

# 和光市地域公共交通計画の策定について

令和3年12月21日／22日／23日／26日

和光市 建設部 公共交通政策室

# 1. 地域公共交通計画の概要

## (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) 計画の区域 和光市の全域

## (3) 計画の期間 令和4年度から令和8年度までの5年間 ※上位計画である「総合振興計画」の計画期間は10年間です。

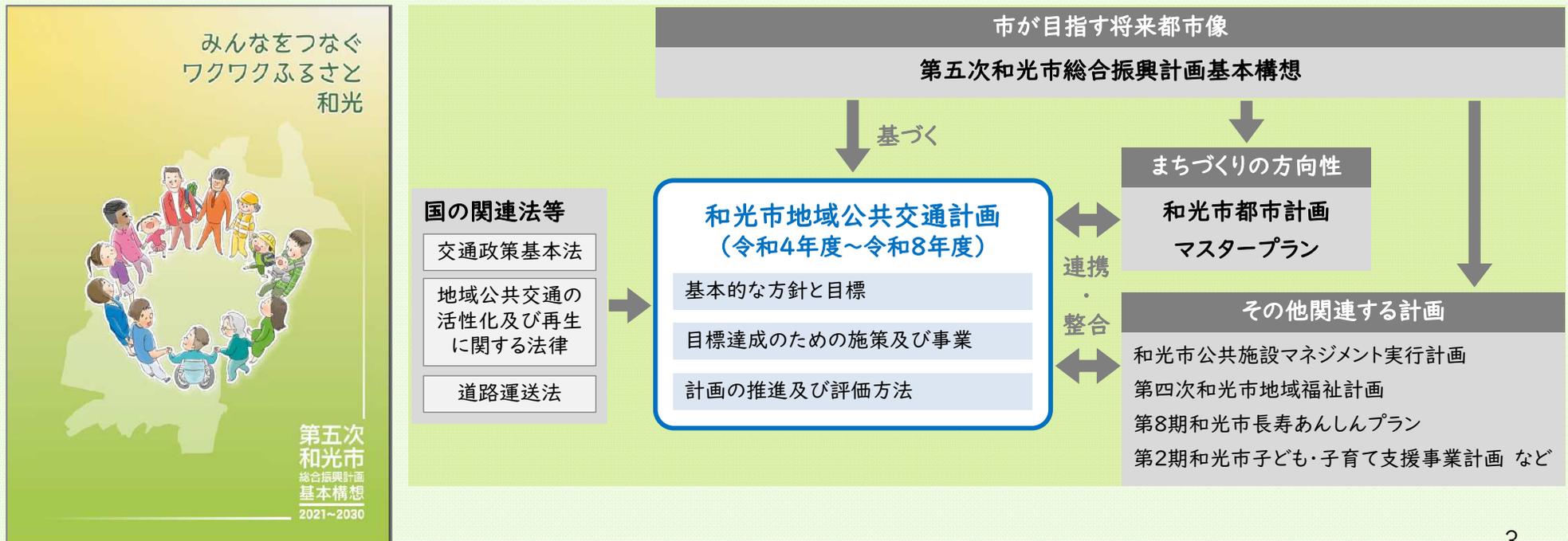
### ■計画のスケジュール

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9～
第五次和光市 総合振興計画 ※上位計画	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 基本的な方針: 約10年後を展望(総合振興計画に連動)						
	令和9年度～						
	事業・施策: 5年間で優先的に取り組むべき取組						

# 1. 地域公共交通計画の概要

## (4) 計画の位置づけ

- 本計画は、和光市の最上位計画である「総合振興計画」を上位計画とし、「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きます。
- 市の各種計画を関連計画として位置づけ、他分野における取組と連携し、相互に補完しあって、将来都市像の実現に向け、取組を進めます。
- 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、地域公共交通ネットワークの構築を進めます。



## 2. 基本理念・基本の方針

- 「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

#### ■ 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. 基本理念・基本的方針

- それぞれの基本方針に対応した目標を以下のとおり定めます。

### 目標

#### ■ 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

目標④ 誰もが迷わず分かりやすい利用環境・情報提供

#### ■ 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

#### ■ 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

### 3. 公共交通を取り巻く現状と課題

- 本市の実態やニーズ調査等を踏まえ、取り巻く現状と課題を次のとおりまとめます。
- 本計画ではこれらの課題への取組を行ってまいります。

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

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

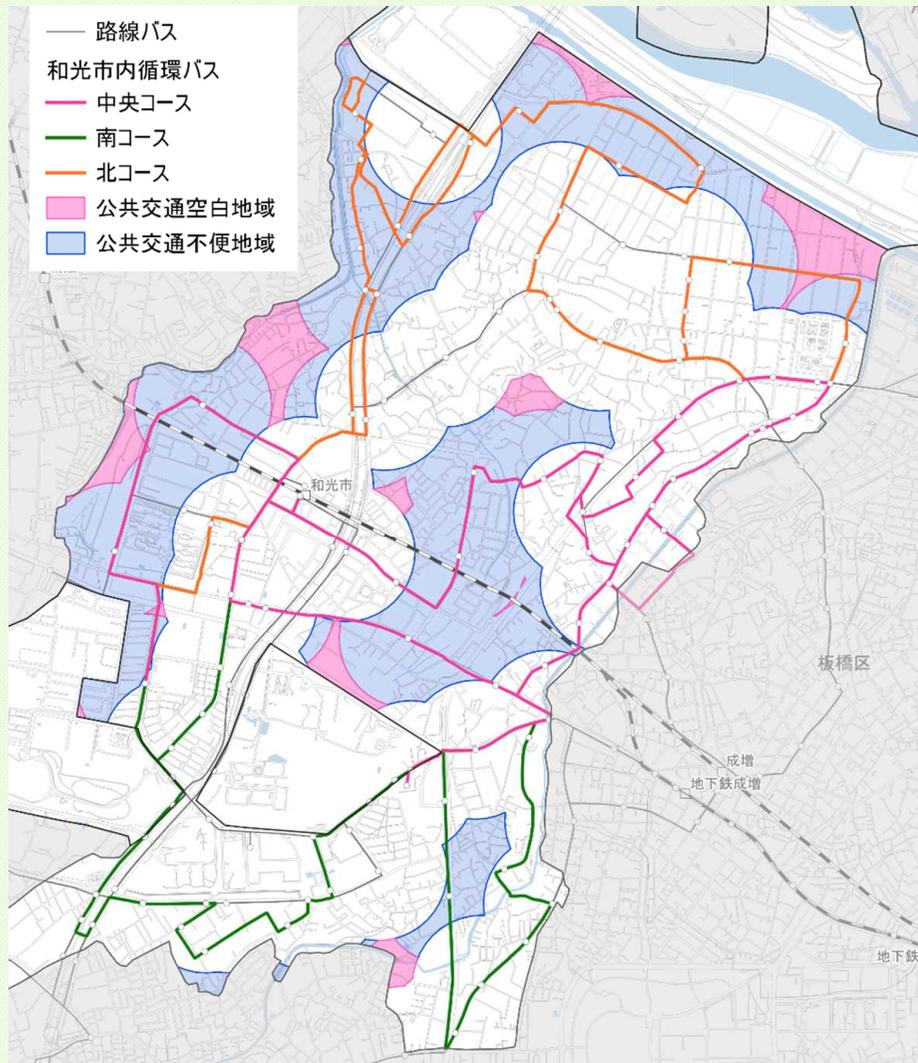
③ 駅周辺や新たな拠点整備に合わせた交通環境の改善やネットワーク見直しが必要

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

⑤ 市内循環バスの利便性・効率性の改善が必要

### 3. 公共交通を取り巻く現状と課題

#### 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

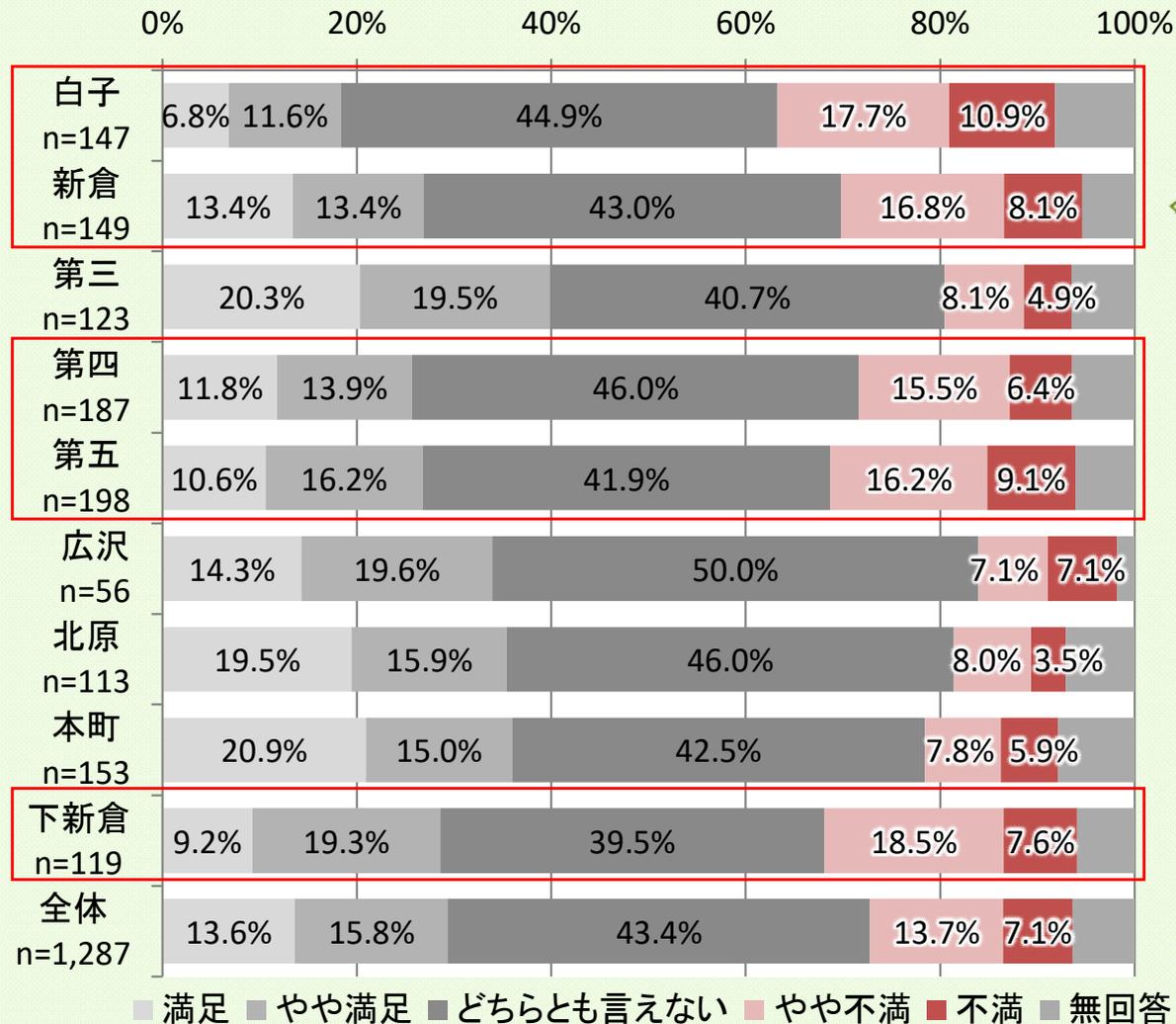


- 幅員の狭い道路が多く、バス車両が運行できないため、市内にはバス停から300m以遠の地域が存在しています。
- バス停から300m以内の地域においても、運行本数が少ないことや、坂・高低差が多い地形のため、バスを利用しにくい地域が存在しています。
- 路線バス沿線や、市内循環バスの沿線、公共交通空白地域等、場所により交通サービスの利便性・料金等に差が生じています。

図 公共交通空白不便地域

### 3. 公共交通を取り巻く現状と課題

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



地区によって、公共交通の満足度(不満度)にバラつきが見られる

図 地区別（小学校区域）の公共交通の満足度

### 3. 公共交通を取り巻く現状と課題

#### 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必要

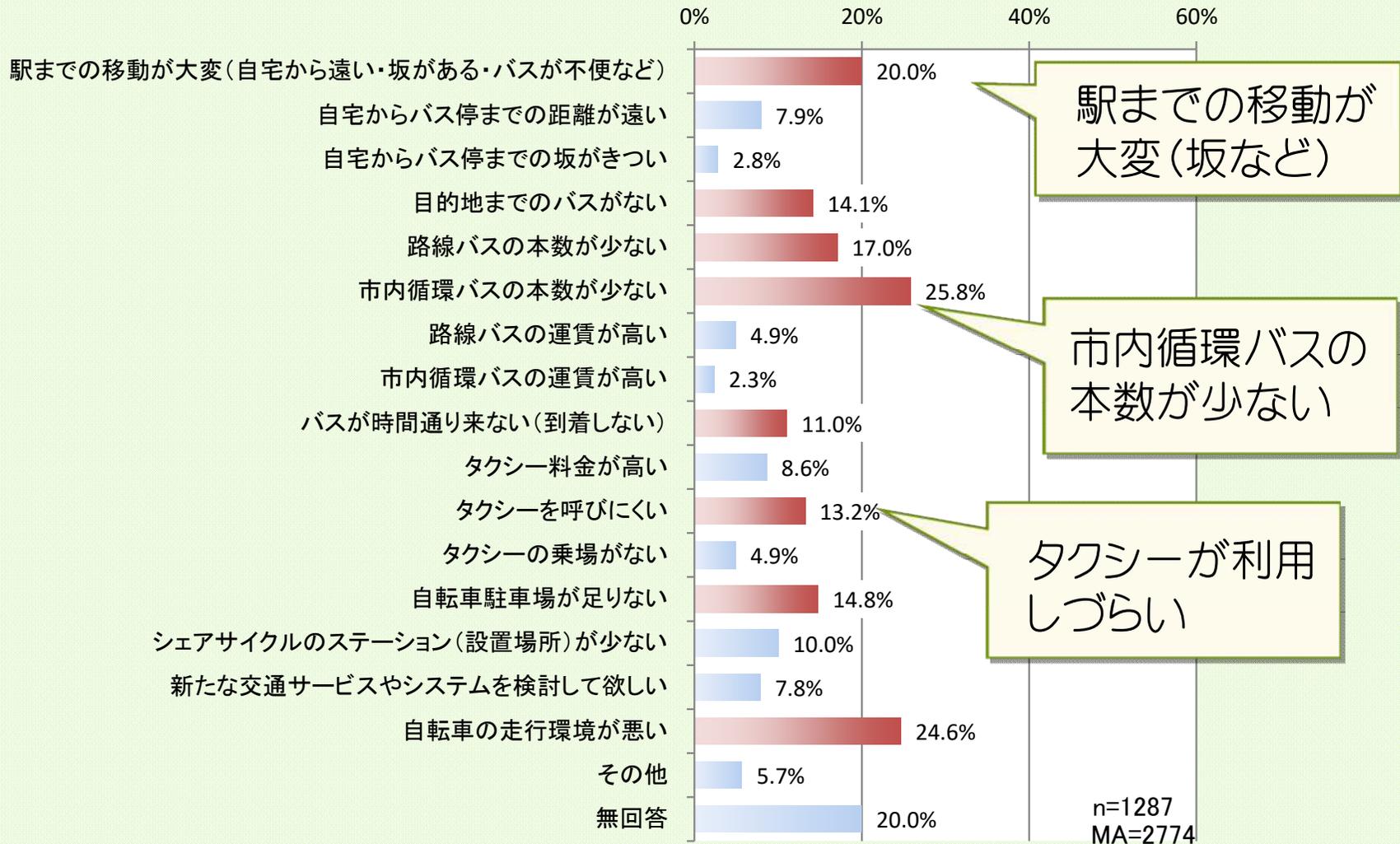
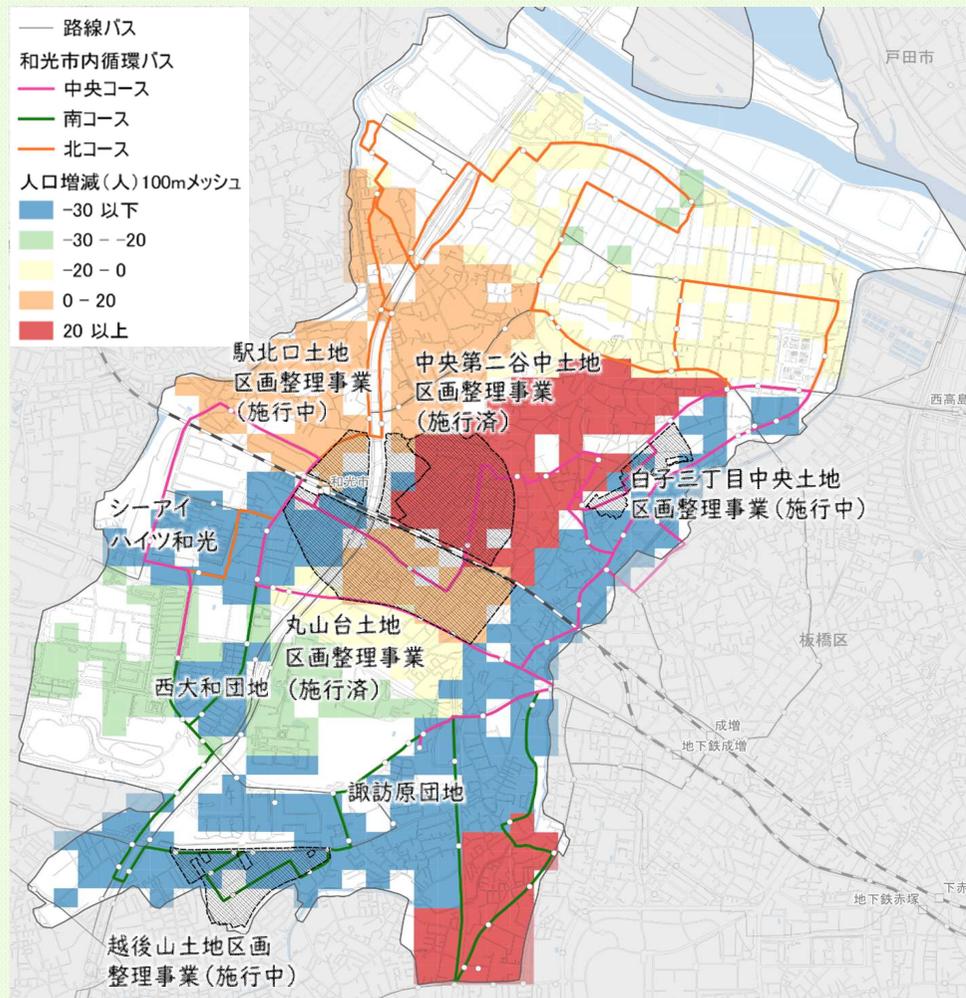


図 市内の公共交通に対する改善意見

### 3. 公共交通を取り巻く現状と課題

#### 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、**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る**傾向です。
- 市内3か所の土地区画整備事業が施行中であり、**更なる住宅開発が想定**されます。
- 西大和団地、諏訪原団地等は、市内で**最も高齢化率が高く、更に増加傾向**が予想されます。
- 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について検討が必要です。

図 将来推計人口の増減及び土地区画整理事業位置図

### 3. 公共交通を取り巻く現状と課題

#### ③ 駅周辺や新たな拠点設備に合わせた交通環境の改善やネットワークの見直しが必要

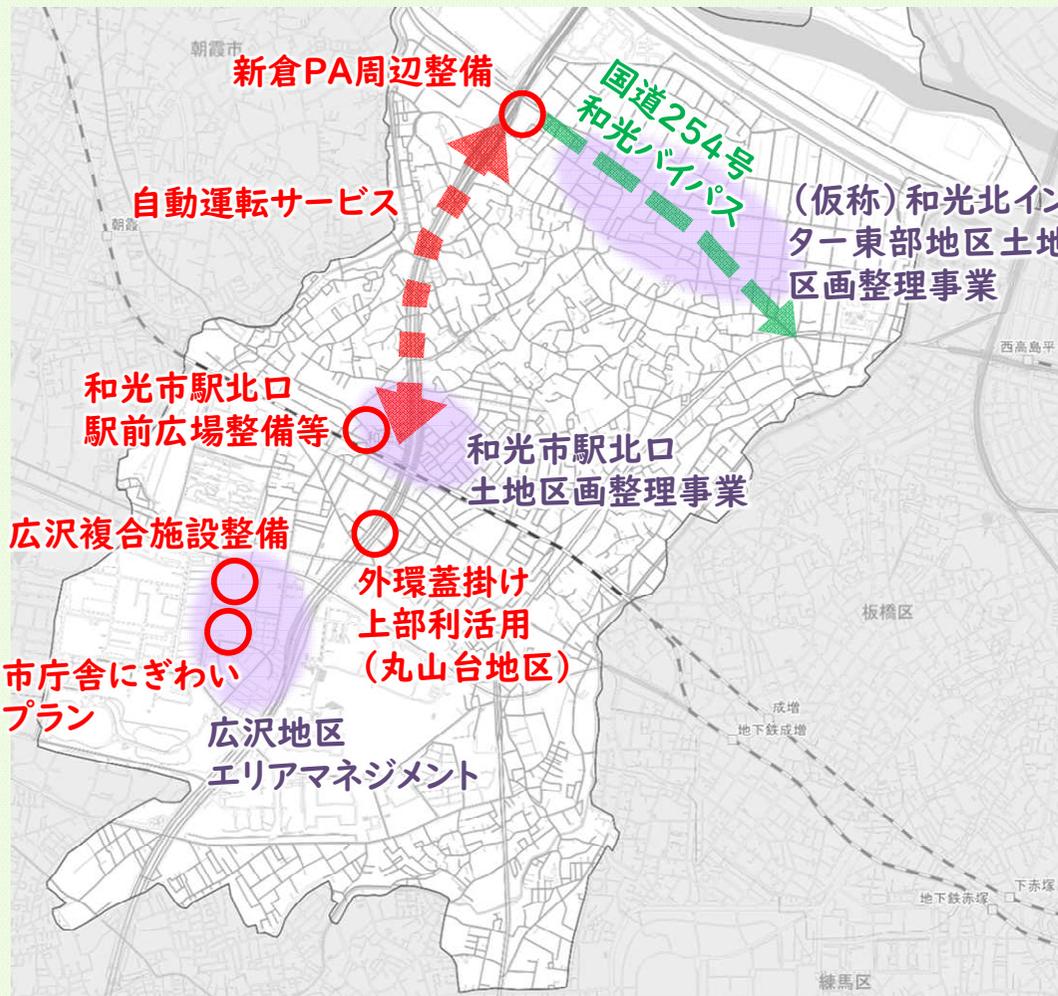


図 市内における拠点整備及び交通実験・実証等

- 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。
- 既存の拠点や団地・住宅地に加え、新たな拠点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。
  - 市庁舎周辺における拠点整備・まちづくり(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)
  - 市内各所において交通実験・実証の検討(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)
  - (仮称)和光北インター東部地区土地区画整理事業の検討、国道254号和光バイパスの整備の着手

### 3. 公共交通を取り巻く現状と課題

#### 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

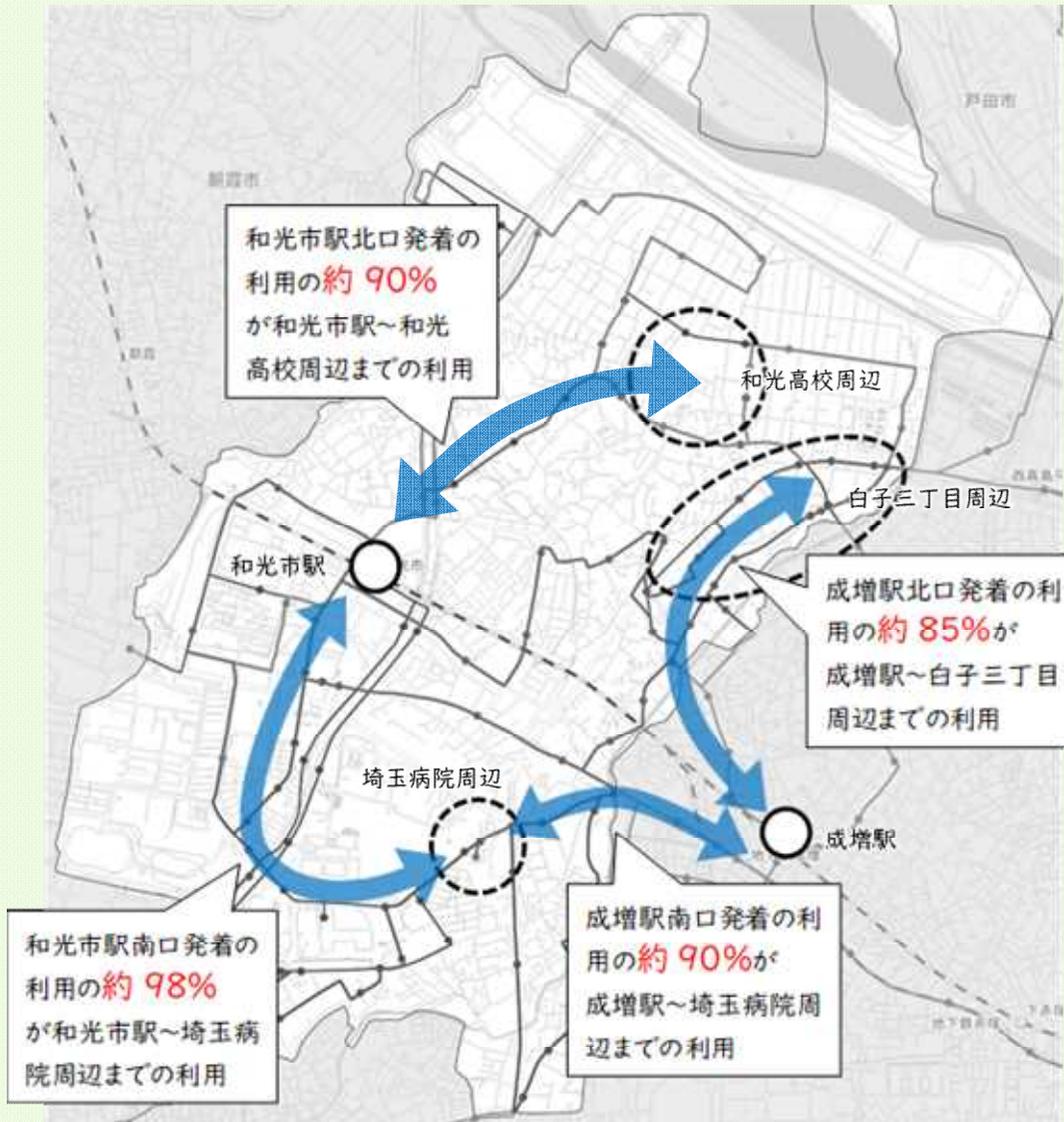
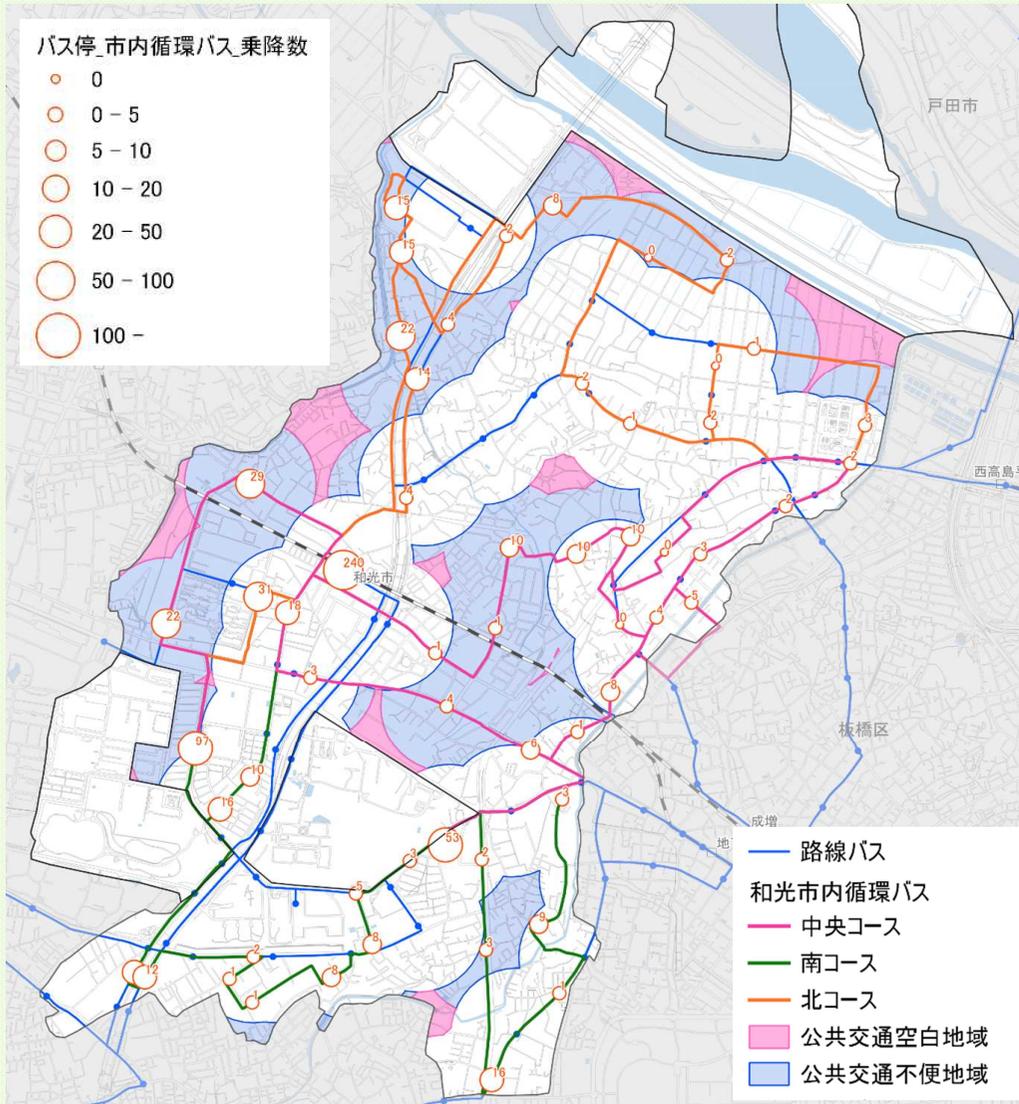


図 和光市駅・成増駅発着の利用者の乗降バス停  
(令和3年度路線バス利用者アンケート結果 ※調査時間：10～16時)

- 路線バスは、拠点間の短距離での利用が多い傾向です。  
(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、白子⇔成増駅の区間)
- 一方、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。
- 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の検討が必要です。
- 新型コロナウイルスの流行による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。
- 今後は運転手不足も考慮する必要があります。

# 3. 公共交通を取り巻く現状と課題

## ⑤市内循環バスの利便性・効率性の改善



- 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います。
- 運行距離が長く、限られた車両台数で運行できる本数が少ない、交通渋滞等により定時性確保が困難などの課題があります。
- 利用が多い区間がある一方、ほとんど利用が見られない区間もあります。
- 無料乗車証の利用者が全体の約7割で収支率は10%前後と低い水準です。

図 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)

# 4. 公共交通ネットワークの将来イメージ

- 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・役割等を定めます。
- 基本理念・基本方針及び目標は、参考として以下に再掲します。

## ■ 基本理念・基本方針(再掲)

### 2. 基本理念・基本的方針

- 「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
- 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

## ■ 目標(再掲)

### 2. 基本理念・基本的方針

- それぞれの基本方針に対応した目標を以下のとおり定めます。

#### 目標

#### ■ 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

目標④ 誰もが迷わず分かりやすい利用環境・情報提供

#### ■ まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

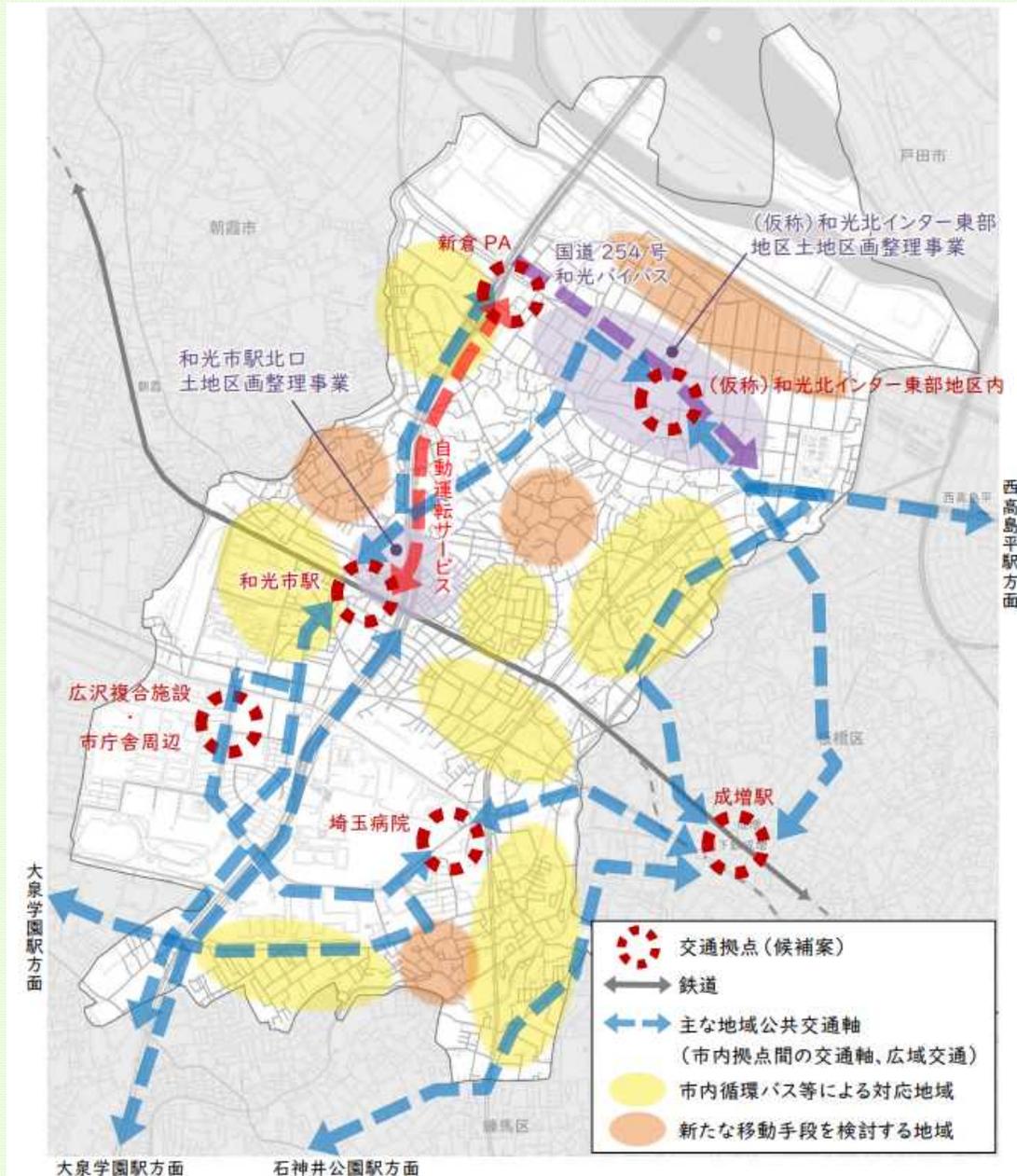
目標⑤ 交通サービスを提供するための基盤整備及び体制構築

#### ■ 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

# 4. 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ネットワークの将来イメージは次のとおりです。



- 和光市は、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ます。
- 現在の利便性の高いネットワークの維持を基本とし、その上で、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を解消します。

# 4. 公共交通ネットワークの将来イメージ

- 地域公共交通の機能や拠点は次の通りです。

表 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 ・市内拠点間の交通軸	市民、来訪者
	自動運転サービス		
	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 （施策3を参照）	・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

表 交通拠点

	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
	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
交通結節点	広沢複合施設・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
	新倉PA	・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 ・バス・シェアサイクル等の結節点
	（仮称）和光北インター東部地区内	・（仮称）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

## 5. 公共交通を利用しやすくする取組

- 公共交通の目指すべき姿や、将来の公共交通ネットワークの実現に向けて、今後5年間の中で以下の取組(施策)を実施してまいります。

施策1: 路線バス等の維持・充実

施策2: 市内循環バスの再編・見直し

施策3: 新たな移動手段の導入

施策4: 総合的な情報提供・利用案内

施策5: 交通空間・運行環境の整備

施策6: 市民・地域・民間企業等と共に考える場づくり

施策7: 多様な交通サービス等との連携

施策8: 運賃施策

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策1: 路線バス等の維持・充実



### ① 新たな拠点整備等に合わせた路線整備

- 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。

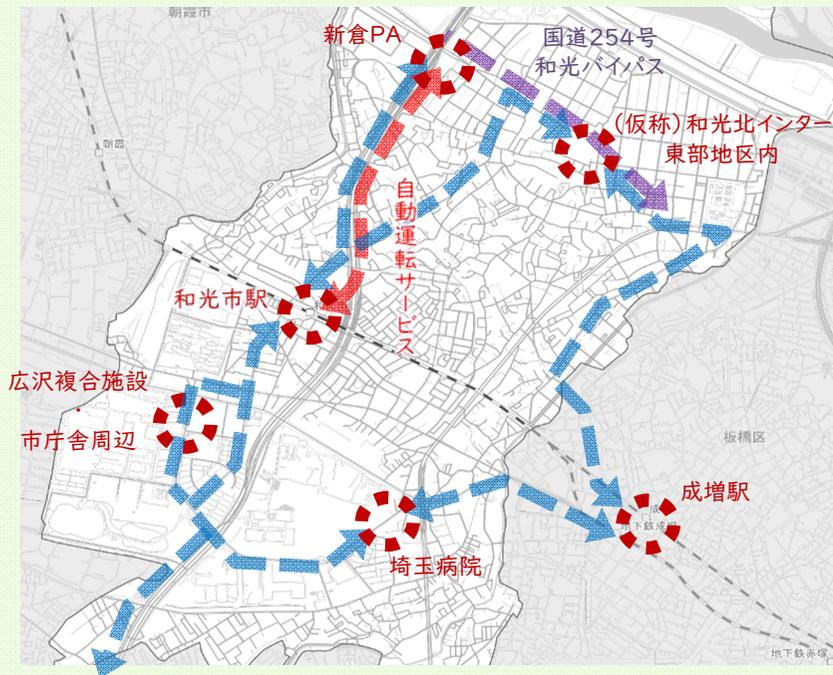


図 市内拠点間の主な地域公共交通軸

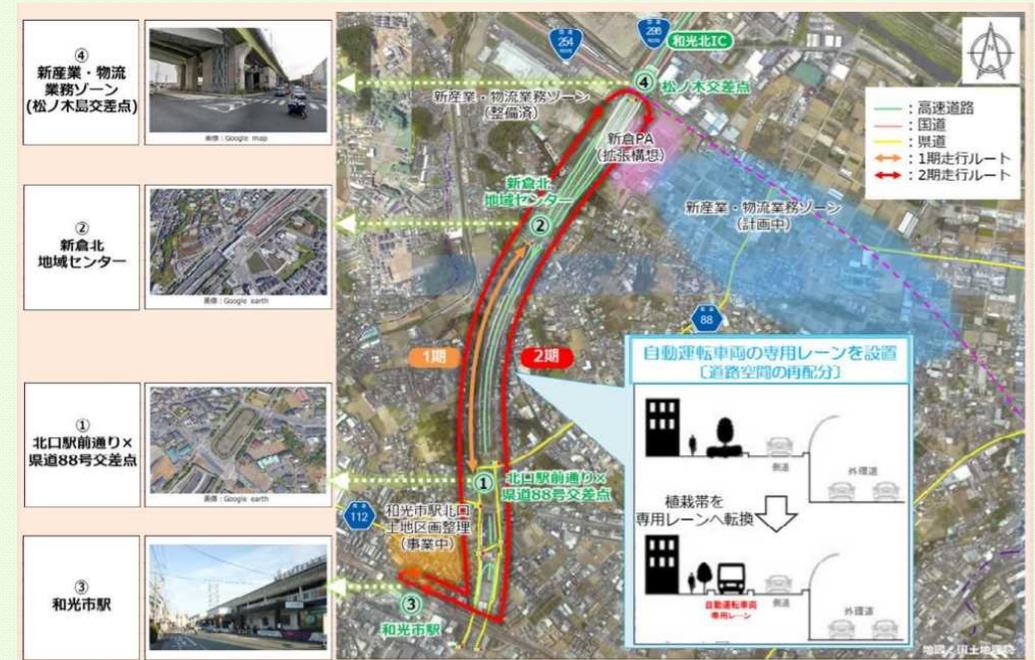


図 自動運転サービスの走行ルート(案)

### ② 利用実態に見合った効率的な運行見直し

- 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。

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策2 市内循環バスの再編・見直し

### ①移動ニーズに合ったコンパクトな運行への見直し

- 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)を經由するルート設定とします。
- コンパクトな運行への見直しにより、長大な運行時間の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(案)】

- 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

#### ◆市内循環バス運行見直し検討スケジュール(案)

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	計画・準備	実施		
			評価検証・見直し	

### ②路線バスとの重複・競合の解消

- 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。

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策3 新たな移動手段の導入

### ①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

- ・ 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オンデマンド交通等）やタクシー活用（一括定額運賃、タクシー回数券、タクシー助成）、マイクロモビリティ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。



図 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

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策4 総合的な情報提供・利用案内

### ①公共交通のオープンデータ化

- 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。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。

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。

図 朝霞市ホームページ



図 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) 21

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策4 総合的な情報提供・利用案内

### ②情報提供ツールの作成

- 市内の公共交通等をより多くの市民・来訪者等に使ってもらうため、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)

- 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」
- 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。



図 こしがや公共交通ガイドマップの記事面・地図面

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策4 総合的な情報提供・利用案内

### ③主要拠点における案内強化

- 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。

#### 【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。



図 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

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策4 総合的な情報提供・利用案内

### ④MaaSアプリ構築等の検討・研究

- 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。
- 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ド解消の取組も検討します。

※デジタルデバイドとは、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のこと。

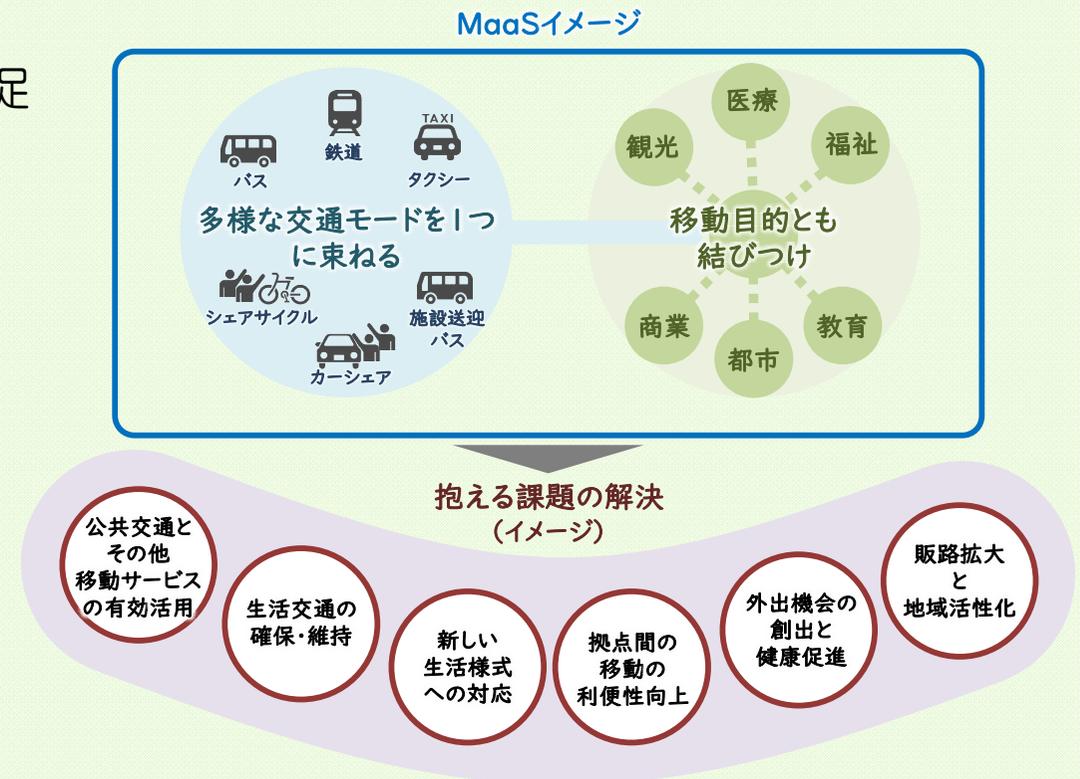


図 MaaSによる課題解決のイメージ<sup>24</sup>

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策5 交通空間・運行環境の整備

### ①和光市駅北口周辺の交通空間・道路整備の推進

- 駅北口駅前広場整備や駅北口土地区画整理事業等にあわせ、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周辺道路の整備推進により、公共交通の安全で効率的な運行及び、定時性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。

### ②車両のバリアフリー化

- 交通事業者と連携・調整して、車両更新等に合わせて低床バスやUDタクシー等の導入推進を検討します。

※UD（ユニバーサルデザイン）とは、

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）。

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策5 交通空間・運行環境の整備

### ③バス待ち環境の整備

- 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。
- 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。



図 協力施設ステッカー



和光市役所「バスまちスポット」

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策6 市民・地域・民間企業等と共に考える場づくり

### ①部会・研究会の継続・発展

- 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。



和光市地域公共交通事業者部会の様子



和光市公共交通研究会の様子

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策6 市民・地域・民間企業等と共に考える場づくり

### ②地域・企業・学校等と連携したモビリティマネジメント

- 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、多様な主体に働きかけ、協働しながらの取組を検討します。

表 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。

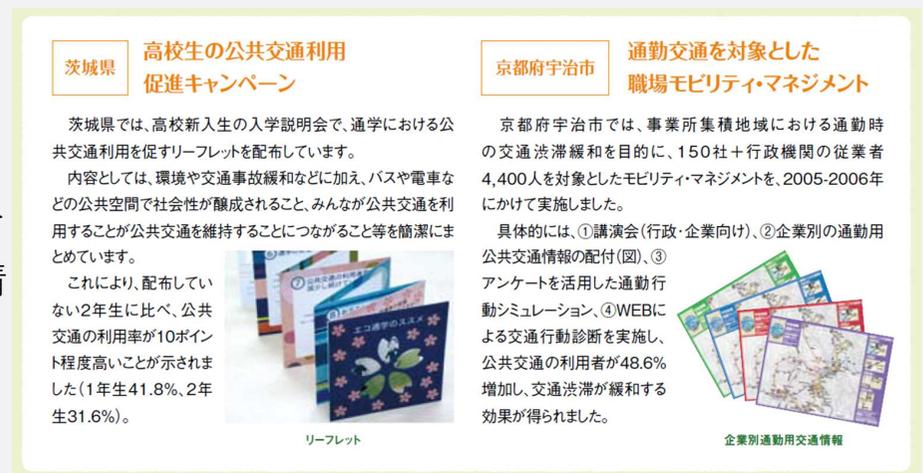


図 高校・企業と連携したモビリティマネジメントの取組

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策7 多様な交通サービス等との連携

### ①交通拠点における乗場・ダイヤ調整

- 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。

### ②公共交通と福祉施策の連携方策の検討・研究

- 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。

### ③公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討・研究

- 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を検討します。
- 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&バスライドを検討します。また、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、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。

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策8 運賃施策

### ①路線バスと市内循環バスの運賃格差の是正

- 市内循環バスの運賃は150円、路線バスは180円～210円です。重複区間において、路線バスより市内循環バスの方が安く、運賃格差がみられます。
- 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。

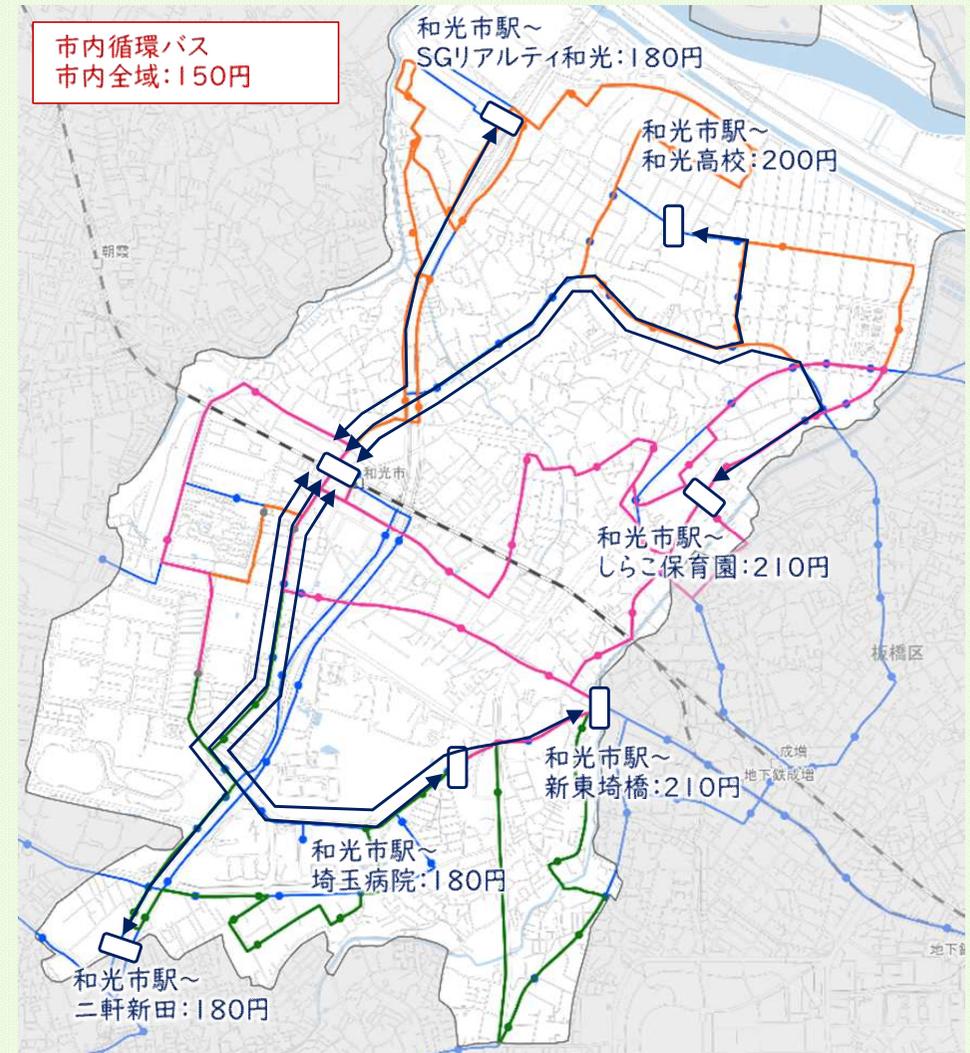


図 和光市駅発着の主な市内区間のバス運賃

# 5. 公共交通を利用しやすくする取組

## 施策8 運賃施策

### ②市内循環バスの利用者(受益者)負担に基づく料金改定

- 乗客全体に占める「無料乗車証」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。

### ③乗り継ぎ運賃割引

- 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移動する際の運賃負担軽減のため、乗り継ぎ運賃割引の導入を検討します。

### 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

- 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。

## 6. 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サイクルにより推進してまいります。
- 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、計画期間(5年間)を通しての、長期のPDCAサイクルにより評価・検証を行いながら事業を進めてまいります。

図 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

