



### 1-3 関連事業

#### 1) 地域拠点間を接続する自動運転サービス導入事業（和光版MaaS構想案）

目指す将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業集積拠点の中心部にある外環道新倉PAの拡張に向けた「(仮称)和光SA構想」を掲げ、地域振興拠点として商業施設と合わせて広域交通拠点としての高速バス等のターミナル機能を構築し、和光市駅と新倉PA間の1.5kmを結ぶ新たな公共交通サービスとして、自動運転サービスの実装を目指す。</li> </ul>
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>外環道PAを中心とした交通・産業拠点と鉄道駅間を連絡する自動運転サービス社会実装</li> </ul>



#### 2) (仮称)和光SA構想（新倉PAの拡張）

整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>■新倉PAの拡張                     <ul style="list-style-type: none"> <li>混雑緩和のための駐車マス確保</li> <li>大型駐車マスの確保</li> </ul> </li> <li>■地域振興拠点の整備                     <ul style="list-style-type: none"> <li>生活利便施設の整備</li> <li>ドライバーの休憩施設の整備</li> <li>地場産農産物提供の支援</li> <li>和光ブランドの販路開拓</li> <li>様々な媒体を活用した広報の充実</li> <li>災害時応援協定の締結</li> </ul> </li> <li>■MaaSを含めた新しい移動技術の活用                     <ul style="list-style-type: none"> <li>和光版MaaS構想案の推進</li> <li>自動運転実装に伴う機能導入</li> </ul> </li> </ul>
------	---

#### 3) 駅北口高度利用化再開発事業

施設計画の検討状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅と駅前広場をつなぐ屋内の広場空間である『ガレリア』を備えた駅直結型の建物とし、用途は、低層階を「商業施設などの賑わい施設」、高層階を「住宅」とすることで検討されている。</li> <li>また、高度利用化に合わせて、新しい駅前広場を一体的に整備していくことも検討している。</li> </ul>
今後のスケジュール	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業化に向けた合意形成（令和2年度目標）</li> <li>手続期間約2年、工事期間約3年</li> </ul>



＜施設計画案 平面イメージ＞  
 ※検討段階の案であり、決定したものではありません。協議により変更となる可能性があります。  
 図 平面イメージ等（区画整理だより第78号より抜粋）

#### 4) 広沢複合施設整備事業

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設である市民プール、児童センター、保健センターと、民営民営による児童発達支援センターと認定こども園、民間収益施設である温泉施設等からなる複合施設。</li> <li>本事業の整備から運営までの大部分を担うPFI和光市広沢(株)では、「年間100万人の来場者数を目指す」としている。</li> </ul>
事業スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3(2021)年中のオープンを予定。</li> </ul>



図 完成イメージ（市庁舎にぎわいプランより抜粋）

#### 5) 和光市「市庁舎にぎわいプラン」基本計画 —広沢地区エリアマネジメント—

目的	市庁舎の狭あい化に対する対策と広沢複合施設整備・運営事業の波及効果によるにぎわい創出を図ること。	
公共交通に関連するプロジェクト	④駐車場の利活用プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> <li>総務人権課所管公用車のカーシェア化を検討する。</li> </ul>

## 2. 和光市の地域特性・移動特性

### 2-1 地形・土地利用

○標高をみると、和光市は低地と台地に区分され、市の北側には、市域の3分の1を占める低地が広がっており、高低差のある地形を形成している。市の南側には台地部が広がり、比較的高低差のない地形となっているが、東側の白子川周辺に高低差が見られる。

○土地利用をみると、市の北側には、低層建物（戸建住宅）が広範に分布している。市の南側には、西大和団地、諏訪原団地、本町、白子2丁目などに高層建物（集合住宅）が立地しているほか、税務大学校や司法研修所、理化学研究所などの建物や工場が見られる。

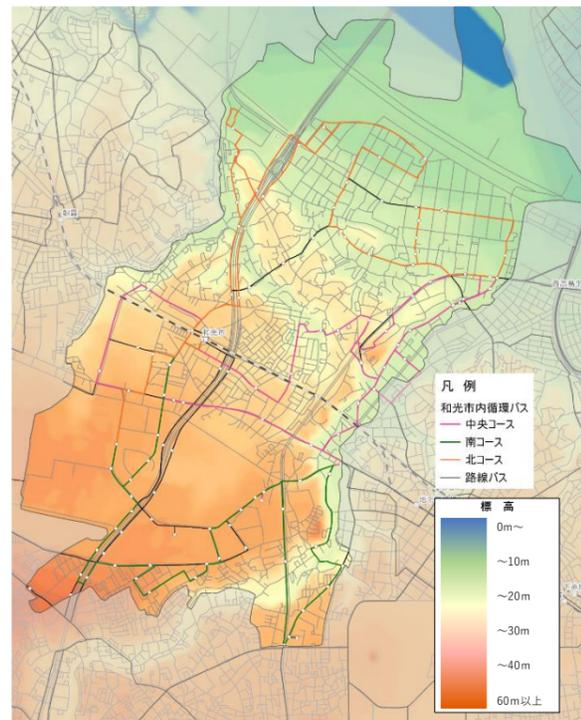


図 標高  
資料：基盤地図情報

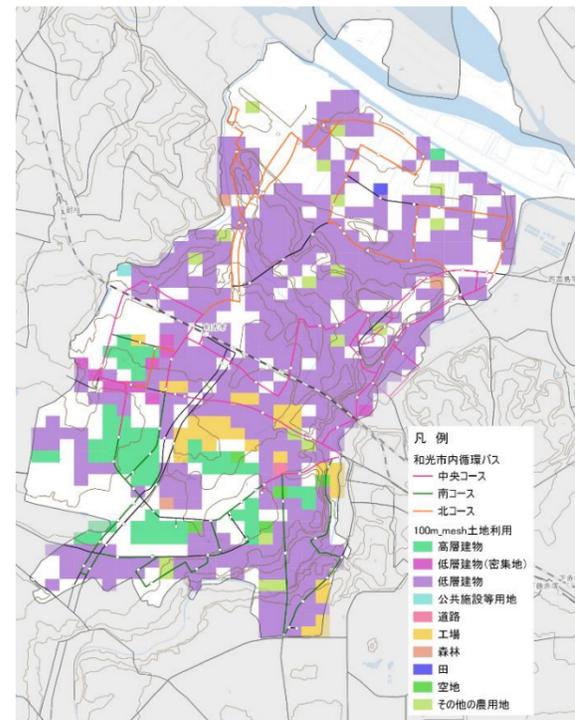


図 土地利用現況図（2016年）  
資料：国土数値情報

### 2-2 和光市の人口等の状況

#### 1) 人口の推移及び将来展望

○和光市の2019年の総人口は約82千人であり、増加傾向にある。

○将来推計人口は、2025年から減少傾向となり、2040年には約78千人まで減少する見込み。

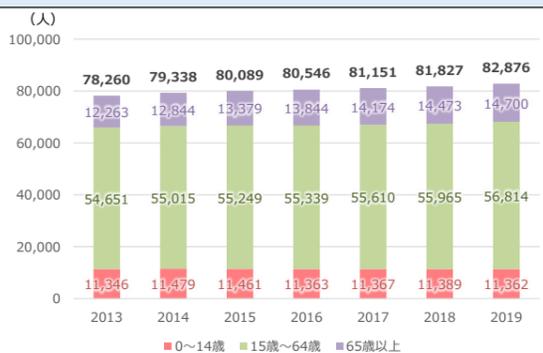


図 和光市の人口推移  
資料：住民基本台帳

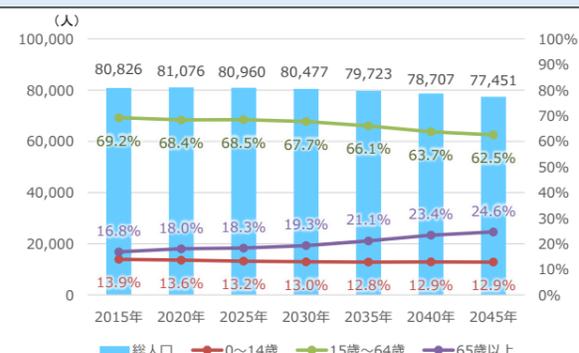


図 和光市の将来推計人口  
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

#### 2) 人口分布（H27）

○市域の南側には、本町周辺や西大和団地、諏訪原団地、丸山台に人口が集積している。市域の北側には、和光市駅周辺に人口集積が見られるほか、一定の人口が広い範囲に面的に分布している。また、白子地域や越後山等、東京都（板橋区・練馬区）との市境周辺にも一定の人口集積がみられる。

#### 3) 高齢者人口の分布（H27）

○高齢者人口（65歳以上人口）は、人口分布と同様の傾向で分布している。

○その他エリアでは、市街化調整区域で局所的に高齢者人口密度の高い箇所がある。

○高齢化率の分布状況を見ると、人口密度の高い西大和団地や諏訪原団地等では高齢化率が高い。人口の少ない市街化調整区域において高齢化率の高い箇所が点在している。

#### 4) 人口増減（H22～H27）

○H22年～H27年の人口増減をみると、市域北側で人口が増加し、南側で減少している。

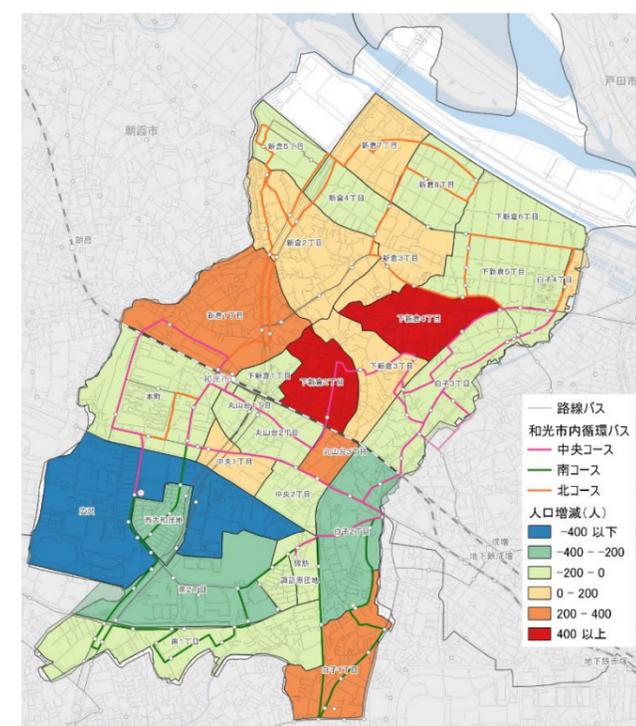


図 人口増減 平成22年～平成27年（小地域）  
資料：国勢調査

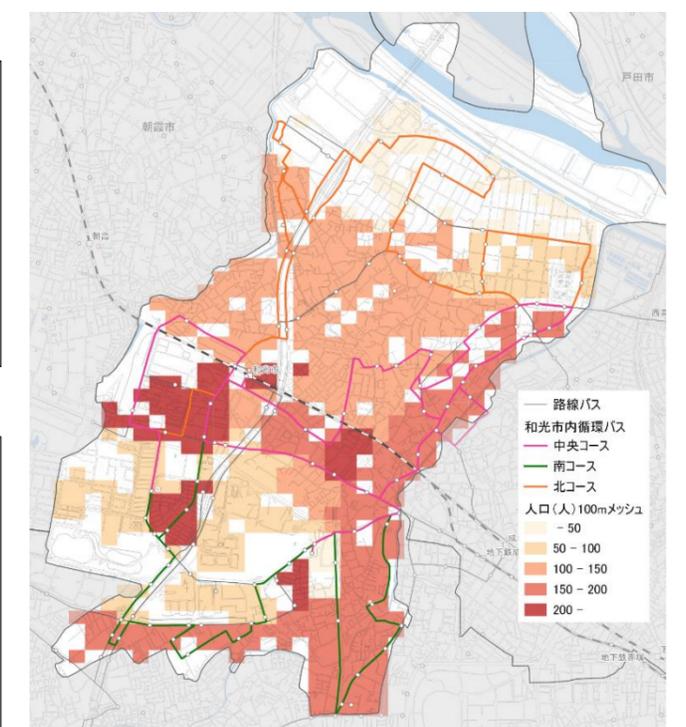


図 人口分布 平成27年（100Mメッシュ）  
資料：国勢調査

#### 5) 将来推計人口の分布（2040年）

○将来人口分布をみると、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。

○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。

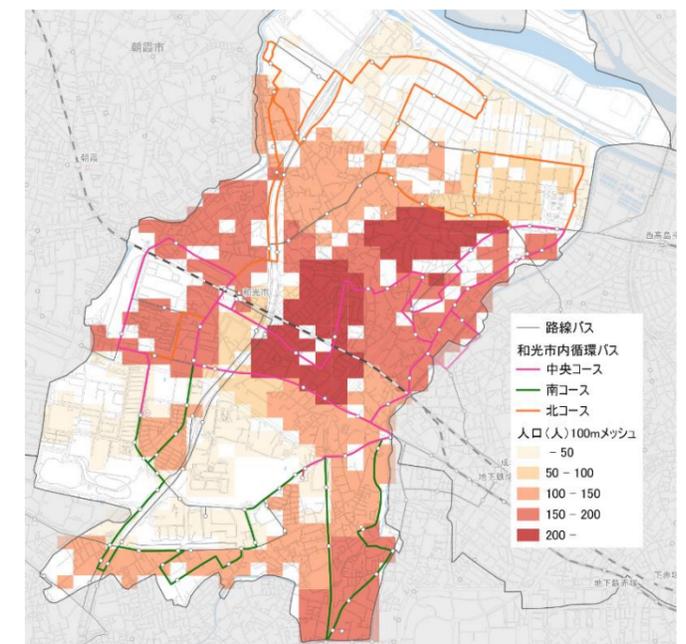
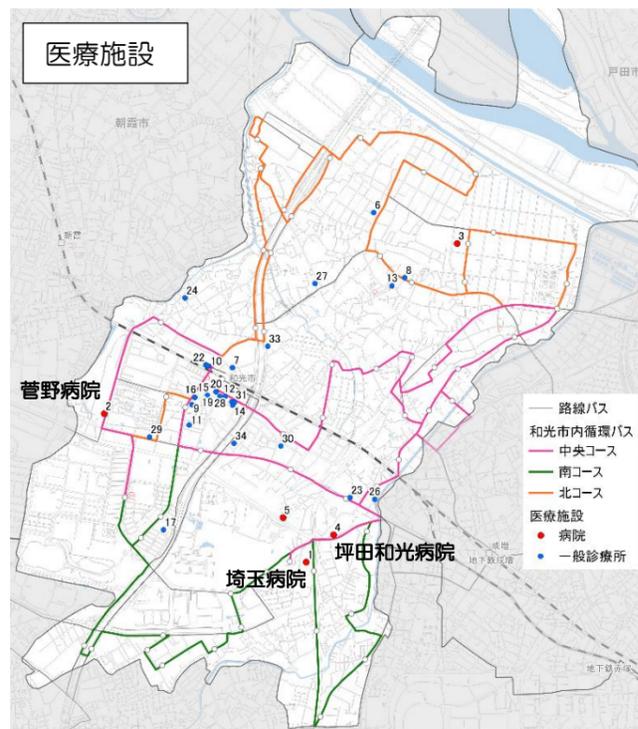
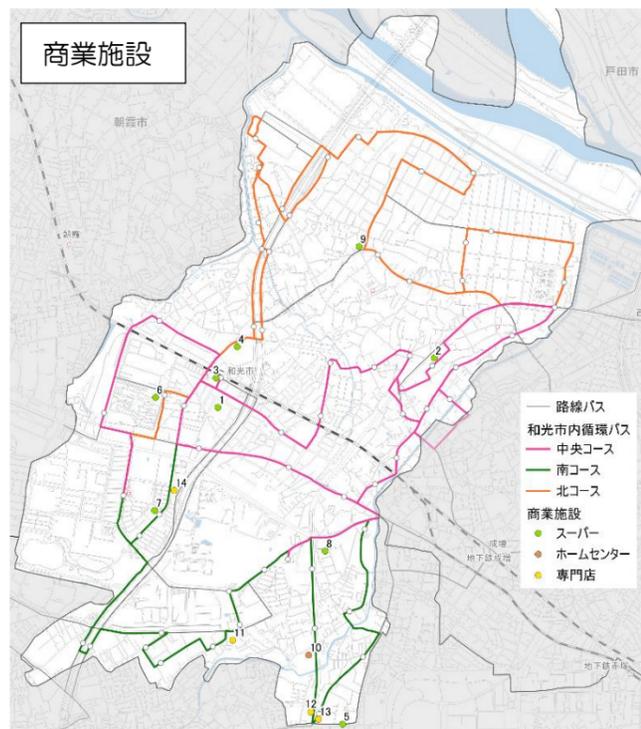
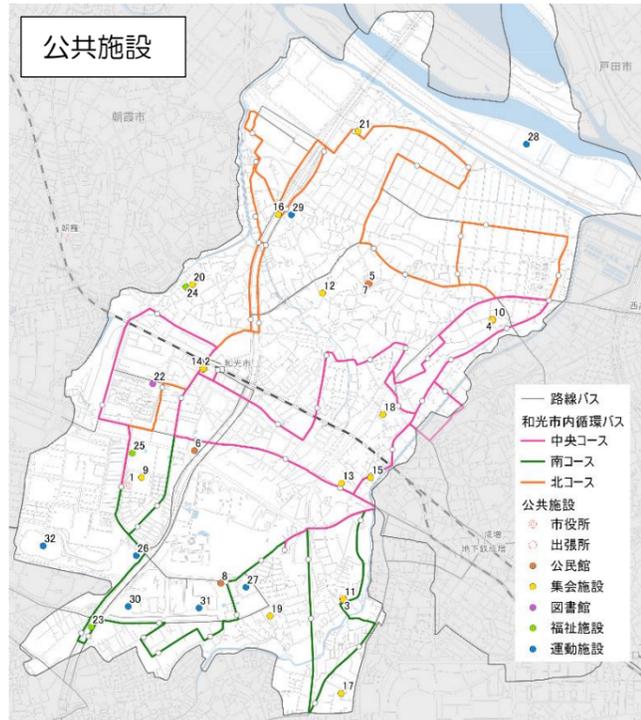


図 将来推計人口分布 2040年（100Mメッシュ）  
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

### 2-3 施設分布

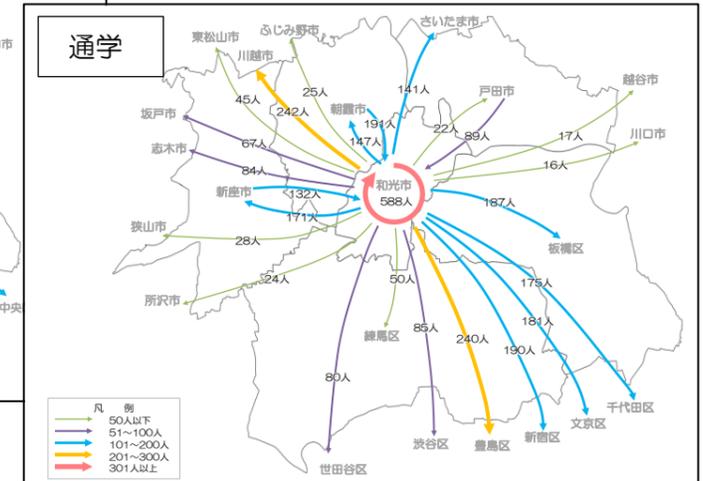
- 市役所、図書館、福祉施設、運動施設等の多くは、市域の南側や和光市駅周辺に立地している。
- 和光高等学校は和光市駅から離れた市域の北側に、和光国際高等学校は市域の南側に立地している。
- 商業施設の多くは、市域の南側に立地しており、市域の北側には食料品スーパー3店舗のみである。
- 一般病床を有し内科・外科等の外来診療を行っている病院は「埼玉病院」「菅野病院」「坪田和光病院」の3施設であり、いずれも市域の南側に立地。一般診療所の多くも和光市駅南口周辺に集積している。



### 2-4 日常生活の移動特性

#### 1) 通勤・通学

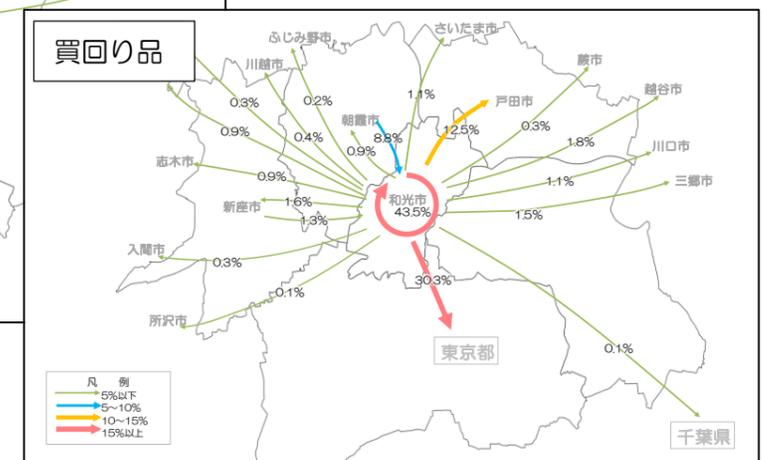
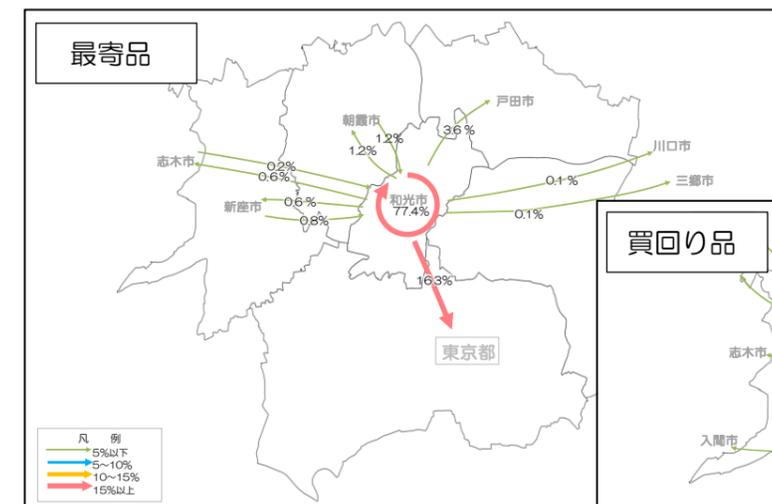
- 通勤は、朝霞市から和光市への流動が比較的多くみられる。また、和光市から練馬区・板橋区・千代田区・新宿区へも2,000人以上の流動がみられる。
- 通学は、和光市内で完結が最多だが、その他に朝霞市・新座市から和光市への流動が多くみられる。また、和光市から川越市、豊島区へ200人以上の流動がみられる。



資料：国勢調査（平成27年）

#### 2) 買い物

- 和光市における「最寄品」の買物流動は、和光市内で完結が77.4%を占めており、次いで和光市から東京都への流動16.3%と多い。
- 和光市における「買回り品」の買物流動は、和光市内で完結が43.5%、次いで和光市から東京都が30.3%、和光市から戸田市が12.5%、朝霞市から和光市が8.8%となっている。



資料：埼玉県広域消費購買動向調査（平成27年度）

### 3. 和光市の地域公共交通ネットワークの現状

#### 3-1 和光市の地域公共交通ネットワークの現状

##### 3-1-1 鉄道

○和光市の鉄道は、東武東上線、東京メトロ有楽町線、東京メトロ副都心線の計3路線がある。  
 ○和光市駅の乗車人員（平成30年度）は、東京メトロが190,268人、東武鉄道が179,724人であり、ともに増加傾向である。

##### 3-1-2 路線バス

○和光市内には、東武バスウエスト（15系統）、西武バス（10系統）、国際興業バス（6系統）の3事業者による路線バス31系統が運行している。  
 ○東武バスウエストは、大きく分けて、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～成増駅を運行している。和光市駅～SGリアルティ和光は外環側道を運行しているが、企業輸送がメインであり途中に停留所がない。  
 ○西武バスは、和光市駅～司法研修所～大泉学園駅（長久保）、成増駅～埼玉病院～大泉学園駅（長久保）、成増駅～上石神井駅（白子折返場、西武車庫、吉祥寺駅）を運行している。  
 ○国際興業バスは、成増駅からの路線が市域東側を一部運行している。

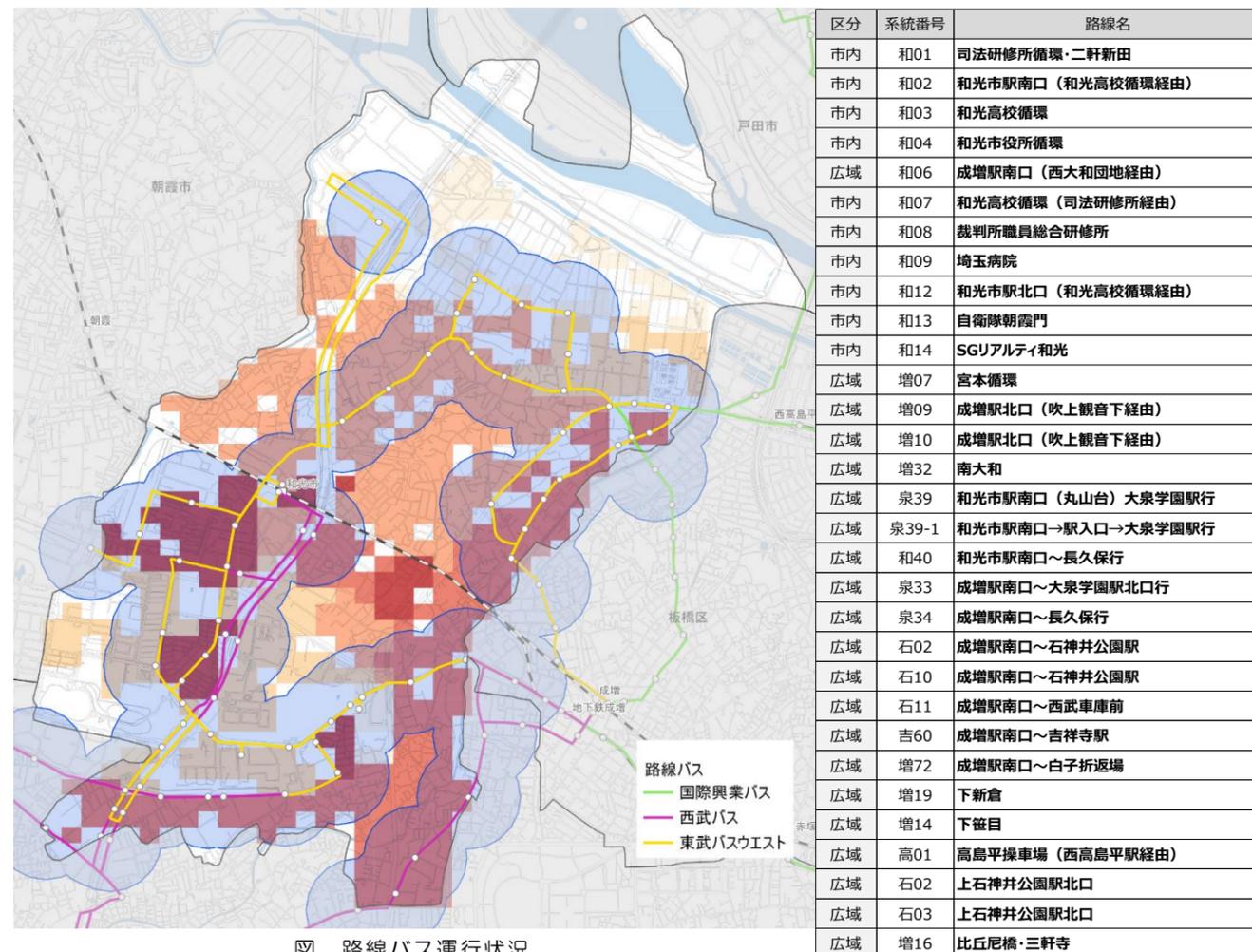


図 路線バス運行状況

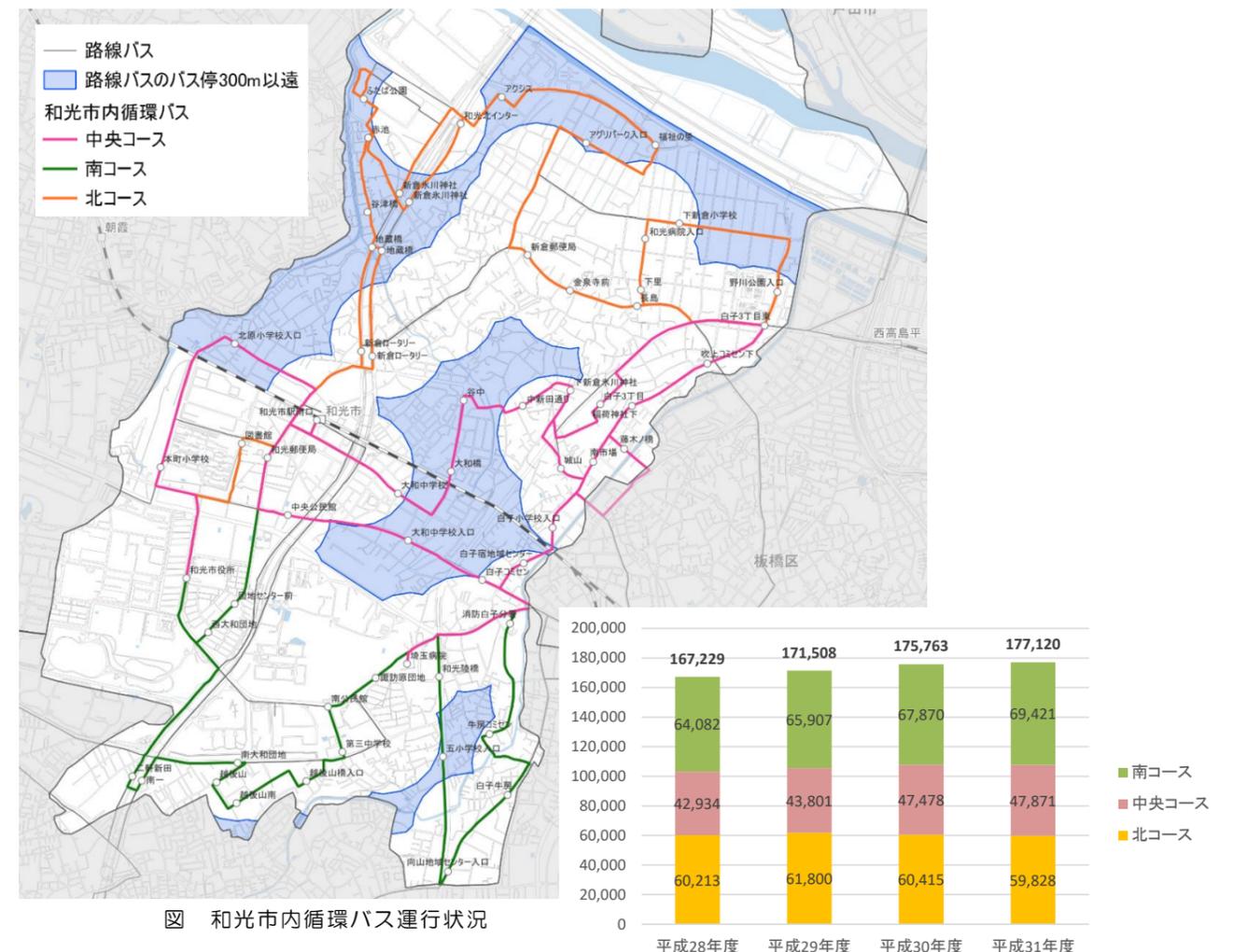
##### 3-1-3 和光市内循環バス

○和光市内循環バス（以下「循環バス」という）は、以下の目的で平成5年2月に運行を開始し、その後数回の運行見直しが行われ、令和2年4月から現在のルート及びダイヤにて運行されている。

【循環バスの運行目的】

- ①公共施設への交通の確保
- ②交通不便地域の解消
- ③高齢者の外出機会の創出

路線名	運行概要							
	起点	主な経由地	終点	運行事業者	便数	所要時間	運賃	キロ程
和光市内循環バス 北コース	和光市役所	和光市駅南口、赤池、福祉の里、野川公園入口	和光市役所	東武バスウエスト	7便	約1時間30分	150円	
和光市内循環バス 中央コース	和光市役所	和光市駅南口、白子コメン、埼玉病院	和光市役所	東武バスウエスト	9便	約1時間5分	150円	
和光市内循環バス 南コース	和光市役所	和光市駅南口、二軒新田、埼玉病院	和光市役所	東武バスウエスト	7便	約1時間10分	150円	



路線名	利用実績（人）					運行経費（千円）	収入額（千円）	収支率	市支出交付金額（千円）
	計	一般	優待	比率	比率				
和光市内循環バス 北コース	59,828	23,159	36,669	38.7%	61.3%				
和光市内循環バス 中央コース	47,871	15,616	32,255	32.6%	67.4%				
和光市内循環バス 南コース	69,421	16,081	53,340	23.2%	76.8%				
和光市内循環バス 合計	177,120	54,856	122,264	31.0%	69.0%	54,325	7,553	13.9%	46,772

3-1-4 タクシー

○和光市内に営業所があるタクシー会社は、3社である。  
○朝霞市に営業所がある事業者（昭和タクシー、朝霞交通等）も市内で営業している。

事業者名	住所
大和タクシー(有)	和光市新倉7-4-55
和光タクシー(資)	和光市下新倉5-10-70
彩の国・個人タクシー協同組合	和光市下新倉3-16-86

3-1-5 その他交通手段

1) 高齢者福祉センター無料送迎バス

	運行曜日	起点	終点	所要時間
A(南)コース	月・水・金	新倉高齢者福祉センター	高齢者福祉センター	約1時間
	火・木・土	高齢者福祉センター	新倉高齢者福祉センター	
B(北)コース	月・水・金	高齢者福祉センター	新倉高齢者福祉センター	約1時間 15分
	火・木・土	新倉高齢者福祉センター	高齢者福祉センター	

2) 施設送迎バス

- ・病院、温浴施設など（整理中）

3) シェアサイクル（電動自転車の有料貸出サービス）実証実験

項目	内容
実証期間	令和元年7月5日（金）～ 令和4年3月31日（木）
実証エリア	和光市 （朝霞市など和光市外とも相互利用）
実証の目的	・シェアサイクル事業の導入検討にあたり、利用状況、適切な自転車の台数、回遊性の向上、交通公道の変化、サイクルポートの適正な配置等について検証し、自家用車及び公共交通機関を代替・補完する新たな都市の交通システムとして、シェアサイクルの有効性及び課題を明らかにする。
実証内容	・和光市・シナネンモビリティ PLUS 株式会社・Open Street 株式会社・株式会社セブン-イレブン・ジャパンとの共同によるシェアサイクルの実証実験。 ・公共用地やセブンイレブンなどの民間用地にサイクルポートを設置 ・利用者の料金は15分70円（1日最大1,200円）

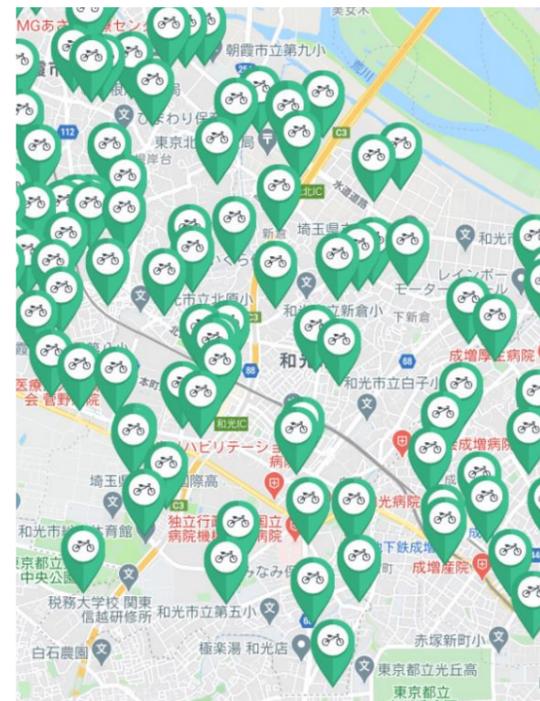
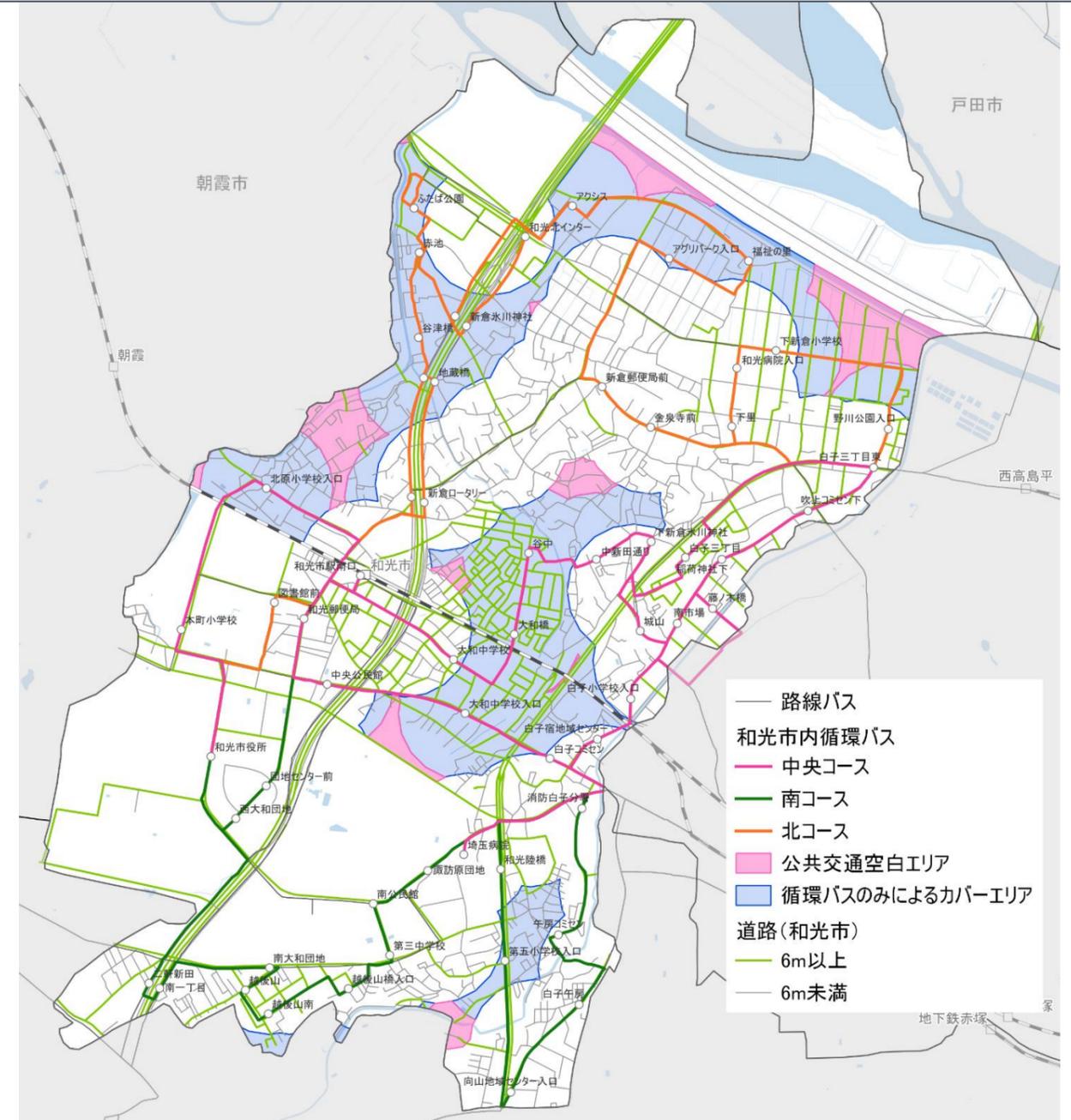


図 シェアサイクルのステーション（和光市周辺）

3-2 公共交通のカバー状況

○路線バス沿線（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～成増駅など）は、運行本数が多く公共交通の利便性が高いエリアとなっている。  
○路線バスが運行していないエリアを循環バスが運行している。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は低い。  
○以下の地域の一部にバス停300m以遠のエリアが存在している。  
下新倉2丁目・4丁目・6丁目、新倉1丁目・7丁目、中央1丁目、白子1丁目  
○路線バス・循環バスのバス停まで300m以内のエリアにおいても、坂・高低差が多い地形（特に白子・新倉・下新倉など）であるため、公共交通の不便なエリアが広がっている。※調査・整理中  
○市内の道路は、主要道路又は土地区画整理エリアを除くと6m以上の道路は少なく、特にバス交通が空白・不便なエリアに6m未満の道路が多くみられる。



## 4. 実態・ニーズ把握調査の速報

### 4-1 市内循環バス利用状況調査の実施結果（概要）

#### 4-1-1 調査の概要

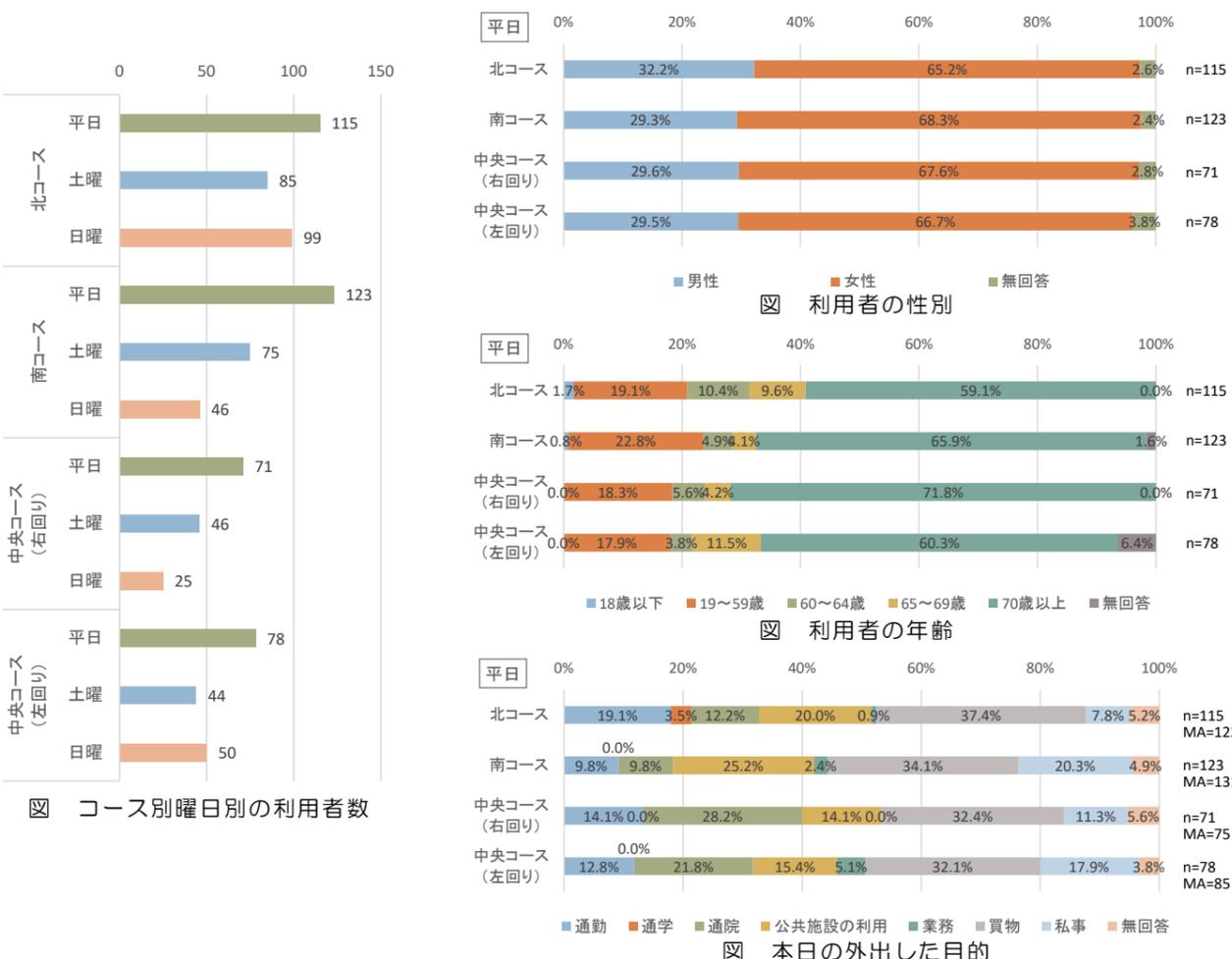
○市内循環バス利用者の利用区間を把握するため、3つのコースについて、利用者のOD調査を実施。

項目	概要
調査対象	和光市の市内循環バスの3コース・4ルート
対象実施日	平日：11/12（木）、土曜日：11/7（土）、日曜日：11/8（日）
調査方法	調査員がバスに乗り、利用者の乗車・降車時に調査カード配布・回収。
調査内容	性別、年齢、利用回数、外出目的、乗り換えの有無、便別の乗車・降車バス停

#### 4-1-2 調査結果の速報（概要）

##### 1) 利用状況について

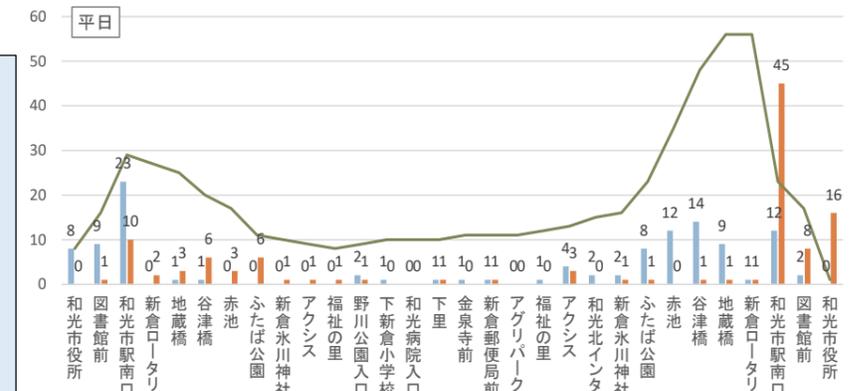
- 平日の利用者数は、中央コース（右・左回り計）が最も多く、次いで南コース、北コースの順。
- 1便平均でみると、南コースが17.6人、中央コースが16.6人、北コースが16.4人。
- 曜日別にみると、各コースとも平日が最も多い。北コースのみは日曜の利用が比較的多い。
- 利用者は、「女性」の割合が高い。「70歳以上」の割合が約60～72%と高い。平日の外出目的は、「公共施設の利用」と「買物」「通院」「通勤」の割合が高い。



#### 2) バス停別乗降人数

○北コースの乗降が多いバス停は「和光市駅南口」「和光市役所」「図書館前」。

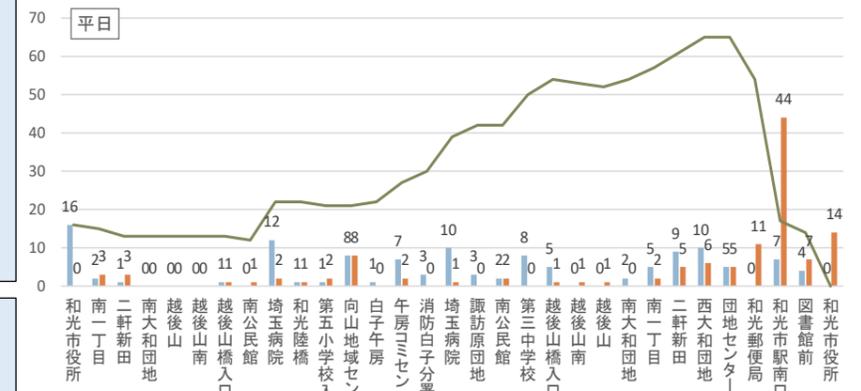
○利用区間は、「和光市役所～和光市駅南口」で乗車し「和光市駅南口～ふたば公園」で降車、「アクシス～和光市駅南口」で乗車し「和光市駅南口～和光市役所」で降車。



○南コースの乗降が多いバス停は「和光市駅南口」「和光市役所」。

また「向山地域センター入口」「西大和団地」「二軒新田」「団地センター前」も乗降が比較的多い。

○利用区間は、「和光市役所～団地センター前」で徐々に乗車し「和光市役所～和光市駅南口」で降車。



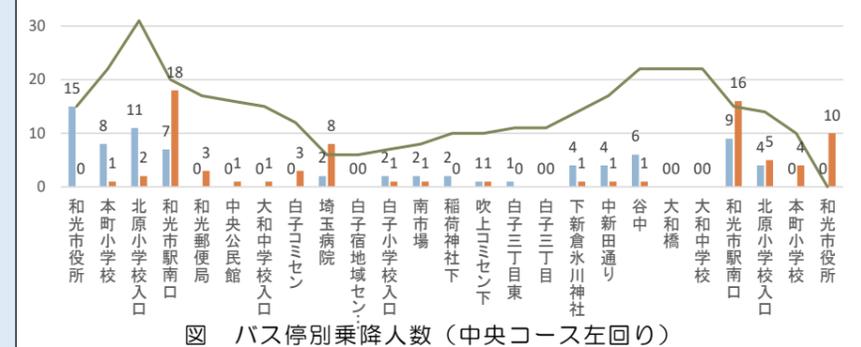
○中央コース右回りの乗降が多いバス停は「和光市駅南口」「和光市役所」「埼玉病院」。

○利用区間は、「和光市役所～北原小学校入口」⇔「和光市駅南口」での利用、「和光市駅南口」で乗車して「大和中学校～埼玉病院」での降車、「藤ノ木橋～白子小学校入口」で乗車して「埼玉病院～和光市駅南口」で降車、「埼玉病院～大和中学校入口」で乗車して「和光市駅南口」で降車。



○中央コース左回りの乗降が多いバス停は「和光市駅南口」「和光市役所」「北原小学校入口」「本町小学校」。

○利用区間は、「和光市役所～北原小学校入口」⇔「和光市駅南口」での利用、「和光市駅南口」で乗車して「白子コミセン～埼玉病院」での降車、「白子小学校入口～大和中学校入口」で徐々に乗車して「和光市駅南口」で降車

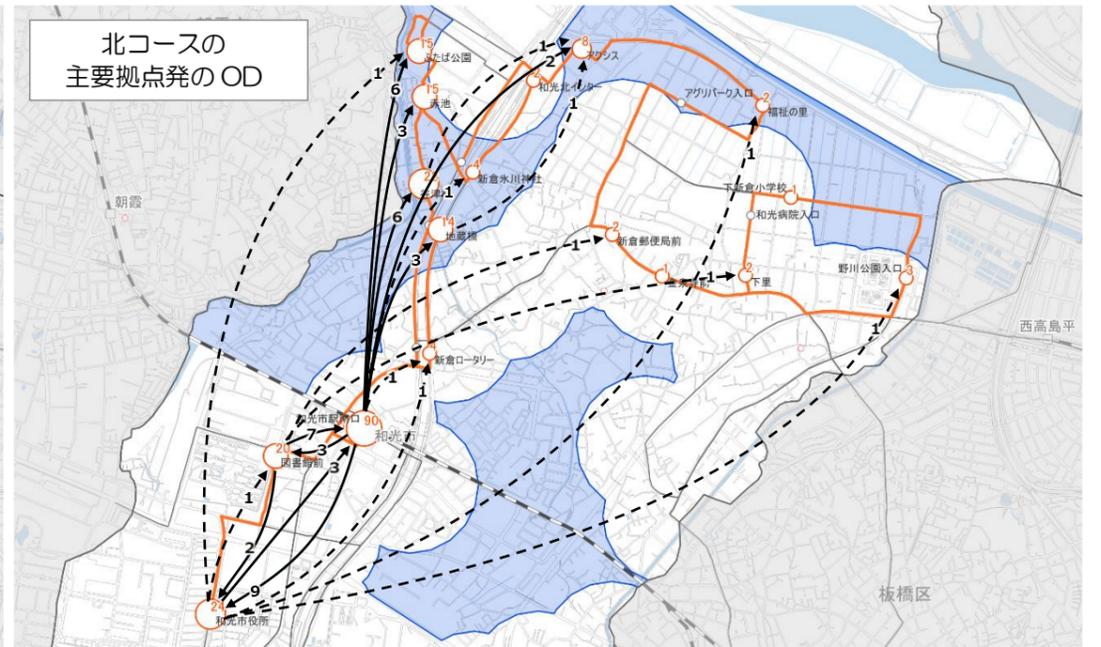
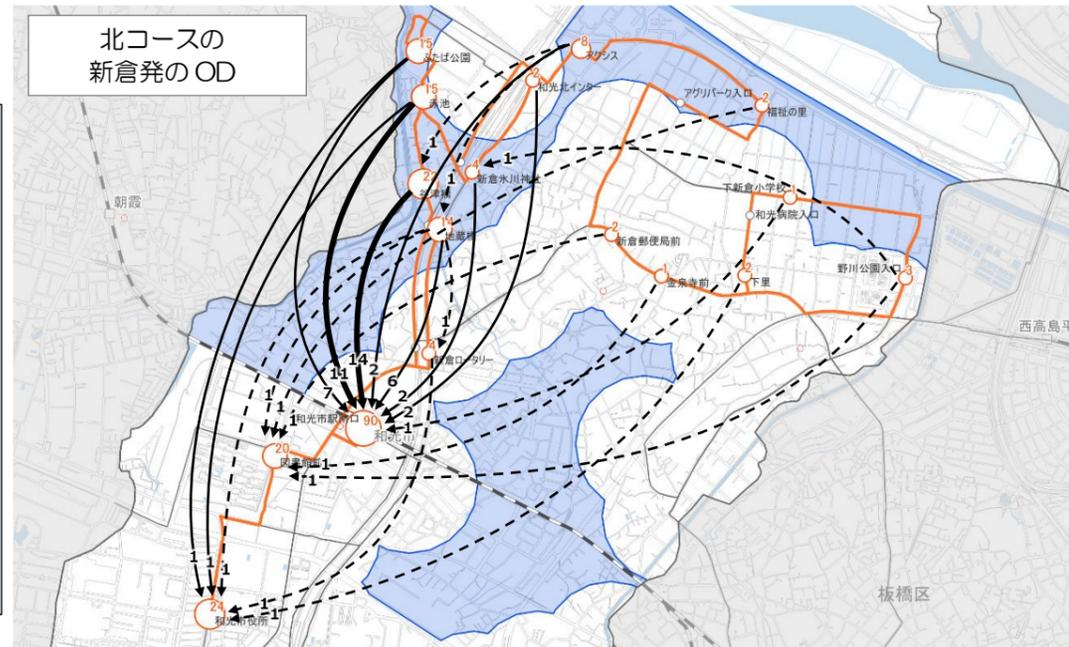


3) コース別のOD

【北コース】

○新倉発のODは、新倉2丁目・5丁目のバス停（地藏橋、谷津橋、赤池、ふたば公園）での乗車が多く、和光市駅での降車が多い。新倉3丁目・7丁目・8丁目や下新倉5丁目・6丁目での乗車は全て1人と少ない。図書館前と和光市役所での降車も一定程度みられる。

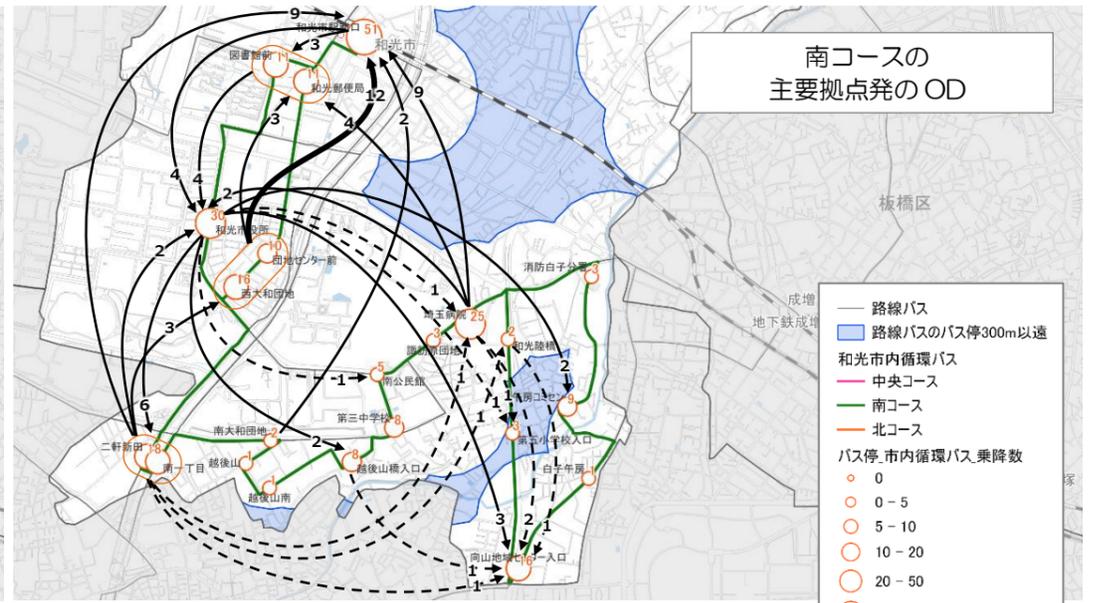
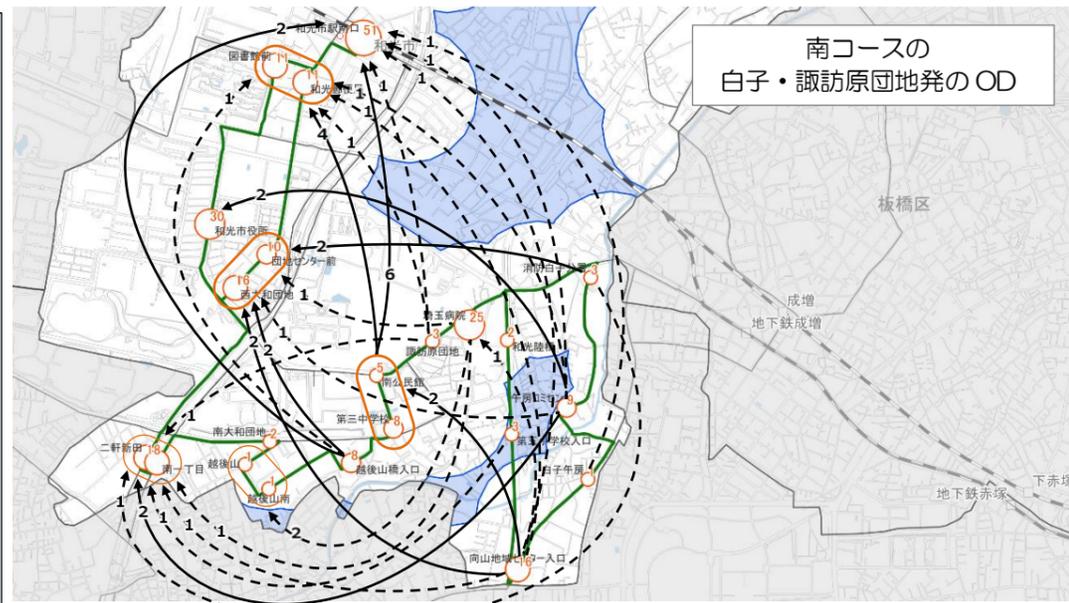
○主要拠点発のODは、和光市駅から新倉2丁目・5丁目のバス停への利用が多い。また、和光市駅～和光市役所間、和光市駅～図書館前間の利用がみられる。



【南コース】

○白子・諏訪原団地発のODは、南公民館・第三中学校から和光市駅・図書館前・和光郵便局へまとまった利用がみられる。白子1丁目・2丁目内のバス停では、向山地域センター入口と午房コミセンで乗車し、和光市駅方面や南一丁目・二軒新田での降車が見られる。

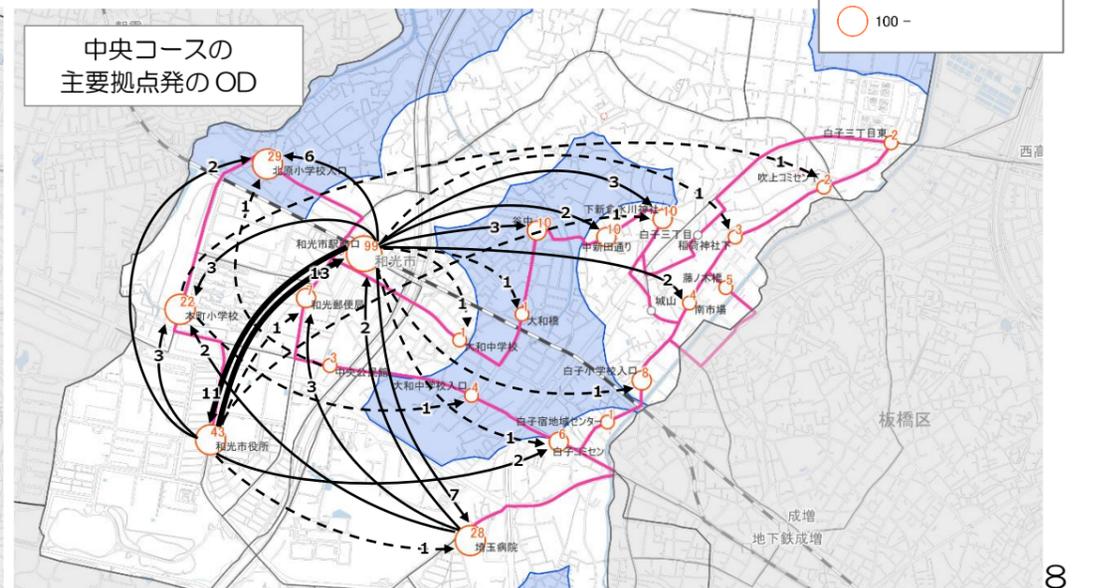
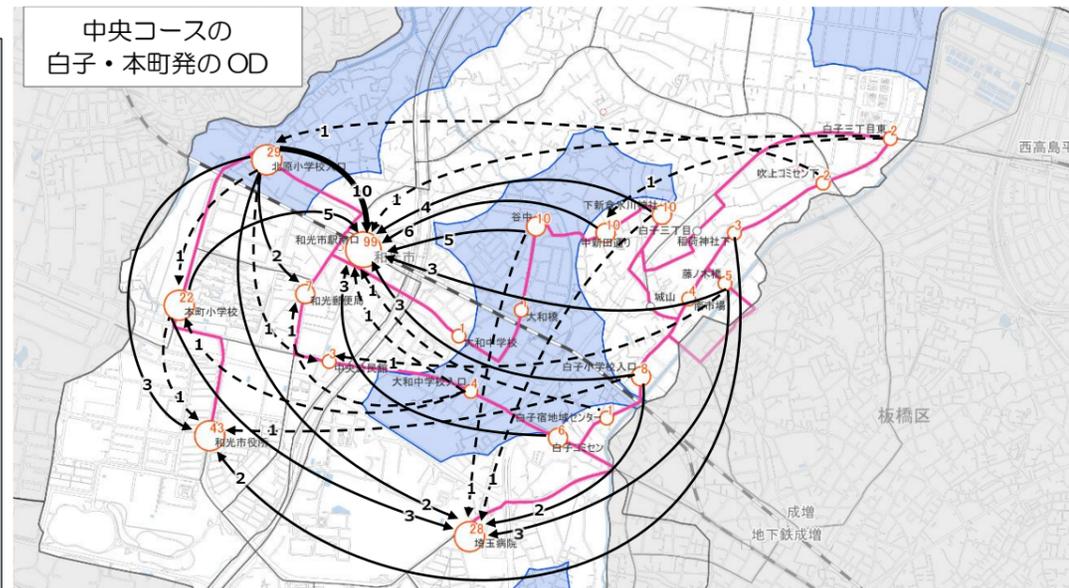
○主要拠点発のODは、西大和団地から和光市駅への利用が最も多く、埼玉病院から和光市駅、南一丁目・二軒新田から和光市駅など、和光市駅へ向かう利用が多い。また、市役所や南一丁目・二軒新田、埼玉病院から白子1丁目・2丁目内のバス停への利用もみられる。



【中央コース（右回り・左回り計）】

○白子・本町発のODは、北原小学校入口や本町小学校、下新倉2丁目・3丁目内のバス停（谷中、中新田通り、下新倉氷川神社）から和光市駅への利用が多く、次いで埼玉病院や和光市役所への利用がみられる。

○主要拠点発のODは、和光市駅～和光市役所間の双方向、和光市駅から北原小学校入口、和光市駅から埼玉病院への利用が多い。和光市駅から下新倉2丁目・3丁目内のバス停（谷中、中新田通り、下新倉氷川神社）への利用もみられる。



## 4-2 バス事業者ヒアリングの実施結果（概要）

事業者	実施日	利用状況	課題路線など	対応策・要望・取り組みなど
東武バスウエスト㈱	10/7（水） 15:00～	<p>（コロナ以前の利用状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内では、司法研修所循環系統（和01）の利用が圧倒的に多い。短い距離で効率的な運行ができています。</li> <li>和光市駅～西大和団地経由～成増駅南口（和06）は、成増駅から埼玉病院の利用が多い。和光市駅や西大和団地から埼玉病院への利用もある。通しでの利用はほぼない。</li> <li>裁判所職員総合研修所（和08）は、通勤時間帯に集中した利用がある。</li> <li>和光高校循環経由（和02、和03）は、和光高校への通学がメインで乗車率も高く、沿線住民の生活路線にもなっている。</li> <li>SGリアルティ和光（和14）は、和光市駅とSGリアルティをノンストップで繋いでいる新しい路線であり、利用は増えている。</li> <li>南大和（増32）は、西武バスと共同路線として運行している。共通定期券も発行している。</li> <li>バス停では、司法研修所前、税務大学校前、西大和団地、南一丁目あたりが多い。各駅や埼玉病院、各学校も多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、100%戻らないと考えられる。</li> <li>和光市役所循環（和04）は、他路線と比較すると利用の少ない路線である。</li> <li>埼玉病院（和09）は、1日1本のみ系統となっている。和06系統と合わせて見直しが必要。</li> <li>自衛隊朝霞門（和13）は利用率が低い。</li> <li>和光市駅～司法研修所～和光高校循環（和07）は、1日1本の運行となっている。司法研修所から和光高校までの通しの利用はない。</li> <li>宮本循環（増07）は、白子～成増駅間の利用がある。成増駅前に車両待機・休憩できるスペースがないため、運用上、和光市駅～吹上観音下～成増駅北口（増09）で和光市駅まで運行している。白子3丁目から成増方面への移動利用がほとんどであり、和光市駅～成増駅北口の跨いでの利用はない。</li> <li>市内循環バスは、以前と比べると効率的な運行になっているが、1周が長いので、渋滞が発生しやすく、定時性を保つことが若干厳しい状況。</li> <li>働き方改革（長時間労働防止）のため、ハンドル時間の短縮も視野に入れることが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>和光市駅北口のスペースが狭く、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し、運行回数に影響を及ぼしてしまう）</li> <li>折り返し運行のための車両回し等、北口ロータリーが拡張されればやりやすくなる。（特に雨の日は送迎の乗用車が多く、運行面に影響を及ぼしてしまう）</li> <li>歩道整備がされていない区間があるためか、駅周りに歩行者が多い。横断歩道もなく、車道を横切る歩行者がいるため非常に危険。</li> <li>和光市駅南口については、ロータリー出口交差点に信号がないため、遅延が発生することが多い。また、歩行者が途切れないため、動こうとすると事故につながる可能性があり危険。</li> <li>アクシス周辺にバスの待機・休憩スペースがあれば、和光高校循環と成増北口行の系統を始発運行でき、効率化が図れる。</li> <li>今後、新型コロナウイルスの影響により、生活様式がこのままで利用状況・利用者数も戻らない場合、赤字路線が増えてしまう可能性がある。</li> </ul>
西武バス㈱	10/8（木） 14:00～	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗車時に降車場所を事前申告してもらい料金を先に貰うシステムでまわしているため、実際に降りている場所のデータは正確にとれていない。</li> <li>和光市駅～大泉学園駅（泉39、泉39-1）は、和光市駅からの乗車が最も多く、次いで司法研修所、西大和団地南、税務大学校和光校舎と続く。丸山台周辺の乗車は多くない。ルートの中でも下位に入る。西大和団地の住民は駅への移動にバスを利用している。</li> <li>成増駅～大泉学園駅・長久保（泉33、泉34）は、感覚的には、和光市内での移動もあるかもしれないが、成増に近いあたりでは成増駅へ行く方も多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナの影響で7割しか利用者が戻ってきていない。この状況が続く、何も手を打たなければ、会社として存続が難しいレベルになってしまう。</li> <li>在宅勤務やテレワークの推進により、通勤手当を出さない会社も増えてきているので、定期券収入にも影響が出ている。</li> <li>高速バスは全く利用が戻っていない。</li> <li>バス業界は人件費が高い割合を占めることもあり、来年度からは、黒字運行を目標とすると減便は止むなしといった状況。現在、土日のダイヤ削減から着手している。通勤で利用されないとすると、朝は遅くなっているし、夜も早くなっているため、利用の少ない朝と夜の時間を削減する形になっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>他のバス会社は緊急事態宣言時からかなり減便等行っていたが、西武バスではその時点では着手していなかったが、現在になって進めている状況である。</li> <li>和光市内の関係路線では、減便・見直しは今のところ検討していないが、利用に応じてはあり得るかもしれない。</li> <li>新型コロナの影響が大きい現在では、新設路線はまず検討できない。</li> <li>和光市駅北口広場が狭い。ロータリー自体が狭いので空港連絡バスは入れない。</li> </ul>

### 4-3 市民ワークショップ（第1回研究会）の実施結果（概要）

#### 4-3-1 実施概要

■日時：令和2年11月18日（水）18:30~20:30 ■場所：和光市 中央公民館 会議室1 ■参加者：9名の参加申し込み（公募）  
 ■次第：1. 開会 2. 挨拶 3. 講演（テーマ「超高齢社会における地域公共交通政策を考える」/講師 吉田樹 福島大学准教授） 4. ワークショップ（①意見交換、②グループ発表） 5. 事務連絡

#### 4-3-2 ワークショップの実施結果

◆グループ討議結果（Aグループ）-		◆グループ討議結果（Bグループ）-	
<p><b>和光市公共交通の良い点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●鉄道                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・都内に出る鉄道が充実している</li> <li>・若い人の通勤・通学</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> <li>・病院へ</li> <li>・知り合いにらせてもらう</li> </ul> </li> <li>●外環                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内に2つのインターがあり、県外に出やすい</li> <li>・車がある人は・・・</li> </ul> </li> <li>●路線バス                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・大泉や吉祥寺などへ行ける</li> <li>・路線バスは駅へ</li> </ul> </li> <li>●地形                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の面積が狭く、行き来が楽</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●自転車                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハローサイクルが便利</li> </ul> </li> <li>●循環バス                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・70歳以上の市民は無料なので便利（利用できれば）</li> <li>・駅（買物）、市役所へ</li> <li>・行きは歩き、帰りに使う（間に合うように）</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●自転車                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハローサイクルが便利</li> </ul> </li> <li>●循環バス                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスより低料金でバスに乗れる</li> <li>・路線バスが通っていないところを走っている</li> </ul> </li> <li>●路線バス                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・本数が多く駅に行ける</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>不便な点、改善すべき点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●循環バス                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・住居の近くにバス停がない</li> <li>・オリンピック通りにバス停がない。坂を下りて・・・</li> <li>・バス停まで歩けない人が増えている</li> <li>・幼稚園のマイクロバスが入っている</li> <li>・超高齢社会</li> </ul> </li> <li>●地形                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・坂道が多い（丸山台や本町以外）</li> <li>・南北への高低差があり、高齢者は大変</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道が狭く渋滞しやすい</li> <li>・道路が狭いのでバスが通れない</li> <li>・狭い、上り下り、カーブが多く、危険な箇所が多い</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・無料はありがたいがよければ払ってもよい</li> <li>・駅や埼玉病院などの近くだと断られることもある</li> <li>・料金が大きく、迎車料金もかかるので市内移動に使用しない</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道が狭く渋滞しやすい</li> <li>・道路が狭いのでバスが通れない</li> <li>・狭い、上り下り、カーブが多く、危険な箇所が多い</li> </ul> </li> <li>●公共交通                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ばらばらにサービス提供されていて利用者への融通が利かない</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>和光市公共交通の良い点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●白子2丁目（坂になっている）                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・空白地域</li> <li>・コミュニティセンター</li> <li>●白子コミュニティセンターの沿線                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・マンションも増えている</li> <li>・バスが通っていない</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>●循環バス                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・各コースを重点的に循環</li> <li>・駅と市役所と埼玉病院と総合福祉会館は必須</li> <li>・コース間は乗り継ぎ</li> <li>・新たなコミュニティ交通⇒町内会で運行することも手</li> </ul> </li> <li>●地形                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の面積が狭く、行き来が楽</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道が狭く渋滞しやすい</li> <li>・道路が狭いのでバスが通れない</li> <li>・狭い、上り下り、カーブが多く、危険な箇所が多い</li> </ul> </li> <li>●公共交通                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ばらばらにサービス提供されていて利用者への融通が利かない</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>不便な点、改善すべき点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●循環バス                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・右回りと左回り                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・使いづらい</li> <li>・実質は2時間に1本</li> </ul> </li> <li>●中央コース                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・2~3時間空く</li> <li>・行きは使えるけど帰りは使えない</li> </ul> </li> <li>●南コース                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所に行きづらい</li> </ul> </li> <li>●北コース                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所に行きづらい</li> <li>・坂道が多い</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>●地形                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・坂道が多い（丸山台や本町以外）</li> <li>・南北への高低差があり、高齢者は大変</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道が狭く渋滞しやすい</li> <li>・道路が狭いのでバスが通れない</li> <li>・狭い、上り下り、カーブが多く、危険な箇所が多い</li> </ul> </li> <li>●公共交通                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ばらばらにサービス提供されていて利用者への融通が利かない</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> </ul> </li> <li>●道路                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・市道は狭いとこも多いがよく管理されている。</li> </ul> </li> <li>●タクシー                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・便利に利用できる</li> </ul> </li> </ul>

#### 4-3-3 吉田先生による講評（一部抜粋）

○A班とB班共通して出てきたのが、タクシーを呼び出しても運行してもらえないという話。これは埼玉県南部で共通した問題。コロナ渦で、県内のタクシー業界は厳しい状況で、一時休業されている事業者もいる。  
 ○そのため、デマンド交通やデマンドタクシーなどの運行に、更に乗務員を割くことになるので、タクシー事業者として引き受けられるのかどうかというところが大きな問題になっている。  
 ○一方、やれることから実施していくということが必要。その時に、皆さまと一緒に考えていただきたいのが、例えば、循環バスの運行について。現在の3台のリソースで運行していく場合に、重複している箇所、例えば北コースと中央コースで重複しているところ、あるいは路線バスと重複しているところ、そういったところをできるだけ整理していくことが必要となる。  
 ○現在、1周あたり1時間程度かかっている。これを、できれば50分以内にするので、例えば、毎時00分に和光市駅を出て、50分~55分後に戻ってくるので、5分後に別の路線と乗り継ぎができる。例えば、そういった考え方をすることもできる。  
 ○その時に、問題になってくるのは、例えば、北コースの利用者が、埼玉病院や総合福祉会館に行く際に乗り継ぎが発生すること。その時に、例えば、現在の路線バス、これを市内区間については循環バスに合わせるという戦略もあり得る。  
 ○もう一つ、和光市の場合、坂道が多いので、循環バスの車両では解決できない部分が多くある。タクシーで運行することが難しい場合、ゴルフカートのような車両を運行させるということも考えられる。  
 ○地域の皆さまが、知恵を絞るか、力を出すか、お金を出すかの3つしかやれることはない。皆さまと一緒に模索していくといったところも勉強会の一つの柱にしたいと思っている。