

# 行田市地域公共交通計画



令和6年3月  
行田市



## ごあいさつ

本市の公共交通は、J R 高崎線と秩父鉄道の鉄道 2 路線に加えて、路線バスやコミュニティバス、デマンドタクシーなどが運行されており、通勤通学や、通院、買い物など、市民の日常生活に欠かすことのできない交通手段として、それぞれが重要な役割を担っています。



しかし、本格的な人口減少社会を迎え、本市においても人口減少と少子高齢化が急速に進展していることから、公共交通利用者数の減少や、いわゆる「2024年問題」による、運輸・流通業界での深刻な運転手不足などにより、路線バス等の縮小・撤退等が危惧される状況にあり、地域公共交通の再構築が急務となっています。

そこでこの度、子育て世代や高齢者も含め、すべての世代の方が安心して快適に利用でき、将来にわたって持続可能な公共交通網を再構築するため、「便利で 愛される 持続可能な地域公共交通の実現」を基本方針とする「行田市地域公共交通計画」を策定いたしました。

本計画は、「行田市都市計画マスタープラン」や「行田市立地適正化計画」で掲げる「集約・連携型都市づくり」の「連携」部分を担う大変重要な計画です。公共交通で市街地などの都市拠点と各地域を結び、自動運転やMaaSといった次世代の交通サービス導入なども検討しながら、本市特有の課題やニーズに合わせた、利用しやすい地域公共交通環境の実現を目指しています。本計画に掲げた様々な取組みは、行政だけでなく、市民の皆様や事業者の皆様と共に取り組んでいくことにより、はじめて実現できるものです。市民の皆様をはじめ、ご関係の皆様におかれましては、今後ともご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定にあたり、ご尽力いただきました行田市地域公共交通会議委員の皆様、貴重なご意見、ご提言をいただきました市民の皆様をはじめ、ご関係の皆様にご心からお礼を申し上げます。

令和6年3月

行田市長 行田邦子



## 目 次

<b>第 1 章 行田市地域公共交通計画の策定にあたって</b> .....	<b>1</b>
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. 関連計画の整理 .....	4
<b>第 2 章 行田市の現況</b> .....	<b>7</b>
2 - 1. 都市の基本的な状況 .....	7
2 - 2. 土地利用・道路交通網 .....	13
2 - 3. 施設立地状況 .....	16
2 - 4. 公共交通の現状 .....	22
2 - 5. 移動手段の状況 .....	24
<b>第 3 章 行田市における公共交通の課題</b> .....	<b>39</b>
3 - 1. 地域公共交通計画策定のための意識調査 .....	39
3 - 2. 地域公共交通の課題 .....	54
3 - 3. 課題解決に向けて .....	57
<b>第 4 章 計画の基本方針</b> .....	<b>59</b>
4 - 1. 基本方針と地域公共交通の将来像 .....	59
4 - 2. 目標と取組の方向性 .....	60
4 - 3. 地域公共交通における各交通システムの役割分担 .....	61
<b>第 5 章 計画の目標と施策</b> .....	<b>65</b>
<b>第 6 章 計画の推進にあたって</b> .....	<b>75</b>
6 - 1. 計画の推進体制 .....	75
6 - 2. 評価指標と方法 .....	77
6 - 3. 施策の実施主体・実施スケジュール .....	80
<b>巻末資料</b> .....	<b>81</b>
巻末 - 1 行田市地域公共交通会議 .....	82
巻末 - 2 公共交通に関する市民アンケート実施概要 .....	87
巻末 - 3 デマンドタクシー登録者アンケート実施概要 .....	91
巻末 - 4 路線バス利用者アンケート実施概要 .....	94
巻末 - 5 市内循環バス利用者アンケート実施概要 .....	95
巻末 - 6 地域公共交通に関する意見交換会概要 .....	96
巻末 - 7 市民説明会実施概要 .....	98
巻末 - 8 パブリックコメント実施概要 .....	99
巻末 - 9 用語集 .....	100



# 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。



## ●計画の役割と目的

『行田市地域公共交通計画』（以下、「本計画」）は、『行田市基本構想』を踏まえ、『行田市都市計画マスタープラン』等の関連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、他分野との連携は、関係分野の事業推進や、類似・重複する事業の統合・効率化等にもつながります。

#### ③関係者間の連携強化

交通事業者や地域団体の代表等、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等、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ることにより、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、連携や効率性の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、担当者の異動等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、両計画はいわば車の両輪の関係にあります。

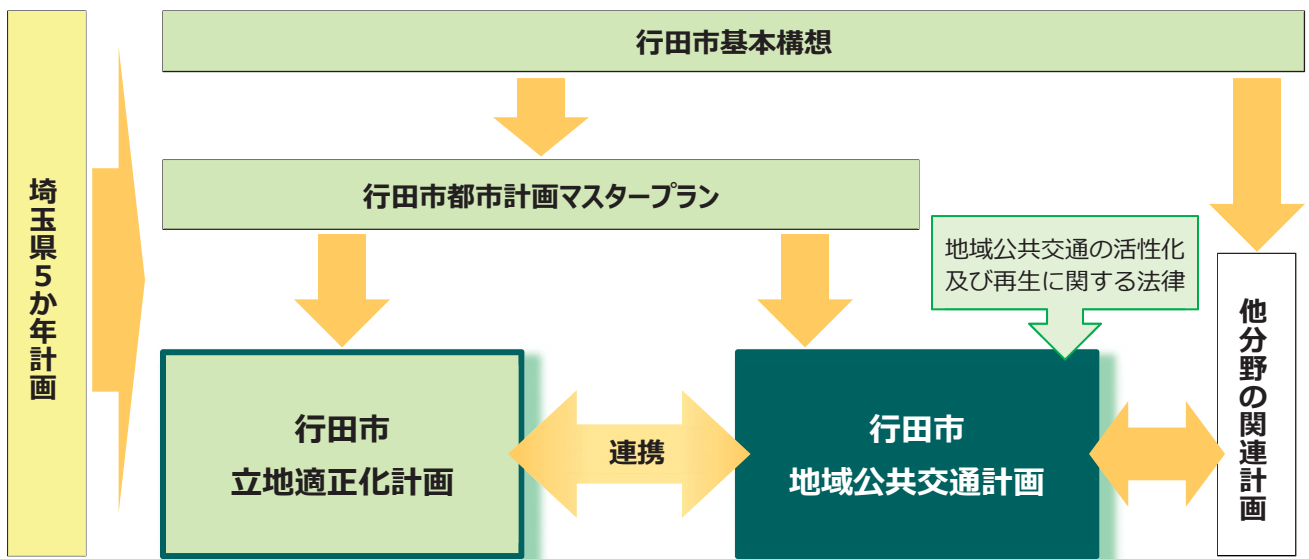


図 1-1 地域公共交通計画と立地適正化計画の関係

## 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（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 年間とします。

## 1-3. 関連計画の整理

本計画に関連する計画として、以下の計画があります。本計画の策定に当たっては、各計画におけるまちづくりや公共交通に係る方針、政策と整合を図っています。

- ・ **行田市都市計画マスタープラン**

策定時期：平成 30（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（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 5 期行田市障がい者計画**

策定時期：令和 6（2024）年 3 月

計画期間：令和 6 年度～令和 11 年度

見やすい時刻表表示や福祉車両の運行等、障がいのある方にも配慮した公共交通による移動環境の充実を施策として掲げる。

- ・ **第 9 期行田市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画**

策定時期：令和 6（2024）年 3 月

計画期間：令和 6 年度～令和 8 年度

地域における輸送資源の活用について、社会福祉協議会と連携し、社会福祉法人所有の車両の空き時間等を使った通いの場等への送迎の検討を掲げる。

- ・ **第 2 期行田市子ども・子育て支援事業計画**

策定時期：令和 2（2020）年 3 月

計画期間：令和 2 年度～令和 6 年度

子育て援助活動支援事業（ファミリー・サポート・センター事業）の一つとして実施する保育園、幼稚園、小学校、学童保育室等への送迎等について、育児の援助を行いたい方と援助を受けたい方における相互援助活動の啓発に取り組むことを掲げる。

## ● 要点の整理

各計画内の「公共交通」に関す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」、「福祉施策としても公共交通の確保に取り組むこと」が挙げられます。

### 市の関連計画より

#### ◆ 公共交通網の形成

→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）

→交通拠点の機能の充実（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）

→障がいに配慮した車両の運行（障がい者計画）

→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）

→社会福祉法人所有の車両の活用の検討（高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画）

→子育て援助活動支援事業（ファミリー・サポート・センター事業）の送迎等における相互援助活動の啓発（子ども・子育て支援事業計画）





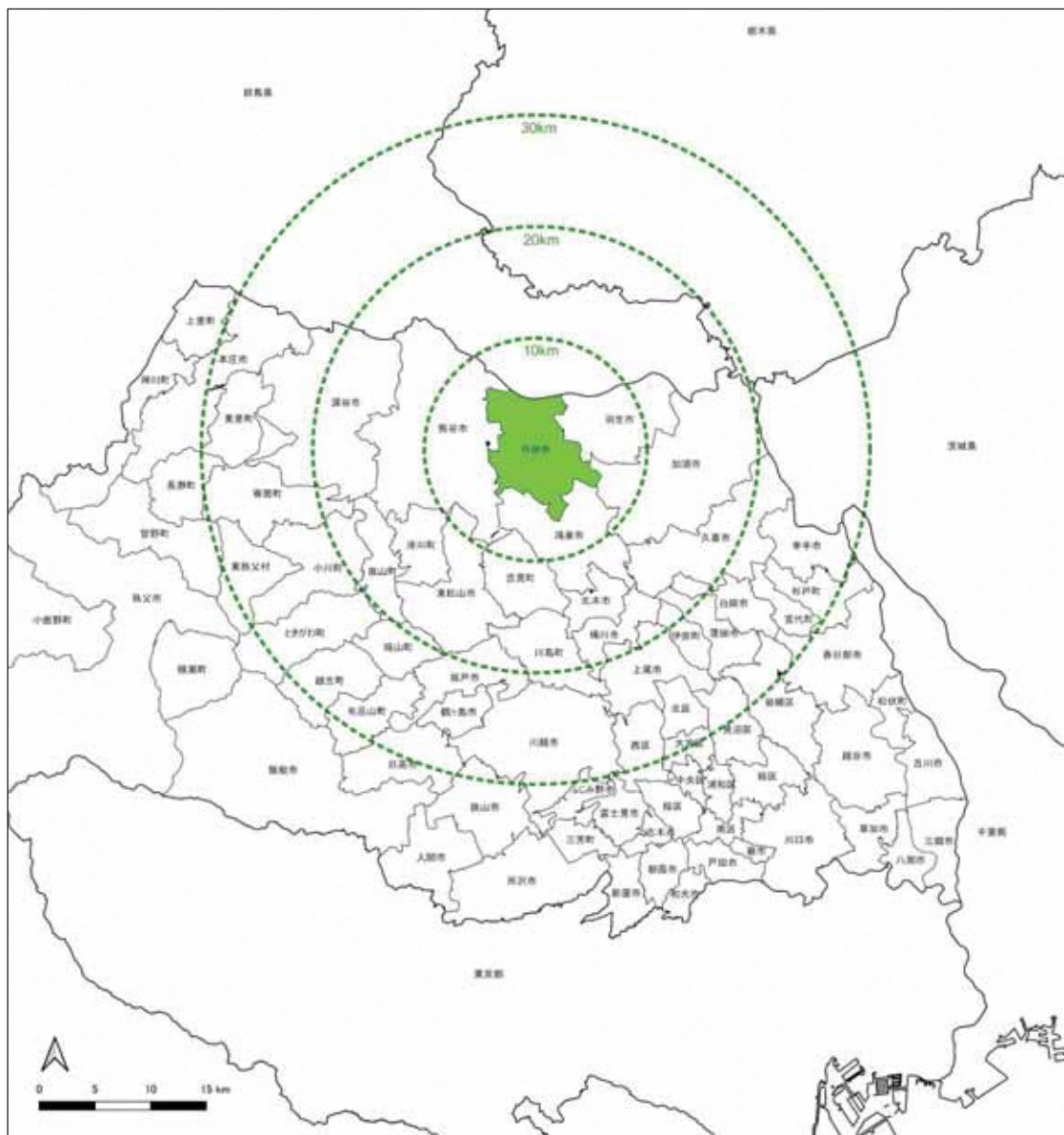
## 第 2 章 行田市の現況

### 2-1. 都市の基本的な状況

#### ●位置と沿革

行田市は、埼玉県の北部に位置し、一級河川である利根川を挟んで群馬県に隣接しています。東京都心へは約 60km の位置にあり、自動車では約 1 時間 30 分、電車で約 1 時間程度の距離となっています。

日本最大規模の円墳である「丸墓山古墳」等、9 基の大型古墳が群集する「埼玉古墳群」を有し、埼玉県名発祥の地として知られています。また、「古代蓮の里」や「さきたま古墳公園」等、自然や花々が魅力の名所を有するほか、かつて全国一の生産量を誇った足袋産業の街としても知られており、多くの歴史や文化が現代にも息づいています。



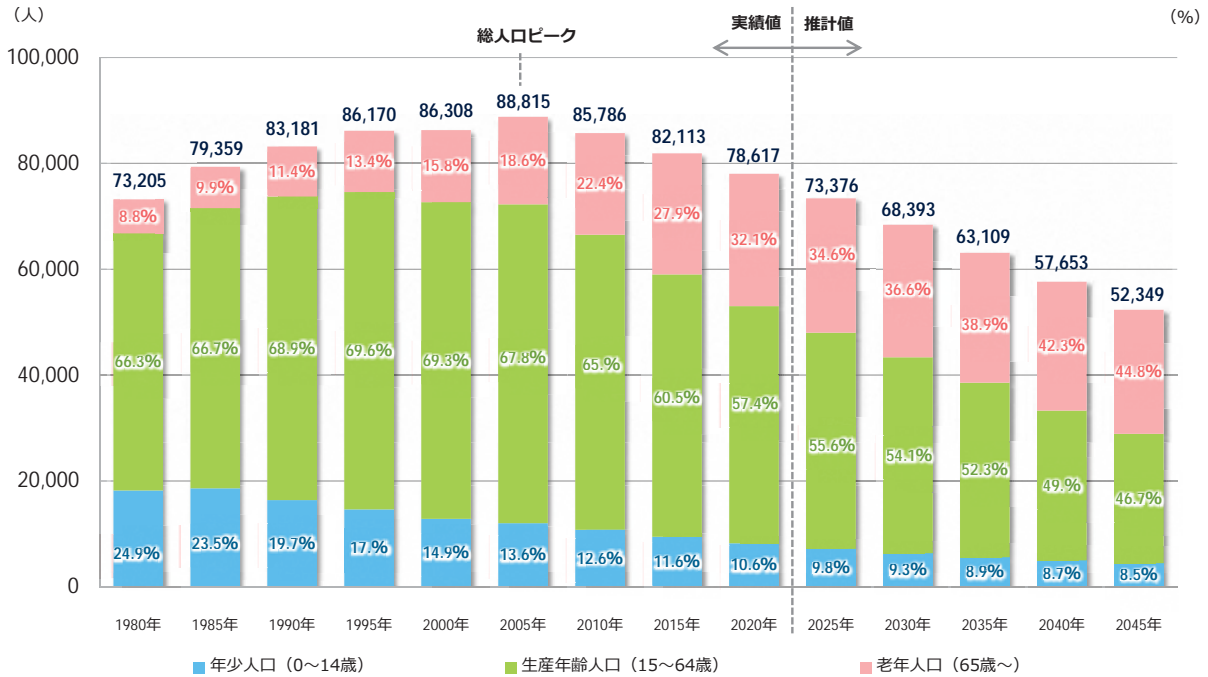
出典：国土数値情報

図 2-1 行田市の位置

## ●人口推移

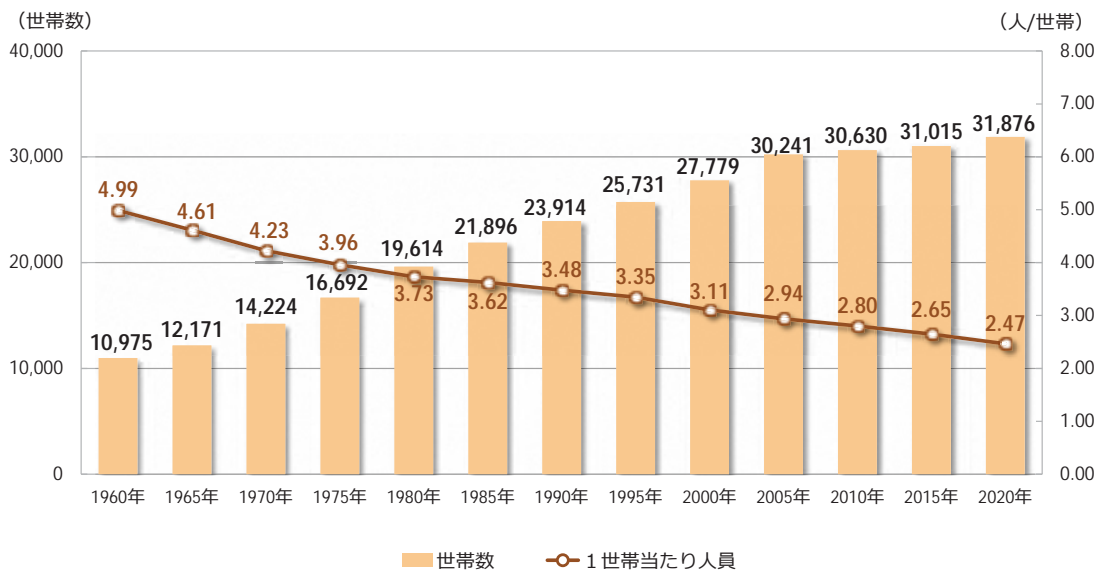
令和 2（2020）年の総人口は約 7.9 万人で、平成 17（2005）年の約 8.9 万人をピークに減少傾向となっています。今後も減少が続くと想定されていますが、老年人口の割合は増加傾向であり、令和 27（2045）年には総人口の約半数近くが 65 歳以上になると見込まれています。

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。



出典：国勢調査（昭和 55 年～令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年推計）

図 2-2 人口推計

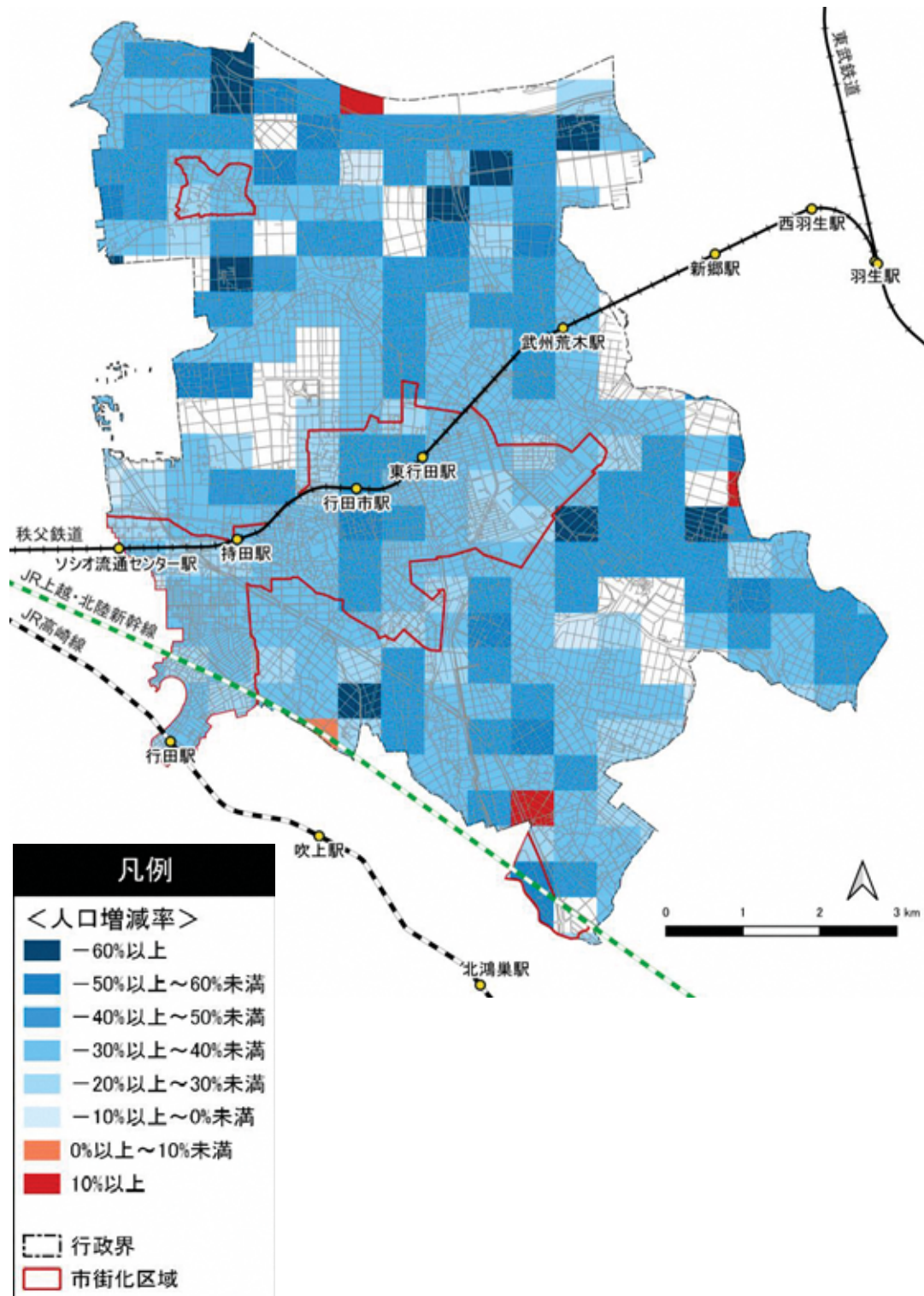


出典：国勢調査（昭和 35 年～令和 2 年）

図 2-3 世帯数の推移

## ●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。



出典：国勢調査（令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年推計）

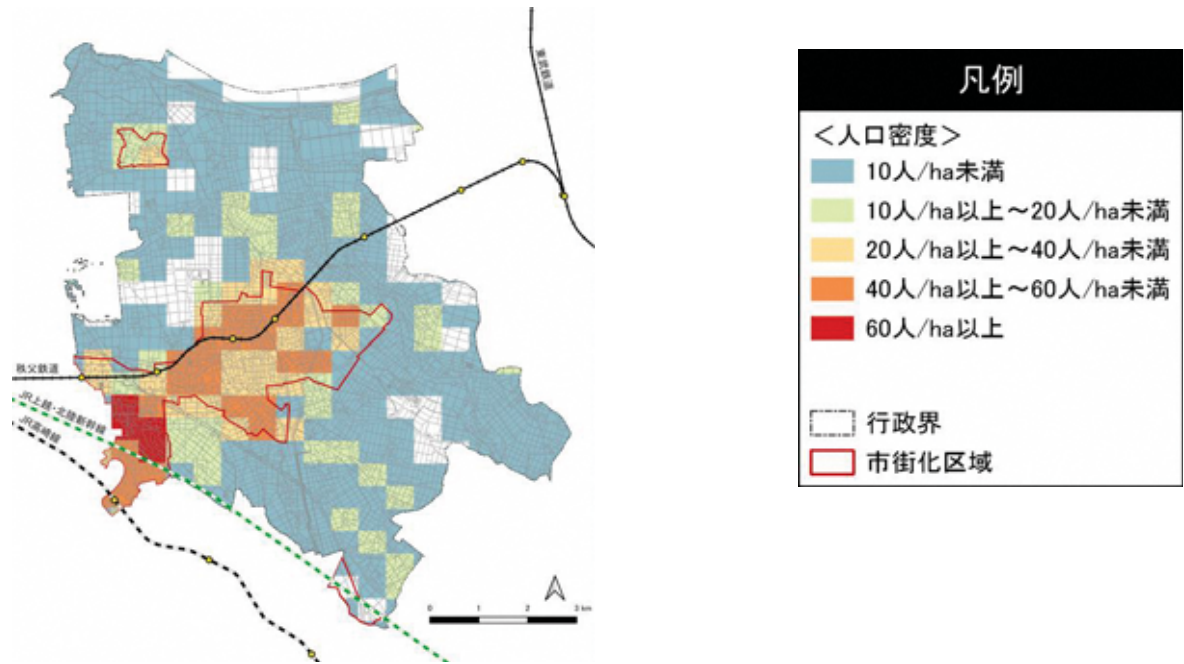
図 2-4 平成 27 (2015) 年～令和 27 (2045) 年の人口増減率 (500mメッシュ)

## ●人口密度

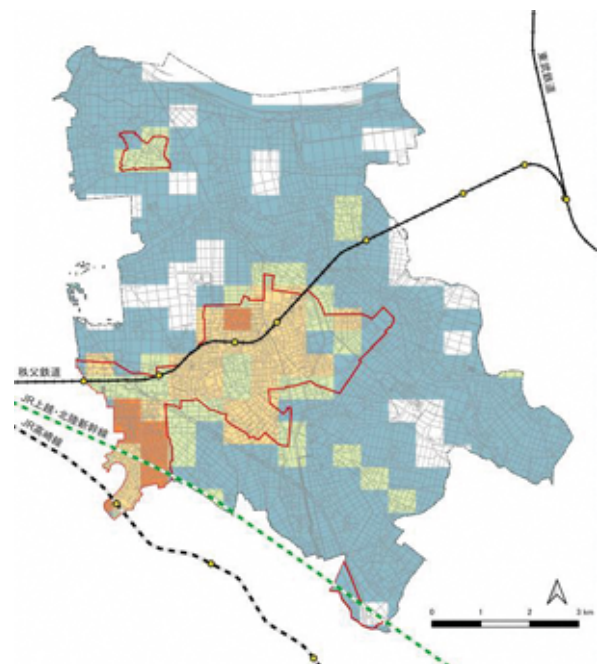
令和 2（2020）年時点では、秩父鉄道持田駅、行田市駅、東行田駅周辺、JR 行田駅周辺の市街化区域内に人口の集積が見られ、既成市街地の人口密度の基準「40 人/ha」を超える地域が多いですが、南河原支所周辺等、市街化区域内でも 40 人/ha を下回る地域もみられます。

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）》



出典：国勢調査（令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年推計）

図 2-5 令和 2（2020）年と令和 27（2045）年の人口密度（500mメッシュ）

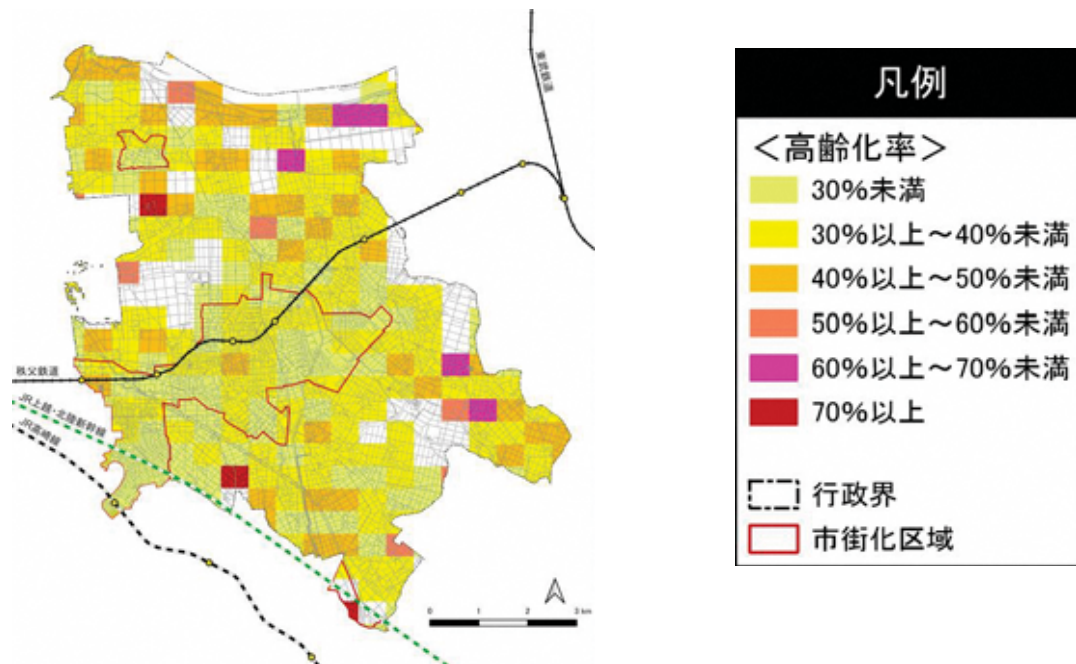


## ●高齢化率

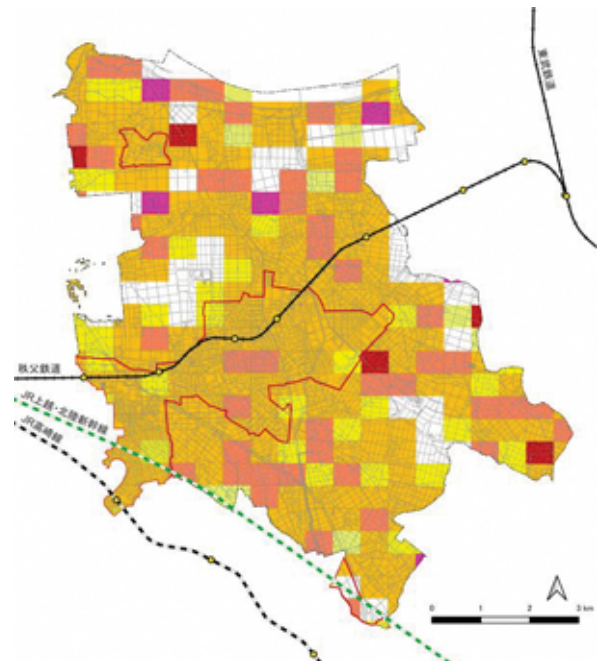
令和 2（2020）年時点では、一部高齢化率が高い地域がありますが、大半が高齢化率 40%未満となっています。

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）》



出典：国勢調査（令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年推計）

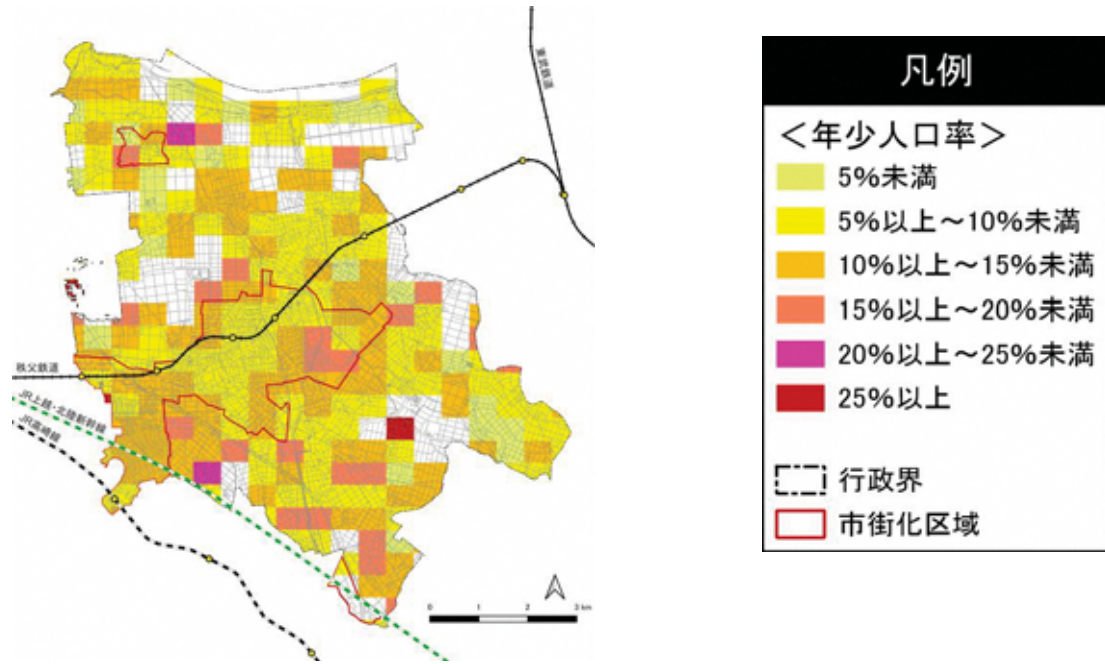
図 2-6 令和 2（2020）年と令和 27（2045）年の高齢化率（500m メッシュ）

## ●年少人口率

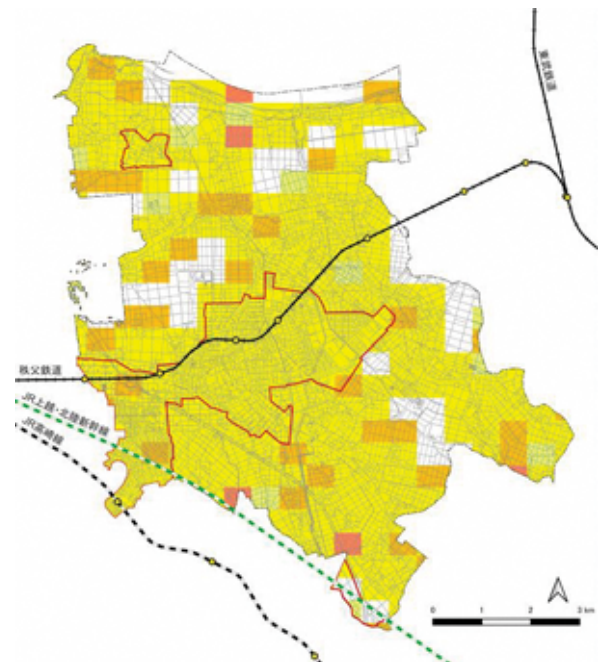
令和 2（2020）年時点では、市内の多くの地域で年少人口率は 10%を超えており、20%以上の地域も散見されます。

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）》



出典：国勢調査（令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年推計）

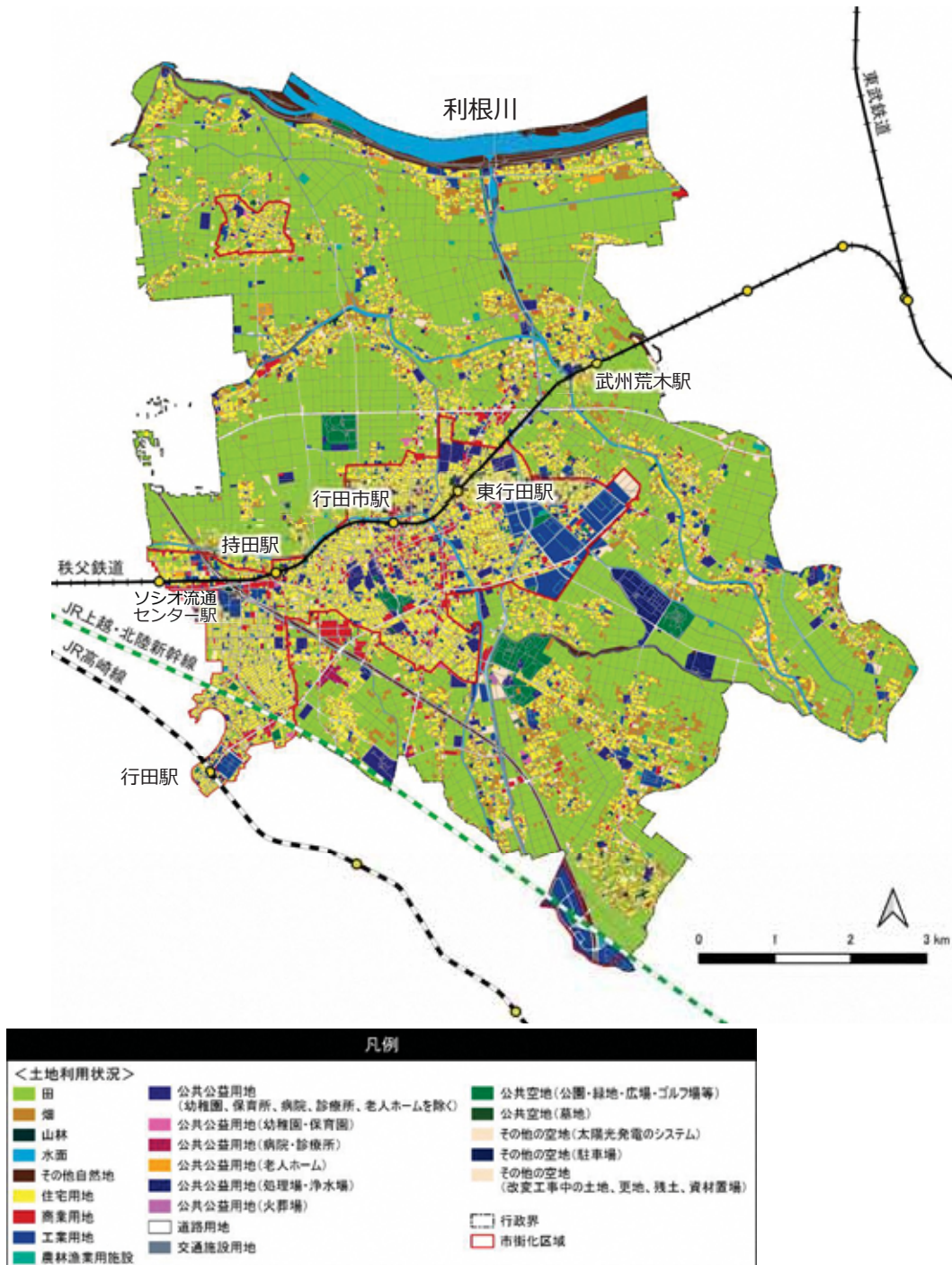
図 2-7 令和 2（2020）年と令和 27（2045）年の年少人口率（500m メッシュ）

## 2-2. 土地利用・道路交通網

### ●土地利用

市街化区域では、住宅用地等の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等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、田や畑等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。



出典：行田市都市計画基礎調査（令和3年度）

図 2-8 土地利用状況

## ●法規制（用途地域/地区計画/特別用途地区）

市街化区域は、JR 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JR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、市中心部において、縫製、機織等の工場の建築制限を緩和するための特別工業地区が指定されています。

また、秩父鉄道東行田駅の東側と行田みなみ産業団地は工業地域又は工業専用地域であり、工業地として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、行田みなみ産業団地地区計画及び若小玉地区地区計画が指定されています。

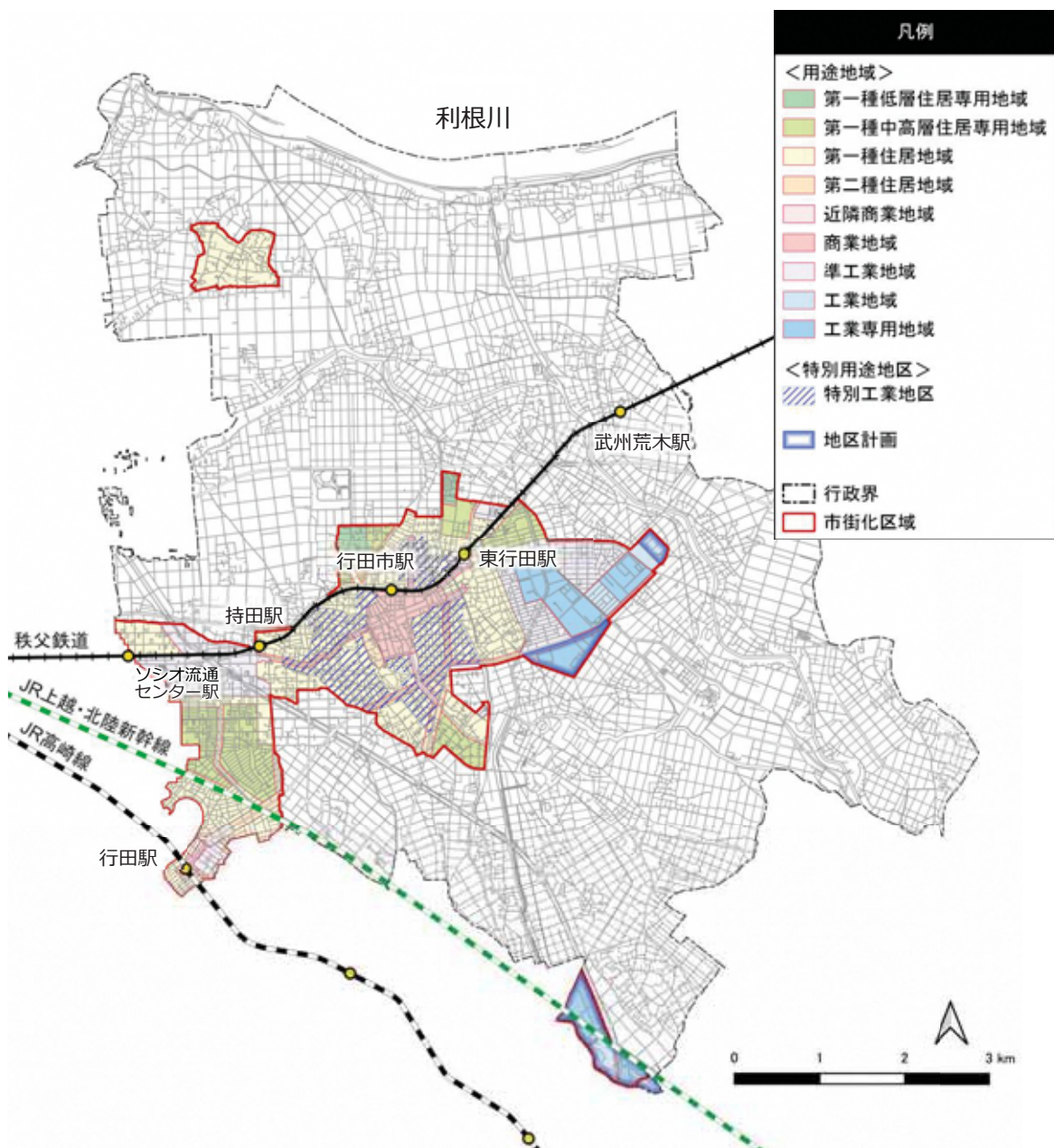


図 2-9 法規制の状況

## ●都市計画道路

都市計画道路は、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行田市駅の南側において、未整備路線が複数あります。

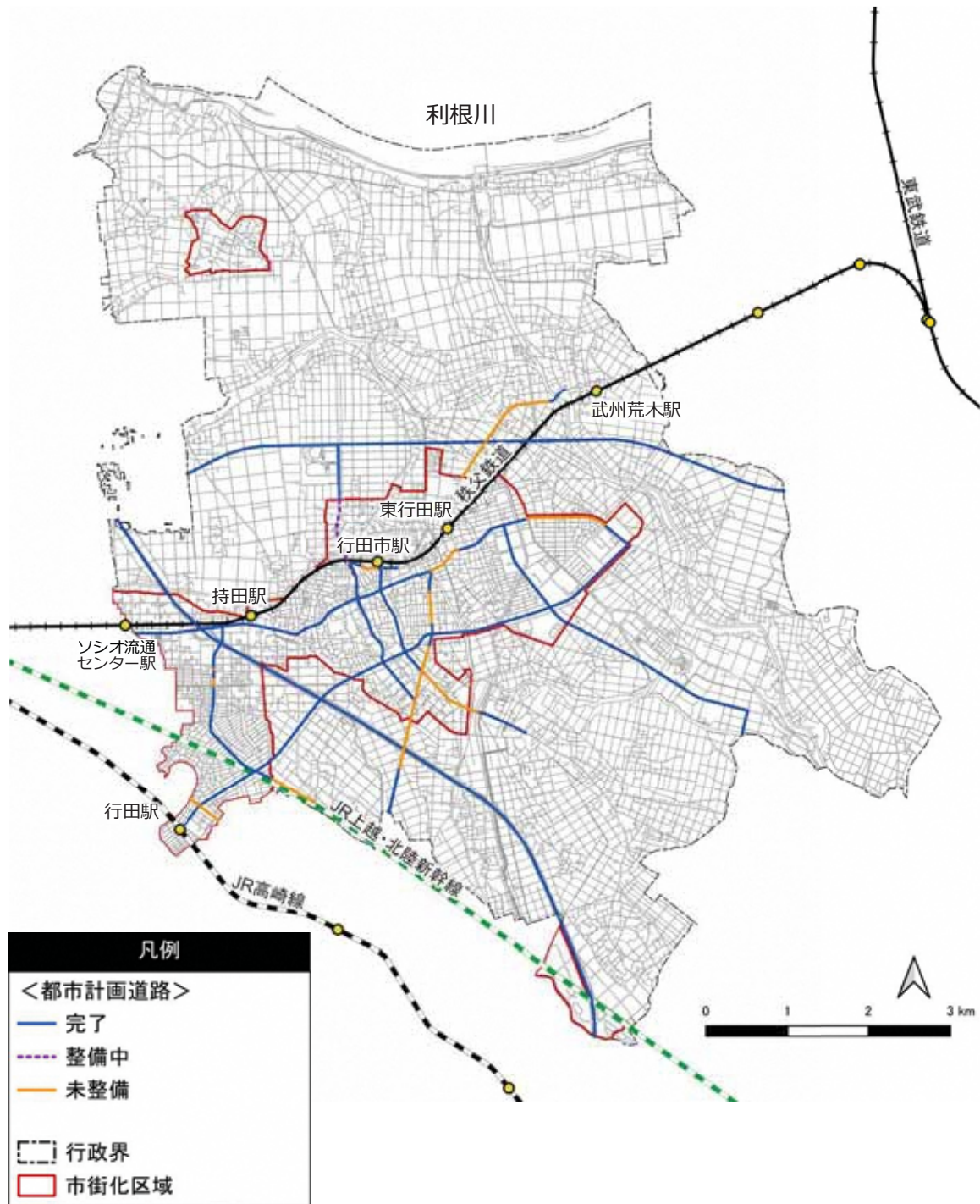
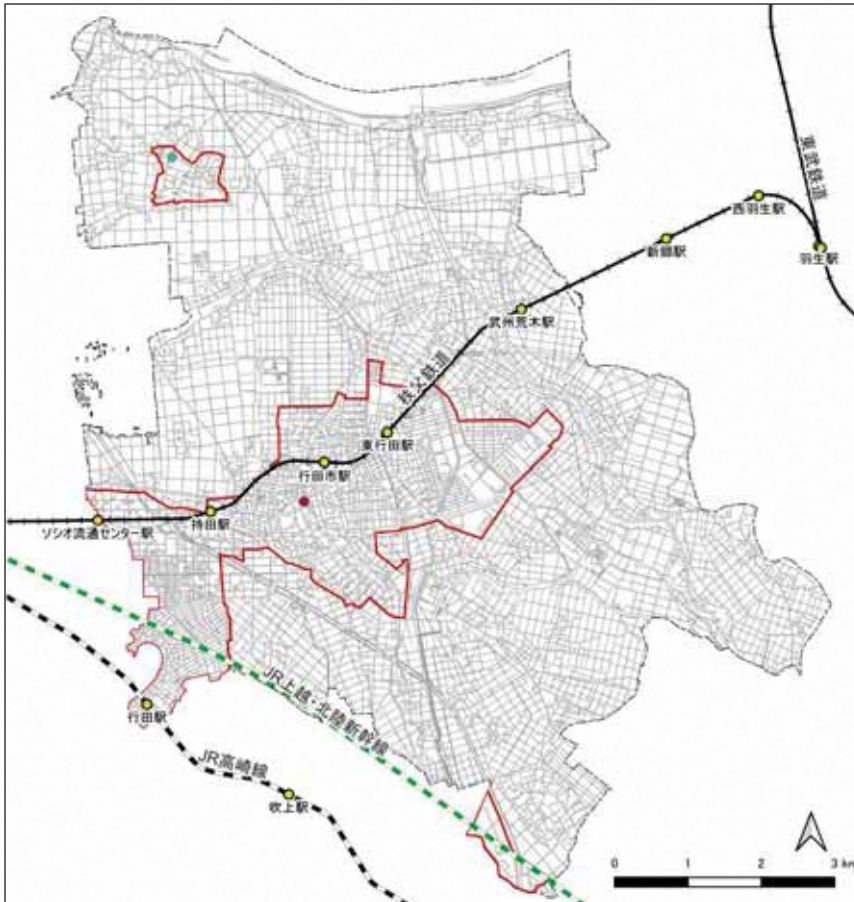


図 2-10 都市計画道路の整備状況

## 2-3. 施設立地状況



### ①行政サービス施設

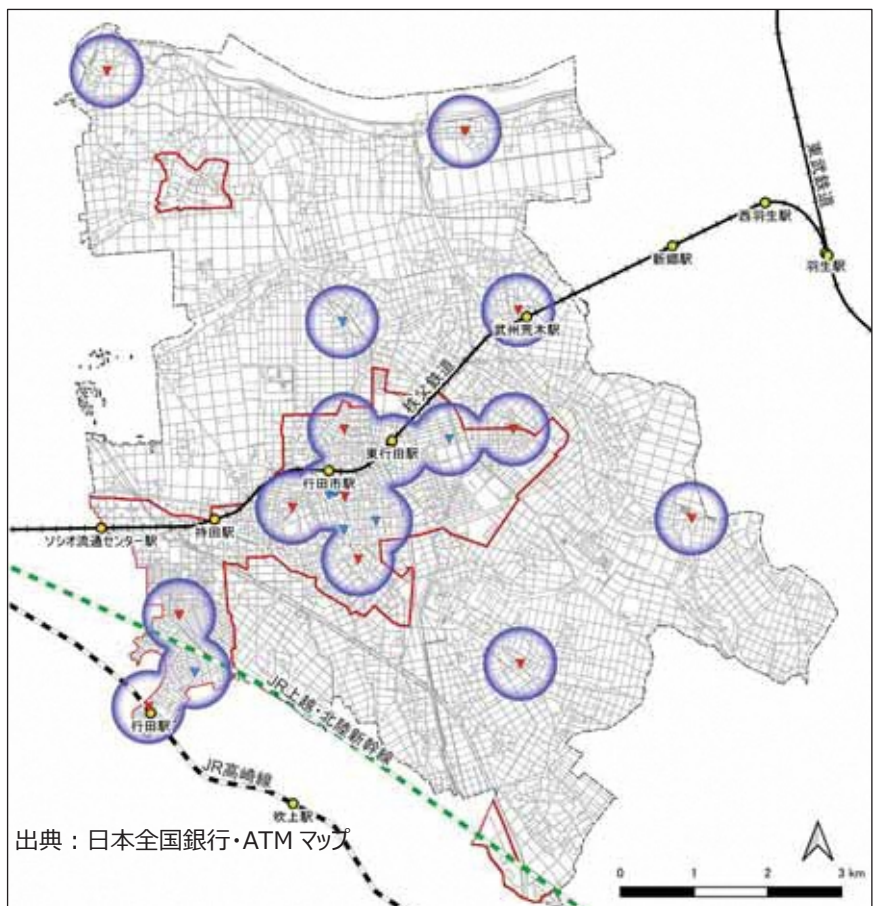
行政サービス施設の立地状況は、中心市街地に市役所が 1 施設、南河原地区に支所が 1 施設となっています。

凡例	
行政サービス施設	
● 市役所	
● 支所	
□ 市街化区域	
□ 行政界	

### 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、39.9%となっています。



凡例	
金融機関	
▲ 銀行・その他金融機関	
▲ 郵便局	
<徒歩圏>	
○ 金融機関500m圏	
□ 行政界	
□ 市街化区域	

出典：日本全国銀行・ATM マップ

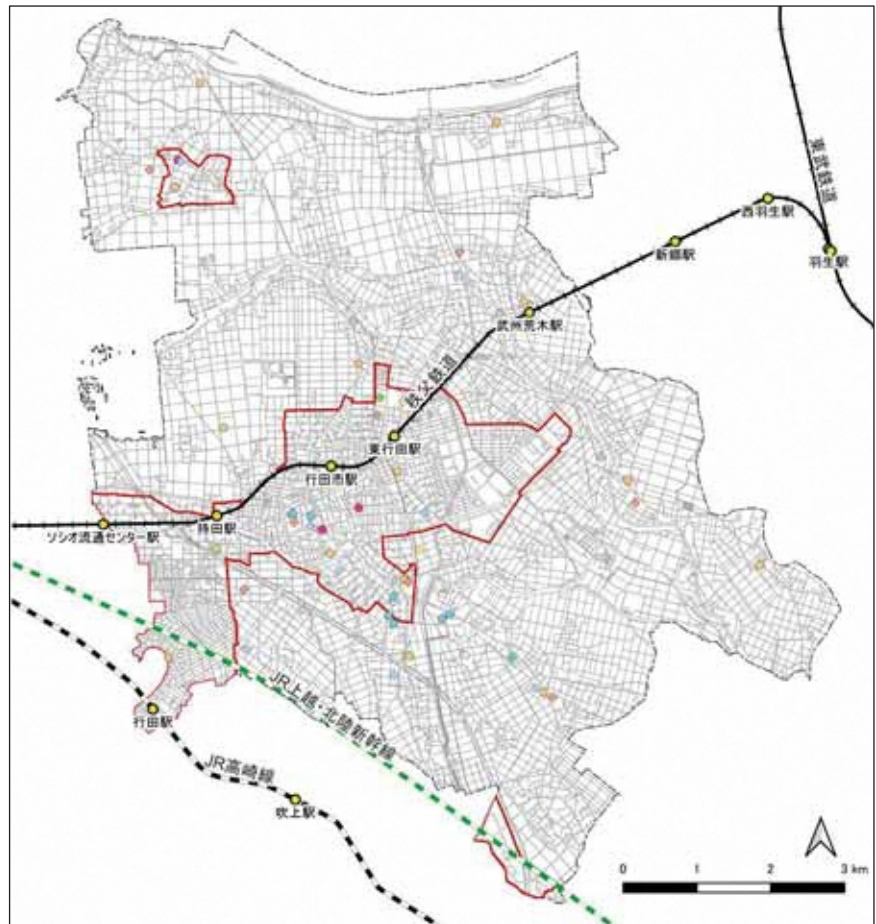
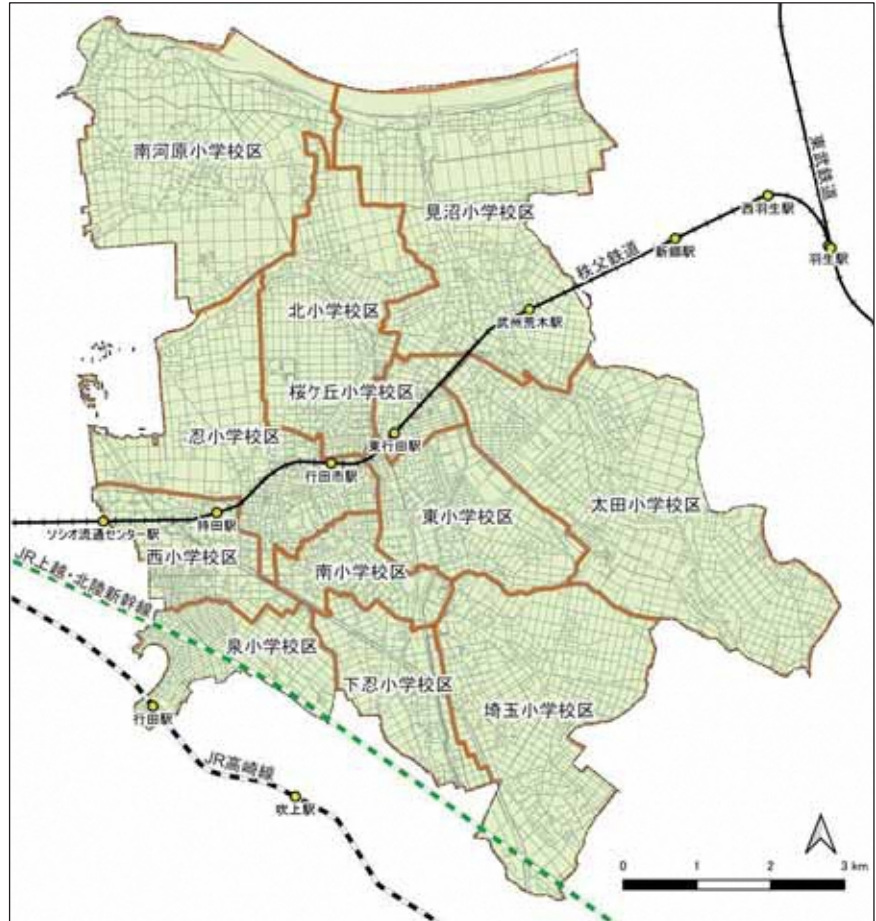
### ③教育・文化施設

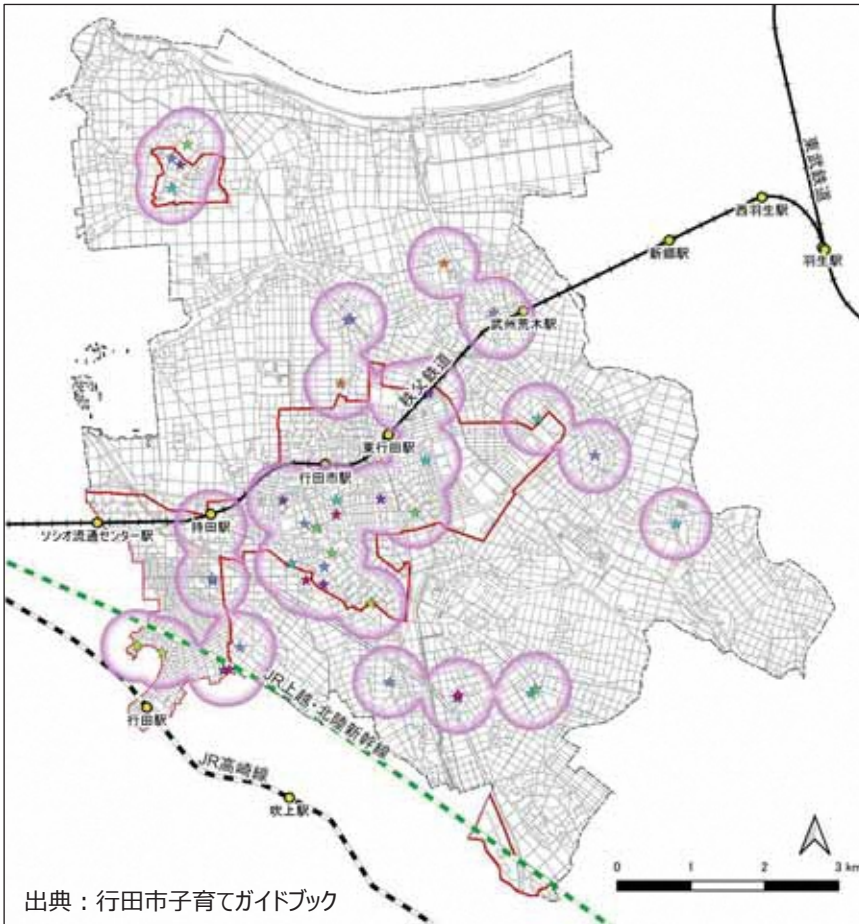
本市の小学校区は、12に分けられています。(右図)

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。

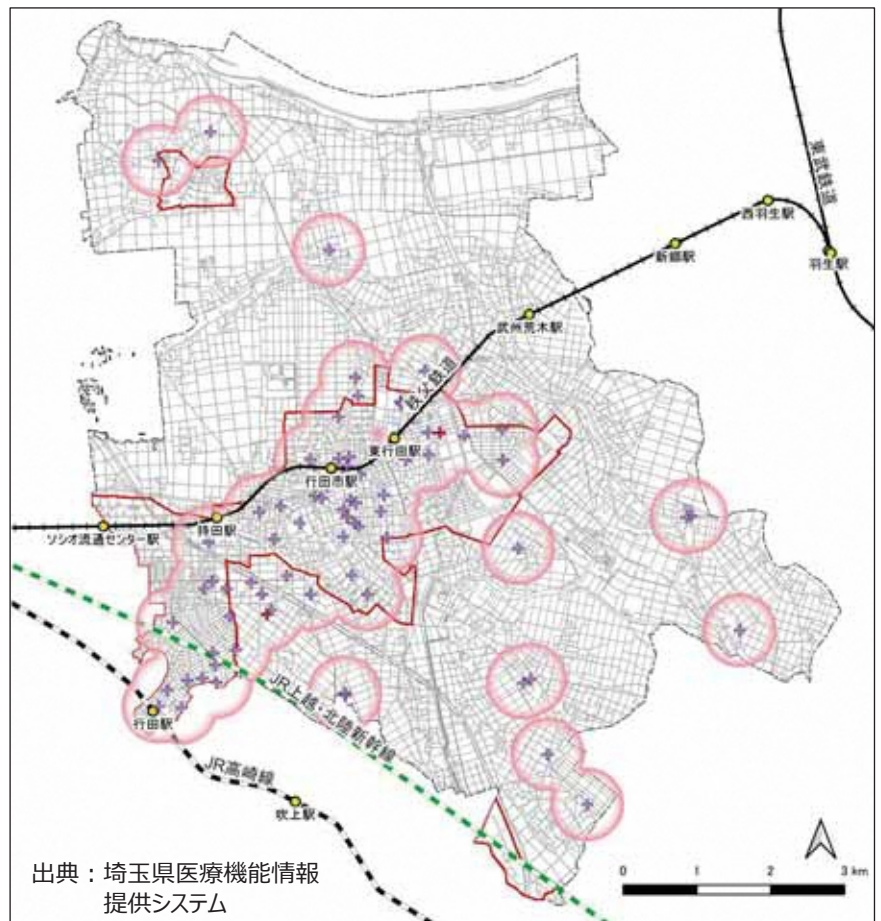
令和2（2020）年の国勢調査を基に算出した子育て施設の徒歩圏に居住している15歳未満の人口の割合は、53.7%となっています。

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

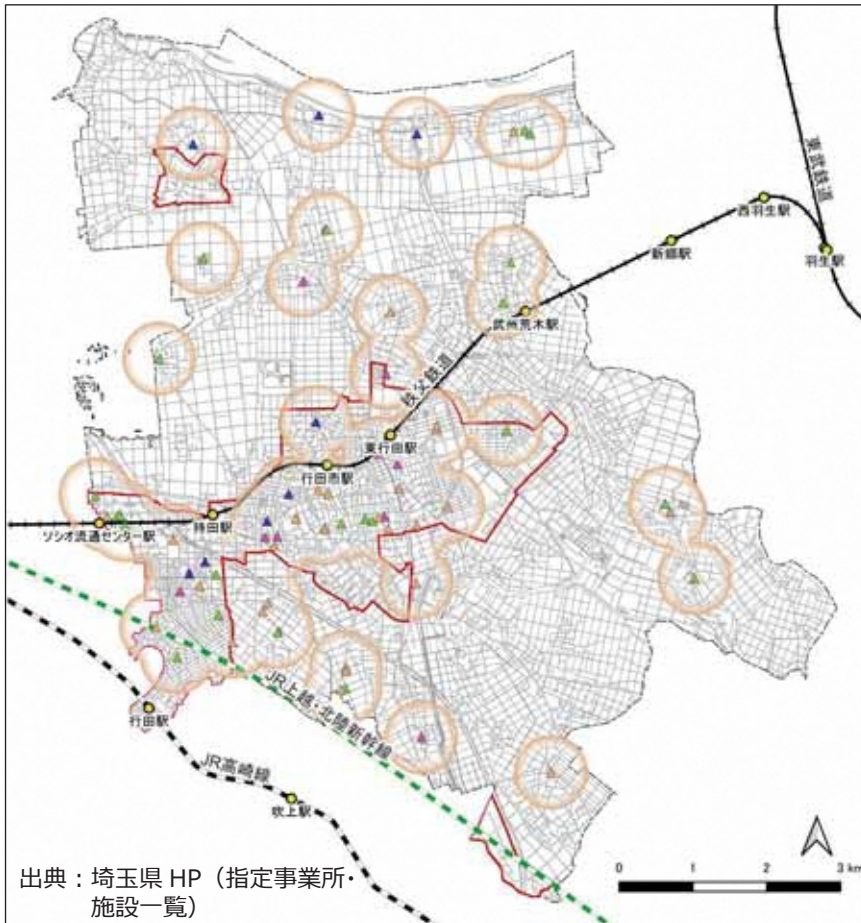
医療施設の立地状況は、病院が2施設、診療所が73施設となっています。

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、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

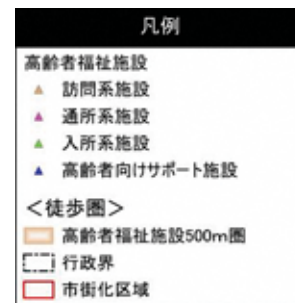




## ⑥ 高齢者福祉施設

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。

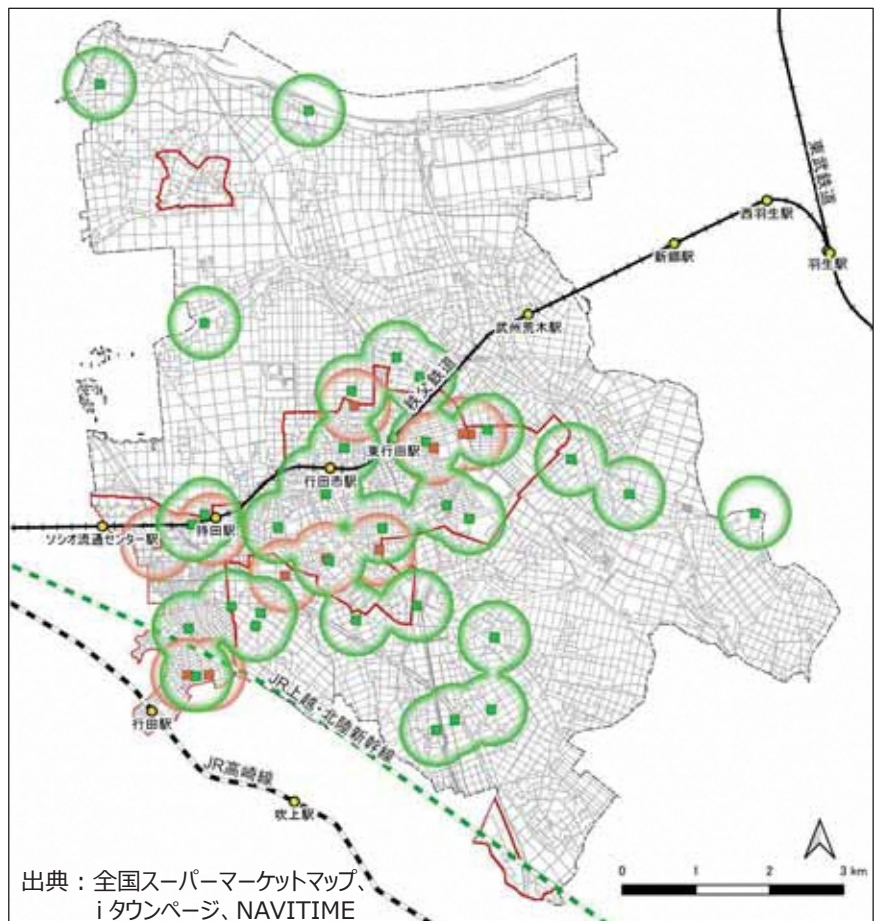
令和 2（2020）年の国勢調査を基に算出した高齢者福祉施設の徒歩圏に居住している 65 歳以上の人口の割合は、67.2%となっています。



## 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。

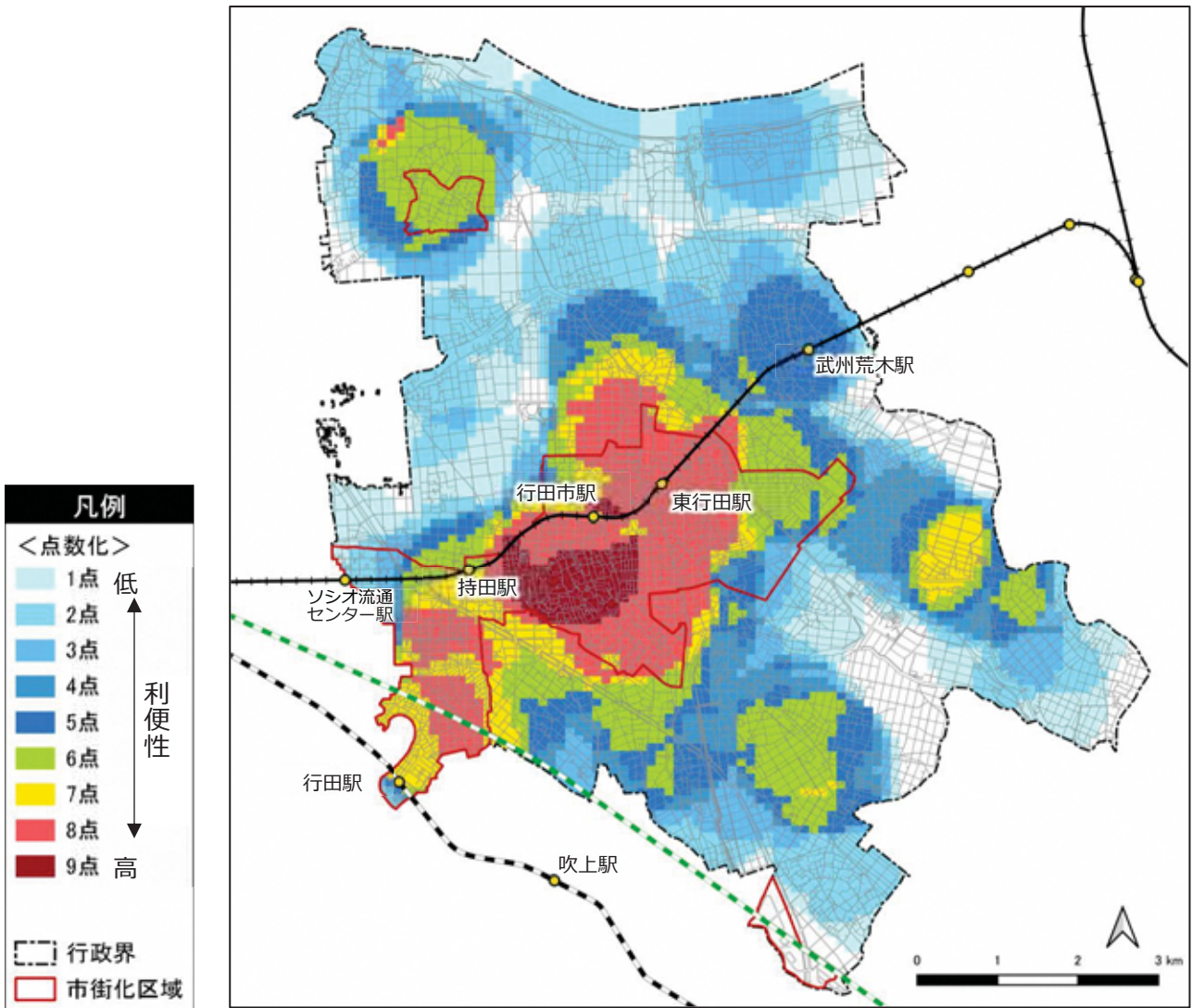
令和 2（2020）年の国勢調査を基に算出した商業施設の徒歩圏に居住している人口の割合は、61.7%となっています。



### ⑧ 都市機能施設立地の総合評価

本市の都市機能施設の立地状況を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分かります。

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分かります。



※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、行政区より外側 500m 圏域を選出している。

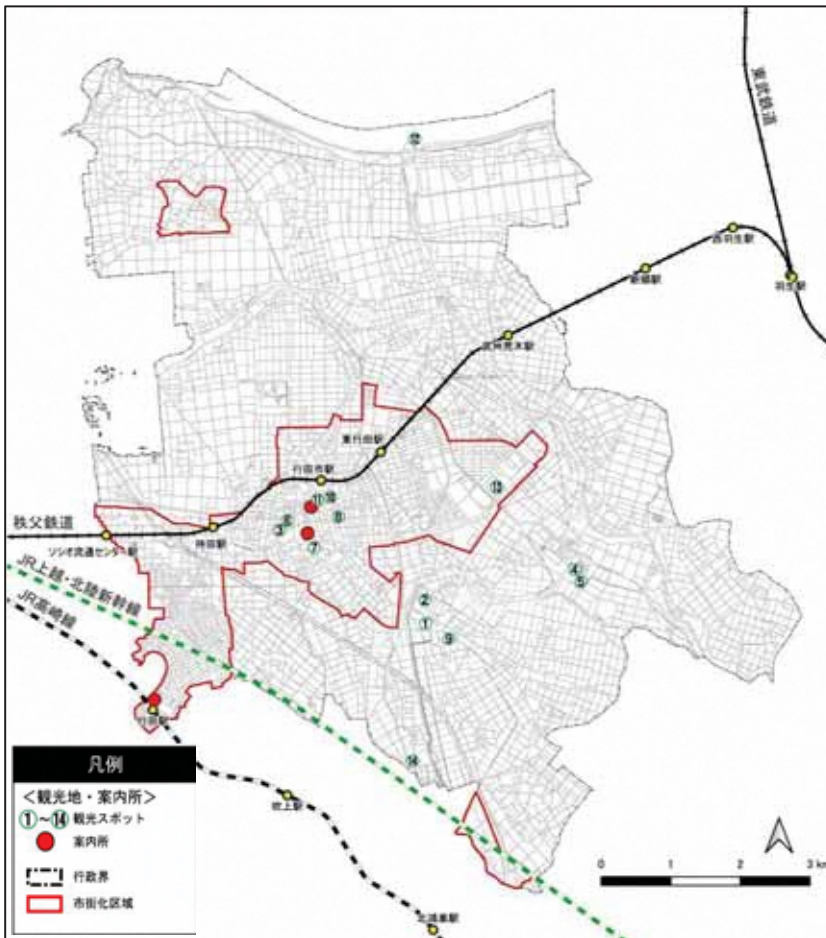
1) 行政サービス施設	5) 医療施設
2) 金融機関	6) 高齢者福祉施設
3) 教育・文化施設	7) 商業施設
3-1) 教育施設	7-1) コンビニエンスストア
3-2) 文化施設	7-2) スーパーマーケット
4) 子育て施設	※9 要素各 1 点

出典：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

図 2-11 都市機能施設積み上げ図

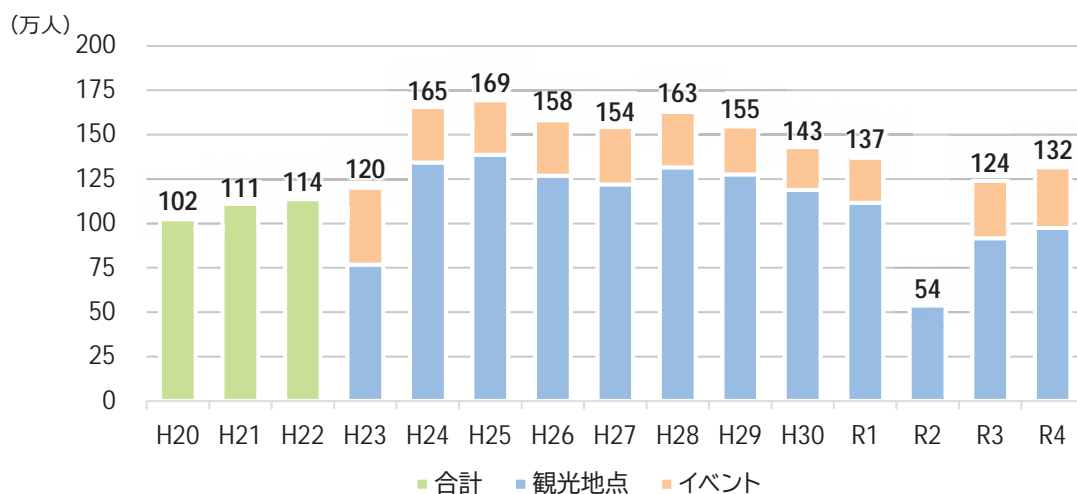
## ⑨観光資源

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



- ① 県立さきたま史跡の博物館
- ② さきたま古墳公園
- ③ 忍城址
- ④ 古代蓮の里
- ⑤ 古代蓮会館
- ⑥ 行田市郷土博物館
- ⑦ 水城公園
- ⑧ 行田八幡神社
- ⑨ 前玉神社(幸魂神社)
- ⑩ 足袋蔵まちづくりミュージアム(栗代蔵)
- ⑪ 足袋とくらの博物館
- ⑫ 利根大堰
- ⑬ 八幡山古墳
- ⑭ 石田堤

観光入込客数について、令和 2（2020）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（2012）年の映画「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：埼玉県観光入込客統計調査結果（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 2-12 観光入込客数の推移

## 2-4. 公共交通の現状

### ●公共交通の利用圏域およびカバー率

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。

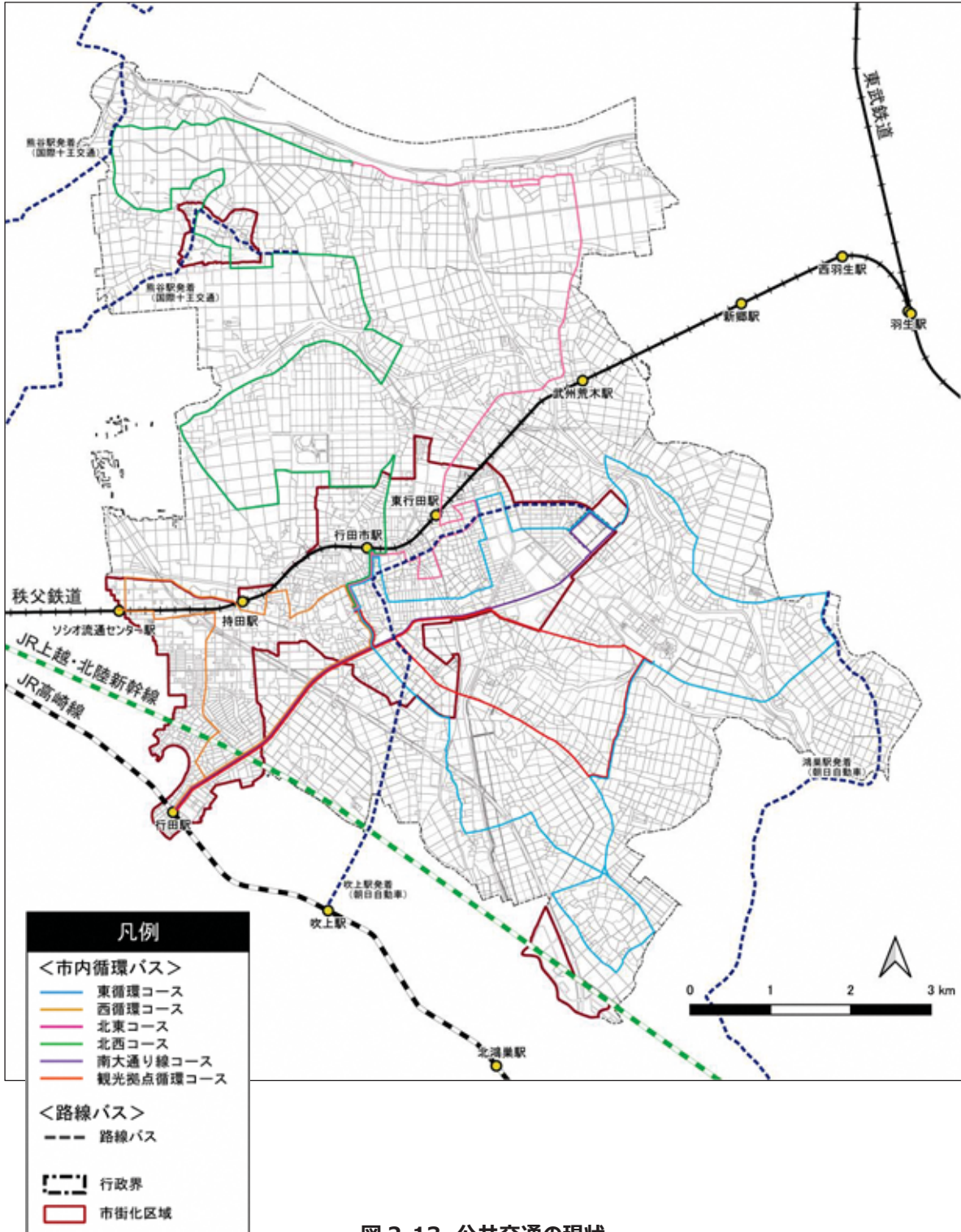


図 2-13 公共交通の現状

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。

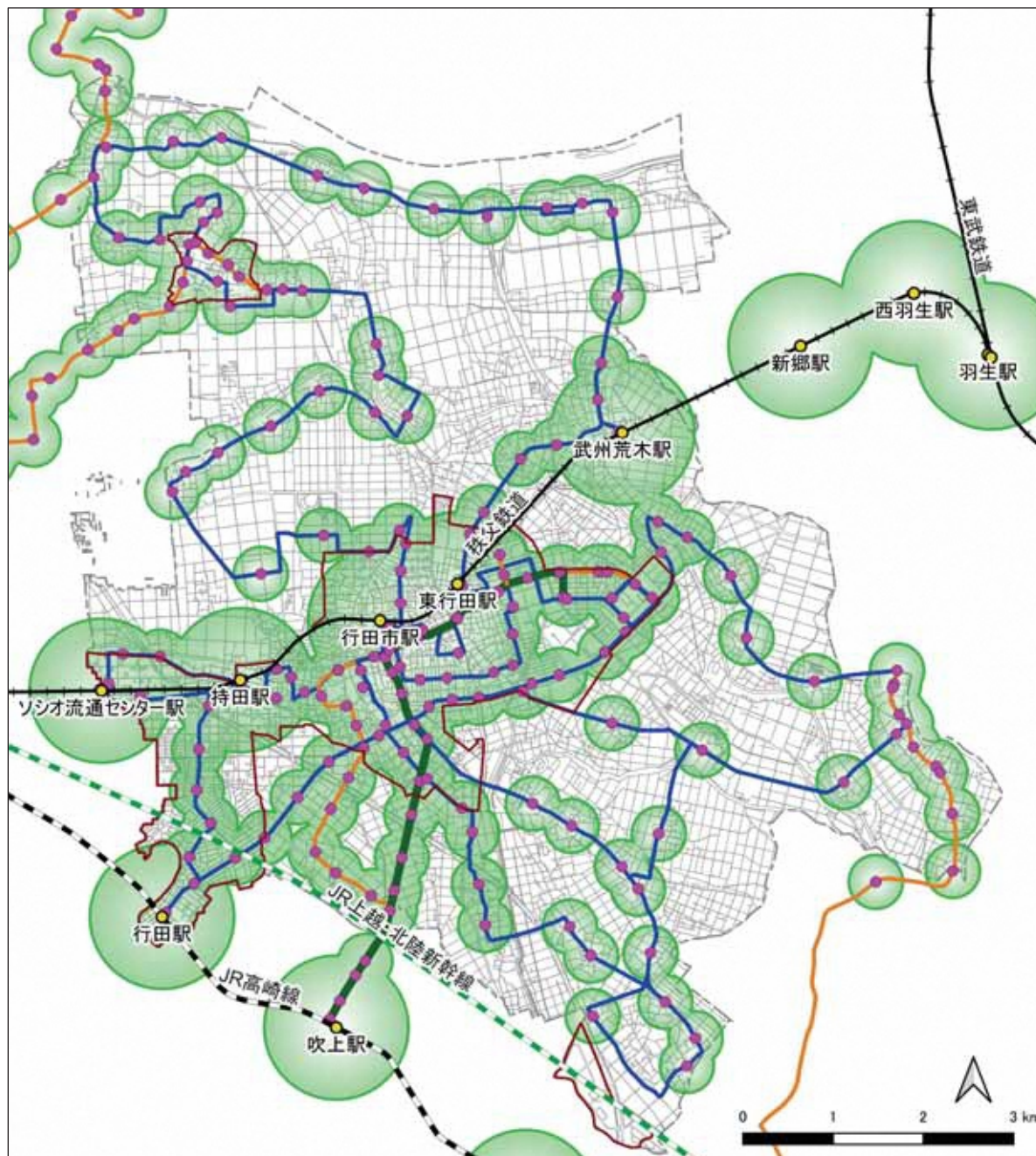


図 2-14 公共交通徒歩圏域の状況

## 2-5. 移動手段の状況

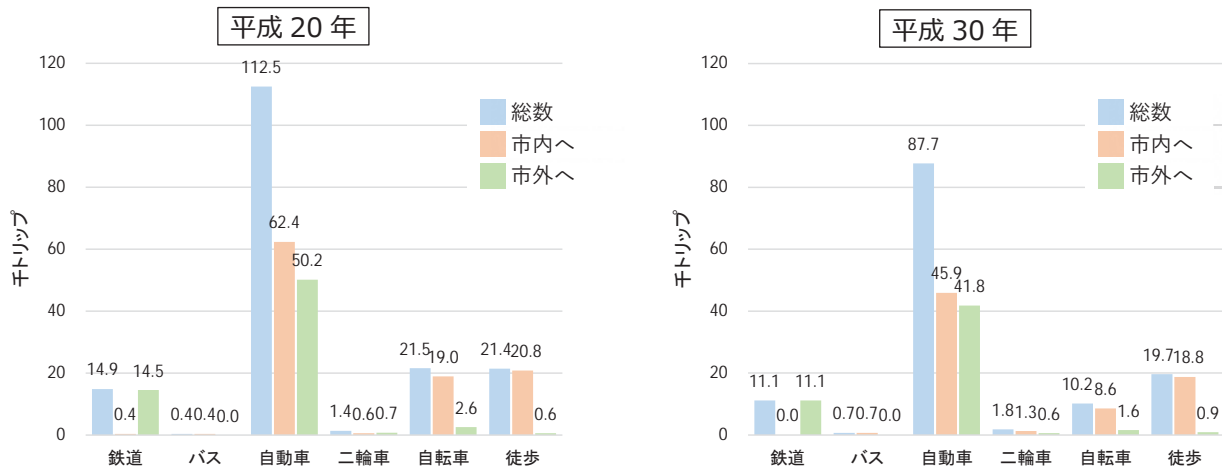
### 2-5-1. 移動手段の状況

#### ● 交通手段別発生・集中交通量

東京都市圏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。

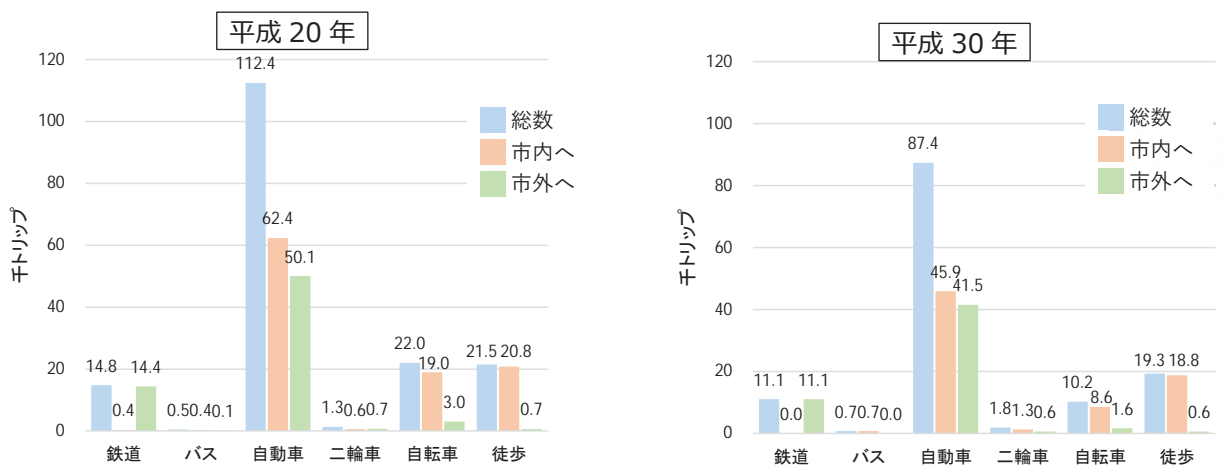
平成 20（2008）年と平成 30（2018）年の比較では、総トリップ数は減少しています。減少率では自転車での移動が目立っており、ほぼ半数となっています。

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。



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）

図 2-15 交通手段別 発生交通量



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）

図 2-16 交通手段別 集中交通量

#### 【東京都市圏パーソントリップ調査について】

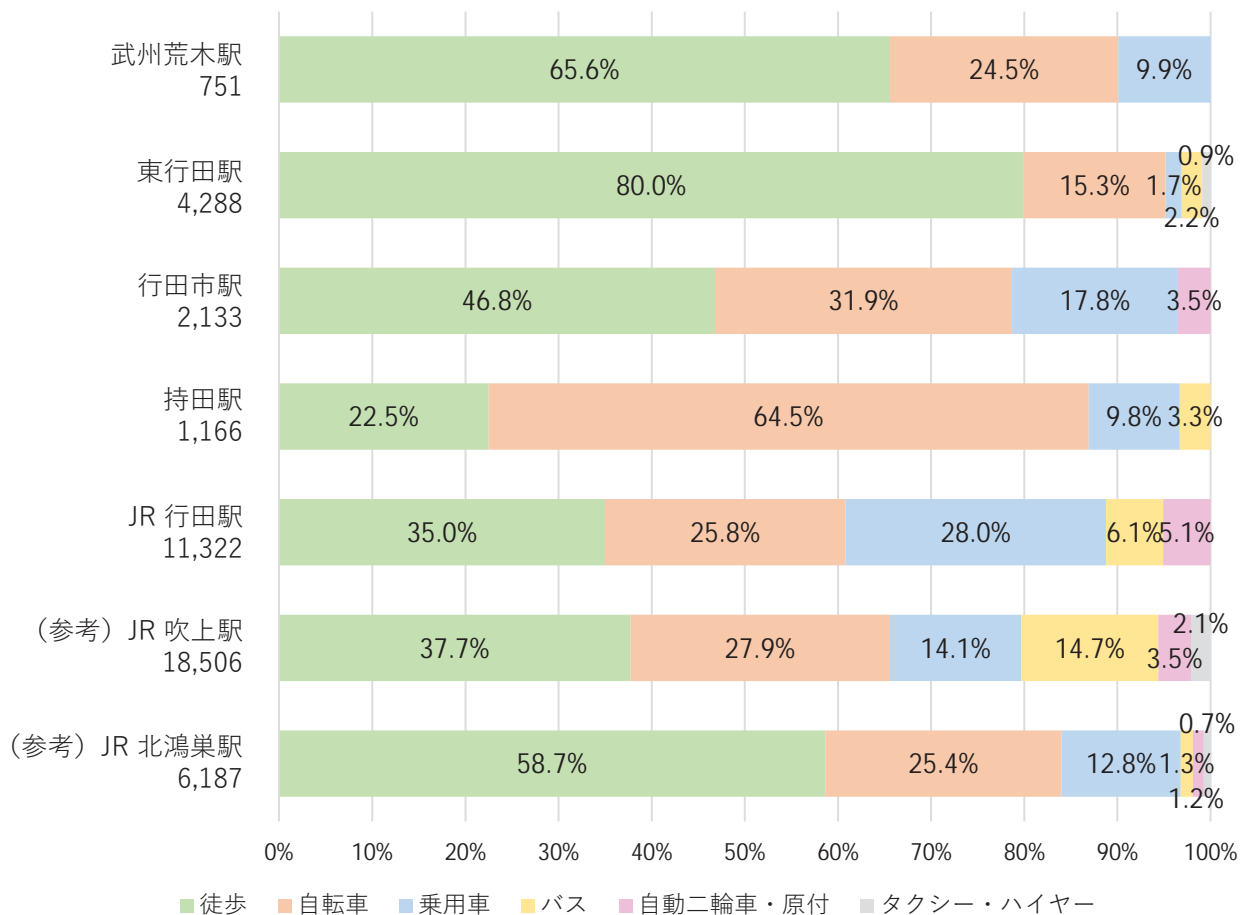
- パーソントリップ調査とは、人の移動に関する内容についての調査で、ある人の平日の 1 日の動きを調査している。
- 東京都市圏パーソントリップ調査は、昭和 43 年からほぼ 10 年間隔で東京都市圏交通計画協議会が実施しており、直近の第 6 回調査は、平成 30 年 9 月～11 月に実施されている。
- 第 6 回調査の対象は、東京都市圏に居住する約 1,800 万世帯のうち、無作為で選ばれた約 63 万世帯の方（満 5 歳以上）で、郵送で調査案内を配布し、Web 回答または紙の調査票で回答する方法で実施している。

## ●各鉄道駅発着の交通手段分担率

各鉄道駅を発着する交通手段の割合をみると、JR 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、JR 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・原付、タクシー・ハイヤーは市内すべての駅で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JR 吹上駅のデータを見ると、バスが14.7%を占めており、その路線の大半が行田市内を走行していることから、その多くが、JR 吹上駅と行田市内と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JR 北鴻巣駅は徒歩利用が6割近くに達し、同じJR 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。



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、市内循環バス等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回東京都圏パーソントリップ調査（平成30年）

図 2-17 各駅を発着する交通手段の割合

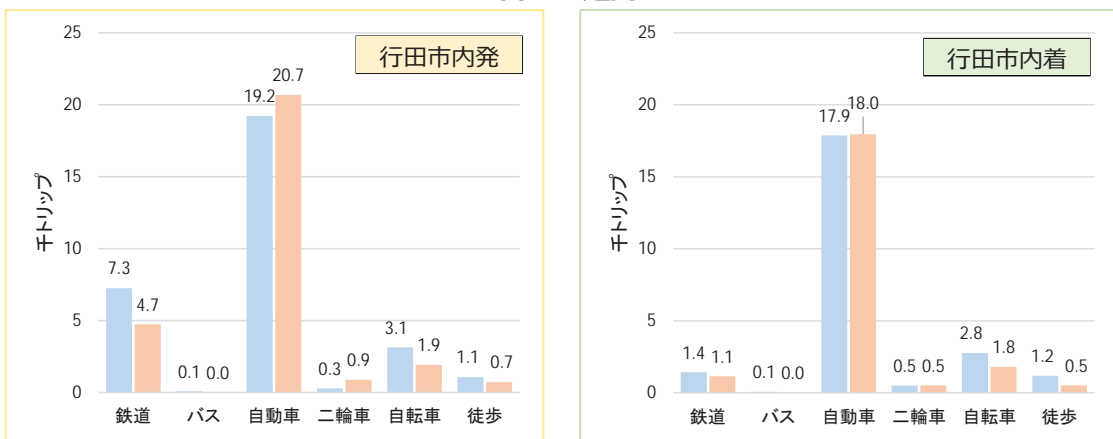
## ● 目的別交通手段

目的別に交通手段をみると、「自宅－通勤」の移動では、自動車での移動が最も多く、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。

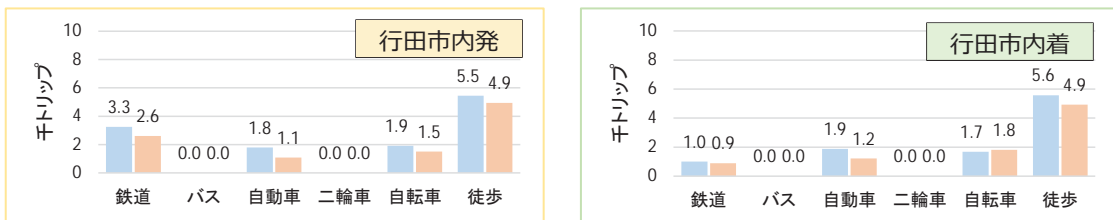
「自宅－通学」の移動では徒歩が多く、市内発では鉄道の移動数も多くなっています。自動車の利用も若干みられますが、バスの利用はほとんどありません。平成 20（2008）年との比較では、全体のトリップ数は減っていますが、交通手段の構成比に大きな変化はありません。

「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利用し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

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）

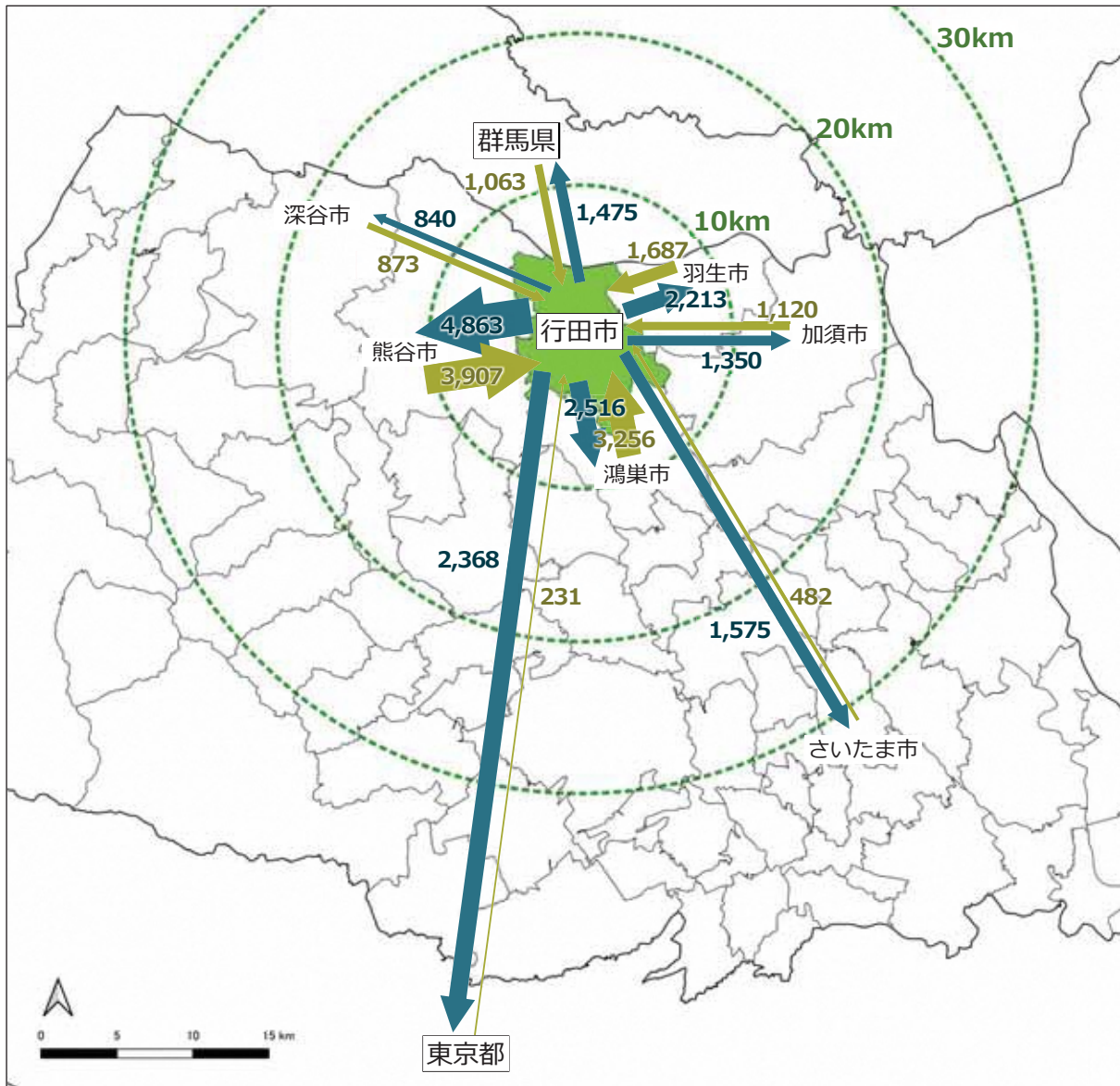
図 2-18 目的別交通手段



## 2-5-2. 通勤・通学での移動状況

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。



出典：国勢調査（令和2年）

図 2-19 主な流出・流入の状況

### 2-5-3. 鉄道の運行状況

市内では、JR 高崎線と秩父鉄道秩父本線が運行しており、JR 行田駅と秩父鉄道の武州荒木駅、東行田駅、行田市駅、持田駅が立地し、また、熊谷市側の市境には、同市との共同請願駅であるソシオ流通センター駅が立地しています。

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。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は大きく減っていません。

なお、後述する路線バスが市内と JR 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。

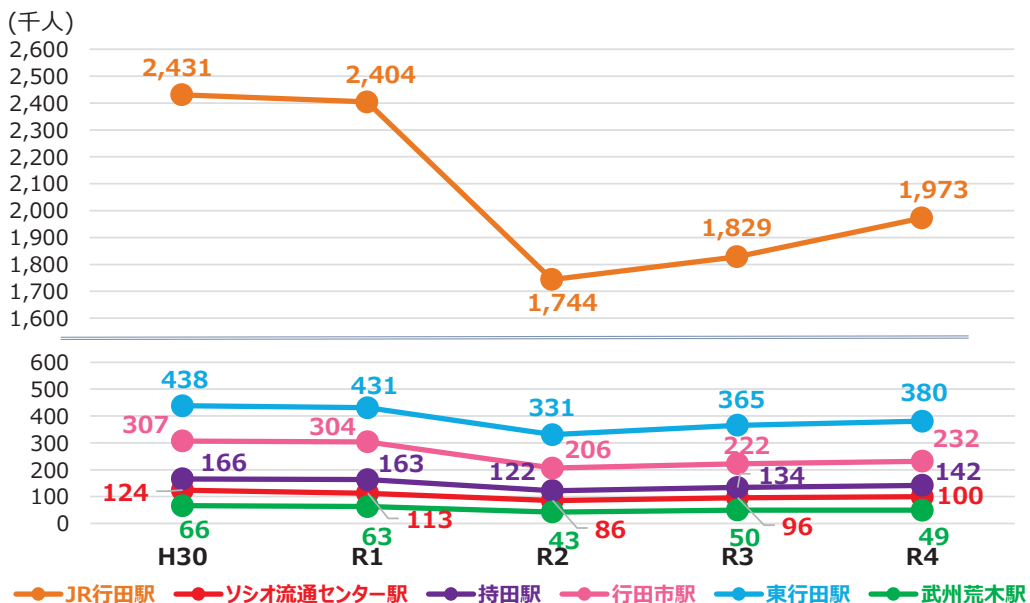
表 2-1 鉄道の運行概要

《JR 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

《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

出典：各鉄道会社 HP 掲載の時刻表（令和 5 年 8 月 31 日時点）



出典：東日本旅客鉄道株式会社高崎支社、秩父鉄道株式会社

図 2-20 駅別年間乗客数の推移

## 2-5-4. 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、市内の真名板十字路へは片道のみで、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。

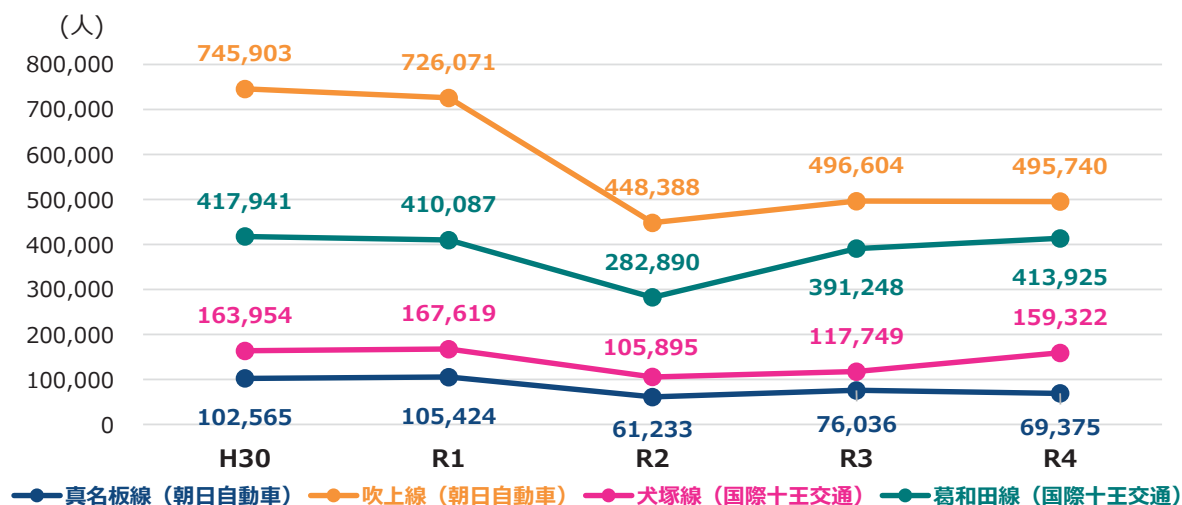
国際十王交通株式会社は、本市北部と熊谷駅を結ぶ路線で、日中は1時間1本程度の運行となっています。

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。

表 2-2 路線バスの運行概要

運行事業者	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	真名板線	毎日	鴻巣駅東口～新落合橋	12	13	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～真名板十字路	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
	吹上線	佐間経由	毎日	吹上駅～佐間～行田折返し場	41	41	5:44	23:10	6:00	21:09
				行田折返し場～佐間～吹上駅	39	42	5:49	22:45	5:35	21:41
		FK11(行田折返し場)	毎日	吹上駅～佐間～総合教育センター	11	—	7:42	17:23	—	—
		FK12(総合教育センター)	平日	総合教育センター～佐間～吹上駅	12	—	8:07	17:52	—	—
		FK13(工業団地)	毎日	吹上駅～佐間～工業団地	5	5	13:13	22:47	12:55	22:06
				工業団地～佐間～吹上駅	6	4	5:17	15:05	6:02	14:25
	前谷経由	毎日	FK21(行田折返し場)	吹上駅～前谷～行田折返し場	4	3	9:09	18:21	10:26	16:35
行田折返し場～前谷～吹上駅				4	3	6:54	16:02	8:19	14:28	
毎日		FK23(行田市駅)	吹上駅～前谷～行田市駅	6	5	7:25	17:25	8:50	15:47	
			行田市駅～前谷～吹上駅	6	5	7:51	17:53	9:14	16:11	
国際十王交通	犬塚線	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	
	葛和田線	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：運行事業者 HP 掲載の時刻表（令和6年1月1日時点）



※行田市内以外の乗車を含む

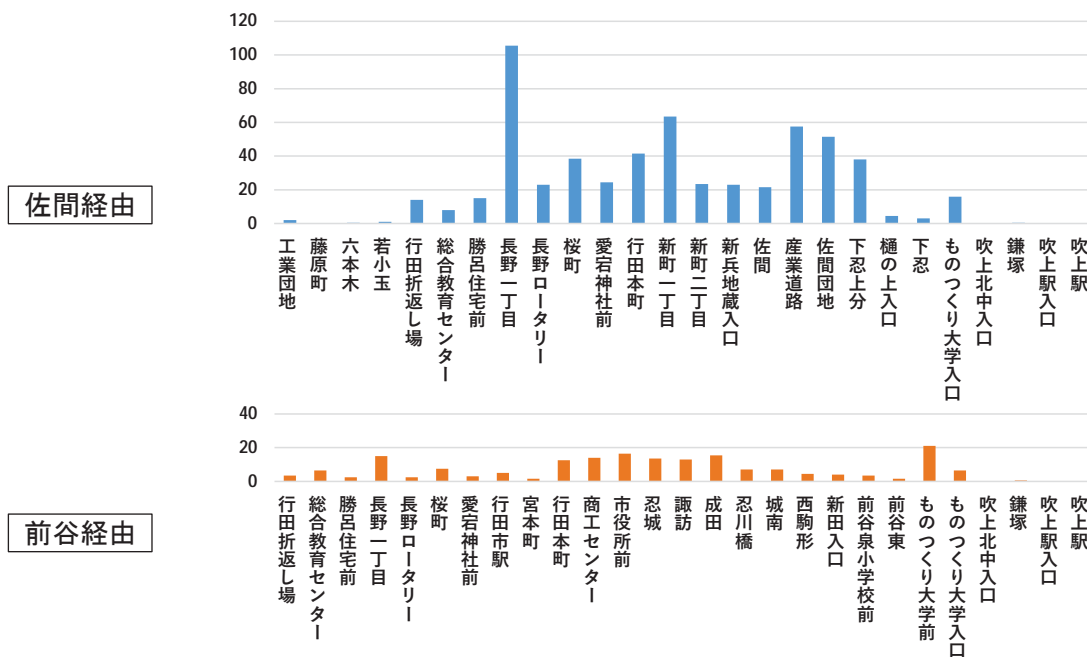
出典：朝日自動車株式会社、国際十王交通株式会社

図 2-21 路線バス年間乗客数の推移

以下、吹上線と犬塚線で実施した乗降調査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ることから、数値そのものでなく、全体の傾向をみて分析を行います。

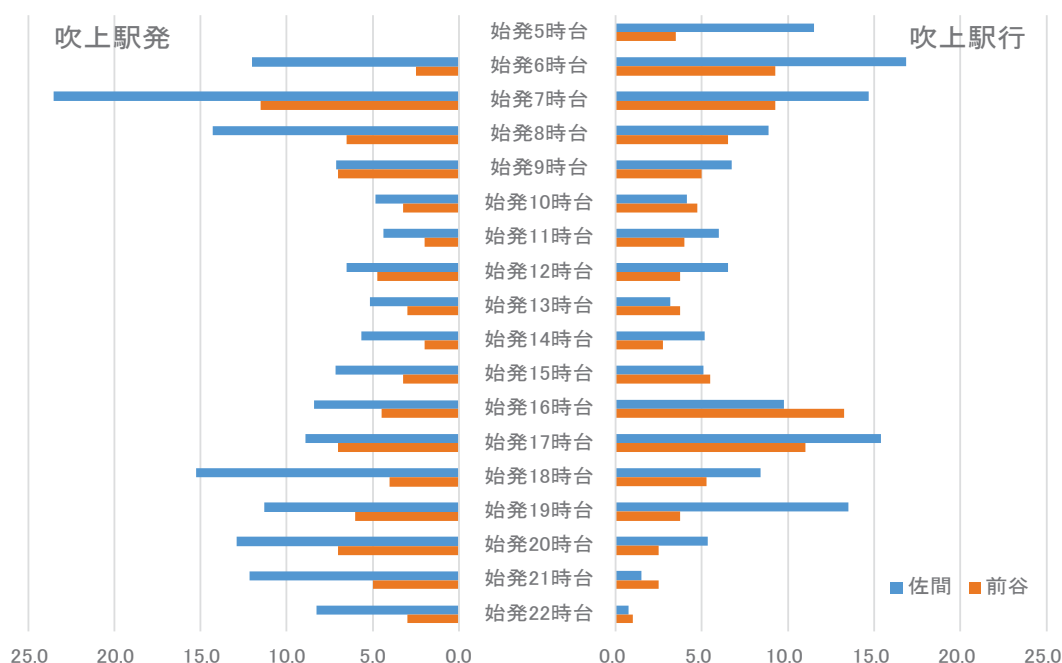
吹上線の佐間経由では「長野一丁目」での乗車が多く、「新町一丁目」、「産業道路」、「佐間団地」と続きました。前谷経由では「ものづくり大学前」が多く、他は 20 人以下でした。

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、乗客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 便あたりの乗客数が多くなっています。



(令和 2 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 2-22 吹上線吹上駅行「佐間経由」(上)と「前谷経由」(下)のバス停乗車数



(令和 2 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 2-23 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、市内のバス停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」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っています。

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
<b>合計</b>	<b>1.0</b>	<b>6.5</b>	<b>17.0</b>	<b>2.0</b>	<b>5.0</b>	<b>10.0</b>	<b>7.0</b>	<b>5.5</b>	<b>11.0</b>	<b>3.0</b>	<b>3.0</b>	<b>3.5</b>	
熊谷線 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
<b>合計</b>	<b>1.0</b>	<b>8.5</b>	<b>17.0</b>	<b>1.5</b>	<b>4.0</b>	<b>8.0</b>	<b>7.5</b>	<b>6.0</b>	<b>9.5</b>	<b>4.5</b>	<b>1.5</b>	<b>5.0</b>	

(令和3年12月2・3日の平均)

出典：国際十王交通株式会社

なお、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。

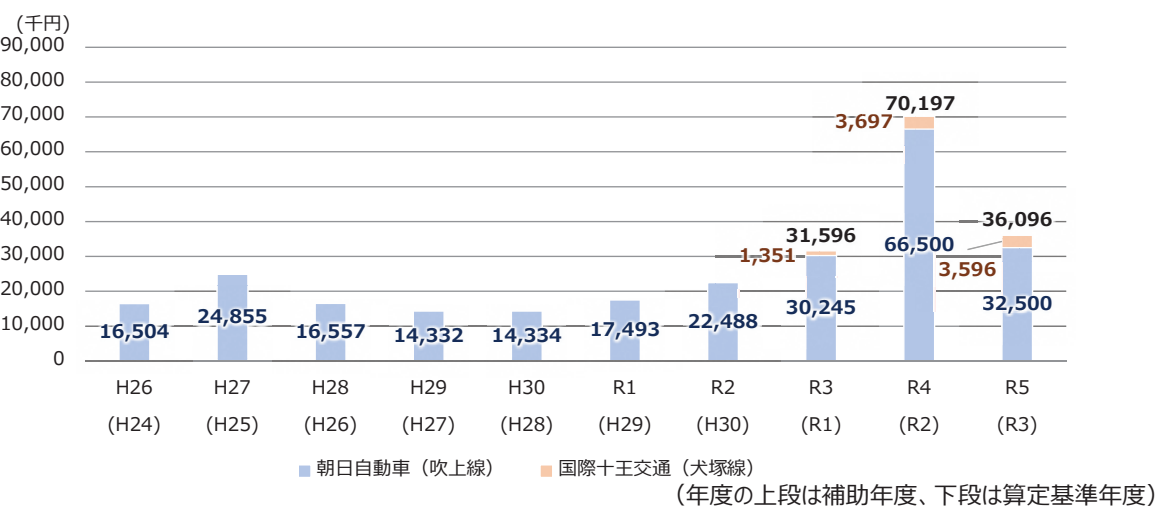


図 2-24 生活路線バス運行事業補助金等の推移

## 2-5-5. 市内循環バスの運行状況

路線バスを補完し、高齢者等の交通弱者をはじめとした市民や観光客などの交通手段を確保するために市内循環バスを運行しています。

平成 7（1995）年に試験運行を開始して以来、利用促進や収支改善のために適宜ルートや運賃等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。

### 【沿革】

平成 7 年 4 月	・ 2 コース（南循環・北循環）で試験運行を開始（無料運行）
平成 8 年 4 月	・ 1 年の試行期間に寄せられた要望・意見を基に見直しを実施 ・ 南循環を東循環・西循環に分割し、3 コース（東循環・西循環・北循環）による運行を開始（引き続き無料運行）
平成 15 年 4 月	・ 有料化（1 回乗車 100 円）を実施 ・ 運休日の見直しを実施
平成 18 年 4 月	・ 北循環を北東循環・北西循環に分割し、4 コース（東循環・西循環・北東循環・北西循環）による運行を開始
平成 23 年 1 月	・ 新たに南大通り線を加え、5 コース（東循環・西循環・北東循環・北西循環・南大通り線）による運行を開始
平成 23 年 4 月	・ 新たに観光拠点循環を加え、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）による運行を開始
平成 30 年 4 月	・ 西循環・南大通り線・観光拠点循環の運賃値上げ（100 円から 150 円に） ・ 75 歳以上の運賃無料化を実施 ・ 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	・ 市外 75 歳以上の有料化を実施
令和 3 年 4 月	・ 観光拠点循環のルートを変更
令和 4 年 4 月	・ 南大通り線を除く 5 コースの運行ルート及び運行ダイヤを変更 ・ 同時に、北東循環を北東に、北西循環を北西へと名称変更
令和 6 年 1 月	・ 西循環・南大通り線に土日祝日ダイヤを導入 ・ 西循環の平日ダイヤを変更

### 【運行概要】

#### <運行日>

- ・ 毎日（ただし、年末年始 [12/29～1/3] を除く）

#### <運行時間>

- ・ 運行時間：5:56～20:25

#### <運賃>

- ・ 1 人 1 回あたり 100 円（東循環・北東・北西）  
150 円（西循環・南大通り線・観光拠点循環）  
（ただし、75 歳以上の市民、未就学児・障がい者及びその介助者 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）

#### <運行事業者>

- ・ 朝日自動車株式会社（西循環・北西・南大通り線）
- ・ 株式会社協同バス（東循環・北東）
- ・ 株式会社大堰観光バス（観光拠点循環）

現在の 6 路線は以下の特徴があります。

表 2-4 市内循環バス各路線の特徴

路線名	特徴
東循環コース	市東部と南部を回り、忍城バスターミナルを起終点として循環で運行する。本数は少ない。
西循環コース	JR 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 20 時台まで運行しており、運行時間が最も長い。
北東コース	ともに市北部を回り、忍城バスターミナルと総合福祉会館の間を運行する。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 JR 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	JR 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 路線のうち、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 路線はワゴン車で運行しており、運賃は 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」は小型バスで運行しており、運賃は 150 円となっています。

表 2-5 市内循環バス各路線の運行概要

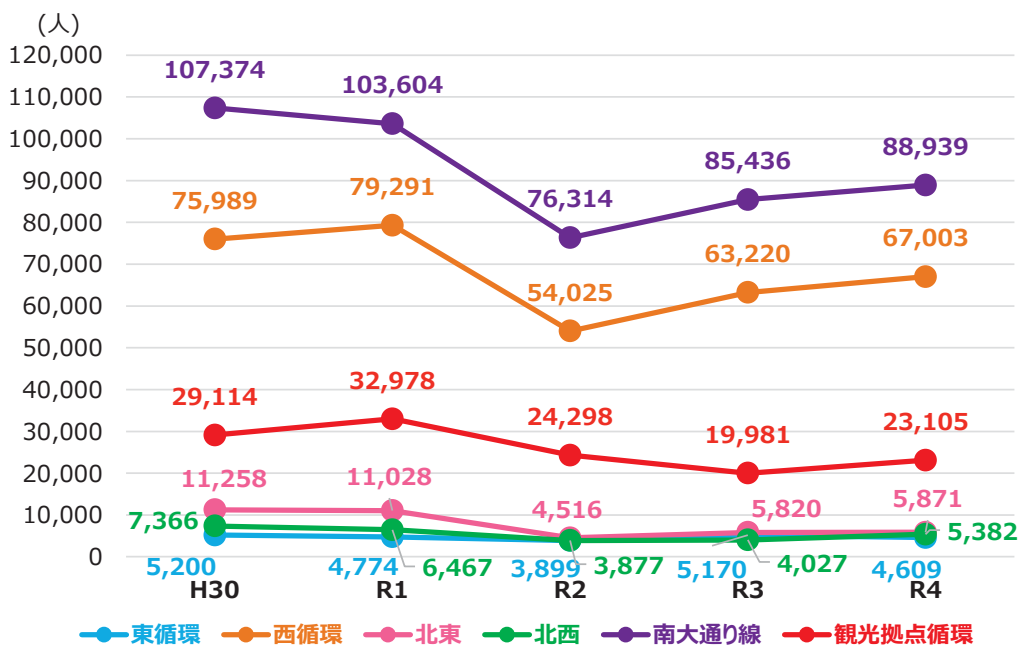
路線名	運行日	運行区間	本数	始発	最終
東循環コース	毎日	右回り	4	忍城 BT 発 (7 : 00)	忍城 BT 発 (16 : 32)
		左回り	3	忍城 BT 発 (8 : 26)	忍城 BT 発 (15 : 06)
西循環コース	毎日	右回り	平日 14 土日祝 6	忍城 BT 発 (平日 9 : 40/土日祝 10 : 30)	忍城 BT 発 (平日 19 : 45/土日祝 17 : 40)
		左回り	平日 12 土日祝 6	忍城 BT 発 (平日 5 : 56/土日祝 6 : 50)	忍城 BT 発 (平日 14 : 45/土日祝 13 : 40)
北東コース	毎日	忍城 BT 行 (上り)	5	総合福祉会館発 (7 : 00)	総合福祉会館発 (16 : 00)
		総合福祉会館行 (下り)	5	忍城 BT 発 (8 : 00)	忍城 BT 発 (17 : 00)
北西コース	毎日	忍城 BT 行 (上り)	5	総合福祉会館発 (7 : 00)	総合福祉会館発 (16 : 00)
		総合福祉会館行 (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)	平日 20 土日祝 11	工業団地発 (平日 6 : 00/土日祝 6 : 33)	工業団地発 (平日 19 : 30/土日祝 18 : 35)
		工業団地行 (下り)	平日 20 土日祝 11	JR 行田駅前発 (平日 6 : 30/土日祝 7 : 00)	JR 行田駅前発 (平日 20 : 00/土日祝 19 : 00)
観光拠点循環コース	毎日		9	JR 行田駅前発 (8 : 05)	JR 行田駅前発 (16 : 45)

(表中「忍城 BT」とは「忍城バスターミナル」をいう)  
出典：行田市市内循環バス時刻表 (令和 6 年 1 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す。一方、東循環、北東、北西の3路線は、車両が小型で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、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（JR行田駅前、忍城バスターミナル、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（忍城バスターミナル、古代蓮の里、埼玉古墳公園、水城公園前）等でした。



(令和3年度までの「北東」と「北西」は、それぞれ「北東循環」と「北西循環」の数値)

図 2-25 市内循環バス年間乗客数の推移



市内循環バス



## 2-5-6. デマンドタクシーの運行状況

平成 29（2017）年 4 月から、市内循環バス及び路線バスの停留所までの移動が困難な方の移動手段を確保するため、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を運行しています。

デマンドタクシーは、事前に登録した利用者の自宅と、市が指定した乗降場所との間を運行するもので、指定乗降場所には、公共機関をはじめ、医療機関、金融機関、商業施設などがあります。

乗降場所が決まっている点や、途中下車や寄り道ができない点などが通常のタクシーとは異なっており、バスとタクシーの中間的な交通手段となります。

**【運行概要】**

<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（2017）年の運行開始から令和元（2019）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（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。

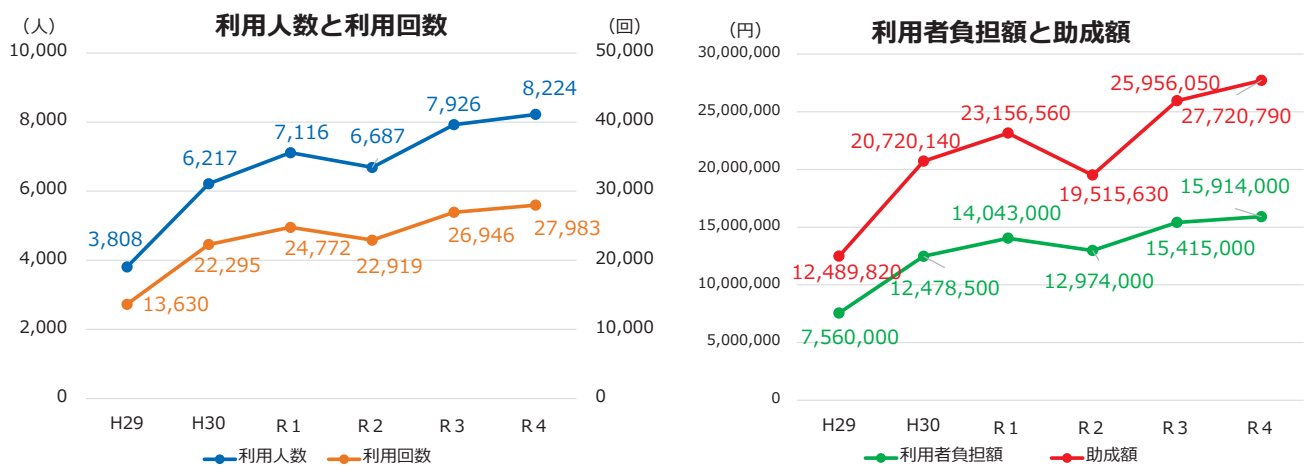


図 2-26 デマンドタクシー利用人数・利用回数・利用者負担額・助成額の推移

令和4（2022）年度の実績をみると、年間利用者はのべ27,983人で、月別では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、安定してのべ2,000人以上の利用があるといえます。

また、平均すると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（2022）年度の助成額の総額は約2,770万円となりました。

表 2-6 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、行田総合病院が最も多く、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、ベルク行田長野店等の商業施設、JR 行田駅が上位となりました。

### 2-5-7. 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。

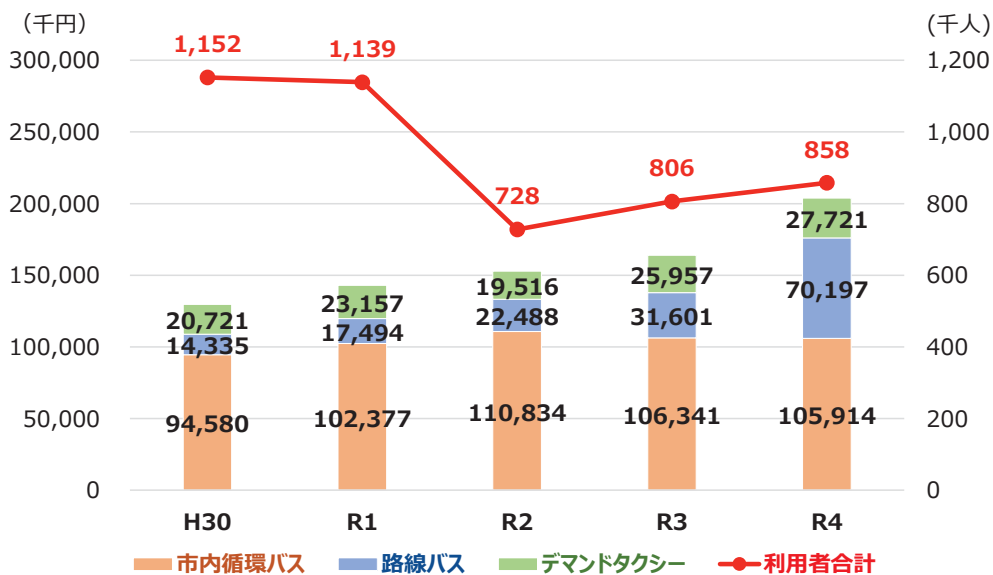


図 2-27 公共交通に関する経費と利用者等の推移

## 2-5-8. その他の公共交通の運行状況

### ●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。

#### 【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

##### <利用日>

・ 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者
- ・ 利用する場合は、利用する事業所に利用登録が必要

### ●市立小学校スクールバス

小学校の再編等に伴い、現在、4つの市立小学校でスクールバスを運行しています。

- ・ 忍小学校 : 1台のバスを運行
- ・ 見沼小学校 : 1台のバスを運行
- ・ 南河原小学校 : 市保有の車両を利用して運行
- ・ 太田小学校 : 1台のバスを運行

### ●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。

### ●その他送迎サービスを実施している施設等

教育施設や医療施設等において、施設利用者に対する送迎サービスを実施しています。なお、教育施設は、通学時間帯に合わせた運行としており、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 2-7 市民等を対象にした送迎サービスを実施している主な施設等

【教育施設】				
<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	行田中央総合病院	行田協立診療所	石井クリニック	坂本眼科
さきたまクリニック	行田ふれあいクリニック	羽生総合病院（羽生市）	さめじまボンディングクリニック（熊谷市）	
【送迎付きの介護サービス事業所】				
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	羽生モータースクール（羽生市）	行田天然温泉 ハナホテル行田		

出典：各施設 HP（令和5年10月時点）



# 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、地域公共交通に関する意見交換会の開催を令和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。

### 3-1-1. 公共交通に関する市民アンケート

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、郵送により調査票を発送、回収。

※SNSや市内で開催されたイベントでWEB回答への協力を案内し、その回答者を含む。

回収票数：856票

※うち無作為抽出が808票（回収率40.4%）、WEB回答が48票

### 調査結果概要

#### ●自動車の所有状況について

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

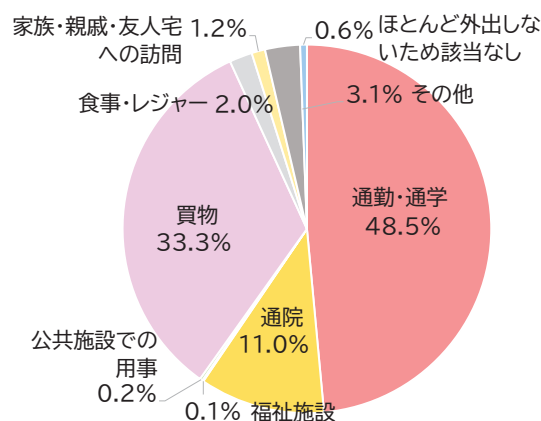
#### ・年齢層別の自動車運転免許の保有状況と自動車の所有状況

選択肢	全体 回答数	自動車の運転免許をもっている		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
10歳代	28	8	29%	11	39%
20歳代	51	47	92%	42	82%
30歳代	65	60	92%	65	100%
40歳代	115	109	95%	110	96%
50歳代	134	130	97%	129	96%
60歳代	191	175	92%	175	92%
70歳代	196	158	81%	169	86%
80歳以上	69	45	65%	47	68%
合計	849	732	86%	748	88%
年齢不詳	7	5	71%	5	71%

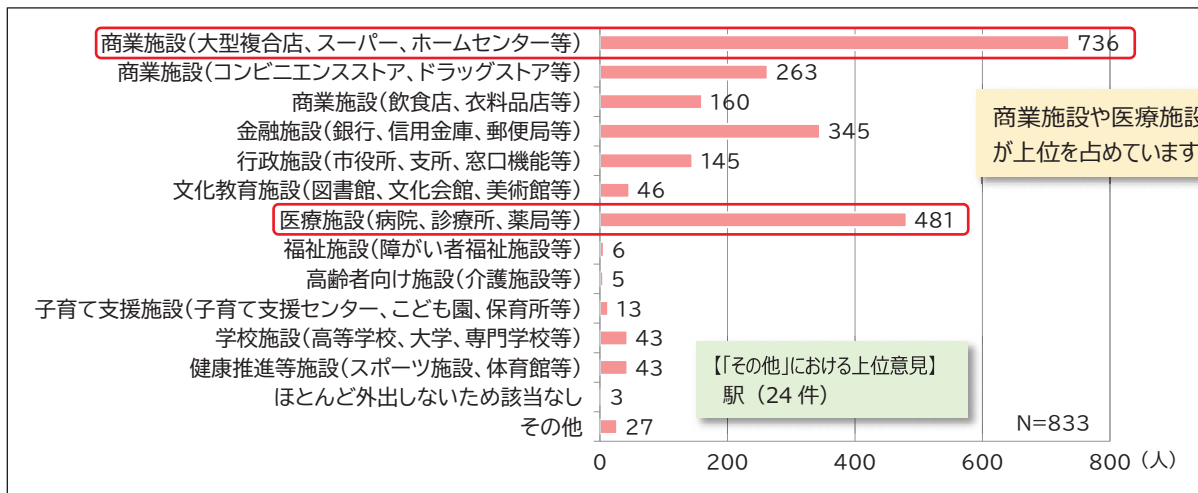
#### ●日常生活の外出について

- ・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
通勤・通学	411	48.5%
通院	93	11.0%
福祉施設	1	0.1%
公共施設での用事	2	0.2%
買物	282	33.3%
食事・レジャー	17	2.0%
家族・親戚・友人宅への訪問	10	1.2%
その他	26	3.1%
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	



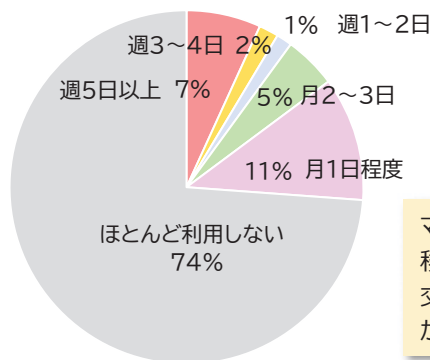
● 行くのが便利だと暮らしやすいと感じる施設について（3つまで選択）



● 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

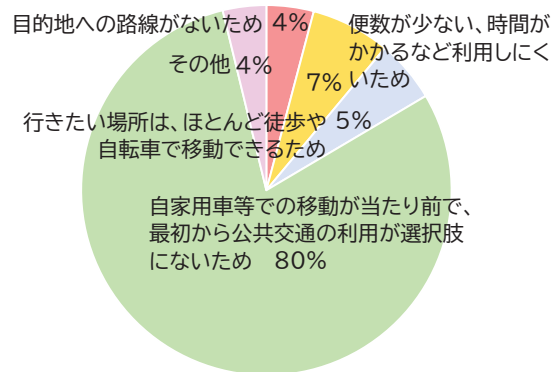
選択肢	回答数	割合
週5日以上	57	7%
週3~4日	15	2%
週1~2日	12	1%
月2~3日	40	5%
月1日程度	95	11%
ほとんど利用しない	618	74%
合計	837	100%
無回答	19	



・ 公共交通を利用しない理由

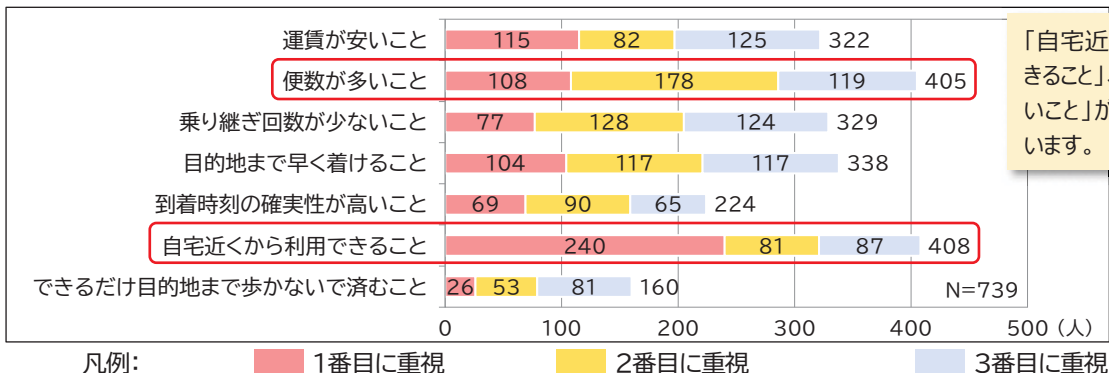
（上記で「ほとんど利用しない」の選択者のみ回答）

選択肢	回答数	割合
目的地への路線がないため	25	4%
便数が少ない、時間がかかるなど利用しにくい	42	7%
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%
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%
その他	23	4%
合計	606	100%



「ほとんど利用しない」の選択者で無回答 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）



## ● 運転免許証の自主返納について

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

### → 路線バスの今後の利用意向

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

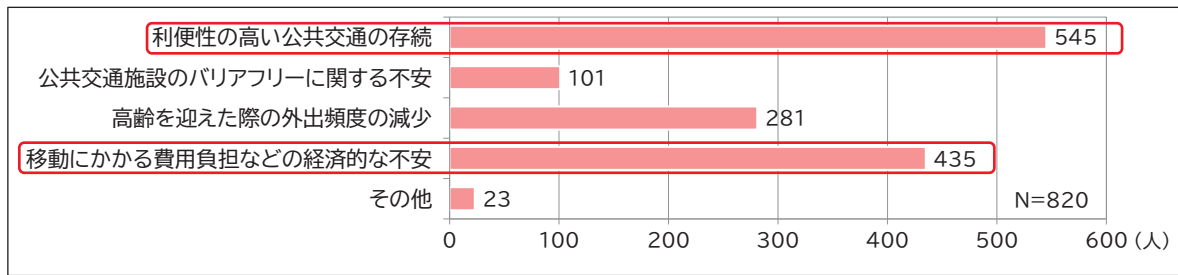
「運転免許証を所有しているが、免許返納を考えている」の選択者のみ回答

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

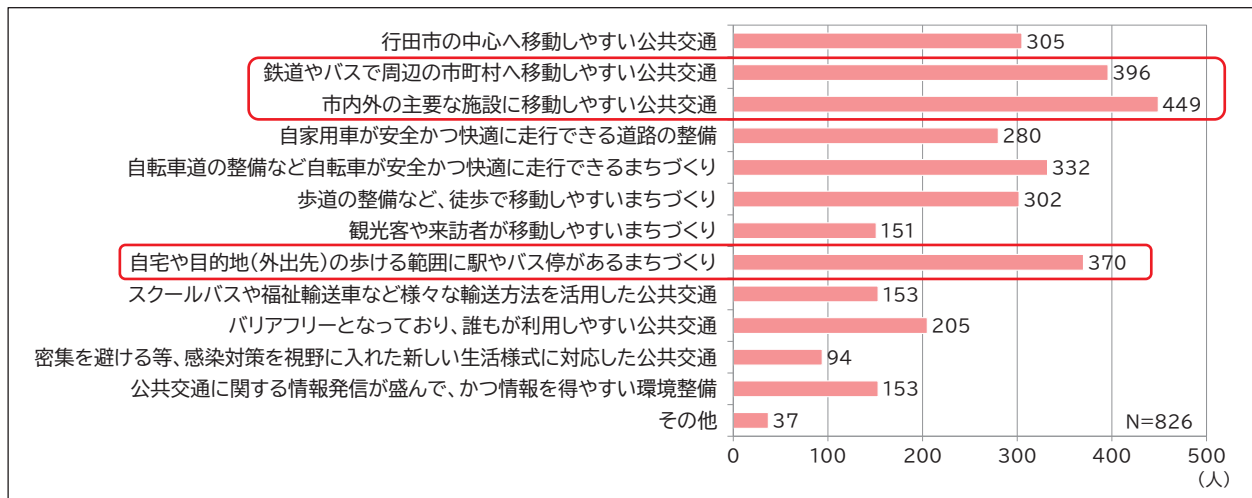
運転免許証の返納を考えている方についても、返納後の移動手段として公共交通を想定している方は少ない状況です。

## ●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）



- ・ 行田市が目指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、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。

- ・ 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
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%
現状の財政負担を維持し、運行内容を継続するべき	213	27%
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%
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%
その他	28	4%
合計	779	100%
無回答	77	

財政負担の抑制を図りながら、公共交通の利便性を向上することが求められています。



### 3-1-2. デマンドタクシー登録者アンケート

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、郵送により調査票を発送、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

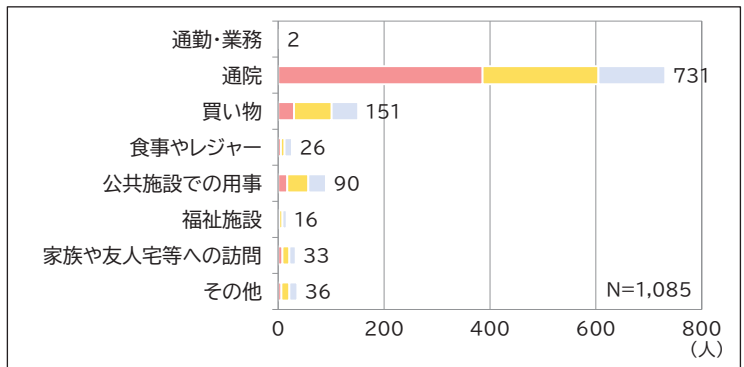
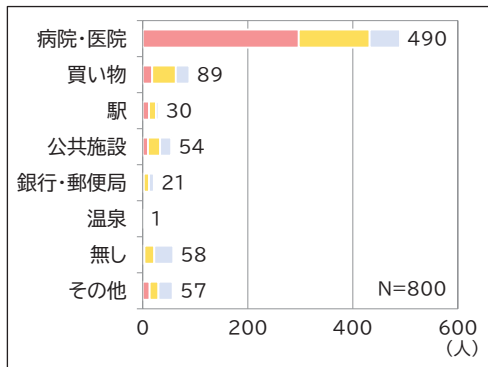
選択肢	回答数	割合
対象年齢(75歳以上)であったため	106	21%
障害者手帳を所持しているため	44	9%
自宅前から(まで)利用できるため	137	28%
バス停までの移動が困難なため	29	6%
利用料金が手頃だと感じたため	18	3%
家族や知人に勧められたため	17	3%
運転免許証を自主返納したため	109	22%
運転免許証はあるが自身の運転での外出に不安を感じるため	11	2%
市内循環バスの運賃が無料になるため	8	2%
行政サービスを積極的に活用したいため	9	2%
その他	8	2%
合計	496	100%
無回答	25	

#### ・普段デマンドタクシーを利用する際の移動パターン

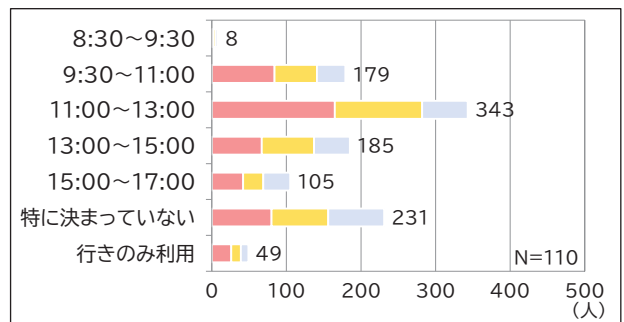
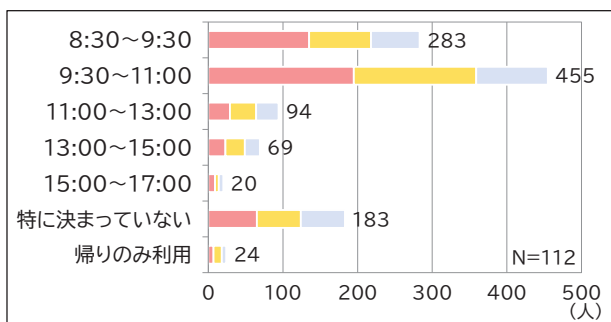
選択肢	回答数	割合
行き(自宅から目的地へ)のみ利用	81	16%
帰り(目的地から自宅へ)のみ利用	38	8%
行き帰りともに利用	335	67%
目的地から他の目的地への移動で利用	3	1%
特に決めていない	41	8%
合計	498	100%
無回答	23	

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リズして集計)



#### ・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)



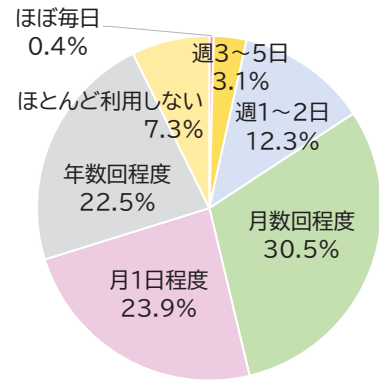
共通の凡例: 1番多い

2番目に多い

3番目に多い

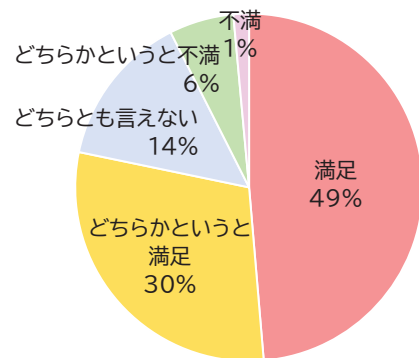
・ デマンドタクシーの利用頻度

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



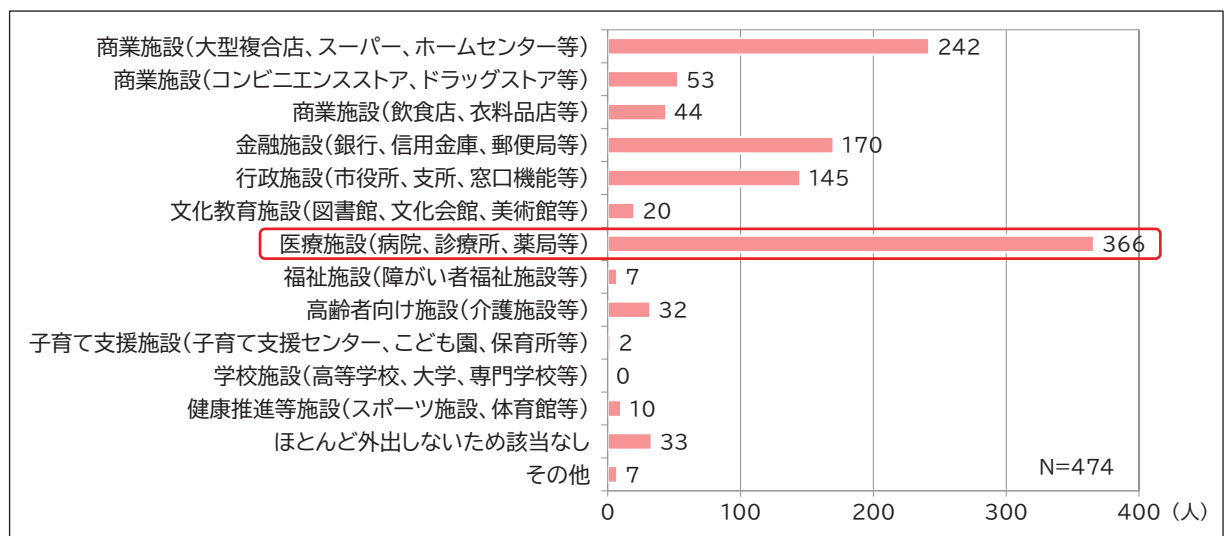
【主な不満の理由】

- ・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。一方、利用可能な時間帯、運行台数に関する不満も挙がっており、今後の改善に向けた課題といえます。

● 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に医療施設が最も多い回答となっています。

### 3-1-3. 路線バス利用者アンケート

実施日 : 令和4年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、もしくは調査票内に記載のQRコードの読み取りによるWEB回答で回答を得た。

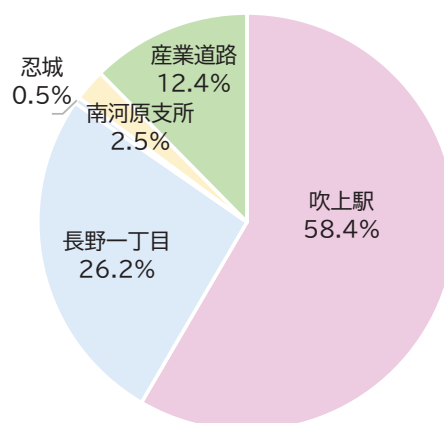
回収票数 : 202票

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



##### 年齢

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

##### 住まい

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

調査地点6か所の中では「吹上駅」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「通勤・通学」に利用されているといえます。

・ 路線バスの【運行本数】に対する満足度

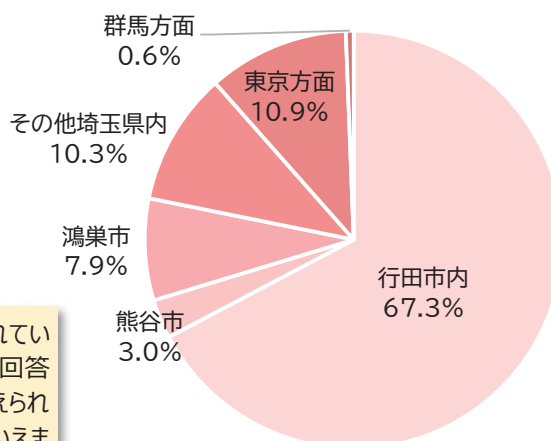
選択肢	回答数	割合
満足	41	21%
やや満足	58	30%
どちらでもない	40	20%
やや不満	42	21%
不満	16	8%
合計	197	100%
無回答	5	

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

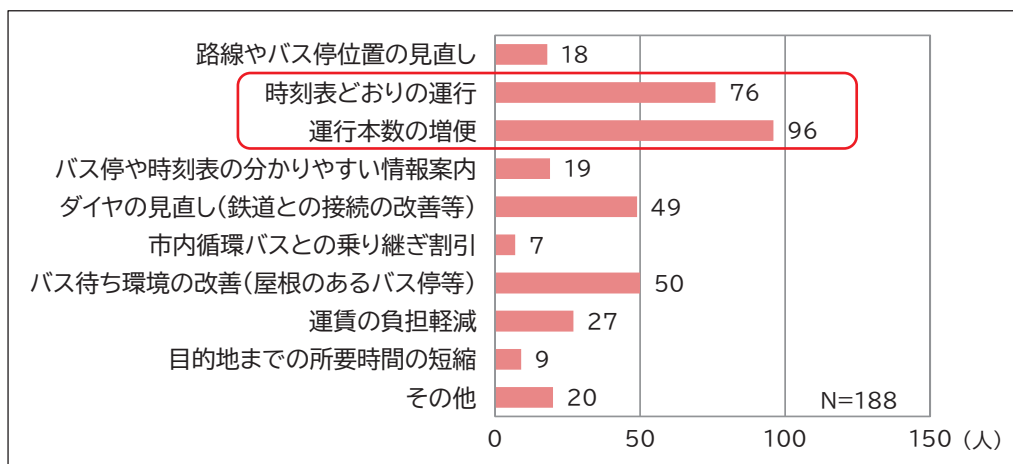
・ 本日（調査実施日）の外出の最終目的地

選択肢	回答数	割合
行田市市内	111	67.3%
熊谷市	5	3.0%
鴻巣市	13	7.9%
その他埼玉県内	17	10.3%
東京方面	18	10.9%
群馬方面	1	0.6%
合計	165	100%
無回答	37	



「運行本数」、「運行時間帯」とともに概ね満足の評価が得られています。最終目的地は行田市市内が多数ですが、「吹上駅」での回答が多く、市外の目的地も電車で乗り継いでの移動となると考えられることから、路線バス利用の大半が吹上駅と市内の移動だといえます。

・ 路線バスを使いやすいするための取組として効果的と思う項目（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「時刻表どおりの運行」、「バス待ち環境の改善」、「ダイヤの見直し」となっており、運行時間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

実施日 : 【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)

※両日とも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、もしくは調査票内に記載のQRコードの読み取りによるWEB回答で回答を得た。

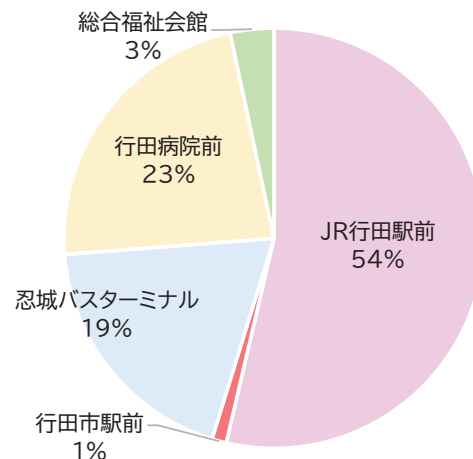
回収票数 : 【休日調査】89票 / 【平日調査】117票

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
JR行田駅前	48	54%
行田市駅前	1	1%
忍城バスターミナル	17	19%
行田病院前	20	23%
総合福祉会館	3	3%
合計	89	100%



##### 年齢

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

##### 住まい

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

調査地点では「JR 行田駅前バス停」での回答が最も多く得られました。外出の目的は分散しており、休日の市内循環バスは、主に市民の外出に利用されているといえます。

・市内循環バスの【運行本数】に対する満足度

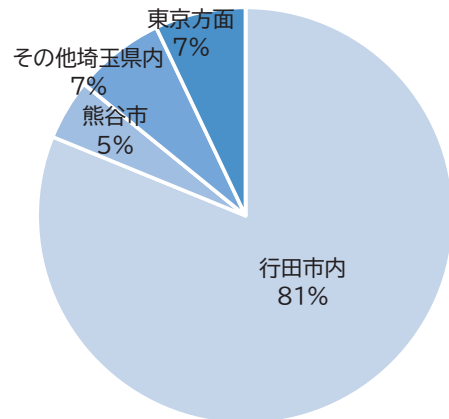
選択肢	回答数	割合
満足	15	17%
やや満足	14	16%
どちらでもない	14	16%
やや不満	28	34%
不満	15	17%
合計	86	100%
無回答	3	

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

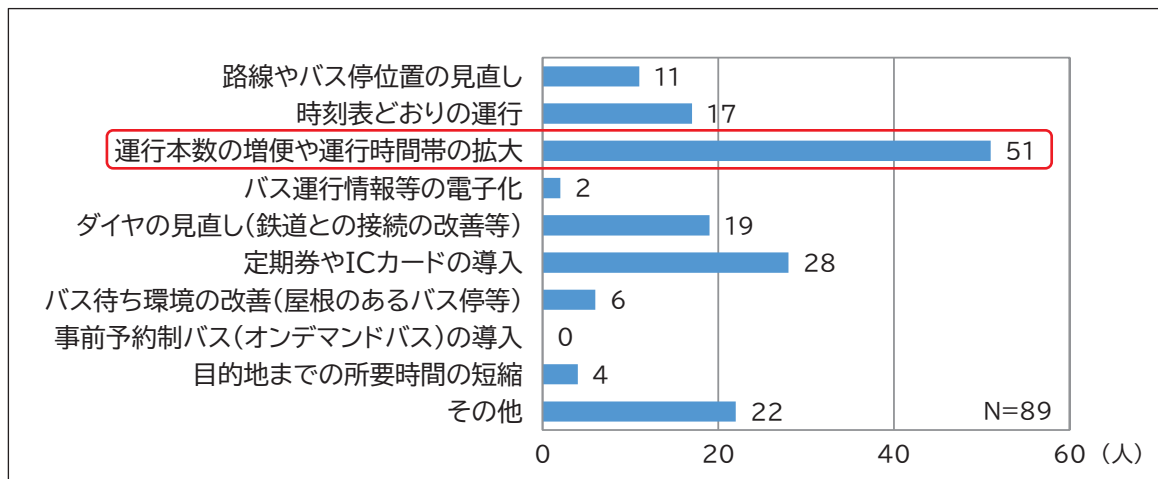
・本日（調査実施日）の外出の最終目的地

選択肢	回答数	割合
行田市内	69	81%
熊谷市	4	5%
鴻巣市	0	0%
その他埼玉県内	6	7%
東京方面	6	7%
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。最終目的地は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組として効果的と思う項目（3つまで選択）

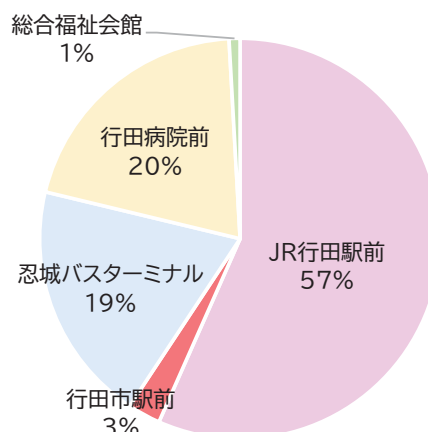


「運行本数の増便や運行時間帯の拡大」が最も利用者から望まれています。次いで「定期券やICカードの導入」、「時刻表どおりの運行」等、運行全般に対し要望が寄せられています。

## 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
JR行田駅前	64	57%
行田市駅前	3	3%
忍城バスターミナル	22	19%
行田病院前	23	20%
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
10歳代	6	5%
20歳代	18	16%
30歳代	12	10%
40歳代	6	5%
50歳代	29	25%
60歳代	16	14%
70歳代	19	16%
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
行田市	65	56%
熊谷市	8	7%
鴻巣市	7	6%
その他埼玉県内	25	22%
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
通勤	46	40%
通学	10	9%
病院・薬局等	19	17%
買い物・食事	10	9%
趣味・娯楽・観光	13	11%
知人・家族等と会う	3	2%
金融機関等での用事	0	0%
福祉施設等での用事	2	2%
公共施設での用事	6	5%
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
ほぼ毎日	34	30%
週2~3日	25	22%
週1日	7	6%
月数回	20	18%
年数回	27	24%
合計	113	100%
無回答	4	

調査地点では「JR 行田駅前」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」利用が中心になっているといえます。

### ・市内循環バスの【運行本数】に対する満足度

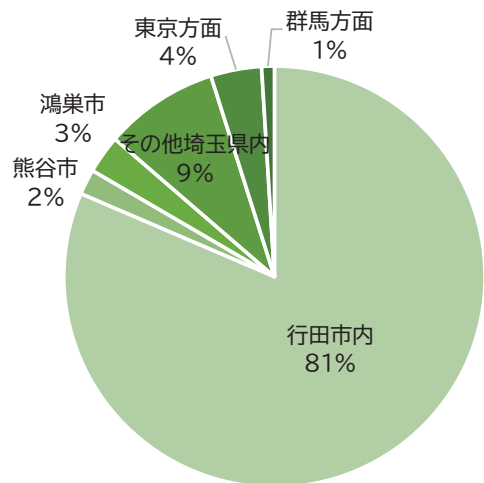
選択肢	回答数	割合
満足	15	13%
やや満足	27	25%
どちらでもない	21	19%
やや不満	27	25%
不満	20	18%
合計	110	100%
無回答	7	

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

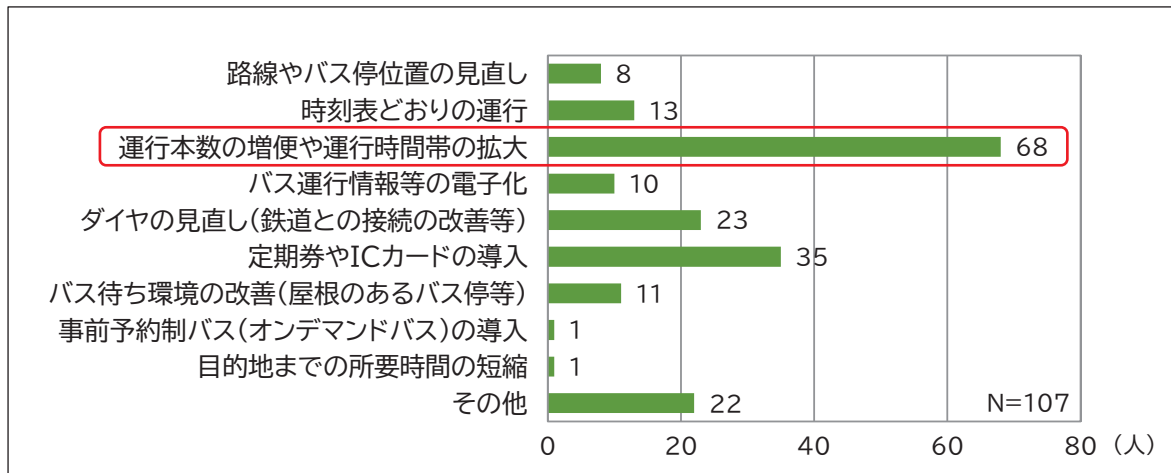
・本日（調査実施日）の外出の最終目的地

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



休日同様、「運行本数」、「運行時間帯」ともに不満の評価も多く、今後の利便性向上が望まれています。最終目的地も休日同様、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いするための取組として効果的と思う項目（3つまで選択）



休日同様、「運行本数の増便や運行時間帯の拡大」が最も利用者から望まれています。次いで「定期券や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からみる本市の公共交通の利用実態やニーズの要点を整理します。

#### ■ 市民アンケートより

##### ＜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、運行において不満に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。

##### ＜利用者のニーズ＞

- ・ 市民が望む「目指すべき交通サービスのあり方」として、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・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」である。

#### ■ デマンドタクシー登録者アンケートより

##### ＜利用実態＞

- ・ 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。

##### ＜利用者のニーズ＞

- ・ 利用者の満足度は概ね高いが、改善すべき内容として、利用可能な時間帯や運行台数が挙げられている。

#### ■ 路線バス利用者アンケートより

##### ＜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。
- ・ 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。

##### ＜利用者のニーズ＞

- ・ 路線バスを使いやすくするための効果的な取組としては、「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」の順となった。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アンケートより

### ＜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、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。

### ＜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果的な取組としては、休日と平日で大きな差はなく、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」の順となった。

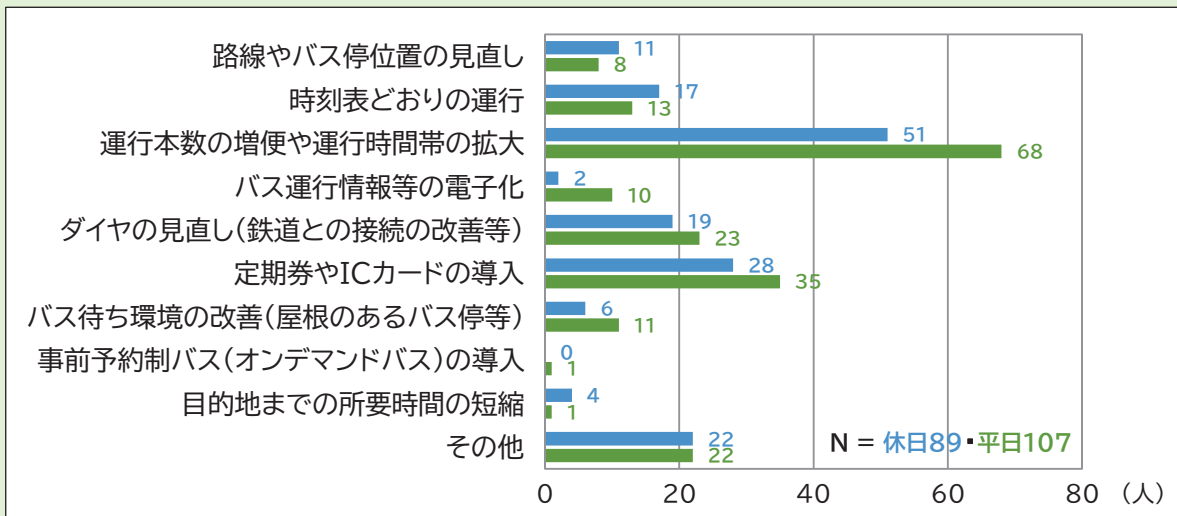


図 3-1 市内循環バスを使いやすくするための取組として効果的と思う項目 (3 つまで選択) <休日+平日>

各アンケートの結果より、公共交通の利用実態やニーズを概念図として次のとおり整理します。

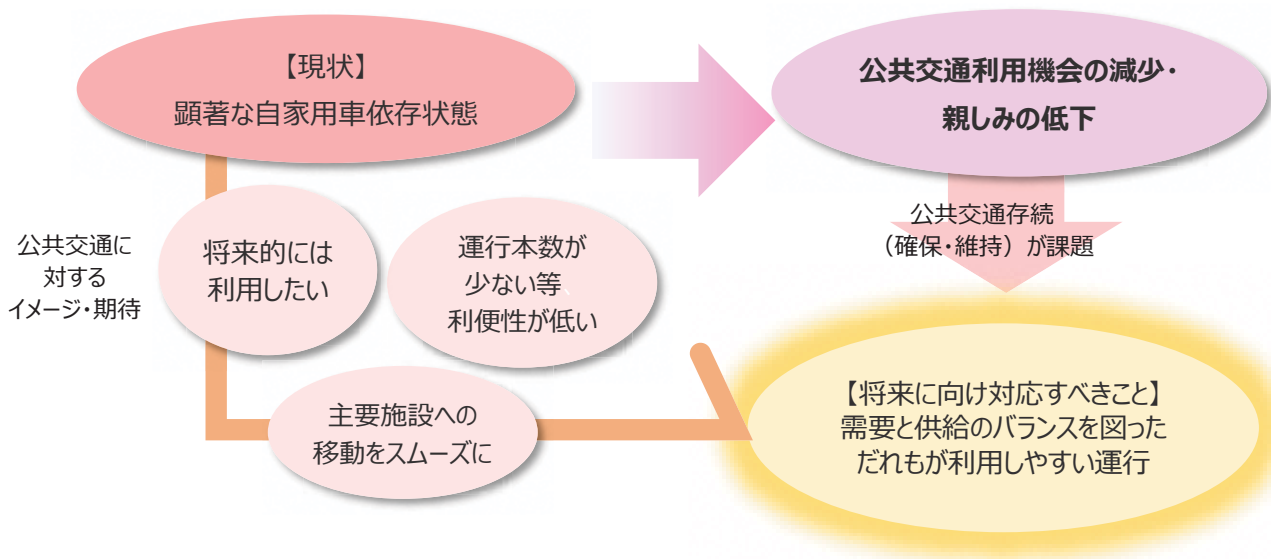


図 3-2 利用実態とニーズ概念図

### 3-1-6. アンケート結果からみる課題の整理

前頁までの各アンケート結果からみる主な課題を整理します。

#### 課題 1 公共交通の利用機会の創出及び将来に残すという意識の醸成

自家用車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、運行台数の増加等、利便性の向上により、利用者の満足度を高める必要があります。

#### 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必要があります。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必要があります。

## 3-2. 地域公共交通の課題

前章において整理した本市の地域現況や公共交通の現況、本章において整理するアンケート結果をもとに公共交通の課題を整理します。

### ● 地域現況からみる主な課題

#### 課題 1 人口減少と高齢化の伸展

本市の人口は、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。また、1 世帯当たりの人員は、昭和 35（1960）年の 4.99 人から令和 2（2020）年の 2.47 人へと大きく減少しています。

同時に高齢化が伸展しており、令和 27（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、都市機能も上記の地域（市街化区域内）に集積されています。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する市民は、日常的な用事を市外で済ませている可能性もあると予想されます。

#### 課題 3 流動人口における市外への流出超過

令和 2（2020）年の昼夜間人口比率は 92.7 であり、流出超過となっています。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。

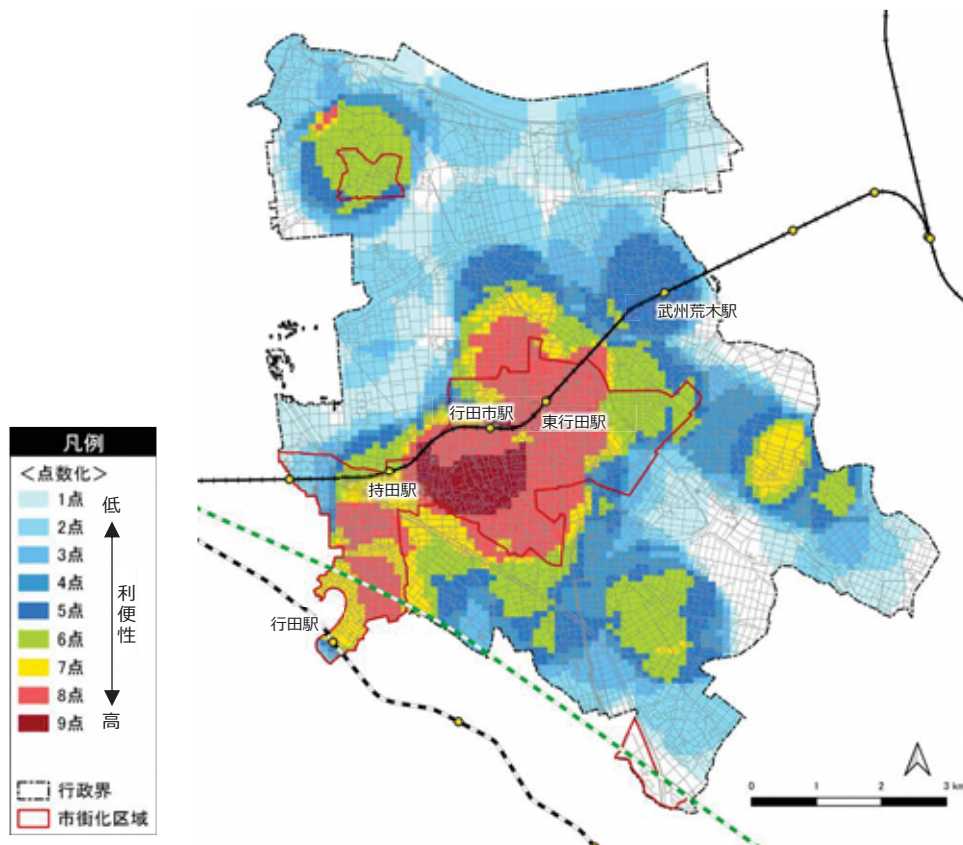


図 3-3 都市機能施設積み上げ図（再掲）

## ●公共交通の現況からみる主な課題

### 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

東京都市圏パーソントリップ調査によると、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、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く、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感染症の拡大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。同時に路線バスでのアクセスの利便性が高い 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感染症の拡大以降、利用者数が減少しています。吹上線と犬塚線は赤字路線となっており、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いえます。

### 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 路線で運行していますが、利用者数の多い「南大通り線」、「西循環」と比較し、他の 4 路線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いえます。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が最も高く、利用者の増加を見込むことが困難な状況下においては、さらなる市の負担増が予想できます。

### 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加しており、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、医療機関への通院に利用している方が多く、今後伸展する高齢化の中で、ニーズが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、運行内容について適宜見直しをしていくことが必要といえます。

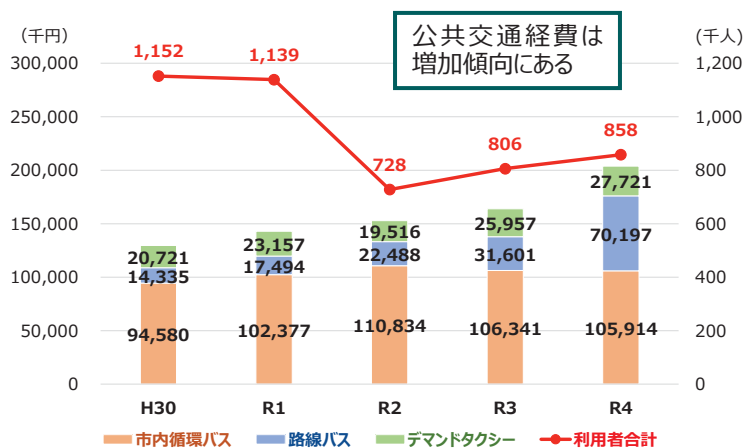


図 3-4 公共交通経費と利用者等の推移 (再掲)

## ●地域公共交通に関する市民意見交換会の結果からみる主な課題

令和4（2022）年度に実施した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
- 等

### 課題2 市内循環バスの運行利便性の向上

- ・ 循環コース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）
- 等

### 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
- 等

### 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の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（公共交通の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
- 等

### 3-3. 課題解決に向けて

前頁までに整理した現況の課題を踏まえ、適切な公共交通の整備および確保・維持を目指し、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。また、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。

##### <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。

##### <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。

##### <取り組むべき項目>

- ・郊外地域における交通利便性の向上
- ・公共交通の利用環境の改善による自動車依存の抑制（運転免許証返納の促進等）
- ・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。

### <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いえません。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、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。

### <取り組むべき項目>

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

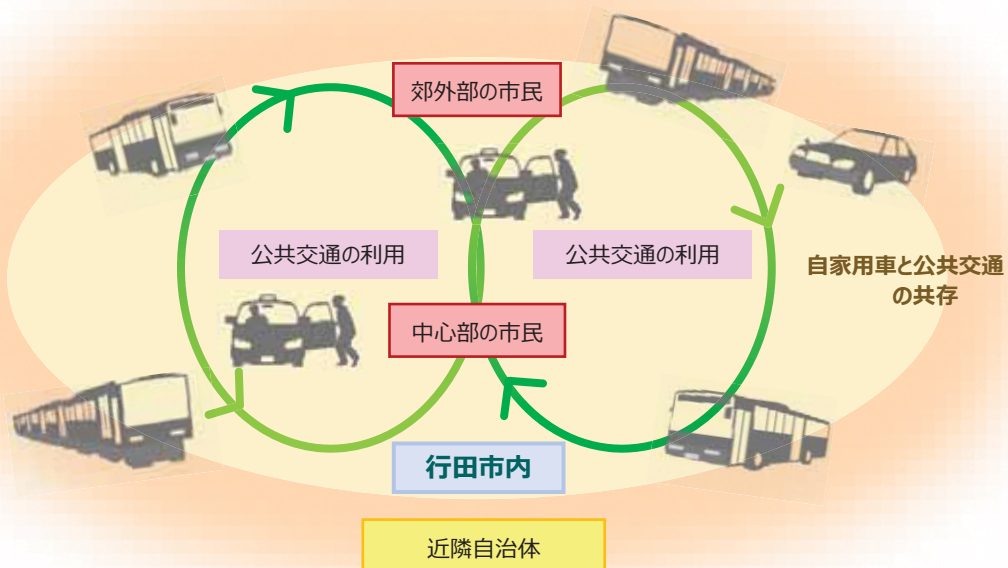


図 3-5 本計画で目指す交通ネットワークの概念図



## 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、本計画の基本方針と、地域公共交通の将来像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。

## 4-2. 目標と取組の方向性

---

基本方針や地域公共交通の将来像に基づき、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

### 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、東京方面等との広域交通を担っています。

市内唯一の JR 高崎線の駅である行田駅は市域の西端にあります。また、このほかの市外の JR 駅へアクセスする路線バスは複数あり、吹上駅や熊谷駅、鴻巣駅と市内を結んでいます。

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、利用状況等に対応して、「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、主に居住地と医療施設や商業施設等の日常的な移動に利用されています。

これらの本市における公共交通には、自家用車等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、行田市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。



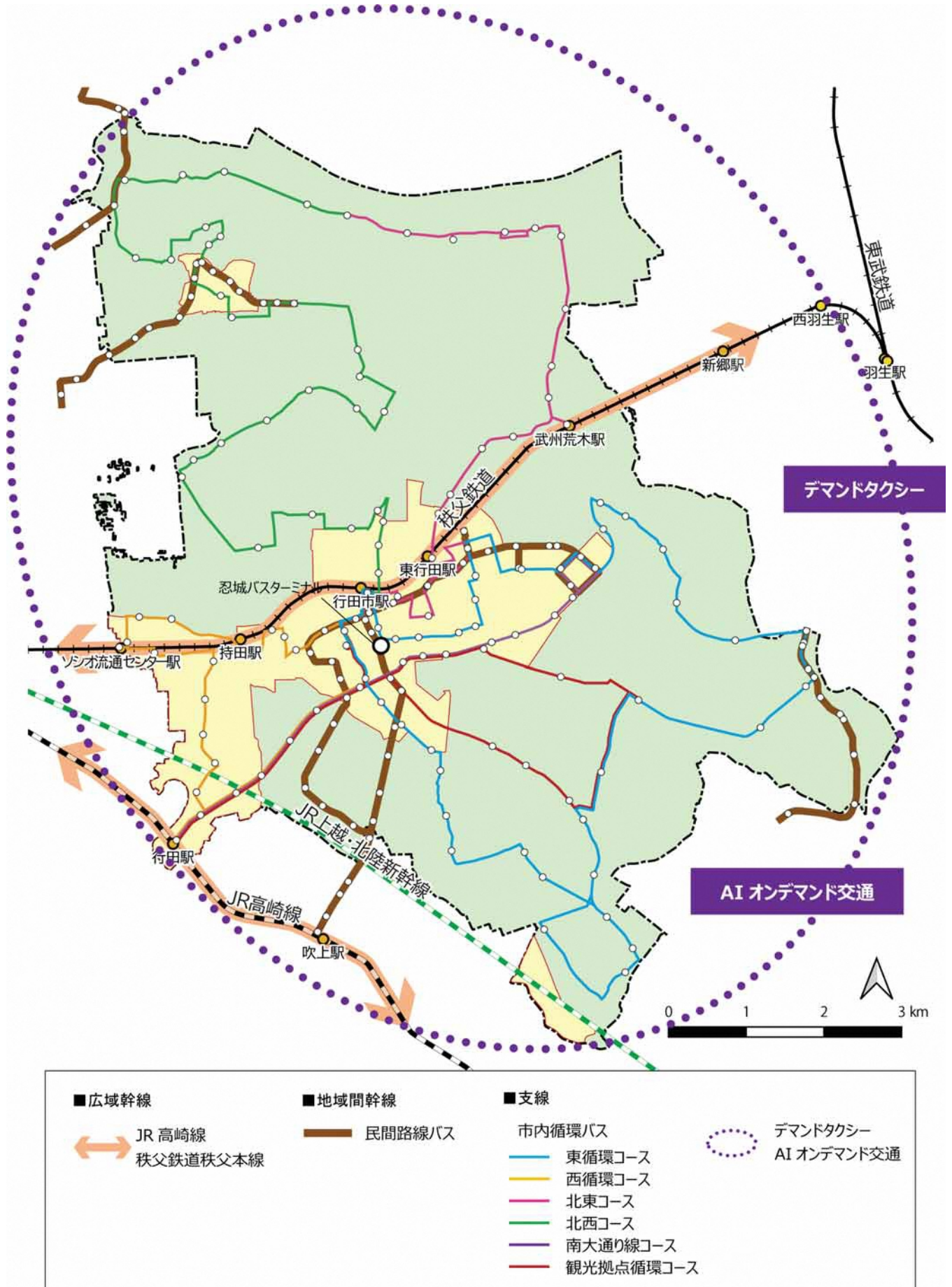


図 4-1 路線の性格による本市の公共交通の位置付け

## ●本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、役割と系統、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。

表 4-1 本計画における各交通システムの役割と確保・維持策

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改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）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改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費補助金）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改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費補助金）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改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費補助金）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改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費補助金）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と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。

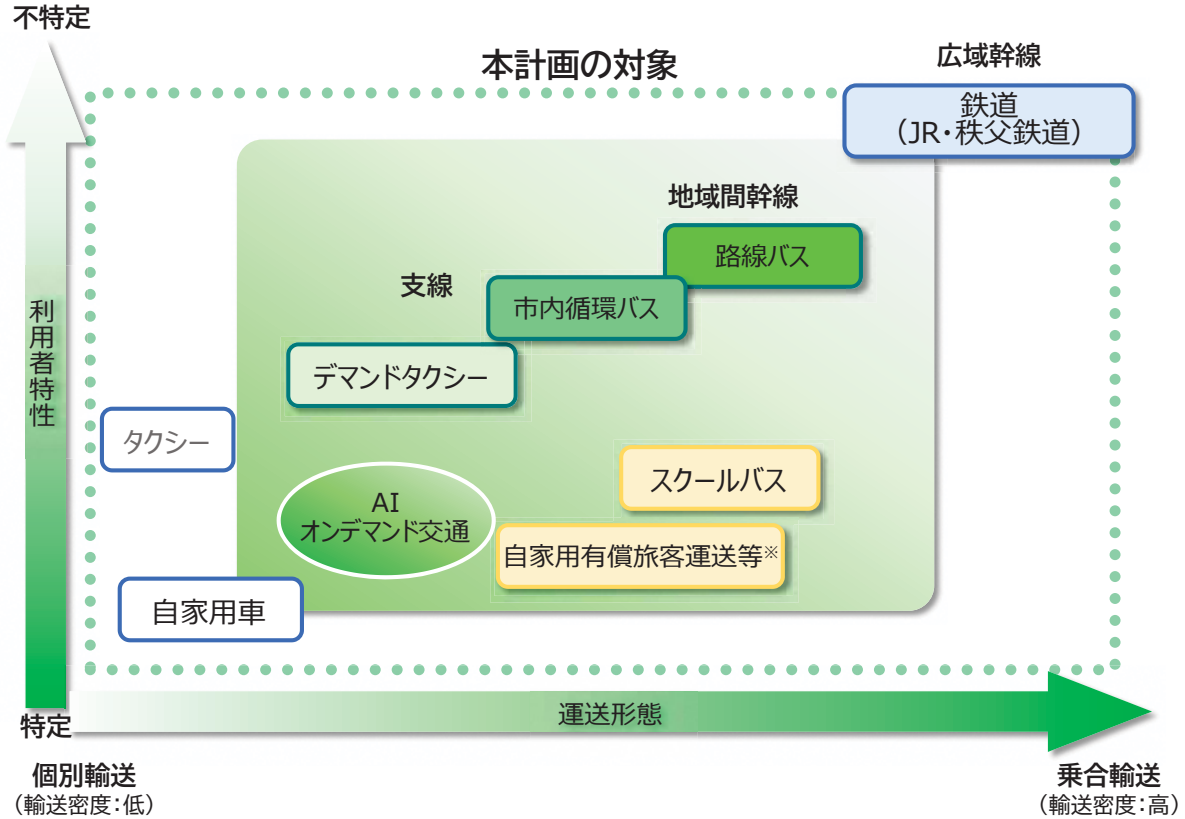
表 4-2 各交通システムを結ぶ拠点の役割

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・バスライド等の整備・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

## ●本計画の対象範囲と交通手段

次の図は、本計画の対象となる交通手段について、運送形態と利用者特性により整理したものです。

本計画では、路線バスや市内循環バス、デマンドタクシーを中心にしながら、幅広い公共交通を対象として施策を検討します。



※ 自家用有償旅客運送のほか、施設等の送迎サービス、ボランティア輸送などの道路運送法における許可・登録を要しない輸送サービスを含む。

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旅客運送、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。

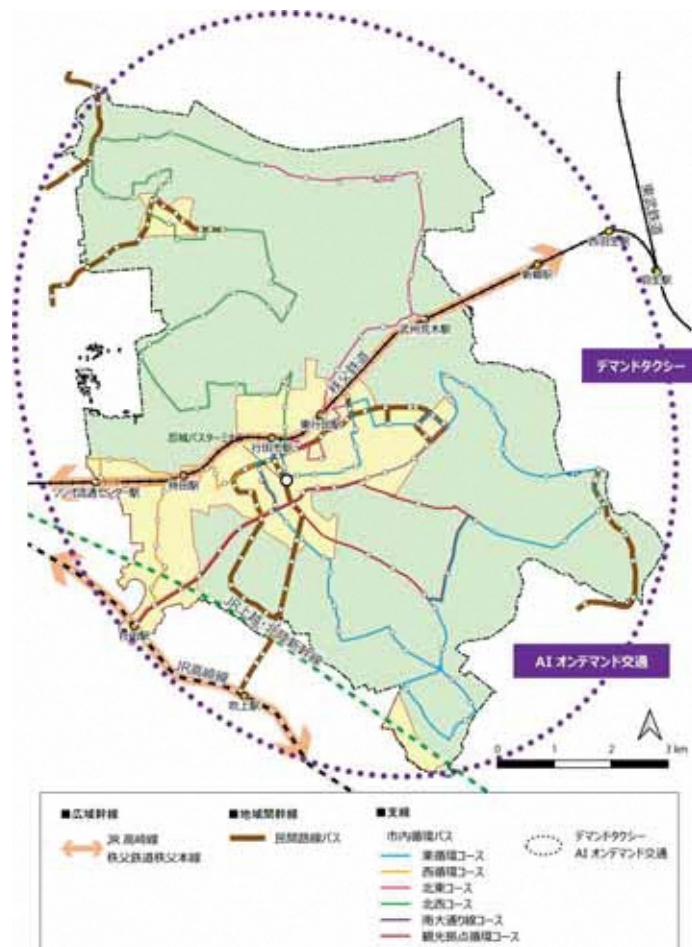


図 5-1 路線の性格による本市の公共交通の位置付け（再掲）

## 施策 2 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、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、安定的な運行の確保・維持を図ります。
- ・ 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

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	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)	忍城 BT	JR 行田駅前	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 (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 行田駅前	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 行田駅前	忍城 BT	JR 行田駅前	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

(表中「忍城 BT」とは「忍城バスターミナル」をいう)



### 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 5-2 新たなモビリティサービスの運行と補助事業の活用

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	将来
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



出典：国土交通省 HP

図 5-2 MaaSとは

## 施策 4 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

- ・市内の拠点と市外の JR 鉄道駅（吹上駅、鴻巣駅、熊谷駅）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 5-3 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

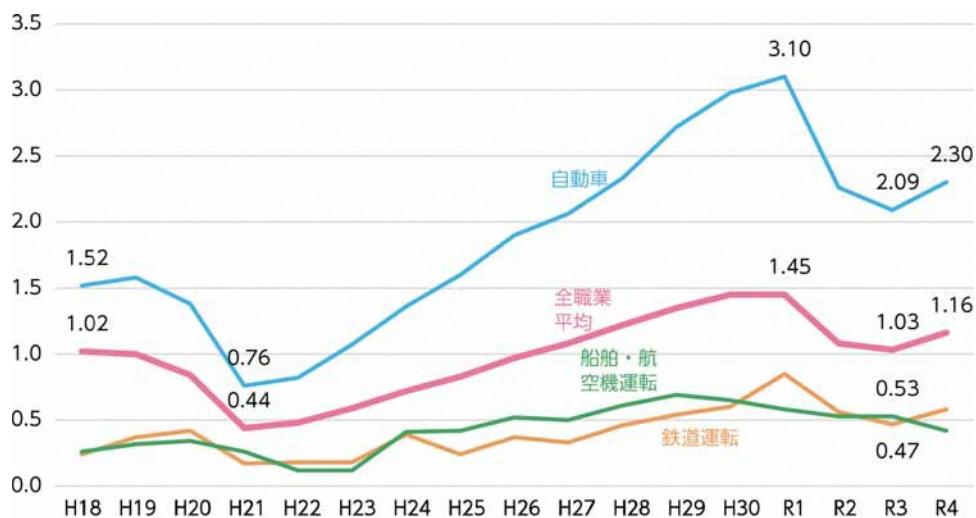
- ・ 公共交通の利便性をより向上させるため、鉄道とバスとの乗り換えが円滑にできるよう連携を強化し、鉄道とバスの運行ダイヤの調整を図ります。
- ・ 市内循環バスの運行が重複する区間においては、等間隔運行となるようなダイヤ調整を行い、他の交通機関への接続機会の増加を図ります。
- ・ 鉄道とバスの円滑な連携には、乗継拠点におけるパーク・アンド・ライドやサイクル・アンド・バスライドが可能となるような取組も重要であるため、こうした環境づくりにも努めています。

## 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 5-3 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 5-4 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）



JR 行田駅



忍城バスターミナル



古代蓮の里



忍城址(駐輪場)

## 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 5-4 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めます。



## 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を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めます。
- ・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

## 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 5-5 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
- ・医療施設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







# 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、行田市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。

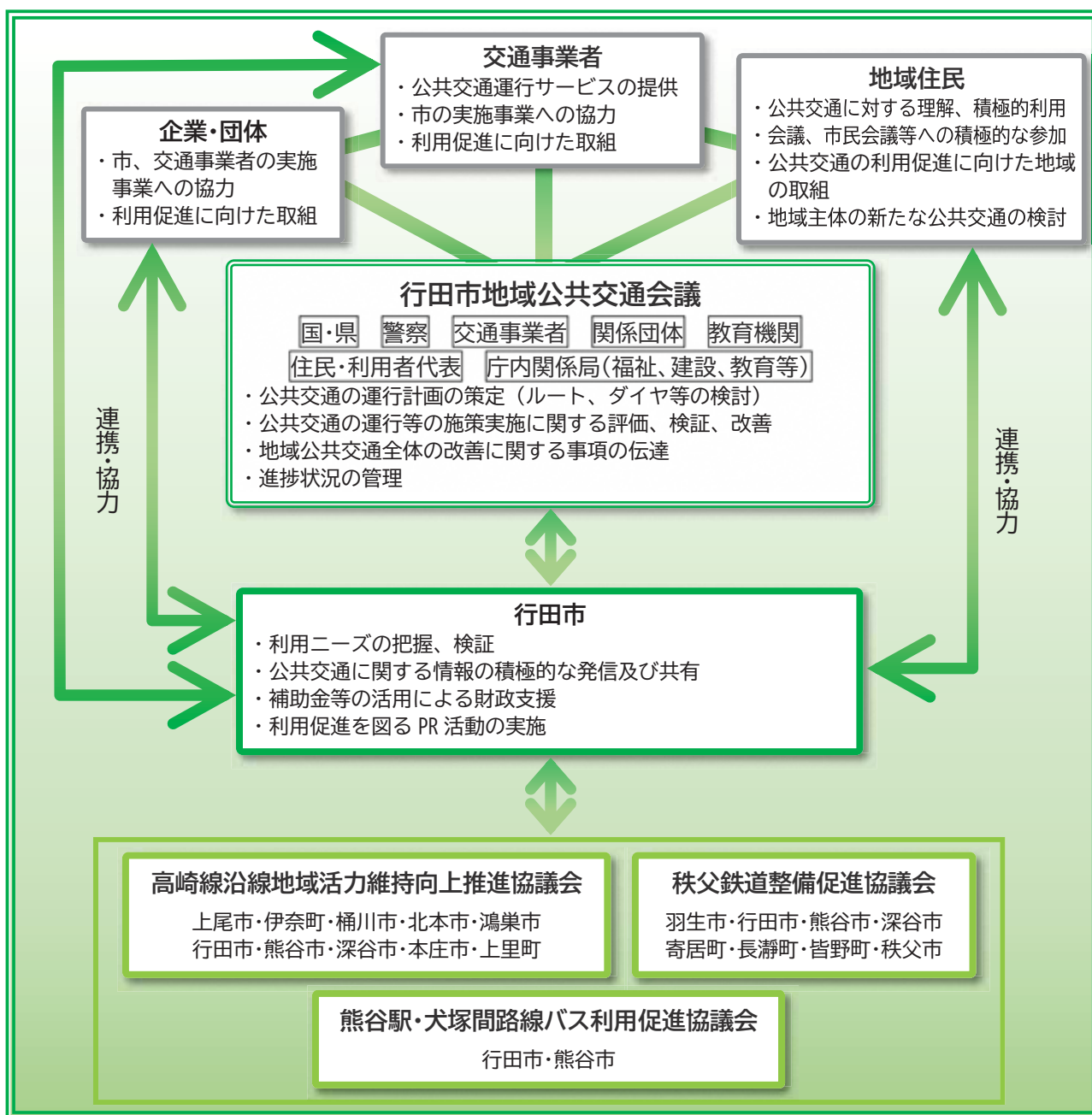


図 6-1 計画の推進体制

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。

- ・PDCA サイクルにより、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。

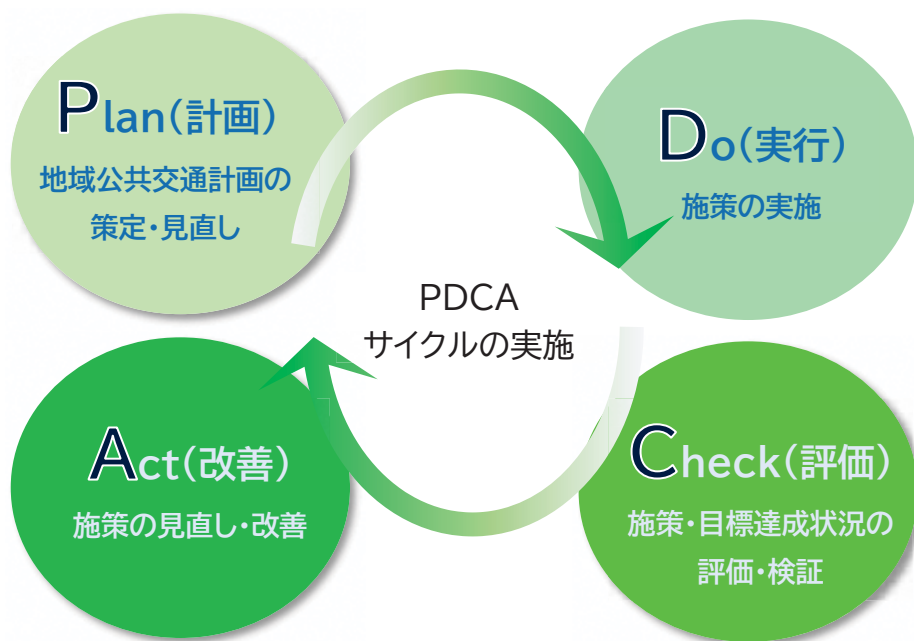


図 6-2 PDCA サイクルの実施イメージ

## 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

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。

表 6-1 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、「市」、「交通事業者」、「地域」、「企業・団体」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。

各施策の実施主体と関連主体、実施スケジュールを次のように設定します。

なお、令和 8（2026）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等を踏まえ、見直しを予定しています。

表 6-2 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
<b>施策 1</b> 公共交通網の再編	◎	◎	○		検討	検討・実施			
<b>施策 2</b> 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
<b>施策 3</b> 新たなモビリティサービスの導入・活用	◎	◎	○	○	検討	実施			
<b>施策 4</b> 路線バスの維持・再編	◎	◎	○		継続的に実施				
<b>施策 5</b> 鉄道・バスの連携の強化	◎	◎			継続的に実施				
<b>施策 6</b> バス・タクシー乗務員の確保	○	◎		○	継続的に実施				
<b>施策 7</b> 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				
<b>施策 8</b> 情報提供ツールの充実	◎	○			検討	実施			
<b>施策 9</b> 高齢者等の外出支援	◎	○	○	○	継続的に実施				
<b>施策 10</b> 観光資源を活用した利用促進	◎	○		○	検討・実施				
<b>施策 11</b> 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
<b>施策 12</b> 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				

# 巻末資料

---

- 巻末－1 行田市地域公共交通会議
- 巻末－2 公共交通に関する市民アンケート実施概要
- 巻末－3 デマンドタクシー登録者アンケート実施概要
- 巻末－4 路線バス利用者アンケート実施概要
- 巻末－5 市内循環バス利用者アンケート実施概要
- 巻末－6 地域公共交通に関する意見交換会概要
- 巻末－7 市民説明会実施概要
- 巻末－8 パブリックコメント実施概要
- 巻末－9 用語集

## 巻末－1 行田市地域公共交通会議

### ●行田市地域公共交通会議設置要綱

平成 22 年 7 月 21 日告示第 177 号  
改正

平成 24 年 3 月 30 日告示第 82 号  
平成 27 年 11 月 19 日告示第 321 号  
令和 3 年 3 月 31 日告示第 102 号  
令和 3 年 12 月 1 日告示第 411 号  
令和 6 年 3 月 13 日告示第 50 号

(設置)

第 1 条 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、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）第 6 条第 1 項の規定に基づき、同法第 5 条に規定する地域公共交通計画の策定及び実施に関し必要な事項を協議するため、行田市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様に関する事項
- (2) 市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 地域公共交通計画の策定及び実施並びに実施に係る連絡調整に関する事項
- (4) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成員)

第 3 条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 行田市市長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者が指名する者
- (3) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者が指名する者
- (4) 一般社団法人埼玉県バス協会の代表者又はその指名する者
- (5) 一般社団法人埼玉県乗用自動車協会の代表者又はその指名する者
- (6) 住民又は利用者の代表
- (7) 国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長又はその指名する者
- (8) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (9) 行田警察署長又はその指名する者
- (10) 埼玉県企画財政部交通政策課長又はその指名する者
- (11) 道路管理者
- (12) 鉄道事業者が指名する者
- (13) その他交通会議が必要と認める者



(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(役員及び職務)

第5条 交通会議に次の役員を置く。

(1) 会長 1人

(2) 副会長 1人

(3) 監事 2人

2 会長は、第3条第1号に掲げる者をもって充てる。

3 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

4 副会長及び監事は、会長が委員の中からこれを指名する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

6 監事は、交通会議の会計を監査する。

7 会長、副会長及び監査は、相互にその職を兼ねることができない。

(会議)

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ、開くことができない。

3 委員は、会議への出席及び議決権の行使を、代理人に委任することができる。

4 会議の議決の方法は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところとする。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開とすることができる。

6 議長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に会議への出席を求め、意見等を聴くことができる。

(部会)

第7条 交通会議は、必要に応じ部会を置くことができる。この場合において、道路運送法第9条第4項に規定する運賃等の協議をするときは、運賃協議部会を置くものとする。

2 部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(経費の負担)

第9条 交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第10条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第11条 交通会議が解散した場合は、交通会議の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。この場合において、債務を弁済してなお残余財産のあるときは、これを行田市に帰属させる。

(事務局)

第12条 交通会議の庶務は、市民生活部交通対策課において処理する。

(その他)

第 13 条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、公布の日から施行する。

(行田市市内循環バス新運行路線等原案策定検討委員会設置要綱の廃止)

2 行田市市内循環バス新運行路線等原案策定検討委員会設置要綱（平成 20 年告示第 128 号）は、廃止する。

附 則（平成 24 年 3 月 30 日告示第 82 号）

この告示は、平成 24 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（平成 27 年 11 月 19 日告示第 321 号）

この告示は、公布の日から施行する。

附 則（令和 3 年 3 月 31 日告示第 102 号）

この告示は、令和 3 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（令和 3 年 12 月 1 日告示第 411 号）

この告示は、令和 4 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（令和 6 年 3 月 13 日告示第 50 号）

この告示は、公布の日から施行する。

●行田市地域公共交通会議 委員名簿

区分	所属・団体名	氏名※	備考
第1号委員	行田市副市長	◎ 横田 英利	令和5年8月22日から
	行田市市民生活部長	◎ 鴨田 和彦	令和5年6月30日まで
	行田市副市長	◎ 石川 隆美	令和4年11月30日まで
第2号委員	朝日自動車株式会社	田沼 健一	
	株式会社協同バス	鈴木 貴大	
	国際十王交通株式会社	梁瀬 高志	令和5年8月22日から
		山岸 晃	令和5年3月31日まで
第3号委員	株式会社大堰観光バス	長島 豊	
	昭和タクシー株式会社	明野 真久	令和5年8月22日から
		栗原 喜好	令和5年3月31日まで
第4号委員	一般社団法人埼玉県バス協会	関根 肇	
第5号委員	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会	藤田 貢	
第6号委員	行田市自治会連合会	高鳥 和子	
	浮城シニアクラブ連合会	小暮 福三	
	行田地区障害者福祉団体連絡協議会	関口 正彦	
第7号委員	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局	坂井 貴夫	令和5年8月22日から
		細野 桂一	令和5年3月31日まで
第8号委員	朝日自動車労働組合	飯塚 光弘	
第9号委員	行田警察署	中山 昌典	
第10号委員	埼玉県企画財政部交通政策課	村上 晶彦	令和5年8月22日から
		山崎 佑	令和5年3月31日まで
第11号委員	埼玉県行田県土整備事務所	鎗木 幹矢	令和5年8月22日から
		中島 紀行	令和5年3月31日まで
	行田市建設部長	青山 義徳	令和5年4月1日から
		長谷見 悟	令和5年3月31日まで
第12号委員	東日本旅客鉄道株式会社高崎支社	近藤 隆俊	令和5年8月22日から
		坂口 真一	令和5年3月31日まで
	秩父鉄道株式会社	荒船 慎一	令和5年8月22日から
		関口 恒男	令和5年8月21日まで
第13号委員	ものづくり大学	田尻 要	
	行田市総合政策部長	岡登 圭太	令和5年8月22日から
		○ 渡邊 直毅	令和5年3月31日まで
	行田市市民生活部長	○ 森原 秀敏	令和5年8月22日から
		吉田 悦生	令和5年3月31日まで
	行田市環境経済部長	江森 裕一	
	行田市健康福祉部長	上村 浩代	令和5年8月22日から
		松浦由加子	令和5年3月31日まで
行田市都市整備部長	高橋 栄一	令和5年8月22日から	
	青山 義徳	令和5年3月31日まで	

※◎は会長、○は副会長

## ●行田市地域公共交通会議での検討経緯

回		開催日	議題
令和4年度	第1回	令和4年5月26日(木)	・行田市地域公共交通計画の策定及び同計画策定業務委託のプロポーザルについて
	第2回	令和5年1月11日(水)	・行田市公共交通に関するアンケート調査結果について ・地域公共交通に関する意見交換会の開催について
	第3回	令和5年3月20日(月)	・行田市公共交通に関するアンケート調査結果の詳細について ・地域公共交通に関する意見交換会の開催結果について ・行田市地域公共交通計画の策定に係る課題の整理について
令和5年度	第1回	令和5年4月28日(金) (書面開催)	・令和4年度行田市地域公共交通会議歳入歳出決算の承認について ・令和5年度行田市地域公共交通会議歳入歳出予算の承認について
	第2回	令和5年8月22日(火)	・行田市地域公共交通計画の骨子(案)について
	第3回	令和5年9月28日(木)	・行田市地域公共交通計画骨子(修正案)について ・行田市地域公共交通計画(案)(第1章～第3章)について
	第4回	令和5年10月26日(木)	・行田市地域公共交通計画(修正案)(第1章～第3章)について ・行田市地域公共交通計画(案)(第4章～第6章)について
	第5回	令和5年11月8日(水)	・行田市地域公共交通計画(素案)について
	第6回	令和6年2月2日(金)	・行田市地域公共交通計画(案)について
	第7回	令和6年3月12日(火) (書面開催)	・行田市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について ・行田市運賃協議部会設置規程の制定について

# 巻末-2 公共交通に関する市民アンケート実施概要

## ●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）

## ●対象者と調査方法

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、郵送により調査票を発送、回収。

※SNS や市内で開催されたイベントで WEB 回答への協力を案内し、その回答者を含む。

## ●回収票数

856 票

※うち無作為抽出者が 808 票（回収率 40.4%）、WEB 回答が 48 票

## ●調査票

**行田市地域公共交通計画策定に向けた  
市民アンケートへのご協力をお願い**

近年の人口減少・少子高齢化の加速化、コロナ禍による移動形態の変化、公共交通を維持するための公的負担の増加などにより、公共交通を取り巻く環境は厳しくなっています。同時に、高齢者の運転免許返納の増加も見受けられ、将来的に持続可能な公共交通の確保・維持が必要となってきています。

このような背景の下、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、原則として全ての地方公共団体において、「公共交通のマスタープラン」と見える「地域公共交通計画」を策定することになりました。本計画は、「地域にとって望ましい地域移動サービス」の姿を明らかにし、その策定に向けた具体的な施策と目標を定めるもので、令和5年度に行田市地域公共交通計画の策定を目指し、検討を進めています。本アンケート調査は、市民の皆様の日頃の移動の体験、課題等を把握し、計画に反映することを目的として実施するものです。

調査の場をお借りいただき、ご協力をありがとうございます。

令和4年10月 行田市地域公共交通会議

---

**<調査対象-個人属性の取り扱いについて>**  
 ・本アンケート調査は、行田市内に在住の16歳以上(令和4年9月時点)の方々を対象に、住民基本台帳から無作為に選ばせていただいた2,000人に行方させていただきます。  
 ・調査票は無記名で回収いたしますが、個人が特定されるものではありません。

**<アンケートの回答-記入について>**  
 ・回答は、おてはまる番号を○で囲んでください。  
 ・その他にあてはまる場合は、( )内に具体的な内容を記入してください。  
 ・質問により回答していた方が見られるものがありますので、このり書きを大切にしてください。  
 ・記入が困難な方は、ご家族の方が代筆して構いません。  
 (代筆者ではなく、アンケート票の宛名の方についてご回答ください)  
 ・本調査は Web でも回答できます。ページのアクセス先をご確認ください。  
 (回答は、この調査票と Web、どちらか一方でお願い致します。)

**<アンケート用紙の回収について>**  
 両側の返信用封筒にアンケート用紙を入れてご返送ください。(切手不要)  
 発送(ポスト投函)期日: **令和4年11月7日(日)**

**<アンケートに関する問い合わせ先>**  
 行田市地域公共交通会議 (事務局: 市民生活部 交通行政課)  
 電話: 048-556-1111(内線294)

**行田市 公共交通に関するアンケート調査 調査票**

本調査は Web でも回答できます。下の URL もしくは右の QR コードより回答フォームにアクセスいただき、ご回答下さい。なお、発生する通信料は各自の負担となります。ご了承ください。  
 (回答は、この調査票と Web、どちらか一方でお願い致します。)  
 [URL] <https://forms.gle/FPU9w44Y5244L1wY28>



---

**■ ご自身について**

ご自身について、差し支えない範囲で教えてください。

性別	1. 男性 2. 女性	居住地	※〒記の市に加工番号を記入してください 記入例: 行田市[区番号]丁目 行田市[ ]								
年齢 (記入する区は25歳)	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳代以上										
乗車駅・最寄バス停	1. 乗車駅: _____ 駅 2. 最寄バス停: _____ バス停										
世帯構成 (同居する全ての方)	1. 一人暮らし 2. 配偶者 3. 親 4. 子ども 5. 孫 6. 兄弟 7. 姻戚 8. その他 ( )										
職業 (記入する区は25歳)	1. 会社員・公務員・団体職員 2. 自営業 3. 学生 4. アルバイト・パート 5. 専業主婦(夫) 6. 無職 7. その他 ( )										
運転免許証 (取得している区は25歳)	1. 自動車(大型、中型、準中型、普通など四輪車) 2. 自動二輪車(大型・普通) 3. 原付										
自動車の所持 (記入する区は25歳)	1. 自分専用で使える自動車がある 2. 家族共有の自動車がある 3. 自動車を持っていない										
原付・バイクの所持 (記入する区は25歳)	1. 自分専用で使える原付・バイクがある 2. 家族共有の原付・バイクがある 3. 原付・バイクを持っていない										
自転車の所持 (記入する区は25歳)	1. 自分専用で使える自転車がある 2. 家族共有の自転車がある 3. 自転車を持っていない										
世帯で自動車を運転する人の人数 (必ず記入)	人	世帯での 所有台数 (必ず記入)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">自動車</td> <td style="width: 25%;">原付・バイク</td> <td style="width: 25%;">自転車</td> <td style="width: 25%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">台</td> <td style="text-align: center;">台</td> <td style="text-align: center;">台</td> <td style="text-align: center;">台</td> </tr> </table>	自動車	原付・バイク	自転車		台	台	台	台
自動車	原付・バイク	自転車									
台	台	台	台								

■ 日常生活における外出について

問2 日間的な外出において最も多い外出目的とその目的地(行田市外でも構いません)、移動手段を教えてください。該当する番号を1つだけ選び、○をつけて、内容をお書きください。

記入例 公共施設での用事(目的地 行田市役所 移動手段 自家用車)

- 1. 通勤・通学 (目的地 移動手段)
- 2. 通院 (目的地 移動手段)
- 3. 福祉施設 (目的地 移動手段)
- 4. 公共施設での用事 (目的地 移動手段)
- 5. 買物 (目的地 移動手段)
- 6. 食事・レジャー (目的地 移動手段)
- 7. 家族・親戚・友人宅への訪問 (目的地 移動手段)
- 8. その他(目的 目的地 移動手段)
- 9. ほとんど外出しないため該当なし →問4へ

上記 問2 で1～8 を選択した方は 問3 を回答し 問4 へ進んでください。

19. ほとんど外出しないため該当なしを選択した方は 問4 へ進んでください。

問3 上記 問2 で回答いただいた場所へ外出する主な時間帯を教えてください。該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 5～6時台
- 2. 7～8時台
- 3. 9～11時台
- 4. 12～14時台
- 5. 15～16時台
- 6. 17時以降
- 7. 決まっていない(日によって異なる)

問4 下記のうち、行田市内外問わず、どの施設に行くのが便利だと暮らしやすいと感じますか。該当する番号を3つまで選んで、○をつけてください。

- 1. 商業施設(大型複合店、スーパー、ホームセンター等)
- 2. 商業施設(コンビニエンスストア、ドラッグストア等)
- 3. 商業施設(飲食店、衣料品店等)
- 4. 金融施設(銀行、信用金庫、郵便局等)
- 5. 行政施設(市役所、支所、窓口機能等)
- 6. 文化教育施設(図書館、文化会館、美術館等)
- 7. 医療施設(病院、診療所、薬局等)
- 8. 福祉施設(障がい者福祉施設等)
- 9. 高齢者向け施設(介護施設等)
- 10. 子育て支援施設(子育て支援センター、こども園、保育所等)
- 11. 学校施設(高等学校、大学、専門学校等)
- 12. 健康推進等施設(スポーツ施設、体育館等)
- 13. ほとんど外出しないため該当なし
- 14. その他( )

■ 鉄道路線の利用について

問5 JR行田駅の利用について教えてください。該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. ほぼ毎日利用する →問7へ
- 2. 週3～5日利用する →問7へ
- 3. 週1～2日利用する →問7へ
- 4. 月数回利用する →問7へ
- 5. 月1日程度利用する →問7へ
- 6. ほとんど利用しない

上記 問5 で6. ほとんど利用しないを選択した方は 問6 を回答し 問7 へ進んでください。1～5 を選択した方は 問7 へ進んでください。

問6 JR行田駅を利用しない理由として、あなたの考えに最も近いものを教えてください。該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 自宅から遠い
- 2. 日頃から公共交通を利用しない
- 3. JR行田駅までの移動手段がない
- 4. JR行田駅周辺の駐車・駐輪が不便
- 5. JR行田駅の運行ダイヤ(時刻表)が自身の外出予定に合わない
- 6. 鉄道で外出する際は他の駅を利用している: 利用駅名( )
- 7. その他( )

問7 秩父鉄道の駅(武州荒木駅、栗行田駅、行田市駅、持田駅、ソシオ流通センター駅)の利用について教えてください。該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. ほぼ毎日利用する →問9へ
- 2. 週3～5日利用する →問9へ
- 3. 週1～2日利用する →問9へ
- 4. 月数回利用する →問9へ
- 5. 月1日程度利用する →問9へ
- ★1～5 を選択した方は駅名を教えてください: 利用している駅名( )
- 6. ほとんど利用しない

上記 問7 で6. ほとんど利用しないを選択した方は 問8 を回答し 問9 へ進んでください。1～5 を選択した方は 問9 へ進んでください。

問8 秩父鉄道の駅を利用しない理由として、あなたの考えに最も近いものを教えてください。該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 自宅から遠い
- 2. 日頃から公共交通を利用しない
- 3. 秩父鉄道の駅までの移動手段がない: 行きたい駅名( )
- 4. 秩父鉄道の駅周辺の駐車・駐輪が不便: 不便な駅名( )
- 5. 秩父鉄道の運行ダイヤ(時刻表)が自身の外出予定に合わない
- 6. 鉄道で外出する際は秩父鉄道以外の駅を利用している: 利用駅名( )
- 7. その他( )

■ 公共交通の利用について

問9 公共交通(鉄道、民間の路線バス、市内循環バス、デマンドタクシー)を利用した日間的な外出頻度を教えてください。該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 週5日以上 →問11へ
- 2. 週3～4日 →問11へ
- 3. 週1～2日 →問11へ
- 4. 月2～3日 →問11へ
- 5. 月1日程度 →問11へ
- 6. ほとんど利用しない

上記 問9 で6. ほとんど利用しないを選択した方は 問10 を回答し 問11 へ進んでください。1～5 を選択した方は 問11 へ進んでください。

問10 公共交通を利用しない理由として、あなたの考えに最も近いものを教えてください。該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 目的地への路線がないため
- 2. 便数が少ない、時間がかかるなど利用しにくい
- 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
- 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
- 5. その他( )

問11 公共交通を利用して外出する際、利用する主な交通手段を教えてください。該当する番号全てに○をつけてください。

- 1. 鉄道
- 2. 民間の路線バス
- 3. 市内循環バス
- 4. デマンドタクシー
- 5. ほとんど利用しないため該当なし
- 6. その他( )

問12 公共交通を利用する際に重視することを教えてください。下記の選択肢から優先順位の高い順に3つまで数字をご記入ください。

- 1. 運賃が安いこと
  - 2. 便数が多いこと
  - 3. 乗り換え回数が少ないこと
  - 4. 目的地まで早く着けること
  - 5. 到着時刻の確実性が高いこと
  - 6. 自宅近くから利用できること
  - 7. できるだけ目的地まで歩かないで済むこと
- |            |            |            |
|------------|------------|------------|
| 1番目に重視すること | 2番目に重視すること | 3番目に重視すること |
|            |            |            |

■ 民間の路線バスの利用について

行田市内を運行する民間の路線バスは、朝日自動車株式会社が行う武州上野原、海軍駐屯地の真名橋線、国研十五交通株式会社が行う科日駅発着の犬塚線と真和田線を指します。下記の質問はこれらのバスの利用についてお聞きするものです。

問13 日頃の行田市内の民間の路線バスの利用について教えてください。

問13-1 行田市内の民間の路線バスの利用頻度を教えてください。該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 全く利用しない →問14へ
- 2. 年に数回程度
- 3. 月に数回程度
- 4. 週に数回程度
- 5. ほぼ毎日
- 6. 雨天など悪天候時のみ利用
- 7. その他( )

上記 問13-1 で2～7 を選択した方は 問13-2 を回答してください。

1. 全く利用しないを選択した方は 問13-2 へ進んでください。

問13-2 行田市内の民間の路線バスの運行内容について教えてください。該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 満足 →問14へ
- 2. どちらかという満足 →問14へ
- 3. どちらとも言えない →問14へ
- 4. どちらかという不満
- 5. 不満

上記 問13-2 で4. どちらかという不満が最も選択した方は 問13-3 を回答し 問13-4 へ進んでください。

1～3 を選択した方は 問13-4 へ進んでください。

問13-3 行田市内の民間の路線バスの運行に不満を感じる理由として、あなたの考えに近いものを教えてください。該当する番号全てに○をつけてください。

- 1. 行きたい場所や地域まで運行していない
- 2. バス停までの距離が遠い
- 3. 利用したい時間帯に運行していない
- 4. 運行本数が少ない
- 5. 運賃が高い
- 6. その他( )

問13-4 今後の行田市内の民間の路線バスの利用意向について、あなたの考えに近いものを教えてください。該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 利用したい
- 2. 利用するつもりはない
- 3. その他( )

■ 市内循環バスの利用について

高齢者や運転免許を持たない交通弱者の移動手段の確保および市内施設や観光施設の利用者の利便性向上を図るため、全6コースで市内循環バスを運行しています。

問14 日頃の市内循環バスの利用について教えてください。

問14-1 市内循環バスの利用頻度を教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 全く利用しない ⇒問14-4
- 2. 年に数回程度
- 3. 月に数回程度
- 4. 週に数回程度
- 5. ほぼ毎日
- 6. 雨天など悪天候時のみ利用
- 7. その他 ( )

上記 問14-1 で2~7を選択した方は 問14-2 を回答してください。  
「1.全く利用しない」を選択した方は 問14-4へ進んでください。

問14-2 市内循環バスの運行内容について教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 満足 ⇒問14-4
- 2. どちらかという満足 ⇒問14-4
- 3. どちらとも言えない ⇒問14-4
- 4. どちらかという不満
- 5. 不満

上記 問14-2 で「4.どちらかという不満」「5.不満」を選択した方は 問14-3 を回答し 問14-4へ進んでください。

1~3を選択した方は 問14-4へ進んでください。

問14-3 市内循環バスの運行に不満を感じる理由として、あなたの考えに近いものを教えてください。  
該当する番号全てに○をつけてください。

- 1. 行きたい場所や地域まで運行していない
- 2. バス停までの距離が遠い
- 3. 利用したい時間帯に運行していない
- 4. 運行本数が少ない
- 5. 運賃が高い
- 6. その他 ( )

問14-4 今後の市内循環バス(ス)の利用意向について、あなたの考えに近いものを教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 利用したい
- 2. 利用するつもりはない
- 3. その他 ( )

問14-5 市内循環バスの運行には、年間1億円以上(利用者1人あたり570円・令和3年度)を行政が財政負担しています。現在の運賃は、コースにより100円または150円ですが、運行維持を念頭にあなたが考える運賃の上限額を教えてください。

円

7

■ コロナ禍以降の外出状況について

問15 令和2年(2020年)の新型コロナウイルス感染拡大後の外出の頻度の変化について教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 外出する機会がかなり減った
- 2. 外出する機会が少し減った
- 3. 以前とほとんど変わらない
- 4. 外出する機会が少し増えた
- 5. 外出する機会がかなり増えた

問16 令和2年(2020年)の新型コロナウイルス感染拡大後の公共交通の利用頻度の変化について教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 利用する機会がかなり減った
- 2. 利用する機会が少し減った
- 3. 以前とほとんど変わらない ⇒問18へ
- 4. 利用する機会が少し増えた ⇒問18へ
- 5. 利用する機会が増えた ⇒問18へ
- 6. 以前からほとんど利用していない ⇒問18へ

上記 問16 で「1.利用する機会がかなり減った」「2.利用する機会が少し減った」を選択した方は 問17 を回答し 問18へ進んでください。

3~6を選択した方は 問18へ進んでください。

問17 公共交通を利用する機会が減った理由として、あなたの考えに最も近いものを教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 外出自粛を心掛けているため
- 2. できるだけ公共交通以外の移動手段を利用しているため
- 3. 感染対策が気がかりなため
- 4. 家族、知人、職場等からの指示があったため
- 5. その他 ( )

問18 今後、引き続き感染対策が必要となる状況下での公共交通の利用について、あなたの考えに最も近いものを教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 自家用車等があるため、元々利用しておらず、今後も利用意向はない
- 2. 感染対策の有無に関わらず利用したい
- 3. 感染対策が十分であれば利用したい
- 4. 感染対策の有無に関わらず感染拡大が終息しない限り利用しない
- 5. 人や機械との接触が少ない新たな公共交通があれば利用したい
- 6. その他 ( )

8

■ 運転免許証の自主返納とデマンドタクシーについて

問19 運転免許証の所有状況と返納について、あなたの考えに最も近いものを教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 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 ⇒問20を回答し 問22へ
- 2. 運転免許証を所有していたが、既に免許返納を行った ⇒問21を回答し 問22へ
- 3. 運転免許証を所有しているが、免許返納を考えている ⇒問21を回答し 問22へ
- 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 ⇒問22へ
- 5. 運転免許証を所有していない ⇒問22へ

問20 問19 で「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」を選択した方のみ回答してください。

運転免許証を自主返納しない理由として、あなたの考えに最も近いものを教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。(続いて 問22 に進んでください)

- 1. 運転することに問題がないため
- 2. 返納した場合、外出時の移動手段がなくなるため
- 3. 家族や知人の送迎に頼りたくないため
- 4. 公共交通が充実していないと感じるため
- 5. 自分で運転することが好きのため
- 6. その他 ( )

問21 問19 で「2.運転免許証を所有していたが、既に免許返納を行った」「3.運転免許証を所有しているが、免許返納を考えている」を選択した方のみ回答してください。

運転免許証を自主返納後に最も多く利用する(利用したい)移動手段を教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。(続いて 問22 に進んでください)

- 1. 徒歩または自転車
- 2. 家族や知人の送迎
- 3. 医療機関などの送迎
- 4. 鉄道
- 5. 民間の路線バス
- 6. 市内循環バス
- 7. デマンドタクシー
- 8. タクシー (デマンドタクシー以外)
- 9. その他 ( )

コラム

【運転免許証自主返納を支援する行田市取組】  
運転免許証を自主返納した方に、タクシーで利用できる500円券(デマンドタクシー利用登録者はデマンドタクシーでも利用可)を1回限りで20枚交付しています。  
<問い合わせ先>  
行田市 市民生活部 交通対策課 電話:048-556-1111(内線284)

9

問22 行田市では、高齢者及び障がい者の移動手段の確保のため、75歳以上の方または障害者手帳をお持ちの方を対象に「行田市デマンドタクシー」を運行しています。利用者の要望に応じて低料金で運行を行う公共交通であるため、運転免許証自主返納後の移動手段としても活用できます。

以下の「行田市デマンドタクシーの概要」も参考とし、「行田市デマンドタクシー」について、あなたの考えや利用状況に最も近い番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

【行田市デマンドタクシーの概要】  
<デマンドタクシーとは?>  
利用者の希望時間・乗降場所の要望(デマンド)に応じて、低料金で運行する公共交通サービスです。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、タクシーのように乗降を待たず自宅まで迎えに来てくれますが、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>  
行田市内および秩父鉄道シオ流連センター駅前

<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同じで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

- 1. 運行していることを知り、将来的に利用したい
- 2. 運行していることを知っていたが、将来的に利用するつもりはない
- 3. 運行していることを知らなかったが、将来的に利用したい
- 4. 運行していることを知らなかったが、将来的に利用するつもりはない
- 5. 現在利用登録済みで、積極的に利用している
- 6. 現在利用登録済みで、たまに利用している
- 7. 現在利用登録済だが、ほとんど利用していない
- 8. その他 ( )

10

■ 行田市の公共交通のあり方について

問23 将来の移動に対する不安について、あなたの考えに近いものを教えてください。  
該当する番号全てに○をつけてください。

1. 利便性の高い公共交通の存続
2. 公共交通施設のパラフリーに関する不安
3. 高齢を迎えた際の外出頻度の減少
4. 移動にかかる費用負担などの経済的な不安
5. その他（ ）

問24 行田市が目指すべき交通サービスのあり方について、あなたの考えに近いものを教えてください。  
該当する番号全てに○をつけてください。

1. 行田市の中心へ移動しやすい公共交通
2. 鉄道やバスで周辺の市町村へ移動しやすい公共交通
3. 市内外の主要な施設に移動しやすい公共交通
4. 自転車や安全かつ快適に走行できる道路の整備
5. 自転車道の整備など自転車や安全かつ快適に走行できるまちづくり
6. 歩道の整備など、徒歩で移動しやすいまちづくり
7. 観光客や県外者が移動しやすいまちづくり
8. 自宅や目的地（列治先）の移ける経路に駅やバス停があるまちづくり
9. スクールバスや福祉輸送車など様々な輸送方法を活用した公共交通
10. パラフリーとなっており、誰もが利用しやすい公共交通
11. 窓を開けると、車内対面を視野に入れた新しい運送様式に対応した公共交通
12. 公共交通に関する情報発信が盛んで、かつ情報を得やすい環境整備
13. その他 [ ]

コラム

【公共交通に関する行田市の取組について】  
公共交通に関する取組について、行田市のホームページにて詳しい情報を発信しています。  
以下のQRコードより確認できます。



公共交通トップページ



市内循環バス



デマンドタクシー

問25 公共交通を確保するため、行田市では運行に対する財政的支援を行っています。  
公共交通に対する財政負担の考え方について、令和元～3年度の市拠出金額を参考に、  
あなたの考えに最も近いものを教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

公共交通に対する市拠出金額の近年の推移			
	令和元年度	令和2年度	令和3年度
民間の路線バス運行に対する市拠出金	1,750万円	2,249万円	3,160万円
市内循環バス運行に対する市拠出金	10,238万円	11,084万円	10,472万円
デマンドタクシー運行に対する市拠出金	2,316万円	1,954万円	2,636万円

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
2. 現状の財政負担を維持し、運行内容を継続するべき
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、利用方法を改善して利便性向上を図るべき
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
5. その他 [ ]

■ 自由意見

行田市の公共交通について自由にお書きください。

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。  
期限内(11月7日まで)にポスト投函をお願いします。



# 巻末-3 デマンドタクシー登録者アンケート実施概要

## ●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）

## ●対象者と調査方法

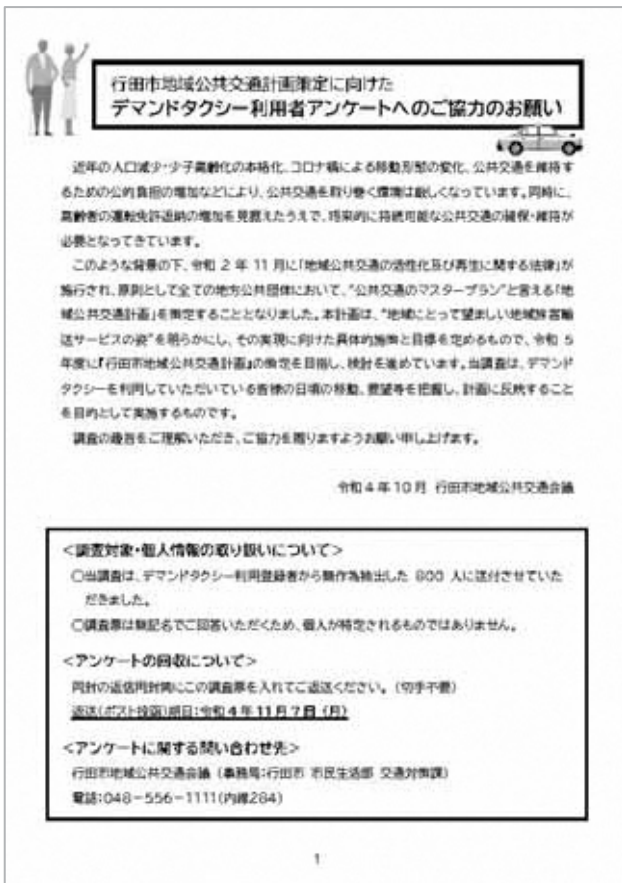
令和4年9月時点において行田市在住のデマンドタクシー利用登録者800人

※対象者は利用登録者の中から無作為抽出により選定し、郵送により調査票を発送、回収。

## ●回収票数

521票（回収率65.1%）

## ●調査票



**行田市地域公共交通計画策定に向けた  
デマンドタクシー利用者アンケートへのご協力をお願い**

近年の人口減少・少子高齢化の本格化、コロナ禍による移動形態の変化、公共交通を維持するための公的負担の増加などにより、公共交通を取り巻く環境は厳しくなっています。同時に、高齢者の運転免許返納の増加を見逃さず、将来的に持続可能な公共交通の確保・維持が必要となってきています。

このような背景の下、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、原則として全ての地方公共団体において、「公共交通のマスタープラン」と言える「地域公共交通計画」を策定することとなりました。本計画は、「地域にとって望ましい地域版高輪送サービスの姿」を明らかにし、その実現に向けた具体的な施策と目標を定めるもので、令和5年度に「行田市地域公共交通計画」の策定を目指し、検討を進めています。当調査は、デマンドタクシーを利用している各様の日頃の移動、要望等を把握し、計画に反映することを目的として実施するものです。

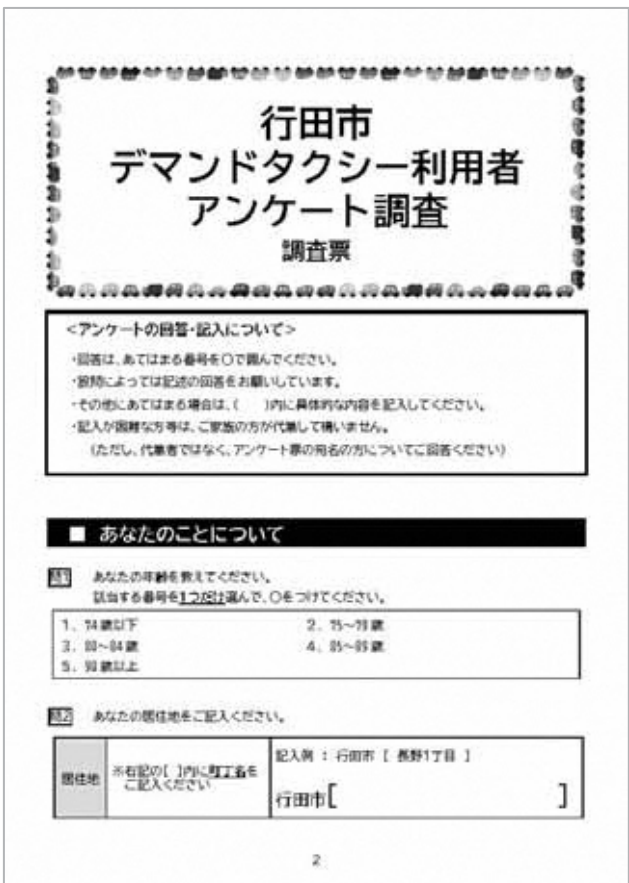
調査の趣旨をご理解いただき、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和4年10月 行田市地域公共交通会議

**<調査対象・個人情報取り扱いについて>**  
○当調査は、デマンドタクシー利用登録者から無作為抽出した800人に送付させていただきました。  
○調査票は無記入で回収いただくため、個人が特定されるものではありません。

**<アンケートの回収について>**  
同封の返信用封筒にこの調査票を入れてご返送ください。（切手不要）  
返送（ポスト投函）期日：令和4年11月7日（日）

**<アンケートに関する問い合わせ先>**  
行田市地域公共交通会議（事務局：行田市 市民生活部 交通対策課）  
電話：049-556-1111（内線284）



**行田市  
デマンドタクシー利用者  
アンケート調査  
調査票**

**<アンケートの回答・記入について>**

- ・回答は、あてはまる番号を○で囲んでください。
- ・質問によっては記述の回答をお願いします。
- ・その他にあてはまる場合は、( )内に具体的な内容を記入してください。
- ・記入が困難な方等は、ご家族の方が代筆して構いません。  
（ただし、代筆者ではなく、アンケート票の宛名の方についてご回答ください）

**■ あなたのことについて**

**Q1** あなたの年齢を教えてください。  
該当する番号を1つだけ囲んで、○をつけてください。

1. 14歳以下	2. 15～19歳
3. 20～24歳	4. 25～29歳
5. 30歳以上	

**Q2** あなたの居住地を記入ください。

居住地	※右記の〔 〕内に町丁目をご記入ください	記入例：行田市〔 長野1丁目 〕
	行田市〔 〕	

■ 日頃のデマンドタクシーの利用について

【問3】 あなたがデマンドタクシーの利用登録を行った理由を教えてください。  
最も当てはまる番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

1. 対象年齢（15歳以上）であったため
2. 障害者手帳も所持しているため
3. 自宅前（まで）利用できるため
4. バス停までの移動が困難なため
5. 利用料金が手頃だと感じたため
6. 家族や知人に勧められたため
7. 運転免許証を自主返納したため
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
9. 市内循環バスの運賃が無料になるため
10. 行政サービスを積極的に活用したいため
11. その他（ ）

【問4】 普段、デマンドタクシーを利用する際の移動パターンを教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

1. 行き（自宅から目的地へ）のみ利用
2. 帰り（目的地から自宅へ）のみ利用
3. 行き帰りともに利用
4. 目的地から他の目的地への移動で利用
5. 特に決まっていない

【問5】 デマンドタクシーを行きと帰りのどちらかだけ利用する場合、帰り（帰宅時）や行き（外出時）（デマンドタクシーを利用しない時）の移動手段を教えてください。  
該当する番号全てに○をつけてください。

1. 徒歩	2. 家族や知人の送迎
3. 医療機関などの送迎	4. 民間の福祉バス
5. 市内循環バス	6. タクシー（デマンドタクシー以外）
7. その他（ ）	



3

【問6】 デマンドタクシーを使ってよく行く目的地（例えば、駅前に乗り継ぐ場合は、行先駅名も含めた最終的な目的地）について教えてください。  
他によく行く目的地3つまでについて、回答書を参考に以下をお答えください。

【回答書】

具体的な目的地（記述）	〇〇病院
目的	★以下から1つ選択 1. 通勤・業務 2. 通院 3. 買物 4. 食事やレジャー 5. 公共施設での同乗 6. 福祉施設 7. 家族や友人宅等への訪問 8. その他（ ）
行きの主な時間帯	★以下からデマンドタクシーを利用する時間帯を1つ選択 1. 8:30～9:30 2. 9:30～11:00 3. 11:00～13:00 4. 13:00～15:00 5. 15:00～17:00 6. 特に決まっていない 7. 帰りのみデマンドタクシーを利用（他の目的地からの徒歩移動を含む）
帰りの主な時間帯	★以下からデマンドタクシーを利用する時間帯を1つ選択 1. 8:30～9:30 2. 9:30～11:00 3. 11:00～13:00 4. 13:00～15:00 5. 15:00～17:00 6. 特に決まっていない 7. 行きのみデマンドタクシーを利用（他の目的地への徒歩移動を含む）

【あなたが一番よく行く目的地】

具体的な目的地（記述）	
目的	★以下から1つ選択 1. 通勤・業務 2. 通院 3. 買物 4. 食事やレジャー 5. 公共施設での同乗 6. 福祉施設 7. 家族や友人宅等への訪問 8. その他（ ）
行きの主な時間帯	★以下からデマンドタクシーを利用する時間帯を1つ選択 1. 8:30～9:30 2. 9:30～11:00 3. 11:00～13:00 4. 13:00～15:00 5. 15:00～17:00 6. 特に決まっていない 7. 帰りのみデマンドタクシーを利用（他の目的地からの徒歩移動を含む）
帰りの主な時間帯	★以下からデマンドタクシーを利用する時間帯を1つ選択 1. 8:30～9:30 2. 9:30～11:00 3. 11:00～13:00 4. 13:00～15:00 5. 15:00～17:00 6. 特に決まっていない 7. 行きのみデマンドタクシーを利用（他の目的地への徒歩移動を含む）

4

【あなたが2番目によく行く目的地】

具体的な目的地（記述）	
目的	★以下から1つ選択 1. 通勤・業務 2. 通院 3. 買物 4. 食事やレジャー 5. 公共施設での同乗 6. 福祉施設 7. 家族や友人宅等への訪問 8. その他（ ）
行きの主な時間帯	★以下からデマンドタクシーを利用する時間帯を1つ選択 1. 8:30～9:30 2. 9:30～11:00 3. 11:00～13:00 4. 13:00～15:00 5. 15:00～17:00 6. 特に決まっていない 7. 帰りのみデマンドタクシーを利用（他の目的地からの徒歩移動を含む）
帰りの主な時間帯	★以下からデマンドタクシーを利用する時間帯を1つ選択 1. 8:30～9:30 2. 9:30～11:00 3. 11:00～13:00 4. 13:00～15:00 5. 15:00～17:00 6. 特に決まっていない 7. 行きのみデマンドタクシーを利用（他の目的地への徒歩移動を含む）

【あなたが3番目によく行く目的地】

具体的な目的地（記述）	
目的	★以下から1つ選択 1. 通勤・業務 2. 通院 3. 買物 4. 食事やレジャー 5. 公共施設での同乗 6. 福祉施設 7. 家族や友人宅等への訪問 8. その他（ ）
行きの主な時間帯	★以下からデマンドタクシーを利用する時間帯を1つ選択 1. 8:30～9:30 2. 9:30～11:00 3. 11:00～13:00 4. 13:00～15:00 5. 15:00～17:00 6. 特に決まっていない 7. 帰りのみデマンドタクシーを利用（他の目的地からの徒歩移動を含む）
帰りの主な時間帯	★以下からデマンドタクシーを利用する時間帯を1つ選択 1. 8:30～9:30 2. 9:30～11:00 3. 11:00～13:00 4. 13:00～15:00 5. 15:00～17:00 6. 特に決まっていない 7. 行きのみデマンドタクシーを利用（他の目的地への徒歩移動を含む）

5

【問7】 デマンドタクシーの利用頻度を教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

1. ほぼ毎日	2. 週3～5日	3. 週1～2日	4. 月数回程度
5. 月1日程度	6. 年数回程度	7. ほとんど利用しない	

【問8】 コロナ禍以降（2020年以降）のデマンドタクシーの利用頻度の変化を教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。  
※コロナ禍以降（2020年以降）に利用登録をされた方は、選択肢6を選択してください。

1. コロナ禍前よりかなり増えた	2. コロナ禍前よりやや増えた
3. 変わらない	4. コロナ禍前よりやや減った
5. コロナ禍前よりかなり減った	6. コロナ禍以降に利用登録を行った

【問9】 【問8】で回答したコロナ禍以降（2020年以降）のデマンドタクシーの利用頻度の変化の理由を教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。  
※コロナ禍以降に利用登録をされた方は、コロナ禍のデマンドタクシー利用で感じる点を複数選択してください。

1. 外出自費を心掛けているため
2. デマンドタクシーの感染対策が気になるため
3. コロナ禍であっても変わらず利用したいと感じるため
4. コロナ禍であっても通院等の外出せざるを得ない用事があるため
5. 自身だけでは外出が困難なので利用せざるを得ないため
6. デマンドタクシーの感染対策が十分だと感じるため
7. 不特定多数の利用者と密にならず安心できる移動手段だと感じるため
8. 自宅から利用しやすいなどサービス内容や利用料金に魅力を感じるため
9. その他（ ）

【問10】 日頃のデマンドタクシーの利用満足度を教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

1. 満足	2. どちらかという満足	3. どちらとも言えない
4. どちらかという不満	5. 不満	

★4と5を選択した方は、その理由を教えてください

6

## ■ 日頃の外出と公共交通の利用について

**問11** デマンドタクシーの利用に限らず、下記のどの施設に行くのが便利だとあなたが書らしやすいと思いますか。  
該当する番号を3つまで選んで、○をつけてください。

1. 商業施設（大型複合店、スーパー、ホームセンター等）
2. 商業施設（コンビニエンスストア、ドラッグストア等）
3. 商業施設（飲食店、衣料品店等）
4. 金融施設（銀行、信用金庫、郵便局等）
5. 行政施設（市役所、支所、窓口機能等）
6. 文化教育施設（図書館、文化会館、美術館等）
7. 医療施設（病院、診療所、薬局等）
8. 福祉施設（障がい者福祉施設等）
9. 高齢者向け施設（介護施設等）
10. 子育て支援施設（子育て支援センター、こども園、保育所等）
11. 学校施設（高等学校、大学、専門学校等）
12. 健康推進等施設（スポーツ施設、体育館等）
13. ほとんど外出しないため該当なし
14. その他（ ）

**問12** デマンドタクシー以外で、月1回以上利用する交通手段を教えてください。  
該当する番号全てに○をつけてください。

1. 鉄道
2. 民間の路線バス
3. 市内循環バス
4. タクシー（デマンドタクシー以外）
5. ほとんど利用しないため該当なし
6. その他（ ）

**問13** 公共交通を利用する際に重視することを教えてください。  
下記の選択肢から優先順位の高い順に3つまで数字をご記入ください。

1. 運賃が安いこと
2. 便数が多いこと
3. 乗り継ぎ回数が少ないこと
4. 目的地まで早く着けること
5. 到着時刻の確実性が高いこと
6. 自宅近くから利用できること
7. できるだけ目的地まで歩かないで済むこと

1番目に重視すること	2番目に重視すること	3番目に重視すること

7

**問14** デマンドタクシー以外の行田市内の公共交通の利用満足度を教えてください。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

1. 満足
  2. どちらかという満足
  3. どちらとも言えない
  4. どちらかという不満
  5. 不満
  6. デマンドタクシーしか利用しないのでわからない
- ★4と5の方は、その理由を教えてください

## ■ 自由意見

デマンドタクシーの運行内容や行田市の公共交通などについて、ご意見・ご要望等がございましたら、自由にお書きください。

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。  
期限内(11月7日まで)にポスト投函をお願いします。

8

# 巻末－4 路線バス利用者アンケート実施概要

## ●実施日

令和4年11月8日（火）（平日1日で実施）

※7:00～19:00の概ね12時間

## ●対象者と調査方法

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、もしくは調査票内に記載の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

## ●調査票

【調査票記入欄】

調査日 \_\_\_\_\_ 調査時間 \_\_\_\_\_

調査地点：（該当する調査地点番号に○を記入）

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

**行田市 路線バス利用に関するアンケート調査**

下記のQRコードをスマートフォンで読み取って回答することができます。

問1 あなたの年齢を教えてください。

1. 10歳代	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代
5. 50歳代	6. 60歳代	7. 70歳代	8. 80歳代以上

問2 あなたのお住まいを教えてください。

1. 行田市	2. 熊谷市	3. 鴻巣市	4. その他埼玉県内	5. 埼玉県外
--------	--------	--------	------------	---------

問3 本日の主な外出目的を教えてください。（一つに○）

1. 通勤	2. 通学	3. 病院・薬局等	4. 買い物・食事	5. 趣味・娯楽・観光
6. 知人・家族等と会う	7. 金融機関等での用事	8. 福祉施設等での用事		
9. 公共施設での用事	10. その他（ ）			

問4 本日路線バスを利用する主な理由を教えてください。（一つに○）

1. 自宅の近くにバス停があるから	2. 目的地までの移動が一番スムーズだから
3. バス以外に主な移動手段が無いから	4. その他（ ）

問5 本日の外出で路線バスに乗る前・降りた後の移動手段を教えてください。（複数選択可）

1. 自家用車	2. 知人・家族等の送迎	3. バイク	4. 自転車	5. 徒歩
6. 鉄道	7. その他の公共交通（ ）			

問6 普段の路線バスの利用頻度を教えてください。（一つに○）

1. ほぼ毎日	2. 週2～3日	3. 週1日	4. 月数回	5. 年数回
---------	----------	--------	--------	--------

問7 普段の路線バスの利用満足度を教えてください。（それぞれ一つに○）

【7-1 運行本数】	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
【7-2 運行時間帯】	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満

問8 この後降車するバス停および本日の外出の最終目的地を教えてください。

【8-1 この後降車するバス停名】（記述）	【8-2 最終目的地】（一つに○）
_____ 停留所 _____	1. 行田市内      2. 熊谷市      3. 鴻巣市
	4. その他埼玉県内      5. 東京方面      6. 群馬方面

問9 路線バスを使いやすいとするための取組として効果的と思うものを教えてください。（三つまで○）

1. 路線やバス停位置の見直し	2. 時刻表どおりの運行
3. 運行本数の増便	4. バス停や時刻表の分かりやすい情報案内
5. ダイヤの見直し（鉄道との接続の改善等）	6. 市内循環バスとの乗り継ぎ割割
7. バス待ち環境の改善（屋根のあるバス停等）	8. 運賃の負担軽減
9. 目的地までの所要時間の短縮	10. その他 [ ]

以上です。ご協力ありがとうございました。

## 巻末－5 市内循環バス利用者アンケート実施概要

### ●実施日

【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）

※両日とも7:00～19:00の概ね12時間

### ●対象者と調査方法

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、もしくは調査票内に記載の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

【休日調査】89票／【平日調査】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

### ●調査票

<p>【調査票記入欄】          調査日 平日 休日 調査時刻          乗車路線（東 北東 北西 西 南 南東 緑光）</p>	<p>調査地点：（該当する調査地点番号に○を記入）          ① JR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</p>															
<p>行田市 市内循環バス利用に関するアンケート調査</p>																
<p>問1 あなたの年齢を教えてください。（一つに○）</p> <table border="1"> <tr> <td>1. 10歳代</td> <td>2. 20歳代</td> <td>3. 30歳代</td> <td>4. 40歳代</td> </tr> <tr> <td>5. 50歳代</td> <td>6. 60歳代</td> <td>7. 70歳代</td> <td>8. 80歳代以上</td> </tr> </table>		1. 10歳代	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代	5. 50歳代	6. 60歳代	7. 70歳代	8. 80歳代以上							
1. 10歳代	2. 20歳代	3. 30歳代	4. 40歳代													
5. 50歳代	6. 60歳代	7. 70歳代	8. 80歳代以上													
<p>問2 あなたのお住まいを教えてください。（一つに○）</p> <table border="1"> <tr> <td>1. 行田市</td> <td>2. 熊谷市</td> <td>3. 鴻巣市</td> <td>4. その他埼玉県内</td> <td>5. 埼玉県外</td> </tr> </table>		1. 行田市	2. 熊谷市	3. 鴻巣市	4. その他埼玉県内	5. 埼玉県外										
1. 行田市	2. 熊谷市	3. 鴻巣市	4. その他埼玉県内	5. 埼玉県外												
<p>問3 本日の主な外出目的を教えてください。（一つに○）</p> <table border="1"> <tr> <td>1. 通勤</td> <td>2. 通学</td> <td>3. 病院・薬局等</td> <td>4. 買い物・食事</td> <td>5. 趣味・娯楽・観光</td> </tr> <tr> <td>6. 知人・家族等と会う</td> <td>7. 金融機関等での用事</td> <td>8. 福祉施設等での用事</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>9. 公共施設での用事</td> <td>10. その他（ ）</td> <td colspan="3"></td> </tr> </table>		1. 通勤	2. 通学	3. 病院・薬局等	4. 買い物・食事	5. 趣味・娯楽・観光	6. 知人・家族等と会う	7. 金融機関等での用事	8. 福祉施設等での用事			9. 公共施設での用事	10. その他（ ）			
1. 通勤	2. 通学	3. 病院・薬局等	4. 買い物・食事	5. 趣味・娯楽・観光												
6. 知人・家族等と会う	7. 金融機関等での用事	8. 福祉施設等での用事														
9. 公共施設での用事	10. その他（ ）															
<p>問4 本日内循環バスを利用する主な理由を教えてください。（一つに○）</p> <table border="1"> <tr> <td>1. 自宅の近くにバス停があるから</td> <td>2. 目的地までの移動が一番スムーズだから</td> </tr> <tr> <td>3. バス以外に主な移動手段が無いから</td> <td>4. その他（ ）</td> </tr> </table>		1. 自宅の近くにバス停があるから	2. 目的地までの移動が一番スムーズだから	3. バス以外に主な移動手段が無いから	4. その他（ ）											
1. 自宅の近くにバス停があるから	2. 目的地までの移動が一番スムーズだから															
3. バス以外に主な移動手段が無いから	4. その他（ ）															
<p>問5 本日の外出で市内循環バスに乗る前・降りた後の移動手段を教えてください。（複数選択可）</p> <table border="1"> <tr> <td>1. 自家用車</td> <td>2. 知人・家族等の送迎</td> <td>3. バイク</td> <td>4. 自転車</td> <td>5. 徒歩</td> </tr> <tr> <td>6. 鉄道</td> <td>7. その他の公共交通（ ）</td> <td colspan="3"></td> </tr> </table>		1. 自家用車	2. 知人・家族等の送迎	3. バイク	4. 自転車	5. 徒歩	6. 鉄道	7. その他の公共交通（ ）								
1. 自家用車	2. 知人・家族等の送迎	3. バイク	4. 自転車	5. 徒歩												
6. 鉄道	7. その他の公共交通（ ）															
<p>問6 普段の市内循環バスの利用頻度を教えてください。（一つに○）</p> <table border="1"> <tr> <td>1. ほぼ毎日</td> <td>2. 週2～3日</td> <td>3. 週1日</td> <td>4. 月数回</td> <td>5. 年数回</td> </tr> </table>		1. ほぼ毎日	2. 週2～3日	3. 週1日	4. 月数回	5. 年数回										
1. ほぼ毎日	2. 週2～3日	3. 週1日	4. 月数回	5. 年数回												
<p>問7 普段の市内循環バスの利用満足度を教えてください。（それぞれ一つに○）</p> <table border="1"> <tr> <td>【7-1 運行本数】</td> <td>満足</td> <td>やや満足</td> <td>どちらでもない</td> <td>やや不満</td> <td>不満</td> </tr> <tr> <td>【7-2 運行時間帯】</td> <td>満足</td> <td>やや満足</td> <td>どちらでもない</td> <td>やや不満</td> <td>不満</td> </tr> </table>		【7-1 運行本数】	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	【7-2 運行時間帯】	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満			
【7-1 運行本数】	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満											
【7-2 運行時間帯】	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満											
<p>問8 この後降車するバス停および本日の外出の最終目的地を教えてください。</p> <table border="1"> <tr> <td>【8-1 この後降車するバス停名】（記述）</td> <td>【8-2 最終目的地】（一つに○）</td> </tr> <tr> <td>_____ 停留所</td> <td>1. 行田市内 2. 熊谷市 3. 鴻巣市</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4. その他埼玉県内 5. 東京方面 6. 群馬方面</td> </tr> </table>		【8-1 この後降車するバス停名】（記述）	【8-2 最終目的地】（一つに○）	_____ 停留所	1. 行田市内 2. 熊谷市 3. 鴻巣市		4. その他埼玉県内 5. 東京方面 6. 群馬方面									
【8-1 この後降車するバス停名】（記述）	【8-2 最終目的地】（一つに○）															
_____ 停留所	1. 行田市内 2. 熊谷市 3. 鴻巣市															
	4. その他埼玉県内 5. 東京方面 6. 群馬方面															
<p>問9 市内循環バスを使いやすくするための取組として効果的と思うものを教えてください。（三つまで○）</p> <table border="1"> <tr> <td>1. 路線やバス停位置の見直し</td> <td>2. 時刻表とおりの運行</td> </tr> <tr> <td>3. 運行本数の増えや運行時間帯の拡大</td> <td>4. バス運行情報等の電子化</td> </tr> <tr> <td>5. ダイヤの見直し（鉄道との接続の改善等）</td> <td>6. 定期券やICカードの導入</td> </tr> <tr> <td>7. バス待ち環境の改善（屋根のあるバス停等）</td> <td>8. 事前予約制バス（オンデマンドバス）の導入</td> </tr> <tr> <td>9. 目的地までの所要時間の短縮</td> <td>10. その他 [ ]</td> </tr> </table>		1. 路線やバス停位置の見直し	2. 時刻表とおりの運行	3. 運行本数の増えや運行時間帯の拡大	4. バス運行情報等の電子化	5. ダイヤの見直し（鉄道との接続の改善等）	6. 定期券やICカードの導入	7. バス待ち環境の改善（屋根のあるバス停等）	8. 事前予約制バス（オンデマンドバス）の導入	9. 目的地までの所要時間の短縮	10. その他 [ ]					
1. 路線やバス停位置の見直し	2. 時刻表とおりの運行															
3. 運行本数の増えや運行時間帯の拡大	4. バス運行情報等の電子化															
5. ダイヤの見直し（鉄道との接続の改善等）	6. 定期券やICカードの導入															
7. バス待ち環境の改善（屋根のあるバス停等）	8. 事前予約制バス（オンデマンドバス）の導入															
9. 目的地までの所要時間の短縮	10. その他 [ ]															
<p>以上です。ご協力ありがとうございました。</p>																

## 巻末－6 地域公共交通に関する意見交換会概要

### ●目的

地域の生活スタイルや移動ニーズに合った公共交通のあり方を検討するために、市民の方々の意見やアイデアを把握し、計画への反映を検討することを目的に実施した。

### ●対象

市内在住・在勤・在学の16歳以上の方

### ●参加募集

市広報やSNSなどを用いて、参加者を公募するほか、地区状況（特に高齢者）をよく知る民生委員にも参加依頼した。

**地域公共交通に関する意見交換会を開催します**

本市にとって望ましい地域公共交通のあり方や維持確保を図ることを目的とした行田市地域公共交通計画を策定することに伴い、皆さんの声を計画に反映させるため、意見交換会を開催しますので、ぜひご参加ください。

<p>▶日時 2月4日(土)午後1時30分～4時30分</p> <p>▶場所 産業文化会館2階第2会議室</p> <p>▶内容 ・公共交通の現状と各種アンケート結果の説明 ・公共交通の課題の整理や将来像などについてグループに分かれて意見交換</p> <p>▶対象 市内在住・在勤・在学の16歳以上の方</p> <p>▶定員 15人</p>	<p>▶申し込み 1月4日(金)～26日(水)に行田市電子申請システムまたは電話で交通対策課へお申し込みください。 ※電話の場合、住所・氏名・年齢・電話番号を、市外の方は加えて勤務先・通学先をお申し出ください。</p> <p>▶問い合わせ 同課地域公共交通グループ(内線284)</p>
---	---

市報きょうだ 2023年1月号

### ●開催日時と会場

日時：令和5年2月4日（土）13：30～16：30

場所：産業文化会館 2階 第2会議室

### ●全体プログラム

1. 開会	
2. 開催趣旨	・ 目的と本日の進め方
【Phase 1】『現状を知る』 <全体>	
3. 行田市の公共交通の概要について	・ 行田市の公共交通の現状、 ・ 市民アンケート調査等の結果
【Phase 2】『課題を考える』 <グループワーク>	
4. 意見交換①	・ 意見交換の進め方 ・ グループに分かれて課題の共有
【Phase 3】『解決方法を考え、将来につなげる』 <グループワーク>	
4. 意見交換②	・ 課題解決、将来の公共交通のあり方に関する意見交換
5. グループごとの発表	
6. 閉会	

### ●参加状況

総参加者	内訳				
	年齢		地域		所属
12名 (3グループ)	10代:3名 40代:1名 70代:5名	30代:1名 60代:2名	北部:6名 西:2名	中央:3名 東:1名	公募:7名 民生委員:5名

■当日のグループワークの様子

A



B



C



## 巻末－7 市民説明会実施概要

### ●目的

行田市立地適正化計画（案）及び行田市地域公共交通計画（案）について、市民の皆様にも両計画の理解を深めていただくとともに、ご意見を伺うことを目的として市民説明会を開催した。

### ●対象

市内在住・在勤の方

### ●参加募集

市広報などを用いて、開催を周知した。（立地適正化計画と同時開催）

行田市立地適正化計画(案)および行田市地域公共交通計画(案)に関する市民説明会を開催します	
市では、今後想定される人口減少および高齢化社会に対応した「集約・連携型のまちづくり」を実現するため、行田市立地適正化計画および行田市地域公共交通計画を策定しています。 このたび、市民の皆さんにも両計画の理解を深めていただくとともに、意見をいただくために市民説明会を開催します。ぜひご参加ください。	▶場 所 中央公民館第1学習室 ▶内 容 行田市立地適正化計画(案)および行田市地域公共交通計画(案)の概要説明 ▶対 象 市内在住・在勤の方 ▶定 員 50人(先着順) ※申し込み不要 ▶問い合わせ 行田市立地適正化計画(案)については都市計画課計画グループ(内線5605) 行田市地域公共交通計画(案)については交通対策課地域公共交通グループ(内線284)
▶日 時 11月19日(日)午前10時～11時30分(午前9時30分から受け付け)	

市報ぎょうだ 2023年11月号

### ●開催方法・資料

右記の素案及び計画概要を記載した抜粋資料等を活用しながら対面形式での説明会を実施した。

- 資料1：立地適正化計画と地域公共交通計画について
- 資料2：行田市立地適正化計画（案）の主な内容
- 資料3：行田市立地適正化計画（案）
- 資料4：行田市地域公共交通計画（案）の主な内容
- 資料5：行田市地域公共交通計画（案）

### ●開催日時と会場

日時：令和5年11月19日（日）10：00～12：00

会場：行田市中央公民館 第1学習室

### ●参加者

23人

### ●開催の様子





## 巻末－8 パブリックコメント実施概要

### ●目的

行田市市民意見募集手続要綱に基づき、計画（案）について、市民等からの意見を募集した。

### ●実施案内

市広報などを用いて、実施を周知した。

### ●意見募集・閲覧期間

期間：令和5年11月20日（月）～12月18日（月）

### ●閲覧場所

交通対策課、市政情報コーナー、南河原支所、市HP

### ●提出方法

持参、郵送、FAX、Eメール、行田市電子申請・届出サービス


### ●意見提出の状況

6人

### 行田市地域公共交通計画(案)に対する 意見を募集します

市では、地域の公共交通の現状や課題などを踏まえ、今後の行田市の公共交通ネットワークのあり方を描く「行田市地域公共交通計画」の策定を進めています。  
このたび、計画案がまとまりましたので、市民の皆様さんからの意見を募集します。

▶意見募集・閲覧期間 11月20日(月)～12月18日(月)  
▶閲覧場所 交通対策課、市政情報コーナー、南河原支所、市ホームページ  
▶意見の提出が可能な方 次のいずれかに該当する方  
・市内在住、在勤、在学の方  
・市内で事業を行っている方または団体など  
・本市に対して納税義務を有する方または団体など  
・その他、当該計画に対して利害関係を有する方または団体など  
▶提出方法 住所、氏名、電話番号を明記(様式自由)の上、持参、郵送、FAX、Eメール、行田市電子申請・届出サービスのいずれかの方法により提出してください。  
【持参・郵送】〒361-8601 行田市本丸2-5 行田市交通対策課  
【FAX】556-2117  
【Eメール】koutsu@city.gyoda.lg.jp  
【行田市電子申請・届出サービス】[https://apply.e-tumo.jp/city-gyoda-saitama-u/offer/offerList\\_detail?tempString=chiikikoukyoukoutsuukeikakupubliccomment](https://apply.e-tumo.jp/city-gyoda-saitama-u/offer/offerList_detail?tempString=chiikikoukyoukoutsuukeikakupubliccomment)  
▶その他  
・電話や口頭での受け付けは行いません。  
・個別での回答は行いません。  
・個人を特定できないように編集し、概要を市ホームページで公表します。  
・意見に基づいて計画を修正した場合は、その内容を公表します。  
▶問い合わせ 同課地域公共交通グループ(内線284)



市報ぎょうだ 2023年11月号

## 巻末－9 用語集

新たなモビリティサービス	新型輸送サービス（シェアサイクル、カーシェア、AI オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転による交通サービス等）や MaaS の導入など、新たな交通サービスの取組のこと。国では、「新モビリティサービス推進事業」として、これらの取組に対する支援を行っている。
AI オンデマンド交通	オンデマンドとは「要求に応じて」という意味で、乗客から事前に連絡（予約）を受けて、AI（人工知能）を活用し、効率的な乗り合わせと走行ルートを判断し、ドア・ツー・ドアで運行するなど、乗客の要求に応じて運行する運行形態をいう。
カーシェアリング	シェアリングの登録をした会員の間で、特定の自動車の貸し借りをすること。レンタカーと比較して、短時間、短距離でも低コストで利用できる。
改善基準告示	「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示）のことを言い、自動車運転者の長時間労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要であることから、トラック、バス、ハイヤー・タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間について基準等が設けられている。
キャッシュレス決済	現金を使用せずに、IC カードやスマートフォンのアプリケーションなどで決済を行うこと。鉄道やバスなどの利用時に、現金で切符を購入せずに決済を行うことができる。
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小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。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。
公共交通徒歩圏	鉄道駅やバス停等の公共交通が利用できる場所から徒歩で移動することができる範囲のこと。「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省都市局都市計画課、平成 26 年 8 月）では、一般的な徒歩圏を半径 800m（高齢者の場合は 500m）、バス停は 300m としている。
交通結節点	複数又は異なる交通手段相互の乗り換え、乗り継ぎを行うことができる鉄道駅やバスターミナルなどの施設のこと。
交通手段分担率	ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のこと。なお、分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではない。
交通モード	交通手段のこと。
コンパクト・プラス・ネットワーク	生活に必要な機能や居住を拠点に集約させ、拠点間を公共交通で結ぶ考え方。
サイクル・アンド・バスライド	自転車でバス停等まで来てバスに乗り換える手法。
サブスクリプション	一定の利用期間について定額料金が生じる取引・契約形態のこと。新聞の定期購読といった従来からあるサービスから、動画配信サービスなど、インターネットの発達により始まった比較的新しいサービスまで様々ある。
GX（Green Transformation）	化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動のこと。

シェアサイクル	都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通システムのこと。公共交通の機能を補完し、観光振興や地域の活性化等に資するなど、公共的な交通として重要な役割を担っている。
市街化区域	既に市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
市街化調整区域	市街化を抑制すべき区域。
自動運転技術	バスや乗用車などを人間が運転操作を行わなくとも自動で走行できる技術のこと。完全な自動運転バスは、カメラやレーダー、超音波センサー、GPS 等で周囲の環境を認識し、行き先を指定するだけで自律的に走行する。自動化のレベルとして、ドライバーが常にすべての主制御系統（加速、操舵、制動）の操作を行う「レベル 0」から、完全な自動運転となる「レベル 5」まで定義されている。
DX (Digital Transformation)	デジタル技術の活用による新たな商品・サービスの提供、新たなビジネスモデルの開発を通して、社会制度や組織文化なども変革していくような取組を指す概念のこと。
集中交通量	対象地域へ集中するトリップを合計した値。
ドア・ツー・ドア	ドア（自宅）からドア（目的地）へと直接にアクセスできること。
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位のこと。1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても 1 トリップと数える。
パークアンドライド	都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通機関へ乗り換える手法。
パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもので、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。
バスロケーションシステム	GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムのこと。これにより、渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちのイライラ等を解消できる。
発生交通量	対象地域から発生するトリップを合計した値。
MaaS (マース Mobility as a Service)	目的と一体的にマイカー以外の様々な種類の交通サービスをデジタル技術で円滑につなげることで、1 つのサービス ( as a Service) として統合する新たな「移動」の概念。
モーダルシフト	自家用車利用からより環境負荷の低い公共交通や自転車、徒歩などの自動車以外の利用への転換を図ること。
モビリティ・マネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に (= かしく) 利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組のことで、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方のこと。
レンタサイクル	定期利用や、当日利用ができる貸し自転車のこと。1 台の自転車を複数の人が使うことにより、自転車の有効利用が図れるとともに、駅周辺における放置自転車の抑制、地域振興、環境改善などを主な目的として実施されている。シェアサイクルとの違いは返却場所で、シェアサイクルは複数あるサイクルポートへ、レンタサイクルは自転車を借りた場所へ返却する。



令和6年3月発行

発行：行田市

編集：行田市 市民生活部 交通対策課

〒361-8601 埼玉県行田市本丸2番5号

TEL 048-556-1111（代表）



行田市