

第 2 期和光市地域公共交通計画 (素案) について

令和 8 年 9 月 18 日

和光市 公共交通政策室

目次

(1) 第1期計画からの主な変更点について

(2) 第2期計画について

- ① 公共交通の分類
- ② 現状・課題
- ③ 目標
- ④ 施策
- ⑤ 評価指標・数値目標

(1) 第1期計画からの主な変更点について

(1) 第1期計画からの主な変更点について

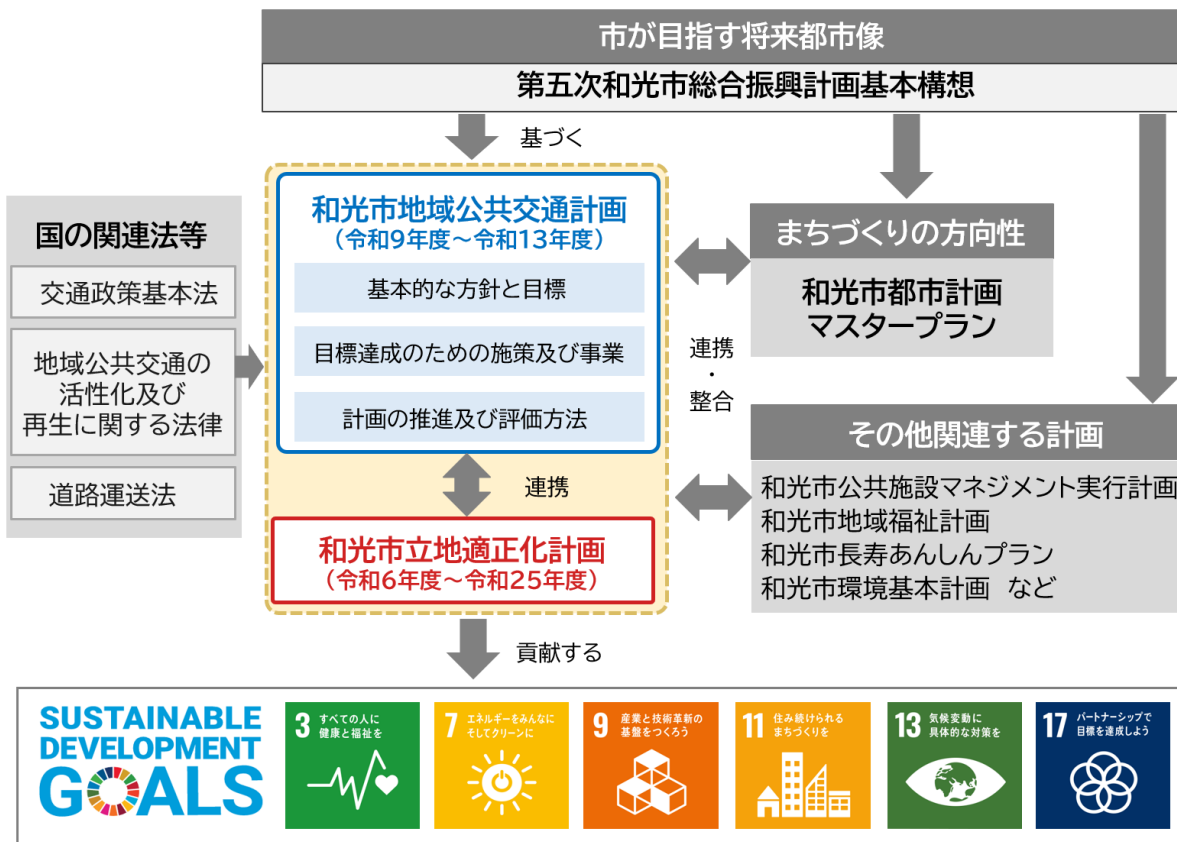
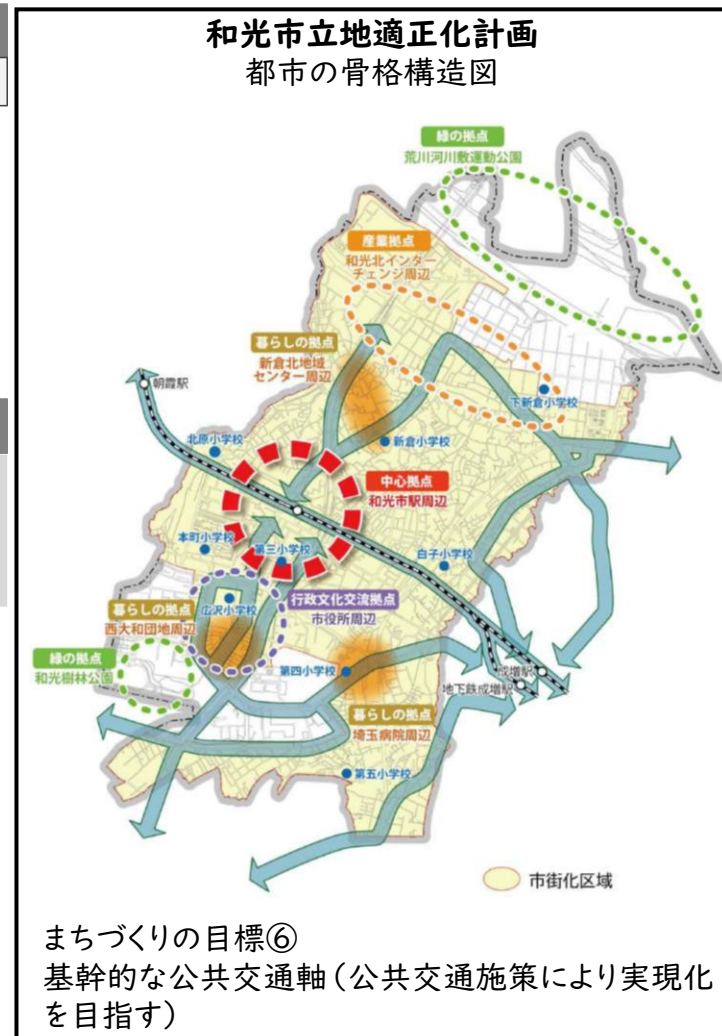
●第1期計画からの主な変更・追加事項

該当頁	分類	変更・追加事項
3,7	計画の位置づけ	・和光市立地適正化計画の策定に伴う位置づけの追加
8	計画の対象	・シェアサイクルを公共交通として新たに位置づけ
10,11	現行計画の検証	・追加
23,24	課題	・第1期計画（現行計画）の成果、利用者・交通事業者の動向を踏まえて再整理 ・5課題→4課題に再整理
27	目標	・同上 ・6目標→4目標に再整理
32～46	施策	・同上 ・8施策・21事業→13施策・事業を設定せず方向性を再整理
50～55	評価指標・数値目標	・同上 ・11指標→8指標（継続：5指標、新規：3指標）

(2) 第2期計画について

① 計画の位置づけ

●上位計画と関連計画との位置づけ



② 公共交通の分類

●第2期計画の公共交通の位置づけと機能

分類	交通モード	機能等
公共交通	鉄道	広域交通
	高速バス・空港連絡バス	広域交通
	路線バス	広域交通、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
	タクシー	広域及び市内のドアツードアサービス
	シェアサイクル	鉄道・バスの補完
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
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

「シェアサイクル」を 新たに公共交通として位置づけ

令和元年7月より実証実験を開始し、令和6年4月から本格実施に移行しました。ポート数の増加に伴い、利用者も増加しています。

これらのことから、シェアサイクルは市民の身近な移動手段として定着しつつあり、鉄道・バスの補完する公共交通として第2期計画では位置づけ、さらなる利用者数・ポート数の増加に向けて取り組めます。

●シェアサイクルポートの様子



③ 現状・課題

第1期計画

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

第2期計画

課題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

課題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

課題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

課題④: 移動に困難を有する市民を考慮した移動支援が必要

課題⑤: 地域公共交通を取り巻く環境の変化への対応が必要

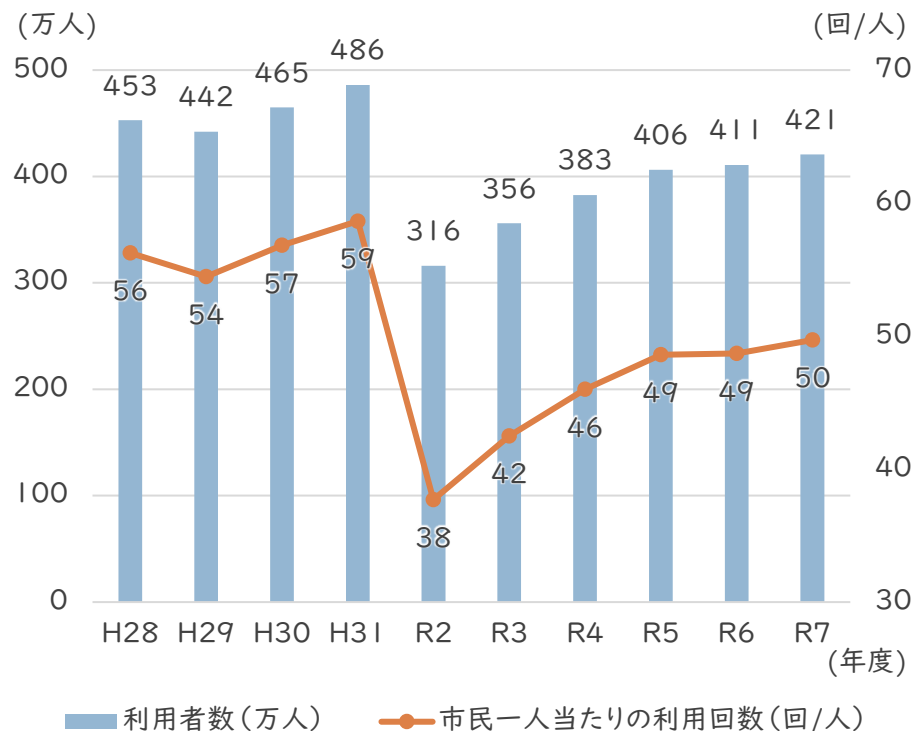
個別の課題解決から、持続可能性と社会包
括性を重視した課題に転換

③ 現状・課題

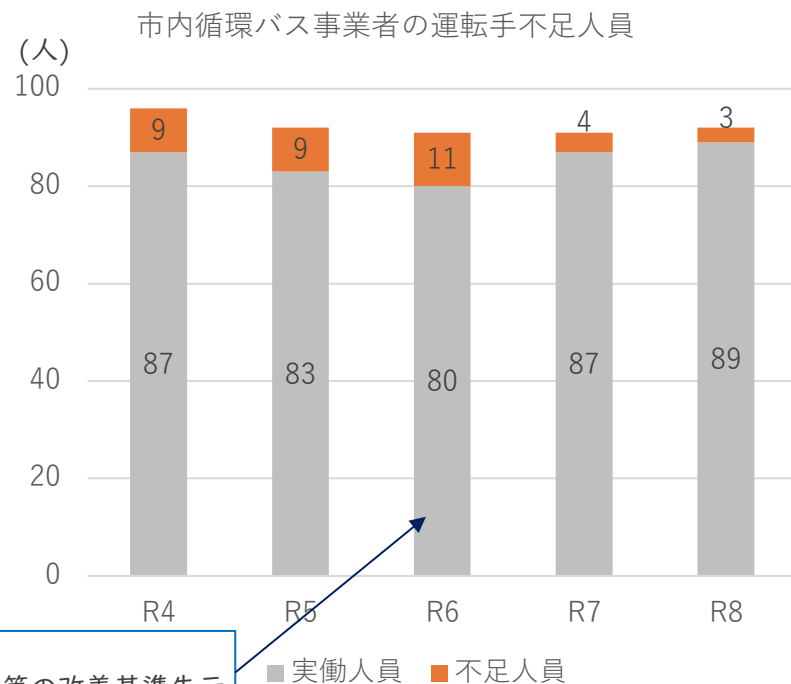
課題①:担い手不足や経費増加を踏まえた運行体制の維持・確保が必要

- ・ 路線バスの利用者数は増加傾向だが、平成31年度以前の値に届かない
- ・ バス運転手の平均年齢上昇や二種運転免許保有者の減少により、本市のバス事業者においても運転手の確保が急務
- ・ 将来にわたって公共交通の運行を維持していくため、継続的な運転手の担い手を確保するとともに、経費が上昇している中でも利便性の高い運行を維持していく

●路線バスの年間利用者数と市民一人当たりの利用回数の推移 (東武バス・西武バスの合計)



●運転手の平均年齢、不足人員



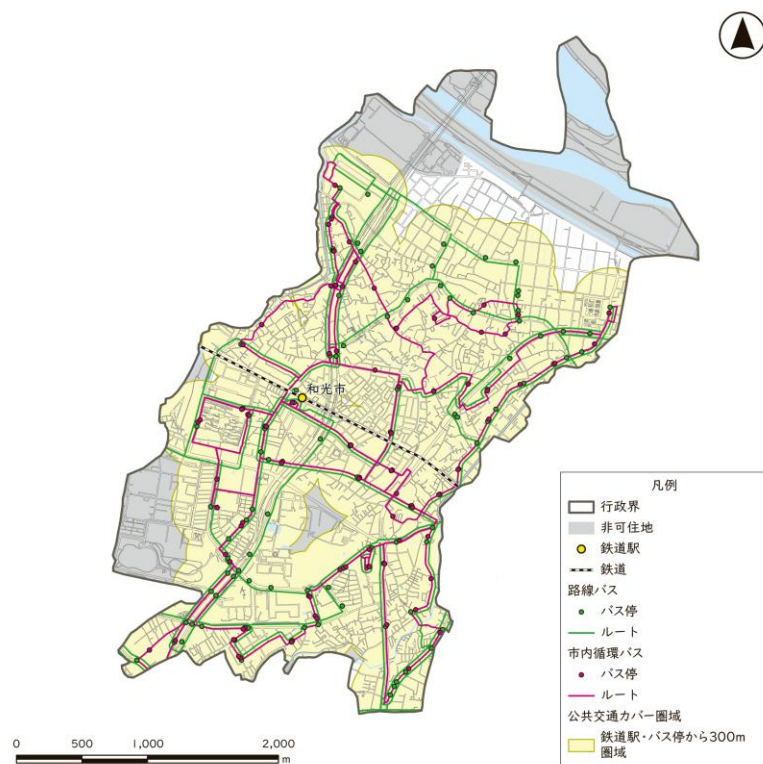
R6年4月
労働時間等の改善基準告示

③ 現状・課題

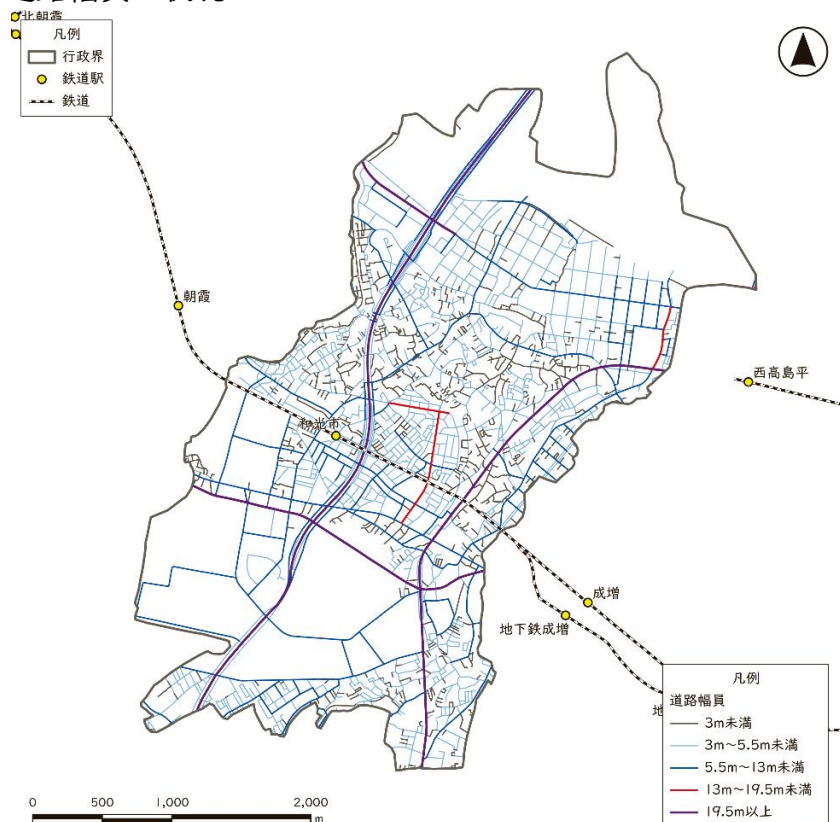
課題②: 現在の高水準な交通ネットワークを維持しつつ、利便性の向上が必要

- 本市は、和光市駅を中心に民間路線バスが運行し、住宅地から公民館等の拠点までの短距離交通を市内循環バスが補完的に運行しており、市域の96%が公共交通でカバーされている
- 市内は大型バスでは運行が難しい狭い道路が多く、小型バスやワゴン車両で日常の地域の足を支えている
- 市内循環バスの利用者は年々増加しており、ワゴン車両に乗りきれない状態が発生している
- 利用者アンケートでは、市内循環バスの「運行本数」に対する不満意見が多く、運転手不足や運行経費の高騰があるなか、利用実態に応じた効率的な運行が求められている

●公共交通カバー圏域(鉄道駅・バス停から300m圏域)



●道路幅員の状況

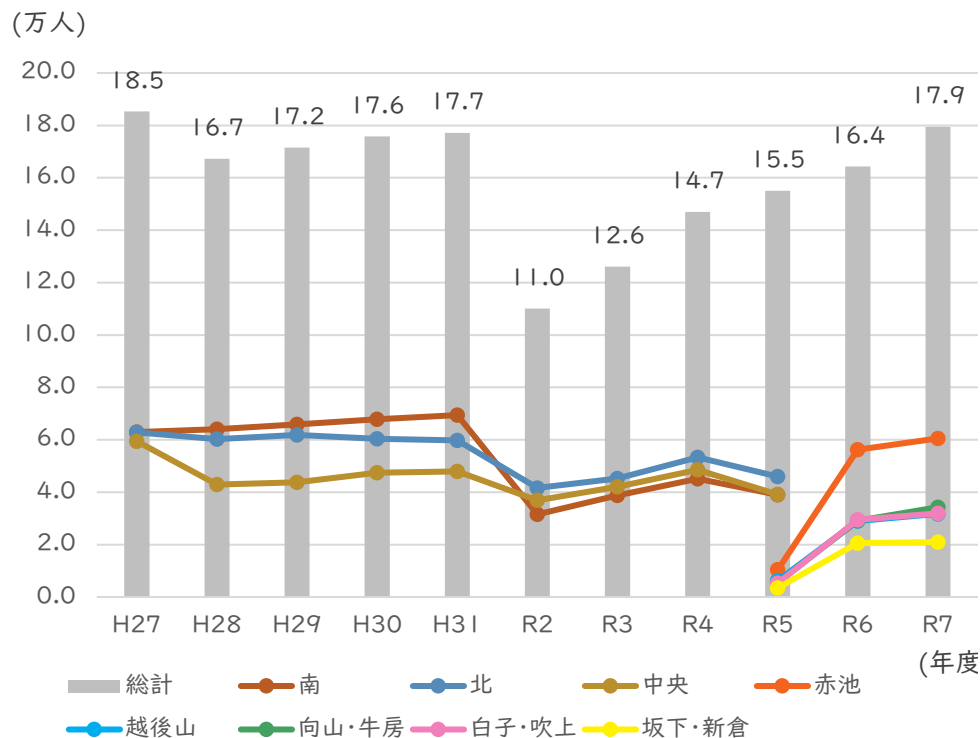


③ 現状・課題

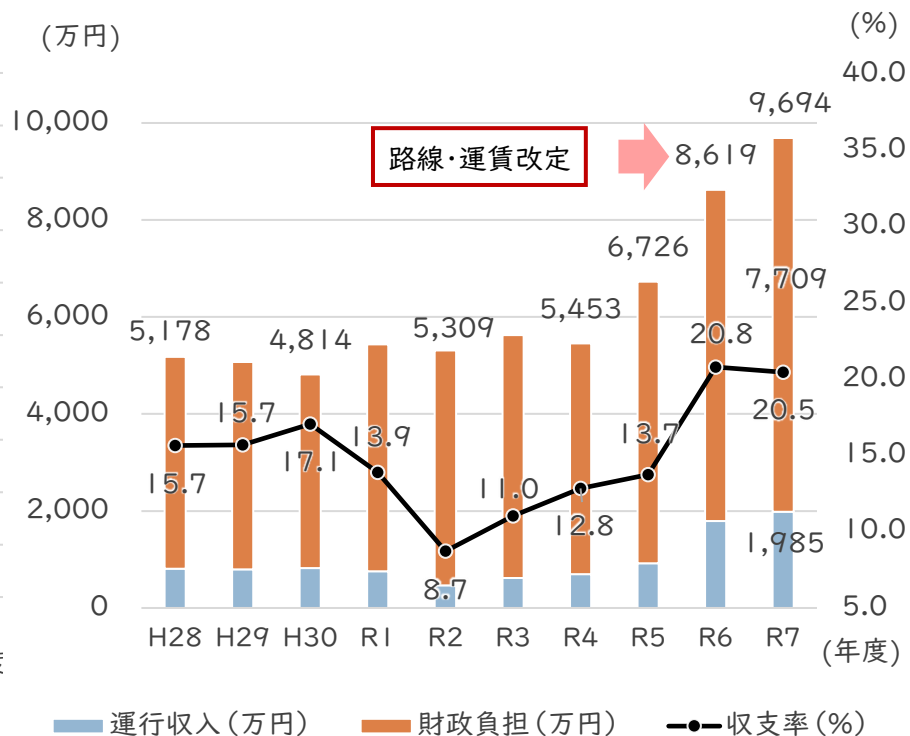
課題②: 現在の高水準な交通ネットワークを維持しつつ、利便性の向上が必要

- 本市は、和光市駅を中心に民間の路線バスが運行し、住宅地から拠点までの短距離交通を市内循環バスが補完的に運行しており、市域の大半が公共交通ネットワークでカバーされている
- 市内は大型バスでは運行が難しい狭い道路が多く、小型バスやワゴン車両で日常の地域の足を支えている
- 市内循環バスの利用者は年々増加しており、ワゴン車両に乗りきれない状態が発生している
- 利用者アンケートでは、市内循環バスの運行本数や運行ダイヤ等に対する不満意見が多く、運転手不足や運行経費の高騰があるなか、利用実態に応じた効率的な運行が求められている

●市内循環バスの利用者数の推移



●市内循環バスの運行経費及び収支率の推移



③ 現状・課題

課題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

- ・ 市民アンケートやヒアリングでは、「バスの運行状況がわからない。バス停の到着時間が知りたい」「市内循環バスの使い方や行先が分からず使いづらい」といった意見が多く寄せられている
- ・ バス停でのバス待ち環境（屋根、ベンチ、バスロケーションシステム）を改善してほしいといった声が寄せられている
- ・ 利便性だけでなく、利用環境の面からもわかりやすさ・快適性の向上が求められている

●利用環境に関する市民の意見（抜粋）

市民アンケート	<ul style="list-style-type: none">・ 目的の施設の近くにバス停があっても位置が分からず、利用をためらってしまう・ バス停名が似ていて、どちらのバス停か迷ってしまう・ 循環バスがどこを通っているのか分からず、使いづらいと感じている・ 地図の見方を間違えて逆方向のバスに乗ってしまい、知らない土地を回ってしまった・ 普段バスを使わない人には、地図や時刻表の見方自体が難しい・ コースの時間が重なっていて、時刻表を見ても分かりにくい
地区社会福祉協議会ヒアリング	<ul style="list-style-type: none">・ たまにしか乗らないため、バスの使い方がよく分からない・ 行き先表示が分かりづらく、違うバスに乗ってしまった・ 自分の地域で循環バスが運行していることを知らなかった

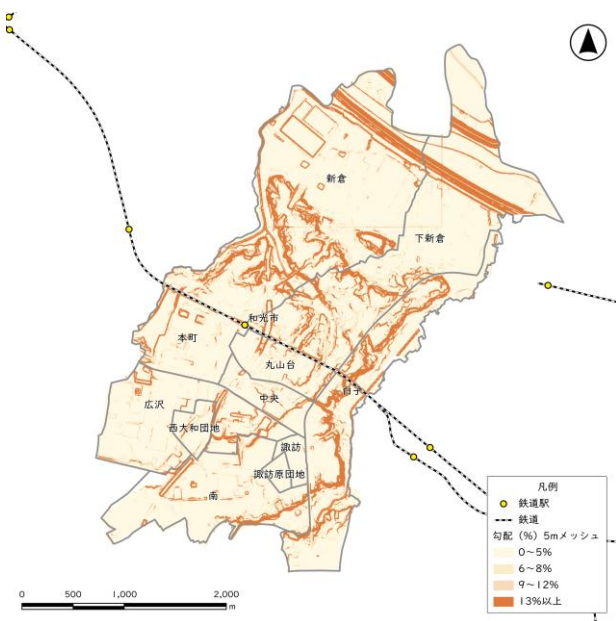


③ 現状・課題

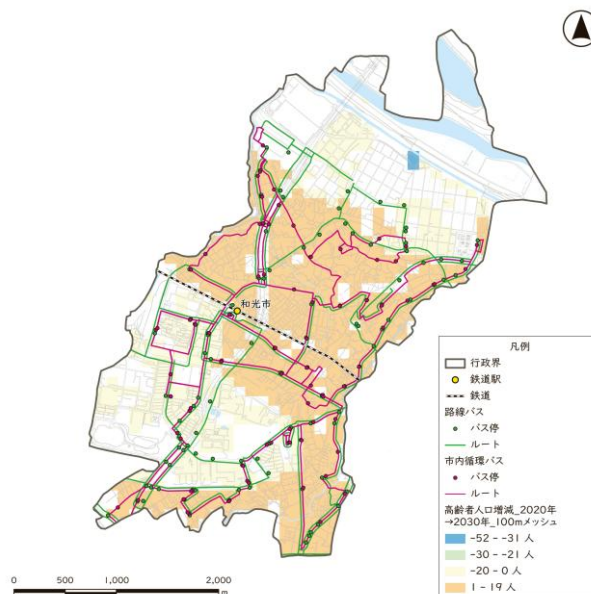
課題④: 移動に困難を有する市民を考慮した移動支援が必要

- 充実した公共交通網が形成されている一方、急勾配道路や住宅街の狭隘道路が多く分布しており、地形的な制約により移動の負担が大きい市民がいる
- 高齢者の増加やそれに伴う運転免許証返納者が増えているなど、自ら移動することが困難な市民が増加する懸念がある
- 既存の公共交通を活かしつつ、移動困難者の状況を考慮した個別の移動支援の検討が求められている

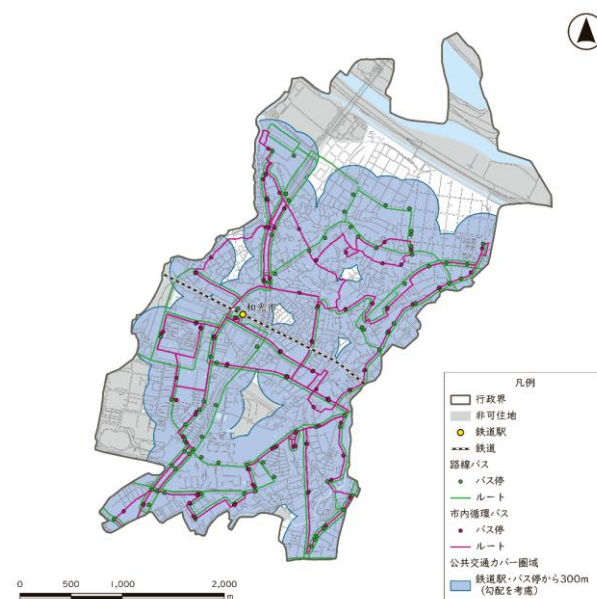
● 勾配の分布



● 高齢者人口の増減(2020年→2030年)



● 勾配を考慮した公共交通カバー圏域(鉄道駅・バス停から300m圏域)



③ 現状・課題

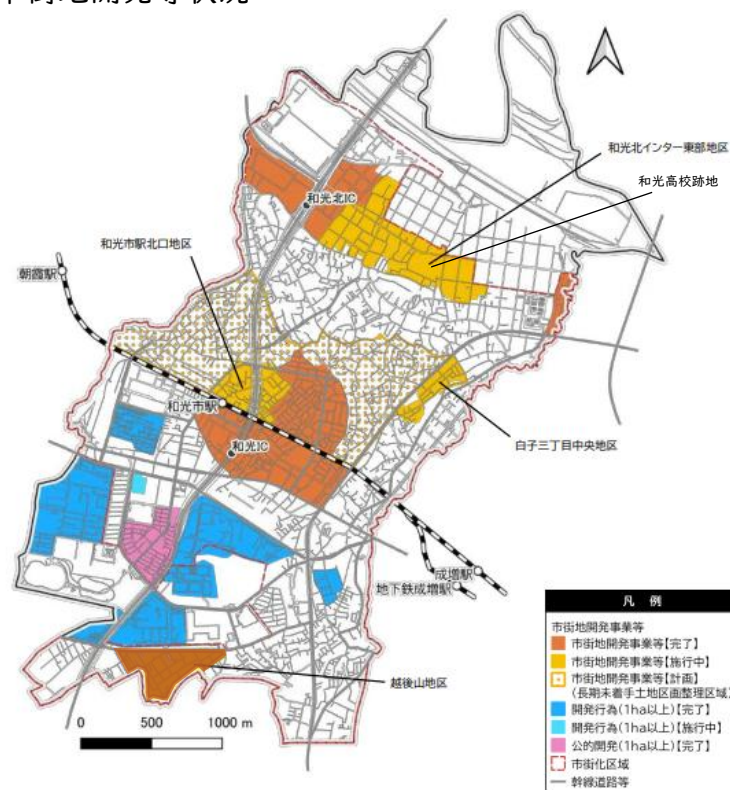
課題⑤:地域公共交通を取り巻く環境の変化への対応が必要

- 一般国道254号和光バイパスの整備や和光市駅北口駅前広場整備、和光北インター東部地区区画整理事業等が予定されているほか、和光高校跡地で地域振興施設整備の検討が行われており、都市機能の変化により、新たな移動需要が見込まれる
- 都市整備の状況に応じた公共交通機能の確保とともに、まちづくりと調和した地域公共交通ネットワークの再構築が必要
- 自動車からの二酸化炭素排出削減に向けて、シェアサイクル等の環境負荷の低い移動手段の活用も重要となっており、他の公共交通と役割分担を図りながら利用促進が求められている

●都市計画道路の整備状況



●市街地開発等状況

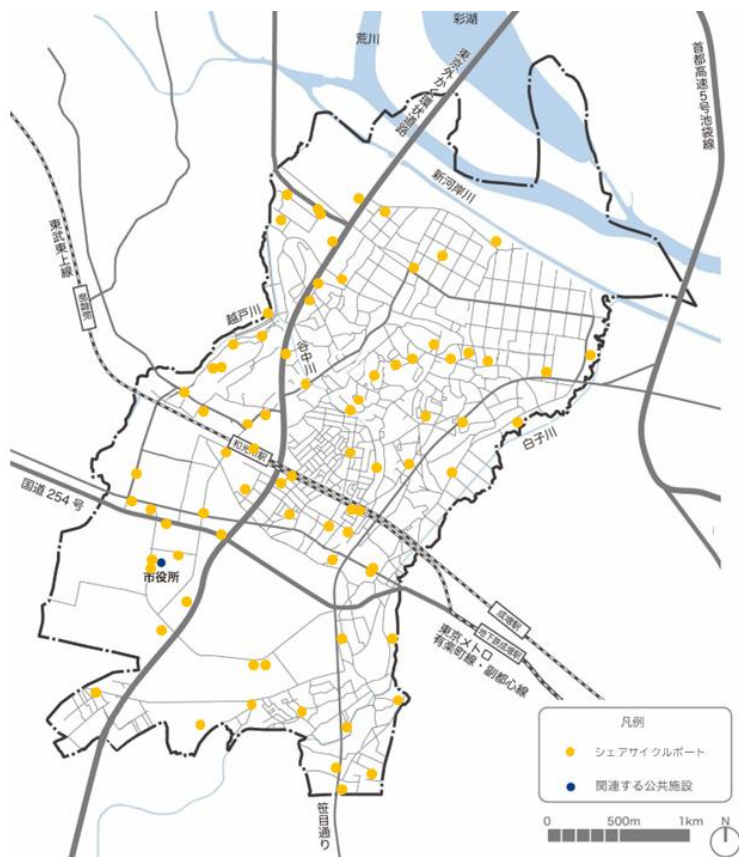


③ 現状・課題

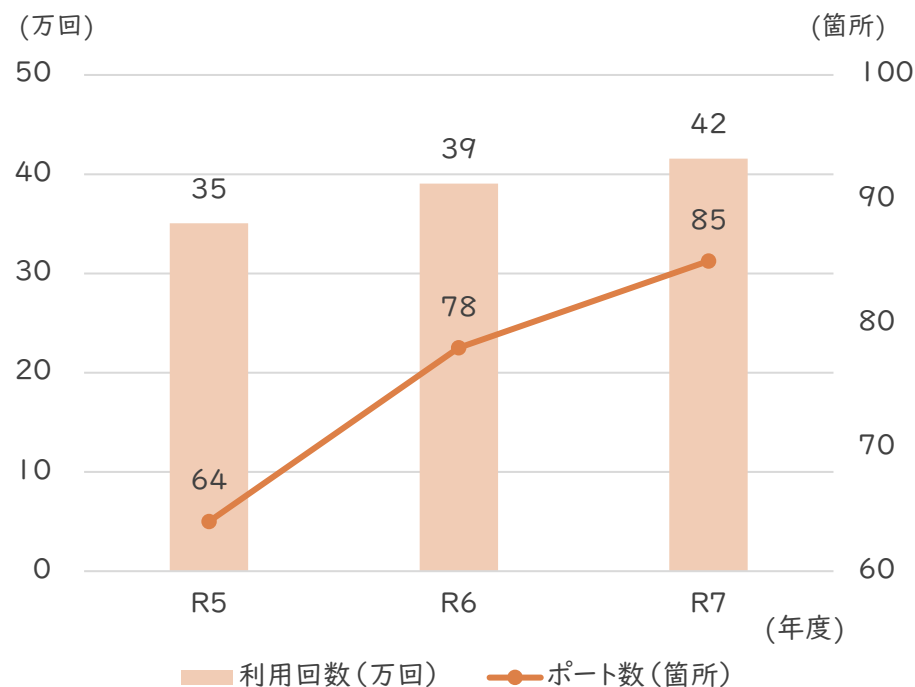
課題⑤:地域公共交通を取り巻く環境の変化への対応が必要

- 一般国道254号和光バイパスの整備や和光市駅北口駅前広場整備、和光北インター東部地区区画整理事業等が予定されているほか、和光高校跡地で地域振興施設整備の検討が行われており、都市機能の変化により、新たな移動需要が見込まれる
- 都市整備の状況に応じた公共交通機能の確保とともに、まちづくりと調和した地域公共交通ネットワークの再構築が必要
- 自動車からの二酸化炭素排出削減に向けて、シェアサイクル等の環境負荷の低い移動手段の活用も重要となっており、他の公共交通と役割分担を図りながら利用促進が求められている

●シェアサイクルの整備状況



●シェアサイクルの利用回数・ポート数の推移



③ 現状・課題

第1期計画

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

第2期計画

課題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

課題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

課題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

課題④: 移動に困難を有する市民を考慮した移動支援が必要

課題⑤: 地域公共交通を取り巻く環境の変化への対応が必要

個別の課題解決から、持続可能性と社会包
括性を重視した課題に転換

④ 目標

※第1期計画を踏襲

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 市民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

第1期計画 6目標

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

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

第2期計画(素案) 4目標

目標①: 主要拠点間を結ぶ基幹交通軸の維持

- ・拠点間を結ぶバス交通を公共交通軸と位置付け、市内の利便性の高いネットワークを確保する
- ・近隣自治体への移動についても、利便性の高いネットワークの構築を目指す

目標②: 市内短距離交通の利便性向上

- ・自宅から地域拠点への短距離交通の利便性向上により、市民の日常移動を支える

目標③: 公共交通の利用環境向上

- ・案内・情報発信の充実により、利用促進と環境負荷の低減を目指す

目標④: 外出促進による地域交流の創出

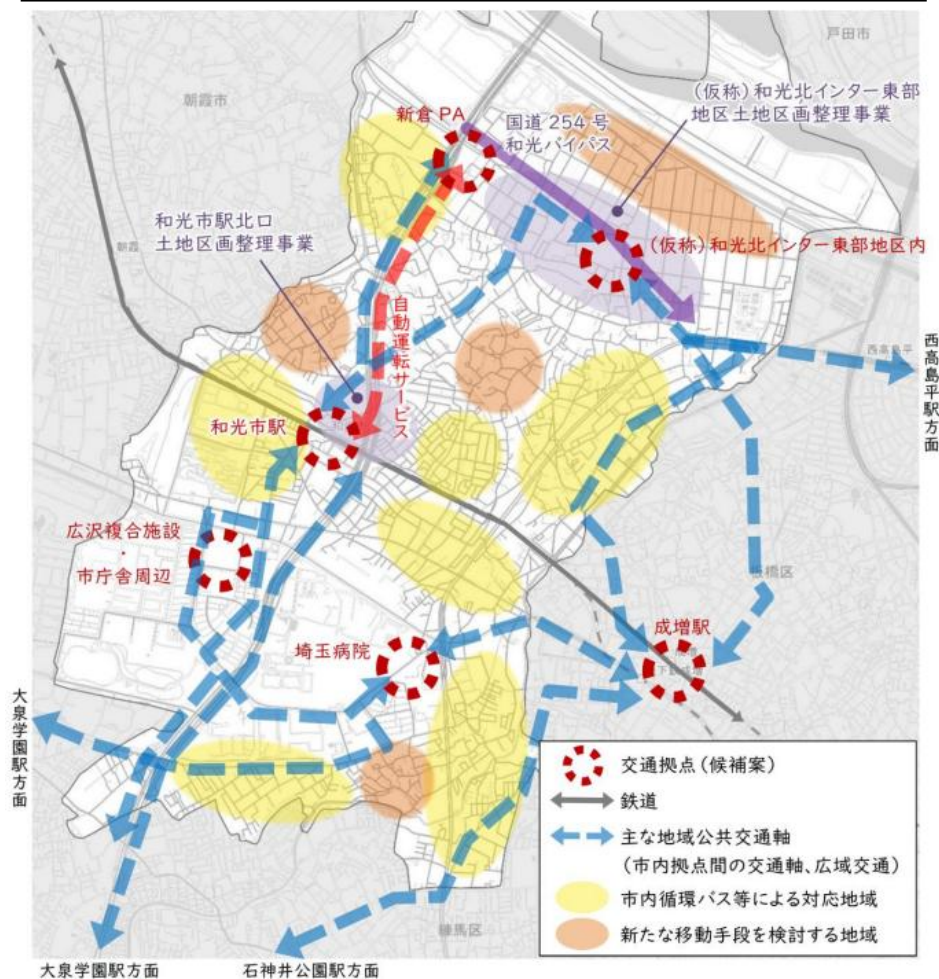
- ・多様な交通サービスを連携・統合し、移動利便性向上と地域活性化を促進する



目標の方向性は同様、4つに再整理

④ 目標（和光市地域公共交通の将来像）

第1期計画



第2期計画

公共交通ネットワークの将来イメージ



和光市立地適正化計画との連携を踏まえ、
都市構造の変化を考慮した将来イメージに変更

⑤ 施策

第1期計画 8施策 21事業

計画の目標	施策体系
目標①: 利便性の高い地域公共交通軸の維持・充実	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 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	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 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	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
目標④: 誰もが迷わず分かりやすい利用環境・情報提供	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 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 [※] アプリ構築等の検討・研究 (施策7, 施策8をICT [※] 技術の活用により統合)
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	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 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 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 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 [※]
目標⑥: 多様な交通サービスの有機的な連携	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 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 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 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 [※] (定額制)化の検討・研究

第2期計画(素案) 13施策

目標	施策
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
	施策2 運転手確保に向けた取組の実施
	施策3 新たな拠点整備に合わせた路線検討
	施策4 自動運転技術の導入に向けた検討
	施策5 広域連携の検討
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
	施策7 路線バス・市内循環バス等による乗継向上の実施
	施策8 公共交通が不便な地域の移動支援の実施
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
	施策10 バス待ち環境の向上
	施策11 環境に優しい公共交通の利用促進の実施
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
	施策13 公共交通と福祉施策の連携方策の検討

施策に紐づく事業は設定せず、
目標を実現する施策の取組内容を設定

④ 施策

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

実施主体：和光市、バス事業者

- ・ 利用者増加策・交通事業者への支援
- ・ 地域の足となる公共交通の継続運行
- ・ 走行環境の整備
- ・ 路線維持に向けた協議・見直し

■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

実施主体：和光市、交通事業者

- ・ 多様な人材の採用、労働環境改善の実施
- ・ 運転手募集のPR・広報協力
- ・ 交通拠点・休憩施設等の整備

■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

実施主体：和光市、交通事業者

- ・ 拠点整備、公共施設縮充に応じたバス路線の新設・見直し

■KPI 協議回数

施策4：自動運転技術導入に向けた検討

実施主体：和光市、交通事業者

- ・ 基幹交通軸への自動運転サービスの導入推進
- ・ 自動運転技術に対する社会受容性の醸成

■KPI 社会受容性醸成の取組回数

施策5：広域連携の検討

実施主体：和光市、周辺自治体

- ・ 周辺自治体との情報共有・連携
- ・ 広域交通基盤整備の動向注視・連携体制構築

■KPI 協議回数

④ 施策

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

実施主体：和光市、市民、バス事業者

- ・ 利用実態に応じた運行見直し
- ・ 運賃の見直し
- ・ 広告収入等による新たな財源の検討
- ・ 地域の足を自分ごととして捉え、守り育てていくため、市民参加を通じた運行見直しを検討

<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

実施主体：和光市、バス事業者

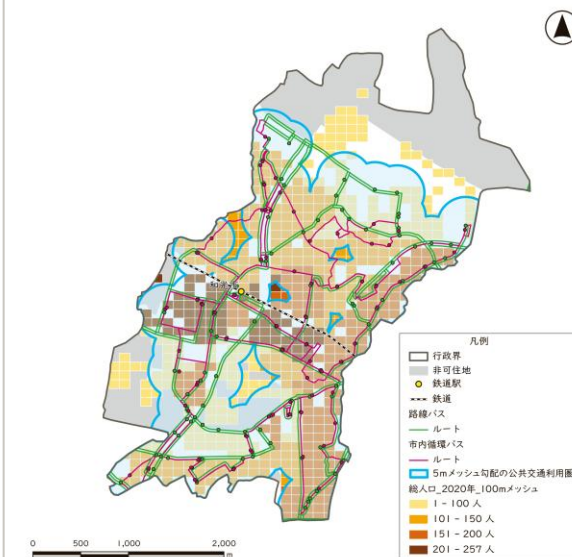
- ・ 路線バスに合わせた市内循環バスの運行見直し
- ・ 乗継案内の改善検討、案内の充実
- ・ 路線バスと市内循環バスの運賃割引制度の統一の検討

■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

実施主体：和光市、タクシー事業者

- ・ 狭隘道路・坂道が多い地域特性を踏まえた空白・不便地域の現状把握・明確化
- ・ GIS等による情報公表により移動支援の利用促進
- ・ タクシーチケット配布等による移動支援



■KPI タクシー移動支援回数

④ 施策

目標③:公共交通の利用環境向上

施策9:交通拠点整備による利便性向上の検討

実施主体:和光市、交通事業者

- ・和光市駅北口駅前広場整備との連携、定時制の確保・乗継効率の協議・調整
- ・市内循環バスは和光市駅南口での乗継機能を維持
- ・和光北インター東部地区土地区画整理事業の産業拠点・和光高校跡地との連携、交通結節点機能としての検討
- ・滞留空間の整備による交通案内や観光情報を提供する待機スペースの充実

■KPI 協議回数

施策10:バス待ち環境の向上

実施主体:和光市、市民、交通事業者

- ・停留所の待ち環境整備
- ・バスまちスポットの登録推進
- ・バス停留所へのベンチ設置等の協議、地域による維持管理の仕組みの構築
- ・運行情報提供システムの導入検討(バスロケーションシステム、デジタルサイネージ等)

■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:環境にやさしい公共交通の利用促進の実施

実施主体:和光市、交通事業者、シェアサイクル事業者

- ・自家用車から公共交通への意識変化を促すモビリティマネジメントの実施
- ・市内循環バスの無料運転デー・お得な運賃制度の検討による利用促進
- ・シェアサイクルポートの増設・連携

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

④ 施策

目標④：外出促進による地域交流の創出

施策12：目的地のサービスと連携した外出促進の検討

実施主体：和光市

- ・ イベント主催者への運行情報提供・連携
- ・ GTFS・GBFSを活用した経路検索サービスの連携
- ・ 和光版MaaS構築に向けた取組の推進、総合的な情報提供の仕組み検討



出展：「仙台MaaS」HP

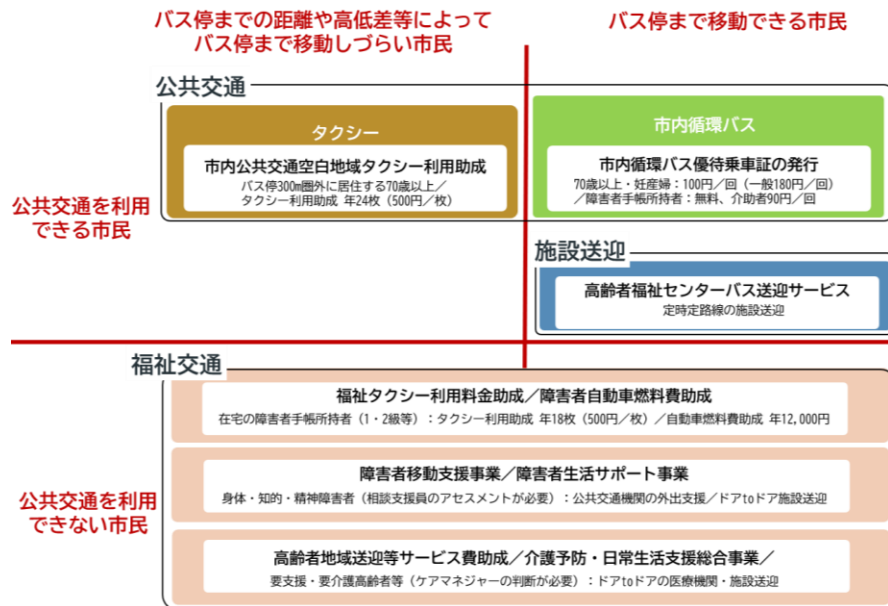
■KPI イベント連携回数

施策13：公共交通と福祉施策の連携方策の検討

実施主体：和光市

- ・ 個別の移動支援を福祉施策との連携・分かりやすい案内の構築
- ・ 福祉施設送迎バスと市内循環バスの連携方策検討

移動支援が必要な対象と移動支援策の関係



■KPI 福祉施策の移動支援回数

⑤ 施策

第1期計画 8施策 21事業

計画の目標	施策体系
目標①: 利便性の高い地域公共交通軸の維持・充実	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 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	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 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	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
目標④: 誰もが迷わず分かりやすい利用環境・情報提供	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 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 [※] アプリ構築等の検討・研究 (施策7, 施策8をICT [※] 技術の活用により統合)
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	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 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 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 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 [※]
目標⑥: 多様な交通サービスの有機的な連携	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 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 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 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 [※] (定額制)化の検討・研究

第2期計画(素案) 13施策

目標	施策
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
	施策2 運転手確保に向けた取組の実施
	施策3 新たな拠点整備に合わせた路線検討
	施策4 自動運転技術の導入に向けた検討
	施策5 広域連携の検討
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
	施策7 路線バス・市内循環バス等による乗継向上の実施
	施策8 公共交通が不便な地域の移動支援の実施
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
	施策10 バス待ち環境の向上
	施策11 環境に優しい公共交通の利用促進の実施
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
	施策13 公共交通と福祉施策の連携方策の検討

施策に紐づく事業は設定せず、
目標を実現する施策の取組内容を設定

⑤ 評価指標・数値目標

第1期計画 11指標

評価指標①路線バスの年間利用者数 継続

評価指標②市内循環バスの利用者数 継続

評価指標③市内循環バスの収支率 継続

評価指標④公共交通空白・不便地域の居住人口の割合 継続

評価指標⑤市民の満足度 移行

評価指標⑥オープンデータ化率 統合

評価指標⑦情報提供等の整備箇所数 統合

評価指標⑧交通空間の整備箇所数 統合

評価指標⑨部会・研究会等の開催回数 統合

評価指標⑩モビリティマネジメント実施回数 統合

評価指標⑪主要拠点でのバス同士の平均待ち時間 継続

第2期計画 8指標

利用実態の指標

評価指標①路線バスの利用者数

評価指標②市内循環バスの利用者数

新規

評価指標③シェアサイクルの利用者数

新規

評価指標④公共交通(バス)利用率

公共交通ネットワークの指標

評価指標⑤公共交通カバー率

評価指標⑥バス乗り換え効率

経営の指標

評価指標⑦市内循環バスの収支率

新規

評価指標⑧市内循環バスの財政負担額

利用実態・ネットワーク・経営の指標に再整理

⑤ 評価指標・数値目標

利用実態の指標

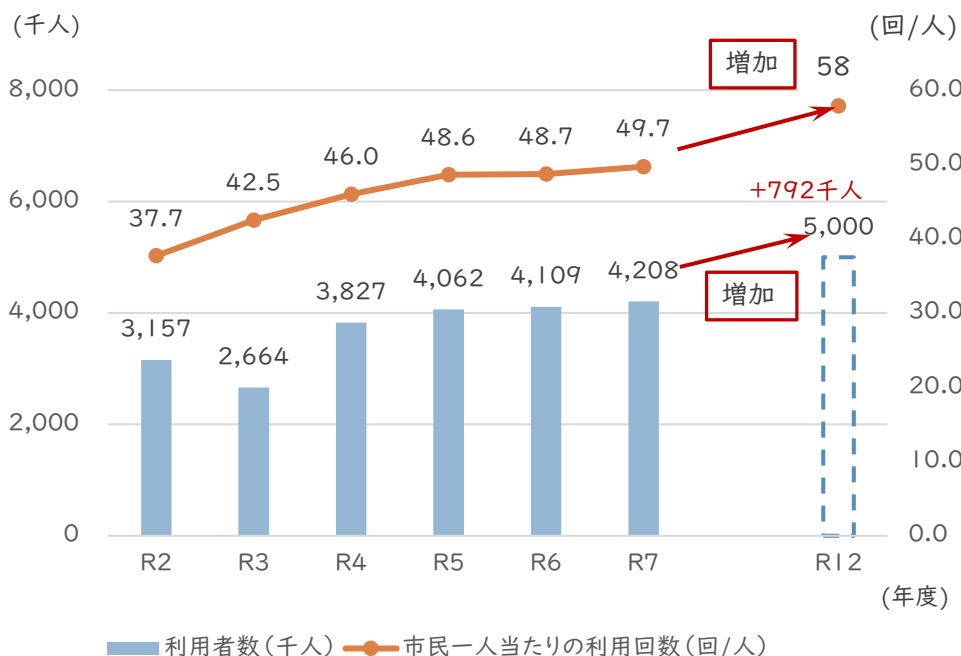
評価指標①路線バスの利用者数

目標値を
継続

初期値	現状値	目標値
3,157千人/年 (令和2年度)	4,208千人/年 (令和7年度)	5,000千人/年 (令和12年度)

■バス事業者からの提供データを集計

利用促進により、コロナ禍以前の水準程度の回復を目指すこととし
「増加」を目指す



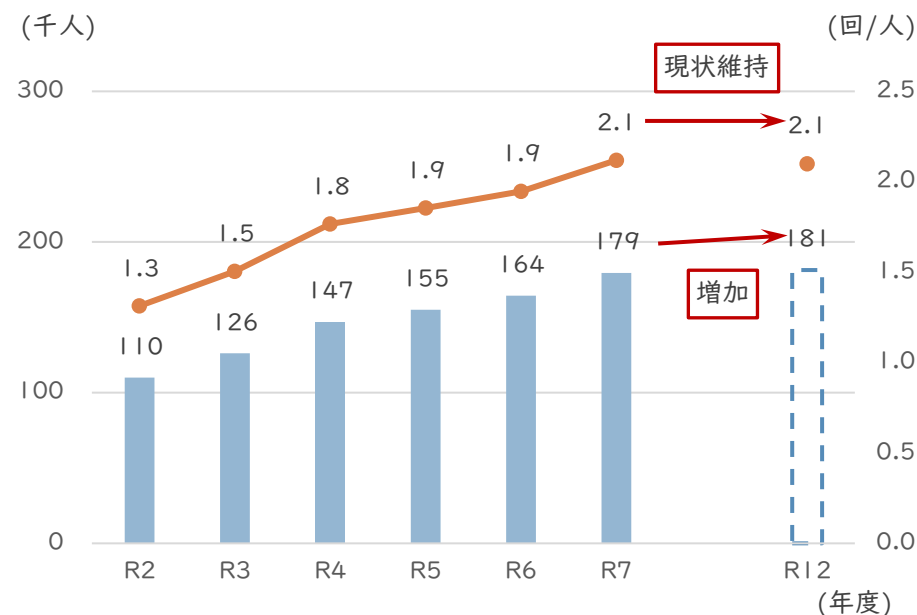
評価指標②市内循環バスの利用者数

目標値を
継続

初期値	現状値	目標値
110千人/年 (令和2年度)	179千人/年 (令和7年度)	181千人/年 (令和12年度)

■バス事業者からの提供データを集計

市民一人当たりの維持し、将来人口の増加分を見込むことにより
「増加」を目指す



⑤ 評価指標・数値目標

利用実態の指標

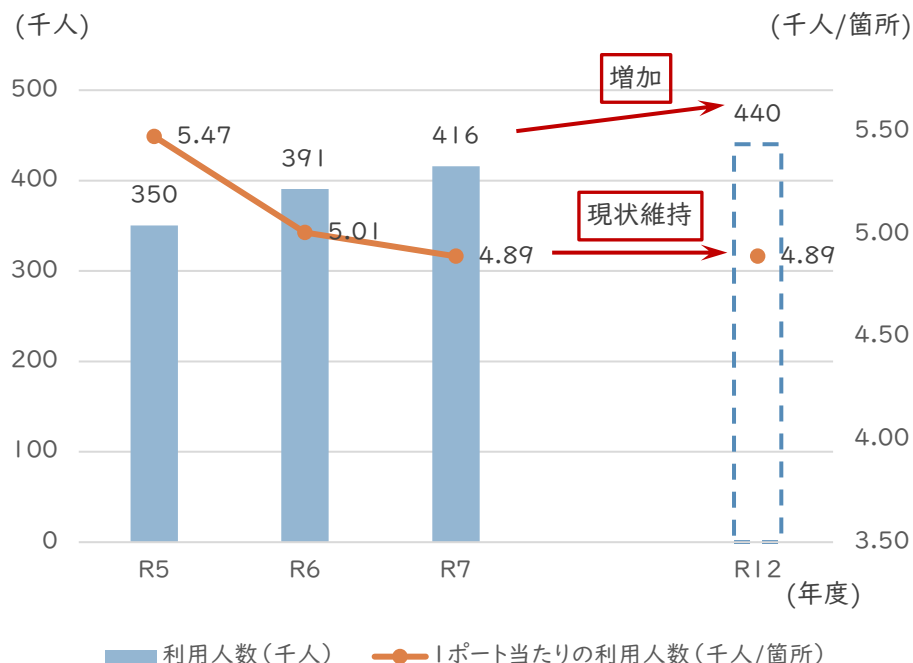
評価指標③シェアサイクルの利用者数

指標の
新規設定

初期値	現状値	目標値
350千人/年 (令和5年度)	416千人/年 (令和7年度)	440千人/年 (令和12年度)

■シェアサイクル事業者からの提供データを集計

利用促進や需要の高いエリアへのポート配置の見直し等により「増加」を目指す

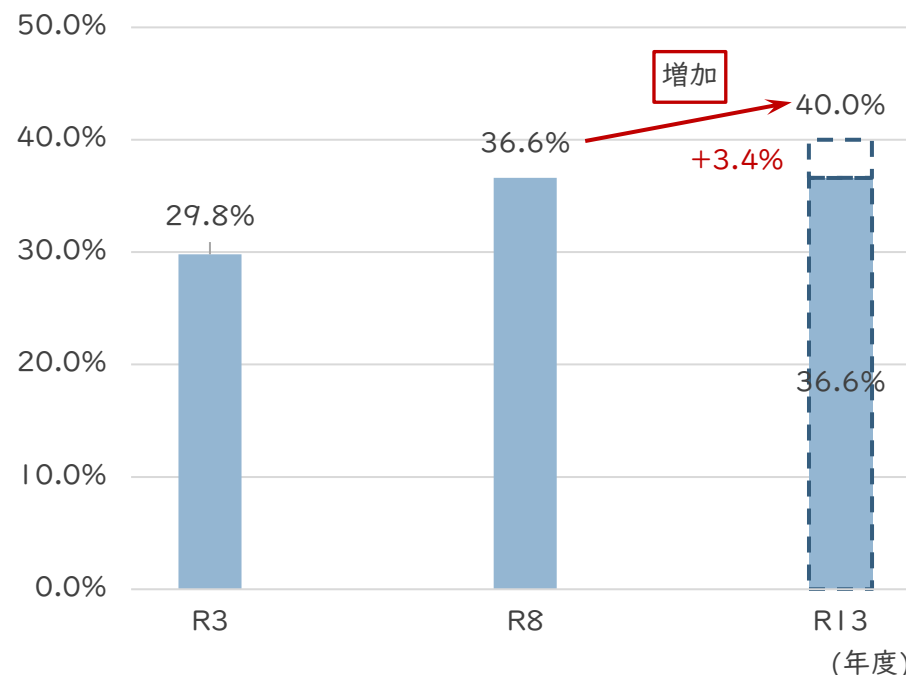


評価指標④公共交通(バス)利用率

指標の
新規設定

初期値	現状値	目標値
29.80% (令和3年度)	36.60% (令和8年度)	40% (令和13年度)

■市民アンケート調査により、日常の移動におけるバス利用割合を計測
利用促進や運転免許返納者の増加、市内循環バスの利便性向上等を踏まえ「増加」を目指す



⑤ 評価指標・数値目標

公共交通ネットワークの指標

評価指標⑤公共交通カバー率

目標値の
見直し

初期値	現状値	目標値
71.60% (令和3年度)	96% (令和8年度)	96% (令和13年度)

■GIS等でバス停カバー地域内の人口を求め、全人口に対する割合を算出

路線バスの維持や循環バスの維持により、「現状維持」を目指す



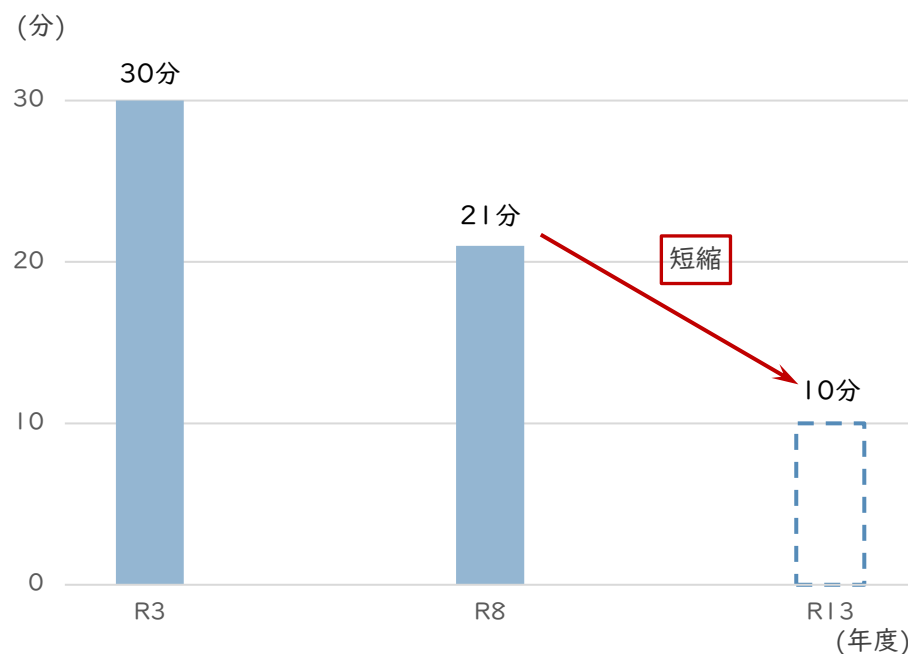
評価指標⑥バス乗り換え効率

目標値の
継続

初期値	現状値	目標値
30分 (令和3年度)	21分 (令和8年度)	10分 (令和13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

引き続きダイヤ調整等を進めることで、「短縮」を目指す



⑤ 評価指標・数値目標

経営の指標

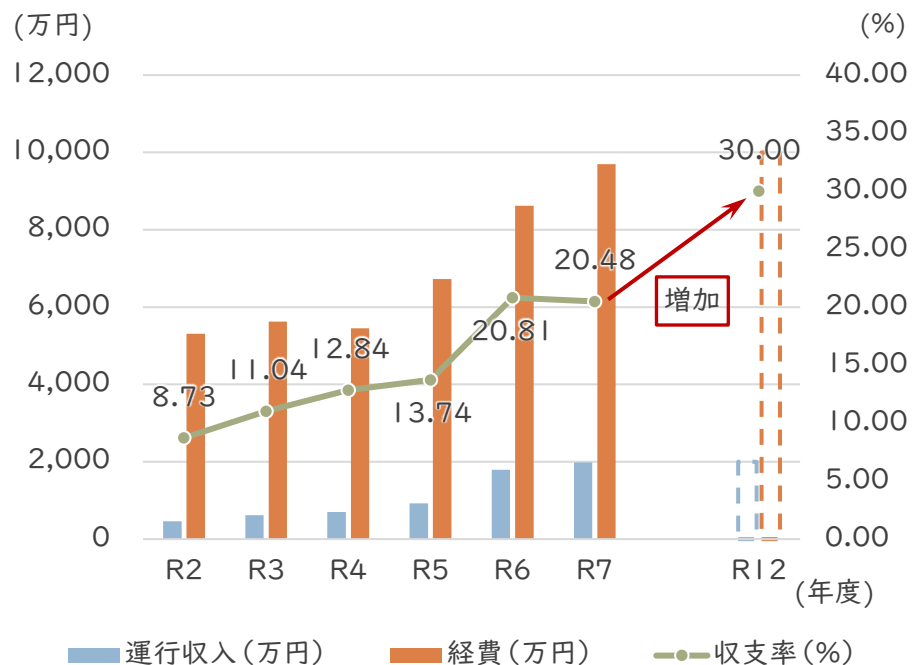
評価指標⑦市内循環バスの収支率

目標値の
見直し

初期値	現状値	目標値
8.70% (令和2年度)	20.48% (令和7年度)	30% (令和12年度)

■バス事業者からの提供データを集計

運行経費の増加や運賃改定に伴う増収を踏まえ、「増加」を目指す



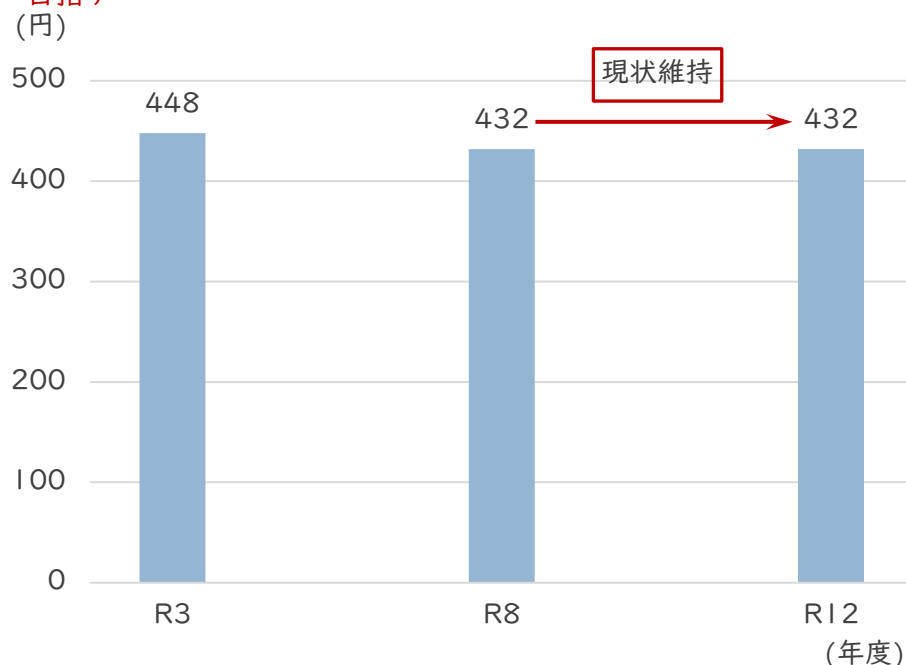
評価指標⑧市内循環バスの財政負担額

指標の
新規設定

初期値	現状値	目標値
448円/人 (令和2年度)	432円/人 (令和7年度)	432円/人 (令和12年度)

■市内循環バス運行事業決算額に対する利用者一人当たりの費用を算出

収支率の改善と利用者増加を両立させながら、現状の水準の「維持」を目指す



⑤ 評価指標・数値目標

別指標への移行

評価指標 市民の満足度

初期値	現状値	目標値
29.4%	27.6%	—

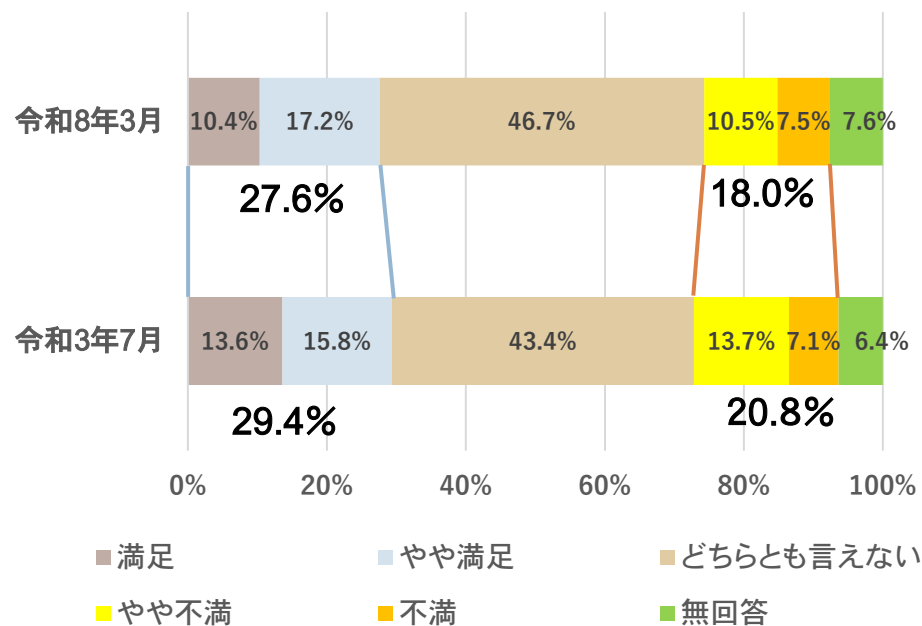
■ 市民アンケート調査により、公共交通に対する市民の満足度を計測

(公共交通：鉄道・バス、タクシー、シェアサイクル)

満足と感じている割合は1.8%減少、不満と感じている割合は2.8%減少

実際の利用実態や公共交通利用率を評価軸として導入し、

主観的な評価指標から客観的な評価指標へ移行する



⑤ 評価指標・数値目標

第1期計画 11指標

評価指標①路線バスの年間利用者数 継続

評価指標②市内循環バスの利用者数 継続

評価指標③市内循環バスの収支率 継続

評価指標④公共交通空白・不便地域の居住人口の割合 継続

評価指標⑤市民の満足度 移行

評価指標⑥オープンデータ化率 統合

評価指標⑦情報提供等の整備箇所数 統合

評価指標⑧交通空間の整備箇所数 統合

評価指標⑨部会・研究会等の開催回数 統合

評価指標⑩モビリティマネジメント実施回数 統合

評価指標⑪主要拠点でのバス同士の平均待ち時間 継続

第2期計画 8指標

利用実態の指標

評価指標①路線バスの利用者数

評価指標②市内循環バスの利用者数

新規

評価指標③シェアサイクルの利用者数

新規

評価指標④公共交通(バス)利用率

公共交通ネットワークの指標

評価指標⑤公共交通カバー率

評価指標⑥バス乗り換え効率

経営の指標

評価指標⑦市内循環バスの収支率

新規

評価指標⑧市内循環バスの財政負担額

利用実態・ネットワーク・経営の指標に再整理

今後のスケジュール

和光市地域公共交通計画の策定に向けたスケジュール

		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
公共交通計画の検討	計画の検討	現状把握		課題整理		計画素案の検討		計画素案策定	第2期計画策定	
	パブリックコメント			今回				パブリックコメント期間中に説明会を実施		
和光市地域公共交通会議				素案の協議		素案の承認				計画の承認
和光市地域公共交通事業者部会			○						○	
和光市公共交通研究会			○			○			○	

本日の協議内容を踏まえて素案を修正

次回の会議で素案の承認

1月 素案のパブリックコメントを実施