

### 1. 計画の概要

#### ■ 地域公共交通計画の目的

市の地域公共交通の現状・課題等を踏まえ、目指す将来都市像を実現する上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

#### ■ 計画の期間

令和9年度～令和13年度(5か年)

#### ■ 計画の区域

和光市の全域

#### ■ 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              |
|      | シェアサイクル           |
| 福祉交通 | 福祉有償運送（NPO法人等）    |
| 施設送迎 | 病院・福祉施設、温浴施設の送迎バス |

### 2. 和光市公共交通を取り巻く現況と課題

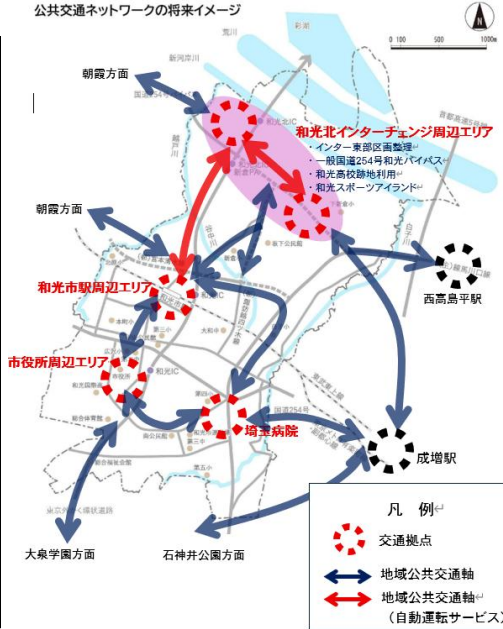
| 現況                          | 対象    | 課題                                |
|-----------------------------|-------|-----------------------------------|
| 運転手の高齢化・担い手不足               | 路 循   | ① 担い手不足や経費増加を踏まえた運行体制の維持が必要       |
| 利用者がコロナ禍以前の水準に戻っていない        | 路     |                                   |
| 運行経費が増えている                  | 路 循   |                                   |
| 狭隘道路への小型・ワゴン車両対応            | 循     | ② 現在の高水準な交通ネットワークを維持しつつ、利便性の向上が必要 |
| 利用者数増加による乗りこぼし              | 循     |                                   |
| 運行本数、ダイヤ、経路、乗継への不満          | 循     |                                   |
| バスの運行状況の分かりにくさ              | 路 循   | ③ 公共交通を利用する上での分かりやすさ・快適性の向上が必要    |
| バスの乗り方・行き先表示の分かりにくさ         | 路 循   |                                   |
| バスを待つことに負担感がある              | 路 循   |                                   |
| 急坂や狭隘道路による移動制約がある           | 循 他   | ④ 移動に困難を有する市民を考慮した移動支援が必要         |
| 公共交通が行き届かない地域がある            | 他     |                                   |
| 高齢者や運転免許返納者数の増加             | 路 循 他 |                                   |
| 都市基盤整備によるまちの変化              | 路 循 他 | ⑤ 地域公共交通を取り巻く環境の変化への対応が必要         |
| 公共交通や自転車等の低炭素型交通体系の推進が求められる | 路 循 他 |                                   |

対象： 路:路線バス    循:循環バス    他:その他の交通モード

### 3. 基本的な方針

#### ■ 和光市地域公共交通ネットワークの将来イメージ

- 主に主要拠点間を結ぶバスの運行により、市内を広くカバーし、市民の通勤・通学、通院、買い物など、日常に欠かせない移動手段となる
- これまでの路線を維持するとともに、新たな幹線道路の整備に応じた路線バスが運行される
- 狭隘道路など、大型バスの運行が困難な地域は小型バスやワゴン車両を活用した市内循環バスにより補完される
- 市内循環バスでも対応が困難な移動ニーズは、タクシーやシェアサイクル、福祉交通の活用により補完される。
- 運転手不足や経費高騰により、車両や路線を増やせない状況においても、各交通モードの連携により利便性が向上する



#### ■ 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

まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

多様な移動による地域活性化

| 目標                  | 施策                         | 課題との対応  |
|---------------------|----------------------------|---------|
| (1)主要拠点間を結ぶ基幹交通軸の維持 | 施策1 路線バス等の維持               | ①、③     |
|                     | 施策2 運転手確保に向けた取組の実施         | ①       |
|                     | 施策3 新たな拠点整備に合わせた路線検討       | ②、⑤     |
|                     | 施策4 自動運転技術の導入に向けた検討        | ①、②、③、⑤ |
|                     | 施策5 広域連携の検討                | ②、④     |
| (2)市内短距離交通の利便性向上    | 施策6 持続可能な市内循環バスの維持         | ①、②、③   |
|                     | 施策7 路線バス・市内循環バス等による乗継向上の実施 | ②、③     |
|                     | 施策8 公共交通が不便な地域の移動支援の実施     | ②、④     |
| (3)公共交通の利用環境の向上     | 施策9 交通拠点整備による利便性向上の検討      | ③、⑤     |
|                     | 施策10 バス待ち環境の向上             | ③       |
|                     | 施策11 環境に優しい公共交通の利用促進の実施    | ①、②、⑤   |
| (4)外出促進による地域交流の促進   | 施策12 目的地のサービスと連携した外出促進の検討  | ③       |
|                     | 施策13 公共交通と福祉施策の連携方策の検討     | ④       |

4. 目標達成のための施策と評価指標

本計画の目標達成のために行う施策と評価指標は以下のとおりです。

( )内は実施主体(市:和光市、市民:市民、鉄道:鉄道事業者、バス:バス事業者、タクシー:タクシー事業者、サイクル:シェアサイクル事業者、交通:鉄道・バス・タクシー事業者、周辺:周辺自治体)

目標① 主要拠点間を結ぶ基幹交通軸の維持

**施策1 路線バス等の維持(市、バス)**

- 路線バス等の事業採算性が確保され運行が継続できるよう支援する
- 現行路線の減便や路線廃止等、運行の維持が困難になった場合は、協議・調整を実施し、基幹交通軸の維持に向けて必要な見直しをする

■KPI 路線バスの利用者数、ノンステップバス導入率、部会回数

**施策2 運転手確保に向けた取組の実施(市、交通)**

- 多様な人材を採用するとともに、運転手の労働時間等を改善する
- 交通事業者と連携し、市HPや公共施設等における運転手の募集案内に協力する

■KPI 運転手不足人員数、募集案内協力回数

**施策3 新たな拠点整備等に合わせた路線検討(市、バス)**

新たな拠点整備や公共施設の縮充等に応じたバス路線を協議・調整し、地域公共交通ネットワークを見直す

■KPI 協議回数

**施策4 自動運転技術の導入に向けた検討(市、バス)**

- 和光市駅と和光北インターチェンジ周辺を結ぶ基幹交通軸への自動運転サービス導入を進める
- 自動運転技術に対する社会受容性の醸成に取組

■KPI 社会受容性醸成の取組回数

**施策5: 広域連携の検討(市、周辺)**

- 周辺自治体と公共交通の効率化に向けた連携の検討

■KPI 協議回数

目標② 市内短距離交通の利便性向上

**施策6 持続可能な市内循環バスの維持(市、市民、バス)**

- 利用実態に応じた運行見直しをする
- 路線バスとの運賃格差を踏まえた運賃の見直し
- 広告収入等の新たな財源確保を検討
- 地域の足を自分ごととして捉え、守り育てていく

<市内循環バスの運行見直しの基本的な考え方>

- 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

■KPI 市内循環バスの利用者数・収益率・財政負担額、公共交通カバー率、公共交通研究会の開催回数



**施策7 路線バス・市内循環バス等による乗継向上の実施(市、バス)**

- 路線バスの運行に合わせた市内循環バスの停留所やダイヤ調整等の運行見直しをする
- バス車内や停留所での案内充実に取り組
- 路線バスと市内循環バスの運賃割引制度の統一を検討する

■KPI バス乗換え効率、乗継乗車券の利用数、情報案内箇所整備数

**施策8 公共交通が不便な地域の移動支援の実施(市、タクシー)**

- 市内循環バスの移動支援を補完するため、個別支援をタクシーで実施
- 公共交通空白・不便地域の位置情報や移動支援制度の内容を市民にわかりやすく公表する

■KPI タクシー移動支援回数

目標③ 公共交通の利用環境の向上

**施策9 交通拠点整備による利便性向上の検討(市、交通)**

- 和光市駅北口駅前広場整備や和光北インター東部地区区画整理事業との連携

■KPI 協議回数

**施策10 バス待ち環境の向上(市、市民、バス)**

- 「バスまちスポット」の協力促進、バス停へのベンチ設置の仕組み検討
- 運行情報提供システムの導入検討

■KPI バスまちスポット登録数、バス停情報のHP掲載数

**施策11 環境に優しい公共交通の利用促進の実施(市、交通、サイクル)**

- 地域や企業・学校等と連携したモビリティマネジメント
- 新たな利用者の増加と継続的な利用促進を検討

■KPI 公共交通利用率、モビリティマネジメント回数・参加者数、シェアサイクルの利用者数

目標④ 外出促進による地域交流の促進

**施策12 目的地のサービスと連携した外出促進の検討(市)**

- 市内イベント主催者への公共交通の運行情報の提供やイベントと連携する
- 公共交通情報やイベント情報、観光情報、商業施設などの多様な情報を総合的に提供する仕組みを検討

■KPI イベント連携回数

**施策13 公共交通と福祉施策の連携方策の検討(市)**

- 個別の移動支援について、使いやすい方法やわかりやすい案内の仕組みを構築する

■KPI 福祉施策の移動支援回数

令和13年度に向けた目標値

**① 利用実態の指標**

**路線バスの利用者数**

現状 4,208千人/年

↓

目標 5,000千人/年

増加

**市内循環バスの利用者数**

現状 179千人/年

↓

目標 181千人/年

微増

**シェアサイクルの利用者数**

現状 416千人/年

↓

目標 440千人/年

増加

**公共交通(バス)利用率**

現状 36.6%

↓

目標 40%

増加

**② 公共交通ネットワークの指標**

**公共交通カバー率**

現状 96%

↓

目標 96%

現状維持

**バス乗換え効率**

現状 バス同士の平均待ち時間21分

↓

目標 バス同士の平均待ち時間10分

短縮

**③ 経営の指標**

**市内循環バスの収支率**

現状 20.5%

↓

目標 30%

増加

**市内循環バスの財政負担額**

現状 利用者一人当たり432円/人

↓

目標 利用者一人当たり432円/人

現状維持