

和光市地域公共交通計画策定調査業務委託

業務報告書

令和4年3月



株式会社ケーシーエス

東京支社

[目次]

| | |
|--------------------------------------|-----|
| 1. 業務の概要 | 1 |
| 1-1 業務の目的等 | 1 |
| 1-2 業務の実施方針等 | 2 |
| 2. 計画準備 | 4 |
| 3. 住民意向把握調査 | 5 |
| 3-1 市民グループインタビュー | 5 |
| 3-2 公共交通利用者アンケート | 12 |
| 3-3 民生委員等アンケート | 82 |
| 3-4 関係者ヒアリング | 125 |
| 4. 和光市地域公共交通計画(案)の取りまとめ | 138 |
| 4-1 地域公共交通の基本的な方針の検討 | 138 |
| 4-2 計画の目標の設定 | 142 |
| 4-3 目標達成のための施策・事業の検討 | 149 |
| 4-4 計画書の印刷・製本 | 160 |
| 5. 市民研究会の開催 | 161 |
| 5-1 第1回研究会 | 162 |
| 5-2 第2回研究会 | 173 |
| 5-3 第3回研究会 | 177 |
| 5-4 第4回研究会 | 183 |
| 6. 協議会の開催 | 189 |
| 6-1 会議資料の作成 | 189 |
| 6-2 議事録の作成 | 190 |
| ■資料編 | 222 |

1. 業務の概要

1-1 業務の目的等

1-1-1 業務の目的

和光市では平成5年より市内循環バスを運行しており、これまで数回の運行計画変更を経て、令和2年4月より新たな計画に基づき運行しているところである。

一方で高齢化や需要の多様化、また市内の区画整理事業の進捗等に伴い、日頃より多くの要望が提出されており、これらの要望を満すためには、循環バスによる運行のみでは不十分であり、今後は市内の地域公共交通について総合的な見直し検討を行う必要がある。

本業務では、市内地域公共交通網の現状・課題・ニーズ等を把握・整理し、実情に応じた公共交通体系の構築や交通サービスの利便性向上を図り、持続可能な地域公共交通とするため、「和光市公共交通計画」策定へ向けた調査・検討や会議運営のサポートを行う。

1-1-2 業務の概要

本業務の概要は以下の通りである。

業 務 名：和光市地域公共交通計画策定調査業務委託
業務対象地域：和光市全域
工 期：令和3年6月1日～令和4年3月31日
発 注 者：和光市
受 注 者：株式会社ケー・シー・エス東京支社

1-1-3 業務項目

| 業務項目 | | 和光市地域公共交通 計画策定調査業務委託 | 和光市地域公共交通 検討支援業務委託 |
|--------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|
| 計画準備 | | ○ | ○ |
| 住民意向把握 調査 | 既存資料・データの収集・ 整理・分析 | | ○ |
| | 市民アンケート | | ○ |
| | 市民グループインタビュー | ○ | |
| | 公共交通利用者アンケート | ○ | |
| | 民生委員等アンケート | ○ | |
| | 関係者ヒアリング | ○ | |
| 公共交通の現状整理 | | ○ | |
| 公共交通を取り巻く課題の整理 | | ○ | |
| 和光市地域公共交通計画（案）の取り まとめ | ○ | | |
| 市民研究会の開催 | ○ | | |
| 協議会の開催 | ○ | ○ | |

1-2 業務の実施方針等

1-2-1 業務実施方針

業務の目的などを踏まえて、本業務は以下の方針に従って実施した。

【R2年度】

方針① 既往調査をフル活用して効率的且つ効果的な実態把握を実施

- 本市ではこれまで、市内循環バスの OD 調査や市民アンケート、見直し案に対するパブリックコメントを実施しており、これらにより把握された意見・要望を本業務でも再集計・分析する。
- また、現在策定中の第五次総計や都市マス、公共施設 MG における調査結果を最大限活用。

方針② 現状把握のために業務着手の早期の段階で交通事業者等ヒアリングを実施

- 計画を検討する上で公共交通の担い手となる交通事業者の意向や実状等を把握することが肝要であり、検討上の前提条件になる可能性も高い。このため、交通事業者については、業務着手の早期段階でヒアリング調査を実施し、事業者としての意向把握や実状等の把握を実施。

方針③ 団地の高齢化や坂の多い台地の宅地化などを踏まえた新たな交通不便地域を整理

- 本市のまちの変遷・現状を踏まえると、駅・バス停からの距離で公共交通カバー状況を示すのみでは不十分であり、坂・段差や道路状況、高齢化状況などを加味して交通不便地域を整理。
- 現地踏査を行うとともに、現在の人口分布に加えて将来人口分布も見据えた検討を行う。

方針④ 上位・関連計画や各種事業の整理、関係者聞き取りにより、「今後 20 年のまちの変化」を捉えて公共交通のあり方を考える

- 本市においては今後まちの姿が大きく変化していくため、その動向を的確に捉えることが必要。
- 上位計画を踏まえて市の目指す将来像を整理するとともに、関連する計画における公共交通の位置づけを踏まえた庁内ヒアリングの実施により「公共交通に求められる役割」を検討・整理。

方針⑤ R2年度は、行政・供給側の視点で交通課題を捉える

- コロナ禍の影響を考慮し、市民・利用者ニーズ調査は来年度に実施。今年度は、R3 年度の計画策定に向け、方針①～④の内容により行政・供給側の視点から交通課題を整理・協議。

方針⑥ 市交通政策の次のステップを検討する前提として、市内循環バス事業の評価検証

- 公共交通計画は本市の新たな公共交通の指針となる計画であり、その検討に先立っては、市内循環バス事業の評価検証が欠かせない。

方針⑦ 次年度の検討体制を考慮した分科会運営を実施

【R3年度】

方針⑧ 市民・利用者視点で需要・ニーズを把握し、R2成果をベースに課題を再確認・設定

- R3年度は市民・利用者視点で、把握すべき内容ごとに調査内容を明確にして調査を実施。
- その結果を R2 年度成果に反映し、課題・ニーズを深掘り。

方針⑨ 地域の将来像の達成度合いを図る指標と、事業実施に係る評価・モニタリングを行う指標の 2 段階（長期・短期）の指標を設定

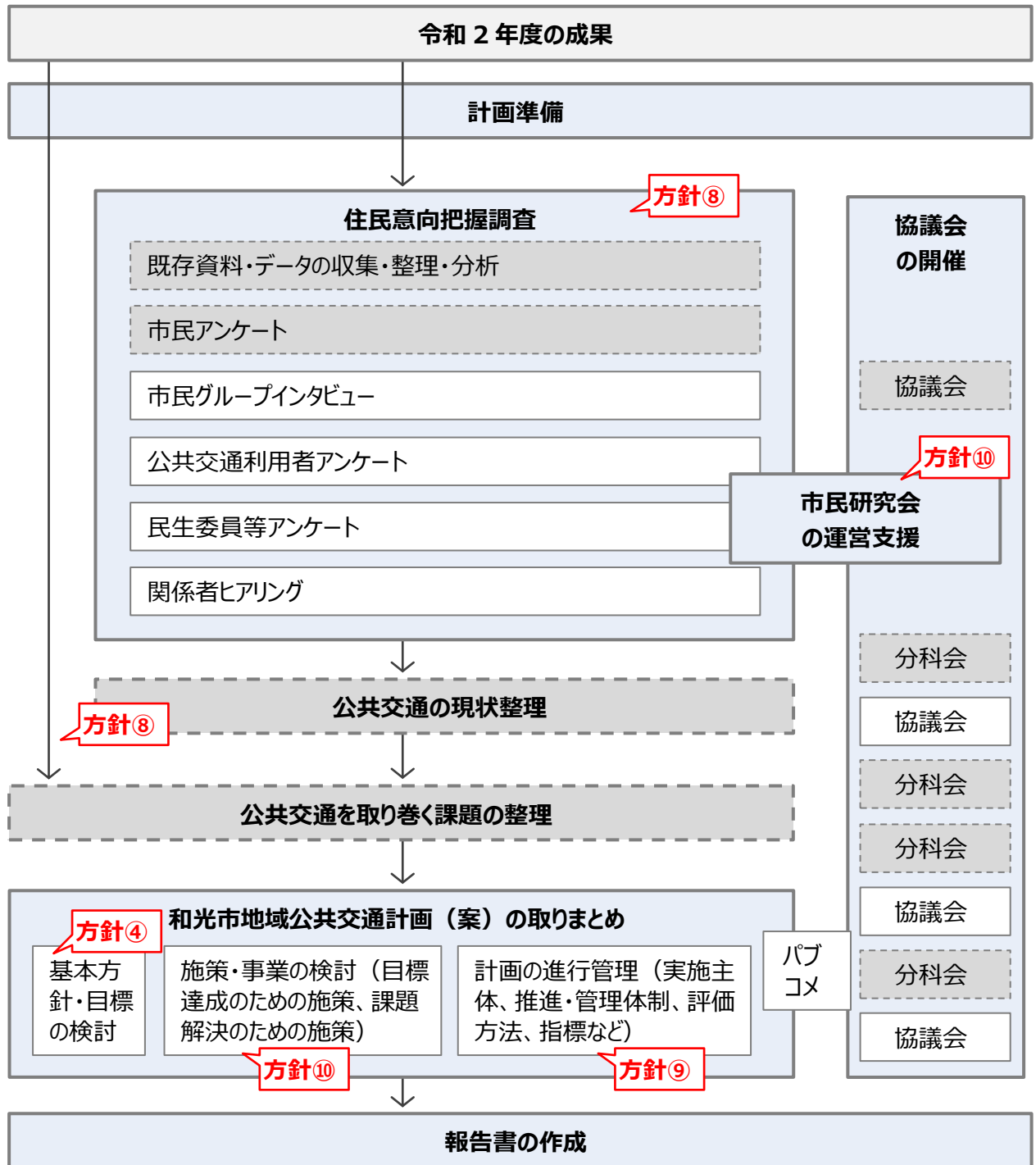
- 公共交通に係る指標については毎年度の評価・モニタリングが可能なものとして、事業実施の適切な推進を図る一方、まちづくり全体の指標については効果発現に一定の期間を要するケースがあるため、計画最終年度などに確認するものを設定することを想定。

方針⑩ 新たなモビリティサービスや MaaS 等の検討・体制構築に向けた勉強会を実施

- 本市の交通課題への対応に向けては、既存交通モードだけではなくデマンド交通等の新たなモビリティサービスや、交通以外のサービスとの連携も含めて検討。また、将来的に超小型モビリティや自動運転、MaaS 等導入も見据えた検討・体制構築に向けて勉強会を実施。

1-2-2 業務フロー

本業務は、以下のフローに沿って執り行った。



2. 計画準備

令和2年度に実施した「和光市地域公共交通検討支援業務」の成果品など、本業務を実施するために必要な資料、データ等を収集・整理するとともに、具体的な作業方法、体制、工程等を検討し、発注者の承認を得たうえで、業務計画書を作成し、提出した。

3. 住民意向把握調査

3-1 市民グループインタビュー

《仕様書の記載》

自治会や市民団体等を対象とした市民グループインタビューにより交通課題等の掘り下げを行う。

3-1-1 実施概要

○交通課題を抱える地域に居住している高齢者や子育て世帯などに対して、聞き取り調査を実施し、交通弱者の移動実態の把握、移動課題の深掘り等を行った。

【調査方法】

- **調査対象**：課題地域の交通弱者（高齢者、子育て世帯）
- **実施方法**：高齢者への聞き取りは、地区の集会所に集ってもらい、インタビュアーが聞き取った。募集は自治会長等を通じて行った。
子育て世帯へは、インタビュアーが子育て世代包括支援センターを訪れ、当施設を利用している子育て世帯へ聞き取りを行った。
- **開催回数**：全4回（高齢者2回、子育て世帯2回）

表 調査項目

| 調査項目 | 把握内容（概要） |
|---------------------|--|
| 日常の外出行動と移動手段 | ・免許の有無、車・バイク、自転車の保有状況と利用状況 |
| 外出時の障壁と気軽に 行きたい所 | ・日常の買物、通院、用事等などでの外出先と外出回数 ・各地区からアクセスが悪い施設 ・公共交通利用時の困りごと（バス待ち環境や車内環境など） |
| 改善の具体的な 意見・提案 | ・移動手段と所要時間（徒歩、自転車、車、送迎、バイク、市内循環バス、路線バス、タクシー、鉄道等） |

3-1-2 実施結果

1) 高齢者インタビュー

対象:協和会自治区(下新倉2丁目、3丁目、4丁目)にお住まいの高齢者
日時:2021年10月7日(木) 11時00分~11時45分

1. おでかけ時の移動手段について

- 単身世帯で運転免許を持っていない人は、知人の送迎で通院をしている場合がある。
- バスが運行していない、または、運行本数が少ないため、駅まで歩いている。
- 必要に応じて、タクシーを利用しているが、タクシーを日常的に利用することは、経済的に難しい。

2. 日常のおでかけ先と頻度について

- 和光市駅周辺で買い物を済ませている。頻度は週2~4回程度である。
- 市役所に行くことがあるが、頻度は多くなく、数ヶ月に1回程度

3. 公共交通（路線バス・市内循環バス・タクシー・シェアサイクル）に関する困りごと

- 日用品の買い物に利用できる公共交通サービスが少ない。買い物の時間帯は10時~14時ころ。
- 白子から樹林公園方面へのアクセスが悪い。
- 新倉高齢者福祉センターへのアクセスが悪い。
- 運行本数が少なく、買い物の帰りに利用できるバスが少ない。
- バスで和光市駅に行った場合、帰りに利用できるバスがない。買い物には1時間くらいかかるので、和光市到着してから1時間後に帰りの便があると良い。
- ヤオコー和光丸山台店にバスが停まるようにしてほしい。ヤオコー和光丸山台店から和光市駅へバスで行けるようにしてほしい。
- タクシーがなかなかつかまらず、電話もつながらないことが多い。

4. 公共交通（路線バス・市内循環バス・タクシー・シェアサイクル）に関する要望

- 金泉寺周辺、城山地域センター周辺にバス停を設置してほしい。
- 小型車両にして、運行本数を増やしてほしい。
- 路線バス・市内循環バスの運行内容について、知らない住民が多い。
- 市内循環バスの無料乗車証の廃止や運賃値上げは、避けてほしい。

対象：白三西午房自治区(南1丁目)にお住まいの高齢者
日時：2021年10月11日(月) 10時00分～11時00分

1. おでかけ時の移動手段について

- 自動車運転免許を持っていない人が多い。免許返納をしている参加者も数名いる。
- 自家用車とバイクの利用者は少ない。昔はバイクに乗っていた人が2人ほど見られた。
- 和光市駅や近所のお出かけ時は、自転車を利用している。坂道が多いため、電動自転車を利用している場合が多い。
- 市内循環バスや路線バスで和光市駅や成増駅方面へ移動することがある。
- タクシーは、呼んでも来ないのであまり利用していない。タクシー事業者の中には対応が悪い事業者もいる。

2. 日常のおでかけ先と頻度について

- 主な買物先は、和光市駅または、成増駅方面となっている。大泉方面への移動も数名みられる。
- 買物の頻度は、週2～3日程度である。自動車を持っている人は週4～5日と買物頻度が高い。
- 通院先としては、和光市駅周辺が多く、その他は練馬区方面への通院も若干名見られる。
- 通院の頻度は1ヶ月に1回程度となっている。公共交通で通院する場合、路線バスで成増駅まで移動し、鉄道で成増駅から和光市駅まで移動し、バスで和光市駅から病院まで移動する経路が早い場合がある。
- その他の外出先としては、市役所、和光農産物直売センター、中央公民館、図書館、ゆめあい和光、などがある。市役所は1ヶ月に1回程度で良いが、図書館は1週間に1回程度は行きたい。コロナ前は、地域の集まり等があったため、中央公民館に週2～3回程度行っていた。

3. 公共交通（路線バス・市内循環バス・タクシー・シェアサイクル）に関する困りごと

- 公共交通を利用した場合の和光市駅までのアクセスが悪い。
- 越後山中央公園近くにオープンする「ヤオコー和光南店」まで行きやすくしてほしい。南地域センターとヤオコーをバスでつないでほしい。
- 路線バスの最寄りのバス停は、団地西口となっており、バス停までの移動が大変。特に、買物の帰りは荷物を持っており、荷物を持った移動は大変。また、坂道も多く、移動が大変。
- 市内循環バスは、以前は、団地西口周辺にバス停があったが、現在はバス停がなくなり、不便になった。

4. 公共交通（路線バス・市内循環バス・タクシー・シェアサイクル）に関する要望

- ヤオコーが開店して、ヤオコーまでの移動手段を確保してくれば、日常の生活圏は大きく変わる。現在は成増駅周辺が目的地となるケースが多いが、和光市内が目的地となるケースが増える。
- 有料でも構わないので、ヤオコー、和光市役所、和光郵便局、和光市駅などに行けるようにしてほしい。

- 運賃値上げ等をして、サービス水準を高めることには賛成である。1 時間に 1 本のペースで運行してほしい。
- 1 日に 4 本程度、運行してほしい。午前に 2 本、午後に 2 本のイメージ。
- 運賃は、現在、路線バスで成増駅前まで 180 円で移動できるので、同じくらいの運賃が良い。
- 東京都のように、年間パスのようなものがあったら便利だと思う。
- 自宅からバス停まで、5 分くらいであれば歩ける。歩くのは 10 分程度が限度である。
- この地域の住民は、公共交通のダイヤに合わせて行動している。現在、週 3 日くらいの外出が多いが、公共交通がある程度整備されれば、もっと外出頻度を増やしたい。

2) 子育て世代インタビュー

対象:和光市北子育て世代包括支援センターを利用していた子育て世代
日時:2021年10月14日(木) 11時00分~12時00分

1. おでかけ時の移動手段について

- ほとんどが運転免許および自家用車を所有している。
- 自家用車を利用する方が一定数いる。一方、自分で運転しないケースも一部見られる。
- 自転車利用者が多い。子供が小さい場合はベビーカーがあるため、徒歩での移動となる。
- 日常的な公共交通の利用は見られないものの、自家用車が使用できないときや雨天時などにおいては利用される場合がある。

2. 日常のおでかけ先と頻度について

- 近所の薬局やスーパーで用事を済ませる場合が多い。一部、駅周辺で買い物をする方がいる。
- 通院をしている人は、自宅周辺か駅周辺に通院している。
- 子供を遊ばせるために近所の公園に行くことが多い。利用頻度も高い。

3. 公共交通（路線バス・市内循環バス・タクシー・シェアサイクル）に関する困りごと

- 混雑時にベビーカーを乗せにくいとの意見が多い。
- 乗継ぎがあると利用しにくい。
- 市外へのアクセスが悪い。

4. 公共交通（路線バス・市内循環バス・タクシー・シェアサイクル）に関する要望

- バスの遅延、タクシーがつかまらないこと、自転車の利用環境を改善してほしい。
- 車内混雑状況が可視化されるようなサービスがあると嬉しい。

日時:2021年10月14日(木) 10時00分~10時45分

対象:和光市南子育て世代包括支援センターを訪れていた子育て世代

1. おでかけ時の移動手段について

- 約半数が運転免許および自家用車を所有している。
- 日常的に自分で自家用車を運転する方は少ない。
- 自転車利用者が多い。子供が小さい場合はベビーカーがあるため、徒歩での移動となる。
- 日常的な公共交通の利用は見られないものの、雨天時などにおいては利用される場合がある。また、シェアサイクル利用者も一部みられる。

2. 日常のおでかけ先と頻度について

- 近所のスーパーや和光駅周辺（イトーヨーカドー）で買物を済ませる場合が多い。
- 通院をしている人は、自宅周辺か駅周辺に通院している。一部、市外への通院も見られる。
- 子供を遊ばせるために公園に行くことが多い。利用頻度も高い。

3. 公共交通（路線バス・市内循環バス・タクシー・シェアサイクル）に関する困りごと

- 子育て世代包括支援センター（北）、新倉児童館、和光市駅北側に
- ベビーカーを押していると路線バスを利用しにくいとの意見が多い。

4. 公共交通（路線バス・市内循環バス・タクシー・シェアサイクル）に関する要望

- 情報提供の強化、増便をお願いしたい。
- タクシー券の配布を検討してほしい。
- ベビーカー利用でも利用しやすい環境に改善してほしい。
- 経路検索サービスの強化してほしい。
- 子どもも乗せられるシェアサイクル車両があると嬉しい

市民グループインタビュー 質問項目(案)

1. おでかけ時の移動手段について

1-1. 自動車運転免許を持っていますか？

例)持っている。

例)持っていたが、返納した。 など

1-2. 日常生活における自家用車・バイクの利用状況を教えてください。

例)買物に行くときに自家用車を利用している。

例)持っているが、自分ではほとんど使わない。 など

1-3. 日常生活における徒歩・自転車利用の状況を教えてください。

例)市内の移動は、ほとんど自転車で済ませている。

例)持っているが使っていない。 など

1-4. 日常生活における公共交通（路線バス・市内循環バス・タクシー・シェアサイクル）の利用状況を教えてください。

例)通院時は市内循環バスやタクシーを利用している。

例)駅までの移動でシェアサイクルを利用している。 など

2. 日常のおでかけ先と頻度について

2-1. 日用品の買物先と頻度を教えてください。

例)週に1度、●●スーパーで、食料品をまとめ買いしている。

2-2. 通院先と頻度を教えてください。

例)2週間に1度、埼玉病院まで通院している。

2-3. その他の用事で、よく出かける場所があれば、おでかけ先と頻度を教えてください。

例)自治会の活動があり、月に2回、コミュニティセンターに行く用事がある。

3. 公共交通（路線バス・市内循環バス・タクシー・シェアサイクル）に関する困りごと

3-1. 交通アクセスが悪くて、利用しにくい施設等があれば、教えてください。

例)子育て世代包括支援センターに行きたいが、バスでのアクセスが悪い。

3-2. 公共交通を利用する際の困りごとがあれば、教えてください。

例)バス停にベンチが無いため、利用しにくい。

例)坂道が多く、バス停まで歩くことが難しい。

例)バスの発着時刻の調べ方がわかりにくい。

4. 公共交通（路線バス・市内循環バス・タクシー・シェアサイクル）に関する要望

4-1. 現状の公共交通について、改善してほしい点があれば、教えてください。

4-2. 和光市にどのような公共交通サービスがあれば、利用したいですか。

5. 参加者のプロフィールについて

5-1. お住まいの地域や年齢、家族構成、居住年数について可能な範囲で教えてください。

3-2 公共交通利用者アンケート

《仕様書の記載》

地域公共交通利用者に対し、普段の利用状況や運賃、それぞれの運行体制等についてアンケート調査を行う。なお、アンケートを行う公共交通について以下の通り。

- I. 和光市内循環バス利用者アンケート
- II. 路線バス利用者アンケート
- III. タクシー利用者アンケート

3-2-1 市内循環バス利用者アンケート

1) 調査の目的

- 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、「市内循環バス」の導入目的・コンセプトを踏まえ、利用者にとって「何の重要度が高い（低い）」のか、「何の満足度が高い（低い）」のか等を把握するため、調査を実施した。

2) 実施概要

① 実施日

7月13日（火）10時～16時

② 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を対象とした。各コースの始発～最終便の利用者を対象とし、調査票の配布を行った。

③ 調査手法

和光市駅南口・和光市役所・埼玉病院のバス停で、バスを待っているバス利用者に対して調査票を配布し、郵送にて回収を行った。

各バス停で降車したバス利用者に対しても配布した（乗車時に配布済みの場合を除く）

④ 把握項目

調査の目的を踏まえ、把握項目を下記のとおり整理した。

表 調査項目

| 調査項目 | 把握内容（概要） |
|--------|---|
| 利用実態 | ・乗降バス停、往復・片道利用、利用目的、利用頻度など（路線別・便別に） |
| 利用者の評価 | ・各コンセプトの項目に対する重要度と満足度 ・運行内容に対する改善意見 |
| 効果把握 | ・「市内循環バス」を利用する理由 ・「市内循環バス」が運行しなかった場合の外出行動（外出控え、他の移動手段への転換） |
| 運賃 | ・100～220円（路線バス運賃）までの幅で変化させた場合の利用意思 ・利用しない場合の移動手段、利用頻度の変化など |
| 回答者の属性 | ・性別、年齢、職業、居住地 ・運転免許の有無、自家用車の利用状況 |

3) 回収結果

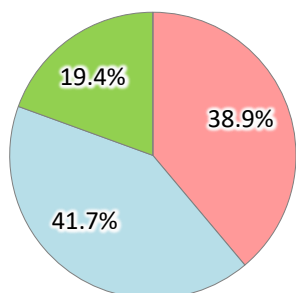
| | |
|-------|--------|
| 配布枚数 | 135 票 |
| 回収数 | 72 票 |
| 有効回収率 | 53.3 % |

4) 単純集計

① 回答者の属性

a. 【問 0】 利用ルート

・「中央コース」が41.7%(30人)と最も高く、次いで「北コース」が38.9%(28人)と続いている。



■ 北コース ■ 中央コース ■ 南コース ■ 無回答

n=72

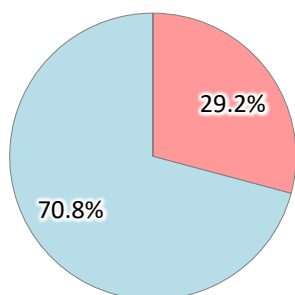
図 1 ルート名

表 1 ルート名

| | 回答数 | 割合 |
|-------|-----|--------|
| 北コース | 28 | 38.9% |
| 中央コース | 30 | 41.7% |
| 南コース | 14 | 19.4% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

b. 【問 1】 性別

・性別では、「女性」が70.8%(51人)と最も高く、次いで「男性」が29.2%(21人)と続いている。



■ 男性 ■ 女性 ■ 回答しない ■ 無回答

n=72

図 2 性別

表 2 性別

| | 回答数 | 割合 |
|-------|-----|--------|
| 男性 | 21 | 29.2% |
| 女性 | 51 | 70.8% |
| 回答しない | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

c. 【問 2】 年齢

•年齢では、「80歳以上」が34.7%(25人)と最も高く、次いで「70～74歳」が22.2%(16人)と続いている。

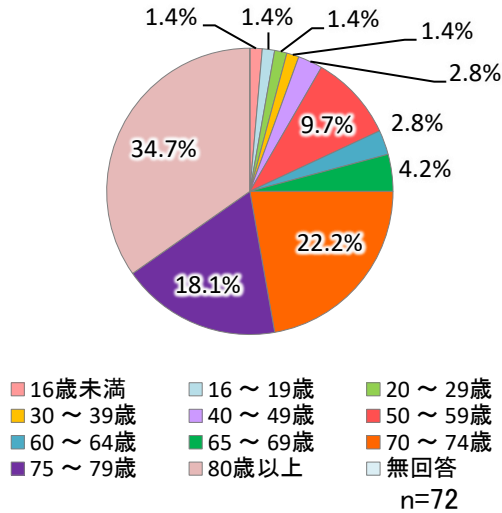


図 3 年齢

表 3 年齢

| | 回答数 | 割合 |
|--------|-----|--------|
| 16歳未満 | 1 | 1.4% |
| 16～19歳 | 1 | 1.4% |
| 20～29歳 | 1 | 1.4% |
| 30～39歳 | 1 | 1.4% |
| 40～49歳 | 2 | 2.8% |
| 50～59歳 | 7 | 9.7% |
| 60～64歳 | 2 | 2.8% |
| 65～69歳 | 3 | 4.2% |
| 70～74歳 | 16 | 22.2% |
| 75～79歳 | 13 | 18.1% |
| 80歳以上 | 25 | 34.7% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

d. 【問 3】 住まい

•住まいでは、「新倉」が29.2%(21人)と最も高く、次いで「白子」が19.4%(14人)と続いている。

表 4 住まい

| | | 回答数 | 割合 |
|-----|-------|-----|--------|
| 市内 | 白子 | 14 | 19.4% |
| | 南 | 4 | 5.6% |
| | 中央 | 0 | 0.0% |
| | 新倉 | 21 | 29.2% |
| | 本町 | 6 | 8.3% |
| | 諏訪 | 0 | 0.0% |
| | 広沢 | 0 | 0.0% |
| | 西大和団地 | 11 | 15.3% |
| | 諏訪原団地 | 0 | 0.0% |
| | 下新倉 | 4 | 5.6% |
| | 丸山台 | 1 | 1.4% |
| | 市外 | 朝露市 | 3 |
| その他 | | 5 | 6.9% |
| 無回答 | | 3 | 4.2% |
| 合計 | | 72 | 100.0% |

e. 【問 4】 就業・就学状況

・就業・就学状況では、「無職（収入が年金のみの方含む）」が 38.9%(28 人)と最も高く、次いで「専業主婦（夫）」が 20.8%(15 人)と続いている。

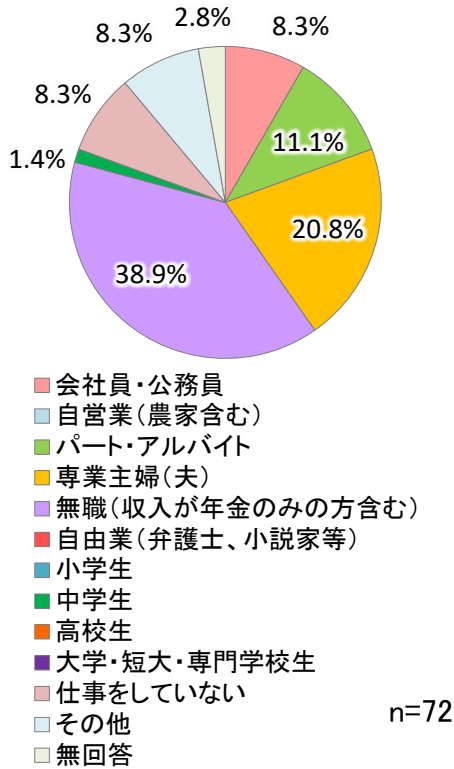


図 4 就業・就学状況

表 5 就業・就学状況

| | 回答数 | 割合 |
|-----------------|-----|--------|
| 会社員・公務員 | 6 | 8.3% |
| 自営業（農家含む） | 0 | 0.0% |
| パート・アルバイト | 8 | 11.1% |
| 専業主婦（夫） | 15 | 20.8% |
| 無職（収入が年金のみの方含む） | 28 | 38.9% |
| 自由業（弁護士、小説家等） | 0 | 0.0% |
| 小学生 | 0 | 0.0% |
| 中学生 | 1 | 1.4% |
| 高校生 | 0 | 0.0% |
| 大学・短大・専門学校生 | 0 | 0.0% |
| 仕事をしていない | 6 | 8.3% |
| その他 | 6 | 8.3% |
| 無回答 | 2 | 2.8% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

f. 【問 5】 勤め先・通学先

※ 問 4 で「会社員・公務員」「自営業（農家含む）」「パート・アルバイト」「自由業（弁護士・小説家等）」「小学生」「中学生」「高校生」「大学・短大・専門学校生」と回答した人を集計

・勤め先・通学先では、「市内」が 66.7%(10 人)と最も高く、次いで「市外」が 33.3%(5 人)と続いている。

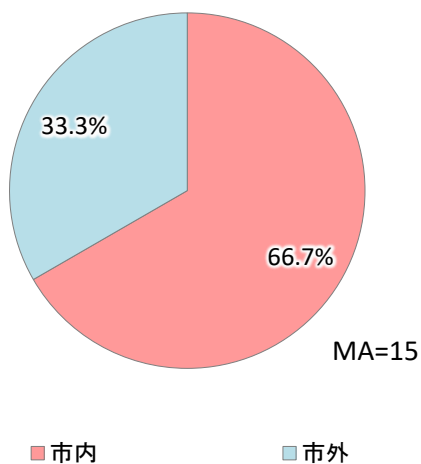


図 5 勤め先・通学先

表 6 勤め先・通学先

| | 回答数 | 割合 |
|-----|-----|--------|
| 市内 | 10 | 66.7% |
| 市外 | 5 | 33.3% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 15 | 100.0% |

② 調査日の利用状況

a. 【問 6】 市内循環バスの利用形態

・市内循環バスの利用形態では、「往復の利用」が 44.4%(32 人) と最も高く、次いで「帰りのみの利用」が 26.4%(19 人) と続いている。

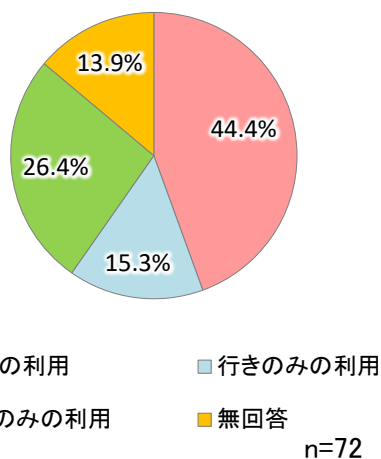


表 7 市内循環バスの利用形態

| | 回答数 | 割合 |
|---------|-----|--------|
| 往復の利用 | 32 | 44.4% |
| 行きのみの利用 | 11 | 15.3% |
| 帰りのみの利用 | 19 | 26.4% |
| 無回答 | 10 | 13.9% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

図 6 市内循環バスの利用形態

b. 【問 6-1】 行き、もしくは帰りの交通手段

※ 問 6 で「行きのみの利用」「帰りのみの利用」と回答した人を集計

・行き、もしくは帰りの交通手段では、「路線バス」が 53.3%(16 人) と最も高く、次いで「徒歩」が 26.7%(8 人) と続いている。

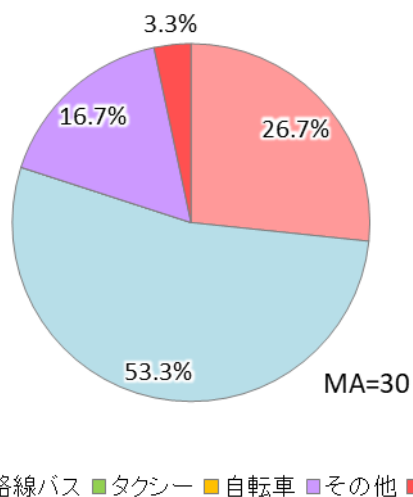


表 8 行き、もしくは帰りの交通手段

| | 回答数 | 割合 |
|------|-----|--------|
| 徒歩 | 8 | 26.7% |
| 路線バス | 16 | 53.3% |
| タクシー | 0 | 0.0% |
| 自転車 | 0 | 0.0% |
| その他 | 5 | 16.7% |
| 無回答 | 1 | 3.3% |
| 合計 | 30 | 100.0% |

■ 徒歩 ■ 路線バス ■ タクシー ■ 自転車 ■ その他 ■ 無回答

図 7 行き、もしくは帰りの交通手段

c. 【問 7】 利用したバス停(北コース)

- 調査票配布場所以外では、「地蔵橋」～「新倉氷川神社」での乗降が多い。
- 本調査では、「アクシス」～「和光北インター」での回答は見られなかった。

※調査票配布場所は「和光市役所」「和光市駅南口」

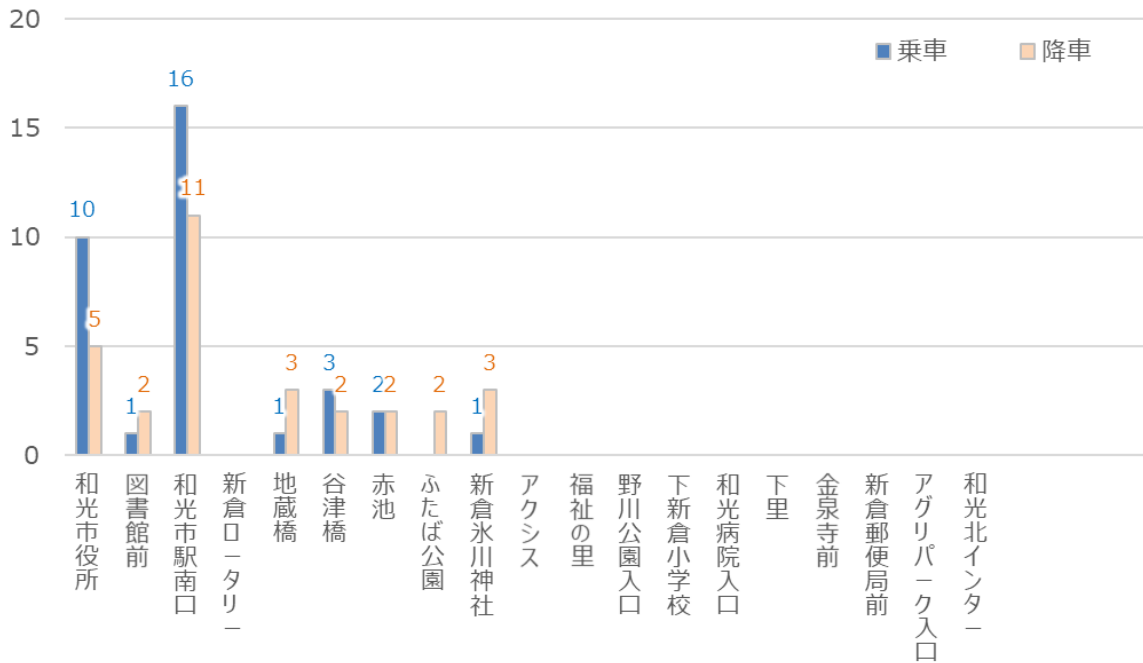


図 8 利用した乗車区間のバス停(北コース)

d. 【問 7】 利用した乗車区間のバス停(中央コース)

• 調査票配布場所以外では、「本町小学校」～「北原小学校入口」での乗降が多い。
 ※調査票配布場所は「和光市役所」「和光市駅南口」「埼玉病院」

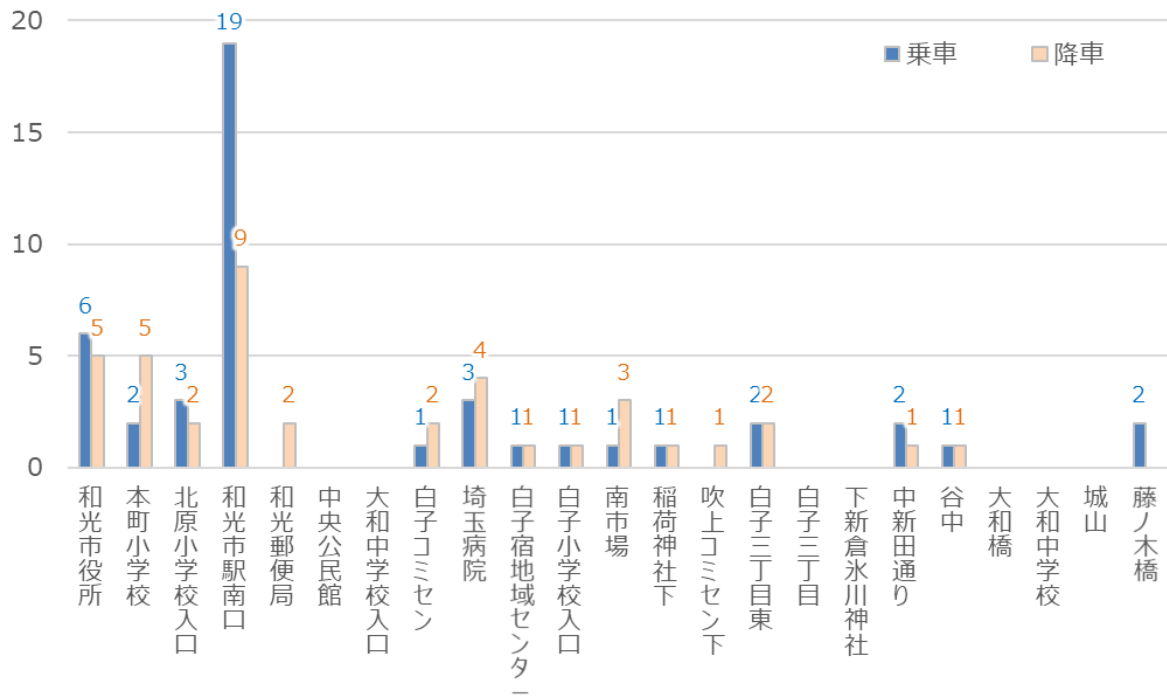


図 9 利用した乗車区間のバス停(中央コース)

e. 【問 7】 利用した乗車区間のバス停(南コース)

• 調査票配布場所以外では、「南一丁目」「和光陸橋」での乗降が比較的多い。
 ※調査票配布場所は「和光市役所」「和光市駅南口」「埼玉病院」

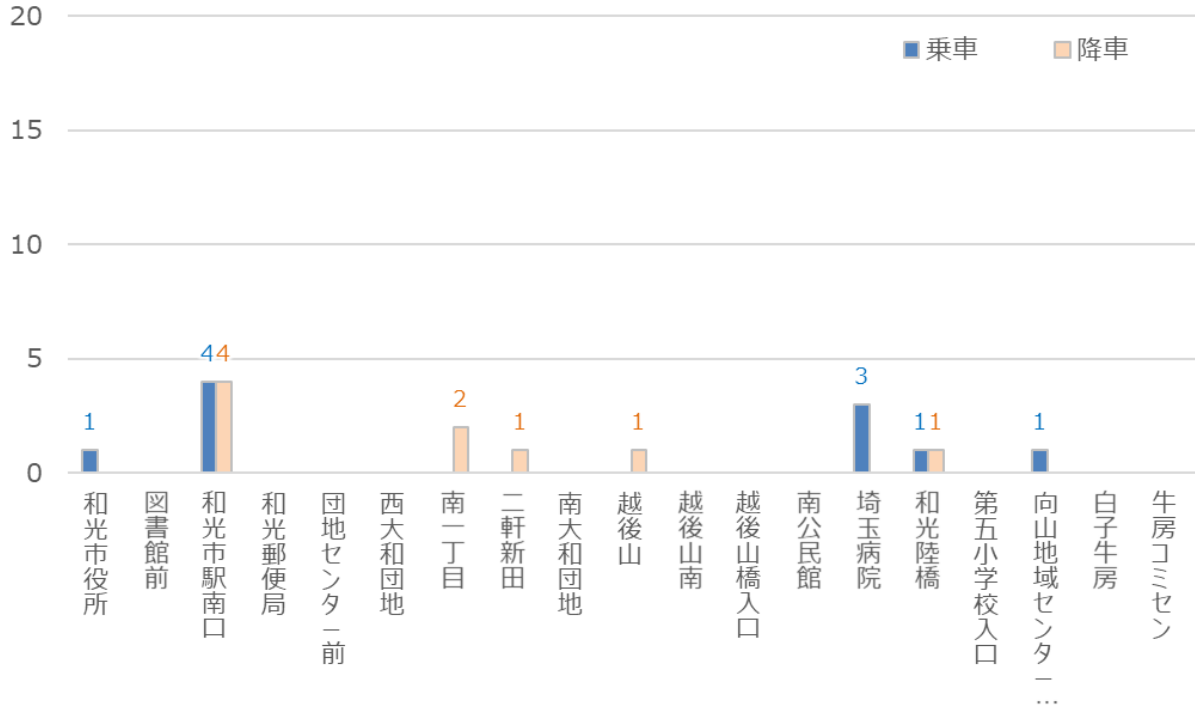


図 10 利用した乗車区間のバス停(南コース)

f. 【問 8】市内循環バスの行きの利用時間帯

・市内循環バスの行きの利用時間帯では、「10」が16.7%(12人)と最も高く、次いで「8」が12.5%(9人)と続いている。

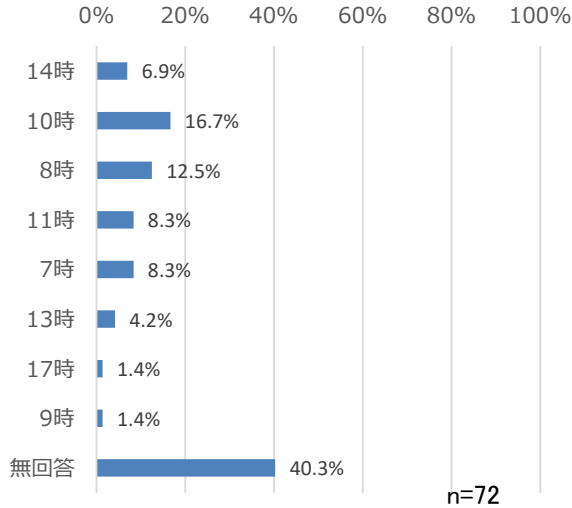


表 9 市内循環バスの行きの利用時間帯

| | 回答数 | 割合 |
|-----|-----|--------|
| 14時 | 5 | 6.9% |
| 10時 | 12 | 16.7% |
| 8時 | 9 | 12.5% |
| 11時 | 6 | 8.3% |
| 7時 | 6 | 8.3% |
| 13時 | 3 | 4.2% |
| 17時 | 1 | 1.4% |
| 9時 | 1 | 1.4% |
| 無回答 | 29 | 40.3% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

図 11 市内循環バスの行きの利用時間帯

g. 【問 8】市内循環バスの帰りの利用時間帯

・市内循環バスの帰りの利用時間帯では、「14」が15.3%(11人)と最も高く、次いで「16」が9.7%(7人)と続いている。

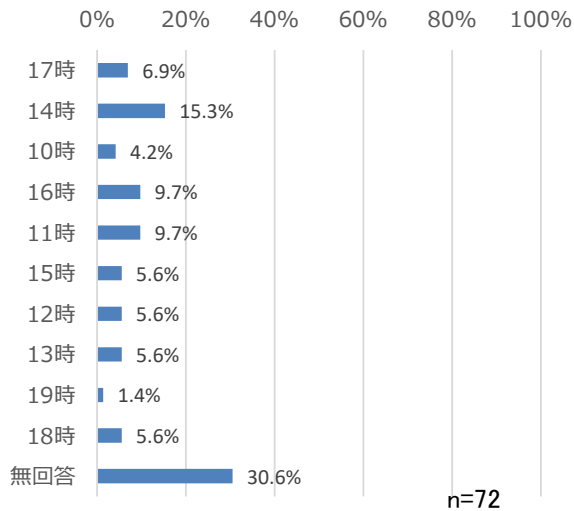


表 10 市内循環バスの帰りの利用時間帯

| | 回答数 | 割合 |
|-----|-----|--------|
| 17時 | 5 | 6.9% |
| 14時 | 11 | 15.3% |
| 10時 | 3 | 4.2% |
| 16時 | 7 | 9.7% |
| 11時 | 7 | 9.7% |
| 15時 | 4 | 5.6% |
| 12時 | 4 | 5.6% |
| 13時 | 4 | 5.6% |
| 19時 | 1 | 1.4% |
| 18時 | 4 | 5.6% |
| 無回答 | 22 | 30.6% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

図 12 市内循環バスの帰りの利用時間帯

h. 【問 9】外出目的

•外出目的では、「通院・お見舞い」が 34.7%(25 人)と最も高く、次いで「買い物」が 29.2%(21 人)と続いている。

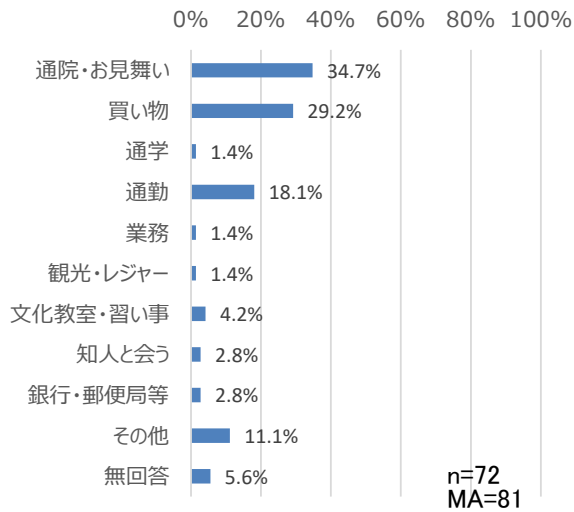


図 13 外出目的

表 11 外出目的

| | 回答数 | 割合 |
|----------|-----|--------|
| 通院・お見舞い | 25 | 34.7% |
| 買い物 | 21 | 29.2% |
| 通学 | 1 | 1.4% |
| 通勤 | 13 | 18.1% |
| 業務 | 1 | 1.4% |
| 観光・レジャー | 1 | 1.4% |
| 文化教室・習い事 | 3 | 4.2% |
| 知人と会う | 2 | 2.8% |
| 銀行・郵便局等 | 2 | 2.8% |
| その他 | 8 | 11.1% |
| 無回答 | 4 | 5.6% |
| 合計 | 81 | 112.5% |

i. 【問 10】 お出かけの具体的な目的地

• お出かけの具体的な目的地では、「埼玉病院」が 6.9%(5 人)と最も高く、次いで「勝海外科 (新倉 1 丁目)」「極楽湯和光店 (白子 1 丁目)」「総合福祉会館 (南 1 丁目)」が 2.8%(2 人)と続いている。

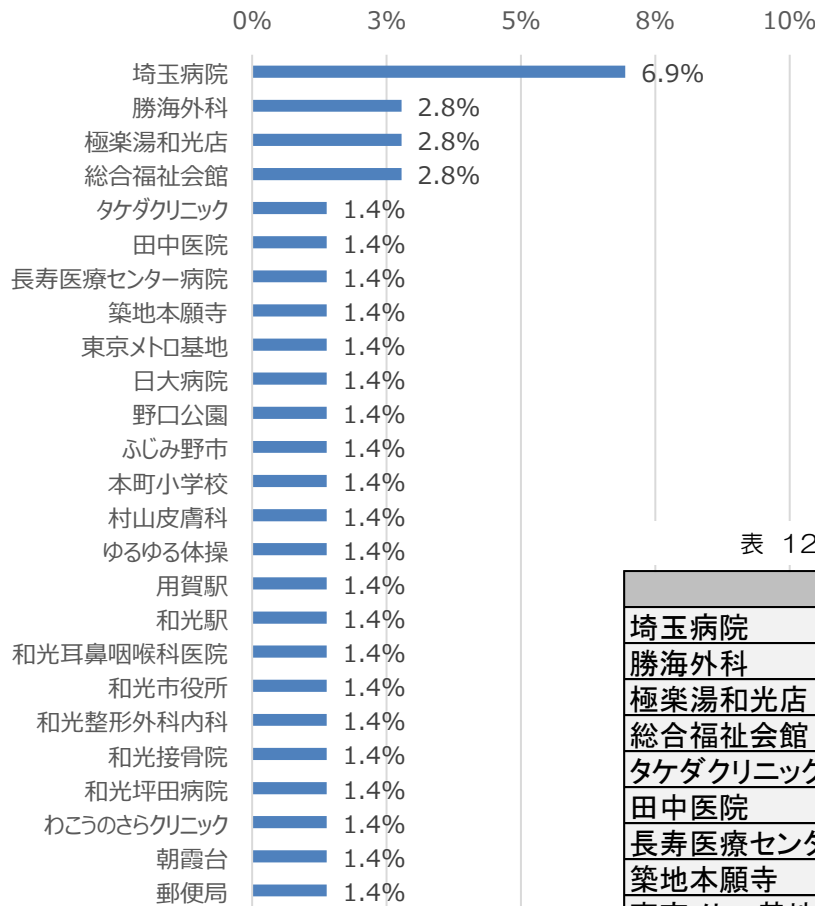


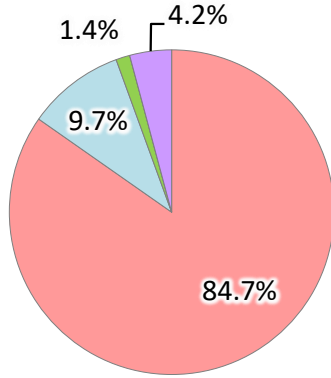
図 14 お出かけの具体的な目的地

表 12 お出かけの具体的な目的地

| | 合計 | 割合 |
|-------------|----|------|
| 埼玉病院 | 5 | 6.9% |
| 勝海外科 | 2 | 2.8% |
| 極楽湯和光店 | 2 | 2.8% |
| 総合福祉会館 | 2 | 2.8% |
| タケダクリニック | 1 | 1.4% |
| 田中医院 | 1 | 1.4% |
| 長寿医療センター病院 | 1 | 1.4% |
| 築地本願寺 | 1 | 1.4% |
| 東京メトロ基地 | 1 | 1.4% |
| 日大病院 | 1 | 1.4% |
| 野口公園 | 1 | 1.4% |
| ふじみ野市 | 1 | 1.4% |
| 本町小学校 | 1 | 1.4% |
| 村山皮膚科 | 1 | 1.4% |
| ゆるゆる体操 | 1 | 1.4% |
| 用賀駅 | 1 | 1.4% |
| 和光駅 | 1 | 1.4% |
| 和光耳鼻咽喉科医院 | 1 | 1.4% |
| 和光市役所 | 1 | 1.4% |
| 和光整形外科内科 | 1 | 1.4% |
| 和光接骨院 | 1 | 1.4% |
| 和光坪田病院 | 1 | 1.4% |
| わここのさらクリニック | 1 | 1.4% |
| 朝霞台 | 1 | 1.4% |
| 郵便局 | 1 | 1.4% |

j. 【問 11】一緒にバスに乗った人

•一緒にバスに乗った人では、「1人」が84.7%(61人)と最も高く、次いで「家族」が9.7%(7人)と続いている。



■ 1人 ■ 家族 ■ 友人 ■ その他 ■ 無回答

n=72

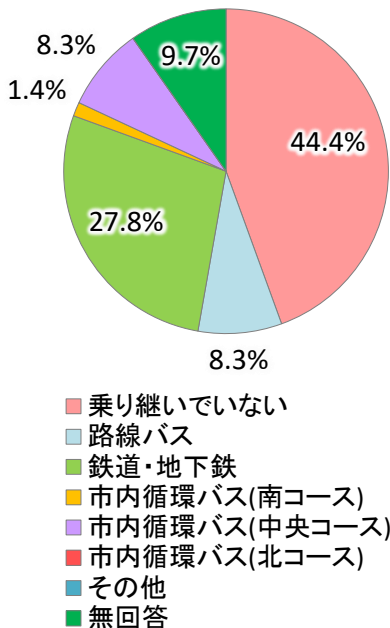
図 15 一緒にバスに乗った人

表 13 一緒にバスに乗った人

| | 回答数 | 割合 |
|-----|-----|--------|
| 1人 | 61 | 84.7% |
| 家族 | 7 | 9.7% |
| 友人 | 1 | 1.4% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 3 | 4.2% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

k. 【問 12】利用した市内循環バス以外の公共交通との乗り継ぎの有無

•利用した市内循環バス以外の公共交通との乗り継ぎの有無では、「乗り継いでいない」が44.4%(32人)と最も高く、次いで「鉄道・地下鉄」が27.8%(20人)と続いている。



■ 乗り継いでいない
 ■ 路線バス
 ■ 鉄道・地下鉄
 ■ 市内循環バス(南コース)
 ■ 市内循環バス(中央コース)
 ■ 市内循環バス(北コース)
 ■ その他
 ■ 無回答

n=72

図 16 利用した市内循環バス以外の公共交通との乗り継ぎの有無

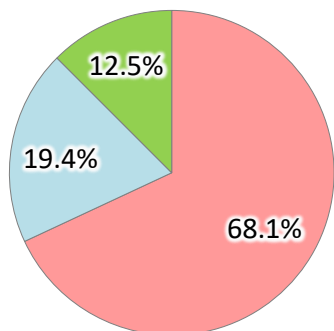
表 14 利用した市内循環バス以外の公共交通との乗り継ぎの有無

| | 回答数 | 割合 |
|---------------|-----|--------|
| 乗り継いでいない | 32 | 44.4% |
| 路線バス | 6 | 8.3% |
| 鉄道・地下鉄 | 20 | 27.8% |
| 市内循環バス(南コース) | 1 | 1.4% |
| 市内循環バス(中央コース) | 6 | 8.3% |
| 市内循環バス(北コース) | 0 | 0.0% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 7 | 9.7% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

③ 日頃の市内循環バスの利用状況

a. 【問 13】居住地

• 自宅の所在地では、「市内循環バスの沿線地域にある」が 68.1%(49 人) と最も高く、次いで「市内循環バスの沿線地域にない」が 19.4%(14 人)と続いている。



■ 市内循環バスの沿線地域にある
 ■ 市内循環バスの沿線地域にない
 ■ 無回答
 n=72

図 17 自宅の所在地

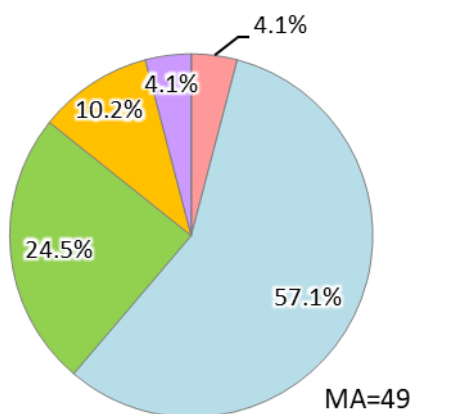
表 15 自宅の所在地

| | 回答数 | 割合 |
|----------------|-----|--------|
| 市内循環バスの沿線地域にある | 49 | 68.1% |
| 市内循環バスの沿線地域にない | 14 | 19.4% |
| 無回答 | 9 | 12.5% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

b. 【問 14】自宅から市内循環バスのバス停までの徒歩での所要時間

※ 問 13 で「市内循環バスの沿線地域にある」と回答した人を集計

• 自宅から市内循環バスのバス停までの徒歩での所要時間では、「2～3分くらい」が 57.1%(28 人) と最も高く、次いで「4～5分くらい」が 24.5%(12 人)と続いている。



■ 1分未満 ■ 2～3分くらい ■ 4～5分くらい
 ■ 6～10分くらい ■ 10分以上 ■ 無回答

図 18 自宅から市内循環バスのバス停までの徒歩での所要時間

表 16 自宅から市内循環バスのバス停までの徒歩での所要時間

| | 回答数 | 割合 |
|----------|-----|--------|
| 1分未満 | 2 | 4.1% |
| 2～3分くらい | 28 | 57.1% |
| 4～5分くらい | 12 | 24.5% |
| 6～10分くらい | 5 | 10.2% |
| 10分以上 | 2 | 4.1% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 49 | 100.0% |

c. 【問 15】市内循環バスの利用頻度

• 市内循環バスの利用頻度では、「週に 2～3 回」が 23.6%(17 人) と最も高く、次いで「月に数回」が 16.7%(12 人) と続いている。

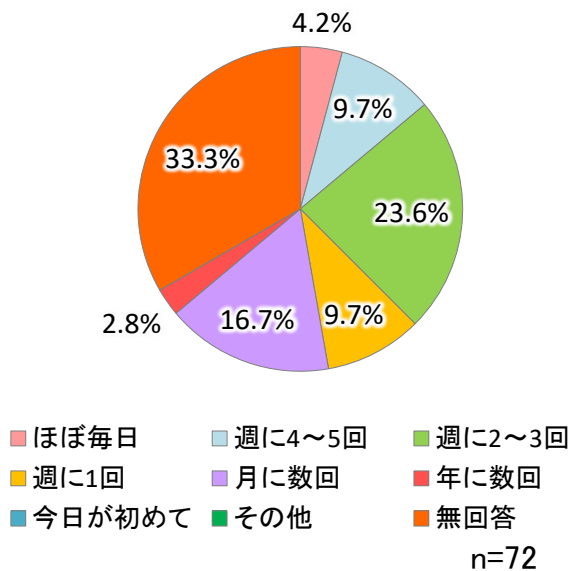


図 19 市内循環バスの利用頻度

表 17 市内循環バスの利用頻度

| | 回答数 | 割合 |
|--------|-----|--------|
| ほぼ毎日 | 3 | 4.2% |
| 週に4～5回 | 7 | 9.7% |
| 週に2～3回 | 17 | 23.6% |
| 週に1回 | 7 | 9.7% |
| 月に数回 | 12 | 16.7% |
| 年に数回 | 2 | 2.8% |
| 今日が初めて | 0 | 0.0% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 24 | 33.3% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

d. 【問 16】市内循環バスを利用する理由

• 市内循環バスを利用する理由では、「バス停が近い」が61.1%(44人)と最も高く、次いで「買い物に利用できる」が41.7%(30人)と続いている。

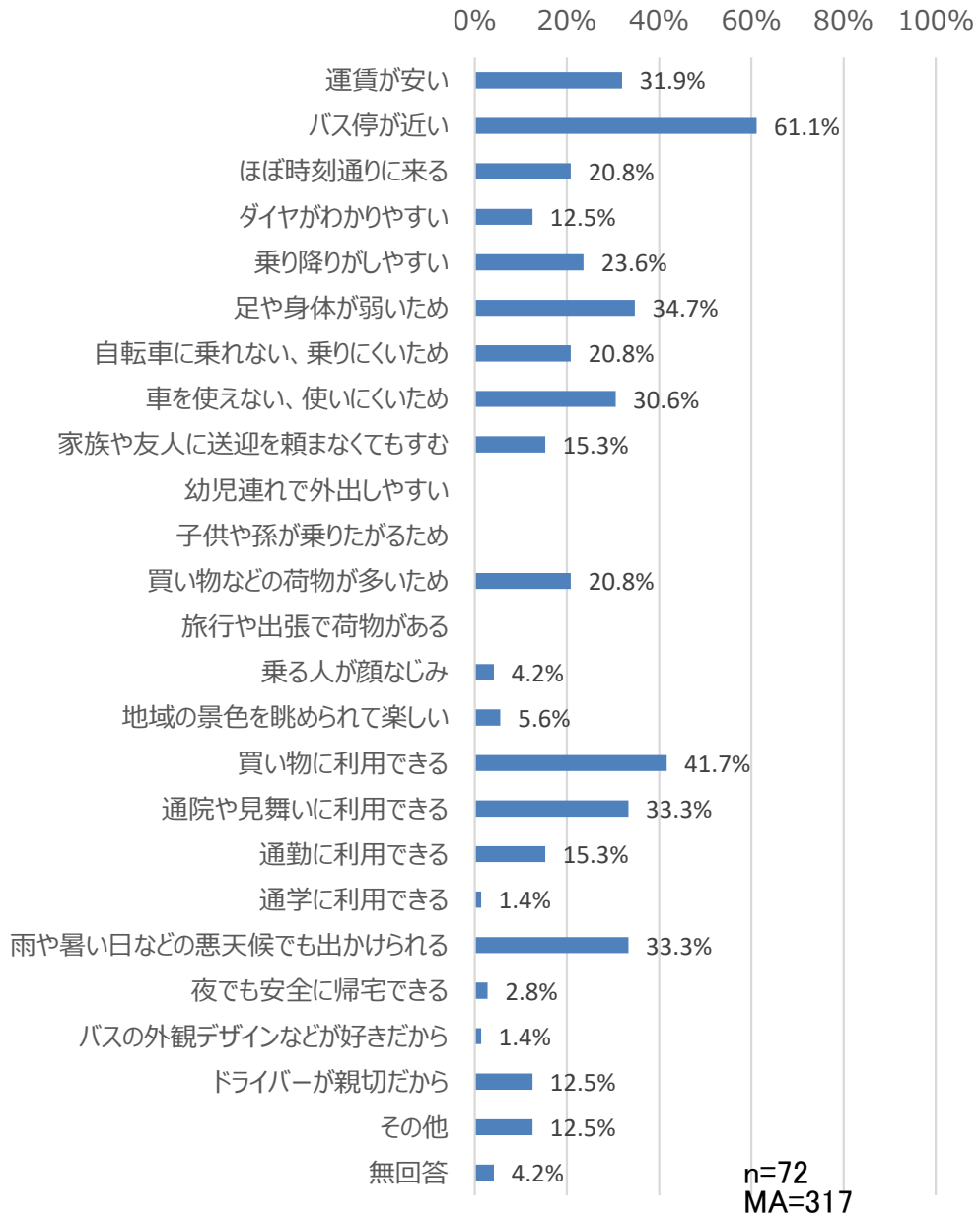


図 20 市内循環バスを利用する理由

表 18 市内循環バスを利用する理由

| | 回答数 | 割合 |
|---------------------|-----|--------|
| 運賃が安い | 23 | 31.9% |
| バス停が近い | 44 | 61.1% |
| ほぼ時刻通りに来る | 15 | 20.8% |
| ダイヤがわかりやすい | 9 | 12.5% |
| 乗り降りがしやすい | 17 | 23.6% |
| 足や身体が弱いため | 25 | 34.7% |
| 自転車に乗れない、乗りにくい | 15 | 20.8% |
| 車を使えない、使いにくい | 22 | 30.6% |
| 家族や友人に送迎を頼まなくてもすむ | 11 | 15.3% |
| 幼児連れで外出しやすい | 0 | 0.0% |
| 子供や孫が乗りたがるため | 0 | 0.0% |
| 買い物などの荷物が多い | 15 | 20.8% |
| 旅行や出張で荷物がある | 0 | 0.0% |
| 乗る人が顔なじみ | 3 | 4.2% |
| 地域の景色を眺められて楽しい | 4 | 5.6% |
| 買い物に利用できる | 30 | 41.7% |
| 通院や見舞いに利用できる | 24 | 33.3% |
| 通勤に利用できる | 11 | 15.3% |
| 通学に利用できる | 1 | 1.4% |
| 雨や暑い日などの悪天候でも出かけられる | 24 | 33.3% |
| 夜でも安全に帰宅できる | 2 | 2.8% |
| バスの外観デザインなどが好きだから | 1 | 1.4% |
| ドライバーが親切だから | 9 | 12.5% |
| その他 | 9 | 12.5% |
| 無回答 | 3 | 4.2% |
| 合計 | 317 | 440.3% |

e. 【問 17】 天気の良い日に 1 番多く利用する交通手段

• 天気の良い日に 1 番多く利用する交通手段では、「和光市内循環バス」が 40.3%(29 人) と最も高く、次いで「徒歩」が 15.3%(11 人)と続いている。

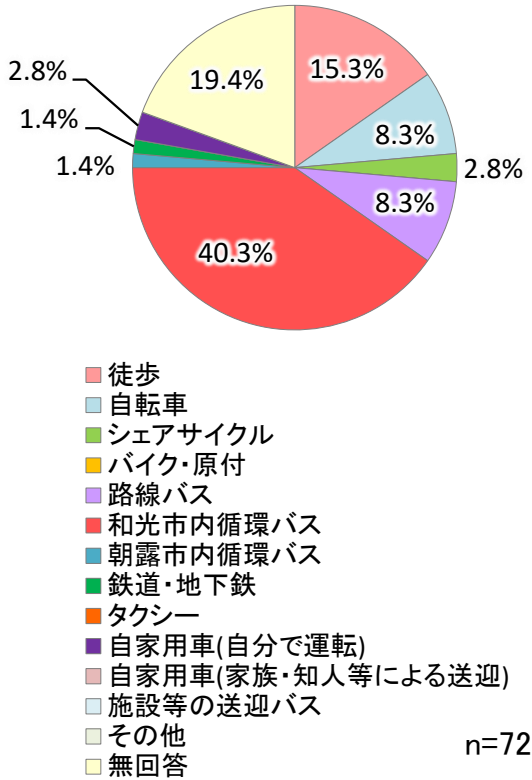


表 19 天気の良い日に 1 番多く利用する交通手段

| | 回答数 | 割合 |
|-------------------|-----|--------|
| 徒歩 | 11 | 15.3% |
| 自転車 | 6 | 8.3% |
| シェアサイクル | 2 | 2.8% |
| バイク・原付 | 0 | 0.0% |
| 路線バス | 6 | 8.3% |
| 和光市内循環バス | 29 | 40.3% |
| 朝露市内循環バス | 1 | 1.4% |
| 鉄道・地下鉄 | 1 | 1.4% |
| タクシー | 0 | 0.0% |
| 自家用車(自分で運転) | 2 | 2.8% |
| 自家用車(家族・知人等による送迎) | 0 | 0.0% |
| 施設等の送迎バス | 0 | 0.0% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 14 | 19.4% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

図 21 天気の良い日に 1 番多く利用する交通手段

f. 【問 17】 天気の良い日に 2 番目に多く利用する交通手段

• 天気の良い日に 2 番目に多く利用する交通手段では、「徒歩」が 22.2%(16 人) と最も高く、次いで「路線バス」が 19.4%(14 人) と続いている。

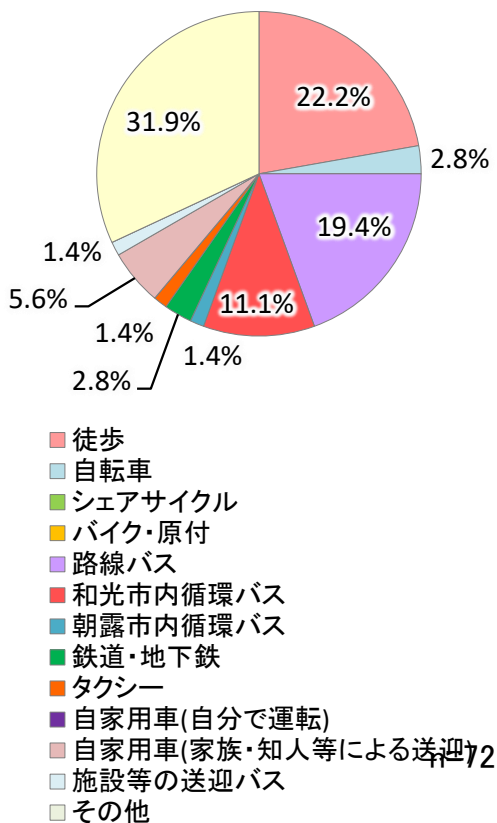


表 20 天気の良い日に 2 番目に多く利用する交通手段

| | 回答数 | 割合 |
|-------------------|-----|--------|
| 徒歩 | 16 | 22.2% |
| 自転車 | 2 | 2.8% |
| シェアサイクル | 0 | 0.0% |
| バイク・原付 | 0 | 0.0% |
| 路線バス | 14 | 19.4% |
| 和光市内循環バス | 8 | 11.1% |
| 朝露市内循環バス | 1 | 1.4% |
| 鉄道・地下鉄 | 2 | 2.8% |
| タクシー | 1 | 1.4% |
| 自家用車(自分で運転) | 0 | 0.0% |
| 自家用車(家族・知人等による送迎) | 4 | 5.6% |
| 施設等の送迎バス | 1 | 1.4% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 23 | 31.9% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

図 22 天気の良い日に 2 番目に多く利用する交通手段

g. 【問 17】 天気の悪い日に 1 番多く利用する交通手段

• 天気の悪い日に 1 番多く利用する交通手段では、「和光市内循環バス」が 47.2%(34 人) と最も高く、次いで「路線バス」が 8.3%(6 人)と続いている。

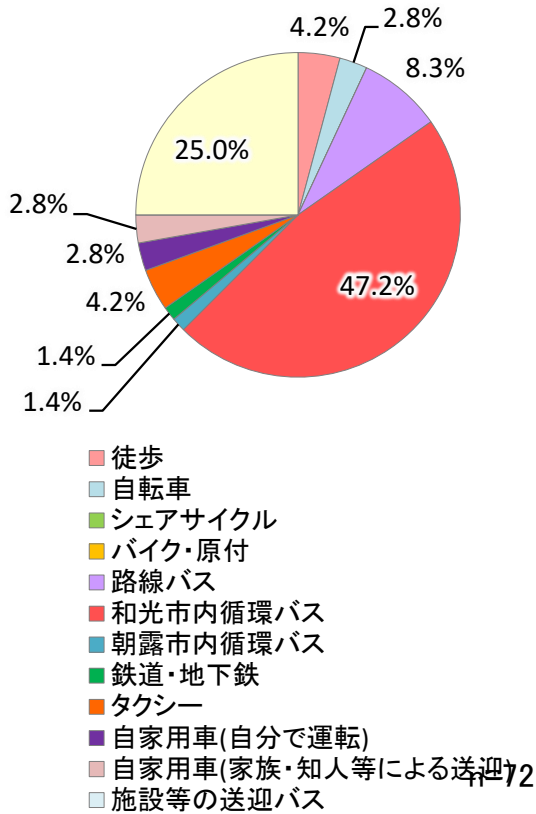


表 21 天気の悪い日に 1 番多く利用する交通手段

| | 回答数 | 割合 |
|-------------------|-----|--------|
| 徒歩 | 3 | 4.2% |
| 自転車 | 2 | 2.8% |
| シェアサイクル | 0 | 0.0% |
| バイク・原付 | 0 | 0.0% |
| 路線バス | 6 | 8.3% |
| 和光市内循環バス | 34 | 47.2% |
| 朝露市内循環バス | 1 | 1.4% |
| 鉄道・地下鉄 | 1 | 1.4% |
| タクシー | 3 | 4.2% |
| 自家用車(自分で運転) | 2 | 2.8% |
| 自家用車(家族・知人等による送迎) | 2 | 2.8% |
| 施設等の送迎バス | 0 | 0.0% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 18 | 25.0% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

図 23 天気の悪い日に 1 番多く利用する交通手段

h. 【問 17】 天気の悪い日に 2 番目に多く利用する交通手段

• 天気の悪い日に 2 番目に多く利用する交通手段では、「路線バス」が 19.4%(14 人) と最も高く、次いで「徒歩」が 12.5%(9 人)と続いている。

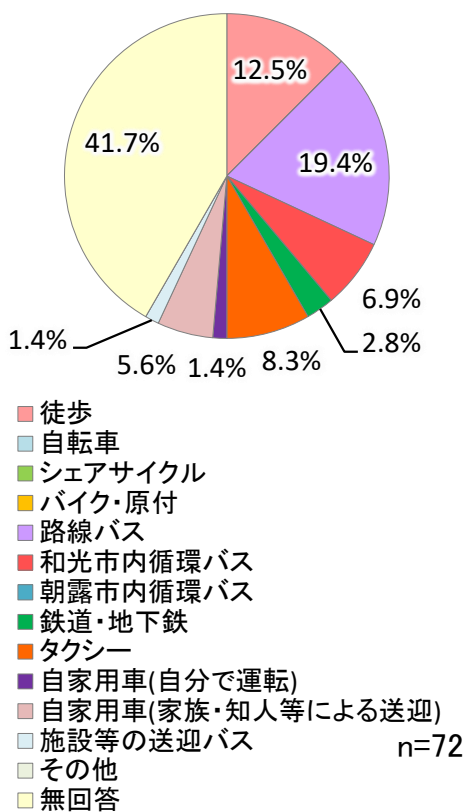


表 22 天気の悪い日に 2 番目に多く利用する交通手段

| | 回答数 | 割合 |
|-------------------|-----|--------|
| 徒歩 | 9 | 12.5% |
| 自転車 | 0 | 0.0% |
| シェアサイクル | 0 | 0.0% |
| バイク・原付 | 0 | 0.0% |
| 路線バス | 14 | 19.4% |
| 和光市内循環バス | 5 | 6.9% |
| 朝露市内循環バス | 0 | 0.0% |
| 鉄道・地下鉄 | 2 | 2.8% |
| タクシー | 6 | 8.3% |
| 自家用車(自分で運転) | 1 | 1.4% |
| 自家用車(家族・知人等による送迎) | 4 | 5.6% |
| 施設等の送迎バス | 1 | 1.4% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 30 | 41.7% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

図 24 天気の悪い日に 2 番目に多く利用する交通手段

i. 【問 18】市内循環バスがなかった場合の外出頻度の変化

※ 問 13 で「市内循環バスの沿線地域にある」と回答した人を集計

- 市内循環バスがなかった場合の外出頻度の変化では、「変わらない」が 32.7%(16 人) と最も高い。
- 約 6 割が「減る」「少し減る」「とても減る」「出かけなくなる」のいずれかを回答している。

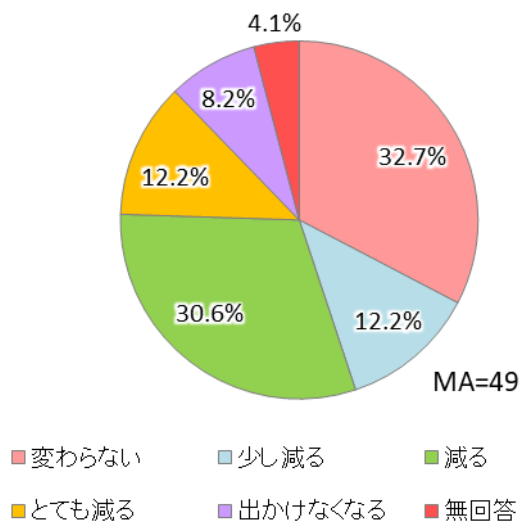


表 23 市内循環バスがなかった場合の外出頻度の変化

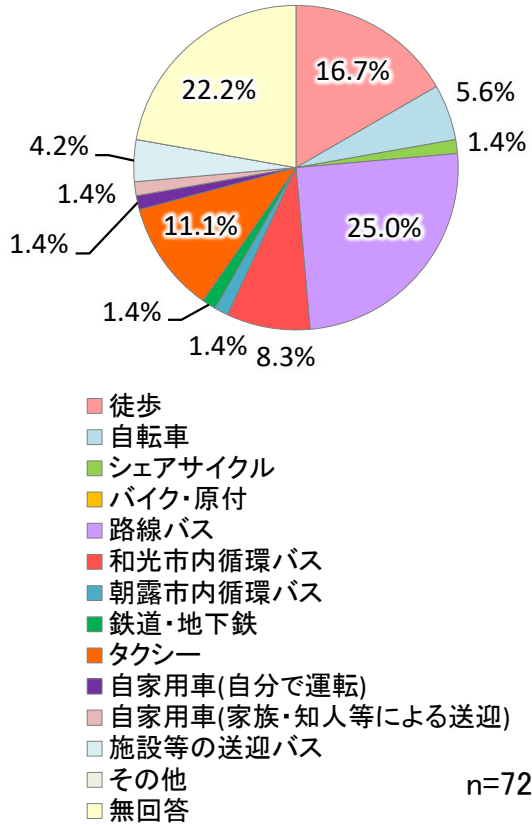
| | 回答数 | 割合 |
|---------|-----|--------|
| 変わらない | 16 | 32.7% |
| 少し減る | 6 | 12.2% |
| 減る | 15 | 30.6% |
| とても減る | 6 | 12.2% |
| 出かけなくなる | 4 | 8.2% |
| 無回答 | 2 | 4.1% |
| 合計 | 49 | 100.0% |

図 25 市内循環バスがなかった場合の外出頻度の変化

j. 【問 19】市内循環バスがなかった場合の代わりにの交通手段で 1 番多く利用し
 そうなもの

・市内循環バスがなかった場合の代わりにの交通手段で 1 番多く利用しそうなものでは、「路線バス」が 25.0%(18 人) と最も高く、次いで「徒歩」が 16.7%(12 人) と続いている。

表 24 市内循環バスがなかった場合の代わりにの交通手段で 1 番多く利用しそうなもの



| | 回答数 | 割合 |
|-------------------|-----|--------|
| 徒歩 | 12 | 16.7% |
| 自転車 | 4 | 5.6% |
| シェアサイクル | 1 | 1.4% |
| バイク・原付 | 0 | 0.0% |
| 路線バス | 18 | 25.0% |
| 和光市内循環バス | 6 | 8.3% |
| 朝露市内循環バス | 1 | 1.4% |
| 鉄道・地下鉄 | 1 | 1.4% |
| タクシー | 8 | 11.1% |
| 自家用車(自分で運転) | 1 | 1.4% |
| 自家用車(家族・知人等による送迎) | 1 | 1.4% |
| 施設等の送迎バス | 3 | 4.2% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 16 | 22.2% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

図 26 市内循環バスがなかった場合の代わりにの交通手段で 1 番多く利用しそうなもの

k. 【問 19】市内循環バスがなかった場合の代わりにの交通手段で 2 番目に多く利用しそうなもの

・市内循環バスがなかった場合の代わりにの交通手段で 2 番目に多く利用しそうなものでは、「路線バス」が 19.4%(14 人) と最も高く、次いで「徒歩」が 16.7%(12 人)と続いている。

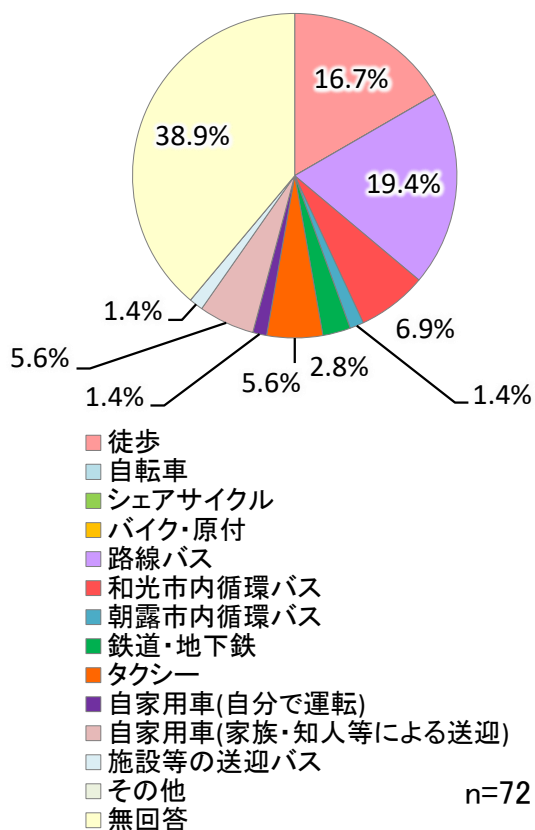


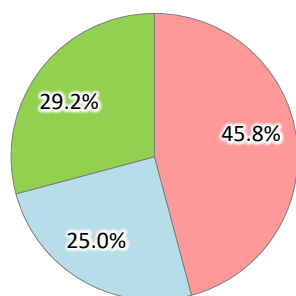
表 25 市内循環バスがなかった場合の代わりにの交通手段で 2 番目に多く利用しそうなもの

| | 回答数 | 割合 |
|-------------------|-----|--------|
| 徒歩 | 12 | 16.7% |
| 自転車 | 0 | 0.0% |
| シェアサイクル | 0 | 0.0% |
| バイク・原付 | 0 | 0.0% |
| 路線バス | 14 | 19.4% |
| 和光市内循環バス | 5 | 6.9% |
| 朝露市内循環バス | 1 | 1.4% |
| 鉄道・地下鉄 | 2 | 2.8% |
| タクシー | 4 | 5.6% |
| 自家用車(自分で運転) | 1 | 1.4% |
| 自家用車(家族・知人等による送迎) | 4 | 5.6% |
| 施設等の送迎バス | 1 | 1.4% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 28 | 38.9% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

図 27 市内循環バスがなかった場合の代わりにの交通手段で 2 番目に多く利用しそうなもの

1. 【問 20】市内循環バスの運賃とサービス水準への考え

• 市内循環バスの運賃とサービス水準への考えでは、「今の運賃を維持して欲しい（サービス水準は現状維持）」が 45.8%(33 人)と最も高く、次いで「運賃が値上げになっても（無料乗車証の見直し含む）、サービス水準を高めて欲しい」が 25.0%(18 人)と続いている。



- 今の運賃を維持して欲しい(サービス水準は現状維持)
 - 運賃が値上げになっても(無料乗車証の見直し含む)、サービス水準を高めて欲しい
 - 無回答
- n=72

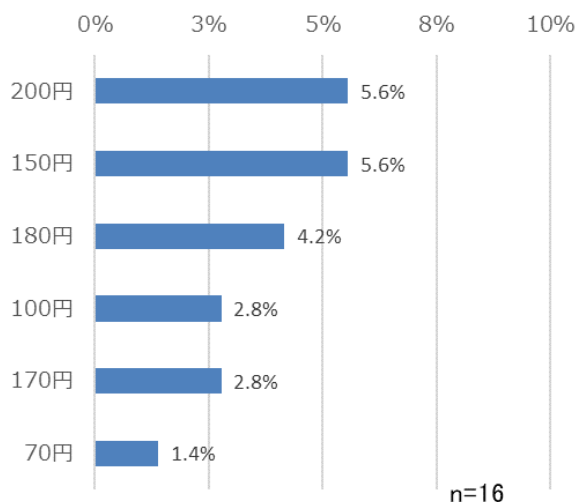
表 26 市内循環バスの運賃とサービス水準への考え

| | 回答数 | 割合 |
|--|-----|--------|
| 今の運賃を維持して欲しい(サービス水準は現状維持) | 33 | 45.8% |
| 運賃が値上げになっても(無料乗車証の見直し含む)、サービス水準を高めて欲しい | 18 | 25.0% |
| 無回答 | 21 | 29.2% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

図 28 市内循環バスの運賃とサービス水準への考え

m. 【問 21】 支払える運賃額の限度

・支払える運賃額の限度では、「200円」と「150円」が5.6%(4人)と最も高く、次いで180円が4.2%(3人)である。



※無回答を除く

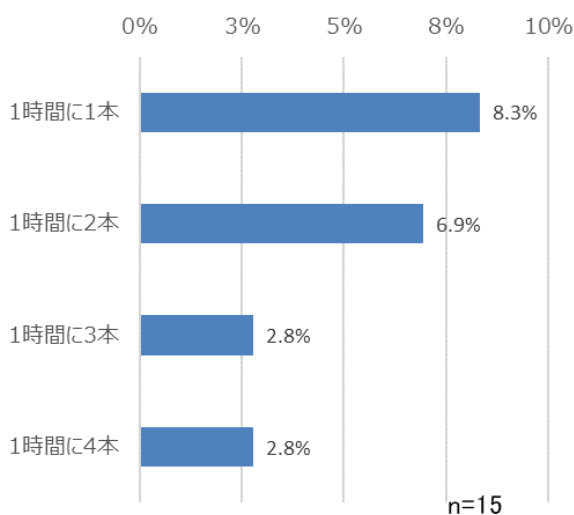
図 29 支払える運賃額の限度

表 27 支払える運賃額の限度

| | 回答数 | 割合 |
|------|-----|--------|
| 200円 | 4 | 5.6% |
| 150円 | 4 | 5.6% |
| 180円 | 3 | 4.2% |
| 100円 | 2 | 2.8% |
| 170円 | 2 | 2.8% |
| 70円 | 1 | 1.4% |
| 無回答 | 56 | 77.8% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

n. 【問 21】 値上げに対して期待するサービス水準

・値上げに対して期待するサービス水準では、「1時間に1本」が8.3%(6人)と最も高く、次いで「1時間に2本」が6.9%(5人)と続いている。



※無回答を除く

図 30 値上げに対して期待するサービス水準

表 28 値上げに対して期待するサービス水準

| | 回答数 | 割合 |
|--------|-----|--------|
| 1時間に1本 | 6 | 8.3% |
| 1時間に2本 | 5 | 6.9% |
| 1時間に3本 | 2 | 2.8% |
| 1時間に4本 | 2 | 2.8% |
| 無回答 | 57 | 79.2% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

o. 【問 21】値上げに対して、その他に期待するサービス

<回答内容(原文)>

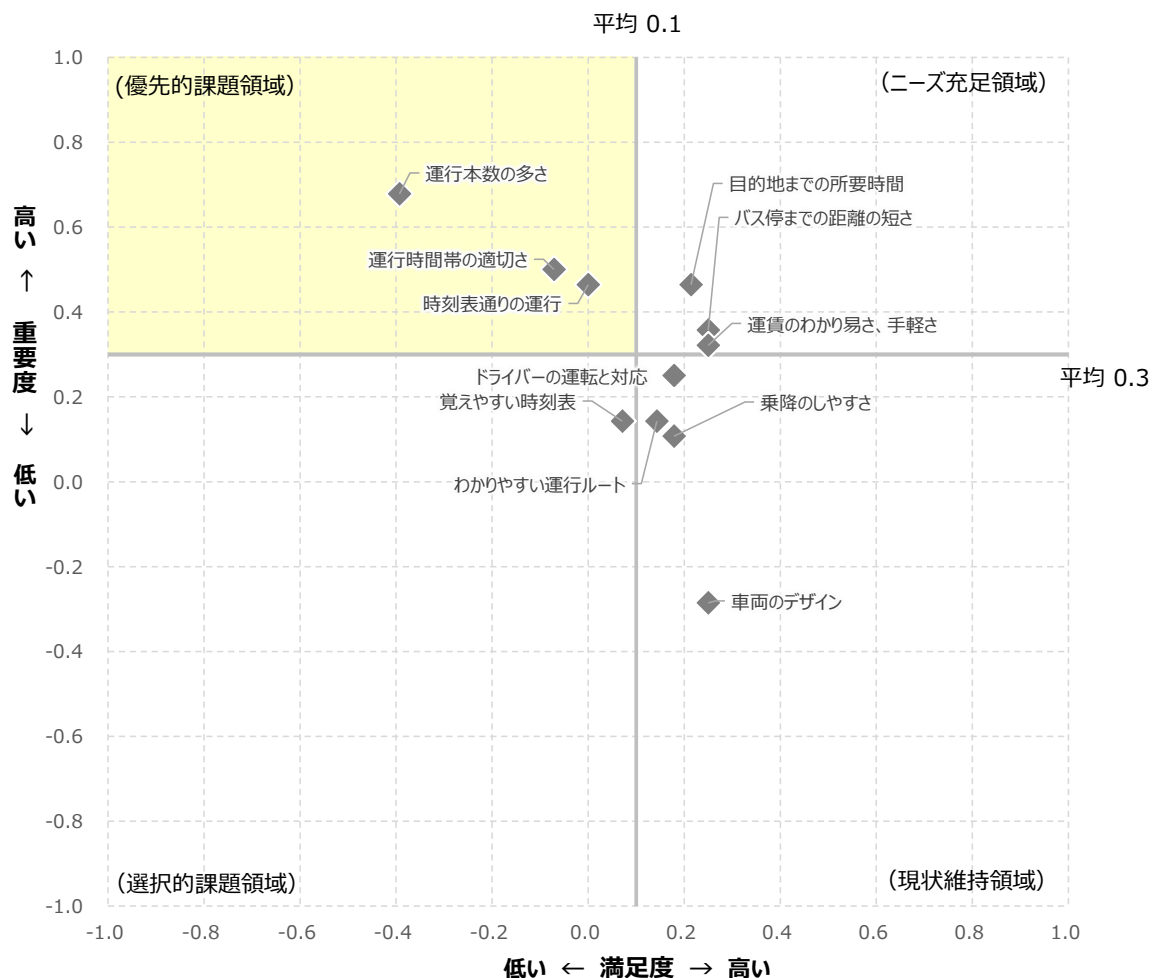
- 時刻通りを希望
- 時間通りに運行して!
- もっとわかりやすくしてほしい
- いなげや前にバス停を設けてほしい
- 和光市駅から 1、2、3 便がないのでとても不便です
- 時間厳守

④ 市内循環バスに対する評価

a. 【問 22】 市内循環バスに対する重要度と満足度

■北コース

・利用者が不満かつ重要と考えている事項は、「運行本数の多さ」「運行時間帯の適切さ」「時刻表通りの運行」であった。

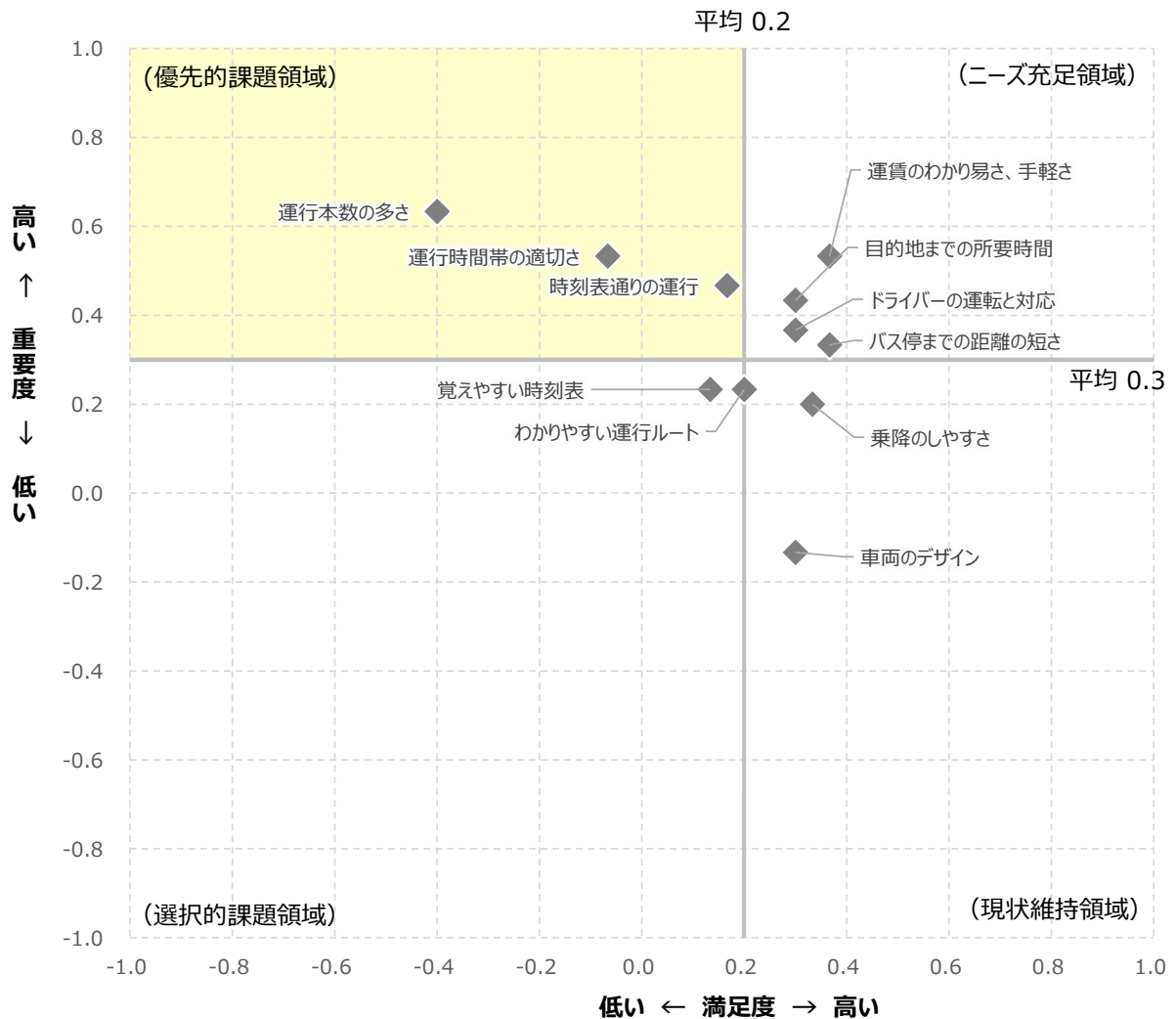


※各項目について「満足」を1点、「不満」を-1点とし、合計値を算出し、回答者数で除した。
 ※各項目について「重要」を1点、「重要ではない」を-1点とし、合計値を算出し、回答者数で除した。

図 重要度と満足度（北コース）

■中央コース

・利用者が不満かつ重要と考えている事項は、「運行本数の多さ」「運行時間帯の適切さ」「時刻表通りの運行」であった。



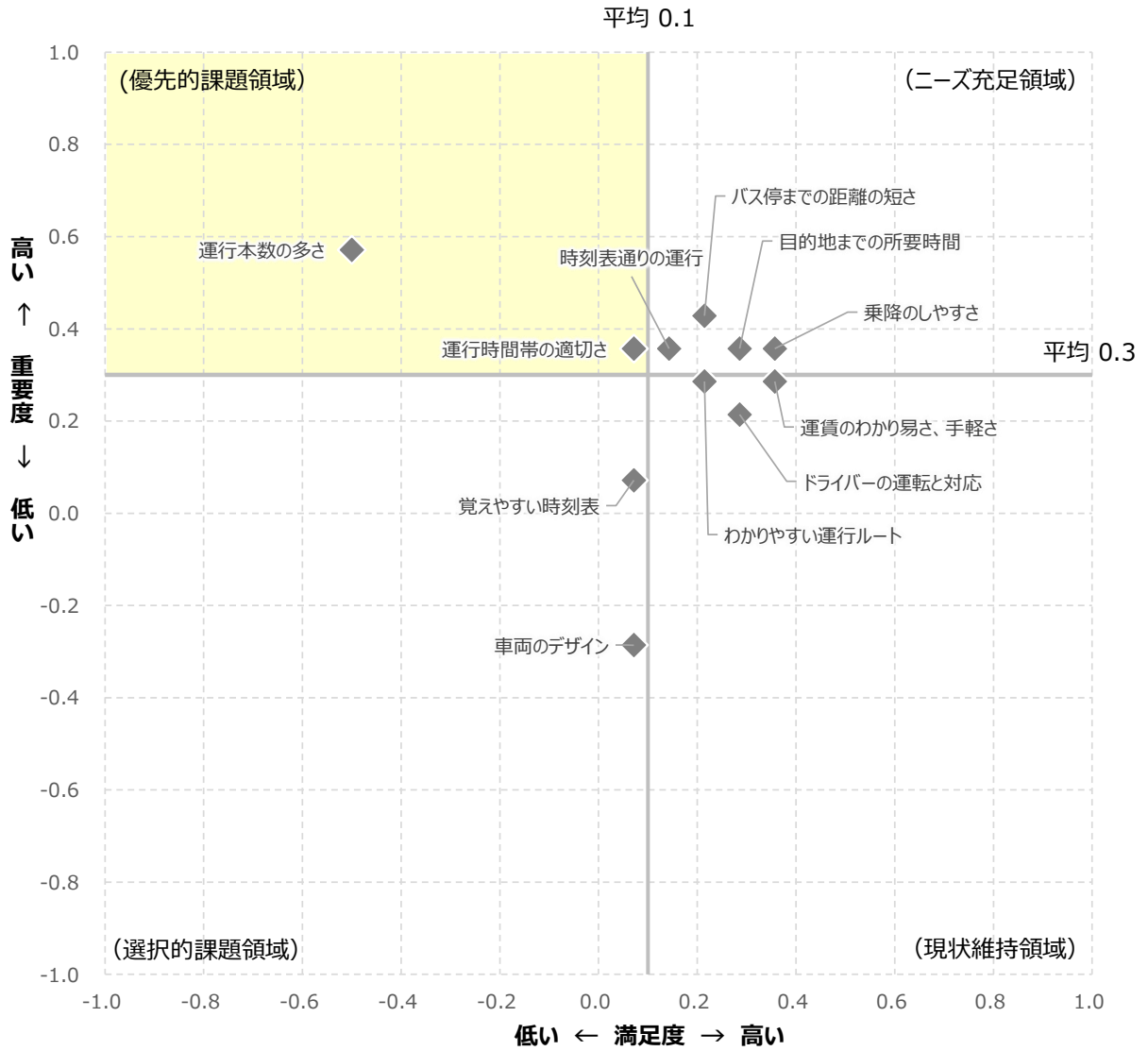
※各項目について「満足」を1点、「不満」を-1点とし、合計値を算出し、回答者数で除した。

※各項目について「重要」を1点、「重要ではない」を-1点とし、合計値を算出し、回答者数で除した。

図 重要度と満足度（中央コース）

■南コース

・利用者が不満かつ重要と考えている事項は、「運行本数の多さ」「運行時間帯の適切さ」であった。



※各項目について「満足」を1点、「不満」を-1点とし、合計値を算出し、回答者数で除した。

※各項目について「重要」を1点、「重要ではない」を-1点とし、合計値を算出し、回答者数で除した。

図 重要度と満足度 (南コース)

⑤ 市内循環バス以外の交通手段

a. 【問 24】 運転免許保有の有無

• 運転免許保有の有無では、「持っていない」が 63.9%(46 人) と最も高く、次いで「普通自動車以上」が 30.6%(22 人)と続いている。

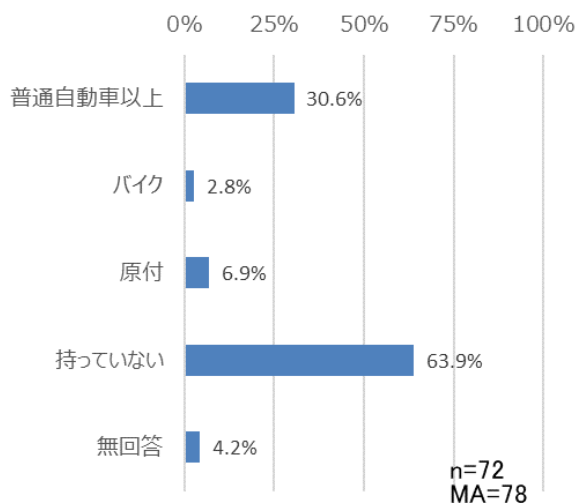


表 29 運転免許保有の有無

| | 回答数 | 割合 |
|---------|-----|--------|
| 普通自動車以上 | 22 | 30.6% |
| バイク | 2 | 2.8% |
| 原付 | 5 | 6.9% |
| 持っていない | 46 | 63.9% |
| 無回答 | 3 | 4.2% |
| 合計 | 78 | 108.3% |

図 31 運転免許保有の有無

b. 【問 25】 自由に使える交通手段の有無

• 自由に使える交通手段の有無では、「持っていない」が 62.5%(45 人) と最も高く、次いで「原付」が 25.0%(18 人)と続いている。

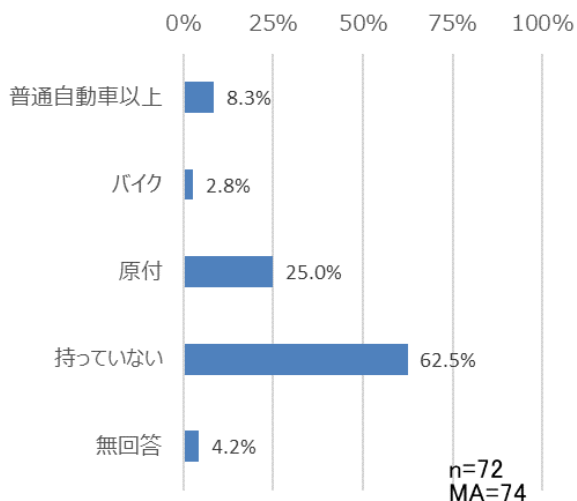


表 30 自由に使える交通手段の有無

| | 回答数 | 割合 |
|---------|-----|--------|
| 普通自動車以上 | 6 | 8.3% |
| バイク | 2 | 2.8% |
| 原付 | 18 | 25.0% |
| 持っていない | 45 | 62.5% |
| 無回答 | 3 | 4.2% |
| 合計 | 74 | 102.8% |

図 32 自由に使える交通手段の有無

c. 【問 26】 自転車利用の有無、頻度

• 自転車利用の有無、頻度では、「利用しない」が 58.3%(42 人) と最も高く、次いで「週に 4～5 回」が 6.9%(5 人) と続いている。

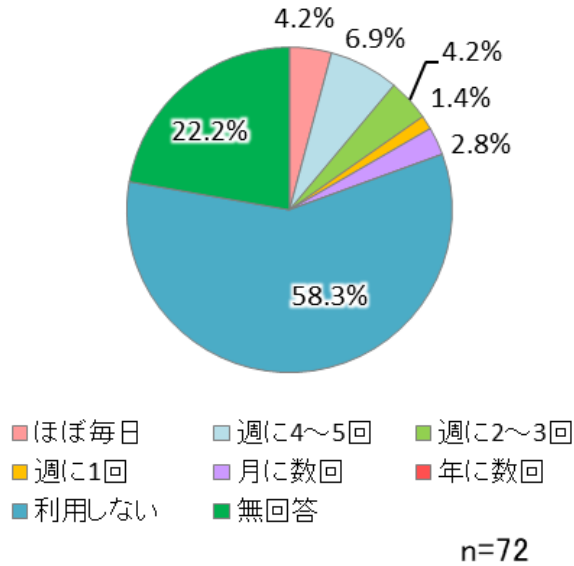


表 31 自転車利用の有無、頻度

| | 回答数 | 割合 |
|--------|-----|--------|
| ほぼ毎日 | 3 | 4.2% |
| 週に4～5回 | 5 | 6.9% |
| 週に2～3回 | 3 | 4.2% |
| 週に1回 | 1 | 1.4% |
| 月に数回 | 2 | 2.8% |
| 年に数回 | 0 | 0.0% |
| 利用しない | 42 | 58.3% |
| 無回答 | 16 | 22.2% |
| 合計 | 72 | 100.0% |

図 33 自転車利用の有無、頻度

d. 【問 27】 自転車利用の目的

※ 問 26 で「利用しない」と回答した人以外を集計

• 自転車利用の目的では、「買い物」が 85.7%(12 人) と最も高く、次いで「銀行・郵便局等」が 42.9%(6 人) と続いている。

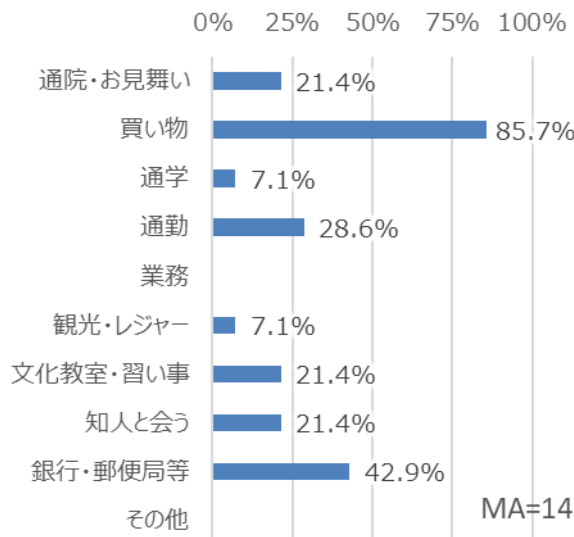


表 32 自転車利用の目的

| | 回答数 | 割合 |
|----------|-----|--------|
| 通院・お見舞い | 3 | 21.4% |
| 買い物 | 12 | 85.7% |
| 通学 | 1 | 7.1% |
| 通勤 | 4 | 28.6% |
| 業務 | 0 | 0.0% |
| 観光・レジャー | 1 | 7.1% |
| 文化教室・習い事 | 3 | 21.4% |
| 知人と会う | 3 | 21.4% |
| 銀行・郵便局等 | 6 | 42.9% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| 回答者 | 14 | 100.0% |

図 34 自転車利用の目的

e. 【問 28】 普段よく利用する、定期利用している駐輪場の名前

※ 問 26 で「利用しない」と回答した人以外を集計

・ 普段よく利用する、定期利用している駐輪場の名前では、「スーパー」「和光市駅北口立体自転車」が 14.3%(2 人) と最も高い。

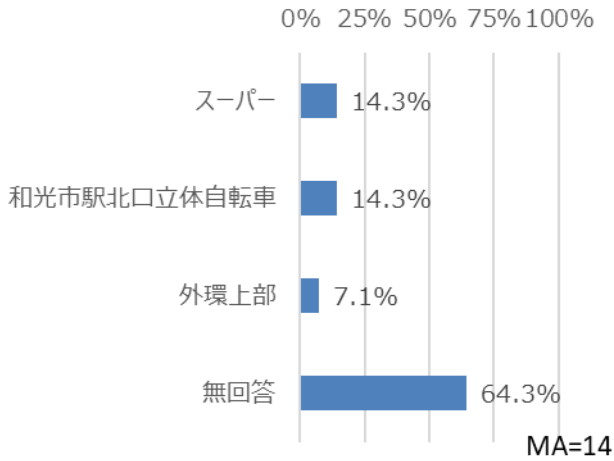


表 33 普段よく利用する、定期利用している駐輪場の名前

| | 回答数 | 割合 |
|-------------|-----|--------|
| スーパー | 2 | 14.3% |
| 和光市駅北口立体自転車 | 2 | 14.3% |
| 外環上部 | 1 | 7.1% |
| 無回答 | 9 | 64.3% |
| 合計 | 14 | 100.0% |

図 35 普段よく利用する、定期利用している駐輪場の名前

f. 【問 29】市内循環バスの利用促進に向けた改善案など（自由記述）

＜回答内容（原文）＞

- 時刻を決められる時、利用者の意見も聞いてください。朝8時を9時にできませんか。駅前の銀行や店がまだ開いていないので、特に冬は利用しにくい。
- 白子3丁目に住んでいると、市役所へ行くことが大変です。巡回バスを少なくとも1.5時間に1本は希望します。
- 一方通行で多くの車両通行をしてほしい。
- 本数を多くしてほしいです。
- 本数が少なすぎる。
- 運行本数が多ければ、自転車に乗らないですむので、ありがたいと思います。
- 循環バスなので配分が難しいと思いますが、高齢者の方が乗っているように見受けられるので、遅い時刻は必要ないのではと思います（18時台）。それより便が多い方がうれしです。
- 乗らせてもらっているだけでありがたいです。ありがとうございます。
- 本数を増やしてほしい。
- 本数を増やしてほしい。せめて1時間に2本。
- 年齢的に運転ができなくなったらバス利用になると思うが、現在の運行時間では無理だと思う。これから高齢者が増えていくので、本数を増やした方が良い。
- 7/19は祭日が変わって普通の日なのに、図書館行き5:26まったく来なかったです。
- 循環バスにはいつもお世話になっております。ありがとうございます。本数がもっと多ければ便利で、より日常的に利用すると思いますが、増便にどの程度費用がかかるものなのか、いまいち見当が付きません（例えば、1時間に1本程度あればありがたいですが、その場合、運賃はいくらぐらいになるのでしょうか）。
- 比較的小さな市で、自転車でも市内のかなりの範囲を移動できますし、個人的にはバスにこだわらず、和光市駅から新倉PA付近の開発（自動運転車両の導入含む）などとあわせて、利便性の向上を考えていけたら良いと思います。
- 現行の150円から値上げされても、暑い時期は仕事のために利用したい。バス代は自費なので、高額すぎると利用できなくなります。
- 運行本数が改善されることを願う。案はお任せ。
- 今のままでOKです。
- 奥まで廻る必要があるのかと思っています。駅→新倉ロータリーから先。
- 本数がもう少し多いと良い。
- 北コースは買物時間45分で次のバスに乗らなければならないので厳しい。
- 平日・土休日ともに7時台に1本はほしい。
- とにかく本数が多いことを希望いたします。

- 雨の日はなるべく外出しないようにしていますが、コロナワクチン注射では保健センターに行くのにバス便がないので苦労しました。
- とても助かっています。
- なんで遅れたか理由が知りたい。
- 利用できて助かっています。雨の時など少し早く乗車（市役所）できたら幸いです。乗車してすぐに発車する時もあります（発車時刻ギリギリに来る時があります）。
- 若い人に多く利用してもらうために料金を下げて、本数を増やす。朝だけでも増やすと通勤者が増える。
- 本数を増やしてほしいです。
- より多くの人に乗れる本数・時間帯への変更。
- もっと便を増やしてほしいです。
- 運行本数を多くしてほしい。
- 続けてほしい。
- 朝霞にも市内循環バスはありますが、本数が少なく不便です。隣の市と繋ぐ路線があると良いのにと、常々思っています。
- 乗客が少ない時がありますので、こういう形はやめて、東京都みたいに路線バスで無料になるようなシステムにしたらどうかと思います。
- 初めて市内循環バスを利用させていただきました。便利でした。運行を続けてください。
- 均一料金なので、ICカードのタッチは1回ですむと楽だなと思いました（乗降時に2回タッチしました←不要?）。地域の足としてこれからも運行頑張ってください。
- 路線バスもありますが、循環バスにしようと思えるようになったら、もっといいと思います。
- 通勤帰りはちょうどよい時間にあるので、いつも利用させていただきありがとうございます。乗りやすくてとても助かっています。
- もう少し本数があるとありがたいです。

市内循環バスの利用と運行についてのアンケート調査

北コース

日頃より和光市政についてご理解・ご協力をいただき、ありがとうございます。
和光市では、公共施設までの移動の確保、市内の交通空白・不便地域を解消、高齢のかたや小さなお子様連れの方々が気軽に安全にまちに出られるようにすることを目的として、「和光市内循環バス」を運行しております。
今後も地域の皆様にとって、より良いサービスを提供できるよう、運行へのご意見などを、お聞かせいただきたいと思います。アンケートの主旨をご理解いただき、ぜひともご協力くださいますようお願い申し上げます。
なお、調査票は本調査以外の目的に使用することはありません。また、無記名ですので、ご迷惑をおかけすることはありません。
記入が終わった調査票は、返信用封筒（切手は不要です）に入れて、2021年7月27日（火）までに郵便ポストに投函してください。
令和3年7月 和光市地域公共交通会議（事務局：和光市建設部公共交通政策室）

1. あなたご自身についてお伺いします。

問1. あなたの性別を教えてください。（○は一つ）

1. 男性 2. 女性 3. 回答しない

問2. あなたの年齢を教えてください。（○は一つ）

1. 16歳未満 2. 16～19歳 3. 20～29歳 4. 30～39歳
5. 40～49歳 6. 50～59歳 7. 60～64歳 8. 65～69歳
9. 70～74歳 10. 75～79歳 11. 80歳以上

問3. あなたのお住まいを教えてください。

（○は一つ選択し、カッコ内に丁目の数字を入れてください）

和光市内にお住まいの方

1. 白子()丁目 2. 南()丁目 3. 中央()丁目
4. 新倉()丁目 5. 本町 6. 諏訪
7. 広沢 8. 西大和団地 9. 諏訪原団地
10. 下新倉()丁目 11. 丸山台()丁目

和光市外にお住まいの方

1. 新座市 2. 朝霞市 3. 戸田市 4. 板橋区 5. 練馬区
6. その他()

問4. あなたの就業・就学の状況を教えてください。(〇は一つ)

- | | |
|--------------------|------------------|
| 1. 会社員・公務員 | 2. 自営業(農家含む) |
| 3. パート・アルバイト | 4. 専業主婦(夫) |
| 5. 無職(収入が年金のみの方含む) | 6. 自由業(弁護士、小説家等) |
| 7. 小学生 | 8. 中学生 |
| 9. 高校生 | 10. 大学・短大・専門学校生 |
| 11. 仕事をしていない | 12. その他() |

問5. 通勤・通学されている方にお伺いします。あなたのお勤め先、通学先はどちらですか。(〇は一つ)

- | | |
|-------|-------|
| 1. 市内 | 2. 市外 |
|-------|-------|

2. 本日(7月13日)の市内循環バス北コースの利用についてお伺いします。

問6. 利用の形態を教えてください。行きだけの利用の方は帰りの交通手段、帰りのみの利用の方は行きの交通手段を教えてください。(〇は一つずつ)

- | | | | | | |
|------------|---|---|--------|-----------|---------|
| 1. 往復の利用 | } | → | 1. 徒歩 | 2. 路線バス | 3. タクシー |
| 2. 行きだけの利用 | | | 4. 自転車 | 5. その他() | |
| 3. 帰りのみの利用 | | | | | |

問7. 利用された乗車区間の「バス停の番号」を下表から選んで数字を記入してください。

- 行き： 乗車バス停の番号 降車バス停の番号
- 帰り： 乗車バス停の番号 降車バス停の番号

- | | | |
|-------------|------------|--------------|
| 1. 和光市役所 | 2. 図書館前 | 3. 和光市駅南口 |
| 4. 新倉ロータリー | 5. 地蔵橋 | 6. 谷津橋 |
| 7. 赤池 | 8. ふたば公園 | 9. 新倉氷川神社 |
| 10. アクセス | 11. 福祉の里 | 12. 野川公園入口 |
| 13. 下新倉小学校 | 14. 和光病院入口 | 15. 下里 |
| 16. 金泉寺前 | 17. 新倉郵便局前 | 18. アグリパーク入口 |
| 19. 和光北インター | | |

問8. 本日は、何時台の市内循環バスに乗車されましたか。(数字をご記入ください)

- 行きの利用時間帯： 時台 ■帰りの利用時間帯： 時台

問9. 本日は、どのような外出目的で利用されましたか（あてはまるもの全てに○印を）

- | | | | |
|------------|------------|-------------|-------|
| 1. 通院・お見舞い | 2. 買い物 | 3. 通学 | 4. 通勤 |
| 5. 業務 | 6. 観光・レジャー | 7. 文化教室・習い事 | |
| 8. 知人と会う | 9. 銀行・郵便局等 | 10. その他() | |

問10. 本日のお出かけの具体的な目的地を教えてください。（例 市役所、●●病院）

| |
|--|
| |
|--|

問11. 本日は、どなたと乗られましたか。（○は一つ）

- | | | | |
|-------|-------|-------|-----------|
| 1. 1人 | 2. 家族 | 3. 友人 | 4. その他() |
|-------|-------|-------|-----------|

問12. 本日は、市内循環バス北コース以外の公共交通と乗り継ぎされましたか。

- | | | |
|------------------|-----------------|-----------|
| 1. 乗り継いでいない | 2. 路線バス | 3. 鉄道・地下鉄 |
| 4. 市内循環バス(中央コース) | 5. 市内循環バス(南コース) | |
| 6. その他() | | |

3. 「日頃の市内循環バス利用」についてお聞きします。

問13. ご自宅は市内循環バス北コースの沿線地域にありますか。（○は一つ）

- | |
|----------------------------|
| 1. 市内循環バス北コースの沿線地域にある |
| 2. 市内循環バス北コースの沿線地域にない⇒問16へ |

問14. 問13で「市内循環バス北コースの沿線地域にある」と回答した人にお伺いします。
ご自宅から市内循環バスのバス停まで、歩いてどのくらいかかりますか。
（○は一つ）

- | | | |
|-------------|------------|------------|
| 1. 1分未満 | 2. 2～3分くらい | 3. 4～5分くらい |
| 4. 6～10分くらい | 5. 10分以上 | |

問15. 市内循環バス北コースを、どの程度利用されていますか。（○は一つ）

- | | | |
|-----------|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に4～5回 | 3. 週に2～3回 |
| 4. 週に1回 | 5. 月に数回 | 6. 年に数回 |
| 7. 今日が初めて | 8. その他() | |

問16. 市内循環バス北コースを利用される主な理由は何ですか。(あてはまるもの全てに○印を)

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| 1. 運賃が安い | 2. バス停が近い |
| 3. ほぼ時刻表通りに来る | 4. ダイヤがわかりやすい |
| 5. 乗り降りがしやすい | 6. 足や身体が弱いため |
| 7. 自転車に乗れない、乗りにくい | 8. 車を使えない、使いにくい |
| 9. 家族や友人に送迎を頼まなくてもすむ | 10. 幼児連れで外出しやすい |
| 11. 子供や孫が乗りたがるため | 12. 買い物などの荷物が多い |
| 13. 旅行や出張で荷物がある | 14. 乗る人が顔なじみ |
| 15. 地域の景色を眺められて楽しい | 16. 買い物に利用できる |
| 17. 通院や見舞いに利用できる | 18. 通勤に利用できる |
| 19. 通学に利用できる | 20. 雨や暑い日などの悪天候でも出かけられる |
| 21. 夜でも安全に帰宅できる | 22. バスの外観デザインなどが好きだから |
| 23. ドライバーが親切だから | 24. その他() |

問17. 天気の良い日(晴れ、曇り)と悪い日(雨)の交通手段について、それぞれ最も多いもの、2番目に多いものを教えてください。(下表の交通手段から選んで番号を記入してください)

| | 1番多い交通手段 | 2番目に多い交通手段 |
|---------------|----------|------------|
| 天気の良い日(晴れ、曇り) | | |
| 天気の良い日(雨) | | |

- | | | | |
|-----------------|-----------------|-----------------------|-----------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. シェアサイクル | 4. バイク・原付 |
| 5. 路線バス | 6. 和光市内循環バス | 7. 朝霞市内循環バス | 8. 鉄道・地下鉄 |
| 9. タクシー | 10. 自家用車(自分で運転) | 11. 自家用車(家族・知人等による送迎) | |
| 12. 施設等の送迎バス() | 13. その他() | | |

問18. もし、市内循環バス北コースがなかったとしたら、外出頻度はどのように変化しそうですか。(○は一つ)

- | | | |
|----------|------------|-------|
| 1. 変わらない | 2. 少し減る | 3. 減る |
| 4. とても減る | 5. 出かけなくなる | |

問19. もし、市内循環バス北コースがなかったとしたら、市内循環バスの代わりにどの交通手段を使って移動しますか。(下表から番号を選んでご記入ください)

| | |
|---------------------------------|--|
| ■市内循環バス北コースの代わりに1番多く使いそうな交通手段 | |
| ■市内循環バス北コースの代わりに2番目に多く使いそうな交通手段 | |

| | | | |
|-----------------|-----------------|-----------------------|-----------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. シェアサイクル | 4. バイク・原付 |
| 5. 路線バス | 6. 和光市内循環バス | 7. 朝霞市内循環バス | 8. 鉄道・地下鉄 |
| 9. タクシー | 10. 自家用車(自分で運転) | 11. 自家用車(家族・知人等による送迎) | |
| 12. 施設等の送迎バス() | 13. その他() | | |

問20. 市内循環バスの運賃とサービス水準(運行本数や運行経路等)に関して、あなたのお考えを教えてください。

| |
|---|
| 1. 今の運賃を維持して欲しい(サービス水準は現状維持) → 問22へ |
| 2. 運賃が値上げになっても(無料乗車証の見直し含む)、サービス水準を高めて欲しい |

問21. いくらまでの運賃であれば、現在と同程度の利用を続けられますか。
また、その値上げに対して期待するサービス水準(運行本数や運行経路等)を教えてください。

| |
|---|
| 【支払える運賃額】 _____ 円くらいまで ※路線バスの初乗運賃は約180円 |
| 【期待する運行本数】 1時間に _____ 本程度 |
| 【その他期待すること】 _____ |

4. 市内循環バスの運行などについてお聞きします。

問22. 以下のそれぞれの項目は、あなたにとってどの程度重要ですか。また、それぞれの項目について、どの程度満足と感じますか。

| | 1 重要 | 2 ふつう | 3 重要ではない | 1 満足 | 2 ふつう | 3 不満 |
|---------------|---------|----------|-------------|---------|----------|---------|
| ・目的地までの所要時間 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| ・わかりやすい運行ルート | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| ・乗降のしやすさ | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| ・バス停までの距離の短さ | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| ・運行時間帯の適切さ | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| ・運賃のわかり易さ、手軽さ | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| ・運行本数の多さ | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| ・ドライバーの運転と応対 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| ・覚えやすい時刻表 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| ・時刻表通りの運行 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| ・車両のデザイン | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |

問23. 上記質問で、不満と回答いただいた内容について、どのようなことが不満と感じているか、改善して欲しい点はどのようなことかをご記入ください。尚、複数不満と感じる項目がある場合は、どの内容についての内容かわかるようにご記入ください。

5. 市内循環バス以外の交通手段についてお聞きします。

問24. あなたは運転免許をお持ちですか。(あてはまるもの全てに○印を)

1. 普通自動車以上 2. バイク 3. 原付 4. 持っていない

問25. あなたは自由に使える交通手段をお持ちですか。(あてはまるもの全てに○印を)

1. 自動車 2. バイク・原付 3. 自転車 4. 持っていない

問26. 普段、自転車をご利用されますか。利用される方はどの程度利用されるかお知らせください。(○は一つ)

1. ほぼ毎日 2. 週に4～5回 3. 週に2～3回 4. 週に1回
5. 月に数回 6. 年に数回 7. 利用しない

問27. 自転車に乗ることがある方にお伺いします。あなたはどのような目的の外出の際に自転車を利用されますか。あてはまるものを全てお選びください。(○はいくつでも)

1. 通院・お見舞い 2. 買い物 3. 通学 4. 通勤
5. 業務 6. 観光・レジャー 7. 文化教室・習い事
8. 知人と会う 9. 銀行・郵便局等 10. その他()

問28. 自転車をお持ちの方は駐輪場の定期利用をされていますか。(○は一つ) 定期利用されている方は駐輪場名を教えてください。

1. 定期利用していない → 普段よく利用する駐輪場() 駐輪場)
2. 定期利用している → () 駐輪場)

問29. 市内循環バスの利用促進に向けて、何か改善案などがありましたら、ご記入ください。

アンケートは以上です。
ご協力ありがとうございました。

3-2-2 路線バス利用者アンケート

1) 調査の目的

- 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・改善要望などを把握すること。

2) 実施概要

① 実施日

7月13日（火）10時～16時

② 調査対象

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

※成増駅における調査では、和光市内を一定程度運行している系統（成増駅南口～埼玉病院～南大和など）の利用者を対象とした。

③ 調査手法

和光市駅北口、和光市駅南口、成増駅北口、成増駅南口のバス停で、バスを待っているバス利用者に対して調査票を配布し、郵送にて回収を行った。

④ 把握項目

調査目的を踏まえ、把握項目を下記のとおり整理した。

表 調査項目

| 調査項目 | 把握内容（概要） |
|--------|---|
| 利用実態 | ・ 利用路線、利用時間、乗降バス停 ・ 往復・片道利用、利用目的、利用頻度、支払方法など |
| 利用者の評価 | ・ 運行方法に対する評価・改善意見 ・ 料金等に対する評価・改善意見 |
| 回答者の属性 | ・ 性別、年齢、職業、居住地（市内・市外） ・ 運転免許の有無、自家用車の利用状況 |

3) 回収結果

| | |
|-------|--------|
| 配布枚数 | 499 票 |
| 回収数 | 138 票 |
| 有効回収率 | 27.7 % |

4) 単純集計

① 回答者の属性

a. 年代と性別

- 年代は、「70歳代」が26.8%で最も高く、次いで「60歳代」が20.3%、「50歳代」が18.8%、「40歳代」が10.9%、「80歳以上」が10.1%となっている。
- 性別は、「男性」が29.0%、「女性」が67.4%となっている。



図 年代

表 年代

| | 回答数 | 割合 |
|-------|-----|--------|
| 10歳代 | 2 | 1.4% |
| 20歳代 | 5 | 3.6% |
| 30歳代 | 9 | 6.5% |
| 40歳代 | 15 | 10.9% |
| 50歳代 | 26 | 18.8% |
| 60歳代 | 28 | 20.3% |
| 70歳代 | 37 | 26.8% |
| 80歳以上 | 14 | 10.1% |
| 無回答 | 2 | 1.4% |
| 合計 | 138 | 100.0% |

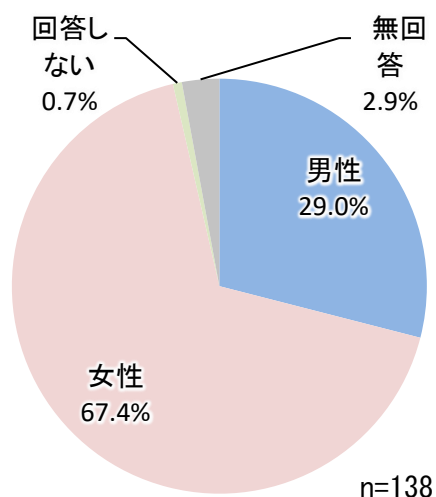


図 性別

表 性別

| | 回答数 | 割合 |
|-------|-----|--------|
| 男性 | 40 | 29.0% |
| 女性 | 93 | 67.4% |
| 回答しない | 1 | 0.7% |
| 無回答 | 4 | 2.9% |
| 合計 | 138 | 100.0% |

b. 職業

・職業は、「会社員・公務員」が27.5%で最も高く、次いで「専業主婦（夫）」が23.9%、「無職」が19.6%、「パート・アルバイト」が15.9%となっている。

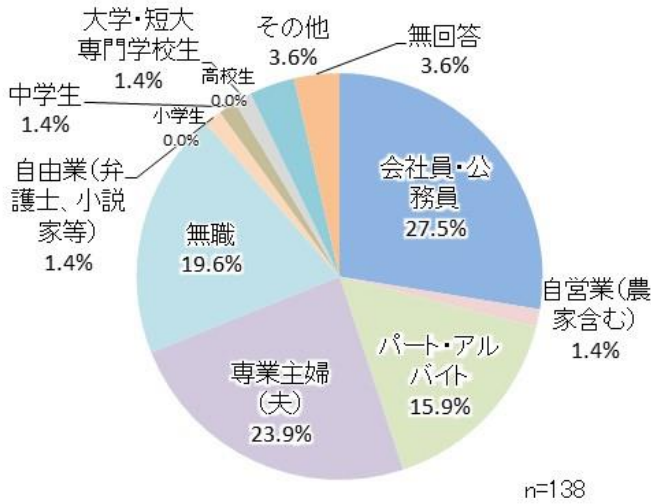


図 職業

表 職業

| | 回答数 | 割合 |
|---------------|-----|--------|
| 会社員・公務員 | 38 | 27.5% |
| 自営業（農家含む） | 2 | 1.4% |
| パート・アルバイト | 22 | 15.9% |
| 専業主婦（夫） | 33 | 23.9% |
| 無職 | 27 | 19.6% |
| 自由業（弁護士、小説家等） | 2 | 1.4% |
| 小学生 | 0 | 0.0% |
| 中学生 | 2 | 1.4% |
| 高校生 | 0 | 0.0% |
| 大学・短大専門学校生 | 2 | 1.4% |
| その他 | 5 | 3.6% |
| 無回答 | 5 | 3.6% |
| 合計 | 138 | 100.0% |

c. 居住地

・居住地は、「和光市内」が55.8%で最も高くなっている。

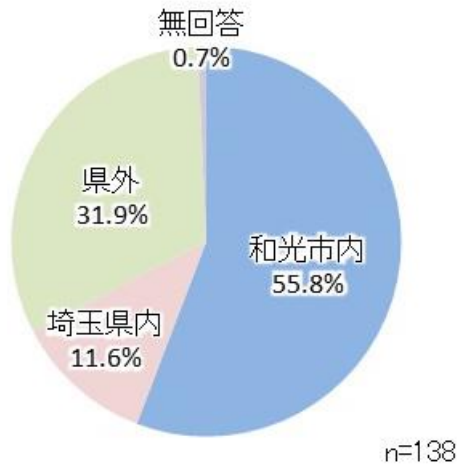


図 居住地

表 居住地

| | 回答数 | 割合 |
|------|-----|--------|
| 和光市内 | 77 | 55.8% |
| 埼玉県内 | 16 | 11.6% |
| 県外 | 44 | 31.9% |
| 無回答 | 1 | 0.7% |
| 合計 | 138 | 100.0% |

d. 「ラブリーパス」「彩京のびのびパス」の所有状況

・「ラブリーパス」「彩京のびのびパス」の所有状況は、「持っていない」が88.4%となっている。

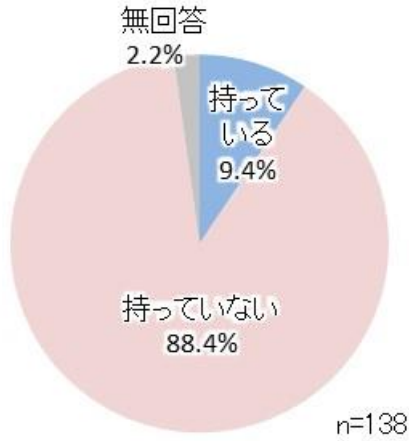


表 「ラブリーパス」「彩京のびのびパス」の所有状況

| | 回答数 | 割合 |
|--------|-----|--------|
| 持っている | 13 | 9.4% |
| 持っていない | 122 | 88.4% |
| 無回答 | 3 | 2.2% |
| 合計 | 138 | 100.0% |

図 「ラブリーパス」「彩京のびのびパス」の所有状況

e. 自転車の利用頻度

・自転車の利用頻度は、「利用しない」が60.1%となっている。一方、「ほぼ毎日」（7.2%）、「週に4～5回」（5.1%）、「週に2～3回」（9.4%）及び「週に1回」（4.3%）を合わせた『週に1回以上』が26.0%となっている。

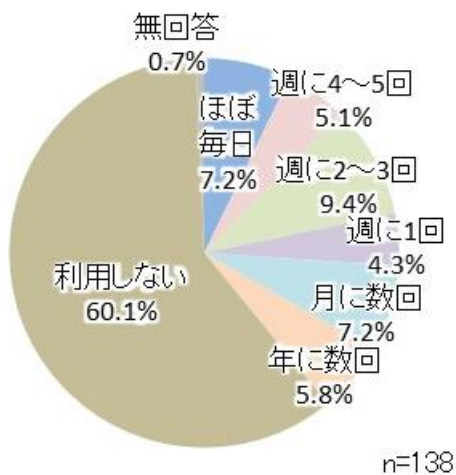


表 自転車の利用頻度

| | 回答数 | 割合 |
|--------|-----|--------|
| ほぼ毎日 | 10 | 7.2% |
| 週に4～5回 | 7 | 5.1% |
| 週に2～3回 | 13 | 9.4% |
| 週に1回 | 6 | 4.3% |
| 月に数回 | 10 | 7.2% |
| 年に数回 | 8 | 5.8% |
| 利用しない | 83 | 60.1% |
| 無回答 | 1 | 0.7% |
| 合計 | 138 | 100.0% |

図 自転車の利用頻度

② 路線バスの利用状況

a. 行き・帰りの利用

・行き・帰りの利用は、「行き・帰りの両方」が76.1%となっている。

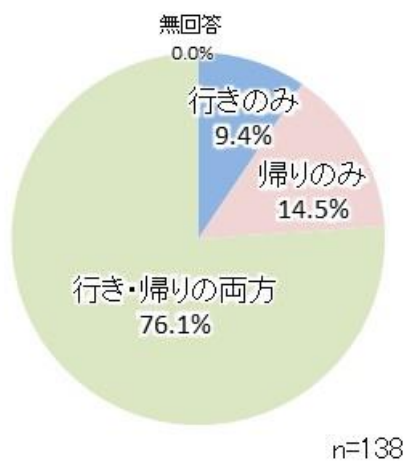


図 行き・帰りの利用

表 行き・帰りの利用

| | 回答数 | 割合 |
|----------|-----|--------|
| 行きのみ | 13 | 9.4% |
| 帰りのみ | 20 | 14.5% |
| 行き・帰りの両方 | 105 | 76.1% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 138 | 100.0% |

b. 利用したバス

・行きに利用したバス会社名は、「東武バス」が57.6%で最も高く、次いで「西武バス」が28.0%となっている。

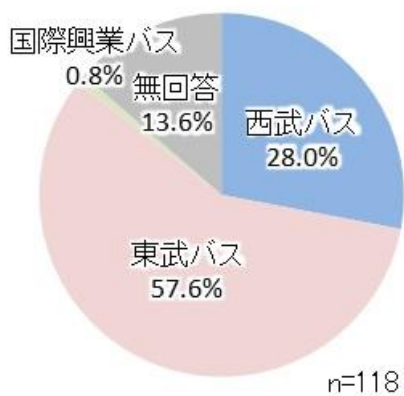


図 行きに利用したバス

表 行きに利用したバス

| | 回答数 | 割合 |
|--------|-----|--------|
| 西武バス | 33 | 28.0% |
| 東武バス | 68 | 57.6% |
| 国際興業バス | 1 | 0.8% |
| 無回答 | 16 | 13.6% |
| 合計 | 118 | 100.0% |

• 帰りに利用したバス会社名は、「東武バス」が60.8%で最も高く、次いで「西武バス」が22.4%となっている。

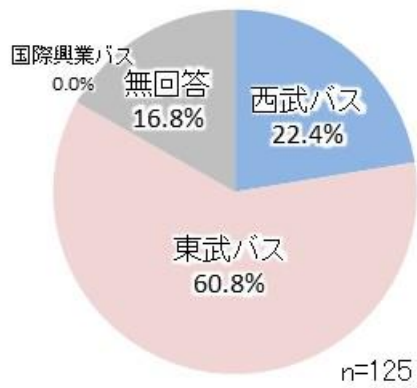


図 帰りに利用したバス

表 帰りに利用したバス

| | 回答数 | 割合 |
|--------|-----|--------|
| 西武バス | 28 | 22.4% |
| 東武バス | 76 | 60.8% |
| 国際興業バス | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 21 | 16.8% |
| 合計 | 125 | 100.0% |

c. 利用した時間帯

• 行きに乗車した時間帯は、「10時台」が29.7%で最も高く、次いで「9時台」が16.9%、「13時台」が11.9%、「8時台」が10.2%となっている。
 帰りに乗車した時間帯は、「11時台」及び「14時台」がともに16.0%で最も高く、次いで「15時台」が13.6%、「12時台」及び「13時台」がともに9.6%となっている。

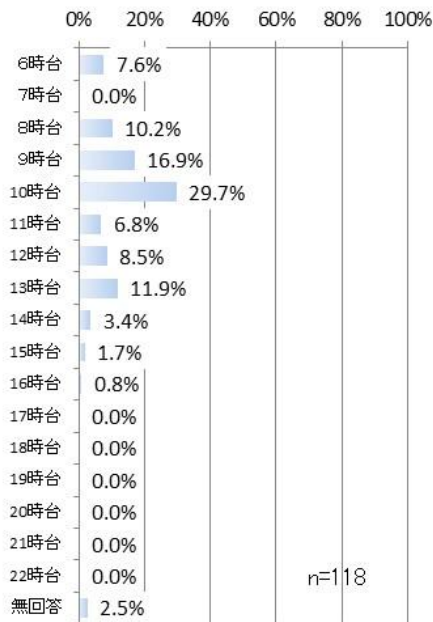


図 行きに利用した時間帯

表 行きに利用した時間帯

| | 回答数 | 割合 |
|------|-----|--------|
| 6時台 | 9 | 7.6% |
| 7時台 | 0 | 0.0% |
| 8時台 | 12 | 10.2% |
| 9時台 | 20 | 16.9% |
| 10時台 | 35 | 29.7% |
| 11時台 | 8 | 6.8% |
| 12時台 | 10 | 8.5% |
| 13時台 | 14 | 11.9% |
| 14時台 | 4 | 3.4% |
| 15時台 | 2 | 1.7% |
| 16時台 | 1 | 0.8% |
| 17時台 | 0 | 0.0% |
| 18時台 | 0 | 0.0% |
| 19時台 | 0 | 0.0% |
| 20時台 | 0 | 0.0% |
| 21時台 | 0 | 0.0% |
| 22時台 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 3 | 2.5% |
| 合計 | 118 | 100.0% |

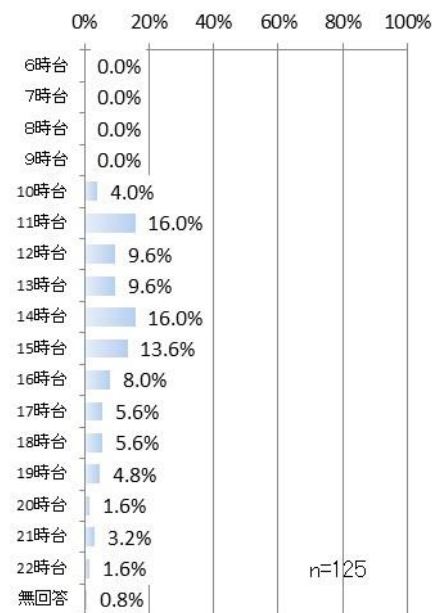


図 帰りに利用した時間帯

表 帰りに利用した時間帯

| | 回答数 | 割合 |
|------|-----|--------|
| 6時台 | 0 | 0.0% |
| 7時台 | 0 | 0.0% |
| 8時台 | 0 | 0.0% |
| 9時台 | 0 | 0.0% |
| 10時台 | 5 | 4.0% |
| 11時台 | 20 | 16.0% |
| 12時台 | 12 | 9.6% |
| 13時台 | 12 | 9.6% |
| 14時台 | 20 | 16.0% |
| 15時台 | 17 | 13.6% |
| 16時台 | 10 | 8.0% |
| 17時台 | 7 | 5.6% |
| 18時台 | 7 | 5.6% |
| 19時台 | 6 | 4.8% |
| 20時台 | 2 | 1.6% |
| 21時台 | 4 | 3.2% |
| 22時台 | 2 | 1.6% |
| 無回答 | 1 | 0.8% |
| 合計 | 125 | 100.0% |

d. 外出目的

• 外出目的は、「通勤」及び「買い物」がともに 32.6%で最も高く、次いで「通院」が 18.1%となっている。

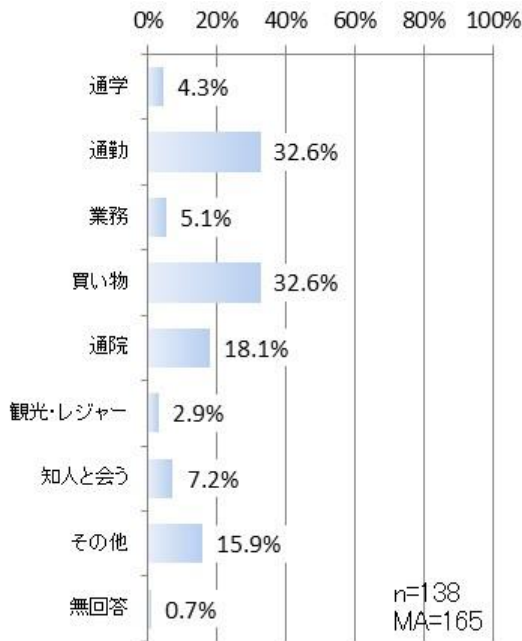


表 外出目的

| | 回答数 | 割合 |
|---------|-----|--------|
| 通学 | 6 | 4.3% |
| 通勤 | 45 | 32.6% |
| 業務 | 7 | 5.1% |
| 買い物 | 45 | 32.6% |
| 通院 | 25 | 18.1% |
| 観光・レジャー | 4 | 2.9% |
| 知人と会う | 10 | 7.2% |
| その他 | 22 | 15.9% |
| 無回答 | 1 | 0.7% |
| 合計 | 165 | 119.4% |

図 外出目的

e. 運賃の支払い方法

• 運賃の支払い方法は、「ICカード」が 82.6%で最も高くなっている。

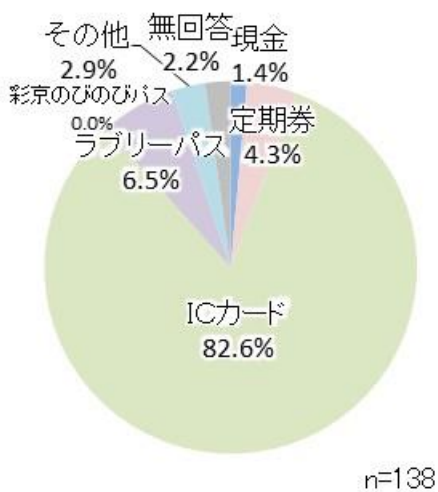


表 運賃の支払い方法

| | 回答数 | 割合 |
|----------|-----|--------|
| 現金 | 2 | 1.4% |
| 定期券 | 6 | 4.3% |
| ICカード | 114 | 82.6% |
| ラブリーパス | 9 | 6.5% |
| 彩京のびのびパス | 0 | 0.0% |
| その他 | 4 | 2.9% |
| 無回答 | 3 | 2.2% |
| 合計 | 138 | 100.0% |

図 運賃の支払い方法

f. 路線の利用頻度

• 路線の利用頻度は、「週に2～3回」が31.2%で最も高く、次いで「週に4～5回」が26.1%、「月に数回」が17.4%、「ほぼ毎日」が11.6%となっている。

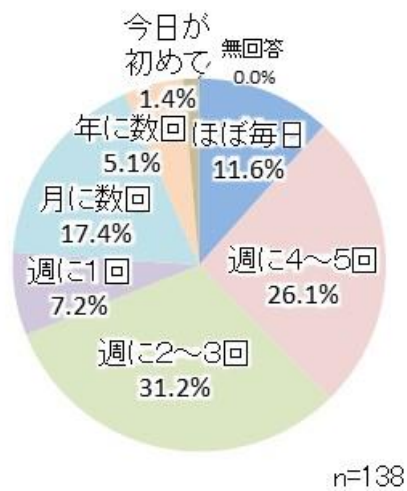


図 路線の利用頻度

表 路線の利用頻度

| | 回答数 | 割合 |
|--------|-----|--------|
| ほぼ毎日 | 16 | 11.6% |
| 週に4～5回 | 36 | 26.1% |
| 週に2～3回 | 43 | 31.2% |
| 週に1回 | 10 | 7.2% |
| 月に数回 | 24 | 17.4% |
| 年に数回 | 7 | 5.1% |
| 今日が初めて | 2 | 1.4% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 138 | 100.0% |

③ 路線バスの満足度

a. 路線バスの満足度

- 路線バスの満足度について、「満足」は〔運行ルート（行き先）〕が51.4%で最も高く、次いで〔バス停までの距離〕が38.4%となっている。
- 一方、「不満」は〔1時間当たりの運行本数〕が32.6%で最も高くなっている。

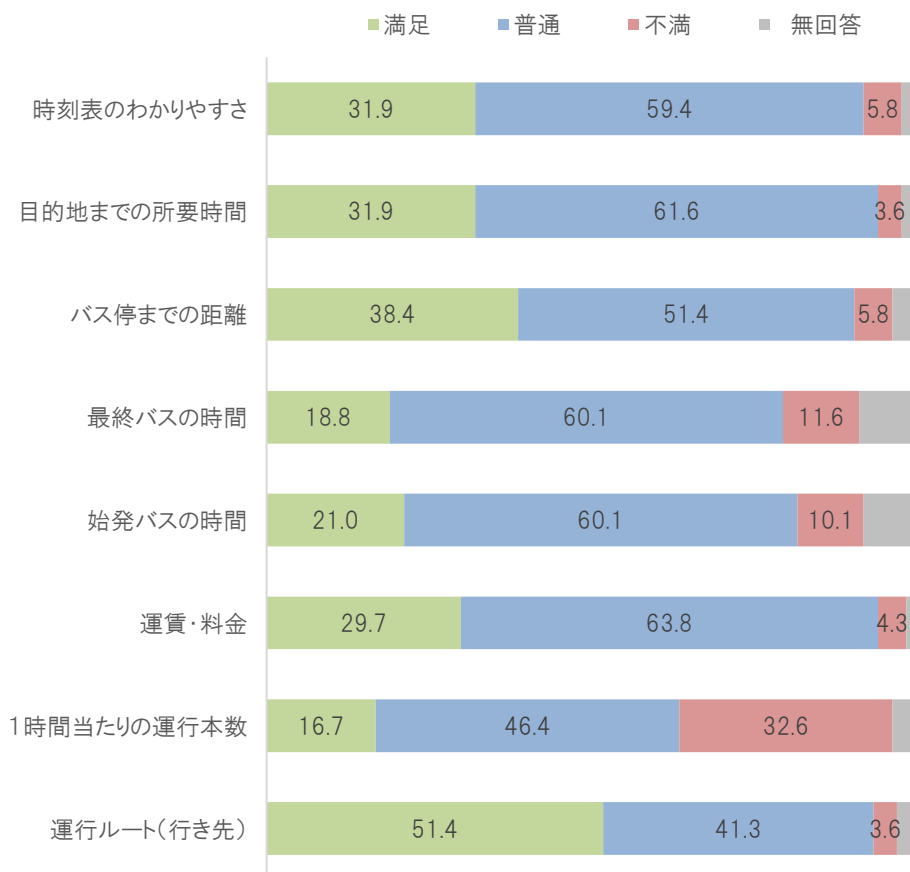




図 路線バスの満足度

| | | | |
|---|---|---|----------------------|
|  <p>料金受取人払郵便 和光局 承認 885 差出有効期間 令和4年3月 31日まで有効 (切手不要)</p> |  | 351-0190 和光市 建設部 公共交通政策室 行 | 埼玉県 和光市 広沢1番5号 |
|---|---|---|----------------------|

和光市北・和光市南・成増北・成増南

路線バス利用者アンケート調査
ご協力をお願い

和光市内における公共交通の現状把握のため、路線バスをご利用の皆さまを対象にアンケート調査を実施しております。お手数をおかけしますがご協力をお願いいたします。**ご記入後、お近くの郵便ポストにご投函ください。**

※ご記入頂いた内容は統計的に処理し個人の特定ができないようになっていますので今後ご迷惑をおかけすることはありません。

○調査実施主体
和光市地域公共交通会議
(事務局：和光市建設部 公共交通政策室 担当：田中、市川)
電話 048-424-9135

質問 1 あなたご自身についてお尋ねします。

1) 年代と性別を教えてください。

| |
|--------------------------------|
| 【年代】 ____代 【性別】 ①男性 ②女性 ③回答しない |
|--------------------------------|

2) ご職業を教えてください。

| |
|--|
| ① 会社員・公務員 ② 自営業（農家含む） ③ パート・アルバイト ④ 専業主婦（夫） ⑤ 無職 ⑥ 自由業（弁護士、小説家等） ⑦ 小学生 ⑧ 中学生 ⑨ 高校生 ⑩ 大学・短大専門学校生 ⑪ その他（具体的に_____） |
|--|

3) お住まいを教えてください。

| |
|---------|
| 市・区・町・村 |
|---------|

4) あなたは「ラブリーパス」または「彩京のびのびパス」をお持ちですか。

| |
|-----------------------|
| ① 持っている ② 持っていない |
|-----------------------|

5) あなたは普段、自転車をどの程度利用しますか。(1つに○)

| |
|---|
| ① ほぼ毎日 ② 週に4～5回 ③ 週に2～3回 ④ 週に1回 ⑤ 月に数回 ⑥ 年に数回 ⑦ 利用しない |
|---|

裏面に続きます

質問 2 調査票を受け取った日の利用状況についてお尋ねします。

- 1) 目的地への行き・帰りのどちらでバスを利用されますか。
予定も含めてご回答ください。

① 行きのみ ② 帰りのみ ③ 行き・帰りの両方

- 2) 利用された路線バスの路線名とバス会社、乗車バス停と降車バス停をご記入ください。予定でも結構ですので、行き・帰りそれぞれご記入ください。(わかる範囲で結構です)

【 路線名 】 _____ 行き
 【バス会社名】 西武バス・東武バス・国際興業バス
 行き【乗車バス停】 _____
 【降車バス停】 _____

【 路線名 】 _____ 行き
 【バス会社名】 西武バス・東武バス・国際興業バス
 帰り【乗車バス停】 _____
 【降車バス停】 _____

- 3) 本日利用された路線バスに乗車した時間をご記入ください。
予定でも結構ですので行き・帰りそれぞれご記入ください。

【行き】 大体 _____ 時台 【帰り】 大体 _____ 時台

- 4) 本日の外出目的を教えてください。(当てはまる全てに○)

① 通学 ② 通勤 ③ 業務 ④ 買い物
 ⑤ 通院 ⑥ 観光・レジャー ⑦ 知人と会う
 ⑧ その他(具体的に _____)

- 5) バスの運賃はどのような方法で支払いましたか。

① 現金 ② 定期券 ③ ICカード
 ④ ラブリーパス ⑤ 彩京のびのびパス
 ⑥ その他(具体的に _____)

- 6) あなたが今日ご利用になった路線の利用頻度を教えてください。(1つに○)

① ほぼ毎日 ② 週に4~5回 ③ 週に2~3回
 ④ 週に1回 ⑤ 月に数回 ⑥ 年に数回
 ⑦ 今日が初めて

質問 3 あなたが今日ご利用になった路線バスの以下のそれぞれの項目についてあなたの満足度を教えてください。

| | 満足 | 普通 | 不満 |
|-------------|----|----|----|
| 運行ルート(行き先) | 1 | 2 | 3 |
| 1時間当たりの運行本数 | 1 | 2 | 3 |
| 運賃・料金 | 1 | 2 | 3 |
| 始発バスの時間 | 1 | 2 | 3 |
| 最終バスの時間 | 1 | 2 | 3 |
| バス停までの距離 | 1 | 2 | 3 |
| 目的地までの所要時間 | 1 | 2 | 3 |
| 時刻表のわかりやすさ | 1 | 2 | 3 |

調査は以上です。ご協力いただき、誠にありがとうございました。
 7月27日(火)までに、お近くの郵便ポストにご投函ください。

3-2-3 タクシー利用者アンケート

1) 調査の目的

- 和光市内におけるタクシーの利用者の属性や乗降地点、利用目的などといった、タクシーの利用のされ方、また、和光市内でタクシーを利用するにあたって不満に思う点などを把握することを目的として実施した。

2) 実施概要

① 実施方法

調査は下記2つの方法で実施した。

l. 乗り場配布

- ・調査員が和光市駅等のタクシー乗場でタクシーを待つ利用者に調査票を配布した。
- ・調査日は、7月13日（火）10時～16時

m. タクシー乗務員による配布

- ・調査員による配布のみでは回収数が限定されるため、タクシー乗務員の協力を得て、調査票の配布を行った。
- ・乗務員が調査票を利用者に配布し、回収は返信用封筒（切手不要）による郵送回収とした。
- ・調査期間は、7月13日（火）～7月31日（土）

② 把握項目

調査の目的を踏まえ、把握項目を下記のとおり整理した。

表 調査項目

| 調査項目 | 把握内容（概要） |
|--------|--|
| 利用実態 | ・利用区間（運賃）、利用時間、乗降場所 ・往復・片道利用、利用目的、利用頻度、支払方法など |
| 利用者の評価 | ・タクシーの利用にあたっての問題点・改善意見（乗場、電話予約、運賃・迎車料金、支払方法、ドライバーなど） |
| 回答者の属性 | ・性別、年齢、職業、居住地（市内・市外） ・運転免許の有無、自家用車の利用状況 |

3) 回収結果

| | |
|-------|-------------------------------|
| 配布枚数 | 504 票（乗り場配布：84 票、乗務員配布：420 票） |
| 回収数 | 68 票 |
| 有効回収率 | 13.5 % |

4) 単純集計

① 回答者の属性

a. 性別

・性別は、「男性」が33.8%、「女性」が61.8%となっている。

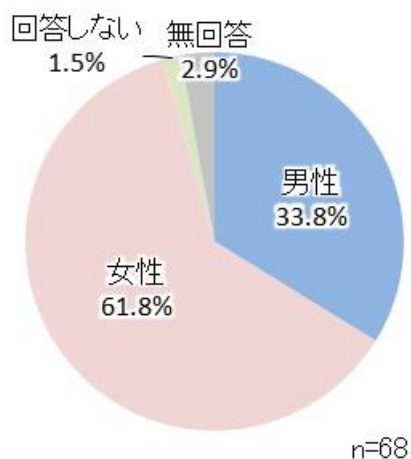


表 性別

| | 回答数 | 割合 |
|-------|-----|--------|
| 男性 | 23 | 33.8% |
| 女性 | 42 | 61.8% |
| 回答しない | 1 | 1.5% |
| 無回答 | 2 | 2.9% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

図 性別

b. 年齢

・年齢は、「80歳以上」が20.6%で最も高く、次いで「50歳代」及び「70歳代」がともに17.6%、「60歳代」が16.2%、「30歳代」が10.3%となっている。

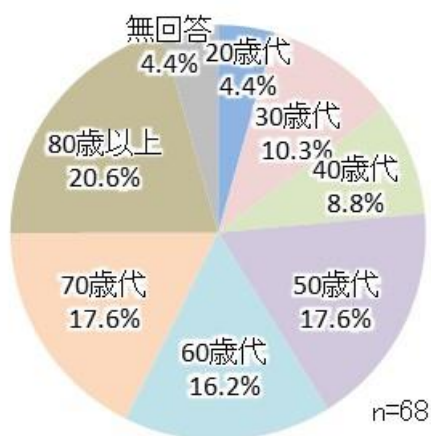


表 年齢

| | 回答数 | 割合 |
|-------|-----|--------|
| 20歳代 | 3 | 4.4% |
| 30歳代 | 7 | 10.3% |
| 40歳代 | 6 | 8.8% |
| 50歳代 | 12 | 17.6% |
| 60歳代 | 11 | 16.2% |
| 70歳代 | 12 | 17.6% |
| 80歳以上 | 14 | 20.6% |
| 無回答 | 3 | 4.4% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

図 年齢

c. 居住地

• 居住地は、「和光市内」が70.6%、「和光市外」が26.5%となっている。

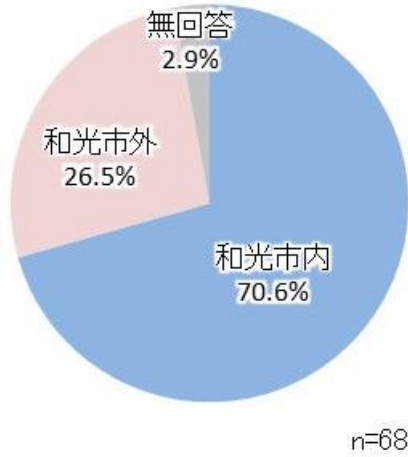


図 居住地

表 居住地

| | 回答数 | 割合 |
|------|-----|--------|
| 和光市内 | 48 | 70.6% |
| 和光市外 | 18 | 26.5% |
| 無回答 | 2 | 2.9% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

② 回答日のタクシー利用について

a. 回答日

• 回答日は、下記の通りとなっている。

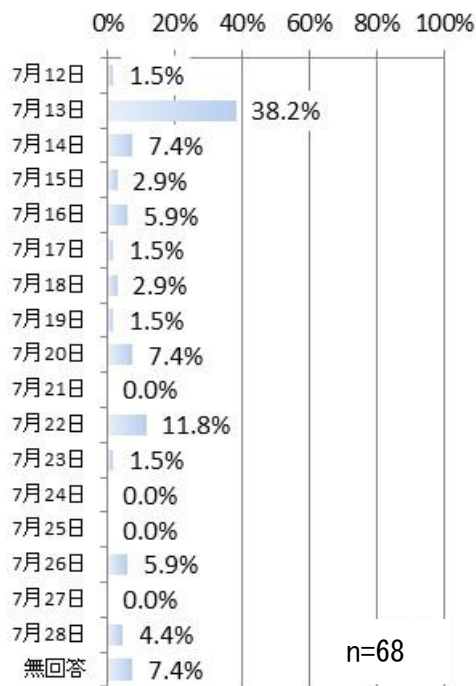


図 回答日

表 回答日

| | 回答数 | 割合 |
|-------|-----|--------|
| 7月12日 | 1 | 1.5% |
| 7月13日 | 26 | 38.2% |
| 7月14日 | 5 | 7.4% |
| 7月15日 | 2 | 2.9% |
| 7月16日 | 4 | 5.9% |
| 7月17日 | 1 | 1.5% |
| 7月18日 | 2 | 2.9% |
| 7月19日 | 1 | 1.5% |
| 7月20日 | 5 | 7.4% |
| 7月21日 | 0 | 0.0% |
| 7月22日 | 8 | 11.8% |
| 7月23日 | 1 | 1.5% |
| 7月24日 | 0 | 0.0% |
| 7月25日 | 0 | 0.0% |
| 7月26日 | 4 | 5.9% |
| 7月27日 | 0 | 0.0% |
| 7月28日 | 3 | 4.4% |
| 無回答 | 5 | 7.4% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

b. 乗車場所・降車場所

乗車場所は、「駅周辺」が70.6%で最も高くなっている。次いで「自宅付近」が19.1%となっている。

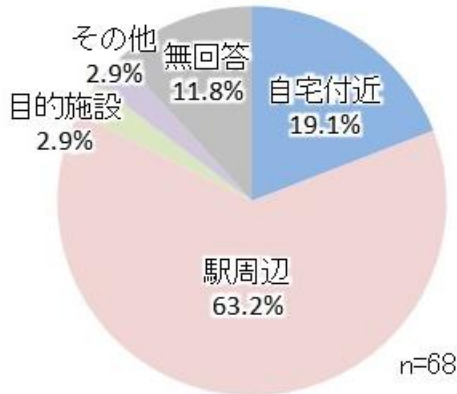


図 乗車場所

表 乗車場所

| | 回答数 | 割合 |
|------|-----|--------|
| 自宅付近 | 13 | 19.1% |
| 駅周辺 | 43 | 63.2% |
| 目的施設 | 2 | 2.9% |
| その他 | 2 | 2.9% |
| 無回答 | 8 | 11.8% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

降車場所は、「自宅付近」が48.5%で最も高く、「目的施設」が29.4%、「駅周辺」が10.3%となっている。

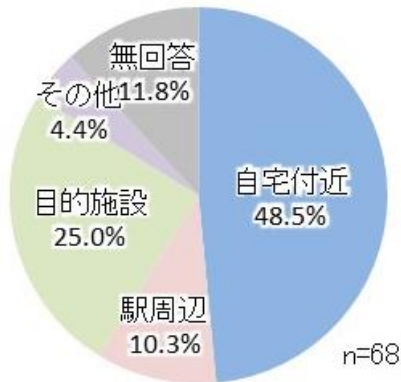


図 降車場所

表 降車場所

| | 回答数 | 割合 |
|------|-----|--------|
| 自宅付近 | 33 | 48.5% |
| 駅周辺 | 7 | 10.3% |
| 目的施設 | 17 | 25.0% |
| その他 | 3 | 4.4% |
| 無回答 | 8 | 11.8% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

利用区間は、「駅周辺から自宅」が最も多く30人、次いで「駅周辺から目的施設」までの利用が15人と多い。

表 タクシー利用者の利用区間

| 発着 | 自宅付近 | 駅周辺 | 目的施設 | その他 | 無回答 |
|------|------|-----|------|-----|-----|
| 自宅付近 | | 4 | 5 | 1 | 2 |
| 駅周辺 | 30 | | 15 | 2 | 1 |
| 目的施設 | 1 | 1 | | 0 | 0 |
| その他 | 1 | 1 | 0 | | 0 |
| 無回答 | 0 | 1 | 0 | 0 | |

c. 利用方法

- 利用方法は、「駅前などのタクシー乗り場」が72.1%で最も高くなっている。以下、「電話でタクシーを呼ぶ」が19.1%となっている。

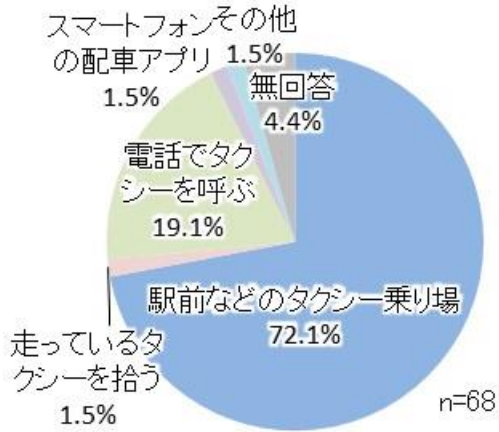


表 利用方法

| | 回答数 | 割合 |
|---------------|-----|--------|
| 駅前などのタクシー乗り場 | 49 | 72.1% |
| 走っているタクシーを拾う | 1 | 1.5% |
| 電話でタクシーを呼ぶ | 13 | 19.1% |
| スマートフォンの配車アプリ | 1 | 1.5% |
| その他 | 1 | 1.5% |
| 無回答 | 3 | 4.4% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

図 利用方法

d. 外出目的

- 外出目的は、「ビジネス（通勤も含む）」及び「通院」がともに29.4%で最も高く、次いで「買い物」が25.0%、「その他」が19.1%となっている。「その他」の具体的な内容としては、「コロナワクチンの接種」や「市役所での手続き」などが挙げられている。

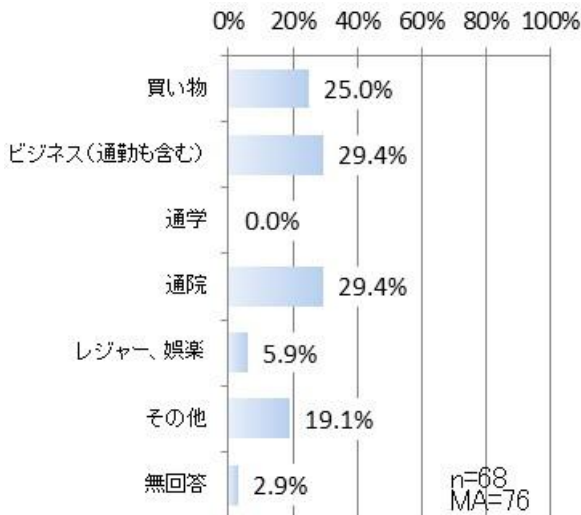


表 外出目的

| | 回答数 | 割合 |
|-------------|-----|--------|
| 買い物 | 17 | 25.0% |
| ビジネス(通勤も含む) | 20 | 29.4% |
| 通学 | 0 | 0.0% |
| 通院 | 20 | 29.4% |
| レジャー、娯楽 | 4 | 5.9% |
| その他 | 13 | 19.1% |
| 無回答 | 2 | 2.9% |
| 合計 | 76 | 111.7% |

図 外出目的

e. 支払方法

・支払方法は、「現金」が66.2%で最も高くなっている。以下「交通系ICカード（スイカ・パスモ等）」が17.6%となっている。

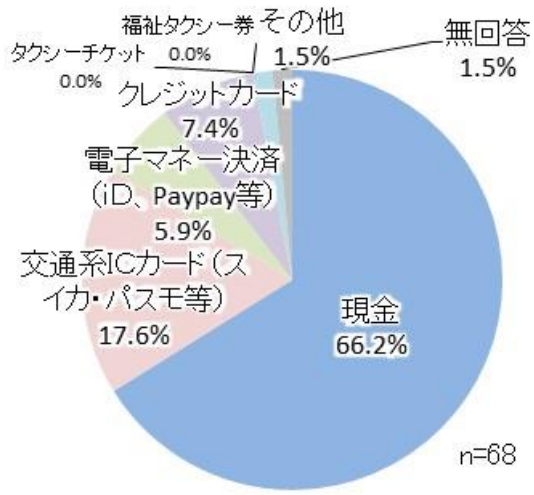


表 支払方法

| | 回答数 | 割合 |
|---------------------|-----|--------|
| 現金 | 45 | 66.2% |
| 交通系ICカード(スイカ・パスモ等) | 12 | 17.6% |
| 電子マネー決済(iD、Paypay等) | 4 | 5.9% |
| クレジットカード | 5 | 7.4% |
| タクシーチケット | 0 | 0.0% |
| 福祉タクシー券 | 0 | 0.0% |
| その他 | 1 | 1.5% |
| 無回答 | 1 | 1.5% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

図 支払方法

③ 普段のタクシー利用

a. 普段の利用頻度

• 普段の利用頻度は、「月に数回」が30.9%で最も高く、次いで「週に2～3回」が20.6%、「年に数回」が19.1%、「週に1回」が16.2%となっている。

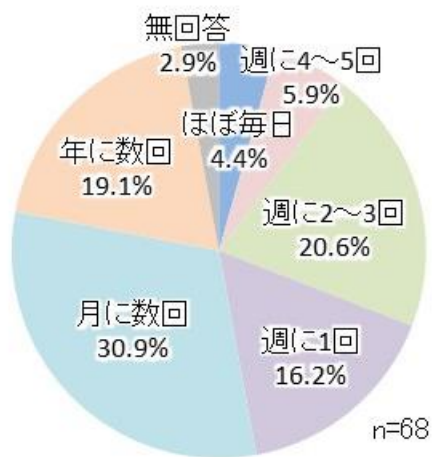


図 普段の利用頻度

表 普段の利用頻度

| | 回答数 | 割合 |
|--------|-----|--------|
| ほぼ毎日 | 3 | 4.4% |
| 週に4～5回 | 4 | 5.9% |
| 週に2～3回 | 14 | 20.6% |
| 週に1回 | 11 | 16.2% |
| 月に数回 | 21 | 30.9% |
| 年に数回 | 13 | 19.1% |
| 無回答 | 2 | 2.9% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

b. 平均1回当たりの利用額

• 平均1回当たりの利用額は、「600円～1,000円」が47.1%で最も高く、次いで「1,100円～1,500円」が36.8%となっている。



図 平均1回当たりの利用額

表 平均1回当たりの利用額

| | 回答数 | 割合 |
|---------------|-----|--------|
| 500円未満 | 1 | 1.5% |
| 500円程度 | 4 | 5.9% |
| 600円～1,000円 | 32 | 47.1% |
| 1,100円～1,500円 | 25 | 36.8% |
| 1,600円～2,000円 | 4 | 5.9% |
| 2,100円以上 | 1 | 1.5% |
| 無回答 | 1 | 1.5% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

c. 割引制度の利用

・割引制度の利用は、「利用したことがない」が89.7%となっている。

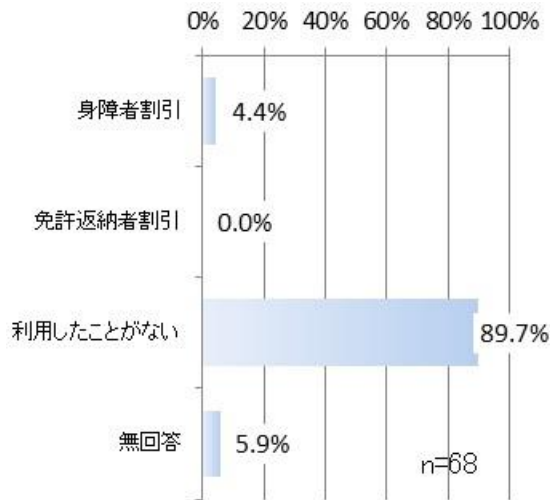


図 割引制度の利用

表 割引制度の利用

| | 回答数 | 割合 |
|-----------|-----|--------|
| 身障者割引 | 3 | 4.4% |
| 免許返納者割引 | 0 | 0.0% |
| 利用したことがない | 61 | 89.7% |
| 無回答 | 4 | 5.9% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

d. タクシーを利用する理由

・タクシーを利用する理由は、「荷物が多い」が51.5%で最も高く、次いで「急いでいる」が45.6%、「雨天・暑い・寒い等」が42.6%、「疲れている」が36.8%と続いている。

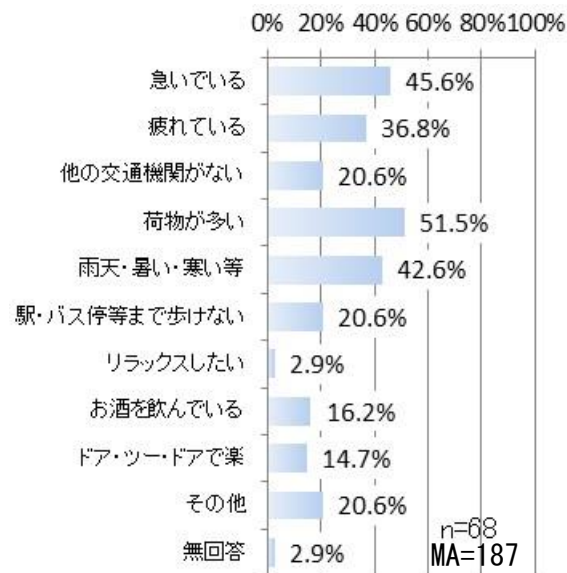


図 タクシーを利用する理由

表 タクシーを利用する理由

| | 回答数 | 割合 |
|--------------|-----|--------|
| 急いでいる | 31 | 45.6% |
| 疲れている | 25 | 36.8% |
| 他の交通機関がない | 14 | 20.6% |
| 荷物が多い | 35 | 51.5% |
| 雨天・暑い・寒い等 | 29 | 42.6% |
| 駅・バス停等まで歩けない | 14 | 20.6% |
| リラックスしたい | 2 | 2.9% |
| お酒を飲んでいる | 11 | 16.2% |
| ドア・ツー・ドアで楽 | 10 | 14.7% |
| その他 | 14 | 20.6% |
| 無回答 | 2 | 2.9% |
| 合計 | 187 | 275.0% |

e. タクシー利用する際に重視する点

・タクシー利用する際に重視する点は、「運転手の丁寧な応接」が52.9%で最も高く、次いで「安全性」が42.6%、「目的地までの速さ」が35.3%、「呼び出しやすさ」が33.8%、「車内の快適性」が27.9%と続いている。

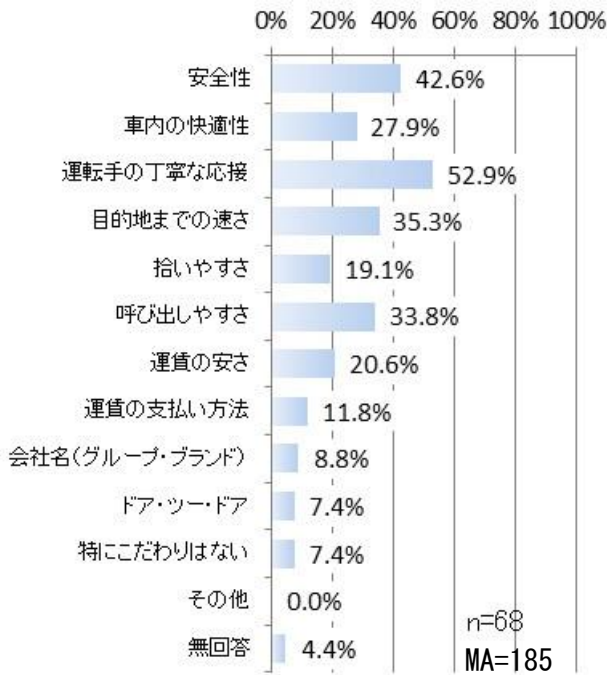


表 タクシーを利用する際に重視する点

| | 回答数 | 割合 |
|----------------|-----|--------|
| 安全性 | 29 | 42.6% |
| 車内の快適性 | 19 | 27.9% |
| 運転手の丁寧な応接 | 36 | 52.9% |
| 目的地までの速さ | 24 | 35.3% |
| 拾いやすさ | 13 | 19.1% |
| 呼び出しやすさ | 23 | 33.8% |
| 運賃の安さ | 14 | 20.6% |
| 運賃の支払い方法 | 8 | 11.8% |
| 会社名(グループ・ブランド) | 6 | 8.8% |
| ドア・ツー・ドア | 5 | 7.4% |
| 特にこだわりはない | 5 | 7.4% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 3 | 4.4% |
| 合計 | 185 | 272.0% |

図 タクシー利用する際に重視する点

④ タクシーサービスの改善意見

a. 利用時に困ったこと

・利用時に困ったことは、「タクシーを呼ぶ際、どこに電話をかけていいかわからない」が25.0%、「買い物や飲食後にタクシーに乗る際、タクシーの乗り場までが遠い(乗り場がない)」が16.2%、「その他」が33.8%となっている。

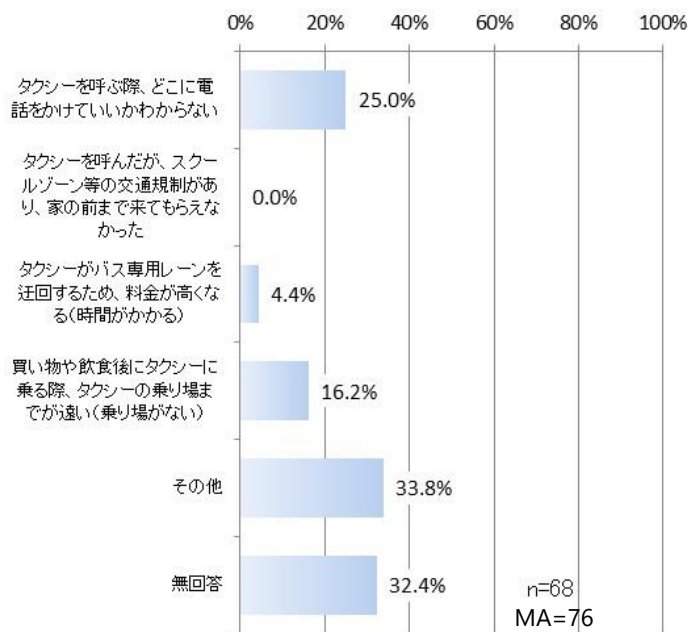


表 利用時に困ったこと

| | 回答数 | 割合 |
|---|-----|--------|
| タクシーを呼ぶ際、どこに電話をかけていいかわからない | 17 | 25.0% |
| タクシーを呼んだが、スクールゾーン等の交通規制があり、家の前まで来てもらえなかった | 0 | 0.0% |
| タクシーがバス専用レーンを迂回するため、料金が高くなる(時間がかかる) | 3 | 4.4% |
| 買い物や飲食後にタクシーに乗る際、タクシーの乗り場までが遠い(乗り場がない) | 11 | 16.2% |
| その他 | 23 | 33.8% |
| 無回答 | 22 | 32.4% |
| 合計 | 76 | 111.8% |

図 利用時に困ったこと

b. 1か月乗り放題の「タクシー定期券」の利用意向

• 1か月乗り放題の「タクシー定期券」の利用意向は、「利用したい」が38.2%、「利用しない」が54.4%となっている。

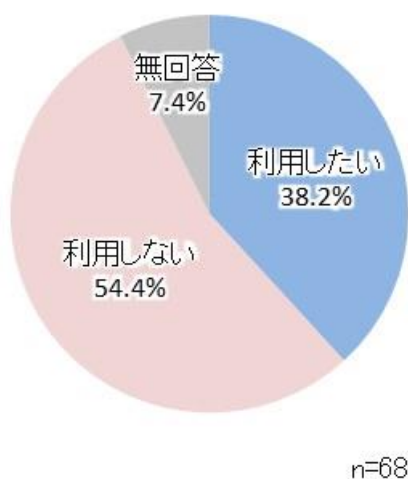


表 1 1か月乗り放題の「タクシー定期券」の利用意向

| | 回答数 | 割合 |
|-------|-----|--------|
| 利用したい | 26 | 38.2% |
| 利用しない | 37 | 54.4% |
| 無回答 | 5 | 7.4% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

図 1 1か月乗り放題の「タクシー定期券」の利用意向

• 「タクシー定期券」の価格（回数分）は、下記の通りとなっている。

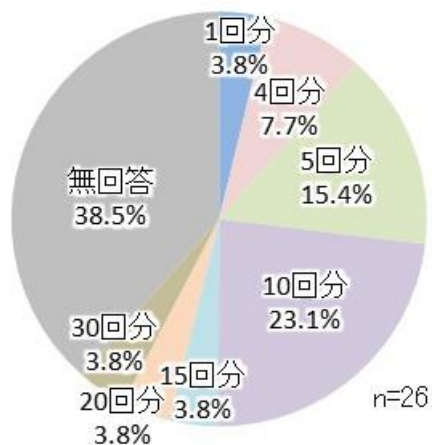


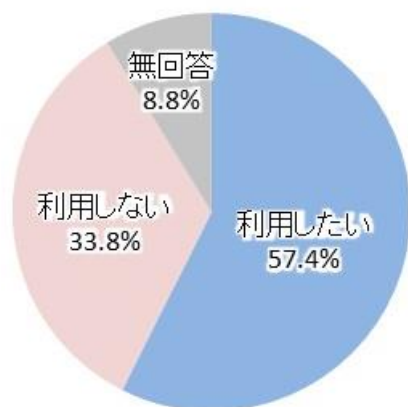
表 「タクシー定期券」の価格（回数分）

| | 回答数 | 割合 |
|------|-----|--------|
| 1回分 | 1 | 3.8% |
| 4回分 | 2 | 7.7% |
| 5回分 | 4 | 15.4% |
| 10回分 | 6 | 23.1% |
| 15回分 | 1 | 3.8% |
| 20回分 | 1 | 3.8% |
| 30回分 | 1 | 3.8% |
| 無回答 | 10 | 38.5% |
| 合計 | 26 | 100.0% |

図 「タクシー定期券」の価格（回数分）

c. 1回分お得な「タクシー回数券」の利用意向

• 1回分お得な「タクシー回数券」の利用意向は、「利用したい」が57.4%、「利用しない」が33.8%となっている。



n=68

図 1回分お得な「タクシー回数券」の利用意向

表 1回分お得な「タクシー回数券」の利用意向

| | 回答数 | 割合 |
|-------|-----|--------|
| 利用したい | 39 | 57.4% |
| 利用しない | 23 | 33.8% |
| 無回答 | 6 | 8.8% |
| 合計 | 68 | 100.0% |

d. タクシー利用における要望

<回答内容（原文）>

- 和光市駅北口の開発が長年進まず、南口からタクシーを利用する事が多い。信号待ち時間が長く、その待ち時間がメーターに加わるので北口から乗車する場合より料金が100~200円高くなる。早く北口から乗車出来るように願っています。
- 時間帯（南口）によっては1台もない時(午前中とか、昼すぎなど)、北口も台数少ないほとんどいない。いつでも利用できるように台数がほしい。
- スピードがはやいタクシーがあり、子供たちにあぶないと思ったことがあった。
- 和光北口側ではタクシーを拾う、また、呼び出しことは至難のわざ。特に北口タクシー乗り場では、車はない!!!
- 最近、高い。
- 和光市駅北口のタクシーを増やしてほしい。
- 北口は台数が少なく不便、又待ちの方も何人か立っていましたが、イスを設置出来れば助かります。
- 昼間、食事時間の関係かどうか駅前タクシーの発着数が12時すぎ~1時すぎ（午後）には殆んどない！（今日だけかも？7/13）
- 電話で呼び出した際、伝えられた時間より遅い。
- 和光から羽田までの定額があると良い。現在は朝霞の定額は都内タクシーよりやや高め、車も都内業者よりやや劣る。《メーターで成増+定額》《和光から定額》
- 駅前にタクシーがない事が多い。
- 大阪より転宅して来たのですがいいいで良いです。
- 市内タクシーが少ない。
- 身障者割引の拡充。
- マスクをしない運転手がいる。
- 基本的に「大和タクシー」は避けたい。社員教育やドライバーの資質に不満あり。
- 7月13日（火）7~8人待っている乗り場でしたが、（10分位）1台もこない。南口北口にまわってバスを待ちましたが、その間北口にもタクシー1台もこない。
- いつもは、大和タクシーしか、和光市駅前には停まっていて、他社、個人タクシーはほとんど利用できない。大和タクシーは、車内がたばこ臭く、運転者もあいそが悪いので使いたくない。もっと色々な会社が入り、競争してほしい。
- 乗りたいと思った時にタクシー乗り場に1台もないことが多い。急いでいるから乗りたいのに待つことになる。常に1台はいるように配車してほしい。
- いろいろ便利です。
- いつも親切にいただいています。ありがとうございます。
- 大和タクシーは運転が荒いなどあまり教育されていない運転手が多いアプリ対応が遅れていると思います（和光市）

- TELすると、すぐ通じ、待っている事多い。
- もともと和光市に所属するタクシーが少ないと聞いた。雨天などかなり待つので、若年者雇用の促進をお願いしたい。
- ドライバーによっては、スピードを出す方もいるため、気をつけてほしいです。☆高齢の方に、沢山利用してほしいです。情報がないと使用しないと思うので。
- タクシーの台数、多くしてほしい。
- 駅前ロータリー付近の道路状況を改善すれば、タクシー待ちの人々が、減少すると思います。
- 和光市駅東口のタクシー台数をもう少しだけ増やしていただきたいです。
- とにかくタクシーの数が少なすぎる。タクシー会社に働きかけてもらいたい。
- 駅前のタクシープールを活用してほしい（待ち時間長い）。
- この日、タクシー来なくて困った。
- 駅前でタクシーがない事がとても多いです。老人と一緒に待つのは大変そうです。
- Uber 導入してください。
- このところタクシーが少なく、待ち時間が長く辛かった。バス利用も考えないと仕事に遅れてしまいそう。
- 駅前にはいつもタクシーが居ないので困っています。
- 朝の通勤時間帯に車の台数が少ない。北口が少なすぎ、南口も前より少ない気がします。

【和光市】タクシー利用者アンケート調査

1. 調査日のタクシー利用についてお聞きします。

問1 本調査票を受け取った日（調査日）を教えてください。 2021年__月__日

問2 調査日の乗車場所と降車場所を教えてください。（○は一つ）

| | | | | |
|----|---------|----------------------|----------------------|---------------------|
| 乗車 | 1. 自宅付近 | 2. 駅周辺 (_____ 駅) | 3. 目的施設 (_____) | 5. その他 (_____) |
| 降車 | 1. 自宅付近 | 2. 駅周辺 (_____ 駅) | 3. 目的施設 (_____) | 5. その他 (_____) |

問3 調査日のタクシーの利用方法を教えてください。（○は一つ）

- | | |
|------------------|------------------|
| 1. 駅前などのタクシー乗り場 | 2. 走っているタクシーを拾う |
| 3. 電話でタクシーを呼ぶ | 4. スマートフォンの配車アプリ |
| 5. その他 (_____) | |

問4 調査日のお出かけの目的を教えてください。（○はいくつでも）

- | | | |
|--------|----------------|------------------|
| 1. 買い物 | 2. ビジネス（通勤も含む） | 3. 通学 |
| 4. 通院 | 5. レジャー、娯楽 | 6. その他 (_____) |

問5 調査日のタクシーの支払方法を教えてください。（○は一つ）

- | | | |
|------------------|---------------------------|----------------------------|
| 1. 現金 | 2. 交通系ICカード (スイカ・パスモ等) | 3. 電子マネー決済 (iD、Paypay等) |
| 4. クレジットカード | 5. タクシーチケット | 6. 福祉タクシー券 |
| 7. その他 (_____) | | |

2. 普段のタクシー利用についてお聞きします。

問6 普段のタクシーの利用頻度を教えてください。（○は一つ）

- | | | |
|---------|-----------|-----------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に4～5回 | 3. 週に2～3回 |
| 4. 週に1回 | 5. 月に数回 | 6. 年に数回 |

問7 平均1回当たりのご利用額を教えてください。（○は一つ）

- | | | |
|------------------|------------------|----------------|
| 1. 500円未満 | 2. 500円程度 | 3. 600円～1,000円 |
| 4. 1,100円～1,500円 | 5. 1,600円～2,000円 | 6. 2,100円以上 |

問8 タクシーの割引制度をご利用したことがありますか。（○はいくつでも）

- | | | |
|----------|------------|--------------|
| 1. 身障者割引 | 2. 免許返納者割引 | 3. 利用したことがない |
|----------|------------|--------------|

問9 あなたがタクシーを利用する理由を教えてください。（○はいくつでも）

- | | | |
|-------------------|--------------|-----------------|
| 1. 急いでいる | 2. 疲れている | 3. 他の交通機関がない |
| 4. 荷物が多い | 5. 雨天・暑い・寒い等 | 6. 駅・バス停等まで歩けない |
| 7. リラックスしたい | 8. お酒を飲んでいる | 9. ドア・ツー・ドアで楽 |
| 10. その他 (_____) | | |

問10 あなたがタクシーを利用する際に重視する点を教えてください。(〇はいくつでも)

- | | | |
|--------------|---------------|--------------------|
| 1. 安全性 | 2. 車内の快適性 | 3. 運転手の丁寧な応接 |
| 4. 目的地までの速さ | 5. 拾いやすさ | 6. 呼び出しやすさ |
| 7. 運賃の安さ | 8. 運賃の支払い方法 | 9. 会社名 (グループ・ブランド) |
| 10. ドア・ツー・ドア | 11. 特にこだわりはない | 12. その他 () |

3. タクシーサービスの改善意見などについてお聞きします。

問11 あなたはタクシーを利用する際、以下のような困りごとを感じたことはありますか。(〇はいくつでも)

- | |
|--|
| 1. タクシーを呼ぶ際、どこに電話をかけていいかわからない |
| 2. タクシーを呼んだが、スクールゾーン等の交通規制があり、家の前まで来てもらえなかった |
| 3. タクシーがバス専用レーンを迂回するため、料金が高くなる (時間がかかる) |
| 4. 買い物や飲食後にタクシーに乗る際、タクシーの乗り場までが遠い (乗り場がない) |
| 5. その他 () |

問12 自宅と指定した目的地1箇所(病院・スーパーなど)の間を利用できる1か月乗り放題の「タクシー定期券」があれば、利用したいと思いますか。目的地はスーパー・病院などから選べます。(〇は一つ、利用しない場合は理由も教えてください)

- | |
|-------------------------------------|
| 1. 利用したい ⇒支払える金額: 1回の利用額の () 回分くらい |
| 2. 利用しない ⇒理由: () |

問13 自宅と指定した目的地1箇所の間を利用できる片道運賃の10回分料金で11枚つづりの「タクシー回数券」があれば、利用したいと思いますか。目的地はスーパー・病院などから選べます。(〇は一つ、利用しない場合は理由も教えてください)

- | |
|-------------------|
| 1. 利用したい |
| 2. 利用しない ⇒理由: () |

問14 和光市におけるタクシー利用について、ご要望などございましたら教えてください。

| |
|--|
| |
|--|

4. 最後に、あなたご自身についてお聞きします。

問15 あなたの性別を教えてください。 問16 あなたの年齢を教えてください。

1. 男性 2. 女性 3. 回答しない

_____ 歳代

問17 あなたの住まいを教えてください。(〇は一つ)

1. 和光市内 (町丁名: _____) 2. 和光市外 (_____ 区 市 町 村)

お書き漏れのないようご確認いただき、7月27日(火)までにご投函ください。

3-3 民生委員等アンケート

《仕様書の記載》

民生委員を対象としたアンケートにより、市内各地域での課題や困り事について調査を行う。
また、アンケートの集計後、必要に応じて、ヒアリングにより詳細な意見を集約する。

- 市民アンケートの実施により、日常的な移動実態の概要や公共交通の利用実態などを把握することはできるが、現段階で把握できていない患者送迎バスなどの無償移動サービスや訪問販売・訪問診療などの訪問サービスなどの利用実態も併せて詳細に把握すべき部分が生じることも想定される。
- そのため、これらの生活サービスの利用可能性が比較的高いと想定される、高齢者等をはじめとした生活の実態（困りごとなど）や外出について「生の声」を把握している可能性が高い民生委員を対象としたアンケート調査を先行して実施する。
- 調査の実施にあたっては、別途「民生員等アンケート調査実施計画書」を作成し、調査の進め方、内容等について発注者と協議の上、進めるものとする。

【調査方法】

- ・ **調査対象**：和光市内の民生委員・児童委員（約 92 名）
- ・ **実施方法**：郵送配布または、郵送回収
※民生委員が出席する会議等があれば、その場で趣旨説明・配布を実施

表 調査項目（案）

| 調査項目 | 把握内容（概要） |
|---------------|---|
| 担当地区の現状 | ・高齢者からの買い物、通院などの日常生活での移動に関する相談内容 ・担当地区内でのコミュニティの形成場所 |
| 生活支援サービスの利用実態 | ・移動を支援するサービスや移動を要しない訪問形式のサービスの提供実態 |
| 基本属性 | ・担当地区 |

3-3-1 調査の目的

- 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、民生委員アンケート調査を実施した。

3-3-2 回収結果

| | |
|-------|--------|
| 配布枚数 | 92 票 |
| 回収数 | 60 票 |
| 有効回収率 | 65.2 % |

3-3-3 単純集計

1) 担当地区の実態

① 【問 1-1】担当地区

• 担当地区では、「新倉」が 26.7%(16 人) と最も高く、次いで「白子」が 25.0%(15 人) と続いている。

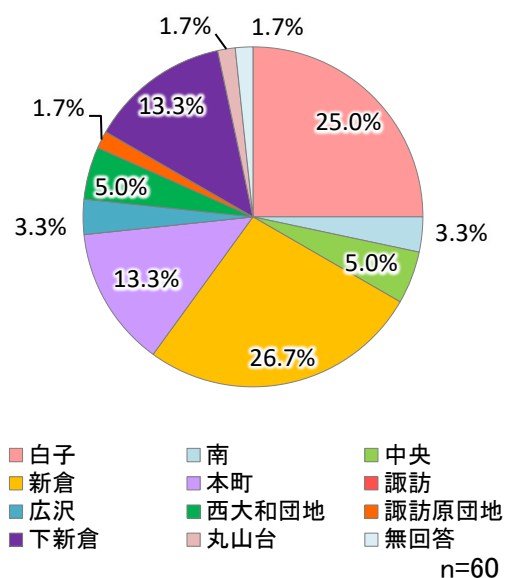


図 36 担当地区

表 34 担当地区

| | 回答数 | 割合 |
|-------|-----|--------|
| 白子 | 15 | 25.0% |
| 南 | 2 | 3.3% |
| 中央 | 3 | 5.0% |
| 新倉 | 16 | 26.7% |
| 本町 | 8 | 13.3% |
| 諏訪 | 0 | 0.0% |
| 広沢 | 2 | 3.3% |
| 西大和団地 | 3 | 5.0% |
| 諏訪原団地 | 1 | 1.7% |
| 下新倉 | 8 | 13.3% |
| 丸山台 | 1 | 1.7% |
| 無回答 | 1 | 1.7% |
| 合計 | 60 | 100.0% |

① ②【問 2-1】担当地区内住民の買い物・通院などの「交通手段」

・買い物・通院などの「交通手段」では、「徒歩」と「自転車」が56.7%(34人)と最も高く、次いで「自家用車(自分で運転)」が36.7%(22人)と続いている。

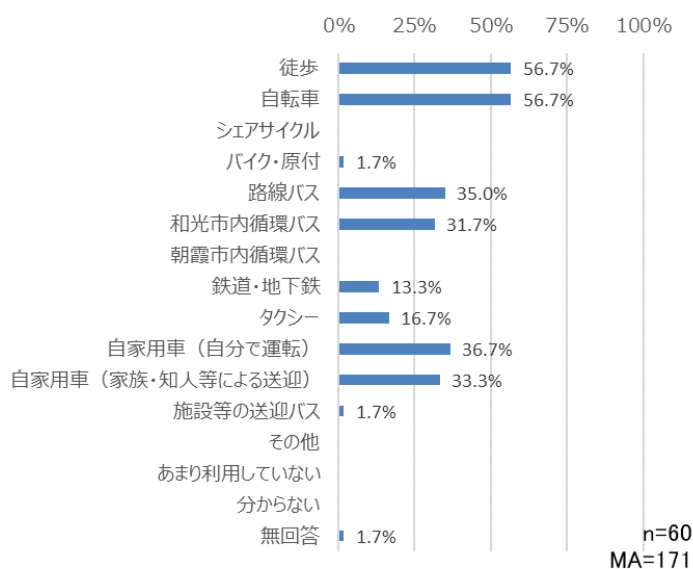


表 35 買い物・通院などの「交通手段」

| | 回答数 | 割合 |
|-------------------|-----|--------|
| 徒歩 | 34 | 56.7% |
| 自転車 | 34 | 56.7% |
| シェアサイクル | 0 | 0.0% |
| バイク・原付 | 1 | 1.7% |
| 路線バス | 21 | 35.0% |
| 和光市内循環バス | 19 | 31.7% |
| 朝霞市内循環バス | 0 | 0.0% |
| 鉄道・地下鉄 | 8 | 13.3% |
| タクシー | 10 | 16.7% |
| 自家用車(自分で運転) | 22 | 36.7% |
| 自家用車(家族・知人等による送迎) | 20 | 33.3% |
| 施設等の送迎バス | 1 | 1.7% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| あまり利用していない | 0 | 0.0% |
| 分からない | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 1 | 1.7% |
| 合計 | 171 | 285.0% |

図 37 買い物・通院などの「交通手段」

② ③【問 3】担当地区内住民の買い物・通院などの交通手段の利便性

・買い物・通院などの交通手段の利便性では、「不便」が36.7%(22人)と最も高く、次いで「便利」が23.3%(14人)と続いている。

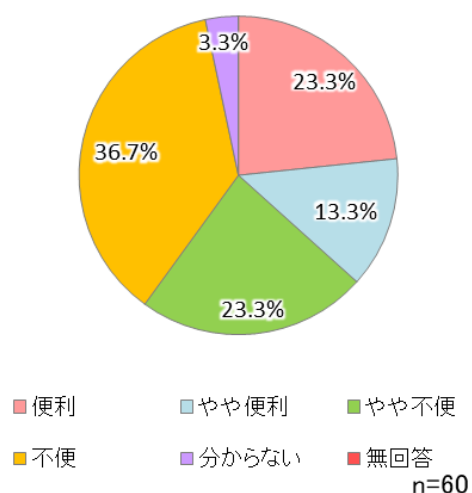


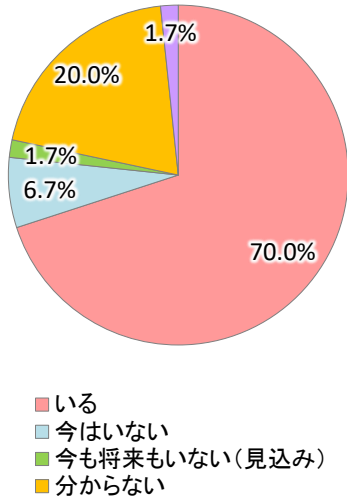
表 36 買い物・通院などの交通手段の利便性

| | 回答数 | 割合 |
|-------|-----|--------|
| 便利 | 14 | 23.3% |
| やや便利 | 8 | 13.3% |
| やや不便 | 14 | 23.3% |
| 不便 | 22 | 36.7% |
| 分からない | 2 | 3.3% |
| 無回答 | 0 | 0.0% |
| 合計 | 60 | 100.0% |

図 38 買い物・通院などの交通手段の利便性

③ ④ 【問 4】 担当地区内の外出をするにあたり制約がある方

・外出をするにあたり制約がある方では、「いる」が70.0%(42人)と最も高く、次いで「分からない」が20.0%(12人)と続いている。



n=60

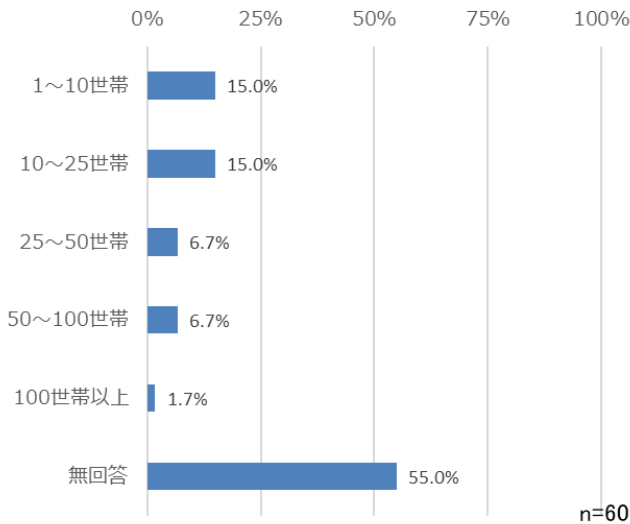
表 37 外出をするにあたり制約がある方

| | 回答数 | 割合 |
|--------------|-----|--------|
| いる | 42 | 70.0% |
| 今はいない | 4 | 6.7% |
| 今も将来もない(見込み) | 1 | 1.7% |
| 分からない | 12 | 20.0% |
| 無回答 | 1 | 1.7% |
| 合計 | 60 | 100.0% |

図 39 外出をするにあたり制約がある方

④ ⑤ 【問 5-1】 外出をするにあたり制約がある方の世帯数

・外出をするにあたり制約がある方では、「1~10世帯」と「10~25世帯」が15.0%(9人)と最も高い。



n=60

表 38 外出をするにあたり制約がある方の世帯数

| | 回答数 | 割合 |
|----------|-----|--------|
| 1~10世帯 | 9 | 15.0% |
| 10~25世帯 | 9 | 15.0% |
| 25~50世帯 | 4 | 6.7% |
| 50~100世帯 | 4 | 6.7% |
| 100世帯以上 | 1 | 1.7% |
| 無回答 | 33 | 55.0% |
| 合計 | 60 | 100.0% |

図 40 外出をするにあたり制約がある方の世帯数

⑤ ⑥ 【問 5-2】 外出をするにあたり制約がある方の人数

・外出をするにあたり制約がある方の人数では、「1～10名」が13.3%(8人)と最も高く、次いで「10～25名」が10.0%(6人)と続いている。

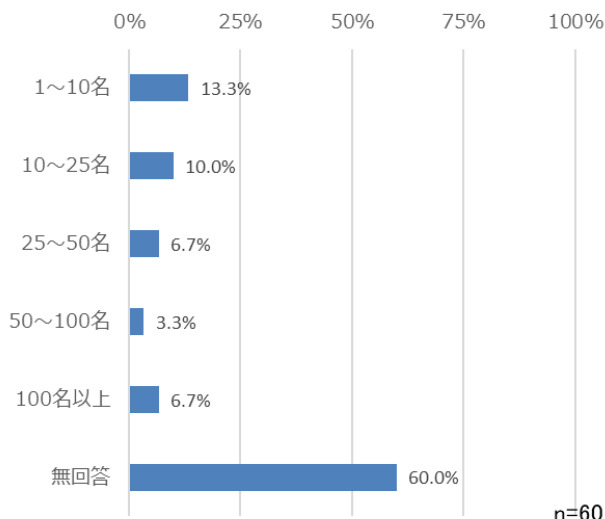


表 39 外出をするにあたり制約がある方の人数

| | 回答数 | 割合 |
|---------|-----|--------|
| 1～10名 | 8 | 13.3% |
| 10～25名 | 6 | 10.0% |
| 25～50名 | 4 | 6.7% |
| 50～100名 | 2 | 3.3% |
| 100名以上 | 4 | 6.7% |
| 無回答 | 36 | 60.0% |
| 合計 | 60 | 100.0% |

図 41 外出をするにあたり制約がある方の人数

⑥ ⑦ 【問 6】 担当地区内の交通弱者

・交通弱者では、「高齢のため運転を控えている、または運転免許証を返納した方」が60.0%(36人)と最も高く、次いで「体の不自由な方」が45.0%(27人)と続いている。

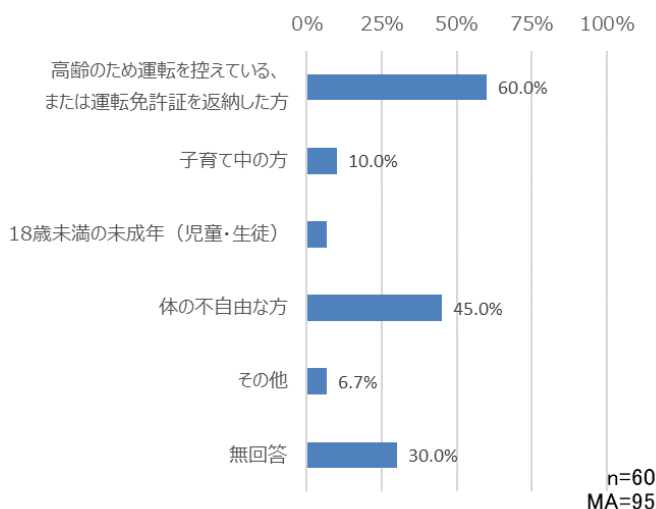


表 40 交通弱者

| | 回答数 | 割合 |
|------------------------------|-----|--------|
| 高齢のため運転を控えている、または運転免許証を返納した方 | 36 | 60.0% |
| 子育て中の方 | 6 | 10.0% |
| 18歳未満の未成年（児童・生徒） | 4 | 6.7% |
| 体の不自由な方 | 27 | 45.0% |
| その他 | 4 | 6.7% |
| 無回答 | 18 | 30.0% |
| 合計 | 95 | 158.3% |

図 42 交通弱者

⑦ ⑧ 【問 7】 担当地区内の交通弱者の移動手段

・交通弱者の移動手段では、「徒歩」が48.3%(29人)と最も高く、次いで「自家用車(家族・知人等による送迎)」が38.3%(23人)と続いている。

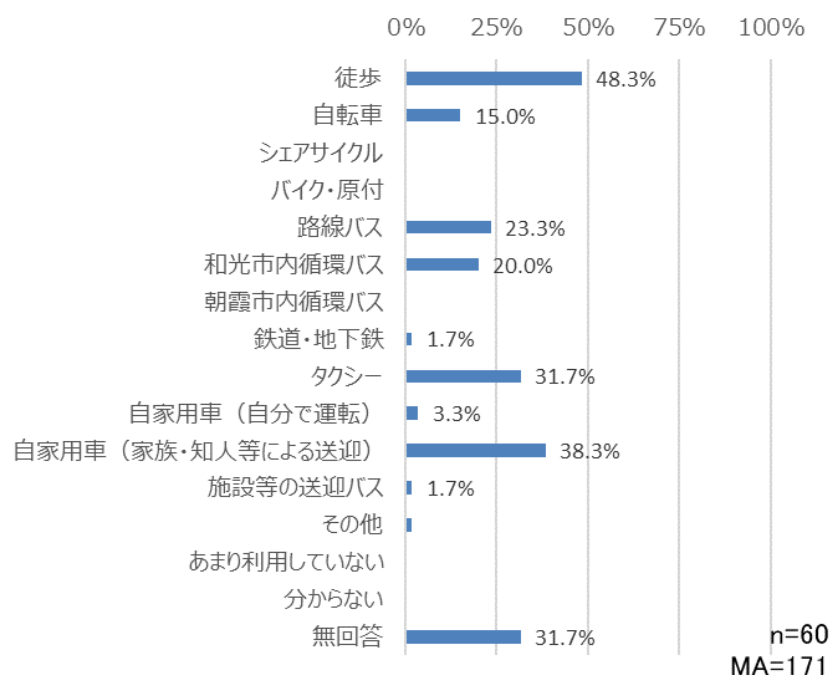


図 43 交通弱者の移動手段

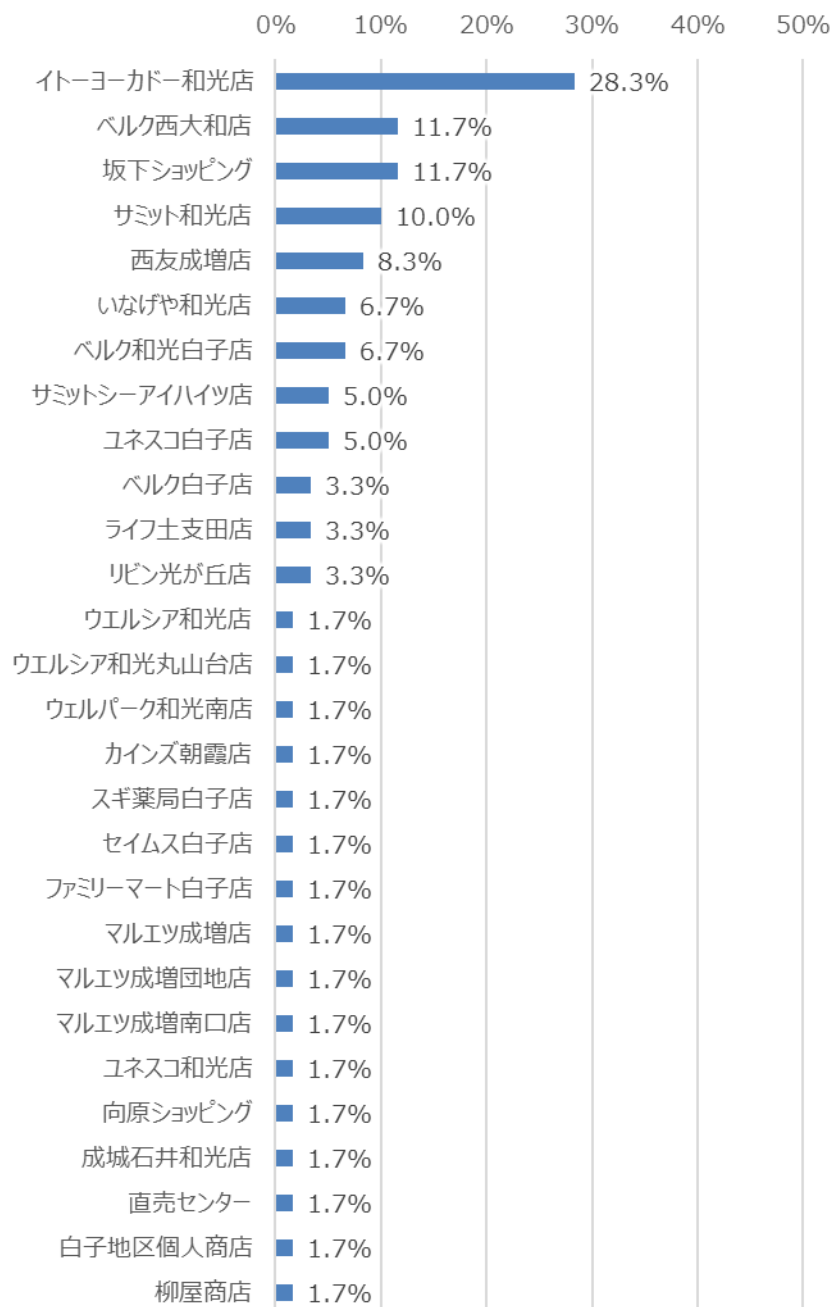
表 41 交通弱者の移動手段

| | 回答数 | 割合 |
|-------------------|-----|--------|
| 徒歩 | 29 | 48.3% |
| 自転車 | 9 | 15.0% |
| シェアサイクル | 0 | 0.0% |
| バイク・原付 | 0 | 0.0% |
| 路線バス | 14 | 23.3% |
| 和光市内循環バス | 12 | 20.0% |
| 朝霞市内循環バス | 0 | 0.0% |
| 鉄道・地下鉄 | 1 | 1.7% |
| タクシー | 19 | 31.7% |
| 自家用車(自分で運転) | 2 | 3.3% |
| 自家用車(家族・知人等による送迎) | 23 | 38.3% |
| 施設等の送迎バス | 1 | 1.7% |
| その他 | 1 | 1.7% |
| あまり利用していない | 0 | 0.0% |
| 分からない | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 19 | 31.7% |
| 合計 | 130 | 216.7% |

2) 担当地区内の高齢者の移動実態

①①【問8-1】高齢者の買物先

• 高齢者の買い物の移動状況では、「イトーヨーカドー和光店」が28.3%(17人)と最も高く、次いで「ベルク西大和店」「坂下ショッピング」が11.7%(7人)と続いている。



MA=78

図 44 利用店舗名 高齢者の買い物の移動状況

②②【問 8-1】高齢者の買物における交通手段

・高齢者の交通手段では、「徒歩」が67.4%(89人)と最も高く、次いで「自転車」が43.2%(57人)と続いている。

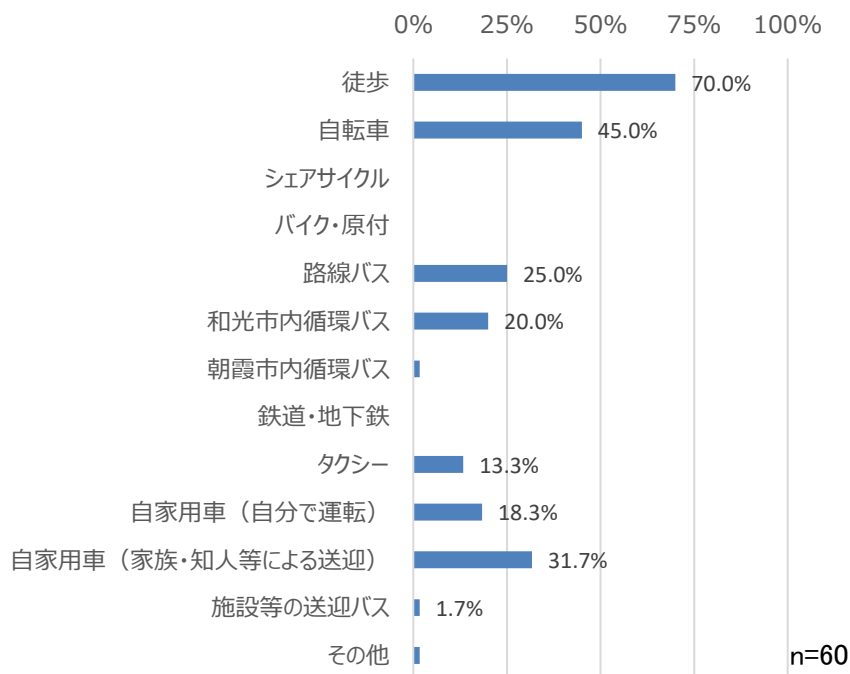


図 45 高齢者の買物における交通手段

③③【問8-2】高齢者の通院先

・高齢者の通院時の移動状況では、「埼玉病院」が56.7%(34人)と最も高く、次いで「勝海外科」が38.3%(23人)と続いている。

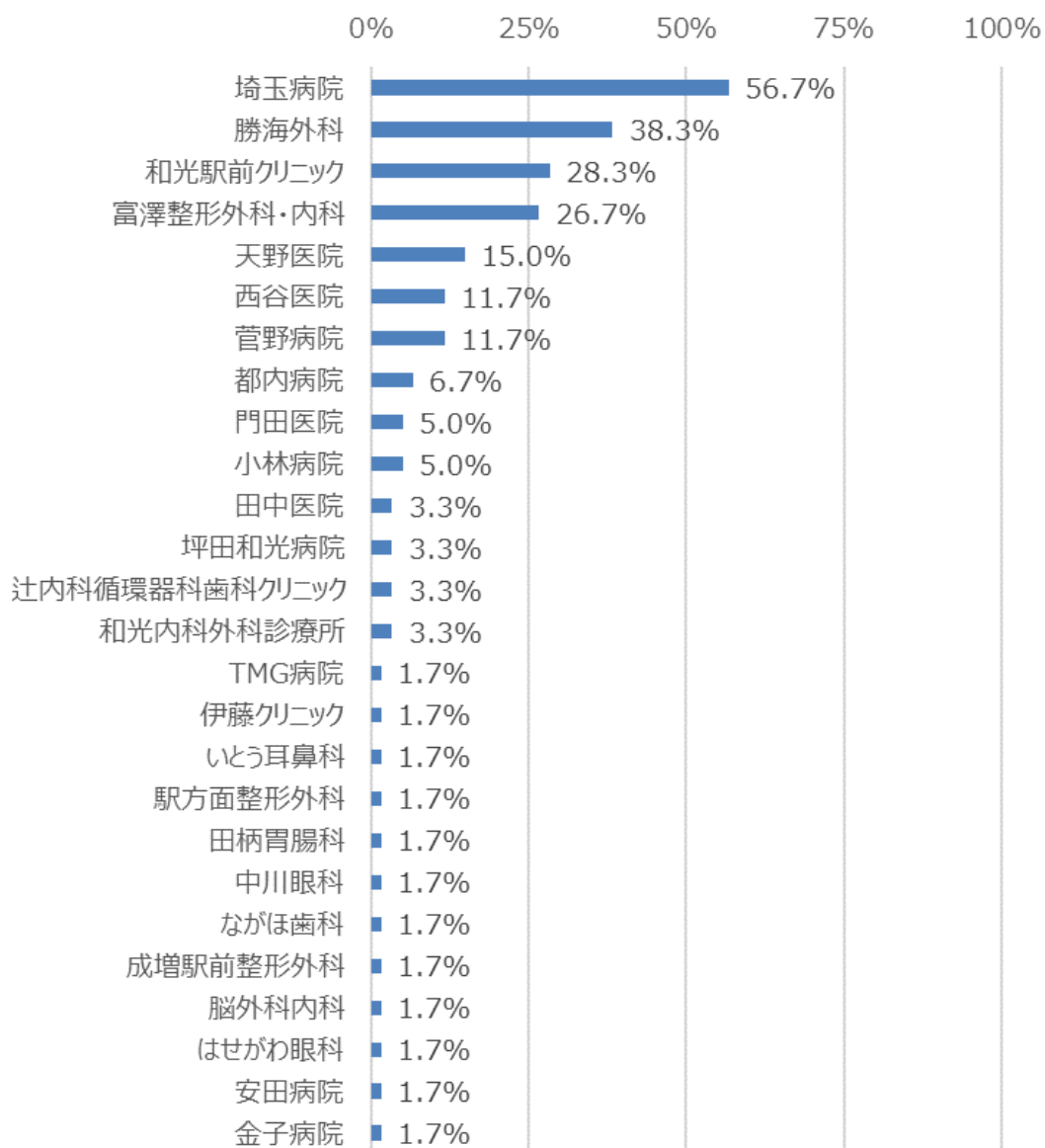


図 46 病院 高齢者の通院時の移動状況

④④【問 8-2】高齢者の通院における交通手段

・高齢者の交通手段では、「徒歩」が53.5%（78人）と最も高く、次いで「自家用車（家族・知人等による送迎）」が36.9%（52人）と続いている。

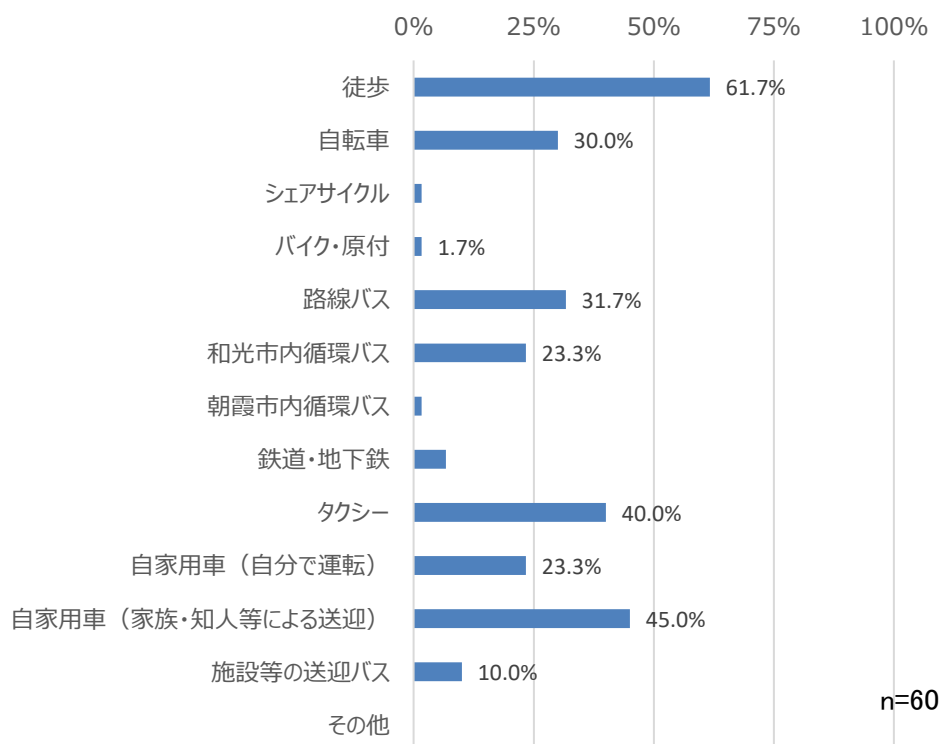


図 47 高齢者の通院時の交通手段

⑤ ⑤【問9】民生委員として把握している“高齢者の移動に関する悩み”

・移動に関する悩みでは、「移動先までのバスの本数が少ない」が40.0%(24人)と最も高く、次いで「送迎などで頼る人が近所にいない」が36.7%(22人)と続いている。

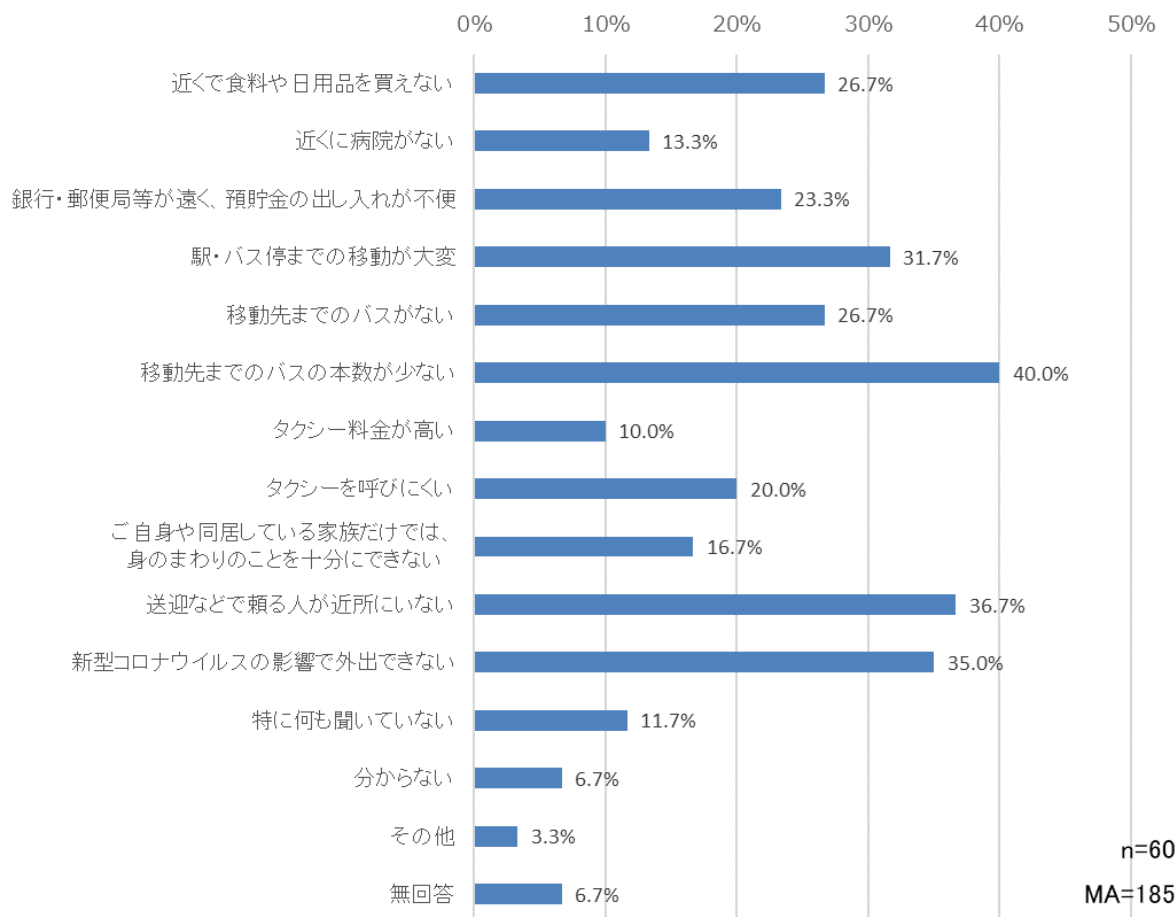


図 48 移動に関する悩み

表 42 移動に関する悩み

| | 回答数 | 割合 |
|-----------------------------------|-----|-------|
| 近くで食料や日用品を買えない | 16 | 26.7% |
| 近くに病院がない | 8 | 13.3% |
| 銀行・郵便局等が遠く、預貯金の出し入れが不便 | 14 | 23.3% |
| 駅・バス停までの移動が大変 | 19 | 31.7% |
| 移動先までのバスがない | 16 | 26.7% |
| 移動先までのバスの本数が少ない | 24 | 40.0% |
| タクシー料金が高い | 6 | 10.0% |
| タクシーを呼びにくい | 12 | 20.0% |
| ご自身や同居している家族だけでは、身のまわりのことを十分にできない | 10 | 16.7% |
| 送迎などで頼る人が近所にいない | 22 | 36.7% |
| 新型コロナウイルスの影響で外出できない | 21 | 35.0% |
| 特に何も聞いていない | 7 | 11.7% |
| 分からない | 4 | 6.7% |
| その他 | 2 | 3.3% |
| 無回答 | 4 | 6.7% |

◎ ◎【問 10】担当区域の高齢者の外出時の困りごと

■白子エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 和光市駅まで直通のバスが近くにない。本数が少ない。 ■ バスの停車場が近くにない。 ■ タクシーの呼び出しが難しい。 ■ 大型スーパー店への直通バス。 ■ 出かけるときは路線バス、循環バスの時刻を調べて行けるが、用事を終えて帰るときに丁度よいバスがなく、タクシーを使うことが多い。普段の生活では特に不便はないが、市役所やワクチン接種で保健センターを選んだので、市の中心に出かけるときの移動に循環バスを利用したいが本数が少ない。 ■ バスの本数が少なく時間がかかる。市内循環バスを利用できればいいが、時間が合わない。 ■ 市内循環バスや路線バスの本数の少なさ。 ■ スギ薬局は近くて徒歩で行ける。ベルクは坂を上らないと行けない。高齢になると坂がきつく、吹上コミュセンですら行けない。埼玉病院へは市内循環バスが1本あるのみ。朝の早い時間なので、本数を増やして欲しい。路線バスは、成増まで行き、駅の反対側から乗り換えていくため、1本で行けるとありがたい。足を悪くすると富澤整形外科へ行けな | <ul style="list-style-type: none"> ■ 本数が少ない。 ■ 民間のバス会社の運行バスがない。 ■ 和光方面への路線バスは走行していない（成増行きはあるが）。 ■ 東京都と隣接しているので買い物は練馬区、板橋区の店舗に行く事が多い。都の高齢者が使っているバスチケットがあれば便利だと思います。 ■ もっといろいろな方面に走ってほしい。 ■ ベルクやイトーヨーカ堂、和光市駅前の商店街での買い物に行きやすくするため、南口行きのバス（東武）の本数を増やして欲しい。 ■ 本数が少ない。時間に来ない。 ■ 国際興業バス、東武バスと便がいい。成増に行くにはいいが、和光へは東武バスしかなく、1時間に1本、ない時間帯もある。もう少しあると和光に行きやすくなる。路線バスは東京都のようにシニアバスがあるといい。 ■ 補助があると良い。 ■ 光が丘駅・練馬駅・石神井公園駅・成増駅方面へのバス路線は整備されているが、和光市駅、市役所、埼玉病院等、和光市内施設への | <ul style="list-style-type: none"> ■ 全体的に不便。 ■ 市内循環バスの便数が少ない。路線が少ない。 ■ 利用しているが2時間に1本では不便を感じる。 ■ 目的地に行っても帰りのバスが少なくて不便。 ■ 時間がかかりすぎる。本数が少なく利用しにくい。もっと遅くまで走ってほしい。 ■ 本数の少なさと目的地までの所要時間がかかり過ぎるため、ほとんど利用していない（現在の循環バスは無駄！！）。富澤整形外科・内科病院のような送迎バスを他の病院と提携して送迎出来るようにして欲しい。 ■ 埼玉病院の行き帰りが本数が少なすぎて困る。循環バスの乗り継ぎ、スムーズでない。あまり待ちたくない。 ■ 本数が増えると良い。 ■ 本数が少なく時間もかかるので利用できない。 |

| | | |
|--|---------------------------------|--|
| <p>い。病院の送迎の車があるが、乗用車なので勝手が悪い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 成増駅までは多く路線バスが出ているので、何とか行き先まで交通手段を考えている（埼玉病院に通院や家族が入院している）。和光市内循環バスは、行きたい時間にそこに着くかわからない。本数も少ない。東武バスも市内循環バスも待てるようなイス等もなく、駅のような発着地ではないので時間がアバウトすぎて困る。けれども利用はしている。買い物、ベルクは急坂上なので、大変で。今まで通り成増利用。 ■ 成増駅・光が丘駅方面へは路線バスが運行され本数も多いが、和光市駅・市役所方面への公共の交通手段は限りなくゼロに近く、非常に不便である。 | <p>移動のための公共バスの路線はないので非常に不便。</p> | <ul style="list-style-type: none"> ■ 本数も少なく、目的地に向かうときも非常に遠回りになることがある。また、市内の施設なのに直行していない箇所が多い。 |
|--|---------------------------------|--|

■南エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ タクシーが呼んでも来ない。コンビニですませることがよくある。 ■ 各位工夫して目的地まで往復している。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 西武／東武の両車と同じダイヤ（時刻）にダブって運行（どちらかが混雑、どちらかが空車で）。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 行きたいところにまっすぐ行かないので時間がかかる（本数が少ない）。 ■ 本数が余りに少ない。ルートが長すぎる（何の役にも立ってない！！） |

■中央エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 以前のバス（市内循環バス）の順路が変わり利用しづらい。中間地点にあり、どこへ行くのも中途半端だ。でもヤオコーができるというので良かった。高齢になり病気もあり、歩くのも大変なので包括センターを利用。 ■ 徒歩で行くには少し不便。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 本数を多くしてほしい。市役所、駅前（銀行）方面に行きやすくしてほしい。 ■ バス停まで少し遠い。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 循環バスの手続き→自宅へ（〇〇歳以上）乗車証の配布など。 ■ 近所にバス停がない。 |

■新倉エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 足が悪く移動が難しい。 ■ 路線バスがないので、徒歩の人は雨が降ったときは困る。 ■ 重い荷物が運べない。自宅からバス停まで遠い（道のでこぼこ段差も歩きづらい）。歩道が狭く歩きづらい、カートも押しづらい。交通量が多く怖い。 ■ 徒歩。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 近くにバスが走っていない。 ■ 新倉には、路線バスがでていない。 ■ バス停まで遠い。 ■ 目的地への乗り換えが大変。バス停までが遠いので歩くのが大変。 ■ 便数が少ない。 ■ 自宅から和光市駅までの移動が徒歩で大変だと聞いたことはあります。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 本数が少ない。 ■ 本数が少ない。駅で一回降りないと（市役所／社協）に行けない。バス停に日よけがない（夏は非常に暑い）（外環歩道）バス停に風よけがない（冬はとても寒い）（外環歩道）せまい道路にバス停がある（路上で待っている） ■ 目的地まで遠回りのため時間がかかりすぎる。 ■ バス停が遠い。行きたい場所へかなり遠回りで利用しづらい。本数が少ない。 ■ 便数が少ない。 |

| | | |
|--|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> ■ 「赤池」バス停の場所が変更になり、人家の玄関付近で降りるのがとても嫌だと聞きました。交差点より先のマンションや氷川八幡神社近くから来る方もおり、バス停が遠くなった感じがするとの事。バス停は、赤池通りのカーブの所なので車も危ないのではと聞きました。 |
|--|--|---|

■本町エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ スーパー・病院が近くにあるので困っている様子はないです。 ■ 徒歩圏内にサミットストア、薬局、通院もできる。徒歩で通院できない人が路線バスやタクシーで通院している人もいる。富岡整形外科や和光リハビリ病院等は路線バス・循環バスもないので、タクシーを呼び通院している人もいる。自身は移動の手段は自家用車であるので現在は困っていない。 ■ 歩道がタイルできれいにはなっていますが、杖や車椅子の車輪がはまってしまい歩きにくい。東京や近隣の市では高齢者に無料バス利用券を配布しているのに、和光は配布されない。和光駅の電車とホームの間が広くて、歩行器の車輪が脱輪してしまうことがある。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 埼玉病院へ通院するには、和光市駅から本数が少ない。 ■ 路線バスも循環バスと同じように無料バス証が使用できるようしてもらえると、負担が軽くなる。 ■ 先日雨の日に路線バスを利用しようと停留所に来た方が「乗ろうと思って来たが、あるはずの時間のバスがない！！」と言って、タクシーも来ないし、駅まで歩かないと！と雨の中困っていました。時刻表が入手できる所を広めてほしい。 ■ 歩行器が1人では載せられないので利用できない。駅前のバス待合所は雨で濡れてしまうし、早く歩けない高齢者には待ちにくい。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 本数が少ない。 ■ 市役所に行くのに利用するのですが、本数が少ないとの事。 ■ 本数が少ないという意見を多く聞く（自身はあまり利用したことはないが）。 ■ 時刻表を頼りに南まわり循環バスに乗ろうと思っていたが、いつの間にかその時間がなく、結局路線バスに乗ったことがありました。時刻表の改正があった時はお知らせしてほしい。 ■ 何回か利用した事がありますが、目的地に行くまでの時間がかかり過ぎ（遠回りする事を知らなかった）。 ■ 歩行器を1人では載せられないので利用できない。 |

■諏訪エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|-------------------|-----------------|-------------------|
| — | — | — |

■広沢エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|---|-----------------|-------------------|
| <p>■ 担当区域は官舎であり、老人の方がいても必ず同居です。単独で住まわれている方はなく、広沢区域に関しては老人、障害者で外部の人の手を必要としている方は不在だと思います。世帯内で問題なく生活しています。</p> | — | — |

■西大和団地エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|---|-----------------------------|--|
| <p>■ ベルク西大和ができてから、困難さは解消されたと思います。階段の団地のため、そもそも外出時の上り下り、買った品物の運び上げが大変なようです。配達サービスがあるので、使う方は利用しているのでは。腰が曲がり杖でようやく歩いている高齢女性に、いらなくなったショッピングカート（シルバーカート）をあげたら、その方が便利だと毎日使ってくれています。</p> | <p>■ 西大和団地は恵まれていると思います。</p> | <p>■ 駅まで行くなら路線バスの方が早いです、70歳以上は無料なので、市役所の乗り場まで行って乗る方もいらっしゃいます。この付近の方は、助かっていると思います（選ぶことができるから）</p> |

■諏訪原団地エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|---|--|--|
| <p>■ 生協などの利用者（特にコロナ禍になったこと）が多い。しかし生鮮品などのお店がないことで不自由。成増に出るには2本（西武・東武）あるが、和光へは少ない（特に土・日の場合）。タクシーも中々（ほとんど）拾えない。通院時、特にタクシーがない（埼玉病院まで行き乗って来て患者を乗せている人もあり）。</p> | <p>■ 和光市民でありながら足が少ない（中には和光市駅から成増へ出て成増からバスで帰宅する人もある）。</p> | <p>■ 本数が少ない（一律（高齢の方も）100円バス代を支払い、それで増やすことはできないのか）。</p> |

■下新倉エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|---|---|---|
| <p>■ 坂が多い。道幅がせまい。</p> <p>■ 埼玉病院へは路線バスを乗り継がなければ行けない。和光市内循環バス（中央コース）を利用すれば埼玉病院へは行かれるが、下新倉5-6丁目からは利用できるバス停まで遠く、運行本数も少なく不便。個人病院からの紹介で埼玉病院に通院している人が多い。</p> <p>■ 《独居高齢者》他市に身内が住んでいる。食料品は、その身内がまとめて買い物して、届けてもらっている。病院に行く際、身内の人に来てくれる。来られない場合バスを利用している。</p> | <p>■ バス停が遠い。本数が少ない。</p> <p>■ バス停まで遠い。</p> | <p>■ 目的地まで時間がかかる。本数が少ない。</p> <p>■ 本数が少ない。</p> <p>■ 本数が少ない。時間がかかる。目的地まで直接行けない。</p> <p>■ 駅、市役所、保健センター、病院等に行くのに利用したいと思っているが、時間がちょうど良い運行がないので、仕方なく路線バスを使ったり、駅からはタクシーを使ったりしている。運行本数を増便してほしい。</p> <p>■ 市内施設を利用する際、その開始時に間に合わない場合に、少し早めの巡回バスに乗る。すると、開始時間まで待ち時間が長くなる。逆に、帰る際、巡回バスは市内を一周りするようなコースとなり、長時間の乗車となる。</p> |

| | | |
|--|--|--------------------------|
| | | よって、急がない場合、市巡回バスを利用している。 |
|--|--|--------------------------|

■丸山台エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|--|--|---|
| <p>■ 車、自転車がない方は、全てタクシーなので、料金がかかってしまい、なかなかタクシーも呼べないとのことでした。</p> | <p>■ 丸山台3丁目は旧道も路線バスがなくなり、高齢者の方はもっぱら徒歩です。</p> | <p>■ 丸山台3丁目は、昔から大和中のところでバスが曲がってしまい、3丁目まで来ないということが実情です。高齢者の方は同じ市民で、バスに乗れない地区があり、大変だと言っていました。</p> |

⑦

<回答内容（原文）>

- ベルク西大和ができてから、困難さは解消されたと思います。階段の団地のため、そもそも外出時の上り下り、買った品物の運び上げが大変なようです。配達サービスがあるので、使う方は利用しているのでは。腰が曲がり杖でようやく歩いている高齢女性に、いらなくなったショッピングカート（シルバーカート）をあげたら、その方が便利だと毎日使ってくれています。
- 足が悪く移動が難しい。
- 路線バスがないので、徒歩の人は雨が降ったときは困る。
- スーパー病院が近くにあるので困っている様子はないです。
- 和光市駅まで直通のバスが近くにない。本数が少ない。
- 坂が多い。道幅がせまい。
- バスの停車場が近くにない。
- タクシーの呼び出しが難しい。
- 大型スーパー店への直通バス。
- 出かけるときは路線バス、循環バスの時刻を調べて行けるが、用事を終えて帰るときに丁度よいバスがなく、タクシーを使うことが多い。普段の生活では特に不便はないが、市役所やワクチン接種で保健センターを選んでしまったので、市の中心に出かけるときの移動に循環バスを利用したいが本数が少ない。
- 徒歩圏内にサミットストア、薬局、通院もできる。徒歩で通院できない人が路線バスやタクシーで通院している人もいる。富岡整形外科や和光リハビリ病院等は路線バス循環バスもないので、タクシーを呼び通院している人もいる。自身は移動の手段は自家用車であるので現在は困っていない。
- 担当区域は官舎であり、老人の方がいても必ず同居です。単独で住まわれている方はなく、広沢区域に関しては老人、障害者で外部の人の手を必要としている方は不在だと思います。世帯内で問題なく生活しています。
- 重い荷物が運べない。自宅からバス停まで遠い（道のでこぼこ段差も歩きづらい）。歩道が狭く歩きづらい、カートも押しづらい。交通量が多く怖い。
- バスの本数が少なく時間がかかる。市内循環バスを利用できればいいが、時間が合わない。
- 市内循環バスや路線バスの本数の少なさ。
- スギ薬局は近くて徒歩で行ける。ベルクは坂を上らないと行けない。高齢になると坂がきつく、吹上コミュセンですら行けない。埼玉病院へは市内循環バスが1本あるのみ。朝の早い時間なので、本数を増やして欲しい。路線バスは、成増まで行き、駅の反対側から乗り換えていくため、1本で行けるとありがたい。足を悪くすると富澤整形外科へ行けない。病院の送迎の車があるが、乗用車なので勝手が悪い。
- 以前のバス（市内循環バス）の順路が変わり利用しづらい。
- 中間地点にあり、どこへ行くのも中途半端だ。でもヤオコーができるというので良かった。
- 高齢になり病気もあり、歩くのも大変なので包括センターを利用。
- 徒歩で行くには少し不便。

- 車、自転車がない方は、全てタクシーなので、料金がかかってしまい、なかなかタクシーも呼べないとのこと。
- 成増駅までは多く路線バスが出ているので、何とか行き先まで交通手段を考えている（埼玉病院に通院や家族が入院している）。和光市内循環バスは、行きたい時間にそこに着くかわからない。本数も少ない。東武バスも市内循環バスも待てるようなイス等もなく、駅のような発着地ではないので時間がアバウトすぎて困る。けれども利用はしている。買い物、ベルクは急坂上なので、大変で。今まで通り成増利用。
- タクシーが呼んでも来ない。コンビニですませることがよくある。
- 生協などの利用者（特にコロナ禍になったことで）が多い。しかし生鮮品などのお店がないことで不自由。成増に出るには2本（西武東武）あるが、和光へは少ない（特に土日の場合）。タクシーも中々（ほとんど）拾えない。
- 通院時、特にタクシーがない（埼玉病院まで行き乗って来て患者を乗せている人もあり）。
- 埼玉病院へは路線バスを乗り継がなければ行けない。和光市内循環バス（中央コース）を利用すれば埼玉病院へは行かれるが、下新倉5-6丁目からは利用できるバス停まで遠く、運行本数も少なく不便。個人病院からの紹介で埼玉病院に通院している人が多い。
- 《独居高齢者》
- 他市に身内が住んでいる。食料品は、その身内がまとめて買い物して、届けてもらっている。
- 病院に行く際、身内の人が来てくれる。来られない場合バスを利用している。
- 各位工夫して目的地まで往復している。
- 成増駅光が丘駅方面へは路線バスが運行され本数も多いが、和光市駅市役所方面への公共の交通手段は限りなくゼロに近く、非常に不便である。
- 歩道がタイルできれいにはなっているのですが、杖や車椅子の車輪がはまってしまい歩きにくい。
- 東京や近隣の市では高齢者に無料バス利用券を配布しているのに、和光は配布されない。
- 和光駅の電車とホームの間が広くて、歩行器の車輪が脱輪してしまうことがある。
- シェアサイクルは高齢者向きではない。
- 1人で外出が困難な方は、往診や移動スーパーの方が便利だと言う方が多い。

⑧ ⑦【問 10-2】民生委員として把握している“高齢者が路線バスを利用する上で困っていること”

<回答内容（原文）>

- 西大和団地は恵まれていると思います。
- 近くにバスが走っていない。
- 新倉には、路線バスがでていない。
- 埼玉病院へ通院するには、和光市駅から本数が少ない。
- 本数が少ない。
- バス停が遠い。
- 本数が少ない。
- 民間のバス会社の運行バスがない。
- 和光方面への路線バスは走行していない（成増行きはあるが）。
- 路線バスも循環バスと同じように無料バス証が使用できるようしてもらえると、負担が軽くなる。
- バス停まで遠い。
- 東京都と隣接しているので買い物は練馬区、板橋区の店舗に行く事が多い。都の高齢者が使っているバスチケットがあれば便利だと思います。
- 先日雨の日に路線バスを利用しようと停留所に来た方が「乗ろうと思って来たが、あるはずの時間のバスがない！！」と言って、タクシーも来ないし、駅まで歩かないと！と雨の中困っていました。時刻表が入手できる所を広めてほしい。
- 目的地への乗り換えが大変。バス停までが遠いので歩くのが大変。
- もっといろいろな方面に走ってほしい。
- バス停まで遠い。
- ベルクやイトーヨーカドー、和光市駅前の商店街での買い物に行きやすくするため、南口行きのバス（東武）の本数を増やして欲しい。
- 本数が少ない。時間に来ない。
- 国際興業バス、東武バスと便がいい。成増に行くにはいいが、和光へは東武バスしかなく、1時間に1本、ない時間帯もある。もう少しあると和光に行きやすくなる。路線バスは東京都のようにシニアバスがあるといい。
- 本数を多くしてほしい。
- 市役所、駅前（銀行）方面に行きやすくしてほしい。
- バス停まで少し遠い。
- 丸山台3丁目は旧道も路線バスがなくなり、高齢者の方はもっぱら徒歩です。
- 補助があると良い。

- 便数が少ない。
- 自宅から和光市駅までの移動が徒歩で大変だと聞いたことはあります。
- 和光市民でありながら足が少ない（中には和光市駅から成増へ出て成増からバスで帰宅する人もある）。
- 西武／東武の両車と同じダイヤ（時刻）にダブって運行（どちらかが混雑、どちらかが空車で）。
- 光が丘駅・練馬駅・石神井公園駅・成増駅方面へのバス路線は整備されているが、和光市駅、市役所、埼玉病院等、和光市内施設への移動のための公共バスの路線はないので非常に不便。
- 歩行器が1人では載せられないので利用できない。
- 駅前のバス待合所は雨で濡れてしまうし、早く歩けない高齢者には待ちにくい。

⑨ ⑧【問 10-3】民生委員として把握している高齢者の“市内循環バスを利用する上で困っていること”

<回答内容（原文）>

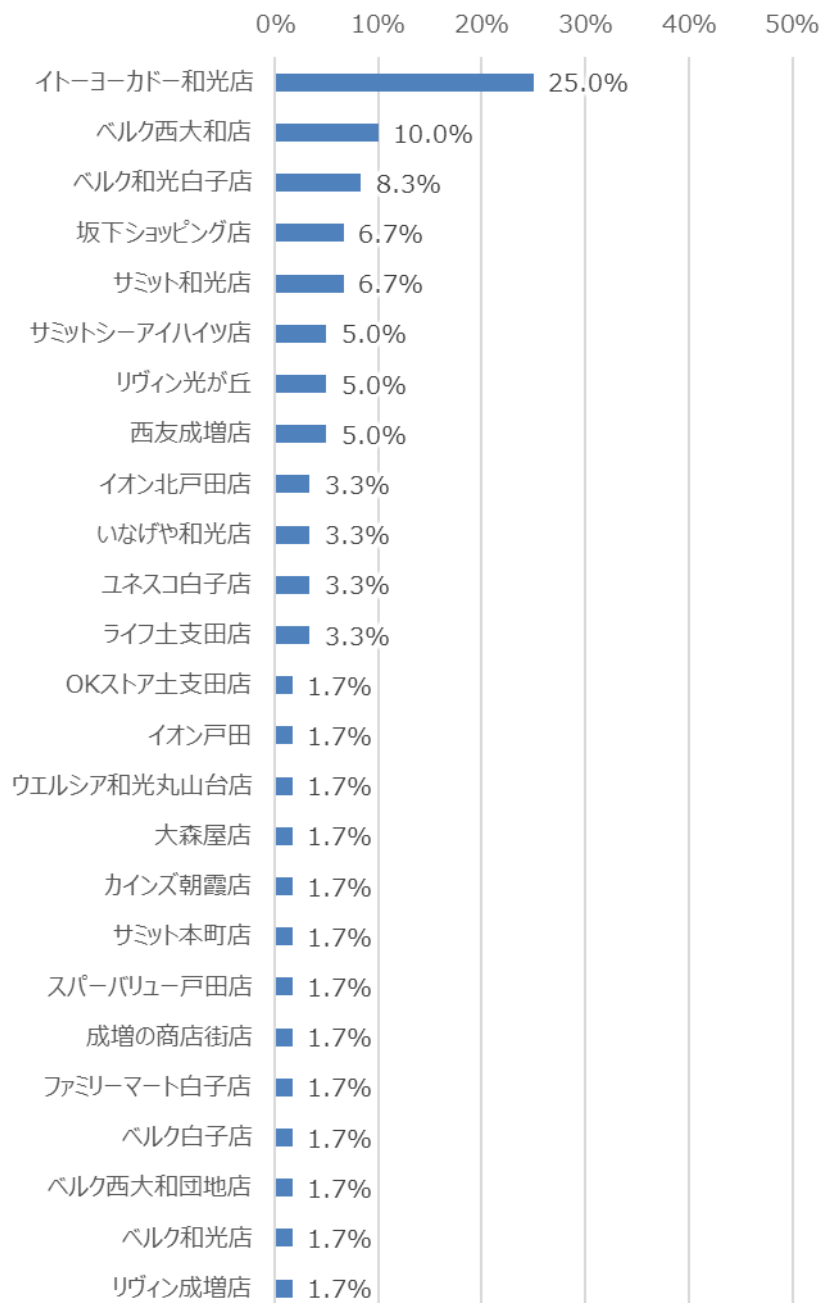
- 駅まで行くなら路線バスの方が早いです、70 歳以上は無料なので、市役所の乗り場まで行って乗る方もいらっしゃいます。この付近の方は、助かっていると思います（選ぶことができるから）。
- 本数が少ない。
- 駅で一回降りないと（市役所／社協）に行けない。
- バス停に日よけがない（夏は非常に暑い）（外環歩道）。
- バス停に風よけがない（冬はとても寒い）（外環歩道）。
- せまい道路にバス停がある（路上で待っている）。
- 本数が少ない。
- 市役所に行くのに利用するのですが、本数が少ないとの事。
- 全体的に不便。
- 目的地まで時間がかかる。
- 市内循環バスの便数が少ない。路線が少ない。
- 利用しているが 2 時間に 1 本では不便を感じる。
- 本数が少ないという意見を多く聞く（自身はあまり利用したことはない）。
- 目的地まで遠回りのため時間がかかりすぎる。
- 目的地に行っても帰りのバスが少なく不便。
- 時刻表を頼りに南まわり循環バスに乗ろうと思っていましたが、いつの間にかその時間のがなく、結局路線バスに乗ったことがありました。時刻表の改正があった時はお知らせしてほしい。
- バス停が遠い。行きたい場所へかなり遠回りで利用しづらい。本数が少ない。
- 時間がかかりすぎる。本数が少なく利用しにくい。もっと遅くまで走ってほしい。
- 何回か利用した事がありますが、目的地に行くまでの時間がかかり過ぎ（遠回りする事を知らなかった）。
- 本数の少なさと目的地までの所要時間がかかり過ぎるため、ほとんど利用していない（現在の循環バスは無駄！！）。富澤整形外科・内科病院のような送迎バスを他の病院と提携して送迎出来るようにしてほしい。
- 埼玉病院の行き帰りが本数が少なすぎて困る。循環バスの乗り継ぎ、スムーズでない。あまり待ちたくない。
- 循環バスの手続き→自宅へ（〇〇歳以上）乗車証の配布など。
- 近所にバス停がない。

- 丸山台3丁目は、昔から大和中のところでバスが曲がってしまい、3丁目まで来ないということが実情です。高齢者の方は同じ市民で、バスに乗れない地区があり、大変だと言っていました。
- 行きたいところにまっすぐ行かないので時間がかかる（本数が少ない）。
- 本数が増えると良い。
- 便数が少ない。
- 本数が少ない。時間がかかる。目的地まで直接行けない。
- 本数が少ない（一律（高齢の方も）100円バス代を支払い、それで増やすことはできないのか）。
- 駅、市役所、保健センター、病院等にいくのに利用したいと思っているが、時間がちょうど良い運行がないので、仕方なく路線バスを使ったり、駅からはタクシーを使ったりしている。運行本数を増便してほしい。
- 市内施設を利用する際、その開始時に間に合わない場合に、少し早めの巡回バスに乗る。すると、開始時間まで待ち時間が長くなる。逆に、帰る際、巡回バスは市内を一周りするようなコースとなり、長時間の乗車となる。よって、急がない場合、市巡回バスを利用している。
- 本数が少なく時間もかかるので利用できない。
- 本数が余りに少ない。ルートが長すぎる（何の役にも立ってない！！）
- 本数も少なく、目的地に向かうときも非常に遠回りになることがある。また、市内の施設なのに直行していない箇所が多い。
- 「赤池」バス停の場所が変更になり、人家の玄関付近で降りるのがとても嫌だと聞きました。交差点より先のマンションや氷川八幡神社近くから来る方もおり、バス停が遠くなった感じがするとの事。バス停は、赤池通りのカーブの所なので車も危ないのではと聞きました。
- 歩行器を1人では載せられないので利用できない。

3) 担当地区内の子育て世代の移動実態

①①【問 11-1】子育て世代の買物先

子育て世代の買い物の移動状況では、「イトーヨーカドー和光店」が25.0%(15人)と最も高く、次いで「ベルク西大和」が10.0%(6人)と続いている。



MA=64

図 49 利用店舗名 子育て世代の買い物の移動状況

②②【問 11-1】子育て世代の買物における交通手段

• 子育て世代の交通手段では、「自転車」が74.2%(98人)と最も高く、次いで「自家用車(自分で運転)」が59.1%(78人)と続いている。

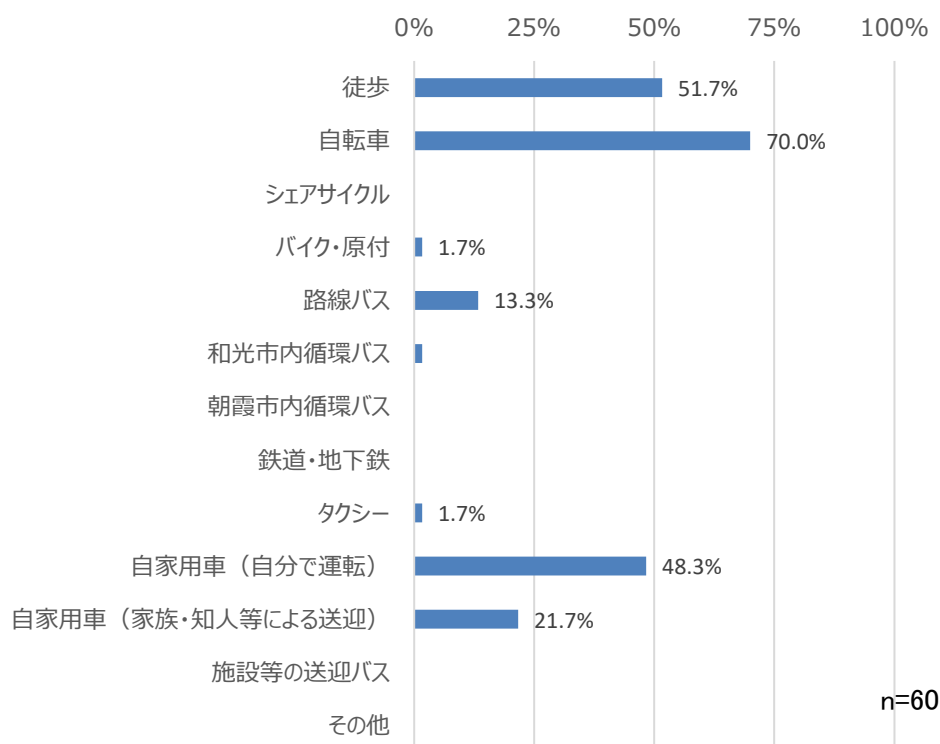


図 50 交通手段 子育て世代の買い物の移動状況

③③【問 11-2】子育て世代の通院先

• 子育て世代の通院時の移動状況では、「和光駅前クリニック」が28.3%(17人)と最も高く、次いで「埼玉病院」が26.7%(16人)と続いている。

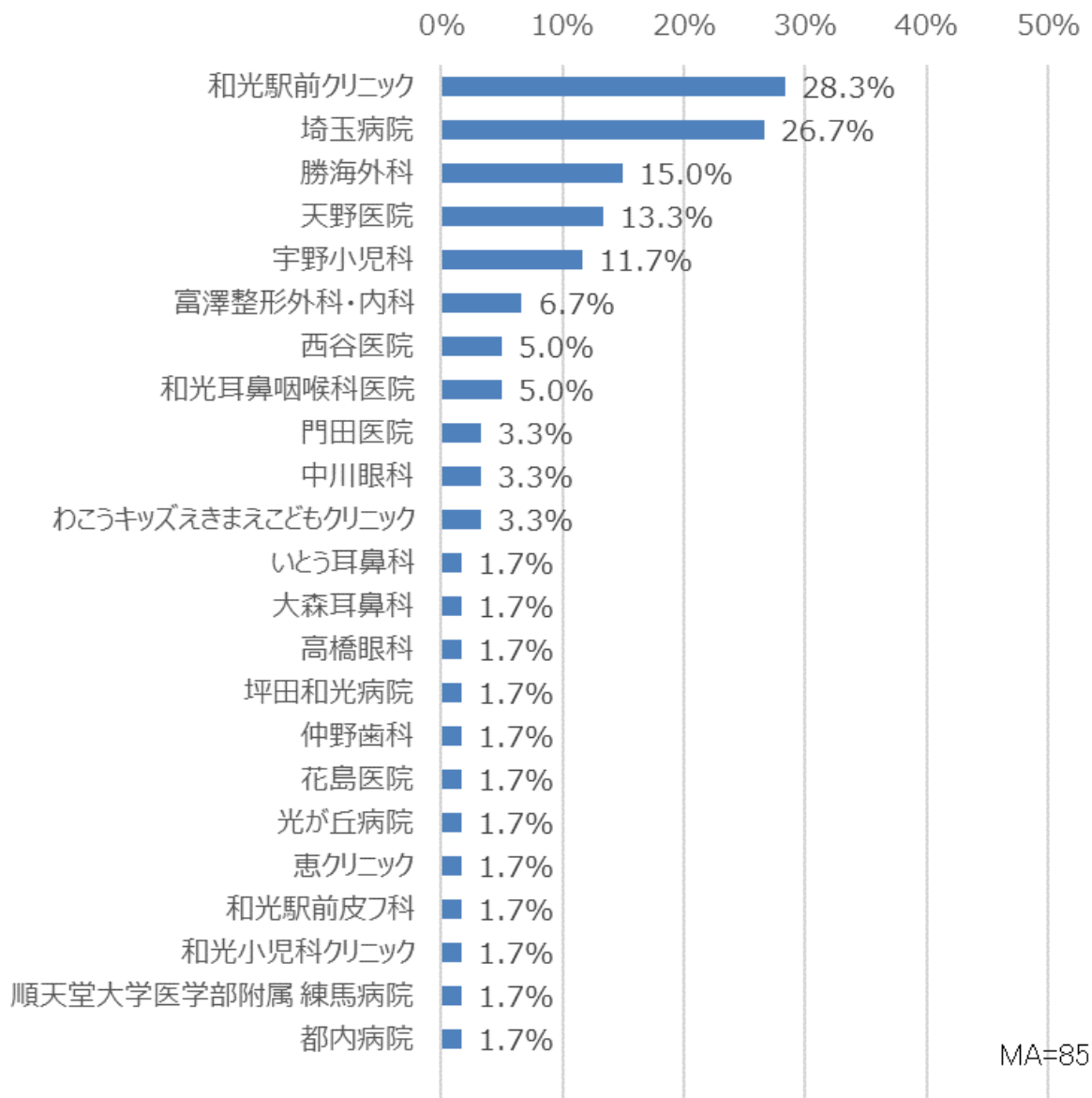


図 51 病院 子育て世代の通院時の移動状況

④④【問 11-2】子育て世代の通院における交通手段

• 交通手段では、「自転車」が65.9%(56人)と最も高く、次いで「徒歩」が51.8%(44人)と続いている。

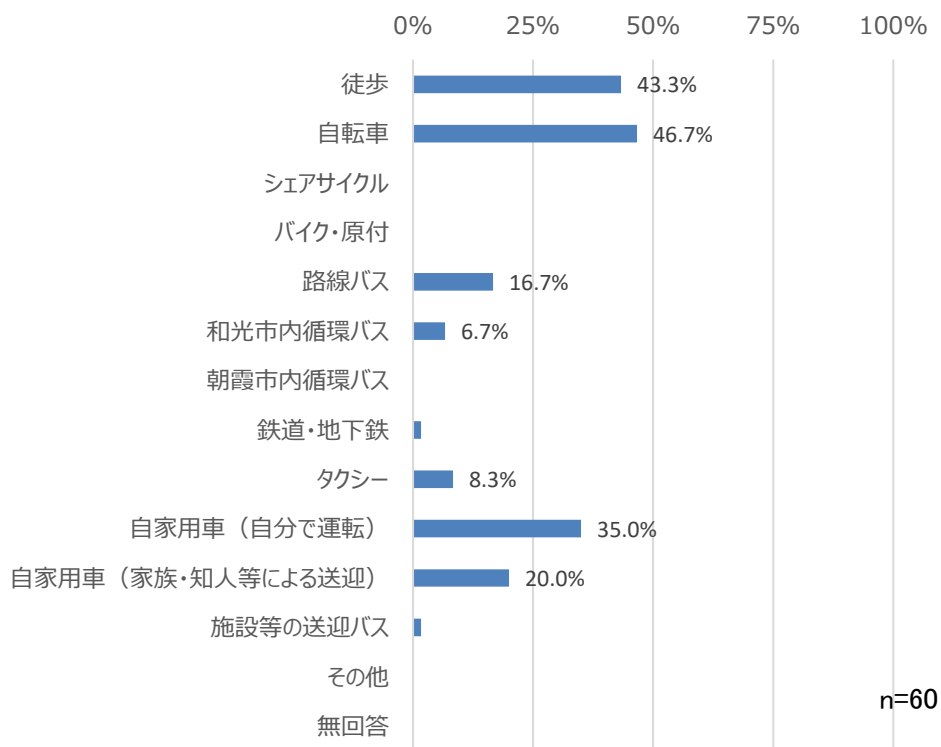


図 52 交通手段 子育て世代の通院時の移動状況

⑤ ⑤ 【問 12】 民生委員として把握している“子育て世代の移動に関する悩み”

移動に関する悩みでは、「新型コロナウイルスの影響で外出できない。」が23.3%(14人)と最も高く、次いで「移動先までのバス本数が少ない」が18.3%(10人)と続いている。

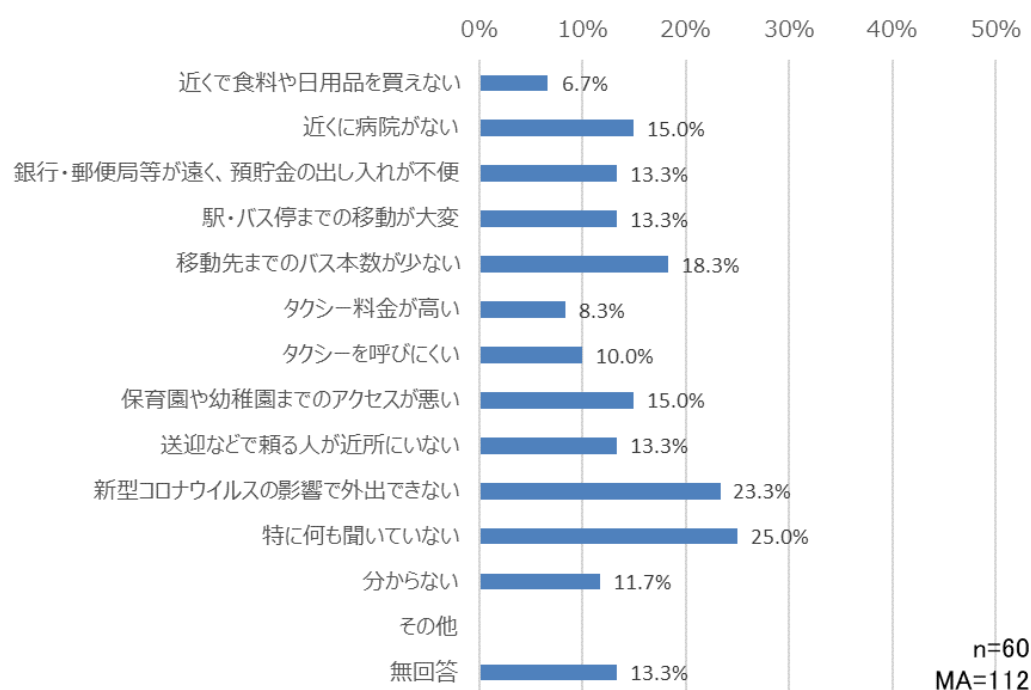


図 53 移動に関する悩み

表 43 移動に関する悩み

| | 回答数 | 割合 |
|------------------------|-----|-------|
| 近くで食料や日用品を買えない | 4 | 6.7% |
| 近くに病院がない | 9 | 15.0% |
| 銀行・郵便局等が遠く、預貯金の出し入れが不便 | 8 | 13.3% |
| 駅・バス停までの移動が大変 | 8 | 13.3% |
| 移動先までのバス本数が少ない | 11 | 18.3% |
| タクシー料金が高い | 5 | 8.3% |
| タクシーを呼びにくい | 6 | 10.0% |
| 保育園や幼稚園までのアクセスが悪い | 9 | 15.0% |
| 送迎などで頼る人が近所にいない | 8 | 13.3% |
| 新型コロナウイルスの影響で外出できない。 | 14 | 23.3% |
| 特に何も聞いていない | 15 | 25.0% |
| 分からない | 7 | 11.7% |
| その他 | 0 | 0.0% |
| 無回答 | 8 | 13.3% |

⑥ ⑥担当区域の子育て世代の外出時の困りごと

■白子エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 駐車場が狭いので車で行きにくい。 ■ 子供が小さ過ぎるため、自転車での移動が難しい人達が利用しやすい路線バスや循環バスの利便性の悪さ。 ■ 都内方面への公共移動手段は整備されているが、この地域から和光市中心部等への移動手段がない。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ バスが少ないのでもっと沢山出てほしい。 ■ 和光市駅方面行きのバスの便数が少ない（イトーヨーカ堂またはベルクへの買い物、和光市駅南口行きのバス）。 ■ そもそも市内中心部に向かう路線がない。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 本数が少ない。 ■ 電車を利用する時に丁度よい時刻がない。本数をもう少し増やしてほしい。 ■ 本数が少ないので利用できない。 ■ 本数の少なさ、利便性の悪さ（余りにも時間がかかる）。特に市役所や和光市駅前への買い物に行く場合。 ■ 利用しない。検診の時使用する（保健で均一）。 ■ 本数も少なく、路線網も必要な施設に行くには合理的ではなく使っていない。 |

■南エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|-------------------|--|---|
| — | <ul style="list-style-type: none"> ■ 南大和↔成増駅南口は西武/東武でダイヤがダブる（特に朝夕）。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ ほとんど利用していないと思われる。 |

■中央エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|-------------------|-----------------|-------------------|
| — | — | — |

■新倉エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 自転車がメインの移動手段なので雨が降ると困る。 ■ 買い物、病院はほとんど自家用車で、が多い。 ■ 歩道の設備が必要（狭い）。自転車のルール・マナーが悪い。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 路線バスがない。 ■ 新倉には、路線バスがでていない。 ■ ベビーカーなのでバスの乗り降りが大変。 ■ 乗り継ぎが大変。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 本数が少ない。 ■ 混んでいるのであまり利用しない。バギー等で乗りにくい（せまい）。 ■ 本数が少ない。目的地まで時間がかかりすぎる。ほとんど利用しない。 ■ 子育て世代の方で市内循環バスを利用している人を見かけたことはありません。 |

■本町エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 雨天の場合は、自転車では無理な場合があるので、タクシーに頼らざるをえない。バスの本数や路線がもう少しあると良い。 ■ 大きな病院は駐車場があるが、それ以外だと車での来院を断られるので子供の具合が悪い時には不便。子供がぐずるといけないので、公共交通機関はそもそも利用しない。和光の駅前には道幅が広いが、段差が多く地面の凹凸が障害になっている。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 本町は比較的すぐ買い物も通院もできるので子育て世代がバスを利用することが少ない。近くに揃っているため。ベビーカーは乗り降りしづらい。ベビーカーを置くと肩身が狭く、抱っこひもを使わないとバスに乗れない。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 車内があまり広くないので、ベビーカーを持つては乗車できない。本数が少ないので、利用するつもりにならない。 |

■諏訪エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|-------------------|-----------------|-------------------|
| — | — | — |

■広沢エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 実家が近くにある方がほとんどいなく、遠方にいるため、すべてにおいて頼る方がなく、困っている人が多いです。特に乳幼児をかかえている方は、引越してすぐで知人もなく、買い物・病院等の情報もなく、孤立しがちです。ご主人も忙しい方が多く、子育て全般援助を必要とされている方が多い現状です。 ■ 駅周辺の病院は駐車場がない、狭いため、別のパーキングに停めるが、具合の悪い時はそこまで歩くのが辛い。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 官舎の利用しやすい所にバス停がない（あってもよくわからない）。降りてから歩く距離が長い。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 乗り場、ダイヤなど、良くわからない。土地勘がないので、どの辺なのかピンと来ない。結局、よくわからないので、車に頼ってしまう。 |

■西大和団地エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|---|--|-------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 西大和団地は世帯数が多く、近くの官舎と併せるとかなりの人口がある。シェアカーサービスを団地のどこかに作ったら助かると思います。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 私自身は全く使わないが、自宅近くに乗車場（バス停）があります。高齢者のためにイスが置いてあったりするのは良いと思います。暗くなってからの乗り降りのため、バス停は明るくしてもらえたらと思います。 | — |

■諏訪原団地エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|---|-----------------|-------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 近くにお店がない。ウェルパークでは欲しい物がない。種類も同様。買い出しに行くことでお天気が悪い時など足がない（普段は自転車でも行けるが）。 | — | — |

■下新倉エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 坂が多い。道幅が狭い。 ■ コンビニを利用（近くで徒歩）。仕事帰りに新宿・池袋のデパートで買い物をしている（路線バス）。トイレットペーパーなどかさの張るものについては、スーパーを利用している（自宅の車）。子供の発熱で病院に行く際、家族に運転依頼。市内循環バスは時間がかかるようだ。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ バス停が遠い。本数が少ない。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 目的地まで、時間がかかる。本数が少ない。幼児健診の時など時間に合ったバスを出してあげるといいと思います。 ■ 運行本数が少ないので利用していない。 ■ 市内を一巡するため時間がかかる。 |

■丸山台エリア

| 買物や通院等の移動手段での困りごと | 路線バス利用時の困りごとや要望 | 市内循環バス利用時の困りごとや要望 |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 雨の日は、車がない方は外に出ないようです。病院への時は、タクシーを呼んでいます（タクシーも、すぐに来てくれなかったりとお母さん方は苦労しているようです）。買い物に関しては、秋にヤオコーができるので、若いお母さん達は楽しみにしています！！ | <ul style="list-style-type: none"> ■ 路線バスは通っていないので、可能であれば成増駅まで通してほしいという声があります。 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 丸山台2丁目までしか通っていないので、ぜひ丸山台3丁目まで通って欲しいと、車や自転車のない乳幼児のお母さん達は口々に言っていますので、よろしく願いいたします。秋に丸山台3丁目にヤオコーができるので、ぜひ市内バスを通して欲しいです。 |

⑦⑦【問 13-1】民生委員として把握している“子育て世代が移動手段で困っていること”

＜回答内容（原文）＞

- 西大和団地は世帯数が多く、近くの官舎と併せるとかなりの人口がある。シェアカーサービスを団地のどこかに作ったら助かると思います。
- 自転車がメインの移動手段なので雨が降ると困る。
- 雨天の場合は、自転車では無理な場合があるので、タクシーに頼らざるをえない。バスの本数や路線がもう少しあると良い。
- 坂が多い。
- 道幅が狭い。
- 実家が近くにある方がほとんどいなく、遠方にいるため、すべてにおいて頼る方がなく、困っている人が多いです。特に乳幼児をかかえている方は、引越してすぐで知人もなく、買い物・病院等の情報もなく、孤立しがちです。ご主人も忙しい方が多く、子育て全般援助を必要とされている方が多い現状です。
- 買い物、病院はほとんど自家用車で、が多い。
- 駐車場が狭いので車で行きにくい。
- 子供が小さ過ぎるため、自転車での移動が難しい人達が利用しやすい路線バスや循環バスの利便性の悪さ。
- 雨の日は、車がない方は外に出ないようです。病院への時は、タクシーを呼んでいます（タクシーも、すぐに来てくれなかったりとお母さん方は苦勞しているようです）。買い物に関しては、秋にヤオコーができるので、若いお母さん達は楽しみにしています！！
- 歩道の設備が必要（狭い）。
- 自転車のルール・マナーが悪い。
- 近くにお店がない。ウェルパークでは欲しい物がない。種類も同様。
- 買い出しに行くことでお天気が悪い時など足がない（普段は自転車でも行けるが）。
- 駅周辺の病院は駐車場がない、狭いため、別のパーキングに停めるが、具合の悪い時はそこまで歩くのが辛い。
- コンビニを利用（近くで徒歩）。仕事帰りに新宿・池袋のデパートで買い物をしている（路線バス）。トイレトペーパーなどかさの張るものについては、スーパーを利用している（自宅の車）。子供の発熱で病院に行く際、家族に運転依頼。市内循環バスは時間がかかるようだ。
- 都内方面への公共移動手段は整備されているが、この地域から和光市中心部等への移動手段がない。
- 中央エリアまたは成増に移動するには路線バスを利用するが、和光市駅方面に行く路線バスはバス停が遠い。市内循環バスは時間がかかる。自家用車がない場合は自転車での移動となる。坂が多く大変である。

- 大きな病院は駐車場があるが、それ以外だと車での来院を断られるので子供の具合が悪い時には不便。
- 子供がぐずるといけないので、公共交通機関はそもそも利用しない。
- 和光の駅前には道幅が広いが、段差が多く地面の凹凸が障害になっている。
- 自転車のふらつきやスピードの出しすぎが恐怖で歩行し辛い。
- 病院でも授乳室のある所とない所がある。
- パパの育児参加にも配慮して欲しい（おむつ替えが女子トイレのみではなく男性トイレにも）。

⑧⑧【問 13-2】民生委員として把握している“子育て世代が路線バスを利用する上で困っていること”

＜回答内容（原文）＞

- 私自身は全く使わないが、自宅近くに乗車場（バス停）があります。高齢者のためにイスが置いてあったりするのは良いと思います。暗くなってからの乗り降りのため、バス停は明るくしてもらえたらと思います。
- 路線バスがない。
- 新倉には、路線バスがでていない。
- バス停が遠い。
- 数が少ない。
- ベビーカーなのでバスの乗り降りが大変。
- 乗り継ぎが大変。
- バスが少ないのでもっと沢山出てほしい。
- 和光市駅方面行きのバスの便数が少ない（イトーヨーカドーまたはベルクへの買い物、和光市駅南口行きのバス）。
- 路線バスは通っていないので、可能であれば成増駅まで通してほしいという声があります。
- 官舎の利用しやすい所にバス停がない（あってもよくわからない）。降りてから歩く距離が長い。
- 南大和⇄成増駅南口は西武／東武でダイヤがダブる（特に朝夕）。
- そもそも市内中心部に向かう路線がない。
- 本町は比較的すぐ買い物も通院もできるので子育て世代がバスを利用することが少ない。近くに揃っているため。
- ベビーカーは乗り降りしづらい。
- ベビーカーを置くと肩身が狭く、抱っこひもを使わないとバスに乗れない。
- バスの座席が狭い。

◎ ◎【問 13-3】民生委員として把握している“子育て世代が市内循環バスを利用する上で困っていること”

<回答内容（原文）>

- 混んでいるのであまり利用しない。
- バギー等で乗りにくい（せまい）。
- 車内があまり広くないので、ベビーカーを持っては乗車できない。本数が少ないので、利用するつもりにならない。
- 目的地まで、時間がかかる。
- 本数が少ない。
- 幼児健診の時など時間に合ったバスを出してあげるといいと思います。
- 本数が少ない。
- 電車を利用する時に丁度よい時刻がない。本数をもう少し増やしてほしい。
- 本数が少ない。目的地まで時間がかかりすぎる。ほとんど利用しない。
- 本数が少ないので利用できない。
- 本数の少なさ、利便性の悪さ（余りにも時間がかかる）。特に市役所や和光市駅前への買い物に行く場合。
- 利用しない。検診の時使用する（保健で均一）。
- 丸山台2丁目までしか通っていないので、ぜひぜひ丸山台3丁目まで通って欲しいと、車や自転車のない乳幼児のお母さん達は口々に言っていますので、よろしく願いいたします。秋に丸山台3丁目にヤオコーができるので、ぜひ市内バスを通して欲しいです。
- ほとんど利用していないと思われる。
- 子育て世代の方で市内循環バスを利用している人を見かけたことはありません。
- 乗り場、ダイヤなど、良くわからない。土地勘がないので、どの辺なのかピンと来ない。結局、よくわからないので、車に頼ってしまう。
- 運行本数が少ないので利用していない。
- 市内を一巡するため時間がかかる。
- 本数も少なく、路線網も必要な施設に行くには合理的ではなく使っていない。
- 時間がかかり過ぎる。

4) 公共交通の現状や今後の在り方について

① ①【問 14】公共交通の現状や今後の在り方について、自由意見

| 白子エリア |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">■ 現状は高齢者に適した公共交通ではないので、高齢化社会に向けた対策が必要。(例) 市役所―埼玉病院―大型スーパー店の循環バス路線の設置。■ 高齢化社会になり、免許返納する人が増えたら、バス・タクシーを利用する人が増えるとは思いますが。私の住む地区は成増駅に近いので不便は感じませんが、循環バスの本数を手厚くする必要のある地域や、タクシーの待機場所にマンションの駐車場を提供したり、各地域で必要なものがその地域に優先させられるといいと思います。■ 市内を横断できる南北の移動ができないので動きが悪く、不便を感じる。南北の交流もなく(北口、南口方面)、施設も利用できない。もっと交差して乗り継げるようになってほしいと思う(1時間に1本程度ではなく)。■ 各地区での交通弱者や子育て世代の人達の移動手段の実態を十分に分析して、それぞれの地区を基点とした目的地までの利便性の高い交通手段を考えて欲しい。デマンド交通の導入、各地域でのボランティアによる移動の手伝い(ガソリン代を含め手当は支払う)。■ 高齢者は埼玉病院にかかります。ご家族で運転される方がいればいいのですが、たいてい独居。歩けるうちにご自身で通院したく。朝の8時台に1本しかありません。10時台にもう一本あると助かるとのこと。■ 私の現状もすべて自家用車です。埼玉県内、お隣の戸田市や朝霞市の大型スポーツ施設(公共)、公園、県営施設等行くにも、鉄道駅に行くには白子地区は遠くて、坂が多く、運動指導を仕事にしている私にも大変だと思います。国の政策ではなく、県の、市の、町の、縦割行政。東京都隣接地和光市も都営三田線、都営大江戸線、この2線が成増近辺と県境に結びついてくれたら、徳丸三園、下赤塚等でも、いろいろな場所に出やすくなる。そういう計画をするのは、公共交通担当だと思います。東上線の駅近く隣地の都営や営団駅、行政の区画整理事業、県道等延長等と重なれば、話す、検討すべき時ともなのですが、公共事業、設備、ハード、箱物、やりましょう!!と公約することは、まず、ないに近い。何のための交通整備なのか、今、困っている地域の事をこのように調査して、意見を求め、データ化する。大切だと思います。古い建物でも補修して使えそう、危険ではない状態であれば、予算を回すところは安全に立て、歩き、個人のQOLを上げる事。サポートが必要ならば、福祉面のハード、ソフトの充実が優先。公(市役所)の仕事では、交通弱者のための外出機会の設備。交通網が無の所の方を意識して、その地域に物資的サポート、市民マルシェ等の開催できる広場や民間、NPO等の使いやすい施設やコミュニティバス等で交通網を結びつける等、必要不可欠だと思います。■ 車輦をもっと小型にして(例えばハイエース etc)、経費を圧縮し、その分路線と本数を増やして欲しい。 |
| 南エリア |
| <ul style="list-style-type: none">■ 全てに満足を得る事は不可能と推察するも、市内循環バスは利便性も薄く、加えて市役所/和光市駅等に満足を得ない!!関わる市民に費用をオープンにし、加えてC/Sを問う必要有。 |

| |
|--|
| <p>中央エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ バス利用の方は少なく、買い物や通院はタクシーを呼んでいる方が多いです。路線バスはなく、市内循環バスも少ないので利用する方が限られています。認知する方法等が必要と思います。 |
| <p>新倉エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 市内循環バスの本数を増やしてほしい。 ■ 路線バスの料金が安い。時間通りに進めるバスであってほしい。道路が混むと時間が読めない。 ■ 駅に近い環境のため必要としていない。 ■ 子育て世代と高齢者では生活スタイルが異なっているので、それぞれ別々に分けて対策をとる方が良いと考えています。高齢者では通院の交通手段だったり、子育て世代ではそれよりも必要性の高いことに。全体をザックリとまとめるのは止めて、きめ細かい対策が、利用されやすいと思います。 |
| <p>本町エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 和光市は南地区は成増駅、東側も成増駅と、市内が分断されているので、市内全体から和光市駅、市役所へのバス路線をもっと充実させてほしいと思います。 ■ 駅前地区なので、困っている人はいません。 ■ SDGs をめざすなら、循環バスを電気自動車にしてほしい。利用状況に見合う循環バスの状況も考えてほしい。 ■ バスは利用したことがない。発着時刻、所要時間が分からず不安だから。 |
| <p>諏訪エリア</p> <p style="text-align: center;">—</p> |
| <p>広沢エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 官舎においては官舎内に相談窓口を設けてもいいかと思います。幼稚園、病院、買い物等、情報を与えられる冊子があったり、話ができる人がいたり。その役目を民生委員がしてもいいのではと思っています。とにかく頼る人がおらず、引越しされて来た方の不安を取り除ける援助ができればと思っています。 ■ 西大和大地のサンディがなくなった時は、1年近くもベルクが開店せず、困る人がかなりいました。同時期に本町のサミットも閉まった時期があり、私は車を運転するので、初めて新座のいなげやに行きました。決まったダイヤだけで運行するのではなく、臨時で「お買物バス」的なものを運行してはどうでしょうか。 |
| <p>西大和団地エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 市内循環バスは路線バスが行っていないところの方が多く、利用できる方には価値があると思います。 |
| <p>諏訪原団地エリア</p> <p style="text-align: center;">—</p> |
| <p>下新倉エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 市内循環バスの運行について検討してほしい。歩道を広くしてほしい。 |

- 市内循環バスの本数が少ない。
- 若い世代は買い物にネットを利用するなど、さほどお困りのご様子はありませんが、高齢者の方で「ゆめあい」を利用したいが、直接行けないので（乗換などがある）不便ですというお声があった事があります。
- ゆめあい和光高齢者福祉センターと新倉高齢者センター行きのバスは送迎が一日に一便だけ。せめて午前と午後、各々二便ずつにしてほしい。午後からの講座や教室に参加するのに不便で困る。
- 駅北口の開発を早急に願いたい。雨の時、自家用車があふれ、通行の妨げが生じている。

丸山台エリア

—

<回答内容（原文）>

内循環バスは路線バスが行っていないところの方が多く、利用できる方には価値があると思います。

市内循環バスの本数を増やしてほしい。

和光市は南地区は成増駅、東側も成増駅と、市内が分断されているので、市内全体から和光市駅、市役所へのバス路線をもっと充実させてほしいと思います。

駅前地区なので、困っている人はいません。

市内循環バスの運行について検討してほしい。歩道を広くしてほしい。

現状は高齢者に適した公共交通ではないので、高齢化社会に向けた対策が必要。

（例）市役所—埼玉病院—大型スーパー店の循環バス路線の設置。

高齢化社会になり、免許返納する人が増えたら、バス・タクシーを利用する人が増えるとは思いますが。私の住む地区は成増駅に近いので不便は感じませんが、循環バスの本数を手厚くする必要のある地域や、タクシーの待機場所にマンションの駐車場を提供したり、各地域で必要なものがその地域に優先させられるといいと思います。

SDGs をめざすなら、循環バスを電気自動車にしてほしい。利用状況に見合う循環バスの状況も考えてほしい。

官舎においては官舎内に相談窓口を設けてもいいかと思います。幼稚園、病院、買い物等、情報を与えられる冊子があったり、話ができる人がいたり。その役目を民生委員がしてもいいのではと思っています。とにかく頼る人がおらず、引越されて来た方の不安を取り除ける援助ができればと思っています。

路線バスの料金が安い。時間通りに進めるバスであってほしい。道路が混むと時間が読めない。

バスは利用したことがない。発着時刻、所要時間が分からず不安だから。

市内を横断できる南北の移動ができないので動きが悪く、不便さを感じる。南北の交流もなく（北口、南口方面）、施設も利用できない。もっと交差して乗り継げるようになればいいと思う（1時間に1本程度ではなく）。

市内循環バスの本数が少ない。

各地区での交通弱者や子育て世代の人達の移動手段の実態を十分に分析して、それぞれの地区を基点とした目的地までの利便性の高い交通手段を考えて欲しい。デマンド交通の導入、各地域でのボランティアによる移動の手伝い（ガソリン代を含め手当は支払う）。

高齢者は埼玉病院にかかります。ご家族で運転される方がいればいいのですが、たいてい独居。歩けるうちにご自身で通院したく。朝の8時台に1本しかありません。10時台にもう一本あると助かるとのこと。

バス利用の方は少なく、買い物や通院はタクシーを呼んでいる方が多いです。

路線バスはなく、市内循環バスも少ないので利用する方が限られています。認知する方法等が必要と思います。

私の現状もすべて自家用車です。埼玉県内、お隣の戸田市や朝霞市の大型スポーツ施設（公共）、公園、県営施設等行くにも、鉄道駅に行くには白子地区は遠くて、坂が多く、運動指導を仕事にしている私にも大変だと思います。国の政策ではなく、県の、市の、町の、縦割行政。東京都隣接地和光市も都営三田線、都営大江戸線、この2線が成増近い都と県境に結びつけてくれたら、徳丸三園、下赤塚等でも、いろいろな場所に出やすくなる。そういう計画をするのは、公共交通担当だと思います。東上線の駅近く隣地の都営や営団駅、行政区画整理事業、県道等延長等と重なれば、話す、検討すべき時ともなのですが、公共事業、設備、ハード、箱物、やりましょう！！と公約することは、まず、ないに近い。何のための交通整備なのか、今、困っている地域の事をこのように調査して、意見を求め、データ化する。大切だと思います。古い建物でも補修して使えそう、危険ではない状態であれば、予算を回すところは安全に立て、歩き、個人のQOLを上げる事。サポートが必要ならば、福祉面のハード、ソフトの充実が優先。公（市役所）の仕事では、交通弱者のための外出機会の設備。交通網が無の所の方を意識して、その地域に物資的サポート、市民マルシェ等の開催できる広場や民間、NPO等の使いやすい施設やコミュニティバス等で交通網を結びつける等、必要不可欠だと思います。

駅に近い環境のため必要としていない。

子育て世代と高齢者では生活スタイルが異なっているので、それぞれ別々に分けて対策をとる方が良いと考えています。高齢者では通院の交通手段だったり、子育て世代ではそれよりも必要性の高いことに。全体をザックリとまとめるのは止めて、きめ細かい対策が、利用されやすいと思います。

若い世代は買い物にネットを利用するなど、さほどお困りのご様子はありませんが、高齢者の方で「ゆめあい」を利用したいが、直接行けないので（乗換などがある）不便ですというお声があった事があります。

西大和大地のサンディがなくなった時は、1年近くもベルクが開店せず、困る人がかなりいました。同時期に本町のサミットも閉まった時期があり、私は車を運転するので、初めて新座のいなげやに行きました。決まったダイヤだけで運行するのではなく、臨時で「お買物バス」的なものを運行してはどうでしょうか。

ゆめあい和光高齢者福祉センターと新倉高齢者センター行きのバスは送迎が一日に一便だけ。せめて午前と午後、各々二便ずつにしてほしい。午後からの講座や教室に参加するのに不便で困る。

駅北口の開発を早急に願いたい。雨の時、自家用車があふれ、通行の妨げが生じている。

全てに満足を得る事は不可能と推察するも、市内循環バスは利便性も薄く、加えて市役所／和光市駅等に満足を得ない！！関わる市民に費用をオープンにし、加えてC/Sを問う必要有。

車輛をもっと小型にして（例えばハイエース etc）、経費を圧縮し、その分路線と本数を増やして欲しい。

3-4 関係者ヒアリング

《仕様書の記載》

上記調査結果をもとに地域公共交通に係る関係者（交通事業者、市関係課、近隣自治体等）へのヒアリングを行う。

3-4-1 実施概要

- 交通事業者へのヒアリングは、令和2年度業務で実施していないタクシー会社等を対象に実施する。
- 庁内関係課へのヒアリングは、令和2年度業務で実施した後、計画策定・見直し等の進捗がある場合に実施し、「市の目指す将来像」や「公共交通に求められる役割」の整理に反映する。
- 隣接自治体へのヒアリングは、行政界を跨ぐ移動について、今後の需要動向や供給面の課題も含めて、将来的な対応の考え方について意見交換する。

表 関係者へのヒアリング実施概要

| 項目 | 内容 |
|------|---|
| 調査対象 | ・交通事業者：シェアサイクル事業者 ・庁内関係課：長寿あんしん課、保育施設課、社会援護課 |
| 調査方法 | ヒアリング項目にしたがって、関係者と対話しながら、意見を聞き取る。 |

3-4-2 実施結果

1) 事業者ヒアリング

| | | | |
|----|---------------------------------|------|--|
| 対象 | シナネンモビリティプラス(株) (株)オープンストリート | 担当者名 | 【シナネンモビリティプラス(株)】 営業部 園部様、経営企画室 齋藤様 【(株)オープンストリート】 プラットフォーム統括エリア開発1部 本間様 |
| 場所 | 和光市役所 | 調査日時 | 令和3年9月1日(水) 13時30分 |

1. 和光市内におけるシェアサイクルの利用状況について

1-1. 今年度のシェアサイクルの利用回数の推移を教えてください。

- ・前年度と同じペースで増えている。
- ・例年、12月、1月は利用者が少ない傾向がある。

1-2. 利用者の特性を教えてください。

- ・利用者が登録している情報はメールアドレスのみであるため、詳細な属性は不明である。
- ・千葉市ではアプリ上でアンケートを実施しており、市HPで公開されている。和光市の利用者特性把握の参考になると思われる。
- ・アプリ上でアンケート調査にかかる費用は、30~40万円程度である。調査実施にあたっては、回答率を高めるためにクーポン等を発行している。
- ・他都市では、男性の利用が多い。利用者の年代は、30~50代が約7割、20~50代が約9割である。
- ・利用時間の中央値は「11分」となっており、1回の利用で、2km程度移動している場合が多い。

1-3. 利用目的として多いものを教えてください。

- ・他都市では買い物が最も多く、通勤と通学がその次に多い傾向がある。
- ・事業者としては、和光市でも同様の傾向ではないかと推察している。

1-4. 利用が多いステーション(駅周辺)の利用状況について教えてください。

- 駅周辺への利用が多いエリアがあれば、教えてください。
- ・新倉5、8丁目から駅周辺
- ・南2丁目から駅周辺
- ・下新倉5丁目から駅周辺
- ・朝霞駐屯地から駅周辺

1-5. 駅周辺で乗車する利用者の目的地について、傾向があれば教えてください。

- 往復利用する人が多いため、1-4の利用傾向と同様である。
- ・駅周辺から新倉5、8丁目
- ・駅周辺から南2丁目
- ・駅周辺から下新倉5丁目

・ 駅周辺から朝霞駐屯地

1-6. その他、利用の多い区間があれば教えてください。

- ・ 白子1丁目、3丁目～成増駅周辺への利用が一定程度見られる。
- ・ しかし、白子3丁目周辺にはステーションが少ない状況である。

2. 問題点や課題について

2-1. アンケート等で把握されている「利用者の声」があれば、教えてください。

- ・ 和光市において、アンケート調査等を実施していないため、把握していない。

3. 今後のシェアサイクルの展開の方向性について

3-1. 改善策「1. 空白地への開設や低利用 ST の閉鎖などスクラップビルドを行う」についてお聞きします。

- 今後、ステーション**開設**を検討しているエリアについて、可能であれば教えてください。
 - ・ 白子1丁目にステーションを新設したいと考えている。
 - ・ 「東横 INN 和光市駅前」でステーション新設を交渉している。
 - ・ 令和3年12月頃、広沢複合施設周辺に新設する予定である。
 - ・ 本田技研周辺のマンションにステーション新設を検討している。
- 今後、ステーション**閉鎖**を検討しているエリアについて、可能であれば教えてください。
 - ・ ステーションが密集しているが、低利用となっているステーションについては、今後見直しを行いたい。

3-2. 改善策「2. 駅前の拡充や効率的な再配置スキームの構築」についてお聞きします。

- 和光駅周辺エリアに新設したいステーションの規模を教えてください。
 - ・ 理想としては、駅周辺300m以内に合計180台ほどステーションを設けたい（現状は4か所、40台程度）
 - ・ シェアサイクル事業者としては、多くの利用者の発着場所である「和光市駅周辺」のステーション数、ラック数は増やしていきたい。
 - ・ 和光市駅北口の整備に合わせて、ステーションを新設したい。
 - ・ 市外の事例であるが、さいたま新都心の新しいバスターミナルには、複合的なステーション（シェアサイクル、スクーター、EV）の新設を検討している。

3-3. 改善策「4. 交通協議会等への参画を行い、他交通事業者との連携を図る」についてお聞きします。

- 現時点で検討されている連携イメージ等があれば、教えてください。
 - ・ 短期的な目線では、バス停にラックを設置し、自宅からバス停までの移動でシェアサイクルを利用する等の連携ができればと考えている。
 - ・ 中長期的には、検索決済アプリの統合、料金の統一化（路線バス・市内循環バス・シェアサイクル共通定期券など）などの連携イメージも持っている。
 - ・ 社会的に脱炭素に向けた動きがあるため、企業向けにもシェアサイクル利用を広めていきたいと考えている。

4. その他

4-1. シェアサイクル事業者として、市への要望やご意見があれば、教えてください。

- ・朝霞市では、法人利用として朝霞市職員 60 人による利用がスタートしており、和光市でも同様に法人利用を進めたい意向がある。市職員が日常的にシェアサイクルを利用することで、市全体にシェアサイクル利用を浸透させたいと考えている。

さいごに（データ提供のご相談）

和光市地域公共交通計画の策定に向け、下記データについてご提供いただけないでしょうか。

- 利用データ（利用者属性、利用区間、利用時間帯など）
 - ・和光市内における利用区間、利用時間帯に関するデータは提供可能である。
- ステーションの位置情報（ステーションの住所一覧、GIS データなど）
 - ・提供可能である。
- アンケート結果
 - ・アンケート調査を実施していないため、データ無し。

以上

2) 庁内関係課ヒアリング

① 長寿あんしん課（高齢者対策）

| | | | |
|----|---------|------|-------------------|
| 対象 | 長寿あんしん課 | 調査日時 | 令和3年9月1日（水）11時00分 |
|----|---------|------|-------------------|

□高齢者の移動に係る調査

1. 高齢者の移動に係る事業等について

①総合福祉会館送迎サービス

(1)契約について教えてください

契約方法 【施設の指定管理業務の一つとして行っている。】
予 算 【54, 954, 000 円（内バス事業：6, 000, 000 円程度）
決 算 【52, 201, 578 円】（令和2年度）
国等からの助成 有 無 金 額【 】（有の場合）

(2) バスの運行ルートや便数等はどのように決定されているのでしょうか。

○指定管理者（社会福祉協議会）がニーズを把握し、ルート、便数を決定している。
○バス運行に係る変更を行う場合は、市と協議の上変更することとなる。利用者への説明会等の開催は求めている。

(3) 総合福祉会館や新倉高齢者福祉センターのほか、利用の多い停留所はありますか。また、コースや停留所新設等の要望はありますか。

○乗降の多い停留所：和光市駅
○コース新設：細街路に入り込んだ送迎の要望がある。
・徒歩移動が困難な高齢者もいるため、できる限り自宅近くまで送迎があるとたすかるという意見がある。

(4) 今後の展望等について教えてください。

令和4年度から、高齢者福祉センター（以下、高齢者C）が運行する高齢者福祉センター機能利用者用送迎バス（以下、送迎バス）のうち、新倉高齢者福祉センター（以下、新倉C）を含む北ルートが廃止される。新倉Cを中心とした送迎バスは新倉Cの指定管理者が運行することになる。高齢者C及び新倉Cのバス運行内容については市を含む3者協議によりルート等を決定する予定。

②高齢者地域送迎サービス費助成制度(通院の初乗り費用の助成)

(1) 制度概要について教えてください。(事業の対象者、申請方法、対象のタクシー会社など)

市の指定基準による送迎サービス事業者により提供手している。原則として要介護2以上を対象とし、病院及び介護保険施設への入院入所並びに通院通所等の送迎を目的としている。1ヶ月の利用限度額は45,000円で、自己負担は1割です（※一定以上所得のある利用者は2～3割）。（1時間まで6,000円・以降10分増すごとに900円追加・待機30分ごとに2,000円）

(2) 利用状況について教えてください

利用者数 【 811 人】(令和2年度)

予 算 【 16,426,000 円 】 決 算【 14,878,750 円 】

国等からの助成 有 無 金 額【 】(有の場合)

(3) 今後の展望等について教えてください。

R2年度はコロナ禍で利用者数が大幅に減少したが、R3年度はR2年度においての受診控えや外出控えの影響を受け介護度が重くなる(=悪化)高齢者が急増している。そのため、移送サービスを利用する方もこれに比例し増加傾向にある。今後、高齢者数が山となる2040年に向け、移送サービスのニーズは益々増加するものと考えている。事業継続は不可欠。

2. 上記以外の事業や計画について

① 貴課が所掌する計画(介護保険事業計画)において公共交通と関連するような事業や計画はありますか。

(公共交通との関連はないかもしれないが)上記で挙げた2つ以外に、介護予防事業に参加する方向けに、自宅から事業実施会場までの間の送迎を行っている。

② 今後、新たに実施予定の事業等がありますか。また、他自治体や国が実施している事業等で参考になる事例等がありますか。

・現時点では新規事業の予定はない。
・県下自治体の職員研修(事例研究・発表)で、他自治体で実施している住民ボランティア(互助)による送迎や乗合バスの話題になり、関心を持っている。

3. 公共交通政策室への意見や要望等

① 高齢者の移動に係る需要等について、担当が感じる傾向や要望等があれば教えてください。

コロナ禍において要介護度が上がる方が急増しており、移送サービス(介護タクシー)の需要も比例して増加の一途を辿っている。
また、認定を受けていない高齢者についても、公共交通機関の利用は感染リスクが高いと考えているためか、買物や通院等の外出時は一般タクシーを利用する高齢者が増えている。現行当課ではタクシー代の補助を行っていないが、補助を希望する声が多数挙がっている。

② 市内循環バスの無料乗車証制度(70歳以上)について、意見や要望はありますか。

対象者を65才以上に引き下げられないか(70才の根拠が分からない)。

③ 地域公共交通計画の策定に伴い、公共交通政策室への要望等がありますか。

高齢部門としては、高齢者に特化した交通関連施策の充実を図りたいと考えているが、公共交通に関連する部署が連携し、市全体で整備をしていくことが重要且つ最優先であると考え。そのため、当課としても必要に応じて協力していきたい。

② 保育施設課（子育て世代対策）

| | | | |
|----|-------|------|-------------------|
| 対象 | 保育施設課 | 調査日時 | 令和3年9月1日（水）15時30分 |
|----|-------|------|-------------------|

□子育て世代の移動に係る調査

1. 子ども子育て支援事業計画について

① 当該計画の「主な取組」のうち、公共交通に係る事項の進捗状況について教えてください

(1) 道路環境整備の推進

| | |
|--------|----------------------------------|
| 事業概要 | 子育て世代が安心して外出等ができるように、安全な歩道の整備を行う |
| 今後の方向性 | 毎年継続的に歩道の修繕を実施する。 |
| 担当課 | 道路安全課 |

□進捗状況（令和3年8月現在）

令和2年度は297mの歩道を整備し、安全確保を行った。

(2) 交通安全教室

| | |
|--------|---|
| 事業概要 | 小学1年生と小学4年生に、横断歩道の渡り方や自転車の安全な乗り方など交通安全教室を実施する。 |
| 今後の方向性 | 児童生徒に交通環境に即応して自他の安全を守りながら行動する態度を身につけさせ、安全に生活できるよう、学校、家庭、地域、他課との連携を図っていく |
| 担当課 | 道路安全課 |

□進捗状況（令和3年8月現在）

新型コロナウイルス感染拡大の影響に伴い、各学校の判断により開催中止となった。

② ニーズ調査（就学前児童保護者調査、妊婦調査）にて確認された課題や意見のうち、公共交通に係る意見等があれば教えてください。

主だったものを以下に記載します。（詳細やその他は別途送付の調査結果をご確認ください）

- ・歩道の整備（狭い・凸凹していてベビーカーが通れない、すれ違えない、つまづくなど）
- ・ガードレールの設置、横断歩道の整備
- ・自転車専用道路の整備（自転車のスピードが速く、子どもと歩いていると危険を感じる）
- ・駐輪場の整備（子どもを載せる電動自転車など大きい自転車をとめられるスペース確保）
- ・妊婦・子育て世帯へのタクシー・バスの利用助成
- ・バスの便の増設（保健センター（健診等）、公園、子育て支援施設、病院などに行きたいが遠い、車がない、駐車場がないなど）
- ・バスのバリアフリー化（ベビーカーでそのまま乗れる、乗車スペースの確保など）
- ・通学路等の安全の強化
- ・電動自転車の貸出（子どもを乗せられる）

- ③ 上記調査のほか、子育て世代の移動について、担当が感じる課題や需要はありますか。

(ネウボラ課回答)

- ・乳幼児健診開始時間（13：00）に合わせた循環バスの運行
- ・和光市で利用できる陣痛タクシーが1事業者のみのため、増えてほしい
- ・和光市には子育てタクシーがないため、使えるようにしてほしい
- ・循環バスの路線の増便（本数少ない）
- ・ベビーカーでの乗降車可能なノンステップバスの運航

- ④ 地域公共交通計画の策定に伴い、公共交通政策室への要望等がありますか。

第2期和光市子ども・子育て支援事業計画の基本方針Ⅳ「子どもが健やかに育つ環境整備」の中に、施策⑨「子どもの主体的な遊び・活動の機会の提供と環境整備」・施策⑩「子どもを守る安全対策」を掲げている。そのため、様々な活動の機会に参加できる環境整備として公共交通機関の整備及び利便性の向上をお願いしたい。（広沢複合施設、児童館、子育て支援拠点などやプレーパーク事業実施の公園（桜坂公園・柿の木坂湧き水公園）へのアクセス向上等）

また、市内保育施設周辺や学校・学童への通学路の安全の確保をお願いしたい。

2. 子育て世代の移動に係る施策や事業等について

- ① 保育施設課で実施している移動支援サービスなどはありますか。

有 ・ 無 事業名 (有の場合)
事業の概要

- ② 過去に実施していた移動支援サービスについて教えてください。

(1) 送迎保育ステーションサービス

事業の概要

(事業担当課：保育サポート課)

民設送迎保育ステーション事業（委託事業） H29～R2 の4年間実施。

【概要】

中央ひなた保育園をステーションとし、小規模保育事業所及び和光駅前保育園卒所児童で自宅から遠方の保育園に通園している児童等を対象。

保育所等の基盤整備により、上記事業を利用する児童が減少し、R2年度末をもって事業を終了している。

(2) その他（上記以外に事例があれば）

事業の概要

- ③ 他自治体や国が実施している事業等で参考となる事例等はあるでしょうか。

(保育サポート課)

令和2年度には、埼玉県が主催している病児保育送迎システムモデル事業検討委員会にオブザーバーで参加し、モデル事業実施施設の病児保育事業(送迎対応含む)の取組等について情報収集をした。

- ④ 子育て世代の需要や意見等を把握するための手法や調査方法、対象等について参考となる事例や団体等があれば教えてください。

【第2期和光市子ども・子育て支援事業計画策定のためのニーズ調査(就学時前児童保護者調査・妊婦調査)】 令和元年6月実施

→自由記載にて、交通環境に対する意見多数あり

【未就学児が日常的に集団で利用する経路の安全総点検】 令和3年4月～8月実施

→市内幼稚園、保育園、認定こども園に対して、通園路等の危険個所の聞き取り。県土整備事務所へ提出。(道路安全課共有済み案件)

③ 社会援護課（障害者対策）

| | | | |
|----|-------|------|-------------------|
| 対象 | 社会援護課 | 調査日時 | 令和3年9月1日（水）10時00分 |
|----|-------|------|-------------------|

□障害者の移動に係る調査

1. 障害者の移動に関わる制度やサービスについて

① 福祉タクシー利用券の交付

(1) 制度概要について教えてください

利用者数 【 747 人】（令和2年度）

予 算 【 5,704,000 円 】 決 算 【 3,305,390 円 】

国等からの助成 有 ・ 無 金 額 【 】（有の場合）

利用条件

- ① 在宅の身体障害者手帳1・2級の人
 - ② 在宅の下肢・体幹機能障害3級の人
 - ③ 在宅の視覚障害者1～6級の人
 - ④ 在宅の療育手帳[Ⓐ]・A・Bの人
 - ⑤ 在宅の精神障害者保健福祉手帳1・2級の人
- タクシーの初乗運賃分を助成します。（年間18枚：申請月により交付枚数が変わります）

(2) 福祉タクシーの事業者数や車両数等について教えてください

事業者数 【 介護タクシー事業者 10 事業者 】

車 両 数 【 不明 】

※介助タクシーやUDタクシーの台数について、ご存じでしたら教えてください。

介助タクシー 【 不明 】 UD タクシー 【 不明 】

(3) 利用者からの苦情や要望はありますか。

令和2年2月タクシー運賃の改定に伴い、初乗り運賃が減額され、制度上初乗運賃分を助成する制度であるため、助成額も減額されたと思われる方から、サービスの向上について意見をいただく。

(4) 今後の展望等について教えてください。

利用者のニーズに合わせたサービス給付を検討していく。

② 自動車燃料費助成事業

利用者数 【 481 人】(令和2年度)

予 算 【 5,760,000 円 】 決 算 【 5,467,770 円 】

国等からの助成 有 ・ 無 金 額 【 (有の場合)

利用条件

- ① 在宅の身体障害者手帳1・2級の人
- ② 在宅の下肢・体幹機能障害3級の人
- ③ 在宅の視覚障害者1～6級の人
- ④ 在宅の療育手帳④・A・Bの人
- ⑤ 在宅の精神障害者保健福祉手帳1・2級の人

対象者本人又は同居の人が所有する自動車を登録し、自動車燃料費の一部を補助します。(1年度12,000円:登録申請月により年度間の限度額が変わります)

(2) 利用者からの苦情や要望はありますか。

登録できる自動車の範囲が本人又は同居人が所有する車に限られるため、近隣に住む家族の車等、対象範囲を広げられないか、要望をいただくことがある。

(3) 今後の展望等について教えてください。

利用者のニーズに合わせたサービス給付を検討していく。

2. 上記以外の事業や計画について

① 貴課が所掌する計画(障害者計画・障害福祉計画)において公共交通と関連するような事業や計画はありますか。

障害福祉サービスにおける居宅介護(通院等介助)、地域生活支援事業における移動支援事業及び生活サポート事業が関連する可能性があります。

② 今後、新たに実施予定の事業等がありますか。また、他自治体や国が実施している事業等で参考になる事例等がありますか。

特にありません。

3. 公共交通政策室への意見や要望等

① 障害者の移動に係る需要等について、担当が感じる傾向や要望等があれば教えてください。

特にありません。

② 市内循環バスの無料乗車証制度(障害者手帳保有)について、意見や要望はありますか。

障害者の移動手段として、障害福祉制度における助成にも限りがあるため、市内循環バスを無料で乗車できることはありがたいが、本数が少ないため、もう少し増便してほしいという意見をいただく。

③ 公共交通計画の策定に伴い、公共交通政策室への要望等がありますか。

特にありません。

4. 和光市地域公共交通計画（案）の取りまとめ

《仕様書の記載》

当市の公共交通に係る課題や住民意向調査、他自治体の先行事例の整理、各種調査結果をもとに、和光市地域公共交通計画（案）を策定し、印刷製本を行う。

4-1 地域公共交通の基本的な方針の検討

- 公共交通に関する現状、問題点、課題等を整理し、公共交通が目指すべき役割を明確にした上で取組の方向性を検討する。
- 基本方針等の検討は前述の視点を基に検討を行う。また、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」に記載の留意点も踏まえつつ検討を進める。

●まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- ・ 交流拠点や観光スポットへの利便性向上による、サービス充実と利用者増加との一体的な実現
- ・ コンパクトなまちづくり推進のための、地域の実情に応じた公共交通の再編（幹線交通と支線交通の路線形成・改善や、運賃やダイヤなどサービス面での利用者の利便性向上等）、そのための交通結節点等の環境整備の推進
- ・ 観光客の移動手段を確保する観点や、公共交通自体の観光資源としての活用の可能性といった観点から地域公共交通の充実化

●地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保

- ・ 交通機関相互の連携
- ・ 路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどサービス面からも捉えつつ、地域公共交通の利用者の利便性を向上
- ・ 従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応できない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎車両など他の交通手段により補完を行い、地域の輸送資源を総動員して移動手段を確保

●地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

- ・ 多様な交通手段を有機的に組み合わせて身の丈に合った地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保

●住民の協力を含む関係者の連携

- ・ 住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民主体による公共交通の検討や運営への関与等も必要

国土交通省 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（詳細編）」より

図 基本的な方針を定める上での留意点

4-1-1 市が目指す将来都市像の整理（総合振興計画）

■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）

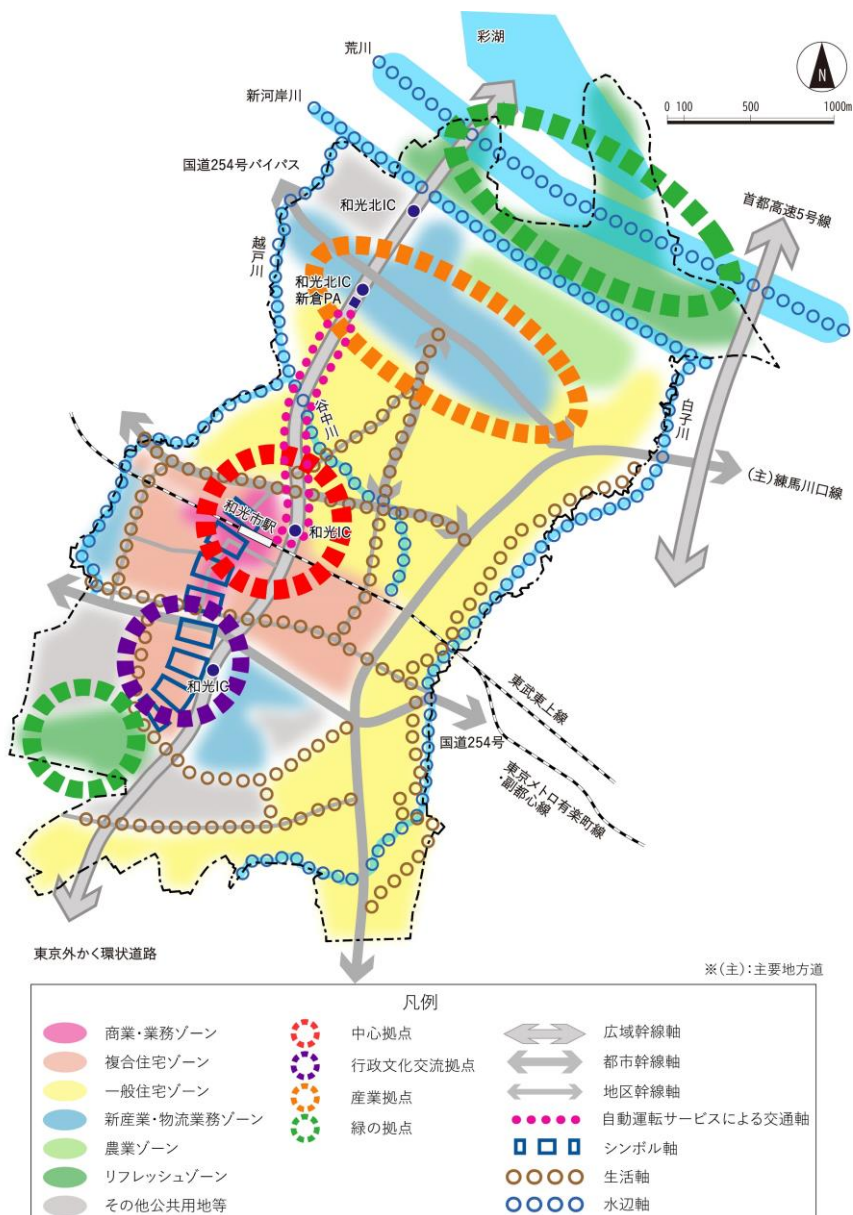


4-1-2 市が目指すまちづくりの方向性の整理（都市計画マスタープラン）

■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）



4-1-3 基本理念と基本方針の検討

公共交通の現状や市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性等を踏まえて、計画の基本理念と基本方針を次のとおり整理した。

【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

4-2 計画の目標の設定

4-2-1 計画の目標の設定

○基本的な方針（公共交通のあるべき姿）に基づき、計画期間内で達成すべき内容を基本目標として、下記のとおり設定した。

○各目標の設定背景・現状等を次ページに示す。

| 【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 |
| | まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通 | 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 |
| 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※：市内循環バスの利用者数、収支率

【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、ほとんど利用が見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、MM 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。

4-2-2 指標の設定

- 目標の達成度合いを適切に評価するため、事業による効果を KPI（評価指標）として設定した。
- 設定根拠や算出方法を下記に示す。

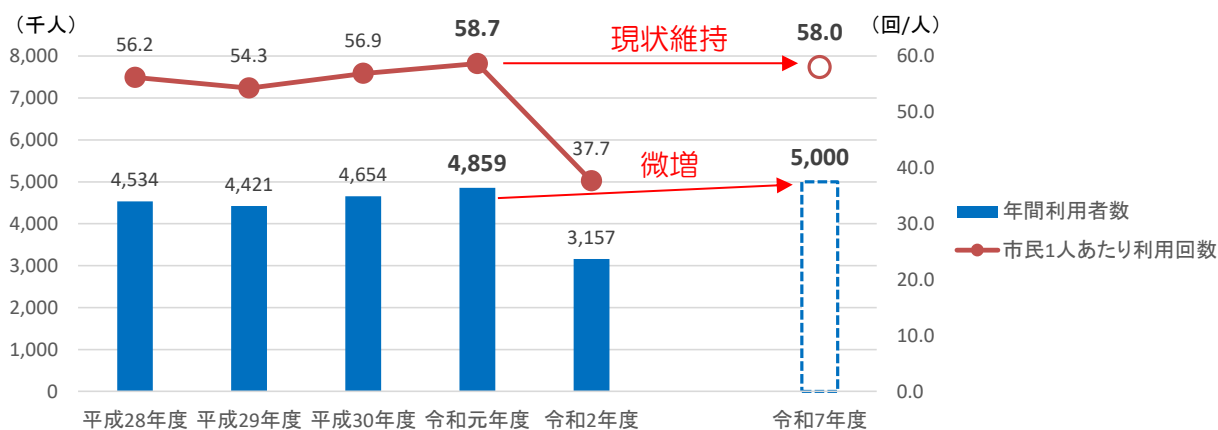
【路線バスの年間利用者数】

| | |
|---------|--|
| 指標の算出方法 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 |

■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33※ | 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 |

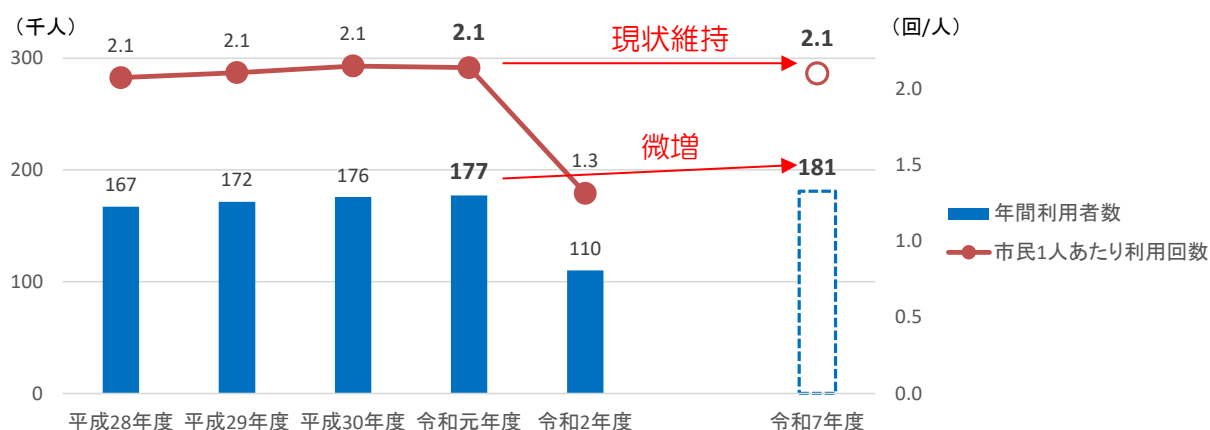
■現況値・目標値（路線バスの年間利用者数）



【市内循環バスの利用者数】

| | |
|---------|--|
| 指標の算出方法 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 |

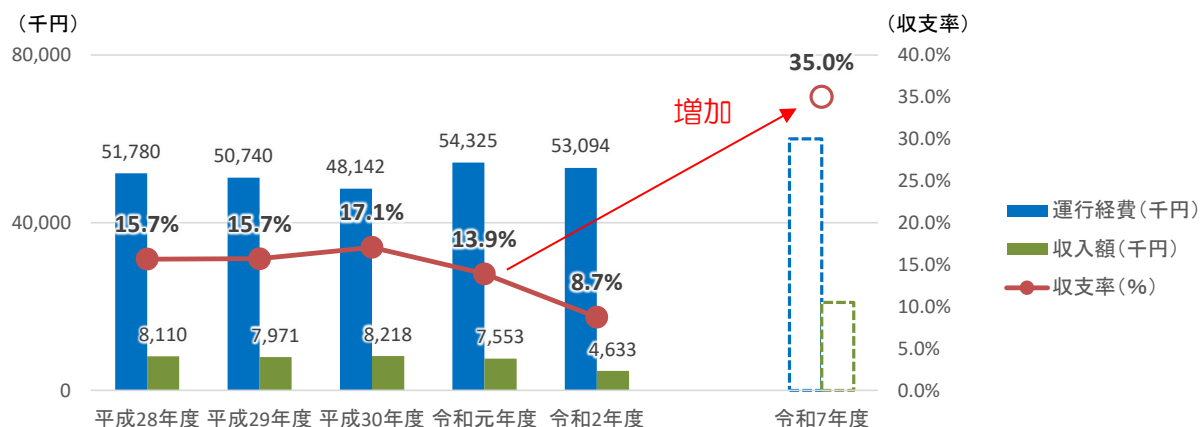
■ 現況値・目標値（市内循環バスの利用者数）



【市内循環バスの収支率】

| | |
|---------|--|
| 指標の算出方法 | 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 | 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。 |

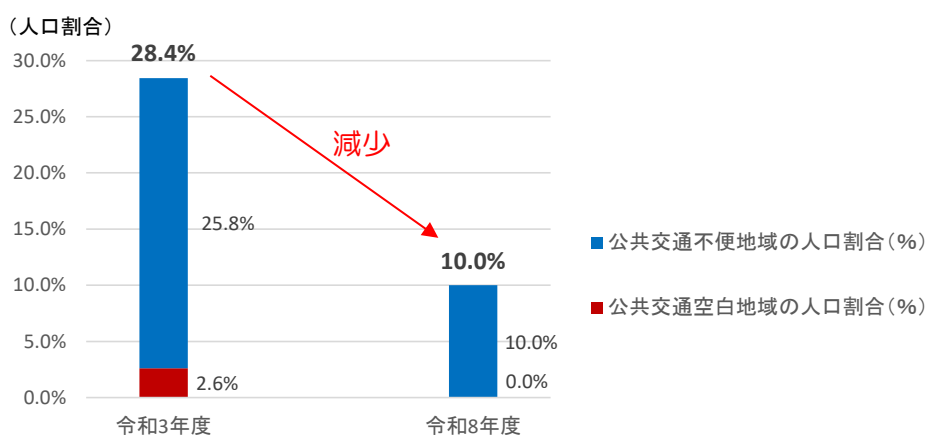
■ 現況値・目標値（市内循環バスの収支率）



【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 | ・ 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。 |
| 現況値・目標値 | ・ 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。 |

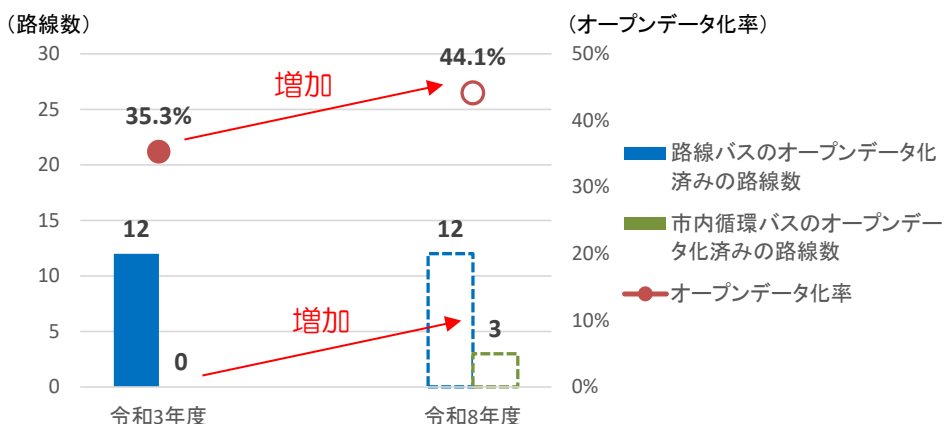
■ 現況値・目標値（公共交通空白・不便地域の居住人口の割合）



【オープンデータ化率】

| | |
|---------|--|
| 指標の算出方法 | ・ 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。 |
| 現況値・目標値 | ・ 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。 |

■ 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 箇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。 |

4-3 目標達成のための施策・事業の検討

○基本的な方針の実現、および目標達成に向けて、計画期間内において実施すべき具体施策および実施に向けた事業化策について検討した。

○検討した施策の体系は下記のとおり。

表 施策体系

| 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 | 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) |
| 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 | 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* |
| 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 | 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)の検討・研究 |

施策 1： 路線バス等の維持・充実

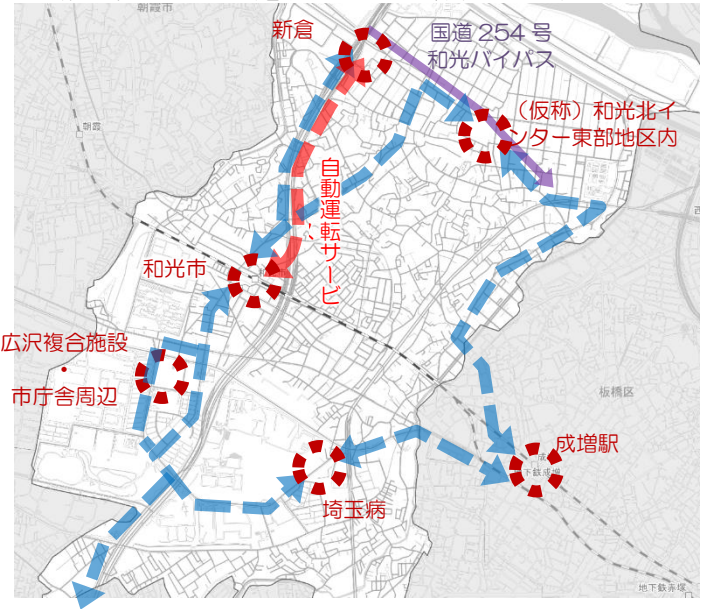
市内の主要拠点間を結ぶ路線バスの維持・充実を図ります。

■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。

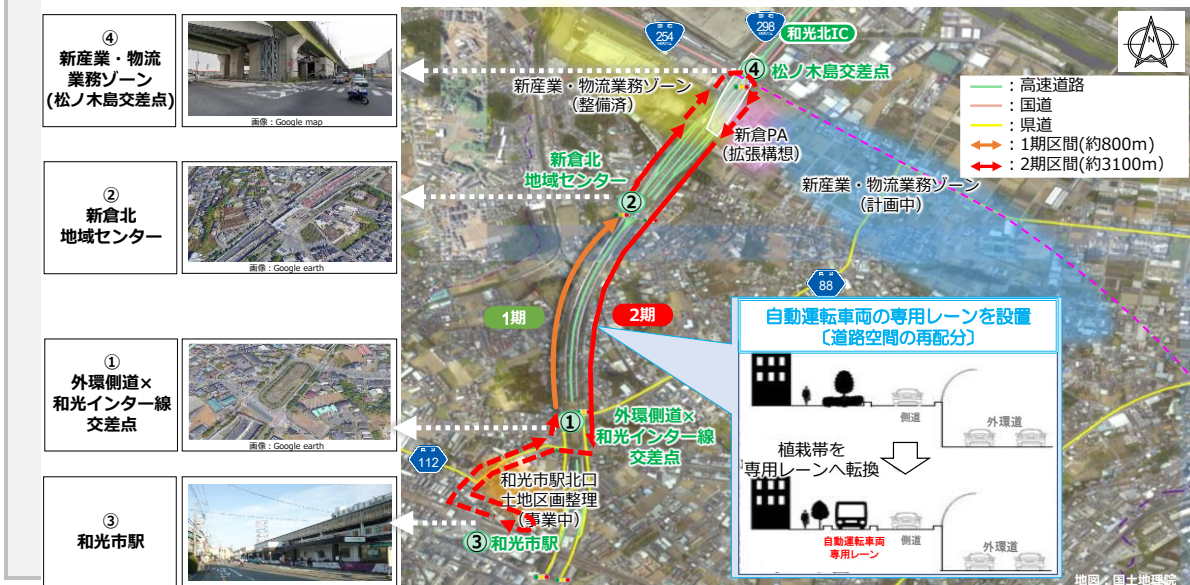


■市内拠点間の主な地域公共交通軸
(和光市の地域公共交通ネットワークの将来イメージ)



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（令和3年度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。

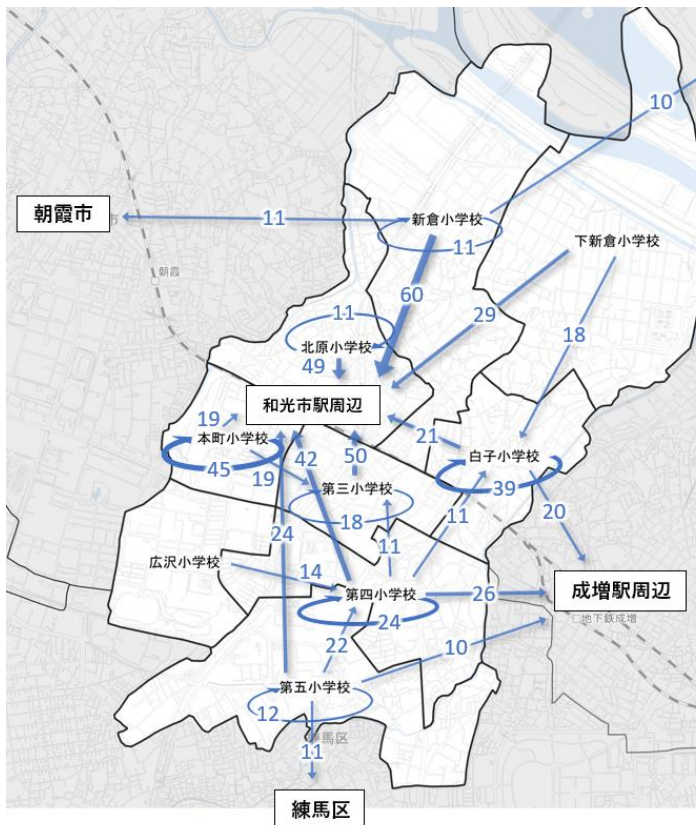
また、コンパクトな運行への見直しにより、長大な運行時間解消や運行本数の増加等、使いやすい循環バスの実現を目指します。

【市内循環バスの運行見直しの基本的考え方】

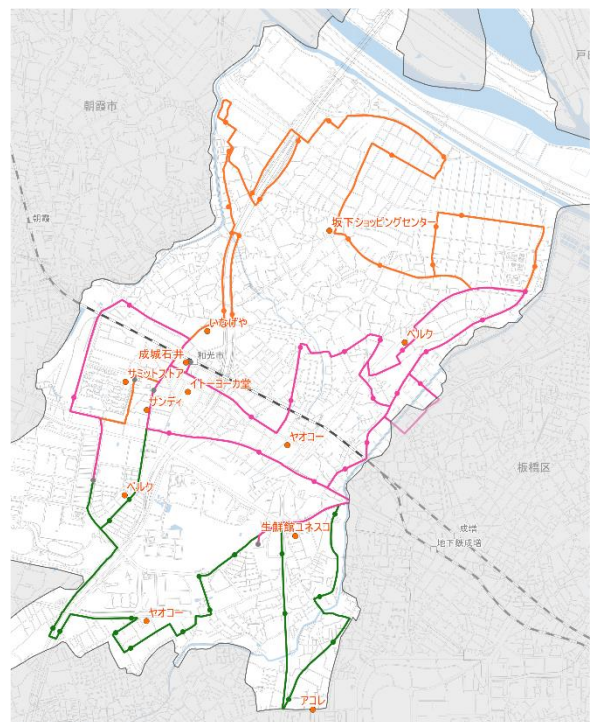
- 小型バス車両による効率的な運行
- 1周 40～50 分以内の小循環ルート
- 利用状況を考慮したバス停や区間の見直し
- 適正な運賃の検討



■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、狭隘道路・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 小規模需要及び狭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※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。

■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!

越後湯沢駅 ⇄ 岩原エリア ⇄ 中里エリア

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 **yuūmo** の提示で割引サービス等が受けられます

■販売する **yuūmo** の種類

① **yuūmo バス乗車券(乗り放題)**

| 種類 (有効期間) | 販売価格 (税込) |
|-----------|-----------|
| 2日券 | 500円 |
| 5日券 | 1,000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(旭原線、土樽線)

※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

② **yuūmo 定額タクシー券**

| 種類 (有効期間) | 販売価格 (税込) |
|--------------|-----------|
| 1週間券 (岩原エリア) | 3,000円 |
| 1か月券 (岩原エリア) | 8,000円 |

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

※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礎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）

○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 Ver.0

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詳し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、乗り継ぎ案内、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。
- ・ 公共交通を利用する誰もが分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

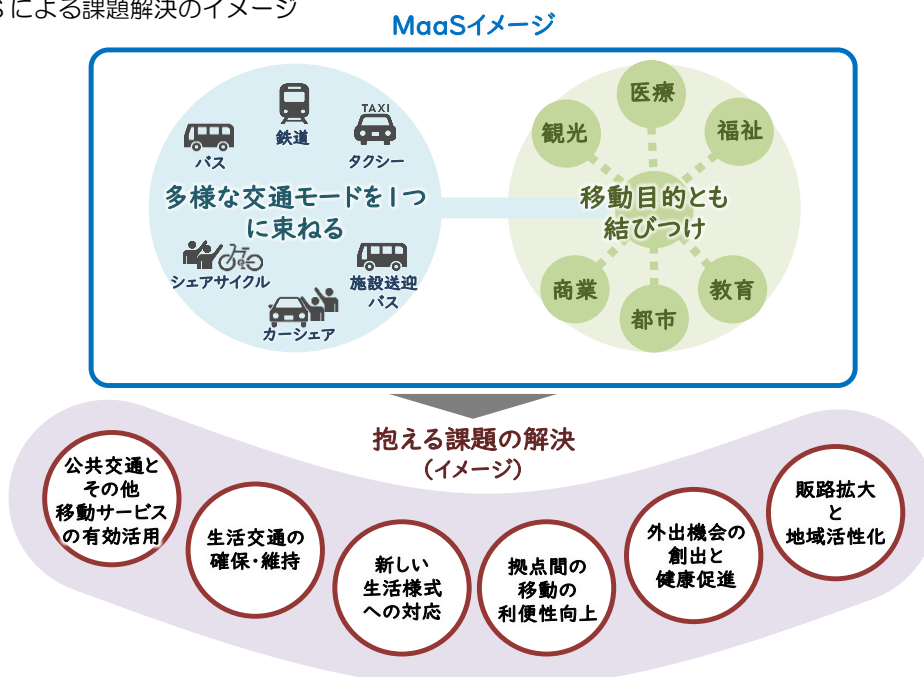


■事業 4-4 MaaS※アプリ構築等の検討・研究（施策 7, 施策 8 を ICT※技術の活用により統合）

【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※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。
- ・ 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※解消の取組も検討します。

■MaaS による課題解決のイメージ



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合わせて、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4年3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

- ・ 歩行が困難な方やベビーカー保持者等に合わせて、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

- ・ 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



■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

- 茨城県では高校新入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、高校新入生の入学説明会で、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[※]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

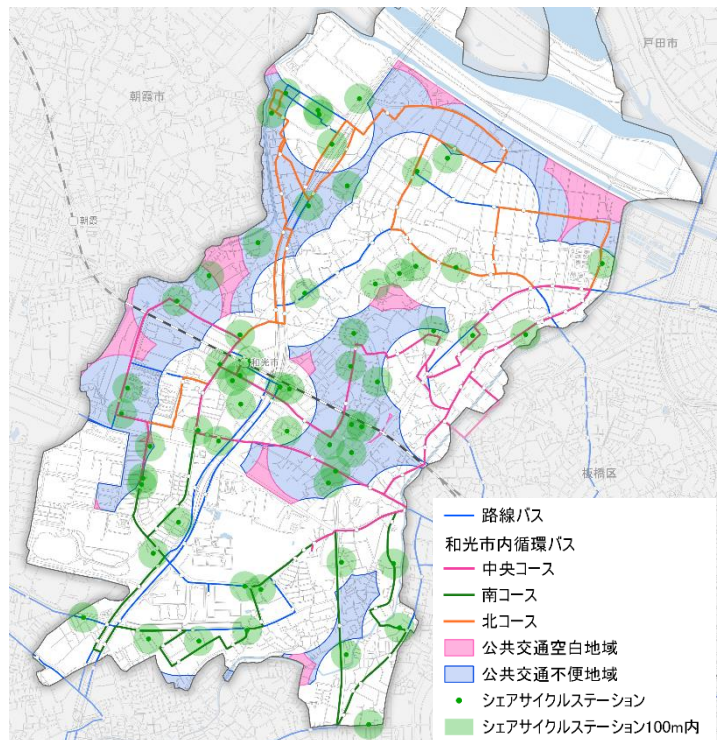
【実施主体：和光市、バス・タクシー事業者、民間企業・施設、シェアサイクル事業者等】

- ・ 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[※]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。

■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4年3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ズスクール | 新座～志木～朝霞台～朝霞～和光市駅～レインボーモーターズスクール |

■シェアサイクルステーションの設置状況（令和4年3月現在）



事業 7-3 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。

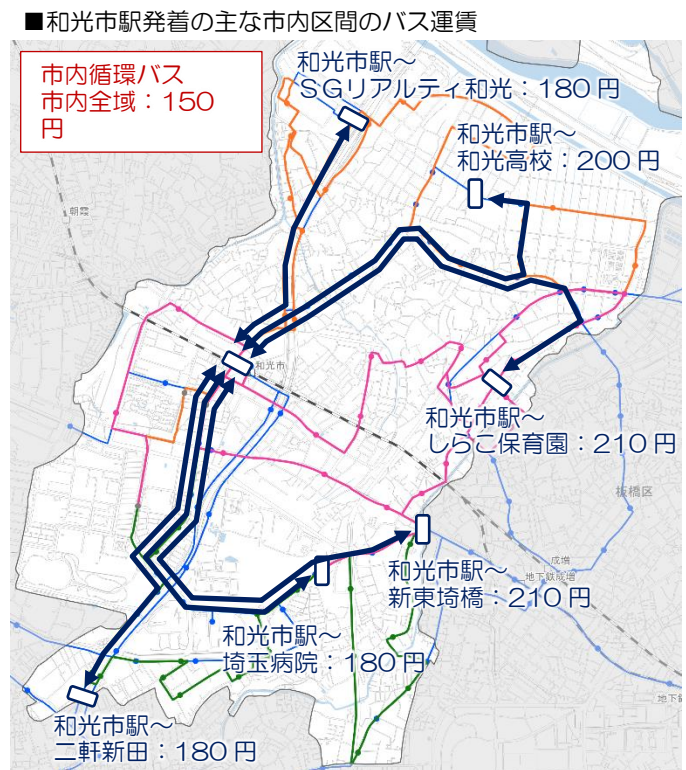
施策 8： 運賃施策

- 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、運賃格差が見られます。
- 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。



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。

表 事業スケジュール

| 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 | | | | |

4-4 計画書の印刷・製本

検討結果を「和光市地域公共交通計画」として取りまとめ、印刷・製本（200部）を行った。



5. 市民研究会の開催

《仕様書の記載》

公共交通利用者を対象とした「和光市公共交通研究会」に係る資料作成、議事録作成等、事務局の運営支援を行う。

- 令和2年度に、協議会の下に市民・利用者等から広く意見を貰う場として「市民研究会（ワークショップ）」を位置付けており、今年度も継続開催するものとする。
- 地域公共交通に関する課題や悩み、不満などについて共有するとともに、公共交通を「自分事」と考え、市民自らが動けるような体制の構築を目的に勉強会やグループワーク等を実施する。また、モビリティマネジメントの面でも、公共交通を身近に感じられるような取組についても検討を行う。
- メンバーは、市民団体やまちづくり活動をしている市民などに入ってもらい、公共交通に対する意見・提案を出せる人選としている。

表 市民研究会の開催

| | 実施時期 | 内容 |
|--------|-------------------|---|
| 第1回研究会 | 令和3年 7月5日(月) | ○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) ○市内公共交通に関する意見交換 |
| 第2回研究会 | 令和3年 8月18日(水) | ○市内循環バスの運行ルート案について意見交換 |
| 第3回研究会 | 令和3年 9月20日(月) | ○市内循環バスの運行ルート見直し案(事務局) ○市内循環バスの運行ルート見直し案 (和光市の交通手段を良くする会) |
| 第4回研究会 | 令和3年 10月19日(火) | ○市内循環バスの新コース案についての意見交換 |

5-1 第1回研究会

5-1-1 開催概要

表 第1回市民研究会の開催概要

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 参加者 | ○市民10名 ○吉田樹 准教授（福島大学 経済経営学類） |
| 実施方法 | ○参加者に市内循環バス・路線バスを利用した後、公共交通に関する問題点やその対応策について意見交換を行った。 ○併せて、和光市駅のタクシー乗り場、駐輪場等についても現地確認を行った。 |
| 日時 | ○令和3年7月5日（月）14時～18時 |
| 場所 | ○本町地域センター |

5-1-2 開催プログラム

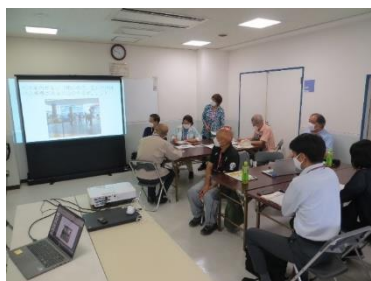
開催プログラムは下表のとおり。

表 開催プログラム

| 時刻 | プログラム |
|-------|---|
| 14:00 | <ul style="list-style-type: none"> ■開会あいさつ ■プログラム説明 <ul style="list-style-type: none"> ・趣旨説明 ・当日の動きの確認 |
| 14:10 | <ul style="list-style-type: none"> ■フィールドワーク（約90分） ※3班に分かれて実施 <ul style="list-style-type: none"> ①市内循環バスおよび路線バスに乗車 （A班：北コース、B班：中央コース、C班：南コース） ②和光市駅周辺のバス乗場、タクシー乗場、駐輪場等を見学 ※見学ルートは次ページのとおり |
| 16:00 | <ul style="list-style-type: none"> ■意見交換 <ul style="list-style-type: none"> →バス利用時の問題点と対応策 →乗場等における問題点と対応策 →その他 |
| 16:30 | <ul style="list-style-type: none"> ■結果発表 <ul style="list-style-type: none"> 現場写真をプロジェクターに映しながら、問題点・対応策を発表 ■講評（福島大学 准教授 吉田先生） |
| 17:30 | ■閉会 |



▲開会時の様子



▲意見交換の様子



▲フィールドワークの様子

<フィールドワーク：見学ルート>

見学ルートは、路線バス・市内循環バスの両方を利用するコースを設定した。
また、各班の利用する路線が極力重複しないよう留意した。
各班の見学ルートは下表のとおり。

表 見学ルート

| | 開始 | → | → | → | → | 終了 |
|-----|-------------------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------------------|----|
| A 班 | 和光市駅南口 14:28 発 → | 下新倉小学校 14:59 着 | 福祉の里入口 15:13 発 → | 和光市駅北口 15:30 着 | 駅周辺の確認 (バス乗場、タクシー乗場、駐輪場など) | |
| | 市街地循環バス 北コース | | 東武バス(和03) | | | |
| B 班 | 和光市駅南口 14:35 発 → | 埼玉病院 15:03 着 | 埼玉病院 15:20 発 → | 和光市駅南口 15:39 着 | 駅周辺の確認 (バス乗場、タクシー乗場、駐輪場など) | |
| | 市街地循環バス 中央コース | | 東武バス(和06) | | | |
| C 班 | 駅周辺の確認 (バス乗場、タクシー乗場、駐輪場など) | 和光市駅南口 14:47 発 | 埼玉病院 15:00 着 | 埼玉病院 15:35 発 | 和光市駅南口 15:55 着 | |
| | | 東武バス(和06) | | 市街地循環バス 南コース | | |

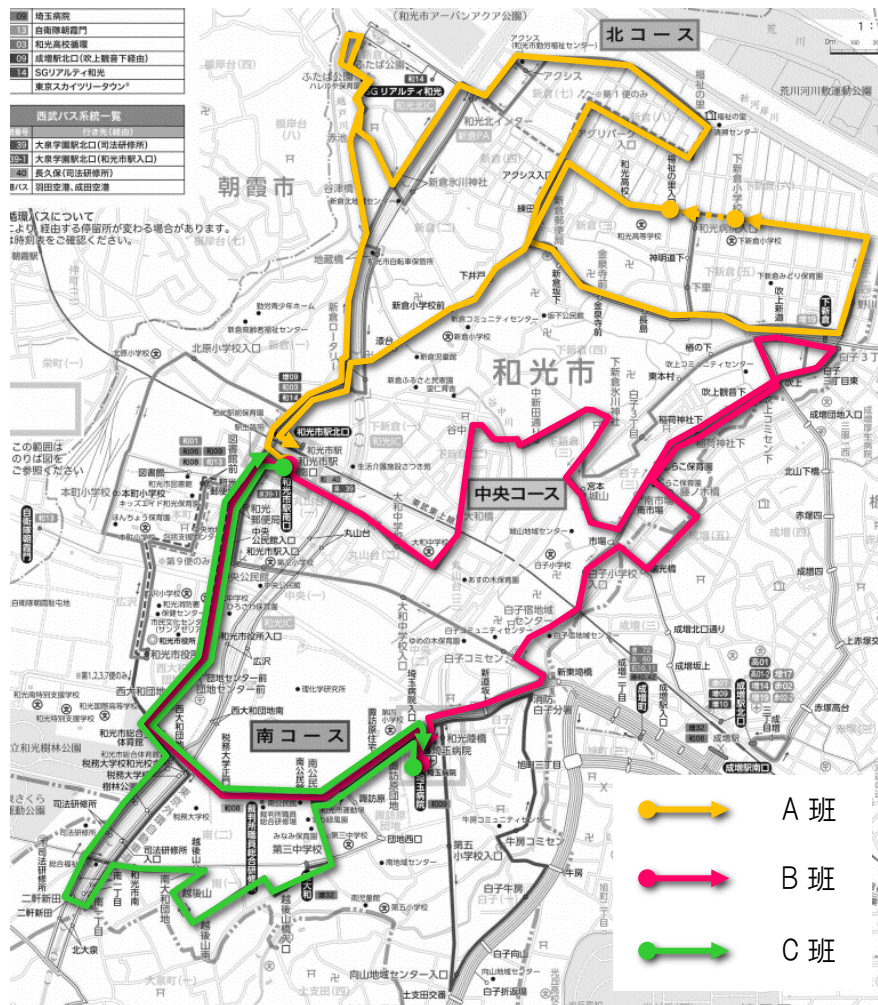


図 見学ルート

5-1-3 開催結果

1) 意見交換結果

パワーポイントに問題点・写真・対応策をまとめ、発表した。

各班とも、「公共交通利用時の案内や情報提供に対する意見」が多く挙げられた。

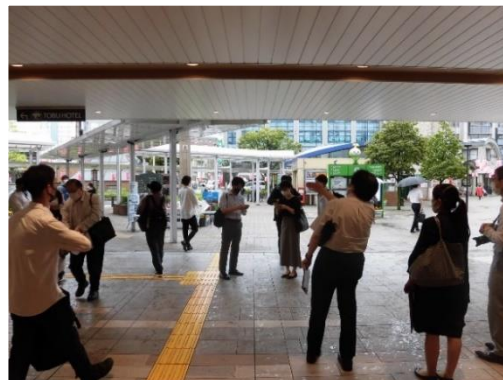
開催結果の詳細は下表のとおり。

■A班

- 和光市駅の改札近くにバス乗場の案内がない、施設の案内もない。



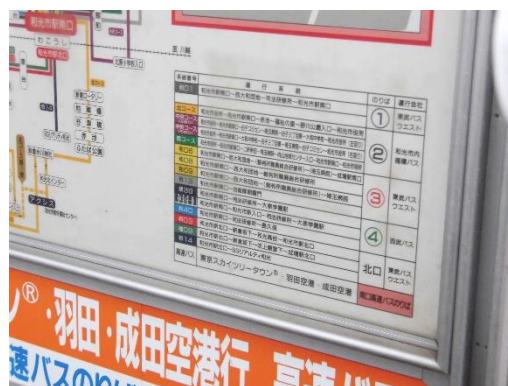
- 和光市駅南口のバス乗場がわかりにくい。



- 総合案内板の設置場所が悪い。駅からバス乗場の人の動線と合っていない。
- 総合案内板の記載内容はわかりやすい。



- 乗場案内の文字が小さい。
- 知りたい情報が小さく表記されている。
- 利用者目線になっていない
(高齢者にとっては見えにくい)



- 乗場がわかりにくい。
(乗場番号が離れた場所から見つけにくい)



- 乗場番号が低い位置にあり、見えにくい。



- 支払いのタイミングが分からない。
- コース名と行き先が分からない。
- 乗場2にすべてのコースの循環バスが来るので、分かりにくい。（行き先名がすべて「和光市役所」）
- 市街地循環バスと路線バスの色が同じなので、見分けが付きにくい。



- 傾斜がきつく、バス停まで行くのが大変。



- 交通渋滞があり、バス遅延。
- バス停間が長い



- バス停で座って待てないので、ベンチだけでも設置してはどうか。



- 車通り、自転車がが多く、あるきにくい。



■B班

○ 時刻表が片面にしかない



○ 時刻表が片面にしかない



○ 時刻表の位置が悪い（人の目線、車いすの目線）

○ 音声案内なども欲しい



○ 時刻表とベンチとの位置関係（人がいると見にくい）

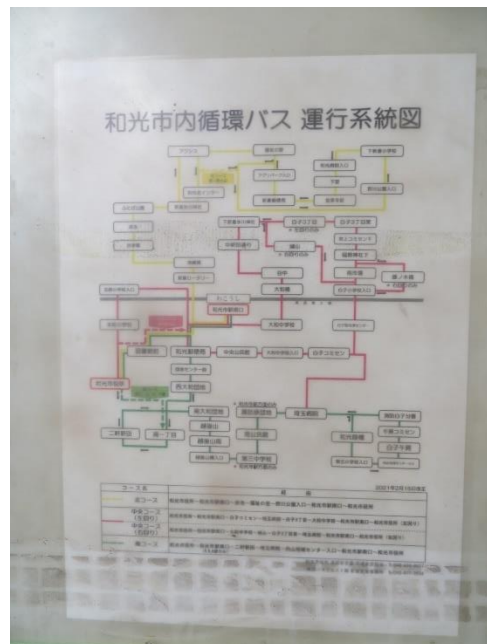


○ 時刻表の文字が小さい（数字など特に）

○ 文字と背景の色が判別しづらい



○ 系統図の文字が小さい



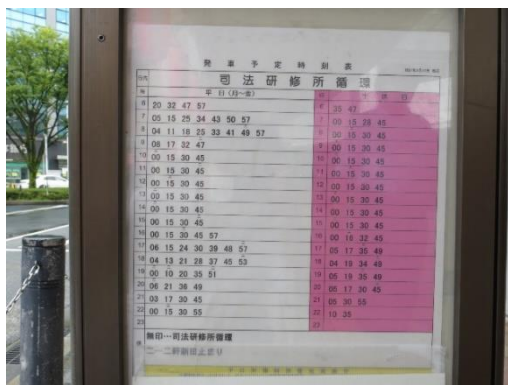
○ 系統図の位置が低く、文字も小さい



○ 遠くから見たときに乗場番号がわかりづらい
(フォント、色の区別、番号の位置)



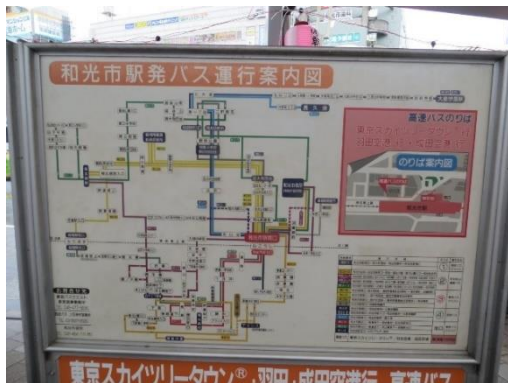
○ 東武バスの時刻表は文字サイズ、色分けがあっ
て見やすい



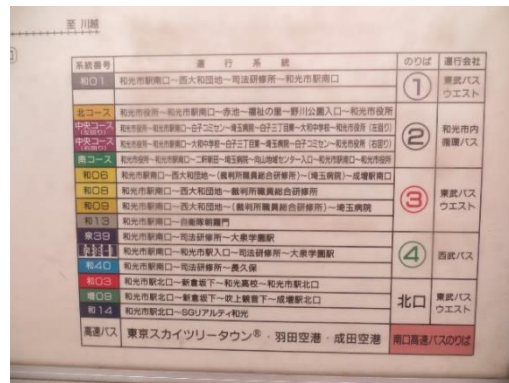
○ ピクトグラムでわかりやすい
○ 色も目立つので、見やすい



○ 運行案内図は、初見ではわかりづらい



○ 文字のサイズ小さく、行間も詰まっている



○ バス停周辺からの施設情報があって情報提供として親切



○ 路線表示がわかりにくい



○ 路線表示がわかりにくい



○ 乗車位置・後乗りの表記がない



○ 後払い表記わかりづらい

○ 料金の表示がない



○ 年齢によって料金が違うことの表記がない



○ 和光市駅行きの表示位置がわかりづらい間違えやすい



○ ベンチや屋根があるのは良い



○ バス停の位置がわかりやすい



○ 文字サイズやフォントサイズ

○ 色分け等見やすい表示



■C班

- 改札を出たところに、バス乗場案内がない
(北口・南口から出るバスの方面)



- 駅北口の空間が狭い
- 送迎車両が込み合う(夜、雨の日など)



- バス案内がない(狭いので、左に行けばバス乗場があるのは分かるが)



- ベンチを増やせないか
- 一方、乗り降りする人で混雑する



- 和光市北口バス停の案内板について、成増駅起点のバス案内は不要



- 和光市駅北口バス停付近にも自家用車(送迎車)が入ることもありバスの邪魔になってしまう。



- 乗場案内板は分かりやすいが、設置してあるのは知らなかった
- 交番・トイレの場所が分かりにくい



- 和光市北口のバスロータリーに路線図があるが、右側の乗場案内と一緒にできないか



- 存在しないバスが表示されていた (高校循環バス)



- 高速バスの乗場が分かりにくい



- ピンク地にピンクの文字は読みにくい



- 乗場番号は目立つようにしてほしい
- 各コースの案内が小さい。側面に大きく
- 停留所名も記載する必要がある



- 乗場の案内図がなく、分かりにくい
(病院の中にも案内がないようだった)



- 駅前と同様に、コース案内が小さい。



- 位置が低いので、高齢者には見づらい



- 白子1・2丁目は、道が狭い、高低差がきつ
と感じた
- 笹目通の白子2丁目も走れるのではないか



2) 講評 (吉田先生)

意見交換後、福島大学吉田准教授による講評を行った。

■講評内容

和光市駅が綺麗に整備されてから案内が簡素化された印象は受けている。他市の案内サイン作成を手伝った経験があるが、他市では主な目的地がどの方面にあるのかが改札口から読めるようになってきているが、和光市ではそのようになっていない状況が見受けられた。

案内表示が充実していない点については、南関東でよく見られる問題である。横浜や川崎は行政が積極的に設計することがあるが、和光市では市街地循環バス以外は、補助金なしで民間バス事業者が運行しているため、各事業者が独自に案内をつけており、統一感がなくなり、分かりにくくなってしまふ。和光市南口が整備された際に「乗場案内板」は設置して頂いたが、バス乗り場と若干離れた場所にあり、人の導線から外れている。本来であれば「乗場案内板」を充実させて頂きたいが、こちらは埼玉県バス協会が作成しているもので、朝霞にもあり、東武日光線沿いにも設置されている。オレンジになっているものは管理会社によって異なり、国際興業は緑色、東武はオレンジというようになっている。案内板については、我々で修正変更を行うものだと認識している。実際に作成する場合は10万円くらいの費用感になるが、埼玉県バス協会へ相談をしながらこちらで取り組んでいく方が早く良いものができるのではないかとと思う。

バス乗り場の1番と3番については表示が異なる点がある。東武バスは変更しているが、市街地循環バスは市から委託を受けて運営している為、変更していないと想定される。このようなバス停は乗場が番号ごとに並んでいなかったり、時刻表が見にくいという問題があがる。沼津市では3社が運行しているが、共通のデザインマニュアルを作成し、4月から表示を統一した。デザインマニュアルに関しては市民委員の方々からの意見を頂きながら作成し、バス事業者ごとに異なったバス停のポールを、目的地別に変更した。今夏の大雨の影響で橋が落ち、運行経路の大幅な変更があったが、以前の場合は3路線すべての表示変更が必要なところ、1路線の変更のみで済んだため対応がスムーズだったという意見を頂いている。和光市においても、同様の提案をしても良いのではないかとと思うが、更新をするのはあくまで各バス会社になる。どこまでバス会社として対応できるかを綿密に調整する必要があるが、沼津市でもできたので、できないことはないと思う。

市街地循環バスのバス停の低さについて、ご意見のとおり、あまりに低く見づらい設計かと思うので対応ができないものか。

北コースに今回乗車したが、昼間の時間帯で本来の時刻より10分程遅延があった為、走行が円滑でなかった。和光市は坂道が多く、車両が通れる道が限られている為、一度走行可能な道を整理する必要があると感じた。その上で、現行車両でよいのか、ダウンサイジングを図るべきか、コース変更や本数増加などを検討する必要があるのではないかと。

和光高校循環にも乗車したが、「新倉小学校前バス停」で昼間の時間帯でも4人乗車してきた。それだけ利用のある路線なので、15分ごとに運行できている。更に補助金なしに走行している為、当路線は、とても大事にしたい。神奈川や埼玉で、行政から補助金を出しても、廃止申請を出すような事案が出てきている。和光市としては路線がこれだけ走っている場所はしっかりと守っていきながら、交通サービスが行き届かないような箇所をどのように考えていくのかという道路網の整備が必要になると感じた。

5-2 第2回研究会

開催概要は下表のとおり。開催結果（議事概要）を次ページに示す。

表 第2回市民研究会の開催概要

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 実施内容 | ○和光市より市内循環バスについて説明を行った。その後、「和光市の交通手段を良くする会」より提案内容について説明を行い、全体で意見交換を行った。 ○最後は、吉田樹准教授による講評を行った。 |
| 日時 | ○令和3年8月18日（水） |
| 場所 | ○和光市役所 |

和光市公共交通市民研究会 議事概要

1. 市内循環バスについての説明

2. 和光市公共交通手段をよくする会から（山内様）

3. 吉田先生意見

- ・市役所起点の循環が非効率なことについてはご指摘の通り。3 コースとも市役所を起点にしており、市役所～和光市駅を2回通過している。この区間の利用が多いのであれば良いが、市役所～和光市駅の移動ニーズはそれほど多くない。
- ・ルート短縮して、1ルートの運行時間を40～50分にすることで、1つの車両で、1時間に1本のわかりやすい運行ができる。北コースで50分以内のコースが組めるのが問題。現在の1時間32分の運行時間を50分に縮めることが必要。
- ・東北などは道路がそれほど渋滞しないので良いが、和光市では道路が渋滞して運行が遅れる。1台で1時間に運行できる距離は短いということを念頭におく必要があり、色々な知恵や工夫が必要。
- ・意見にあった9ルートを賄おうとすれば、車両が9台必要となり、経費は単純に現在の3倍になる。どこかで落とすところを見つけていくことが必要。
- ・料金100円にすると、現在の150円からは値下がりとなる。高齢者の0円を100円にした場合、現在の利用者がそのまま利用してくれるのかは微妙で、単純な増収が見込めるわけではないが、高齢者の無料を止めて負担を求めれば、約1,000万円の収入が増える可能性がある。そのため、現在の財政負担を増やさずに、車両1台を増やして3台体制から4台体制で運行することができる可能性はある。
- ・そう考えた場合、あるエリアは循環バス、あるエリアはデマンド交通やタクシー助成などで対応し、1ルート1時間以内の循環バスを4～5路線で展開していくのが落としどころではないか。
- ・9路線を全て循環バスでカバーするのではなく、循環バスのエリアを絞って、残ったエリアはデマンド交通やタクシー助成で補完する考えがあっても良い。
- ・その際は、どこがメインになるのか、どこがサブになるのか検討が必要。バスの場合は色々な停留所を回って顧客を集める。回るエリアや停留所が少ないと顧客を集めることができないので留意が必要。
- ・バス停別乗降者数データに基づき、ルート設定を考える方法が一つある。北コースを例に、乗降者数の多いエリアは循環バスを展開し、1～2人の部分のフォローの方法を検討していくことが考えられる。
- ・全部同じ車両でなくても良いかもしれない。停留所の利用状況を見ながら検討していければ良いと思う。

4. 市民意見（⇒は吉田先生返答）

- ・スーパーが各エリアに新しくできている（白子三丁目、丸山台、坂下公民館、笹目通り等）。スーパーの敷地内を利用するような検討はできないだろうか。例えば30分で買物が終わってもスーパーの店舗内で30分バスを待っていれば良い。

⇒実施している事例はあるがケースバイケース。敷地内の駐車場の舗装が強度不足ため、バス乗り入れによる劣化及び補修費の負担が問題で、誰がそれを負担するのかという問題がある。また、バスが進入してくる経路と一般車が進入してくる経路を別々にはできないし、駐車場の利用の区分けなどの問題もある。解決しなければいけない課題があり、確実にできるとは言えない。しかし、店舗などに働きかけていくべき内容ではある。

- ・バス停留所に活用できる場所を探すことも重要。その一方で、市民や利用者が利用したい場所はどこなのか、そうしたニーズを捉えていくことも必要ではないか。市民の足として便利な循環バスを目指すべき。

- ・スーパーの前にバスが停まるのは便利になる。市役所よりはスーパーだと思う。高齢者の買物需要を満たすには重要な要素。あとは1ヶ月に1回は埼玉病院などを利用する。総合福祉会館などは利用者がほとんどいない状況。このあたりは1日1本くらいの運行ができれば良いと思う。買物困難者のため、高齢者のため、循環バスを運行すれば喜ばれると思う。

⇒月1回の迂回便などは武蔵野市の事例などでは利用者はほとんどいなかった。運行は単純な方が良いかもしれない。

- ・デマンド交通で隣の市町村までワンコインで行けるなどができれば良いと思う。

⇒デマンド交通にもそれぞれのイメージがあると思う。朝霞市ではドアツードアで利用できる。そういったものがあれば使い勝手が良いと想定されると思う。吉川市ではデマンドタクシーという言葉は使っていない。タクシー券と呼んでいる。デマンドタクシーにしている理由として、車両を借り上げることが前提になるため。年間1台800万円程度が必要となり、和光市全域でやる場合、十数台借り上げることが必要で、年間1億円以上かかってしまう可能性がある。そのため、吉川市ではタクシー券としている。年齢制限やエリアの制限、月3回の利用までなど、かなり限定しており、越谷のタクシーも利用できるなど、近隣自治体と共有するなどの工夫をして年間2千万円の費用に抑えている。しかし、配車を頼んでも1時間以上こないことが多い。現在のコロナ禍の状況で、タクシー車両が不足しており、タクシー会社の協力を受けることもハードルが上がっている。タクシーを自由に使えば便利になるが、従来のタクシーを上手く使える状況を維持できるのかなどの問題が出てくる。デマンドだけでは賄えないし、循環バスだけでも難しい。二刀流の合わせ技での検討が必要。また、運行は単純な方が良い。単純な仕組みでなければわからない。トータル70点くらいが良いのではないかなと思う。どういう改善ができれば良いのか、議論していきたい。

⇒デマンド交通で市全域をカバーすることは、高低差があり、道路が狭い和光市には向かないかもしれない。しかし、循環バスのルート改善は効果があるのではないかと考えている。200mに1個のバス停留所を設置すればバス停までの移動も楽になる。今の循環バスは停留所の間隔が長いと思う。

⇒デマンド交通で時間帯を限定する形態であれば良いと思う。システムの検討も必要。高低差や道路の狭い和光市などにも対応できるシステムが出始めている。どの道路を通っていけば効率的なのかなどの検討ができる。そういったシステムを使って、車両を借り上げて、

時間を限定して、バスで届かない場所を運行することはできる。月額で乗り放題という方法の導入も良いと思う。それが MaaS でもある。

- ・バス停の乗降人数が少ないということは、不便だから利用が少ないと考えることもできる。市民のニーズを拾って、こういった研究会の場でも意見を聞いて反映してほしい。
 - ・デマンド交通の導入も検討の必要性があるのは理解したが、まずは循環バスについて考えていきたい。市民のニーズを反映してより便利なものに改善していけるようにしたい。
- ⇒今は、意見を出していく段階。それを題材にして話し合って決めいきたい。本日、一つの球を投げてもらった。4～5 路線の循環バスのルートにして、カバーできないところはデマンドでカバーする。その絵を描けると良い。事務局サイドも絵を描いて、それぞれの案を突き合わせて議論を進めていくのが良い。それが次回の市民研究会になると思う。
- ⇒北コースは、路線バスが多くて運行本数がある。循環バスがなくなってしまって、和光市駅に行けなくなる人がどの程度いるのか。デマンド交通はタクシー事業者が引き受けられるのかどうか問題になってくる。まずは循環バスをどのように運行することが良いのか、議論することが重要。

5-3 第3回研究会

開催概要は下表のとおり。開催結果（議事概要）を次ページに示す。

表 第3回市民研究会の開催概要

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 実施内容 | ○和光市と和光市の交通手段を良くする会より、それぞれの「市内循環バスの運行ルート見直し案」の説明を行い、全体で意見交換を行った。 ○最後は、吉田樹准教授による講評を行った。 |
| 日時 | ○令和3年9月20日（月） |
| 場所 | ○和光市役所 |

和光市公共交通市民研究会 議事概要

1. あいさつ

2. 市内循環バスの運行ルート見直し案（事務局）

事務局より資料に沿って、北ルート、東ルート、南ルートを説明

3. 市内循環バスの運行ルート見直し案（和光市の公共交通手段を良くする会）

和光市の公共交通手段を良くする会より資料に沿って、Aコース～Fコースまでを説明

4. 意見交換

参加者

市内循環バスの収支と今後の予算を教えてください。

事務局

市内循環バスについて、市が負担している金額は、およそ 4,800 万円（3 台運行）である。今後の予算については、まだ決まっていない。新型コロナウイルス感染症の影響で財政状況が厳しい状況だが、費用対効果が高ければ、これまでよりも予算を増やすことも検討したいと考えている。

参加者

B コースでは、和光市駅には行けるが、市役所周辺まで行くには乗り継ぎが必要となる。そのような人を対象に乗り継ぎ割引サービス等の検討をしてはどうか。

和光市の公共交通手段を良くする会

乗り継ぎ時に通常運賃を取るのか、同じ運賃で乗り継ぎを何度でもできるようにするのか等については検討中である。

参加者

市内循環バス 1 台あたりの支出はどのくらいなのか、1 台あたりいくらの予算があるのかを教えてください。

事務局

平成 31 年度実績では、運行経費が 5,400 万円程度である。

参加者

市内循環バス運行開始時の人口はどのくらいだったのか教えてほしい。

また、人口がどれくらいに増えると、今よりも多い車両数で運行できるのか教えてほしい。

事務局

市内循環バスは、平成5年から運行開始しており、当時は1台での運行だった。平成25年頃まで北コース・南コースを運行していた。その後、3路線になり、その時点では人口7万人程度であった。

運行車両台数を検討するには、人口だけでなく、道路整備状況や路線バスの運行状況、市の財政状況等も加味する必要があるため、現時点でははっきりとしたご回答ができない。

参加者

南ルートについて、西大和団地近くのバス停はなくなるという認識で良いのか。

事務局

西大和団地は路線バスが充実しているため、市内循環バスの運行ルートからは外している。

参加者

南一丁目や白子から西大和団地周辺にくる人も多いと感じている。そのような方々は、埼玉病院で乗換えて西大和団地周辺に来ないと行けないのか。その場合は、乗継ぎしやすいように時間の調整をお願いしたい。

参加者

病院や公共施設、商業施設を使いたいという方に市内循環バス利用ニーズが高いのではないかと感じている。良くする会の説明にもあったように「わびあ前」にバス停ができると便利だと感じた。わびあ内の温泉施設が完成すると市内外からの利用が増えると考えられる。現状のままでは、市外の人が和光市駅まで電車で来てからのアクセスが良くない。

また、案を検討する中で、バスのコース同士の接続性について考慮していただきたい。現状では、接続が悪く不便な場合がある。

事務局案について質問だが、通勤需要は加味して検討を行っているのか、教えていただきたい。

事務局

現状、北コースでは和光市駅に7時30分に到着するようになっており、これは通勤通学ニーズを踏まえたものになっている。中央コースでも7時21分に到着する便がある。

これらの時間帯の便については、維持しつつ、通勤通学で利用してもらえるよう考慮していきたいと考えている。

参加者

現状、特に南コースの朝の便では通勤通学で利用しにくいと感じているので、朝夕の通勤時間帯の運行も検討していただきたい。

鶴ヶ島市では、朝夕の時間帯のみ増便している例がある。そうすることで通勤通学でも利用しやすくなるので、和光市でもご検討をお願いしたい。

参加者

事務局案の北ルートについて、北原小学校を経由している関係で、和光市駅までの行くのに遠回りしているため、不便になってしまうのではないかと。

また、利用者の中では、運賃を有料化して、運行サービスを向上させてほしいという意見も多く聞いているため、運賃有料化と増便の検討をしてほしい。

事務局

乗降調査の結果より「北原小学校」における利用が一定程度見られているため、このようなルート案としている。ご指摘を踏まえて、検討したい。

参加者

公共交通サービスがよくなることで、利用が増えるとも考えられるので、予算を前提にルート案を考えるのではなく、市民のためになる交通サービスの検討をお願いしたい。

参加者

埼玉病院に行く人が多いことから、菅野病院のように埼玉病院へのシャトルバスがあると便利だが、そのような予定はないか。

また、和光市駅からわびあへのシャトルバスを運行する予定等はないのか。そのような交通手段があるとありがたい。

白子三丁目バス停の利用者に話を聞いたところ、「便数が少なくなったため、利用しなくなった」「運賃を値上げしてでも増便してほしい」という意見が多かったため、ご検討をお願いしたい。

野川公園近くでは、スギ薬局があり利用者が一定程度いるように感じる。ベルクもできコミュニティセンターも新設されるので、野川公園周辺も運行してほしい。

事務局

和光市駅から埼玉病院へのシャトルバス運行の話は、聞いていない。

和光市駅からわびあまでのシャトルバス運行を検討しているという話は、伺っているが、確定事項ではない。

参加者

高齢者福祉センターゆうゆう、新倉高齢者福祉センター歩楽里では、送迎サービスを行っているため、それらを踏まえて、運行ルートを検討する必要があるのではないか。

また、需要が多いところについては路線バスでの運行としてほしい。

吉田先生

シャトルバスについて、和光市駅～埼玉病院間にシャトルバスが運行されると、同区間の路線バスの利用者が減り、路線バスが減便されることが想定される。そのため、沿線住民にとっては、少し不便になってしまう可能性がある。

成増駅→埼玉病院→和光市駅を運行している路線を少しルート変更することでわびあ周辺の需要を取り込めるのではないかと。併せて、和光市内は運賃 200 円とし、運賃の差額を市が負担するというやり方もあるのではないかと。そうすることで、バス 1 台を運行させるよりも安くできる可能性が高い。市から東武バスへの打診を検討しても良いのではないかと。

事務局案と良くする会の案の違いは、乗り継ぎについての考え方である。事務局案では駅での乗り継ぎを前提としている。よくする会の案は、一部乗り継ぎが必要であるが、F コースのように乗り継ぎなしで市役所まで行けるような案が出てきている。

東京都日野市では、運行車両を小型化して、運行本数を増やしたことで利用者増加を実現した例がある。傾斜がきつい地域で実施し、運行間隔を 40 分としたところ利用者が 2 倍に増えたという事例がある。そのようなやり方を白子 3 丁目、下新倉氷川神社周辺でも適用できないかと考えた。

ワゴン車両での運行も難しい場合は、タクシーの活用（タクシー券の配布など）も考えられる。

参加者

今日の事務局資料は、地域公共交通計画の素案の一部なのか。それとも、本研究会のために作成した資料なのか。

事務局

本研究会のために作成した資料であるため、この内容をそのまま地域公共交通計画に反映するものではない。

5. 講評

吉田先生

ワゴン車両の話だが、近隣の交通事業者で引き受け可能な事業者がいるのか、ワゴン車両にすることで費用削減につながるのか、を事務局と交通事業者で検証する必要があると考える。また、Aコースと路線バスとの連携についても調整を進めてほしい。

今日の会議を踏まえて、本会議でどのような提案をするかを皆さんで集まって考えることが必要かと思う。

良くする会のルート案も合理的に考えられていると感じた。こちらの内容を踏まえて、事務局の方でも内容の精査を進めていただきたい。

以上

5-4 第4回研究会

開催概要は下表のとおり。開催結果（議事概要）を次ページに示す。

表 第4回市民研究会の開催概要

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 実施内容 | ○参加委員より、「市内循環バスの新コース案」の提案・説明を行い、提案内容について全体で意見交換を行った。 ○最後は、吉田樹准教授による講評を行った。 |
| 日時 | ○令和3年10月19日（火） |
| 場所 | ○和光市役所 |

第4回和光市公共交通市民研究会 議事概要

日時：2021年10月27日10時～12時

場所：和光市役所 第2委員会室

1. あいさつ

2. 市内循環バスの新コース案について

参加委員より、資料に沿って市内循環バスの新ルート案について提案・説明を行った。

<意見交換>

参加者

普段は北コースを利用している。大正通りは路線バスが充実しているため、循環バスは充実していなくても良いのではないかと。

現在、北コースは和光市駅南口に発着しているが、以前は和光市駅北口と北原小学校を經由して市役所に行っていた。和光市駅北口開発が終われば、そのようなルートも可能なのではないかと。

参加者

和光市駅北口開発の完了年度は、いつなのか。

事務局

完成目処は明言できないが、駅前整備完了の際には、バスの北口発着も検討できるかと思う。

参加者

提案路線では北原小学校は通らないようだが、駅前整備完了までは、北原小学校の経由は難しいということか？

事務局

北原小学校のバス停は利用者が多いが、路線バスが通っていないため、循環バスをなくすと影響が大きくなるかと考えている。

提案を行った委員（以下、「提案委員」）

南口発着に全く問題はないが、駅へ戻るのに時間がかかる。全ての車両を南口発着とすると、車両の待機スペースがないため、案として、北口に移動させている。

また、駅前の信号機のタイミングが前後の信号と合わないため、和光市駅南口が渋滞してい

る。南口のオリンピック用にバス停がつくられた関係で、本来2車線の道路が1車線になっていることも原因であると思われる。

事務局

オリンピック用のバス停の有効活用については、道路安全課で検討している。検討の経過を見ながら、公共交通面で活用される可能性もあるが、現時点では活用方法が決まっていない。

吉田准教授

一般的な地方都市だと、駅前広場はあまり混雑しない。しかし和光市の場合は飽和状態となっている。和光市ではボトルネックとなる場所等の整理が必要であると感じた。

また、和光市駅北口は東武鉄道が一部の土地を所有している。北口利用検討の際には、協議や聞き取りが必要になる。

提案委員

北口のターンテーブルは借りることができるのか。

事務局

協議が必要である。ただ、東武バスにヒアリングをした際には「北口が飽和状態」であるとのことであった。そのため、ターンテーブルを借りることは難しいと思われる。

提案委員

ターンテーブルを使用しないと、北口の発着は難しいと感じている。

提案委員

運転手の休憩時間や場所の確保が必要になるため、検討が必要である。

参加者

提案だと車両が5台であるが、その台数を運行するだけの予算確保は可能であるのか。そういった点を前提に検討する必要があるのではないかと。

事務局

運転手の休憩時間や車両の待機場所は、今後の課題であると認識している。

また、予算確保は難しい課題である。十分な予算が確保できない場合は、運賃や無料乗車券見直しについても併せて検討する必要があると考えている。

提案委員

その点は課題と認識している。無料乗車券の対象者を見直しも必要になるかと考えた。行政として、どのようなサービスが必要になるかを見極めて、検討を進めてほしい。運賃については、今後データや事例を集めながら議論をしていきたい。

吉田准教授

個人的な考え方であるが、周辺自治体の事例を気にするのはおススメしない。周辺自治体の運賃設定も厳密に決めているわけではないので、あまり参考にならないことが多い。

また、市内循環バスの目的は黒字化ではない。それを市民に理解してもらった上で、運行経費に対してどれくらいの運賃収入・市の負担が必要なのかを考えないといけない。

他自治体では、自分たちの交通手段を支えるために乗車してくれたりする。そのようなコミュニケーションを取ることも必要である。

どのくらいの費用がかかるのか、どれくらいの運賃収入が必要なのか、そのために運賃設定をどうする必要があるのかについては、行政としても把握する必要があると感じた。

バス事業者との連携やコスト計算は、市が行わないといけない。

参加者

車両を購入するのではなく、レンタルした方が安く済むのではないかと。

参加者

提案のルート案は良いと感じている。北口の東武バスは約 190 円、市内循環バスは 150 円。東武バスの利用が少ない時間帯やルートもある。そのため、路線バス事業者にルート変更を依頼することで、利便性を高めることができるのではないかと。

まずは路線バスの充実を行い、路線バスで賄えない需要を市内循環バスが担うという位置づけが良いのではないかと。また、民間施設への送迎バスの活用も検討してほしい。

参加者

司法研究所まで行く路線バスは、埼玉病院まで行くようにしていただくと便利になると感じる。全国的に地域貢献活動を行う民間企業が増えてきているため、そのような活動の一環として協力を仰げないかと。

3. 「和光市内循環バス運行上の課題整理について」

事務局より資料に沿って、和光市内循環バス運行上の課題整理等について説明

<意見交換>

参加者

外環の上部空間をバス車両の待機場所として有効活用できないか。空間自体は、市のものなので、うまく活用してもらいたい。

事務局

耐荷重の問題があり、現状のままだと路線バスが入ることが難しい。

参加者

以前、議会にて「外環上部は建物を建てられるように強度を確保している」との答弁があったかと思う。確認をお願いしたい。

事務局

説明不足であった。強度を確保している場所にアクセスするための道路が強度不足であるため、現実的には難しいと認識している。

参加者

オリンピックで使用するはずだったリムジンの停留所近くの本停を利用する場合、周辺道路を通行止めが生じるため、地域の方々から困るとの意見が多くあった。

参加者

議事録を作成して、欠席者でも協議内容が分かるようにしてほしい。

事務局

議事録を作成する。

参加者

運行車両については、中古車両を購入するなども含めて検討してほしい。

4. 講評

吉田准教授

活発なご議論ありがとうございました。バスの車両や待機場の確保については知恵を使うとやり方はいろいろとある。他の自治体ではオリンピック開催時における、バスの駐車場確保に関わった。議会から河川上に立体駐車場を作る案が出されたが、観光バスが観光のメインになった時代はない。また、利用も一時的なので、新たにモノを作るのではなく、地域の駐車場などの既存リソースを活用した事例がある。和光市内のコインパーキングや物流センターなどの活用も模索できると良い。

車両については、リース、購入、購入後不要であれば売却するなど方法があるので、この件について考えすぎる必要はないのではないかと。

問題になるのは、バス事業者との協議・交渉。こちらは市を中心に行う必要がある。総論として移動ニーズは事業者も認識しているが、それをどうやって形にするのが難しい。

なお、事業者からあげられる課題としては、運転手の休憩場所や車両転回場所の確保が多い。

以上

6. 協議会の開催

《仕様書の記載》

「地域公共交通活性化再生法」に基づく、法定協議会である和光市地域公共交通会議に係る資料作成、議事録作成等、事務局の運営支援を行う。

○地域公共交通会議は、道路運送法及び活性化再生法に基づくものとし、各調査内容やその分析結果等をもとに、中長期的な視点において交通体系やシステムについて議論する場として、4回開催した。

表 地域公共交通会議の開催

| | 実施日時 | 内容 |
|-----------------|----------------|--|
| 第1回協議会 ※書面開催 | 令和3年 5月11日 | ○公共交通政策室の新設について ○令和2年度 和光市内循環バスの運行実績報告 ○実態・ニーズ把握調査の実施について ○地域公共交通確保維持改善事業費補助金について ○今後のスケジュールについて |
| 第2回協議会 | 令和3年 8月18日 | ○新会長の選出 ○地域公共交通計画策定に係る方針等について |
| 第3回協議会 | 令和3年 11月29日 | ○地域公共交通計画（素案）について |
| 第4回協議会 | 令和4年 2月24日 | ○和光市地域公共交通計画案に係るパブリックコメントの実施結果及び計画の一部修正について |

6-1 会議資料の作成

○和光市地域公共交通会議の開催に向け、資料作成を行った。作成した資料は「資料編」に掲載する。

6-2 議事録の作成

○和光市地域公共交通会議の議事録を作成した。

※第1回は書面開催であったため、議事録作成はなし。

6-2-1 第2回地域公共交通会議

令和3年度

第3回 和光市地域公共交通会議

(1) 開催概要

■日 時：令和3年8月18日（水） 14：00～15：45

■場 所：和光市役所 502会議室

■出席者：[和光市地域公共交通会議委員] 出席18名 欠席7名
[事務局]4名

公共交通政策室：加山審議監、田中室長補佐、児島主任、市川主任

配布資料：資料1 委員名簿

資料2 地域公共交通会議等スケジュール（予定）

資料3 地域公共交通計画策定に係る方針等について

資料4 自動運転サービス導入における運営予定事業者の選出について

資料5 第2回地域公共交通研究会の実施について（報告）

資料6 市民アンケート調査（速報）

(2) 会議の概要

1. 開会

2. 挨拶（柴崎光子市長）

本日はお忙しい中、第3回和光市地域公共交通会議にご出席いただき、誠にありがとうございます。委員の皆さまにおかれましては、日頃より和光市の公共交通に関して多大なるご尽力をいただき、心から敬意を表しますとともに、感謝申し上げます。現在、新型コロナウイルス感染症の影響により、人々の生活や行動が大きく制限される中、地域公共交通においても利用者数の大幅な減少により、バスやタクシーなどの交通事業者は厳しい経営状況が続いていることと思います。そのような状況下においても、地域公共交通を支えるべく定時運行を続けていただいている交通事業者の皆様のご尽力に重ねて感謝申し上げます。

和光市では、市内の公共交通の課題解決及び利便増進を図るために、令和2年12月に和光市地域公共交通会議条例を制定し、行政、交通事業者、市民等で構成される当該会議を中心に、交通事業者等で構成される地域公共交通事業者部会や、市民が参加する公共交通研究会においても、市内の公共交通に関して議論や意見交換等を行ってきたところです。

また、現在、駅北口の再開発事業、和光北インターチェンジ周辺の活性化、広沢複合施設の整備など、地域拠点の整備を推進しているところです。

このまちづくりとともに、この地域公共交通会議のなかで、行政、交通事業者、市民が同じ場で話し合い、市内の地域公共交通の利便性を高め、交通弱者を含む全ての市民が快適に移動できる「みんなをつなぐ」住みやすいまちを目指してまいりたいと考えています。

この度の地域公共交通会議におきましては、地域公共交通計画策定に向けて、委員のみならず活発な議論をしていただき、貴重なご意見をいただけると幸いです。皆さまには、今後とも市の施策につきまして、ご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

3. 議事

- ① 新会長の選出
 - ・吉田委員に決定

- ② 地域公共交通計画策定に係る方針等について
 - ・資料3を基に事務局より説明

会長

上位計画で基本構想とマスタープランを掲げており、その下に（案）と記載がある。

本会議でご意見を伺いたい点は2点ある。1点目は、和光市内の地域公共交通の課題整理。具体的な事業はこれから決まる為、再度修正が必要になる事は考えられるが、様々な検討を行うに当たって課題整理が適当なものであるか。

2点目、路線バスを市の主幹的な交通ネットワークとし、循環バスは1時間に1本同じ時刻に運行できるよう路線の見直しを行い、道路幅員の問題等により外れるルートへもう一段階上のサービスを検討する必要があるのではないかとということ。

具体的なサービス内容についてはこれから検討する内容ではあるが、さしあたりこの2点についてご意見を伺いたい。

本会議の議事では市民アンケートの調査が6番目の報告となっているが、どのような点に地域住民が課題を感じているかを事前に認識して頂く必要がある為、事務局よりご説明頂きたい。

- ・資料6を基に事務局より説明

市民公募委員

基本的な方針、目標について、すべての市民の移動の自由を目指す記載がある。そのとおりだと感じるが、その場合に障害者へのサポートについての記載がない。既に対応は東武バスで行われており、全国的にも車椅子のまま乗車ができる車両が多い。障害者も同様に自由な移動となるよう検討頂きたい。福祉との相互的な関係や障害者の為の施策について検討はあるか。

また、先ほどご説明頂いた目標について、②拠点までの市内短距離交通の充実、⑥交通サービスを提供するための基盤整備の内容をもう少し具体的に伺いたい。

続いて、現在75歳以上の高齢者が増加していることから、交通だけではなくあらゆる視点、観点をもってご検討頂きたい。空白や、不便といった基準のような考え方についても重要かと思うが、そういった考え方だけではなく後期高齢者であっても移動ができるようなモビリティをご検討頂きたい。そういった点についてはこの計画のどの点に結びつくのか、医療機関との連携となるか、不明瞭な点が多い為、もう少し具体的にお願いしたい。

地図に交通拠点を6つ記してあるが、どのような意図でこの地点としているか伺いたい。説明の中に循環バスから運行が外れるエリアがあるという事だったが、そのエリアに対してどのように取り組んでいくのか、どのようなイメージがあるのか伺いたい。

会長

基本方針の中で、全ての市民へと記載があるが、障害者への移動に関する記述がないというご指摘について、事務局よりご説明頂きたい。

事務局

自力で移動が困難な方への記載や取り組みについて、今後、担当部署等で適切に検討し、意見交換などを行う予定である。

会長

武蔵野市の場合、27年前にコミュニティバス（ムーバス）が運行開始した。ムーバスの運行エリアでは200m単位で停留所があるが、そこまでたどり着くという点も課題となっている。また、ムーバスが運行していないエリアも存在する。

主に障害者や高齢者、自力での外出が難しい方向けにデマンドタクシーを提供しており、人口密度の高いそうではない方をより集約的に集めていくものがムーバスとして色分けしている。複数のものを合わせる事により、移動が成り立っている事例もある。

和光市内でも既に福祉有償運送などが存在しており、バスについてはノンステップバスも設置されている。和光にユニバーサルデザインタクシーはどの程度入っているか。

有限会社大和タクシー

車椅子を載せられる車両は、ほとんどない状況である。

会長

小田原市では10年前に策定した計画において、ユニバーサルデザインタクシーを10%導入目標を立てた。これは観光客が多いことも影響している。

タクシー事業者との議論も必要になるが、そういった事を計画に組み込むことは様々な地域で行われているので、視野に入れる事も良いと思う。

高齢者人口が増加し、空白エリアの解消だけではなくバス停までの移動が困難な方もいる。その為、この記載されている考え方だけでは足りないのではないかというご指摘について、事務局からご意見があれば伺いたい。

事務局

300mという単純な線引きについても疑問があるかと思う。個人の体力や、障害等により移動が困難な方に対しても目を向けていくべきと考える。現在具体的な手法などについては申し上げる事はできないが、他の自治体の施策や事例を調査し、和光市の現状に合うものを導入出来ればと考えている。

会長

一見、近くにバス停があるように見えるが、道路や横断歩道の立地などで言うとバス停ま

で距離があるという場所もある為、300m 圏内での具体的な取組み等については是非ご検討頂ければと思う。計画の目標の「②拠点までの市内短距離交通の充実」と「⑥交通サービスを提供するための基盤整備」について、同じく具体内容はこれから検討することとなるが、イメージについて事務局から伺いたい。

事務局

②について、路線バスについては主に和光市駅～成増駅間を結ぶルートとなっている。利便性の高いものであればこのままで良いと考えるが、循環バスについては拠点となる場所でバスや別の交通手段への接続がスムーズになるというものがあればと考えている。

埼玉病院では複数のバス路線が通っており、ここで休憩や乗り継ぎをするという選択肢もある。⑥にも関わる内容だが、和光市駅北口が整備されれば、電車からバスの乗り継ぎ、又はバスからバスへの乗り継ぎやシェアサイクルの利用などの選択肢が多様化すると考えている。

会長

基本的な考え方に対するネットワークのイメージや、拠点をどのように活かしていくのかについて、ただ今の説明でも通ずる点ではあるが、どのような背景で描かれているかをご説明頂きたい。

事務局

市内6ヵ所抽出している。和光市駅、成増駅両駅に関しては鉄道駅の為、拠点としている。また埼玉病院についても複数路線が通行している為、拠点とした。市役所付近に関して、今年度新たに複合施設がオープン予定の為、こういった施設とも連携出来ればと考えている。

市内北側について、新倉パーキングエリアのサービスエリア化の話も上がっている。こちらを拠点としてイメージしている。また、和光高校周辺では、区画整理が検討されている。現在、和光市と成増駅を結ぶ北側の路線が非常に長くなっており、拠点を作ることで効率的な運行が図れるのではないかと意図で記載させて頂いている。

会長

ダウンサイジングした交通のイメージについて、現在、何う事はできるか。

事務局

現状ポンチョというバス車両を利用しているが、それよりも小さなサイズを検討している。基本的にはバスが入れない道路を小さな車両で乗合利用できればと考えているが、この場で具体的なシステムについてはまだ申し上げる事が出来ない。

会長

首都圏近郊でもデマンド型乗合タクシーが導入されており、システムは100程度あるが、カスタマイズをせず導入した場合、道路事情に対応できない等の問題が起こることもある。

反対にカスタマイズに費用が掛かるが、複雑な道の運行を得意とするものもある。

デマンド交通や乗合いタクシーについては、タクシーとの重複や、カバー範囲等の議論が必要になる。現段階では大まかな構想ではあるが、具体的な形に落とし込む段階となればまた皆様と知恵を絞りたいと考えている。

その他、委員からご意見等はあるか。

委員

(意見なし)

会長

具体的な事業を落とし込んだ段階で若干の修正が入ると考えるが、基本的な方針について概ねよろしいかと思う。委員からもご指摘を頂いた、障害者等の移動困難者への取り組みを大まかでも記載が必要な事は事実であり、拠点についてもこの計画自体が5年計画の為、5年の中で終了するものと追加で期間を要するものと分けも必要になる。

時間軸がまだないので、時間軸を持った整備もお願いしたい。その上で、こちらの資料3に記載されている内容で進めていく事となる。ご意見などはあるか。

委員

(意見なし)

- ③ 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
・資料4を基に事務局より説明

会長

説明のあった内容について、ご意見・ご質問はあるか。

市民公募委員

以前よりお話は何っていたが、よくわからないという所が正直な意見だ。今後、テスト走行などをされるという事だったが、やはり不明瞭な点が多い。

コロナ禍においてこのような交通政策を取り入れるよりはそれ以外の取り組みを行っていただきたい。不明瞭な状況では賛成も反対も判断しかねる。一般市民でも理解できる利便性など、導入推進できるようなイメージをご説明頂きたい。

市民公募委員

市の財政がひっ迫する中で、このような政策に手を出していいのか分からない。全ての市民がアプリを使用する想定の為、こちらも5年以内のイメージなのかそれ以上の期間を要するのか検討が必要になると感じた。

昨年、実施された住民説明会にも参加した。周辺の自治会の方々も参加していたが、今で

もその地域は騒音に悩まされている。この自動運転は騒音にならず、交通事故も減少するという事だが、一車線分道路が広がる為、今以上に難しいのではないか。

和光市は緑の街と掲げているにも関わらず、今ある木々を伐採し、新たに植樹するという事は相反しているように感じる。市民にとって財産になり得ない。そのような予算があるのかという疑問がある。高齢者に対する説明会は行うのか。

会長

今回の会議は自動運転を実証するか、導入するかを決定する場ではないという事を確認しておきたい。運営事業者として手を上げられた東武バスウエスト株式会社をお認めするかどうか。ただ、その前提として、自動運転に対するの質問が上がった為、そちらについて事務局からご説明願いたい。

事務局

事業費用について、市で負担をするか国が負担をするか、又は民間事業者でご対応頂く等ははまだ決定していない。様々な想定で金額を出してみた場合の数字である。内容などは検討を行いながら、答えを出していきたいと考えている。

また専用レーンが新たに必要になる点について、交通事故への不安は拭いきれないものと思うが、県警や警察庁の意見も加え、法律の面からも見直しを行い、安全に配慮しながら実際の運行形態を作成していく。

緑の街について、外環側道の樹木は台風等の倒木により住宅への被害も確認されており、診断や確認を行った上で中低木による樹木の更新という形を考えている。

アプリに関しても高齢者が利用するに当たり、市の施策として高齢者への携帯教室などで下準備を行い、浸透させていく事が重要と考えている。自動運転は和光市だけではなく国としても社会問題の解決策として進めている事項である。そのため運行技術だけではなく、法律、交通ルール自体を変える事も重要となっている。和光市としては新たな交通ルールを他に先んじて市民がふれることも、市の財産となると考えている。

会長

アプリについて、スマートフォンを持っていない方は使えないのではないかと問題がある。アプリが浸透したとしても和光市だけで利益が上がるわけではない。予約から決済に係るMaaSのオペレーターを希望する事業者もいるが全国的に進んでいない実態もある。

バスだけでは手が届かない場所へのサポートは引き続き必要になる上、自動運転車両はアプリが使えなければ実用化されない。自動運転車両は内閣府の事業として採択されたが、果たしてこれは何年後の絵図で、どのような役割を果たすのか。また、それとは別にコミュニティ交通をどのように進めるのか。課題解決イメージをアップグレードする時期なのではと感じた。その他、ご意見、ご質問はあるか。

参加者

(意見なし)

会長

今回の会議の中で、運営予定事業者を選定することとなっているが、東武バスウエスト株式会社として良いかを協議する必要がある。本件を保留にしたいという意見もあったが、参加委員の全体の過半数の票数を獲得することが決定の条件となっている。その為、採択を行う上で賛成、反対、保留という選択肢も設けたいと思う。

埼玉県交通政策課

確認だが、西武バス、国際興業バスは手が上がらなかったという認識で良いか。

事務局

先だって行われた事業者専門部会において、東武バス、西武バス、国際興業の3社で協議した上で決定された。

会長

では、挙手採決を行う。

<結果>

賛成：13 反対：0 保留：3

会長

挙手採決の結果、東武バスウエストを運営予定事業者として認める事とする。
以上で本日の議事は終了となる。

4. 報告事項

④ 第2回地域公共交通研究会の実施について（報告）

・資料4を基に事務局より説明

⑤ 市民アンケート調査（速報）

・資料6を基に事務局より説明

会長

全体としては以上になる。その他何かご意見、ご質問などあればお願いしたい。

東武バス労働組合

市内循環バスについて、東武バスでは和光市、朝霞市、新座市、富士見市の4市の市内循

環バスを運行している。和光市以外の3市では市役所敷地内に駐車スペースを設けて頂いており、和光市役所駐車場内にも駐車スペースを要望する。理由は、1つ目に和光市の駐車スペースは他市に比べて遠く、運転手の休憩時間が短くなる。2つ目、バスを着ける際に、乗客を降車させ、ぐるっと回ってからバス停につけるが、一度横断歩道を跨いで後退しなければならない。夜間、雨天時は視界が悪く後方から乗車される方がいる場合に重大事故が起こる可能性がある。3つ目に西武バスは一般路線バスで駐車スペースを確保している。市内循環バスの駐車スペースの確保ができない意図をご教示頂きたい。

会長

事務局から今の発言について回答はあるか。

事務局

駐車スペースについて、以前にご意見を伺っている。すぐに対応できる事ではないが、検討対象とさせて頂く。

有限会社大和タクシー

福祉タクシーの件だが、まず、市内のタクシー事業者について、どの程度車両があり、人材が在籍しているのかという情報が必要なのではないか。

会長

福祉タクシーの実態が知られていない。台数としてはどの程度あるのか、事務局で調査をお願いしたい。

予定としては以上となる。全体的な方針としてお認め頂き、今後詳細部分について検討を進めていく。次回まで若干時間があるが、研究会や個別のヒアリングなどをさせて頂きながら可能な範囲で進めていきたいと考えている。

5. 閉会

以上

令和3年度

第4回 和光市地域公共交通会議

(1) 開催概要

■日 時：令和3年11月29日（月） 15:00～17:00

■場 所：和光市役所 502会議室

■出席者：【和光市地域公共交通会議委員】 出席 21名

【事務局】 5名

公共交通政策室：加山審議監、田中室長補佐、児島主任、市川主任、
安井主事、加藤技師

配布資料：資料1 委員名簿

資料2 和光市地域公共交通計画（素案）

資料3 市民アンケート調査結果

資料4 市内循環バス利用者アンケート調査結果

資料5 路線バス利用者アンケート調査結果

資料6 民生委員アンケート調査結果

資料7 高校生アンケート調査結果

(2) 会議の概要

1. 開会

2. 挨拶

本日はお忙しい中、第4回和光市地域公共交通会議にご出席いただき、ありがとうございます。委員の皆さまにおかれましては、日頃より和光市の公共交通に関して多大なるご尽力をいただき、心から敬意を表しますとともに、感謝申し上げます。現在、新型コロナウイルス感染症の第5波が終息し、先月には緊急事態宣言も解除されたことにより、人々の外出行動が活発になりつつあります。まだ予断を許さない状況ではありますが、地域公共交通においても、日常生活や旅行、レジャー等の外出機会の増加により、利用者数が徐々に回復してきており、明るい兆しが見えてきております。コロナ禍の厳しい状況下、地域公共交通を支えるべく定時運行を続けてくださった交通事業者の皆様のご尽力に重ねて感謝申し上げます。

今まで、地域公共交通事業者部会、公共交通研究会を適宜開催するとともに、市民アンケート、公共交通利用者アンケート、市民グループインタビュー等を実施することにより、当市の地域公共交通について、多くの方々からご意見をいただきました。

この度、地域公共交通会議の4回目となり、本日はいただいたご意見等を踏まえ、完成に向けて公共交通計画の素案が出来上がりましたことから、委員の皆さまにおかれましては、当該計画について活発な議論をしていただき、貴重なご意見等をいただけると幸いです。

また、新たに内閣府オープンイノベーションチャレンジ2021（以下、「OIC」という）の事業採択を受け、自動運転車両を活用したオンデマンドモビリティサービスの施行をすることとなりました。この事業については、ゴールは狭あいなエリアにおける移動、また、ラストワンマイルの選択肢のひとつとして期待するものであり、すべての市民の移動の自由を目指して、市としましても、地域公共交通の利便性向上に向け、積極的に取り組んでまいります。

本日ご参加の皆さまのご健勝とご多幸を心よりお祈り申し上げ、ご挨拶といたします。

3. 議事

① 地域公共交通計画（素案）について

- ・資料2を基に事務局より説明

委員

p.12公共交通の中の新たな移動手段についての内容を具体的にご説明いただきたい。

事務局

施策3：新たな交通手段の導入にも事例として挙げているが、現状はあくまで方針である。導入する地域の需要や利用者層を検討し、具体的な施策は来年度以降の検討となる。

委員

市民交通研究会では、狭あい道路を自動運転が実証実験することについて触れていなかったため、現在の循環バスとワゴンタイプでの運行をイメージしていた。急に小型の自動運転車で狭あい道路を走ると知ったため、戸惑っている。

自動運転サービスは、スマートフォンを利用していない人でも利用できるのか。スマートフォンが全員に普及するには時間がかかるのではないか。

会長

全国的な導入事例をみると、まだ電話対応が多い状況である。そう考えるとオンデマンド交通はすべてスマートフォンを利用する必要はないと考える。

事務局

ご質問への回答にあたり、OICについて説明をさせていただく。

OICとは内閣府が実施している事業。自治体のニーズや要請課題に対し、新たな技術を持つベンチャー企業、スタートアップ企業を内閣府がマッチングさせるものである。

和光市が挙げた課題は、既存のバス等では対応が難しい、道路が狭あいな地域の移動ニーズを満たすこと。これに対して提案をいただいた企業に対し、和光市を実験フィールドとして使用できるということで参加したもの。

ベンチャー企業より、自動運転の低速小型EVを活用したオンデマンドのモビリティサービスを試したいという提案があり、内閣府により選定され、和光市とマッチングした。

なお、これは試行であり、実際に取り入れるということは、現時点では考えていない。

想定されている実証実験の概要に関しては、道路状況に合わせた車両、アプリ又は電話、AIによる音声会話等の車両の呼び出し、ルート設定等の検討である。

実証実験の期間は令和4年2月までであり、期間中の運行開始は現実的ではない。市としては、小型オンデマンド車両によるサービスを行う場合、車両の費用や、用意すべきもの等、車両を走らせるにあたっての課題の洗い出しを行いたいと考えている。

このようなシステムはラストワンマイル対策の一つとして期待しているし、ワゴンタイプの車両を利用した政策も併用して行えるものと考えている。市だけでなく、住民のニーズ、交通事業者の意見を聞きながら、実証実験を行う。

委員

新たな交通手段について、p.4「新たな移動手段」p.7「新たなモビリティサービス」p.11「新たな移動手段を検討するエリア」と記載してあるが、それぞれ表現が異なるため、それぞれの意味を説明していただきたい。

事務局

新たなモビリティサービスについては、都市計画マスタープランに記載されているまま表現されている。新たな移動手段については、既存公共交通ではカバー出来ない部分を補うものを検討していく形になる。

自動運転サービスについて、具体的な設計や運行内容については、今後検討していく。

建設部長

新たなモビリティサービスに関して、現在、都市計画マスタープランは作成中だが、地域公共交通計画の自動運転に関する内容のため、表現については、地域公共交通計画の表記に合わせて修正したい。

委員

自動運転についての記載があるが、運行内容について記載がない。具体的な内容について教えて頂きたい。また、運行に係る費用を教えていただきたい。

事務局

自動運転サービスの具体的な経路や設計、運行内容等については、別途、未来技術実装協議会にて検討を行っていくものである。費用についても別途協議していくものである。検討の進捗に応じて、お示ししていく。

会長

計画の対象の新たな移動手段であったり、自動運転であったり、色々な表現がされている。

自動運転でまとめるのではなく、「和光版 MaaS 構想（自動運転サービス導入事業）」と表記したほうが良いのではないかと。

和光版 MaaS 構想（自動運転サービス導入事業）と、新たな移動手段という形で切り分けて、全体を通して分かりやすくなるよう修正したい。

委員

今回の OIC については、あくまで新たな交通手段の選択肢のひとつであり、詳細は、今後検討していくという認識で良いかと。

目標③に「公共交通の空白・不便エリアの解消」とあるが、基本方針の交通弱者の移動の確保はどのような形で反映されているのか。エリア的な見方だけでなく、交通弱者等の移動の自由を確保することを目標③に入れてはどうか。ご検討をお願いしたい。

会長

交通空白・不便エリアを面的に解消することも必要だが、坂道が多い和光市の現状を考えると、バス停から近くても移動困難な方もいる。交通空白・不便エリアの解消だけでなく、300m の範囲内でも移動が厳しい方を含めるなど、対象範囲を広げても良いのではないかと。

事務局

バス停までの距離だけでなく、バス停が近くても坂道等があり、高齢者の方の移動が大変だということは把握している。表現方法については、今後検討させていただく。

会長

狭あい道路や坂道エリアの移動不便の解消という形で、KPI に満足度を追加すれば整合性が取れると考える。そのような形で反映できるかもしれない。

委員

和光版 MaaS 構想について、市のホームページでは専用アプリを作成し、最適な移動手段の検索、予約、決済を一括して行うサービスをつくと宣言しているように見える。

しかし今回の計画の「事業 4-4：MaaS アプリ構築等の検討・研究」では、ホームページと書きぶりが異なる。市としての見解や方向性に変更が生じたのかを伺いたい。

事務局

市としての見解や方向性の変更は生じていない。アプリのプラットフォームを市が単独で構築すべきか検討が必要だと考えている。既存の交通系アプリを、和光版 MaaS で使用できるようにすることで、使いやすいものに出来ないかと考えている。

委員

事業の「オープンデータ化」について、市は、事業者にオープンデータ化を呼びかけている

だけのように感じられるが、市としてアプリを作成する計画があるのか伺いたい。

事務局

オープンデータ化によりグーグルマップ等でバス路線を検索したり、バスがいつ来るのかを確認できたり、利便性向上につなげたいと考えている。

MaaS アプリについて、市単独で開発した場合、アプリの使用範囲が市内に限られてしまい、使い勝手が悪くなる可能性が高い。

既存アプリを上手く活用し、使いやすいようにしたい。そういった内容について開発と表現しているが、基本的には市単独でアプリ開発を行うことは考えていない。

委員

「事業4-2：情報提供ツールの作成」では、紙マップをイメージされているが、紙マップだと印刷した時点で情報が古くなることが多い。ネット上で公開をすれば、道路整備や事故による通行止めや、バスの運行状況をリアルタイムで確認できる。これは他の自治体でも行われている。そのような情報も研究しているのか、あるいは研究したいのかを伺いたい。

事務局

事業4-2では、事例として越谷市のガイドマップを挙げている。特徴として、路線やバス停、駅の位置だけではなく、タクシーを呼ぶ際の連絡先や、バスの乗車方法、観光地等が記載されている。

リアルタイムの情報発信についてはWEBが効率的だと考える。WEBのみ、もしくは紙のみということではなく、それぞれの良さを活かしての情報提供が重要だと考えている。

会長

大手IT企業がアプリを独自で作成しても、うまくいかない事例はある。リアルタイムの情報発信について、西武バスでは都内の路線もオープンデータ化が進んでいる。

リアルタイムの情報発信については、事業者と勉強会を開催しながら進めることが必要かもしれない。

委員

「施策4：総合的な情報提供・利用案内」の内容をもう少し分かりやすくした方が良いのではないか。

MaaS アプリについて、自宅から目的地までのバスの検索や到着時刻の確認は79歳の私でも操作出来る。しかし決済までは難しい。高齢者の方もアプリが使いこなせるようMaaSアプリは段階的に浸透していくようにすることが良いのではないか。

あえて「MaaS アプリ」と記載すると、「自動運転サービス」と混同されてしまうのではないか。

また、市で実施している「お届け講座」にバスの乗車方法やアプリの使用方法講座を設けて

いただきたい。

更に、スケジュールだが、ペースを早くしても良いのではないか。特に循環バスはもっと早く便利になればと思う。困っている方がたくさんいる。そのような方々のため、スピードアップしたスケジュール管理で取り組んでいただきたい。

事務局

MaaS アプリについては敷居が高く感じる方もいると思う。一方、交通サービスを一括りにできるものは、今進めるべきであると考えている。

今回、公共交通計画という将来の目標を設定するうえでは、「MaaS」という目標自体はある方が良いと考えているが、段階的な取組みについて整理をしても良いと思う。

例えば、決済は現金が多いので、IC カードなどのキャッシュレス化を推進しながら、最終的には MaaS で決済までをとということで、目標としては残したいと考えている。

高齢者を対象にした講座は、市全体で取組む内容でもある。目標としては、高齢者でも MaaS アプリを使用し、便利に公共交通を利用できるようにしていきたい。

「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」では、公共交通を便利に利用するための学びをしていくという内容としている。アプリやスマートフォンの活用により、移動がしやすくなることもひとつのモビリティマネジメントとして考えられる。

また、高齢者を対象とした講座は、モビリティマネジメントの選択肢のひとつとして考えられるかと思う。貴重なご意見として参考にさせていただく。

スケジュールに関しては、早ければ早いほど良いと理解はしている。計画策定後、循環バスの運行ルートや運行本数を少し変更するだけであれば、もう少し早く出来るかと思う。

しかし、車両のダウンサイジングや新たな交通サービスの検討等は、市だけでできる話ではなく、事業者や車両の準備、システム等を考えて進めていく必要がある。そのようなことを踏まえ、今回のスケジュールとなっている。

会長

MaaS アプリの位置づけが議論されていないため、何のためにアプリを作成するのかなどを協議する必要があると考える。

委員

「施策 7：多様な交通サービス等との連携」、「施策 8：運賃施策」について、令和 8 年度までに検討、研究する内容が具体的に記載されていない。

評価指標・数値目標について、目標⑤に関連する評価指標の現状値が記載されていない。また、令和 8 年度までに何をするか記載がされていないため具体的に伺いたい。

事務局

施策 7・8 をどのように進めていくのか、具体的にお示しすることは出来ないが、将来的な目標として、そのようなものに取り組み、利便性を向上させられるように検討をしたい。

目標値については、令和4年の4月からの累計を目標値としているため、このように記載をしている。

委員

「事業7-3:公共交通と福祉政策の検討・研究」、「事業8-1:路線バスと市内循環バスの運賃格差の是正」について詳しくお聞きしたい。

事務局

事業7-3について、福祉部局へのヒアリング等はこれまでも行ってきており、移動支援施策も幾つかあることを確認している。そういった施策が必要な方に届くよう、周知をできればと考えている。また、我々が持っている施策等との連携も検討できればと考えているが、具体的な施策をこの場でお示しすることはできない。

施策8-1について、循環バスと路線バスは同区間でも30円の運賃差がある。路線バスの代わりとして、循環バスを安く利用してもらおうということではなく、路線バスも利用してもらうことで、路線バス事業のサービスを継続させていきたいという意図がある。

ただし、単に運賃を改定するだけではなく、現在の無料乗車証のように、一定のサービスについても併せて検討する必要があると考えている。

委員

計画案のスケジュールについて、循環バスの見直しや自動運転サービスに係ることなど、議会の前に周知することも多いと思う。スケジュール案としては、交通会議の予定は7,8月、1,2月となっている。時期について、もう少し検討が必要ではないか。

事務局

交通会議では循環バスの運行状況や、今後の事業等を確認する場でもあるため、必ずしも新しい情報を提示するだけとは限らない。

公共交通計画や和光版MaaSのほか、予算に係る事項等については議会への報告は必要となる。そのような際に、議員へ報告するシステムがあるので、丁寧な説明や報告に努めたい。

会長

スケジュールに関して、国の補助金を入れる場合、6月末に交通会議を開催しなければいけないと考える。検討や調整が多いのは仕方ないと思うが、年間スケジュールは、有機的に調整していただければと思う。

会長

今日は、貴重なご意見をありがとうございました。今日いただいたご意見を整理したい。

1点目、「新たな移動手段」や「新たなモビリティサービス」、「自動運転」についてそれぞれの言葉の定義を整理する。「新たな移動手段」は、特に市民研究会で検討している狭隘道路等へ

の交通サービスのこと。自動運転は、和光版 MaaS で取り上げられている和光市駅周辺～新倉 PA 周辺の件である。このように整理をお願いしたい。

また、自動運転等の話もあるが、まずは、新たな移動手段の検討に注力し、市民の移動手段確保を進めるようお願いしたい。

2 点目、目標 3 にバス停は近くにあるが、坂道が多く利用しにくい方を対象として含めるために、文言を「狭隘道路・坂道エリアの移動不便の解消」という形にして、KPI に市民満足度を追加する形で修正をお願いしたい。

3 点目、MaaS アプリについてもご意見をいただいた。事業としては残すが、目的や目標が明確になっていないため、そこを考えるとところから始める必要がある。そのうえで、必要があればアプリ作成を検討する、という形で整理する。

その他、スピード感をもったスケジュールにした方が良いのではないか、来年度の交通会議開催時期についても再検討をお願いしたい。

事務局にこれらを修正していただいて、修正箇所の確認は私が行いたいと考えている。その後、パブリックコメントを実施し、その結果を踏まえて、交通会議で報告し、公共交通計画の最終版を確定させていきたい。このような進め方でよろしいか。

委員

(異議なし)

会長

ありがとうございます。それではそのような形で進めていきたい。

その他、議員とも意見交換を行いながら、進めていきたいと考えている。

4. 報告事項

【バス業界の状況等について】

一般社団法人埼玉県バス協会 関根委員

緊急事態宣言が解除され、段階的ではあるが、少しずつバスの需要が戻りつつある。ただ、コロナ禍により、人の移動は長期間制限をされ、バス業界は危機的な状況が続いている。バス業界の状況を皆様を知っていただきたい。

埼玉県バス協会で作成し、バスの利用促進ということで、コロナ対策含め、安心してバスが利用出来るよう、日々取り組んでいることを周知している。バスを利用することで、地域の活性化にもつながるため、是非、バスを利用していただきたいと考えている。

5. 閉会

以上

令和3年度
第6回 和光市地域公共交通会議

(1)開催概要

- 日 時：令和4年2月24日(木) 14:00～16:00
- 場 所：和光市役所 603会議室
- 出席者：[和光市地域公共交通会議委員] 出席 21 名
[事務局] 5名
公共交通政策室：加山室長、田中室長補佐、児島主任、市川主任、加藤技師

(2)会議の概要

1. 開会

2. 挨拶

本日はお忙しい中、第6回和光市地域公共交通会議にご出席いただき、誠にありがとうございます。委員の皆さまにおかれましては、日頃より和光市の公共交通に関して多大なるご尽力をいただき、心から敬意を表しますとともに、感謝申し上げます。

現在、新型コロナウイルス感染症の第6波がピークを迎え、まん延防止等重点措置が発令されているところであり、感染力の強いオミクロン株により多くの感染者が出ている状況にあります。地域公共交通においても外出機会に制限があるなか、利用者数の回復がなかなか見込めない状況が続いております。

コロナ禍の厳しい状況下、地域公共交通を支えるべく定時運行を続けてくださった交通事業者の皆さまのご尽力に重ねて感謝申し上げます。

令和3年11月に開催した第4回和光市地域公共交通会議において、地域公共交通計画(案)の内容について、委員の皆さまに修正点等のご意見をいただきました。いただいたご意見を基に地域公共交通計画(案)を作成し、令和3年12月20日から令和4年1月14日までパブリックコメントを実施し、多くの市民の皆さまからご意見をいただきました。

この度、地域公共交通会議も6回目となり、本日は、パブリックコメントでいただいたご意見等を踏まえ、一部修正等を行った地域公共交通計画(案)について、委員の皆さまに最終確認をしていただき、ご承認をいただくと幸いです。

最後になりますが、本日までご参加の皆さま方のご健勝とご多幸を心よりお祈り申し上げ、ご挨拶いたします。

3. 議事

- ① 和光市地域公共交通計画案に係るパブリックコメントの実施結果及び計画の一部修正について
・資料1および資料2を基に事務局より説明

会長

パブリックコメントに関しての対応や全体を通して修正をされた点について報告いただいたが、委員の皆さまから意見等はあるか。

委員

前回の会議録について一部削除されている箇所があるかと思うが、議事録の作成についてどのように考えているか。

p.32「公共交通とその他移動サービスの連携方策の検討・研究」とあるが、社会福祉協議会は高齢者福祉センターの送迎を行っている。今年4月から送迎ルートが変更されるかと思うが、変更ルートの反映はされているのか。送迎バスについて覚書を交わしており、口外してはならないため話せない箇所はあるが、進捗状況と周知方法について、主管の部長に伺いたい。

事務局

議事録について、一部を意図して削除したわけではない。要点をまとめた上で作成を行ったが、結果的に議事の漏れが発生してしまったことにご迷惑をおかけした。今回の議事録は、より詳細に作成することとする。

会長

私も数々委員を務めているが、会長の発言あるいは有識者であっても削られることはある。皆さまにきちんとご確認いただくことは必要かと思う。今回ご指摘いただいた点については良かったのではないかと。

事務局(保健福祉部長)

社会福祉協議会の皆さまには、日頃から多大なるご尽力いただき、感謝をしている。

高齢者福祉センターの送迎バスについては、昨年12月に新たに4月からの指定管理についての議案を議会で認めていただくにあたり、各種協議を重ねた。具体的に現在の問題点を相談した記録がある。道路が広くないことや、現在の車両の大きさでは都合がよくないこと、ルートについても問題意識を持たせていただいた。

結論から申し上げますと、車両のダウンサイジングやルートについても一部見直しを図っている。具体的なルートの公表については、議決後、速やかに公共施設やホームページ等で周知をしたいと考えている。第三中学校から第五中学校に行くような道や、白子二丁目あたりでも改善改良を加えている。いずれにしてもホームページや高齢者福祉センター、公共施設で積極的に周知を図っていきたい。

委員

ルート変更については、要望等が反映されていると感じた。

和光市駅等の交通拠点について乗り継ぎが出来るように、利用者から乗車だけでなく降車につ

いても必要というような意見がある。乗車降車についての検討もお願いしたい。

事務局(保健福祉部長)

高齢者福祉センターの送迎バスについてのご意見ということだが、コロナ禍第6波ということもあり、どちらかといえば目的がしっかりしている高齢者福祉センター利用者という形となる。どうしてもリスクが高い高齢者が利用する。仮に感染者が乗車していた場合も適切な対処を行うため、現状はそのような対応はしていないが、今後、感染の緩和状況により前向きに検討したい。

委員

環境面への配慮については記載されているが、安全面の配慮については記載されていないのか。また、自動運転車両の安全面の配慮についても伺いたい。

事務局

直接的に安全面という表現ではないが、p.10目標5に記載がある。交通の基盤の整理で安全面が配慮されているような道路設備等、検討が必要かと思う。今後、道路整備や北口の整備をする際、安全面の確保をも併せて検討することになるかと思う。

自動運転車両においても、当然安全面は留意する必要があると考える。そのため、未来技術実装協議会においても警察や保険会社の方々からご意見をいただいている。

会長

自動運転で完全無人となると相当厳しいと感じる。突走している茨城県栄町で乗車したが、相当な人出が必要である。そこまで無人の状態を想定したような計画には現段階ではないと考える。道路の安全面に関しては別途交通安全計画に記載されているかと思う。

委員

パブリックコメントについては、本日資料配布がされたため、改めて参考にしたいが、本日の議論では間に合わない。どのような点が生かされて、どのような点が生かされていないのかわからない状況にある。環境面の配慮や、情報提供に係る高齢者や障がい者への対応、ベビーカーの対応は良いと感じた。ただ、ほとんどが地域的な考え方である。高齢者社会を考慮した検討も必要となる。そのような文言が加えられていたらより良いものになるのではないか。

市の総合振興計画都市総合計画6には、高齢化への対応が大きく記載されている。都市計画マスタープランにも、運転免許証を返納した高齢者などの交通弱者の移動の確保と記載がある。公共交通計画基本方針にも同様な文言が記載されており、きちんと説明されているが、一貫していない箇所が多々存在する。

p.14課題②に将来の高齢化への対応が必要と記載しているが、p.15では②空白地域、③不便地域としている。p.18課題②に公共交通ネットワークあり方の検討が記載されているが、高齢者が増える中での様々な対策が必要であるとの指摘がされていない。

p.24に高齢者の増加対応や狭隘道路、坂道・曲道等を考慮した新たな交通手段の導入という記載をすれば、高齢者にとっても分かりやすく、全体的に内容が入ってくるのではないかと。

ニッセイ基礎研究所の資料によると、2040年には全国民の3人に1人が65歳、5人に1人が75歳以上となり、今以上の高齢化社会となる。高齢者の日常を支える工夫が求められており、何を考える場合でも後期高齢者がユーザーとなることを想定し、様々な装置を見直す必要がある。

現在、高齢者の歩行能力、経済力の低下を意識し、高齢者が利用しやすいかという観点から検証、再構築は十分であったか。交通空白地域でも、地方、都市問わず、高齢者の移動困難が深刻化しており、マイカー運転を続ける重大な交通事故が後を絶たない。

これからの高齢化社会では、交通空白地域や交通不便地域という地域特性に焦点をあてた議論ではなく、高齢者をはじめとする利用者の特性、移動能力に焦点をあてた議論を活性化していく必要があるのではないかと。

また、バスの行き先表示について、高齢者のみの問題ではないが、現在の南コースや中央コースという表示は分かりにくいと感じる。民間バスのように市役所経由埼玉病院行というような表記が分かりやすいのではないかと。

高齢者のためにどのようなもの考えるべきか、今後の計画や検討にも反映してもらいたい。

会長

パブリックコメントに関してはルートや運賃に対する意見が出ているかと思う。これから市内循環バスをどのような形で見直していくのか。届かないニーズに対してどのように対応していくのか。具体的に何をやっていくか考える際にもう少し深掘りして議論していくことになるかと思う。

先ほど高齢者の位置づけもあったが、サブタイトルに、「ひと、まち、にぎわいをつなぐ地域公共交通すべての市民の移動の自由を目指して」という計画の目的が記載されている。

もちろん高齢者や障がい者、子育て世代も含まれている。すべての市民の移動の自由度をどのくらい高めていくか、明確なものがあるわけではないが、自由度を高めることを目指す意思の表明かと思う。p.27施策③にある、すべ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という記載と、p.11にある、和光市の地域公共交通の将来像に、路線バス利用が困難な地域も存在するという記載がある。ここでは地域という表現だが、路線バスの利用が困難な人もいる。そのようなことも含め、移動の自由度を高めていくことを表明しているのにも関わらず、地域という

表現がされているということが、今回の修正点の中では違和感がある一番大きなご指摘であったと感じる。

事務局

会長から説明があった通り、事務局としても全ての市民の方々の移動を大前提としており、計画の基本方針の中でも申し上げているが、運転免許を返納した高齢者等の交通弱者の移動確保を考えている。p.11に関しては、既存の交通ネットワークの状況を踏まえて今回記載をしたため、そのような点で地域という表現となっている。交通ネットワークの在り方も含めて記載をしている。

会長

p.15に記載がある、空白地域や不便地域の割合を示している意図はどのようなものか。

事務局

面積と人口の割合をそれぞれ示しているが、目標値で今後の空白地域や不便地域の人口割合を減らしていく判断にもつながるため記載をしている。目標については p.38に記載がある。

会長

取組といっても、すべて同じレベルの地域であることが困難な中で、交通空白不便地域を削減する努力をしていく。モニタリングの指標として使用する。p.15はあくまで毎年の健康診断のようなもの。

一方で、空白地域や不便地域を8%、10%削減したとしても、移動困難な方がいることに変わりはない。そのようなことから、2-4地域公共交通の将来像の、「狭隘道路や高低差のため路線バスの利用が困難な地域」と記載するのであれば、困難な方や地域があるというような文言を追加した方が良いのではないかと。そのうえで p.15にあるような空白地域については我々が取組んでいく、毎年の健康診断の指標として、困難な方をどれだけ削減できるのかを確認できればと思う。

事務局

具体的に困難な方がいるという方針で記載をさせていただく。

会長

p.11には、移動に困難な地域だけでなく人の表現も加える。併せて p.15の記載については、

我々がこれから具体的な取組を進めていく中で、現状をモニタリングする指標として扱っていく。空白不便地域を削減したから困っている人はいないということではなく、人に焦点をあてていくことを確認していきたい。

委員

バスの停留所から300m離れると空白地域となるが、300m圏内でも大変な方はたくさんいる。自宅からバス停まで100mないが、歩行困難のため、病院へタクシーで行く方もいる。

空白地域と呼ばれない地域の中であっても、このような現実がある。したがって、福祉部局との連携が必要であると考え。全国市町村の介護担当95%が移動手段の確保は課題であると考えている。

愛知県豊明市のアイシンが行っているチョイソコというデマンド交通のやり方だが、交通部局と福祉部局が連携して取組んでいる。また、事業者、輸送資源、ドライバーの人材等あらゆる情報を共有し検討をする。特に福祉の情報は極めて重要であり、高齢者一人一人を理解し、現状を把握できている。採算が取れないこともあるが、工夫をしている。

コミュニティ自体、高齢者を支援対象としている。助けようという対象ではなく、高齢者を交通で動かすことによりコミュニティが活性化されるという仕組みである。このような工夫をしている自治体もあるため、和光市にも是非お願いしたい。

会長

今後の進め方の内容に関する意見であるため、スケジュールの際に改めて取り上げられるかと思う。チョイソコはメディアの報道ではキラキラしているが、福祉と連携したコミュニティづくりをやっているチョイソコとよあけでもうまくいえるとは言えない。チョイソコさえ導入すれば上手くいくわけではない。今後、計画を策定した後に深掘りし、議論を行えば良いと思う。

おそらく問題となってくるのは300mと記載されている箇所をどのように扱うか。それはまた後ほど議論したい。先程、ご意見があったようにあくまで地域ではなく、人に視線を合わせていくという点では p.11 を修正する。p.15 の数値はモニタリングのための数値であることを確認する。

委員

計画案の修正方針について、①環境面の配慮、基本方針にあるまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通の文中に、「公共交通にも低炭素型の車両を導入し推進する」という文言を記載してもらいたい。併せて、目標設定の背景・現状等に、「公共交通の中に低炭素型を導入するこ

とは、地球温暖化防止にもなり、住みよい環境を創出する」という文言を記載してはどうか。地球温暖化対策はこれから必要となるため、低酸素型を公共交通で取り入れることが重要である。

②公共交通の将来像に係る記載について、p.11の文言を「既に和光市は、市外の交通利便性がよくなり交通ネットワークを維持しています。一方、市内は狭隘道路や坂道・曲路等が多く、バス利用の困難な地域がたくさん散在して、交通弱者も多くいます。」として、「市内循環バスの運行の見直しやタクシー及び福祉交通などの利用しづらさの解消を行い、新たな交通手段を早期に導入し、和光市全域が効率的でしかも利便性の高い公共交通をめざしていきます。」としてはどうか。

③情報提供に係る高齢者や障害者への配慮について、「高齢者や障害者」と記載にするのはどうかと思う。アンケートは高齢者から出されることが多く、つい目を向けてしまうが、案内板の表示を見るのは高齢者や障害者だけではない。

現在、循環バスの利用者は高齢者が多いが、偏見的な見方になってしまうため「利用する誰もが分かりやすい案内板等の設置をします。」との記載にした方が良いのではないか。

④ベビーカー利用者への配慮について、「高齢者、車いすやベビーカーの利用者など誰もが利用しやすい車両」という文言を、「歩行が困難な人やベビーカー保持者等に合わせて利用しやすい車両(低床バスやUDタクシーなど)を導入推進します。」との記載ともraitたい。また、導入推進を検討します。ではなく、推進します。と言い切りをした記載が良いと考える。

事務局

低酸素型車両の導入は環境面では効果的であると考えているが、一方で、低酸素型車両のコスト面や導入効率も、今後検討が必要であるかと思う。各交通事業者においても電動バスや水素バス等の導入について、少しずつ動き出している状況だが、現状では強く記載するのは難しいため、今回はこのような記載としている。

低床バス車両の推進については、我々も進めていきたいと考えている。どのような形での導入が事業者にとっても、我々にとっても進めやすいのかを考えることが必要であるため、検討とすると記載をしている。

会長

様々な議論の中で、このような表現となっている。確かに電動バスや水素バスの導入により、脱炭素に近づけると考える方もいるかと思うが、まだ学術的にライフサイクルアセスメントととして、環境効率が良くなると解明はされていない。水素電池は5年ほどしか持たないが、通常のバスであれば10年は持つ。今までの車両であれば1台で済むが、10年のサイクルで2台必要となってく

る。製造から買い替えまで含めた環境コストは、低くなるのか議論が続けられている。

一方でUD タクシーというバリアフリー車両の導入に関しては、東北よりも関東の方が進んでいる。既にタクシー車両は、昔から走行しているセダン型の車両は作られず、UD タクシーの車両が作られている。タクシー事業者やバス会社が設備投資をしながら、増やしていく流れがある。

和光市の場合、全路線がコミュニティバスのように、自治体が委託運行しているのであれば、自治体側が車両を調達することが前提となるため、導入しますと記載ができるが、事業者の方々が、自社の設備投資の中で段階的に車両を増やすことになり、行政コストほぼかけていない。

これは一つのメリットでもある。そのような点を一つのアドバンテージにしながやっいていこうと、現状の表現となっている。伝わりにくかったかと思うが、導入しないという後ろ向きな考えではない。

案内表示板について、高齢者や障がい者という記載があるが、利用する誰もが分かりやすい意図の方が良いのではないか。訪日外国人向けにやさしい日本語としたり、子どもたち向けに、平仮名にすることも一つのポイントにもなる。高齢者や障害者だけではなく目線も必要かと思う。

事務局

施策4全体として、利用する誰もが使いやすいものとするという前提があった。いただいたご意見と合致すると考えている。「利用する誰もが分かりやすく」というような記載で良いと考える。

委員

配布された議事録だが、会話の途中で終了している議事録が綴じられていた。大事な会議でそのような資料をいただくことを不審に思う。また、前回新しい交通機関の3つの方法についての説明を記載することになっていたが、説明の記載がない。

p.11にある公共交通の将来像について、点線の赤い丸が本町から新倉方面のみで、白子川沿線の吹上から白子宿の空白地域あるいは、狹隘道路の指摘があるにも関わらず、何も記載がないのはいかなものか。

p.25には、自動運転サービス導入との記載があるが、自動運転サービスの検討は地域実装協議会に委ねているということだが、公共交通会議の全般的な計画の中で取り扱わなくて良いのか。全体的な予算の中で、バスやタクシーにかかる費用と、自動運転にかかる費用がどのくらいかの検討を行わないのはどうか。自動運転サービスの動きと一体的に検討しなければ、市全体の公共交通の抜本的な解決はできないと考える。その他、自動運転サービスを越後山などの市南部に向けてほしいという意見もきいている。

新たな交通の説明と同時に、自動運転についての記載も追加してほしいと考える。議論したこ

とが流されていることが非常に残念である。

事務局

議事録に関して、こちらの不備があり大変申し訳ない。ページの抜けを確認し、その後再送した経緯があった。

先ほどと重複するが、今回の議事録はこのような形で記載させていただいた。今回は、パブリックコメントのフィードバックという形で会議を実施したがご意見の対応が抜け落ちてしまい大変申し訳ない。

吹上や白子宿あたりに関して、居住者は市内への移動が難しいというご意見もあるため、検討が必要だと考えている。交通軸については、現状の交通軸を基に作成しているため、このような表記となっている。市内循環バスや路線バス等でも、今後対応できるようにしたいと考えている。

自動運転の実装協議会については、交通会議と並行して考えている。見えていない部分や、確定していない部分もあるため、すべて申し上げることは出来ないが、先日の説明会のように進捗に応じて情報提供を行っていきたい。

委員

狭隘道路等の施策について、2、3年のうちに行うとのことだったが、未だ先が見えない。どのくらい実現できるかが一番大きな問題かと思う。現在審議しているバスやタクシーにかかる予算が分からない中で、自動運転等の公共交通に数億円かけているという話を聞いたことがある。そちらを主体として考えるのであれば、狭隘道路にかかる費用はどうなるのか。本来は、ある程度財政の目安をつけてやるべきかと思うが、本計画では、財政的な裏付けがされていない。この計画内にも財政計画の記載があっても良いのではないか。

会長

財政計画について、地域公共交通活性化再生法に基づく交通計画には位置付けることはしない。一方で、運行計画には自動運転についての話も出てくるため、入れるかどうかは事務局と相談する必要がある。運賃の負担、利用者の受益者負担としていただく範囲となっている。今回は、運賃を改訂する可能性がある」と記載がされている。それに伴い、市がどのくらい調達するのか。国あるいは県から補助金として入ってくる部分、地方財政措置として入ってくる部分がある。その中でどのようにバランスをとっていくのか、具体的な運行計画の解像度が上がってこなければ出すことは出来かねる。

自動運転の実証を行うには、道路整備等も関わってくるため、経費がかなりかかってくる。実証を行うからといって、循環バスや新たな移動手段がおざなりになることがあってはならない。という内容を市長に確認をした経緯がある。そのような経緯は、協議会では重要であるが、計画書には文言として記載しづらい。だからこそ、議事録が非常に大事であったはずだが、今回記載がされていなかった。改めて、皆さまに確認をいただけなかった点は良くないと感じた。

自動運転の経費について、茨城県境町もそうだが、運行しているためなかなか確定が出来ない。一方で、境町の運行内容は、和光市のものとは異なる。和光市は新倉と和光市駅をつなぐことを目的とするところから開始しているが、境町の場合は狭い範囲で行おうとしているため、単純に比較が出来ない。

運賃など、どのような形で皆さまにお願いをするのか、国や県の補助金あるいは財政措置を活用出来るのか、市としてどれだけ調達するのか、具体的な運行計画が出てくる段階で判断いただくこととなる。

地域公共交通計画は、全体としてこのような考え方で進めていいのかどうかを確認いただく計画である。どのように分担するのか、大事な議論となるが、タクシーの活用方法や循環バス等については、これから出てくるかと思う。

計画書の修正点についてまとめると、p.11に記載がある、困難な地域だけでなく、人についても追加をする。

p.15の不便地域、空白地域はモニタリングとして扱う。移動に不便な人をどれだけ減らせるかが重要である。

p.29について、高齢者や障害者と特定はせず、「利用する誰もが」という修正をしてはどうか。併せて、運行計画自体の解像度が上がってきていない。循環バスの見直し、運賃の変更、タクシー等のきめ細かなものを取組む。どのような形で行うかは、皆さまと調整していく。どれだけ財政支出が伴うのか、どれだけ利用者の運賃負担があるのかについては、今後議論をしていく内容となる。和光市としてこのような方向で進めていくという計画として、以上のような修正点をもって取りまとめることが出来ればと思う。

以上のような修正点、これから考えなければならない付帯事項も含め、ご了解いただけるか。

委員

(拍手)

会長

もちろん課題があることも認識している。これから財政負担等も含め、解像度を上げていかなければならないかと思う。具体的にどのように進めていくか、今後のスケジュールについては、これから確認をしていただけたらと思う。

② 今後のスケジュールについて

・資料2を基に事務局より説明

会長

先ほど質問があったが、p.17にある今後のスケジュールについての新たな移動手段の導入について、300m以内の地域というような見方で良いのか。

事務局

現段階において、300m以内に限るということでない。日頃の移動がどの地域で困難であるか、まずは整理が必要であると考え。具体的な導入方法や導入するシステムの内容については、併せての検討となる。

会長

300m以内であっても、移動が不便な方はいる。300mにこだわるかは別問題である。一方で、和光市の場合、既存のサービスとどのように重なっていくのか。きめ細やかなサービスを展開すればコストはかかる。どのような形で実現するか、走行しながら考えるしかない。

和光市において、どこからスタートするかという意図で記載をされている。300m以内でなければ、新たな移動手段は行わないという訳ではない。交通事業との調整や財政負担、利益者負担は伴っていくのか、バランスを取らなければならない。このような原案で整理をされた。

委員

移動ニーズについては、どのようにとらえるのか。地域、または時間軸としてとらえたら良いのか。一つのとらえ方として地域やバス停から300mという基準を作成し、検討していくということかと思う。移動ニーズという文言を具体的に整理、検討したほうが良いのではないのか。

会長

現段階では、幅広くなっているが、循環バスを見直していく中で、どこに焦点をあて展開をしていくか、きめ細やかな交通をどのようなターゲットにするかは異なる。ターゲットの設定を皆さんと議論する必要があると考える。

委員

市民研究会で提案した市民作成資料について、見直し箇所は自ら歩き考えた。300m以内でも歩行困難者がいる。坂道や階段があるため100mでも歩けない方が多い。そこで6つのコースを増やした。現在3つの循環バスが運行している。前回、循環バスを増やしても変わらない、予算がないため3台での運行とのことだったが、コースは非常に重要となる。

運行の見直しについては、来年度のスケジュール案の表に記載がある通り、運行内容の検討

が11月までとされている。地域公共交通会議が11月に行われるが、そのときまで運行の検討をするのか。10月まで見直しをもって、交通会議に提案をしてもらいたい。

パブリックコメントについて、12月から1月と記載がある。地域説明会を行ったのち、パブリックコメントを出してもらうこととなる。1月まで行い、パブリックコメントを2月の公共交通会議までに出すが、今回のパブリックコメントは本日出されている。提出期限が設けられているにも関わらず、1か月経過しても出てこなかった。そのようなことを踏まえ、時期を早める必要があるのではないか。運行の検討は10月まで実施。パブリックコメント、地域説明会は12月に実施。そして早めにパブリックコメントを出してもらう。1月には修正が出来る。そのようなスケジュールをお願いしたい。

自動運転については、社会実装協議会で検討されているとはいえ、非常に大事な公共交通の議題のひとつであると感じる。循環バスの見直しだけであれば、すぐに取組めると以前に仰っていたが、自動運転は計画が未決定であり、矛盾している。

地域説明会で示された全体スケジュールでは、令和4年度に社会実験実施、令和5年度に社会実験準備をすると記載がされているが、なぜ素案では記載がないのか。

事務局

運行内容の検討は長めの期間となっているが、素案を作成したうえで、より詳細な検討が必要となってくる。実際にバスで走行できるのか、試走すると通るのが困難な場合や、迂回が必要な場合もあるため、ルートの再見直しが必要となる。大まかなルートの検討、バス事業者と協議を踏まえての検討、ダイヤや運賃についても想定したうえで、具体的な運行計画を検討していく。という流れがあり、長めの期間設定となってしまう。

パブリックコメントについて、説明会が非常に重要になると考える。12月頃からとしたが、11月頃、交通会議内で方針が定まり次第、早めに皆さまに情報提供や共有を行いたいと考えている。

自動運転サービスについて、本格実装は令和6年度末を予定している。それまでは試行期間となるため、直接的に市内循環バスと繋がる部分は非常に少ない。本格実装が見えてきた段階で、全体の公共交通との議論が必要となってくる。その際には色々な意見をいただきたい。検討段階を定期的に公共交通会議で報告することになる。逐一、協議会や説明会、自動運転についてホームページにて情報公開をしているため、疑問点等あれば公共交通政策室へお願いしたい。

会長

循環バスに関わる検討については、市民研究会の中でも、資料 p.16がひとつの到達点としている。

駅に乗り入れる際に、他のバスとの時間的な調節や、東急バスと連携等、整理する課題がたくさんある。非公式ではあるが、市民研究会のなるべく早い段階でバス会社やタクシー会社にもご参加いただく機会を設け、ともに議論をしていく。今は、事業者のみで話したいこと、市民の方と話したいことという区分をしているが、伝言ゲームのようになると時間がかかるため、市民と事業者と一緒に議論が出来る場を設けていきたい。

今、示されているスケジュールはかなり短い方であり、このとおり進めていけるかは若干不安があるが、尽力したい。

委員

市内循環バスの再編と見直しと伺ったが、お年寄りや身体が不自由な方等も乗車する。どこからどこまでの停留所にどのくらいの時間がかかるのか、一番知っているのは我々運転手である。ともに取組んでいけたらありがたい。

会長

車の運転をした感覚や、歩行した感覚で作成した際に、上手いいかない等あるかと思う。現場レベルの声をいただけるのは、すごくありがたい。

委員

令和6年に向け実証実験を進めていると思うが、東京北部郵便局は、朝から民間の送迎バスを利用して営業をしている。市民が利用をするのか、郵便局の従業員が利用をするのかとまっとううで費用をかけようとしているのか。

これだけの費用がかかるというのを皆さんに提示をし、市民の声を聞いて進行すべきである。

バス停の列は、北側より南側の方が多い。皆さんが問題意識をもっている。交通会議でなく、別で協議をしているが、資料に記載しないのはどうなのか。送迎バスを利用している会社の実態もあるという認識のうえで進行しなければ、市民にとって大きな損失であると考えている。

事務局

記載をした地域周辺の費用について指摘をいただいたが、従業員がどのくらい公共交通を利用しているのか企業と相談をし、現状の把握をしている。実際に自動運転バスを走行させた場合、従業員が利用できるような運行形態がとれるようになれば、公共交通に切り替えていきたいとおっしゃっていた。和光市としても、街づくりの就業者の足としても使用したい。また、周辺の居住者の公共交通のニーズが高い地域であることも把握をしている。南地域を置き去りにしている考えは全くない。ただ、北地域のニーズが非常に高い数値を基に、まずは取組む。公共交通の弱い点であるとも把握をしているため、強化をしたい。一点集中して取組むのではなく、技術発展とともに、市内全域の公共交通を巡回していく考えである。南地域の実態も、既存の公共交通で対応できる部分をいかに改善していくか、前向きに検討したい。

会長

自動運転だけでなく、色々なモビリティの新たな手段の実証について、全国的に取り入れられている。開始したことは地元住民に共有されるが、具体的にどのように使用されているか、改善点や問題点は共有されていないことが多い。

先ほど境町についてもあったが、1日の自動運転の利用者は平均で10名。隣町へ移動をする路線バスの利用者は1便平均15名となっている。自動運転の方が注目されるが、地域にとっては、路線バスの方が大事であった。新たな取組みの課題は、交通会議等で共有すべきである。

委員

来年度のスケジュール案だが、全体としてもう少し頑張っていたきたい。

パブリックコメントに関しては、後1か月ほど早めることは出来ないか。可能であれば年度内の広報に、準備状況を知らせる現状報告の記載をお願いしたい。

適正な運賃の問題については、福祉や子育て関係の予算から捻出も検討をお願いしたい。

勉強会でも意見があがったが、最低1時間に1本以上の循環バスの運行がされると良いのではないか。

会長

1時間に1本以上の運行に関しては、福祉政策であるか、交通政策であるかは曖昧である。交通分野でどこまで出来るのかは、事業者も含めたみなさんと議論が必要となる。これらの検討を11月までに進められるよう、ピッチを上げて取組んでいきたい。

ニーズがあるが、循環バスを再編したもの、きめ細やかなもの、それぞれ異なる。しっかりとやり遂げる必要がある。組合からも意見があがったが、現場レベルも含めて、どのような形で運行が出来るか検討をしたい。従来の研究会のベースと、事業者、現場の皆さんのベースを組み合わせ、何が出来るか。整理をする箇所が出てくるかと思う。試行錯誤をしながら11月を目指し、進行を早めていく。

自動運転についても、どのような形で和光市の公共交通をよくする、移動の自由を高めるというところで、ものになっていくかどうか。開始したことに注目が集まりがちだが、和光市民のため、我々が見守っていかなければならない。そのような流れで次年度は進行をしていきたい。

委員

資料1p.25図の差し替えがされていないため、差し替えをお願いしたい。また、1月号の広報の自動運転の図に、市民の期待を持たせるようなデマンド交通の記載があった。今回、タクシーチケットについて記載があるが、空白地域のみとなっている。約350名を見込み、往復1か月2枚、年間で12枚の配布を令和4年8月から実施する予定とのことだった。実現に向け頑張してほしい。

地域説明会だが、自動運転の説明会も、循環バスの見直しの地域説明会も、自治会を通して集客をお願いしたい。現在、新聞の広報に小さく記載があるが、公共交通は市民の皆さんが関心を持っている。可能な限り周知するためには、自治連合会から、事前に案内を配布してほしい。

事務局

古い図が使用されており、差し替えをする予定だったが、間に合わなかったため、本日の資料1を差し替え資料として配布をさせていただいた。

4. 報告事項

事務局

現在開催中の市議会議の内容となっているが、可否決定前の段階のためすべては申し上げられない。国の予算として、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を用いた事業者

支援策として記載をしている。新型コロナウイルスの影響により、経営困難な事業者等に支援金がいただける内容となっている。市民の移動を支える事業者への支援金の交付の検討、タクシーチケットの配布の検討をしている。令和3年度の補正予算として提案をしている。

来年度の当初予算は、循環バスの再編見直しや新たな移動手段の導入までの高齢者に対する移動支援策の事業となっている。

新たな循環バスや新たな移動手段の方針については、速やかに導入出来るものではないため、まずは交通空白地域の70歳以上を対象とし、タクシーチケットの配布を検討している。

それぞれ具体的には申し上げられないが、方針として共有をさせていただく。

会長

範囲が限定されているとはいえ、今まで取組んでこなかった。タクシーチケットの方で上手く供給が出来るかどうか。利用者をとらえることで、費用等見えてくるのではないかな。

5. 閉会

今回の議事内容について、確認事項等あればファックスやメールでお願いしたい。なお、期限は3月3日までとさせていただく。和光市地域公共交通計画については、会議の内容を集約し、3月中には製本が完了予定となっている。完成次第、提供させていただく。

次回の公共交通会議については、6月ごろを予定している。内容が決まり次第改めて連絡をする。

以上

資料編