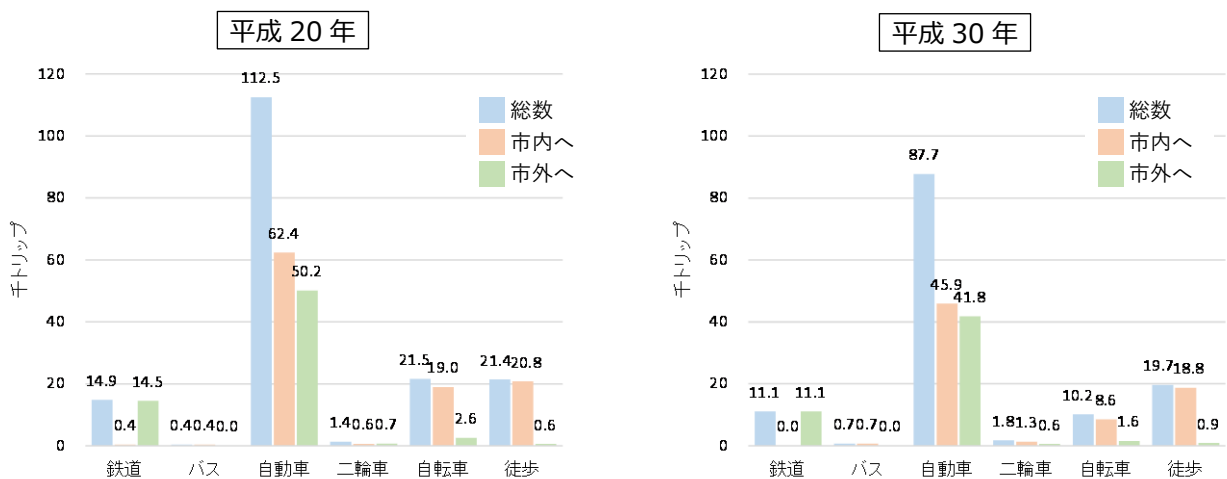


図 2-13 交通手段別 発生交通量

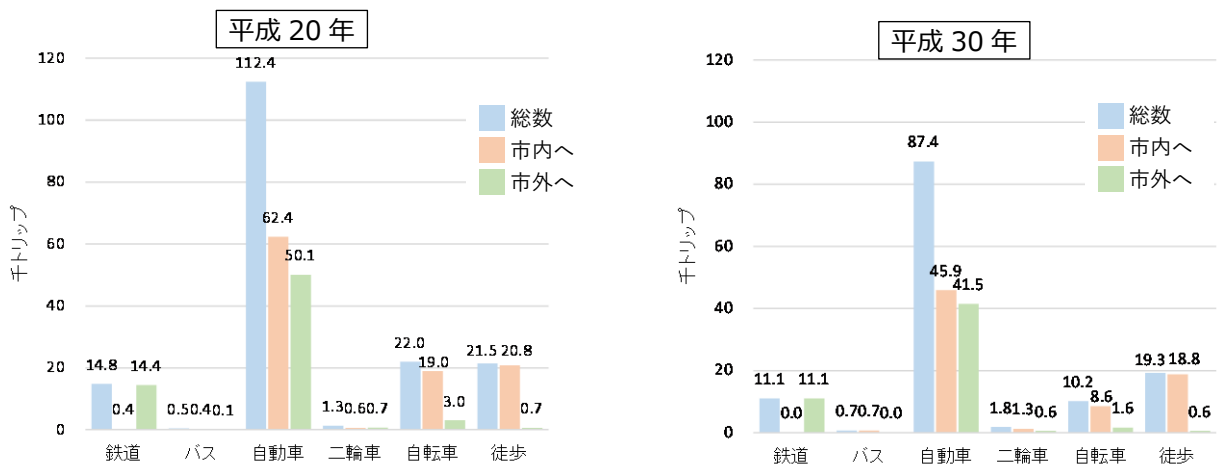


図 2-14 交通手段別 集中交通量

(図 2-13・14 共通) 出典：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）

第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

【東京都市圏パーソントリップ調査について】

- パーソントリップ調査とは、人の移動に関する内容についての調査で、ある人の平日の 1 日の動きを調査している。
- 東京都市圏パーソントリップ調査は、昭和 43 年からほぼ 10 年間隔で東京都市圏交通計画協議会が実施しており、直近の第 6 回調査は、平成 30 年 9 月～11 月に実施されている。
- 第 6 回調査の対象は、東京都市圏に居住する約 1,800 万世帯のうち、無作為で選ばれた約 63 万世帯の方（満 5 歳以上）で、郵送で調査案内を配布し、Web 回答（スマートフォン、タブレット、PC）または紙の調査票で回答する方法で実施している。

交通手段分担率

各鉄道駅から発着する交通手段の割合をみると、J R 行田駅を除く秩父鉄道の市内 4 駅では徒歩または自転車が 75%を超えています。このため、秩父鉄道の各駅は近隣住民の徒歩や自転車による利用が大半であると考えられます。なお、秩父鉄道の中では、比較的乗用車が多い行田市駅、自転車が 6 割強を占める持田駅、高校等が存在し 8 割が徒歩利用である東行田駅といった特徴があります。

一方、J R 行田駅は、他駅よりも乗用車の割合が高く、28.0%を占めています。なお、バス、自動二輪車、タクシーはどの駅でも 10%を下回っています。

参考として、市内の路線バスの発着がある J R 吹上駅のデータを見ると、バスが 14.7%を占めており、その路線の多くが行田市内を走行していることを踏まえると、その多くが、行田市内への利用であると考えられます。一方、路線バスの停留所がない J R 北鴻巣駅は徒歩利用が 6 割近くに達し、同じ J R の行田駅や吹上駅よりも駅の利用圏域が狭いと考えられます。

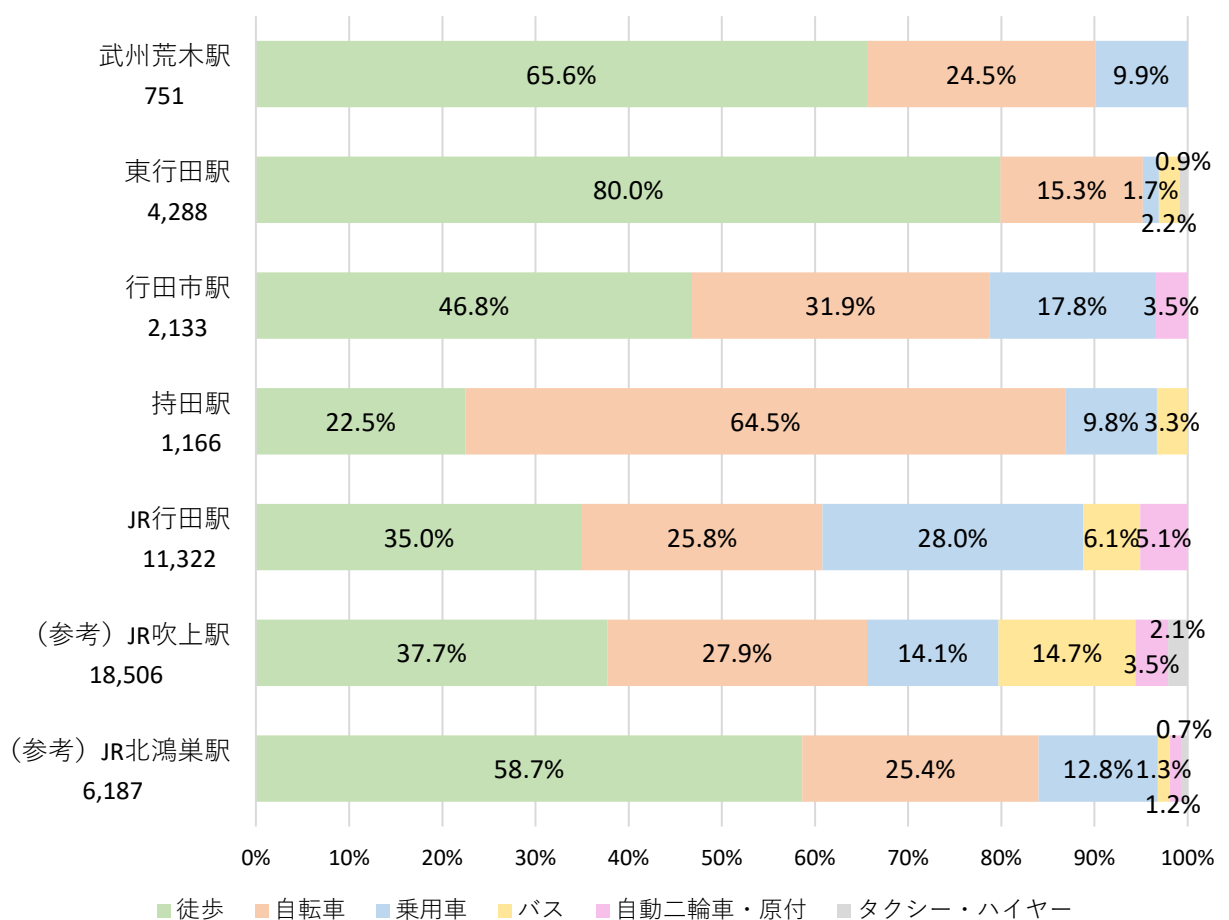


図 2-15 各駅端末交通手段の割合

注) 駅名の下に数字は各駅の乗降の合計

「バス」は、路線バスのほか、市内循環バスなどのコミュニティバス、自家用バス・貸切バスの合計

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

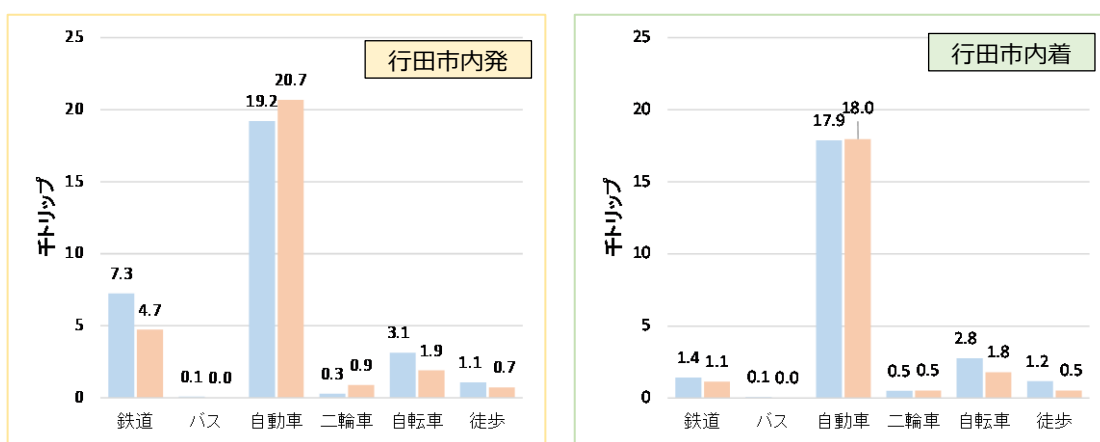
目的別交通手段

目的別に交通手段をみると、「自宅～通勤」の移動では、自動車での移動が多いですが、市内発では鉄道の移動数も多くなっています。ただし、平成 20（2008）年との比較では、市内発の自動車での移動は増加していますが、鉄道での移動は大きく減っています。

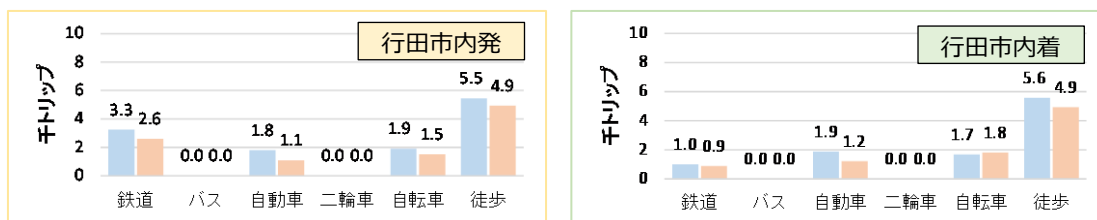
「自宅～通学」の移動では徒歩が多く、市内発では鉄道の移動数も多くなっています。自動車の利用も若干みられますが、バスの利用はほとんどありません。平成 20（2008）年との比較では、全体のトリップ数は減っていますが、交通手段の構成比に大きな変化はありません。

「自宅～私事」の移動でも自動車が多いですが、鉄道とバスの利用はほとんどありません。このため、一定の距離以上の移動はほとんど自動車を用いていると考えられます。平成 20（2008）年との比較では、自動車と自転車が大きく減っています。

自宅～通勤



自宅～通学



自宅～私事



- 平成20年
- 平成30年

図 2-16 目的別交通手段

出典：第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）
第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

2-4-3. 鉄道の運行状況

市内では、秩父鉄道秩父本線と J R 高崎線が運行しており、秩父鉄道武州荒木駅、東行田駅、行田市駅、持田駅、ソシオ流通センター駅、J R 行田駅が立地しています。

乗客数では、J R 高崎線が行田駅が特に多くなっています。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。さらに、2017 年（平成 29 年）開設のソシオ流通センター駅も一定数の利用がありますが、隣接する持田駅の乗客数が大きく減っていません。

なお、後述する路線バスが市内と J R 高崎線の吹上駅を高頻度で運行しており、吹上駅を利用している市民も多いといえます。

表 2-1 鉄道の運行概要

《秩父鉄道秩父本線》

駅名	運行日	運行区間	本数 (平日)	本数 (土日休)	始発 (平日)	最終 (平日)	始発 (土日休)	最終 (土日休)
ソシオ流通センター駅	毎日	羽生方面	39	34	5:39	23:07	5:39	22:59
		三峰口方面	39	34	5:44	23:12	5:45	23:10
持田駅	毎日	羽生方面	39	34	5:41	23:09	5:42	23:01
		三峰口方面	39	34	5:41	23:09	5:42	23:07
行田市駅	毎日	羽生方面	39	36	5:44	23:12	5:45	23:04
		三峰口方面	39	36	5:38	23:05	5:38	23:04
東行田駅	毎日	羽生方面	38	34	5:46	22:26	5:47	22:22
		三峰口方面	39	34	5:36	23:03	5:36	23:01
武州荒木駅	毎日	羽生方面	38	33	5:50	22:30	5:50	22:25
		三峰口方面	38	33	6:16	23:00	6:15	22:58

《J R 高崎線》

駅名	運行日	運行区間	本数 (平日)	本数 (土日休)	始発 (平日)	最終 (平日)	始発 (土日休)	最終 (土日休)
行田駅	毎日	大宮・上野方面	102	90	5:16	23:16	5:16	23:16
		熊谷・高崎方面	95	88	6:12	0:48	6:12	0:48

出典：各鉄道会社 HP 掲載の時刻表（令和 5 年 8 月 31 日現在）

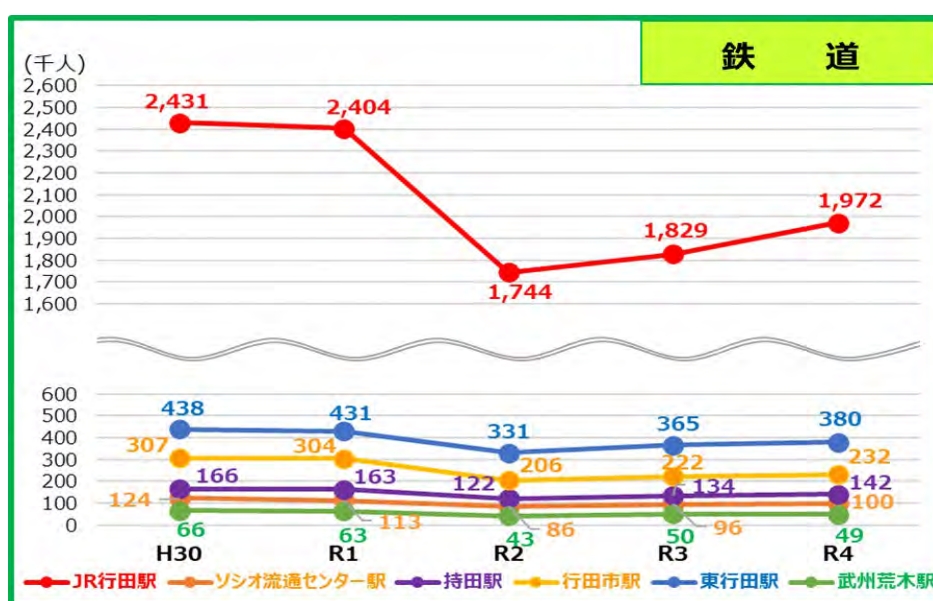


図 2-17 駅別乗客数の推移

出典：東日本旅客鉄道(株)高崎支社、秩父鉄道(株)

2-4-4. 路線バスの運行状況

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。

朝日自動車株式会社は鴻巣駅及び吹上駅と本市を結ぶ路線を運行しています。

鴻巣駅との路線は、ほとんどが鴻巣市との境界である新落合橋までの運行となっており、真名板十字路へは片道のみ、わずかな本数しかありません。

吹上駅への路線は、平日の日中でも1時間3本程度運行している高頻度の路線です。経路地として佐間経由と前谷経由があり、ものつくり大学入口バス停と行田本町の間は別ルートを運行しています。本数は佐間経由が多くなっています。本市側の起終点は行田折返し場、総合教育センター（平日のみ）、工業団地、行田市駅と複数ありますが、行田折返し場発着が主となっています。

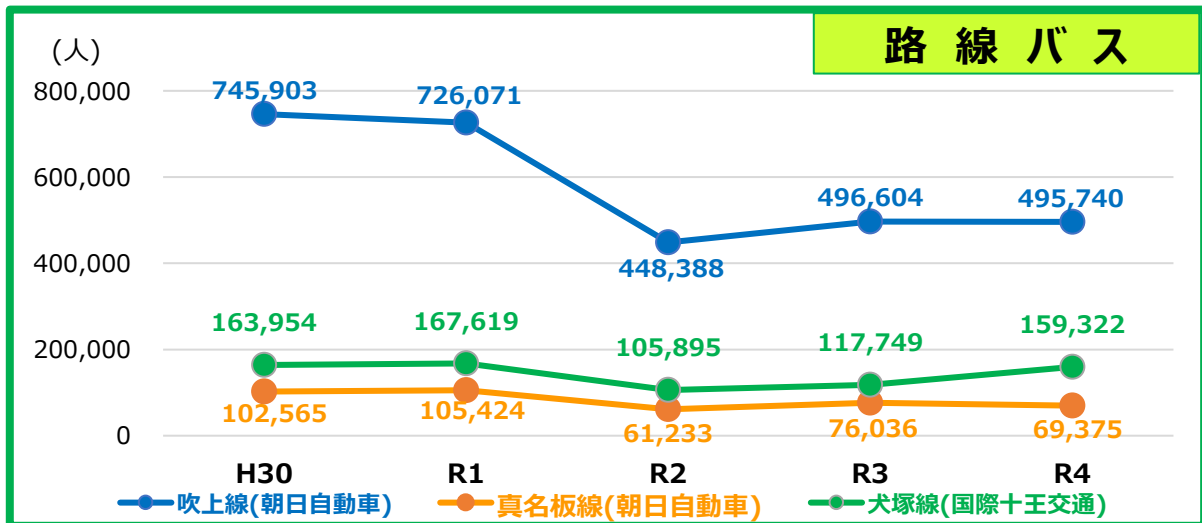
国際十王交通株式会社は、本市北部と熊谷駅を結ぶ路線で、日中は1時間1本程度の運行となっています。

表 2-2 路線バスの運行概要

運行会社	路線名等	運行日	運行区間	本数(平日)	本数(土日休)	始発(平日)	最終(平日)	始発(土日休)	最終(土日休)
朝日自動車	鴻巣駅～新落合橋	毎日	鴻巣駅東口～新落合橋	15	14	7:27	22:25	7:38	20:23
			新落合橋～鴻巣駅東口	13	15	6:26	21:04	6:15	19:53
	鴻巣駅発真名板十字路行(復路なし)	毎日	鴻巣駅東口～新落合橋～真名板十字路	3	1	17:39	22:25	20:23	20:23
	FK11(行田折返し場)	毎日	吹上駅～佐間～行田折返し場	43	44	5:44	22:08	6:00	21:33
			行田折返し場～佐間～吹上駅	42	44	6:10	22:47	6:25	22:06
	FK12(総合教育センター)	平日	吹上駅～佐間～総合教育センター	14	—	7:37	17:35	—	—
			総合教育センター～佐間～吹上駅	13	—	8:18	18:07	—	—
	FK13(工業団地)	毎日	吹上駅～佐間～工業団地	5	5	12:49	22:55	12:55	22:08
			工業団地～佐間～吹上駅	6	5	5:17	15:56	6:02	14:39
	FK21(行田折返し場)	毎日	吹上駅～前谷～行田折返し場	3	3	11:33	17:25	11:33	17:25
行田折返し場～前谷～吹上駅			3	3	10:10	15:10	10:10	15:10	
FK23(行田市駅)	毎日	吹上駅～前谷～行田市駅	4	4	10:41	16:33	11:33	16:33	
		行田市駅～前谷～吹上駅	4	4	11:07	16:59	11:07	16:59	
国際十王交通	熊谷駅～犬塚	毎日	熊谷駅～犬塚	19	16	7:25	21:55	7:25	20:30
			犬塚～熊谷駅	21	15	6:01	20:34	6:52	19:00
	熊谷駅～葛和田	毎日	熊谷駅～葛和田	18	16	6:31	21:30	7:40	21:00
			葛和田～熊谷駅	21	16	6:00	20:16	6:38	19:00

出典：各バス会社 HP 掲載の時刻表（令和5年8月31日現在）

いずれの路線もコロナ禍の影響により、令和2年度に減少したものの、徐々に回復傾向にあります。



※行田市内以外の乗車を含む（真名板線はほぼ鴻巣市内の乗車）

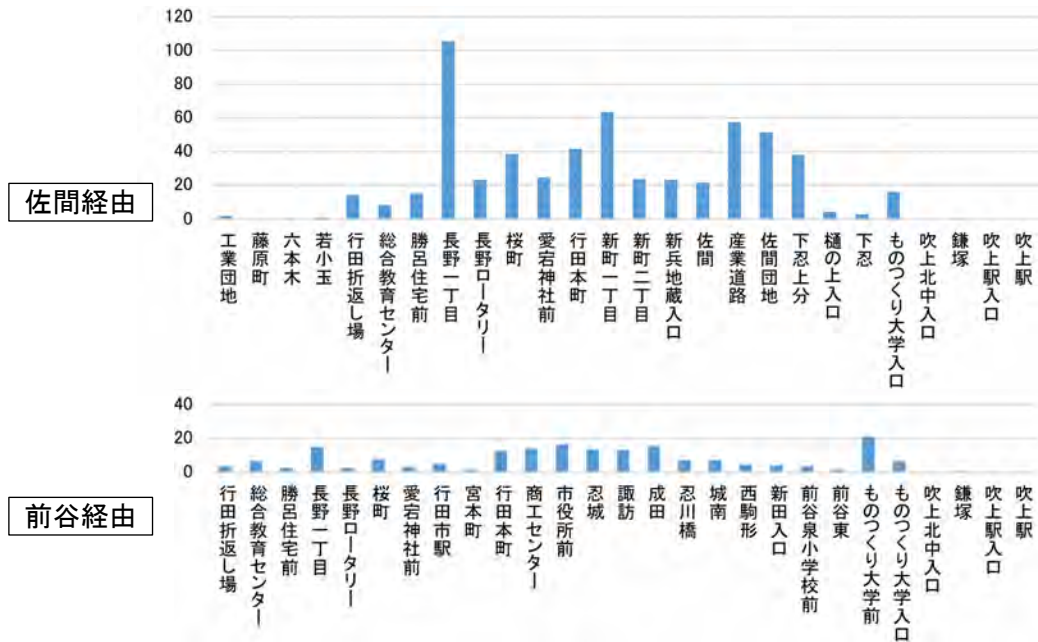
図 2-18 路線バスの乗客数の推移

出典：朝日自動車株式会社、国際十王交通株式会社

以下、各路線で実施した乗者数等の結果を掲載しますが、コロナ禍以降で利用者が激減する状況での調査であり、数値そのものでなく、全体の傾向をみて分析を行います。

吹上線では、佐間経由では長野一丁目の乗車が多く、新町一丁目、産業道路、佐間団地と続きました。前谷経由ではものつくり大学前が多く、他は 20 人以下でした。

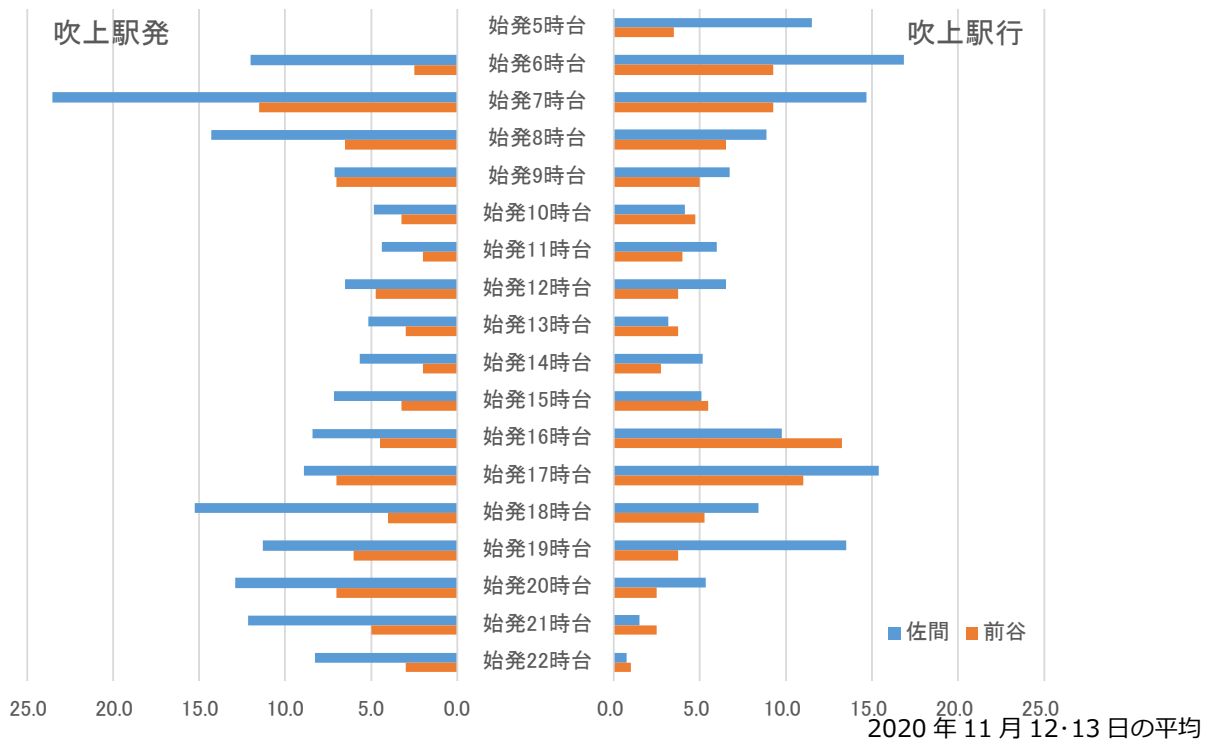
時間帯では、朝と夕方から夜にかけての乗車が多くなりました。一方、日中は運行本数も減りますが、乗車数も大きく減っています。また、経由別では佐間経由の方が 1 便あたりの乗車数が多くなっています。



2020年11月12・13日の平均

図 2-19 吹上線吹上駅行「佐間経由」(上)と「前谷経由」のバス停乗車数(下)

出典：行田市と朝日自動車株式会社の共同調査



2020年11月12・13日の平均

出典：行田市と朝日自動車株式会社の共同調査

図 2-20 吹上線の時間帯別乗車数の状況

犬塚線では、ほとんどが行田市内と熊谷駅との移動であり、市内での乗降はありませんでした。最も乗降が多いのは向新田バス停で、時間帯としては、朝は熊谷駅行き、夕方から夜は犬塚行きの利用が多くなりました。

表 2-3 犬塚線の時間帯別バス停乗降の状況

	時間帯	在家	河原神社	向新田	南河原公民館	中新田	南河原支所	行人塚	三区	二ノ町	広田	西新井	犬塚
犬塚線 乗車	始発6時台	1.0	1.5	3.5	0.5	2.0	2.0	5.0	2.5	3.0	1.0	1.0	1.0
	始発7時台	0.0	1.0	6.0	1.0	1.0	5.5	1.5	0.5	4.0	2.0	1.5	0.5
	始発8時台	0.0	0.5	0.5	0.0	0.0	0.5	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	始発9時台	0.0	1.0	0.0	0.0	1.0	0.5	0.0	0.0	1.5	0.0	0.0	0.5
	始発10時台	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.5
	始発11時台	0.0	1.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0
	始発12時台	0.0	1.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0
	始発13時台	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0
	始発14時台	0.0	0.5	3.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0
	始発15時台	0.0	0.0	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	始発16時台	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	始発17時台	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0
	始発18時台	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
	始発19時台	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
始発20時台	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	
合計		1.0	6.5	17.0	2.0	5.0	10.0	7.0	5.5	11.0	3.0	3.0	3.5
熊谷駅 降車	始発7時台	0.0	0.5	1.5	0.0	1.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
	始発8時台	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	始発9時台	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	始発10時台	0.0	0.0	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	始発11時台	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	始発12時台	0.0	0.5	1.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0
	始発13時台	0.0	0.0	1.0	0.0	0.5	0.0	0.0	1.0	1.5	0.5	0.5	1.0
	始発14時台	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.5
	始発15時台	0.5	0.5	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	0.0	0.0	0.5
	始発16時台	0.0	1.0	1.5	0.0	0.0	1.5	1.5	1.0	1.0	0.5	0.0	0.0
	始発17時台	0.5	2.5	2.5	0.0	1.0	2.0	1.0	0.5	0.5	0.0	0.0	0.0
	始発18時台	0.0	0.5	3.0	1.5	0.5	2.5	2.0	1.0	1.5	1.5	0.0	0.0
	始発19時台	0.0	1.0	0.5	0.0	0.0	0.0	1.5	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0
	始発20時台	0.0	1.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	1.0	1.0	0.0	0.5
始発21時台	0.0	0.5	1.5	0.0	0.0	0.0	1.0	2.0	1.0	1.0	0.0	1.5	
合計		1.0	8.5	17.0	1.5	4.0	8.0	7.5	6.0	9.5	4.5	1.5	5.0

2021年12月2・3日の平均
出典：国際十王交通株式会社

吹上線と犬塚線については、赤字路線となっており、生活路線バス運行事業補助金等を交付しています。

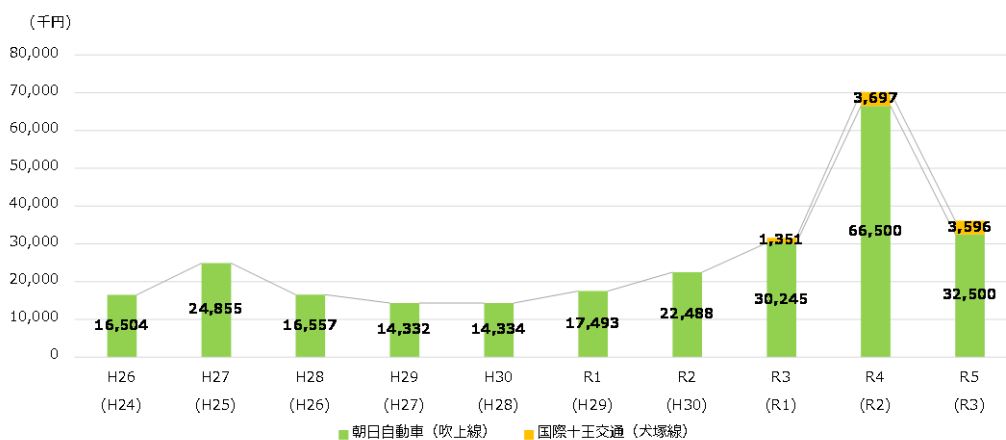


図 2-21 生活路線バス運行事業補助金等の推移

2-4-5. 市内循環バスの運行状況

市の施設利用者、高齢者などの交通弱者、及び、駅を起点とした観光施設利用者の交通手段の確保を目的とし、本市では市内循環バスを運行しています。

平成 7 年に試験運行を開始して以来、利用促進や収支改善などのために適宜ルートや運賃などの見直しを実施しており、現在では、東循環、西循環、北東、北西、南大通り線及び観光拠点循環の 6 コースで運行しています。

市内循環バスの沿革

- ・平成 7 年 4 月から 2 台 2 コース（南循環・北循環）で試験運行を開始（無償運行）
- ・1 年の試行期間に寄せられた要望・意見を基に、平成 8 年 4 月より 1 コース増の 3 コース（東循環・西循環・北循環）による運行を実施（引き続き無償運行）
- ・平成 15 年 4 月より有料化（1 回乗車 100 円）と運休日の見直しの実施
- ・平成 18 年 4 月より 1 コース増の 4 コース（東循環・西循環・北東循環・北西循環）による運行を実施
- ・平成 23 年 1 月より 1 コース増の 5 コース（東循環・西循環・北東循環・北西循環、南大通り線）による運行を実施
- ・平成 23 年 4 月より 1 コース増の 6 コース（東循環・西循環・北東循環・北西循環・南大通り線・観光拠点循環）による運行を実施
- ・平成 30 年 4 月より西循環・南大通り線・観光拠点循環の運賃値上げ、75 歳以上の運賃無料化、東循環・北東循環・北西循環の車両小型化を実施
- ・令和元年 10 月より市外 75 歳以上を有料化
- ・令和 3 年 4 月に観光拠点循環のルートを変更
- ・令和 4 年 4 月に南大通り線を除く 5 コースの運行ルート及びダイヤを変更

市内循環バスの運行概要

- ・運行事業者：朝日自動車株式会社（西循環・北西・南大通り線）
株式会社協同観光バス（東循環・北東）
株式会社大堰観光バス（観光拠点循環）
- ・運行日：年末年始を除く毎日
- ・運行時間：5:50～21:36
- ・運賃：1 人 1 回あたり 東循環・北東・北西…100 円
西循環・南大通り線・観光拠点循環…150 円
（ただし、75 歳以上の市民、未就学児・障害者・障害者 1 人につき介助者 1 人は無料）
- ・回数券：1,000 円、3,000 円、5,000 円
- ・乗継券：異なるコースに乗り継ぐ場合、乗継券を発行（1 回まで）

現在の 6 ルートは以下の特徴があります。

路線名	特徴
東循環コース	市南部をまわり、忍城バスターミナルまで運行する。本数は少ない。
西循環コース	J R 行田駅・忍城バスターミナル・ソシオ流通センター駅を結び、三角形のルートで運行している。比較的本数が多く、5 時台から 21 時台まで運行しており、運行時間が最も長い。
北東コース	ともに市北部をまわり、忍城バスターミナルまで運行する。本数が少ない。
北西コース	
南大通り線コース	南大通り線に沿って J R 行田駅と工業団地を直線的に結ぶ。本数が最も多い。
観光拠点循環コース	J R 行田駅と市内に点在する観光拠点を結んで片循環で運行している。

6 コースのうち、比較的本数の少ない「東循環コース」・「北東コース」・「北西コース」の 3 路線はワンボックスカーでの運行であり、運賃も 100 円となっています。

一方、比較的本数の多い「西循環コース」・「南大通り線コース」・「観光拠点循環コース」は車両も大きく、運賃も 150 円となっています。

表 2-4 現在の市内循環バスの各路線の概要

路線名	運行日	運行区間	本数 (平日)	始発(平日)	最終(平日)
東循環コース	毎日	右回り	4	忍城 BT 発(7:00)	忍城 BT 発(16:32)
		左回り	3	忍城 BT 発(8:26)	忍城 BT 発(15:06)
西循環コース	毎日	右回り	15	忍城 BT 発(9:45)	忍城 BT 発(20:55)
		左回り	13	忍城 BT 発(5:50)	忍城 BT 発(15:15)
北東コース	毎日	忍城 BT 行(上り)	5	忍城 BT 発(7:00)	忍城 BT 発(16:00)
		忍城 BT 行(下り)	5	忍城 BT 発(8:40)	忍城 BT 発(17:40)
北西コース	毎日	忍城 BT 行(上り)	5	忍城 BT 発(7:00)	忍城 BT 発(7:55)
		忍城 BT 行(下り)	5	忍城 BT 発(7:55)	忍城 BT 発(17:00)
南大通り線コース	毎日	JR行田駅行(上り)	20	工業団地発(6:00)	工業団地発(19:30)
		工業団地行(下り)	20	JR 行田駅前発(6:30)	JR行田駅前発(20:00)
観光拠点循環コース	毎日		9	JR行田駅前発(8:06)	JR行田駅前発(16:45)

忍城 BT = 忍城バスターミナル

出典：行田市市内循環バス時刻表（令和 4 年 4 月改定）

路線見直し前の乗客数をみると、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した。一方、東循環、北東循環、北西循環の 3 路線は、本数が少ないこともあり、乗客数に大きな差がありました。

また、乗降が最も多いバス停は、東循環、北東循環、北西循環の 3 路線では行田市バスターミナル（現在の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 J R 行田駅前となっており、2 位以下のバス停とは大きな差がありました。

上位になったバス停は、交通結節点（J R 行田駅前、行田市バスターミナル、行田市駅前）、医療施設（行田病院前、行田中央病院前）、観光施設（行田市バスターミナル、古代蓮の里、埼玉古墳公園前、水城公園前）などでした。

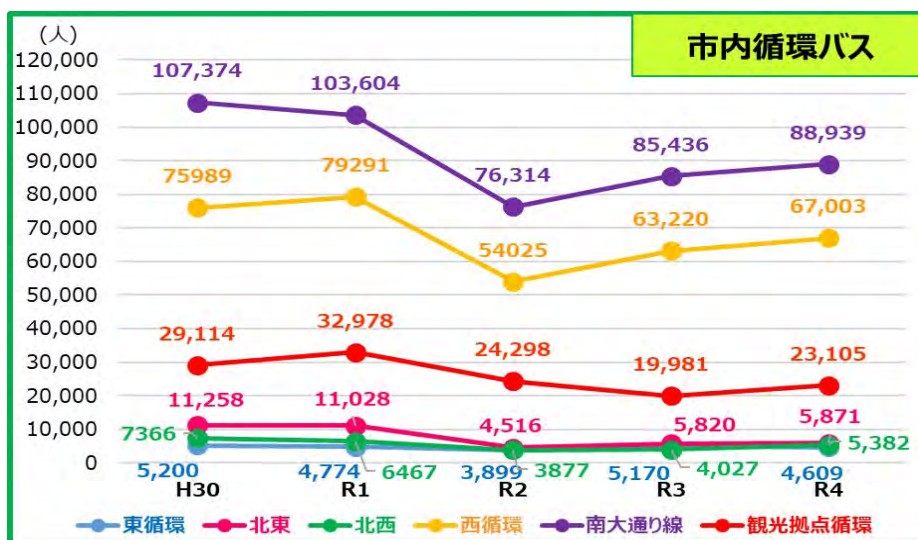


図 2-22 市内循環バス乗客数の推移

2-4-6. デマンドタクシーの運行状況

平成 29 年 4 月から、行田市に住民登録のある高齢者（75 歳以上）及び障がい者を対象にデマンドタクシーの運行を開始しました。

【行田市デマンドタクシーの概要】

デマンドタクシーとは、バスのように乗り降りできる場所が決められていますが、時刻表はありません。また、途中下車や寄り道はできません。このように、バスとタクシーの中間的な交通手段となります。なお、車両は通常のタクシー車両を使用し、料金は通常のタクシーと同様、車両 1 台の金額です。

<利用できる方>

行田市民で「75 歳以上の高齢者」または「障害者手帳をお持ちの方」（事前に利用者登録が必要）

<運行日>

毎日（ただし、年末年始 [12/29～1/3] を除く）

<利用時間>

午前 8 時 30 分～午後 5 時（利用日の 3 日前から予約可能）

<運行区域>

行田市内及び秩父鉄道ソシオ流通センター駅前

<運行パターン>

①利用者自宅前→指定乗降場所 ②指定乗降場所→利用者自宅前

③指定乗降場所→指定乗降場所 のいずれか

<利用料金>

タクシーメーター料金に応じて 4 段階

タクシーメーター料金	利用料金(利用者負担額)
2,000 円未満	500 円
2,000 円以上 3,000 円未満	1,000 円
3,000 円以上 4,000 円未満	1,500 円
4,000 円以上	2,000 円

平成 29 年の運行開始から令和元年度までは順調に利用回数や利用人数が伸びていました。コロナ禍以降では、令和 2 年度に利用が減少したものの減少幅は少なく、令和 4 年度に利用回数と利用者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 年度が最も多くなっています。

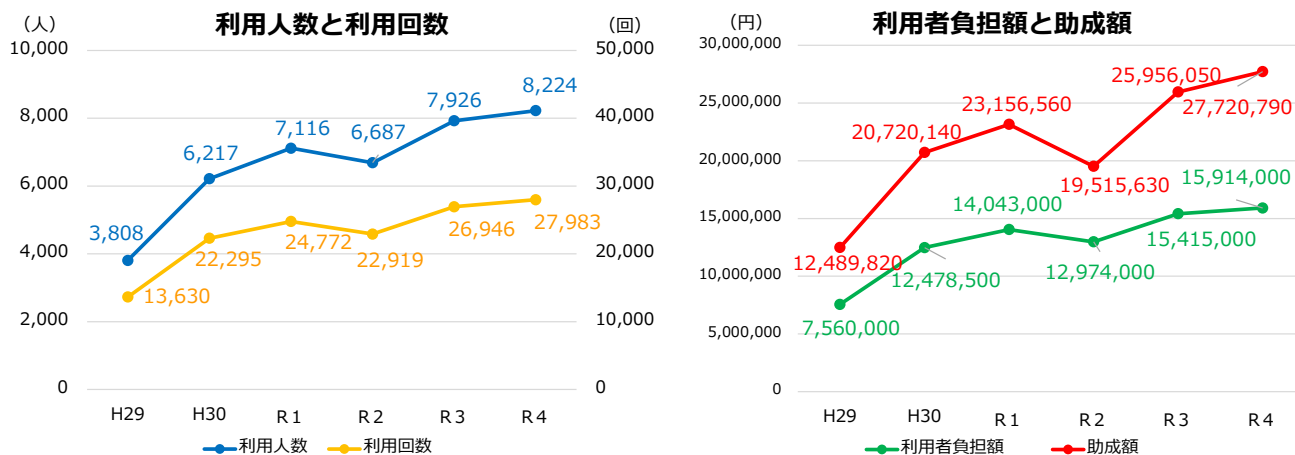


図 2-23 デマンドタクシー利用人数・利用回数・利用者負担額・助成額の推移

年間利用者はのべ 27,983 人で、月による変動は 8 月が最も多く、1 月が最も少なくなっています。ただ、月ごとの変動は大きくなく、安定して 2,000 人以上の利用があるといえます。

また、1 回あたりの利用者負担額は 568 円、助成額は 991 円となっており、令和 4 年度の助成額の総額は約 2,770 万円となりました。

表 2-5 デマンドタクシーの利用者負担額と助成額

	利用回数(回)		利用人数	利用者負担額(円)			助成額(円)		
	計	(一人あたり)		計	(一人あたり)	(一回あたり)	計	(一人あたり)	(一回あたり)
4月	2,470	3.5	703	1,389,000	1,976	562	2,398,150	3,411	971
5月	2,323	3.6	650	1,297,500	1,996	559	2,255,680	3,470	971
6月	2,437	3.5	699	1,364,000	1,951	560	2,392,830	3,423	982
7月	2,455	3.5	701	1,397,000	1,993	569	2,408,570	3,436	981
8月	2,526	3.5	723	1,413,000	1,954	559	2,440,130	3,375	966
9月	2,338	3.4	687	1,315,000	1,914	562	2,266,950	3,300	970
10月	2,276	3.3	683	1,291,500	1,891	567	2,244,490	3,286	986
11月	2,259	3.4	664	1,282,000	1,931	568	2,242,200	3,377	993
12月	2,432	3.4	722	1,402,500	1,943	577	2,434,050	3,371	1,001
1月	2,052	3.2	634	1,170,500	1,846	570	2,090,900	3,298	1,019
2月	2,090	3.2	657	1,197,500	1,823	573	2,111,420	3,214	1,010
3月	2,325	3.3	701	1,364,500	1,947	587	2,415,850	3,446	1,039
計	27,983	3.4	8,224	15,884,000	1,930	568	27,701,220	3,367	991

令和 4 年度実績

乗降場所としては、行田総合病院が特に多く、次いで行田中央総合病院となりました。その他、石井クリニックと古田整形外科医院といった医療施設、ベルク行田長野店などの商業施設、J R 行田駅が上位となりました。

2-4-7. 公共交通に対する経費負担

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

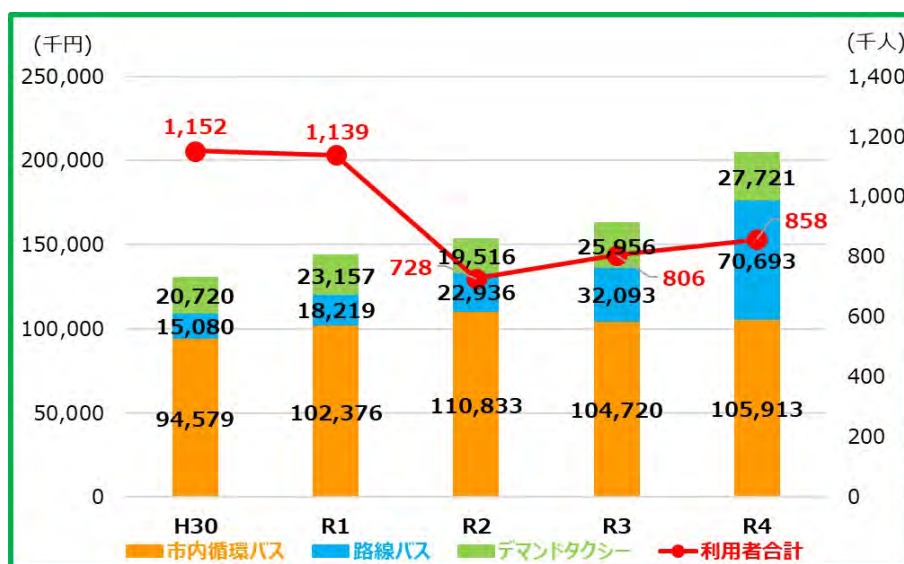


図 2-24 公共交通経費と利用者等の推移

2-4-8. その他の公共交通の運行状況

①福祉有償運送

障がい者等外出支援事業として、バスやタクシー等の公共交通機関を介添えなしに利用できない障がい者や高齢者等に対し、ドア・ツー・ドアの個別送迎を行う有償の移送サービスを実施しています。

【福祉有償運送の概要】

<事業の対象者>

障害者手帳をお持ちの方 / 要介護認定を受けている方 / 要支援認定を受けている方 / 基本チェックリストにて行田市介護予防・日常生活支援総合事業の事業対象者となった方

<利用時間>

毎日（ただし、年末年始 [12/29～1/3] を除く）

<運行内容>

- ・福祉車両等によるドア・ツー・ドアの個別送迎
- ・令和5年度時点で行田市を運送区域として登録している事業者は23
- ・利用する場合は、利用する事業所に利用登録が必要

②市立小学校スクールバス

- ・忍小学校、見沼小学校は、2台のバスを併用して運行
なお、忍小学校は、令和5年度のみ登校時に市保有のキャラバンを1台利用して運行
- ・南河原小学校は、市保有のキャラバンを利用して運行
- ・太田小学校は、1台のバスを運行

③古代蓮の里シャトルバス

蓮の開花期間中（6月末～8月上旬）のみ、JR行田駅と古代蓮の里を結ぶシャトルバスを運行しています。

④その他送迎サービスを実施している施設等

施設利用者に対し、送迎サービスを実施しているのは、教育施設や医療施設などがあります。

教育施設は通学時間帯に合わせた運行となっており、自動車学校を除くと特定の時間の運行となっています。

表 2-6 その他送迎サービスを実施している施設等

【教育機関】			
<高校>	東京成徳大学深谷高等学校（深谷市） 本庄東高等学校（本庄市）	正智深谷高等学校（深谷市） 東京農業大学第三高等学校（東松山市）	
<特別支援学校>	行田特別支援学校		
<専門学校>	テクノ・ホルティ園芸専門学校		
<塾やスクール>	行田ゼミナール（学習塾）	スポーツフィールド行田	ベストスイミングスクール行田
【医療施設】			
行田総合病院 さきたまクリニック さめじまボンディングクリニック（熊谷市）	行田中央総合病院 行田ふれあいクリニック	行田協立診療所 坂本眼科	石井クリニック 羽生総合病院（羽生市）
【送迎付きの介護サービス事務所】			
原則、送迎付きの介護サービス事業所：60 施設 希望があれば追加料金で送迎可能な事業所：15 施設			
【その他】			
行田自動車教習所 行田天然温泉 ハナホテル行田		羽生モータースクール（羽生市）	

出典：各施設 HP

2-5. 通勤・通学での移動実態

令和2（2020）年の夜間人口は78,617人、昼間人口は72,909人で、昼夜間人口比率は92.7であり、流出超過となっています。

通勤・通学による流入人口は15,976人、流出人口は21,684人です。流入は大半が近接する市町村からとなっていますが、流出は東京都やさいたま市も多くなっています。

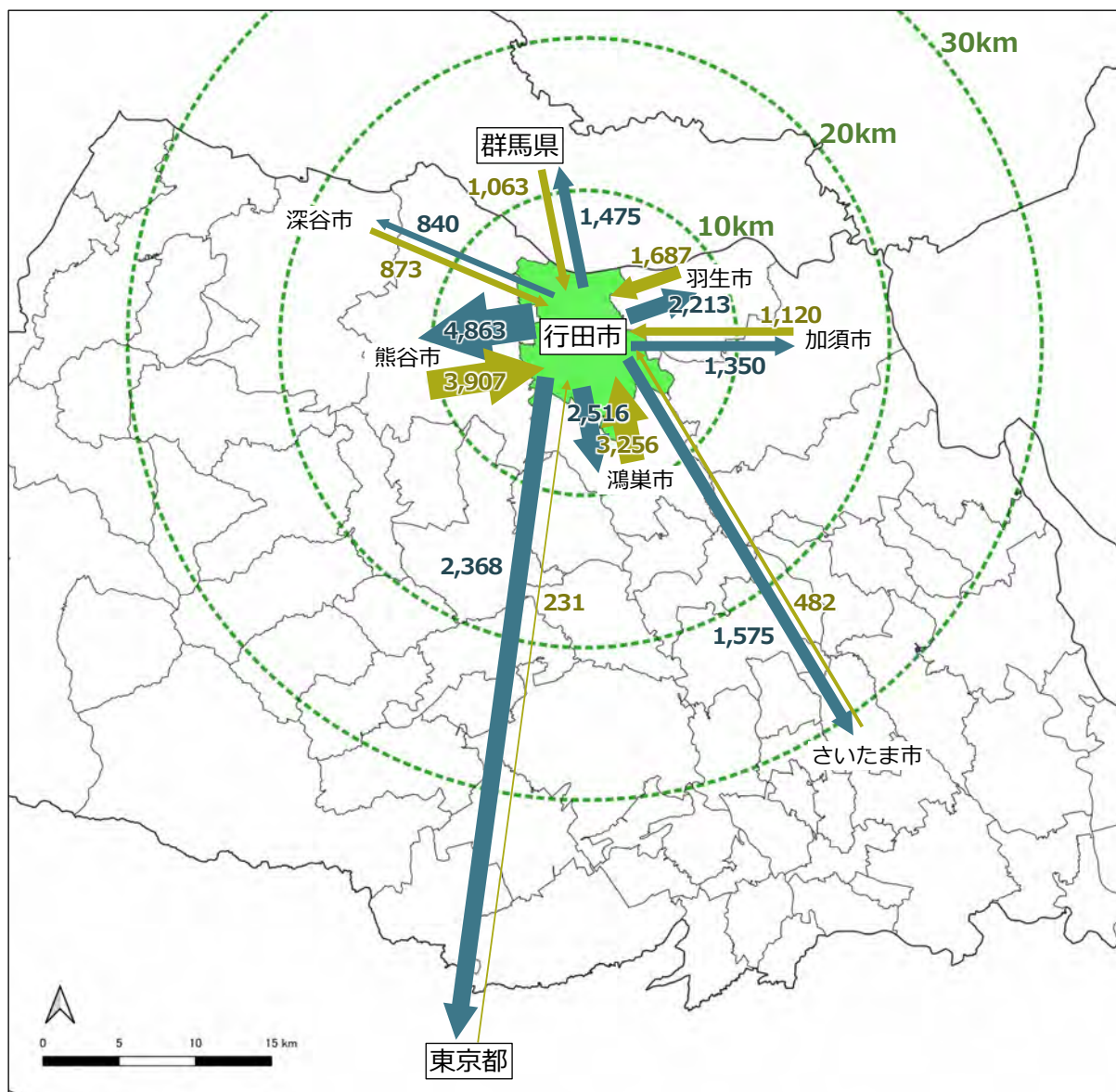


図 2-25 主な流出・流入の状況

出典：国勢調査（令和2年）

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、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年度に実施しました。各結果のポイント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

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、郵送によりアンケート票を発送、回収。

その他市内で開催されたイベント時に、当アンケートにWEB上で回答できるQRコードを配布。

回収票数：856票（郵送実施アンケートにおける回収率：40.4%）

調査結果概要

● 自動車の所有状況

	選択肢	回答数	割合
1	自分専用で使える自動車がある	575	70%
2	家族共用の自動車がある	178	21%
3	自動車を持っていない	73	9%
	全体	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。

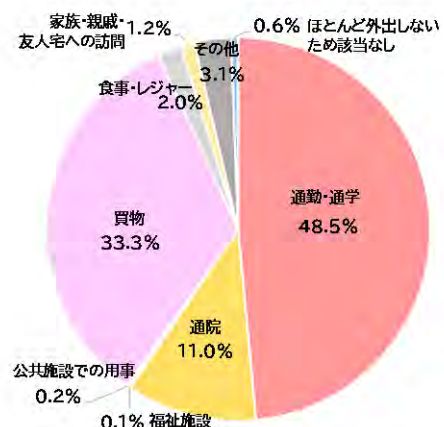
世代別の自動車運転免許の保有状況と自動車の所有状況

	選択肢	自動車運転免許を保有している		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
1	10歳代	28	29%	11	39%
2	20歳代	51	92%	42	82%
3	30歳代	65	92%	65	100%
4	40歳代	115	95%	110	96%
5	50歳代	134	97%	129	96%
6	60歳代	191	92%	175	92%
7	70歳代	196	81%	169	86%
8	80歳以上	69	65%	47	68%
	全体	849	86%	748	88%
	年齢不詳	7	71%	5	71%

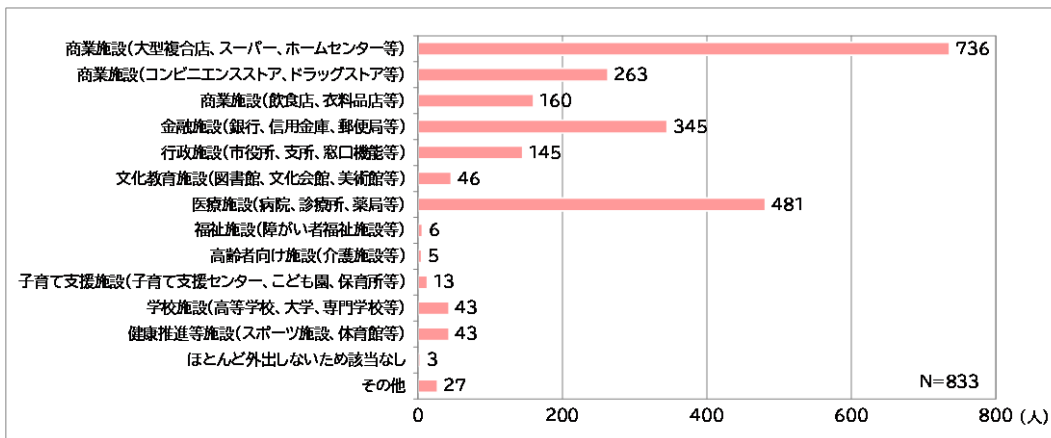
● 日常生活の外出について

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
1	通勤・通学	411	48.5%
2	通院	93	11.0%
3	福祉施設	1	0.1%
4	公共施設での用事	2	0.2%
5	買物	282	33.3%
6	食事・レジャー	17	2.0%
7	家族・親戚・友人宅への訪問	10	1.2%
8	その他	26	3.1%
9	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（3つまで選択）



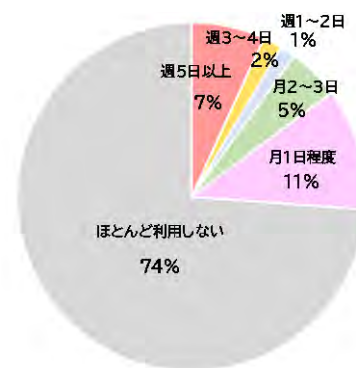
買物、病院等の
日常利便施設が
上位を占めています。

【「その他」における上位意見】
駅（24件）

●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
1 週5日以上	57	7%
2 週3～4日	15	2%
3 週1～2日	12	1%
4 月2～3日	40	5%
5 月1日程度	95	11%
6 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
交通がほとんど無いこ
とがうかがえます。

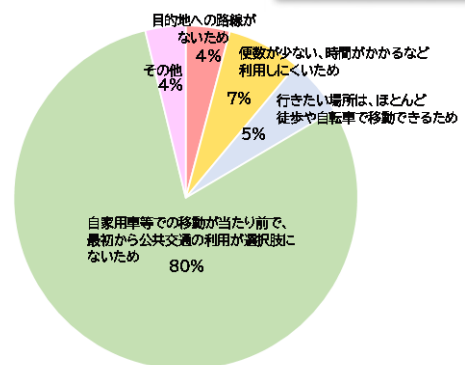
・公共交通を利用しない理由

（上記で「6 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
1 目的地への路線がないため	25	4%
2 便数が少ない、時間がかかるなど 利用しにくい	42	7%
3 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%
4 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%
5 その他	23	4%
合計	606	100%

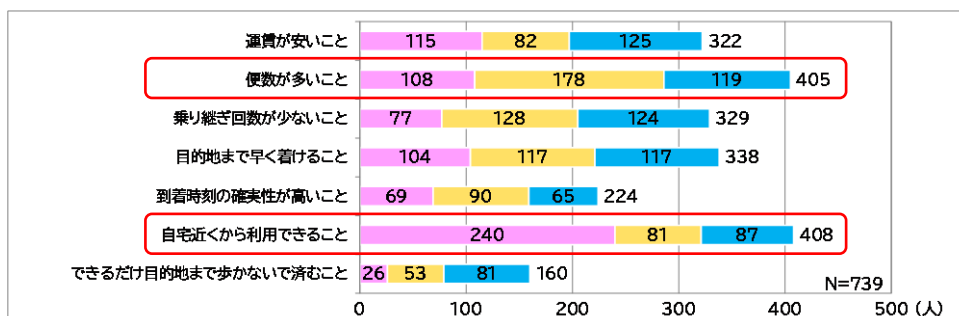
問9で6の回答者のうち、無回答

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）

ピンク：1番目に重視 イエロー：2番目に重視 ブルー：3番目に重視



「自宅付近から利用可能であること」、「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とデマンドタクシーについて

・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
1	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%
2	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%
3	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%
4	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%
5	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
1	自分専用で使える自動車がある	518	79%
2	家族共用の自動車がある	125	19%
3	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。

民間路線バスの今後の利用意向

	選択肢	回答数	割合
1	利用したい	237	37%
2	利用するつもりはない	297	46%
3	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
1	利用したい	270	42%
2	利用するつもりはない	255	40%
3	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
1	運転することに問題がないため	472	73%
2	返納した場合、外出時の移動手段がなくなるため	104	16%
3	家族や知人の送迎に頼りたくないため	6	1%
4	公共交通が充実していないと感じるため	23	3%
5	自身で運転することが好きのため	24	4%
6	その他	22	3%
	合計	651	100%
	問19で1の回答者のうち、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

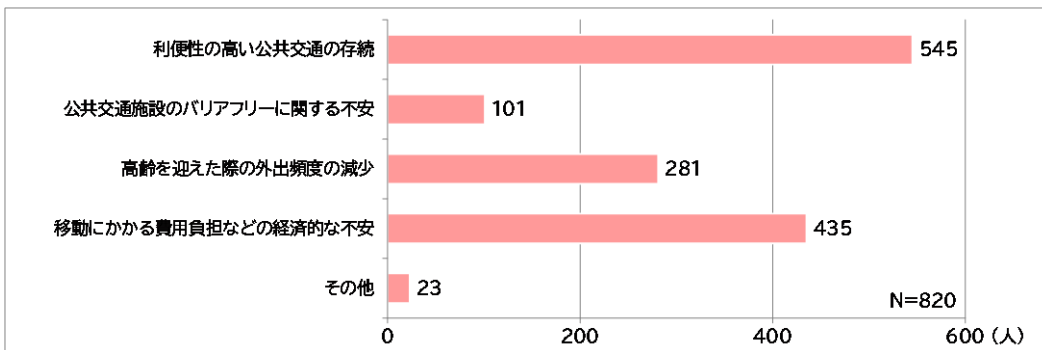
「運転免許証を所有しているが免許返納を考えている」の選択者のみ回答

	選択肢	回答数	割合
1	徒歩または自転車	16	31%
2	家族や知人の送迎	16	31%
3	医療機関などの送迎	1	2%
4	鉄道	0	0%
5	民間の路線バス	2	4%
6	市内循環バス	9	17%
7	デマンドタクシー	8	15%
8	タクシー（デマンドタクシー以外）	0	0%
9	その他	0	0%
	合計	52	100%
	問19で2もしくは3の回答者のうち、無回答	3	

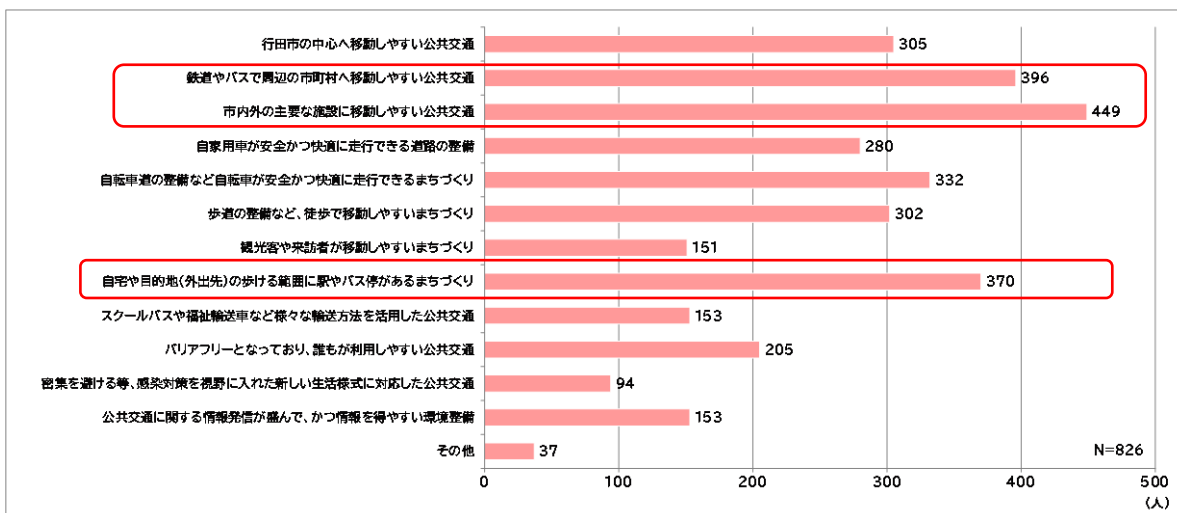
将来的に運転免許証を返納する意向が無い人が多く、返納後の移動手段として公共交通を想定している人も少ない状況です。

●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）



・行田市がめざ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、目的地まで歩いて移動できる等、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
1	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%
2	現状の財政負担を維持し、運行内容を継続するべき	213	27%
3	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%
4	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%
5	その他	28	4%
	合計	779	100%
	無回答	77	

より公共交通の利便性を向上することへの期待が多い結果となっています。

3-1-2. デマンドタクシー登録者アンケート

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、郵送によりアンケート票を発送、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

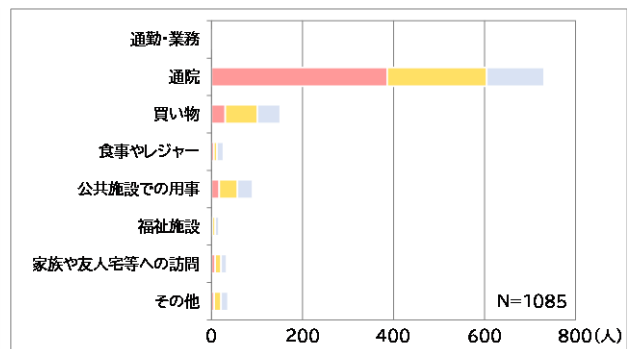
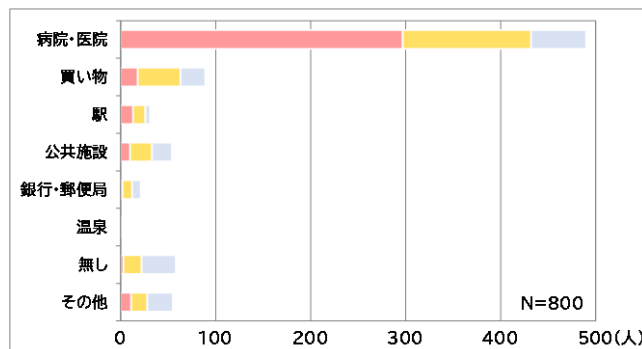
	選択肢	回答数	割合
1	対象年齢(75歳以上)であったため	106	21%
2	障害者手帳を所持しているため	44	9%
3	自宅前から(まで)利用できるため	137	28%
4	バス停までの移動が困難なため	29	6%
5	利用料金が手頃だと感じたため	18	3%
6	家族や知人に勧められたため	17	3%
7	運転免許証を自主返納したため	109	22%
8	運転免許証はあるが自身の運転での外出に不安を感じるため	11	2%
9	市内循環バスの運賃が無料になるため	8	2%
10	行政サービスを積極的に活用したいため	9	2%
11	その他	8	2%
	合計	496	100%
	無回答	25	

・普段デマンドタクシーを利用する際の移動パターン

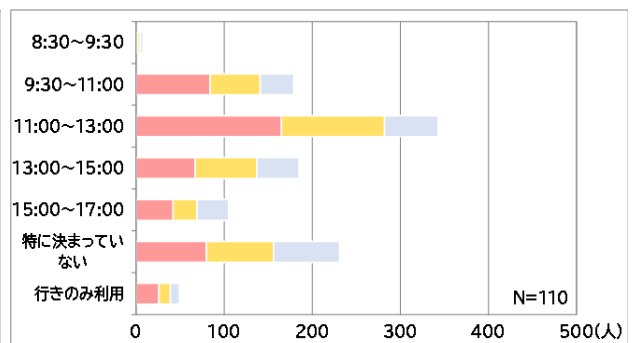
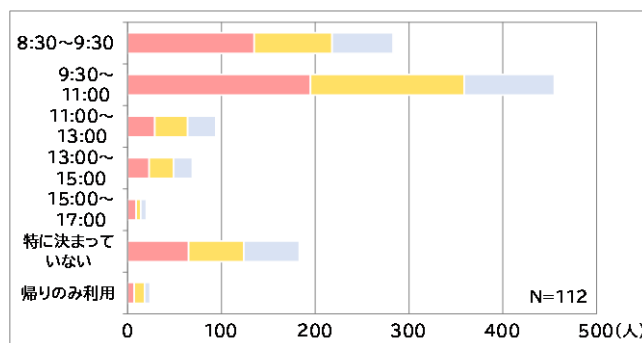
	選択肢	回答数	割合
1	行き(自宅から目的地へ)のみ利用	81	16%
2	帰り(目的地から自宅へ)のみ利用	38	8%
3	行き帰りともに利用	335	67%
4	目的地から他の目的地への移動で利用	3	1%
5	特に決めていない	41	8%
	合計	498	100%
	無回答	23	

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ライズして集計）



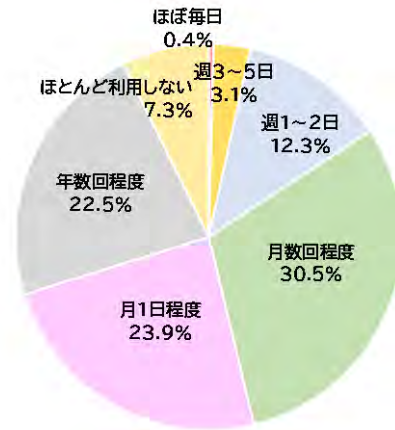
・デマンドタクシーを利用してよく行く目的地への行きの時間帯（左）と帰りの時間帯（右）



■ 1番よく行く目的地 ■ 2番目によく行く目的地 ■ 3番目によく行く目的地

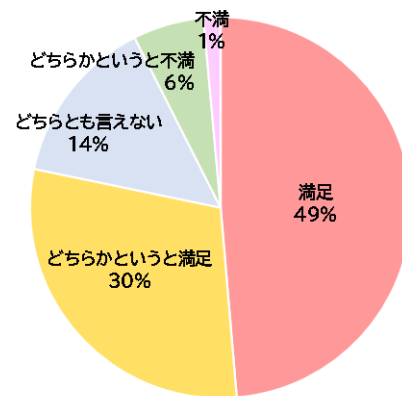
・デマンドタクシーの利用頻度

	選択肢	回答数	割合
1	ほぼ毎日	2	0.4%
2	週3～5日	15	3.1%
3	週1～2日	60	12.3%
4	月数回程度	149	30.5%
5	月1日程度	117	23.9%
6	年数回程度	110	22.5%
7	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
1	満足	235	49%
2	どちらかという満足	143	30%
3	どちらとも言えない	69	14%
4	どちらかという不満	29	6%
5	不満	7	1%
	合計	483	100%
	無回答	38	



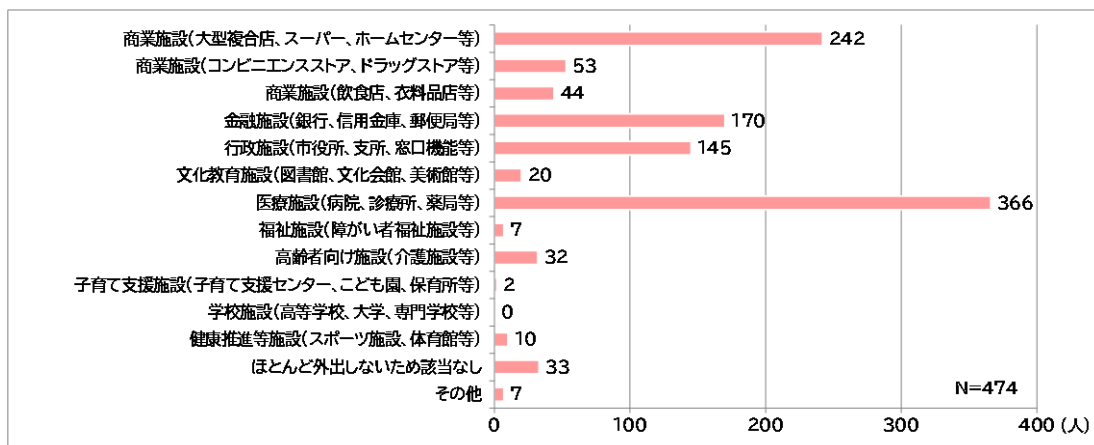
【主な不満の理由】

- ・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。利用可能な時間帯、運行台数に関する不満が挙がっており、今後改善に向けた課題と言えます。

●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、商業施設等の生活利便施設が上位を占めますが、医療施設の回答が最も多くなっています。

3-1-3.路線バス利用者アンケート

アンケート実施日程：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、もしくはアンケート票内に記載のQRコードの読み取りによるWEB回答で回答を得た。

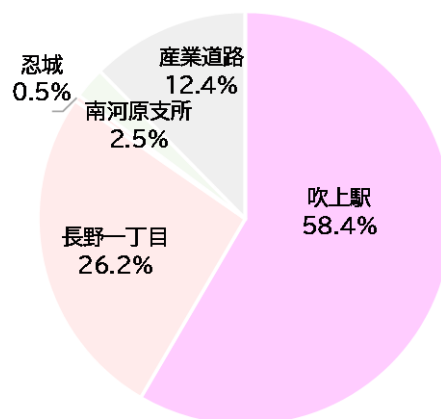
回収票数：202票

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
1	吹上駅	118	58.4%
2	長野一丁目	53	26.2%
3	忍城	1	0.5%
4	南河原支所	5	2.5%
5	産業道路	25	12.4%
6	行田市駅	0	0.0%
	合計	202	100%



・年齢

	選択肢	回答数	割合
1	10歳代	46	23%
2	20歳代	49	24%
3	30歳代	18	9%
4	40歳代	22	11%
5	50歳代	30	15%
6	60歳代	17	8%
7	70歳代	15	7%
8	80歳代以上	5	3%
	合計	202	100%

・住まい

	選択肢	回答数	割合
1	行田市	104	52%
2	熊谷市	5	2%
3	鴻巣市	24	12%
4	その他埼玉県内	54	27%
5	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
1	通勤	96	48%
2	通学	58	29%
3	病院・薬局等	7	3%
4	買い物・食事	9	4%
5	趣味・娯楽・観光	8	4%
6	知人・家族等と会う	8	4%
7	金融機関等での用事	0	0%
8	福祉施設等での用事	0	0%
9	公共施設での用事	8	4%
10	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
1	ほぼ毎日	110	56%
2	週2～3日	35	18%
3	週1日	11	6%
4	月数回	27	14%
5	年数回	12	6%
	合計	195	100%
	無回答	7	

調査地点5箇所の中では「吹上駅バス停」での回答が最も多く得られました。路線バスは、主に市民の毎日の「通勤・通学」として利用されています。

・路線バスの【運行本数】に対する満足度

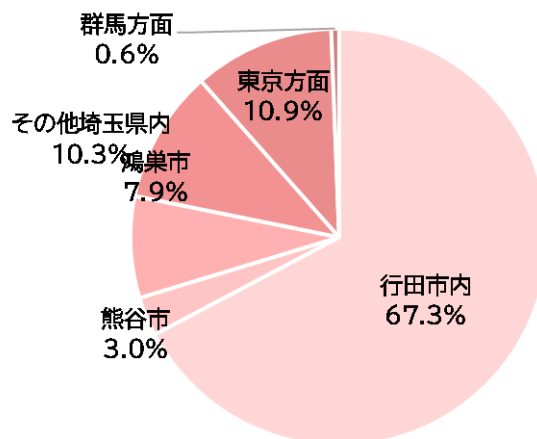
	選択肢	回答数	割合
1	満足	41	21%
2	やや満足	58	30%
3	どちらでもない	40	20%
4	やや不満	42	21%
5	不満	16	8%
	合計	197	100%
	無回答	5	

・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
1	満足	36	20%
2	やや満足	44	25%
3	どちらでもない	54	31%
4	やや不満	28	16%
5	不満	14	8%
	合計	176	100%
	無回答	26	

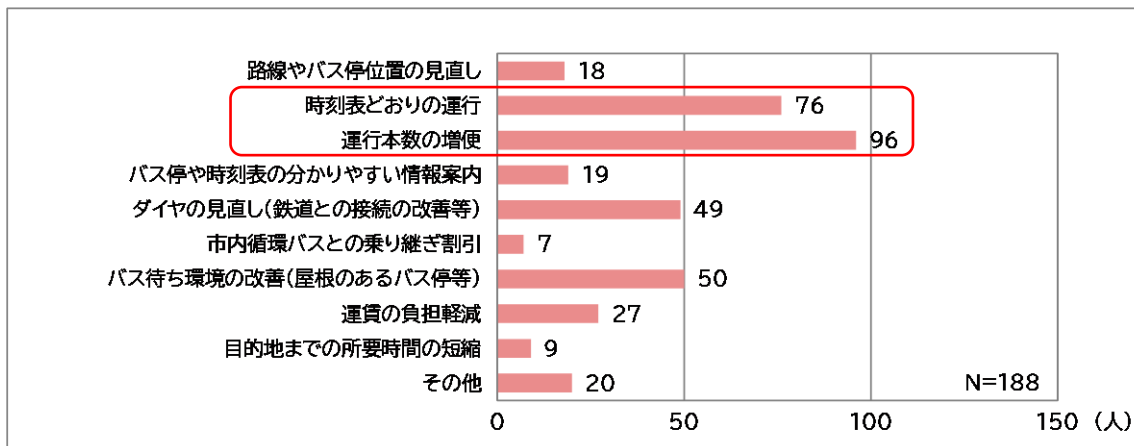
・本日（調査実施日）の外出の最終目的地

No	選択肢	回答数	割合
1	行田市内	111	67.3%
2	熊谷市	5	3.0%
3	鴻巣市	13	7.9%
4	その他埼玉県内	17	10.3%
5	東京方面	18	10.9%
6	群馬方面	1	0.6%
	合計	165	100%
	無回答	37	



「運行本数」、「運行時間帯」ともに概ね満足の評価が得られています。最終外出目的地は行田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。

・路線バスを使いやすいするための取り組みとして効率的と思う項目（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「時刻表通りの運行」、「バス待ち環境の改善」、「ダイヤの見直し」となっており、運行ダイヤ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

アンケート実施日程：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
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、もしくはアンケート票内に記載のQRコードの読み取りによるWEB回答で回答を得た。

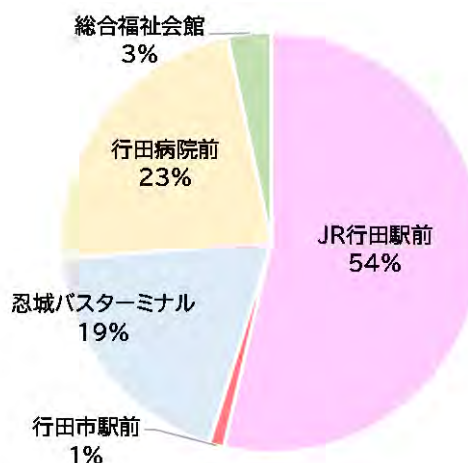
回収票数：休日 89票 / 平日 117票

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
1	JR行田駅前	48	54%
2	行田市駅前	1	1%
3	忍城バスターミナル	17	19%
4	行田病院前	20	22%
5	総合福祉会館	3	3%
	合計	89	100%



・年齢

	選択肢	回答数	割合
1	10歳代	6	7%
2	20歳代	10	11%
3	30歳代	7	8%
4	40歳代	5	6%
5	50歳代	19	21%
6	60歳代	12	13%
7	70歳代	17	19%
8	80歳代以上	13	15%
	合計	89	100%

・住まい

	選択肢	回答数	割合
1	行田市	58	65%
2	熊谷市	7	8%
3	鴻巣市	1	1%
4	その他埼玉県内	13	15%
5	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
1	通勤	17	19%
2	通学	5	6%
3	病院・薬局等	19	22%
4	買い物・食事	10	11%
5	趣味・娯楽・観光	14	16%
6	知人・家族等と会う	14	16%
7	金融機関等での用事	0	0%
8	福祉施設等での用事	3	3%
9	公共施設での用事	0	0%
10	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
1	ほぼ毎日	21	24%
2	週2～3日	18	21%
3	週1日	10	11%
4	月数回	20	23%
5	年数回	18	21%
	合計	87	100%
	無回答	2	

調査地点5箇所の中では「JR行田駅前バス停」での回答が最も多く得られました。休日の市内循環バスは、主に市民の「通勤・通学」のほか様々な外出に利用されています。

・市内循環バスの【運行本数】に対する満足度

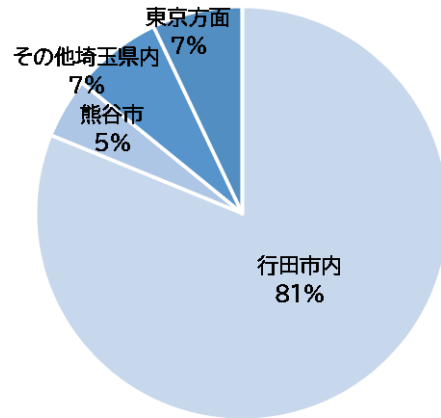
	選択肢	回答数	割合
1	満足	15	17%
2	やや満足	14	16%
3	どちらでもない	14	16%
4	やや不満	28	34%
5	不満	15	17%
	合計	86	100%
	無回答	3	

・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
1	満足	11	13%
2	やや満足	14	17%
3	どちらでもない	24	29%
4	やや不満	21	26%
5	不満	12	15%
	合計	82	100%
	無回答	7	

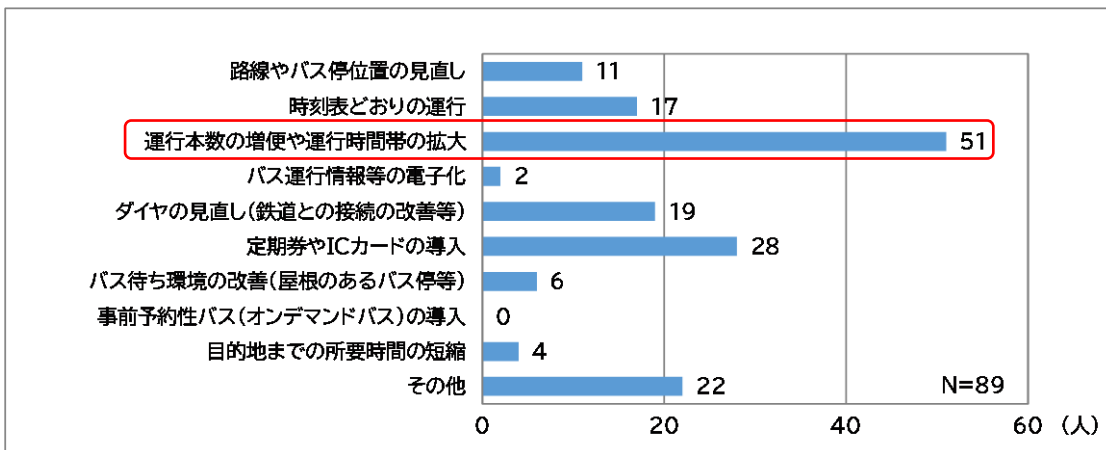
・本日（調査実施日）の外出の最終目的地

	選択肢	回答数	割合
1	行田市内	69	81%
2	熊谷市	4	5%
3	鴻巣市	0	0%
4	その他埼玉県内	6	7%
5	東京方面	6	7%
6	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。最終外出目的地は行田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。

・市内循環バスを使いやすくするための取り組みとして効率的と思う項目（3つまで選択）

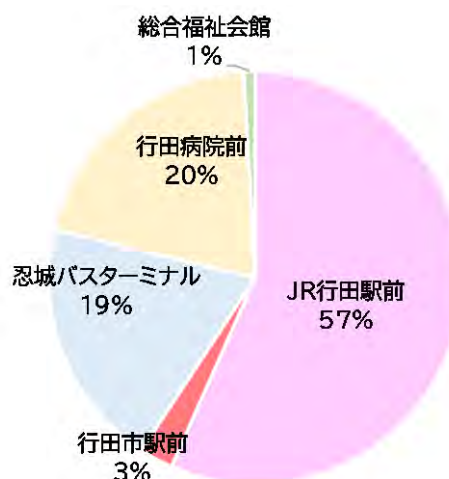


「運行本数の増便」が最も利用者から望まれています。次いで「定期券、ICカードの導入」、「時刻表通りの運行」等、運行全般に対し要望が寄せられています。

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
1	JR行田駅前	64	57%
2	行田市駅前	3	3%
3	忍城バスターミナル	22	19%
4	行田病院前	23	20%
5	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
1	10歳代	6	5%
2	20歳代	18	16%
3	30歳代	12	10%
4	40歳代	6	5%
5	50歳代	29	25%
6	60歳代	16	14%
7	70歳代	19	16%
8	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
1	行田市	65	56%
2	熊谷市	8	7%
3	鴻巣市	7	6%
4	その他埼玉県内	25	22%
5	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
1	通勤	46	40%
2	通学	10	9%
3	病院・薬局等	19	16%
4	買い物・食事	10	9%
5	趣味・娯楽・観光	13	11%
6	知人・家族等と会う	3	2%
7	金融機関等での用事	0	0%
8	福祉施設等での用事	2	2%
9	公共施設での用事	6	5%
10	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
1	ほぼ毎日	34	30%
2	週2~3日	25	22%
3	週1日	7	6%
4	月数回	20	18%
5	年数回	27	24%
	合計	113	100%
	無回答	4	

調査地点 5 箇所の中では「JR 行田駅前バス停」での回答が最も多く得られました。平日の市内循環バスは、市民の「通勤」利用が中心となっています。

・市内循環バスの【運行本数】に対する満足度

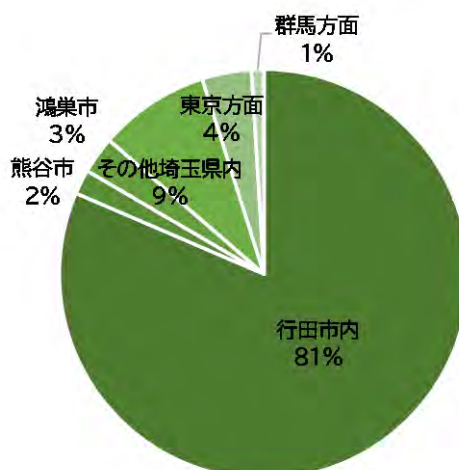
	選択肢	回答数	割合
1	満足	15	13%
2	やや満足	27	25%
3	どちらでもない	21	19%
4	やや不満	27	25%
5	不満	20	18%
	合計	110	100%
	無回答	7	

・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
1	満足	12	13%
2	やや満足	25	26%
3	どちらでもない	16	17%
4	やや不満	23	24%
5	不満	19	20%
	合計	95	100%
	無回答	22	

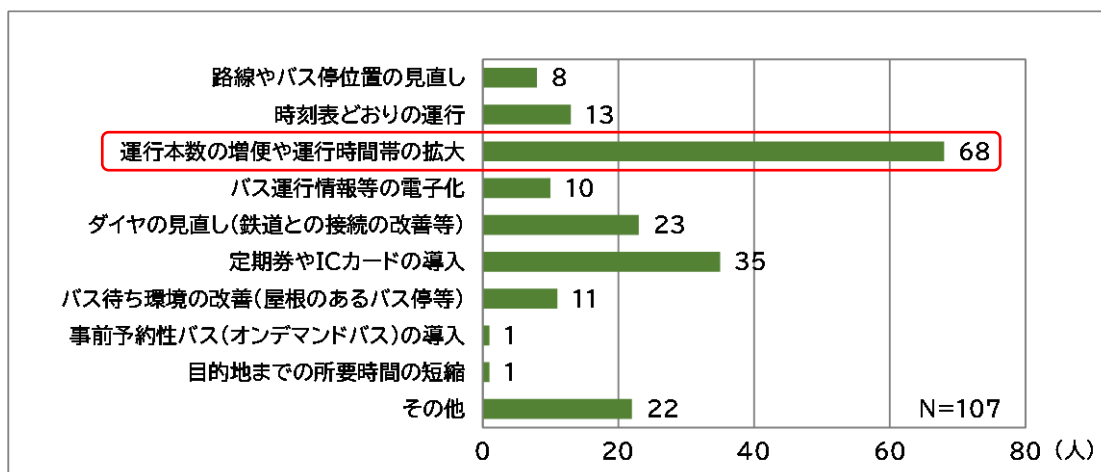
・本日（調査実施日）の外出の最終目的地

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



休日結果同様、「運行本数」、「運行時間帯」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。最終外出目的地も休日結果同様、行田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するための取り組みとして効率的と思う項目（3つまで選択）



休日結果同様、「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「定期券、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にみる本市の公共交通の利用実態、ニーズの要点を整理します。

●市民アンケート調査結果より

《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「自家用車の移動が当たり前で公共交通利用の選択肢が無い」が8割を占め、市民の多くが日頃全く公共交通を利用していないと思われる。
- ・民間路線バス、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日頃から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。
民間路線バス、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割が今後民間路線バス、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「めざすべき交通サービスのあり方」は、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、「運賃引き上げによる財政負担抑制と同時に、公共交通の内容を改善し利便性向上を図るべき」である。

●路線バス利用者調査結果より

《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。
- ・満足度では、運行本数、運行時間ともに概ね満足傾向にある。この結果から、週1回以上の利用者が多い路線バスにおいては、概ね利用者から評価された運行が継続している状況がうかがえる。
- ・外出の最終目的地は、「行田市内」が約7割であり、市民における市内の外出先へ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に効率的な取組は、「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」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調査結果より

《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、過半数を占める結果となった。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のニーズが高いことがうかがえる。
- ・外出目的は、休日は「病院・薬局等」が最も多く、平日は「通勤」が最も多く、平日と休日では利用傾向が異なると思われる。
- ・市内循環バスの利用頻度は、休日、平日ともに「ほぼ毎日」が最も多く、通勤での利用者が一定数あることがうかがえる。
- ・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率的な取り組みは、休日、平日ともに「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」となった。

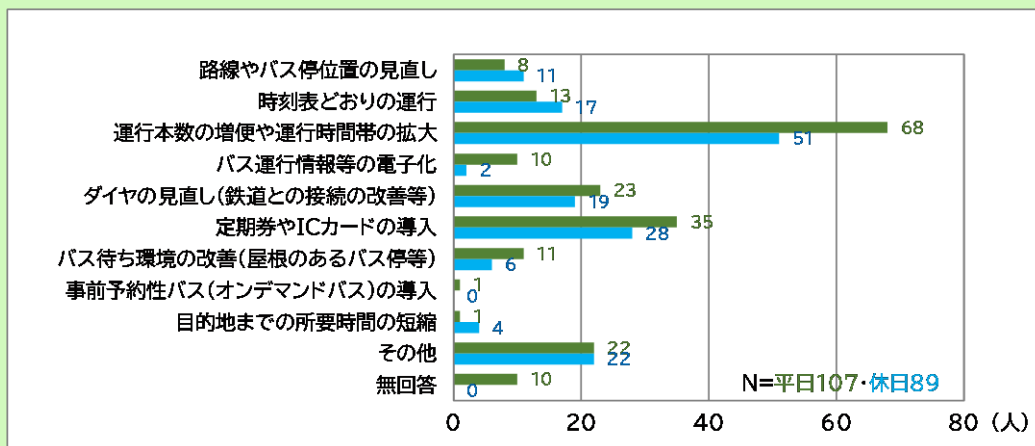


図 2-25 市内循環バスを使いやすくするための取り組みとして効率的と思う項目（三つまで選択）＜平日+休日＞

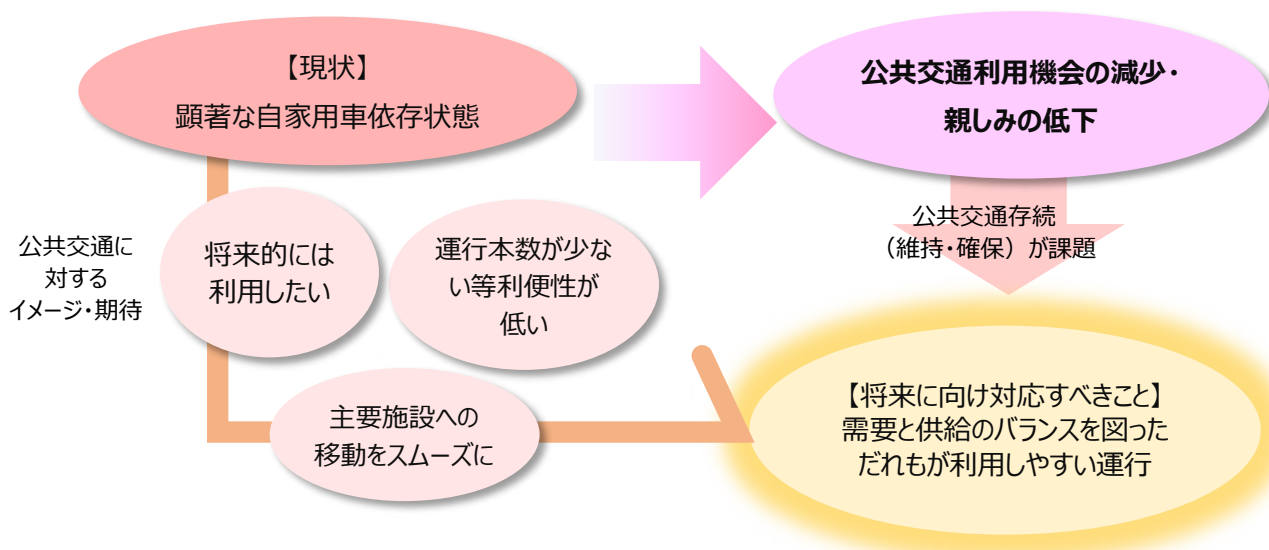


図 3-1 利用実態とニーズ概念図

3-1-6. 調査結果からみる課題の整理

前項までに整理した各種調査結果から見る主な課題を、下記に整理します。

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、運行台数の増設等、利便性の向上により、利用者の満足度を維持していくことが必要です。

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です。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ことが必要です。

3-2. 公共交通の現況における課題

前章において整理した本市の地域現況、本章において整理した調査結果をもとに公共交通の課題を以下に整理します。

◆地域現況から見る主な課題

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。

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、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。

課題 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。

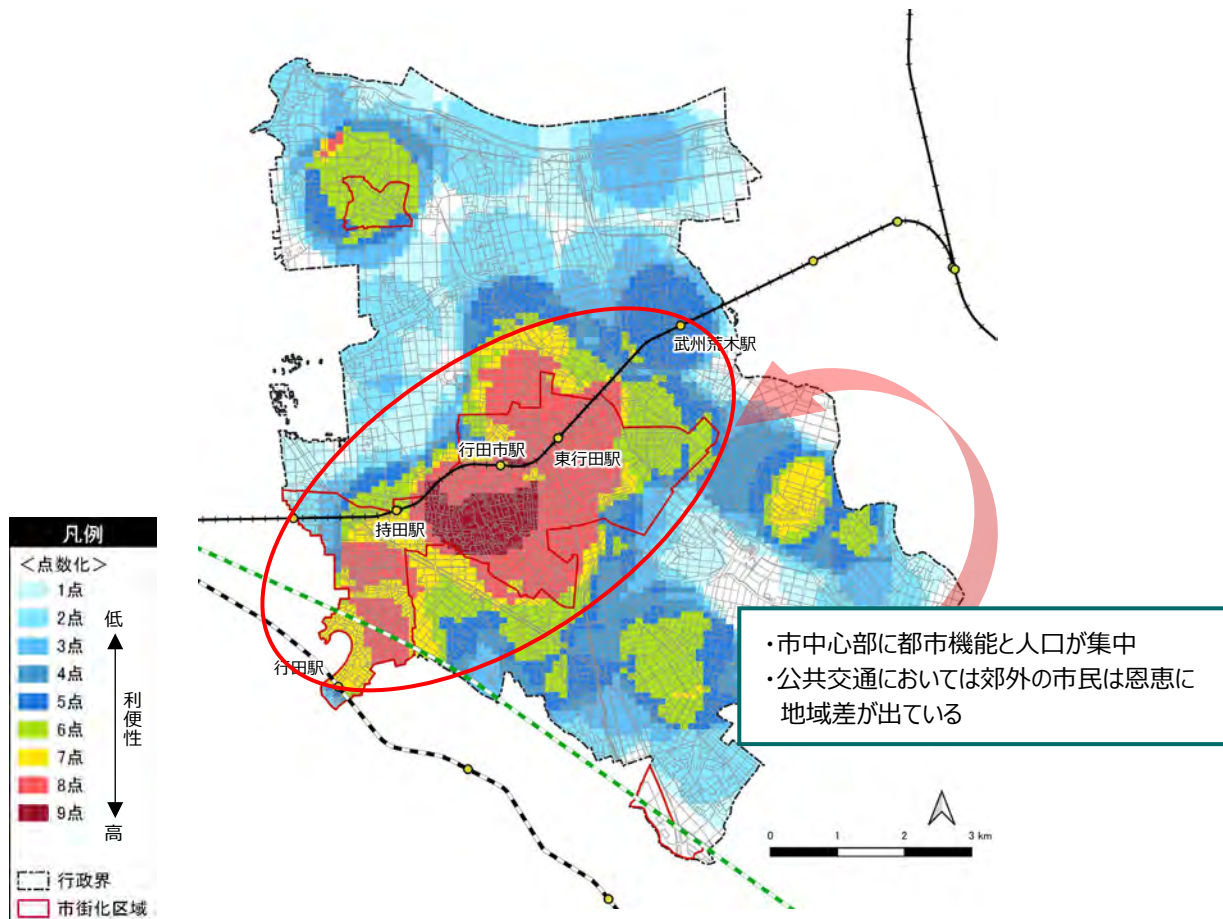


図 3-2 都市機能施設積み上げ図（再掲）

◆公共交通現況から見る主な課題

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

パーソナル調査によると、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、そのニーズに適した路線となっており、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。

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、今後のあり方を含めた検討が必要と言えます。

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、今後のあり方を含めた検討が必要と言えます。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。

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いえます。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いえます。

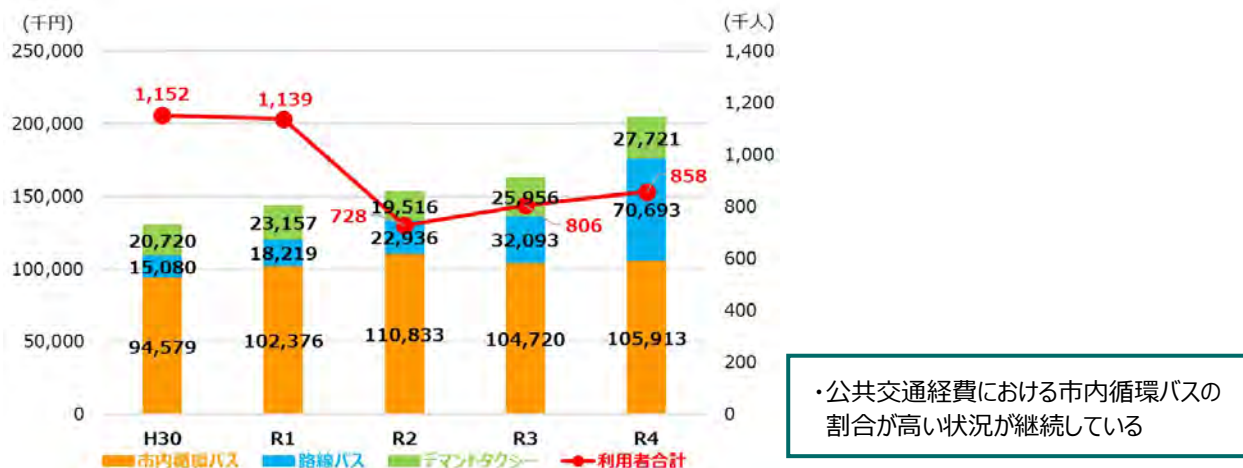


図 3-3 公共交通経費と利用者等の推移（再掲）

◆地域公共交通に関する市民意見交換会の結果から見る主な課題

令和4年度実施の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以下に整理します。

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
- など

課題2 市内循環バスの運行利便性の向上

- ・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）
- など

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
- など

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
- など

3-3. 将来の交通の需要と供給の適正化に向けて

前項までに整理した現況の課題を踏まえ、適切な公共交通整備および維持確保を目指し、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。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、今後の高齢化の進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、バスやタクシーなど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、現在利用者が少なく、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現況です。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

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、郊外部などでは、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言えない状況です。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、乗り方教室等の周知促進
- ・公共交通に係る施設の充実化

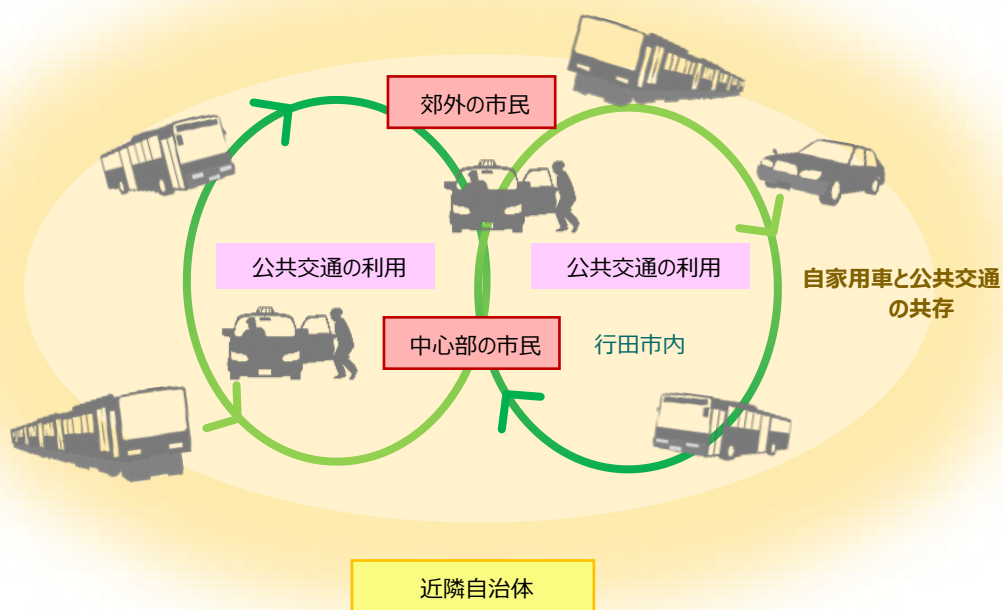


図 3-4 本計画で目指す交通ネットワークの概念図

第4章 計画の基本方針

4-1. 基本方針と地域公共交通の将来像

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、公共交通の将来像を次のように定めます。

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を目指します。

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。



4-2. 目標と取組の方向性

基本方針に基づき、次のとおり目標を設定し、取組を進めていきます。

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・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

4-3. 地域公共交通における各交通システムの役割分担

本市では、鉄道として、JR 高崎線と秩父鉄道秩父本線の 2 路線が運行しており、そのネットワークにより、県内だけでなく、東京方面などの広域交通を担っています。

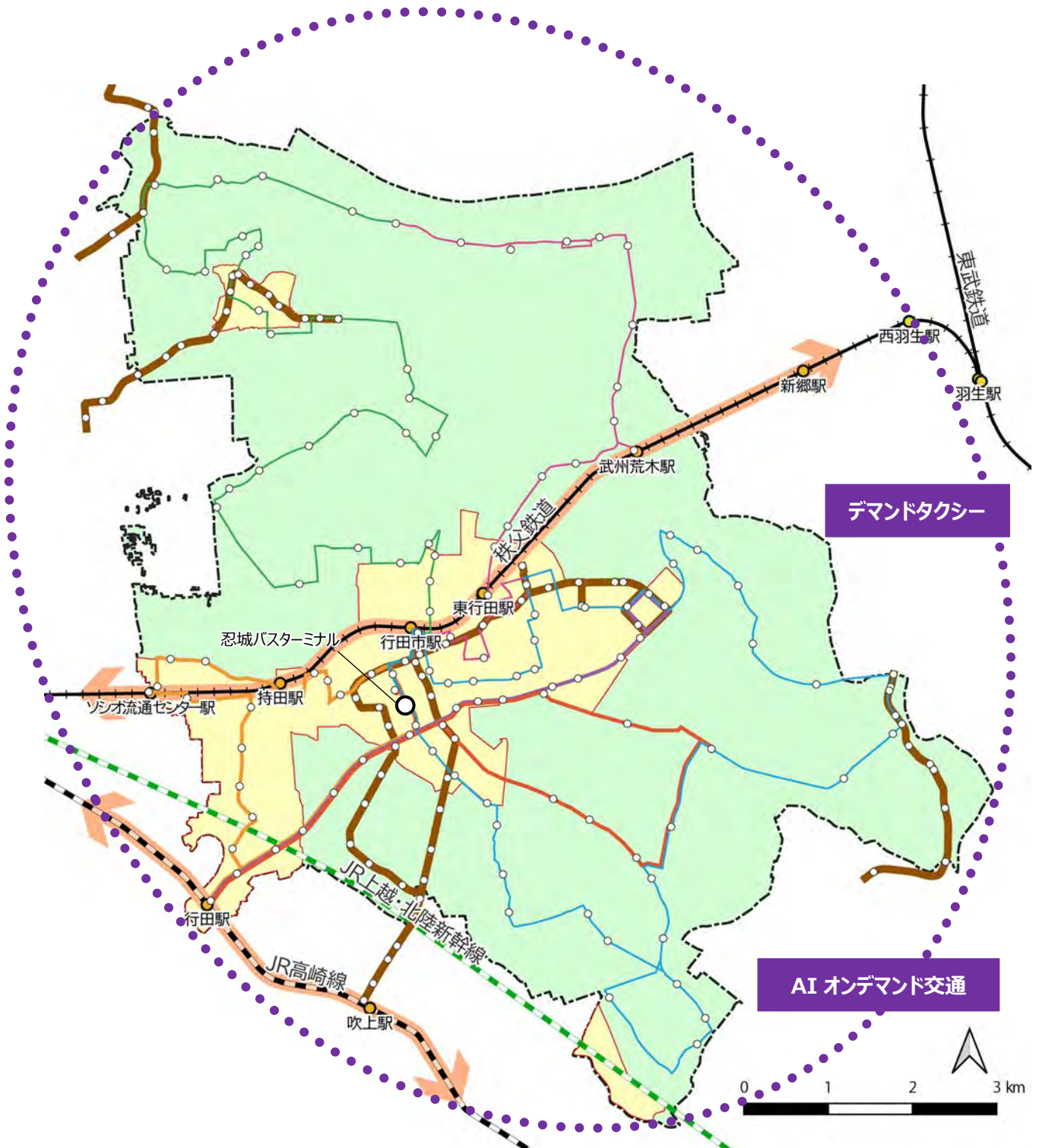
また、市内唯一の JR 高崎線の駅が市域の西端にあることから、JR 駅へアクセスするバス路線は複数あり、路線バスが市外にある吹上駅や熊谷駅、鴻巣駅と市内を結ぶ路線を運行しています。

市内循環バスについては、市内を幅広くカバーする路線が設定されており、利用状況などに対応して、JR 行田駅発着の車両が大きく便数の多い路線と車両が小さく便数の少ない路線という異なった性格の路線があります。

このほか、個別の輸送手段として、タクシーに加え、高齢者等を対象とするデマンドタクシーも運行しており、主に居住地と病院や商業施設などの日常的な移動に活用されています。

これらの本市における公共交通には、自家用車などを利用した移動が困難な高齢者、学生等をはじめとした市民の日常生活の移動手段の確保や交通不便地域でのニーズへの対応が必要とされています。また、外出機会の創出による健康増進や地域活性化への寄与も期待されます。

本計画では、立地適正化計画における長期的な視点での都市軸を踏まえつつ、こうした公共交通の実態と基本的な役割から、本市の公共交通体系を「広域幹線」、「地域間幹線」、「支線」に分類し、公共交通手段相互の連携により、利便性の向上と効率的な運行による公共交通の構築を目指します。



<p>■ 広域幹線</p> <p>⇄ JR 高崎線</p> <p>⇄ 秩父鉄道秩父本線</p>	<p>■ 地域間幹線</p> <p>— 民間路線バス</p>	<p>■ 支線</p> <p>市内循環バス</p> <p>— 西循環コース</p> <p>— 南大通り線コース</p> <p>— 観光拠点循環コース</p> <p>— 東循環コース</p> <p>— 北東コース</p> <p>— 北西コース</p>	<p>○ デマンドタクシー</p> <p>○ AI オンデマンド交通</p>
---	--------------------------------	--	--

図 4-1 路線の性格による本市の公共交通の位置付け

◆地域公共交通計画における各交通システムの役割と確保・維持策

市内の公共交通について、その位置付けごとに、系統と役割、確保・維持策を次のとおり整理します。

本計画期間においては、次の内容に沿ってそれぞれの交通手段の確保・維持策に取り組み、持続可能な運行を目指します。

路線の性格に基づく位置付け	役割	系統（交通手段）	確保・維持策
広域幹線	都市間連絡の骨格路線として、市外との広域交通を担う	鉄道 〔 JR 高崎線 秩父鉄道秩父本線 〕	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
地域間幹線	近隣市の JR 駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点とを連絡する骨格路線となる	民間路線バス 〔 朝日自動車の各路線 国際十王交通の各路線 〕	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す
支線	JR 行田駅を発着地として、市内各地を連絡する骨格路線となる	市内循環バス 〔 西循環コース 南大通り線コース 観光拠点循環コース 〕	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	市内各地域を運行し、軸となる公共交通に接続して、他の交通手段を補完するとともに、市内各地を連絡する路線となる	市内循環バス 〔 東循環コース 北東コース 北西コース 〕	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	高齢者等を対象とし、居住地と市内各地を繋ぐ	デマンドタクシー	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	地域の状況に応じて、他の交通手段を補完する	AI オンデマンド交通	AI オンデマンド交通を導入し、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用して持続可能な運行を目指す

◆各交通システムを結ぶ拠点の役割

市内の公共交通を連絡する乗継拠点、乗継ポイントについて、それぞれの機能を次のとおり整理します。

区分	機能	対応する拠点・ポイント
乗継拠点	広域幹線、地域間幹線、支線をそれぞれ連絡する鉄道駅等において、公共交通機関相互の連携強化や待合環境の向上を図るべき拠点	JR 行田駅 秩父鉄道各駅 忍城バスターミナル
乗継ポイント	乗継拠点を補完し、待合環境の向上、サイクル・アンド・バスライドなどの整備・活用を図るべきポイント	行田市役所 南河原支所 中央公民館・各地域公民館 教育文化センター 総合公園 古代蓮の里 総合福祉会館 県立総合教育センター

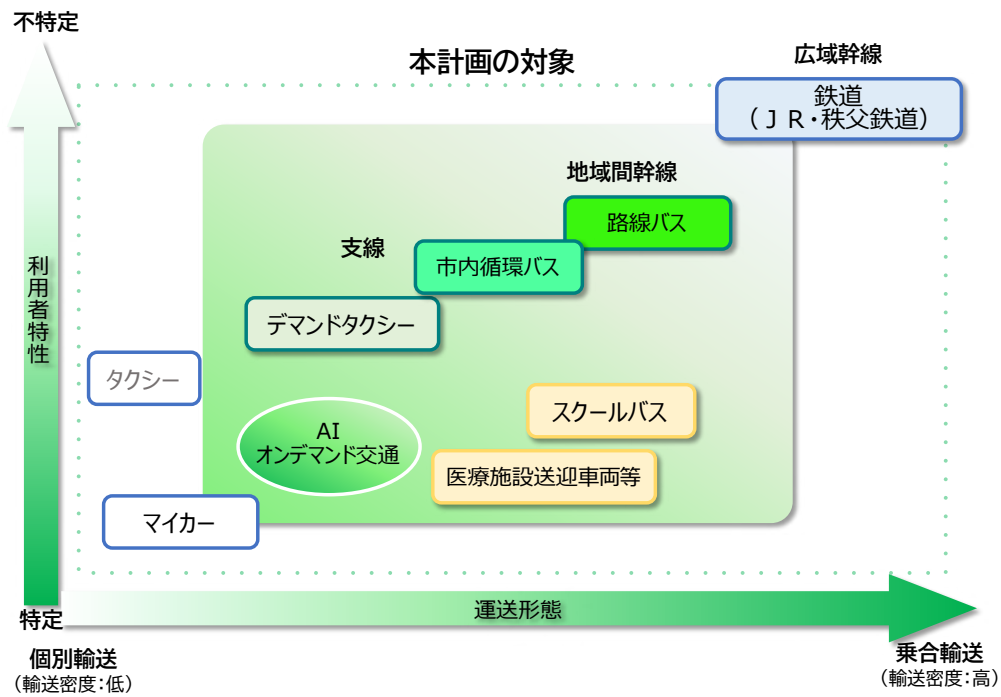


図 4-2 本計画の対象範囲と交通手段

第5章 計画の目標と施策

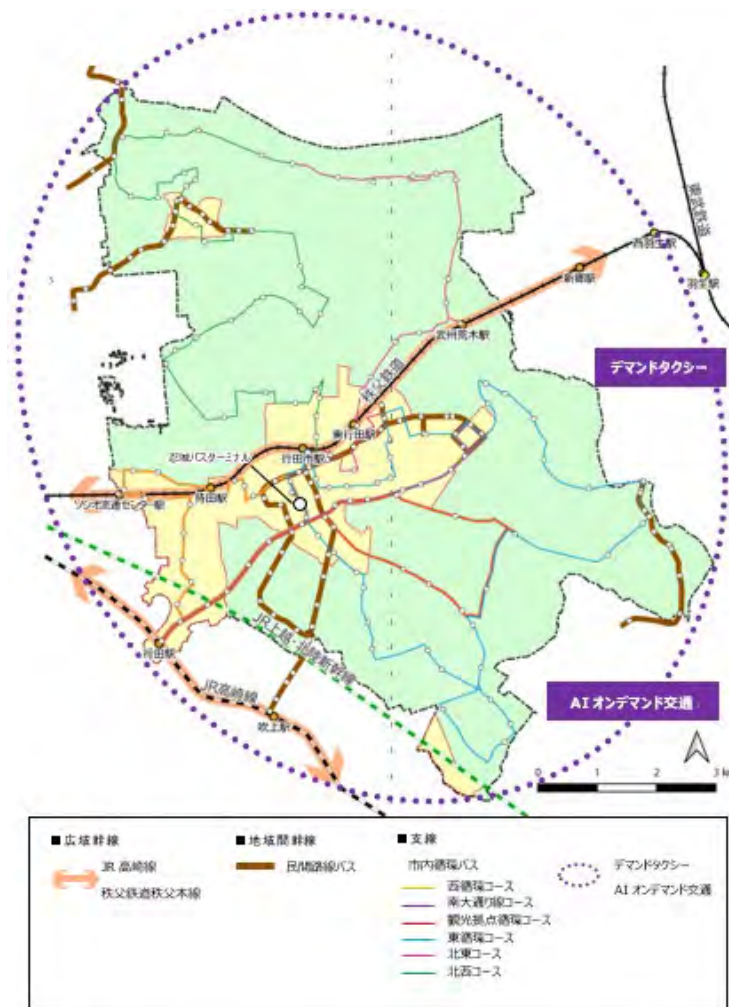
前章で掲げた基本方針に基づき設定した3つの目標を達成するため、次の施策を進めていきます。

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、新たなモビリティサービス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。

<路線の性格による本市の公共交通の位置づけ>



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、企業・団体

- ・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（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。

・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など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、カーシェアリングなど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、次に示す「地域公共交通確保維持改善事業補助金（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推進交付金等、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。

◆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 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「新モビリティサービスの推進」ウェブサイト

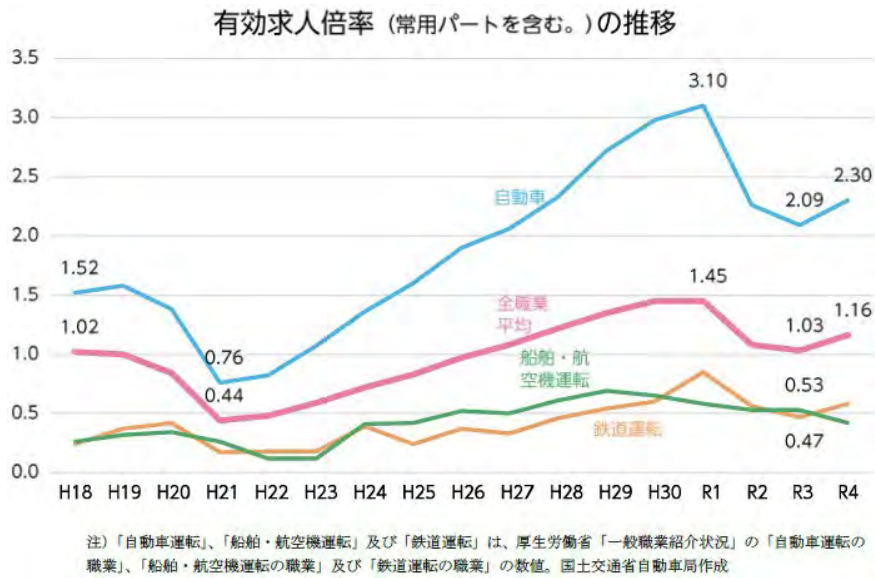
施策 5

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、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、「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。



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
関連主体：地域

- ・ 市内中心拠点と市外の 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。
- ・ 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補助金（地域間幹線系統確保維持費補助金）」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。

◆本市の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 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、地域

- 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。
- 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など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、デマンドタクシーなどの地域内の支線交通は、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補助金（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、安定的な維持・確保を図ります。
- 見直し・再編後においては、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が、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補助金（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、安定的な確保・維持を図ります。

◆本市の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	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、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みます。



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」等の新たなツールの作成やスマートフォンアプリ、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、観光情報などの情報を表示した案内の設置等を検討し、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。
- 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実施計画に基づく利用促進や事業評価の取組支援）等の各種支援策を活用します。



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、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。
- ・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、カーシェアリングやサブスクリプションなどの導入の可能性についても検討していきます。

<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、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。

<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



第6章 計画の推進にあたって

6-1. 計画の推進体制

本計画の目標を達成するためには、市や行田市地域公共交通会議の取組に加え、利用者である地域住民や交通事業者等が、本計画を理解・共有し、推進していくことも重要です。また、地域公共交通会議が中心となり、本計画の周知や関係主体間の連携強化を図ることも必要です。

本計画に掲げる具体的な施策の実施にあたっては、交通事業者や国、県等の関係機関との調整を図るとともに、国、県等の各種支援制度の活用を図っていきます。

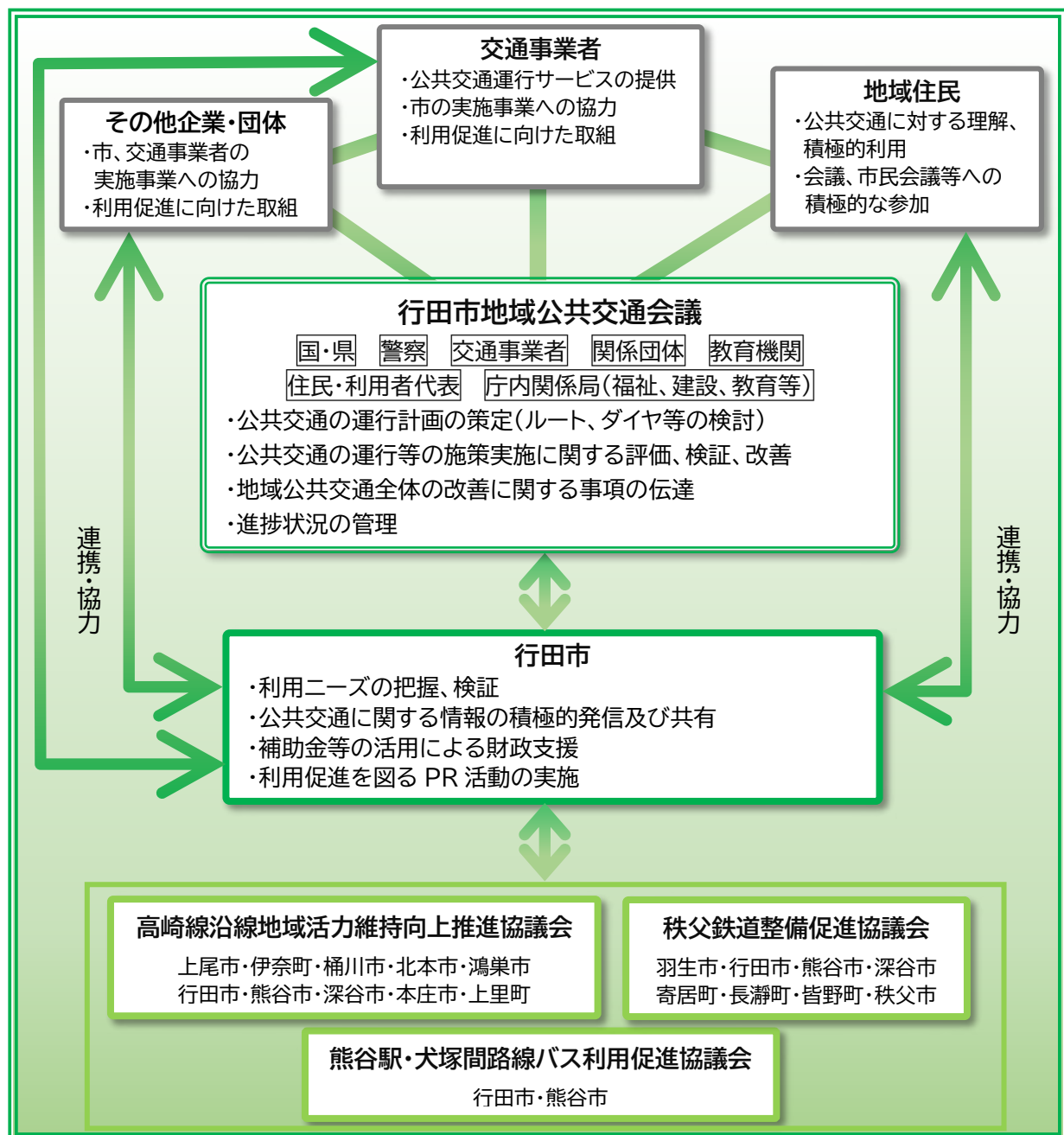


図 6-1 計画の推進体制

計画の推進については、次のイメージに示す PDCA サイクル（Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」）に従って行います。

- ・計画の進捗管理に、PDCA サイクルにより、計画期間を通じた長期的な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、計画期間満了時まで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。

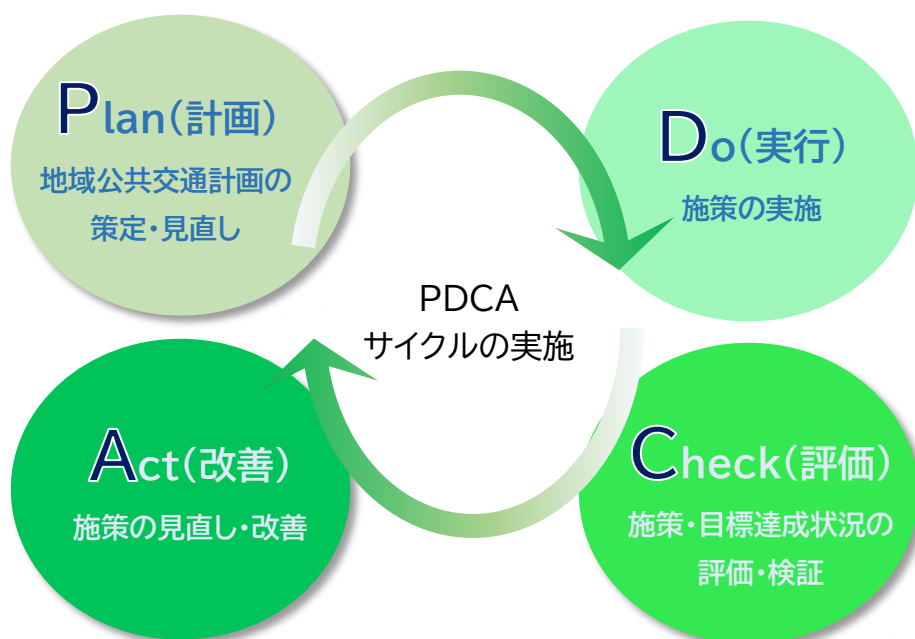


図 6-2 PDCA サイクルの実施イメージ

6-2. 評価指標と方法

前章に掲げる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

【指標の設定理由】

- 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

【指標の設定理由】

- 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、市民が外出時に積極的に公共交通を利用することを旨とする。

【現況値・目標値の算出方法】

- 公共交通に関する市民アンケートにおいて、「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。
- 目標値は、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%までの引き上げを目指す。

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

【指標の設定理由】

- 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】

- 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。
- 目標値は、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

【指標の設定理由】

- ・ 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、利用者数を増加させることで、収支率を向上させ、持続可能な公共交通を目指す。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・ 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。
- ・ 目標値は、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。
 $(【H29】22.1\% + 【H30】20.7\% + 【R1】18.5\%) \div 3 = 20.4\%$

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

【指標の設定理由】

- ・ 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の導入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

【指標の設定理由】

- ・ 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などのモビリティ・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。

表 6-2 各評価指標

評価指標 (KPI)	現況値	目標値
①公共交通の年間利用者数	380 万人	現状維持
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
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
④市内循環バスの収支率	15.0%	20.4%以上
⑤新たなモビリティサービスの導入数	0 件	1 件以上
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

6-3. 施策の実施主体・実施スケジュール

本計画を進めるにあたり、本市の公共交通が目指す将来像の実現に向け、「行政」、「地域」、「交通事業者」等が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割や進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指します。また、各施策の実施スケジュールを次のように設定します。

令和8年度には、施策の進捗状況や、新たなモビリティサービスによる社会情勢の変化などを踏まえ、見直しを予定します。

表 6-3 施策の目標及び施策に対する実施主体と関連主体／施策の実施スケジュール

施策	実施主体◎/関連主体○				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 鉄道・バスの連携の強化	◎	◎			継続的に実施				
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の確保	◎	◎	○	○	継続的に実施				
施策 4 新たなモビリティサービスの導入・活用	◎	◎	○	○	検討	実施			
施策 5 バス・タクシー乗務員の確保	○	◎		○	継続的に実施				
施策 6 路線バスの維持・再編	◎	◎	○		継続的に実施				
施策 7 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 8 高齢者等の外出支援	◎	○	○	○	継続的に実施				
施策 9 情報提供ツールの充実	◎	○			検討	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活用に係る現況把握・調査研究	◎	○	○	○	継続的に実施				