

新座市地域公共交通計画（素案）
への御意見等と御意見等に対する市の考え方

市民等

- ◆ 意見募集期間：令和8年1月1日（木）～令和8年1月31日（土）
- ◆ 提出者数・意見数：4人・4件
- ◆ 提出された意見と意見に対する市の考え方
 - ◎：意見のとおり素案を修正したもの
 - ：意見どおりではないが、素案の一部修正したもの
 - △：素案の修正は行わないが、今後の参考・検討課題とするもの
 - －：素案を修正しないもの／意見を採用しないもの

指摘箇所	提出された意見	意見に対する市の考え方	市の方針
1	<p>バス停利用圏として半径300mを設定しているが 以下エリアは南北に生活道路が配置されている関係で東西に移動ができず距離のわりにバス停までの時間がかかるエリアが存在している。</p> <p>例：トッパン通り～旧川越街道（志木街道東側のエリア） 北野入口通り～旧川越街道（志木街道西側のエリア）</p> <p>現状にいバスの志木ルートは、志木街道を走行しているが 利用者数増、収支率の向上を目標としているのであれば 路線バスとの経路重複を避け、住宅密集地を通る 北野中央のような住宅街のバス停やルートが必要と感じる。道路が狭い問題はあるが、近隣自治体である清瀬市では住宅街を比較的多く通る、きよバス 緑蔭通り経由ルートがあるので 北東地域の志木ルートに限った話ではないが、是非ルート変更を検討いただきたい。</p>	<p>本計画では、国土交通省の「地域公共交通づくりハンドブック」を踏まえ、公共交通サービス圏域を駅から800m、バス停から300mとしています。しかし、道路網や地形上の関係等から、距離以上に移動時間がかかる場合があることも認識しています。</p> <p>本計画では、市全体の交通空白の状況をマクロ的に捉え、今後、個別具体の検討を行う際には、御意見のとおり、バス停までの実所要時間や利用者特性に配慮して検討してまいります。</p> <p>また、にいバスの運行ルートについては、交通空白地の解消や利用者の利便性、路線バスとの競合回避等を総合的に考慮しながら、最適な運行形態を検討してまいります。</p>	△
2	<p>あくまでも南部地域（石神、栗原、堀ノ内）に限った内容です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の目線で言うと、栗原地域から老人福祉センター「えがおの里」へ行くにいバスがなくなったため、大変不便になっています。 ・にいバスが使いづらいのはコースもそうですが、本数が少ないからだと思えます。理由として、日中の高齢者向けに設定されているからではないかと想像します。にいバスの採算のためにも、全年齢層が使いやすいものになったらと思います。たとえば、駅まで行くバスを増やして、通勤通学で利用できるようなすといった方法も検討してもらいたいです。 ・もっと狭い地域でピストンバスがあると利便性が上がるのではと思えます。南部地域は坂や川があるため、地域が分断されやすいです。たとえば、「えがおの里⇒堀ノ内病院⇒いなげや新座野寺」を往復するバスがあるだけでも利便性があがります。 ・そのほか、大きなスーパーとえがおの里や病院、西武バスなどのバス停が繋がると助かります。 ・そのバスを市が工面するのではなく、地域の介護サービス事業所などで、日中に使っていない送迎車がありますので、それを活用することも検討できるのではと思いました。 ・以前、試験的に行ったデマンドタクシーが出来ると良いのですが、そもそも電話でタクシーが呼べなくなっているとの声も多いです。タクシーを気軽に呼べると良いです。 	<p>にいバスは令和5年に運行見直しを行いました。アンケートでも便利になったという意見と不便になったという意見を頂いています。にいバスは限られた人員、車両で運行しているため、現状では、運行本数を増やすことが難しい状況ですが、今後、御意見のとおり、短い距離の運行や公共交通以外の送迎サービスとの連携などあらゆる手段の活用を含め、移動しやすい環境整備を検討してまいります。</p>	△
3	<ul style="list-style-type: none"> ・にいバスの運行本数がもう少し増えると良いと思えます。 ・新座団地から新座駅や新座市役所に最短で行けるバスルートがあると嬉しいです。（にいバスに限らず西武バスや東武バスなど） 	<p>にいバスは限られた人員、車両で運行しているため、現状では、運行本数を増やすことが難しい状況です。今後は、交通空白地の解消や利用者の利便性、路線バスとの競合回避等を総合的に考慮しながら、最適な運行形態を検討してまいります。</p>	△

新座市地域公共交通計画（素案）
への御意見等と御意見等に対する市の考え方

市民等

- ◆ 意見募集期間：令和8年1月1日（木）～令和8年1月31日（土）
- ◆ 提出者数・意見数：4人・4件
- ◆ 提出された意見と意見に対する市の考え方
 - ◎：意見のとおり素案を修正したもの
 - ：意見どおりではないが、素案の一部修正したもの
 - △：素案の修正は行わないが、今後の参考・検討課題とするもの
 - －：素案を修正しないもの／意見を採用しないもの

4	<p>新座市地域公共交通計画 私も一言 2026-1-30</p> <p>1)実現の可能性が低い地下鉄12号線延伸は白紙に、モノレールや新交通システムの検討を</p> <p>そもそも大江戸線はミニ地下鉄（乗車定員は東上線車両の7割）新座市民を乗せるキャパはない、ピーク時3分間隔運転、練馬～新宿間で乗車定員を超えている。大泉学園までの延伸でさえ2040年度までの採算めどが見込めていないため着工をためらっている。凍結の可能性もある。人口減少が本格化する状況下、莫大な建設費を投じて鉄道延伸するメリットはほぼない。多摩モノレールは近々箱根ヶ崎まで延伸工事に入る、地下鉄以外の交通システムプランの研究にシフトすべきです。国の交通政策審議会は12号線延伸を地下鉄だけに限定していない、別の交通手段も否定していない。都営地下鉄は本八幡以外23区に限定し（葛飾区除く）網羅している、都営地下鉄の役割は都電の代替えとグランドハイツの団地開発、徳丸田んぼの団地開発のための足とて役割を担ってきたもので、埼玉県側の意向とのマッチングにはムリがある。例えば運賃、都民高齢者は1,000バスで年間乗り放題、新座市側は初乗りが相当額になることが予想される。事業主が決まっていらないのに新座中央駅のプラン図などをちらつかせるのはおかしい。東京都、埼玉県、その他事業主が決まってから行動すべきだ。どんな駅にするかは事業主が決めることです。推進する「期成同盟の皆さん」は鉄道経営の厳しさも勉強すべき。首都圏の地下鉄は副都心線以降、プランはできて1mも伸びていない、低成長時代コストは大事です。工事をどこが担うにしても原資は血税です。</p> <p>2)西武バス一強を改善、路線バス会社と地方公共団体の共存共栄を</p> <p>この3月よりバス路線の廃止減便がさらに加速。バス会社の言い分は採算と運転手不足です。西武鉄道は4月より子供運賃を一律50円に。すでに小田急電鉄も50円に、京急電鉄75円。この狙いはファミリー層の沿線定着です。人口減少を食い止める鉄道のみならず関連する商業、観光施設維持にあります。バス事業主と地方公共団体は共同して人口減少を食い止める魅力ある街作りと、誰もが安全に移動できる公共交通手段の確保が求められています。利用者を減らさないためにバス事業者は縄張りにとられない和光、朝霞、志木 新座市を網羅するバス路線網を実現することを提案します。現在、新座市役所に来るバスは西武と、にいバスのみです。エリアには東武バス、国際興業バスも営業中です。西武バスだけでなく、国際興業と東武バスも市役所に乗り入れられるようにできないか検討ください。新座市役所から和光市、西高島平へのアクセスを提案致します。</p> <p>1,東武バスについて 東武大和田車庫⇒大和田交差点⇒新座駅⇒新座市役所⇒馬場団地⇒新座高校⇒福祉の里⇒大泉中央公園/樹林公園⇒和光市駅</p> <p>2,国際興業バスについて 新座市役所⇒朝霞税務署⇒朝霞駅⇒根岸台⇒西高島平 運転手不足解消のため下記事項提案致します。 1,にいバスバスを市営バスに格上げする。福祉面と営業権の両立を目指す 2,ヤマト、佐川、東洋商事など運送会社に荷物だけでなく人の移動もお願いする。市営化して運送会社に業務委託する。尚、越谷地区には「桃太郎便」運送会社が路線バスを運行している例があります。 3,3年間所得収入が上がらなかったのは国の責任が大きい、運転手の補助金制度を国に求める。 4,ご丁寧なあいさつは無用、服装もラフに。 安全運転こそ最高のサービス。</p> <p>3)改正道路交通法対策について 西武バス ひばり71系統の道路も歩道も狭く退園危険な状態です「自転車は軽車両」道路の左側を走れ」ですがダンプの往来も激しく枝道からの合流も多く恐怖を感じながら走っています。又歩道は狭く人がすれ違うのもたいへんな状況、歩道を走ると違反切符を切られてしまいます。せめて1,7m程度に広げてください。高齢者子供は歩道走行OKにしてください。</p> <p>おまけ 朝の通勤時間帯、北朝霞駅の混雑は非常に危険な状態です。転落死亡事故もありました。混雑時は入場制限などで、転落事故が起きないようにしてください。JR任せにせず行政側も実態を認識しもう一本ホームを作るなど恒久的安全帯先をお願いします。</p> <p>3)追伸 街づくりは市民の意見が反映されて成り立つものです。市役所に行くにも交通手段がない、杖を頼りに徒歩だけ、幾度もバスを乗り継いで目的地に、移動する権利、交通権を守ることが交通問題の原点です。いつ来るかわからない地下鉄にしがみついている、交通問題は前に進みません。今移動手段のない人に寄り添い最善を尽くすことが求められています。</p>	<p>1)都市高速鉄道12号線延伸については、市中央部の交通ネットワークが大幅に変更となる事業であることから、上位計画である新座市総合計画を踏まえ、本計画においても施策として位置付けています。地下鉄以外の交通手段の導入については、まちづくりの検討状況も踏まえつつ、知見の収集等を行ってまいります。</p> <p>2)民間バス事業者の運行エリアについては、各事業者の判断にも関わるものであり、市が主体的に決めることは難しいものと考えます。また、担い手不足等により、バス事業者は、現在の路線の維持だけでも精一杯なのが実情です。運転手不足解消に向けた取組については、本計画でも定めており、いただいた御提案は、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>3)御意見のとおり、バス路線が幅員の狭い箇所となっており、歩行者や自転車が危険な状況となっているほか、バス等の遅延の一因となっていることは認識しております。今後も関係機関と連携しながら、道路交通環境の改善に向けて検討してまいります。また、駅の安全対策については、状況を注視し、事業者と連携しながら検討してまいります。</p>
---	---	---

△