新座市地域公共交通計画（素案）

令和８年１月

新　座　市

目　次

１章　計画の概要 1
１．計画策定の背景と目的 1
２．計画区域 1
３．計画期間 2
４．計画の位置づけ 2

２章　現状分析と公共交通に係る課題 3
１．現状分析と課題抽出方法（課題抽出アプローチ） 3
２．個別（カテゴリー別）分析 5
３．課題総括 37

３章　基本的な方針 39
１．基本理念と方針 39
２．本市における公共交通の役割 43
３．公共交通の将来像 44

４章　計画目標 48
１．将来像の実現に向けた計画目標 48

５章　施策・事業（アクション） 50
１．公共交通施策体系 50
２．施策・事業 51
３．実施スケジュール 75

６章　計画の達成状況の把握 76
１．ＰＤＣＡサイクルによる計画推進 76
２．モニタリング指標 77

７章　計画推進に向けて 82
１．計画推進体制 82
２．協働・共創の考え方 82

【資料編】（別冊）

資料１　まちづくりの方向性
１．関係法令
２．上位計画、関連計画

資料２　新座市の概況
１．地理的条件
２．人口等の状況
３．都市基盤状況
４．主要施設の立地状況
５．地域の移動状況
６．地域概況のまとめ

資料３　公共交通の現状
１．現在の公共交通網
２．交通事業に関わる支援策
３．各交通モードの利用状況
４．にいバスの利用状況（利用実態調査）
５．公共交通の収支状況

資料４　公共交通に関する意見・意向
１．市民意向（アンケート調査）
２．関係者意向（ヒアリング調査）

資料５　地域及び路線診断（カルテ）
１．地域別カルテ（７地域）
２．路線別カルテ（にいバス４路線）

１章　計画の概要

１．計画策定の背景と目的

本市の公共交通体系は、都市間連絡を担い市の骨格軸となる鉄道として、ＪＲ武蔵野線、東武東上線、西武池袋線があり、拠点間連絡を担い地域の幹線的な交通軸となる路線バスとして、西武バス、東武バスがあります。また、路線バスを補完するものとして、市独自で運行する新座市コミュニティバス「にいバス」により、市民生活に係る移動手段を確保しているほか、タクシーやシェアサイクル、民間施設の送迎バスなど市民の移動特性に応じた各種交通事業が実施されています。

少子高齢化により高齢者人口が増加傾向にある中、地域公共交通については、更なる充実が求められており、加えて、アフターコロナへの転換を契機とした劇的な生活様式の変化やＤＸの加速化等により、人々の行動パターンや地域公共交通に対するニーズは、大きく変化してきています。

一方で、人件費や燃料費等の高騰を受けて移動支援に係る経費は年々増加しており、財政面は逼迫しながらも限られた財源での対応が求められているほか、運転手をはじめとした公共交通を担う労働力不足の深刻化や労働時間規制の強化など、公共交通事業の継続は喫緊の課題となっています。

このような状況から、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９（２００７）年法律第５９号）を踏まえ、市民のニーズに合わせた持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指すとともに、本市の公共交通の将来像や目標、目標達成に向けた具体的な施策を明文化するため、本市の公共交通に係るマスタープランとして「新座市地域公共交通計画（以下、本計画）」を策定します。

２．計画区域

本計画の対象区域は、新座市全域とします。

なお、市内を運行する民間バス路線は、広域的に運行している路線もあることから、施策展開に当たっては、必要に応じて関連する自治体と連携しながら取り組んでいきます。

計画区域：新座市全域

３．計画期間

本計画の計画期間は、上位計画である「第５次新座市総合計画（令和５年３月）」の目標年度に合わせ、令和８（２０２６）年度から令和１４（２０３２）年度の７か年とします。

なお、計画期間内であっても、社会情勢の変化や施策推進状況を勘案し、必要に応じて柔軟に見直しを図っていくものとします。

計画期間：令和８（２０２６）年度から令和１４（２０３２）年度

４．計画の位置づけ

本計画は、関係法令や上位計画に基づき、関連する都市計画、福祉等の分野における各種計画と連携、整合を図りつつ、新座市における地域公共交通のあり方、取組を共有化するものです。

図　計画の位置づけ

２章　現状分析と公共交通に係る課題

１．現状分析と課題抽出方法（課題抽出アプローチ）

⑴　現状分析の視点

上位関連計画におけるまちづくりの動向や地域特性、移動状況、各種意向調査の結果等を踏まえ、以下に示す「①政策分析」、「②即地的分析」、「③意向分析」、「④地域分析」、「⑤路線分析（にいバス）」の視点により公共交通に係る課題を抽出することとします。

① 政策分析

国における交通政策の方向性を把握し、本市で留意すべき事項を整理する。
併せて、本市におけるまちづくりの方向性を把握し、各分野のまちづくりに合わせ講ずべき交通政策を抽出する。

② 即地的分析

地理的条件、人口動向、都市基盤状況、主要施設の立地状況、移動状況等により、本市の都市特性や移動特性を把握するとともに、公共交通サービスの必要性を明らかにする。

③ 意向分析

市民アンケート、交通利用者（鉄道・路線バス、にいバス）アンケート、関係事業者（福祉介護関係、集客施設、民間企業）アンケート等から、移動実態や移動特性を把握するとともに、公共交通施策の方向性を検討する。

④ 地域分析

本市の各地域（北東地域、北西地域、西部地域、中央地域、東部地域、南部地域、南西地域）について、公共交通の運行状況や運行水準、移動状況等を整理し、公共交通サービスに課題がある地域等を把握する。

⑤ 路線分析（にいバス）

コミュニティバス（にいバス）の各コース（清瀬コース、志木コース、ひばりヶ丘コース、東久留米コース）について、運行状況や収支状況、利用状況等から、現運行内容の妥当性について検討する。

⑵　課題抽出方法

公共交通の課題は、前項に示す各項目における分析から、各々の課題を整理した上で、それらを統合し、総合的課題として整理します。なお、総合的課題は、大きく「交通政策」「交通ネットワーク」の２つに分類することとします。

■カテゴリー別課題

分析カテゴリー	分析の視点	分析資料	課題
① 政策分析	広域的戦略的な視点	国の施策 ・交通政策基本計画 ・活性化再生法 市の施策 ・総合政策　・都市計画 ・防災対策　・福祉施策 ・環境対策　・観光振興	①広域的視点からの課題
② 即地的分析	新座市の実状（都市特性等）から見た視点	各種資料･データより ・地理的条件　・人口 ・都市基盤　・主要施設 ・移動状況	②都市特性からの課題
③ 意向分析	利用者等の各立場から見た視点	各種アンケート調査より ・市民 ・交通利用者（鉄道・路線バス、にいバス） ・関係事業者（福祉介護関係、集客施設、民間企業）	③各種意向を踏まえた課題
④ 地域分析	各地域の実状（移動特性等）から見た視点	地域カルテより ・北東地域　・北西地域 ・西部地域　・中央地域 ・東部地域　・南部地域 ・南西地域	④地域別課題
⑤ 路線分析（にいバス）	個別路線の状況（運行状況等）から見た視点	路線カルテより ・志木コース ・ひばりヶ丘コース ・東久留米コース ・清瀬コース	⑤路線別（にいバス）課題

■新座市における公共交通の総合的課題

交通政策に係る課題

交通ネットワークに係る課題

２．個別（カテゴリー別）分析

⑴　政策分析

１）国の交通施策

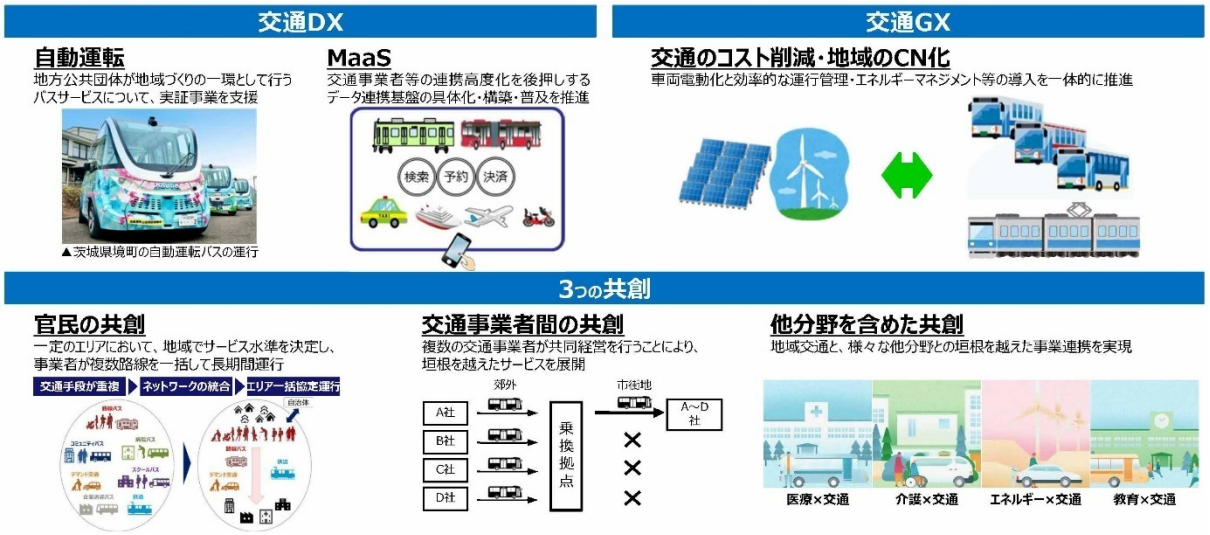
第２次交通政策基本計画

交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な計画であり、下記のように基本的な方針、目標を定めており、「生活交通の維持確保」「交通ネットワーク・システムの強化」「グリーンな交通の実現」を目指しています。

A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保	目標①　地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現 目標②　まちづくりと連携した地域構造のコンパクト･プラス･ネットワーク化の推進 目標③　交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進 目標④　観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備
B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化	目標①　人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化 目標②　交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化 目標③　サプライチェーン全体の最適化等による物流機能の確保
C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現	目標①　災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築 目標②　輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持･確保 目標③　運輸部門における脱炭素化等の加速

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法・令和５年改正）

公共交通需要の減少に対し、「交通ＤＸ」「交通ＧＸ」を進めるとともに、３つの共創（官民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創）により、各関係者との連携と協働を通じて、地域公共交通のリ・デザイン（再構築）を進めることとしています。



２）社会経済動向

現在、急速に進展する少子高齢化、情報化、環境問題等を背景に、金融危機や財政危機、人々の価値観の多様化などが進み、これまでの経済活動が大きく変革しており、まちづくりや交通政策に求められる役割も大きく変化してきています。

地方分権が浸透している中、住民に身近な市町村が、真にゆとりと豊かさを実現するためには、地域の実情やニーズに即した対応を果たしていくことが望まれており、市町村自らの判断と責任に基づく主体性や独自性を発揮した地域経営が求められています。

こうした社会経済の変化や新たな潮流を見極め、適切に対応した計画策定や施策の展開を図る必要があります。

【まちづくり等に係る社会潮流】		【公共交通対策】
社会生活	① 急速な人口減少と少子高齢化の進行 ② ＳＤＧｓ※1の実現に向けた取組 ③ 新たな生活様式の浸透（ライフワークスタイルの多様化）	・高齢者等の交通弱者の移動を支える交通手段の確保 ・多様な生活様式、経済活動に応じた公共交通サービスの提供 ・公共交通への転換による脱炭素化の促進 ・コンパクトなまちづくりに対応した効率的な地域公共交通網の確立 ・地域公共交通を維持するための多様な担い手の確保 ・新たな技術の活用による情報提供と移動しやすい環境の整備
都市活動	④ Ｓｏｃｉｅｔｙ５．０※2に向けた技術 ⑤ インバウンドを捉えた観光振興と日本版ＤＭＯ※3の展開	
社会生活	⑥ 自然災害の頻発、激甚化に伴う安全･安心な生活環境の確保 ⑦ カーボンニュートラル（脱炭素）の取組の推進 ⑧ 効率的な都市経営（コンパクトシティ）への転換	
交通環境	⑨ 運転士等の労働力不足 ⑩ ＩＣＴ技術の活用とＭａａＳ※4等の推進	

※1 ＳＤＧｓ：持続可能な開発目標…貧困、不平等・格差、気候変動による影響など、世界のさまざまな問題を根本的に解決し、すべての人たちにとってより良い世界をつくるために設定された、世界共通の１７の目標

※2 Ｓｏｃｉｅｔｙ５．０：ＡＩをはじめとした最先端のテクノロジーと人々のくらしが融合することで、便利で快適な生活を実現し、社会課題の解決と経済発展を両立する持続可能な社会

※3 ＤＭＯ：「Destination Management／Marketing Organization」の略。観光物件、自然、食、芸術・芸能、風習、風俗など当該地域にある観光資源に精通し、地域と協同して観光地域作りを行う法人

※4 ＭａａＳ：「Mobility as a Service」の略。地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス

３）市のまちづくり政策

①将来のまちづくりイメージ

本市では、「未来もずっと　暮らしに「プラス」が生まれる　豊かなまち　新座」の将来像実現に向け、各拠点の強化と連携により持続可能なまちづくりを進めています。

これに合わせ、「総合政策」「都市計画」「防災」「福祉」「環境」「観光」の各分野において、まちづくりに係る政策を展開しています。

図　将来都市構造

将来都市像：未来もずっと　暮らしに『プラス』が生まれる　豊かなまち　新座

総合政策 （ｽｰﾊﾟｰｼﾃｨ）	災害に強くにぎわいや魅力あふれる豊かなまち 「コンパクト」「スマート」「レジリエント」を兼ね備えた持続可能なまち
都市計画 （総合政策に準拠）	未来もずっと　暮らしに「プラス」が生まれる　豊かなまち　新座
福祉施策	支え合い、つながり合い、安心があり、支え合いを支えるまち　にいざ
環境施策	豊かな暮らしが　自然と共生する　持続可能なまち「にいざ」
観光施策	くらすにいざ「快適な暮らしをかなえる全てがあるまち」 ぷらすにいざ「次々とうまれるたくさんの魅力があるまち」

② 他分野のまちづくりに係る政策からの公共交通施策

他分野の各計画に位置付けられている公共交通施策は、下表のとおりです。

表 他分野における公共交通施策

分野	計画名	公共交通施策に関する事項
総合政策	第５次新座市総合計画（Ｒ５．３）	○公共交通網の充実 ・都市高速鉄道１２号線の延伸　・鉄道利用環境の向上 ・バス利用環境の向上　・バリアフリー化の推進 ○交通安全の確立 ・交通安全意識の高揚　・安全な交通環境の整備
	新座市版スーパーシティプロジェクト（Ｒ５）	○スマート技術及びビッグデータの活用による質の高いサービス提供や交通・移動・交流環境の向上 ・スマート技術活用による利用者への質の高いサービス提供 ・交通・移動・交流環境の向上 ○災害に対するレジリエンスの強化 ・ＥＶバスからの電源供給
都市計画	新座市都市計画マスタープラン（Ｒ５）	○公共交通の利便性向上 ・都市高速鉄道１２号線の延伸及び(仮称)新座中央駅の設置実現 ・鉄道、路線バス及びこれを補完する交通システムの利便性向上 ・交通結節点（志木駅及び新座駅）における利便性と安全性、快適性の向上 ○公共交通の利用促進 ・情報提供の強化・ＭａａＳなどＩｏＴを用いたサービス機能の強化
防災	新座市国土強靱化地域計画（Ｒ４．３）	・交通ネットワーク、情報通信機能の確保 ・生活、経済活動に必要なライフラインの確保
福祉	新座市第４次地域福祉計画（Ｒ５．３）	○誰もが利用しやすい公共交通機関の充実 ・東武東上線及び武蔵野線旅客輸送改善対策 ・ノンステップバス導入 ・コミュニティバス「にいバス」運行の充実 ・新たな公共交通手段の導入 ・バス輸送力強化
環境	第３次新座市環境基本計画（Ｒ５．３）	○地球温暖化の防止 ・温室効果ガス排出量削減 （エコライフデー、ＣＯＯＬ　ＣＨＯＩＣＥ） ・環境負荷の少ない交通利用等の推進 ○公共交通環境等の促進 ・鉄道･バスの利用環境の向上等による公共交通の利用促進 ・自転車駐車場の設置、ノンステップバスの導入やバスの停留所上屋の設置等の利用環境の充実 ・公共交通の利用を促進するための取組、制度の充実
観光	第２次新座市プロモーション方針（Ｒ５．３）	○新座ならではの魅力を伝える発信 ・ガイドマップの充実と広域的な配布、電子媒体の普及 ○注目度の高い手法によるＰＲ ・公共交通などへの広告の掲示 ・公共施設、公共物などのラッピング

４）政策分析からの課題

「国の交通政策」、「社会経済状況」、「市のまちづくり政策」から求められる交通に係る課題に対し、本市が捉えるべき交通課題を以下に整理しました。

国の交通政策の方向

【第２次交通政策基本計画】
○誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保
○高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化
○安全・安心の確保と持続可能でグリーンな交通の実現
【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）】
○「交通ＤＸ」「交通ＧＸ」の推進
○３つの共創（官民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創）による関係者間の連携と協働
○地域公共交通のリ・デザイン（再構築）の推進

社会経済状況からの交通要望

○高齢者等の交通弱者の移動を支える交通手段の確保
○多様な生活様式、経済活動に応じた公共交通サービスの提供
○公共交通への転換による脱炭素化の促進
○コンパクトなまちづくりに対応した効率的な地域公共交通網の確立
○地域公共交通を維持するための多様な担い手の確保

市のまちづくり政策からの交通要望

○市民の身近な交通手段の充実、誰もが外出しやすい環境の整備
（鉄道、路線バス及びこれを補完する交通システムの利便性向上）
○誰もが安全かつ安心に通行できる交通環境の整備（バリアフリー化の推進）
○スマート技術活用による利用者への質の高いサービス提供
（情報提供の強化、ＭａａＳなどＩｏＴを用いたサービス機能の強化による利用促進）
○交通結節点（志木駅、新座駅）における利便性、安全性、快適性の向上
○ＥＶバスを活用した災害対応の強化
○環境負荷の少ない交通環境の整備推進
○東武東上線及び武蔵野線旅客輸送改善対策
○都市高速鉄道１２号線の延伸に伴う公共交通体系の再編

政策分析からの交通課題

○交通弱者を支え、誰もが移動しやすい交通システムの構築
・まちづくりに対応した公共交通ネットワークの構築
・新たな生活様式等に応じた多様で質の高い移動手段の確保
・スマート技術の活用による質の高いサービスの提供
・公共交通基盤（交通結節点やバス停）のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化
○環境負荷の少ない交通環境の創出
・交通需要マネジメントによる脱炭素化の促進
・環境に優しい車両（ＥＶバス等）の導入推進
○公共交通事業の持続可能性の確保
・地域公共交通を維持するための多様な担い手の確保

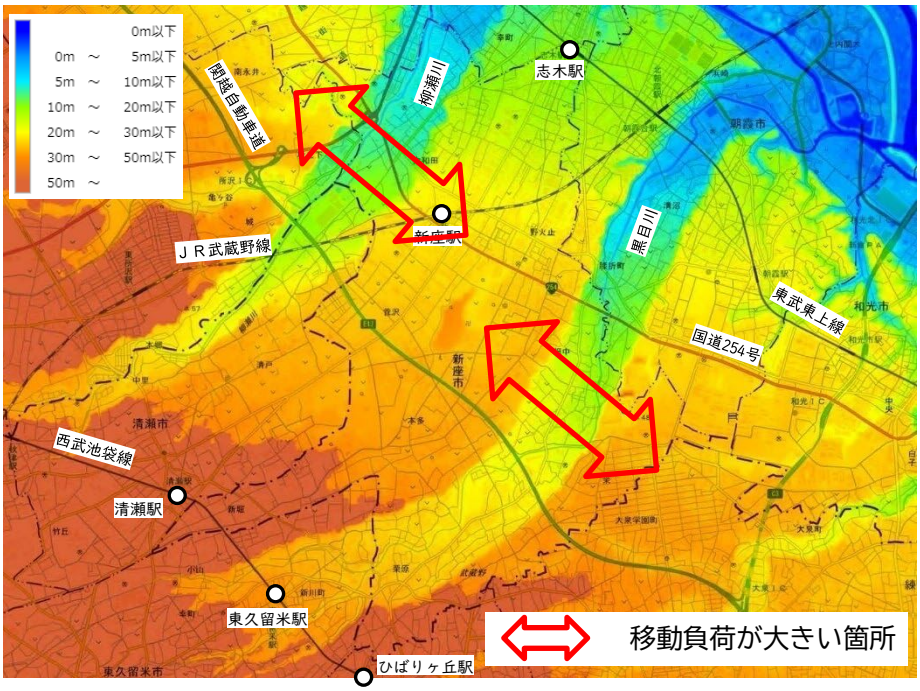
⑵　即地的分析

１）地域特性からの分析

①地理条件

市北部の柳瀬川、市南部の黒目川沿いは低地であり、中間地は野火止台地であるため、北西部～中央部、南東部～中央部の東西方向について、高低差による移動負荷が大きい状況です。

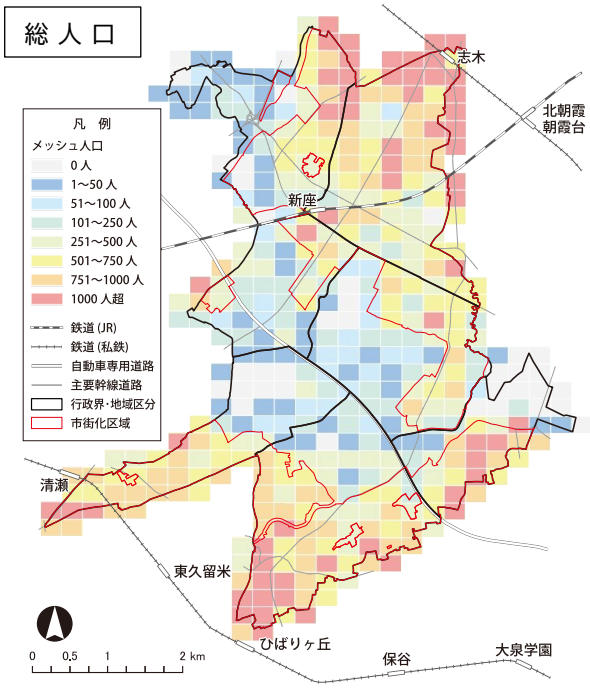
図　新座市周辺の地形及び標高

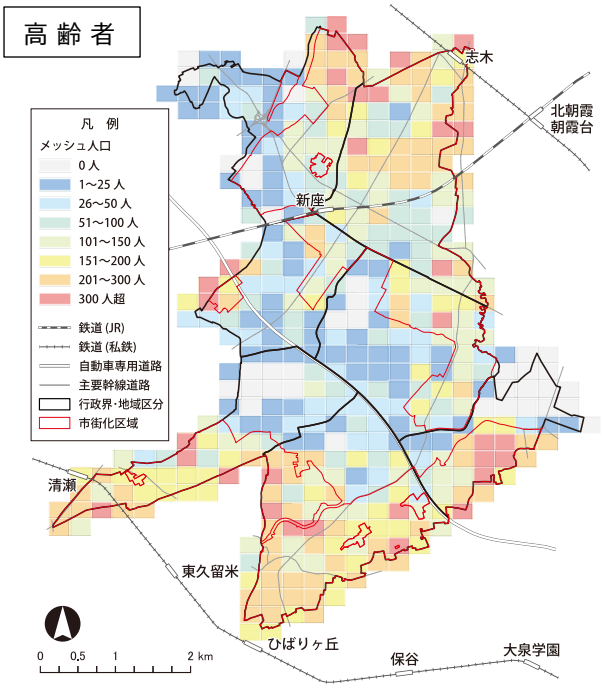


②人口

人口分布をみると、鉄道駅周辺の北東部と南部に居住する人が多く、市街化調整区域である市中央部は、空洞化した状況です。

図　人口分布（令和２年）





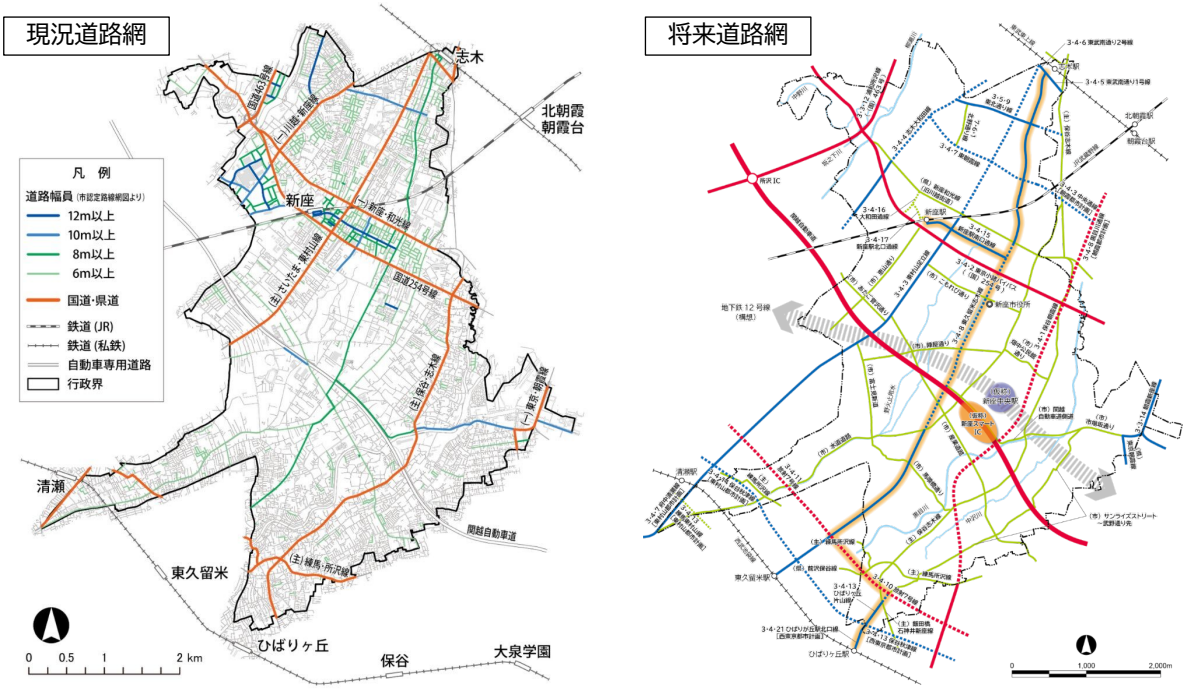
③都市基盤（道路網）

本市には狭小幅員道路が多く、６ｍ以上の道路は市北部に比較的整備されているものの、中南部では、ほとんどの道路が６ｍ未満です。

将来的には、地下鉄１２号線の新駅や新座スマートＩＣの整備により、道路交通体系が大きく変容することが想定されています。

こうした状況から、将来道路網を考慮しつつ現在の道路基盤に即した公共交通ネットワークづくりが求められています。

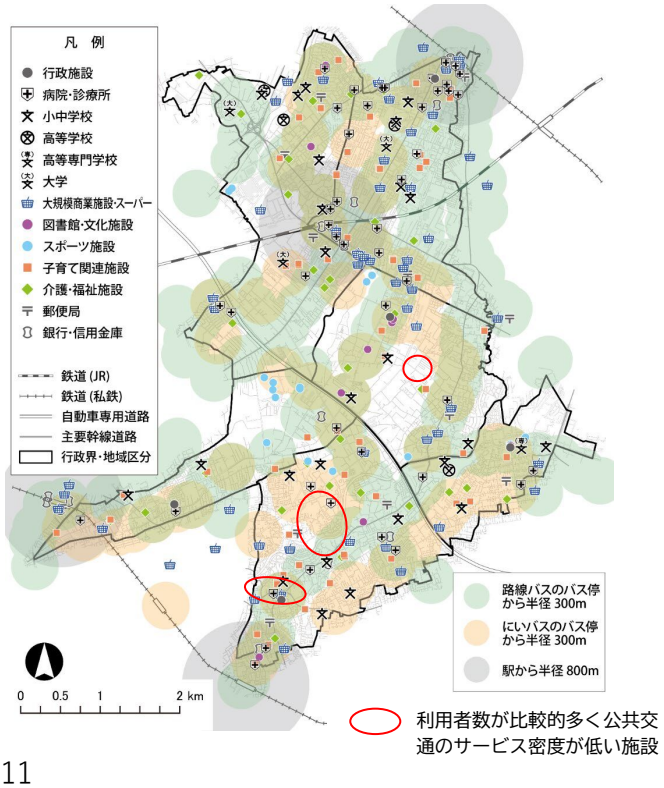
図　道路網（現況・将来）



④主要施設

本市の主要施設は、公共交通サービス圏（鉄道駅から半径８００ｍ圏、バス停から半径３００ｍ圏）にほぼ包括されていますが、利用者数の多い施設で公共交通のサービス密度が低いところも見られます。（中央地域及び南部地域の一部）

図　主要施設分布図



⑤移動状況

通勤通学は、都内方面の南東方向、朝霞市方面の東方向の移動量が多く、通勤者の４０％強、通学者の３０％が都内への移動です。また、市内移動は中央ゾーンと周辺ゾーンを結ぶ移動量が多く、周辺ゾーン間の移動量は少ない状況です。

図　市区町村別流出･流入状況
（１５歳以上の就業者･通学者）

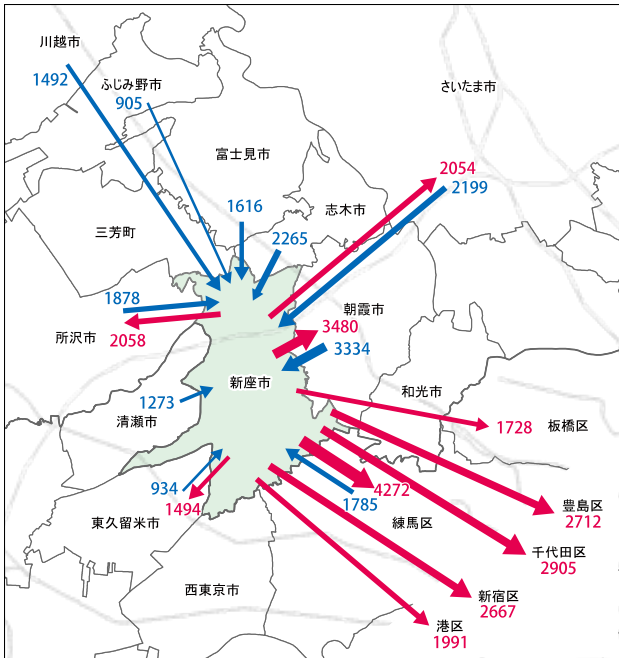


図　ゾーン間の移動状況
（新座市が出発地・目的地となる移動）

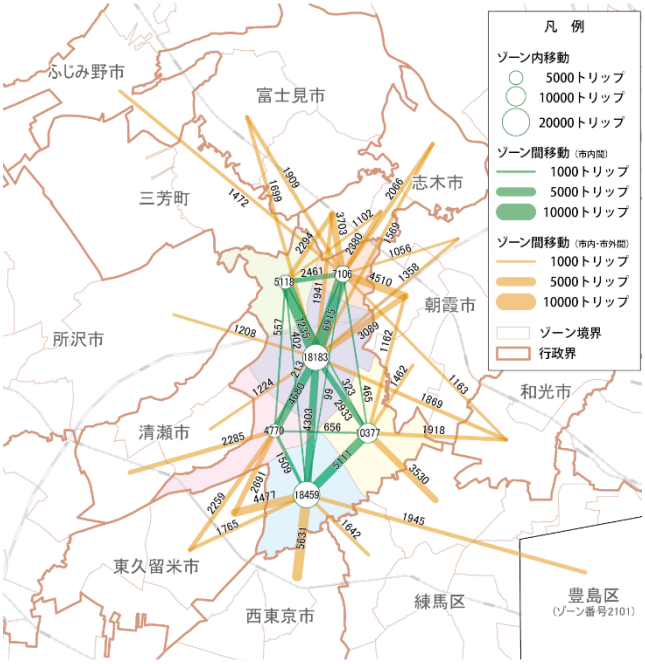
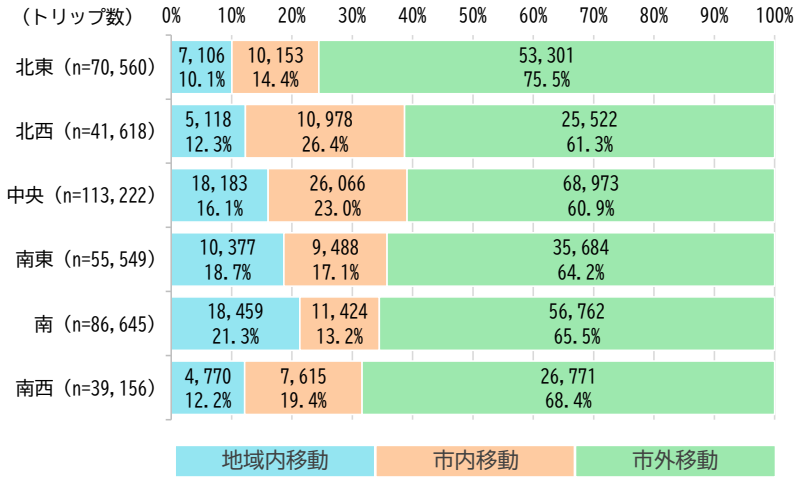


図　地域別の移動状況（平成３０年パーソントリップ調査）



地域区分

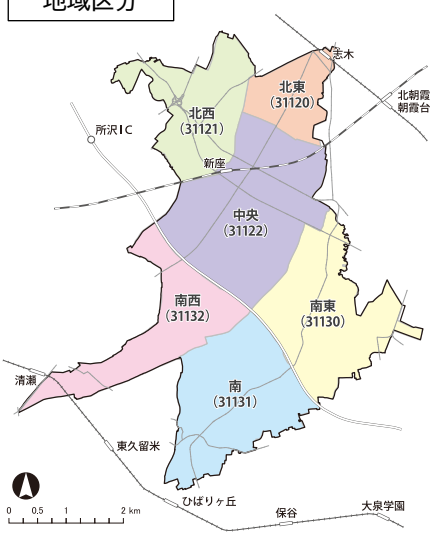


表　地域特性からの課題（まとめ）

No.	項　目	特　性	課　題
1	地理的条件	・都県境に位置し東京のベッドタウンとして発展 ・市の南北を流れる黒目川と柳瀬川により形成された低地と、その間に広がる野火止台地による起伏に富んだ地形	高低差のある地域間の移動支援
2	人口	・人口、世帯数ともに増加傾向だが、令和１２（２０３０）年以降は減少に転じる予想 ・令和２（２０２０）年の高齢化率は２６．１％と、全国平均や県平均より若干低いが、令和２２（２０４０）年には３０％を超える見込み ・市街化区域に連動して市の南北に人口が集中 ・志木駅やひばりヶ丘駅周辺など、鉄道駅周辺に居住者が多く、高齢者は北西部の新座団地や東部の栄地区周辺に多く分布	人口密集地、高齢化地域に対する最適な運行サービスの提供
3	都市基盤	・市の南北に市街地を形成し、中央部は空洞 ⇒都市高速鉄道１２号線の新駅設置により新市街地形成（構想） ・特に南部は狭小幅員道路が多く、北部に比べて道路基盤が脆弱 ・地下鉄１２号線の新駅や新座スマートインターチェンジの整備により、道路交通体系が大きく変容する想定	現在の道路基盤、将来道路網を考慮した公共交通ネットワークづくり
4	主要（集客）施設	・主要施設は、公共交通サービス圏（鉄道駅から半径８００ｍ圏、バス停から半径３００ｍ圏）にほぼ包括しているが、中央地域及び南部地域の一部で公共交通での利用がしづらい施設が存在	公共交通低密区間における運行サービスの必要性検証
5	移動状況	【通勤通学状況】 ・通勤者の４０％以上が都内へ移動。通学者の都内移動は３０％程度 ・都内方面の南東方向、朝霞市方面の東方向の移動量が多い 【ゾーン間移動（ＰＴ調査）】 ・市内間では、中央ゾーンと周辺ゾーンを結ぶ移動量が多く、周辺ゾーン間の移動量は少ない ・都市間移動は、南北方向の移動量が多く、東西方向は少ない	移動需要に応じた運行サービスの提供

２）公共交通の実態からの分析

①公共交通の運行状況

市内には、幹線交通として鉄道３線、路線バス３事業者※が運行しており、これを補完する支線交通としてコミュニティバス（にいバス）が４路線運行しています。

公共交通カバー率は９１．８％であり、市内全域を概ね網羅していますが、一部で交通空白地域や交通不便地域が発生しています。

表　市内の公共交通事業

交通機関	運行路線等
鉄道	３線（ＪＲ武蔵野線、東武東上線、西武池袋線） ２駅（新座駅、志木駅）
路線バス	３事業者（西武バス、東武バスウエスト、国際興業※）
コミュニティバス（にいバス）	４コース（清瀬コース、志木コース、ひばりヶ丘コース、東久留米コース）
タクシー	県南西部交通圏・４社
シェアサイクル	１事業者（ＯｐｅｎＳｔｒｅｅｔ・シナネンモビリティＰＬＵＳ） サイクルステーション１０９ヶ所・ラック数８２２台 （Ｒ７．１２末時点）

※一部バス停は市内にあるが、大半は市外を運行

図　公共交通サービス状況

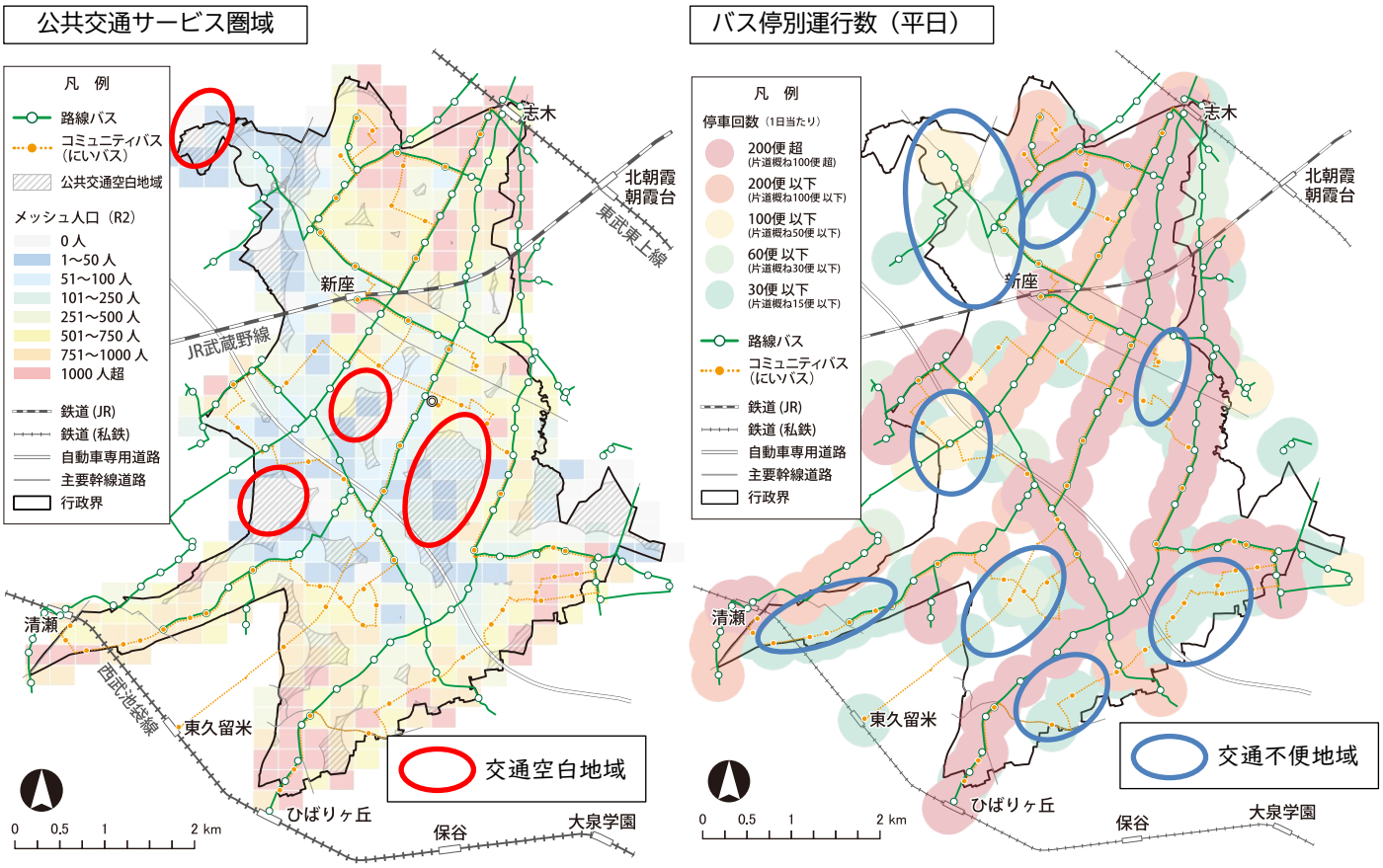
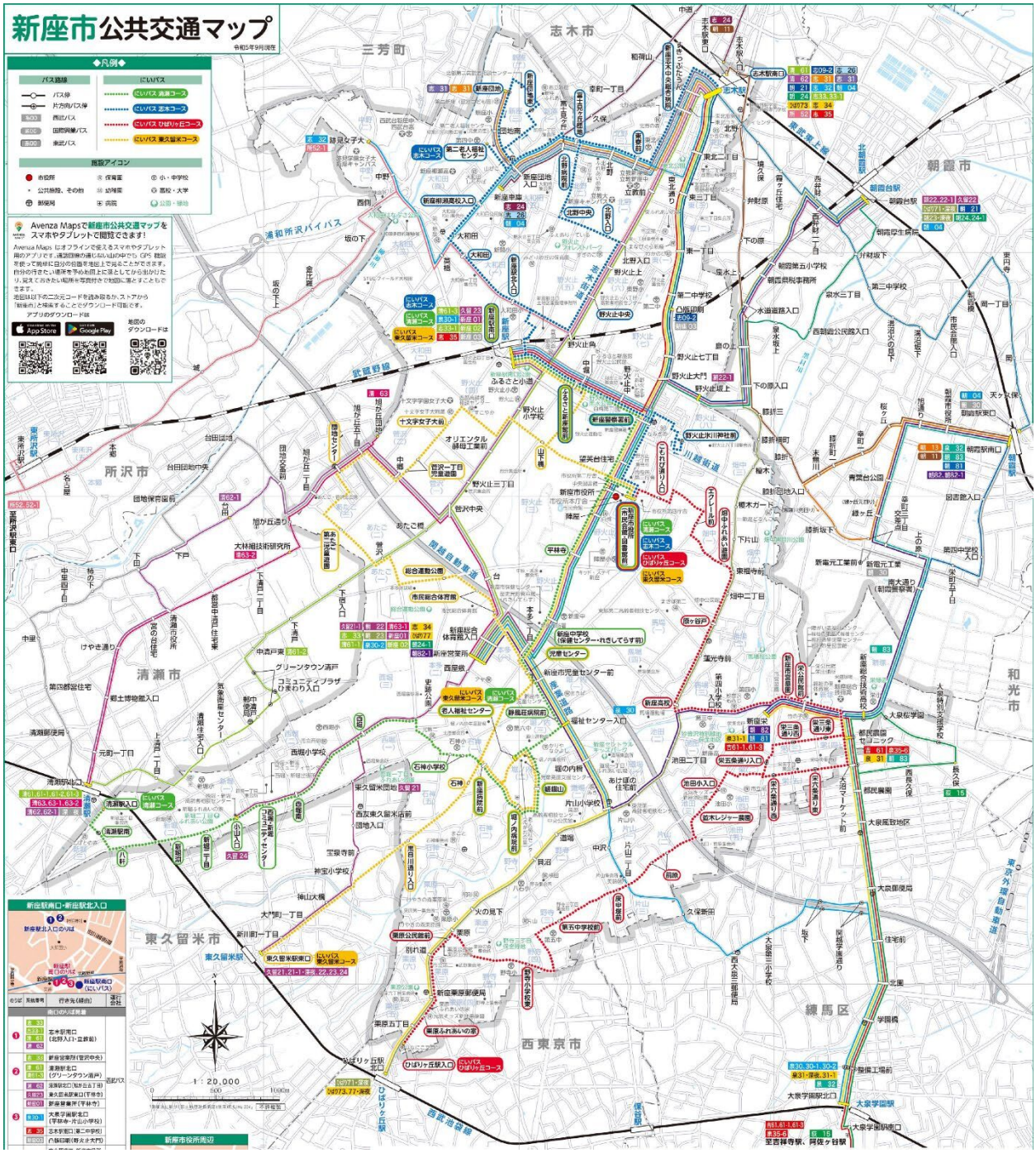


図　現在の公共交通網


新座市公共交通マップ
令和5年9月現在
◆凡例◆
バス路線
バス停
片方向バス停
西武バス
国際興業バス
東武バス
にいバス
にいバス 清瀬コース
にいバス 志木コース
にいバス ひばりヶ丘コース
にいバス 東久留米コース
施設アイコン
市役所
保育園
小・中学校
公共施設、その他
幼稚園
高校・大学
郵便局
病院
公園・緑地
Avenza Mapsで新座市公共交通マップをスマホやタブレットで閲覧できます！
App Store
Google Play
志木市
三芳町
朝霞市
所沢市
清瀬市
和光市
東久留米市
西東京市
練馬区
1：20,000

②公共交通の利用状況

ア）路線バスの利用状況

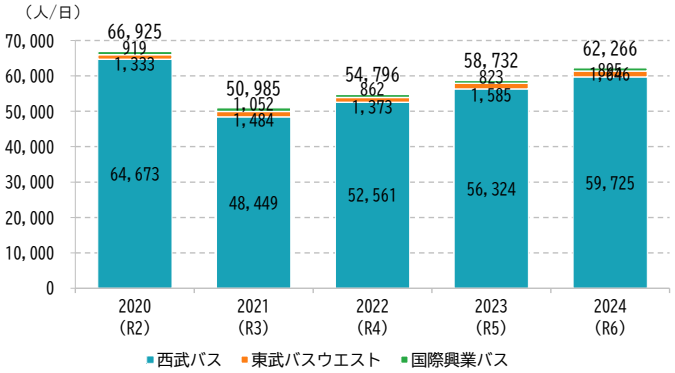
主に２事業者が運行しており、路線数の多い西武バスの利用者が９０％を占めています。また、路線バス利用者は、回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準までは戻っていない状況です。

表　鉄道・路線バスの利用者数

交通事業者	利用者数（令和６年）
西武バス	５９，７２５人/日
東武バスウエスト	１，６４６人/日
国際興業※	８９５人/日
計	６２，２６６人/日

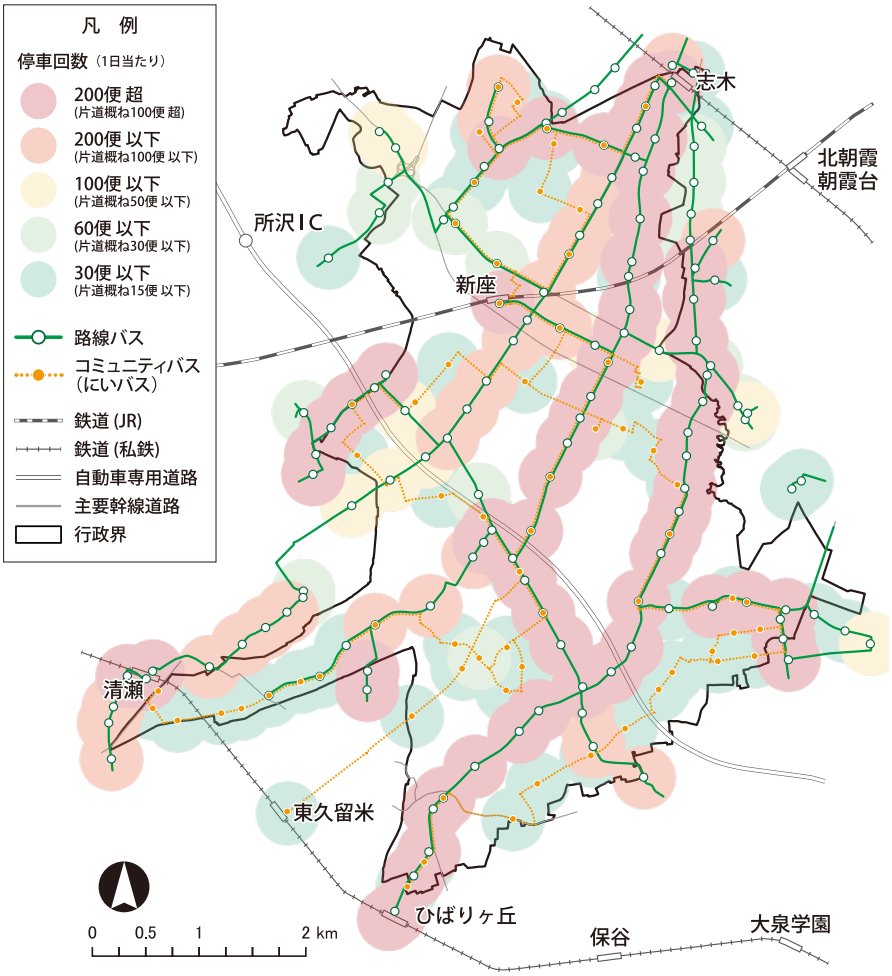
※令和５年１１月一部路線（志木駅南口～凸版印刷）廃止

図　路線バス利用人員の推移



※各年３月３１日現在のデータ

図　バス停別停車回数



※令和６年８月現在、にいバスのバス停を含む

イ）にいバスの利用状況

にいバスは、令和５年度から４コース体制で運行しています。利用者は、路線バス同様、コロナ禍前の水準までには戻っていませんが、回復傾向にあります。

４コースの内、最も利用者数が多いのは志木コースとなっています。

表　にいバスの乗車人数

運行コース	運行日数	運行便数	乗車人数※
東久留米コース	３５９日 （平日 ２４３日 土日祝日 １１６日）	平日６便、土日祝日４便 年間総便数１，９２２便	４１，００６人/年 （１１４．２人/日 ２１．３人/便）
ひばりヶ丘コース		平日７便、土日祝日５便 年間総便数２，２８１便	３８，５８０人/年 （１０７．５人/日 １６．９人/便）
志木コース		平日７便、土日祝日５便 年間総便数２，２８１便	５１，７２６人/年 （１４４．１人/日 ２２．７人/便）
清瀬コース		平日７便、土日祝日５便 年間総便数２，２８１便	３５，７４３人/年 （９９．６人/日 １５．７人/便）
合　計		年間総便数８，７６５便	１６７，０５５人/年 （４６５．３人/日 １９．１人/便）

※令和６（２０２４）年度実績

図　にいバス利用人員の推移

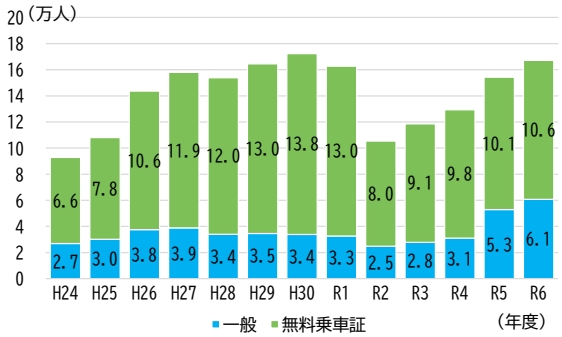
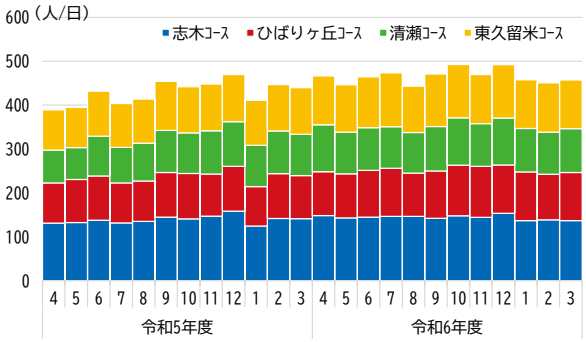


図　コース別乗客数の推移

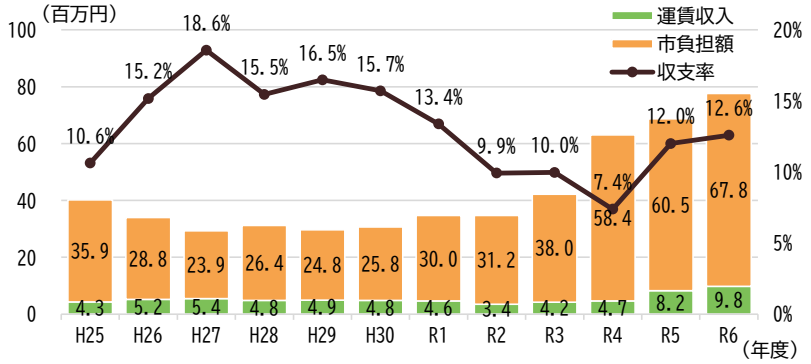


③にいバスの収支状況

にいバスの運行経費は、年間約３，０００万円台で推移していましたが、令和４年度以降は人件費や燃料費の高騰による影響や、令和５年度から日曜日の運行を開始したことにより、運行経費は拡大しています。

収支率（運行経費のうち、運賃収入が占める割合）は、概ね１０％台で推移しており、近年は新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少や運行経費の上昇に伴い、収支率は低下していました。令和５年度に運賃体系の見直しを行い、運賃収入が増加したため、収支率は１２．０％まで回復しています。しかし、埼玉県平均より低い状況が続いています。

図　にいバスの運行経費・収支率の推移



※運行経費は運賃収入と市負担額の合計値

【参考】隣接自治体が運行する公共交通の収支率

区市町	運行サービス	収支率※1		出典資料
		Ｈ３０	最新	
新座市	にいバス	１５．７％	１２．６％（Ｒ６）	（本計画）
所沢市	ところバス	２１．５％	１４．０％（Ｒ３）	所沢市地域公共交通計画（Ｒ５．３）
朝霞市	市内循環バス		２３．０％	朝霞市地域公共交通計画（Ｒ３．２）
志木市	志木市デマンド交通			
和光市	市内循環バス	１７．１％	８．７％（Ｒ２）	和光市地域公共交通計画（Ｒ４．３）
三芳町	－	－	－	
練馬区	みどりバス	４０％	３３％（Ｒ３）	第７回練馬区地域公共交通会議資料
清瀬市	きよバス			
東久留米市	くるぶー※2（デマンド型交通）	－	１２．１％（Ｒ４）	東久留米市デマンド型交通の方向性について（Ｒ５．１１）
西東京市	はなバス		４４．０％（Ｒ４）	西東京市地域公共交通計画（Ｒ６．３）

※　「－（ハイフン）」は該当なし、空欄は不明
※１　確認できた最新の値と新型コロナウイルス感染症の影響が出る前（Ｈ３０）の値を掲載
※２　令和６年度までは実験運行

⑶　意向分析

１）意向調査の概要

多様な視点や角度から公共交通に関する意向を把握するため、以下の調査を行いました。

表　アンケート調査の概要

No.	調査名	調査のねらい	対象・配布数	配布・回収方法	時期
①	市民アンケート	移動状況、公共交通の利用状況・利用ニーズ、市の公共交通施策に対する考えを広く聴取	１５歳以上の市民 ３０００人 （無作為抽出）	配布：郵送 回収：郵送・ＷＥＢ （調査票にＵＲＬ・二次元コードを記載）	R6.9 ～ R6.10
②	鉄道・路線バス利用者アンケート	詳細の利用状況（乗降場所・利用目的等）や利用ニーズ（求める改善策等）を聴取	鉄道・路線バス利用者 （高校生以上各１５００人程度）	配布：調査員が直接配布 調査実施地点：新座駅・志木駅・朝霞台駅・清瀬駅・東久留米駅・ひばりヶ丘駅・大泉学園駅・新座市役所 回収：郵送・ＷＥＢ	R6.10
③	にいバス利用者アンケート・ＯＤ調査	詳細の利用状況（乗降場所・利用目的等）や利用ニーズ（求める改善策等）を聴取	にいバス利用者（高校生以上）	配布：調査員が同乗し車内で配布 回収：郵送・ＷＥＢ ※調査員が全利用者の乗降区間（ＯＤ）も記録	R6.10
④	福祉・介護関係者アンケート	福祉施設利用者の移動状況、公共交通に対する要望等を聴取	福祉・介護関係の団体・事業者	配布：郵送 回収：郵送・ＷＥＢ	R6.9 ～ R6.10
⑤	集客施設アンケート	施設利用者の移動状況、公共交通に対する要望等を聴取	病院や学校、商業施設など多くの来訪がある施設	配布：郵送 回収：郵送・ＷＥＢ	R6.9 ～ R6.10
⑥	送迎を行う企業アンケート	送迎バスの利用状況、公共交通に対する要望等を聴取	従業者送迎車両を運行している市内の法人・団体	配布：郵送 回収：郵送・ＷＥＢ	R6.9 ～ R6.10

２）各種アンケート調査からの移動実態及び意向

各アンケート調査からの結果概要を以下に整理しました。

表　アンケート調査結果概要(1)

No.	調査対象	意見
①	市民	・自動車運転免許証の保有率が約６７％に留まる中で、６５～７４歳では約６８％、７５歳以上では約３４％もの人が免許証を保有している。 ・自動車送迎を週３日以上行っている人が１２．６％いる。 ・６５歳以上の高齢者の移動目的は、買い物が最も多く、移動頻度は週２～３日が最も多い。 ・移動手段は、鉄道、自転車、徒歩の順に多く、路線バスの利用は２５．１％、にいバスの利用は３．９％である。 ・日常の移動に困っている人は、全体の２７％であり、東部地域や南西地域に多く見られる。また、非常に困っている人の割合は、７５歳以上が８．４％と最も多い。 ・移動で困る理由は、「鉄道駅やバス停まで遠い」が約３８％、次いで「バスの本数が少なくて不便」が約３５％であり、公共交通の利便性に関する回答が多い。 ・路線バスの利用は、「月または週に数回」が３６．３％と最も多く、「週に数回」以上は２６．１％である。利用しない理由は、「他の交通手段が便利だから」が約４３％、次いで「外出する用事がないから」が約２１％である。 ・「にいバスを知っている人」は９０％を超えているが、「運行内容も知っている」人は約３３％に留まっている。 ・にいバスの利用は、「よく利用する」「たまに利用する」をあわせても３．２％と極めて低く、７５歳以上でも５．５％に留まっている。 ・公共交通の維持・存続に当たり、特に優先すべきと考える「利用目的」は、「通勤・通学」が約３５％、次いで「病院への通院」が約３１％であり、高齢者や移動困難者は「病院への通院」を最優先事項と考えている。 ・公共交通の取り組みについては、「これまでどおりの公共交通を維持するため、市の財政負担を維持するべき」が約２７％で最も多く、そうした中で「既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき」と考えている。 ・望んでいる交通施策は、「高齢者等に対するタクシー利用券の交付」が約４１％と最も多く、「コミュニティバス」「デマンド型乗合タクシー」「自治会やＮＰＯ法人等による移動支援サービス」は１３．２％～２２．９％と分散している。

表　アンケート調査結果概要（２）

No.	調査対象	意見
②	鉄道・路線バス利用者	・自動車運転免許証の保有率は６７．５％と市民アンケート調査と変わらない。 ・「通勤」目的の移動が過半を占め、次いで「買い物」、「通学」である。 ・鉄道利用者でバスを利用していない人の理由は、「バスを使うほどの距離ではないから」、次いで「他の交通手段が便利だから」である。 ・路線バスの利用頻度は、「よく利用する」が５０．５％と過半を占めており、「行き先・運行経路」や「運賃」についての満足度が高く、「運行本数・運行間隔」や「時刻表どおりの運行（定時性）」の満足度が低い傾向にある。 ・にいバスの利用頻度は、「よく利用する」「たまに利用する」をあわせて６．３％、「ほとんど利用しない」は７０．３％であり、路線バス利用者でもにいバスはほとんど利用されていない。
③	にいバス利用者	・「７５歳以上」（無料乗車証の交付対象）が約５９％と最も多く、６０歳以上で回答者の約８０％を占めている。 ・移動目的は、「通院」が約２２％と最も多く、次いで「通勤」「公共施設の利用」である。 ・乗り継ぎは１２．８％あり、鉄道との乗り継ぎ、路線バスとの乗り継ぎが多い。乗り継ぎ場所は、新座市役所、新座駅南口、老人福祉センターである。 ・利用目的は、「運行経路や目的地までの移動が便利だから」が全体の約５６％で最も多く、次いで「にいバスしか移動手段がないから」が約４０％である。 ・往復利用する人は、３９．６％に留まっており、片道利用の理由は、「にいバスの時刻が合わないから」が約７５％となっている。 ・にいバスの満足度は、「運賃」や「車内の混雑状況」の満足度が高く、「運行本数･運行間隔」や「始発時刻･終発時刻」、「にいバス同士の乗り継ぎ」の満足度が低い状況にある。 ・利用頻度は、「たまに利用する（週に数回）」が約４８％で最も多い。 ・にいバスの見直しによる利便性の変化については、便利になったという意見と不便になったという意見でほぼ二分されており、不便になった理由として「運行本数が減った」、「利用したい時間帯の運行がなくなった」の理由があげられている。 ・公共交通の維持に向け、優先すべき利用目的は、「通院」「公共施設利用」「通学」の順に多い。 ・今後の取り組みについては、「既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき」が約３０％で最も多く、その財政負担については、「これまでどおりの負担を維持すべき」の意見が最も多い。 ・望んでいる導入施策は、「コミュニティバス（にいバス）」が約６０％で最も多く、次いで「高齢者等に対するタクシー利用券の交付」の３６．２％である。

表　アンケート調査結果概要（３）

No.	調査対象	意見
④	福祉・介護関係者	・移送･送迎サービスを行っている事業者は３０社（７５％）あり、車両数は「３～４台」が１０社、「１～２台」「５～６台」が各９社である。 ・利用者１人当たりの月平均利用回数は、「１０回以下」が約２／３を占めており、多頻度利用はそれほど多くない。 ・施設利用者以外の送迎車両への同乗が可能な事業者は１社ある。 ・同乗が困難な理由は、「車両に空きがない」「運行に遅れが出る」「施設利用者の安全が確保できない」の順に多い。この問題が解消されれば、同乗の検討が考えられる事業者は７社ある。 ・施設利用者の日常移動の困難理由は、「身体的理由で外出が困難」「駅・バス停が遠い」「運転ができない」の順に多い。
⑤	集客施設	・施設利用者の来訪手段は、「自転車」「自動車」「徒歩」の順に多く、路線バスの利用は３９．３％、にいバスの利用は９．１％である。 ・バスに対する改善希望は、「特にない」が最も多いが、「運行本数・運行間隔」「行先・運行経路」の改善希望も一定程度ある。 ・施設送迎車両を運行している事業者は２０社（６０．６％）あり、平日はほぼ毎日運行している。 ・施設送迎に当たり、１５社（７５．０％）で「運行経費の増加」、７社（３５．０％）で「運転手の不足」の問題を抱えている。 ・施設送迎車両への一般客の同乗を可能とする施設は４社ある。同乗できないとする理由は、「内規で認められていない」「車両に空きがない」が多い。
⑥	送迎を行う企業	・送迎を行う理由は、「従業員の負担軽減」「路線バスの運行がない」「通勤時間に合わない」となっている。 ・施設送迎の問題は、「運行経費の増加」「道路混雑による遅れ」をあげている。 ・一般客の相乗りの可能性は「困難」としており、「車両の空きがない」「同乗する人とのトラブルが想定される」を理由にあげている。

３）意向調査からの課題

各アンケート調査からみえてきた交通課題を以下に整理しました。

表　意向調査からみる公共交通課題

No.	調査対象	意見	課題
①	市民	・日常の移動に困っている人は、全体の２７％（東部地域や南西地域に多い）。その理由は、「鉄道駅やバス停まで遠い」が約３８％、「バスの本数が少なくて不便」が約３５％。 ・にいバスを知っている人は９０％を超えているが、「運行内容も知っている」人は約３３％に留まる。 ・公共交通の維持・存続に当たり、特に優先すべき目的は、「通勤・通学」が約３５％、「病院への通院」が約３１％であり、高齢者や移動困難者は「病院への通院」を最優先事項としている。 ・今後の取り組みは、「これまでどおりの公共交通を維持するため、市の財政負担を維持するべき」が約２７％で最も多く、そうした中で「既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき」と考えている。	・移動困難者（特に通院目的）の利便性向上 ・これまでの財政負担を維持しつつ、既存の公共交通の利便性向上と利用者数増加を図る。
②	鉄道・路線バス利用者	・路線バスの利用頻度は、「よく利用する」が５０．５％と過半を占めており、「行き先・運行経路」や「運賃」についての満足度が高く、「運行本数・運行間隔」や「時刻表どおりの運行（定時性）」の満足度が低い傾向にある。	・需要に応じた運行の適正化
③	にいバス利用者	・往復利用する人は、３９．６％に留まり、片道利用の理由は、「にいバスの時刻が合わないから」が約７５％。 ・「運行本数・運行間隔」や「始発時刻・終発時刻」、「にいバス同士の乗り継ぎ」の満足度が低い。 ・今後の取組については、「既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき」が最も多く、その財政負担については、「これまでどおりの負担を維持すべき」の意見が最も多い。	・需要に応じた運行サービスの提供 ・これまでの財政負担を維持しつつ、既存の公共交通の利便性向上
④	福祉・介護関係者	・施設利用者以外の送迎車両への同乗が可能な事業者は１社ある。 ・同乗が困難な理由は、「車両に空きがない」「運行に遅れが出る」「施設利用者の安全が確保できない」の順に多い	・施設送迎バス等との連携可能性の検討 ・運転手不足への対応
⑤	集客施設	・施設送迎の問題は、１５社（７５．０％）で「運行経費の増加」、７社（３５．０％）で「運転手の不足」の問題を抱えている。 ・施設送迎車両への一般客の同乗を可能とする施設は４社ある。同乗できないとする理由は、「内規で認められていない」「車両に空きがない」が多い。	
⑥	送迎を行う企業	・送迎を行う理由は、「従業員の負担軽減」「路線バスの運行がない」「通勤時間に合わない」となっている。 ・施設送迎の問題は、「運行経費の増加」「道路混雑による遅れ」をあげている。	

⑷　地域分析

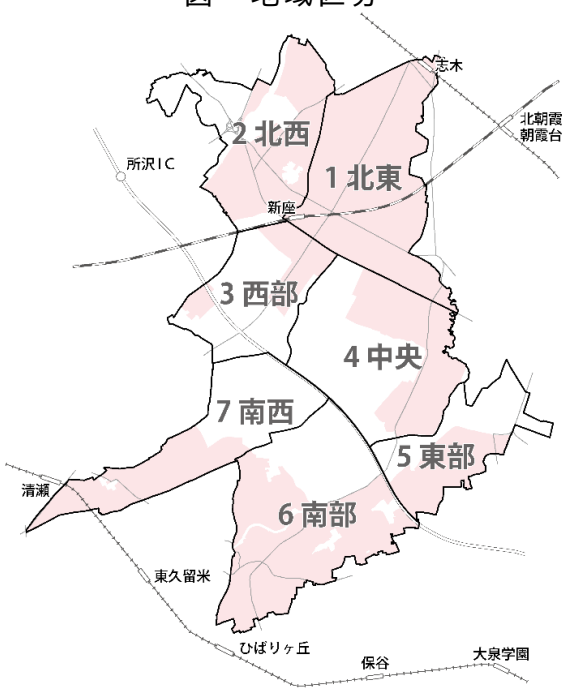
新座市都市計画マスタープランでは、地域コミュニティや交通圏域をもとにした生活圏、面積規模などを考慮して、市域を７つの地域に区分し、地域別構想を定めています。この７地域それぞれの公共交通の運行状況や運行水準、移動状況等を整理し、地域ごとに考えられる問題・課題を整理しました。

なお、地域ごとの状況は、カルテ形式で下表に示す項目を整理しました（地域別カルテは資料編に掲載）。

表　地域別カルテの記載項目

大項目	小項目	備考（出典）
１．地域概況	地域面積、人口	
	地域の特色	
	人口分布	
	土地利用	
２．地域のまちづくり構想	まちづくり方針	都市計画マスタープラン
	公共交通に関する方針	
３．公共交通に関する現状	公共交通運行状況	
	移動状況・公共交通利用状況	
４．住民意向	移動状況	市民アンケート調査
	公共交通利用状況	
	今後の公共交通施策について	
５．地域課題		

図　地域区分



１．北東地域
２．北西地域
３．西部地域
４．中央地域
５．東部地域
６．南部地域
７．南西地域

１）北東地域の問題・課題

・地域内には商業施設や医療機関も比較的充実していることもあり、市内他地域への移動量より地域内での移動量の方が多い。

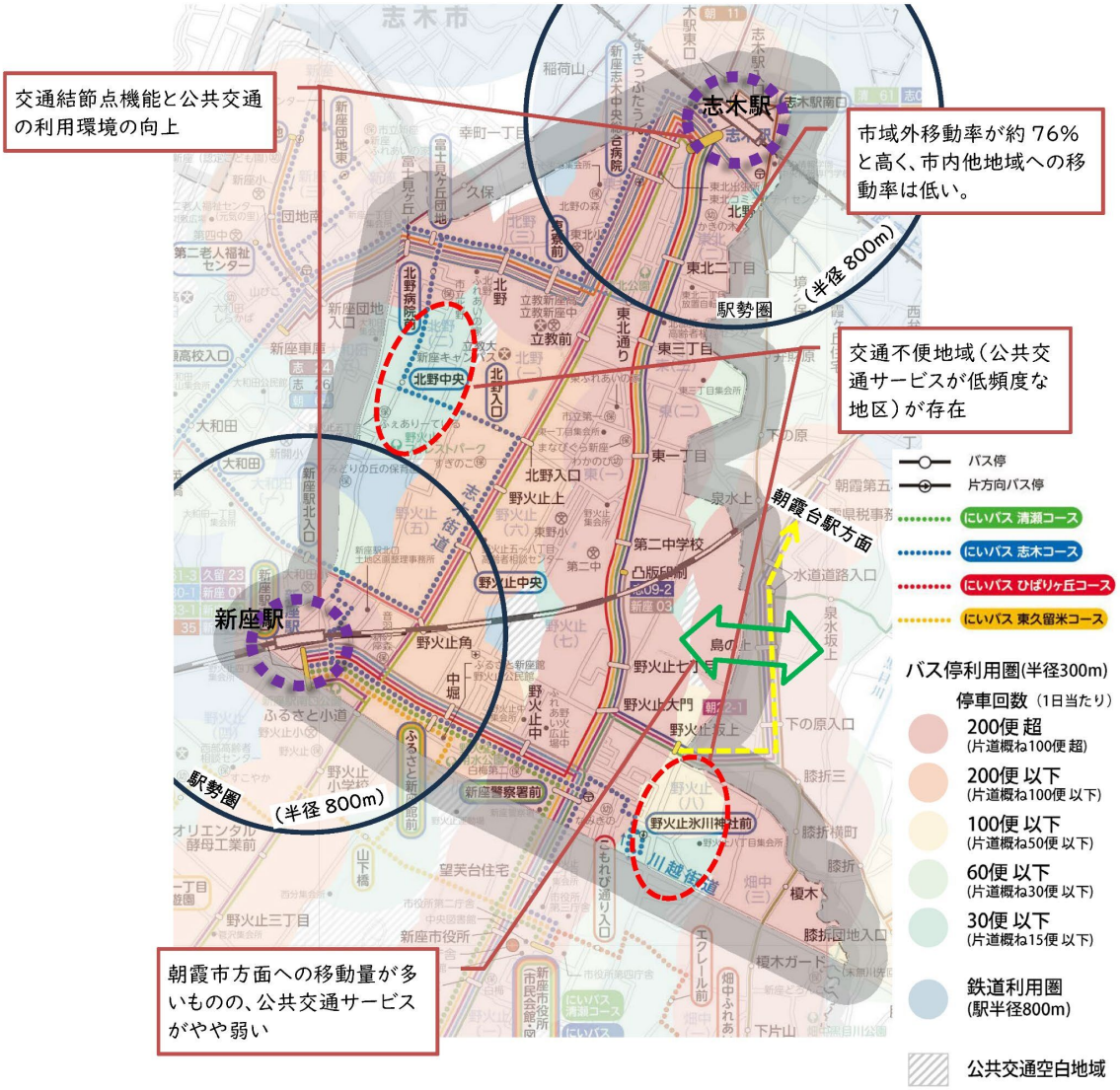
・地域内に新座駅と志木駅があり、路線バスの運行頻度も高い。公共交通の人口カバー率も約９９％であり、７地域の中で最も高く、公共交通は比較的充実している。

・地域内に２駅あるため、他地域と比較して、鉄道の利用頻度は高い。バスの利用頻度が低いが、利用しない理由として、「他の交通手段が便利だから」との回答が最多。

・南北方向のバス路線は、系統数･運行本数ともに多いが、東西方向は少ない。

・地域の西側にバスの運行頻度が低い（にいバスしかバス停がない）区域が一部存在する。

・市の玄関口であり、特に通勤通学時間帯は多くの人が公共交通を利用するため、駅や駅周辺（バス乗り場など）の混雑解消やバリアフリー化など公共交通の利用環境の向上が必要。



２）北西地域の問題・課題

・地域内には、複数の大規模集客施設が立地しているが、公共交通でのアクセス性はやや低い。

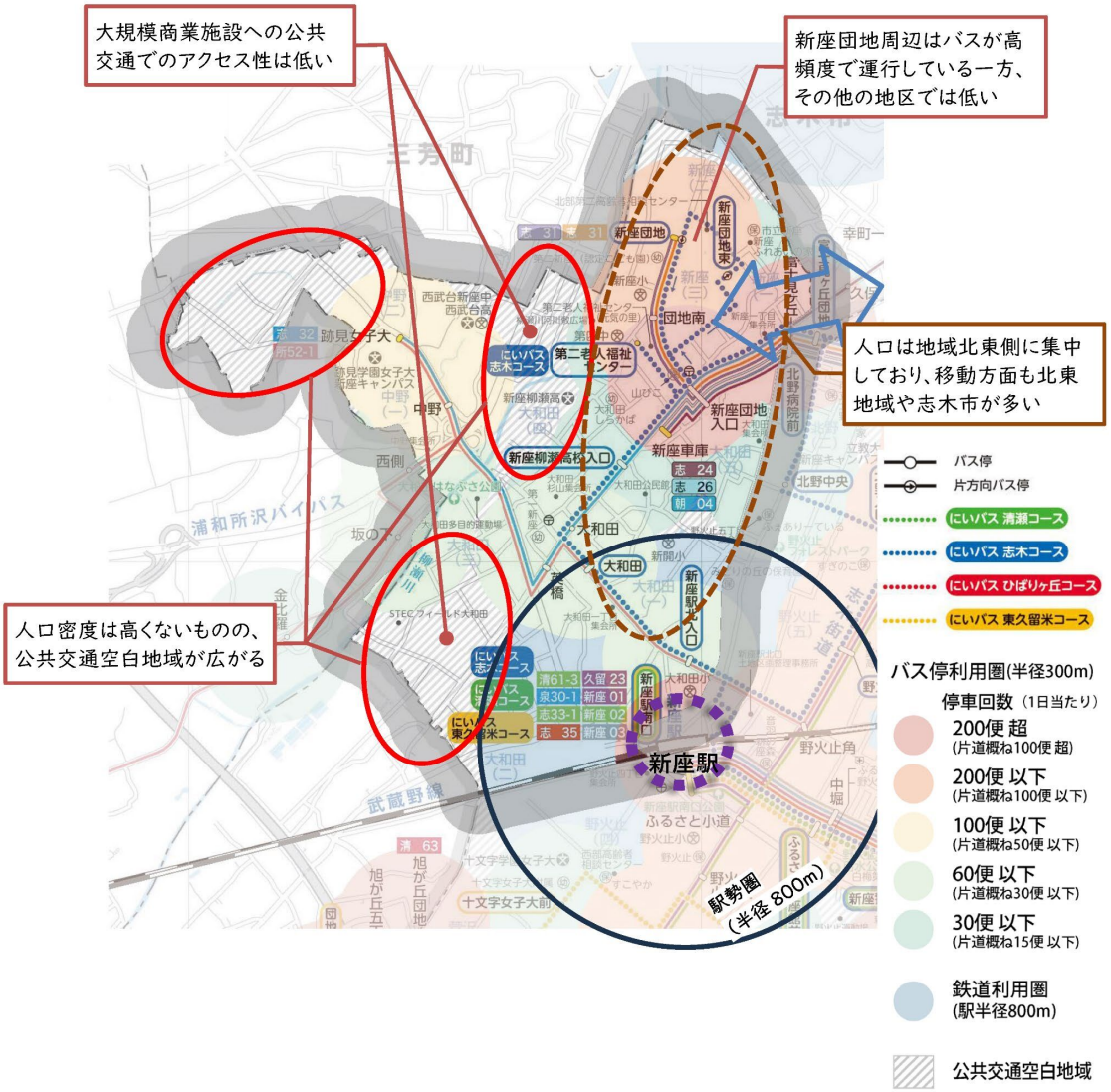
・日常の移動では、地域内のほか、志木市や北東地域への移動が多い。

・公共交通の人口カバー率は約９３％であり、市全体と比較すると高いが、市街化調整区域や工業地域である市域の西側で公共交通空白地域が広がっている。

・新座団地周辺では、バスが高頻度で運行しているが、それ以外は運行頻度が低い状況。

・バスを利用しない理由としては、「運行本数が少ないから」や「利用したい時間帯に便がないから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。

・７地域の中で人口の減少率、高齢化率がともに最も高く、今後の人口変化を見据えた公共交通の検討が必要。



３）西部地域の問題・課題

・地域内には、大規模商業施設やスーパーが少なく、日常の移動では、北東地域や中央地域への移動が多い。

・公共交通の人口カバー率は約９７％であり、７地域の中では、北東地域に次いで高い。

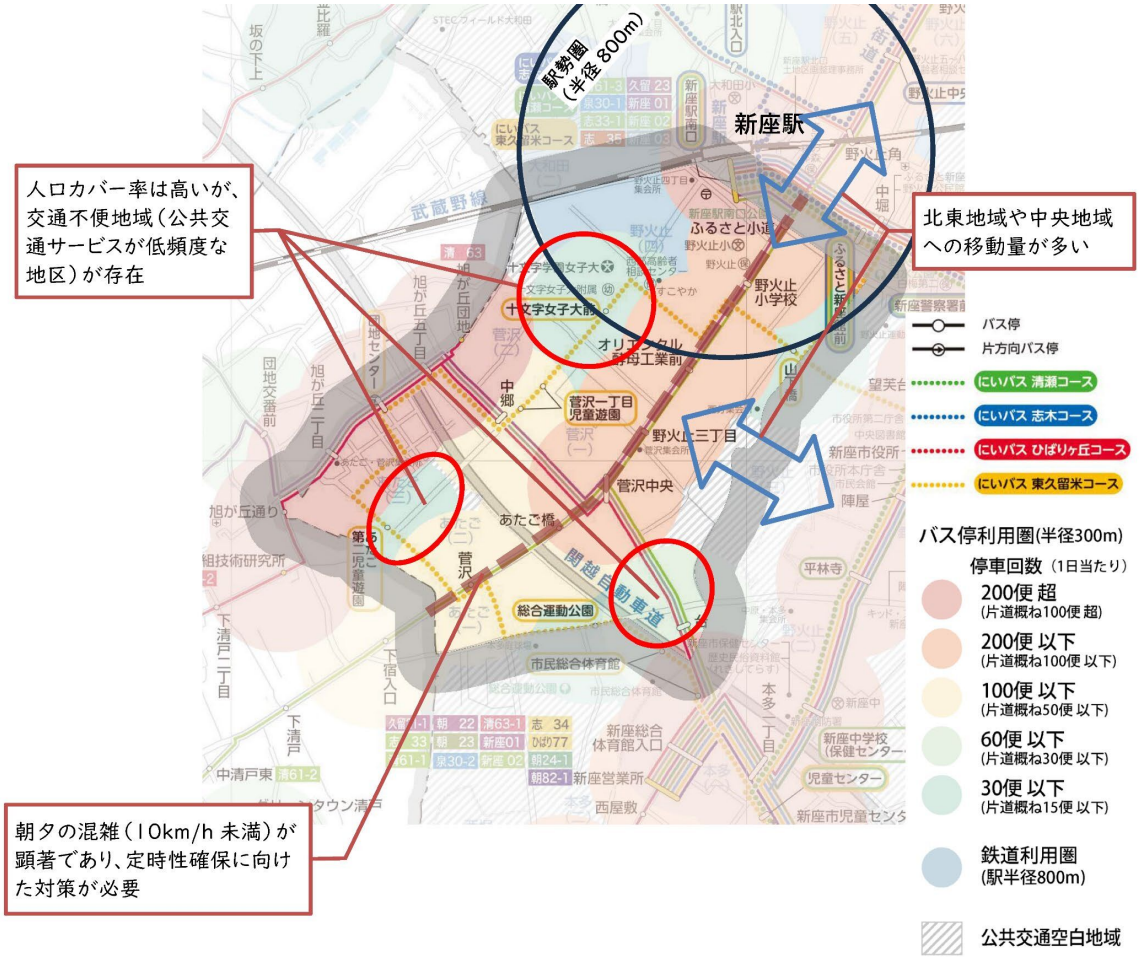
・人口が多く分布する地域では、比較的高頻度でバスが運行している。

・市全体と比較して、鉄道･バスの利用頻度が低く、日常の移動手段として自動車の利用割合が高い。

・バスを利用しない理由としては、「他の交通手段が便利だから」との回答が最多。また、路線バスを利用しない理由として、「時間が不正確だから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。

・（主）さいたま東村山線（志木街道）の道路混雑は顕著（朝夕旅行速度が１０ｋｍ／ｈ未満で、新座市内の国県道の中でも特に低い（Ｒ３交通センサス））であり、定時運行にむけた対策が必要。

・７地域の中で北西地域に次いで人口の減少率、高齢化率が高く、今後の人口変化を見据えた公共交通の検討が必要。



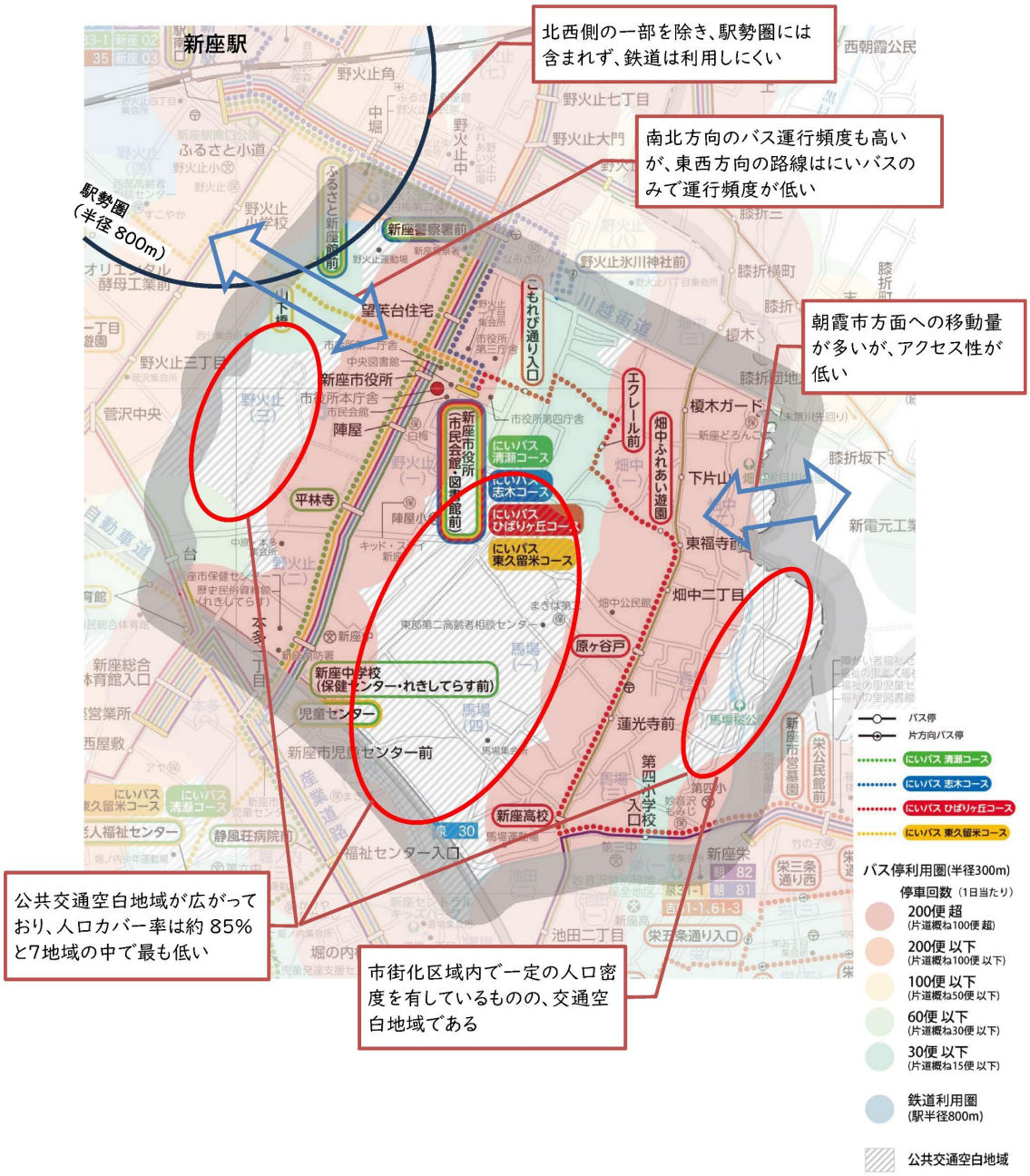
４）中央地域の問題・課題

・地域内の商業施設は比較的充実しているが、医療機関はやや少ない。

・日常の移動では、地域内や隣接する朝霞市への移動が多い。

・公共交通人口カバー率は約８５％で、７地域の中で最も低い。交通空白地域は地域の東部（黒目川周辺）、中央部（地下鉄１２号線新駅構想地点周辺）、西部（平林寺周辺）に広がっている。東部は大半が市街化区域内であり、住宅や工業施設が多く、公共交通需要を踏まえた検討が必要。

・市全体と比較して、バスの利用頻度は高い。



５）東部地域の問題・課題

・地域内には複数のスーパーや医療機関が立地している。

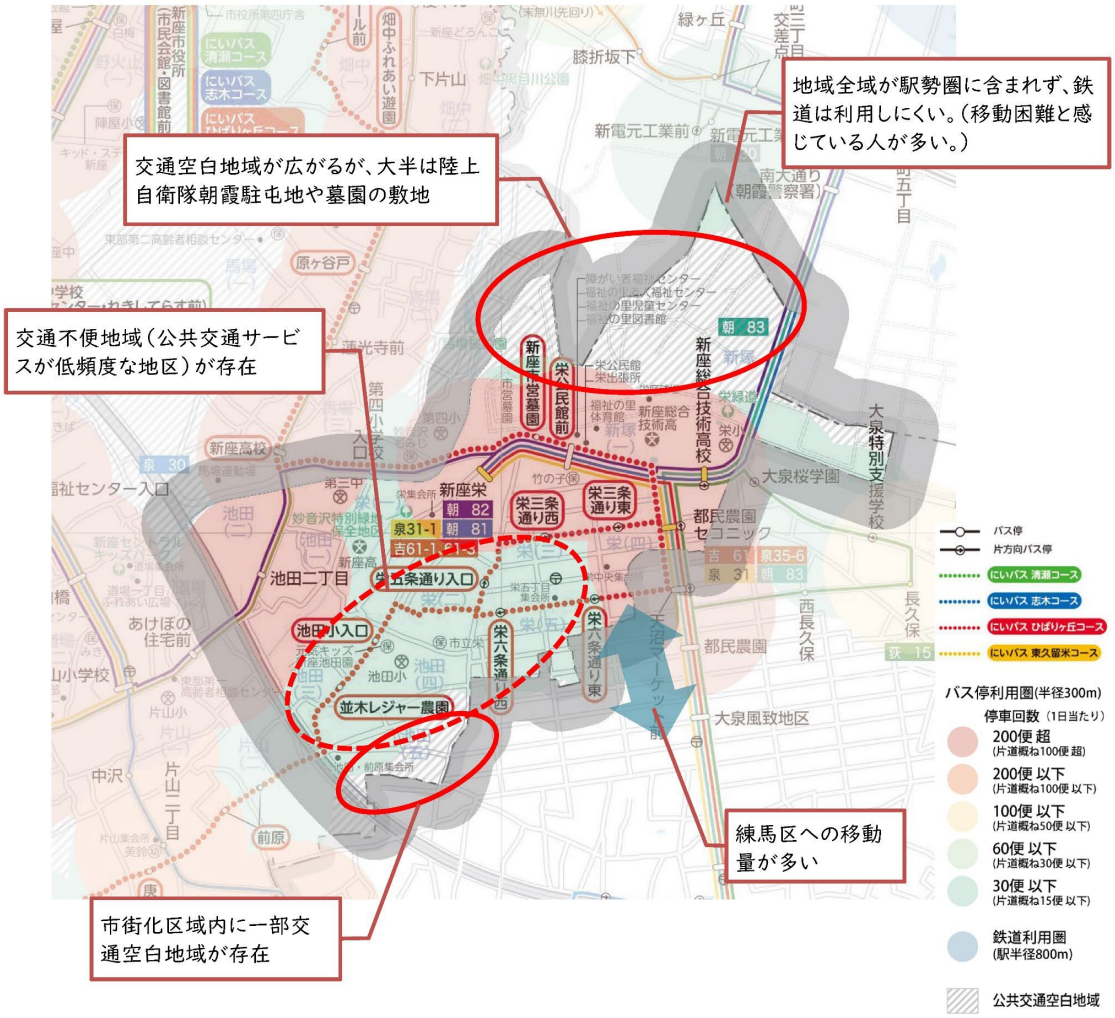
・日常の移動では、隣接する練馬区や地域内の移動が多く、市内の他の地域への移動は少ない。

・公共交通の人口カバー率は約９２％であり、７地域の中で５番目となっている。公共交通空白地域は、地域の北部（陸上自衛隊朝霞駐屯地や墓園の敷地）が大半を占めているが、市街化区域となる地域の南西部（練馬区境）にも一部存在している。

・民間の路線バスの運行頻度は高いが、にいバスのみ利用圏に含まれる地区も多く（人口の約４４％）運行頻度が低いため、公共交通需要を踏まえた検討が必要。

・いずれの駅利用圏にも含まれていないことから、市全体と比較して鉄道の利用頻度は低く、路線バスの利用頻度は高い。にいバスを利用しない理由としては、「運行本数が少ないから」や「利用したい時間帯に便がないから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。

・日頃の移動に困っていると回答する方の割合が市全体の平均よりも高く、その理由として、「鉄道駅やバス停まで遠い」との回答が過半を超えている。



６）南部地域の問題・課題

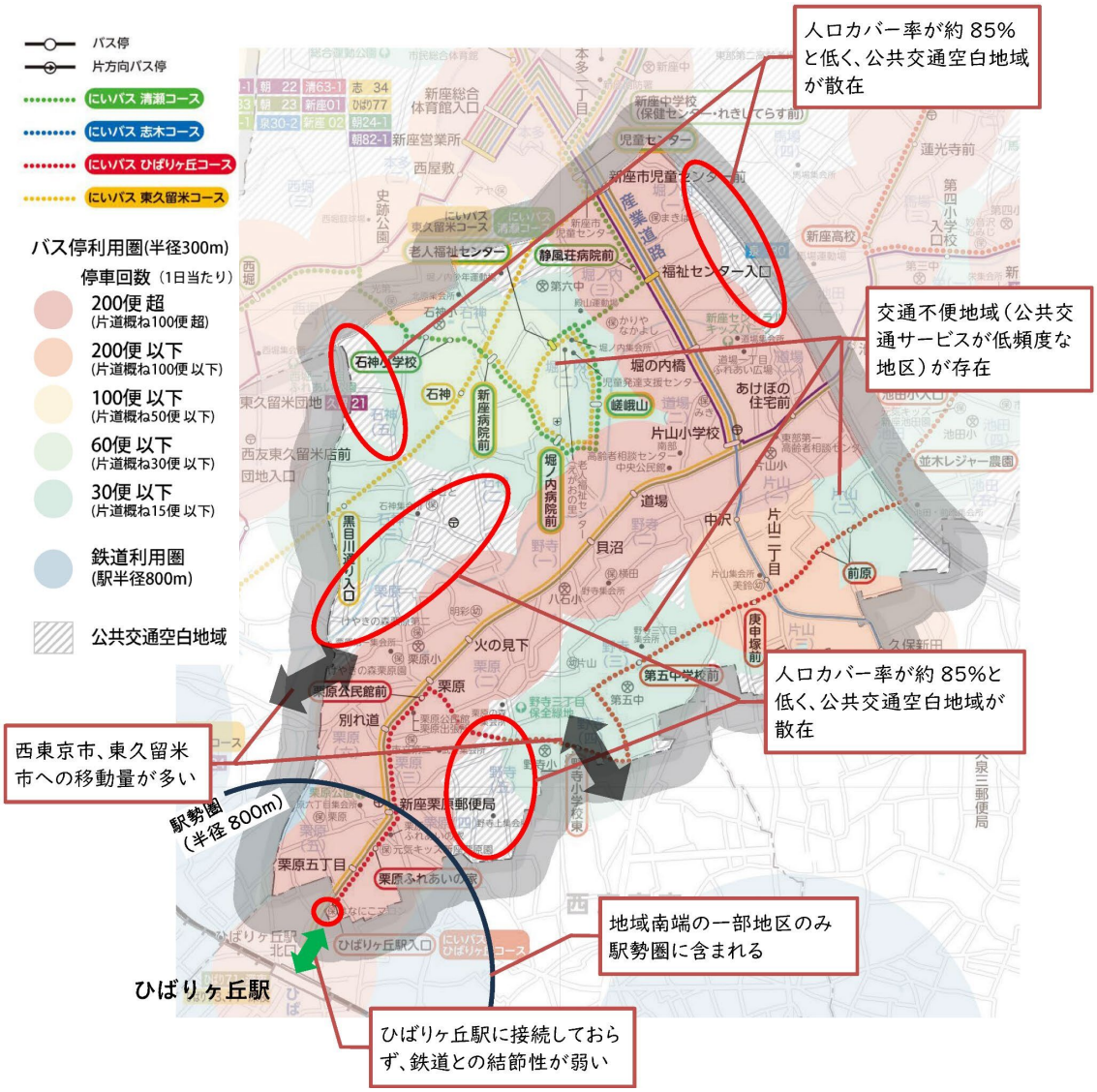
・地域内には商業施設や医療機関も比較的充実しており、日常の移動でも地域内での移動が多く、市内の他の地域への移動は少ない。

・日常の移動先では、地域内や隣接する西東京市、東久留米市への移動が多い。

・公共交通の人口カバー率は約８５％であり、７地域の中では、中央地域に次いで低い。公共交通空白地域は地域内に点在している。

・民間の路線バスの運行頻度は高いが、にいバスのみ利用圏に含まれる地区も多く（人口の約２９％）、運行頻度は低いため、公共交通需要を踏まえた検討が必要。

・市全体と比較して、鉄道の利用頻度は低く、路線バスの利用頻度は高い。にいバスを利用しない理由としては、「他の交通手段が便利だから」、「運行本数が少ないから」、「利用したい時間帯に便がないから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。



７）南西地域の問題・課題

・地域内には商業施設は少ないが、地域周辺には複数立地している。

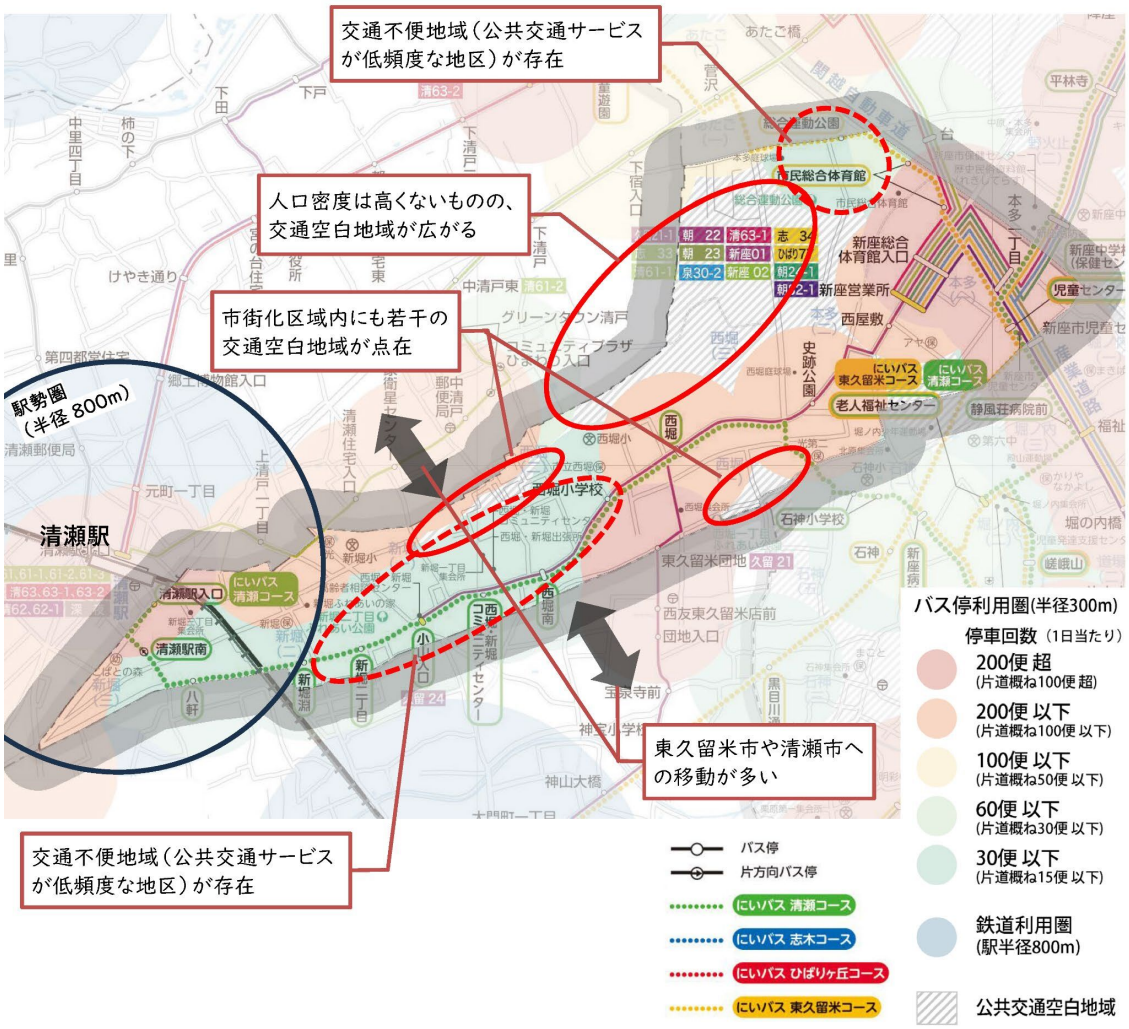
・日常の移動では、隣接する東久留米市や清瀬市への移動が多い。

・公共交通の人口カバー率は約９５％であり、７地域の中で３番目に高い。公共交通空白地域は、地域の北部（米軍大和田通信所の敷地など）が多くを占めているが、市街化区域内にも一部存在している。

・民間の路線バスは比較的高頻度で運行しているが、市街化区域内の一部区間（西堀～小山入口）はにいバスと合わせても運行頻度が低くなっており、公共交通需要を踏まえた検討が必要。

・市全体と比較して、鉄道やにいバスの利用頻度は高い。

・日頃の移動に困っていると回答する方の割合が市全体の平均よりも高い。その理由として、「バスの本数が少なくて不便」との回答が過半を超えている。



⑸　路線分析（にいバス）

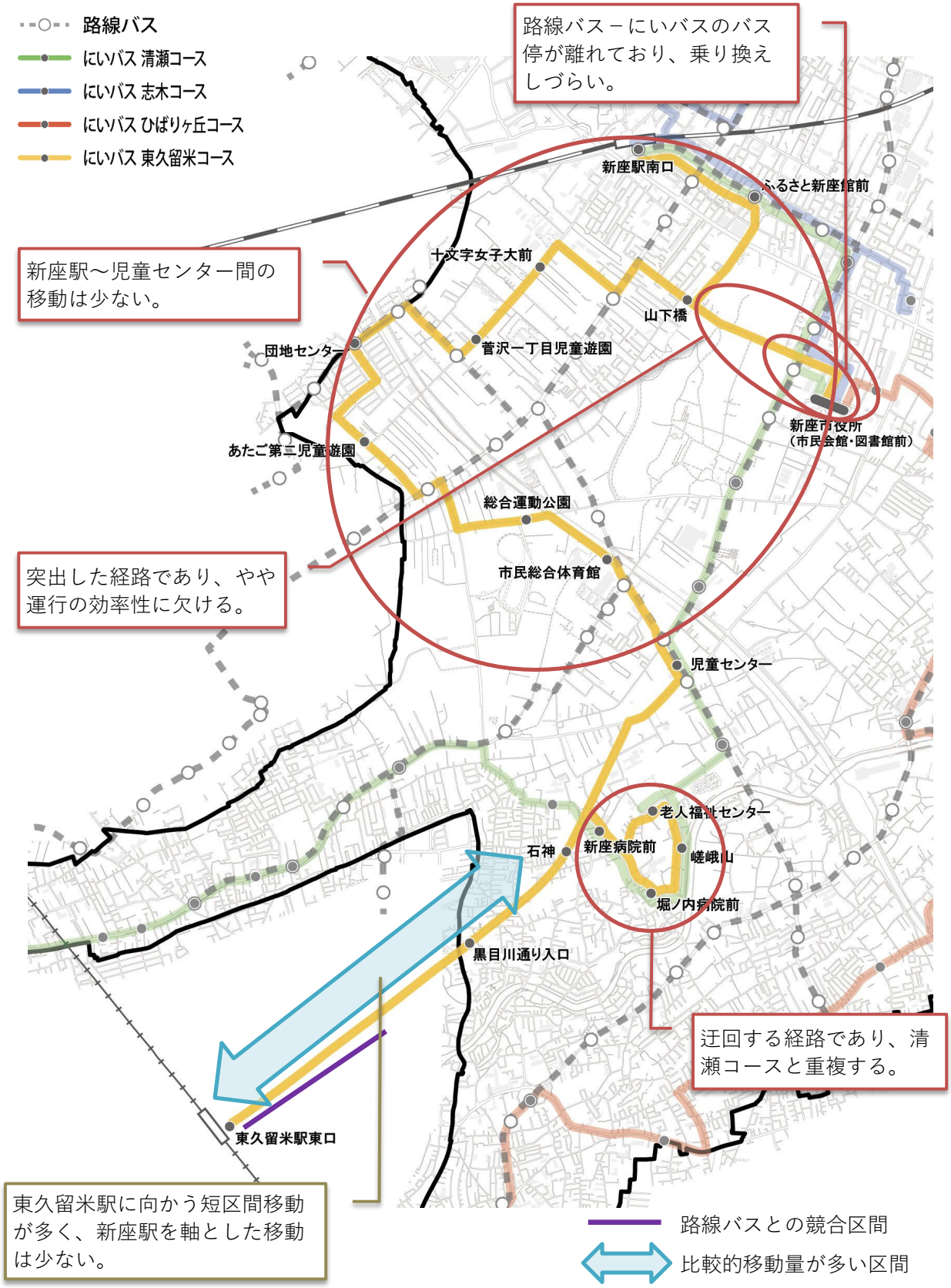
にいバス４路線について、運行状況、利用状況を把握し、路線ごとに考えられる問題・課題を整理しました。

なお、路線ごとの状況は、カルテ形式で下表に示す項目を整理しました（路線別カルテは資料編に掲載）。

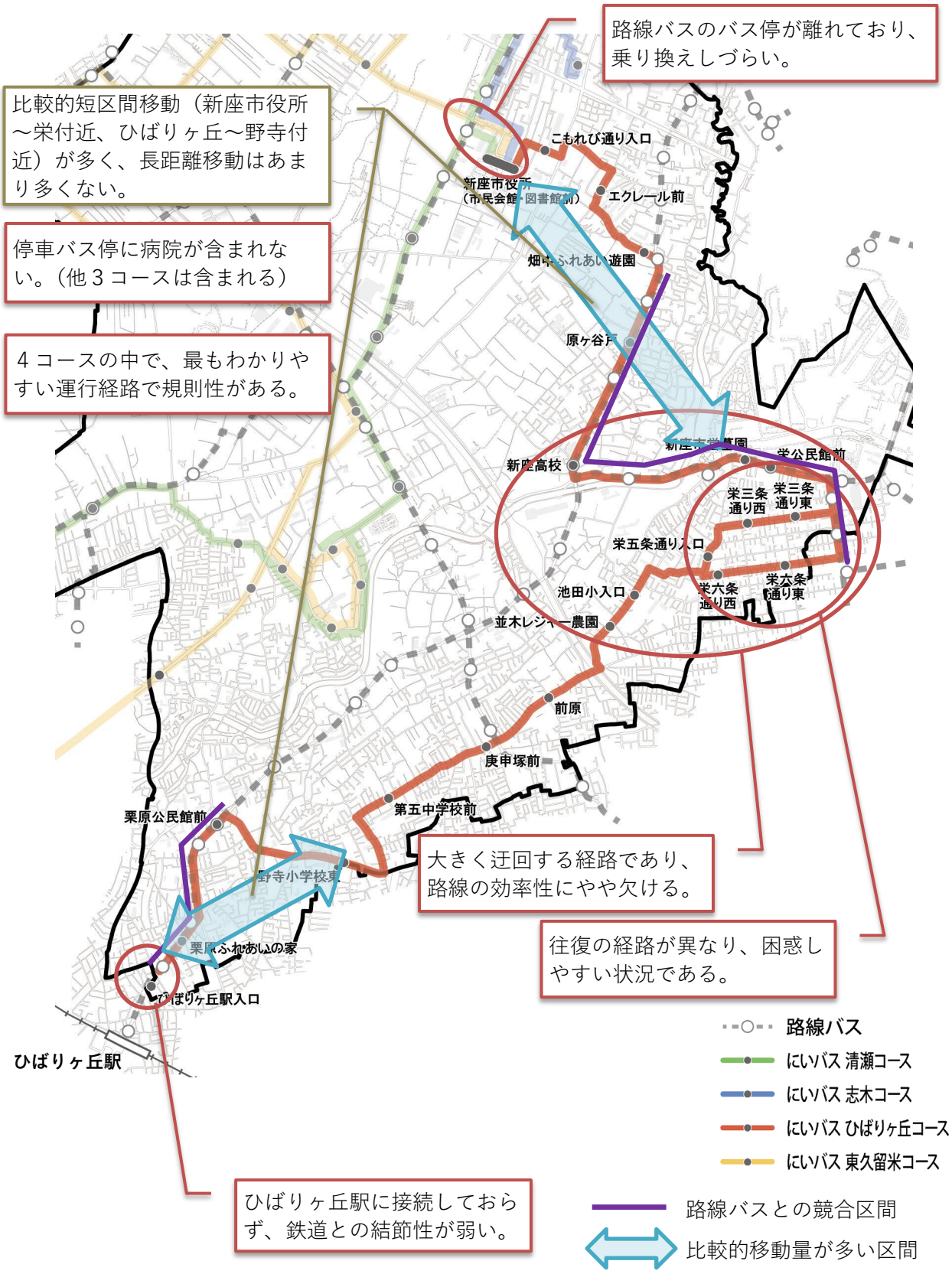
表　路線別カルテの記載項目

大項目	小項目	備考
１．路線概況	運行特性	
	利用特性	
	運行経路・運行距離	
２．利用状況	利用状況の推移	
	収支状況	
	便別利用状況	
	バス停間利用状況	
	バス停別利用状況	
３．路線の問題点･課題		

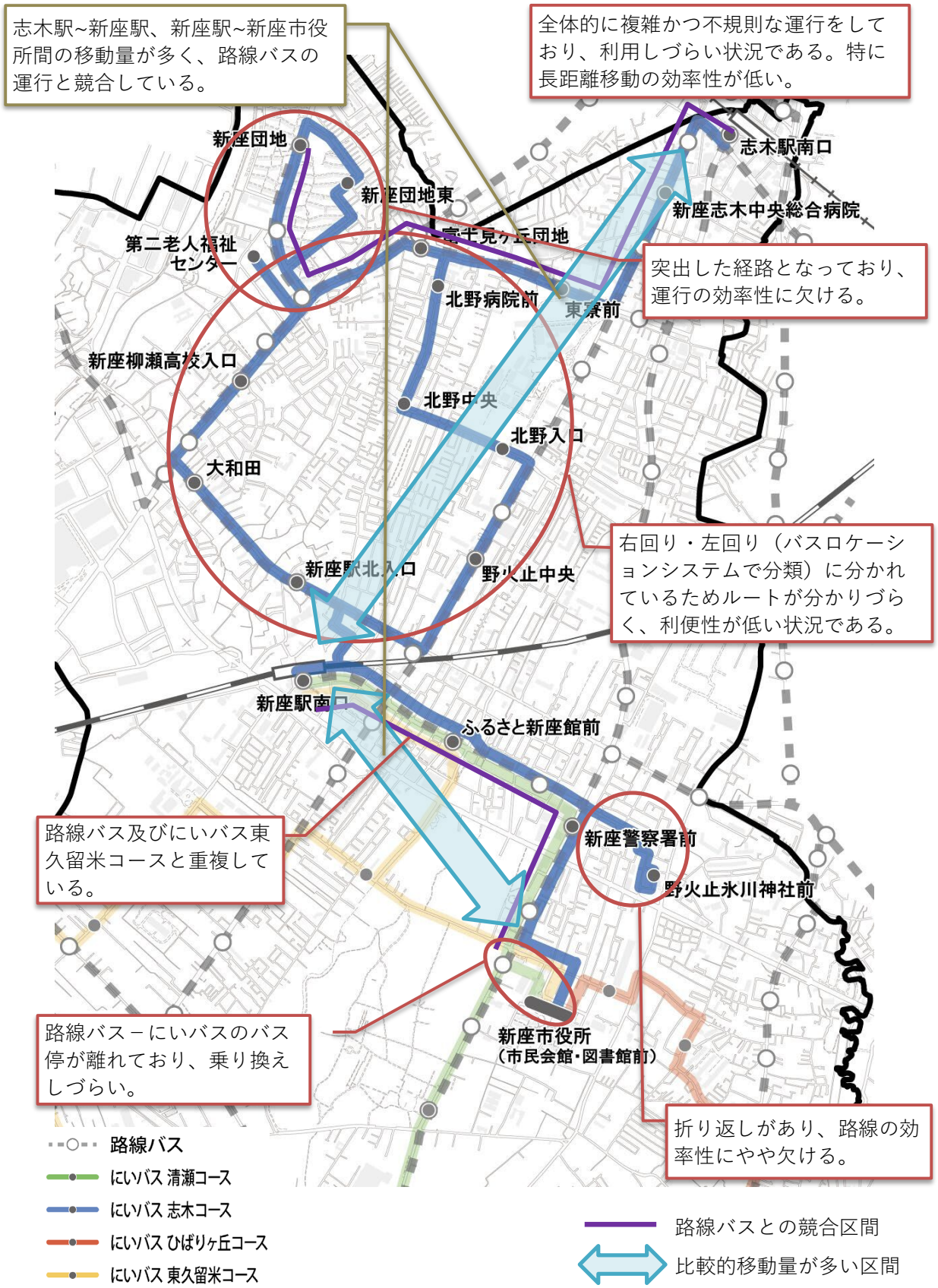
1）東久留米コースの問題・課題



２）ひばりヶ丘コースの問題・課題



3）志木コースの問題・課題



４）清瀬コースの問題・課題

３．課題総括

ここでは、前項で整理した各カテゴリーでの分析結果に基づき、以下のとおり総括的に課題を整理しました。

【カテゴリー別交通課題】

① 政策分析

- 交通弱者を支え、誰もが移動しやすい交通システムの構築
  - ・まちづくりに対応した公共交通ネットワークの構築
  - ・新たな生活様式等に応じた多様で質の高い移動手段の確保
  - ・スマート技術の活用による質の高いサービスの提供
  - ・公共交通基盤（交通結節点やバス停）のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化
- 環境負荷の少ない交通環境の創出
  - ・交通需要マネジメントによる脱炭素化の促進
  - ・環境に優しい車両（ＥＶバス等）の導入推進
- 公共交通事業の持続可能性の確保
  - ・地域公共交通を維持するための多様な担い手の確保

② 即地的分析

- 高低差のある地域間移動（特に東西移動）の支援
- 人口密集地、高齢化地域に対する最適な運行サービスの提供
- 将来道路網を考慮した公共交通ネットワークづくり
- 公共交通低密区間における運行サービスの必要性検証
- 移動需要に応じた運行サービスの提供
- 交通空白地域及び交通不便地域が存在

③ 意向分析

- 移動困難者（特に通院目的）の利便性向上
- これまでの財政負担を維持しつつ、既存の公共交通の利便性向上と利用者数増加を図る
- 需要に応じた適正な運行サービスの提供
- 施設送迎バス等との連携可能性の検討
- 運転手等の人手不足への対応

④ 地域分析

- 公共交通利用の地域格差（西部地域の利用が低い。）
- アクセス性が低い箇所が存在（北西地域の大規模集客施設）
- 公共交通不便（運行頻度が低い）地域が点在しており、公共交通需要を踏まえた検討が必要
  （北東地域西側、北西地域西側、中央地域東部・中央部・西部、東部地域南西部、南部及び南西地域の一部）
- 交通結節点における公共交通利用環境の向上
- 混雑箇所（志木駅周辺等）への対応

⑤ 路線分析（にいバス）

- 収支率が向上してきているものの低水準
- にいバスと路線バスの料金体系が異なることによる料金格差（不均衡な区間）が発生（志木駅～新座市役所等）
- 交通結節機能が弱い箇所が存在（新座市役所、西武池袋線駅付近）
- 路線バスとの重複、にいバス相互の重複区間が存在
- 迂回経路や突出部があり、効率性に欠ける区間が存在
- 複雑な運行でかつ運行時間が長く、運行回数も少ない(幅広く薄いサービスを展開している。)。

【交通課題（総括）】

交通政策に係る課題

- 交通弱者を支え誰もが移動しやすい交通環境の構築
  - ・需要に応じた運行サービスの提供
  - ・公共交通基盤のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化
  - ・交通空白地域及び交通不便地域の低減に向けた対応
  - ・ＭａａＳ等の活用によるシームレスな移動環境の提供
- 環境負荷の少ない交通環境の創出
  - ・交通需要マネジメントによる脱炭素化の促進
  - ・環境に優しい車両（ＥＶバス等）の導入推進
- ＩｏＴ等新たな技術の活用による情報の高度化
  - ・様々な情報を入手できる質の高いサービスの提供
  - ・誰でもどこでもタイムリーに情報が得られる手段の構築
- 公共交通事業の持続可能性の確保
  - ・地域公共交通を維持するための多様な担い手の確保
  - ・収支率の向上（財政負担の軽減）による健全な経営基盤の確立

交通ネットワークに係る課題

- にいバスの利便性及び効率性の向上（運行改善）
  - ・運行重複区間や迂回経路等の改善
  - ・複雑な運行形態の改良
  - ・路線バスとにいバスの料金体系の再検討
- 幹線交通（鉄道・路線バス）を補完する新たな交通の検討（公共交通ネットワークの再構築）
  - ・交通不便地域に対する対策
  - ・にいバスの運行改善に伴う新たな不便地域に対する対策
  - ・新たな交通の導入可能性の検討
- 交通結節点の機能向上
  - ・西武池袋線（清瀬駅、ひばりヶ丘駅）とにいバスの連携強化
  - ・主要駅（志木駅・新座駅）、市役所の交通結節機能の向上
- 将来のまちづくりに対応した公共交通ネットワークの構築
  - ・都市拠点間の連携強化
  - ・周辺都市との連携強化
  - ・他分野、他業種との連携（ＭａａＳ等の活用）

３章　基本的な方針

１．基本理念と方針

地域公共交通の課題や将来のまちの姿と方向性を踏まえ、地域公共交通計画の基本理念と基本方針を次のように定めます。

⑴　基本理念

第５次新座市総合計画では、子どもがのびのびと育ち、安全・安心で魅力的な住みよいまちをつくるため「未来もずっと　暮らしに『プラス』が生まれる　豊かなまち　にいざ」を将来都市像として掲げています。同計画の基本政策の一つである「やすらぎと利便性が共存するまち」を実現するために、公共交通は市民の生活に必要不可欠なインフラです。

地域公共交通には、公共施設、医療福祉施設、商業施設等の生活利便施設に円滑にアクセスできる交通網の一体的な形成（コンパクト・プラス・ネットワーク）が求められていることから、まちづくり施策と連携しつつ市民生活を支える公共交通体系を構築し、移動利便性の高い地域公共交通の実現を目指します。そこで、本計画の基本理念を以下のとおり設定し、市民や地域、事業者など関係者との協働により地域公共交通計画を推進します。

まちづくりの目標（第５次新座市総合計画）

将来都市像：未来もずっと　暮らしに『プラス』が生まれる　豊かなまち　にいざ

■基本政策①　みんなにやさしく誰もが幸せを感じるまち【福祉健康】
■基本政策②　生きる力と生きがいを育むまち【教育文化】
■基本政策③　やすらぎと利便性が共存するまち【都市整備】
■基本政策④　にぎわいと環境が調和するまち【市民生活】
■基本政策⑤　安全・安心を実感できるまち【安全安心】

まちづくり方針（新座市立地適正化計画）

次世代につなぐ　コンパクトで安心な暮らしやすいまち　新座

自分だけでなく、次の世代が生きる将来にわたって、心安らかに便利で豊かな生活を継続できるコンパクトシティの実現に向け、市民・事業者・行政等本市に関わるみんなで、新座市の未来をつくっていく。

公共交通の課題

○交通弱者を支え誰もが移動しやすい交通環境の構築
○環境負荷の少ない交通環境の創出
○ＩｏＴ等新たな技術の活用による情報の充実
○公共交通事業の持続可能性の確保
○にいバスの利便性及び効率性の向上（運行改善）
○幹線交通（鉄道・路線バス）を補完する新たな交通の検討
○交通結節点の機能向上
○将来のまちづくりに対応した公共交通ネットワークの構築

公共交通の基本理念

ひと・まち・未来をつなぐ、便利で快適に移動できる持続可能な公共交通

公共交通サービスを享受する「ひと」と「ひと」、「ひと」と「まち」を結ぶことで地域活性を図り、さらには「未来」への発展を目指す

高齢者等の交通弱者を含めた誰もが、便利で豊かに過ごすことができる移動環境を提供

関係者が協力・連携して公共交通について取り組むことで、安定的な公共交通の継続を図る

⑵　基本方針

基本方針１：便利で移動しやすい公共交通網の構築

多くの方が自家用車により移動している状況において、特に交通手段の選択肢が少ない高齢者を中心に、公共交通を真に必要としている方がいます。

公共交通による移動を希望していながらも、路線の複雑化や、希望する移動時間と時刻表とのミスマッチ、乗換えの煩雑さ等により、利用を諦めてしまうなど、利用者数の減少傾向が続いており、公共交通の維持が喫緊の課題となっています。

このため、基本方針１として、「便利で移動しやすい公共交通網の構築」を掲げます。

基本方針２：新たな技術の活用による利便性の向上

昨今のデジタル技術の飛躍的な発展やライフスタイルの変化は、交通事業にも変革を促し、交通政策のあり方が問われるようになっています。

国では、交通ＤＸ・ＧＸや地域関係者との連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を推進しており、ＭａａＳや自動運転等の交通システムへの転換に取り組んでいます。

そうした動きを注視し、本市においても新たな技術の導入を検討していくこととし、基本方針２として、「新たな技術の活用による利便性の向上」を掲げます。

基本方針３：まちづくりとの連携による地域活力の向上（立地適正化計画との連携）

公共交通は、土地利用や拠点形成を含めたまちづくりとの連携が不可欠です。立地適正化計画では、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づき、都市全体の構造を見渡しながら、居住と医療・福祉・商業等の都市機能との誘導を図っており、同計画と連携して、利便性の高い地域公共交通ネットワークを構築することで、地域活力の創出に寄与することが期待できます。

このため、まちづくりと公共交通を一体的に捉えた公共交通網を形成することとし、基本方針３として、「まちづくりとの連携による地域活力の向上」を掲げます。

基本方針４：市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通

公共交通を安定的に継続させていくためには、交通事業者や行政による取組に加えて、市民や地域、企業などが公共交通の利用促進に対する意識を持ち、互いに協力し合い、必要に応じて見直していくことが必要です。

また、相互扶助の観点から、地域にとって望ましい交通サービスを地域住民自らが主体となって考え、移動手段を確保する仕組みや、環境負荷の低減に資する公共交通のあり方について検討をする必要があります。

このため、基本方針４として、「市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な公共交通」を掲げます。

公共交通の基本理念

ひと・まち・未来をつなぐ、便利で快適に移動できる持続可能な公共交通

課　題	基本方針	施策の方向性
交通弱者を支え誰もが移動しやすい交通環境の構築 にいバスの利便性及び効率性の向上（運行改善） 幹線交通（鉄道・路線バス）を補完する新たな交通の検討	**基本方針１** **便利で移動しやすい公共交通網の構築**	○公共交通の階層化による交通手段間の連携体制の強化 ○課題地域への対応
ＩｏＴ等新たな技術の活用による情報の充実	**基本方針２** **新たな技術の活用による利便性の向上**	○シェアサイクルをはじめとする新たなモビリティの活用 ○ＭａａＳ等の推進による利便性の強化
交通結節点の機能向上 将来のまちづくりに対応した公共交通ネットワークの構築	**基本方針３** **まちづくりとの連携による地域活力の向上** （立地適正化計画との連携）	○将来都市構造の実現に資する公共交通網の構築 ○交通拠点（45ページ参照）間のアクセス強化
公共交通事業の持続可能性の確保 環境負荷の少ない交通環境の創出	**基本方針４** **市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通**	○多様な主体の連携による公共交通環境の維持・改善・適正化に向けた取組

基本方針１：便利で移動しやすい公共交通網の構築

基本的な考え方	高齢者をはじめとする誰もが、日常生活の移動手段として、いつでも迷わず安心して利用できる公共交通環境を創出します。
施策の方向性	○公共交通の階層化による交通手段間の連携体制の強化 ○課題地域への対応

基本方針２：新たな技術の活用による利便性の向上

基本的な考え方	交通ＤＸ・ＧＸ等の新たな技術の活用により、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通環境を創出します。
施策の方向性	○シェアサイクルをはじめとする新たなモビリティの活用 ○ＭａａＳ等の推進による利便性の強化

基本方針３：まちづくりとの連携による地域活力の向上（立地適正化計画との連携）

基本的な考え方	コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づき、居住と医療・福祉･商業等の都市機能との連携により、利便性の高い地域公共交通ネットワークを構築し、地域活力の創出に寄与します。
施策の方向性	○将来都市構造の実現に資する公共交通網の構築 ○交通拠点間のアクセス強化

基本方針４：市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通

基本的な考え方	市民や地域、交通事業者、企業などが公共交通の利用促進に対する意識を持ち、相互協力の体制を構築することで、持続可能な地域交通サービスを推進します。
施策の方向性	○多様な主体の連携による公共交通環境の維持・改善・適正化に向けた取組

２．本市における公共交通の役割

基本理念の実現に向けては、公共交通の類型化を踏まえ幹線機能と支線機能に分類し、機能ごとの役割を明確にした上で、これに基づく交通サービスを適宜配置することが必要です。幹線である鉄道及び路線バスを補完する支線として、にいバス（コミュニティバス）やタクシーだけでなく、新たな交通モビリティの導入や施設送迎バスとの連携等を検討します。

幹線交通が担う役割

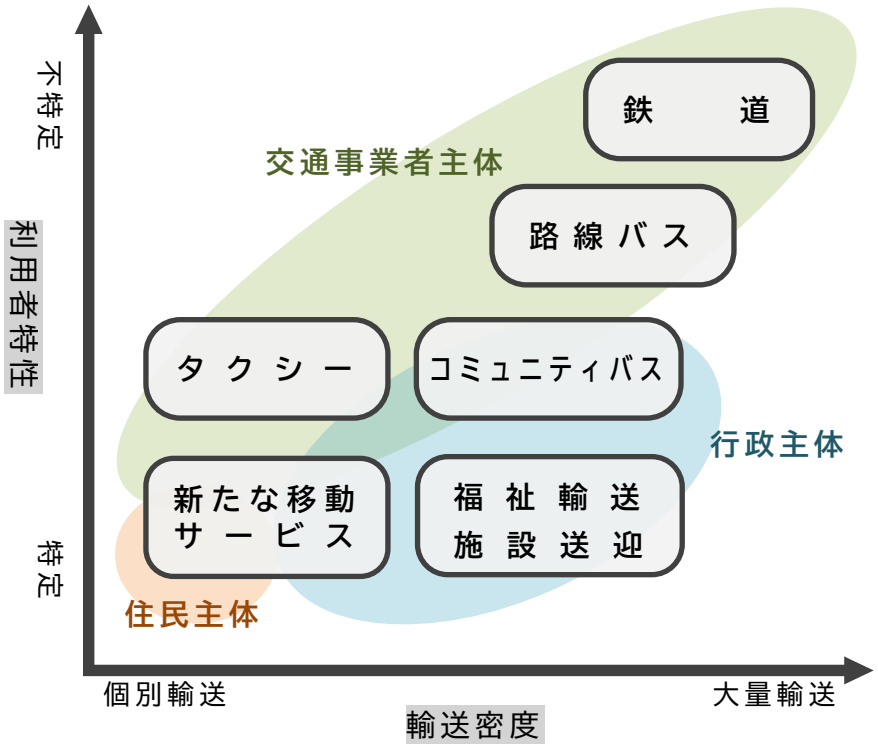
・将来都市像の実現に向けて、市の骨格を形成する
・広域都市間を連携し長距離移動に資する役割を担う
・都市拠点と地域拠点（近隣自治体の交通拠点）を結ぶ

＋

支線交通が担う役割

（幹線交通を補完）
・市内の拠点間を結び、地域の根幹的な交通機能を担う
・交通拠点や主要施設へのアクセス機能を担う

図　公共交通サービスの類型化



３．公共交通の将来像

⑴　基本的な考え方

地域公共交通は、まちづくりの一翼を担うものであり、都市間や都市拠点間等を有機的に連絡するとともに、公共交通の階層化によって各交通手段の担う役割の明確化や交通手段相互の協力体制を強化することで、利用しやすく効率的な公共交通環境を創出することができます。

本市では、以下の点を考慮し公共交通ネットワークを構築します。

- 既存の鉄道及び路線バスを公共交通網の基幹となる幹線交通軸とする。
- 幹線交通軸と連携した支線交通を面的に確保することにより、市域全体の公共交通ネットワークを構築する。
- 公共交通ネットワークの構築と併せて、交通拠点における交通結節機能を強化し利便性を向上する。
- 多様な主体（市民、企業、事業者、行政等）との連携により公共交通の維持・活性化を図る。

⑵　公共交通ネットワーク

「幹線＋支線」システムの考え方や役割分担に基づいて、以下のとおり公共交通軸及び交通拠点を設定し、公共交通ネットワークを構築します。

【地域公共交通軸】

交通軸		交通モード	交通機能	利用対象者
幹線交通軸	都市間幹線	鉄道	都市間交通	不特定
	地域間幹線	路線バス	地域間交通	〃
支線交通軸	地域内幹線	にいバス	地域内交通	〃
	支線	新たな移動手段	地区交通（課題のある地域）	〃
個別輸送サービス		タクシー	個別送迎	〃
		福祉有償運送	個別送迎（福祉施設送迎）	福祉施設利用者（身障者等）
		施設送迎バス	個別送迎（特定施設送迎）	特定施設利用者
		シェアモビリティ	個別送迎	利用登録者

【参考】現行計画

公共交通機関	機能分類	特性、役割
鉄　道	都市間幹線	・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	・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	・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	・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	・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。

【交通拠点】

交通拠点	対象地点	拠点イメージ
都市拠点	志木駅 新座駅	市民生活を支える主要な商業・業務機能など多様な機能が集積する空間
地域拠点　※ （周辺都市拠点）	朝霞台駅 大泉学園駅 ひばりヶ丘駅 東久留米駅 清瀬駅	地域住民の日常生活を支えるために必要な生活サービス機能が集積する空間
行政拠点	新座市役所	主要な行政機能が集積し、市民の集いや交流が生み出される空間
地区交通拠点	市役所出張所（栄、西堀・新堀、栗原） 主な交通結節点 （新座団地）	地区の中心にあり、異なる交通が交錯する空間

※都市拠点・行政拠点は都市計画マスタープラン及び立地適正化計画で定める拠点

※対象地点とはしないが地域拠点として保谷駅・朝霞駅・柳瀬川駅・みずほ台駅もある。

■交通拠点の整備例

モビリティハブの整備イメージ

資料：2040 年、道路の景色が変わる
国土交通省

バス待ちができる施設の登録制度

資料：埼玉県ＨＰ

埼玉県の事業で商店やコンビニ、金融機関や公共施設等に、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設の登録を行っている。

鉄道・バス待ちに利用できる商業施設

（参考）ステッカー（店舗入口）　（参考）ミニのぼり

資料：富山県ＨＰ

駐車場を活用したシェアモビリティポートの事例

商業施設の駐車場　市営自転車駐車場

市営バスターミナルの駐車場　市営駐車場

資料：さいたま市 シェア型マルチモビリティの取組

図　公共交通ネットワークのイメージ（短期）

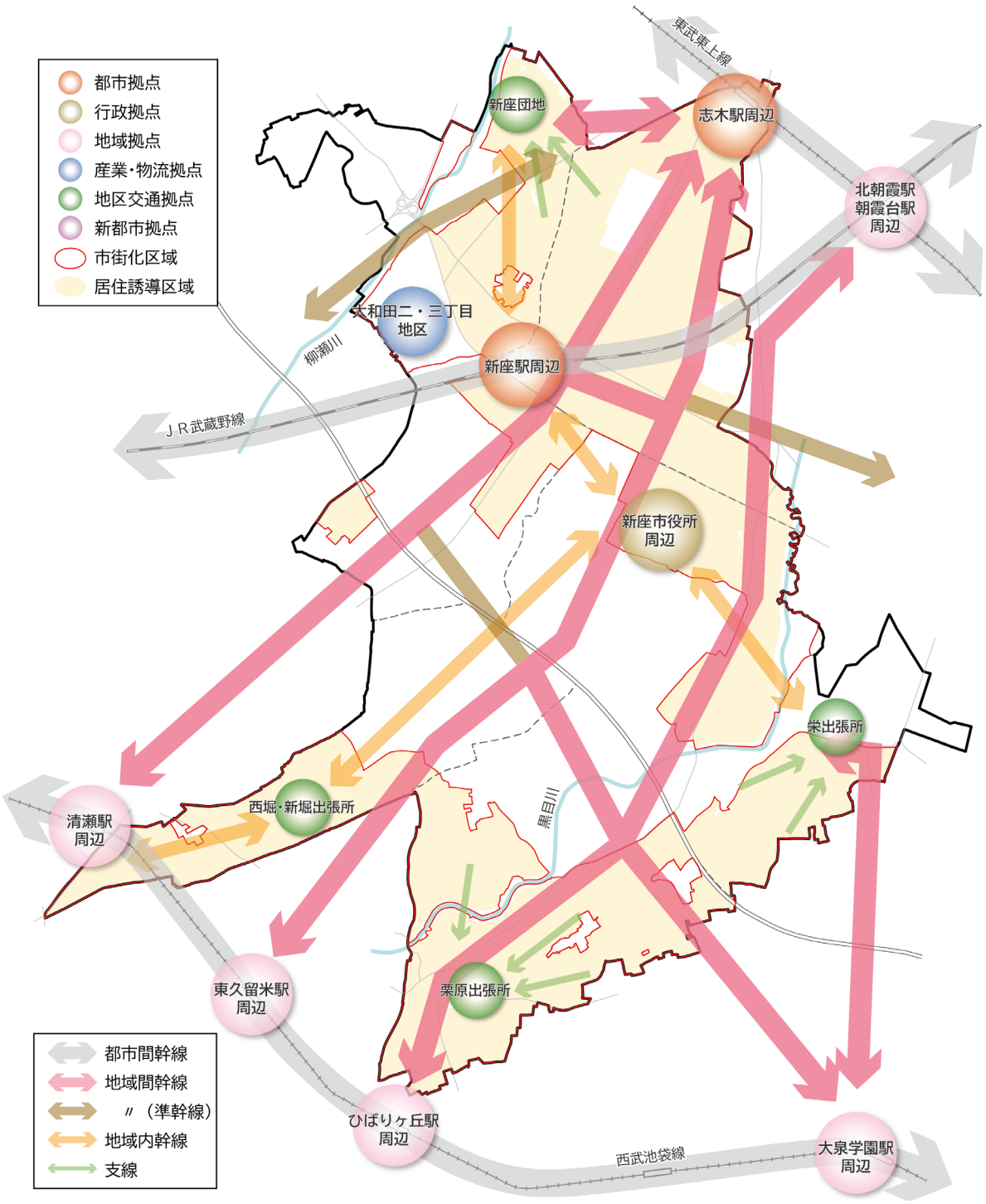
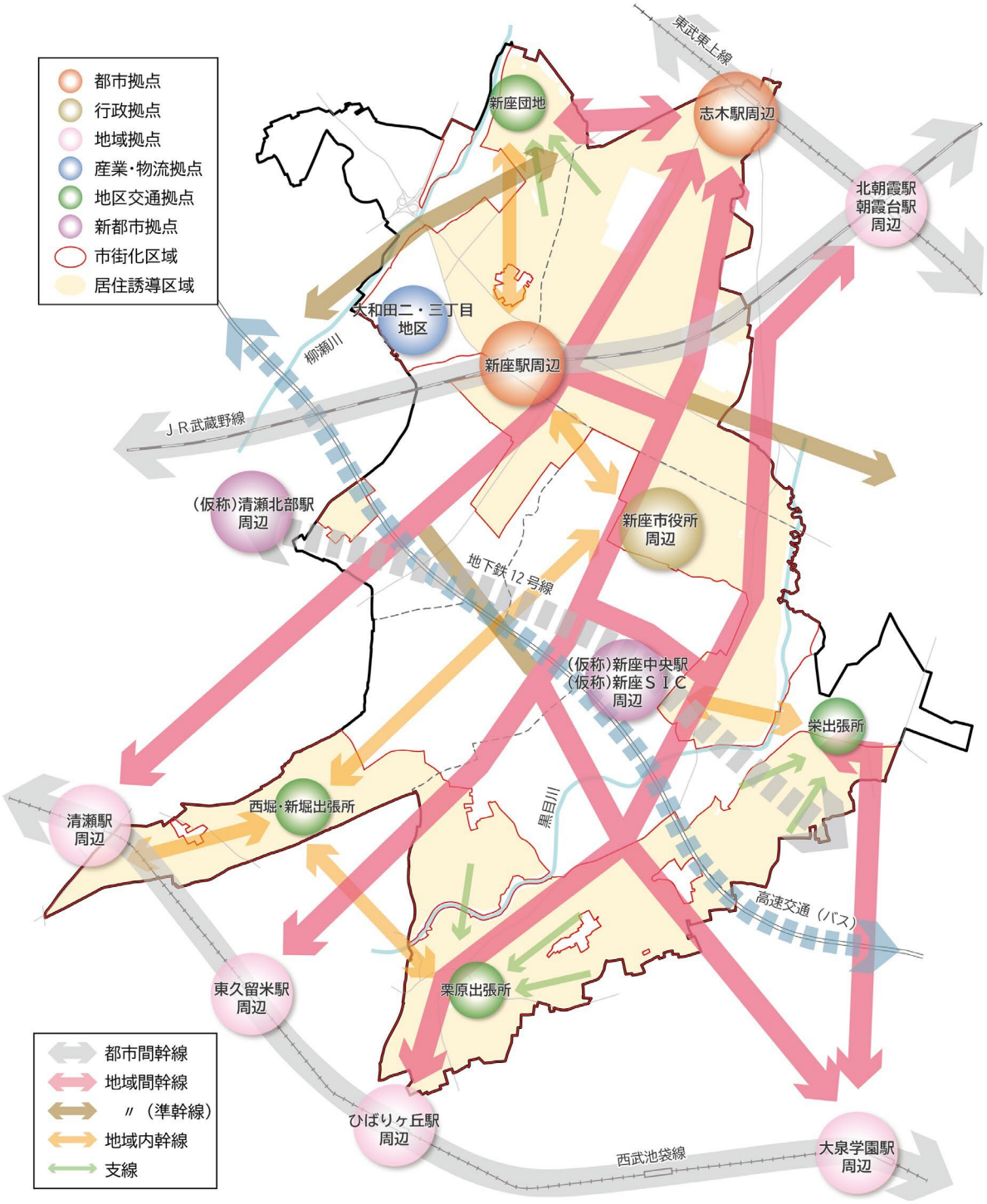


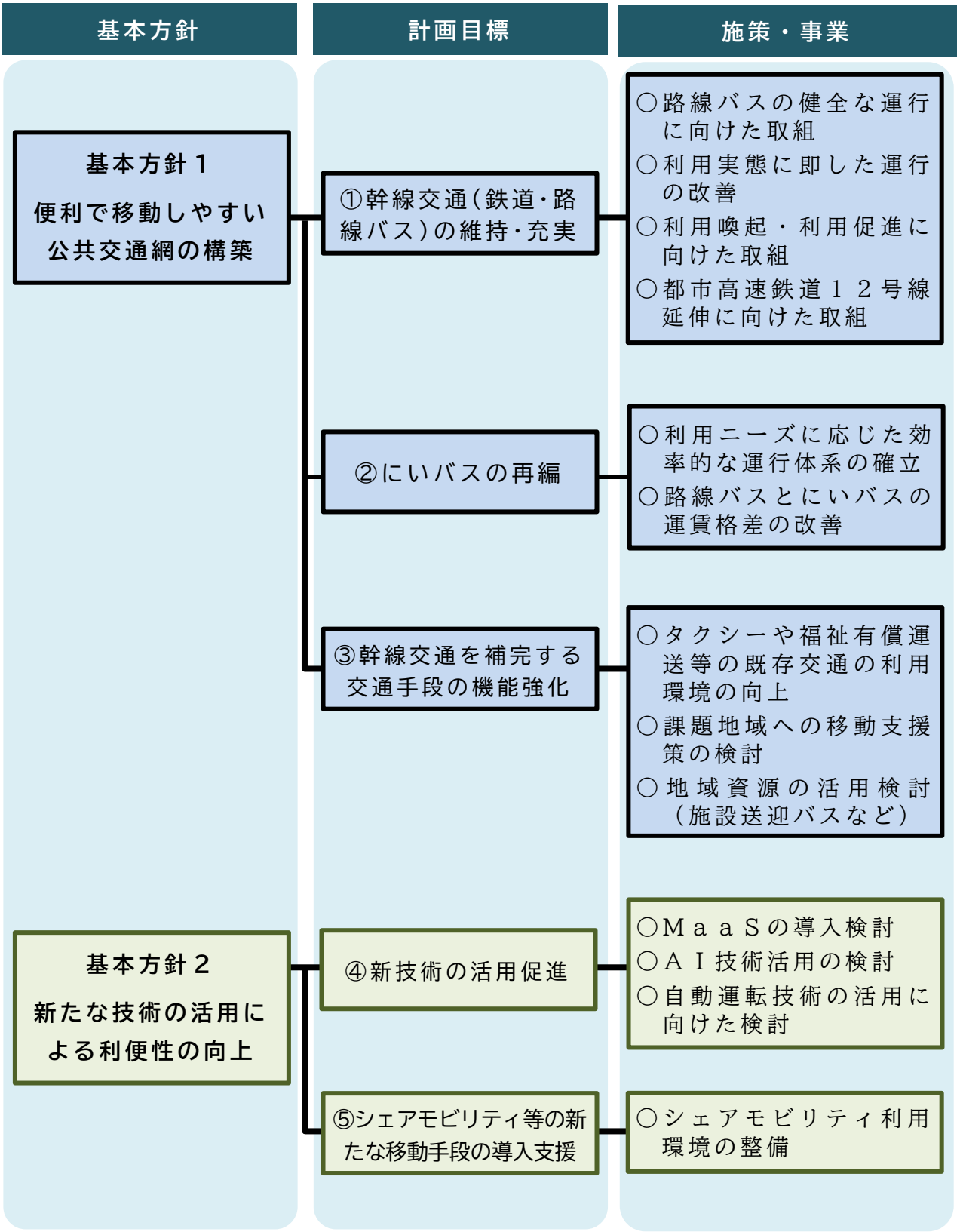
図　公共交通ネットワークのイメージ（長期）



４章　計画目標

１．将来像の実現に向けた計画目標

前章で設定した基本方針を軸として、方針ごとに計画目標を以下のように設定します。



基本方針	計画目標	施策・事業
基本方針３ **まちづくりとの連携による地域活力の向上** （立地適正化計画との連携）	⑥交通結節機能の強化	○交通拠点における乗換え・乗継ぎ環境の向上 ○サイクル＆バスライド用自転車置場の整備
	⑦交通情報案内サービスの高度化	○にいバス運行情報提供の多様化 ○ＭａａＳの導入検討〔再掲〕 ○公共交通マップの改善
	⑧利用しやすい公共交通環境の整備	○交通拠点等におけるバリアフリー化 ○主要バス停における待合環境の整備 ○利用環境向上に向けた都市基盤整備
基本方針４ **市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通**	⑨担い手不足問題への対応	○運転士募集の継続的な周知活動 ○運転士の確保に向けた支援
	⑩運賃施策の推進	○路線バスとにいバスの運賃格差の改善〔再掲〕 ○割引制度の適正化
	⑪既存公共交通を補完する新たな移動支援策の導入	○課題地域への移動支援策の検討〔再掲〕 ○地域資源の活用検討（施設送迎バスなど）〔再掲〕

５章　施策・事業（アクション）

１．公共交通施策体系

計画目標の達成に向けて、時勢を踏まえながら計画目標ごとに定めた２３の施策に取り組みます。本計画の基本的な方針、計画目標と施策の関係は以下のとおりです。

基本理念：ひと･まち･未来をつなぐ、便利で快適に移動できる持続可能な公共交通

基本方針	計画目標	施策・事業
基本方針１ 便利で移動しやすい公共交通網の構築	①幹線交通（鉄道・路線バス）の維持・充実	施策０１ 路線バスの健全な運行に向けた取組 利便
		施策０２ 利用実態に即した運行の改善 利便
		施策０３ 利用喚起・利用促進に向けた取組 利便
		施策０４ 都市高速鉄道１２号線延伸に向けた取組
	②にいバスの再編	施策０５ 利用ニーズに応じた効率的な運行体系の確立 フィーダー 利便
		施策０６ 路線バスとにいバスの運賃格差の改善
	③幹線交通を補完する交通手段の機能強化	施策０７ タクシーや福祉有償運送等の既存交通の利用環境の向上
		施策０８ 課題地域への移動支援策の検討 フィーダー 利便
		施策０９ 地域資源の活用検討（施設送迎バスなど） 利便
基本方針２ 新たな技術の活用による利便性の向上	④新技術の活用促進	施策１０ ＭａａＳの導入検討 利便
		施策１１ ＡＩ技術活用の検討 利便
		施策１２ 自動運転技術の活用に向けた検討
	⑤シェアモビリティ等の新たな移動手段の導入支援	施策１３ シェアモビリティ利用環境の整備
基本方針３ まちづくりとの連携による地域活力の向上（立地適正化計画との連携）	⑥交通結節機能の強化	施策１４ 交通拠点における乗換え･乗継ぎ環境の向上 利便
		施策１５ サイクル＆バスライド用自転車置場の整備 利便
	⑦交通情報案内サービスの高度化	施策１６ にいバス運行情報提供の多様化 利便
		施策１０ ＭａａＳの導入検討 〔再掲〕 利便
		施策１７ 公共交通マップの改善 利便
	⑧利用しやすい公共交通環境の整備	施策１８ 交通拠点等におけるバリアフリー化 利便
		施策１９ 主要バス停における待合環境の整備 利便
		施策２０ 利用環境向上に向けた都市基盤整備
基本方針４ 市民･行政･交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通	⑨担い手不足問題への対応	施策２１ 運転士募集の継続的な周知活動
		施策２２ 運転士の確保に向けた支援
	⑩運賃施策の推進	施策０６ 路線バスとにいバスの運賃格差の改善 〔再掲〕
		施策２３ 割引制度の適正化 利便
	⑪既存公共交通を補完する新たな移動支援策の導入	施策０８ 課題地域への移動支援策の検討 〔再掲〕 利便
		施策０９ 地域資源の活用検討（施設送迎バスなど） 〔再掲〕 利便

※利便 ：今後、「地域公共交通利便増進実施計画」の利便増進事業として位置付ける予定の施策･事業
（利便増進事業：地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業）

フィーダー ：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の補助制度の活用を検討する施策･事業

２．施策・事業

各施策の概要は以下のとおりです。

計画目標①：幹線交通（鉄道・路線バス）の維持・充実

施策０１　路線バスの健全な運行に向けた取組【利便増進事業】

目　　的

便利で快適に移動できる公共交通を実現するため、交通機能ごとに目標とするサービスレベルを設定し、サービスレベルの確保･向上に必要な対策の実施を目的とします。

事業内容

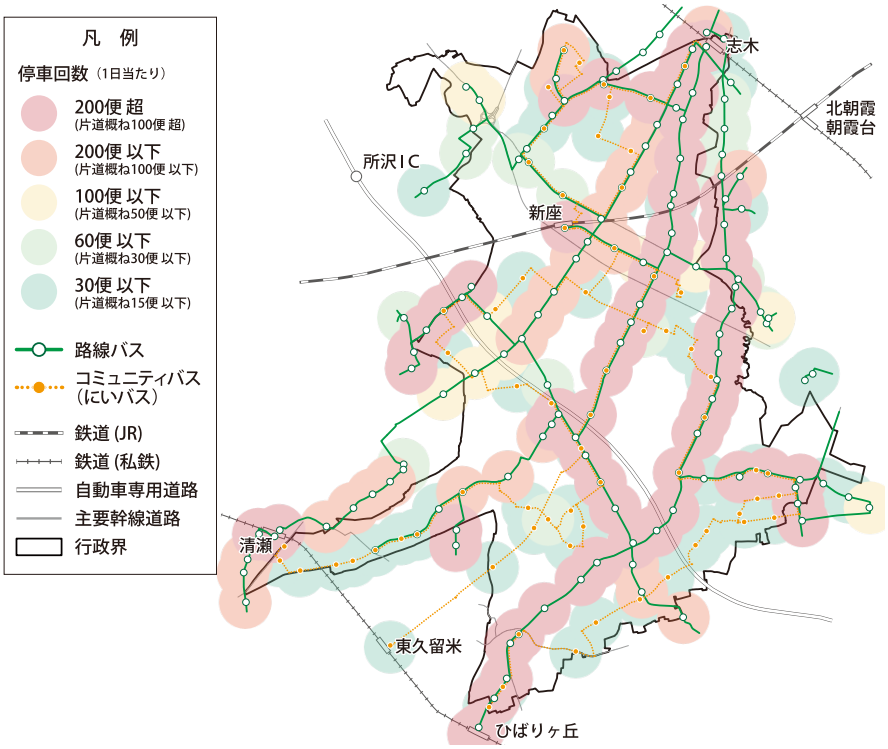
市民生活に影響を及ぼすおそれのある路線バス等の減便や廃止等が検討される際には、速やかに地域公共交通会議を開催し、事業者･行政･利用者が一体となって、財政支援を含め、公共交通を維持するための協議・調整を行います。

●検討を行う目安

以下に示す運行頻度を下回るような場合には、地域特性やバスの利用状況等を踏まえながら協議･調整を実施

市内からの利用が多い駅(新座駅･志木駅･朝霞台駅・ひばりヶ丘駅)間を結ぶ幹線路線	➡概ね１時間３本以上
上記以外の幹線路線のバス停	➡概ね１時間２本以上
支線交通のバス停	➡概ね１～１．５時間１本以上

図　バスの運行状況（平日）



実施主体

バス事業者、新座市、新座市地域公共交通会議

施策０２　利用実態に即した運行の改善【利便増進事業】

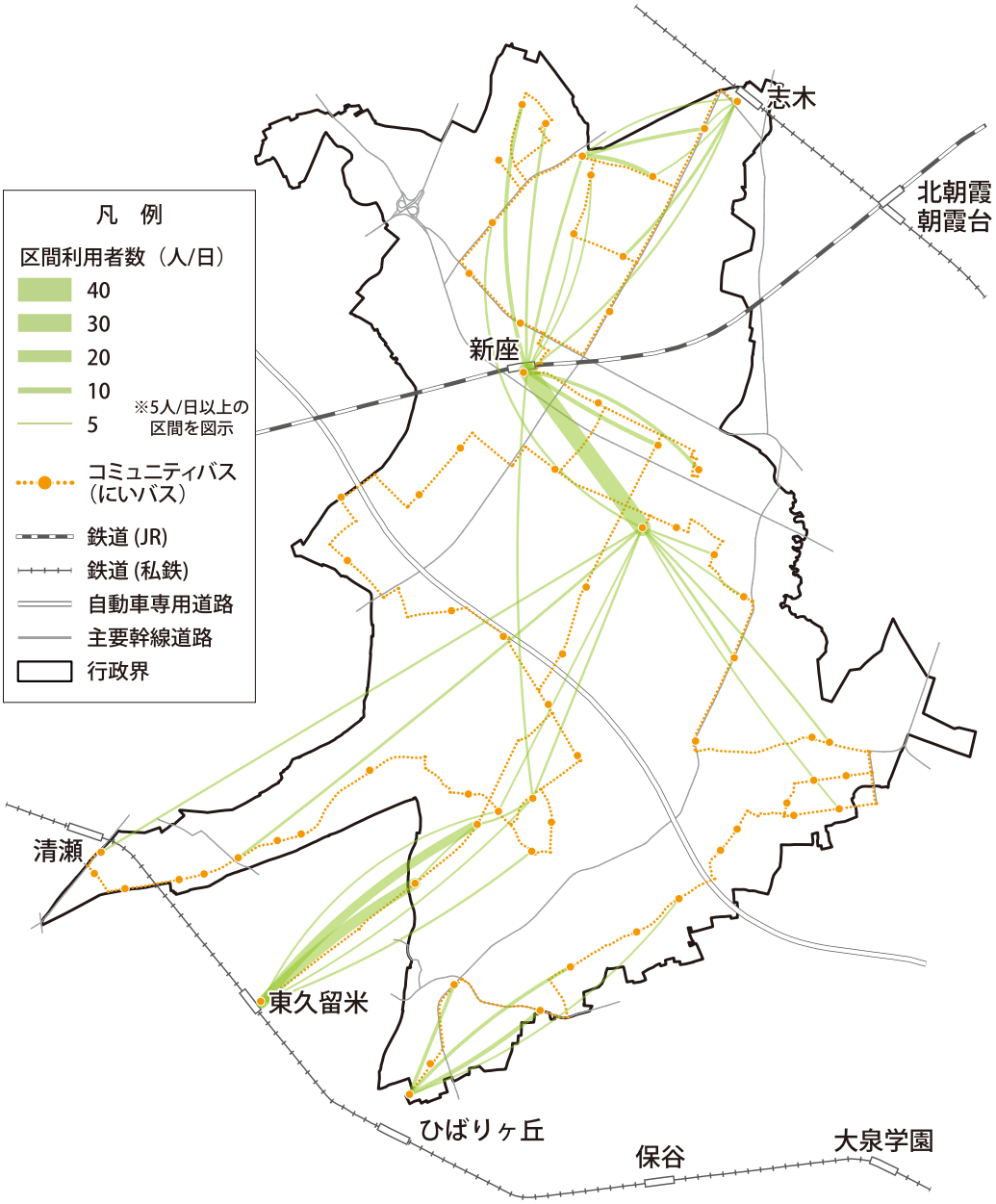
目　　的

公共交通の利便性向上と利用者数の確保・増加に向けて、都市整備の進展等を踏まえながら、移動需要に最も合致する公共交通ネットワークの構築を目的とします。

事業内容

ライフスタイルの変化や、都市拠点・都市計画道路の整備、公共施設･医療施設･大規模商業施設の整備等により、移動需要が大きく変化する場合や変化が見込まれるような場合には、地域公共交通会議においてバス路線の再編や運行形態の見直し等を行い、公共交通ネットワークの最適化を図ります。

図　にいバスの利用状況（利用者が多い区間・平日１日）



実施主体

バス事業者、タクシー事業者、新座市、新座市地域公共交通会議

施策０３　利用喚起・利用促進に向けた取組【利便増進事業】

目　　的

今後予想される少子高齢化･人口減少が進行する中にあっても、路線バスの運行サービス水準を維持していくため、モビリティ･マネジメントにより公共交通の利用を促すとともに、公共交通を使って守る意識の醸成を目的とします。

事業内容

以下に示すような取組を検討･実施し、公共交通の利用喚起･利用促進を図ります。さらに、自家用車利用から公共交通利用への転換を促すことで、環境負荷の低減や道路の混雑緩和につなげます。

- 公共交通の乗り方教室の開催
- 学校等での啓発活動の実施
- イベント等への出展、車両展示
- 転入者等を対象とした情報提供やお試し乗車割引券の配布
- マイ時刻表の作成、配布
- 市ホームページや広報紙等を活用した公共交通のＰＲ

図　バスの乗り方教室の事例

《時刻表の見方の説明》

資料：三郷市ＨＰ

図　お試し乗車券付き公共交通の利用促進リーフレット

資料：茨城県ＨＰ

実施主体

市民、バス事業者、新座市

施策０４　都市高速鉄道１２号線延伸に向けた取組

目　　的

市中央部は大部分が市街化調整区域となっており、既存の鉄道駅へのアクセスが不便な鉄道空白地域であることから、都市計画マスタープランでは、新都市拠点として（仮称）新座中央駅・（仮称）新座スマートインターチェンジ周辺を位置付けています。そこで、地下鉄の延伸及び新駅設置の早期実現を目指すことを目的とします。

事業内容

都市高速鉄道１２号線の早期延伸実現に向けて、関係機関との協議や新駅予定地周辺におけるまちづくりの検討を進めるとともに、地元の更なる機運醸成を図ります。また、東京都の動向などの情報収集に努め、関係機関への効果的な働き掛けを行います。

図　新駅周辺の将来イメージ図

イメージ図

（令和７年度末までに作成予定）

実施主体

新座市、新座市都市高速鉄道１２号線延伸促進期成同盟会、
沿線自治体、都市高速鉄道１２号線延伸促進協議会、国・県

計画目標②：にいバスの再編

施策０５　利用ニーズに応じた効率的な運行体系の確立【利便増進事業】【フィーダー】

目　　的

にいバスは路線バスを補完するものとして運行しており、交通空白地域を解消するとともに路線バスとの競合をできるだけ避けるように設定しているため、一運行の時間･距離が長く、運行形態も複雑となっています。また、利用の少ない区間や時間帯があることから、利用ニーズに応じた効率的な運行とすることを目的とします。

事業内容

限られた資源の中で運行効果を最大限高められるよう、にいバスの利用状況や他の公共交通サービスの運行状況（路線バス等との重複･競合状況）を踏まえ、見直しを行う目安を設定し、運行体系を適宜見直すこととします。なお、見直しを行う際には、利用者意向だけでなく、運転士へのヒアリング等により運行上の問題点等を把握した上で、ニーズに合った運行体系を目指します。また、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の補助制度を活用した持続可能な運行体系について検討します。

●検討を行う目安

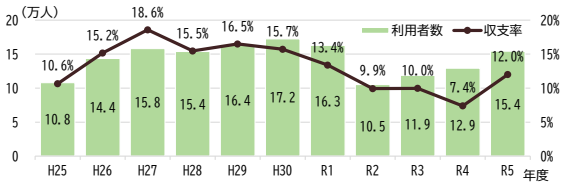
以下に示す基準のいずれかを下回るような場合には、利用状況や利用者ニーズ等を確認しながら、適切な交通機関となっているか検証することとし、検証結果を踏まえ、必要に応じて見直しに向けた検討を行います。

- 路線利用者数　➡　現状値より概ね１５～２０％減※1
- 収　　支　　率　➡　１０％※2

※１　新型コロナウイルス感染症の影響による減少量（令和元年度から令和２年度の変化）の半分程度

※２　無料乗車証の対象の拡大･縮小等によっても値が変化するため、数値だけでなく、運賃施策の状況も考慮する。

にいバス利用者数と収支率の推移



●路線バスとにいバスの運行が重複している主な区間

- 新座駅南口～新座市役所
- 志木駅南口～新座団地
- 新座警察署前～福祉センター入口（静風荘病院前）

また、現在のにいバスは交通拠点である新座駅･志木駅･ひばりヶ丘駅･東久留米駅･清瀬駅に接続していますが、ひばりヶ丘駅と清瀬駅においては、バス停が鉄道駅からやや離れた位置にあるため、機会を捉えながら当該自治体や交通事業者と駅前への乗入れに向けた協議を行います。

実施主体

バス事業者、タクシー事業者、新座市、新座市地域公共交通会議

施策０６　路線バスとにいバスの運賃格差の改善

目　　的

路線バスとにいバスは運賃体系が異なるため、双方の利用者の公平性の確保や路線バスの安定的な運行維持のため、にいバスの運賃体系の在り方を改めて検討することを目的とします。

事業内容

市内の路線バスは区間制運賃となっているのに対し、にいバスは均一運賃となっていることから、同一区間を利用した場合でも運賃が異なる場合があります。さらに、にいバスでは高齢者等に無料乗車証を交付していることから、路線バス利用者との間で運賃格差が生じています。にいバスの運行体系の検討状況を踏まえながら、運賃についても格差解消に向けた取組の実施を検討します。

●格差解消に向けた取組（一例）

- 受益者負担の原則に基づく無料乗車証制度の見直しと割引制度の検討
- にいバスから路線バスへの乗換え利用者に対する割引制度の検討
- 路線バスの運賃改定に合わせた運賃見直し

●運賃が異なる主な区間

志木駅南口～新座市役所	路線バス：２２０円（約１５分） にいバス：１８０円（約２７分）
東久留米駅～新座市役所	路線バス：２５０円（約１７分） にいバス：１８０円（約４０分）
志木駅南口～新座団地	路線バス：２００円、２２０円（約１０分） にいバス：１８０円（約１０分）

※運賃は現金の場合

実施主体

バス事業者、新座市、新座市地域公共交通会議

計画目標③：幹線交通を補完する交通手段の機能強化

施策０７　タクシーや福祉有償運送等の既存交通の利用環境の向上

目　　的

鉄道･バスの運行を補完するとともに、個別輸送ニーズに対応するタクシーや福祉有償運送等の利用環境を向上し、より移動しやすい公共交通環境を創出することを目的とします。

事業内容

タクシー（一般タクシー、福祉タクシー）や福祉有償運送等の個別輸送サービスを利用しやすい環境を創出するため、以下のような取組の実施を検討します。

●利用環境の向上に資する取組（一例）
- 交通拠点におけるタクシー乗り場の整備
- ユニバーサルデザインタイプの車両等を導入しているタクシー事業者の紹介･周知
- タクシー配車アプリの使い方の周知
- タクシー、福祉有償運送等の連携
- （日本版）ライドシェアサービスの情報周知･ＰＲ

図　ユニバーサルデザインタクシーの認定基準と車両事例

レベルごとの基準

車いすスペース	レベル準1	レベル1	レベル2
長さ	1,100mm以上	1,300mm以上	1,300mm以上
幅	630mm以上	750mm以上	750mm以上
高さ	1,300mm以上	1,350mm以上	1,400mm以上
車内傾斜角	15度以下	10度以下	概ね水平
その他	**レベル準1**	**レベル1**	**レベル2**
スロープ耐荷重	200kg以上	300kg以上	300kg以上
乗降用手すり	なし	あり	あり
足元照明	なし	あり	あり
乗降口明度差	なし	あり	あり

国の支援措置

	レベル準1	レベル1	レベル2
購入補助	車両本体価格の1/3（上限40万円）	車両本体価格の1/3（上限60万円）	車両本体価格の1/3（上限60万円）
税制支援	自動車重量税、自動車税（環境性能割）の減免（ただしエコカー減税あり）		

車体表示マーク

レベル準１　レベル１　レベル２

資料：国土交通省資料

資料：公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン
　　バリアフリー整備ガイドライン　車両等編（国土交通省総合政策局バリアフリー政策課）

実施主体

タクシー事業者、福祉有償運送登録団体、新座市

施策０８　課題地域への移動支援策の検討【利便増進事業】【フィーダー】

目　　的

市内の公共交通の人口カバー率は９割を超えていますが、バス停まで高低差がある地域やバスの運行本数が少ない地域など、一部では公共交通を利用しづらい状況にあることから、既存公共交通を補完する新たな移動手段の導入を検討することを目的とします。

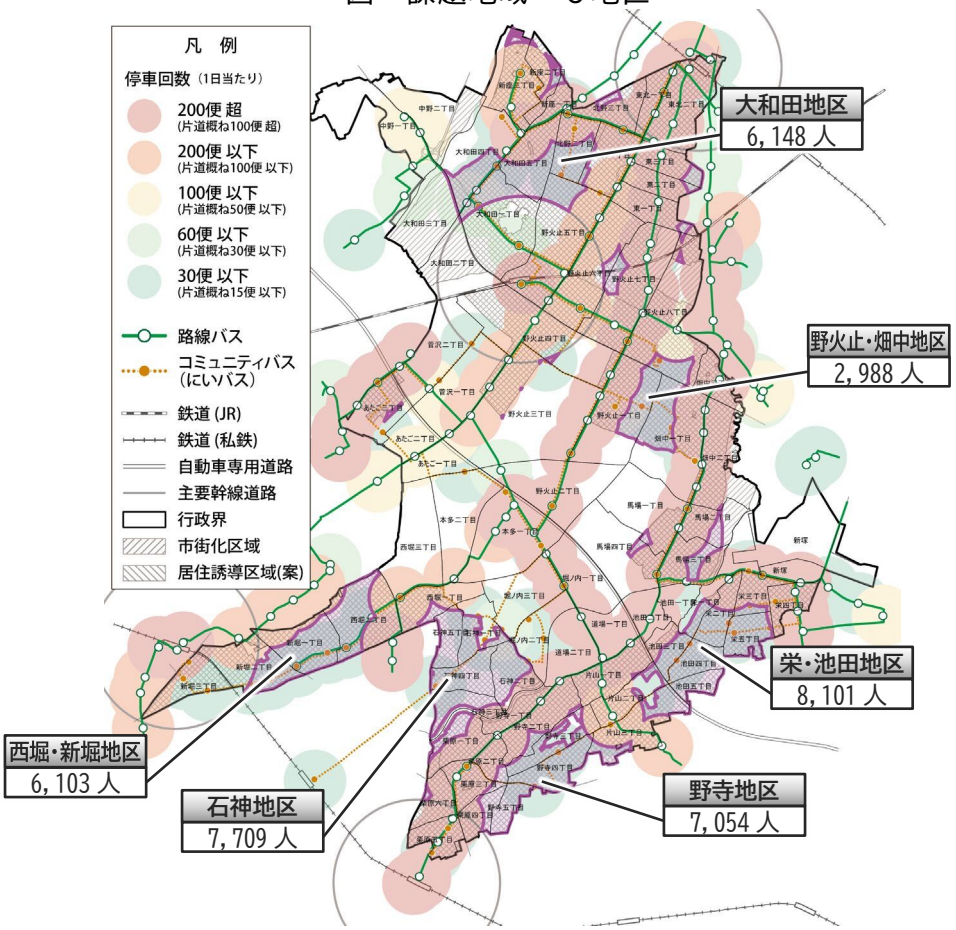
事業内容

公共交通を利用しづらい地域を課題地域として抽出し、地域と連携しながら新たな移動支援策の導入に向けて検討を行うとともに、今後、同様の取組を進めていくために、ガイドライン等の作成を検討します。また、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の補助制度を活用した持続可能な運行体系について検討します。

●課題地域の解消に向けた取組（一例）

- 地域状況の詳細把握
- 移動支援策の必要性の把握
- 新たな移動支援策の整理
- 新たな移動支援策の詳細検討
- 新たな移動支援策の具体的検討（勉強会）

図　課題地域：６地区



実施主体

市民、バス事業者、タクシー事業者、新座市

施策０９　地域資源の活用検討（施設送迎バスなど）【利便増進事業】

目　　的　公共交通の担い手不足や移動需要の多様化を見据え、民間施設等が運行する施設送迎バスの活用等に向けて取組むことを目的とします。

事業内容　国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」においては、「公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員し、加えて地域における移動需要の創出を図りながら、全ての地方公共団体において、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要」とされています。法令上の規制など、施設送迎バスの活用には様々な制約もありますが、今後の公共交通を取り巻く状況を踏まえつつ、これらの地域資源の活用に向け、協力体制の構築や導入方法等について検討します。

図　地域資源の活用に関する取組例

取組	具体例
商業事業者が無料乗車券を配布（高松市、土浦市、盛岡市、京都市　他）	・商店街で買物をした人に対して商業事業者がサービスとして無料乗車券を配布することで、利用促進を図る。
商業事業者がバス運行を補助（高松市、青森県五戸町、北海道当別町　他）	・中心市街地の活性化を図る目的で、ショッピングに便利な時間帯にバスを運行、利用促進を図る。国や市からの補助だけではなく、商店街振興組合が補助を行うことも考えられる。

POINT
公共交通でアクセスしやすくすることによって来訪者や売り上げ増加に貢献する可能性があることが共有できれば、企業や商業施設との連携を図りやすい。

資料：地域公共交通の利用促進のためのハンドブック：国土交通省資料

実施主体　バス事業者、その他企業、新座市

計画目標④：新技術の活用促進

施策１０　ＭａａＳの導入検討【利便増進事業】

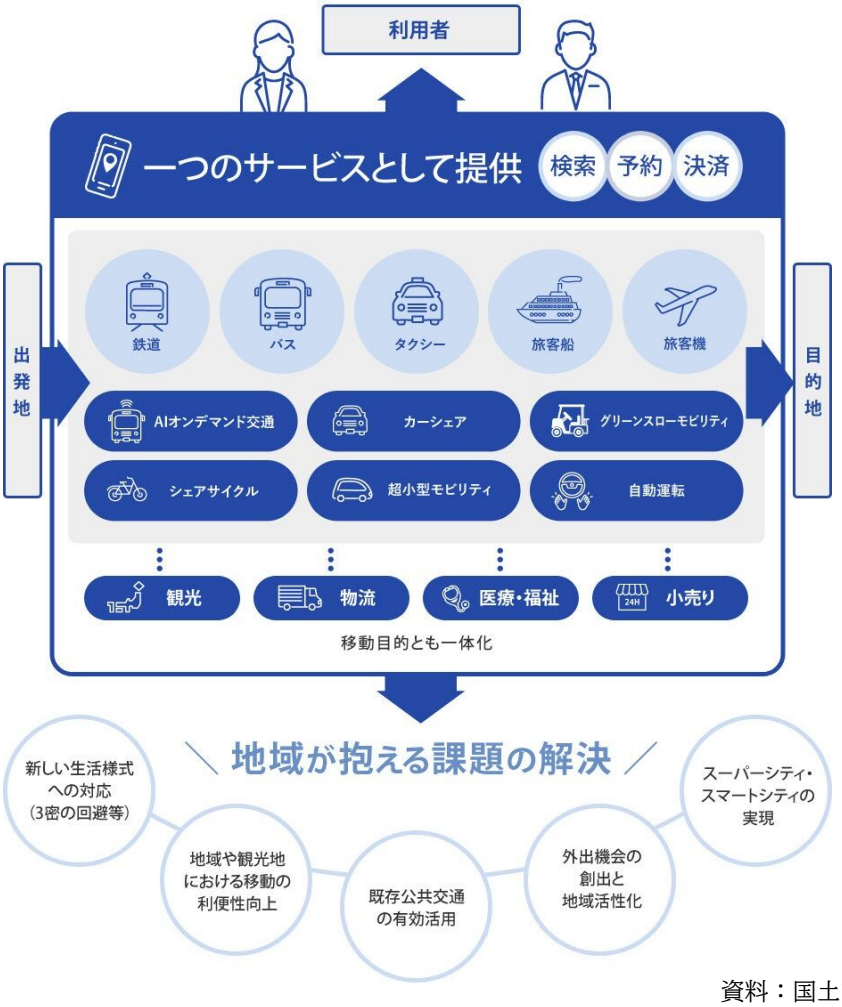
目　　的

ＭａａＳ（Mobility as a Service）の導入により、公共交通の利用促進や利便性向上のほか、交通分野以外における付加価値の創出のため、長期的に取り組んでいくことを目的とします。

事業内容

ＭａａＳは、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索･予約･決済等を一括で行うサービスであり、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。本市においても、既に公共交通を利用している方だけでなく、普段公共交通を利用していない方や来訪者などの移動利便性の向上を図るとともに、地域経済の活性化等が期待できるものとして、交通事業者の情報や観光･医療･防災等における移動情報サービスを統合したＭａａＳの構築やそのための広域的な連携の在り方を検討していきます。

図　ＭａａＳのイメージ



資料：国土交通省ＨＰ

実施主体

交通事業者（鉄道･バス･タクシー･シェアモビリティ等）、その他企業、国･埼玉県、新座市

施策１１　ＡＩ技術活用の検討【利便増進事業】

目　　的　他自治体におけるＡＩを活用した公共交通事業の事例等を参考に、事業の効率化や利便性の向上を図ることを目的とします。

事業内容　近年、公共交通事業においてもＡＩを活用した様々なサービスの導入が進められており、刻々と変化する移動ニーズや交通手段に対応したサービス等の研究を行いながら、新たな移動支援策の導入に向けた検討を進めます。また、ＡＩを活用して蓄積される公共交通利用者の詳細な利用状況等のデータを分析することで、更なる利便性の向上を目指します。

図　さいたま市の事例（岩槻区での実証実験）

データからＯＤを可視化して、今後の運行に活用

資料：さいたま市ＨＰ

実施主体　バス事業者、タクシー事業者、その他企業、国･埼玉県、新座市

施策１２　自動運転技術の活用に向けた検討

目　　的　公共交通の運転士不足に対する解決策の一つとして、自動運転バスや自動運転タクシーなどの導入に向けた体制を構築することを目的とします。

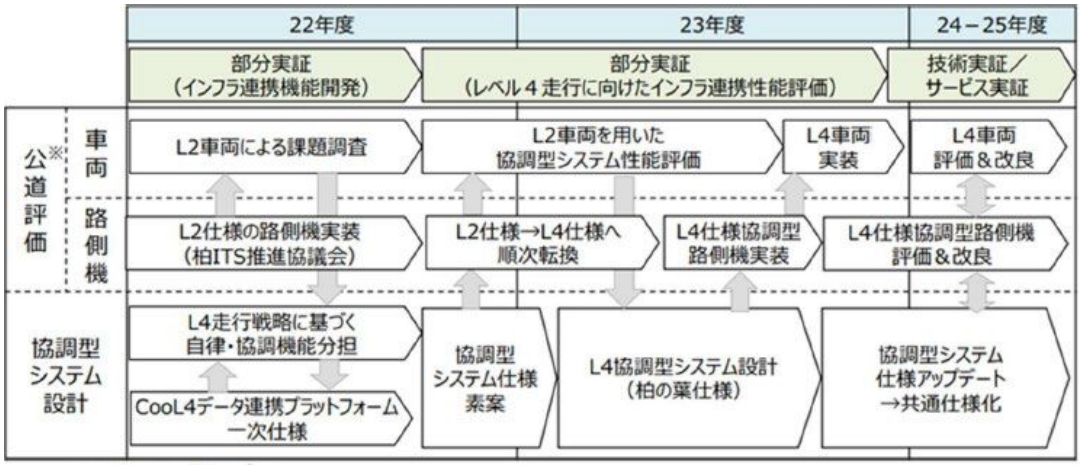
事業内容　自動運転に係る技術の発展や法制度の動向を注視しつつ、交通事業者と連携しながら自動運転サービスの実証実験や本格導入に向けた研究を行います。

表　関東運輸局において認可されたレベル４自動運転車の概要

	ＧＬＰ　ＡＬＦＡＬＩＮＫ相模原構内を運行する車両	羽田イノベーションシティ内を運行する車両
申 請 者	株式会社ティアフォー	BOLDLY 株式会社
運行区間	ＧＬＰ　ＡＬＦＡＬＩＮＫ相模原構内の全周約 1.3ｋｍ	羽田イノベーションシティ内の全周約 800m
運行主体	株式会社ティアフォー	BOLDLY 株式会社
運行車両	タジマ社製「ＧＳＭ８」	NAVYA 社製「ARMA」
運行形態	センサー等にて自己位置を認識しつつ、あらかじめ決められたルートを走行 最高速度約 15km/h	センサー等にて自己位置を認識しつつ、あらかじめ決められたルートを走行 最高速度約 12km/h

資料:「関東で初めて自動運転車（レベル４）の認可を行いました」（国土交通省関東運輸局）

図　柏の葉地区におけるレベル４実装に向けたスケジュール



資料:「自動走行の実現及び普及に向けた取組報告と方針ｖｅｒｓｉｏｎ７．０ 参考資料」（自動走行ビジネス検討会、令和５年）

実施主体　バス事業者、タクシー事業者、その他企業、新座市

計画目標⑤：シェアモビリティ等の新たな移動手段の導入支援

施策１３　シェアモビリティ利用環境の整備

目　　的

シェアサイクル等のシェアモビリティは、鉄道やバスを補完する新たな移動手段として需要が高まっていることから、シェアモビリティの普及や利用環境の充実を目的とします。

事業内容

シェアサイクルは鉄道駅やバス停までの「ラストワンマイル」の移動や、運行していない時間帯の移動、地域内の回遊など、既存の公共交通を補完する役割を担っています。また、健康促進や観光振興、環境負荷低減等への寄与が期待できることから、事業者と連携し、交通拠点（３章で定める都市拠点・地域拠点・行政拠点・地区交通拠点）や公共施設等へのポートの増設、安全で適切な利用の促進を図ります。
また、新たなモビリティのシェアリングサービス等についても、最新の動向を踏まえ研究します。

図　市内のサイクルポート

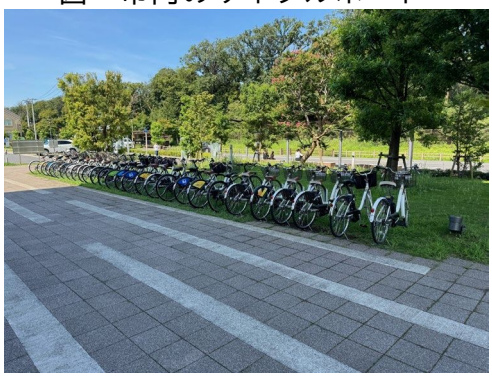


図　電動サイクルタイプの車両の例

実施主体

シェアモビリティ事業者、新座市

計画目標⑥：交通結節機能の強化

施策１４　交通拠点における乗換え･乗継ぎ環境の向上【利便増進事業】

目　　的

交通拠点（３章で定める都市拠点・地域拠点・行政拠点・地区交通拠点）において、公共交通機関同士の乗換え及び乗継ぎの利便性を向上することを目的とします。

事業内容

市の玄関口であり、鉄道･路線バス･その他交通手段間の乗換え･乗継ぎ拠点となる志木駅・新座駅については、都市拠点として、シームレスな移動が可能となり、更には、まちの活力や賑わいが創出される空間となることを目指します。利用者･事業者ニーズを踏まえながら、駅前広場の整備や空間の再編、自転車駐車場の整備、案内表示（乗換え案内、バスの行き先･乗り場案内）の充実等について検討します。

また、路線バスとにいバスの乗継ぎ等、異なる交通モード間による乗換えに当たっては、待ち時間が長くならないよう、地域公共交通会議等を通じた検討を行います。

にいバス同士の乗継ぎは、新座市役所、新座駅南口、老人福祉センターにおいて可能となっていますが、利用する便によっては、待ち時間が非常に長くなることがあります。移動需要も見極めつつ、利用者が乗継ぎを選択しやすいダイヤ設定を検討します。

実施主体

鉄道事業者、バス事業者、新座市、地域公共交通会議

施策１５　サイクル＆バスライド用自転車置場の整備【利便増進事業】

目　　的

公共交通の利便性向上や駅周辺への自家用車･自転車流入抑制のため、サイクル＆バスライドの環境整備を目的とします。

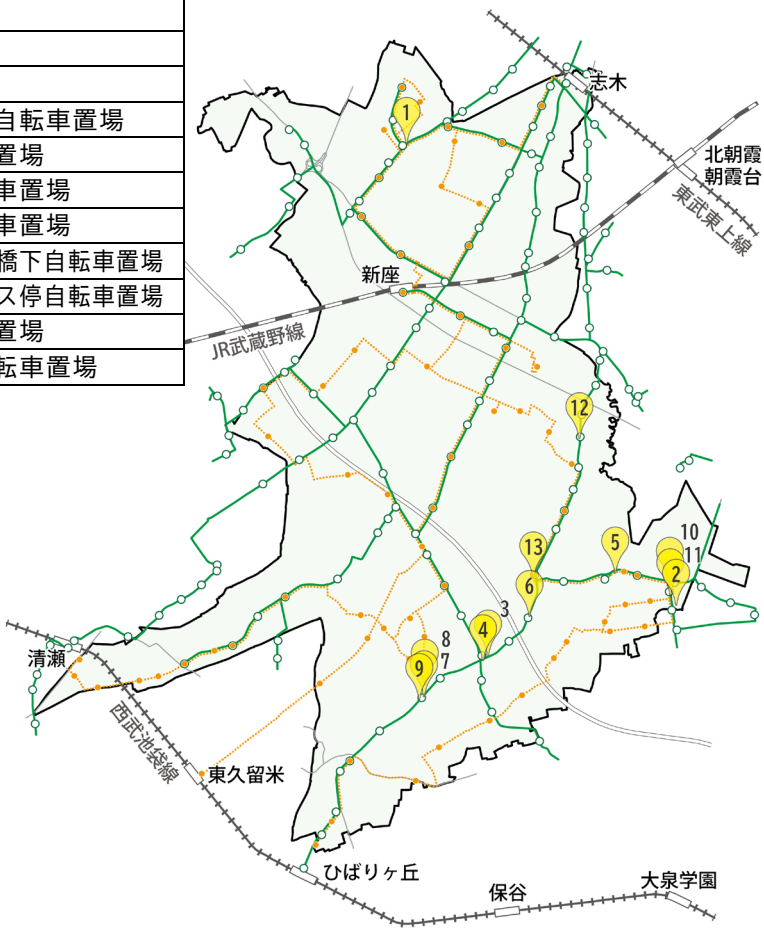
事業内容

主要なバス停周辺の公共用地や空地等を活用して、サイクル＆バスライド用自転車置場（駐輪スペース）の整備を推進するとともに、適切に管理をしていきます。また、事業者と連携しながら、利用需要を踏まえたシェアサイクルポートの設置を検討します。
これらの取組について、ホームページ等でサイクル＆バスライドの周知を図り、公共交通の利用を促進します。

図　市内の無料自転車置場

1	新座団地入口バス停前自転車置場
2	栄四丁目自転車置場
3	片山第１自転車置場
4	片山第２自転車置場
5	栄二丁目自転車置場
6	池田二丁目バス停前自転車置場
7	貝沼バス停前自転車置場
8	貝沼バス停第二自転車置場
9	貝沼バス停第三自転車置場
10	新座総合技術高校歩道橋下自転車置場
11	都民農園セコニックバス停自転車置場
12	下片山バス停自転車置場
13	新座高校バス停前自転車置場

※令和７年７月現在



実施主体

バス事業者、シェアモビリティ事業者、新座市

計画目標⑦：交通情報案内サービスの高度化

施策１６　にいバス運行情報提供の多様化【利便増進事業】

目　　的

情報発信の強化や多様化により、誰もが簡単に目的地までの最適な交通手段やリアルタイムの運行状況を把握できるようにすることを目的とします。

事業内容

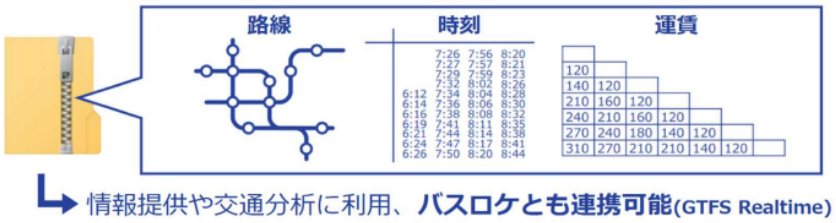
にいバスは、令和５年度の運行見直しに際し、バスロケーションシステムを導入しましたが、このサービスを維持しつつ、利用者がより簡単に運行情報を入手できるような取組を検討します。

●バスロケーションシステムの高度化に向けた取組（一例）

- バス停ごとの個別リンク先の二次元コードの掲示
- バスロケーションシステムの使い方の説明
- 他の検索サービス等との連携（ＧＴＦＳリアルタイム等）
- 交通拠点となる志木駅、新座駅、新座市役所等におけるデジタルサイネージや電光掲示板を活用した公共交通の案内表示

また、国土交通省が定める「標準的なバス情報フォーマット（ＧＴＦＳ－Ｊ Ｐ）」に基づき、にいバスの運行情報のオープンデータ化を推進するとともに、整備したデータを適切に運用･更新します。

図　標準的なバス情報フォーマットの構成



区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP (2017年３月～)	停留所、路線、便、時刻表、運賃 等
動的データ	GTFSリアルタイム (2019年3月～)	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

資料：「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト　国土交通省

実施主体

バス事業者、新座市

施策１０　ＭａａＳの導入検討　〔再掲〕

☞　６０ページ参照

施策１７　公共交通マップの改善【利便増進事業】

目　　的　市が作成している公共交通マップについて、バスやタクシーが身近な交通手段であるとの認識を広めるとともに、公共交通の一層の利用促進を図るツールとして活用することを目的とします。

事業内容　市内を運行している公共交通の案内を市ホームページにおいて行うとともに、路線バスやにいバスの運行形態の変更等に合わせて公共交通マップを随時更新します。更新に当たっては、公共交通の利用促進につながるよう利用者目線に立った記載内容の追加や、分かりやすい掲載方法を検討します。

- 公共交通に関する情報の追加（バス待ち環境、タクシー乗り場、サイクル＆バスライド用自転車置場、シェアサイクルポート等）
- 運行頻度の視覚化（運行本数に応じた路線の太さを設定）
- 大規模商業施設、観光スポット等の案内（まちあるきマップとの連携）
- 主な公共施設等へのアクセス方法の記載（最寄りバス停や運行路線等）
- 広告の募集、掲載

また、広報紙などを活用し、公共交通の利用促進に関する情報等と合わせて、公共交通マップの周知を図ります。

図　埼玉県寄居町の公共交通マップ例

資料：寄居町公共交通ガイドブック

実施主体　鉄道事業者、バス事業者、新座市、新座市地域公共交通会議

計画目標⑧：利用しやすい公共交通環境の整備

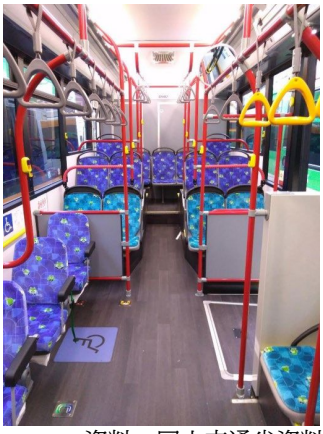
施策１８　交通拠点等におけるバリアフリー化【利便増進事業】

目　　的　公共交通のバリアフリー化･ユニバーサルデザイン化を促進し、誰もが安全･安心して利用できるような環境の整備を目的とします。

事業内容　駅構内や駅周辺、主要バス停等の交通拠点（３章で定める都市拠点・地域拠点・行政拠点・地区交通拠点）を中心に、車いすの方や歩行が困難な方、子ども連れの方など、誰もが利用しやすい移動環境を実現するため、ハード面、ソフト面での対策として以下に示すような事業・対策を検討します。

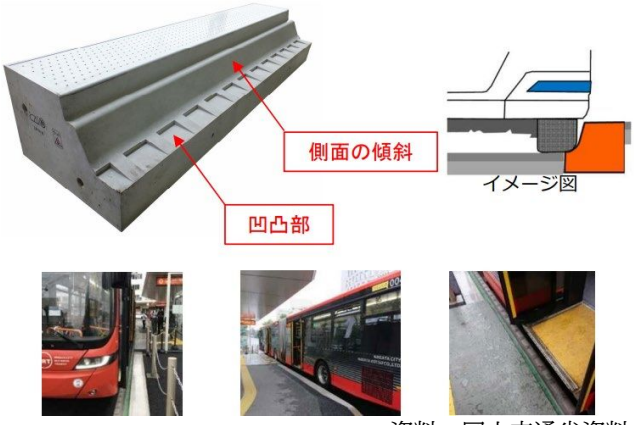
- 駅等のエレベーターの整備
- バス停周辺のバリアレス縁石（バス停にバスを近づけること(正着)ができる縁石の導入
- 誰もが利用しやすい車両（フルフラットバス、ユニバーサルデザインタクシー等）の導入推進
- バリアフリー教室等を通じた心のバリアフリー（バリアを感じている人の身になって考え、行動を起こすこと）の実現

図　フルフラットバスの例



資料：国土交通省資料

図　バリアレス縁石



資料：国土交通省資料

図　バリアフリー教室の事例（ノンステップバス乗降体験）

資料：国土交通省資料

実施主体　鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、国･埼玉県、新座市

施策１９　主要バス停における待合環境の整備【利便増進事業】

目　　的

鉄道駅や主要バス停において、安全で快適に過ごすことができる待合環境の整備を目的とします。

事業内容

《鉄道駅》

バスの発着地になっている鉄道駅について、待ち時間を快適に過ごすことができるような環境の改善に取り組んでいきます。

新座駅北口では、土地区画整理事業によるまちづくりが進められていることから、併せてバス等の待合環境の整備を検討します。

《拠点バス停》

複数路線の乗入れがあるなど、多くの利用が見込まれるバス停や周辺施設において、待合環境の改善を図っていきます。

埼玉県では、バスの発車時刻まで快適に過ごすことができる施設等を認定するバスまちスポットやまち愛スポットの設置を推奨していることから、本市においても同取組の導入を検討するとともに、商業施設の店舗内やコミュニティセンター、図書館のロビー等に、公共交通の路線図や時刻表等を掲出するなど、待合環境の充実を推進します。

図　バスまちスポット、まち愛スポットのステッカー

資料：埼玉県ＨＰ

実施主体

バス事業者、その他企業、国･埼玉県、新座市

施策２０　利用環境向上に向けた都市基盤整備

目　　的　鉄道（駅）利用者やバス利用者、その他歩行者や自転車等が安全で円滑に移動できるような環境の整備を目的とします。

事業内容　鉄道（駅）を利用者する人が安全かつ円滑に移動できるよう、まちづくりの進捗に合わせて駅周辺の道路や駅前広場の整備を推進します。
また、路線バスやにいバスの安全運行･定時運行を確立するため、道路の整備（都市計画道路の整備、歩道･自転車通行空間の整備、交差点改良、道路の維持管理等）を推進します。併せて、ＰＴＰＳ（公共車両優先システム）の導入やバスベイの設置、バス以外の車両の通行規制、駐車規制等について、関係機関との協議･検討を行います。

図　道路ネットワーク方針図（新座市都市計画マスタープラン）

実施主体　バス事業者、交通管理者、国･埼玉県、新座市

計画目標⑨：担い手不足問題への対応

施策２１　運転士募集の継続的な周知活動

目　　的

各交通事業者では、安定した運行の継続に向けて、積極的な採用活動を行っていますが、担い手不足の状況が続いているため、官民が連携して、バスやタクシーの運転士をはじめとする公共交通の新たな担い手を確保することを目的とします。

事業内容

行政が交通事業者のニーズを把握した上で、事業者情報や求人情報の公開、交通事業者等が行う採用活動の周知･支援、公共交通に関する業務の紹介や魅力の発信等を行い、官民が連携して担い手の確保に努めます。

図　合同説明会チラシ

資料：埼玉県バス協会

実施主体

バス事業者、タクシー事業者、国･埼玉県、新座市

施策２２　運転士の確保に向けた支援

目　　的

バス事業においては、運転士の確保・維持が困難という理由から減便･廃線とせざるを得ない状況が各地で発生しており、同様にタクシー事業では、運転士不足から稼働台数が不足し、配車に時間を要する事案が生じています。このような状況を回避し、交通事業者による持続的な事業継続を目的とします。

事業内容

三重県桑名市では、大型運転免許を持つ消防士が、本人の希望により定年退職以降はバス運転士として転籍を可能とする協定を交通事業者と締結しており、バスの運転に必要な大型２種免許は交通事業者が取得をサポートし、１年毎の契約更新で最長７２歳まで勤務ができる形態としています。こうした仕組みを研究し、本市において交通事業者と共同で導入可能な取組を検討します。

図　桑名市と三重交通の協定締結式

資料：桑名市ＨＰ

実施主体

バス事業者、タクシー事業者、新座市

計画目標⑩：運賃施策の推進

施策０６　路線バスとにいバスの運賃格差の改善　〔再掲〕

☞ ５６ページ参照

施策２３　割引制度の適正化【利便増進事業】

目　　的　路線バスとにいバスの利用者の公平性を確保するとともに、市が運行する公共交通においては、運転免許を持たない方や体が不自由な方など、誰もが使いやすく分かりやすい料金制度化を目的とします。

事業内容　市が運行する公共交通について、市民意向や財政状況等を踏まえるとともに、交通事業者との均衡を勘案しながら割引制度の在り方を検討します。
また、利用する交通モードによって支払金額に大きな差が生じないよう、割引額の見直しや割引きに代わる補助の導入、通し運賃の新設等を検討し、公共交通の利用促進、利用者間の公平性の確保に努めます。

表　割引き等の状況

	路線バス （西武バス･東武バス）	にいバス
小児（小学生）	半額	半額
幼児（未就学児）	無料※1	無料
障がい者	半額（本人･介護人※2）	無料（本人のみ）
高齢者	なし※3	無料※4（市内在住75歳以上の方）
妊産婦	なし	無料※4（市内在住の方）
乗継ぎ割引	なし	あり（無料）
定期券	あり	なし

※１　大人または小児１人につき幼児２人まで
※２　介護人は所定の条件を満たした場合
※３　東京都内区間では、７０歳以上の都民を対象としたシルバーパス制度あり
※４　無料乗車証の交付を受ける必要あり

図　多様な割引きを設定している事例（小平市）

資料：小平市ＨＰ

実施主体　バス事業者、新座市

計画目標⑪：既存公共交通を補完する新たな移動支援策の導入

施策０８　課題地域への移動支援策の検討　〔再掲〕

☞ ５８ページ参照

施策０９　地域資源の活用検討（施設送迎バスなど）　〔再掲〕

☞ ５９ページ参照

３．実施スケジュール

前項で定めた各施策・事業について、本計画の計画期間である令和１４（２０３２）年度までの実施スケジュールを以下に示します。

計画目標	施策		実施スケジュール R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
①幹線交通（鉄道･路線バス）の維持･充実	施策01 路線バスの健全な運行に向けた取組	利便	準備・実施						
	施策02 利用実態に即した運行の改善	利便	準備・実施						
	施策03 利用喚起･利用促進に向けた取組	利便	実施						
	施策04 都市高速鉄道１２号線延伸に向けた取組		継続実施						
②にいバスの再編	施策05 利用ニーズに応じた効率的な運行体系の確立	フィーダー 利便	検討･調査	実施					
	施策06 路線バスとにいバスの運賃格差の改善		検討･調査	実施					
③幹線交通を補完する交通手段の機能強化	施策07 タクシーや福祉有償運送等の既存交通の利用環境の向上		検討･調査	実施					
	施策08 課題地域への移動支援策の検討	フィーダー 利便	検討・実施						
	施策09 地域資源の活用検討（施設送迎バスなど）	利便	検討・実施						
④新技術の活用促進	施策10 ＭａａＳの導入検討	利便	検討・実施						
	施策11 ＡＩ技術活用の検討	利便	検討・実施						
	施策12 自動運転技術の活用に向けた検討		検討・実施						
⑤シェアモビリティ等の新たな移動手段の導入支援	施策13 シェアモビリティ利用環境の整備		継続実施						
⑥交通結節機能の強化	施策14 交通拠点における乗換え･乗継ぎ環境の向上	利便	検討･調査	実施					
	施策15 サイクル＆バスライド用自転車置場の整備	利便	継続実施						
⑦交通情報案内サービスの高度化	施策16 にいバス運行情報提供の多様化	利便			検討･調査	実施	※運行見直し時に合わせて実施		
	施策10 ＭａａＳの導入検討〔再掲〕	利便	検討・実施						
	施策17 公共交通マップの改善	利便	検討･調査	実施	実施	実施	実施	実施	実施
⑧利用しやすい公共交通環境の整備	施策18 交通拠点等におけるバリアフリー化	利便	継続実施						
	施策19 主要バス停における待合環境の整備	利便	検討･調査	実施					
	施策20 利用環境向上に向けた都市基盤整備		継続実施						
⑨担い手不足問題への対応	施策21 運転士募集の継続的な周知活動		検討･調査	実施					
	施策22 運転士の確保に向けた支援		検討･調査	実施					
⑩運賃施策の推進	施策06 路線バスとにいバスの運賃格差の改善〔再掲〕		検討･調査	実施					
	施策23 割引制度の適正化	利便	検討･調査	実施					
⑪既存公共交通を補完する新たな移動支援策の導入	施策08 課題地域への移動支援策の検討〔再掲〕	利便	検討・実施						
	施策09 地域資源の活用検討(施設送迎バスなど)〔再掲〕	利便	検討・実施						

利便：利便増進事業として位置付け予定

フィーダー：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の補助制度の活用を検討

６章　計画の達成状況の把握

１．ＰＤＣＡサイクルによる計画推進

計画を着実に遂行していくため、計画(Ｐｌａｎ)･実行(Ｄｏ)･検証(Ｃｈｅｃｋ)･改善(Ａｃｔｉｏｎ)を継続的に繰り返すＰＤＣＡサイクルに基づき計画を推進し、目標の達成を目指します。

計画の実施状況やその効果を把握し、計画の達成状況を定量的に評価するためにモニタリング指標を設定し、定期的かつ継続的に指標を確認するとともに、取組状況の評価を行います。また、評価結果に基づき、施策・事業の改善を図るほか、計画と現状に大きな乖離が見られるような場合には、その要因を分析した上で、必要に応じて計画の見直しを行います。

図　ＰＤＣＡサイクルのイメージ

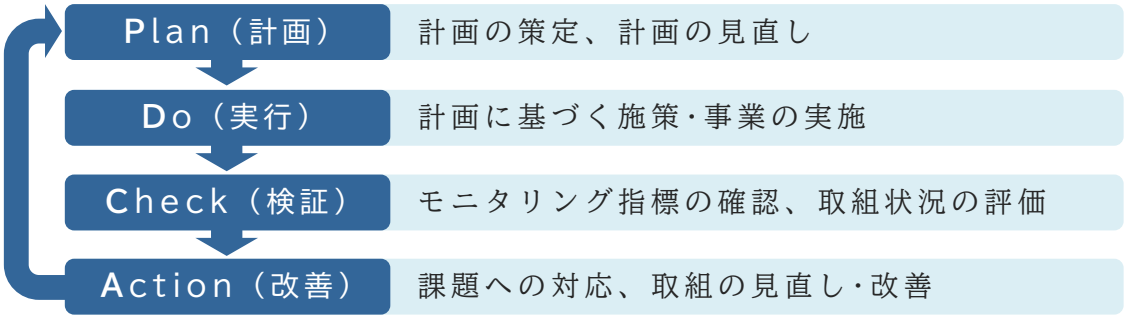


表　ＰＤＣＡサイクルに基づく計画スケジュール

年度	～	令和８(２０２６)	令和９(２０２７)	令和１０(２０２８)	令和１１(２０２９)	令和１２(２０３０)	令和１３(２０３１)	令和１４(２０３２)
計画策定 計画改定	計画策定				(必要に応じて) 計画見直し			計画見直し・ 次期計画作成
利便増進事業に係る事項		検討・調査	計画作成					
施策･事業の実施		準備・実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施
確認･評価 (地域公共交通会議)		確認 評価	確認 評価	確認 評価	確認 中間評価	確認 評価	確認 評価	確認 評価
見直し･改善		改善	改善	改善	改善	改善	改善	改善

２．モニタリング指標

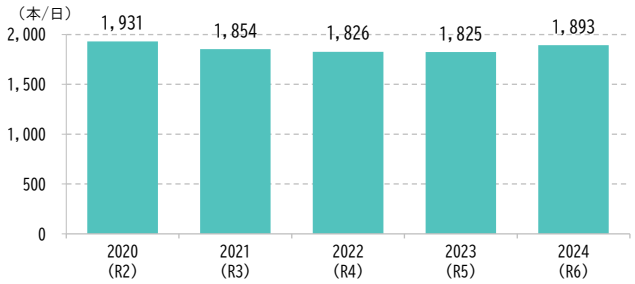
⑴　モニタリング指標と目標値

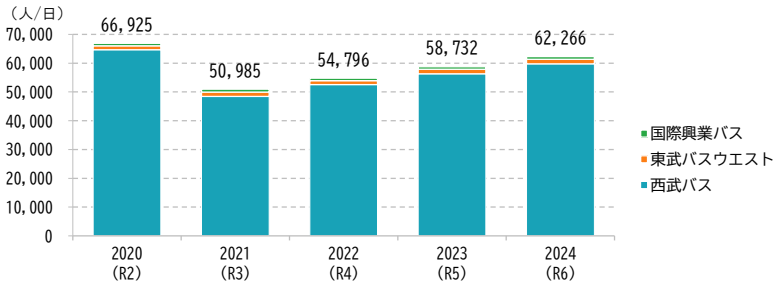
モニタリング指標と目標値を以下のとおり設定し、計画の達成状況を継続的に確認します。

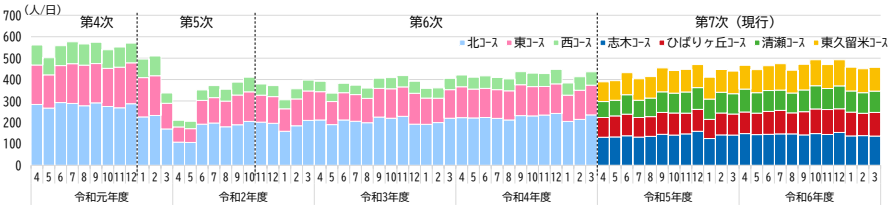
基本方針	モニタリング指標	現況値	中間目標値（Ｒ１０）	目標値（Ｒ１４）	資料
基本方針1 便利で移動しやすい公共交通網の構築	①市内を運行するバスの本数	１，８９３本/日（Ｒ６）	１，８９３本/日	１，８９３本/日	交通事業者提供資料 交通政策課資料
	②路線バス利用者数	６．２万人/日（Ｒ６）	６．５万人/日	６．７万人/日	交通事業者提供資料
	③市が運行する公共交通の利用者数	４２８人/日（Ｒ５）	４５６人/日	４７７人/日	交通政策課資料
	④市が運行する公共交通の収支率	１２．５９％（Ｒ６）	１３．７％	１５％	交通政策課資料
基本方針2 新たな技術の活用による利便性の向上	⑤新技術活用に関する取組数	０件/年	１件/年	１件/年	実績
	⑥シェアモビリティの利用回数	340，351回（Ｒ６）	４２万回	５０万回	事業者提供資料
基本方針3 まちづくりとの連携による地域活力の向上 （立地適正化計画との連携）	⑦乗換え・乗継ぎ環境改善の取組数	０件	１件	２件	実績
	⑧バスまちスポット・まち愛スポット施設数	０箇所	６箇所	１３箇所	実績
基本方針4 市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通	⑨公共交通の担い手確保に関する取組数	０件/年	１件/年	１件/年	実績
	⑩公共交通に関する満足度	５２．９％（Ｒ６）	５６％	６０％	アンケート調査等

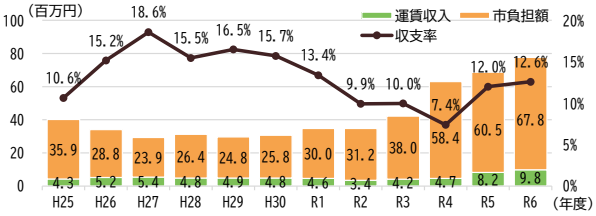
⑵　目標値設定の考え方

各指標の設定理由や数値の算出方法は以下に示すとおりです。

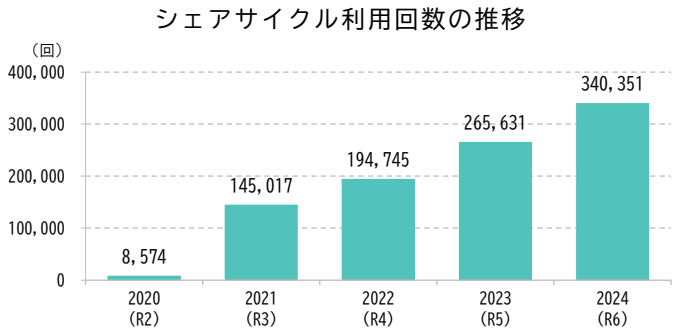
モニタリング指標①	市内を運行するバスの本数
現況値・目標値	現況値：1，８９３本/日　➡　目標値：1，８９３本/日
目標値設定理由	バス路線の維持・充実を計画目標にしていることから、市内を運行するバス（路線バス・にいバス）の本数が現状値以上となることを目標とします。 運行本数の推移  ※各年３月３１日現在のデータ
根拠資料・集計方法	交通事業者提供資料（統計にいざ） （路線バス：バス路線現況の運行回数（平日）の合計値） 交通政策課資料 （にいバス：往復運行している便は２本として集計）
集計（チェック）頻度	毎年（３月３１日時点）

モニタリング指標②	路線バス利用者数
現況値・目標値	現況値：６．２万人　➡　目標値：６．７万人
目標値設定理由	コロナ禍以降、バス利用者は回復傾向にあることに加え、公共交通の維持・充実に向けた取組を推進していくことを踏まえ、コロナ禍前の水準以上とすることを目標とします。（中間目標値は現況値と目標値（コロナ禍前水準）の線形補完） 路線バス利用者数の推移  ※各年３月３１日現在のデータ
根拠資料・集計方法	交通事業者提供資料（統計にいざ） （バス路線現況の利用人員の合計値）
集計（チェック）頻度	毎年（３月３１日時点）

モニタリング指標③	市が運行する公共交通の利用者数
現況値・目標値	現況値：４２８人/日　➡　目標値：４７７人/日
目標値設定理由	市が運行する公共交通（にいバス）については、令和５（２０２３）年度から４台体制での運行や日曜運行をしており、コースごとの利用者数の偏りは解消されつつありますが、全体の利用者数は若干の増加にとどまっています。効率的な運行体系の確立や利用環境の改善、利用促進に向けた取組等を一体となって推進していくことから、現在のにいバスの各コース各便の利用者数「＋２人」に相当する人数の増加を目標とします（中間目標値は現況値と目標値の線形補完）。 にいバス利用者数の推移 
根拠資料・集計方法	交通政策課資料 （年間利用者数を運行日で除した値）
集計（チェック）頻度	毎年

モニタリング指標④	市が運行する公共交通の収支率
現況値・目標値	現況値：１２．５９％　➡　目標値：１５％
目標値設定理由	にいバスは無料乗車証の利用者が半数以上を占めていることから、収支率の向上が利用者満足度に直結するとは限りませんが、維持・拡充に向けて目標値を設定することとし、コロナ禍前の平均収支率や類似施策実施自治体の平均、指標③を達成した場合の想定収支率を参考に、１５％以上を目標とします。（中間目標値は現況値と目標値の線形補完） 収支率の推移  ※令和５年度から運賃を１５０円から１８０円に、無料乗車証の対象年齢を７０歳以上から７５歳以上に変更したため、運賃収入は増加している
根拠資料・集計方法	交通政策課資料 （運行にかかる費用のうち運賃収入が占める割合）
集計（チェック）頻度	毎年

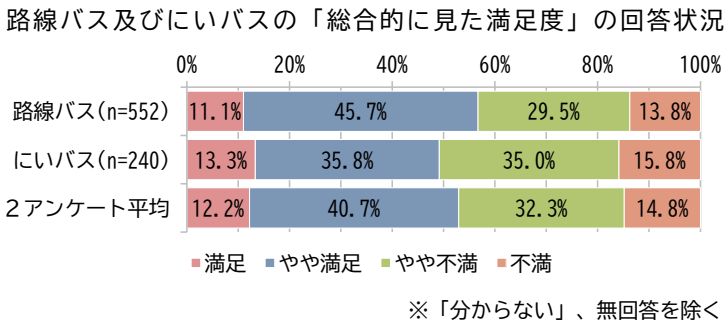
モニタリング指標⑤	新技術活用に関する取組数
現況値・目標値	現況値：０件/年　➡　目標値：１件/年
目標値設定理由	交通ＤＸ・ＧＸによる利便性、持続可能性、生産性の高い地域公共交通を実現することを目標とします。
根拠資料・集計方法	実績 （取組について地域公共交通会議で報告）
集計（チェック）頻度	毎年

モニタリング指標⑥	シェアモビリティの利用回数
現況値・目標値	現況値：３４０，３５１回　➡　目標値：５０万回
目標値設定理由	新座市では、日常の移動手段の一つとして活用されるようになったことから、令和３年２月からの実証実験を経て、令和６年４月から本格導入しています。ポート数・利用者数ともに年々増加していることを踏まえ、目標値を設定します。（中間目標値は現況値と目標値の線形補完） 
根拠資料・集計方法	事業者提供資料
集計（チェック）頻度	毎年

モニタリング指標⑦	乗換え・乗継ぎ環境改善の取組数
現況値・目標値	現況値：０件　➡　目標値：２件
目標値設定理由	まちづくりと連携し利便性の高い地域公共交通ネットワーク体系を構築するため、公共交通の将来像で定める交通拠点における交通結節機能を強化することを目標とします。
根拠資料・集計方法	実績 （交通拠点における乗換え・乗継ぎ環境改善に向けた取組数）
集計（チェック）頻度	毎年

モニタリング指標⑧	バスまちスポット・まち愛スポット施設数
現況値・目標値	現況値：０箇所　➡　目標値：１３箇所
目標値設定理由	バス待ち環境やバス利用環境の向上のため、埼玉県が推進している本制度の導入自治体における平均施設数を目標値とします。
根拠資料・集計方法	実績
集計（チェック）頻度	毎年

モニタリング指標⑨	公共交通の担い手確保に関する取組数
現況値・目標値	現況値：０件/年　➡　目標値：１件/年
目標値設定理由	公共交通の担い手不足は深刻な状況であることから、官民が連携して継続的に担い手確保に取組み、持続可能な地域公共交通を実現することを目標とします。
根拠資料・集計方法	実績
集計（チェック）頻度	毎年

モニタリング指標⑩	公共交通に関する満足度
現況値・目標値	現況値：５２．９％　➡　目標値：６０％
目標値設定理由	公共交通利用者に対して実施したアンケート調査（令和６（２０２４）年度）において、路線バス及びにいバスの「総合的に見た満足度」で「満足」または「やや満足」と回答した人の平均は、５２．９％です。計画に定める施策・事業を一体的に推進し、「便利で快適に移動できる持続可能な公共交通」を実現することにより、更なる満足度向上を目標とします。  ※「分からない」、無回答を除く
根拠資料・集計方法	公共交通利用者への簡易アンケート調査等 （路線バス及びにいバスの「総合的に見た満足度」について「満足」または「やや満足」と回答した割合の平均値（「分からない」、無回答を除く））
集計（チェック）頻度	毎年（適宜実施）

７章　計画推進に向けて

１．計画推進体制

計画を推進していくため、新座市地域公共交通会議を定期的に開催し、計画の進捗状況を確認・評価し（ＰＤＣＡサイクルのＣ）、迅速な見直し・改善（ＰＤＣＡサイクルのＡ）につなげられる体制とします。また、同会議を中心に公共交通サービスの導入・見直しに関する情報を共有し、市全体で切れ目のない公共交通ネットワークを維持・構築していきます。

２．協働・共創の考え方

人口減少やライフスタイルの変化などにより、今後、移動者数全体のさらなる減少や、運転士をはじめとした労働者不足の一層の深刻化が考えられます。このような状況においても、持続可能な公共交通体系を維持していくためには、市民（利用者）、事業者、行政の３者の協力体制の構築・強化が不可欠となります。全てのひとが公共交通の問題を「自分事」として捉え、官・民、事業者間、分野間の垣根を越えて連携する協働・共創の体制構築を目指します。

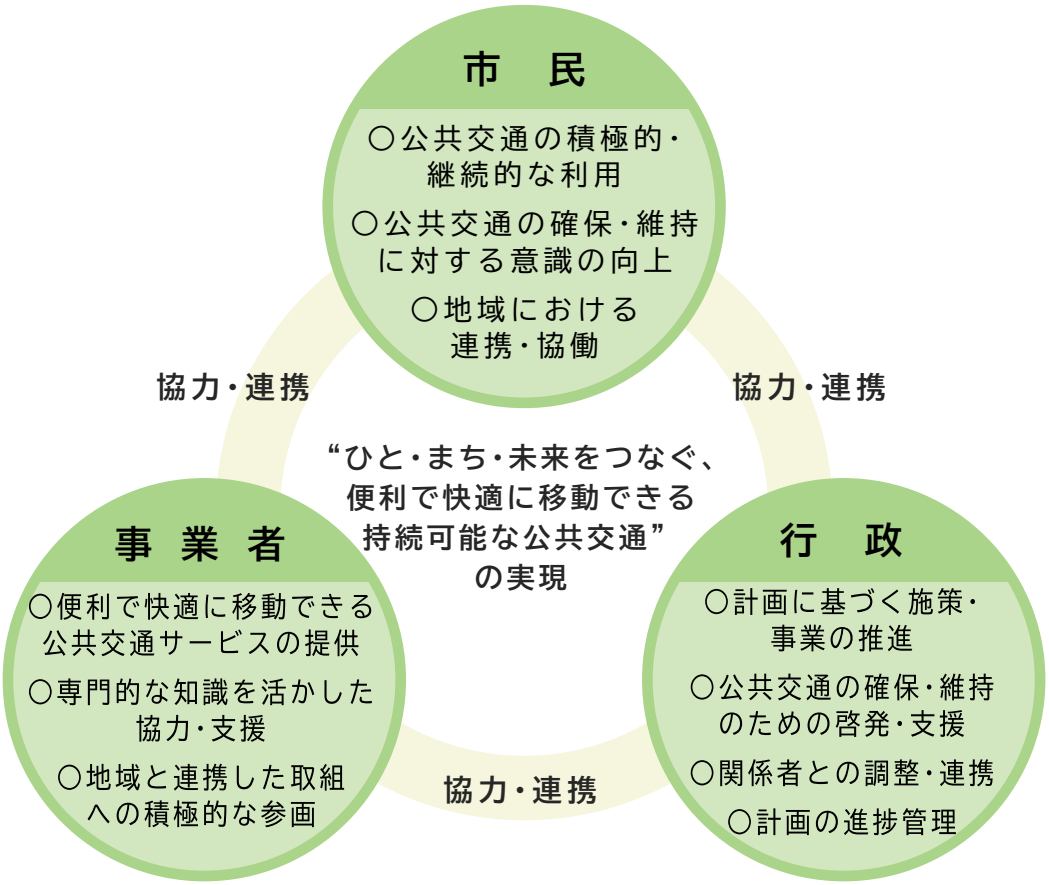



図　計画推進に向けた協働･共創体制と各主体の役割