

第22回 和光市公共交通研究会 実施報告

令和8年8月5日（水）和光市役所502会議室

1. 開催概要

- ▶ 日時：令和8年8月5日（水）午後3時00～
- ▶ 場所：和光市役所 502会議室
- ▶ 参加人数：11名

2. 研究会内容

【前半】

- ▶ 事務局からの報告事項
 - 『第21回研究会でいただいた意見の整理』
 - 『市民アンケート結果』
- ▶ 意見交換
- ▶ 事務局からの報告事項
 - 『公共交通空白・不便地域の考え方』

【後半】

- ▶ ワークショップ
 - テーマ：『市内循環バスの現状課題と、移動しにくいと感じる場所』

3. 事務局説明

前回（第21回）研究会の振り返り

資料1

■ 「市内循環バス」に関する意見

運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要施設（埼玉病院・市役所等）への直通便を要望 ● 左回り・右回り両方の運行、起点を駅から市役所に戻す ● 白子・吹上から中央方面が不便になり利用しなくなった
運行ダイヤ	● 「市民文化センター」の催しに合わせて到着時刻を調整
バス停の運用方法	● 古美山等、乗車のみ可能で降車できないバス停が存在
ルートとダイヤ	● 路線図と時刻表を隣接させたマップは分かりやすく好評
車両の大きさ	● 車両が小さく乗りきれない

■ 「空白・不便地域の定義」に関する意見

- 距離だけでなく、坂道など高低差の要素も踏まえて公共交通空白・不便地域を判断することが必要

■ 「広域連携」に関する意見

- 白子→板橋、本町→朝霞など、近隣自治体への移動がしやすくなるよう広域連携を求める意見

■ 「運行体制の情報提供」に関する意見

- 東武バスの運転手不足について、今後の見通しの市民への説明を要望

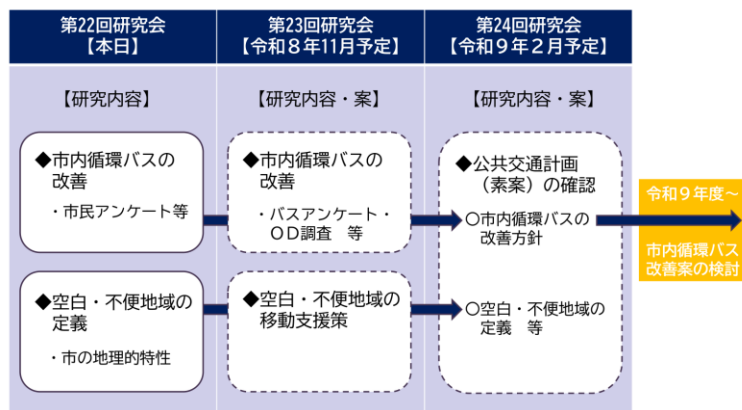
1

■ 吉田教授フィードバック（今年度の方向性）

- 生活に直結する主要地点（病院・公共施設・商業施設等）を効率的につなぐルート設定も検討の余地あり
ただし、主要地点の設定と、主要ルートにおける乗り継ぎ箇所の選別が課題
- 今年度は乗降実態調査（どのバス停で乗車・降車しているか）を実施し、客観的データに基づいたルート改善案を検討
- 広域連携の推進には、首長・議員の理解や支援を得ながら政策的な合意形成を進めることが必要

2

令和8年度のスケジュール（案）



3



3

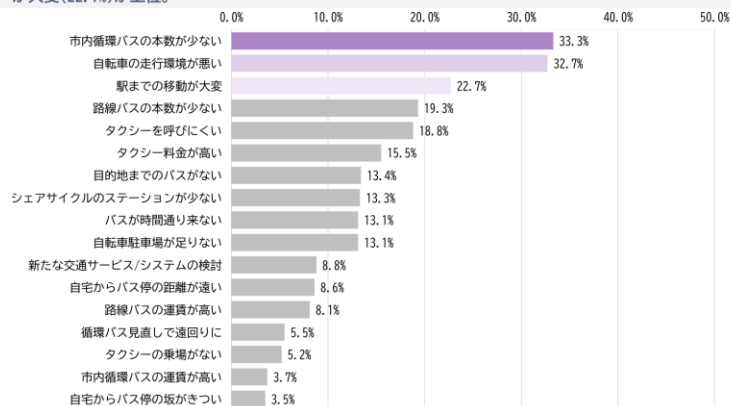
3. 事務局説明

R7年度市民アンケート結果（抜粋）

資料2

市内公共交通の改善点（市全体）

- ・全市集計では市内循環バスの本数が少ない(33.3%)、自転車の走行環境が悪い(32.7%)、駅までの移動が大変(22.7%)が上位。



1

R7年度市民アンケート結果（抜粋）

市内公共交通の改善点（地区別）

- ・新倉や白子において、市内循環バスの本数が少ないという意見の割合が多い。西大和団地でも市内循環バスの本数が少ないとの意見が多い。駅までの移動が大変という意見は下新倉の割合が多い。
- ・西大和団地では市内循環バスの本数が少ないという意見が多い一方で、路線バスの本数が少ないという意見は少なく、移動の足は確保されていることが伺われる。

う意見は少なく、移動の足は確保されていることが伺われる。												(n=817)
選択肢	白子 (n=220)	南 (n=80)	中央 (n=10)	新倉 (n=147)	本町 (n=88)	諏訪 (n=1)	広沢 (n=22)	西大和 団地 (n=10)	諏訪原 団地 (n=7)	下新倉 (n=125)	丸山台 (n=60)	
市内循環バスの本数が少ない	37.1	28.7	21.1	38.3	30.7	0.0	13.6	42.1	28.6	28.0	31.7	
自転車の走行環境が悪い	29.7	28.7	31.6	37.1	34.1	0.0	58.0	31.6	14.3	39.2	21.7	
駅までの移動が大変	30.1	21.2	15.8	21.6	5.7	0.0	4.5	5.3	0.0	36.8	13.3	
路線バスの本数が少ない	21.4	28.7	21.1	19.8	12.5	0.0	4.5	10.5	57.1	21.6	8.3	
タクシーを呼びにくい	24.0	13.8	26.3	16.8	12.5	0.0	18.2	10.5	28.6	16.8	20.0	
タクシー料金が安い	16.6	15.0	31.6	12.6	17.0	0.0	27.3	15.8	0.0	15.2	13.3	
目的地までのバスがない	14.8	16.2	10.5	7.8	8.0	0.0	0.0	10.5	14.3	17.6	26.7	
シェアサイクルのステーションが少ない	14.8	8.8	10.5	12.0	12.5	0.0	13.6	10.5	14.3	16.8	15.0	
バスが時間通り来ない	14.4	20.0	5.3	15.0	10.2	100.0	9.1	31.6	14.3	8.8	5.0	
自転車駐車が足りない	14.8	8.8	5.3	13.8	10.2	0.0	9.1	10.5	14.3	20.8	5.0	
新たな交通サービス/システムを検討して欲しい	8.7	3.8	10.5	7.8	12.5	0.0	0.0	10.5	28.6	10.4	8.3	
自宅からバス停の距離が遠い	6.6	16.2	10.5	10.2	2.3	0.0	13.6	0.0	0.0	12.8	3.3	
路線バスの運賃が高い	8.3	16.2	0.0	6.6	5.7	100.0	13.6	15.8	14.3	7.2	3.3	
循環バス見直しで遠回りに	6.1	10.0	0.0	1.8	2.3	0.0	0.0	5.3	28.6	12.8	0.0	
タクシーの乗場がない	7.0	10.0	5.3	1.8	3.4	0.0	4.5	0.0	0.0	4.8	5.0	
市内循環バスの運賃が高い	3.9	6.2	0.0	2.4	3.4	0.0	0.0	5.3	0.0	3.2	8.3	
自宅からバス停の坂がきつい	5.2	6.2	0.0	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	1.7	

2

市内公共交通の改善点（年齢別）

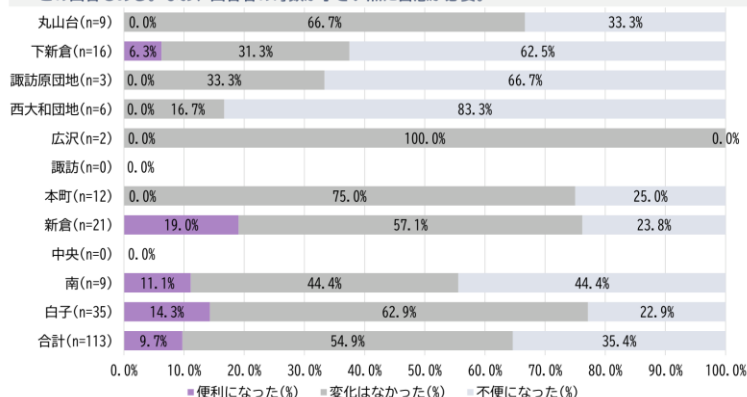
- ・60歳を境に、市内循環バスの運行本数・タクシーの呼びにくさに関する不満は増加傾向。
- ・若年層は自転車・駐輪場インフラへの不満が突出。
- ・駅までの移動が大変は20代が最高、高齢層は駅利用の減少が影響している可能性がある。

選択肢	単位：％ (n=821)											
	16～19歳 (n=12)	20～29歳 (n=73)	30～39歳 (n=133)	40～49歳 (n=140)	50～59歳 (n=174)	60～64歳 (n=64)	65～69歳 (n=62)	70～74歳 (n=49)	75～79歳 (n=52)	80歳以上 (n=62)		
市内循環バスの本数が少ない	16.7	27.4	24.1	30.0	35.1	45.3	27.4	53.1	38.5	37.1		
自転車の走行環境が悪い	50.0	20.5	39.1	31.4	40.2	39.1	29.0	26.5	30.8	17.7		
駅までの移動が大変	25.0	34.2	25.6	18.6	23.6	26.6	21.0	18.4	17.3	17.7		
路線バスの本数が少ない	0.0	19.2	12.8	16.4	25.3	26.6	24.2	16.3	26.9	11.3		
タクシーを呼びにくい	16.7	15.1	13.5	17.1	12.6	25.0	27.4	26.5	21.2	27.4		
タクシー料金が高い	16.7	17.8	10.5	13.6	12.6	18.8	19.4	16.3	17.3	27.4		
目的地までのバスがない	25.0	13.7	9.8	16.4	12.6	18.8	9.7	14.3	9.6	14.5		
シェアサイクルのステーションが少ない	8.3	23.3	20.3	17.9	13.8	9.4	8.1	6.1	1.9	1.6		
バスが時間通り来ない	16.7	19.2	14.3	10.7	13.8	4.7	8.1	14.3	13.5	19.4		
自転車駐車が足りない	58.3	15.1	13.5	18.8	12.6	17.2	9.7	8.2	1.9	4.8		
新たな交通サービス/システムを検討して欲しい	8.3	1.4	9.0	2.9	9.8	14.1	16.1	16.3	11.5	4.8		
自宅からバス停の距離が遠い	25.0	6.8	6.8	10.7	10.9	7.8	4.8	6.1	3.8	11.3		
路線バスの運賃が高い	0.0	9.6	5.3	8.6	9.8	6.2	8.1	10.2	11.5	4.8		
循環バス見直しで遠回りに	8.3	2.7	3.0	3.6	5.2	9.4	1.6	10.2	9.6	12.9		
タクシーの乗場がない	8.3	5.5	4.5	2.9	4.0	4.7	8.1	4.1	5.8	9.7		
市内循環バスの運賃が高い	0.0	4.1	3.8	5.0	4.0	1.6	4.8	2.0	3.8	3.2		
自宅からバス停の坂がきつい	8.3	4.1	5.3	1.4	4.0	3.1	1.6	0.0	5.8	3.2		

3

市内循環バスの見直し後の変化

- ・全体では、変化はなかったとの意見が最も多く、次いで不便になったとの意見が多い。
- ・西大和団地や諏訪原団地、下新倉では不便になったという意見が多い。一方、新倉では便利になったとの回答もある。なお、回答者の母数が小さい点に留意が必要。



4

3. 事務局説明

交通空白・不便地域の検討について

資料4

テーマ

現行の地域公共交通計画における、交通空白・不便地域の定義については、現状に即していないとの意見があることから、和光市の地域特性を踏まえ、公共交通空白不便地域の考え方を検討する。

【検討の方針】

- 他地域における交通空白・不便地域の定義の把握
- 和光市の地域特性の把握



次期和光市地域公共交通計画における、公共交通空白・不便地域の定義

【参考】

現行計画における公共交通空白不便・地域の定義

- 公共交通空白地域：鉄道駅・バス停300m圏外の地域
- 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

1

勾配を考慮した公共交通の利用圏

1 従来の利用圏（カバー圏）

- 公共交通の利用圏は、一般に鉄道駅やバス停を中心とした一律の円で設定されることが多い。（例：バス停は半径300m）

2 勾配による移動負担

- 実際の徒歩や自転車によるアクセスのしやすさは、経路上の勾配に大きく左右される。
- 上り坂の負担は高齢者・子どもにとって大きく、平地の同じ距離よりも遠いと感じられる。
- 和光市は台地部と低地部からなり、高低差を有する地形特性となっている。

3 今回の整理

- 坂を上るときに体が使うエネルギーの量（＝負担の大きさ）をもとに、実際に歩ける距離を計算し直し、坂が急なところほどカバー圏を狭く補正した。

（勾配0% 300m → 勾配5% 約238m → 勾配10% 約189m）

勾配 (%)	RMR	同等負担距離 (500m基準)	同等負担距離 (300m基準)	同等負担距離 (200m基準)
0	3.11	500.0	300.0	200.0
1	3.26	477.5	286.5	191.0
2	3.41	456.0	273.6	182.4
3	3.57	435.4	261.3	174.2
4	3.74	415.8	249.5	166.3
5	3.92	397.1	238.2	158.8
6	4.10	379.2	227.5	151.7
7	4.30	362.1	217.3	144.8
8	4.50	345.8	207.5	138.3
9	4.71	330.2	198.1	132.1
10	4.94	315.3	189.2	126.1
11	5.17	301.1	180.7	120.4
12	5.41	287.6	172.5	115.0
13	5.67	274.6	164.8	109.8
14	5.94	262.2	157.3	104.9
15	6.22	250.4	150.2	100.2
16	6.51	239.1	143.5	95.7
17	6.82	228.4	137.0	91.3
18	7.14	218.1	130.8	87.2
19	7.47	208.2	124.9	83.3
20	7.83	198.9	119.3	79.5

【RMR（エネルギー代謝率）】：歩行時に体が使うエネルギーの大きさを示す指標。値が高いほど身体的負担が大きい。
※国土院調査（労働科学研究所）のエネルギー代謝率（RMR）算定式を使用

8

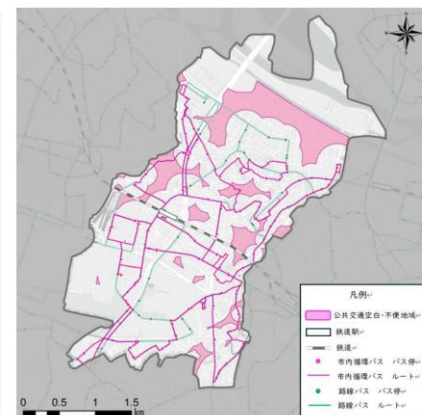
近隣4市の公共交通空白地域の設定

基準／自治体	交通空白等の設定	呼称・定義	掲載資料
朝霞市	設定	公共交通空白地域 鉄道駅やバス停から300m以上離れている区域	地域公共交通計画
志木市	未設定	—	—
新座市	設定	交通空白地域 鉄道駅から800m以内、またはバス停から300m以内とされる公共交通圏域から外れた地域	立地適正化計画
和光市	設定	交通空白地域 鉄道駅やバス停300m圏外の地域（非可住地除く） 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（路線バス及び市内循環バスの運行本数が1時間1本未満のバス停／非可住地を除く）	地域公共交通計画

18

公共交通空白・不便地域

- 路線バス・循環バスを重ね合わせると、勾配を考慮しても市域の大部分は公共交通カバー圏内に収まっている。
- 一方、白子小学校校区東側や第五小学校校区南部など急勾配が連続するエリアは、現行計画ではカバー圏内であっても、実際の徒歩負担を踏まえると利用しづらい可能性がある。
- こうしたエリアは、循環バスの再編や、タクシーチケット事業の拡充、新たな交通モードの検討において、優先的に着目すべき地域と考えられる。



9

4. 主な意見（意見交換）

- ▶ 市内循環バスと東武バス等の民間路線バスを一体的に捉える必要がある。和光市駅・市役所・埼玉病院を結ぶ幹線を民間路線バスが担い、市内循環バスをその支線として再編してはどうか。
- ▶ 駅での乗り継ぎについて、市内循環バスと東武バスの接続がわかりやすくなるよう、情報共有・案内を工夫するだけでも利便性の向上につながる。
- ▶ 市内循環バスで定員超過による乗り残しに遭遇した。運転士によれば週に2～3回程度発生しており、増車には相応の予算が必要なことから、官民一体で検討が必要。

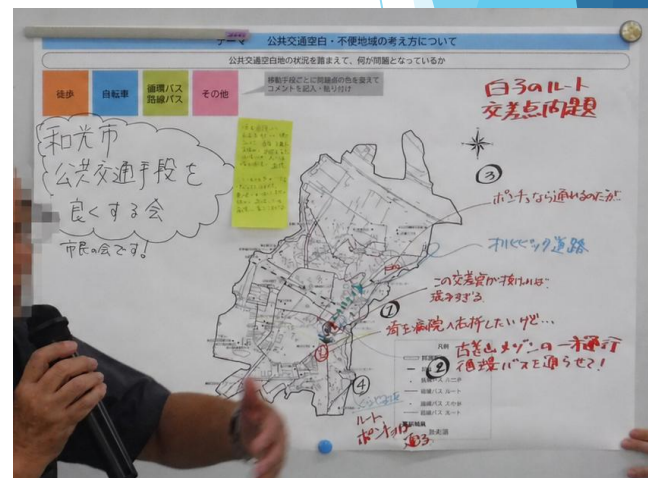


5. ワークショップの様子



6. 主な意見（グループ1）

- ▶ 笹目通りから埼玉病院方面への直進が困難。和光陸橋交差点付近で川越街道方面への右折車両が集中するため、直進車両が信号を最大3回程度待たされる。
- ▶ 笹目通り沿いの集合住宅（約200～300世帯）付近に、市内循環バスが埼玉病院へ短絡できる道路があるが、現在一方通行のため通行できない。
- ▶ 白子三丁目方面の坂道（幅員約20m）は離合できず通行に支障がある。整備・拡幅や「暗闇坂」経由の通行可能化により、当該地区の利便性が大きく向上する。



6. 主な意見（グループ2）

- ▶ 空白地域の距離基準（300メートル）については、感じ方の個人差が大きい。若年層は自転車利用が中心であり、距離基準自体の影響は小さいのではないかと。
- ▶ 距離よりも運行本数（1時間に1本程度）の方が、利用の判断要因になりやすい。
- ▶ 距離だけでなく、道路状況等の地形的要因も踏まえた検討が必要。勾配による負担増は、高齢者の歩行速度を考慮した、換算方法の妥当性を改めて検討すべき。



7. 吉田会長のフィードバック

- ▶ 坂道の負担の感じ方には個人差があるが、地理的に困難な地域を抽出するための一定の基準（しきい値）は設けておく必要がある。一方、各世帯が圏域の内側か外側かを厳密に判定することは難しく、対象地域を明確にできないことは制度のPR上の課題にもなり得る。
- ▶ 他自治体には、地理的要因によらず対象者（世代等）を対象に一律の支援を行う例もある（武蔵野市の妊婦世代向けタクシー配車アプリ補助等）。地理を対象とするか、対象者を対象とするかは議論の余地がある。
- ▶ 人の移動を支援するという点では、地理的要因を扱う交通政策部局と、対象者を扱う福祉部局とを分けて考える合理性は乏しい。白子地区から寄せられた道路整備の要望は、関係部局と連携しながら検討を進める必要がある。