

第5回新座市地域公共交通会議 次 第

日 時 令和7年6月23日（月）
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) 新座市地域公共交通計画の作成について 資料1

ア 基本方針・将来像について

イ 計画目標について

(2) 課題地域への対応について 資料2

4 報告事項

現行計画（地域公共交通システム計画）の評価について 資料3

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6月23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 計画部長兼計画課長	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	川 村 英 輝
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	古 川 雄 哉
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5回新座市地域公共交通会議

議題（Ⅰ）新座市地域公共交通計画の作成について

- ・基本方針・将来像について
- ・計画目標について

令和7年6月

新 座 市

目 次（案）

1 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	
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
1. 基本理念と方針	1
2. 本市における公共交通の役割	6
3. 公共交通の将来像	7
4 章 計画目標	12
1. 将来像の実現に向けた計画目標	12
5 章 施策・事業（アクション）	14
※計画書の構成案のみ	
1. 公共交通施策体系	14
2. 施策・事業	15
3. 実施スケジュール	16
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）	
3. KPI	
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

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。

3章 基本的な方針

1. 基本理念と方針

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

(1) 基本理念

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

地域公共交通には、公共施設、医療福祉施設、商業施設等の生活利便施設に円滑にアクセスできる交通網の一体的な形成が求められています（コンパクト・プラス・ネットワーク）。将来にわたって、市民生活を支える持続可能な地域公共交通サービスを構築するため、本計画の基本理念を以下のとおり設定し、市民や地域、交通事業者、企業などと連携して進めていきます。

まちづくりの目標（第5次新座市総合計画）

将来都市像：未来もずっと 暮らしにプラスが生まれる豊かなまち にいざ

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

まちづくり方針 (新座市立地適正化計画<作成中>)

次世代につなぐ コンパクトで 安心な暮らしやすいまち 新座

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

公共交通の課題

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

公共交通の基本理念（案）

⇒以下の案を参考に設定

A案：誰もが便利で快適に移動でき、持続可能な地域公共交通（現行計画を継承）

B案：ひと・まち・未来を支え（つなぎ）、便利で快適に移動できる公共交通

■公共交通の基本理念・各案の考え方

A案：誰もが便利で快適に移動でき、持続可能な地域公共交通（現行計画を継承）

現行計画（地域公共交通システム計画：R4.5）を継承する案

- ・『利便性の高い地域公共交通』
 - ⇒高齢者等の交通弱者が便利で安心して移動できる地域公共交通の実現
 - ⇒市内を自由に移動できる地域公共交通網の構築
- ・『持続可能な地域公共交通』
 - ⇒効率的な地域公共交通の運行の実現
- ・『人・環境にやさしく、便利で快適な地域公共交通』
 - ⇒わかりやすく利用できる地域公共交通の実現
 - ⇒環境改善に資する地域公共交通の推進
 - ⇒安全・安心・快適に利用できる地域公共交通の実現

B案：ひと・まち・未来を支え（つなぎ）、便利で快適に移動できる公共交通

総合計画の「未来」「豊かなまち」、立地適正化計画の「つなぐ」、現行計画の「便利で快適に移動」のキーワードを包括した案

- ・『ひと・まち・未来を支え（つなぎ）』
 - ⇒公共交通サービスを享受する「ひと」と「ひと」を結ぶことで「まち」が発展し、さらには「未来」へと結んでいく“つなぎ”としての役割を発揮
- ・『便利で快適に移動できる』
 - ⇒高齢者等の交通弱者を含めた誰もが、心安らかに便利で豊かな生活を送ることができるような移動環境を提供

(2) 基本方針

基本方針1：便利で移動しやすい公共交通網の構築

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

公共交通を利用して移動したくても、路線の複雑化や、希望する移動時間と時刻表とのミスマッチ、乗り換えの煩雑さ等により、利用しづらく利用者数の減少傾向が続いている状況のため、公共交通を維持していくことが難しくなることが懸念されます。

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

基本方針2：新たな技術の活用による利便性の向上

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

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

そうした動きを注視し、本市においても新たな技術を積極的に取り入れていくこととし、基本方針2として「新たな技術の活用による利便性の向上」を掲げることとします。

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

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

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

基本方針4：市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通

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

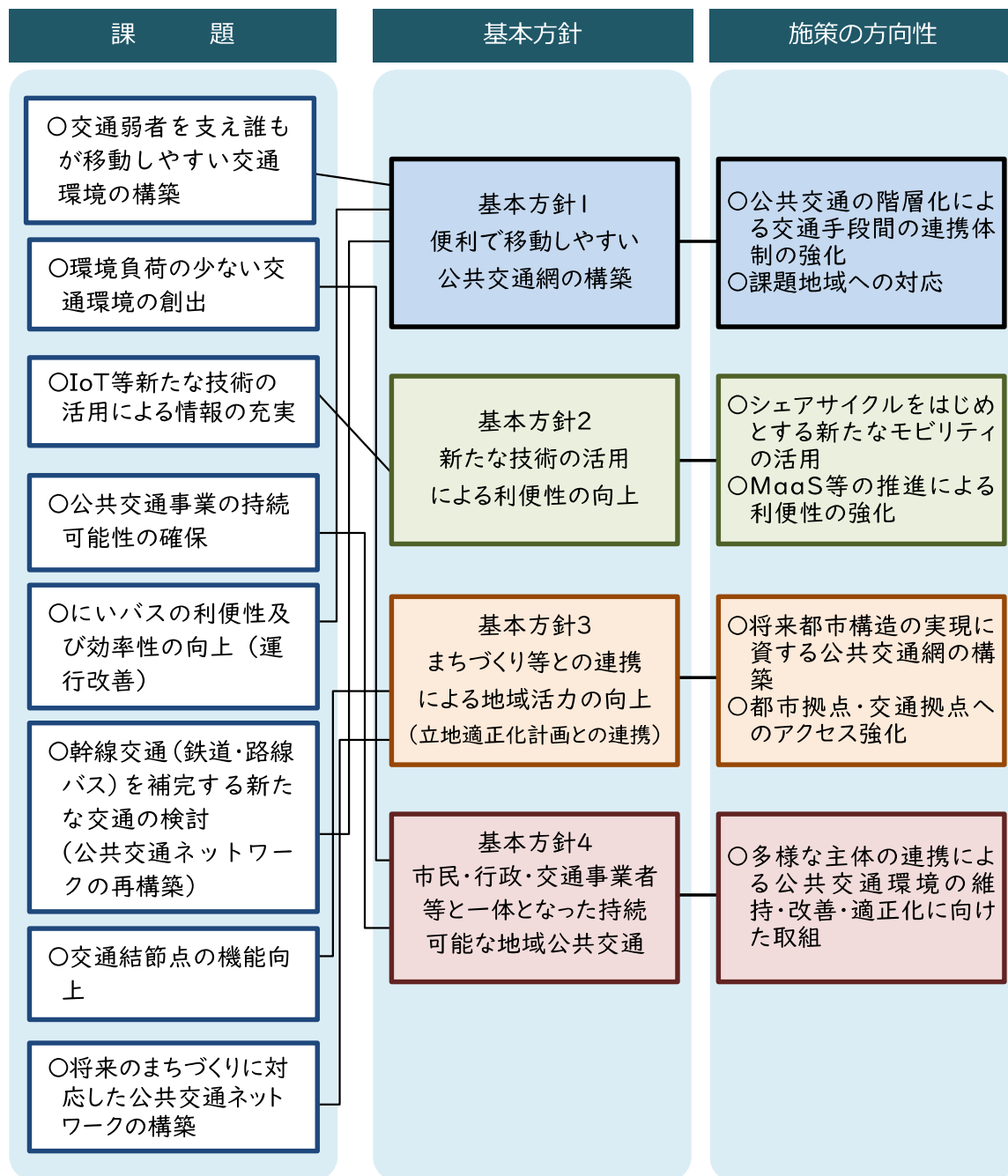
また、相互扶助の観点から、地域にとって望ましい交通サービスを地域住民自らが主体となって考えて移動手段を確保する仕組みや環境負荷の低減に資する公共交通のあり方について検討をする必要があります。

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

公共交通の基本理念

A案：誰もが便利で快適に移動でき、持続可能な地域公共交通（現行計画を継承）

B案：ひと・まち・未来を支え（つなぎ）、便利で快適に移動できる公共交通



基本方針 1 便利で移動しやすい公共交通網の構築

基本的な考え方

高齢者をはじめとする誰もが、いつでも迷わず安心して利用でき、日常生活の移動手段として活用できる公共交通環境を創出します。

施策の方向性

- 公共交通の階層化による交通手段間の連携体制の強化
- 課題地域への対応

基本方針 2 新たな技術の活用による利便性の向上

基本的な考え方

交通DX・GX等の新たな技術の活用により、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通環境を創出します。

施策の方向性

- シェアサイクルをはじめとする新たなモビリティの活用
- MaaS等の推進による利便性の強化

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

基本的な考え方

コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づき、居住や医療・福祉・商業等の都市機能との連携により、利便性の高い地域公共交通ネットワークを構築し、地域活力の創出に寄与します。

施策の方向性

- 将来都市構造の実現に資する公共交通網の構築
- 都市拠点・交通拠点へのアクセス強化

基本方針 4 市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通

基本的な考え方

市民や地域、交通事業者、企業などが公共交通の利用促進に対する意識を持ち、相互協力の体制を構築することで、持続可能な地域交通サービスを推進します。

施策の方向性

- 多様な主体の連携による公共交通環境の維持・改善・適正化に向けた取組

2. 本市における公共交通の役割

基本理念の実現に向けては、公共交通の類型化を踏まえ幹線機能と支線機能に分類し、機能ごとの役割を明確化し、これに基づいて交通サービスを適宜配置することが必要です。

鉄道及び路線バス（幹線）を補完するものとして、にいバス（コミュニティバス）に限らず、新たな交通モビリティの導入や施設送迎バスとの連携等（支線）を検討します。

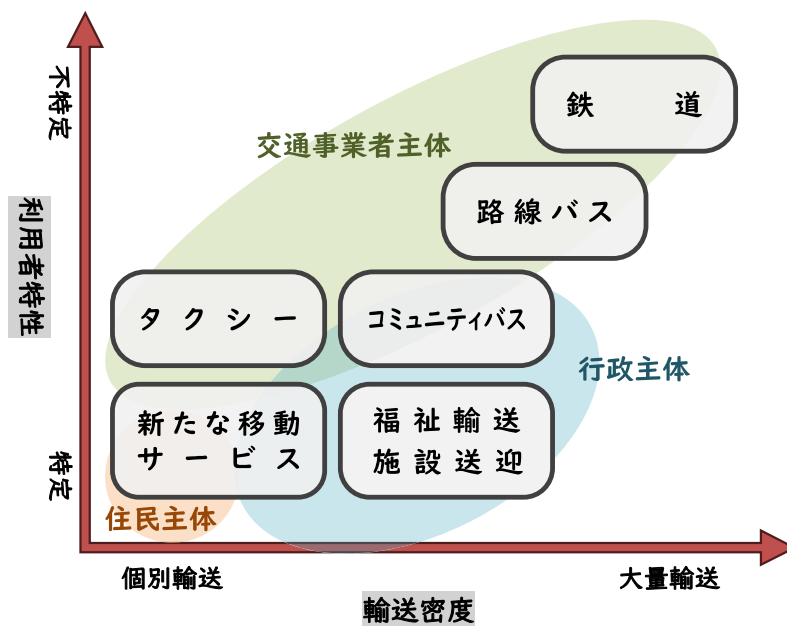
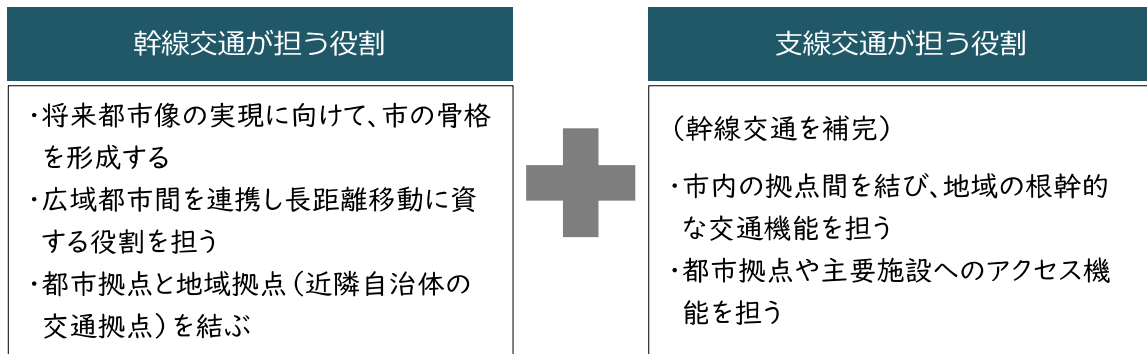


図 公共交通サービスの類型化

3. 公共交通の将来像

(1) 基本的な考え方

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

本市では、以下の点を考慮し公共交通ネットワークを構築します。

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

(2) 公共交通ネットワーク

本市の将来都市構造の実現に向け、「幹線＋支線」システムの考え方や役割分担に基づいて、公共交通軸及び交通拠点を以下のようにし、公共交通ネットワークを構築します。

【地域公共交通軸】

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

【参考】現行計画

公共交通機関	機能分類	特性、役割
鉄 道	都市間幹線	・都心等、比較的長距離の移動を、速達性をもって連絡 ・将来都市構造を実現する上で市の骨格を形成する交通軸
路線バス (近隣市・市内拠点間連絡)	拠点間幹線	・幹線道路を走行し、新座市と近隣の都市、駅間の連絡、市内の拠点間の連絡など、地域の幹線的な交通軸 ・幅広い年齢層の移動手段
路線バス (市内主要施設への連絡)	市内幹線	・市街地内の住宅地から駅・施設アクセス、主要施設アクセス等、比較的需要規模が大きい地域・施設を連絡 ・幅広い年齢層の移動手段
コミュニティバス (にいバス)	支 線	・路線バスと一体となって市内の交通ネットワークを形成し、公共交通不便地域の解消、公共施設等へ連絡 ・福祉的な役割を担う移動手段
タクシー シェアサイクル	面的輸送	・路線バス・コミュニティバスを補完し、ドアツードアの移動ニーズに対応し、面的なサービス ・市内地区レベル及び近隣都市への短・中距離の移動を担う。

【交通拠点】

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

※都市拠点・行政拠点は都市計画マスタープラン及び立地適正化計画で定める拠点

■交通拠点の整備例

モビリティハブの整備イメージ



出典：2040 年道路の景色が変わる 国土交通省

バス待ちができる施設の登録制度



出典：埼玉県HP

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

駐車場を活用したシェアモビリティポートの事例



出典：さいたま市 シェア型マルチモビリティの取組

鉄道・バス待ちに利用できる商業施設の事例



出典：富山県HP

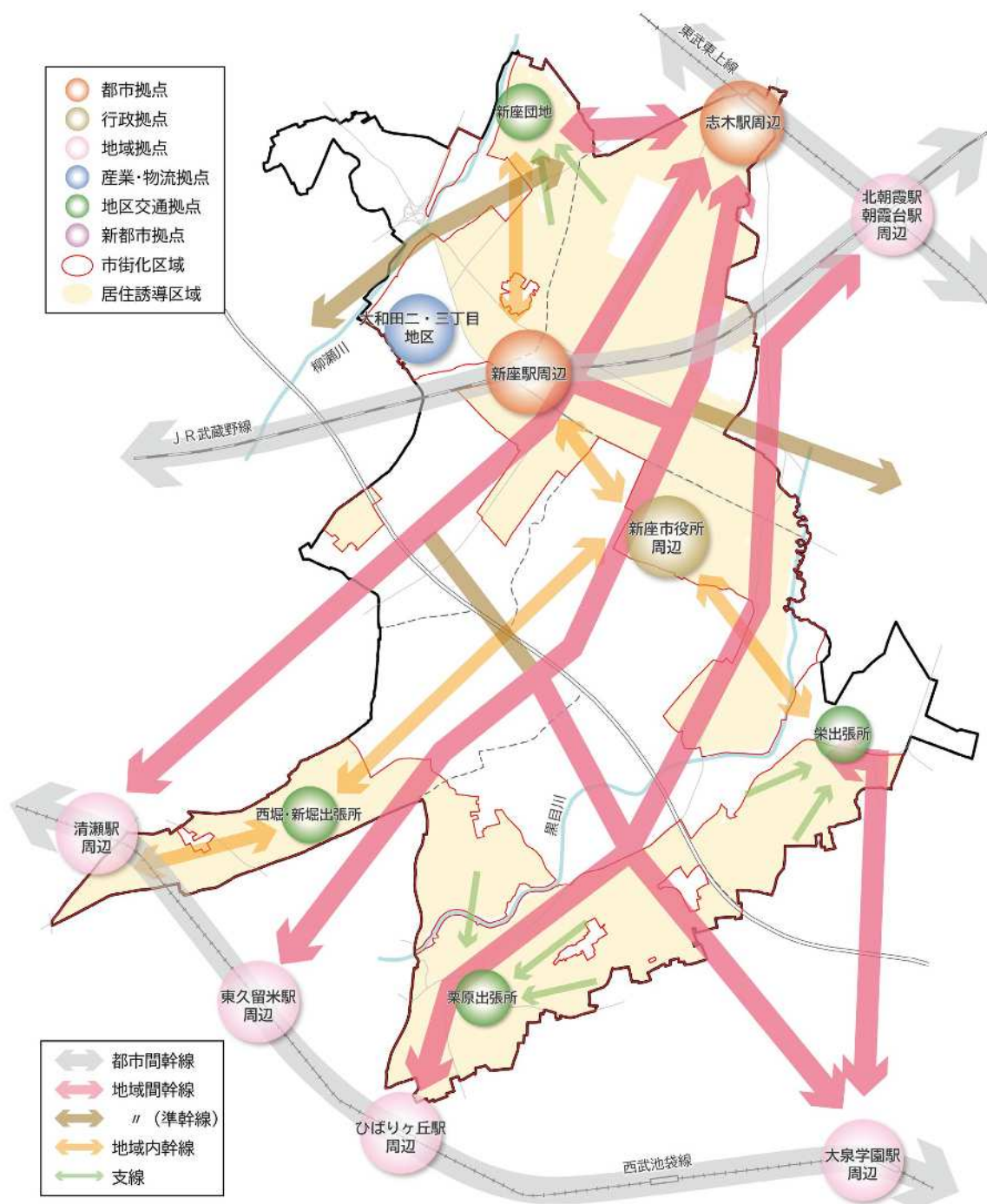


図 公共交通ネットワークのイメージ（短期）

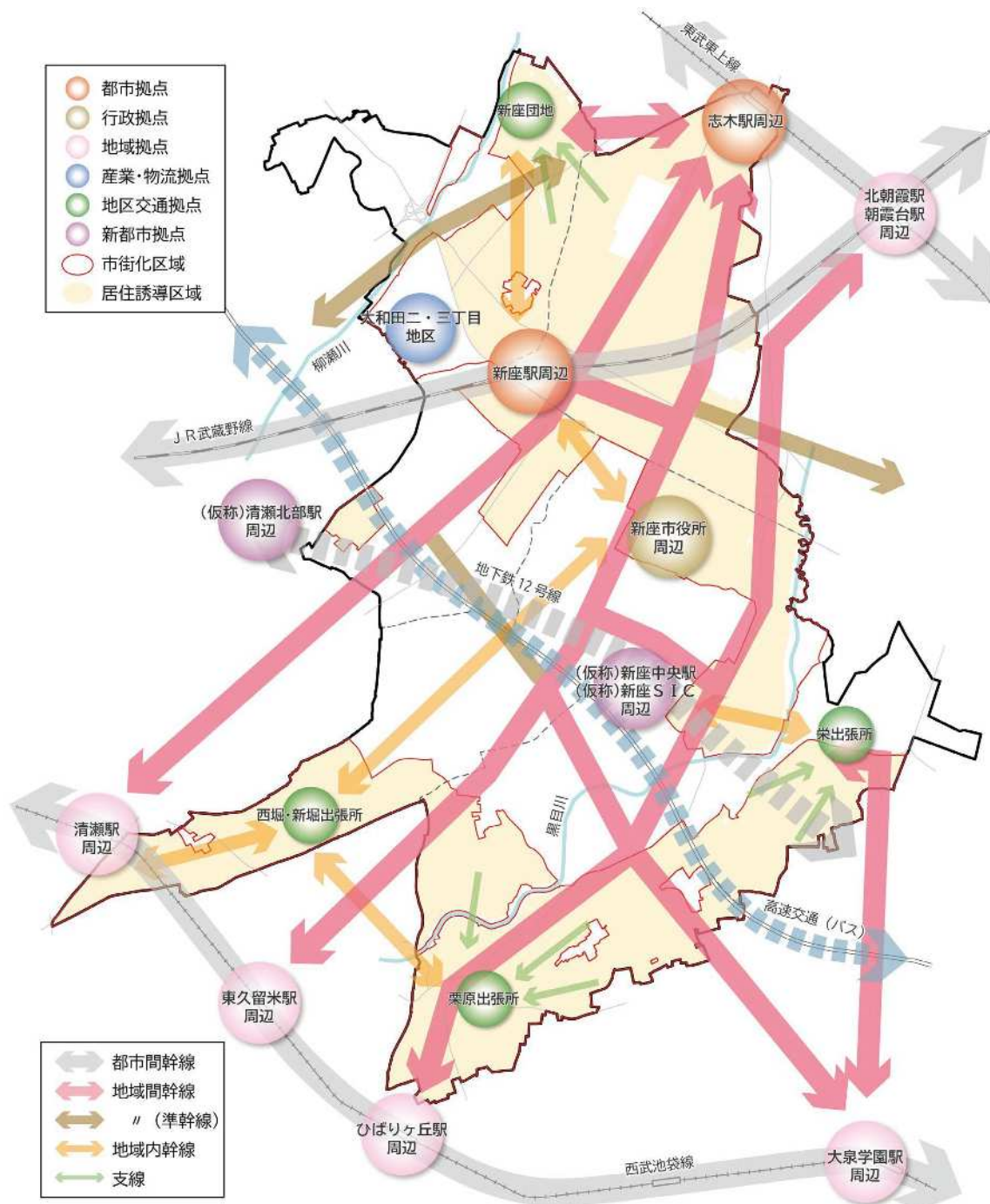
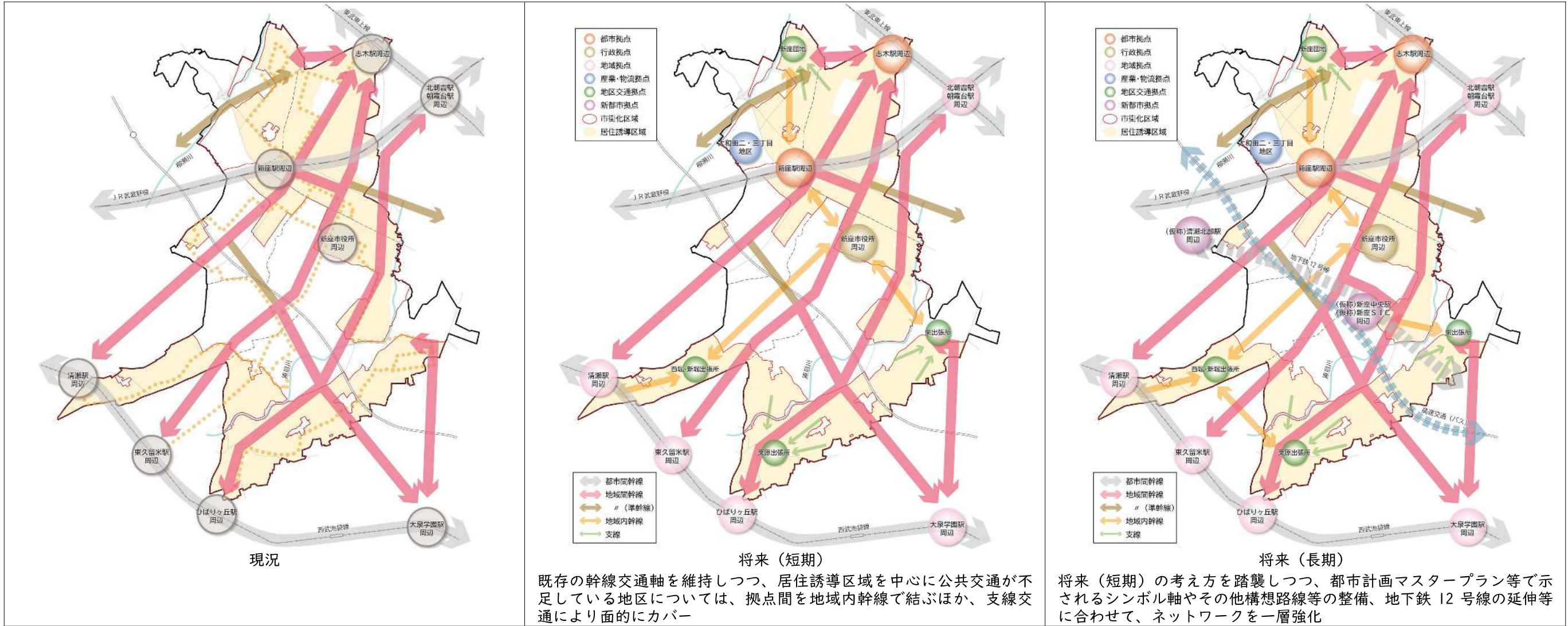


図 公共交通ネットワークのイメージ (長期)

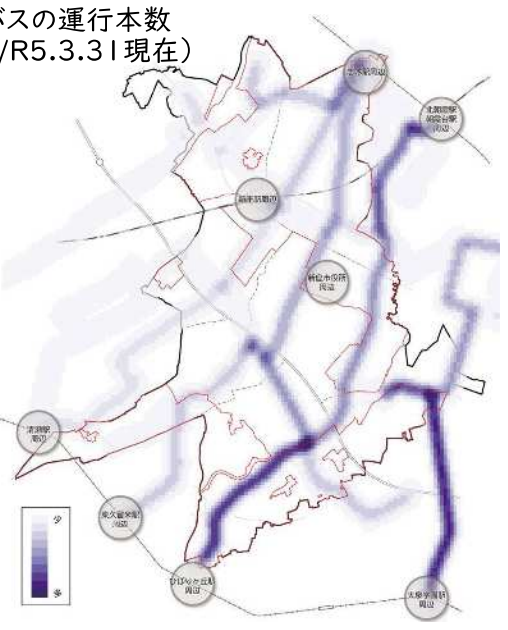
【参考】公共交通ネットワークの時点別イメージ



現行計画における「市内の地域公共交通体系の方針」



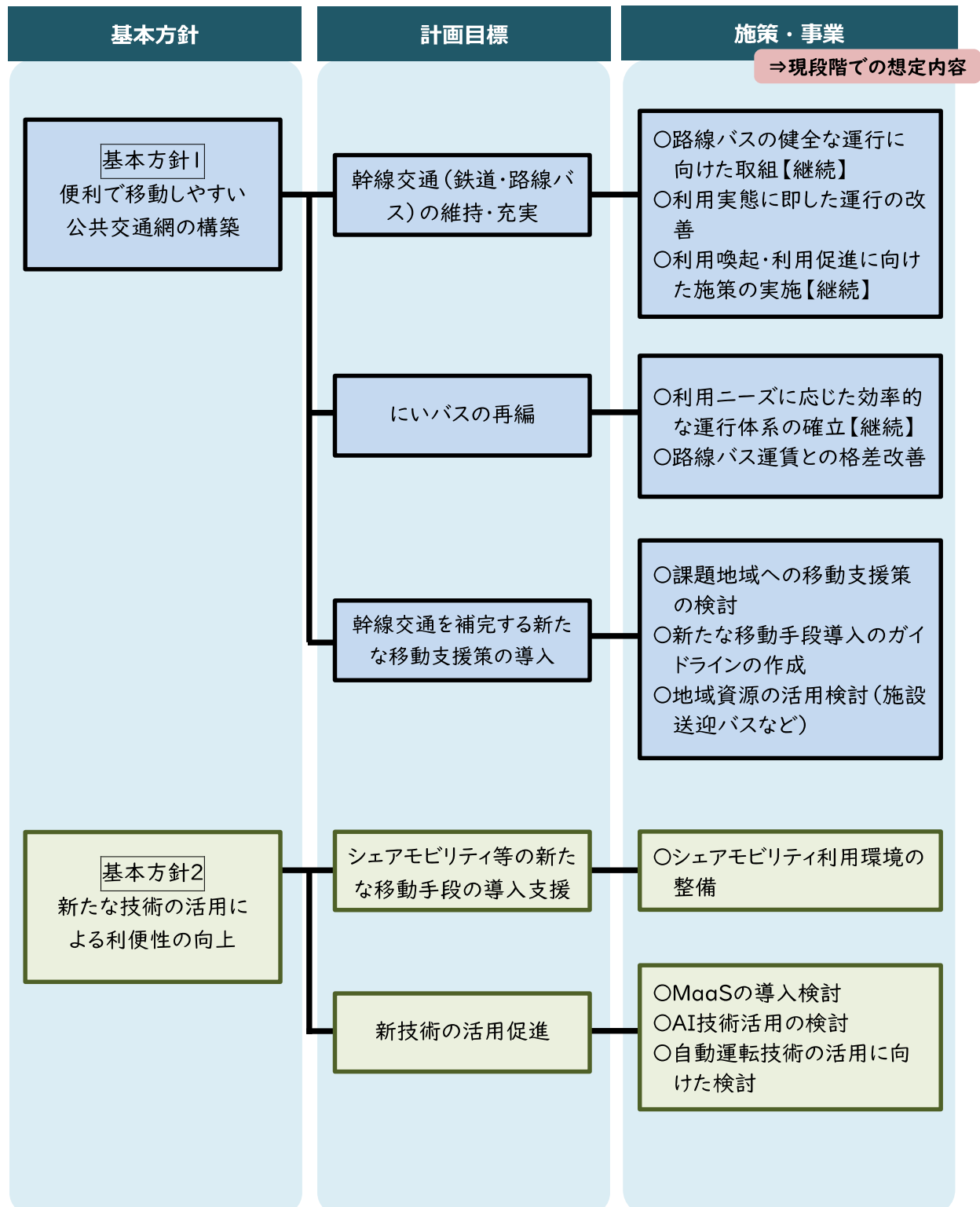
路線バスの運行本数 (平日/R5.3.31現在)

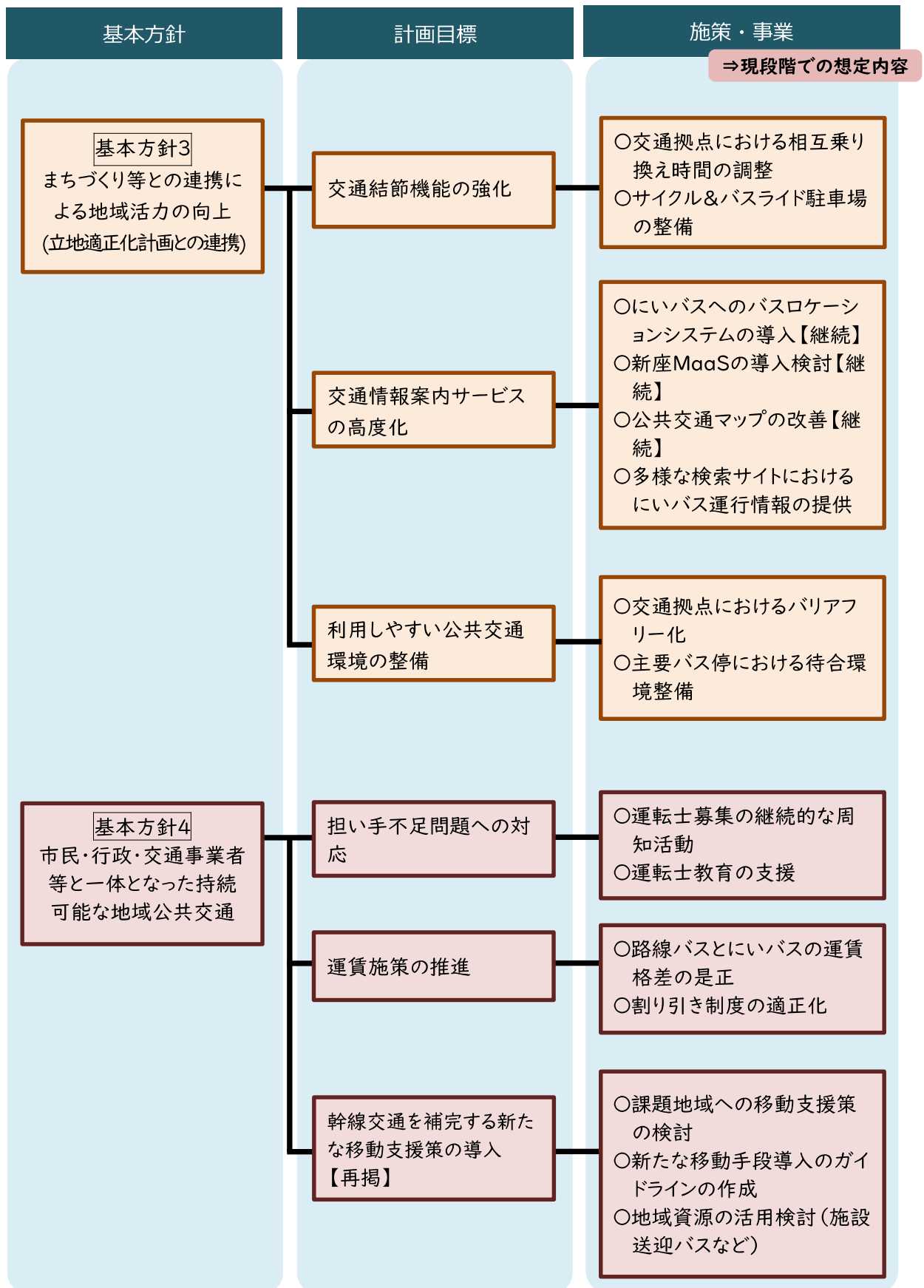


4章 計画目標

1. 将来像の実現に向けた計画目標

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





今後の計画の取りまとめイメージを示したものであり、構成や内容は変わる場合があります。

計画目標の達成に向けて、計画目標ごとに定めた 00 の施策に取り組めます。本計画の基本的な方針、計画目標と施策の関係は以下のとおりです。

基本方針	計画目標	施策
基本方針1 便利で移動し やすい公共交 通網の構築	幹線交通 (鉄道・路線バス) の維持・充実	施策01
	にいいバスの 再編	施策02
		施策03
基本方針2 新たな技術の 活用による利 便性の向上	幹線交通を補完する 新たな移動支援策 の導入	施策04
	シェアモビリティ 等の新たな移動手 段の支援	施策05
		施策06
基本方針3 まちづくりとの 連携による地 域活力の向上 (立地適正化計 画との連携)	新技術の活用促進	施策07
	交通結節機能の 強化	⋮
	交通情報案内 サービスの高度化	
基本方針4 市民・行政・交 通事業者等と 一体となった 持続可能な地 域公共交通	利用しやすい公共 交通環境の整備	
	担い手不足問題 への対応	
	運賃施策の推進	
	にいいバスを補完する 新たな移動支援策 の導入	

2. 施策・事業

各施策の概要を以下に示します。

施策01 ○○○○

目的

事業内容



○ ○ ○ ○ ○

実施主体 | 行政・交通事業者

施策02 ○○○○○○

目的

事業内容

実施主体 | 行政・交通事業者・市民

3. 実施スケジュール

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

計画目標	施策	事業	実施スケジュール						
			R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
幹線交通（鉄 道・路線バス） の維持・充実	施策 01 ○○○○		検討		実施				
	施策 02 ○○○○		検討			実施			
	施策 03 ○○○○		検討	調査		実施			
にいバス再編	施策 04 ○○○○		継続実施						
⋮	⋮								

第5回新座市地域公共交通会議

議題（2）課題地域への対応について

令和7年6月

新 座 市

1. 課題地域の抽出

(1) 選定基準

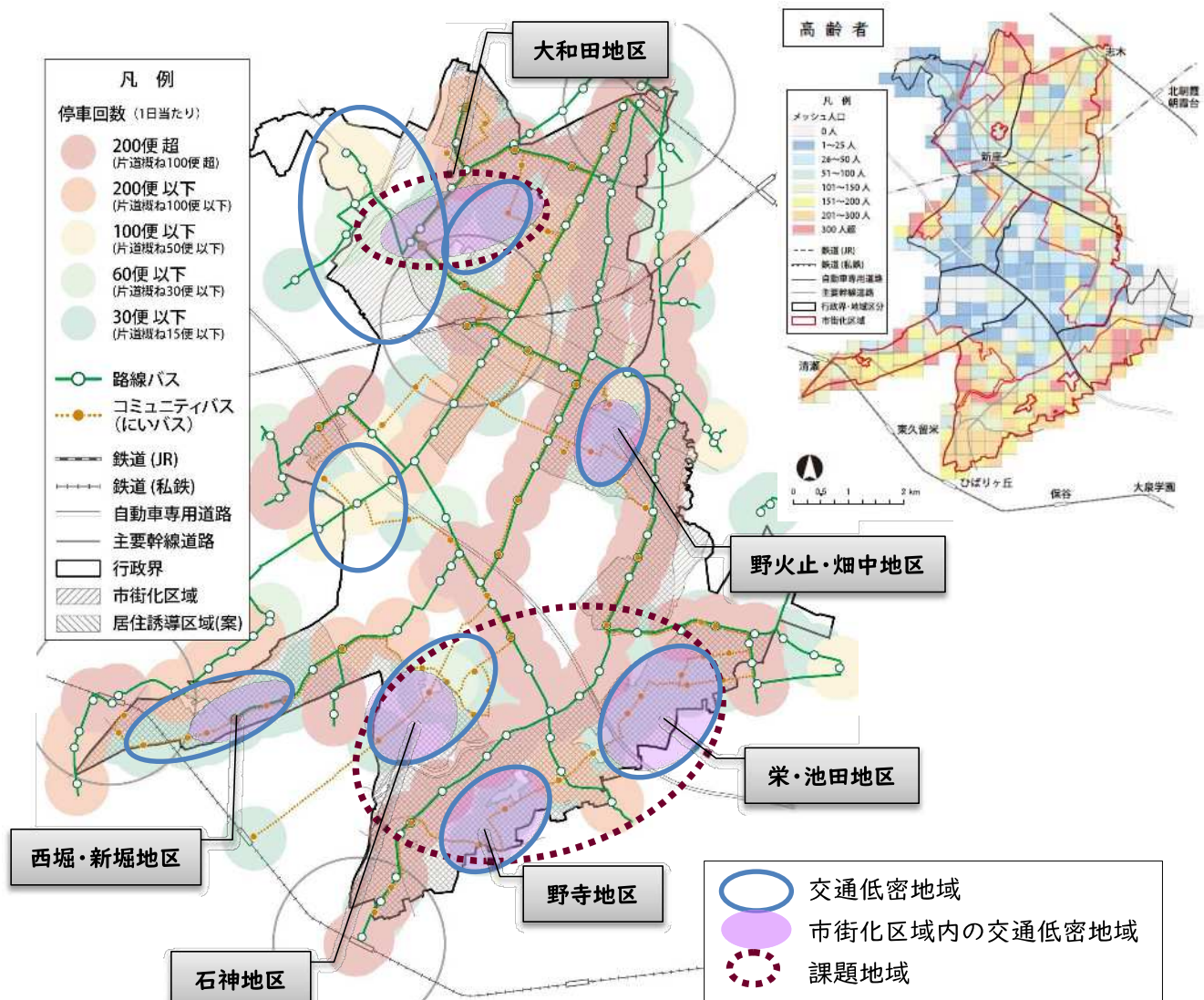
課題地域は、以下の選定基準を基に抽出することとします。

■ 課題地域選定基準

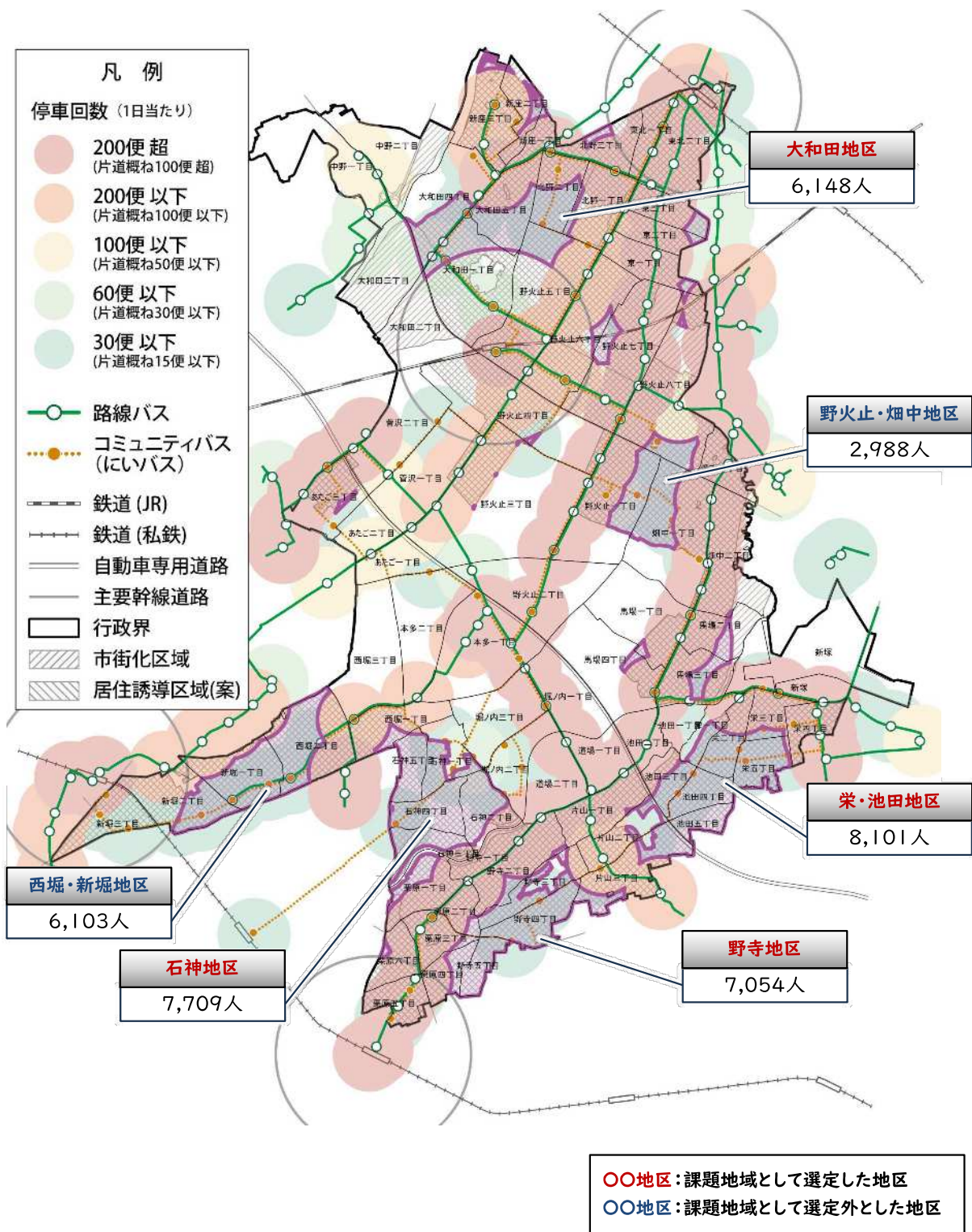
- 公共交通サービスの低い地域(鉄道駅から半径 800m 圏外かつ路線バス片道 30 便以下)
- 市街化区域(居住誘導地域)内
- 高齢者居住が一定程度見られる地域
- 上記で一定のまとまり(面積)がある地域

(2) 課題地域の選定

上記選定基準を基に、交通低密地域のうち、先行して取り組む課題地域として、「栄・池田・野寺・石神地区」「大和田地区」を選定しました。なお、その他交通低密地域についても地域公共交通計画に位置付けるとともに、順次対応を図っていく予定です。



【参考】居住誘導区域 × 交通低密地域 人口 (2020国勢調査人口メッシュより)



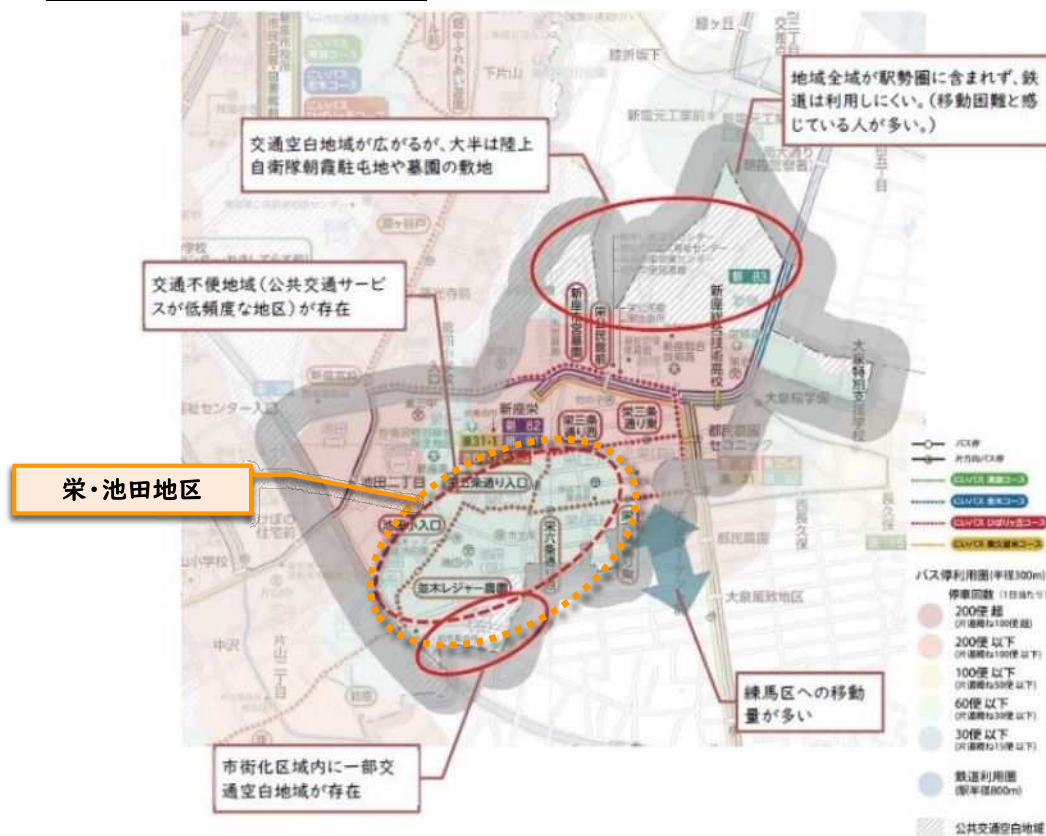
■課題地域の選定理由

- 栄・池田地区**(栄1, 2, 5丁目／池田3～5丁目等)
:対象地区の中で最も人口が多いことから、先行的に取り組む地区として選定
- 野寺地区**(野寺3～5丁目等)
:石神地区と同一の地域特性を有しているほか、栄・池田地区にも隣接しているため、栄・池田地区および石神地区と一体的に取り組む地区として選定
- 石神地区**(石神1～5丁目等)
:対象地区の中で2番目に人口が多いことから、先行的に取り組む地区として選定
- 大和田地区**(大和田1, 4, 5丁目等):
:市の北側に位置していて、上記地区と生活圏が異なり、北部対象地区の中で人口が多いことから、先行的に取り組む地区として選定
- 西堀・新堀地区**(西堀2丁目、新堀1～2丁目)
:南部地区の中では人口が少ないことや、地区内に路線バスも運行していることから、今後、検討をしていく
- 野火止・畑中地区**(野火止1丁目／畑中1丁目等)
:対象地区の中では人口が少ないことから、今後、検討をしていく

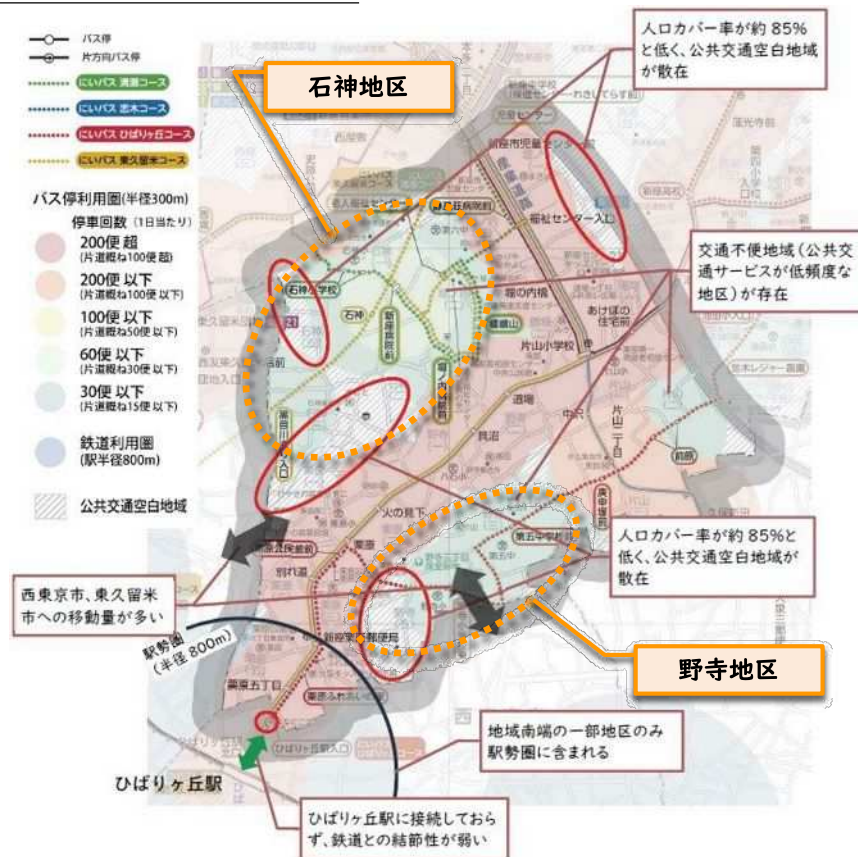
(3) 課題地域の現状

課題地域として選定した「栄・池田・野寺・石神地区」「大和田地区」について、改めて地域の現状及び交通課題を以下に示しました。

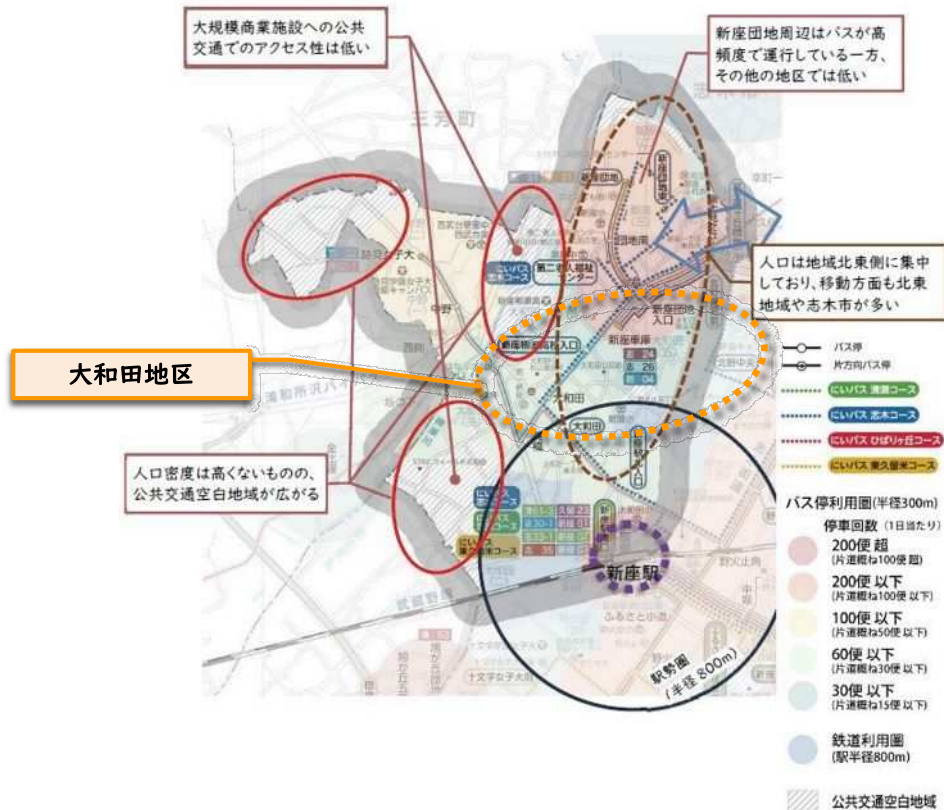
■栄・池田地区の現状と交通課題



■野寺地区・石神地区の現状と交通課題



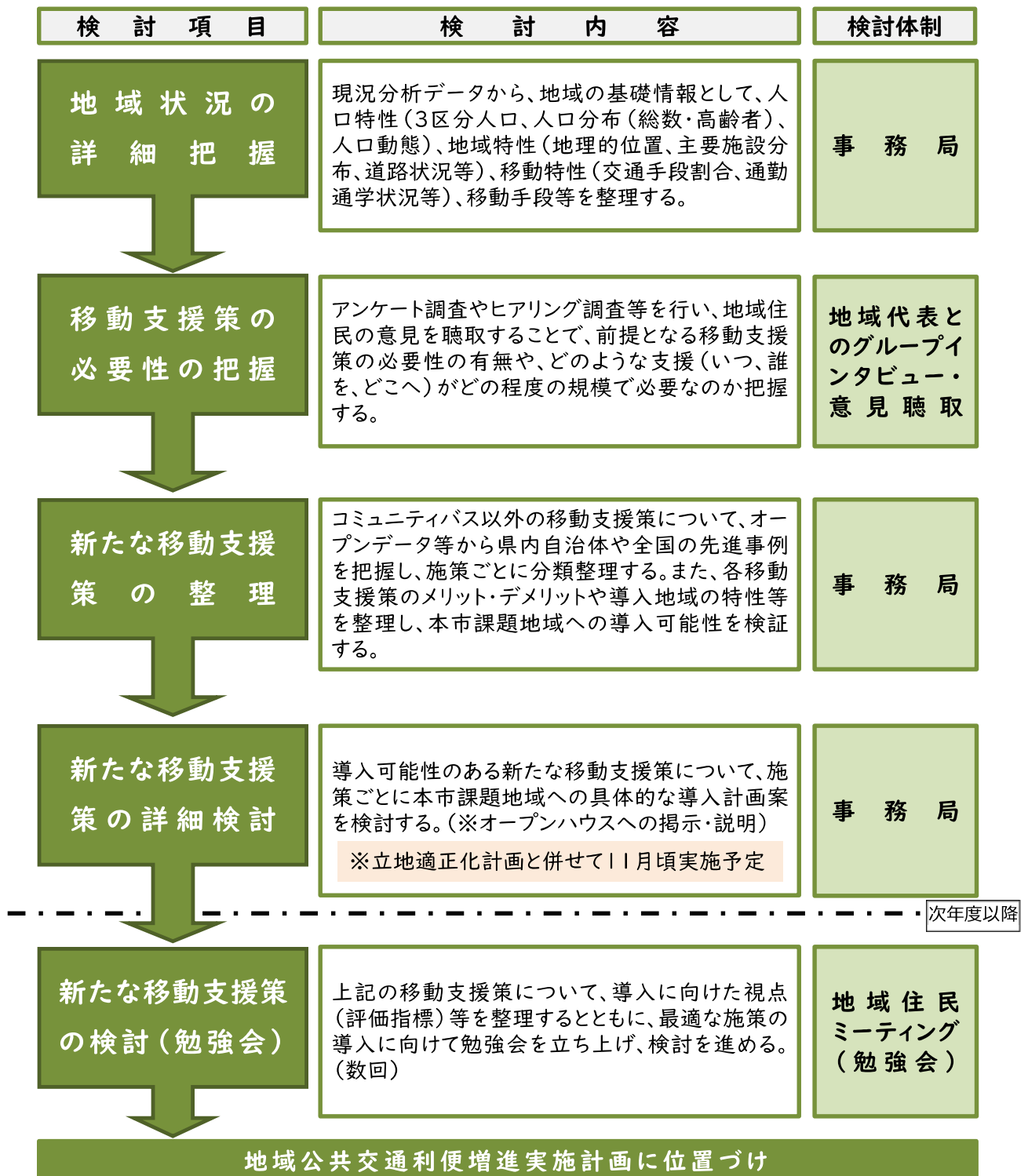
■大和田地区の現状と交通課題



2. 課題地域へのアプローチ方法

(1) 検討手順

課題地域については、現況整理をした上で、地域住民の意見を伺いながら、真に公共交通を必要とする人がどの程度いるのか、どのような移動支援を必要としているのか等を把握し、解決策を検討していきます。そこで、以下の手順により慎重に進めていきます。



第5回新座市地域公共交通会議

4 報告事項

現行計画（地域公共交通システム計画）の評価について

令和7年6月

新 座 市

■現行計画（地域公共交通システム計画）の評価

市では令和4年5月、にいバスの再編を主な目的とした「地域公共交通システム計画」（以下、現行計画という。）を策定しました。現行計画では、基本理念、基本方針、目標に基づく5つの方向性を示し、方向性ごとに検討・実施内容を定めています。

現在作成を進めている地域公共交通計画は、現行計画の基本理念等を継承しながらも、より具体化、発展化した計画とするため、以下のとおり、現行計画の取組状況、成果を把握するとともに、課題となっている事項を抽出し、地域公共交通計画につなげていきます。

方向性	実施事業	取組結果	実際の取組	課題
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	にいバスと路線バスとの競合を回避したルート・運行ダイヤ・運賃の設定（バス事業者と調整）	△	・ 路線バスとの重複割合：見直し前 53% ➡ 見直し後 50%（路線図ベース、各コース平均値） ・ 路線バスと重複するバス停を一部廃止 ・ 運賃体系を見直し（150 円 ➡ 180 円、無料乗車証の対象年齢引上げ）	交通手段の体系化（重複の解消）
	バス事業者への新規路線の開設の働きかけの実施	△	・ 東久留米駅方面への路線新設を交通事業者に打診（にいバスで対応）	根本的な問題である労働力不足への対応
	減便・廃止等が検討された場合に、事業者・行政・利用者一体でバス路線の維持に向けた検討	○	・ 協議体制として地域公共交通会議を設置	根本的な問題である労働力不足への対応
	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・利用促進に向けた施策の実施	○	・ HP で情報提供 ・ 公共交通マップの作成、配布	積極的な利用促進、公共交通を使って守る意識の醸成
方向性2 にいバスの再編	ルートの再編	○	・ R5.4 見直し実施	-
	運賃の改定	○	・ 運賃体系を見直し（150 円 ➡ 180 円、無料乗車証の対象年齢引上げ）	路線バスの運賃改定に伴う運賃格差の是正
	環境対応車両の導入	○	・ 志木コースに電気バスを導入（他3コースはディーゼルバスを R7 に更新）	-
	利用促進、収支改善に向けた取組み（乗り継ぎ割引、ネーミングライツ、車体広告、運行内容の定期見直し）	○	・ 乗継制度を導入 ・ 車内広告の募集は継続	積極的な利用促進、運賃以外の収入確保策の検討

方向性	実施事業	取組結果	実際の実組み	課題
方向性3 多様な交通施策の検討	公共交通不便地域におけるにバスを補完する交通施策の在り方の検討	○	・ にバスの見直しに向けたデマンドタクシー実証実験の実施 ・ R5.4 にバスの再編	既存公共交通との競合の回避、持続可能な運行体系の構築
	事業者主導の交通施策の在り方の研究	○	・ シェアサイクルの本格実施・拡充 ・ 協議体制として地域公共交通会議を設置	事業者の参画
	シェアサイクルの拡充、本格実施に向けた検討	○	・ 実証実験を踏まえ事業を継続、ポートを増設	他の交通手段との連携強化
方向性4 各種情報提供ツールの導入・作成	新座MaaS(※)の導入検討	△	・ 他自治体の事例を研究	他分野との連携、他自治体との連携
	公共交通マップの作成	○	・ 公共交通マップの作成、配布	-
	にバス検索サイトの周知(ナビタイム)	○	・ ナビタイムやジョルダンの検索に対応	Google マップ等の検索エンジンに対応するためのGTFS(※)の導入
方向性5 バス利用環境の改善	「交通安全上問題のあるバス停」の改良	△	・ 一部バス停を移設、廃止	残っているバス停の対応
	にバスへのバスロケーションシステムの導入等	○	・ バスロケーションシステム(BusGO!)を導入 ・ ガバメントクラウドファンディングを活用したベンチの設置	主要バス停(駅や乗り継ぎ拠点等)におけるバス待ち時の利便性・快適性の向上

※MaaS… “Mobility as a Service”の略で、公共交通やライドシェア、シェアサイクルなど、複数の移動手段をシームレスにつなぎ、一元的に予約や決済ができるサービス。例えば、電車やバス、タクシー、シェアサイクルなどを一つのアプリやサイトで管理し、最適なルートや料金を提供、予約や支払いをまとめて行うことができる。

※GTFS… 標準的なバス情報フォーマット(General Transit Feed Specification)。バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受け渡しのための共通フォーマットで、停留所や路線、時刻、運賃などの静的データ(GTFS-JP)と、バス位置情報や遅延情報などの動的データ(GTFS-RT)の2種類がある。

地域公共交通の基本方針と目標

■ 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

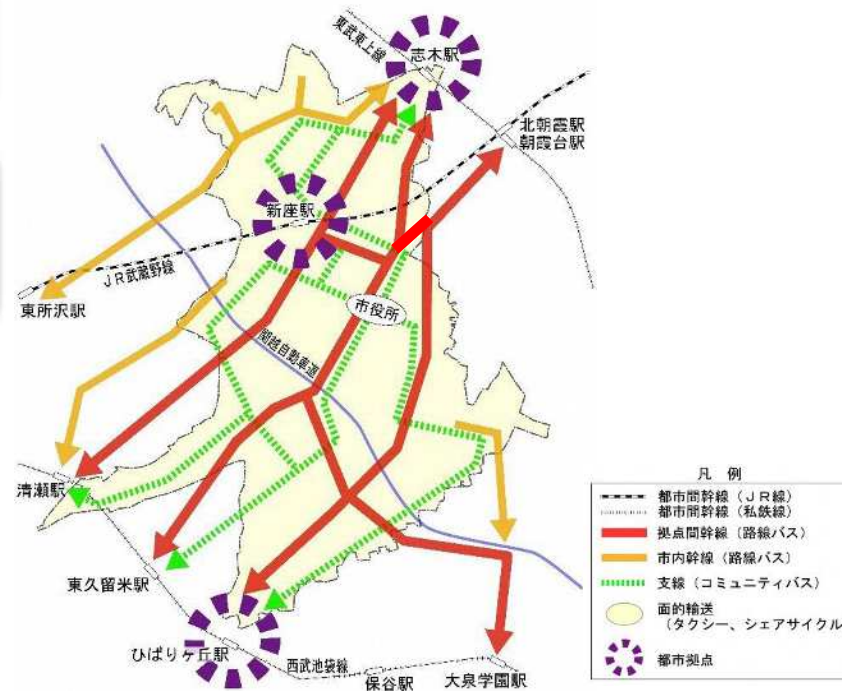
■ 基本方針 ■

『利便性の高い地域公共交通』

『持続可能な地域公共交通』

『人・環境にやさしく、便利で快適な地域公共交通』

【新座市地域公共交通体系の在るべきすがた】



【新座市における市内地域公共交通体系】

公共交通機関	機能分類	特性、役割
鉄 道	都市間 幹線	・都心等、比較的長距離の移動を、速達性をもって連絡 ・将来都市構造を実現する上で市の骨格を形成する交通軸
路線バス (近隣市・市内拠点 間連絡)	拠点間 幹線	・幹線道路を走行し、新座市と近隣の都市、駅間の連絡、市 内の拠点間の連絡など、地域の幹線的な交通軸 ・幅広い年齢層の移動手段
路線バス (市内主要施設への 連絡)	市内幹線	・市街地内の住宅地から鉄道駅アクセス、主要施設アクセス 等、比較的需要規模が大きい地域・施設を連絡 ・幅広い年齢層の移動手段
コミュニティバス (にいバス)	支 線	・路線バスと一体となって市内の交通ネットワークを形成 し、公共交通不便地域の解消、公共施設等へ連絡 ・福祉的な役割を担う移動手段
タクシー シェアサイクル	面的輸送	・路線バス・コミュニティバスを補完し、ドアツードアの移 動ニーズに対応し、面的なサービス ・市内地区レベル及び近隣都市への短・中距離の移動を担う

課題

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

課題 2
各地域から、公共施設や駅、
病院などへの移動利便性の
向上を図ること

課題 3
公共交通の利用に不便な地
域の解消を図ること

課題 4
コミュニティバス(にいバ
ス)の利便性の向上を図るこ
と

課題 5
市による公共交通への支出
の適正化を図ること

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

基本方針

基本方針 1
利便性の高い
地域公共交通

基本方針 2
持続可能な
地域公共交通

基本方針 3
人・環境にやさし
く、便利で快適な
地域公共交通

目標

目標 1
利便性の高い地域
公共交通の維持・充実

目標 2
公共交通不便地域の解消

目標 3
市内及び拠点への
移動利便性の向上

目標 4
コミュニティバス(にい
バス)の収支の改善

目標 5
環境に配慮した
地域公共交通の導入

目標 6
わかりやすい情報の提供

目標 7
バス停付近の安全性確
保、バス待ち時の快適性
向上

目標を達成するための方向性

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

- ・にいバスと路線バスとの競合を回避するため、ルート・運行ダイヤ・運賃の設定にあたり、バス事業者と連携する。
- ・バス事業者への新規路線の開設の働きかけなどを実施していく。

方向性 2 にいバスの再編

- ①ルートの再編
- ②運賃の改定
- ③環境対応車両の導入検討
- ④利用促進、収支改善に向けた取組み

方向性 3 多様な交通施策の検討

- ・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。
- ・シェアサイクルの普及を目指し、事業者と協働する。

方向性 4 各種情報提供ツールの導入・作成

- ①新座Ma a Sの導入検討
- ②公共交通マップの作成
- ③にいバス検索サイトの周知

方向性 5 バス利用環境の改善

- ①「交通安全上問題のあるバス停」の改善
- ②にいバスへのバスロケーションシステムの導入

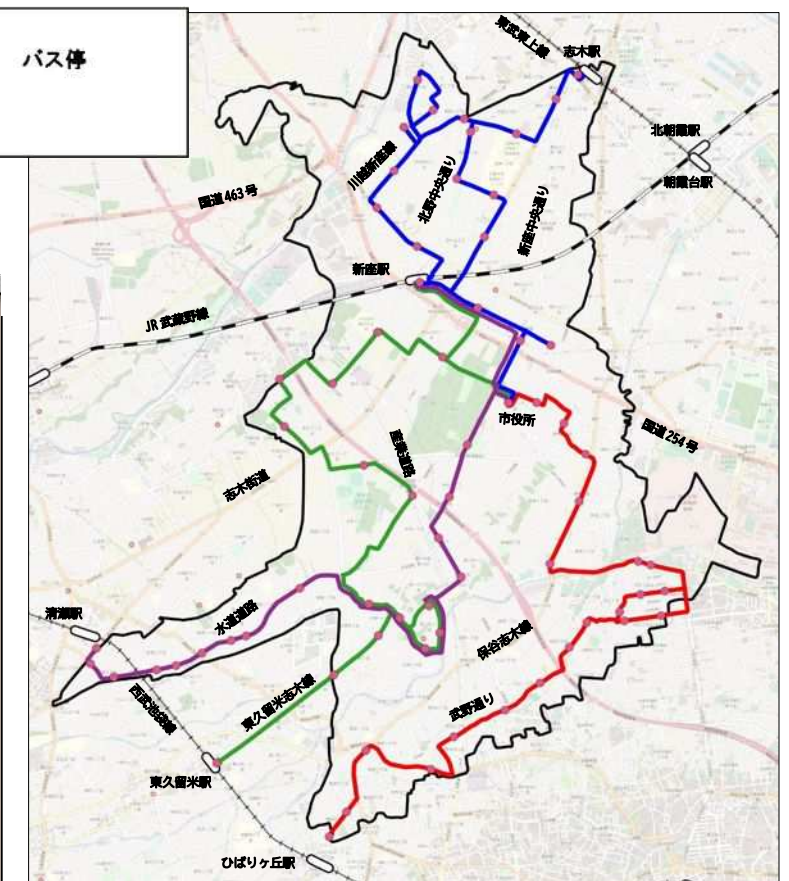
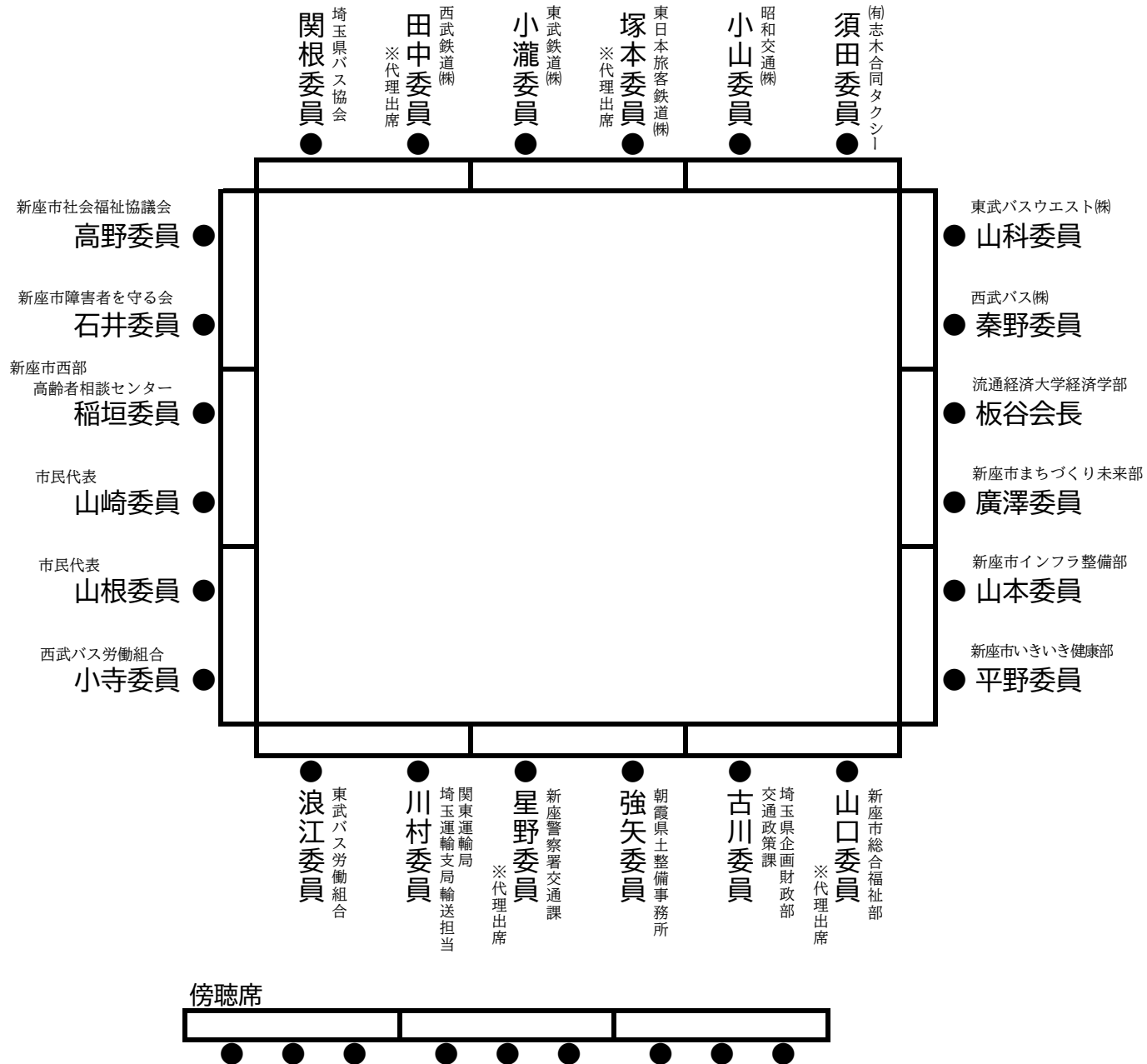


図 にいバスルート再編(案)

出入口

出入口

(受付)
出入口



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

令和 7 年 6 月 2 3 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、同年 7 月 1 5 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 など)	該当 ページ	質問や意見等