

# 和光市地域公共交通計画(案)

ひと、まち、にぎわいをつなぐ地域公共交通

～全ての市民の移動の自由を目指して～

令和4年3月

和光市



# 目次

1. 序論 .....	1
1-1 計画の目的 .....	2
1-2 計画の位置付け .....	3
1-3 計画の期間 .....	3
1-4 計画の区域 .....	4
1-5 計画の対象 .....	4
2. 基本的な方針と目標 .....	5
2-1 市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性 .....	6
2-2 基本理念と基本方針 .....	8
2-3 計画の目標 .....	8
2-4 和光市の地域公共交通の将来像 .....	11
3. 和光市地域公共交通を取り巻く現状と課題 .....	13
4. 目標達成のための施策及び事業 .....	23
4-1 施策体系 .....	24
4-2 各事業の内容 .....	25
4-3 事業の実施スケジュール .....	34
5. 計画の推進及び評価方法 .....	35
5-1 計画の推進体制 .....	36
5-2 PDCA サイクルによる評価・検証 .....	37
5-3 評価指標・数値目標 .....	38
参考資料 .....	43
1 策定の経緯 .....	44
2 実態・ニーズ調査の実施概要 .....	46
3 用語解説 .....	48

本文中に「※」を記した語句は、参考資料の用語解説で解説しています。



# 1. 序論

## 1-1 計画の目的

### (1) 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<sup>\*</sup>(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「地域公共交通の基本計画」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に活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図っていきます。

### (2) 計画の目的

本市における地域特性や地域公共交通の現状・課題等を踏まえ、市が目指す将来都市像を実現するうえで地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の生活と移動を支援し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本的な方針、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「地域公共交通計画」を策定します。

### (3) 計画の役割

本計画は、以下の6つの役割を担うものです。

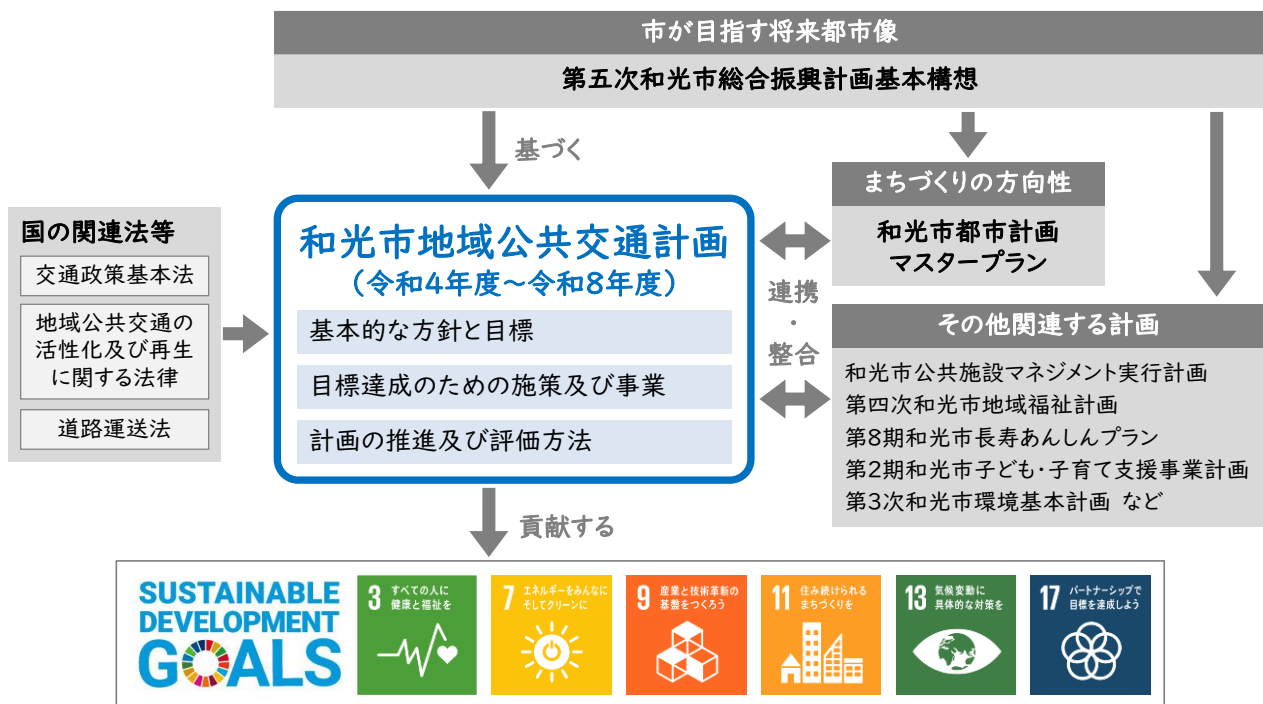
- ①本市の地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい地域公共交通の姿(基本的な方針と目標)を明らかにする
- ②目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④本市のまちづくり(都市計画、福祉等)の取組との連携・整合を確保する
- ⑤地域・企業・学校等の多様な関係者との連携を促進する
- ⑥具体的な数値目標とPDCAサイクル<sup>\*</sup>により、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する

## 1-2 計画の位置付け

本計画は、本市の最上位計画である「総合振興計画※」を上位計画として位置付け、「市が目指す将来都市像」の実現に向けて、当該計画に定める基本的な考え方等に基づくものとします。

また、都市計画や施設管理、福祉、教育、環境等の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組との連携を行いながら、相互に補完し合って、本市の将来都市像の実現に向けた取組を進めるものとします。特に、都市計画マスタープラン※で定める「まちづくりの方向性」の実現に向けて、地域公共交通ネットワークの構築を進めます。

この計画の推進により、SDGs※の6つのゴールの達成に貢献することを目指します。



## 1-3 計画の期間

計画の期間は、令和4(2022)年度から令和8(2026)年度までの5年間とします。

なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位・関連計画の見直し等によって、新たな対応が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを検討します。

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9~
第五次和光市総合振興計画※基本構想	令和3年度~令和12年度						
和光市地域公共交通計画	令和4年度~令和8年度						令和9年度~
	基本的な方針:約10年後を展望(総合振興計画と連動)						
	事業・施策:5年間で優先的に実施すべき取組						

## 1-4 計画の区域

和光市の全域を対象とします。

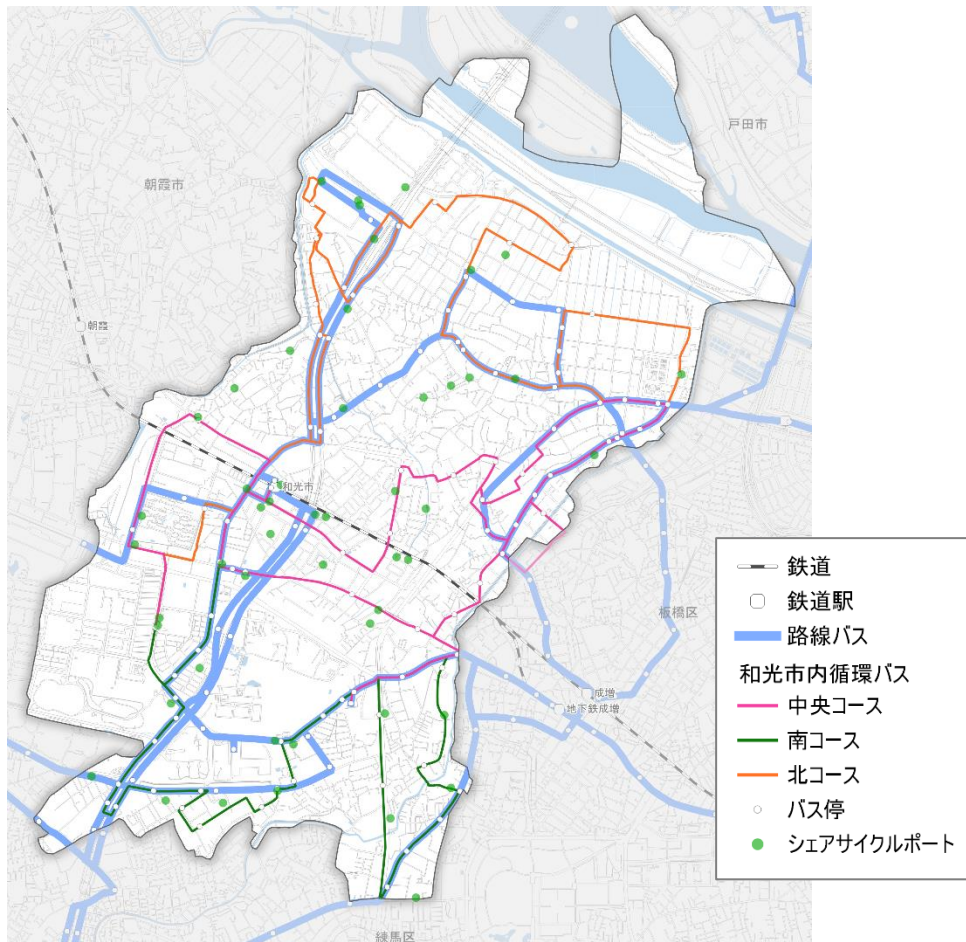
## 1-5 計画の対象

本計画の対象は、鉄道・バス・タクシー等の公共交通を基本としつつ、福祉交通や施設送迎バス、シェアサイクル<sup>※</sup>等との連携・役割分担も含めて取り扱います。

### 【計画の対象】

分類	交通モード
公共交通	鉄道
	高速バス・空港連絡バス
	路線バス
	市内循環バス
	タクシー
	新たな移動手段（27頁参照）
福祉交通	福祉有償運送 <sup>※</sup> （NPO法人等）
施設送迎バス	病院、福祉施設、温浴施設等の送迎バス
シェアリングサービス	シェアサイクル <sup>※</sup> 等

■ 計画の区域及び対象（令和3年9月時点）





## 2. 基本的な方針と目標

## 2-1 市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性

### (1) 市が目指す将来都市像

#### ○ 第五次和光市総合振興計画\*基本構想

項目	内容
将来都市像	みんなをつなぐワクワクふるさと 和光
市民生活の目標像	視点①:日々の生活の基盤が整っている(目標像2 安全かつ快適に移動できる) 視点②:それぞれのライフステージを充実させる 視点③:心豊かに、満足度の高い生活が送れる
基本戦略	①和光市駅周辺の魅力の向上 ②市庁舎周辺の賑わいの創出 ③環境に配慮した清掃センターの更新 ④地域公共交通の充実 ⑤子どもたちや子育て世代の支援 ⑥高齢化への対応 ⑦和光北インターチェンジ周辺の活性化 ⑧地域コミュニティの再醸成

#### ■ 基本戦略(第五次和光市総合振興計画基本構想)



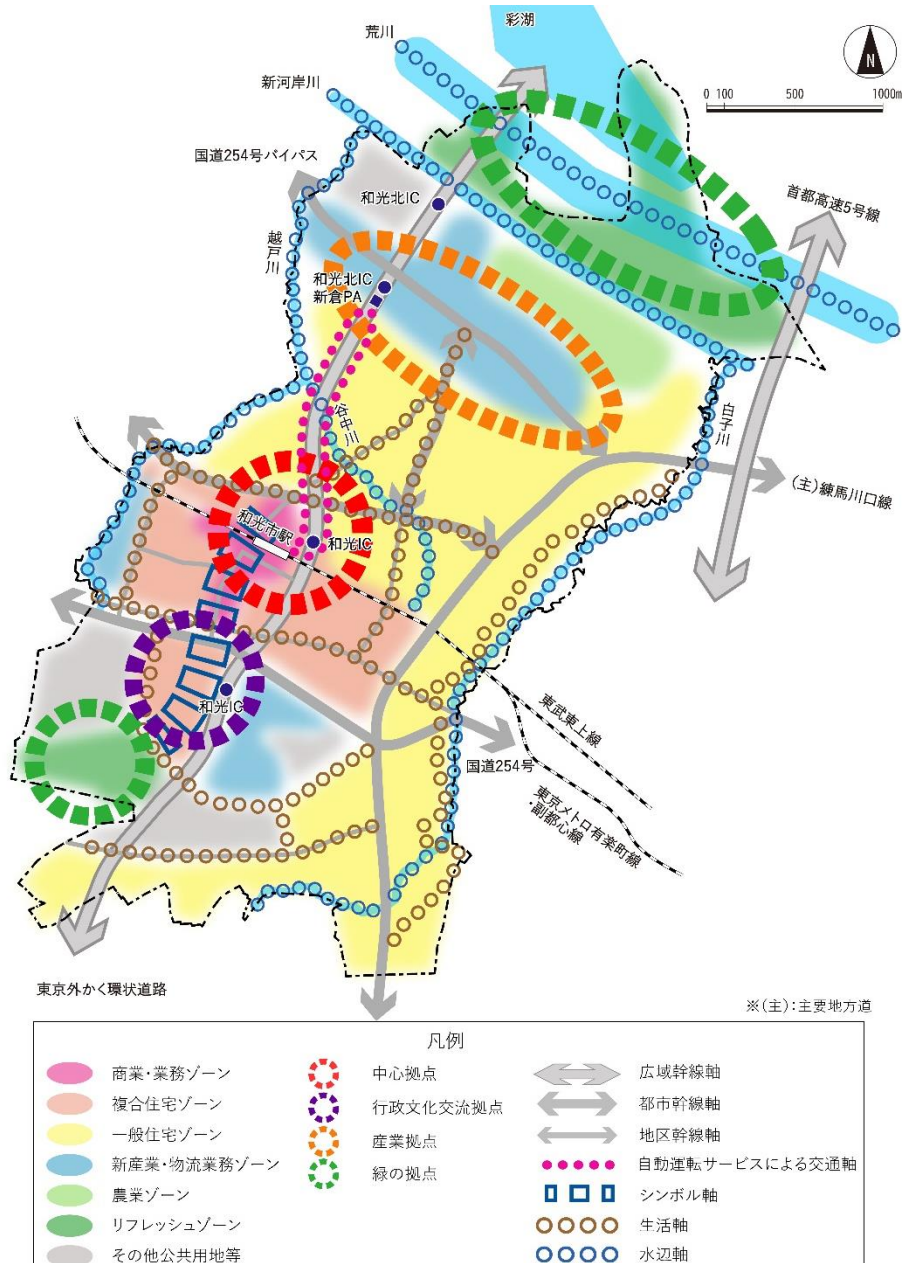
## (2) まちづくりの方向性

### ○ 和光市都市計画マスタープラン※ 全体構想(案)

※令和4年3月策定予定

項目	内容
基本理念	より安心、より快適なまちづくり ～みどり豊かで暮らしやすいまちを求めて～
将来都市像	心和み、光り輝くまち ふるさと和光
まちづくりの目標	①安全・安心（高齢になっても住み慣れた地域で暮らし続けられる） ②生活（快適な生活が送れるとともに、健康で、働き続けることができる） ③移動（市内には狭隘な道路や急な坂があり、運転免許証を返納した高齢者など交通弱者の移動の確保をはじめ、全ての市民にとって移動の自由が確保される） ④経済（和光北IC周辺において、交通利便性を活かした産業拠点の創出） ⑤デジタル技術（データを活用したまちづくり）

■ 将来都市構造図(和光市都市計画マスタープラン 全体構想(案))



## 2-2 基本理念と基本方針

「市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性」や「和光市の地域公共交通の課題」を踏まえて、計画の基本理念と基本方針を次のとおり定めます。

【基本理念】

### ひと、まち、にぎわいをつなぐ地域公共交通

～全ての市民の移動の自由を目指して～

【基本方針】

#### 市内の移動しやすさ向上

- 運転免許証を返納した高齢者等の交通弱者の移動の確保
- 若者や子育て世代も移動しやすい交通環境
- 誰もが安心して迷わず移動できる交通環境

#### まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

- 新たな拠点整備等のまちの変化と連携した公共交通
- 市民・地域・交通事業者等と共につくる公共交通
- 公共交通の積極的な活用による低炭素型の交通体系の推進

#### 多様な移動による地域活性化

- 人々の多様な交流を生み出す公共交通
- 福祉施策等と連携した外出機会の創出

## 2-3 計画の目標

それぞれの基本方針に対応した計画の目標を次のとおり定めます。

【基本理念】

【基本方針】

【計画の目標】

ひと、まち、 にぎわいを つなぐ地域 公共交通 ～全ての市 民の移動 の自由を 目指して～	市内の移動しやすさ向上	目標①： 利便性の高い地域公共交通軸の維持・充実
		目標②： 拠点までの市内短距離交通の充実
		目標③： 狭隘道路や坂道等による公共交通の不便性の解消
	まちづくりと連携した 持続可能な地域公共交通	目標④： 誰もが迷わず分かりやすい利用環境・情報提供
		目標⑤： 交通サービスを提供するための基盤整備及び 体制構築
		目標⑥： 多様な交通サービスの有機的な連携
多様な移動による 地域活性化		

## 目標①： 利便性の高い地域公共交通軸の維持・充実

拠点間を結ぶバス交通を市内地域公共交通軸と位置付け、その維持・充実を図ることで、市内の利便性の高い地域公共交通ネットワークを確保していくことを基本とします。

■KPI※：路線バスの年間利用者数

### 【目標設定の背景・現状等】

- ・本市の地域公共交通は、鉄道駅を起点とした路線バスが運行しており、主要拠点間を結ぶ地域公共交通としては高い水準が保たれています。
- ・和光市駅～成増駅を繋ぐバス路線沿線には、市域南側では市役所・税務大学校・裁判所職員総合研修所・埼玉病院や住宅団地（西大和団地・諏訪原団地等）が立地、市域北側では和光高校が立地しており、朝夕の通勤通学時間帯に加えて様々な移動ニーズを支えるとともに、それらにより一定の運行本数が維持されている状態となっています。
- ・市役所周辺や市北側において新たな拠点の整備が予定されています。

## 目標②： 拠点までの市内短距離交通の充実

市内の住宅地から鉄道駅等の拠点までの短距離交通の充実を図り、市民の日常生活における外出で「使える」交通サービスを提供するとともに、メリハリある効率的な運行を目指します。

■KPI※：市内循環バスの利用者数、収支率

### 【目標設定の背景・現状等】

- ・市内循環バスは、路線バスが運行していない地域を中心に、公共施設へのアクセスや高齢者の外出機会の創出を目指して運行しています。
- ・1週の運行距離が長大で、運行本数が少ないことや、交通渋滞等による定時性確保が困難であるといった課題があり、多くの利用者・市民から改善の意見・要望があります。また、利用が多い区間がある一方で、ほとんど利用がみられない区間もある等、効率的な運行とは言えない状況となっています。

## 目標③： 狭隘道路や坂道等による公共交通の不便性の解消

全ての市民の移動の自由確保に向けて、新たな移動手段の導入等により、狭隘道路・坂道等による移動の不便性や、鉄道駅までのアクセスがしづらく、バス交通の利用が不便な地域（公共交通空白・不便地域）の解消を図ります。

■KPI※：公共交通空白・不便地域の居住人口の割合、市民の満足度

### 【目標設定の背景・現状等】

- ・本市の住宅地の大半は、路線バスと市内循環バスの運行によりカバーされていますが、幅員の狭い道路が多いため、市の外縁部等の一部にバス停まで300m以遠の地域が存在しています。また、バス停まで距離が近い場合においても、運行本数が少ないことや、坂・高低差が多い地形のため不便な地域が存在しています。（15頁参照）

## 目標④：誰もが迷わず分かりやすい利用環境・情報提供

交通全般を視野に入れた総合的な案内・誘導サインや情報発信を強化することで、誰もが迷わず分かりやすい利用環境づくりを行います。

■KPI※：オープンデータ※化率、情報提供等の整備箇所数、市民の満足度

### 【目標設定の背景・現状等】

- ・ 市内の主要拠点である和光市駅や埼玉病院、市役所等においては、移動の目的地として多くの利用が見られるとともに、バスから鉄道、バス同士の乗り継ぎ利用が見られます。
- ・ また、若者から子育て世帯、高齢者、障害者等の誰もが移動しやすい交通環境を整える上では、鉄道・バスに加え、タクシーの利用や、地域公共交通以外のシェアサイクル※、福祉交通等の移動手段も含めて総合的に案内・情報提供することが求められます。

## 目標⑤：交通サービスを提供するための基盤整備及び体制構築

安全で利便性が高く、効率的かつ低炭素型の交通サービスを提供するために、必要となる結節点・バス停等の交通空間整備や、環境配慮型車両の導入検討、関係者・市民と協働による体制整備を行います。

■KPI※：交通空間の整備箇所数、部会・研究会等の開催回数、モビリティマネジメント※実施回数

### 【目標設定の背景・現状等】

- ・ バスやタクシー等の運行を行う上で重要となる安全性・定時性・効率性は、駅前や道路等の交通空間によって大きく影響を受けます。本市では、交通渋滞により公共交通の遅延が発生していること、幅員の狭い道路が多いこと、駅前広場等の駅周辺の交通空間が限られており交通混雑が激しいこと等から、公共交通を運行する上で制約がある状態となっています。
- ・ 地球温暖化対策や安全で住みよい生活環境において、公共交通の役割が期待されています。
- ・ 複雑かつ他分野に跨る交通課題の解決においては、多様な関係者との協議・調整が欠かせません。

## 目標⑥：多様な交通サービスの有機的な連携

個別の交通サービスをバラバラに提供するのではなく、多様なサービス同士を目的地側も含めて「束ねる」ことで、市民・来訪者の移動利便性の向上と交流促進による地域活性化を図ります。

■KPI※：主要拠点でのバス同士の平均待ち時間

### 【目標設定の背景・現状等】

- ・ 市内には鉄道、路線バス、市内循環バス、タクシーといった公共交通に加えて、シェアサイクル※や福祉有償運送※、施設送迎バス等の様々な移動手段が存在しています。また、今後の本計画に基づく施策展開により、新たな移動手段がこれに加わることとなります。
- ・ 移動・交通は、それ自体が目的ではなく（観光列車等を除く）、日常生活であれば通勤・通学・買い物・通院等といった目的を達成するために必要となる「派生需要」です。そのため、移動ニーズを的確に捉えるとともに、移動先・目的地側の施設やサービスと連携して交通サービスを考えることが重要です。

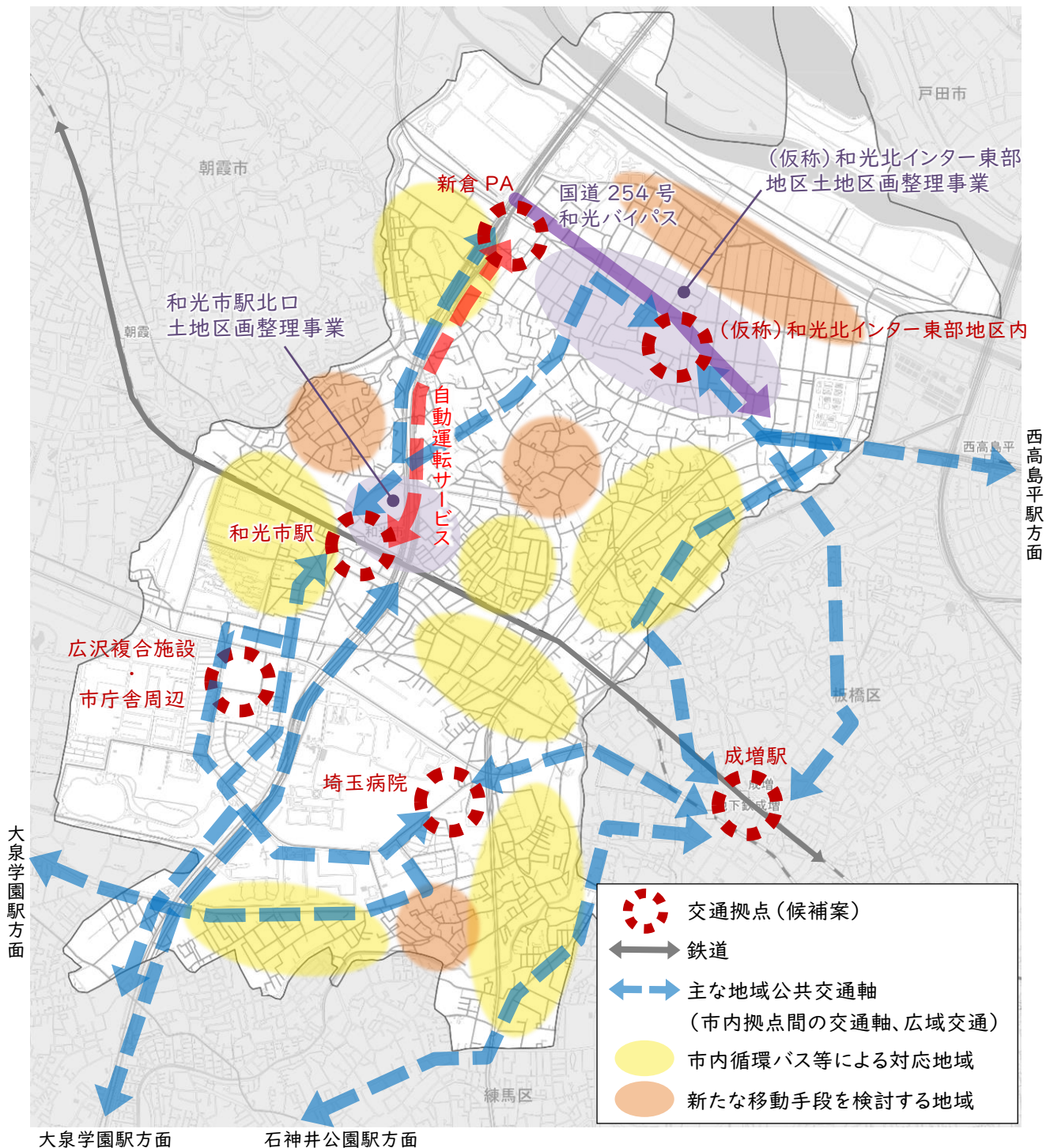
## 2-4 和光市の地域公共交通の将来像

計画の基本理念と基本方針、目標を踏まえて、和光市の地域公共交通ネットワークの将来イメージと機能・役割等を次のとおり定めます。

既に和光市では、鉄道、路線バスにより、高い水準の地域公共交通ネットワークが保たれているため、現在の利便性の高いネットワークを維持していくことを基本とします。

一方、市内には狭隘道路や高低差のため、路線バスの利用が困難な地域も存在します。市内循環バスの見直しやタクシー及び福祉交通等の利用しづらさの解消とともに、新たな移動手段の検討も行い、効率的で利便性の高い公共交通とすることを目指します。

【和光市の地域公共交通ネットワークの将来イメージ】



【和光市の地域公共交通の機能等】

	交通モード	機能等	主な対象
公共交通	鉄道	・ 広域交通	市民、来訪者
	高速バス・空港連絡バス	・ 広域交通	市民、来訪者
	路線バス	・ 広域交通	市民、来訪者
	自動運転サービス	・ 市内拠点間の交通軸	
	市内循環バス	・ 市内拠点までの短距離交通	市民（特に高齢者、子育て世帯等）
	タクシー	・ 広域及び市内のドアツードアサービス	市民、来訪者
	新たな移動手段 （27 頁参照）	・ 市内の小規模需要及び狭隘道路に対応した移動手段	市民（特に高齢者、子育て世帯等の交通と福祉の間の移動ニーズ）
福祉交通	福祉有償運送※（NPO法人等）	・ 一人では公共交通機関を利用することが困難な身体障害者や要介護者等を対象にした個別輸送サービス	身体障害者、要介護・要支援認定者等
施設送迎バス	病院、福祉施設、温浴施設等の送迎バス	・ 特定の施設等の移動手段	施設等の利用者
シェアリングサービス	シェアサイクル※等	・ 鉄道・バスの補完	市民、来訪者

【交通拠点】

	交通拠点（候補案）	役割
中心拠点	和光市駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民生活を支えるとともに、商業・業務等の多様な機能が集積する本市の主要な拠点</li> <li>・ 鉄道・バス・タクシー・シェアサイクル※等の結節点</li> </ul>
交通結節点	埼玉病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民・来訪者が多く来訪する施設</li> <li>・ バス交通の結節点</li> </ul>
	広沢複合施設・市庁舎周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民が多く来訪する施設</li> <li>・ バス・シェアサイクル※等の結節点</li> </ul>
	新倉PA	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新倉PA周辺整備に合わせて整備する本市の新たな交通拠点</li> <li>・ バス・シェアサイクル※等の結節点</li> </ul>
	（仮称）和光北インター東部地区内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ （仮称）和光北インター東部地区土地地区画整理事業に合わせて、北側のバス路線の転回・待機スペースを確保することで、効率的な運行を支える拠点を検討</li> </ul>



### 3. 和光市地域公共交通を取り巻く 現状と課題

「市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性」の実現に向けて、和光市における地域の現状、地域公共交通の現状、実態・ニーズ調査結果等を踏まえると、和光市地域公共交通計画では以下のような課題に対応した取組を進めていく必要があると考えられます。

【和光市地域公共交通を取り巻く現状と課題】

**課題①： 駅・バス停までの距離・坂による不便性や、市内のサービス水準・料金のばらつき等への対応が必要**

**課題②： 将来的に大きく変化する人口分布や高齢化状況への対応が必要**

**課題③： 駅周辺や新たな拠点整備に合わせた交通環境の改善やネットワーク見直しが必要**

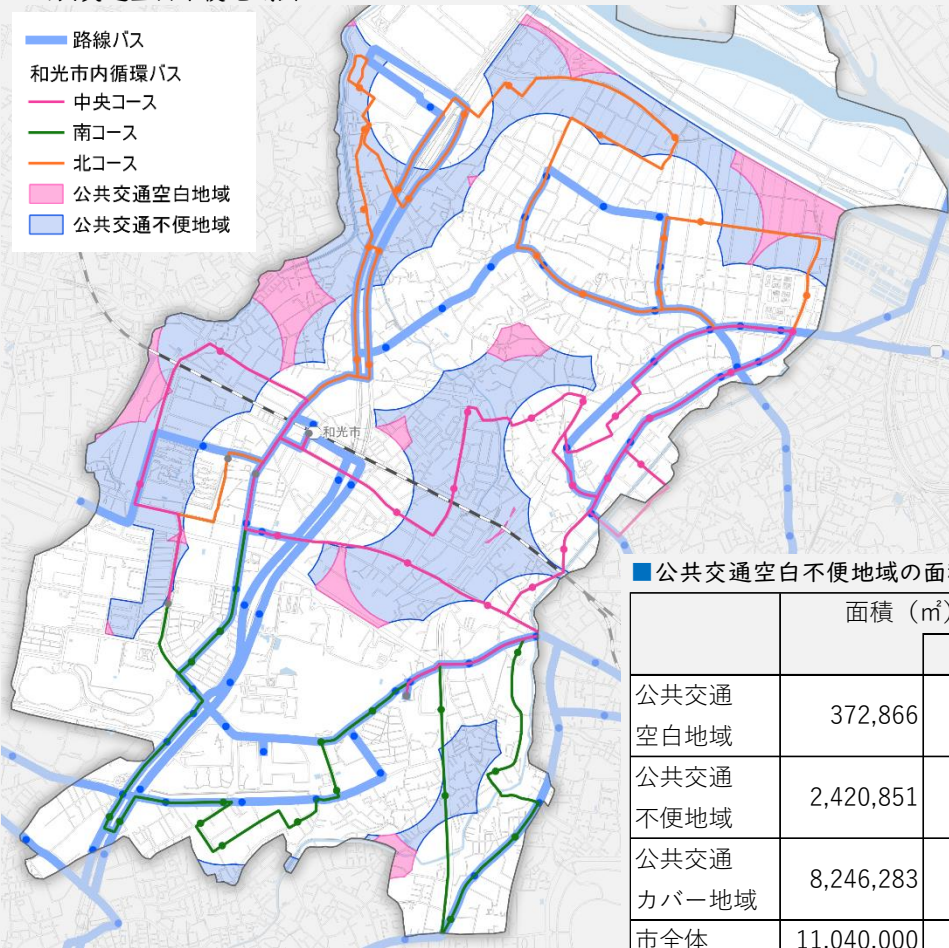
**課題④： 拠点間を跨ぐ長大路線や利用の少ない路線・区間の見直しが必要**

**課題⑤： 市内循環バスの利便性・効率性の改善が必要**

## 課題①： 駅・バス停までの距離・坂による不便性や、市内のサービス水準・料金のばらつき等への対応が必要

- 本市は、鉄道駅へ出れば買い物・通院等や都心方面への移動が非常に便利ですが、駅を挟んで南北に市街地が広がっているため、住宅地から駅までの距離・坂がある等、駅までの移動手段が不便な状況です。
- 路線バスと市内循環バスにより市域の大半はカバーされている一方で、幅員の狭い道路が多いため、一部にバス停まで 300m 以遠の地域が存在しています。
- バス停まで 300m 以内の地域においても、運行本数が少ないことや、坂・高低差が多い地形（白子・新倉・下新倉等）のため不便な地域が存在しています。
- 市内の住宅市街地拡大に伴い、路線バス沿線や、市内循環バスの沿線、公共交通空白地域等と、場所によって交通サービスの利便性・料金等に差が生じてきています。
- 市内の移動でタクシーが利用しづらいという声もあります。

### ■公共交通空白不便地域図



### ■公共交通空白不便地域の面積・人口

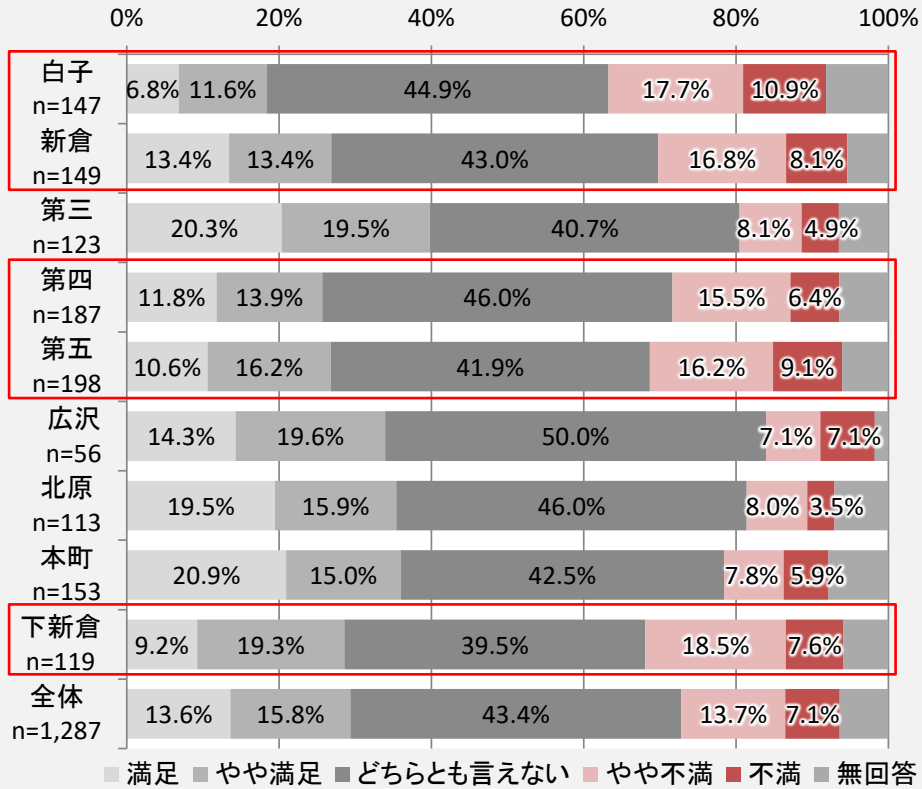
	面積 (㎡)		H27人口 (人)	
		割合		割合
公共交通空白地域	372,866	3.4%	2,113	2.6%
公共交通不便地域	2,420,851	21.9%	20,873	25.8%
公共交通カバー地域	8,246,283	74.7%	57,840	71.6%
市全体	11,040,000	100.0%	80,826	100.0%

### ■公共交通空白不便地域の定義及び交通状況

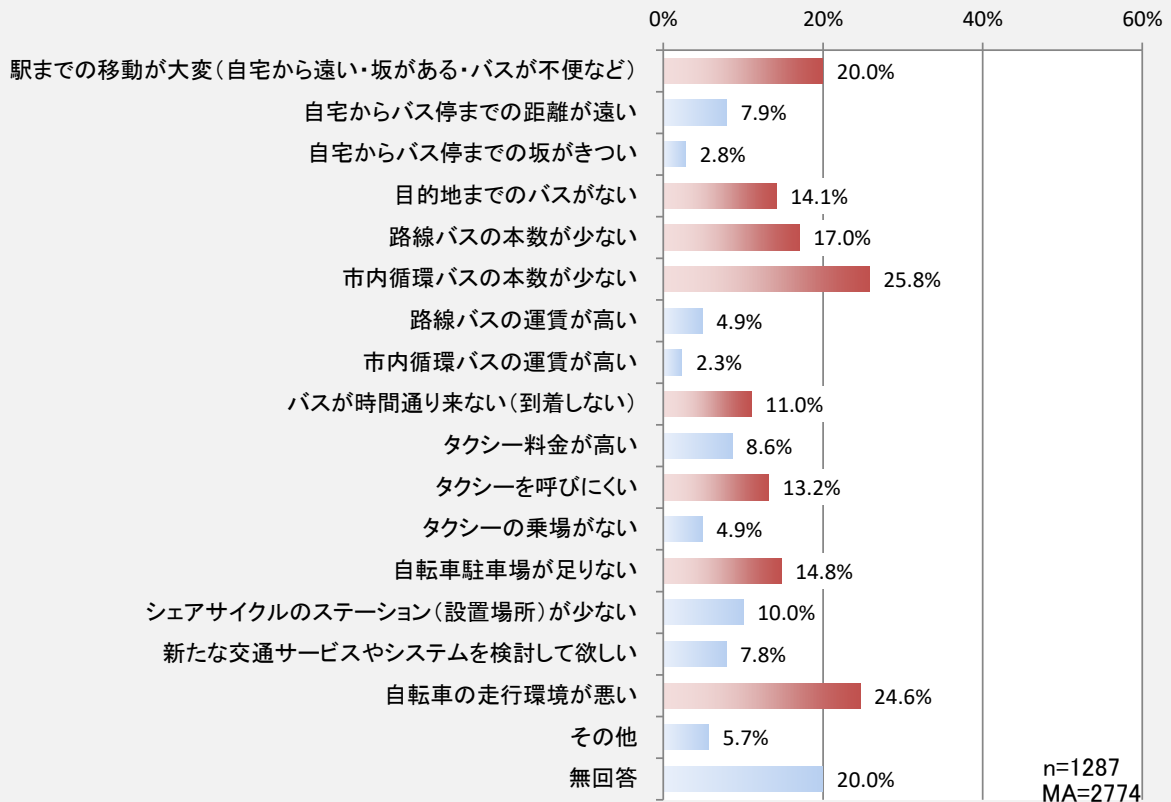
	公共交通空白不便地域の定義	主な交通状況
公共交通空白地域	鉄道駅・バス停 300m 圏外の地域（非可住地除く）	公共交通が運行していない
公共交通不便地域	バス停 300m 圏内において1日の運行本数が上下合わせて 24 本未満の地域（路線バス及び市内循環バスの運行本数が1時間1本未満のバス停/非可住地除く）	市内循環バス沿線 ・運行本数少ない ・料金 市内一律 150 円 ・70 歳以上の市民は無料
公共交通カバー地域	バス停 300m 圏内において1日の運行本数が上下合わせて 24 本以上の地域	路線バス沿線 ・運行本数が多い ・料金 市内 180~210 円

※非可住地として、荒川河川敷、樹林公園、理化学研究所などの比較的大規模な敷地のうち、住宅地ではないエリアを除外

■ 地区別（小学校区域）の公共交通の満足度（令和3年度市民アンケート結果）

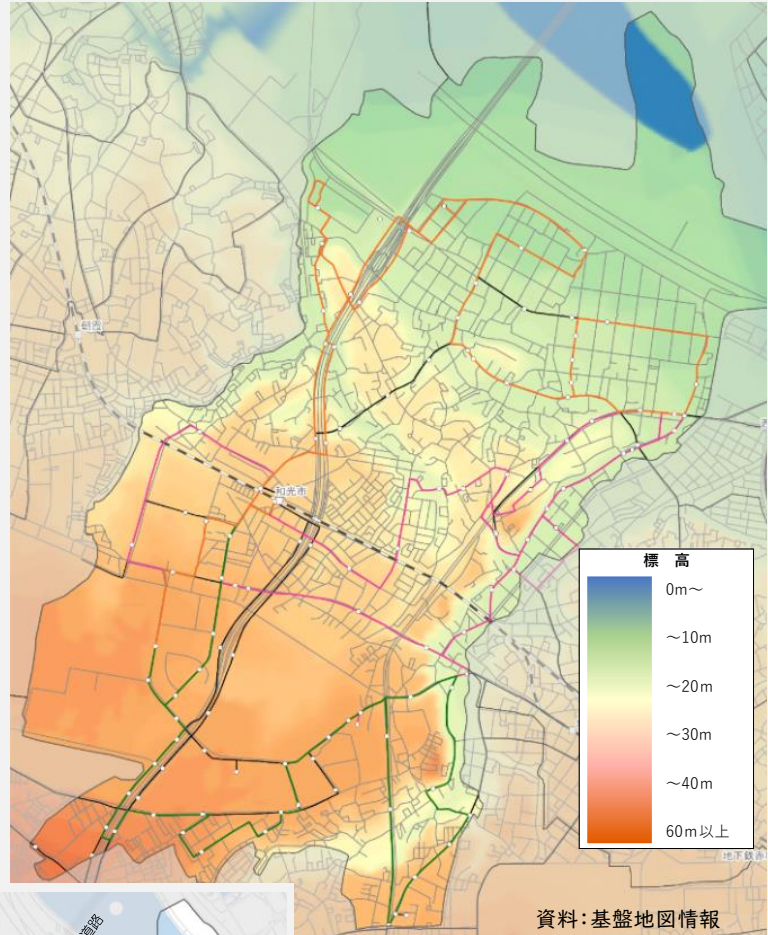


■ 市内の公共交通に対する改善意見（令和3年度市民アンケート結果）

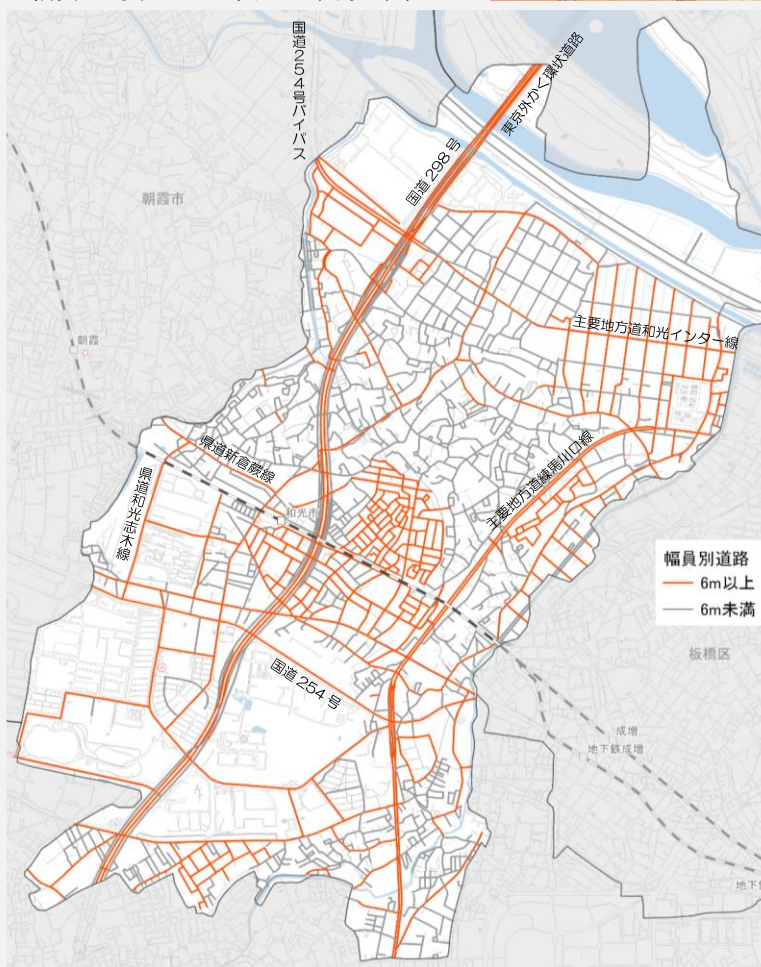


和光市は低地と台地に区分され、市の北側には、市域の3分の1を占める低地が広がっており、高低差のある地形を形成しています。市の南側には台地部が広がり、比較的高低差のない地形となっていますが、東側の白子川周辺に高低差が見られます。

■ 標高



■ 幅員別道路現況図（令和2年度現在）



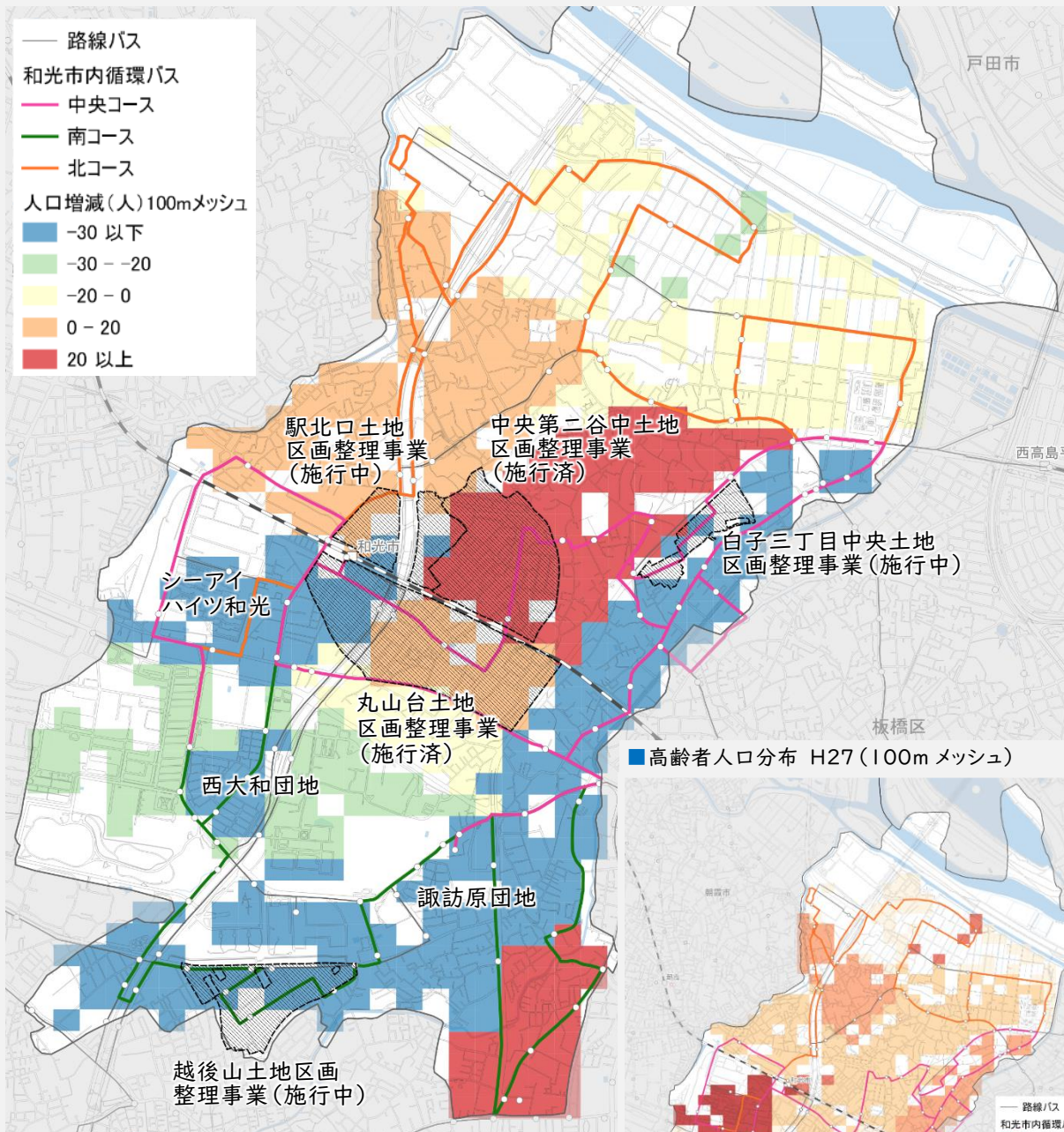
市内の道路は、首都圏を連絡する高速道路として東京外かく環状道路及び首都高速5号線、本市と周辺都市を結ぶ主要幹線道路として国道298号、国道254号、国道254号バイパス、主要地方道練馬川口線等があります。

市道は、土地区画整理事業を行っている地域等では幅員6m以上の道路となっている一方で、新倉・下新倉・白子等の地域内は、幅員6m未満の狭隘な道路が多く存在しています。

## 課題②： 将来的に大きく変化する人口分布や高齢化状況への対応が必要

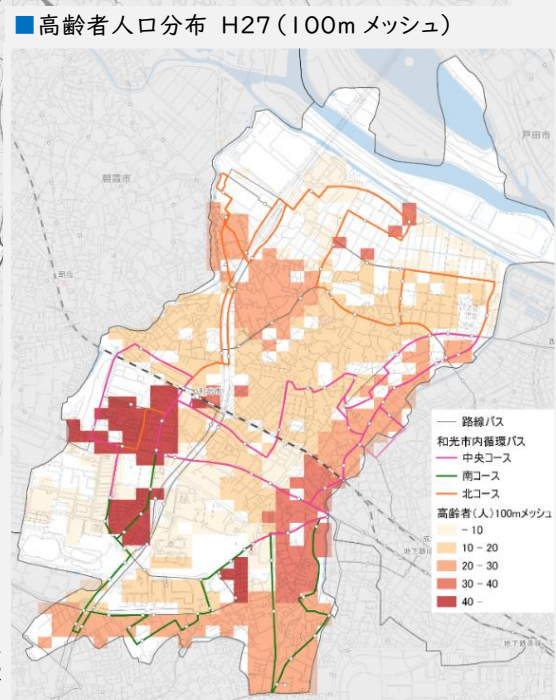
- 将来推計人口によると、下新倉2、4丁目と丸山台2、3丁目に高い人口集積が見られる一方で、現在人口密度の高い西大和団地や諏訪原団地等は、相対的に人口密度が低くなっています。
- 市内3か所の土地区画整理事業が施行中であり、更なる住宅開発が想定されています。
- 将来的な人口重心の変化を見据えた公共交通ネットワークのあり方の検討が必要です。
- 西大和団地、諏訪原団地等は、市内で最も高齢化率が高く、今後更に増加傾向が予想されます。

■将来推計人口の増減 2015年～2040年(100mメッシュ)及び、土地区画整理事業位置図



資料:国勢調査(H27)、国立社会保障・人口問題研究所  
 ※国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V2 (H27 国調対応版)」を使用

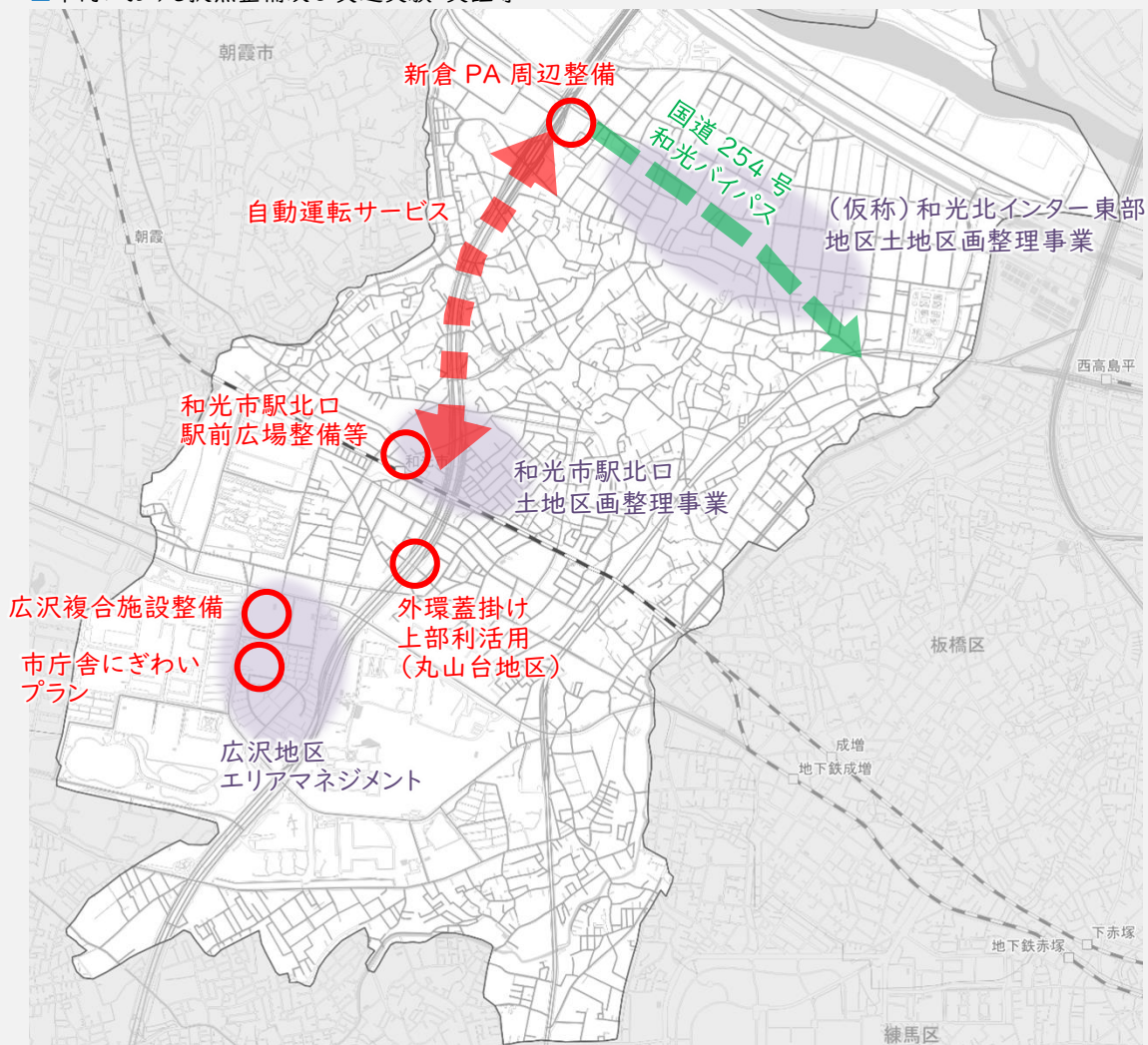
資料:国勢調査(H27)  
 ※国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V2 (H27 国調対応版)」を使用



### 課題③： 駅周辺や新たな拠点整備に合わせた交通環境の改善やネットワーク見直しが必要

- 和光市駅北口の駅前には、スペースが狭く、車両が待機できるスペースが十分ではない状況です。また、一般車両が混雑する時間帯には、ロータリー内の移動や出入りに時間を要する状況です。和光市駅南口は、出口交差点に信号がないため、遅延の発生に繋がっています。
- 和光市駅南口のバス乗場には、総合案内板が整備されているものの、乗場案内・番号表示が小さい、各バス停に表示されている時刻・路線案内が小さく分かりづらい等、交通拠点における情報提供・利用案内面での課題があります。
- 和光市駅北口の駅前広場整備や再開発事業等に合わせた交通環境の改善検討が必要です。
- 市庁舎周辺における拠点整備・まちづくりとして、広沢複合施設整備、市庁舎にぎわいプラン、広沢地区エリアマネジメント等に取り組んでいます。
- 外環蓋掛け上部利活用、新倉 PA 周辺整備、自動運転サービス等、市内各所において交通実験・実証の検討が進められています。また、和光北インターチェンジ周辺の活性化等に向けて、(仮称)和光北インター東部地区土地区画整理事業が検討されているほか、国道254号和光バイパスの整備が着手されています。
- 既存の拠点(駅・病院・高校・公共施設等)や団地・住宅地に加え、新たな拠点(広沢複合施設等)や利用者の需要を考慮した施設等を効率的に繋ぐネットワークの検討が必要です。

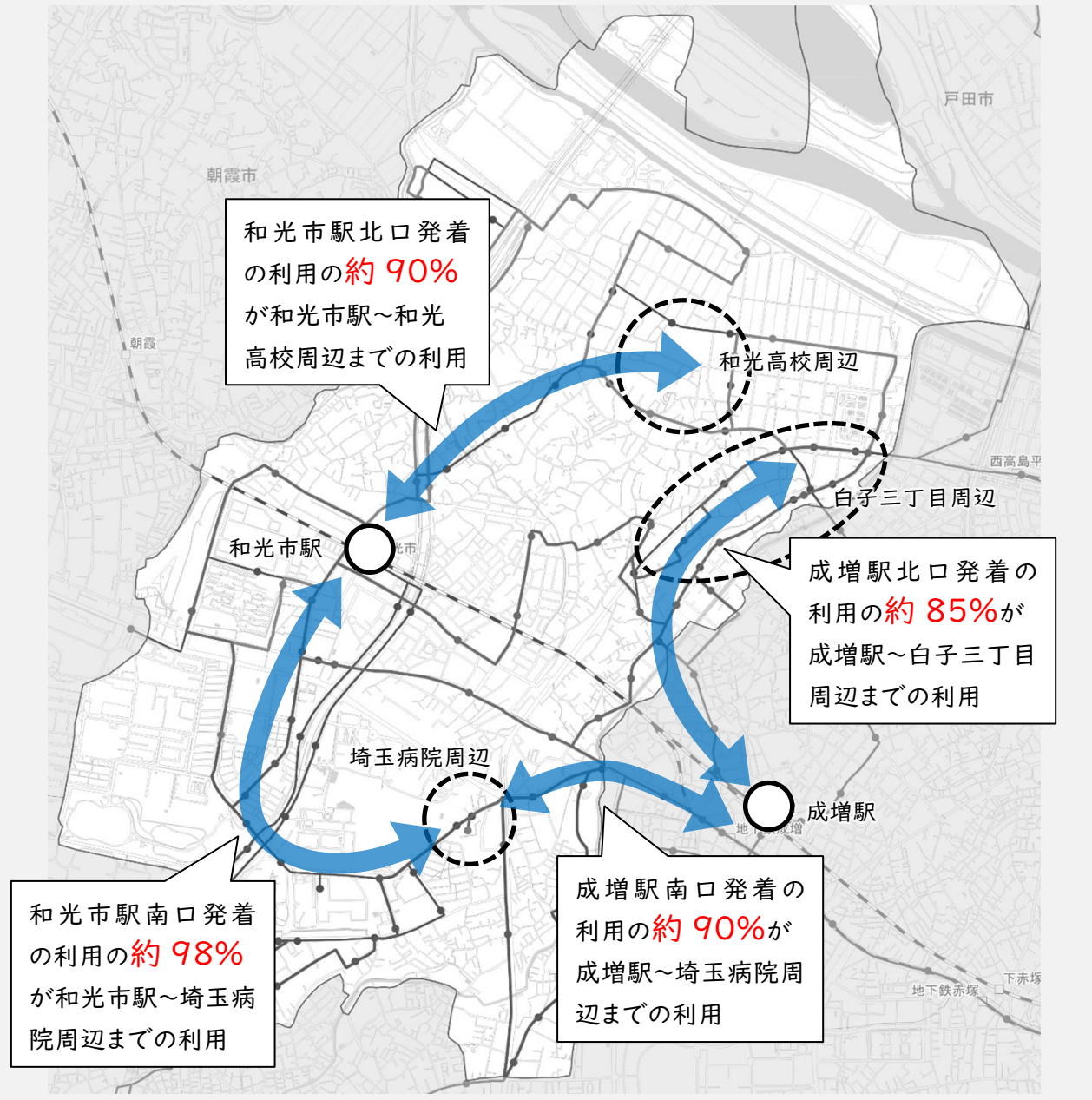
■市内における拠点整備及び交通実験・実証等



#### 課題④： 拠点間を跨ぐ長大路線や利用の少ない路線・区間の見直しが必要

- 市内を運行する路線バスのうち、和光市駅⇄和光高校、和光市駅⇄司法研修所、和光市駅⇄埼玉病院、成増駅⇄埼玉病院の区間は、運行本数が多く、利用者も多くなっています。また、白子～成増駅間の利用も比較的多いです。
- 拠点間の短距離での利用が多い一方で、埼玉病院や和光高校周辺を跨いだ、和光市駅～成増駅間を通しての利用はあまり見られません。途中に交通拠点を設けることで、利用実態に見合った効率的な運行への見直しや、利用の多い区間のサービス向上（増便等）等の検討が必要です。
- 新型コロナウイルス感染症の流行前に比べ、利用者は7割程度まで減少しました。生活様式の変化により、利用者は以前の水準に戻らないと考えられます。今後、路線や運行本数の維持が難しくなる可能性があります。
- 乗務員不足は都市部でも進行しています。今後の公共交通事業の悪化を見据え、利用実態等を踏まえた持続可能な公共交通網の構築が求められています。

■和光市駅・成増駅発着の利用者の乗降バス停（令和3年度路線バス利用者アンケート結果 ※調査時間：10～16時）

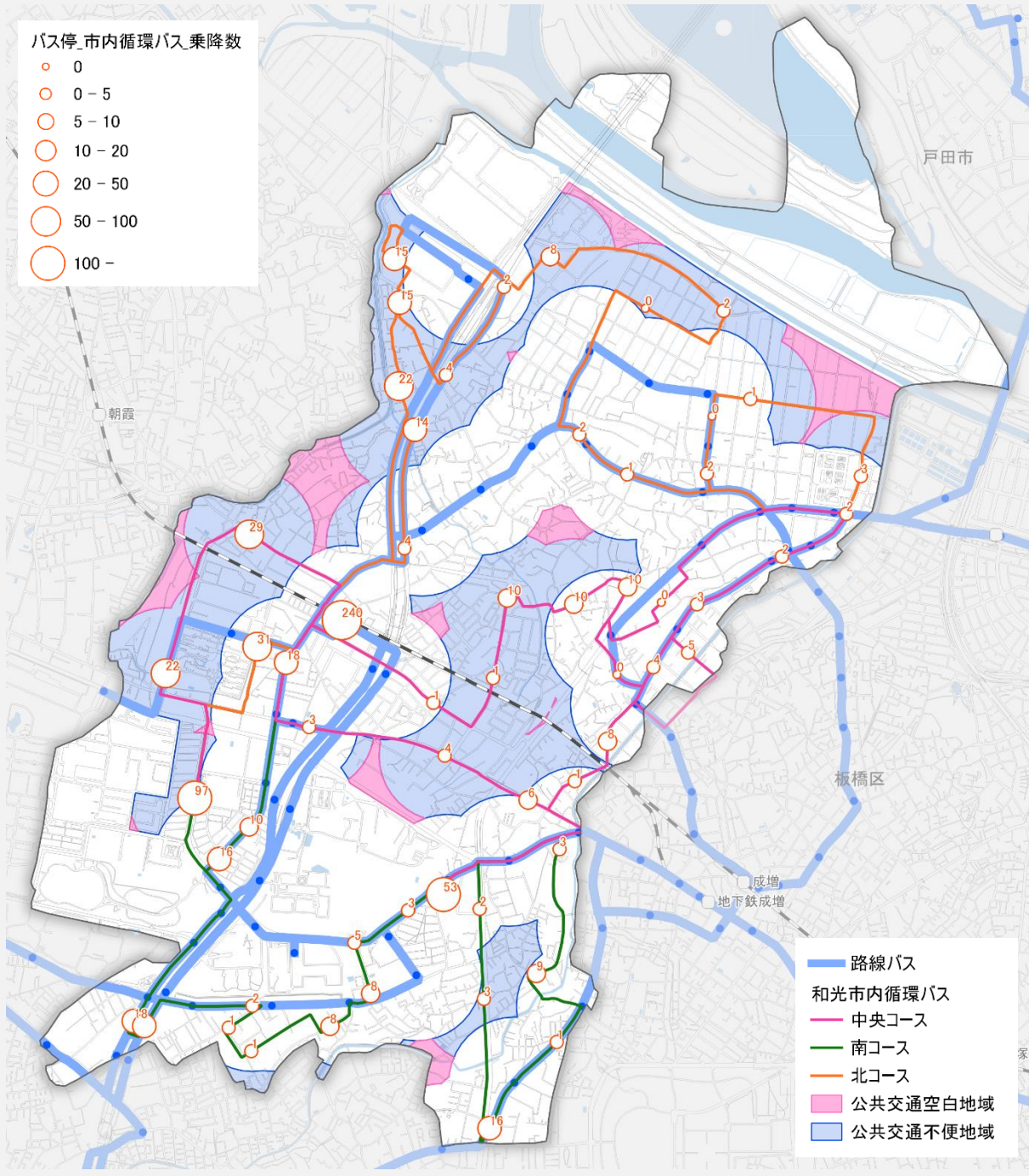




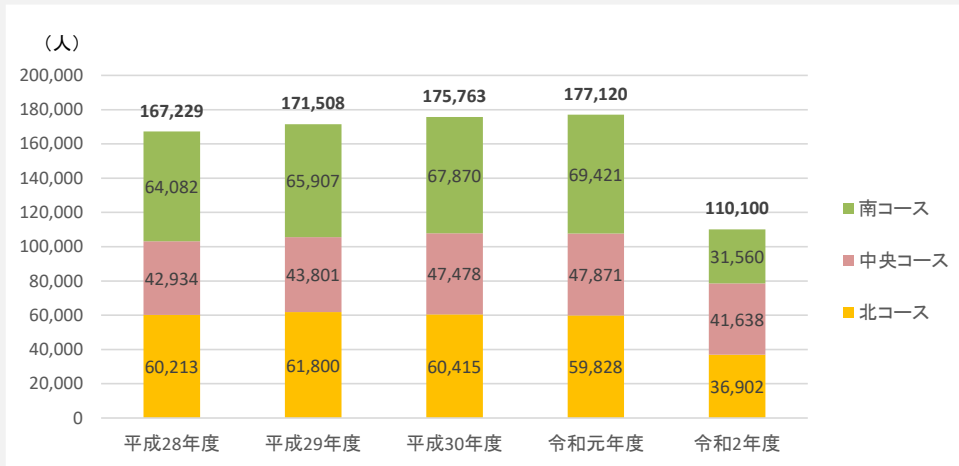
## 課題⑤： 市内循環バスの利便性・効率性の改善が必要

- 市内循環バスは、市内の交通不便地域の解消や公共施設へのアクセス、高齢者の外出機会の創出を目指して運行しており、一定の利用が見られます。
- 1周の運行距離が長く、限られた車両台数(計3台)で運行できる運行本数が少ないことや、交通渋滞等による定時性確保が困難といった課題があります。
- 利用が多い区間(住宅地⇄駅、駅⇄市役所周辺等)がある一方、ほとんど利用が見られない区間もあります。
- 無料乗車証(70歳以上の市民等)の利用者が全体の約7割を占めていることから、収支率は10%前後と低い水準になっています。

■ 市内循環バスのバス停別乗降者数(令和2年度市内循環バス利用状況調査結果)



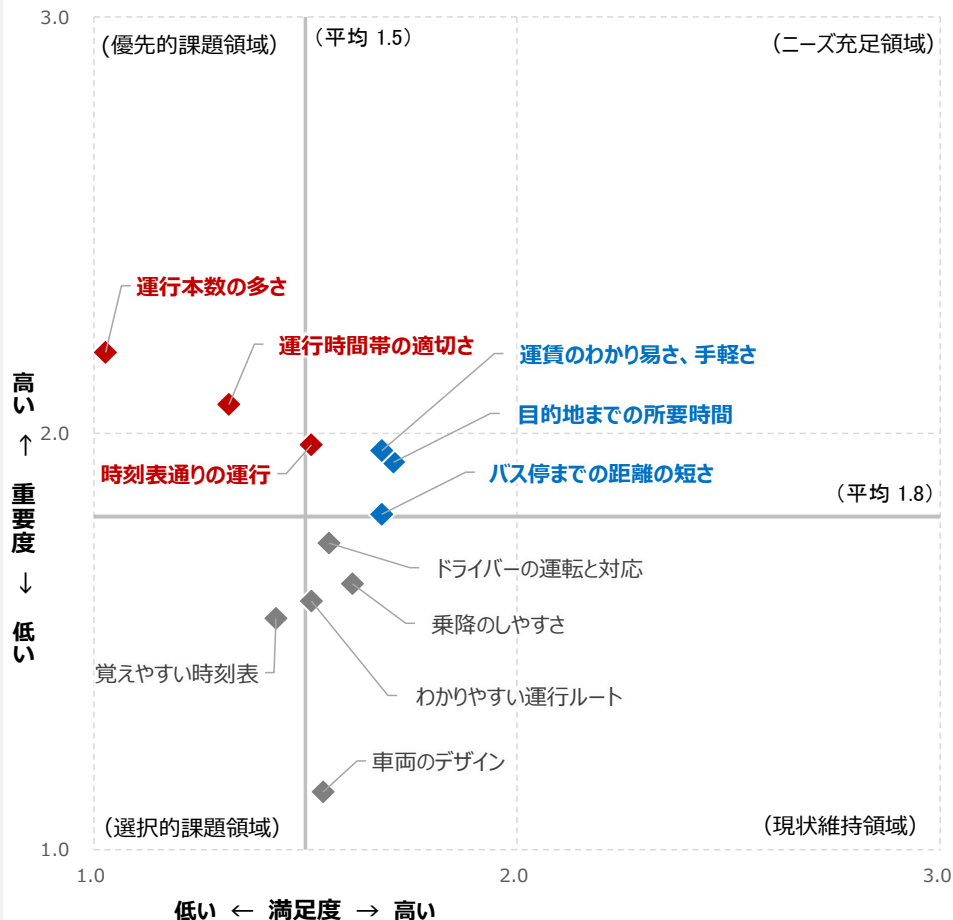
■ 市内循環バスの利用実績の推移



■ 市内循環バスの利用・運行実績

	利用実績 (人)			運行経費 (千円)	収入額 (千円)	収支率	市支出交付額 (千円)
	一般	優待	計				
平成28年度	58,405	108,824	167,229	51,780	8,110	15.7%	43,669
平成29年度	57,401	114,107	171,508	50,740	7,971	15.7%	42,769
平成30年度	59,185	116,578	175,763	48,142	8,218	17.1%	39,923
令和元年度	54,856	122,264	177,120	54,325	7,553	13.9%	46,772
令和2年度	33,872	76,228	110,100	53,094	4,633	8.7%	48,461

■ 市内循環バスに対する重要度と満足度 (令和3年度市内循環バス利用者アンケート結果)



市内循環バスの運行内容等に対する評価 (3段階) は、全項目の平均で見ると、重要度が1.8、満足度が1.5であり、不満よりの意見が多くなっています。

重要度・満足度が共に平均より高いのは、「運賃のわかり易さ、手軽さ」、「目的地までの所要時間」、「バス停までの距離の短さ」です。

重要度が高く、満足度が低いのは、「運行本数の多さ」、「運行時間帯の適切さ」、「時刻表通りの運行」であり、これらは優先的に対応すべき課題となります。

## 4. 目標達成のための施策及び事業

## 4-1 施策体系

本計画の目標達成のために行う施策体系を次のとおり定めます。

基本方針	計画の目標	施策体系
市内の移動しやすさ向上	目標①： 利便性の高い地域公共交通軸の維持・充実	<b>施策 1：路線バス等の維持・充実</b> 事業 1-1 新たな拠点整備等に合わせた路線整備 事業 1-2 利用実態に見合った効率的な運行見直し
	目標②： 拠点までの市内短距離交通の充実	<b>施策 2：市内循環バスの再編・見直し</b> 事業 2-1 移動ニーズに合ったコンパクトな運行への見直し 事業 2-2 路線バスとの重複・競合の解消
	目標③： 狭隘道路や坂道等による公共交通の不便性の解消	<b>施策 3：新たな移動手段の導入</b> 事業 3 小規模需要及び狭隘道路地域への新たな移動手段の導入
	目標④： 誰もが迷わず分かりやすい利用環境・情報提供	<b>施策 4：総合的な情報提供・利用案内</b> 事業 4-1 公共交通のオープンデータ <sup>※</sup> 化 事業 4-2 情報提供ツールの作成 事業 4-3 主要拠点における案内強化 事業 4-4 MaaS <sup>※</sup> アプリ構築等の検討・研究 （施策 7、施策 8 を ICT <sup>※</sup> 技術の活用により統合）
まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通	目標⑤： 交通サービスを提供するための基盤整備及び体制構築	<b>施策 5：交通空間・運行環境の整備</b> 事業 5-1 和光市駅北口周辺の交通空間・道路整備の推進 事業 5-2 バス待ち環境の整備 事業 5-3 車両のバリアフリー化  <b>施策 6：市民・地域・民間企業等と共に考える場づくり</b> 事業 6-1 部会・研究会の継続・発展 事業 6-2 地域・企業・学校等と連携したモビリティマネジメント <sup>※</sup>
多様な移動による地域活性化	目標⑥： 多様な交通サービスの有機的な連携	<b>施策 7：多様な交通サービス等との連携</b> 事業 7-1 交通拠点における乗場・ダイヤ調整 事業 7-2 公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討・研究 事業 7-3 公共交通と福祉施策の連携方策の検討・研究  <b>施策 8：運賃施策</b> 事業 8-1 路線バスと市内循環バスの運賃格差の是正 事業 8-2 市内循環バスの利用者（受益者）負担に基づく料金改定 事業 8-3 乗り継ぎ運賃割引 事業 8-4 市内公共交通等のサブスクリプション <sup>※</sup> （定額制）化の検討・研究

## 4-2 各事業の内容

### 施策 1：路線バス等の維持・充実

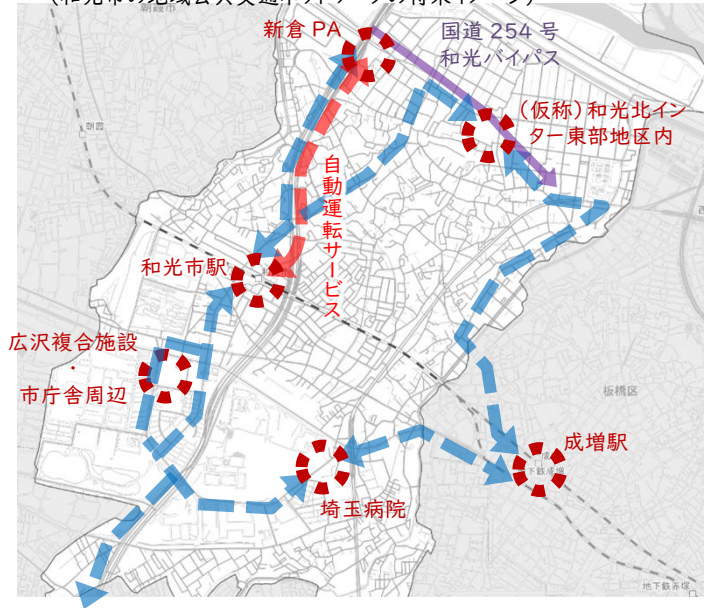
市内の主要拠点間を結ぶ路線バスの維持・充実を図ります。

#### ■事業 1-1 新たな拠点整備等に合わせた路線整備 【実施主体：バス事業者、民間事業者、和光市】

- 新たな拠点整備等に合わせたバス路線検討や自動運転サービスの導入について、交通事業者との協議・調整を実施します。

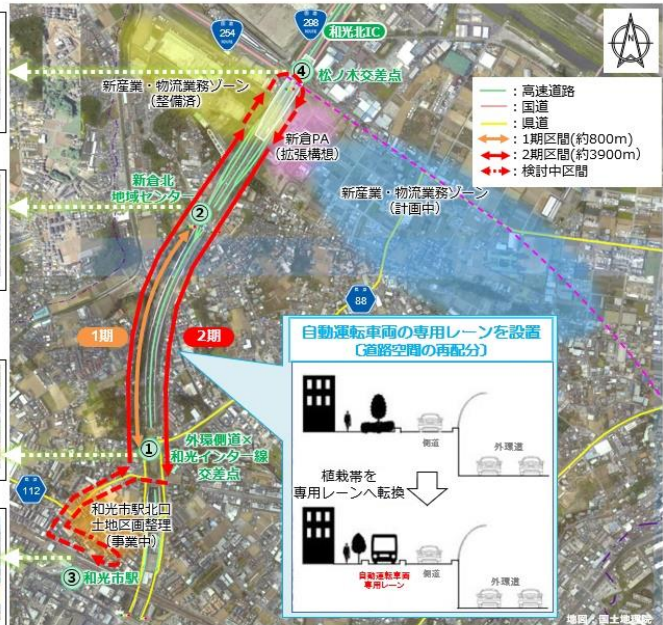


■市内拠点間の主な地域公共交通軸  
(和光市の地域公共交通ネットワークの将来イメージ)



#### 地域公共交通軸（和光市駅～新倉 PA）における自動運転サービス導入の検討

- 整備区間イメージ(和3年度第2回住民説明会資料より抜粋)



※今後、関係者等との調整により変更となる場合があります。

#### ■事業 1-2 利用実態に見合った効率的な運行見直し

【実施主体：バス事業者、和光市】

- 交通事業者から減便や路線廃止等の相談があった場合には、交通事業者との協議・調整を実施し、バス交通の維持に向けて必要な検討を行います。

## 施策 2： 市内循環バスの再編・見直し

市内住宅地から鉄道駅等の拠点までの短距離交通の充実を図ります。

### ■事業 2-1 移動ニーズに合ったコンパクトな運行への見直し 【実施主体：和光市、バス事業者】

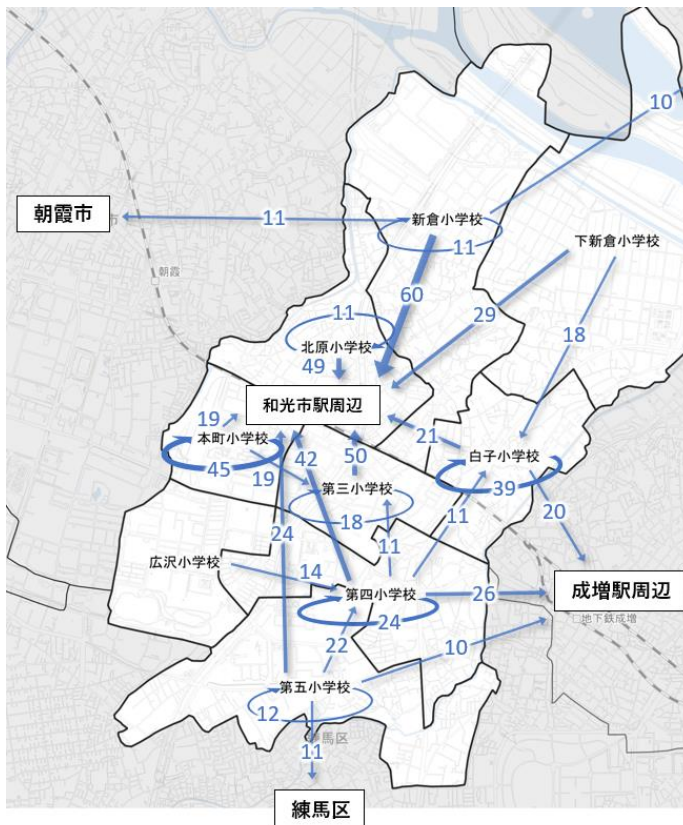
- ・ 限られた台数の小型バスの運行によって市域全体をカバーすることには限界があることから、市内循環バスの利用実態を見極めつつ、市民の移動ニーズに合った目的地（駅・病院・スーパー等）を経由するルート設定とします。
- ・ また、コンパクトな運行への見直しにより、長大な運行時間解消や運行本数の増加等、使いやすい循環バスの実現を目指します。

#### 【市内循環バスの運行見直しの基本的考え方】

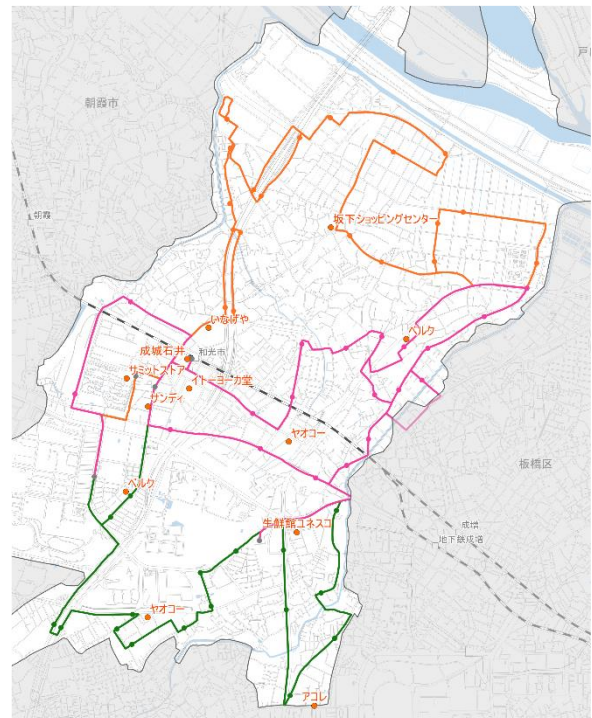
- 小型バス車両による効率的な運行
- 1周 40～50 分以内の小循環ルート
- 利用状況を考慮したバス停や区間の見直し
- 適正な運賃の検討



#### ■市民の日用品の買い物移動（小学校区域／単位：人）（令和3年度市民アンケート結果）



#### ■市内循環バスのルートと主な食料品スーパー（令和4年3月現在）



### ■事業 2-2 路線バスとの重複・競合の解消 【実施主体：和光市、バス事業者】

- ・ 市内循環バスの見直し等にあたっては、路線バスと重複・競合しない運行経路の設定や、乗り継ぎ利用を想定した一体的な交通システム構築、運賃格差の是正等により、バス交通の持続的な運行・運営を目指します。

### 施策 3： 新たな移動手段の導入

全ての市民の移動の自由確保に向けて、新たな移動手段の導入等により、狹隘道路・坂道等による移動の不便性の解消や、公共交通の空白・不便地域の解消を図ります。

#### ■事業 3 小規模需要及び狹隘道路地域への新たな移動手段の導入

【実施主体：和光市、タクシー事業者等】

- ・ 市内循環バスのみではカバーできない地域や移動需要の小さい地域等については、車両のダウンサイジングや新たな移動手段の導入等による対応を検討します。
- ・ 新たな移動手段として、ワゴン車両等による乗合交通（定時定路線の乗合タクシー、AI オンデマンド交通<sup>※</sup>等）やタクシー活用（一括定額運賃<sup>※</sup>、タクシー回数券、タクシー助成）、マイクロモビリティ<sup>※</sup>等の導入を検討します。

#### 【事例】地域住民（高齢者）向け AI オンデマンド交通の試験運行（会津若松市）

- 会津若松市の市街地エリアにおいて令和2年度にワンボックス車両による地域住民向け AI オンデマンド交通の試験運行を実施。
- 道路幅員が狭い等の交通課題に対応。
- 同時に高齢者スマホ教室も開催。

#### ■ MyRide さわやか号（ダイナミックルーティングバス）のアプリ画面



#### 【事例】定額タクシー実証実験（湯沢町）

- 湯沢町において令和3年7月16日～9月12日の期間限定で MaaS 乗車券として「湯沢モビリティパス ユーモ」の実証実験を実施。
- 実証実験では、シャトルバス乗り放題に加え、小回り移動に便利な定額タクシーを導入（一括定額運賃の制度を活用）。
- 定額タクシーの料金は、1週間券が3,000円（上限4回）、1か月券が8,000円（上限12回）。

#### ■ 湯沢モビリティパス ユーモ（MaaS 乗車券）

乗り放題!! シャトルバス 越後湯沢駅～岩原～中里でシャトルバスを運行 夜21時まで運行!

定額タクシー 小回り移動に便利な定額タクシー 岩原エリアに新規導入 ※岩原でシャトルバスと簡単に乗り継ぎができます。

湯沢町内の一部店舗・施設で yuumo の提示で割引サービス等が受けられます

販売する yuumo の種類

① yuumo バス乗車券(乗り放題)		② yuumo 定額タクシー券	
種類 (有効期間)	販売価格 (税込)	種類 (有効期間)	販売価格 (税込)
2日券	500円	1週間券 (岩原エリア)	3,000円
5日券	1,000円	1か月券 (岩原エリア)	8,000円
1か月券	3,000円		

対象

シャトルバス(パープルライン、グリーンライン) 路線バス(相原線、土樽線)

ゆざわ魚沼タクシー 025-784-2025 株式会社タクシー 025-784-3410

※有効期間中、対象のバスが乗り放題となります。  
※グリーンライン：8/20～22の3日間は運休

※利用回数に上限があります。(1週間券4回、1か月券12回)  
※定額タクシー：8/19～23の5日間はご利用できません。

## 施策 4： 総合的な情報提供・利用案内

デジタル・アナログ両面において、総合的な案内・誘導サインや情報発信を強化します。

### ■事業 4-1 公共交通のオープンデータ※化

【実施主体：和光市、バス・タクシー事業者・シェアサイクル事業者等】

- 市内循環バス等の運行情報等のオープンデータ※化（GTFS-JP※・GTFS-RT※）を行い、鉄道・路線バス・タクシー・シェアサイクル※等との一体的な情報発信等の活用方法について、国等の動向を見据えた検討を行います。なお、市内循環バス等へのバスロケーションシステムの導入についても検討を行います。

**【事例】バスのオープンデータ化（朝霞市）**

○朝霞市では市内循環バス（わくわく号）標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）をオープンデータとして公開。

■朝霞市ホームページ



Googleマップで市内循環バス（わくわく号）の情報が検索できます

印刷ページ表示 大きな文字で印刷ページ表示 更新日：2021年4月26日更新

Googleマップで市内循環バス（わくわく号）の情報が検索できるようになりました。

Googleマップでの乗換案内に朝霞市が運行している市内循環バス（わくわく号）の情報が反映されるようになりました。

### ■GTFS データのワンソースマルチユース（MoDip 諸星氏講演資料より抜粋）

**GTFSは世界標準のフォーマット**

データを作成すると、Googleマップの掲載だけでなく、様々な用途に活用が可能（ワンソースマルチユース）



標準的なバス情報フォーマット（GTFS）データ

デジタルサイネージでの表示

国内外 MaaSアプリ

国内経路検索サービス

Googleマップ

「https://yuru-to.net/」オープンデータを活用したアプリケーション

その他、バスロケーションシステムの基本データとして活用など、多方面で活用が広がりを見せている。

### ■事業 4-2 情報提供ツールの作成

【実施主体：和光市、バス・タクシー事業者等】

- 市内の公共交通等をより多くの市民・来訪者等に使うため、バス・タクシー・その他移動手段や交通拠点等の情報を分かりやすく示した「総合案内マップ」、「地域別・方面別マップ・時刻表」、「バス乗り方リーフレット」等の作成を行います。

**【事例】公共交通の総合的なガイドマップ（越谷市）**

○越谷市では、市内で運行している鉄道、路線バス、タクシー等の公共交通に関する情報を掲載した「こしがや公共交通ガイドマップ」を作成。

○掲載内容としては、乗り場案内、サイクル&バスライド駐輪場の案内、鉄道・バス・タクシーの乗り方案内、路線図、バス待ちスポット、公共施設・観光スポット等。

■こしがや公共交通ガイドマップの記事面・地図面



令和3年(2021年)3月版 Vol.6

こしがや公共交通ガイドマップ

利便性が高く持続可能な公共交通網の形成を目指して

こしがや公共交通ガイドマップは、越谷市内の鉄道、路線バス、タクシーなどについての問い合わせ先やバス路線などを掲載している公共交通に関する総合的なマップです。



### ■事業 4-3 主要拠点における案内強化

【実施主体:和光市、鉄道・バス・タクシー事業者等】

- ・ 和光市駅等の主要拠点において、交通結節機能(乗場案内、乗継案内、行先表示等)を備えた総合案内板、乗場案内サイン、バス停盤面等の整備・改善を行います。
- ・ 高齢者や障害者にもわかりやすい案内表示やサイン設置についても検討します。

#### 【事例】駅前バス乗場案内表示(福島市)

○福島市では、駅前に案内板を設置し、方面別のバス案内や、乗場の位置・番号等を分かりやすく表示。

■福島駅前バス乗場案内表示(左:案内板の路線図/右:乗場番号案内)



#### ■和光市駅南口バス乗場案内板



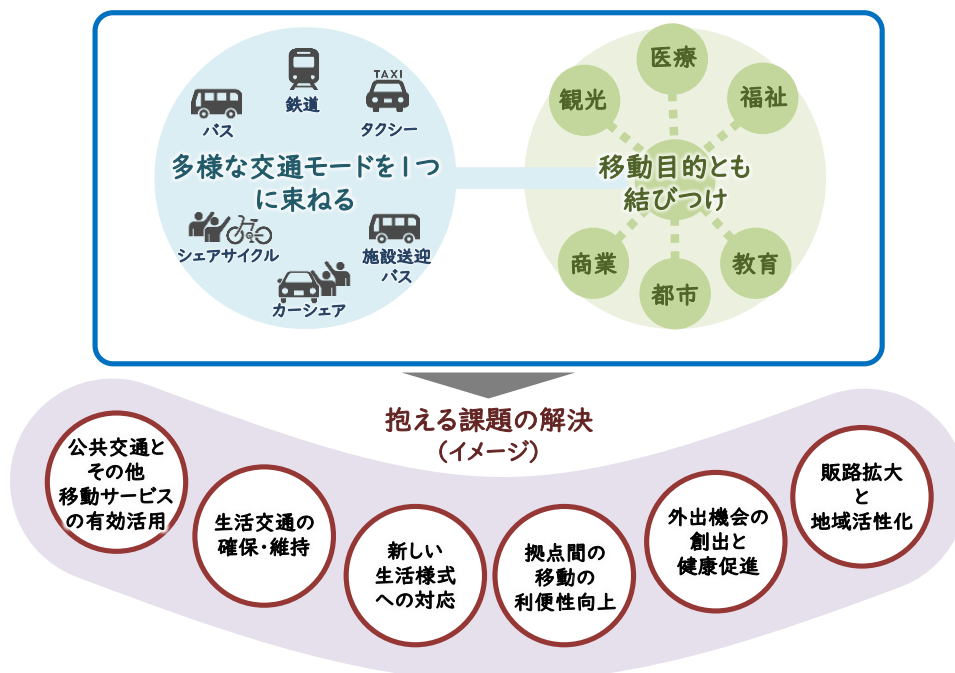
### ■事業 4-4 MaaS<sup>※</sup>アプリ構築等の検討・研究 (施策7, 施策8をICT<sup>※</sup>技術の活用により統合)

【実施主体:和光市、バス・タクシー事業者、民間事業者等】

- ・ 市内の様々な公共交通等を一つの交通サービスとして束ねるためのツールとなる「MaaS<sup>※</sup>アプリ」の構築について、国や他地域の動向や取組状況を踏まえるとともに、ICT<sup>※</sup>技術を活用することで本市のどのような課題解決を図っていくのかを明確化し、その導入効果や実現可能性等の検討・研究を行います。
- ・ 高齢者等のスマートフォンに不慣れな方の利用促進のため、スマホ教室等のデジタルデバイス<sup>※</sup>解消の取組も検討します。

■MaaSによる課題解決のイメージ

#### MaaSイメージ



## 施策 5： 交通空間・運行環境の整備

駅周辺やバス待ち環境の整備や、車両のバリアフリー化を推進します。

### ■事業 5-1 和光市駅北口周辺の交通空間・道路整備の推進

【実施主体：和光市】

- ・ 和光市駅北口駅前広場整備や和光市駅北口土地区画整理事業等にあわせて、駅前のバス・タクシー等の乗場・転回・待機スペースの確保や駅周辺の道路整備を推進することにより、公共交通の安全で効率的な運行及び、定時性の確保に資する交通空間・運行環境の実現を目指します。
- ・ 公共交通空白不便地域におけるバス交通や新たな交通手段の導入に向けて、狭隘道路等の計画的な整備や拡幅等について検討します。

### ■事業 5-2 バス待ち環境の整備

【実施主体：和光市、バス事業者、埼玉県】

- ・ 路線バスや市内循環バスを安全・快適に利用できるバス待ち環境を整備します。
- ・ 駅前等の拠点整備に合わせて、待合環境を整備します。
- ・ 主要拠点以外の停留所に上屋やベンチ等を整備することは、導入時及び維持管理の費用等の負担が大きくなることや、道路幅員等の物理的な要因により設置が困難な場所も多くあるため、各停留所の現状や利用状況を調査して整備すべき箇所を整理します。
- ・ 店舗・企業の用地や公共施設を活用した「バスまちスポット」を設定し、待合スペースの確保、路線・時刻表の掲示、案内板等設置等を行います。

#### 「バスまちスポット」「まち愛スポット」の登録制度（埼玉県）

○埼玉県では、出歩きやすいまちづくりの一環として、商店やコンビニ、金融機関や公共施設等に、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設の登録制度を運用。

#### ■「バスまちスポット」「まち愛スポット」の協力施設ステッカー



#### ■和光市内の「バスまちスポット」登録施設（令和3年11月現在）

施設名	最寄りバス停名
和光市役所	市内循環バス「和光市役所」
図書館	市内循環バス「図書館前」
図書館下新倉分館	市内循環バス「下新倉小学校」
中央公民館	市内循環バス「中央公民館」
南公民館	市内循環バス「南公民館」
白子コミュニティセンター	市内循環バス「白子コミセン」
牛房コミュニティセンター	市内循環バス「牛房コミセン」
新倉北地域センター	市内循環バス「新倉氷川神社」
白子宿地域センター	市内循環バス「白子宿地域センター」

#### ■和光市役所の「バスまちスポット」



### ■事業 5-3 車両のバリアフリー化

【実施主体：バス・タクシー事業者】

- ・ 高齢者、車いすやベビーカーの利用者等、誰もが利用しやすい車両（低床バスやUD※タクシー等）について、交通事業者と連携・調整して、車両更新等に合わせて導入推進を検討します。

## 施策 6： 市民・地域・民間企業等と共に考える場づくり

市民・地域・交通事業者等との協働の取組を推進します。

### ■事業 6-1 部会・研究会の継続・発展

【実施主体：和光市、バス・タクシー事業者、市民等】

- 和光市地域公共交通事業者部会を活用して、路線再編や駅前広場整備等に関する情報共有・協議・調整を行っていきます。
- 和光市公共交通研究会において、市内循環バスの見直し検討や利用環境の改善等をテーマに、市民との協働の取組を行っていきます。

#### ■和光市公共交通研究会の様子



#### ■和光市地域公共交通事業者部会の様子



### ■事業 6-2 地域・企業・学校等と連携したモビリティマネジメント\*

【実施主体：和光市、バス・タクシー事業者、地域・企業・学校等の関係団体・施設】

- 公共交通をかしこく利用するための意識変化を促す「モビリティマネジメント\*手法」を用いて、地域や企業・学校等の多様な主体に働きかけ、協働しながら取組を検討します。

#### ■モビリティマネジメント\*の実施イメージ

区分	対象	概要
学校	生徒	○高校生等を対象に、学校側の協力を得ながら、入学時に情報提供や働きかけを実施し、通学等の移動に公共交通を利用する意識を醸成
企業（通勤）	就労者・企業	○市内に立地する企業やその就労者を対象に、情報提供や働きかけを実施し、通勤時や業務時間等の自動車利用を抑制する意識を醸成
居住者	居住者	○公共交通の大幅な見直しを実施する地域の居住者等を対象に、情報提供や働きかけを実施し、日常の移動に公共交通を利用する意識を醸成
転入者	転入者	○市外からの転入者を対象に、情報提供や働きかけを実施し、公共交通を利用したライフスタイルを提案

#### 【事例】モビリティマネジメントの日本における取組

- 茨城県では高校新生生の入学説明会時にリーフレットを配布。
- 宇治市では交通渋滞緩和等を目的に、通勤交通を対象としたモビリティマネジメント（講演会・情報配布・WEBによる交通行動診断等）を実施。

※出典：「モビリティ・マネジメント教育のすすめ」（交通エコロジー・モビリティ財団発行）

#### ■高校・企業と連携したモビリティマネジメントの取組

##### 茨城県 高校生の公共交通利用促進キャンペーン

茨城県では、高校新生生の入学説明会で、通学における公共交通利用を促すリーフレットを配布しています。内容としては、環境や交通事故緩和などに加え、バスや電車などの公共空間で社会性が醸成されること、みんなが公共交通を利用することが公共交通を維持することにつながることを簡潔にまとめています。

これにより、配布していない2年生に比べ、公共交通の利用率が10ポイント程度高いことが示されました（1年生41.8%、2年生31.6%）。



リーフレット

##### 京都府宇治市 通勤交通を対象とした職場モビリティマネジメント

京都府宇治市では、事業所集積地域における通勤時の交通渋滞緩和を目的に、150社＋行政機関の従業員4,400人を対象としたモビリティマネジメントを、2005-2006年にかけて実施しました。

具体的には、①講演会（行政・企業向け）、②企業別の通勤用公共交通情報の配付（図）、③アンケートを活用した通勤行動シミュレーション、④WEBによる交通行動診断を実施し、公共交通の利用者が48.6%増加し、交通渋滞が緩和する効果が得られました。



企業別通勤用交通情報

## 施策 7： 多様な交通サービス等との連携

市内に存在する既存の公共交通（鉄道、路線バス、市内循環バス、タクシー）や新たな移動手段等との連携を図り、市民・来訪者の移動の利便性・自由度を高めます。

また、公共交通以外のシェアサイクル<sup>※</sup>や福祉交通、施設送迎バス等の様々な移動手段との連携方策についても検討・研究を行います。

### ■事業 7-1 交通拠点における乗場・ダイヤ調整

【実施主体：和光市、バス事業者】

- ・ 施策1・2・3の実施に合わせて、和光市駅等の交通拠点においてバス交通（路線バス、市内循環バス等）を乗り継いで目的地へ移動できるよう、乗場設定やダイヤ調整を行います。

### ■事業 7-2 公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討・研究

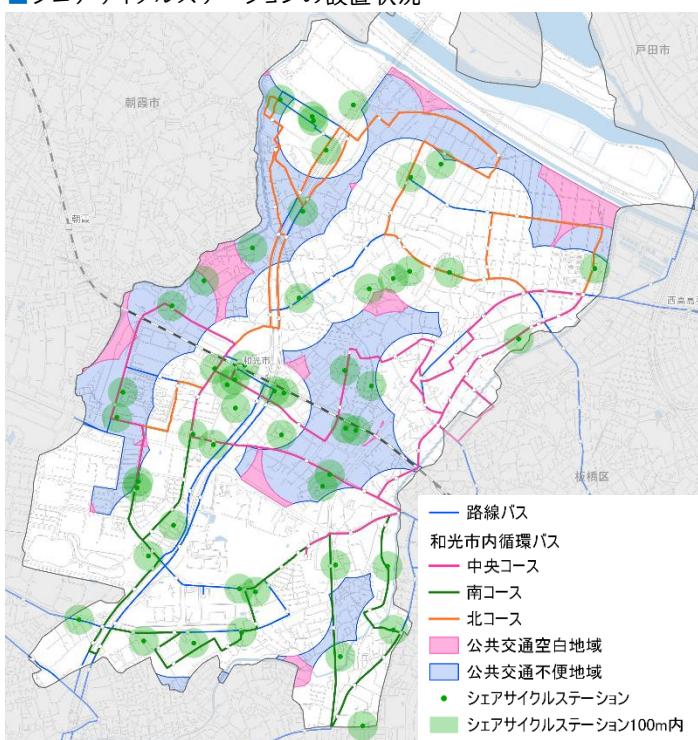
【実施主体：和光市、バス・タクシー事業者、民間企業・施設、シェアサイクル事業者等】

- ・ 和光市駅等の交通拠点において、公共交通と施設送迎バス等を乗り継いで利用できるようにすることで、公共交通のみではアクセスしづらい目的地等への移動手段確保についても検討します。
- ・ 自転車や自家用車の駅周辺への流入抑制・混雑緩和のため、サイクル&バスライド<sup>※</sup>を検討します。また、シェアサイクル<sup>※</sup>等と公共交通の連携を図るため、駅やバス停付近、主要な生活施設、また公共交通空白地域内に計画的にサイクルポートを配置します。

#### ■市内の施設送迎バスの主な運行実態

名称	経路
高齢者福祉センター無料送迎バス	南 高齢者福祉センター→越後山→埼玉病院入口→白子コミセン前→和光市駅（東横イン前）→西大和団地→高齢者福祉センター
	北 高齢者福祉センター→新倉小学校前→吹上→白子宿地域センター→埼玉病院→和光市駅（東横イン前）→高齢者福祉センター
菅野病院無料送迎バス	菅野病院～和光市駅 ※新型コロナウイルス感染防止対策の為、運行を中止している（令和3年11月現在）
極楽湯送迎バス	極楽湯→和光市駅（東横イン前）→成増駅→極楽湯
レインボーモータースクール	新座～志木～朝霞台～朝霞～和光市駅～レインボーモータースクール

#### ■シェアサイクルステーションの設置状況



### ■事業 7-3 公共交通と福祉施策の連携方策の検討・研究

【実施主体：和光市（公共交通政策室、福祉担当部署）、福祉関係団体等】

- ・ 高齢者や障害者等の外出機会創出のため、福祉施策との連携等について、福祉担当部局と協議・研究を行います。

## 施策 8： 運賃施策

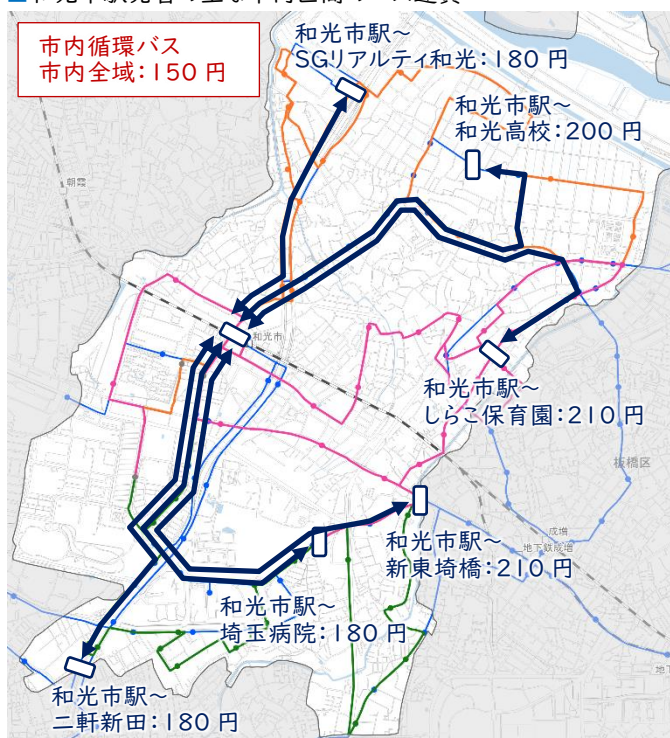
市内の多様な交通サービス同士が使いやすく、持続可能な運賃体系を検討します。

### ■事業 8-1 路線バスと市内循環バスの運賃格差の是正

【実施主体：和光市、バス事業者】

- ・ 市内循環バスの運賃は 150 円（小人 80 円）、市内を運行する路線バスは初乗り 180 円（小人 90 円）～210 円です。重複区間（和光市駅～埼玉病院等）において、路線バスの運賃より市内循環バスの方が安く、運賃格差がみられます。
- ・ 和光市全体の持続可能な公共交通を目指すため、市内循環バスの運賃を路線バスの初乗り運賃並みにすることで運賃格差の是正を検討します。

#### ■和光市駅発着の主な市内区間のバス運賃



### ■事業 8-2 市内循環バスの利用者（受益者）負担に基づく料金改定

【実施主体：和光市、バス事業者】

- ・ 乗客全体に占める「無料乗車証（70歳以上の市民等）」の利用者は、約7割です。今後は、利用者（受益者）の負担による一定の事業性確保を通し、持続可能な運行や利便性向上を検討します。

### ■事業 8-3 乗り継ぎ運賃割引

【実施主体：和光市、バス事業者】

- ・ 施策1・2・3の実施に合わせて、和光市駅等の交通拠点において市内循環バス同士や、路線バスと市内循環バスを乗り継いで目的地へ移動する際の運賃負担を軽減するため、乗り継ぎ運賃割引の導入を検討します。

### ■事業 8-4 市内公共交通等のサブスクリプション※（定額制）化の検討・研究

【実施主体：和光市、バス・タクシー事業者、民間事業者等】

- ・ 市内の様々な公共交通等を、一つの交通サービスとして利用者に提供するための運賃・料金施策として、市内バス運賃の一律化又は上限設定や、路線バス・市内循環バス等の市内共通フリー乗車券、バス・タクシー・シェアサイクル※等を束ねた料金設定等について、導入効果や実現可能性等の検討・研究を行います。

## 4-3 事業の実施スケジュール

施策	事業	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
施策1 路線バス等の維持・充実	事業1-1 新たな拠点整備等に合わせた路線整備	検討・計画・準備		実施		
	事業1-2 利用実態に見合った効率的な運行見直し	情報収集・協議調整・検討				
施策2 市内循環バスの再編・見直し	事業2-1 移動ニーズに合ったコンパクトな運行への見直し	計画・準備	実施	評価検証・見直し		
	事業2-2 路線バスとの重複・競合の解消	計画・準備	実施	評価検証・見直し		
施策3 新たな移動手段の導入	事業3 小規模需要及び狭隘道路地域への新たな移動手段の導入	計画・準備	実証運行	評価検証・見直し・本運用		
施策4 総合的な情報提供・利用案内	事業4-1 公共交通のオープンデータ化	実施(市内循環バス)		調査・検討・実施		
	事業4-2 情報提供ツールの作成	準備	実施	検討・実施(適宜)		
	事業4-3 主要拠点における案内強化	調査・検討・実施				
	事業4-4 MaaSアプリ構築等の検討・研究	調査・検討・実施				
施策5 交通空間・運行環境の整備	事業5-1 和光市駅北口周辺の交通空間・道路整備の推進	調査・検討・実施				
	事業5-2 バス待ち環境の整備	調査・検討・実施				
	事業5-3 車両のバリアフリー化	調査・検討・実施				
施策6 市民・地域・民間企業等と共に考える場づくり	事業6-1 部会・研究会の継続・発展	実施(適宜)				
	事業6-2 地域・企業・学校等と連携したモビリティマネジメント	検討・実施				
施策7 多様な交通サービス等との連携	事業7-1 交通拠点における乗場・ダイヤ調整	検討・実施(適宜)				
	事業7-2 公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討・研究	調査・検討・実施				
	事業7-3 公共交通と福祉施策の連携方策の検討・研究	調査・検討・実施				
施策8 運賃施策	事業8-1 路線バスと市内循環バスの運賃格差の是正	計画・準備	実施	評価検証・見直し		
	事業8-2 市内循環バスの利用者(受益者)負担に基づく料金改定	計画・準備	実施	評価検証・見直し		
	事業8-3 乗り継ぎ運賃割引	調査・検討・実施				
	事業8-4 市内公共交通等のサブスクリプション(定額制)化の検討・研究	調査・検討・実施				

## 5. 計画の推進及び評価方法

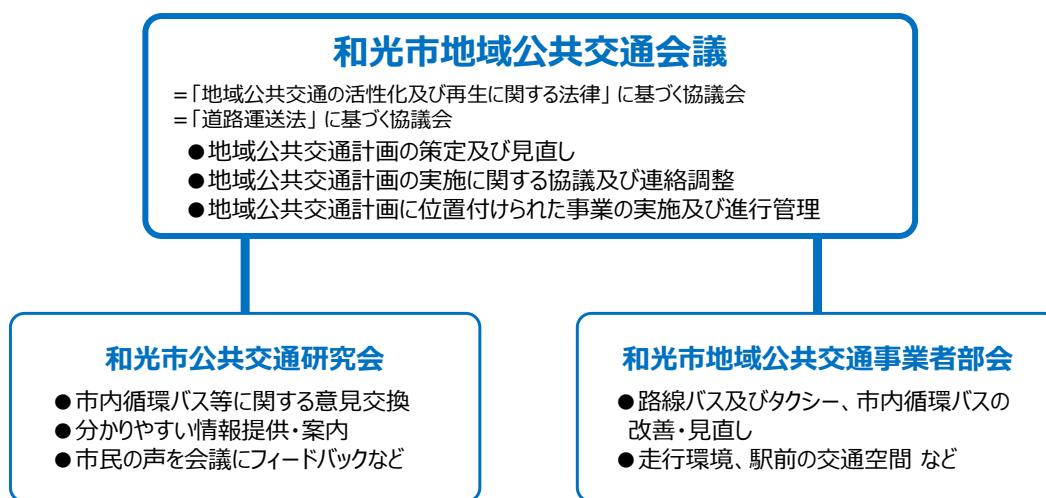
## 5-1 計画の推進体制

本計画を進めるにあたって、「地域（住民・民間等）」「交通事業者」「行政」の3者が連携し、一体となり、計画目標の達成に向け取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指します。

本計画の推進は、「和光市地域公共交通会議」が行います。

本計画に位置付けられた各施策・事業の実施に向けては、「和光市地域公共交通事業者部会」のメンバーを基本としつつ、各種テーマに応じたメンバーで協議・調整を行っていきます。必要に応じて会議構成員以外の関係者の参画を求めます。

市民との「和光市公共交通研究会」において、市内循環バス等の見直し検討や情報提供・案内の検討、市民意見のフィードバックを行います。



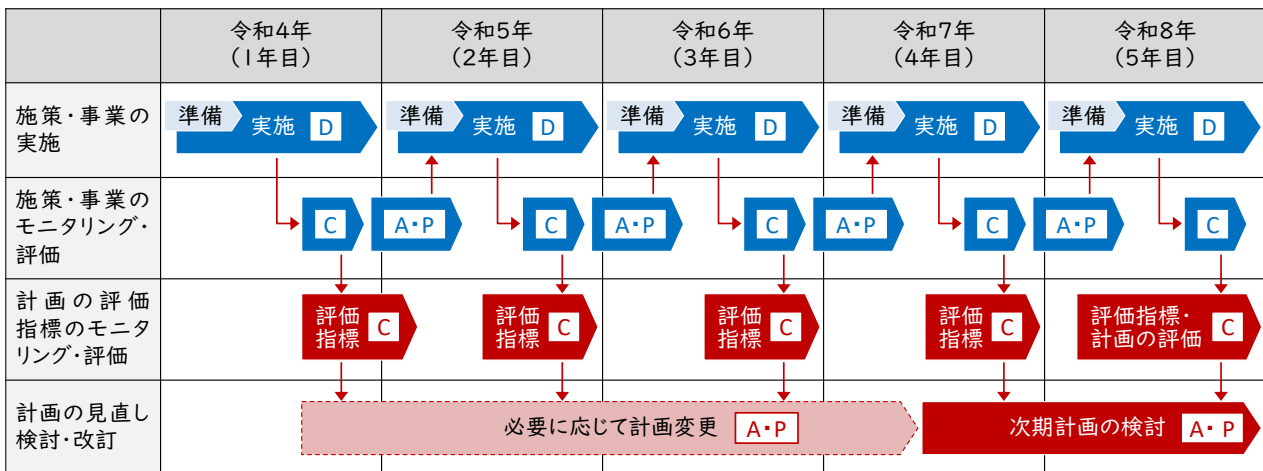


## 5-2 PDCA サイクルによる評価・検証

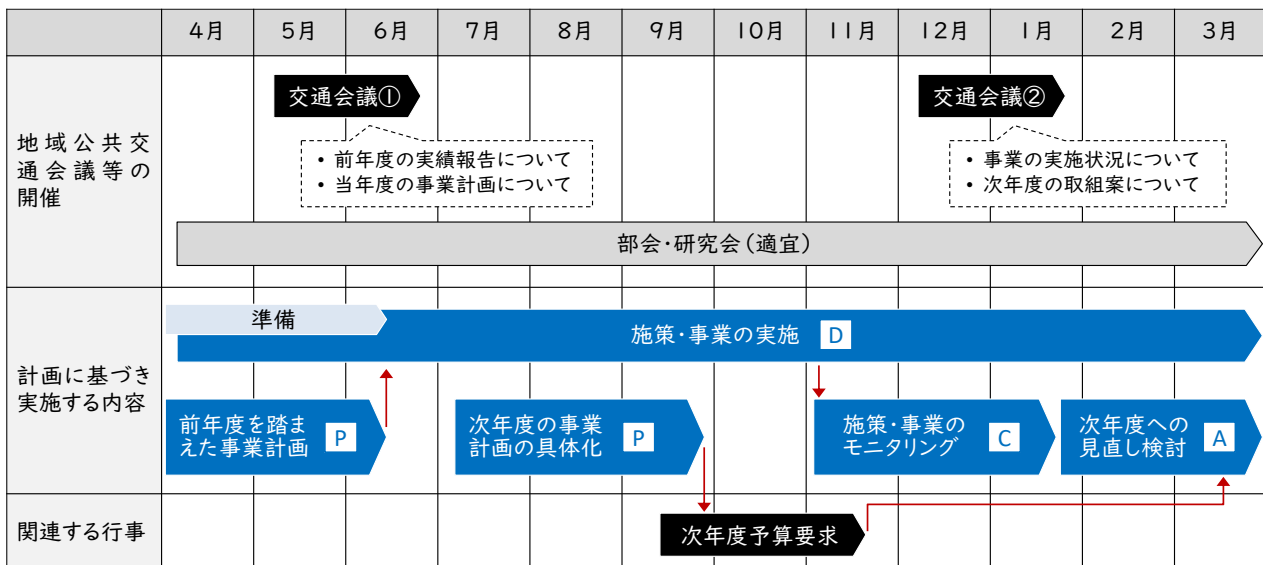
本計画は、計画策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、モニタリング・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返すPDCAサイクル<sup>※</sup>の考え方により推進していきます。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期のPDCAサイクル<sup>※</sup>と、計画期間を通しての長期のPDCAサイクル<sup>※</sup>により、計画の推進及び進捗管理を行っていきます。

【毎年度の短期のPDCAサイクル<sup>※</sup>及び、計画期間を通しての長期のPDCAサイクル<sup>※</sup>】



【年間のスケジュール(案)】



## 5-3 評価指標・数値目標

### (1) 評価指標及び数値目標の設定

本計画の達成状況を評価するための評価指標及び数値目標を次のとおり定めます。

基本方針	計画の目標	評価指標	現状値	目標値	測定方法
市内の移動しやすさ向上	目標①: 利便性の高い地域公共交通軸の維持・充実	路線バスの年間利用者数	3,157千人/年 (令和2年度)	5,000千人/年 (令和7年度)	バス事業者からの提供データを集計
	目標②: 拠点までの市内短距離交通の充実	市内循環バスの利用者数	110千人/年 (令和2年度)	181千人/年 (令和7年度)	バス事業者からの提供データを集計
		市内循環バスの収支率	8.7% (令和2年度)	約35% (令和7年度)	バス事業者からの提供データを集計
	目標③: 狭隘道路や坂道等による公共交通の不便性の解消	公共交通空白・不便地域の居住人口の割合	28.4% (令和3年度)	約10% (令和8年度)	GIS等でバス停カバー地域外の人口を求め、全人口に対する割合を算出
		市民の満足度	29.4% (令和3年度)	約40% (令和8年度)	市民アンケートで計測
まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通	目標④: 誰もが迷わず分かりやすい利用環境・情報提供	オープンデータ化率	35% (令和3年度)	約44% (令和8年度)	市内バス路線のうち、オープンデータ化済みの路線の割合を算出
		情報提供等の整備箇所数	1箇所 (令和3年度)	4箇所 (令和8年度)	整備した箇所数を累計して算出
		市民の満足度(再掲)	29.4% (令和3年度)	約40% (令和8年度)	市民アンケートで計測
	目標⑤: 交通サービスを提供するための基盤整備及び体制構築	交通空間の整備箇所数	—	5箇所 (令和8年度)	整備した箇所数を累計して算出
		部会・研究会等の開催回数	—	10回 (令和8年度)	開催回数を累計して算出
		モビリティマネジメント実施回数	—	5回 (令和8年度)	実施回数を累計して算出
多様な移動による地域活性化	目標⑥: 多様な交通サービスの有機的な連携	主要拠点でのバス同士の平均待ち時間 (和光市駅で埼玉病院方面へ乗り継ぐ場合)	約30分 (令和3年度)	約10分 (令和8年度)	路線バス・市内循環バス等の時刻表から、乗り継ぎ時の平均待ち時間を算出

## (2) 指標の算出方法と目標値の設定方法

### 【路線バスの年間利用者数】

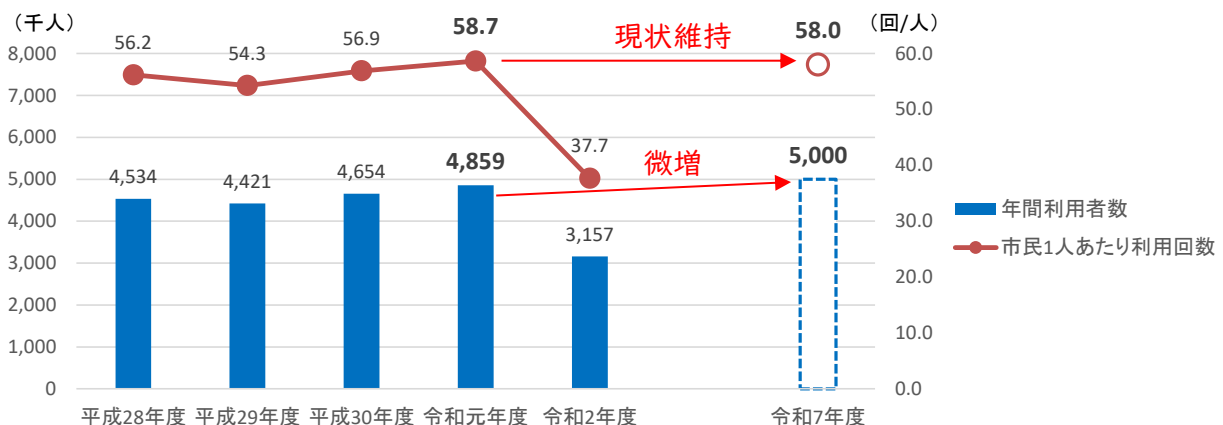
指標の算出方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者の提供資料により、和光市内を運行する路線バスの年間利用者数の合計を算出します。</li> <li>人口動態により影響を考慮するため、市民1人あたりのバスの年間利用回数を算出します。</li> <li>対象とする路線は以下のとおりです。</li> </ul>
現況値・目標値	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルスの影響を受ける前の「市民1人あたり利用回数」を維持することとし、将来人口が増加することを加味して、年間利用者数は微増を目標値とします。</li> </ul>

#### ■対象路線一覧

系統番号	路線名	運行概要			
		起点	主な経由地	終点	運行事業者
和01	司法研修所循環・二軒新田	和光市駅南口	西大和団地・司法研修所	和光市駅南口	東武バスウエスト
和03	和光高校循環	和光市駅北口	新倉坂下・和光高校	和光市駅北口	東武バスウエスト
和06	成増駅南口（西大和団地経由）	成増駅南口	西大和団地・（埼玉病院）	和光市駅南口	東武バスウエスト
和08	裁判所職員総合研修所	和光市駅南口	西大和団地	裁判所職員総合研修所	東武バスウエスト
和09	埼玉病院	和光市駅南口	西大和団地	埼玉病院	東武バスウエスト
和13	自衛隊朝霞門	和光市駅南口	本町小学校	自衛隊朝霞門	東武バスウエスト
和14	SGリアルティ和光	和光市駅北口		SGリアルティ和光	東武バスウエスト
増07	宮本循環	成増駅北口	宮本・南市場	成増駅北口	東武バスウエスト
増09	成増駅北口（吹上観音下経由）	成増駅北口	吹上観音下・新倉坂下	和光市駅北口	東武バスウエスト
増10	成増駅北口（吹上観音下経由）	成増駅北口	吹上観音下・新倉坂下	和光市駅南口	東武バスウエスト
増32	南大和	成増駅南口	（埼玉病院）	南大和	東武バスウエスト
泉39	和光市駅南口（丸山台）大泉学園駅行	和光市駅南口	司法研修所	大泉学園駅北口	西武バス
泉39-1	和光市駅南口→駅入口→大泉学園駅行	和光市駅南口	司法研修所	大泉学園駅北口	西武バス
和40	和光市駅南口～長久保行	和光市駅南口	司法研修所	長久保	西武バス
泉33	成増駅南口～大泉学園駅北口行	成増駅南口	埼玉病院入口、長久保	大泉学園駅北口	西武バス
泉34	成増駅南口～長久保行	成増駅南口	埼玉病院入口	長久保	西武バス
石02	成増駅南口～石神井公園駅北口	成増駅南口	白子向山、比丘尼橋	石神井公園駅北口	西武バス

※成増駅発着の西武バス及び国際興業バスの路線は、和光市内のバス停数が少ないため対象外

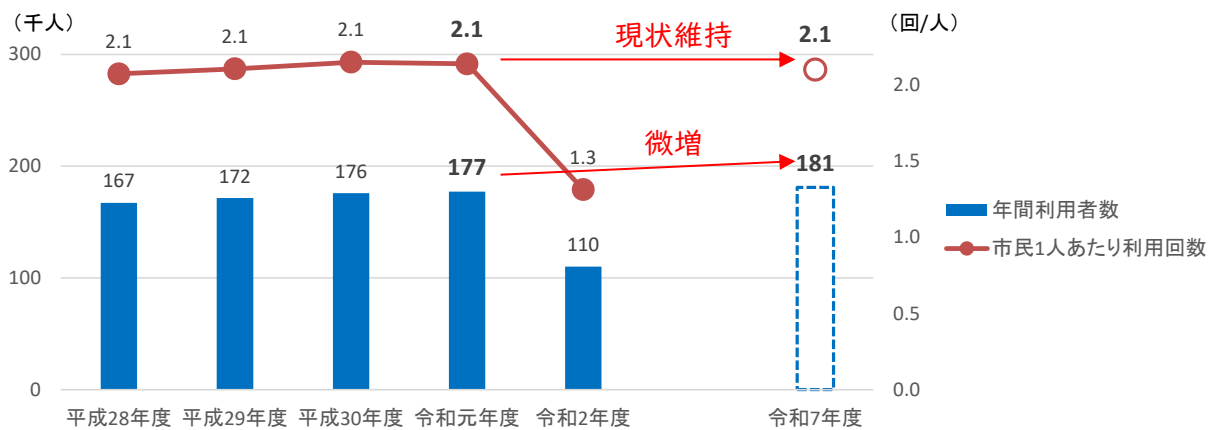
#### ■現況値・目標値（路線バスの年間利用者数）



## 【市内循環バスの利用者数】

指標の算出方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者の提供資料により、市内循環バスの年間利用者数の合計を算出します。</li> <li>人口動態により影響を考慮するため、市民1人あたりのバスの年間利用回数を算出します。</li> </ul>
現況値・目標値	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内循環バスの利便性を向上させることによる利用者増加を見込む一方、料金改定（一般・優待）に伴う利用者減少の可能性を考慮します。</li> <li>新型コロナウイルスの影響を受ける前の「市民1人あたり利用回数」を維持することとし、将来人口が増加することを加味して年間利用者数は微増を目標値とします。</li> </ul>

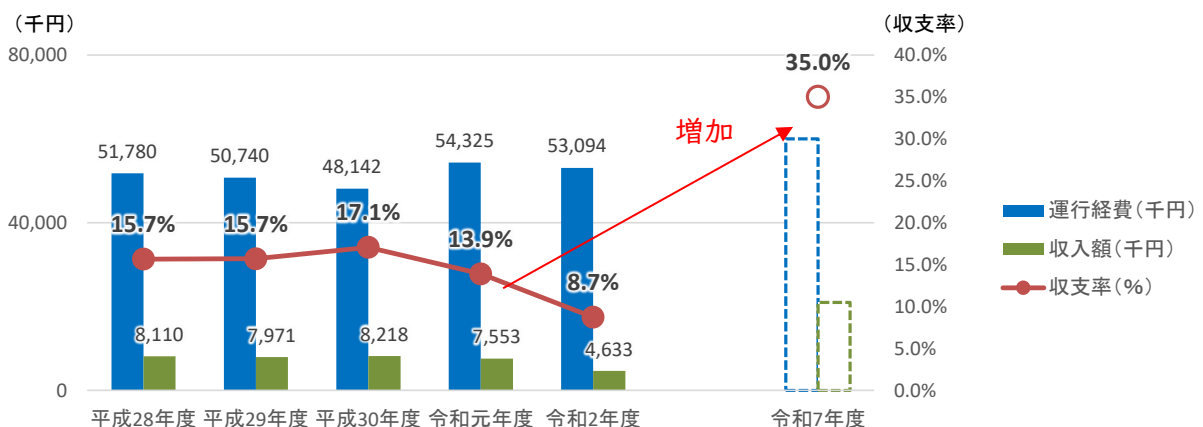
■ 現況値・目標値（市内循環バスの利用者数）



## 【市内循環バスの収支率】

指標の算出方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者の提供資料により、市内循環バスの収入額を運行経費で除して算出します。</li> </ul>
現況値・目標値	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内循環バスの利便性を向上させることによる利用増加及び、料金改定（一般・優待）による収入増加によって、収支率の増加を目標値とします。</li> </ul>

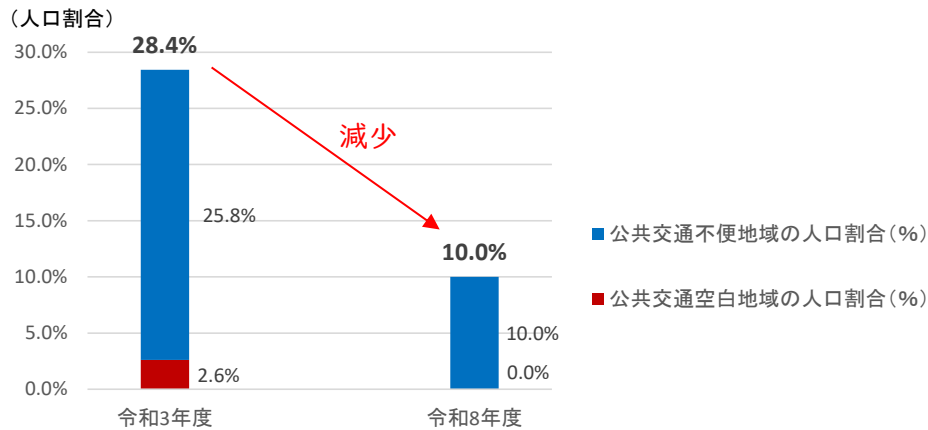
■ 現況値・目標値（市内循環バスの収支率）



## 【公共交通空白・不便地域の居住人口の割合】

指標の算出方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>総人口に対する公共交通空白地域（鉄道・バス停 300m 圏外の地域）の人口の割合と、総人口に対する公共交通不便地域（バス停 300m 圏内において1日の運行本数が上下合わせて 24 本未満の地域）の人口の割合を算出します。</li> </ul>
現況値・目標値	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内循環バスの再編・見直しにより公共交通不便地域を概ね解消するとともに、新たな交通手段導入により公共交通空白地域を解消することにより、公共交通空白・不便地域の居住人口の割合の減少を目標値とします。</li> </ul>

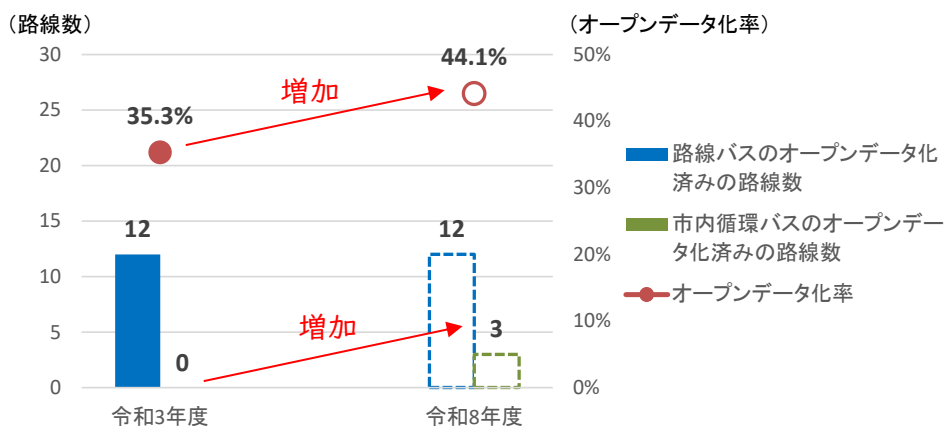
■ 現況値・目標値（公共交通空白・不便地域の居住人口の割合）



## 【オープンデータ化率】

指標の算出方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者及び市の提供資料により、市内の路線バスの運行情報（時刻表や運行経路等の静的情報）のオープンデータ※化（GTFS-JP※）状況を把握し、全路線に占めるオープンデータ※化した路線の割合を算出します。</li> </ul>
現況値・目標値	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内循環バスのオープンデータ※化を進めることで、市内公共交通のオープンデータ※化率の増加を目標値とします。</li> </ul>

■ 現況値・目標値（オープンデータ化率）



### 【情報提供等の整備箇所数】

指標の算出方法	・ 情報提供等（総合案内板、乗場案内サイン、バス停盤面等）の整備・改善を行った箇所数より算出します。
現況値・目標値	・ 市内の主要拠点のうち、「和光市駅」「埼玉病院」「広沢複合施設・市庁舎周辺」において情報提供等の整備・改善を行うことで、情報提供等の整備箇所数の増加を目標値とします。 ・ 現況値は 1 箇所（和光市駅南口）、目標値は 4 箇所（和光市駅南口、和光市駅北口、広沢複合施設・市庁舎周辺、埼玉病院）とします。

### 【市民の満足度】

指標の算出方法	・ 市民アンケートの実施により、公共交通（シェアサイクル※含む）に対する満足度を算出します。
現況値・目標値	・ 公共交通に対する不満・改善意見として大きな割合を占めている「市内循環バスの本数が少ない」「駅までの移動が大変」等の解消を図ることで、市民の満足度の増加を目標値とします。 ・ 現況値は 29.4%、目標値は約 40%とします。

### 【交通空間の整備箇所数】

指標の算出方法	・ 主要拠点のバス乗場整備や「バスまちスポット」等のバス待ち環境の整備等、整備した箇所数を累計して算出します。
現況値・目標値	・ 和光市駅北口駅前広場整備や「バスまちスポット」等、年 1 か所以上の整備を行うものとし、累計 5 箇所を目標値とします。

### 【部会・研究会等の開催回数】

指標の算出方法	・ 「和光市地域公共交通事業者部会」及び「和光市公共交通研究会」の開催回数を累計して算出します。
現況値・目標値	・ 部会及び研究会を年に各 1 回以上開催するものとし、累計 10 回を目標値とします。

### 【モビリティマネジメント実施回数】

指標の算出方法	・ 各主体と連携した利用促進（モビリティマネジメント※）の実施件数を累計して算出します。
現況値・目標値	・ 年 1 回以上実施するものとし、累計 5 回を目標値とします。

### 【主要拠点でのバス同士の平均待ち時間】

指標の算出方法	・ 路線バス・市内循環バス等の時刻表より、市内循環バス（北コース）で和光市駅に到着後、市内循環バス（中央コース、南コース）又は路線バスに乗り継いで埼玉病院方面へ行く場合の平均待ち時間を算出します。
現況値・目標値	・ 市内循環バスの再編・見直しにより、起終点を和光市駅に変更してダイヤ調整を行うことで、基本的に全便の乗り継ぎ時間が短縮されることから、主要拠点でのバス同士の平均待ち時間の減少を目標値とします。 ・ 現況値は約 30 分、目標値は約 10 分とします。

## 參考資料

# 1 策定の経緯

## (1) 策定体制

【和光市地域公共交通会議の構成員】

令和3年11月現在

区分		所属・役職	委員	備考
	和光市長	和光市長	柴崎 光子	
第1号	学識経験を有する者	福島大学 経済経営学類 准教授	吉田 樹	会長
第2号	公共交通事業者の代表者又はその指名を受けた者	東武鉄道株式会社 事業本部計画管理部 課長	小瀧 正和	
		東武バスウエスト株式会社 運輸統括部 業務課 課長	山科 和仁	
		西武バス株式会社 計画部 計画課長	秦野 凌	
		国際興業株式会社 運輸事業部 運輸企画課 課長	久武 雅人	
		有限会社大和タクシー 課長	田中 和徳	
		一般社団法人埼玉県バス協会 専務	関根 肇	
		一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 専務理事	高原 昭	
第3号	公共交通事業者等の組織する団体	東武労働組合 運転士	真家 正人	
第4号	関係行政機関の職員	関東運輸局埼玉支局 総務企画部門 主席企画運輸専門官	小川 ゆかり	
		埼玉県企画財政部交通政策課 主査	西野 利彦	
		埼玉県朝霞県土整備事務所 道路部長	三谷 健太郎	
		埼玉県朝霞警察署 交通課長	北島 隆孝	
第5号	地域公共交通の利用者	市民公募委員	三瓶 岩根	
		市民公募委員	関口 泰典	
		市民公募委員	平山 洋子	
		市民公募委員	松永 安正	
		市民公募委員	矢内 葉子	
第6号	市職員	和光市企画部長	中蔦 裕猛	
		和光市保健福祉部長	大野 久芳	
		和光市建設部長	漆原 博之	副会長
第7号	前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者	シナネンモビリティ+株式会社 営業部 部長	大島 哲也	
		和光市自治会連合会 会長	木田 亮	
		和光市社会福祉協議会 常務理事	荒木 保敏	

【和光市地域公共交通事業者部会の構成員】

令和3年11月現在

所属・役職	委員	備考
福島大学 経済経営学類 准教授	吉田 樹	部会長
東武バスウエスト株式会社 運輸統括部 業務課 課長	山科 和仁	
西武バス株式会社 計画部 計画課長	秦野 凌	
国際興業株式会社 運輸事業部 運輸企画課 課長	久武 雅人	
有限会社大和タクシー 課長	田中 和徳	



## (2) 策定までの経緯

年度	月	会議・部会・研究会等	実態調査・市民意見等
令和2年度	9,10月		○関係者ヒアリング
	11月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■第1回 和光市公共交通研究会</li> <li>○市の公共交通の現状・取り組みの説明</li> <li>○講演「地域に合った公共交通について」</li> <li>○市民ワークショップ</li> </ul>	○市内循環バス利用状況調査
	12月	和光市地域公共交通会議の設置(条例)	
	2月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■第1回 和光市地域公共交通会議</li> <li>○地域公共交通計画の策定について</li> <li>○地域公共交通に関する現況把握調査について</li> <li>○地域公共交通の概況について</li> <li>○公共交通研究会の開催について(報告)</li> </ul>	
令和3年度	5月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■第2回 和光市地域公共交通会議</li> <li>○公共交通政策室の新設について(報告)</li> <li>○令和2年度 和光市内循環バスの運行実績報告</li> <li>○実態・ニーズ把握調査の実施について</li> </ul>	
	6月		○民生委員等アンケート
	7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■第2回 和光市公共交通研究会</li> <li>○フィールドワーク(市内循環バスへの乗車、駅前のバス乗場の確認等)</li> <li>○市内公共交通に関する意見交換</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市民アンケート</li> <li>○公共交通利用者アンケート(路線バス、市内循環バス、タクシー)</li> </ul>
	8月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■第1回 和光市地域公共交通事業者部会</li> <li>○和光市地域公共交通事業者部会の位置付け</li> <li>○地域公共交通計画策定に係る方針等</li> <li>○自動運転導入事業について</li> <li>○市民意向調査速報</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■第3回 和光市地域公共交通会議</li> <li>○地域公共交通計画策定に係る方針等</li> <li>○自動運転サービス導入における運営予定事業者の選定について</li> <li>○第2回公共交通研究会の実施について</li> <li>○市民アンケート調査</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■第3回 和光市公共交通研究会</li> <li>○市内循環バスについて</li> </ul>	
	9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■第4回 和光市公共交通研究会</li> <li>○市内循環バスの運行ルート見直し案</li> </ul>	○関係者ヒアリング
	10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■第2回 和光市地域公共交通事業者部会</li> <li>○和光市地域公共交通計画(素案)について</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高校ヒアリング</li> <li>○市民インタビュー</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>■第5回 和光市公共交通研究会</li> <li>○和光市内循環バス運行上の課題整理について</li> </ul>	
	11月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■第4回 和光市地域公共交通会議</li> <li>○和光市地域公共交通計画(素案)について</li> </ul>	
	12月		○パブリックコメント
	1月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■第3回 和光市地域公共交通事業者部会</li> <li>○和光市地域公共交通計画(案)について</li> </ul>	○住民説明会
	2月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■第5回 和光市地域公共交通会議</li> <li>○和光市地域公共交通計画(案)について</li> </ul>	
	3月		

## 2 実態・ニーズ調査の実施概要

### (1) 市内循環バス利用状況調査

市内循環バス利用者の利用区間を把握するため、3コースについて、OD 調査を実施しました。

項目	内容
調査対象	平日・土日における市内循環バス3コースの全利用者
調査方法	調査員が利用者の乗車時に調査カードを手渡し、降車時に回収
調査項目	○乗車降車バス停 ○性別・年齢 ○市内循環バスの利用状況 ○乗り換え有無

### (2) 地域公共交通に関する市民アンケート

市民の日常的な移動実態(目的地・移動手段・頻度・時間帯等)や公共交通に対する意向等について把握するため、16歳以上の市民を対象としたアンケートを実施しました。

項目	内容
調査対象	和光市に在住の方(16歳以上)
配布・回収方法	郵送配布・郵送回収
配布・回収数	配布数:3,000票 回収数:1,287票(郵送回収:960票/WEB回答:327票) 回収率 42.9%
調査項目	○回答者の属性 ○日常生活の移動実態 ○公共交通の利用状況、評価・改善意見

### (3) 民生委員アンケート

交通弱者(高齢者や子育て世代等)の生活実態及び外出時の困りごと・問題点等、市民の「生の声」を把握するため、民生委員を対象としたアンケートを実施しました。

項目	内容
調査対象	市内各地区の民生委員児童委員 92名
配布・回収方法	民生委員が出席する会議等において趣旨説明・配布し、郵送回収
配布・回収数	配布数:92票 回収数:60票 回収率 62.2%
調査項目	○担当区域について ○交通弱者の日常生活の移動実態 ○困っていることや要望

### (4) 鉄道駅における路線バス利用者アンケート

路線バスの市域内利用状況や乗継利用の実態(区間・時間帯・頻度・目的・支払方法等)、利用者からの評価・問題点・改善要望等を把握するため、鉄道駅バス停において路線バス利用者を対象としたアンケートを実施しました。

項目	内容
調査対象	平日の10時~16時に鉄道駅(和光市駅・成増駅)のバス乗り場においてバスを待っている利用者
配布・回収方法	バス乗場で配布し、郵送回収
配布・回収数	配布数:499票 回収数:138票 回収率 27.7%
調査項目	○回答者の属性 ○路線バスの利用実態 ○利用者の評価

## (5) 市内循環バス利用者アンケート

令和2年度調査で把握した利用実態を補足するとともに、利用者からの評価・問題点・改善要望等を把握するため、市内循環バス利用者を対象としたアンケートを実施しました。

項目	内容
調査対象	主要バス停(和光市駅・和光市役所・埼玉病院)において乗降する利用者
配布・回収方法	バス乗場で配布し、郵送回収
配布・回収数	配布数:135票 回収数:72票 回収率 53.3%
調査項目	○回答者の属性 ○市内循環バスの利用実態 ○利用者の評価、改善意見等

## (6) タクシー利用者アンケート

市内におけるタクシー利用者の属性や乗降地点、利用目的等の利用実態に加え、市内でタクシーを利用する際の不満点等を把握するため、タクシー利用者を対象としたアンケートを実施しました。

項目	内容
調査対象	市内のタクシー利用者
配布・回収方法	①調査員が和光市駅タクシー乗場で利用者に調査票を配布し、郵送回収 ②タクシー乗務員による配布、郵送回収
配布・回収数	配布数:504票(乗場:84票/乗務員:420票) 回収数:68票 回収率:13.5%
調査項目	○回答者の属性 ○タクシーの利用実態 ○タクシーサービスの改善意見等

## (7) 市民インタビュー

課題地域における課題の深堀りや今後の新たな施策検討のため、ターゲット(高齢者や子育て世代)を絞って市民インタビューを実施しました。

項目	内容
調査対象	課題地域における高齢者及び子育て世代
調査方法	自治会(協和会・白三西牛房)及び子育て世代包括支援センター(北・南)を訪問し、聞き取り
意見収集結果	自治会:35名(協和会:11名/白三西牛房:24名) 子育て世代包括支援センター:17名(北:8名/南:9名)
調査項目	○日常のお出かけについて ○公共交通に関する困りごと ○回答者の属性

## (8) 関係者ヒアリング

上位関連計画における公共交通の位置付け・役割や、地域公共交通の現状の課題や問題点、留意すべき点等を把握するために、関係者ヒアリングを実施しました。

- 庁内関係課:政策課、資産戦略課、都市整備課、駅北口土地地区画整理事業事務所、駅北口地区高度利用化推進室、社会援護課、地域包括ケア課、長寿あんしん課、保育施設課
- 交通事業者:東武バスウエスト、西武バス、大和タクシー、シナネンモビリティ+
- 有識者:吉田樹准教授(福島大学)
- 市内高校:和光高校、和光国際高校

## 3 用語解説

本文中に「※」を記した用語を解説する。

### アルファベット

#### AI オンデマンド交通

複数の利用者からの配車予約（乗降ポイント、希望時刻）に基づいて、AI（人工知能）が最適なルートや配車をリアルタイムに決定するシステムを用いた交通サービス。例えば、バス車両を使用し、需要に応じてリアルタイムでルートを最適化して運行する仕組み。

#### EV (Electric Vehicle)

電気自動車。ガソリンエンジンやディーゼルエンジンなどの内燃機関を持たず、電気を動力源としたモーターによって走行を行う自動車。

電動バスの車種は、電気バス、プラグインハイブリッドバス、燃料電池バスの3種類で、共通の特徴は以下の3点である。

- ゼロエミッション（走行時に CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、PM 等を排出しない。プラグインハイブリッドバスを除く）
- 低騒音・低振動、快適な乗り心地
- 災害時の活用

#### KPI (Key Performance Indicator)

目標を達成する上で、その達成度合いを計測・監視するための定量的な指標のこと。重要業績評価指標。

#### GTFS-JP

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、停留所、路線、便、時刻表、運賃等の静的データ。

#### GTFS-RT (GTFS リアルタイム)

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、遅延、到着予測、車両位置、運行情報等の動的データ。

#### ICT (Information and Communication Technology)

高度情報通信技術。通信技術を活用したコミュニケーションを意味する。

#### MaaS (Mobility as a Service / マース)

利用者が多様なモビリティサービス（鉄道・バス・タクシー・自転車・自動車・カーシェアリング等）に対して、「1つのサービス」としてアクセスし自由に選択できるようにすること。

#### PDCA サイクル

計画をたて（Plan）、それを実行し（Do）、内容を評価して（Check）、改善に結びつけ（Act）、その結果を次の計画（Plan）に活かす、反復・継続した管理手法。このサイクルを繰り返すことによって、計画内容の維持、向上及び継続的な実施を推進する。

#### SDGs (Sustainable Development Goals)

持続可能な開発目標。17 の世界的目標、169 の達成基準、232 の指標からなる持続可能な開発のための国際的な開発目標。

#### UD (ユニバーサルデザイン)

高齢者、障害者等の利用に限定せず、すべての人が利用しやすい製品、建築、空間、交通等のデザイン（計画・設計・製作・運営等）。

## あ・ア行

#### 一括定額運賃（定期券 / 回数券）

タクシーの複数回の利用分の運賃を一括して支払う制度。閑散時等の需要喚起を目的として、あらかじめ利用回数の上限、利用時間帯の制限、適用地点又はエリア、タクシーの利用権を行使する期限等の条件を設定し、当該条件に応じた価格を定め、定額で複数回のタクシーの利用権を一括して設定する運賃。

#### オープンデータ

国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、次のいずれの項目にも該当する形で公開されたデータ。

- 営利目的、非営利目的を問わず二次利用可能なルールが適用されたもの
- 機械判読に適したもの

○無償で利用できるもの

公共交通のオープンデータとしては、国土交通省がバス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡をするための「標準的なバス情報フォーマット」(GTFS-JP、GTFS-RT)を定めている。

## さ・サ行

### サイクル&バスライド

自宅から最寄りのバス停まで自転車で行き、バス停近くの自転車駐車場に自転車を停めて、そこからバスに乗り換えて目的地に向かうシステム。

### サブスクリプション

定額料金を支払い利用するコンテンツやサービスのこと。商品を「所有」ではなく、一定期間「利用」するビジネスモデル。

交通分野においては、交通サービスごとに個別で設定されている運賃を体系化・統合し、月定額でエリア内の様々な交通サービスが乗り放題とする考え方がある。

### シェアサイクル

相互利用可能な複数のサイクルポートが設置された、面的な都市交通に供されるシステム。

### 総合振興計画

長期的な展望に立って市の目指すべき将来像を描くとともに、その実現に向けた総合的かつ計画的なまちづくりの在り方を示したもの。また、地方創生の視点も取り入れ、まち・ひと・しごと創生総合戦略としても位置付けられるもの。

## た・夕行

### 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(地域公共交通活性化・再生法)

地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律。2007年10月施行。改正地域公共交通活性化・再生法は2014年5月成立、11月施行。

### デジタルデバイド

インターネットやパソコン等の情報通信技術を利用できる者と利用できない者との間に生じる格差。

## 都市計画マスタープラン

「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定められるものであり、「市町村総合計画」や、都道府県が定める「都市計画区域マスタープラン」等の内容に即し、地域の特性に応じた将来像を明らかにし、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針を示す指針となるもの。

## は・八行

### 福祉有償運送

道路運送法上の自家用有償旅客運送の種別の一つ。タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できない場合に認められ、NPO 法人や社会福祉法人等が、実費の範囲内(営利とは認められない範囲)の対価により、乗車定員10人以下の自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行う個別の輸送サービス。

## ま・マ行

### マイクロモビリティ(超小型モビリティ)

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人~2人乗り程度の車両。

### モビリティマネジメント(Mobility Management)

市民や組織・地域のモビリティ(移動状況)が「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取組。

# 和光市地域公共交通計画

令和 4(2022)年 3 月

事務局:和光市 建設部 公共交通政策室