

令和5年9月28日
令和5年度第3回行田市地域公共交通会議資料

行田市地域公共交通計画 骨子(修正案)

令和5年9月

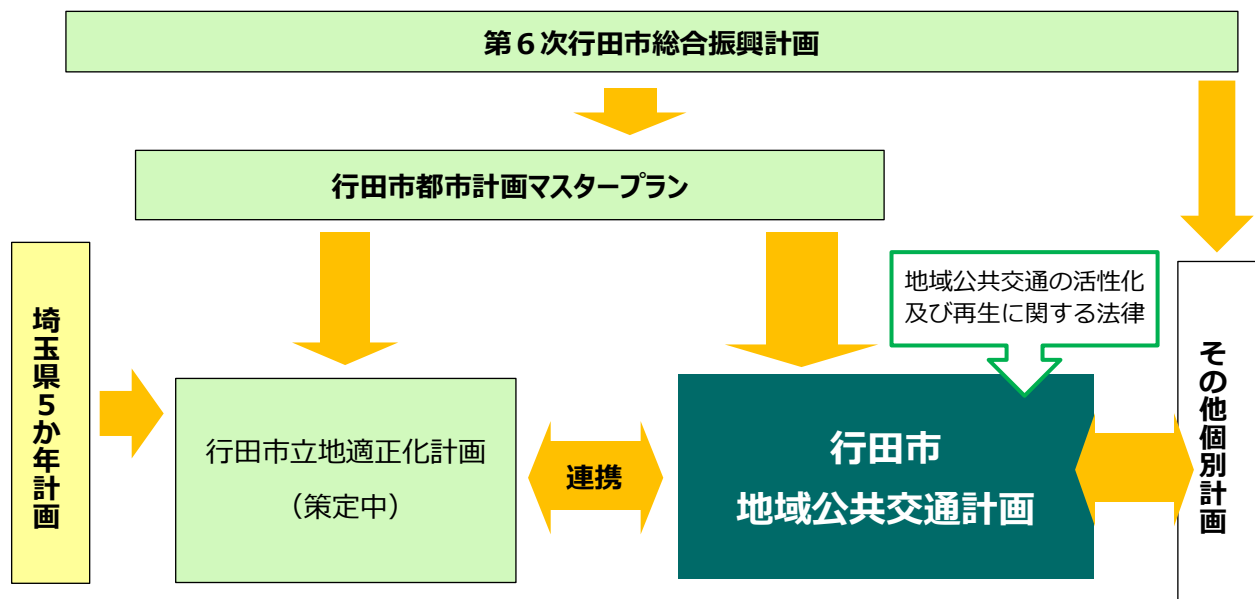
●地域公共交通計画とは

『地域公共交通計画』は、地域公共交通の活性化およ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しての役割を果たすものです。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、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ものです。

本計画は、『第 6 次行田市総合振興計画』、『第 2 期行田市まち・ひと・しごと創生総合戦略』等の上位計画で掲げられている「公共交通網の形成」、「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。

●計画の位置づけ



●地域公共交通計画と立地適正化計画の関係

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

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

●計画区域・期間

本計画の計画区域は「行田市全域」、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。

● 計画の構成

第1編 序論

第1章 行田市地域公共交通計画の策定にあたって

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

第2章 行田市の現状

- 2-1 地勢・人口
- 2-2 土地利用・道路交通網
- 2-3 施設立地状況
- 2-4 公共交通の現況
- 2-5 通勤・通学での移動実態
- 2-6 公共交通の利用実態とニーズ

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
- 3-2 公共交通の現況に対する課題
- 3-3 将来の公共交通の需要と供給の適正化に向けて

第2編 基本方針

第4章 計画の基本方針

- 4-1 基本方針
- 4-2 地域公共交通の将来像
- 4-3 施策の課題及び目標

第3編 基本計画

第5章 計画の目標と施策

- 5-1 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
- 5-2 目標2.持続可能で使いやすい公共交通への転換
- 5-3 目標3.わかりやすくみんなに親しまれる公共交通の実現

第6章 計画の推進にあたって

- 6-1 計画の推進体制
- 6-2 施策の実施主体
- 6-3 評価指標と方法/
- 6-4 施策の実施スケジュール

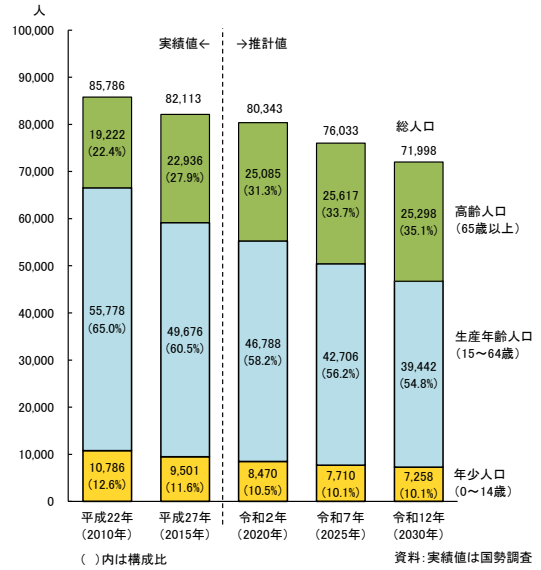
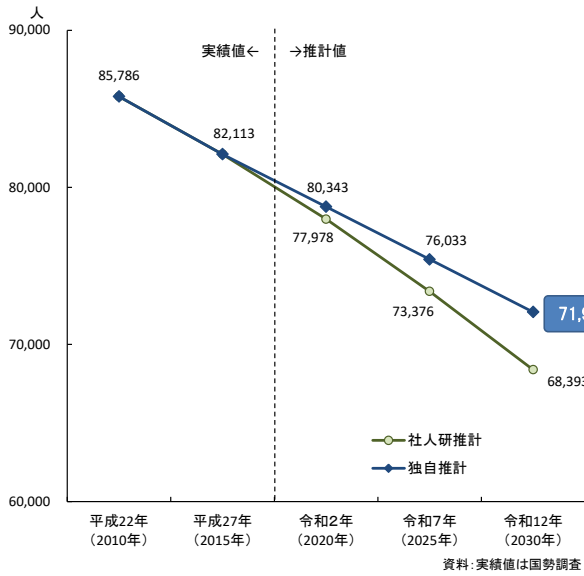
●行田市の人口

行田市の人口は、平成 12（2000）年の 90,530 人をピークに減少に転じており、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和 12（2030）年が 68,393 人、令和 27 年（2045）が 52,349 人と、今後も人口減少が続くと見込まれています。

一方、65 歳以上の人口は令和 7（2025）年をピークに減少に転じると見込まれていますが、人口減少に伴い高齢化率は上昇し、令和 22（2040）年の 65 歳以上人口は 24,956 人、高齢化率は 41.9%と見込まれています（厚生労働省「地域包括ケア『見える化』システム」）。

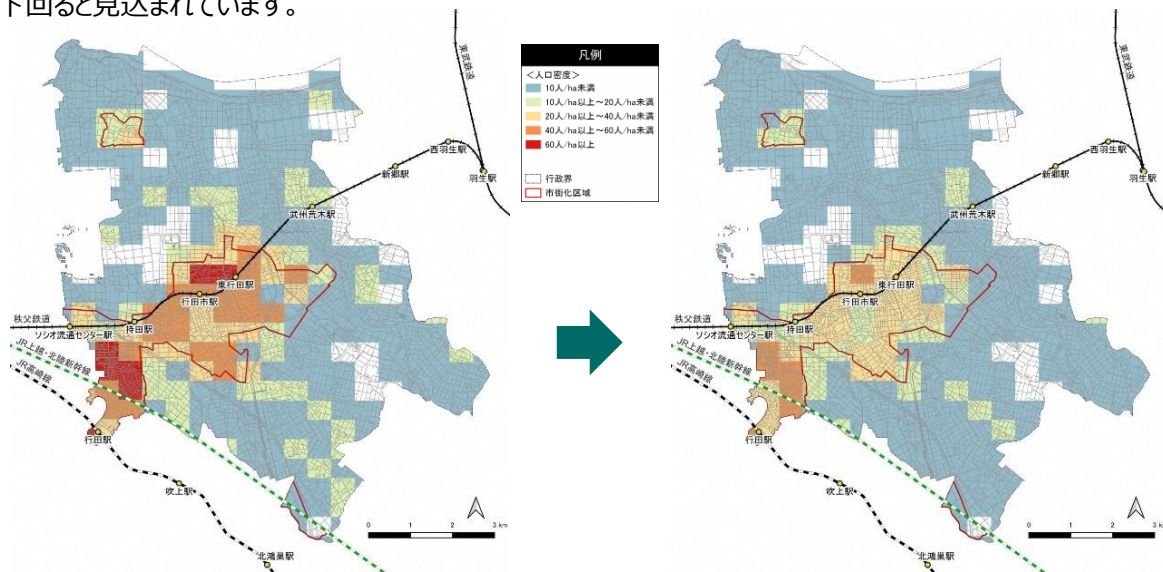
こうした中、行田市第 6 次総合計画では、令和 12（2030）年の目標人口を 72,000 人、高齢化率を 35.1%とし、様々な施策の推進により、人口減少の割合の緩和を目指しています。

行田市の人口推計



居住分布としては、平成 27（2015）年時点で、約 60%が行田市駅周辺の市街化区域内に居住しており、既存市街地の人口密度の基準「40 人/ha」を超える地域が多いですが、南河原支所周辺など、市街化区域内でも 40 人/ha を下回る地域もみられます。

令和 27（2045）年になると、全体的に人口密度が低下し、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。



出典：国勢調査（左：平成 7 年～令和 2 年/右昭和 35 年～令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 30 年推計）

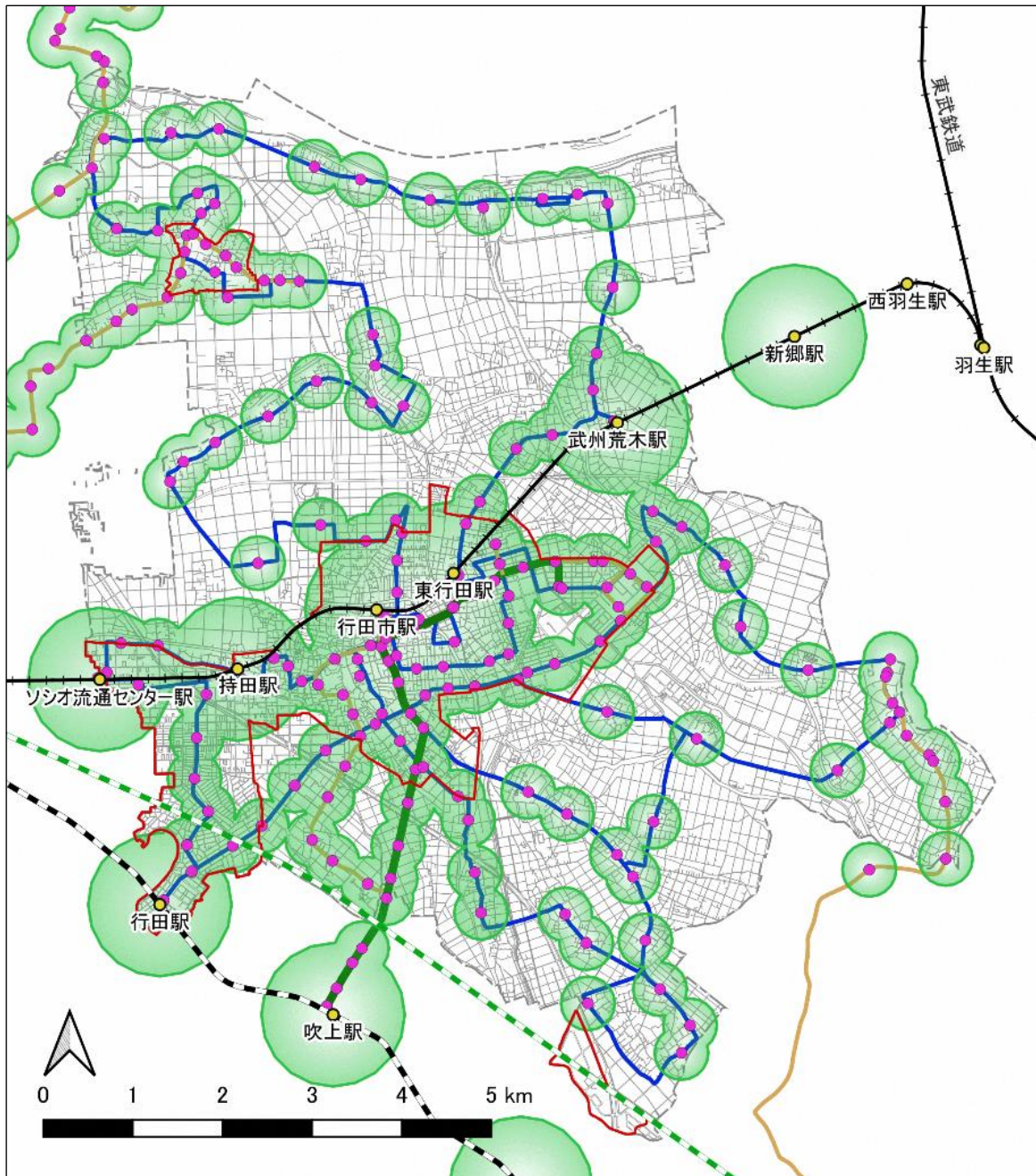
人口密度（2015 年）（左）と（2045 年）（右）

●行田市の公共交通

◇公共交通の運行状況

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を対象とするデマンドタクシーを運行しています。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。

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空白地域になっていませんが、本数が少なく利用しにくい路線もあることから、利便性の検証についても行っていく必要があります。

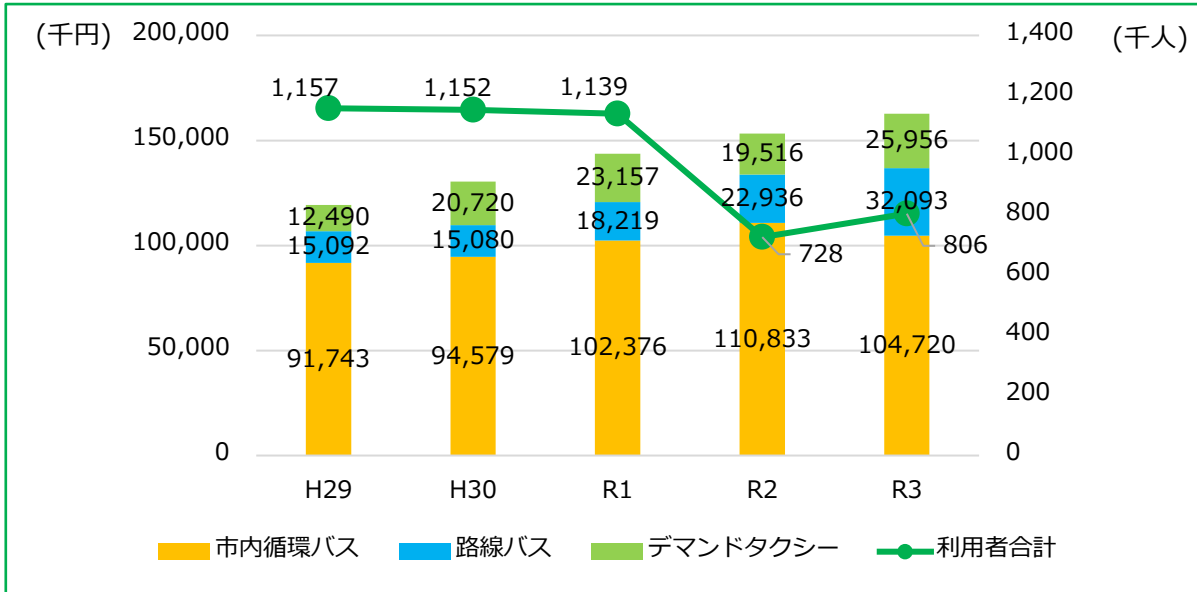


- <区域>
- 行政界
 - 市街化区域
 - 公共交通徒歩圏（鉄道駅 800m、バス停 300m）
- <鉄道>
- 鉄道駅

- <バス>
- バス停
 - 路線バス（30本未満/日）
 - 路線バス（30本以上/日）
 - 市内循環バス

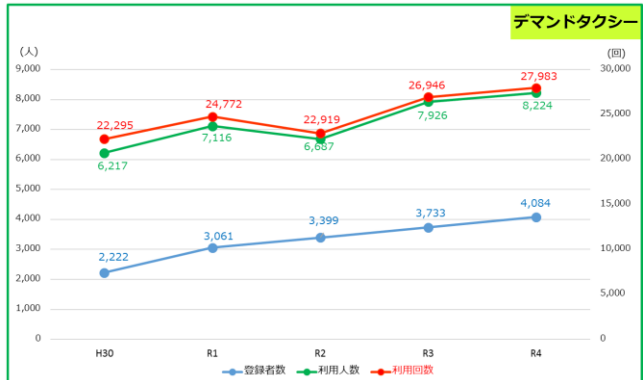
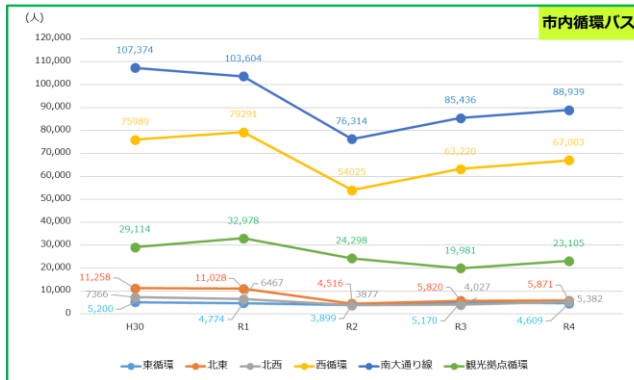
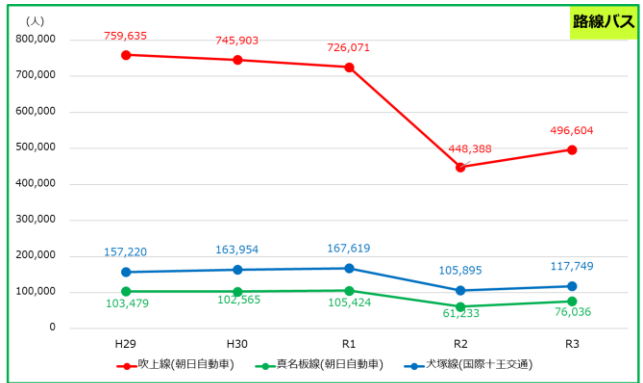
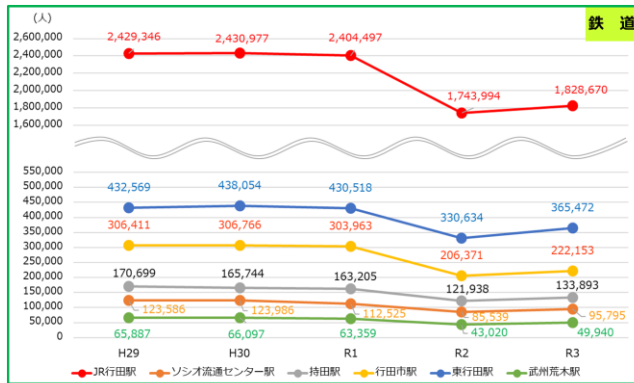
◇公共交通に対する市の経費負担の状況

市が負担している公共交通に関する経費は、路線バスへの補助、市内循環バス諸経費、デマンドタクシーの助成の3点です。コロナ禍以前から経費の増加が続き、さらにコロナ禍以降は利用者及び運賃収入が減少したこともあり、特に路線バスへの補助が増加しています。



◇公共交通の年間利用者数等の推移

いずれの公共交通でも、令和2（2020）年頃にはコロナ禍の影響を受けて利用者数が減少し、その後はやや復調がみられます。その中で、デマンドタクシーは、貸切型の交通手段であることから、コロナ禍においても一定数の利用があり、令和4（2022）年が過去最大の利用回数・利用人数となっています。



(出典：各事業者・行田市資料)

●公共交通に係る調査の結果

◇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割を占めている。その理由は「自家用車の移動が当たり前で公共交通利用の選択肢が無い」が8割を占め、市民の多くが日頃全く公共交通を利用していないと思われる。
- ・さらに、民間路線バスや市内循環バスについては、9割を越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言える。
- ・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、周知促進等のPRが課題と言える。
- ・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8割を占めており、高い自動車依存がうかがえる。

◇路線バス利用者調査結果より

- ・8割が路線バスを週1回以上利用しており、通勤・通学で繰り返し利用する乗客が多数を占めていることがうかがえる。
- ・満足度では、運行本数、運行時間ともに概ね満足傾向にある。

◇市内循環バス利用者調査結果より

- ・行田市内に居住している方が最も多く、路線バスでカバーできない市民の移動を支えていることがうかがえる。
- ・外出目的は、平日は「通勤」が特に多く、平日と休日では利用傾向が異なると考えられる。
- ・市内循環バスの利用頻度は、休日、平日ともに「ほぼ毎日」が最も多く、週1回以上利用する人が半数以上を占め、高頻度で利用する方が多いと考えられる。
- ・満足度では、休日、平日とも、運行本数や運行時間に対する不満がある方が多い状況にある。

● 公共交通における課題整理

現況を踏まえ、適切な公共交通整備および維持確保を目指し、本計画では下記に示す課題を中心に、その解決に向けた検討を行います。

課題 1. 高齢者等交通弱者の移動手段の確保

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

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、バスやデマンドタクシーなどを維持確保していく必要があります。その一方、現在利用者が少なく、今後も利用者の増加が見込めない路線等のあり方の検討も必要です。また、デマンドタクシーにおいては今後進行する高齢化の状況に応じ、利用対象や運行内容を適宜見直し、財政負担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。

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、特に郊外部の居住者が中心部へ移動しにくい状況にあります。また、J R 吹上駅を日常的に利用する市民が一定数いることも踏まえ、市外へ通じる基幹交通へのアクセスを向上する等、地域性に即した移動パターンを捉え、市内・市外問わず快適に移動するための交通ネットワークの形成が必要です。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. 市内と日常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にあります。また、郊外部などでは、近接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、「知ってもらい・乗ってもらい」ことを視野にいれた取組を通じ、公共交通を利用した市内への誘導促進の検討が必要です。加えて、市外からの来訪者数を伸ばしていく取組を公共交通の視点から検討していくことも必要です。

課題 5. 公共交通を将来に残していく市民の意識の醸成

本市の市民は、公共交通の利用機会が少なく、将来的な利用意向も高いとはいえない状況にあります。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。

● 計画の基本方針

地域公共交通の現況や課題を踏まえ、本計画の基本方針と、公共交通の将来像を次のように定めます。

【基本方針】

みんなに愛される 便利で持続可能な 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、町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. 誰もが使いやすい
公共交通の利用環境

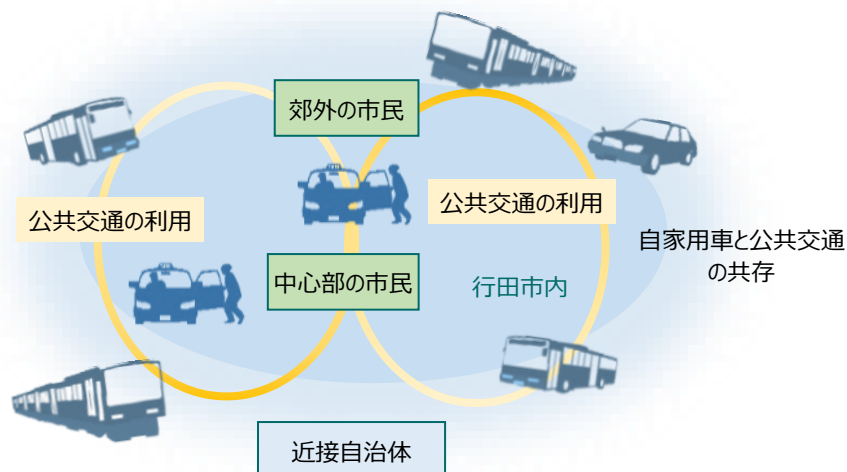
進行する少子高齢化を念頭におき、幅広い世代にとって安心な暮らしの実現に寄与する公共交通の利用環境の形成を目指します。

【3つの目標】

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

目標 2 持続可能で 使いやすい 公共交通への転換

目標 3 わかりやすく みんなに親しまれる 公共交通の実現



● 計画の施策

基本方針に基づき、次のとおり取組を進めていきます。なお、目標の達成状況を評価するため、各取組に対し、評価指標（公共交通の利用者数、収支率、満足度等）を設定します。評価方法や評価時期については今後検討していきます。

目標	取組の方向性	具体的な取組イメージ
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが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 	<p>公共交通網の再編</p> <p>移動しやすいネットワーク形成のための交通拠点の整備</p> <p>新たなモビリティサービス等の導入・活用の検討</p>
<p>目標 2 : 持続可能で使いやすい公共交通への転換</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>路線バスの維持・再編</p> <p>市内循環バス、デマンドタクシー事業の見直し・再編</p> <p>高齢者等の外出の利便性向上</p>
<p>目標 3 : わかりやすくみんなに親しまれる公共交通の実現</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>情報提供ツールの充実</p> <p>市民・地域と共に公共交通を考える場づくり</p> <p>地域における輸送資源の活用に係る現況把握・調査研究</p>