資料 1-3

和光市地域公共交通計画
（素案）

令和9（2027）年度
～令和13（2031）年度

市長挨拶

目次

1．計画の概要 1

1－1．計画の目的 2
1－2．計画の位置づけ 3
1－3．計画の期間 4
1－4．計画の区域 4
1－5．市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性 5
1－6．計画の対象 8

2．和光市地域公共交通を取り巻く 現状と課題 9

2－1．第1期和光市地域公共交通計画の検証 10
2－2．和光市の概況 12
2－3．和光市の公共交通の現況 16
2－4．和光市地域公共交通の課題 23

3．基本的な方針 25

3－1．基本方針と基本理念 26
3－2．目標 27
3－3．市が目指す将来像 28

4．目標達成のための施策 31

4－1．目標達成のための施策 32

5．計画の推進及び評価方法 47

5－1．計画の推進体制 48
5－2．PDCA サイクルによる評価・検証 49
5－3．評価指標・数値目標 50

1. 計画の概要

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※（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マスタープランとして、「地域公共交通計画」を策定しました。

なお、当該計画は令和4年3月に初めて策定し、本計画は第2期計画となります。

（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。

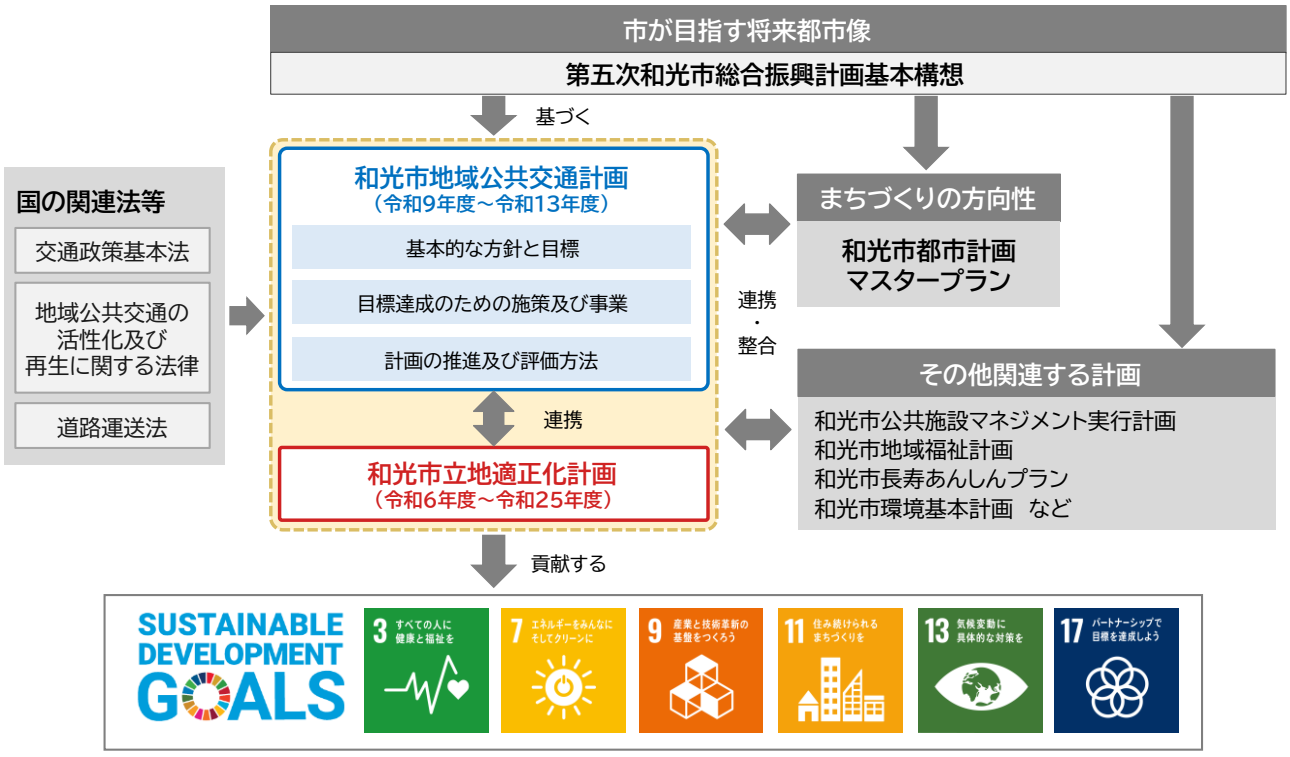
①本市の地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい地域公共交通の姿（基本的な方針と目標）を明らかにする
②目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策を示す
③地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
④本市のまちづくり（都市計画、福祉等）の取組との連携・整合を確保する
⑤地域・企業・学校等の多様な関係者との連携を促進する
⑥具体的な数値目標とPDCAサイクル※により、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する

Ⅰ−2. 計画の位置づけ

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。

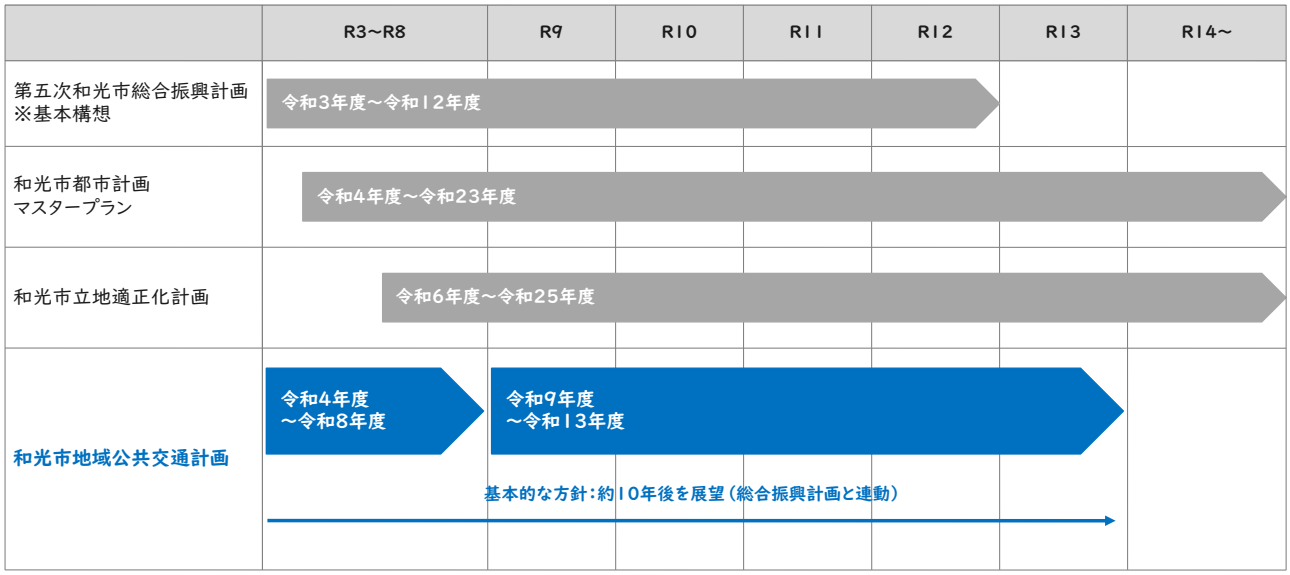
この計画の推進により、SDGs※の6つのゴールの達成に貢献することを目指します。



1－3. 計画の期間

計画の期間は、令和9（2027）年度から令和13（2031）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。



1－4. 計画の区域

和光市の全域を対象とします。

Ⅰ−5. 市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性

○ 第五次和光市総合振興計画※基本構想

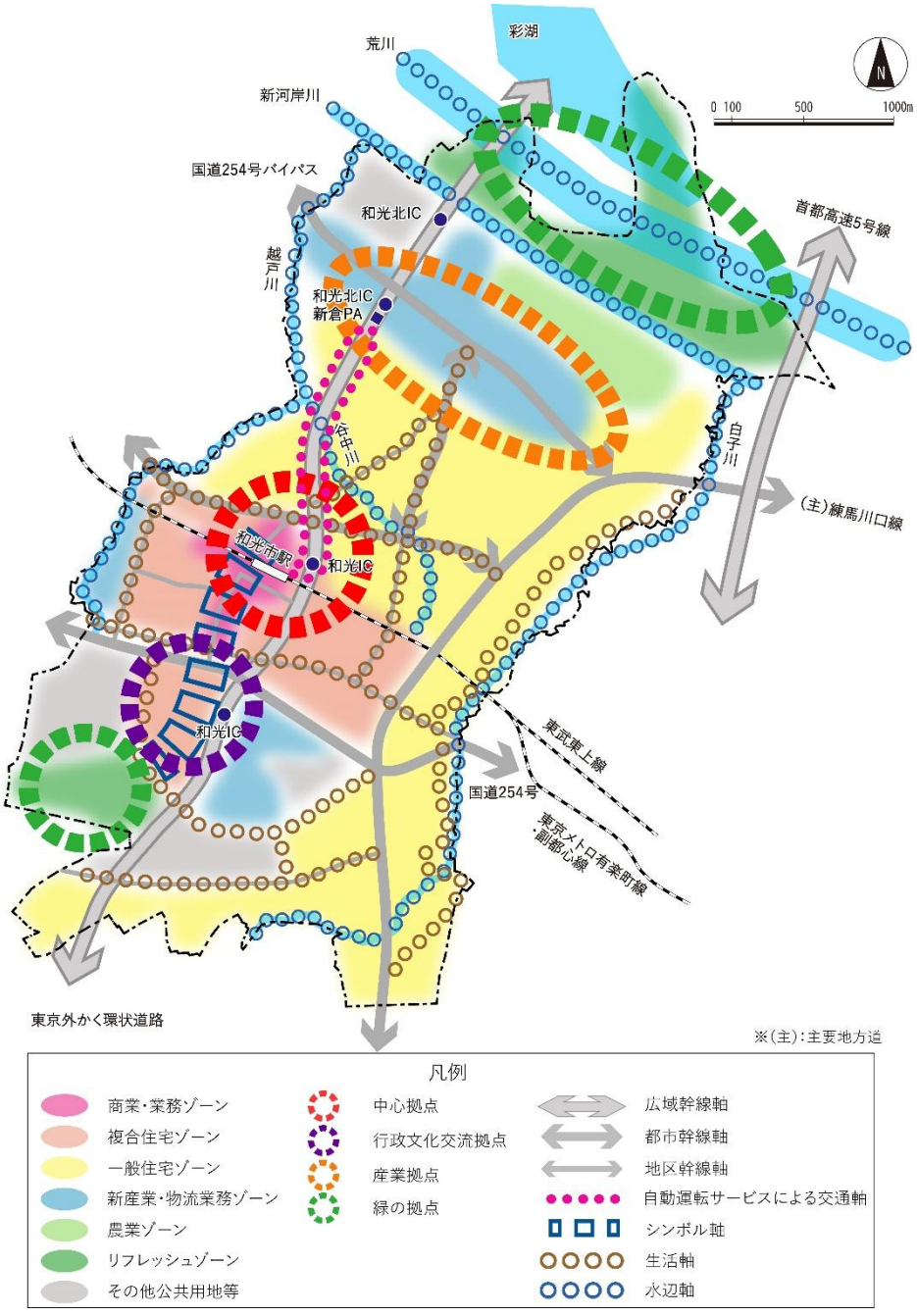
項 目	内 容	
将来都市像	みんなをつなぐ ワクワクふるさと和光	
市民生活の目標像	視点①：日々の生活の基盤が整っている（目標像2 安全かつ快適に移動できる） 視点②：それぞれのライフステージを充実させる 視点③：心豊かに、満足度の高い生活が送れる	
基本戦略	①和光市駅周辺の魅力の向上	②市庁舎周辺の賑わいの創出
	③環境に配慮した清掃センターの更新	④地域公共交通の充実
	⑤子どもたちや子育て世代の支援	⑥高齢化への対応
	⑦和光北インターチェンジ周辺の活性化	⑧地域コミュニティの再醸成

■ 基本戦略（第五次和光市総合振興計画 基本構想）

○　和光市都市計画マスタープラン※全体構想

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）

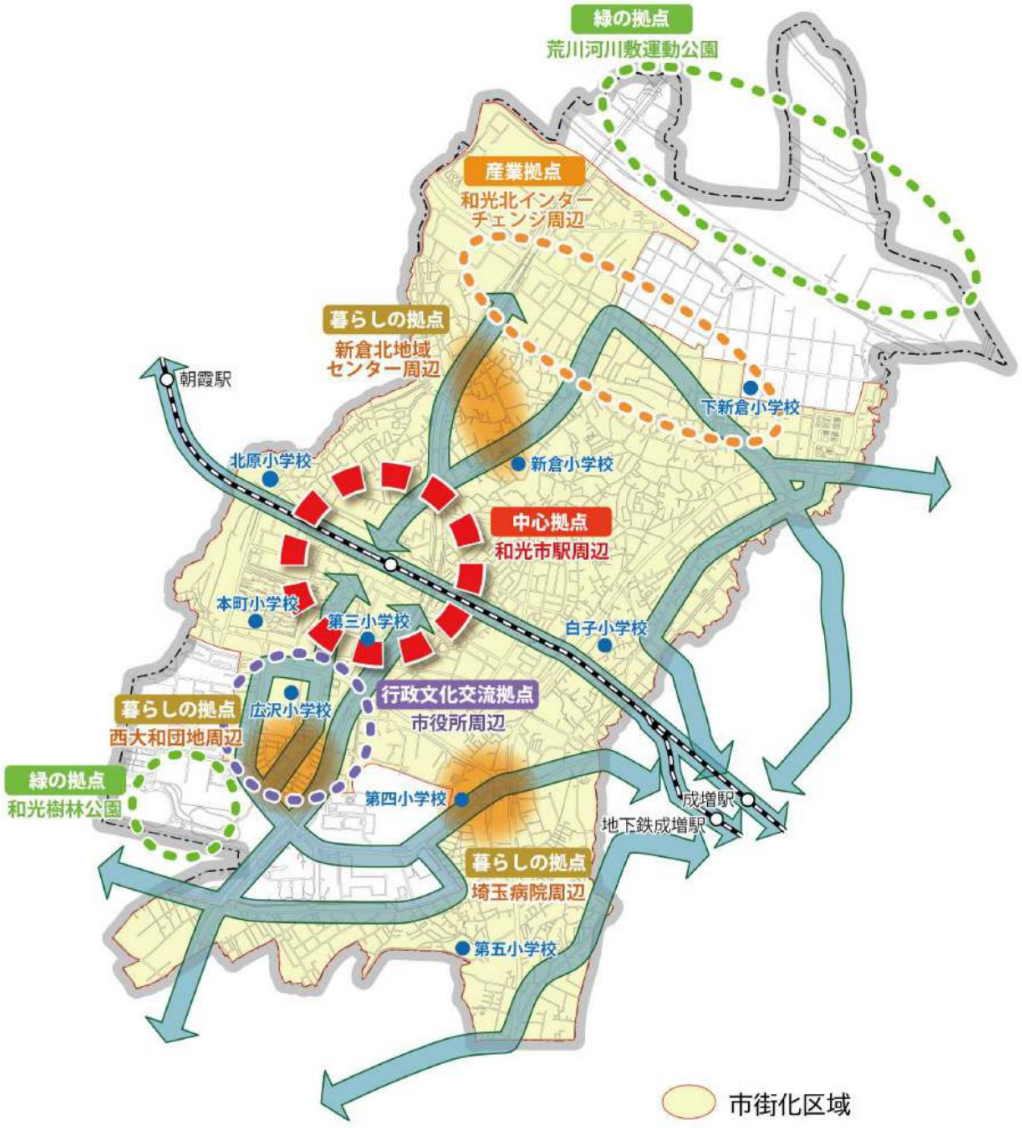
■ 将来都市構造図（和光市都市計画マスタープラン　全体構想）



○　和光市立地適正化計画※都市の骨格構造

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～ （和光市都市計画マスタープランの基本理念を継承）
まちづくりの方針 （ターゲット）	①都市機能誘導：市全体の活力をけん引する拠点における都市機能の集積と魅力的な空間の形成 ②居住誘導：多世代が暮らし続けられる安全・快適な住環境の形成 ③公共交通ネットワーク：拠点間及び居住地をつなぐ利便性の高い公共交通ネットワークの維持・充実
まちづくりの目標	①中心拠点：和光市駅周辺 ②行政文化交流拠点：市役所周辺 ③産業拠点：和光北インターチェンジ周辺 ④緑の拠点：和光樹林公園・荒川河川敷運動公園 ⑤暮らしの拠点：埼玉病院周辺、西大和団地周辺、新倉北地域センター周辺 ⑥基幹的な公共交通軸(公共交通施策により実現化を目指す)

■ 都市の骨格構造図（和光市立地適正化計画　都市の骨格構造）



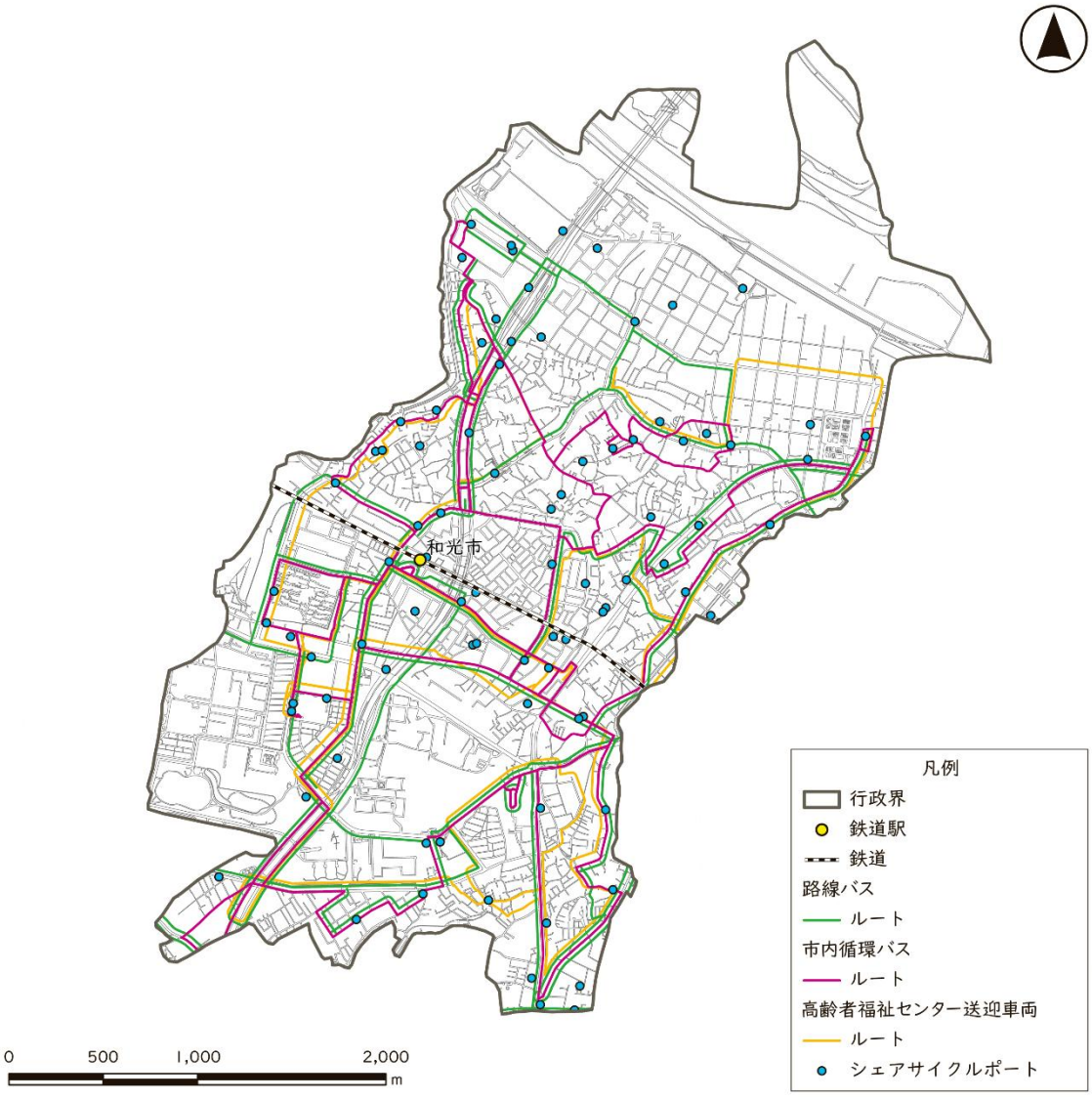
1−6. 計画の対象

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
	シェアサイクル
福祉交通	福祉有償運送※（NPO法人等）
施設送迎バス	病院、福祉施設、温浴施設等の送迎バス

■ 計画の対象（令和8年8月現在）



2. 和光市地域公共交通を取り巻く現状と課題

2−1．第1期和光市地域公共交通計画の検証

第1期和光市地域公共交通計画（以下「第1期計画」とする。）は、令和4（2022）年度から令和8（2026）年度までの5年間を計画期間とし、計画を推進してきました。

（1）主な取組の成果

第 1 期計画における主な取組の成果は以下の通りです。目標を達成できた取組がある一方、一部の施策については継続した対応が必要な状況です。

○ 取組の成果

施策	評価・検証結果及び本計画での方針
施策1：路線バス等の維持・充実	バス専用車線整備・バス停新設（6 箇所）を実施。年間利用者数は過去 5 年で最高値（4,208 千人）となったが、目標値（5,000 千人）には届いておらず、利用者数の更なる増加が必要。 【継続して対応・検討が必要】
施策2：市内循環バスの見直し	33 コースから 5 コースへの拡充、運賃見直しを実施。利用者数（110→179 千人）・収支率（8.7→20.5%）は改善したが、目標値（利用者数 181 千人、収支率約 35%）には届いておらず、更なる利便性・収支率の改善が必要。 【継続して対応・検討が必要】
施策3：新たな移動手段の導入	狭隘道路・坂道対応の小型車両導入や高齢者向けタクシー利用料金助成（令和 7 年度約 13%利用）を実施。今後は対象地域・助成方法の見直しが必要。 【継続して対応・検討が必要】
施策4：総合的な情報提供・利用案内	運行情報のオープンデータ化(GTFS-JP)、総合案内板等の修繕を実施。今後はリアルタイムデータの活用、効率的かつ利用者に分かりやすい情報提供の検討が必要。 【継続して対応・検討が必要】
施策5：交通空間・運行環境の整備	新設バス停周辺 4 施設をバス待ちスポットとして登録し、安全・快適な環境を整備。 【計画目標をおおむね達成】
施策6：市民・地域・民間企業等と共に考える場づくり	事業者部会(7回)・研究会(22回)を開催、市内イベントでの PR 活動も実施。 【計画目標を達成】
施策7：多様な交通サービス等との連携	ダイヤ調整により乗継時間を約 9 分短縮したが、更なる利便性向上策の検討が必要。 【継続して対応・検討が必要】
施策8：運賃施策	令和 6 年 1 月の路線再編にあわせ、運賃・優待乗車制度の見直しを実施。 定額乗車券のスマホ提示型実証試験を実施（令和 8 年 1～6 月）。 【継続して対応・検討が必要】

（2）評価指標の達成状況 （R8.8現在）

第1期計画に位置付けた評価指標の達成状況を整理しました。

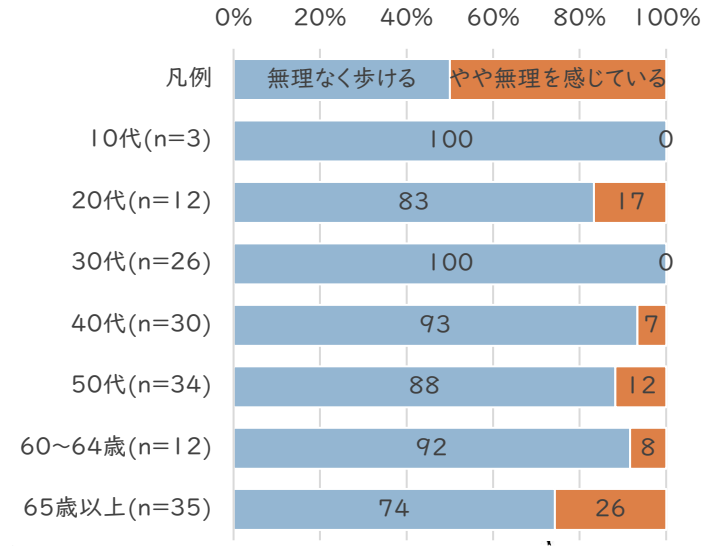
基本方針	計画の目標	評価指標	現状値	目標値	実績値	達成状況
市内の移動しやすさ向上	目標①: 利便性の高い地域公共交通軸の維持･充実	路線バスの年間利用者数	3,157千人/年 （令和2年度）	5,000千人/年 （令和7年度）	4,208千人/年 （令和7年度）	
	目標②: 拠点までの市内短距離交通の充実	市内循環バスの利用者数	110千人/年 （令和2年度）	181千人/年 （令和7年度）	179千人/年 （令和7年度）	
		市内循環バスの収支率	8.7% （令和2年度）	約35% （令和7年度）	20.5% （令和7年度）	
	目標③: 狭隘道路や坂道等による公共交通の不便性の解消	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）	20.3% （令和7年度）	
		市民の満足度	29.4% （令和3年度）	約40% （令和8年度）	27.6% （令和7年度）	
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）	100% （令和7年度）	○
		情報提供等の整備箇所数	1箇所 （令和3年度）	4箇所（累計） （令和8年度）	1箇所（累計） （令和7年度）	
		市民の満足度（再掲）	29.4% （令和３年度）	約40% （令和8年度）	27.6% （令和7年度）	
	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（累計） （令和8年度）	4箇所（累計） （令和7年度）	
		部会･研究会等の開催回数	—	10回（累計） （令和8年度）	25回（累計） （令和7年度）	○
		モビリティマネジメント実施回数	—	5回 （令和8年度）	7回 （令和7年度）	○
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）	約21分 （令和7年度）	

2−2. 和光市の概況

（1）地理的特性

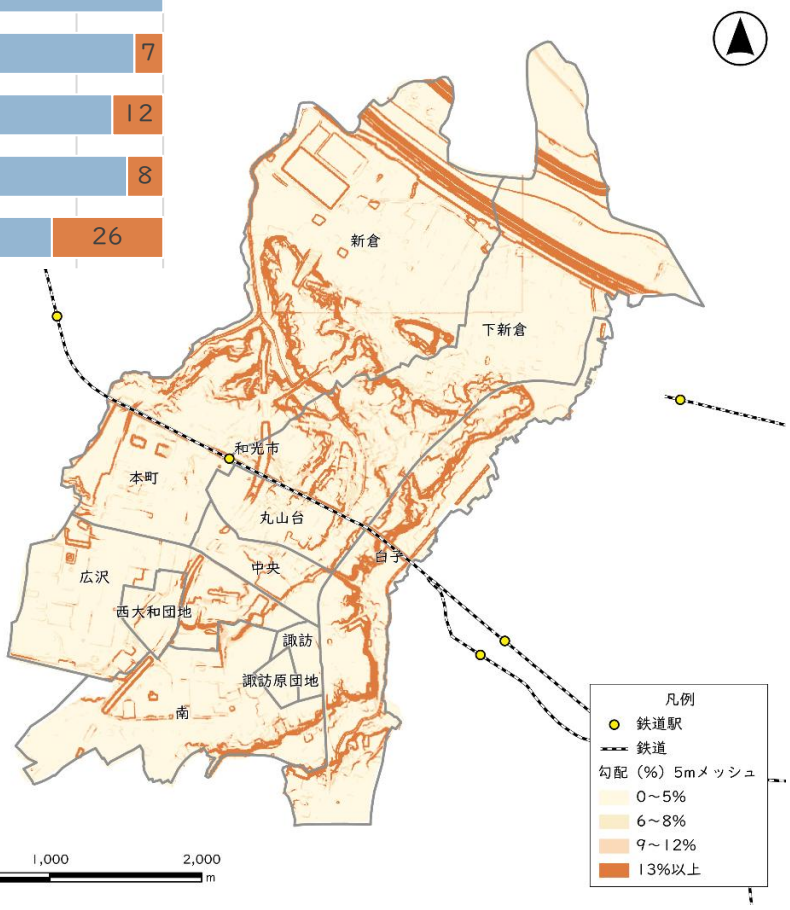
- 本市の地形は、西・南側の平坦な地域と、市域中央部から東側にかけての起伏に富んだ地域に大きく分かれています。こうした起伏により、地域によっては急な坂道が形成されています。
- 道路の坂の勾配については、国の目安では、歩道は 5%以下が原則とされ、8%を超えると車椅子を使う方が自力で上り下りするのはほぼ難しくなるとされ、新倉地区や白子地区にかけて、12%を超える急な坂道が多く、日常の移動に負担がかかっている地域と考えられます。
- 市民アンケート結果では、自宅からバス停までの道のりに坂道があると回答した方の歩行困難度をみると、65 歳以上では 26%が「やや無理を感じている」と回答しており、他の年代と比べて高い割合となっています。
- また、市民アンケート・地区社協ヒアリングでは、「坂道がある地域に配慮してほしい」「坂が多く、外出をためらってしまう」など坂道による移動の負担に関する声も寄せられています。

■ 自宅からバス停までの道のりで坂道がある方の歩行困難度



資料：令和7年度市民アンケート

■ 勾配の分布（250m メッシュ）

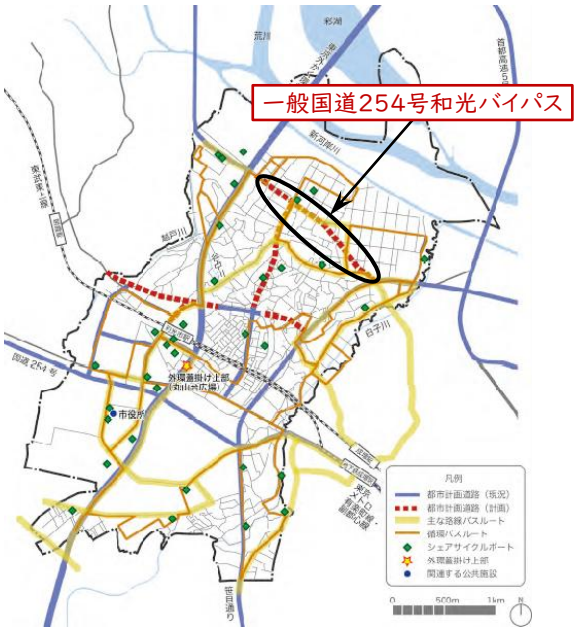


資料：数値標高モデル（5m メッシュ）

（2）都市基盤の状況

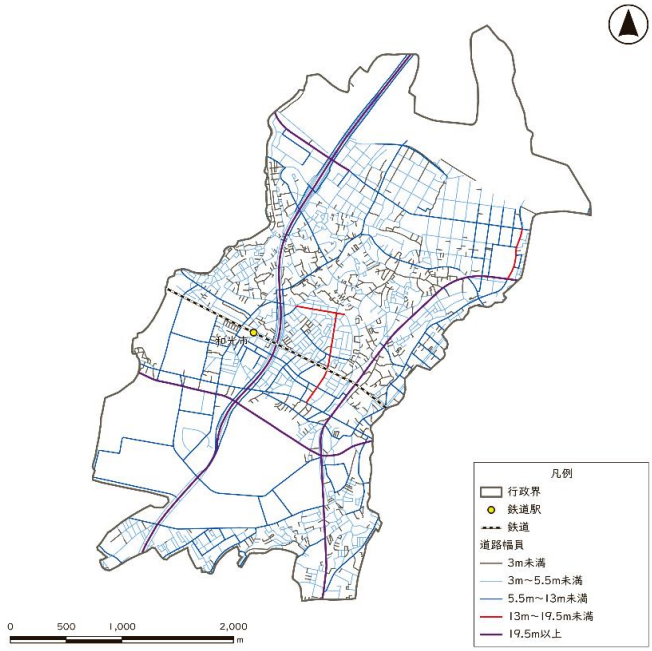
- 本市には南北方向に東京外かく環状道路が縦断し、広域的な道路網を形成しています。市の東部の県道 68 号、中心部を横断する国道 254 号が骨格となる道路網を形成する一方、住宅街には大型路線バスの運行が困難な 3m 未満の狭隘道路も多く存在しています。
- また、本市の都市計画道路は、令和 2 年 3 月時点で 14 路線・延長約 21,830m が決定されており、うち約 15,830m が完成しています。このうち、一般国道 254 号和光バイパス（幅員 36m）は志木市方面への広域的な道路であり、整備に向けた検討が進められています。
- これらの道路整備に加え、本市では、和光市駅北口地区の土地区画整理事業・市街地再開発事業や、和光北インター東部地区の産業拠点整備の検討が進められているほか、和光高校跡地での地域振興施設整備の検討も予定されています。令和 6 年度には和光市立地適正化計画も策定されており、こうしたまちづくりの動向に応じた都市構造の変化が見込まれます。

■ 都市計画道路の整備状況



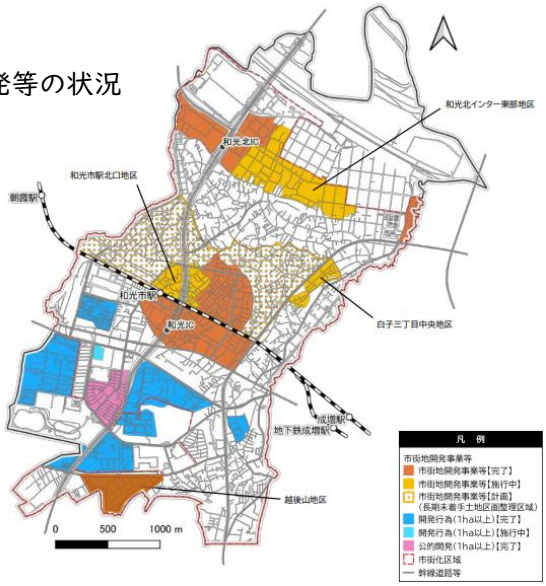
出典：第五次和光市総合振興計画基本構想（改訂版） 一部追記

■ 道路幅員の状況



資料：国土数値情報（道路データ）

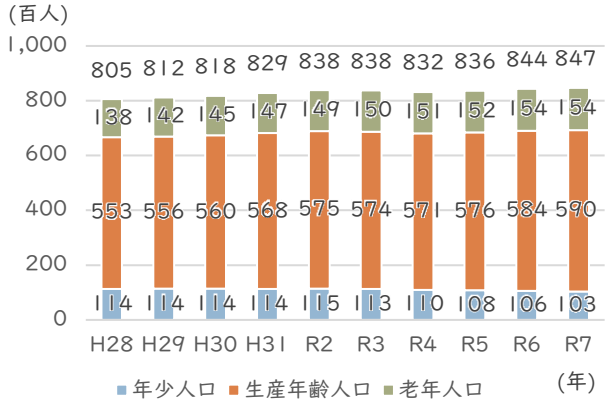
■ 市街地開発等の状況



（3）人口

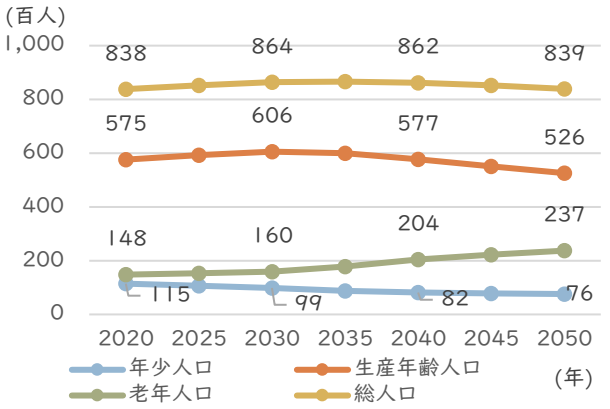
- 平成 28 年から令和 7 年にかけて、総人口は 80,546 人から 84,677 人へ増加しています。生産年齢人口・老年人口はともに増加傾向にある一方、年少人口は緩やかに減少しています。
- 将来推計では、総人口は 2030 年の 86,385 人をピークに、2050 年には 83,914 人へ減少に転じる見込みです。生産年齢人口も 2030 年をピークに減少に転じる一方、老年人口は一貫して増加し、2050 年には 23,727 人に達する見込みです。
- 本市の人口分布を 125m メッシュでみると、和光市駅周辺から丸山台・中央・諏訪・南地区にかけて、市の中央部から南部にかけて人口密度の高いエリアが広がっています。一方、新倉・下新倉地区を中心とした北側は、南部と比べて人口密度が低いメッシュが多く分布しています。

■ 平成28年から令和7年の人口の推移



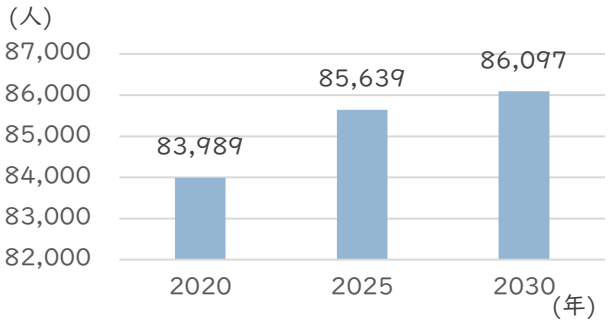
資料：住民基本台帳

■ 将来人口



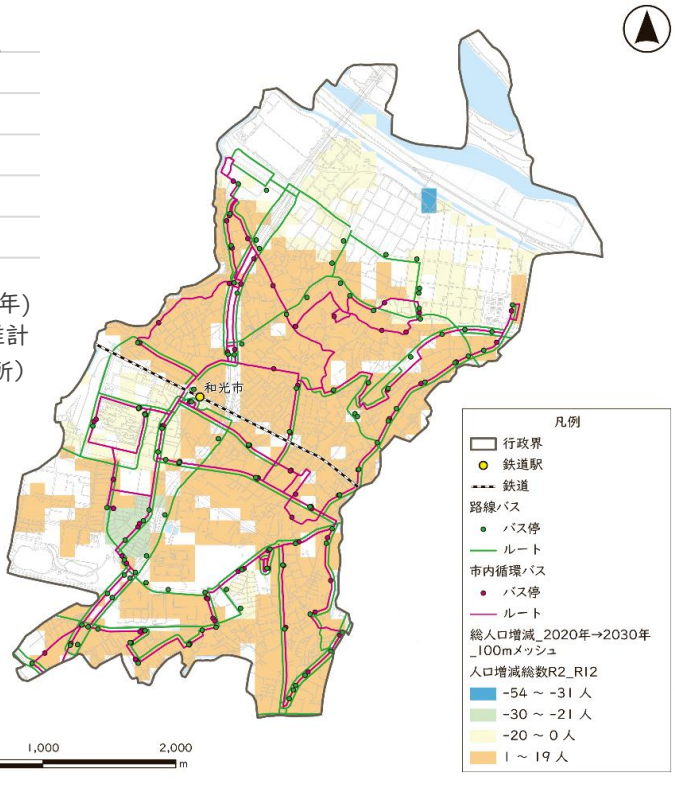
資料：和光市人口ビジョン

■ 2020年から2030年（推計）の人口の推移



資料：日本の地域別将来推計人口　令和5年(2023)年推計
（国立社会保障・人口問題研究所）

■ 2020年から2030年（推計）の人口増減の分布

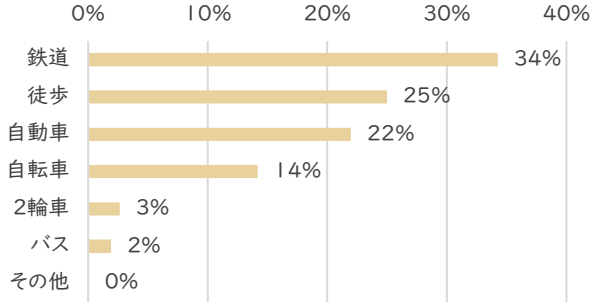


資料：将来人口・世帯予測ツール V3
（国土技術政策総合研究所）

（4）市民の移動に関する状況

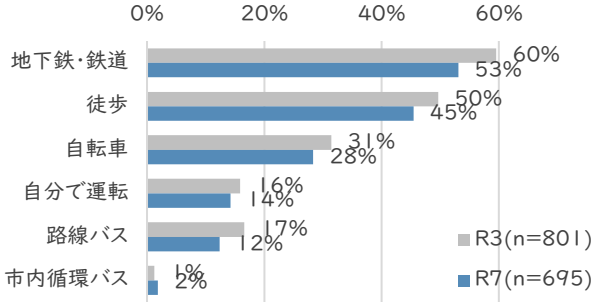
- パーソントリップ調査（全目的）によると、本市における移動手段は鉄道 34%、徒歩 25%、自動車 22%、自転車 14%、バス 2%です。近隣の朝霞市と比較すると、徒歩（25%、25%）・自動車（22%、22%）はほぼ同水準であり、鉄道（34%、31%）・自転車（14%、17%）・バス（2%、1%）についても大きな差はみられません。
- 市民アンケート（令和 7 年度）では、通勤・通学は鉄道・地下鉄が 53%、路線バス・市内循環バスは合計 14%です。買い物・通院等でも徒歩や自家用車が中心で、いずれの目的でもバスの利用割合は低い水準です。
- 市民アンケートでは、「目的の施設の近くにバス停があっても位置が分からない」「循環バスの運行経路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ます。
- 地区社会福祉協議会ヒアリングでは、「行き先表示が分かりづらく違うバスに乗ってしまった」といった声のほか、「車がないと不便な地域なため、免許返納後は出かける頻度が減った」など、免許返納後の移動に対する不安の声も寄せられています。
- 本市の運転免許証の返納者数は、令和3年の297人から令和5年には174人程度まで減少しましたが、令和6年度・令和7年度は再び 240 人程度に増加しています。年齢層別にみると、70～74 歳が最も多く、70 代前半で返納する傾向があります。

■ PT 調査の全目的の手段



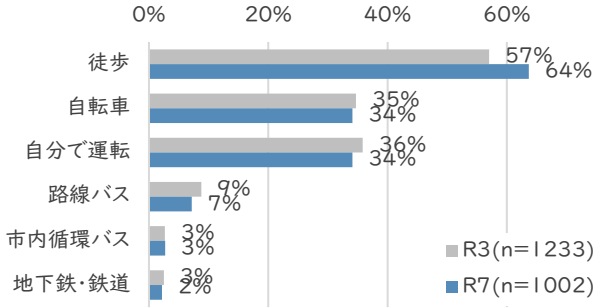
資料：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）

■ 勤務・通学先までの手段（複数回答、手段抜粋）



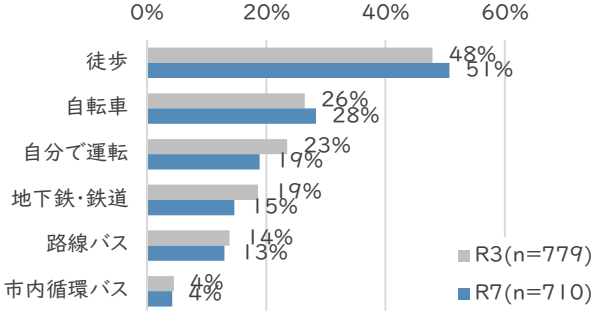
資料：令和7年度市民アンケート結果

■ 買い物先までの手段（複数回答、手段抜粋）



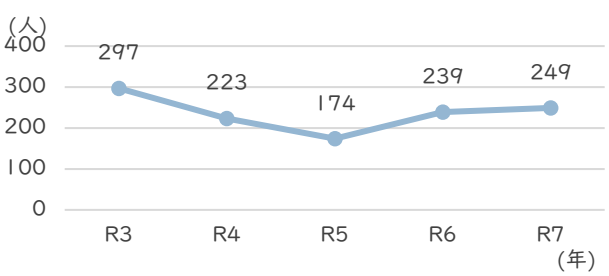
資料：令和7年度市民アンケート結果

■ 通院先までの手段（複数回答、手段抜粋）

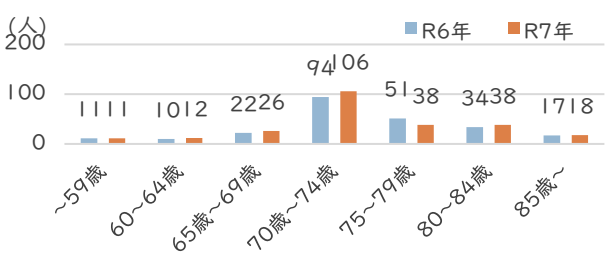


資料：令和7年度市民アンケート結果

■ 運転免許返納者数の推移



■ 年齢別の運転免許返納者数



資料：埼玉県警察本部

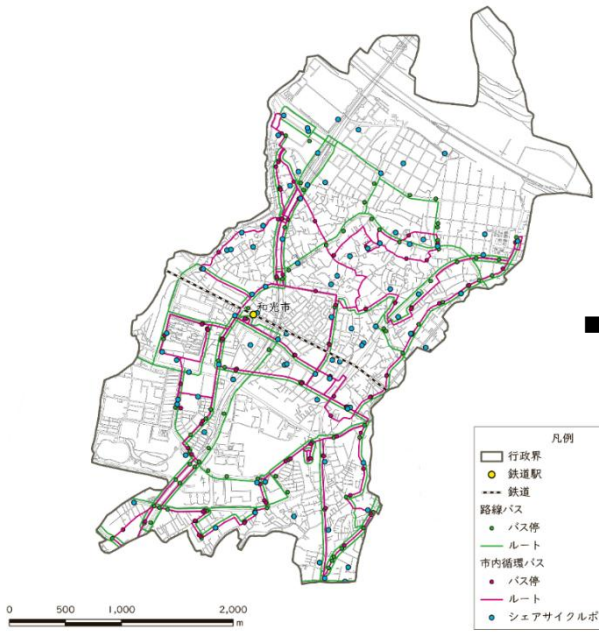
資料：埼玉県警察本部

2−3. 和光市の公共交通の現況

（1）公共交通網

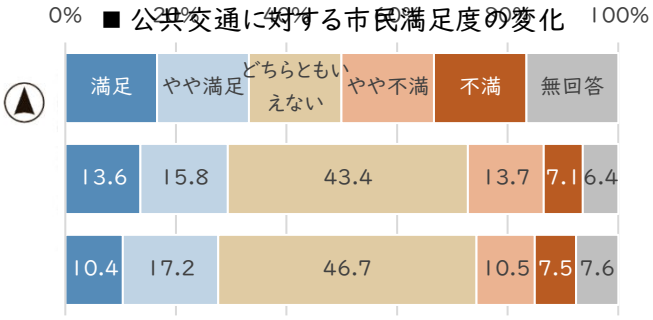
- 本市の公共交通網は、和光市駅を中心に運行する路線バス、これを補完する市内循環バスが市内の公共交通網を形成しています。
- 鉄道・路線バス・市内循環バスに加え、タクシーやシェアサイクル等により、個別の移動手段を補完しています。
- 市内循環バスについては、70歳以上又は妊産婦の市民に対する優待乗車証の発行のほか、乗継券の発行により、利用促進を図っています。また、本市で定める公共交通空白地域に在住の70歳以上の方を対象にしたタクシーチケットの配布や福祉施策による移動支援の取組を実施しています。
- 市民アンケート（令和８年３月実施）では、公共交通全体の満足度について「満足」「やや満足」を合わせた好意的な評価が 27.6%、「やや不満」「不満」を合わせた否定的な評価が 18.0%となっており、令和３年７月時点と比べて否定的な評価はやや減少しています。

■ 公共交通網図



資料：和光市、国土数値情報

■ 公共交通に対する市民満足度の変化



資料：市民アンケート

■ 路線バス・市内循環バスの運行本数（本/日・方道合計）

資料：和光市、各交通運行事業者 HP

（2）公共交通空白地域、公共交通不便地域

- 本市では、公共交通空白地域を「駅又はバス停からの距離が 300 メートルを超える地域」と定義しています。
- 本市内の鉄道駅・バス停から 300m圏内の人口カバー率は、約96%（2020 年の人口を基準に算出）であり、充実した公共交通網といえます。
- こうした公共交通空白地域に居住する 70 歳以上の市民を対象に、令和 8 年度現在、タクシーチケット（500 円×12 枚）を配布する事業を実施しており、公共交通の利用が難しい市民の個別の移動手段を確保しています。
- 一方、本市は市域中央部から東側にかけての起伏に富んだ地域であり、新倉地区や白子地区にかけては 12%を超える急な坂道が多く分布しています。坂道を歩く際の身体的な負担は、平地を歩く場合に比べてどれだけのエネルギーを消費するかを示す「エネルギー代謝率（RMR）」という指標で表すことができ、勾配が急になるほど RMR は大きくなります。国の目安では、歩道は 5%以下が原則とされ、8%を超えると車椅子を使う方が自力で上り下りするのはほぼ難しくなるとされています。
- こうした身体的な負担の違いを踏まえ、本市では、勾配が急な地域ほど公共交通の利用圏を短く補正する考え方を採用し、地域ごとの勾配の状況に応じた公共交通利用圏（300m圏域を基準に、勾配に応じて短縮）を検討しました。

■ 勾配別の同等負担距離

区分	勾配 i（%）	RMR（ri）	同等負担距離（300m 基準）
基準値	0	3.11	300.0
－	3	3.57	261.3
バリアフリー法上限値	5	3.92	238.2
－	7	4.30	217.3
バリアフリー法限界値	8	4.50	207.5
道路構造令の最大値	12	5.41	172.5
－	20	7.83	119.3

◎ エネルギー代謝率（RMR）の考え方

- RMR（ri）は、勾配i%の道を分速 80mで歩いた場合のエネルギー代謝率を示す指標で、以下の式で算出されます。

  ri = 3.113 × e^(0.0461×i)

- 同等負担距離は、平地（勾配 0%）を歩いた場合の RMR（r0=3.11）と、各勾配の RMR（ri）の比率を用いて、基準距離（300m）を補正した値です。

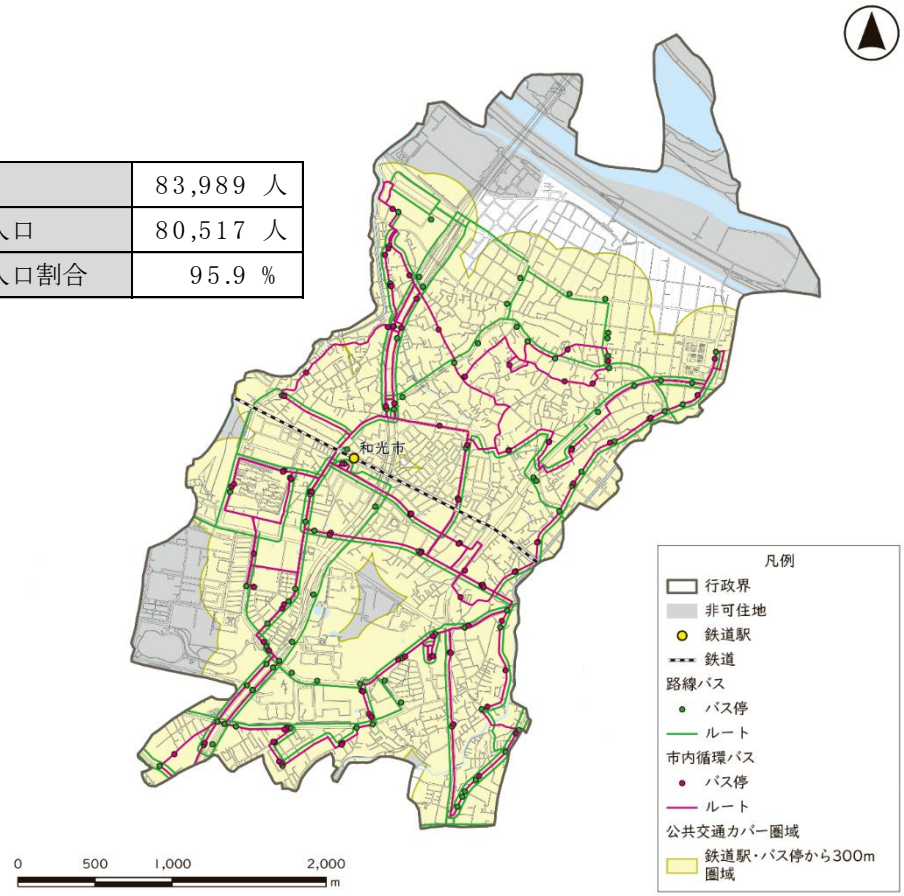
  同等負担距離 ＝ 300m ×（r0 ÷ ri）

- 例えば、勾配 12%の地点では、RMR が 5.41 となり、平地の約 1.74 倍のエネルギーを消費します。そのため、同じ「300m」という距離であっても、身体的な負担は平地の 172.5m分に相当することになります。

資料：猪井博登・中岡亮「坂道での身体的負担を考慮したコミュニティバスのアクセス性改善効果に関する研究」（土木計画学研究・概要集 vol.36 2007）

■① 鉄道駅・バス停から300m の公共交通利用圏域

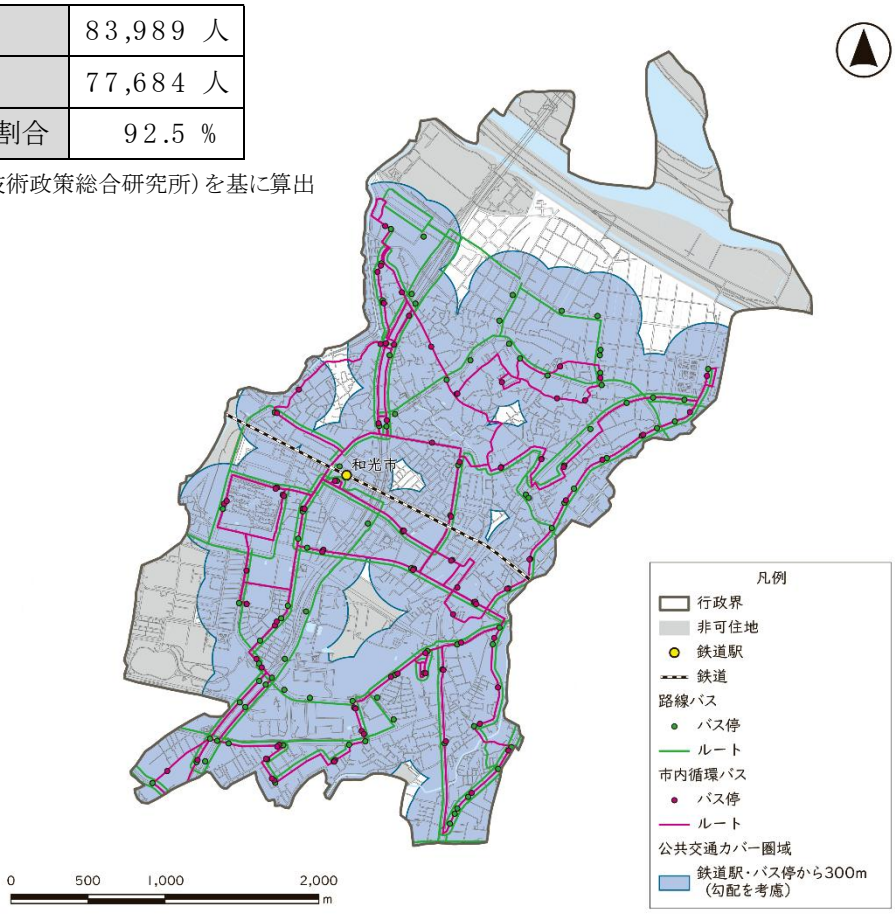
人口（国勢調査2020年）	83,989 人
公共交通利用圏域カバー人口	80,517 人
公共交通利用圏域カバー人口割合	95.9 %



■② 勾配を考慮した公共交通利用圏域

人口（国勢調査2020年）	83,989 人
公共交通利用圏域カバー人口	77,684 人
公共交通利用圏域カバー人口割合	92.5 %

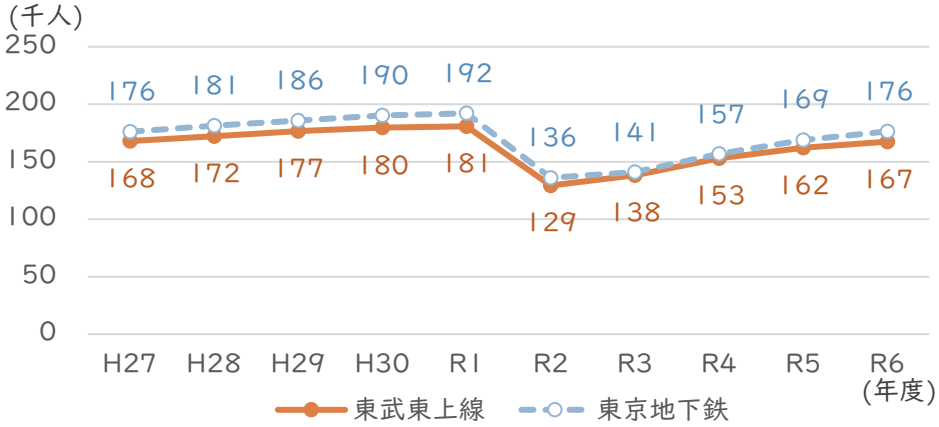
将来人口・世帯予測ツールV3（国土技術政策総合研究所）を基に算出



（3）鉄道

- 和光市駅は、東武東上線、東京地下鉄（有楽町線、副都心線）の３路線が乗り入れており、始発駅としても機能しているため、東京都心や横浜方面への移動利便性が非常に高いです。
- 鉄道の年間利用者数は、東武東上線・東京地下鉄（有楽町線、副都心線）ともに、平成 27 年度から令和元年度にかけて緩やかな増加傾向にありました。新型コロナウイルス感染症により、令和 2 年度は東武東上線が 129 千人、東京地下鉄が 136 千人まで減少しました。
- 令和 2 年度以降は回復傾向にあり、令和 6 年度には東武東上線が 167 千人、東京地下鉄が 176 千人まで増加しましたが、令和元年度の水準（東武東上線 181 千人、東京地下鉄 192 千人）には達していません。

■ 和光市駅の年間利用者数の推移

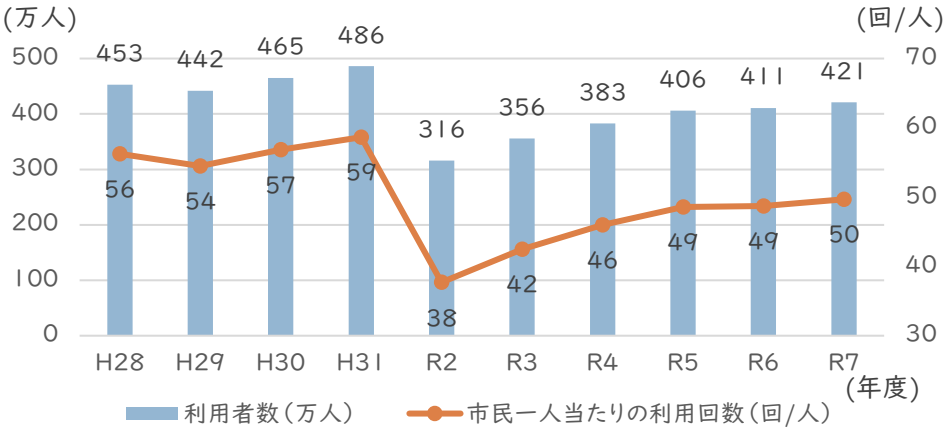


資料：東武鉄道株式会社HP、東京地下鉄株式会社HP

（4）路線バス

- 路線バスは、主に和光市駅を拠点に16路線が運行しています。
- 新型コロナウイルス感染症により、令和 2 年度には利用者が大きく減少しましたが、令和 3 年度から少しずつ回復傾向にあります。しかし、リモートワークの普及等により、平成 31 年度以前の利用者数までは回復していません。
- 市民一人当たりの利用回数は、R3 の 43 回/人から R7 には 50 回/人へと増加しています。

■ 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）

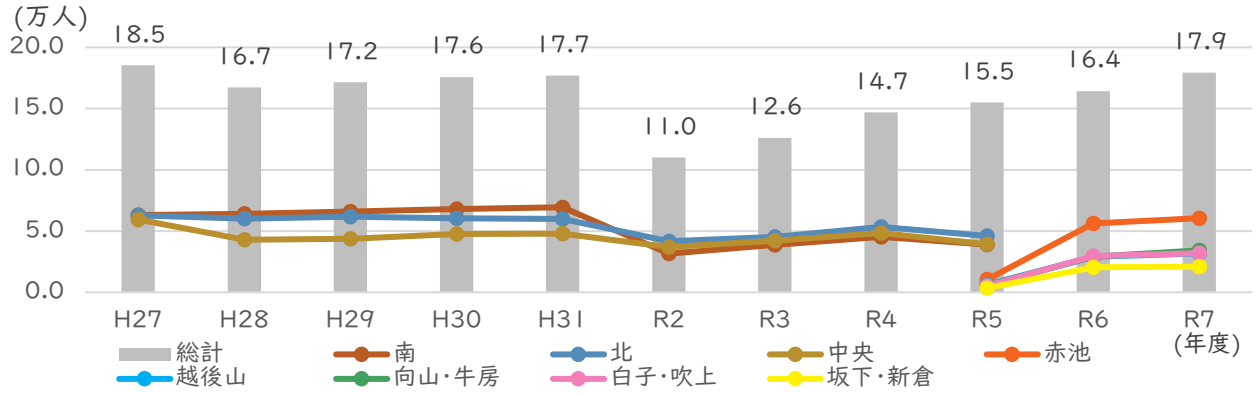


資料：東武バスウエスト株式会社、西武バス株式会社

（5）市内循環バス

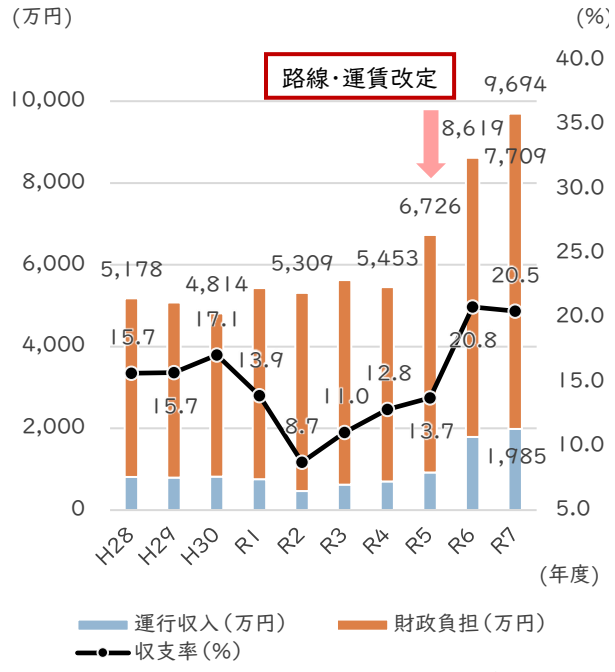
- 令和6(2024)年1月より、市内循環バスは従来の3コースから5コースへ再編を行い、そのうちバス車両の運行が困難な1ルートでは、小型ワゴン車による運行を行っています。
- 年間利用者数は11.0万人（令和2年度）から17.9万人（令和7年度）まで増加し、目標値の181.0万人（令和12年度）に近い水準まで達しています。
- 収支率は、令和 5 年度の 13.7%から令和 6 年度・令和 7 年度には 20%台へと改善しています。
- 一方、運行経費の増加により、財政負担額は H28 の 5,178 万円から R7 には 7,709 万円へと増加しています。
- 市内循環バス利用者に対するアンケート結果では、「ドライバーの運転と応対」（満足 49.1%）や「乗降のしやすさ」（満足 47.4%）などの項目で満足度が高い状況です。一方、「運行本数の多さ」（不満 54.3%）、「時刻表どおりの運行」（不満 17.8%）については他の項目と比べて不満の割合が高くなっています。

■ 市内循環バスの利用者数の推移



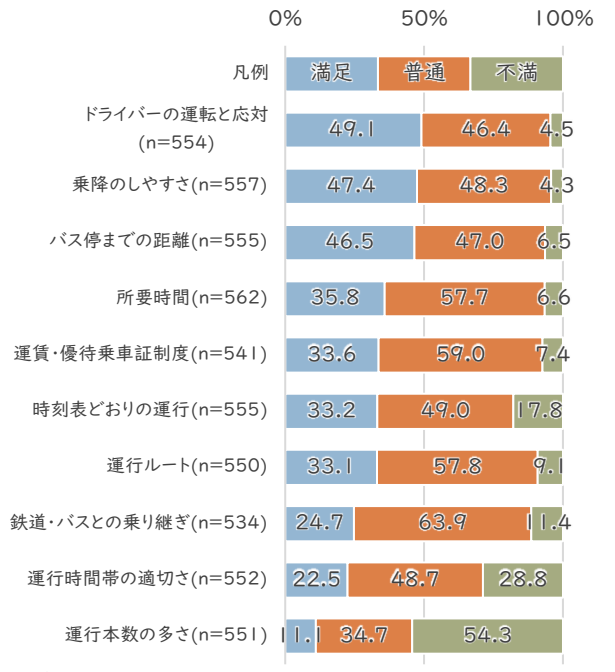
資料：和光市

■ 市内循環バスの運行状況の推移



資料：和光市

■ 市内循環バスの項目別の満足度



資料：令和8年度市内循環バス利用者アンケート調査結果

（6）高速・空港連絡バス

- 高速バスは、和光市駅南口駅前広場外の停留所から（株）さくら観光により名古屋方面 1 便・大阪方面 1 便が運行されています。
- 空港連絡バスは、同停留所から東京空港交通（株）・西武バス（株）・京成バス千葉イースト（株）により羽田空港行き 8 便、成田空港行き 2 便が運行されています。
- これらは広域の移動手段を担っています。

■ 高速・空港連絡バスの概要

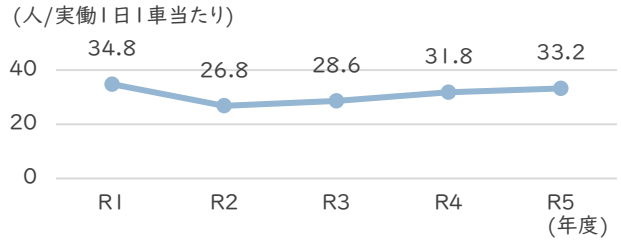
路線	方面	運行事業者	運行本数
高速バス	名古屋方面	(株)さくら観光	1便/日
	大阪方面	(株)さくら観光	1便/日
空港連絡バス	羽田空港方面	東京空港交通(株) 西武バス(株)	8便/日
	成田空港方面	西武バス(株) 京成バスイースト千葉(株)	2便/日

資料：各運行事業者 HP

（7）タクシー

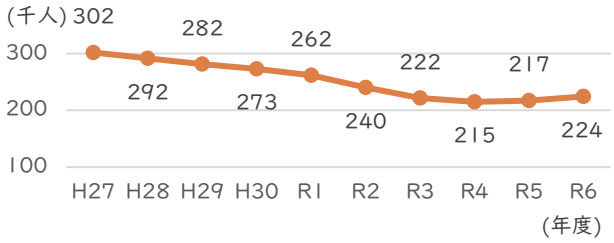
- 本市を運行しているタクシー事業者は 8 社あり、広域及び市内のドアツードアサービスを担っています。
- 本市が含まれる埼玉県南西部交通圏のタクシー利用者数（実働 1 日 1 車当たり）は、令和 2 年の 26.8 人まで落ち込んだ後、令和 5 年には 33.2 人まで回復傾向にあります。一方、全国のタクシー運転者数は H27 の 301,911 人から R6 には 224,428 人へと、10 年間で約 7.7 万人減少しています。
- また、令和 7 年版国土交通白書によると、運転手の平均年齢は 60.5 歳（2024 年）と高くなっており、将来的な運転手の供給が減少することにより、需要と供給の差が広がる可能性があります。
- 本市は日本版ライドシェア（自家用車活用事業）の対象地域に含まれており、本市を運行するタクシー事業者（1 社）では運転手不足を補うため、自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送サービスの提供を行っています。
- 市民アンケート・地区社協ヒアリングでは、「要支援者程度でも使えるタクシー補助が欲しい」「障害者手帳を取得できないレベルでも自立移動が難しい人を支援してほしい」など、移動に配慮が必要な方への支援を求める声が寄せられています。

■ 県南西部交通圏の利用者数の推移



資料：埼玉県における地域公共交通基本方針
（埼玉県乗用自動車協会資料）

■ 全国のタクシー運転手数の推移



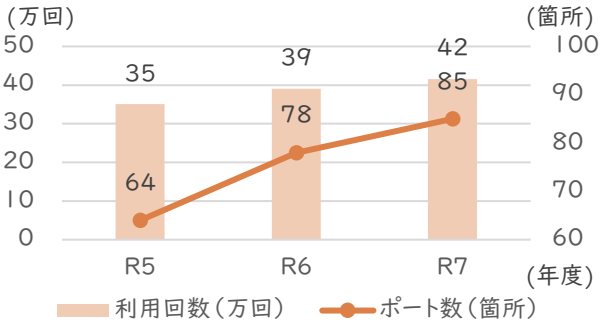
資料：全国ハイヤー・タクシー連合会「運転者数の推移（法人タクシーに限る）」（国土交通省調べ）

（8）シェアサイクル

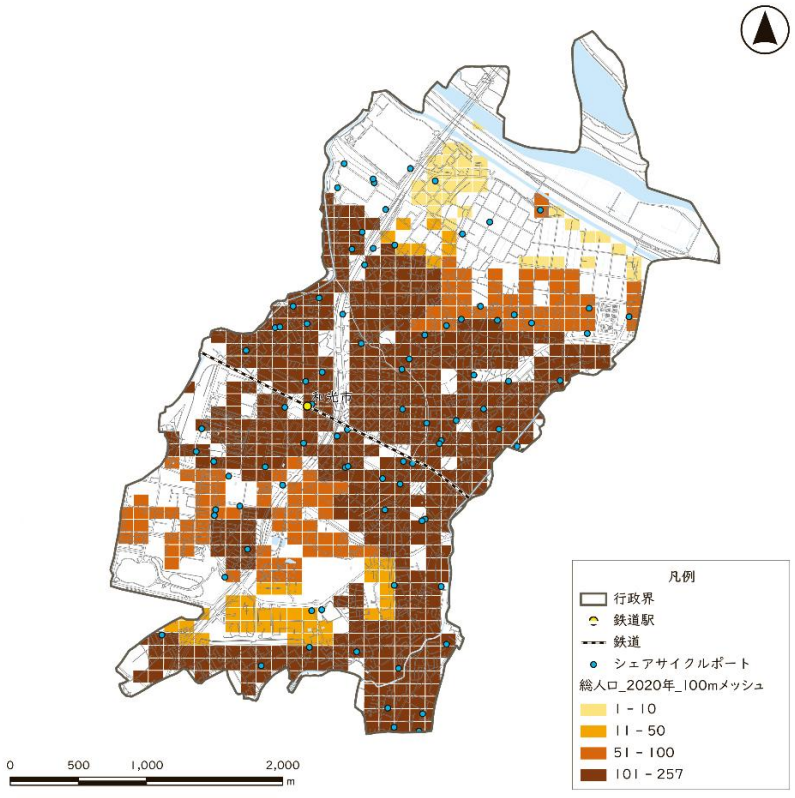
- シェアサイクルは、専用のシェアサイクルポート（駐輪施設）から、必要なときに、必要な分だけ自転車を利用できる仕組みで、公共施設、公園、コンビニエンスストアなどに設置しています。また、近隣の市や区への相互乗り入れもできます。
- 令和元年7月から実証実験を開始し、公共交通機関の補完・代替移動手段（渋滞緩和/災害・鉄道遅延時の代替手段）であることや環境負担の低減など、多数の公共性を有する事業であることが確認されたことから、令和 6 年 4 月から本格実施に移行しました。
- 利用回数は令和5年度の 35 万回から令和 7 年度には 41.6 万回、ポート数も令和 5 年度の 64 箇所から令和 7 年度には 85 箇所へと、いずれも年々増加しています。一方、市民アンケートでは「シェアサイクルポートが不足している」「利用方法が分からない」といった意見が挙げられています。
- シェアサイクルポートの立地状況を人口分布と重ねると、本町地区など人口密度の高いエリアの中にも、ポートの設置密度が低い地域が見られます。

■ シェアサイクルポートンの様子

■ シェアサイクルの利用回数・ポート数の推移



■ シェアサイクルポートと人口分布（2020年時点）



資料：将来人口・世帯予測ツール V3
（国土技術政策総合研究所）

2−4. 和光市地域公共交通の課題

第1期和光市地域公共交通計画の検証、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、以下の課題が整理できます。

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

- 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、バス事業者においても運転手の確保が急務
- 市内循環バスの収支率は第1期計画期間中に8.7%から20.3%へ改善したが、目標値の約35%には届いていない

- 将来にわたって公共交通の運行を維持していくため、運転手の確保や運行体制の見直しなど、担い手不足や経費増加を踏まえた持続可能な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

- 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いるほか、大型バスでは運行が難しい狭い道路では小型バスやワゴン車両で日常の地域の足を支えており、市域の96%を公共交通でカバーしている
- 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、運行本数や運行ダイヤ等に対する不満意見が多い
- 主要拠点でのバス同士の平均待ち時間は、第1期計画でダイヤ調整により約30分から約21分へ短縮したが、目標の約10分には届いていない

- 現在の高水準な交通ネットワークを維持しつつ、利便性の向上を図ることが必要

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

- 市民アンケートでは、「目的の施設の近くにバス停があっても位置が分からない」「循環バスの運行経路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
- 地区社会福祉協議会ヒアリングでも、「行き先表示が分かりづらく違うバスに乗ってしまった」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

- 新倉地区や白子地区にかけて 12%を超える急な坂道が多く、日常の移動に負担がかかっている地域が存在
- 充実した公共交通網が形成されている一方、地形的な制約により北部及び東部の住宅地に狭隘道路が多く分布しており、移動の負担が大きい市民が存在
- 第 1 期計画で導入した高齢者向けタクシー利用料金助成の利用率は約 13%にとどまっており、対象地域や助成方法の見直しが必要
- 運転免許証の返納者数は近年増加しており、70 代前半で返納する傾向がある

- 地域特性や移動困難者の状況を踏まえ、地域特性に応じた移動支援の検討が必要

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

- 本市では、和光市駅北口地区で、市街地再開発事業や駅前広場整備、市域北部で和光北インター東部地区土地区画整理事業や一般国道254号和光バイパスの整備によるまちづくりが進められている。さらに、和光高校跡地での地域振興施設の整備が構想されており、新たな移動需要が見込まれる。
- 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進んでいる。

- まちづくりの進捗や環境負荷低減の動きを踏まえ、都市基盤整備やまちづくりの進捗、環境負荷低減にあわせた地域公共交通ネットワークの再構築や、他の公共交通との役割分担による利用促進が必要

3. 基本的な方針

3－1．基本方針と基本理念

「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

〇運転免許証を返納した高齢者等の移動困難者の移動の確保
〇若者や子育て世代も移動しやすい交通環境
〇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

〇新たな拠点整備等のまちの変化と連携した公共交通
〇市民・地域・交通事業者等と共につくる公共交通
〇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

〇人々の多様な交流を生み出す公共交通
〇福祉施策等と連携した外出機会の創出

3−2. 目標

本市の現状や課題を踏まえ、基本理念及び基本方針を実現するため、目標を次のとおり定めます。

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市内地域公共交通軸と位置付け、その維持を図ることで、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。
- また、市域を接する近隣自治体への移動についても利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指します。

目標②：市内短距離交通の利便性向上

- 自宅から鉄道駅や公共施設等の地域拠点への短距離交通の利便性向上を図り、市民の日常生活における移動を支える運行を目指します。

目標③：公共交通の利用環境の向上

- 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等の取組により、利用者の利便性を向上させ、利用促進やそれによる環境負荷の低減を目指します。

目標④：外出促進による地域交流の創出

- 市内で運行されている多様な交通サービスをバラバラに提供するのではなく、目的地側のサービス等も含め、連携させ、束ねることで市民や来訪者の移動利便性向上と交流促進による地域活性化等の促進を目指します。

3−3. 市が目指す将来像

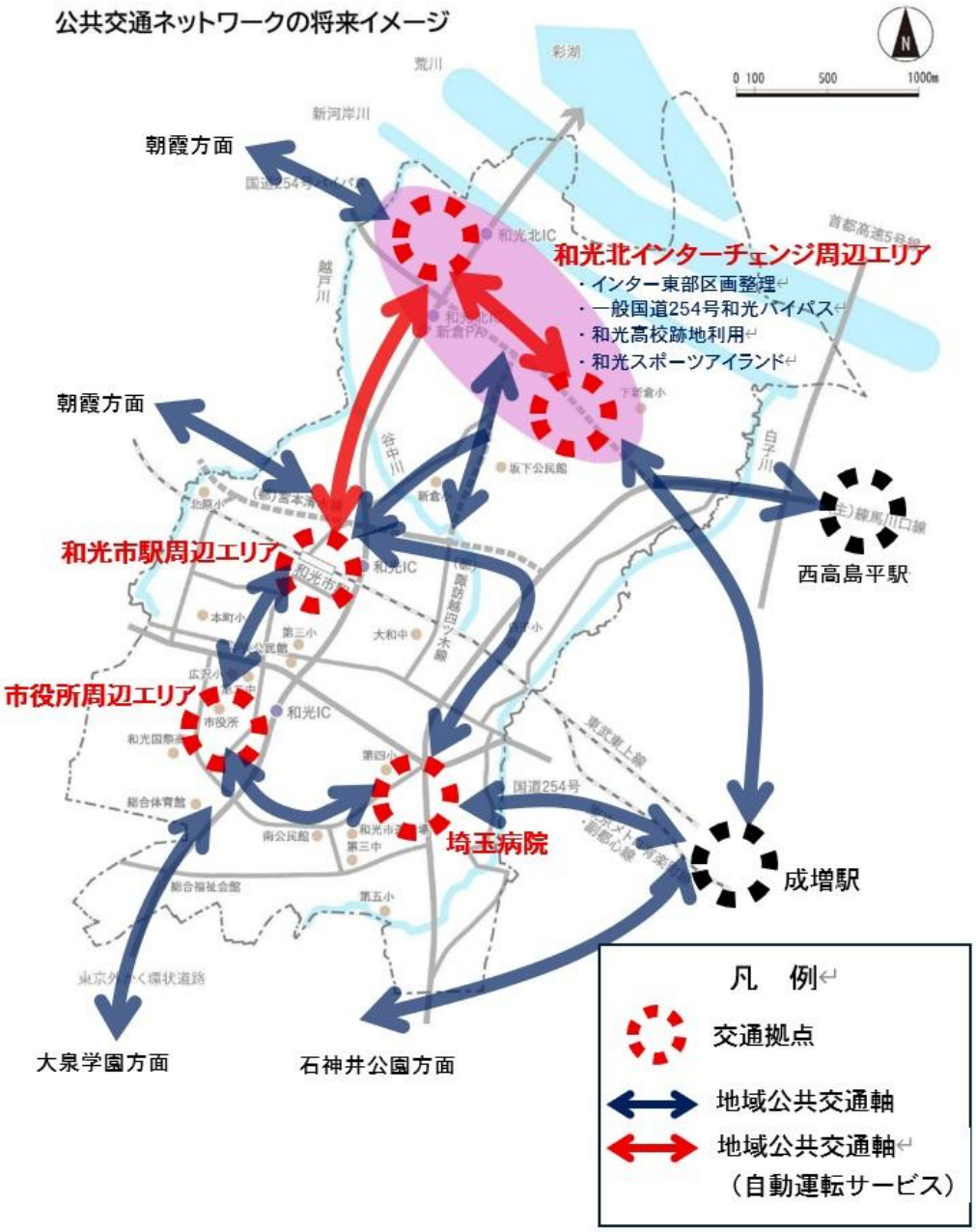
（1）和光市地域公共交通の将来像

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方や地域も存在します。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のしづらさの解消など、効率的で利便性の高い公共交通網の形成を目指します。

■ 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
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

■ 交通結節点の役割

	交通拠点（候補案）	役割
中心拠点	和光市駅	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 鉄道・バス・タクシー・シェアサイクル※等の結節点
交通結節点	埼玉病院	市民・来訪者が多く来訪する施設 バス交通の結節点
	市庁舎周辺	市民が多く来訪する施設 バス・シェアサイクル※等の結節点
	和光北インターチェンジ周辺	一般国道254号和光バイパスの延伸が予定されている地域 バス・シェアサイクル※等の結節点
	和光北インター東部地区内	和光北インター東部地区土地区画整理事業に合わせて、北側のバス路線の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

4. 目標達成のための施策

4－1．目標達成のための施策

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。

○　施策一覧

計画の目標	施策体系
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
	施策13：公共交通と福祉施策の連携方策の検討

○　課題と施策の関係

施策体系	課題				
	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	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	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	移動に困難を有する市民を考慮した移動支援が必要	地域公共交通を取り巻く環境の変化への対応が必要
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：新たな拠点整備等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		●		●	
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		●		●	
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	●	●			●
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				●	

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】

【背景・現状】

・ 路線バスは、多くの市民の移動を支える基幹的な交通手段となっており、利用目的としては通勤・通学目的が約５割を占めています。
・ 路線バスの年間利用者数は近年増加傾向にありますが、全国的な運転手不足による減便が本市でも懸念されています。

【取組内容】

・ 市は、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利用者増加の取組や交通事業者への支援を実施します。
・ バス事業者は、安心安全な交通サービスを提供し、地域の足となる地域公共交通を継続して運行します。
・ 市は、公共交通の運行定時性や安全性を高めるため、走行環境の整備を進めます。
・ 市とバス事業者は、定期的な協議・連携を通じて状況把握と効率的な見直しを実施します。また、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行います。

■ 外環道におけるバス専用車線の整備

◆　バスの利便性を高める取組【埼玉県と連携】

市内の路線に新たにノンステップバスを導入するバス事業者にノンステップバス導入促進事業補助金を交付しています。
ノンステップバスは、床面を超低床構造として乗降ステップをなくしたバスで、高齢者や児童にも乗り降りが容易であり、補助スロープにより車いすでの乗降もスムーズに行うことができます。

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
運行維持に向けた支援・協議	実施				

■KPI ： 路線バスの利用者数（R13：目標値達成）、ノンステップバス導入率（R9：100%）、部会回数（年1回以上）

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】

【背景・現状】

・運転手の平均年齢の上昇や二種運転免許保有者の減少、改善基準告示の見直し等に起因する担い手不足が進行しており、本市を運行する交通事業者においても他人事ではありません。
・運転手不足によるバスの減便や路線廃止は全国的に発生しています。
・限られた人員体制での運行が続いており、将来的な運行維持に向けた運転手確保が急務となっています。

【取組内容】

・交通事業者は、多様な人材を採用するとともに、運転手の労働時間等の改善やカスタマーハラスメント対策を実施し、運転手の確保及び定着を図ります。
・市は、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します。また、運転手の魅力を発信する取組を実施します。
・市と交通事業者は、交通拠点や道路空間、休憩施設等の整備により、運転手が働きやすい環境改善に取り組みます。

【他自治体事例】 公共交通担い手確保フェア（越谷市・松伏町）

・越谷市、松伏町、埼玉県乗用自動車協会、越谷市路線バス活性化促進協議会の連携により、運転手の魅力を発信する動画上映会や個別説明会を実施しています。
・バス事業者 3 社、タクシー事業者7社が参加しています。

【事業者事例】バス事業者の自衛隊出身者等の採用案内（西武バス）

・西武バスは航空自衛隊入間基地において、現役自衛官を対象に大型バスの運転体験会を実施した。大型二種免許の補修者が減少するなかで、自衛官の退官後のキャリアとして検討されることを目指して実施しています。

2025年11月25日

News Letter

西武バス

航空自衛隊入間基地にてバス運転体験会を実施
任期制等自衛官を対象に就職支援へ

この度、西武バスにおいて、航空自衛隊と協力し、航空自衛隊入間基地において自衛官約 40 名を対象としたバス運転体験会を実施いたしました。

運転体験会は、11 月 8 日に実施し、入間基地内に大型バス 2 台を持ち込み、基地内駐車場に特設した「8 の字」コースにて、1 人約 5 分間大型バスの運転を体験していただきました。この取り組みは、大型二種免許の保有者数が年々減少し、当社でも採用活動に力を入れる中で、運転士職の魅力ややりがいを知っていただくほか、自衛官が再就職する際のキャリア形成に役立てていただくことを目的としています。約 40 名の自衛官の方に参加していただき、運転の難しさや楽しさ、また西武バスグループ奨励制度についても理解を深めていただきました。

大型路線バスの運転を体験する自衛官の様子

自衛隊に持ち込んだ大型バスの様子

多くの自衛官は、５０代半ば以降（若年定年制自衛官）または２０代～３０代半ば（任期制自衛官）で退職することになります。大型免許の有無を問わず、多くの自衛官の方に運転を体験してもらい、バス停留所に見立てたパイロンへの縦付け停車や現役運転士との質疑応答など幅広く体験していただきました。今後も、西武バスグループでは、今回のような機会を幅広く設けるほか、運転士募集 CM の放映など、運転士確保に向けた様々な施策を強化し、積極的な採用活動を推進していきます。加えて、自社研修所での研修制度の拡充をはじめ、引き続き、安全・安心の輸送サービスの実現に向け、より広く社会や地域の皆さまへの貢献に繋がる取り組みを進めてまいります。

説明を受ける自衛官の姿

出典：西武バス HP

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
運転手確保に向けた取組の実施	実施				
■KPI ： 運転手不足人数（R13:0人）、募集案内協力回数（年1回以上）					

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、バス事業者】

【背景・現状】

・ 和光市駅北口地区で土地区画整理事業・市街地再開発事業が進行しています（令和 10 年着工・12 年竣工予定）。
・ 和光北インター東部地区で産業拠点形成に向けた区画整理事業が進行しています。
・ 一般国道 254 号和光バイパスの整備も予定されており、沿線の交通条件の変化が見込まれます。
・ これらの整備により新たな人の流れ・移動需要が見込まれます。

【取組内容】

・ 市は、和光市駅北口周辺や和光北東部地区周辺の新たな拠点整備を推進し、魅力あるまちづくりを進めます。
・ 市と交通事業者は、新たな拠点整備等に合わせた路線の新設・見直しや、公共施設の再編(縮充)に応じた路線を協議・調整し、地域公共交通ネットワークを見直します。

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
新拠点整備に合わせた路線の新設・見直し	協議・検討				

■KPI ： 協議回数（年1回以上）

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】

【背景・現状】

・「和光市版スーパーシティ構想」地域まちづくり計画において、和光市駅と和光北インターチェンジ周辺の産業拠点をはじめとした市内の各拠点を、複数の交通機関や移動手段を連携させ、最適な移動手段の「検索」「予約」「決済」を一括して行う「和光版 MaaS」の構築を位置づけています。

・令和 5 年度から自動運転バスの社会実証を実施しており、実用化に向けた検討を進めています。

・運転手不足が進行する中、自動運転技術の導入により基幹交通軸の運転手を減らし、他路線への再配置を可能にする選択肢としても期待されています。

【取組内容】

・市と交通事業者は、運転手不足解消の一つの手段として自動運転サービス導入事業を検討し、協力体制を構築しながら、技術面や運用面、法制度面等の検証を実施します。

・市は、中心拠点である和光市駅と和光北インターチェンジ周辺の産業集積拠点を結ぶ基幹交通軸への自動運転サービス導入事業を進め、持続可能な地域公共交通を確保していきます。

・市は、市民説明会や講座等で新しい交通サービスについて丁寧に説明し、自動運転技術に対する社会受容性の醸成に取組みます。

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
自動運転サービスの導入に向けた検討	協議・検討				

■KPI ： 社会受容性醸成の取組回数（年3回以上）

施策5：広域連携の検討

【実施主体：和光市、周辺自治体】

【背景・現状】

・ 市境付近では、朝霞市や練馬区、板橋区を生活圏とする市民もいる。
・ 市民の通勤・通学先として市外が約8割を占めています。
・ 一般国道254号和光バイパスや都市計画道路の整備等、近隣自治体へ接続する広域的な交通基盤の検討が進められています。

【取組内容】

・ 市は、隣接する周辺自治体と協議・調整し、自治体が運行する公共交通の効率化や公共交通空白・不便地域の解消に向けた検討を行い、情報共有・連携を進めます。
・ 市は、広域的な交通基盤整備の動向を注視し、周辺自治体との連携体制を構築します。

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
周辺自治体との連携・情報共有	検討				

■KPI ： 協議回数（年1回以上）

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、バス事業者、市民】

【背景・現状】

- 令和６年１月に、市内循環バスは従来の３コースから５コースへの運行見直しを行いました。
- 狭隘な道路がある地域では、新たにワゴン車両による運行を開始しました。
- 見直し後は、利用者数（令和２年度 110 千人→令和７年度 179 千人）、収支率（令和５年度 13.7%→令和 6・7 年度 20%台）ともに増加・改善傾向にあります。
- 利用者アンケートでは「ドライバーの運転と対応」や「乗降のしやすさ」に対して満足の声が多い一方、「運行本数」については半数以上が不満と回答しています。
- 運転手不足や経費上昇などの制約のもと、限られた台数の車両の運行によって、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）を経由する分かりやすいルート設定をします。
- 和光市公共交通研究会を定期的に開催し、地域公共交通に対して市民が参加する取組を進めています。

【取組内容】

- 市と交通事業者は、市内循環バスを移動ニーズに合わせて見直します。見直しにあたっては、路線バスとの役割分担を踏まえた再編とし、共存できる運行体制を協議・調整します。
- 市は、昨今の運転手確保に伴う運行経費の増加や市内を運行するバス路線の運賃格差を踏まえ、市内循環バスの運賃を見直します。
- 市と交通事業者は、広告収入等の新たな財源確保を検討し、持続可能な運行の確保を図ります。
- 市と市民は、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します。

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

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
市内循環バスの見直し	検討		実施		

■KPI ： 市内循環バスの利用者数（R13：目標値達成）、収益率（R13：目標値達成）、財政負担額（432円/人以下）、公共交通カバー率（96%以上）、公共交通研究会の開催回数（年2回以上）

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】

【背景・現状】

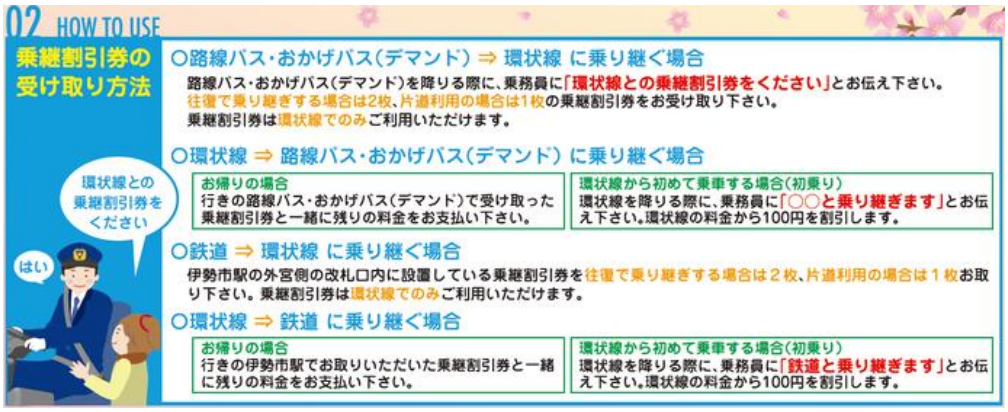
- 循環バスの利用者は、約半数が他の公共交通への乗継利用となっています。
- 市内循環バスのみで市域全体をカバーすることには限界があり、目的地への移動に乗り継ぎを要する場合があります。
- 本市は路線バスや市内循環バスによる公共交通網は広く張り巡らされており、公共交通による人口カバー率は96%となっています。
- 市内循環バス同士の乗継運賃割引は導入済みです。

【取組内容】

- 市とバス事業者は、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実施します。
- 市とバス事業者は、乗継案内の改善を検討し、バス車内や停留所での案内充実に取組みます。
- 市とバス事業者は、路線バスと市内循環バスの運賃割引制度の統一を検討し、相互利用の促進に取組みます。

【他自治体事例】 三重県伊勢市 「おかげバス環状線」の乗継割引

- 路線バス・デマンド交通・乗合タクシー・鉄道から環状線に乗り継ぐ際、乗務員（鉄道は駅の窓口）から乗継割引券を受け取る仕組みです。
- 大人運賃 200 円が、割引券利用で 100 円になります。高齢者・障害者等（通常 100 円運賃）は割引券利用で無料になります。



出典：伊勢市 HP

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
運行内容の見直し・乗継案内の改善	検討		実施		

■KPI ： バス乗換え効率（R11：10分以内）、乗継乗車券の利用数（R13：検討中）、情報案内箇所整備数（R13：和光市駅北口1箇所）

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】

【背景・現状】

- 本市は起伏に富んだ地形であり、12%を超える急勾配も分布しています。急坂がある地域では、近隣の施設やバス停までの移動にも負担が生じます。
- 市内には存在しており大型バスが運行できないような地域も多く存在します。
- こうした地域では、市内循環バスに小型車両・ワゴン車両を導入して運行することで対応していますが、これらの車両でも通行が困難な狭隘道路も存在します
- 第１期計画で公共交通空白地域の70歳以上の住民に対しタクシー利用料金助成事業を実施しました。

【取組内容】

- 市は、狭隘道路・坂道が多い地域特性による移動の不便な地域を公共交通空白・不便地域と定義し、現状把握と対象地域の明確化を実施します。
- 市は、統合型 GIS 等で公共交通空白・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し、移動支援の利用を促進します。
- 市とタクシー事業者は、市内循環バスによる移動支援を補完する個別支援としてタクシーチケットの配布等を実施し、必要に応じて対象者を見直しながら地域の実情に応じた移動支援に取組みます。

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
公共交通が不便な地域の移動支援の実施	検討		実施		

■KPI ： タクシー移動支援回数（R13：年000回以上・検討中）

◎ COLUMN

日常のお出かけを支える、持続可能な移動の選択

本市の公共交通網は、路線バスにより広くカバーされており、それを補完する市内循環バスやタクシー等の連携により構築されています。

デマンド交通や乗合タクシー、グリーンスローモビリティ―など、公共交通が行き届かない地域の移動を支える新たな移動支援は様々な地域で検討されており、見聞きする機会も多いかと思います。

これらの移動手段は、個別の需要に応じた移動ができるなどのメリットがありますが、一方で導入や維持のコストがかかるほか、デマンドや乗合タクシーは利用者の分散による効率が低下し、１人あたりの輸送コストが膨らむ傾向にあります。また、グリーンスローモビリティは低速で天候や距離の制限が大きい等、全てが万能というわけではありません。

それぞれの特性を踏まえると、こうした手段は、本市の地域特性には必ずしも馴染むものではありません。特に、東京近郊においては、これらの手法は総じて苦戦しており、効果も限定的と言われています。

新たな手法に目が向きがちですが、地域に根ざしたバスやタクシーなどの輸送資源を最大限に活用することが、持続可能な移動手段の選択につながるのではないでしょうか。

目標③：公共交通の利用環境の向上

施策9：交通結節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】

【背景・現状】

・和光市駅では駅北口土地区画整理事業と駅北口地区高度利用化推進事業を一体的に推進し、駅前広場の整備や駅直結型の再開発事業が進められており、令和 12 年竣工予定です。
・和光北インター東部地区における新たな産業拠点整備が進められています。
・両地区における交通結節拠点としての利便性向上が期待されます。

【取組内容】

・市と交通事業者は、和光市駅北口駅前広場整備と連携し、運行定時性が確保され、乗継が効率よくできるよう協議・調整します。また、市内循環バスは和光市駅南口での乗継機能を維持します。
・市と交通事業者は、和光北インター東部地区土地区画整理事業の産業拠点整備や和光高校跡地利活用事業の地域振興施設整備と連携し、交通結節点としての機能を検討します
・市と交通事業者は、利用者の滞留空間の整備を検討し、公共交通案内や観光情報等を提供する待機スペースの充実を図ります。

【本市の取組】 和光市駅北口第一種市街地再開発事業

・駅前交通広場やバス・タクシーの乗り入れ空間、駅と駅前広場をつなぐ屋内広場（ガレリア）等を一体的に整備する事業が進められており、令和 12 年度（2030 年度）の竣工を予定しています。

■ 令和8年4月時点の検討状況

出典：和光市 HP

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
交通結節点の整備による利便性向上の検討	協議・検討				

■KPI ： 協議回数（年1回以上）

施策10:バス待ち環境の向上

【実施主体:和光市、バス事業者、市民】

【背景・現状】

・ 市内循環バスの運行見直しに伴いバス停が新設された地域があります。
・ 待ち時間の快適性等に関する意見も寄せられています。
・ バス停へのベンチや上屋設置の要望も寄せられていますが、道路構造や管理上の課題により、歩道上での設置は困難な状況です。

【取組内容】

・ 市とバス事業者は、路線バスや市内循環バスを安全・快適に利用できるよう停留所での待ち環境を整備します。
・ 市は、公共施設や商店、金融機関等に「バスまちスポット」への登録を呼びかけ、待合スペースの確保、交通情報案内の掲出をします
・ 市と市民は、バス停留所へのベンチ設置等について協議し、地域による維持管理の仕組みを構築します。
・ 市とバス事業者は、バスロケーションシステムやデジタルサイネージ等による運行情報提供システムの導入を検討します。

【埼玉県の取組】 バス待ちスポット

・ バス停から近い商店・公共施設等を「バスまちスポット」として登録し、待合スペースの確保や交通情報案内の掲出等に協力してもらう埼玉県の制度です。
・ 本市では、令和8年9月現在、12のバス待ちスポットが登録されています。

■ 和光市内のバス待ちスポット(令和8年9月現在)

和光市役所	和光市図書館本館
中央公民館	南公民館
白子コミュニティセンター	牛房コミュニティセンター
新倉北地域センター	白子宿地域センター
白子吹上コミュニティセンター	坂下公民館
新倉コミュニティセンター	健康増進センター

出典:和光市 HP

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
バス待ち環境の向上	実施				
運行情報提供システムの導入検討	協議・検討	実施			

■KPI ： バスまちスポット登録数(年1箇所以上)、バス停情報の HP 掲載数(R13:10箇所以上)

施策11:環境に優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】

【背景・現状】

- 自家用車から公共交通への転換は環境負荷の低減にもつながる取組として注目されています。
- 本市においてもシェアサイクル等、環境に配慮した新たな移動手段の活用が進みつつあります。
- シェアサイクルの利用者数は増加傾向です。

【取組内容】

- 市と交通事業者は、地域や企業・学校等と連携し、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に取組みます。
- 市と交通事業者は、市内循環バスの無料運賃デーや定期券等のお得な運賃制度等を検討し、新たな利用者の増加と継続的な利用を促進します。
- 市と交通事業者は、シェアサイクル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、公共交通空白・不便地域内へのポート増設及び利便性向上に積極的に協力します。

【他自治体事例】 福島県本宮市　本宮市コミュニティバス運賃無料デー

- コミュニティバスを知ってもらい、利用のきっかけづくりを目的に、全路線を無料で利用できるイベントを開催しています。
- 開催に合わせて、バス車内でのアンケートを実施。また、市内のスーパーにおいて、移動のお悩み相談会を開催しています。

出典:本宮市 HP

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
環境にやさしい公共交通の利用促進の実施	実施				

■KPI ： 公共交通利用率（R13:目標値達成）、モビリティマネジメント回数（年2回以上・）、シェアサイクルの利用者数（R13:目標値達成）

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】

【背景・現状】

- 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）、シェアサイクルのステーション位置・自転車の空き状況等（GBFS）の整備は完了しています。
- 経路検索や予約・決済は、各交通事業者やサービス提供者がそれぞれ提供するアプリやウェブサイトを通じて、スマートフォンで一体的に利用できるようになっています。
- 既存の公共交通や新たな移動手段と目的地のサービスを連携させ、外出を促進する「和光版 MaaS」の実現を検討しています。

【取組内容】

- 市は、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した利用促進を検討し、協議・調整を行います。
- 市は、和光版 MaaS の構築に向けた取組を推進し、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します。

【他自治体事例】 宮城県仙台市 「仙台 MaaS」

- 仙台 MaaS は、経路検索やチケットの予約・決済だけでなく、デジタルマップとして鉄道やバス等の公共交通の情報と、施設やイベントの情報とも連携しており、お出かけの計画から当日の行動までを一つの画面で完結できるサービスです。

出典：「仙台 MaaS」HP

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
目的地のサービスと連携した外出促進の検討	協議・検討		実施（適宜）		

■KPI ： イベント連携回数（年2回以上）

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】

【背景・現状】

・ 高齢化の進行により、移動支援を必要とする対象者の増加が見込まれます。
・ 本市では現在、公共交通政策室・障害福祉課・長寿あんしん課の３部署にまたがり、市内循環バスの優待乗車、公共交通空白地域タクシー利用助成、障害者移動支援事業、福祉タクシー利用料金助成、高齢者地域送迎等サービス費助成など、11の移動支援施策を実施しています。
・ これらは対象者（高齢者・障害者・要介護者等）や目的（日常生活・通院・介護予防施設送迎等）ごとに個別に運用されており、総合的な案内が十分に図られていない状況です。

【取組内容】

・ 市は、公共交通を利用することが困難な方を対象にした個別の移動支援を福祉施策と連携し、より使いやすい方法や市民が自身の状況に応じた支援を把握できるよう、わかりやすい案内の仕組みを構築します。
・ 市は、高齢者福祉センターバス送迎サービス等の福祉施設送迎バスと市内循環バスの連携方策を検討し、運行体制を協議・調整します。

【スケジュール】

	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
公共交通と福祉施策の連携方策の検討	協議・検討				

■KPI ： 福祉施策の移動支援回数（年 8,000 人以上）

5. 計画の推進及び評価方法

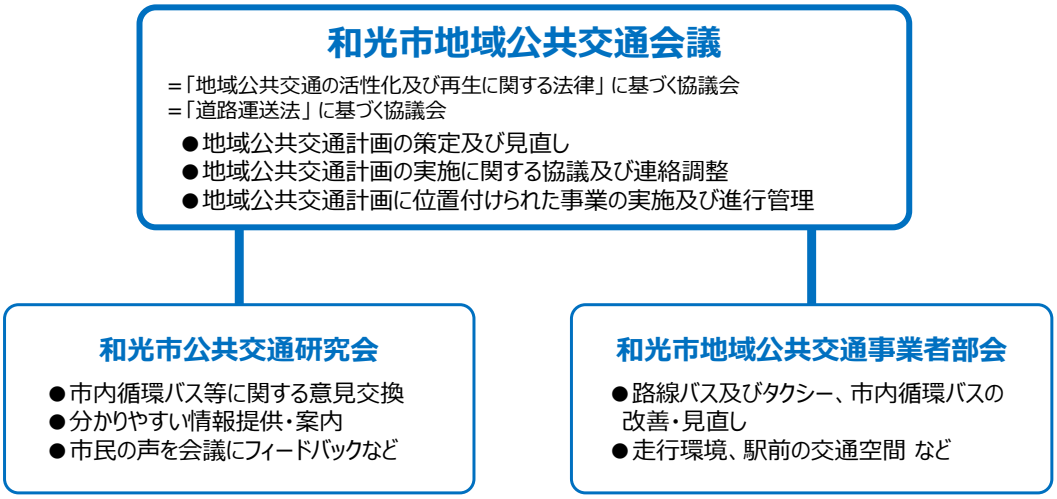
5－1．計画の推進体制

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。

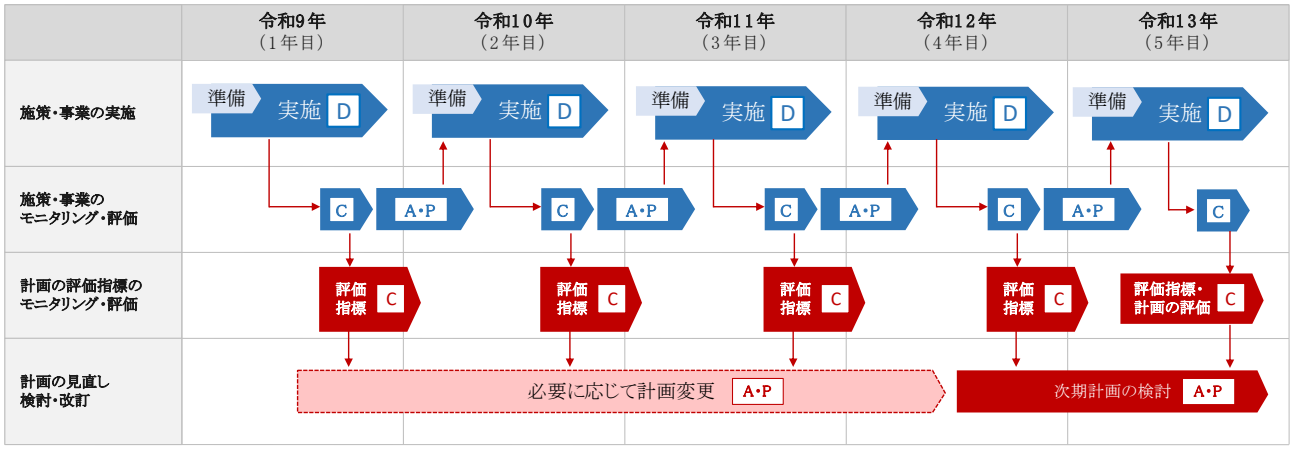


5−2. PDCA サイクルによる評価・検証

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※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※と、計画期間を通しての長期の PDCA サイクル※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※及び、計画期間を通しての長期の PDCA サイクル※



■ 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通り定めます。

評価指標	初期値	現状値	目標値	測定方法
①利用実態の指標				
路線バスの利用者数	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
市内循環バスの利用者数	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
シェアサイクルの利用者数	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
公共交通（バス）利用率	29.80% （令和3年度）	36.60% （令和8年度）	40% （令和13年度）	市民アンケートでバス利用率を計測
②公共交通ネットワークの指標				
公共交通カバー率	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
バス乗り換え効率（主要拠点でのバス同士の平均待ち時間）	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
③経営の指標				
市内循環バスの収支率	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
市内循環バスの財政負担率	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

（2）指標の算出方法と目標値の設定方法

① 利用実態の指標

【路線バスの利用者数】

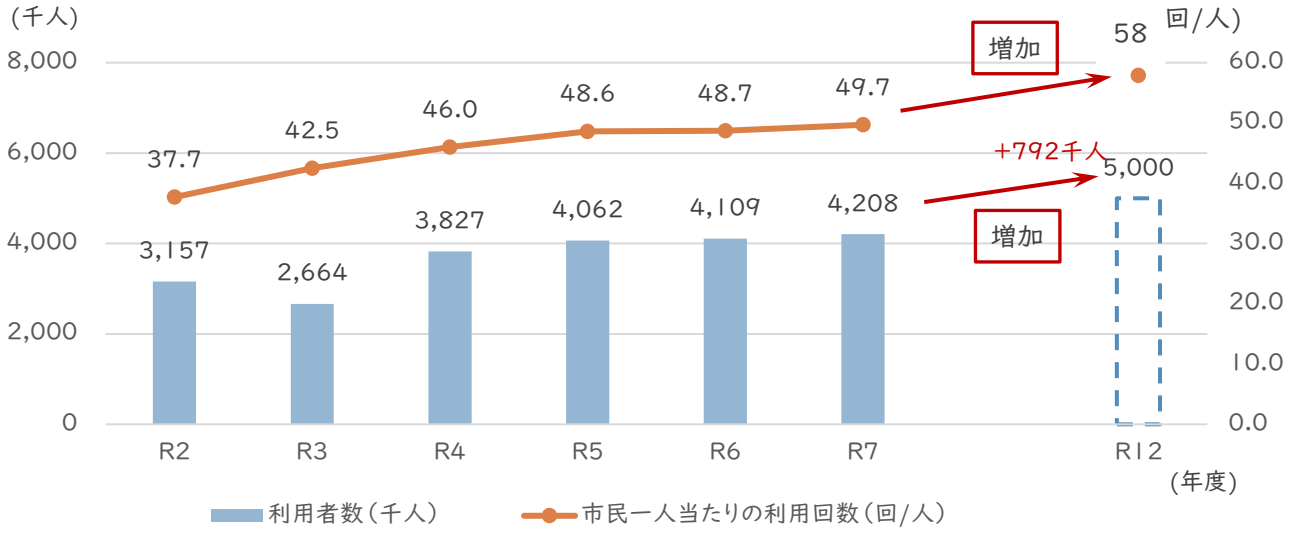
指標の算出方法	交通事業者の提供資料により、和光市内を運行する路線バスの年間利用者数の合計を算出します。 人口動態により影響を考慮するため、市民1人あたりのバスの年間利用回数を算出します。 対象とする路線は以下のとおりです。
現況値・目標値	1期計画期間中、年間利用者数はコロナ禍の影響により大きく落ち込みましたが、令和2年度の3,157千人から令和7年度には4,208千人まで回復傾向にあります。市民1人あたり利用回数も改善しています。今後も、コロナ禍以前の水準程度への回復を目指すこととし、目標値を5,000千人／年（令和12年度）とします。

■ 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

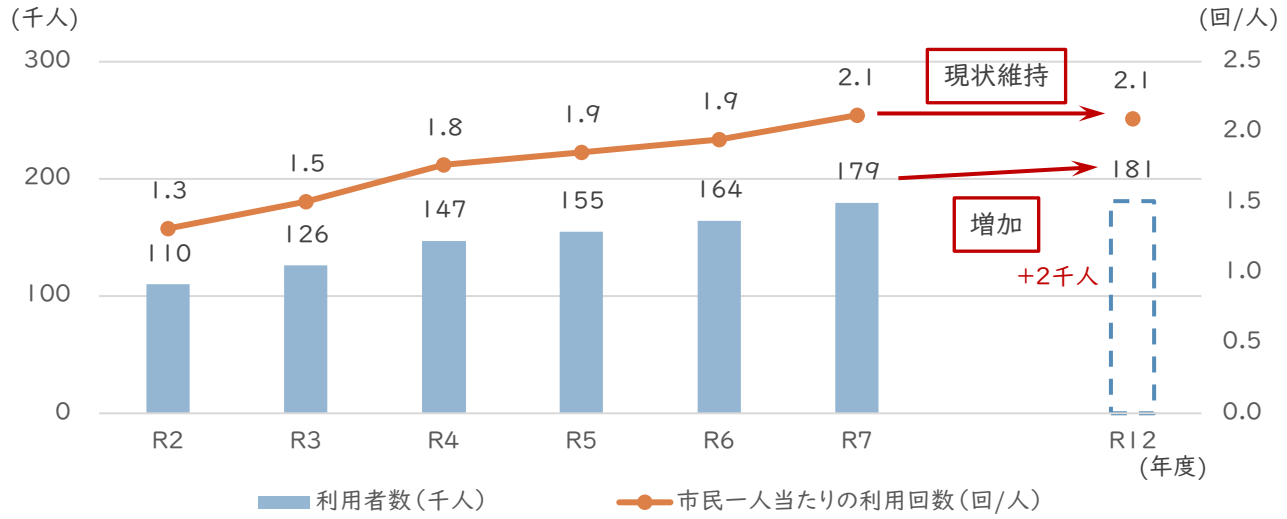
■ 現況値・目標値（路線バスの年間利用者数）



【市内循環バスの利用者数】

指標の算出方法	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。 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。
現況値・目標値	第1期計画期間中、市内循環バスの利用者数は110千人（令和2年度）から179千人（令和7年度）まで増加し、目標値（181千人）にほぼ到達しました。利便性向上による利用者増加を見込む一方、運賃改定（一般・優待）に伴う利用者減少の可能性も考慮し、目標値を181千人／年（令和12年度）とします。

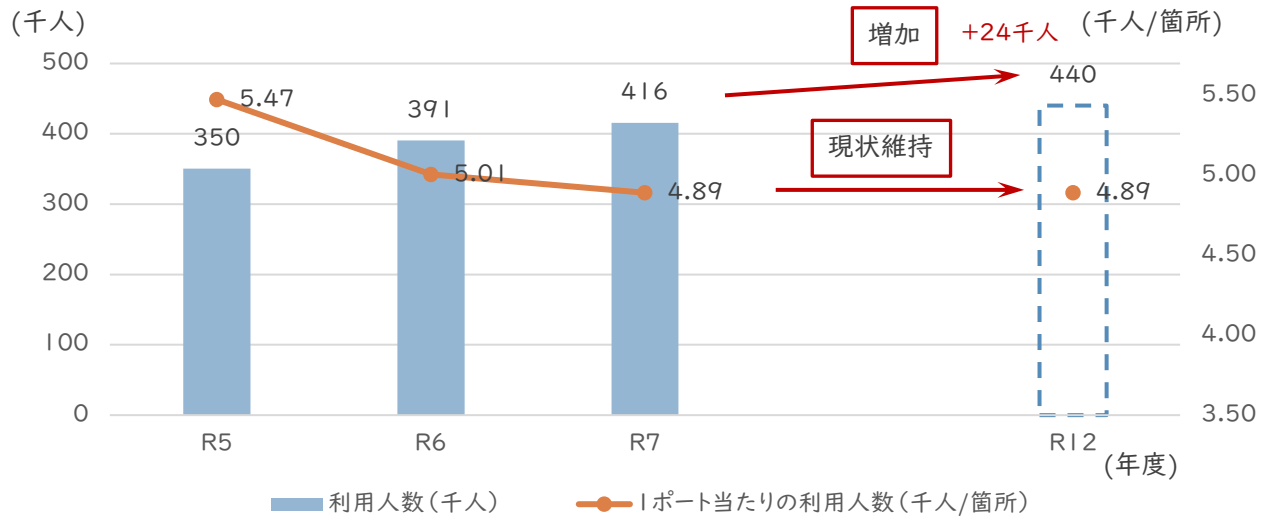
■ 現況値・目標値（市内循環バスの利用者数）



【シェアサイクルの利用者数】

指標の算出方法	シェアサイクル事業者の提供資料により、市内ポートでの年間利用者数の合計を算出します。
現況値・目標値	シェアサイクルの年間利用者数は、令和 5 年度の 350 千人から令和 7 年度には 416 千人まで増加しています。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る更なる利用拡大を見込み、目標値を440千人／年（令和 12 年度）とします。

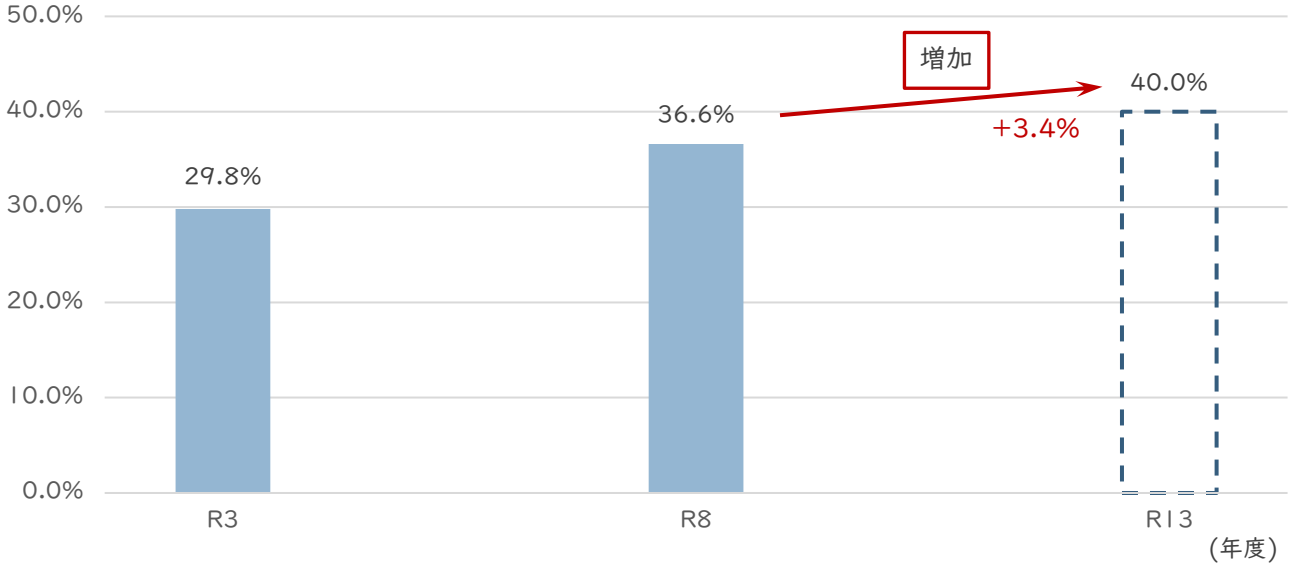
■ 現況値・目標値（シェアサイクルの利用者数）



【公共交通利用率】

指標の算出方法	市民アンケート調査により、日常の移動における公共交通（路線バス・市内循環バス等）の利用割合を計測します。
現況値・目標値	市民アンケートによる公共交通利用率は29.80%（令和3年度）から36.60%（令和8年度）まで向上しています。運転免許返納者の増加や、市内循環バスの見直しによる利便性向上等を踏まえ、目標値を40%（令和13年度）とします。

■ 現況値・目標値（公共交通利用率）

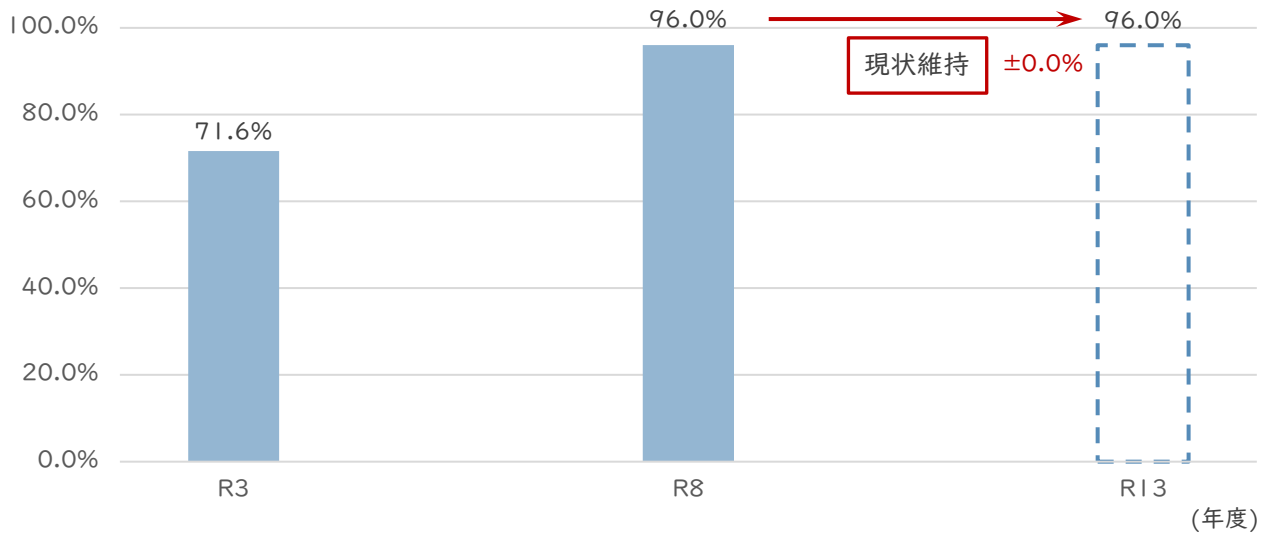


② 公共交通ネットワークの指標

【公共交通カバー率】

指標の算出方法	GIS により、鉄道駅・バス停から徒歩圏内（300m 圏内）の地域の人口を算出し、総人口に対する割合を「公共交通カバー率」とします。
現況値・目標値	カバー率は 71.60%（令和 3 年度）から96.0%（令和 8 年度）まで向上しました。市内循環バスの見直しや新たな移動手段の導入により、目標値を 90%（令和 13 年度）とします。

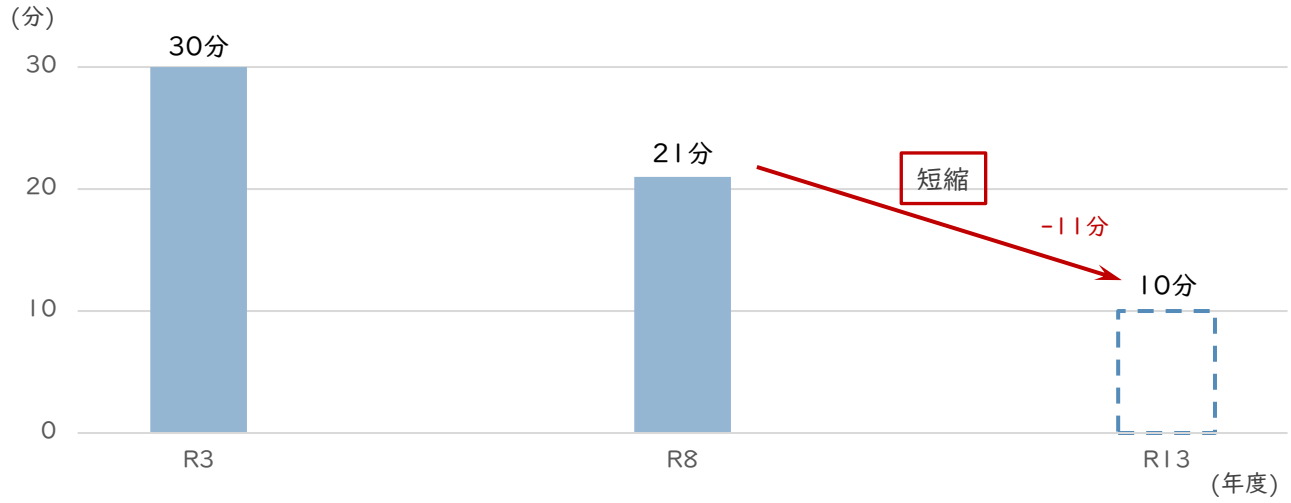
■ 現況・目標値（公共交通カバー率）



【バス乗り換え効率（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、市内循環バスで和光市駅に到着後、市内循環バ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	和光市駅における主要拠点でのバス同士の平均待ち時間は、市内循環バスの運行見直し等により約30分（令和3年度）から約21分（令和8年度）まで短縮しました。引き続きダイヤ調整等を進めることで、目標値を約10分（令和13年度）とします。

■ 現況・目標値（バス乗換効率）

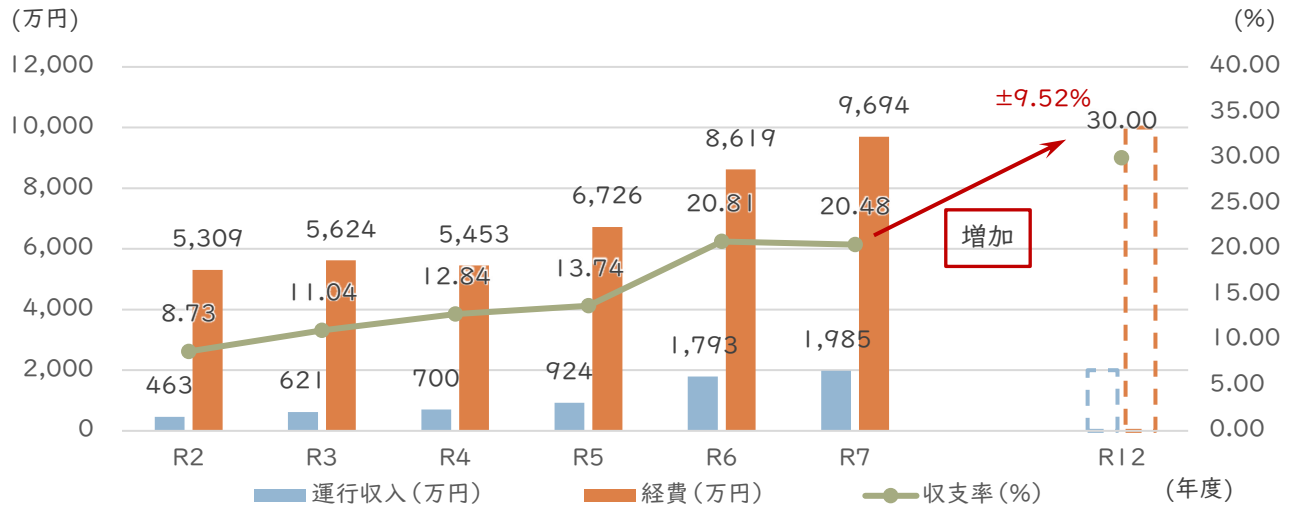


③ 経営の指標

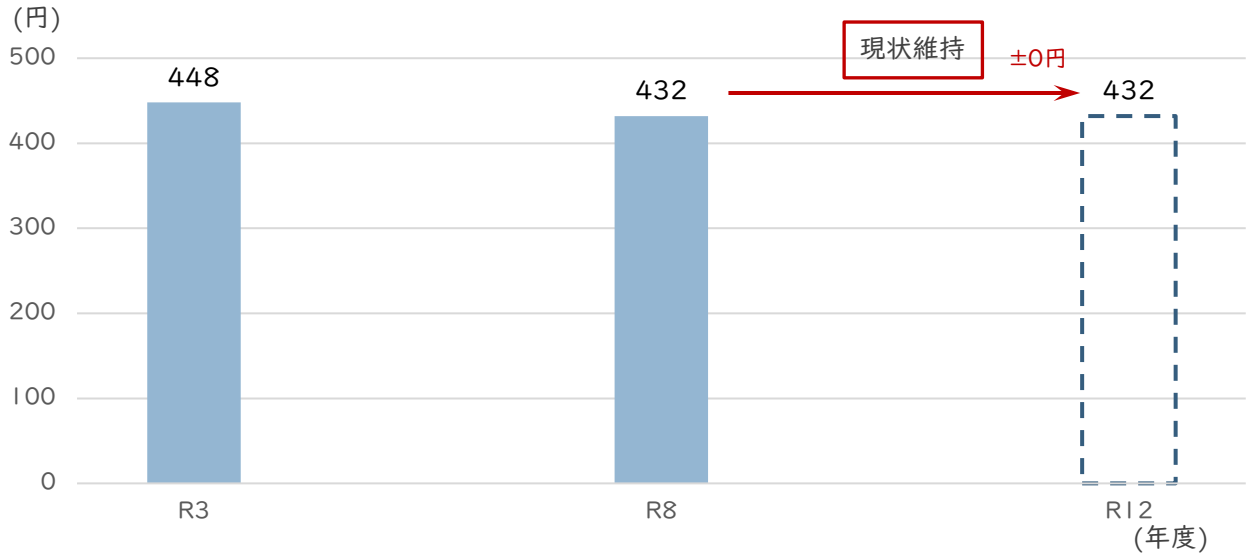
【市内循環バスの収支率】

指標の算出方法	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。
現況値・目標値	収支率は 8.70%（令和 2 年度）から 20.48%（令和 7 年度）へ改善しましたが、目標値の約 35%には届いていません。近年の人件費や燃料費等の物価高騰による運行経費の増加や運賃改定に伴う増収を踏まえ、目標値を 30%（令和 12 年度）とします。

■ 現況値・目標値（市内循環バスの収支率）



【市内循環バスの財政負担率】

指標の算出方法	市の市内循環バス運行に係る決算資料により、市内循環バスの事業決算額（運行事業交付金以外の経費を含んだ額）を、市内循環バスの年間利用者数で除して、利用者一人当たりの財政負担額を算出します。
現況値・目標値	市内循環バスの財政負担率は、運行見直しや利用者増加等により448円／人（令和2年度）から432円／人（令和7年度）まで改善しました。収支率の改善と利用者増加を両立させながら、現状の水準を維持することを目標値（432円／人、令和12年度）とします。

■ 現況・目標値（市内循環バスの財政負担率）