

第3回新座市地域公共交通会議 次 第

日 時 令和6年12月17日（火）
午前10時
場 所 新座市役所本庁舎5階
全員協議会室・第一委員会室

1 開 会

2 挨 拶 新座市地域公共交通会議会長 板谷 和也

3 議 題

(1) 地域公共交通の現状について

(2) アンケート調査集計結果について

4 報告事項

(1) 公共交通事業関係者へのヒアリング調査について

(2) その他

5 閉 会

新座市地域公共交通会議委員名簿

(令和6年12月17日時点)

	区 分	機 関・団 体 部 署・役 職	氏 名
1	公共交通事業者等の代表	西武バス株式会社 計画部計画課長	秦 野 凌
2		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
3		新座交通株式会社 代表取締役	浅野 ルリ子
4		有限会社志木合同タクシー 代表取締役	須 田 超 一
5		三和富士交通株式会社 取締役(埼玉営業所所長)	内田 雄一郎
6		昭和交通株式会社 総務課長	小 山 浩
7		東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社 企画総務部 経営戦略ユニット 開発調整チーム マネージャー	倉 科 大 地
8		東武鉄道株式会社 鉄道事業本部 事業戦略部 課長	小 瀧 正 和
9		西武鉄道株式会社 鉄道本部 計画管理部 駅まち創造課長	岩 澤 貴 顕
10	公共交通事業者等の組織する団体の代表	一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 事務局長	藤 田 貢
11		一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事	関 根 肇
12	市民又は利用者	社会福祉法人新座市社会福祉協議会 会長	高 野 光 雄
13		社会福祉法人新座市障害者を守る会 理事長	石 井 英 子
14		新座市西部高齢者相談センター センター長	稲 垣 一 久
15		市民代表	山 崎 朱 美
16		市民代表	皆 川 隆 一
17		市民代表	山 根 主 吉
18	事業用自動車の運転手が組織する団体の代表	西武バス労働組合 組合本部	小 寺 勝
19		東武バス労働組合 新座分会	浪 江 泰 永
20	学識経験者	流通経済大学経済学部 教授	板 谷 和 也
21	関係行政機関	関東運輸局埼玉運輸支局 輸送担当 首席運輸企画専門官	坂 井 貴 夫
22		新座警察署交通課 課長	六 平 一 良
23		埼玉県朝霞県土整備事務所 道路部長	強 矢 賢
24		埼玉県企画財政部交通政策課 主査	島 根 淳
25	市	まちづくり未来部 部長 ※市長代理	廣 澤 真 吾
26		総合福祉部 部長	伊 藤 佳 史
27		いきいき健康部 部長	平 野 静 香
28		インフラ整備部 部長	山 本 実

第3回新座市地域公共交通会議

議題（Ⅰ）地域公共交通の現状について

令和6年12月

新 座 市

目 次（案）

1 章 序論	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 公共交通に係る課題	
2.1 現状分析	
2.2 公共交通に係る課題	
3 章 基本的な方針	
3.1 基本的な方針	
3.2 本市における公共交通の役割・位置づけ	
3.3 公共交通の将来像（中長期の目指す姿）	
4 章 計画目標・K P I	
4.1 将来像の実現に向けた計画目標	
4.2 KPI	
5 章 施策・事業（アクション）	
5.1 公共交通施策体系	
5.2 施策・事業	
5.3 実施スケジュール	
6 章 計画の達成状況の把握	
6.1 PDCAサイクルによる計画推進	
6.2 モニタリング指標（モビリティデータの活用）	
7 章 計画推進に向けて	
7.1 計画推進体制	
7.2 協働・共創の考え方	

【資料編】

資料1 まちづくりの方向性..... 3

- 1. 関係法令 3
- 2. 上位計画、関連計画 10

資料2 新座市の概況..... 28

- 1. 地理的条件 28
- 2. 人口等の状況 29
- 3. 都市基盤状況 31
- 4. 主要施設の立地状況 34
- 5. 地域の移動状況 35
- 6. 地域概況のまとめ 42

資料3 公共交通の現状..... 43

- 1. 現在の公共交通網 43
- 2. 交通事業に関わる支援策 46
- 3. 各交通モードの利用状況 48
- 4. にいバスの利用状況（利用実態調査） 60
- 5. 公共交通の収支状況 64
- 6. 公共交通の現状から見える課題 65

資料4 公共交通に関する意向

- 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）
- 3. 意向調査から見える課題

資料5 目標値設定の根拠

1 章 序論

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、東武バス、西武バスがあります。また、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）及び改正法（令和２（２０２０）年１１月、令和５（２０２３）年１０月）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（R5.3）」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。



資料Ⅰ まちづくりの方向性

Ⅰ. 関連法令

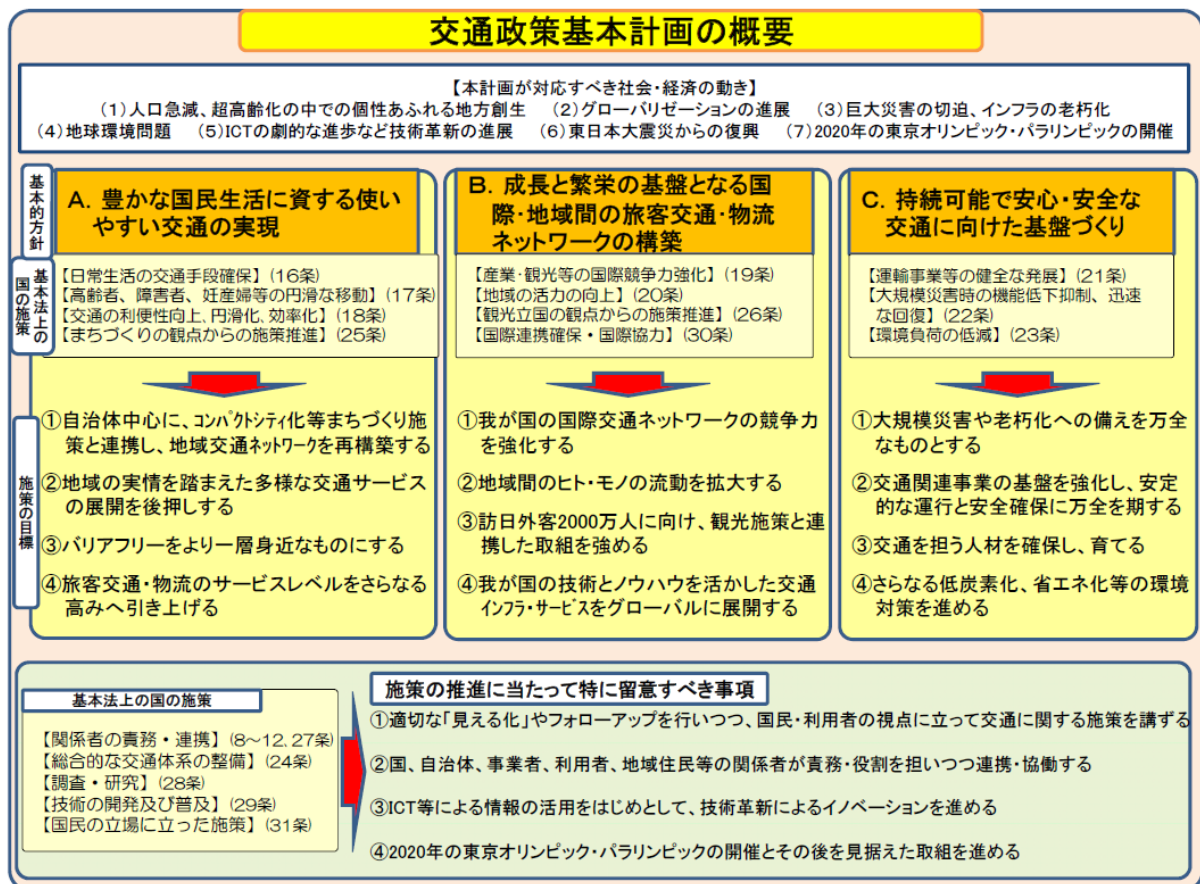
(Ⅰ) 交通政策基本法(平成25(2013)年12月施行、令和2(2020)年12月改正)

本法は、まず、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を示しています。そして、これらの基本理念を実現するために必要な交通に関する基本的な施策、並びに国及び地方公共団体の責務を明示し、交通施策に関する基本的な計画(交通政策基本計画)を策定して、その推進を図ることとしています。

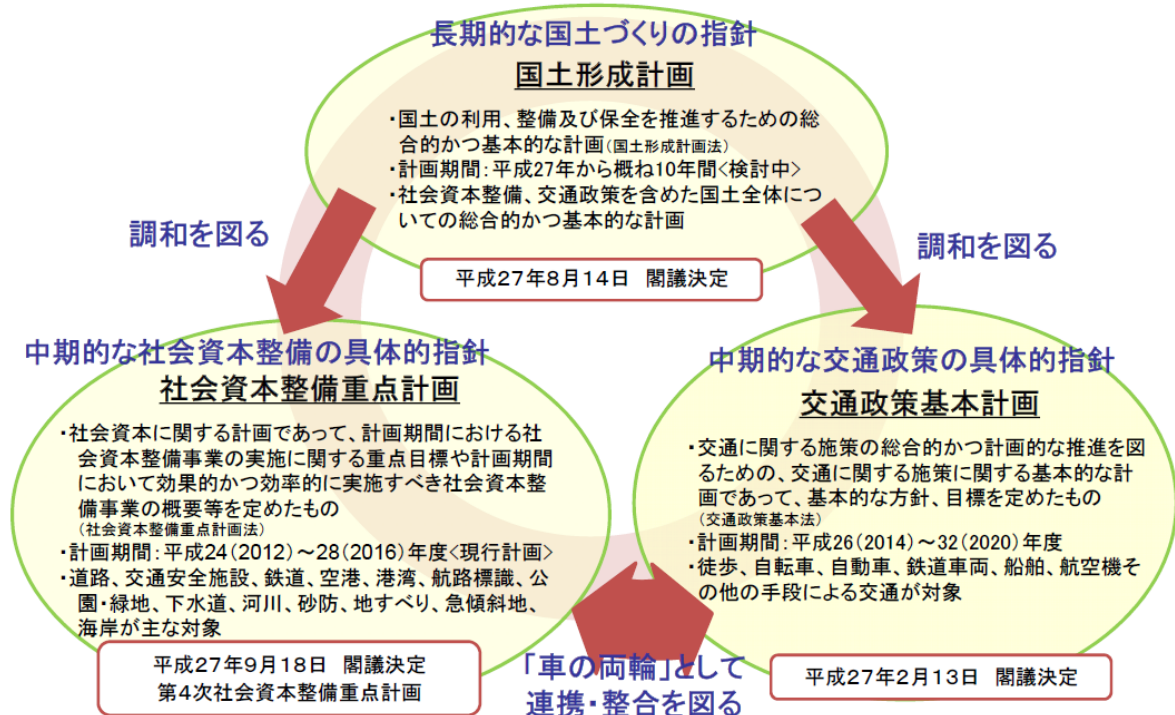
表 交通政策基本法の概要

分 類	記 載 内 容
基本的認識 (第2条)	【交通の果たす以下の機能の発揮】 ・国民の自立した生活の確保、・活発な地域間交流、国際交流 ・物資の円滑な流通 ⇒国民等の交通に対する基本的需要の充足
交通の役割 (第3条～ 第7条)	【交通機能の確保・向上】(第3条) 「豊かな国民生活の実現」「国際競争力の強化」「地域の活力の向上」 「大規模災害への対応」 【環境負荷の低減】(第4条) 【適切な役割分担と連携】(第5条・第6条) 【交通の安全の確保】(第7条)
国の施策 (第16条 ～第31条)	【豊かな国民生活の実現】 ・日常生活の交通手段確保(第16条)・高齢者、障がい者等の円滑な移動(第17条) ・交通の利便性向上、円滑化、効率化(第18条) 【地域の活力の向上】 ・地域の活力の向上に必要な施策(国内交通ネットワーク)(第20条) ・運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展(第21条) 【国際競争力の強化】 【大規模災害への対応】 【環境負荷の低減】 ・交通に係る環境負荷の低減に必要な施策(エコカー、モーダルシフト)(第23条) 【適切な役割分担と連携】 ・総合的な交通体系の整備(交通需要、老朽化に配慮した重点的な整備)(第24条) ・連携による施策の推進(まちづくり、観光等との連携)(第25条～)
地方公共団 体の施策	【自然的経済的社会的諸条件に応じた交通施策を総合的かつ計画的に実施】 ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

【交通政策基本計画の概要】



【交通政策基本計画の役割】



(資料：交通政策基本法及び交通政策基本計画等について(国土交通省))

(2) 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5月施行、令和5(2023)年10月一部改正)

本法は、地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するための法律です。令和5(2023)年の法改正では、公共交通の厳しい状況を踏まえ、地域の関係者の連携・協働(共創)を通じて、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークの再構築(リ・デザイン)を進めています。

地域公共交通計画の策定については、「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められ、持続可能な公共交通の構築に向け、「地域における輸送資源の総動員」による公共交通の維持・確保に向けた具体策を盛り込むことが明示されています。

表 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和5年改正法)の概要

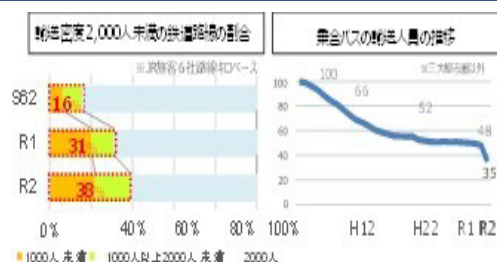
分 類	記 載 内 容
目 的	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会に寄与すること
概 要	【地域が自らデザインする地域の交通】 ・地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成 ⇒地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化 ⇒地域の多様な輸送資源(自家用旅客有償運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け ⇒定量的な目標(利用者数、収支、公的資金投入額等)の設定、毎年度の評価等、データに基づくPDCAを強化 ・地域における協議の促進 【地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実】 ・様々な補助メニューや制度を創設 ・輸送資源の総動員による移動手段の確保 ⇒地域に最適な旅客運送サービスの継続(地域旅客運送サービス継続事業) ⇒自家用有償旅客運送の実施の円滑化 ⇒貨客混載に係る手続の円滑化 ・既存の公共交通サービスの改善の徹底 ⇒利用者目線による路線の改善、運賃の設定(地域公共交通利便増進事業) ⇒MaaaSの円滑な普及促進に向けた措置 【地域公共交通の「リ・デザイン」】 ・地域の関係者の連携と協働の促進 ⇒目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加 ⇒地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加 ・ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 ⇒自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設 ・バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 ⇒自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設 ⇒AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設 ・鉄道、タクシーにおける協議運賃制度の創設 ⇒地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

表 地域公共交通活性化再生法の一部を改正する法律（R5改正法）の概要

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。



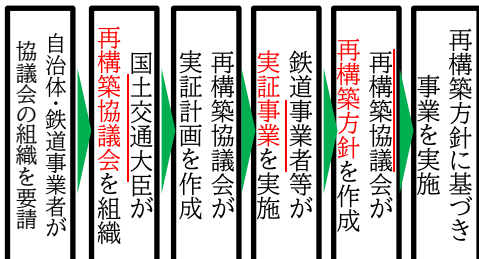
法改正の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは再構築方針を作成。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）
※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設。
 - ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
 - ・国は、複数年の支援総額を事前明示するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。
- <予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設。
 - ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。
- <予算・財投・税制>



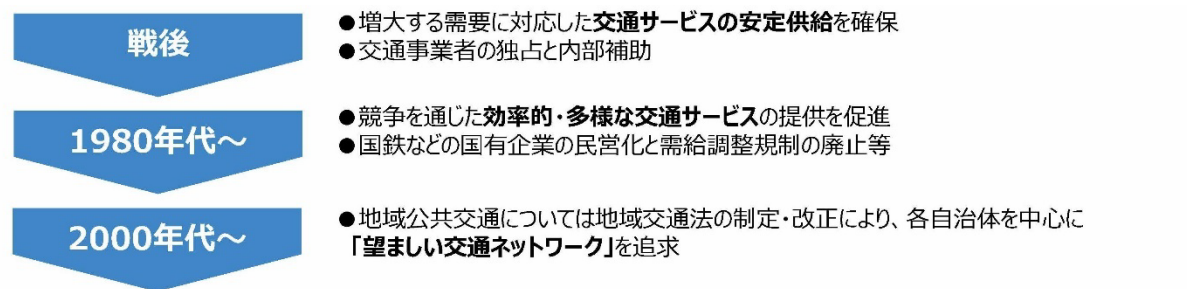
鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済）。

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築（KPI）地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒ 300件（2027年度）

資料：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和5年法律第18号）について（国土交通省）

【交通政策の流れ】



2007年 地域公共交通活性化再生法（市町村による協議会・計画の制度を創設・計画に盛り込むことができる各種事業を創設）

2013年 交通政策基本法の制定（基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方公共団体の施策等）

- | | |
|-------|---|
| 2014年 | <ul style="list-style-type: none"> ●都道府県による協議会・計画も可能に ●計画制度にまちづくりとの連携を位置づけ |
| 2020年 | <ul style="list-style-type: none"> ●計画の作成を自治体の努力義務に ●交通資源を総動員、競争から協調へ（※独禁法特例法も制定） |

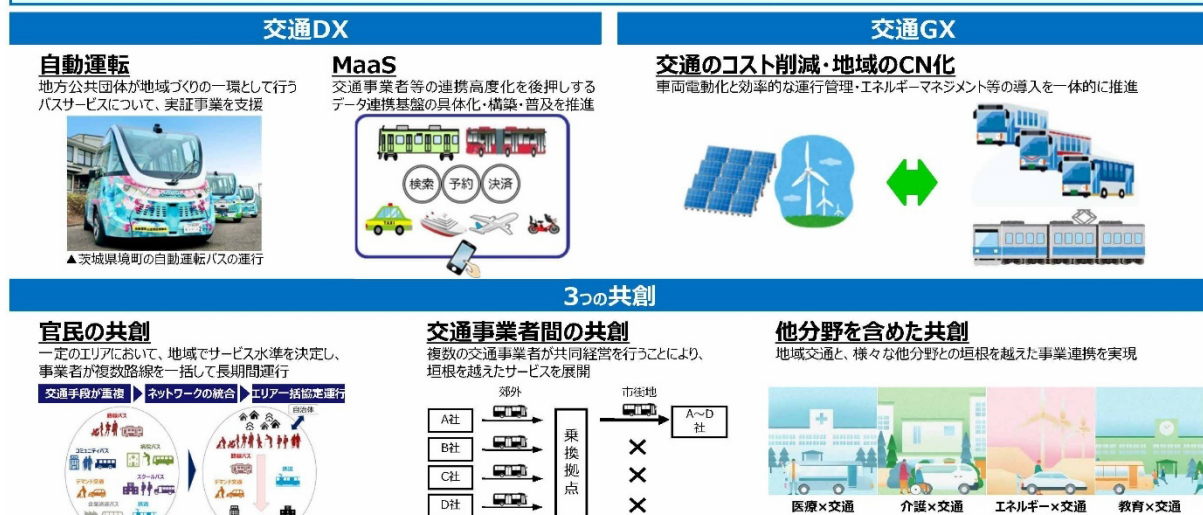
2023年 地域交通法の改正

地域公共交通を「**連携・協調（共創）**」によって「**リ・デザイン**」し、対症療法だけでなく**体質改善**を進め、高齢化等に伴う**地域課題を解決**。

- | | |
|--|--|
| （制度面） | （財源面） |
| <ul style="list-style-type: none"> ●交通政策のさらなる強化 ●地域経営における連携強化 ●新技術による高付加価値化 | <ul style="list-style-type: none"> ●各種予算の拡充 ●インフラ整備予算の活用 ●財政投融資・税制特例の活用 |

【地域公共交通の「リ・デザイン」とは】

- ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、**引き続き、多くの事業者が厳しい状況**。加えて、新型コロナの影響により、**一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況**。
- こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再エネ地産地消など「**交通GX**」、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創の「3つの共創」**、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**（再構築）を進める。
- これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する「**地域生活圏の構築**」の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。



資料：地域公共交通の「リ・デザイン」（国土交通省総合政策局地域交通課）

(3) 道路運送法(昭和26(1951)年6月施行、令和4(2022)年6月改正)

本法は、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的としています。また、有償運行に当たって、運行種別や定める事項等、必要となる手続内容等について定めています。

表 道路運送法の概要

分類	記載内容
目的	●道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること ●道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること
定める運行の種別	●旅客自動車運送事業(4条・34条) ・一般乗合旅客自動車運送事業 「路線定期運行」「路線不定期運行」「区域運行」 ・一般貸切旅客自動車運送事業 ・一般乗用旅客自動車運送事業 ●一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための運送(21条) ●自家用有償旅客運送(79条) ・公共交通空白地有償運送 ・福祉有償運送
運行に当たって定める事項	●事業計画 ・路線又は営業区域 ・停留所の名称、位置、停留所間の距離 ・主たる事務所及び営業所の名称、位置 ・営業所に配置する事業用自動車の数 ・自動車車庫の位置及び収容能力 ●運行計画 ・運行系統(ルート)・運行回数・運行時刻 ●運賃 ・上限運賃(上限の範囲内で実施運賃を届出) ・協議運賃(地域公共交通会議において運賃の協議が行われ、協議が調ったもの)

表 旅客自動車運送事業の種類

事業名称	運賃(契約方法)	乗車定員	一般的な事例	特徴
一般乗合旅客自動車運送事業	1人あたり〇円(個々の旅客と契約、不特定多数の旅客が乗り合う)	規定無し	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー ・高速バス	路線や営業区域は認可事項
一般貸切旅客自動車運送事業	車両1両あたり〇円(旅客の数に関係なく「一団体」との貸切契約)	11人以上	・観光バス ・施設送迎バス	営業区域は(原則)営業所の存する県単位
一般乗用旅客自動車運送事業		11人未満	・タクシー ・ハイヤー ・福祉タクシー	営業区域は(原則)営業所の存する「交通圏」単位
特定旅客自動車運送事業	一運送契約あたり〇円(年間契約が多い)	規定無し	・スクールバス ・施設送迎バス	運送需要者(〇〇学校、〇〇会社△△工場)ごとに許可が必要

資料：道路運送法の基礎知識(関東運輸局交通政策部交通企画課)

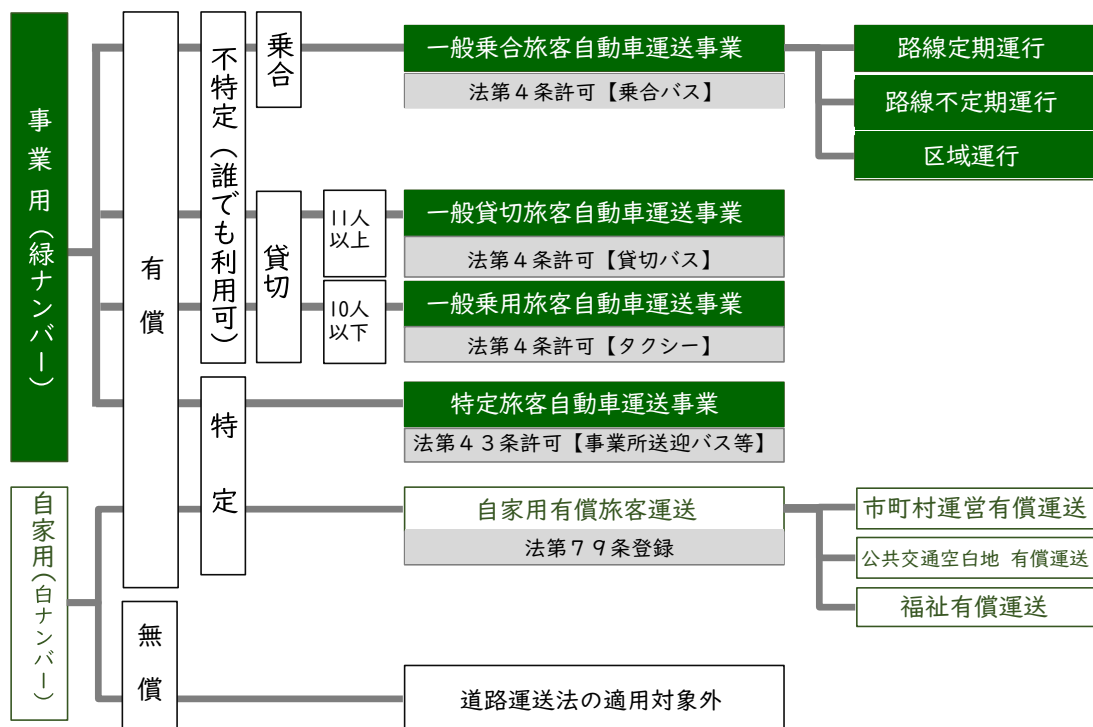
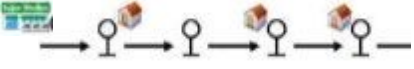


図 旅客運送事業の体系

表 一般乗合旅客自動車運送事業の「運送の態様」

名称	路線	ダイヤ	備考
路線定期運行	決まった路線を運行	決まったダイヤどおりに運行する	通称「定時定路線型」
路線不定期運行※			
区域運行※	路線を定めない（一定の区域内で要望に応じて運行） 	需要（予約等）に応じて運行	原則、地区単位（大字・字、町丁目、街区等）

（※）地域公共交通会議等で地域交通のネットワークを構築する観点から協議が調っていること。ただし、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要がない場合はこの限りではない。

資料：道路運送法の基礎知識（関東運輸局交通政策部交通企画課）を加工

2. 上位計画、関連計画

(I) 上位計画

① 第5次新座市総合計画(令和5(2023)年3月発行)

項 目	記 載 内 容
計 画 期 間	令和5(2023)年度～令和14(2032)年度
まちづくりの基本的な課題	課題1：子育てと子どもの成長を支えるまちをつくる 課題2：安全・安心なまちをつくる 課題3：魅力的で住みやすいまちをつくる
まちづくりの基本方向	○子どもがのびのびと育つまち ○安心して暮らすことができるまち ○住みやすく魅力的なまち
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
基 本 政 策	■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】
公 共 交 通 関 連 事 項	基本政策③ やすらぎと利便性が共存するまち／第2節 公共交通網 【現況と課題】 ・鉄道空白地域となっている市中央部における鉄道の整備 ⇒都市高速鉄道12号線の延伸の早期実現 ・バス路線網の拡充や運行系統の見直し、運行本数の増加などについて、バス事業者へ働き掛け ・コミュニティバスなど、市民の身近な交通手段の充実 ・高齢者の交通事故減少に向けた取組 ・誰もが安全かつ安心に通行できる交通環境の整備 【主な施策展開】 施策1：公共交通網の充実 ①都市高速鉄道12号線の延伸 ②鉄道利用環境の向上 ③バス利用環境の向上 ④バリアフリー化の推進 施策2：交通安全の確立 ①交通安全意識の高揚 ②安全な交通環境の整備
K P I (重要業績評価指標)	○コミュニティバス利用者数：118,795人⇒224,000人 ○交通安全教室実施回数／人数：21回／1,790人⇒41回／4,000人

② 新座市デジタル田園都市構想総合戦略(令和5(2023)年11月改訂)

項 目	記 載 内 容
計 画 期 間	令和5(2023)年度～令和14(2032)年度
目 的	地域ビジョンとして、総合計画に掲げる将来都市像「未来もずっと暮らしに『プラス』に生まれる 豊かなまち 新座」の実現を目指すとともに、これまでの総合戦略で根付いた地方創生の意義や取組を継続しながら、デザインの力を活用して人口減少対策と地域活性化を図る。
全 体 像	地域ビジョン 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 目標 目 標 人 口: 17万1,000人 合計特殊出生率: 1.38 基本的な方向性 ① 地方に仕事をつくる ② 人の流れをつくる ③ 結婚・出産・子育ての希望をかなえる ④ 魅力的な地域をつくる 前期基本計画の基本政策 - 基本政策1 みんなにやさしく誰もが幸せを感じるまち - 基本政策2 生きる力と生きがいを育むまち - 基本政策3 やすらぎと利便性が共存するまち - 基本政策4 にぎわいと環境が調和するまち - 基本政策5 安全・安心を実感できるまち デジタル化の推進 基本構想の推進のために DXの推進による業務効率化とサービス向上 施策 前期基本計画の施策 事業 第5次新座市総合計画実施計画
成 果 目 標	■計画期間：令和5(2023)～令和9(2027)年 ■目標人口：17万1,000人 ■合計特殊出生率：1.38

③ 新座市人口ビジョン(令和5(2023)年3月(改定))

項 目	記 載 内 容																																																																																																																																																																																																																																						
計 画 期 間	令和 5（2023）年度～令和 9（2027）年度																																																																																																																																																																																																																																						
本市が目指すまちの方向性（地方創生）	これまでの取組（住みよいまちづくりや地域の発展につながる取組）を地方創生に向けた取組として改めて位置付け、さらに、より広い視野や新たな切り口を持って内容の拡充を図っていく。 また、地域特性を最大限にいかした取組を推進し、都市間競争の中で多くの人に選ばれる魅力のあるまちづくりを進め、定住人口及び交流人口の増加や地域経済の活性化を図る。 【人口増を図る主な取組】 ①土地区画整理事業の実施 市中央部の市街化調整区域（地下鉄 1 2 号線の延伸） ＪＲ武蔵野線新座駅周辺の菅沢・あたご、野火止三・四丁目地区 ②合計特殊出生率の向上 令和 3 年：1.18 ⇒ 令和 1 5 年：1.60																																																																																																																																																																																																																																						
目 標 人 口	令和 4 2（2060）年 約18万4,000人 <table><tr><th>年 代</th><th>年少人口 (0～14歳)</th><th>生産年齢人口 (15～64歳)</th><th>前期高齢者人口 (65～74歳)</th><th>後期高齢者人口 (75歳以上)</th><th>合 計</th></tr><tr><td>平成27年 (2015年)</td><td>22,274</td><td>102,120</td><td>22,692</td><td>16,588</td><td>163,674</td></tr><tr><td>令和2年 (2020年)</td><td>21,623</td><td>102,231</td><td>20,307</td><td>22,168</td><td>166,329</td></tr><tr><td>令和7年 (2025年)</td><td>21,108</td><td>105,441</td><td>16,526</td><td>26,879</td><td>169,953</td></tr><tr><td>令和12年 (2030年)</td><td>21,097</td><td>106,062</td><td>17,447</td><td>27,670</td><td>172,276</td></tr><tr><td>令和17年 (2035年)</td><td>21,994</td><td>102,584</td><td>21,704</td><td>26,692</td><td>172,974</td></tr><tr><td>令和22年 (2040年)</td><td>23,029</td><td>99,726</td><td>25,666</td><td>27,313</td><td>175,734</td></tr><tr><td>令和27年 (2045年)</td><td>23,801</td><td>99,208</td><td>25,471</td><td>30,200</td><td>178,681</td></tr><tr><td>令和32年 (2050年)</td><td>24,438</td><td>100,847</td><td>22,170</td><td>34,268</td><td>181,724</td></tr><tr><td>令和37年 (2055年)</td><td>24,676</td><td>104,143</td><td>19,411</td><td>35,873</td><td>184,103</td></tr><tr><td>令和42年 (2060年)</td><td>24,587</td><td>105,617</td><td>18,661</td><td>34,999</td><td>183,864</td></tr></table>	年 代	年少人口 (0～14歳)	生産年齢人口 (15～64歳)	前期高齢者人口 (65～74歳)	後期高齢者人口 (75歳以上)	合 計	平成27年 (2015年)	22,274	102,120	22,692	16,588	163,674	令和2年 (2020年)	21,623	102,231	20,307	22,168	166,329	令和7年 (2025年)	21,108	105,441	16,526	26,879	169,953	令和12年 (2030年)	21,097	106,062	17,447	27,670	172,276	令和17年 (2035年)	21,994	102,584	21,704	26,692	172,974	令和22年 (2040年)	23,029	99,726	25,666	27,313	175,734	令和27年 (2045年)	23,801	99,208	25,471	30,200	178,681	令和32年 (2050年)	24,438	100,847	22,170	34,268	181,724	令和37年 (2055年)	24,676	104,143	19,411	35,873	184,103	令和42年 (2060年)	24,587	105,617	18,661	34,999	183,864																																																																																																																																																																				
年 代	年少人口 (0～14歳)	生産年齢人口 (15～64歳)	前期高齢者人口 (65～74歳)	後期高齢者人口 (75歳以上)	合 計																																																																																																																																																																																																																																		
平成27年 (2015年)	22,274	102,120	22,692	16,588	163,674																																																																																																																																																																																																																																		
令和2年 (2020年)	21,623	102,231	20,307	22,168	166,329																																																																																																																																																																																																																																		
令和7年 (2025年)	21,108	105,441	16,526	26,879	169,953																																																																																																																																																																																																																																		
令和12年 (2030年)	21,097	106,062	17,447	27,670	172,276																																																																																																																																																																																																																																		
令和17年 (2035年)	21,994	102,584	21,704	26,692	172,974																																																																																																																																																																																																																																		
令和22年 (2040年)	23,029	99,726	25,666	27,313	175,734																																																																																																																																																																																																																																		
令和27年 (2045年)	23,801	99,208	25,471	30,200	178,681																																																																																																																																																																																																																																		
令和32年 (2050年)	24,438	100,847	22,170	34,268	181,724																																																																																																																																																																																																																																		
令和37年 (2055年)	24,676	104,143	19,411	35,873	184,103																																																																																																																																																																																																																																		
令和42年 (2060年)	24,587	105,617	18,661	34,999	183,864																																																																																																																																																																																																																																		
公共交通関連事項	地方創生に向けた市民アンケート（H27.6）回収2,251／配布6,000 今後の居住意向で「転居したい」と回答した人（全体の10.4％）の理由のトップが「交通の便が悪い」で46.8％ <table><tr><th>理由</th><th>割合 (%)</th></tr><tr><td>交通の便が悪い</td><td>46.8</td></tr><tr><td>職場や学校が遠い</td><td>25.8</td></tr><tr><td>育なご(こ)が遠い</td><td>21.9</td></tr><tr><td>行政サービス(入居・保費・福祉・教育)</td><td>21.5</td></tr><tr><td>飲食・娯楽・おしゃやれに不便</td><td>18.0</td></tr><tr><td>老後の生活には向かない</td><td>17.6</td></tr><tr><td>ふだんの買い物が不便</td><td>13.7</td></tr><tr><td>医療施設が不十分</td><td>12.4</td></tr><tr><td>転居や就職で出ていくことになる</td><td>12.0</td></tr><tr><td>いまの住まいが持ち家でない</td><td>10.3</td></tr><tr><td>近所の雰囲気や気合が合わない</td><td>8.2</td></tr><tr><td>親や親戚が近くにいない</td><td>7.7</td></tr><tr><td>生まれ育ったところでない</td><td>6.9</td></tr><tr><td>治安が悪い</td><td>6.4</td></tr><tr><td>知人や友人が近くにいない</td><td>5.6</td></tr><tr><td>自然環境が悪い</td><td>3.0</td></tr><tr><td>賃料が高い</td><td>2.6</td></tr><tr><td>転居するお金が貯まった</td><td>1.7</td></tr><tr><td>防災に不安</td><td>1.3</td></tr><tr><td>歴史や文化が浅い</td><td>1.3</td></tr><tr><td>その他</td><td>15.5</td></tr><tr><td>無回答</td><td>1.3</td></tr></table> <table><tr><th>回答者数</th><th>全体</th><th>10～20代</th><th>30代</th><th>40代</th><th>50代</th><th>60代</th><th>年齢無回答</th></tr><tr><td>交通の便が悪い</td><td>233</td><td>46.8</td><td>46.8</td><td>46.8</td><td>46.8</td><td>46.8</td><td>100.0</td></tr><tr><td>職場や学校が遠い</td><td>25.8</td><td>39.1</td><td>34.1</td><td>12.2</td><td>13.5</td><td>28.6</td><td>0.0</td></tr><tr><td>育なご(こ)が遠い</td><td>21.9</td><td>6.9</td><td>31.8</td><td>36.7</td><td>24.3</td><td>28.6</td><td>0.0</td></tr><tr><td>行政サービス(入居・保費・福祉・教育)</td><td>21.5</td><td>27.6</td><td>22.7</td><td>18.4</td><td>16.2</td><td>32.4</td><td>50.0</td></tr><tr><td>飲食・娯楽・おしゃやれに不便</td><td>18.0</td><td>4.6</td><td>17.2</td><td>13.6</td><td>24.5</td><td>16.3</td><td>50.0</td></tr><tr><td>老後の生活には向かない</td><td>17.6</td><td>17.2</td><td>11.4</td><td>16.3</td><td>22.4</td><td>24.3</td><td>50.0</td></tr><tr><td>ふだんの買い物が不便</td><td>13.7</td><td>2.3</td><td>15.9</td><td>22.4</td><td>2.0</td><td>14.3</td><td>0.0</td></tr><tr><td>医療施設が不十分</td><td>12.4</td><td>2.3</td><td>4.5</td><td>2.0</td><td>4.1</td><td>10.2</td><td>0.0</td></tr><tr><td>転居や就職で出ていくことになる</td><td>12.0</td><td>29.9</td><td>11.5</td><td>8.0</td><td>10.3</td><td>10.3</td><td>50.0</td></tr><tr><td>いまの住まいが持ち家でない</td><td>10.3</td><td>11.5</td><td>13.6</td><td>11.4</td><td>11.4</td><td>6.8</td><td>0.0</td></tr><tr><td>近所の雰囲気や気合が合わない</td><td>8.2</td><td>10.3</td><td>6.1</td><td>4.1</td><td>12.2</td><td>6.1</td><td>0.0</td></tr><tr><td>親や親戚が近くにいない</td><td>7.7</td><td>10.3</td><td>6.1</td><td>4.1</td><td>12.2</td><td>6.1</td><td>0.0</td></tr><tr><td>生まれ育ったところでない</td><td>6.9</td><td>4.6</td><td>6.9</td><td>5.7</td><td>2.3</td><td>4.6</td><td>0.0</td></tr><tr><td>治安が悪い</td><td>6.4</td><td>5.7</td><td>4.5</td><td>2.3</td><td>2.3</td><td>2.3</td><td>0.0</td></tr><tr><td>知人や友人が近くにいない</td><td>5.6</td><td>4.5</td><td>4.5</td><td>2.0</td><td>2.0</td><td>0.0</td><td>0.0</td></tr><tr><td>自然環境が悪い</td><td>3.0</td><td>2.0</td><td>0.0</td><td>0.0</td><td>0.0</td><td>0.0</td><td>0.0</td></tr><tr><td>賃料が高い</td><td>2.6</td><td>2.6</td><td>0.0</td><td>0.0</td><td>0.0</td><td>0.0</td><td>0.0</td></tr><tr><td>転居するお金が貯まった</td><td>1.7</td><td>1.1</td><td>2.3</td><td>2.3</td><td>2.3</td><td>25.0</td><td>0.0</td></tr><tr><td>防災に不安</td><td>1.3</td><td>1.1</td><td>2.3</td><td>2.3</td><td>2.3</td><td>22.4</td><td>0.0</td></tr><tr><td>歴史や文化が浅い</td><td>1.3</td><td>1.1</td><td>2.3</td><td>2.3</td><td>2.3</td><td>16.2</td><td>0.0</td></tr><tr><td>その他</td><td>15.5</td><td>6.9</td><td>25.0</td><td>22.4</td><td>16.2</td><td>7.1</td><td>7.1</td></tr><tr><td>無回答</td><td>1.3</td><td>2.3</td><td>0.0</td><td>0.0</td><td>0.0</td><td>0.0</td><td>0.0</td></tr></table>	理由	割合 (%)	交通の便が悪い	46.8	職場や学校が遠い	25.8	育なご(こ)が遠い	21.9	行政サービス(入居・保費・福祉・教育)	21.5	飲食・娯楽・おしゃやれに不便	18.0	老後の生活には向かない	17.6	ふだんの買い物が不便	13.7	医療施設が不十分	12.4	転居や就職で出ていくことになる	12.0	いまの住まいが持ち家でない	10.3	近所の雰囲気や気合が合わない	8.2	親や親戚が近くにいない	7.7	生まれ育ったところでない	6.9	治安が悪い	6.4	知人や友人が近くにいない	5.6	自然環境が悪い	3.0	賃料が高い	2.6	転居するお金が貯まった	1.7	防災に不安	1.3	歴史や文化が浅い	1.3	その他	15.5	無回答	1.3	回答者数	全体	10～20代	30代	40代	50代	60代	年齢無回答	交通の便が悪い	233	46.8	46.8	46.8	46.8	46.8	100.0	職場や学校が遠い	25.8	39.1	34.1	12.2	13.5	28.6	0.0	育なご(こ)が遠い	21.9	6.9	31.8	36.7	24.3	28.6	0.0	行政サービス(入居・保費・福祉・教育)	21.5	27.6	22.7	18.4	16.2	32.4	50.0	飲食・娯楽・おしゃやれに不便	18.0	4.6	17.2	13.6	24.5	16.3	50.0	老後の生活には向かない	17.6	17.2	11.4	16.3	22.4	24.3	50.0	ふだんの買い物が不便	13.7	2.3	15.9	22.4	2.0	14.3	0.0	医療施設が不十分	12.4	2.3	4.5	2.0	4.1	10.2	0.0	転居や就職で出ていくことになる	12.0	29.9	11.5	8.0	10.3	10.3	50.0	いまの住まいが持ち家でない	10.3	11.5	13.6	11.4	11.4	6.8	0.0	近所の雰囲気や気合が合わない	8.2	10.3	6.1	4.1	12.2	6.1	0.0	親や親戚が近くにいない	7.7	10.3	6.1	4.1	12.2	6.1	0.0	生まれ育ったところでない	6.9	4.6	6.9	5.7	2.3	4.6	0.0	治安が悪い	6.4	5.7	4.5	2.3	2.3	2.3	0.0	知人や友人が近くにいない	5.6	4.5	4.5	2.0	2.0	0.0	0.0	自然環境が悪い	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	賃料が高い	2.6	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	転居するお金が貯まった	1.7	1.1	2.3	2.3	2.3	25.0	0.0	防災に不安	1.3	1.1	2.3	2.3	2.3	22.4	0.0	歴史や文化が浅い	1.3	1.1	2.3	2.3	2.3	16.2	0.0	その他	15.5	6.9	25.0	22.4	16.2	7.1	7.1	無回答	1.3	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
理由	割合 (%)																																																																																																																																																																																																																																						
交通の便が悪い	46.8																																																																																																																																																																																																																																						
職場や学校が遠い	25.8																																																																																																																																																																																																																																						
育なご(こ)が遠い	21.9																																																																																																																																																																																																																																						
行政サービス(入居・保費・福祉・教育)	21.5																																																																																																																																																																																																																																						
飲食・娯楽・おしゃやれに不便	18.0																																																																																																																																																																																																																																						
老後の生活には向かない	17.6																																																																																																																																																																																																																																						
ふだんの買い物が不便	13.7																																																																																																																																																																																																																																						
医療施設が不十分	12.4																																																																																																																																																																																																																																						
転居や就職で出ていくことになる	12.0																																																																																																																																																																																																																																						
いまの住まいが持ち家でない	10.3																																																																																																																																																																																																																																						
近所の雰囲気や気合が合わない	8.2																																																																																																																																																																																																																																						
親や親戚が近くにいない	7.7																																																																																																																																																																																																																																						
生まれ育ったところでない	6.9																																																																																																																																																																																																																																						
治安が悪い	6.4																																																																																																																																																																																																																																						
知人や友人が近くにいない	5.6																																																																																																																																																																																																																																						
自然環境が悪い	3.0																																																																																																																																																																																																																																						
賃料が高い	2.6																																																																																																																																																																																																																																						
転居するお金が貯まった	1.7																																																																																																																																																																																																																																						
防災に不安	1.3																																																																																																																																																																																																																																						
歴史や文化が浅い	1.3																																																																																																																																																																																																																																						
その他	15.5																																																																																																																																																																																																																																						
無回答	1.3																																																																																																																																																																																																																																						
回答者数	全体	10～20代	30代	40代	50代	60代	年齢無回答																																																																																																																																																																																																																																
交通の便が悪い	233	46.8	46.8	46.8	46.8	46.8	100.0																																																																																																																																																																																																																																
職場や学校が遠い	25.8	39.1	34.1	12.2	13.5	28.6	0.0																																																																																																																																																																																																																																
育なご(こ)が遠い	21.9	6.9	31.8	36.7	24.3	28.6	0.0																																																																																																																																																																																																																																
行政サービス(入居・保費・福祉・教育)	21.5	27.6	22.7	18.4	16.2	32.4	50.0																																																																																																																																																																																																																																
飲食・娯楽・おしゃやれに不便	18.0	4.6	17.2	13.6	24.5	16.3	50.0																																																																																																																																																																																																																																
老後の生活には向かない	17.6	17.2	11.4	16.3	22.4	24.3	50.0																																																																																																																																																																																																																																
ふだんの買い物が不便	13.7	2.3	15.9	22.4	2.0	14.3	0.0																																																																																																																																																																																																																																
医療施設が不十分	12.4	2.3	4.5	2.0	4.1	10.2	0.0																																																																																																																																																																																																																																
転居や就職で出ていくことになる	12.0	29.9	11.5	8.0	10.3	10.3	50.0																																																																																																																																																																																																																																
いまの住まいが持ち家でない	10.3	11.5	13.6	11.4	11.4	6.8	0.0																																																																																																																																																																																																																																
近所の雰囲気や気合が合わない	8.2	10.3	6.1	4.1	12.2	6.1	0.0																																																																																																																																																																																																																																
親や親戚が近くにいない	7.7	10.3	6.1	4.1	12.2	6.1	0.0																																																																																																																																																																																																																																
生まれ育ったところでない	6.9	4.6	6.9	5.7	2.3	4.6	0.0																																																																																																																																																																																																																																
治安が悪い	6.4	5.7	4.5	2.3	2.3	2.3	0.0																																																																																																																																																																																																																																
知人や友人が近くにいない	5.6	4.5	4.5	2.0	2.0	0.0	0.0																																																																																																																																																																																																																																
自然環境が悪い	3.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0																																																																																																																																																																																																																																
賃料が高い	2.6	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0																																																																																																																																																																																																																																
転居するお金が貯まった	1.7	1.1	2.3	2.3	2.3	25.0	0.0																																																																																																																																																																																																																																
防災に不安	1.3	1.1	2.3	2.3	2.3	22.4	0.0																																																																																																																																																																																																																																
歴史や文化が浅い	1.3	1.1	2.3	2.3	2.3	16.2	0.0																																																																																																																																																																																																																																
その他	15.5	6.9	25.0	22.4	16.2	7.1	7.1																																																																																																																																																																																																																																
無回答	1.3	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0																																																																																																																																																																																																																																

(2) 関連計画

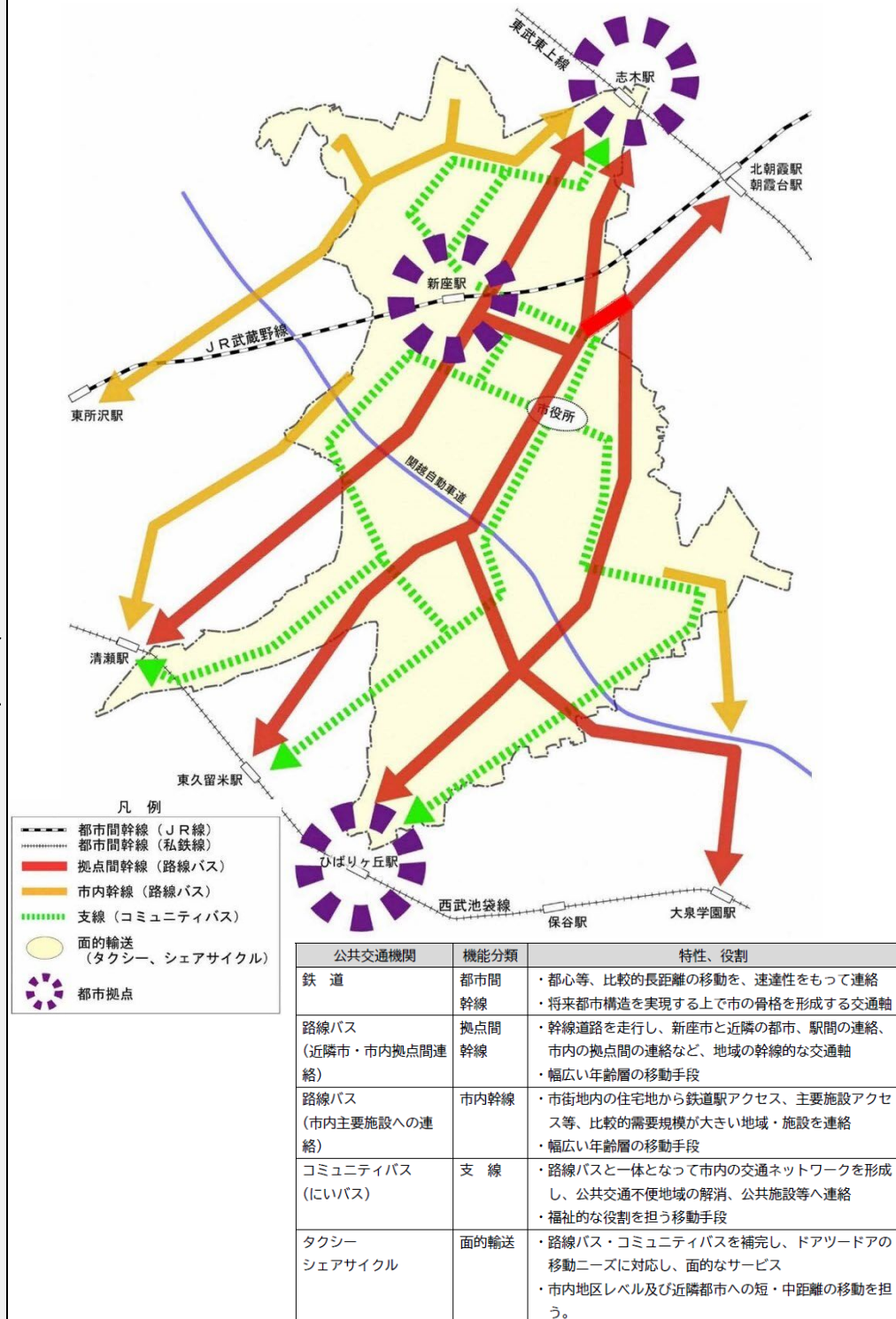
① 新座市地域公共交通システム計画（令和4（2022）年5月）

項 目	記 載 内 容
計 画 区 域	新座市全域
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 【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 ■持続可能な地域公共交通 【目標】 4 コミュニティバス（にいバス）の収支の改善 ■人・環境にやさしく、便利で快適な地域公共交通 【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
目 標 達 成 の た め の 方 向 性	■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 ○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、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、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。 ■方向性2 にいバスの再編 ○検討・実施内容 ・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。 ■方向性3 多様な交通施策の検討 ○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。 ・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。 ・シェアサイクル実証実験を継続し、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。



- 方向性4 各種情報提供ツールの導入・作成
- 方向性5 バス利用環境の改善

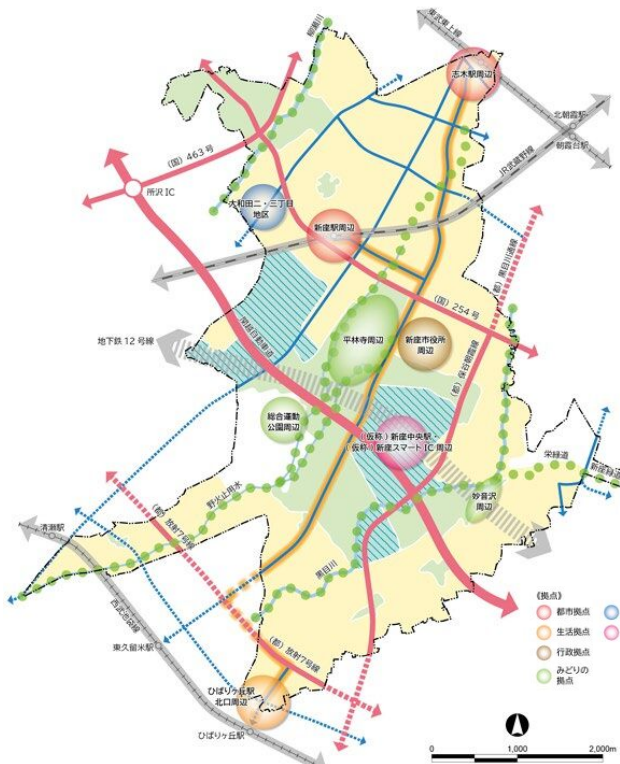
公共交通
体系の方
針



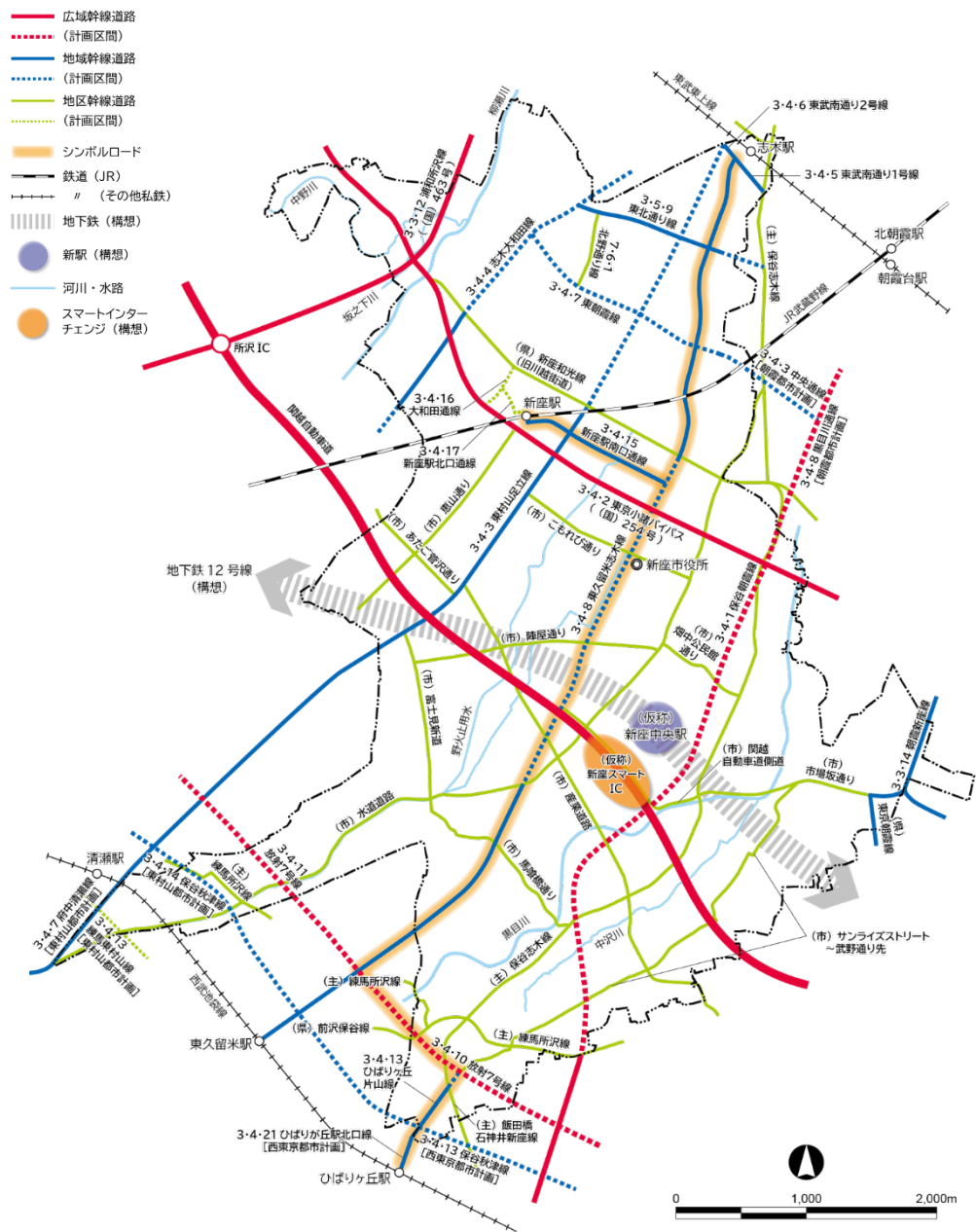
② 新座市版スーパーシティプロジェクト(令和5(2023)年度)

項 目	記 載 内 容
目 標 時 期	中～長期（５～１０年）、長期（１０年）
概 要	官民連携による複合施設の整備等により都市拠点の強化を図るとともに、拠点間を結ぶネットワークを構築・強化することで、災害に強く、にぎわいや魅力あふれる豊かなまちを目指す。
解 決 す べ き 課 題	・ 少子高齢化の進展、公共施設の老朽化・維持管理費の増大 ・ <u>公共交通機能の強化、交通結节点と拠点間を結ぶ都市交通の確保</u> ・ 地震等の大災害への備え
コ ン セ プ ト（目的）	■コンパクト：都市拠点の強化と拠点間のネットワーク化【中～長期】 ・ 志木駅南口周辺での官民連携による三軒屋公園等複合施設整備 ・ 新座駅北口土地区画整理事業の推進 ・ 拠点間を結ぶシンボルロードの整備 ・ 公共施設の再配置 ■スマート：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【長期】 ・ 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や公共施設の効率性・利便性の向上 ・ シェアサイクル利用状況データ等を活用したシンボルロードの自転車通行空間の整備や<u>交通・移動・交流環境の向上</u> ■レジリエント：災害に対するレジリエンスの強化 ・ 公共施設への太陽光発電・蓄電池の設置【長期】 ・ <u>E Vバスからの電源供給</u> ・ L E D無停電照明灯の設置 ・ 災害のリアルタイム情報の取得・発信 ・ 駅周辺やシンボルロードの無電柱化推進
公 共 交 通 関 連 事 項	「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」 ・ E Vバスからの電源供給

③ 新座市都市計画マスタープラン(令和5(2023)年3月)

項 目	記 載 内 容
計 画 期 間	令和5(2023)年度～令和24(2042)年度
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
都 市 づ く り の 基 本 目 標	基本目標1：暮らしと活力を支えるまちをつくる（土地利用・都市機能） 基本目標2：公共交通を利用しやすいまちをつくる（公共交通） 基本目標3：市民生活や経済活動を支える道路網を強化する（幹線道路） 基本目標4：雑木林、水辺など地域の自然を守りいかすまちをつくる（自然環境、公園、農地） 基本目標5：暮らし続けられる生活環境をつくる（住環境、交通安全、防犯、福祉） 基本目標6：災害から市民を守るまちをつくる（防災、減災） 基本目標7：若い世代に選ばれる魅力のあるまちをつくる（シティプロモーション）
将 来 都 市 構 造	 【都市拠点】 ・志木駅周辺 ・新座駅周辺 【生活拠点】 ・ひばりヶ丘駅北口周辺 【行政拠点】 ・新座市役所周辺 【みどりの拠点】 ・平林寺周辺、妙音沢周辺、総合運動公園入口 【産業・物流拠点】 ・大和田二・三丁目地区 【新都市拠点】 ・（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
公 共 交 通 関 連 事 項	■公共交通に関する基本方針 ○公共交通の利便性向上 ・地下鉄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（にいバスやデマンド交通、シェアサイクルを含めた地域交通システムの充実） ・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

将来道路 ネットワーク 方針



④ 新座市立地適正化計画（現在策定中：今後掲載予定）

項 目	記 載 内 容
計 画 期 間	
	今後掲載予定
公 共 交 通 関 連 事 項	



⑤ 新座市公共施設再配置計画（現在策定中：今後掲載予定）

項 目	記 載 内 容
計 画 期 間	
	今後掲載予定
公 共 交 通 関 連 事 項	



⑥ 新座市国土強靱化地域計画(令和4(2022)年3月)

項 目	記 載 内 容
想 定 リ ス ク	地震、風水害、竜巻、大雪の4種類の大規模自然災害を想定 「地震」最大震度6強の地震を想定 「風水害」想定最大規模の大雨（概ね1000年に一度程度の確率で発生すると考えられる大雨）を想定 「竜巻」国内最大級（F3クラス）の発生を想定 「大雪」平成26年2月の大雪と同等の大雪を想定
基 本 目 標	①市民の生命を最大限守ること ②地域社会の重要な機能を維持し、生活・経済への影響をできる限り軽減すること ③市民の財産及び公共施設の被害をできる限り軽減すること ④迅速な復旧・復興を可能とする備えをすること
事 前 に 備 え る べ き 目 標	①被害の発生抑制により人命を保護する ②救助・救急・医療活動により人命を保護する ③交通ネットワーク、情報通信機能を確保する ④必要不可欠な行政機能を確保する ⑤生活・経済活動に必要なライフラインを確保し、早期に復旧する ⑥経済活動の機能を維持する ⑦二次災害を発生させない ⑧大規模自然災害被災後でも迅速な再建・回復ができるようにする
公 共 交 通 関 連 事 項	「事前に備えるべき目標」 ・交通ネットワーク、情報通信機能を確保する ・生活・経済活動に必要なライフラインを確保し、早期に復旧する



⑦ 新座市第4次地域福祉計画(令和5(2023)年3月)

項 目	記 載 内 容
計 画 期 間	令和5(2023)年度～令和9(2027)年度
基 本 理 念	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
基 本 方 針	基本方針1 自然な支え合いのできる地域をつくる 基本方針2 誰もが自分らしく暮らせる地域の基盤をつくる
基 本 目 標	目標1 地域で支え合える人材の育成と活動支援 ①身近な地域で活躍するボランティアの育成と支援 ②地域福祉活動がしやすい地域づくり 目標2 地域におけるネットワークの強化 ③町内会、社協支部及び地域福祉推進協議会の活動の促進 ④社会福祉法人やNPO法人、事業所等を組み込んだネットワークの形成 ⑤多様なつきあいができる居場所をつくる 目標3 包括的な支援体制の強化 ⑥誰一人として取り残されない地域づくり ⑦地域と連携して展開する専門的・総合的相談支援体制の確立 ⑧自立と尊厳が守られ、SOSに気付きやすい地域づくり 目標4 地域とつながる、安心のまちづくり ⑨地域全体で共に学び育つ環境づくり ⑩商店会や民間事業者との連携による安心のまちづくり ⑪災害に対して安心できる地域づくり ⑫地域ぐるみによる防犯活動の強化
公 共 交 通 関 連 事 項	目標3 包括的な支援体制の強化 ⑥誰一人として取り残されない地域づくり 【課題】 (4)誰もが外出しやすい環境を整備する 【関係団体の取組】 ③福祉タクシー事業の推進 ④事業者等による福祉有償運送、生活サポート事業の推進 【市の取組】 ⑧誰もが利用しやすい公共交通機関の充実 1) 東武東上線及び武蔵野線旅客輸送改善対策 東武東上線改善対策協議会、武蔵野線旅客輸送改善対策協議会及び埼玉県を通じて、東武鉄道及び東日本旅客鉄道へ鉄道輸送力の増強及び鉄道施設の整備改善等について要望する。 2) ノンステップバス導入促進補助 公共交通機関のバリアフリー化を進めるため、ノンステップバスを導入するバス事業者に対し、補助金を交付する。 3) コミュニティバス「にいバス」運行の充実 市内公共施設、病院等へのアクセスの利便性を促進し、公共施設利用者、通院者を始め、市民の日常生活を支援するため、にいバスを運行する。 4) 新たな公共交通手段の導入 デマンド交通等の新たな公共交通手段の導入について研究する。 5) バス輸送力強化に関する要望 バス路線の拡大、運行本数の増加など、バス輸送力の強化をバス事業者に働き掛ける。



⑧ 第3次新座市環境基本計画(令和5(2023)年3月)

項 目	記 載 内 容															
計 画 期 間	令和5（2023）年度～令和14（2032）年度															
望 ま し い 環 境 像	豊かな暮らしが 自然と共生する 持続可能なまち「にいざ」															
計 画 の 対 象 範 囲	「地球環境」、「生活環境」、「都市環境」、「自然環境」を対象範囲															
基 本 目 標 取 組 方 針	1 地球にやさしい「まち」をめざそう 市民・事業者・市が一体となって、環境にやさしい行動の実践や省エネルギー対策などに取り組み、持続的に発展するまちを目指します。 2 持続可能な循環型の「まち」をめざそう プラスチックごみや食品ロスなどの新たな課題に対しても対策を強化し、ごみの発生抑制・再資源化が進んだまちを目指します。 3 健康で快適に暮らせる「まち」をめざそう 公害のない生活環境を維持し、市民・事業者と協働して、快適な生活空間、美しい景観が形成されたまちを目指します。 4 自然と共生するうるおいのある「まち」をめざそう 雑木林・農地などの緑地や黒目川、柳瀬川、野火止用水などの水辺といった新座市の豊かな自然が保全され、多くの生き物が生息するまちを目指します。 5 環境のためにみんなが考え行動する「まち」をめざそう 市民一人ひとりが環境問題を自らの問題として捉え、環境保全に対する高い意識をもって自発的に行動し、市民・事業者・市が協働して環境の保全に取り組むまちを目指します。															
温 室 効 果 ガ ス 排 出 量 の 削 減 目 標	平成25年度（2013年度）比で令和12年度（2030年度）までに 46%削減することを目指す ※新座市地球温暖化対策地域推進計画【第5章】 <table><caption>Greenhouse Gas Emission Reduction Targets (千t-CO₂)</caption><thead><tr><th>年度</th><th>排出量 (千t-CO₂)</th><th>削減率 (平成25年度比)</th></tr></thead><tbody><tr><td>平成25年度 基準年度</td><td>754.1</td><td>-</td></tr><tr><td>令和元年度 現状年度</td><td>618.4</td><td>18.0%削減</td></tr><tr><td>令和12年度 目標年度</td><td>407.2</td><td>46%削減</td></tr><tr><td>令和12年度 目標年度</td><td>377.0</td><td>50%削減</td></tr></tbody></table>	年度	排出量 (千t-CO ₂)	削減率 (平成25年度比)	平成25年度 基準年度	754.1	-	令和元年度 現状年度	618.4	18.0%削減	令和12年度 目標年度	407.2	46%削減	令和12年度 目標年度	377.0	50%削減
年度	排出量 (千t-CO ₂)	削減率 (平成25年度比)														
平成25年度 基準年度	754.1	-														
令和元年度 現状年度	618.4	18.0%削減														
令和12年度 目標年度	407.2	46%削減														
令和12年度 目標年度	377.0	50%削減														
公 共 交 通 関 連 事 項	「地球環境」における課題 ○地球温暖化の防止 ・温室効果ガス排出量削減のため、エコライフデーやCOOL CHOICEなどの省エネルギー活動の更なる普及啓発 ・<u>環境負荷の少ない交通利用等の推進</u> ○エネルギー対策 ・省エネルギー設備や機器に関する情報提供や普及啓発の推進 ○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 ○気候変動への対応															

⑨ 第2次新座市シティプロモーション方針（令和5（2023）年3月）

項 目	記 載 内 容
推 進 期 間	令和5（2023）年度～令和9（2027）年度
キ ャ ッ チ コ ピ ー	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」
指 針	1. 新座ならではの魅力づくり 2. 効果的な情報発信 3. シティプロモーションの担い手づくり
事 業 展 開	1. 新座ならではの魅力づくり 【取組例】 ・ 市内に残る自然や歴史的文化資産の紹介 ・ まちあるきの推進 ・ 地域ブランドの確立 2. 効果的な情報発信 【取組例】 ・ 行政情報の確実な発信 ・ 新座ならではの魅力を伝える発信 ・ 注目度の高い手法によるPR ・ 外部媒体の活用 3. シティプロモーションの担い手づくり 【取組例】 ・ シティプロモーション推進懇話会の設置 ・ 市の認知度向上や地域活性化につながる自主的な市民活動の支援 ・ 企業や団体、学校等と連携した事業展開 ・ 新座市観光親善大使の活用 ・ 市への愛着や誇り（シビックプライド）の醸成につながる事業展開 4. シティプロモーションキャッチコピー・ロゴマークの普及
公 共 交 通 関 連 事 項	事業展開 2. 効果的な情報発信 ・ 新座ならではの魅力を伝える発信 <u>ガイドマップの充実と広域的な配布、電子媒体の普及</u> ・ 注目度の高い手法によるPR <u>公共交通などへの広告の掲示</u> <u>公共施設、公共物などのラッピング</u>



(3)まとめ

1) 各分野におけるまちづくりの方向性

分野	計画名	将来像・基本方針・目標 等
総合	第5次新座市総合計画 (R5.3) 新座市デジタル田園都市構想総合戦略 (R5.11)	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 ■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】
	①新座市版スーパーシティプロジェクト (R5.3)	都市拠点の強化と拠点間を結ぶネットワークの構築により、災害に強く、にぎわいや魅力あふれる豊かなまちを目指す。 ■コンパクト：都市拠点の強化と拠点間のネットワーク化 ■スマート：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 ■レジリエント：災害に対するレジリエンスの強化
交通	②新座市地域公共交通システム計画 (R4.3)	誰もが便利で快適に移動でき、持続可能な地域公共交通 ■利便性の高い地域公共交通 【目標】1 利便性の高い地域公共交通の維持・充実 【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 ■持続可能な地域公共交通 【目標】4 コミュニティバス（にいバス）の収支の改善 ■人・環境にやさしく、便利で快適な地域公共交通 【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
都市計画	③新座市都市計画マスタープラン (R5.3)	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 基本目標1：暮らしと活力を支えるまちをつくる（土地利用・都市機能） 基本目標2：公共交通を利用しやすいまちをつくる（公共交通） 基本目標3：市民生活や経済活動を支える道路網を強化する（幹線道路） 基本目標4：雑木林、水辺など地域の自然を守りいかすまちをつくる（自然環境、公園、農地） 基本目標5：暮らし続けられる生活環境をつくる（住環境、交通安全、防犯、福祉） 基本目標6：災害から市民を守るまちをつくる（防災、減災） 基本目標7：若い世代に選ばれる魅力のあるまちをつくる（シティプロモーション）



分野	計画名	将来像・基本方針・目標 等
防災	⑥新座市国土強靱化地域計画（R4.3）	①被害の発生抑制により人命を保護する ②救助・救急・医療活動により人命を保護する ③交通ネットワーク、情報通信機能を確保する ④必要不可欠な行政機能を確保する ⑤生活・経済活動に必要なライフラインを確保し、早期に復旧する ⑥経済活動の機能を維持する ⑦二次災害を発生させない ⑧大規模自然災害被災後でも迅速な再建・回復ができるようにする
福祉	⑦新座市第4次地域福祉計画（R5.3）	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 基本方針1 自然な支え合いのできる地域をつくる 基本方針2 誰もが自分らしく暮らせる地域の基盤をつくる 目標1 地域で支え合える人材の育成と活動支援 目標2 地域におけるネットワークの強化 目標3 包括的な支援体制の強化 目標4 地域とつながる、安心のまちづくり
環境	⑧第3次新座市環境基本計画（R5.3）	豊かな暮らしが 自然と共生する 持続可能なまち「にいざ」 1 地球にやさしい「まち」をめざそう 2 持続可能な循環型の「まち」をめざそう 3 健康で快適に暮らせる「まち」をめざそう 4 自然と共生するうるおいのある「まち」をめざそう 5 環境のためにみんなが考え行動する「まち」をめざそう
観光	⑨第2次新座市シティプロモーション方針（R5.3）	【将来像】 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」 【方針】 1. 新座ならではの魅力づくり 2. 効果的な情報発信 3. シティプロモーションの担い手づくり



2) 公共交通事業への要求事項

分野	計画名	公共交通に関する要求事項
総合	第5次新座市総合計画（R5.3）	【現況と課題】 ・鉄道空白地域となっている市中央部における鉄道の整備 ⇒都市高速鉄道12号線の延伸の早期実現 ・バス路線網の拡充や運行系統の見直し、運行本数の増加などについて、バス事業者へ働き掛け ・コミュニティバスなど、市民の身近な交通手段の充実 ・高齢者の交通事故減少に向けた取組 ・誰もが安全かつ安心に通行できる交通環境の整備 【主な施策展開】 施策1：公共交通網の充実 ①都市高速鉄道12号線の延伸 ②鉄道利用環境の向上 ③バス利用環境の向上 ④バリアフリー化の推進 施策2：交通安全の確立 ①交通安全意識の高揚 ②安全な交通環境の整備
	①新座市版スーパーシティプロジェクト（R5.3）	「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
交通	②新座市地域公共交通システム計画（R4.3）	【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
都市計画	③新座市都市計画マスタープラン（R5.3）	○公共交通の利便性向上 ・地下鉄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（にいバスやデマンド交通、シェアサイクルを含めた地域交通システムの充実） ・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 ・Ma a SなどIoTを用いたサービス機能の強化



分野	計画名	公共交通に関する事項
防災	⑥新座市国土強靱化地域計画 (R4.3)	・ 交通ネットワーク、情報通信機能を確保する ・ 生活・経済活動に必要なライフラインを確保し、早期に復旧する
福祉	⑦新座市第4次地域福祉計画 (R5.3)	【課題】(4)誰もが外出しやすい環境を整備する 【関係団体の取組】 ③福祉タクシー事業の推進 ④事業者等による福祉有償運送、生活サポート事業の推進 【市の取組】 ⑧誰もが利用しやすい公共交通機関の充実 1) 東武東上線及び武蔵野線旅客輸送改善対策 2) ノンステップバス導入 3) コミュニティバス「にいバス」運行の充実 4) 新たな公共交通手段の導入 5) バス輸送力強化に関する要望
環境	⑧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のため、エコライフデーやCOOL CHOICEなどの省エネルギー活動の更なる普及啓発 ・ 環境負荷の少ない交通利用等の推進 ○エネルギー対策 ・ 省エネルギー設備や機器に関する情報提供や、普及啓発の推進 ○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	⑨第2次新座市シテプロモーション方針 (R5.3)	事業展開 2. 効果的な情報発信 ○新座ならではの魅力を伝える発信 ・ <u>ガイドマップの充実</u>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 ・ <u>公共交通などへの広告の掲示</u> ・ <u>公共施設、公共物などのラッピング</u>



資料2 新座市の概況

1. 地理的条件

新座市は埼玉県南西部に位置し、東京都との県境に接しています。都心へのアクセスが良好であることから、東京のベッドタウンとして発展してきました。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り起伏に富んだ地形を形成しています。



図 位置

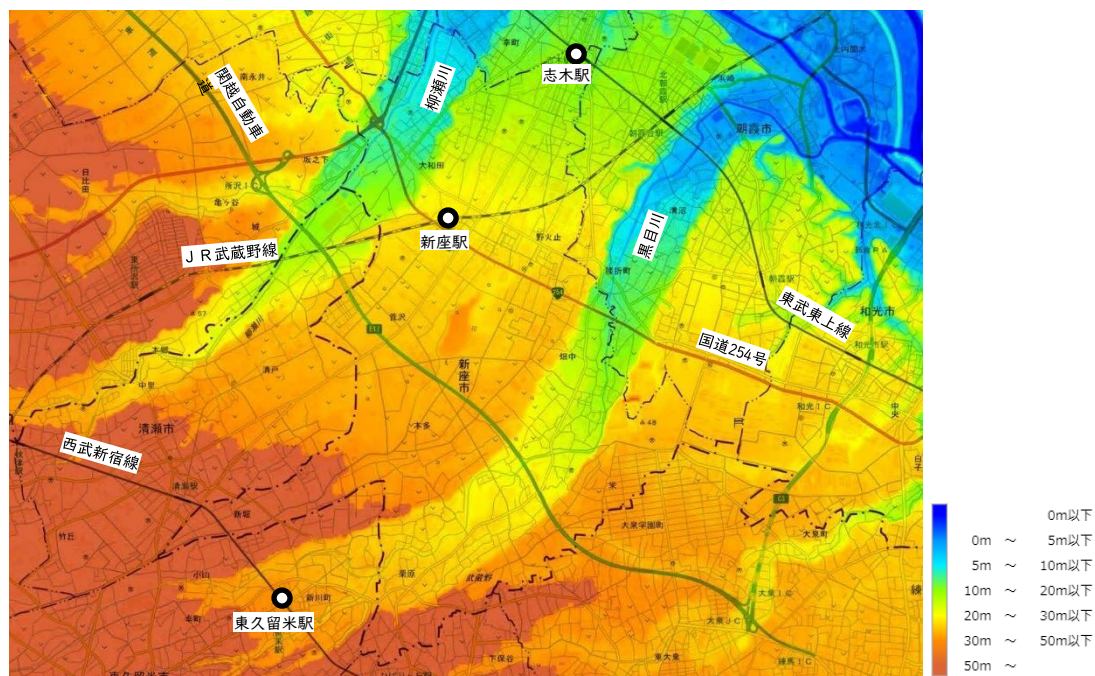


図 新座市周辺の地形及び標高

資料：国土地理院 自分で作る色別標高図

2. 人口等の状況

(I) 人口推移

新座市は立地条件の良さや交通網の整備、市街地整備の推進により、人口・世帯数ともに増加傾向にありますが、令和12（2030）年以降は減少に転じる推計がなされています。

世代別で見ると、平成12（2000）年以降、65歳未満の人口は減少に転じており、高齢化が進行しています。令和2（2020）年には高齢化率が26.1%となっており、全国平均や県平均よりは若干低いものの、本市も超高齢社会に入っています。今後もこの傾向は続き、令和22（2040）年の高齢化率は3割を超える見込みとなっています。

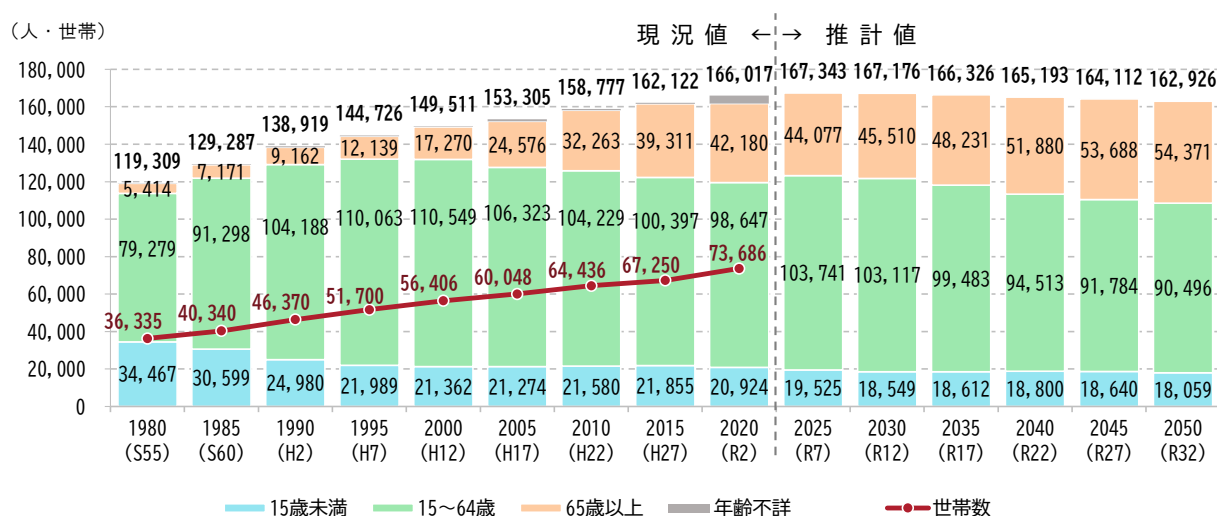


図 人口・世帯数の推移

資料：[2020年以前] 国勢調査、
[2025年以降] 日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)
(国立社会保障・人口問題研究所)

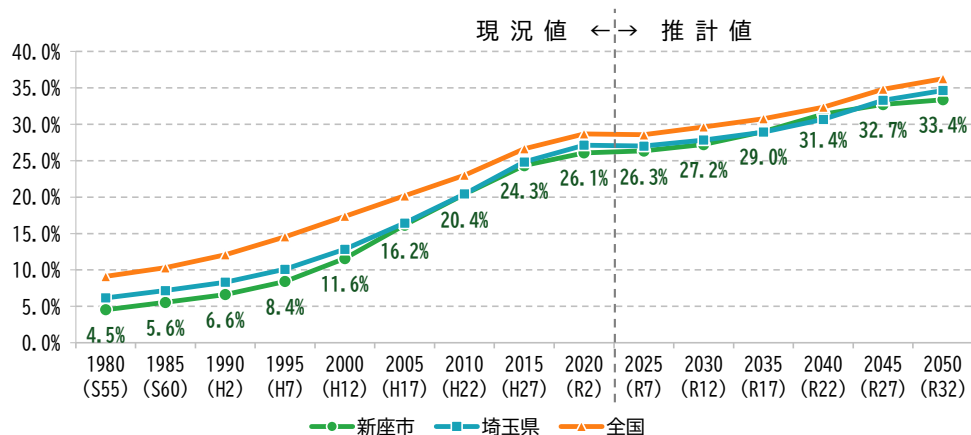


図 高齢化率の推移

資料：[2020年以前] 国勢調査、
[2025年以降] 日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)
(国立社会保障・人口問題研究所)

(2) 人口分布

人口分布を見ると、市街化区域に合わせて市の南北に分かれるような形で人口が分布しており、志木駅やひばりヶ丘駅周辺など鉄道駅周辺に居住する人が多く、直近の１０年間でも増加傾向にあります。高齢者の分布を見ると、北西部の新座団地や東部の栄地区周辺で多く分布しています。

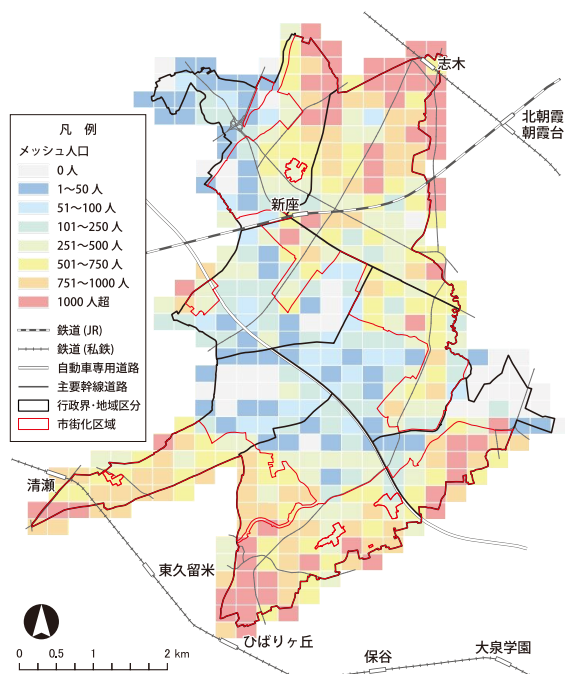


図 人口分布（令和2年）

資料：国勢調査

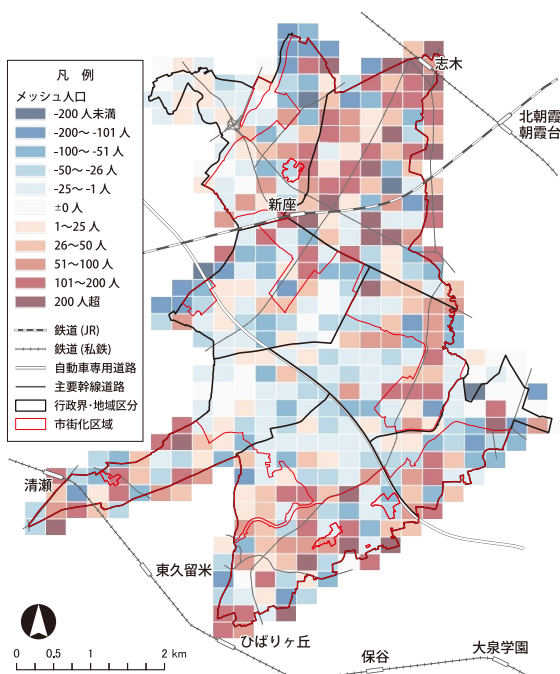


図 人口変化（平成22年～令和2年）

資料：国勢調査

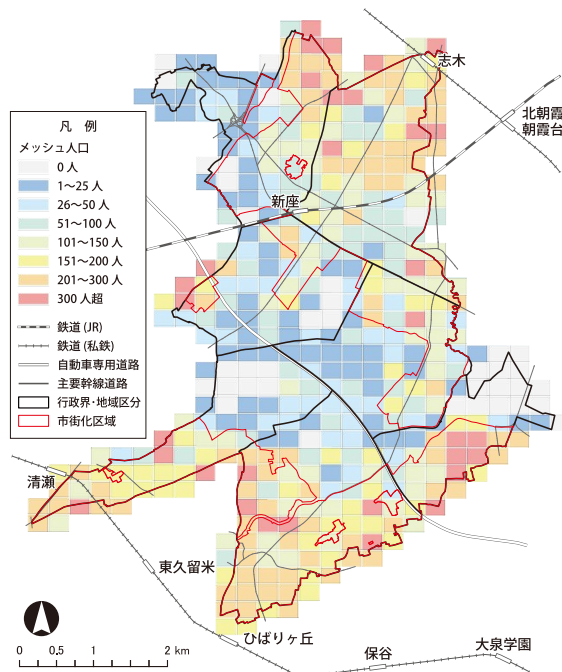


図 高齢者の分布（令和2年）

資料：国勢調査

※地域区分(7地域)は新座市都市計画マスタープランによる区分

3. 都市基盤状況

(I) 土地利用

本市の土地利用の状況は、都市的土地利用が進んでおり、住宅用地が全体の約3割で最も多くなっています。市街化区域は市の南北に設定されており、住宅用地も南北に分かれるように広がっています。

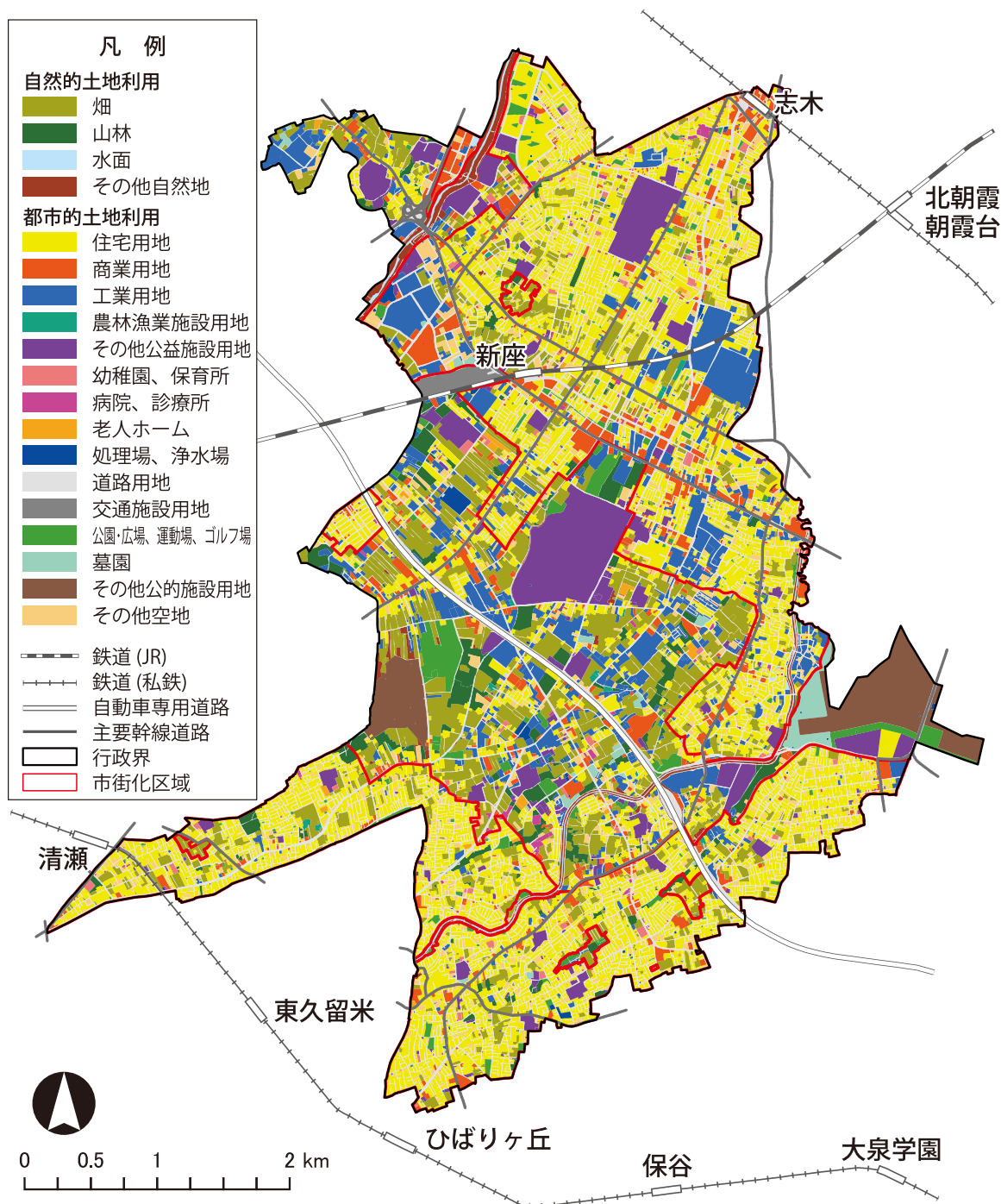


図 土地利用現況

資料：令和3年都市計画基礎調査

(2) 道路網

1) 現況道路網

本市の道路網は、関越自動車道、国道254号、国道463号が広域の都市間を結ぶ広域幹線道路網を形成しています。また、周辺都市や市内の地域・各拠点間を結ぶ主要な道路である一般県道川越・新座線、主要地方道さいたま・東村山線などの地域幹線道路は、市内の骨格を形成しています。

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未満の道路となっています。

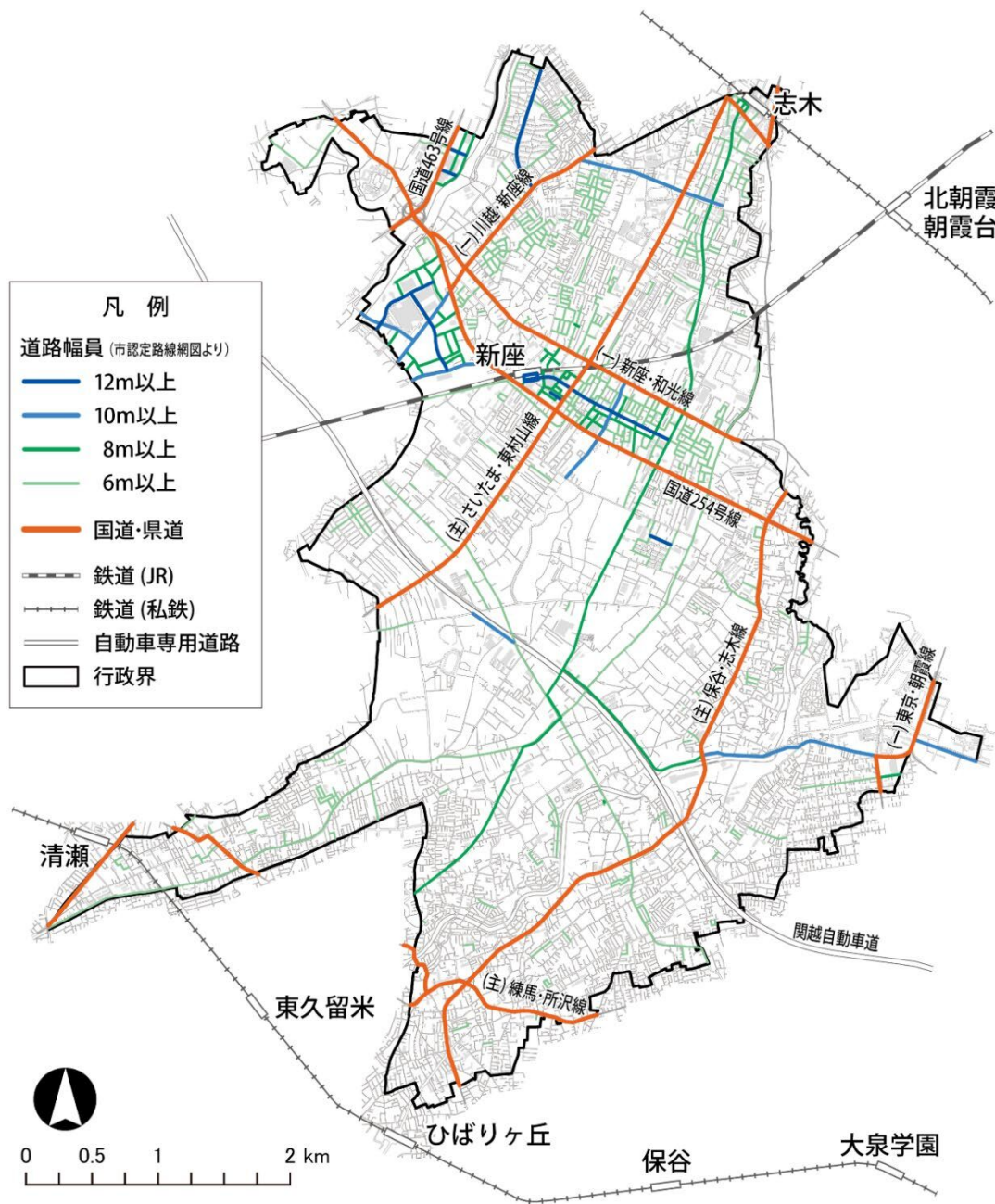
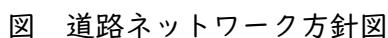


図 道路網

※(主)は主要地方道、(一)は一般県道
資料：新座市認定路線網図

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。東西軸として国道254号、3・4・10放射7号線、南北軸として3・4・1保谷朝霞線、国道463号により広域幹線道路網を形成しています。また、3・4・8東久留米志木線や3・4・15新座駅南口通線などは、都市拠点間を結ぶシンボルロードとして位置づけられています。



33

4. 主要施設の立地状況

各種の主要施設は各地域に分布しており、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。

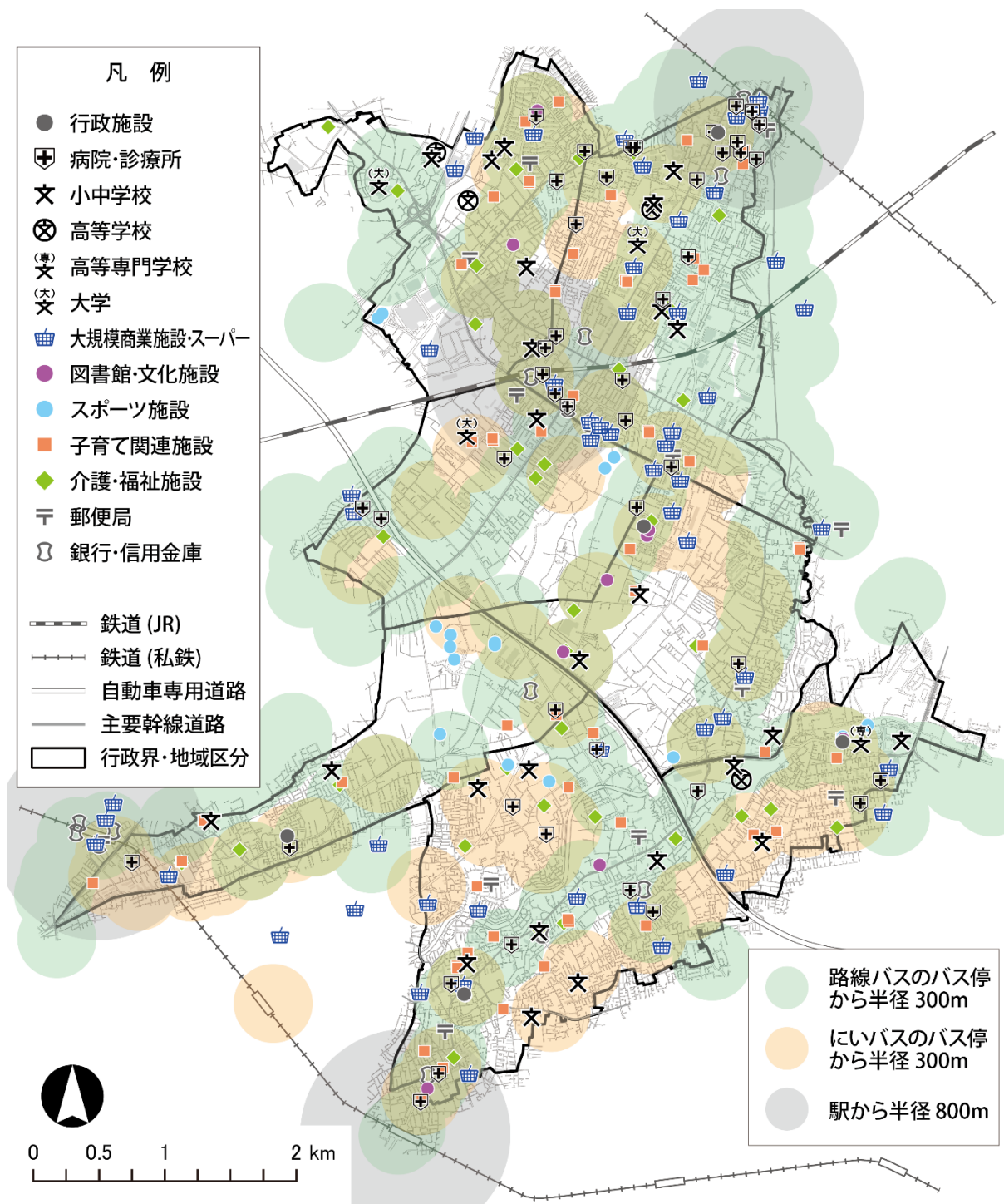


図 施設分布図

※行政施設：市役所本庁舎・支所・出張所、子育て関連施設：保育園・幼稚園・認定こども園・その他子育て支援施設

資料：新座市立地適正化計画【策定中】、大規模小売店舗名簿（埼玉県）

5. 地域の移動状況

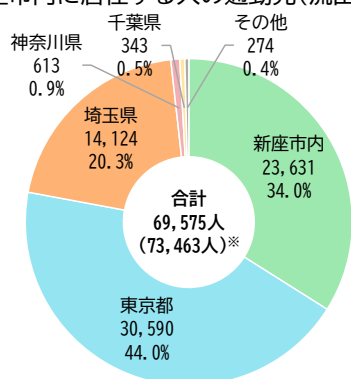
(I) 通勤通学流動

1) 居住地通学地別流動状況

通勤流動を見ると、市内から市外へ通勤する人数（流出人口）が市外から市内へ通勤する人数（流入人口）を上回っており、通勤先の4割以上が東京都となっています。

通学流動を見ると、市外から市内へ通学する人数（流入人口）が市内から市外へ通学する人数（流出人口）を上回っており、通勤流動とは逆の動きとなっています。また、新座市に通学する人の居住地は、埼玉県（新座市を除く）が約半数で最も多くなっているほか、千葉県や神奈川県など遠方からの通学者も一定割合存在しています。

新座市内に居住する人の通勤先(流出人口)



※()は従業市区町村「不詳・外国」及び従業地「不詳」を含む値

新座市に通勤する人の居住地(流入人口)

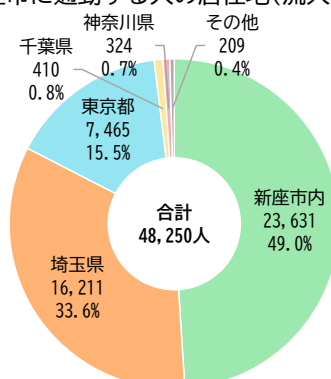
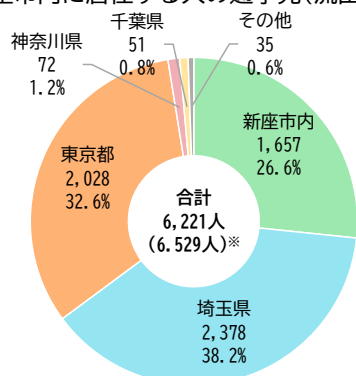


図 通勤流動（15歳以上の就業者）

資料：国勢調査

新座市内に居住する人の通学先(流出人口)



※()は通学市区町村「不詳・外国」及び通学地「不詳」を含む値

新座市に通学する人の居住地(流入人口)

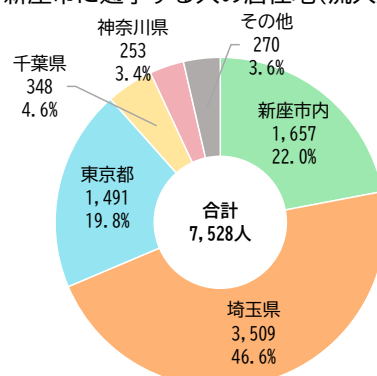


図 通学流動（15歳以上の通学者）

資料：国勢調査

2) 都市間流動状況

通勤通学者の都市間移動状況を見ると、流出先は都内が多くを占め、中でも練馬区が最も多い状況です。県内移動は、朝霞市が最も多く、練馬区に次ぐ移動量となっています。一方、流入は朝霞市が最も多く、次いで志木市、さいたま市となっています。

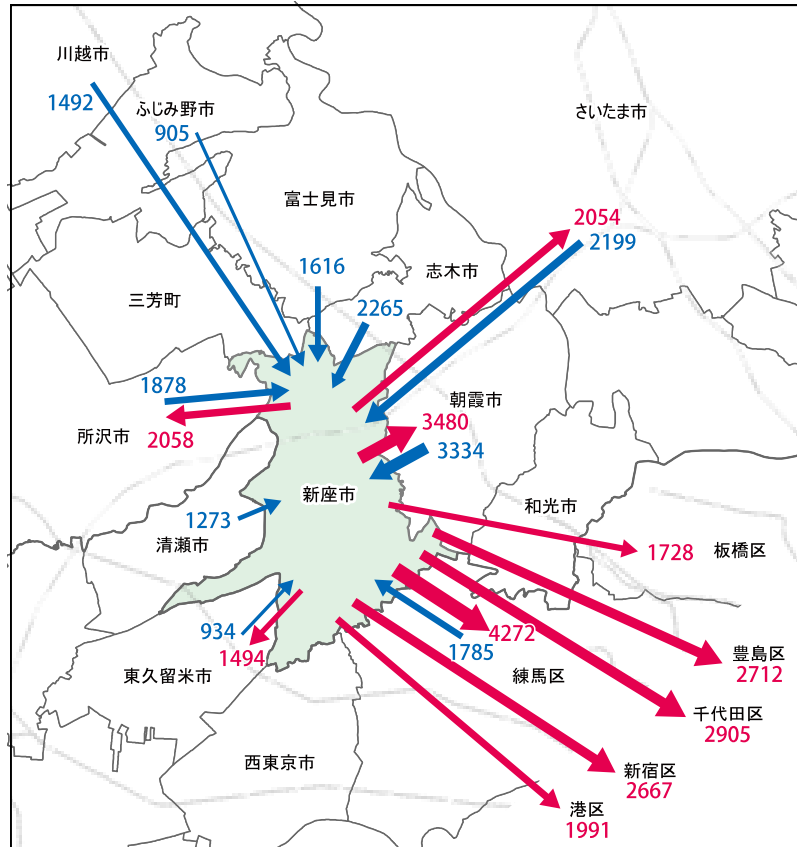


図 市区町村別流出・流入状況（15歳以上の就業者・通学者）

※流出・流入それぞれ上位10市区町を掲載

資料：国勢調査

(2) 地域別移動状況

1) 地域別の移動特性

市内の各地域（ゾーン）を出発地又は目的地とする移動状況を見ると、最も移動量が多いのは中央部、次いで南部となっています。

移動の種類に着目すると、ゾーン内移動（出発地と目的地がともに同一ゾーン内で完結する移動）の割合が最も大きいのは南部、最も小さいのは北東部となっています。また、北東部はゾーン間移動（出発地または目的地が別のゾーンとなる移動）の中でも市外間の移動割合が高い状況です。

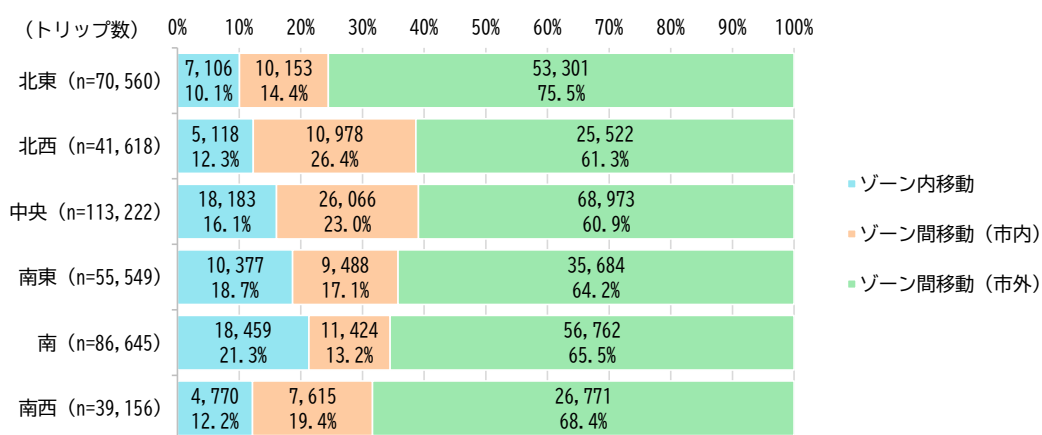


図 地域別の移動状況

資料：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

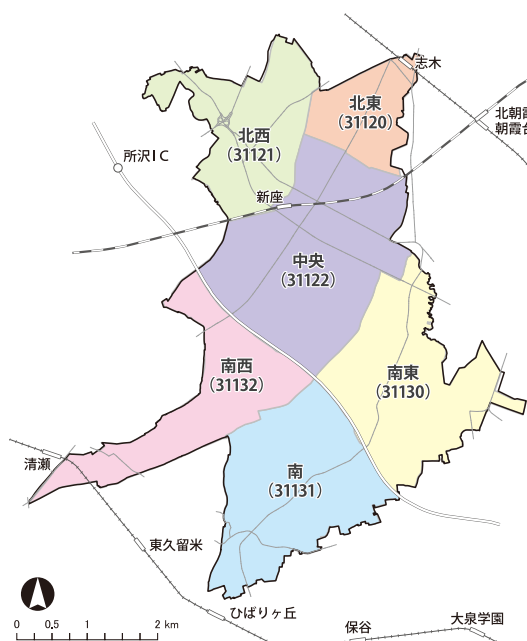


図 地域区分

※ゾーン名は本計画で設定したもの、カッコ内の数字はパーソントリップ調査における小ゾーン番号

2) ゾーン間の移動状況

ゾーン間の具体的な移動量を見ると、市内間の移動では、中央部と他のゾーンの移動は比較的発生していますが、中央部を跨いだ南北の移動（北東部・北西部と南東部・南部・南西部相互間の移動）はどれも少なく、隣接自治体への移動の方が多い傾向が見受けられます。市外間の移動割合が最も多かった北東部は、志木市や朝霞市との間の移動が多く見られます。

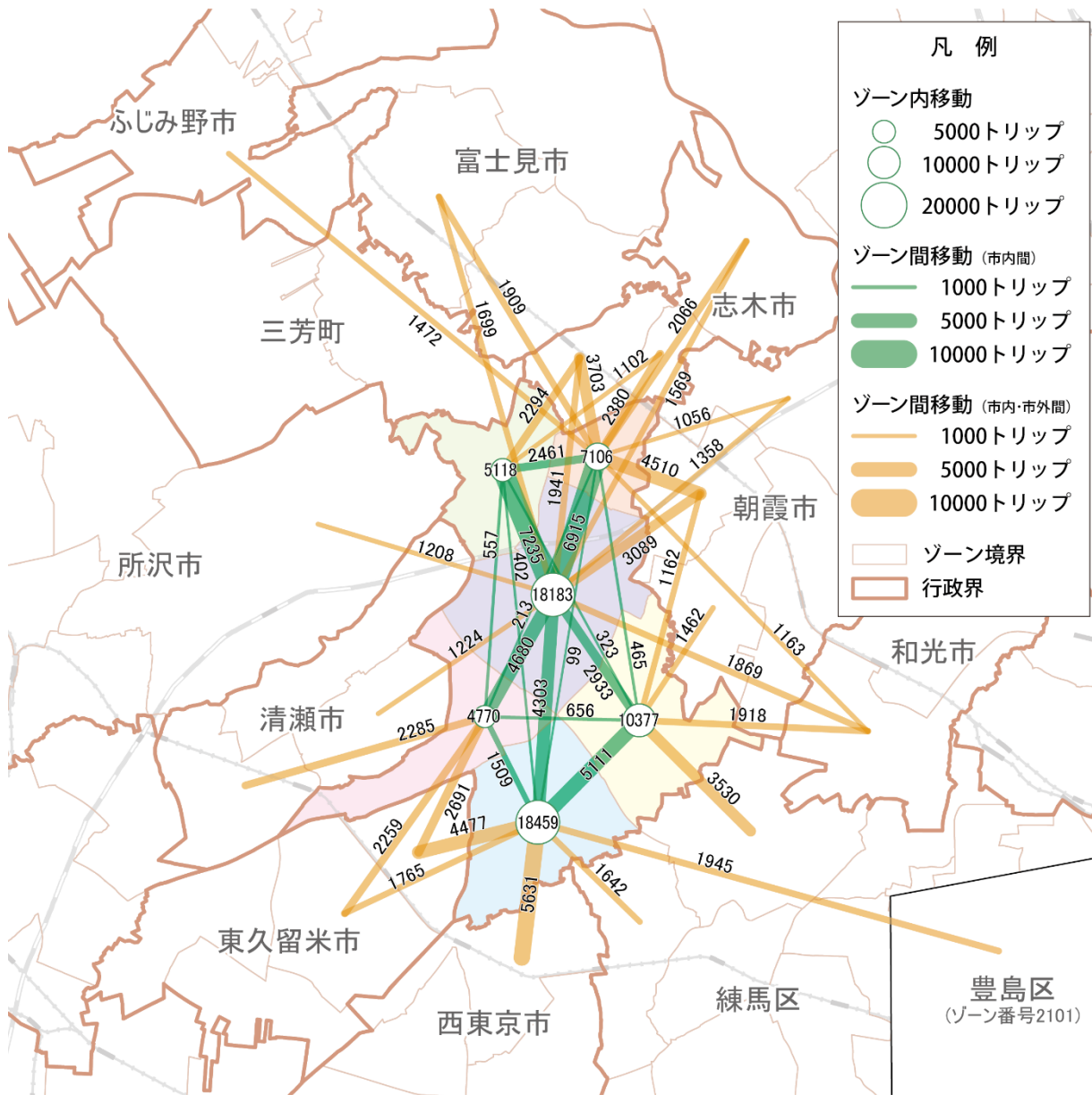


図 ゾーン間の移動状況（新座市が出発地・目的地となる移動）

※市内・市外間の移動は移動量（トリップ数）上位30区間を掲載

資料：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

(3) 来訪者が多い地点・施設に関する移動状況（携帯端末情報分析）

1) 来訪者が多い地点・施設

携帯電話の位置情報データより、直近1年間（令和5（2023）年11月～令和6（2024）年10月）における来訪者（滞在人口）情報を見ると、駅周辺やスーパー、温浴施設周辺に多いことが把握できます。

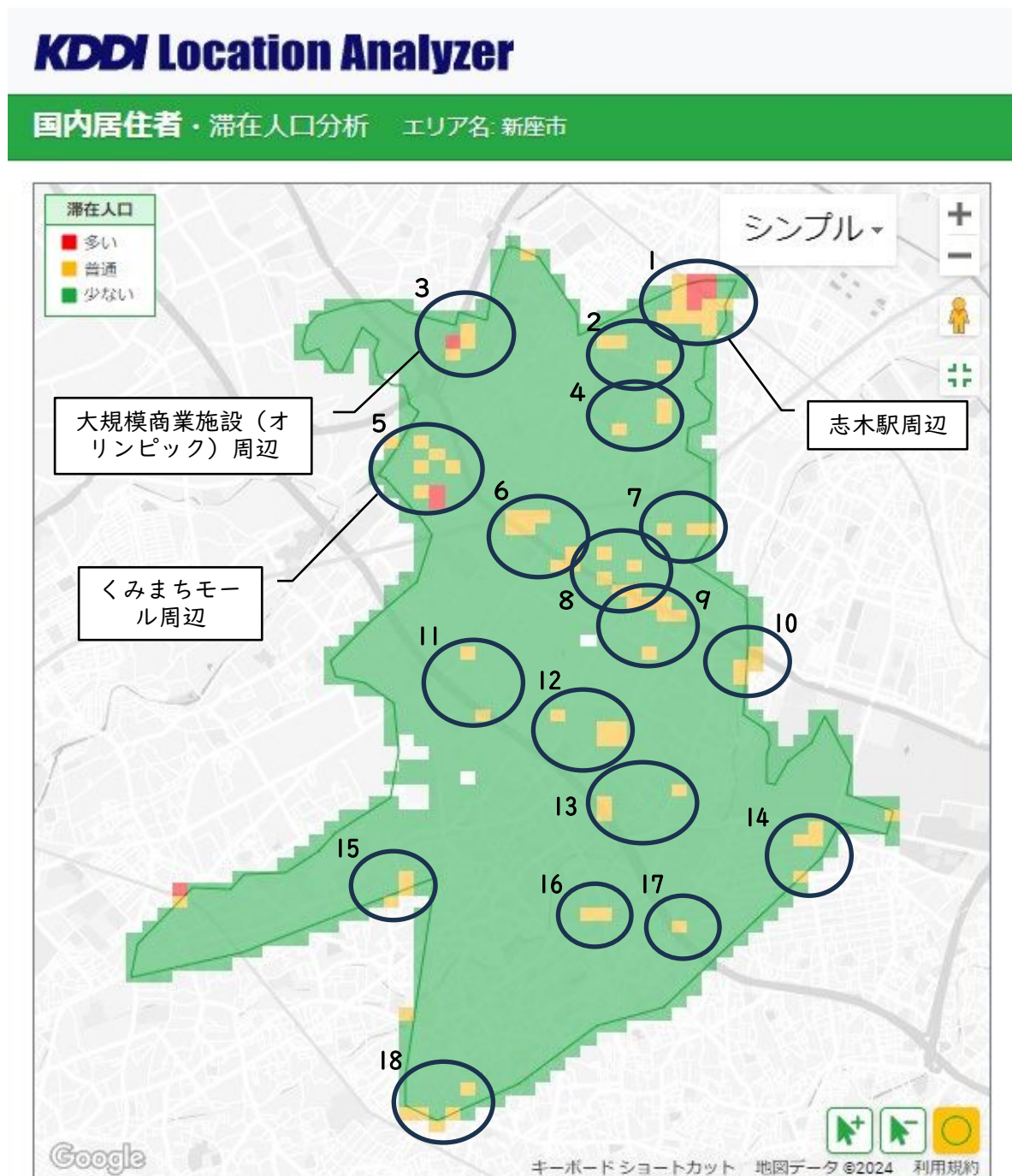


図 滞在人口分布

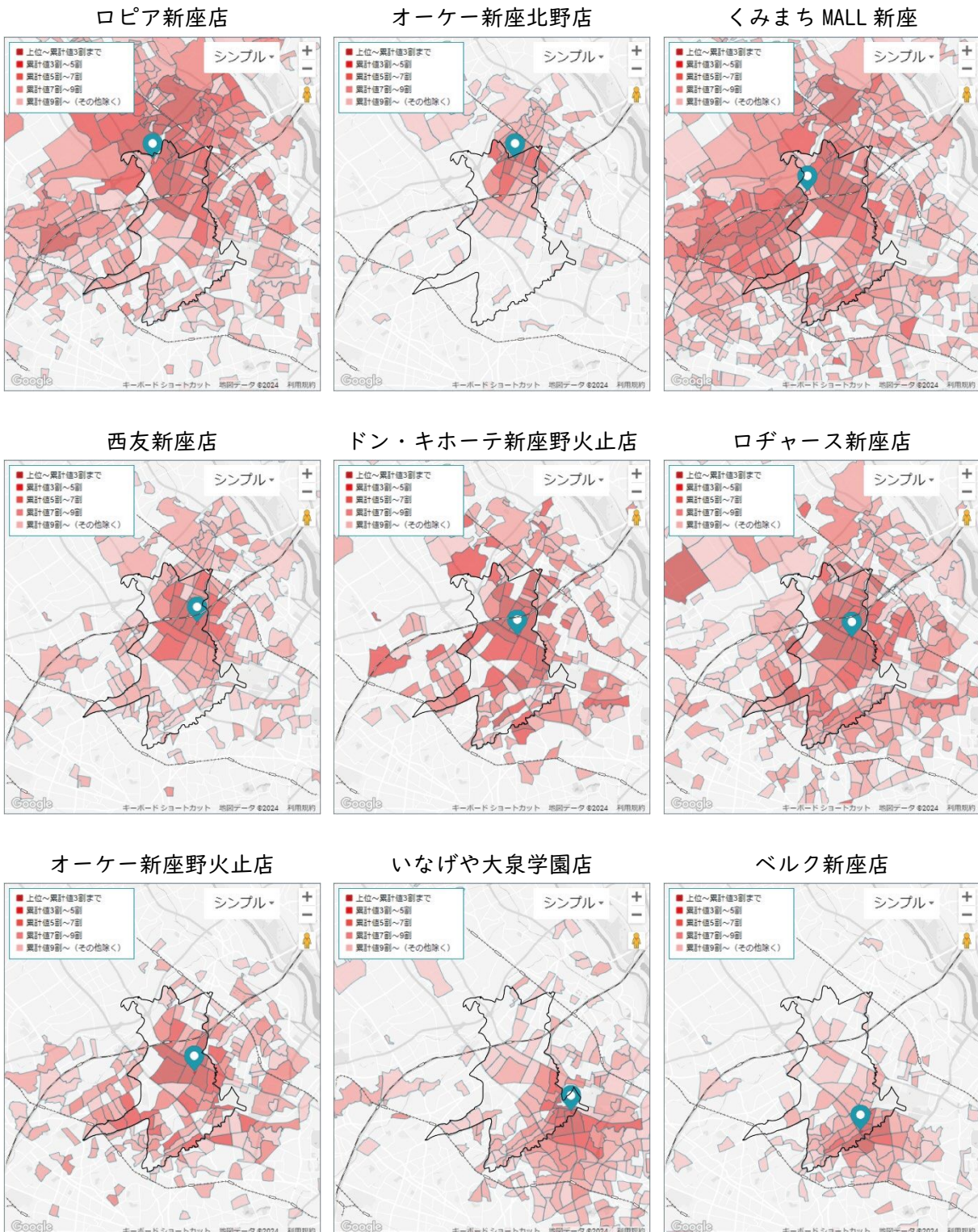
※データ期間：令和5年11月～令和6年10月、居住者・勤務者の情報は除いて集計
資料：KDDI Location Analyzer

2) 来訪者が多い地点・施設への移動状況

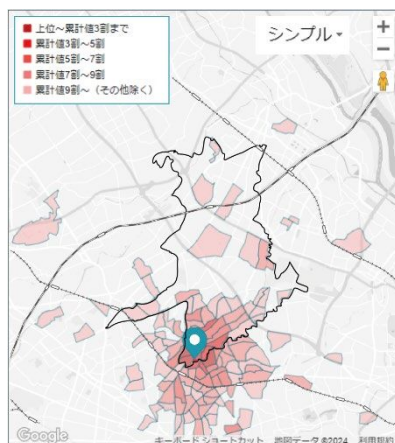
①スーパー等

前項の結果を受け、来訪者が多く、日常的に利用されている食料品を取り扱う店舗を抽出し、該当箇所を訪れる人の居住地からその利用圏域を把握しました。

その結果、複合的な施設などは市外も含めて比較的広範囲からの移動が見られるものの、その他は店舗周辺を中心とした狭域の利用となっています。



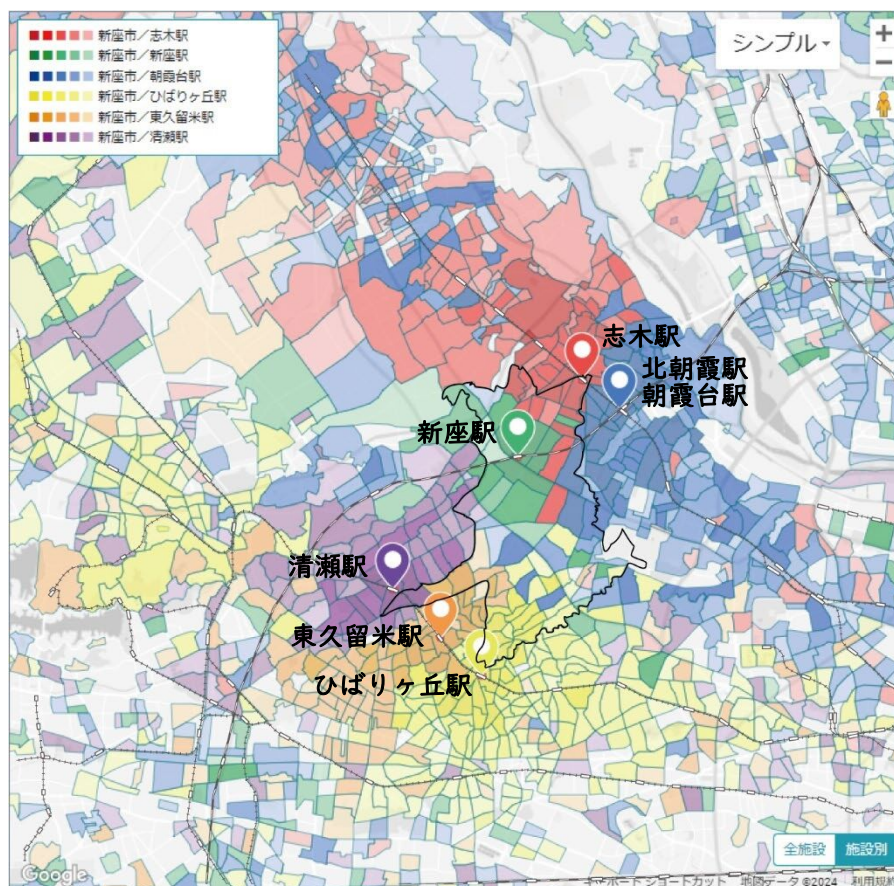
ライフ新座店



②駅利用圏域

町字別の駅の利用状況により、各駅の利用圏域を把握しました。

概ね最も距離が近い駅の利用が多い傾向にありますが、中央地域や東部地域はどの駅からも距離があり、ばらつきが見られています。



※町字ごとに最も利用が多い（駅周辺の滞在者数が多い）駅を駅のピンの色別に図示

6. 地域概況のまとめ

地域概況について、地理的条件や人口等の項目に即し、以下のように整理しました。

図 地域概況まとめ

NO.	項 目	状 況	計画への反映 ・留意点
1	地理的条件	・東京都に食い込んだ地形 ・市の南北に黒目川と柳瀬川により形成された低地。その間には野火止台地が広がる起伏に富んだ地形	高低差のある地域へのサービス
2	人口	・令和2（2020）年には高齢化率が26.1％、令和22（2040）年には3割を超える見込み ・人口減少下において、駅周辺（志木駅やひばりヶ丘駅等）の人口は増加 ・市の南北に分かれて人口が分布。 ・高齢者は、北西部の新座団地や東部の栄地区周辺で多く分布	人口密集地、高齢者集積地に対するサービス
3	都市基盤	・市内の南北に市街地を形成。中央部は空洞⇒地下鉄延伸に伴う新駅設置により新市街地形成（構想） ・北部に比べ、南部の道路基盤が脆弱 ・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	現在の道路基盤、将来道路網を意識した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。一部圏外に立地する施設もある。	圏外施設取り込みの可能性検討
5	移動状況	【通勤通学状況】 ・市内居住従業者の4割強が都内へ移動。通学者の都内移動は3割程度。 ・都内方面移動の南東方向、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）】 ・市内の移動は、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。 ・都市間移動は、北部方向や南部方向の移動量が多く、東西方向は少ない。	移動量の多い区間に対する運行サービス量の適正化



資料3 公共交通の現状

1. 現在の公共交通網

(1) 市内の公共交通

本市の公共交通として、鉄道路線はＪＲ武蔵野線、東武東上線、西武池袋線の３路線が市内を通り、駅は新座駅と志木駅の２駅が立地しているほか、ひばりヶ丘駅や清瀬駅等が近接しています。

路線バスは西武バス、東武バス、国際興業バスの３事業者が運行しており、新座駅や志木駅をはじめ、近隣の鉄道駅などを結ぶ路線が多数設定されています。これに加え、鉄道や既存のバス路線を補完する形で新座市のコミュニティバス「にいバス」を運行しています。

タクシーは４事業者が市内で運行しています。

表 市内の公共交通事業

交通機関	運行路線 等	運行主体・事業者
鉄道	ＪＲ武蔵野線（新座駅）	東日本旅客鉄道株式会社
	東武東上線（志木駅）	東武鉄道株式会社
	西武池袋線 （近隣にひばりヶ丘駅、清瀬駅）	西武鉄道株式会社
路線バス	清瀬駅北口～志木駅南口 等５系統	西武バス株式会社
	志木駅東口～新座車庫 等４系統	東武バスウエスト株式会社
	志木駅東口～朝霞駅南口 （１系統）	国際興業株式会社
コミュニティバス （にいバス）	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	新座市（委託先：東武バスウエスト株式会社）
タクシー	県南西部交通圏	新座交通株式会社、有限会社志木合同タクシー、三和富士交通株式会社、飛鳥交通グループ（朝日タクシー、昭和交通株式会社）
シェアサイクル	市内８８ヶ所（ラック数 648 台） R6.11 末時点	HELLO CYCLING：Openstreet 株式会社 ダイチャリ：シナネンモビリティ PLUS 株式会社

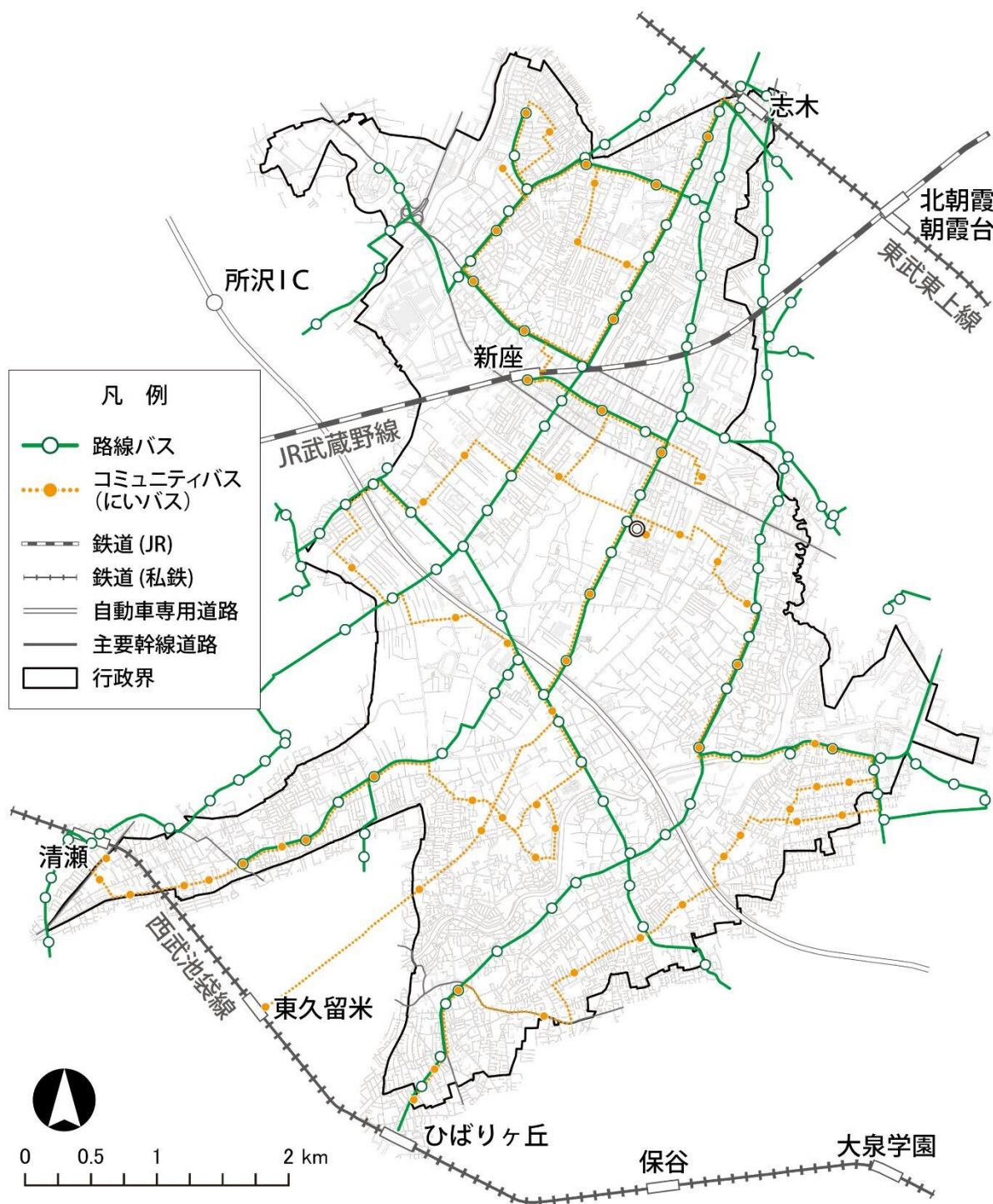


図 新座市内の公共交通

(2) 公共交通サービス圏域

鉄道駅の徒歩圏を半径800m以内、バス停の徒歩圏を半径300m以内とし、その圏域を公共交通サービス圏域とした場合、本市の公共交通サービス圏域内の人口は約15.2万人でカバー率は91.8%となります。

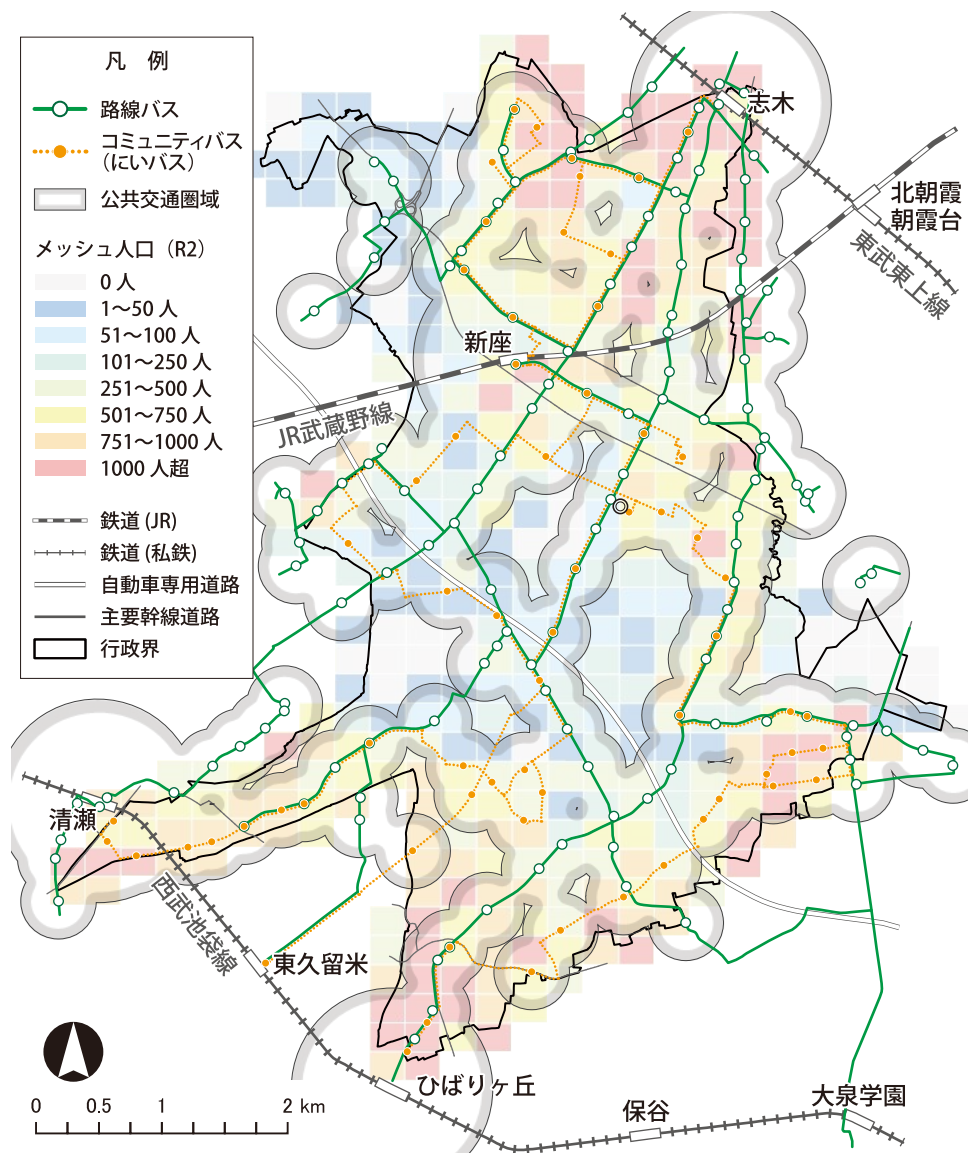


図 公共交通サービス圏域

表 公共交通サービス圏域内及び交通不便地域の人口

区分	人口（構成比）
公共交通サービス圏域内の人口	152,364 人 （91.8%）
うち、鉄道・路線バスの徒歩圏内	124,827 人 （75.2%）
うち、にいバスのみ徒歩圏内	27,537 人 （16.6%）
公共交通サービス圏域外の人口 （交通不便地域人口）	13,653 人 （8.2%）

資料：令和2年国勢調査 人口メッシュデータをもとに算出

2. 交通事業に係る支援策

(1) にいバスに係る施策

新座市におけるにいバスに係る施策は、下表の事業があります。

表 にいバスに係る市の施策

事業・制度名等	目的	対象者	事業内容等	事業担当
コミュニティバス無料乗車証制度	交通弱者の移動支援	市内在住の75歳以上の方及び妊産婦の方 身体障がい者手帳、療育手帳及び精神障がい者保健福祉手帳をお持ちの方	対象者にコミュニティバス無料乗車証の交付。交付手数料は無料	交通政策課
にいバス乗継ぎ券	にいバス相互利用の利便性向上	にいバスでの乗継利用者	にいバスの別のコースに無料で乗継ぎ 各コースが合流し乗継ぎができる3か所のバス停(新座市役所・新座駅南口・老人福祉センターえがの里)で利用	交通政策課
バスロケーションサービス	利用者の利便増進 にいバスの運行状況やバス停までの到着予想時間を確認	バス利用者等	「BusGo!」のサイト(http://niiza.bus-go.com)を利用 にいバスの現在位置やバス停までの到着予想時間をスマートフォンやパソコンで確認できるサービス	交通政策課
新座市公共交通マップ	お出かけ支援 市内を運行するバス路線・停留所等を明記	—	市HPでの掲載 交通政策課や出張所、公民館等での配架	交通政策課
にいバス ベンチプロジェクト～みんなに優しいバス停づくり～	高齢者や障がいの利便性の向上 (バス停にベンチの設置を望む声が多い)	—	ガバメントクラウドファンディングによる寄付要請 令和5年11月13日～令和6年2月10日の90日間で、ふるさとチョイスを通じて実施	交通政策課 シティプロモーション課
車内有料広告	収支率の向上	事業所を有する方(法人・個人は問いません)又は公社・公益法人などを対象	有料車内広告を募集 運転席後部:8,000円/月 窓:4,000円/月・枠	交通政策課



(2) その他移動等に係る施策

にいバス以外の各種移動に係る支援策は、下表の事業があります。

表 新座市の移動支援策

事業・制度名等	目的	対象者	事業内容等	事業担当
福祉タクシー利用券	障がい者の移動支援	(1)身体障がい者手帳Ⅰ、Ⅱ級及び肢体不自由でⅢ級の方 (2)療育手帳④、Ⅰ及びⅡの方 (3)精神障がい者保健福祉手帳Ⅰ、Ⅱ級の方	Ⅰ枚につき初乗り運賃相当額で年間最大でⅡⅣ枚のタクシー利用券を交付	障がい者福祉課
自動車燃料費補助金又は鉄道・バス利用料補助金	〃	〃	Ⅰ年度につきⅡ2,000円を上限に補助金を交付	〃
障がい者移送サービス費助成	〃	寝たきりの状態などにより公共機関を利用することが困難な方で、寝台専用車両による移送を利用する方 前年度分の市町村民税の所得割の額が58,100円を超える方がいない世帯に属する方	移送サービス費を助成	〃
高齢者移送サービス費助成	高齢者の移動支援	介護保険施設等に入所していない65歳以上の市民で、要介護Ⅲ～Ⅴかつ寝たきり度がⅡ以上の方（その他、課税額等の条件あり）	Ⅰ回の利用につき費用額のⅣ割を助成（限度額Ⅱ3,500円） 半期毎に最大Ⅵ回が限度（対象認定月毎Ⅰ枚）	長寿はつらつ課
シルバー・サポーター制度	運転免許証を自主返納しやすい生活環境を整備することにより、高齢運転者の運転免許証の自主返納を促進し、もって高齢運転者に係る交通事故の抑止を図る	運転免許証を自主的に返納等した高齢者（65歳以上）	「シルバー・サポーター制度協賛事業所ポスター・ステッカー」又は「高齢者運転免許自主返納ロゴマーク」のある店舗やタクシー等の協賛事業所で「運転経歴証明書」を提示することで、割引などの様々な特典が受けることができる 市内の協賛事業所：ⅡⅢ社	埼玉県警



3. 交通モード別の利用状況

(I) 鉄道

新座市内及びその周辺の鉄道駅の利用者は、令和元（2019）年度までおおむね増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2（2020）年度は大幅に減少しました。その後は回復傾向にありますが、以前の水準までには戻っていない状況です。

新座市内を起終点とする移動における駅別利用状況を見ると、新座駅の利用が最も多く、次いで志木駅、ひばりヶ丘駅、北朝霞・朝霞台駅となっています。地域別に見ると、北東部を起終点とする移動では志木駅、中央部や北西部では新座駅、南西部では清瀬駅、南部ではひばりヶ丘駅、南東部では北朝霞駅・朝霞台駅となっています。

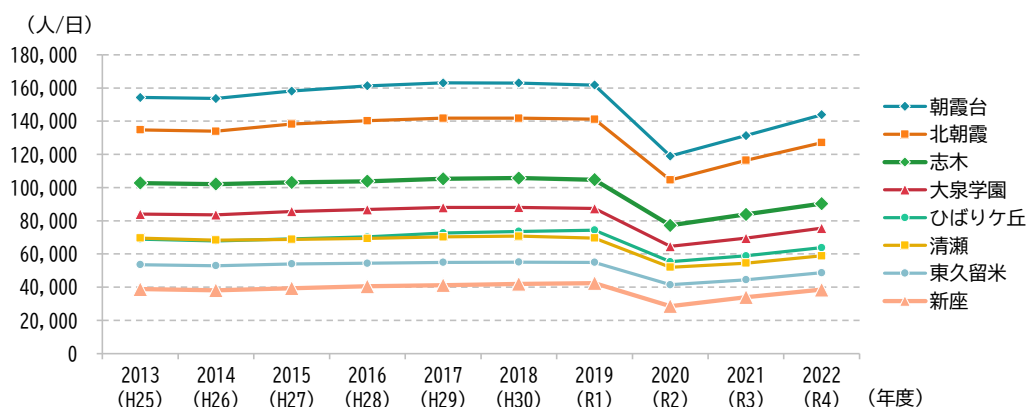


図 駅別の乗降車人員の推移

※JR駅（新座駅・北朝霞駅）は、乗車人員のみの記載のため乗降者人員は乗車人員の2倍とした

出典：埼玉県統計年鑑、東京都統計年鑑

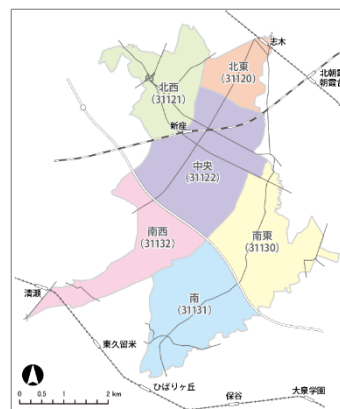
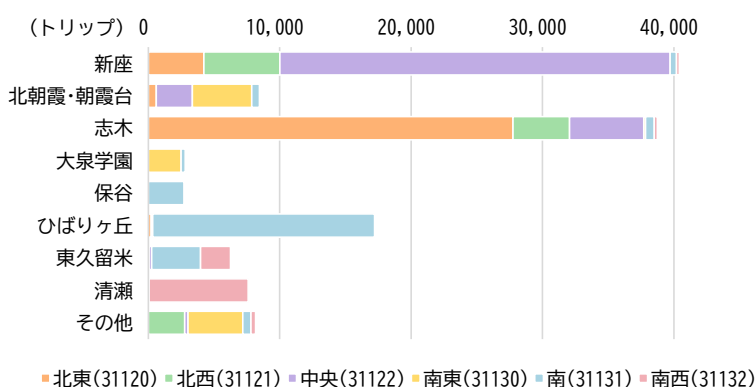


図 駅別ゾーン別移動状況（市内各ゾーンを起終点とする移動の駅利用状況）

出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

(2) 路線バス

1) 路線網

西武バスが運行する路線は、市内の全域に広がっており、新座駅や志木駅、西武池袋線各駅と市内各地点を結ぶ路線が多数存在します。

国際興業バスは、志木駅南口と朝霞駅を結ぶ1路線が市内を通っています。

東武バスウエストは、本市の北側を運行しており、志木駅や朝霞台駅と北西地域を結ぶ路線があります。

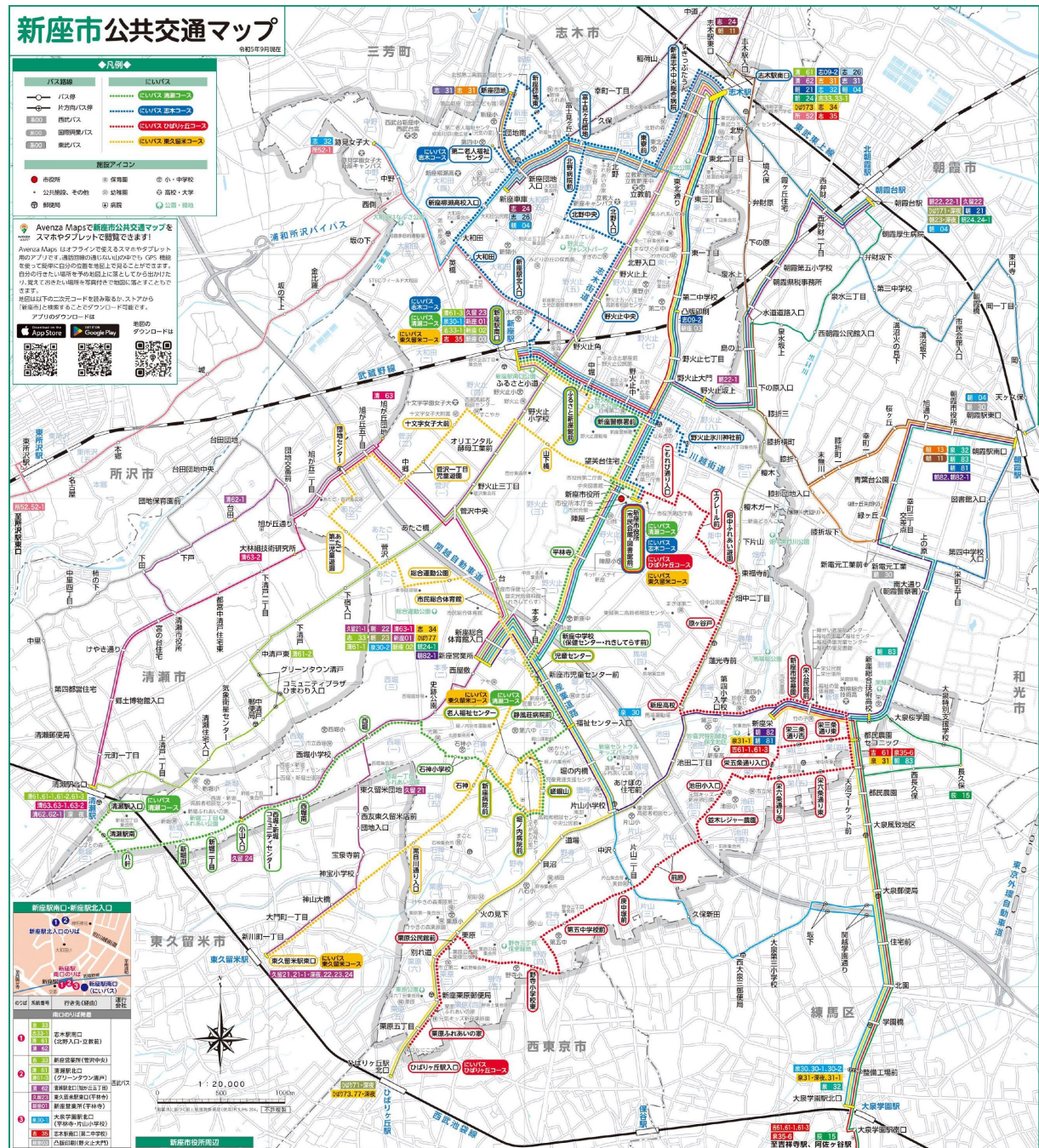


図 新座市内を通るバス路線

出典：新座市公共交通マップ（令和5年9月1日現在）

2) 利用状況

新座市内の路線バスの利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響で減少しており、その後は回復傾向にありますが、鉄道利用者と同様に以前の水準までには戻っていない状況です。事業者別に見ると、市内に多くの路線を有する西武バスが9割以上を占めています。

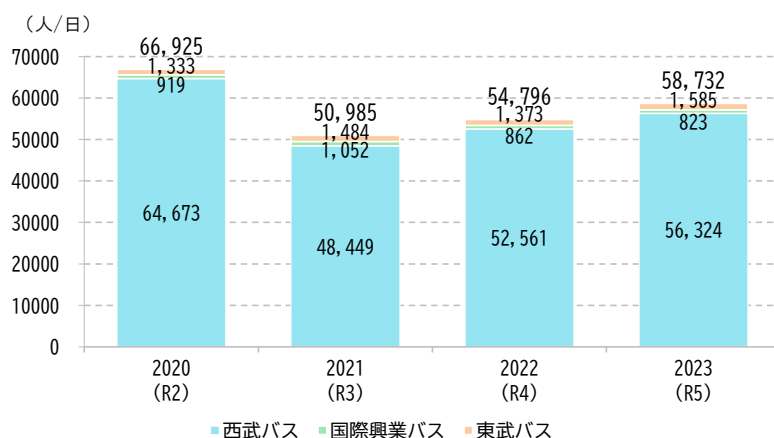


図 路線バス利用人員の推移

※各年3月31日現在のデータ

出典：統計にいざ

表 路線別利用人員

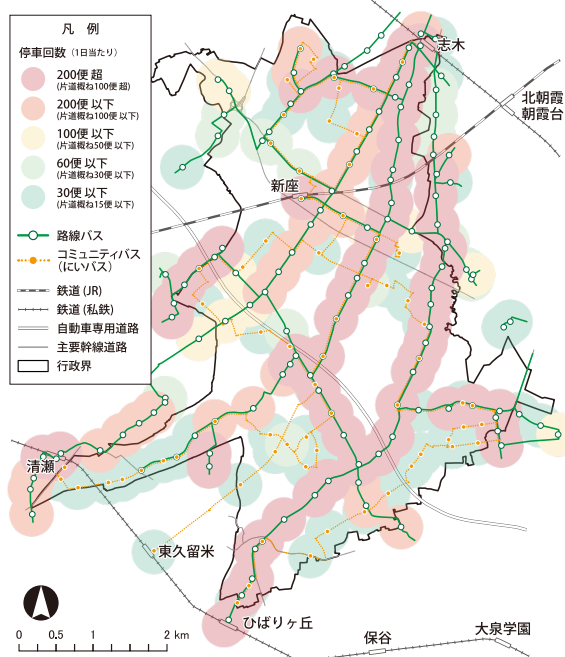
会社	路線名	主な運行系統（起終点～起終点）	利用人員 (1日当たり)
西武バス	清瀬志木線	清瀬駅北口～志木駅南口	2,758
	清瀬志木2線	清瀬駅北口～志木駅南口	1,089
	朝霞志木線	朝霞台駅～志木駅南口	667
	久留米朝霞台線	東久留米駅東口～朝霞台駅	1,951
	久留米団地線	東久留米駅東口～新座営業所	3,225
	久留米団地線(深夜)	東久留米駅東口～新座営業所	9
	足立新座線	ひばりヶ丘駅北口～志木駅南口	4,077
	新座団地線	志木駅南口～新座団地	1,230
	跡見女子大線	志木駅南口～跡見女子大	19
	凸版印刷線	志木駅南口～凸版印刷前	55
	片山線	ひばりヶ丘駅北口～朝霞台駅	9,665
	片山線(深夜)	ひばりヶ丘駅北口～朝霞台駅	71
	吉祥寺線	新座栄～吉祥寺駅	17,942
	吉祥寺線(深夜)	都民農園セコニック～大泉学園駅北口	249
	大泉朝霞線	大泉学園駅北口～朝霞駅南口	5,300
	大泉片山線	大泉学園駅北口～福祉センター入口	2,186
	志木所沢線	所沢駅東口～志木駅南口	1,945
	旭ヶ丘団地線(深夜)	清瀬駅北口～新座営業所	12
	旭ヶ丘団地線	清瀬駅北口～新座営業所	3,874
国際興業バス	朝霞・志木	朝霞駅南口～志木駅東口	823
東武バス ウエスト	登記所線	志木駅東口～新座車庫	0.3
	新座団地線	志木駅南口～新座団地	1,029.6
	新座車庫線	志木駅南口～新座車庫	15.7
	朝霞台駅経由朝霞駅東口線	朝霞駅東口～新座車庫	539.0

出典：統計にいざ

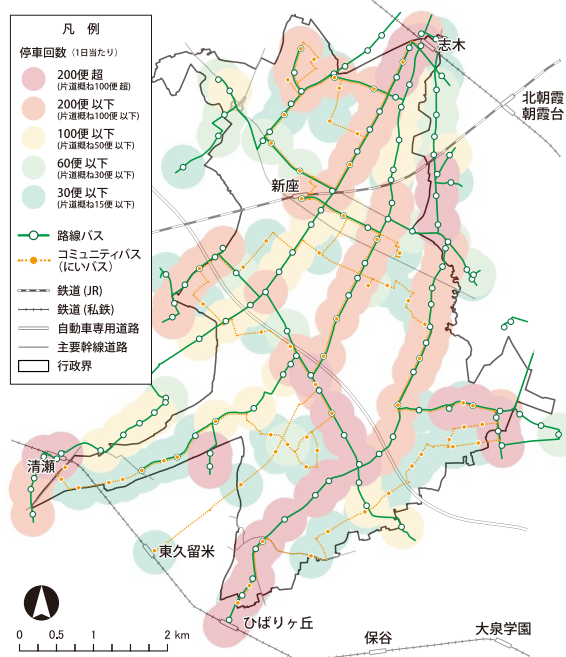
3) 運行状況

バス停別の運行状況（停車回数）を見ると、市内を南北に通る主要道路沿いのバス停では、高頻度でバスが運行していることが分かります。一方、北西地域や南西地域では、運行頻度が低いバス停が見られます。また、にいバスのみのバス停となっている箇所は、一般の路線バスのバス停と比較して運行頻度が低くなっています。

平日



土曜日



日曜日・祭日

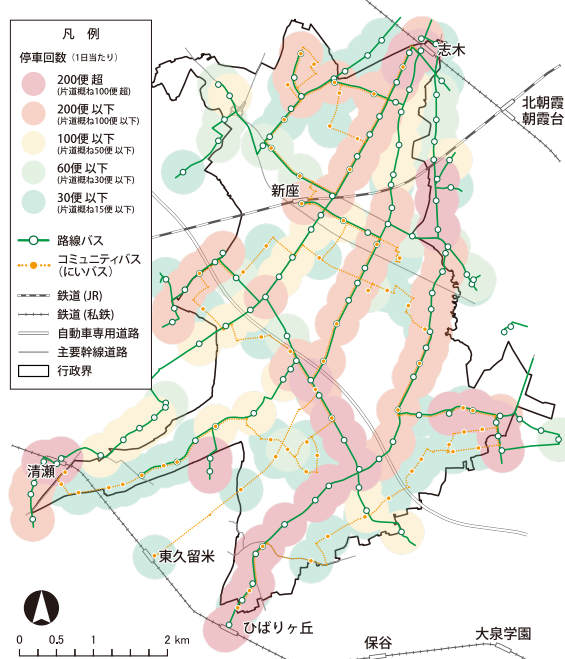


図 バス停別停車回数

※令和6年8月現在、にいバスのバス停を含む

(3) にいバス(コミュニティバス)

1) 沿革

にいバスは、平成7(1995)年に「新座市シャトルバス」として運行を開始してからおおむね30年が経過しています。その間、利用者意向や地域状況の変化等から路線変更をしながら現在に至っています。

表 にいバスの沿革

時期	変更等	理由	備考
1995年10月	「新座市シャトルバス」を運行開始 北循環、南循環の2路線の運行	市政25周年を記念	西武バス新座営業所、東武バス新座営業所に運行委託
2007年6月	「新座市シャトルバス」の運行終了	排ガス規制、財政面等の問題	
2009年10月	【第1次運行】 市内循環バス(にいバス)の運行開始 北循環、南循環の2路線の運行	高齢者など市民からコミュニティバス再開の要望が高まったため	一般公募により愛称決定 車両デザインは地元高校生のイラスト、バス停留所ポールはオリジナルデザイン
2010年11月	【第2次運行】 起終点を新座市役所から第一・第二老人福祉センターに変更 一部区間の変更や停留所の新設・廃止		
2013年9月	【第3次運行】 起終点を新座市役所に変更 路線を北コース・西コース(2系統)・東コースに再編	市役所を中心に公共施設や病院へのアクセスしやすさを向上させる	2路線⇒3路線
2016年7月	【第4次運行】 ダイヤ改正 北コースの一部経路の変更	北野地区への乗り入れ開始(北コース)	
2020年1月	【第5次運行】 一部バス停の移設・新設		
2020年11月	【第6次運行】 志木駅南口ロータリーへ乗り入れ開始		
2023年4月	【第7次運行】 路線再編 ・日曜日の運行開始 ・運賃体系の変更 ・東久留米ルートの新設 ・コース名の改称 ・バスロケーションサービスの開始 運行形態の変更に伴い「新座市内循環バス」から「新座市コミュニティバス」に名称変更	東久留米駅へ乗り入れ(東久留米コース)	3路線⇒4路線 北コース⇒志木コース 南コース⇒ひばりヶ丘コース 西コース⇒清瀬コース 運賃 150円(子ども100円) ⇒180円(子ども90円)
2023年5月	電気バスの導入	環境対策	

2) 運行状況

現在、にいバスは4路線体制で運行を行っており、年末年始を除いて毎日運行しています。

運行時間は、平日6時台から17～18時台までとなっており、土曜・日曜・祝日は朝夕の便を除いた日中のみの運行となっています。

令和5（2023）年からは、車両台数を増やし志木コースで電気バスを導入しています。

表 運行状況

項目	内容	備考
運行本数 (1日当たり)	東久留米コース：平日6本、休日4本 ひばりヶ丘コース：平日7本、休日5本 志木コース：左回り平日6本、休日3本 右回り平日6本、休日4本 清瀬コース：平日7本、休日5本	
運休日	年末年始期間（12月29日～翌年1月3日）	
運賃	大人（中学生以上）180円、子供（小学生）90円 未就学児は無料 無料乗車証※、障がい者手帳をお持ちの方はどちらかの提示で無料 ※市内在住の75歳以上の方及び妊産婦の方が対象	PASMO・Suicaなど、交通系ICカードの利用が可能 バス共通カードは運行開始当初から利用不可

表 運行車両

メーカー	車両	車両数	車両形状	備考
日野自動車	ポンチョ	3台 (9977～9979号車)		2ドアロング 定員：36人 (座席11、立席24、運転士1) 野菜（人参・大根）のイラスト
BYDジャパン	EVバス「J6」	1台 (8019号車)		2ドアロング 定員：29人 (座席11、立席17、運転士1) 電気バス (志木コース) ぞうきりんのイラスト

表 運行履歴

変更時期	運行開始	運行日	運行台数	料金（円）		高齢者無料パス	月平均利用者数（人）	備考
				大人	子供			
第1次	H21.10.1	月～土 年末年始運休	2	150	100	70歳以上	5,751	新座市内循環バス
第2次	H22.11.1	〃	2	150	100	〃	6,956	〃
第3次	H25.9.2	〃	3	150	100	〃	12,019	〃
第4次	H28.7.1	〃	3	150	100	〃	13,818	〃
第5次	R2.1.6	〃	3	150	100	〃	9,319	〃
第6次	R2.11.2	〃	3	150	100	〃	10,108	〃
第7次	R5.4.1	毎日運行 年末年始運休	4	180	90	75歳以上	12,851	新座市コミュニティバス

3) 利用状況

乗客数の推移を見ると、平成30（2018）年度までは概ね増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2（2020）年度は大幅に減少しています。その後の乗客数は増加しており、令和5（2023）年度は平成30（2018）年度の9割程度まで回復しています。

路線別に見ると、3台体制で運行していた時は、志木コースに利用が偏り、西コースの利用は特に少ない傾向にありましたが、4台体制に移行した後は、コースごとの偏りは解消されています。一方、各コースの乗客数は見直し前よりも減少しています。

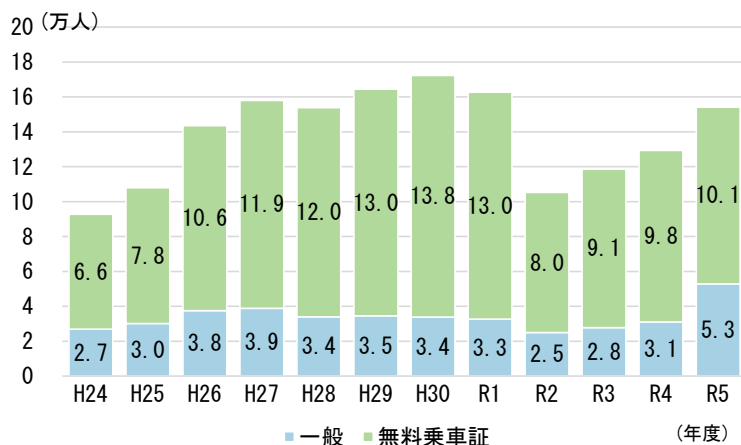


図 運賃支払形態別乗客数の推移

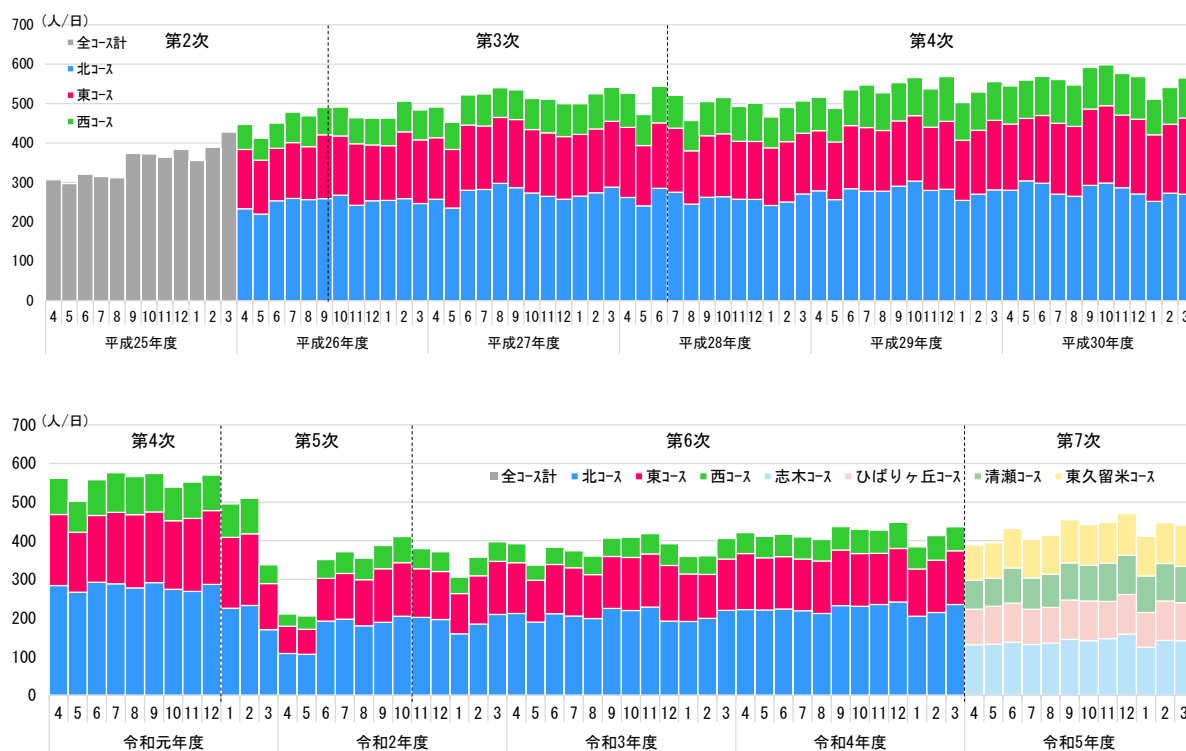


図 路線別・月別乗客数の推移

(4) その他の交通

1) タクシー

新座市は県南西部交通圏に属し、5社の事業者が運行しています。県南西部交通圏は、県内でも輸送量が多く、運送収入は実働1日1車当りで約43,500円（令和5（2023）年度）となっています。



図 埼玉県のタクシー交通圏域

出典：一般社団法人 埼玉県乗用自動車協会

表 新座市のタクシー事業者

タクシー事業者	所在地	車両台数	備考
新座交通(株)	新座市野火止	一般車両16台	
(有)志木合同タクシー	朝霞市朝志ヶ丘	一般車両51台	
三和富士交通(株)	入間郡三芳町上富	一般車両90台	
朝日タクシー(株)	朝霞市北原	一般車両17台	飛鳥交通グループ
昭和交通(株)	朝霞市本町、宮戸	一般車両82台	飛鳥交通グループ
朝霞交通(有)	朝霞市宮戸	一般車両13台	

出典：一般社団法人 埼玉県乗用自動車協会

表 タクシー輸送実績（令和5（2023）年度分）

	県南西部交通圏 (50社)	埼玉A ^{※1} (143社)
運送収入（実働1日1車当り）	43,502円	42,073円
実車率／実働率 ^{※2}	42.7％／58.5％	43.5％／56.1％
輸送回数（実働1日1車当り）	25.7回	24.6回
輸送人員（実働1日1車当り）	33.2人	32.2人

※1 埼玉A：県南中央58社、県南東部43社、県南西部49社の合計

※2 実働率＝実働車両数÷実在車両数×100、実車率＝実車キロ÷走行キロ×100

出典：一般社団法人 埼玉県乗用自動車協会

2) シェアサイクル

①シェアサイクルの概要

本市では、公共交通の補完・代替等としても期待できる移動手段としてシェアサイクル事業を推進しています。現在、シナネンモビリティ PLUS 株式会社及び Openstreet 株式会社により、「HELLO CYCLING」のサービスが提供されており、市内には約90のステーションが設置されています。

シェアサイクルは、自転車の貸出・返却拠点（サイクルステーション、サイクルポート）において、スマートフォンのアプリ等を使用し、自転車を自由に貸出・返却することが可能なため、近隣市域をまたいだ広域的な利用も広がっています。

また、練馬区では、株式会社ドコモ・バイクシェアによるサービスも提供されており、新座市境付近にも複数のポートが設置されています。

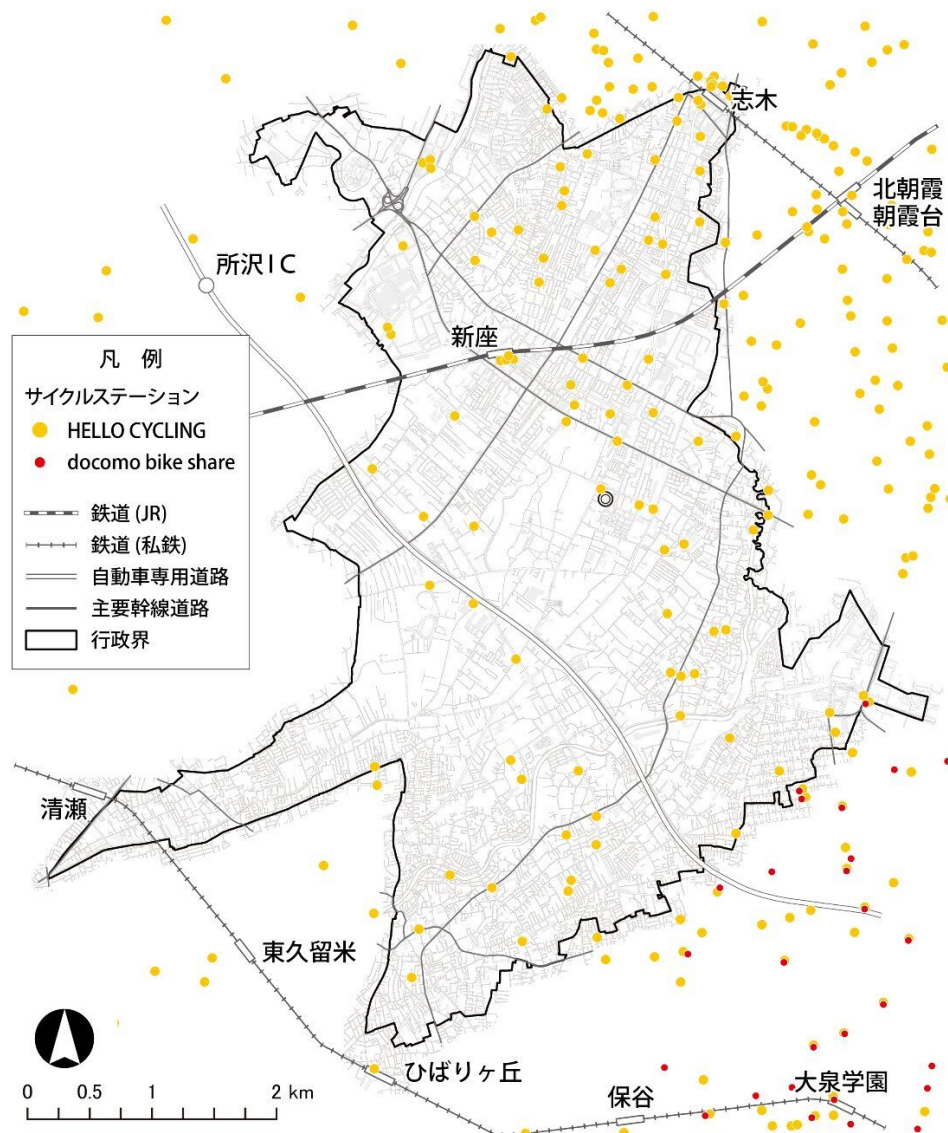


図 シェアサイクルのステーション設置箇所

出典：Openstreet 株式会社 HP、株式会社ドコモ・バイクシェア HP

②シェアサイクルの実証実験結果

地域の活性化や観光振興、公共交通機能の補完・代替等に役立てる移動手段としてのシェアサイクルの有効性及び課題を検証することを目的に、シェアサイクルの実証実験を実施し、現在は本格導入に移行しています。

[実験概要]

実証実験は、令和3（2021）年2月19日～令和6（2024）年3月31日までの3年2ヶ月で、HELLO CYCLINGの運営により行いました。

表 シェアサイクルの実証実験概要

項 目	内 容	備 考
実 証 期 間	令和3（2021）年2月19日 ～令和6（2024）年3月31日	
事 業 運 営	HELLO CYCLING	
ステーション数	79か所	令和6（2024）年3月末時点
ラ ッ ク 数	549台分	
利 用 料 金	利用開始30分まで130円～ 延長15分ごと100円～ 12時間まで1,800円～	

[利用者数の推移]

実験開始から順調に利用者数は増加し、令和5年12月では7,088人と開始時の約6倍にまで拡大しています。

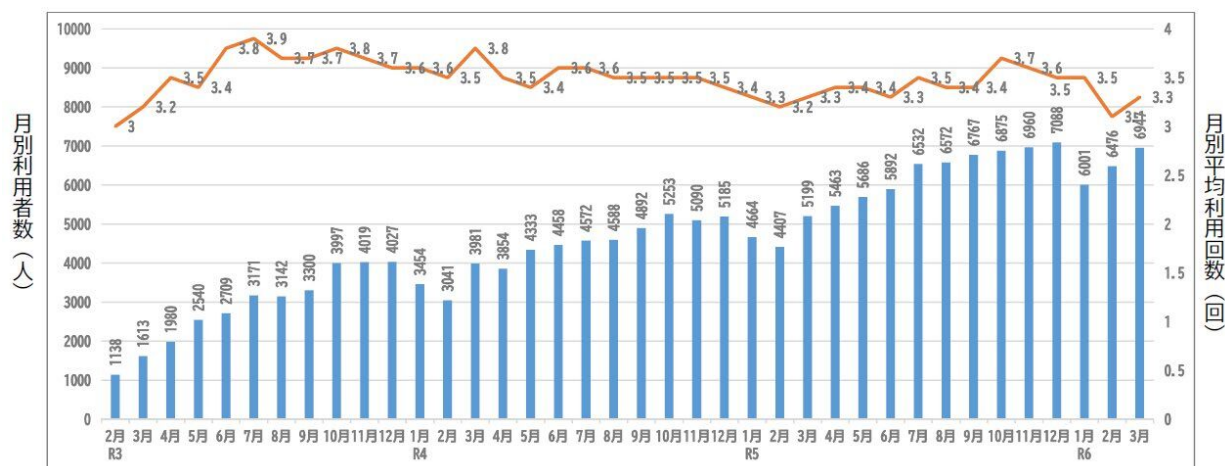


図 月別利用者数及び平均利用回数

出典：新座市シェアサイクル事業実証実験報告書 R6.5

[利用状況]

利用経路は、新座市役所～新座駅間、利用目的は、通勤が最も多い結果でした。これに起因して、駅を起終点としている利用で「電動アシスト付自転車だから」の理由が多く、天候の良い日に通勤で快適に移動したい需要にマッチした結果であるものと推察されます。

表 利用経路TOP20（令和5（2023）年12月）

順位	ステーション名（貸出→返却）	経路別利用回数
1	新座市役所→新座駅③	155
2	新座駅③→新座市役所	151
3	ファミリーマート新座市役所通り店→セブンイレブン朝霞駅南口店	120
4	新座市役所→新座市役所	116
5	セブンイレブン朝霞駅南口店→ファミリーマート新座市役所通り店	115
	新座駅③→ファミリーマート新座市役所通り店	
	朝霞駅南口駅前広場→新塚緑道	
8	栄緑道→朝霞駅南口駅前広場	106
9	朝霞駅南口駅前広場→栄緑道	97
10	新座駅①→新座市役所	93
11	ファミリーマート新座市役所通り店→新座駅③	92
12	ファミリーマート新座市役所通り店→新座駅②	83
13	新塚緑道→朝霞駅南口駅前広場	82
14	新座市役所→新座駅②	79
15	新座駅②→ファミリーマート新座市役所通り店	78
	新座駅②→新座市役所	
17	セブンイレブン新座北野2丁目店→志木駅南口①	76
18	OSCデオシティ新座 Olympic 食品館→新座駅①	75
	新座駅①→OSCデオシティ新座 Olympic 食品館	
20	朝霞駅南口駅前広場→いなげや大泉学園店	74

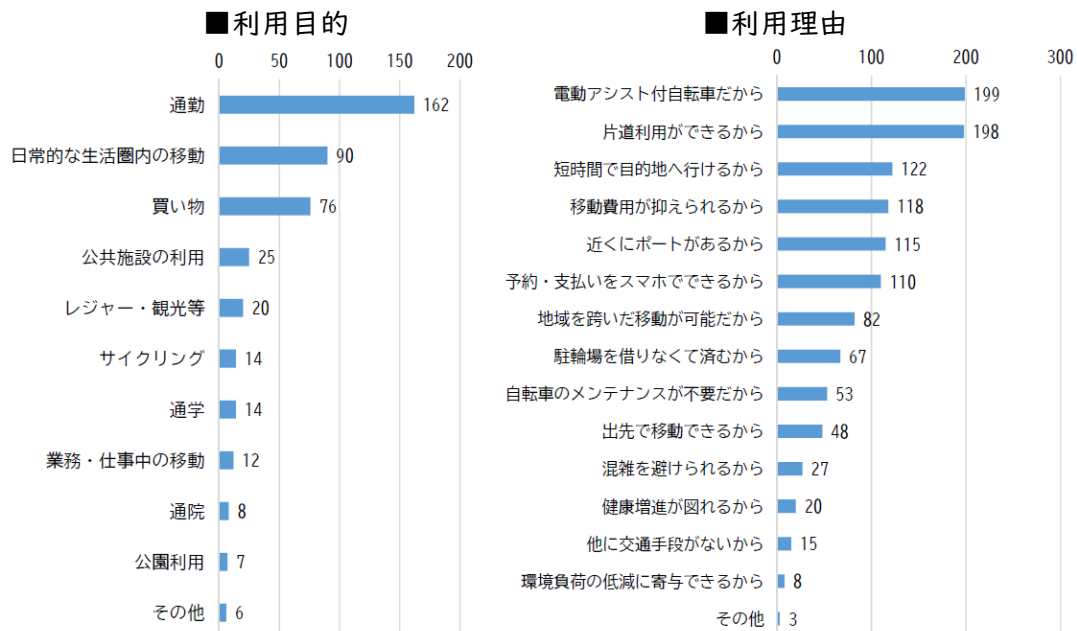


図 利用目的及び理由

出典：新座市シェアサイクル事業実証実験報告書 R6.5

3) その他施設送迎

市内で送迎バスを運行している施設は、学校、病院、スポーツ施設、教習所に関する以下の施設があります。

表 市内の施設送迎バス

種別	施設名	所在地	運行区間・コース 等	運行状況
学 校	立教大学 立教新座中学校・ 高等学校	北 野 1 丁 目	・立教大学新座キャンパス ～新座駅南口 ・立教大学新座キャンパス ～志木駅南口 ・立教大学富士見総合グラ ウンド⇄志木駅南口	7時台～18時台 (5分間隔/ピーク時) 7時台～22時台 8時台～19時台 (日祝日・3便/ピーク 時)
	西武台高等学校 西武台新座中学校	中 野 2 丁 目	西武台高等学校～新座駅	—
	跡見学園女子大学	中 野 1 丁 目	新座駅⇄新座キャンパス	7時台～19時台 (5分間隔/ピーク時)
病 院	静風荘病院	堀 ノ 内 1 丁目	・新座駅ルート ・東久留米駅ルート ・栄、池田、片山循環ル ート	3便/日 3便/日 4便/日 (水・日祭日運休)
	新座病院	堀 ノ 内 3 丁目	・朝霞台駅、志木駅 ・ひばりヶ丘駅	4便/日 7便/日 (日祭日運休)
ス ポ ー ツ	ヒューマンスイミ ングスクール・に いざ	大 和 田 2 丁目	新座市内7コース	—
	スウィン新座スイ ミングスクール	野 火 止 8 丁目	新座方面 朝霞方面	
教 習 所	あずまえん自動車 教習所	堀 ノ 内 2 丁目	・朝霞台、北朝霞、志木駅 東口方面 ・志木駅南口、新座方面 ・清瀬駅、秋津駅、清瀬市 役所方面 ・西大泉、保谷、ひばりヶ 丘、東久留米方面 ・大泉、和光、朝霞方面	各コース12便/日

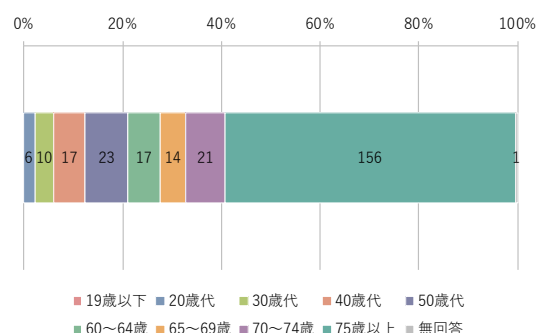
4. にいバスの利用状況（利用実態調査）

(I) 利用者特性

- ・約6割が75歳以上で、年齢層が若くなるにつれ利用者数も少なくなっています。
- ・利用者の居住地は、南部地域が約32%と1／3を占め、反して西部地域は約5%と低調です。
- ・利用目的は、比較的多岐にわたっており、なかでも「通院」が多く、「通勤」が比較的多いのが特徴的です。
- ・乗り継ぎは、他交通からにいバスへの乗り継ぎが約11%、にいバスから他交通への乗り継ぎが約23%あります。
- ・往復利用しない人が過半を占め、片利用が多い傾向にあります。
- ・運行本数や運行時刻に関する不満が多くあり、利便性の向上が求められています。

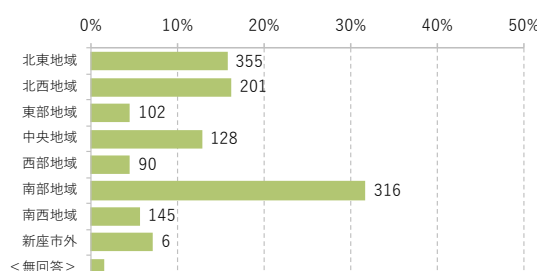
■利用者の年齢構成

選択肢	回答数	構成比
19歳以下	0	0.0%
20歳代	6	2.3%
30歳代	10	3.8%
40歳代	17	6.4%
50歳代	23	8.7%
60～64歳	17	6.4%
65～69歳	14	5.3%
70～74歳	21	7.9%
75歳以上	156	58.9%
<無回答>	1	0.4%
合計	265	100.0%



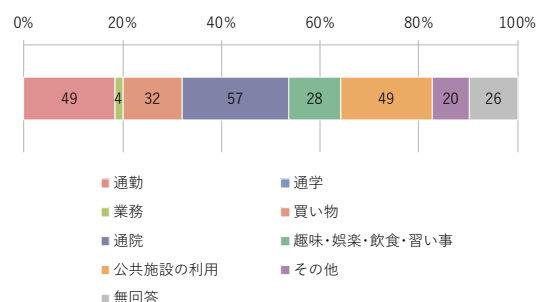
■利用者の居住地

選択肢	回答数	構成比
北東地域	42	15.8%
北西地域	43	16.2%
東部地域	12	4.5%
中央地域	34	12.8%
西部地域	12	4.5%
南部地域	84	31.7%
南西地域	15	5.7%
新座市外	19	7.2%
<無回答>	4	1.5%
合計	265	100.0%



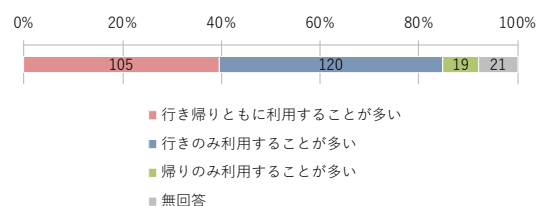
■利用目的

選択肢	回答数	構成比
通勤	49	18.5%
通学	0	0.0%
業務	4	1.5%
買い物	32	12.1%
通院	57	21.5%
趣味・娯楽・飲食・習い事	28	10.6%
公共施設の利用	49	18.5%
その他	20	7.5%
<無回答>	26	9.8%
合計	265	100.0%



■往復利用

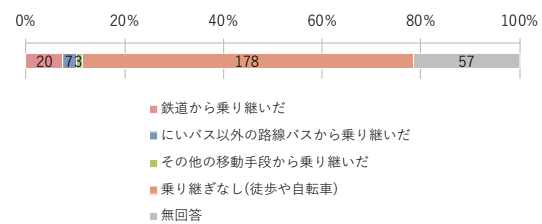
選択肢	回答数	構成比
行き帰りともに利用することが多い	105	39.6%
行きのみ利用することが多い	120	45.3%
帰りのみ利用することが多い	19	7.2%
<無回答>	21	7.9%
合計	265	100.0%



■乗り継ぎ状況

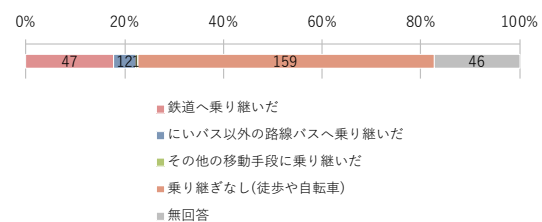
<乗車前の乗り継ぎ>

選択肢	回答数	構成比
鉄道から乗り継いだ	20	7.5%
にいバス以外の路線バスから乗り継いだ	7	2.6%
その他の移動手段から乗り継いだ	3	1.1%
乗り継ぎなし(徒歩や自転車)	178	67.2%
<無回答>	57	21.5%
合計	265	100.0%



<降車後の乗り継ぎ>

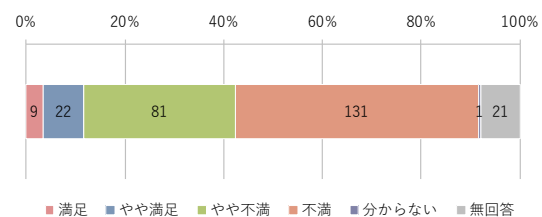
選択肢	回答数	構成比
鉄道へ乗り継いだ	47	17.7%
にいバス以外の路線バスへ乗り継いだ	12	4.5%
その他の移動手段に乗り継いだ	1	0.4%
乗り継ぎなし(徒歩や自転車)	159	60.0%
<無回答>	46	17.4%
合計	265	100.0%



■運行に関する満足状況

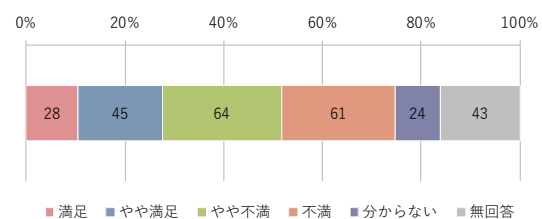
<b 運行本数・運行間隔>

選択肢	回答数	構成比
満足	9	3.4%
やや満足	22	8.3%
やや不満	81	30.6%
不満	131	49.4%
分からない	1	0.4%
<無回答>	21	7.9%
合計	265	100.0%



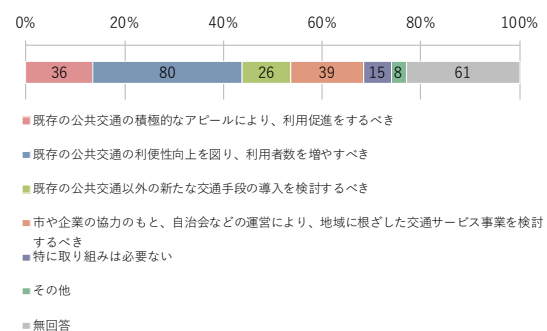
<c 始発時刻・終発時刻>

選択肢	回答数	構成比
満足	28	10.6%
やや満足	45	17.0%
やや不満	64	24.2%
不満	61	23.0%
分からない	24	9.1%
<無回答>	43	16.2%
合計	265	100.0%



■今後の取組について

選択肢	回答数	構成比
既存の公共交通の積極的なアピールにより、利用促進をするべき	36	13.6%
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	80	30.2%
既存の公共交通以外の新たな交通手段の導入を検討するべき	26	9.8%
市や企業の協力のもと、自治会などの運営により、地域に根ざした交通サービス事業を検討するべき	39	14.7%
特に取り組みは必要ない	15	5.7%
その他	8	3.0%
<無回答>	61	23.0%
合計	265	100.0%



(2) 利用状況

乗降者数の多いバス停上位5箇所は、新座市役所167人、新座駅南口139人、東久留米駅東口67人、志木駅南口45人、老人福祉センター及び富士見ヶ丘団地44人です。

利用区間は、新座駅南口～新座市役所間が圧倒的に多く、次いで東久留米駅東口～黒目川通り入口、東久留米駅東口～石神となっており、東久留米駅に延伸した効果が顕著に現れています。

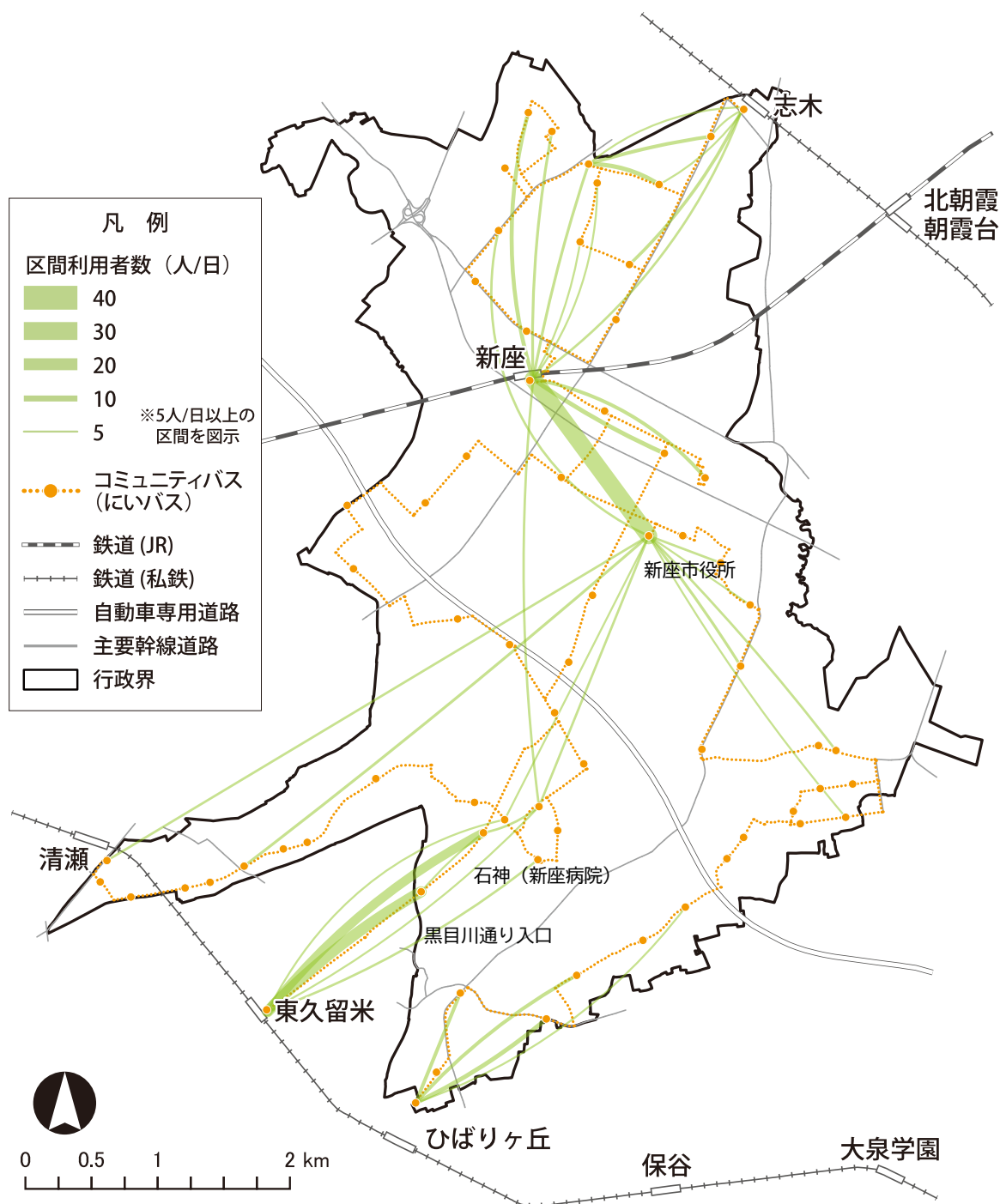
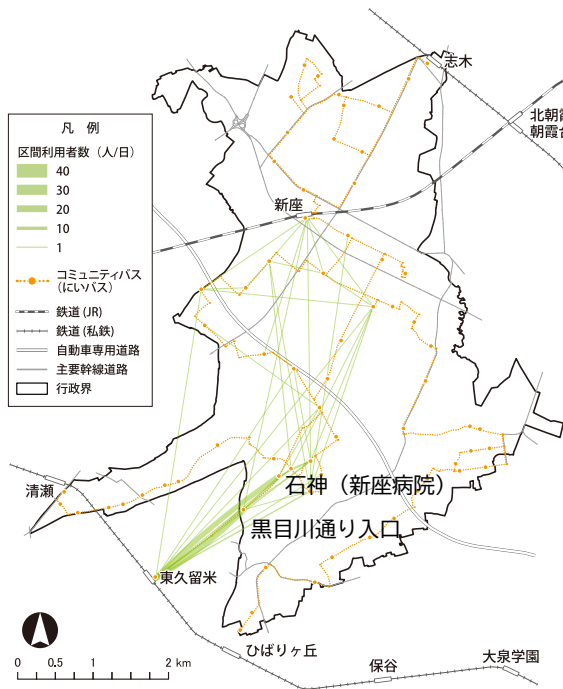
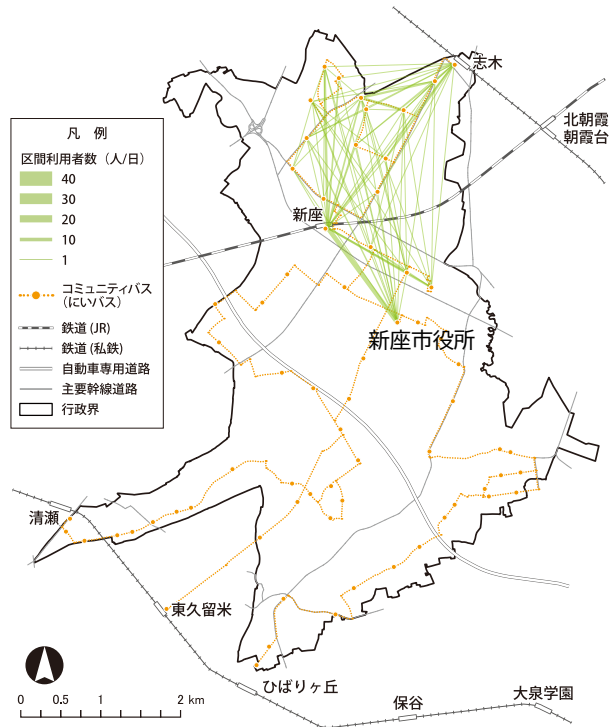


図 にいバス OD 図（利用が多い区間）

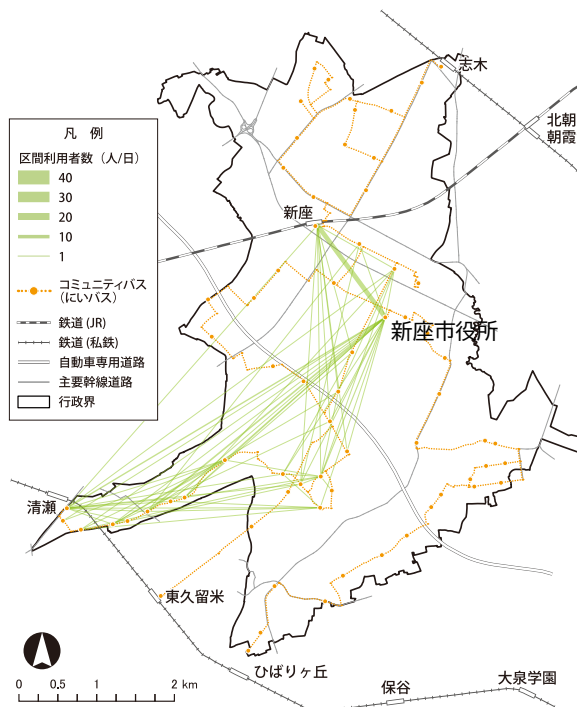
《東久留米コース》



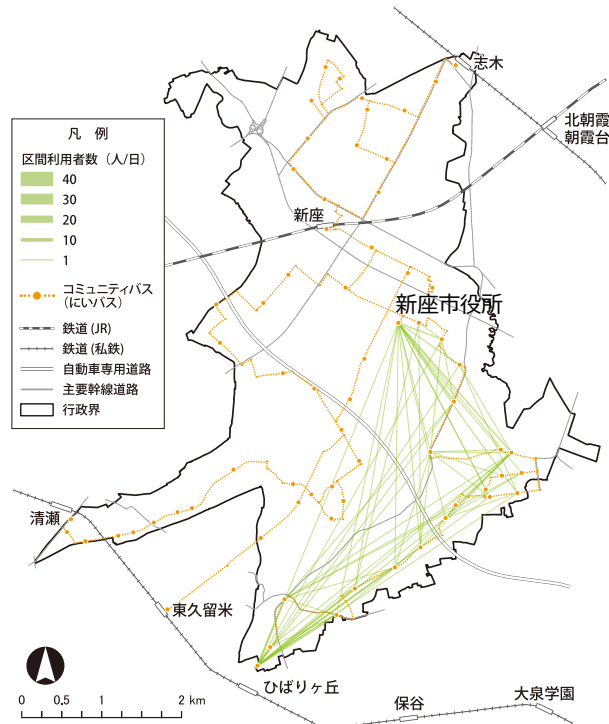
《志木コース》



《清瀬コース》



《ひばりヶ丘コース》



調査日：令和6年10月4日（金）

図 にいバス OD 図（コース別）

5. 公共交通の収支状況

(1) にいバス

にいバスの運行経費は、年間約３千万円台で推移していましたが、近年は人件費や燃料費の高騰、運行形態の変更（運行台数、運行日）に伴い、上昇しています。

収支率（運行経費のうち、運賃収入が占める割合）を見ると、おおむね１０％台で推移しています。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、収支率は減少していましたが、令和５（２０２３）年度は運賃体系の見直しによって、運賃収入が増加したため、収支率も上昇しています。

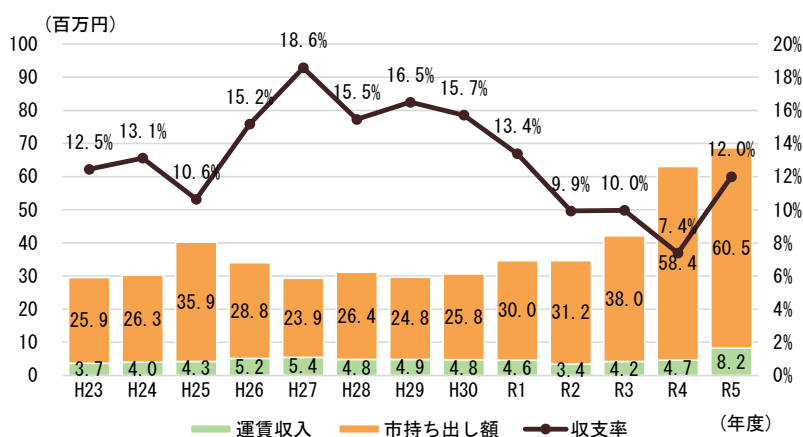


図 にいバスの運行経費・収支率の推移

※運行経費は運賃収入と市持ち出し額の合計値

6. 公共交通の現状から見える課題

本市の公共交通の現状と課題について、以下のように整理しました。

現況データを適宜追加し、今後取りまとめ予定



第3回新座市地域公共交通会議

議題（２）アンケート調査集計結果について

令和6年12月

新 座 市

目次

1. 調査について	1
(1) 調査概要	1
(2) 調査項目	2
(3) 回収数	4
2. アンケート調査結果	6
(1) 市民アンケート	6
(2) 鉄道・路線バス利用者アンケート	42
(3) にいバス利用者アンケート	51
(4) 福祉・介護関係者アンケート	63
(5) 集客施設アンケート	66
(6) 送迎を行う企業アンケート	70
(7) 福祉・介護関係者／集客施設／送迎を行う企業アンケート	73
3. にいバスOD調査結果	78
(1) 概要	78
(2) バス停別利用状況	79
(3) コース別・便別利用状況	80
(4) OD 表	88

1. 調査について

(1) 調査概要

各アンケート調査の概要は以下に示すとおりです。

■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	調査期間
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 3,000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 1,500 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	従業員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
⑦	来街者アンケート	来訪目的、移動手段、公共交通の利用ニーズを聴取	新座市を訪れた市外在住者	配布：二次元コード付き調査カード等 回収：WEB	R6.12 ～R7.1 (予定)

(2) 調査項目

各アンケートの調査項目（大項目）は以下のとおりです。

①市民アンケート

調査項目	目的
【1】回答者の基本属性	回答者の属性について把握し、他の調査項目とのクロス集計に使用する。
【2】自動車・バイク・自転車の利用状況	自動車への依存度や自動車による送迎の実態について把握するとともに、免許の返納意向から、今後の公共交通の需要について検討する。また、公共交通の利用状況と合わせて、自動車から公共交通への転換可能性について検討する。
【3】日頃の外出状況	日常の外出状況を把握し、移動特性から公共交通需要の多い時間帯や区間等を検討する。また、移動の困難度やその理由から、公共交通の課題の抽出や他の調査項目とのクロス集計に使用する。
【4】鉄道利用	公共交通の利用実態や意向を把握し、課題を抽出する。
【5】路線バス利用	
【6】にいいバス利用	にいいバスの利用実態や意向を把握し、課題を抽出する。また、運行再編の効果を把握する。
【7】タクシー利用	タクシーの利用状況を把握し、他の公共交通との役割分担の検討材料とする。
【8】シェアサイクル利用	シェアサイクルの利用状況や意向について把握し、公共交通を補完する交通手段としての役割について検討する。
【9】今後の公共交通について	行政による公共交通施策に対する市民の意向を把握し、施策の妥当性を検証する。
【10】自由回答	公共交通全般に対する意見を把握する。

②鉄道・路線バス利用者アンケート

調査項目	目的
【1】回答者の基本属性	(①【1】と同様)
【2】アンケート配布時の移動状況	鉄道・路線バスの利用目的や利用状況、端末交通手段を把握し、課題を抽出する。
【3】普段の鉄道利用	鉄道の利用頻度や利用条件を把握する。
【4】普段のバス利用	バスの利用頻度や利用者評価を把握する。
【5】自由回答	(①【10】と同様)

③にいいバス利用者アンケート

調査項目	目的
【1】回答者の基本属性	(①【1】と同様)
【2】アンケート配布時のにいいバスの利用状況	にいいバスの利用目的や移動状況、乗り継ぎの有無を把握し、課題を抽出する。
【3】普段のにいいバス利用	にいいバスの利用実態や意向を把握し、課題を抽出する。
【4】にいいバスの見直しについて	にいいバスの運行再編の効果や利用者の意向について把握する。
【5】今後の公共交通について	(①【9】と同様)
【6】自由回答	(①【10】と同様)

④福祉・介護関係者アンケート

調査項目	目的
【1】回答者の基本情報	回答者の業種や所在地、施設利用者の特性を把握する。
【2】移送・送迎サービスについて	福祉有償運送などの利用状況を把握し、地域公共交通が担う役割の検討材料とする。また、一般の方の相乗りについて、受入れの可能性や課題を把握する。
【3】サービス利用者について	高齢者や障がい者のサービスの利用状況や普段の移動状況を把握し、課題を抽出する。
【4】自由回答	(①【10】と同様)

⑤集客施設アンケート

調査項目	目的
【1】回答者の基本情報	回答者の業種や所在地を把握する。
【2】施設利用者について	施設利用者や従業員の来訪手段や移動ニーズを把握し、課題を抽出する。
【3】送迎車両の運行について	送迎車両を運行する理由や運行状況、送迎を利用しない方の移動状況を把握する。
【4】一般の方の相乗りの可能性	一般の方の相乗りについて、受入れの可能性や課題を把握する。
【5】自由回答	(①【10】と同様)

⑥送迎を行う企業アンケート

調査項目	目的
【1】回答者の基本情報	回答者の業種や従業者数等を把握する。
【2】送迎車両の運行について	(⑤【3】と同様)
【3】一般の方の相乗りの可能性	(⑤【4】と同様)
【4】路線バス・コミバスへの要望	公共交通サービス（主にバス）に対する要望を把握する。
【5】自由回答	(①【10】と同様)

⑦来街者アンケート

調査項目	目的
【1】回答者の基本属性	(①【1】と同様)
【2】新座市訪問時の移動状況	新座市を訪れた方の移動状況やバスの利用意向について把握する。

(3) 回収数

①市民アンケート

市民アンケートの回収結果は以下のとおりです。

- 対象者数：3,000 人（15 歳以上の市民の中から無作為抽出）
- 回収数：1,343 票（郵送 1,032 票、WEB 311 票）
- 回収率：44.8%

上記の回収数に基づく標本誤差（誤差率）は以下のとおりです。

アンケートは全数調査ではないため、集計結果は母集団（15 歳以上の市民全体）の値とは一致せず誤差が含まれ、この誤差を「標本誤差」と呼びます。一般的に、5%以下であれば、統計的に許容できる結果と考えられています。単純無作為抽出による標本誤差は次の式によって得ることができます。

$$E = k \sqrt{\frac{N-n}{N-1} \times \frac{p(1-p)}{n}}$$

（E:標本誤差、N:母集団数、n:有効回答数、p:回答比率、k:信頼度係数(信頼度 95%とした場合 1.96)）

例えば、ある設問の回答数が 1,343 で、特定の選択肢の回答比率が 70%であった場合、信頼度 95%の確立で母集団の回答比率は 67.6%～72.4%の間（70%±2.4%）に収まると見ることができます。同様に計算した標本誤差の早見表は以下のとおりです。

回答数(n)	回答比率				
	10%または 90%	20%または 80%	30%または 70%	40%または 60%	50%
1,343	1.6%	2.1%	2.4%	2.6%	2.7%
1,000	1.9%	2.5%	2.8%	3.0%	3.1%
750	2.1%	2.9%	3.3%	3.5%	3.6%
500	2.6%	3.5%	4.0%	4.3%	4.4%
250	3.7%	5.0%	5.7%	6.1%	6.2%
100	5.9%	7.8%	9.0%	9.6%	9.8%

②鉄道・路線バス利用者アンケート

鉄道・路線バス利用者アンケートの回収結果は以下のとおりです。

- 配布数：4,053 部
（新座駅 220 部、志木駅 772 部、朝霞台駅 817 部、清瀬駅 393 部、東久留米駅 472 部、ひばりヶ丘駅 787 部、大泉学園駅 432 部、新座市役所 160 部）
- 回収数：回収数：671 票（郵送 98 票、WEB 573 票）

③にいバス利用者アンケート

にいバス利用者アンケートの回収結果は以下のとおりです。

- 配布数：474 部（東久留米コース 117 部、ひばりヶ丘コース 119 部、清瀬コース 98 部、志木コース 140 部）
- 回収数：265 票（郵送 242 票、WEB 23 票）

④福祉・介護関係者アンケート

福祉・介護関係者アンケートの回収結果は以下のとおりです。

- 対象者数：70 事業所
（市内介護保険サービス事業所のうち地域密着型サービス又は介護予防・日常生活支援総合事業に登録されている事業所／障がい者福祉サービス事業所のうち就労移行支援事業所、就労継続支援事業所又は生活介護事業所に登録されている事業所）
- 回収数：39 票（郵送 30 票、WEB 9 票）
- 回収率：55.7%

⑤集客施設アンケート

集客施設アンケートの回収結果は以下のとおりです。

- 対象者数：60 事業者
（市内又は近郊で施設利用者や従業員の送迎を行っている事業者／市内の大規模商業施設又はスーパー（立地適正化計画策定業務で抽出））
- 回収数：33 票（郵送 29 票、WEB 4 票）
- 回収率：55.0%

⑥送迎を行う企業アンケート

送迎を行う企業アンケートの回収結果は以下のとおりです。

- 対象者数：7 事業者（新座市内で従業員の送迎を行う事業者）
- 回収数：2 票（郵送 1 票、WEB 1 票）
- 回収率：28.6%

⑦来街者アンケート

来街者アンケートの回収結果は以下のとおりです。

- 対象者数：
 - 回収数：
- WEB アンケートにて 12 月～1 月頃実施予定

2. アンケート調査結果

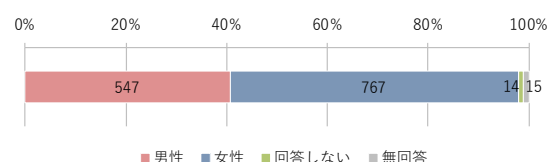
(1) 市民アンケート

【1】回答者の基本属性

Q1 性別

- ・「男性」との回答が約4割、「女性」との回答が約6割となっています。

選択肢	回答数	構成比
男性	547	40.7%
女性	767	57.1%
回答しない	14	1.0%
<無回答>	15	1.1%
合計	1,343	100.0%

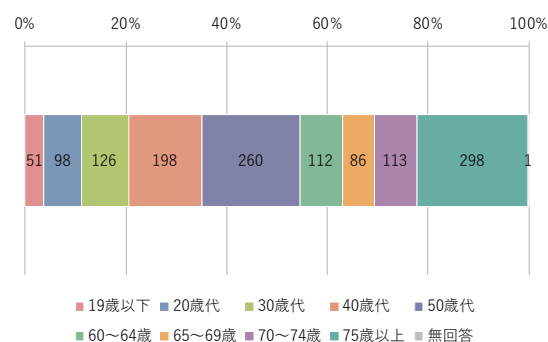


※無回答には無効回答を含む（以下同様）

Q2 年齢

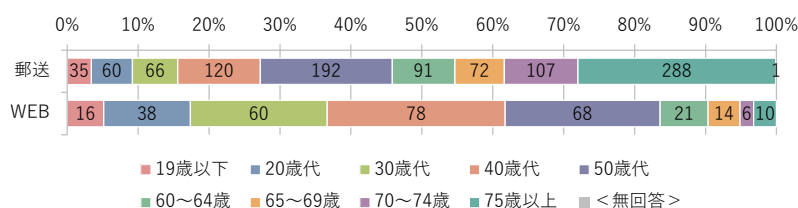
- ・年齢では、「75歳以上」が最も多く22.2%、続いて「50歳代」が19.4%となっています。

選択肢	回答数	構成比
19歳以下	51	3.8%
20歳代	98	7.3%
30歳代	126	9.4%
40歳代	198	14.7%
50歳代	260	19.4%
60～64歳	112	8.3%
65～69歳	86	6.4%
70～74歳	113	8.4%
75歳以上	298	22.2%
<無回答>	1	0.1%
合計	1,343	100.0%



(参考) 回答方法別構成比

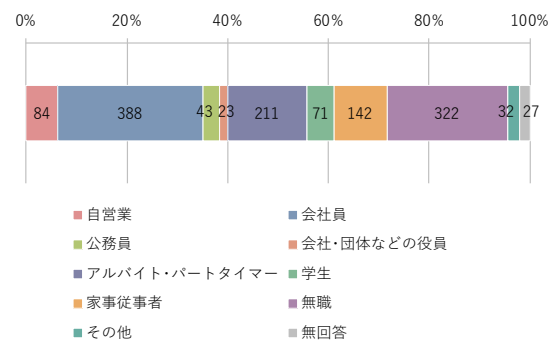
郵送回答は半数以上が60歳以上の方の回答となっていますが、WEB回答は60歳未満の方の回答が8割以上を占めています。



Q3 職業

- ・「会社員」が約29%で最も多く、「自営業」、「公務員」、「会社・団体などの役員」、「アルバイト・パートタイマー」も合わせた就業者の回答が過半を超えています。高齢者の回答が多いことから、「無職」が2番目に多くなっています。また、「学生」との回答は約5%となっています。

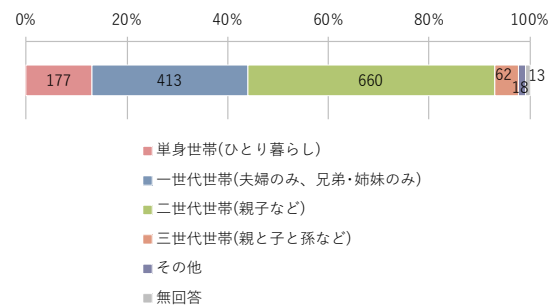
選択肢	回答数	構成比
自営業	84	6.3%
会社員	388	28.9%
公務員	43	3.2%
会社・団体などの役員	23	1.7%
アルバイト・パートタイマー	211	15.7%
学生	71	5.3%
家事従事者	142	10.6%
無職	322	24.0%
その他	32	2.4%
<無回答>	27	2.0%
合計	1,343	100.0%



Q4 家族構成

- ・家族構成では、「二世世代世帯（親子など）」が約半数を占めており、次いで「一世代世帯（夫婦のみ、兄弟・姉妹のみ）」が約31%、「単身世帯（一人暮らし）」が約13%の順となっています。

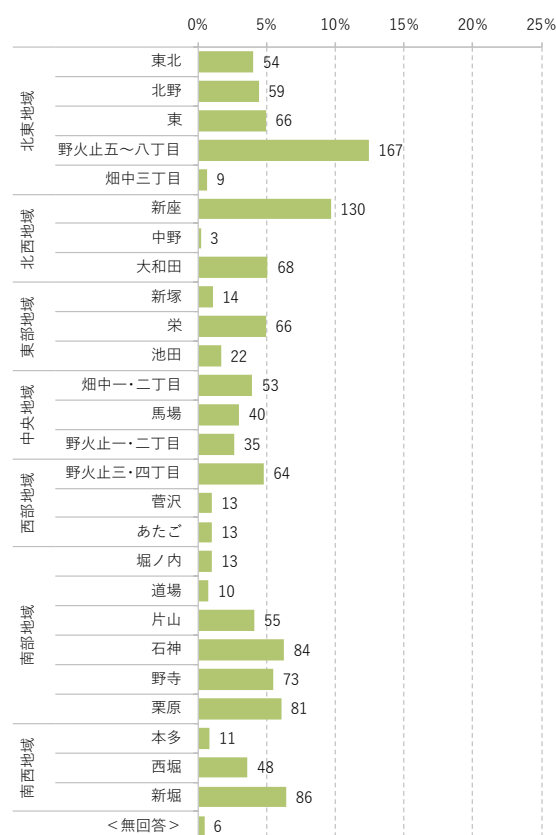
選択肢	回答数	構成比
単身世帯(ひとり暮らし)	177	13.2%
一世代世帯(夫婦のみ、兄弟・姉妹のみ)	413	30.8%
二世世代世帯(親子など)	660	49.1%
三世代世帯(親と子と孫など)	62	4.6%
その他	18	1.3%
<無回答>	13	1.0%
合計	1,343	100.0%



Q5 居住地

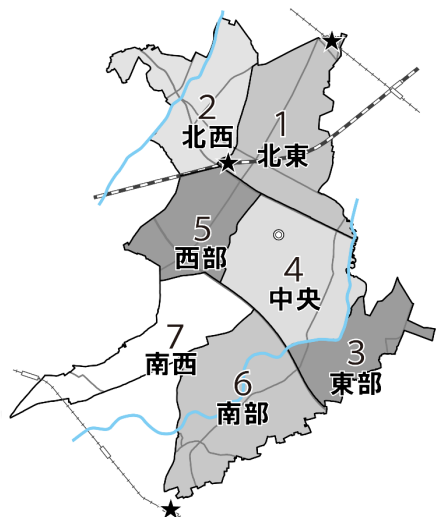
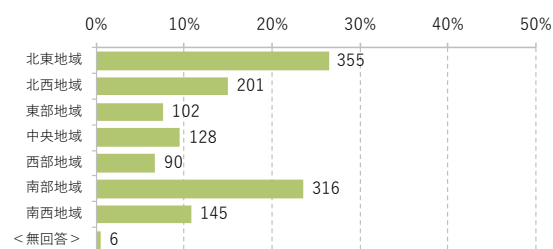
- 「野火止五～八丁目」の方の回答が最も多くなっています。地域別（都市計画マスタープランによる地域区分）に見ると、北東地域が最も多く、次いで南部地域となっており、人口構成比とおおむね同様の値となっていますが、北西地域の回答がやや多い傾向が見られます。

選択肢	回答数	構成比
東北	54	4.0%
北野	59	4.4%
東	66	4.9%
野火止五～八丁目	167	12.4%
畑中三丁目	9	0.7%
新座	130	9.7%
中野	3	0.2%
大和田	68	5.1%
新塚	14	1.0%
栄	66	4.9%
池田	22	1.6%
畑中一・二丁目	53	3.9%
馬場	40	3.0%
野火止一・二丁目	35	2.6%
野火止三・四丁目	64	4.8%
菅沢	13	1.0%
あたご	13	1.0%
堀ノ内	13	1.0%
道場	10	0.7%
片山	55	4.1%
石神	84	6.3%
野寺	73	5.4%
栗原	81	6.0%
本多	11	0.8%
西堀	48	3.6%
新堀	86	6.4%
<無回答>	6	0.4%
合計	1,343	100.0%



<地域別>

選択肢	回答数	構成比
北東地域	355	26.4%
北西地域	201	15.0%
東部地域	102	7.6%
中央地域	128	9.5%
西部地域	90	6.7%
南部地域	316	23.5%
南西地域	145	10.8%
<無回答>	6	0.4%

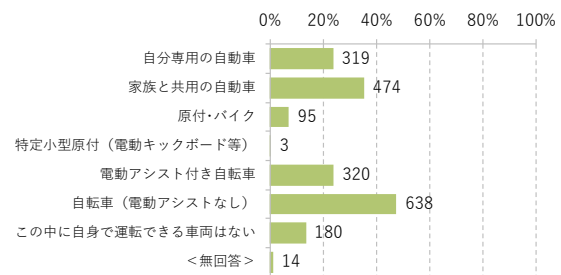


【2】自動車・バイク・自転車の利用状況

Q6 ご家庭にある自身で運転できる車両をお答えください。(複数回答可)

- ・ご家庭にある自身で運転できる車両については、「自転車（電動アシストなし）」が約48%で最も多くなっています。回答者ごとの回答状況を見ると、「自転車（電動アシストなし）」又は「電動アシスト付き自転車」の少なくともどちらか一つを回答した人は857人で全体の約64%を占めており、同様に「自分専用の自動車」又は「家族と共用の自動車」の少なくともどちらか一つを回答した人は735人で約55%となっています。一方、「この中に自身で運転できる車両はない」と回答する人は約13%となっています。
- ・年齢層別に見ると、「この中に自身で運転できる車両はない」との回答が75歳以上の層では約30%、65～74歳の層では約12%となっています。

選択肢	回答数	構成比
自分専用の自動車	319	23.8%
家族と共用の自動車	474	35.3%
原付・バイク	95	7.1%
特定小型原付（電動キックボード等）	3	0.2%
電動アシスト付き自転車	320	23.8%
自転車（電動アシストなし）	638	47.5%
この中に自身で運転できる車両はない	180	13.4%
<無回答>	14	1.0%
合計	2,043	152.1%
回答者数	1,343	100.0%

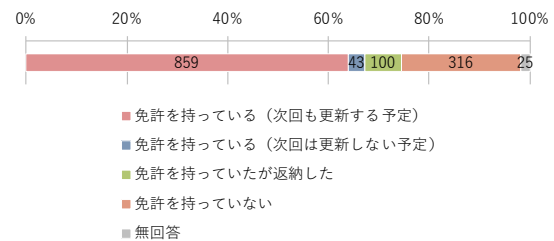


【年齢層別】 選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
自分専用の自動車	319	195	63	61	23.8%	23.1%	31.7%	20.5%
家族と共用の自動車	474	379	58	37	35.3%	44.9%	29.1%	12.4%
原付・バイク	95	71	15	9	7.1%	8.4%	7.5%	3.0%
特定小型原付（電動キックボード等）	3	3	0	0	0.2%	0.4%	0.0%	0.0%
電動アシスト付き自転車	320	226	49	44	23.8%	26.7%	24.6%	14.8%
自転車（電動アシストなし）	638	458	84	96	47.5%	54.2%	42.2%	32.2%
この中に自身で運転できる車両はない	180	68	23	89	13.4%	8.0%	11.6%	29.9%
<無回答>	14	1	1	12	1.0%	0.1%	0.5%	4.0%
合計	2,043	1,401	293	348	152.1%	165.8%	147.2%	116.8%
回答者数	1,343	845	199	298	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Q7 自動車運転免許証の保有状況をお答えください。

- ・ 自動車運転免許証を持っている方が約7割、持っていない方が約3割を占めています。
- ・ 年齢層別に見ると、免許を持っていると回答したのが64歳以下の層では約79%、65～74歳の層では約68%、75歳以上の層では約34%となっています。

選択肢	回答数	構成比
免許を持っている（次回も更新する予定）	859	64.0%
免許を持っている（次回は更新しない予定）	43	3.2%
免許を持っていたが返納した	100	7.4%
免許を持っていない	316	23.5%
<無回答>	25	1.9%
合計	1,343	100.0%



【年齢層別】 選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
免許を持っている（次回も更新する予定）	859	662	119	78	64.0%	78.3%	59.8%	26.2%
免許を持っている（次回は更新しない予定）	43	5	16	22	3.2%	0.6%	8.0%	7.4%
免許を持っていたが返納した	100	4	16	80	7.4%	0.5%	8.0%	26.8%
免許を持っていない	316	170	47	98	23.5%	20.1%	23.6%	32.9%
<無回答>	25	4	1	20	1.9%	0.5%	0.5%	6.7%
合計	1,343	845	199	298	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

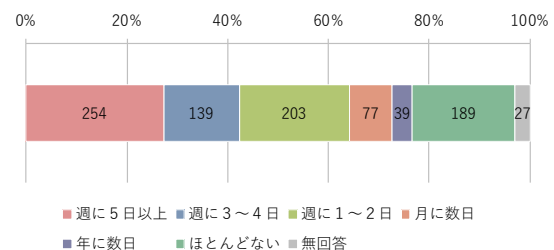
Q8 自動車の運転頻度をお答えください。

- ・ 免許を保有している方のうち、6割以上が週に1～2日以上自動車を運転しており、回答者全体の4割強に当たります。また、「ほとんどない」との回答は約2割を占めています。
- ・ 年齢層別にみると、75歳以上の層は免許の保有率が低い状況ですが、免許を持っている方の運転頻度は他の年齢層よりも高い割合となっています。

選択肢	回答数	構成比
週に5日以上	254	27.4%
週に3～4日	139	15.0%
週に1～2日	203	21.9%
月に数日	77	8.3%
年に数日	39	4.2%
ほとんどない	189	20.4%
<無回答>	27	2.9%
合計	928	100.0%

回答対象外人数

415



【年齢層別】 選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
週に5日以上	254	175	43	36	27.4%	26.1%	31.4%	30.0%
週に3～4日	139	89	27	23	15.0%	13.3%	19.7%	19.2%
週に1～2日	203	153	32	18	21.9%	22.8%	23.4%	15.0%
月に数日	77	61	10	6	8.3%	9.1%	7.3%	5.0%
年に数日	39	36	1	2	4.2%	5.4%	0.7%	1.7%
ほとんどない	189	153	22	14	20.4%	22.8%	16.1%	11.7%
<無回答>	27	4	2	21	2.9%	0.6%	1.5%	17.5%
合計	928	671	137	120	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

回答対象外人数

415

174

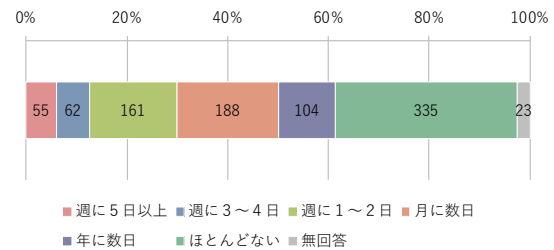
62

178

Q9 ご家族や知人を自動車で送迎する頻度をお答えください。

- ・免許を保有している方のうち、「ほとんどない」が約36%で最も多くなっています。また、週に1～2日以上送迎をしている方は約3割となっています。

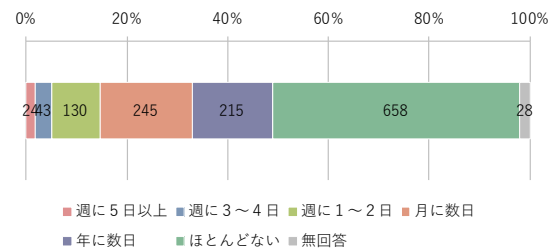
選択肢	回答数	構成比
週に5日以上	55	5.9%
週に3～4日	62	6.7%
週に1～2日	161	17.3%
月に数日	188	20.3%
年に数日	104	11.2%
ほとんどない	335	36.1%
<無回答>	23	2.5%
合計	928	100.0%
回答対象外人数		415



Q10 ご家族や知人に自動車で送迎してもらう頻度をお答えください。

- ・送迎してもらう頻度は、半数近くが「ほとんどない」としており、少ない傾向にあります。

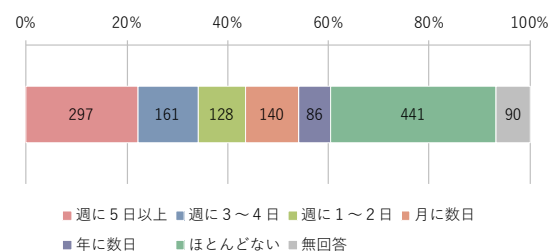
選択肢	回答数	構成比
週に5日以上	24	1.8%
週に3～4日	43	3.2%
週に1～2日	130	9.7%
月に数日	245	18.2%
年に数日	215	16.0%
ほとんどない	658	49.0%
<無回答>	28	2.1%
合計	1,343	100.0%



Q11 自転車（電動アシスト付きを含む）の利用頻度をお答えください。

- ・自転車の利用頻度については、全体の4割以上が週に1～2日以上利用している状況です。
- ・地域別に見ると、おおむね市全域で同様の傾向となっています。

選択肢	回答数	構成比
週に5日以上	297	22.1%
週に3～4日	161	12.0%
週に1～2日	128	9.5%
月に数日	140	10.4%
年に数日	86	6.4%
ほとんどない	441	32.8%
<無回答>	90	6.7%
合計	1,343	100.0%



【地域別】	回 答 数								構 成 比							
選択肢	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
週に5日以上	297	88	36	24	25	12	81	30	22.1%	24.8%	17.9%	23.5%	19.5%	13.3%	25.6%	20.7%
週に3～4日	161	40	21	17	14	11	37	21	12.0%	11.3%	10.4%	16.7%	10.9%	12.2%	11.7%	14.5%
週に1～2日	128	36	20	12	14	13	26	7	9.5%	10.1%	10.0%	11.8%	10.9%	14.4%	8.2%	4.8%
月に数日	140	33	25	8	17	8	35	14	10.4%	9.3%	12.4%	7.8%	13.3%	8.9%	11.1%	9.7%
年に数日	86	21	13	10	13	2	17	9	6.4%	5.9%	6.5%	9.8%	10.2%	2.2%	5.4%	6.2%
ほとんどない	441	116	71	27	40	34	99	51	32.8%	32.7%	35.3%	26.5%	31.3%	37.8%	31.3%	35.2%
<無回答>	90	21	15	4	5	10	21	13	6.7%	5.9%	7.5%	3.9%	3.9%	11.1%	6.6%	9.0%
合計	1,343	355	201	102	128	90	316	145	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

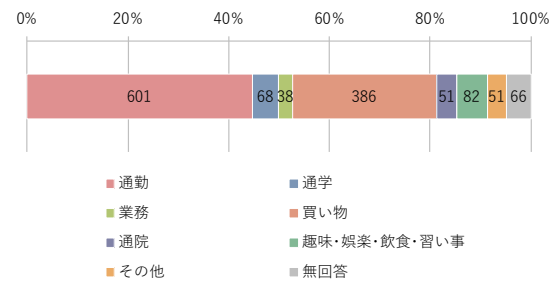
【3】日頃の外出状況

平日の最も多い外出（移動）状況

Q12 目的

- ・「通勤」が最も多く、次いで「買い物」となっています。
- ・年齢層別に見ると、64歳以下は「通勤」と「通学」で約7割を占めているのに対し、65～74歳や75歳以上は「買い物」が最も多くなっています。

選択肢	回答数	構成比
通勤	601	44.8%
通学	68	5.1%
業務	38	2.8%
買い物	386	28.7%
通院	51	3.8%
趣味・娯楽・飲食・習い事	82	6.1%
その他	51	3.8%
<無回答>	66	4.9%
合計	1,343	100.0%

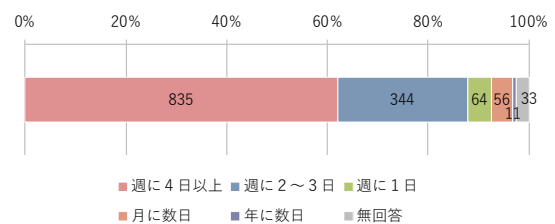


選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
通勤	601	536	52	13	44.8%	63.4%	26.1%	4.4%
通学	68	68	0	0	5.1%	8.0%	0.0%	0.0%
業務	38	21	8	9	2.8%	2.5%	4.0%	3.0%
買い物	386	145	95	145	28.7%	17.2%	47.7%	48.7%
通院	51	8	5	38	3.8%	0.9%	2.5%	12.8%
趣味・娯楽・飲食・習い事	82	23	23	36	6.1%	2.7%	11.6%	12.1%
その他	51	19	5	27	3.8%	2.2%	2.5%	9.1%
<無回答>	66	25	11	30	4.9%	3.0%	5.5%	10.1%
合計	1,343	845	199	298	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Q13 頻度

- ・通勤目的での移動が多いこともあり、「週に4日以上」が過半を超えています。
- ・目的別に見ると、通勤や通学目的では「週に4日以上」が8割を超えており、買い物目的は「週に2～3日」、通院目的は「月に数日」が最も多くなっています。

選択肢	回答数	構成比
週に4日以上	835	62.2%
週に2～3日	344	25.6%
週に1日	64	4.8%
月に数日	56	4.2%
年に数日	11	0.8%
<無回答>	33	2.5%
合計	1,343	100.0%

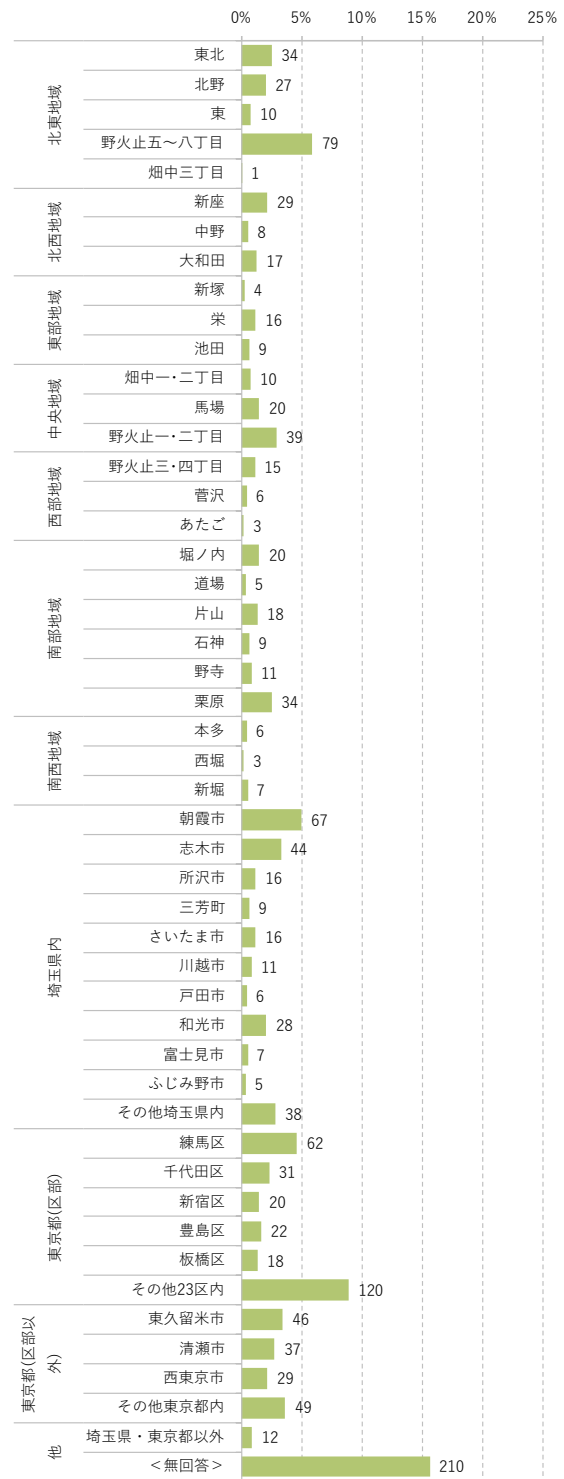


選択肢	回 答 数									構 成 比								
	全体	通勤	通学	業務	買い物	通院	趣味等	その他		全体	通勤	通学	業務	買い物	通院	趣味等	その他	
週に4日以上	835	517	58	29	139	6	42	27		62.2%	86.0%	85.3%	76.3%	36.0%	11.8%	51.2%	52.9%	
週に2～3日	344	74	9	7	185	14	30	5		25.6%	12.3%	13.2%	18.4%	47.9%	27.5%	36.6%	9.8%	
週に1日	64	3	0	0	44	4	7	3		4.8%	0.5%	0.0%	0.0%	11.4%	7.8%	8.5%	5.9%	
月に数日	56	5	1	2	15	25	3	2		4.2%	0.8%	1.5%	5.3%	3.9%	49.0%	3.7%	3.9%	
年に数日	11	1	0	0	1	1	0	8		0.8%	0.2%	0.0%	0.0%	0.3%	2.0%	0.0%	15.7%	
<無回答>	33	1	0	0	2	1	0	6		2.5%	0.2%	0.0%	0.0%	0.5%	2.0%	0.0%	11.8%	
合計	1,343	601	68	38	386	51	82	51		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

Q14 行き先

- ・新座市内では「野火止五～八丁目」（国道254号の北側、新座駅の東側）が最も多く、新座市外では「その他23区」が最も多くなっています。

選択肢	回答数	構成比
東北	34	2.5%
北野	27	2.0%
東	10	0.7%
野火止五～八丁目	79	5.9%
畑中三丁目	1	0.1%
新座	29	2.2%
中野	8	0.6%
大和田	17	1.3%
新塚	4	0.3%
栄	16	1.2%
池田	9	0.7%
畑中一・二丁目	10	0.7%
馬場	20	1.5%
野火止一・二丁目	39	2.9%
野火止三・四丁目	15	1.1%
菅沢	6	0.4%
あたご	3	0.2%
堀ノ内	20	1.5%
道場	5	0.4%
片山	18	1.3%
石神	9	0.7%
野寺	11	0.8%
栗原	34	2.5%
本多	6	0.4%
西堀	3	0.2%
新堀	7	0.5%
朝霞市	67	5.0%
志木市	44	3.3%
所沢市	16	1.2%
三芳町	9	0.7%
さいたま市	16	1.2%
川越市	11	0.8%
戸田市	6	0.4%
和光市	28	2.1%
富士見市	7	0.5%
ふじみ野市	5	0.4%
その他埼玉県内	38	2.8%
練馬区	62	4.6%
千代田区	31	2.3%
新宿区	20	1.5%
豊島区	22	1.6%
板橋区	18	1.3%
その他23区内	120	8.9%
東久留米市	46	3.4%
清瀬市	37	2.8%
西東京市	29	2.2%
その他東京都内	49	3.6%
埼玉県・東京都以外	12	0.9%
<無回答>	210	15.6%
合計	1,343	100.0%

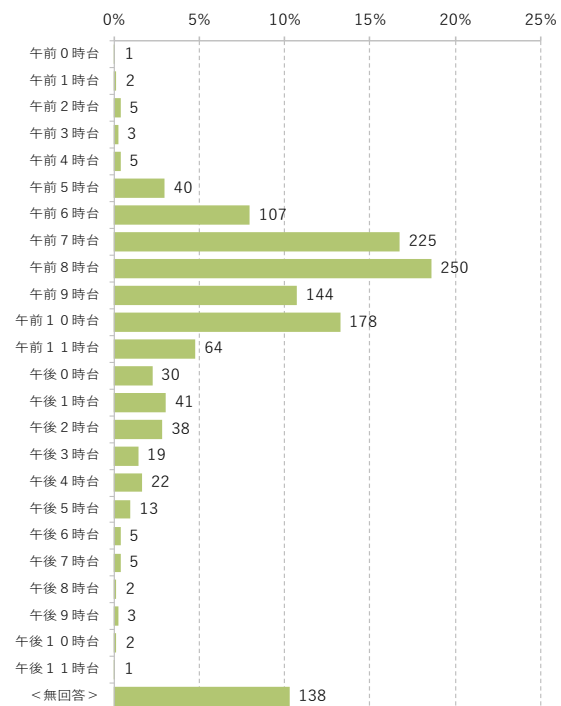


Q15 自宅を出る時刻・自宅に着く時刻

- ・ 自宅を出る時刻のピークは「午前8時台」となっています。
- ・ 目的別に見ると、通勤目的は「午前7時台」、通学目的は「午前8時台」、買い物目的は「午前10時台」、通院目的は「午前9時台」が最も多くとなっており、目的ごとに移動需要の大きい時間帯が異なります。

< 自宅を出る時刻 >

選択肢	回答数	構成比
午前0時台	1	0.1%
午前1時台	2	0.1%
午前2時台	5	0.4%
午前3時台	3	0.2%
午前4時台	5	0.4%
午前5時台	40	3.0%
午前6時台	107	8.0%
午前7時台	225	16.8%
午前8時台	250	18.6%
午前9時台	144	10.7%
午前10時台	178	13.3%
午前11時台	64	4.8%
午後0時台	30	2.2%
午後1時台	41	3.1%
午後2時台	38	2.8%
午後3時台	19	1.4%
午後4時台	22	1.6%
午後5時台	13	1.0%
午後6時台	5	0.4%
午後7時台	5	0.4%
午後8時台	2	0.1%
午後9時台	3	0.2%
午後10時台	2	0.1%
午後11時台	1	0.1%
<無回答>	138	10.3%
合計	1,343	100.0%

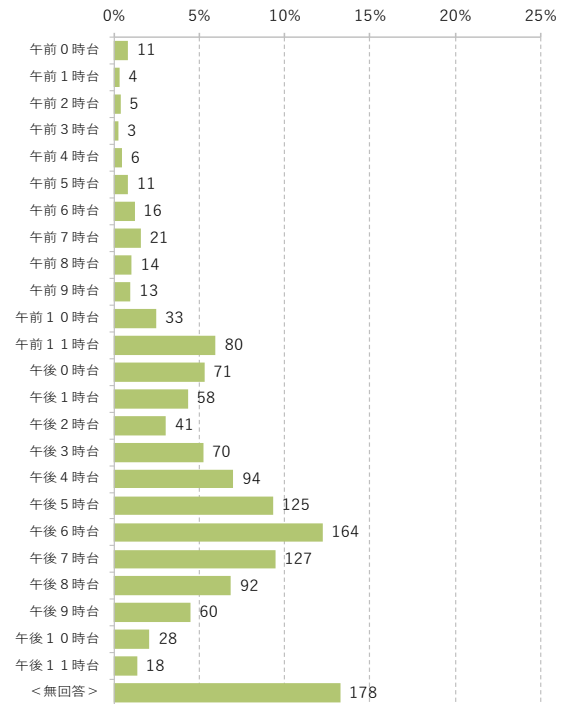


【目的別】 選択肢	回 答 数								構 成 比							
	全体	通勤	通学	業務	買い物	通院	趣味等	その他	全体	通勤	通学	業務	買い物	通院	趣味等	その他
午前0時台	1	0	0	0	0	0	0	1	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%
午前1時台	2	0	0	0	2	0	0	0	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%
午前2時台	5	3	0	0	1	0	0	1	0.4%	0.5%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	2.0%
午前3時台	3	0	0	0	2	0	1	0	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	1.2%	0.0%
午前4時台	5	3	0	0	2	0	0	0	0.4%	0.5%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%
午前5時台	40	33	0	1	4	0	1	0	3.0%	5.5%	0.0%	2.6%	1.0%	0.0%	1.2%	0.0%
午前6時台	107	92	4	3	5	0	1	1	8.0%	15.3%	5.9%	7.9%	1.3%	0.0%	1.2%	2.0%
午前7時台	225	193	18	3	3	1	3	1	16.8%	32.1%	26.5%	7.9%	0.8%	2.0%	3.7%	2.0%
午前8時台	250	166	31	10	11	9	8	10	18.6%	27.6%	45.6%	26.3%	2.8%	17.6%	9.8%	19.6%
午前9時台	144	45	6	7	46	11	13	8	10.7%	7.5%	8.8%	18.4%	11.9%	21.6%	15.9%	15.7%
午前10時台	178	15	1	2	123	7	16	9	13.3%	2.5%	1.5%	5.3%	31.9%	13.7%	19.5%	17.6%
午前11時台	64	7	1	2	40	4	4	2	4.8%	1.2%	1.5%	5.3%	10.4%	7.8%	4.9%	3.9%
午後0時台	30	8	2	0	9	1	10	0	2.2%	1.3%	2.9%	0.0%	2.3%	2.0%	12.2%	0.0%
午後1時台	41	3	2	2	21	6	3	2	3.1%	0.5%	2.9%	5.3%	5.4%	11.8%	3.7%	3.9%
午後2時台	38	4	0	0	27	3	2	0	2.8%	0.7%	0.0%	0.0%	7.0%	5.9%	2.4%	0.0%
午後3時台	19	5	0	0	8	1	2	2	1.4%	0.8%	0.0%	0.0%	2.1%	2.0%	2.4%	3.9%
午後4時台	22	5	2	0	13	0	2	0	1.6%	0.8%	2.9%	0.0%	3.4%	0.0%	2.4%	0.0%
午後5時台	13	1	0	0	9	0	2	1	1.0%	0.2%	0.0%	0.0%	2.3%	0.0%	2.4%	2.0%
午後6時台	5	1	0	0	3	0	1	0	0.4%	0.2%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%	1.2%	0.0%
午後7時台	5	1	0	0	3	0	1	0	0.4%	0.2%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%	1.2%	0.0%
午後8時台	2	1	0	0	1	0	0	0	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%
午後9時台	3	0	0	1	1	0	0	1	0.2%	0.0%	0.0%	2.6%	0.3%	0.0%	0.0%	2.0%
午後10時台	2	2	0	0	0	0	0	0	0.1%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
午後11時台	1	0	0	0	0	1	0	0	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%
<無回答>	138	13	1	7	52	7	12	12	10.3%	2.2%	1.5%	18.4%	13.5%	13.7%	14.6%	23.5%
合計	1,343	601	68	38	386	51	82	51	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

- ・自宅に着く時刻のピークは「午後6時台」となっているほか、午前中は「午前11時台」がピークとなっています。
- ・目的別に見ると、通勤目的は「午後6時台」、通学目的は「午後4時台」と「午後6時台」、買い物目的は「午前11時台」、通院目的は「午後4時台」が最も多くなっています。自宅を出る時刻と比較すると、自宅に着く時間帯は分散しています。

<自宅に着く時刻>

選択肢	回答数	構成比
午前0時台	11	0.8%
午前1時台	4	0.3%
午前2時台	5	0.4%
午前3時台	3	0.2%
午前4時台	6	0.4%
午前5時台	11	0.8%
午前6時台	16	1.2%
午前7時台	21	1.6%
午前8時台	14	1.0%
午前9時台	13	1.0%
午前10時台	33	2.5%
午前11時台	80	6.0%
午後0時台	71	5.3%
午後1時台	58	4.3%
午後2時台	41	3.1%
午後3時台	70	5.2%
午後4時台	94	7.0%
午後5時台	125	9.3%
午後6時台	164	12.2%
午後7時台	127	9.5%
午後8時台	92	6.9%
午後9時台	60	4.5%
午後10時台	28	2.1%
午後11時台	18	1.3%
<無回答>	178	13.3%
合計	1,343	100.0%

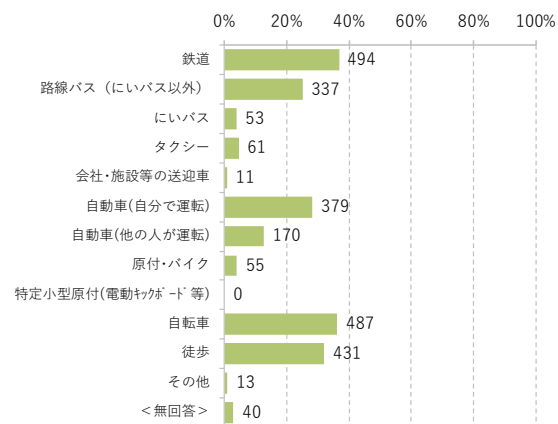


【目的別】 選択肢	回 答 数								構 成 比							
	全体	通勤	通学	業務	買い物	通院	趣味等	その他	全体	通勤	通学	業務	買い物	通院	趣味等	その他
午前0時台	11	3	2	0	4	0	1	0	0.8%	0.5%	2.9%	0.0%	1.0%	0.0%	1.2%	2.0%
午前1時台	4	3	0	0	1	0	0	0	0.3%	0.5%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%
午前2時台	5	5	0	0	0	0	0	0	0.4%	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
午前3時台	3	1	0	0	2	0	0	0	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%
午前4時台	6	0	1	0	4	0	0	1	0.4%	0.0%	1.5%	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%	2.0%
午前5時台	11	5	1	0	5	0	0	0	0.8%	0.8%	1.5%	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%
午前6時台	16	14	1	1	0	0	0	0	1.2%	2.3%	1.5%	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
午前7時台	21	16	0	0	4	0	1	0	1.6%	2.7%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	1.2%	0.0%
午前8時台	14	12	0	0	0	0	1	1	1.0%	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	2.0%
午前9時台	13	4	0	0	2	2	0	4	1.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.5%	3.9%	0.0%	7.8%
午前10時台	33	6	0	1	22	0	2	2	2.5%	1.0%	0.0%	2.6%	5.7%	0.0%	2.4%	3.9%
午前11時台	80	2	0	0	60	4	6	2	6.0%	0.3%	0.0%	0.0%	15.5%	7.8%	7.3%	3.9%
午後0時台	71	4	0	1	53	4	6	2	5.3%	0.7%	0.0%	2.6%	13.7%	7.8%	7.3%	3.9%
午後1時台	58	11	0	1	21	5	9	7	4.3%	1.8%	0.0%	2.6%	5.4%	9.8%	11.0%	13.7%
午後2時台	41	5	1	1	22	7	4	0	3.1%	0.8%	1.5%	2.6%	5.7%	13.7%	4.9%	0.0%
午後3時台	70	19	3	2	25	8	6	3	5.2%	3.2%	4.4%	5.3%	6.5%	15.7%	7.3%	5.9%
午後4時台	94	19	13	1	40	9	10	0	7.0%	3.2%	19.1%	2.6%	10.4%	17.6%	12.2%	0.0%
午後5時台	125	73	10	6	20	2	7	4	9.3%	12.1%	14.7%	15.8%	5.2%	3.9%	8.5%	7.8%
午後6時台	164	119	13	7	14	1	7	1	12.2%	19.8%	19.1%	18.4%	3.6%	2.0%	8.5%	2.0%
午後7時台	127	94	10	3	12	1	2	3	9.5%	15.6%	14.7%	7.9%	3.1%	2.0%	2.4%	5.9%
午後8時台	92	75	5	2	2	2	4	1	6.9%	12.5%	7.4%	5.3%	0.5%	3.9%	4.9%	2.0%
午後9時台	60	46	1	2	2	0	3	1	4.5%	7.7%	1.5%	5.3%	0.5%	0.0%	3.7%	2.0%
午後10時台	28	21	1	1	3	0	0	2	2.1%	3.5%	1.5%	2.6%	0.8%	0.0%	0.0%	3.9%
午後11時台	18	13	3	0	1	0	0	1	1.3%	2.2%	4.4%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	2.0%
<無回答>	178	31	3	9	67	6	13	15	13.3%	5.2%	4.4%	23.7%	17.4%	11.8%	15.9%	29.4%
合計	1,343	601	68	38	386	51	82	51	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Q16 移動手段（複数回答可）

- 最も多いのは「鉄道」で全体の約37%、次いで「自転車」で約36%となっています。その他の公共交通を見ると、「路線バス（にいいバス以外）」は約25%、「にいいバス」は約4%、「タクシー」は約5%となっています。
- 目的別に見ると、通勤目的や通学目的では、「鉄道」が過半を超えています。また、通院目的ではバスやタクシーの利用割合が高くなっています。
- 地域別に見ると、北東・北西・南西地域は「鉄道」の利用割合が最も高く、中央地域は「路線バス（にいいバス以外）」、西部地域は「自動車（自分で運転）」、東部・南部地域は「自転車」となっています。

選択肢	回答数	構成比
鉄道	494	36.8%
路線バス（にいいバス以外）	337	25.1%
にいいバス	53	3.9%
タクシー	61	4.5%
会社・施設等の送迎車	11	0.8%
自動車(自分で運転)	379	28.2%
自動車(他の人が運転)	170	12.7%
原付・バイク	55	4.1%
特定小型原付(電動キックボード等)	0	0.0%
自転車	487	36.3%
徒歩	431	32.1%
その他	13	1.0%
<無回答>	40	3.0%
合計	2,531	188.5%
回答者数	1,343	100.0%



【目的別】 選択肢	回 答 数								構 成 比							
	全体	通勤	通学	業務	買い物	通院	趣味等	その他	全体	通勤	通学	業務	買い物	通院	趣味等	その他
鉄道	494	307	36	5	75	14	33	11	36.8%	51.1%	52.9%	13.2%	19.4%	27.5%	40.2%	21.6%
路線バス（にいいバス以外）	337	151	18	4	100	20	20	13	25.1%	25.1%	26.5%	10.5%	25.9%	39.2%	24.4%	25.5%
にいいバス	53	7	2	1	27	6	4	3	3.9%	1.2%	2.9%	2.6%	7.0%	11.8%	4.9%	5.9%
タクシー	61	18	0	0	17	15	6	1	4.5%	3.0%	0.0%	0.0%	4.4%	29.4%	7.3%	2.0%
会社・施設等の送迎車	11	0	0	0	3	5	0	1	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%	9.8%	0.0%	2.0%
自動車(自分で運転)	379	151	3	22	135	6	35	11	28.2%	25.1%	4.4%	57.9%	35.0%	11.8%	42.7%	21.6%
自動車(他の人が運転)	170	42	8	9	74	13	14	6	12.7%	7.0%	11.8%	23.7%	19.2%	25.5%	17.1%	11.8%
原付・バイク	55	37	1	2	10	1	0	2	4.1%	6.2%	1.5%	5.3%	2.6%	2.0%	0.0%	3.9%
特定小型原付(電動キックボード等)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自転車	487	226	34	8	152	8	30	15	36.3%	37.6%	50.0%	21.1%	39.4%	15.7%	36.6%	29.4%
徒歩	431	169	34	4	160	11	23	13	32.1%	28.1%	50.0%	10.5%	41.5%	21.6%	28.0%	25.5%
その他	13	0	1	1	0	2	3	3	1.0%	0.0%	1.5%	2.6%	0.0%	3.9%	3.7%	5.9%
<無回答>	40	6	0	2	9	0	1	1	3.0%	1.0%	0.0%	5.3%	2.3%	0.0%	1.2%	2.0%
合計	2,531	1,114	137	58	762	101	169	80	188.5%	185.4%	201.5%	152.6%	197.4%	198.0%	206.1%	156.9%
回答者数	1,343	601	68	38	386	51	82	51	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

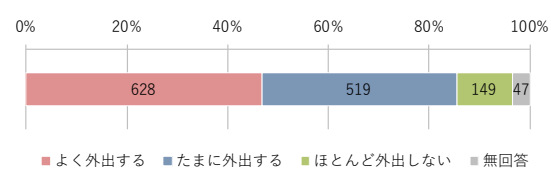
【地域別】 選択肢	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
鉄道	494	142	74	27	48	25	108	66	36.8%	40.0%	36.8%	26.5%	37.5%	27.8%	34.2%	45.5%
路線バス（にいいバス以外）	337	55	55	33	55	22	77	39	25.1%	15.5%	27.4%	32.4%	43.0%	24.4%	24.4%	26.9%
にいいバス	53	11	7	4	5	2	16	8	3.9%	3.1%	3.5%	3.9%	3.9%	2.2%	5.1%	5.5%
タクシー	61	16	5	4	7	2	14	13	4.5%	4.5%	2.5%	3.9%	5.5%	2.2%	4.4%	9.0%
会社・施設等の送迎車	11	3	1	0	0	1	4	2	0.8%	0.8%	0.5%	0.0%	0.0%	1.1%	1.3%	1.4%
自動車(自分で運転)	379	87	50	27	47	32	93	40	28.2%	24.5%	24.9%	26.5%	36.7%	35.6%	29.4%	27.6%
自動車(他の人が運転)	170	42	26	9	17	15	44	17	12.7%	11.8%	12.9%	8.8%	13.3%	16.7%	13.9%	11.7%
原付・バイク	55	14	10	9	4	2	11	5	4.1%	3.9%	5.0%	8.8%	3.1%	2.2%	3.5%	3.4%
特定小型原付(電動キックボード等)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自転車	487	128	67	43	47	30	125	47	36.3%	36.1%	33.3%	42.2%	36.7%	33.3%	39.6%	32.4%
徒歩	431	133	61	26	39	21	100	50	32.1%	37.5%	30.3%	25.5%	30.5%	23.3%	31.6%	34.5%
その他	13	6	2	1	1	1	1	0	1.0%	1.7%	1.0%	1.0%	0.8%	1.1%	0.3%	0.0%
<無回答>	40	12	4	3	3	3	8	7	3.0%	3.4%	2.0%	2.9%	2.3%	3.3%	2.5%	4.8%
合計	2,531	649	362	186	273	156	601	294	188.5%	182.8%	180.1%	182.4%	213.3%	173.3%	190.2%	202.8%
回答者数	1,343	355	201	102	128	90	316	145	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

土曜・日曜・祝日の最も多い外出（移動）状況

Q17 外出の有無をお答えください。

- 「よく外出する」が最も多く、「たまに外出する」と合わせると約85%となっています。

選択肢	回答数	構成比
よく外出する	628	46.8%
たまに外出する	519	38.6%
ほとんど外出しない	149	11.1%
<無回答>	47	3.5%
合計	1,343	100.0%



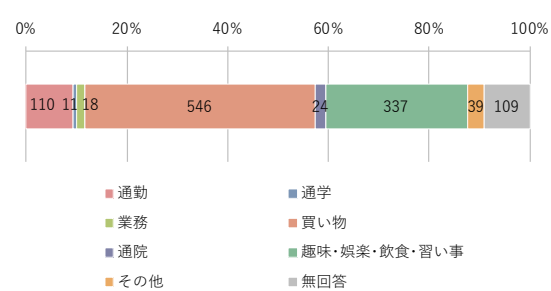
Q18 目的

- 平日とは異なり「買い物」が最も多く、次いで「趣味・娯楽・飲食・習い事」となっています。
- 年齢層別に見ると、平日の場合とは異なり、各年齢層ともおおむね同様の傾向となっています。

選択肢	回答数	構成比
通勤	110	9.2%
通学	11	0.9%
業務	18	1.5%
買い物	546	45.7%
通院	24	2.0%
趣味・娯楽・飲食・習い事	337	28.2%
その他	39	3.3%
<無回答>	109	9.1%
合計	1,194	100.0%

回答対象外人数

149



【年齢層別】 選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65~74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65~74歳	75歳以上
通勤	110	94	12	4	9.2%	11.9%	7.0%	1.7%
通学	11	11	0	0	0.9%	1.4%	0.0%	0.0%
業務	18	7	6	5	1.5%	0.9%	3.5%	2.2%
買い物	546	355	87	104	45.7%	44.9%	50.6%	45.0%
通院	24	6	1	17	2.0%	0.8%	0.6%	7.4%
趣味・娯楽・飲食・習い事	337	242	47	48	28.2%	30.6%	27.3%	20.8%
その他	39	21	12	6	3.3%	2.7%	7.0%	2.6%
<無回答>	109	55	7	47	9.1%	7.0%	4.1%	20.3%
合計	1,194	791	172	231	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

回答対象外人数

149

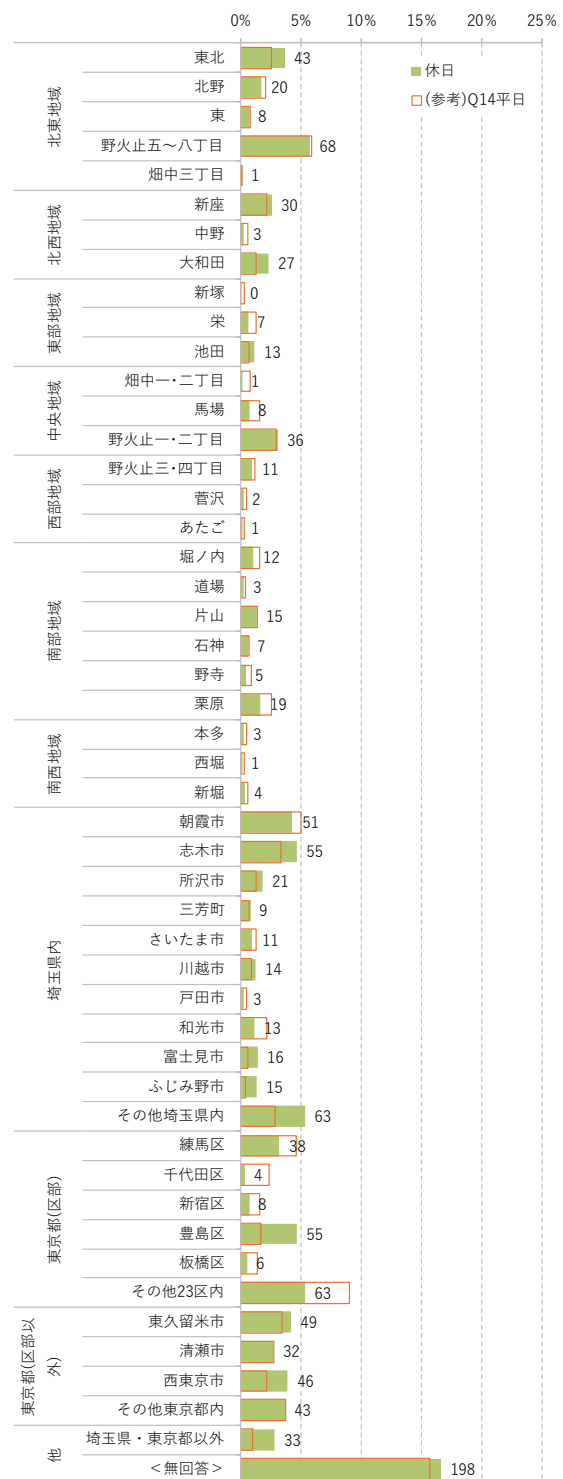
Q19 行き先

- ・新座市内はおおむね平日と同様の傾向が見られます。新座市外では、隣接自治体では志木市が最も多くなっています。また、豊島区以外の東京区部は平日よりも少なくなっています。

選択肢	回答数	構成比
東北	43	3.6%
北野	20	1.7%
東	8	0.7%
野火止五～八丁目	68	5.7%
畑中三丁目	1	0.1%
新座	30	2.5%
中野	3	0.3%
大和田	27	2.3%
新塚	0	0.0%
栄	7	0.6%
池田	13	1.1%
畑中一・二丁目	1	0.1%
馬場	8	0.7%
野火止一・二丁目	36	3.0%
野火止三・四丁目	11	0.9%
菅沢	2	0.2%
あたご	1	0.1%
堀ノ内	12	1.0%
道場	3	0.3%
片山	15	1.3%
石神	7	0.6%
野寺	5	0.4%
栗原	19	1.6%
本多	3	0.3%
西堀	1	0.1%
新堀	4	0.3%
朝霞市	51	4.3%
志木市	55	4.6%
所沢市	21	1.8%
三芳町	9	0.8%
さいたま市	11	0.9%
川越市	14	1.2%
戸田市	3	0.3%
和光市	13	1.1%
富士見市	16	1.3%
ふじみ野市	15	1.3%
その他埼玉県内	63	5.3%
練馬区	38	3.2%
千代田区	4	0.3%
新宿区	8	0.7%
豊島区	55	4.6%
板橋区	6	0.5%
その他23区内	63	5.3%
東久留米市	49	4.1%
清瀬市	32	2.7%
西東京市	46	3.9%
その他東京都内	43	3.6%
埼玉県・東京都以外	33	2.8%
<無回答>	198	16.6%
合計	1,194	100.0%

回答対象外人数

149

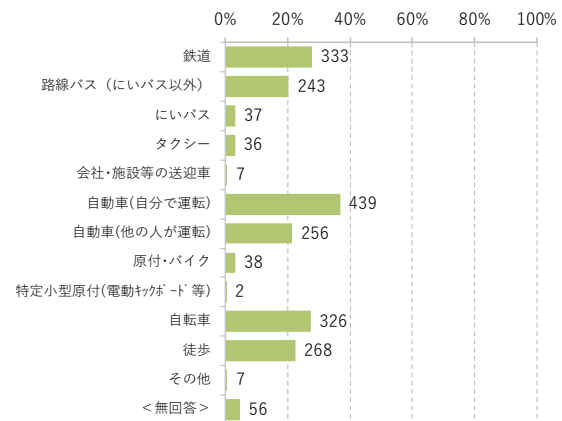


Q20 移動手段（複数回答可）

- 「自動車（自分で運転）」が最も多くなっており、次いで「鉄道」、「自転車」の順となっています。回答者ごとの回答状況を見ると、「自動車（自分で運転）」又は「自動車（他の人が運転）」の少なくともどちらか一つを回答した人は643人で全体の約54%を占めており、半数以上が自動車を利用している状況です。
- 地域別に見ると、平日とは異なり全ての地域で「自動車（自分で運転）」の利用割合が最も高く、平日も自動車利用割合が高い中央地域や西部地域は特に高くなっています。

選択肢	回答数	構成比
鉄道	333	27.9%
路線バス（にいいバス以外）	243	20.4%
にいいバス	37	3.1%
タクシー	36	3.0%
会社・施設等の送迎車	7	0.6%
自動車（自分で運転）	439	36.8%
自動車（他の人が運転）	256	21.4%
原付・バイク	38	3.2%
特定小型原付（電動キックボード等）	2	0.2%
自転車	326	27.3%
徒歩	268	22.4%
その他	7	0.6%
<無回答>	56	4.7%
合計	2,048	171.5%

回答者数 1,194 100.0%
回答対象外人数 149



【地域別】 選択肢	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
鉄道	333	87	53	22	27	21	83	38	27.9%	27.2%	30.3%	24.7%	23.7%	25.9%	29.7%	29.2%
路線バス（にいいバス以外）	243	36	41	30	30	15	62	28	20.4%	11.3%	23.4%	33.7%	26.3%	18.5%	22.2%	21.5%
にいいバス	37	5	3	5	4	2	13	5	3.1%	1.6%	1.7%	5.6%	3.5%	2.5%	4.7%	3.8%
タクシー	36	5	4	3	2	5	10	7	3.0%	1.6%	2.3%	3.4%	1.8%	6.2%	3.6%	5.4%
会社・施設等の送迎車	7	3	0	0	1	0	1	2	0.6%	0.9%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	0.4%	1.5%
自動車（自分で運転）	439	106	57	34	54	36	107	43	36.8%	33.1%	32.6%	38.2%	47.4%	44.4%	38.4%	33.1%
自動車（他の人が運転）	256	62	41	21	19	16	67	30	21.4%	19.4%	23.4%	23.6%	16.7%	19.8%	24.0%	23.1%
原付・バイク	38	8	8	4	5	4	5	4	3.2%	2.5%	4.6%	4.5%	4.4%	4.9%	1.8%	3.1%
特定小型原付（電動キックボード等）	2	0	0	0	0	1	1	0	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	0.4%	0.0%
自転車	326	97	44	26	29	16	81	33	27.3%	30.3%	25.1%	29.2%	25.4%	19.8%	29.0%	25.4%
徒歩	268	90	42	13	16	15	58	33	22.4%	28.1%	24.0%	14.6%	14.0%	18.5%	20.8%	25.4%
その他	7	3	0	0	0	1	1	1	0.6%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	0.4%	0.8%
<無回答>	56	8	10	4	4	5	15	10	4.7%	2.5%	5.7%	4.5%	3.5%	6.2%	5.4%	7.7%
合計	2,048	510	303	162	191	137	504	234	171.5%	159.4%	173.1%	182.0%	167.5%	169.1%	180.6%	180.0%
回答者数	1,194	320	175	89	114	81	279	130	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

<参考：平日の地域別移動手段（再掲）>

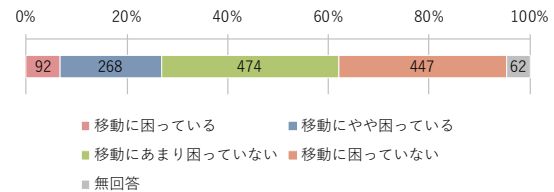
【地域別】 選択肢	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
鉄道	494	142	74	27	48	25	108	66	36.8%	40.0%	36.8%	26.5%	37.5%	27.8%	34.2%	45.5%
路線バス（にいいバス以外）	337	55	55	33	55	22	77	39	25.1%	15.5%	27.4%	32.4%	43.0%	24.4%	24.4%	26.9%
にいいバス	53	11	7	4	5	2	16	8	3.9%	3.1%	3.5%	3.9%	3.9%	2.2%	5.1%	5.5%
タクシー	61	16	5	4	7	2	14	13	4.5%	4.5%	2.5%	3.9%	5.5%	2.2%	4.4%	9.0%
会社・施設等の送迎車	11	3	1	0	0	1	4	2	0.8%	0.8%	0.5%	0.0%	0.0%	1.1%	1.3%	1.4%
自動車（自分で運転）	379	87	50	27	47	32	93	40	28.2%	24.5%	24.9%	26.5%	36.7%	35.6%	29.4%	27.6%
自動車（他の人が運転）	170	42	26	9	17	15	44	17	12.7%	11.8%	12.9%	8.8%	13.3%	16.7%	13.9%	11.7%
原付・バイク	55	14	10	9	4	2	11	5	4.1%	3.9%	5.0%	8.8%	3.1%	2.2%	3.5%	3.4%
特定小型原付（電動キックボード等）	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自転車	487	128	67	43	47	30	125	47	36.3%	36.1%	33.3%	42.2%	36.7%	33.3%	39.6%	32.4%
徒歩	431	133	61	26	39	21	100	50	32.1%	37.5%	30.3%	25.5%	30.5%	23.3%	31.6%	34.5%
その他	13	6	2	1	1	1	1	0	1.0%	1.7%	1.0%	1.0%	0.8%	1.1%	0.3%	0.0%
<無回答>	40	12	4	3	3	3	8	7	3.0%	3.4%	2.0%	2.9%	2.3%	3.3%	2.5%	4.8%
合計	2,531	649	362	186	273	156	601	294	188.5%	182.8%	180.1%	182.4%	213.3%	173.3%	190.2%	202.8%
回答者数	1,343	355	201	102	128	90	316	145	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

日頃の移動で困ることについて

Q21 あなたの日頃の移動で困ることはありますか。

- ・「移動にあまり困っていない」が約35%で最も多くなっています。一方、「移動に困っている」または「移動にやや困っている」との回答は全体の約27%となっています。
- ・地域別に見ると、東部地域や南西地域で「移動に困っている」または「移動にやや困っている」との回答が3割を超えており、やや高くなっています。
- ・年齢層別に見ると、年齢層ごとに大きな差はないものの、75歳以上の層は「移動に困っている」の回答がやや多く、「移動に困っていない」はやや少なくなっています。

選択肢	回答数	構成比
移動に困っている	92	6.9%
移動にやや困っている	268	20.0%
移動にあまり困っていない	474	35.3%
移動に困っていない	447	33.3%
<無回答>	62	4.6%
合計	1,343	100.0%



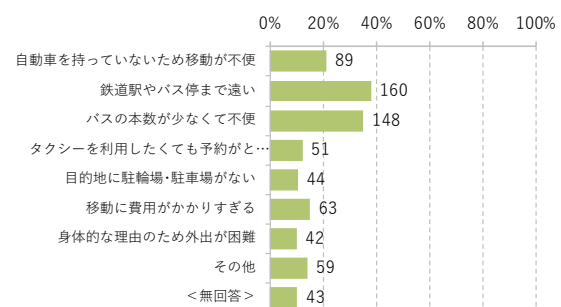
【地域別】 選択肢	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
移動に困っている	92	14	13	12	12	6	20	15	6.9%	3.9%	6.5%	11.8%	9.4%	6.7%	6.3%	10.3%
移動にやや困っている	268	66	43	26	24	17	59	30	20.0%	18.6%	21.4%	25.5%	18.8%	18.9%	18.7%	20.7%
移動にあまり困っていない	474	128	72	37	42	28	115	51	35.3%	36.1%	35.8%	36.3%	32.8%	31.1%	36.4%	35.2%
移動に困っていない	447	134	62	24	43	33	108	42	33.3%	37.7%	30.8%	23.5%	33.6%	36.7%	34.2%	29.0%
<無回答>	62	13	11	3	7	6	14	7	4.6%	3.7%	5.5%	2.9%	5.5%	6.7%	4.4%	4.8%
合計	1,343	355	201	102	128	90	316	145	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【年齢層別】 選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65~74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65~74歳	75歳以上
移動に困っている	92	58	9	25	6.9%	6.9%	4.5%	8.4%
移動にやや困っている	268	188	24	56	20.0%	22.2%	12.1%	18.8%
移動にあまり困っていない	474	306	69	99	35.3%	36.2%	34.7%	33.2%
移動に困っていない	447	274	89	84	33.3%	32.4%	44.7%	28.2%
<無回答>	62	19	8	34	4.6%	2.2%	4.0%	11.4%
合計	1,343	845	199	298	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Q22 移動で困ると感じる理由をお答えください。(複数回答可)

- ・移動で困る理由としては、「鉄道駅やバス停まで遠い」が全体の約38%で最も多く、次いで「バスの本数が少なくて不便」が約35%となっており、公共交通の利便性に関する回答が多くなっています。
- ・地域別に見ると、東部地域では「鉄道駅やバス停まで遠い」と回答した方が過半を超えており、西部地域及び南西地域では「バスの本数が少なくて不便」が過半を超えています。
- ・年齢層別に見ると、64歳以下及び65～74歳の層では「鉄道駅やバス停まで遠い」や「バスの本数が少なくて不便」の回答割合が他の選択肢と比べて高いのに対して、75歳以上の層では、「身体的な理由のため外出が困難」や「自動車を持っていないため移動が不便」といった回答も同様に高くなっています。

選択肢	回答数	構成比
自動車を持っていないため移動が不便	89	21.1%
鉄道駅やバス停まで遠い	160	37.9%
バスの本数が少なくて不便	148	35.1%
タクシーを利用したくても予約がとれない	51	12.1%
目的地に駐輪場・駐車場がない	44	10.4%
移動に費用がかかりすぎる	63	14.9%
身体的な理由のため外出が困難	42	10.0%
その他	59	14.0%
<無回答>	43	10.2%
合計	699	165.6%
回答者数	422	100.0%
回答対象外人数	921	



【地域別】	回 答 数								構 成 比							
選択肢	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
自動車を持っていないため移動が不便	89	29	14	9	10	2	14	11	21.1%	31.2%	20.9%	22.0%	23.3%	6.9%	15.1%	21.2%
鉄道駅やバス停まで遠い	160	22	23	22	18	7	45	21	37.9%	23.7%	34.3%	53.7%	41.9%	24.1%	48.4%	40.4%
バスの本数が少なくて不便	148	29	23	14	10	16	29	27	35.1%	31.2%	34.3%	34.1%	23.3%	55.2%	31.2%	51.9%
タクシーを利用したくても予約がとれない	51	11	5	3	2	4	16	9	12.1%	11.8%	7.5%	7.3%	4.7%	13.8%	17.2%	17.3%
目的地に駐輪場・駐車場がない	44	10	9	3	6	4	8	4	10.4%	10.8%	13.4%	7.3%	14.0%	13.8%	8.6%	7.7%
移動に費用がかかりすぎる	63	10	8	6	7	6	16	10	14.9%	10.8%	11.9%	14.6%	16.3%	20.7%	17.2%	19.2%
身体的な理由のため外出が困難	42	10	6	6	2	5	11	2	10.0%	10.8%	9.0%	14.6%	4.7%	17.2%	11.8%	3.8%
その他	59	15	10	6	7	7	9	5	14.0%	16.1%	14.9%	14.6%	16.3%	24.1%	9.7%	9.6%
<無回答>	43	15	5	1	4	2	11	4	10.2%	16.1%	7.5%	2.4%	9.3%	6.9%	11.8%	7.7%
合計	699	151	103	70	66	53	159	93	165.6%	162.4%	153.7%	170.7%	153.5%	182.8%	171.0%	178.8%
回答者数	422	93	67	41	43	29	93	52	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答対象外人数	921	262	134	61	85	61	223	93								

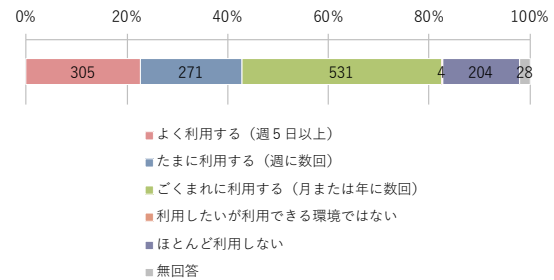
【年齢層別】	回 答 数				構 成 比			
選択肢	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
自動車を持っていないため移動が不便	89	55	7	27	21.1%	20.8%	17.1%	23.5%
鉄道駅やバス停まで遠い	160	115	16	29	37.9%	43.4%	39.0%	25.2%
バスの本数が少なくて不便	148	101	14	33	35.1%	38.1%	34.1%	28.7%
タクシーを利用したくても予約がとれない	51	30	4	17	12.1%	11.3%	9.8%	14.8%
目的地に駐輪場・駐車場がない	44	34	5	5	10.4%	12.8%	12.2%	4.3%
移動に費用がかかりすぎる	63	43	4	16	14.9%	16.2%	9.8%	13.9%
身体的な理由のため外出が困難	42	9	4	28	10.0%	3.4%	9.8%	24.3%
その他	59	45	3	11	14.0%	17.0%	7.3%	9.6%
<無回答>	43	18	5	20	10.2%	6.8%	12.2%	17.4%
合計	699	450	62	186	165.6%	169.8%	151.2%	161.7%
回答者数	422	265	41	115	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答対象外人数	921	580	158	183				

【4】鉄道利用

Q23 鉄道の利用頻度をお答えください。

- ・鉄道利用頻度は「ごくまれに利用する」が約40%で最も多くなっています。また、全体の約4割が週に数回以上利用している状況です。

選択肢	回答数	構成比
よく利用する（週5日以上）	305	22.7%
たまに利用する（週に数回）	271	20.2%
ごくまれに利用する（月または年に数回）	531	39.5%
利用したいが利用できる環境ではない	4	0.3%
ほとんど利用しない	204	15.2%
<無回答>	28	2.1%
合計	1,343	100.0%



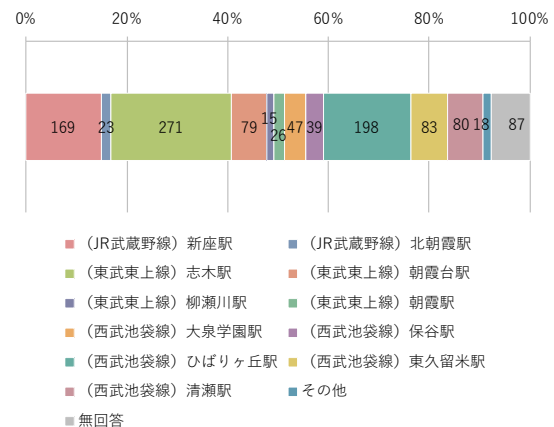
Q24 自宅からの移動でよく利用する駅をお答えください。

- ・志木駅が最も多く、次いでひばりヶ丘駅となっています。
- ・地域別に見ると、北東・北西地域は志木駅、東部地域は大泉学園駅、中央地域は朝霞台駅、西部地域は新座駅、南部地域はひばりヶ丘駅、南西地域は清瀬駅が最もよく利用されています。

選択肢	回答数	構成比
(JR武蔵野線) 新座駅	169	14.9%
(JR武蔵野線) 北朝霞駅	23	2.0%
(東武東上線) 志木駅	271	23.9%
(東武東上線) 朝霞台駅	79	7.0%
(東武東上線) 柳瀬川駅	15	1.3%
(東武東上線) 朝霞駅	26	2.3%
(西武池袋線) 大泉学園駅	47	4.1%
(西武池袋線) 保谷駅	39	3.4%
(西武池袋線) ひばりヶ丘駅	198	17.4%
(西武池袋線) 東久留米駅	83	7.3%
(西武池袋線) 清瀬駅	80	7.0%
その他	18	1.6%
<無回答>	87	7.7%
合計	1,135	100.0%

回答対象外人数

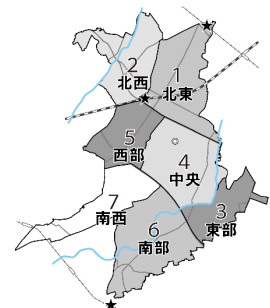
208



【地域別】 選択肢	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
(JR武蔵野線) 新座駅	169	77	35	0	12	44	0	1	14.9%	24.7%	21.6%	0.0%	11.5%	59.5%	0.0%	0.8%
(JR武蔵野線) 北朝霞駅	23	10	1	0	8	2	2	0	2.0%	3.2%	0.6%	0.0%	7.7%	2.7%	0.7%	0.0%
(東武東上線) 志木駅	271	176	69	0	17	6	1	2	23.9%	56.4%	42.6%	0.0%	16.3%	8.1%	0.4%	1.6%
(東武東上線) 朝霞台駅	79	33	0	3	37	1	5	0	7.0%	10.6%	0.0%	3.5%	35.6%	1.4%	1.9%	0.0%
(東武東上線) 柳瀬川駅	15	0	15	0	0	0	0	0	1.3%	0.0%	9.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
(東武東上線) 朝霞駅	26	1	0	22	3	0	0	0	2.3%	0.3%	0.0%	25.9%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%
(西武池袋線) 大泉学園駅	47	0	7	37	0	0	3	0	4.1%	0.0%	4.3%	43.5%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%
(西武池袋線) 保谷駅	39	0	5	2	0	0	32	0	3.4%	0.0%	3.1%	2.4%	0.0%	0.0%	11.9%	0.0%
(西武池袋線) ひばりヶ丘駅	198	1	10	4	12	0	164	5	17.4%	0.3%	6.2%	4.7%	11.5%	0.0%	61.2%	4.0%
(西武池袋線) 東久留米駅	83	0	3	0	0	0	38	41	7.3%	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	14.2%	32.8%
(西武池袋線) 清瀬駅	80	0	5	0	0	10	0	65	7.0%	0.0%	3.1%	0.0%	0.0%	13.5%	0.0%	52.0%
その他	18	2	2	8	1	2	2	0	1.6%	0.6%	1.2%	9.4%	1.0%	2.7%	0.7%	0.0%
<無回答>	87	12	10	9	14	9	21	11	7.7%	3.8%	6.2%	10.6%	13.5%	12.2%	7.8%	8.8%
合計	1,135	312	162	85	104	74	268	125	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

回答対象外人数

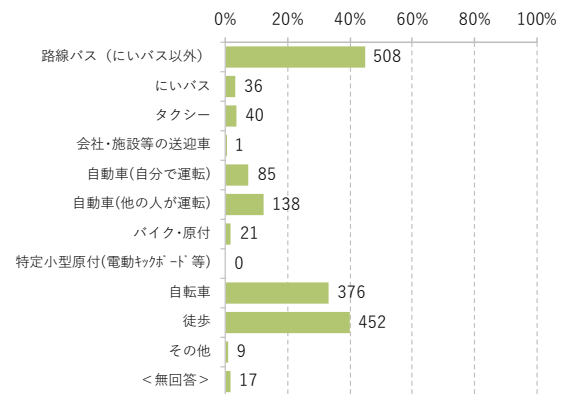
208 43 39 17 24 16 48 20



Q25 自宅からよく利用する駅までの移動手段をお答えください。(複数回答可)

- ・駅までの移動手段としては、「路線バス」が全体の約45%で最も多くなっています。
- ・地域別に見ると、東部・中央地域は「路線バス」が7割を超えている一方、北東・西部・南西地域は4割を下回っています。

選択肢	回答数	構成比
路線バス（にいバス以外）	508	44.8%
にいバス	36	3.2%
タクシー	40	3.5%
会社・施設等の送迎車	1	0.1%
自動車(自分で運転)	85	7.5%
自動車(他の人が運転)	138	12.2%
バイク・原付	21	1.9%
特定小型原付(電動キックボード等)	0	0.0%
自転車	376	33.1%
徒歩	452	39.8%
その他	9	0.8%
<無回答>	17	1.5%
合計	1,683	148.3%
回答者数	1,135	100.0%
回答対象外人数	208	

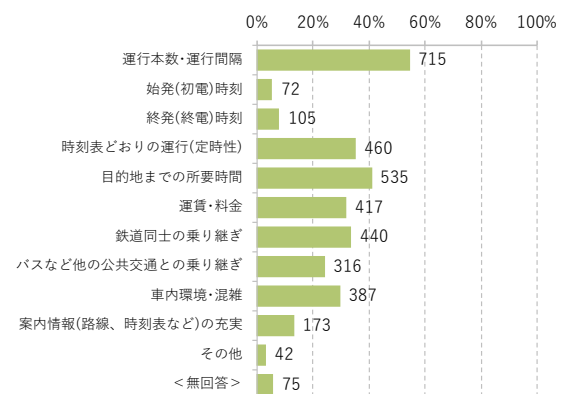


【地域別】	回 答 数								構 成 比							
選択肢	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
路線バス（にいバス以外）	508	83	74	63	78	22	140	46	44.8%	26.6%	45.7%	74.1%	75.0%	29.7%	52.2%	36.8%
にいバス	36	6	3	2	2	1	18	4	3.2%	1.9%	1.9%	2.4%	1.9%	1.4%	6.7%	3.2%
タクシー	40	11	5	3	2	2	9	8	3.5%	3.5%	3.1%	3.5%	1.9%	2.7%	3.4%	6.4%
会社・施設等の送迎車	1	0	0	0	0	0	0	1	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%
自動車(自分で運転)	85	7	9	9	13	10	24	12	7.5%	2.2%	5.6%	10.6%	12.5%	13.5%	9.0%	9.6%
自動車(他の人が運転)	138	36	17	11	13	11	42	8	12.2%	11.5%	10.5%	12.9%	12.5%	14.9%	15.7%	6.4%
バイク・原付	21	6	3	4	2	2	3	1	1.9%	1.9%	1.9%	4.7%	1.9%	2.7%	1.1%	0.8%
特定小型原付(電動キックボード等)	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自転車	376	108	48	26	24	18	112	39	33.1%	34.6%	29.6%	30.6%	23.1%	24.3%	41.8%	31.2%
徒歩	452	187	67	10	6	33	86	62	39.8%	59.9%	41.4%	11.8%	5.8%	44.6%	32.1%	49.6%
その他	9	2	3	0	0	1	2	1	0.8%	0.6%	1.9%	0.0%	0.0%	1.4%	0.7%	0.8%
<無回答>	17	4	0	2	0	2	6	2	1.5%	1.3%	0.0%	2.4%	0.0%	2.7%	2.2%	1.6%
合計	1,683	450	229	130	140	102	442	184	148.3%	144.2%	141.4%	152.9%	134.6%	137.8%	164.9%	147.2%
回答者数	1,135	312	162	85	104	74	268	125	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答対象外人数	208	43	39	17	24	16	48	20								

Q26 鉄道を利用するための条件として重要だと思うことをお答えください。(複数回答可)

- ・「運行本数・運行間隔」が過半を超えており最も多くなっています。

選択肢	回答数	構成比
運行本数・運行間隔	715	54.7%
始発(初電)時刻	72	5.5%
終発(終電)時刻	105	8.0%
時刻表どおりの運行(定時性)	460	35.2%
目的地までの所要時間	535	41.0%
運賃・料金	417	31.9%
鉄道同士の乗り継ぎ	440	33.7%
バスなど他の公共交通との乗り継ぎ	316	24.2%
車内環境・混雑	387	29.6%
案内情報(路線、時刻表など)の充実	173	13.2%
その他	42	3.2%
<無回答>	75	5.7%
合計	3,737	286.1%
回答者数	1,306	100.0%
回答対象外人数	37	

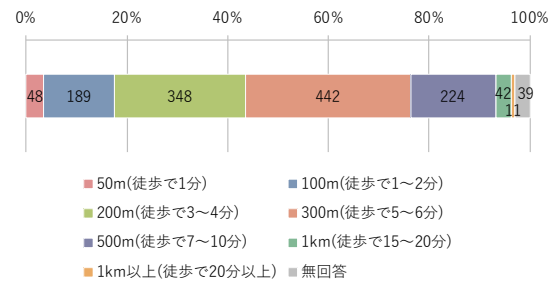


【5】路線バス利用

Q27 バスを利用する場合、ご自宅からバス停まで、どの程度の距離ならば許容できますか。

- ・許容できる距離としては、300mが約33%で最も多く、それよりも長い距離を回答した方と合わせると全体の約5割となっています。一方、約4割は200m以下の回答となっています。
- ・年齢層別に見ると、年齢層による差は見られず、いずれも300mとの回答が最も多くなっています。

選択肢	回答数	構成比
50m(徒歩で1分)	48	3.6%
100m(徒歩で1～2分)	189	14.1%
200m(徒歩で3～4分)	348	25.9%
300m(徒歩で5～6分)	442	32.9%
500m(徒歩で7～10分)	224	16.7%
1km(徒歩で15～20分)	42	3.1%
1km以上(徒歩で20分以上)	11	0.8%
<無回答>	39	2.9%
合計	1,343	100.0%

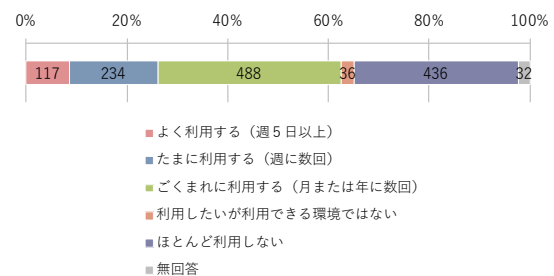


選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
50m(徒歩で1分)	48	31	6	11	3.6%	3.7%	3.0%	3.7%
100m(徒歩で1～2分)	189	127	26	36	14.1%	15.0%	13.1%	12.1%
200m(徒歩で3～4分)	348	233	47	68	25.9%	27.6%	23.6%	22.8%
300m(徒歩で5～6分)	442	268	80	94	32.9%	31.7%	40.2%	31.5%
500m(徒歩で7～10分)	224	143	29	52	16.7%	16.9%	14.6%	17.4%
1km(徒歩で15～20分)	42	23	6	13	3.1%	2.7%	3.0%	4.4%
1km以上(徒歩で20分以上)	11	9	0	2	0.8%	1.1%	0.0%	0.7%
<無回答>	39	11	5	22	2.9%	1.3%	2.5%	7.4%
合計	1,343	845	199	298	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Q28 路線バス（にいいバスを除く）を利用していますか。

- ・路線バス（にいいバス以外）利用は「ごくまれに利用する」が約36%で最も多くなっています。また、全体の約26%が週に数回以上利用している状況であり、鉄道の利用頻度と比べると全体的に低くなっています。
- ・年齢層別に見ると、64歳以下及び75歳以上の層は「ごくまれに利用する」、65～74歳の層では「ほとんど利用しない」との回答が最も多い状況です。

選択肢	回答数	構成比
よく利用する（週5日以上）	117	8.7%
たまに利用する（週に数回）	234	17.4%
ごくまれに利用する（月または年に数回）	488	36.3%
利用したいが利用できる環境ではない	36	2.7%
ほとんど利用しない	436	32.5%
<無回答>	32	2.4%
合計	1,343	100.0%

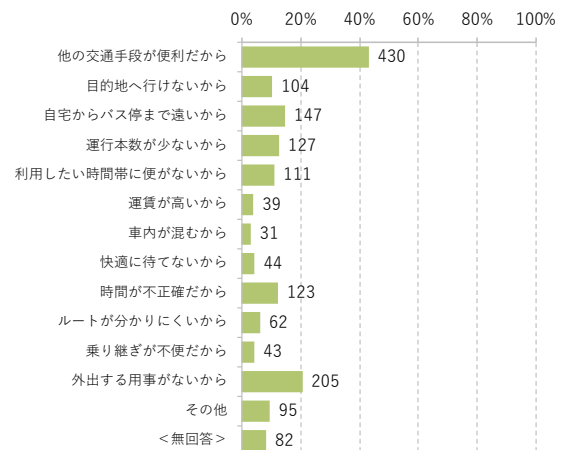


選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
よく利用する（週5日以上）	117	96	8	13	8.7%	11.4%	4.0%	4.4%
たまに利用する（週に数回）	234	131	34	69	17.4%	15.5%	17.1%	23.2%
ごくまれに利用する（月または年に数回）	488	317	73	98	36.3%	37.5%	36.7%	32.9%
利用したいが利用できる環境ではない	36	22	2	12	2.7%	2.6%	1.0%	4.0%
ほとんど利用しない	436	268	77	90	32.5%	31.7%	38.7%	30.2%
<無回答>	32	11	5	16	2.4%	1.3%	2.5%	5.4%
合計	1,343	845	199	298	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Q29 普段、路線バスを利用しない（あまり利用しない）理由をお答えください。（複数回答可）

- ・ 路線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」が全体の約43%で最も多く、次いで「外出する用事がないから」で約21%となっており、路線バスの利便性に関する事項以外を回答する方が多くなっています。
- ・ 地域別に見ると、いずれも「他の交通手段が便利だから」との回答が最も多くなっています。次いで多いのが北東地域と西部地域は「時間が不正確だから」、南西地域は「自宅からバス停まで遠いから」、その他は「外出する用事がないから」となっています。

選択肢	回答数	構成比
他の交通手段が便利だから	430	43.3%
目的地へ行けないから	104	10.5%
自宅からバス停まで遠いから	147	14.8%
運行本数が少ないから	127	12.8%
利用したい時間帯に便がないから	111	11.2%
運賃が高いから	39	3.9%
車内が混むから	31	3.1%
快適に待てないから	44	4.4%
時間が不正確だから	123	12.4%
ルートが分かりにくいから	62	6.3%
乗り継ぎが不便だから	43	4.3%
外出する用事がないから	205	20.7%
その他	95	9.6%
<無回答>	82	8.3%
合計	1,643	165.6%
回答者数	992	100.0%
回答対象外人数	351	



【地域別】 選択肢	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
他の交通手段が便利だから	430	136	54	28	29	38	95	49	43.3%	45.6%	37.5%	43.1%	36.7%	55.1%	42.8%	44.5%
目的地へ行けないから	104	27	19	3	5	8	24	17	10.5%	9.1%	13.2%	4.6%	6.3%	11.6%	10.8%	15.5%
自宅からバス停まで遠いから	147	38	16	9	6	10	41	24	14.8%	12.8%	11.1%	13.8%	7.6%	14.5%	18.5%	21.8%
運行本数が少ないから	127	40	22	6	5	12	18	23	12.8%	13.4%	15.3%	9.2%	6.3%	17.4%	8.1%	20.9%
利用したい時間帯に便がないから	111	29	21	5	6	7	21	21	11.2%	9.7%	14.6%	7.7%	7.6%	10.1%	9.5%	19.1%
運賃が高いから	39	15	6	5	3	0	8	2	3.9%	5.0%	4.2%	7.7%	3.8%	0.0%	3.6%	1.8%
車内が混むから	31	12	4	1	5	1	8	0	3.1%	4.0%	2.8%	1.5%	6.3%	1.4%	3.6%	0.0%
快適に待てないから	44	17	4	6	3	3	6	5	4.4%	5.7%	2.8%	9.2%	3.8%	4.3%	2.7%	4.5%
時間が不正確だから	123	55	15	4	7	15	15	12	12.4%	18.5%	10.4%	6.2%	8.9%	21.7%	6.8%	10.9%
ルートが分かりにくいから	62	32	8	2	2	3	8	7	6.3%	10.7%	5.6%	3.1%	2.5%	4.3%	3.6%	6.4%
乗り継ぎが不便だから	43	14	7	2	6	5	6	3	4.3%	4.7%	4.9%	3.1%	7.6%	7.2%	2.7%	2.7%
外出する用事がないから	205	49	39	16	24	9	52	16	20.7%	16.4%	27.1%	24.6%	30.4%	13.0%	23.4%	14.5%
その他	95	37	7	9	6	7	23	5	9.6%	12.4%	4.9%	13.8%	7.6%	10.1%	10.4%	4.5%
<無回答>	82	16	13	6	10	6	20	10	8.3%	5.4%	9.0%	9.2%	12.7%	8.7%	9.0%	9.1%
合計	1,643	517	235	102	117	124	345	194	165.6%	173.5%	163.2%	156.9%	148.1%	179.7%	155.4%	176.4%
回答者数	992	298	144	65	79	69	222	110	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答対象外人数	351	57	57	37	49	21	94	35								

- ・年齢層別に見ると、64歳以下及び65～74歳の層では「他の交通手段が便利だから」の回答が最も多く、64歳以下の層では過半を超えています。75歳以上の層では、「外出する用事がないから」が最も多くなっています。
- ・75歳以上の方、自動車の運転免許を保有していない方、Q21において「移動に困っている」または「移動にやや困っている」と回答した方を特に公共交通を必要としている（＝移動に困っている）層として捉え、困っていない層との比較を行いました（以下同様）。その結果、移動に困っている層は困っていない層と比べて「外出する用事がないから」や「自宅からバス停まで遠いから」との回答割合が高く、「他の交通手段が便利だから」との回答割合が低い傾向となっています。

【年齢層別】	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
他の交通手段が便利だから	430	328	54	48	43.3%	53.1%	34.4%	22.2%
目的地へ行けないから	104	75	11	18	10.5%	12.1%	7.0%	8.3%
自宅からバス停まで遠いから	147	97	27	23	14.8%	15.7%	17.2%	10.6%
運行本数が少ないから	127	88	17	22	12.8%	14.2%	10.8%	10.2%
利用したい時間帯に便がないから	111	76	13	22	11.2%	12.3%	8.3%	10.2%
運賃が高いから	39	28	7	4	3.9%	4.5%	4.5%	1.9%
車内が混むから	31	25	2	4	3.1%	4.0%	1.3%	1.9%
快適に待てないから	44	32	5	7	4.4%	5.2%	3.2%	3.2%
時間が不正確だから	123	97	14	12	12.4%	15.7%	8.9%	5.6%
ルートが分かりにくいから	62	43	9	10	6.3%	7.0%	5.7%	4.6%
乗り継ぎが不便だから	43	31	6	6	4.3%	5.0%	3.8%	2.8%
外出する用事がないから	205	89	49	67	20.7%	14.4%	31.2%	31.0%
その他	95	45	17	33	9.6%	7.3%	10.8%	15.3%
<無回答>	82	30	11	40	8.3%	4.9%	7.0%	18.5%
合計	1,643	1,084	242	316	165.6%	175.4%	154.1%	146.3%
回答者数	992	618	157	216	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答対象外人数	351	227	42	82				

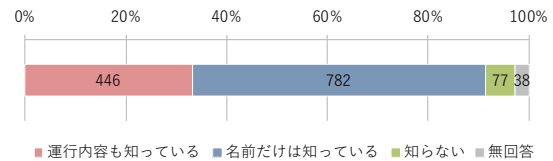
【移動困難度別】	回 答 数			構 成 比		
	全体	困っていない	困っている	全体	困っていない	困っている
他の交通手段が便利だから	430	229	201	43.3%	57.3%	34.0%
目的地へ行けないから	104	46	58	10.5%	11.5%	9.8%
自宅からバス停まで遠いから	147	45	102	14.8%	11.3%	17.2%
運行本数が少ないから	127	56	71	12.8%	14.0%	12.0%
利用したい時間帯に便がないから	111	42	69	11.2%	10.5%	11.7%
運賃が高いから	39	14	25	3.9%	3.5%	4.2%
車内が混むから	31	12	19	3.1%	3.0%	3.2%
快適に待てないから	44	17	27	4.4%	4.3%	4.6%
時間が不正確だから	123	59	64	12.4%	14.8%	10.8%
ルートが分かりにくいから	62	28	34	6.3%	7.0%	5.7%
乗り継ぎが不便だから	43	16	27	4.3%	4.0%	4.6%
外出する用事がないから	205	57	148	20.7%	14.3%	25.0%
その他	95	26	69	9.6%	6.5%	11.7%
<無回答>	82	20	62	8.3%	5.0%	10.5%
合計	1,643	667	976	165.6%	166.8%	164.9%
回答者数	992	400	592	100.0%	100.0%	100.0%
回答対象外人数	351	88	263			

【6】 にいバス利用

Q30 にいバスをご存じですか。

- 「運行内容も知っている」と「名前だけは知っている」を合わせると9割を超えており、にいバス自体は多くの方に認知されています。

選択肢	回答数	構成比
運行内容も知っている	446	33.2%
名前だけは知っている	782	58.2%
知らない	77	5.7%
<無回答>	38	2.8%
合計	1,343	100.0%



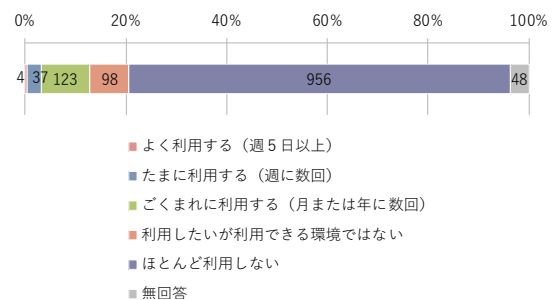
Q31 にいバスを利用していますか。

- 「ほとんど利用しない」が約76%の一方で、「よく利用する」「たまに利用する」は全体の約3%となっており、路線バスの利用頻度26%と比較しても低い状況です。
- 地域別に見ると、7地域のうち南西地域が「ほとんど利用しない」の回答割合が最も低く、「よく利用する」「たまに利用する」の回答割合が高くなっています。
- 年齢層別に見ると、無料乗車証の対象となる75歳以上の層は他の年齢層と比べて利用割合が高い傾向にあるものの、「ほとんど利用しない」との回答が6割を超えています。

選択肢	回答数	構成比
よく利用する（週5日以上）	4	0.3%
たまに利用する（週に数回）	37	2.9%
ごくまれに利用する（月または年に数回）	123	9.7%
利用したいが利用できる環境ではない	98	7.7%
ほとんど利用しない	956	75.5%
<無回答>	48	3.8%
合計	1,266	100.0%

回答対象外人数

77



【地域別】

選択肢	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
よく利用する（週5日以上）	4	0	1	0	1	0	1	1	0.3%	0.0%	0.5%	0.0%	0.8%	0.0%	0.3%	0.7%
たまに利用する（週に数回）	37	7	4	2	3	3	10	8	2.9%	2.2%	2.1%	2.1%	2.5%	3.4%	3.3%	5.8%
ごくまれに利用する（月または年に数回）	123	18	21	17	14	9	27	17	9.7%	5.6%	10.9%	17.5%	11.8%	10.3%	8.9%	12.3%
利用したいが利用できる環境ではない	98	29	13	5	6	5	32	8	7.7%	9.0%	6.8%	5.2%	5.0%	5.7%	10.6%	5.8%
ほとんど利用しない	956	258	146	71	91	65	223	97	75.5%	79.6%	76.0%	73.2%	76.5%	74.7%	73.6%	70.3%
<無回答>	48	12	7	2	4	5	10	7	3.8%	3.7%	3.6%	2.1%	3.4%	5.7%	3.3%	5.1%
合計	1,266	324	192	97	119	87	303	138	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

回答対象外人数

77

【年齢層別】

選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
よく利用する（週5日以上）	4	1	0	3	0.3%	0.1%	0.0%	1.0%
たまに利用する（週に数回）	37	18	6	13	2.9%	2.3%	3.1%	4.5%
ごくまれに利用する（月または年に数回）	123	67	22	34	9.7%	8.5%	11.4%	11.8%
利用したいが利用できる環境ではない	98	56	12	30	7.7%	7.1%	6.2%	10.5%
ほとんど利用しない	956	628	146	181	75.5%	80.0%	75.6%	63.1%
<無回答>	48	15	7	26	3.8%	1.9%	3.6%	9.1%
合計	1,266	785	193	287	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

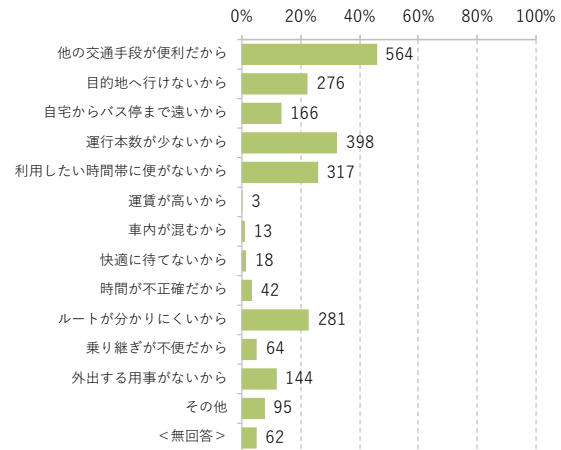
回答対象外人数

77

Q32 にいいバスを利用しない（あまり利用しない）理由をお答えください。（複数回答可）

- ・路線バスを利用しない理由と同様に「他の交通手段が便利だから」が全体の約46％で最も多くなっています。次いで「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」、「ルートが分かりにくいから」の順となっており、路線バスを利用しない理由とは異なる傾向が見られます。

選択肢	回答数	構成比
他の交通手段が便利だから	564	46.0%
目的地へ行けないから	276	22.5%
自宅からバス停まで遠いから	166	13.6%
運行本数が少ないから	398	32.5%
利用したい時間帯に便がないから	317	25.9%
運賃が高いから	3	0.2%
車内が混むから	13	1.1%
快適に待てないから	18	1.5%
時間が不正確だから	42	3.4%
ルートが分かりにくいから	281	22.9%
乗り継ぎが不便だから	64	5.2%
外出する用事がないから	144	11.8%
その他	95	7.8%
<無回答>	62	5.1%
合計	2,443	199.4%
回答者数	1,225	100.0%
回答対象外人数	118	



【地域別】	回 答 数								構 成 比							
選択肢	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
他の交通手段が便利だから	564	149	75	43	52	45	142	56	46.0%	47.0%	40.1%	45.3%	45.2%	53.6%	48.6%	43.4%
目的地へ行けないから	276	63	33	23	40	14	64	38	22.5%	19.9%	17.6%	24.2%	34.8%	16.7%	21.9%	29.5%
自宅からバス停まで遠いから	166	44	24	7	13	14	46	18	13.6%	13.9%	12.8%	7.4%	11.3%	16.7%	15.8%	14.0%
運行本数が少ないから	398	90	69	36	38	21	101	43	32.5%	28.4%	36.9%	37.9%	33.0%	25.0%	34.6%	33.3%
利用したい時間帯に便がないから	317	65	53	29	32	17	81	40	25.9%	20.5%	28.3%	30.5%	27.8%	20.2%	27.7%	31.0%
運賃が高いから	3	1	0	0	0	1	1	0	0.2%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	0.3%	0.0%
車内が混むから	13	5	5	1	0	0	2	0	1.1%	1.6%	2.7%	1.1%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%
快適に待てないから	18	4	2	1	2	2	3	4	1.5%	1.3%	1.1%	1.1%	1.7%	2.4%	1.0%	3.1%
時間が不正確だから	42	10	9	4	1	3	6	9	3.4%	3.2%	4.8%	4.2%	0.9%	3.6%	2.1%	7.0%
ルートが分かりにくいから	281	85	36	24	23	22	64	25	22.9%	26.8%	19.3%	25.3%	20.0%	26.2%	21.9%	19.4%
乗り継ぎが不便だから	64	16	4	9	7	8	11	9	5.2%	5.0%	2.1%	9.5%	6.1%	9.5%	3.8%	7.0%
外出する用事がないから	144	32	22	16	10	9	36	19	11.8%	10.1%	11.8%	16.8%	8.7%	10.7%	12.3%	14.7%
その他	95	28	14	9	9	6	25	3	7.8%	8.8%	7.5%	9.5%	7.8%	7.1%	8.6%	2.3%
<無回答>	62	17	10	7	5	7	8	7	5.1%	5.4%	5.3%	7.4%	4.3%	8.3%	2.7%	5.4%
合計	2,443	609	356	209	232	169	590	271	199.4%	192.1%	190.4%	220.0%	201.7%	201.2%	202.1%	210.1%
回答者数	1,225	317	187	95	115	84	292	129	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答対象外人数	118	38	14	7	13	6	24	16								

【年齢層別】	回 答 数				構 成 比			
選択肢	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
他の交通手段が便利だから	564	394	79	91	46.0%	51.4%	42.2%	33.6%
目的地へ行けないから	276	194	39	43	22.5%	25.3%	20.9%	15.9%
自宅からバス停まで遠いから	166	107	23	36	13.6%	14.0%	12.3%	13.3%
運行本数が少ないから	398	253	66	79	32.5%	33.0%	35.3%	29.2%
利用したい時間帯に便がないから	317	191	53	73	25.9%	24.9%	28.3%	26.9%
運賃が高いから	3	2	0	1	0.2%	0.3%	0.0%	0.4%
車内が混むから	13	12	1	0	1.1%	1.6%	0.5%	0.0%
快適に待てないから	18	13	3	2	1.5%	1.7%	1.6%	0.7%
時間が不正確だから	42	23	7	12	3.4%	3.0%	3.7%	4.4%
ルートが分かりにくいから	281	168	48	65	22.9%	21.9%	25.7%	24.0%
乗り継ぎが不便だから	64	35	12	17	5.2%	4.6%	6.4%	6.3%
外出する用事がないから	144	65	34	44	11.8%	8.5%	18.2%	16.2%
その他	95	64	10	21	7.8%	8.4%	5.3%	7.7%
<無回答>	62	21	6	35	5.1%	2.7%	3.2%	12.9%
合計	2,443	1,542	381	519	199.4%	201.3%	203.7%	191.5%
回答者数	1,225	766	187	271	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答対象外人数	118	79	12	27				

Q33 よく利用するコースと曜日をそれぞれお答えください。

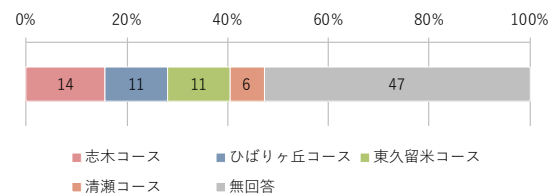
- よく利用するコースは「志木コース」、よく利用する日は「平日」が多くなっています。

<利用するコース>

選択肢	回答数	構成比
志木コース	14	15.7%
ひばりヶ丘コース	11	12.4%
東久留米コース	11	12.4%
清瀬コース	6	6.7%
<無回答>	47	52.8%
合計	89	100.0%

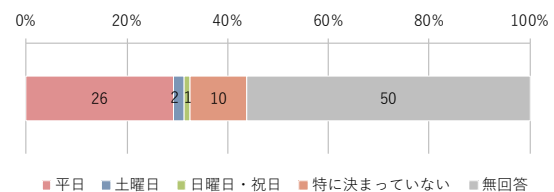
回答対象外人数

1,254



<利用する曜日>

選択肢	回答数	構成比
平日	26	29.2%
土曜日	2	2.2%
日曜日・祝日	1	1.1%
特に決まっていない	10	11.2%
<無回答>	50	56.2%
合計	89	100.0%



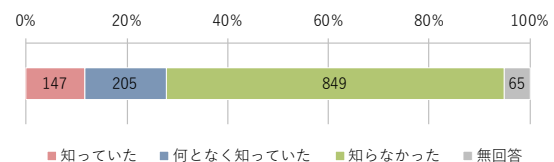
Q34 にいバスは令和5年(2023年)4月に路線の見直しを行い、志木・ひばりヶ丘・東久留米・清瀬コースの4路線での運行体制となりました。この見直しはご存じでしたか。

- にいバス自体の認知度は高かったものの、ご存じの方の中で運行見直しを「知らなかった」方は、約67%となっています。
- 年齢層別に見ると、年齢層が高いほどにいバス見直しについて認知している割合が高くなっています。

選択肢	回答数	構成比
知っていた	147	11.6%
何となく知っていた	205	16.2%
知らなかった	849	67.1%
<無回答>	65	5.1%
合計	1,266	100.0%

回答対象外人数

77



【地域別】	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
知っていた	147	22	21	10	14	15	50	15	11.6%	6.8%	10.9%	10.3%	11.8%	17.2%	16.5%	10.9%
何となく知っていた	205	52	40	12	18	14	45	24	16.2%	16.0%	20.8%	12.4%	15.1%	16.1%	14.9%	17.4%
知らなかった	849	230	121	73	82	51	194	93	67.1%	71.0%	63.0%	75.3%	68.9%	58.6%	64.0%	67.4%
<無回答>	65	20	10	2	5	7	14	6	5.1%	6.2%	5.2%	2.1%	4.2%	8.0%	4.6%	4.3%
合計	1,266	324	192	97	119	87	303	138	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【年齢層別】	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65~74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65~74歳	75歳以上
知っていた	147	63	27	57	11.6%	8.0%	14.0%	19.9%
何となく知っていた	205	114	34	56	16.2%	14.5%	17.6%	19.5%
知らなかった	849	589	124	136	67.1%	75.0%	64.2%	47.4%
<無回答>	65	19	8	38	5.1%	2.4%	4.1%	13.2%
合計	1,266	785	193	287	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

回答対象外人数

77

60

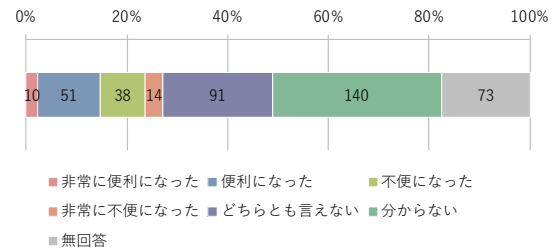
6

11

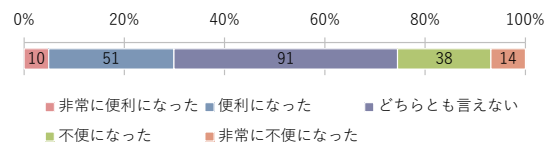
Q35 にいいバスの見直しによって、にいいバスの利便性は総合的にどのようなようになったと感じますか。

- ・「分からない」が最も多く、次いで「どちらとも言えない」となっています。「非常に便利になった」「便利になった」と、「不便になった」「非常に不便になった」との回答ではほぼ二分されています。
- ・地域別に見ると、主に志木コースが運行する北西地域における評価がやや低く、主に清瀬コースが運行する南西地域における評価はやや高い傾向が見られます。
- ・年齢層別に見ると、年齢層による大きな差は見られませんが、75歳以上の層は「非常に便利になった」との回答割合が低く、「非常に不便になった」が高い傾向が見られます。

選択肢	回答数	構成比
非常に便利になった	10	2.4%
便利になった	51	12.2%
不便になった	38	9.1%
非常に不便になった	14	3.4%
どちらとも言えない	91	21.8%
分からない	140	33.6%
<無回答>	73	17.5%
合計	417	100.0%
回答対象外人数	926	



参考（分からない・無回答以外）



【地域別】	回 答 数									構 成 比							
選択肢	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西		全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
非常に便利になった	10	0	3	0	2	0	5	0		2.4%	0.0%	4.2%	0.0%	5.4%	0.0%	4.6%	0.0%
便利になった	51	12	3	4	5	2	15	10		12.2%	12.8%	4.2%	16.7%	13.5%	5.6%	13.8%	22.2%
不便になった	38	6	7	2	4	3	15	1		9.1%	6.4%	9.9%	8.3%	10.8%	8.3%	13.8%	2.2%
非常に不便になった	14	1	4	2	0	0	6	1		3.4%	1.1%	5.6%	8.3%	0.0%	0.0%	5.5%	2.2%
どちらとも言えない	91	15	15	6	10	9	24	12		21.8%	16.0%	21.1%	25.0%	27.0%	25.0%	22.0%	26.7%
分からない	140	39	28	7	11	13	30	12		33.6%	41.5%	39.4%	29.2%	29.7%	36.1%	27.5%	26.7%
<無回答>	73	21	11	3	5	9	14	9		17.5%	22.3%	15.5%	12.5%	13.5%	25.0%	12.8%	20.0%
合計	417	94	71	24	37	36	109	45		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答対象外人数	926	261	130	78	91	54	207	100									

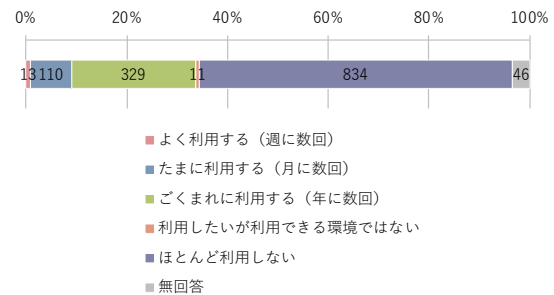
【年齢層別】	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65~74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65~74歳	75歳以上
非常に便利になった	10	7	2	1	2.4%	3.6%	2.9%	0.7%
便利になった	51	26	7	18	12.2%	13.3%	10.1%	11.9%
不便になった	38	18	6	14	9.1%	9.2%	8.7%	9.3%
非常に不便になった	14	4	2	8	3.4%	2.0%	2.9%	5.3%
どちらとも言えない	91	43	15	33	21.8%	21.9%	21.7%	21.9%
分からない	140	78	25	36	33.6%	39.8%	36.2%	23.8%
<無回答>	73	20	12	41	17.5%	10.2%	17.4%	27.2%
合計	417	196	69	151	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【7】タクシー利用

Q36 新座市内でタクシーを利用していますか。

- ・「ほとんど利用しない」が過半を占めており、「ごくまれに利用する」と合わせると約9割となっています。
- ・年齢層別に見ると、75歳以上の層は他の年齢層と比べて利用頻度が高い傾向が見られます。

選択肢	回答数	構成比
よく利用する（週に数回）	13	1.0%
たまに利用する（月に数回）	110	8.2%
ごくまれに利用する（年に数回）	329	24.5%
利用したいが利用できる環境ではない	11	0.8%
ほとんど利用しない	834	62.1%
<無回答>	46	3.4%
合計	1,343	100.0%

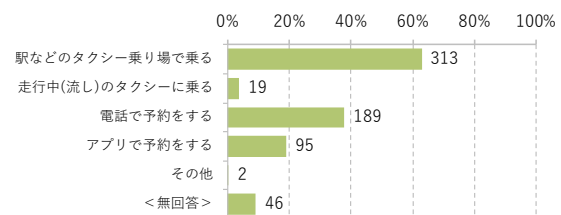


【年齢層別】 選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
よく利用する（週に数回）	13	8	1	4	1.0%	0.9%	0.5%	1.3%
たまに利用する（月に数回）	110	53	13	44	8.2%	6.3%	6.5%	14.8%
ごくまれに利用する（年に数回）	329	198	50	81	24.5%	23.4%	25.1%	27.2%
利用したいが利用できる環境ではない	11	6	2	3	0.8%	0.7%	1.0%	1.0%
ほとんど利用しない	834	570	124	139	62.1%	67.5%	62.3%	46.6%
<無回答>	46	10	9	27	3.4%	1.2%	4.5%	9.1%
合計	1,343	845	199	298	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Q37 タクシーを利用する方法をお答えください。（複数回答可）

- ・「駅などのタクシー乗り場で乗る」が全体の約63%と最も多くなっています。
- ・年齢層別に見ると64歳以下及び65～74歳の層では「駅などのタクシー乗り場で乗る」が過半を超えており最多であるのに対して、75歳以上の層では「電話で予約をする」が最も多くなっています。また、「アプリで予約をする」との回答が64歳以下の層では3割を超えているのに対して、65～74歳の層では約7%、75歳以上の層では約3%となっています。

選択肢	回答数	構成比
駅などのタクシー乗り場で乗る	313	62.9%
走行中(流し)のタクシーに乗る	19	3.8%
電話で予約をする	189	38.0%
アプリで予約をする	95	19.1%
その他	2	0.4%
<無回答>	46	9.2%
合計	664	133.3%
回答者数	498	100.0%
回答対象外人数	845	

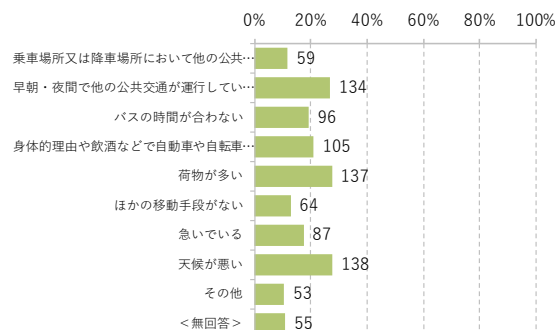


【年齢層別】 選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
駅などのタクシー乗り場で乗る	313	187	53	73	62.9%	69.5%	72.6%	46.8%
走行中(流し)のタクシーに乗る	19	14	1	4	3.8%	5.2%	1.4%	2.6%
電話で予約をする	189	78	29	82	38.0%	29.0%	39.7%	52.6%
アプリで予約をする	95	86	5	4	19.1%	32.0%	6.8%	2.6%
その他	2	0	0	2	0.4%	0.0%	0.0%	1.3%
<無回答>	46	10	8	28	9.2%	3.7%	11.0%	17.9%
合計	664	375	96	193	133.3%	139.4%	131.5%	123.7%
回答者数	498	269	73	156	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Q38 タクシーを利用する場面や理由をお答えください。(複数回答可)

- ・タクシーを利用する場面や理由の回答は分かれており、「天候が悪い」「荷物が多い」「早朝・夜間で他の公共交通が運行していない」が多くなっています。
- ・年齢層別に見ると、64歳以下の層では「早朝・夜間で他の公共交通が運行していない」、65～74歳及び75歳以上の層では「天候が悪い」の回答割合が高くなっています。

選択肢	回答数	構成比
乗車場所又は降車場所において他の公共交通がない	59	11.8%
早朝・夜間で他の公共交通が運行していない	134	26.9%
バスの時間が合わない	96	19.3%
身体的理由や飲酒などで自動車や自転車を運転できない	105	21.1%
荷物が多い	137	27.5%
ほかの移動手段がない	64	12.9%
急いでいる	87	17.5%
天候が悪い	138	27.7%
その他	53	10.6%
<無回答>	55	11.0%
合計	928	186.3%
回答者数	498	100.0%
回答対象外人数	845	

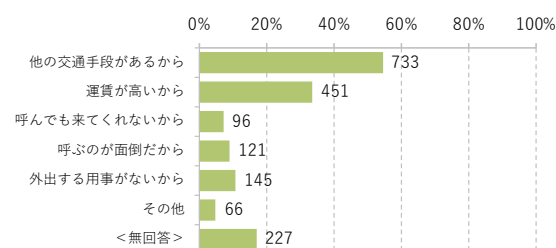


【年齢層別】 選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
乗車場所又は降車場所において他の公共交通がない	59	34	9	16	11.8%	12.6%	12.3%	10.3%
早朝・夜間で他の公共交通が運行していない	134	103	14	17	26.9%	38.3%	19.2%	10.9%
バスの時間が合わない	96	53	11	32	19.3%	19.7%	15.1%	20.5%
身体的理由や飲酒などで自動車や自転車を運転できない	105	71	11	23	21.1%	26.4%	15.1%	14.7%
荷物が多い	137	82	26	29	27.5%	30.5%	35.6%	18.6%
ほかの移動手段がない	64	27	8	29	12.9%	10.0%	11.0%	18.6%
急いでいる	87	55	13	19	17.5%	20.4%	17.8%	12.2%
天候が悪い	138	76	27	35	27.7%	28.3%	37.0%	22.4%
その他	53	29	10	14	10.6%	10.8%	13.7%	9.0%
<無回答>	55	11	9	35	11.0%	4.1%	12.3%	22.4%
合計	928	541	138	249	186.3%	201.1%	189.0%	159.6%
回答者数	498	269	73	156	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答対象外人数	845	576	126	142				

Q39 タクシーを利用しない・できない理由をお答えください。(複数回答可)

- ・タクシーを利用しない・できない理由としては、鉄道やバスを利用しない理由と同様に「他の交通手段があるから」が全体の約55%で最も多く、次いで「運賃が高いから」となっています。

選択肢	回答数	構成比
他の交通手段があるから	733	54.6%
運賃が高いから	451	33.6%
呼んでも来てくれないから	96	7.1%
呼ぶのが面倒だから	121	9.0%
外出する用事がないから	145	10.8%
その他	66	4.9%
<無回答>	227	16.9%
合計	1,839	136.9%
回答者数	1,343	100.0%

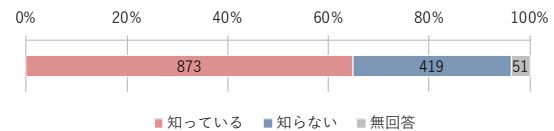


【8】シェアサイクル利用

Q40 新座市内でシェアサイクルが利用できることはご存じでしたか。

- ・「知っている」が約65%となっています。
- ・地域別に見ると、主に市の北側の地域において認知度が高く、南部地域や南西地域における認知度は低い傾向が見られます。
- ・年齢層別に見ると、若い世代の方が認知度は高くなっています。

選択肢	回答数	構成比
知っている	873	65.0%
知らない	419	31.2%
<無回答>	51	3.8%
合計	1,343	100.0%



【地域別】 選択肢	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
知っている	873	265	129	74	96	62	178	65	65.0%	74.6%	64.2%	72.5%	75.0%	68.9%	56.3%	44.8%
知らない	419	81	61	23	27	27	126	74	31.2%	22.8%	30.3%	22.5%	21.1%	30.0%	39.9%	51.0%
<無回答>	51	9	11	5	5	1	12	6	3.8%	2.5%	5.5%	4.9%	3.9%	1.1%	3.8%	4.1%
合計	1,343	355	201	102	128	90	316	145	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【年齢層別】 選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
知っている	873	603	130	139	65.0%	71.4%	65.3%	46.6%
知らない	419	224	65	130	31.2%	26.5%	32.7%	43.6%
<無回答>	51	18	4	29	3.8%	2.1%	2.0%	9.7%
合計	1,343	845	199	298	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

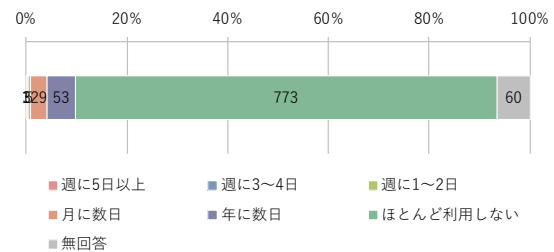
Q41 シェアサイクルの利用頻度をお答えください。（出発地又は目的地が新座市内の利用）

- ・一定の認知度があるものの、「ほとんど利用しない」が8割以上を占めています。

選択肢	回答数	構成比
週に5日以上	1	0.1%
週に3～4日	3	0.3%
週に1～2日	5	0.5%
月に数日	29	3.1%
年に数日	53	5.7%
ほとんど利用しない	773	83.7%
<無回答>	60	6.5%
合計	924	100.0%

回答対象外人数

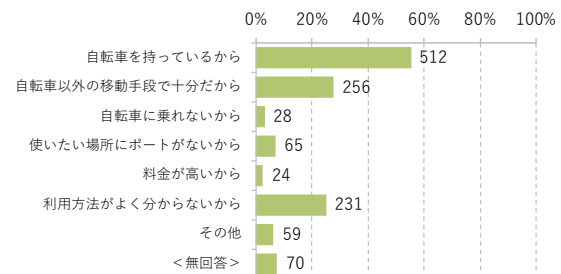
419



Q42 シェアサイクルを利用しない理由をお答えください。(複数回答可)

- ・利用しない理由としては、「自転車を持っているから」が過半を占めており最も多く、次いで「自転車以外の移動手段で十分だから」「利用方法がよく分からないから」の順となっています。
- ・地域別に見ると、いずれの地域も「自転車を持っているから」が最も多くなっていますが、中央地域は他の地域と比べて「自転車を持っているから」の回答割合が低く、「利用方法がよく分からないから」や「自転車以外の移動手段で十分だから」の割合が高くなっています。

選択肢	回答数	構成比
自転車を持っているから	512	55.4%
自転車以外の移動手段で十分だから	256	27.7%
自転車に乗れないから	28	3.0%
使いたい場所にポートがないから	65	7.0%
料金が安いから	24	2.6%
利用方法がよく分からないから	231	25.0%
その他	59	6.4%
<無回答>	70	7.6%
合計	1,245	134.7%
回答者数	924	100.0%
回答対象外人数	419	



【地域別】	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
自転車を持っているから	512	157	72	50	42	38	109	42	55.4%	57.3%	51.4%	63.3%	41.6%	60.3%	57.4%	59.2%
自転車以外の移動手段で十分だから	256	78	34	16	32	17	55	21	27.7%	28.5%	24.3%	20.3%	31.7%	27.0%	28.9%	29.6%
自転車に乗れないから	28	8	5	2	3	2	6	2	3.0%	2.9%	3.6%	2.5%	3.0%	3.2%	3.2%	2.8%
使いたい場所にポートがないから	65	17	8	8	4	1	15	12	7.0%	6.2%	5.7%	10.1%	4.0%	1.6%	7.9%	16.9%
料金が安いから	24	4	6	3	3	3	4	1	2.6%	1.5%	4.3%	3.8%	3.0%	4.8%	2.1%	1.4%
利用方法がよく分からないから	231	73	35	22	33	18	35	13	25.0%	26.6%	25.0%	27.8%	32.7%	28.6%	18.4%	18.3%
その他	59	23	7	5	9	1	12	2	6.4%	8.4%	5.0%	6.3%	8.9%	1.6%	6.3%	2.8%
<無回答>	70	15	15	7	12	4	11	5	7.6%	5.5%	10.7%	8.9%	11.9%	6.3%	5.8%	7.0%
合計	1,245	375	182	113	138	84	247	98	134.7%	136.9%	130.0%	143.0%	136.6%	133.3%	130.0%	138.0%
回答者数	924	274	140	79	101	63	190	71	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

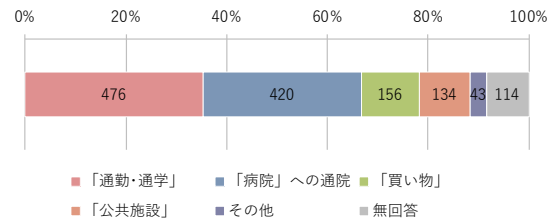
【年齢層別】	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
自転車を持っているから	512	364	76	71	55.4%	58.6%	56.7%	42.3%
自転車以外の移動手段で十分だから	256	184	43	29	27.7%	29.6%	32.1%	17.3%
自転車に乗れないから	28	6	2	20	3.0%	1.0%	1.5%	11.9%
使いたい場所にポートがないから	65	51	6	8	7.0%	8.2%	4.5%	4.8%
料金が安いから	24	23	0	1	2.6%	3.7%	0.0%	0.6%
利用方法がよく分からないから	231	144	45	42	25.0%	23.2%	33.6%	25.0%
その他	59	40	8	11	6.4%	6.4%	6.0%	6.5%
<無回答>	70	37	6	27	7.6%	6.0%	4.5%	16.1%
合計	1,245	849	186	209	134.7%	136.7%	138.8%	124.4%
回答者数	924	621	134	168	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
回答対象外人数	419	224	65	130				

【9】今後の公共交通について

Q43 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」は何ですか。

- ・特に優先すべきと考える利用目的として、「通勤・通学」が約35%で最も多く、次いで「病院への通院」が約31%となっています。
- ・年齢層別に見ると、64歳以下の層は「通勤・通学」、65～74歳及び75歳以上の層では「病院への通院」が最も多くなっています。
- ・移動に困っている層は「病院への通院」、困っていない層は「通勤・通学」が最も多くなっています。

選択肢	回答数	構成比
「通勤・通学」	476	35.4%
「病院」への通院	420	31.3%
「買い物」	156	11.6%
「公共施設」	134	10.0%
その他	43	3.2%
<無回答>	114	8.5%
合計	1,343	100.0%



【地域別】 選択肢	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
「通勤・通学」	476	114	66	36	58	29	118	54	35.4%	32.1%	32.8%	35.3%	45.3%	32.2%	37.3%	37.2%
「病院」への通院	420	128	65	30	36	20	93	47	31.3%	36.1%	32.3%	29.4%	28.1%	22.2%	29.4%	32.4%
「買い物」	156	47	28	12	11	18	25	13	11.6%	13.2%	13.9%	11.8%	8.6%	20.0%	7.9%	9.0%
「公共施設」	134	37	14	16	9	8	33	17	10.0%	10.4%	7.0%	15.7%	7.0%	8.9%	10.4%	11.7%
その他	43	9	4	2	4	5	17	2	3.2%	2.5%	2.0%	2.0%	3.1%	5.6%	5.4%	1.4%
<無回答>	114	20	24	6	10	10	30	12	8.5%	5.6%	11.9%	5.9%	7.8%	11.1%	9.5%	8.3%
合計	1,343	355	201	102	128	90	316	145	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

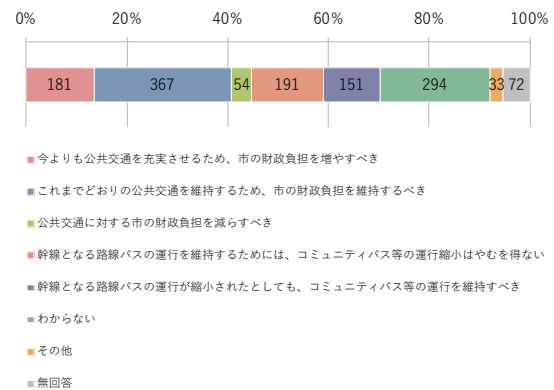
【年齢層別】 選択肢	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
「通勤・通学」	476	417	44	15	35.4%	49.3%	22.1%	5.0%
「病院」への通院	420	218	74	127	31.3%	25.8%	37.2%	42.6%
「買い物」	156	82	30	44	11.6%	9.7%	15.1%	14.8%
「公共施設」	134	69	26	39	10.0%	8.2%	13.1%	13.1%
その他	43	23	7	13	3.2%	2.7%	3.5%	4.4%
<無回答>	114	36	18	60	8.5%	4.3%	9.0%	20.1%
合計	1,343	845	199	298	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【移動困難度別】 選択肢	回 答 数			構 成 比		
	全体	困っていない	困っている	全体	困っていない	困っている
「通勤・通学」	476	227	249	35.4%	46.5%	29.1%
「病院」への通院	420	134	286	31.3%	27.5%	33.5%
「買い物」	156	60	96	11.6%	12.3%	11.2%
「公共施設」	134	36	98	10.0%	7.4%	11.5%
その他	43	12	31	3.2%	2.5%	3.6%
<無回答>	114	19	95	8.5%	3.9%	11.1%
合計	1,343	488	855	100.0%	100.0%	100.0%

Q44 公共交通に対する市の財政負担について、あなたの考えに最も近いものは何ですか。

- 「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%で最も多くなっています。財政負担に関する選択肢では、公共交通の充実のため財政負担を増やすべきとの回答は約14%、財政負担を減らすべきとの回答は約4%となっています。
- 年齢層別に見ると、いずれの年齢層も財政負担を維持するべきとの意見が最も多くなっています（「わからない」、「その他」を除く）。また、64歳以下の層では「幹線となる路線バスの運行を維持するためには、コミュニティバス等の運行縮小はやむを得ない」の回答割合が高く、65～74歳及び75歳以上の層では「幹線となる路線バスの運行が縮小されたとしても、コミュニティバス等の運行を維持すべき」との回答割合が高く、意見が分かれている状況です。

選択肢	回答数	構成比
今よりも公共交通を充実させるため、市の財政負担を増やすべき	181	13.5%
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	367	27.3%
公共交通に対する市の財政負担を減らすべき	54	4.0%
幹線となる路線バスの運行を維持するためには、コミュニティバス等の運行縮小はやむを得ない	191	14.2%
幹線となる路線バスの運行が縮小されたとしても、コミュニティバス等の運行を維持すべき	151	11.2%
わからない	294	21.9%
その他	33	2.5%
<無回答>	72	5.4%
合計	1,343	100.0%



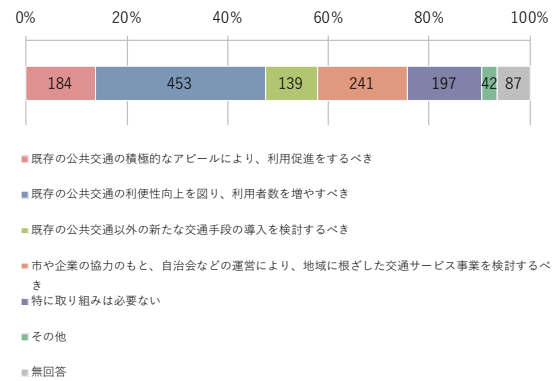
【地域別】	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
今よりも公共交通を充実させるため、市の財政負担を増やすべき	181	35	25	13	18	9	60	20	13.5%	9.9%	12.4%	12.7%	14.1%	10.0%	19.0%	13.8%
これまでどおりの公共交通を維持するため、市の財政負担を維持するべき	367	106	62	24	37	23	76	36	27.3%	29.9%	30.8%	23.5%	28.9%	25.6%	24.1%	24.8%
公共交通に対する市の財政負担を減らすべき	54	16	8	3	6	3	13	5	4.0%	4.5%	4.0%	2.9%	4.7%	3.3%	4.1%	3.4%
幹線となる路線バスの運行を維持するためには、コミュニティバス等の運行縮小はやむを得ない	191	62	26	15	17	11	43	17	14.2%	17.5%	12.9%	14.7%	13.3%	12.2%	13.6%	11.7%
幹線となる路線バスの運行が縮小されたとしても、コミュニティバス等の運行を維持すべき	151	40	30	14	9	16	29	13	11.2%	11.3%	14.9%	13.7%	7.0%	17.8%	9.2%	9.0%
わからない	294	72	36	26	31	18	70	40	21.9%	20.3%	17.9%	25.5%	24.2%	20.0%	22.2%	27.6%
その他	33	5	3	3	5	5	7	5	2.5%	1.4%	1.5%	2.9%	3.9%	5.6%	2.2%	3.4%
<無回答>	72	19	11	4	5	5	18	9	5.4%	5.4%	5.5%	3.9%	3.9%	5.6%	5.7%	6.2%
合計	1,343	355	201	102	128	90	316	145	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【年齢層別】	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
今よりも公共交通を充実させるため、市の財政負担を増やすべき	181	113	28	40	13.5%	13.4%	14.1%	13.4%
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	367	265	45	57	27.3%	31.4%	22.6%	19.1%
公共交通に対する市の財政負担を減らすべき	54	38	8	8	4.0%	4.5%	4.0%	2.7%
幹線となる路線バスの運行を維持するためには、コミュニティバス等の運行縮小はやむを得ない	191	155	16	20	14.2%	18.3%	8.0%	6.7%
幹線となる路線バスの運行が縮小されたとしても、コミュニティバス等の運行を維持すべき	151	64	35	52	11.2%	7.6%	17.6%	17.4%
わからない	294	168	56	69	21.9%	19.9%	28.1%	23.2%
その他	33	25	4	4	2.5%	3.0%	2.0%	1.3%
<無回答>	72	17	7	48	5.4%	2.0%	3.5%	16.1%
合計	1,343	845	199	298	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Q45 あなたの住む地域における取り組みについて、あなたの考えに最も近いものは何ですか。

- ・「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34%で最も多くなっています。
- ・地域別、年齢層別に見ると、いずれの層も市全体とおおむね同様の傾向となっており、「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」との意見が最も多くなっています。

選択肢	回答数	構成比
既存の公共交通の積極的なアピールにより、利用促進をするべき	184	13.7%
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	453	33.7%
既存の公共交通以外の新たな交通手段の導入を検討するべき	139	10.3%
市や企業の協力のもと、自治会などの運営により、地域に根ざした交通サービス事業を検討するべき	241	17.9%
特に取り組みは必要ない	197	14.7%
その他	42	3.1%
<無回答>	87	6.5%
合計	1,343	100.0%



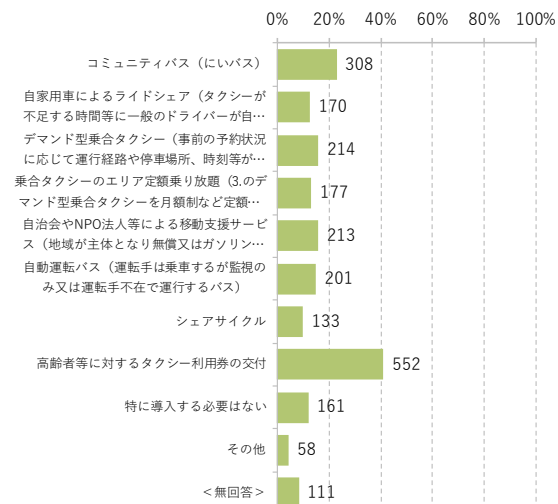
【地域別】	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
既存の公共交通の積極的なアピールにより、利用促進をするべき	184	48	19	15	18	11	49	23	13.7%	13.5%	9.5%	14.7%	14.1%	12.2%	15.5%	15.9%
既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき	453	117	76	35	36	31	105	49	33.7%	33.0%	37.8%	34.3%	28.1%	34.4%	33.2%	33.8%
既存の公共交通以外の新たな交通手段の導入を検討するべき	139	39	18	13	19	3	36	11	10.3%	11.0%	9.0%	12.7%	14.8%	3.3%	11.4%	7.6%
市や企業の協力のもと、自治会などの運営により、地域に根ざした交通サービス事業を検討するべき	241	62	41	13	20	18	52	35	17.9%	17.5%	20.4%	12.7%	15.6%	20.0%	16.5%	24.1%
特に取り組みは必要ない	197	56	27	14	21	14	46	19	14.7%	15.8%	13.4%	13.7%	16.4%	15.6%	14.6%	13.1%
その他	42	13	3	5	5	4	10	2	3.1%	3.7%	1.5%	4.9%	3.9%	4.4%	3.2%	1.4%
<無回答>	87	20	17	7	9	9	18	6	6.5%	5.6%	8.5%	6.9%	7.0%	10.0%	5.7%	4.1%
合計	1,343	355	201	102	128	90	316	145	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【年齢層別】	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
既存の公共交通の積極的なアピールにより、利用促進をするべき	184	131	23	30	13.7%	15.5%	11.6%	10.1%
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	453	305	71	77	33.7%	36.1%	35.7%	25.8%
既存の公共交通以外の新たな交通手段の導入を検討するべき	139	91	18	30	10.3%	10.8%	9.0%	10.1%
市や企業の協力のもと、自治会などの運営により、地域に根ざした交通サービス事業を検討するべき	241	142	44	55	17.9%	16.8%	22.1%	18.5%
特に取り組みは必要ない	197	129	27	41	14.7%	15.3%	13.6%	13.8%
その他	42	24	6	12	3.1%	2.8%	3.0%	4.0%
<無回答>	87	23	10	53	6.5%	2.7%	5.0%	17.8%
合計	1,343	845	199	298	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Q46 あなたの住む地域に導入した方がよいと考える交通施策は何ですか。（複数回答可）

- 「高齢者等に対するタクシー利用券の交付」が全体の約41%で最も多くなっており、タクシーの潜在的な需要は高いものと考えられます。次いで「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」の順となっています。
- 地域別に見ると、いずれの地域も「高齢者等に対するタクシー利用券の交付」が最も多く、次いで多いのが西部地域では「自治会やNPO法人等による移動支援サービス」、それ以外の地域では「コミュニティバス」となっています。
- 年齢層別に見ても、いずれの年齢層も「高齢者等に対するタクシー利用券の交付」が最も多くなっていますが、64歳以下の層は他の年齢層と比べて「高齢者等に対するタクシー利用券の交付」の割合が低く、「自動運転バス」や「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」などの割合がやや高い傾向が見られます。

選択肢	回答数	構成比
コミュニティバス（にいバス）	308	22.9%
自家用車によるライドシェア（タクシーが不足する時間等に一般のドライバーが自家用車で運送するサービス）	170	12.7%
デマンド型乗合タクシー（事前の予約状況に応じて運行経路や停車場所、時刻等が決まる乗合型のタクシー）	214	15.9%
乗合タクシーのエリア定額乗り放題（3.のデマンド型乗合タクシーを月額制など定額で利用できるサービス）	177	13.2%
自治会やNPO法人等による移動支援サービス（地域が主体となり無償又はガソリン代等のみで送迎するもの）	213	15.9%
自動運転バス（運転手は乗車するが監視のみ又は運転手不在で運行するバス）	201	15.0%
シェアサイクル	133	9.9%
高齢者等に対するタクシー利用券の交付	552	41.1%
特に導入する必要はない	161	12.0%
その他	58	4.3%
<無回答>	111	8.3%
合計	2,298	171.1%
回答者数	1,343	100.0%



【地域別】	回 答 数								構 成 比							
	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西	全体	北東	北西	東部	中央	西部	南部	南西
コミュニティバス	308	63	48	23	27	18	92	35	22.9%	17.7%	23.9%	22.5%	21.1%	20.0%	29.1%	24.1%
自家用車によるライドシェア	170	37	20	10	22	8	47	25	12.7%	10.4%	10.0%	9.8%	17.2%	8.9%	14.9%	17.2%
デマンド型乗合タクシー	214	53	30	12	22	18	49	29	15.9%	14.9%	14.9%	11.8%	17.2%	20.0%	15.5%	20.0%
乗合タクシーのエリア定額乗り放題	177	44	28	13	21	14	36	20	13.2%	12.4%	13.9%	12.7%	16.4%	15.6%	11.4%	13.8%
自治会やNPO法人等による移動支援サービス	213	47	37	14	15	22	51	26	15.9%	13.2%	18.4%	13.7%	11.7%	24.4%	16.1%	17.9%
自動運転バス	201	63	36	12	19	13	33	25	15.0%	17.7%	17.9%	11.8%	14.8%	14.4%	10.4%	17.2%
シェアサイクル	133	42	17	11	13	6	24	18	9.9%	11.8%	8.5%	10.8%	10.2%	6.7%	7.6%	12.4%
高齢者等に対するタクシー利用券の交付	552	137	85	48	48	38	130	64	41.1%	38.6%	42.3%	47.1%	37.5%	42.2%	41.1%	44.1%
特に導入する必要はない	161	45	23	13	17	7	35	21	12.0%	12.7%	11.4%	12.7%	13.3%	7.8%	11.1%	14.5%
その他	58	17	7	5	6	2	17	4	4.3%	4.8%	3.5%	4.9%	4.7%	2.2%	5.4%	2.8%
<無回答>	111	28	17	7	5	16	28	8	8.3%	7.9%	8.5%	6.9%	3.9%	17.8%	8.9%	5.5%
合計	2,298	576	348	168	215	162	542	275	171.1%	162.3%	173.1%	164.7%	168.0%	180.0%	171.5%	189.7%
回答者数	1,343	355	201	102	128	90	316	145	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【年齢層別】	回 答 数				構 成 比			
	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上	全体	64歳以下	65～74歳	75歳以上
コミュニティバス	308	186	54	68	22.9%	22.0%	27.1%	22.8%
自家用車によるライドシェア	170	114	23	33	12.7%	13.5%	11.6%	11.1%
デマンド型乗合タクシー	214	152	27	35	15.9%	18.0%	13.6%	11.7%
乗合タクシーのエリア定額乗り放題	177	126	20	31	13.2%	14.9%	10.1%	10.4%
自治会やNPO法人等による移動支援サービス	213	150	25	38	15.9%	17.8%	12.6%	12.8%
自動運転バス	201	168	21	12	15.0%	19.9%	10.6%	4.0%
シェアサイクル	133	119	9	5	9.9%	14.1%	4.5%	1.7%
高齢者等に対するタクシー利用券の交付	552	301	102	149	41.1%	35.6%	51.3%	50.0%
特に導入する必要はない	161	122	18	21	12.0%	14.4%	9.0%	7.0%
その他	58	35	13	10	4.3%	4.1%	6.5%	3.4%
<無回答>	111	35	19	56	8.3%	4.1%	9.5%	18.8%
合計	2,298	1,508	331	458	171.1%	178.5%	166.3%	153.7%
回答者数	1,343	845	199	298	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

【10】自由回答

- ・記入者数は329人であり全体の約24%となっています。内容については、にいいバス関連のものが多く、特に本数が少なくても利用したくても利用しにくいといった意見が最も多くなっています。バス全般、にいいバスともに本数や路線・ルートに関する意見の割合が高く、その多くは現在よりも充実させることを希望する内容となっています。タクシーについては、予約をしたくても予約ができなかった、タクシー乗り場にタクシーが来ずに乗れなかったという意見が多くなっています。

大項目	小項目	回答数	構成比
バス (路線バス・にいいバスの区別がないものを含む)	路線・ルート	17	1.3%
	本数	18	1.3%
	時間帯	5	0.4%
	運賃	4	0.3%
	バス停標識・バス待ち環境	9	0.7%
	車両	3	0.2%
	遅延	6	0.4%
	混雑	3	0.2%
	バスに関する情報・情報周知	2	0.1%
	運転手等の対応	4	0.3%
	運転手不足	6	0.4%
	空港バス・高速バス	4	0.3%
	(81件)		
にいいバス (135件)	路線・ルート	33	2.5%
	本数	41	3.1%
	時間帯	5	0.4%
	運賃	6	0.4%
	バス停設置場所・設置数	8	0.6%
	遅延	2	0.1%
	バスに関する情報・情報周知	8	0.6%
	今後のサービス提供	28	2.1%
	R5運行見直し	4	0.3%
鉄道 (5件)	行き先	1	0.1%
	駅の場所・数	2	0.1%
	混雑	1	0.1%
	駅前広場	1	0.1%
タクシー (31件)	運賃	3	0.2%
	駅等での待機	2	0.1%
	利用したくてもできない	16	1.2%
	運転手等の対応	1	0.1%
	タクシー券の交付	9	0.7%
その他 (公共交通関連) (131件)	デマンド交通	9	0.7%
	ライドシェア	7	0.5%
	その他の新たな移動サービス	20	1.5%
	シェアモビリティ	14	1.0%
	公共交通の利用促進	2	0.1%
	地下鉄延伸	20	1.5%
	割引・補助金等の金銭的な支援	16	1.2%
	公共交通施策全般	13	1.0%
	将来が不安(現在は問題ない)	20	1.5%
	交通の便が悪い	10	0.7%
その他 (その他) (123件)	道路整備	28	2.1%
	自転車利用環境整備	6	0.4%
	駐車場	3	0.2%
	駐輪場	7	0.5%
	その他 特になし	65 14	4.8% 1.0%

※構成比は回答者全体(1,343人)当たりの割合

主な自由回答内容（記述内容からの抜粋、一部要約 / 項目ごとに意見が多い順に掲載）

■バス	
本数	
〇〇に行けるバスを増やしてほしい	
路線バスの本数が減って不便	
バスの本数を増やしてほしい	
路線・ルート	
〇〇から〇〇までのバスが欲しい	
市内どこからでも新座駅に行くバスがあるようにしてほしい	
バス停標識・バス待ち環境	
各バス停にバス到着までの残りの分数の表記をして欲しい	
屋根やベンチが無い、真夏や雨の日は待ち時間が大変	
遅延	
道路の渋滞のためか必ず遅れる	
■にいいバス	
本数	
にいいバスの本数を多くして欲しい	
本数が少なすぎるので、朝晩は本数を増やして欲しい	
変更になってから、本数が減ってほとんど利用できない	
本数が少ないため便利とは言い難く、もう少し増えたら、もっと利用頻度は増やせると思う	
にいいバスを利用しようとしたが、本数が少なすぎて断念したことがある	
路線・ルート	
行先(ルート)を増やしてほしい	
〇〇から〇〇までのバスが欲しい	
病院／スーパー／郵便局を経由するコースを作してほしい	
ひばりヶ丘駅行きを再運行して欲しい	
今後のサービス提供	
バスがなくなったら困るので存続してほしい	
利用者を増やして維持して欲しい	
無料で利用している人も100円程度支払ってもなくさないで欲しい	
高齢化がどんどん進んでいくため、低運賃で利用できる「にいいバス」を充実させて欲しい	
赤字を税金で補う必要があるならにいいバスは廃止すべき	
■鉄道	
駅ができると良い	
■タクシー	
利用したくてもできない	
予約を取りたくても配車されない	
高齢のため配車アプリを使えない	
朝にタクシーが走っていない	

タクシー券の交付
コミュニティバスの利用が少ない場合、代わりにタクシーのチケット等を配布したりして利便性を確保することができるはず
タクシーの割引券など出して頂けたら嬉しい
■その他（公共交通関連）
その他の新たな移動サービス
高齢者の運転事故をなくすために、高齢者に向けた移動手段のサービスを増やしてほしい
高齢者となり足が不自由になったと考えると、バスではなく乗合タクシーや移動支援サービスがあれば助かる
自動運転バスの導入検証などの先進的な取り組みを期待する
地下鉄延伸
大江戸線が新座まで延伸したら便利になると思う
構想中なのであろうが新座市としても早期延伸に向けた働きかけが必要
大江戸線誘致の活動予算を他に回して欲しい
将来が不安（現在は問題ない）
今は車も運転できるし、自転車にも乗れるが、もっと年齢があがり体が不自由になった場合、移動手段が現状と同じであればとても不安
今は自家用車で外出に不自由はしていませんが、高齢になり免許証を返納するかどうか迷ったとき躊躇してしまいそう
割引・補助金等の金銭的な支援
高齢者等に公共交通(バス)の無料券の発行を考えてほしい
高齢者は老齢割引等で安く、にいいバス、乗合タクシー等を利用できると良い
シェアモビリティ
〇〇にサイクルポートを設置／追加してほしい
シェアサイクルは良く使うので、便利で良い
公共交通施策全般
お年寄りだけでなく、小中学生の習い事等で安心して利用できる交通があると良い
高齢になり免許返納後にも困らない様な移動手段が充実している自治体、住みやすい新座市であって欲しいと思う
交通の便が悪い
〇〇地域の交通手段が不便
デマンド交通
高齢者となり足が不自由になったと考えると、バスではなく乗合タクシーや移動支援サービスがあれば助かる
にいいバスが運行されてない場所でも利用出来るオンデマンド型の乗り合いタクシーがあると便利だと思う
■その他（その他）
道路整備
市内の道路や歩道が狭いので拡張してほしい
道が狭いので、路線バスが多いと渋滞して困る

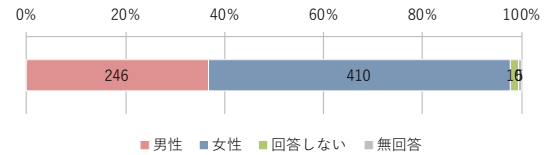
(2) 鉄道・路線バス利用者アンケート

【1】回答者の基本属性

Q1 性別

- ・「男性」との回答が約4割、「女性」との回答が約6割となっています。

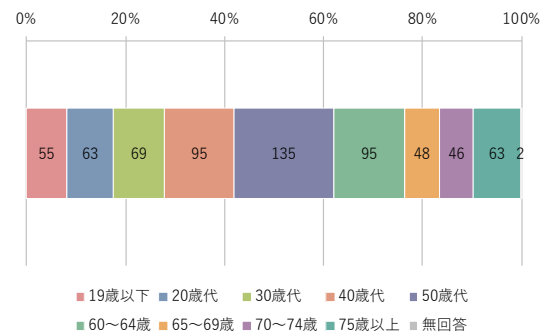
選択肢	回答数	構成比
男性	246	36.7%
女性	410	61.1%
回答しない	10	1.5%
<無回答>	5	0.7%
合計	671	100.0%



Q2 年齢

- ・年齢では、「50歳代」が最も多く20.1%、続いて「40歳代」と「60～64歳」が14.2%となっています。

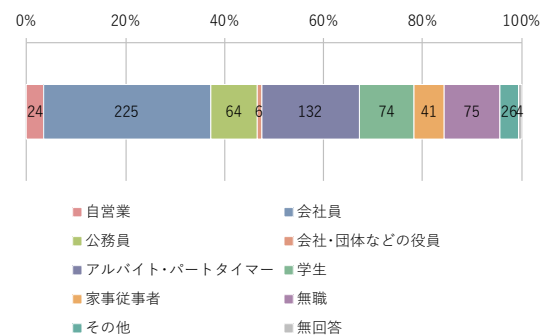
選択肢	回答数	構成比
19歳以下	55	8.2%
20歳代	63	9.4%
30歳代	69	10.3%
40歳代	95	14.2%
50歳代	135	20.1%
60～64歳	95	14.2%
65～69歳	48	7.2%
70～74歳	46	6.9%
75歳以上	63	9.4%
<無回答>	2	0.3%
合計	671	100.0%



Q3 職業

- ・「会社員」が全体の約3分の1を占めており最多となっています。

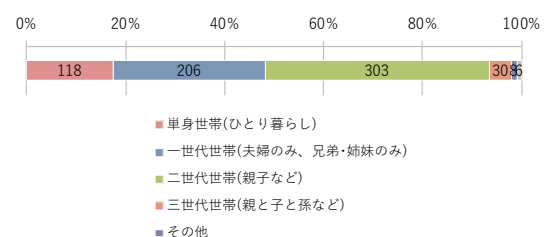
選択肢	回答数	構成比
自営業	24	3.6%
会社員	225	33.5%
公務員	64	9.5%
会社・団体などの役員	6	0.9%
アルバイト・パートタイマー	132	19.7%
学生	74	11.0%
家事従事者	41	6.1%
無職	75	11.2%
その他	26	3.9%
<無回答>	4	0.6%
合計	671	100.0%



Q4 家族構成

- ・「二世世代世帯（親子など）」が約45%で最多となっています。

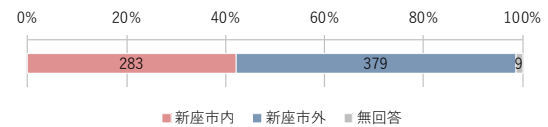
選択肢	回答数	構成比
単身世帯(ひとり暮らし)	118	17.6%
一世代世帯(夫婦のみ、兄弟・姉妹のみ)	206	30.7%
二世世代世帯(親子など)	303	45.2%
三世代世帯(親と子と孫など)	30	4.5%
その他	8	1.2%
<無回答>	6	0.9%
合計	671	100.0%



Q5 居住地

- ・新座市内の方の回答が約4割、新座市外の方の回答が約6割となっています。

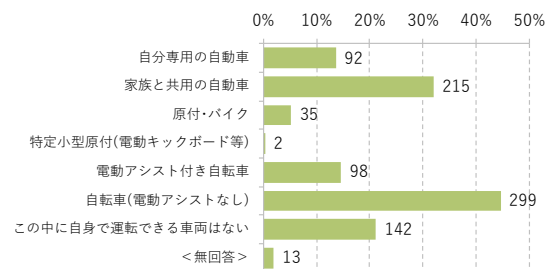
選択肢	回答数	構成比
新座市内	283	42.2%
新座市外	379	56.5%
<無回答>	9	1.3%
合計	671	100.0%



Q6 ご家庭にあるご自身で運転できる車両（複数回答可）

- ・「自転車（電動アシストなし）」が最も多く、次いで「家族と共用の自動車」となっており、市民アンケートとおおむね同様の傾向が見られます。

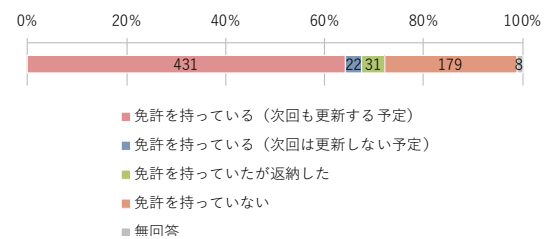
選択肢	回答数	構成比
自分専用の自動車	92	13.7%
家族と共用の自動車	215	32.0%
原付・バイク	35	5.2%
特定小型原付(電動キックボード等)	2	0.3%
電動アシスト付き自転車	98	14.6%
自転車(電動アシストなし)	299	44.6%
この中に自身で運転できる車両はない	142	21.2%
<無回答>	13	1.9%
合計	896	133.5%
回答者数	671	100.0%



Q7 自動車運転免許の保有状況

- ・自動車運転免許証を持っている方が約7割、持っていない方が約3割を占めています。

選択肢	回答数	構成比
免許を持っている（次回も更新する予定）	431	64.2%
免許を持っている（次回は更新しない予定）	22	3.3%
免許を持っていたが返納した	31	4.6%
免許を持っていない	179	26.7%
<無回答>	8	1.2%
合計	671	100.0%



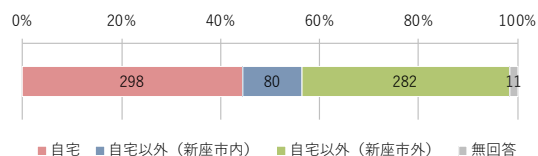
【2】アンケート配布時の移動状況

Q8 このアンケートを受け取った時の移動の出発地と目的地をお答えください。

- ・アンケートは6時から18時までの間に配布をしましたが、出発時間のピークは「午前7時台」となっています。

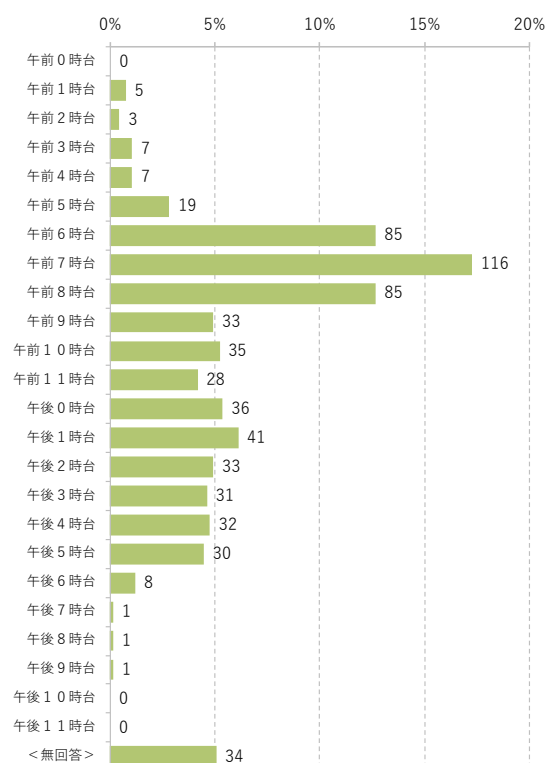
< 出発地 >

選択肢	回答数	構成比
自宅	298	44.4%
自宅以外（新座市内）	80	11.9%
自宅以外（新座市外）	282	42.0%
< 無回答 >	11	1.6%
合計	671	100.0%



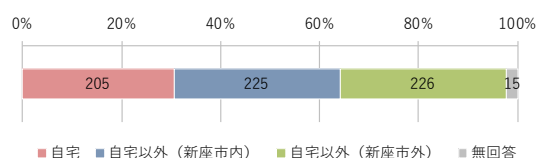
< 出発時刻 >

選択肢	回答数	構成比
午前0時台	0	0.0%
午前1時台	5	0.7%
午前2時台	3	0.4%
午前3時台	7	1.0%
午前4時台	7	1.0%
午前5時台	19	2.8%
午前6時台	85	12.7%
午前7時台	116	17.3%
午前8時台	85	12.7%
午前9時台	33	4.9%
午前10時台	35	5.2%
午前11時台	28	4.2%
午後0時台	36	5.4%
午後1時台	41	6.1%
午後2時台	33	4.9%
午後3時台	31	4.6%
午後4時台	32	4.8%
午後5時台	30	4.5%
午後6時台	8	1.2%
午後7時台	1	0.1%
午後8時台	1	0.1%
午後9時台	1	0.1%
午後10時台	0	0.0%
午後11時台	0	0.0%
< 無回答 >	34	5.1%
合計	671	100.0%



< 目的地 >

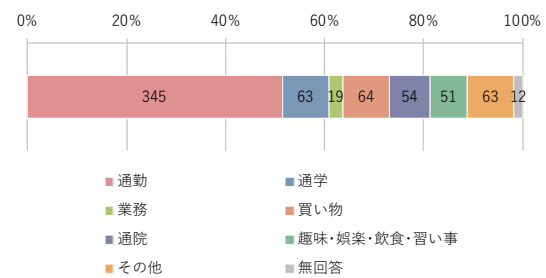
選択肢	回答数	構成比
自宅	205	30.6%
自宅以外（新座市内）	225	33.5%
自宅以外（新座市外）	226	33.7%
< 無回答 >	15	2.2%
合計	671	100.0%



Q9 このアンケートを受け取った時の移動の目的をお答えください。

- ・ 平日の調査ということもあり、「通勤」との回答が過半を占めています。

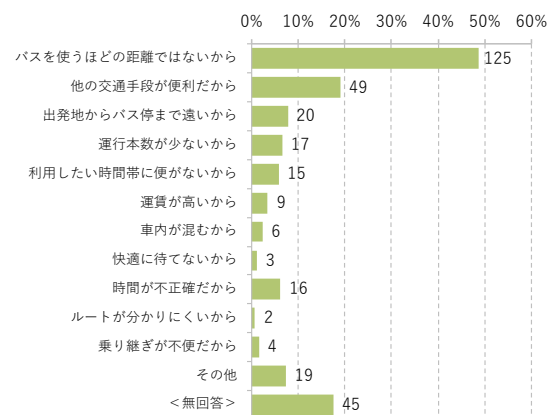
選択肢	回答数	構成比
通勤	345	51.4%
通学	63	9.4%
業務	19	2.8%
買い物	64	9.5%
通院	54	8.0%
趣味・娯楽・飲食・習い事	51	7.6%
その他	63	9.4%
<無回答>	12	1.8%
合計	671	100.0%



Q11（鉄道を利用される方で出発地から駅までの移動にバスを利用しない方）バスを利用しない理由をお答えください。（複数回答可）

- ・ 最も多いのは「バスを使うほどの距離ではないから」で全体の約49%、次いで「他の交通手段が便利だから」が約19%となっています。

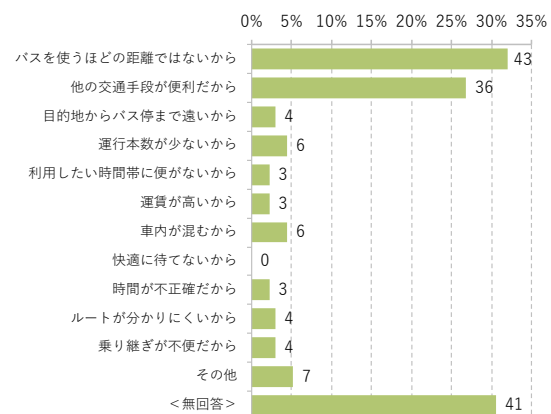
選択肢	回答数	構成比
バスを使うほどの距離ではないから	125	48.6%
他の交通手段が便利だから	49	19.1%
出発地からバス停まで遠いから	20	7.8%
運行本数が少ないから	17	6.6%
利用したい時間帯に便がないから	15	5.8%
運賃が高いから	9	3.5%
車内が混むから	6	2.3%
快適に待てないから	3	1.2%
時間が不正確だから	16	6.2%
ルートが分かりにくいから	2	0.8%
乗り継ぎが不便だから	4	1.6%
その他	19	7.4%
<無回答>	45	17.5%
合計	330	128.4%
回答者数	257	100.0%
回答対象外人数	414	



Q12（鉄道を利用される方で駅から目的地までの移動にバスを利用しない方）バスを利用しない理由をお答えください。（複数回答可）

- ・ Q11と同様に「バスを使うほどの距離ではないから」との回答が全体の約32%で最も多くなっています。

選択肢	回答数	構成比
バスを使うほどの距離ではないから	43	32.1%
他の交通手段が便利だから	36	26.9%
目的地からバス停まで遠いから	4	3.0%
運行本数が少ないから	6	4.5%
利用したい時間帯に便がないから	3	2.2%
運賃が高いから	3	2.2%
車内が混むから	6	4.5%
快適に待てないから	0	0.0%
時間が不正確だから	3	2.2%
ルートが分かりにくいから	4	3.0%
乗り継ぎが不便だから	4	3.0%
その他	7	5.2%
<無回答>	41	30.6%
合計	160	119.4%
回答者数	134	100.0%
回答対象外人数	537	

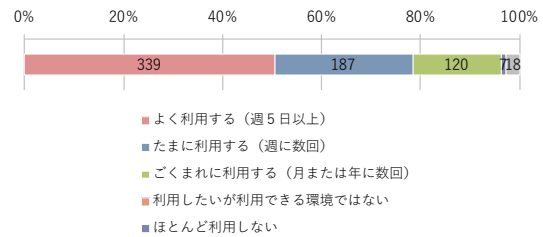


【3】 普段の鉄道利用

Q13 鉄道の利用頻度をお答えください

- 「よく利用する（週5日以上）」との回答が過半を占めています。

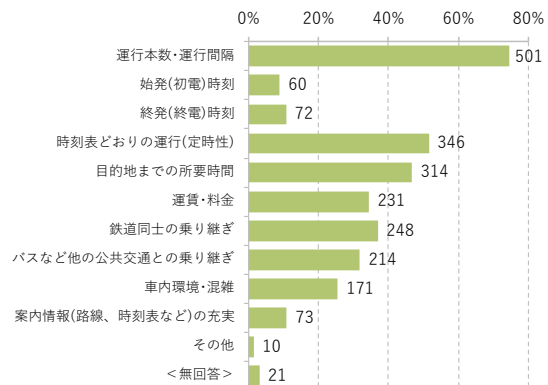
選択肢	回答数	構成比
よく利用する（週5日以上）	339	50.5%
たまに利用する（週に数回）	187	27.9%
ごくまれに利用する（月または年に数回）	120	17.9%
利用したいが利用できる環境ではない	0	0.0%
ほとんど利用しない	7	1.0%
<無回答>	18	2.7%
合計	671	100.0%



Q14 鉄道を利用するための条件として重要だと思うことをお答えください。（複数回答可）

- 「運行本数・運行間隔」との回答が全体の約75%で最も多く、次いで「時刻表どおりの運行（定時性）」となっており、これらは過半を超えています。

選択肢	回答数	構成比
運行本数・運行間隔	501	74.7%
始発(初電)時刻	60	8.9%
終発(終電)時刻	72	10.7%
時刻表どおりの運行(定時性)	346	51.6%
目的地までの所要時間	314	46.8%
運賃・料金	231	34.4%
鉄道同士の乗り継ぎ	248	37.0%
バスなど他の公共交通との乗り継ぎ	214	31.9%
車内環境・混雑	171	25.5%
案内情報(路線、時刻表など)の充実	73	10.9%
その他	10	1.5%
<無回答>	21	3.1%
合計	2,261	337.0%
回答者数	671	100.0%

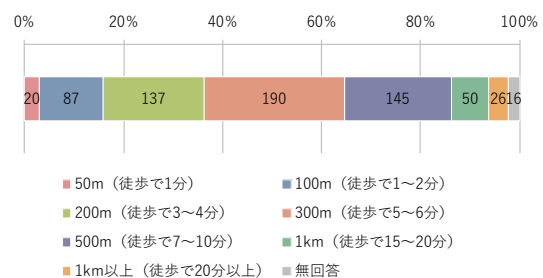


【4】 普段のバス利用

Q15 バスを利用する場合、ご自宅からバス停まで、どの程度の距離ならば許容できますか。

- 許容できる距離としては、300mが約28%で最も多く、次いで500mが約22%であり、市民アンケートよりもやや長い距離を許容する結果となっています。

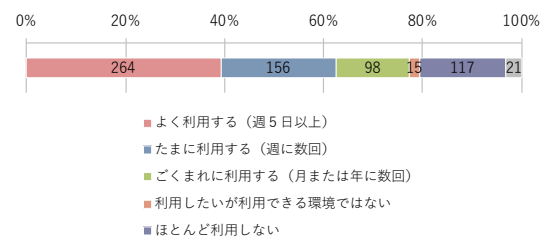
選択肢	回答数	構成比
50m（徒歩で1分）	20	3.0%
100m（徒歩で1～2分）	87	13.0%
200m（徒歩で3～4分）	137	20.4%
300m（徒歩で5～6分）	190	28.3%
500m（徒歩で7～10分）	145	21.6%
1km（徒歩で15～20分）	50	7.5%
1km以上（徒歩で20分以上）	26	3.9%
<無回答>	16	2.4%
合計	671	100.0%



Q16 新座市内の路線バス（にいバスを除く）の利用頻度をお答えください。

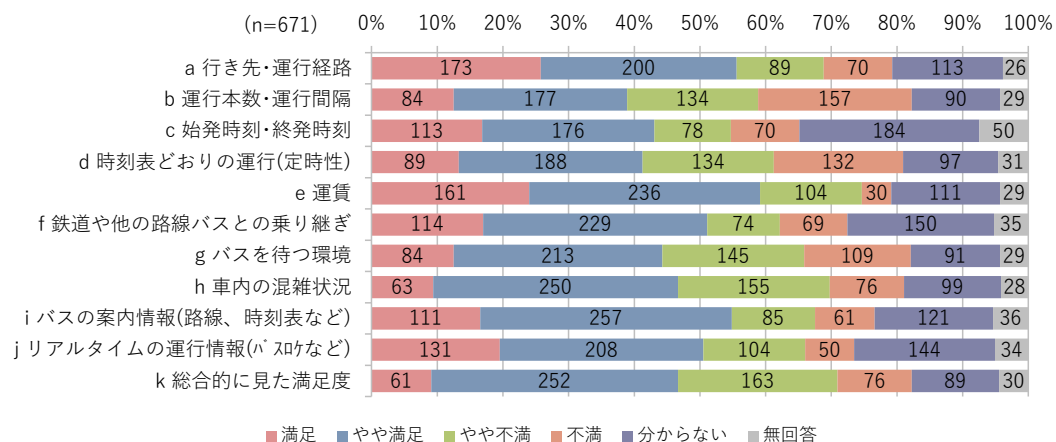
- ・「よく利用する（週5日以上）」との約4割で最多となっています。

選択肢	回答数	構成比
よく利用する（週5日以上）	264	39.3%
たまに利用する（週に数回）	156	23.2%
ごくまれに利用する（月または年に数回）	98	14.6%
利用したいが利用できる環境ではない	15	2.2%
ほとんど利用しない	117	17.4%
<無回答>	21	3.1%
合計	671	100.0%



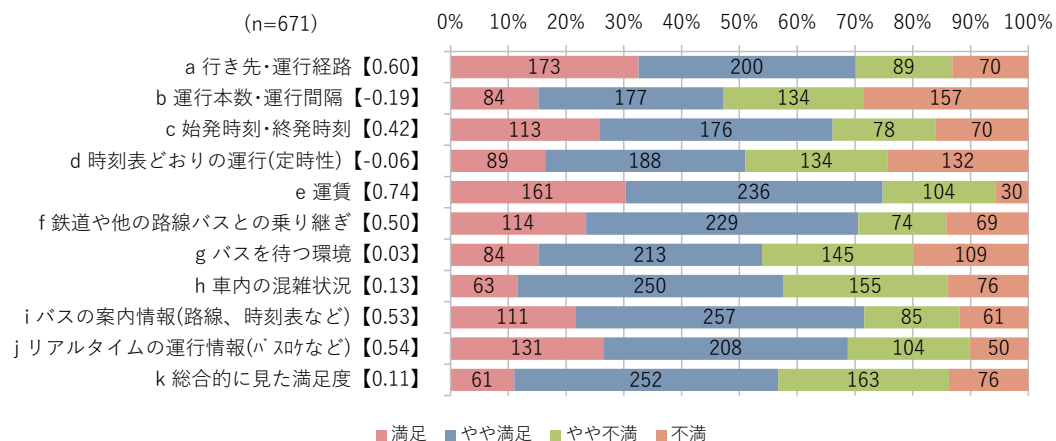
Q17 新座市内の路線バスについて、どのように感じていますか。

- ・「a 行き先・運行経路」や「e 運賃」については比較的満足度が高く、反対に「b 運行本数・運行間隔」や「d 時刻表どおりの運行（定時性）」は他の項目と比べて満足度が低い傾向にあります。



<分からない・無回答を除いた結果>

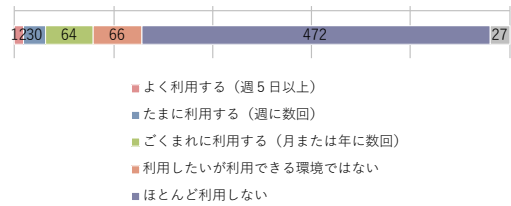
※ 【】内の値は「満足」+2、「やや満足」+1、「やや不満」-1、「不満」-2としたときの平均値



Q18 にいバス（新座市のコミュニティバス）の利用頻度をお答えください。

- ・「ほとんど利用しない」が約70%となっており、「よく利用する」「たまに利用する」は全体の約6%となっています。

選択肢	回答数	構成比
よく利用する（週5日以上）	12	1.8%
たまに利用する（週に数回）	30	4.5%
ごくまれに利用する（月または年に数回）	64	9.5%
利用したいが利用できる環境ではない	66	9.8%
ほとんど利用しない	472	70.3%
<無回答>	27	4.0%
合計	671	100.0%



主な自由回答内容（記述内容からの抜粋、一部要約 / 項目ごとに意見が多い順に掲載）

■路線バス
本数
〇〇から〇〇までの本数を増やしてほしい
新座駅行きの本数が少ない
運転手不足が問題になっているので仕方ないのかもしれないが、通勤時間帯の運行本数が減り、通勤時間が長くなって不便を感じている
土日祝日の運行本数が少ないと思う
もっと本数が欲しいが、無理ならこれ以上減らさないでほしい
増やせなくても少しずらすなど工夫してほしい
遅延
通勤の時間帯のバスは非常に混雑していて、時間がかかることが多い
道路の混雑状況によって、バスが大幅に遅れ、乗り継ぎの電車に乗れないことが多々ある
バスの時刻表通りにバスが来ない事が多い、時刻通りが難しいなら時刻表を改正するなど考えた方が良いと思う
路線・ルート
〇〇から〇〇までのバスが欲しい／ない
〇〇にバス停を設置してほしい
運転手等の対応
少し荒い運転の方がいて（増えて）足腰弱い方にはとても危険に見える
運転手さんの安全運転と心温まる声かけに感謝している
身体障害者やご高齢の方に若者は席を譲るよう運転手はマイク又は録音放送みたいに流してほしい
混雑
朝の時間帯に車内が混みすぎて乗れずに1本見送ることがある
車内が混み合うようになり、足腰に不安を抱えている方々が座れないのが残念
バス停標識・バス待ち環境
志木駅南口の行列をうまく整理する仕組みを作してほしい
停留所にベンチや屋根がほしい
時間帯
〇〇駅からの終バスが早い
終バスの時間を遅くしてほしい
■にいバス
本数
にいバスの運行回数が少なく利用できる状況ではない
にいバスの本数を増やしてほしい
にいバスはどこを運行しているのかも分かりづらいし、本数も少ない
路線・ルート
〇〇を通るバスがあれば利用する
経路が良くわからない

■鉄道

駅前広場

ロータリーに送迎の一般車が入り、バス運行を妨げている

■その他

道路整備

道路渋滞が多くなっているため、道の改良を進めていてもらいたい

路線バスが運行する道路の環境整備（歩道や右折レーンの設置など）を進める必要があると感じる

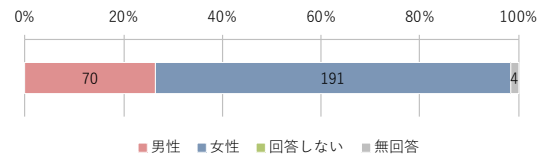
(3) にいバス利用者アンケート

【1】回答者の基本属性

Q1 性別

- ・「男性」との回答が約3割、「女性」との回答が約7割となっています。

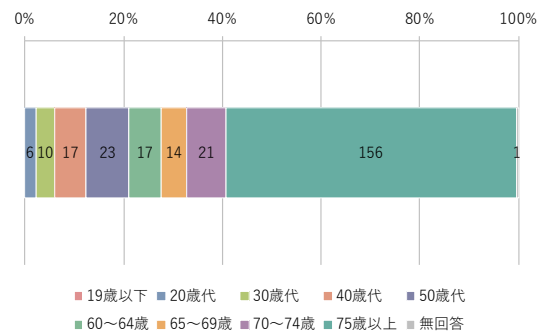
選択肢	回答数	構成比
男性	70	26.4%
女性	191	72.1%
回答しない	0	0.0%
<無回答>	4	1.5%
合計	265	100.0%



Q2 年齢

- ・年齢では、「75歳以上」（無料乗車証の交付対象）が約59%となっており、60歳以上の方が全体の約8割を占めています。

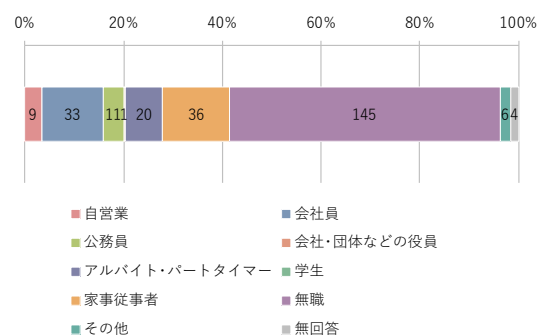
選択肢	回答数	構成比
19歳以下	0	0.0%
20歳代	6	2.3%
30歳代	10	3.8%
40歳代	17	6.4%
50歳代	23	8.7%
60～64歳	17	6.4%
65～69歳	14	5.3%
70～74歳	21	7.9%
75歳以上	156	58.9%
<無回答>	1	0.4%
合計	265	100.0%



Q3 職業

- ・高齢層の回答が多いため、「無職」との回答が過半を占めています。

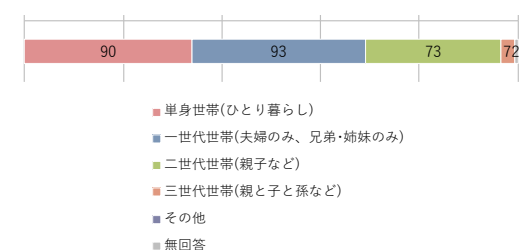
選択肢	回答数	構成比
自営業	9	3.4%
会社員	33	12.5%
公務員	11	4.2%
会社・団体などの役員	1	0.4%
アルバイト・パートタイマー	20	7.5%
学生	0	0.0%
家事従事者	36	13.6%
無職	145	54.7%
その他	6	2.3%
<無回答>	4	1.5%
合計	265	100.0%



Q4 家族構成

- ・高齢層の回答が多いため、「一世代夫婦（夫婦のみ、兄弟・姉妹のみ）」との回答が約35%、続いて「単身世帯（一人暮らし）」が約34%となっています。

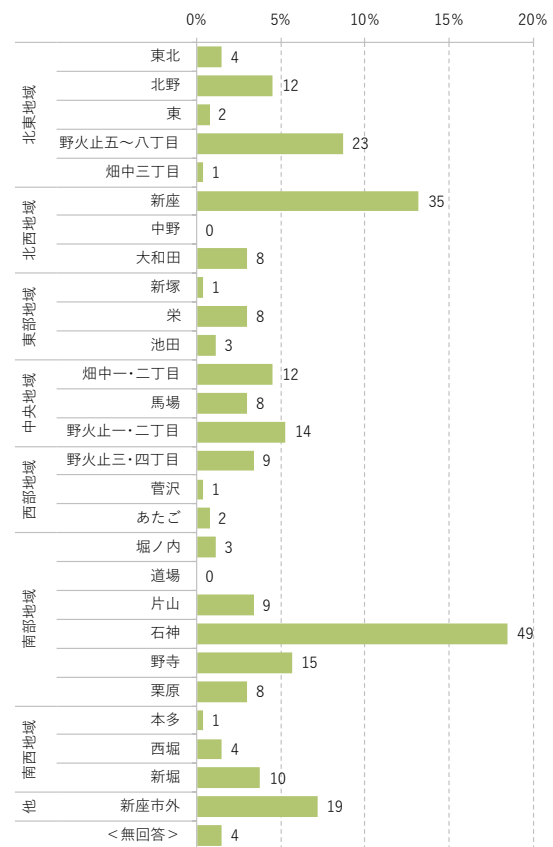
選択肢	回答数	構成比
単身世帯(ひとり暮らし)	90	34.0%
一世代世帯(夫婦のみ、兄弟・姉妹のみ)	93	35.1%
二世代世帯(親子など)	73	27.5%
三世代世帯(親と子と孫など)	7	2.6%
その他	0	0.0%
<無回答>	2	0.8%
合計	265	100.0%



Q5 居住地

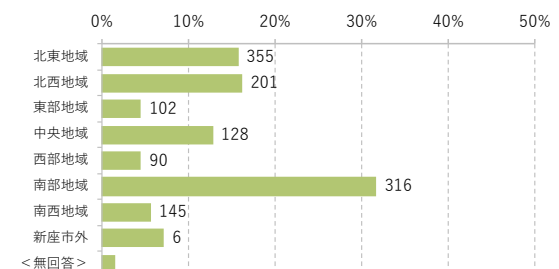
- ・地域別に見ると、南部地域の回答が全体の約32%であり、次いで北西地域、北東地域の順となっています。また、新座市外の回答は約7%となっています。

選択肢	回答数	構成比
東北	4	1.5%
北野	12	4.5%
東	2	0.8%
野火止五～八丁目	23	8.7%
畑中三丁目	1	0.4%
新座	35	13.2%
中野	0	0.0%
大和田	8	3.0%
新塚	1	0.4%
栄	8	3.0%
池田	3	1.1%
畑中一・二丁目	12	4.5%
馬場	8	3.0%
野火止一・二丁目	14	5.3%
野火止三・四丁目	9	3.4%
菅沢	1	0.4%
あたご	2	0.8%
堀ノ内	3	1.1%
道場	0	0.0%
片山	9	3.4%
石神	49	18.5%
野寺	15	5.7%
栗原	8	3.0%
本多	1	0.4%
西堀	4	1.5%
新堀	10	3.8%
新座市外	19	7.2%
<無回答>	4	1.5%
合計	265	100.0%



<地域別>

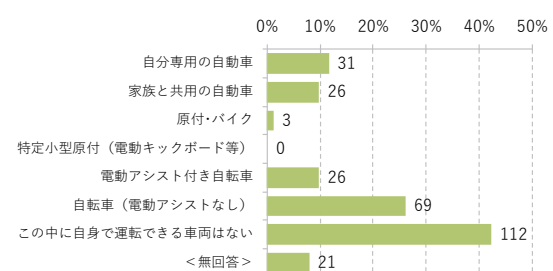
選択肢	回答数	構成比
北東地域	42	15.8%
北西地域	43	16.2%
東部地域	12	4.5%
中央地域	34	12.8%
西部地域	12	4.5%
南部地域	84	31.7%
南西地域	15	5.7%
新座市外	19	7.2%
<無回答>	4	1.5%
合計	265	100.0%



Q6 ご家庭にあるご自身で運転できる車両 (複数回答可)

- ・「この中に運転できる車両はない」が全体の約42%で最も多く、市民アンケートや鉄道・路線バスアンケートとは異なる傾向が見られます。

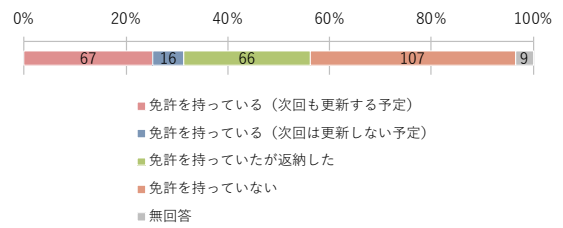
選択肢	回答数	構成比
自分専用の自動車	31	11.7%
家族と共用の自動車	26	9.8%
原付・バイク	3	1.1%
特定小型原付 (電動キックボード等)	0	0.0%
電動アシスト付き自転車	26	9.8%
自転車 (電動アシストなし)	69	26.0%
この中に自身で運転できる車両はない	112	42.3%
<無回答>	21	7.9%
合計	288	108.7%
回答者数	265	100.0%



Q7 自動車運転免許の保有状況

- ・「免許を持っていない」との回答が約40%で最も多く、「免許を持っていたが返納した」との回答と合わせると全体の約65%を占めています。

選択肢	回答数	構成比
免許を持っている（次回も更新する予定）	67	25.3%
免許を持っている（次回は更新しない予定）	16	6.0%
免許を持っていたが返納した	66	24.9%
免許を持っていない	107	40.4%
<無回答>	9	3.4%
合計	265	100.0%

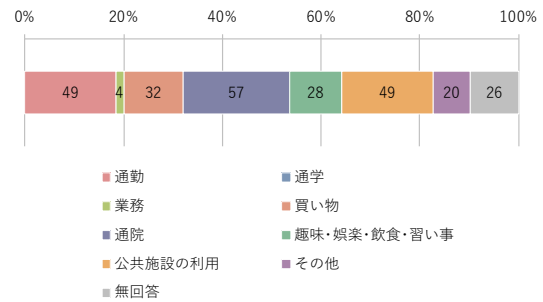


【2】アンケート配布時のにいバスの利用状況

Q8 このアンケートを受け取った時の移動の目的をお答えください。

- ・「通院」が約22%で最も多く、次いで「通勤」と「公共施設の利用」となっています。

選択肢	回答数	構成比
通勤	49	18.5%
通学	0	0.0%
業務	4	1.5%
買い物	32	12.1%
通院	57	21.5%
趣味・娯楽・飲食・習い事	28	10.6%
公共施設の利用	49	18.5%
その他	20	7.5%
<無回答>	26	9.8%
合計	265	100.0%

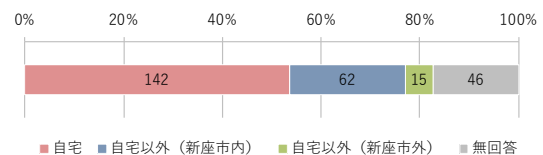


Q9 このアンケートを受け取った時の移動の出発地と目的地をお答えください。

- ・出発地は「自宅」、目的地は自宅以外が多く、出発時刻は「午前11時台」が最も多くなっています。

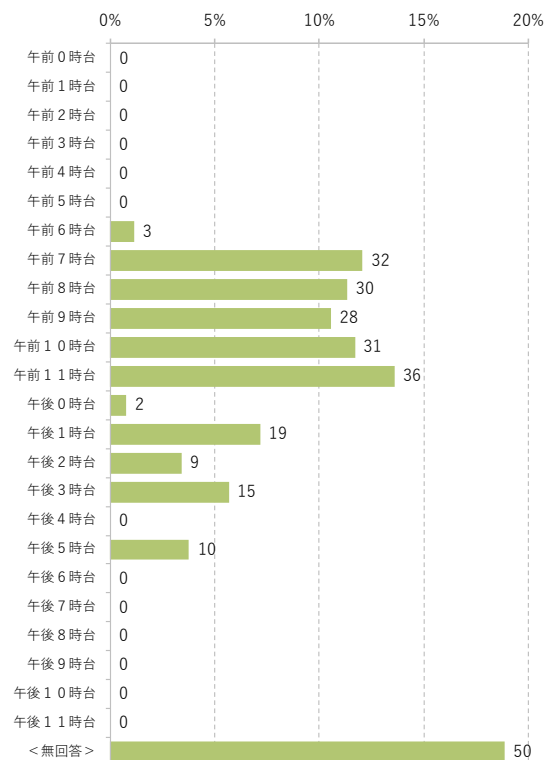
< 出発地 >

選択肢	回答数	構成比
自宅	142	53.6%
自宅以外（新座市内）	62	23.4%
自宅以外（新座市外）	15	5.7%
<無回答>	46	17.4%
合計	265	100.0%



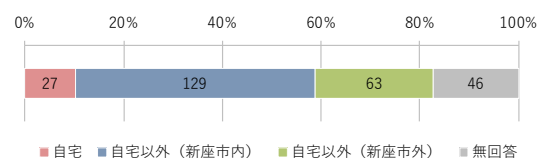
< 出発時刻 >

選択肢	回答数	構成比
午前0時台	0	0.0%
午前1時台	0	0.0%
午前2時台	0	0.0%
午前3時台	0	0.0%
午前4時台	0	0.0%
午前5時台	0	0.0%
午前6時台	3	1.1%
午前7時台	32	12.1%
午前8時台	30	11.3%
午前9時台	28	10.6%
午前10時台	31	11.7%
午前11時台	36	13.6%
午後0時台	2	0.8%
午後1時台	19	7.2%
午後2時台	9	3.4%
午後3時台	15	5.7%
午後4時台	0	0.0%
午後5時台	10	3.8%
午後6時台	0	0.0%
午後7時台	0	0.0%
午後8時台	0	0.0%
午後9時台	0	0.0%
午後10時台	0	0.0%
午後11時台	0	0.0%
<無回答>	50	18.9%
合計	265	100.0%



< 目的地 >

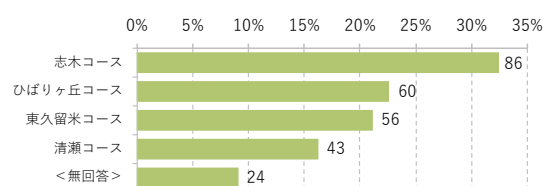
選択肢	回答数	構成比
自宅	27	10.2%
自宅以外（新座市内）	129	48.7%
自宅以外（新座市外）	63	23.8%
<無回答>	46	17.4%
合計	265	100.0%



Q10 このアンケートを受け取った時に利用した路線名をお答えください。
 (にいいバスを乗り継いだ場合は、利用した路線を全てお答えください。)(複数回答可)

- 「志木コース」との回答が約33%で最も多くなっています。重複回答をされた方(乗り継ぎをするケース)は全体の1.5%となっています。

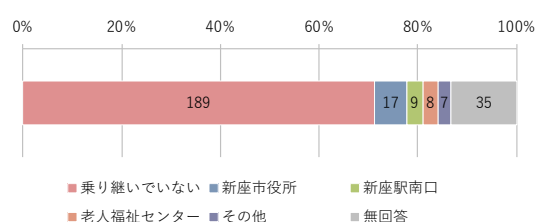
選択肢	回答数	構成比
志木コース	86	32.5%
ひばりヶ丘コース	60	22.6%
東久留米コース	56	21.1%
清瀬コース	43	16.2%
<無回答>	24	9.1%
合計	269	101.5%
回答者数	265	100.0%



Q11 にいいバスを乗り継いだバス停をお答えください。

- 「乗り継いでいない」が約71%となっています。なお、実際の乗り継ぎ券の利用者数は、乗り継ぎバス停を回答されている方の数よりも少なくなっており、誤回答等の可能性があります。

選択肢	回答数	構成比
乗り継いでいない	189	71.3%
新座市役所	17	6.4%
新座駅南口	9	3.4%
老人福祉センター	8	3.0%
その他	7	2.6%
<無回答>	35	13.2%
合計	265	100.0%

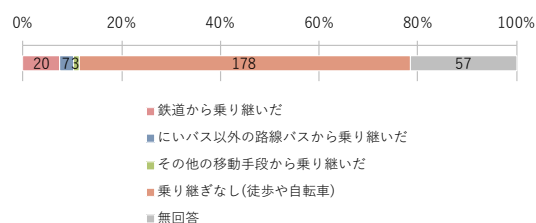


Q12 にいいバスに乗車した時のことについてお答えください。

- 乗車前の状況としては「乗り継ぎなし(徒歩や自転車)」が約67%で最も多くなっています。運賃の支払いについては「無料乗車証の提示」が約49%となっています。

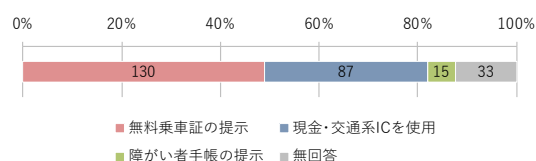
<乗車前の乗り継ぎ>

選択肢	回答数	構成比
鉄道から乗り継いだ	20	7.5%
にいいバス以外の路線バスから乗り継いだ	7	2.6%
その他の移動手段から乗り継いだ	3	1.1%
乗り継ぎなし(徒歩や自転車)	178	67.2%
<無回答>	57	21.5%
合計	265	100.0%



<運賃支払>

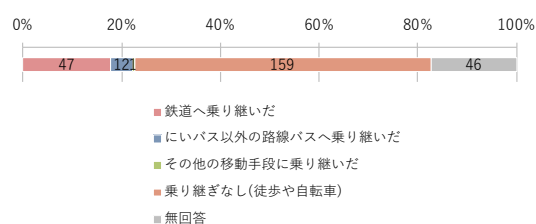
選択肢	回答数	構成比
無料乗車証の提示	130	49.1%
現金・交通系ICを使用	87	32.8%
障がい者手帳の提示	15	5.7%
<無回答>	33	12.5%
合計	265	100.0%



Q13 にいいバスを降車した時のことについてお答えください。

- 降車後の状況としては、「乗り継ぎなし(徒歩や自転車)」が約60%で最も多く、次いで「鉄道へ乗り継いだ」で約18%となっています。

選択肢	回答数	構成比
鉄道へ乗り継いだ	47	17.7%
にいいバス以外の路線バスへ乗り継いだ	12	4.5%
その他の移動手段に乗り継いだ	1	0.4%
乗り継ぎなし(徒歩や自転車)	159	60.0%
<無回答>	46	17.4%
合計	265	100.0%

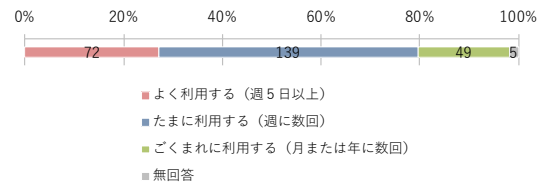


【3】普段のにいバス利用

Q14 にいバスの利用頻度をお答えください。

- ・「たまに利用する（週に数回）」が約53%で最も多くなっています。

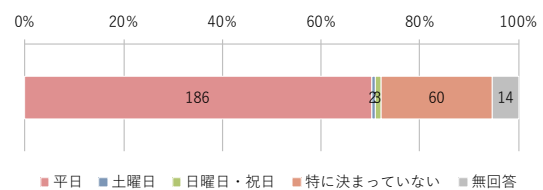
選択肢	回答数	構成比
よく利用する（週5日以上）	72	27.2%
たまに利用する（週に数回）	139	52.5%
ごくまれに利用する（月または年に数回）	49	18.5%
<無回答>	5	1.9%
合計	265	100.0%



Q15 にいバスをよく利用する曜日をお答えください。

- ・よく利用する曜日としては「平日」が約70%、次いで「特に決まっていない」が約23%となっています。

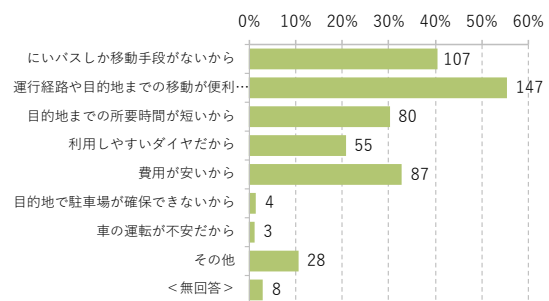
選択肢	回答数	構成比
平日	186	70.2%
土曜日	2	0.8%
日曜日・祝日	3	1.1%
特に決まっていない	60	22.6%
<無回答>	14	5.3%
合計	265	100.0%



Q16 にいバスを利用する理由を教えてください。（複数回答可）

- ・にいバスを利用する理由としては、「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%となっています。

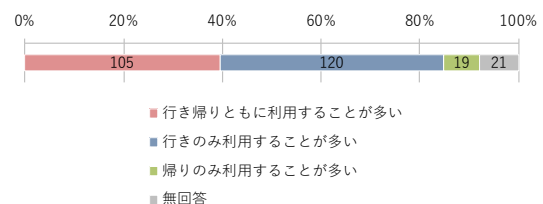
選択肢	回答数	構成比
にいバスしか移動手段がないから	107	40.4%
運行経路や目的地までの移動が便利だから	147	55.5%
目的地までの所要時間が短いから	80	30.2%
利用しやすいダイヤだから	55	20.8%
費用が安いから	87	32.8%
目的地で駐車場が確保できないから	4	1.5%
車の運転が不安だから	3	1.1%
その他	28	10.6%
<無回答>	8	3.0%
合計	519	195.8%
回答者数	265	100.0%



Q17 にいバスの往復利用についてお答えください。

- ・往復利用については「行きのみ利用することが多い」が約45%で最も多く、「帰りのみ利用することが多い」と合わせると約53%であり、半数以上の人片道のみ利用が多い状況です。

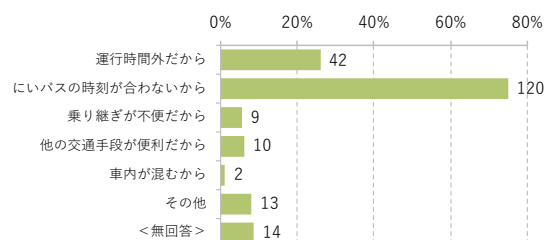
選択肢	回答数	構成比
行き帰りともに利用することが多い	105	39.6%
行きのみ利用することが多い	120	45.3%
帰りのみ利用することが多い	19	7.2%
<無回答>	21	7.9%
合計	265	100.0%



Q18 (片道利用が多い方) 行き帰りともに利用しない理由をお答えください。(複数回答可)

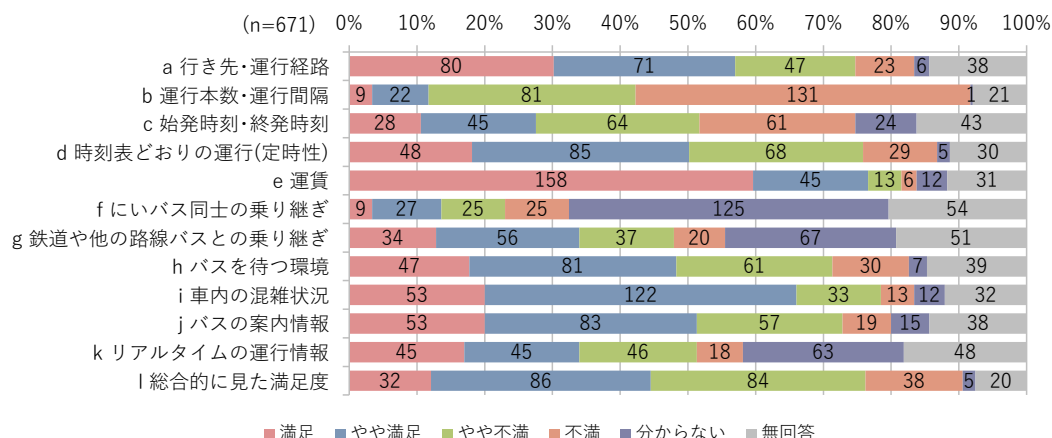
- 片道利用の理由としては、「にいいバスの時刻が合わないから」が全体の約75%で、次いで「運行時間外だから」となっており、にいいバスの運行時間に関する内容が多数を占めています。

選択肢	回答数	構成比
運行時間外だから	42	26.3%
にいいバスの時刻が合わないから	120	75.0%
乗り継ぎが不便だから	9	5.6%
他の交通手段が便利だから	10	6.3%
車内が混むから	2	1.3%
その他	13	8.1%
<無回答>	14	8.8%
合計	210	131.3%
回答者数	160	100.0%
回答対象外人数	105	



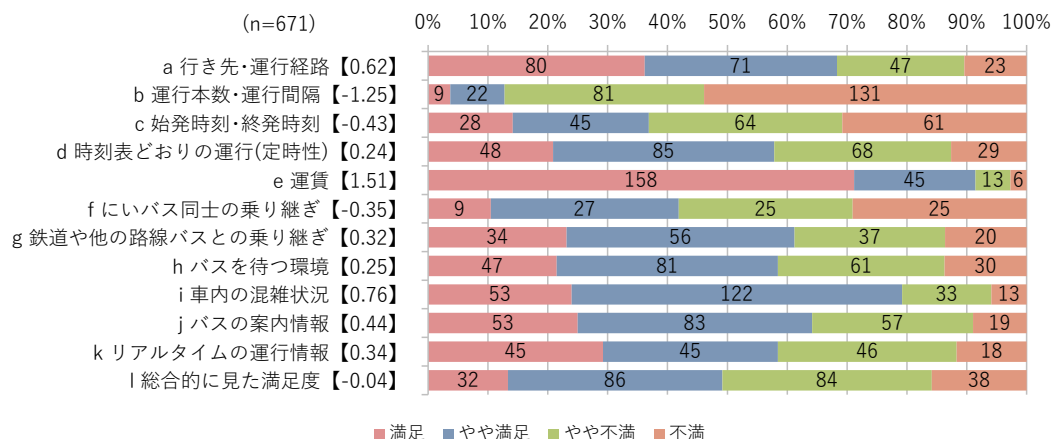
Q19 にいいバスについて、どのように感じていますか。

- 「e 運賃」や「i 車内の混雑状況」については比較的満足度が高くなっています。反対に「b 運行本数・運行間隔」や「c 始発時刻・終発時刻」、「f にいいバス同士の乗り継ぎ」は他の項目と比べて満足度が低い傾向にあり、特に「b 運行本数・運行間隔」の評価が低い状況です。



<分からない・無回答を除いた結果>

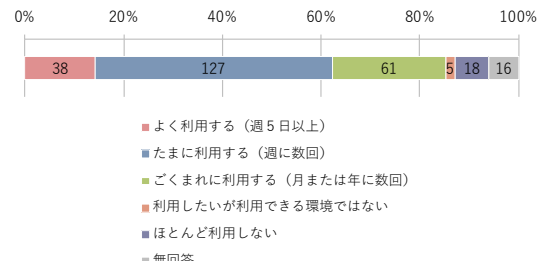
※ 【】内の値は「満足」+2、「やや満足」+1、「やや不満」-1、「不満」-2としたときの平均値



Q20 にいいバス以外の路線バスの利用頻度をお答えください。

- ・「たまに利用する（週に数回）」が約48%で最も多く、次いで「ごくまれに利用する」となっています。

選択肢	回答数	構成比
よく利用する（週5日以上）	38	14.3%
たまに利用する（週に数回）	127	47.9%
ごくまれに利用する（月または年に数回）	61	23.0%
利用したいが利用できる環境ではない	5	1.9%
ほとんど利用しない	18	6.8%
<無回答>	16	6.0%
合計	265	100.0%

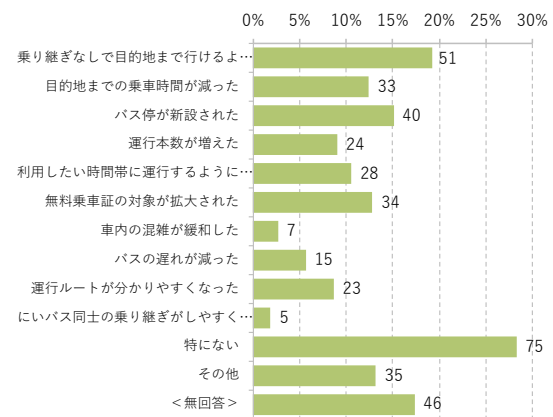


【4】にいいバスの見直しについて

Q21 にいいバスの見直しによって、便利になったと感じる点をお答えください。（複数回答可）

- ・「特にない」が全体の約28%で最も多く、次いで「乗り継ぎなしで目的地まで行けるようになった」が約19%となっています。

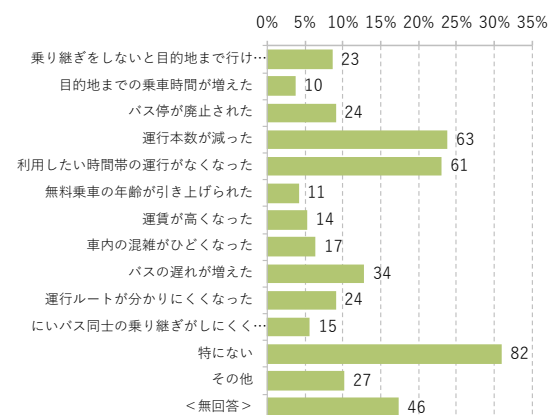
選択肢	回答数	構成比
乗り継ぎなしで目的地まで行けるようになった	51	19.2%
目的地までの乗車時間が減った	33	12.5%
バス停が新設された	40	15.1%
運行本数が増えた	24	9.1%
利用したい時間帯に運行するようになった	28	10.6%
無料乗車証の対象が拡大された	34	12.8%
車内の混雑が緩和した	7	2.6%
バスの遅れが減った	15	5.7%
運行ルートが分かりやすくなった	23	8.7%
にいいバス同士の乗り継ぎがしやすくなった	5	1.9%
特にない	75	28.3%
その他	35	13.2%
<無回答>	46	17.4%
合計	416	157.0%
回答者数	265	100.0%



Q22 にいいバスの見直しによって、不便になったと感じる点をお答えください。（複数回答可）

- ・「特にない」が全体の約31%で最も多く、次いで「運行本数が減った」が約24%、「利用したい時間帯の運行がなくなった」が約23%となっています。

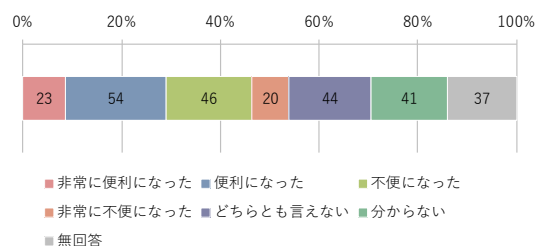
選択肢	回答数	構成比
乗り継ぎをしないと目的地まで行けなくなった	23	8.7%
目的地までの乗車時間が増えた	10	3.8%
バス停が廃止された	24	9.1%
運行本数が減った	63	23.8%
利用したい時間帯の運行がなくなった	61	23.0%
無料乗車の年齢が引き上げられた	11	4.2%
運賃が高くなった	14	5.3%
車内の混雑がひどくなった	17	6.4%
バスの遅れが増えた	34	12.8%
運行ルートが分かりにくくなった	24	9.1%
にいいバス同士の乗り継ぎがしにくくなった	15	5.7%
特にない	82	30.9%
その他	27	10.2%
<無回答>	46	17.4%
合計	451	170.2%
回答者数	265	100.0%



Q23 にいいバスの見直しによって、にいいバスの利便性は総合的にどのようなようになったと感じますか。

- ・ にい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はほぼ二分されています。

選択肢	回答数	構成比
非常に便利になった	23	8.7%
便利になった	54	20.4%
不便になった	46	17.4%
非常に不便になった	20	7.5%
どちらとも言えない	44	16.6%
分からない	41	15.5%
<無回答>	37	14.0%
合計	265	100.0%

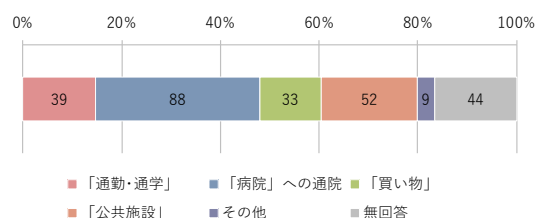


【5】今後の公共交通について

Q24 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」は何ですか。

- ・ 特に優先すべきと考える利用目的として、「病院への通院」が約33%で最も多くなっています。

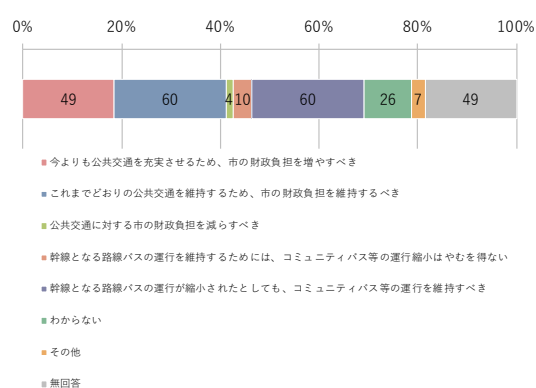
選択肢	回答数	構成比
「通勤・通学」	39	14.7%
「病院」への通院	88	33.2%
「買い物」	33	12.5%
「公共施設」	52	19.6%
その他	9	3.4%
<無回答>	44	16.6%
合計	265	100.0%



Q25 公共交通に対する市の財政負担について、あなたの考えに最も近いものは何ですか。

- ・ 「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べき」と「幹線となる路線バスの運行が縮小されたとしても、コミュニティバス等の運行を維持すべき」がそれぞれ約23%で最も多くなっています。にいいバスの利用者に対するアンケートであるため、市民アンケートと比較して「幹線となる路線バスの運行を維持するためには、コミュニティバス等の運行縮小はやむを得ない」との意見が少なく、「幹線となる路線バスの運行が縮小されたとしても、コミュニティバス等の運行を維持すべき」との意見が多い傾向が見られます。

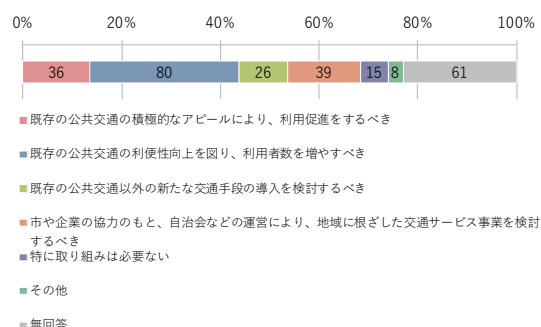
選択肢	回答数	構成比
今よりも公共交通を充実させるため、市の財政負担を増やすべき	49	18.5%
これまでどおりの公共交通を維持するため、市の財政負担を維持すべき	60	22.6%
公共交通に対する市の財政負担を減らすべき	4	1.5%
幹線となる路線バスの運行を維持するためには、コミュニティバス等の運行縮小はやむを得ない	10	3.8%
幹線となる路線バスの運行が縮小されたとしても、コミュニティバス等の運行を維持すべき	60	22.6%
わからない	26	9.8%
その他	7	2.6%
<無回答>	49	18.5%
合計	265	100.0%



Q26 あなたの住む地域における取り組みについて、あなたの考えに最も近いものは何ですか。

- 「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%で最も多くなっています。全体的な回答の傾向は、おおむね市民アンケートと同様になっています。

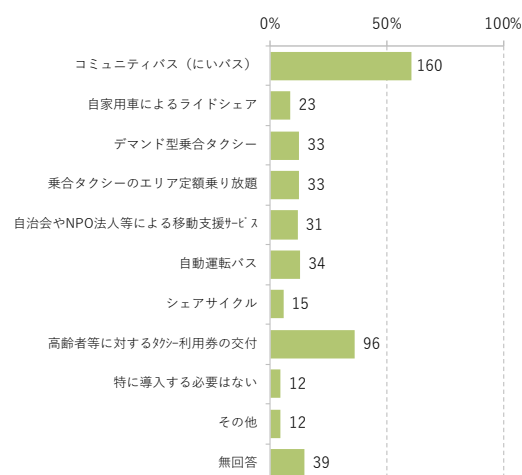
選択肢	回答数	構成比
既存の公共交通の積極的なアピールにより、利用促進をするべき	36	13.6%
既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき	80	30.2%
既存の公共交通以外の新たな交通手段の導入を検討するべき	26	9.8%
市や企業の協力のもと、自治会などの運営により、地域に根ざした交通サービス事業を検討するべき	39	14.7%
特に取り組みは必要ない	15	5.7%
その他	8	3.0%
<無回答>	61	23.0%
合計	265	100.0%



Q27 あなたの住む地域に導入した方がよいと考える交通施策は何ですか。（複数回答可）

- 「コミュニティバス（にいバス）」が全体の約60%で最も多くなっており、次いで「高齢者等に対するタクシー利用券の交付」となっています。にいバスの利用者に対するアンケートであるため、市民アンケートと比べて「コミュニティバス（にいバス）」と回答する方の割合が高い傾向が見られます。

選択肢	回答数	構成比
コミュニティバス（にいバス）	160	60.4%
自家用車によるライドシェア（タクシーが不足する時間等に一般のドライバーが自家用車で運送するサービス）	23	8.7%
デマンド型乗合タクシー（事前の予約状況に応じて運行経路や停車場所、時刻等が決まる乗合型のタクシー）	33	12.5%
乗合タクシーのエリア定額乗り放題（3のデマンド型乗合タクシーを月額制など定額で利用できるサービス）	33	12.5%
自治会やNPO法人等による移動支援サービス（地域が主体となり無償又はガソリン代等のみで送迎するもの）	31	11.7%
自動運転バス（運転手は乗車するが監視のみ又は運転手不在で運行するバス）	34	12.8%
シェアサイクル	15	5.7%
高齢者等に対するタクシー利用券の交付	96	36.2%
特に導入する必要はない	12	4.5%
その他	12	4.5%
<無回答>	39	14.7%
合計	488	184.2%
回答者数	265	100.0%



【6】自由回答

- ・記入者数は107人であり全体の約40%となっています。内容については、にいいバスに関するものが大半を占めており、その中でも運行本数に関する意見が多くなっています。具体的な本数については、1時間に1本程度はほしいという意見が最多であり、運行が厳しい状況は理解しつつも、日常的な利用を考えると増便を希望される記述が多く見られます。次いで多いのが今後のサービス提供に関連する内容で、本数と同じく現状は理解しつつも運行を維持してほしいといった内容となっています。無料乗車(証)に関する内容としては、少しは運賃を支払っても良い、または、支払ってもらい運行を続けるべきという意見が多くなっています。

大項目	小項目	回答数	構成比
にいいバス (140 件)	路線・ルート	5	1.9%
	本数	47	17.7%
	時間帯	11	4.2%
	運賃	4	1.5%
	無料乗車(証)	14	5.3%
	バス停設置場所・設置数	5	1.9%
	乗り継ぎ	3	1.1%
	バス停標識・バス待ち環境	2	0.8%
	車両	4	1.5%
	遅延	3	1.1%
	混雑	1	0.4%
	バスロケーションシステム	1	0.4%
	バスに関する情報・情報周知	2	0.8%
	運転手等の対応	6	2.3%
	片道しか利用できない	4	1.5%
	今後のサービス提供	17	6.4%
	R 5 運行見直し	11	4.2%
路線バス (4 件)	路線・ルート	1	0.4%
	本数	1	0.4%
	時間帯	1	0.4%
	遅延	1	0.4%
タクシー (1 件)	利用したくてもできない	1	0.4%
その他 (公共交通関連) (13 件)	デマンド交通	1	0.4%
	その他の移動サービス	2	0.8%
	公共交通の利用促進	2	0.8%
	地下鉄延伸	2	0.8%
	割引・補助金等の金銭的な支援	2	0.8%
	公共交通施策全般	3	1.1%
	交通の便が悪い	1	0.4%
その他 (その他) (19 件)	道路整備	1	0.4%
	その他	18	6.8%

※構成比は回答者全体（265 人）当たりの割合

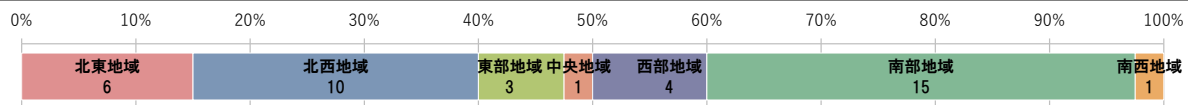
主な自由回答内容（記述内容からの抜粋、一部要約 / 項目ごとに意見が多い順に掲載）

■にいいバス
本数
せめて1時間に1本、にいいバスを出してほしい
にいいバスが運行するようになり大変便利になったが、1時間に1本に増やして頂けたら有難い
運転手さんが少ないと思うが、9:00～4:00 ぐらいまで1時間に1つあれば、もっと来ると思う
運転本数がもう少しあるといいと思う（特に通勤・通学の時間帯）
利用したくても、バスの本数が少なくて乗れない
今後のサービス提供
にいいバスによって移動手段ができありがたく思っている、ぜひ維持してほしい
長く続けてほしい
利用者の多少の負担増でも良いと思うので維持をお願いしたい
無料乗車（証）
75 歳以上の無料券を利用している方が多いが、100 円でも料金を設定した方が良いと思う
財政的に難しいのであれば、無料乗車証を廃止し半額でも良いので運賃をとるべき
妊娠中、産後で移動手段が限られる中、にいいバスの存在はとてもありがたい、ぜひ無料乗車券を継続していただきたい
無料乗車発行年齢を下げしてほしい
時間帯
最終便の時間が早すぎるため、せめてあと1時間ぐらいの1便がほしい
朝、夜の便数を増やしてほしい
土日祝日の始発、終バスの運行再開を望む
R 5 運行見直し
病院／老人福祉センターに行かなくなり不便
石神地区にやっとにいいバスが通り、特に高齢者には便利
本数が少なくなり、困っている
運転手等の対応
にいいバスの運転手は、大変気配りが良く、安全運転
概ね親切な方が多いが、運転手さんによっては乱暴な運転がある
路線・ルート／バス停設置場所・設置数
ひばりヶ丘北口入口をひばりヶ丘駅北口ロータリーまで伸ばしてほしい
〇〇経由のコースを設定してほしい

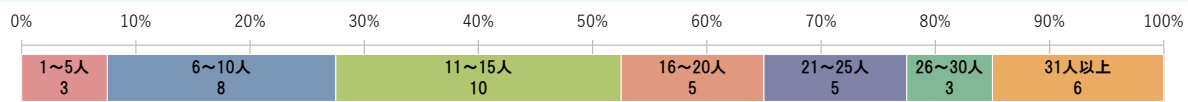
(4) 福祉・介護関係者アンケート

【1】回答者の基本情報

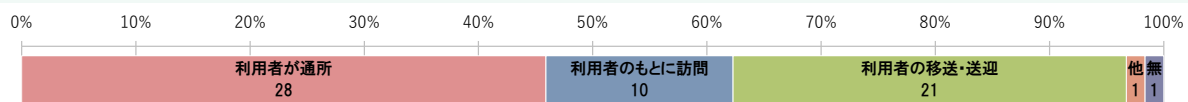
Q1 所在地をお答えください。(n=40)



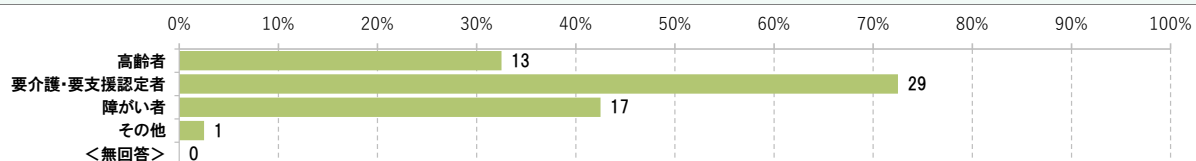
Q2 従業者数（事業所が複数ある場合、本アンケート送付先の事業所の従業者数）をお答えください。(n=40)



Q3 提供されている福祉・介護サービス内容についてお答えください。(複数回答可) (n=40)

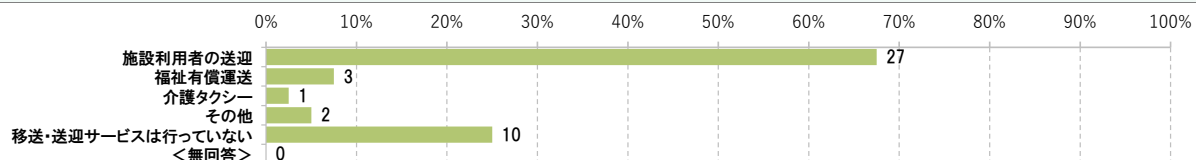


Q4 主なサービス利用者をお答えください。(複数回答可) (n=40)



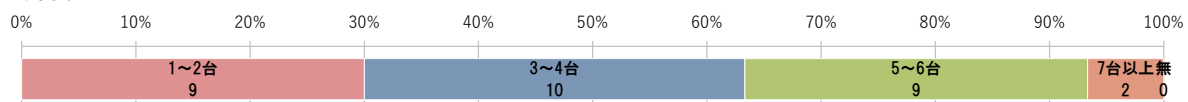
【2】移送・送迎サービスについて

Q5 提供されている移送・送迎サービスをお答えください。(複数回答可) (n=40)

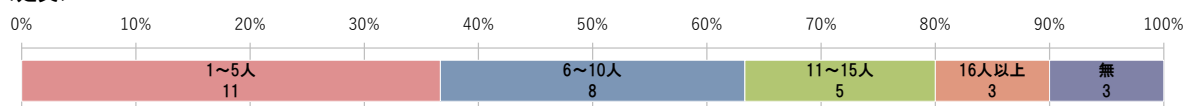


Q6 移送・送迎サービスに使用されている車両数と車両の定員をお答えください。(n=30)

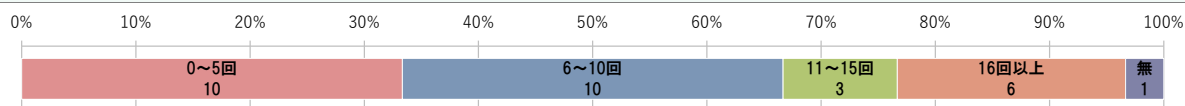
<車両数>



<定員>

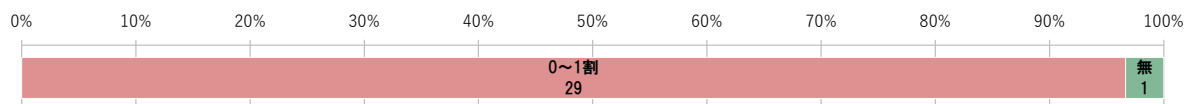


Q7 利用者1人あたりの月平均利用回数をお答えください。(n=30)

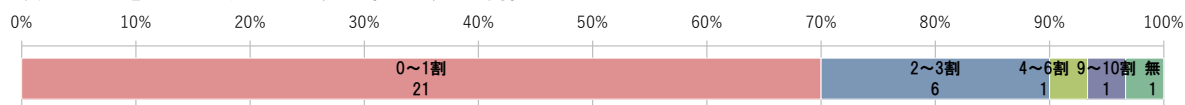


Q8 移送・送迎サービスを利用される方が他の移動手段を利用できるかについてお答えください。(n=30)

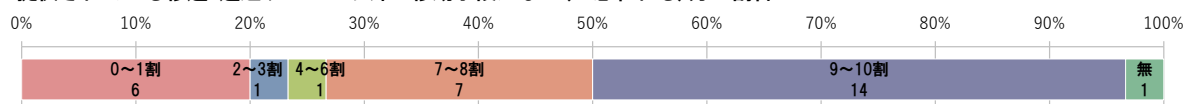
<自動車の運転ができる(と思われる)方の割合>



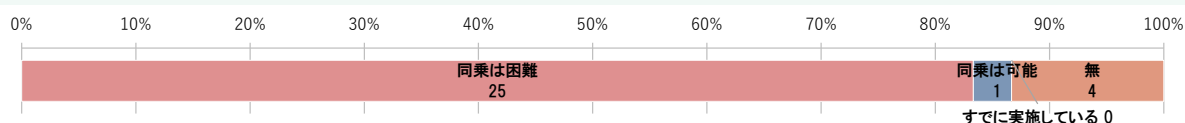
<鉄道やバスを一人で利用できる(と思われる)方の割合>



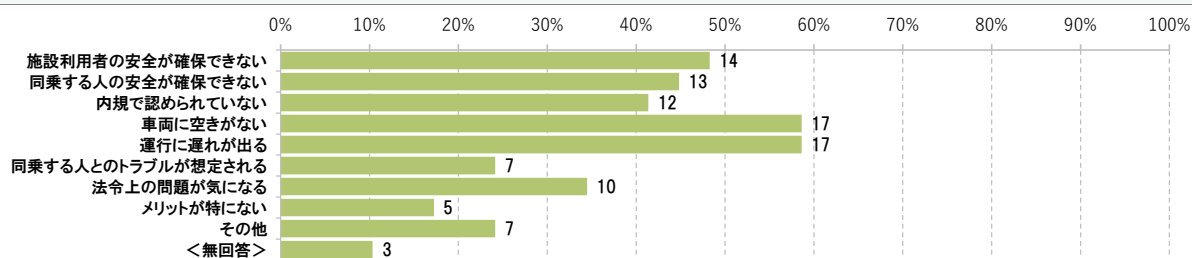
<提供されている移送・送迎サービス以外の移動手段がない(と思われる)方の割合>



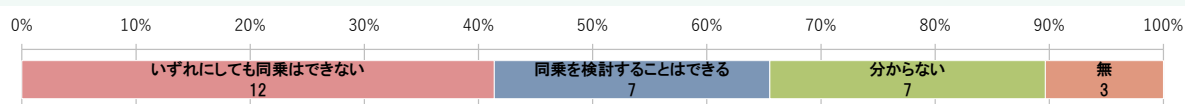
Q9 (施設利用者の送迎をされている場合)施設利用者以外の方が送迎車に同乗する(施設利用者と一緒を送迎をしてもらう)ことは可能でしょうか。(n=30)



Q10 同乗は困難とされた理由をお答えください。(複数回答可)(n=29)

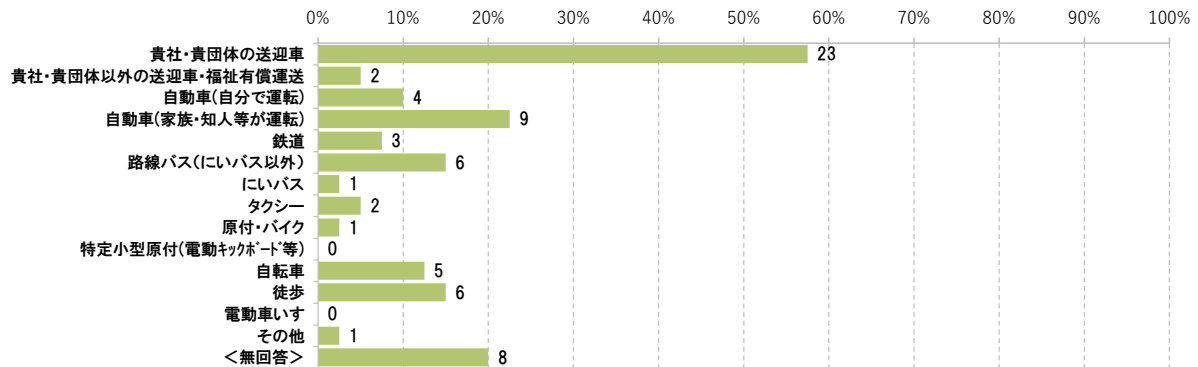


Q11 上記の問題が解消された場合、同乗について検討することができますか。(n=29)

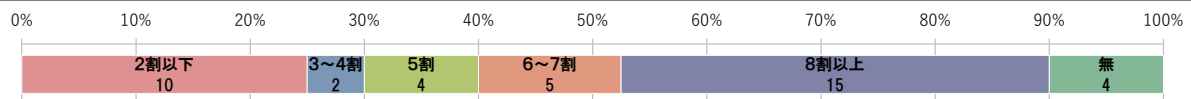


【3】サービス利用者について

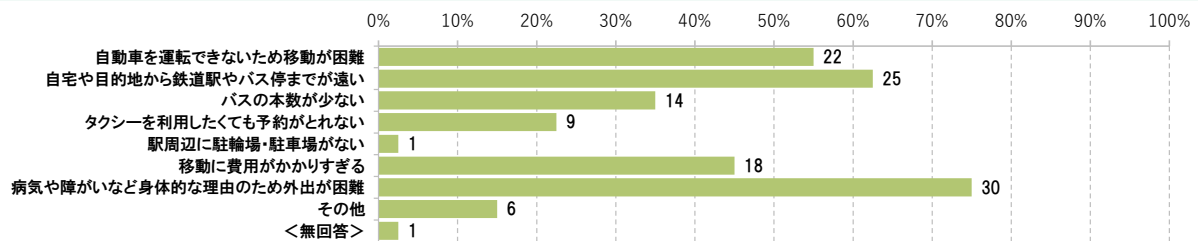
Q12 (通所型のサービスを提供されている場合) サービス利用者の主な通所手段をお答えください。(3つまで回答可) (n=40)



Q13 サービス利用者の日常の移動について、困っている・不便を感じている方はどの程度いらっしゃいますか。(n=40)



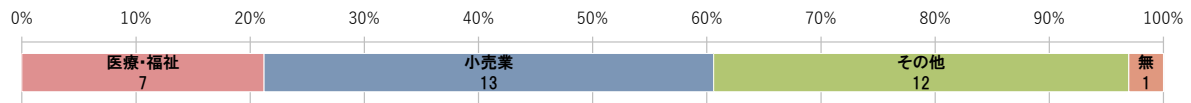
Q14 サービス利用者が日常の移動で困っていると考える理由をお答えください。(複数回答可) (n=40)



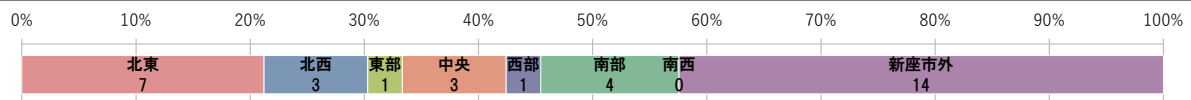
(5) 集客施設アンケート

【1】回答者の基本情報

Q1 主な事業内容をお答えください。(n=33)



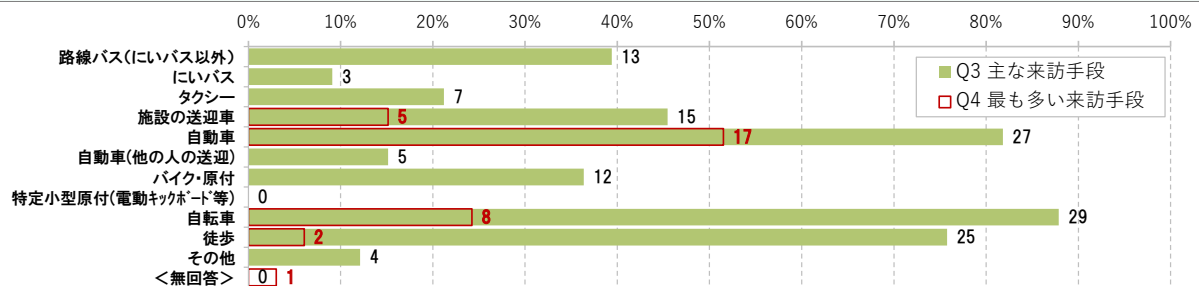
Q2 所在地をお答えください。(n=33)



【2】施設利用者について

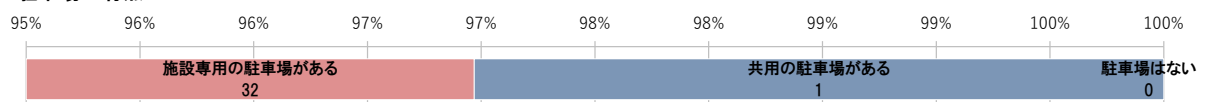
Q3 施設利用者の主な来訪手段が分かりましたらお答えください。(複数回答可) (n=33)

Q4 上記のうち、最も多い来訪手段をお答えください。(n=33)

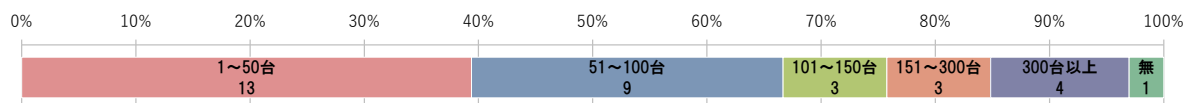


Q5 施設利用者用の駐車場の整備状況をお答えください。(n=33)

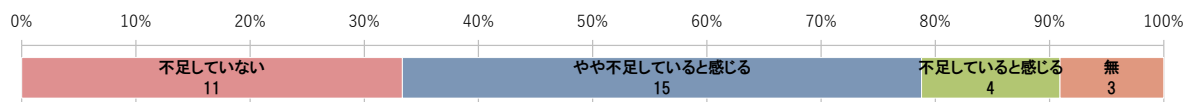
<駐車場の有無>



<駐車可能台数>

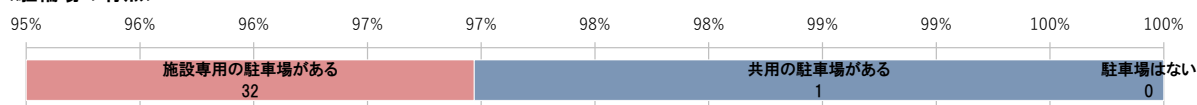


<駐車スペースの不足>

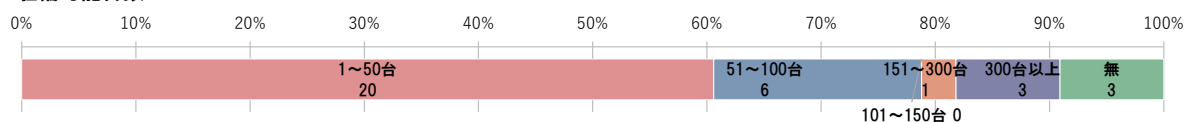


Q6 施設利用者用の駐輪場(自転車・バイク用駐車場)の整備状況をお答えください。(n=33)

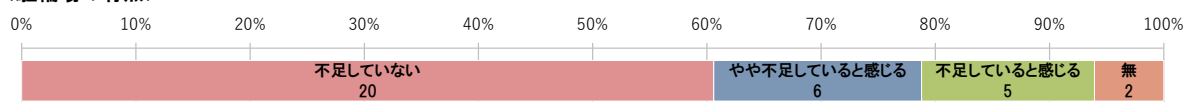
<駐輪場の有無>



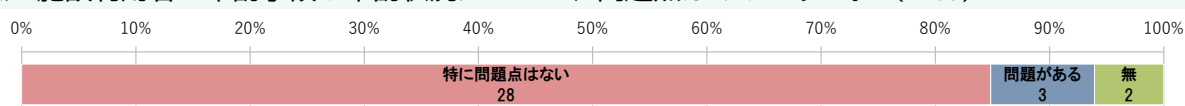
<駐輪可能台数>



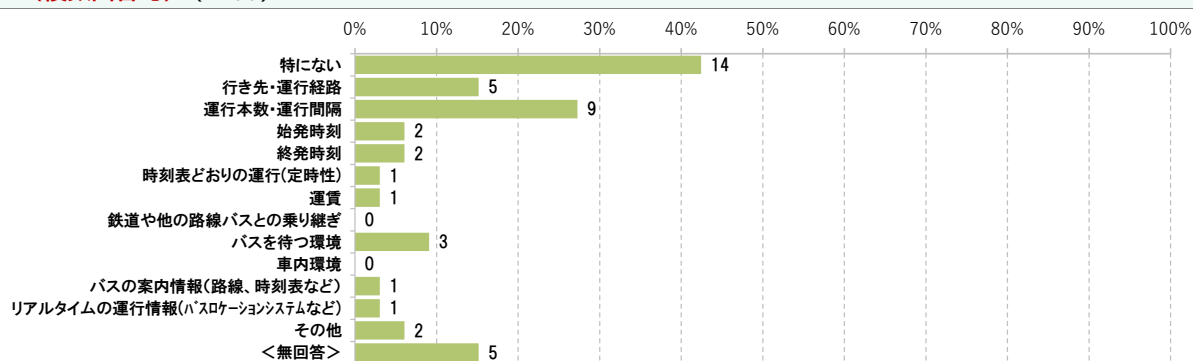
<駐輪場の有無>



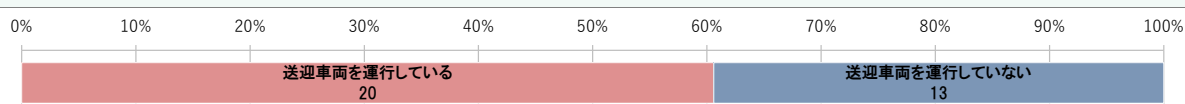
Q7 施設利用者の来訪手段や来訪状況について、問題点はありませんか。(n=33)



Q8 路線バス(コミュニティバスを含む)について改善を希望する内容があればお答えください。(複数回答可)(n=33)

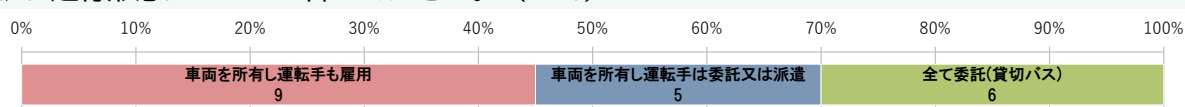


Q9 施設利用者や従業員のため、送迎車両を運行していますか。(n=33)

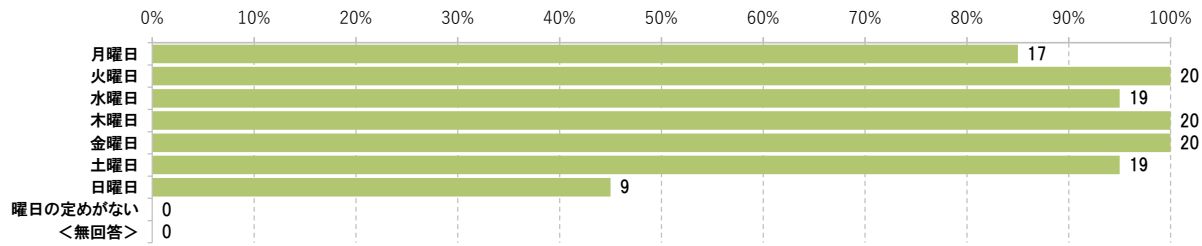


【3】送迎車両の運行について

Q10 運行形態についてお答えください。(n=20)

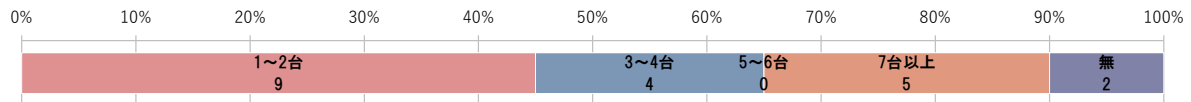


Q11 送迎車両を運行している曜日についてお答えください。(複数回答可) (n=20)

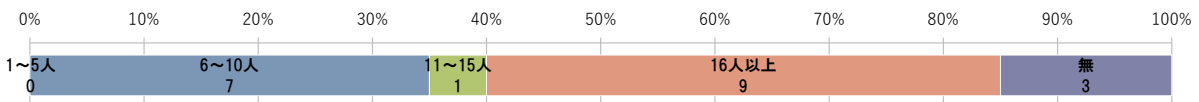


Q12 送迎車両の台数と車両定員、1日あたりの利用者数をお答えください。(n=20)

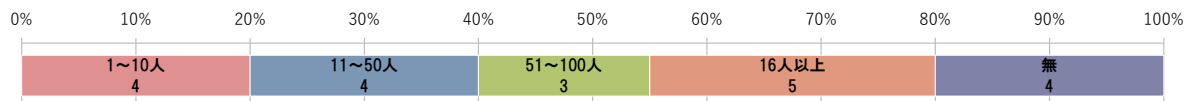
<車両数>



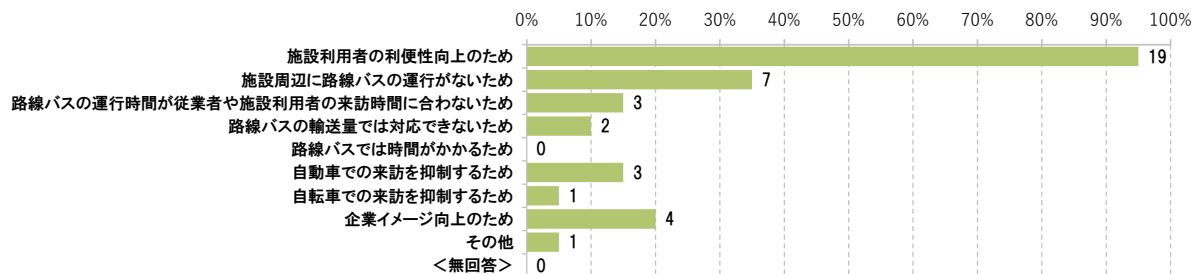
<定員>



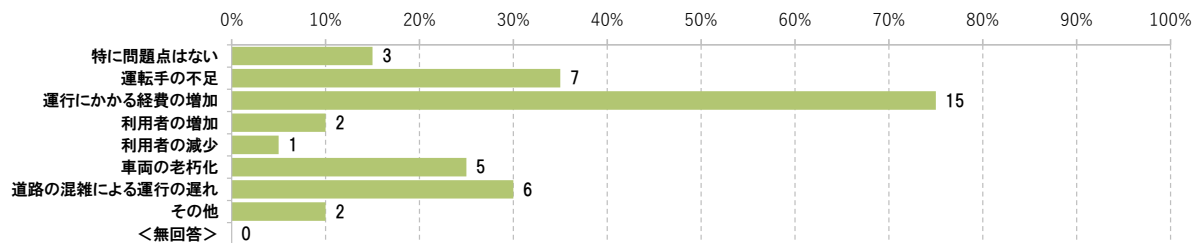
<利用者数(1日あたり)>



Q13 送迎車両の運行を行う理由をお答えください。(複数回答可) (n=20)

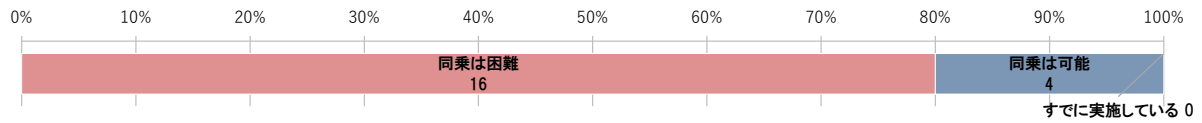


Q14 送迎車両の運行に当たって問題点があればお答えください。(複数回答可) (n=20)

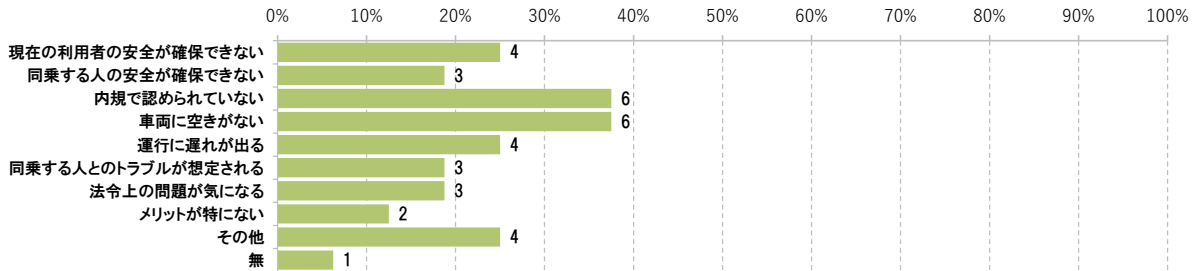


【4】一般の方の相乗りの可能性

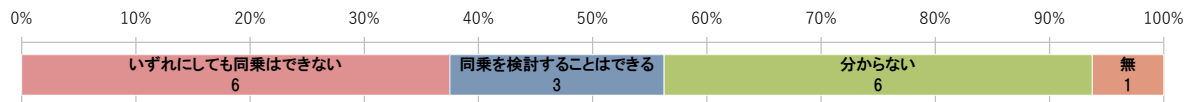
Q15 従業者・施設利用者以外の方が送迎車両に同乗する（一緒に送迎をしてもらう）ことは可能でしょうか。（n=20）



Q16 同乗は困難とされた理由をお答えください。（複数回答可）（n=16）



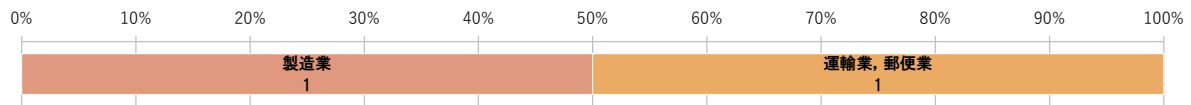
Q17 上記の問題が解消された場合、同乗について検討することができますか。（n=16）



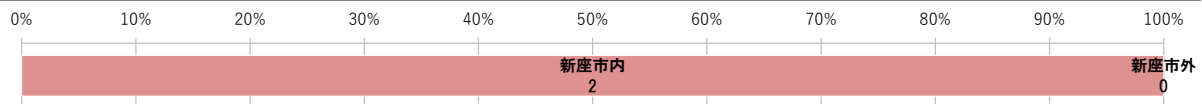
(6) 送迎を行う企業アンケート

【1】回答者の基本情報

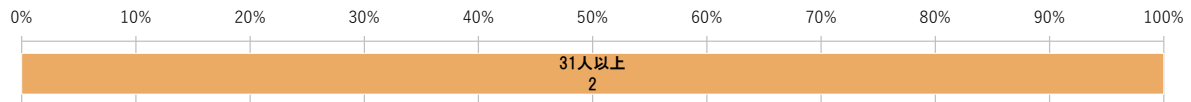
Q1 貴社の主な事業内容をお答えください。(n=2)



Q2 貴事業所の所在地をお答えください。(n=2)

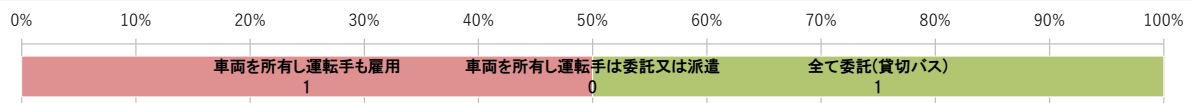


Q3 従業者数（事業所が複数ある場合、本アンケート送付先の事業所の従業者数）をお答えください。(n=2)

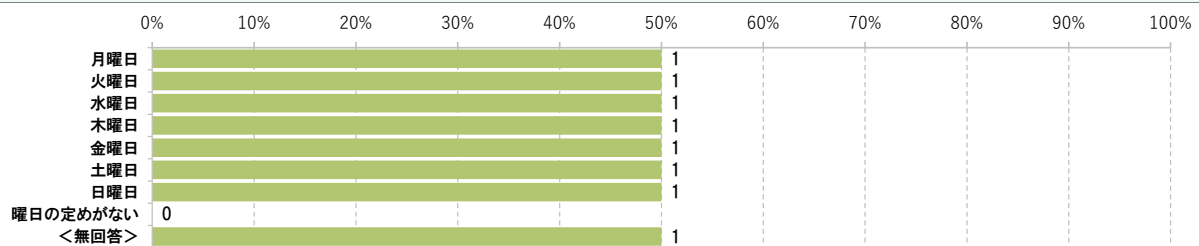


【2】送迎車両の運行について

Q4 運行形態についてお答えください。(n=2)

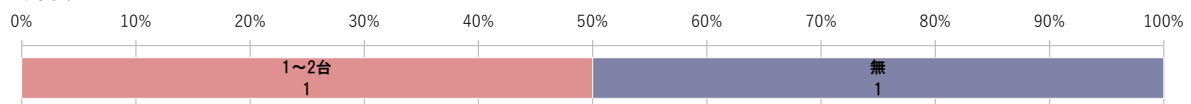


Q5 送迎車両を運行している曜日についてお答えください。(複数回答可) (n=2)

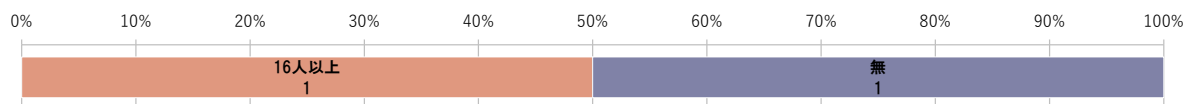


Q6 送迎車両の台数と車両定員、1日あたりの利用者数をお答えください。(n=2)

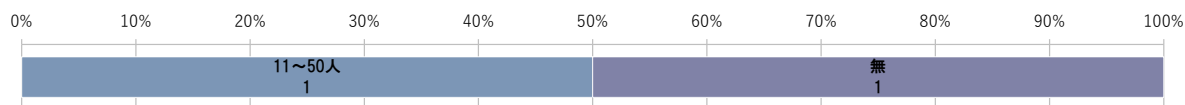
<車両数>



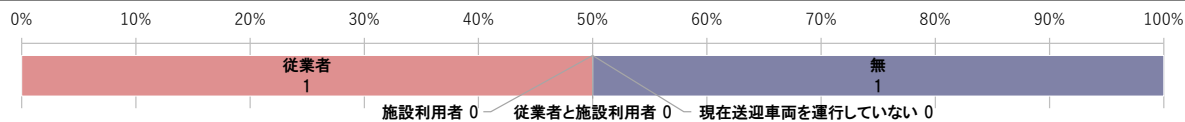
<定員>



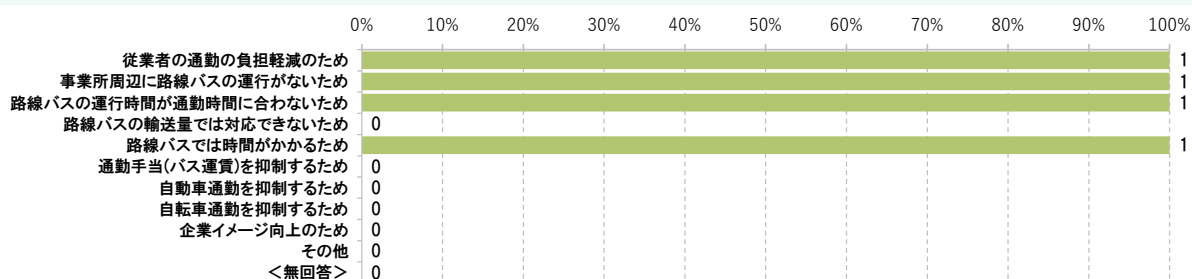
<利用者数（1日あたり）>



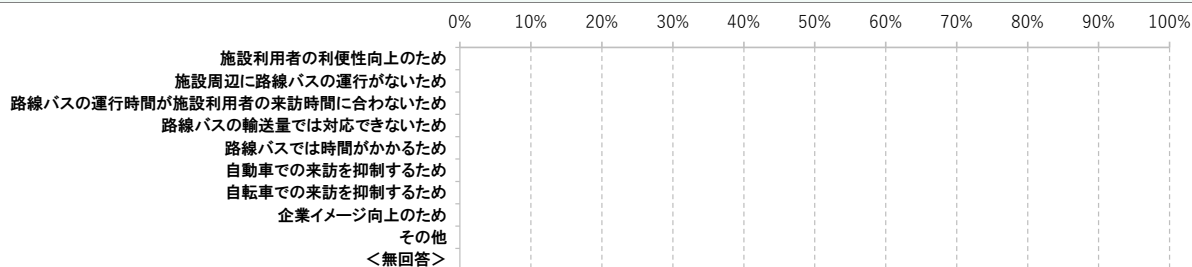
Q7 送迎車両を利用される方をお答えください。（n=2）



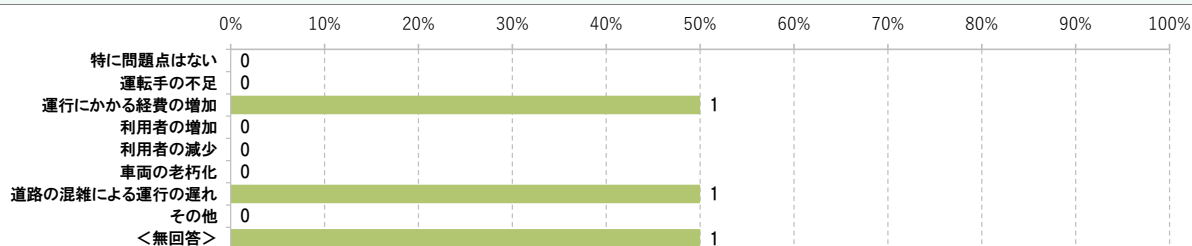
Q8 【従業員が利用している場合】従業員の送迎を行う理由をお答えください。（複数回答可）（n=1）



Q9 【施設利用者が利用している場合】施設利用者の送迎を行う理由をお答えください。（複数回答可）（n=0）

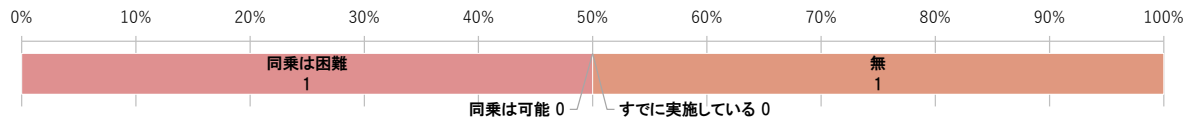


Q10 送迎車両の運行に当たって問題点があればお答えください。（複数回答可）（n=2）

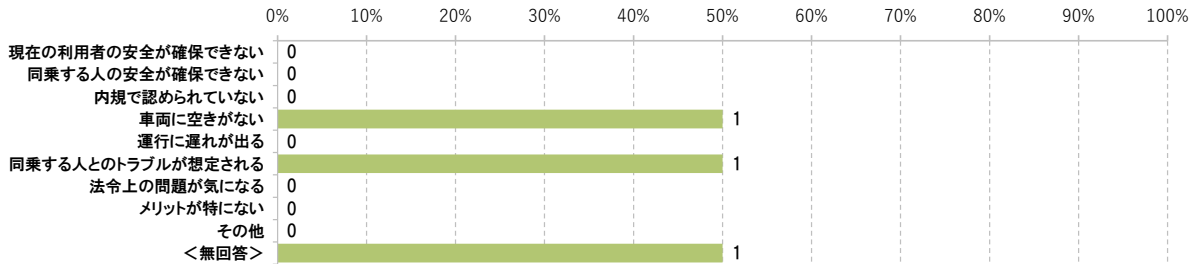


【3】一般の方の相乗りの可能性

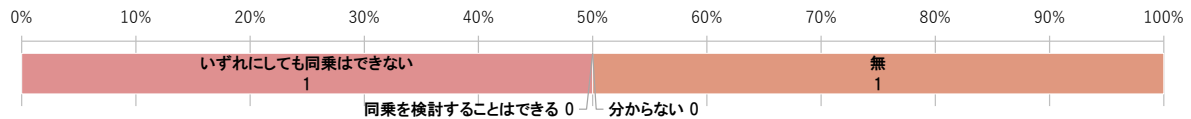
Q11 従業者・施設利用者以外の方が送迎車両に同乗する（一緒に送迎をしてもらう）ことは可能でしょうか。（n=2）



Q12 同乗は困難とされた理由をお答えください。（複数回答可）（n=2）

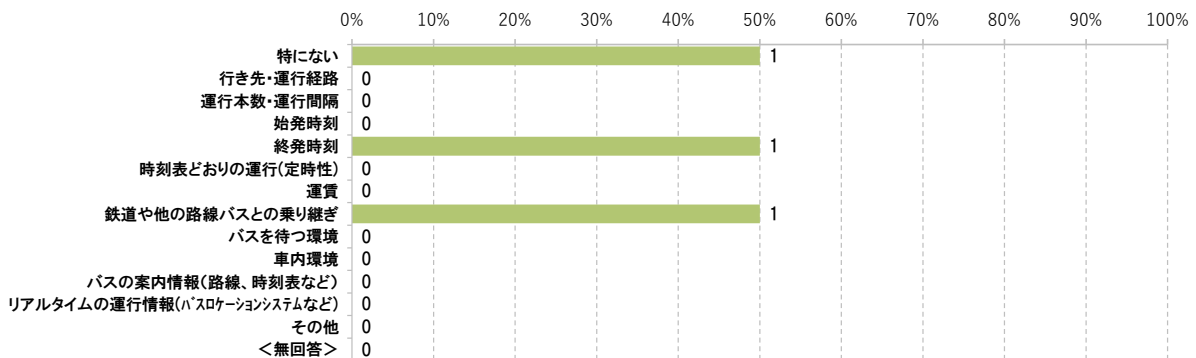


Q13 上記の問題が解消された場合、同乗について検討することができますか。（n=2）

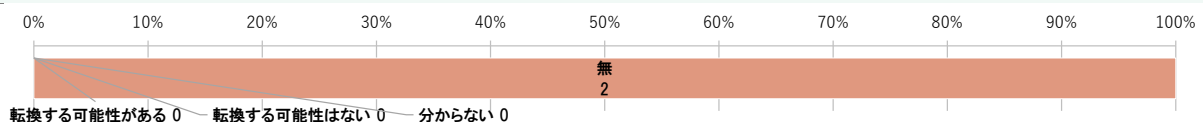


【4】路線バス・コミバスへの要望

Q14 路線バスについて改善を希望する内容があればお答えください。（複数回答可）（n=2）



Q15 上記の内容が改善された場合、送迎車両から公共交通への転換の可能性はありますか。（n=2）



(7) 福祉・介護関係者／集客施設／送迎を行う企業アンケート

※ 福は福祉・介護関係者アンケート、困は集客施設アンケート、送は送迎を行う企業アンケートにおける設問

【1】回答者の基本情報

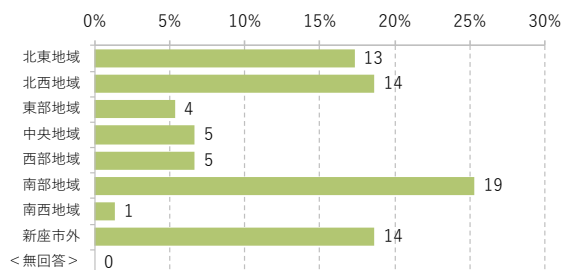
福Q1 所在地をお答えください。

困Q2 所在地をお答えください。

送Q2 貴事業所の所在地をお答えください。

- ・市内の事業所の回答が約8割、市外の事業所が約2割となっています（福祉・介護関係者アンケートの対象は市内事業者のみ）。

回 答	回答数	構成比
北東地域	13	17.3%
北西地域	14	18.7%
東部地域	4	5.3%
中央地域	5	6.7%
西部地域	5	6.7%
南部地域	19	25.3%
南西地域	1	1.3%
新座市外	14	18.7%
<無回答>	0	0.0%
合計	75	100.0%

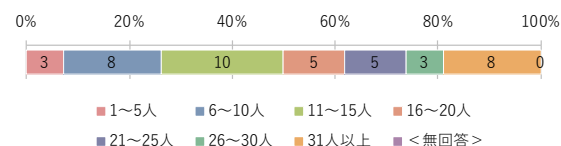


福Q2 従業者数（事業所が複数ある場合、本アンケート送付先の事業所の従業者数）をお答えください。

送Q3 従業者数（事業所が複数ある場合、本アンケート送付先の事業所の従業者数）をお答えください。

- ・階級別にみると、11～15人が最も多くなっています。

回 答	回答数	構成比
1～5人	3	7.1%
6～10人	8	19.0%
11～15人	10	23.8%
16～20人	5	11.9%
21～25人	5	11.9%
26～30人	3	7.1%
31人以上	8	19.0%
<無回答>	0	0.0%
合計	42	100.0%



【2】送迎について

困Q10 運行形態についてお答えください。

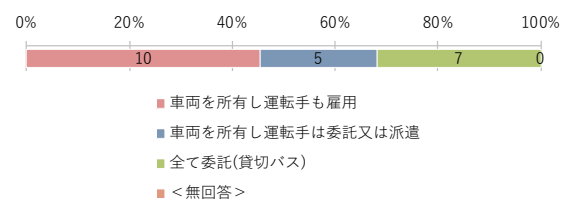
送Q4 運行形態についてお答えください。

- ・「車両を所有し運転手も雇用」している事業所が約半数、委託（一部委託を含む）が約半数となっています。

選択肢	回答数	構成比
車両を所有し運転手も雇用	10	45.5%
車両を所有し運転手は委託又は派遣	5	22.7%
全て委託(貸切バス)	7	31.8%
<無回答>	0	0.0%
合計	22	100.0%

回答対象外数

13

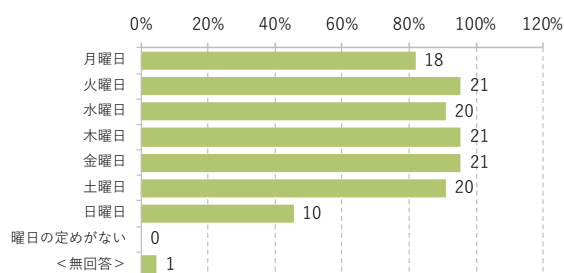


図Q11 送迎車両を運行している曜日についてお答えください。(複数回答可)

図Q5 送迎車両を運行している曜日についてお答えください。(複数回答可)

- 平日、土曜日は、ほぼすべての事業所が送迎車両を運行しており、日曜日は約半数が運行している状況です。

選択肢	回答数	構成比
月曜日	18	81.8%
火曜日	21	95.5%
水曜日	20	90.9%
木曜日	21	95.5%
金曜日	21	95.5%
土曜日	20	90.9%
日曜日	10	45.5%
曜日の定めがない	0	0.0%
<無回答>	1	4.5%
合計	132	600.0%
回答者数	22	100.0%
回答対象外数	13	



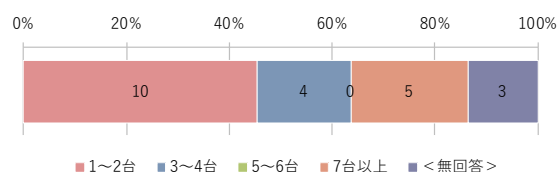
図Q12 送迎車両の台数と車両定員、1日あたりの利用者数をお答えください。

図Q6 送迎車両の台数と車両定員、1日あたりの利用者数をお答えください。

- 送迎車両の台数や定員、利用者数は送迎目的や対象者などによってさまざまとなっています。定員を見ると、中型免許以上が必要となる11人以上が約半数となっています。

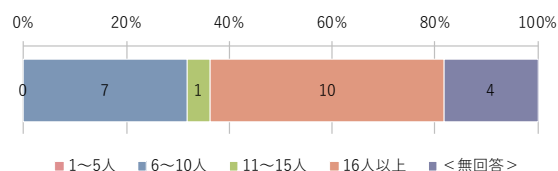
<車両数>

回 答	回答数	構成比
1～2台	10	45.5%
3～4台	4	18.2%
5～6台	0	0.0%
7台以上	5	22.7%
<無回答>	3	13.6%
合計	22	100.0%
回答対象外数	13	



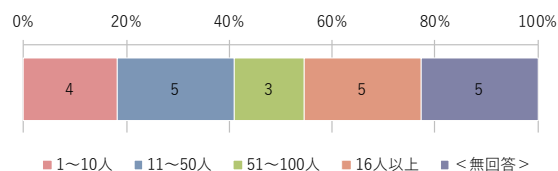
<定員>

回 答	回答数	構成比
1～5人	0	0.0%
6～10人	7	31.8%
11～15人	1	4.5%
16人以上	10	45.5%
<無回答>	4	18.2%
合計	22	100.0%
回答対象外数	13	



<利用者数(1日あたり)>

回 答	回答数	構成比
1～10人	4	18.2%
11～50人	5	22.7%
51～100人	3	13.6%
16人以上	5	22.7%
<無回答>	5	22.7%
合計	22	100.0%
回答対象外数	13	

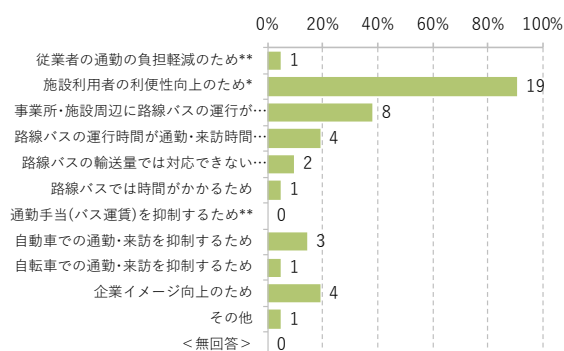


図Q13 送迎車両の運行を行う理由をお答えください。(複数回答可)

図Q8 【従業員が利用している場合】従業員の送迎を行う理由をお答えください。(複数回答可)

- ・送迎を行う理由として多いのは「施設利用者の利便性向上のため」といった付加価値によるものとなっています。次いで、事業所や施設周辺に「路線バスの運行がないため」となっています。

選択肢	回答数	構成比
従業員の通勤の負担軽減のため**	1	4.8%
施設利用者の利便性向上のため*	19	90.5%
事業所・施設周辺に路線バスの運行がないため	8	38.1%
路線バスの運行時間が通勤・来訪時間に合わないため	4	19.0%
路線バスの輸送量では対応できないため	2	9.5%
路線バスでは時間がかかるため	1	4.8%
通勤手当(バス運賃)を抑制するため**	0	0.0%
自動車での通勤・来訪を抑制するため	3	14.3%
自転車での通勤・来訪を抑制するため	1	4.8%
企業イメージ向上のため	4	19.0%
その他	1	4.8%
<無回答>	0	0.0%
合計	44	209.5%
回答者数	21	100.0%
回答対象外数	14	



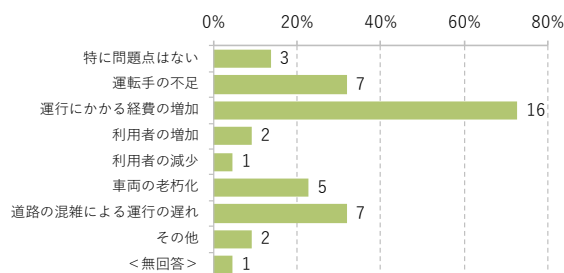
*は集客施設アンケートのみ、**は送迎を行う企業アンケートのみで設定した選択肢

図Q14 送迎車両の運行に当たって問題点があればお答えください。(複数回答可)

図Q10 送迎車両の運行に当たって問題点があればお答えください。(複数回答可)

- ・最も多いのは「運行にかかる経費の増加」、次いで「運転手の不足」「道路の混雑による運行の遅れ」となっています。

選択肢	回答数	構成比
特に問題点はない	3	13.6%
運転手の不足	7	31.8%
運行にかかる経費の増加	16	72.7%
利用者の増加	2	9.1%
利用者の減少	1	4.5%
車両の老朽化	5	22.7%
道路の混雑による運行の遅れ	7	31.8%
その他	2	9.1%
<無回答>	1	4.5%
合計	44	200.0%
回答者数	22	100.0%
回答対象外数	13	



【3】送迎車両の同乗について

【図】Q9 （施設利用者の送迎をされている場合）施設利用者以外の方が送迎車に同乗する（施設利用者と一緒に送迎をしてもらう）ことは可能でしょうか。

【表】Q15 従業者・施設利用者以外の方が送迎車両に同乗する（一緒に送迎をしてもらう）ことは可能でしょうか。

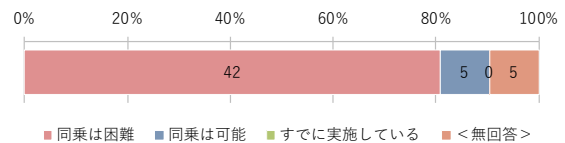
【図】Q11 従業者・施設利用者以外の方が送迎車両に同乗する（一緒に送迎をしてもらう）ことは可能でしょうか。

- ・「同乗は困難」が8割を超えており、「同乗は可能」は1割未満となっています。「同乗は可能」との回答は、福祉・介護関係者アンケートで1票、集客施設/送迎を行う企業アンケートで4票となっています。

選択肢	回答数	構成比
同乗は困難	42	80.8%
同乗は可能	5	9.6%
すでに実施している	0	0.0%
<無回答>	5	9.6%
合計	52	100.0%

回答対象外数

23



【図】Q10 同乗は困難とされた理由をお答えください。（複数回答可）

【表】Q16 同乗は困難とされた理由をお答えください。（複数回答可）

【図】Q12 同乗は困難とされた理由をお答えください。（複数回答可）

- ・同乗が困難な理由として「車両に空きがない」が約51%で最も多く、次いで「運行に遅れが出る」が約45%、「現在の利用者の安全が確保できない」「内規で認められていない」が約38%となっています。

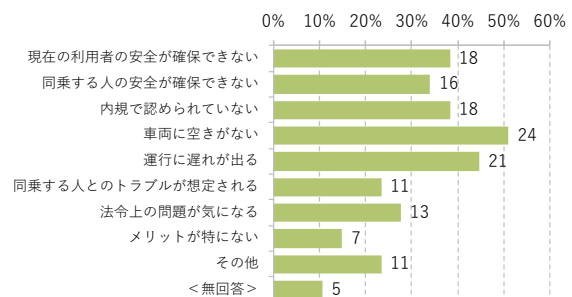
選択肢	回答数	構成比
現在の利用者の安全が確保できない	18	38.3%
同乗する人の安全が確保できない	16	34.0%
内規で認められていない	18	38.3%
車両に空きがない	24	51.1%
運行に遅れが出る	21	44.7%
同乗する人とのトラブルが想定される	11	23.4%
法令上の問題が気になる	13	27.7%
メリットが特にならない	7	14.9%
その他	11	23.4%
<無回答>	5	10.6%
合計	144	306.4%

回答者数

47

回答対象外数

28



【図】Q11 上記の問題が解消された場合、同乗について検討することができますか。

【表】Q17 上記の問題が解消された場合、同乗について検討することができますか。

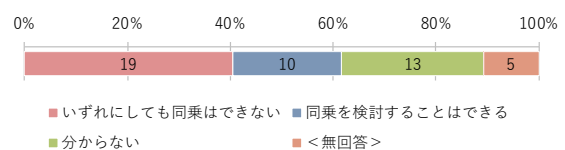
【図】Q13 上記の問題が解消された場合、同乗について検討することができますか。

- ・「いずれにしても同乗はできない」との回答が約4割、「同乗を検討することはできる」は約2割となっています。

選択肢	回答数	構成比
いずれにしても同乗はできない	19	40.4%
同乗を検討することはできる	10	21.3%
分からない	13	27.7%
<無回答>	5	10.6%
合計	47	100.0%

回答対象外数

28



【4】バスに対する要望について

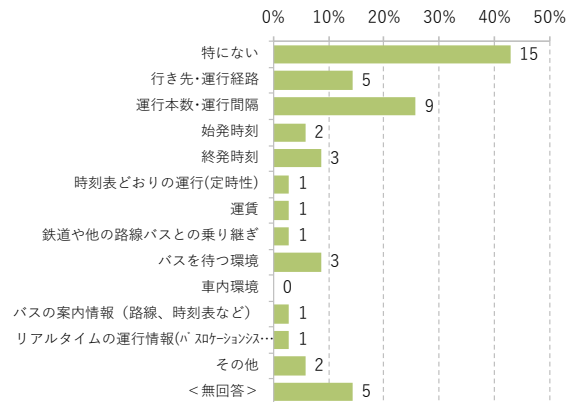
図Q8 路線バス（コミュニティバスを含む）について改善を希望する内容があればお答えください。（複数回答可）

図Q14 路線バスについて改善を希望する内容があればお答えください。（複数回答可）

※大項目において「路線バス（コミュニティバスを含む）」と記載

- ・「特にない」が4割を超えており最も多いですが、それ以外では「運行本数・運行間隔」「行き先・運行経路」といったバスの運行に直接関係する内容が多くなっています。

選択肢	回答数	構成比
特にない	15	42.9%
行き先・運行経路	5	14.3%
運行本数・運行間隔	9	25.7%
始発時刻	2	5.7%
終発時刻	3	8.6%
時刻表どおりの運行(定時性)	1	2.9%
運賃	1	2.9%
鉄道や他の路線バスとの乗り継ぎ	1	2.9%
バスを待つ環境	3	8.6%
車内環境	0	0.0%
バスの案内情報（路線、時刻表など）	1	2.9%
リアルタイムの運行情報(バスロケーションシステムなど)	1	2.9%
その他	2	5.7%
<無回答>	5	14.3%
合計	49	140.0%
回答者数	35	100.0%



3. にいバスOD調査結果

(1) 概要

調査日：令和6年10月4日 金曜日

調査方法：全コース・全便に調査員が乗車し、全てのにいバス利用者（アンケート調査に協力いただけない方を含む）の乗降バス停（OD）を調査員が目視で確認し記録する。

利用者数：

コース	利用者数
東久留米コース	131 人
志木コース	227 人
清瀬コース	130 人
ひばりヶ丘コース	148 人
全体	636 人

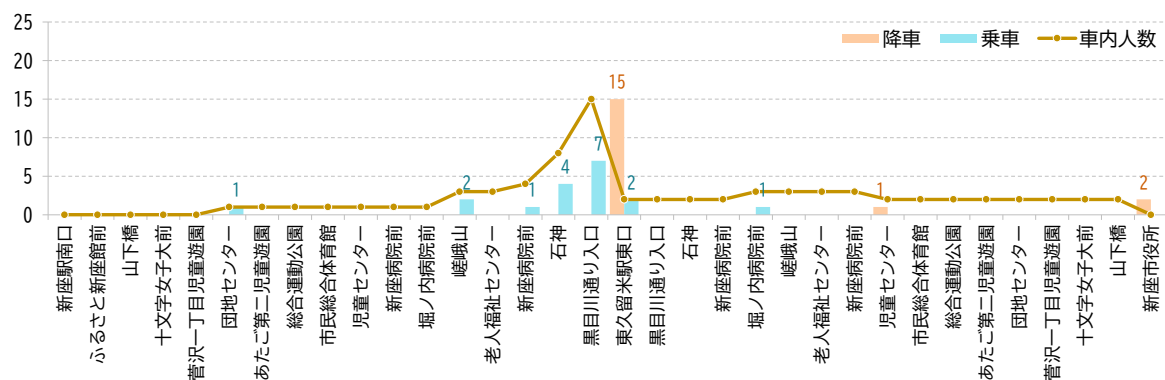
(2) バス停別利用状況

バス停	東久留米		志木		清瀬		ひばりヶ丘		全体	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
新座市役所	8	6	23	18	26	32	23	31	80	87
こもれび通り入口							0	3	0	3
エクレール前							6	6	6	6
畑中ふれあい遊園							8	1	8	1
原ヶ谷戸							5	6	5	6
新座高校							7	10	7	10
新座市営墓園							2	3	2	3
栄公民館前							9	11	9	11
栄六条通り東							4	5	4	5
栄六条通り西							2	4	2	4
池田小入口							1	1	1	1
並木レジャー農園							5	3	5	3
前原							9	2	9	2
庚申塚前							7	5	7	5
第五中学校前							8	5	8	5
野寺小学校東							13	5	13	5
栗原公民館前							11	7	11	7
栗原ふれあいの家							2	2	2	2
ひばりヶ丘駅入口							18	36	18	36
栄五条通り入口							3	0	3	0
栄三条通り西							2	0	2	0
栄三条通り東							3	2	3	2
ふるさと新座館前	1	0	6	7	0	3			7	10
新座駅南口	6	11	29	57	20	16			55	84
山下橋	3	3							3	3
十文字女子大前	5	5							5	5
菅沢一丁目児童遊園	1	1							1	1
団地センター	4	2							4	2
あたご第二児童遊園	0	1							0	1
総合運動公園	0	1							0	1
市民総合体育館	0	2							0	2
児童センター	2	1			2	1			4	2
新座病院前	8	5			8	3			16	8
堀ノ内病院前	9	4			4	4			13	8
嵯峨山	2	1			0	2			2	3
老人福祉センター	13	8			10	13			23	21
石神	22	13							22	18
黒目川通り入口	26	14							26	16
東久留米駅東口	21	53							21	46
新座警察署前			10	11	5	5			15	16
平林寺					2	2			2	2
新座中学校					1	3			1	3
静風荘病院前					2	1			2	1
石神小学校					4	5			4	5
西堀					6	2			6	2
西堀南					4	4			4	4
西堀・新堀コミュニティセンター					5	1			5	1
小山入口					8	4			8	4
新堀二丁目					1	0			1	0
新堀淵					4	5			4	5
八軒					4	2			4	2
清瀬駅南					1	2			1	2
清瀬駅入口					13	20			13	20
野火止氷川神社前			11	8					11	8
野火止中央			7	0					7	0
北野入口			11	3					11	3
北野中央			8	5					8	5
北野病院前			12	4					12	4
東寮前			17	9					17	11
新座志木中央総合病院			22	10					22	12
志木駅南口			13	36					13	32
富士見ヶ丘団地			19	25					19	25
新座団地東			6	4					6	4
新座団地			17	6					17	6
第二老人福祉センター			4	14					4	14
新座柳瀬高校入口			7	6					7	6
大和田			4	3					4	3
新座駅北入口			1	1					1	1
全体	131	131	227	227	130	130	148	148	636	636

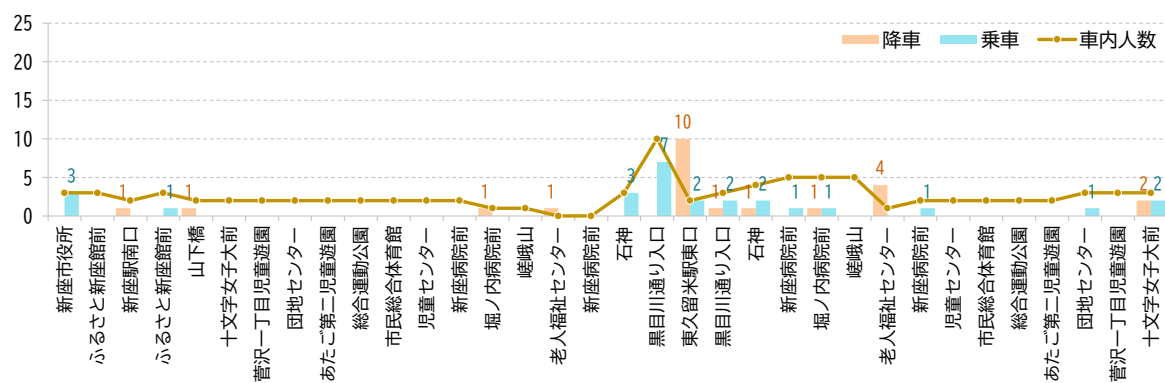
(3) コース別・便別利用状況

① 東久留米コース

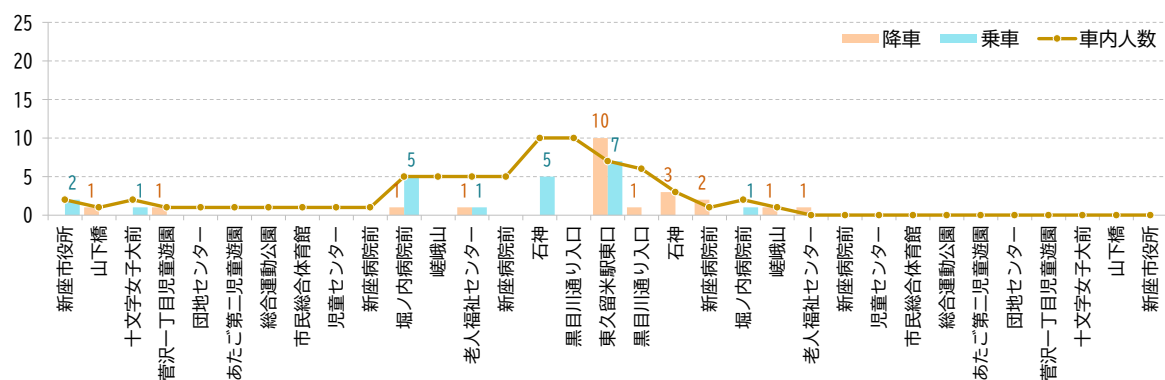
1 便



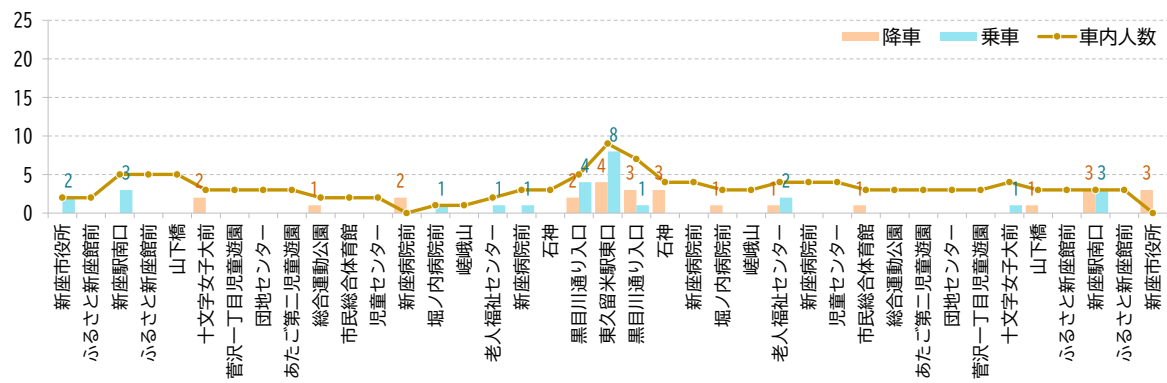
2 便



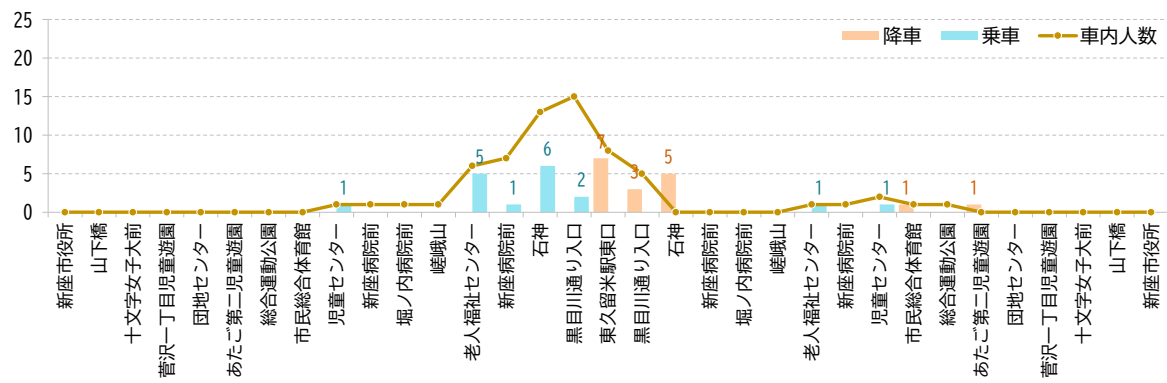
3 便



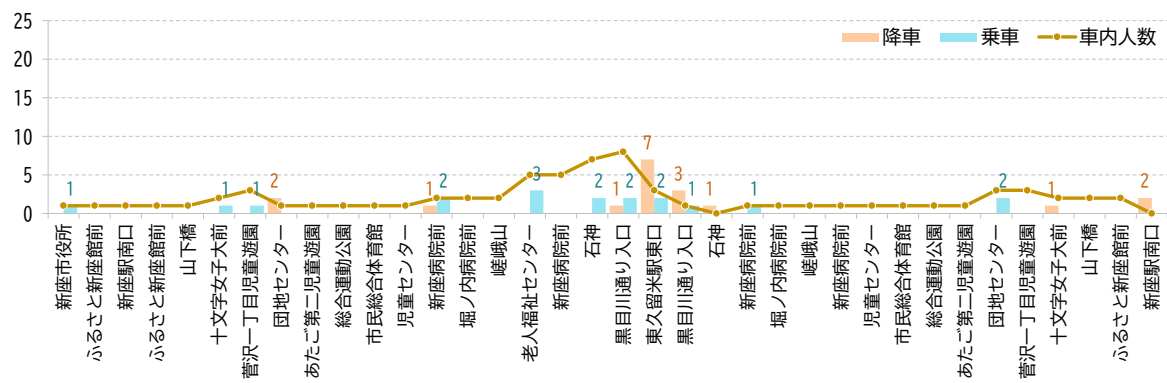
4 便



5 便

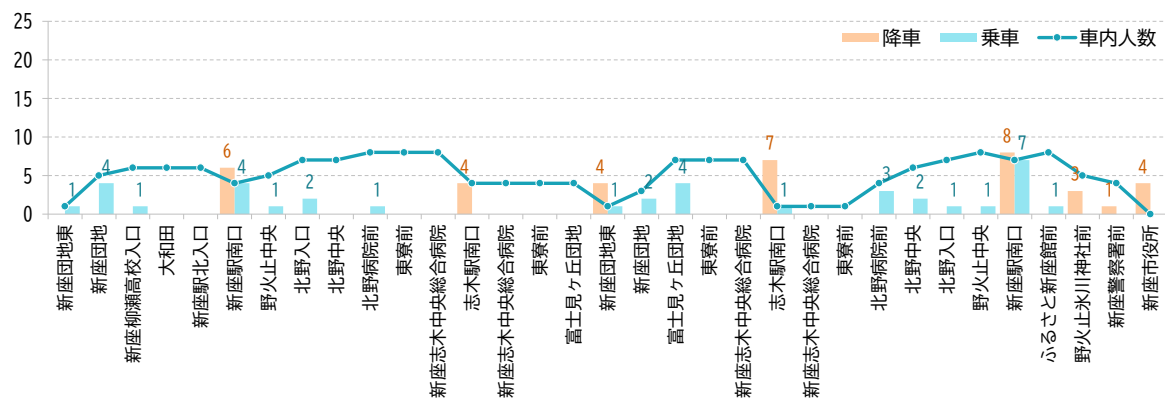


6 便

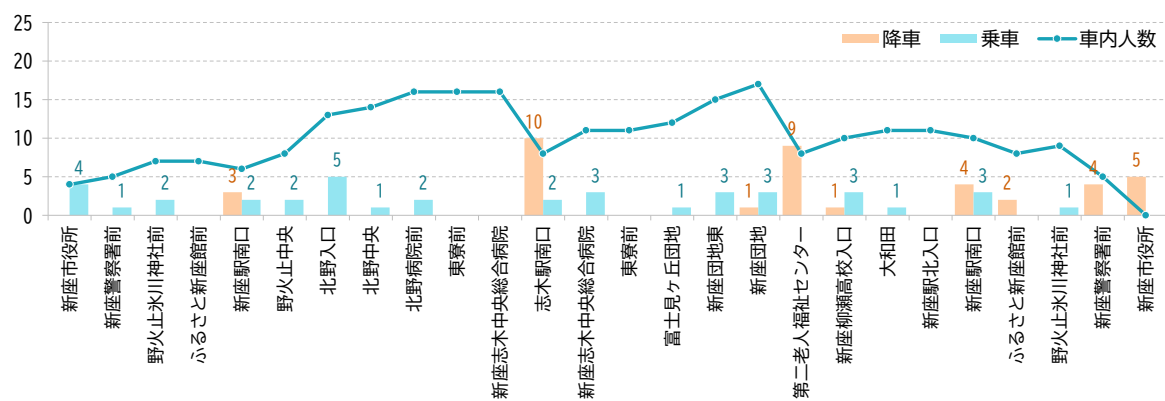


②志木コース

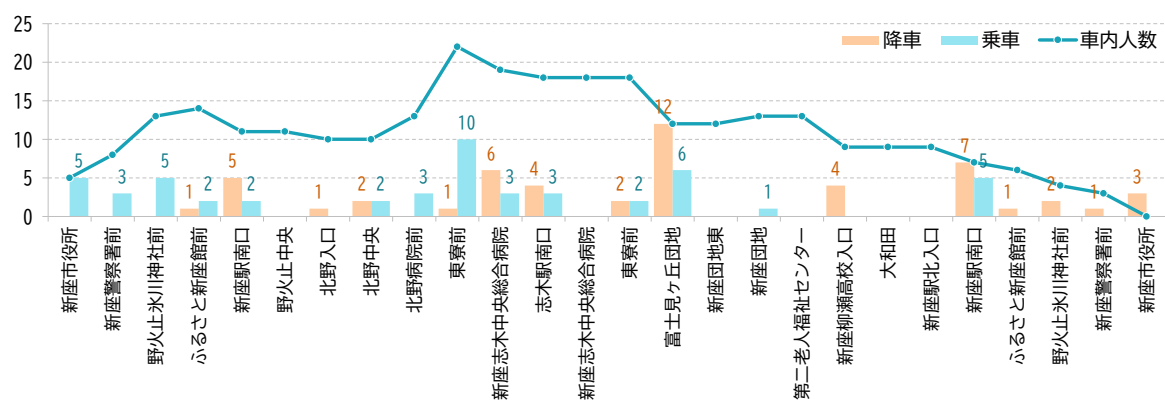
1 便



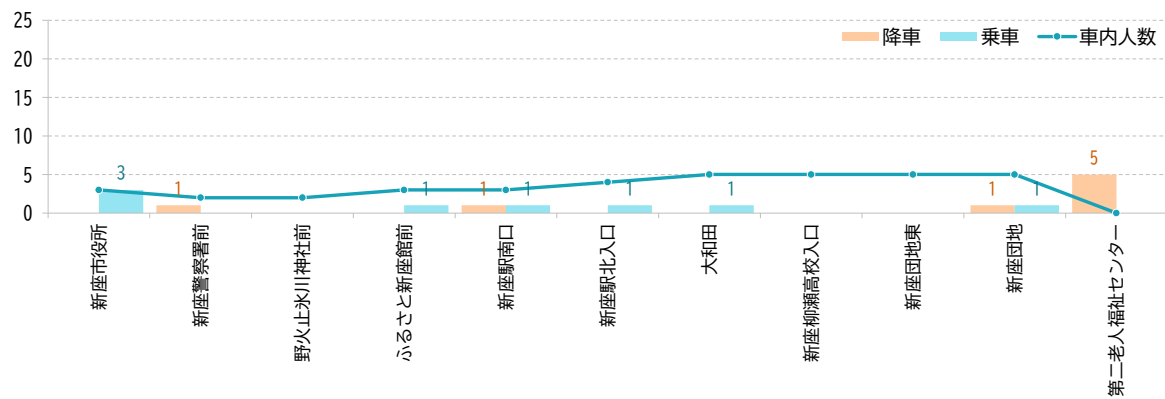
2 便



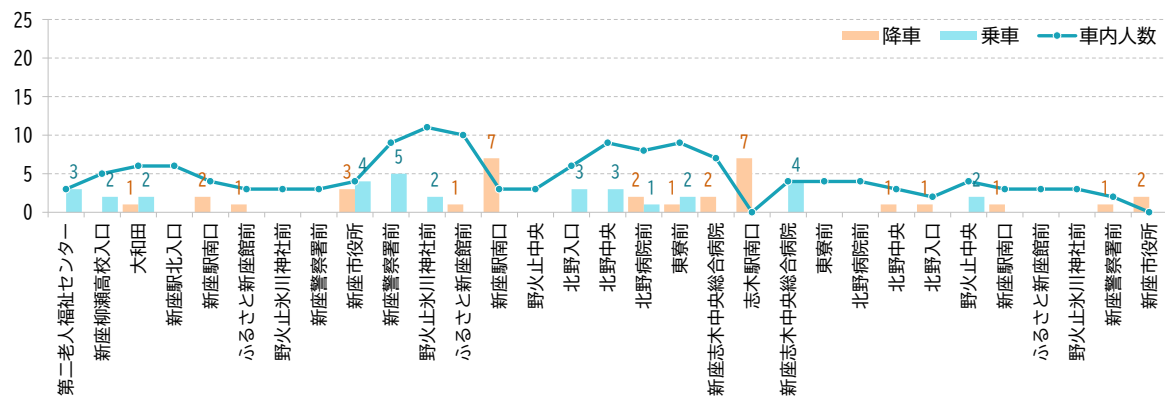
3 便



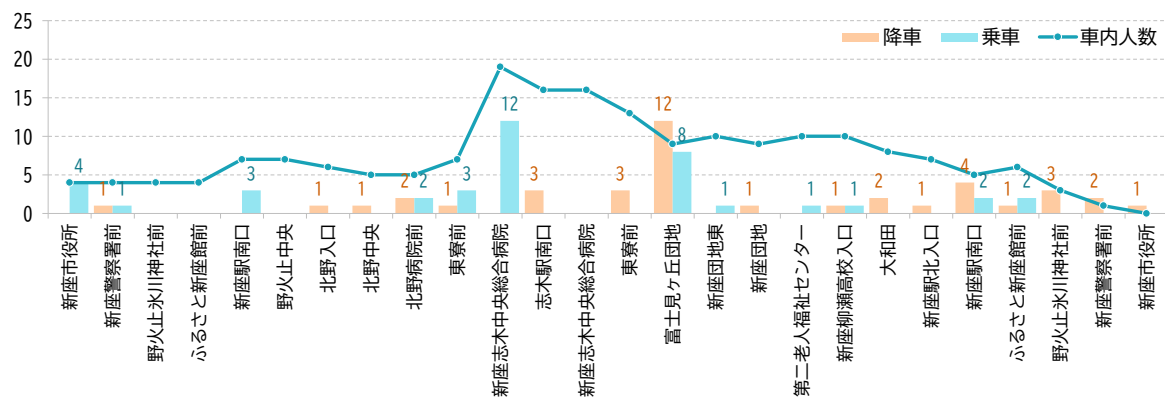
4 便



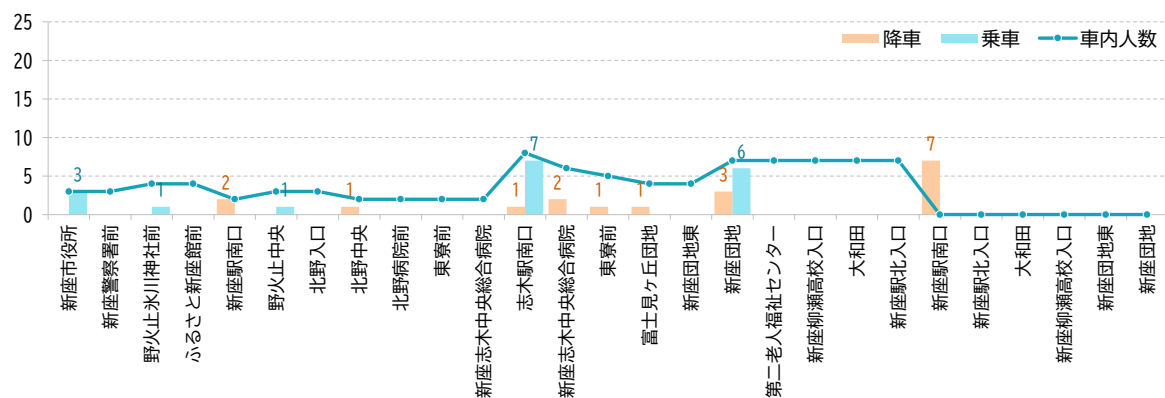
5 便



6 便

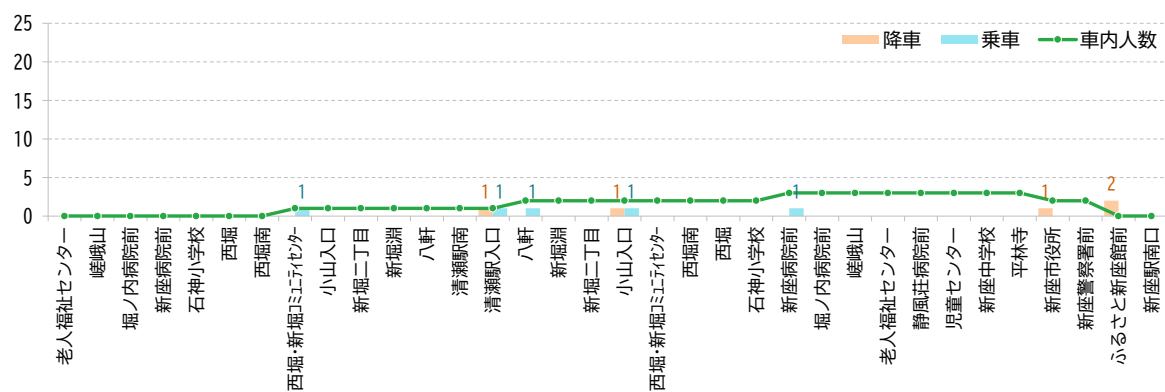


7 便

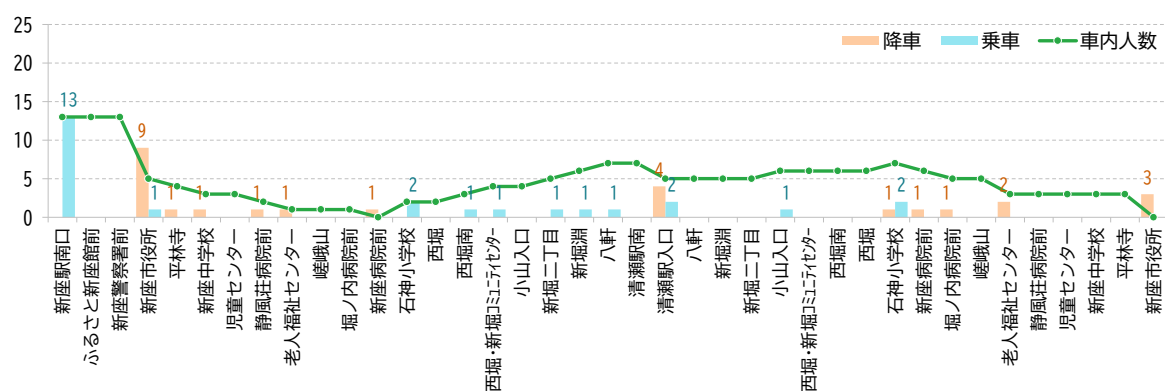


③清瀬コース

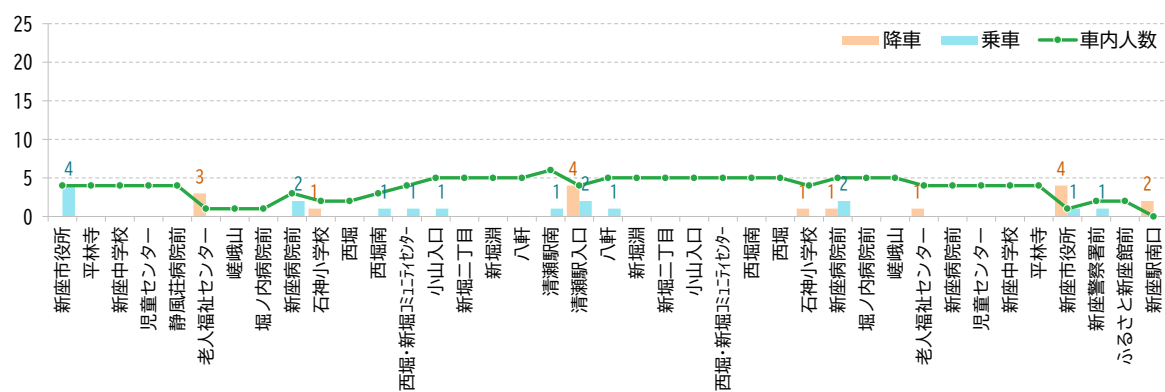
1 便



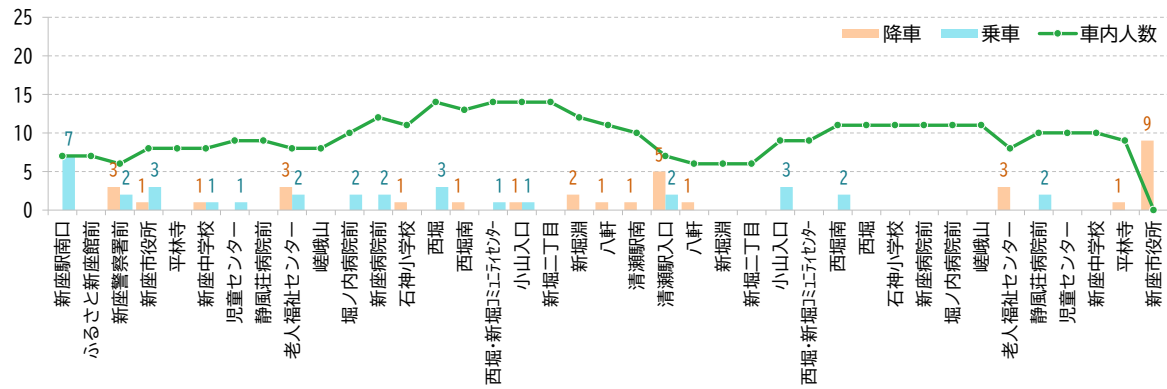
2 便



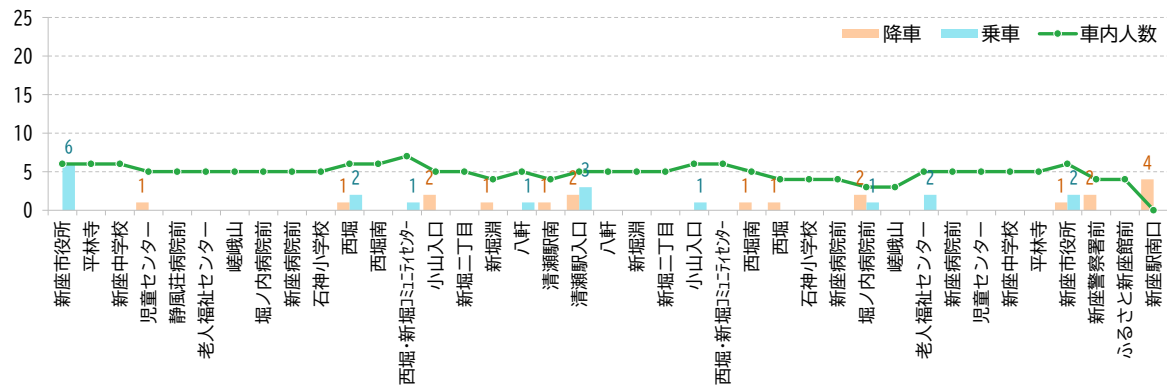
3 便



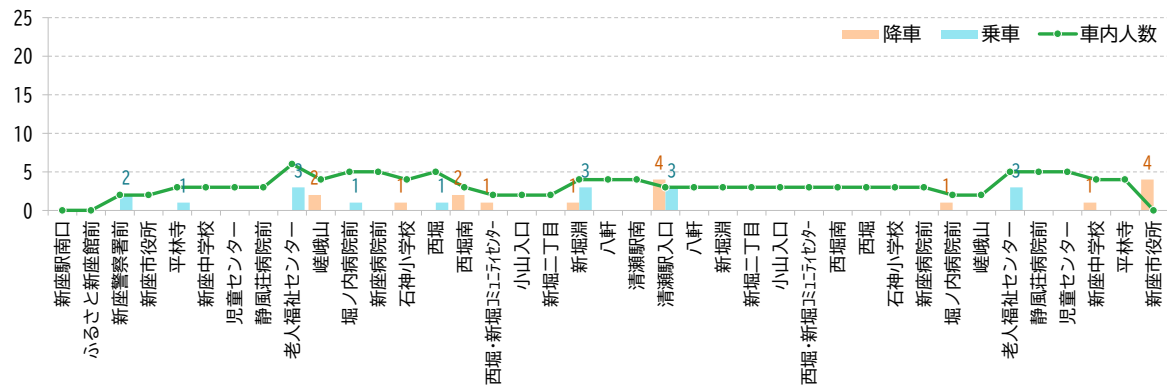
4 便



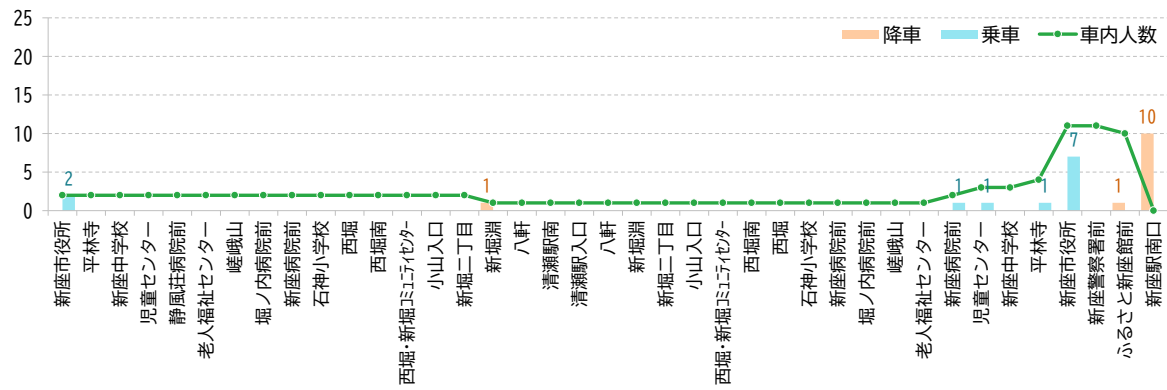
5 便



6 便

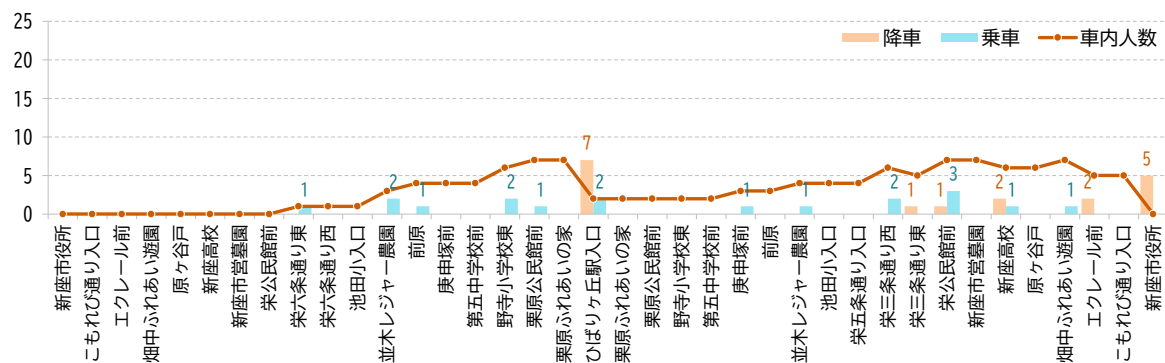


7 便

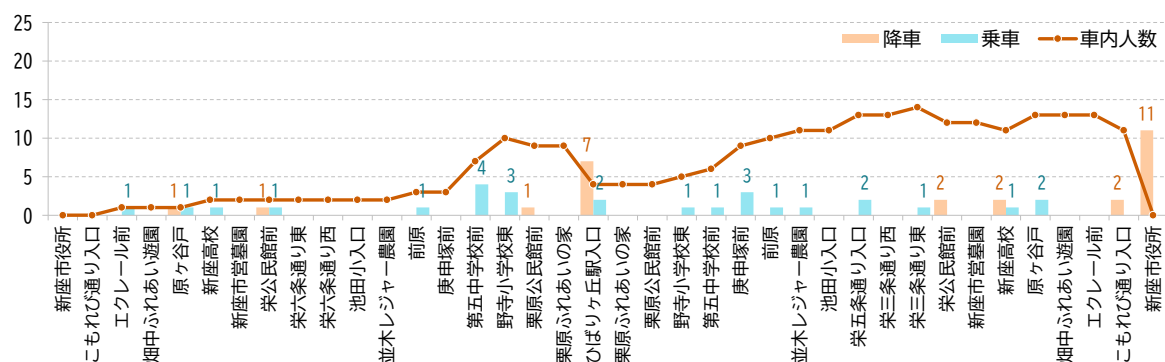


④ひばりヶ丘コース

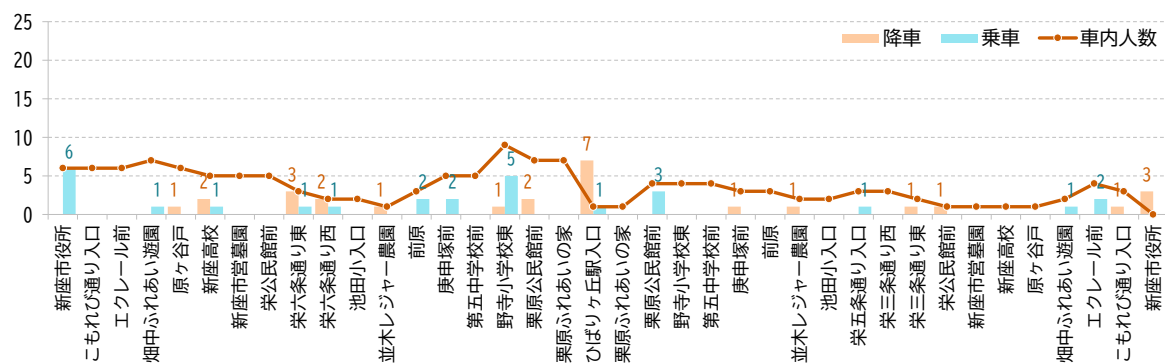
1 便



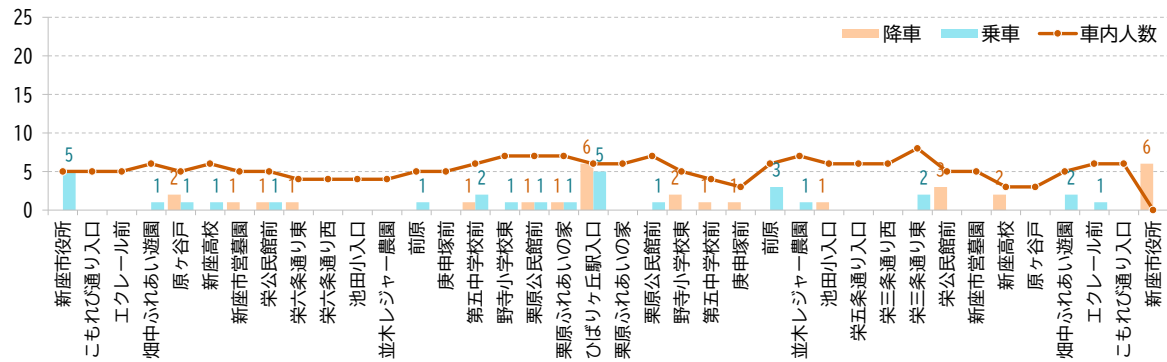
2 便



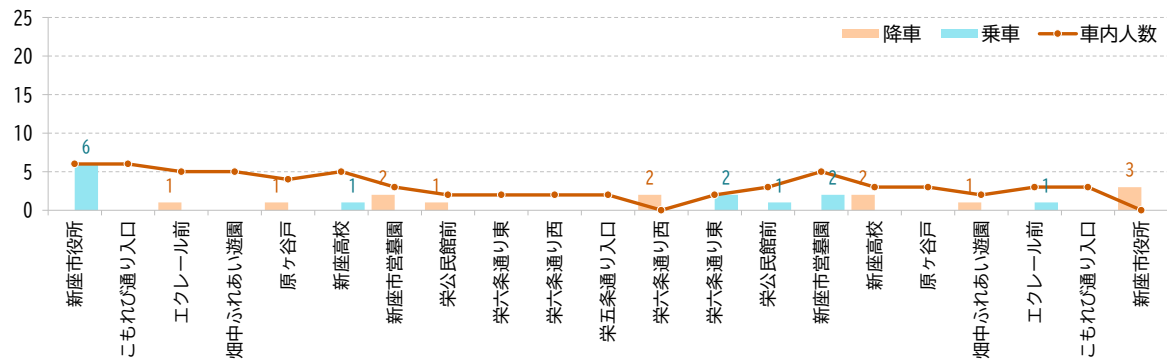
3 便



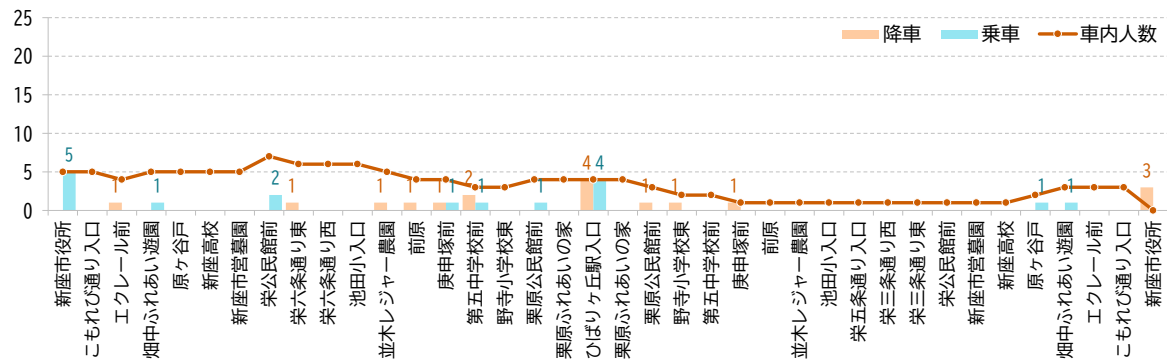
4 便



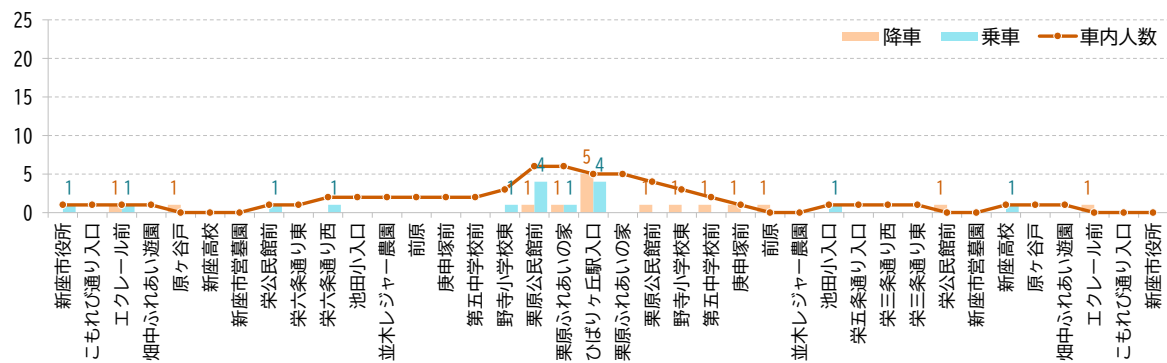
5 便



6 便



7 便

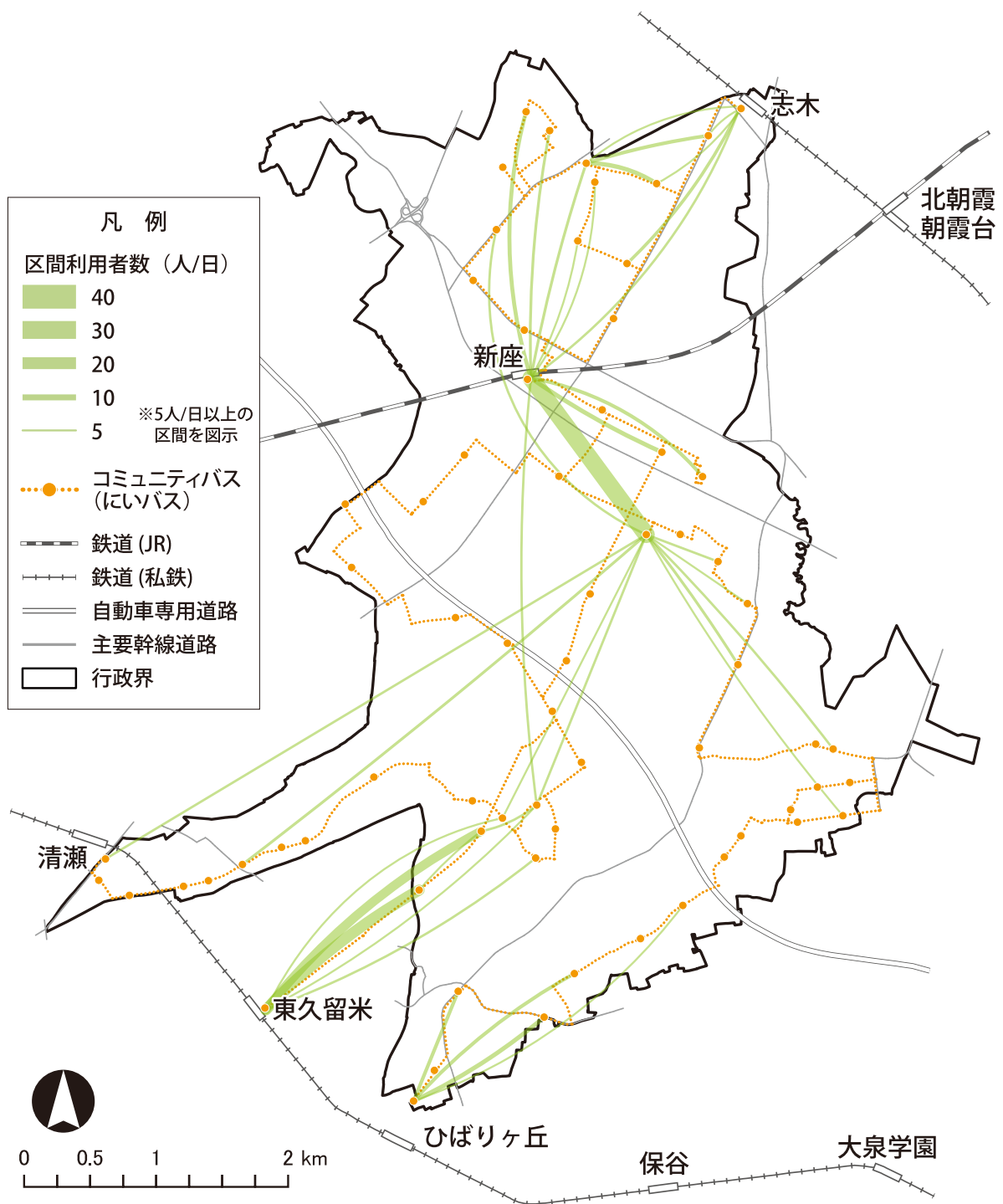


(4) OD 表

[illegible]

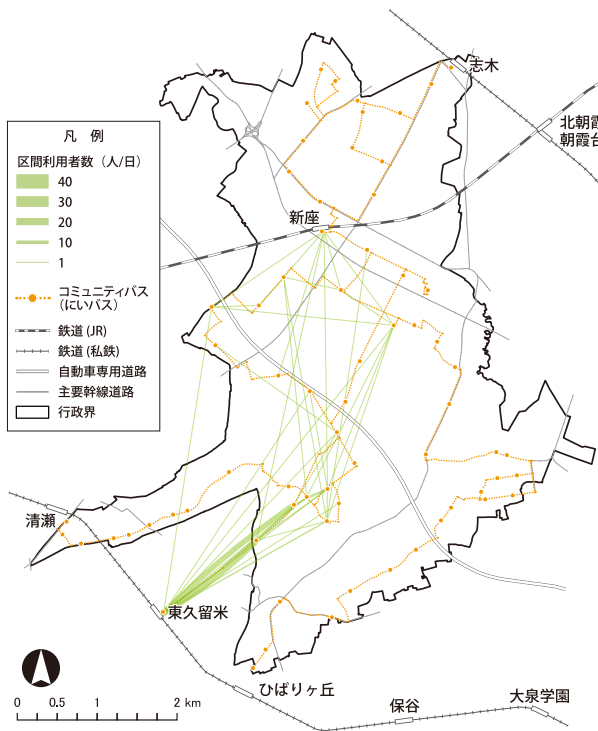
凡例：

1~4	5~9	10~14	15~
-----	-----	-------	-----

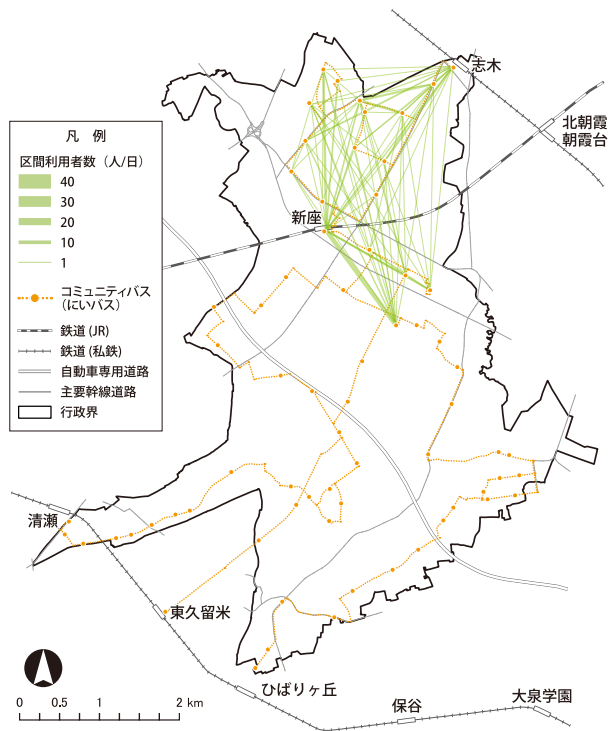


にいバス OD 図（利用が多い区間）

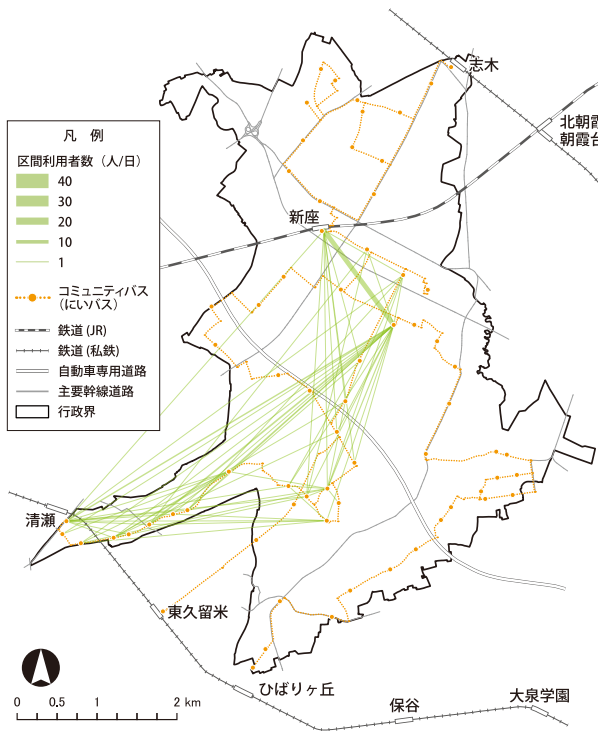
東久留米コース



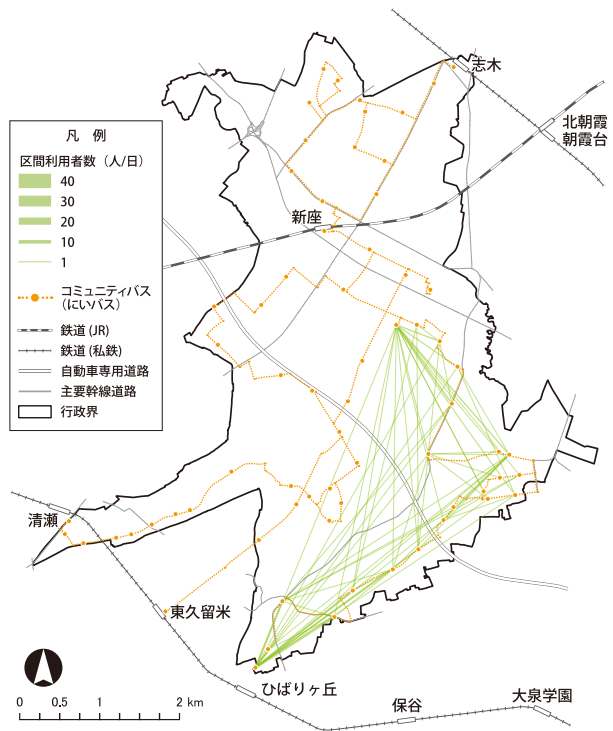
志木コース



清瀬コース



ひばりヶ丘コース



にいバス OD 図 (コース別)

第3回新座市地域公共交通会議

報告（Ⅰ）公共交通事業関係者へのヒアリング調査について

令和6年12月

新 座 市

公共交通事業関係者へのヒアリング調査について

I. 調査概要

交通事業者、庁内関係課、課題地域住民を対象にヒアリング調査を実施します。

交通事業者及び庁内関係課に対しては、ヒアリングシートによる調査を行い、必要に応じて直接ヒアリングを実施します。

課題地域住民に対しては、ワークショップ又はオープンハウスを開催し、地域住民の意見を聴取することとしますが、課題地域の特定等を含めて、同時並行で進めている立地適正化計画と歩調を合わせ、相互に協力しつつ実施していきます。

■ヒアリング調査の概要

NO.	調査名	調査のねらい	対象者	調査方法	調査時期
①	交通事業者 ヒアリング	運行状況、利用状況、 運行課題、今後の意 向、市の公共交通施 策に対する考え 等	バス・タクシー・ 鉄道・シェアサ イクル事業者	○ヒアリングシートによ る調査 ○必要に応じて直接ヒ アリング(対面・WEB)	R6.12月 ～R7.2月
②	庁内関係課 ヒアリング	施策の取組状況、公 共 交 通 に 関 す る 課 題・意向 等	庁内関係各課	○ヒアリングシートによ る調査 ○必要に応じて直接ヒ アリング(対面・WEB)	R6.12月 ～R7.2月
③	課題地域住民 の意向調査	地域住民の移動状況 や移動ニーズを把握 し、改善の方向性等 に関する意見を聴取	移動課題のあ る地域の住民 (今後地域を 抽出)	○ワークショップまたは オープンハウス開催に よる直接聴取	来年度 予定

2. 各ヒアリングの調査内容

(1) 交通事業者ヒアリング

1) ヒアリング対象

事業区分	事業者名	備考
鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社	
	東武鉄道株式会社	
	西武鉄道株式会社	
路線バス事業者	西武バス株式会社	
	東武バスウエスト株式会社	にいバス運行
	国際興業株式会社	
タクシー事業者	新座交通株式会社	
	有限会社志木合同タクシー	
	三和富士交通株式会社	
	昭和交通株式会社	
シェアサイクル事業者	OpenStreet 株式会社	HELLO CYCLING
	シナネンモビリティ PLUS 株式会社	
観光及び貸切バス事業者	新座観光バス株式会社	
	光輝観光バス株式会社	
	株式会社恵美観光バス	
	日の丸自動車興業株式会社	
	太平観光株式会社	
福祉タクシー事業者 ※ 福祉・介護関係者アンケート実施事業者を除く	(同)介護福祉タクシーおでかけ キャブコモード 等	

2) 依頼文

新座市 公共交通に関する 事業者ヒアリング調査へのご協力をお願い

日頃から新座市政に御理解と御協力を頂きまして、誠にありがとうございます。

近年、バスやタクシーなどの公共交通事業の運営は厳しい状況にあり、運転手不足の深刻化や労働時間規制の強化、燃料費高騰等の影響により、事業の継続が喫緊の課題となっています。

こうした状況は新座市も例外ではなく、市では、市民の皆様の日常・社会生活を支えるとともに、持続的な公共交通サービスの提供を目指すため、新座市地域公共交通会議を設置し、地域公共交通に関する基本的な方針となる「地域公共交通計画」の作成を進めております。

つきましては、計画の策定に向けて今後の公共交通サービスの持続的な提供に向けた課題等を整理するため、事業者の皆様を対象に、公共交通の運行実態や利用実態、取組状況などを伺うアンケート調査を実施させていただくことになりました。

また、必要に応じてヒアリング等をさせていただく場合もございますことを御了承願います。

なお、本アンケート調査は、この調査の目的以外に使用することはありません。

お忙しいことと存じますが、アンケート調査の趣旨を御理解いただき、御協力くださいますようお願い申し上げます。

令和6年12月

新座市地域公共交通会議 会長 板谷 和也
事務局：新座市まちづくり未来部交通政策課

【ご回答にあたってのお願い】

- 1 このアンケートは、どなたか代表してお答えください。
- 2 御回答は、同封の返信用封筒に入れてご投函ください（切手不要）。
- 3 令和●年●月●日（●）までに御回答・投函していただきますようお願いいたします。

【お問い合わせ先】

新座市地域公共交通会議 事務局

新座市まちづくり未来部交通政策課 電話：048-477-2484

【調査業務受託会社】 東日本総合計画株式会社

3) ヒアリングシート

公共交通に関する事業者ヒアリング 調査票

貴社名： _____ ご担当者名： _____ TEL： _____

Ⅰ. 新座市内(付近)を運行している貴社の鉄道路線についてお伺いします。

※各項目の内容を網羅した資料等がございましたら、そちらの添付でも差し支えありません。

- ① 各駅（新座駅、北朝霞駅、志木駅、朝霞台駅、清瀬駅、東久留米駅、ひばりヶ丘駅）の年間利用者数（年度別に10年程度）をお教えてください。

- ② 上記の駅周辺において、鉄道運行以外に実施している事業（駐車場、駐輪場、レンタルサービス等）がありましたらお教えてください。

- ③ 運転手等の人員確保策を何か行っていましたらお教えてください。

2. コロナ後における鉄道事業への影響についてお伺いします。2019 年度と 2024 年度の任意の同月を比較して御回答ください。

※該当記号に○をつけ、必要に応じて下線部に数値を記入してください。

① 新座市内の鉄道利用者数は、どのように変化していますか。

- | | | | |
|----------|---|-----------|----|
| a. 増加した | ⇒ | 約 _____ % | 増加 |
| b. 減少した | ⇒ | 約 _____ % | 減少 |
| c. 変わらない | | | |

② 鉄道運行経費は、どのように変化していますか。

- | | | | |
|----------|---|-----------|----|
| a. 増加した | ⇒ | 約 _____ % | 増加 |
| b. 減少した | ⇒ | 約 _____ % | 減少 |
| c. 変わらない | | | |

③ 鉄道運転手の人数は、どのように変化していますか。

- | | | | |
|----------|---|-----------|----|
| a. 増加した | ⇒ | 約 _____ % | 増加 |
| b. 減少した | ⇒ | 約 _____ % | 減少 |
| c. 変わらない | | | |

3. 今後の鉄道事業についてお聞かせください。

① 現在の鉄道路線並びに新座市内（付近）の駅空間について、何か変更等を考えている点がありますか。

--

② 新座市の交通政策等について、何かご意見ご要望がありましたら記述をお願いします。

--

本調査へのご協力ありがとうございました。

公共交通に関する事業者ヒアリング 調査票

貴社名： _____ ご担当者名： _____ TEL： _____

Ⅰ. 新座市内を運行している貴社のバス路線についてお伺いします。

※各項目の内容を網羅した資料等がございましたら、そちらの添付でも差し支えありません。

① 市内のバス路線を1日運行するのに必要な車両台数、運転手数をお教えてください。

② 運行系統ごとに、運行収入・運行費用（年度別に10年程度）をお教えてください。

③ 運行系統ごとに、年間利用者数（年度別に10年程度）をお教えてください。

2. コロナ後におけるバス事業への影響についてお伺いします。2019年度と2024年度の任意の同月を比較して御回答ください。

※該当記号に○をつけ、必要に応じて下線部に数値を記入してください。

① 新座市内のバス利用者数は、どのように変化していますか。

- | | | | |
|----------|---|---------|----|
| a. 増加した | ⇒ | 約_____% | 増加 |
| b. 減少した | ⇒ | 約_____% | 減少 |
| c. 変わらない | | | |

② バス運行経費は、どのように変化していますか。

- | | | | |
|----------|---|---------|----|
| a. 増加した | ⇒ | 約_____% | 増加 |
| b. 減少した | ⇒ | 約_____% | 減少 |
| c. 変わらない | | | |

③ バス運転手の人数は、どのように変化していますか。

- | | | | |
|----------|---|---------|----|
| a. 増加した | ⇒ | 約_____% | 増加 |
| b. 減少した | ⇒ | 約_____% | 減少 |
| c. 変わらない | | | |

3. 今後のバス事業（路線の維持）についてお聞かせください。

① 現在のバス路線について、変更等を考えている運行系統はありますか。

--

② 新座市の交通政策等について、何かご意見ご要望がありましたら記述をお願いします。

--

本調査へのご協力ありがとうございました。

公共交通に関する事業者ヒアリング 調査票

貴社名： _____ ご担当者名： _____ TEL： _____

Ⅰ. 貴社のバス事業についてお伺いします。

※各項目の内容を網羅した資料等がございましたら、そちらの添付でも差し支えありません。

① 貴社が所有する車両台数、運転手数をお教えてください。

② 定期運行をしているバス事業がありましたら事業概要をお教えてください。

③ 貸切・観光バスの年間利用者数（年度別に5年程度）をお教えてください。

2. コロナ後におけるバス事業への影響についてお伺いします。2019年度と2024年度の任意の同月を比較して御回答ください。

※該当記号に○をつけ、必要に応じて下線部に数値を記入してください。

① 観光（貸切）バスの利用者数は、どのように変化していますか。

- | | | | |
|----------|---|-----------|----|
| a. 増加した | ⇒ | 約 _____ % | 増加 |
| b. 減少した | ⇒ | 約 _____ % | 減少 |
| c. 変わらない | | | |

② バス運行経費は、どのように変化していますか。

- | | | | |
|----------|---|-----------|----|
| a. 増加した | ⇒ | 約 _____ % | 増加 |
| b. 減少した | ⇒ | 約 _____ % | 減少 |
| c. 変わらない | | | |

③ バス運転手の人数は、どのように変化していますか。

- | | | | |
|----------|---|-----------|----|
| a. 増加した | ⇒ | 約 _____ % | 増加 |
| b. 減少した | ⇒ | 約 _____ % | 減少 |
| c. 変わらない | | | |

3. 今後のバス事業についてお聞かせください。

① 現在の運行サービスについて、変更等を考えている点がありますか。

--

② 新座市の交通政策等について、何かご意見ご要望がありましたら記述をお願いします。

--

本調査へのご協力ありがとうございました。

公共交通に関する事業者ヒアリング 調査票

貴社名： _____ ご担当者名： _____ TEL： _____

I. 新座市内における貴社のタクシー事業についてお伺いします。

① 貴社の所有する車両台数（車種別）をお教えてください。

a. セダンタイプ	⇒	_____台
b. ミニバン（ワゴン）タイプ	⇒	_____台
c. ハイブリッド／電気車タイプ	⇒	_____台
d. その他	⇒	_____台

② 現在の事業内容及び従業員数（内、運転者数）は何人ですか。（該当事業に○）

○従業員数 _____人 （内、運転者数 _____人）

a. 一般タクシー	⇒	_____人
b. 介護・福祉タクシー	⇒	_____人
c. 観光タクシー	⇒	_____人
d. その他（ _____ ）	⇒	_____人

③ 一般タクシーの利用状況（利用地点、利用者数）をお聞かせください。

a. 1日平均利用者数	⇒	_____人
b. 乗車が多い地点	⇒	_____, _____, _____
c. 降車が多い地点	⇒	_____, _____, _____
d. 車両が不足する状況の有無	⇒	あり ・ なし
(ある場合は、その時間帯 ⇒ _____時台 ~ _____時台頃)		

2. コロナ後におけるタクシー事業への影響についてお伺いします。2019 年度と 2024 年度の任意の同月を比較して御回答ください。

※該当記号に○をつけ、必要に応じて下線部に数値を記入してください。

① 新座市内のタクシー利用者数は、どのように変化していますか。

a. 増加した	⇒	約 _____ %	増加
b. 減少した	⇒	約 _____ %	減少
c. 変わらない			

② タクシーの運行経費はどのように変化していますか。

a. 増加した	⇒	約 _____ %	増加
b. 減少した	⇒	約 _____ %	減少
c. 変わらない			

③ タクシー運転手の人数は、どのように変化していますか。

a. 増加した	⇒	約 _____ %	増加
b. 減少した	⇒	約 _____ %	減少
c. 変わらない			

3. 今後のタクシー事業についてお聞かせください。

① 県内で自家用車活用事業（ライドシェア）が始まっていますが、今後、この事業を開始するお考えはありますか。また、一般タクシー事業への影響はありますか。

--

② 新座市で新たな交通事業（デマンドタクシー等）を導入する場合、この事業に参加するお考えはありますか。また、一般タクシー事業への影響はありますか。

--

③ 新座市の交通政策等について、何かご意見ご要望がありましたら記述をお願いします。

--

本調査へのご協力ありがとうございました。

公共交通に関する事業者ヒアリング 調査票

貴社名： _____ ご担当者名： _____ TEL： _____

Ⅰ. 新座市内における貴社の事業についてお伺いします。

※各項目の内容を網羅した資料等がございましたら、そちらの添付でも差し支えありません。

① 新座市のサイクルステーション、ラック数をお教えてください。

② 以下の利用状況についてお教えてください。

- a. 1日平均利用者数 ⇒ _____ 人
- b. 乗車が多い地点 ⇒ _____、 _____、 _____
- c. 降車が多い地点 ⇒ _____、 _____、 _____
- d. 利用が多い区間 ⇒ _____、 _____、 _____

③ 事業展開の中で、何か問題となっている事項はありますか。

2. 今後の事業推進等についてお聞かせください。

- ① 現在の事業サービスについて、変更等を考えている点がありますか。

- ② 新座市の交通政策等について、何かご意見ご要望がありましたら記述をお願いします。

本調査へのご協力ありがとうございました。

(2) 庁内関係課ヒアリング

1) ヒアリング対象

部門・分野	部	課
まちづくり	総合政策部	政策課
		シティプロモーション課
		公共施設マネジメント課
	まちづくり未来部	都市計画課
	インフラ整備部	道路管理課
産業	市民生活部	産業振興課
環境・地域		環境課
		地域活動推進課
教育	教育総務部	教育総務課
	学校教育部	教育支援課
福祉・医療	総合福祉部	福祉政策課
		障がい者福祉課
	いきいき健康部	長寿はつらつ課
		介護保険課
子育て支援	こども未来部	こども支援課
		保育課
防災	危機管理室	

2) 依頼文

令和6年12月●日

所属長 様

新座市地域公共交通会議 会長 板谷 和也
事務局：新座市まちづくり未来部交通政策課

新座市地域公共交通計画の策定に向けたアンケート調査について（依頼）

現在、当交通会議では、市民の皆さまの移動実態とニーズを反映した持続可能な公共交通の実現に向けた検討を行っており、新座市の実情に即した「新座市地域公共交通計画」を策定するため、新座市の公共交通に係る現状と課題について整理をしています。

その一環として、各所属が所管する公共交通に関する記述がある計画（施策等）や、人や物の移動・輸送に関する事業についての現状と課題を把握し、策定予定の地域公共交通計画との整合を図るため、アンケート調査への回答をお願いします。

この調査結果は、計画策定の参考とさせていただきます。また、必要に応じて、ヒアリング等をさせていただく場合もございますので、御協力をお願いします。

【調査票記入にあたってのお願い】

- 1 記入いただいた調査票は、令和●年●月●日（●）までに、交通政策課まで提出願います。
- 2 調査に関して御不明な点がございましたら、下記担当までお問い合わせください。

- ◆ 新座市地域公共交通会議事務局（まちづくり未来部交通政策課内）
- ◆ 担当：並木、樋田、佐藤（内線：1331）

3) ヒアリングシート

新座市地域公共交通計画の策定に向けたアンケート調査

貴所属名： _____ 担当者名： _____ 内線番号： _____

1. 貴所属における(関連する)人の移動や物の輸送にかかわる事業・計画についてお伺いします。

- ① 現在、人の移動や物の輸送に関する事業・計画がありましたらお教えてください。

- ② 上記について、具体的な内容をお教えてください。(できれば関連資料を添付してください。)

2. 貴所属の既往計画等で懸案事項・課題となっている事項(まちづくりや移動に関すること)等についてお伺いします。

- ① 既往計画で、今後、変更を予定している事案等がありましたらお教えてください。

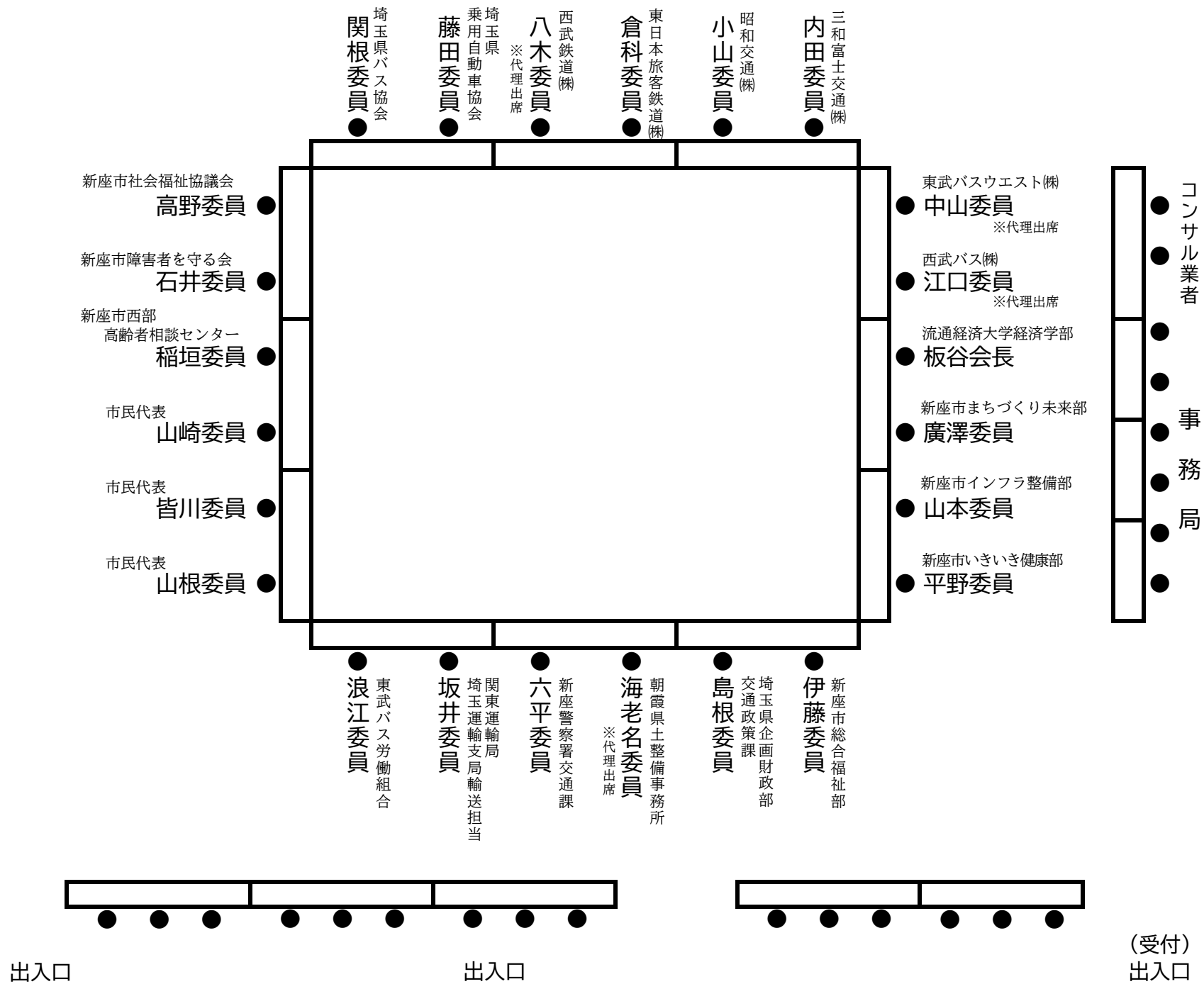
- ② 懸案事項(計画推進上の問題点)、課題事項等がありましたらお教えてください。

3. 地域公共交通計画の策定（今後の公共交通施策）についてお伺いします。

- ① 地域公共交通計画の策定において、考慮すべき施策、プロジェクト（計画、構想）がありましたら教えてください。

- ② その他地域公共交通計画に対して意見・要望等がありましたら教えてください。（個人的なご意見でも結構です。）

本調査へのご協力ありがとうございました。



質 問 票

F A X 送信先： 0 4 8 - 4 7 7 - 1 1 2 8

E-Mail送信先： kotsu@city.niiza.lg.jp

1 7 日の会議中に審議できなかった事項がある方は、以下に御記入いただき、1 2 月中に F A X、メール等により御提出をお願いします（該当がない場合は提出不要です。）。

御提出いただいた内容は、取りまとめの上、事務局の見解含めて後日皆様に共有させていただきます。

資料名 (資料 1、報告 1 など)	該当 ページ	質問や意見等