

第4回新座市地域公共交通会議

次 第

日 時 令和7年3月28日（金）
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) 現状分析と公共交通に係る課題

4 報告事項

(1) ヒアリング調査の結果について

(2) にいバス車両の更新について

(3) 令和6年度完了実績報告の提出

(4) 令和7年度のスケジュール及び推進体制

5 そ の 他

6 閉 会

新座市地域公共交通会議委員名簿

(令和7年3月28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 運輸統括部副部長	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	岸 清 一
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4回新座市地域公共交通会議

議題（Ⅰ）現状分析と公共交通に係る課題

令和7年3月

新 座 市

目 次（案）

Ⅰ 章 序論.....

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

第3回会議
で提示

2 章 現状分析と公共交通に係る課題.....

1. 現状分析と課題抽出方法（課題抽出アプローチ） 1
2. 個別（カテゴリー別）分析 3
3. 課題総括 82

3 章 基本的な方針.....

1. 基本的な方針.....
2. 本市における公共交通の役割・位置づけ
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

1. 将来像の実現に向けた計画目標
2. KPI

5 章 施策・事業（アクション）

1. 公共交通施策体系
2. 施策・事業
3. 実施スケジュール

6 章 計画の達成状況の把握.....

1. PDCAサイクルによる計画推進
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.....

1. 計画推進体制
2. 協働・共創の考え方

【資料編】

資料1 まちづくりの方向性

1. 関係法令
2. 上位計画、関連計画

資料2 新座市の概況

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

第3回会議
で提示

資料3 公共交通の現状

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

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 地域及び路線診断（カルテ）

1. 地域別カルテ（7地域）
2. 路線別カルテ（にいバス4路線）

資料6 目標値設定の根拠

※目次案は現段階での想定であり、今後変更となる可能性があります。

2章 現状分析と公共交通に係る課題

1. 現状分析と課題抽出方法（課題抽出アプローチ）

(I) 現状分析の視点

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

① 政策的分析

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

② 即地的分析

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

③ 意向分析

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

④ 地域分析

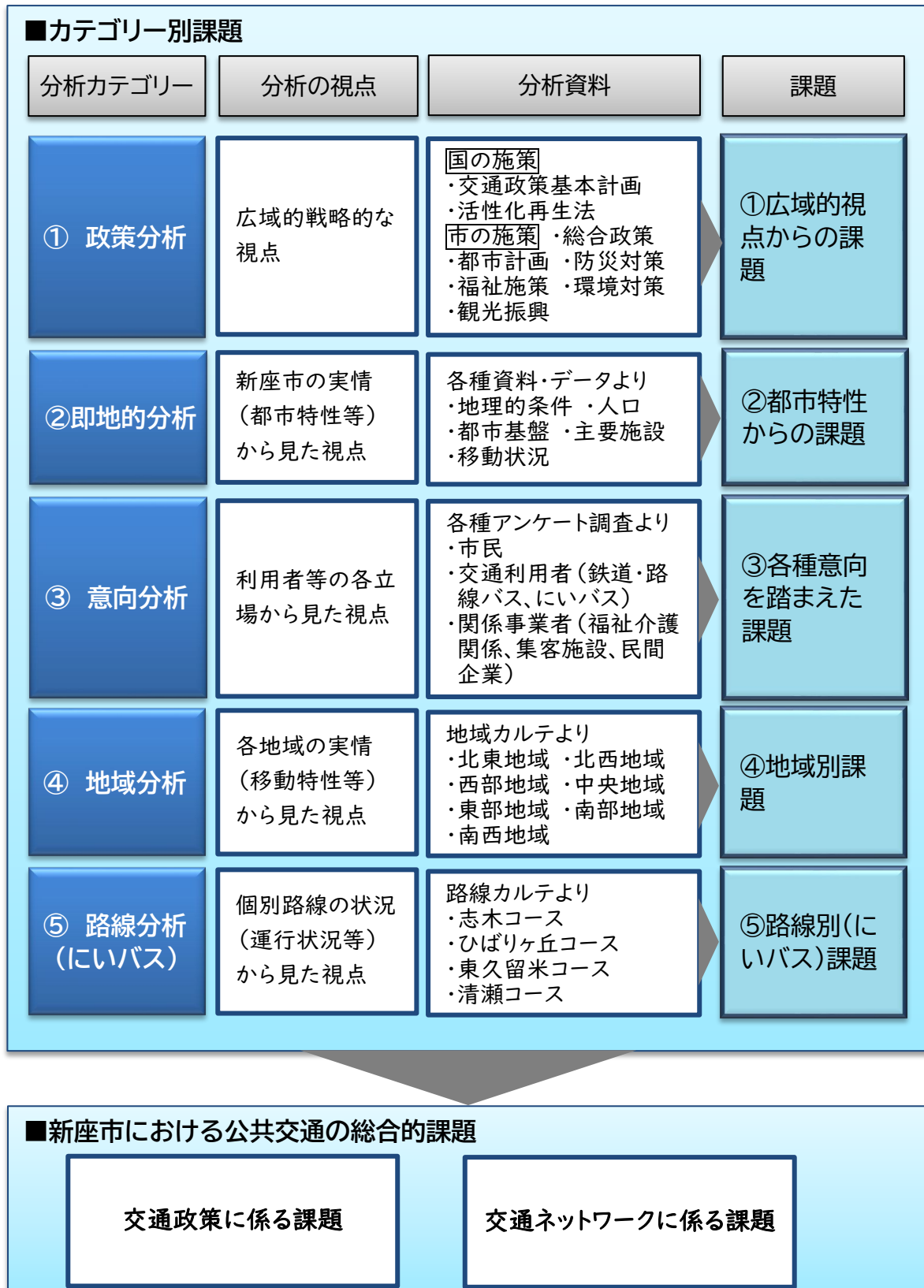
本市の各地域（北東地域、北西地域、西部地域、中央地域、東部地域、南部地域、南西地域）について、公共交通の運行状況や運行水準、移動状況等を整理し、公共交通サービスに課題がある地区等を把握する。

⑤ 路線分析（にいバス）

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

(2) 課題抽出方法

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



2. 個別（カテゴリー別）分析

(I) 政策分析

1) 国の交通施策

第2次交通政策基本計画

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

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

- 目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
- 目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
- 目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
- 目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムの強化

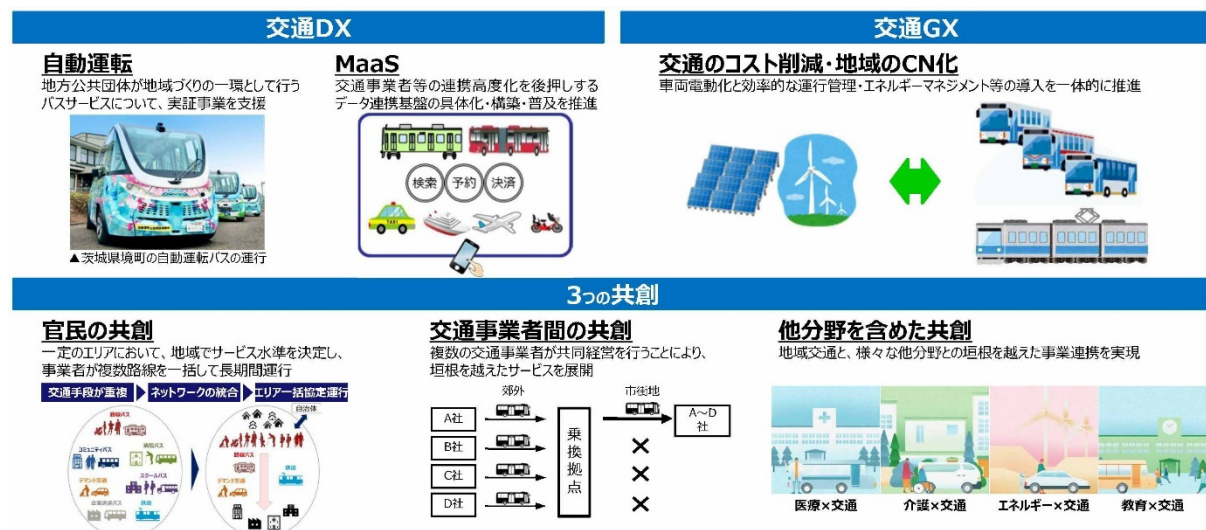
- 目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化
- 目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化
- 目標③ サプライチェーン全体の最適化等による物流機能の確保

C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

- 目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築
- 目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保
- 目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法・令和5年改正）

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



2) 社会経済動向

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

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

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

■社会潮流から求められる公共交通対策

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

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

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

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

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

3) 市のまちづくり政策

① 将来まちづくりイメージ

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

これに合わせ、「都市計画」「防災」「福祉」「環境」「スーパーシティ」の各まちづくり分野の政策を展開しています。

図 将来都市構造



将来都市像：未来もずっと暮らしに「プラス」が生まれる 豊かなまち 新座

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

② まちづくり分野からの公共交通施策

他分野の政策（まちづくりの方向性）に関連する公共交通施策が下表のように掲げられています。

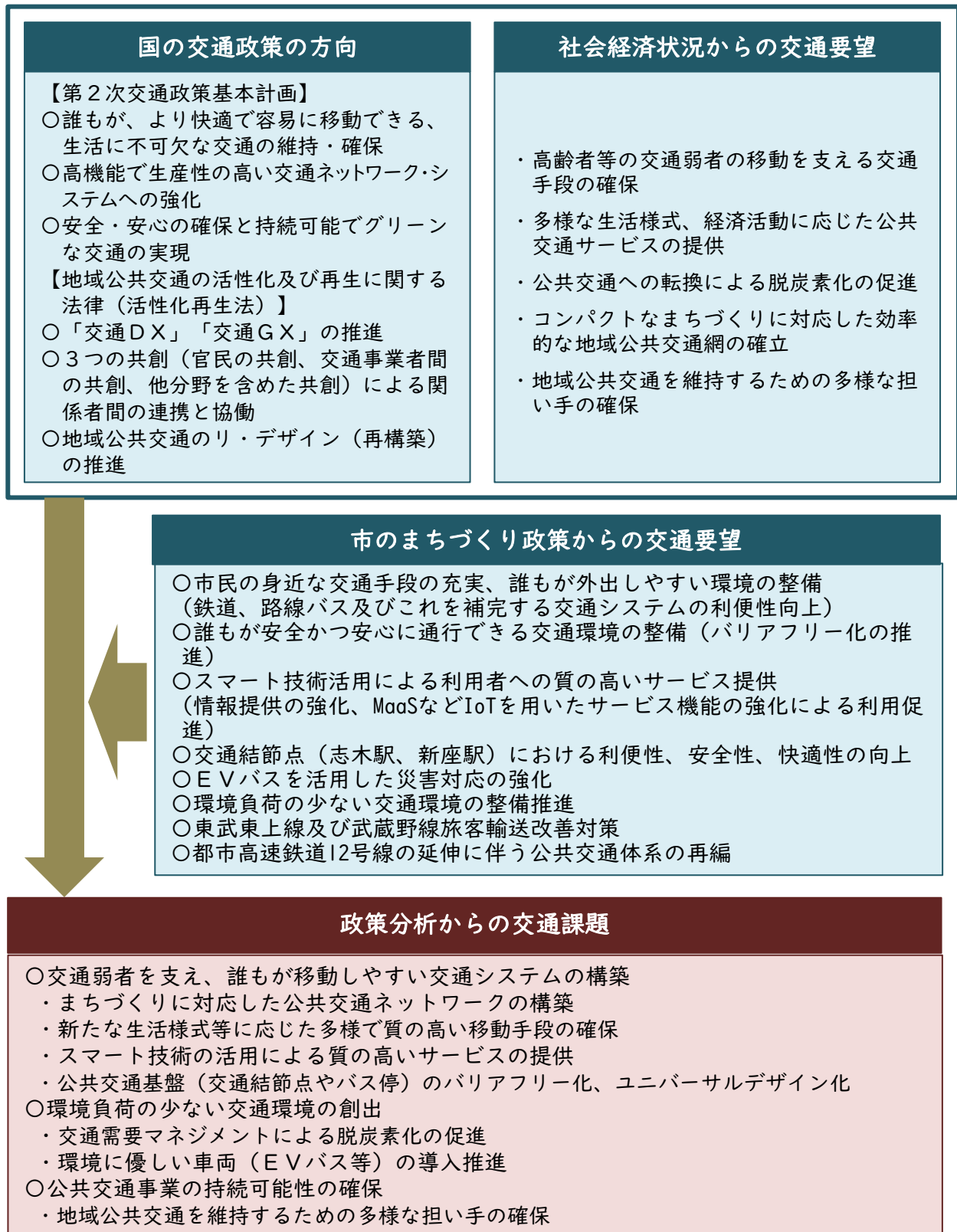
表 他分野における公共交通施策

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

4) 政策分析からの課題

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

図 政策分析からの交通課題

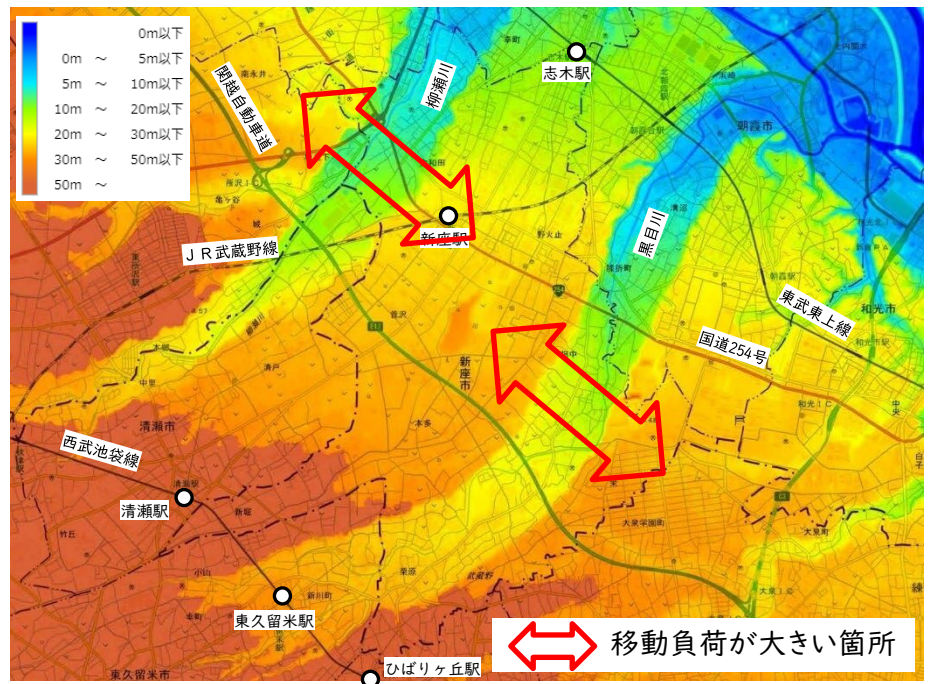


(2) 即地的分析

1) 地域特性からの分析

①地理的条件

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



②人口

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

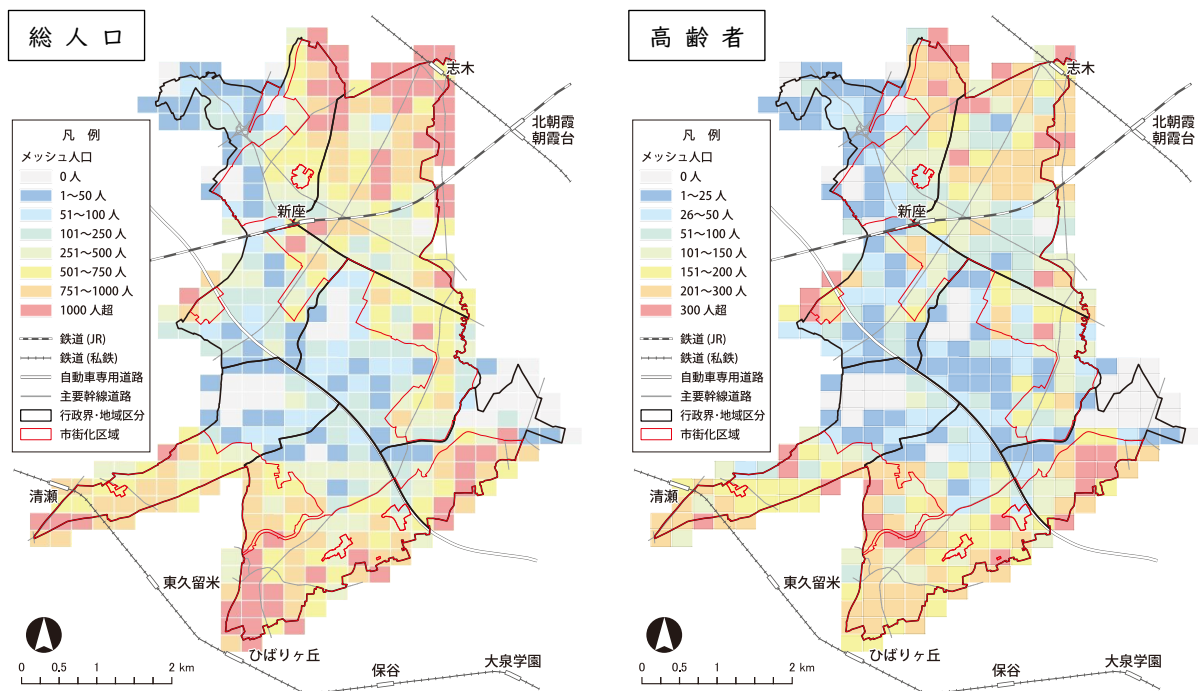


図 人口分布（令和2年）

③都市基盤（道路網）

本市には狭小幅員道路が多く、6 m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6 m未満です。

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

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

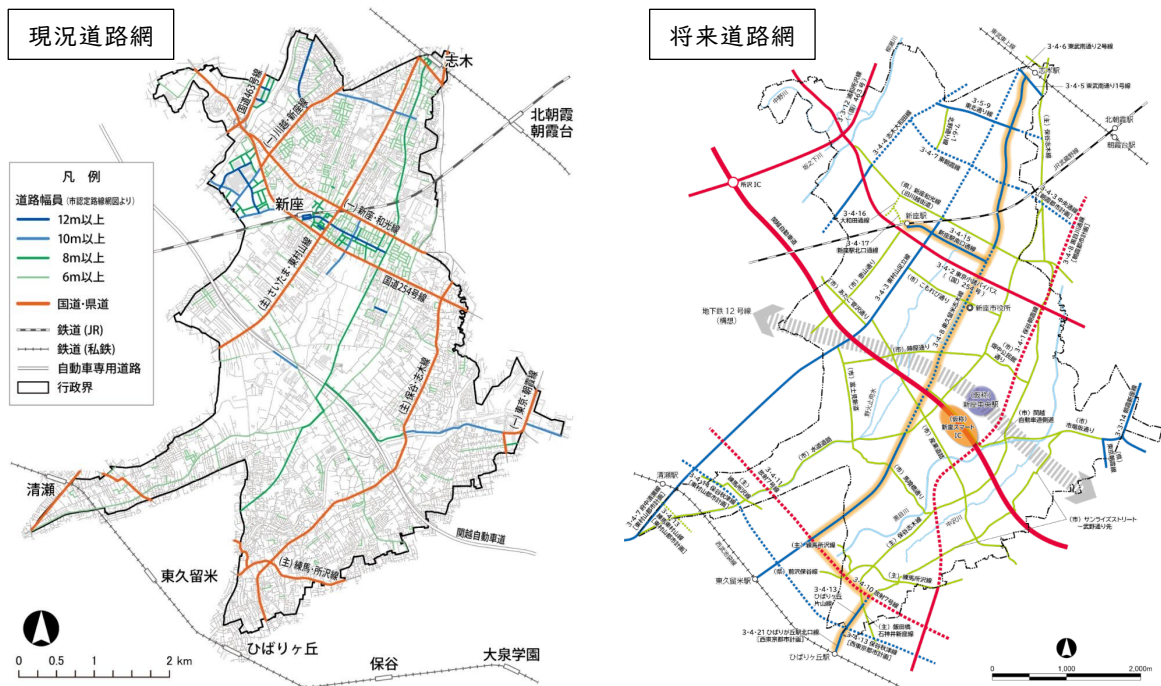
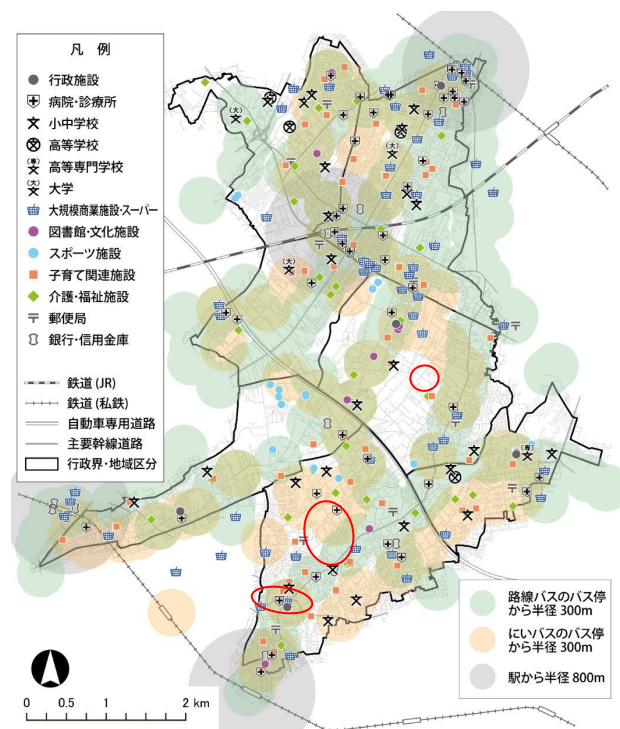


図 道路網（現況・将来）

④主要施設

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



○ 利用者数が比較的多く公共交通のサービス密度が低い施設

⑤移動状況

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

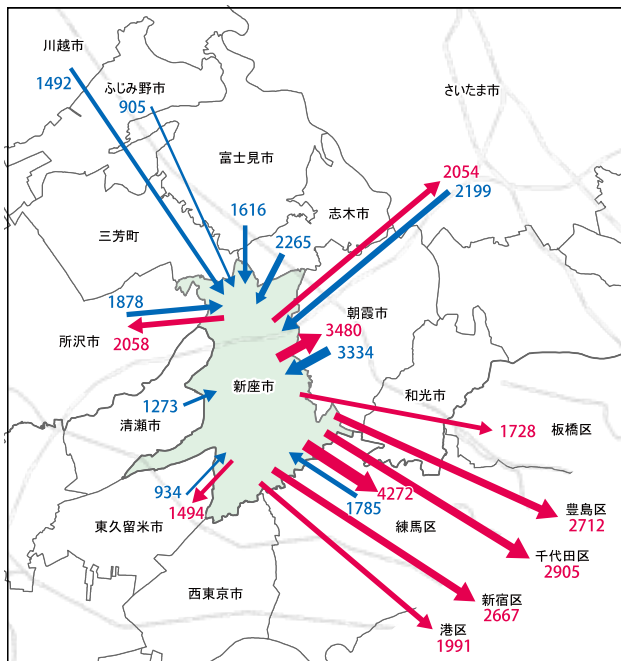


図 市区町村別流出・流入状況
(15歳以上の就業者・通学者)

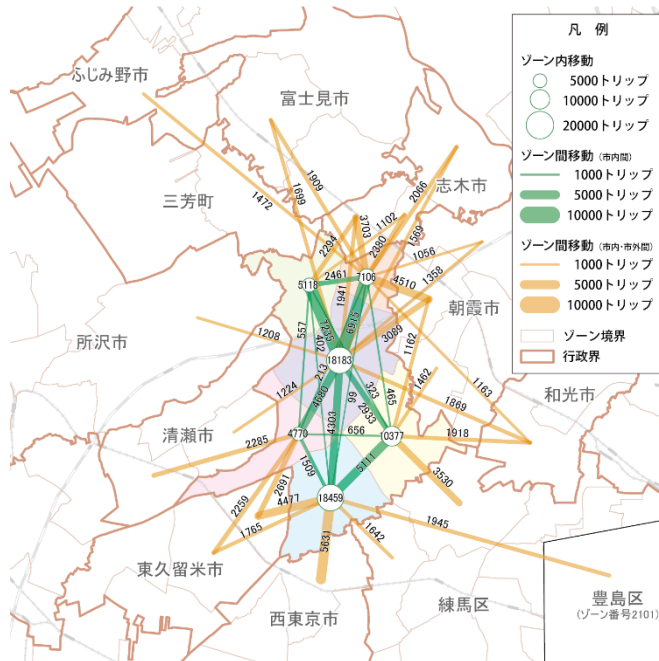


図 ゾーン間の移動状況
(新座市が発発地・目的地となる移動)

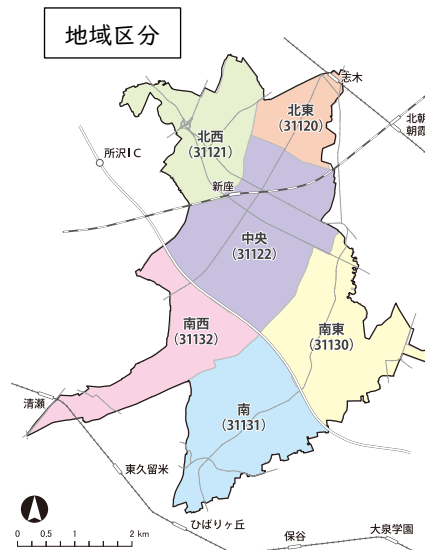
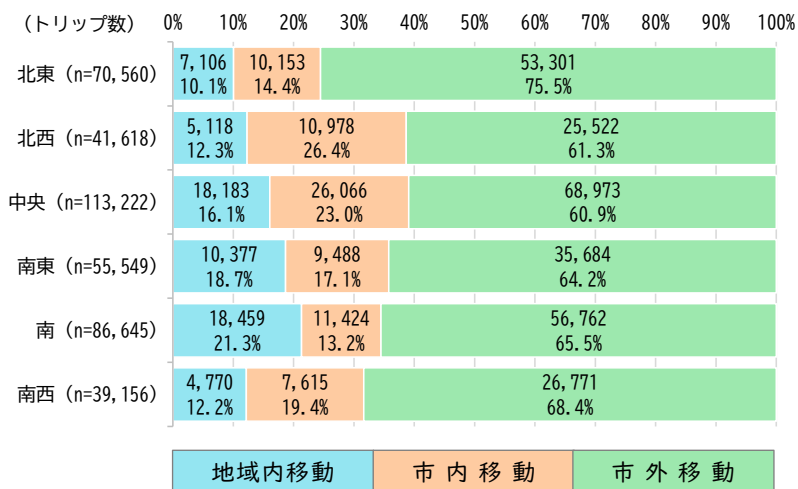


図 地域別の移動状況（H30PT 調査）

表 地域特性からの課題（まとめ）

NO.	項 目	特 性	課 題
1	地理的条件	・ 都県境に位置し東京のベッドタウンとして発展 ・ 市の南北を流れる黒目川と柳瀬川により形成された低地と、その間に広がる野火止台地による起伏に富んだ地形	高低差のある地域間の移動支援
2	人口	・ 人口、世帯数ともに増加傾向だが、令和12（2030）年以降は減少に転じる予想 ・ 令和2（2020）年の高齢化率は26.1%と、全国平均や県平均より若干低い、令和22（2040）年には30%を超える見込み ・ 市街化区域に連動して市の南北に人口が集中 ・ 志木駅やひばりヶ丘駅周辺など、鉄道駅周辺に居住者が多く、高齢者は北西部の新座団地や東部の栄地区周辺に多く分布	人口密集地、高齢者集積地に対する高質な運行サービスの提供
3	都市基盤	・ 市の南北に市街地を形成し、中央部は空洞 ⇒都市高速鉄道12号線の新駅設置により新市街地形成（構想） ・ 特に南部は狭小幅員道路が多く、北部に比べて道路基盤が脆弱 ・ 地下鉄12号線の新駅や新座スマートICの整備により、道路交通体系が大きく変容する想定	現在の道路基盤、将来道路網を考慮した公共交通ネットワークづくり
4	主要（集客）施設	・ 主要施設は、公共交通サービス圏（鉄道駅から半径800m圏、バス停から半径300m圏）にほぼ包括しているが、中央地域及び南部地域の一部で公共交通での利用がしづらい施設が存在	公共交通低密区間における運行サービスの必要性検証
5	移動状況	【通勤通学状況】 ・ 通勤者の40%以上が都内へ移動。通学者の都内移動は30%程度 ・ 都内方面の南東方向、朝霞市方面の東方向の移動量が多い 【ゾーン間移動（PT調査）】 ・ 市内間では、中央ゾーンと周辺ゾーンを結ぶ移動量が多く、周辺ゾーン間の移動量は少ない ・ 都市間移動は、南北方向の移動量が多く、東西方向は少ない	移動需要に応じた運行サービスの提供

2) 公共交通の実態からの分析

①公共交通の運行状況

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

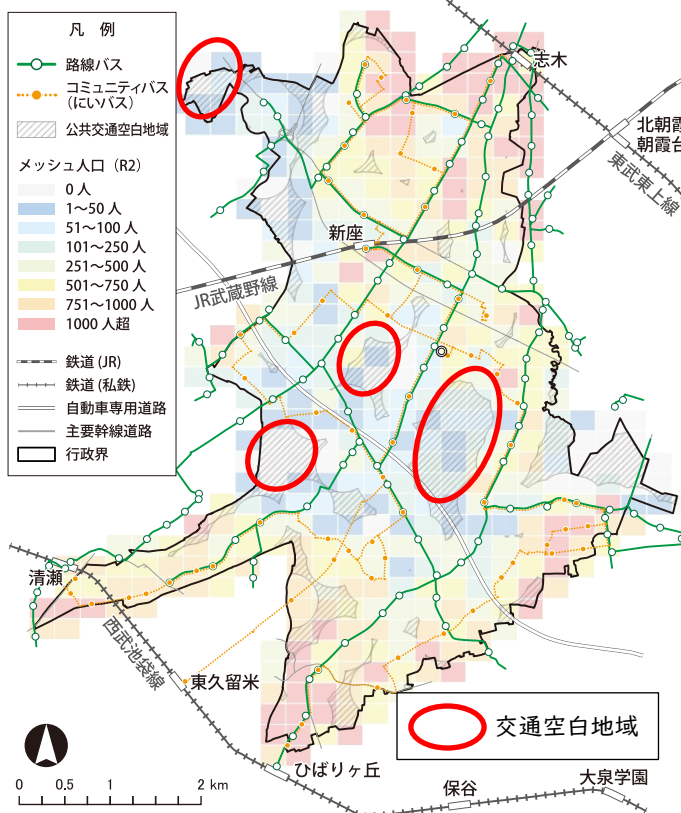
公共交通カバー率は91.8%であり、市内全域を概ね網羅していますが、一部で交通空白地域や交通低密地域が発生しています。

表 市内の公共交通事業

交通機関	運行路線 等
鉄道	3線（JR武蔵野線、東武東上線、西武池袋線） 2駅（新座駅、志木駅）
路線バス	3事業者（西武バス、東武バスウエスト、国際興業*）
コミュニティバス（にいいバス）	4コース（清瀬コース、志木コース、ひばりヶ丘コース、東久留米コース）
タクシー	県南西部交通圏・4社
シェアサイクル	1事業者（Open Street・シナネンモビリティPLUS） サイクルステーション81ヶ所・ラック数567台（R6.5）

※一部バス停は市内にあるが、大半は市外を運行

■公共交通サービス圏域



■バス停別運行数（平日）

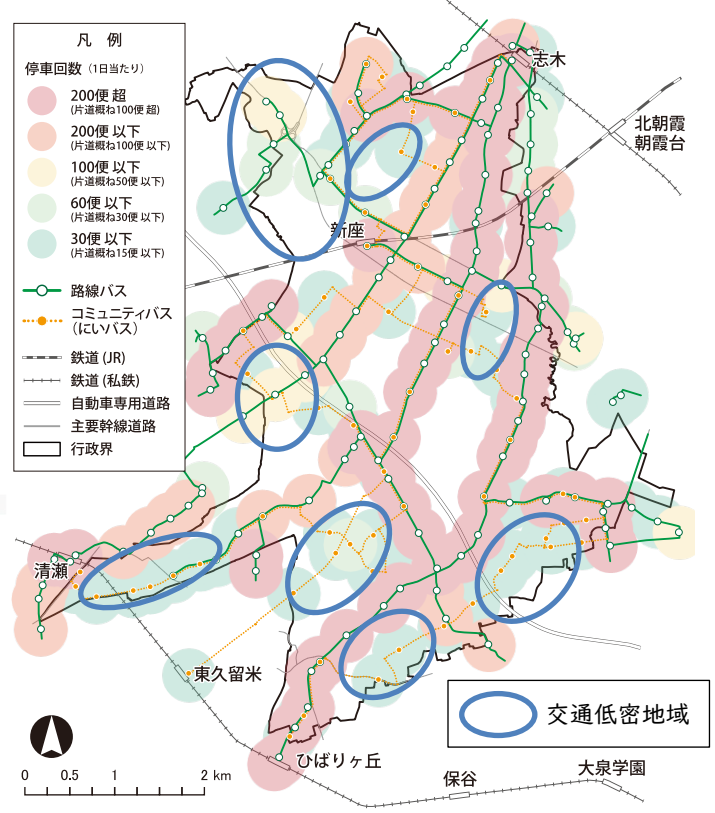


図 公共交通サービス状況

②公共交通の利用状況

ア)路線バスの利用状況

主に2事業者が運行しており、路線数の多い西武バスの利用者が90%を占めています。

また、路線バス利用者は、回復傾向にあるものの、鉄道利用者と同様にコロナ禍以前の水準までには戻っていない状況です。

表 鉄道・路線バスの利用者数

交通事業者	利用者数 (2023年度)
西武バス	56,324人/日
東武バスウエスト	1,585人/日
国際興業※	823人/日
計	58,732人/日

※2023年11月一部路線(志木駅南口~凸版印刷)廃止

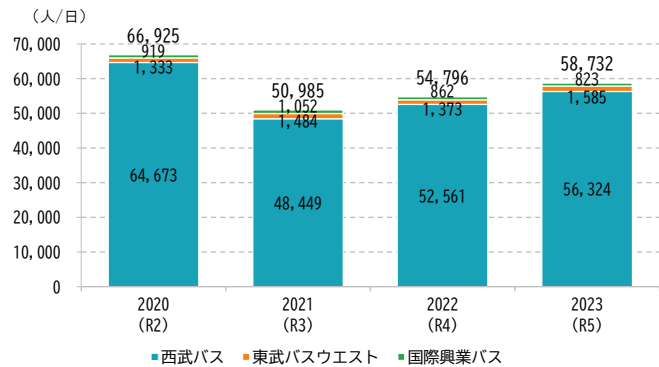


図 路線バス利用人員の推移

※各年3月31日現在のデータ 出典：統計にいざ

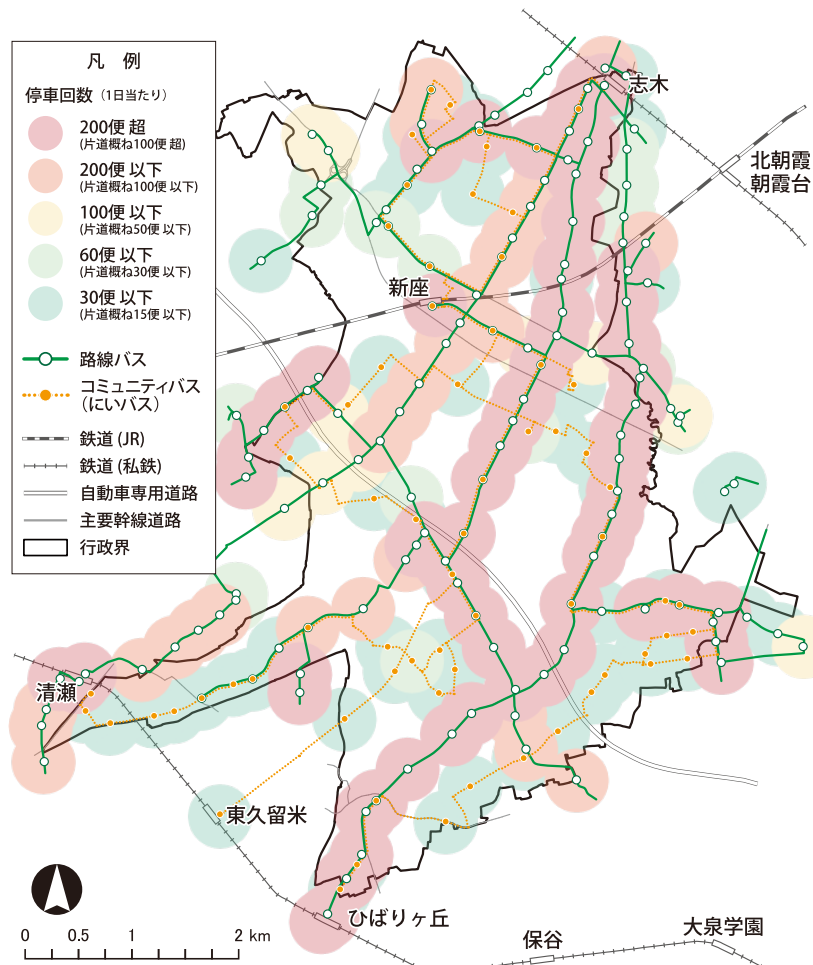


図 バス停別停車回数

※令和6年8月現在、にいバスのバス停を含む

イ) にいバスの利用状況

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

4コースの内、最も利用者数が多いのは志木コースですが、便当りの利用者数では東久留米コースが最も多い状況です。

表 にいバスの乗車人数

運行コース	運行日数	運行便数	乗車人数 ※
東久留米コース	360日 (平日243日、土日祝日117日)	平日6便 土日祝日4便 年間総便数1926便	36,899人/年 1,230人/日 19.2人/便
ひばりヶ丘コース		平日7便 土日祝日5便 年間総便数2286便	35,031人/年 1,168人/日 15.3人/便
志木コース		左回り: 平日6便 土日祝日3便 右回り: 平日6便 土日祝日4便 年間総便数3735便	49,969人/年 1,666人/日 13.4人/便
清瀬コース		平日7便 土日祝日5便 年間総便数2286便	32,322人/年 1,077人/日 14.1人/便
合 計			154,211人/年 5,145人/日 15.1人/便

※2023年度実績



図 運賃支払形態別乗客数の推移

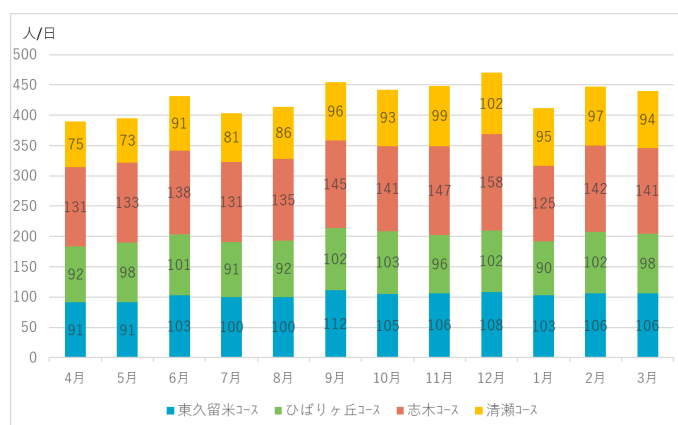


図 コース別乗客数の推移 (R5年度)

【にいいバスの利用特性】（資料：にいいバス利用者アンケート調査）

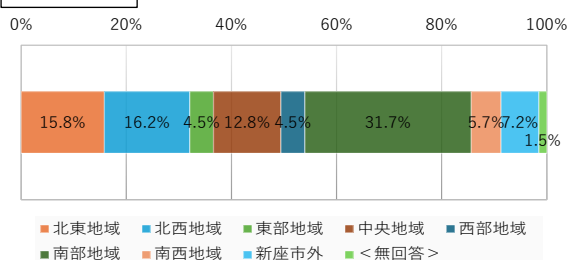
【利用特性】

- ・ 利用者の約60%が75歳以上
- ・ 南部地域の利用が約32%である一方、西部地域の利用は約5%と低調
- ・ 利用目的は「通院」が多く「通勤」目的も比較的多い
- ・ 往復利用しない人が過半を占め、片道利用が多い傾向
- ・ 運行本数や運行時刻の利便性に関する不満が多い
- ・ 新座駅～新座市役所間の利用が最も多く、次いで東久留米駅～黒目川通り入口、東久留米駅～石神の順に多い

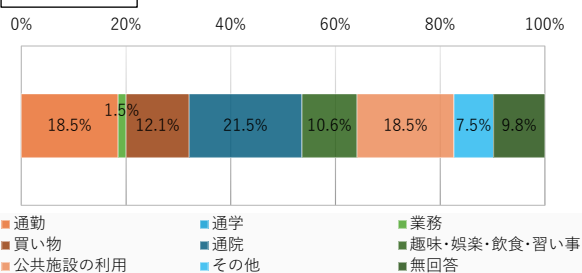
年齢構成



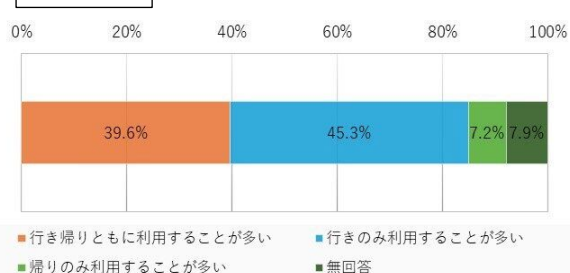
居住地域



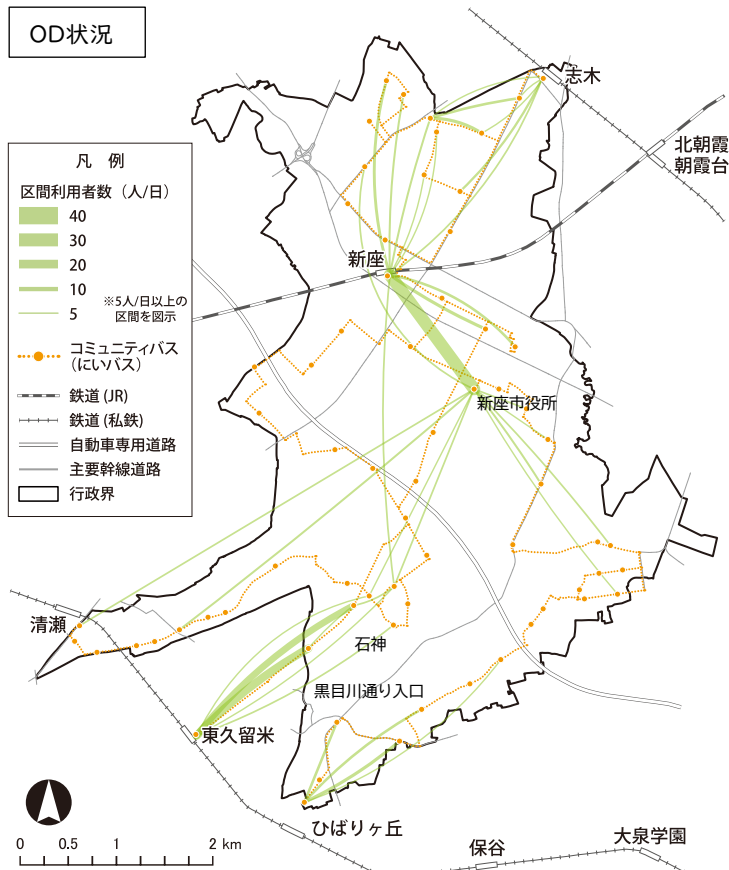
利用目的



往復利用



OD状況



③にいいバスの収支状況

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

収支率（運行経費のうち、運賃収入が占める割合）は、概ね 10% 台で推移しており、近年は新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少や運行経費の上昇に伴い、収支率は低下していましたが、令和 5 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、収支率は 12.0% まで回復していますが、周辺市と比べると低い状況です。

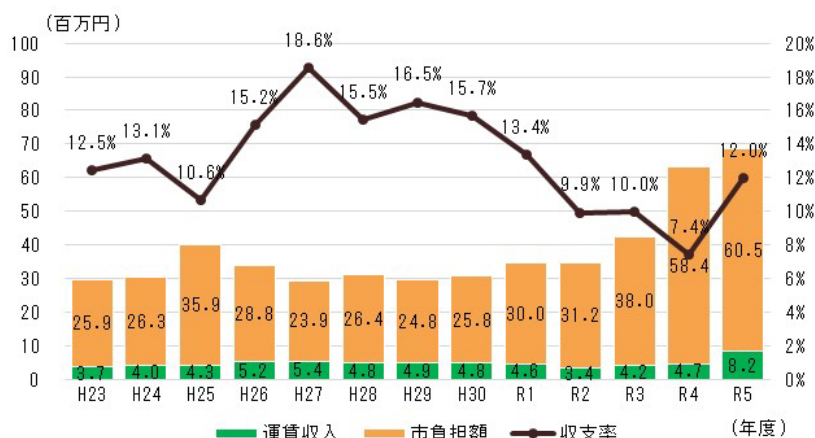


図 にいいバスの運行経費・収支率の推移

※運行経費は運賃収入と市負担額の合計値

【参考】隣接自治体が運行する公共交通の収支率

区市町	運行サービス	収支率※1		出典資料
		H30	最新	
新座市	にいいバス	15.7%	12.0% (R5)	(本計画)
所沢市	ところバス	21.5%	14.0% (R3)	所沢市地域公共交通計画(R5.3)
朝霞市	市内循環バス		23.0%	朝霞市地域公共交通計画(R3.2)
志木市	志木市デマンド交通			
和光市	市内循環バス	17.1%	8.7% (R2)	和光市地域公共交通計画(R4.3)
三芳町	-	-	-	
練馬区	みどりバス	40%	33% (R3)	第7回練馬区地域公共交通会議資料
清瀬市	きよバス			
東久留米市	くるぶ※2 (デマンド型交通)	-	12.1% (R4)	東久留米市デマンド型交通の方向性について (R5.11)
西東京市	はなバス		44.0% (R4)	西東京市地域公共交通計画(R6.3)

※ 「- (ハイフン)」は該当なし、空欄は不明

※1 確認できた最新の値と新型コロナウイルス感染症の影響が出る前 (H30) の値を掲載

※2 令和 6 年度までは実験運行

(3) 意向分析

1) 意向調査の概要

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

表 アンケート調査の概要

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

2) 各種アンケート調査からの移動実態及び意向

各アンケート調査からの結果概要を以下に整理しました。

表 アンケート調査結果概要（Ⅰ）

No.	調査名	意見
①	市民アンケート	・自動車運転免許証の保有率が約67%に留まる中で、65～74歳では約68%、75歳以上では約34%もの人が免許証を保有している。 ・自動車送迎を週3日以上行っている人が12.6%いる。 ・65歳以上の高齢者の移動目的は、買い物が最も多く、移動頻度は週2,3日が最も多い。 ・移動手段は、鉄道、自転車、徒歩の順に多く、路線バスの利用は25.1%、にいバスの利用は3.9%である。 ・日常の移動に困っている人は、全体の27%であり、東部地域や南西地域に多く見られる。また、非常に困っている人の割合は、75歳以上が8.4%と最も多い。 ・移動で困る理由は、「鉄道駅やバス停まで遠い」が約38%、次いで「バスの本数が少なく不便」が約35%であり、公共交通の利便性に関する回答が多い。 ・路線バスの利用は、「月または週に数回」が36.3%と最も多く、「週に数回」以上は26.1%である。利用しない理由は、「他の交通手段が便利だから」が約43%、次いで「外出する用事がないから」が約21%である。 ・「にいバスを知っている人」は90%を超えているが、「運行内容も知っている」人は約33%に留まっている。 ・にいバスの利用は、「よく利用する」「たまに利用する」をあわせても3.2%と極めて低く、75歳以上でも5.5%に留まっている。 ・公共交通の維持・存続に当たり、特に優先すべきと考える「利用目的」は、「通勤・通学」が約35%、次いで「病院への通院」が約31%であり、<u>高齢者や移動困難者は「病院への通院」を最優先事項と考えている。</u> ・公共交通の取り組みについては、「これまでどおりの公共交通を維持するため、市の財政負担を維持するべき」が約27%で最も多く、そうした中で「既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき」と考えている。 ・望んでいる交通施策は、「高齢者等に対するタクシー利用券の交付」が約41%と最も多く、「コミュニティバス」「デマンド型乗合タクシー」「自治会やNPO法人等による移動支援サービス」は13.2%～22.9%と分散している。

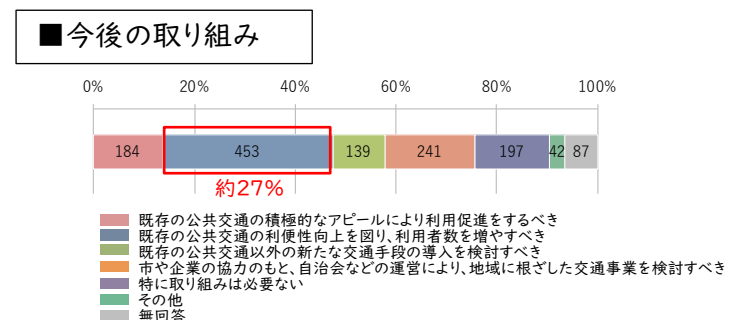
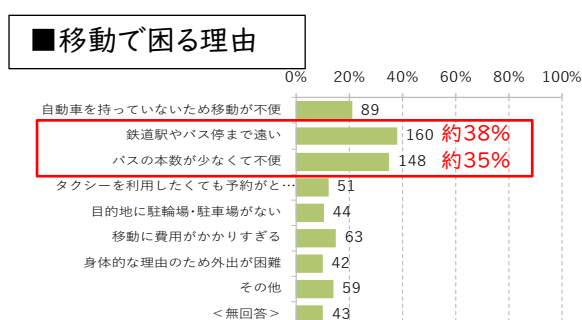
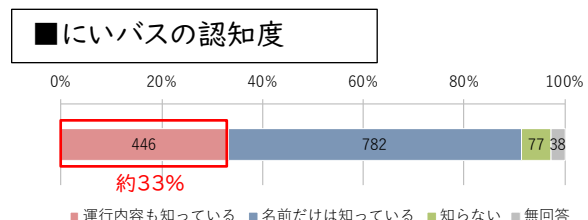
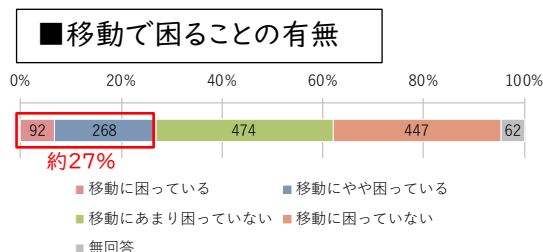
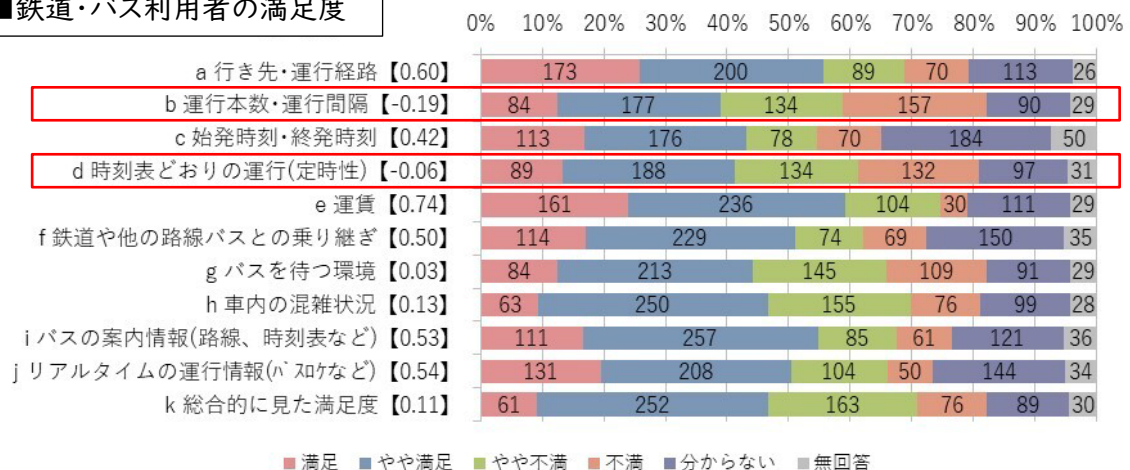


表 アンケート調査結果概要（２）

No.	調査名	意見
②	鉄道・路線バス利用者アンケート	・自動車運転免許証の保有率は67.5%と市民アンケート調査と変わらない。 ・「通勤」目的の移動が過半を占め、次いで「買い物」、「通学」である。 ・鉄道利用者でバスを利用していない人の理由は、「バスを使うほどの距離ではないから」、次いで「他の交通手段が便利だから」である。 ・路線バスの利用頻度は、「よく利用する」が50.5%と過半を占めており、「行き先・運行経路」や「運賃」についての満足度が高く、「運行本数・運行間隔」や「時刻表どおりの運行（定時性）」の満足度が低い傾向にある。 ・にいいバスの利用頻度は、「よく利用する」「たまに利用する」をあわせて6.3%、「ほとんど利用しない」は70.3%であり、路線バス利用者でもにいいバスはほとんど利用されていない。
③	にいいバス利用者アンケート・OD調査	・「75歳以上」（無料乗車証の交付対象）が約59%と最も多く、60歳以上で回答者の約80%を占めている。 ・移動目的は、「通院」が約22%と最も多く、次いで「通勤」「公共施設の利用」である。 ・乗り継ぎは12.8%あり、鉄道との乗り継ぎ、路線バスとの乗り継ぎが多い。乗り継ぎ場所は、新座市役所、新座駅南口、老人福祉センターである。 ・利用目的は、「運行経路や目的地までの移動が便利だから」が全体の約56%で最も多く、次いで「にいいバスしか移動手段がないから」が約40%である。 ・往復利用する人は、39.6%に留まっており、片道利用の理由は、「にいいバスの時刻が合わないから」が約75%となっている。 ・にいいバスの満足度は、「運賃」や「車内の混雑状況」の満足度が高く、「運行本数・運行間隔」や「始発時刻・終発時刻」、「にいいバス同士の乗り継ぎ」の満足度が低い状況にある。 ・利用頻度は、「たまに利用する（週に数回）」が約48%で最も多い。 ・にいいバスの見直しによる利便性の変化については、便利になったという意見と不便になったという意見でほぼ二分されており、不便になった理由として「運行本数が減った」、「利用したい時間帯の運行がなくなった」の理由があげられている。 ・公共交通の維持に向け、優先すべき利用目的は、「通院」「公共施設利用」「通学」の順に多い。 ・今後の取り組みについては、「既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき」が約30%で最も多く、その財政負担については、「これまでどおりの負担を維持すべき」の意見が最も多い。 ・望んでいる導入施策は、「コミュニティバス（にいいバス）」が約60%で最も多く、次いで「高齢者等に対するタクシー利用券の交付」の36.2%である。

■鉄道・バス利用者の満足度



■にいいバス利用者の満足度

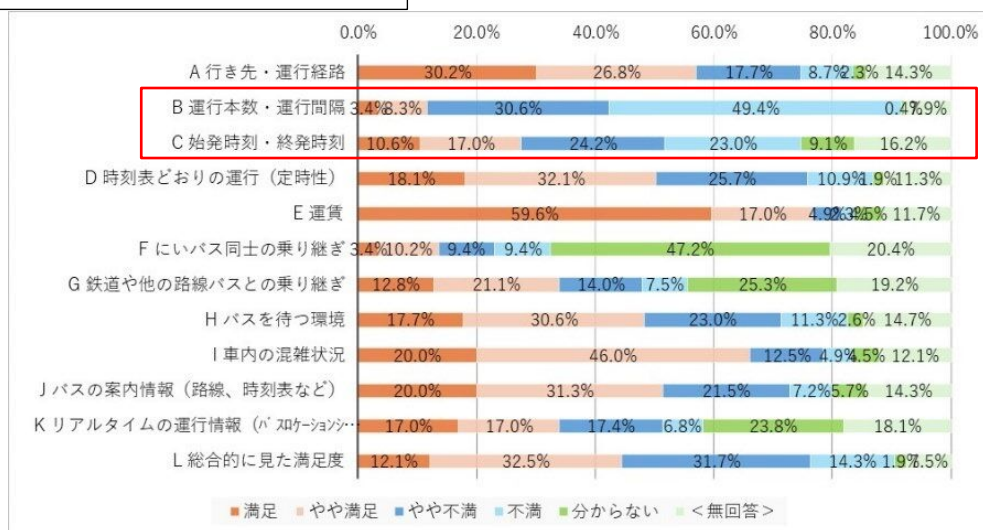


表 アンケート調査結果概要（3）

No.	調査名	意見
④	福祉・介護関係者アンケート	・移送・送迎サービスを行っている事業者は30社（75%）あり、車両数は「3～4台」が10社、「1～2台」「5～6台」が各9台である。 ・利用者1人当たりの月平均利用回数は、「10回以下」が約2／3を占めており、多頻度利用はそれほど多くない。 ・施設利用者以外の送迎車両への同乗が可能な事業者は1社ある。 ・同乗が困難な理由は、「車両に空きがない」「運行に遅れが出る」「施設利用者の安全が確保できない」の順に多い。この問題が解消されれば、同乗の検討が考えられる事業者は7社ある。 ・施設利用者の日常移動の困難理由は、「身体的理由で外出が困難」「駅・バス停が遠い」「運転ができない」の順に多い。
⑤	集客施設アンケート	・施設利用者の来訪手段は、「自転車」「自動車」「徒歩」の順に多く、路線バスの利用は39.3%、にいいバスの利用は9.1%である。 ・バスに対する改善希望は、「特にない」が最も多いが、「運行本数・運行間隔」「行き先・運行経路」の改善希望も一定程度ある。 ・施設送迎車両を運行している事業者は20社（60.6%）あり、平日はほぼ毎日運行している。 ・施設送迎に当たり、15社（75.0%）で「運行経費の増加」、7社（35.0%）で「運転手の不足」の問題を抱えている。 ・施設送迎車両への一般客の同乗を可能とする施設は4社ある。同乗できないとする理由は、「内規で認められていない」「車両に空きがない」が多い。
⑥	送迎を行う企業アンケート	・送迎を行う理由は、「従業員の負担軽減」「路線バスの運行が無い、時間が合わない」となっている。 ・施設送迎の問題は、「運行経費の増加」「道路混雑による遅れ」をあげている。 ・一般客の相乗りの可能性は「困難」としており、「車両の空きがない」「同乗する人とのトラブルが想定される」を理由にあげている。

3) 意向調査からの課題

各アンケート調査からみえてきた交通課題を以下に整理しました。

表 意向調査からみる公共交通課題

No.	調査対象	主要意見	公共交通課題
①	市民	・日常の移動に困っている人は、全体の27%（東部地域や南西地域に多い）。その理由は、「鉄道駅やバス停まで遠い」が約38%、「バスの本数が少なくて不便」が約35%。 ・にいいバスを知っている人は90%を超えているが、「運行内容も知っている」人は約33%に留まる。 ・公共交通の維持・存続に当たり、特に優先すべき目的は、「通勤・通学」が約35%、「病院への通院」が約31%であり、高齢者や移動困難者は「病院への通院」を最優先事項としている。 ・今後の取り組みは、「これまでどおりの公共交通を維持するため、市の財政負担を維持すべき」が約27%で最も多く、そうした中で「既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき」と考えている。	・移動困難者（特に通院目的）の利便性向上 ・これまでの財政負担を維持しつつ、既存の公共交通の利便性向上と利用者数増加を図る
②	鉄道・路線バス利用者	・路線バスの利用頻度は、「よく利用する」が50.5%と過半を占めており、「行き先・運行経路」や「運賃」についての満足度が高く、「運行本数・運行間隔」や「時刻表どおりの運行（定時性）」の満足度が低い傾向にある。	・需要に応じた運行の適正化
③	にいいバス利用者アンケート	・往復利用する人は、39.6%に留まり、片道利用の理由は、「にいいバスの時刻が合わないから」が約75%。 ・「運行本数・運行間隔」や「始発時刻・終発時刻」、「にいいバス同士の乗り継ぎ」の満足度が低い。 ・今後の取り組みについては、「既存の公共交通の利便性向上を図り、利用者数を増やすべき」が最も多く、その財政負担については、「これまでどおりの負担を維持すべき」の意見が最も多い。	・需要に応じた運行サービスの提供 ・これまでの財政負担を維持しつつ、既存の公共交通の利便性向上
④	福祉・介護関係者	・施設利用者以外の送迎車両への同乗が可能な事業者は1社ある。 ・同乗が困難な理由は、「車両に空きがない」「運行に遅れが出る」「施設利用者の安全が確保できない」の順に多い	・公共交通との連携可能性の検討 ・運転手不足への対応
⑤	集客施設アンケート	・施設送迎の問題は、15社（75.0%）で「運行経費の増加」、7社（35.0%）で「運転手の不足」の問題を抱えている。 ・施設送迎車両への一般客の同乗を可能とする施設は4社ある。同乗できないとする理由は、「内規で認められていない」「車両に空きがない」が多い。	
⑥	企業	・送迎を行う理由は、「従業員の負担軽減」「路線バスの運行が無い、時間が合わない」となっている。 ・施設送迎の問題は、「運行経費の増加」「道路混雑による遅れ」をあげている。	

(4) 地域的課題

本市を7地域ごとに地域の特徴や、移動状況、公共交通サービス状況を把握し、地域ごとの課題を整理することとします。

なお、地域ごとの状況は、カルテとして整理し、記載内容は下表に示す項目とします。

表 地域別カルテの記載項目

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

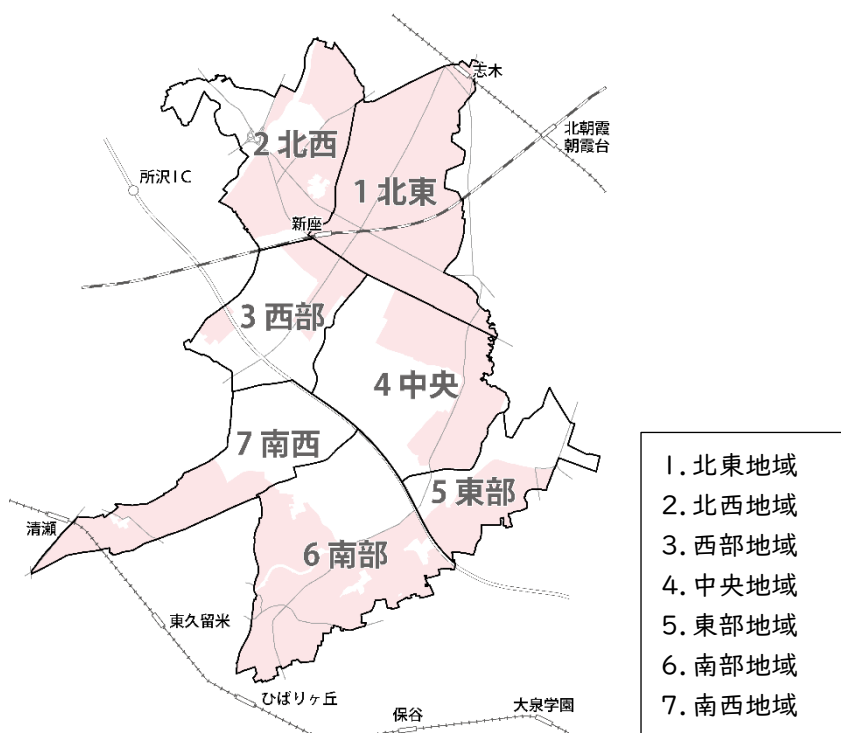
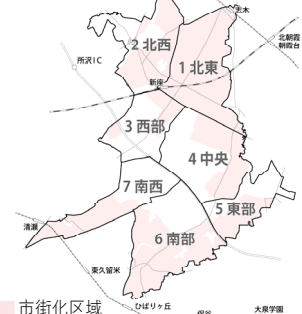


図 地域区分

①〇〇地区（資料の出典等）

1. 地域の概況

■地域面積、人口	■地域の位置
・面積 出典：新座市都市計画マスタープラン （各地域の面積合計が都市計画区域面積、市街化区域面積と一致するよう調整） ・人口 出典：国勢調査（2020 年）※ ・人口密度（人口÷面積）	
■地域の特徴	
■人口分布	
【人口分布（総数）】 【高齢者分布】 出典：国勢調査（2020 年） ※小地域(町丁目字)別集計をもとに以下の方法で 100m メッシュの分布図を作成。 ・家屋データを使用し、家屋ポイントごとの住宅戸数を設定 （「住宅戸数」が 1 以上の場合はその値、「住宅戸数」が入力されておらず「居住部床 A」（面積）が 1 以上の場合は 1 とする） ・町丁目別人口から、メッシュ別の住宅戸数に応じて按分を行い、100m メッシュへ人口を配分 ・「新塚」内には家屋ポイントがないため、住宅用地の面積比で 100 メッシュへ人口を按分	
【年齢 3 区分人口の推移】 出典：国勢調査※ ※人口は小地域(町丁目字)別集計をもとに集計。 西部地域及び中央地域は町丁目字をまたいで地域を設定しているため、野火止三丁目及び四丁目は西部地域に、野火止二丁目は中央地域に含めて算定。	【人口増減】（2010 年→2020 年） 出典：国勢調査（5 次(250m)メッシュ）

1. 地域の概況（続き）

■土地利用	
出典：令和 3 年都市計画基礎調査 ※構成比は新座市都市計画マスタープランに記載の値	
2. 地域のまちづくり構想（都市計画マスタープラン）	
■公共交通に関する方針	【地域まちづくりの基本方針図】
出典：新座市都市計画マスタープラン	出典：新座市都市計画マスタープラン

3. 公共交通に関する現状

■公共交通運行状況

鉄道	出典：各事業者 HP
路線バス	※路線バスは各地域の総走行キロ(地域内の運行距離×本数)上位 5 系統を掲載 (2024 年 6 月時点)
にいバス	※にいバスは地域内の運行本数を掲載 (第 7 次運行 (2023 年) 時点)
その他	※シェアサイクルのポート数等は 2024 年 10 月時点の情報

【公共交通の運行状況】

出典：新座市公共交通マップ

※バスの停車回数は令和 6 年 8 月時点の平日の値

【主要施設の立地状況】

出典：新座市立地適正化計画（策定中）

■移動状況・公共交通利用状況

【ゾーン別移動状況（OD）】

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）

※本地域分け（7 地域）とパーソントリップ調査におけるゾーン分け（6 地域）は異なる

【にいバス利用状況】

出典：にいバス OD 調査（調査日：令和 6 年 10 月 4 日（金））

4. 住民意向

■移動状況

【移動手段】	【日頃の移動で困ること】	【移動で困ると感じる理由】
市民アンケート Q16、Q20	市民アンケート Q21	市民アンケート Q22

【移動先・上位 5 位】（ は地域外、 は市外）

市民アンケート Q14、Q19

※「その他埼玉県内」、「その他 23 区内」、「その他東京都内」、「埼玉県・東京都以外」、無回答を除く上位 5 地区

■公共交通利用状況

【公共交通の利用頻度】	【バスを利用しない理由】
市民アンケート Q23、Q28、Q31	市民アンケート Q29、Q32

■今後の公共交通施策について

【地域における取組について】	【地域に導入した方がよいと考える交通施策】
市民アンケート Q45	市民アンケート Q46

① 北東地域

1. 地域の概況

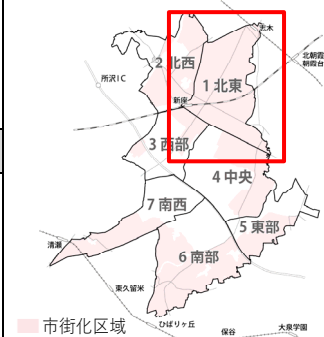
■ 地域面積、人口

- ・ 面積：約 406ha（市全体の約 18%）
- ・ 人口：約 4.5 万人（市全体の約 27%）
- ・ 人口密度：約 111 人／ha

■ 地域の特徴

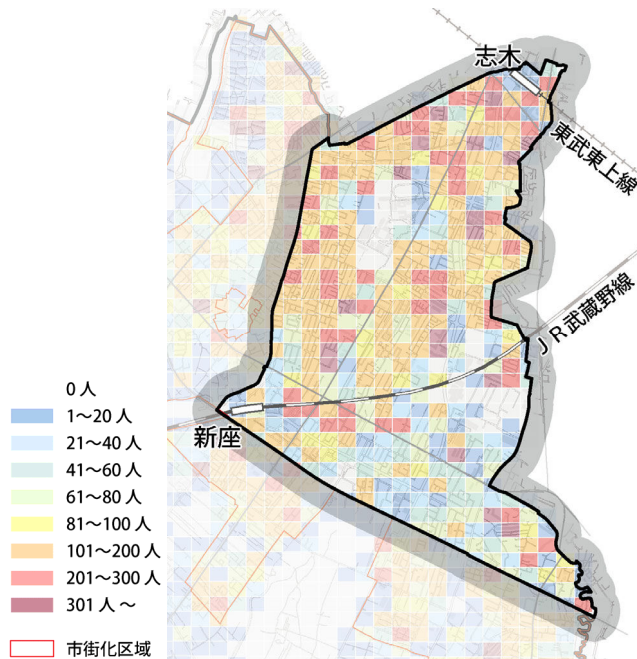
- ・ 起伏の少ない平坦地（地域全域が市街化区域）
- ・ 志木駅周辺、新座駅周辺に商業施設が集積し、市の中核機能を担う。
- ・ 人口は近年増加傾向にあり、増加率は 7 地域の中で最も高い。
- ・ 高齢化率が 22.0%と 7 地域の中で最も低く若い地域

■ 地域の位置

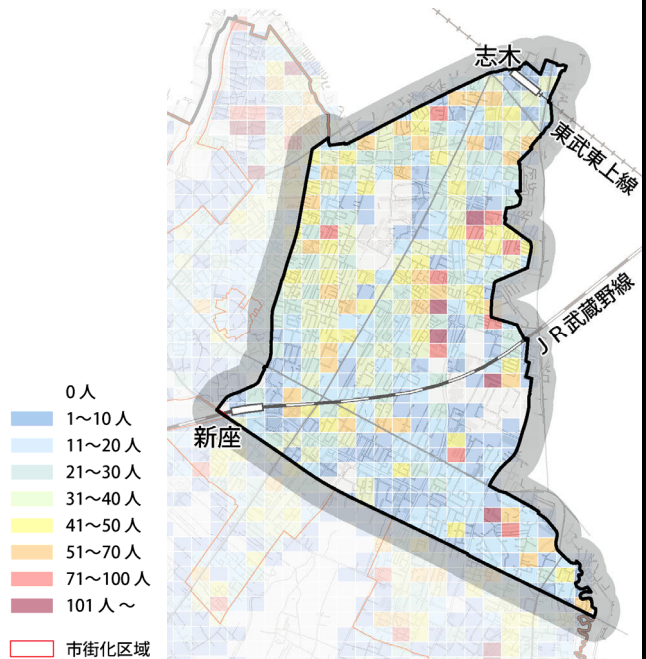


■ 人口分布

【人口分布（総数）】

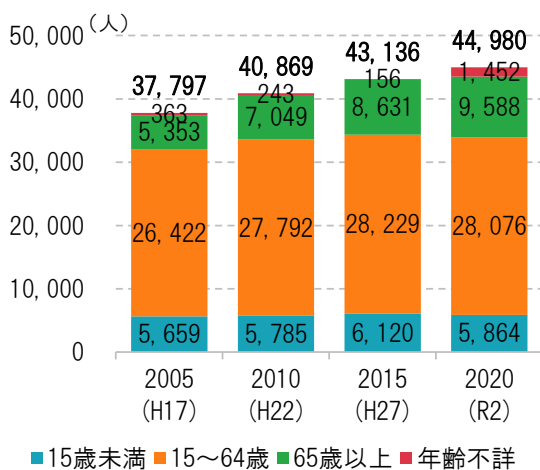


【高齢者分布】

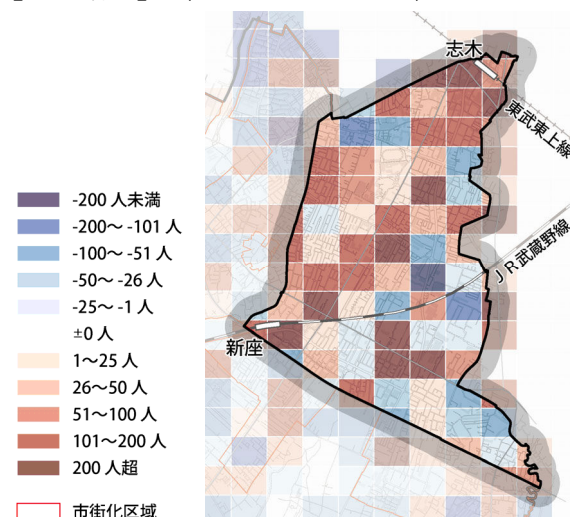


【年齢 3 区分人口の推移】

高齢化率 (R2) 北東 22.0%
市全体 26.1%



【人口増減】（2010 年→2020 年）

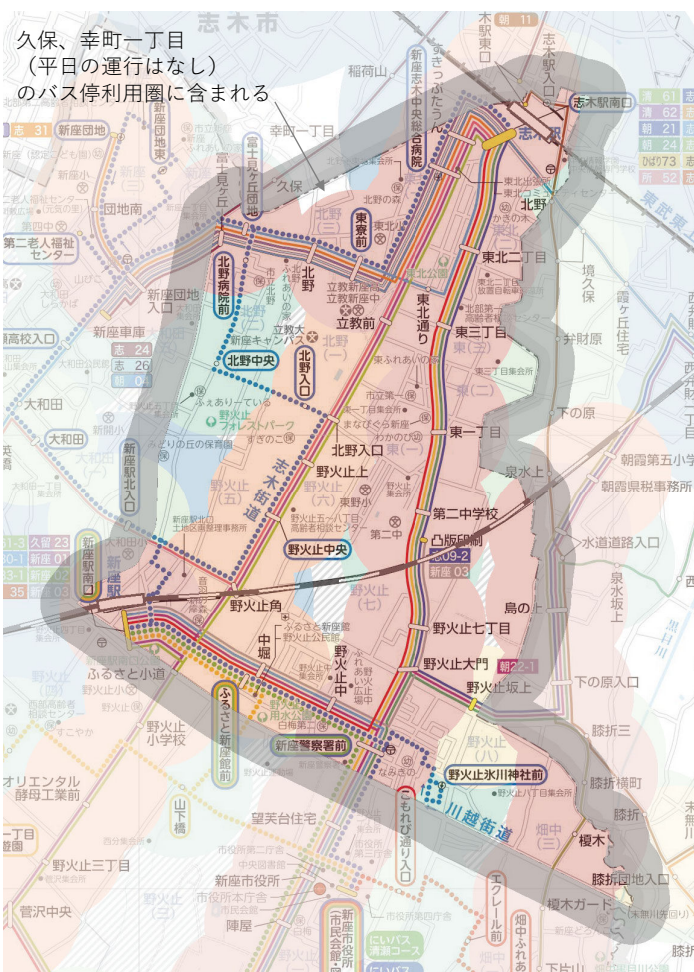


3. 公共交通に関する現状

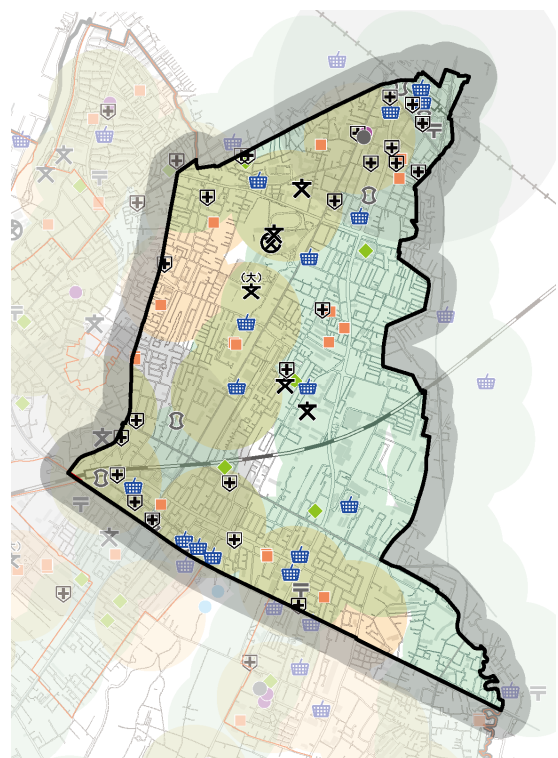
■公共交通運行状況

鉄道	J R 武蔵野線 新座駅 / 東武東上線 志木駅
路線バス (主な路線)	ひばり73 (ひばりヶ丘駅北口～志木駅南口)、 清61 (清瀬駅北口～志木駅南口)、 志31 志31 (志木駅南口～新座団地)、 志35 (新座駅南口～志木駅南口)、 所52 (所沢駅東口～志木駅南口)
にいバス	志木コース 運行本数：14 便/日 (ピーク時：1 便/ピーク時) 清瀬コース 運行本数：7 便/日 (ピーク時：1 便/ピーク時) 東久留米コース 運行本数：7 便/日 (ピーク時：1 便/ピーク時)
その他	シェアサイクル：34 ポート、228 ラック

【公共交通の運行状況】



【主要施設の立地状況】



バス停利用圏(半径300m)

停車回数 (1日当たり)



鉄道利用圏
(駅半径800m)

公共交通空白地域

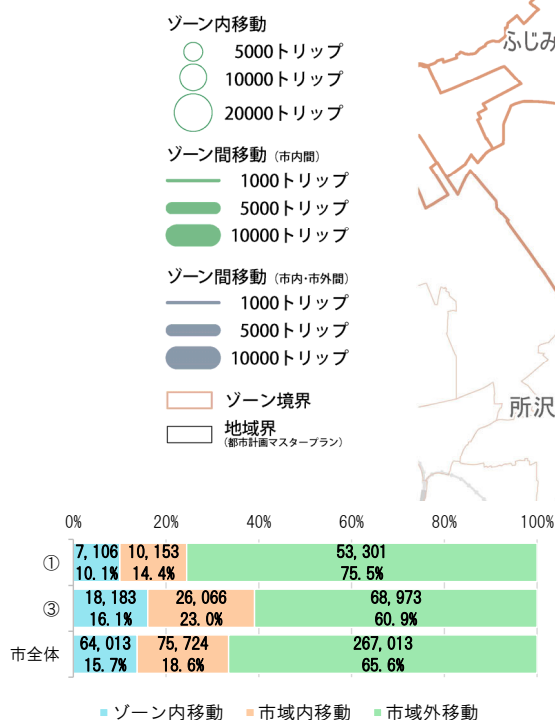
圏域内外の人口比	北東地域	市全体
公共交通サービス圏内 (うち、鉄道・路線バスを含む)	98.6%	91.8%
(うち、にいバスのみ)	91.2%	75.2%
公共交通空白地域	7.4%	16.6%
	1.4%	8.2%

- 行政施設
- ⛥ 病院・診療所
- ✎ 小中学校
- ⊗ 高等学校
- ⊗ 高等専門学校
- ⊗ 大学
- 🛒 大規模商業施設・スーパー
- 📖 図書館・文化施設
- 🏊 スポーツ施設
- 👶 子育て関連施設
- 🏠 介護・福祉施設
- 〒 郵便局
- 🏦 銀行・信用金庫
- 🟢 バス停利用圏 (路線バス)
- 🟡 バス停利用圏 (にいバス)
- 🟠 鉄道利用圏

3. 公共交通に関する現状（続き）

■移動状況・公共交通利用状況

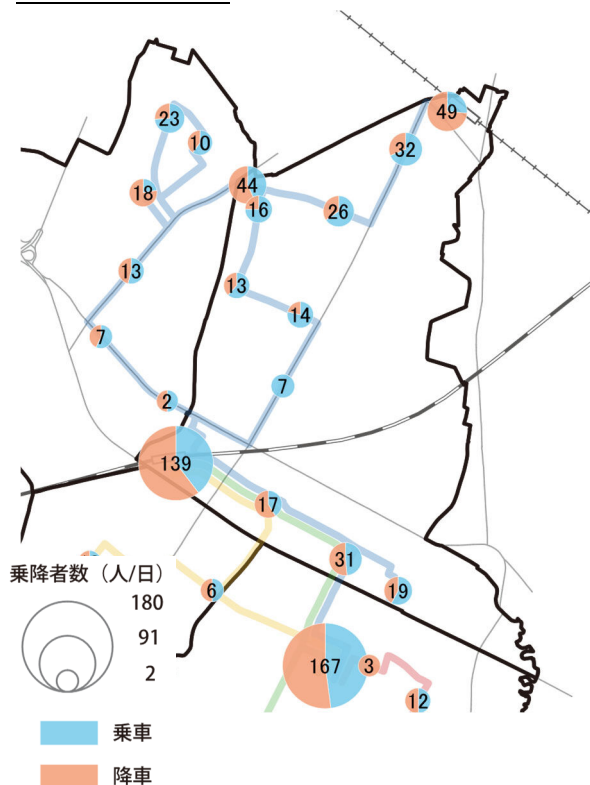
【ゾーン別移動状況（OD）】



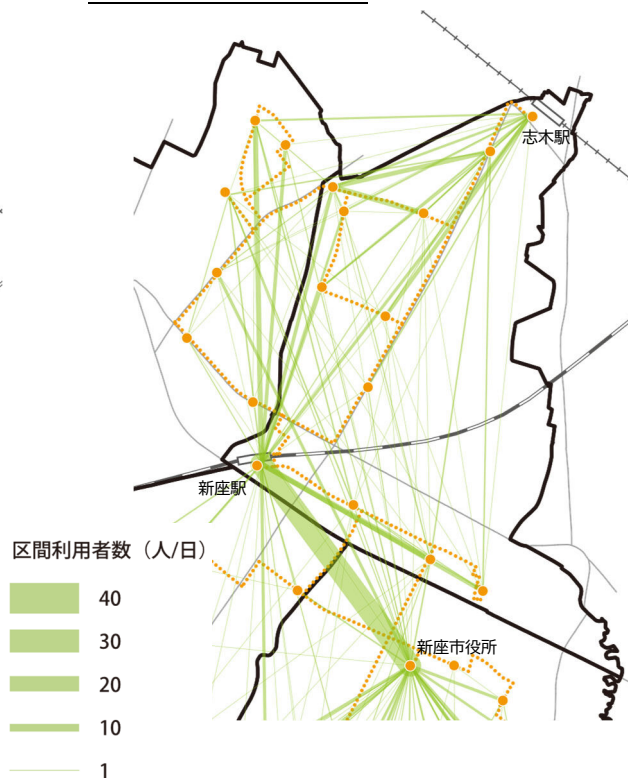
※地域界と PT 調査のゾーン境界は異なる

【にいバス利用状況】（調査日：令和6年10月4日（金））

バス停別乗降状況

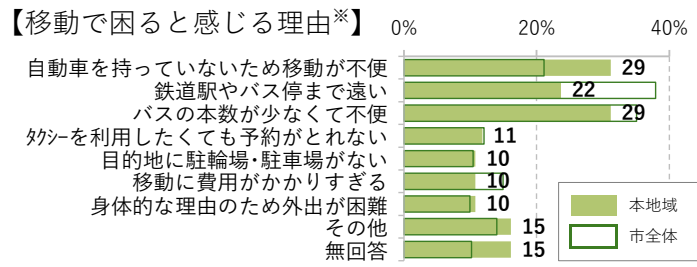
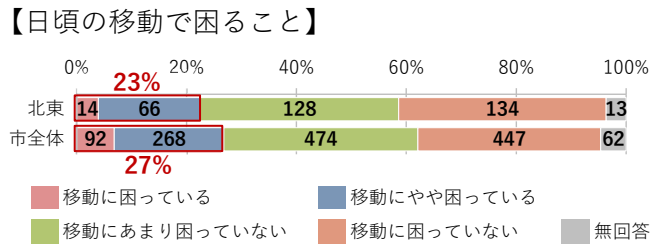
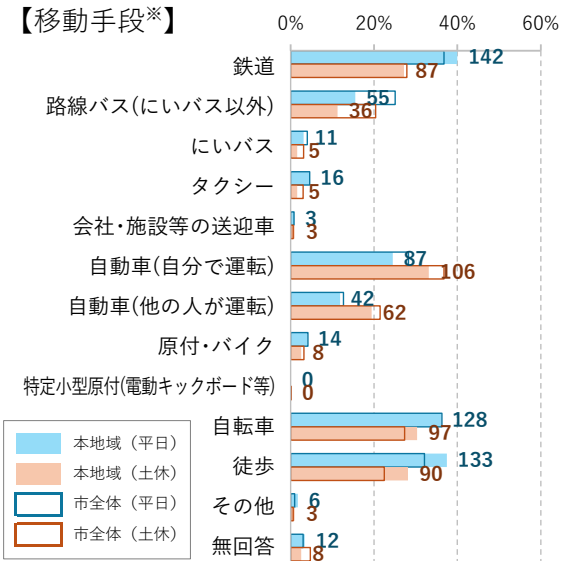


区間別利用状況（OD）



4. 住民意向

■移動状況

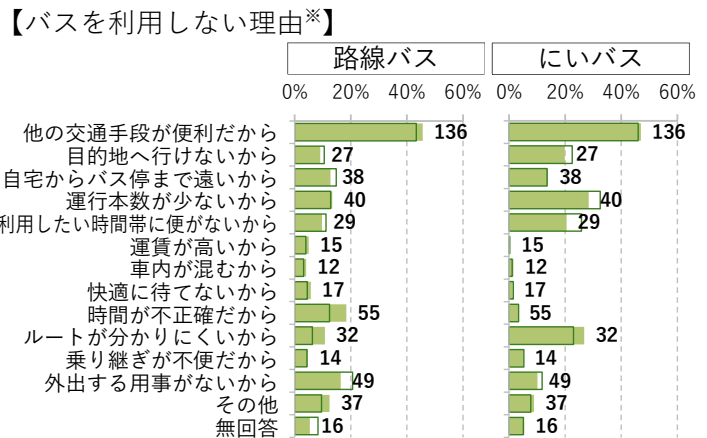
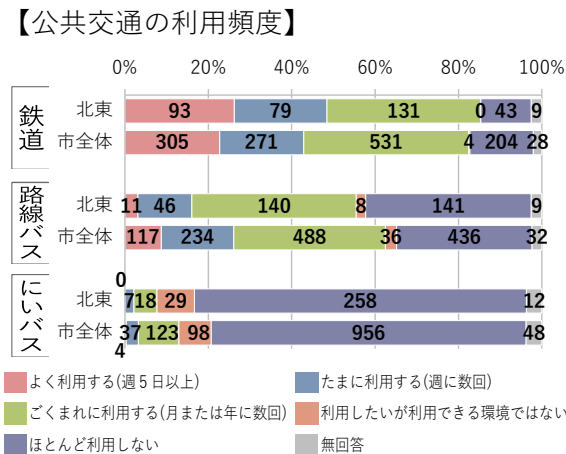


【移動先・上位5位】 (は地域外、 は市外)

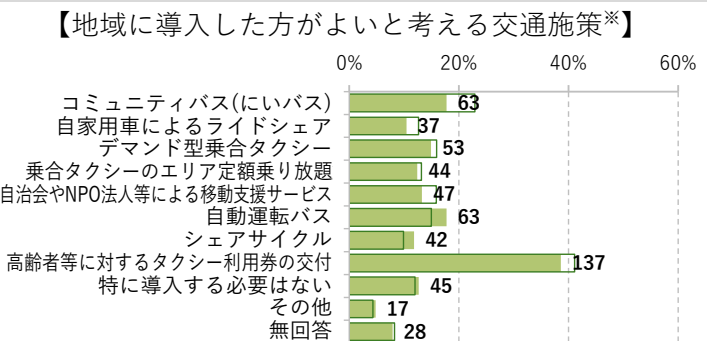
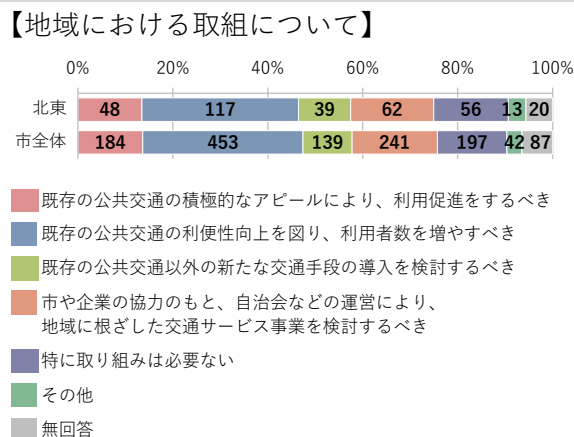
平日：野火止 5~8 丁目(48)／朝霞市(25)／東北(24)／北野(18)／志木市(18)

土休：野火止 5~8 丁目(43)／東北(33)／志木市(22)／朝霞市(17)／豊島区(12)

■公共交通利用状況



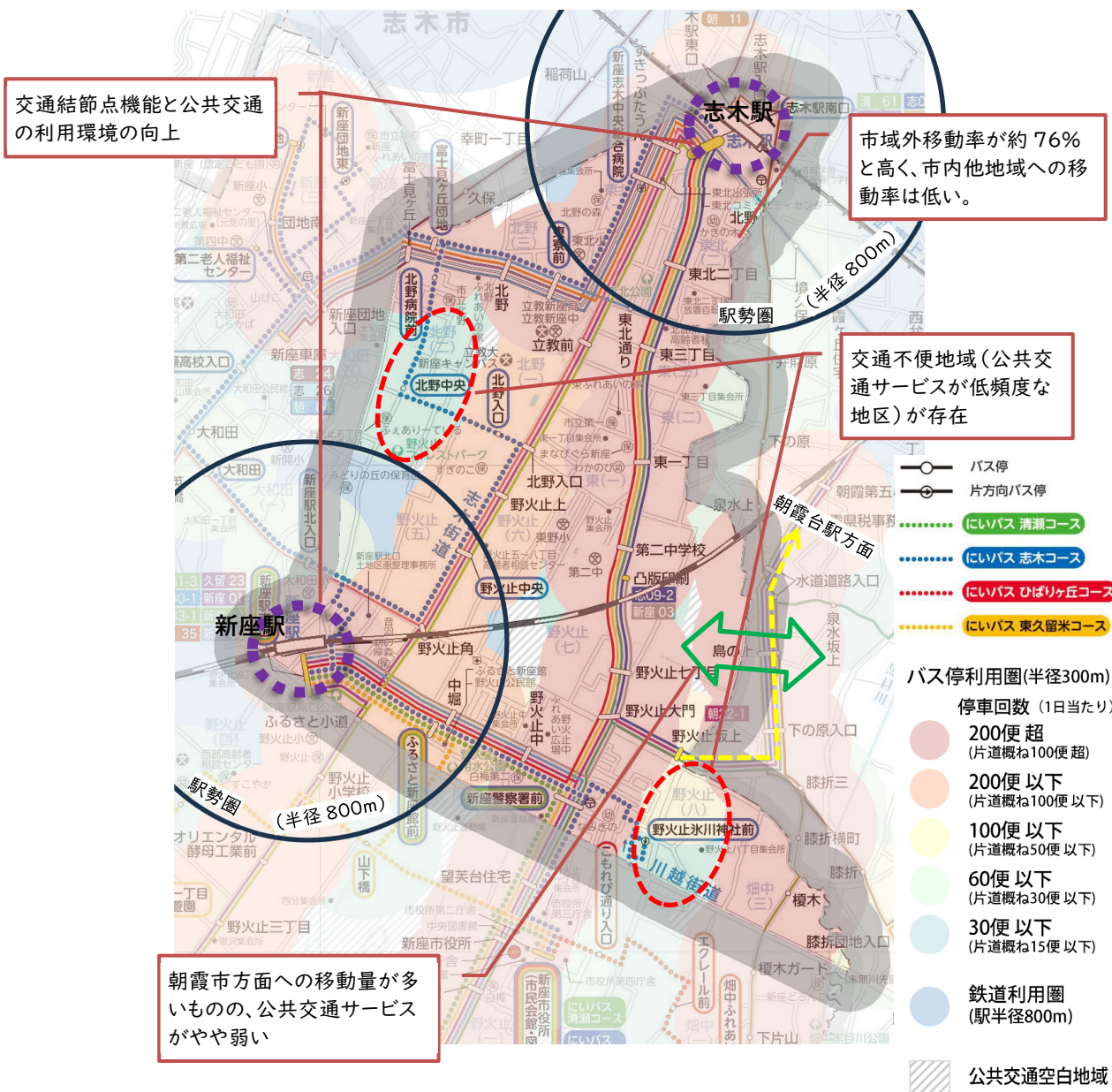
■今後の公共交通施策について



※複数回答可の設問

5. 地域の問題・課題

- ・地域内には商業施設や医療機関も比較的充実していることもあり、市内他地域への移動量より地域内での移動量の方が多い。
- ・地域内に新座駅と志木駅があり、路線バスの運行頻度も高い。公共交通の人口カバー率も約99%であり、7地域の中で最も高く、公共交通は比較的充実している。
- ・地域内に2駅あるため、他地域と比較して、鉄道の利用頻度は高い。バスの利用頻度が低いが、利用しない理由として、「他の交通手段が便利だから」との回答が最多。
- ・南北方向のバス路線は、系統数・運行本数ともに多いが、東西方向は少ない。
- ・地域の西側にバスの運行頻度が低い（にバスしかバス停がない）区域が一部存在する。
- ・市の玄関口であり、特に通勤通学時間帯は多くの人が公共交通を利用するため、駅や駅周辺（バス乗り場など）の混雑解消やバリアフリー化など公共交通の利用環境の向上が必要。



② 北西地域

1. 地域の概況

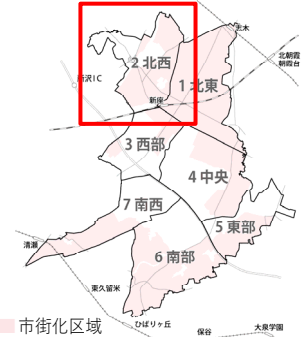
■ 地域面積、人口

- ・ 面積：約 318ha（市全体の約 14%）
- ・ 人口：約 1.7 万人（市全体の約 10%）
- ・ 人口密度：約 54 人／ha

■ 地域の特徴

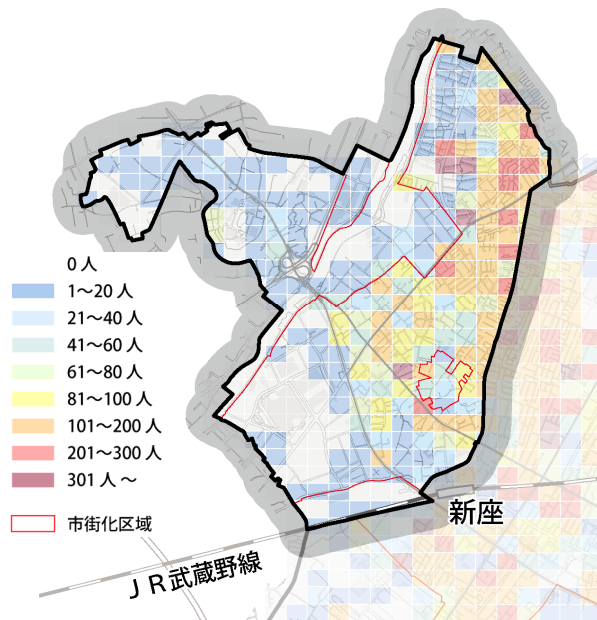
- ・ 柳瀬川が地域中央を南北に流れ、両岸は低地部と段丘の台地からなる
- ・ 市街化区域は地域の東側に広く指定されており、人口も東側に集中
- ・ 人口は近年減少傾向にあり、減少率は 7 地域の中で最も高い
- ・ 新座駅北口周辺で土地区画整理事業が進められている

■ 地域の位置

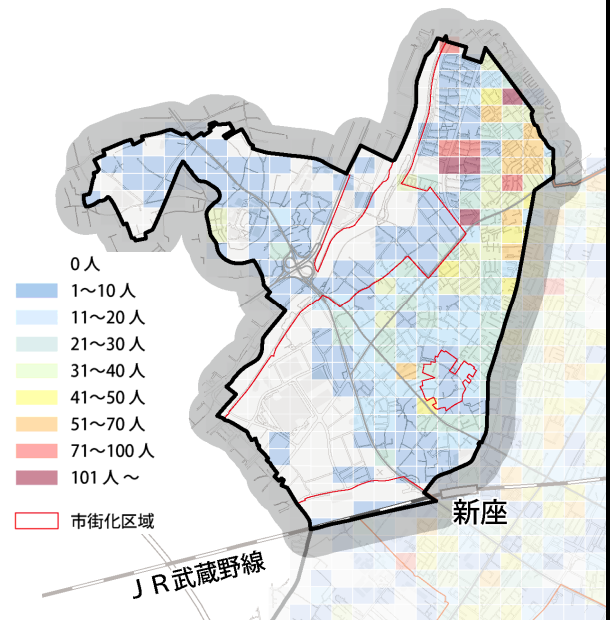


■ 人口分布

【人口分布（総数）】

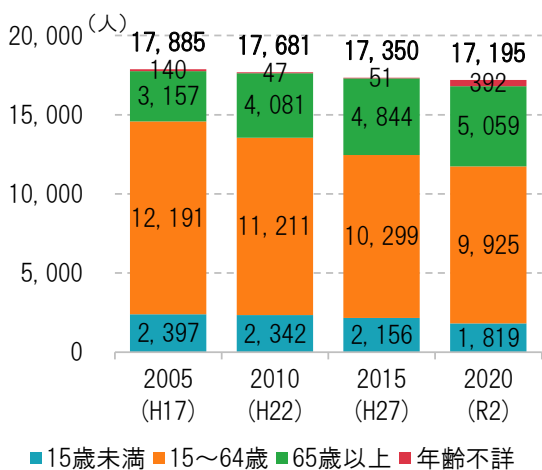


【高齢者分布】

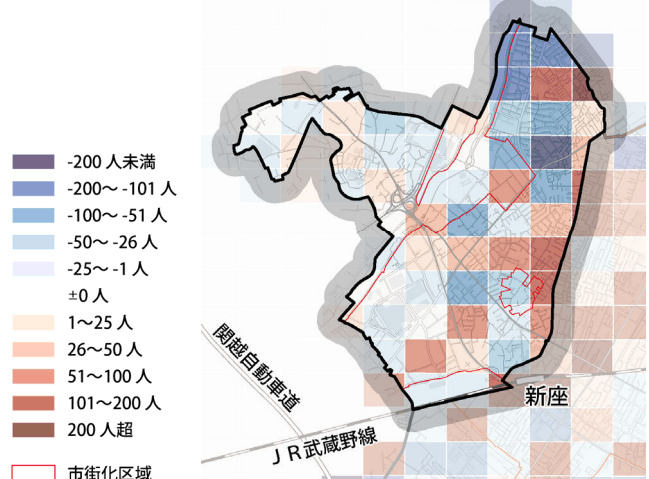


【年齢 3 区分人口の推移】

高齢化率 (R2) 北西 30.1%
市全体 26.1%



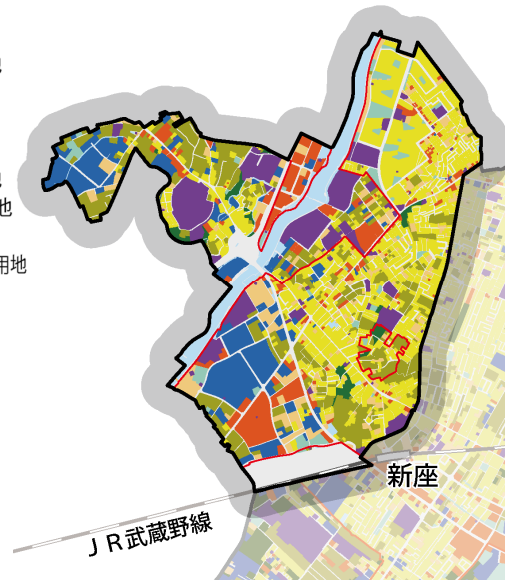
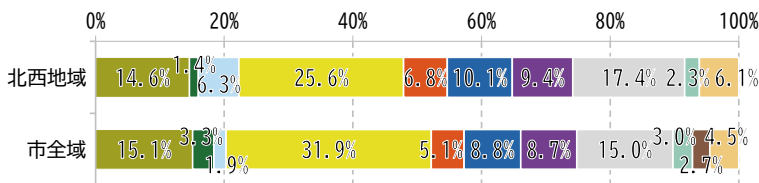
【人口増減】（2010 年→2020 年）



1. 地域の概況（続き）

■土地利用

- ・住宅地は地域北東部に集中
- ・国道 463 号や国道 254 号沿道を中心に商業施設が集積
- ・地域西側には、農地のほか、大学や高等学校、工業・物流施設が立地



2. 地域のまちづくり構想（都市計画マスタープラン）

■公共交通に関する方針

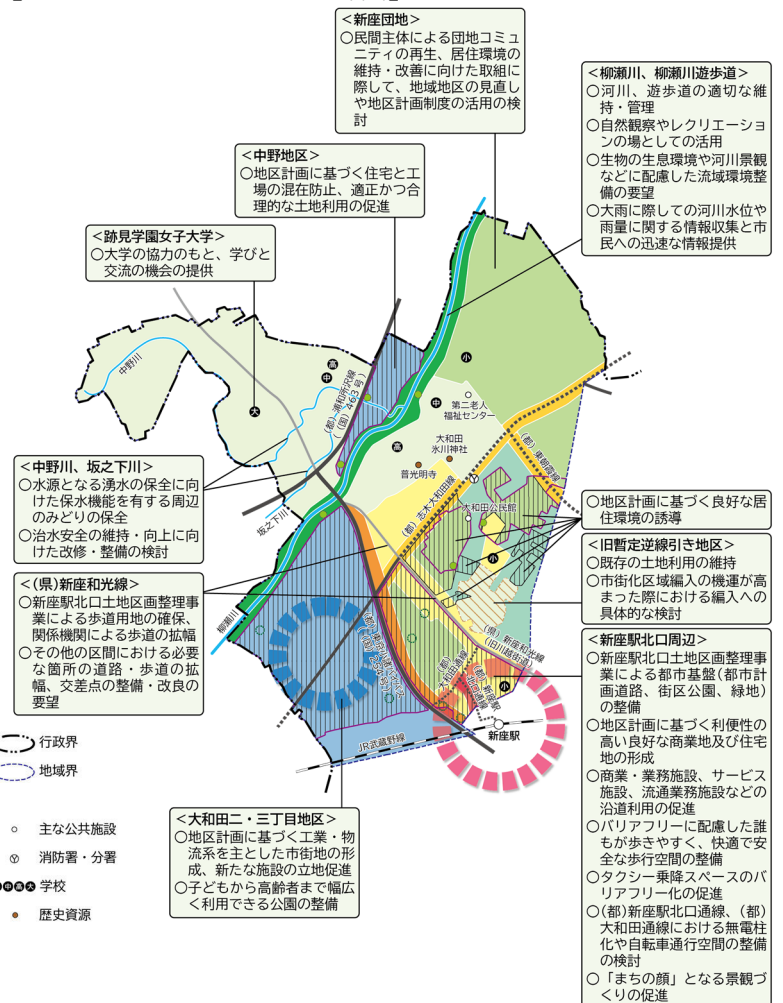
【新座駅北口周辺】

- ・新座駅北口土地区画整理事業のもと、北口駅前広場に接続する都市計画道路の整備により、交通結節点の機能強化を図る。
- ・バリアフリーに配慮した、誰もが歩きやすく、快適で安全な歩行空間を整備する。

【その他】

- ・バス停留所に設置された自転車駐車場については、サイクルアンドバスライドシステムの維持に必要な施設管理を適切に行い、利用者の利便確保を図る。

【地域まちづくりの基本方針図】

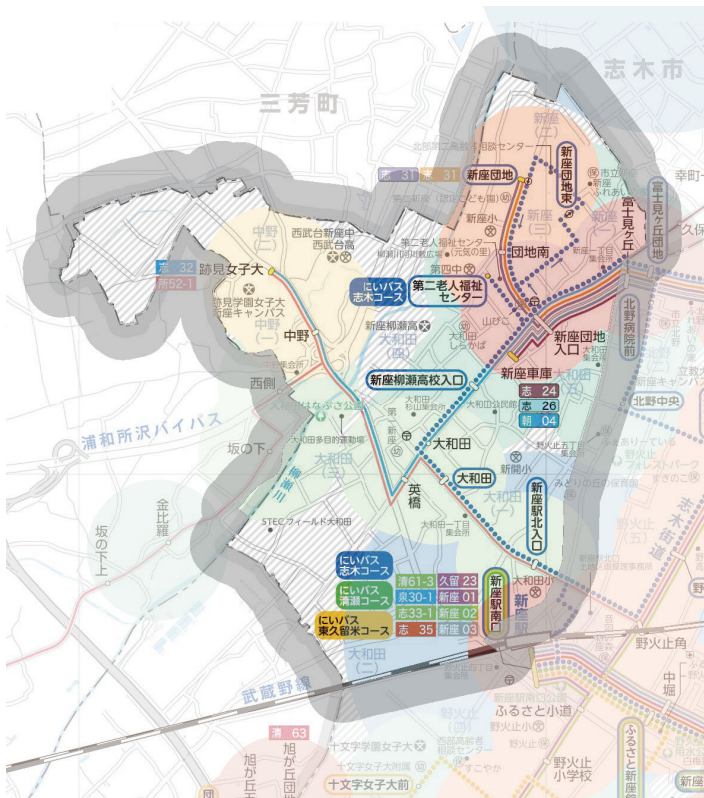


3. 公共交通に関する現状

■公共交通運行状況

鉄道	(最寄駅：J R 武蔵野線 新座駅)
路線バス (主な路線)	志31 志31 (志木駅南口～新座団地)、 所52 (所沢駅東口～志木駅南口)、 所52-1 (所沢駅東口～跡見女子大)、 朝04 (朝霞駅東口～志木駅南口～新座車庫)、 志32 (志木駅南口～跡見女子大)
にいバス	志木コース 運行本数：14 便/日 (ピーク時：1 便/ピーク時)
その他	シェアサイクル：11 ポート、89 ラック

【公共交通の運行状況】



バス停利用圏(半径300m)

停車回数 (1日当たり)

- 200便 超
(片道概ね100便 超)
- 200便 以下
(片道概ね100便 以下)
- 100便 以下
(片道概ね50便 以下)
- 60便 以下
(片道概ね30便 以下)
- 30便 以下
(片道概ね15便 以下)

鉄道利用圏
(駅半径800m)

公共交通空白地域

バス停

片方向バス停

にいバス 清瀬コース

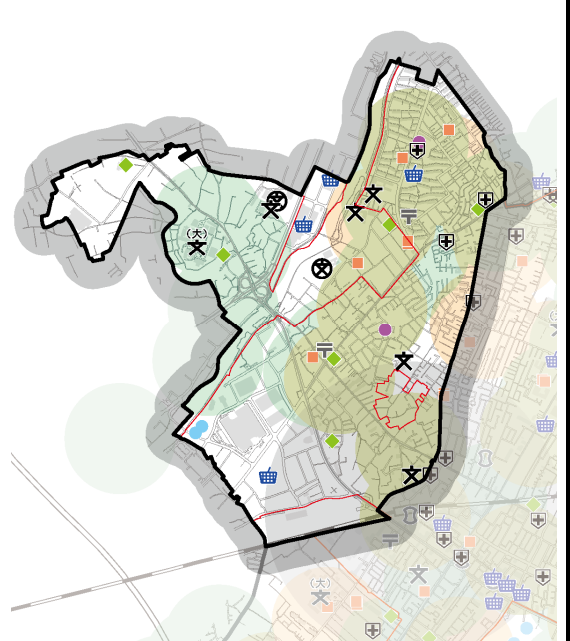
にいバス 志木コース

にいバス ひばりヶ丘コース

にいバス 東久留米コース

圏域内外の人口比	北西地域	市全体
公共交通サービス圏域内 (うち、鉄道・路線バスを含む)	92.8%	91.8%
(うち、にいバスのみ)	7.0%	16.6%
公共交通空白地域	7.2%	8.2%

【主要施設の立地状況】



- 行政施設
- ⚕ 病院・診療所
- ✎ 小中学校
- ⊗ 高等学校
- ⚙ 高等専門学校
- ⌘ 大学
- 🛒 大規模商業施設・スーパー
- 📖 図書館・文化施設
- 🏊 スポーツ施設
- 👶 子育て関連施設
- 🏠 介護・福祉施設
- 〒 郵便局
- 🏦 銀行・信用金庫

バス停利用圏
(路線バス)

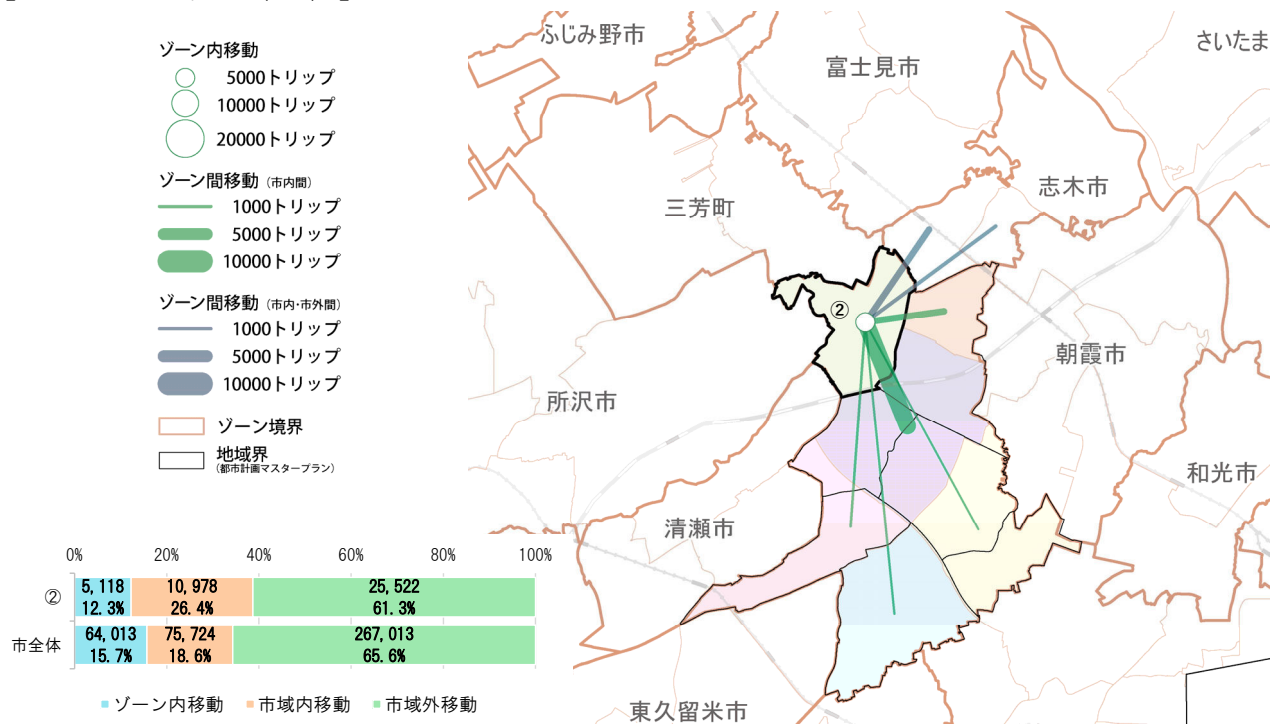
バス停利用圏
(にいバス)

鉄道利用圏

3. 公共交通に関する現状（続き）

■移動状況・公共交通利用状況

【ゾーン別移動状況（OD）】

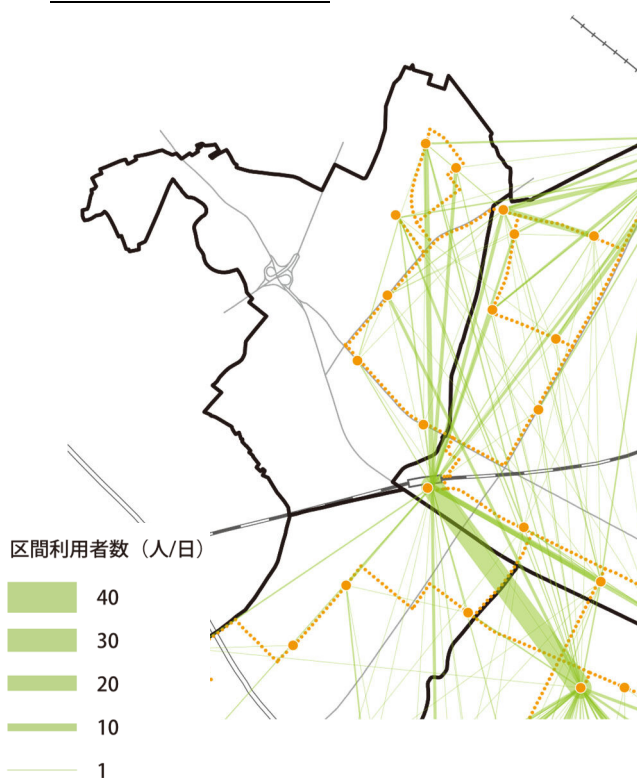


【にいいバス利用状況】（調査日：令和6年10月4日（金））

バス停別乗降状況



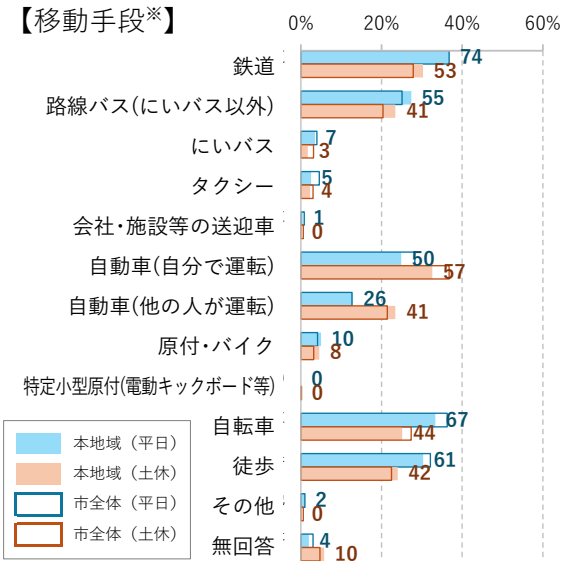
区間別利用状況（OD）



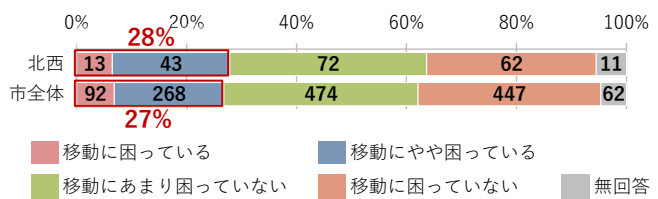
4. 住民意向

■移動状況

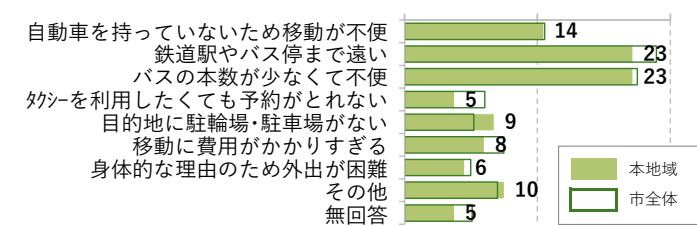
【移動手段※】



【日頃の移動で困ること】



【移動で困ると感じる理由※】

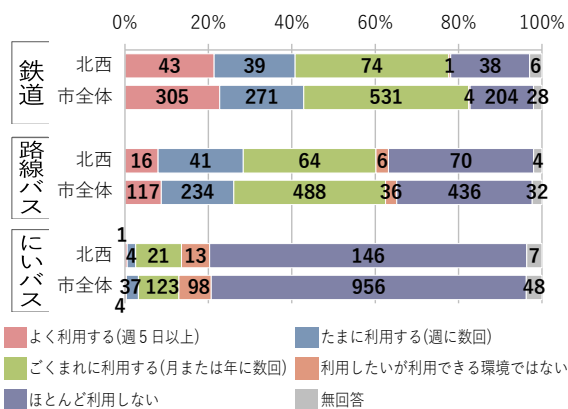


【移動先・上位5位】 (は地域外、 は市外)

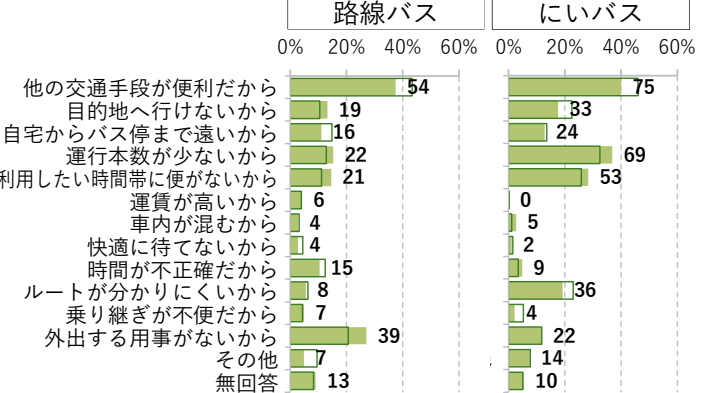
平日：新座(21)／志木市(21)／野火止 5~8 丁目(9)／練馬区(8)／北野(7)／朝霞市(7)
土休：志木市(22)／新座(18)／大和田(12)／豊島区(10)／野火止 5~8 丁目(8)

■公共交通利用状況

【公共交通の利用頻度】

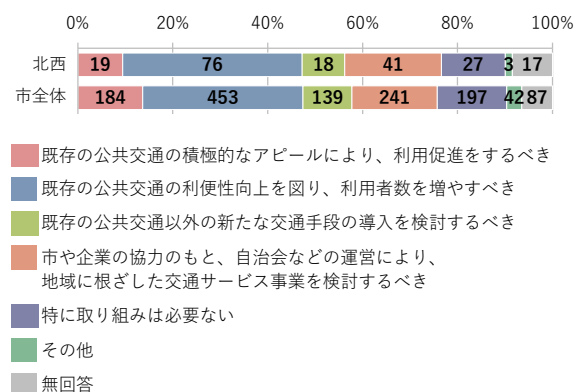


【バスを利用しない理由※】

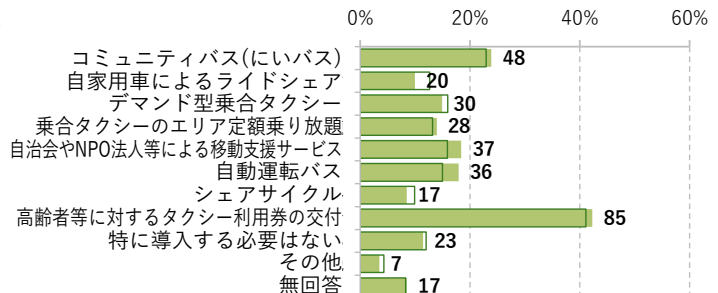


■今後の公共交通施策について

【地域における取組について】



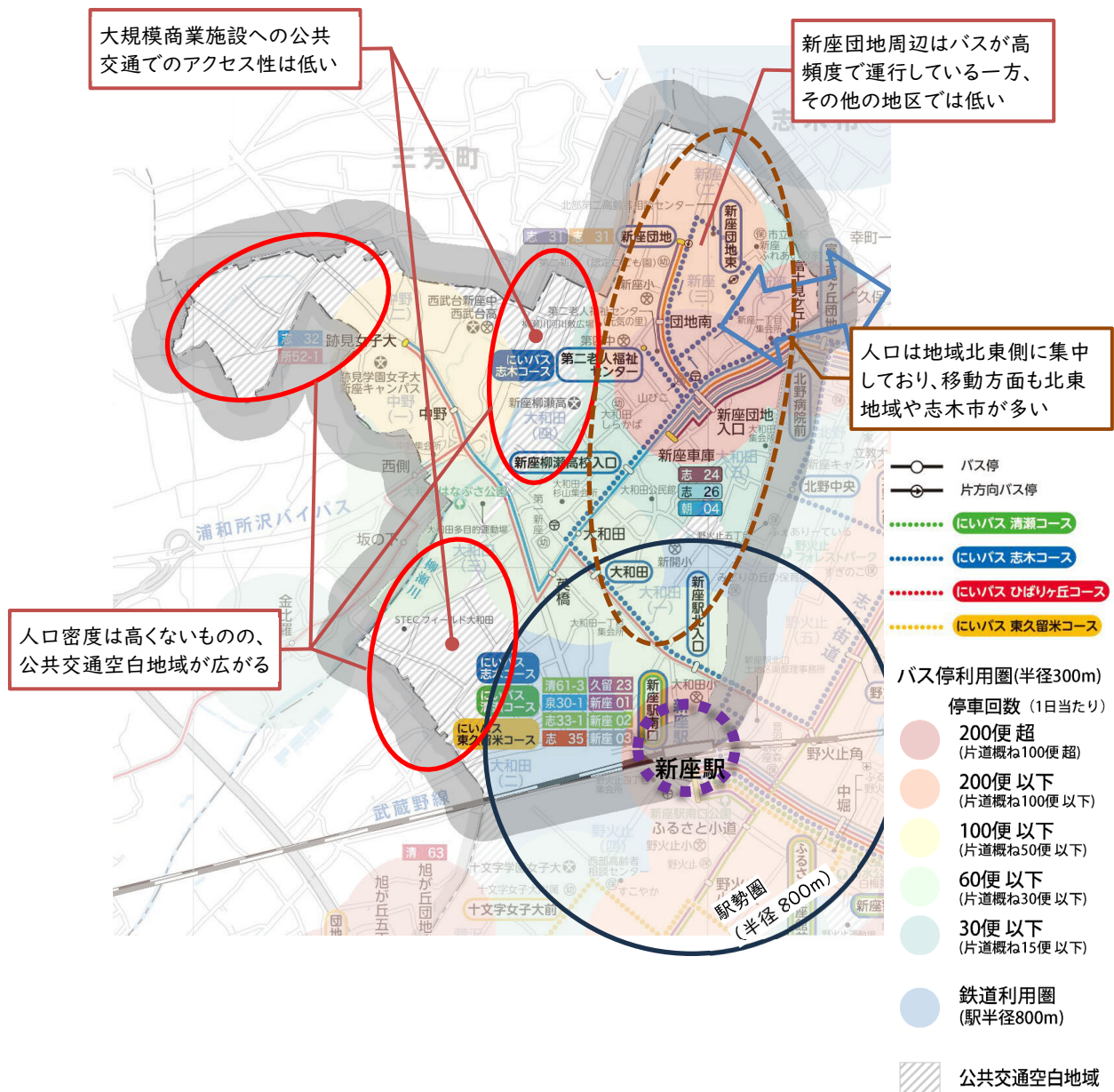
【地域に導入した方がよいと考える交通施策※】



※複数回答可の設問

5. 地域の問題・課題

- ・地域内には、複数の大規模集客施設が立地しているが、公共交通でのアクセス性はやや低い。
- ・日常の移動では、地域内のほか、志木市や北東地域への移動が多い。
- ・公共交通の人口カバー率は約 93%であり、市全体と比較すると高いが、地域の西側で公共交通空白地域が広がっている。
- ・新座団地周辺では、バスが高頻度で運行しているが、それ以外は運行頻度が低い状況。
- ・バスを利用しない理由としては、「運行本数が少ないから」や「利用したい時間帯に便がないから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。
- ・7地域の中で人口の減少率、高齢化率がともに最も高く、今後の人口変化を見据えた公共交通の検討が必要。



③ 西部地域

1. 地域の概況

■ 地域面積、人口

- ・面積：約 234ha（市全体の約 10%）
- ・人口：約 1.0 万人（市全体の約 6%）
- ・人口密度：約 45 人／ha

■ 地域の特徴

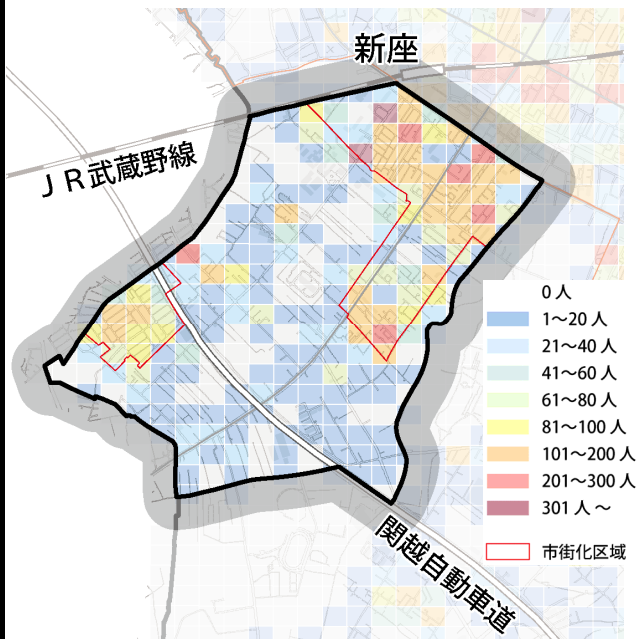
- ・起伏の少ない平坦地
- ・市街化区域は地域全体の約 3 割となっており、7 地域の中で最小
- ・人口は近年減少傾向

■ 地域の位置

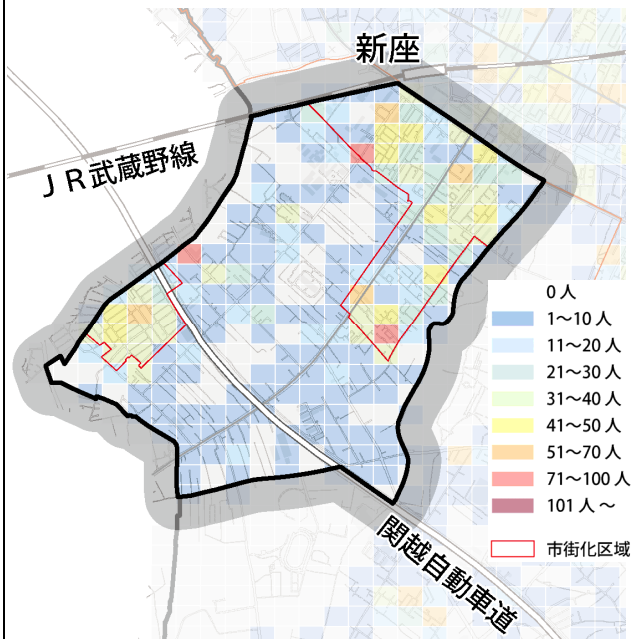


■ 人口分布

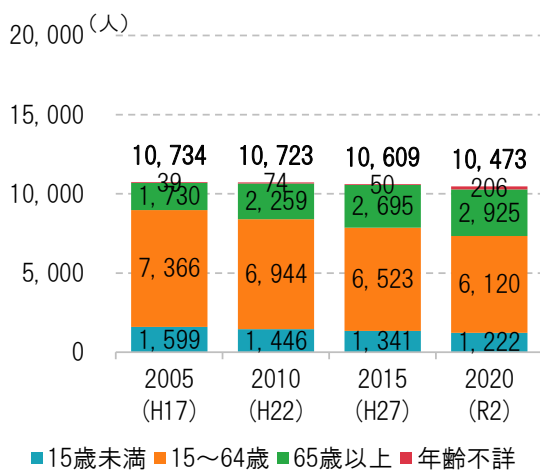
【人口分布（総数）】



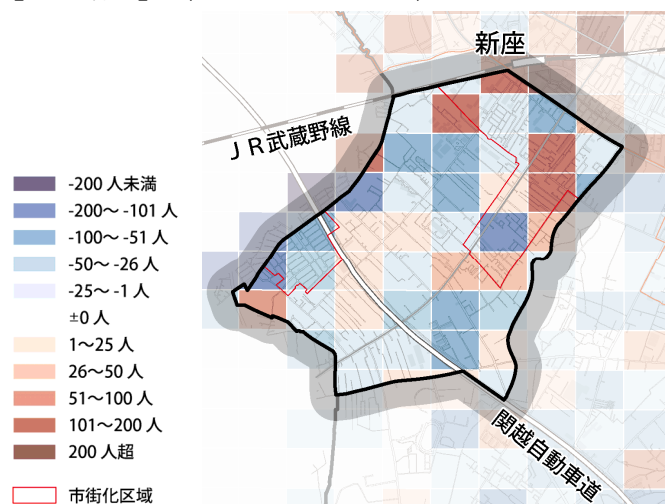
【高齢者分布】



【年齢3区分人口の推移】 高齢化率 (R2) 西部 28.5% 市全体 26.1%



【人口増減】 (2010 年→2020 年)

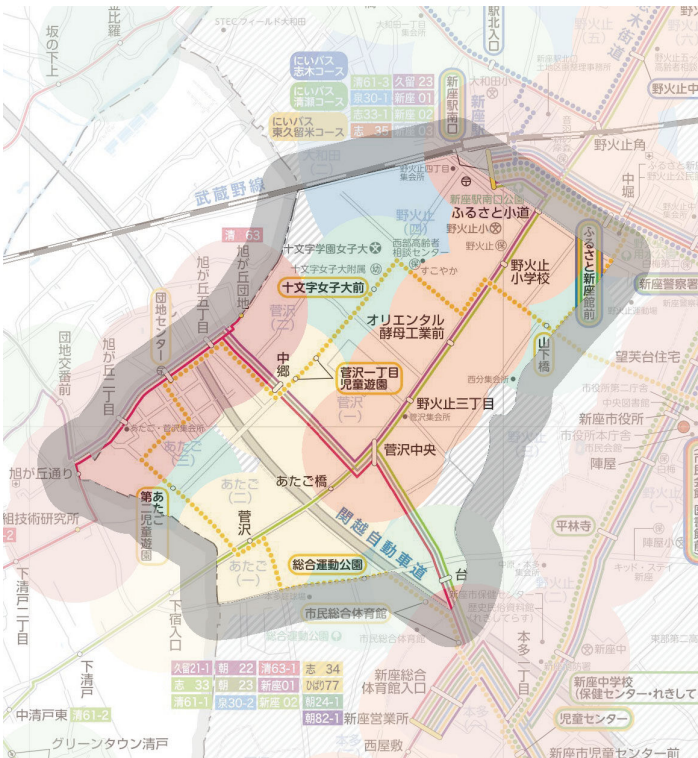


3. 公共交通に関する現状

■公共交通運行状況

鉄道	(最寄駅：ＪＲ武蔵野線 新座駅)
路線バス (主な路線)	清63 (清瀬駅北口～旭が丘団地)、 清61 (清瀬駅北口～志木駅南口)、 清62 (清瀬駅北口～志木駅南口)、 清63-1 (清瀬駅北口～新座営業所)、 志33 (新座営業所～志木駅南口)
にいバス	東久留米コース 運行本数：12 便/日 (ピーク時：1 便/ピーク時)
その他	シェアサイクル：4 ポート、22 ラック

【公共交通の運行状況】



バス停利用圏(半径300m)

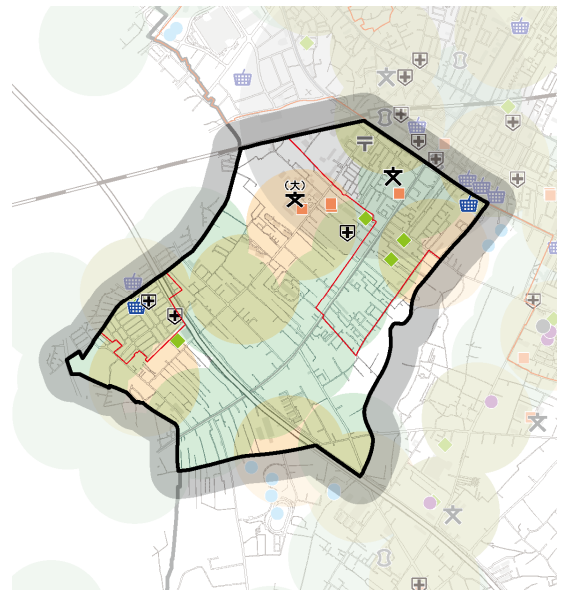
停車回数 (1日当たり)
200便 超 (片道概ね100便 超)
200便 以下 (片道概ね100便 以下)
100便 以下 (片道概ね50便 以下)
60便 以下 (片道概ね30便 以下)
30便 以下 (片道概ね15便 以下)

鉄道利用圏 (駅半径800m)

公共交通空白地域

圏域内外の人口比	西部地域	市全体
公共交通サービス圏域内 (うち、鉄道・路線バスを含む)	97.4%	91.8%
(うち、にいバスのみ)	6.1%	16.6%
圏域外	2.6%	8.2%

【主要施設の立地状況】

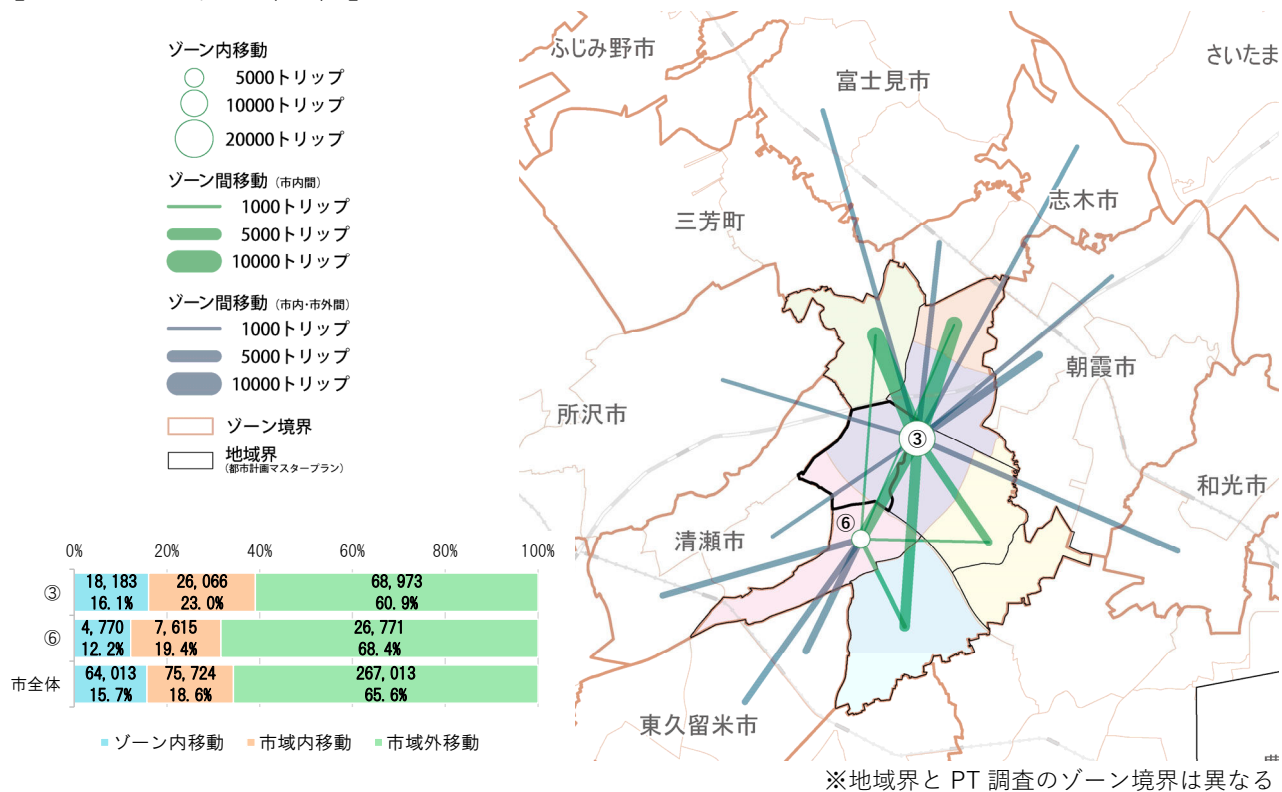


- 行政施設
- ⛥ 病院・診療所
- ✎ 小中学校
- ⊗ 高等学校
- ⚙ 高等専門学校
- ⌘ 大学
- 🛒 大規模商業施設・スーパー
- 📖 図書館・文化施設
- 🏊 スポーツ施設
- 👶 子育て関連施設
- 🏠 介護・福祉施設
- 〒 郵便局
- 🏦 銀行・信用金庫
- バス停利用圏 (路線バス)
- バス停利用圏 (にいバス)
- 鉄道利用圏

3. 公共交通に関する現状（続き）

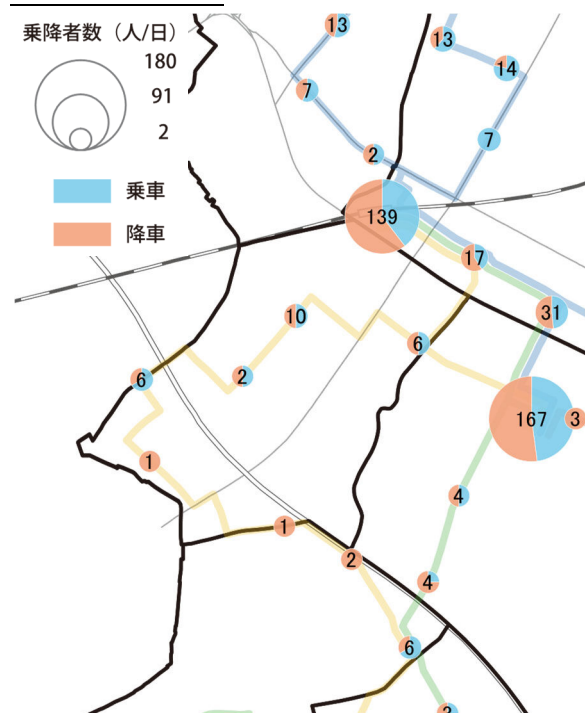
■移動状況・公共交通利用状況

【ゾーン別移動状況（OD）】

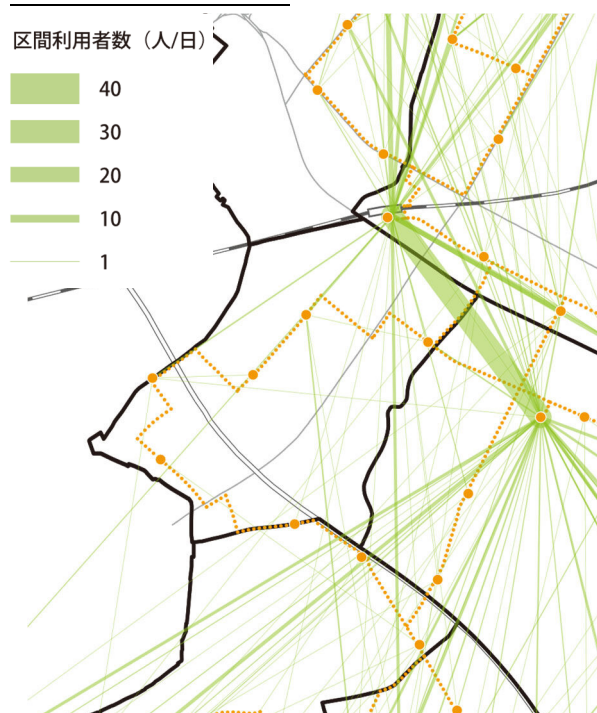


【にいバス利用状況】（調査日：令和6年10月4日（金））

バス停別乗降状況



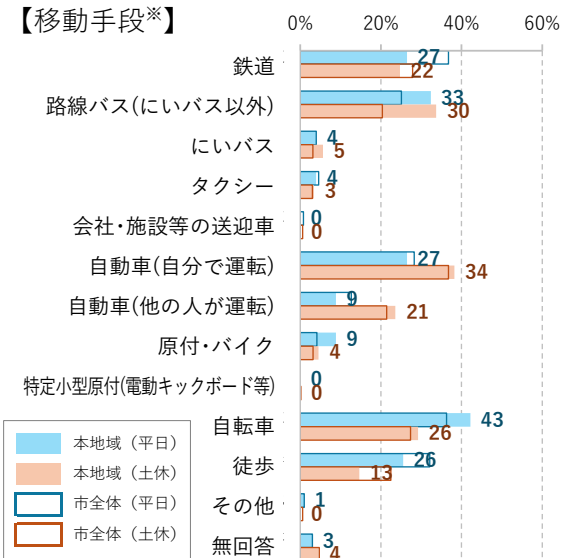
区間別利用状況（OD）



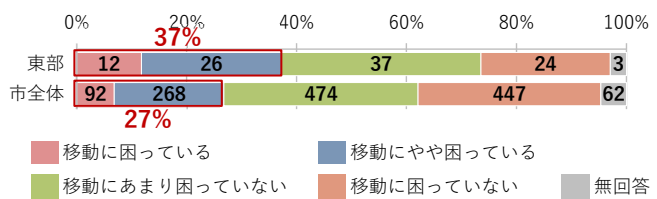
4. 住民意向

■移動状況

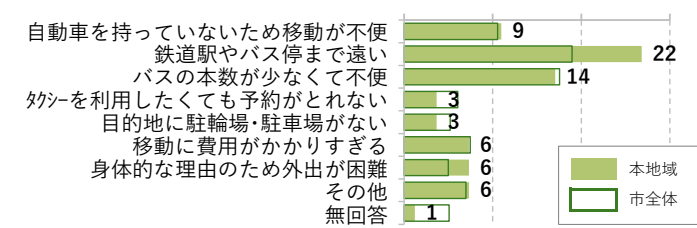
【移動手段※】



【日頃の移動で困ること】



【移動で困ると感じる理由※】

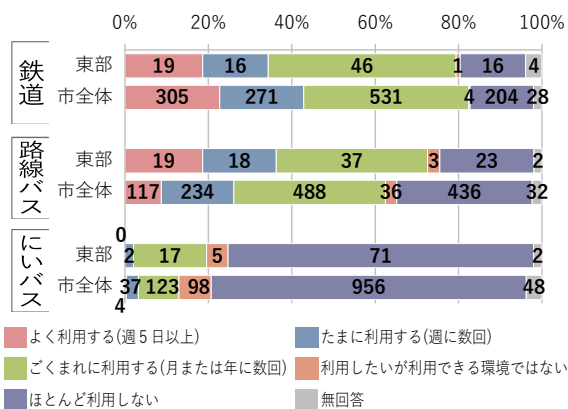


【移動先・上位5位】 (は地域外、 は市外)

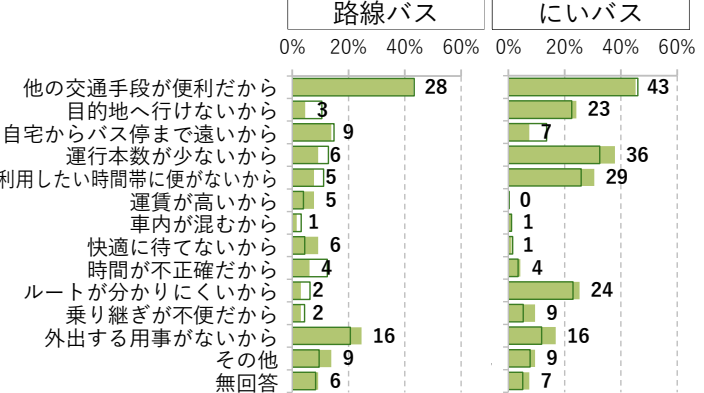
平日：野火止5~8丁目(7)／野火止1・2丁目(7)／野火止3・4丁目(7)／清瀬市(5)／新座(4)／大和田(4)／朝霞市(4)
 土休：野火止5~8丁目(12)／大和田(6)／野火止1・2丁目(6)／野火止3・4丁目(5)／志木市(5)

■公共交通利用状況

【公共交通の利用頻度】

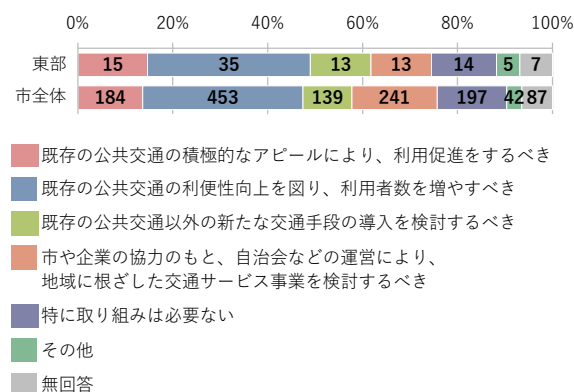


【バスを利用しない理由※】

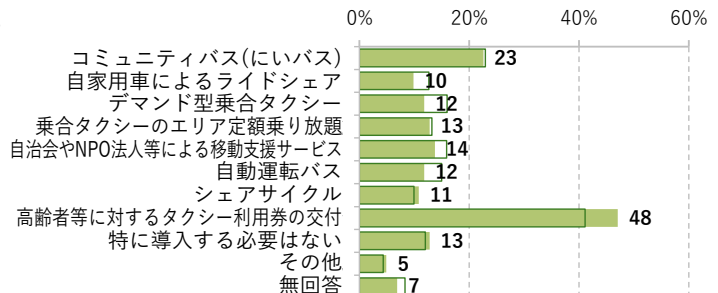


■今後の公共交通施策について

【地域における取組について】



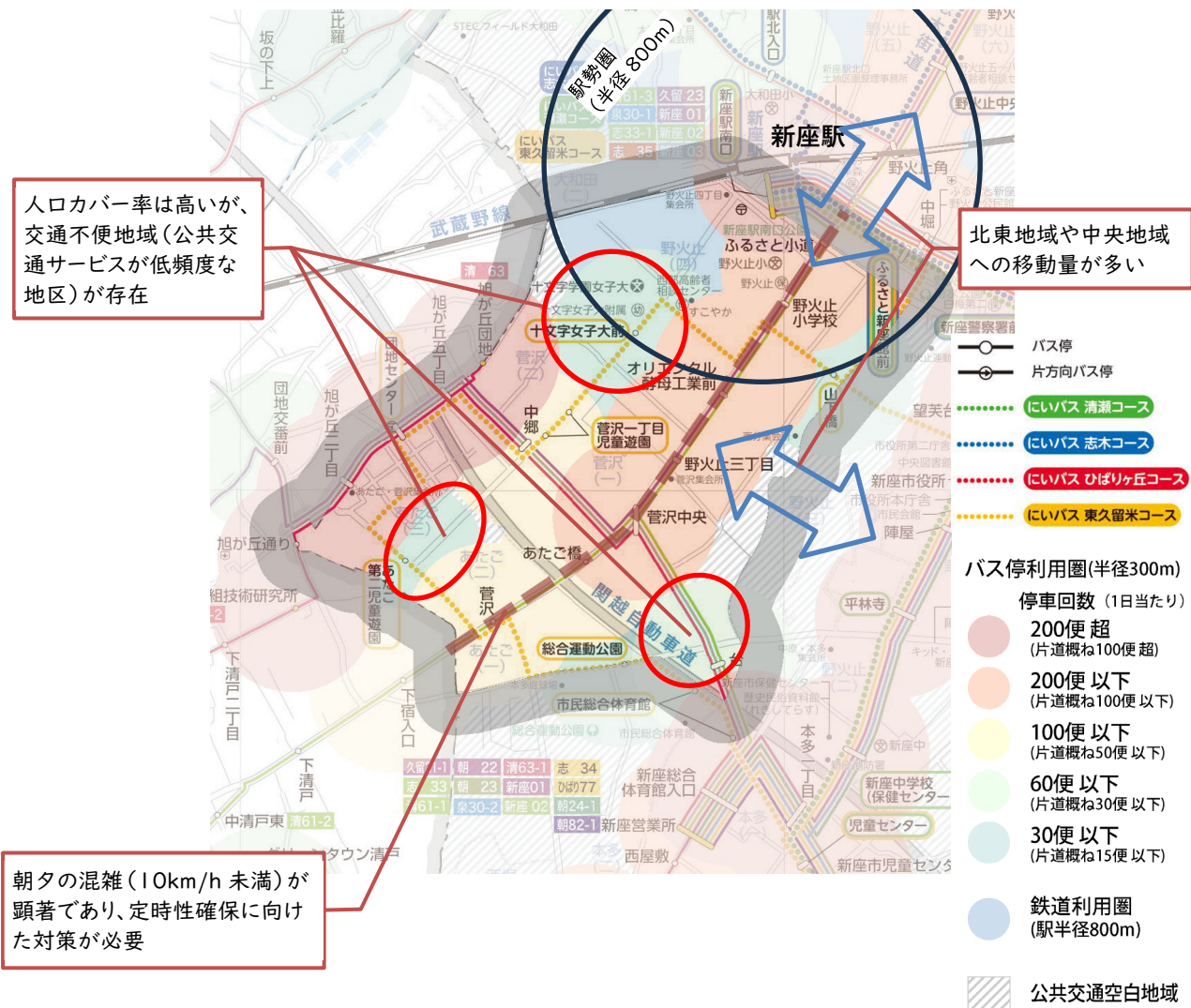
【地域に導入した方がよいと考える交通施策※】



※複数回答可の設問

5. 地域の問題・課題

- ・地域内には、大規模商業施設やスーパーが少なく、日常の移動では、北東地域や中央地域への移動が多い。
- ・公共交通の人口カバー率は約97%であり、7地域の中では、北東地域に次いで高い。
- ・人口が多く分布する地域では、比較的高頻度でバスが運行している。
- ・市全体と比較して、鉄道・バスの利用頻度が低く、日常の移動手段として自動車の利用割合が高い。
- ・バスを利用しない理由としては、「他の交通手段が便利だから」との回答が最多。また、路線バスを利用しない理由として、「時間が不正確だから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。
- ・(主)さいたま東村山線(志木街道)の道路混雑は顕著(朝夕旅行速度が10km/h未満で、新座市内の国県道の中でも特に低い(R3交通センサス))であり、定時運行にむけた対策が必要。
- ・7地域の中で北西地域に次いで人口の減少率、高齢化率が高く、今後の人口変化を見据えた公共交通の検討が必要。



④ 中央地域

1. 地域の概況

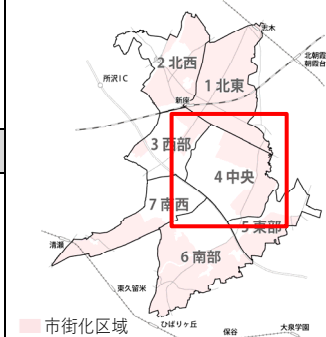
■ 地域面積、人口

- ・面積：約 395ha（市全体の約 17%）
- ・人口：約 1.7 万人（市全体の約 10%）
- ・人口密度：約 44 人／ha

■ 地域の特徴

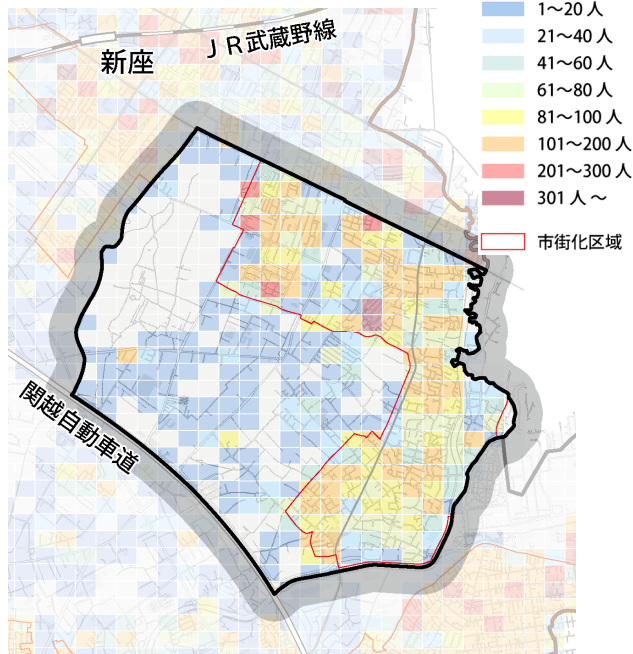
- ・黒目川が地域東部を南北に流れ、沿岸の低地と野火止台地からなる
- ・市街化区域は地域の北東側に指定されており、人口も北東側に集中している
- ・地域西部には、平林寺の敷地が広がる

■ 地域の位置

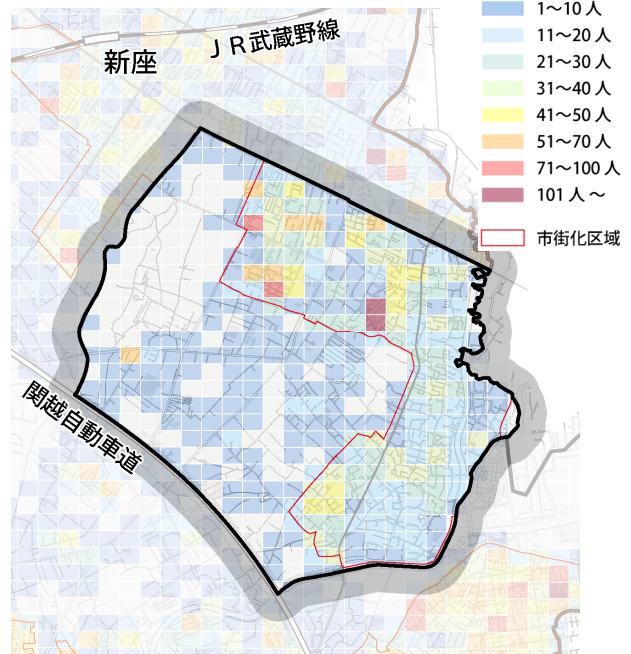


■ 人口分布

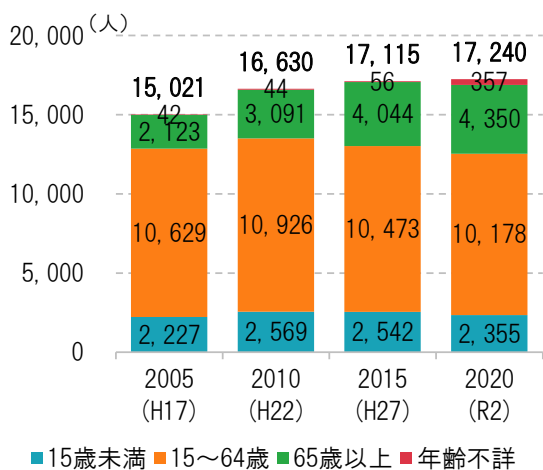
【人口分布（総数）】



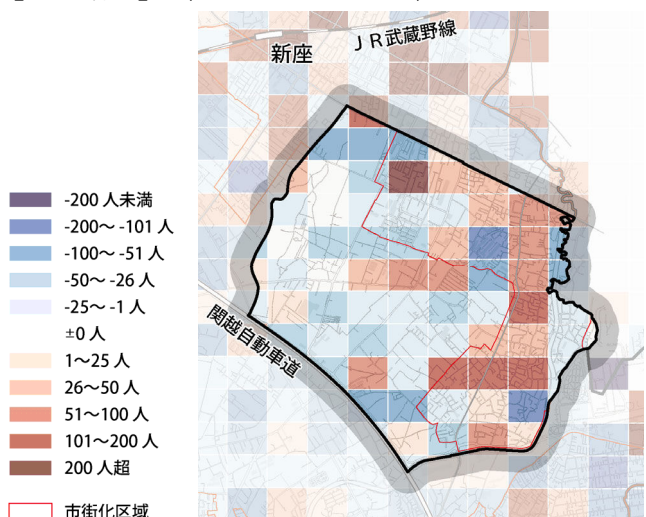
【高齢者分布】



【年齢3区分人口の推移】 高齢化率 (R2) 中央 25.8% 市全体 26.1%



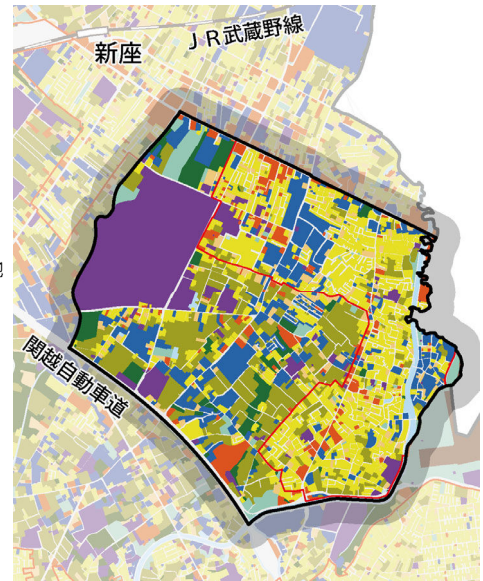
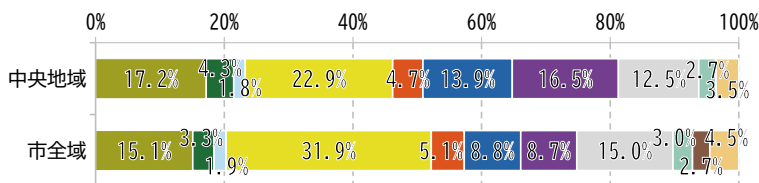
【人口増減】 (2010年→2020年)



1. 地域の概況（続き）

■土地利用

- ・住宅地は市街化区域内を中心に分布
- ・国道 254 号沿道を中心に商業施設や物流施設が集積
- ・地域中央北西寄りには、市役所や市民会館・中央図書館などの公共施設・文教施設がまとまって立地
- ・地域西側には、平林寺や野火止緑地総合公園、野火止運動場が広がる



2. 地域のまちづくり構想（都市計画マスタープラン）

■公共交通に関する方針

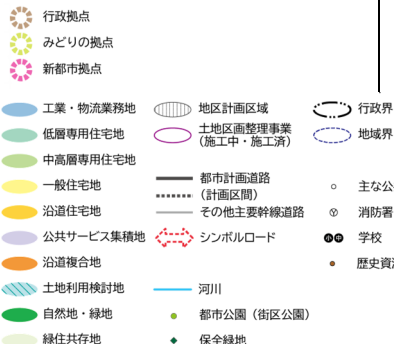
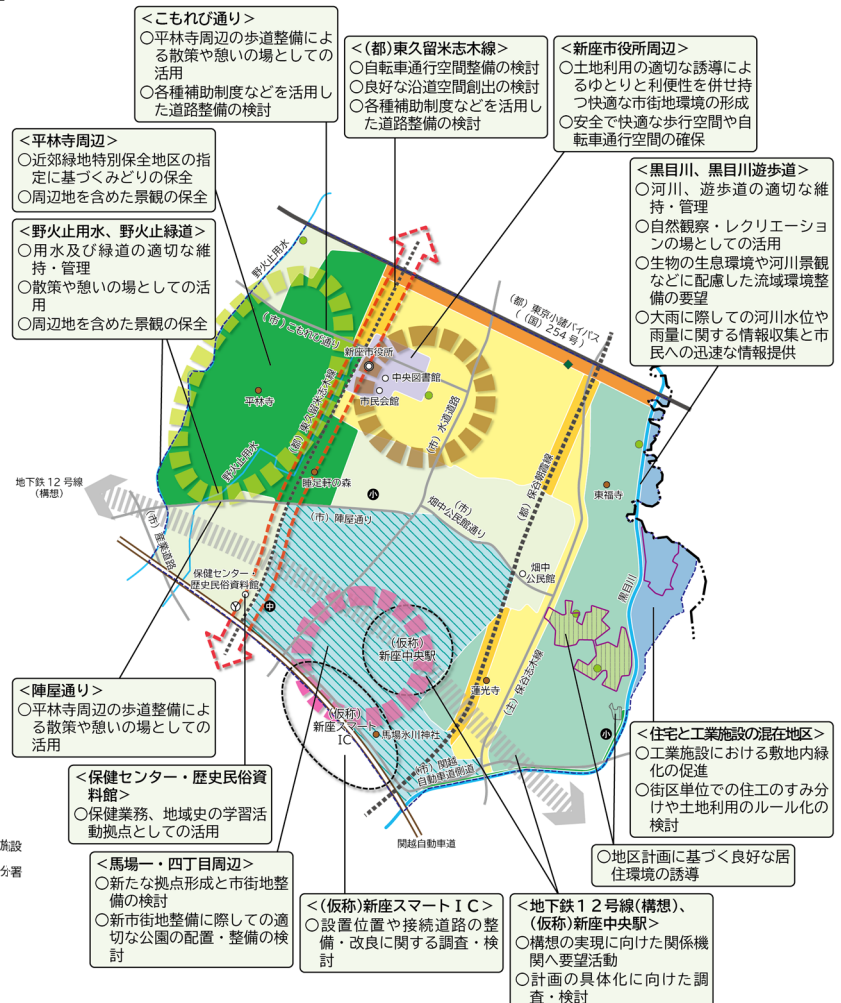
【地下鉄 12 号線】

- ・地下鉄 12 号線及び(仮称)新座中央駅の設置実現に向けて、関係機関への要望活動とともに、計画の具体化に向けた調査・検討を継続する。

【その他】

- ・バス停留所に設置された自転車駐車場については、サイクルアンドバスライドシステムの維持に必要な施設管理を適切に行い、利用者の利便確保を図る。

【地域まちづくりの基本方針図】

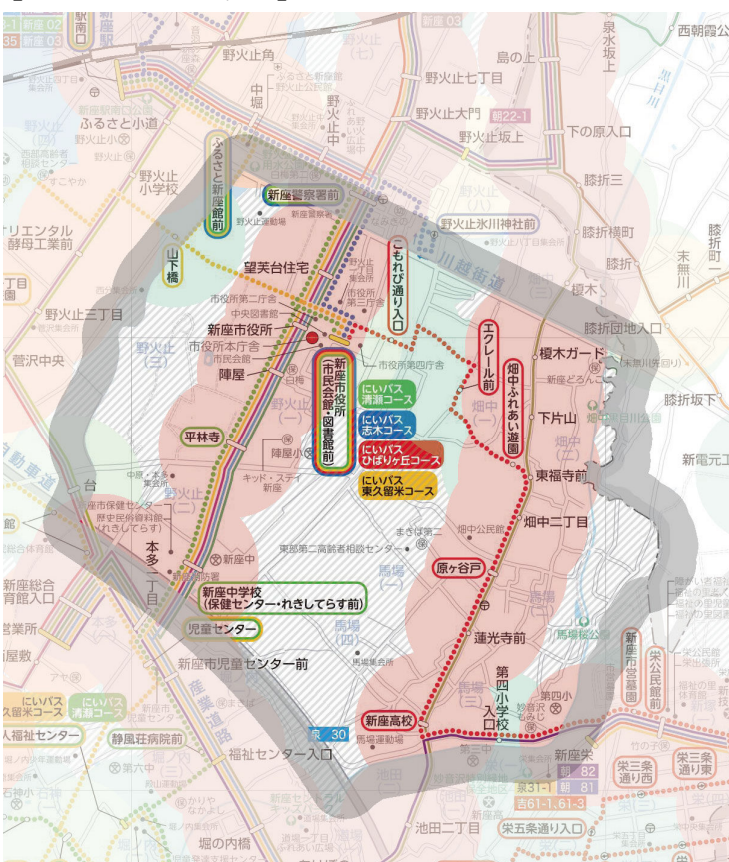


3. 公共交通に関する現状

■公共交通運行状況

鉄道	(最寄駅：ＪＲ武蔵野線 新座駅)
路線バス (主な路線)	ひばり71 (ひばりヶ丘駅北口～朝霞台駅)、 ひばり73 (ひばりヶ丘駅北口～志木駅南口)、 久留22 (東久留米駅東口～朝霞台駅)、 志34 (新座営業所～志木駅南口)、 久留23 (東久留米駅東口～新座駅南口)
にいバス	清瀬コース 運行本数：13 便/日 (ピーク時：1 便/15分) 志木コース 運行本数：14 便/日 (ピーク時：1 便/15分) ひばりヶ丘コース 運行本数：14 便/日 (ピーク時：1 便/15分) 東久留米コース 運行本数：10 便/日 (ピーク時：1 便/15分)
その他	シェアサイクル：15 ポート、125 ラック

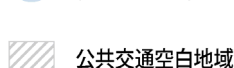
【公共交通の運行状況】



バス停利用圏(半径300m)

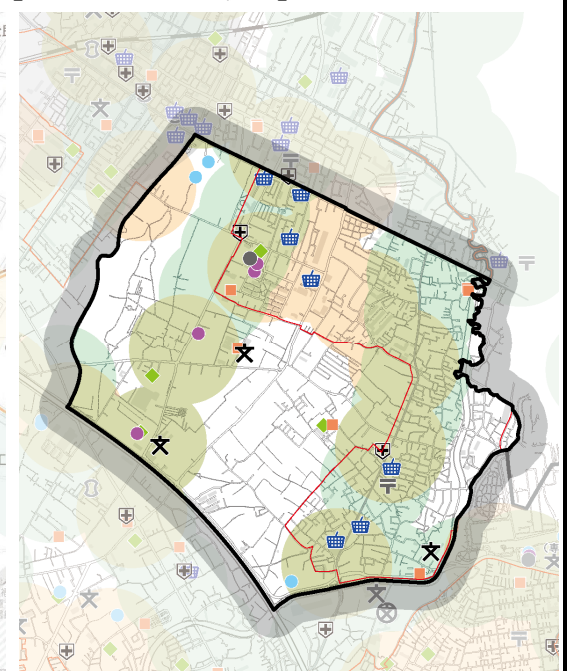


鉄道利用圏 (駅半径800m)



圏域内外の人口比	中央地域	市全体
公共交通サービス圏域内 (うち、鉄道・路線バスを含む)	84.6%	91.8%
(うち、にいバスのみ)	13.8%	16.6%
公共交通空白地域	15.4%	8.2%

【主要施設の立地状況】

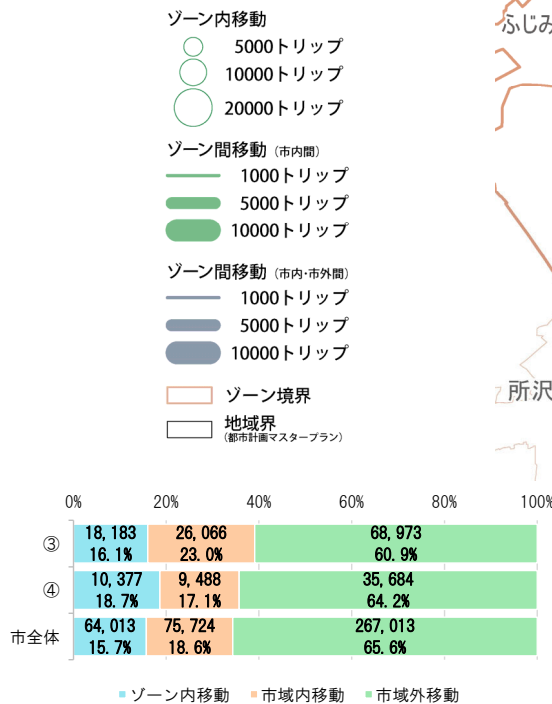


- 行政施設
- ⛥ 病院・診療所
- ⌘ 小中学校
- ⌘ 高等学校
- ⌘ 高等専門学校
- ⌘ 大学
- ⌘ 大規模商業施設・スーパー
- ⌘ 図書館・文化施設
- ⌘ スポーツ施設
- ⌘ 子育て関連施設
- ⌘ 介護・福祉施設
- 〒 郵便局
- ⌘ 銀行・信用金庫
- バス停利用圏
(路線バス)
- バス停利用圏
(にいバス)
- 鉄道利用圏

3. 公共交通に関する現状（続き）

■移動状況・公共交通利用状況

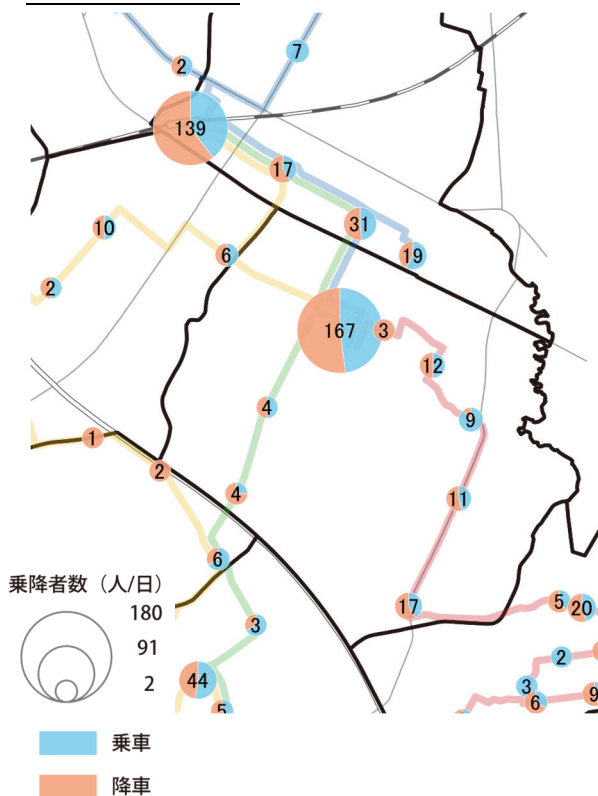
【ゾーン別移動状況（OD）】



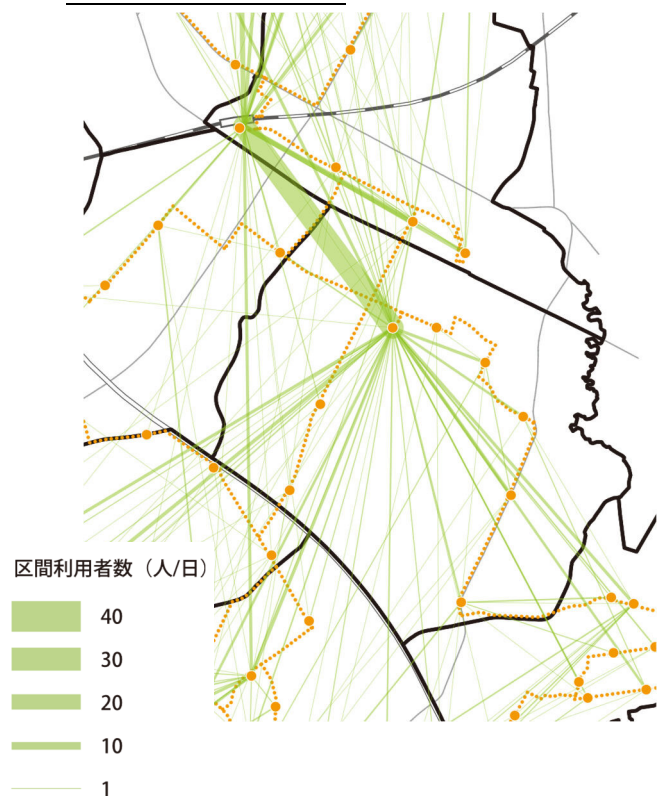
※地域界とPT調査のゾーン境界は異なる

【にいいバス利用状況】（調査日：令和6年10月4日（金））

バス停別乗降状況



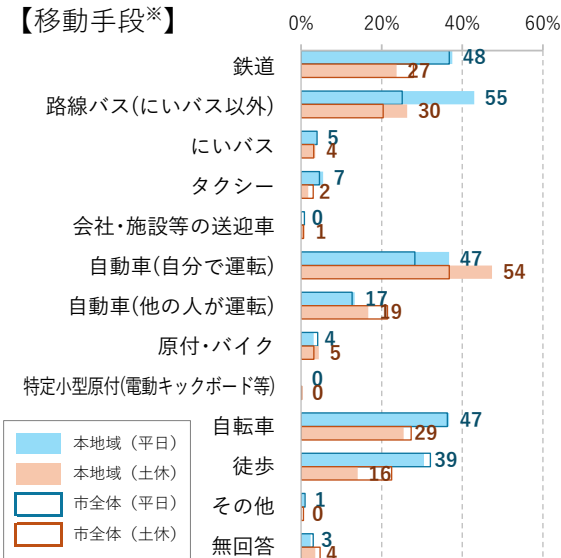
区間別利用状況（OD）



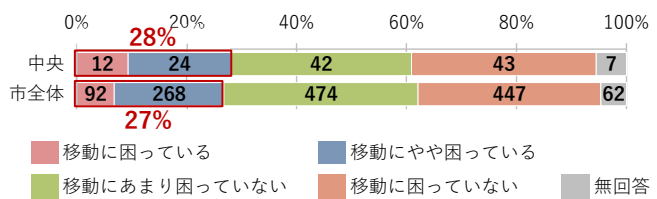
4. 住民意向

■移動状況

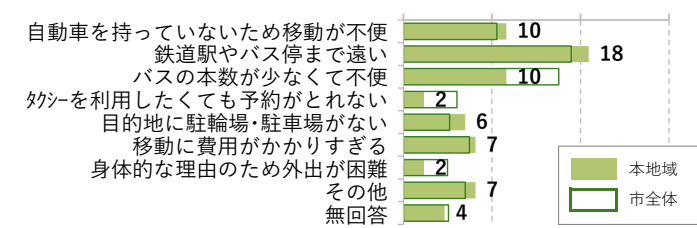
【移動手段※】



【日頃の移動で困ること】



【移動で困ると感じる理由※】

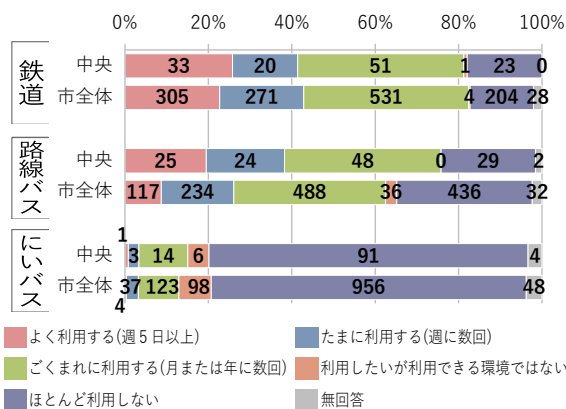


【移動先・上位5位】 (は地域外、 は市外)

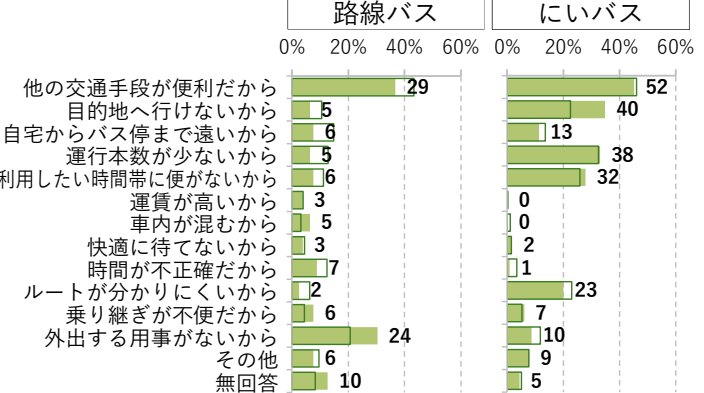
平日：野火止5~8丁目(7)／野火止1・2丁目(7)／野火止3・4丁目(7)／清瀬市(5)／新座(4)／大和田(4)／朝霞市(4)
 土休：野火止5~8丁目(12)／大和田(6)／野火止1・2丁目(6)／野火止3・4丁目(5)／志木市(5)

■公共交通利用状況

【公共交通の利用頻度】

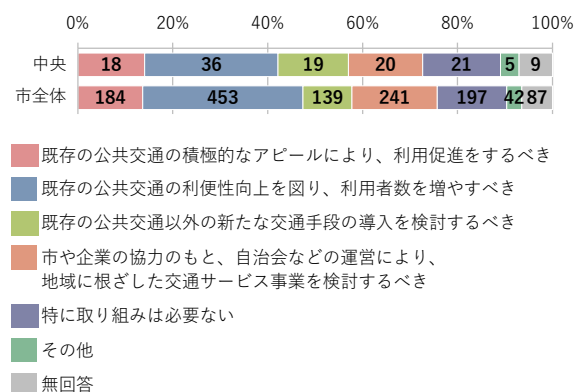


【バスを利用しない理由※】

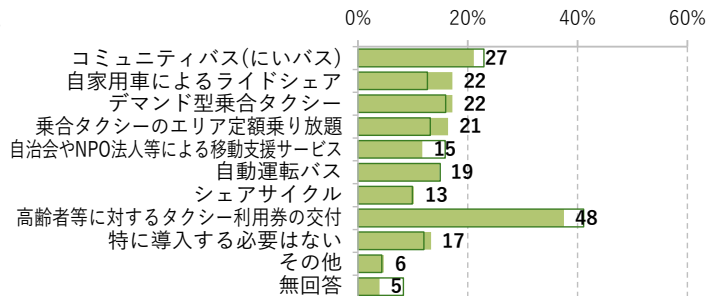


■今後の公共交通施策について

【地域における取組について】



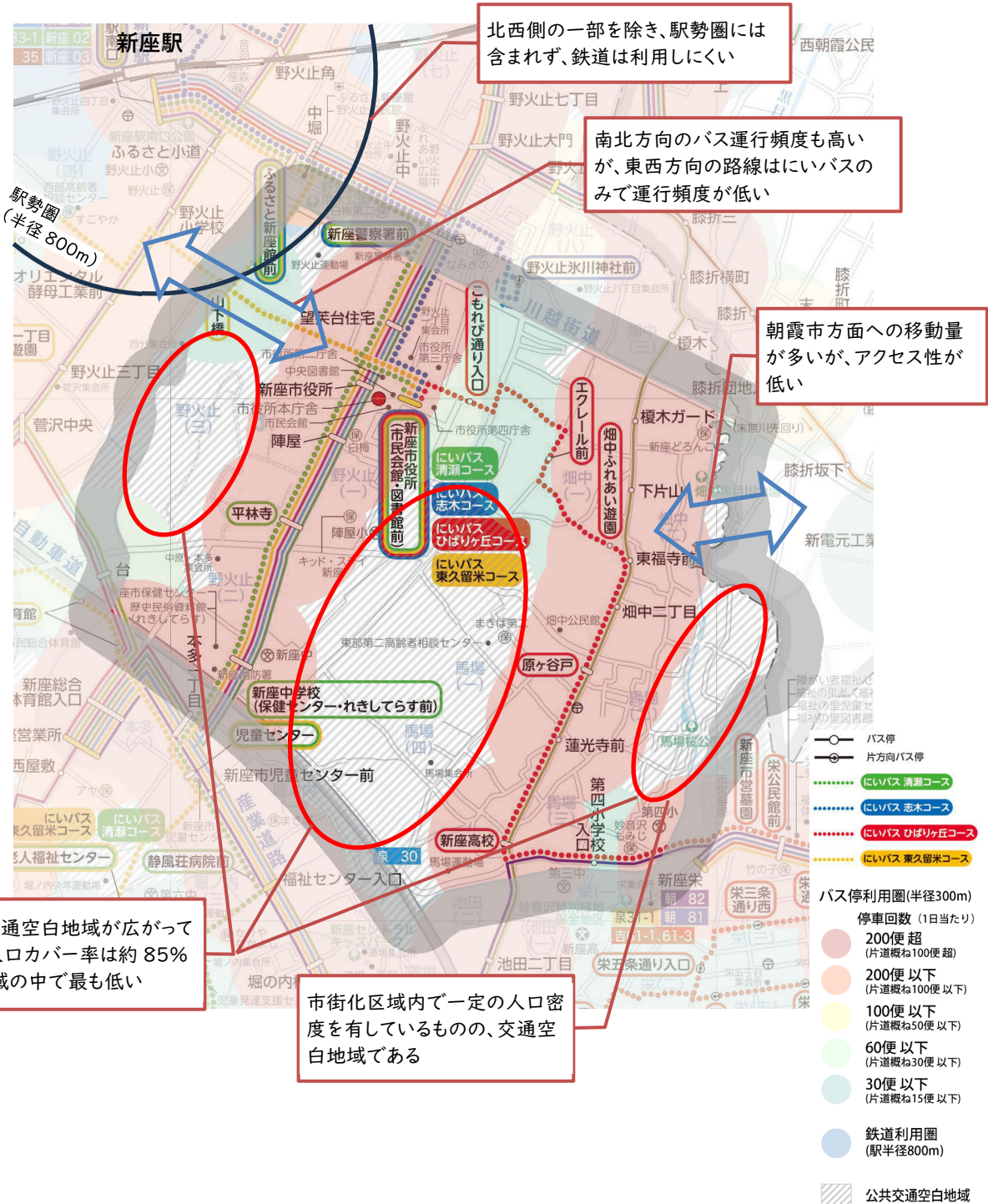
【地域に導入した方がよいと考える交通施策※】



※複数回答可の設問

5. 地域の問題・課題

- ・地域内の商業施設は比較的充実しているが、医療機関はやや少ない。
- ・日常の移動では、地域内や隣接する朝霞市への移動が多い。
- ・公共交通人口カバー率は約 85%で、7地域の中で最も低い。交通空白地域は地域の東部（黒目川周辺）、中央部（地下鉄 12 号線新駅構想地点周辺）、西部（平林寺周辺）に広がっている。東部は大半が市街化区域内であり、住宅や工業施設が多く、公共交通需要を踏まえた検討が必要。
- ・市全体と比較して、バスの利用頻度は高い。



⑤ 東部地域

1. 地域の概況

■地域面積、人口

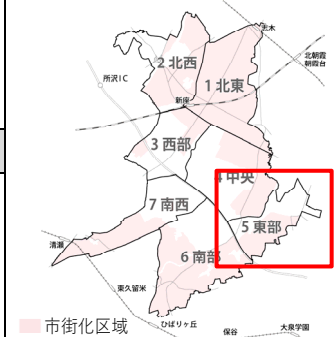
- ・面積：約 202ha（市全体の約 9%）
- ・人口：約 1.4 万人（市全体の約 8%）
- ・人口密度：約 69 人／ha

■地域の特徴

- ・黒目川が地域西部を流れ、河岸段丘と朝霞台地からなる
- ・市街化区域は地域の南側に指定されており、人口も南側に集中している
- ・地域北部は、陸上自衛隊朝霞駐屯地の敷地が多くを占める

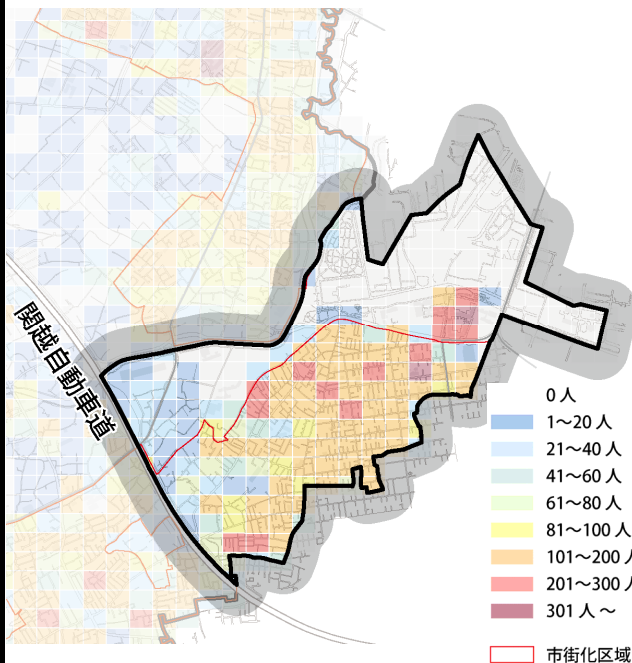
野火止用水・平林寺の文化的景観保存計画に「黒目川右岸には朝霞台地が所在」との記載あり

■地域の位置

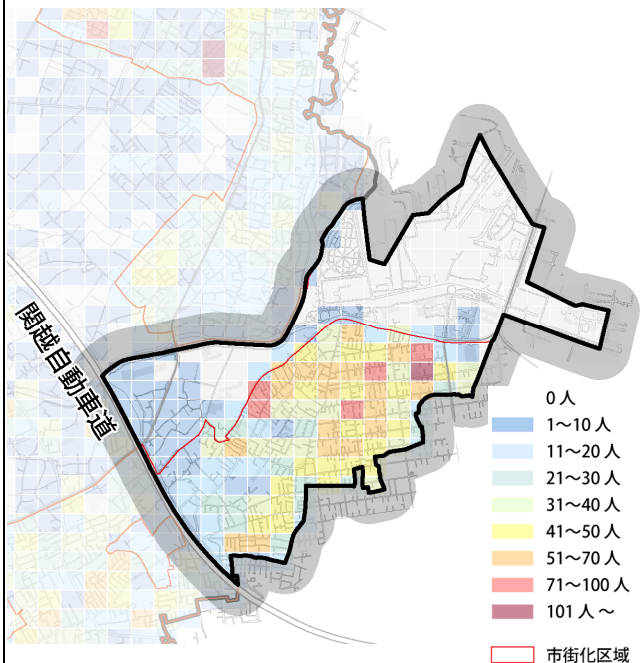


■人口分布

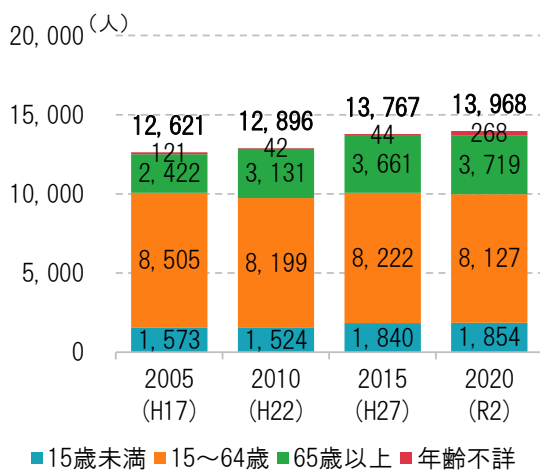
【人口分布（総数）】



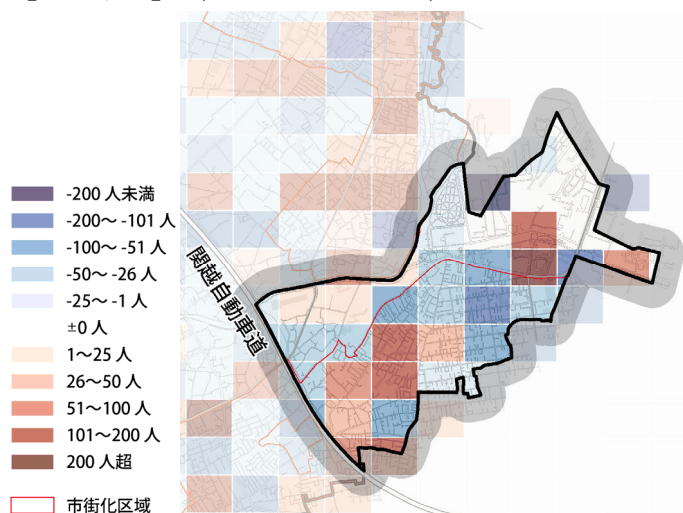
【高齢者分布】



【年齢3区分人口の推移】 高齢化率 (R2) 東部 27.1% 市全体 26.1%



【人口増減】 (2010年→2020年)

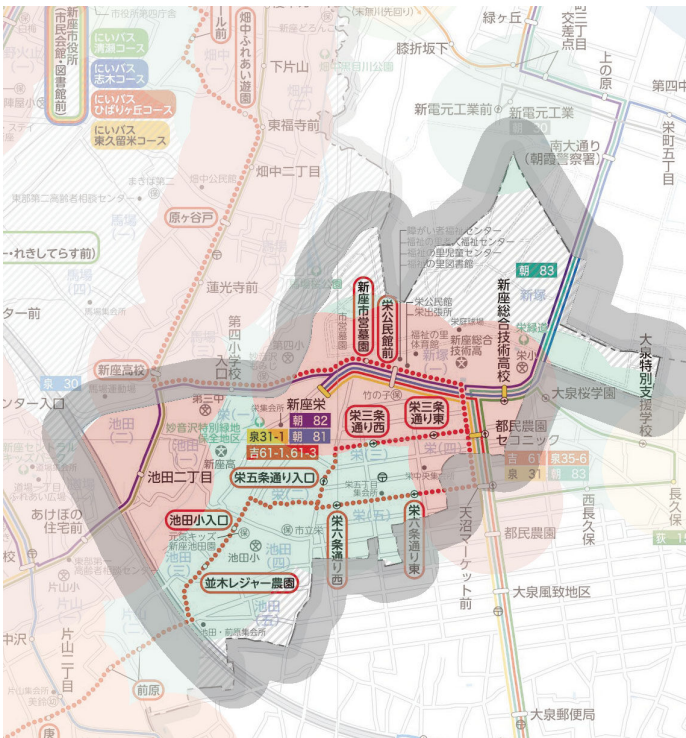


3. 公共交通に関する現状

■公共交通運行状況

鉄道	(最寄駅：東武東上線 朝霞駅)
路線バス (主な路線)	吉61-1(新座栄～大泉学園駅～吉祥寺駅)、泉32(大泉学園駅北口～朝霞駅南口)、 ひばり71(ひばりヶ丘駅北口～朝霞台駅)、朝81(新座栄～朝霞駅南口)、 吉61-3(新座栄～大泉学園駅～西武車庫)
にいバス	ひばりヶ丘コース 運行本数：14 便/日 (ピーク時：1 便/ピーク時)
その他	シェアサイクル：13 ポート、89 ラック

【公共交通の運行状況】



バス停利用圏(半径300m)

停車回数 (1日当たり)

- 200便 超
(片道概ね100便 超)
- 200便 以下
(片道概ね100便 以下)
- 100便 以下
(片道概ね50便 以下)
- 60便 以下
(片道概ね30便 以下)
- 30便 以下
(片道概ね15便 以下)

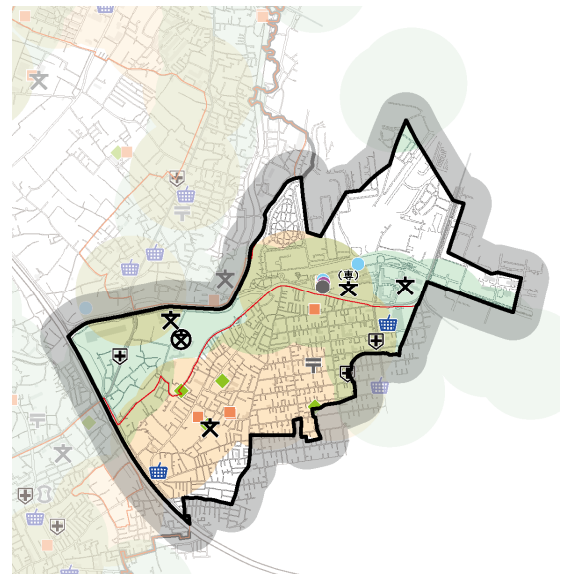
鉄道利用圏 (駅半径800m)

公共交通空白地域

- バス停
- 片方向バス停
- にいバス 清瀬コース
- にいバス 志木コース
- にいバス ひばりヶ丘コース
- にいバス 東久留米コース

圏域内外の人口比	東部地域	市全体
公共交通サービス圏域内 (うち、鉄道・路線バスを含む)	92.1%	91.8%
(うち、にいバスのみ)	48.1%	75.2%
圏域外	7.9%	8.2%

【主要施設の立地状況】

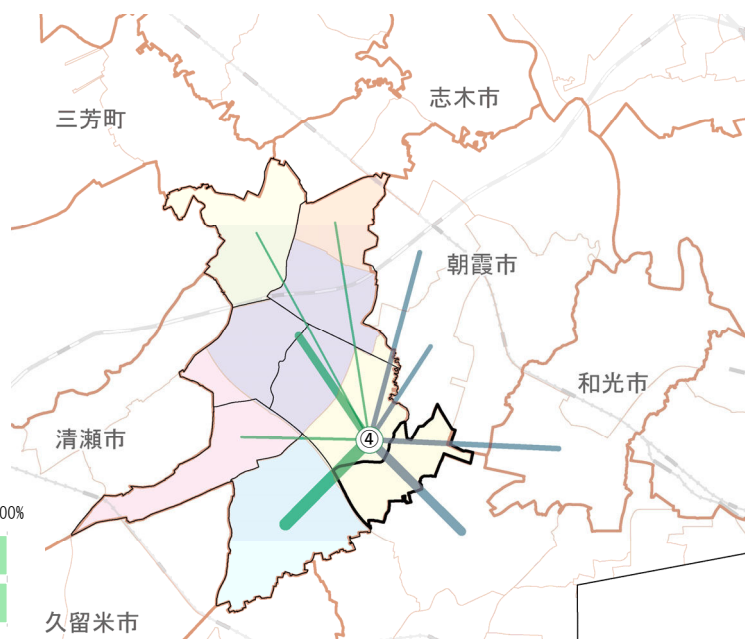
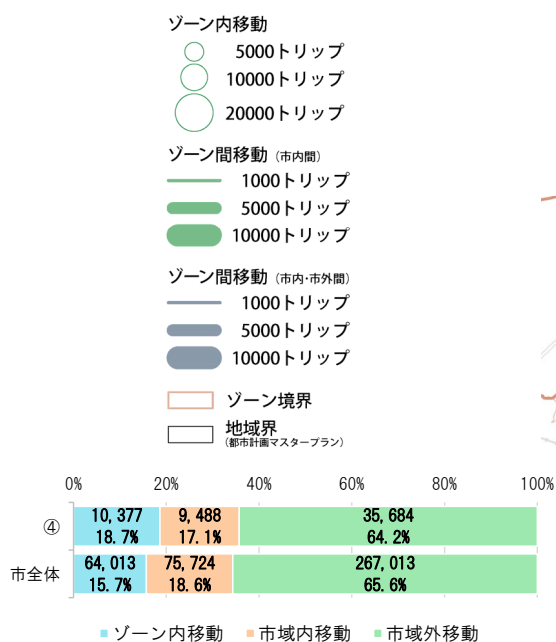


- 行政施設
- ⛥ 病院・診療所
- ✎ 小中学校
- ⊗ 高等学校
- ⚙ 高等専門学校
- ⌘ 大学
- 🛒 大規模商業施設・スーパー
- 📖 図書館・文化施設
- 🏊 スポーツ施設
- 👶 子育て関連施設
- 💡 介護・福祉施設
- 〒 郵便局
- 🏦 銀行・信用金庫
- バス停利用圏 (路線バス)
- バス停利用圏 (にいバス)
- 鉄道利用圏

3. 公共交通に関する現状（続き）

■移動状況・公共交通利用状況

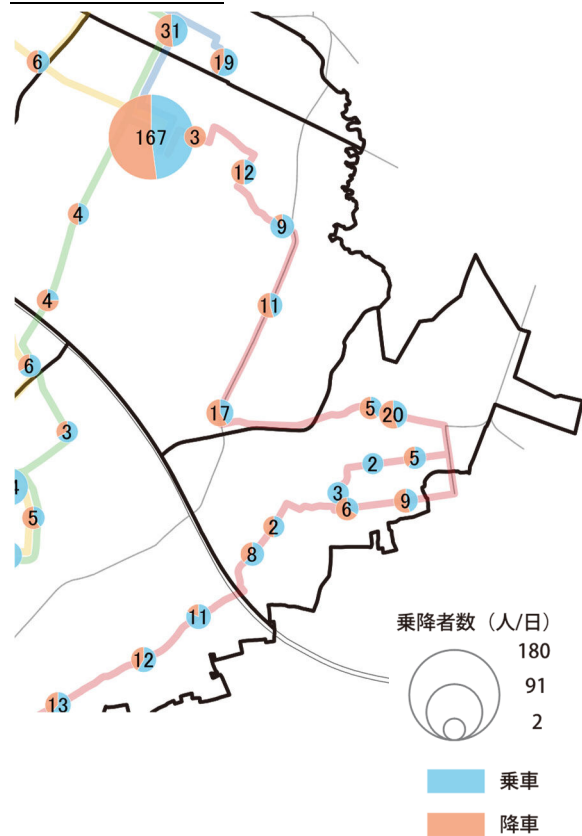
【ゾーン別移動状況（OD）】



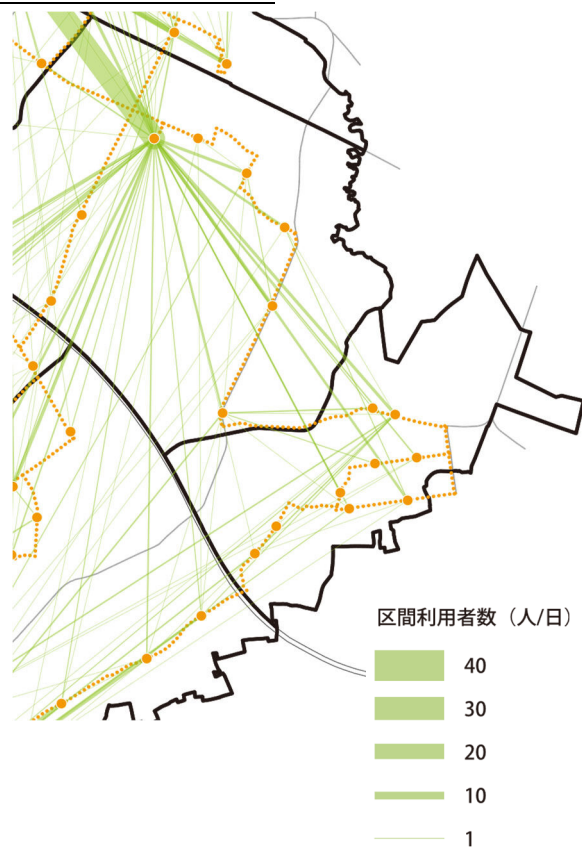
※地域界とPT調査のゾーン境界は異なる

【にいバス利用状況】（調査日：令和6年10月4日（金））

バス停別乗降状況



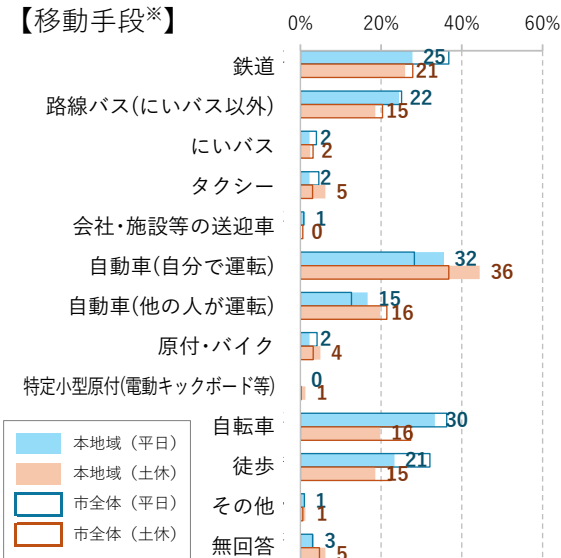
区間別利用状況（OD）



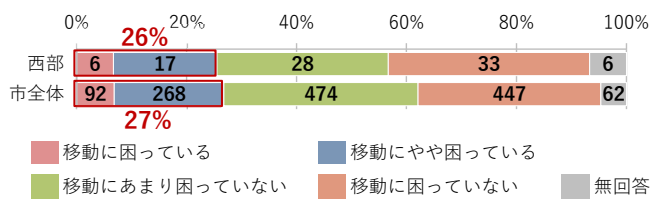
4. 住民意向

■移動状況

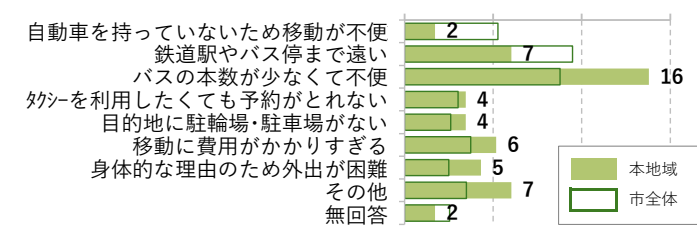
【移動手段※】



【日頃の移動で困ること】



【移動で困ると感じる理由※】

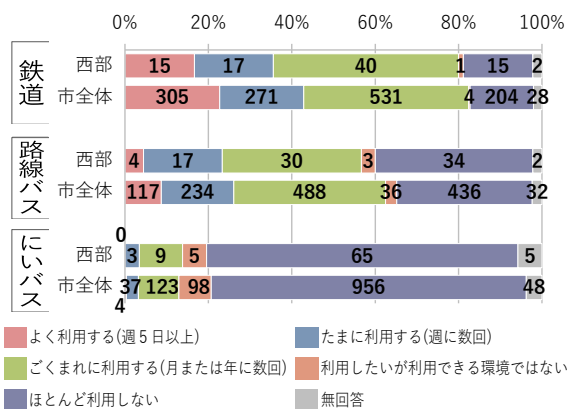


【移動先・上位5位】 (緑は地域外、白は市外)

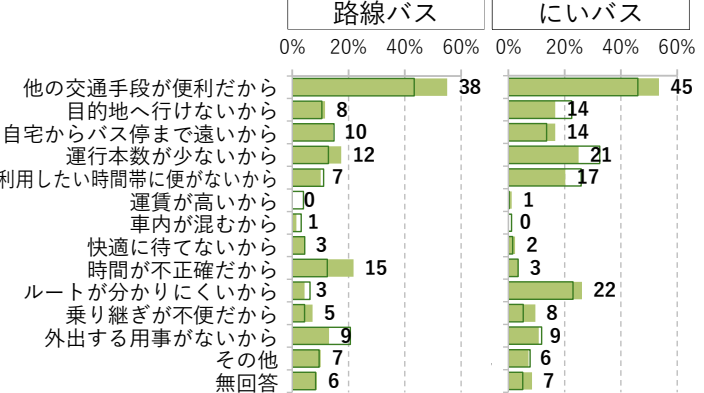
平日：練馬区(23)／栄(12)／和光市(8)／朝霞市(5)／池田(3)／千代田区(3)／豊島区(3)
土休：練馬区(18)／朝霞市(6)／栄(5)／池田(3)／和光市(3)／豊島区(3)

■公共交通利用状況

【公共交通の利用頻度】

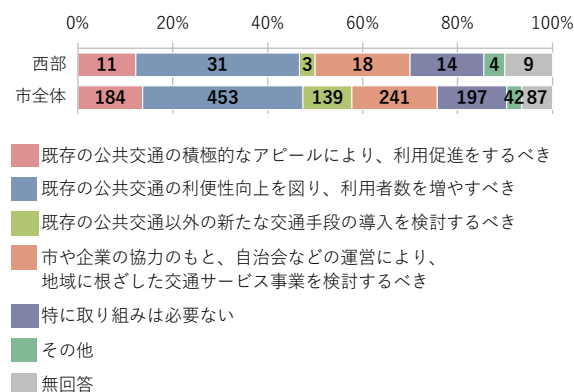


【バスを利用しない理由※】

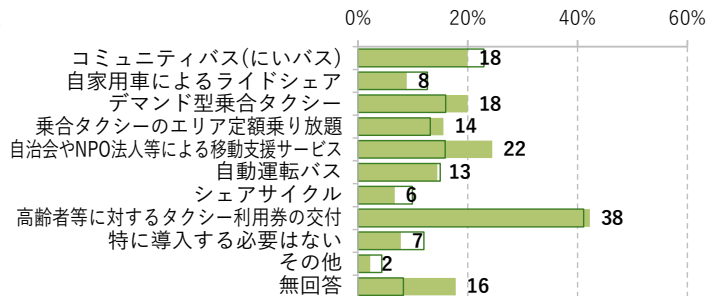


■今後の公共交通施策について

【地域における取組について】



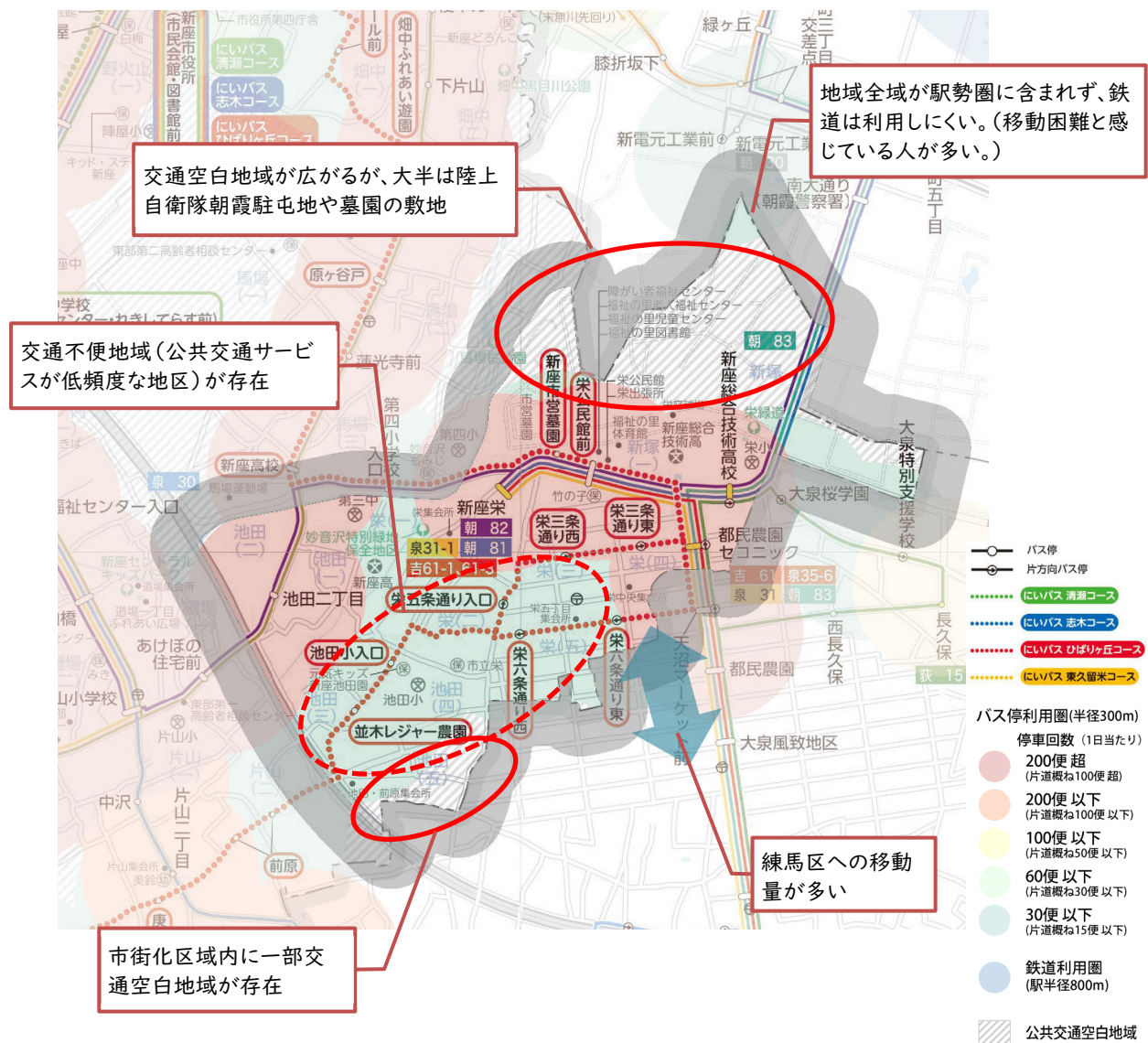
【地域に導入した方がよいと考える交通施策※】



※複数回答可の設問

5. 地域の問題・課題

- ・地域内には複数のスーパーや医療機関が立地している。
- ・日常の移動では、隣接する練馬区や地域内の移動が多く、市内の他の地域への移動は少ない。
- ・公共交通の人口カバー率は約 92%であり、7 地域の中で5 番目となっている。公共交通空白地域は、地域の北部（陸上自衛隊朝霞駐屯地や墓園の敷地）が大半を占めているが、市街化区域となる地域の南西部（練馬区境）にも一部存在している。
- ・民間の路線バスの運行頻度は高いが、にいバスのみ利用圏に含まれる地区も多く（人口の約 44%）運行頻度が低いため、公共交通需要を踏まえた検討が必要。
- ・いずれの駅利用圏にも含まれていないことから、市全体と比較して鉄道の利用頻度は低く、路線バスの利用頻度は高い。にいバスを利用しない理由としては、「運行本数が少ないから」や「利用したい時間帯に便がないから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。
- ・日頃の移動に困っていると回答する方の割合が市全体の平均よりも高く、その理由として、「鉄道駅やバス停まで遠い」との回答が過半を超えている。



⑥ 南部地域

1. 地域の概況

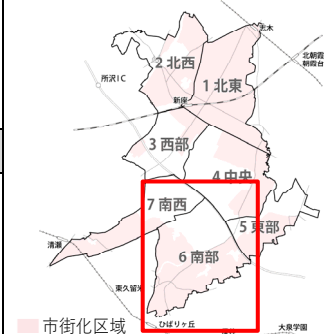
■ 地域面積、人口

- ・面積：約 452ha（市全体の約 20%）
- ・人口：約 4.5 万人（市全体の約 27%）
- ・人口密度：約 99 人／ha

■ 地域の特徴

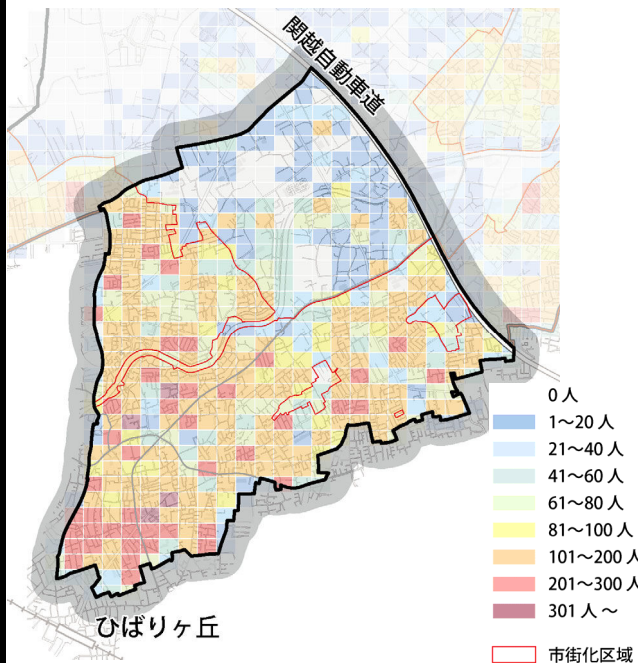
- ・黒目川が地域中央を流れ、両岸は低地部と段丘の台地からなる
- ・地域南西部に西武池袋線ひばりヶ丘駅が隣接している
- ・市街化区域内を中心に人口が分布し、特にひばりヶ丘駅の周辺に人口が集中している

■ 地域の位置

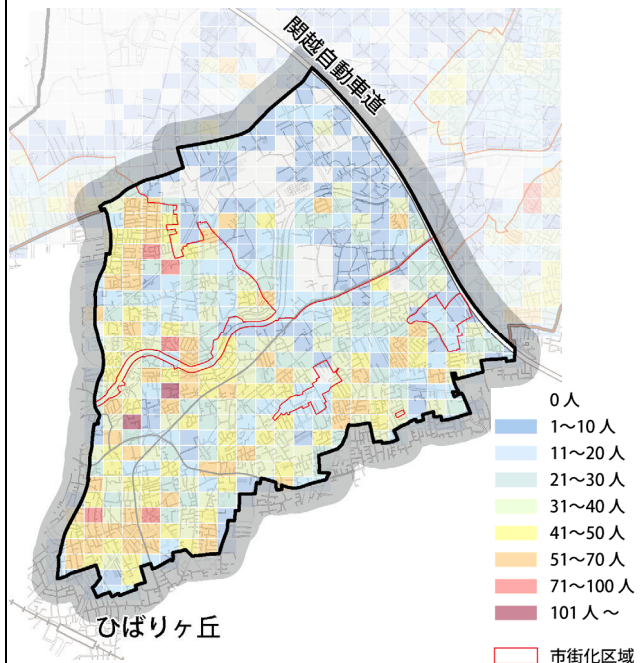


■ 人口分布

【人口分布（総数）】

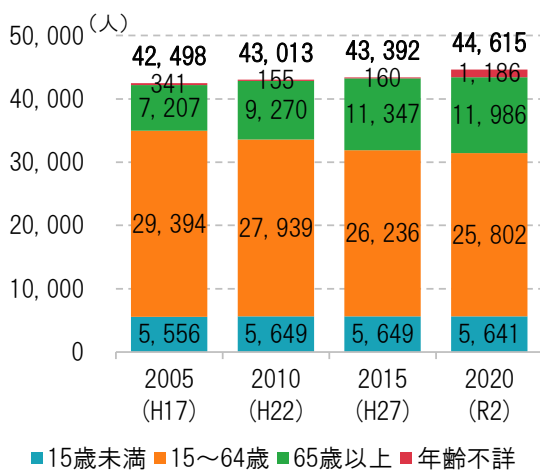


【高齢者分布】

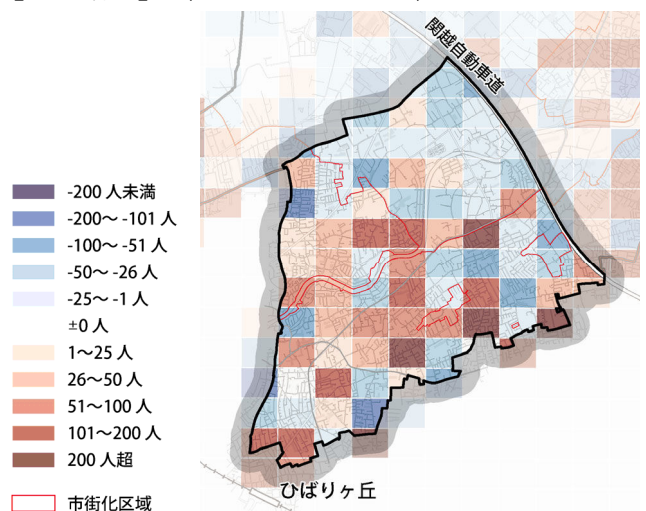


【年齢3区分人口の推移】

高齢化率 (R2) 南部 27.6%
市全体 26.1%



【人口増減】（2010年→2020年）

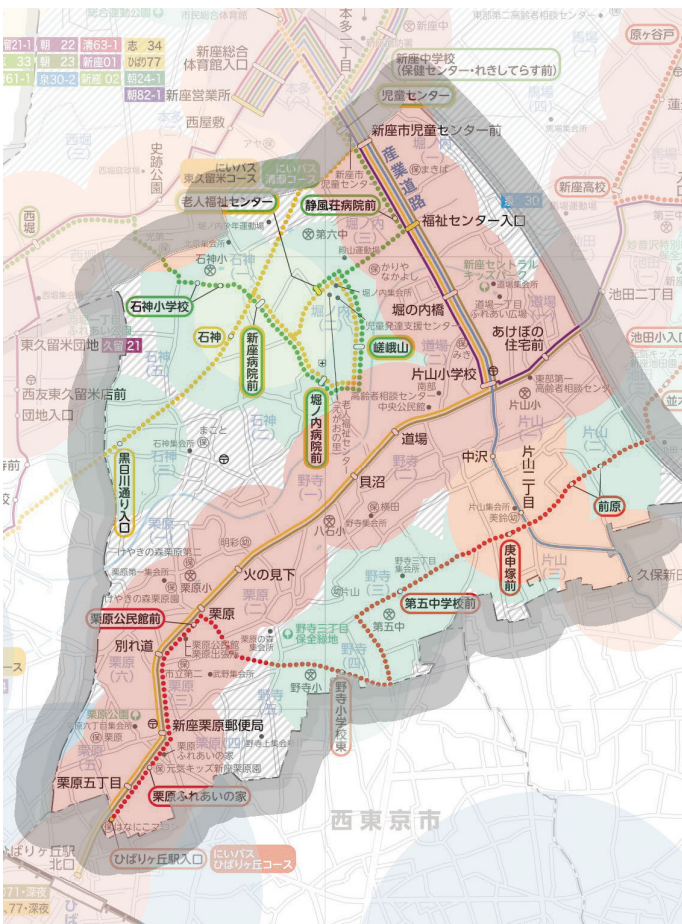


3. 公共交通に関する現状

■公共交通運行状況

鉄道	(最寄駅：西武池袋線 ひばりヶ丘駅)
路線バス (主な路線)	ひばり71 (志木駅南口～新座団地)、 ひばり73 (ひばりヶ丘駅北口～志木駅南口)、 ひばり77 (ひばりヶ丘駅北口～新座営業所)、 泉30 (大泉学園駅北口～福祉センター入口)、 泉30-2 (大泉学園駅北口～新座営業所)
にいバス	清瀬コース 運行本数：14 便/日 (ピーク時：1 便/ピーク時) ひばりヶ丘コース 運行本数：12 便/日 (ピーク時：1 便/ピーク時) 東久留米コース 運行本数：10 便/日 (ピーク時：1 便/ピーク時)
その他	シェアサイクル：34 ポート、228 ラック

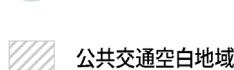
【公共交通の運行状況】



バス停利用圏(半径300m)

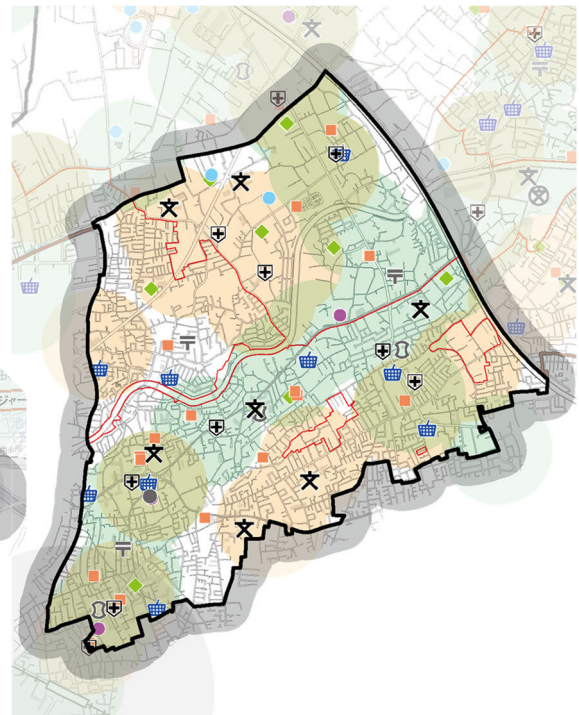


鉄道利用圏 (駅半径800m)



圏域内外の人口比	南部地域	市全体
公共交通サービス圏域内 (うち、鉄道・路線バスを含む)	84.7%	91.8%
(うち、にいバスのみ)	56.2%	75.2%
公共交通空白地域	15.3%	8.2%

【主要施設の立地状況】

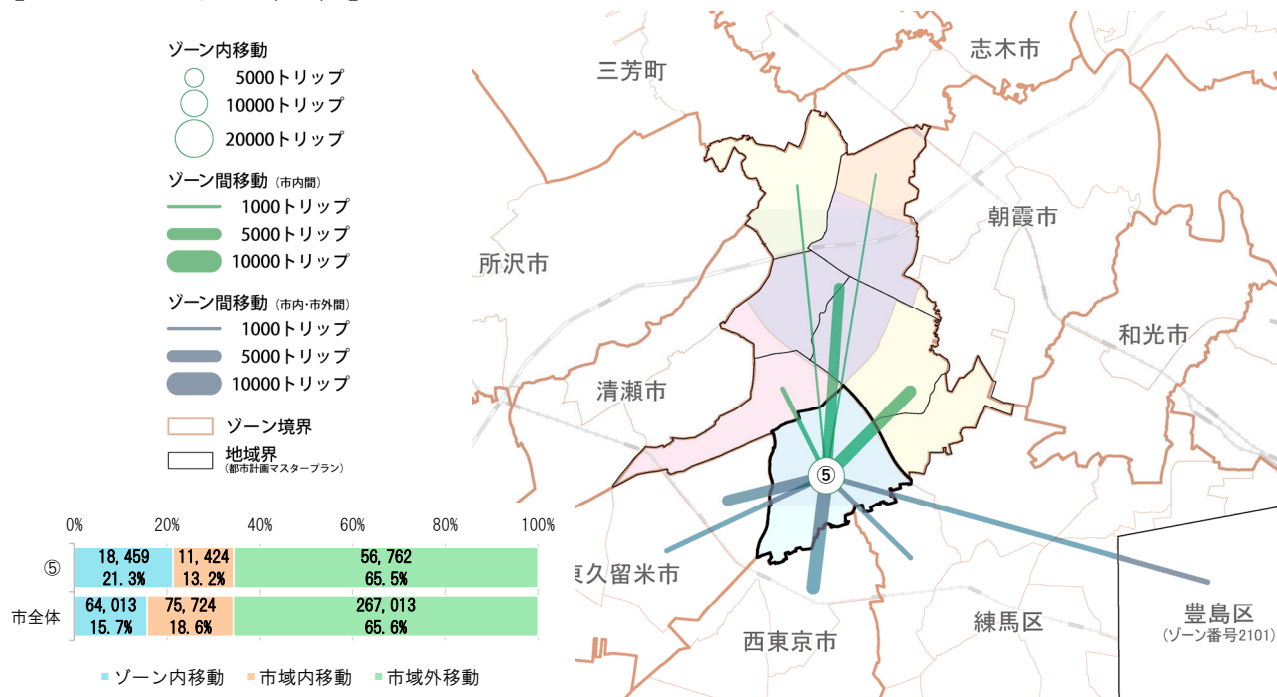


- 行政施設
- ⛥ 病院・診療所
- ✎ 小中学校
- ⊗ 高等学校
- ⚙ 高等専門学校
- ⌘ 大学
- 🛒 大規模商業施設・スーパー
- 📖 図書館・文化施設
- 🏊 スポーツ施設
- 👶 子育て関連施設
- 🏠 介護・福祉施設
- 〒 郵便局
- 🏦 銀行・信用金庫
- バス停利用圏 (路線バス)
- バス停利用圏 (にいバス)
- 鉄道利用圏

3. 公共交通に関する現状（続き）

■移動状況・公共交通利用状況

【ゾーン別移動状況（OD）】

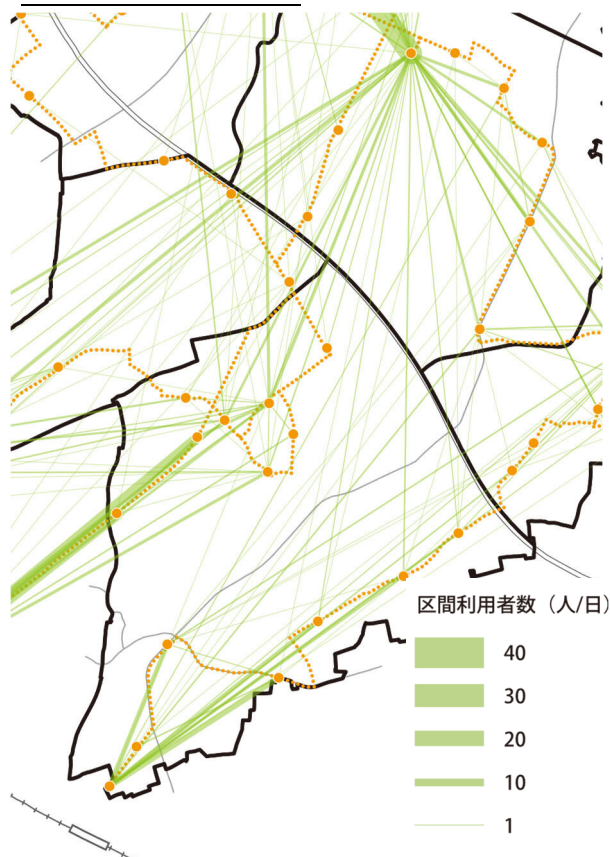


【にいバス利用状況】（調査日：令和6年10月4日（金））

バス停別乗降状況



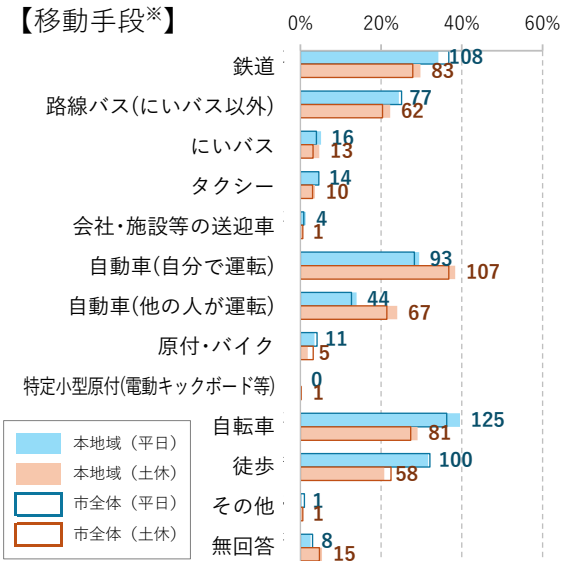
区間別利用状況（OD）



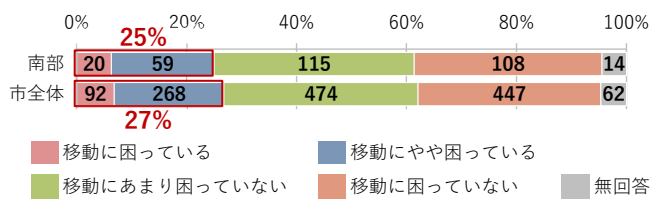
4. 住民意向

■移動状況

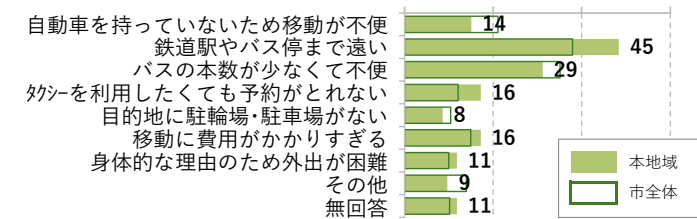
【移動手段※】



【日頃の移動で困ること】



【移動で困ると感じる理由※】

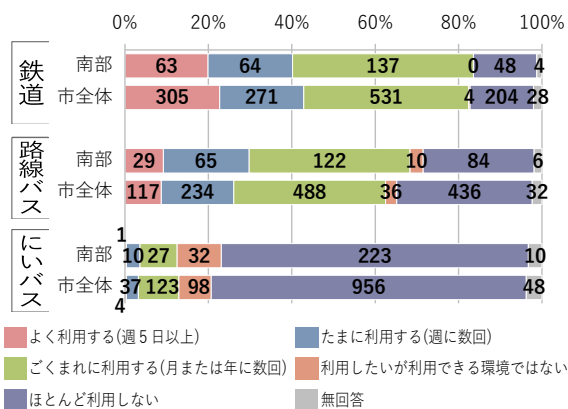


【移動先・上位5位】 (緑は地域外、青は市外)

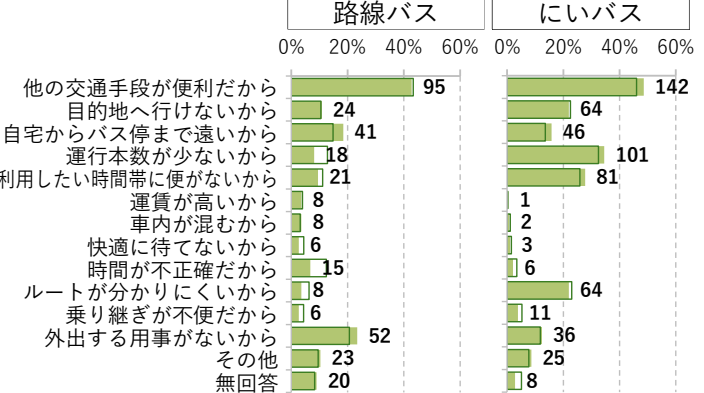
平日：栗原(31)／西東京市(21)／東久留米市(15)／練馬区(14)／堀ノ内(13)／片山(13)
土休：西東京市(35)／東久留米市(20)／栗原(18)／豊島区(17)／片山(11)

■公共交通利用状況

【公共交通の利用頻度】

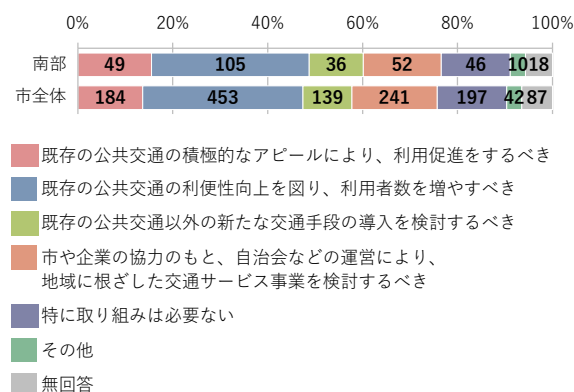


【バスを利用しない理由※】

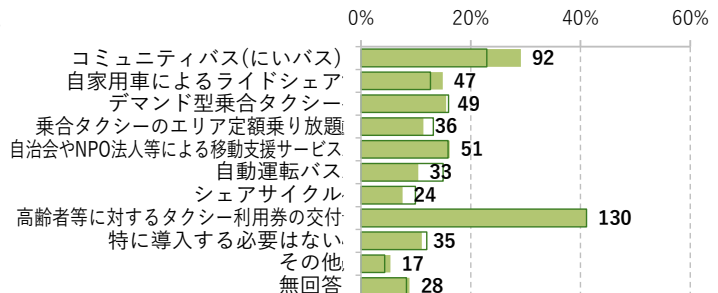


■今後の公共交通施策について

【地域における取組について】



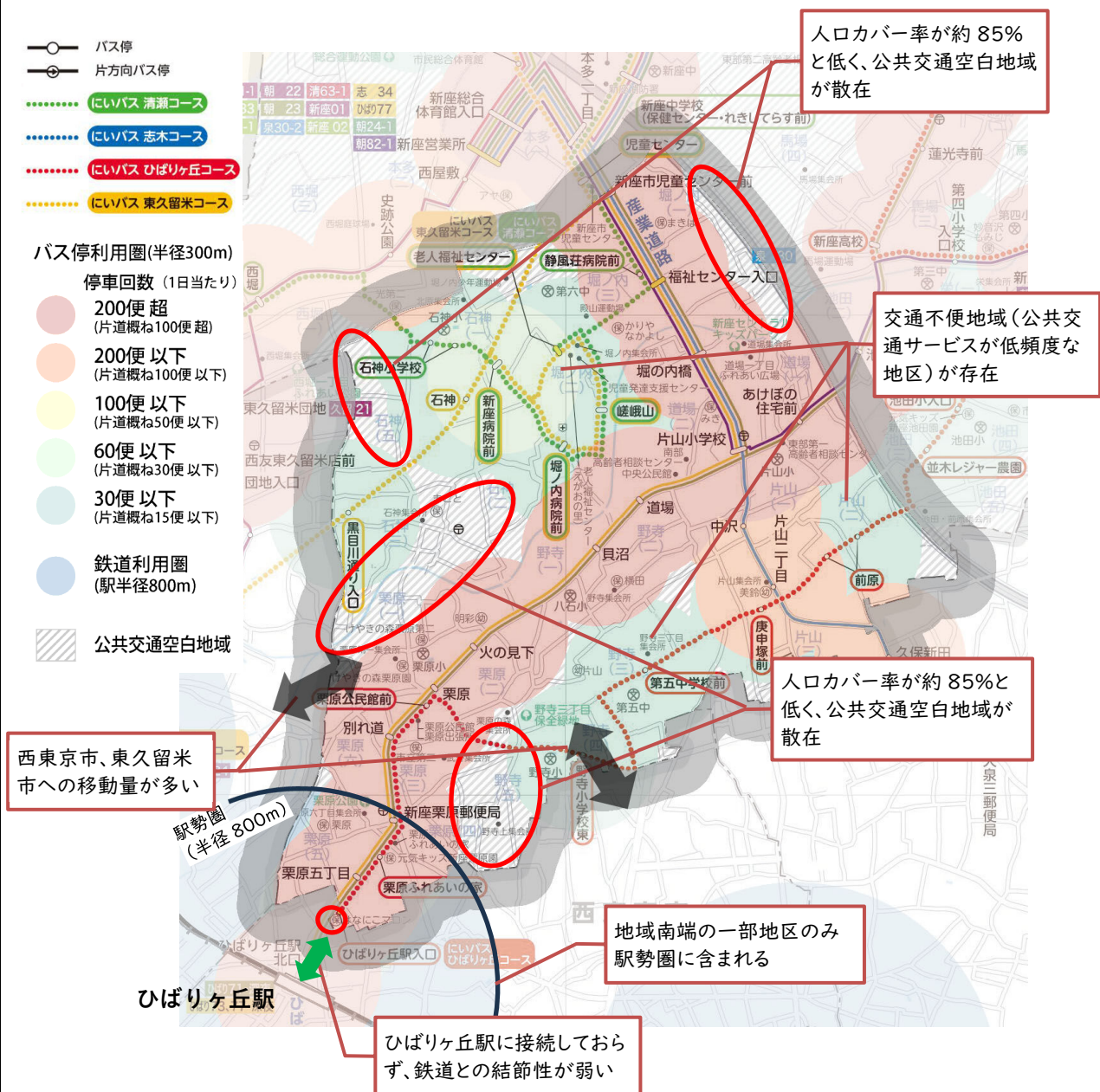
【地域に導入した方がよいと考える交通施策※】



※複数回答可の設問

5. 地域の問題・課題

- ・地域内には商業施設や医療機関も比較的充実しており、日常の移動でも地域内での移動が多く、市内の他の地域への移動は少ない。
- ・日常の移動先では、地域内や隣接する西東京市、東久留米市への移動が多い。
- ・公共交通の人口カバー率は約85%であり、7地域の中では、中央地域に次いで低い。公共交通空白地域は地域内に点在している。
- ・民間の路線バスの運行頻度は高いが、にいいバスのみ利用圏に含まれる地区も多く（人口の約29%）、運行頻度は低いため、公共交通需要を踏まえた検討が必要。
- ・市全体と比較して、鉄道の利用頻度は低く、路線バスの利用頻度は高い。にいいバスを利用しない理由としては、「他の交通手段が便利だから」、「運行本数が少ないから」、「利用したい時間帯に便がないから」との回答割合が市全体の平均よりも高い。



⑦ 南西地域

1. 地域の概況

■ 地域面積、人口

- ・ 面積：約 274ha（市全体の約 12%）
- ・ 人口：約 1.8 万人（市全体の約 11%）
- ・ 人口密度：約 64 人／ha

■ 地域の特徴

- ・ 野火止用水が地域中央を流れ、起伏の少ない平坦地
- ・ 市街化区域は地域の南側に指定されており、人口も南側に集中している
- ・ 地域南西部に西武池袋線清瀬駅が隣接している

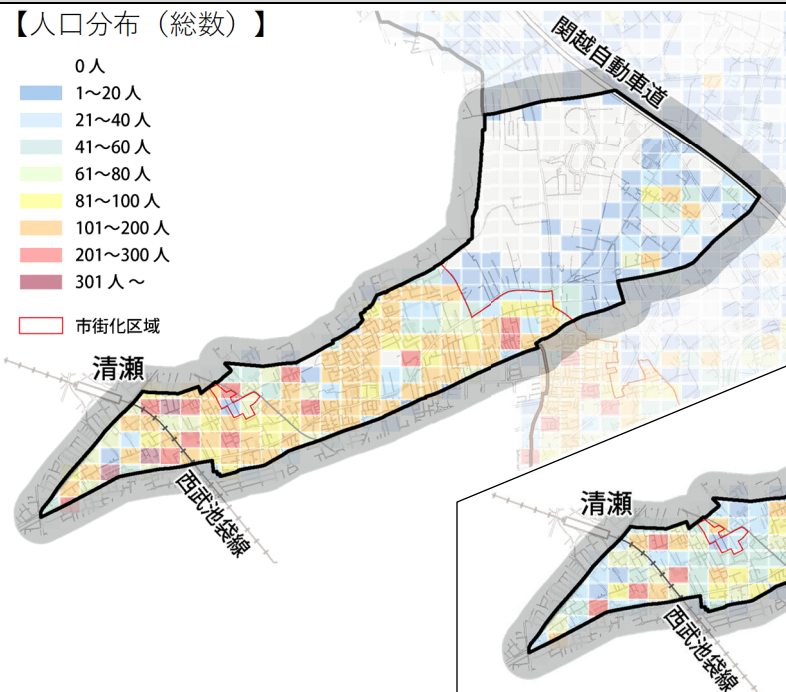
■ 地域の位置



■ 人口分布

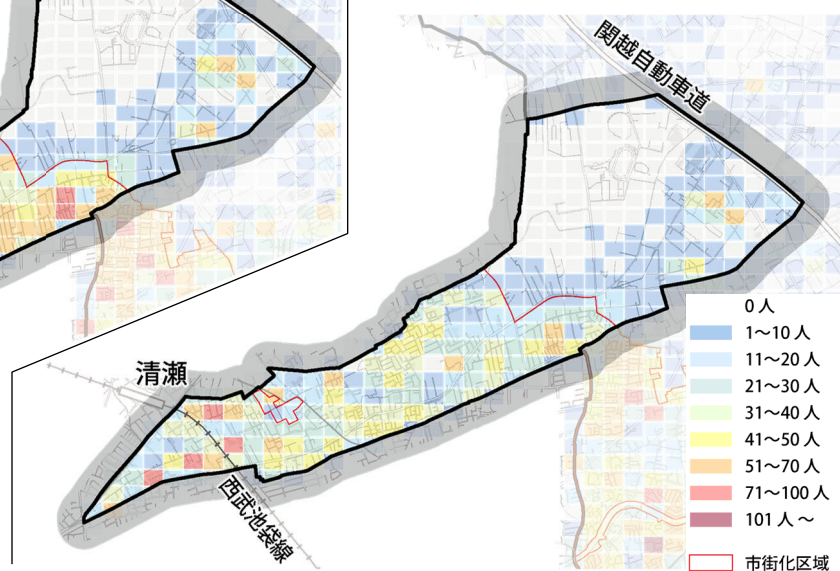
【人口分布（総数）】

- 0 人
- 1～20 人
- 21～40 人
- 41～60 人
- 61～80 人
- 81～100 人
- 101～200 人
- 201～300 人
- 301 人～
- 市街化区域



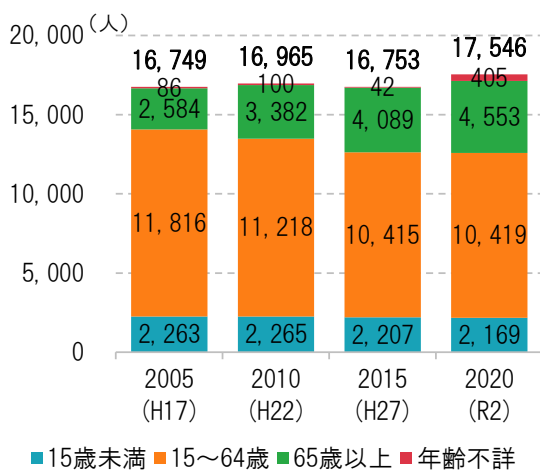
【高齢者分布】

- 0 人
- 1～10 人
- 11～20 人
- 21～30 人
- 31～40 人
- 41～50 人
- 51～70 人
- 71～100 人
- 101 人～
- 市街化区域



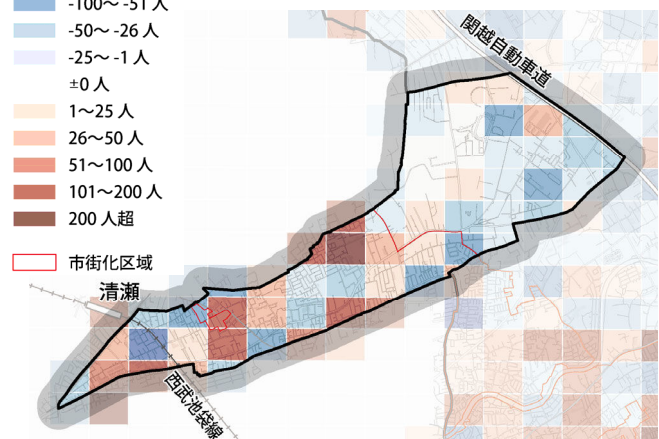
【年齢3区分人口の推移】

高齢化率 (R2) 南西 26.6% 市全体 26.1%



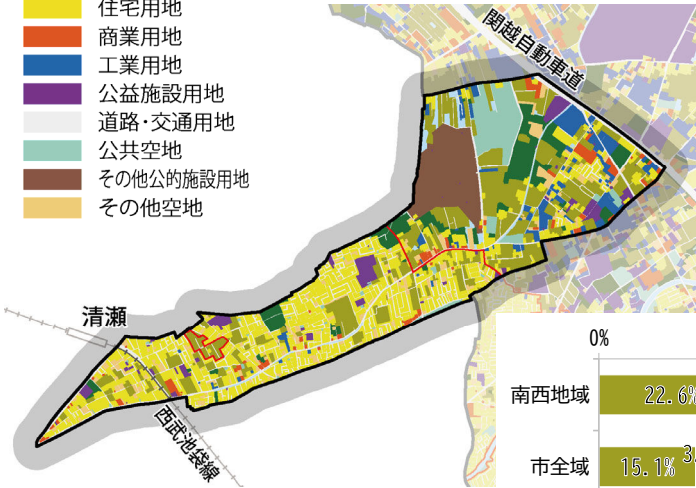
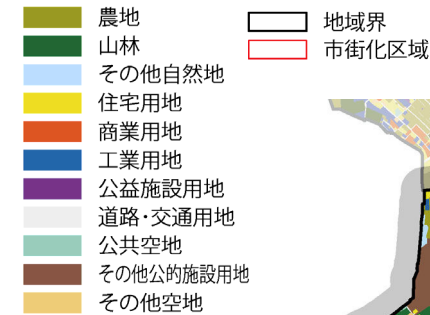
【人口増減】（2010 年→2020 年）

- 200 人未満
- 200～-101 人
- 100～-51 人
- 50～-26 人
- 25～-1 人
- ±0 人
- 1～25 人
- 26～50 人
- 51～100 人
- 101～200 人
- 200 人超
- 市街化区域

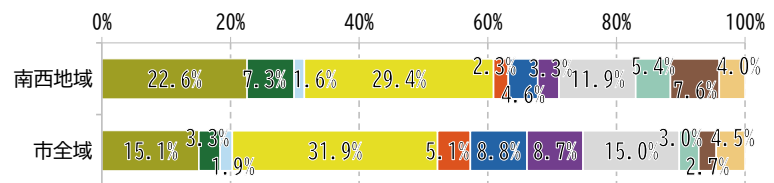


1. 地域の概況（続き）

■土地利用



- ・市街化区域内には、住宅地が広がっているが、その中に農地も点在
- ・地域北側の市街化調整区域には、農地や山林のほか、住宅や工業・物流施設などが立地
- ・農地・山林が占める割合は、7地域の中で最も高い



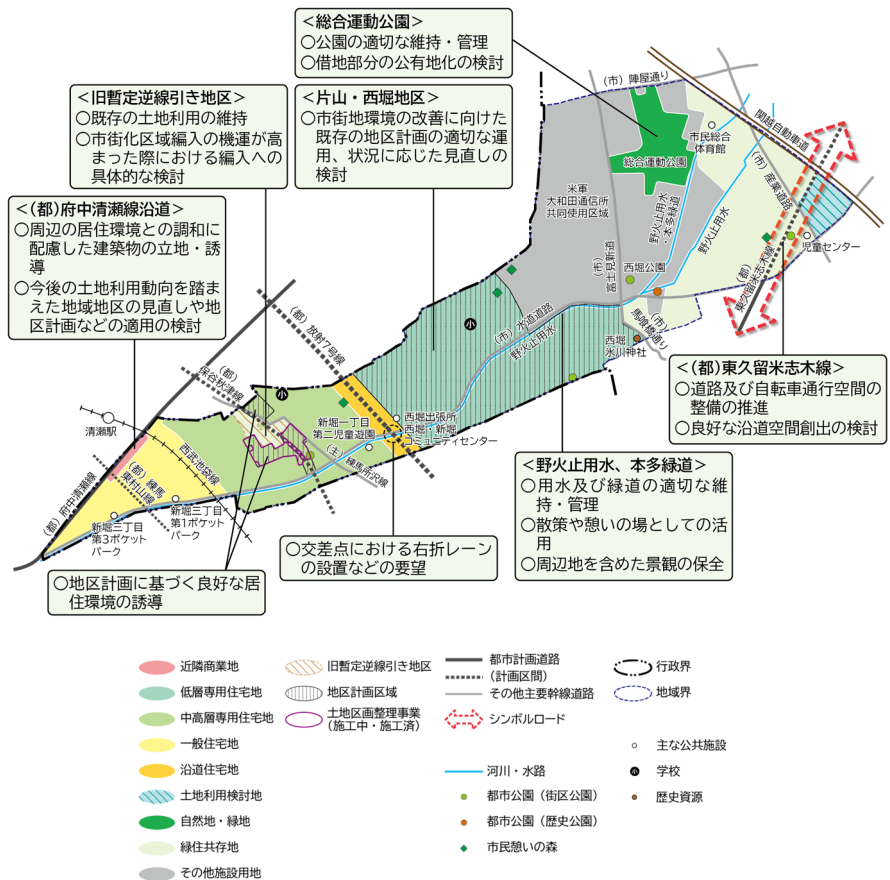
2. 地域のまちづくり構想（都市計画マスタープラン）

■公共交通に関する方針

【その他】

- ・バス停留所に設置された自転車駐車場については、サイクルアンドバスライドシステムの維持に必要な施設管理を適切に行い、利用者の利便確保を図る。

【地域まちづくりの基本方針図】



3. 公共交通に関する現状

■公共交通運行状況

鉄道	(最寄駅：西武池袋線 清瀬駅)
路線バス (主な路線)	久留22 (東久留米駅東口～朝霞台駅)、 久留21-1 (東久留米駅東口～新座営業所)、 ひばり77 (ひばりヶ丘駅北口～新座営業所)、 久留23 (東久留米駅東口～新座駅南口)、 ひばり73 (ひばりヶ丘駅北口～志木駅南口)
にいバス	清瀬コース 運行本数：14 便/日 (ピーク時：1 便/ピーク時) 東久留米コース 運行本数：12 便/日 (ピーク時：1 便/ピーク時)
その他	シェアサイクル：34 ポート、228 ラック

【公共交通の運行状況】

バス停利用圏(半径300m)

停車回数(1日当たり)

- 200便 超
(片道概ね100便 超)
- 200便 以下
(片道概ね100便 以下)
- 100便 以下
(片道概ね50便 以下)
- 60便 以下
(片道概ね30便 以下)
- 30便 以下
(片道概ね15便 以下)

● 鉄道利用圏
(駅半径800m)

■ 公共交通空白地域

○ バス停

○ 片方向バス停

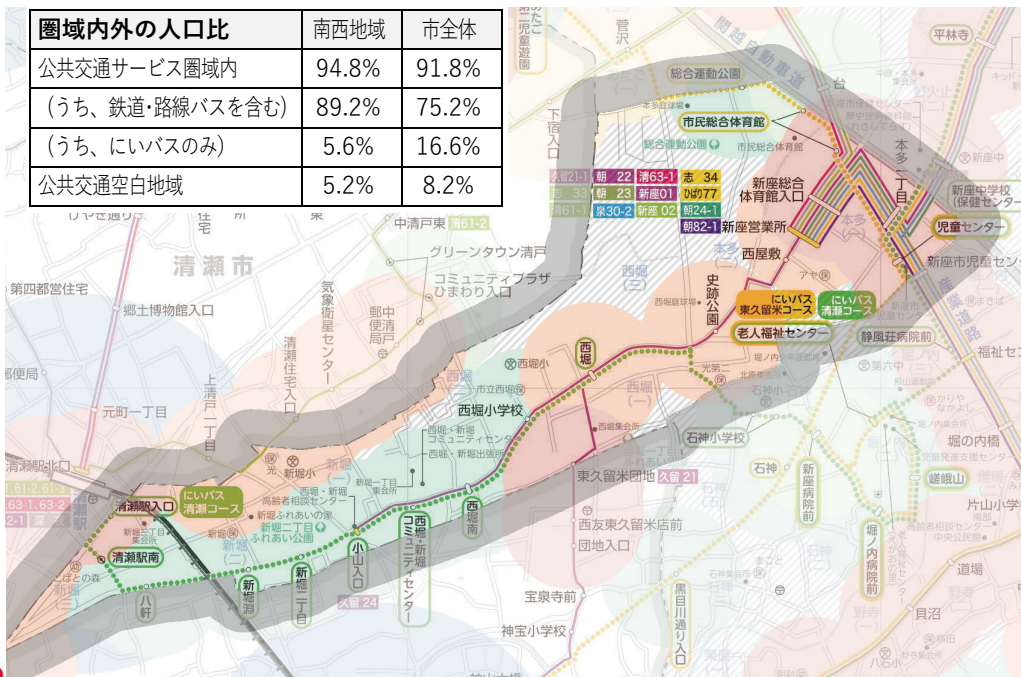
..... にいバス 清瀬コース

..... にいバス 志木コース

..... にいバス ひばりヶ丘コース

..... にいバス 東久留米コース

圏域内外の人口比	南西地域	市全体
公共交通サービス圏内	94.8%	91.8%
(うち、鉄道・路線バスを含む)	89.2%	75.2%
(うち、にいバスのみ)	5.6%	16.6%
公共交通空白地域	5.2%	8.2%



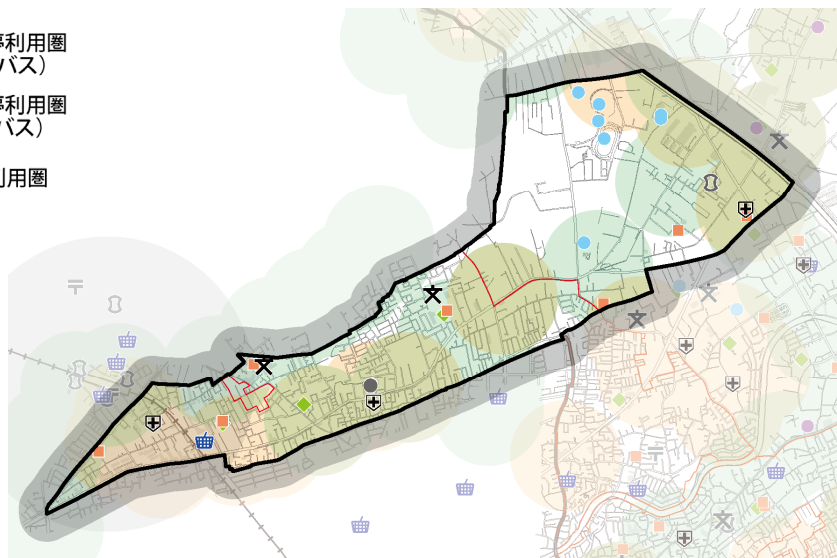
【主要施設の立地状況】

- 行政施設
- ⛥ 病院・診療所
- ✎ 小中学校
- ⊗ 高等学校
- (専)✎ 高等専門学校
- (大)✎ 大学
- 🛒 大規模商業施設・スーパー
- 📖 図書館・文化施設
- 🏊 スポーツ施設
- 👶 子育て関連施設
- 🏠 介護・福祉施設
- 〒 郵便局
- 🏦 銀行・信用金庫

● バス停利用圏
(路線バス)

● バス停利用圏
(にいバス)

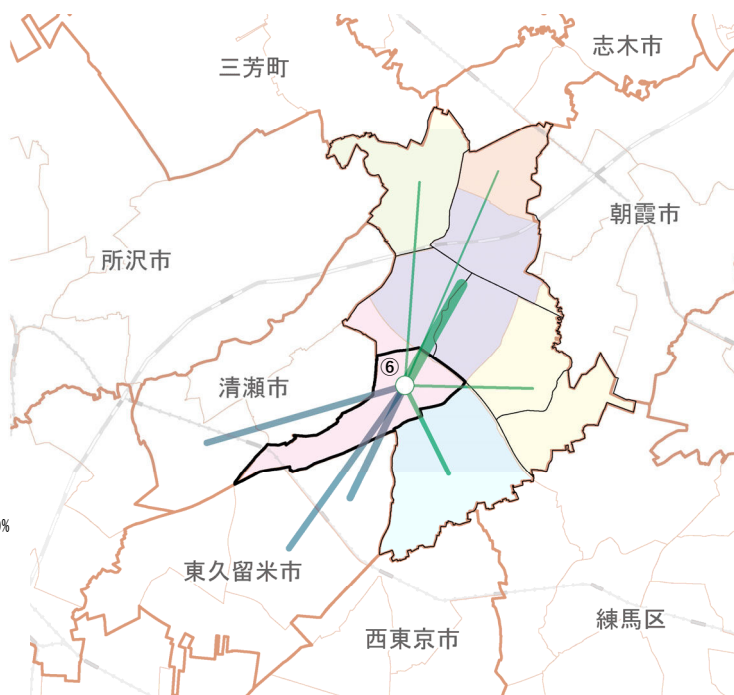
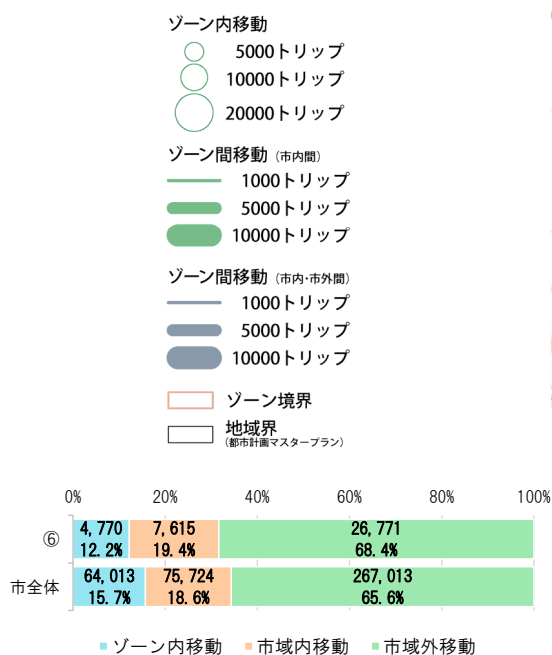
● 鉄道利用圏



3. 公共交通に関する現状（続き）

■移動状況・公共交通利用状況

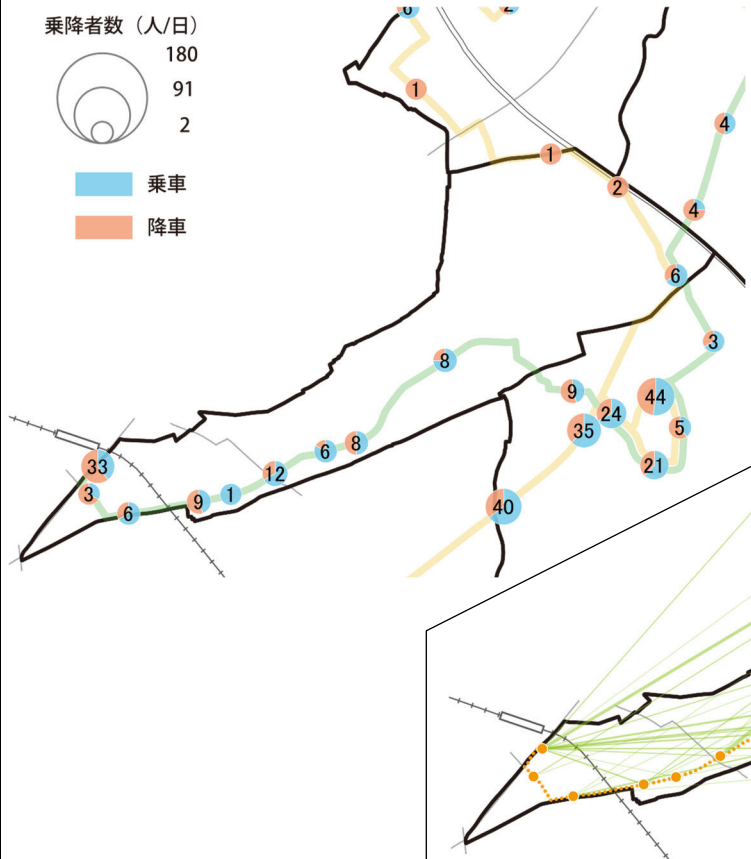
【ゾーン別移動状況（OD）】



※地域界と PT 調査のゾーン境界は異なる

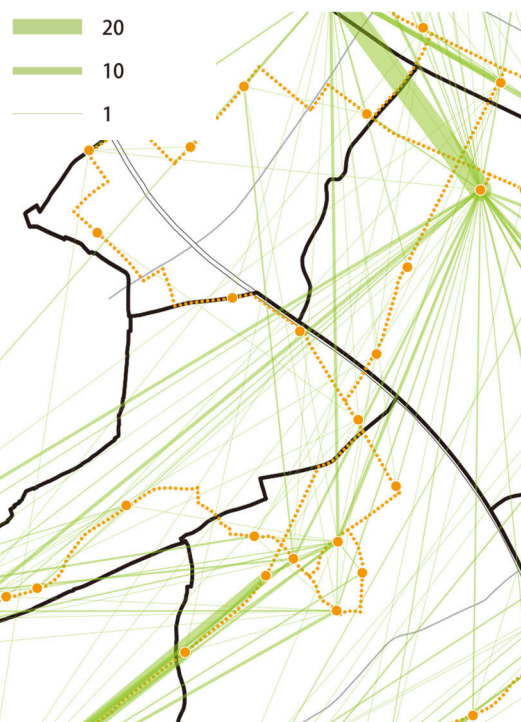
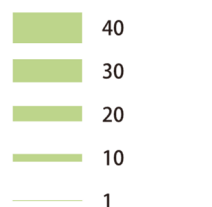
【にいバス利用状況】（調査日：令和 6 年 10 月 4 日（金））

バス停別乗降状況



区間別利用状況（OD）

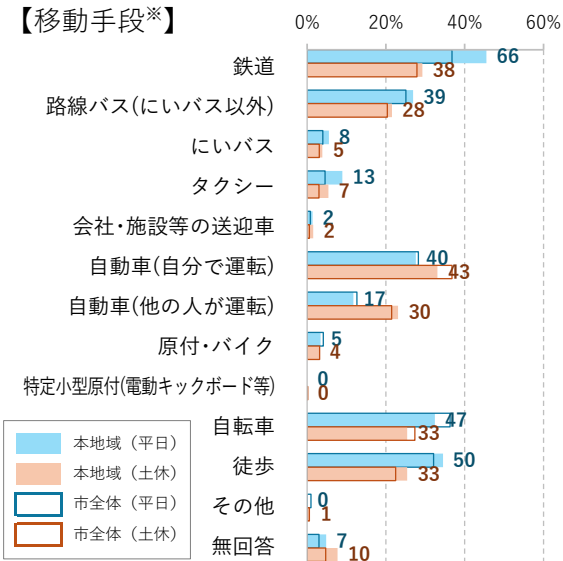
区間利用者数（人/日）



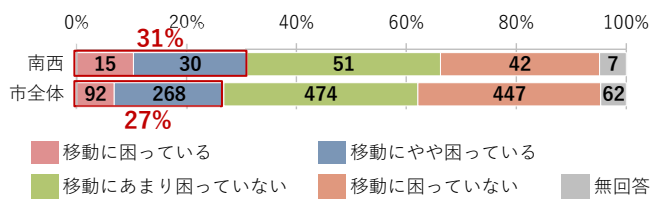
4. 住民意向

■移動状況

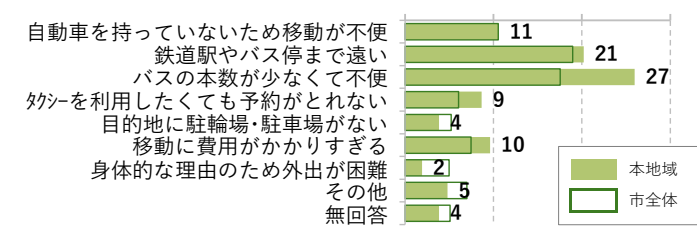
【移動手段※】



【日頃の移動で困ること】



【移動で困ると感じる理由※】

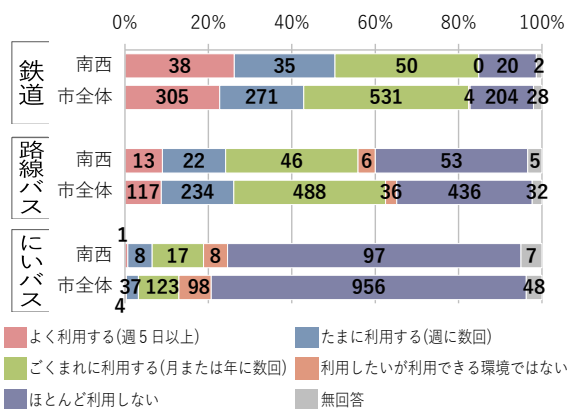


【移動先・上位5位】 (は地域外、 は市外)

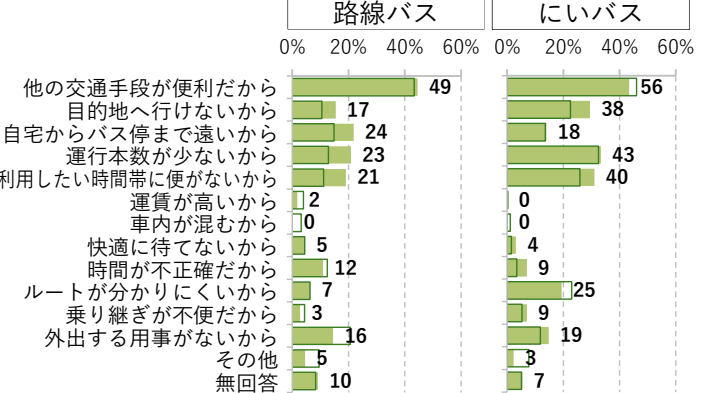
平日：東久留米市(28)／清瀬市(20)／練馬区(9)／新堀(4)／堀ノ内(3)／新宿区(3)／西東京市(3)
土休：東久留米市(23)／清瀬市(22)／所沢市(5)／豊島区(5)／新堀(4)

■公共交通利用状況

【公共交通の利用頻度】

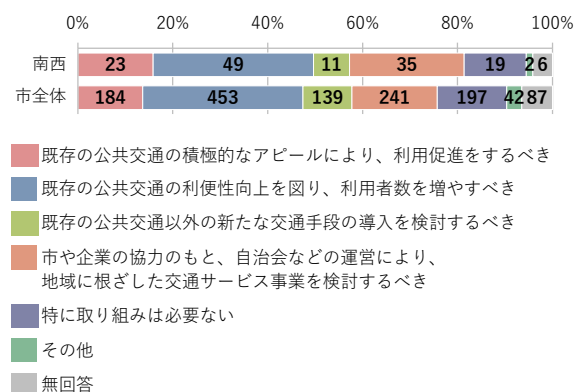


【バスを利用しない理由※】

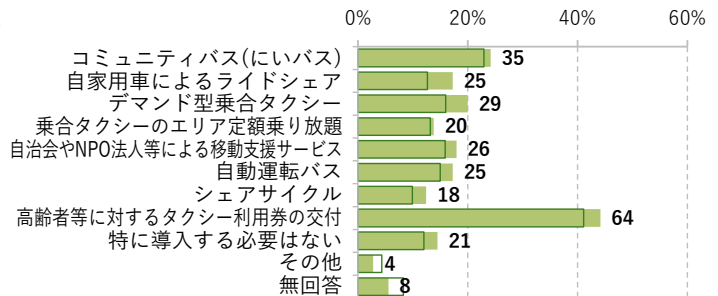


■今後の公共交通施策について

【地域における取組について】



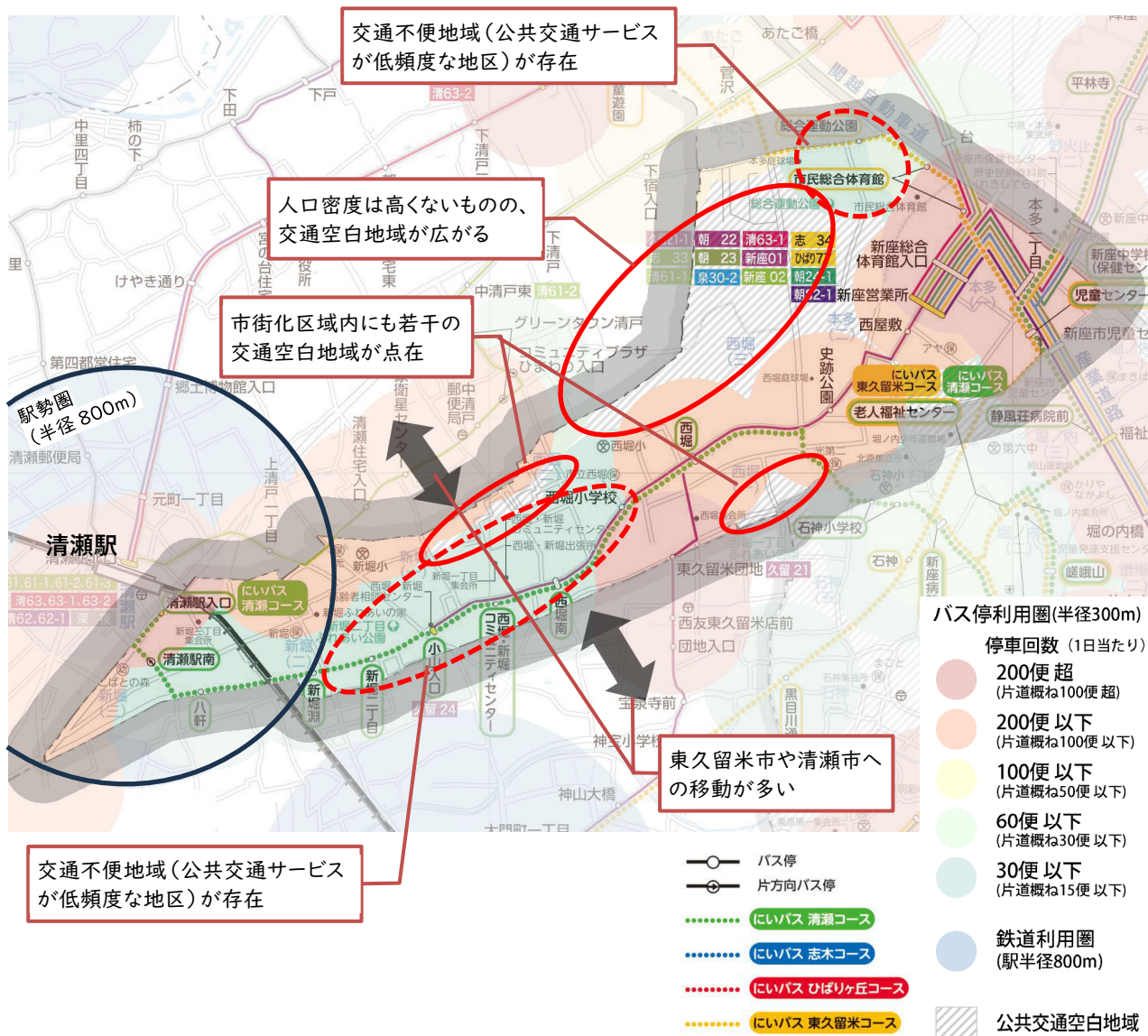
【地域に導入した方がよいと考える交通施策※】



※複数回答可の設問

5. 地域の問題・課題

- ・地域内には商業施設は少ないが、地域周辺には複数立地している。
- ・日常の移動では、隣接する東久留米市や清瀬市への移動が多い。
- ・公共交通の人口カバー率は約95%であり、7地域の中で3番目に高い。公共交通空白地域は、地域の北部（米軍大和田通信所の敷地など）が多くを占めているが、市街化区域内にも一部存在している。
- ・民間の路線バスは比較的高頻度で運行しているが、市街化区域内の一部区間（西堀～小山入口）にはバスと合わせても運行頻度は低くなっており、公共交通需要を踏まえた検討が必要。
- ・市全体と比較して、鉄道やにいバスの利用頻度は高い。
- ・日頃の移動に困っていると回答する方の割合が市全体の平均よりも高い。その理由として、「バスの本数が少なくて不便」との回答が過半を超えている。



(5) にいバス路線別課題

にいバス 4 路線について、運行状況、利用状況を把握し、各路線の課題を整理することとします。

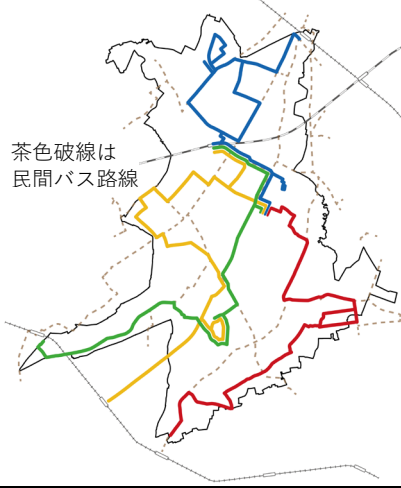
なお、路線ごとの状況は、カルテとして整理し、記載内容は下表に示す項目とします。

表 路線別カルテの記載項目

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

〇〇コース（資料の出典等）

1. 路線概況

■運行特性	■路線の位置
・運行距離は客扱中の区間を GIS で算出 ・運行時間は各便の始点から終点までの時間の合計 （）内は上記のうち途中の駅等での待ち時間を除いた時間 ・表定速度は 1 日の運行距離を運行時間で除した値	 茶色破線は 民間バス路線
■利用特性	
・利用者数：2024 年（2024.1.4～2024.12.28）の日平均値 ・利用者特性：同上 ・収支状況：2023 年度の実績値 （収入、経費の算出は【収支状況の推移】を参照）	
■運行路線図	
出典：新座市公共交通マップ	

2. 利用状況

■利用状況及び収支状況の推移
【利用状況の推移】 ※グラフの破線は近似線 【収支状況の推移】 ※コース別の運賃収入は、各コースの一般利用者（無料乗車証未使用者）の割合に応じて全体の収入を按分 ※コース別の運行経費は、各コースの運行距離の割合に応じて全体の運行経費を按分
■利用状況及び収支状況の推移
【バス停別乗降車人員・便別車内人数】 ※バス停別乗降車人員は 1 日の乗車人員及び降車人員 【バス停別利用状況】 ※利用バス停（上位 5 箇所）における（）内の値はにバス 4 路線の合計値 【バス停間利用状況】 ※利用の多い区間（上位 5 区間）における（）内の値はにバス 4 路線の合計値

3. 路線の問題点・課題

ひばりヶ丘コース

1. 路線概況

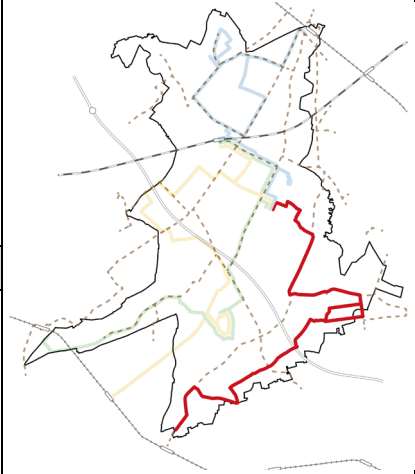
■運行特性

- ・ 運行本数：平日 7 便、土休日 5 便
- ・ 運行距離：10.1km～19.3km（1 日合計 126km）
- ・ 運行時間：0:39～1:21（1 日合計 8:45（実 8:45））
- ・ 表定速度：14km/h
- ・ 発着地：新座市役所 ・ バス停数：22 箇所（片方向のみ停車 5 箇所）
- ・ 主な経由地：ひばりヶ丘駅入口、栄公民館、新座市役所

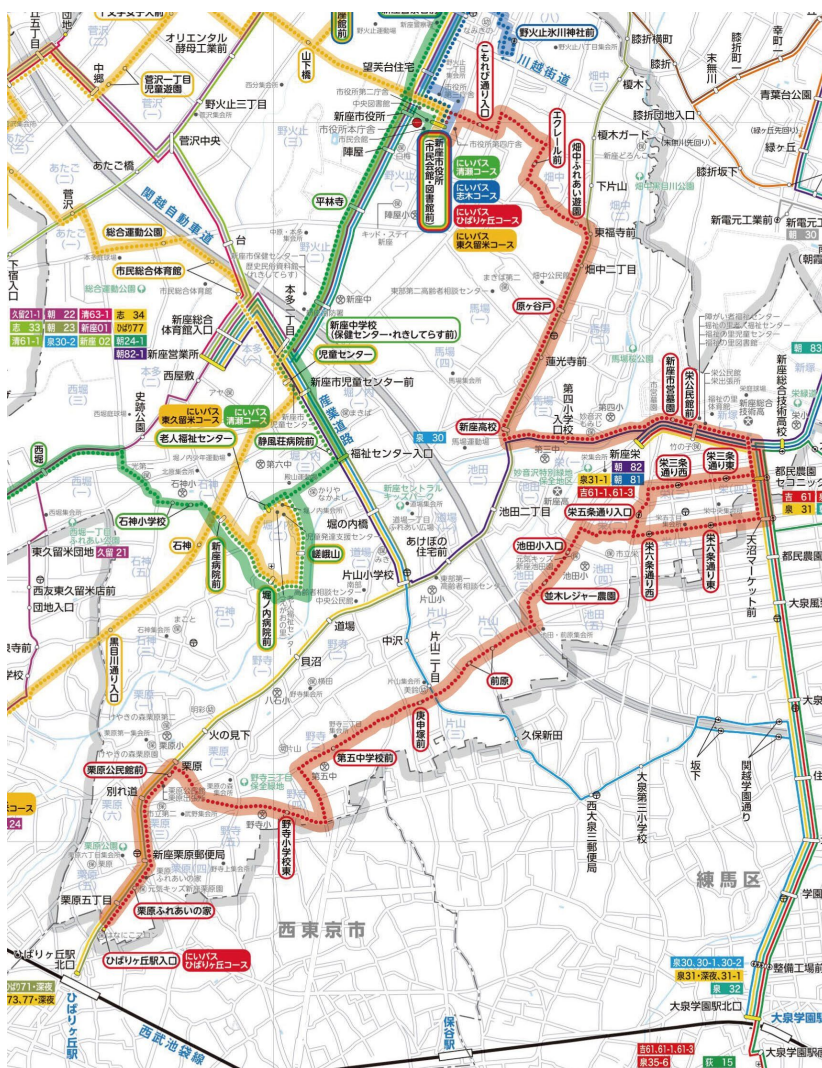
■利用特性

- ・ 利用者数：日平均 105 人、便平均 15 人
- ・ 利用者特性：無料乗車証利用率 69%
- ・ 収支状況：経常費用 16,781 千円、経常収益 1,626 千円、収支率 9.7%

■路線の位置



■運行路線図



新座市役所

こもれび通り入口
エクレール前
畑中ふれあい遊園
原ヶ谷戸
新座高校
新座市営墓園
栄公民館前
栄六条通り東
栄六条通り西
栄三条通り東
栄三条通り西
栄五条通り入口
池田小入口
並木レジャー農園
前原
庚申塚前
第五中学校前
野寺小学校東
栗原公民館前
栗原ふれあいの家
ひばりヶ丘駅入口

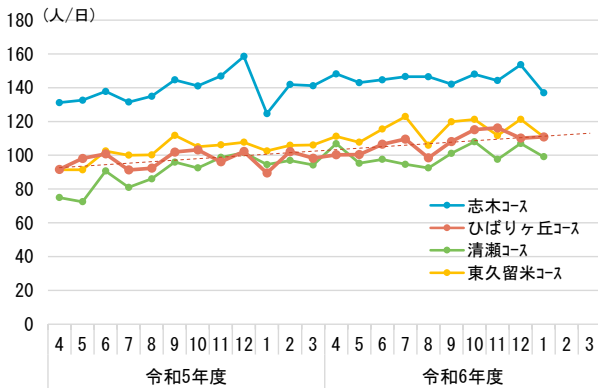
約
40
分

- ➡ 全便停車
- ➡ 一部停車
- 停車なし

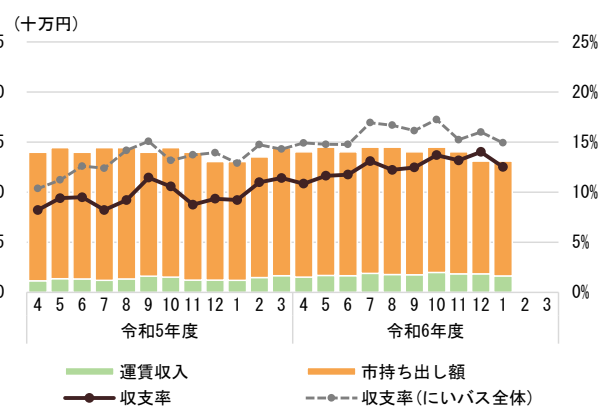
2. 利用状況

■利用状況及び収支状況の推移

【利用状況の推移】

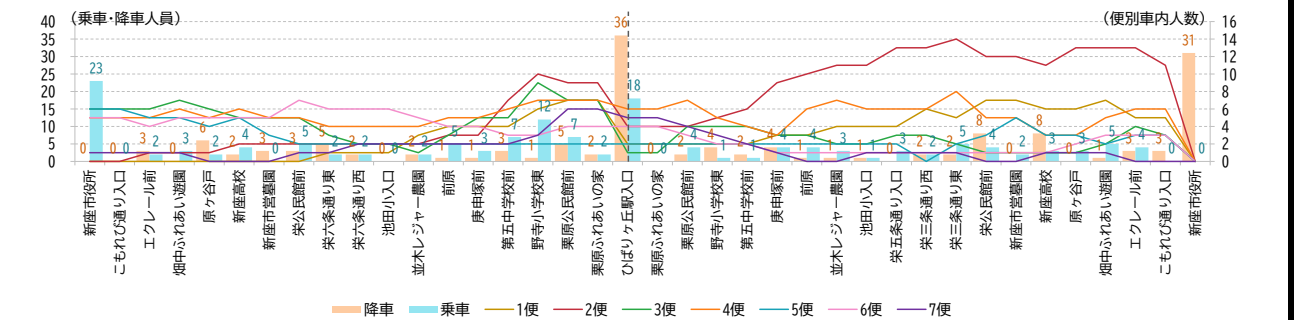


【収支状況の推移】

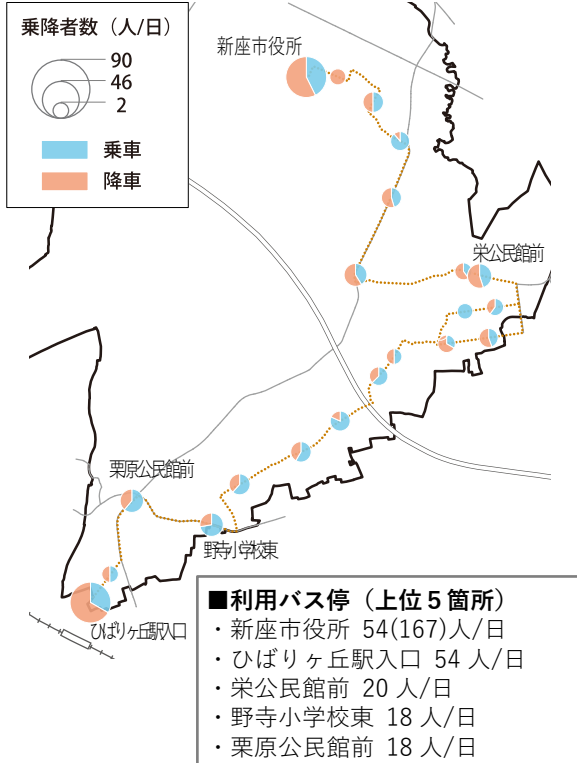


■バス停別利用状況 (調査日：令和6年10月4日(金))

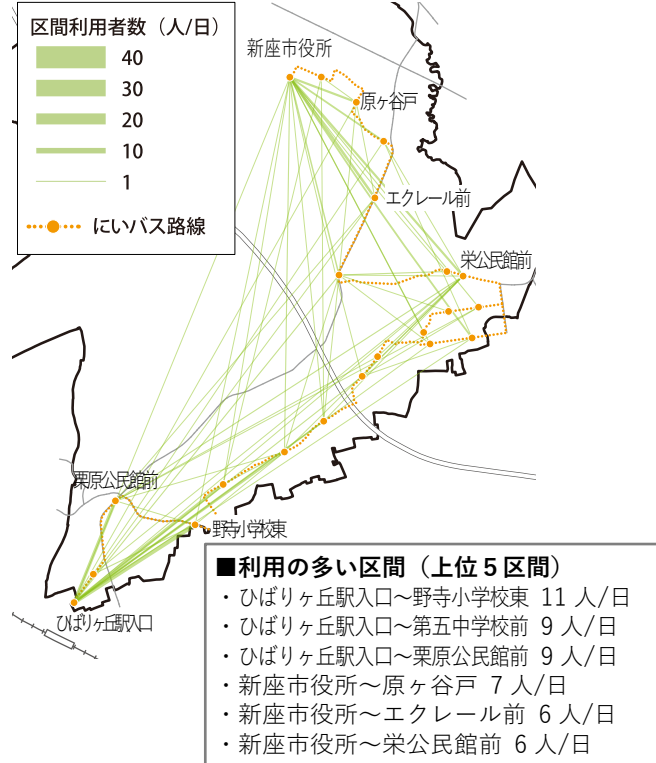
【バス停別乗降車人員・便別車内人数】



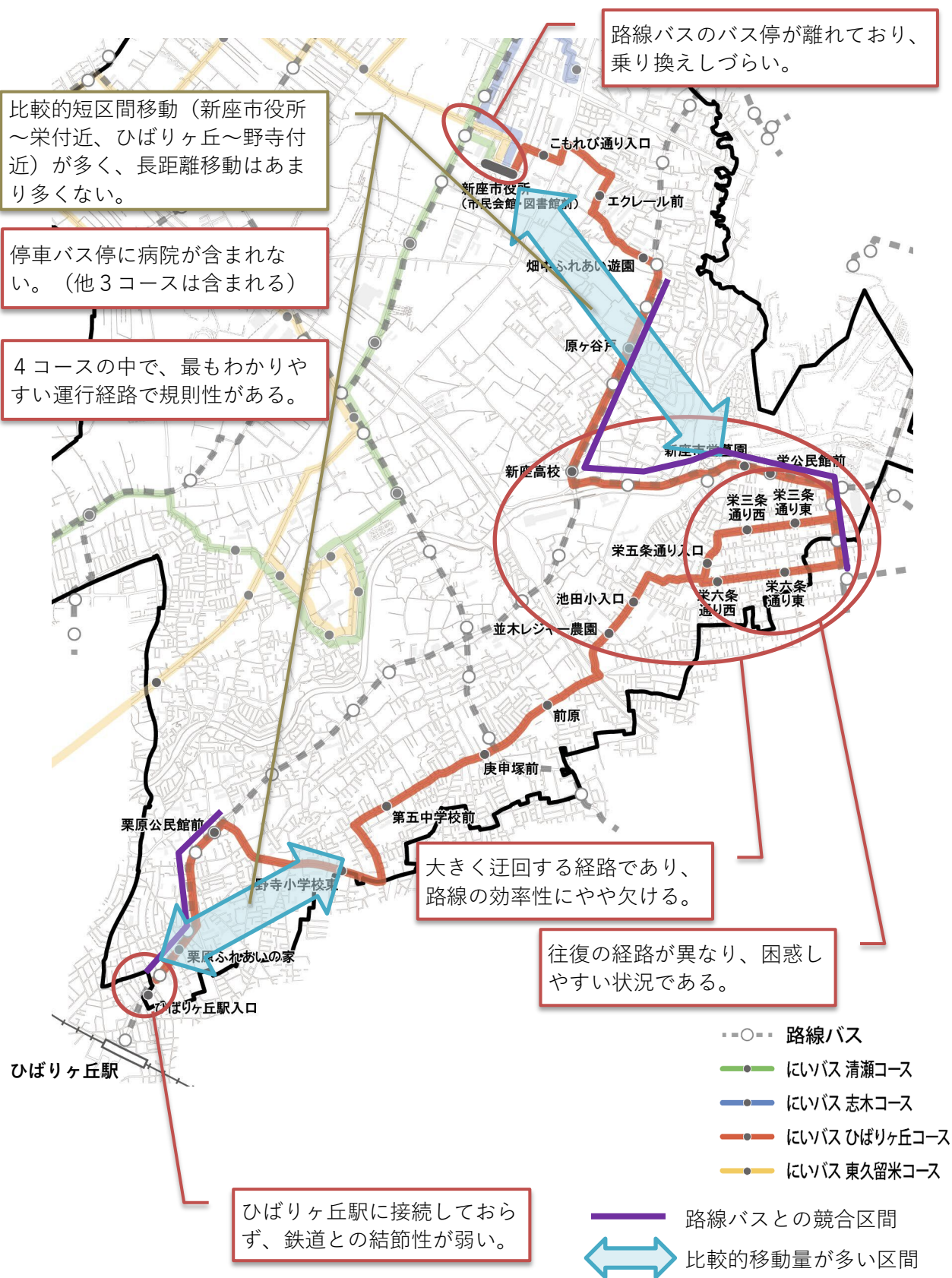
【バス停別利用状況】



【バス停間利用状況】



3. 路線の問題点・課題



志木コース

1. 路線概況

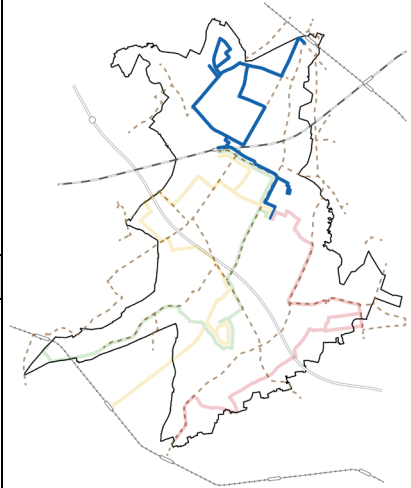
■運行特性

- ・ 運行本数：平日 7 便、土休日 5 便
- ・ 運行距離：7.3km～21.1km（1 日合計 117km/日）
- ・ 運行時間：0:27～1:26（1 日合計 8:14（実 6:50））
- ・ 表定速度：14km/h
- ・ 発着地：新座市役所 ・ バス停数：19 箇所
- ・ 主な経由地：新座駅南口、志木駅南口、第二老人福祉センター

■利用特性

- ・ 利用者数：日平均 144 人、便平均 21 人
- ・ 利用者特性：無料乗車証利用率 67%
- ・ 収支状況：経常費用 15,645 千円、経常収益 2,548 千円、収支率 16.3%

■路線の位置



■運行路線図



右回り

左回り

新座市役所
 新座警察署前
 野火止氷川神社前
 ふるさと新座館前
新座駅南口
 野火止中央
 北野入口
 北野中央
 北野病院前
 東寮前
 新座志木中央総合病院
志木駅南口
 新座志木中央総合病院
 東寮前
 富士見ヶ丘団地
 新座団地東
 新座団地
第二老人福祉センター
 新座柳瀬高校入口
 大和田
 新座駅北入口
新座駅南口
 ふるさと新座館前
 野火止氷川神社前
 新座警察署前
新座市役所

約10分
 約15分
 約10分
 約10分
 約10分

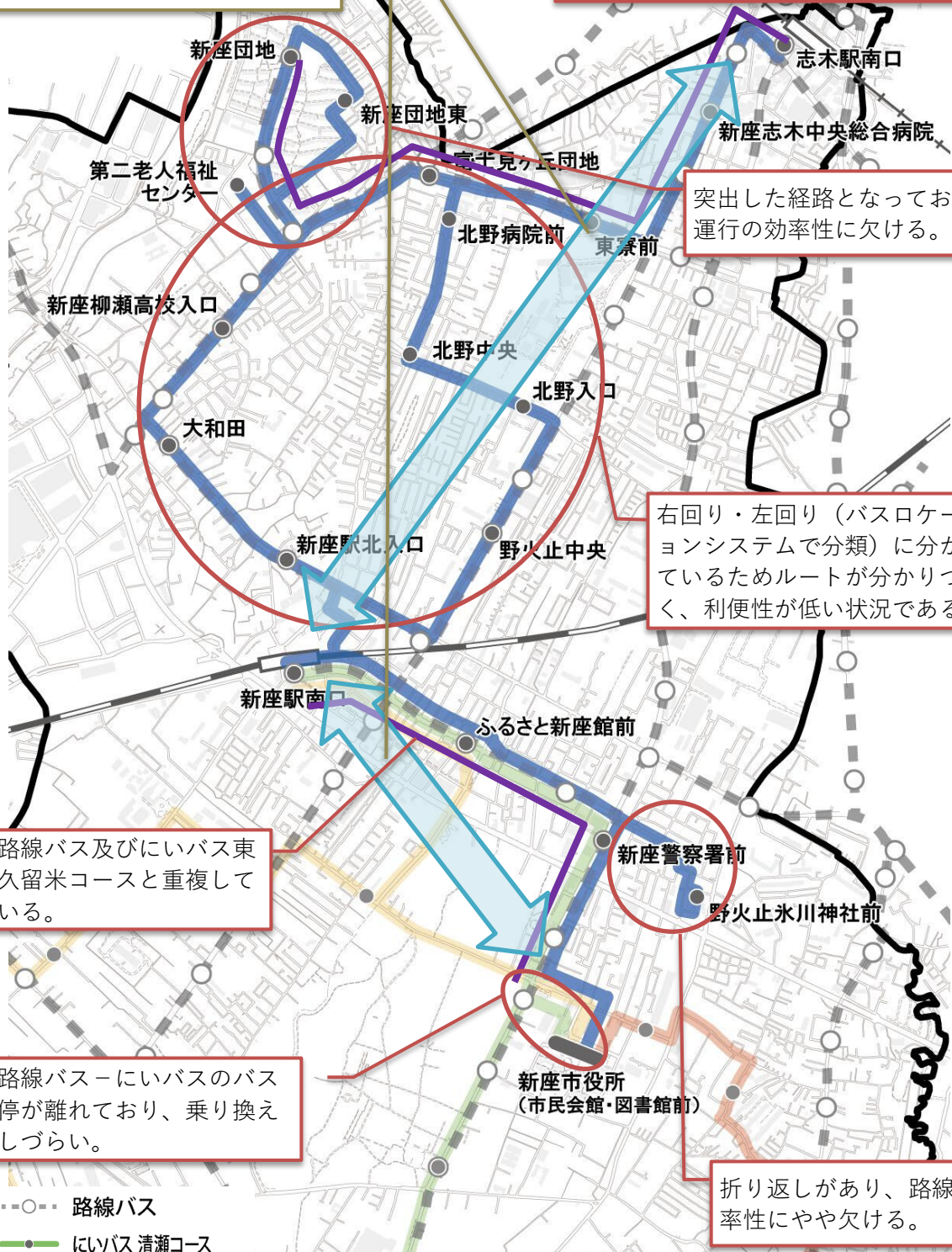
全便停車
 一部停車

※所要時間は駅
 等での待機時
 間を除く

3. 路線の問題点・課題

志木駅～新座駅、新座駅～新座市役所間の移動量が多く、路線バスの運行と競合している。

全体的に複雑かつ不規則な運行をしており、利用しづらい状況である。特に長距離移動の効率性が低い。



清瀬コース

1. 路線概況

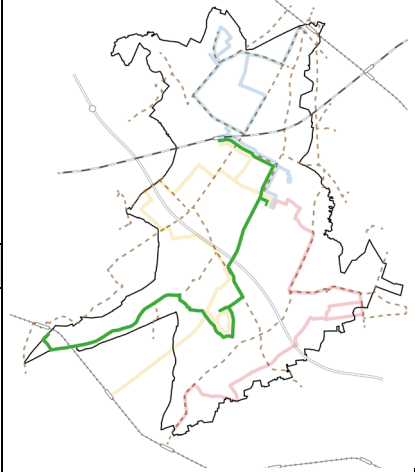
■運行特性

- ・運行本数：平日 7 便、土休日 5 便
- ・運行距離：15.3～18.2km（1 日合計 124km）
- ・運行時間：0:59～1:11（1 日合計 8:02（実 6:21））
- ・表定速度：16km/h ・バス停数：20 箇所(片方向のみ停車 5 箇所)
- ・発着地：新座市役所、新座駅南口
- ・主な経由地：新座駅南口、老人福祉センター、清瀬駅入口

■利用特性

- ・利用者数：日平均 99 人、便平均 14 人
- ・利用者特性：無料乗車証利用率 57%
- ・収支状況：経常費用 16,606 千円、経常収益 2,443 千円、収支率 14.7%

■路線の位置

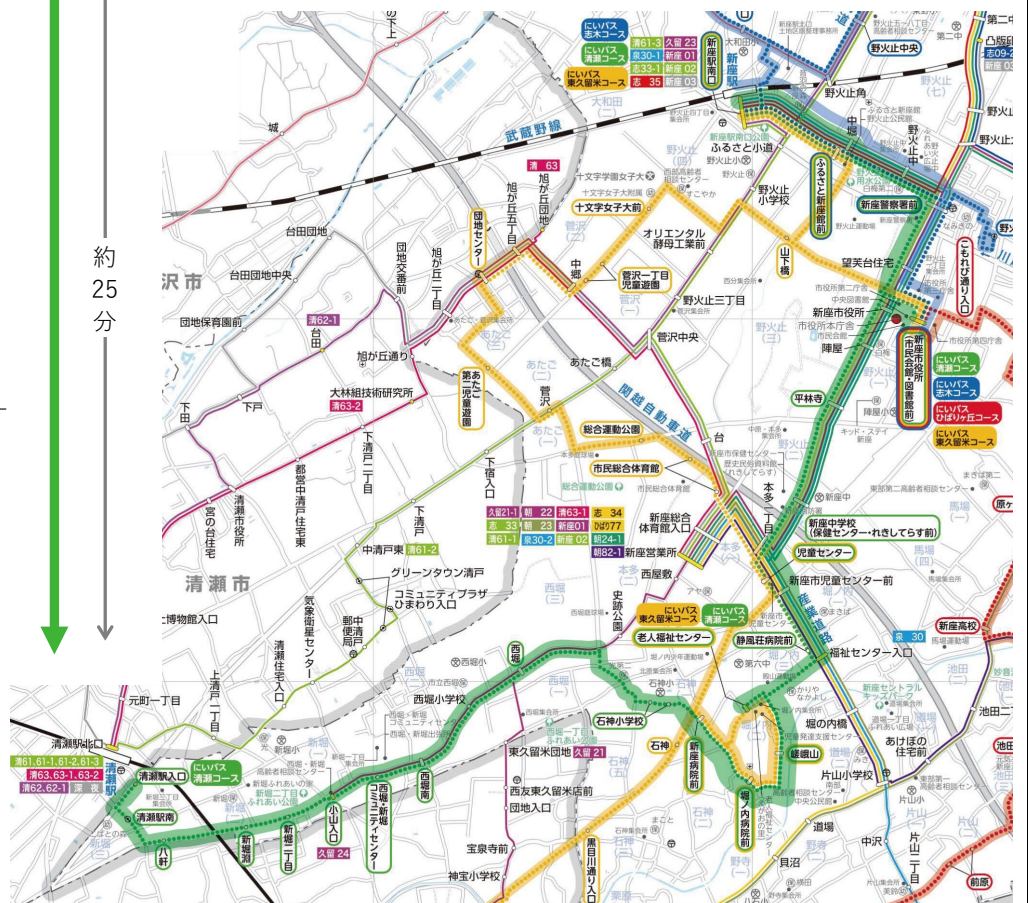


■運行路線図

- 新座駅南口
ふるさと新座館前
新座警察署前
新座市役所
平林寺
新座中学校
児童センター
静風荘病院前
老人福祉センター
嵯峨山
堀ノ内病院前
新座病院前
石神小学校
西堀
西堀南
西堀・新堀コミュニティセンター
小山入口
新堀二丁目
新堀淵
八軒
清瀬駅南
清瀬駅入口
- 約 10 分
約 25 分

- 全便停車※
→ 一部停車
■ 停車なし

※平日の 1 便は老人福祉センター始発



3. 路線の問題点・課題



東久留米コース

1. 路線概況

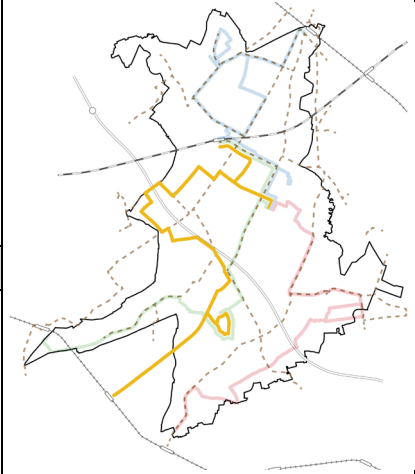
■運行特性

- ・ 運行本数：平日 6 便、土休日 4 便
- ・ 運行距離：22.2km～27.6km（1 日合計 147km）
- ・ 運行時間：1:21～1:47（1 日合計 9:10（実 7:48））
- ・ 表定速度：16km/h
- ・ 発着地：新座市役所 ・ バス停数：18 箇所
- ・ 主な経由地：新座駅南口、東久留米駅、老人福祉センター

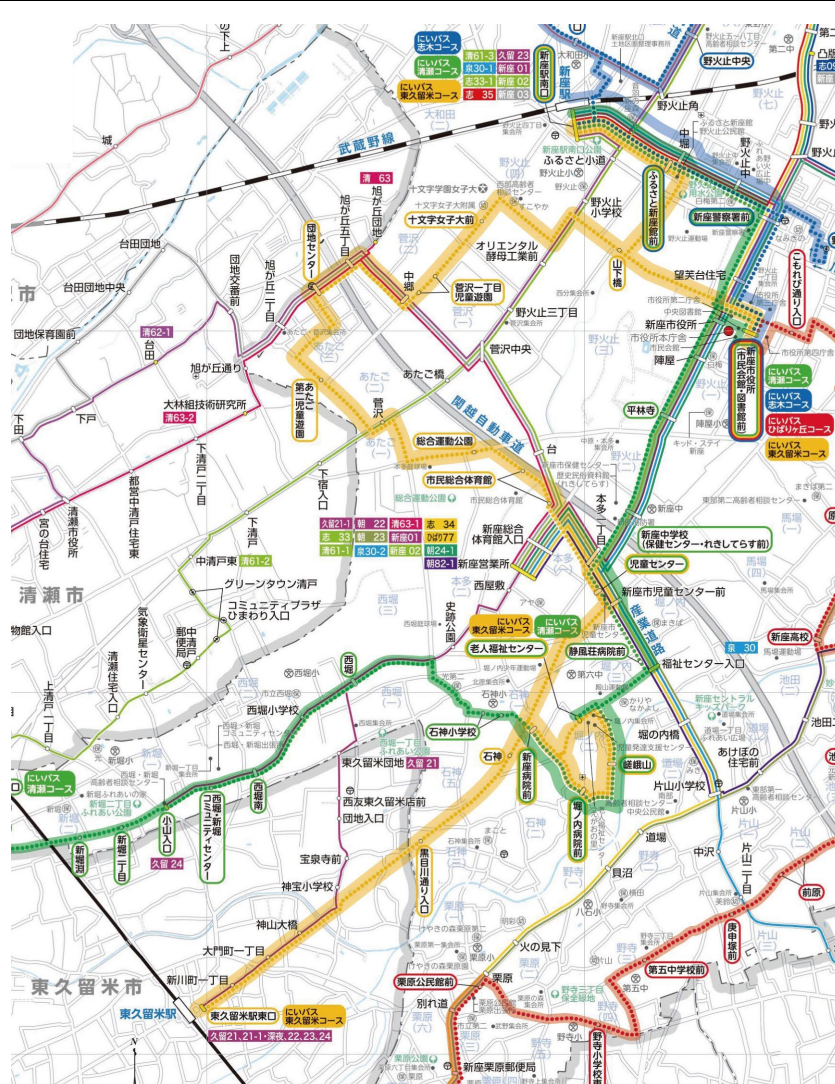
■利用特性

- ・ 利用者数：日平均 113 人、便平均 19 人
- ・ 利用者特性：無料乗車証利用率 60%
- ・ 収支状況：経常費用 19,671 千円、経常収益 2,454 千円、収支率 12.5%

■路線の位置



■運行路線図



新座市役所

ふるさと新座館前

新座駅南口

ふるさと新座館前

山下橋

十文字女子大前

菅沢一丁目児童遊園

団地センター

あたご第二児童遊園

総合運動公園

市民総合体育館

児童センター

新座病院前

堀ノ内病院前

嵯峨山

老人福祉センター

新座病院前

石神

黒目川通り入口

東久留米駅東口

約
40
分

新座駅
経由は
約
50
分

→ 全便停車※

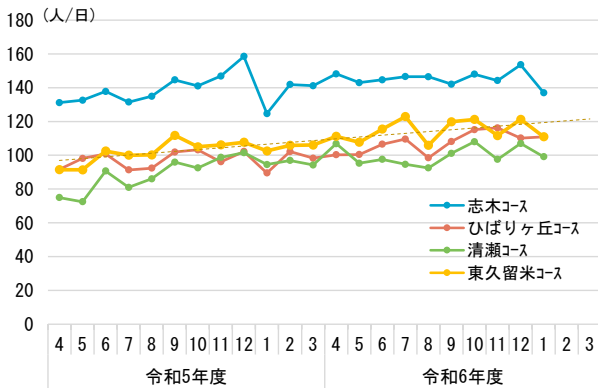
→ 一部停車

※平日の 1 便は新座駅南口始発
平日の 6 便は老人福祉センター
停車なし

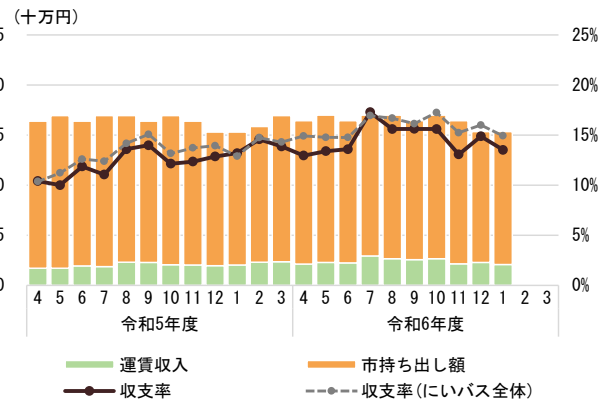
2. 利用状況

■利用状況及び収支状況の推移

【利用状況の推移】

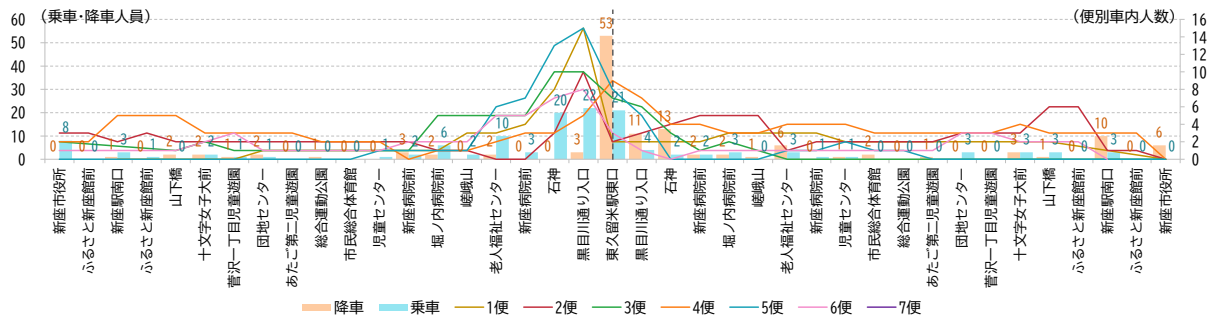


【収支状況の推移】

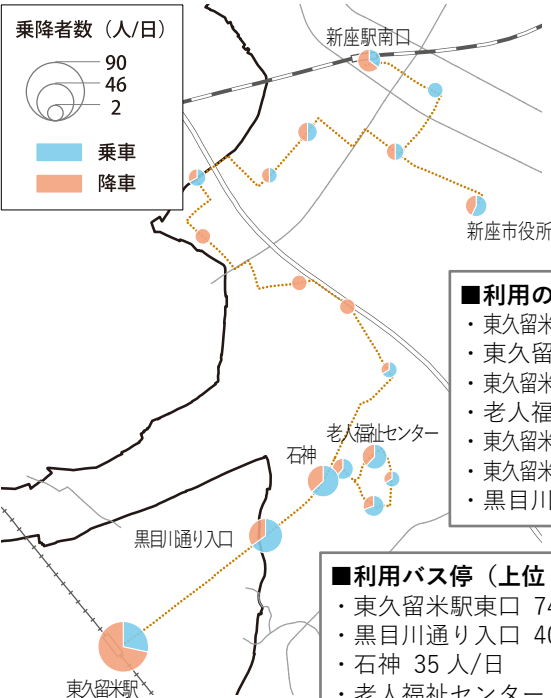


■バス停別利用状況(調査日: 令和6年10月4日(金))

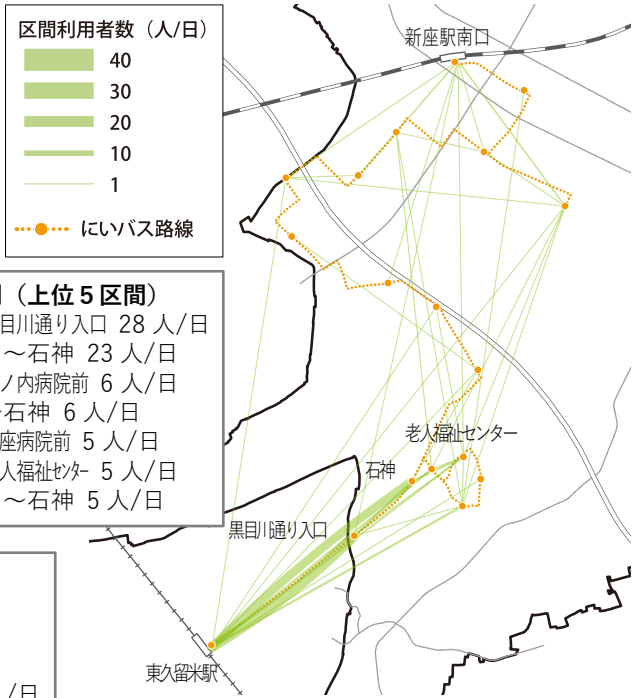
【バス停別乗降車人員・便別車内人数】



【バス停別利用状況】



【バス停間利用状況】



■利用の多い区間(上位5区間)

- ・ 東久留米駅東口～黒目川通り入口 28人/日
- ・ 東久留米駅東口～石神 23人/日
- ・ 東久留米駅東口～堀ノ内病院前 6人/日
- ・ 老人福祉センター～石神 6人/日
- ・ 東久留米駅東口～新座病院前 5人/日
- ・ 東久留米駅東口～老人福祉センター 5人/日
- ・ 黒目川通り入口～石神 5人/日

■利用バス停(上位5箇所)

- ・ 東久留米駅東口 74人/日
- ・ 黒目川通り入口 40人/日
- ・ 石神 35人/日
- ・ 老人福祉センター 21(44)人/日
- ・ 新座駅南口 17(139)人/日

3. 路線の問題点・課題

---○--- 路線バス

---●--- にいバス 清瀬コース

---●--- にいバス 志木コース

---●--- にいバス ひばりヶ丘コース

---●--- にいバス 東久留米コース

路線バスーにいバスのバス
停が離れており、乗り換え
しづらい。

新座駅～児童センター間の
移動は少ない。

突出した経路であり、やや
運行の効率性に欠ける。

東久留米駅に向かう短区間移動
が多く、新座駅を軸とした移動
は少ない。

迂回する経路であり、清
瀬コースと重複する。

路線バスとの競合区間

比較的移动量が多い区間

3. 課題総括

ここでは、前項で整理した各カテゴリーでの分析結果より、以下に示すとおり総括的に課題を整理しました。

【カテゴリー別交通課題】

① 政策分析	○交通弱者を支え、誰もが移動しやすい交通システムの構築 ・まちづくりに対応した公共交通ネットワークの構築 ・新たな生活様式等に応じた多様で質の高い移動手段の確保 ・スマート技術の活用による質の高いサービスの提供 ・公共交通基盤（交通結節点やバス停）のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化 ○環境負荷の少ない交通環境の創出 ・交通需要マネジメントによる脱炭素化の促進 ・環境に優しい車両（EVバス等）の導入推進 ○公共交通事業の持続可能性の確保 ・地域公共交通を維持するための多様な担い手の確保
② 即地的分析	・高低差のある地域間移動（特に東西移動）の支援 ・人口密集地、高齢者集積地に対する高質な運行サービスの提供 ・将来道路網を考慮した公共交通ネットワークづくり ・公共交通低密区間における運行サービスの必要性検証 ・移動需要に応じた運行サービスの提供 ・交通空白地域及び交通不便地域が存在
③ 意向分析	・移動困難者（特に通院目的）の利便性向上 ・これまでの財政負担を維持しつつ、既存の公共交通の利便性向上と利用者数増加を図る ・需要に応じた適正な運行サービスの提供 ・公共交通との連携可能性の検討 ・運転手等の人手不足への対応
④ 地域分析	・公共交通利用の地域格差（西部地域の利用が低い。） ・アクセス性が低い箇所が存在（北西地域の大規模集客施設） ・公共交通不便（運行頻度が低い）地域が点在しており、公共交通需要を踏まえた検討が必要 （北東地域西側、北西地域西側、中央地域東部・中央部・西部、東部地域南西部、南部及び南西地域の一部） ・交通結節点における公共交通利用環境の向上 ・混雑箇所（志木駅周辺等）への対応
⑤ 路線分析 （にいバス）	・収支率が向上してきているものの低水準（周辺市に比べ低い） ・にいバスと路線バスの料金体系が異なることによる料金格差（不均衡な区間）が発生（志木駅～新座市役所等） ・交通結節機能が弱い箇所が存在（新座市役所、西武池袋線駅付近） ・路線バスとの重複、にいバス相互の重複区間が存在 ・迂回経路や突出部があり、効率性に欠ける区間が存在 ・複雑な運行でかつ運行時間が長く、運行回数も少ない。（幅広く薄いサービスを展開している。）

【交通課題（総括）】

交通政策に係る課題

- 交通弱者を支え誰もが移動しやすい交通環境の構築
 - ・需要に応じた運行サービスの提供
 - ・公共交通基盤のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化
 - ・交通空白地域及び交通不便地域の低減に向けた対応
 - ・MaaS等の活用によるシームレスな移動環境の提供

- 環境負荷の少ない交通環境の創出
 - ・交通需要マネジメントによる脱炭素化の促進
 - ・環境に優しい車両（EVバス等）の導入推進

- IoT等新たな技術の活用による情報の高度化
 - ・様々な情報を入手できる質の高いサービスの提供
 - ・誰でもどこでもタイムリーに情報が得られる手段の構築

- 公共交通事業の持続可能性の確保
 - ・地域公共交通を維持するための多様な担い手の確保
 - ・収支率の向上（財政負担の軽減）による健全な経営基盤の確立

交通ネットワークに係る課題

- にいいバスの利便性及び効率性の向上（運行改善）
 - ・運行重複区間や迂回経路等の改善
 - ・複雑な運行形態の改良
 - ・路線バスとにいいバスの料金体系の再検討

- 幹線交通（鉄道・路線バス）を補完する新たな交通の検討（公共交通ネットワークの再構築）
 - ・交通不便地域に対する対策
 - ・にいいバスの運行改善に伴う新たな不便地域に対する対策
 - ・新たな交通の導入可能性の検討

- 交通結節点の機能向上
 - ・西武池袋線（清瀬駅、ひばりヶ丘駅）とにいいバスの連携強化
 - ・主要駅（志木駅・新座駅）、市役所の交通結節機能の向上

- 将来のまちづくりに対応した公共交通ネットワークの構築
 - ・都市拠点間の連携強化
 - ・周辺都市との連携強化
 - ・他分野、他業種との連携（MaaS等の活用）

第４回新座市地域公共交通会議

報告（Ⅰ）ヒアリング調査の結果について

令和７年３月

新 座 市

I. 調査概要

交通事業者及び庁内関係課に対して、以下の概要に示すとおり調査を行いました。

今後は、本調査結果をもとに、本会議や交通事業者部会での議論のほか、必要に応じて個別で直接ヒアリングを実施させていただく予定です。

■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の把握	鉄道・バス・タクシー・シェアサイクル事業者 (市内に拠点を有する又は市内で運行する事業者)	ヒアリングシートによる調査	R7.2
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・意向等の把握	庁内関係各課		

①交通事業者ヒアリングの主要調査項目

調査項目	調査内容	
1.市内における事業概要	鉄道	・駅の問題課題 ・駅利用者意見 ・鉄道以外の事業 ・人員確保策
	路線バス	・車両、人員 ・利用状況 ・収支状況 ・利用者意見
	観光・貸切バス	・車両、人員 ・定期的な運行 ・利用者数
	タクシー	・車両、人員 ・利用状況
	シェアサイクル	・利用状況 ・利用者意見 ・問題課題
2.コロナ禍の影響	・利用者数、運行経費等	
3.今後の事業予定	・今後の事業、運行サービスについて ・ライドシェアや新たな交通に対する考え(タクシー) ・市の施策等への意見	

②庁内関係課ヒアリングの主要調査項目

調査項目	調査内容
1.人の移動や物の輸送に関する事業、計画	・事業、計画内容
2.まちづくりや移動に関する懸案事項、課題	・変更の予定 ・計画推進上の問題、課題
3.地域公共交通計画策定について	・考慮すべき施策、計画、構想 ・その他要望

2. 調査結果

(1) 交通事業者ヒアリング

交通事業者ヒアリングの結果は以下に示すとおりです。

■交通事業者ヒアリング結果概要

調査項目	回 答
1. 市内における 事業概要	【鉄道】 ・市内駅の問題点や課題はない（市外となるが朝霞台駅はこれまで一部にエレベーターなし、ホーム柵なし） ・鉄道事業の他に駐車場や駐輪場、商業施設の運営あり（グループ会社による運営含む） ・<u>労働力不足への対応は必要な状況</u> 【バス】 ・市内路線バスの運行には、実際に運行している車両や乗務員以外にも、予備車や乗務員の休みを考慮すると、相当数が必要となる ・運行本数や運行時刻に関する問い合わせや要望が多い 【タクシー】 ・使用車両はセダンタイプや UD タイプの車両 ・乗車が多い地点は鉄道駅、降車が多い地点は鉄道駅の他に病院等 ・<u>タクシー車両が不足するのは概ね明け方～朝の時間帯が多い</u> 【シェアサイクル】 ・ステーションの新規拡大やラック数の増設に関する意見あり ・課題として、<u>交通結節点における増設拡大、公共用地・病院・大型施設への設置、市境（練馬区、西東京市、東久留米市）の空白地補填、バス事業との協業</u>
2. コロナ禍の 影響	【鉄道・バス】 ・利用者数は減少 【バス】 ・運行経費は増加しており、今後も増加していくことが想定される 【タクシー】 ・利用者数、運転手数の増減は事業者によって異なる ・運行経費は概ね増加傾向
3. 今後の 事業予定	【鉄道】 ・市内駅の開発や改良に関する予定あり 【バス】 ・乗務員数が減少していくと、現在の路線を維持していくことは困難 ・<u>担い手不足により公共交通全体の輸送力が減少していくことを踏まえると、交通モードの棲み分けをより明確に進める必要</u>があると考え 【タクシー】 ・ライドシェアへの対応については事業者によって対応が分かれる ・市で<u>新たな交通（デマンドタクシー等）を導入する場合、何らかの影響は出る</u>と考え 【シェアサイクル】 ・4 月に料金改定予定 ・<u>サイクル&バスライドの導入はできないか</u>

(2) 庁内関係課ヒアリング

庁内関係課ヒアリングの結果は以下に示すとおりです(いずれも該当なしであったものを除く)。今後、方針や施策・事業等を検討する際には、本結果を踏まえ、他の計画・事業と連携・整合を図るとともに、公共交通が担うべき役割・範囲についても検討をしていきます。

■庁内関係課ヒアリング結果(1/6)

		政策課	シティプロモーション課
1. 人の移動 や物の輸 送に関す る事業・計 画につい て	①事業・計画	第5次新座市総合計画前期基本計画 (施策領域:都市づくり、公共交通網及 び道路)	第2次シティプロモーション方針
	②上記の具体的 な内容	第5次新座市総合計画前期基本計画 (施策領域:都市づくり) 都市高速鉄道 12 号線の延伸実現及 びスマートインターチェンジの設置に向 けたまちづくりの検討 第5次新座市総合計画前期基本計画 (施策領域:公共交通網) 公共交通網の充実として、都市高速鉄 道 12 号線の延伸、鉄道・バスの利用環 境向上、駅や周辺施設のバリアフリー化 の推進 第5次新座市総合計画前期基本計画 (施策領域:道路) 道路交通網の整備として、道路環境の 改善・整備、幹線道路の整備	シティプロモーションにより、 新座市の知 名度を向上させ、関係人口・交流人口の 増加を目指している ため、その取組は、 市外からの人の移動につながる。市外に いる方に市に訪れていただき、市の魅力 を知っていただくことで市外から新座市 への人の移動、定住人口の増加を目指 している。 例:知名度向上につながるような様々な 情報媒体で魅力を PR する(広報紙、新 聞、テレビ、ラジオ、SNS 等)。企業や学 校等と連携をする。イベントを開催する。 市外のイベントに参加し、シティプロモ ーション活動を行う等
2. まちづくり や移動に 関する懸 案事項・ 課題とな っている 事項等につ いて	①既往計画で今 後、変更を予定 している事案等		
	②懸案事項(計 画推進上の問題 点)、課題事項 等		テレビで取り上げられるなどすると知名 度が一時的に上がるが、継続的に注目 してもらうことが難しい。自治体のみでの 取組には限界がある。地道な PR 活動 が必要である。 企業や市民等との連携 が必要である。
3. 地域公共 交通計画 の策定につ いて	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)	本市では、超少子高齢社会を見据え、市 町村の「コンパクト」「スマート」「レジリ エント」の三つの要素を兼ね備えた持続 可能なまちづくりを埼玉県が支援する 「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」に 賛同し、令和6年1月30日付けて同プロ ジェクトにエントリーしています(別紙:新 座市版スーパー・シティプロジェクト)。 この中で、 本市が検討したい取組とし て、「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への自転車通 行空間の整備や交通・移動・交流環境 の向上」などを掲げており、今後具体化 に向けて検討していく必要があります。	第2次シティプロモーション方針
	②その他意見・ 要望等		

■庁内関係課ヒアリング結果（２／６）

		都市計画課	道路管理課
1. 人の移動 や物の輸 送に関す る事業・計 画につい て	①事業・計画	都市計画道路保谷朝霞線について	新座市道路整備基本計画
	②上記の具体的 な内容	西東京市境～産業道路までの区間につ いて事業化されているほか、産業道路以 北の区間についても、令和7年中に線形 の変更が予定されている。また、道路の 開通に合わせて、道場二丁目地区では 組合施行による区画整理事業の検討を 進めている。	上記計画に基づく街路事業及び市道拡 幅事業 ・街路事業・・・①保谷秋津線（市施行） ②東久留米志木線（本多工区）（市施 行）③ひばりヶ丘片山線（市施行）④放 射7号線（新堀及び栗原工区）（埼玉県 施行）⑤保谷朝霞線（野寺及び道場工 区）（埼玉県施行） ・市道拡幅事業・・・①市道第5号線（畑 中一丁目及び西堀三丁目）②市道第8 号線（野火止三丁目）
2. まちづくり や移動に 関する懸 案事項・ 課題とな っている 事項等につ いて	①既往計画で今 後、変更を予定 している事案等		現時点においては、変更予定はない。
	②懸案事項（計 画推進上の問題 点）、課題事項 等		・財政事情及び人員不足により、なかな か事業を推進することができない。 ・米軍の提供エリア内など、特殊な事情 により事業の推進を阻められている箇所 がある。
3. 地域公共 交通計画 の策定に ついて	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）	現在、新座市立地適正化計画の策定を 進めているところである。立地適正化計 画は、 <u>施設を集約する拠点を公共交通 で結び、その沿線に居住を誘導すること で効率のよい持続可能な都市構造への 転換を目指すものである。</u> それぞれの計 画が不整合なく実効性のあるものとなる よう、連携をお願いする。	公共交通計画の策定においては、道路 の整備ということも非常に重要と考えら れるため <u>「新座市道路整備基本計画」について 考慮いただきたい。</u>
	②その他意見・ 要望等		

■庁内関係課ヒアリング結果（3／6）

		公共施設マネジメント課	危機管理室
1. 人の移動 や物の輸 送に関す る事業・計 画につい て	①事業・計画		新座市地域防災計画
	②上記の具体的 な内容		帰宅困難者対策 (新座市地域防災計画の該当箇所を抜 粋したものを添付)
2. まちづくり や移動に 関する懸 案事項・ 課題とな っている 事項等につ いて	①既往計画で今 後、変更を予定 している事案等		令和7年度に新座市地域防災計画を改 定予定(帰宅困難者対策の部分に修正 が入るかは未定)
	②懸案事項(計 画推進上の問題 点)、課題事項 等		
3. 地域公共 交通計画 の策定につ いて	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)	当課では現在、新座市公共施設再配置 計画の策定を進めています。 地域公共交通計画の策定に当たっ ては、 <u>公共施設再配置計画との整合</u> を図 るようお願いします。	
	②その他意見・ 要望等		<u>帰宅困難者対策等の災害時の視点を 含めた計画の策定</u> をお願いしたい。

■庁内関係課ヒアリング結果（4／6）

		福祉政策課	介護保険課
1. 人の移動 や物の輸 送に関す る事業・計 画につい て	①事業・計画	第4次新座市地域福祉計画・新座市社 会福祉協議会地域福祉活動計画	新座市高齢者福祉計画・新座市介護保 険事業計画
	②上記の具体的 な内容	別添ファイルのとおり	高齢者の日常生活を支えるための移動 手段の確保について検討
2. まちづくり や移動に 関する懸 案事項・ 課題とな っている 事項等につ いて	①既往計画で今 後、変更を予定 している事案等		日常生活圏域ニーズ調査や新座市地 域公共交通会議の中で情報を収集し、 課題等を検討する。
	②懸案事項(計 画推進上の問題 点)、課題事項 等		
3. 地域公共 交通計画 の策定につ いて	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)		
	②その他意見・ 要望等		

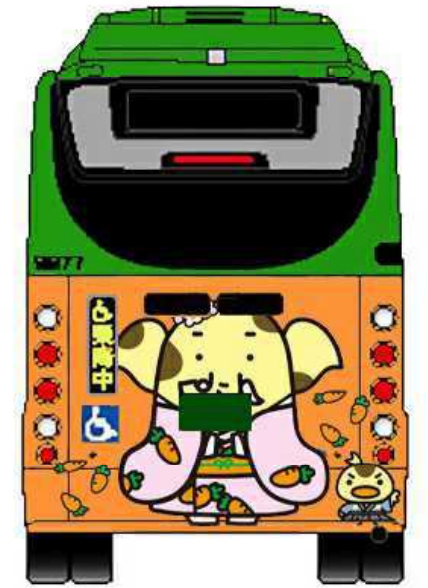
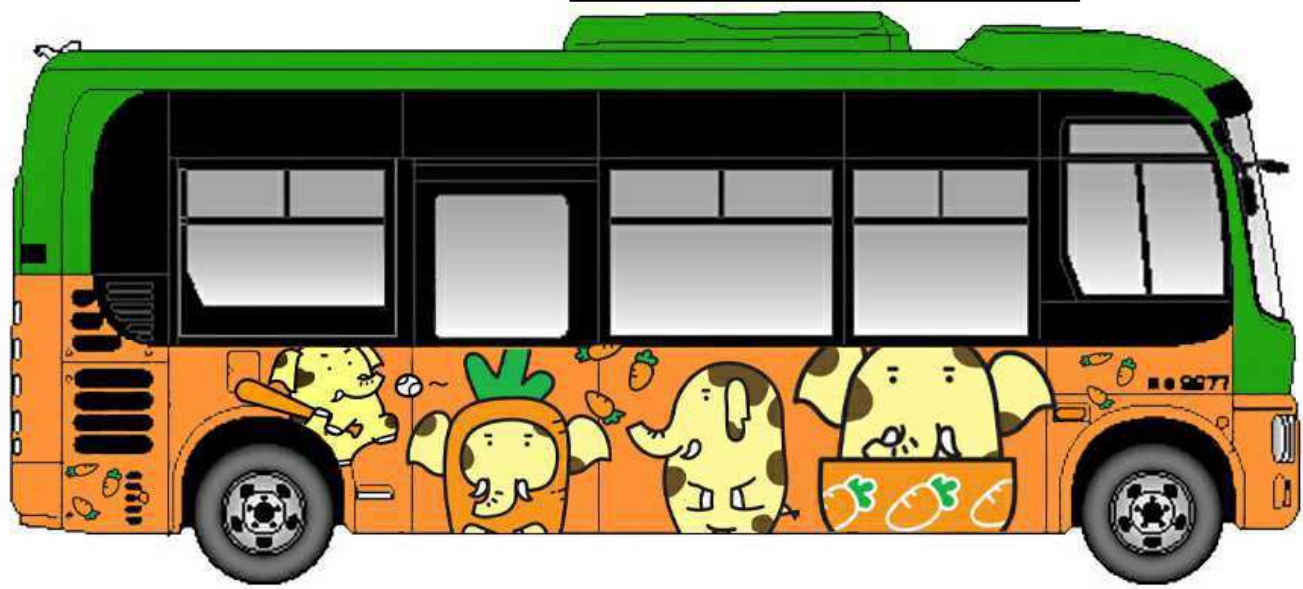
■庁内関係課ヒアリング結果（５／６）

		障がい者福祉課
1. 人の移動 や物の輸 送に関す る事業・計 画につい て	①事業・計画	事業：障がい者福祉の手引に記載 ほか、障がい者の社会参加のために、バス等の公共交通機関の利用料金の割引 や福祉有償運送制度による移送サービス等あり 計画：第6次新座市障がい者基本計画、第7期新座市障がい福祉計画、第3期新 座市障がい児福祉計画
	②上記の具体的 な内容	【事業】 ・居宅介護（通院等介助、通院等乗降介助）、重度訪問介護、同行援護、行動援 護、重度障がい者等包括支援 ・生活介護、短期入所、重度障がい者等包括支援、自立訓練、就労移行支援、就労 継続支援 A 型・B 型に係る送迎 ・児童発達支援、放課後等デイサービスに係る送迎 ・生活サポート事業（市の登録を受けたサービス団体が、外出、送迎などを提供） ・福祉タクシー利用券、自動車燃料費補助金又は鉄道・バス利用料補助金 ・移動支援事業（社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動等の社会参加のため の外出の支援） ・移送サービス事業（寝台専用車両による移送サービスの費用補助） ・全身性障がい者介護人派遣事業（外出時の移動の介助） ・日中一時支援事業（一時的に施設を利用してもらい、見守り、社会適応訓練及び 送迎などのサービスを提供） ・障がい者入浴援護事業（移動入浴車による入浴援護） ・寝具乾燥車派遣事業（寝具乾燥サービス業者が家庭を訪問して実施） ・意思疎通支援事業（手話通訳者、要約筆記者等の派遣） 【計画（基本計画）】 基本方針4において、安全・安心な福祉のまちづくりの推進を掲げており、交通政策 課該当事業は、次のとおりです。 4-3-①歩行環境の整備 4-3-②公共交通機関の事業者への要望 重点施策は、次の2つになります。 8-2-① 移動に関する支援の充実 8-3-① 情報アクセシビリティ・コミュニケーション支援の推進 【計画（福祉計画）】 上記の具体的な事業について、分野ごとに、障がい福祉サービスの見込量、具体 的には数値目標（成果目標）、サービスの見込量と確保策を掲げています。
2. まちづくり や移動に 関する懸 案事項・ 課題とな っている 事項等につ いて	①既往計画で今 後、変更を予定 している事案等	基本計画は6年に1回、福祉計画は3年に1回、計画策定となります。 国又は埼玉県計画、指針等に倣って定めるものとなりますので、国又は埼玉県の 施策に応じ、また、策定年度における社会情勢等により、位置付ける事項に変更が 生じる場合があります。
	②懸案事項（計 画推進上の問題 点）、課題事項 等	計画書153頁に掲載していますが、「障がい者の将来推計」の値に現れているとお り、 障がい者数は、増加傾向が続いています （本市全体の人口推計は、今後減る一 方であり、逆の動きをしています。「新座市人口ビジョン」の伸び率・割合と比較）。 このため、支援を必要とする対象者が増えることは、補助事業等の財政的な負担が 生じることのほか、利用者のニーズの増加に伴い、市内で開業する障がい福祉サ ービス事業所の増加等が考えられます。実際、本市においては、児童発達支援事業 所、放課後等デイサービス事業所が急激に増加しています。 その一方で、事業者の質が問題となっていることや、事業所職員の高齢化に伴い、 事業の担い手が減っていく傾向が懸念されています。障がい福祉サービスに関し、 需要と供給に課題があります。
3. 地域公共 交通計画 の策定に ついて	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）	上記に掲げた事業・計画との整合性について図っていただき、素案の策定に当た っては、関係各課として、意見照会を行っていただきたいと考えています。 また、附属機関において、当課関連事業に関する意見が出たときには、情報共有を お願いします。
	②その他意見・ 要望等	

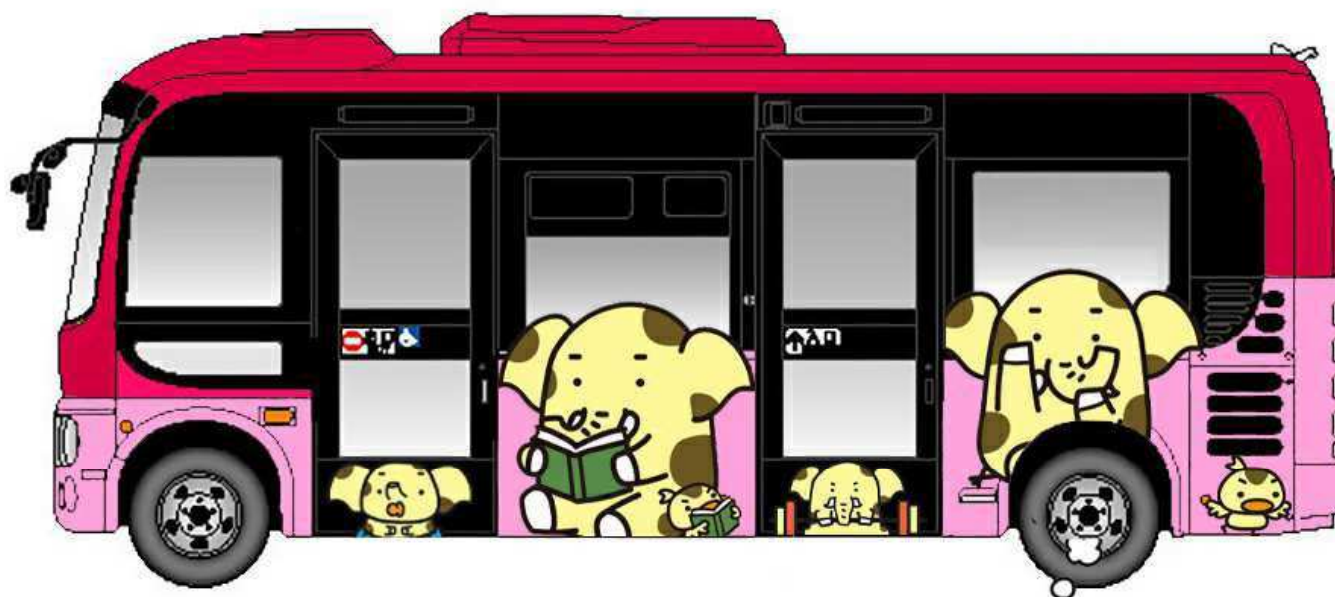
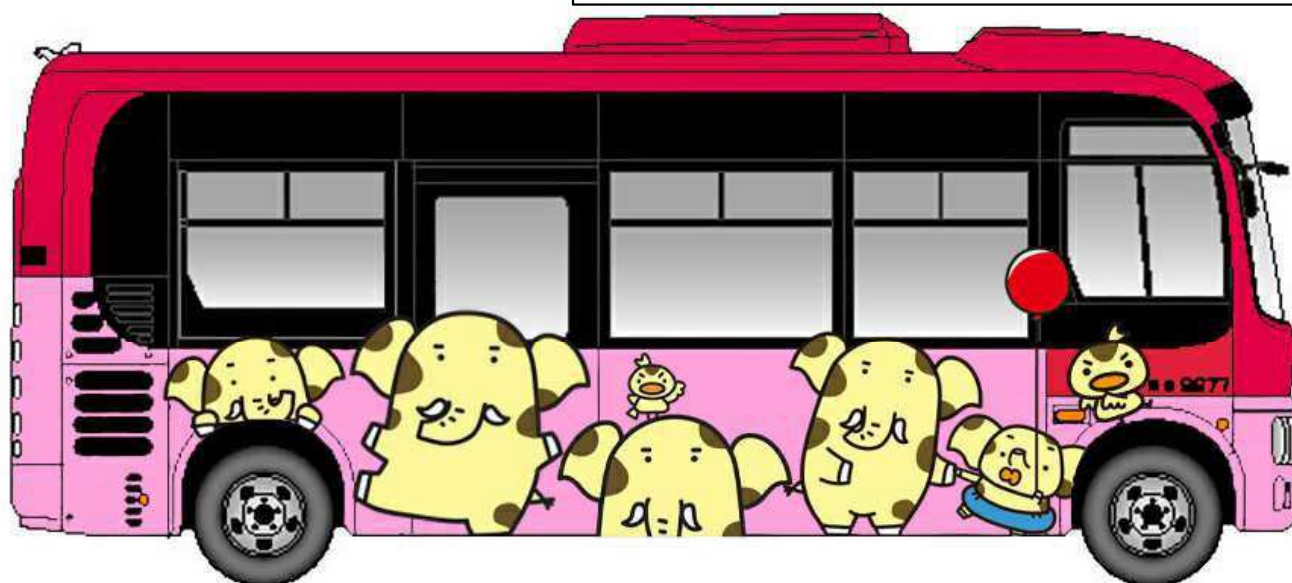
■庁内関係課ヒアリング結果（6／6）

		環境課	教育総務課
1. 人の移動 や物の輸 送に關する事業・計 画について	①事業・計画	家庭系一般廃棄物の収集運搬事業（第3次新座市一般廃棄物処理基本計画）	・学校メール便
	②上記の具体的な内容	家庭ごみについて一般廃棄物の収集運搬を行うもの ・可燃ごみ（週2回） ・リサイクル資源（週1回） ・不燃ごみ、有害ごみ（2周回） ・粗大ごみ（随時） ・ふれあい収集 ・動物死体回収	定期的に市役所と学校を往復し、文書等を運搬している。（資料なし）
2. まちづくり や移動に 關する懸 案事項・ 課題とな っている 事項等について	①既往計画で今後、変更を予定している事案等		
	②懸案事項（計画推進上の問題点）、課題事項等		
3. 地域公共 交通計画 の策定について	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）	カーボンニュートラルの推進を図る観点から、 <u>電動車の導入など、温室効果ガス排出量の削減に資する施策を積極的に取り入れていただければと存じます。</u>	
	②その他意見・要望等		

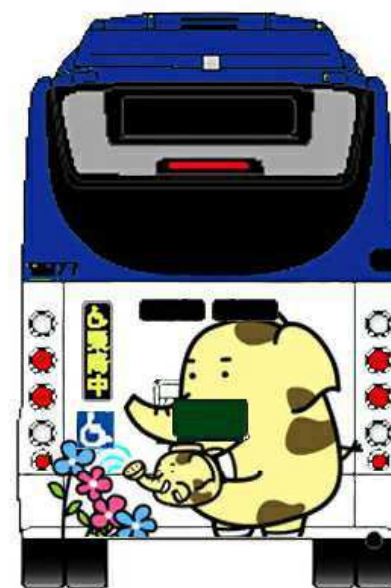
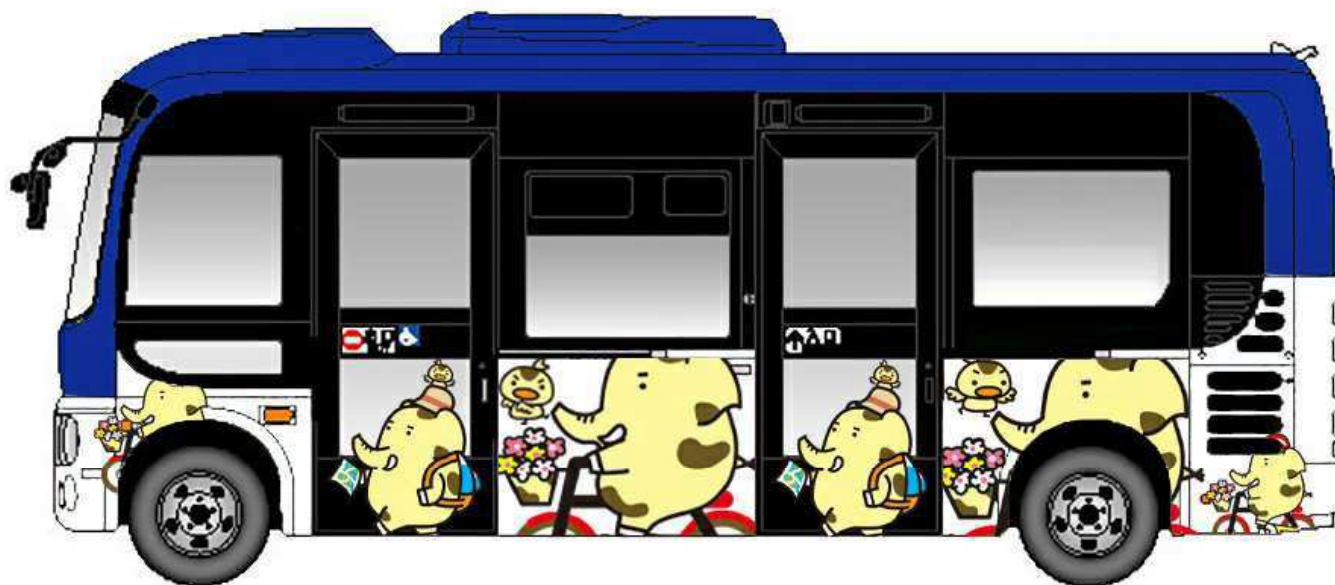
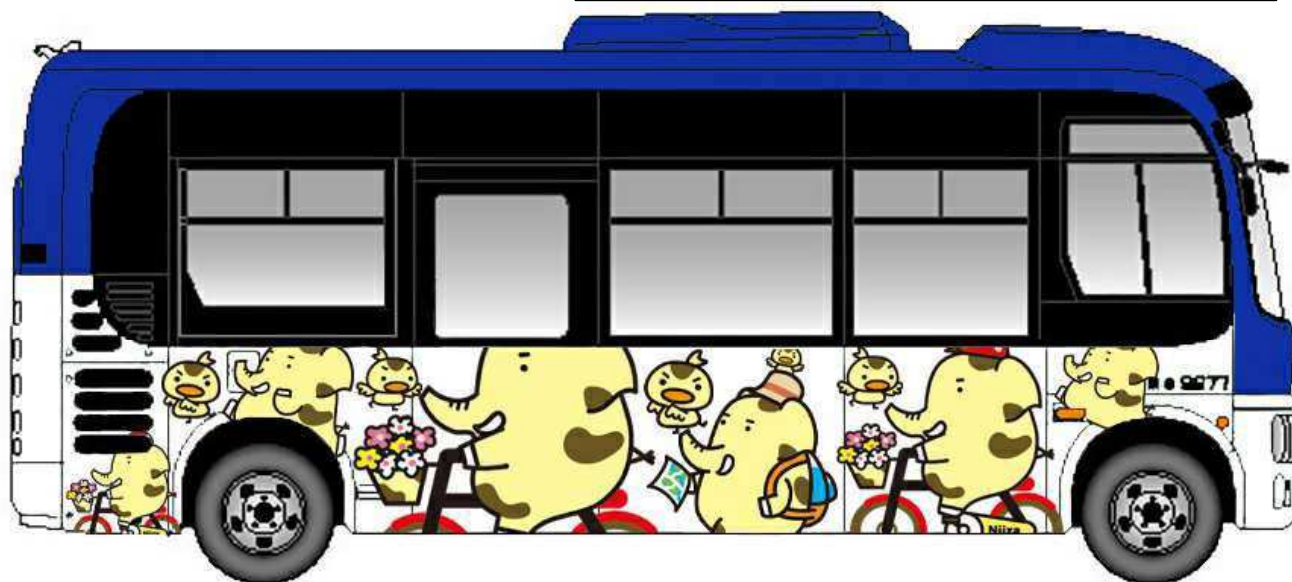
清瀬コース



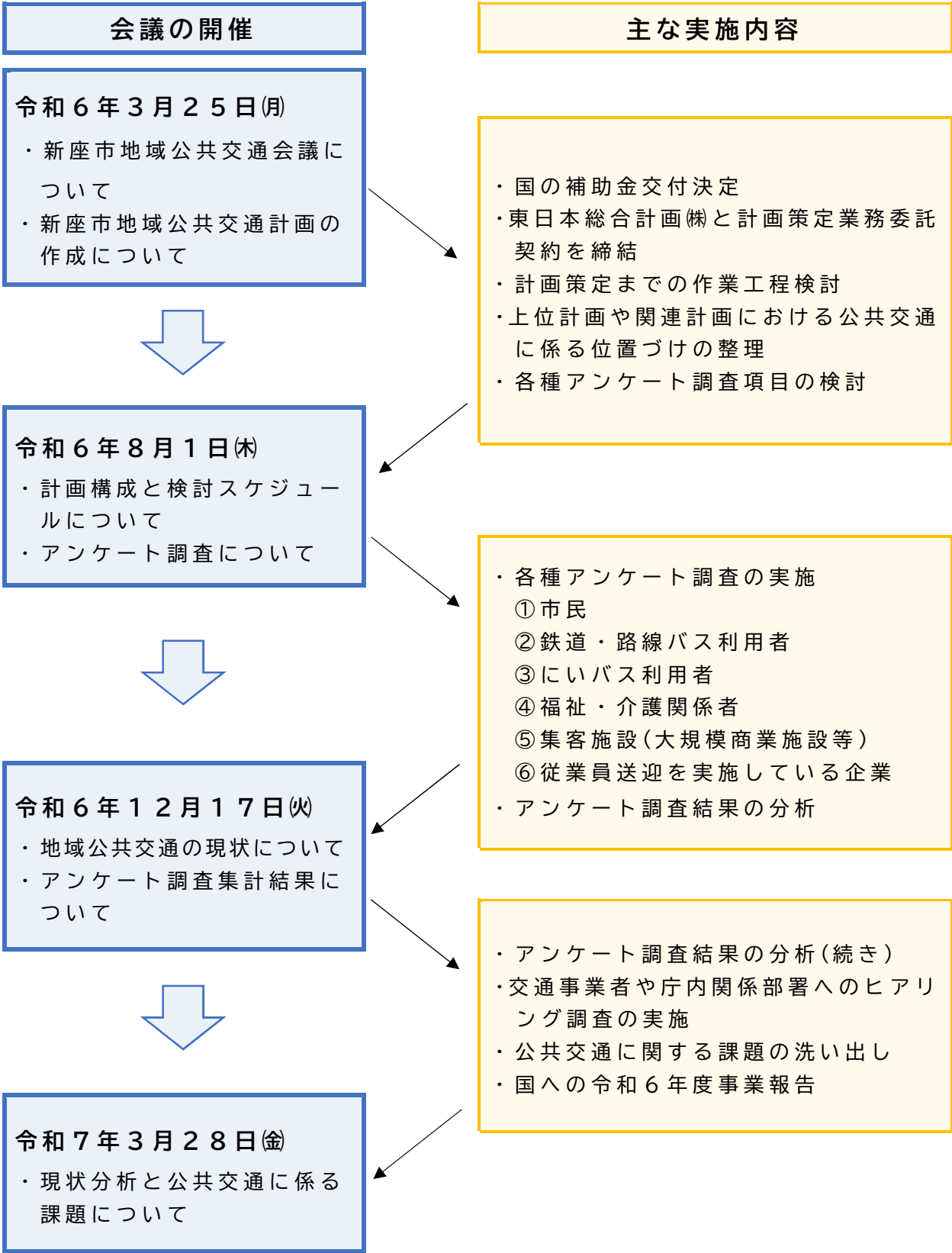
ひばりヶ丘コース



東久留米コース



◎これまでの取組概要



第4回新座市地域公共交通会議

報告（4）令和7年度のスケジュール及び推進体制

令和7年3月

新 座 市

I. 推進体制

地域住民・学識経験者・交通事業者・行政等の関係者で構成する「新座市地域公共交通会議」とともに、下部組織として学識経験者・交通事業者・行政の関係者で構成する「交通事業者部会」を新たに立ち上げ、実効性のある計画策定に取り組んでいきます。

会 議 名	構成組織	役割 等
地域公共 交通会議	有識者、公共交通事業者（鉄道・バス・タクシー）、運輸局、警察、県交通政策課、県土整備事務所、乗用自動車協会、バス協会、社会福祉協議会、障害者を守る会、高齢者相談センター、市民代表、市関係部局（まちづくり未来部、総合福祉部、いきいき健康部、インフラ整備部）、事務局	・地域公共交通計画の策定 ・地域公共交通計画の実施に関する協議及び連絡調整 ・地域公共交通計画に位置づけられた施策・事業の進捗管理 ・一般旅客自動車運送事業等に関する協議 など
交通事業者 部会	有識者、交通事業者（バス・タクシー）、市担当部局（まちづくり未来部）、事務局	・地域公共交通計画の実施に関する専門的な協議及び連絡調整（運行計画、運行実績 等） ・地域公共交通計画に位置づけられた施策、事業の進捗管理 ・交通事業者間の意見交換、連絡調整 など

※必要に応じて「運賃部会」を組織化

■地域公共交通会議の機能

新座市地域公共交通会議は、「道路運送法」と「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定される機能をあわせ持つ二法協議体として設置、運営しています。

組織名	根拠法	主な協議事項	役 割
法定協議会	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	・地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な事項 ・道路運送法の各種特例	交通施策に取り組む際、個別の協議・調整が必要なく、協議会の場で応諾を受けることができる。交通事業者等による協議会の参加応諾義務、協議結果に対する尊重義務が課せられる。
地域公共交通会議	道路運送法施行規則	・乗合旅客運送の様態（路線定期・不定期、区域） ・運賃・料金等に関する事項 ・自家用有償旅客運送の必要性、交通事業者による困難性 ・旅客から収受する対価に関する事項 等	バス事業の安全かつ安定的な供給を行うため、当該サービスの必要性について合意形成を行う場。協議が調った場合は許認可等に関する特例適用を受けることができる。

2. 令和7年度のスケジュール

次年度（令和7年度）は、以下の検討スケジュール（案）に即して進めていきます。

■令和7年度検討スケジュール（案）

		令和7年									令和8年			備考
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
3章 地域公共交通計画の 基本方針・将来像														
4章 計画目標・KPI														
5章 導入施策・事業														
6章 計画達成状況の把握														
7章 計画推進に向けて														
計画とりまとめ														
■パブリックコメント														
■課題地域対応														
会議	事業者部会													
	地域公共交通会議													

■令和7年度 会議の開催予定（案）

会議回	時期	検討内容
第4回	6月頃	地域公共交通計画の基本方針・将来像について 計画目標・KPIについて
第5回	9月頃	導入施策・事業について
第6回	11月頃	計画達成状況の把握について 計画素案について（パブリックコメントの実施について）
第7回	3月頃（状況により書面開催）	パブリックコメントの実施結果について 計画案について

3. 交通事業者部会について

■構成員(案)

No.	区分 (条例第3条第2項)	氏名	備考
1	学識経験者 (第5号)	板谷 和也	流通経済大学経済学部教授
2	公共交通事業者等の代表者(第1号)	秦野 凌	西武バス株式会社計画部計画課長
3		山科 和仁	東武バスウエスト株式会社 運輸統括部副部長
4		浅野 ルリ子	新座交通株式会社本社営業所
5		須田 超一	有限会社志木合同タクシー代表取締役
6		内田 雄一郎	三和富士交通株式会社取締役 (埼玉営業所所長)
7		小山 浩	昭和交通株式会社総務課長
8	市職員(第7号)	廣澤 真吾	新座市まちづくり未来部長

■新座市地域公共交通会議交通事業者部会設置要綱(案)

(設置)

第1条 この要綱は、新座市地域公共交通会議(平成26年新座市条例第6号。以下「条例」という。)第8条の規定に基づき、新座市地域公共交通会議交通事業者部会(以下「部会」という。)の設置に関し、必要な事項を定める。

(所掌事項)

第2条 部会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 地域公共交通計画の実施に関する専門的な協議及び連絡調整に関する事項
- (2) 地域公共交通計画に位置付けられた施策・事業の進捗管理に関する事項
- (3) 前2号に掲げるもののほか、新座市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)の会長が必要と認める事項

(組織)

第3条 部会を組織する委員(以下「部会員」という。)は、交通会議の委員の中から交通会議の会長が指名する。

(任期)

第4条 部会員の任期は、交通会議の委員の在任期間とする。ただし、再任を妨げない。

2 部会員が欠けた場合の補欠部会員の任期は、前任者の在任期間とする。

(部会長)

第5条 部会に部会長を置き、部会に属する委員の互選によってこれを定める。

2 部会長は、会務を総理し、部会を代表する。

- 3 部会長に事故があるとき、又は部会長が欠けたときは、あらかじめ部会長が指名する部会員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 部会長は、部会の会議を招集し、その議長となる。

- 2 部会は部会員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 部会の議事は、出席した部会員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 部会は必要があると認めるときは、関係者に対し、出席を求めて説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(代理)

第7条 条例第3条第2項各号に規定される部会員に代わり、その者の職務を代理又は補佐する者は、議事に参与し、又は決議の数に加わることができる。

(協議結果の報告)

第8条 部会長は、部会の協議結果について、交通会議に報告するものとする。

(庶務)

第9条 条例9条の規定は、部会の庶務について準用する。

(雑務)

第10条 この要綱に定めるもののほか、部会の運営に関し必要な事項は、部会長が部会に諮って別に定める。

附 則

この要綱は、令和7年3月28日から施行する。

事務局

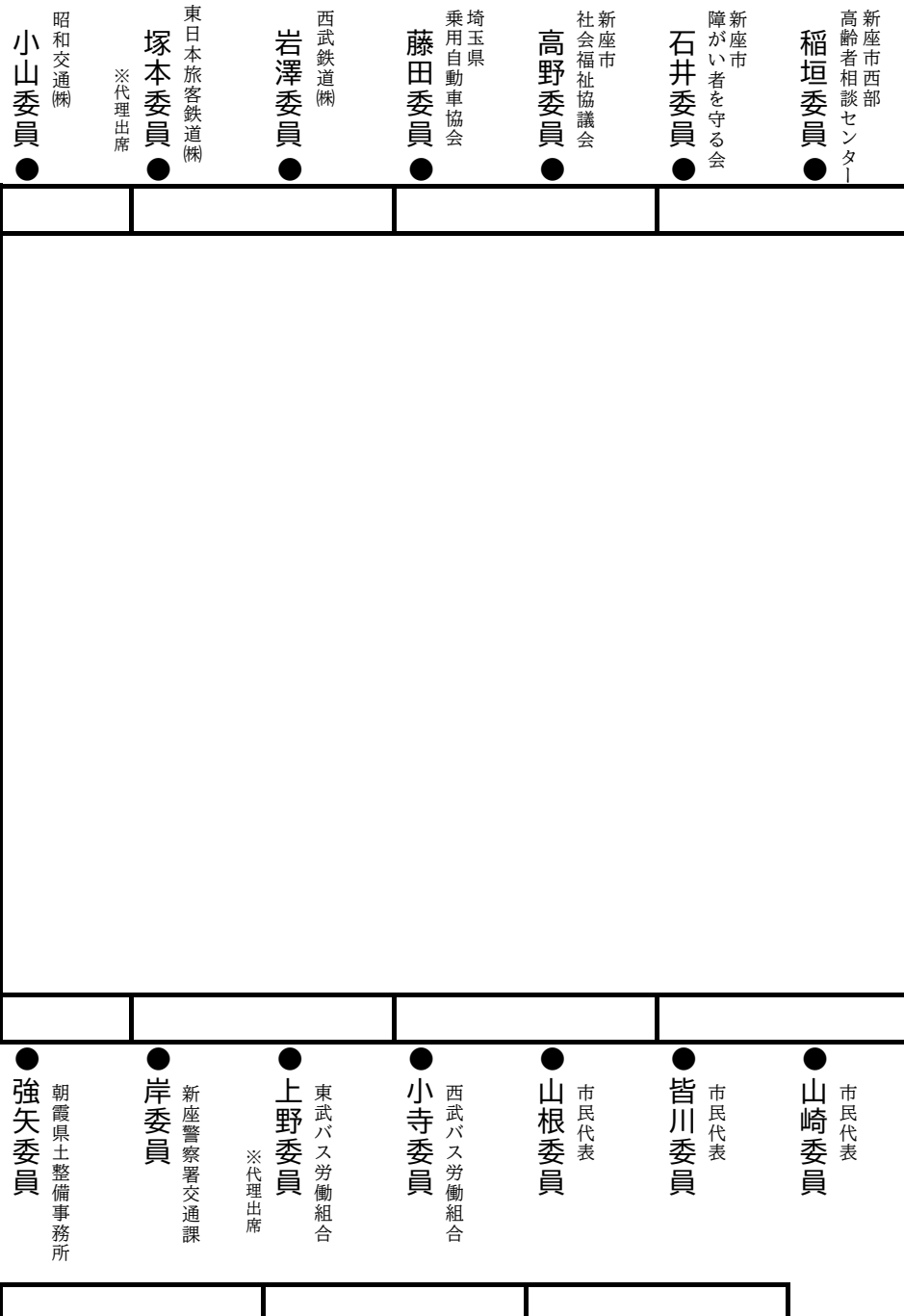
コンサル事業者

出入口

出入口

傍聴席

出入口（受付）



小山委員

昭和交通(株)

塚本委員

※代理出席

東日本旅客鉄道(株)

岩澤委員

西武鉄道(株)

藤田委員

埼玉県
乗用自動車協会

高野委員

新座市
社会福祉協議会

石井委員

新座市
障がい者を守る会

稲垣委員

新座市西部
高齢者相談センター

(有)志木合同タクシー
須田委員

新座交通(株)
浅野委員

東武バスウエスト(株)
山科委員

西武バス(株)
秦野委員

流通経済大学経済学部
板谷会長

新座市まちづくり未来部
廣澤委員

新座市インフラ整備部
山本委員

新座市いきいき健康部
平野委員

新座市総合福祉部
伊藤委員

埼玉県交通政策課
島根委員

強矢委員

朝霞県土整備事務所

岸委員

新座警察署交通課

※代理出席

上野委員

東武バス労働組合

小寺委員

西武バス労働組合

山根委員

市民代表

皆川委員

市民代表

山崎委員

市民代表

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

2 8 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、4 月 1 1 日までに 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