

地域公共交通システム計画

令和4年5月

新 座 市

目 次

1. 「地域公共交通システム計画」の背景.....	3
2. 計画の区域及び位置づけ.....	3
2-1 計画区域.....	3
2-2 計画の位置づけ.....	3
3. 新座市の地域公共交通の課題.....	4
4. 地域公共交通の基本方針及び目標.....	8
4-1 地域公共交通の基本方針.....	8
4-1.1 基本方針.....	8
4-1.2 市内地域公共交通体系の構築の考え方.....	9
4-2 目標の設定.....	11
5. 目標達成のための方向性.....	14
5-1 目標達成のための方向性の体系.....	14
5-2 方向性.....	15
6. 参考資料.....	23

1. 「地域公共交通システム計画」の背景

新座市においては、公共施設、病院などへのアクセスの利便性を促進するため、市役所を中心としたコミュニティバス「にいバス」を運行しており、市民の利便性の向上を図ってきたところである。

一方、平成 29 年度に開催された新座市地域公共交通会議では、新しい公共交通システムとしてデマンド交通の導入を図った場合、既存の路線バス等への影響が指摘されたほか、路線バス、コミュニティバスを含めた新座市としての公共交通の方針を定めておくことが望ましいとの指摘を受けたところである。

このような中、新型コロナウイルス感染症の影響下において、テレワークの推進等の『新しい生活様式』の浸透が進み、公共交通の利用は大幅に減少しており、今後も不透明な状況であることを考慮した上での新たな交通体系の構築が求められている。

また、人口減少や高齢化してく状況等を踏まえ、既存の公共交通の利用状況、収支状況、市民・公共交通利用者の移動の実態及びニーズを把握し、既存の公共交通サービスを検証するとともに、望ましい地域公共交通のあり方を検討し、その中で新しい公共交通の必要性、導入の可否を検討していくことが必要と考えられる。

以上を踏まえ、新座市の地域公共交通に関わる現状と問題点・課題を明らかにし、新座市における望ましい地域公共交通のあり方をとりまとめ、「地域公共交通システム計画」を策定する。

2. 計画の区域及び位置づけ

2-1 計画区域

本計画の区域は、新座市全域とする。

2-2 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づくものではなく、コミュニティバスの再編を主とし、今後の市内全域の公共交通の望ましい在り方についての方向性を定めるものである。

なお、にいバスの再編に当たっては、社会情勢や公共施設の整備の状況により随時見直しを行うものとする。

3. 新座市の地域公共交通の課題

現状の把握と今後の動向の整理、市民の移動実態及び移動に対するニーズの把握に基づき、新座市における地域公共交通の問題点・課題の整理を行った。

<< 新座市の地域公共交通の課題 >>

- 課題1 利用者がわかりやすく使いやすい公共交通となるよう、その維持・確保・充実を図ること
- 課題2 市内各地域から、公共施設や駅、病院などへの移動利便性の向上を図ること
- 課題3 公共交通の利用に不便な地域の解消を図ること
- 課題4 コミュニティバス（にいバス）の利便性の向上を図ること
- 課題5 市による公共交通への支出の適正化を図ること
- 課題6 バスを利用する際の安全性の確保や快適性の向上、環境への配慮を図ること

- 課題1 利用者がわかりやすく使いやすい公共交通となるよう、その維持・確保・充実を図ること

（人口・土地利用等の状況に基づく課題）

- ・今後の高齢化の進行、高齢者のみの世帯の増加が予想される中においては、移動に制約のある市民の移動手段の確保・充実が必要である。

（地域公共交通を取り巻く社会情勢からみた課題）

- ・新座市において MaaS（※）を導入する場合は、交通事業者や、複数の交通手段との連携が必要である。

（関係者への意向等の把握（ヒアリング）に基づく課題）

- ・今後の高齢化の進行や、移動制約者からの声を聞きながら、地域公共交通の充実を図っていくことが必要である。

（市民・バス利用者の移動実態と移動ニーズに基づく課題）

- ・高齢者は自動車利用に制約があることから、公共交通が果たす役割は大きい。
- ・バスは、高齢者、運転免許証や自動車を保有していない人々が外出する際の主要な移動手段となっているため、バスの維持と利便性の向上が必要である。

（デマンド型交通に関する課題）

- ・デマンド型交通の利用意向のある人は、高齢者の中でも 75 歳以上が多く、希望の行き先は、病院や公共施設が多い。一方、デマンド型交通の実証実験では、2 か月間の中で 1, 2 回程度の利用が多いため、デマンド型交通を本格的に導入した場合、利用者が少ない水準で推移する懸念がある。また、以前は路線バスやタクシーを利用していた人が多いため、デマンド型交通の導入で路線バスやタクシーへ影響を与える懸念がある。このため、デマンド型交通

の導入は、バス利用動向や市民のニーズを見つつ、路線バスやにいバスではカバーできない地域のニーズに対応した形での導入方法の検討が必要である。

※MaaS…Mobility as a Service (モビリティ・アズ・ア・サービス) の略

ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。

スマートフォンなどの活用でマイカー以外の移動手段（電車・バス・タクシー・レンタカー・シェアサイクル等）の中から、最適な方法が提示され、ルート案内のみならず運賃の決済まで行われるもの。

課題2 各地域から、公共施設や駅、病院などへの移動利便性の向上を図ること

(人口・土地利用等の状況に基づく課題)

- ・新座市は鉄道沿線地域を中心に市街地が広がり、市街地が分散している。そのため、市役所や駅、病院などの市内主要施設へのアクセス利便性に資する交通体系の構築が必要である。
- ・国勢調査及びパーソントリップ調査によると、通勤・通学は東京都心方向、私事は市内及び隣接市との結びつきが強く、それぞれの移動目的に応じた公共交通による移動利便性の向上を図ることが必要である。

(公共交通の整備状況・運行状況からみた課題)

- ・国道254号や志木街道、踏切などの幹線道路の渋滞に対し、渋滞を回避するバスルートの設定など、バスの遅延の解消を図ることが必要である。

(新座市の交通特性からみた課題)

- ・通勤・通学では鉄道利用の割合が高く、市外への移動が多いことから、鉄道駅までのアクセスや路線バスの利便性の向上・充実が重要である。
- ・新座市から利用される鉄道駅は広範囲に分散していることから、各駅へのアクセス利便性の確保・向上が必要である。

(市民・バス利用者の移動実態と移動ニーズに基づく課題)

- ・市外から新座市への来訪においては、駅から市内目的地までの移動手段として徒歩の次にバスが多く利用されていることから、バスの利便性向上が重要である。
- ・市外居住者からは、運行本数・運行ダイヤに対する不満がやや高く、これを踏まえて今後のバスサービスの改善に努めることが必要である。

(シェアサイクルに関する課題)

- ・シェアサイクルは、主に市北部での利用が多く、1.7km程度の利用距離で、「歩くには遠いがバスに乗るには近い距離」という交通手段の空白域をサービスする交通手段となっている。また、市南部のステーションの整備は、市北部と比べて進んでいない状況である。また、シェアサイクルの利用意向のある人は、20歳代から50歳代、主に通勤・通学や買い物で利用、

コンビニや駅周辺から出発し、駅・駅周辺や商業施設へ行くという利用者層・利用形態にまとめられることから、今後とも、交通手段の空白域をカバーする短距離移動手段の一つとして、本格的な運行に向けて事業者と協力しながら利便性の向上を図ることが必要である。

課題3 公共交通の利用に不便な地域の解消を図ること

(公共交通の整備状況・運行状況からみた課題)

- ・人口集積が大きい公共交通不便地域の解消が必要である。
- ・バス路線が少ない地域でのバスの運行や、東西方向のバスの運行、運行サービス水準の向上が必要である。

課題4 コミュニティバス（にいバス）の利便性の向上を図ること

(新座市の交通特性からみた課題)

- ・にいバスは回り方で利用に差があることから、双方の利用のしやすさを検証し、利便性向上、利用促進に資する方策を講じることが必要である。

(市民・バス利用者の移動実態と移動ニーズに基づく課題)

- ・にいバスを利用する市民の割合は低いことから、運行内容の周知、利用喚起を行い、利用促進を図ることが必要である。
- ・にいバスの運行本数の少なさに対する不満が大きく、改善に向けた検討が必要である。

課題5 市による公共交通への支出の適正化を図ること

(人口・土地利用等の状況に基づく課題)

- ・今後の少子高齢化、生産年齢人口の減少が進行する中で、市の歳入の減少、社会保障費の増加が予想される。そのため、地域公共交通に対する市の拠出は、効果的且つ持続可能であることが求められる。

(地域公共交通を取り巻く社会情勢からみた課題)

- ・今後、人口が減少した場合でも地域公共交通が維持され、高齢者をはじめとする市民の移動手段の維持・確保が必要である。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大を機に、今後、生活様式の変化が浸透していくと、外出行動が以前通りに戻らないことが考えられる。一方、今後の公共交通の利用状況を見通すことは現時点では難しいため、利用状況を継続的にモニタリングし、適宜、運行内容の見直しを検討していくことが必要である。

(地域公共交通を取り巻く社会情勢からみた課題)

- ・バスの運転手不足が理由となってバスの運行を削減せざるを得ない状況に陥ることが考えら

れる。そのため、利用者が少ないバス路線は、運行内容の改善・再編、利用促進を図ることが必要である。

(関係者への意向等の把握（ヒアリング）に基づく課題)

- ・にいバスについては、収支率が低いことから、維持のため受益者負担の在り方について検討が必要であるとともに、市民の理解を得ることが重要である。

(市民・バス利用者の移動実態と移動ニーズに基づく課題)

- ・公共交通に対する市の財政負担については、バス利用の有無によって意識に違いがあることから、非利用者の理解が得られるよう、費用対効果に留意するとともに、利用者・非利用者それぞれに丁寧な説明が必要である。

課題6 バスを利用する際の安全性の確保や快適性の向上、環境への配慮を図ること

(公共交通の整備状況・運行状況からみた課題)

- ・「交通安全上問題のあるバス停」として指摘されているバス停に対し、バス待ち時における安全性について改善が必要である。
- ・SDGsが掲げる目標のうち、市民の健康・福祉、クリーンなエネルギー、住み続けられるまちづくり、気候変動への対応などにおいて、公共交通が果たす役割を認識し、その実現に向けた施策を講じていくことが必要である。
- ・定時性が不安定なバスにおいて、バス待ち時のストレス緩和策を講じる必要がある。

4. 地域公共交通の基本方針及び目標

4-1 地域公共交通の基本方針

地域公共交通の問題点・課題等を踏まえ、本来あるべき各公共交通手段の役割分担に照らしながら、新座市における地域公共交通体系の方針を検討した。

4-1.1 基本方針

新座市の地域公共交通の基本的な方針を以下に示す。

■ 基本理念 ■

誰もが便利で快適に移動でき、
持続可能な地域公共交通

■ 基本方針 ■

『利便性の高い地域公共交通』

- ☞ 高齢者等、移動制約者が便利で安心して移動できる地域公共交通の実現
- ☞ 市内を様々な移動できる地域公共交通網の構築

『持続可能な地域公共交通』

- ☞ 効率的な地域公共交通の運行の実現

『人・環境にやさしく、便利で快適な地域公共交通』

- ☞ わかりやすく利用できる地域公共交通の実現
- ☞ 環境改善に資する地域公共交通の推進
- ☞ 安全・安心・快適に利用できる地域公共交通の実現

4-1.2 市内地域公共交通体系の構築の考え方

移動の特性と地域公共交通手段の役割分担の関係に基づいて、新座市内の公共交通体系構築の考え方を、次に示す通り整理した。

表 4-1 移動特性に応じた地域公共交通の役割分担の考え方

移動の種類	移動内容		移動を担う地域公共交通手段
移動方向	都心等、広域への移動	長距離	鉄道
移動距離	近隣都市、市内拠点、最寄り鉄道駅へのアクセス	中距離	路線バス、コミュニティバス、タクシー
	近隣都市、市内任意の方向	中・短距離	タクシー、シェアサイクル
	市内地域間の移動	短距離	シェアサイクル
移動形態	定常的な移動		鉄道、路線バス、コミュニティバス
	随時の移動		タクシー、シェアサイクル
移動目的	通勤・通学		鉄道、路線バス、シェアサイクル
	業務		鉄道、路線バス、タクシー、シェアサイクル
	買い物		路線バス、コミュニティバス、シェアサイクル
	通院		路線バス、コミュニティバス、送迎バス

表 4-2 新座市における市内地域公共交通体系（段階的な構成）

公共交通機関	機能分類	特性、役割
鉄道	都市間 幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心等、比較的長距離の移動を、速達性をもって連絡 ・ 将来都市構造を実現する上で市の骨格を形成する交通軸
路線バス (近隣市・市内拠点間連絡)	拠点間 幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線道路を走行し、新座市と近隣の都市、駅間の連絡、市内の拠点間の連絡など、地域の幹線的な交通軸 ・ 幅広い年齢層の移動手段
路線バス (市内主要施設への連絡)	市内幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地内の住宅地から鉄道駅アクセス、主要施設アクセス等、比較的需要規模が大きい地域・施設を連絡 ・ 幅広い年齢層の移動手段
コミュニティバス (にいバス)	支線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスと一体となって市内の交通ネットワークを形成し、公共交通不便地域の解消、公共施設等へ連絡 ・ 福祉的な役割を担う移動手段
タクシー シェアサイクル	面的輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス・コミュニティバスを補完し、ドアツードアの移動ニーズに対応し、面的なサービス ・ 市内地区レベル及び近隣都市への短・中距離の移動を担う。

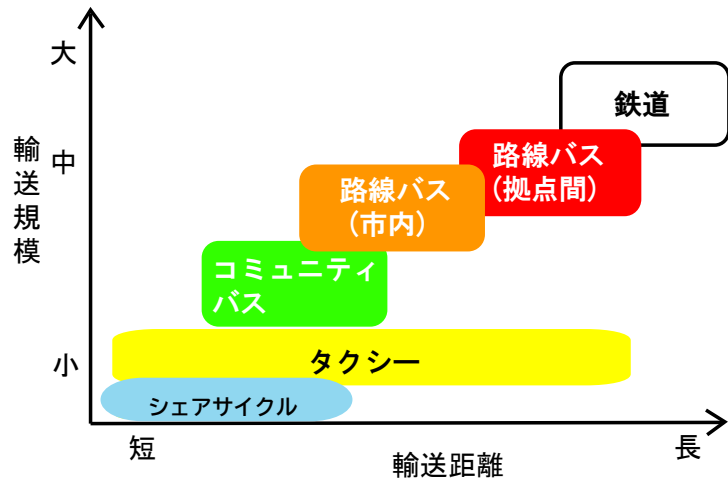


図 4-1 移動距離と輸送規模に応じた公共交通手段の役割分担

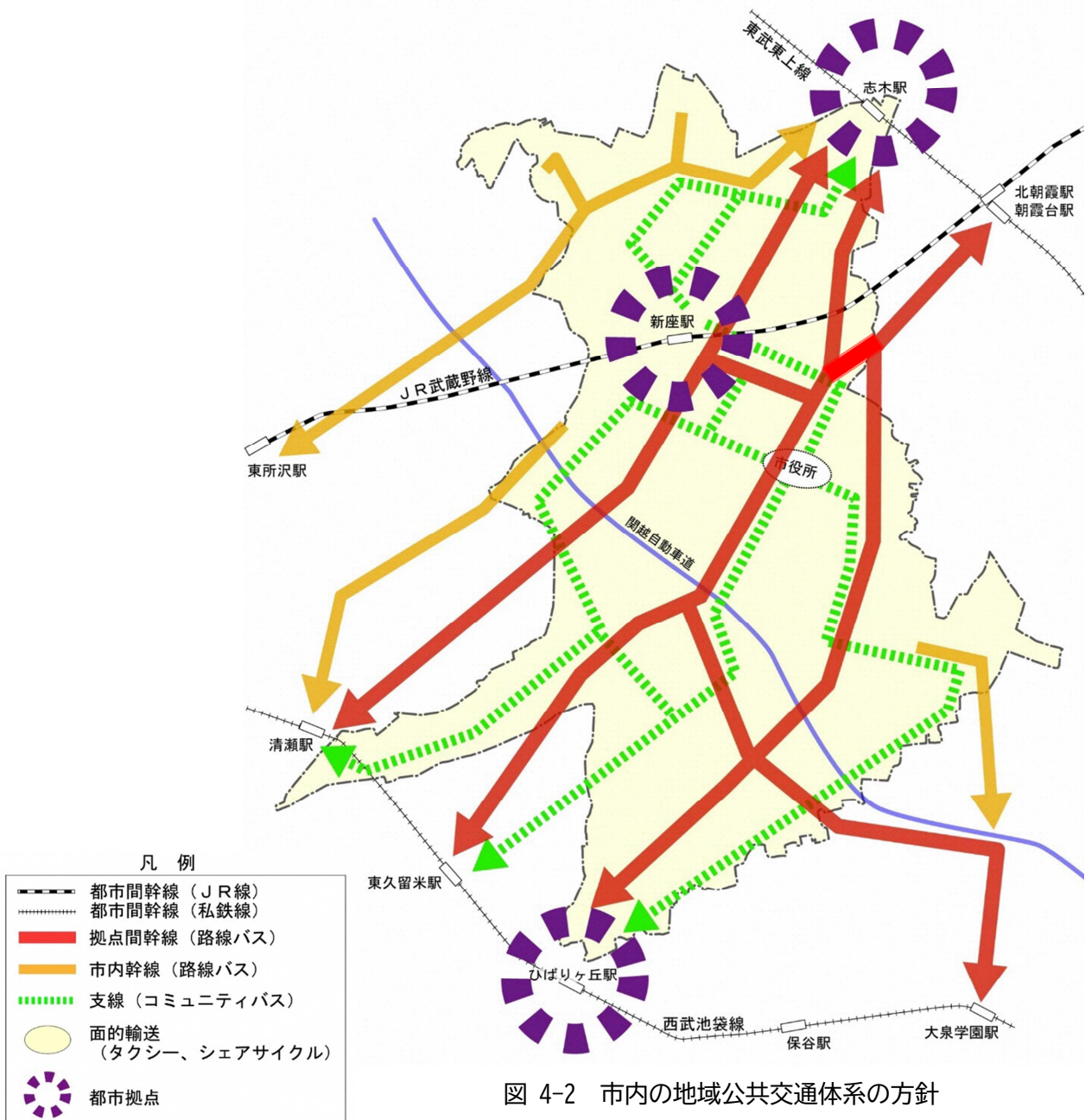


図 4-2 市内の地域公共交通体系の方針

4-2 目標の設定

地域公共交通の基本方針に基づいて、計画の目標を設定した。

■ 基本理念 ■

誰もが便利で快適に移動でき、持続可能な地域公共交通



目標1 利便性の高い地域公共交通の維持・充実

- ・新座市の路線バスは、南北方向の鉄道駅間の連絡を始め、県内他市町村と比べて比較的高頻度に運行されており、この運行サービス水準を維持することを目標とする。
- ・さらに、路線バスではカバーできない地域に対し、路線バスを補完するにいいバスを充実させ、路線バスとともに市内移動の利便性の高い地域公共交通を目指す。
- ・路線バスの運行本数を指標とし、その維持を目指す。また、路線バスを補完するにいいバスの運行エリア及び運行本数の充実を目指す。

目標2 公共交通不便地域の解消

- ・地域公共交通の利便性向上のため、公共交通不便地域の解消を目標とする。
- ※ここでの公共交通不便地域は、鉄道駅から1km圏、バス停から300m圏でカバーされない地域に加え、バス停から300m圏内であるが、運行本数が非常に少ない等、公共交通の利用が不便な地域を指す。

目標3 市内及び拠点への移動利便性の向上

- ・市内の地域公共交通による移動は、路線バス、コミュニティバス（にいいバス）、タクシーが担っている。このうち、路線バスは、主に鉄道駅を発着し幹線道路を走行しているため、市の南北方向の移動、最寄り鉄道駅への移動の利便性は確保されている。このため地域によっては移動が不便な方向があるため、これをコミュニティバスにより補完するネットワークを構築し、コミュニティバスによる市内の移動性の向上を目標とする。
- ・新座市は、鉄道沿線に市街地が展開しているため、市街地や拠点が分散している。そのため、市内の拠点間や、市内各地域から拠点への移動利便性の向上を目標とする。

目標4 コミュニティバス（にいいバス）の収支の改善

- ・にいいバスは2019年度の収支率が12.6%で、県内他都市（平均27.6%）と比べて低い。にいいバスは、福祉的な役割を担いつつも、持続可能な運行とするためには、一定水準の収支が確保されていることが必要であることから、収支の改善を目標とする。

目標5 環境に配慮した地域公共交通の導入

- ・交通部門における地球環境の改善（二酸化炭素の排出抑制）への寄与を目指し、にいいバスへの環境対応車両の導入、また、短距離の移動のためのシェアサイクルの普及を目標とする。
- ・シェアサイクルについては、ポート充実のため事業者と連携していく。

目標6 わかりやすい情報の提供

- ・ 普段、地域公共交通を利用しない人や、来訪者など、誰もがわかりやすく利用できるよう、情報提供を行うことを目指し、新座 MaaS の構築及び誰にでもわかりやすい市内公共交通の情報マップ等の作成を目標とする。

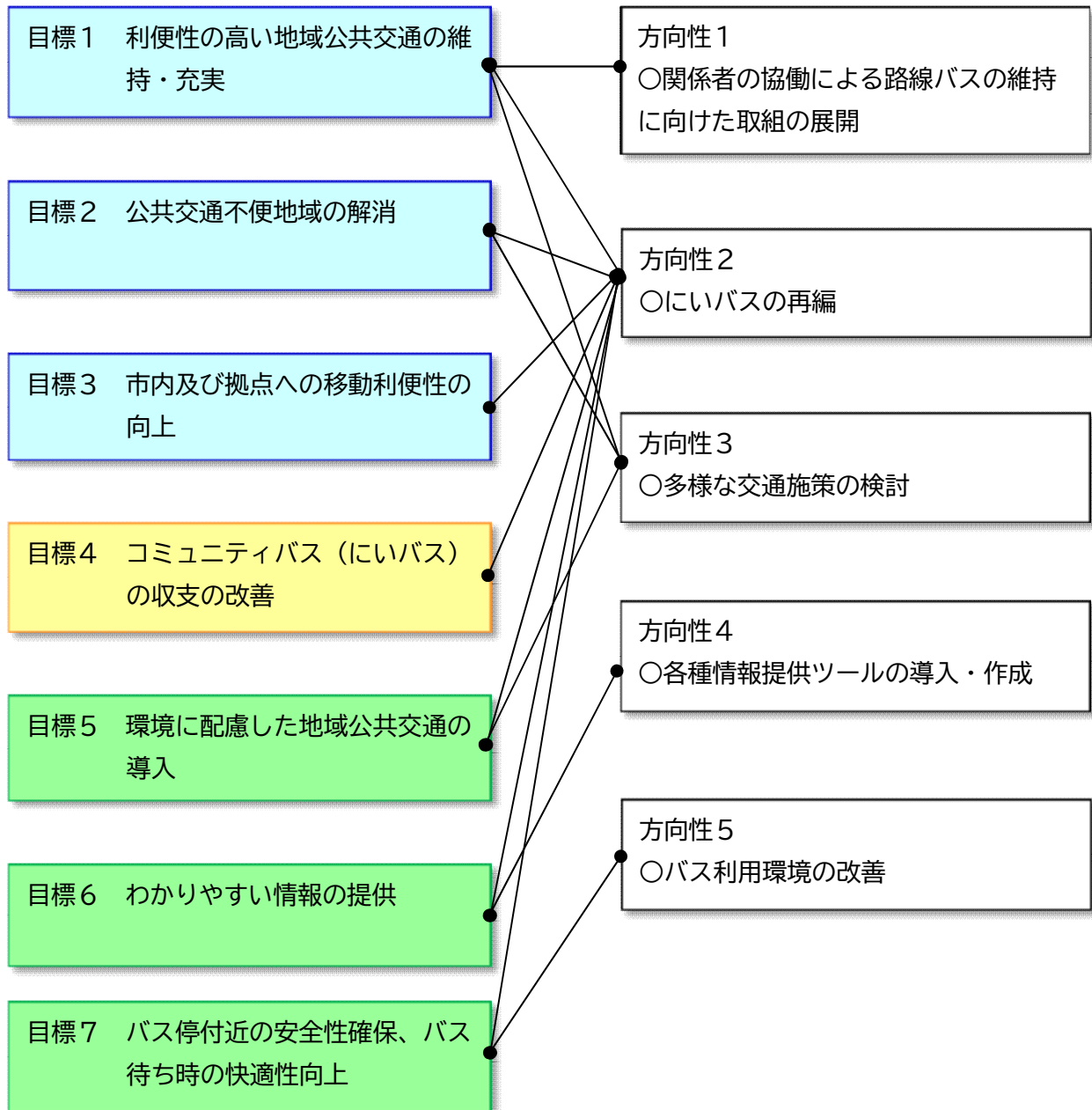
目標7 バス停付近の安全性確保、バス待ち時の快適性向上

- ・ バス待ち時、バス乗降時の安全性を確保するため、「交通安全上問題のあるバス停」の解消を目標とする。
- ・ バス待ち時の利便性及び快適性を向上させるため、にいバスへのバスロケーションシステムの導入等を目標とする。

5. 目標達成のための方向性

市内地域公共交通体系の方針に基づいて地域公共交通の目標を設定し、目標を達成するための方向性について検討を行った。

5-1 目標達成のための方向性の体系



5-2 方向性

市内地域公共交通体系の方針に基づく目標を達成するための方向性を以下に示す通りとした。

方向性1 関係者の協働による路線バスの維持に向けた取組の展開

【本方向性と目標との関係】

目標1 利便性の高い地域公共交通の維持・充実	目標2 公共交通不便地域の解消	目標3 市内及び拠点への移動利便性の向上	目標4 コミュニティバス（にいバス）の収支の改善
目標5 環境に配慮した地域公共交通の導入	目標6 わかりやすい情報の提供	目標7 バス停付近の安全性確保、バス待ち時の快適性向上	

●検討・実施内容

- ・にいバスと路線バスとの競合を可能な限り回避するよう、バス事業者と調整を図りながらルート・運行ダイヤ・運賃の設定にあたり、バス事業者と調整を図りながら検討する。
- ・新たな集客施設の立地、地元の要望などを踏まえ、バス事業者への新規路線の開設の働きかけなどを実施する。
- ・バス事業者において、路線バスの減便・廃止等が検討された場合は、バス事業者と行政、また、利用者が一体となってバス路線の維持に向けた検討を行う。
- ・今後予想される少子高齢化、人口減少が進行する中であっても、路線バスの運行サービス水準を維持していくため、利用喚起・利用促進に向けた様々な施策を実施する。

●見込まれる効果

- ・路線バスとにいバスとの競合を可能な限り回避することで、路線バスの運行を維持できる。
- ・路線バス事業者と市が密に連携し、それぞれの課題の共有や地元の要望の吸い上げがしやすくなることで、利便性の高い公共交通の実現に近づく。

方向性2 にいバスの再編

【本事業の実施により達成する目標】

目標1 利便性の高い地域公共交通の維持・充実	目標2 公共交通不便地域の解消	目標3 市内及び拠点への移動利便性の向上	目標4 コミュニティバス（にいバス）の収支の改善
目標5 環境に配慮した地域公共交通の導入	目標6 わかりやすい情報の提供	目標7 バス停付近の安全性確保、バス待ち時の快適性向上	

●検討・実施内容

（1）ルートの再編

- ・市内地域公共交通体系の方針に基づき、路線バスは拠点間幹線及び市内幹線とし、路線バスでカバーされない地域を支線として路線バスとの重複を可能な限り回避しながら、にいバスがルートを受け持つ。
- ・渋滞を回避し、市内の各拠点へのアクセス性向上を図るルートを設定する。
- ・市内各地域の最寄り駅へのアクセスを図る。
- ・新座市役所、新座駅へのアクセスを図る。
- ・現行では運行本数に対する不満が多いため、運行本数の増便を図る。

表 5-1 にいバスルートの再編（案）の概要

ルート名	運行区間	ねらい
志木ルート	志木駅南口～新座駅南口 ～新座市役所	・公共交通不便地域（大和田5丁目・北野2丁目、野火止8丁目）の解消 ・路線バスとの重複解消
ひばりヶ丘ルート	ひばりヶ丘駅入口～新座市役所	・栄地区～ひばりヶ丘駅の利便性向上
清瀬ルート	清瀬駅入口～新座市役所 ～新座駅南口	・病院・福祉施設へのアクセス確保 ・市南部・南西地域から新座駅へのアクセス確保
東久留米ルート	東久留米駅東口～新座市役所 ～新座駅南口	・公共交通不便地域（石神）の解消 ・病院・福祉施設へのアクセス確保 ・あたご地区から新座駅へのアクセス確保

※運行本数は1時間半から2時間に1本（1日12時間運行の場合、6本から8本）程度の水準を目指す。

※現在は1日4本から5本

（2）運賃の改定

- ・運賃については、以下の理由により改定を行う。
- ・現状では収支率が低く、今後とも持続可能な運行体制とするためには受益者負担により収支の改善を図る事が必要である。
- ・耐用年数到来のための車両の買い換え及びルートを増やすための新規車両の購入が必要である。
- ・市民アンケートにおいて、財政負担を増やして公共交通を充実することに同意すると回答

した方の割合が低く、財政負担増は市民の賛同を得にくい。
 ⇒大人の運賃を現行の150円から180円とする。また、高齢者に対する無料乗車証制度を見直し、対象者の年齢を現行の70歳以上から75歳以上に引き上げる。

(3) 環境対応車両の導入

- ・車両の更新時において、電気バスや燃料電池バスなど、環境に配慮した車両の導入を目指す。

(4) 利用促進、収支改善に向けた取組み

- ・利用促進、収支改善（増収）に向け、以下に示す取組を推進する。
 - ・にいバス相互の乗り継ぎの際の、乗り継ぎ割引の実施
 - ・ネーミングライツ、車体広告の検討等
 - ・利用実態に応じた運行内容の定期的な見直しの実施

【運行内容（案）】

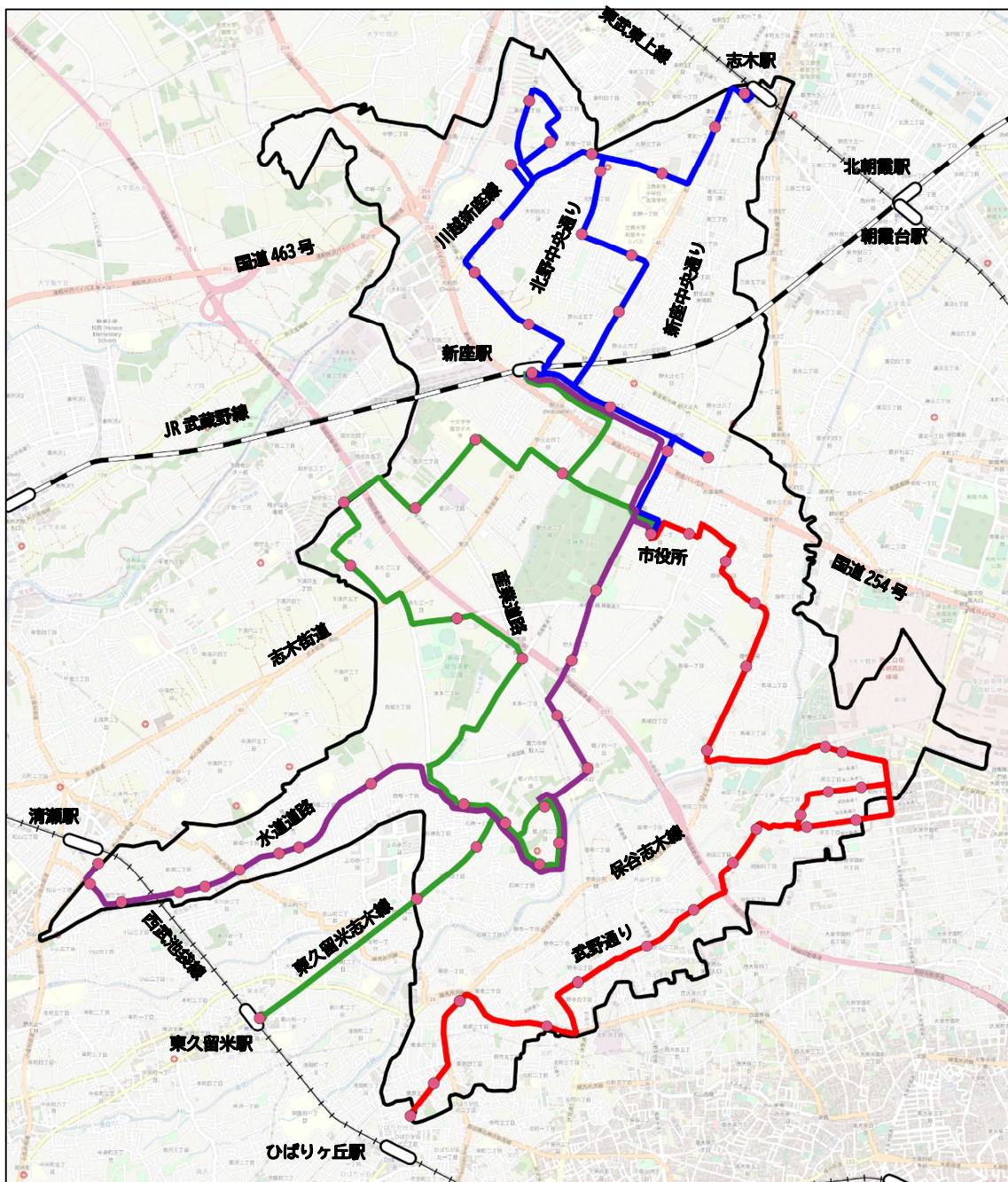
項目	運行内容
運行日	毎日（但し 12/29～1/3 の 6 日間は運休、土日祝は土日祝ダイヤ）（※現行は日曜日と 12/29～1/3 運休）
運賃	○大人（中学生以上）均一180円（※現行は均一150円） ○子ども（小学生）均一90円（※現行は均一100円） ○高齢者（75歳以上）及び妊産婦に無料乗車証を発行 ※発行手数料は無料 ※有効期間等は今後検討 ○障がい者手帳所持者は、手帳を提示することで無料とする ○にいバス相互の乗り継ぎの際の、乗り継ぎ割引制度の実施
車両	○現行のにいバス相当仕様（座席 11 席、立席 24 人 計 35 人程度） ○車両更新時は、電気バスや燃料電池バスなど、環境に配慮した車両の導入を検討
利用促進、収入増の取組み	○ネーミングライツ、車体広告の検討 ○バスロケーションシステムの導入 ○分かりやすいマップの作製

●見込まれる効果

- ・公共交通不便地域の解消が図られる（石神地区など）。
- ・市内各地域から、新座市役所、新座駅へアクセスできるようになる。
- ・収支率が、現状（令和元年度）の 12.6%が、24.8%程度になると見込まれる。
 （現行と同じ運賃体系での収支率は約 15%、運賃改定するが 70 歳以上無料の場合は約 16%）

※なお、にいバスの再編においては、この案を基に、今後バス事業者等と調整し、運行内容・ルート・ダイヤを検討していく。また、社会情勢や公共施設の整備の状況により随時見直しを行うものとする。

【にいバスルート再編（案）】

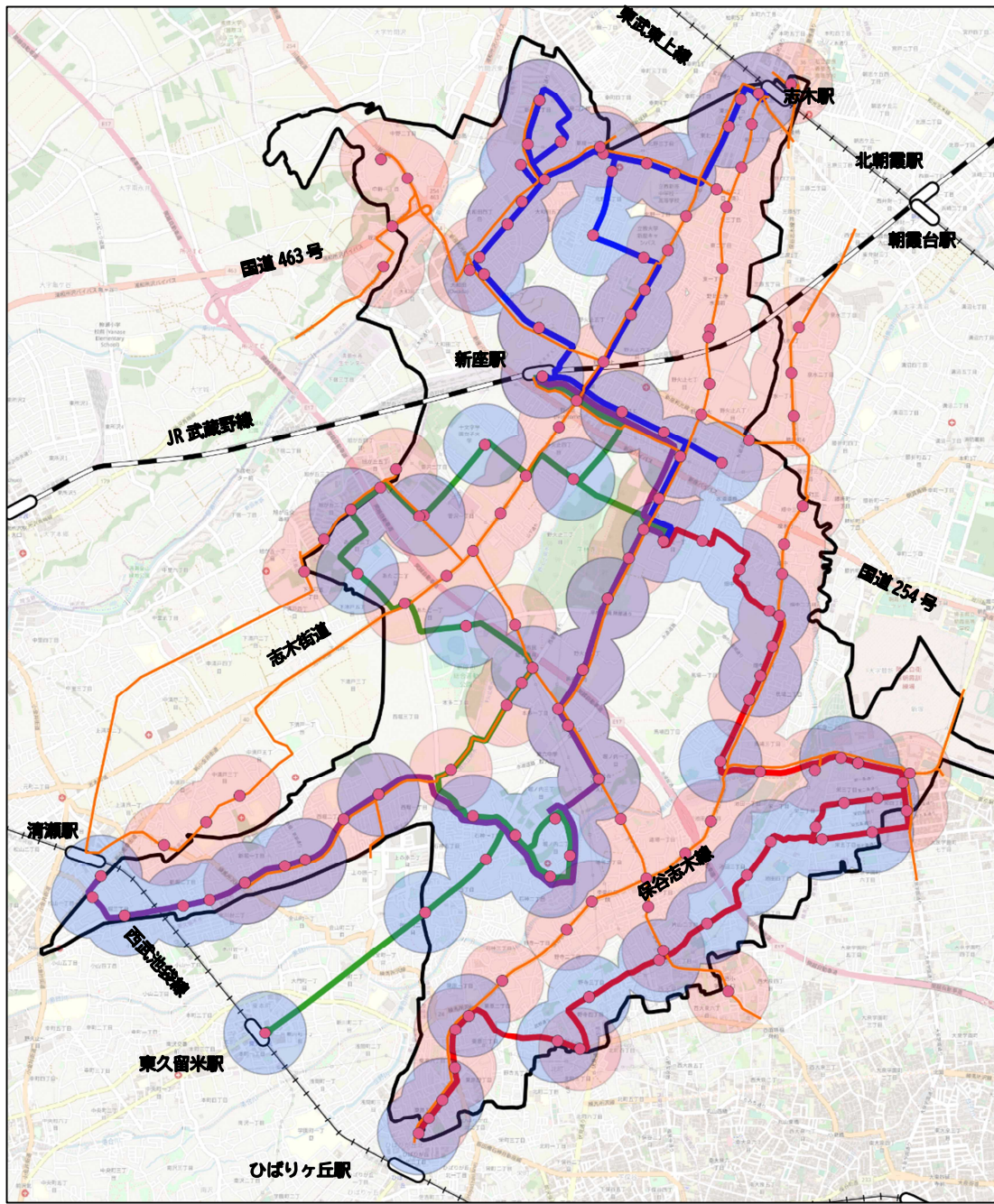


にいバス再編ルート凡例	
■ 志木ルート	● バス停
■ ひばりヶ丘ルート	
■ 清瀬ルート	
■ 東久留米ルート	

図 5-1 にいバスルートの再編（案）

※詳細については、バス事業者や交通管理者と協議し、地域公共交通会議にて決定。

【にいバスルート再編後】



にいバス再編ルート凡例	
志木ルート	バス停
ひばりヶ丘ルート	にいバス停300m圏域
清瀬ルート	路線バス停300m圏域
東久留米ルート	
路線バスルート	

図 5-2 にいバスルートの再編（案）によるバス停 300m圏の広がり

方向性3 多様な交通施策の検討

【本事業の実施により達成する目標】

目標1 利便性の高い地域公共交通の維持・充実	目標2 公共交通不便地域の解消	目標3 市内及び拠点への移動利便性の向上	目標4 コミュニティバス（にいバス）の収支の改善
目標5 環境に配慮した地域公共交通の導入	目標6 わかりやすい情報の提供	目標7 バス停付近の安全性確保、バス待ち時の快適性向上	

●検討・実施内容

- ・ デマンド型交通の実証実験結果を踏まえながら、にいバス再編でも解消されない公共交通不便地域において、にいバスを補完する交通施策の在り方について検討を行う。

※市内3地区（あたご・菅沢地区、石神地区、中野地区）において、デマンド型交通の実証実験を実施したが、このうち、あたご・菅沢地区、石神地区では、にいバスルートの再編により、公共交通の不便性が改善されるため、デマンド型交通の導入は見送ることとする。なお、中野地区においては、需要規模が小さいことから、他の代替方策（例：タクシー補助等）を含めて今後の方向性を検討する。

- ・ 行政主導ではなく事業者主導の交通施策の在り方の研究を行う。
- ・ 令和4年3月31日まで実施したシェアサイクル実証実験を、同年4月1日以降、2年間継続し、本格実施に向けて検討を進める。なお、シェアサイクルの拡充に当たっては、道路環境の整備状況も注視しながら検討する。

【コミュニティサイクル（シェアサイクル）の実施内容（案）】

項目	運行内容
運営主体	新座市
協力事業者	シナネンモビリティ PLUS 株式会社（「ダイチャリ」） OpenStreet 株式会社（「HELLO CYCLING」）
サイクルステーション	市内 67 箇所、ラック数 441 台分
利用方法	<p>【借用方法】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 スマートフォンで「HELLO CYCLING」のアプリをダウンロード 2 必要事項を入力し無料会員登録（※登録後すぐに利用可能） 3 アプリまたはウェブサイトで近くのサイクルポートを検索して予約 ・ 予約時に開錠に必要な暗証番号が発行され、予約した自転車に設置された操作パネルに暗証番号を入力して解錠することで利用開始 <p>-----</p> <p>【返却方法】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 アプリまたはウェブサイトで返却可能なサイクルポートを確認 2 手動で後輪の鍵を施錠後、操作パネルのリターンボタンを押して返却
料金・支払方法	30分/130円（延長15分100円）、12時間まで1,800円 クレジットカード、各種キャリア決済（ドコモ払い等）、Yahoo!ウォレット決済、HELLOマイル（HELLO CYCLINGが発行する電子マネー）

●見込まれる効果

- ・市内の比較的短距離の移動の便に供する。(実証実験での移動距離(中央値)は1.7km)
- ・自転車を利用することで、環境負荷の軽減、また、健康増進に寄与する。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響下における移動手段としての活用が期待できる。
- ・市内及び近隣都市を自由に移動し、様々な地域・施設への移動が増進され、地域の活力向上に寄与する。

方向性4 各種情報提供ツールの導入・作成

【本事業の実施により達成する目標】

目標1 利便性の高い地域公共交通の維持・充実	目標2 公共交通不便地域の解消	目標3 市内及び拠点への移動利便性の向上	目標4 コミュニティバス(にいバス)の収支の改善
目標5 環境に配慮した地域公共交通の導入	目標6 わかりやすい情報の提供	目標7 バス停付近の安全性確保、バス待ち時の快適性向上	

●検討・実施内容

(1) 新座Ma a Sの導入検討

- ・新座市内を運行する交通事業者の情報が統合された新座市版Ma a Sの導入を図る。

(2) 公共交通マップの作成

- ・新座市内の公共交通(鉄道、路線バス、にいバス、タクシー、シェアサイクル)の情報が網羅された公共交通マップを作成し、公共交通の周知、利用促進を図る。

(3) にいバス検索サイトの周知

- ・にいバスの時刻を検索できる既存の検索サイト(ナビタイム)の周知を行い、利用促進を図る。

●見込まれる効果

➢ (1)Ma a Sの効果

- ・普段、バスを利用しない人や市外からの来訪者などが、バスを便利に利用でき、新たなバス利用の喚起、利用促進が期待できる。

➢ (2)公共交通マップの効果

- ・市内の全ての公共交通が1つのマップ上で示されることで、目的地までの移動手段を知ることができるとともに、移動の選択肢が増え、利用者にとっての利便性向上、事業者にとっての利用促進が期待できる。

➢ (3)にいバス検索サイトの周知の効果

- ・周知が図られることで、移動の際の選択肢の1つとして認知され、利用者数の増加が期待できる。

方向性5 バス利用環境の改善

【本事業の実施により達成する目標】

目標1 利便性の高い地域公共交通の維持・充実	目標2 公共交通不便地域の解消	目標3 市内及び拠点への移動利便性の向上	目標4 コミュニティバス（にいバス）の収支の改善
目標5 環境に配慮した地域公共交通の導入	目標6 わかりやすい情報の提供	目標7 バス停付近の安全性確保、バス待ち時の快適性向上	

●検討・実施内容

(1) 「交通安全上問題のあるバス停」の改良

- ・バス停周辺の安全確保のため、「交通安全上問題のあるバス停」に指定されたバス停の改良を進め、その解消を図る。

(2) にいバスへのバスロケーションシステムの導入等

- ・にいバスへのバスロケーションシステムの導入等、バス待ち時の利便性や快適性の向上に努める。

●見込まれる効果

➢ (1) 「交通安全上問題のあるバス停」の改良の効果

- ・バス停付近の改良により、利用者の安全性が向上する。

➢ (2) バスロケーションシステムの導入等の効果

- ・にいバスへのバスロケーションシステムの導入等により、バスの運行状況の把握等、利用者の利便性や快適性の向上を図る。

6. 参考資料

新座市地域公共交通会議の開催概要

(1)新座市地域公共交通会議 委員名簿【令和4年4月現在】

所属・役職	名前	備考
新座市長	並木 傑	会長
西武バス株式会社運輸計画部計画課長	秦野 凌	
東武バスウエスト株式会社運輸統括部業務課長	山科 和仁	
国際興業株式会社運輸事業部企画担当課長	久武 雅人	
新座交通株式会社	浅野 ルリ子	
有限会社志木合同タクシー	須田 超一	
一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事	関根 肇	
新座市町内会連合会 会長	清水 由紀子	
新座市老人クラブ連合会 会長	千葉 重信	
新座市交通安全母の会 会長	佐藤 由美子	
新座市婦人会連合会 会長	森田 幸子	
社会福祉法人新座市障害者を守る会 理事長	石井 英子	
新座市社会福祉協議会 会長	小川 清	
関東運輸局埼玉運輸支局 輸送担当 首席運輸企画専門官	細野 桂一	
西武バス労働組合	小河 憲司	
東武バス労働組合	池西 和之	
埼玉県企画財政部交通政策課	山崎 佑	
朝霞県土整備事務所道路部長	三谷 健太郎	
新座警察署交通課長	六平 一良	
新座市 まちづくり未来部長	山本 実	

(2)新座市地域公共交通会議 開催経緯

年度	開催回・月	概要
令和2年度	第1回 6月（書面）	○志木駅南口へのにいバス乗り入れに伴うダイヤ改正（案）について
	第2回 10月（書面）	○公共交通に関するアンケート調査票（案）について
	第3回 3月（書面）	○公共交通に関するアンケート調査結果について（報告）
令和3年度	第1回 7月	○市の公共交通の方向性について ○デマンドタクシー実証実験概要（案）について
	第2回 2月	○デマンドタクシー実証実験の結果について ○新座市地域公共交通システム計画（素案）について
令和4年度	第1回 5月	○新座市地域公共交通システム計画（案）について

用語集

【コミュニティバス】

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するもの。新座市の「にいバス」。

【デマンド型交通】

予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

実証実験を行った新座市デマンドタクシーは、事前に登録（無料）することで、自宅と共通乗降場所を停留所として乗降できる個別輸送型のタクシー。

【シェアサイクル】

自転車を共同利用する交通システムで、都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通システム。

【幹線道路】

全国的、地域的あるいは都市内において、骨格的な道路網を形成する道路。

【ネーミングライツ】

命名権を企業が購入するビジネスのこと。

例えば、公共交通においては、バス停の命名権を企業が購入するもの。

企業側は宣伝に繋がり、市は維持費軽減に充てることができる。

【バスロケーションシステム】

バスの位置をGPS等の位置情報サービスによって追跡するシステムの総称。
バス事業者による運転間隔の調整や、バス利用者による待ち時間の確認などが可能となり、道路状況に左右されやすいバスの運用を改善する。

【MaaS (マース)】

Mobility as a Service (モビリティ・アズ・ア・サービス) の略

ICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。

要は、スマートフォンなどの活用でマイカー以外の移動手段（電車・バス・タクシー・レンタカー・シェアサイクル等）の中から、最適な方法が提示され、ルート案内のみならず運賃の決済まで行われるもの。

【交通安全上問題のあるバス停】

国土交通省がバス停留所における安全性の確保のために設けたもの

ランク	判定基準
A	横断歩道に車体がかかる 過去3年以内に、停車したバスが要因で人身事故が発生
B	Aランク以外で横断歩道の前後5メートルの範囲に車体がかかる Aランク以外で交差点に車体がかかる
C	A又はBランク以外で、交差点の前後5メートルの範囲に車体がかかる A又はBランク以外で、地域住民等の意見や各都道府県の実情に応じて抽出したもの

【SDGs (エス・ディー・ジーズ)】

Sustainable Development Goals の略（持続可能な開発目標）

2015年9月の国連サミットで採択されたもので、国連加盟193か国が2016年から2030年の15年間で達成するために掲げた目標のこと。

17の大きな目標と、それらを達成するための具体的な169のターゲットで構成されている。