

**行田市地域公共交通計画(案)
の主な内容**

**令和 5 年 11 月 19日(日)
行田市市民生活部交通対策課**

行田市地域公共交通計画(案)の主な内容

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)に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する地域公共交通のマスタープランとなるものです。

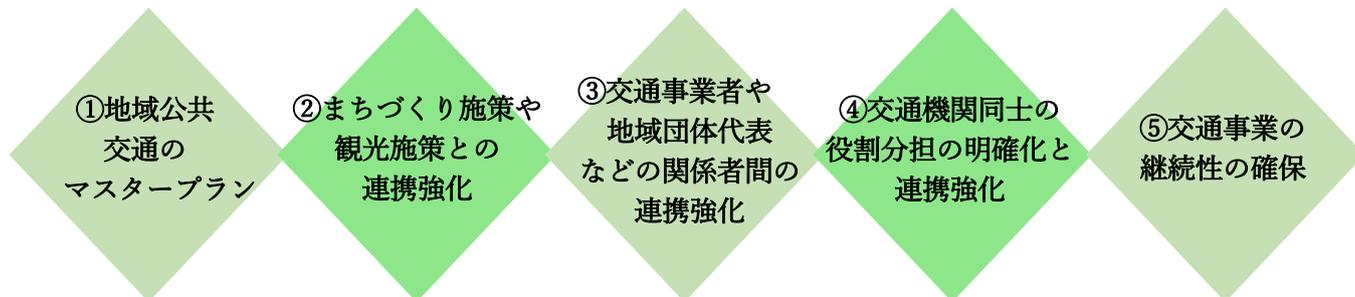
地域公共交通計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進め、限られた資源を有効活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図るため策定するものです。

●計画策定の背景

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。また、同時に、本市は少子高齢化の進展が著しく、高齢ドライバーの交通事故、自動車運転免許証の自主返納者の増加等により、自家用車がなくても移動ができる公共交通の必要性は一層高まっています。

計画の概要

地域公共交通計画の役割や計画策定の効果



『行田市立地適正化計画』との関係

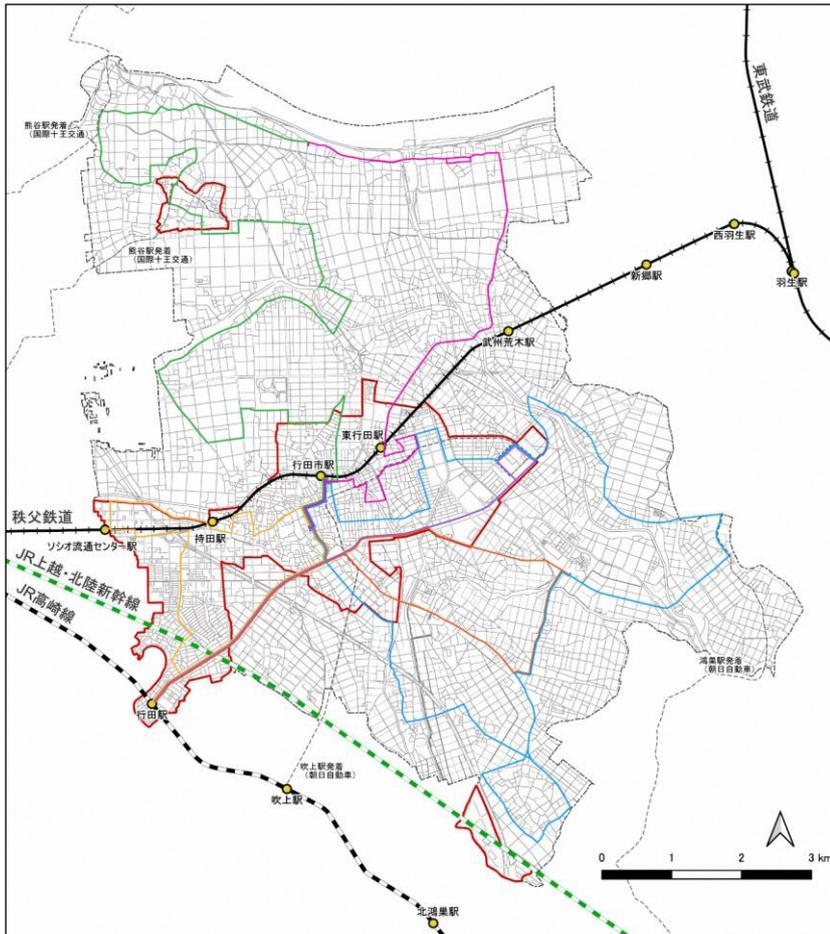
地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める「コンパクト・プラス・ネットワーク」実現のための計画が立地適正化計画、公共交通ネットワークの改善のための計画が地域公共交通計画となります。「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現には、両計画の連携が不可欠であり、両方の計画はいわば車の両輪の関係にあります。

計画区域・期間

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



行田市の公共交通の現況



本市の公共交通

市内には鉄道が2路線、民間の路線バスが2社運行しています。

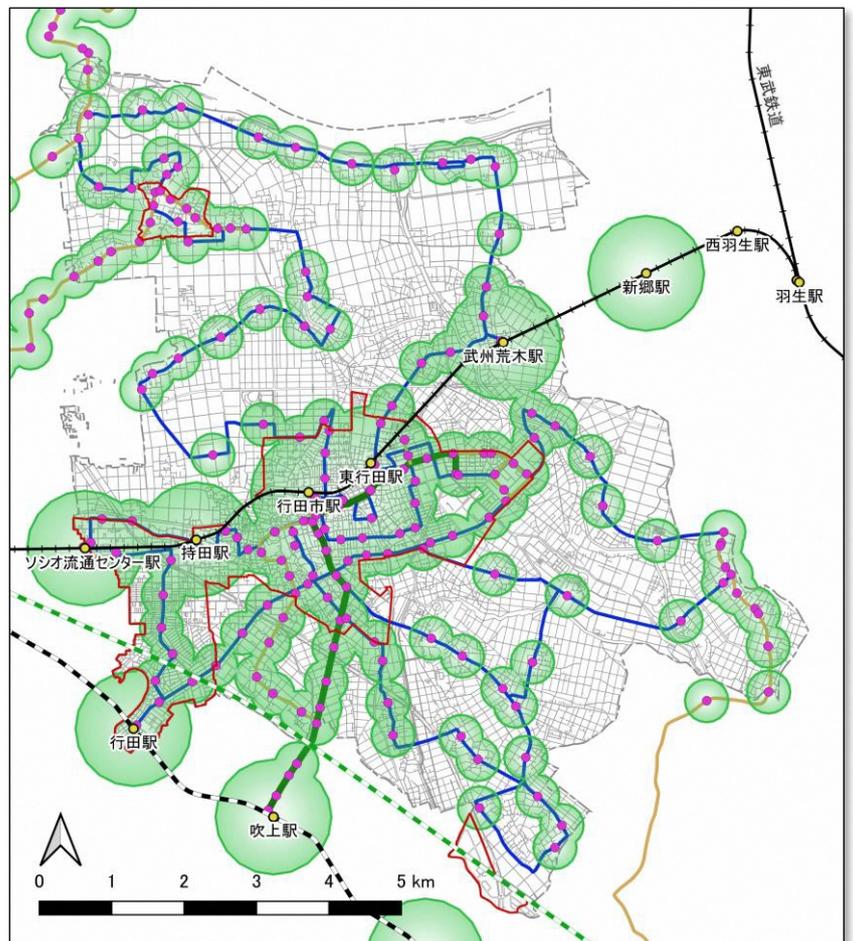
その他、市が市内循環バスと高齢者等を対象とするデマンドタクシーを運行しています。



公共交通の利用圏域

市街化区域内の大半が公共交通徒歩圏となっており、主に居住人口が少ない農地とその周辺が公共交通空白地域となっています。

なお、市内循環バスが郊外部を幅広くカバーしていることから、その沿線は公共交通徒歩圏となっていますが、本数が少なく利便性の低い路線もあり、必ずしも移動の利便性が高いとはいえません。

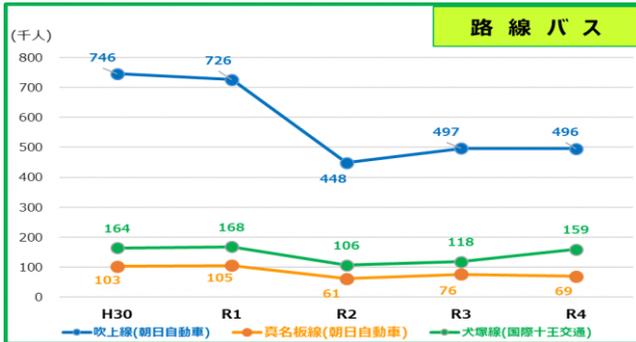


近年の公共交通機関別利用者数の推移



【鉄道】

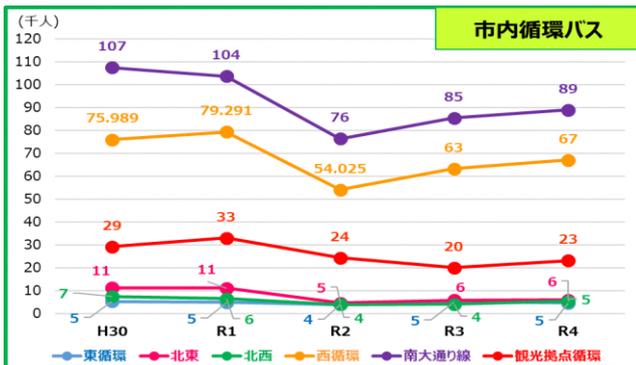
- ・JR 高崎線の「行田駅」の利用者が最も多い状況です。また、秩父鉄道の駅では、中心市街地にある「行田市駅」を超え、高校の最寄り駅である「東行田駅」の利用者数が最も多くなっています。
- ・平成 29 (2017) 年開設のソシオ流通センター駅も一定数の利用者数を維持しています。



【路線バス】

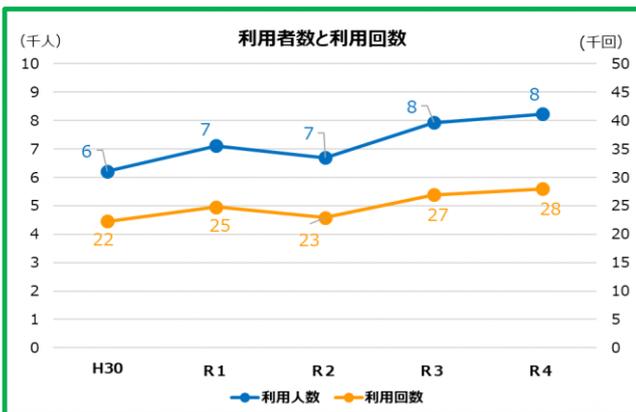
- ・いずれの路線もコロナ禍の影響により、令和 2 年度に減少したものの、徐々に回復傾向にあります。
- ・吹上線と犬塚線については、赤字路線となっており、生活路線バス運行事業補助金等を交付しています。

※行田市内以外の乗車を含む
(真名板線はほぼ鴻巣市内の乗車)



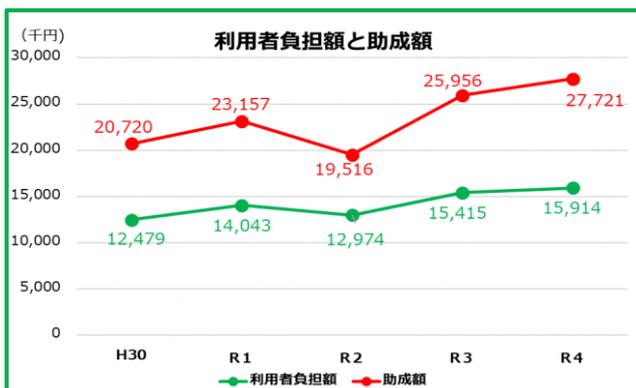
【市内循環バス】

- ・6 コースが運行しており、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」は利用者数も多くなっています。
- ・その一方で、運行経費は増加しており、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、国庫補助金等を活用して、安定的な維持・確保を図る必要があります。

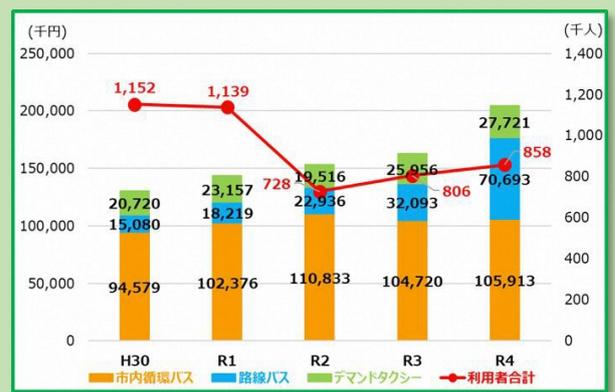


【デマンドタクシー】

- ・コロナ禍以降では、令和 2 年度に利用が減少したものの減少幅は少なく、令和 4 年度に利用回数と利用者数は最高を記録しました。
- ・一方、利用者が増えるほど助成額も増える制度であることから、助成額は令和 4 年度が最も多くなっています。



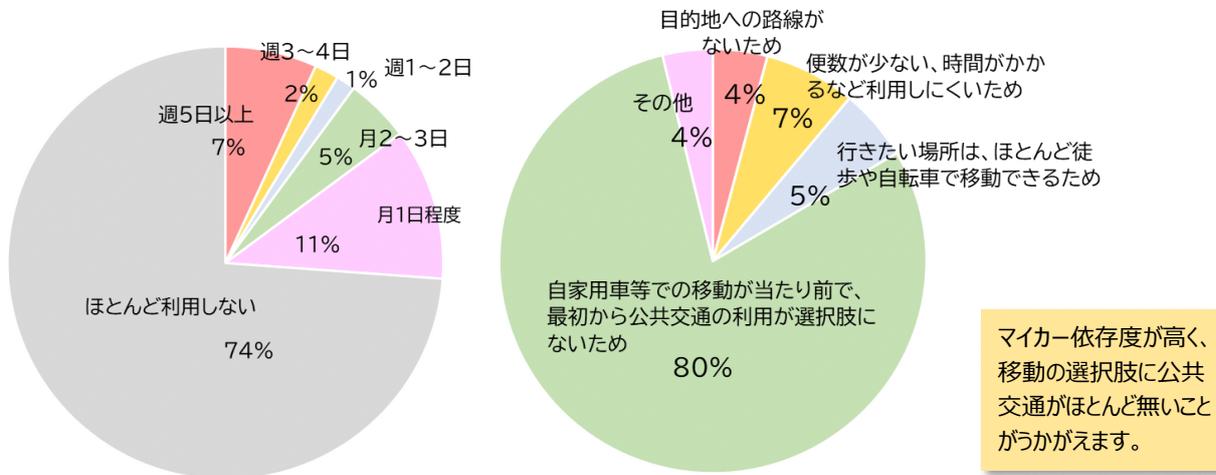
現在市が負担している公共交通に関する支出は、路線バスへの補助、市内循環バスの運行経費、デマンドタクシーの利用助成費の 3 点です。コロナ禍以前から支出の増加が続いています。



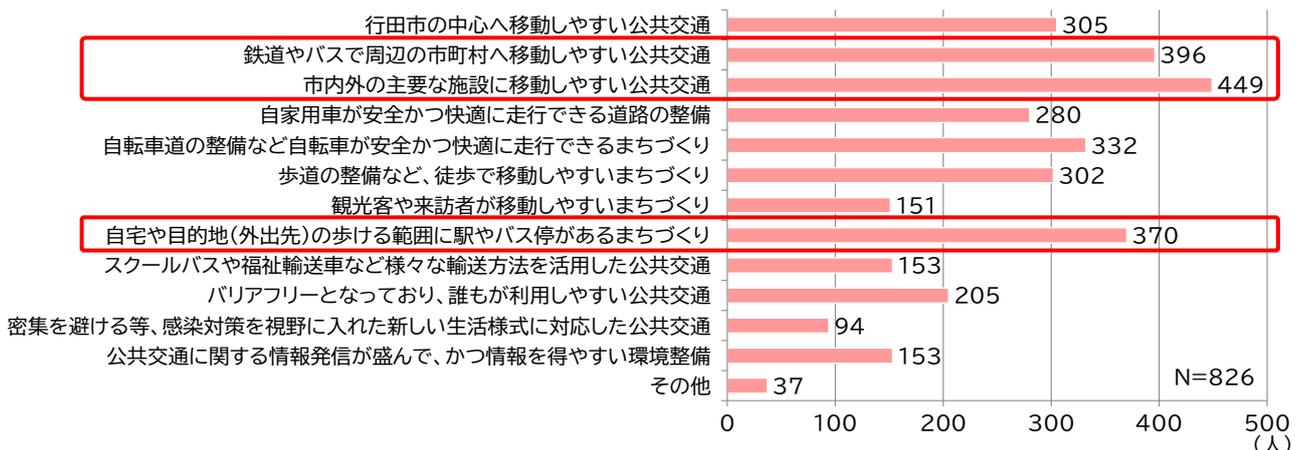
利用実態と市民のニーズ

本計画の策定にあたり、バス、デマンドタクシーの利用実態、市民の意向等を把握する調査を令和4年度に実施しました。調査結果からみえる本市の公共交通の利用実態、ニーズの要点は次のとおりです。

公共交通を利用した日常的な外出頻度（左）・公共交通を利用しない理由（右）



行田市がめざすべき交通サービスのあり方（複数選択可）



市内のみではなく、周辺自治体、主要施設へ移動しやすいことが望まれています。また、目的地まで歩いて移動できる等、コンパクトなまちづくりに対する期待も高いことがうかがえます。

◇市民アンケート調査結果より

- 公共交通の利用頻度は、「ほとんど利用しない」が7割を占めています。その理由は「自家用車の移動が当たり前で公共交通利用の選択肢が無い」が8割を占め、市民の多くが日頃全く公共交通を利用していないといえます。
- 路線バスや市内循環バスについては、9割を超える回答者が日頃から利用していない状況にあり、バスの利用者は非常に限定されているといえます。
- デマンドタクシーの利用意向について、現状の利用者を除いた集計で、「将来的に利用したい」と考える人が76%に達し、高い関心がうかがえます。
- 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8割を占めており、高い自動車依存がうかがえます。

◇路線バス利用者調査結果より

- 回答者の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ます。
- 満足度では、運行本数、運行時間ともに概ね満足傾向にあります。

◇市内循環バス利用者調査結果より

- 外出目的で最も多いのは、平日は「通勤」、休日が「病院・薬局等」で、平日と休日では利用傾向が異なると考えられます。
- 市内循環バスの利用頻度は、休日、平日ともに「ほぼ毎日」が最も多く、一定数のニーズがあることがうかがえます。
- 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ります。

本市の公共交通における課題

課題 1. 高齢者等交通弱者の移動手段の確保

高齢者が安心して通院先や買い物へ外出できる公共交通の整備が引き続き必要ですが、今後の高齢化の進展に伴うニーズの多様化に対応していくことができるよう、利用状況や財政負担も勘案した公共交通全体の見直しを行っていく必要があります。また、その他、障がい者、妊婦、子育て中の利用者等、幅広い交通弱者に対する支援策の検討が必要です。

課題 2. 公共交通の運行内容の適正化

少子高齢化を背景に、持続可能な公共交通を目指し、バスやタクシーなどの身近な移動手段を維持確保していくことが必要です。その一方、現在利用者が少なく、また今後も増加が見込めない路線等のあり方の検討が課題といえます。路線バス、市内循環バスともに、路線ごとの利用者数に不均衡があり、規模縮小も視野に入れた見直しが必要な状況です。また、今後進行する高齢化の状況に応じ、公共交通全体の利用のあり方や運行内容を適宜見直し、財政負担とのバランスも図りながら運行を維持することが必要です。さらに、深刻化するバス、タクシー等の乗務員不足を踏まえると、その運行維持のためには、乗務員確保や育成のための取組も必要です。

課題 3. 市外へ通じる基幹交通に結び付ける公共交通ネットワークの形成

本市は、中心部に都市機能が集積しているものの、郊外から中心部へ移動するための公共交通が少なく、郊外部の居住者は中心部へ移動しにくい現状です。また、近接する鴻巣市に所在する「JR吹上駅」を日常的に利用する市民が多いことも踏まえ、市外へ通じる基幹交通へのアクセスを向上する等、地域性に即した移動パターンを捉え、市内・市外問わず快適に移動するための交通ネットワークの形成が求められています。

また、自家用車の利用が多い地域性を勘案し、パークアンドライドの推進、整備を図る等、自動車とともに利用できる公共交通環境の整備が必要といえます。また、自家用車の利用が多い地域性を勘案した取組も必要です。

課題 4. 市内をつなげる公共交通の実現

本市では、自動車依存度が高く、多くの市民が日頃の移動手段として公共交通を選択肢として捉えていない状況です。また、郊外部などでは、近隣市で日常の用事を済ませる市民も多く、市内回帰が課題といえます。しかし、本市における今後の高齢人口の推移を踏まえると、運転免許証返納者の増加に伴い交通弱者の増加が見込まれます。こうした状況から、市民の公共交通の利用促進を図り、公共交通を利用して市内へと誘導する取組の検討が必要です。

他方、豊富な観光資源をはじめとした本市の魅力を活かした観光客の誘客や、市内で就業・就学する方の移動手段の確保として、市外からの来訪者の交通利便性を高めていく取組も必要です。

課題 5. 公共交通を将来に残していく市民の意識の醸成

自動車での移動が定着している本市では、市民の公共交通の利用機会が少なく、将来的な利用意向も高いとは言えない状況です。市民の「公共交通離れ」が継続すると、公共交通の規模縮小が加速し、利便性の低下とともに公共交通の存在意義が薄れていくことが懸念されます。こうした現況を踏まえ、市民に知ってもらい、より親しまれる公共交通を目指す必要があります。特に、市内の鉄道駅の活性化等を通じ、駅前の賑わい創出やバス停、バスロータリーの魅力を高める等、まちづくりや観光と一体的な取組が必要です。

行田市地域公共交通計画の基本方針

本市の地域公共交通に関する現況や諸課題等を踏まえ、行田市地域公共交通計画の基本方針と、地域公共交通の将来像、そして計画達成に向けた目標を次のように定めます。

基本方針

便利で 愛される 持続可能な 地域公共交通の実現

地域公共交通の将来像

1 地域に合った公共交通への再編

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

2 それぞれの目的に応じコンパクトに移動できる公共交通の実現

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

3 使いやすい公共交通の利用環境の形成

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

計画達成に向けた目標

目標 1 円滑な移動を実現する公共交通ネットワークの形成

取組の方向性

- ・ 移動しやすい公共交通システムの構築
- ・ 拠点施設と各都市拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成

目標 2 持続可能で使いやすい公共交通への転換

取組の方向性

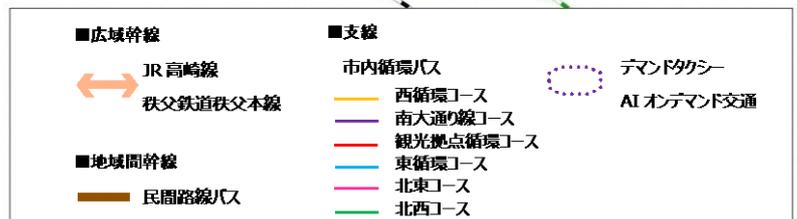
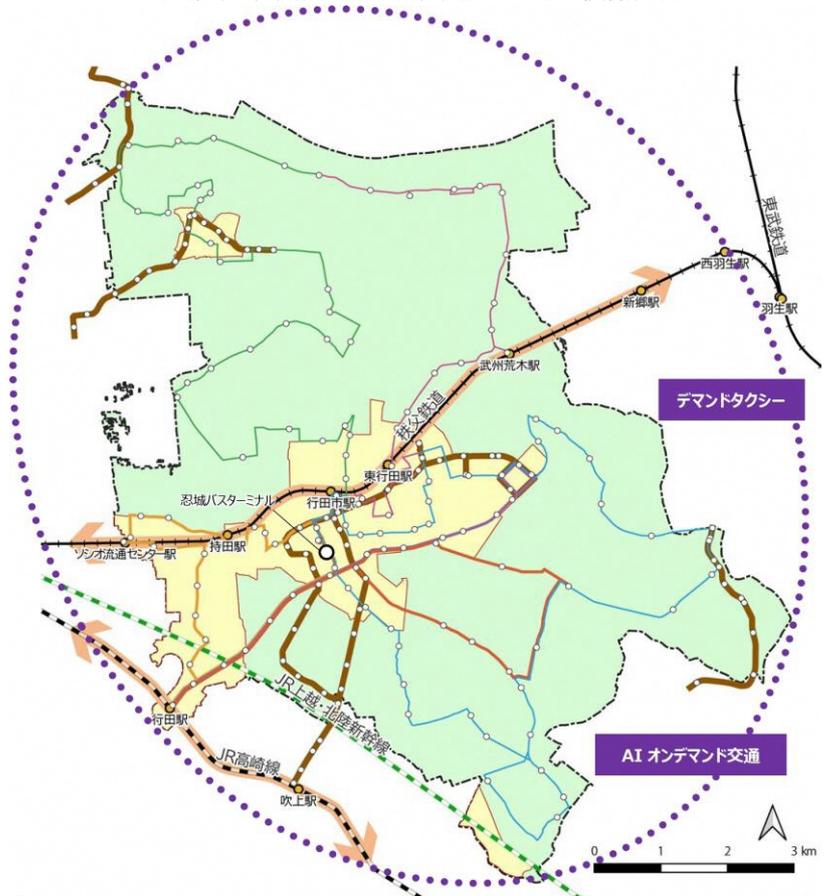
- ・ 公共交通による移動の利便性向上
- ・ 利用実態・ニーズに応じた公共交通の見直し
- ・ 将来の人口規模も見据え持続可能な公共交通の維持に向けた利用促進
- ・ 公共交通による外出支援や外出機会の創出につながる取組の充実

目標 3 わかりやすく親しまれる公共交通の実現

取組の方向性

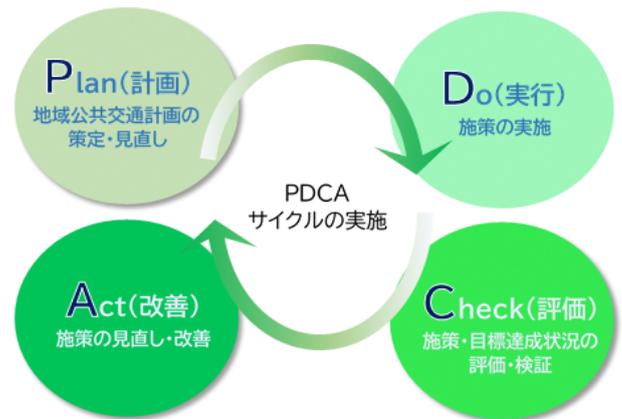
- ・ 快適な利用環境づくりやサービスの提供、様々な情報の提供や発信等の充実
- ・ 市民等に愛され将来に残していけるような公共交通の実現

地域公共交通における各交通システムの役割分担



目標達成に向けた 12 の実施施策と進捗管理

- ・本計画を進めるにあたり、本市の公共交通が目指す将来像の実現に向け、「行政」、「地域」、「交通事業者」等が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割や進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指します。
- ・また、前ページ記載の3つの目標を達成するため、次の施策を進めていきます。
- ・令和8年度には、施策の進捗状況や、新たなモビリティサービスによる社会情勢の変化などを踏まえ、見直しを予定します。
- ・PDCA サイクル（Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」）により、計画期間を通じた長期的な進捗管理や毎年度実施する短期的な進捗管理を実施します。また、期間中に中間評価・見直しを実施し、必要に応じて施策の見直しを実施します。



施策	実施主体◎/関連主体○				スケジュール（年度）				
	市	交通事業者	地域	企業・団体	R6	R7	R8	R9	R10
施策1 公共交通網の再編	◎	◎	○		検討	検討・実施			
施策2 鉄道・バスの連携の強化	◎	◎			継続的に実施				
施策3 移動しやすいネットワーク形成のための交通拠点の確保の確保	◎	◎	○	○	継続的に実施				
施策4 新たなモビリティサービスの導入・活用	◎	◎	○	○	検討	実施			
施策5 バス・タクシー乗務員の確保	○	◎		○	継続的に実施				
施策6 路線バスの維持・再編	◎	◎	○		継続的に実施				
施策7 市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編	◎	○	○		検討	実施		維持	
施策8 高齢者等の外出支援	◎	○	○	○	継続的に実施				
施策9 情報提供ツールの充実	◎	○			検討	実施			
施策10 観光資源を活用した利用促進	◎	○		○	検討・実施				
施策11 市民・地域と共に公共交通を考える機会づくり	◎	○	○		実施	検討	実施	検討	実施
施策12 地域における輸送資源活用に係る現況把握・調査研究	◎	○	○	○	継続的に実施				

6つの評価指標

本計画で掲げる目標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：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、現状維持を目指します。

現況値・目標値の算出方法：交通事業者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します。

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、市民が外出時に積極的に公共交通を利用することを目指します。

算出方法：

<現況値> 市民アンケートにおいて、「公共交通を利用した日常的な外出頻度」において「ほとんど利用しない」と回答した市民以外の割合

<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%までの引き上げを目指します。

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します。

算出方法：

<現況値> 行田市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

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

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

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

<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します。

$(【H29】22.1\% + 【H30】20.7\% + 【R1】18.5\%) \div 3 = 20.4\%$

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

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

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します。

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などのモビリティ・マネジメントの取組を通じて、公共交通の利用に対する市民の意識啓発を図る。

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