

和光市地域公共交通計画 2022～2026【概要版】

■計画の区域:和光市の全域 ■計画の期間:令和4(2022)年度から令和8(2026)年度までの5年間

市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性

■市が目指す将来像

【第五次和光市総合振興計画基本構想】

- ・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①-2: **安全かつ快適に移動できる**
- ・基本戦略④: **地域公共交通の充実**

■まちづくりの方向性

【和光市都市計画マスタープラン全体構想】

- ・基本理念: **より安心、より快適なまちづくり**
- ・将来都市像: **心と光輝くまち ふるさと和光**
- ・まちづくりの目標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)**

和光市地域公共交通を取り巻く現状と課題

① 駅・バス停までの距離・坂による不便性や、市内のサービス水準・料金のばらつき等への対応が必要

- ・住宅地から駅までの距離・坂がある等、駅までの移動手段が不便な状況。
- ・路線バスと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以上の地域が存在。

② 将来的に大きく変化する人口分布や高齢化状況への対応が必要

- ・将来推計人口によると下新倉2、4丁目と丸山台2、3丁目に高い人口集積がみられる等、将来的な人口重心の変化を見据えた公共交通ネットワークのあり方検討が必要。
- ・西大和団地・諏訪原団地等は、市内で最も高齢化率が高く、今後更に増加傾向が予想される。

③ 駅周辺や新たな拠点整備に合わせた交通環境の改善やネットワーク見直しが必要

- ・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)や利用者の需要を考慮した施設等を効率的に繋ぐネットワークの検討が必要。

④ 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

- ・拠点間の短距離での利用が多い一方で、和光市駅～成増駅間を通しての利用はあまり見られない。利用実態に見合った効率的な運行への見直しやサービス向上等の検討が必要。

⑤ 市内循環バスの利便性・効率性の改善が必要

- ・1周の運行距離が長く、限られた車両台数で運行できる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といった課題への対応が必要。
- ・ほとんど利用がみられない区間への対応が必要。

基本的な方針と目標

「市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性」や「和光市の地域公共交通の課題」を踏まえて、計画の基本理念と基本方針を次のとおり定めます。

【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

【計画の目標】

目標①: 利便性の高い地域公共交通軸の維持・充実

■KPI: 路線バスの年間利用者数

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。

目標②: 拠点までの市内短距離交通の充実

■KPI: 市内循環バスの利用者数、収支率

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。

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

■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

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。

目標④: 誰もが迷わず分かりやすい利用環境・情報提供

■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(再掲)

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。

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

■KPI: 交通空間の整備箇所数、部会・研究会等の開催回数、モビリティマネジメント実施回数

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。

目標⑥: 多様な交通サービスの有機的な連携

■KPI: 主要拠点でのバス同士の平均待ち時間

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。

目標達成のための施策及び事業

【施策体系】

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。

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。

施策3: 新たな移動手段の導入

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。

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。

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。

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。

施策7: 多様な交通サービス等との連携

既存公共交通や新たな移動手段、シェアサイクル等との連携を図ります。

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。

