

○資料2-1の課題（想定案）をテーマ別に一覧表に整理した。

	現状・課題等	備考（今後の検討・調査にあたっての留意点）	
地域特性	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	<ul style="list-style-type: none"> 駅へ出れば便利だが、住宅地から駅までの距離・坂があり、駅までの移動手段が不便。 住宅地拡大に伴い、路線バス沿線と市内循環バス沿線と不便エリア等と、交通サービスの格差が生じている。 	※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
	②団地等の人口減少・高齢化による移動課題	<ul style="list-style-type: none"> 団地における人口減少が顕著、今後も減少傾向。公共交通利用への影響が懸念される。 市内で最も高い高齢化率、今後さらに増加傾向。よりきめ細かな対応が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線人口減少や高齢化に対応した対応検討が必要 ※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	<ul style="list-style-type: none"> 新倉・下新倉等の台地部の広範囲において宅地化（戸建）による人口増加（若い層）が進んでおり、路線バスや循環バスでカバーできていないエリアが発生。 新倉・下新倉等の台地部は、坂や狭隘道路が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 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
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	<ul style="list-style-type: none"> 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丁目が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。 	
	⑤市内各所による拠点整備	<ul style="list-style-type: none"> 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による賑わい創出を目指している。 市庁舎周辺の拠点整備として、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されている。 外環上部空間の利活用、新倉PAのSA化等（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市の上位計画・関連計画の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 第五次総合振興計画の策定、第二次和光市公共施設マネジメント実行計画、都市計画マスタープランなど、公共交通に関連する上位・関連計画の見直し予定。 	※関連する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
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・利用者ともに多い	<ul style="list-style-type: none"> 市内運行の路線バスのうち、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⇄和光病院の区間は、運行本数・利用者数が共に多い。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	<ul style="list-style-type: none"> 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、生活様式の変化が予想されることから、利用は100%戻らないと予測。今後、利用状況・利用者数が戻らない場合、赤字路線が増加する可能性。 拠点間の短距離での利用が多い一方、埼玉病院や和光高校周辺を跨いだ、和光市駅～成増駅間を通しての利用はみられない（北側・南側ともに） 	<ul style="list-style-type: none"> 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 ※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	<ul style="list-style-type: none"> 北口はスペースが狭く、休憩できる所が無い。混雑時はロータリー内の移動に時間を要する。 南口はロータリー出口交差点に信号が無いため、遅延発生につながる 	<ul style="list-style-type: none"> 北口駅前広場整備や再開発事業等に合わせた交通環境改善検討 既存の拠点や団地・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 ※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	<ul style="list-style-type: none"> 市内循環バスは「交通不便地域の解消」や「公共施設へのアクセス」、「高齢者の外出機会創出」を目指して運行されており、一定の利用がみられる。 一方で、1周の運行距離が長いこと、運行本数が少なく、渋滞等による定時性確保が困難。 利用が多い区間がある一方、ほとんど利用がみられない区間もある 無料乗車証利用者が全体の7割を占めており、収支率が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	<ul style="list-style-type: none"> 市域の大半はカバーできているが、幅員の狭い道路が多く、バス停まで300m以遠のエリアも存在。 バス停まで300m以内でも、坂や高低差が多い地形（白子・新倉・下新倉など）であるため、公共交通が不便なエリアも存在。 路線バス沿線の運行本数は多い一方、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） 	<ul style="list-style-type: none"> ※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 ※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

○資料2-1の課題（想定案）を主体別に一覧表に整理した。

		現状	各主体における課題・ニーズ等	備考（今後の検討・調査にあたっての留意点）
鉄道（和光市駅）		<ul style="list-style-type: none"> 和光市駅には東武東上線、東京メトロ有楽町線・副都心線の3路線乗り入れ（3路線とも駅利用者は増加傾向）。 	<ul style="list-style-type: none"> 北口はスペースが狭く、休憩できる所が無い。混雑時はロータリー内の移動に時間を要する。 南口はロータリー出口交差点に信号が無いため、遅延発生につながる 	<ul style="list-style-type: none"> 北口駅前広場整備や再開発事業等に合わせた交通環境改善検討
路線バス	東武バス	<ul style="list-style-type: none"> 和光市駅～司法研修所、和光市駅～和光高校、和光市駅～埼玉病院～成増駅を中心に運行。 SGリアルティ和光への運行は企業輸送であり、途中停留所は無し。 司法研修所循環系統の利用が圧倒的に多い。 成増駅から埼玉病院の利用も多い。 和光高校循環経由は通学のほか、沿線住民の生活路線となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルスの影響により利用者は7割程度まで減少。 働き方改革の為、長時間労働を防止（ハンドル時間短縮）を視野に入れている。 団地における人口減少が顕著、今後も減少傾向。公共交通利用への影響が懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 路線バスの沿線人口減少や高齢化に対応した対応検討が必要 ※路線バスの利用実態の定量的な把握が必要
	西武バス	<ul style="list-style-type: none"> 和光市駅～司法研修所～大泉学園駅、成増駅～埼玉病院～大泉学園駅、成増駅～上石神井駅を中心に運行。 西大和団地住民は和光市駅までバスを利用。 	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナの影響により利用者は7割程度まで減少。 テレワーク等により定期券収入に影響あり。 高速バスの需要は戻らない。 人件費の割合が高いことから、土日のダイヤ削減による減便を検討。 	
	国際興業バス	<ul style="list-style-type: none"> 成増駅からの路線が市域東側を一部運行（市内のバス停：吹上、吹上新道、下新倉、牛房、白子向山、土支田交番）。 	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナの影響がある（想定）。 	
市内循環バス		<ul style="list-style-type: none"> 「公共施設への交通の確保」「交通不便地域の解消」「高齢者の外出機会の創出」を目的として運行。 路線バスが運行していないエリアをカバー。 女性の利用者の割合が多い、70歳以上の割合60～70%。 平日の利用目的は、買い物・通院・通勤の割合が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> バス停まで300m以内であっても坂道が多く、移動の負担が大きい。 循環バスのカバー地域は運行本数が少なく利便性が低い。 1周1時間以上かかり、渋滞等の影響により定時性の確保が困難。 利用が多い区間がある一方、ほとんど利用がみられない区間もある 無料乗車証利用者が全体の7割を占めており、収支率が13.9%と低くなっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ※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
タクシー		<ul style="list-style-type: none"> 市内に営業所がある事業者は、「大和タクシー」「和光タクシー」「彩の国・個人タクシー協同組合」。 	<ul style="list-style-type: none"> 市内のタクシー車両数・ドライバー等の制約により、対応できる交通需要に限界があることが想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> ※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
シェアサイクル		<ul style="list-style-type: none"> 既存公共交通の代替として令和4年3月末まで実証実験。 朝霞市など、市外への相互移動も可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 個別のステーションごとに利用の偏りが大きい。特に駅周辺の利用が多い。駅前と周辺のラックの差が大きく、駅前に自転車が溜まる傾向にある。 公共交通の2次交通としての位置付けや、地域活性化に向けた取り組みはできていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ※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
市民目線		<ul style="list-style-type: none"> 和光市駅への路線バスは多い。 シェアサイクルは便利。 市内に2つのICがあり、自家用車があれば広域移動は便利。 都内への鉄道網は充実している。 	<ul style="list-style-type: none"> 坂道多く、市の南北で高低差がある為、高齢者の移動が困難。 タクシーは和光市駅や埼玉病院等、距離が近いと断られる。 道路が狭く、バスが通れない地域がある。 公共交通サービスがバラバラに提供され、利用上の融通が利かない。 70歳以上の無料利用はありがたいが、利便性向上の為なら有料でも構わない。 バスが走っていない地域においては、デマンド交通など検討できないかという意見もある。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 ※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 ※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 ※多様な世代の移動ニーズ・要望等の把握が必要