

1. 地域特性にみる現状・課題

① 駅を挟んで南北に広く、狭隘道路や起伏が多い地形に起因する交通課題

- 駅へ出れば便利（商業・医療／都内へ移動）だが、住宅地から駅までの距離・坂がある、駅までの移動手段が不便。 ※市内各所からの市民の移動実態や、移動ニーズ等の把握が必要
- 住宅地の拡大に伴い、路線バス沿線と市内循環バス沿線（70歳以上無料）と不便エリアなどと、交通サービスの格差が生じている。

② 団地等の人口減少・高齢化による移動課題

- 市内で最も人口密度が高い団地（西大和団地・諏訪原団地）において、人口減少が顕著であり、今後も減少が予想されるため、公共交通利用への影響が懸念される。
- また、市内で高齢化率が最も高く、今後更に増加傾向にあり、バス停まで距離や段差などへの、よりきめ細かな対応が必要。 ※高齢者や移動に困っている人の具体的な意見把握等が必要

③ 坂・狭隘道路の多い台地部（新倉・下新倉等）の広い範囲における宅地化による交通課題

- 新倉・下新倉等の台地部の広い範囲において宅地化（戸建住宅）による人口増加（若い人が多い）が進んでおり、路線バス・市内循環バスでカバーしきれないエリアが発生。
- 新倉・下新倉等の台地部は、坂・狭隘道路が多く、バス車両での対応困難エリアの拡大や、面的な人口増に対応した移動手段の確保が必要。 ※多様な世代の移動ニーズ・要望等の把握が必要

2. 和光市の新たなまちの変化、まちづくりの視点

④ 面的整備の完了により、将来的に人口重心が更に変化

- 市内4か所の土地区画整理事業がR2～R5にかけて完了予定であり、更なる住宅開発が想定される。
- 将来推計人口によると、下新倉2丁目・4丁目と丸山台2・3丁目に高い人口集積がみられる一方で、現在人口密度の高い西大和団地や諏訪原団地などは、相対的に人口密度が低くなっている。 ※西大和団地の再生計画や新たな区画整理の検討等も含めて把握・検討が必要

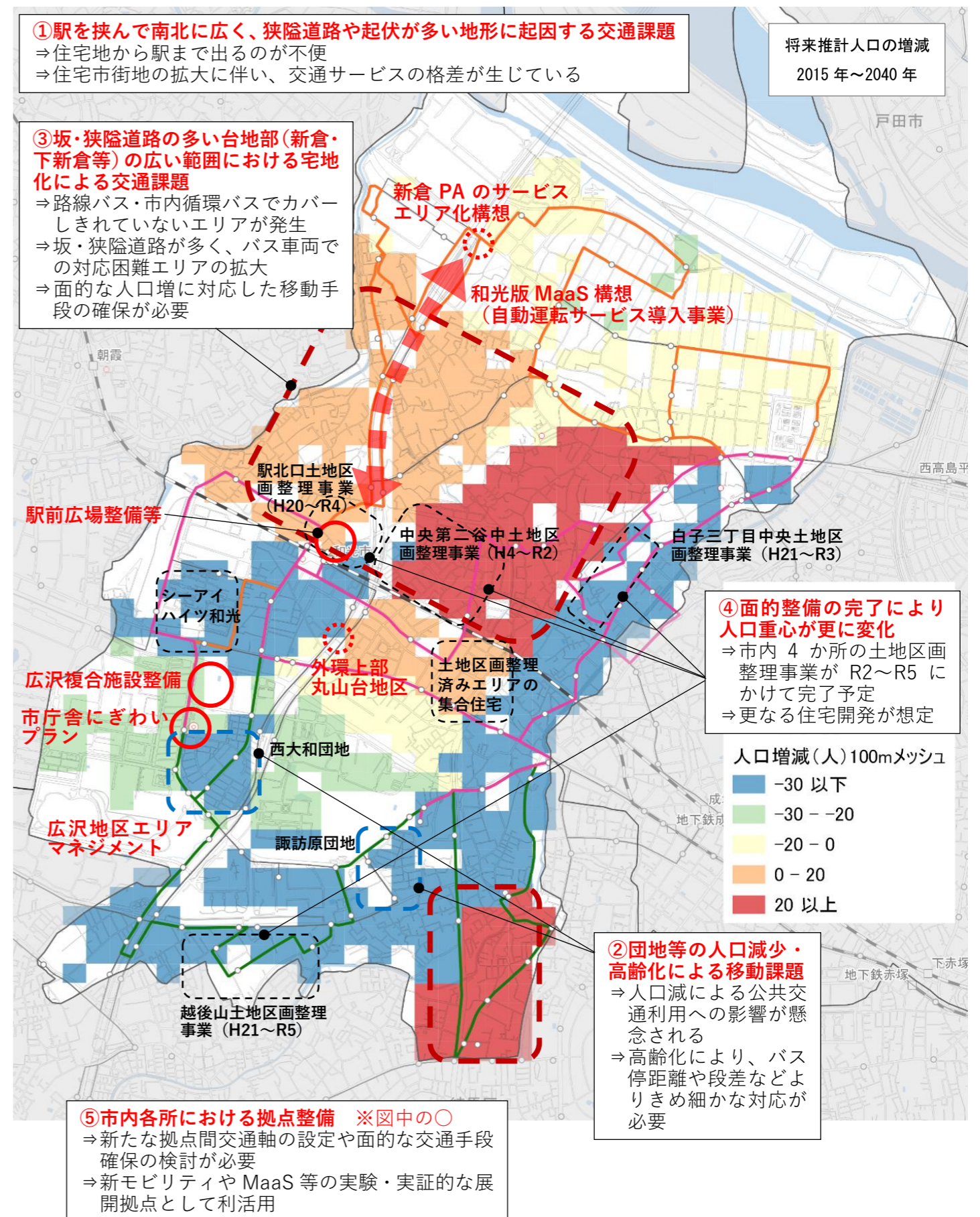
⑤ 市内各所における拠点整備

- 駅北口では、土地区画整理と高度利用化推進事業を一体的に進め、駅前広場整備や再開発事業等を予定。
- 市庁舎周辺における拠点整備として、広沢複合施設整備、市庁舎にぎわいプラン、広沢地区エリアマネジメント等が予定。
- 外環上部空間の利活用、新倉PAのサービスエリア化など（交通実験・実証）。 ※各開発事業・実証事業等との情報共有や連動した取り組み検討が必要

⑥ 市の上位・関連計画の見直し

- 第五次総合振興計画の策定（R1～R2）、第2次和光市公共施設マネジメント実行計画（R1～R2）、都市計画マスタープランの見直し（R2～R3）など、公共交通に関連する上位・関連計画の見直しが予定。 ※これら計画の動向を踏まえるとともに、調査結果の有効活用を図ることが必要

【地域特性及び新たなまちの変化等にみる交通課題図（想定）】



3. 公共交通の現状・課題

⑦路線バスの主要拠点間は運行本数・利用者数ともに多い

- 市内を運行する路線バスのうち、和光市駅⇔和光高校、和光市駅⇔司法研修所、和光市駅⇔埼玉病院、成増駅⇔埼玉病院の区間は、運行本数が多く、利用者も多くなっている。
- また、白子～成増駅間の利用も比較的多い。 ※路線バスの利用実態の定量的な把握が必要

⑧コロナの状況も踏まえ、拠点間を跨ぐ長大路線や利用の少ない路線・区間の見直しが必要

- 新型コロナウイルスの影響で利用者は7割程度まで減少しており、生活様式の変化が予想されることから、利用は100%戻らないと考えられる。今後、赤字路線が増えてしまう可能性がある。
- 拠点間の短距離での利用が多い一方で、埼玉病院や和光高校周辺を跨いだ、和光市駅～成増駅間を通しての利用はみられない（北側・南側ともに）。利用実態に見合った効率的な運行への見直し検討が必要である。 ※路線バスの利用実態の定量的な把握が必要

⑨駅周辺や新たな拠点整備に合わせて、交通環境及びネットワークの改善・見直しが必要

- 駅北口は、スペースが狭く、休憩できる場所がない。混雑時はロータリー内の移動に時間を要する。
- 駅南口は、ロータリー出口交差点に信号がないため、遅延の発生に繋がる。
- 和光市駅北口の駅前広場整備や再開発事業等に合わせた交通環境の改善検討が必要。
- 既存の拠点（駅・病院・高校・公共施設等）や団地・住宅地に加え、新たな拠点（広沢複合施設等）を効率的に繋ぐネットワークの検討が必要。 ※施設側及び利用者・市民側のニーズ等の把握が必要

⑩和光市内循環バスは、一定の役割を果たしている一方で、利便性・効率性に課題がある

- 和光市内循環バスは、市内の交通不便地域の解消や公共施設へのアクセス、高齢者の外出機会の創出を目指して運行しており、一定の利用がみられる（3コース計で177,120人/年）。
- 一方、1周の運行距離が長いことから、限られた車両台数（計3台）で運行できる運行本数が少ない、渋滞等による定時性確保が困難などといった課題がある。
- 利用が多い区間（住宅地⇔駅、駅⇔市役所周辺等）がある一方、ほとんど利用がみられない区間もある。
- また、無料乗車証（70歳以上の市民等）の利用者が全体の約7割を占めていることから、収支率は13.9%と低くなっている。 ※市内循環バスの評価・検証を踏まえ、今後の考え方の整理が必要

⑪市内には、駅・バス停まで遠い・坂があるエリア、本数が少ないエリアが存在

- 路線バスと和光市内循環バスにより市域の大半はカバーされている一方で、幅員の狭い道路が多いため、一部にバス停まで300m以上のエリアが存在している。
- バス停まで300m以内のエリアにおいても、坂・高低差が多い地形（白子・新倉・下新倉等）のため不便なエリアが存在している。 ※バス停まで歩ける距離、坂・高低差による不便性等の把握が必要
- 路線バス沿線の運行本数は多い一方で、和光市内循環バスのみによるカバーエリアは、料金は一律150円（70歳以上の市民は無料）であるが、運行本数が少なく利便性が低い。
- 市内の移動でタクシーが利用しづらい（料金、迎車料金、呼んでも来てくれない、など） ※バス交通だけでなく、タクシーやその他輸送サービス、シェアサイクルも含めて実態把握が必要

【公共交通の現状・課題図（想定）】

