

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。

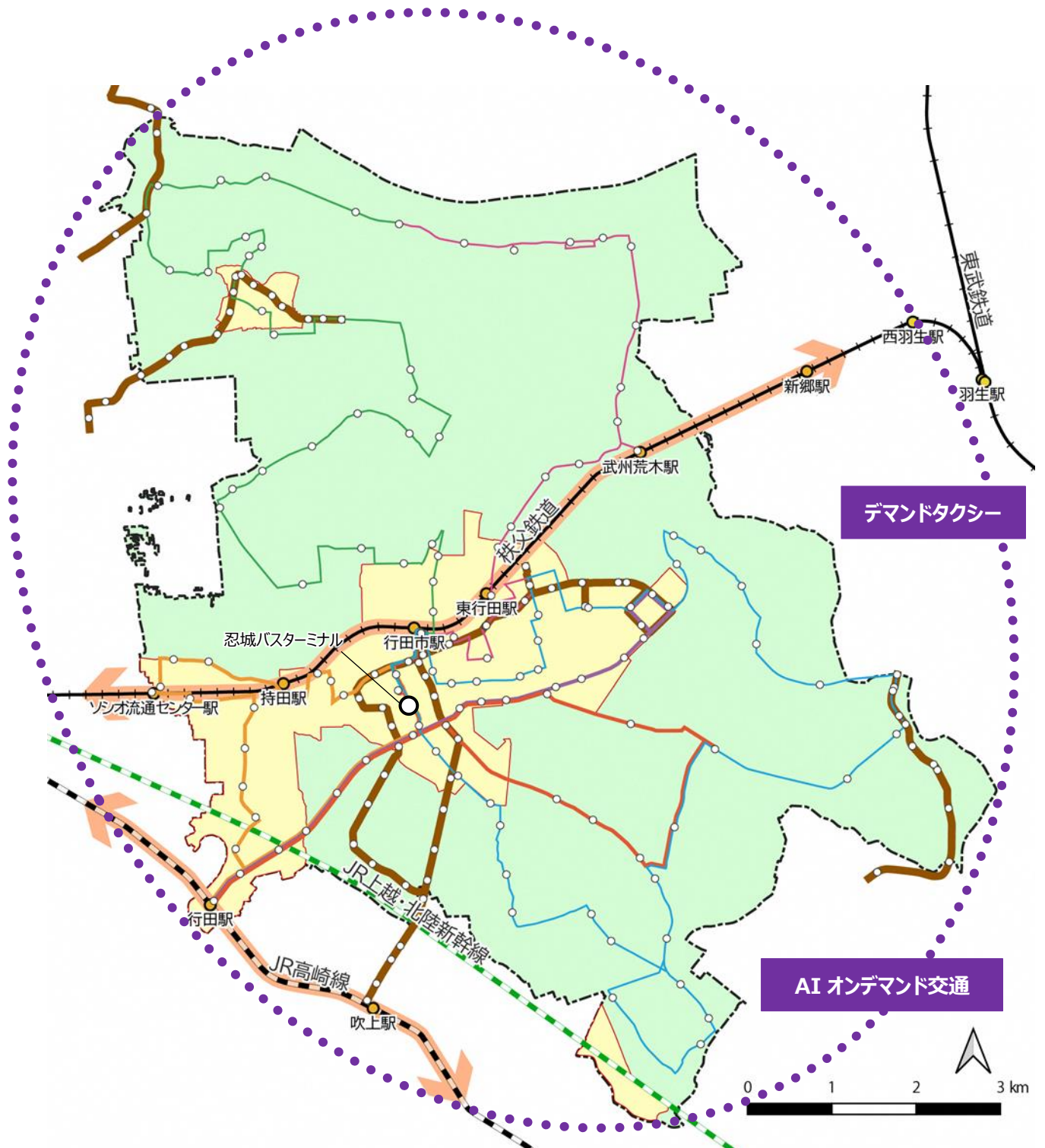
また、市内唯一の JR 高崎線の駅が市域の西端にあることから、JR 駅へアクセスするバス路線は複数あり、市外にある吹上駅や熊谷駅、鴻巣駅と市内を結んでいます。

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。

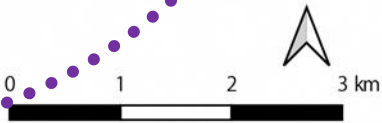
これらの本市における公共交通には、自家用車等を利用した移動が困難な高齢者、学生等をはじめとした市民の日常生活の移動手段の確保や交通不便地域でのニーズへの対応が必要とされています。また、外出機会の創出による健康増進や地域活性化への寄与も期待されます。

本計画では、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。



デマンドタクシー

AI オンデマンド交通



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

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（地域間幹線系統補助）を活用し持続可能な運行を目指す
支線	JR 行田駅を発着地として、市内各地を連絡する骨格路線となる	市内循環バス 〔 西循環コース 南大通り線コース 観光拠点循環コース 〕	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	市内各地域を運行し、軸となる公共交通に接続して、他の交通手段を補完するとともに、市内各地を連絡する路線となる	市内循環バス 〔 東循環コース 北東コース 北西コース 〕	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	高齢者等を対象とし、居住地と市内各地を繋ぐ	デマンドタクシー	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	地域の状況に応じて、他の交通手段を補完する	AI オンデマンド交通	AI オンデマンド交通を導入し、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用して持続可能な運行を目指す

●各交通システムを結ぶ拠点の役割

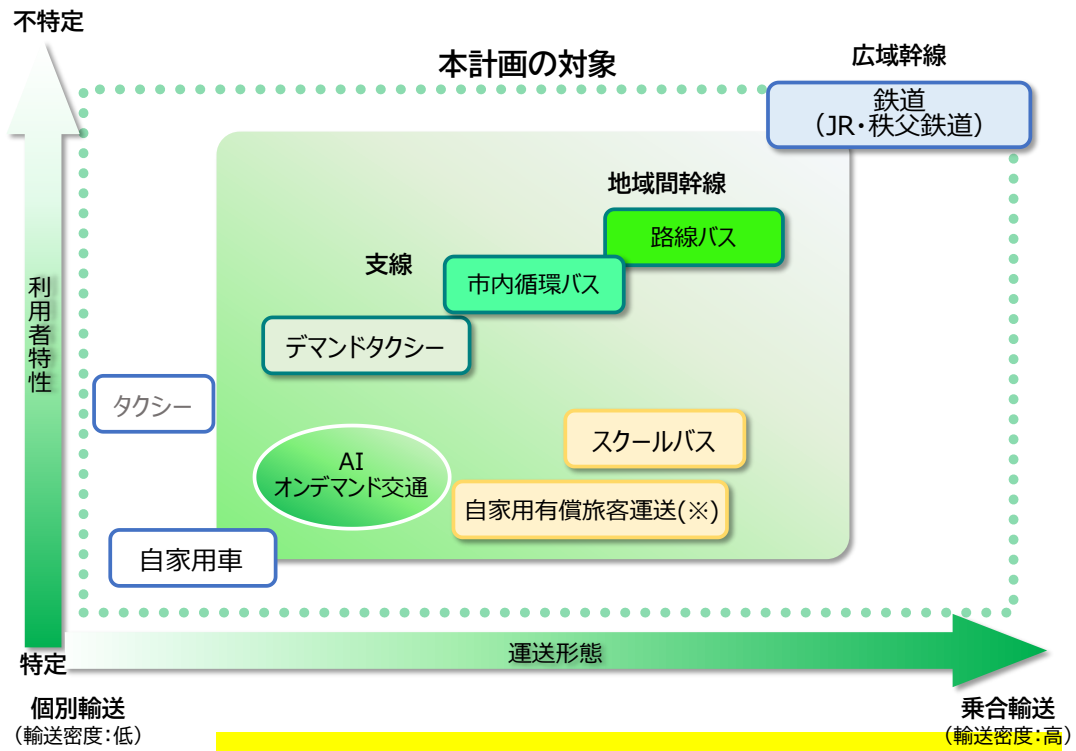
市内の公共交通を連絡する乗継拠点と乗継ポイントについて、それぞれの機能を次のとおり整理します。

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」とは、交通空白地有償運送、福祉有償運送をいう。

図 4-2 本計画の対象範囲と交通手段